

KMI 주간해운시장포커스

통권 341호(2017.04.03~04.07)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

올해 건화물선 수급여건 상 운임 대폭 상승 힘들어

지난 1분기 운임상승 추세는 올해 건화물선 시장의 청신호

지난 3월 29일 BDI가 1,338p를 기록하였음. BDI가 2015년 8월 3월 1,511p를 기록한 것을 제외하면 2014년 12월 이후 28개월 만에 BDI가 1,300p를 넘어섰음. 2015년 1분기 BDI 평균은 614p, 2016년 1분기 BDI 평균은 358p, 올해 1분기 BDI 평균은 945p로 올해 1분기 건화물선 시장 상승추세가 예상롭지 않은 것은 분명하며, 작년보다 올해 운임이 상승할 것임을 나타내는 신호로 판단됨. 그러나 올해 건화물선 수급에 영향을 미치는 요인들을 고려할 때 올해 건화물선 운임 수준이 대폭 올라갈 것으로 보기는 어려움

건화물선 시장의 긍정적 요인들

첫째, 중국의 수입산 철광석 의존도가 계속 높아질 것으로 예상됨. 중국산 철광석의 품위가 호주산이나 브라질산에 비해 크게 낮고 중국 정부가 자국 내 철광석 광구의 구조조정과 철광석 생산량 감축을 추진하여 수입산 철광석의 의존도가 갈수록 높아질 것으로 전망됨. 둘째, 작년 중국 정부가 석탄 광산 조업일수를 연간 276일로 제한하면서 연간 6,500~1억 2,500만톤 생산 감소효과가 있었음. 중국의 13차 5개년 계획에 따르면 작년 3억톤, 2020년까지 6억톤의 생산 감축이 이루어질 것으로 예상되고 있어 석탄수입량이 지속적으로 증가할 전망이다. 셋째, 브라질의 대규모 철광석 광산 개발이 완료되어 브라질의 철광석 수출 증가와 톤-마일 증가에 따른 운임 상승효과가 예상됨. 넷째, 노후선박의 비중이 높은 파나마식 선형을 중심으로 SOx, Ballast Water 등에 대한 환경규제에 따른 해체수요가 많아 공급부담이 완화될 것으로 예상됨

건화물선 시장의 부정적 요인들

첫째, 철광석 가격은 작년 1월 톤당 40달러대 초반이었으나 작년 8월 60달러를 돌파한 이후 작년 12월말 80달러, 올해 3월말 90달러를 돌파하여 중국의 철광석 수입 억제효과가 나타날 가능성이 있음. 호주의 BHP 빌리턴은 철광석 가격의 급등으로 중국의 철광석 수요가 하반기에 감소할 것으로 예상하였음. 둘째, 중국 내의 철광석 항만제고는 작년 1월초 9,906만 톤에서 올해 3월초 1억 3,129만 톤으로 작년 1월에 비해 3,200만 톤이 증가하여 수입 증가세를 억제하는 요인이 될 것임. 셋째, 인도의 자국탄 생산증가 정책의 추진으로 인도 국영 석탄공사의 지속적인 생산 증가가 연료탄 수입 감소를 가져올 것으로 예상됨. 넷째, 올해 1분기 운임이 급등하면서 건화물선 해체량이 크게 줄었음. 올해 1분기 건화물선 해체량은 작년 1분기에 비해 37% 감소하여 공급부담이 커질 가능성이 제기되고 있음

올해 건화물선 운임 대폭 상승하기 어려울 듯

금년 건화물선 시장에 영향을 주는 수급 변화요인들이 어떻게 작용할지 가늠하기 어려우나 전문가들은 대체로 긍정적 요인의 영향력이 부정적 요인의 영향 보다 클 것으로 예상하고 있음. 이는 금년도 건화물선 운임이 작년보다 높아질 것으로 볼 수 있는 근거임. 그러나 건화물선 선종별로 수급 밸런스를 보면 올해 전체적으로 건화물선 운임이 대폭 상승한다고 기대하기 어려움

