

# 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)



### BDI 1,000p 밑으로 하락

- ▶ BDI는 주간 평균 1,007p를 기록(전주 대비 144p 하락)
  - (운임) 케이프 운임이 11월 17일 20,063달러(일)을 기록한 이후 지속적으로 하락하고 있고, 파나막스도 10,000달러(일) 밑으로 운임이 하락함
  - (1년 용선료) 케이프는 현물운임 약세에도 불구하고 1년 용선료는 변화 없었으며, 파나막스는 현물운임 약세로 1,700달러(일) 하락함
  - (FFA 시장) 케이프는 주 후반 현물운임이 소폭 반등하며 FFA 운임 평가치도 반등했으나, 파나막스는 현물운임 약세가 반영되며 FFA 운임 평가치도 하락함
- ▶ 케이프 운임은 물동량 부족으로 양수역 모두 하락세가 이어졌으나, 주 후반 소폭 반등함
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 유입이 부진하여 운임이 하락세 지속
  - 대서양 수역도 브라질->중국 철광석 물동량 유입이 부진하면서 운임이 하락
- ▶ 파나막스 운임은 전주 중반 이후 하락세가 지속되며 10,000달러(일) 밑으로 운임이 하락함
  - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 일부 유입되었으나 하락세를 막지는 못함
  - 대서양 수역은 전주까지 운임상승을 견인했으나, 미국 걸프만 물동량 감소 등으로 운임이 하락함
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역의 운임은 소폭의 등락을 반복하는 모습을 보이고, 대서양 수역은 주 중반까지 소폭 상승했으나, 주 후반에 소폭 하락함



### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~12.16)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,007	(-144)	291	1,216	666	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	6,688	(-4,415)	536	18,091	6,309	2,788	18,451	6,881
운임지표 <sup>2)</sup>	파나막스(4TC)	10,498	(-1,821)	2,294	12,319	5,505	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	10,127	(240)	2,591	10,127	6,163	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	8,376	(483)	2,744	8,376	5,141	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	9,775	(-)	4,975	11,250	7,277	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	7,975	(-1,700)	4,750	10,000	6,211	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,500	(-)	4,250	7,500	5,997	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(-)	4,250	6,750	5,206	5,750	7,500	6,692

### 건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (12.16)	(전주비)	금주 (12.16)	(전주비)	금주 (12.16)	(전주비)	금주 (12.16)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	5,875	(650)	5,675	(675)	8,181	(618)	9,200	(425)
운임	파나막스(4TC)	6,700	(-1,100)	6,500	(-400)	6,750	(-125)	7,350	(100)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,475	(-225)	6,525	(-25)	6,713	(113)	7,500	(200)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,275	(175)	6,075	(175)	6,100	(262)	6,375	(375)

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)



### 역대 최대의 해체에도 불구하고 원양항로는 긍정적 효과 없어

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 26.8p 상승한 824.4p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2p 하락한 392p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 40달러 하락한 1,006달러, 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 226달러 상승한 1,608달러, 미동안이 전주 대비 287달러 상승한 2,627달러를 기록하였음
  - 북미항로는 올해 마지막 GRI가 성공한 데 힘입어 양안 모두 200달러 이상 대폭적인 운임상승을 보인 반면 유럽항로는 소폭의 하락세를 보였음. 비수기임에도 불구하고 작년 보다 높은 운임을 보이고 있으나 뚜렷한 운임상승 요인이 없어 운임 상승세는 단기간에 그칠 전망이다
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 98달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 상승한 101달러를 기록하였음
  - 4분기 들어 3분기에 높은 운임을 유지하고 있음. 선사들의 운임방어 의지가 여전히 강력하여 현재 운임 수준이 당분간 지속될 것으로 예상됨
- ▶ 일본 NYK에 따르면 올해 세계 컨테이너선의 해체량이 60만TEU 이상이 될 것으로 예상되고 있음. 특히 파나마운하 확장으로 유헤 선박이 많아진 구파나마스 선박을 중심으로 해체가 이루어지고 있음. 이는 아시아 역내항로, 남미항로, 아프리카항로, 아시아-호주 항로 등의 수급에 긍정적인 영향을 것으로 예상됨
  - 그러나 8천TEU급 이상 선형에서 해체량이 거의 없어 유럽, 북미 등 원양항로에는 큰 영향을 미치지 못할 것으로 예상됨. 이는 세계 전체적으로 역대 최대치의 해체량을 기록할 전망이나 원양항로의 수급개선을 기대하기 어려움을 의미함. 즉 역대 최대의 해체량이 예상됨에도 불구하고 원양항로의 시황에는 긍정적인 효과를 주지 못할 것으로 예상됨

