

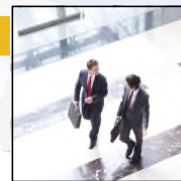
해운시황 포커스

통권 294호 (2016.03.28~04.01)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



선주 운임 인상 노력으로 케이프 운임 1,000달러(일) 회복

- ▶ 최근 BDI는 450p(4월 1일)를 기록하여 전주 대비 44p 상승
 - 케이프는 1,565달러(일)를 기록하며 전주 대비 970달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 544달러(일) 상승하며 4,275달러(일) 기록
 - 수프라막스는 37달러(일) 상승한 4,981달러(일), 핸디사이즈는 59달러(일) 상승한 4,031달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물운임 상승 분위기에 힘입어 핸디사이즈 외에 전선형에서 상향 조정. 케이프는 4월물이 875달러(일) 상승한 2,300달러(일), 2분기물이 725달러(일) 상승한 3,250달러(일)을 기록. 파나막스는 4월물이 800달러(일) 상승한 5,150달러(일), 2분기물이 600달러(일) 상승한 5,200달러(일)을 기록. 수프라막스는 4월물이 150달러(일) 상승한 5,450달러(일), 2분기물이 200달러(일) 상승한 5,550달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 4월물이 3,600달러(일)을 기록하며 현 운임보다 낮게 평가되어 현물운임 하락이 우려됨
- ▶ 케이프는 양 수역의 선주들의 운임 인상 노력이 소폭의 운임 상승으로 귀결
 - 태평양 수역은 서호주 철광석과 동호주 석탄 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데, 주중반 선주의 운임 인상 노력이 반영되면서 낮은 수준이지만 운임이 상승
 - 대서양 수역도 선주들의 운임 인상 노력이 일부 반영되면서 Front Haul, T.A. 항로에서 운임이 상승
- ▶ 파나막스 선형은 남미 곡물 물동량 유입 호조세로 운임이 상승
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄, 북태평양 물동량이 많지 않았으며, 남미 공선운항하는 선박이 다수 있었음. 한편, 남미는 Front Haul 곡물 물동량 유입이 커지면서 선박흡수 효과를 보여 T.A. 항로의 운임도 상승하는 등의 운임 상승세를 보임
- ▶ 수프라막스는 양 수역 물동량 유입 둔화로 태평양 운임 소폭 상승, 대서양 소폭 하락



		금주 (04.01)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	450	(44)*	290	473	360	471	1,511	719
	BCI	345	(142)*	117	472	223	311	2,604	1,026
	BPI	535	(69)*	282	535	385	408	1,179	695
	BSI	476	(3)*	243	476	365	448	993	665
	BHSI	272	(4)*	183	272	231	260	488	365
(04.01)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,500	(200)	4,725	5,525	5,191	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,250	(100)	4,750	5,825	5,120	5,825	8,875	7,492
	Handymax	4,750	(-500)	4,250	5,250	4,750	4,750	9,500	7,606
(04.01)									
운임(\$/day)	Capesize	1,565	(970)*	485	3,853	1,430	2,594	19,499	6,977
	Panamax	4,275	(544)*	2,260	4,275	3,092	3,258	9,403	5,561
	Supramax	4,981	(37)*	2,544	4,981	3,828	4,681	9,770	6,964
	Handysize	4,031	(59)*	2,698	4,033	3,422	3,900	7,239	5,381

*3/24(목) 대비임

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



양대 항로, GRI 성공으로 운임 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 131.1p 하락한 646.1p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 93.5p 상승한 512p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3p 하락한 445p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 92달러 상승한 339달러, CCFI는 전주 대비 12.5p 하락한 615.9p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로는 올해 들어 선사들의 GRI 시도가 처음 성공하면서 TEU당 92달러 상승한 것으로 판단됨. 그러나 GRI 효과가 생각 보다 크지 않으며 수요 측면에서 호재가 없어 운임 상승을 기대하기 어려움
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 174달러 상승한 922달러, 미동안이 136달러 하락한 1,787달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 14.8p하락한 719.3p, 미동안이 25p 하락한 857.3p를 기록함
 - 상해발 북미항로는 12주만에 양안 모두 FEU당 100달러 이상 상승하였음. 북미항로 역시 GRI 성공으로 운임이 상승했으나 상승효과가 크지 않고, 공급 측면에서 1만TEU급 초대형선박 투입 증가와 파나마운하 확장 개통에 따른 공급증가 영향이 계속될 것으로 예상되어 본격적인 운임상승으로 이어지기 어려움
- ▶ 오랜만에 운임이 비교적 큰 폭으로 상승했으나 그 효과가 예전의 GRI에 비해 상승효과가 크지 않으며 수급여건이 크게 개선된 상황이 아니라는 점에서 현재 운임 수준에서 크게 반등하기를 기대하기 어려움
 - 양대 항로의 운임이 사상 최저치의 수준을 보이다 상승한 것은 계선 확대, 서비스 축소 등 선사들의 공급축소 노력과 GRI 시도로 때문임. 계선확대와 서비스 감편 등 선사들의 선복량 조절이 운임하락을 억제할 가능성이 있으나 수급여건이 여전히 어려워 운임상승 동력을 기대하기 어려움



