

KMI 주간해운시장포커스

통권 363호(2017.10.16~10.20)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리 : 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형선박 대량발주, 향후 시황상승 제약

견고한 수요 증가에 따른 운임상승이 낙관론 부추겨

올해 컨테이너선 시장은 견고한 수요 증가에 힘입어 작년에 비해 운임이 크게 상승하였음. 올해 10월 20일까지 평균 운임은 아시아-유럽이 TEU당 905달러, 아시아-미서안이 FEU당 1,532달러, 아시아-미동안이 FEU당 2,578달러로 작년 평균 운임에 비해 20~30% 상승한 것으로 나타났음.

올해 운임상승을 견인한 수요 증가추세를 보면, 수출물동량 기준으로 아시아-유럽 항로의 1~8월 누계치가 작년 동기대비 5.3% 증가한 1,076만TEU로 역대 최대치를 기록했으며, 아시아-북미 항로의 1~9월 누계치도 작년 동기 대비 5.6% 증가한 1,218만TEU로 역시 최대치를 기록하였음. 이처럼 견고한 수요와 함께 운임이 상당한 수준으로 상승하면서 많은 선사들이 내년 이후의 시장여건을 낙관적으로 판단하고 있음

올해 4분기 들어 공급과잉 확대로 운임상승에 한계 노출

SealIntel에 따르면 현재 4분기의 비수기에 진입하고 있음에도 불구하고, 지난 수년간 목격되었던 선박량 축소를 선사들이 이루어내지 못하고 있기 때문에 올해 4분기에 과잉 선박량 문제로 운임상승이 쉽지 않을 것으로 예상됨. 실제로 10월초 중국 국경절 연휴 이후 비수기에 접어들면서 운임이 서서히 하락세를 보이고 있음.

지난 1~9월 누적 평균 운임은 아시아-유럽이 TEU당 922달러, 아시아-미서안이 FEU당 1,543달러, 아시아-미동안이 FEU당 2,685달러로 10월 20일까지 누적 평균 운임에 비해 높은 것으로 나타났음. 이는 10월 들어서면서 초대형선박 인도량이 크게 증가하는 반면 수요는 3분기 대비 감소세로 돌아섰기 때문에 운임 상승에 제약을 받고 있는 것으로 판단됨

작년 12월말 기준, 1만TEU 이상 선박은 392척(525만TEU)이나 올해 말까지 74척(112만TEU) 인도되어 1만TEU급 이상 초대형선박에서만 20%의 선박량이 추가될 것으로 예상됨. 이와 같이 초대형선박 인도가 크게 증가하면서 올해 4분기는 물론 내년 시황에도 좋지 않은 영향을 줄 것으로 예상됨. 또한 화주들의 입장에서 내년에도 올해와 같은 급격한 운임 인상에 부정적인 입장을 보일 것으로 예상되고 있어 내년에는 큰 폭의 운임상승을 기대하기 어려움.

초대형선박의 대량발주로 향후 2~3년간 큰 폭의 운임상승을 기대하기 어려울 듯

이처럼 수급 악화로 운임 상승을 기대하기 어려운 상황에서 올해에만 COSCO가 14척, CMA-CGM이 9척, MSC가 11척의 초대형선박을 발주하였으며, 이중에서 2만TEU급 이상이 20척 발주되었음. 이들 선박은 2019년 상반기부터 인도될 것으로 예상되고 있는 바, 2019년에 공급과잉이 더욱 심화될 것으로 예상됨.

SealIntel의 CEO인 Alan Murphy에 따르면, 수요가 6% 성장시에도 공급과잉이 해소되기 어려우며, 심지어 수요가 8% 성장할 경우에도 일부 서비스가 축소될 필요가 있음. 이는 수요 증가율이 8% 정도 되어야 늘어나는 선박량을 흡수할 수 있다는 것을 의미하나 현실적으로 불가능한 시나리오라 볼 수 있음. 2018~2019년에 수요가 올해와 같은 5%대 고성장을 유지하는 경우에도 공급과잉이 계속될 것이며, 이러한 수급 불균형에 의해 큰 폭의 운임상승을 기대하기 어려움



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / heesung@kmi.re.kr

전 선형 공히 호조세 지속

케이프에서 수프라막스까지 모든 선형에서 주간 평균으로 전주 대비 약 10% 상승하면서 BDI가 1,500p를 초과한 수준에서 유지됨. 이는 지난주 FFA 시장에서 상승의 한계를 보인 것과 대조적인 흐름임. 철광석 물동량의 조정 분위기와 선도시장에 투영된 시장참여자의 기대를 고려할 때 추가적인 상승여력은 아주 제한적일 것으로 판단됨. 다만 계절적 요인을 감안할 때 파나막스와 수프라막스는 당분간 견조한 상승세를 유지할 것으로 예상됨

