

# KMI 주간해운시장포커스

통권 366호(2017.11.20~11.24)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 내년 건화물선 시장, 낙관적이나 신중해야

### 올해 유난히 높았던 운임 상승세

올해 건화물선 시장의 BDI 평균이 작년 평균의 2배 정도로 예상되고 있음. 올해 11월 24일까지 BDI 평균은 1,106p로 작년 평균의 2배 가까이 근접하였으며, 12월을 앞두고 물동량이 다시 늘어날 조짐을 보이고 있어 올해 BDI 평균은 1,200~1,300p로 예상되고 있음

이처럼 올해 건화물선 시황이 크게 상승한 것은 수요 측면에서 중국의 철광석 수입이 지속적으로 증가하고 감소 추세를 보였던 석탄 수입이 다시 증가하기 시작하였고, 북미와 남미의 곡물 생산 증가에 따른 수출 증가로 물동량이 크게 증가했기 때문임. 또한 공급 측면에서도 해체량이 작년에 비해 크게 감소했으나 신조선 인도량도 크게 감소하면서 선박량이 별로 증가하지 않았음

Clarkson에 따르면 올해 건화물선 물동량은 작년 대비 4.2% 증가한 반면 선박량은 3.5% 증가하여 수급 개선이 이루어졌고, 여기에 작년에 역사상 최저치 운임을 기록했다는 점에서 이미 대폭적인 운임상승이 예상되었음

### 내년에도 낙관적인 시장 전망

국내외 해운시장분석기관들과 업계에서는 내년에도 안정적인 수요 증가와 선박량 증가세 둔화를 근거로 낙관적인 시장 전망을 제시하고 있음. Clarkson은 내년 건화물선 물동량은 올해 대비 2.7%, 선박량은 1.2% 증가하는 것으로 전망하고 있음. 올해 보다 수급개선 효과가 더 커진다는 점에서 일단 내년도 건화물선 시황을 낙관적으로 보는 것에 무리가 없다고 판단됨

그러나 중국의 철강생산 감축 조치와 국제 철광석 가격의 지속적인 상승 추세, 그리고 중국 항만의 과도한 철광석 재고 등으로 철광석 수입이 제약을 받을 가능성이 있음. 또한 중국의 석탄 수입은 내년에도 증가할 것으로 예상되나 인도의 석탄 수입은 자국산 석탄 생산증가로 크게 증가할 것으로 기대하기 어려움

더구나 올해 건화물선의 운임 상승 폭이 컸다는 자체가 착시효과일 수 있음. 작년 운임이 역사상 최저를 기록했을 정도로 매우 낮았다는 점과 올해 1분기 운임 수준이 예년에 비해 이례적으로 높았다는 점에서 내년에도 올해와 같이 대폭의 운임 상승을 기대하기 어려움

### 낙관적이나 신중하게 접근해야

내년의 건화물선 시장의 수급여건, 신조발주, 발주잔량 등을 고려할 때 내년엔 건화물선 시장 운임은 전반적으로 상승세를 보일 것으로 전망됨. 그러나 신조선 인도 감소량 보다 해체 감소량이 더 많다는 점에서 선박량 순증효과가 오히려 지금보다 더 커질 수 있기 때문에 수급악화를 가져올 수도 있음. 아울러 시황이 대폭 상승할 경우 발주량이 급증하는 과거의 사례를 고려할 때 수급여건을 낙관적으로만 볼 수 없음

과거 호황기에 건화물선 시황 전망을 지나치게 낙관적으로 보고, 신조발주에 적극적으로 나서 다시 시황 하락을 초래한 사례가 많았음. 따라서 지금의 시황 상승세를 유지하기 위해서는 낙관적인 시황전망에 빠져 경쟁적으로 선박 발주에 나서는 우를 범하지 말아야 함



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / [heesung@kmi.re.kr](mailto:heesung@kmi.re.kr)

## 전반적으로 횡보세이나 다소의 상승 잠재력

케이프 일간 수익은 주간 평균으로 약 6% 상승하였고 FFA 시장에서도 추가 상승에 대한 기대가 반영되는 모습을 보이고 있음

실물시장에서 성약이 증가하는 가운데 중국 양하항의 체선이 긍정적으로 작용하고 있음. 중국의 철광석 감소(winter cut)은 전반적인 물량감소 보다는 고품위 철광석, 석탄의 수입 증가라는 긍정적 요인으로 해석되고 있음

