

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 운임 급등으로 BDI 상승

- BDI는 주간 평균 951p를 기록(전주 대비 104p 상승)
 - (운임) 주간 평균으로 케이프 운임이 3,978달러(일) 상승하며 BDI 상승을 견인함
 - (1년 용선료) 케이프 운임 급등으로 운임상승 분위기가 전 선형에 걸쳐 나타나면서 핸디 사이즈 이외 전 선형에서 1년 용선료도 소폭 상승
 - (FFA 시장) FFA 시장도 운임상승 분위기가 퍼지면서 케이프는 운임 평가치가 크게 상승하고, 타 선형도 소폭 상승
- 케이프 운임은 대서양 수역의 강세로 양 수역에서 상승
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량은 감소했지만, 동호주 석탄 물동량 유입이 이를 소폭 상쇄하고 대서양 수역의 운임 호조세 분위기가 전해지면서 태평양 운임도 상승
 - 대서양 수역은 브라질 철광석, 콜롬비아 석탄, 남아공 철광석 및 석탄 물동량이 크게 증가하면서 운임을 급등시킴
 - 한편, 중국 10월 철광석 수입 물동량이 8,080만 톤을 기록. 이는 2월을 제외하고는 올해 들어 가장 적은 수준임
- 파나마кс 운임도 케이프의 상승 분위기와 물동량 증가로 상승
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄, 동호주 석탄, 북태평양 곡물 물동량이 크게 증가하면서 운임이 상승
 - 대서양 수역은 곡물, 석탄 물동량이 증가하면서 운임이 1,000달러(일) 이상 상승
- 수프라막스는 석탄 물동량 등이 유입되었으나, 공급과잉으로 양 수역에서 운임이 하락



건화물선 시장(현물)

		금주 (~11.11)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	951	(104)	291	951	613	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	13,086	(3,978)	536	13,086	5,526	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나마кс(4TC)	7,491	(364)	2,294	7,491	4,885	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,381	(-139)	2,591	7,610	5,817	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,219	(-90)	2,744	6,309	4,881	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	9,500	(500)	4,975	9,500	6,953	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나마кс	7,450	(150)	4,750	7,450	5,867	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	6,750	(250)	4,250	7,000	5,834	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,000	(-)	4,250	6,000	5,054	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (11.11)	(전주비)	금주 (11.11)	(전주비)	금주 (11.11)	(전주비)	금주 (11.11)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	14,000	5,200	6,450	1,637	9,000	1,184	9,625	650
운임	파나마кс(4TC)	8,375	1,700	6,150	950	6,675	525	7,325	462
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	8,000	850	6,050	650	6,650	312	7,225	150
(달러/일)	핸디(6TC)	5,850	-500	5,100	100	5,550	175	6,850	1,100

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)



트럼프 당선, 컨테이너 수요에 부정적 영향

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 35.0p 하락한 825.0p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 404p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 44달러 하락한 869달러를 기록하였음. 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 181달러 하락한 1,809달러, 미동안이 전주 대비 122달러 하락한 2,617달러를 기록하였음
 - 지난 10월말 GRI 성공으로 운임이 크게 상승한 이후 물동량이 감소하면서 점차 하락하고 있음. 예년 대비 물동량이 많고 선사들의 공급조절로 작년 동기에 비해 높은 수준의 운임을 기록하고 있으나 비수기에 따른 수요감소로 단기 운임조정이 나타날 것으로 예상됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 1달러 하락한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 1달러 하락한 94달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 14달러 상승한 94달러를 기록하였음
 - 상해발 동남아항로가 모처럼 운임 상승세를 보이고 있음. 수급여건의 대폭적인 개선이 없었음에도 불구하고 선사들의 GRI 추진이 운임 상승으로 이어졌음
- ▶ 미국 대선에서 트럼프가 당선되었음. 트럼프 당선자의 자국우선주의, 보호무역 및 고립주의 경향이 세계교역에 막대한 영향을 미칠 것으로 전망됨. 트럼프는 NAFTA, TPP 등의 개정과 폐기 등과 주요국과의 FAT 재협상을 주장하고 있어 세계 무역 둔화와 파생수요인 해운에 부정적 영향을 줄 것으로 예상되고 있음
 - 특히 중국에 대한 환율조작국 지정과 관세보복 등은 해운시장의 수요위축을 가져올 전망이다. 이에 따라 중미간 교역에 크게 영향을 받는 북미항로의 경우 수요감소가 현실화될 가능성을 배제할 수 없음. 다만 트럼프의 대선공약이 그대로 실행될 가능성이 높지 않아 세계 전체 컨테이너 물동량에는 큰 영향을 주지 않을 것으로 예상됨

