

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)



케이프 대폭 하락으로 BDI 하락

- BDI는 주간 평균 816p를 기록(전주 대비 54p 하락)
 - (운임) 주간 평균으로 케이프 운임이 2,790달러(일) 하락하며 BDI 하락을 견인함
 - (1년 용선료) 3주 이상 상승세를 보이던 파나마스 1년 용선료가 소폭 상승했고, 2주 연속 상승한 핸디사이즈도 소폭 상승함
 - (FFA 시장) 주 후반 상승 반전한 케이프의 FFA 평가치가 전반적으로 상승했으며, 전 선형에 걸쳐 현재 평가치가 너무 낮다는 저점 인식으로 소폭 상승 조정됨
- 케이프 운임은 주중 하락세를 이어갔으나 주 후반(금요일) 급반등하여 주간 평균으로 2,790달러(일) 하락함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 감소하며 운임 하락을 이끌었지만, 주 후반에는 동호주 석탄 물동량 유입이 호재로 작용한 것으로 알려짐
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 전주 수준을 보였지만, 공선선박 유입이 커지면서 운임하락으로 이어진 것으로 해석됨
- 파나마스 운임은 태평양 수역은 주 중반 하락세로 전환되었지만, 대서양 수역이 소폭의 상승세를 이어가면서, 주간 평균으로 전주 대비 320달러(일) 상승함
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄 물동량이 전주 수준을 보였고, 북태평양 물동량은 전주 대비 증가했으나 선박량이 많아 주 중반 들어 운임이 하락세로 반전됨
 - 대서양 수역은 미국 걸프만 물동량 및 남미 곡물 물동량이 모두 감소하면서 Front Haul 물동량은 줄어 운임이 하락했지만, 역내 왕복 항로(T.A. round) 운임은 석탄 등의 물동량 유입이 커지면서 상승했음
- 수프라막스는 미국 걸프만발 운임 상승이 2주 연속 운임 상승을 이끔

건화물선 시장(현물)

		금주 (~10.31)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	816	(-54)	291	908	599	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	7,735	(-2,790)	536	13,045	5,267	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	7,471	(420)	2,294	7,471	4,773	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,464	(297)	2,591	7,610	5,741	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,277	(157)	2,744	6,277	4,817	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,750	(-)	4,975	8,750	6,848	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나마스	7,375	(150)	4,750	7,375	5,798	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	6,750	(-)	4,250	7,000	5,798	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,000	(250)	4,250	6,000	5,011	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		11월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (10.28)	(전주비)	금주 (10.28)	(전주비)	금주 (10.28)	(전주비)	금주 (10.28)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	10,150	(1,475)	4,850	(350)	7,700	(350)	8,950	(200)
운임	파나마스(4TC)	7,175	(125)	5,113	(138)	6,075	(75)	6,800	(50)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,800	(300)	5,400	(175)	6,400	(200)	7,110	(72)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,350	(50)	4,975	(75)	5,275	(100)	5,750	(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)



일본 3사의 통합, 또 한번의 M&A 열풍을 가져올 것인가?

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 89.8p 상승한 885.0p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2p 하락한 406p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 197달러 상승한 958달러를 기록하였음. 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 117달러 상승한 2,034달러, 미동안이 전주 대비 271달러 상승한 2,836달러를 기록하였음
 - 계절적으로 비수기이나 11월초 GRI 시행과 선사들의 개선증가로 인한 공급축소 효과로 운임이 대폭 상승하면서 또 다시 연중 최고치 운임을 기록함. 그러나 비수기임을 고려할 때 운임조정이 일어날 것으로 예상됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 7달러 상승한 TEU당 205달러, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 95달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 12달러 상승한 71달러를 기록하였음
 - 상해발 일본항로와 동남아항로가 2개월여 만에 소폭의 운임상승을 보였으나 수급여건의 대폭적인 개선이 없어 현행 수준에서 소폭의 등락을 반복할 것으로 예상됨
- ▶ 블룸버그에 따르면 일본의 NYK, MOL, K-Line은 컨테이너선 부문을 통합하기로 결정하였음. 이들 3사의 통합후 선복량은 138만TEU로 COSCO, H-L+UASC에 이려 6위 선사로 부상하게 됨. 이들 3사는 2017년 7월 1일 JV를 설립하고 2018년 4월 1일 공식 출범할 계획임
 - 일본 3사의 통합이 이루어질 경우 유럽계 선사들도 시장지배력을 유지하기 위해서 M&A에 나설 가능성이 높고, 이럴 경우 아시아계 선사들이 M&A 타겟이 될 것으로 예상됨. 이것은 또 한번의 얼라이언스 재편과 상위권 선사들의 시장지배력 확대를 의미함. 나아가 상위권 선사들의 시장지배력 확대는 강력한 운임상승 압력이 될 것으로 예상됨



