

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)



BDI는 소폭의 물동량 증가로 주 후반 상승했지만, 주간 평균으로는 하락

- ▶ BDI는 주간 평균 886p를 기록(전주 대비 22p 하락)
 - (운임) 등락폭이 큰 케이프 운임이 BDI의 등락을 결정하는 가운데, 주 초반 이후 케이프 운임상승으로 BDI가 반등했으나 주간 평균으로는 전주 보다 하락함
 - (1년 용선료) 4분기의 계절적 강세를 보이고 있는 케이프의 용선료가 500달러(일) 상승한 것이 주목되며, 파나마스 용선료는 전주 상승분을 반납하고 다시 하락함
 - (FFA 시장) 전 선형에서 2017년물의 평가치가 모두 소폭이지만 상승한 것이 주목됨
- ▶ 케이프 운임은 양 수역의 물동량이 전주 대비 증가하면서 주 초반 이후 상승 전환했으나, 주간 평균으로는 전주 대비 소폭 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 증가했으나, 동호주 석탄 물동량은 감소함
 - 대서양 수역은 브라질 철광석, 남아프리카 석탄 물동량이 전주 대비 증가하면서 주 후반 운임이 반등함
- ▶ 파나마스 운임은 주 중반까지 하락하다가 주 후반 상승 반전했으나 주간 평균으로는 소폭 감소함
 - 태평양 수역에서는 동호주 석탄, 인도네시아 석탄 물동량이 전주 대비 감소했으나, 북태평양 곡물 물동량은 소폭 증가함
 - 대서양 수역은 남미 곡물 및 미국 겔프만 물동량이 전주 대비 증가했으나 규모가 크지 않음
- ▶ 수프라막스는 양 수역 모두 소폭의 운임하락세를 보임



건화물선 시장(현물)

		금주 (~10.07)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	886	(-22)	291	908	579	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	12,626	(-380)	536	13,023	4,879	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	5,670	(-270)	2,294	6,881	4,613	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,103	(38)	2,591	7,610	5,629	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,009	(-99)	2,744	6,208	4,720	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,750	(500)	4,975	8,750	6,709	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나마스	6,625	(-125)	4,750	6,750	5,700	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	6,750	(-)	4,250	7,000	5,728	4,750	9,500	7,620
	핸디	5,750	(500)	4,250	5,750	4,951	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		10월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주(10.07)	(전주비)	금주(10.07)	(전주비)	금주(10.07)	(전주비)	금주(10.07)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	12,650	2,200	4,700	325	7,750	337	9,200	150
운임	파나마스(4TC)	6,275	125	4,925	200	5,950	150	6,875	100
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,250	100	5,150	150	6,225	200	7,000	150
(달러/일)	핸디(6TC)	5,950	-125	4,750	-200	5,050	25	5,700	-250

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

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjjnas@kmi.re.kr)



VLCC, 중동시장 운임 대폭 상승

- ▶ 중동시장은 운송수요 증가로 대기선박 수가 약 13% 감소하는 등 수급개선으로 아시아해 운임수익을 중심으로 대폭 상승하였음. 서아프리카 시장은 중동시장 수요 증가에 따른 선복량 흡수로 공급여건이 개선되어 상승세로 나타남
 - VLCC 평균 운임수익은 31,191 달러(일)로 전주 대비 달러(57.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 54.0으로 전주 대비 9p(20.0%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 33,129 달러/일(+96%), 한국항 31,711 달러/일(+124%), 싱가포르항 35,348 달러/일(+110%), 미국항 28,866 달러/일(+38%), 유럽항 23,620 달러/일(+38%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 31,059 달러/일(+14%), 미국항 45,564 달러/일(+2%), 인도항 43,296 달러/일(+24%) 기록

[10월 07일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	259.5	274.5	267.5	293.0	266.0	271.0	280.5	285.0	277.5	287.5	312.5
ww	5.3%	8.7%	9.0%	6.5%	9.2%	8.6%	6.9%	4.6%	5.7%	5.5%	6.8%



