

KMI 주간해운시장포커스

통권 364호(2017.10.23~10.27)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

컨테이너 물동량 내년에도 견고한 흐름 지속

아시아 지역의 견고한 경제성장 예상

세계 해상교역을 주도하는 아시아 지역이 북미, 유럽 등 주요 경제권의 경기회복, 중국 경제전망 개선 등에 따라 현재의 견고한 경제 성장세를 계속 유지할 것으로 예상됨. ADB가 발간한 '2017 아시아 경제 전망'에 따르면 아시아 개도국의 GDP 성장률은 2017년 5.9%, 2018년 5.8%로 전망됨. 또한 세계 교역의 회복으로 아시아 개도국의 수출 역시 증가세를 보이고 있는데, 2017년 1~5월 누계로 수출액은 작년 동기 대비 11% 증가하였음

특히 중국은 확장적인 재정 정책과 예상하지 않은 외부 수요 증가로 2017년 상반기 예상치를 초과한 6.9%의 경제 성장률을 달성하고 3분기에 3.8%의 성장률을 기록하였는데 이는 올해 3월 양회에서 설정한 목표인 6.5%를 초과한 것으로 중국 경제에 대한 낙관적인 전망이 많음. 인도는 화폐개혁과 새로운 상품 및 서비스에 대한 세금제도 시행이 소비자의 지출 및 사업투자를 위축시켰음에도 불구하고 올해와 내년 7%대 경제성장률을 달성할 것으로 전망됨

아시아지역 경제성장은 물동량 증가로 이어져

일본 해사센터에 따르면 아시아-미국 항로의 9월 컨테이너 물동량이 전년 동월대비 6.2% 증가한 141만TEU, 1~9월 누계치도 작년 동기 대비 5.6% 증가한 1,218만TEU를 기록하였음. 또한 아시아-북미 항로의 1~9월 누계치를 선사별로 보면 CMA-CGM(APL 포함)이 14.6%, Evergreen 7.8%, COSCO 10.8%의 순서를 보였고, 이하 머스크라인, MSC가 뒤를 잇고 있음. 한편 일본 3사의 점유율 합계는 16.2%(K-Line 5.9%, NYK 5.2%, MOL 5.1%)를 보였으며, 현대상선은 5.6%를 차지한 것으로 나타났음

한편 아시아-유럽 항로의 컨테이너 물동량을 보면, 올해 8월 143만TEU로 작년 8월 대비 5.3% 증가하였으며, 1~8월 누계도 작년 동기 대비 5.3% 증가한 1,076만을 기록하여 역대 최대치를 기록하였음. 작년 물동량 증가율이 3.8%로 낮아 극도의 시장 부진을 보였으나 올해 들어 춘절이 포함된 2월을 제외하고 3월 이후 6개월 연속 물동량이 증가하였음

세계경제 회복세로 내년에도 견고한 증가세 지속

Alphaliner에 따르면, 세계 주요 지역에 걸쳐 강력한 물동량 증가로 인해 2017년 세계 컨테이너 물동량 증가율이 6%를 초과할 것으로 예상됨. 올해 상반기 컨테이너 물동량은 6.7% 증가하였으며, 3분기도 견고한 증가세를 보였음. Alphaliner는 올해 세계 GDP 성장률 대비 물동량 증가율의 배수(승수)가 1.7로 크게 상승할 것으로 예상하고 있는 바, 이는 2008년 이전에 승수가 2~3에 이르렀던 것과 비교할 때 낮은 수치이나 2014~2016년에 비해서는 훨씬 높아 세계 교역 회복으로 컨테이너 물동량도 견고한 증가세를 유지할 것으로 전망됨

IMF는 지난 10월 10일 발표한 '세계 경제전망 보고서'(WEO)에서 2017년과 2018년의 세계 GDP 성장률을 각각 3.6%와 3.7%로 상향 조정하였음. 위의 승수를 고려할 때 세계 컨테이너 해상 물동량도 5%대의 높은 증가세를 보일 것으로 예상됨. Clarkson에 따르면 세계 컨테이너 물동량은 2016년에 1억 8,160만TEU로 전년 대비 3.8% 증가하는데 그쳤으나 올해는 5.1% 증가한 1억 9,100만TEU, 내년에는 5.3% 증가한 2억 100만TEU를 기록할 것으로 예상됨