	금주 (11.11)	(전주비)	2016년			2015년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	825	(-35)	400	885	621	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	869	(-44)	205	1,206	651	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,809	(-181)	725	2,034	1,217	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,617	(-122)	1,496	2,836	2,003	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-1)	110	214	181	66	240	143
	한국항로(TEU)	94	(-1)	86	125	104	105	205	160
	동남아항로(TEU)	92	(14)	53	95	64	87	241	185
용선지수(HRCI)		404.0	(-1.0)	404	453	435	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	763.8	(10.9)	632	785	700	713	1,079	874
	유럽항로	904.6	(11.9)	625	931	787	736	1,349	994
	미서안항로	724.9	(6.3)	534	839	669	746	1,054	900
	미동안항로	889.9	(22.2)	723	1,029	831	854	1,400	1,168
	일본항로	656.7	(-1.7)	612	667	633	608	714	651
	한국항로	552.0	(-3.5)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	618.0	(3.9)	590	646	615	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjjnas@kmi.re.kr)



VLCC, 수요 저조로 운임 약세

- ▶ 중동시장은 11월 성약이 종료됨에 따라 지난주 대비 성약건수가 10% 하락하는 등 수요 저조로 운임수익이 소폭 약세로 나타났음. 서아프리카 시장 또한 대부분의 항로에서 운임 수익이 약세를 보임
 - VLCC 평균 운임수익은 41,846 달러(일)로 전주 대비 2,819 달러(6.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 59.0으로 전주 대비 11p(15.7%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 39,516 달러/일(-5%), 한국항 38,258 달러/일(-7%), 싱가포르항 43,499 달러/일(-7%), 미국항 45,976 달러/일(-8%), 유럽항 39,516 달러/일(-5%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 40,705 달러/일(-6%), 미국항 51,811 달러/일(-9%), 인도항 48,619 달러/일(-9%) 기록

[11월 11일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	251.5	266.5	259.5	295.5	247.5	257.5	272.5	274.5	277.5	287.5	307.5
w/w	2.4%	1.5%	1.6%	1.0%	1.0%	-5.2%	1.9%	1.9%	1.8%	1.8%	0.5%



