

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)



전주에 이어 케이프 주도로 BDI 상승

- BDI는 주간 평균 1,156p를 기록(전주 대비 206p 상승)
 - (운임) 지난 목요일 케이프 170k 4TC 운임이 20,000달러(일)을 넘어서는 등 케이프 선형이 주도하며 전체 선형의 운임이 상승. 파나마스도 2014년 2월 21일 이후 처음으로 10,000달러(일) 수준을 넘어섬
 - (1년 용선료) 케이프 용선료보다 파나마스 용선료 상승폭이 더 컸다는 점이 주목되며, 전선형에 걸쳐 용선료가 상승
 - (FFA 시장) 이 같은 운임, 용선료 상승에도 불구하고, 근월물, 근분기물 FFA 평가치가 케이프의 경우 하락했다는 것은 시장에서는 Spot 운임이 조정 국면에 들어갈 것을 기대하고 있다는 것임
- 케이프 운임은 전주에 이어 대서양 수역의 강세로 양 수역 모두에서 상승함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 크게 증가했으며, 동호주 석탄 물동량은 전주 수준을 유지하면서 운임이 상승함
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 호조세를 보였고, 석탄 등의 대서양 R.V. 항로를 중심으로 운임이 크게 상승함
- 파나마스 운임도 대서양 수역 운임이 크게 증가하면서 양 수역에서 운임이 상승함
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄, 북태평양 곡물 물동량이 전주 대비 감소했으나, 케이프 운임 상승 및 대서양 운임 강세 영향으로 상승세를 이어감
 - 대서양 수역은 케이프 운임 강세와 함께 미국 곡물 물동량 유입이 호조세를 보이며 운임이 크게 상승함
- 수프라막스 운임은 태평양 수역에서 보합세에 그쳤고, 대서양 수역에서 미국 곡물 수요로 소폭 상승함



건화물선 시장(현물)

		금주 (~11.18)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,156	(206)	291	1,156	624	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	18,091	(5,006)	536	18,091	5,799	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	9,932	(2,441)	2,294	9,932	4,995	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,734	(353)	2,591	7,734	5,858	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,411	(192)	2,744	6,411	4,915	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	11,250	(1,750)	4,975	11,250	7,044	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나마스	9,375	(1,925)	4,750	9,375	5,941	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,500	(750)	4,250	7,500	5,869	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,000	(-)	4,250	6,000	5,074	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (11.18)	(전주비)	금주 (11.18)	(전주비)	금주 (11.18)	(전주비)	금주 (11.18)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	12,150	(-1,850)	5,650	(-800)	8,088	(-912)	9,150	(-475)
운임	파나마스(4TC)	9,225	(850)	6,425	(275)	6,550	(-125)	7,200	(-125)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	8,900	(900)	6,550	(500)	6,575	(-75)	7,225	(0)
(달러/일)	핸디(6TC)	5,850	(0)	5,100	(0)	5,550	(0)	5,850	(-1,000)

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)



비수기 수요감소로 당분간 운임 하락

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 11.1p 하락한 814.0p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 404p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 81달러 하락한 788달러를 기록하였음. 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 122달러 하락한 1,687달러, 미동안이 전주 대비 48달러 하락한 2,623달러를 기록하였음
 - 지난 10월말 GRI 성공 이후 물동량이 감소하면서 3주 연속 운임이 하락하였음. 선사들의 공급 조절에도 불구하고 비수기에 따른 수요감소로 당분간 운임하락이 계속될 것으로 예상됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 1달러 상승한 95달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 5달러 상승한 97달러를 기록하였음
 - 지난주 주요 선사들의 GRI가 성공하면서 올랐던 운임이 유지되고 있음. 수급여건이 개선되지 않았으나 선사들의 운임방어 의지가 강하여 현재 수준의 운임이 당분간 지속될 전망이다
- ▶ 지난 몇주간 아시아 역내 운임이 미약하지만 상승세를 보이고 있음. 뚜렷한 수급여건 개선이 없음에도 불구하고 운임이 상승세를 유지한 것은 선사들의 운임인상 의지 또는 운임방어에 대한 의지가 강하게 작용한 결과로 판단됨. 올해 들어 아시아 역내항로는 전반적인 하락세를 보였으나 선사들의 공급조절과 강력한 GRI 추진이 운임상승을 이끌어내고 있음
 - 이는 선사들이 승자없는 치킨게임을 지양하고 협력을 통해 끝없는 운임하락을 막을 수 있음을 보여 준 사례임. 앞으로 아시아 역내항로는 공급과잉이 더 심해질 것으로 예상되는 바, 운임 붕괴를 막을 수 있도록 국적선사간 협력과 제휴를 모색하는 것이 중요함

