

KMI 주간해운시장포커스

통권 359호(2017.08.28~09.01)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

수요는 증가하는데 운임은 상승하기 힘들다

기간항로의 수요 증가세가 작년보다 양호

CTS 통계에 따르면 올해 아시아-유럽 항로의 물동량이 작년보다 가파르게 증가하고 있음. 작년 상반기 아시아-유럽 항로의 수출 물동량은 756만 TEU로 전년 동기 대비 1.7% 증가하는데 그쳤으나 올해 상반기에는 796만 TEU로 전년 동기 대비 5.2% 증가한 것으로 나타났음. 또한 올해 아시아-북미항로의 물동량도 작년보다 빠르게 증가하고 있음. 작년 1~7월 아시아-북미 항로의 누적 수출 물동량은 878만 TEU로 전년 동기 대비 2.8% 증가하였으나 올해 1~7월에는 922만 TEU로 전년 동기 대비 5.3% 증가한 것으로 나타났음. 즉 올해 상반기 기간항로의 수요는 작년에 비해 가파르게 증가하였고, 올해 전체적으로도 작년에 비해 양호한 흐름을 보일 것으로 예상되고 있음

최근 견고한 수요 증가에도 불구하고 운임 상승은 힘겨운 모습

작년 기간항로의 수급 불균형이 최고 수준에 있었기 때문에 운임 수준 역시 역사상 최저치를 기록하였다는 점에서 올해 운임이 작년보다 상승할 것으로 보는 견해가 대부분이었음. 아시아-유럽 항로의 경우 작년 1~8월 누적평균 운임 수준은 TEU당 593달러이나 올해는 평균 940달러를 기록하여 전년 동기 대비 58%p 상승하였음. 또한 아시아-북미 항로의 경우에도 미서안은 작년 1~8월 누적평균 운임 수준이 FEU당 1,031달러이나 올해는 평균 1,546달러를 기록하여 전년 동기 대비 50%p 가까이 상승하였으며, 미동안은 작년 1~8월 누적평균 운임 수준이 FEU당 1,834달러이나 올해는 평균 2,673 달러를 기록하여 전년 동기 대비 46%p 상승하였음.

올해 상반기 수요 측면의 호조세에 따라 기간항로의 운임도 매우 가파르게 상승했다는 것을 알 수 있음. 그러나 최근의 운임 추세를 보면 성수기인 3분기가 아직 끝나지 않았음에도 불구하고 운임 상승세가 사실상 정지 상태에 있음. 아시아-유럽 항로의 지난 6개월 월평균 운임은 900달러 대에 머무르고 있으며, 아시아-북미항로의 경우 양안 모두 상반기에 비해서 하락세를 보이고 있음. 또한 성수기인 3분기가 끝나고 4분기에 접어들면 수요 증가세가 둔화될 가능성이 있기 때문에 운임이 현재 수준에서 상승한다는 것을 기대하기 쉽지 않음

소극적인 공급 조절이 운임 상승에 장애

올해 상반기 기간항로 운임이 크게 상승했음에도 불구하고 3분기 운임 상승에 제동이 걸린 것은 공급조절의 실패에서 찾아 볼 수 있음. 먼저 컨테이너선의 계선 추세를 보면 작년 10월부터 올해 3월까지 6~7.8%(130~150만 TEU)수준이었으나 올해 5월 이후 2.5% 아래로 하락하였으며 8월에는 1.8%(37만 7천 TEU)까지 하락하였음. 이것은 선사들이 운임 상승에 따라 계선을 축소하고 선박량을 증가시킨 것으로 당분간 계선률은 매우 낮은 상태를 유지할 것으로 예상됨.

또한 하반기 들어 초대형선박 인도가 본격적으로 이루어지고 있다는 것이 공급과잉을 심화시켜 운임상승을 억제할 가능성이 높음. 2016년 12월말 기준 1만 TEU 이상 선박은 392척(525만 TEU)이나 올해 말까지 74척(112만 TEU) 인도되어 1만 TEU급 이상 초대형선박에서 20%의 선박량이 추가될 것으로 예상됨.

