

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)



연말 비수기로 건화물선 시황 하락

- ▶ BDI는 주간 평균 931p를 기록(전주 대비 76p 하락)
 - (운임) 주중 케이프 운임은 반등하며 12월 23일(금)에 4TC 기준 9,203달러(일)까지 회복했으나, 파나막스 이하 선형은 하락세를 지속
 - (1년 용선료) 연말, 연초 비수기로 전체 시황이 약세를 보이며 1년 용선료도 전 선형에 걸쳐 하락세를 보임
 - (FFA 시장) 주중 반등세를 보인 케이프는 내년 1월물, 1분기물이 상승했으나, 내년 연평균물, 2018년 연평균물은 하락세를 보임. 파나막스도 2017년, 2018년물이 하락세를 보임. 그러나 수프라막스 이하 선형은 2017년, 2018년물이 강세를 보임
- ▶ 케이프 운임은 주중 양수역 물동량 유입으로 상승 전환
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 유입이 활발해지면서 주중 소폭 상승세로 전환
 - 대서양 수역은 대서양 R.V. 항로의 운임 크게 상승하면서 케이프 선형 운임 상승세를 견인함
- ▶ 파나막스 운임은 케이프와 달리 대서양 R.V. 항로를 중심으로 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 석탄 물동량 등의 유입이 부진하면서 하락세를 기록함
 - 대서양 수역은 전주에 이어 하락세를 지속하면서 고점 대비 10,000달러(일) 이상 하락함
- ▶ 수프라막스도 파나막스와 같이 양 수역에서 운임이 약세를 보였으나, 파나막스에 비해서는 낙폭이 크지 않았음

건화물선 시장(현물)

		금주 (~12.23)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	931	(-76)	291	1,216	671	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	7,091	(403)	536	18,091	6,324	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	7,425	(-3,074)	2,294	12,319	5,543	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	9,732	(-395)	2,591	10,127	6,233	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	8,581	(205)	2,744	8,581	5,208	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	9,050	(-725)	4,975	11,250	7,311	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	7,625	(-350)	4,750	10,000	6,238	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,250	(-250)	4,250	7,500	6,021	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(-)	4,250	6,750	5,236	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		12월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (12.23)	(전주비)	금주 (12.23)	(전주비)	금주 (12.23)	(전주비)	금주 (12.23)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	7,775	(1,900)	6,850	(1,175)	6,900	(-1,281)	7,550	(-1,650)
운임	파나막스(4TC)	6,275	(-425)	6,000	(-500)	5,900	(-850)	6,050	(-1,300)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,850	(375)	6,650	(125)	8,650	(1,937)	9,500	(2,000)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,450	(175)	6,500	(425)	6,825	(725)	7,300	(925)

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)



중국 춘절의 밀어내기 효과로 운임상승세 유지

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 0.4p 하락한 824.0p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 동일한 392p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 43달러 하락한 1,049달러, 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 67달러 하락한 1,541달러, 미동안이 전주 대비 14달러 하락한 2,612달러를 기록하였음
 - 양대 항로 모두 작년 12월에 비해 이례적으로 높은 수준을 유지하였음. 선사들이 비수기를 맞아 적극적으로 공급을 축소하는 한편 중국 춘절이 내년 1월로 빨라져 밀어내기 물량이 나오면서 운임상승세를 견인하는 것으로 판단됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 213달러, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 98달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 4달러 상승한 105달러를 기록하였음
 - 11월 이후 현재 운임 수준이 유지되고 있음. 지난 10월 이후 GRI를 통해 운임상승을 이끌어 냈던 선사들은 내년 1분기까지 GRI를 계속 추진하여 운임방어에 나설 것으로 예상됨
- ▶ 세계 컨테이너선 시장이 좀처럼 Bad Cycle에서 벗어나지 못하고 있음. 올해 3분기 주요 선사들의 영업실적을 보면 Hapag Lloyd 등 일부 선사를 제외하면 대부분 영업적자를 기록한 것으로 나타났음. 이는 자사 중심의 영업전략과 선박투자 관행이 공급과잉을 확대시켜 출혈경쟁을 부추긴 결과로 판단됨
 - 리더 기업도 이익을 얻지 못하는 Bad Cycle에서 벗어나기 위해서는 공동이익을 추구하는 협력으로만 가능함. 올해 8천TEU급 이상 선박이 5척만 발주된 것이 Bad Cycle에서 벗어날 가능성을 보여 주고 있음. 향후 몇년간 선박발주, 특히 초대형선박 발주가 올해 수준에서 이루어질 경우 수급여건의 실질적 개선과 본격적인 운임회복을 기대할 수 있을 것임