금주 (11.18)	(전주비)	2016년			2015년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	814	(-11)	400	885	626	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	788	(-81)	205	1,206	654	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,687	(-122)	725	2,034	1,228	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,623	(-48)	1,496	2,836	2,017	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-)	110	214	182	66	240	143
	한국항로(TEU)	95	(1)	86	125	104	105	205	160
	동남아항로(TEU)	97	(5)	53	97	65	87	241	185
용선지수(HRCI)		403.0	(-1.0)	403	453	435	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	774.6	(10.8)	632	785	701	713	1,079	874
	유럽항로	915.2	(10.7)	625	931	790	736	1,349	994
	미서안항로	731.5	(6.6)	534	839	671	746	1,054	900
	미동안항로	901.4	(11.6)	723	1,029	832	854	1,400	1,168
	일본항로	655.8	(-0.9)	612	667	634	608	714	651
	한국항로	540.1	(-12.0)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	626.0	(8.0)	590	646	616	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjjnas@kmi.re.kr)



VLCC, 수요 회복으로 운임 강세

- ▶ 중동시장은 12월 성약 증가에 따른 선박 흡수로 가용선복량이 약 15% 감소하는 등 수급여건이 개선되어 운임수익이 상승하였음. 서아프리카시장 또한 대부분의 운임수익이 강세로 나타남
 - VLCC 평균 운임수익은 46,667 달러(일)로 전주 대비 4,821 달러(11.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 70.0으로 전주 대비 11p(18.6%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 48,798 달러/일(+15%), 한국항 45,355 달러/일(+19%), 싱가포르항 48,285 달러/일(+11%), 미국항 49,399 달러/일(+7%), 유럽항 42,430 달러/일(+7%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 43,117 달러/일(+6%), 미국항 54,123 달러/일(+4%), 인도항 53,078 달러/일(+9%) 기록

[11월 18일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	248.5	270.5	262.5	297.0	252.5	262.5	262.5	277.0	277.5	287.5	302.5
w/w	-1.2%	1.5%	1.2%	0.5%	2.0%	1.9%	-3.7%	0.9%	0.0%	0.0%	-1.6%



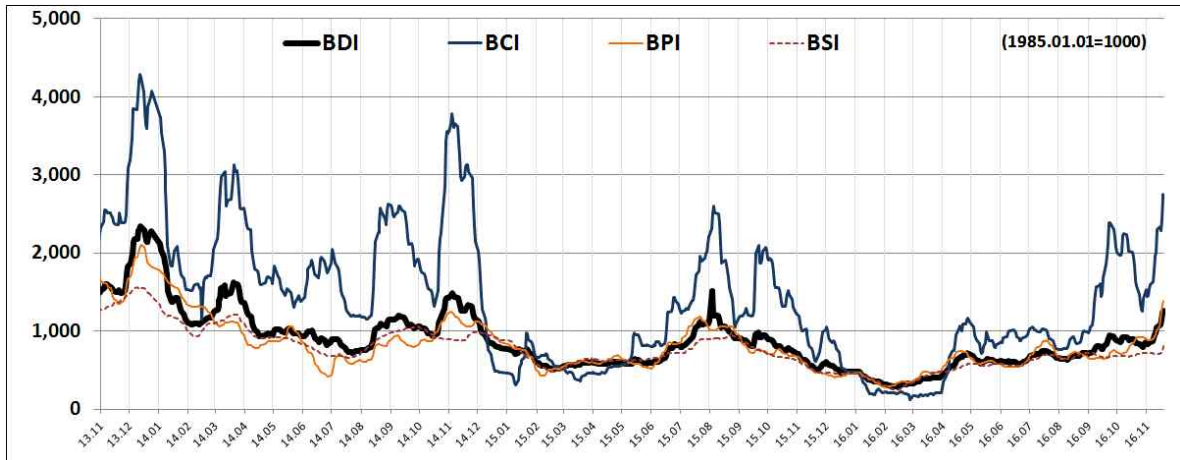
제품선, 대서양시장의 운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 미국 제품유 재고 증가 및 유럽지역 제품유 비축수준 하락으로 재정거래 확대에 따라 미걸프만 및 북해시장 모두 운임수익이 전반적으로 상승세로 나타남
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지난주 공급증가가 해소되지 못하여 운임수익이 약보합세로 나타났으며 MR 인도-일본은 전주 대비 변동 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 9,056 달러(일)로 전주 대비 1,651 달러(22.3%) 상승하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 102.0로 전주 대비 0.5p(0.5%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,553 달러/일(+10%), 북해-서아프리카 11,113 달러/일(+17%), 미걸프-북해 6,042 달러/일(+73%), 미걸프-남미동안 12,613(+28%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,150 달러/일(-1%), LR2 5,928 달러/일 (-1%) 기록. MR은 인도-일본 6,711 달러/일(0%) 기록