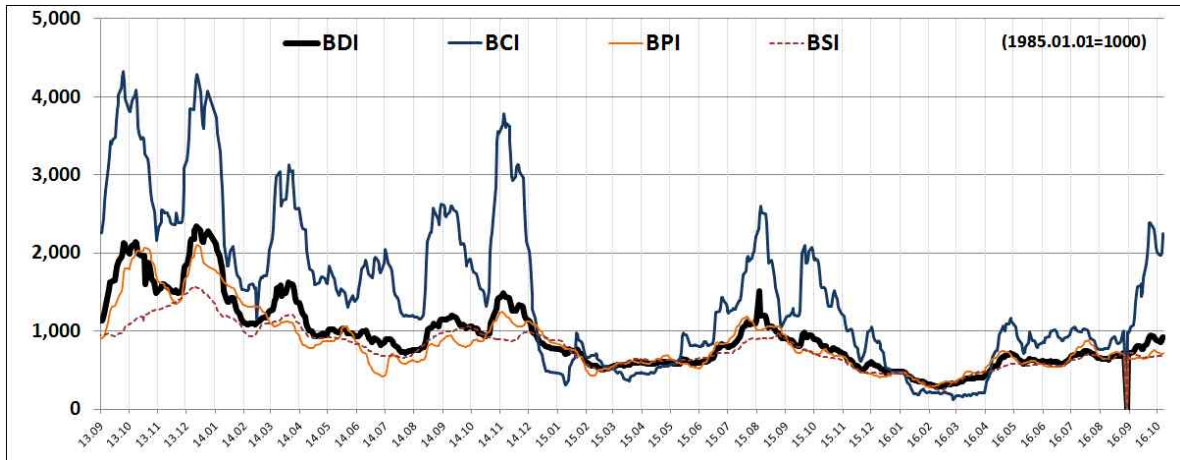
제품선, 전반적인 운임 하락

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 전반적인 공급과잉으로 하락세로 나타남. 북해시장은 미국 파이프라인 사고 이후 큰 변동성을 나타내며 대폭 하락세를 보였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 LR1은 상승반전하였으나 LR2는 4주간 하락세를 이어오고 있으며 MR 인도-일본 또한 지난주에 이어 하락하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 5,502 달러(일)로 전주 대비 810 달러(12.8%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 113.5로 전주 대비 2.5p(2.2%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 3,811달러/일(-10%), 북해-서아프리카 6,063 달러/일(-6%), 미걸프-북해 -930 달러/일(-149%), 미걸프-남미동안 6,974(-33%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,160 달러/일(+2%), LR2 3,678 달러/일 (-11%) 기록. MR은 인도-일본 6,669 달러/일(-6%) 기록

				2016년			2015년		
(전주비)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (10.07)									
Average Earnings	VLCC	31,191	(11,385)	14,354	93,982	39,441	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	5,502	(-810)	5,502	19,093	11,905	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	26,500	(-)	26,500	59,000	39,524	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	12,000	(-1,000)	12,000	19,000	16,037	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	540	(9.0)	32.0	97.5	54.6	29.0	90.0	63.5
	MR	113.5	(-2.5)	113.5	150.0	128.1	107.5	172.0	132.7

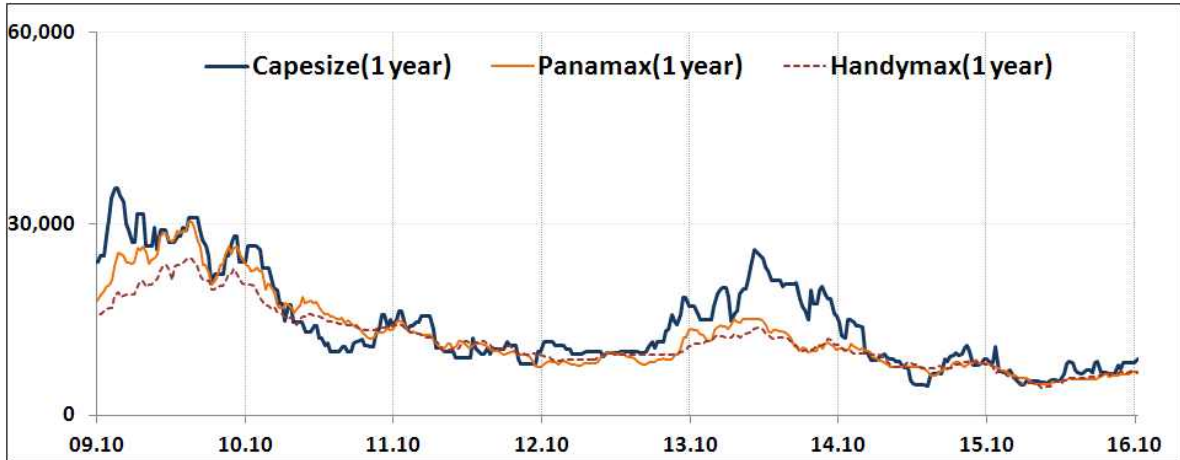
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



