

# KMI 주간해운시장포커스

통권 337호(2017.03.06~03.10)

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

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

## 동아시아 역내항로의 전망도 밝지 않다

지난 10년간 물동량 증가 거의 없어

일본해사센터에 따르면 동아시아 역내항로(한국, 중국, 일본, 대만 및 아세안 10개국)의 물동량은 2007년 1,209만 TEU에서 2016년 1,353만TEU로 연평균 1.2% 증가하는 데 그쳤음. 특히 2015년은 전년 대비 4.4%, 2016년은 전년 대비 1.9% 감소한 것으로 나타났음.

반면 아시아 역내항로 전체의 물동량은 2007년 3,160만TEU에서 2016년 5,160만TEU로 연평균 6.0% 증가하여 세계 컨테이너선 시장에서 아시아 역내항로의 위상이 갈수록 커지고 있음. 이는 중국 경제의 성장 부진에도 불구하고 개도국 및 신흥국의 물동량 증가세가 커지고 있어 앞으로도 지속적인 물동량 증가가 예상됨

반면 공급은 매우 가파르게 증가하여 공급과잉 가중

Clarkson에 따르면 동아시아 역내 항로의 공급은 2010년 90만TEU에서 2016년 162만TEU로 지난 6년간 연평균 10.2% 증가한 것으로 나타났음. 특히 2015년 전년 대비 11%, 2016년 전년 대비 8% 증가하여 지난 2년간 수요는 감소한 반면 공급이 크게 늘어나 극심한 시황침체의 원인이 되었음

2010년 이후 동아시아 역내항로의 수요증가율은 연평균 0.8%를 기록한 반면 공급증가율은 연평균 10.2%로 수급 여건이 크게 악화되었음. 이미 심각한 수준의 공급과잉 상태에 있는 것으로 판단됨. 여기에 파나마운하 확장에 따라 구파나마스급 선박의 일부가 동아시아 역내항로로 전배될 가능성이 있음. 비록 올해도 구파나마스급 선박의 대량 해체가 예상되나 일부 선박이 전배되는 것이 불가피함

파나마스급 대량해체가 시장의 추가적인 공급충격을 완화시킬 것으로 예상

작년 6월말 파나마운하의 확장 개통으로 파나마스급 선박의 대량 전배가 예상되었으나 선사들의 대량 해체를 통한 선제적 조치로 동아시아 역내항로의 추가 공급이 많지 않았으며, 이는 작년 4분기 선사들이 운임 인상에 성공한 요인 중의 하나라고 판단됨

작년 컨테이너선 해체량은 65만TEU로 역대 최고치를 기록하였으며, 해체의 대부분이 5,000TEU 미만이었음. 또한 최근 해체되는 컨테이너선의 60~70%가 구파나마스급으로 작년보다 구파나마스급 선박의 해체가 더 많아질 것으로 예상됨. 이는 동아시아 역내항로의 공급충격을 완화시키는 중요한 요인이 될 것임

수요 부진과 누적된 공급과잉이 시황상승을 억제

올해 1월 동아시아 역내항로의 물동량이 작년 1월 대비 10% 이상 감소한 것으로 나타났음. 역내 교역비중이 높은 동아시아지역의 특성상 물동량의 50% 이상을 차지하는 중국의 역내무역 둔화현상으로 계속되어 수요증가를 기대하기 어려움, 반면 2010년 이후 공급이 폭발적으로 증가하여 공급과잉이 매우 심각한 상태에 있음

동아시아 역내항로는 올해 수급여건이 대폭 개선되기 힘들다는 점에서 작년과 같은 저시황 국면이 계속될 것으로 예상됨. 따라서 국적선사들은 적극적인 공급조절과 GRI를 통해 운임을 방어해 나가는 것이 필요함

## 모든 선형에서 운임 상승세 지속

최근 BDI는 1,041p(3월 10일)를 기록하여 전주 대비 151p 상승함

(운임) 파나마급 이상의 중대형선박이 운임상승을 주도하면서, 모든 선형에서 운임이 상승하였음. 특히 케이프 선형의 운임이 대폭 상승함

(1년 용선료) 운임시장과 마찬가지로 전 선형에서 용선료가 상승하였음, 특히 핸디사이즈 선형의 1년 용선료가 1,500달러/일 큰 폭으로 상향 조정됨