				(전주비)			2016년			2015년		
							최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.18)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	46,667	(4,821)	14,354	93,982	39,902	25,546	105,379	60,180			
	MR	9,056	(1,651)	5,202	19,093	11,353	14,713	31,089	21,604			
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,250	(-)	26,500	59,000	38,234	38,000	59,000	48,433			
	MR	12,250	(-)	12,000	19,000	15,543	14,500	20,500	17,731			
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(11.0)	32.0	97.5	55.9	29.0	90.0	63.5			
	MR	102.5	(-0.5)	102.0	150.0	125.3	107.5	172.0	132.7			

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



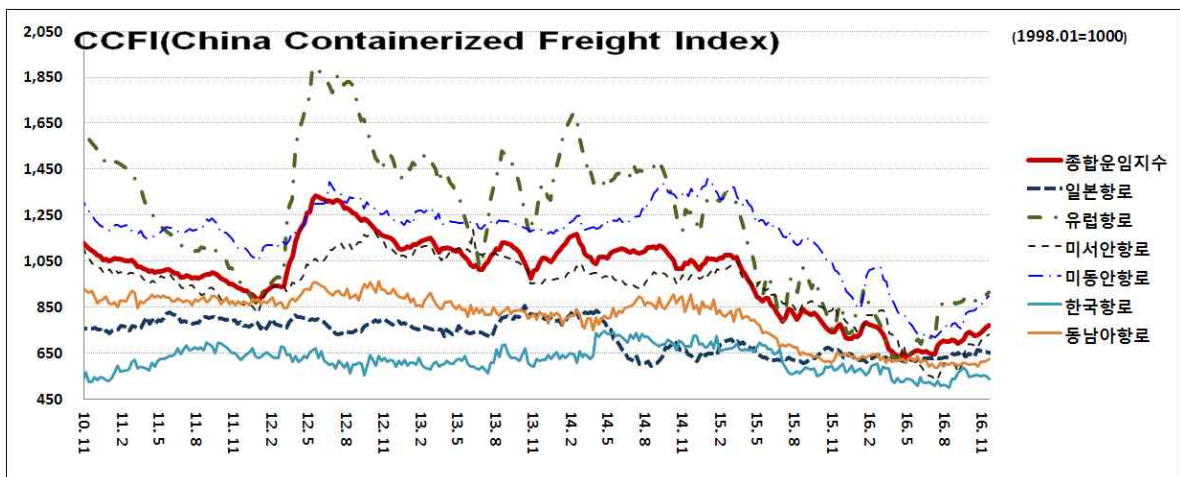
건화물선 용선료

\$/day



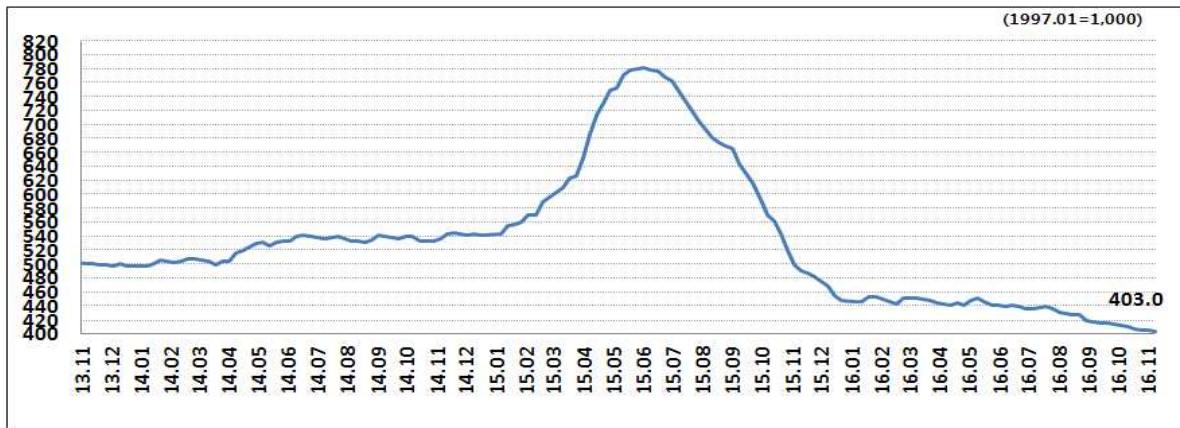
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



