

해운시황 포커스

통권 299호 (2016.05.09~05.13)

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)



BDI, 서호주 철광석, 남미 곡물 물동량 둔화로 소폭의 하락세 지속



- ▶ 최근 BDI는 600p(5월 13일)를 기록하여 전주 대비 31p 하락
 - 케이프는 5,567달러(일)를 기록하며 전주 대비 775달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 45달러(일) 상승하며 4,768달러(일) 기록
 - 수프라막스는 264달러(일) 하락한 5,780달러(일), 핸디사이즈는 156달러(일) 하락한 4,932달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물운임과는 달리 상향 조정되는 모습. 케이프는 6월물이 725달러(일) 상승한 6,375달러(일), 3분기물이 700달러(일) 상승한 7,200달러(일)을 기록. 파나마스는 6월물이 550달러(일) 상승한 5,400달러(일), 3분기물이 500달러(일) 상승한 5,325달러(일)을 기록. 케이프 및 파나마스 모두 5월 현재 현물운임에 비해 6월 평가치가 높아 시장 참여자들이 시황의 소폭 개선을 전망하는 것으로 해석. 수프라막스는 6월물이 75달러(일) 상승한 5,550달러(일), 3분기물이 100달러(일) 상승한 5,400달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프는 주 초반 운임하락을 주 후반 상쇄하지 못하면서 하락 마감
 - 태평양 수역은 서호주 철광석과 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가했으나, 주 초반 하락세를 만회하지 못하고 금요일 운임은 전주 대비 하락 마감
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주와 비슷했으나, 운임이 전주 대비 하락
 - 한편, 지난 4월 중국 철광석 수입 물동량이 8,392만 톤을 기록하면서 여전히 중국 철광석 수요의 시황지지세는 확인이 되었으나, 상대적으로 선박량이 많아 안정적 운임회복으로는 이어지지 못함
- ▶ 파나마스 선형은 태평양 수역의 호조세로 전주 대비 운임 소폭 상승
 - 태평양 수역은 인도네시아->인도 석탄, 동호주->인도 석탄, 북태평양 물동량 유입으로 전주 대비 수요지지세가 증가했으며, 남미 곡물 물동량은 전주 수준
- ▶ 수프라막스는 양 수역 물동량 유입이 부진하면서 전주 대비 운임이 하락

		금주 (05.13)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	600	(-31)	290	715	441	471	1,511	719
	BCI	798	(-94)	117	1,160	425	311	2,604	1,026
	BPI	597	(6)	282	747	471	408	1,179	695
	BSI	553	(-25)	243	583	420	448	993	665
	BHSI	347	(-12)	183	368	263	260	488	365
(05.13)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,750	(-250)	4,725	8,500	5,878	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,675	(50)	4,750	5,825	5,269	5,825	8,875	7,492
	Handymax	5,750	(-)	4,250	5,750	5,025	4,750	9,500	7,606
(05.13)									
운임(\$/day)	Capesize	5,567	(-775)	485	8,374	2,805	2,594	19,499	6,977
	Panamax	4,768	(45)	2,260	5,948	3,779	3,258	9,403	5,561
	Supramax	5,780	(-264)	2,544	6,097	4,407	4,681	9,770	6,964
	Handysize	4,932	(-156)	2,698	5,194	3,849	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



운임 조정세이나 운임하락 속도는 더딘 편

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 9.2p 상승한 652.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 16.4p 하락한 563.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3p 상승한 451p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 30달러 하락한 636달러, CCFI는 전주 대비 26.5p 상승한 670.9p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로 운임은 지난 주에 이어 운임조정 움직임이 계속되면서 하락세가 지속되고 있으나 지난 1~2월에 비해 운임 하락세가 더디게 진행되고 있음. 이는 2분기 들어 물동량 감소세가 둔화되어 나타난 현상으로 파악됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 45달러 하락한 818달러, 미동안이 64달러 하락한 1,619달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 14.5p 하락한 620.9p, 미동안이 13.6p 하락한 769.8p를 기록함
 - 상해발 북미항로도 GRI 성공에 따른 운임상승 후에 다시 하락하는 패턴을 보이고 있음. 아울러 유럽항로에 비해 북미항로의 운임하락 속도가 더디게 나타났으나 6월말 파나마 운하 확장 개통으로 미동안 항로의 운임하방 압력이 커질 것으로 전망됨
- ▶ 지난주 CKYHE와 G6 잔류선사들이 새로운 얼라이언스인 The Alliance를 결성하였음. 세계 6위 선사인 Hapag Lioyd를 중심으로 NYK, MOL, K-Line, Yangming, 한진해운 등 6개사로 구성된 얼라이언스가 내년 4월 출범하게 되어 3대 얼라이언스 체제로 재편될 예정임
 - 그러나 The Alliance에 국적선사인 현대상선이 빠진 것으로 발표되어 대책 마련이 시급함. 현재 현대상선은 구조조정이 진행중인 바, 구조조정을 빨리 마무리하고 경영정상화를 통해 The Alliance에 참여할 수 있도록 정부의 다각적인 지원이 시급함



