

# KMI 주간해운시장포커스

통권 371호(2018.01.29.~02.02)

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

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

## 건화물선 시장, 선주들의 낙관주의를 경계해야

### 건화물선 시장의 낙관론

2016년 BDI 평균치가 673p로 역대 최저치를 기록한 이후 작년에는 1,145p로 70% 이상 상승하였음. 게다가 아직 연초이기는 하지만 올해 BDI 평균치는 1,235p로 상승세를 유지하고 있음. 또한 2016년 1월 BDI 평균치가 386p인 반면 2017년 1월 BDI 평균은 907p, 2018년 1월 BDI 평균이 1,242p로 작년에 이어 올해 1월에도 건화물선 시장이 강세를 보이고 있어 올해 전체 시장이 양호한 흐름을 보일 가능성이 있음

쉽브로커인 Intermodal은 최근 보고서에서 1월말 들어 건화물선 시장이 하향 조정을 받고 있음에도 불구하고 중고선박 거래는 여전히 활황세를 보이고 있다고 밝혔음. Intermodal에 따르면 최근 BDI의 추이와 별개로 대부분의 선주들은 중국 춘절 이후 수요가 회복하여 시장이 신속하게 회복할 것으로 보고 있으며, 이에 따라 중고선 매매가 늘어나고 있고 중고선가 역시 상승하는 추세를 보이고 있음

### 건화물선 매매 증가와 중고선가 상승세

선박매매 브로커인 Goerge Iliopoulos에 따르면 작년 12월 중순 BDI가 1,743p까지 상승한 이후 1월 평균 1,241p까지 하락했음에도 불구하고 이러한 하락세가 중고선가에 반영되지 않았으며, 작년 11월 이후 중고선 매매가 86척에 이르렀다고 밝혔음

선박별 중고선가(Clarkson 참조)를 보면 케이프 10년 중고선가는 2016년 1,500만달러에서 2017년 2,050만달러, 올해 1월 2,350만달러로 상승세를 보이고 있으며, 파나막스 10년 중고선가도 2016년 850만달러에서 2017년 1,450만달러, 올해 1월 1,450만달러로 역시 상승세를 보이고 있음. 또한 수프라막스와 핸디사이즈의 중고선가도 상승세를 보이고 있음

이와 같이 건화물선의 중고선 매매가 늘어나고 있고 중고선가가 꾸준히 상승세를 보이는 것은 선주들이 건화물선 시장을 올해도 낙관적으로 보고 있음을 나타냄

### 선주들의 신중한 접근이 필요

최근 그리스 아테네에서 열린 'INTERCEM Shipping Forum 2018'에서 BIMCO의 애널리스트인 피터 샌드는 작년 4분기 동안 해운업체 상당수가 이익을 얻었으나 선주들의 무분별한 행동이 건화물선 시장의 회복을 저해할 수 있고 이는 과거에도 수차례 나타난 현상이라고 주장하였음. 즉 피터 샌드는 선주들이 급격하게 선복량을 증가시키지 않는다는 전제하에서 올해 건화물선 시장을 긍정적으로 전망하였음

작년 건화물선 시장이 크게 상승한 것은 견고한 수요 증가가 한몫 했지만 신조발주 억제, 해체 증가 등 공급 측면에서 조절이 크게 작용한 것으로 판단됨. 아직 연초이지만 신조발주도 늘어날 조짐을 보이고 있음. 선주들이 일시적 시장 상승에 기대어 무리하게 선복량을 늘리는 것은 시장 회복을 저해하는 길이 될 것임. 피터 샌드의 말대로 선주들이 이기적 욕심을 버리고 신중하게 행동할 때 시장 회복의 흐름이 지속될 수 있음

## 급격한 하락세를 멈추고 약보합 시현

금요일 기준으로 BDI가 1,100p 이하로 하락하였으나 1월 중순 이후 지금까지 시황은 등락을 보이는 가운데 전체적으로 급격한 하락세에 제동이 걸리는 상황임. 일반적으로 1-2월은 기상의 영향에 의한 계절성이 지배하는 가운데 구정 전후의 성약량 변화가 시황의 단기적인 변동성을 초래하는 것으로 이해됨

예를 들어 중대형선에서 보인 1월 하순의 반등세는 중국 춘절 이전의 화물선취 수요가 어느 정도 반영된 것으로 보이며, 이의 연장선에서 볼 때 시황은 춘절 연휴가 끝나는 2월 중순까지 전반적인 약세를 시현할 것으로 예상됨.

