

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)

케이크선 운임 하락으로 BDI 하락세 전환

- BDI는 주간 평균 1,197p를 기록(전주 대비 19p 하락)
 - (운임) 케이크 하락세가 두드러진 가운데, 파나막스 이하 선형은 상승세를 유지
 - (1년 용선료) 케이크 용선료는 전주에 이어 현물운임 약세를 반영하여 하락했으나, 파나막스는 현물운임 상승세를 반영하여 상승
 - (FFA 시장) 12월로 접어들면서, 당초 예상과 달리 현물운임 하락이 둔화되거나(케이크), 오히려 증가하면서(파나막스 이하 선형) FFA 평가치는 전체적으로 상향 조정
- 케이크 운임은 주중(화요일) 잠시 반등했으나, 이후 하락세로 전환
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 모두 전주 대비 물동량이 증가했으나, 전주 물동량 침체로 가용선박이 많아 운임이 하락세를 이어감
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량 유입이 저조하고, 대서양 R.V. 항로도 물동량이 부족해 운임이 하락세를 이어감
 - ※ 중국의 철광석, 석탄 물동량이 전주 대비 증가했던 바, 금주에는 이들 물동량 유입세가 지속된다면 케이크 운임의 지지세가 되겠지만, FFA 시장에서는 여전히 12월 평균 운임은 현재운임 보다 낮을 것으로 전망
- 파나막스 운임은 대서양 수역을 중심으로 상승세를 이어감
 - 태평양 수역은 동호주 석탄은 전주 대비 물동량이 증가하고, 인도네시아 석탄, 북태평양 곡물 물동량은 전주 대비 감소했으나, 전반적으로 중국 석탄 수입 증가로 운임이 소폭 상승
 - 대서양 수역은 미국 및 남미 곡물 물동량 유입과 유럽 석탄 수입 등으로 운임이 상승
- 수프라막스는 태평양 수역 운임은 인도네시아 석탄 감소 등으로 소폭 하락했으나, 대서양 수역 운임은 미국, 남미 곡물 물동량 유입으로 가용선박이 타이트해지면서 운임이 소폭 상승

건화물선 시장(현물)

		금주 (~12.02)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,197	(-19)	291	1,216	649	476	1,195	717
선형별	케이크(4TC)	14,193	(-2,495)	536	18,091	6,201	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	11,621	(563)	2,294	11,621	5,259	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	9,540	(410)	2,591	9,540	6,003	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	7,593	(505)	2,744	7,593	5,016	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이크	10,000	(-500)	4,975	11,250	7,175	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	10,000	(125)	4,750	10,000	6,104	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,500	(-)	4,250	7,500	5,936	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(-)	4,250	6,750	5,143	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (12.02)	(전주비)	금주 (12.02)	(전주비)	금주 (12.02)	(전주비)	금주 (12.02)	(전주비)
선형별	케이크(4TC)	11,375	(-75)	6,050	(300)	8,125	(262)	9,075	(300)
운임	파나막스(4TC)	11,075	(1,875)	7,400	(1,200)	7,225	(775)	7,375	(325)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	9,675	(900)	6,925	(750)	6,825	(350)	7,325	(175)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,656	(356)	5,325	(75)	5,675	(62)	6,000	(50)

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)



