

KMI 주간해운시장포커스

통권 370호(2018.01.15~01.19)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리: 김범중 본부장 051)797-4631

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

올해 건화물선 시장의 주요 이슈들

중국의 환경규제 강화는 고품위 철광석 및 석탄 수입 증가 유발

미국이 파리기후협약을 탈퇴하면서 중국이 환경보호에 대한 영향력을 강화하는 추세임. 중국의 환경규제 강화는 항만의 배출규제 적용 확대, 에너지 소비가 많은 저품위 철광석과 석탄 사용의 제한, 동절기 철강생산 규모 축소 등 다양한 형태로 나타나고 있음.

2017년 하반기 케이프선 시황이 급등한 이유로 중국이 해외로부터 고품위 철광석 수입을 늘린 것이 크게 작용하였음. 건화물선의 수요 측면에서 중국이 차지하는 비중이 매우 큰 것을 감안할 때 중국의 정책 및 규제 동향을 면밀하게 살피는 것은 매우 중요함

비가공 자원 수출 제한은 물동량 감소로 이어질 전망

2014년 인도네시아가 자국 비가공 광석의 수출을 금지한 이후 동남아시아 자원수출국을 중심으로 비가공 광석 수출을 제한하고 있음. 이는 자원수출국들이 자국 지하자원의 가공을 통해 부가가치를 창출하고 나아가 자국 산업을 발전시키고 고용을 증대하려는 정책을 추진하기 때문임

인도의 경우 철광석의 수출을 제한하고 있으며 필리핀도 니켈광의 수출을 억제하는 정책을 펴고 있음. 또한 환경 문제로부터 비롯된 것이기는 하나 말레이시아도 비료 원료인 보크사이트 채광 및 수출을 제한하는 움직임을 보이고 있음. 이러한 형태의 자원수출 제한은 건화물선 시장의 물동량 변화를 초래할 뿐만 아니라 선형별 선대구조 변화를 촉발하는 것이므로 정확한 파악과 적절한 대응이 필요함

VLOC 증가는 Spot 시장을 축소시킬 우려

브라질 발레(Vale)사가 대중국 철광석 수출의 운송경쟁력을 확보하기 위해 발레막스를 투입하면서 VLOC가 본격화되기 시작하였음. 1997년 이전의 탱커 개조선과 신조 VLOC로 이루어진 1세대 VLOC 45척이 환경규제에 대응하여 2020년 이전에 모두 퇴출될 예정임. 발레사가 선박 소유를 회피하고 있으나 2018년부터 2세대 발레막스 32척과 'Guaibamax' 37척이 인도될 것으로 예상됨

이들 선박이 현재 건화물선 발주 잔량의 1/3을 차지하고 있으며 퇴출선박 보다 인도선박이 많아 결국 VLOC 선대가 늘어날 전망이다. 또한 중국이 세계 최대의 철광석 소비국 위치를 지속하는 한 브라질의 수송비 경쟁력 확보를 위한 노력은 멈추지 않을 것이며, VLOC 증가가 COA 확대와 장기용선 비중을 높이고 있어 Spot 시장을 축소시킬 우려가 있으므로 VLOC가 Spot 시장에 미치는 영향에 대비해야 할 것임

올해 건화물선 시장에 있어 가장 강력한 변수는 중국의 원자재 교역이 될 것임. 중국의 인프라 및 부동산 투자, 전력 생산 증대 정책, 환경오염 저감을 위한 동절기 6대 중공업 가동률 단축 등이 철광석과 석탄의 수입에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상됨. 반면 비가공 자원 수출의 제한이나 VLOC 증가는 물동량을 감소시키는 요인이 될 것임. 전반적으로 올해 건화물선 수요는 증가세를 유지하나 작년보다 증가세가 둔화될 것으로 예상됨

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

대형선박 주도의 하락 지속

금주에도 BDI는 1,125(-12%)까지 하락하여 지난주에 이어 대형선박 주도의 하락세가 지속되었음. 케이프 일당 수익은 금요일 기준 11,571불로 12월 12일의 단기고점 대비 61%의 하락을 보였음. 한편 파나막스와 수프라는 수요가 유지되면서 보합세를 보임

