

KMI 주간 해운시장 포커스

통권 316호 (2016.09.19~09.23)

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 주도의 운임 상승으로 BDI 크게 증가

- ▶ BDI는 평균 896p를 기록(전주 대비 110p 상승)
 - (운임) 전체적으로 케이프 운임 상승이 시장 흐름을 주도함. 다만, 수프라막스 운임이 주 초까지 하락하다 상승 반전한 것과 케이프 운임이 금요일에 상승세를 멈춘 것이 주목됨
 - (1년 용선료) 케이프 1년 용선료가 전주 대비 변동이 없는 것이 주목되는 점이고, 파나막스 및 수프라막스는 상승함
 - (FFA 시장) 핸디사이즈를 제외하고 FFA 시장은 상향 조정되는 모습
- ▶ 케이프 운임은 주 중반까지 상승했으나, 금요일에 소폭 하락하면서 조정되는 모습
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 크게 증가하면서 시황 상승의 주요 모멘텀 역할. 동호주 석탄 물동량도 전주 대비 크게 증가하면서 운임에 호재로 작용함
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 유입이 크게 증가했으며, 콜롬비아 석탄, 남아공 석탄 물동량도 호조세를 보이며 운임 상승에 기여함
- ▶ 파나막스도 양 수역에서 전전주 하락세를 벗어나 상승세를 보임
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄 물동량은 소폭 감소했으나, 북태평양 물동량이 증가하고, 동호주 석탄 물동량 호조세도 상승요인으로 작용하면서 운임이 상승
 - 대서양 수역은 남미 곡물 및 미국 걸프만 물동량 등이 전주 대비 증가하지는 않았지만, 케이프 화물의 분할에 따른 파나막스선 수요 증가로 운임이 상승한 것으로 해석됨
- ▶ 수프라막스는 태평양에서 운임이 소폭의 등락을 보였고, 대서양 수역에서는 미국 걸프만發 운임은 하락했으나, 반대 방향은 소폭 상승하는 상반된 양상을 보임

건화물선 시장(현물)

		금주 (~09.23)		2016년			2015년		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	896	(110)	291	896	563	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	13,023	(4,134)	536	13,023	4,461	2,788	18,451	6,881
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	5,454	(232)	2,294	6,881	4,551	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	6,948	(-33)	2,591	7,610	5,553	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	6,049	(56)	2,744	6,208	4,650	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,250	(-)	4,975	8,500	6,617	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	6,675	(275)	4,750	6,675	5,649	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,000	(250)	4,250	7,000	5,676	4,750	9,500	7,620
	핸디	5,250	(-)	4,250	5,750	4,923	5,750	7,500	6,692

건화물선 시장(FFA)

		10월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (09.23)	(전주비)	금주 (09.23)	(전주비)	금주 (09.23)	(전주비)	금주 (09.23)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	11,600	(1,525)	4,425	(125)	7,600	(150)	9,100	(50)
운임	파나막스(4TC)	6,875	(225)	4,950	(50)	6,050	(275)	6,850	(150)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,400	(275)	5,150	(125)	6,125	(200)	7,075	(100)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,075	(0)	4,950	(0)	5,025	(-175)	5,950	(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)



성수기가 끝나면서 운임 약세 전환

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 60.5p 하락한 733.6p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 동일한 416p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 202달러 하락한 764달러를 기록하였음. 또한 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 16달러 하락한 1,726달러, 미동안이 전주 대비 14달러 하락한 2,433달러를 기록하였음
 - 성수기가 끝나가면서 기간항로 운임이 약세로 전환되고 있음. 또한 중국의 국경절 다가오면서 일시적인 물동량 감소가 예상됨에 따라 당분간 운임 하락세가 예상됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로, 상해-동남아 항로, 상해-한국 항로 모두 전주와 동일한 운임을 보였음. 상해-일본 항로는 TEU당 196달러, 상해-동남아는 53달러, 상해-한국 항로는 88달러를 기록하였음
 - 수급여건에 큰 변화가 없는 가운데 서비스 공급이 지속적인 안정세를 유지하고 있어 현재 수준의 운임이 지속될 전망이다
- ▶ 최근 머스크, CMA-CGM, Hapag Lloyd 등 글로벌 선사들의 CEO들이 한진해운 법정관리를 계기로 정기선사 간에 M&A가 본격화될 것이라는 전망을 내놓고 있음. 머스크와 같이 초대형선박의 신조 발주를 통한 '몸집 불리기'가 결국 과도한 공급과잉과 지속적인 운임하락을 초래했다는 점에서 그 효용성을 다했다고 볼 수 있음
 - 이에 따라 선사들은 또 하나의 성장방법으로 M&A를 통한 '규모의 대형화'를 생각하고 있는 것으로 판단됨. 또한 장기간의 시황침체의 시대에서 M&A가 경쟁력을 강화할 수 있는 효과적인 대안이 될 수 있다는 점에서 글로벌 선사간에 또 한번 M&A바람이 불지 주목됨
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 24.5p 상승한 736.1p를 기록함

