

KMI 주간해운시장포커스

통권 345호(2017.05.01~05.05)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

수급을 고려한 올해 건화물선 시황 전망

2분기 들어 운임 하락세 반전

지난 3월 29일 BDI가 1,338p를 기록하는 등 작년 1분기 대비 급등세를 보였으나 4월 들어서 지속적인 하락세를 보이며 5월 9일 994p를 기록하였음. 약 35일 만에 300p 이상 하락하며 1,000p가 붕괴될 정도로 시황이 빠른 하락세를 보이고 있음. 물론 중국의 철광석 및 석탄 수입의 둔화 등 수요의 감소와 해체량 감소 등 수급이 악화된 것이 원인이지만 시기상 비수기로 접어들었다는 점에서 운임 하락세가 예상되었음. 다만 2분기 들어서 운임이 하락세로 반전되었으나 작년 동기 대비 여전히 높은 수준을 보이고 있어 긍정적으로 볼 수 있음

수요 측면에서 철광석 증가세는 고무적, 석탄은 감소세에서 증가세로 전환

Clarkson, Drewry, 미국 농무부 등 자료를 종합하면 작년 건화물선 수요가 1.3% 증가한 것에 비해 올해 건화물선 수요는 2.5% 증가, 50억 톤을 초과할 것으로 전망됨. 건화물선 최대 화물인 철광석은 작년에 전년 대비 3.4% 증가한 14억 1천만 톤에서 올해는 5.5% 증가한 14억 9천만 톤으로 증가할 전망이다. 석탄은 작년과 재작년 모두 감소하였으나 올해는 작년 대비 1.3% 증가한 11억 5천만 톤으로 증가할 전망이다. 반면 곡물은 작년에 전년 대비 4.5% 증가하였으나 올해는 전년 대비 2.5% 증가한 4억 9천만 톤으로 증가세가 둔화될 전망이며, 철제품, 임산물, 농산물, 비료 등 마이너 벌크화물은 전년 대비 1% 증가한 18억 7천만 톤에 그칠 것으로 전망됨.

공급 측면에서 대형선박인 케이프와 파나막스의 증가율 낮아

올해 선복량 증가율은 수요 증가율보다 낮은 2%에 그칠 것으로 전망되어 수급 개선이 나타날 것으로 예상됨. 이를 선형별로 보면 케이프는 작년 대비 1.35% 증가한 3억 2천만 DWT, 파나막스는 작년 대비 1.6% 증가한 2억 DWT로 전망되는 반면 수프라막스 이하는 3% 이상의 증가율을 보일 것으로 전망됨. 따라서 올해는 대형선인 케이프와 파나막스의 증가율이 낮고 중소형 선박의 증가율이 상대적으로 높을 것으로 예상됨. 또한 모든 선형에서 해체량이 작년보다 감소할 것으로 전망되고 있는데 건화물선 전체 해체량은 작년 3,350만 DWT에서 올해는 2,500만 DWT로 작년 대비 850만 DWT 줄어들 전망이다. 그러나 건화물선 인도량도 작년 4,780만 DWT에서 올해 3,740만 DWT로 1,000만 DWT 감소하여 공급부담이 줄어들 가능성이 높음

올해 시황, 대형 선박이 상승세 주도

올해 건화물선 시황은 수요는 작년보다 양호한 반면 공급부담이 작년에 비해 줄어들어 전반적으로 운임 상승세가 예상됨. 케이프는 철광석이 크게 증가하고 석탄이 감소세에서 증가세로 전환되었다는 점에서 올해 TC 평균은 작년(6,395 달러/일) 대비 3,000 달러 상승한 9,400 달러로 예상됨. 파나막스는 수급 밸런스가 균형을 이루고 있고 석탄, 곡물의 수요증가로 올해 TC 평균은 작년(5,574 달러/일) 대비 약 1,500 달러 상승한 7,200 달러로 예상됨.

반면 수프라막스는 여전히 수급 불균형이 심하나 대형 선박의 운임 상승에 따른 동조화 현상이 나타나 작년에 비해 소폭 상승할 것으로 예상됨. 수프라막스 올해 TC 평균은 작년(6,248 달러/일) 대비 약 400 달러 상승한 6,750 달러로 예상됨. 한편 BDI는 케이프와 파나막스의 상승세에 힘입어 작년(673p) 대비 160p 상승한 830p로 예상됨.