이러한 분위기는 FFA시장에도 그대로 반영되어 케이프 2월물은 지난 2주 동안 4,650불 하락하였고 2분기물에도 부정적인 영향을 미쳤음. 그러나 파나막스와 수프라의 경우에는 익월물이나 차분기물 모두 2주전에 비해 약간 상승하여 Spot 시장 대비 콘탱고(Contango)를 유지하고 있음. 이들 선형의 2분기 가격은 대부분 선주가 이익을 실현할 수 있는 수준이므로 헤징을 고려할 필요가 있음

헤징은 파생상품의 거래손익이 아닌 손익변동성의 축소라는 본래의 목적을 고려하여 이루어져야 하나 현실적으로 그렇지 못한 경우가 많음. 사후적 판단이지만 케이프의 예를 보면 단기 고점이었던 12월 12일의 1월물 FFA가격은 18,920불, 1분기물 가격은 15,482불이었음. 당시의 spot가격 29,411불을 기준으로 판단하면 헤징가격이 매우 낮은 것으로 보이나 원가를 커버할 수 있는 수준이기 때문에 손익 안정화라는 관점에서 헤징(FFA 매도)도 충분히 선택할 수 있는 대안이었던 것으로 판단됨

건화물선 시장(현물)

		금주 (~01.19)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,183	(-163)	1,230	1,395	1,326	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	13,776	(-5,498)	15,125	20,890	18,612	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,636	(-551)	10,683	11,451	11,059	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,443	(230)	10,111	10,344	10,212	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,492	(-110)	8,555	8,924	8,704	5,422	10,104	7,637
	케이프	17,500	(-875)	18,375	19,675	19,025	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,000	(500)	13,500	13,625	13,563	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	11,750	(-)	11,000	11,750	11,375	7,500	11,250	9,844
	핸디	9,500	(-)	9,500	9,500	9,500	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)

		2월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (01.19)	(전주비)	금주 (01.19)	(전주비)	금주 (01.19)	(전주비)	금주 (01.19)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	11,400	(-2,625)	15,875	(-525)	16,000	(-125)	15,250	(-250)
운임	파나막스(4TC)	11,725	(750)	13,025	(275)	11,200	(525)	10,300	(150)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	10,425	(425)	11,300	(325)	10,625	(225)	10,200	(100)
(달러/일)	핸디(6TC)	8,500	(-)	9,100	(100)	9,000	(175)	9,050	(150)

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

7) : 2018년부터 5 T/C값

동서항로, 공급부담 증가로 운임 조정세

상해발 운임지수 SCFI는 840.36p 기록(전주 대비 0.64p 상승)

용선료 지수 HRCI는 631p 기록(전주 대비 7p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 6달러 하락한 891달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 78달러 하락한 1,436달러, 미동안행이 184달러 상승한 2,792달러를 기록함

동서 기간항로의 운임은 시장별로 상이한 모습을 보였음. 아시아-유럽 항로는 중국 춘절 전 밀어내기 영향으로 운임이 계속 상승하였으나 이번 주에는 단기 운임조정 양상을 보였음. 한편 COSCO, Yang Ming 등이 초대형선박 인도를 내년으로 연기하고, 선사들도 운항 스케줄을 축소하는 등 공급조정 노력을 전개하고 있는 바, 중국 춘절 이후 물동량이 감소하는 가운데 선사들의 공급조절이 어느 정도 성공하느냐에 따라 금년도 운임 수준이 큰 영향을 받을 것으로 보임

아시아-북미 항로는 서안과 동안의 운임이 반대 방향으로 나타났음. 초대형선박 기항이 가능한 LA 항을 중심으로 아시아-미서안 항로는 선박공급 과잉으로 운임이 하락한 반면 아시아-미동안 항로는 상대적으로 선박이 타이트하여 운임이 상승하였음. 그러나 중국 춘절이 다가오면서 신속한 운송이 필요한 수입 물량이 몰릴 가능성이 있어 미서안 운임은 상승세로 전환될 가능성이 있음. 아시아-북미 항로의 경우, 지난해에 비해 선사들의 임시결항 등의 조치가 적을 것으로 알려진 가운데 아시아-유럽 항로와 마찬가지로 춘절 이후 선사들이 약해진 운임 협상력을 공급조절을 통해 얼마만큼 확보하는지가 올해 전체 운임과 향후 서비스 계약(service contract)의 운임의 향방에 큰 영향을 미칠 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 TEU당 전주 대비 2달러 상승한 152달러, 상해-일본 항로는 3달러 하락한 210달러, 상해-동남아 항로는 4달러 상승한 157달러를 기록함