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	885	(90)	400	885	611	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	958	(197)	205	1,206	639	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	2,034	(117)	725	2,034	1,184	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,836	(271)	1,496	2,836	1,967	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	205	(7)	110	205	180	66	240	143
	한국항로(TEU)	95	(-)	86	125	105	105	205	160
	동남아항로(TEU)	71	(12)	53	95	63	87	241	185
용선지수(HRCI)		406.0	(-2.0)	406	453	437	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	738.0	(8.4)	632	785	697	713	1,079	874
	유럽항로	873.4	(0.4)	625	931	781	736	1,349	994
	미서안항로	699.2	(23.4)	534	839	667	746	1,054	900
	미동안항로	866.9	(15.8)	723	1,029	828	854	1,400	1,168
	일본항로	661.1	(-6.4)	612	667	632	608	714	651
	한국항로	551.9	(-4.3)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	614.1	(20.1)	590	646	615	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjjnas@kmi.re.kr)



VLCC, 수급악화로 운임 약세

- ▶ 중동시장은 지난주에 이어 성약이 저조한 가운데 가용선복이 소폭 증가하는 등 수급 악화로 운임수익이 약세로 나타났음. 서아프리카 시장 역시 대부분의 항로에서 운임수익이 약세를 보임
 - VLCC 평균 운임수익은 36,045 달러(일)로 전주 대비 8,086 달러(18.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 59.0으로 전주 대비 5p(7.8%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 34,033 달러/일(-26%), 한국항 32,581 달러/일(-22%), 싱가포르항 35,250 달러/일(-23%), 미국항 39,602 달러/일(-14%), 유럽항 34,034 달러/일(-14%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 37,963 달러/일(-11%), 미국항 50,586 달러/일(-4%), 인도항 43,197 달러/일(-24%) 기록

[10월 31일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	262.5	287.5	280.5	290.0	262.5	292.5	285.0	286.5	282.5	292.5	322.5
W/W	-2.8%	2.3%	0.5%	-2.7%	-3.7%	1.7%	-2.7%	-2.7%	-1.7%	-1.7%	1.6%



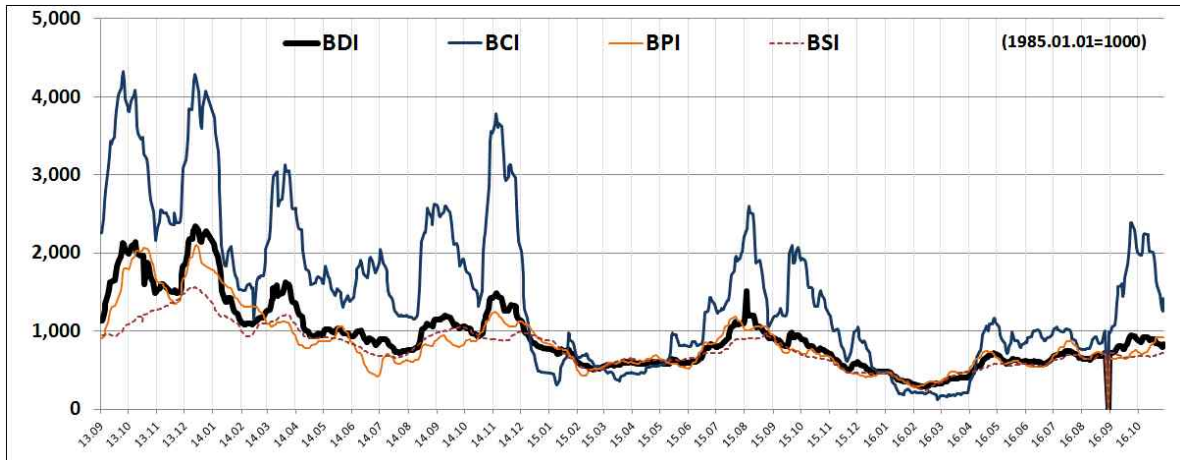
제품선, 대서양 시장 운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장은 지난주에 이어 수급개선이 지속되어 시장 전반적으로 운임수익이 상승세로 나타났음. 북해시장 또한 지난주에 이어 운임수익이 상승세를 보임
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 주 중반 수요 감소로 모두 하락세로 나타났으며 MR 인도-일본 또한 하락세를 보임
 - 제품선 평균 운임수익은 7,412 달러(일)로 전주 대비 750 달러(12.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 6,045 달러/일(+12%), 북해-서아프리카 7,186 달러/일(+23%), 미겔프-북해 1,610 달러/일(+162%), 미겔프-남미동안 7,423(+3%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 12,142 달러/일(-9%), LR2 8,196 달러/일(-12%) 기록. MR은 인도-일본 7,841 달러/일(+8%) 기록