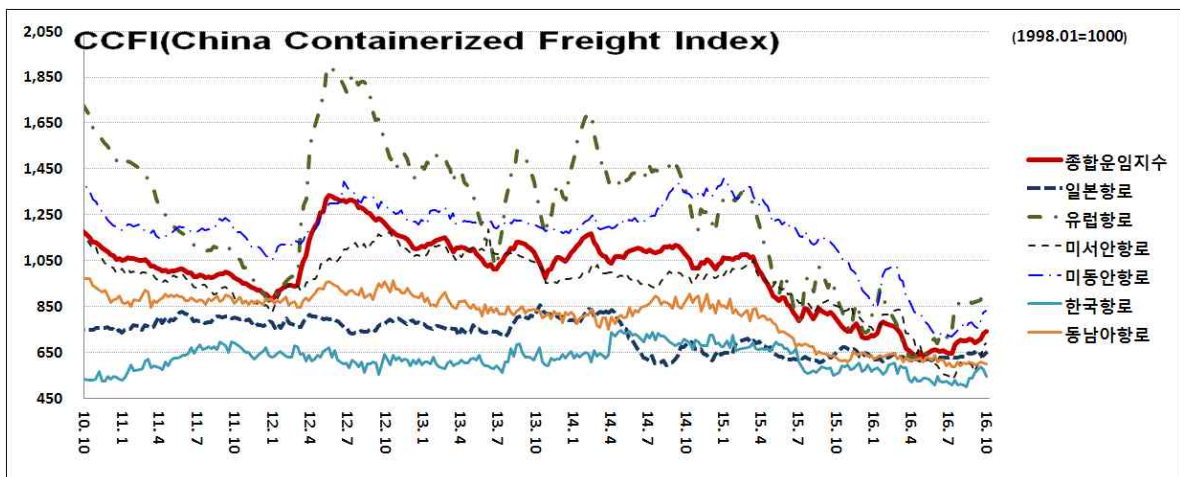
건화물선 용선료

\$/day



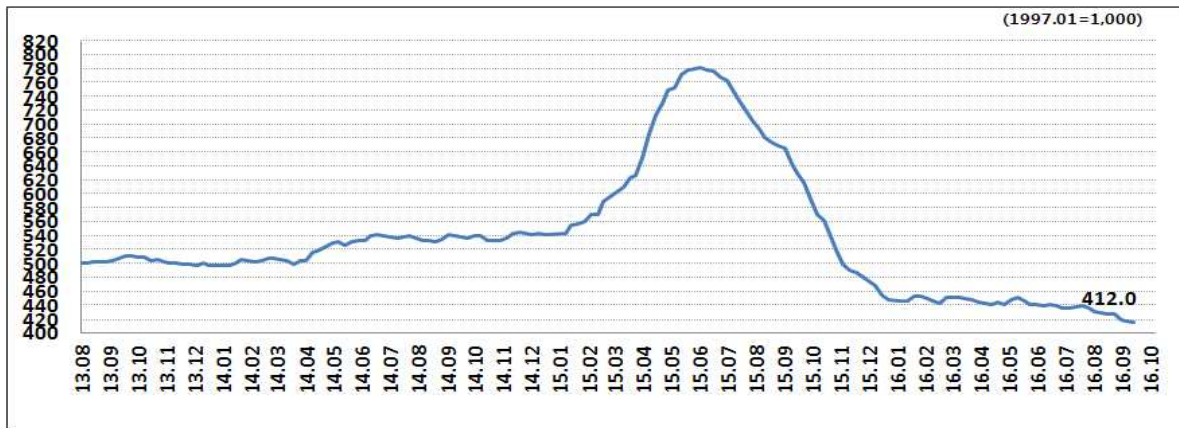
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