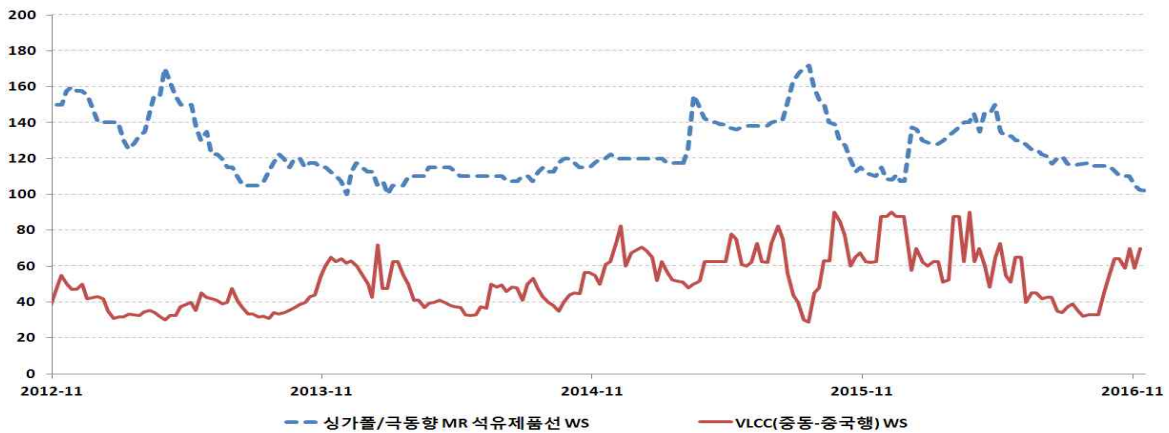
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선운임지수(WS)

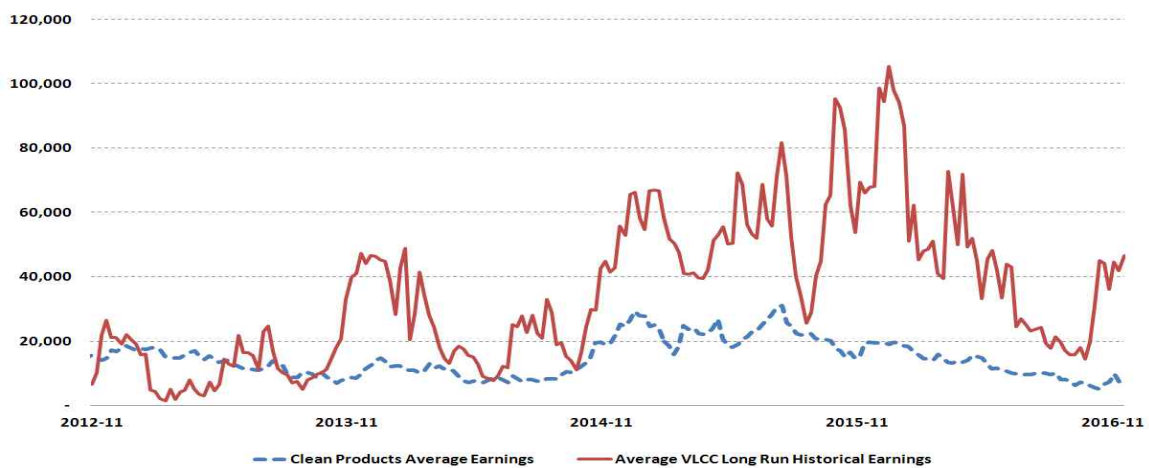


Charles R. Weber

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) (11.18)										
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	69.4	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) (11.18)										
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	89.1	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) (11.18)										
380 CST	Rotterdam	248.5	(-3.0)	248.5	112.0	270.0	203.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	277.5	(-)	275.8	147.5	287.5	221.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	307.5	(5.0)	302.5	167.5	309.0	245.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	287.5	(-)	285.8	157.5	297.5	231.4	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (11.18) 11월평균										
철광석	국제價	71.0	(1.9)	67.7	41.2	71.0	55.0	39.4	71.4	55.8
	중국産	98.2	(1.9)	95.4	65.0	100.0	81.5	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	호주산				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)	993.8	(15.3)	985.2	851.0	1,178.0	984.0	856	1,066	944
	밀(국제)	408.0	(5.0)	407.1	361.0	520.0	441.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		08월	9월	10월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	6,076	6,288	6,267	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,885	3,889	3,954	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,050	6,305	6,634	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,237	4,089	4,171	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,252	3,787	3,891	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,681	3,801	4,253	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	11,941	12,675	12,832	178,083		177,122		159,334	
	수입	8,762	8,579	9,198	106,302		115,933		109,858	