	금주 (09.23)	(전주비)	2016년			2015년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	733.6	(-60.5)	400	794	591	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	764	(-202)	205	1,206	622	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,726	(-16)	725	1,749	1,108	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,433	(-14)	1,496	2,542	1,899	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	196	(-)	110	194	178	66	240	143
	한국항로(TEU)	88	(-)	86	125	106	105	205	160
	동남아항로(TEU)	53	(-)	53	95	64	87	241	185
	용선지수(HRCI)	416.0	(-)	416	453	441	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	736.1	(24.5)	632	785	693	713	1,079	874
	유럽항로	900.5	(22.3)	625	931	770	736	1,349	994
	미서안항로	679.4	(68.6)	534	839	664	746	1,054	900
	미동안항로	824.6	(40.8)	723	1,029	826	854	1,400	1,168
	일본항로	638.0	(-8.8)	612	653	630	608	714	651
	한국항로	575.4	(-12.1)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	604.0	(-5.1)	590	646	617	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 중동시장 수급악화로 운임 하락

- ▶ 시장 전반적으로 성약건수가 전주대비 약 17% 감소하였으며 중동시장은 대기선박이 약 18% 증가하는 등 수급여건 악화로 하락세를 보임. 서아프리카 시장은 중국행 운임수익은 하락조정세를 보였으며 미국 및 인도향은 상승세로 나타남
 - VLCC 평균 운임수익은 14,354 달러(일)로 전주 대비 3,630 달러(20.2%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 33.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본향 11,188 달러/일(-21%), 한국향 9,581 달러/일(-34%), 싱가포르향 10,197 달러/일(-28%), 미국향 16,652 달러/일(-25%), 유럽향 13,599 달러/일(-26%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 19,995 달러/일(-4%), 미국향 36,862 달러/일(+12%), 인도향 27,758 달러/일(+3%) 기록

[09월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	247.5	260.5	253.5	265.0	247.5	257.5	263.5	268.5	262.5	267.5	288.0
w/w	5.5%	2.0%	2.4%	3.9%	7.6%	4.9%	1.5%	6.3%	5.2%	5.1%	0.9%