금주 (12.06)	(전주비)	2016년			2015년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

### 컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	824	(26.8)	400	885	640	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	1,006	(-40)	205	1,206	678	205	1,206	671
	미서안항로(FEU)	1,608	(226)	725	2,034	1,250	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,627	(287)	1,496	2,836	2,055	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	213	(-)	110	214	185	66	240	143
	한국항로(TEU)	98	(-)	86	125	103	105	205	160
	동남아항로(TEU)	101	(1)	53	101	68	87	241	185
용선지수(HRCI)		392.0	(-1.0)	392	453	431	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	770.6	(4.4)	632	785	707	713	1,079	874
	유럽항로	961.6	(34.0)	625	962	801	736	1,349	994
	미서안항로	675.8	(-1.2)	534	839	673	746	1,054	900
	미동안항로	854.4	(-23.3)	723	1,029	836	854	1,400	1,168
	일본항로	648.2	(-3.5)	612	667	635	608	714	651
	한국항로	520.3	(-25.0)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	642.9	(-18.6)	590	661	619	611	884	718

## 유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



### VLCC, 공급 감소로 운임 상승

- ▶ 1월 신규 성약의 가용선박 흡수, 중국 체선 등의 공급 감소로 중동시장 운임수익이 상승하였고, 서아프리카 시장 또한 이러한 움직임에 힘입어 운임수익이 상승세로 나타남
  - VLCC 평균 운임수익은 63,284 달러(일)로 전주 대비 10,720 달러(20.4%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 92.5로 전주 대비 10.0p(12.1%) 상승하였음
  - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 68,598 달러/일(+21%), 한국항 61,815 달러/일(+18%), 싱가포르항 70,172 달러/일(+21%), 미국항 68,778 달러/일(+34%), 유럽항 58,950 달러/일(+33%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 53,945 달러/일(+8%), 미국항 73,323 달러/일(+7%), 인도항 73,323 달러/일(+14%) 기록

[12월 16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델리아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	302.5	315.5	308.5	338.0	302.5	318.5	318.5	321.5	332.5	342.5	362.5
w/w	4.1%	4.3%	2.3%	2.4%	3.4%	4.1%	1.9%	2.1%	4.2%	3.0%	1.4%



