

# KMI 주간 해운시장 포커스

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 파나막스 대폭 상승에 힘입어 BDI 소폭 상승

- BDI는 주간 평균 908p를 기록(전주 대비 11p 상승)
  - (운임) 전주에 상승폭이 가뻤었던 것에 비해 금주 하락폭이 작아 주간 평균은 상승한 것으로 나타남. 그러나 수프라막스 선형을 제외하고는 케이프를 중심으로 운임은 하락세를 보임
  - (1년 용선료) 주목되는 사실은 운임시장과는 반대 방향으로 파나막스 1년 용선료는 소폭 상향 조정되고 수프라막스는 소폭 하향 조정됨
  - (FFA 시장) 파나막스의 10월물, 내년 1분기물이 소폭 하향 조정되는 모습. 그러나 17년물, 18년물은 오히려 소폭 상승되면서 혼조세를 보임
- 케이프 운임은 양 수역의 물동량이 줄면서 하락세를 보임
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 크게 줄었고, 동호주 석탄도 전주 대비 감소함
  - 대서양 수역은 브라질 철광석, 콜롬비아 석탄, 남아프리카 석탄 및 철광석 물동량이 전주 대비 감소하면서 운임하락 압력으로 작용
- 파나막스 운임은 주 중반까지 상승하다가 주 후반 하락 반전함
  - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄 물동량이 다수 유입되었으나, 북태평양 곡물 물동량이 감소하면서 운임의 하락 반전을 막지 못함. 대서양 수역은 남미 곡물 및 미국 걸프만 물동량 등이 전주에 이어 감소세를 보이면서 주 후반 운임하락을 견인
- 수프라막스는 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 증가했음에도 불구하고 하락세를 보였으며, 대서양 지역은 주 후반 소폭 상승했지만 전체적인 물동량 감소에 의한 운임 하락세를 만회하지는 못함

### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~09.30)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	908	(11)	291	908	572	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	13,006	(-17)	536	13,023	4,681	2,788	18,451	6,881
운임지표 <sup>2)</sup>	파나막스(4TC)	5,941	(487)	2,294	6,881	4,586	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,065	(117)	2,591	7,610	5,591	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,108	(59)	2,744	6,208	4,687	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,250	(-)	4,975	8,500	6,658	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	6,750	(75)	4,750	6,750	5,677	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	6,750	(-250)	4,250	7,000	5,703	4,750	9,500	7,620
	핸디	5,250	(-)	4,250	5,750	4,931	5,750	7,500	6,692

### 건화물선 시장(FFA)

		10월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주(9.30)	(전주비)	금주(9.30)	(전주비)	금주(9.30)	(전주비)	금주(9.30)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	10,450	(375)	4,375	(75)	7,413	(-37)	9,050	(0)
운임	파나막스(4TC)	6,150	(-500)	4,725	(-175)	5,800	(25)	6,775	(75)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,150	(25)	5,000	(-25)	6,025	(100)	6,850	(-125)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,075	(0)	4,950	(0)	5,025	(-175)	5,950	(0)

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

## 컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 수요감소로 당분간 운임하락 예상

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 25.9p 하락한 707.7p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 동일한 416p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 65달러 하락한 699달러를 기록하였음. 또한 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 40달러 하락한 1,686달러, 미동안이 전주 대비 17달러 하락한 2,416달러를 기록하였음
  - 성수기가 끝나가고 중국의 국경절을 앞두고 물동량 감소가 예상되면서 2주 연속 운임이 하락하였으나 운임하락 폭은 크지 않음
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 2달러 상승한 TEU당 198달러, 상해-한국 항로는 7달러 상승한 95달러, 상해-동남아 항로는 전주와 동일한 53달러를 기록하였음
  - 몇주만에 운임이 소폭 상승하였으나 여전히 수급여건에 큰 변화가 없어 현재 수준 운임이 지속될 전망이다
- ▶ 내년 4월부터 2M, Ocean Alliance, The Alliance의 3대 얼라이언스 체제가 시작됨. 5년전 6개에 달했던 얼라이언스가 4개에서, 그리고 다시 3개로 줄어들게 되었음. 이처럼 얼라이언스의 수가 줄고 갈수록 규모가 커지는 이유는 무엇인가? 가장 큰 요인은 개별 선사만으로도 더 이상의 원가절감이 어렵다는 데 있음
  - 지난 몇년간 극도의 비용경쟁의 결과, 향후 M&A를 통해 규모를 대형화하지 않는 한 개별 선박단위 또는 선사단위의 원가절감이 어려울 것이며, 얼라이언스 차원에서 대규모 선대를 운영하는 방식으로 비용을 줄이는 것 말고는 특별한 대안이 없음
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 5.7p 상승한 741.8p를 기록함

