

# KMI 주간해운시장포커스

통권 339호(2017.03.20~03.24)

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

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

## 적극적인 선박해체가 운임 상승세를 유지하는 길이다

### 최근 운임 급등으로 선박해체 감소

BDI가 지난 3월 20일 2,000p를 돌파하여 2015년 9월 이후 최고치를 기록하였음. 선박인도가 집중되는 1분기에 이례적으로 높은 수준의 운임 수준을 보이고 있음. 이러한 이례적인 운임상승은 중국의 철광석 수입증가와 공급과잉 완화로 인해 나타난 현상임

그러나 최근 운임이 급등하면서 1월 선박인도량이 작년 동월 대비 20척이 증가한 104척에 이르렀고 1분기 해체량이 작년 동기 대비 37% 감소하는 등 공급 측면에서 부담이 커지고 있음

### 현재 시점의 상황은 올해 전체의 상황을 보여 주지 못한다

어떤 현상의 정점은 이미 절정을 지나 쇠퇴하는 순간에 나타남. 이는 정점이 쇠락 직전에 찾아온다는 것을 말함. 2000년대에 나타난 역사상 최고의 호황 뒤에 곧바로 극도의 불황이 왔음을 볼 때 현재 건화물선의 운임급등 현상이 나타난 직후에 운임 폭락이 나타날 수도 있음

또한 이는 한 해의 상황에 있어서도 동일하게 적용할 수 있음. 현재 단기적으로 나타나는 운임급등 현상이 올해 전체의 운임상승을 나타내는 신호가 아닐 수 있다는 것에 유의해야 할 것임. 수많은 해운분석기관들은 올해 상황이 작년보다 나아질 것으로 전망하고 있으나 이것이 본격적인 운임 회복으로 이어진다고 확신할 수는 없음

### 올해 수급여건이 뚜렷하게 개선되지 않을 전망

Clarkson에 따르면 올해 건화물선 수요는 철광석, 석탄, 곡물 등 메이저 벌크화물이 31억 3천만 톤으로 작년 대비 3.4% 증가, 마이너 벌크화물은 18억 7,400만 톤으로 작년 대비 1% 증가하는 등 건화물 전체 수요는 50억 톤으로 작년 대비 2.5% 증가할 것으로 전망됨. 반면 선박량은 올해 8억 650만 DWT로 작년 대비 2.6% 증가할 것으로 예상됨. 즉 올해는 수요증가율과 공급증가율이 같아 수급여건이 개선된다고 보기 어려움

이처럼 올해 수급개선을 기대하기 어려운 이유는 해체량이 크게 줄기 때문임. 올해 선박인도량은 3,680만 DWT로 작년 대비 22% 줄어드는 반면 해체량은 2,090만 DWT로 작년 대비 28% 감소할 것으로 전망되며, 케이프선 해체량은 31% 감소, 파나막스선 해체량은 34% 감소할 것으로 전망하고 있음. 즉 선박인도량 감소폭 보다 선박해체량 감소폭이 더 크기 때문에 이것이 수급개선의 장애요인이 될 것임을 나타내고 있음

### 적극적인 선박해체를 통한 공급조절로 운임상승을 도모

올해 1분기 운임이 이례적으로 높았던 것은 지난 2년간 적극적인 선박해체로 공급부담이 상당히 완화된 상태에서 중국의 철광석 및 석탄수입이 증가했기 때문임. 최근의 해운시장의 변동 추이를 보면 수요 측면보다는 공급 측면의 변화가 더 크게 영향을 미치고 있음

이는 해상운임 수준의 결정이 수요가 아니라 선주의 공급조절 노력에 달려있음을 나타냄. 메이저 벌크화물을 운송하는 대형선박인 케이프선과 파나막스선의 올해 해체량이 작년 대비 30% 이상 감소할 것이라는 전망을 볼 때 올해 건화물선 시장이 작년보다 크게 나아질 것으로 기대하기는 어려움.