중소형선은 변동이 거의 없는 횡보세를 시험하고 있으나 FFA 시장에서는 minor bulk 수송시장의 긍정적 움직임이 반영되고 있음

FFA 가격은 전선형 공히 원월물까지 상승하여 어느 정도의 상승 잠재력을 내포하고 있는 것으로 해석됨

한편 올해 4분기 건화물선 신조 인도량이 2004년 이후 최저치를 보이고 있어 수급에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상되며, 중국의 석탄 수입과 미국의 곡물 수출이 다시 증가하여 당분간 시황 상승이 예상됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~11.24)	(전주비)	2017년 <sup>3)</sup>			2016년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,419	(28)	685	1,588	1,106	290	1,257	673
	케이프(4TC)	21,578	(1,333)	3,566	22,613	13,101	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	10,289	(-356)	6,281	13,265	9,542	2,260	12,478	5,562
	수프라마스(6TC)	10,211	(14)	6,934	11,891	9,048	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	9,107	(-182)	5,422	10,104	7,501	2,698	8,619	5,214
	케이프	17,250	(500)	9,350	17,250	14,782	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	12,500	(500)	8,500	14,300	11,299	4,750	10,475	6,408
	수프라마스	10,500	(-)	7,500	11,250	9,718	4,250	8,000	6,186
	헨디	9,750	(-)	6,750	9,750	8,516	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		12월물		2018년 1분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (11.24)	(전주비)	금주 (11.24)	(전주비)	금주 (11.24)	(전주비)	금주 (11.24)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	19,650	(1,750)	12,150	(200)	14,563	(263)	14,000	(75)
	파나마스(4TC)	11,200	(450)	10,200	(325)	10,538	(88)	9,950	(250)
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라마스(6TC)	10,900	(550)	9,800	(500)	9,925	(200)	9,875	(225)
	헨디(6TC)	9,200	(-)	8,025	(-)	8,275	(-)	8,325	(-)

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](mailto:valiance@kmi.re.kr)

선박공급과잉으로 미주 항로 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 705.19p 기록(전주 대비 29.0p 하락)

용선료 지수 HRCI는 590p 기록(전주 대비 3p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 5달러 상승한 694달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 152달러 하락한 1,097달러, 미동안행이 120달러 하락한 1,681달러를 기록함

동서 기간항로는 수요 측면에서 여전히 양호한 흐름을 보이고 있으나 신조선 인도 증가와 계선을 감소 등에 따른 공급상황 악화로 운임 상승에 어려움을 겪을 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 및 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 154달러, 215달러를 각각 기록함. 상해-동남아 항로는 전주 대비 2달러 하락한 166달러를 각각 기록함

머스크는 무역 및 금융 서비스 영역까지 서비스 차별화 수단으로 활용하고 있는 바, 국적 선사의 혁신적인 서비스 차별화 전략이 필요함

JOC에 따르면 머스크는 수출입 화주와 그들의 협력 업체에 까지 무역 금융 서비스를 제공하면서 경쟁 선사와의 차별화를 추구하고 있는 것으로 알려짐. 이 같은 머스크의 서비스는 2년 전 인도 시장에서 시작되어 싱가포르, 스페인, 아랍에미레이트, 네덜란드와 미국의 5개 주(뉴욕, 텍사스, 플로리다, 뉴저지, 조지아)에 까지 확대되었음

머스크의 무역 금융 서비스의 운영 논리는 매우 단순함. 통상적으로 은행 등의 금융기관에서 무역 금융을 제공할 때에는 화주의 재무정보, 신용도 등을 검토하여 선하증권이 발행되면 이를 기초로 무역 금융이 제공되는 방식이었음. 그러나 머스크는 화주의 화물이 자신의 선박으로 운송되기 때문에 별도의 담보 없이 운송 화물을 근거로 무역 금융을 제공할 수 있게 되었음. 머스크는 이 같은 구조로 통상적 무역 금융보다 평균적으로 이를 정도 빨리 무역 금융을 제공할 수 있음. 또한 머스크가 제공하는 무역 금융의 비용이 은행의 비용보다 약 15%~30% 정도 적기 때문에 화주는 제품의 원가를 낮출 수 있게 되었음. 즉 화주의 물류 경쟁력을 넘어 원가 경쟁력에도 긍정적인 영향을 미침