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.31)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	36,045	(-8,086)	14,354	93,982	39,596	25,546	105,379	60,180
	MR	7,412	(750)	5,202	19,093	11,532	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,250	(2,250)	26,500	59,000	38,778	38,000	59,000	48,433
	MR	12,250	(250)	12,000	19,000	15,767	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	59.0	(-5.0)	32.0	97.5	55.2	29.0	90.0	63.5
	MR	110.0	(-)	110.0	150.0	126.8	107.5	172.0	132.7

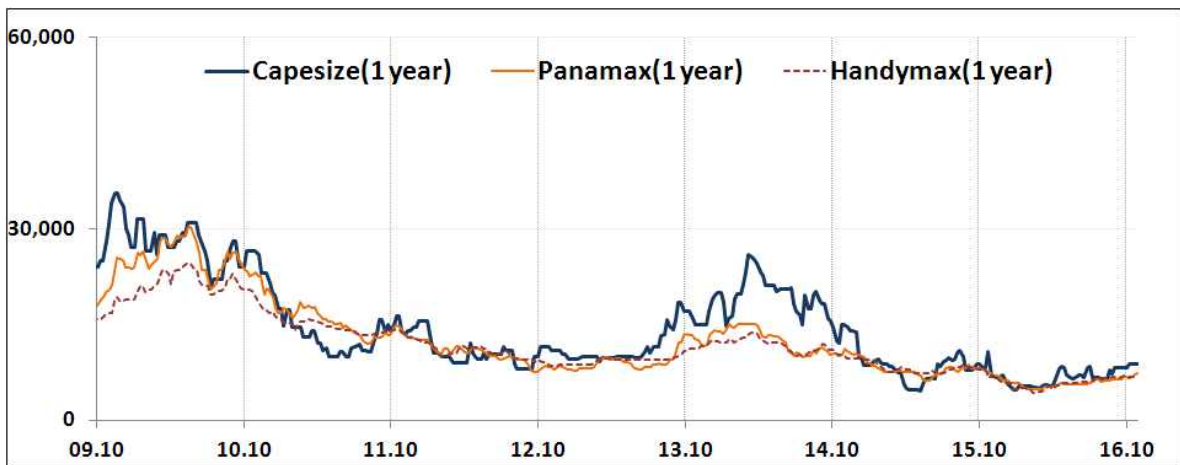
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