	금주 (12.23)	(전주비)	2016년			2015년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	824	(-0.4)	400	885	644	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	1,049	(43)	205	1,206	685	205	1,206	671
	미서안항로(FEU)	1,541	(-67)	725	2,034	1,256	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,613	(-14)	1,496	2,836	2,066	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)	105	(4)	53	105	69	87	241	185
용선지수(HRCI)		392.0	(-)	392	453	431	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	781.4	(10.9)	632	785	709	713	1,079	874
	유럽항로	997.6	(36.0)	625	998	805	736	1,349	994
	미서안항로	665.7	(-10.1)	534	839	673	746	1,054	900
	미동안항로	847.9	(-6.5)	723	1,029	836	854	1,400	1,168
	일본항로	661.6	(13.5)	612	667	636	608	714	651
	한국항로	535.2	(14.9)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	652.6	(9.7)	590	661	619	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 수급 악화로 운임 하락

- ▶ 성약활동 약 23% 감소, 페르시아만 대기선박 수 21% 증가 등 수급여건 악화로 중동 및 서아프리카 시장 운임수익이 전반적으로 하락하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 59,049 달러(일)로 전주 대비 4,235 달러(6.7%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 90.0p로 전주 대비 2.5p(2.7%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 북중미를 제외한 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 64,363 달러/일(-6%), 한국항 58,670 달러/일(-5%), 싱가포르항 64,504 달러/일(-8%), 미국항 63,575 달러/일(-8%), 유럽항 53,835 달러/일(-9%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 49,590 달러/일(-8%), 미국항 63,716 달러/일(-7%), 인도항 67,974 달러/일(-7%) 기록

[12월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	303.0	325.5	318.5	331.5	297.0	310.5	332.5	332.5	340.0	352.5	377.5
w/w	0.2%	3.2%	3.2%	-1.9%	-1.8%	-2.5%	4.4%	3.4%	2.3%	2.9%	4.1%



제품선, 계절수요 증가로 운임 상승

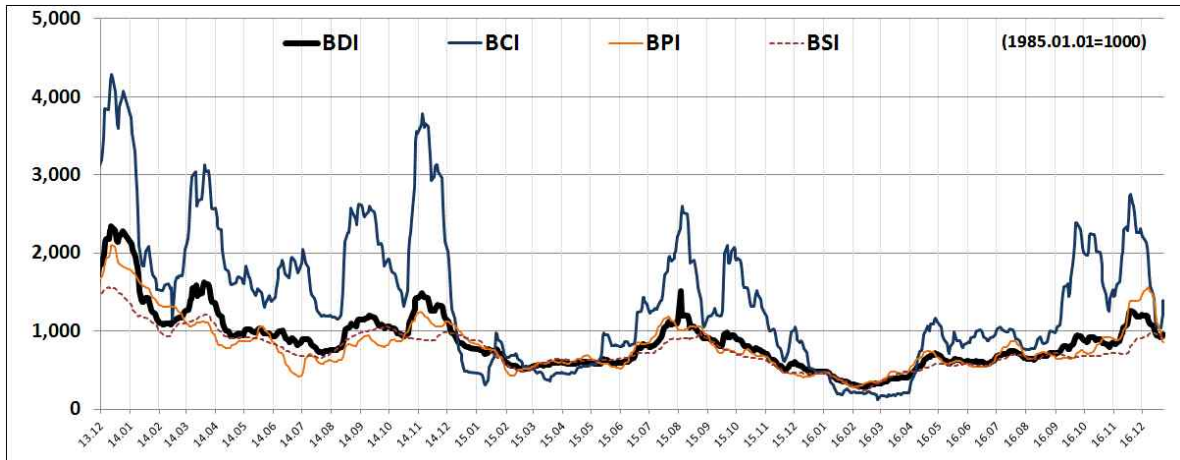
- ▶ 대서양시장 : 지난주에 이어 계절적 수요 강세가 지속됨에 따라 주요 항로의 운임수익이 대폭 상승하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지난주 반등 이후 지속적인 수급개선으로 운임수익이 큰 폭으로 상승하였음. MR 인도-일본 운임수익 또한 상승세를 이어갔음
 - 제품선 평균 운임수익은 14,659 달러(일)로 전주 대비 4,209 달러(40.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0p로 전주 대비 7.5p(5.9%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,299 달러/일(+48%), 북해-서아프리카 16,701 달러/일(+38%), 미겔프-북해 11,003 달러/일(+94%), 미겔프-남미동안 19,610(+42%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 11,625 달러/일(+72%), LR2 14,972 달러/일(+35%) 기록. MR은 인도-일본 8,235 달러/일(+9%) 기록