유럽항로, GRI 성공으로 큰 폭의 운임상승

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 12.9p 상승한 795p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 4p 하락한 394p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 155달러 상승한 930달러를 기록한 반면 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 72달러 하락한 1,456달러, 미동안이 전주 대비 99달러 하락한 2,414달러를 기록하였음
 - 북미항로는 비수기 수요감소 여파로 5주 연속 운임이 하락한 반면 유럽항로는 지난 주 GRI가 성공하면서 큰 폭의 운임상승을 보였음. 그러나 비수기 수요감소가 뚜렷하여 머지않아 운임하락세로 전환될 가능성이 높음
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 98달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 2달러 상승한 100달러를 기록하였음
 - 지난 4주간 현행 수준의 운임을 유지하고 있음. 최근 물동량 증가와 선사들의 운임방어 노력이 운임하방 압력을 견디는 요인으로 판단됨
- ▶ 글로벌 선사간 M&A 움직임이 심상치 않음. 머스크가 세계 7위의 함부르크 수드를 약 50억달러에 인수하기로 결정되었음. 머스크는 함부르크 수드 인수작업이 완료되는 내년말 380만 TEU의 초거대 선사로 부상하게 되었음. 또한 대만의 Evergreen과 Yangming도 합병이 검토되고 있다는 보도가 있었으며, 두 선사가 합병할 경우 선복량은 155만TEU에 이르게 됨
 - 머스크 등 상위권 선사들은 시장지배력 유지를 위해, 상대적으로 규모가 작은 선사들도 생존가능성을 높이기 M&A에 나설 것으로 예상됨. 선복량이 45만TEU에 불과한 현대상선에 있어 향후 3~4년간이 생존을 결정하는 중대한 시기가 될 수 있음. 유일한 국적 원양선사인 현대상선의 규모를 확대하는 매우 시급함

금주 (12.02)	(전주비)	2016년			2015년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	795	(12.9)	400	885	633	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	930	(155)	205	1,206	662	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,456	(-72)	725	2,034	1,240	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,414	(-99)	1,496	2,836	2,036	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-)	110	214	183	66	240	143
	한국항로(TEU)	98	(-)	86	125	104	105	205	160
	동남아항로(TEU)	100	(2)	53	98	67	87	241	185
용선지수(HRCI)		394.0	(-4.0)	394	453	433	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	774.1	(-3.1)	632	785	704	713	1,079	874
	유럽항로	922.4	(7.6)	625	931	795	736	1,349	994
	미서안항로	706.1	(-19.0)	534	839	672	746	1,054	900
	미동안항로	890.6	(-3.3)	723	1,029	835	854	1,400	1,168
	일본항로	653.2	(-2.5)	612	667	635	608	714	651
	한국항로	544.2	(-16.6)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	654.6	(14.7)	590	655	617	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 수요 부진으로 운임 하락

- ▶ VLCC 성약건수가 지난주 대비 약 20% 감소하는 등 수요부진이 이어져 운임수익이 중동 시장, 서아프리카 시장 모두 다소 하락하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 45,239 달러(일)로 전주 대비 1,199 달러(2.6%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 70.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 46,889 달러/일(-2%), 한국항 43,307 달러/일(-3%), 싱가포르항 48,750 달러/일(-2%), 미국항 47,219 달러/일(-3%), 유럽항 40,452 달러/일(-3%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 43,542 달러/일(-3%), 미국항 60,001 달러/일(-2%), 인도항 51,064 달러/일(-2%) 기록

[12월 02일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라만카	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	279.5	298.0	292.5	316.5	277.5	287.5	302.5	308.5	307.5	322.5	347.5
ww	6.5%	4.0%	4.7%	6.2%	6.1%	3.6%	8.2%	6.2%	7.0%	8.4%	9.4%