Clarkson에 따르면 케이프선은 올해 수요는 5.0%, 공급은 1.3% 증가하여 작년보다 운임이 크게 높아질 것으로 예상할 수 있음. 파나마식선은 올해 수요는 1.5%, 공급은 1.3% 증가하여 수급 밸런스가 균형을 이루고 있으나 케이프선 운임상승에 따른 동조화로 비교적 상승폭이 커질 전망이다. 반면 수프라막스선은 올해 수요는 1.0%, 공급은 3.9% 증가하여 운임상승을 기대하기 쉽지 않음. 이러한 수급 여건을 종합적으로 고려할 때 건화물선 운임은 전체적으로 대폭적인 상승을 기대하기 쉽지 않음

케이프선 대폭 하락으로 BDI도 하락세

최근 BDI는 1,240p(4월 7일)를 기록하여 전주 대비 75p 소폭 하락함

(운임) 신규 수요 부족 및 공급과잉으로 인한 케이프선 운임의 대폭 하락하여 BDI도 하락세로 전환됨

(1년 용선료) 1년 용선료의 경우 운임시장과 마찬가지로 케이프선 및 수프라막스선 선형에서 전주 대비 큰 폭의 하락세를 보임

(FFA 시장) FFA 평가치는 운임시장과는 반대로 모든 선형에서 근월물, 근분기물 모두 상승세를 보임. 케이프선의 운임 평가치의 경우 중국 휴일 이후 운임시장 조정 기대감으로 인하여 전주 대비 1,650달러 상승한 16,450달러(일일)를 기록하며 가장 큰 폭으로 상승. 파나막스선은 남미 곡물시즌 기대감으로 인하여 5월물의 일일 운임 평가치가 전주 대비 1,625달러 상승한 12,800 달러(일일)를 기록하며 상향 조정되는 모습을 보임

케이프선 운임은 주 초반 중국 휴일 영향 및 성악활동 부진으로 인하여 운임이 큰 폭으로 하락함

태평양 수역은 주 초 중국 휴일의 영향 및 서호주 철광석 물동량 유입 부진 등 수요 부진, 대서양 수역은 공급과잉으로 인하여 전주 대비 큰 폭으로 운임 하락

파나막스선 운임은 태평양 수역은 운임 소폭 하락, 대서양 수역은 운임 상승

태평양 수역은 아시아지역 휴일 및 동 호주 신규 물동량 유입 부진으로 인하여 대부분의 항로에서 운임 소폭 하락

대서양 수역은 남미 곡물 및 Baltic 지역에서 신규 물동량이 유입 되면서 운임 상승

수프라막스선 운임은 호주 석탄 물동량 수요 부진 및 중국 휴일 영향으로 인하여 운임이 소폭 하락. 반면, 핸디사이즈선 운임은 대서양 수역에서 고철 등 신규 화물이 유입 되면서 운임이 소폭 상승

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.07)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,240	(-75)	702	1,315	967	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	15,526	(-3,259)	4,030	18,786	10,509	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	11,137	(468)	6,693	11,137	8,465	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	8,980	(-297)	6,970	9,298	8,233	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	7,970	(110)	5,464	7,970	6,772	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 ³⁾ (달러/일)	케이프	15,000	(-1,000)	8,550	16,000	12,236	4,975	11,250	7,344
	파나막스	12,075	(725)	7,925	12,075	9,219	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	*	*	7,000	9,750	8,231	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,500	(-)	6,250	8,500	7,173	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2017년 3분기물		2018물		2019년물	
		금주 (04.07)	(전주비)	금주 (04.07)	(전주비)	금주 (04.07)	(전주비)	금주 (04.07)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	16,450	(1,650)	16,425	(2,275)	15,000	(1,312)	14,900	(1,000)
운임	파나막스(4TC)	12,800	(1,625)	11,150	(1,250)	9,775	(425)	9,825	(375)
평가치 ⁴⁾	수프라막스(6TC)	10,650	(575)	10,050	(650)	9,550	(325)	9,675	(300)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,750	(250)	7,750	(250)	7,400	(100)	7,600	(50)

