

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 운임 하락 속에, 미국 곡물 물동량 증가로 파나막스 이하 선형은 운임 상승

- ▶ BDI는 주간 평균 869p를 기록(전주 대비 36p 하락)
 - (운임) 케이프 운임 하락이 BDI 하락으로 이어지는 가운데, 파나막스 이하 선형은 운임이 상승하고 있음
 - (1년 용선료) 현물운임 상승세가 두드러지는 파나막스 1년 용선료가 나홀로 상승
 - (FFA 시장) 케이프 운임 평가치의 하락이 두드러지는 가운데, 케이프 이하 선형은 운임 평가치가 소폭 상승하는 분위기
- ▶ 케이프 운임은 선박과잉으로 양 수역에서 하락세를 보임
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가했으나 운임 상승으로 이어지기에는 물동량 규모가 크지 못함
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량이 소폭 증가했으나 규모가 작아 운임이 하락
 - 중국의 9월 철광석 수입 물동량이 9,299만 톤으로 지난해 12월에 이어 사상 2번째 수준을 보이면서 최근의 케이프 운임 상승이 물동량 지지에 의한 것임을 시사
- ▶ 파나막스 운임은 전주에 이어 양 수역에서 상승세를 이어감
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄, 북태평양 곡물 물동량 등이 전주 대비 감소했으나 북미 곡물 영향을 받으며 공선운항 증가 및 시장 분위기 호전으로 운임은 상승
 - 대서양 수역은 북미 곡물 물동량이 증가세를 이어가면서 운임이 상승
- ▶ 수프라막스도 북미 곡물 물동량 증가로 미국 걸프만궤 운임이 상승하고 타 항로는 강보합세를 보임



건화물선 시장(현물)

		금주 (~10.24)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	869	(-36)	291	908	594	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	10,525	(-2,520)	536	13,045	5,208	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	7,051	(890)	2,294	7,051	4,708	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,167	(113)	2,591	7,610	5,700	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,120	(187)	2,744	6,208	4,782	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,750	(-)	4,975	8,750	6,804	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	7,225	(413)	4,750	7,225	5,761	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	6,750	(-)	4,250	7,000	5,776	4,750	9,500	7,620
	핸디	5,750	(-)	4,250	5,750	4,988	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		11월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (10.21)	(전주비)	금주 (10.21)	(전주비)	금주 (10.21)	(전주비)	금주 (10.21)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	8,675	(-2,075)	4,500	(-200)	7,350	(-400)	8,750	(-450)
운임	파나막스(4TC)	7,050	(175)	4,975	(50)	6,000	(50)	6,750	(-125)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,500	(200)	5,225	(75)	6,200	(-25)	7,038	(38)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,300	(350)	4,900	(150)	5,175	(125)	5,750	(50)

- 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



기간항로, GRI 성공에 이어 강보합세 유지

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 18.2p 상승한 795.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3p 하락한 408p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 6달러 상승한 761달러를 기록하였음. 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 3달러 상승한 1,917달러, 미동안이 전주 대비 2달러 상승한 2,565달러를 기록하였음
 - 지난주 선사들의 GRI가 성공하면서 연중 최고치를 기록한 바 있으며, 이번 주에는 수급여건에 큰 변동이 없어 지난주 대비 강보합세를 보였음
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 1달러 상승한 TEU당 198달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 1달러 상승한 95달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 상승한 59달러를 기록하였음
 - 극도의 공급과잉에 따른 시황부진 현상이 지난 몇달간 계속되고 있으며 수급여건의 대폭적 개선이 없이는 운임상승을 기대하기 어려움
- ▶ 최근 드루리 등 해운분석기관들이 올해 컨테이너선 시장의 운임이 바닥 수준임을 전제로 내년부터 점진적인 시황회복을 전망하고 있음. 또한 올해 들어 10개월이 지나도록 1만TEU급 초대형선박 추가 발주가 전혀 없어 내년부터 수급여건이 서서히 개선되는 것도 시황회복을 예상하는 이유가 되고 있음
 - 또한 국제유가가 서서히 상승하고 있다는 점도 운임상승을 예상하는 근거가 되고 있음. 유가상승은 벅커할증료 형태로 운임에 포함되어 운임상승 요인으로 볼 수 있으나 운항비 역시 증가하기 때문에 선사들의 수익성을 개선될 것이라고 보기 어려움
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.4p 상승한 729.6p를 기록함