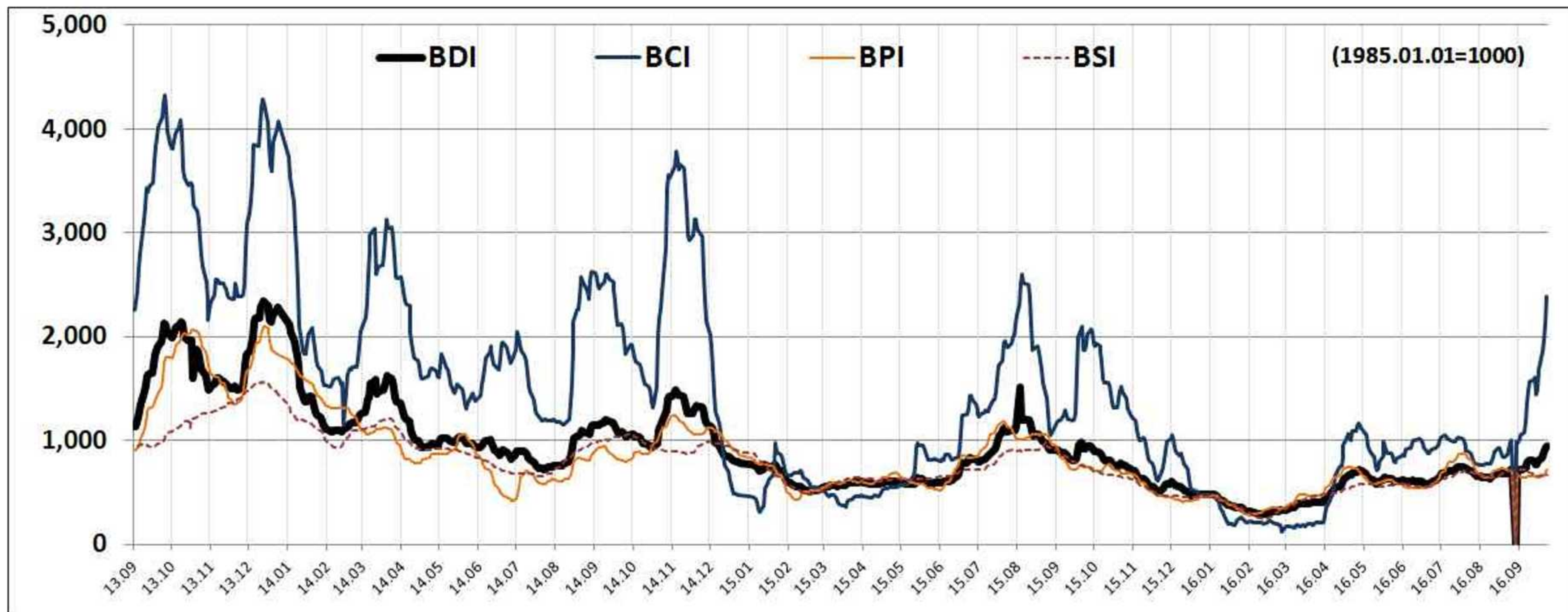
제품선, 대서양 시장 운임 상승세

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 지난주에 이어 상승폭은 다소 둔화되었으나 수급개선 상황이 이어져 상승하였음. 북해시장 또한 미국 파이프라인 가동중단으로 미동안행 운임수익이 상승하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 전반적인 하락세로 나타난 반면 MR 인도-일본은 상승하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 7,195 달러(일)로 전주 대비 29 달러(0.4%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 116.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 5,185달러/일(+40%), 북해-서아프리카 6,854 달러/일(-36%), 미걸프-북해 3,974 달러/일(+29%), 미걸프-남미동안 13,563 (+31%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,716 달러/일(-16%), LR2 7,117 달러/일(-32%) 기록. MR은 인도-일본 7,947 달러/일(+7%) 기록

				2016년			2015년		
(전주비)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (09.23)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,354	(-3,630)	14,354	93,982	40,156	25,546	105,379	60,180
	MR	7,195	(29)	6,359	19,093	12,213	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	59,000	40,192	38,000	59,000	48,433
	MR	13,000	(-125)	13,125	19,000	16,218	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	33.0	(-)	32.0	97.5	54.9	29.0	90.0	63.5
	MR	116.0	(-)	116.0	150.0	128.8	107.5	172.0	132.7