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

2주 연속 횡보하는 양상

BDI는 주간 평균으로는 강보합세를 나타냈으나 주 후반 들어 다소 하락하는 추세를 보였음. 이는 파나마스가 단기적인 수급 불균형으로 다소 약세를 보인데다가 소형선도 소폭이지만 하락했기 때문임. 지금은 단기적인 상승이나 하락이 수급 구조상 중요한 의미가 있는 것이 아니기 때문에 시장은 전반적으로 횡보현상을 보이는 것으로 판단됨

중국의 동절기 철강생산 감축이 본격적으로 시작되면서 중국의 철광석 수입이 증가하기를 기대하기 힘들어진 상황에서 남미와 북미의 곡물 수출이 감소추세를 보이고 있어 케이프는 물론 파나마스와 수프라막스도 단기적으로 운임 상승을 기대하기 쉽지 않음

FFA 시장에서는 높은 운임률의 지속으로 케이프의 forward curve가 들어 올려졌지만 중소형선에서는 오히려 다소 떨어지는 모습을 보여 시장의 신뢰가 크지 않음을 나타냄. 당분간 건화물선 시장은 급격한 상승이나 하락 없이 현재 수준을 유지할 것으로 전망됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~10.27)	(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)	파나마스(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
	헨디(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)	파나마스	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
	헨디	9,500	(-)	6,750	9,500	8,372	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2018년 1분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (10.27)	(전주비)	금주 (10.27)	(전주비)	금주 (10.27)	(전주비)	금주 (10.27)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	18,625	(525)	10,300	(50)	13,438	(150)	13,400	(125)
	파나마스(4TC)	13,200	(-250)	9,875	(-25)	9,925	(-75)	9,725	(75)
	수프라막스(6TC)	12,600	(-200)	9,625	(-100)	9,725	(-125)	9,650	(-75)
	헨디(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

GRI 성공으로 대폭적인 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 806.81p 기록(전주 대비 59.4p 상승)

용선료 지수 HRCI는 596p 기록(전주 대비 17p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 63달러 상승한 744달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 146달러 상승한 1,512달러, 미동안행이 320달러 상승한 2,075달러를 기록함

동서 기간항로 모두 물동량 증대와 11월초 일괄 운임인상 효과로 운임이 대폭 상승함. 아시아-유럽 항로는 지난 여름 성수기 동안 꾸준한 물동량 증가세에도 불구하고 추가 투입된 선박량이 많아 운임 상승으로 이어지지 못하고 오히려 지속적으로 하락하였음. 향후에도 초대형선박이 지속적으로 인도될 예정이기 때문에 선사들이 수급 균형을 위해 얼마만큼 공급조절에 나설 것인가에 따라 아시아-유럽 항로의 수익성 확보가 결정될 것임

아시아-북미 항로는 11월초에 예정된 GRI 발표가 운임 상승으로 이어졌으며, 11월말 추수 감사절에 대비한 화주들의 선적활동 증가로 운임이 상승함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 5달러 상승한 149달러, 상해-일본 항로는 1달러 상승한 217달러를 기록하고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 7달러 상승한 162달러를 각각 기록함

상해-한국 항로는 물동량 증가하면서 선박량 부족으로 운임이 상승함. 상해-일본 항로도 선박량 부족으로 북중국 일부 지역부터 점차 운임이 상승하고 있음. 상해-동남아 항로는 운임이 강세를 보이는 가운데, 신규 서비스 개설이 예정되어 있어 운임 상승의 제약 요인이 될 것으로 보임

향후 컨테이너선 시황은 수요 호조 속에서 선사들의 공급조절이 수익성을 결정할 것임

IMF에서 세계 경제가 안정적 회복세에 들어간 것으로 평가하고 있는 가운데, 경제성장의 물동량 창출효과, 즉 GDP의 물동량 승수가 지난 2년간 1.0 수준에서 올해 1.7로 크게 상승할 것으로 추정되면서 경기 회복과 그에 따른 물동량 증대효과로 수요 부문의 호조세가 전망되고 있음

그러나 문제는 선사들이 여전히 규모의 경제를 추구하면서 초대형선박을 투입하는 데에 있음. 내년에 신조선이 약 172만 TEU 인도될 예정인 데 이 중에서 1만TEU 이상 선박이 80%를 차지할 것으로 전망됨. 향후에도 구조화된 공급 과잉 문제는 물동량 호조세에도 불구하고 지속될 것으로 전망되고 있어 선사들의 수익성 개선을 위해서는 계선이나 임시결항 등 적극적인 공급조절이 필요함