Spot 시장의 호조가 FFA나 1년 T/C로 이어진다면 실물시장이나 페이퍼를 통한 헤징을 시도할 수 있으나 지금은 Spot 운임과 장기물의 괴리가 매우 큰 상태이므로 시장 호전이 영업성과를 안정화하는 쪽으로 활용되지 못하는 것이 아쉬운 상황임. 시장참여자의 신뢰가 견조세가 이어지는 기간에 좌우될 수 있으므로 내년 1분기물과 내년물의 가격 변화를 면밀히 관찰할 필요가 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~10.20)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,560	(119)	685	1,582	1,061	290	1,257	673
	케이프(4TC)	21,004	(1,833)	3,566	22,145	12,142	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	13,223	(1,060)	6,281	13,265	9,290	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	11,589	(965)	6,934	11,850	8,824	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	9,800	(561)	5,422	9,954	7,248	2,698	8,619	5,214
	케이프	15,625	(250)	9,350	17,000	14,559	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,300	(1,300)	8,500	14,300	11,068	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	11,250	(-)	7,500	11,250	9,567	4,250	8,000	6,186
	핸디	9,500	(-)	6,750	9,500	8,372	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (10.20)	(전주비)	금주 (10.20)	(전주비)	금주 (10.20)	(전주비)	금주 (10.20)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	18,625	(525)	10,300	(50)	13,438	(150)	13,400	(125)
운임	파나막스(4TC)	13,200	(-250)	9,875	(-25)	9,925	(-75)	9,725	(75)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	12,600	(-200)	9,625	(-100)	9,725	(-125)	9,650	(-75)
(달러/일)	핸디(6TC)	10,000	(-)	8,100	(100)	8,425	(125)	8,450	(200)

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값,
3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

선복과잉 확대로 운임 하락세

상해발 운임지수 SCFI는 747.38p 기록(전주 대비 22.5p 상승)

용선료 지수 HRCI는 613p 기록(전주 대비 2p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 5달러 하락한 681달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 1달러 하락한 1,366달러, 미동안행이 46달러 하락한 1,755달러를 기록함

물동량 증대로 SCFI 전체 종합지수는 상승했으나 동서 기간항로는 선복량 과잉으로 운임 하락세가 이어지고 있음. 아시아-유럽 항로는 전주에 이어 하락세를 이어가며 올해 최저치를 경신하고 있음. 10월 중순 일괄운임인상 시도가 있었으나 운임 상승으로 이어지기에 역부족이었음. 주목되는 것은 중국 항만에서의 수출 물동량이 두 자리 수 증가를 보이고 올해 총 컨테이너물동량 증가율이 6%를 넘어서는 등 수요가 양호한 국면에서 운임이 상승하지 못한 것임. 이러한 운임 하락은 수요 증가에 대비하여 선사들이 선복 투입을 확대, 공급과잉이 발생했기 때문임.

한편 유럽의 경기회복이 뚜렷해지고 있는 점은 긍정적으로 보이며, GDP 증가율 대비 물동량 증가율을 의미하는 이른바 승수(multiplier)가 올해 1.7 정도의 수준을 보이면서 경제성장의 물동량 창출효과가 회복되고 있는 점 또한 향후 컨테이너선 시장의 운임회복 가능성을 기대하게 만드는 요소임. 다만 지금은 비수기로 접어들고 있어 선사들의 전략은 추가적인 운임하락을 막는데 집중될 것으로 보임

아시아-북미 항로도 수요 증가세는 완전한데 비해 선복 과잉으로 운임 하락이 이어지고 있음. 업계에 따르면 올해 북미 물동량 증가율이 7%에 이를 것으로 추정되나 피크 시즌에 예년과 같은 운임 상승이 나타나지 않은 것이 수요 증가에 대응한 선복 증가에 있다고 판단함. 또한 다음 달부터 시작될 겨울철 비수기에 고객 유지를 위해 피크 시즌에 과감하게 운임을 올리지 못한 것 또한 운임 약세의 원인으로 지목됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 7달러 상승한 144달러, 상해-일본 항로는 9달러 상승한 216달러를 기록하고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 5달러 상승한 155달러를 각각 기록함