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

원양항로 운임 하락세 전환

상해발 운임지수 SCFI는 809.27p 기록(전주 대비 20.75p 하락)

용선료 지수 HRCI는 612p 기록(전주 대비 13p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 2달러 하락한 836달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 104달러 하락한 1,375달러, 미동안행이 129달러 하락한 2,436달러를 기록함

운임인상 노력으로 지난 주 상승했던 운임이 다시 하락세로 전환되었음. 상해발 운임은 하락세로 전환했으나 유럽발 아시아행 운임은 계절적 수요가 예상치 못하게 증가하여 전주 대비 62.4%나 급등한 FEU당 1,557달러를 기록함 (World Container Index 기준). 화주들은 선사들이 필요한 선복량을 잘못 판단한 상황에서 4월 1일 얼라이언스 체제 재편을 위해 선박이 재배치되면서 운임이 상승한 것이라고 지적하고 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 3달러 하락한 TEU당 165달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 1달러 상승한 215달러, 상해-동남아 항로도 3달러 상승한 113달러를 기록함

지난달 중순부터 수요가 소폭 증가세로 전환된 가운데, 운임은 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 태국은 강보합세, 베트남, 필리핀은 약세를 보이고 있음

글로벌 리딩선사들이 전자상거래 플랫폼을 활용한 중소화주 마케팅을 강화하고 있어 국적선사들의 적극적인 대응이 필요한 것으로 판단됨

지난 2월에 Maersk, CMA-CGM, Zim 등이 Alibaba 등의 인터넷 플랫폼에서 선복예약 서비스를 개시한 바 있음. Lloyd's List에 따르면 Maersk 물류자회사인 Damco가 디지털 국제물류주선업체인 Twill을 공개했다고 보도함. Twill은 고객가치를 최상위에 두고 해운 관련 프로세스를 단순화하고 디지털화하는 신생기업임. Twill은 오늘 4월 10일 영국에서 영국-중국 항로에 대해 특정의 소수 고객에게 온라인으로 선복을 예약하고, 운송을 관리/모니터링할 수 있는 서비스를 시험적으로 제공한다고 밝힘

이러한 물류서비스의 디지털화는 전통적으로 대화주에 비해 선사들의 우선순위에서 밀렸던 중소화주를 겨냥하고 있어 주목됨. 즉 선사들이 디지털 기술을 활용하여 과거에 물량 규모에 비해 시간과 인력투입이 많아 경시했던 중소화주들에 대한 서비스를 획기적으로 개선하여 집화력을 제고한다는 점에서 높이 평가됨. 특히 최근의 대규모 얼라이언스 체제에서 글로벌 운송서비스의 차별화가 어려운 상황에서 효과적인 디지털 물류 솔루션 제공은 서비스 차별화 전략의 가능성을 열고 있는 것으로 평가됨. 따라서 국적선사들은 디지털 물류서비스 제공능력을 향상시킬 수 있는 대응방안의 마련이 절실함

	금주 (04.07)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	809.27	(-20.75)	747.03	990.24	860.69	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	836	(-2)	815	1,116	932	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,375	(-104)	1,288	2,211	1,746	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	2,436	(-129)	2,436	3,647	3,112	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	165	(-3)	92	168	113	86	125	103
	일본항로(TEU)	215	(1)	202	215	211	110	214	185
	동남아항로(TEU)	113	(3)	97	116	106	53	105	69
용선지수(HRCI)	612.0	(13.0)	394	612	454	392	453	431	