	금주 (10.27)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	806.81	(59.4)	715.97	990.24	843.38	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	744	(63)	686	1,116	901	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,512	(146)	1,092	2,211	1,531	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,075	(320)	1,755	3,647	2,566	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	149	(5)	92	168	138	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	217	(1)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	162	(7)	97	185	145	53	105	69
용선지수(HRCI)		596.0	(-17.0)	394	642	551	392	453	431



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

VLCC, 계절수요 전망에 운임 증가세 지속

VLCC 성악건수는 전주 대비 12% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 6.5% 감소하였음. 지속적인 계절수요가 기대되는 가운데 운임 상승세는 다소 약해져 강보합세를 나타내고 있음

VLCC 평균 운임은 22,855 달러(일)로 전주 대비 227 달러(1.0%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 70.0p로 전주 대비 변화 없음

연료유 가격은 항만별로 등락이 나타나며 상승세를 멈추었으나 조정 폭은 크지 않음

중동시장 항로별 운임은 한국항 25,680 달러/일(+1%), 일본항 28,843 달러/일(+1%), 싱가포르항 30,754 달러/일(+1%), 미국항 10,965 달러/일(+2%), 유럽항 9,590 달러/일(-0%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 25,932 달러/일(+1%), 미국항 30,227 달러/일(-1%), 인도항 37,852 달러/일(-2%) 기록

[10월 27일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	323.5	350.5	343.5	347.0	317.5	329.5	347.5	339.5	347.5	352.5	372.5
전주비	0.6%	0.9%	-0.3%	-1.1%	1.6%	-2.4%	-1.0%	-1.2%	0.9%	1.1%	-0.9%

제품선, 아시아 LR1 시장을 제외하고 운임 상승

대서양시장 : 미국의 정제시설 가동률이 허리케인 하비 이후 최고 수준을 나타내며 수출 거래량 증가가 기대됨

아시아시장 : 전주 대비 전반적으로 수요가 증가하였으나 대기선박이 많은 LR1은 지속적인 운임 하락

제품선 평균 운임은 7,291 달러(일)로 전주 대비 307 달러(+4.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 160.0p로 전주 대비 15.0(-8.6%) 감소하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 3,375 달러/일(+41%), 북해-서아프리카 4,240 달러/일(+38%), 미걸프-북해 -230 달러/일(+80%), 미걸프-남미동안 9,427 달러/일(+10%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 6,423 달러/일(-4%), LR2 11,496 달러/일(+1%) 기록. MR은 인도-일본 11,731 달러/일(+6%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.27)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	22,855	(227)	5,042	42,986	18,587	14,354	93,982	40,552
	MR	7,291	(307)	6,740	16,540	9,330	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,500	(-250)	25,750	31,750	27,195	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	13,113	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-)	37.0	90.0	58.1	32.0	97.5	58.4
	MR	160.0	(-15)	135.0	205.0	156.5	102.0	150.0	124.7

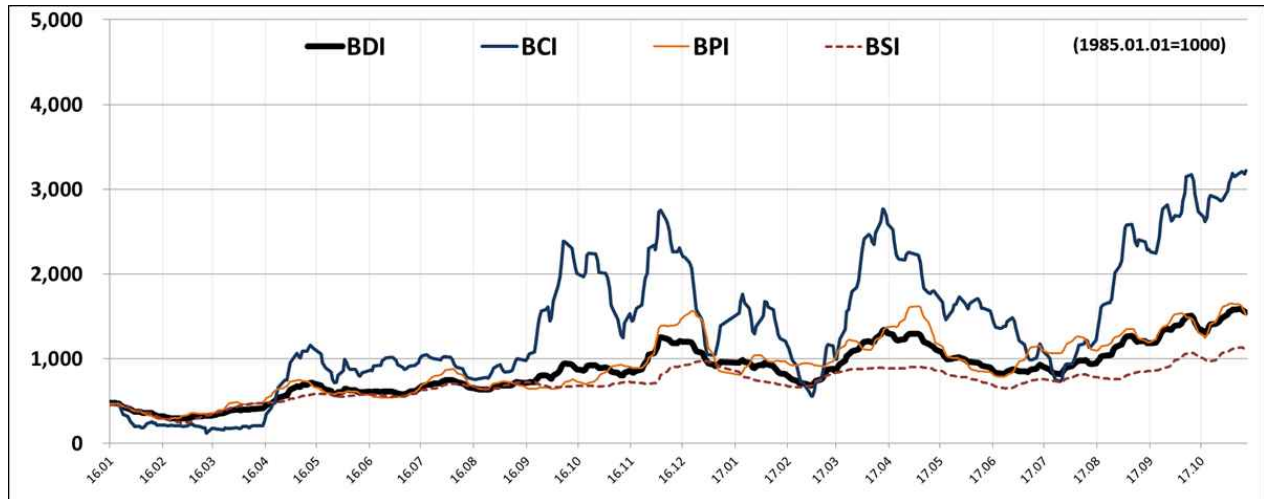
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