이 같은 머스크의 무역 금융 서비스는 이전에 Flexport라는 디지털 물류주선업자에 의해 제공된 사례가 있음. 국적 선사는 현재 이 같은 무역 금융 서비스를 제공하기는 어려운 여건인 것으로 판단됨. 중요한 시사점은 선사가 가지는 특유 자산을 이용해 화주의 니즈에 적극적으로 부합하는 혁신적 경영을 준비하고 실행해야 한다는 것임

	금주 (11.24)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	705.19	(-28.96)	705.19	990.24	836.13	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	694	(5)	681	1,116	886	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,097	(-152)	1,092	2,211	1,513	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	1,681	(-120)	1,681	3,647	2,506	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	154	(-)	92	168	139	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	215	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	166	(-2)	97	185	147	53	105	69
용선지수(HRCI)		590.0	(3.0)	394	642	554	392	453	431



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

## VLCC, 대기선박 증가로 운임 하락

VLCC 성악 건수는 전주대비 약 53% 감소하였으며 중동의 대기 선박량은 29% 증가하였음. 현물 출현이 감소하며 대기선박 수가 증가, 공급과잉에 따라 운임이 비교적 큰 폭으로 하락하였음

VLCC 평균 운임은 14,736 달러(일)로 전주 대비 4,457 달러(-23%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 60.0p로 전주 대비 9.0p(-15%) 감소하였음

연료유 가격은 푸자이라 항만을 제외한 대부분 항만에서 전주대비 다시 상승 반전하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 16,829 달러/일(-24%), 일본항 19,660 달러/일(-23%), 싱가포르항 21,752 달러/일(-16%), 미국항 3,667 달러/일(-41%), 유럽항 5,672 달러/일(-29%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 18,787 달러/일(-17%), 미국항 14,174 달러/일(-14%), 인도항 21,521 달러/일(-25%) 기록

[11월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	351.0	377.5	372.5	372.5	359.5	357.5	384.0	362.5	377.5	382.5	414.0
전주비	0.4%	1.1%	0.5%	1.4%	1.3%	1.4%	0.8%	-0.5%	0.7%	0.0%	1.6%

## 제품선, 아시아항 LR1, MR 운임의 강세

대서양시장 : 추수감사절 연휴, 운임 급등에 따른 선박량 집중 등으로 운임 하락 반전

아시아시장 : LR1의 수요 증가로 운임이 큰 폭의 상승을 기록한 반면 MR, LR2는 하락을 나타냄

제품선 평균 운임은 10,179 달러(일)로 전주 대비 650 달러(+6.8%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 195p로 전주 대비 20p(+10.3%) 증가하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 6,180 달러/일(-1%), 북해-서아프리카 6,605 달러/일(-9%), 미겔프-북해 5,868 달러/일(-12%), 미겔프-남미동안 14,422 달러/일(+4%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,372 달러/일(+9%), LR2 10,164 달러/일(-17%) 기록. MR은 인도-일본 12,341 달러/일(-1%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (11.24)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,736	(-4,457)	5,042	42,986	18,596	14,354	93,982	40,552
	MR	10,179	(650)	6,740	16,540	9,268	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-)	25,750	31,750	27,242	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	13,168	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(-9.0)	37.0	90.0	58.9	32.0	97.5	58.4
	MR	195.0	(20.0)	135.0	205.0	158.5	102.0	150.0	124.7

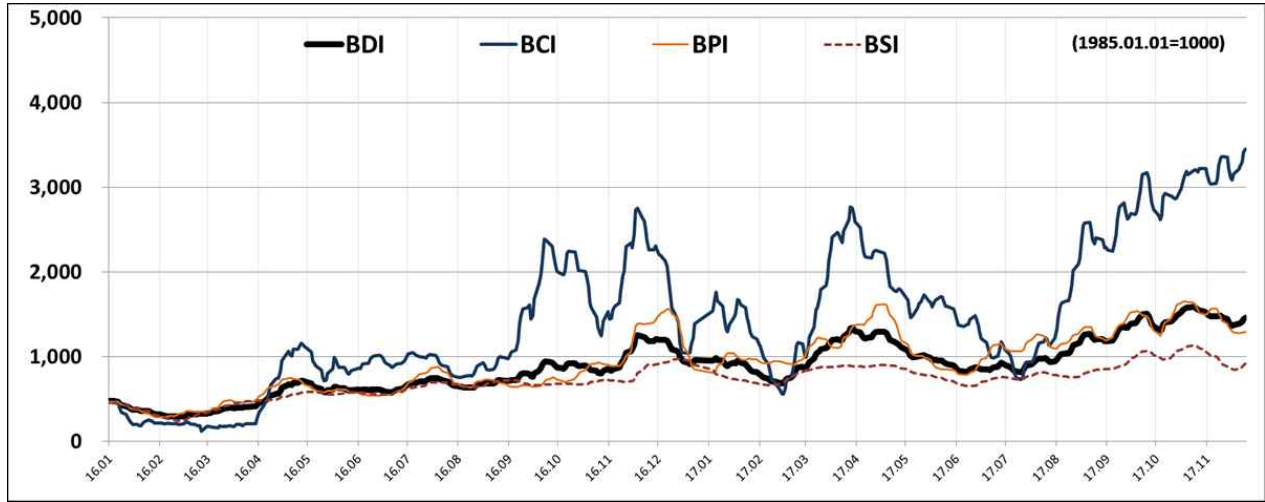
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스



