

# 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 지속적인 운임 하락

- ▶ BDI는 주간 평균 1,151p를 기록(전주 대비 46p 하락)
  - (운임) 전주에 이어 케이프 하락세가 두드러진 가운데, 파나마스도 주중 하락세로 전환되었음. 반면, 수프라막스 이하 선형은 상승세를 지속
  - (1년 용선료) 케이프와 파나마스는 현물운임 약세를 반영하여 용선료가 하락했으며, 수프라막스 이하 선형은 보합세
  - (FFA 시장) 현물운임이 전반적인 약세를 보이면서, FFA 운임 평가치도 하락세로 전환
- ▶ 케이프 운임은 물동량 부족으로 하락세가 이어짐
  - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 물동량 유입이 저조해 운임하락으로 이어짐
  - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 전주 대비 증가했으나 시황상승으로 이어지기는 부족했고, 대서양 R.V. 항로도 물동량이 부족해 운임이 하락세를 이어감
  - ※ 11월 중국 철광석 수입 물동량이 9,198만 톤을 기록하면서(사상 3번째), 케이프선의 시황지지세 역할을 하고 있음
- ▶ 파나마스 운임은 주중 하락세로 전환함
  - 태평양 수역은 동호주 석탄 물동량 감소폭이 컸고, 인도네시아 석탄 물동량은 전주 대비 소폭 증가했으나, 주 후반 들어 운임하락세를 막지는 못함
  - 대서양 수역은 미국 걸프만(곡물, 석탄), 남미 곡물 물동량이 전주 대비 증가했지만 물동량 규모가 크지 않아 가용선박이 풍부해지면서 주중 하락세로 전환됨
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 증가했으나 전체적으로 가용선박이 많아 소폭 하락했으나, 대서양 수역은 미국, 남미 곡물 유입으로 운임이 소폭 상승함

### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~12.09)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,151	(-46)	291	1,216	659	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	11,102	(-3,090)	536	18,091	6,301	2,788	18,451	6,881
운임지표 <sup>2)</sup>	파나마스(4TC)	12,319	(698)	2,294	12,319	5,403	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	9,887	(346)	2,591	9,887	6,083	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	7,893	(300)	2,744	7,893	5,074	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	9,775	(-225)	4,975	11,250	7,227	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나마스	9,675	(-325)	4,750	10,000	6,176	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,500	(-)	4,250	7,500	5,967	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(-)	4,250	6,750	5,175	5,750	7,500	6,692

### 건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (12.09)	(전주비)	금주 (12.09)	(전주비)	금주 (12.09)	(전주비)	금주 (12.09)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	(5,225)	(-1,875)	5,000	(-1,050)	7,563	(-562)	8,775	(-300)
운임	파나마스(4TC)	(7,800)	(-1,000)	6,900	(-500)	6,875	(-350)	7,250	(-125)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	(7,700)	(-300)	6,550	(-375)	6,600	(-225)	7,300	(-25)
(달러/일)	핸디(6TC)	(6,100)	(-525)	5,900	(575)	5,838	(163)	6,000	(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)