수급 여건을 고려할 때 올해 건화물선 운임은 작년에 비해 높아질 가능성이 높다고 판단됨. 그러나 적절한 수준의 이익을 확보하기에는 여전히 낮은 수준이라는 점에서 선사들은 해체 확대 등 적극적인 공급 조절에 노력해야 할 것



| 건화물선 시장 | 윤희성 박사 / heesung@kmi.re.kr

모든 선형에서 하락세 지속

실물시장

BDI는 지난주에 이어 10%p 이상 하락함. Cape의 경우 하락 폭이 둔화되었으나 추세를 뒤따르는 Panamax가 크게 하락하며 Supramax운임과 역전되는 현상을 보임. 현물시장의 운임 하락의 영향으로 장기 시황에 대한 불확실성이 고개를 들면서 1년 용선료도 전반적으로 하락하는 추세를 보이고 있음. 실물시장의 약세는 지지부진한 철광석, 석탄 물동량과 최근의 해체량이 급감했기 때문임

중기적으로는 긍정적인 시각과 부정적인 시각이 팽팽하게 맞서고 있음. 긍정론의 배후에는 중국의 경기부양대책 (stimulus package) 지속, 환경규제에 따른 해체증가와 발주 감소 등이 있으며 부정론에는 향후 5년간 중국의 철강 생산능력 축소 계획, 중국 석탄 소비증가를 연간 0.7%로 억제 등의 뉴스가 영향을 미치고 있음

FFA시장

실물시장과 궤를 같이 하면서 FFA도 전반적인 하락세를 보이고 있음. 6월물의 경우 월바뀜의 영향으로 전주 대비 상승한 것으로 보이나 실제로는 다소 하락한 것임. 장기에 대한 우려가 확산되며 2019년물까지 약세를 보이고 있음

건화물선 시장(현물)				2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
		금주 (~05.05)	(전주비)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,026	(-117)	685	1,338	1,007	290	1,257	673
	케이프(4TC)	10,774	(-1,282)	3,566	19,593	10,967	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	8,655	(-1,894)	6,459	12,987	8,991	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	9,143	(-499)	6,934	9,794	8,474	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,809	(-577)	5,422	8,449	7,017	2,698	8,619	5,214
	케이프	15,750	(-500)	9,350	17,000	14,276	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	10,625	(-1,000)	8,500	13,150	10,465	4,750	10,475	6,408
	수프라막스 ⁵⁾	9,250	(-500)	7,500	10,500	9,139	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,250	(-500)	6,750	9,500	8,014	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)		6월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (05.05)	(전주비)	금주 (05.05)	(전주비)	금주 (05.05)	(전주비)	금주 (05.05)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	15,050	(1,550)	15,500	(-100)	14,525	(-300)	14,400	(-350)
운임	파나막스(4TC)	9,000	(150)	9,025	(-25)	8,800	(-200)	8,875	(-200)
평가치 ⁷⁾	수프라막스(6TC)	8,825	(25)	8,600	(75)	8,650	(-150)	8,900	(-200)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,500	(-)	7,250	(-250)	7,300	(-)	7,500	(-)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값,
3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
5) : 52,000dwt급에서 58,000dwt급으로 변경
6), 7) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

원양항로 운임 하향조정 국면

상해발 운임지수 SCFI는 894.43p 기록(전주 대비 14.82p 하락)

용선료 지수 HRCI는 642p 기록(전주 대비 5p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 25달러 하락한 996달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 51달러 하락한 1,555달러, 미동안행이 58달러 하락한 2,567달러를 기록함

2주전 기간항로에서 선사들의 운임회복 노력으로 운임이 일제히 상승했으나 지난주 동서항로에서 일제히 소폭으로 운임이 하락함. 전문가들은 작년과 대비하여 운임 변동 패턴이 올해에는 변화했다고 보고 있음. 지난해에는 매월 초 GRI를 시도하여 운임이 큰 폭으로 상승했다가 바로 다음 주에 운임이 크게 하락하는 높은 변동성을 보였음. 그러나 올해에는 선사들의 운임 인상 시도 후 상승한 운임이 크게 하락하지 않고 소폭으로 하락하는 특징이 있음. 이 같은 패턴으로 올해 기간항로의 평균 운임은 지난해 보다 높은 수준에서 형성되고 있다는 것임