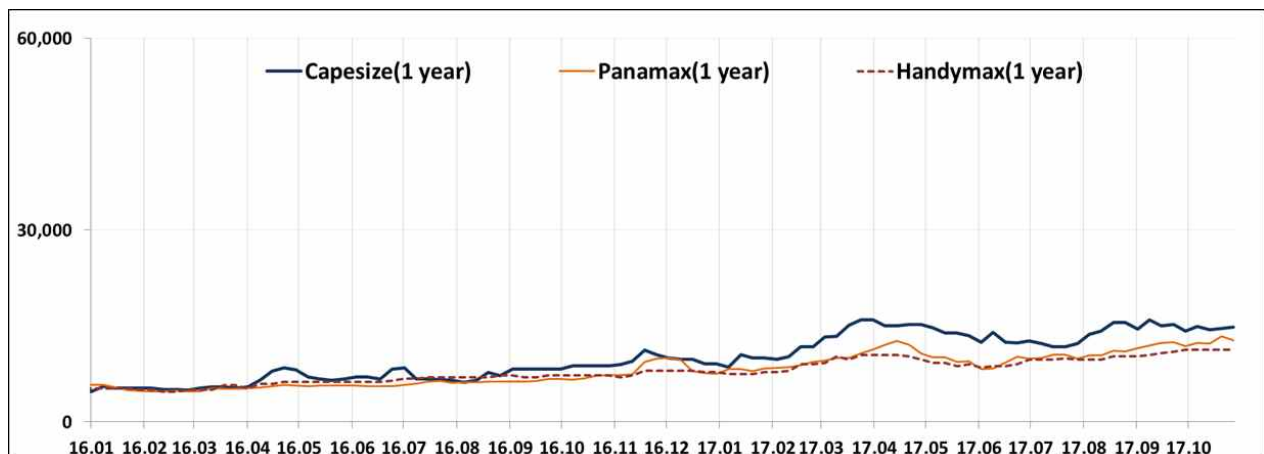
KMI 주간해운시장포커스 통권 364호 (2017.10.23~10.27)

건화물선 운임 지수



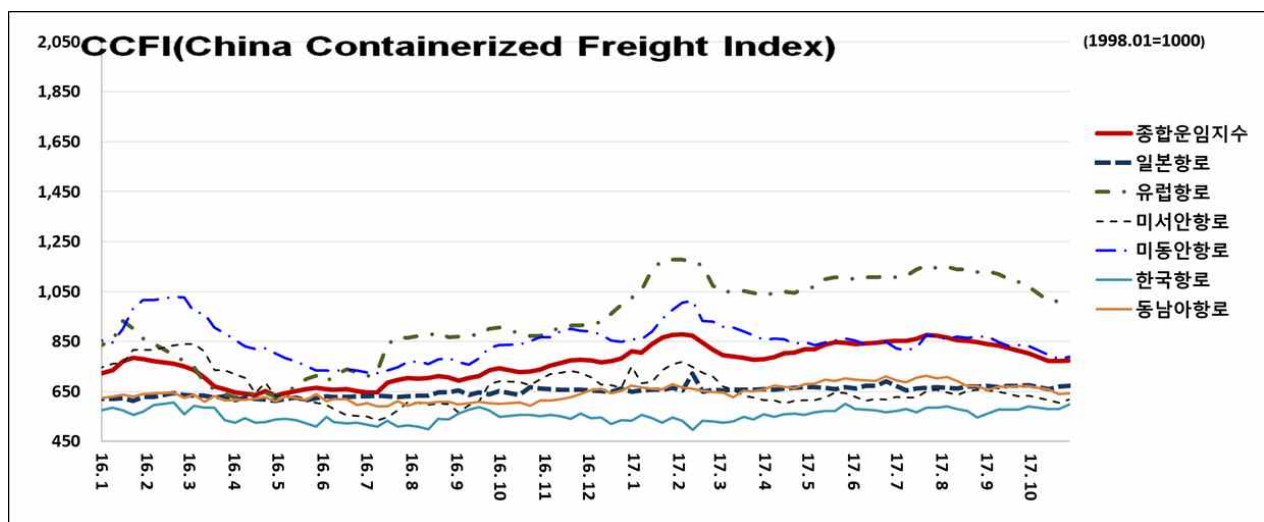
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