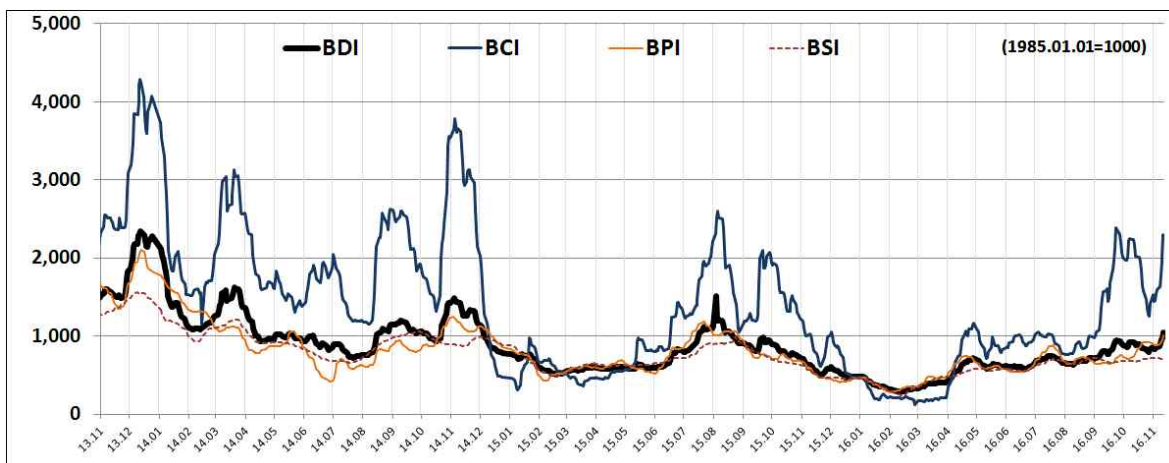
제품선, 전반적인 운임 하락

- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장은 Colonial 파이프라인 가동재개에 따라 가용선박량 수준이 상승함에 따라 운임수익이 하락세를 보임. 북해시장 또한 하락세로 나타났음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 선박공급이 확대되어 운임수익이 하락세로 나타났으며 MR 인도-일본 또한 하락세를 보임
 - 제품선 평균 운임수익은 7,405 달러(일)로 전주 대비 2,342 달러(24.0%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 102.5로 전주 대비 2.5p(2.4%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9,596 달러/일(-22%), 북해-서아프리카 9,501 달러/일(-25%), 미겔프-북해 3,487 달러/일(-69%), 미겔프-남미동안 9,875(-44%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,237 달러/일(-33%), LR2 6,003 달러/일 (-2%) 기록. MR은 인도-일본 6,711 달러/일(-2%) 기록

				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (11.11)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	41,846	(-2,819)	14,354	93,982	39,755	25,546	105,379	60,180
	MR	7,405	(-2,342)	5,202	19,093	11,403	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,250	(-)	26,500	59,000	38,408	38,000	59,000	48,433
	MR	12,250	(-)	12,000	19,000	15,614	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	59.0	(-11.0)	32.0	97.5	55.6	29.0	90.0	63.5
	MR	102.5	(-2.5)	102.5	150.0	125.8	107.5	172.0	132.7

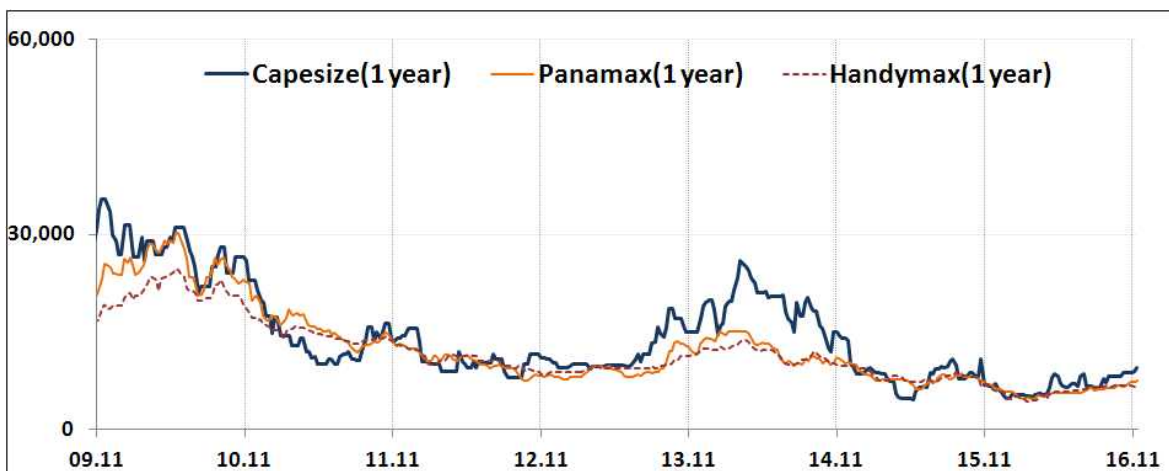
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