VLCC, 수요 증가로 운임 상승

중동시장은 4월말 선적대기 물량이 증가하는 등 성약건수가 급증하면서 운임이 대폭 상승하였으며 서아프리카시장 역시 아시아향 성약 증가와 감속운항 실시로 큰 폭으로 상승하였음

VLCC 평균 운임수익은 18,853 달러(일)로 전주 대비 4,762 달러(33.8%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 55.0p로 전주 대비 7.0p(14.6%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임수익은 한국향 16,360 달러/일(+37%), 일본향 20,153 달러/일(+41%), 싱가포르향 20,373 달러/일(+47%), 미국향 15,416 달러/일(+38%), 유럽향 12,238 달러/일(+37%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 23,483 달러/일(+24%), 미국향 28,630 달러/일(+3%), 인도향 32,234 달러/일(+24%) 기록

[04월 07일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	294.0	314.5	305.5	315.5	284.0	312.0	317.5	311.5	312.5	315.5	347.5
w/w	7.5%	4.0%	4.1%	3.3%	5.6%	6.7%	6.7%	5.6%	5.0%	4.3%	1.5%

제품선, 전반적인 운임 하락

대서양시장 : 북해 시장은 8주간 상승세를 이어오던 미동안행 운임이 약세로 전환되는 등 전반적인 하락세를 보였으며 미걸프만 시장도 지난주에 이어 하락하였음

아시아시장 : LR시장은 UAE Ruwais 정유시설 화재 및 수요 감소로 대폭 하락하였으며 MR 인도-일본 또한 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 11,263 달러(일)로 전주 대비 3,187 달러(22.1%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,475 달러/일(-12%), 북해-서아프리카 16,114 달러/일(-10%), 미 걸프-북해 7,956 달러/일(+4%), 미 걸프-남미동안 15,714 달러/일(-10%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,404 달러/일(-33%), LR2 9,188 달러/일(-23%) 기록. MR은 인도-일본 7,774 달러/일(-16%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.07)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	18,853	(4,762)	12,790	42,986	25,971	14,354	93,982	40,552
	MR	11,263	(-3,187)	7,326	16,540	10,867	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	27,813	26,500	59,000	37,534
	MR	12,625	(-)	12,500	13,375	12,705	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(7.0)	48.0	90.0	67.9	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)	150.0	176.0	158.9	102.0	150.0	124.7

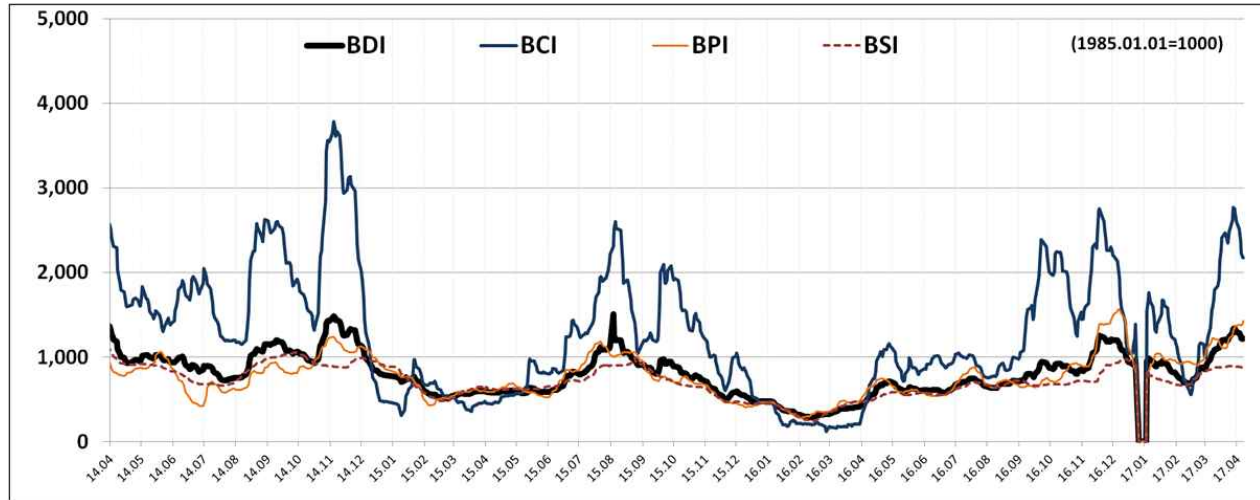
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



