

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)



주 후반 케이프 운임 반등으로 BDI 소폭 상승

- ▶ BDI는 평균 786p를 기록(전주 대비 18p 상승)
 - (운임) 케이프 상승세가 두드러진 가운데, 파나막스는 상승했지만 수프라막스/핸디사이즈는 하락
 - (1년 용선료) 케이프, 수프라막스 1년 용선료는 변동이 없지만, 파나막스는 소폭이지만 50달러/일 상승
 - (FFA 시장) 핸디사이즈를 제외하고 전 선형에 걸쳐 하향 조정되는 모습
- ▶ 케이프 운임은 주 중반까지 하락했으나, 주 후반에 크게 반등하면서 전주 대비 상승
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 및 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 감소하면서 주 초반 하락했으나, 최근에 가용 선박이 타이트해졌기 때문에 주 후반 들어 상승세로 전환
 - 대서양 수역도 브라질 철광석, 콜롬비아 석탄, 남아공 석탄 물동량이 전주 대비 큰 폭으로 감소했으나, 가용 선박이 타이트하여 주 후반 상승세가 나타남
- ▶ 파나막스는 양 수역에서 운임이 하락세를 보였지만 주 평균치는 전주 대비 소폭 증가
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄은 증가했지만, 북태평양 물동량은 전주 대비 감소하면서 전반적인 하락세를 보임
 - 대서양 수역은 남미 곡물 및 미국 걸프만 물동량이 전주 대비 소폭 증가했지만 주중 운임은 소폭 하락세를 보임
- ▶ 수프라막스는 양수역에서 대체적으로 운임이 하락함
 - 반면, 대서양 수역의 유럽 → 미국 걸프만 운임은 소폭 상승

건화물선 시장(현물)

		금주 (~09.16)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	786	(18)	291	786	554	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	8,889	(1,238)	536	8,889	4,230	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	5,222	(24)	2,294	6,881	4,526	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	6,981	(-373)	2,591	7,610	5,515	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	5,992	(-91)	2,744	6,208	4,612	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,250	(-)	4,975	8,500	6,574	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	6,400	(50)	4,750	6,400	5,622	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,000	(-)	4,250	6,750	5,641	4,750	9,500	7,620
	핸디	5,250	(-500)	4,250	5,750	4,914	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		10월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (09.16)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	9,850	(-225)	4,275	(-25)	7,500	(50)	8,950	(-100)
운임	파나막스(4TC)	6,500	(-150)	4,750	(-150)	5,800	(25)	6,650	(-50)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	6,900	(-225)	4,925	(-100)	5,888	(-37)	6,975	(0)
(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)



한진해운 법정관리 영향이 계속되어 높은 수준의 운임 유지

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 12.9p 상승한 794.1p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 416p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 23달러 상승한 966달러를 기록하였음. 또한 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 7달러 하락한 1,742달러, 미동안이 전주와 동일한 2,447달러를 기록하였음
 - 아시아-유럽, 아시아-북미 항로는 2주전 한진해운 법정관리로 대폭 상승한 후 안정세를 보이고 있음. 그러나 통상적으로 GRI 성공으로 운임이 상승한 이후 그 다음주부터 하락세를 보였으나 한진해운 법정관리의 여파가 계속되면서 2주전 보다 약간 높은 운임 수준을 유지하였음
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 196달러, 상해-동남아는 전주와 동일한 53달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 2달러 상승한 88달러를 기록하였음
 - 현대상선 등 국적선사들의 서비스가 추가되는 등 공급이 안정세를 유지하고 있음. 기간항로와 달리 서비스 공급이 계속 안정세를 유지하고 있어 당분간 현재 수준의 운임이 지속될 것으로 예상됨
- ▶ 월스트리트저널 보도에 따르면 한진해운의 회생계획이 사선은 절반 이상 매각, 용선은 거의 대부분 반선하는 방향으로 검토되고 있음. 이러한 내용의 회생계획이 법원에서 승인될 경우 한진해운은 중소 선사로 전락하게 될 것임. 한진해운의 작년 수송실적은 460만TEU로 이중에서 해외물량이 272만TEU, 국내 물량이 188만TEU에 이르고 있음
 - 한진해운이 원양선사로서의 지위를 상실하게 되면 한진해운이 수송해 왔던 460만TEU의 대부분을 외국선사들이 차지할 것으로 예상됨. 즉 한진해운의 법정관리는 다른 국적선사들이 아닌 외국선사들을 이롭게 하는 방향으로 흘러가고 있음
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 8.9p 상승한 711.6p를 기록함

