

# KMI 주간해운시장포커스

통권 332호(2017.01.30~02.03)

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

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

## 선제적 대응으로 아시아 역내항로 선방

### 작년 10월 이후, 선사들의 운임방어 노력 주효

작년 10월 이후, 일본, 한국, 동남아, 대만, 홍콩 등 아시아 역내 항로의 운임이 뚜렷한 상승세를 보이지 않았으나 반대로 하락세를 보이지 않아 아직까지 선사들의 운임방어 노력이 성공을 거두고 있음.

특히 동남아 항로는 작년 10월 중순까지 TEU당 50달러대에 머무르고 있었으나 12월 이후 100달러를 돌파한 후 현재 비슷한 운임을 보이고 있음

작년 6월말 파나마운하 확장 개통 이후 구파나막스급 대대적 전배로 아시아 역내항로는 공급과잉이 더욱 가중되어 대폭적인 운임하락이 예상되었으나 캐스케이딩에 따른 공급과잉 확대효과가 없었으며 운임도 하락하지 않은 것으로 나타났음

### 작년 파나막스 대량 해체가 수급 악화를 방지

당초 파나마 운하가 확장 개통되면서 아시아-미동안 항로에 배치된 구파나막스급 선박은 2016년 6월 156척에서 2017년 1월초 63척으로 감소하였음. 즉 90척의 이상의 구파나막스급 선박이 아시아 역내항로나 남북항로로 전배될 것으로 예상되었으나 아시아 역내항로나 남북항로에서도 수급여건이 좋지 않고 수요증가가 기대에 미치지 못해 대량 해체된 것으로 판단되고 있음

작년 컨테이너선 해체량은 70만TEU를 돌파한 것으로 예상되고 가운데 40% 이상이 구파나막스급 선박인 것으로 나타났음. 작년에 해체된 구파나막스급 선박은 30만TEU, 70척 정도로 2015년에 비해 3배 정도 증가하였음. 구파나막스급 선박의 대량 해체는 수급악화를 고려한 선사들의 선제적 대응과 구파나막스급 선박의 용선료가 대폭 하락한 데 따른 것으로 판단됨

### 운임하락 방지를 위해서는 선제적 공급조절이 중요

그러나 구파나막스급 선박은 아직 여전히 많은 것으로 나타나 더욱 적극적이고 대대적인 해체가 필요함. 2017년 1월 기준 구파나막스급 선박은 700척이 넘고 이중에서 100척이 계선 중에 있음. 이는 구파나막스급 100척을 투입할 만한 추가 수요가 없다는 의미이기도 함

앞으로 아시아 역내항로, 남북항로 등에 있어 수요가 충분히 증가하지 않는 한 구파나막스급의 선박의 활용가치는 점점 더 줄어듦 것으로 예상됨. 최근 알파라이너는 컨테이너선 시장의 회복을 위해 구파나막스급 100척이 추가 해체되어야 한다고 주장하였음

향후에도 해운 수요는 저성장이 계속될 것이고 이는 변수가 아닌 상수로 인식해야 함. 그렇다면 수급여건 악화를 막고 운임을 방어하기 위해서는 선사들이 적극적으로 공급조절에 나서는 것 말고는 방법이 없음. 즉 선사들이 대량 해체를 통해 아시아 역내항로에서의 성공적으로 운임을 방어했던 경험을 계속 이어가는 것이 가장 현명한 방법임



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

## 계속된 수요 부진으로 운임 하락세 지속

BDI는 주간 평균 785p 기록(전주 대비 81p 하락)

(운임) 케이프를 중심으로 전 선형에서 운임 하락세 지속, 케이프 운임은 주간 평균으로 1,986달러(일) 대폭 하락하며 BDI 800선 붕괴를 견인

(1년 용선료) 케이프 및 핸디사이즈 1년 용선료는 하락 하였으며, 파나마스는 2주 연속 소폭 상승

(FFA 시장) 케이프는 현물운임이 하락하면서 2월물이 750달러(일) 하락한 7,200달러(일), 2분기물이 200달러(일) 하락한 8,500달러(일)를 기록함. 케이프 이하 선형(파나마스, 수프라막스, 핸디사이즈)은 현물운임 하락과 반대로 대부분의 물에서 미래 운임평가가치가 상승세를 보임

케이프 선형은 중국 등 휴일 영향으로 수요가 감소하며 큰 폭으로 하락

태평양 수역은 중국 휴일 영향으로 인한 성악 활동 감소, 동호주 석탄 물동량 유입이 줄어들면서 운임이 큰 폭으로 하락

대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 수요 감소 및 대서양 R.V. 항로 물동량 유입 부진이 운임하락을 주도