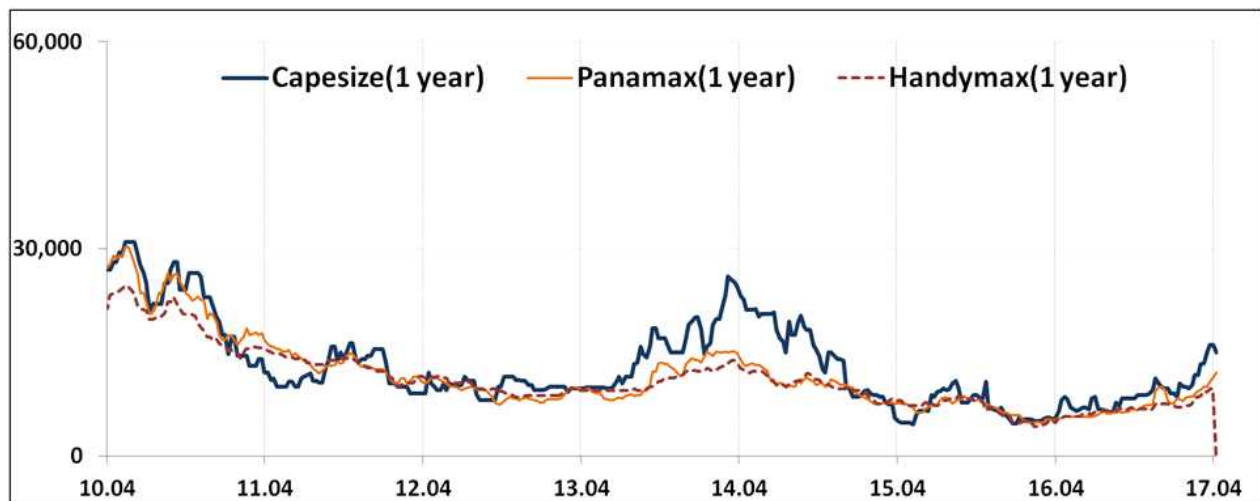
KMI 주간해운시장포커스 통권 341호 (2017.04.03~04.07)

건화물선 운임 지수



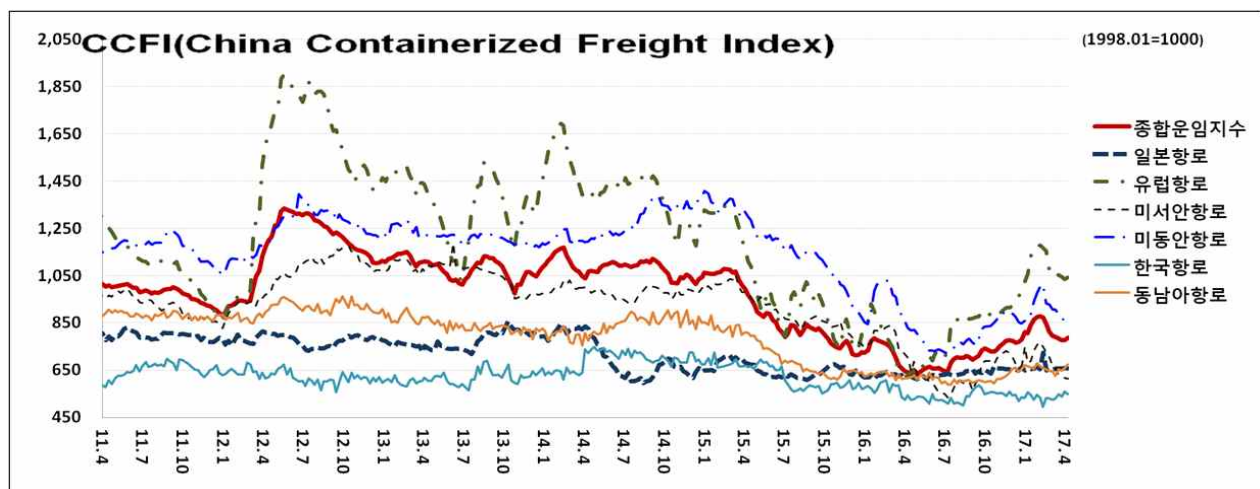
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