컨테이너선 시장 과점화 경향 강화에 대비한 근본적 체질개선 방안을 추진할 필요가 있음

유럽계와 아시아계 선사들의 M&A가 지속되고 있는 상황에서 얼라이언스체제를 중심으로 하는 글로벌 컨테이너선 시장의 과점화 경향이 강화될 것으로 보임. 소수의 플레이어에 의해 시장지배가 강화되면 이들은 자국 선대가 없거나 자국 선사의 경쟁력이 약한 시장에서 추가 이윤을 추구할 것으로 보임. 따라서 국내 화주들이 합리적 운임에 안정적인 운송서비스를 제공받기 위해서는 국적 선대의 확대와 국적 선사의 근본적 체질 개선이 필요함. 따라서 대선전문기관 및 한국해양진흥공사 설립 등의 대책이 신속히 추진될 필요가 있음

	금주 (10.20)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	747.38	(22.5)	715.97	990.24	844.27	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	681	(-5)	686	1,116	905	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,366	(-1)	1,092	2,211	1,532	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	1,755	(-46)	1,755	3,647	2,578	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	144	(7)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	216	(9)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	155	(5)	97	185	145	53	105	69
용선지수(HRCI)		613.0	(-2.0)	394	642	550	392	453	431



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr

VLCC, 계절 수요 전망에 운임 증가세 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 20% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 15% 증가하였음. 겨울 난방수요 기대가 본격화됨에 따라 대기선박과 성약건수 모두 증가하고 있으며 운임은 증가세를 이어가고 있음

VLCC 평균 운임은 22,628 달러(일)로 전주 대비 480 달러(22%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 70.0p로 전주 대비 2.0P(2.9%) 증가하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승을 이어가고 있음

중동시장 항로별 운임은 한국항 25,416 달러/일(+6%), 일본항 28,579 달러/일(+6%), 싱가포르항 30,492 달러/일(+8%), 미국항 10,752 달러/일(-22%), 유럽항 9,620 달러/일(-19%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 25,764 달러/일(+9%), 미국항 30,531 달러/일(+0%), 인도항 38,513 달러/일(+19%) 기록

[10월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	321.5	343.5	335.5	349.0	312.5	327.5	342.5	337.5	342.5	347.5	370.0
전주비	3.2%	0.9%	0.9%	2.0%	3.3%	3.1%	3.0%	1.5%	1.5%	1.5%	3.5%

제품선, 아시아 LR 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 허리케인 네이트 대비 정제시설 가동율이 줄어들며 U.S. Gulf 지역의 운임은 하락이 지속되고 있음

아시아시장 : 디왈리 연휴에 앞서 수요가 발생하며 MR, LR2 운임은 약보합세를 나타내었으나 LR1 시장은 하락

제품선 평균 운임은 6,984 달러(일)로 전주 대비 1,309 달러(-15.8%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 175.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 2,391 달러/일(-42%), 북해-서아프리카 3,082 달러/일(-44%), 미컬프-북해 -1,134 달러/일(+24%), 미컬프-남미동안 8,595 달러/일(+8%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 6,702 달러/일(-21%), LR2 11,356 달러/일(-2%) 기록. MR은 인도-일본 11,117 달러/일(-0%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.20)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	22,148	(3,951)	5,042	42,986	18,384	14,354	93,982	40,552
	MR	8,293	(-2,112)	6,740	16,540	9,437	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,750	(-)	25,750	31,750	27,174	26,500	59,000	37,534
	MR	13,375	(125)	12,500	13,750	13,082	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	68.0	(8.0)	37.0	90.0	57.6	32.0	97.5	58.4
	MR	175.0	(-30.0)	135.0	205.0	155.9	102.0	150.0	124.7