결국 현재의 운임상승 추세를 계속 유지하기 위해서는 단기적인 시장 상승에 현혹되지 않고 비경제선 등을 중심으로 적극적인 해체를 추진하여 수급개선을 도모하는 것 말고는 특별한 방법이 없음.



| 건화물선 시장 | 이주원 연구원 / [peterlee@kmi.re.kr](mailto:peterlee@kmi.re.kr)

## 케이프선 운임 상승세 지속

최근 BDI는 1,206p(3월 24일)를 기록하여 전주 대비 61p 상승함

(운임) 케이프선, 수프라막스선 운임은 상승한 반면, 파나막스선 및 핸디사이즈선 운임은 소폭 하락

(1년 용선료) 1년 용선료의 경우 운임시장과 반대로 대부분의 선형에서 상승했으며 핸디사이즈선 1년 용선료는 보험세를 보임

(FFA 시장) FFA 평가치는 모든 선형에서 근월물, 근분기물 모두 상승함. 특히 파나막스선은 주 후반 운임시장이 상승세로 전환되면서 4월물의 일일 운임평가치가 전주 대비 2,075달러 상승한 11,875 달러(일일)를 기록하며 가장 큰 폭으로 평가치가 조정되는 모습을 보임

케이프선 운임은 전주에 이어 호주와 브라질 물동량 수요가 호조세를 유지하면서 운임이 큰 폭으로 상승

태평양 수역은 주 후반 서호주 철광석 물동량 유입이 증가하면서 전주에 이어 운임 상승세를 이어갔으며, 대서양 수역은 전주에 이어 브라질 철광석 수요가 증가 하여 특히, R.V. 항로를 중심으로 운임이 큰 폭으로 상승함

파나막스선은 양 수역 모두 주 초 하락세를 보이다가 주 후반 상승세로 전환

태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 주 초 전주 대비 감소하였으나 주 후반 동호주 석탄 물동량 및 북태평양 곡물 수요 등으로 운임이 상승세로 전환되었음. 대서양 수역은 주 초 미국 곡물 물동량이 기대에 미치지 못하며 하락세를 보이다가 주 후반 남미 곡물 수요가 활발하여 상승세로 전환

수프라막스선 운임은 양수역 모두 상승한 반면 핸디사이즈선 운임은 하락함. 수프라막스선은 남미 곡물수요가 활발하여 대서양/태평양 수역에서 모두 상승하였으나 핸디사이즈선은 선복량이 늘어나 운임상승으로 이어지지 못함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.24)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,206	(61)	702	1,206	915	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	16,588	(2,016)	4,030	16,588	9,402	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	9,184	(-109)	6,693	9,638	8,059	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	9,298	(127)	6,970	9,298	8,084	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	7,590	(-222)	5,464	7,812	6,582	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 <sup>3)</sup> (달러/일)	케이프	16,000	(875)	8,550	16,000	11,692	4,975	11,250	7,344
	파나막스	10,750	(700)	7,925	10,750	9,042	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	9,750	(500)	7,000	9,750	8,104	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,500	(-)	6,250	8,500	7,063	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (03.24)	(전주비)	금주 (03.17)	(전주비)	금주 (03.17)	(전주비)	금주 (03.17)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	18,300	(1,450)	16,000	(1,150)	14,000	(375)	14,200	(250)
운임	파나막스(4TC)	11,875	(2,075)	11,350	(1,650)	9,450	(475)	9,550	(250)
평가치 <sup>4)</sup>	수프라막스(6TC)	10,500	(1,075)	10,300	(1,025)	9,375	(375)	9,500	(150)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,900	(1,350)	7,750	(625)	7,300	(200)	7,550	(150)

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)

## 수요 부진으로 원양항로 운임하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 758.81p 기록(전주 대비 11.78p 상승)

용선료 지수 HRCI는 540p 기록(전주 대비 55p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 815달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 50달러 하락한 1,288달러, 미동안행이 96달러 하락한 2,625달러를 기록함

동서 기간항로는 운임이 계속 하락하는 추이를 보임. 아시아-유럽 항로의 경우 하락 폭이 비교적 작지만 선사들은 4월초 얼라이언스 개편과 함께 운임을 1,000달러/TEU 이상, 아시아-북미 항로에서도 계속된 운임하락에도 불구하고 4월부터 600~1,000달러/FEU의 운임인상을 시도할 것으로 알려짐

관건은 4월부터 개편되는 얼라이언스 체제에서 선사들이 시장점유율 확대를 위해 운임경쟁을 감수하느냐 아니면 운임회복을 위해 계선 등을 통해 적극적으로 공급조절에 나설 것인가에 달려 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 42달러 상승한 TEU당 160달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 5달러 상승한 213달러, 상해-동남아 항로도 4달러 하락한 112달러를 기록