			금 주 (04.01)	(전 주비)	2016년			2015년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		646.1	(-13.1)	646	785	731	713	1,079	874
	유럽항로		627.2	(-12.5)	627	931	776	736	1,349	994
	미서안항로		719.3	(-14.8)	719	839	791	746	1,054	900
	일본항로		615.9	(-15.2)	612	644	627	608	714	651
	한국항로		524.0	(-10.8)	524	607	572	552	725	626
	동남아항로		616.6	(2.3)	608	646	630	611	884	718
			(03.30)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI)			445.0	(-0.3)	444	453	449	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	278	(-)	278	313	300	313	363	346
		수입	408	(-)	403	408	405	403	537	492
	동남아(All in)	수출	400	(-)	400	760	649	760	760	760
		수입	350	(-)	350	580	509	580	580	580

유조선 시장

최영재 연구원(cyjnnas@kmi.re.kr)



VLCC, 중동발 운임을 중심으로 큰 폭의 상승

- ▶ 부활절 연휴 이후 물동량이 증가하는 한편 중국의 체선 증가로 선복량이 감소하여 VLCC 운임이 큰 폭으로 상승
 - VLCC 평균 운임수익은 71,893달러(일)로 전주 대비 21,867달러(44%) 상승하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 90으로 전주 대비 27.5p(44.0%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 미국을 제외하고 주요항만에서 대체로 하락하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 66,568~72,138 달러/일(39%~42%▲), 중동-미국 88,714 달러/일(73%▲), 중동-유럽 76,494 달러/일(71%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 61,582 달러/일(20%▲), 미국항 70,414 달러/일(7%▲), 인도항 78,027 달러/일(14%▲) 기록

[04월 01일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	155.5	173.5	167.5	175.0	155.0	170.0	182.5	174.5	177.5	187.5	223.5
ww	-3.7%	-3.1%	-6.7%	2.9%	3.3%	-0.6%	-2.7%	-2.8%	-4.3%	-2.8%	2.5%