(FFA 시장) FFA 평가치는 케이프 운임평가치가 근월물, 근분기물 모두 상승한 가운데, 파나마급 및 수프라마크스는 Spot 운임시장 단기 고점 우려로 하락세로 전환됨. 핸디사이즈의 경우는 주초 상승세로 출발하였으나 주 후반 소폭 하락하며 보합세로 마감됨

케이프는 중국 정부의 석탄생산 감축조치 등으로 인해 석탄 수입이 증가하여 운임이 대폭 상승

태평양 수역은 호주 화주들의 성약활동은 부진하였으나 남아공 수요가 증가하여 운임이 상승하였으며, 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 증가 및 F/Haul 항로에서 운임이 큰 폭으로 상승

파나마급은 남미 곡물수요의 지속적인 증대와 성약활동 증가로 운임 상승세 유지

양대 수역 모두 태평양 수역은 남미 곡물수요의 지속증가와 성약활동 증가로 운임 상승세를 이어감

수프라마크스/핸디 운임은 양수역 모두 운임 상승. 태평양 수역은 인도네시아 등 동남아시아 석탄 물동량 증가로 운임이 상승, 대서양 수역은 남미곡물 수요가 활발하여 시장 강세로 운임 상승세가 한동안 유지 될 것으로 예상

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.10)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,041	(151)	702	1,041	863	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	10,909	(3,363)	4,030	11,238	8,166	536	18,091	6,324
	파나마급(4TC)	9,638	(1,275)	6,693	9,638	7,823	2,294	12,319	5,543
	수프라마크스(6TC)	9,047	(346)	6,970	9,047	7,854	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	7,094	(500)	5,464	7,591	6,358	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 <sup>3)</sup> (달러/일)	케이프	13,375	(125)	8,550	13,250	10,918	4,975	11,250	7,344
	파나마급	10,050	(500)	7,925	10,050	8,770	4,750	10,000	6,263
	수프라마크스	9,500	(750)	7,000	9,500	7,825	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,250	(1,500)	6,250	8,250	6,775	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2017년 2분기물		2018년		2019년	
		금주 (03.10)	(전주비)	금주 (03.10)	(전주비)	금주 (03.10)	(전주비)	금주 (03.10)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	14,250	(1,300)	13,400	(875)	13,400	(-225)	13,850	(-150)
운임	파나마급(4TC)	10,375	(-600)	9,825	(-525)	8,975	(-425)	9,300	(-400)
평가치 <sup>4)</sup>	수프라마크스(6TC)	9,300	(-300)	9,300	(-225)	8,925	(-225)	9,350	(-225)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,550	(0)	7,125	(0)	7,100	(7,400)	7,400	(0)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



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

## 비수기 수요부진으로 원양항로 운임 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 761.15p 기록(전주 대비 17.71p 하락)

용선료 지수 HRCI는 444p 기록(전주 대비 19p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 17달러 하락한 859달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 72달러 하락한 1,424달러, 미동안행이 68달러 하락한 2,887달러를 기록함

중국 춘절 이후 비수기 수요부진으로 운임 약세가 지속되고 있으나 수요가 점차 회복되면서 운임 하락폭은 완화될 것으로 전망됨. 유럽발 아시아항 항로의 경우, 선사들이 임시결항을 대폭 늘려 선복이 부족해지면서 운임이 전주 대비 45% 가량 급등함. 더구나 유럽항로의 경우 화주들이 선복 확보가 어려워져 납기지연 등의 사태를 우려하는 경우도 보고되고 있음. 한편 오는 4월에 얼라이언스 재편에 따라 항로별 선복량의 변동성이 심화될 경우 운임변동성도 커질 것으로 우려됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 TEU당 92달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 2달러 상승한 213달러, 상해-동남아 항로도 2달러 상승한 113달러를 기록

상해-한국 및 상해-일본 항로의 경우, 운임인상 노력이 진행 중이며 타 역내 항로의 운임이 인상되는 가운데 소폭의 운임인상이 예상됨. 상해-동남아 항로의 경우 북중국선 운임상승 중이나 상해 지역은 SM Line, COSCO 등이 신규 서비스를 개설하면서 운임이 하락세로 반전되어 3월 동남아항로의 운임회복이 쉽지 않을 전망이다. 반면 베트남, 인도네시아, 태국 항로는 약세, 말레이시아 항로 등은 강보합세가 예측됨. 한편 중국 항만의 THC가 인하되면서 근해항로도 할인된 THC가 적용되기 시작함