	금주 (09.16)	(전주비)	2016년			2015년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	794.1	(12.9)	400	794	587	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	966	(23.0)	205	1,206	618	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,742	(-7.0)	725	1,749	1,091	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,447	(-)	1,496	2,542	1,885	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	196	(-)	110	194	177	66	240	143
	한국항로(TEU)	88	(2.0)	86	125	106	105	205	160
	동남아항로(TEU)	53	(-)	53	95	64	87	241	185
용선지수(HRCI)		416.0	(-)	416	453	441	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	711.6	(8.9)	632	785	691	713	1,079	874
	유럽항로	878.2	(2.5)	625	931	767	736	1,349	994
	미서안항로	610.9	(16.5)	534	839	664	746	1,054	900
	미동안항로	783.9	(25.8)	723	1,029	826	854	1,400	1,168
	일본항로	646.8	(9.9)	612	653	629	608	714	651
	한국항로	587.5	(9.2)	500	607	545	552	725	626
	동남아항로	609.1	(5.5)	590	646	617	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 전반적인 운임 상승

- ▶ 중동시장은 가용선복량이 약 12% 감소하는 등 수급불균형이 다소 완화되었으나 극동지역 휴일로 상승폭이 크지 않았음. 반면 서아프리카 시장은 중국행을 중심으로 상승세를 보임
 - VLCC 평균 운임수익은 17,984 달러(일)로 전주 대비 2,312 달러(14.8%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 33.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 14,249 달러/일(+6%), 한국항 14,508 달러/일(+14%), 싱가포르항 14,212 달러/일(+15%), 미국항 22,322 달러/일(+4%), 유럽항 18,398 달러/일(+5%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 20,856 달러/일(+37%), 미국항 32,918 달러/일(+1%), 인도항 26,964 달러/일(+26%) 기록

[09월 16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	상하르	홍콩	일본
\$/톤	234.5	255.5	247.5	255.0	230.0	245.5	259.5	252.5	249.5	254.5	285.5
W/W	-5.3%	-3.8%	-4.3%	(-)	-2.1%	-3.9%	-1.3%	-4.9%	-5.0%	-4.9%	-2.4%



제품선, 미걸프만 운임 대폭 상승

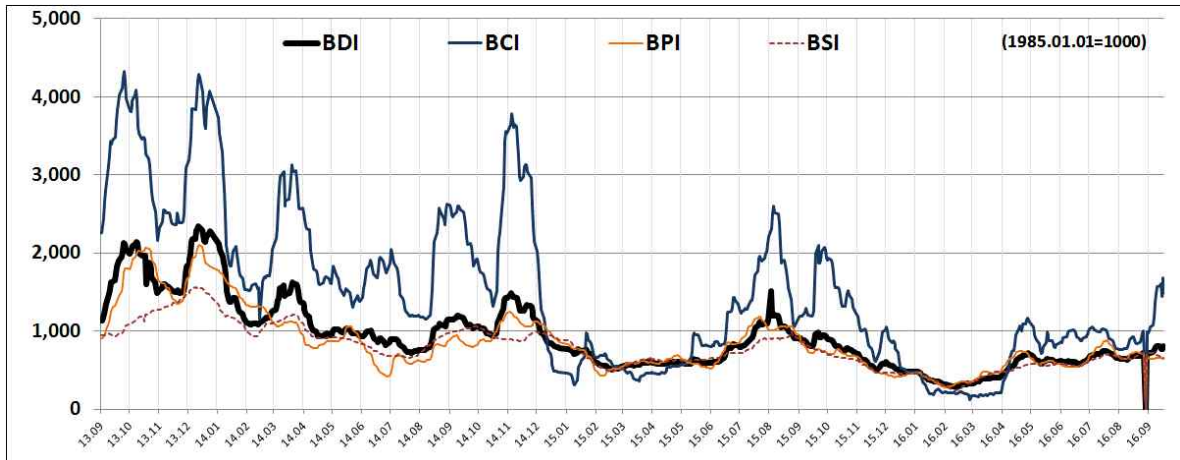
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 가솔린 및 제품유 수출 증가 등 일시적인 수급개선으로 운임이 대폭 상승하였음. 북해시장은 역시 서아프리카행 운임이 2주만에 상승반전하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지속되는 수급불균형으로 운임수익이 하락세로 나타난 반면 MR 인도-일본은 상승반전하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 7,166 달러(일)로 전주 대비 807 달러(12.7%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 116.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9,714 달러/일(-13%), 북해-서아프리카 10,636 달러/일(+76%), 미걸프-북해 3,076 달러/일(+816%), 미걸프-남미동안 10,344 (+26%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 9,238 달러/일(-11%), LR2 10,512 달러/일(-33%) 기록. MR은 인도-일본 7,414 달러/일(+5%) 기록