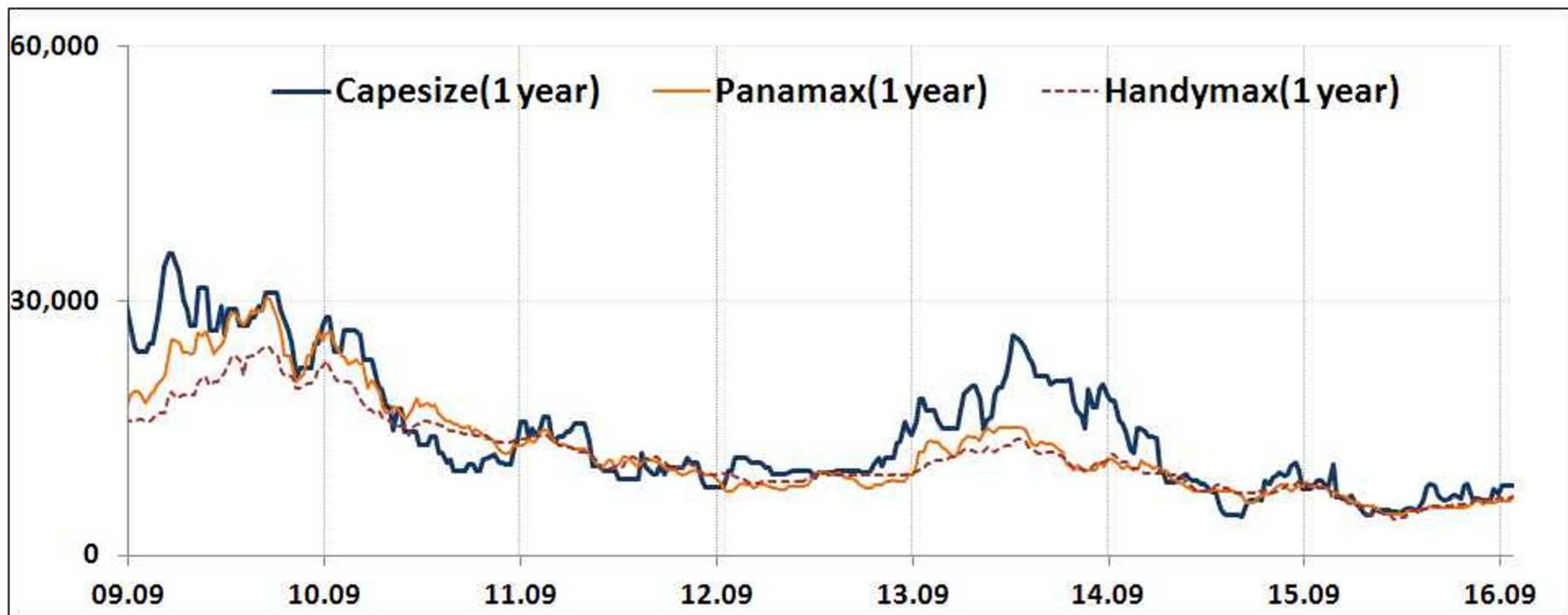
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