파나마스 선형은 태평양 수역은 운임 보합세, 대서양 수역은 운임 하락

태평양 수역은 주 후반 남미곡물 및 호주 석탄 물동량 유입으로 활기를 찾았으나 운임은 보합세

대서양 수역은 남미곡물 물동량 유입이 다소 있었으나, 타 항로의 전반적인 수요부족에 따른 선박공급 과잉으로 운임 하락

수프라막스 시장은 양수역에서 운임 하락세 지속, 태평양 수역은 인도네시아 석탄 수요 유입 감소 등 휴일 영향으로 대부분의 항로에서 하락세 지속, 대서양 수역은 미국 걸프만 수요 부진으로 인하여 운임의 소폭 하락으로 이어짐

### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~02.03)		2017년			2016년		
			(전주비)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	785	(-81)	785	967	893	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	7,107	(-1,986)	7,107	11,238	9,496	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	7,506	(-223)	6,693	7,993	7,581	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	7,065	(-280)	7,065	8,470	7,676	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	5,707	(-455)	5,707	7,591	6,554	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 (달러/일)	케이프	9,750	(-250)	8,550	10,500	9,760	4,975	11,250	7,344
	파나마스	8,500	(125)	7,925	8,500	8,255	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	7,250	(-)	7,000	7,250	7,100	4,250	7,500	6,044
	핸디	6,250	(-250)	6,250	6,750	6,550	4,250	6,750	5,264

### 건화물선 시장(FFA)

		2월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (02.03)	(전주비)	금주 (02.03)	(전주비)	금주 (02.03)	(전주비)	금주 (02.03)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	7,200	(-750)	8,500	(-200)	11,825	(375)	12,925	(475)
운임	파나마스(4TC)	7,900	(325)	8,700	(600)	8,950	(625)	9,375	(375)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,200	(125)	7,925	(200)	8,438	(338)	8,625	(175)
(달러/일)	핸디(6TC)	5,800	(-300)	6,450	(300)	6,350	(175)	6,650	(100)



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

동서 항로, 선사들의 공급조절로 운임 보합세

상해발 운임지수 SCFI는 948.08p 기록(전주 대비 6.19p 하락)

용선료 지수 HRCI는 406p 기록(전주 대비 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 18달러 하락한 1,023달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 14달러 하락한 2,092달러, 미동안행이 2달러 상승한 3,639달러를 기록함

춘절 전 계절적 화물쏠림이 끝이 났는데도 불구하고, 동서 기간 항로의 운임이 소폭 하락 또는 상승으로 전년도 최고치 수준을 보이는 것은 미국, 캐나다, EU 등의 경제가 큰 장애요인 없이 순항함에 따라 물동량이 지속적으로 시장을 지지해 주기 때문임. 아울러 선사들의 공격적인 공급조절이 효과를 보면서 1월 중 미서안은 소석률이 95%, 미동안은 거의 100%에 육박하는 것도 운임 상승의 요인으로 해석됨. 다만, 4월 새로운 얼라이언스 체제가 출발하면서 과다경쟁에 따른 운임하락 위험이 상존하는 것으로 판단됨

아시아 역내의 경우, 상해-일본 및 상해-한국 항로는 전주와 동일한 TEU당 212달러, 101달러를 기록. 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 상승한 98달러를 기록함

춘절 영향으로 운임이 보합 상태에 있는 것으로 보이며, 춘절이 끝나면 화물쏠림이 없어진 상황에서 운임하락 압력이 있을 것으로 우려됨

Trade Winds에 따르면, 독일 KfW(우리나라의 산업은행에 해당)가 IMO 발라스트수 관리 협약(2017년 9월 발효 예정), SOx 규제 강화(2020년 1월 예정) 등으로 컨테이너선을 포함한 글로벌 해운의 선박량의 13%가 2020년 이전에 해체될 것으로 전망함

컨테이너선의 경우는 상대적으로 저 선령인 8,000TEU급 이상 대형선 보다 3,000TEU급 안팎의 20년 이상 노후선이 발라스트수 처리장치를 달거나, SOx 배출저감장치(Scrubber)를 설치하기 보다는 해체될 개연성이 크다는 것임

이들 중소형 선박들은 주로 기간항로의 Hub & Spoke 전략으로 발생하는 피더화물을 처리하거나, 역내 근거리 수출입 화물을 운송하는 선박인데, 최근에 상대적으로 발주도 적어 상대적으로 공급압박 완화에 따른 수익성 개선이 기대됨

