

# 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)



케이프는 하락 전환했으나, 수프라막스 이하 선형은 상승세 유지



- ▶ BDI는 주간 평균 1,216p를 기록(전주 대비 59p 상승)
  - (운임) 주중 케이프는 전주 고점 20,063달러(일)에서 지속적으로 하락하는 모습을 보였고, 파나막스는 11,000달러(일)에서 약보합세, 수프라막스 및 핸디사이즈는 소폭의 상승세를 이어갔음. BDI는 전주 급등세에 반해, 금주에는 하락세가 상대적으로 적어 주간 평균으로는 상승했음
  - (1년 용선료) 케이프 용선료는 현물운임 약세가 반영되며 하락했고, 파나막스 및 핸디사이즈 용선료는 상승함
  - (FFA 시장) 수프라막스 이상 선형에서는 단기급등에 따른 하락 조정 국면을 보였으나, 핸디사이즈는 소폭 상승함
- ▶ 케이프 운임은 양 수역에서 물동량 유입이 줄어들면서 하락함
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 감소했으나, 동호주 석탄 물동량은 소폭 증가함
  - 대서양 수역은 Front Haul(남미->중국 등 동북아) 운임이 급락하고, 대서양 R.V. 항로 운임도 하락하면서 시장 하락을 주도함
- ▶ 파나막스 운임은 대서양 수역은 강보합세, 태평양 수역은 소폭 하락함
  - 태평양 수역에서는 동호주 석탄, 인도네시아 석탄, 북태평양 곡물 물동량이 전주 대비 증가했으나 가용선박이 많고 케이프 운임이 약세 전환되면서 운임이 소폭 하락함
  - 대서양 수역은 미국 곡물 및 석탄 물동량 유입으로 특히 대서양 R.V. 항로의 운임이 강세를 보임
- ▶ 수프라막스 운임은 양 수역에서 상승하며, 특히 대서양 수역의 운임 상승세가 두드러짐

### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~11.25)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,216	(59)	291	1,216	637	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	16,687	(-1,404)	536	18,091	6,031	2,788	18,451	6,881
운임지표 <sup>2)</sup>	파나막스(4TC)	11,058	(1,126)	2,294	11,058	5,124	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	9,130	(1,396)	2,591	9,130	5,928	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	7,088	(677)	2,744	7,088	4,961	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	10,500	(-750)	4,975	11,250	7,116	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	9,875	(500)	4,750	9,875	6,023	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,500	(-)	4,250	7,500	5,903	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(750)	4,250	6,750	5,109	5,750	7,500	6,692

### 건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (11.25)	(전주비)	금주 (11.25)	(전주비)	금주 (11.25)	(전주비)	금주 (11.25)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	11,450	(-700)	5,750	(100)	7,863	(-225)	8,775	(-375)
운임	파나막스(4TC)	9,200	(-25)	6,200	(-225)	6,450	(-100)	7,050	(-150)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	8,775	(-125)	6,175	(-375)	6,475	(-100)	7,150	(-75)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,300	(450)	5,250	(150)	5,613	(63)	5,950	(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)



### 운임상승 요인 없어 운임약세 지속

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 31.9p 하락한 782.1p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5p 하락한 398p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 13달러 하락한 775달러를 기록하였음. 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 159달러 하락한 1,528달러, 미동안이 전주 대비 110달러 하락한 2,513달러를 기록하였음
  - 비수기 수요감소 여파로 4주 연속 운임이 하락하였음. 아직 작년에 비해 높은 수준의 운임을 보이고 있으나 12월 GRI를 제외하고 운임상승 요인이 없어 운임약세가 지속될 전망이다
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 3달러 상승한 98달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 상승한 98달러를 기록하였음
  - 지난주와 비슷한 운임 수준을 보이고 있음. 선사들의 운임방어 노력과 물동량 증가로 당분간 극미한 수준의 상승 기조를 이어갈 것으로 예상됨
- ▶ 정부는 지난 25일 제6차 산업경쟁력 강화 관계장관 회의에서 10월 31일 발표한 6.5조원의 해운 지원프로그램의 구체적인 실행계획을 확정하였음. 해운기업 유동성 공급을 위해 1조원 규모의 선박은행인 한국선박회사가 12월 설립되며, 선박 신조지원 프로그램도 기존 1.3조억원에서 2.6조원으로 지원규모가 2배로 늘어남.
  - 정부가 적극적으로 해운업 지원에 나서고 있는 것은 국적선사들의 경쟁력 강화에 도움이 될 것이 분명함. 그러나 과거와 같이 자금지원에 있어 선사에게 과도한 금융비용 부담을 지우는 일이 없어야 하며, 지원시기도 최대한 빨리 이루어져야 할 것임