따라서 선사들이 단기간 운임 상승을 바라보고 계선을 대폭 축소하는 상황에서 하반기 초대형선박의 집중 인도가 예상되고 있어 공급부담이 갈수록 커질 것으로 예상됨. 조만간 성수기가 끝나면 수요가 둔화되는 반면 공급부담이 커지게 되어 현재 수준의 운임이 상승하기를 기대하기 쉽지 않음

KMI 주간해운시장포커스



현 수준에서 소폭의 등락 예상

전 선형의 종합지수인 BDI는 약보합세를 나타내고 있으나 소형선은 신규수요가 지속되어 강보합세를 유지함. 케이프의 경우 대서양에서 단기 수급균형이 흔들린 것에 영향을 받은 한편, 파나마스의 경우 주간단위로 하락하였으나 지난 주말 이후 변동성은 아주 제한적이었으며 1년 용선료는 계절적 요인을 반영하여 오히려 소폭 증가하는 양상을 나타냄.

FFA는 월바침으로 익월물에 큰 차이를 보이지만 기본적으로 케이프 약세, 중소형선 강보합세라는 1년 기간용선료의 방향성과 일치함. 종합적으로 당분간 현 수준에서 등락을 반복한다는 지난주의 전망을 유지함.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.01)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,188	(-41)	685	1,338	989	290	1,257	673
	케이프(4TC)	16,145	(-1,135)	3,566	19,593	10,711	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	9,622	(-799)	6,281	12,987	8,800	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	9,752	(214)	6,934	9,794	8,481	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	7,070	(185)	5,422	8,449	6,960	2,698	8,619	5,214
	케이프	15,500	(-1,000)	9,350	17,000	14,328	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	12,500	(300)	8,500	13,150	10,676	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,250	(-)	7,500	10,500	9,307	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,250	(-)	6,750	9,500	8,221	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (09.01)	(전주비)	금주 (09.01)	(전주비)	금주 (09.01)	(전주비)	금주 (09.01)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	18,000	(-625)	17,375	(-475)	13,800	(-150)	13,800	(-25)
	파나마스(4TC)	12,350	(2,150)	11,775	(675)	9,675	(150)	9,650	(150)
	수프라막스(6TC)	10,950	(850)	10,450	(375)	9,450	(125)	9,575	(275)
	헨디(6TC)	7,700	(-)	7,925	(-)	7,888	(-)	8,050	(-)

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

9월 초 선사들의 운임 인상 시도에도 불구하고 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 801.95p 기록(전주 대비 19.40p 하락)

용선료 지수 HRCI는 617p 기록(전주 대비 13p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 37달러 하락한 886달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 46달러 하락한 1,495달러, 미동안행이 139달러 하락한 2,280달러를 기록함

동서 기간 항로 모두에서 9월 초 선사들의 운임 인상 노력에도 불구하고 운임이 모두 하락세를 기록했음. 아시아-유럽 항로의 경우 유럽 경제와 아시아 경제의 호조세로 수요가 견조한데 비해, 9월 초 운임 인상 노력이 소기의 성과를 거두지 못한 것으로 이해됨

아시아-북미 항로의 경우도 여름 성수기로 물동량 수요가 견조하지만, 선사들의 선박 투입이 이들 수요를 흡수하기에 충분하기 때문에 9월 초 운임 인상 노력에도 불구하고 운임이 소폭 하락함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 4달러 상승한 137달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 218달러, 상해-동남아 항로는 3달러 하락한 149달러를 기록함

상해-한국 항로와 상해-일본 항로는 수요가 소폭 증가하는 것으로 보고되고 있는 가운데, 선사 간에 운임인상 분위기가 있어 운임이 상승 압력을 받을 것으로 보임. 상해-동남아 항로는 중국이 9월 3일 개최한 BRICs 회의, 10월 중순 개최 예정인 당대회 등으로 환경규제를 강화하면서 물동량에 부정적 영향을 미치고 있는 것으로 알려짐

수요 회복에도 불구하고 선사들의 추가 선박 투입으로 운임 상승이 억제되는 양상임

Alphaliner에 따르면, 글로벌 컨테이너선 시장의 계선률이 8월 초 2.3%(473,800 TEU)에서 1.8%(377,925 TEU)로 감소함. 이 같은 계선률 감소는 미국 경제가 호조세를 보이고, 유럽도 유로화 가치 상승으로 수입 수요가 증대되는 등의 수요 호조세에도 불구하고 운임이 상승하지 못하는 요인이 되고 있음. 아울러 이 같은 원양 항로의 수요 증가는 남북 항로에서도 관찰되고 있음. 또한 원양 항로의 물량 증가세가 환적 수요를 유발하면서 역내 피더 수요도 증가하는 것으로 알려짐