상해-한국 및 상해-동남아 항로는 중국 춘절 전 밀어내기 물량 증가로 운임이 상승하였음. 아울러 동남아 항로의 경우 인도네시아항 서비스 일부가 철수하면서 공급감소의 영향도 있었음. 반면에 상해-일본 항로는 일시적인 물량 감소로 운임이 소폭 하락하였음

	금주 (01.19)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	840.36	(0.64)	816.58	840.36	832.22	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	891	(-6)	888	897	892	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,436	(-78)	1,436	1,514	1,472	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,792	(184)	2,425	2,792	2,608	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	152	(2)	150	152	151	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	210	(-3)	210	213	212	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	157	(4)	145	157	152	97	185	148
	용선지수(HRCI)	631.0	(7.0)	610	631	622	394	642	557

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

VLCC, 대기선박 감소 예상으로 운임 반등

VLCC 성약 건수는 전주 대비 약 5% 감소하였으며 중동 대기선박량은 10.9% 증가하였음. 시장상황이 전주 대비 악화되었으나 연료유가 상승, 서아프리카 수요 증가에 따른 중동의 선박 감소가 예상되어 운임이 대폭 상승하였음

VLCC 평균 운임은 11,065 달러(일)로 전주 대비 3,565 달러(+47.5%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 50.0p로 전주대비 10.6p(+21.2%) 증가하였음

연료유 가격은 북중미 항만이 전반적으로 하락하였으나 다른 지역은 오름세를 유지하고 있음

중동시장 항로별 운임은 한국항 12,081 달러/일(+41%), 일본항 14,537 달러/일(+43%), 싱가포르항 16,918 달러/일(+97%), 미국항 4,734 달러/일(+111%), 유럽항 6,448 달러/일(+73%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 12,908 달러/일(+43%), 미국항 15,384 달러/일(-18%), 인도항 18,139 달러/일(+44%) 기록

[1월 19일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	370.5	394.5	387.5	412.0	362.5	377.5	398.0	385.0	390.0	393.5	434.0
전주비	0.1%	0.5%	0.0%	-2.1%	-1.4%	-0.9%	0.1%	0.0%	0.4%	0.3%	-1.6%

제품선, 전반적으로 운임 하락세

대서양시장 : 전주 대비 운임 하락세를 이어가고 있으나 미걸프만 재고가 증가하며 수출 기대감을 높이고 있음

아시아시장 : LR 2 운임이 반등에 성공하였으나 LR1과 MR은 집화 경쟁이 심화되며 운임이 모두 하락

제품선 평균 운임은 9,694 달러(일)로 전주 대비 775 달러(-7.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 10.0p(-21.2%) 감소하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 10,495 달러/일(-0%), 북해-서아프리카 11,661 달러/일(-3%), 미걸프-북해 5,187 달러/일(-44%), 미걸프-남미동안 14,972 달러/일(-23%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 3,317 달러/일(-22%), LR2 6,349 달러/일(11%) 기록. MR은 인도-일본 6,527 달러/일(-1%) 기록

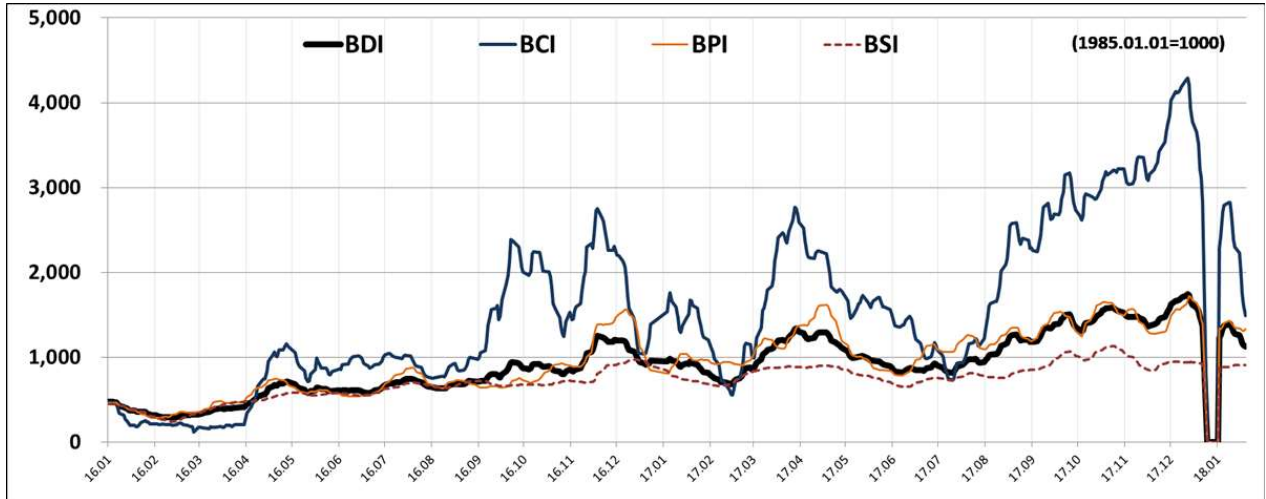
				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장				(01.19)						
Average Earnings (\$/day)	VLCC	11,065	(3,565)		7,500	11,065	8,720	5,042	42,986	17,805
	MR	9,694	(-775)		9,694	11,783	10,649	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	24,500	(-250)		24,500	24,750	24,667	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-125)		13,875	14,000	13,958	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(10.6)		39.4	50.0	42.9	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-10.0)		130.0	140.0	136.7	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스