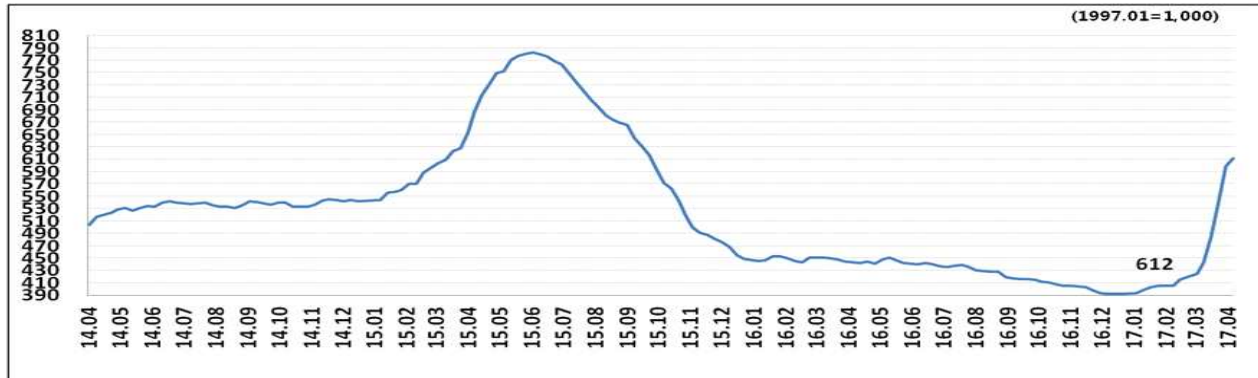
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 341호 (2017.04.03~04.07)

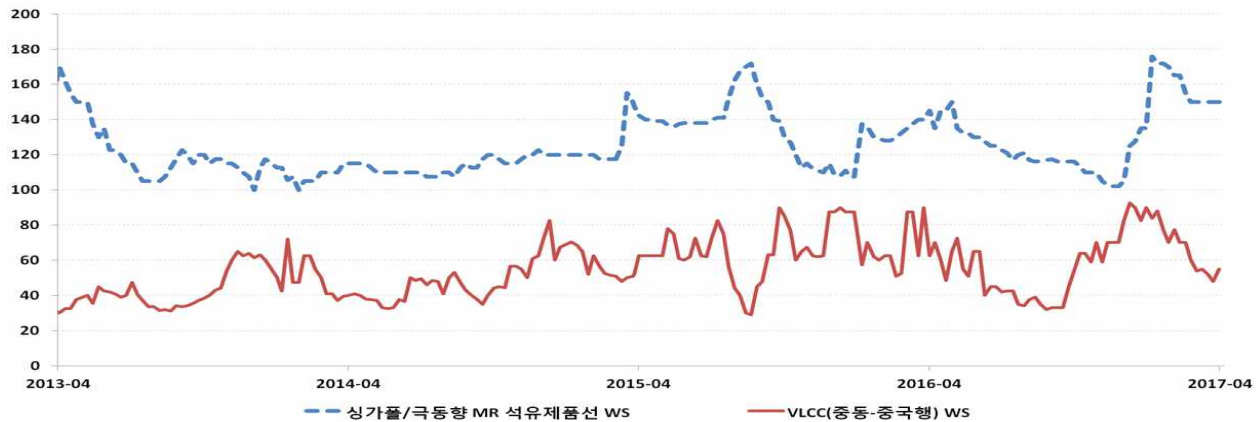
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