제품선, 미겔프만 시장의 운임 상승

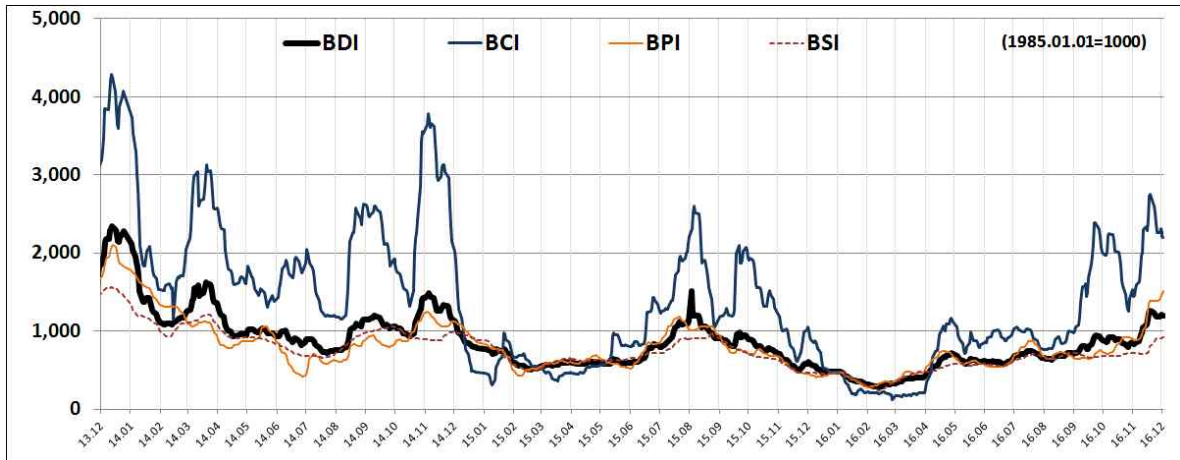
- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장은 가용선박수 감소 등 수급개선으로 운임수익이 상승한 반면 북해시장은 재정거래 감소로 하락하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 LR2 운임수익이 조정 움직임을 보이며 전반적으로 하락하였음. MR 인도-일본 운임수익은 전주 대비 변동 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 8,479 달러(일)로 전주 대비 1,053 달러(11.0%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 105.0로 전주 대비 3.0p(2.9%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7,139 달러/일(-26%), 북해-서아프리카 7,301 달러/일(-34%), 미겔프-북해 7,185 달러/일(+45%), 미겔프-남미동안 13,620(+18%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 5,062 달러/일(-8%), LR2 7,291 달러/일 (-14%) 기록. MR은 인도-일본 7,338 달러/일(0%) 기록



(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (12.02)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	45,239	(-1,199)	14,354	93,982	40,145	25,546	105,379	60,180
	MR	8,479	(-1,053)	5,202	19,093	11,257	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,250	(-)	26,500	59,000	37,908	38,000	59,000	48,433
	MR	12,250	(-)	12,000	19,000	15,408	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-)	32.0	97.5	56.5	29.0	90.0	63.5
	MR	105.0	(3.0)	102.0	150.0	124.4	107.5	172.0	132.7

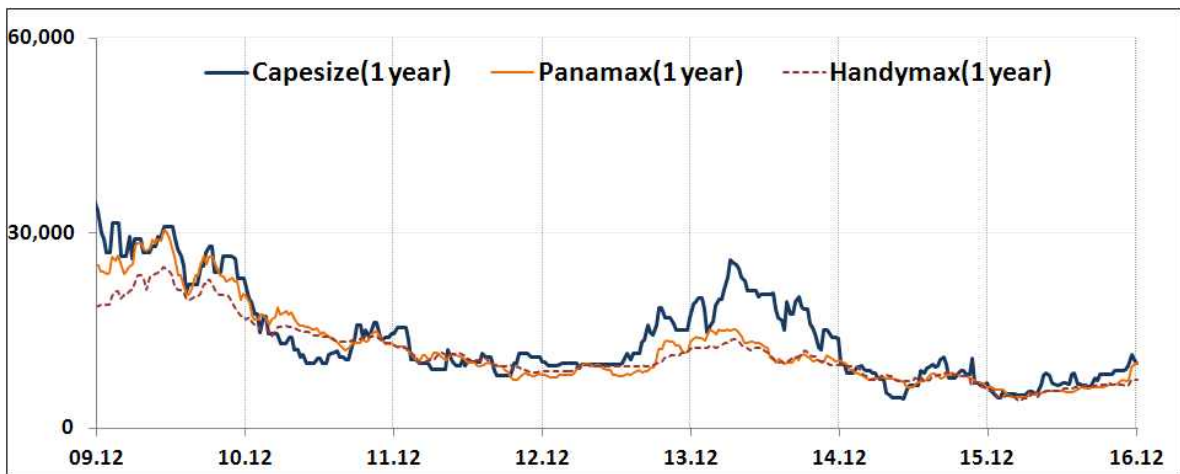
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