		금주 (02.03)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합		948.08	(-6.19)	948.08	990.24	966.53	400.43	951.66	650.12
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	유럽항로(TEU)	1,023	(-18)	1,023	1,116	1,064	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	2,092	(-14)	2,082	2,211	2,132	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,639	(2)	3,133	3,647	3,530	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	212	(-)	212	212	212	110	214	185
	한국항로(TEU)	101	(-)	98	101	100	86	125	103
	동남아항로(TEU)	98	(1)	97	104	101	53	105	69
	용선지수(HRCI)	406	(-)	394	406	402	392	453	431
종합		877.9	(1.8)	806.3	877.9	853.1	632.4	811.1	710.7
운임지수(CCFI)	유럽항로	1,179.3	(1.8)	1,059.0	1,179.3	1,145.8	625.1	1,023.4	809.8
	미서안항로	769.6	(11.7)	682.2	769.6	726.5	534.5	859.0	674.0
	미동안항로	1,006.5	(28.9)	860.5	1,006.5	934.8	722.7	1,028.9	836.9
	일본항로	655.1	(-10.3)	653.6	665.4	657.6	612.2	667.5	636.0
	한국항로	532.3	(-14.3)	524.9	556.3	540.7	499.6	607.3	545.9
	동남아항로	665.5	(-14.2)	657.1	679.7	666.1	589.6	673.1	620.3



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

VLCC, 대규모 신조선 인도로 운임 약세

지난 1월 신조선 인도량이 1974년 7월 이후 최대인 12척(약 364만 DWT)을 기록하는 등 공급여건 악화로 운임하락 압력이 심화되는 가운데 중동 시장은 아시아 휴일에 따른 성약활동 감소로 운임수익이 하락하였으며 서아프리카 시장 또한 하락하였음

VLCC 평균 운임수익은 26,846 달러(일)로 전주 대비 6,181 달러(17.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 70.0p로 전주 대비 7.5p(9.7%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 27,985 달러/일(-21%), 한국항 23,042달러/일(-18%), 싱가포르항 29,174 달러/일(-20%), 미국항 28,250 달러/일(-19%), 유럽항 24,483 달러/일(-19%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 28,107 달러/일(-10%), 미국항 40,826 달러/일(-12%), 인도항 36,238 달러/일(-11%) 기록

[02월 03일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	299.5	316.5	309.5	334.0	300.5	312.5	332.5	322.5	326.0	342.5	362.5
w/w	-1.5%	-1.6%	-1.6%	-0.7%	-1.5%	-0.8%	-1.3%	-0.6%	-2.5%	-1.2%	-1.6%

제품선, 아시아 신년휴무로 운임 약세

대서양시장 : 미걸프만 시장은 소폭 회복하였으나 북해시장은 미 대서양 연안 가솔린 비축량이 5년 만에 최고치로 치솟아 재정거래가 감소하여 운임수익이 하락하였음.

아시아시장 : LR 시장은 아시아 지역 신년휴무로 하락세가 이어졌으며 MR 인도-일본 운임수익은 소폭 상승하였음

제품선 평균 운임수익은 9,087 달러(일)로 전주 대비 985 달러(9.8%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 165.0p로 전주 대비 5.0p(2.9%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 8,349 달러/일(-33%), 북해-서아프리카 9,913 달러/일(-23%), 미걸프-북해 2,086 달러/일(+4%), 미걸프-남미동안 10,181(+1%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,296 달러/일(-11%), LR2 3,916 달러/일(-12%) 기록. MR은 인도-일본 10,613 달러/일(+2%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.03)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	26,846	(-6,181)	26,846	42,986	38,180	14,354	93,982	41,192
	MR	9,087	(-985)	9,087	14,034	10,826	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-500)	27,750	31,750	29,300	26,500	59,000	37,534
	MR	12,500	(-375)	12,500	12,875	12,800	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-7.5)	70.0	90.0	81.9	32.0	97.5	58.4
	MR	165.0	(-5.0)	165.0	176.0	171.0	102.0	150.0	124.7