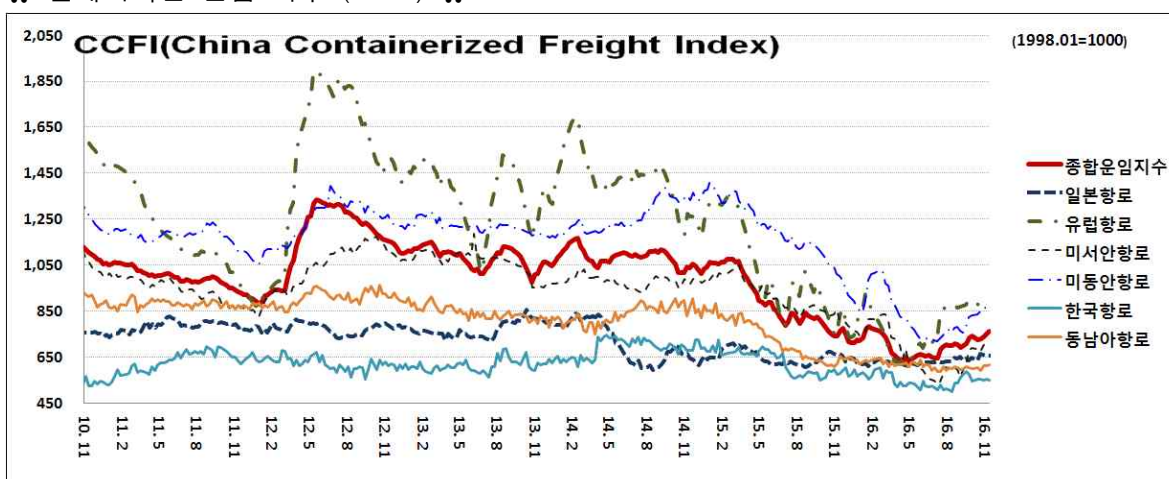
건화물선 용선료

\$/day



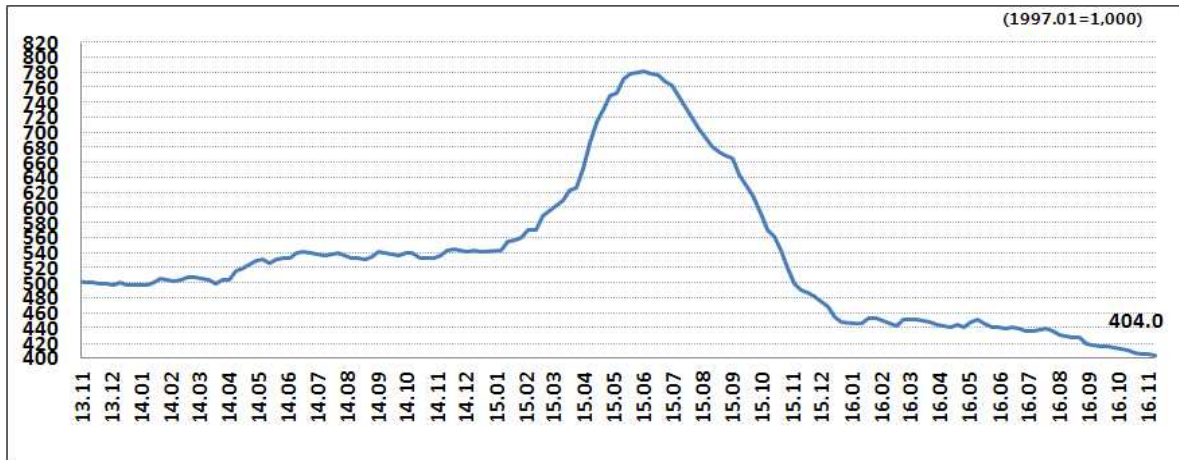
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



