

KMI 주간해운시장포커스

통권 335호(2017.02.20~02.24)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

올해 컨테이너선 시장, 낙관하기 힘들어

글로벌 선사들, 올해 시장을 낙관적으로 기대

최근 글로벌 선사들의 CEO들이 올해 컨테이너선 시장의 운임이 회복될 것이라는 낙관론을 주장하고 있음. Maersk, MSC, Evergreen 등 주요 선사들의 CEO들은 심각한 공급과잉의 문제가 있지만 선사들의 적극적인 공급조절로 선박량이 감소한 반면 올해 초 물동량 증가세가 호조를 보이고 있음을 근거로 낙관론을 주장하고 있음

작년 4분기 이후 컨테이너선 운임은 사상 최대의 해체와 계선을 통해 상당한 수준의 수급개선이 이루어졌고 한진해운의 법정관리에 따른 일시적인 공급축소의 영향으로 2015년 4분기에 비해 훨씬 높은 수준의 운임을 기록하였음. 또한 올해 들어 동서항로를 중심으로 물동량이 호조세를 보이고 있어 작년보다 높은 운임을 기록할 것으로 예상됨

지난해 대폭적인 공급축소가 낙관론의 원인

클락슨에 따르면 2015년 세계 컨테이너선 인도량은 170만TEU이었으나 작년에는 90만TEU로 크게 감소하였음. 이에 따라 세계 컨테이너 선박량은 2015년에 전년 대비 8.1% 증가했으나 작년에는 1.2% 증가하는데 그쳤음. 이와 같이 컨테이너 선대 증가율이 크게 낮아진 이유는 초대형선박 인도가 대량으로 지연되었고 파나막스급 선박들이 대규모로 해체되었기 때문임

또한 작년부터 10,000TEU급 이상의 신조발주가 별로 없다는 점이 올해 시장을 낙관적으로 보는 근거가 될 수 있음, 작년 1월부터 현재까지 10,000TEU급 이상의 신조발주 단 5척에 불과하며 앞으로도 10,000TEU급 이상 신조발주가 극히 제한적으로 이루어질 것이라는 전망을 볼 때 공급 측면에서 수급개선이 기대됨

그러나 초대형선박 인도는 공급부담 요인으로 작용

작년 컨테이너 선대증가율이 크게 낮아진 것은 초대형선박을 중심으로 대량으로 인도가 지연되었기 때문임. 작년 인도 예정 선대는 110만TEU로 예상되었으나 인도지연 비율이 2015년 11%에서 작년에 33%까지 높아지면서 지난해 선박 인도량이 크게 감소하였음

그러나 올해는 작년에 인도되지 못한 초대형선박과 2015년에 신조발주된 초대형선박이 본격적으로 인도되기 시작하면서 작년보다 인도량이 많아질 것으로 예상됨. 특히 작년에 인도되지 않은 8,000~12,000TEU 선박들과 2015년 신조발주된 15,000TEU급 이상의 초대형선박들이 본격적으로 인도된다는 점에서 동서 기간항로의 공급부담은 여전히 심각한 수준일 것으로 판단됨

여전히 심각한 공급과잉으로 뚜렷한 운임상승 기대하기 힘들어

올해 컨테이너선 시장의 운임은 작년보다 나아질 것으로 예상됨. 이미 작년부터 수많은 해운 전문가들과 분석기관들은 작년 운임을 바닥 수준으로 인식하고 올해부터 상승 기조를 보일 것으로 예측하였음. 수급격차는 크지 않으나 수요증가율이 공급증가율보다 높을 것이라는 전망에서 보면 운임상승의 가능성이 높다고 판단됨

그러나 컨테이너선 시장은 여전히 공급과잉이 심각한 수준이고 초대형선박이 인도가 지연되긴 하지만 결국은 점진적으로 인도될 것이라는 점에서 단기간에 대폭적인 수급개선을 기대하기 어려움. 따라서 올해 운임은 작년보다 높을 것으로 예상되나 대폭 상승할 것으로 기대하기 어려움. 결론적으로 현재 수급여건을 고려할 때 컨테이너선 시장을 낙관적으로 볼만한 뚜렷한 운임상승 요인이 없음



| 건화물선 시장 | 이주원 연구원 / peterlee@kmi.re.kr

케이프 선형이 BDI 상승 이끌어

최근 BDI는 814p(2월 24일)를 기록하여 전주 대비 112p 상승함

(운임) 남미 곡물시즌이 본격적으로 시작되면서 대부분의 선형에서 화물수요 증가 및 운임 상승으로 이어짐

(1년 용선료) 운임시장과는 반대로 파나마스 1년 용선료는 500달러/일 상승한 반면, 나머지 선형의 용선료는 전주 대비 변동 없음

(FFA 시장) FFA 평가치는 케이프 운임 평가치의 상승이 두드러지는 가운데, 케이프 이하 모든 선형 역시 근월물, 근분기물에서 모두 운임 평가치가 상승하는 분위기