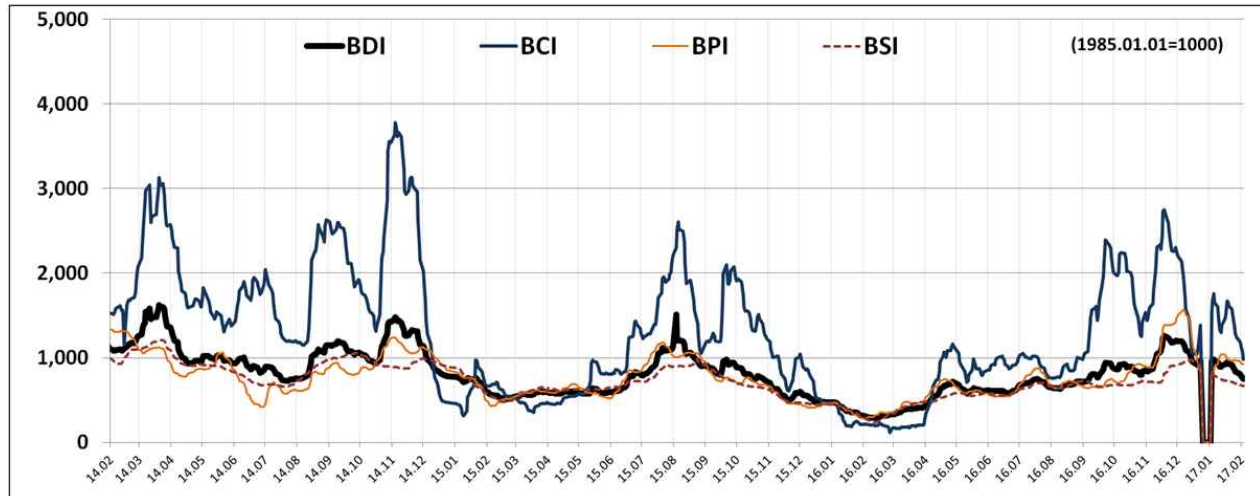


# KMI 주간해운시장포커스



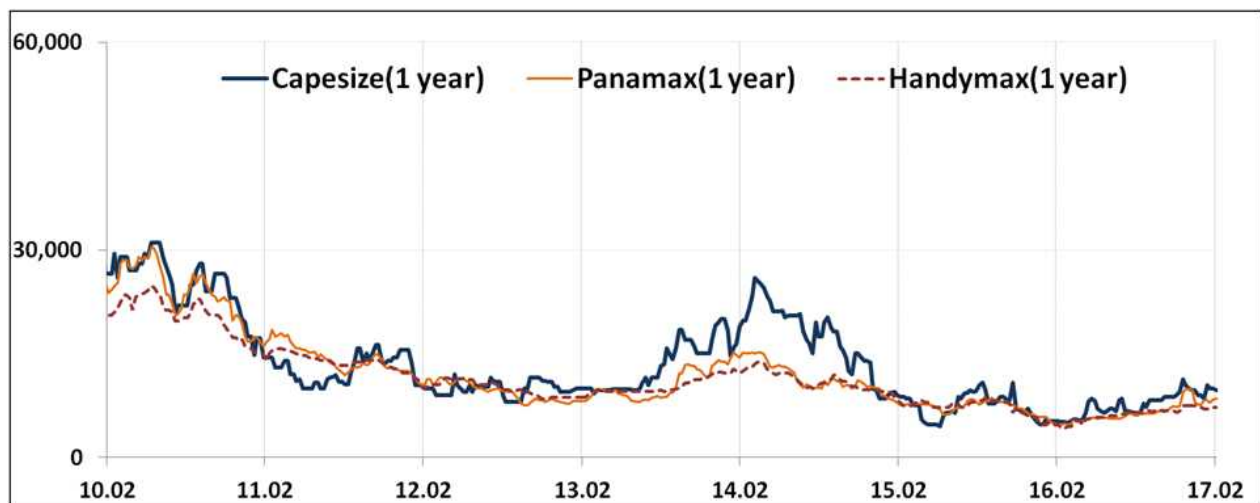
KMI 주간해운시장포커스 통권 332호 (2017.01.30~02.03)