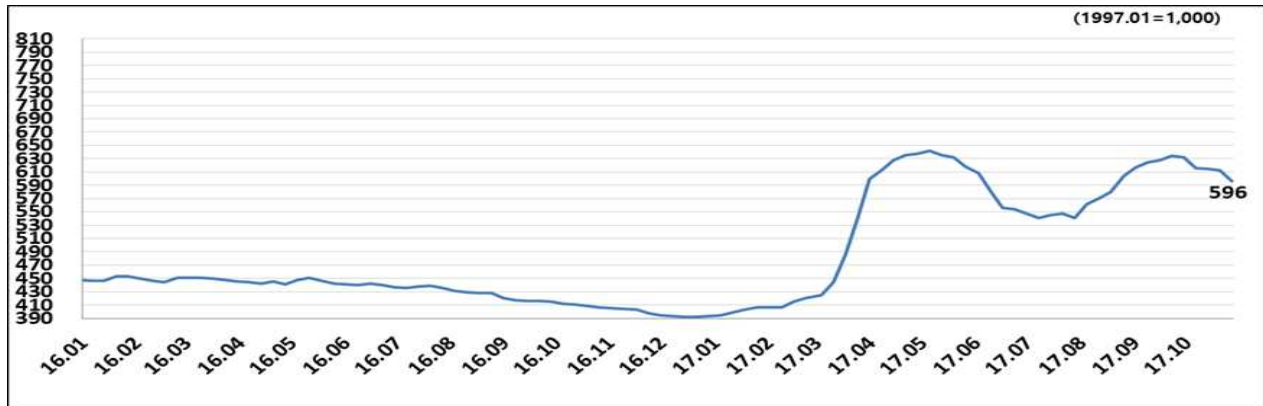
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 364호 (2017.10.23.~10.27)

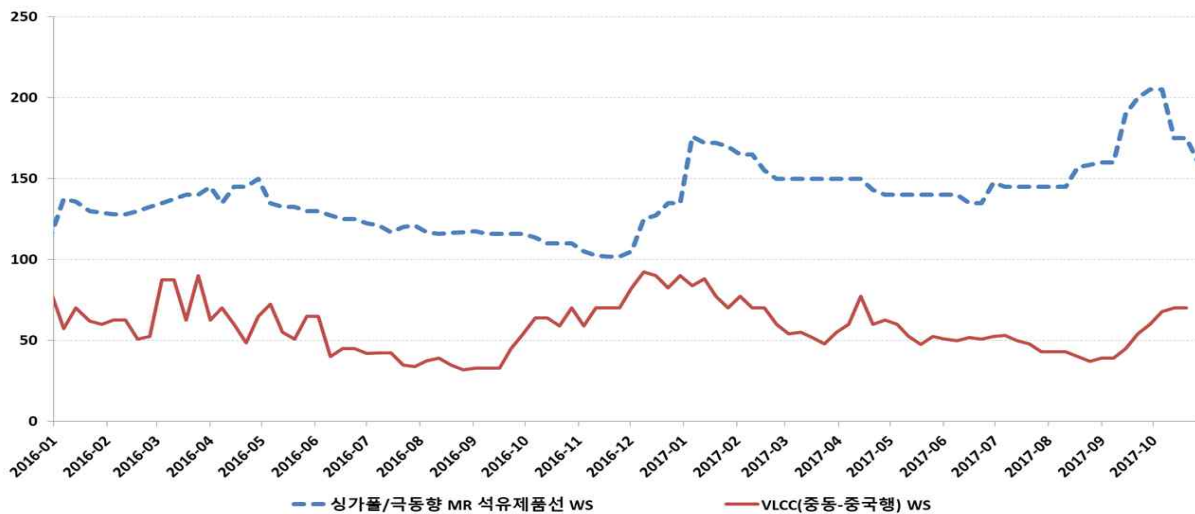
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