중기적인 관점에서 1년 용선료나 FFA 차분기 이후 원월물에 거의 변화가 없는 것을 보면 금년 시황 전반에 대한 시장의センチ멘탈에는 큰 변화가 없을 것으로 예상됨. 또한 시황의 단기적 방향성은 춘절 이후 시장참여자들의 움직임으로 가시화 되겠지만 현재로서는 전반적인 약보합세 속에 단기적인 등락을 반복하는 추세가 예상됨

\* 아래 표 중 FFA의 3월물 전주대비 변동은 월바뀜으로 인한 영향에 유념

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.02)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,153	(-31)	1,153	1,395	1,233	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	12,723	(-281)	15,125	20,890	18,612	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	11,354	(-182)	10,683	11,451	11,123	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	9,979	(-355)	10,111	10,344	10,236	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	8,163	(-334)	8,555	8,924	8,517	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,125	(-625)	18,375	19,675	18,485	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	14,000	(-375)	13,500	14,000	13,900	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	11,750	(-)	11,000	11,750	11,600	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,500	(750)	9,500	10,500	9,750	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		3월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (02.02)	(전주비)	금주 (02.02)	(전주비)	금주 (02.02)	(전주비)	금주 (02.02)	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	15,800	(2,550)	17,125	(525)	16,600	(-)	15,475	(-75)
	파나마스(4TC)	12,800	(1,275)	13,125	(275)	11,325	(275)	10,300	(225)
	수프라막스(6TC)	11,150	(1,100)	11,675	(150)	10,925	(275)	10,275	(175)
	헨디(6TC)	8,850	(350)	9,000	(-200)	9,063	(-62)	9,125	(-75)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 춘절 효과에도 운임 상승은 소폭에 그쳐

상해발 운임지수 SCFI는 883.59p 기록(전주 대비 24.99p 상승)

용선료 지수 HRCI는 640p 기록(전주 대비 3p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 5달러 상승한 912달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 95달러 상승한 1,552달러, 미동안행이 82달러 상승한 2,843달러를 기록함

동서 기간항로의 경우, 중국 춘절에 따른 밀어내기로 운임 상승폭이 클 것으로 예상되었으나 실제 스팟 운임의 상승폭이 크지 않았음. 아시아-유럽 항로의 경우는 초대형선박 인도에 따른 공급부담이 그 원인으로 지목되는 가운데 지난해 전반적인 스팟 운임 약세로 1년 서비스 계약운임 또한 낮게 형성되어 선사들의 경영수지 측면에서 악재가 될 것으로 보임

아시아-북미 항로의 경우에도 춘절 밀어내기에 따른 운임 상승 폭이 크지 않았음. 통상적으로 1년 서비스 계약이 5월에 시작하는 것으로 볼 때, 향후 4개월 동안 스팟 운임이 얼마나 유지될 수 있느냐가 관건일 것으로 보임. 특히 춘절 이후 3월에 공급부담 속에 선사들이 계선, 임시결항 등으로 운임 하락세를 얼마나 막아낼 수 있을 지가 올해 선사들의 경영수지에 결정적인 영향을 줄 것으로 판단됨

동서 기간항로에서 대형 M&A 여파로 시장점유율 경쟁이 지속되고 있어 향후 운임에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보임. 지난해에는 전년도 치킨게임의 영향으로 과도한 운임경쟁이 지양되었지만, 올해는 거대 얼라이언스 재편과 M&A가 안정화되는 단계에 선사들 간의 시장점유율 경쟁이 과열되면 운임이 예상보다 낮아질 우려가 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 TEU당 전주 대비 3달러 상승한 160달러, 상해-일본 및 상해-동남아 항로는 전주와 같은 210달러, 161달러를 각각 기록함