(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (09.16)									
Average Earnings	VLCC	17,984	(2,312)	15,672	93,982	40,835	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	7,166	(807)	6,359	19,093	12,345	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	26,500	(-)	26,500	59,000	40,553	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	13,125	(-125)	13,125	19,000	16,303	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	33.0	(-)	32.0	97.5	55.5	29.0	90.0	63.5
	MR	11630	(-)	116.0	150.0	129.1	107.5	172.0	132.7

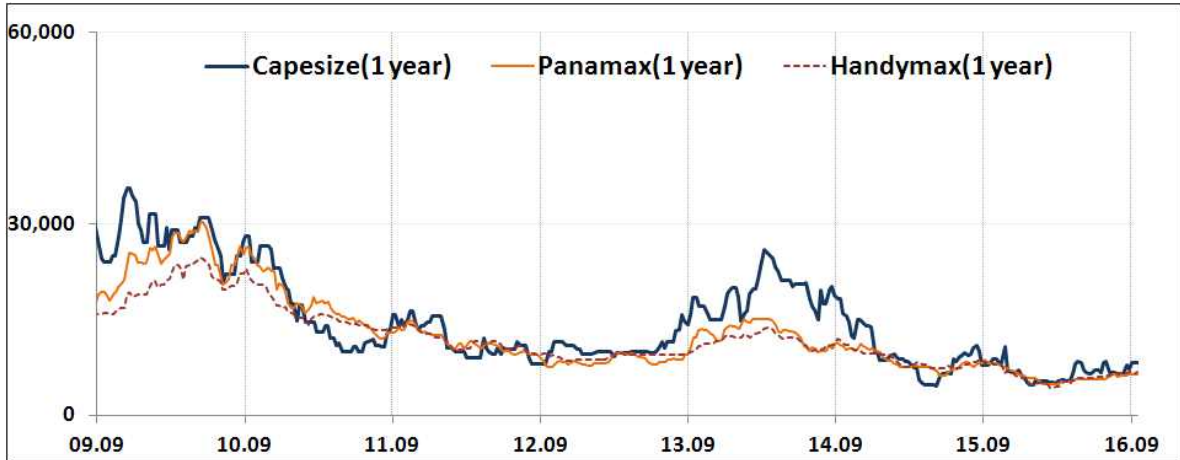
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