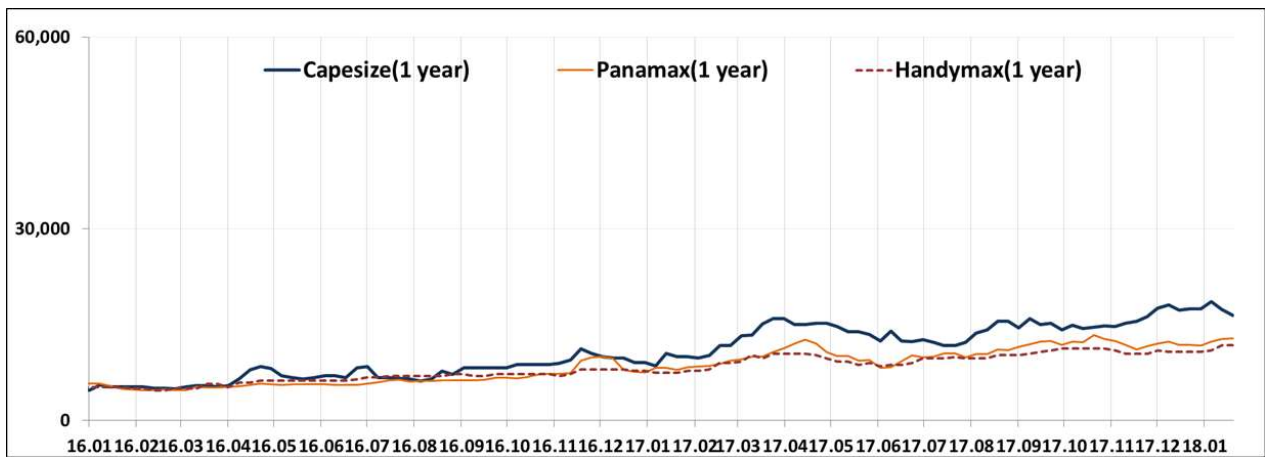
KMI 주간해운시장포커스 통권 370호 (2018.01.15~01.19)

건화물선 운임 지수



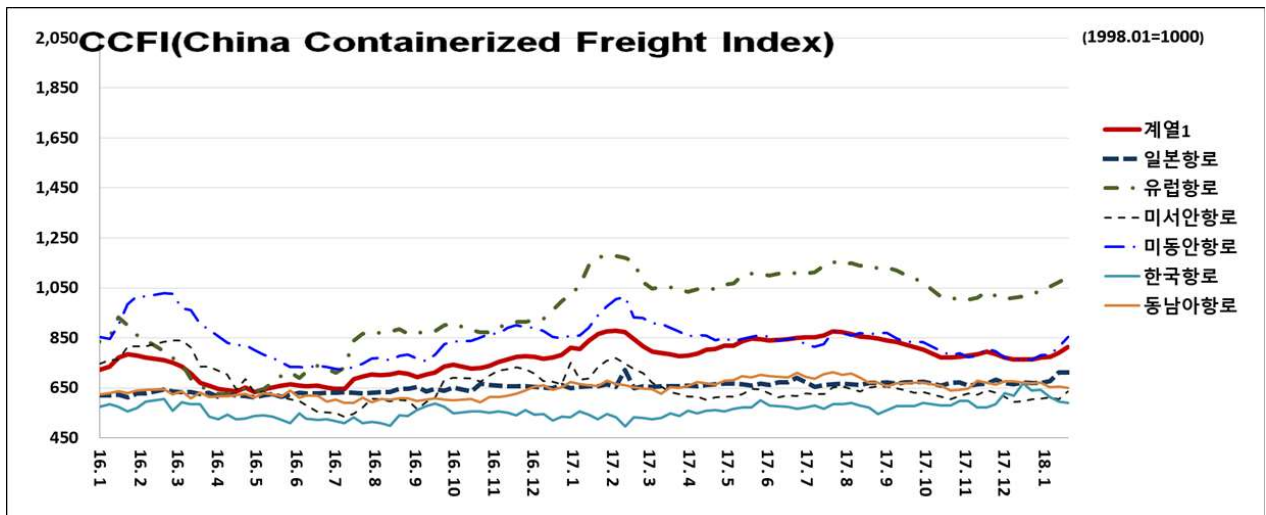
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