한편, 다가오는 10월 초 중국의 국경절 연휴를 시작으로 성수기 효과가 줄어들기 시작할 것으로 전망됨. 컨테이너선 시장 전체적으로 선사들이 얼마만큼 선박을 조절하느냐가 향후 운임의 향배를 결정할 것으로 보임. 다만, 머스크 등의 선도 기업들이 시장점유를 경쟁보다는 주주의 수익성 개선에 초점을 맞추면서 치킨 게임의 재현 가능성은 낮은 것으로 보임

	금주 (09.01)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	801.95	(-19.40)	747.03	990.24	861.20	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	886	(-37)	815	1,116	934	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,495	(-46)	1,092	2,211	1,546	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,280	(-139)	2,013	3,647	2,673	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	137	(4)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	149	(-3)	97	185	144	53	105	69
용선지수(HRCI)	617.0	(13.0)	394	642	535	392	453	431	



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수급 악화로 운임 하락세 지속

VLCC 평균 운임은 5주 연속 하락하였으나 비교적 하락세가 둔화되었음. 중동 및 서아프리카 시장 모두 극동행 일부 항로를 제외하고 대부분의 항로에서 여전히 해소되지 못한 공급과잉 상태로 운임 하락세가 이어졌음. 특히, 허리케인 하비의 직접적인 영향을 받은 미국항, 유럽항 운임은 타 항로와 비교하여 상대적으로 더 큰 폭으로 하락하였음

VLCC 평균 운임은 7,911 달러(일)로 전주 대비 67 달러(0.8%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 37.0p를 기록하였음

연료유 가격은 유럽, 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 6,220 달러/일(+7%), 일본항 7,894 달러/일(+0%), 싱가포르항 7,729 달러/일(-0%), 미국항 6,541 달러/일(-18%), 유럽항 4,683 달러/일(-19%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 10,988 달러/일(+7%), 미국항 20,054 달러/일(-3%), 인도항 17,718 달러/일(+0%) 기록

[09월 01일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	291.5	319.5	318.0	318.0	300.0	309.5	312.5	307.0	312.5	317.5	337.5
전주비	-0.7%	0.9%	0.3%	-1.9%	2.9%	1.5%	-1.6%	-0.2%	-1.6%	-0.9%	-1.3%

제품선, 허리케인 하비의 영향으로 북해시장 운임 급등

대서양시장 : 허리케인 하비의 영향으로 U.S. Gulf 지역의 정제시설이 가동이 중단됨에 따라 유럽 제품유 수요가 급증하여 북해발 항로의 운임이 폭등하였으며, U.S. Gulf발 항로의 운임은 물동량 급감으로 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 수요 둔화로 운임이 하락하였으며 인도-일본 항로는 운임이 상승하였음

제품선 평균 운임은 11,601 달러(일)로 전주 대비 3,620 달러(45.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 160.0p를 기록하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 23,604 달러/일(+239%), 북해-서아프리카 22,622 달러/일(+180%), 미걸프-북해 4,050 달러/일(-42%), 미걸프-남미동안 12,769 달러/일(-18%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,740 달러/일(-3%), LR2 9,341 달러/일(-19%) 기록. MR은 인도-일본 9,831 달러/일(+1%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.01)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,911	(-67)	7,911	42,986	19,435	14,354	93,982	40,552
	MR	11,601	(3,620)	6,740	16,540	9,435	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(-)	26,500	31,750	27,346	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	13,064	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	37.0	*	37.0	90.0	58.7	32.0	97.5	58.4
	MR	160.0	*	135.0	176.0	150.1	102.0	150.0	124.7