중국 춘절 연휴에 따른 밀어내기로 중국 상해발 물량이 전주에 이어 전체적으로 증가하고 있음. 상해-한국 항로의 경우 선복이 타이트해지면서 전주에 이어 운임이 상승하였음. 상해-일본 및 상해-동남아 항로 역시 인상된 운임이 하락하지 않고 있으며, 일부 구간에 있어 운임이 상승하기도 했음

	금주 (02.02)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	883.59	(24.99)	816.58	883.59	847.77	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	912	(5)	888	912	899	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,552	(95)	1,436	1,552	1,485	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,843	(82)	2,425	2,843	2,686	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	160	(3)	150	160	154	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	210	(-)	210	213	211	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	161	(2)	145	161	155	97	185	148
	용선지수(HRCI)	640.0	(3.0)	610	640	628	394	642	557



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / [jwoong01@kmi.re.kr](mailto:jwoong01@kmi.re.kr)

## VLCC, 성약 건수 증가에도 운임 하락세

VLCC 성약건수는 전주 대비 약 12% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 3.8% 증가하였음. 이처럼 전주 대비 성약 건수가 크게 증가하였으나 운임 하락세를 막지 못하고 2주 연속 수익이 크게 하락하였음

VLCC 평균 운임 수익은 5,017 달러(일)로 전주 대비 1,952 달러(-28.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 37.0p로 전주대비 10.8p(-10.8%) 하락하였음

연료유 가격은 제노아, 파마나 항을 제외하고 전반적으로 약보합세를 나타내었음

중동시장 항로별 운임은 한국항 4,427 달러/일(-44%), 일본항 6,293 달러/일(-34%), 싱가포르항 7,972 달러/일(-22%), 미국항 -57 달러/일(-22%), 유럽항 2,791 달러/일(-6%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 9,406 달러/일(-10%), 미국항 14,180 달러/일(+3%), 인도항 12,001 달러/일(+0%) 기록

[2월 2일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	371.5	402.5	386.5	411.5	366.5	383.5	400.5	394.5	399.5	404.5	426.5
전주비	-0.1%	1.5%	-0.5%	-0.2%	-1.6%	0.8%	0.0%	-0.1%	0.0%	-1.0%	-3.5%

## 제품선, 아시아 LR 운임 강세 지속

대서양시장 : 미 걸프만에 대기 선박량이 크게 증가하며 운임이 급격하게 하락

아시아시장 : LR 운임이 2주 연속 증가한 반면 MR 운임은 큰 변동 없음

제품선 평균 운임 수익은 8,063 달러(일)로 전주 대비 1,386 달러(-14.7%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임 지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 9,234 달러/일(-25%), 북해-서아프리카 10,867 달러/일(-21%), 미걸프-북해 -1,211 달러/일(-192%), 미걸프-남미동안 7,724 달러/일(-3%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 5,873 달러/일(+8%), LR2 8,591 달러/일(+29%) 기록. MR은 인도-일본 6,359 달러/일(+1%) 기록

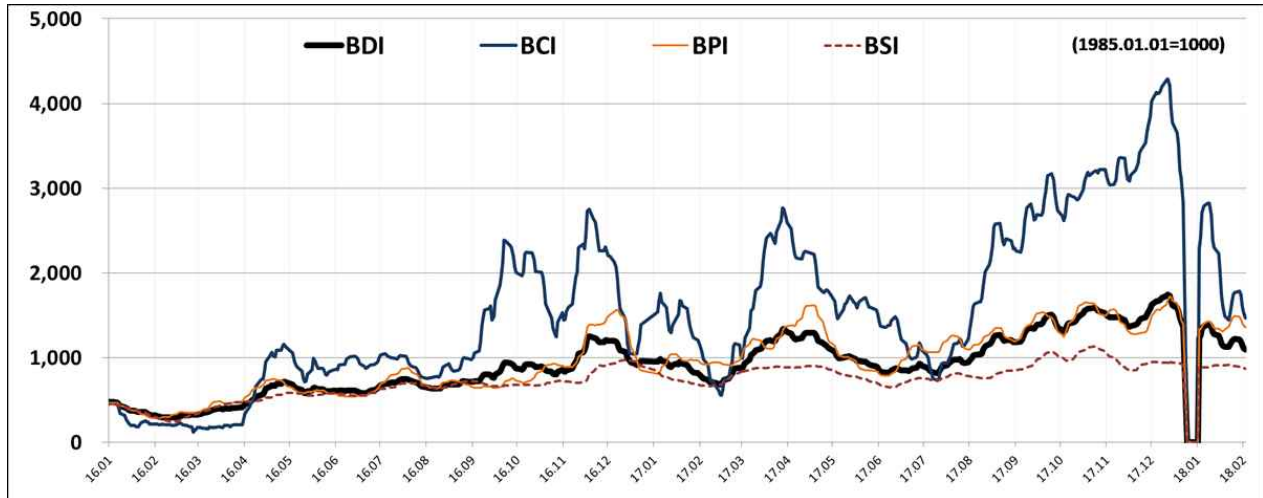
		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.02)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	5,017	(-1,952)	5,017	11,065	7,629	5,042	42,986	17,805
	MR	8,063	(-1,386)	8,063	11,783	9,892	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,750	(-250)	23,750	24,750	24,350	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)	13,875	14,000	13,925	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(-4.0)	39.4	50.0	41.4	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)	130.0	140.0	134.0	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스