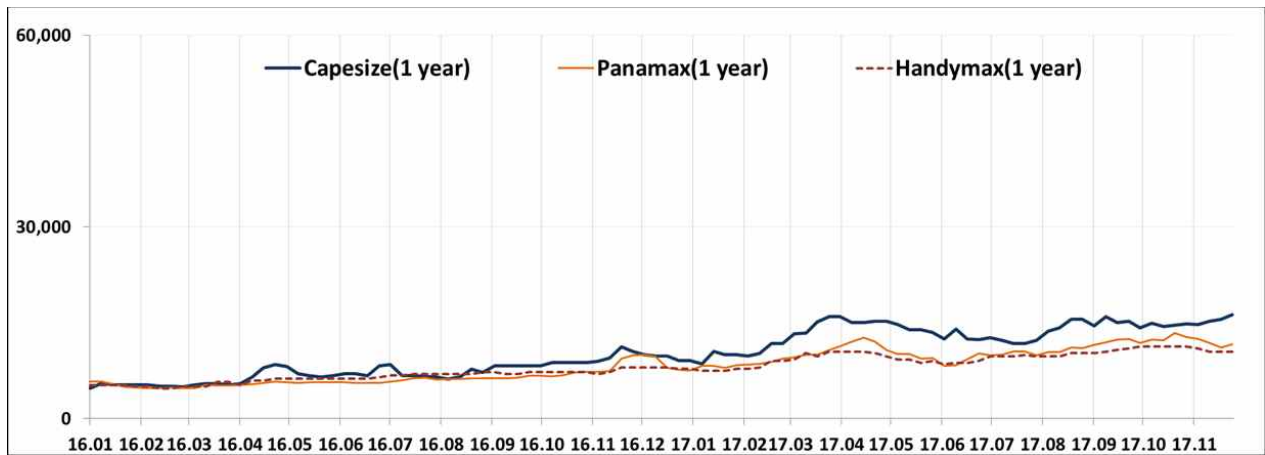
KMI 주간해운시장포커스 통권 366호 (2017.11.20~11.24)

## 건화물선 운임 지수



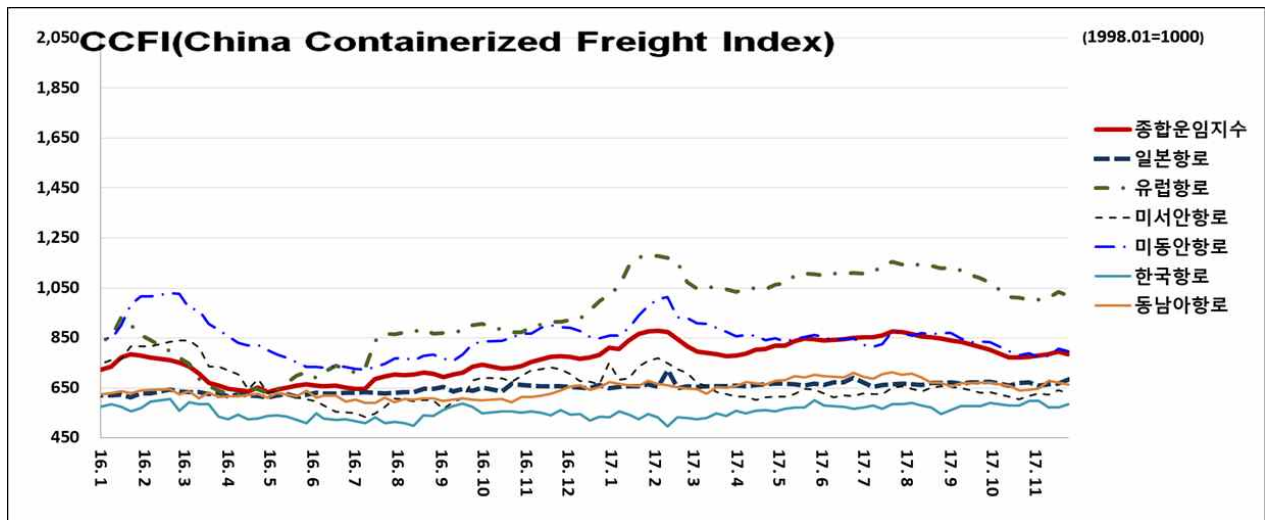
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