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

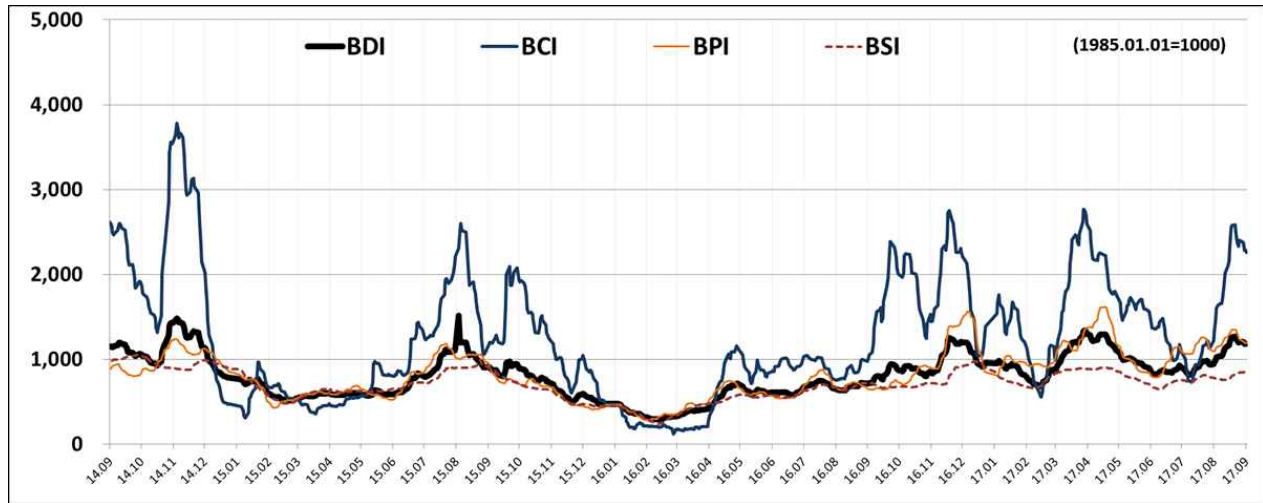
* 전주 자료 미공시(영국 공휴일)

KMI 주간해운시장포커스



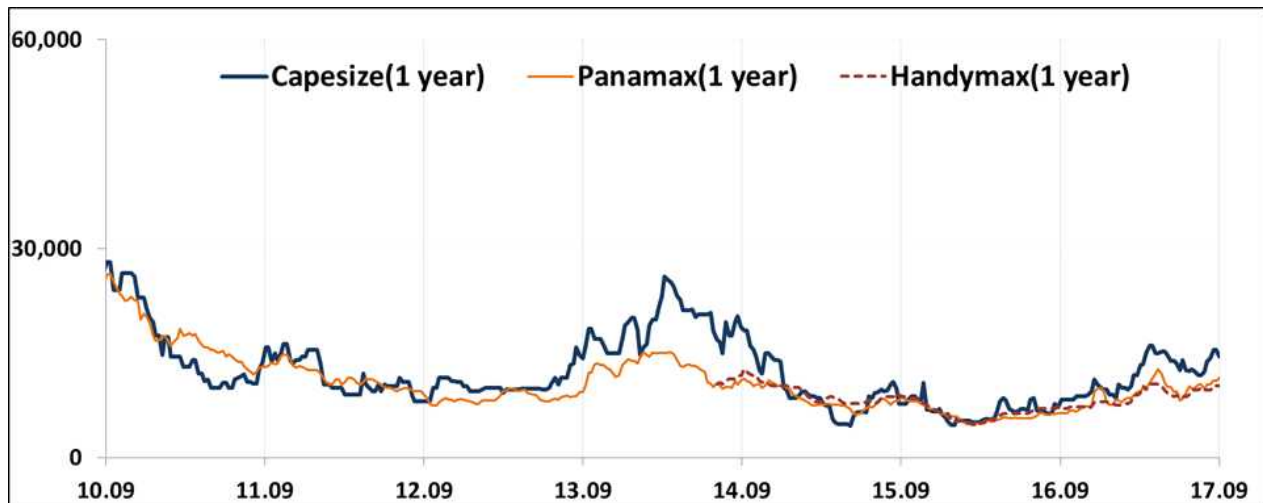
KMI 주간해운시장포커스 통권 359호 (2017.08.28~09.01)