3월 내내 물동량이 약보합세를 보였으나 지난주부터 강보합세로 전환되면서 일부 항로에서 운임이 상승함. 동남아 항로의 경우 인도네시아, 베트남 항로가 강세로 전환하기 전까지 보합세가 지속될 전망이다

1주 앞으로 다가온 얼라이언스 개편으로 물류흐름에 혼란이 발생할 것으로 우려하는 목소리 대두

JOC는 화주 및 물류업계에서 4월 1일 대폭적으로 개편되는 얼라이언스 서비스 체제가 정착하는데 일부 혼란이 불가피하다는 의견을 제시하고 있다고 보도함. 즉 이번 얼라이언스 개편으로 컨테이너선 시장의 서비스 네트워크와 얼라이언스 소속 선사의 변화가 크게 발생하는 데, 화주 및 물류업계가 이에 적응하는데 시간이 걸릴 수 있다는 것임

화주들이 가장 우려하는 것은 운송서비스의 정시성을 확보가 어려울 수 있다는 것임. 현행 4개 얼라이언스 체제에서도 지속적으로 문제가 되어 온 운송 및 인도 지연, 항만체선 등의 문제가 3개 얼라이언스 개편으로 해소될 것으로 기대하기 어렵다는 것임. 오히려 얼라이언스 개편에 화주 의견이 반영되지 않은 점을 들어 서비스 선택권과 경쟁이 감소하여 화주에게 불이익이 올 것을 우려하고 있음. 아울러 한진사태 이후 해당 선사 뿐 아니라 얼라이언스 파트너 선사에 대한 안정적 서비스 확보가 화주의 물류관리에 핵심적 고려요인 중 하나로 부각되고 있음. 따라서 국내 선사들은 안정적 서비스 제공을 통해 화주의 신뢰를 제고할 필요가 있음

		금주 (03.24)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	758.81	(11.78)	747.03	990.24	867.53	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	815	(-4)	815	1,116	948	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,288	(-50)	1,288	2,211	1,799	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	2,625	(-96)	2,625	3,647	3,214	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	160	(42)	92	160	104	86	125	103
	일본항로(TEU)	213	(5)	202	213	210	110	214	185
	동남아항로(TEU)	112	(-4)	97	116	105	53	105	69
	용선지수(HRCI)	540.0	(55.0)	394	540	429	392	453	431



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

## VLCC, 수요 부진으로 운임 하락

중동시장은 전주 대비 성약건수가 약 9.3% 감소하면서 운임하락세를 보였으며, 서아프리카 시장 역시 인도향을 중심으로 대부분의 항로에서 운임이 하락하였음

VLCC 평균 운임수익은 12,790 달러(일)로 전주 대비 4,233 달러(24.9%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 52.0p로 전주 대비 3.0p(5.5%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 13,825 달러/일(-24%), 한국항 9,658 달러/일(-34%), 싱가포르항 12,273 달러/일(-29%), 미국항 10,150 달러/일(-25%), 유럽항 8,141 달러/일(-26%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 17,526 달러/일(-19%), 미국항 26,057 달러/일(+2%), 인도항 20,750 달러/일(-27%) 기록

[03월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	269.5	297.0	295.5	302.5	266.0	287.5	299.5	290.5	291.5	297.5	342.5
w/w	-2.5%	-0.2%	-1.5%	0.3%	-3.3%	-3.4%	-0.3%	-3.2%	-4.6%	-4.8%	-2.8%

## 제품선, 선복량 감소로 운임 상승

대서양시장 : 북해발 미겔프만행 가용선박 급감, 남미 및 서아프리카 수요 증가 등으로 운임이 상승하였음

아시아시장 : LR2 운임수익이 다시 회복하여 LR시장은 상승세로 나타났으며 MR 인도-일본 또한 상승하였음

제품선 평균 운임수익은 16,540 달러(일)로 전주 대비 3,844 달러(30.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,785 달러/일(+28%), 북해-서아프리카 16,768 달러/일(+24%), 미 겔프-북해 8,459 달러/일(+119%), 미겔프-남미동안 18,721 달러/일(+30%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 11,255 달러/일(+15%), LR2 12,667 달러/일(+7%) 기록. MR은 인도-일본 9,741 달러/일(+4%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.24)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	12,790	(-4,233)	12,790	42,986	27,554	14,354	93,982	40,552
	MR	16,540	(3,844)	7,326	16,540	10,536	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	28,031	26,500	59,000	37,534
	MR	12,625	(-)	12,500	13,375	12,719	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	52.0	(-3.0)	52.0	90.0	70.7	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)	150.0	176.0	160.4	102.0	150.0	124.7