최근 THE Alliance가 독립 신탁펀드를 설립하여 얼라이언스 회원사의 파산 등에 따라 운송차질이 발생하는 경우 해당 화물을 최종 목적항만까지 운송이 이루어질 수 있도록 보장하는 화주보호 장치를 시행한다고 밝힘

THE Alliance(Hapag-Lloyd, Yang Ming, NYK, MOL, K-Line)의 이 같은 조치로 지난해 한진해운 서비스 중단에 따른 여파로 화주들이 우려해온 운송의 안정성 확보가 상당히 개선되었다고 평가됨. 따라서 현대상선을 포함한 국적 선사들도 화주들에게 운송의 안정성을 보여줄 수 있는 방안을 적극적으로 강구할 필요가 있음

	금주 (03.10)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	761.15	(-17.71)	761.15	990.24	890.45	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	859	(-17)	858	1,116	975	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,424	(-72)	1,424	2,211	1,896	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	2,887	(-68)	2,887	3,647	3,322	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	92	(-)	92	101	97	86	125	103
	일본항로(TEU)	213	(2)	202	213	210	110	214	185
	동남아항로(TEU)	113	(2)	97.0	113.0	104	53	105	69
	용선지수(HRCI)	444.0	(19.0)	394	444	412	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / [cyjnas@kmi.re.kr](mailto:cyjnas@kmi.re.kr)

## VLCC, 수요 부진이 지속되어 운임 하락세 지속

수요 부진은 다소 해소되었으나 운임수익이 상승하기에는 역부족인 상황을 연출하며 중동 및 서아프리카 시장 대부분의 항로에서 운임수익이 하락하였음

VLCC 평균 운임수익은 16,796 달러(일)로 전주 대비 1,576 달러(8.6%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 54.0p로 전주 대비 6.0p(10.0%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 18,618 달러/일(-8%), 한국항 14,138 달러/일(-19%), 싱가포르항 18,096 달러/일(-8%), 미국항 14,945 달러/일(+2%), 유럽항 12,069 달러/일(-14%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 19,482 달러/일(-7%), 미국항 25,514 달러/일(-6%), 인도항 22,667 달러/일(+1%) 기록

[03월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	292.5	319.5	312.5	321.0	304.5	310.0	312.5	317.5	317.5	327.5	357.5
w/w	-3.0%	-2.7%	-2.8%	-2.0%	-0.8%	-2.4%	-3.1%	-1.2%	-1.6%	-1.8%	-2.7%

## 제품선, 중동 성약증가로 아시아 LR시장 운임 상승

대서양시장 : 미겔프만 시장은 지난주 상승에 따른 조정 움직임이 나타나 운임수익이 하락하였으며 북해시장은 운임수익 상승세가 지속되었음

아시아시장 : LR 시장은 중동 성약 증가로 큰 폭으로 상승하였으며, MR 인도-일본 운임수익은 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 10,324 달러(일)로 전주 대비 1,254 달러(13.8%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,349 달러/일(+29%), 북해-서아프리카 10,754 달러/일(+28%), 미겔프-북해 4,144 달러/일(-49%), 미겔프-남미동안 13,613 (-10%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 9,240 달러/일(+17%), LR2 12,275 달러/일(+23%) 기록. MR은 인도-일본 8,379 달러/일(-6%) 기록

				(전주비)	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.10)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	16,796	(-1,576)		16,796	42,986	30,084	14,354	93,982	40,552
	MR	10,324	(1,254)		7,326	14,034	9,719	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,875	(-375)		26,875	31,750	28,338	26,500	59,000	37,534
	MR	13,375	(875)		12,500	13,375	12,738	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	54.0	(-6.0)		54.0	90.0	74.1	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)		150.0	176.0	162.5	102.0	150.0	124.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