케이프 운임은 화물 수요가 활발하여 전주 대비 운임이 대폭 상승

태평양 수역은 서호주 철광석 항로의 신규 물동량 유입 및 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가하여 시황 상승 지지세 역할

대서양 수역은 브라질 철광석 수요가 증가하면서 케이프 운임이 큰 폭으로 상승

파나마스는 양대 수역에서 물동량 수요가 증가하여 주 후반 운임 반등에 성공

태평양 수역은 인도네시아 등의 석탄 물동량 유입이 남미 곡물 선적을 위한 공급흡수 효과와 만나면서 운임 상승으로 이어짐

대서양 수역은 남미곡물 물동량이 증대했고, 미겔프만 물동량 유입도 커지면서 주 후반 운임이 상승세로 전환

수프라막스/핸디 운임시장은 양수역 모두 운임 상승. 태평양 수역의 경우 인도네시아 석탄수요 등이 상승했고, 대서양 수역은 미겔프 곡물수요 증가 및 남미곡물 물동량 유입 등이 운임 상승에 기여

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.24)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	814	(112)	702	967	837	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	6,869	(2,839)	4,030	11,238	7,901	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	7,386	(-80)	6,693	7,993	7,529	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	8,158	(877)	6,970	8,470	7,599	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	6,041	(426)	5,464	7,591	6,237	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 ³⁾ (달러/일)	케이프	11,750	(0)	8,550	11,750	10,319	4,975	11,250	7,344
	파나마스	9,375	(500)	7,925	9,375	8,513	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	8,500	(0)	7,000	8,500	7,500	4,250	7,500	6,044
	핸디	6,750	(0)	6,250	6,750	6,594	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (02.24)	(전주비)	금주 (02.24)	(전주비)	금주 (02.24)	(전주비)	금주 (02.24)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	9,838	(1,788)	10,725	(1,275)	12,700	(350)	13,525	(225)
운임	파나마스(4TC)	9,100	(950)	9,800	(1,000)	9,400	(375)	9,950	(600)
평가치 ⁴⁾	수프라막스(6TC)	9,725	(725)	9,500	(450)	9,200	(150)	9,575	(375)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,550	(325)	7,125	(375)	7,100	(150)	7,400	(325)

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

미주 노선 운임 소폭 하락

상해발 운임지수 SCFI는 815.10p 기록(전주 대비 15.36p 하락)

용선료 지수 HRCI는 420p 기록(전주 대비 5p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 63달러 상승한 921달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 121달러 하락한 1,660달러, 미동안행이 159달러 하락한 3,055달러를 기록함

유럽 항로의 경우, 주요 선사들이 다음 달부터 효력이 있는 품목무차별운임(FAK, Freight All Kind)을 1,000달러/TEU 이상으로 설정하고 있어 당분간 운임이 상승할 개연성이 있음. 미주 항로의 경우, 춘절 이후 운임이 하락하고 있으나, 전년 동기와 비교하면 미서안은 76%, 미동안은 62% 높은 수준을 보이고 있음. 이는 선사들이 선복량을 적절히 유지하고 있기 때문인데, 당분간 스팟 운임은 상대적 건전성을 유지할 것으로 보임

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 및 상해-일본 항로는 전주와 동일하게 TEU당 93달러, 206달러를 기록. 상해-동남아 항로는 8달러 상승한 108달러를 기록

춘절 이후 일본, 동남아 항(向) 물동량이 회복했으며, 이 같은 운송수요 증가로 동남아 항로는 소폭 운임이 상승함

주요 외신에 따르면, 올해 5월부터 적용되는 아시아-미주 서비스 계약(Service Contract)의 운임이 지난해보다 상승할 것으로 전망됨

머스크 라인의 주요 임원들은 올해 단기 스팟 운임이 호조세를 보이면서 이를 기반으로 1년 운송계약(SC)의 운임을 높이 받을 수 있을 것으로 기대함. 특히 지난해는 미서안의 경우 FEU당 750달러 수준의 극히 저조한 운임도 있었지만, 올해는 1,500달러 수준은 받을 수 있을 것으로 예측하고 있음