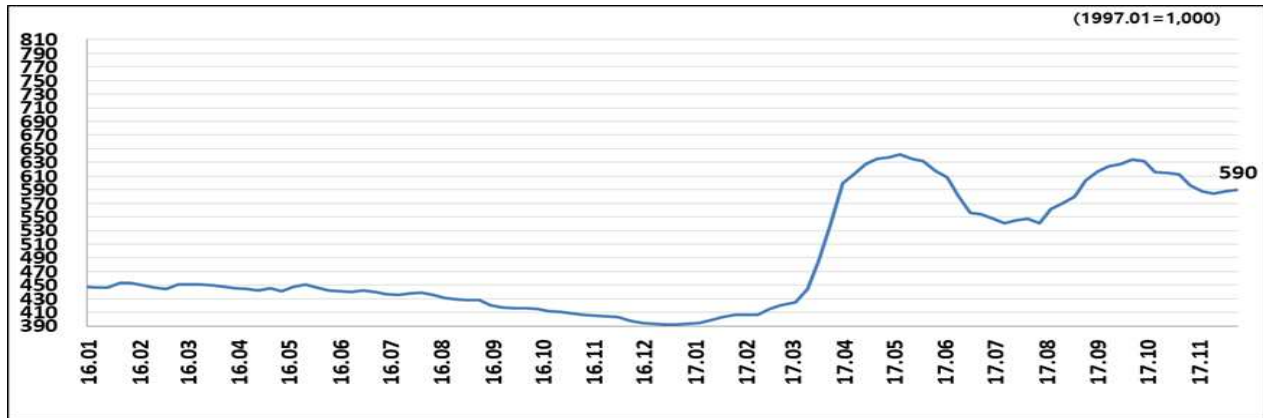
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 366호 (2017.11.20.~11.24)

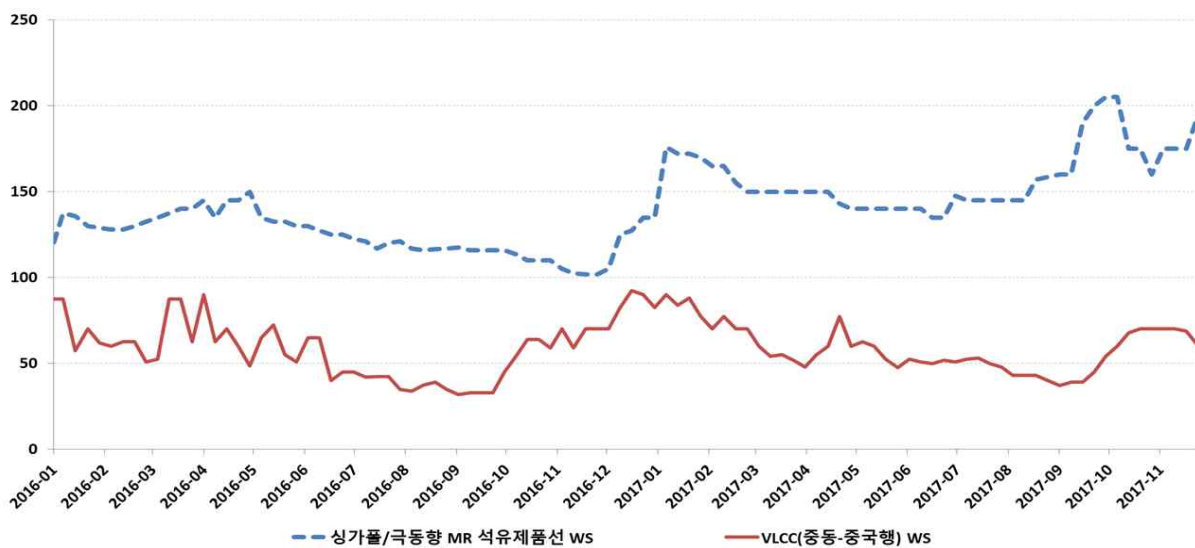
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