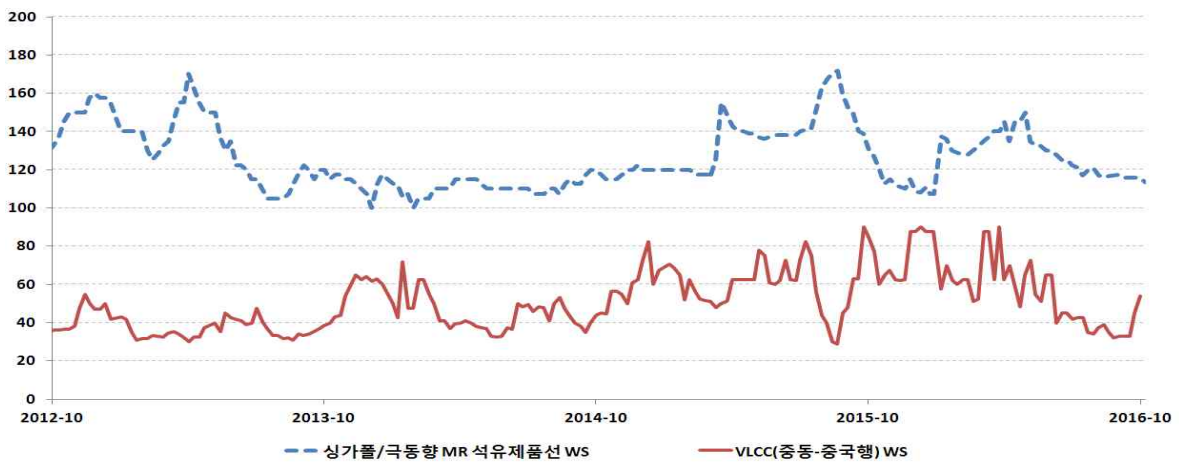
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

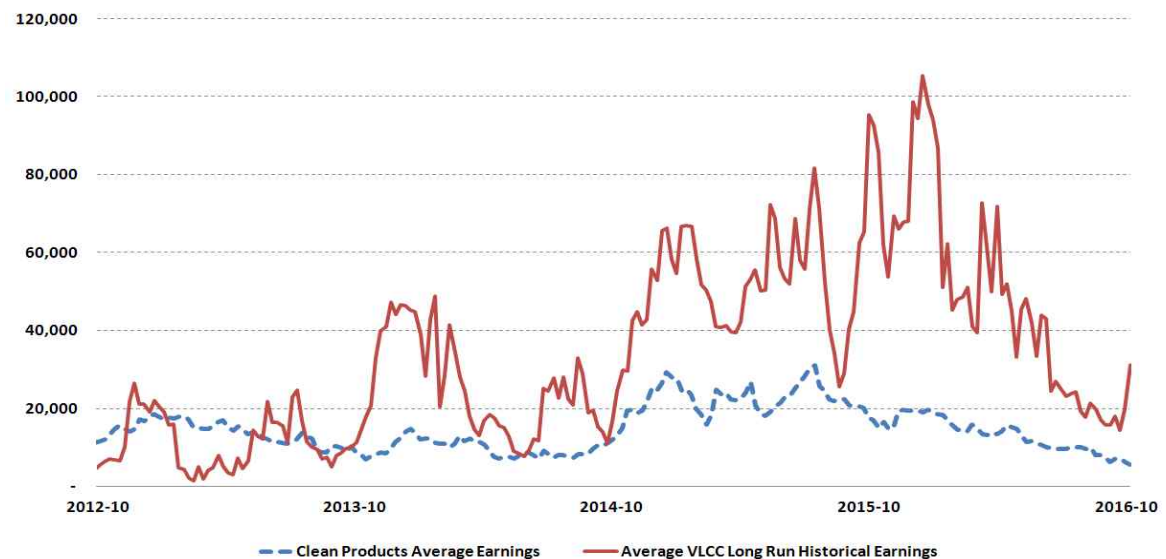
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.07)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.6	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	61.0	(-1.0)	61.0	61.0	82.0	70.7	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

신조선 시장 (\$ Million) (10.07)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	93.5	89.7	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

연료유 (\$/Tonne) (10.07)										
380 CST	Rotterdam	259.5	13.0	259.5	112.0	259.5	195.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	277.5	15.0	277.5	147.5	277.5	213.5	167.5	389.0	292.5
	Korea	307.5	25.0	307.5	167.5	307.5	236.2	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	287.5	15.0	287.5	157.5	287.5	222.9	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (10.07) 10월평균										
철광석	국제價	54.9	(-2.3)	55.0	41.2	63.8	53.9	39.4	71.4	55.8
	중국産	*	*	*	65.0	94.0	79.7	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價				59.8	63.5	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産				61.7	83.1	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産				98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)				51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産				96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	956.8	(2.8)	961.7	851.0	1,178.0	984.0	856	1,066	944
	밀(국제)	394.8	(-7.2)	397.3	361.0	520.0	446.0	452	615	508

* 중국 국경철 연휴로 인한 자료 미공지

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		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			