### 2M과의 불완전 협력, 현대상선의 활로모색 시급

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 2.6p 상승한 797.6p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 393p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 116달러 상승한 1,046달러, 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 74달러 하락한 1,382달러, 미동안이 전주 대비 74달러 하락한 2,340달러를 기록하였음
  - 북미항로는 비수기 수요감소 여파로 6주 연속 운임이 하락한 반면 유럽항로는 2주전 GRI 성공 이후 2주 연속 큰 폭의 운임상승을 보였음. 비수기 수요 감소에도 불구하고 유럽항로에서 2주 연속 운임이 상승한 것은 상당히 이례적인 현상임
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 98달러, 상해-동남아 항로는 전주와 동일한 100달러를 기록하였음
  - 지난 주와 마찬가지로 물동량 증가와 선사들의 운임방어 노력이 계속되는 것이 운임을 유지시키는 요인으로 판단됨
- ▶ 현대상선은 11일 2M과 새로운 협력을 위한 협상을 타결했다고 공식 발표하였음. 현대상선과 2M간에 타결된 협상내용은 현대상선에 할당된 선복량이 G6에 속해 있을 때보다 20% 증가하였으나 신조발주 등이 제한되며 계약기간은 3년으로 결정되었음. 머스크에 비해 규모나 영업 능력, 경쟁력에 비해 크게 뒤처지는 현대상선이 불리한 조건으로 제휴관계를 맺을 것이 이미 예상되어 왔음
  - 특히 선사간에 M&A를 통한 대형화 경쟁이 치열한 상황에서 때 선박의 신조발주를 제한하는 것은 현대상선의 생존에 큰 문제가 될 가능성이 높음. 앞으로 규모가 작은 현대상선에 있어 가장 중요한 것은 어떻게 생존할 것인지를 그 대책을 시급히 마련하는 것임. 현대상선의 생존 및 발전을 위한 정부의 전폭적인 지원이 필요함

금주 (12.09) (전주비)      2016년      2015년

최저    최고    평균      최저    최고    평균

### 컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	798	(2.6)	400	885	636	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	1,046	(116)	205	1,206	671	205	1,206	671
	미서안항로(FEU)	1,382	(-74)	725	2,034	1,243	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,340	(-74)	1,496	2,836	2,043	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-)	110	214	184	66	240	143
	한국항로(TEU)	98	(-)	86	125	104	105	205	160
	동남아항로(TEU)	100	(-)	53	100	67	87	241	185
용선지수(HRCI)		393.0	(-1.0)	393	453	432	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	766.2	(-7.9)	632	785	706	713	1,079	874
	유럽항로	927.6	(5.1)	625	931	798	736	1,349	994
	미서안항로	677.0	(-29.1)	534	839	673	746	1,054	900
	미동안항로	877.7	(-12.9)	723	1,029	836	854	1,400	1,168
	일본항로	651.6	(-1.5)	612	667	635	608	714	651
	한국항로	545.3	(1.1)	500	607	547	552	725	626
	동남아항로	661.5	(-17.0)	590	661	618	611	884	718

## 유조선 시장

최영재 연구원 (cyjjnas@kmi.re.kr)



### VLCC, 수요 회복으로 운임 상승

- ▶ 전세계 VLCC 성약건수가 약 20% 증가하는 등 수요 회복과 함께 페르시아만 대기선박이 약 26% 감소하는 공급 감소로 중동시장 운임수익이 상승세로 나타났음. 서아프리카 시장 또한 신규 수요 증가로 상승하였음
  - VLCC 평균 운임수익은 52,564 달러(일)로 전주 대비 7,325 달러(16.1%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 82.5로 전주 대비 12.5p(17.9%) 상승하였음
  - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 56,490 달러/일(+20%), 한국항 52,561 달러/일(+21%), 싱가포르항 58,224 달러/일(+19%), 미국항 51,190 달러/일(+8%), 유럽항 44,429 달러/일(+10%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 50,016 달러/일(+15%), 미국항 64,055 달러/일(+7%), 인도항 64,505 달러/일(+26%) 기록

[12월 09일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	290.5	302.5	301.5	330.0	292.5	306.0	312.5	315.0	319.0	332.5	357.5
W/W	3.9%	1.5%	3.1%	4.3%	5.4%	6.4%	3.3%	2.1%	3.7%	3.1%	2.9%