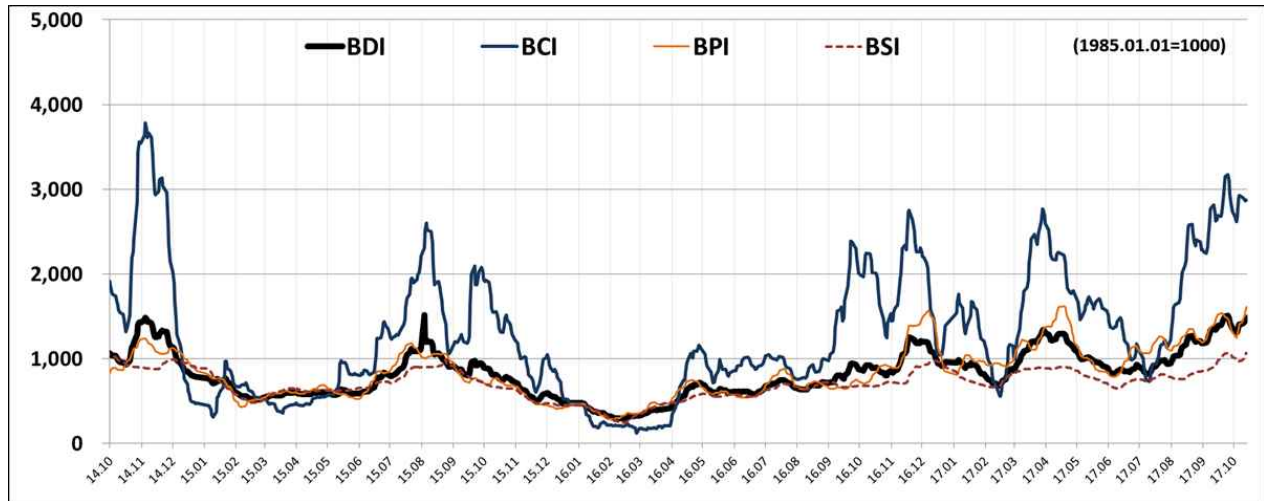
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



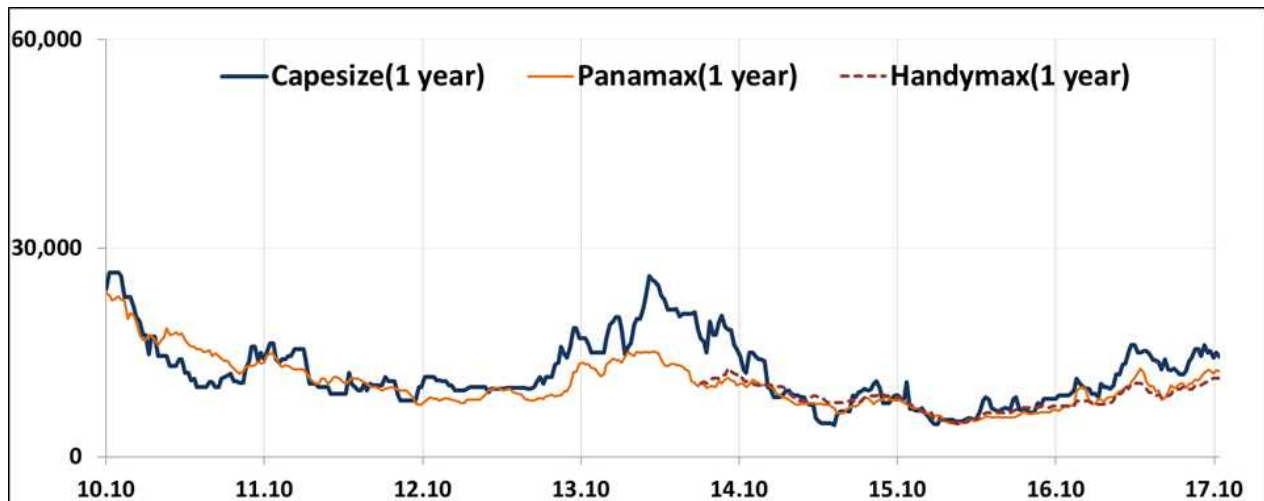
KMI 주간해운시장포커스 통권 363호 (2017.10.16~10.20)