건화물선 운임 지수



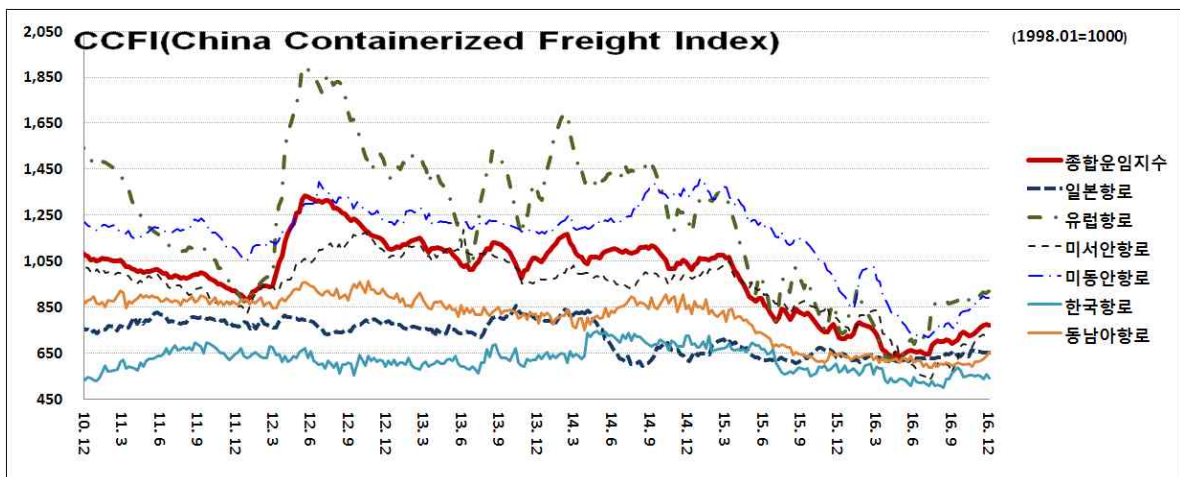
건화물선 용선료

\$/day



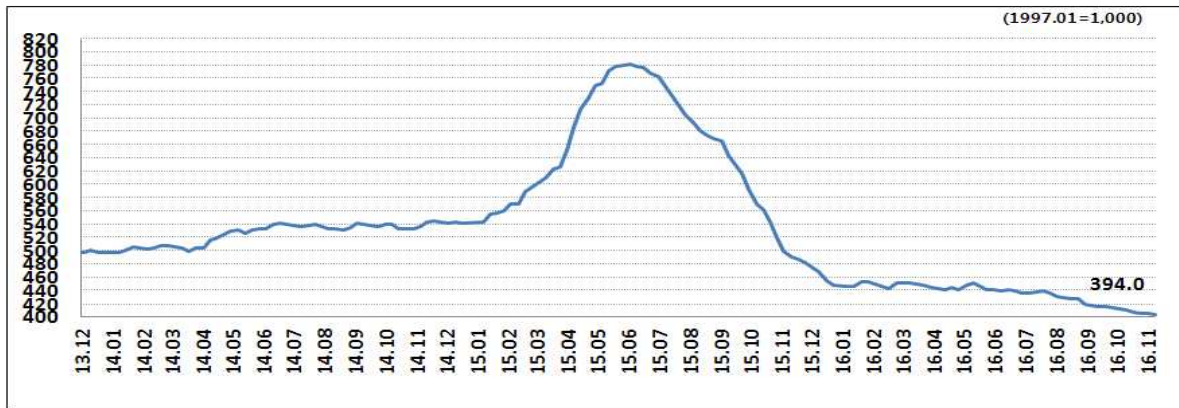
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