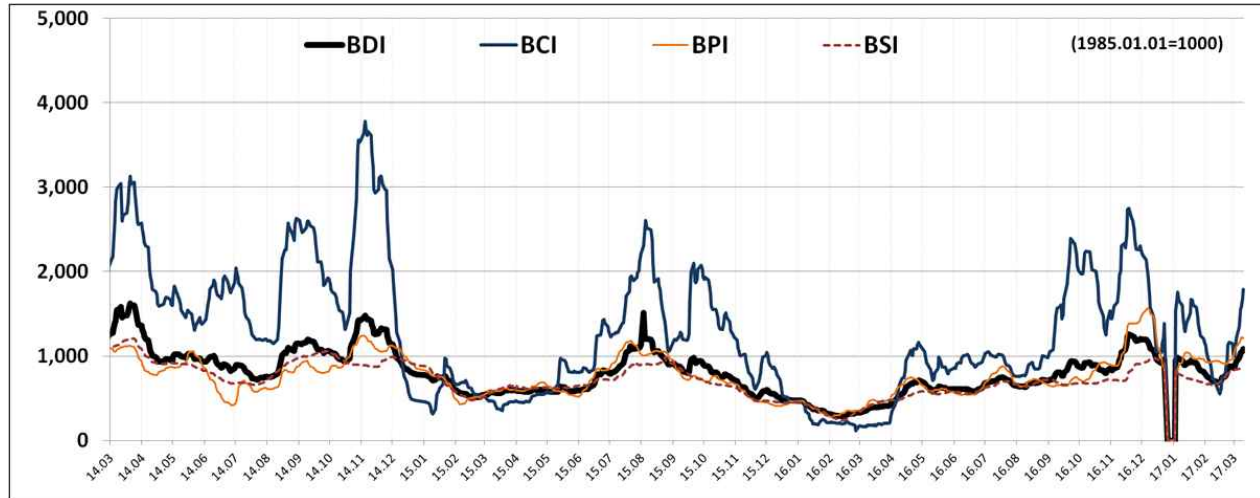


# KMI 주간해운시장포커스



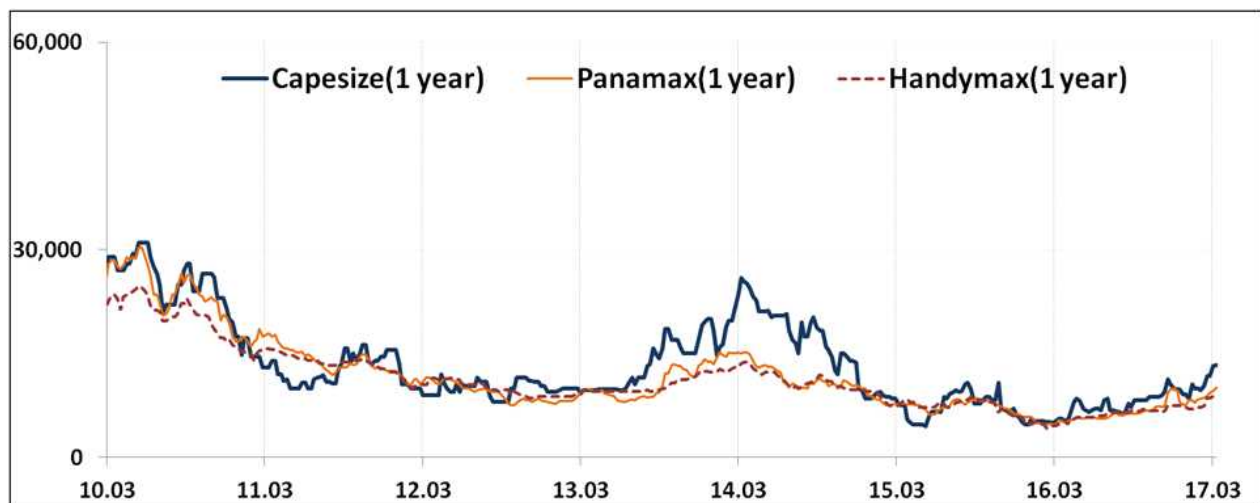
KMI 주간해운시장포커스 통권 337호 (2017.03.06~03.10)