건화물선 운임 지수



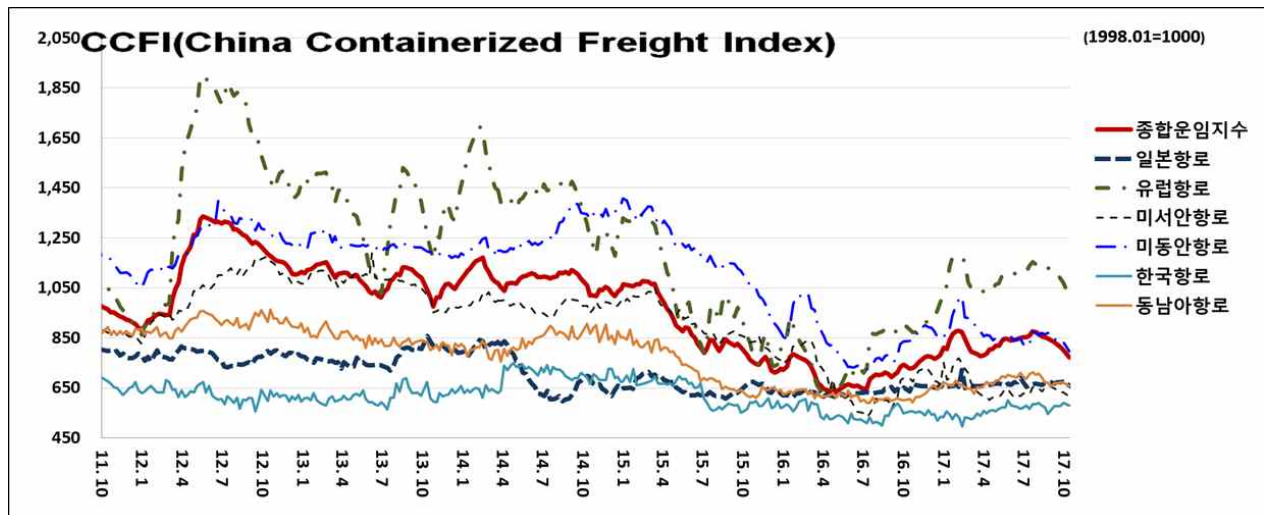
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



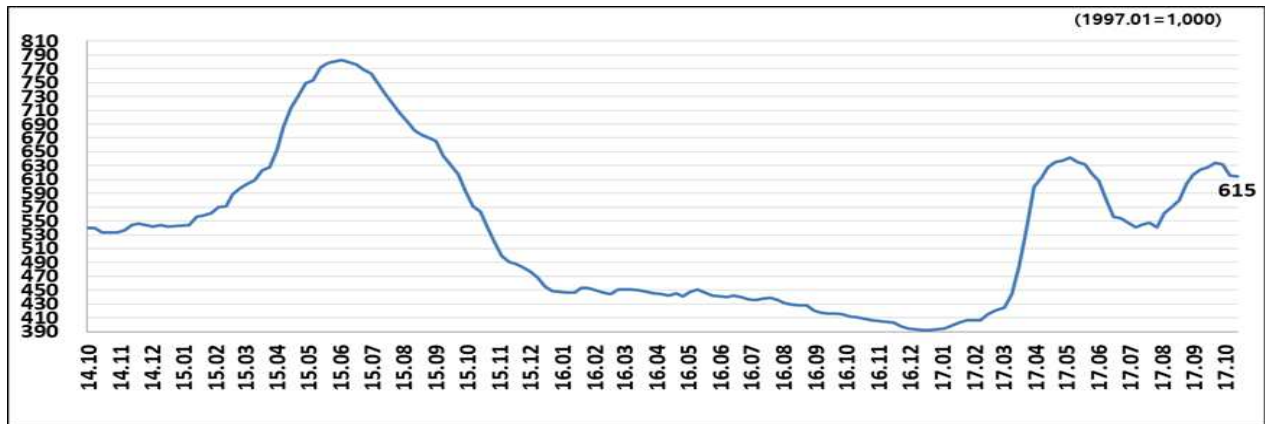
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 363호 (2017.10.16.~10.20)

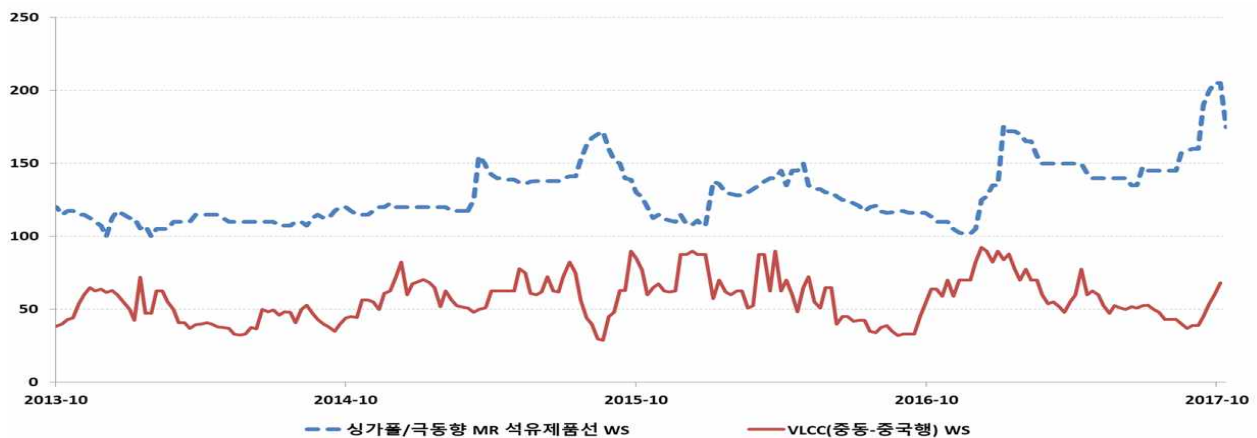
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