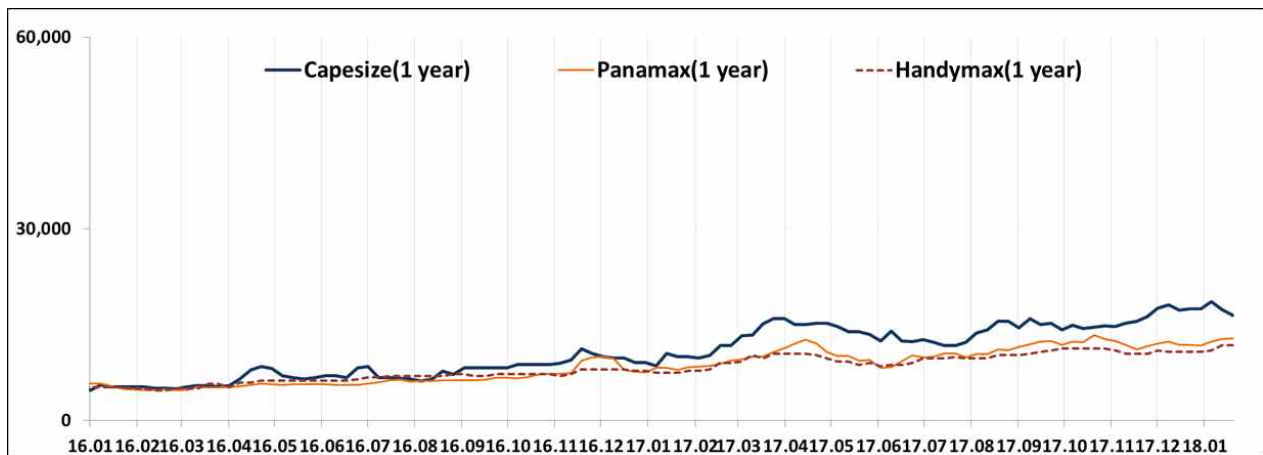
KMI 주간해운시장포커스 통권 371호 (2018.01.29~02.02)