## 건화물선 운임 지수



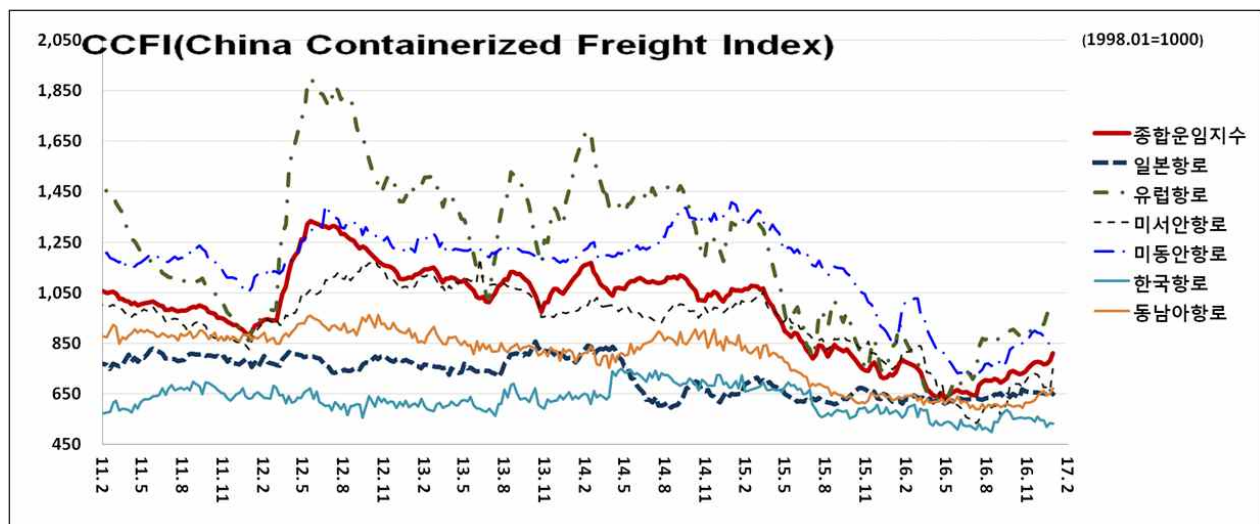
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



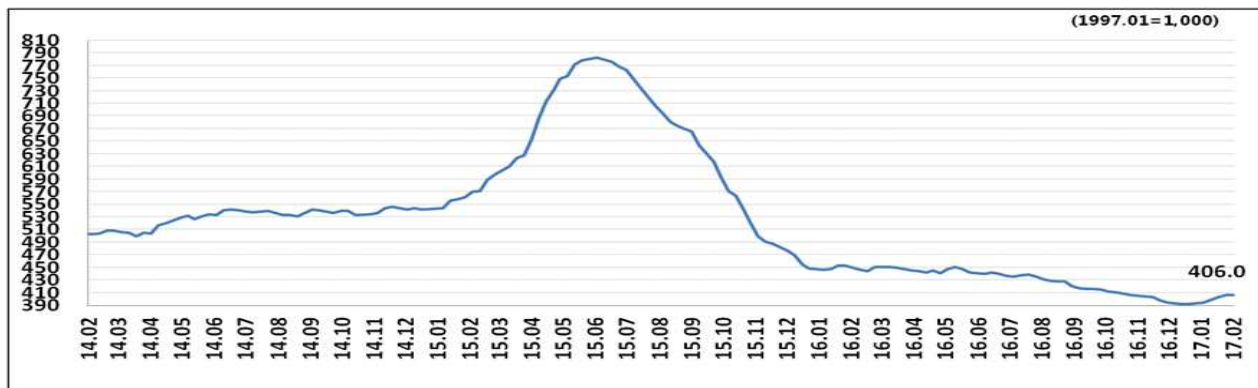
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 332호 (2017.01.30~02.03)

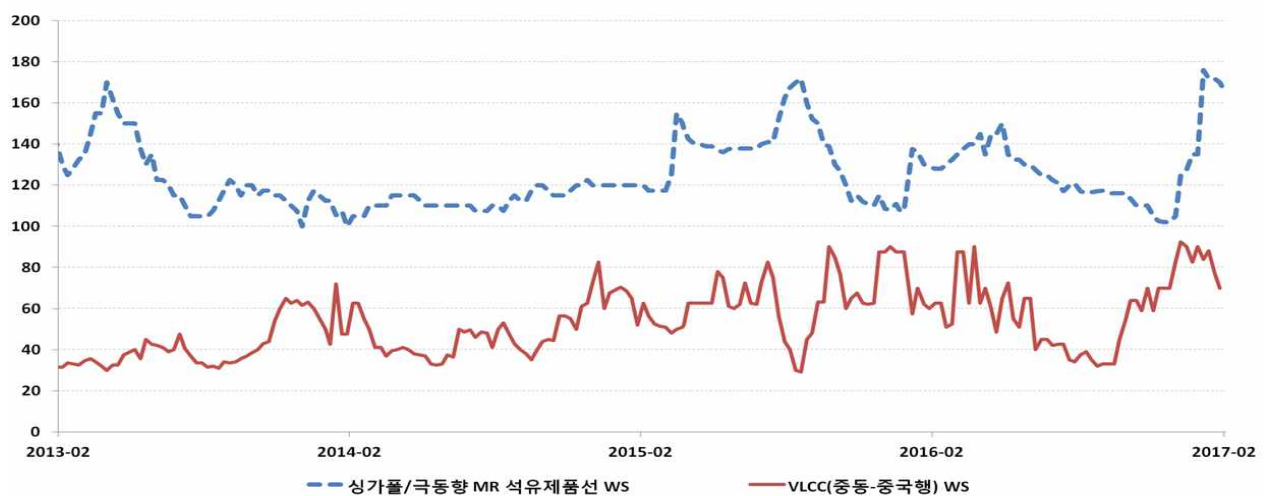
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