			금주 (05.13)	(전 주비)	2016년			2015년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		652.8	(9.2)	632	785	702	713	1,079	874
	유럽항로		670.9	(26.5)	625	931	732	736	1,349	994
	미서안항로		620.9	(-14.5)	621	839	745	746	1,054	900
	일본항로		624.6	(4.6)	612	644	625	608	714	651
	한국항로		534.6	(-4.6)	524	607	559	552	725	626
	동남아항로		624.8	(-4.8)	608	646	627	611	884	718
			(05.11)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI)			451.0	(3.0)	441	453	448	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	700	(10)	690	700	691	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	278	(-)	278	313	293	313	363	346
		수입	408	(-)	403	408	406	403	537	492
	동남아(All in)	수출	400	(-)	400	760	571	760	760	760
		수입	350	(-)	350	580	459	580	580	580

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 중동-아시아 항로에서의 운임 상승

- ▶ 중동-아시아 항로에서의 5월말 선적물량 증가로 운임이 상승세로 나타났음. 서아프리카 시장 역시 지난주에 이어 아시아 항로의 상승세를 이어갔음
 - VLCC 평균 운임수익은 48,137달러(일)로 전주 대비 2,690달러(5.9%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 72.5으로 전주 대비 7.5p(11.5%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승세로 나타남
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 45,248~50,463 달러/일(9%~9%▲), 중동-미국 52,432 달러/일(2%▼), 중동-유럽 41,851 달러/일(9%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 46,215 달러/일(10%▲), 미국항 54,793 달러/일(3%▼), 인도항 55,175 달러/일(13%▲) 기록

[05월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상하르	홍콩	일본
\$/톤	213.5	230.0	227.0	210.0	197.5	227.5	237.5	240.5	227.5	237.5	257.5
w/w	4.7%	9.5%	9.7%	3.7%	12.9%	11.0%	11.8%	6.7%	5.6%	4.4%	-