		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.23)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	59,049	(-4,235)	14,354	93,982	41,192	25,546	105,379	60,180
	MR	14,659	(4,209)	5,202	19,093	11,260	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,750	(-)	26,500	59,000	37,534	38,000	59,000	48,433
	MR	12,875	(500)	12,000	19,000	15,240	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	90.0	(-2.5)	32.0	97.5	58.4	29.0	90.0	63.5
	MR	135.0	(7.5)	102.0	150.0	124.7	107.5	172.0	132.7

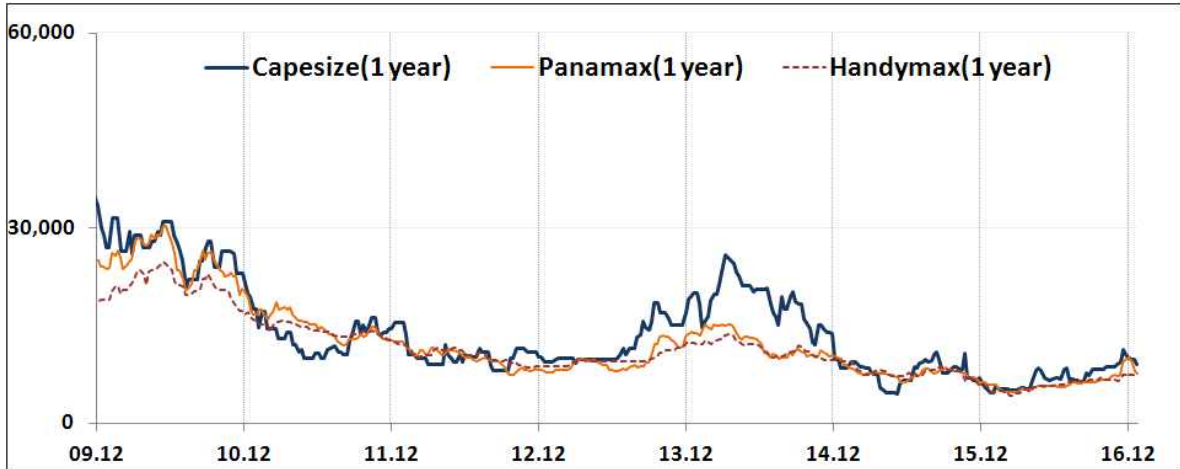
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