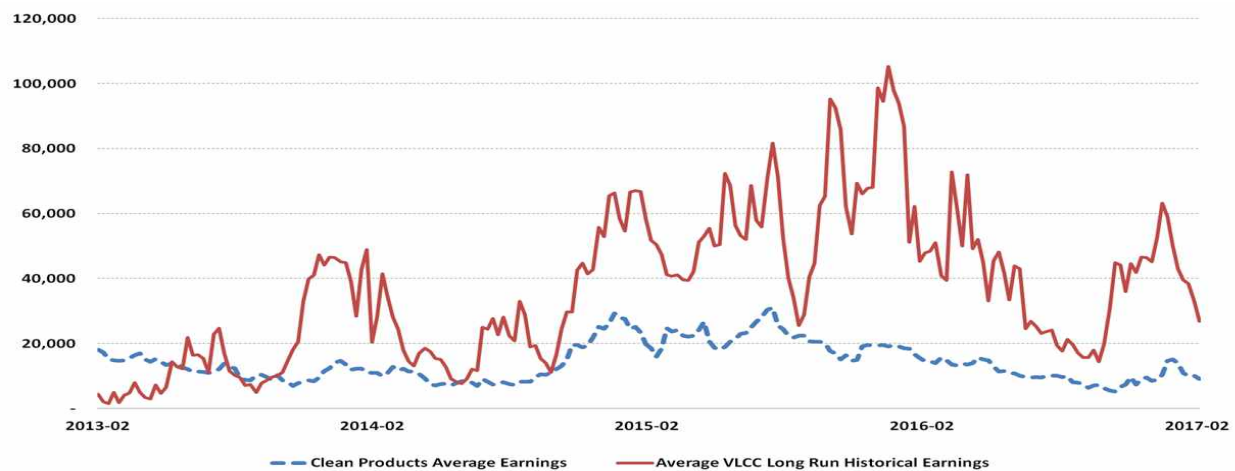
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 332호 (2017.01.30~02.03)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.03)								
건화물선(5년)	Panamax	15.5	(0.5)	15.5	15.0	15.5	15.1	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.8	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	5.8	5.8	5.8	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(02.03)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	82.0	(-)	82.0	82.0	84.0	82.9	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)		(02.03)								
380 CST	Rotterdam	299.5	(-4.5)	299.5	299.5	312.5	305.4	112.0	303.0	211.4
	Singapore	326.0	(-8.5)	326.0	326.0	352.5	337.6	147.5	340.0	231.1
	Korea	367.5	(-15.0)	367.5	367.5	382.5	377.2	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	342.5	(-4.0)	342.5	342.5	362.5	350.3	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(02.03)								
철광석	국제價	83.70	(2.9)	84	77.8	84.5	80.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	105.0	(-0.2)	105.0	103.2	105.3	104.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.2	(-0.2)	80.2	79.1	80.4	79.9	59.8	63.5	61.4
	중국産	99.2	(-0.3)	99.2	98.6	109.6	101.5	61.7	83.1	69.0
	호주産	202.7	(-0.4)	202.7	202.3	225.0	212.0	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	145.8	(-0.3)	145.8	144.3	151.4	146.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	223.1	(-0.5)	223.1	219.9	223.7	222.2	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,027.0	(-22.3)	1,033.7	986.0	1,075.0	1,033.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	430.3	(-9.8)	432.8	407.0	435.0	425.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	6,267	7,311	6,439	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,954	3,867	4,214	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,634	6,915	6,992	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,171	4,420	5,015	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,891	4,023	4,921	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,253	4,466	4,777	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	12,832	13,546	13,921	178,083		177,122		159,334	
	수입	9,198	9,704	9,510	106,302		115,933		109,858	