\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

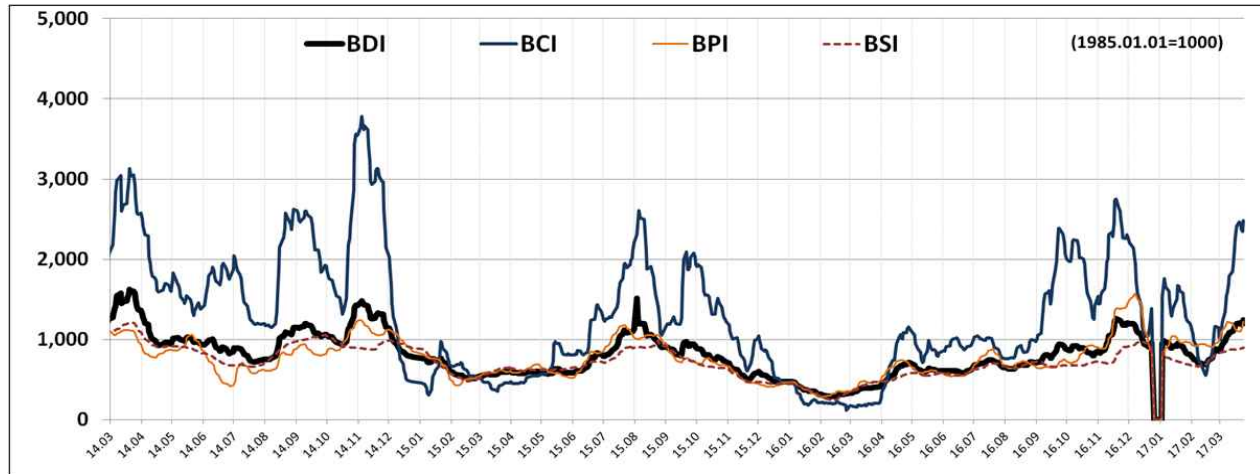


# KMI 주간해운시장포커스



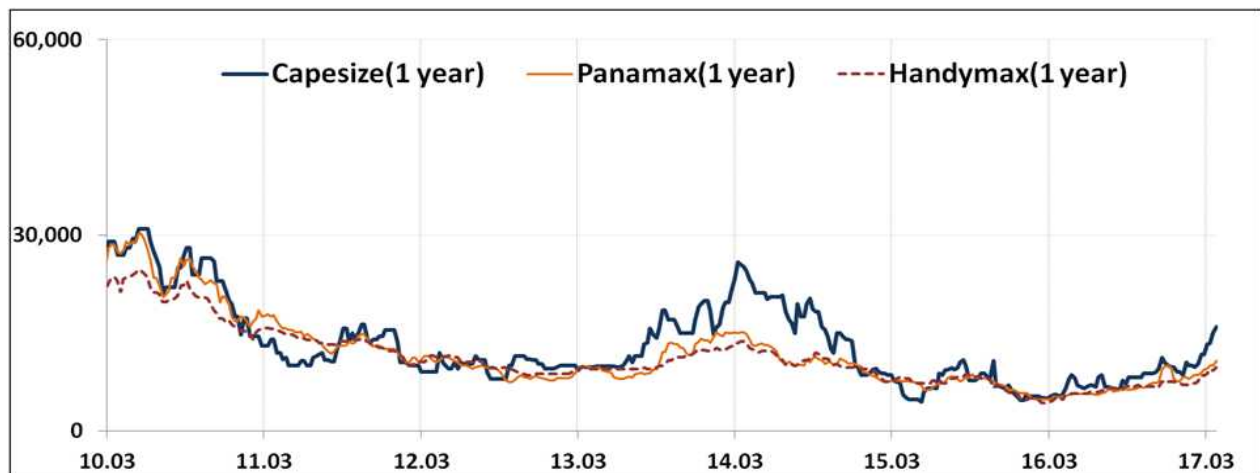
KMI 주간해운시장포커스 통권 339호 (2017.03.20~03.24)