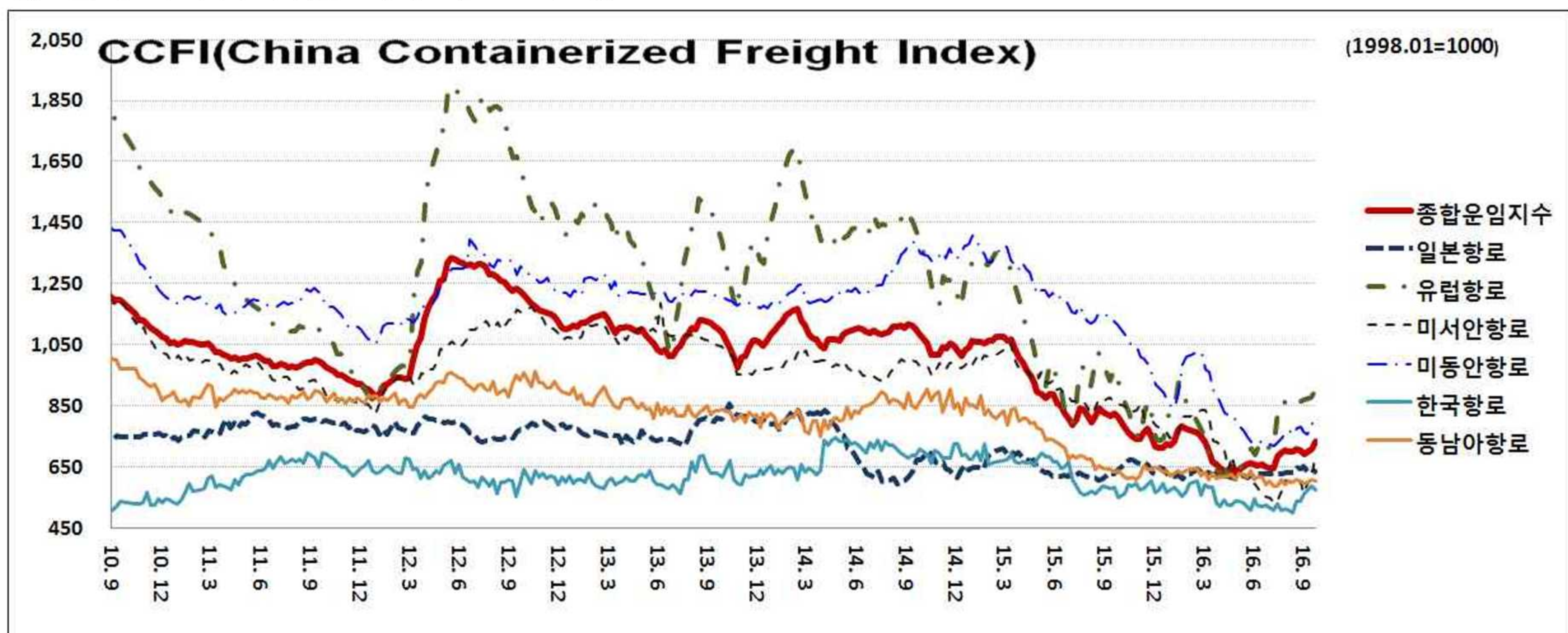
건화물선 용선료

\$/day



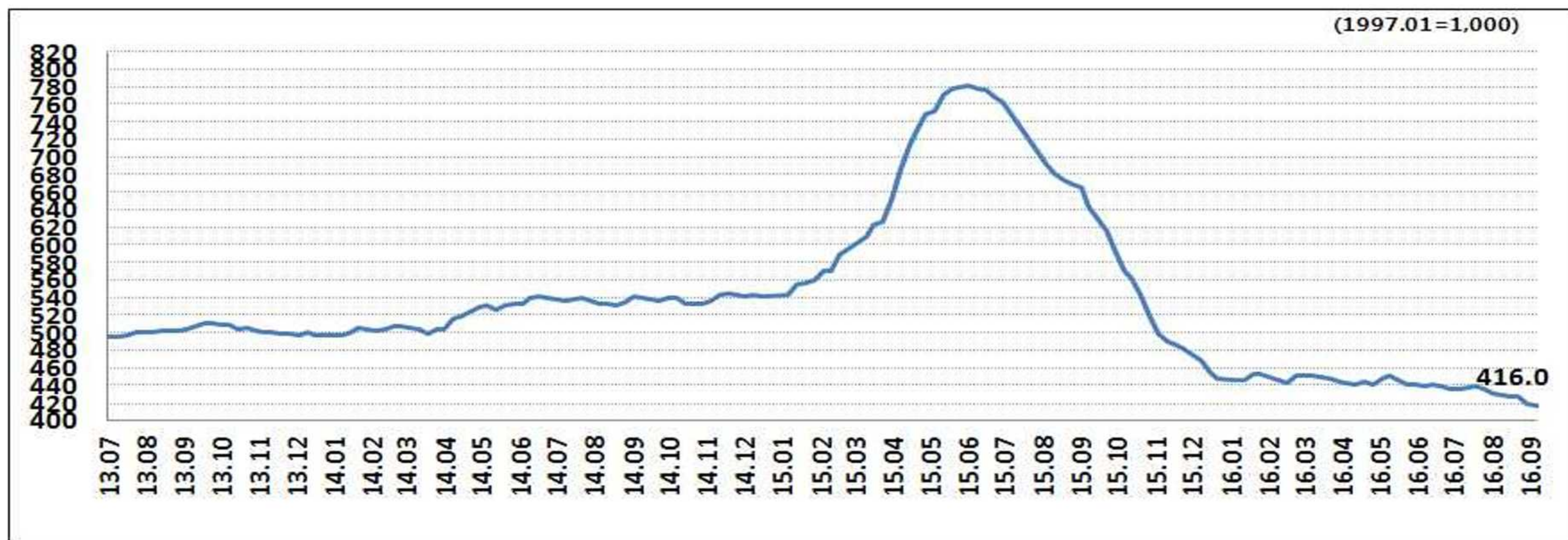
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