### 제품선, 미겔프만 시장의 운임 상승

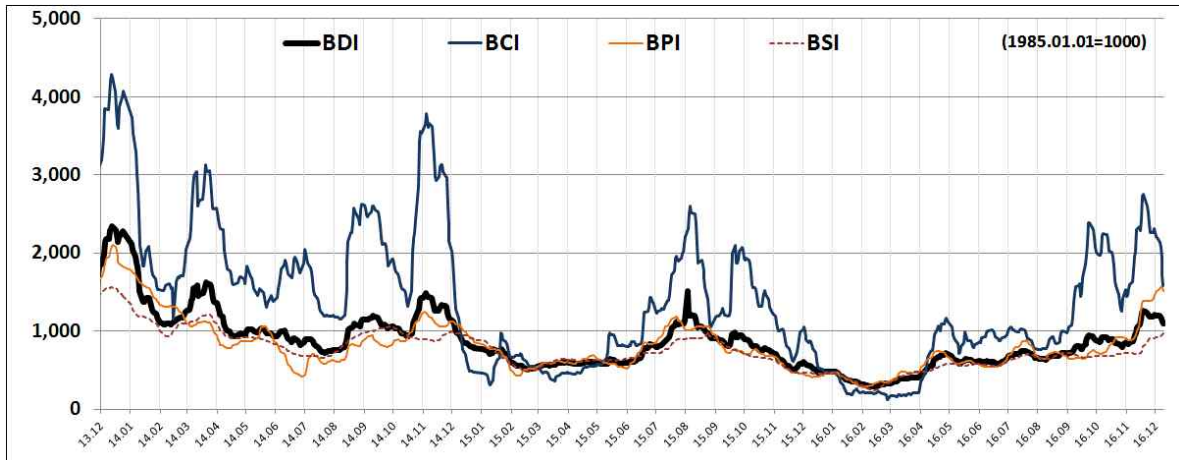
- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장은 성약건수가 약 35% 감소하는 등 수급악화로 운임이 상승한 반면 북해시장은 크리스마스 연휴에도 불구하고 공급과잉으로 하락하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 하락세로 나타났음. MR 인도-일본 운임수익은 소폭 상승하였음
  - 제품선 평균 운임수익은 8,819 달러(일)로 전주 대비 340 달러(4.0%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 125.0로 전주 대비 20.0p(19.0%) 상승하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7,744 달러/일(+8%), 북해-서아프리카 9,328 달러/일(+28%), 미겔프-북해 5,078 달러/일(-29%), 미겔프-남미동안 12,427(-9%) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 4,866 달러/일(-4%), LR2 7,065 달러/일 (-3%) 기록. MR은 인도-일본 7,475 달러/일(+2%) 기록



		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(12.09)</b>							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	52,564	(7,325)	14,354	93,982	40,393	25,546	105,379	60,180
	MR	8,819	(340)	5,202	19,093	11,209	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,750	(500)	26,500	59,000	37,765	38,000	59,000	48,433
	MR	12,250	(-)	12,000	19,000	15,345	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	82.5	(12.5)	32.0	97.5	57.0	29.0	90.0	63.5
	MR	125.0	(20.0)	102.0	150.0	124.4	107.5	172.0	132.7

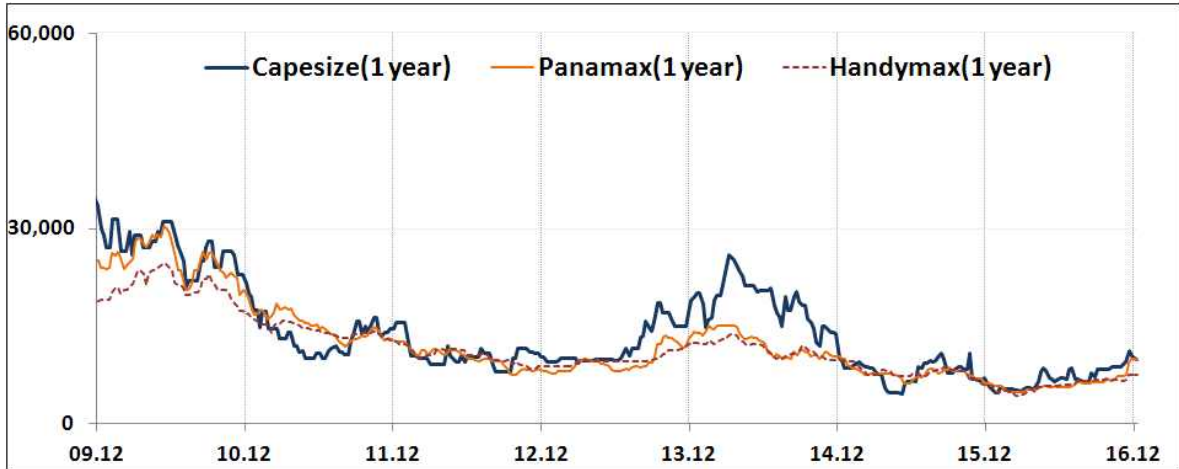
\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