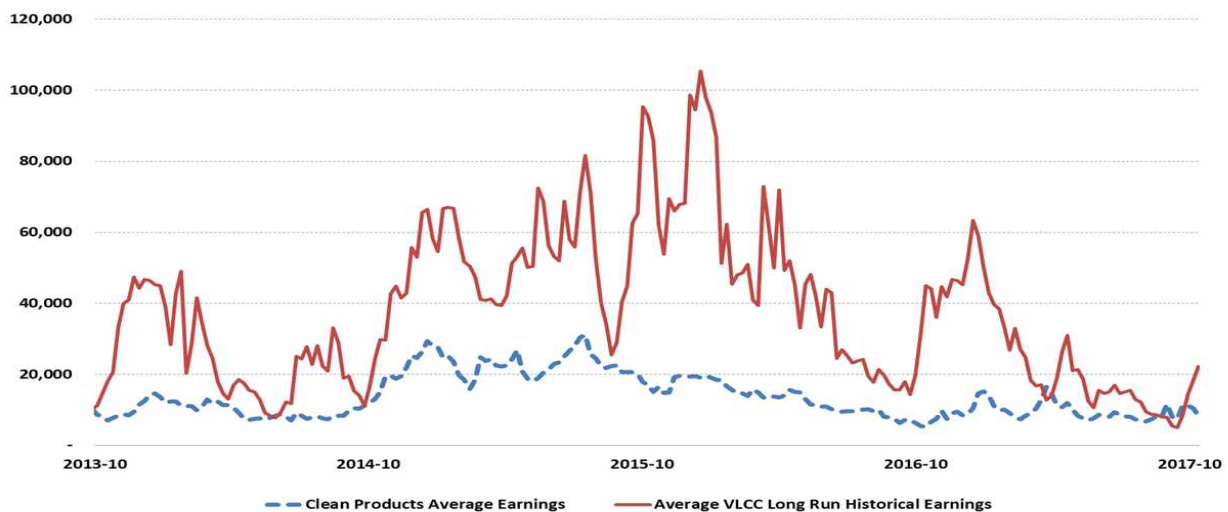
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 363호 (2017.10.16.~10.20)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.20)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.5	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	61.0	(-1.0)	61.0	61.0	65.0	63.0	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.0	(1.0)	9.0	5.8	10.0	7.8	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(10.20)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.3	(-)	28.3	26.0	28.3	27.0	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(10.20)								
380 CST	Rotterdam	321.5	(10.0)	316.5	267.5	321.5	294.7	112.0	303.0	211.4
	Singapore	342.5	(5.0)	340.0	291.0	352.5	318.0	147.5	340.0	231.1
	Korea	362.5	(10.0)	357.5	310.0	382.5	340.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	347.5	(5.0)	345.0	297.5	362.5	325.7	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(10.20)								
철광석	국제價	60.7	(-0.5)	61.0	55.3	91.7	73.1	41.2	81.0	57.2
	중국産	101.2	(1.1)	101.1	86.4	124.4	104.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	97.0	(1.0)	96.8	78.0	97.0	84.5	59.8	63.5	61.4
	중국産	125.6	(4.4)	124.2	97.5	125.6	106.8	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	197.9	(-5.4)	202.1	170.0	239.3	201.8	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	169.0	(1.8)	168.7	130.4	169.7	146.1	51.6	70.5	56.3
	중국産	220.8	(-6.6)	224.0	196.2	233.2	209.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1000.3	(28.0)	970.2	904.0	1,075.0	975.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	439.5	(-4.0)	439.4	400.0	539.3	440.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
	(2017년)	6월	7월	8월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,024	8,375	7,520	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,445	4,316	4,721	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	7,396	7,017	7,426	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,561	4,774	5,251	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,420	4,309	4,656	51,658		48,079		46,610	
	수입	5,295	4,785	4,745	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,306	13,450	14,901	177,122		159,334		145,255	
	수입	10,142	9,371	9,757	115,933		109,858		103,255	