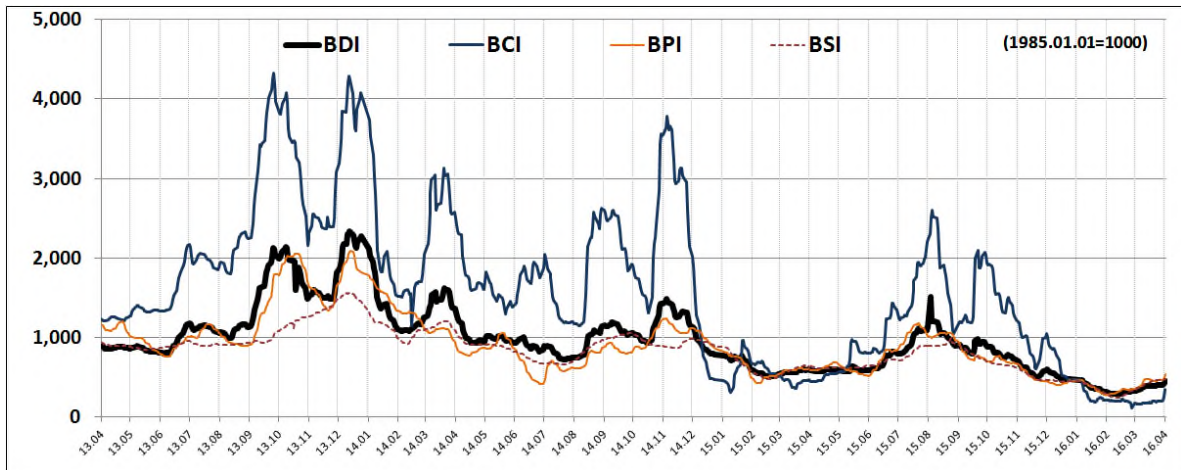
제품선, 대서양 시장의 강보합으로 MR

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장의 재정거래가 감소하면서 운임이 약보합으로 나타남. 북해 시장은 수요증가와 선복량 부족으로 운임이 큰 폭으로 상승 반등하였음
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 운임은 약세를 나타내었음. 다만 '싱가폴-일본' MR 운임은 상승세를 이어가고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 13,830달러(일)로 전주 대비 267달러(1.9%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 145.0으로 전주 대비 5.0p(3.6%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 11,292 달러/일(16%▲), 북해-서아프리카 16,330 달러/일(15%▲), 미걸프-북해 12,341 달러/일(-), 미걸프-남미동안 21,616(1%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 17,452 달러/일(12%▼), LR2 22,622달러/일 (5%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 18,461 달러/일(3%▼), 인도-일본 13,261 달러/일(8%▼)

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.01)							
Average Earnings	VLCC	71,893	(21,867)	39,428	93,982	58,855	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	13,830	(-267)	13,564	19,413	15,753	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	42,500	(-)	42,500	59,000	49,571	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	17,500	(-)	17,500	19,000	18,018	14,500	20,500	17,731
		(04.01)							
운임지수(WS)	VLCC	90.0	(27.5)	51.0	97.5	69.5	29.0	90.0	63.5
	MR	145.0	(5.0)	128.0	145.0	134.5	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

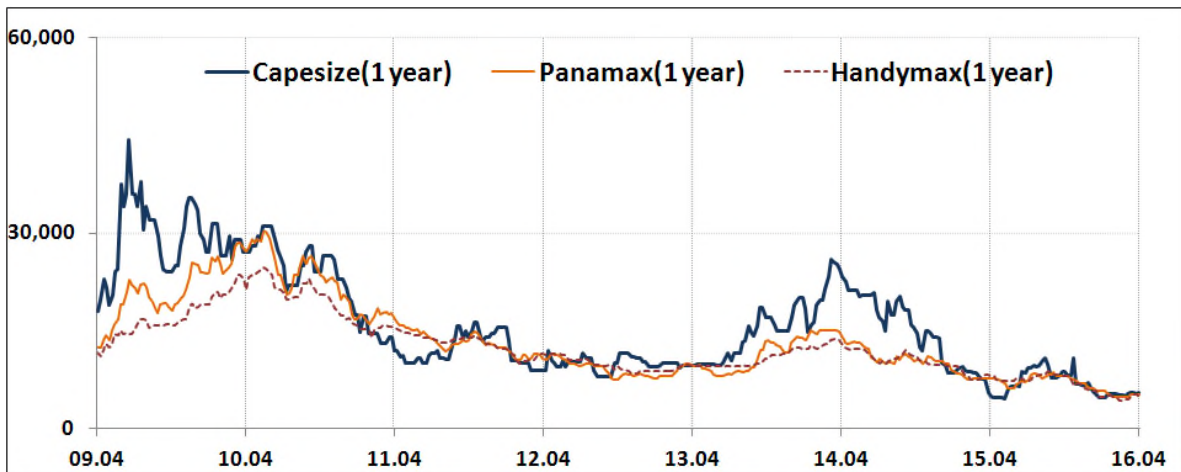
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

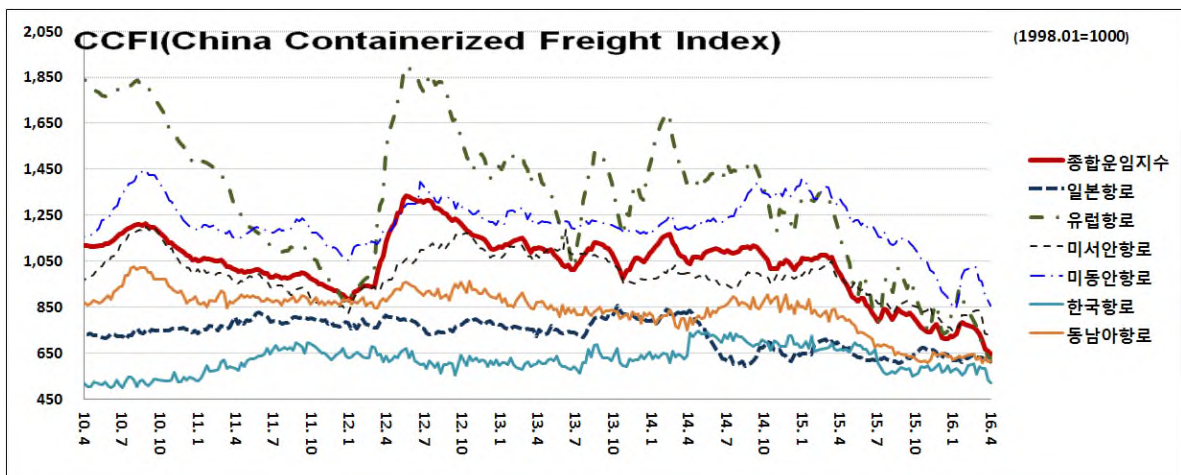
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