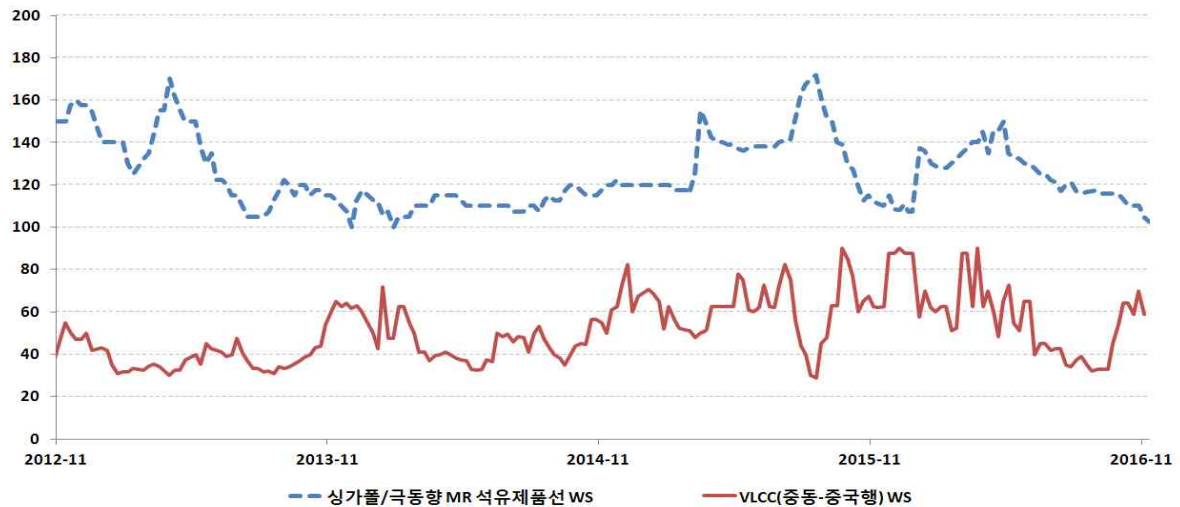
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

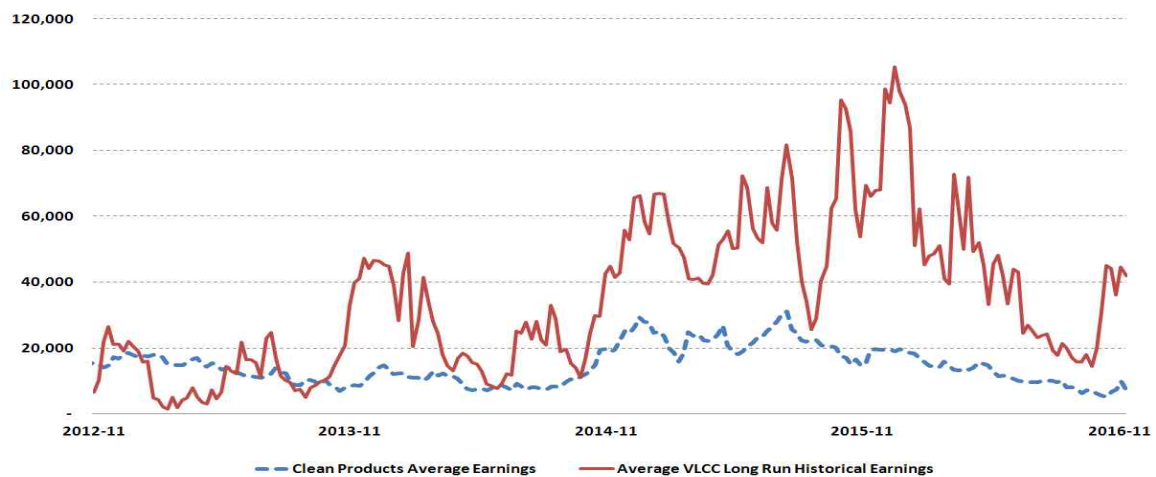
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 11월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.11)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.7	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	60.0	(-)	60.0	60.0	82.0	69.6	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) (11.11)										
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	89.2	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.7	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (11.11)										
380 CST	Rotterdam	251.5	(6.0)	248.5	112.0	270.0	202.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	277.5	(5.0)	275.0	147.5	287.5	220.7	167.5	389.0	292.5
	Korea	302.5	(5.0)	300.0	167.5	309.0	243.7	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	287.5	(5.0)	285.0	157.5	297.5	230.2	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (11.11) 11월평균										
철광석	국제價				41.2	63.8	54.1	39.4	71.4	55.8
	중국産				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)	978.5	(-19.8)	984.8	851.0	1,178.0	984.0	856	1,066	944
	밀(국제)	403.0	(5.8)	410.9	361.0	520.0	442.0	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			