## 건화물선 운임 지수



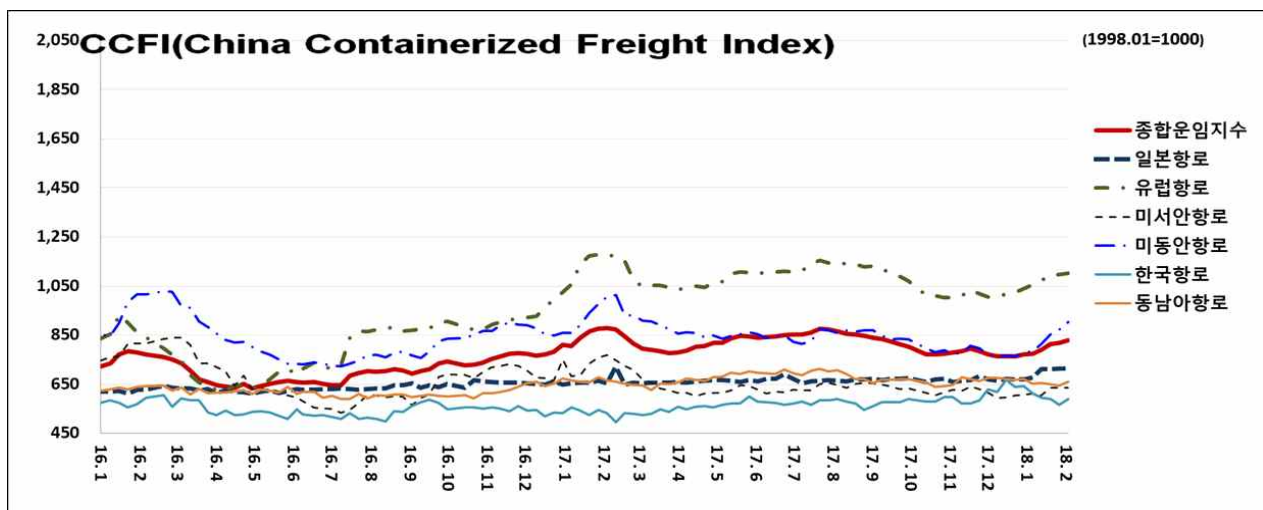
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



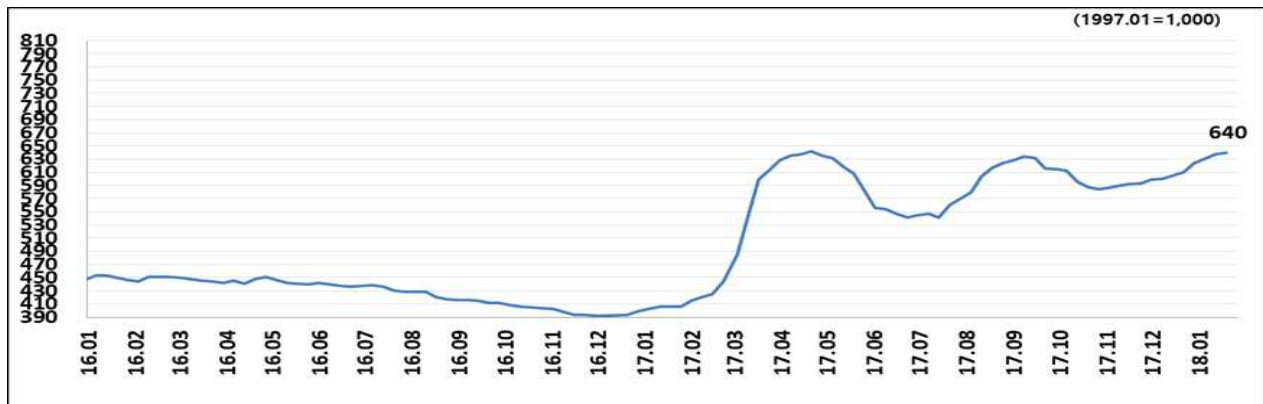


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 371호 (2018.01.29~02.02)

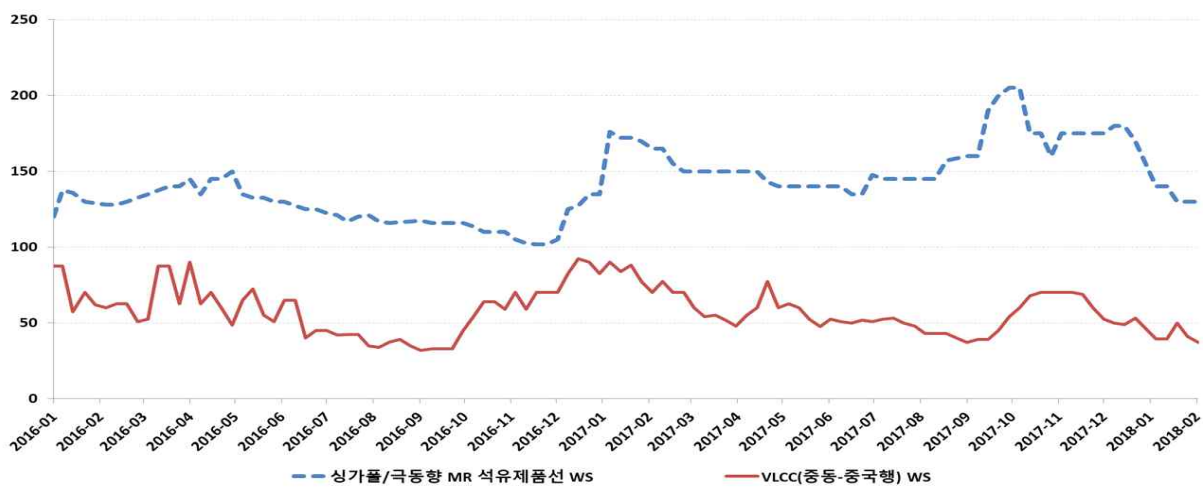
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