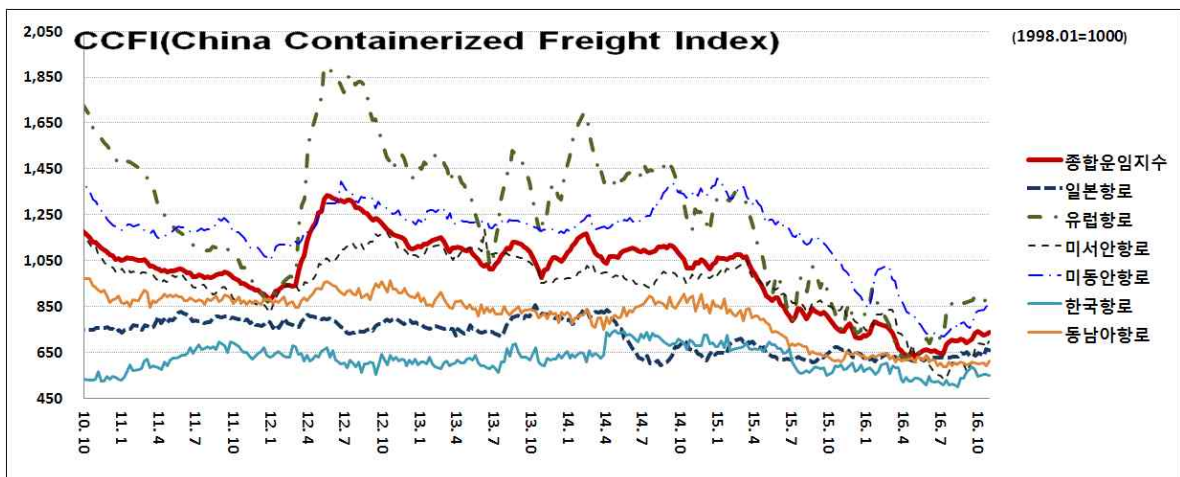
건화물선 용선료

\$/day



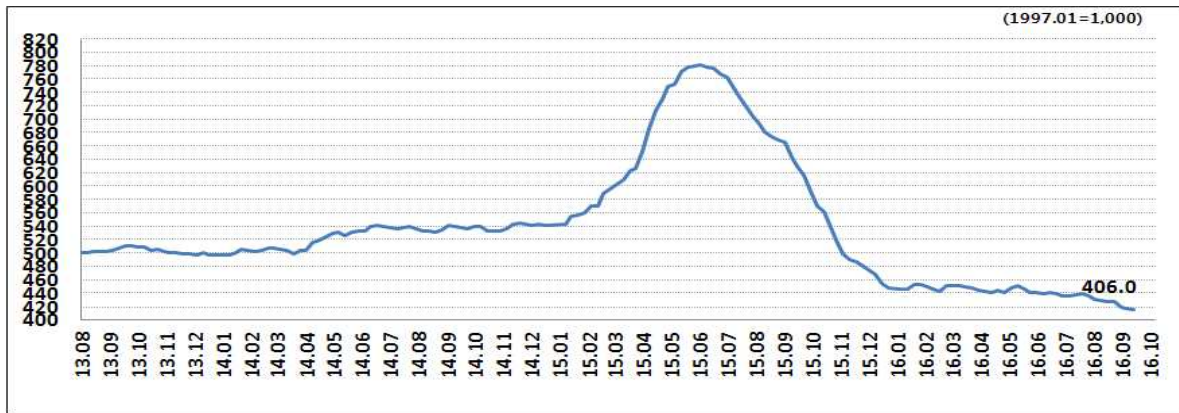
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



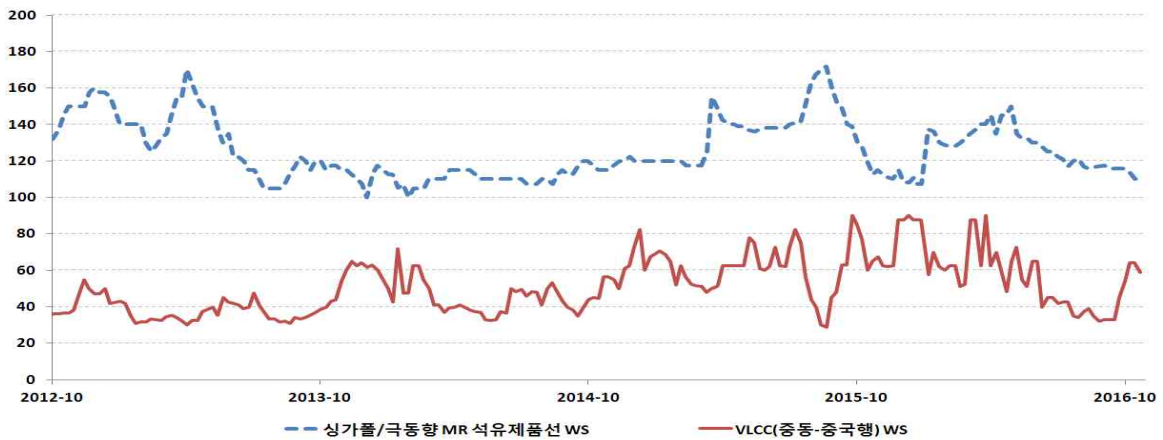
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