한편 최근 동서 기간항로에서의 운임이 높게 형성되는 것은 선사들의 계선 등을 통한 선복조정 노력과 함께 미국, EU 등의 경제가 순항하면서 수요 지지세가 있기 때문인 것으로 평가됨. 따라서 거대 얼라이언스들이 초대형선 인도에 따라 공격적인 마케팅을 위해 운임 덤핑을 하지 않는다면 올해는 지난해보다 높은 운임이 지속될 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로와 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 164달러, 219달러를 각각 기록하였고, 상해-동남아 항로는 16달러 상승한 178달러를 기록

지난 4월부터 구주, 인도, 중동 항로의 운임이 상승, 원양 선사들이 말레이시아, 싱가포르 물량을 집하하지 않으면서 동남아 항로의 운임이 상승세를 이어가고 있음. 아울러 상해항의 체선 문제와 선복 및 장비 부족 문제가 겹치면서 운임 상승세를 더하고 있는 상황임

얼라이언스 재편 등에 따른 글로벌 선사들의 Hub&Spoke 전략을 면밀히 모니터링할 필요가 있음

Lloyd's List는 최근 LinerGrid사가 발표한 보고서를 소개하는 보도기사에서 3대 얼라이언스가 지금 당장은 아니나 서서히 Hub&Spoke 전략을 강화하여 기항하는 Hub 항만을 줄일 가능성이 있음을 시사하고 있음. 특히 얼라이언스에 참여하는 거대 선사들은 그들의 전체 네트워크의 최적화를 추구하기 때문에 Hub 항만의 지위를 유지하기 위해서는 선사들의 니즈에 부합하는 항만경쟁력을 확보하는 것이 관건임. 우리나라는 부산항, 광양항 등이 Hub 항만으로서의 경쟁력을 상실할 경우, 이는 항만산업만의 문제가 아니라 근해 국적선사의 환적 피더화물의 감소와 함께 원양/근해 국적선사가 같이 경쟁력을 상실하는 악순환에 들어갈 수 있음. 따라서 선제적인 Hub 항만 경쟁력 강화방안이 추진될 필요가 있음

		금주 (05.05)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
	종합(SCFI)	894.43	(-14.82)	747.03	990.24	859.50	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	996	(-25)	815	1,116	934	205	1,206	685
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,555	(-51)	1,288	2,211	1,683	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,567	(-58)	2,307	3,647	2,968	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	164	(-)	92	168	124	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	219	(-)	202	219	212	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	178	(16)	97	178	116	53	105	69
	용선지수(HRCI)	642.0	(5.0)	394	642	494	392	453	431

| 유조선 시장 |

최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 성약 감소로 운임 보합세

지난주 급락 이후 VLCC 성약건수가 전주 대비 약 14% 감소하고, 운임 변동폭 또한 상당히 축소되는 등 전반적인 운임 보합세가 나타났으며 다음 주에도 이어질 것으로 예상됨

VLCC 평균 운임은 21,367 달러(일)로 전주 대비 320 달러(1.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 62.5p로 전주 대비 2.5p(4.2%) 상승하였음

연료유 가격은 아시아 일부를 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 19,098 달러/일(+2%), 일본항 23,708 달러/일(+1%), 싱가포르항 22,098 달러/일(+6%), 미국항 19,319 달러/일(-4%), 유럽항 15,727 달러/일(-15%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 23,343 달러/일(+6%), 미국항 33,276 달러/일(+1%), 인도항 32,937 달러/일(+1%) 기록

[05월 05일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	270.5	297.5	286.5	302.5	272.5	284.0	301.0	300.5	303.5	311.5	355.0
전주비	-3.6%	-2.1%	-4.2%	-3.2%	-1.8%	-3.7%	-0.5%	-1.0%	-1.3%	-1.9%	0.7%