## 건화물선 운임 지수



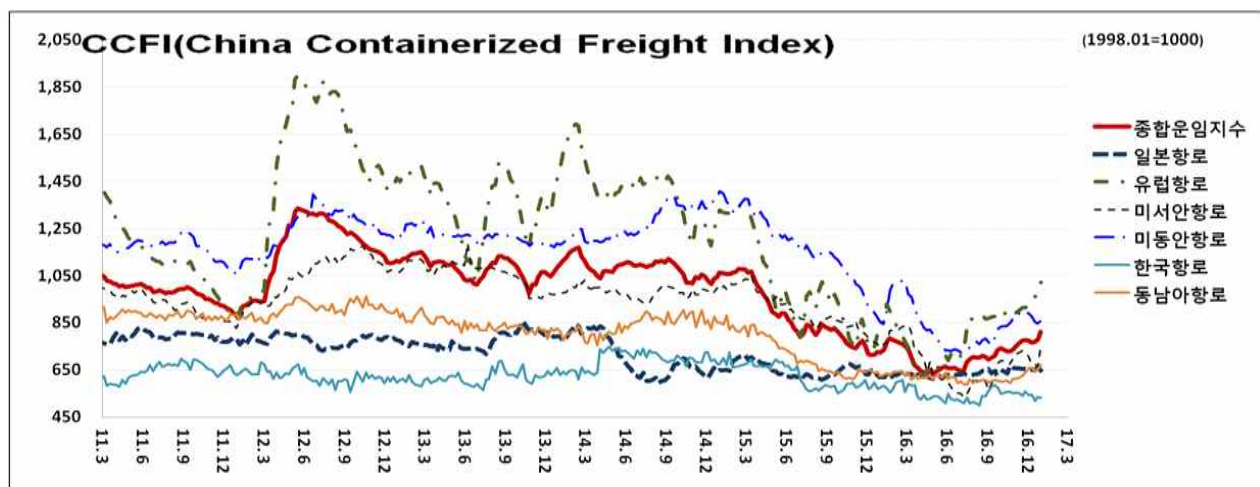
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



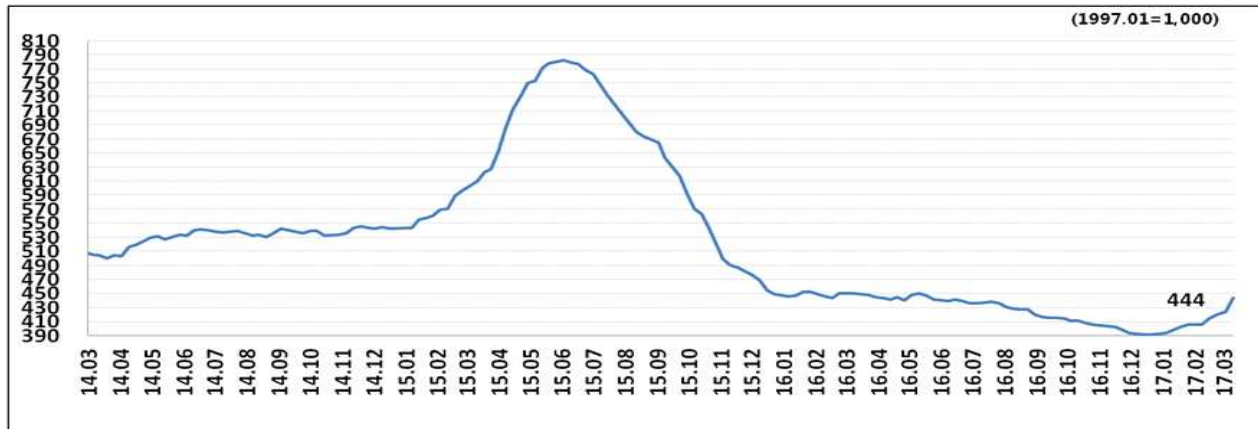
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 337호 (2017.03.06~03.10)

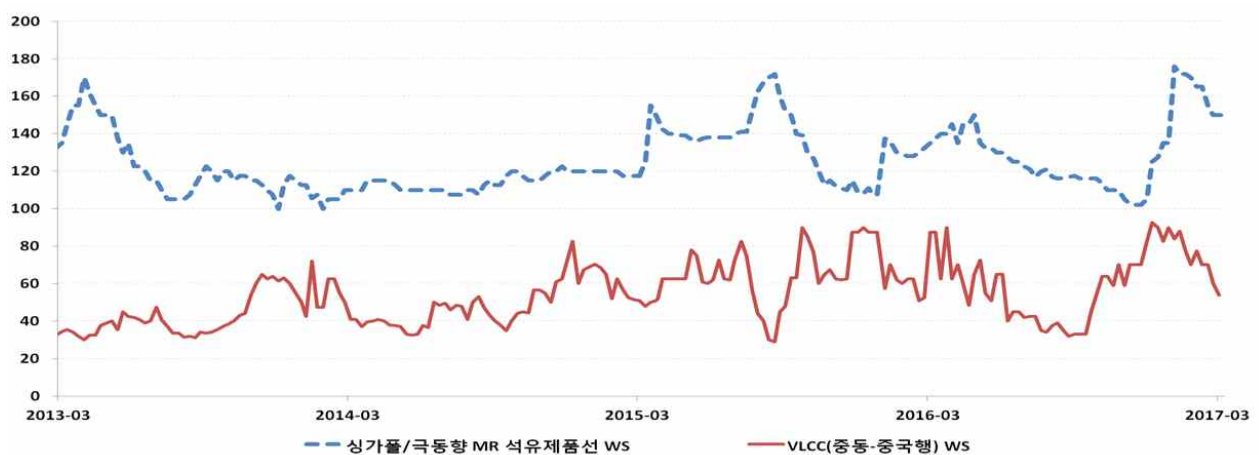
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