그러나 4월부터 재편되는 3대 거대 얼라이언스가 시장 점유율 경쟁을 위해 운임을 인하하면, 공급과잉 상황에서 운임이 다시 크게 하락할 우려도 있음. 따라서 선사들의 선대조절과 함께 운임의 건전성을 유지하기 위한 노력이 필요함

	금주 (02.24)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	815.10	(-15.36)	815.10	990.24	920.56	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	921	(63)	858	1,116	1,001	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,650	(-121)	1,650	2,211	2,005	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,055	(-159)	3,133	3,647	3,422	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	93	(-)	93	101	99	86	125	103
	일본항로(TEU)	206	(-)	202	212	209	110	214	185
	동남아항로(TEU)	108	(8)	97	108	102	53	105	69
	용선지수(HRCI)	420	(5)	394	406	403	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	815.5	(-30)	806.3	877.9	850.0	632.4	811.1	710.7
	유럽항로	1,074.2	(-80.9)	1,059.0	1,179.3	1,141.1	625.1	1,023.4	809.8
	미서안항로	707.9	(-16.3)	682.2	769.6	726.5	534.5	859.0	674.0
	미동안항로	929.3	(-3.9)	860.5	1,014.4	943.9	722.7	1,028.9	836.9
	한국항로	531	(-3)	496.6	556.3	533.1	499.6	607.3	545.9
	일본항로	656.4	(8.3)	648.1	723.3	664.5	612.2	667.5	636.0
	동남아항로	648.3	(-4.6)	648.3	679.7	661.5	589.6	673.1	620.3



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 부진으로 운임 하락 지속

IP(International Petroleum) Week 개최 등으로 위축된 수요가 회복되지 못하고 유류선박이 적체되어 중동과 서아프리카 시장 모두 하락세가 지속되었음

VLCC 평균 운임수익은 24,768 달러(일)로 전주 대비 2,314 달러(8.5%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 70.0p로 전주 대비 변동 없음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 29,523 달러/일(-8%), 한국항 26,329 달러/일(-6%), 싱가포르항 28,782 달러/일(-12%), 미국항 17,053 달러/일(-19%), 유럽항 12,434 달러/일(-26%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 26,169 달러/일(-3%), 미국항 39,367 달러/일(+0%), 인도항 31,219 달러/일(-23%) 기록

[02월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	303.5	319.5	312.5	327.5	295.0	314.0	329.5	328.5	327.5	337.5	367.5
w/w	-0.7%	-2.1%	-2.2%	-3.5%	-0.8%	-1.1%	0.0%	-0.2%	-1.5%	-1.5%	1.0%

제품선, 미걸프만 시장 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 미걸프만 시장은 수요가 회복세를 보이며 운임수익이 상승하였으나 북해시장은 지난주에 이어 운임수익이 하락세로 나타남

아시아시장 : LR 시장은 지난주의 운임 급등 이후 조정 움직임을 보였으며, MR 인도-일본 운임수익은 보험세로 나타났음

제품선 평균 운임수익은 8,335 달러(일)로 전주 대비 1,009 달러(13.8%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 5.0p(3.2%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7,579 달러/일(+1%), 북해-서아프리카 7,402 달러/일(-14%), 미걸프-북해 3,634 달러/일(+814%), 미걸프-남미동안 12,886 (+82%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 8,122 달러/일(-16%), LR2 11,913 달러/일(-8%) 기록. MR은 인도-일본 9,191 달러/일(+1%) 기록

				(전주비)	2017년			2016년		
유조선 시장				(02.24)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	24,768	(-2,314)		24,768	42,986	33,208	14,354	93,982	40,552
	MR	8,335	(1,009)		7,326	14,034	9,725	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,250	(-500)		27,750	31,750	28,656	26,500	59,000	37,534
	MR	12,500	(-)		12,500	12,875	12,688	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-)		70.0	90.0	78.4	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-5)		150.0	176.0	165.6	102.0	150.0	124.7