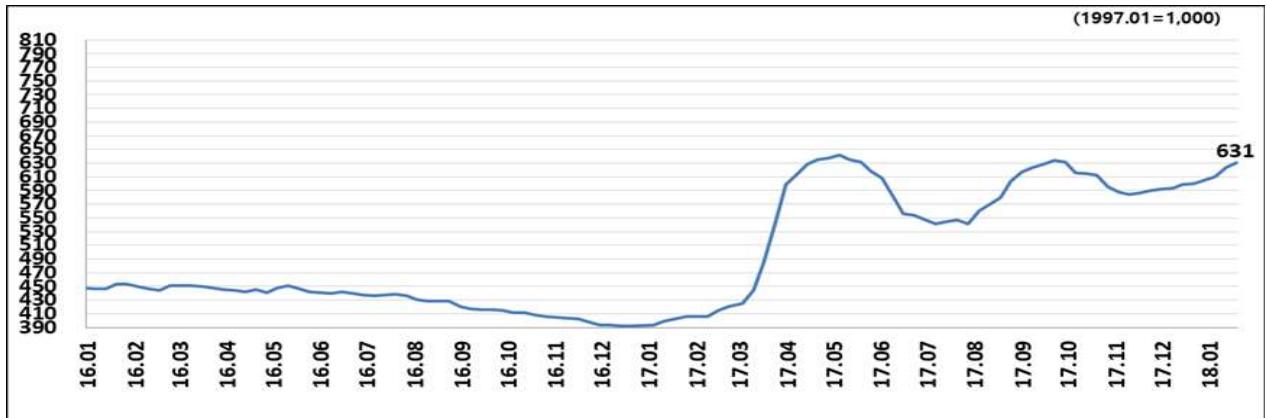


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 370호 (2018.01.15~01.19)

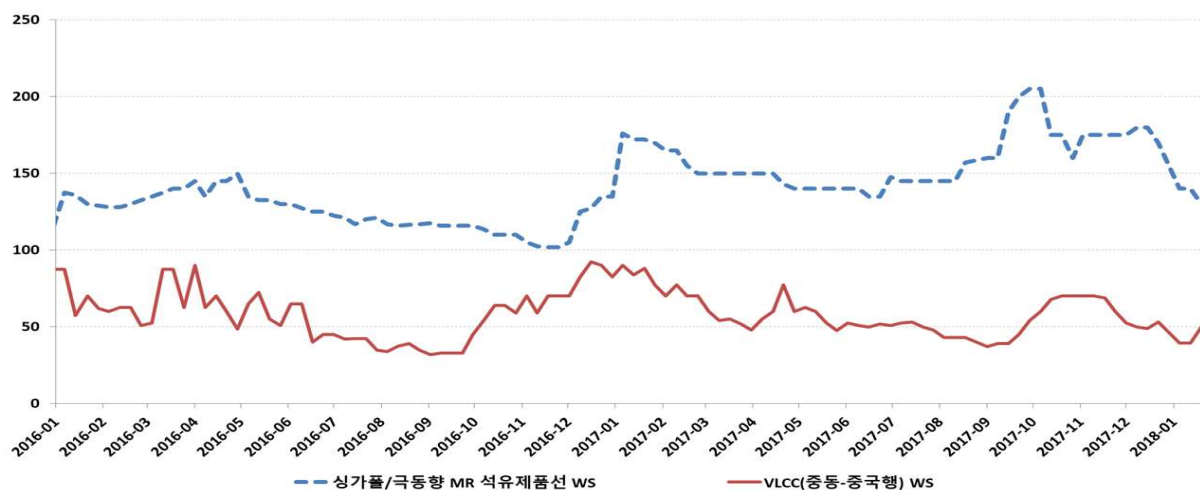
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