		금 주 (10.24)	(전 주비)	2016년			2015년		
				최저	최 고	평 균	최저	최 고	평 균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	795	(18)	400	795	604	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	761	(6)	205	1,206	631	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,917	(3)	725	1,917	1,163	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,565	(2)	1,496	2,565	1,946	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	198	(1)	110	198	179	66	240	143
	한국항로(TEU)	95	(1)	86	125	105	105	205	160
	동남아항로(TEU)	59	(1)	53	95	63	87	241	185
용선지수(HRCI)		408.0	(-3.0)	415	453	438	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	729.6	(1.4)	632	785	696	713	1,079	874
	유럽항로	873.0	(-9.0)	625	931	779	736	1,349	994
	미서안항로	675.8	(12.8)	534	839	666	746	1,054	900
	미동안항로	851.1	(12.2)	723	1,029	827	854	1,400	1,168
	일본항로	667.5	(32.3)	612	667	631	608	714	651
	한국항로	556.2	(-0.4)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	594.0	(-12.1)	590	646	615	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 전반적인 운임 약보합세

- ▶ 시장 전반적으로 성약건수가 급감했던 가운데 중동시장은 대기선박이 다시 증가하는 등 수급여건이 악화되어 약보합세에 머물렀음. 서아프리카 시장 역시 일부 항로의 소폭 상승을 제외하고 대부분의 항로에서 약보합세로 나타남
 - VLCC 평균 운임수익은 44,131 달러(일)로 전주 대비 837 달러(1.9%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 64.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 연료유 가격은 북미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 46,042 달러/일(-1%), 한국항 41,736 달러/일(-1%), 싱가포르항 45,616 달러/일(-4%), 미국항 46,291 달러/일(-5%), 유럽항 39,531 달러/일(-6%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 42,455 달러/일(-1%), 미국항 52,639 달러/일(+4%), 인도항 56,539 달러/일(-1%) 기록

[10월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	270.0	281.0	279.0	298.0	272.5	287.5	293.0	294.5	287.5	297.5	317.5
W/W	0.4%	0.2%	2.0%	-1.0%	2.1%	4.9%	1.4%	1.9%	2.3%	2.9%	0.8%



제품선, 전반적인 운임 상승

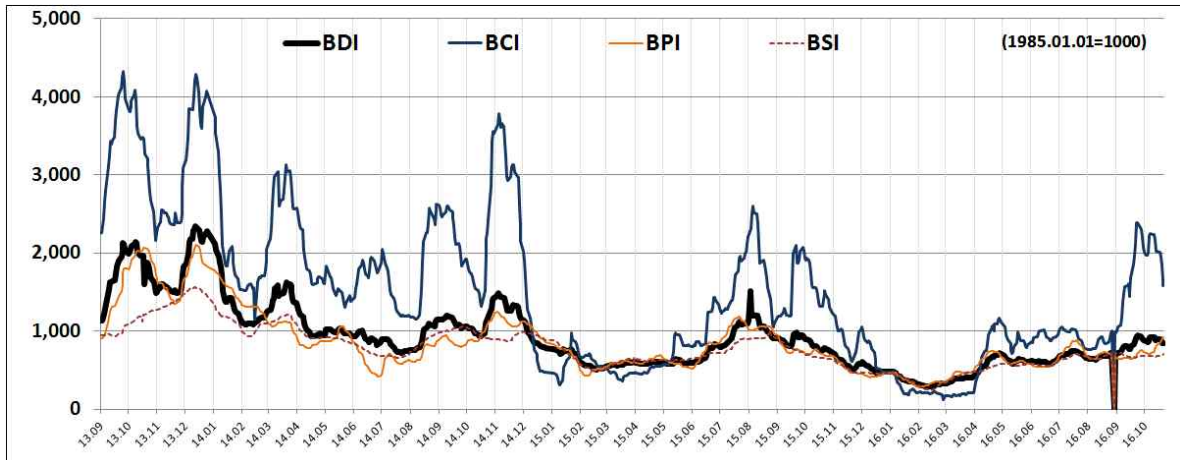
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 북해와의 재정거래 확대에 수급여건이 개선됨에 따라 상승세로 나타남. 북해시장 역시 재정거래로 미동안행 운임은 상승세로 나타났으며 서아프리카행은 약보합세로 나타났음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 전반적인 수요증가로 LR1, LR2 모두 상승세로 나타났으며 MR 인도-일본 또한 LR시장의 호조세에 힘입어 상승세를 보임
 - 제품선 평균 운임수익은 6,662 달러(일)로 전주 대비 1,460 달러(28.1%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 5,377 달러/일(+48%), 북해-서아프리카 5,824 달러/일(-0%), 미걸프-북해 614 달러/일(+163%), 미걸프-남미동안 7,207(+18%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 13,283 달러/일(+25%), LR2 9,308 달러/일(+15%) 기록. MR은 인도-일본 7,279 달러/일(+18%) 기록