		금 주 (11.25)	(전 주비)	2016년			2015년		
				최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	782	(-32)	400	885	629	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	775	(-13)	205	1,206	656	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,528	(-159)	725	2,034	1,235	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,513	(-110)	1,496	2,836	2,028	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-)	110	214	183	66	240	143
	한국항로(TEU)	98	(3)	86	125	104	105	205	160
	동남아항로(TEU)	98	(1)	53	98	66	87	241	185
용선지수(HRCI)		398.0	(-5.0)	398	453	434	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	777.1	(2.5)	632	785	703	713	1,079	874
	유럽항로	914.9	(-0.4)	625	931	792	736	1,349	994
	미서안항로	725.0	(-6.4)	534	839	672	746	1,054	900
	미동안항로	893.9	(-7.5)	723	1,029	834	854	1,400	1,168
	일본항로	655.7	(-0.1)	612	667	634	608	714	651
	한국항로	560.8	(20.7)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	639.9	(13.9)	590	646	616	611	884	718

## 유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



## VLCC, 수요 둔화로 운임 보합세

- ▶ 중동시장은 지난주 약 50% 감소했던 성약건수가 소폭 회복에 그치고 페르시아만 선박 대기척수가 감소하여 운임이 보합권에서 움직이고 있음. 서아프리카 시장 운임 또한 유사한 양상을 보이고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 46,438 달러(일)로 전주 대비 229 달러(0.5%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 70.0으로 전주 대비 변동 없음
  - 연료유 가격은 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 47,908 달러/일(-2%), 한국항 44,466 달러/일(-2%), 싱가포르항 49,878 달러/일(+3%), 미국항 48,513 달러/일(-2%), 유럽항 41,541 달러/일(-2%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 44,866 달러/일(+4%), 미국항 61,078 달러/일(+13%), 인도항 52,187 달러/일(-2%) 기록

[11월 25일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	262.5	286.5	279.5	298.0	261.5	277.5	279.5	290.5	287.5	297.5	317.5
w/w	5.6%	5.9%	6.5%	0.3%	3.6%	5.7%	6.5%	4.9%	3.6%	3.5%	5.0%



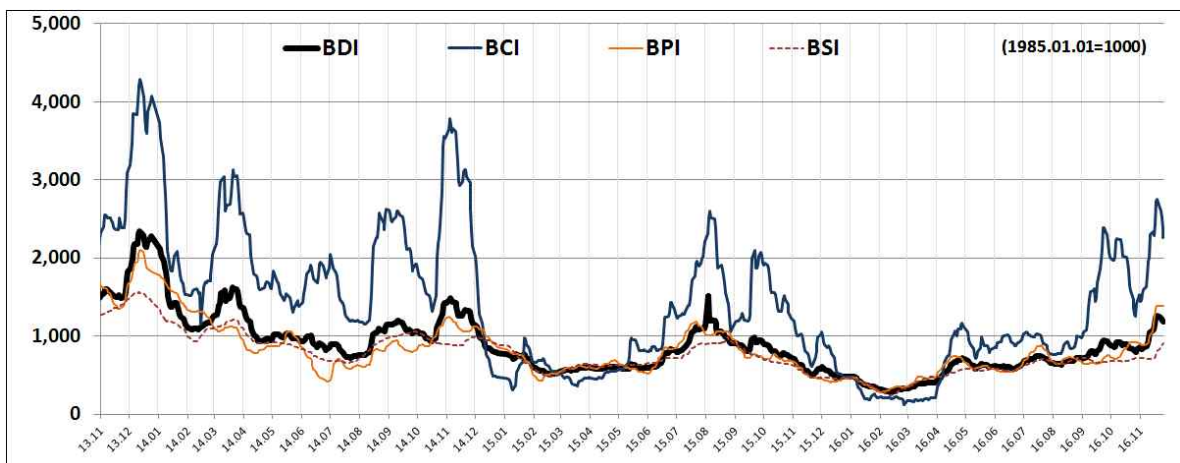
## 제품선, 아시아 시장의 운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 지난주 상승세를 이어가지 못하고 미겔프만 시장과 북해시장 모두 하락 조정 움직임이 나타났음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 LR2 운임수익은 수급여건 개선으로 큰 폭으로 상승한 반면 LR1은 지난주에 이어 하락세로 나타남. MR 인도-일본 운임수익은 상승세를 보임
  - 제품선 평균 운임수익은 9,532 달러(일)로 전주 대비 476 달러(5.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 102.0로 전주 대비 변동 없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9,707 달러/일(-8%), 북해-서아프리카 11,118 달러/일(0%), 미겔프-북해 4,951 달러/일(-18%), 미겔프-남미동안 11,573(-8%) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 5,522 달러/일(-7%), LR2 8,518 달러/일 (+39%) 기록. MR은 인도-일본 7,321 달러/일(+9%) 기록