건화물선 운임 지수



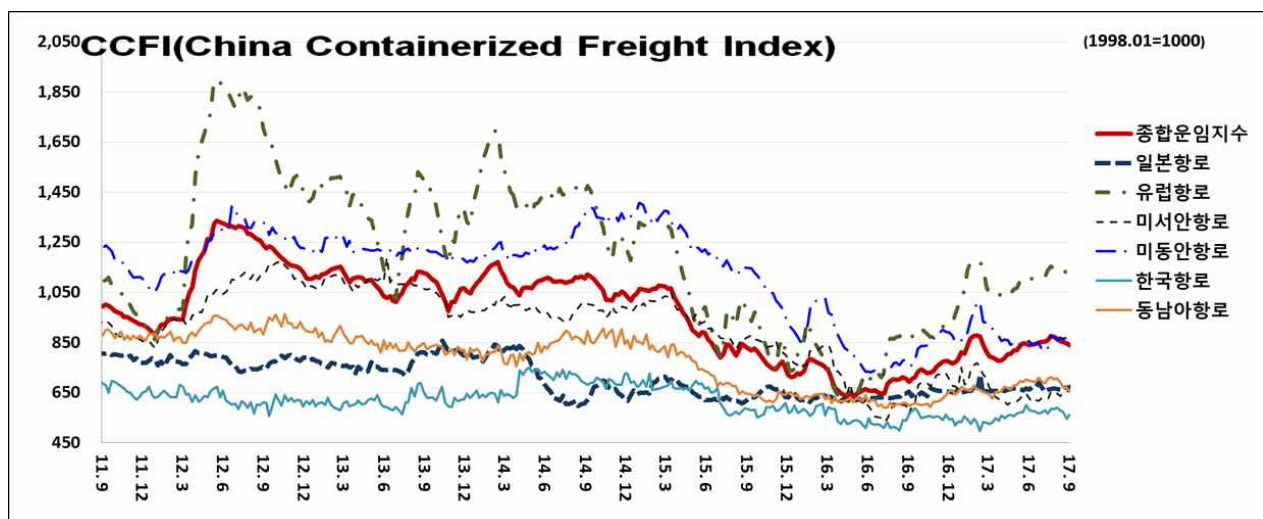
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



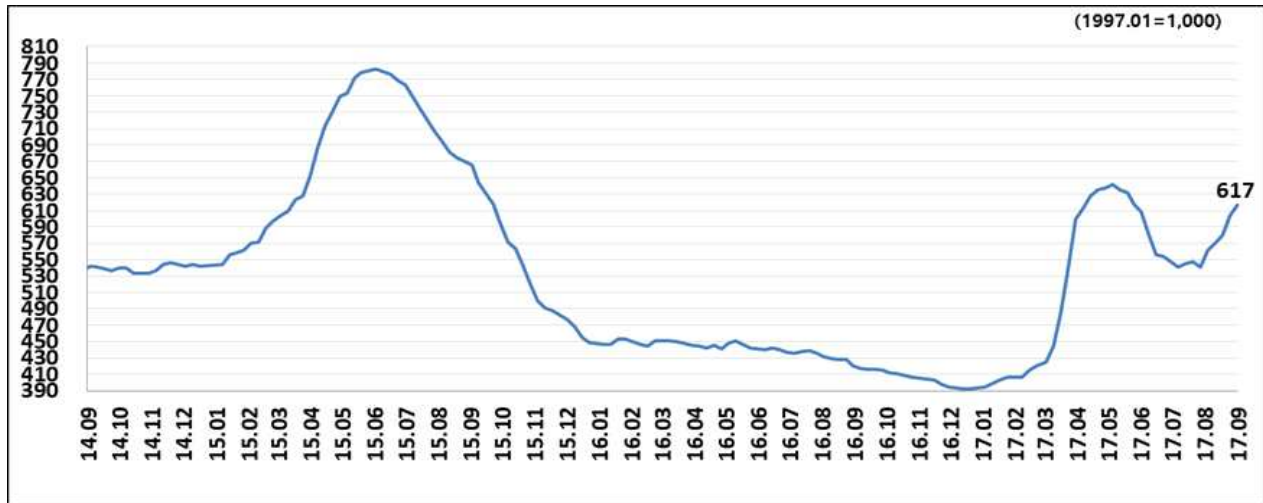
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 359호 (2017.08.28.~09.01)

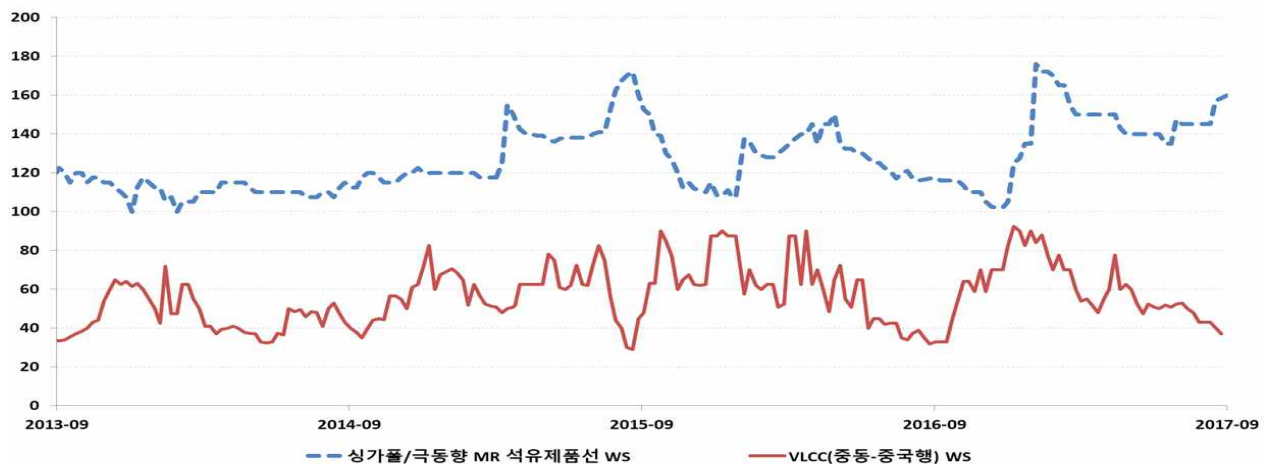
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