제품선, 수급 개선으로 아시아시장 운임 상승 지속

대서양시장 : 지난주부터 시작된 시장 전반적인 공급 과잉이 심화되어 운임 하락폭이 더욱 확대되었음

아시아시장 : 수요 진작으로 LR2 선형 운임은 금년 평균 수준으로 회복하는 등 LR시장이 회복 움직임을 보인 반면, MR 인도-일본 항로 운임은 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 8,292 달러(일)로 전주 대비 1,696 달러(-17.0%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 7,693 달러/일(-41%), 북해-서아프리카 9,415 달러/일(-27%), 미걸프-북해 816 달러/일(-60%), 미걸프-남미동안 10,931 달러/일(+1%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,586 달러/일(+5%), LR2 9,576 달러/일(+55%) 기록. MR은 인도-일본 6,613 달러/일(-8%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.05)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	21,367	(320)	12,790	42,986	25,742	14,354	93,982	40,552
	MR	8,292	(-1,696)	7,326	16,540	10,730	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,000	(250)	26,500	31,750	27,799	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	12,938	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(2.5)	48.0	90.0	67.3	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(-)	140.0	176.0	155.4	102.0	150.0	124.7

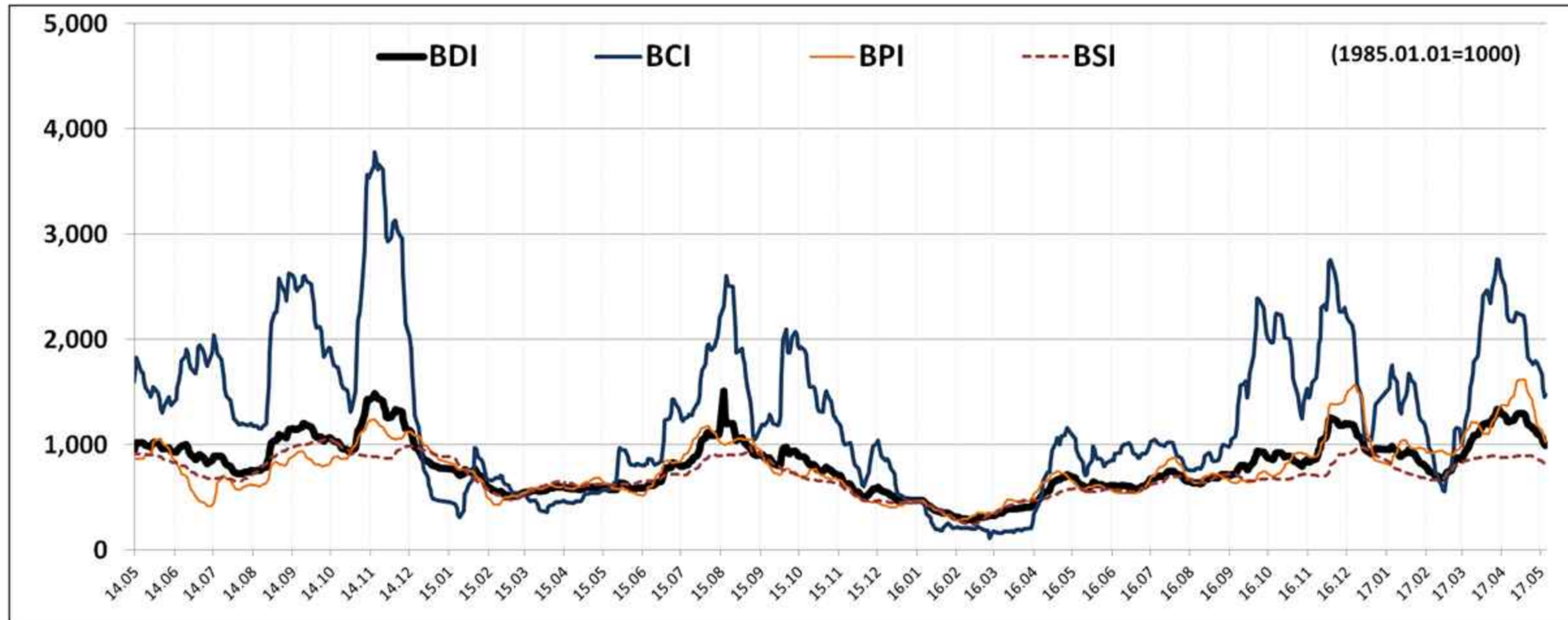
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