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(11.25)</b>							
Average Earnings	VLCC	46,438	(-229)	14,354	93,982	40,039	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	9,532	(476)	5,202	19,093	11,315	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	30,250	(-)	26,500	59,000	38,068	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	12,250	(-)	12,000	19,000	15,474	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-)	32.0	97.5	56.2	29.0	90.0	63.5
	MR	102.0	(-)	102.0	150.0	124.8	107.5	172.0	132.7

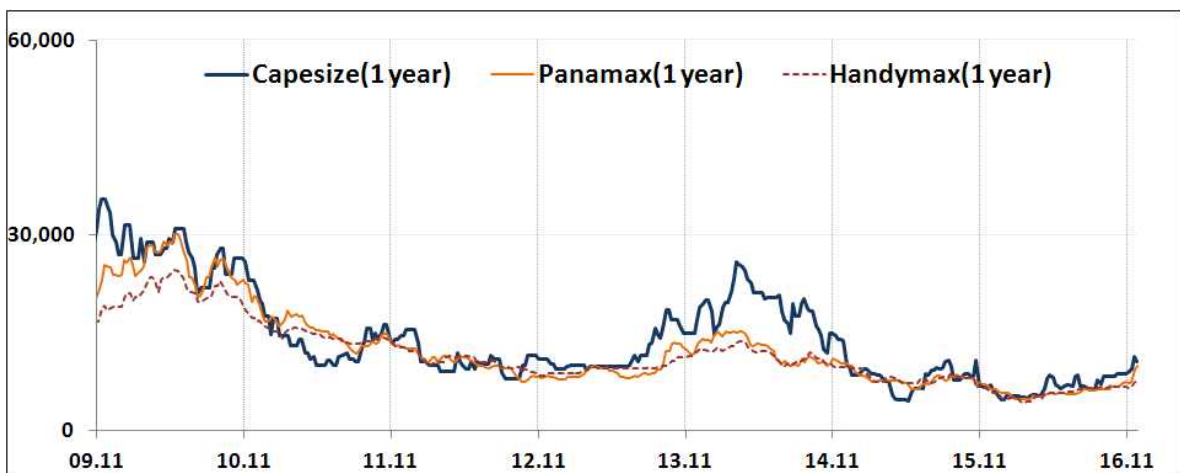
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