금주 (09.30)	(전주비)	2016년			2015년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

### 컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	707.7	(-25.9)	400	794	594	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	699	(-65)	205	1,206	624	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,686	(-40)	725	1,749	1,123	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,416	(-17)	1,496	2,542	1,913	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	198	(2)	110	198	178	66	240	143
	한국항로(TEU)	95	(7)	86	125	105	105	205	160
	동남아항로(TEU)	53	(-)	53	95	64	87	241	185
용선지수(HRCI)		415.0	(-1.0)	415	453	440	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	741.8	(5.7)	632	785	694	713	1,079	874
	유럽항로	906.4	(5.9)	625	931	774	736	1,349	994
	미서안항로	690.5	(11.1)	534	839	665	746	1,054	900
	미동안항로	834.7	(10.0)	723	1,029	826	854	1,400	1,168
	일본항로	651.1	(13.1)	612	653	630	608	714	651
	한국항로	549.2	(-26.2)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	600.6	(-3.5)	590	646	616	611	884	718

## 유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



### VLCC, 전반적인 운임 상승

- ▶ VLCC 전체 성약건수가 약 88% 증가하는 등 전반적으로 활발한 움직임을 보였으며 중동 시장에서는 대기선박 수가 약 7% 감소하여 수급개선에 따른 상승세로 나타남. 서아프리카 시장 또한 운임수익이 상승세로 나타남
  - VLCC 평균 운임수익은 19,806 달러(일)로 전주 대비 5,452 달러(38.0%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 45.0으로 전주 대비 12p(36.4%) 상승하였음
  - 연료유 가격은 아시아를 제외한 대부분의 항만에서 하락하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 16,942 달러/일(+51%), 한국항 14,159 달러/일(+48%), 싱가포르항 16,864 달러/일(+65%), 미국항 20,895 달러/일(+25%), 유럽항 17,096 달러/일(+26%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 27,230 달러/일(+36%), 미국항 44,630 달러/일(+21%), 인도항 34,891 달러/일(+26%) 기록

### [09월 30일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	246.5	252.5	245.5	275.0	243.5	249.5	262.5	272.5	262.5	272.5	292.5
Ww	-0.5%	-3.1%	-3.2%	3.8%	-1.6%	-3.1%	-0.4%	1.5%	(-)	1.9%	1.6