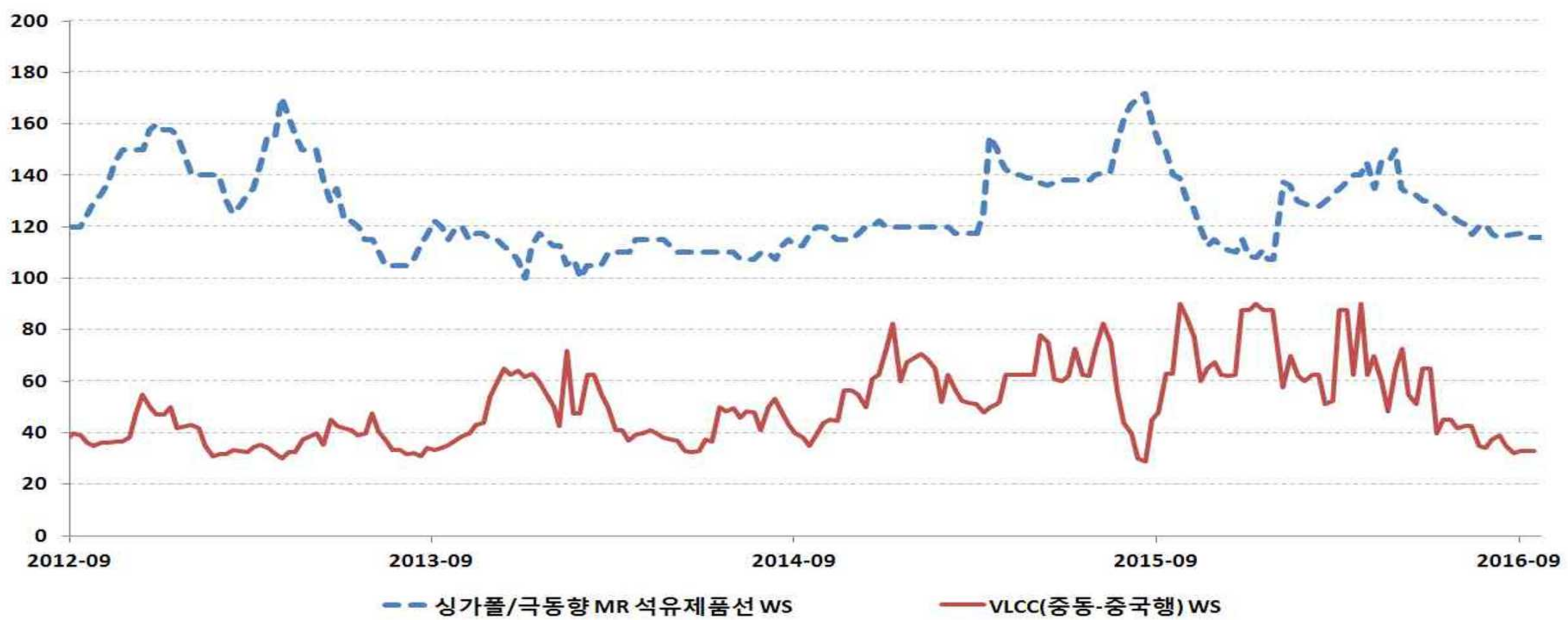
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