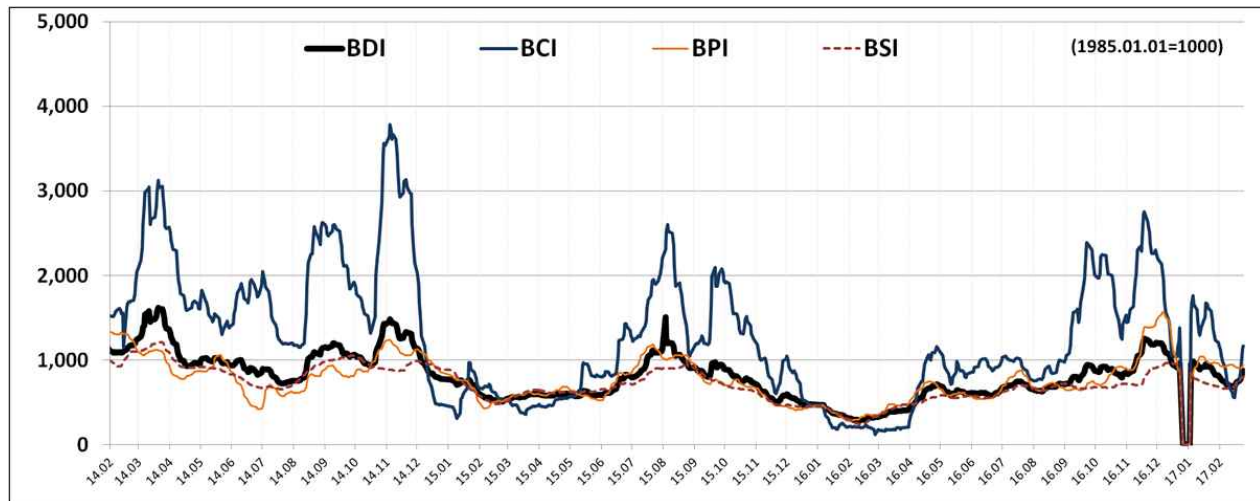
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



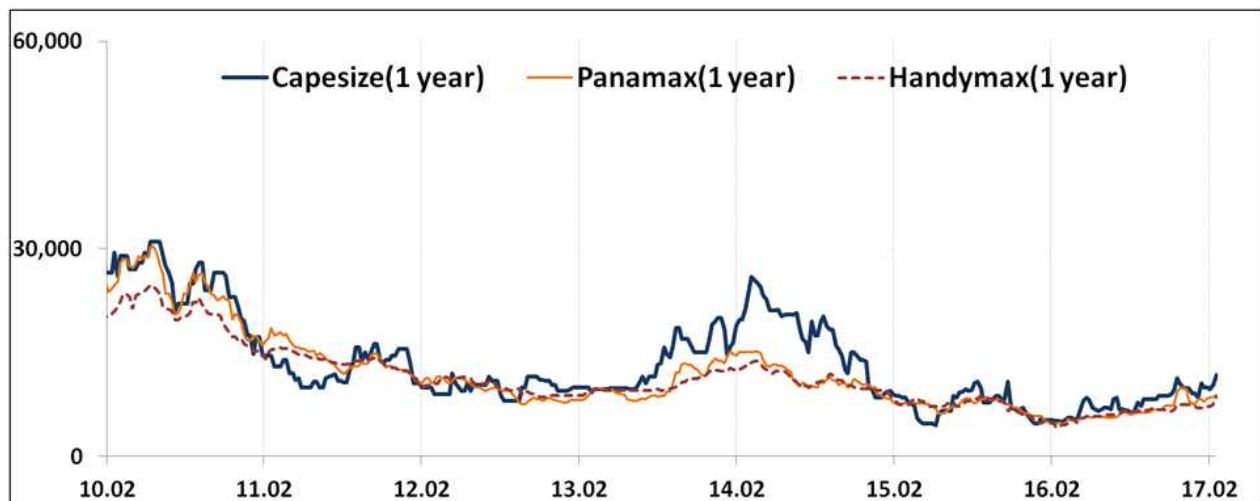
KMI 주간해운시장포커스 통권 335호 (2017.02.20~02.24)