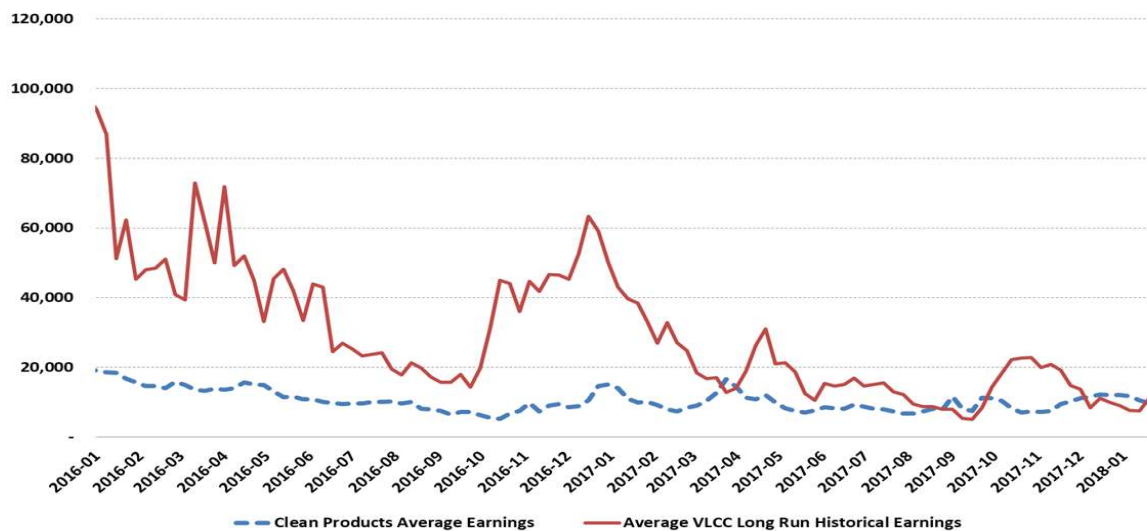
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 370호 (2018.01.15~01.19)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.19)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-1.0)	63.7	63.0	64.0	63.7	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.8	(-)	10.8	10.8	10.8	10.8	5.8	10.8	8.5
신조선 시장 (\$ Million)		(01.19)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.0	25.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	82.5	(-)	82.3	82.0	82.5	82.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(0.3)	29.3	29.0	29.5	29.3	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(01.19)								
380 CST	Rotterdam	370.5	(0.5)	370.3	370.0	370.5	370.3	267.5	364.0	305.2
	Singapore	390.0	(1.5)	389.7	388.5	390.5	389.7	291.0	387.5	328.7
	Korea	418.5	(-2.0)	420.8	418.5	423.5	420.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	393.5	(1.0)	394.3	392.5	397.0	394.3	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(01.19)								
철광석	국제價	76.6	(-0.6)	76.3	75.0	77.2	76.3	55.3	91.7	71.3
	중국産	107.9	(1.0)	106.8	105.9	107.9	106.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	102.9	(1.0)	101.8	101.0	102.9	101.8	78.0	101.4	87.1
	중국産	132.2	(1.2)	130.8	129.7	132.2	130.8	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	224.5	(-11.8)	233.0	223.4	237.3	233.0	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	183.0	(4.8)	176.0	170.3	183.0	176.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	245.6	(2.3)	242.5	234.5	245.6	242.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	977.3	(16.8)	961.6	940.5	977.3	961.6	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	422.8	(2.3)	428.2	416.5	436.0	428.2	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2017년 합계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	7,403	8,321	8,318	95,252	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,550	4,709	4,911	53,817	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	5,778	7,512	6,426	84,260	86,048	85,347	81,068		
	수입	4,215	4,988	5,285	60,184	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	3,990	4,080	4,471	54,042	51,658	48,079	46,610		
	수입	4,389	5,112	5,426	57,272	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	14,328	16,083	15,942	169,584	177,122	159,334	145,255		
	수입	9,707	11,003	10,736	118,556	115,933	109,858	103,255		