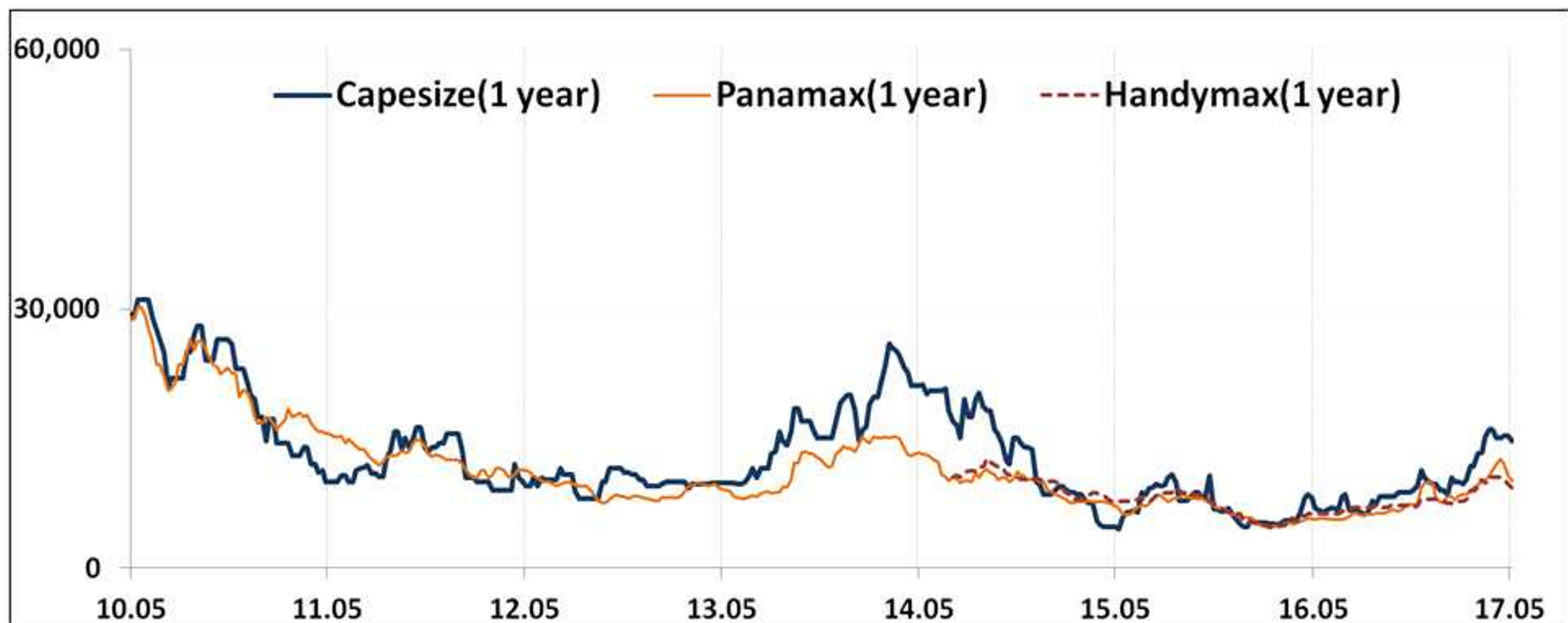
KMI 주간해운시장포커스 통권 345호 (2017.05.01~05.05)