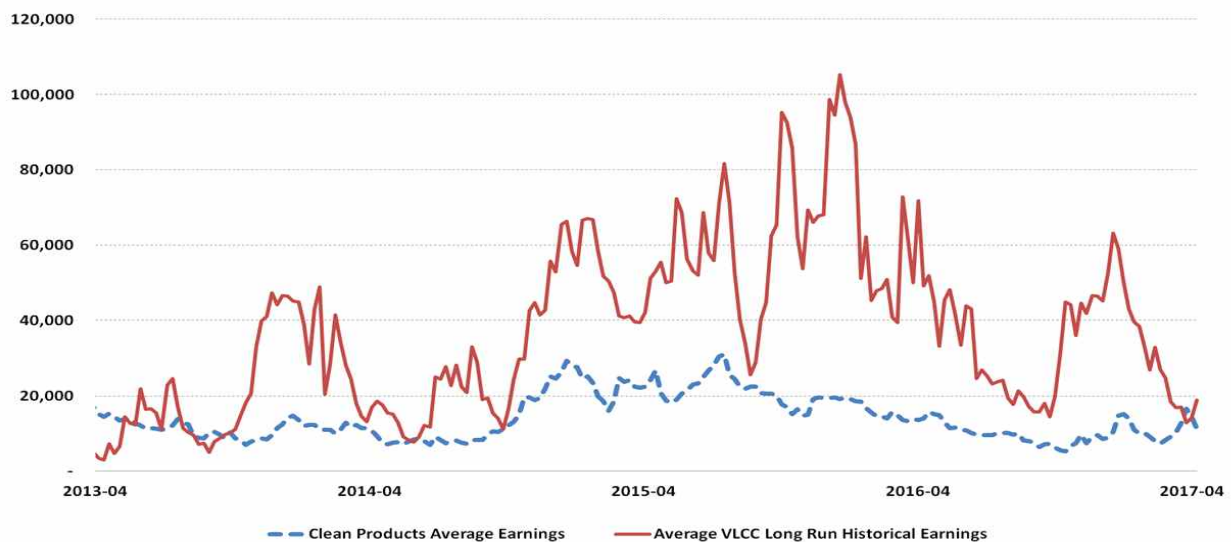
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 341호 (2017.04.03~04.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.07)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.0	16.1	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	7.0	(-)	7.0	5.8	7.0	6.4	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.07)								
건화물선	Panamax	24.5	(0.2)	24.5	24.0	24.5	24.1	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.4	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)		(04.07)								
380 CST	Rotterdam	294.0	(20.5)	294.0	269.5	312.5	296.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	312.5	(15.0)	312.5	291.5	352.5	323.0	147.5	340.0	231.1
	Korea	337.5	(15.0)	337.5	322.5	382.5	355.5	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	315.5	(13.0)	315.5	297.5	362.5	332.8	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(04.07)								
철광석	국제價	79.3	(-8.2)	79.5	77.8	91.7	84.6	41.2	81.0	57.2
	중국産	113.9	(-3.2)	115.0	103.2	124.4	114.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	88.5	(-0.2)	88.6	79.1	89.8	83.4	59.8	63.5	61.4
	중국産	108.9	(-0.2)	108.9	97.5	109.6	102.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	226.4	(31.5)	205.2	183.3	226.4	198.4	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	153.8	(-0.3)	153.9	130.4	154.2	140.3	51.6	70.5	56.3
	중국産	207.5	(-0.5)	207.6	207.1	223.7	215.4	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	942.0	(-4.0)	940.8	938.0	1,075.0	1,015.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	424.0	(-2.5)	426.4	407.0	455.0	429.0	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	