건화물선 운임 지수



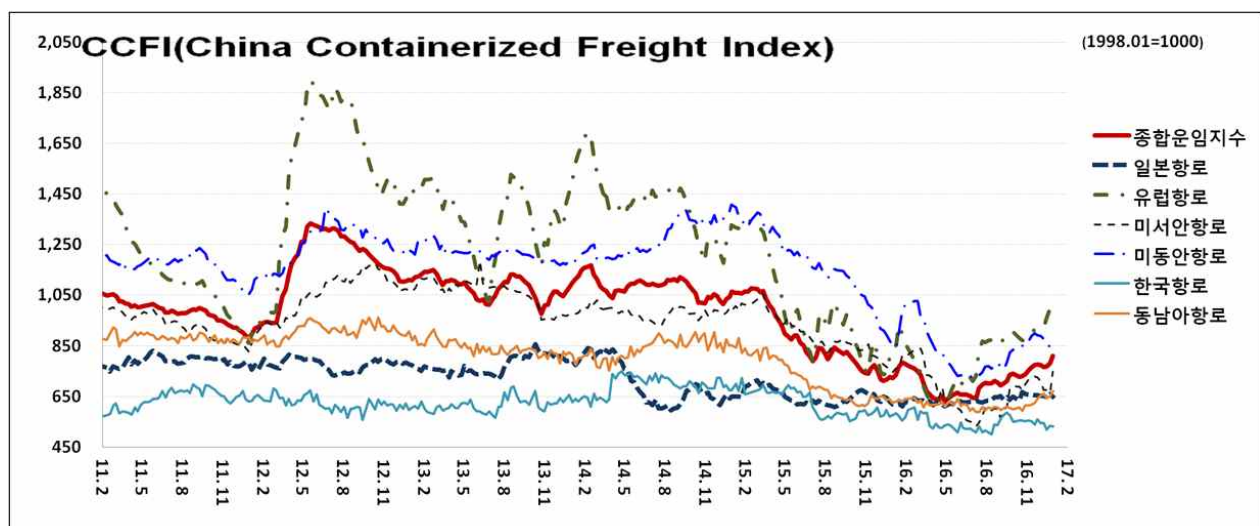
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



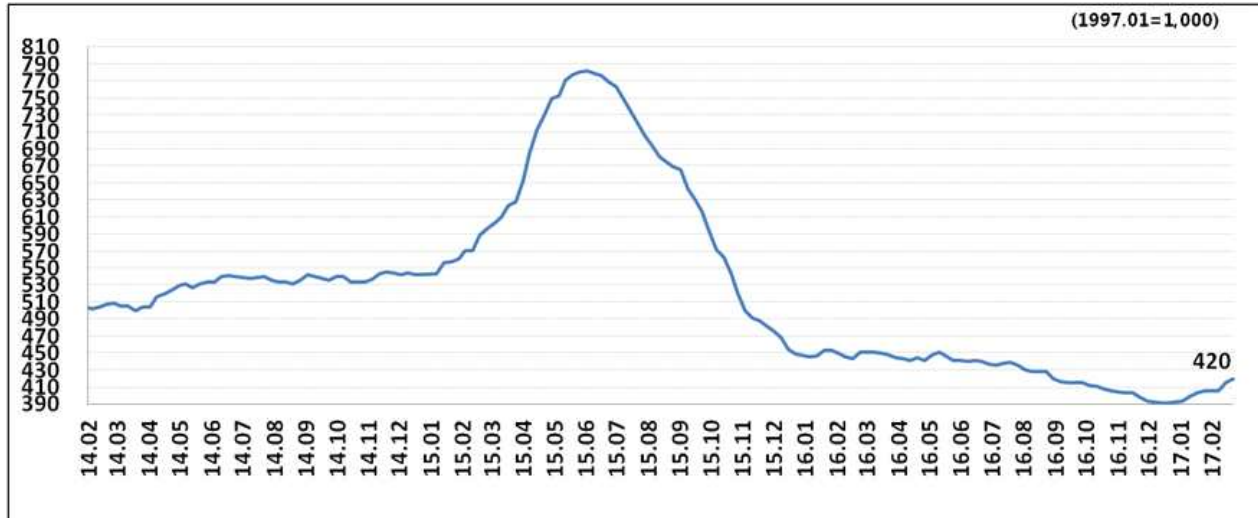
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 335호 (2017.02.20~02.24)