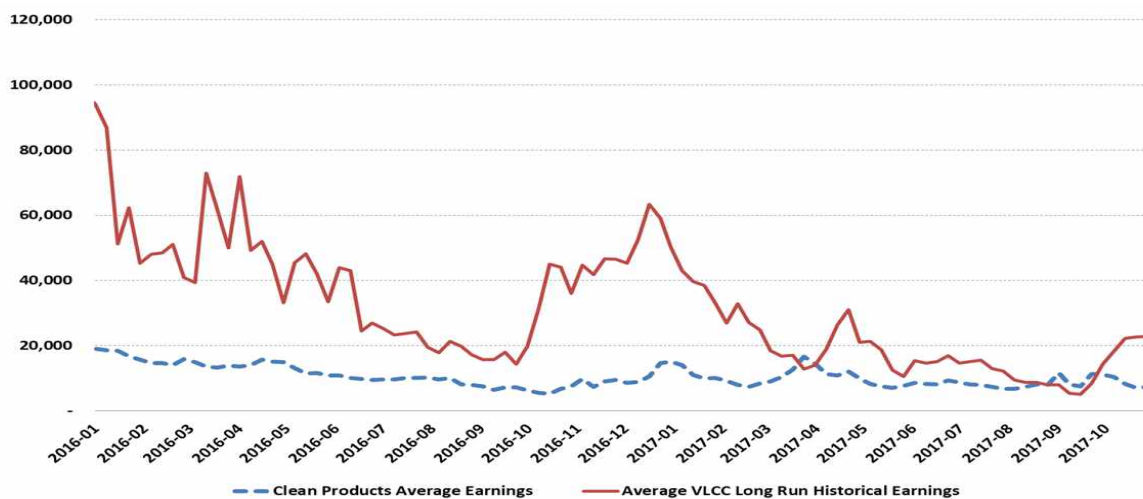
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 364호 (2017.10.23.~10.27)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.27)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.6	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	61.0	(-)	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)		(10.27)								
건화물선	Panamax	24.5	(0.5)	24.2	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	28.5	(0.2)	28.3	26.0	28.5	27.0	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(10.27)								
380 CST	Rotterdam	321.5	(-)	318.2	267.5	321.5	295.4	112.0	303.0	211.4
	Singapore	344.5	(2.0)	341.5	291.0	352.5	318.7	147.5	340.0	231.1
	Korea	365.0	(2.5)	360.0	310.0	382.5	341.2	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	348.5	(1.0)	346.2	297.5	362.5	326.2	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(10.27)								
철광석	국제價	60.9	(0.2)	61.0	55.3	91.7	72.8	41.2	81.0	57.2
	중국産	100.6	(-0.7)	100.9	86.4	124.4	103.9	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	96.4	(-0.6)	96.6	78.0	97.0	84.8	59.8	63.5	61.4
	중국産	126.3	(0.7)	124.8	97.5	126.4	107.2	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	196.6	(-1.3)	199.5	170.0	239.3	201.7	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	167.9	(-1.1)	168.4	130.4	169.7	146.7	51.6	70.5	56.3
	중국産	219.3	(-1.4)	221.8	196.2	233.2	210.1	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	978.8	(-21.5)	975.1	904.0	1,075.0	975.2	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	426.0	(-13.5)	436.9	400.0	539.3	439.8	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
	(2017년)	7월	8월	9월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	8,375	7,520	9,109		84,577	74,824	74,518		
	수입	4,316	4,721	4,978		53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	7,017	7,426	8,090		86,048	85,347	81,068		
	수입	4,774	5,251	5,101		53,994	51,472	50,854		
EU	수출	4,309	4,656	4,661		51,658	48,079	46,610		
	수입	4,785	4,745	5,229		62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	13,450	14,901	15,754		177,122	159,334	145,255		
	수입	9,371	9,757	10,468		115,933	109,858	103,255		