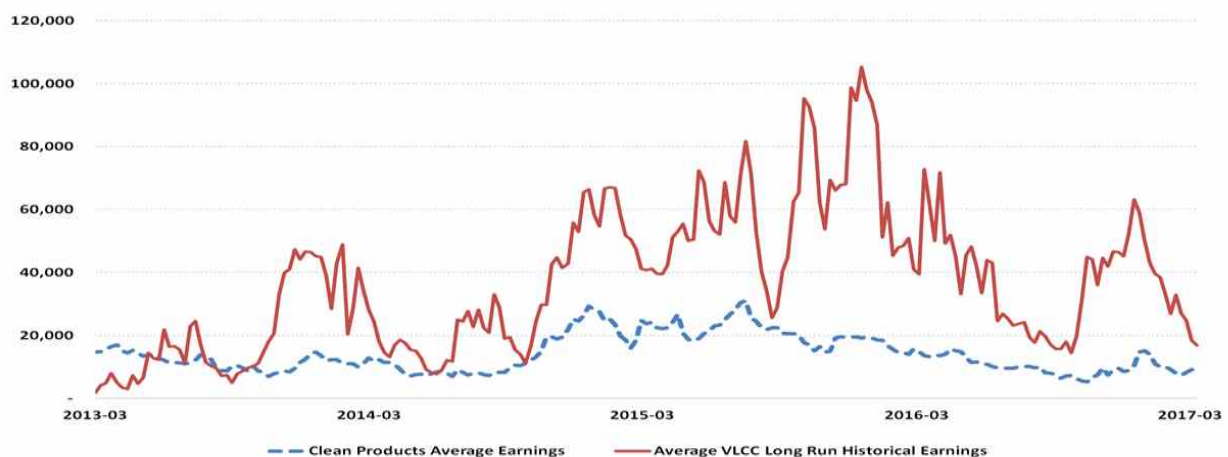
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 337호 (2017.03.06~03.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.10)								
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(1.5)	16.3	15.0	17.0	15.5	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.4	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	6.0	(-)	6.0	5.8	6.0	5.9	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.10)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.5	(-0.5)	80.8	80.5	84.0	82.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.1	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(03.10)								
380 CST	Rotterdam	292.5	(-9.0)	297.0	292.5	312.5	303.2	112.0	303.0	211.4
	Singapore	317.5	(-5.0)	320.0	317.5	352.5	331.6	147.5	340.0	231.1
	Korea	342.5	(-10.0)	347.5	342.5	382.5	366.7	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	327.5	(-6.0)	330.5	327.5	362.5	343.1	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(03.10)								
철광석	국제價	89.3	(-2.0)	90.5	77.8	91.7	83.7	41.2	81.0	57.2
	중국産	124.0	(-0.2)	123.8	103.2	124.3	111.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	88.1	(4.7)	85.5	79.1	88.1	81.6	59.8	63.5	61.4
	중국産	105.8	(7.1)	101.6	97.5	109.6	100.5	61.7	83.1	69.0
	호주産	189.9	(-0.3)	190.0	188.3	225.0	199.5	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	130.5	(-0.2)	130.7	130.4	151.4	140.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	207.3	(-7.6)	213.9	207.3	223.7	218.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	996.3	(-30.75)	1,018.0	986.0	1,075.0	1,032.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	422.8	(-11.0)	431.5	407.0	455.0	431.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	7,299	6,426	6,075	84,577		74,824		74,518	
	수입	3,868	4,215	4,063	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,907	6,984	6,151	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,422	5,011	4,751	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	3,972	4,923	4,081	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,468	4,773	4,207	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,523	13,926	12,700	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,714	9,514	9,528	115,933		109,858		103,255	