## 건화물선 운임 지수



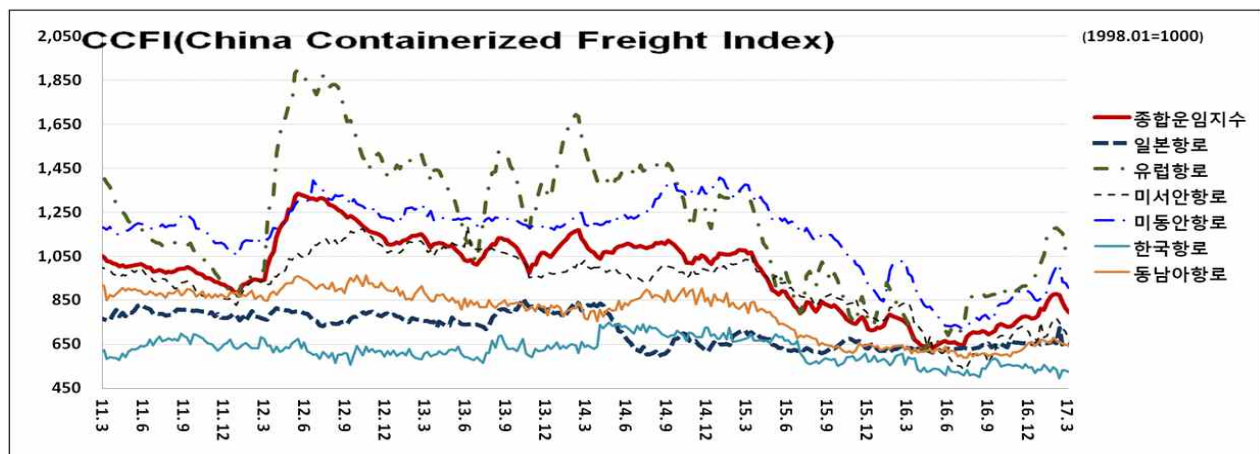
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



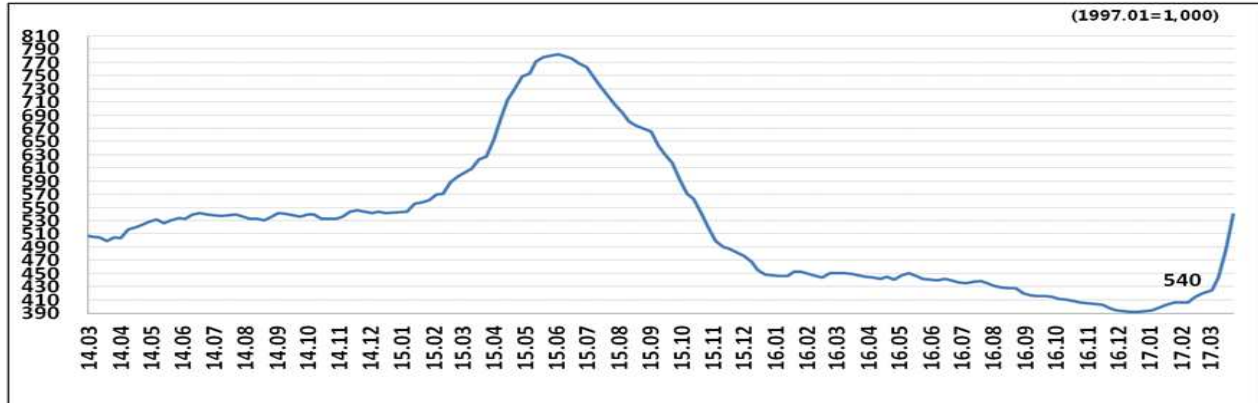
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 339호 (2017.03.20~03.24)

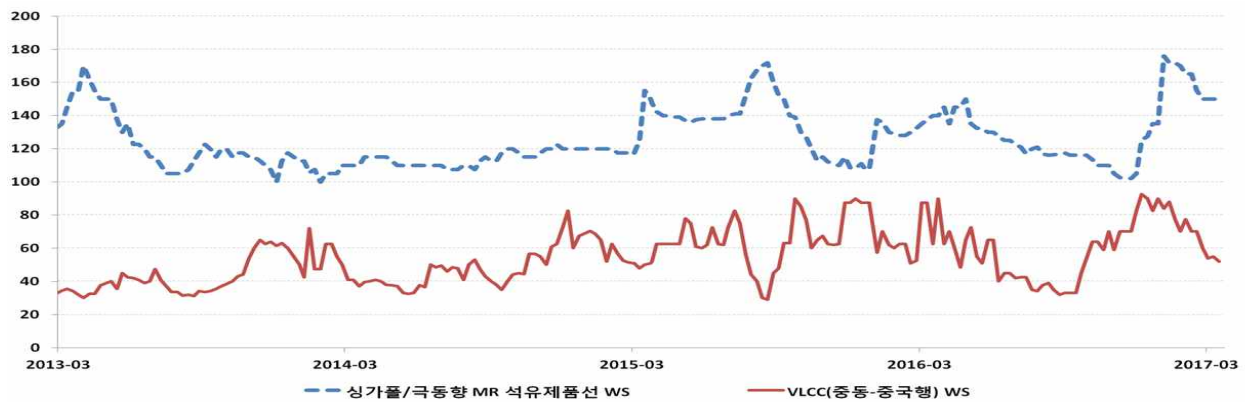
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