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
(전주비)									
유조선 시장 (10.24)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	44,131	(-837)	14,354	93,982	39,679	25,546	105,379	60,180
	MR	6,662	(1,460)	5,202	19,093	11,628	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,000	(500)	26,500	59,000	38,977	38,000	59,000	48,433
	MR	12,000	(-)	12,000	19,000	15,849	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	64.0	(-)	32.0	97.5	55.1	29.0	90.0	63.5
	MR	110.0	(-)	110.0	150.0	127.2	107.5	172.0	132.7

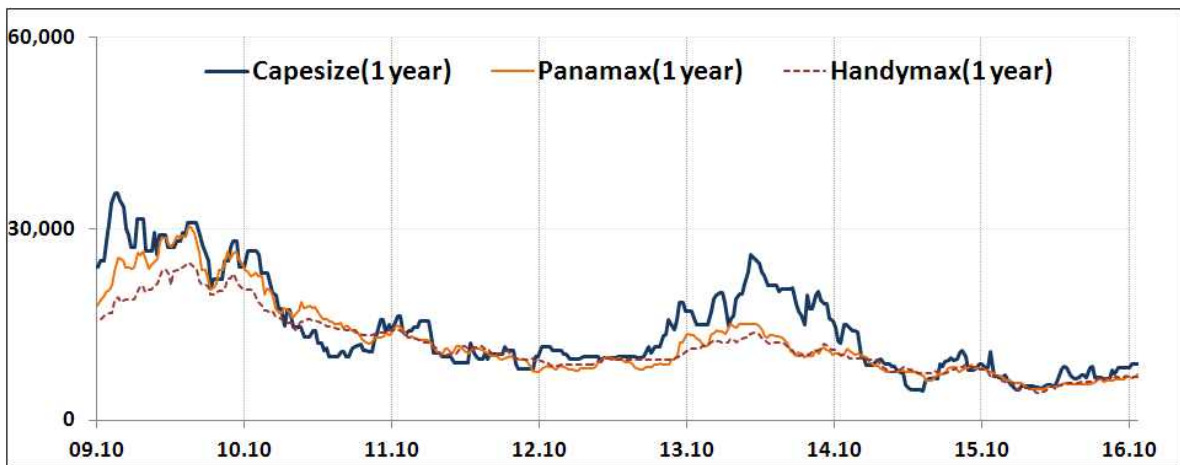
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