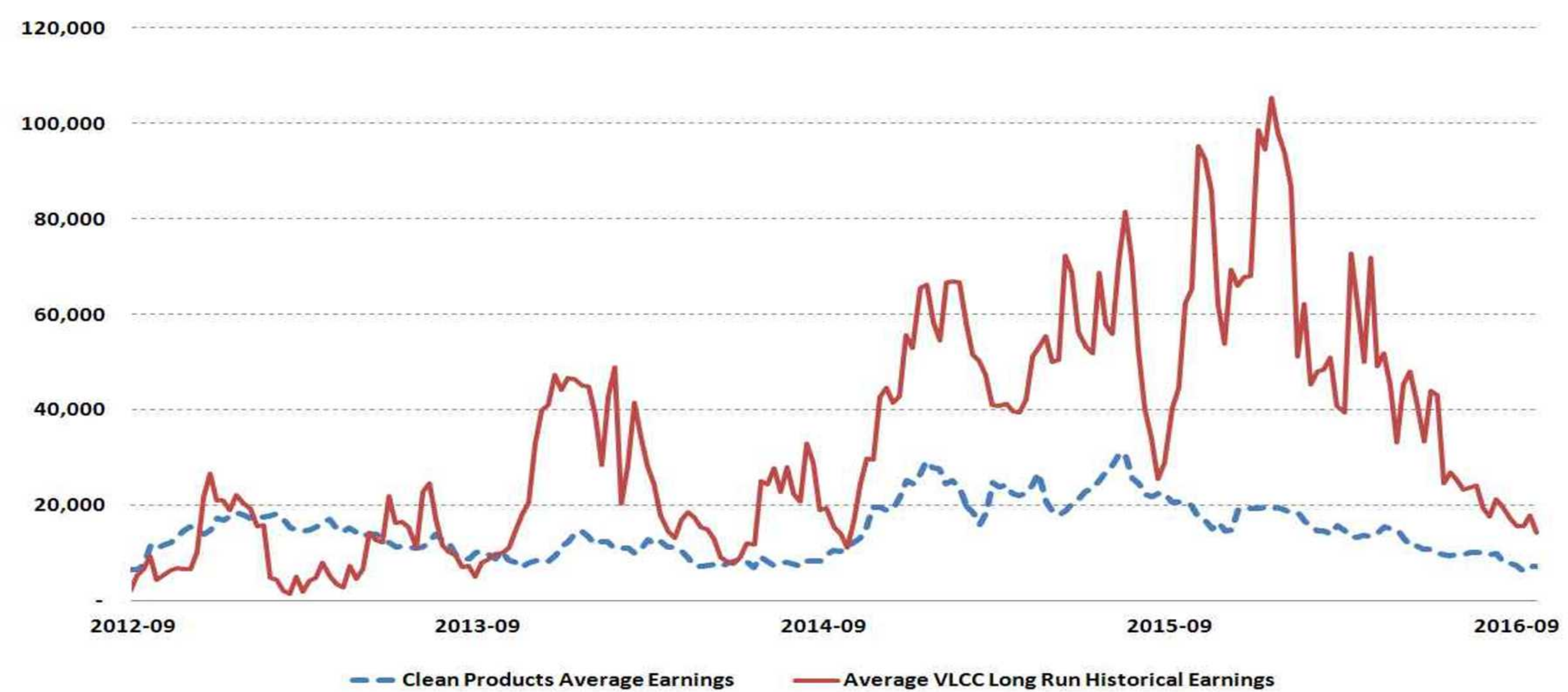
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금 주	(전주비)	9월평균	2016년			2015년			
					최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million)		(09.23)									
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.6	14.0	18.0	16.9	
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	82.0	71.2	79.0	84.0	80.9	
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	6.5	(-)	6.5	6.5	9.5	7.6	8.5	13.8	11.9	

신조선 시장 (\$ Million)		(09.23)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.0	(-0.5)	85.5	85.0	93.5	89.9	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.9	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne)		(09.23)								
380 CST	Rotterdam	247.5	(13.0)	240.5	112.0	247.5	192.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	262.5	(13.0)	256.8	147.5	262.5	210.6	167.5	389.0	292.5
	Korea	277.5	(5.0)	276.5	167.5	282.5	233.2	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	267.5	(13.0)	261.8	157.5	272.5	220.0	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$)		(09.23)		9월평균						
철광석	국제價	57.4	(-0.9)	58.6	41.2	63.8	53.8	39.4	71.4	55.8
	중국産	89.4	(-2.2)	92.4	65.0	94.0	79.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價			63.0	59.8	63.5	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産			82.5	61.7	83.1	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산			150.0	98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)			70.5	51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産			123.0	96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	955.0	(-11.0)	972.8	851.0	1,178.0	986.0	856	1,066	944
	밀(국제)	404.8	(1.5)	389.5	361.0	520.0	448.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)							
		06월	07월	08월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계
ASEAN	수출	6,317	6,391	6,076	81,997	84,577	74,824
	수입	3,548	3,405	3,885	53,339	53,418	45,031
NAFTA	수출	7,929	6,549	6,050	76,983	86,048	85,347
	수입	4,546	4,070	4,237	48,530	53,994	51,472
EU	수출	3,653	3,934	3,252	48,857	51,658	48,079
	수입	4,466	4,044	4,681	56,230	62,394	57,199
BRICs	수출	12,122	11,908	11,941	178,083	177,122	159,334
	수입	8,443	8,386	8,762	106,302	115,933	109,858