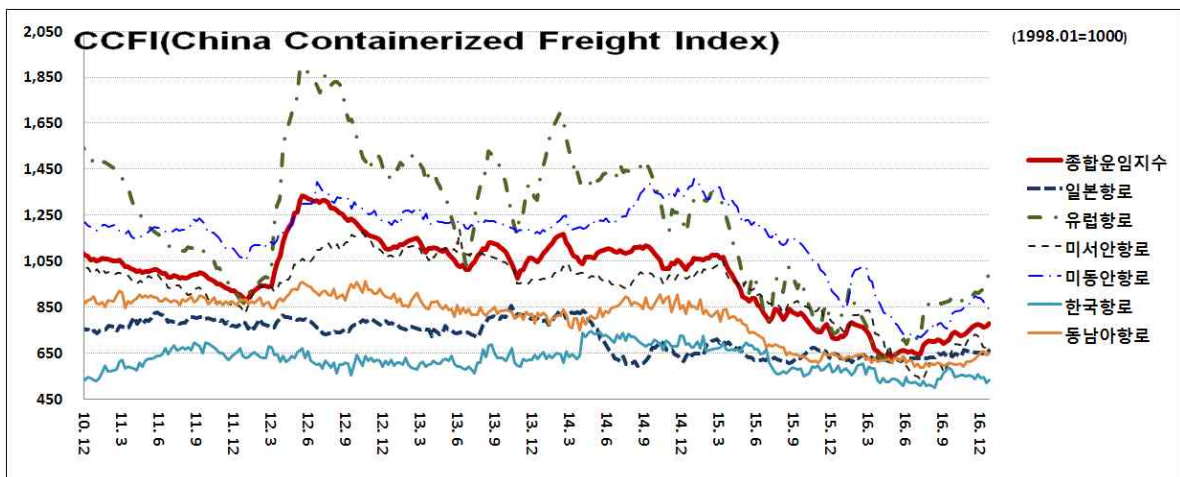
건화물선 용선료

\$/day



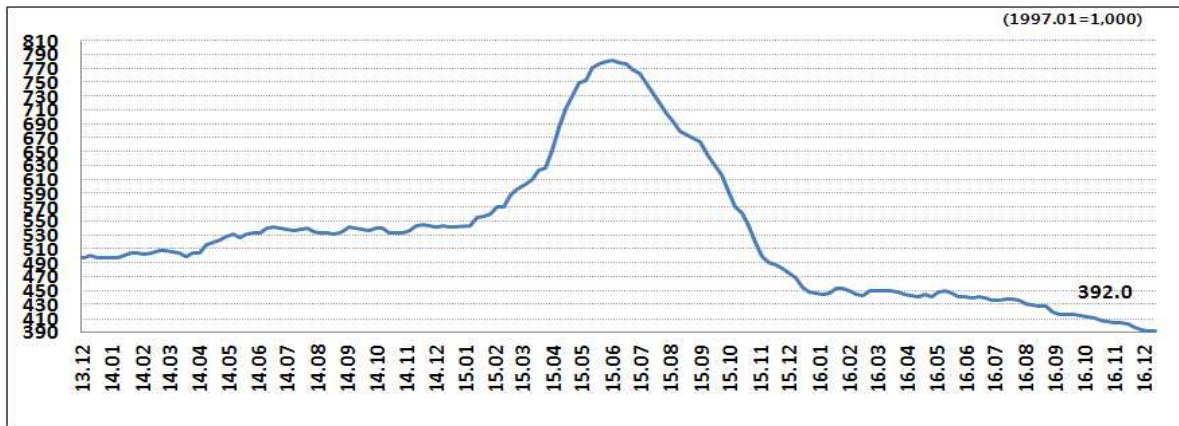
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



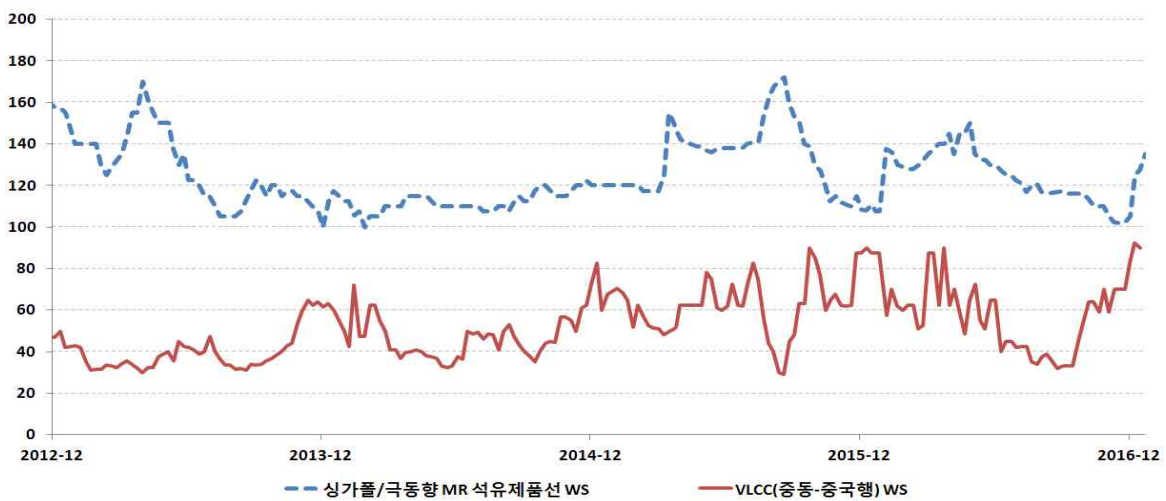
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