건화물선 운임 지수



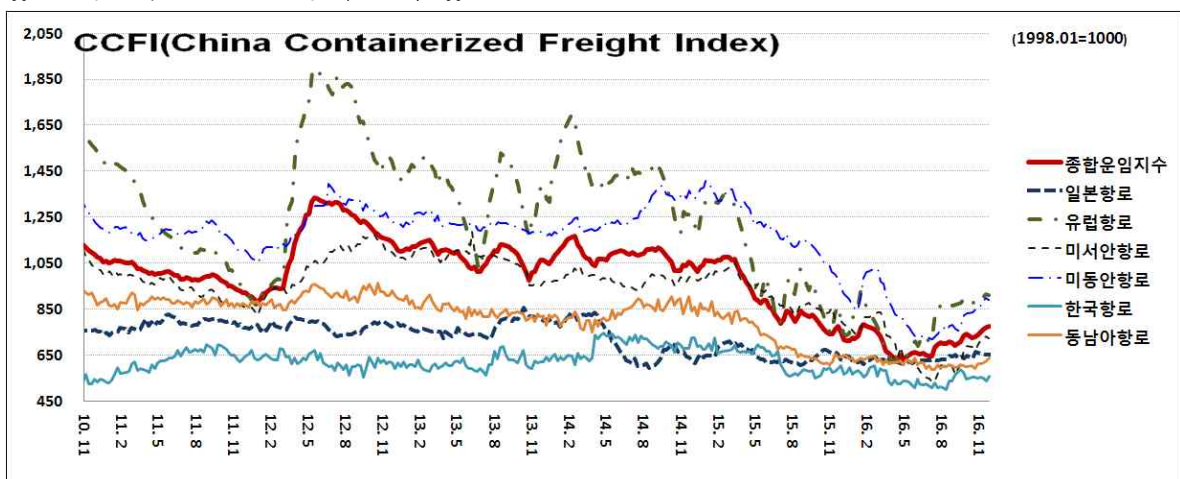
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

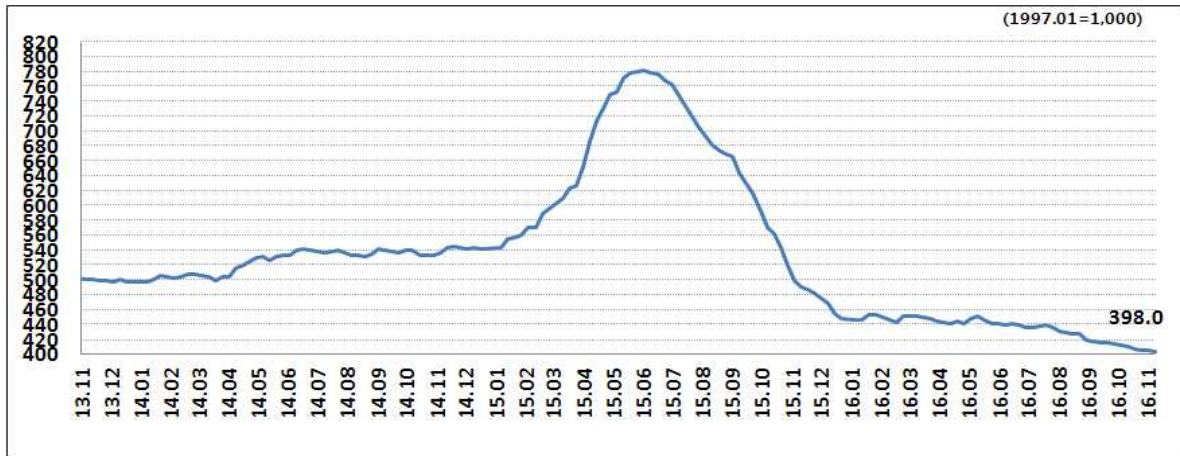
컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