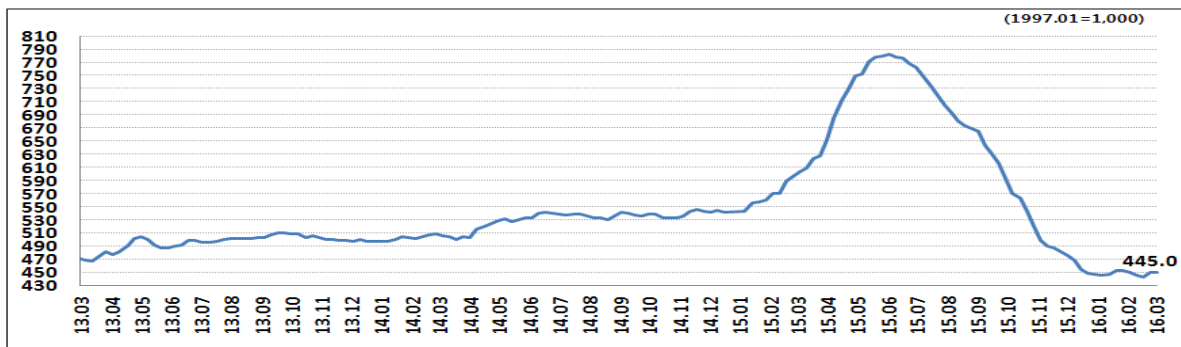
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



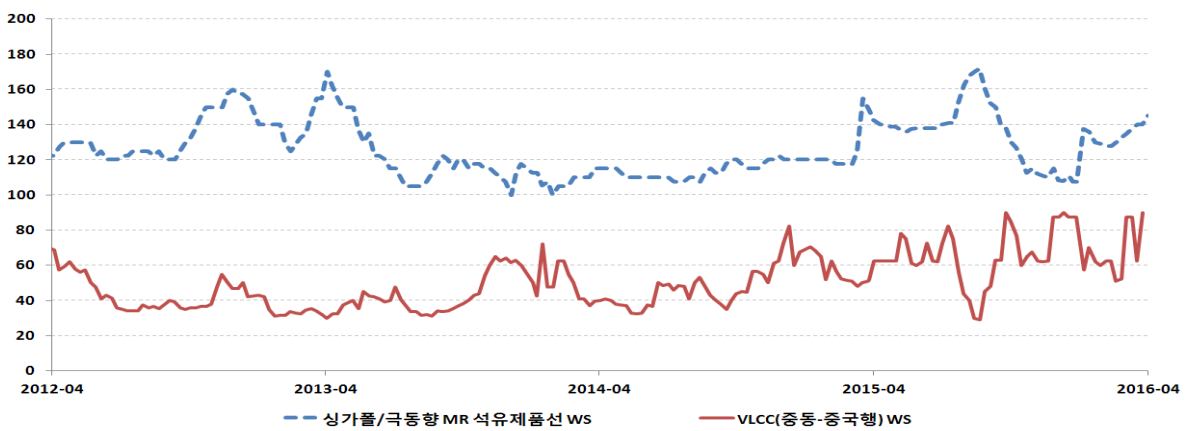
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