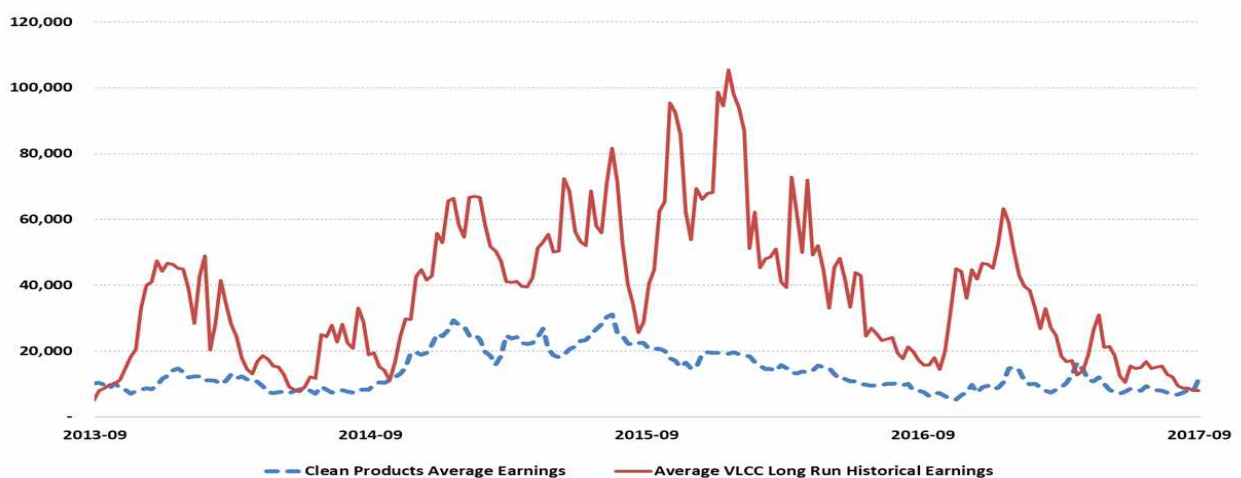
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 359호 (2017.08.28~09.01)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.01)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	62.0	65.0	63.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(0.5)	9.0	5.8	9.0	7.5	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(09.01)								
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	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.8	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(09.01)								
380 CST	Rotterdam	291.5	(-2.0)	291.5	267.5	312.5	290.7	112.0	303.0	211.4
	Singapore	312.5	(-5.0)	312.5	291.0	352.5	314.1	147.5	340.0	231.1
	Korea	327.5	(-6.0)	327.5	310.0	382.5	337.8	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	317.5	(-3.0)	317.5	297.5	362.5	322.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(09.01)								
철광석	국제價	78.7	(3.2)	78.7	55.3	91.7	73.6	41.2	81.0	57.2
	중국産	109.9	(-)	109.9	86.4	124.4	103.6	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	86.0	(1.2)	86.0	78.0	90.1	83.3	59.8	63.5	61.4
	중국産	110.7	(1.5)	110.7	97.5	110.7	105.1	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	236.7	(27.3)	236.7	170.0	236.7	199.0	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	151.2	(8.1)	151.2	130.4	155.8	143.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	204.6	(2.8)	204.6	196.2	223.7	207.1	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	942.0	(3.0)	942.0	904.0	1,075.0	976.5	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	420.5	(11.0)	420.5	402.3	539.3	440.3	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,099	8,024	8,375	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,272	4,445	4,316	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,909	7,396	7,017	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,438	5,561	4,774	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,819	4,420	4,309	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,599	5,295	4,785	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,827	13,306	13,450	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,724	10,142	9,371	115,933		109,858		103,255	