건화물선 운임 지수



건화물선 용선료

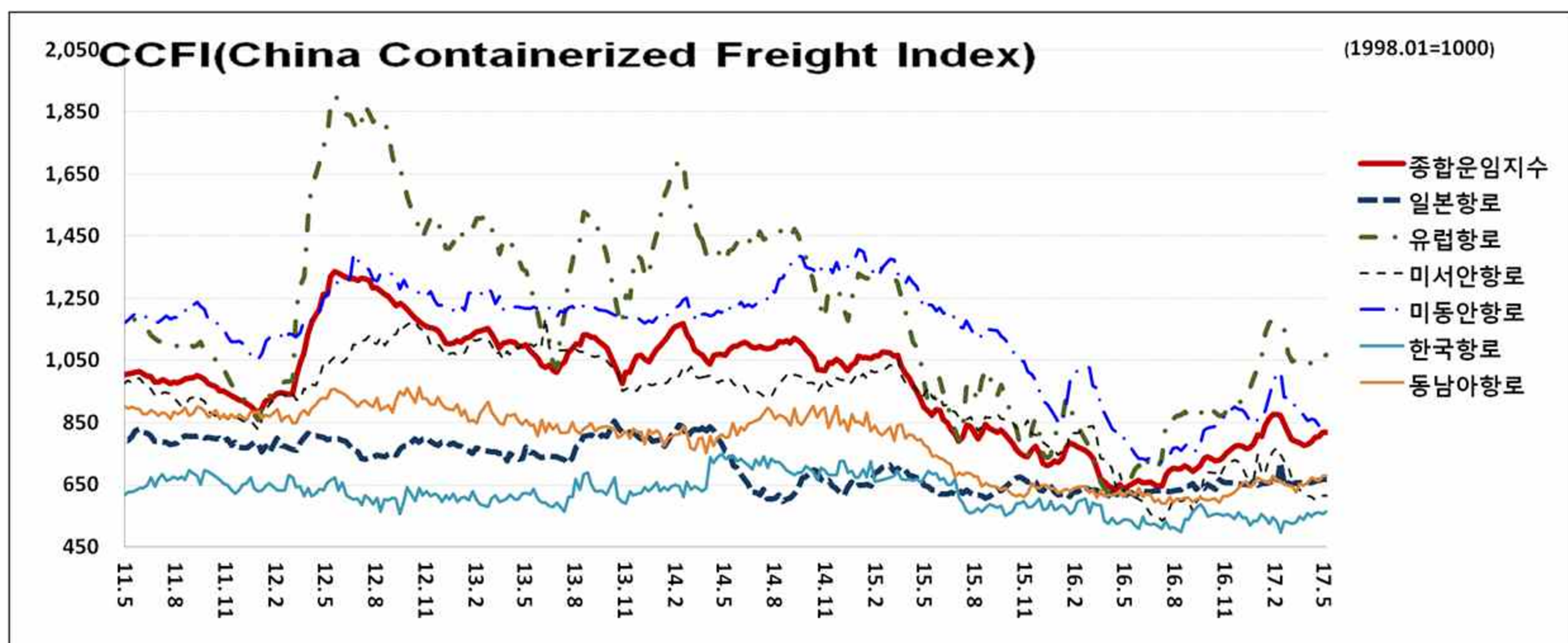
\$/day, Clarkson



* Handymax(1 Year)는 52,000 dwt에서 58,000 dwt로 변경

컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



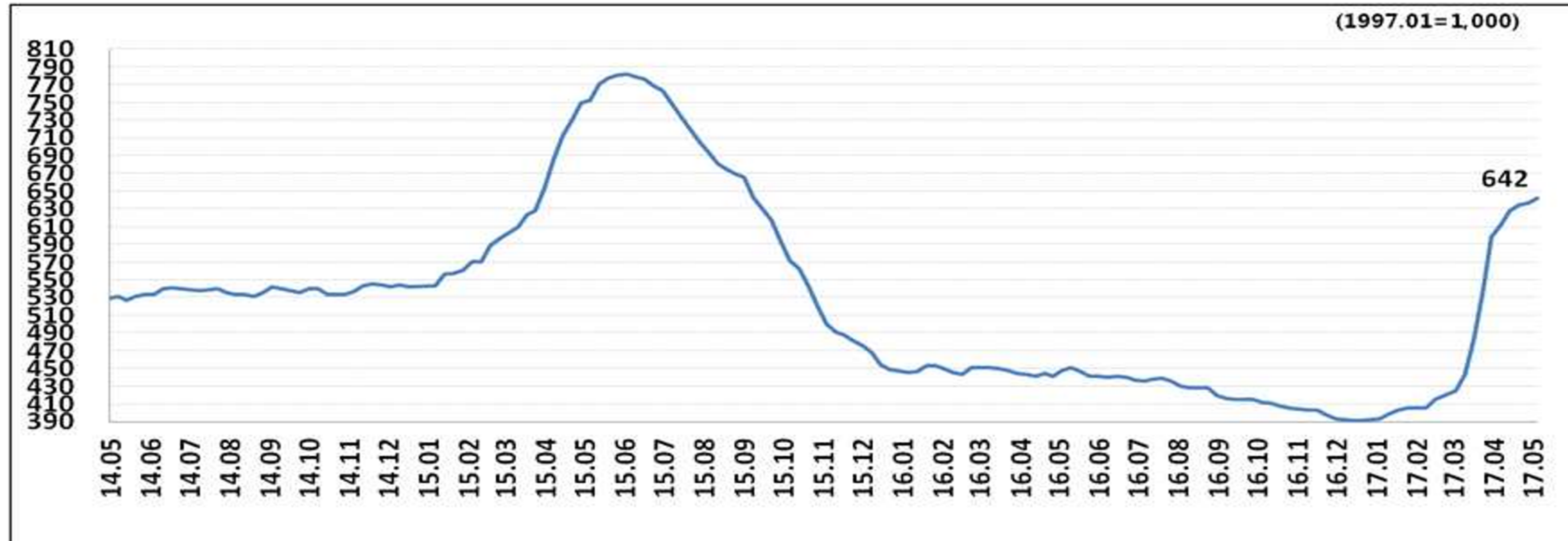
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 345호 (2017.05.01~05.05)