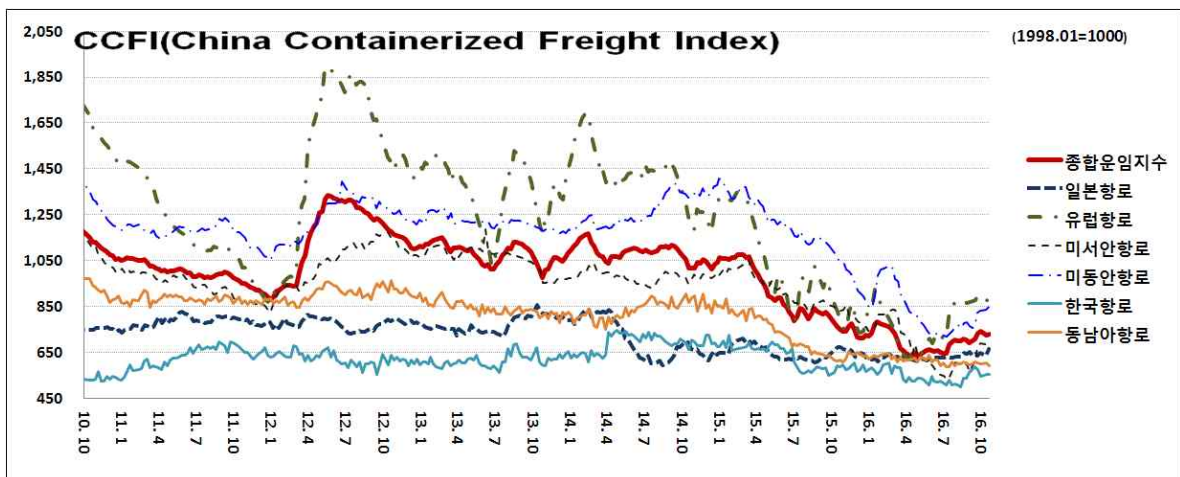
건화물선 용선료

\$/day



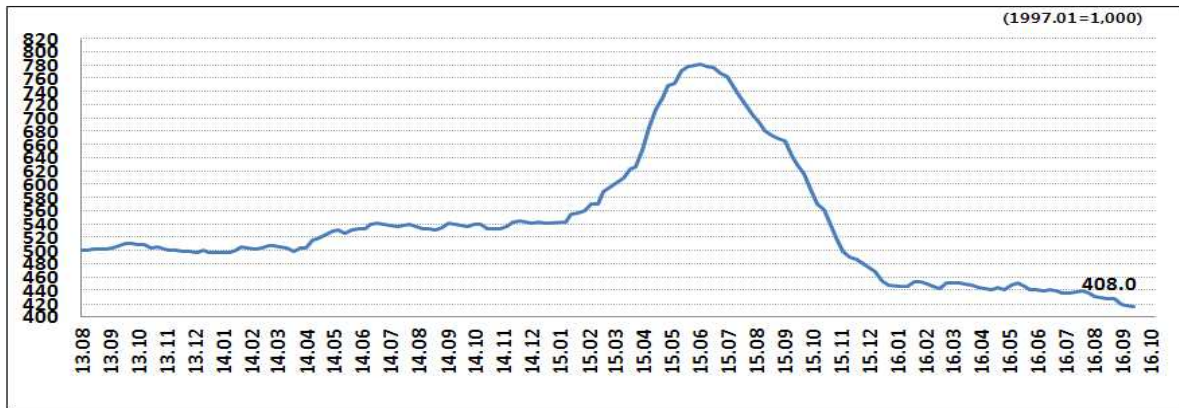
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



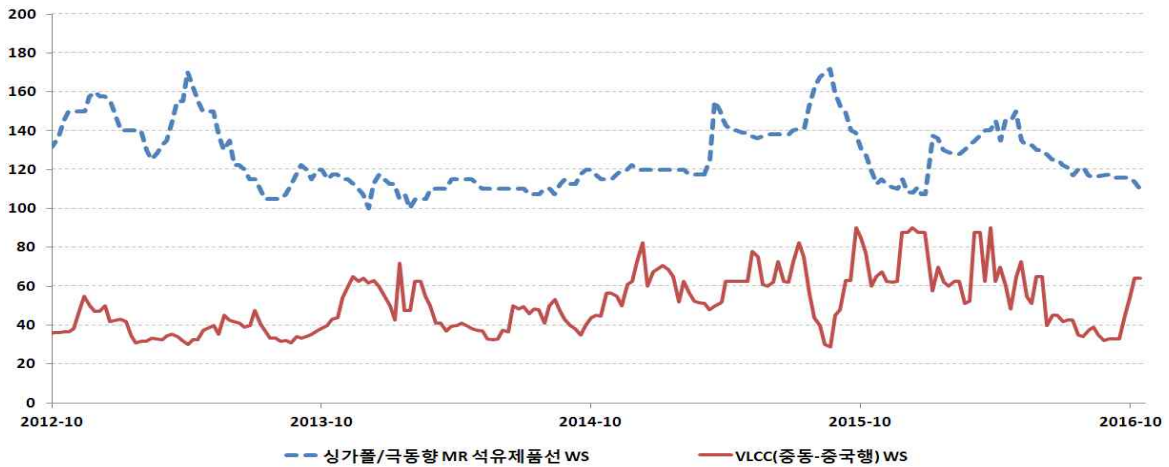
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