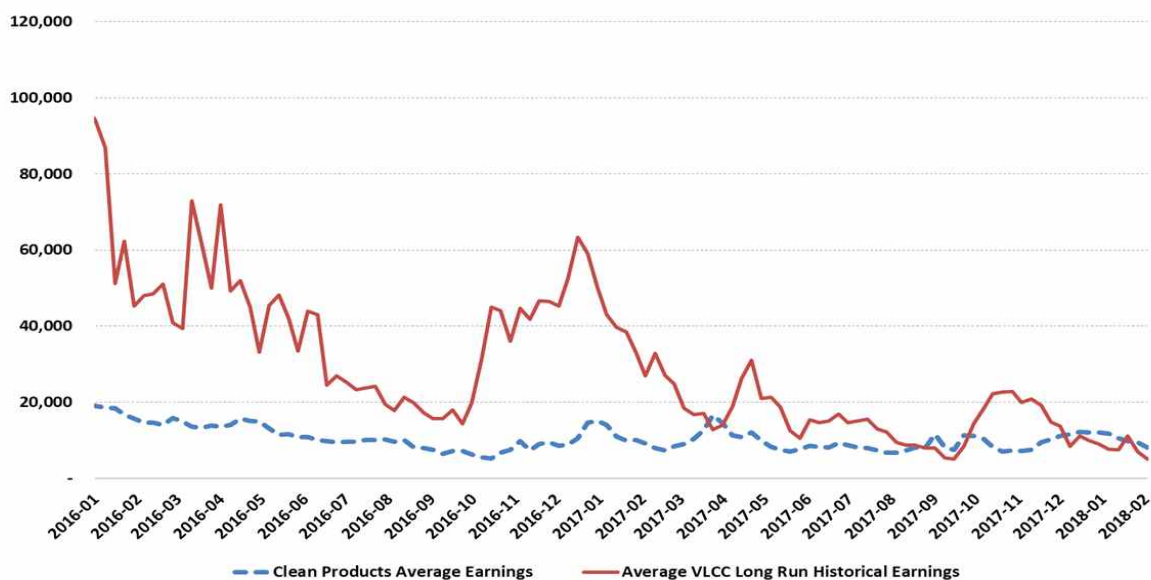
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 371호 (2018.01.29~02.02)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.02)								
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)		(02.02)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.0	25.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	83.4	(-)	82.3	82.0	83.4	82.7	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.8	(0.3)	29.3	29.0	29.8	29.5	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(02.02)								
380 CST	Rotterdam	371.5	(-0.5)	371.5	370.0	372.0	370.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	395.5	(-4.0)	395.5	388.5	399.5	392.8	291.0	387.5	328.7
	Korea	419.5	(1.0)	419.5	418.5	423.5	420.1	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	404.5	(-4.0)	404.5	392.5	408.5	399.2	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(02.02)								
철광석	국제價	73.2	(-2.9)	72.9	75.0	77.2	75.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.3	(2.0)	110.6	105.9	111.3	107.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	104.6	(0.4)	104.7	101.0	104.9	102.8	78.0	101.4	87.1
	중국産	137.6	(3.7)	137.6	129.7	137.9	132.4	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	228.2	(0.9)	228.3	223.4	237.3	230.5	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	186.1	(0.7)	186.1	170.3	186.5	179.8	130.4	191.2	149.6
	중국産	249.7	(1.0)	249.7	234.5	250.3	244.9	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		