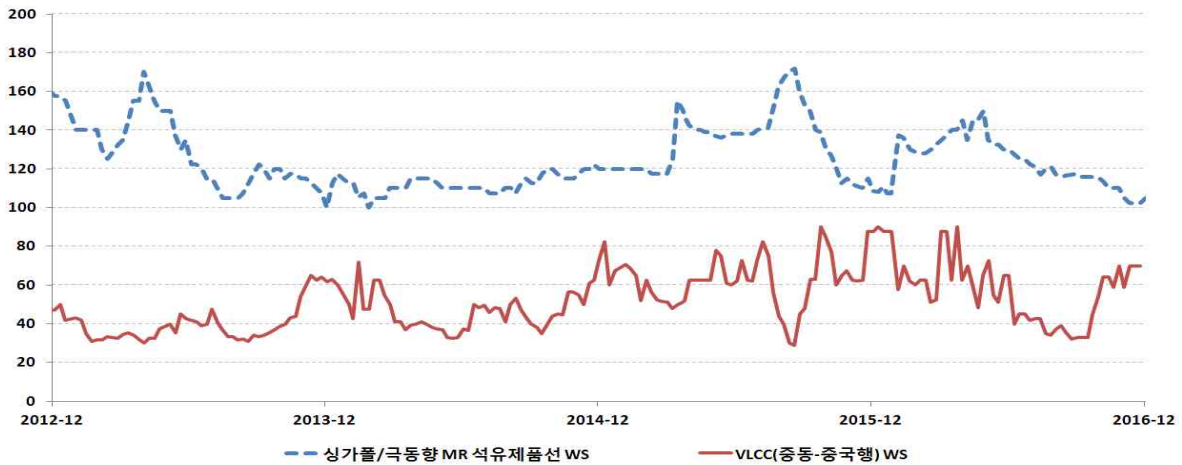
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

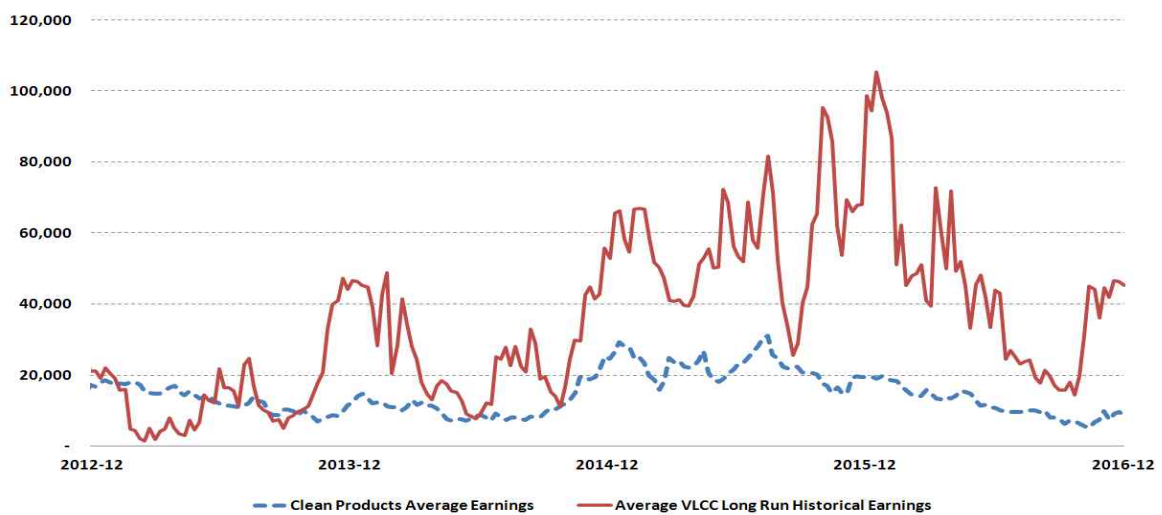
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 12월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (12.02)										
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	69.0	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	6.0	9.5	7.4	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (12.02)										
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	88.9	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) (12.02)										
380 CST	Rotterdam	279.5	17.0	279.5	112.0	279.5	206.1	133.5	359.5	265.2
	Singapore	307.5	20.0	307.5	147.5	307.5	225.0	167.5	389.0	292.5
	Korea	347.5	20.0	347.5	167.5	347.5	248.8	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	322.5	25.0	322.5	157.5	322.5	234.6	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (12.02) 12월평균										
철광석	국제價	78.7	(6.4)	78.9	41.2	79.0	55.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	102.5	(4.8)	101.8	65.0	102.5	82.3	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)	1027.5	(-18.5)	1028.6	851.0	1,178.0	986.0	856	1,066	944
	밀(국제)	387.5	(-8.3)	379.5	361.0	520.0	439.0	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	