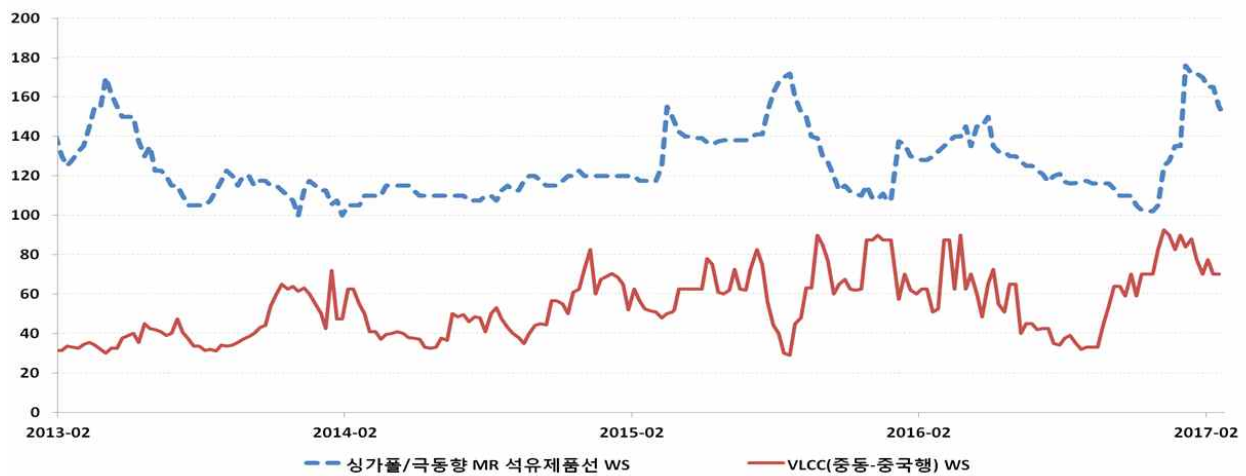
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



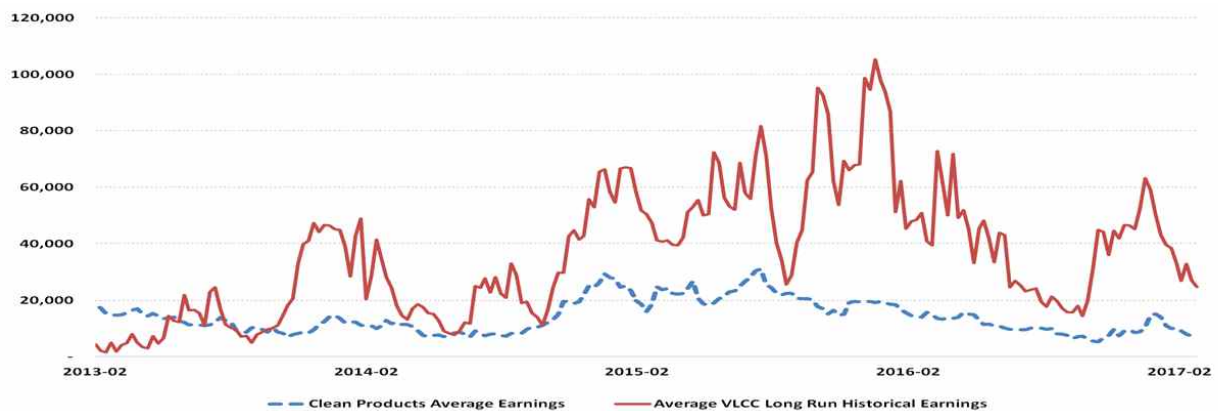
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 335호 (2017.02.20~02.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.24)								
건화물선(5년)	Panamax	15.5	(-)	15.5	15.0	15.5	15.2	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.6	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)		(02.24)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.5	81.0	84.0	82.4	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)		(02.24)								
380 CST	Rotterdam	305.5	(-2.0)	302.2	299.5	312.5	304.7	112.0	303.0	211.4
	Singapore	327.5	(-5.0)	328.7	326.0	352.5	334.4	147.5	340.0	231.1
	Korea	362.5	(-5.0)	365.2	362.5	382.5	373.4	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	337.5	(-5.0)	341.0	338.0	362.5	347.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(02.24)								
철광석	국제價	87.9	(1.8)	85.1	77.8	87.9	82.1	41.2	81.0	57.2
	중국産	121.7	(11.6)	111.5	103.2	121.8	107.8	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	83.1	(2.1)	81.3	79.1	83.1	80.5	59.8	63.5	61.4
	중국産	99.1	(-0.1)	99.1	98.6	109.6	100.4	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	186.6	(1.3)	191.2	183.3	225.0	202.5	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	131.2	(-0.1)	139.5	131.0	151.4	142.9	51.6	70.5	56.3
	중국産	215.7	(-0.1)	217.5	215.4	223.7	219.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,013.5	(-19.0)	1,038.8	986.0	1,075.0	1,036.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	431.3	(-9.75)	439.3	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	