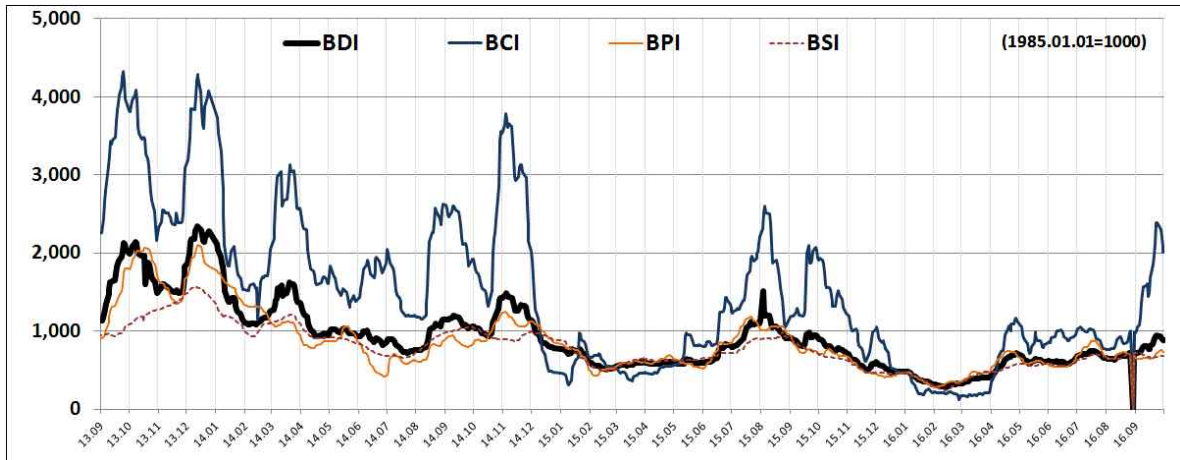
### 제품선, 북해시장 미 파이프라인 가동재개로 운임 하락조정

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 남미동안행 운임은 하락반전하였으며 북해행은 지난주에 이어 상승세로 나타남. 북해시장은 미국 파이프라인 가동재개로 미동안행 운임수익이 하락조정 움직임을 보였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 3주간 하락세를 이어오고 있으며 MR 인도-일본 또한 하락하였음
  - 제품선 평균 운임수익은 6,312 달러(일)로 전주 대비 883 달러(12.3%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 116.0으로 전주 대비 변동 없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 4,240달러/일(-18%), 북해-서아프리카 6,453 달러/일(-6%), 미걸프-북해 1,887 달러/일(+29%), 미걸프-남미동안 10,412(-23%) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,035 달러/일(-22%), LR2 4,139 달러/일(-42%) 기록. MR은 인도-일본 7,079 달러/일(-11%) 기록

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		(09.30)							
Average Earnings	VLCC	19,806	(5,452)	14,354	93,982	39,647	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	6,312	(-883)	6,312	19,093	12,066	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	26,500	(-)	26,500	59,000	39,850	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	13,000	(-)	13,000	19,000	16,138	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	45.0	(12.0)	32.0	97.5	54.6	29.0	90.0	63.5
	MR	116.0	(-)	116.0	150.0	128.5	107.5	172.0	132.7

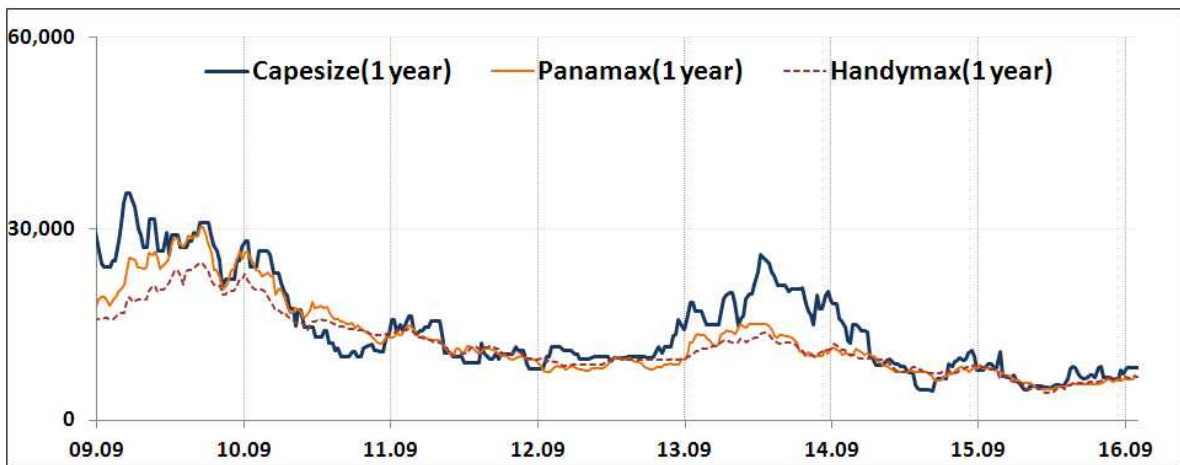
\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