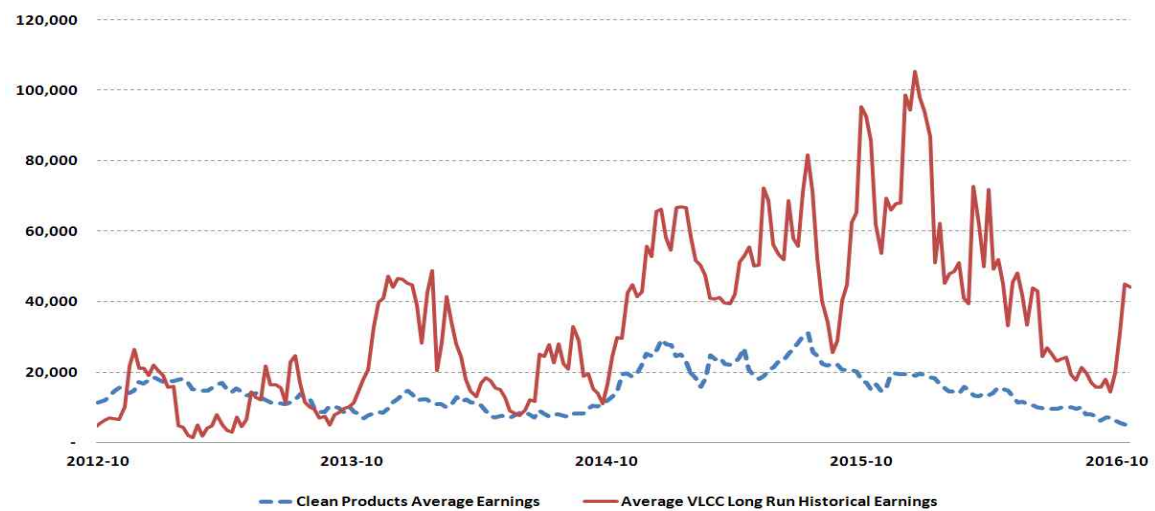
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.24)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.7	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	61.0	(-)	61.0	61.0	82.0	70.3	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

신조선 시장 (\$ Million) (10.24)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	93.5	89.5	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.8	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (10.24)										
380 CST	Rotterdam	270.0	(1.0)	266.2	112.0	270.0	198.8	133.5	359.5	265.2
	Singapore	287.5	(6.5)	282.0	147.5	287.5	216.8	167.5	389.0	292.5
	Korea	307.5	(-1.5)	308.0	167.5	309.0	239.6	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	297.5	(8.5)	291.3	157.5	297.5	226.2	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (10.24) 10월평균										
철광석	국제價	56.5	(0.8)	55.5	41.2	63.8	54.0	39.4	71.4	55.8
	중국産	90.3	(0.2)	90.2	65.0	94.0	80.2	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)	983.0	(20.5)	964.8	851.0	1,178.0	983.0	856	1,066	944
	밀(국제)	414.5	(-6.5)	408.5	361.0	520.0	444.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		07월	08월	9월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	6,391	6,076	6,288	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,405	3,885	3,889	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,549	6,050	6,305	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,070	4,237	4,089	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,934	3,252	3,787	48,857	51,658	48,079			
	수입	4,044	4,681	3,801	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	11,908	11,941	12,675	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,386	8,762	8,579	106,302	115,933	109,858			