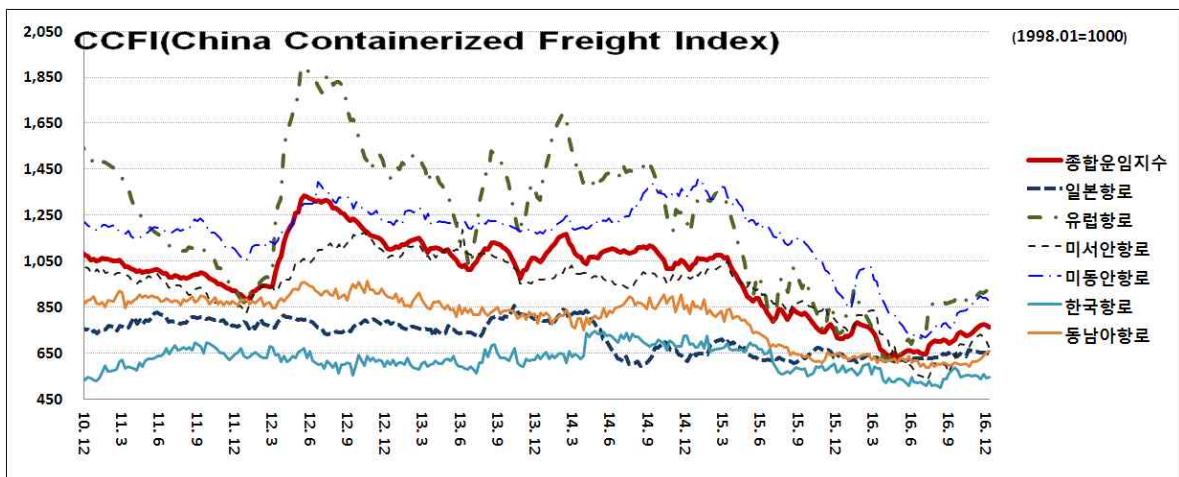
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