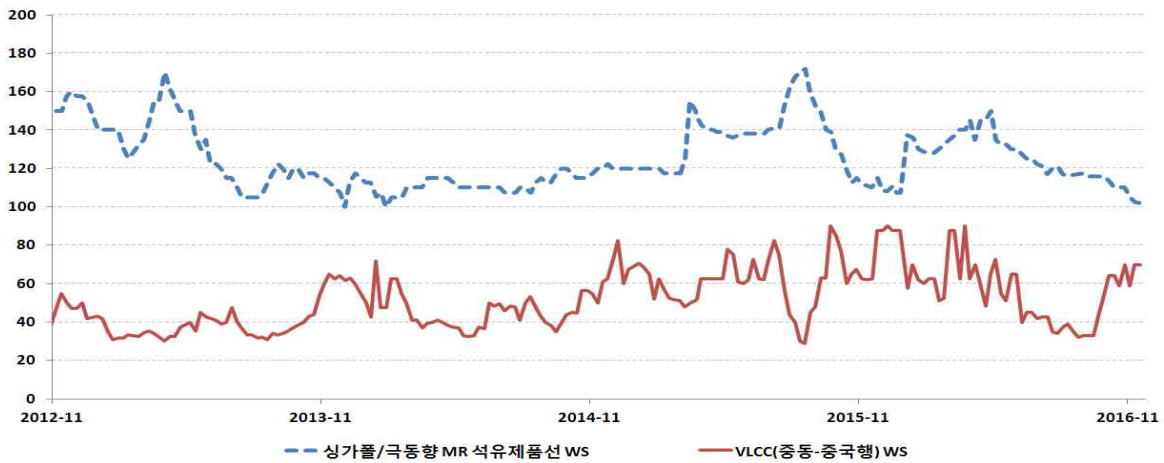


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

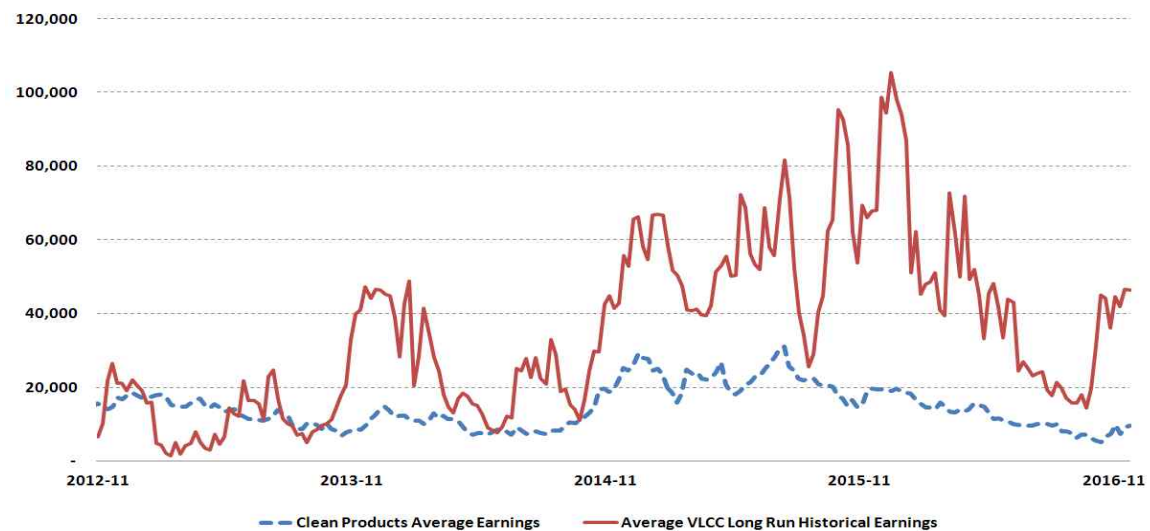
유조선운임지수(WS)



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
<b>중고선 시장 (\$ Million) (11.25)</b>										
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	69.2	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (11.25)</b>										
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	89.0	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

<b>연료유 (\$/Tonne) (11.25)</b>										
380 CST	Rotterdam	262.5	(14.0)	252.0	112.0	270.0	204.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	287.5	(10.0)	278.8	147.5	287.5	223.3	167.5	389.0	292.5
	Korea	327.5	(20.0)	308.8	167.5	327.5	246.8	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	297.5	(10.0)	288.8	157.5	297.5	232.8	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (11.25) 11월평균</b>										
철광석	국제價	72.3	(1.3)	68.7	41.2	72.3	55.3	39.4	71.4	55.8
	중국産	97.7	(-0.4)	96.1	65.0	100.0	81.9	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)	1046.0	(52.3)	995.7	851.0	1,178.0	985.0	856	1,066	944
	밀(국제)	395.8	(-12.3)	406.3	361.0	520.0	440.0	452	615	508

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
		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			