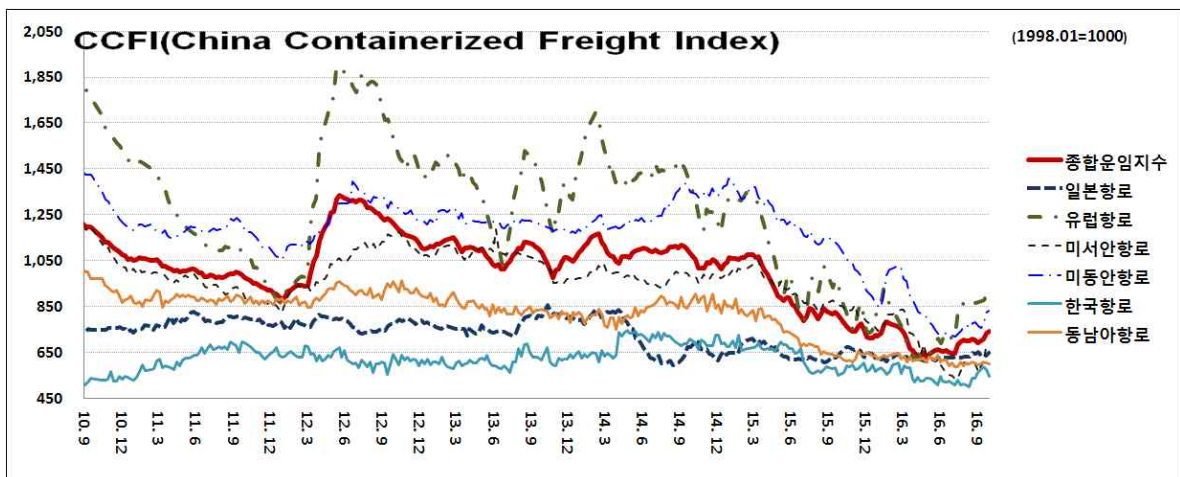
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

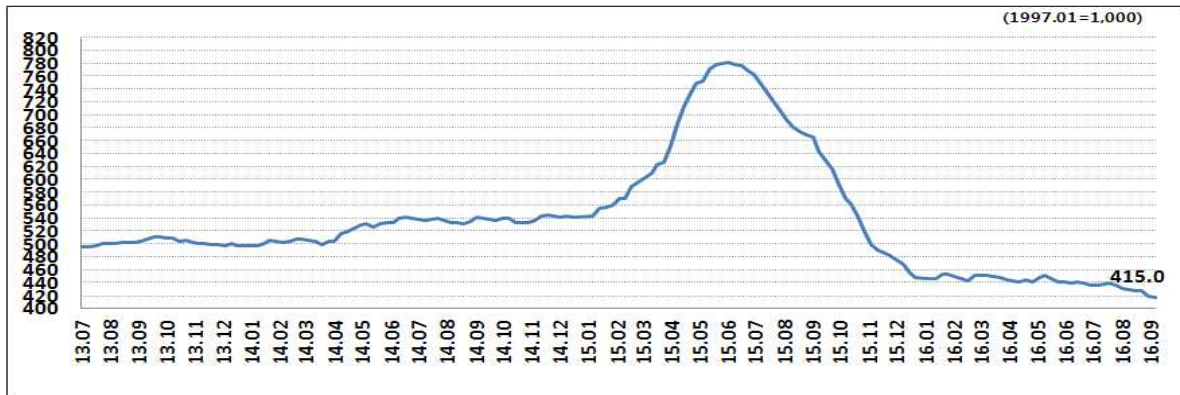
컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