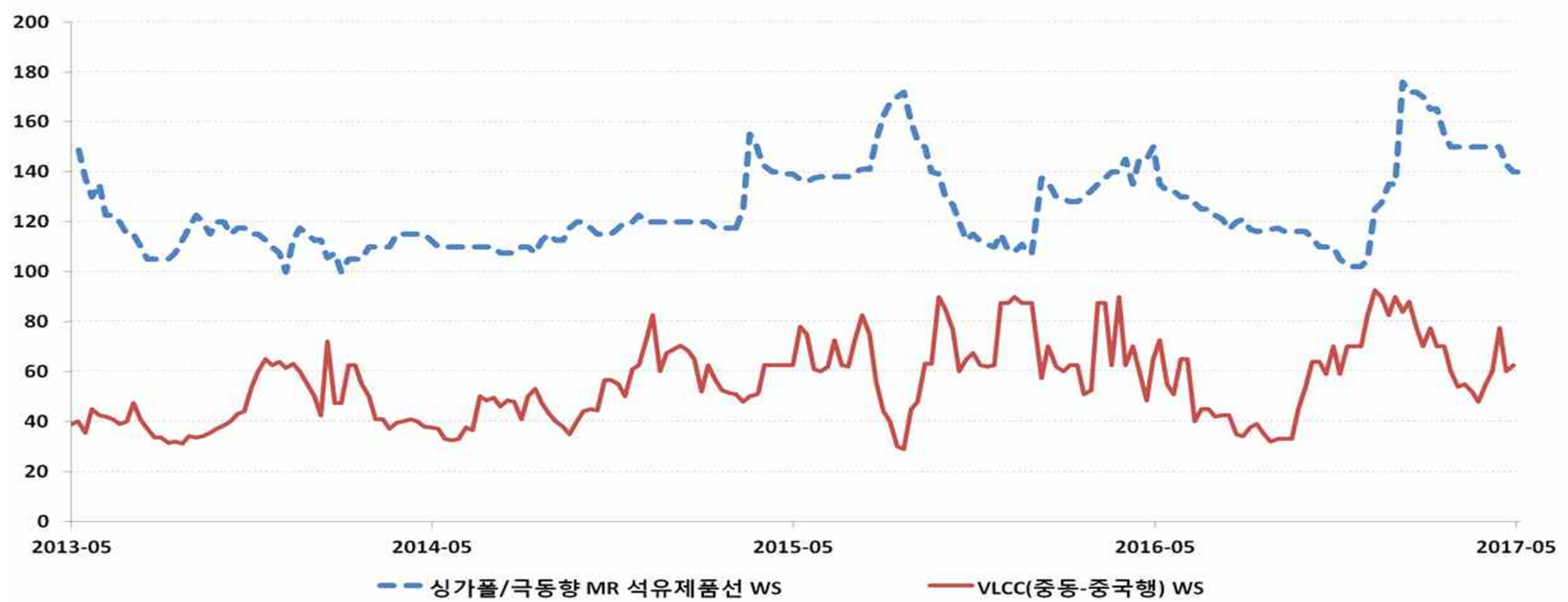
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