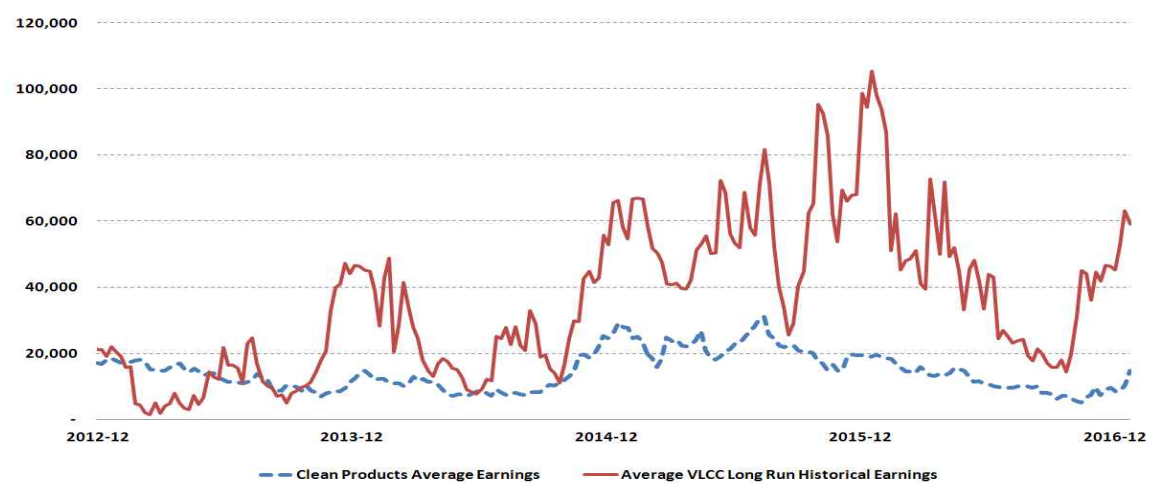
유조선운임지수(WS)



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) (12.23)										
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	68.5	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) (12.23)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.6	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	84.5	(-)	84.6	84.5	93.5	88.7	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.0	(-0.5)	27.6	27.0	29.5	28.6	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (12.23)										
380 CST	Rotterdam	303.0	(0.5)	293.9	112.0	303.0	211.4	133.5	359.5	265.2
	Singapore	340.0	(7.5)	324.8	147.5	340.0	231.1	167.5	389.0	292.5
	Korea	367.5	(7.5)	357.9	167.5	367.5	255.3	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	352.5	(10.0)	337.5	157.5	352.5	240.8	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (12.23) 12월평균										
철광석	국제價	80.5	(-0.5)	80.2	41.2	81.0	57.2	39.4	71.4	55.8
	중국産	105.9	(3.1)	102.9	65.0	105.9	83.6	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)	989.0	(-47.8)	1,025.1	851.0	1,178.0	988.0	856	1,066	944
	밀(국제)	393.5	(-15.8)	395.4	361.0	520.0	437.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		9월	10월	11월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	6,288	6,267	7,311	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,889	3,954	3,867	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,305	6,634	6,915	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,089	4,171	4,420	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,787	3,891	4,023	48,857	51,658	48,079			
	수입	3,801	4,253	4,466	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	12,675	12,832	13,546	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,579	9,198	9,704	106,302	115,933	109,858			