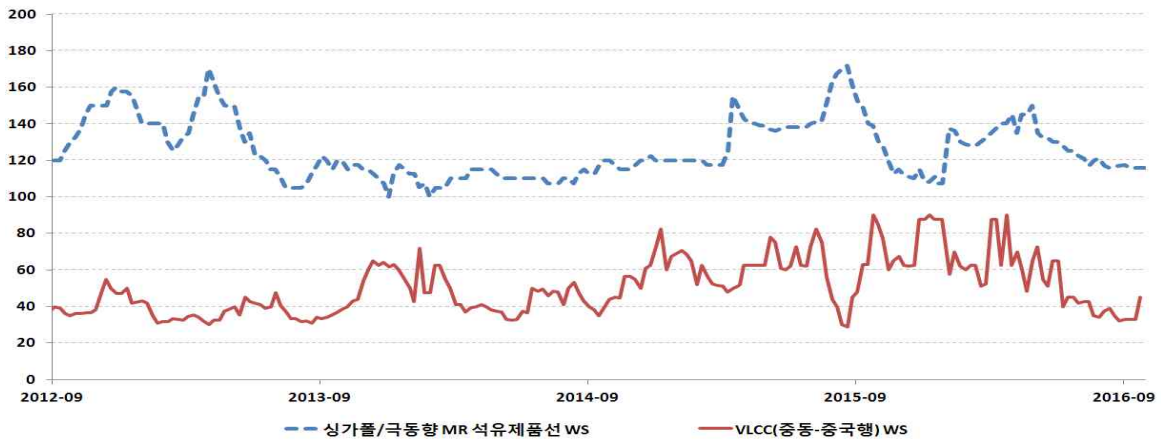


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

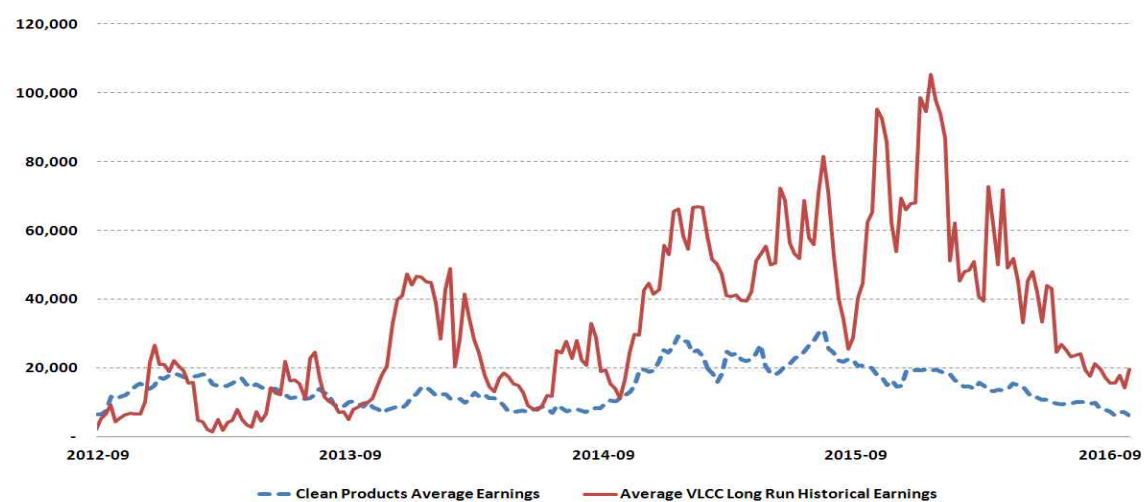
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (09.30)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.6	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	82.0	71.0	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	6.5	(-)	6.5	6.5	9.5	7.6	8.5	13.8	11.9

<b>신조선 시장 (\$ Million) (09.30)</b>										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.4	85.0	93.5	89.8	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.8	29.5	32.5	30.7

<b>연료유 (\$/Tonne) (09.30)</b>										
380 CST	Rotterdam	246.5	(-1.0)	241.7	112.0	247.5	193.7	133.5	359.5	265.2
	Singapore	262.5	(-)	257.9	147.5	262.5	211.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	282.5	(5.0)	277.7	167.5	282.5	234.5	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	272.5	(5.0)	263.9	157.5	272.5	221.3	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (09.30) 9월평균</b>										
철광석	국제價	57.2	(-0.3)	58.2	41.2	63.8	53.9	39.4	71.4	55.8
	중국産	90.8	(1.5)	91.9	65.0	94.0	79.7	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價			63.0	59.8	63.5	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産			82.5	61.7	83.1	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産			150.0	98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)			70.5	51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産			123.0	96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	954.0	(-1.0)	967.2	851.0	1,178.0	985.0	856	1,066	944
	밀(국제)	402.0	(-2.8)	392.2	361.0	520.0	447.0	452	615	508

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
		06월	07월	08월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	6,317	6,391	6,076	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,548	3,405	3,885	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	7,929	6,549	6,050	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,546	4,070	4,237	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,653	3,934	3,252	48,857	51,658	48,079			
	수입	4,466	4,044	4,681	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	12,122	11,908	11,941	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,443	8,386	8,762	106,302	115,933	109,858			