건화물선 운임 지수



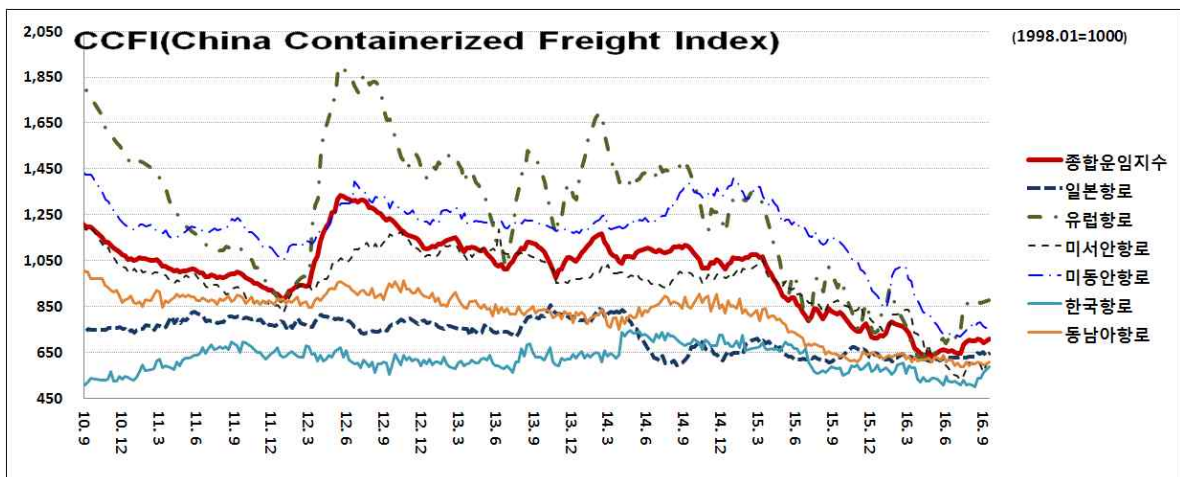
건화물선 용선료

\$/day



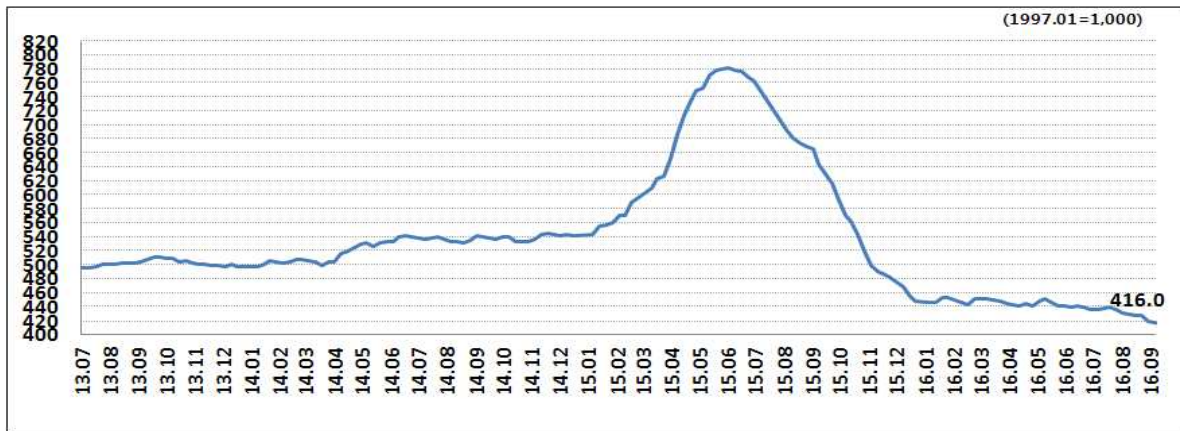
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



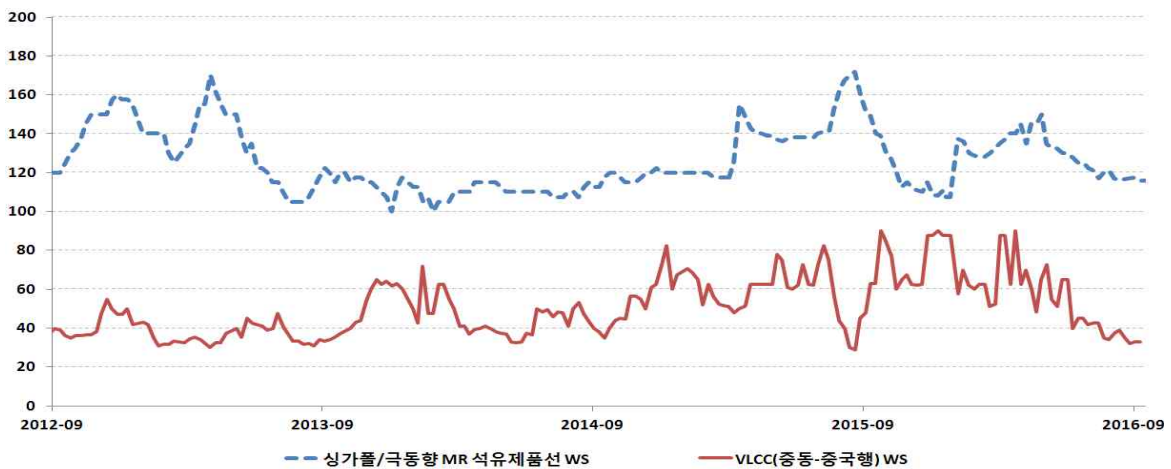
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