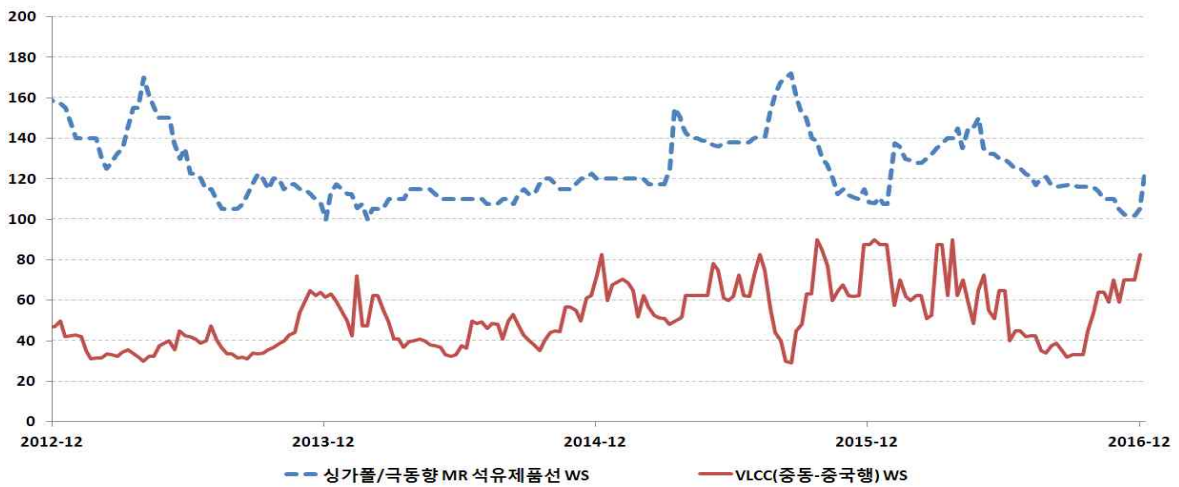


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

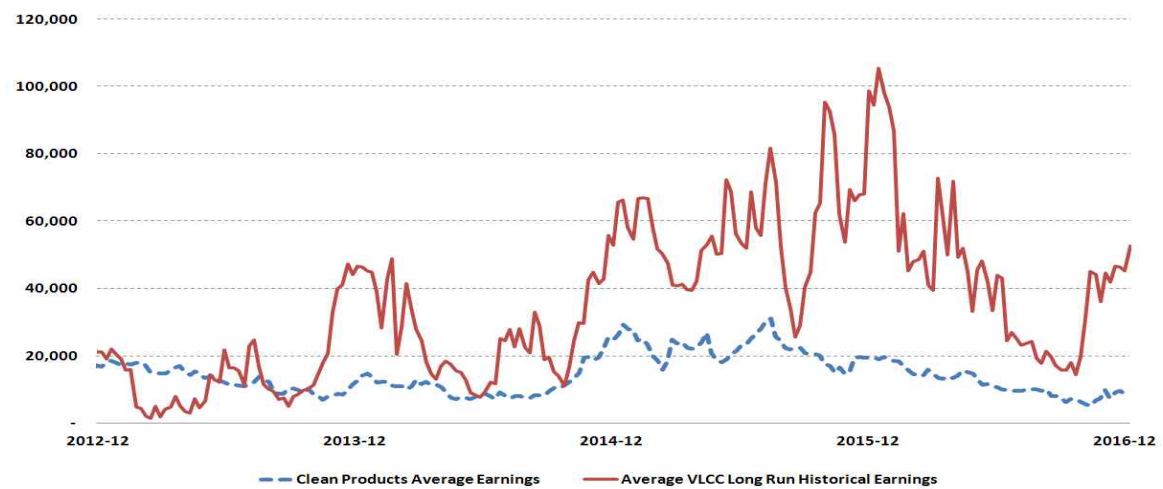
유조선운임지수(WS)



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
<b>중고선 시장 (\$ Million) (12.09)</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	68.8	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (12.09)</b>										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.7	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	84.5	(-0.5)	84.8	84.5	93.5	88.8	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) (12.09)</b>										
380 CST	Rotterdam	290.5	(11.0)	285.0	112.0	290.5	207.7	133.5	359.5	265.2
	Singapore	319.0	(11.5)	313.3	147.5	319.0	226.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	356.5	(9.0)	352.0	167.5	356.5	251.0	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	332.5	(10.0)	327.5	157.5	332.5	236.6	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (12.09) 12월평균</b>										
철광석	국제價	80.4	(1.3)	79.3	41.2	80.0	56.2	39.4	71.4	55.8
	중국産	100.8	(-1.7)	102.1	65.0	102.7	82.8	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)	1037.5	(10.0)	1037.4	851.0	1,178.0	987.0	856	1,066	944
	밀(국제)	400.3	(12.8)	387.9	361.0	520.0	438.0	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			