### 제품선, 전반적인 운임 상승

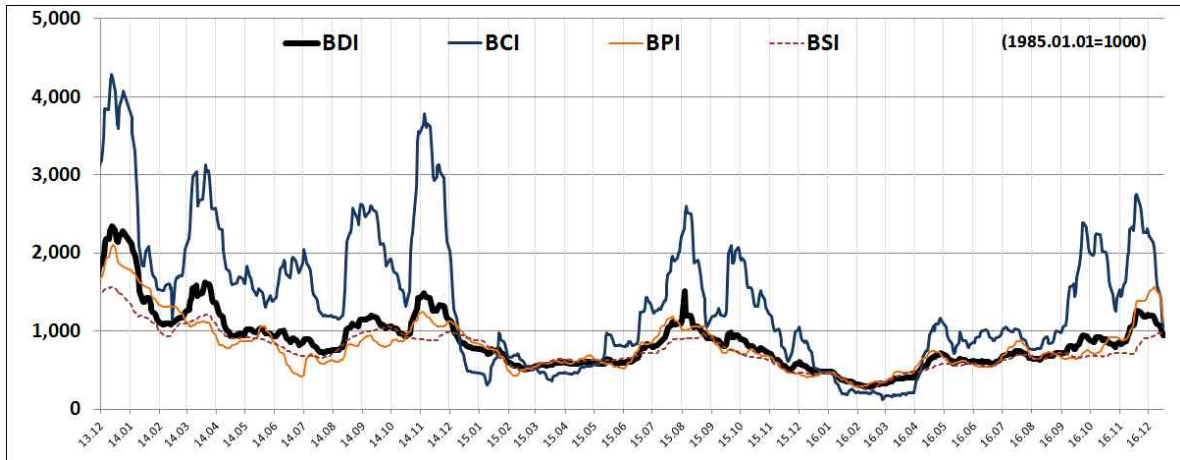
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 지난주에 이어 운임 호조세를 이어갔으며 북해시장 또한 수요 회복으로 과잉공급이 해소되어 운임수익이 상승하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 7주간 이어졌던 하락세에서 반등하여 올 10월 수준으로 대폭 회복하였음. MR 인도-일본 운임수익은 소폭 상승을 이어갔음
  - 제품선 평균 운임수익은 10,450 달러(일)로 전주 대비 1,631 달러(18.5%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 127.5p로 전주 대비 2.5p(2.0%) 상승하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,977 달러/일(+42%), 북해-서아프리카 12,093 달러/일(+30%), 미걸프-북해 5,671 달러/일(+12%), 미걸프-남미동안 13,789(+11%) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,752 달러/일(+39%), LR2 11,097 달러/일(+57%) 기록. MR은 인도-일본 7,561 달러/일(+1%) 기록



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
(전주비)									
<b>유조선 시장 (12.16)</b>									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	63,284	(10,720)	14,354	93,982	40,842	25,546	105,379	60,180
	MR	10,450	(1,631)	5,202	19,093	11,194	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,750	(1,000)	26,500	59,000	37,647	38,000	59,000	48,433
	MR	12,375	(125)	12,000	19,000	15,287	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	92.5	(10.0)	32.0	97.5	57.7	29.0	90.0	63.5
	MR	127.5	(2.5)	102.0	150.0	124.5	107.5	172.0	132.7

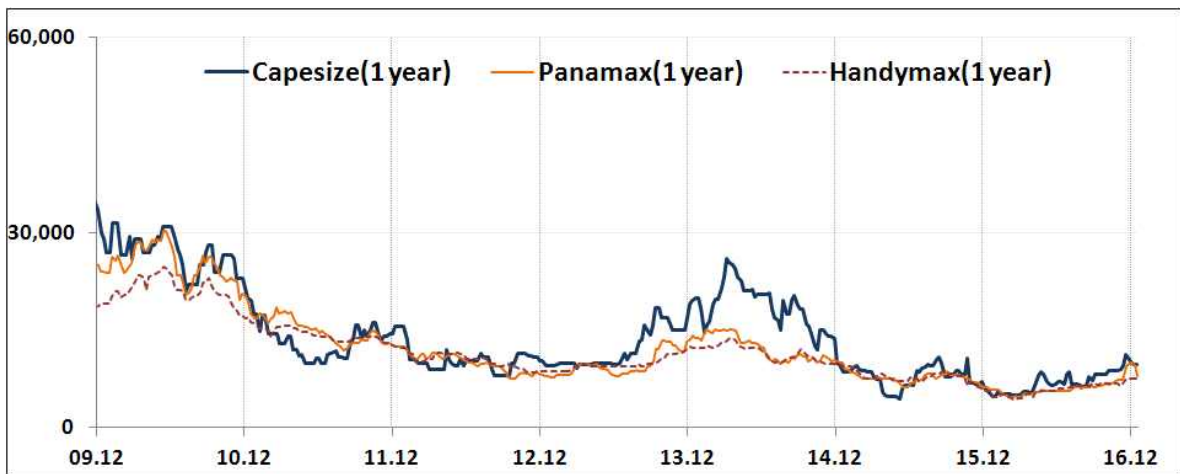
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