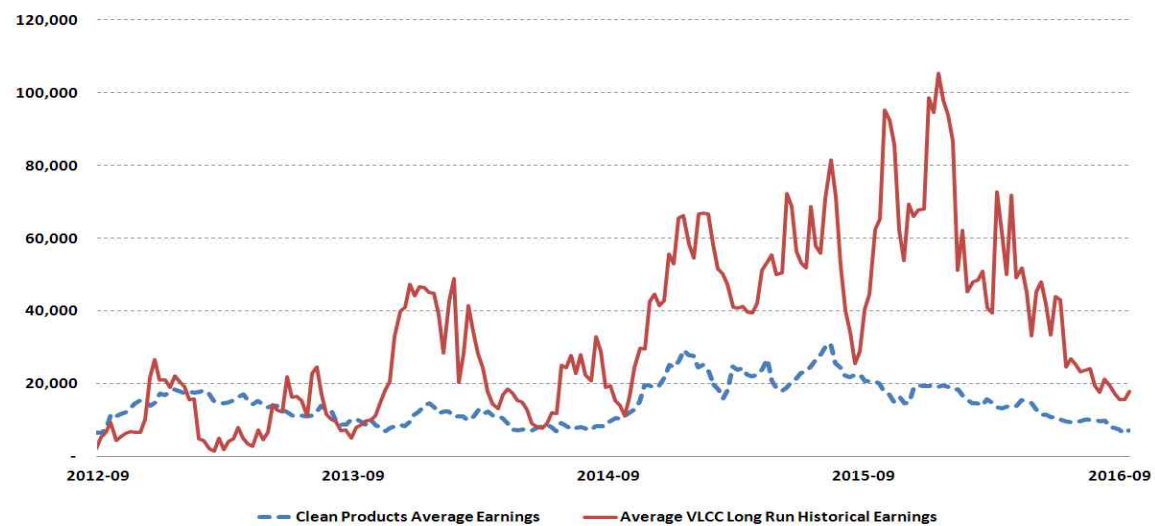
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.16)										
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	71.4	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) (09.16)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.9	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.5	(-)	85.7	85.5	93.5	90.1	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.9	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (09.16)										
380 CST	Rotterdam	234.5	-13.0	238.2	112.0	247.5	190.9	133.5	359.5	265.2
	Singapore	249.5	-13.0	254.8	147.5	262.5	209.2	167.5	389.0	292.5
	Korea	272.5	-8.0	276.2	167.5	282.5	232.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	254.5	-13.0	259.8	157.5	272.5	218.7	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (09.16) 9월평균										
철광석	국제價	59.1	(0.1)	59.1	41.2	63.8	53.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	*	*	93.6	65.0	93.7	79.1	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價			63.0	59.8	63.1	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産			82.5	61.7	82.7	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)	966.0	-31.3	945.0	851.0	1,178.0	986.0	856	1,066	944
	밀(국제)	403.3	27.3	382.2	361.0	520.0	449.0	452	615	508

* 중국 연료로 미공시

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		05월	06월	07월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	5,949	6,317	6,391	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,331	3,548	3,405	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,751	7,929	6,549	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,424	4,546	4,070	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,950	3,653	3,934	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,390	4,466	4,044	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	11,648	12,122	11,908	178,083		177,122		159,334	
	수입	8,452	8,443	8,386	106,302		115,933		109,858	