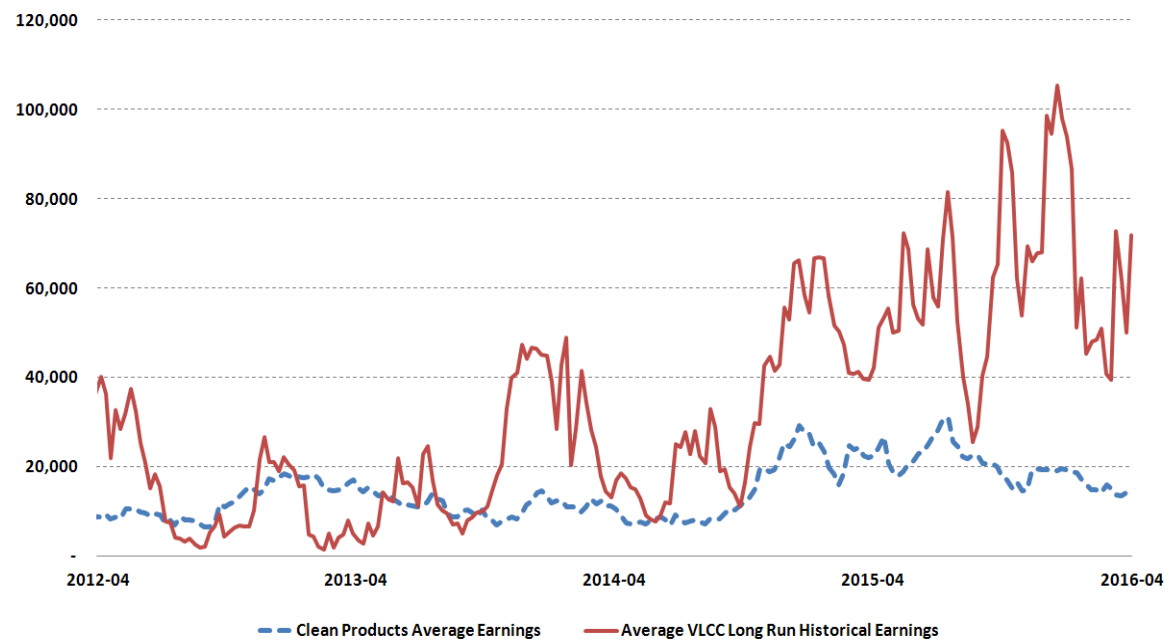
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (04.01)										
건화물선(5년)	Panamax	13.0	(-)	13.0	13.0	14.0	13.2	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	76.0	(-)	76.0	76.0	82.0	78.4	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-1.0)	8.0	8.0	9.5	8.9	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (04.01)										
건화물선	Panamax	25.3	(-)	25.3	25.3	25.8	25.6	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	93.5	93.1	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.3	(-)	29.3	29.3	29.5	29.4	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (04.01)										
380 CST	Rotterdam	155.5	(-6.0)	155.5	112.0	166.0	142.6	133.5	359.5	265.2
	Singapore	177.5	(-8.0)	177.5	147.5	187.5	167.7	167.5	389.0	292.5
	Korea	198.5	(-2.5)	198.5	167.5	207.5	189.3	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	187.5	(-5.5)	187.5	157.5	202.0	180.0	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (04.01) 4월평균										
철광석	국제價	54.6	(-1.4)	54.6	41.2	56.2	47.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	82.0	(0.5)	82.0	65.0	82.3	71.5	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.9	(0.4)	61.9	60.8	62.1	61.3	61.7	75.4	66.9
	중국産	66.5	(0.4)	66.5	61.7	66.7	65.8	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	105.2	(0.6)	105.2	98.8	105.5	100.7	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	56.5	(0.3)	56.5	55.4	56.6	55.9	56.3	74.5	66.9
	중국産	98.3	(0.6)	98.3	96.5	98.6	97.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	918.3	(0.3)*	918.3	851	918	881	856	1,066	944
	밀(국제)	475.8	(12.8)*	475.8	439	485	466	452	615	508

*3/24(목) 대비임

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
'15/16년		12월	01월	02월	2012년 합계	2013년 합계	2014년 합계			
ASEAN	수출	5,667	5,127	5,842	79,145	81,997	84,577			
	수입	3,641	3,344	3,411	51,977	53,339	53,418			
NAFTA	수출	6,910	5,997	6,315	72,395	76,983	86,048			
	수입	4,170	3,994	3,550	51,180	48,530	53,994			
EU	수출	3,763	3,829	3,083	49,371	48,857	51,658			
	수입	5,225	4,561	3,786	50,374	56,230	62,394			
BRICs	수출	12,674	10,933	10,280	167,628	178,083	177,122			
	수입	8,985	8,351	7,079	105,145	106,302	115,933			