건화물선 운임 지수



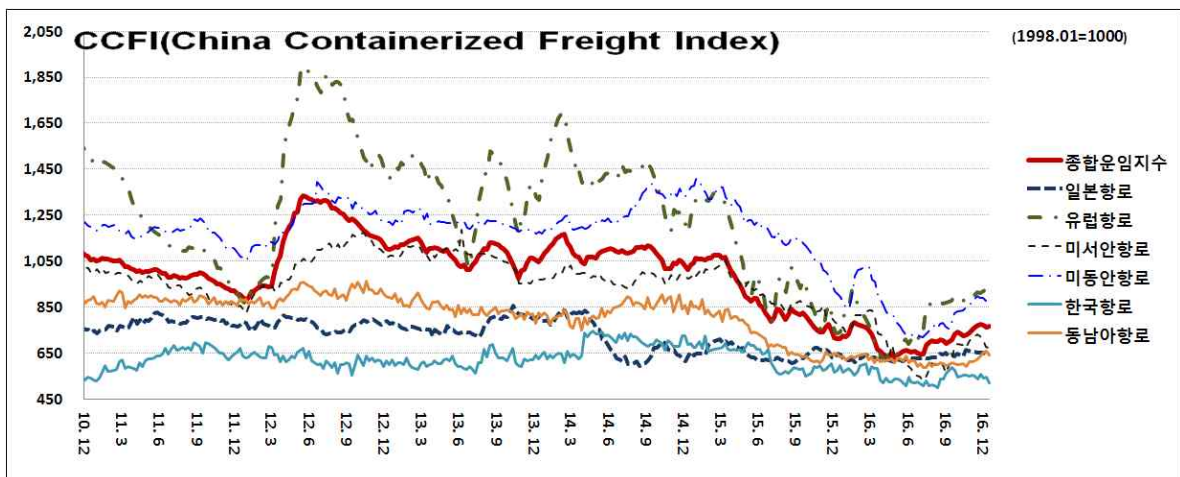
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

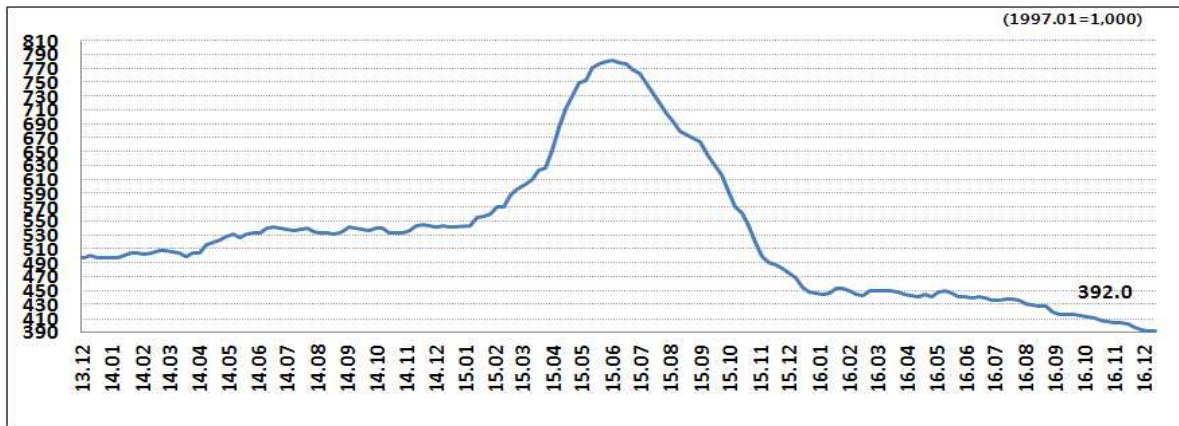
컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