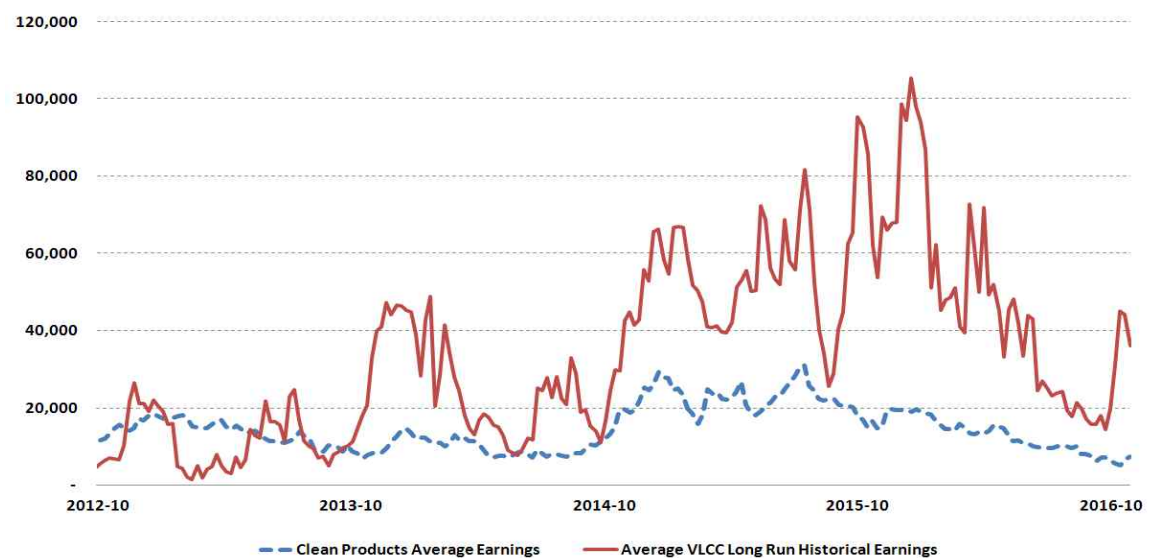
유조선운임지수(WS)



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) (10.31)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.7	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	61.0	(-)	61.0	61.0	82.0	70.0	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	6.0	(-)	6.0	6.0	9.5	7.4	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (10.31)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.7	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	93.5	89.4	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) (10.31)										
380 CST	Rotterdam	262.5	(-7.5)	265.3	112.0	270.0	200.2	133.5	359.5	265.2
	Singapore	282.5	(-5.0)	282.1	147.5	287.5	218.3	167.5	389.0	292.5
	Korea	307.5	(-)	307.9	167.5	309.0	241.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	292.5	(-5.0)	291.6	157.5	297.5	227.7	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (10.31) 10월평균										
철광석	국제價	57.8	(1.3)	55.9	41.2	63.8	54.1	39.4	71.4	55.8
	중국産	91.6	(1.3)	90.4	65.0	94.0	80.5	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)	1,001.3	(18.3)	974.0	851.0	1,178.0	984.0	856	1,066	944
	밀(국제)	408.5	(-6.5)	408.4	361.0	520.0	443.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		07월	08월	9월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	6,391	6,076	6,288	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,405	3,885	3,889	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,549	6,050	6,305	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,070	4,237	4,089	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,934	3,252	3,787	48,857	51,658	48,079			
	수입	4,044	4,681	3,801	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	11,908	11,941	12,675	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,386	8,762	8,579	106,302	115,933	109,858			