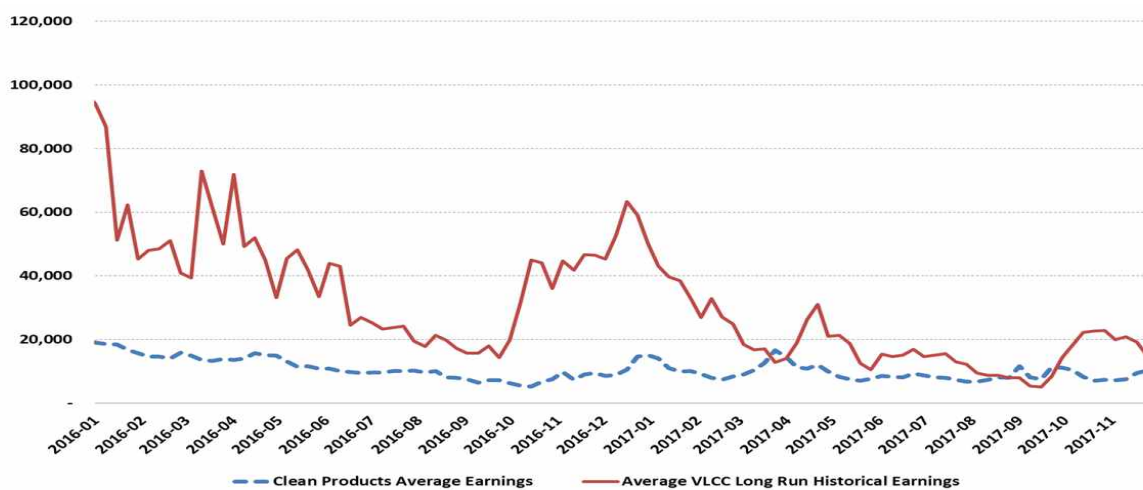
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 366호 (2017.11.20.~11.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.24)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.3	15.0	18.5	17.6	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	61.0	65.0	63.0	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(0.5)	9.0	5.8	10.5	8.0	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(11.24)								
건화물선	Panamax	25.0	(0.5)	24.6	24.0	25.0	24.3	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	28.75	(-)	28.6	26.0	28.8	27.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(11.24)								
380 CST	Rotterdam	351.0	(1.5)	352.9	267.5	361.5	300.9	112.0	303.0	211.4
	Singapore	377.5	(2.5)	373.4	291.0	379.0	323.9	147.5	340.0	231.1
	Korea	392.5	(-)	390.5	310.0	399.5	345.9	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	382.5	(-)	381.4	297.5	387.5	331.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(11.24)								
철광석	국제價	63.0	(1.1)	61.0	55.3	91.7	71.5	41.2	81.0	57.2
	중국産	98.6	(1.1)	98.1	86.0	124.4	103.3	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	93.6	(-1.2)	96.1	78.0	97.0	86.0	59.8	63.5	61.4
	중국産	120.6	(-2.6)	125.9	97.5	126.7	109.3	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	203.3	(6.8)	196.4	170.0	239.3	201.1	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	153.2	(0.6)	163.0	130.4	191.2	148.3	51.6	70.5	56.3
	중국産	212.4	(0.8)	212.1	196.2	233.2	210.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	993.3	(2.8)	982.8	904.0	1,075.0	975.8	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	415.8	(-11.5)	424.8	400.0	539.3	438.4	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
	2017년	8월	9월	10월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	7,520	9,109	7,373	78,577	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,721	4,978	4,549	44,180	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	7,426	8,090	5,784	70,332	86,048	85,347	81,068		
	수입	5,251	5,101	4,214	49,892	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	4,656	4,661	3,991	45,495	51,658	48,079	46,610		
	수입	4,745	5,229	4,387	46,703	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	14,901	15,754	14,329	137,569	177,122	159,334	145,255		
	수입	9,757	10,468	9,704	96,791	115,933	109,858	103,255		