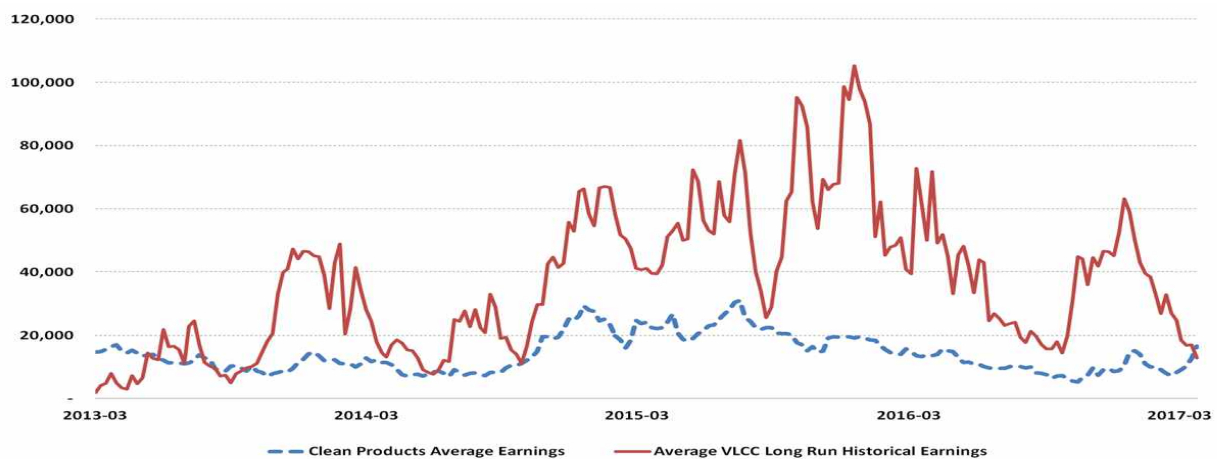
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 339호 (2017.03.20~03.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.24)								
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	16.9	15.0	17.5	15.8	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.3	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)		(03.24)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.4	80.0	84.0	81.6	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.0	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(03.24)								
380 CST	Rotterdam	269.5	(-7.0)	285.0	269.5	312.5	298.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	291.5	(-14.0)	309.3	291.5	352.5	326.0	147.5	340.0	231.1
	Korea	323.5	(-4.0)	336.5	323.5	382.5	359.8	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	297.5	(-15.0)	317.8	297.5	362.5	336.7	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(03.24)								
철광석	국제價	89.2	(-0.7)	90.0	77.8	91.7	84.7	41.2	81.0	57.2
	중국産	124.4	(0.4)	124.0	103.2	124.4	113.8	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	89.6	(1.3)	87.4	79.1	89.8	82.9	59.8	63.5	61.4
	중국産	109.1	(0.3)	105.0	97.5	109.6	101.9	61.7	83.1	69.0
	호주産	195.0	(0.6)	191.6	188.3	225.0	198.3	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	131.0	(0.4)	130.7	130.4	151.4	138.4	51.6	70.5	56.3
	중국産	208.1	(0.6)	210.4	207.1	223.7	216.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	975.8	(-24.3)	1,005.3	976.0	1,075.0	1,025.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	424.8	(-11.5)	428.3	407.0	455.0	430.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	6,426	6,065	7,269	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,215	4,061	3,913	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,984	6,150	6,608	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,011	4,751	4,429	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,923	4,081	3,932	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,773	4,208	4,171	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,926	12,705	13,327	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,514	9,526	8,139	115,933		109,858		103,255	