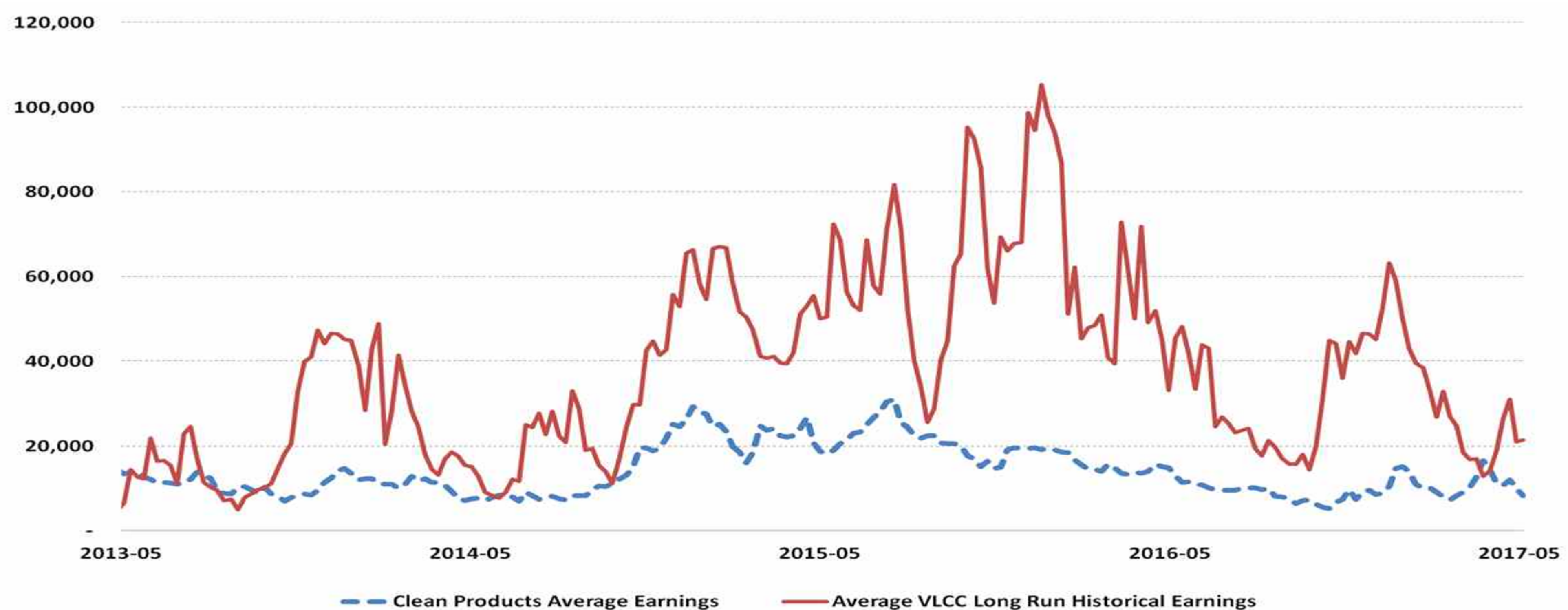
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 345호 (2017.05.01~05.05)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.05)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	16.6	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.2	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.5	(-)	7.5	5.8	7.5	6.7	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.05)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.1	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)		(05.05)								
380 CST	Rotterdam	270.5	(-10.0)	270.5	269.5	312.5	294.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	303.5	(-4.0)	303.5	291.5	352.5	320.8	147.5	340.0	231.1
	Korea	318.5	(-4.0)	318.5	318.5	382.5	349.9	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	311.5	(-6.0)	311.5	297.5	362.5	330.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(05.05)								
철광석	국제價	65.3	(-5.6)	67.2	65.3	91.7	82.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	92.1	(-0.1)	92.2	86.4	124.4	111.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.2	(-9.9)	87.6	79.1	90.1	84.7	59.8	63.5	61.4
	중국産	105.9	(-1.6)	107.1	97.5	109.6	103.9	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	214.7	(-11.9)	219.3	183.3	227.1	204.7	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	152.4	(-3.1)	153.2	130.4	155.8	143.7	51.6	70.5	56.3
	중국産	207.5	(-0.3)	207.6	207.1	223.7	213.6	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	963.0	(17.8)	962.2	938.0	1,075.0	1,001.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	427.5	(9.0)	436.2	405.0	455.0	428.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	6,065	7,269	8,433	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,061	3,913	4,656	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,150	6,608	7,585	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,751	4,429	5,214	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,081	3,932	4,267	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,208	4,171	5,056	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,705	13,327	14,235	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,526	8,139	10,386	115,933		109,858		103,255	