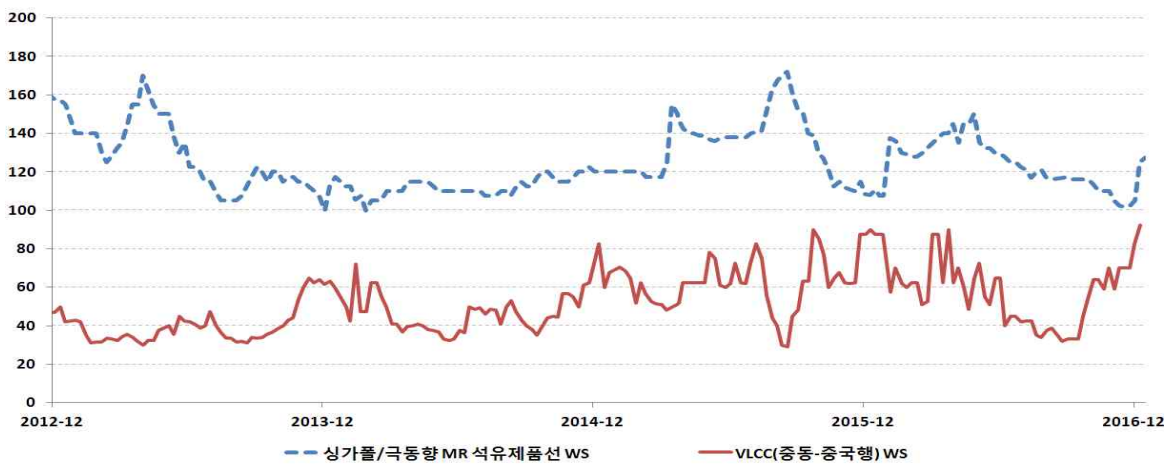


☐ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ☐



Lloyd's List.

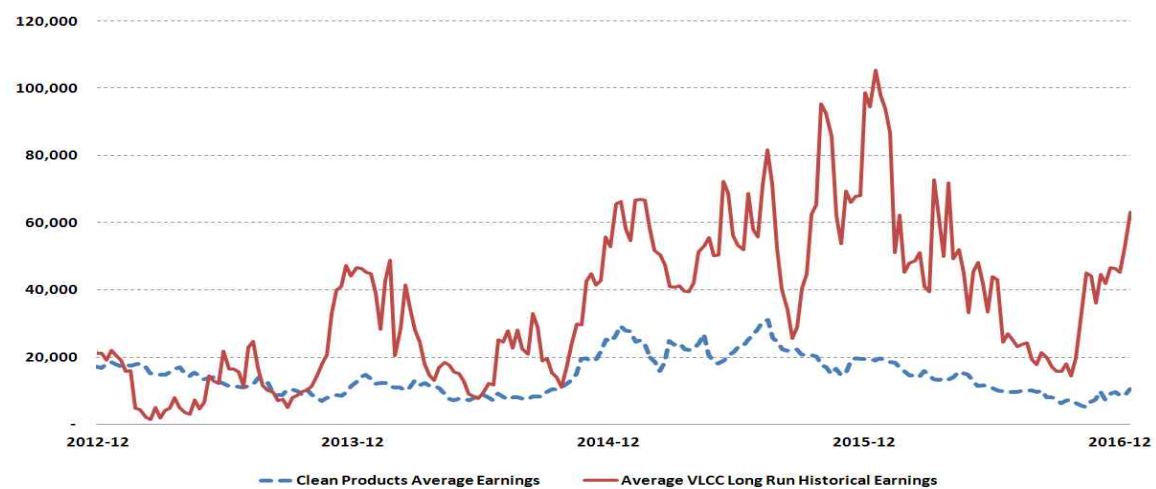
☐ 유조선운임지수(WS) ☐



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) (12.16)</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	68.7	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) (12.16)</b>										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.6	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	84.5	(-)	84.7	84.5	93.5	88.8	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.5	(-0.5)	27.8	27.5	29.5	28.6	29.5	32.5	30.7

<b>연료유 (\$/Tonne) (12.16)</b>										
380 CST	Rotterdam	302.5	(12.0)	290.8	112.0	302.5	209.6	133.5	359.5	265.2
	Singapore	332.5	(13.5)	319.7	147.5	332.5	229.0	167.5	389.0	292.5
	Korea	360.0	(3.5)	354.7	167.5	360.0	253.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	342.5	(10.0)	332.5	157.5	342.5	238.6	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (12.16) 12월평균</b>										
철광석	국제價	81.0	(1.0)	79.9	41.2	81.0	56.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	102.9	(2.1)	102.9	65.0	103.7	83.2	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)	1,036.8	(-0.8)	1,034.2	851.0	1,178.0	988.0	856	1,066	944
	밀(국제)	409.3	(9.0)	393.7	361.0	520.0	437.0	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			