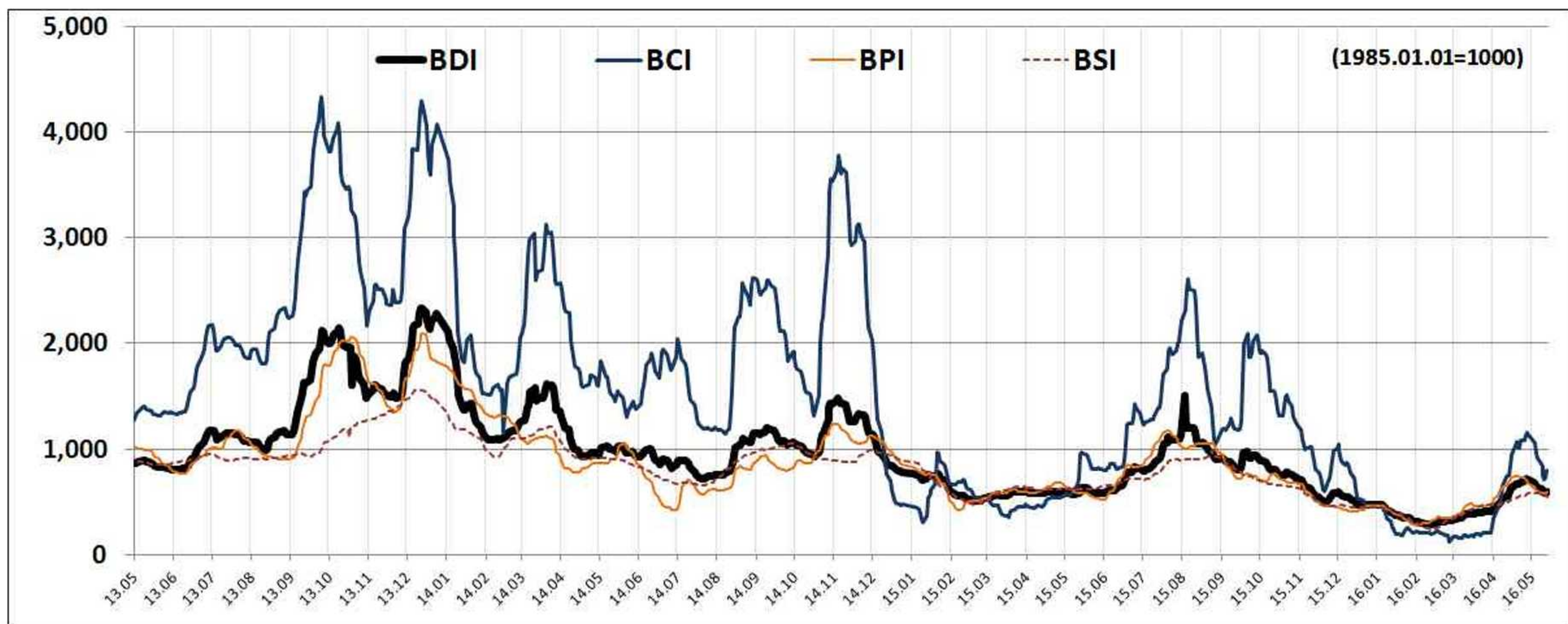
제품선, 미걸프만 시장의 운임 반등

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 유럽지역의 가솔린 재고 증가로 물동량이 감소하여 운임 하락세를 나타내었으며, 북해 시장은 수급여건 악화로 약세를 보임
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 운임은 LR 운임수익이 제품유 물동량 증가로 지난주의 상승세를 이어갔으며, MR 운임수익의 인도-일본은 상승세로 반등하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 11,768달러(일)로 전주 대비 1,613달러(12.1%) 감소하였고, 중동-극동 항로 운임은 WS 72.5으로 전주 대비 7.5p(11.5%) 상승한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 132.5으로 전주 대비 2.5p(1.9%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,822 달러/일(5%▼), 북해-서아프리카 16,319 달러/일(6%▼), 미걸프-북해 6,722 달러/일(25%▼), 미걸프-남미동안 15,596 (12%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 13,345 달러/일(5%▲), LR2 13,885달러/일 (1%▲) 기록. MR은 인도-일본 11,476 달러/일(1%▲) 기록

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.13)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	48,137	(2,690)	33,110	93,982	54,849	25,546	105,379	60,180
	MR	11,768	(-1,613)	11,768	19,413	15,333	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	40,250	(-500)	40,250	59,000	47,250	38,000	59,000	48,433
	MR	16,875	(-)	16,875	19,000	17,719	14,500	20,500	17,731
		(05.13)							
운임지수(WS)	VLCC	72.5	(7.5)	48.5	97.5	67.4	29.0	90.0	63.5
	MR	132.5	(-2.5)	128.0	150.0	136.4	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

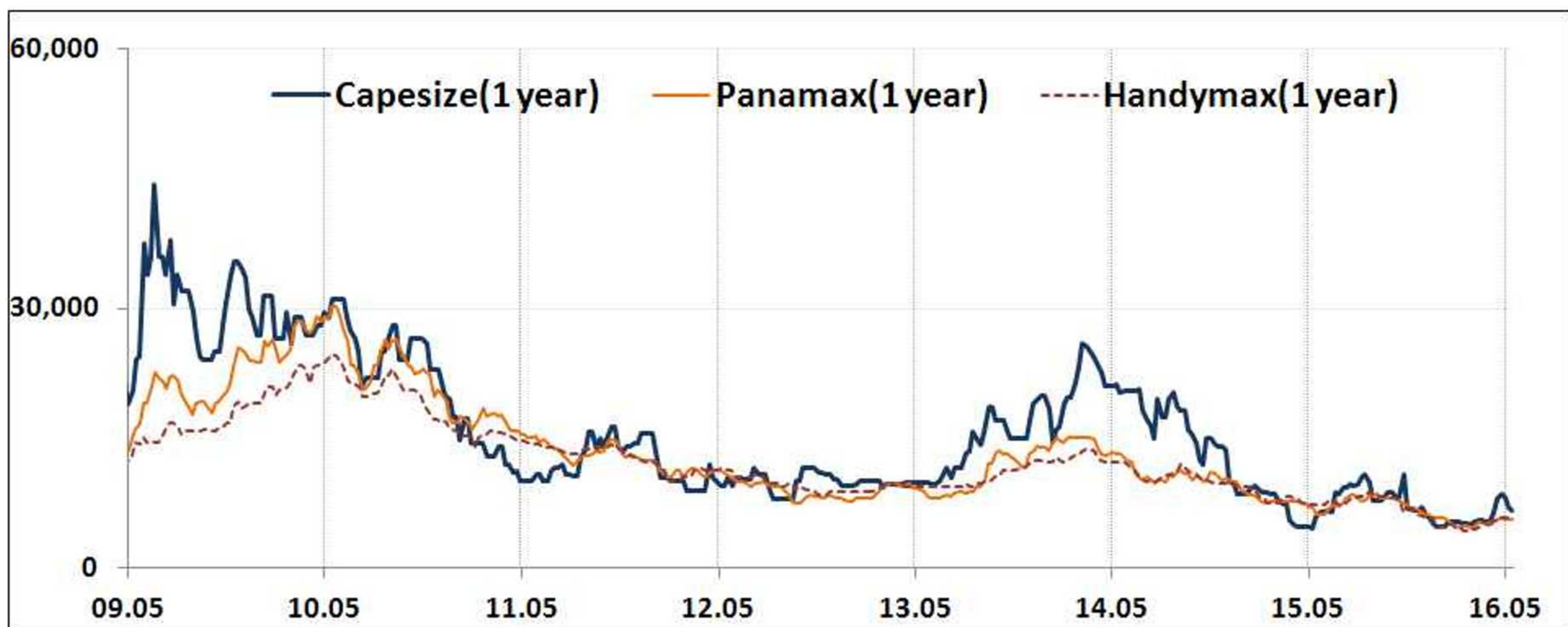
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

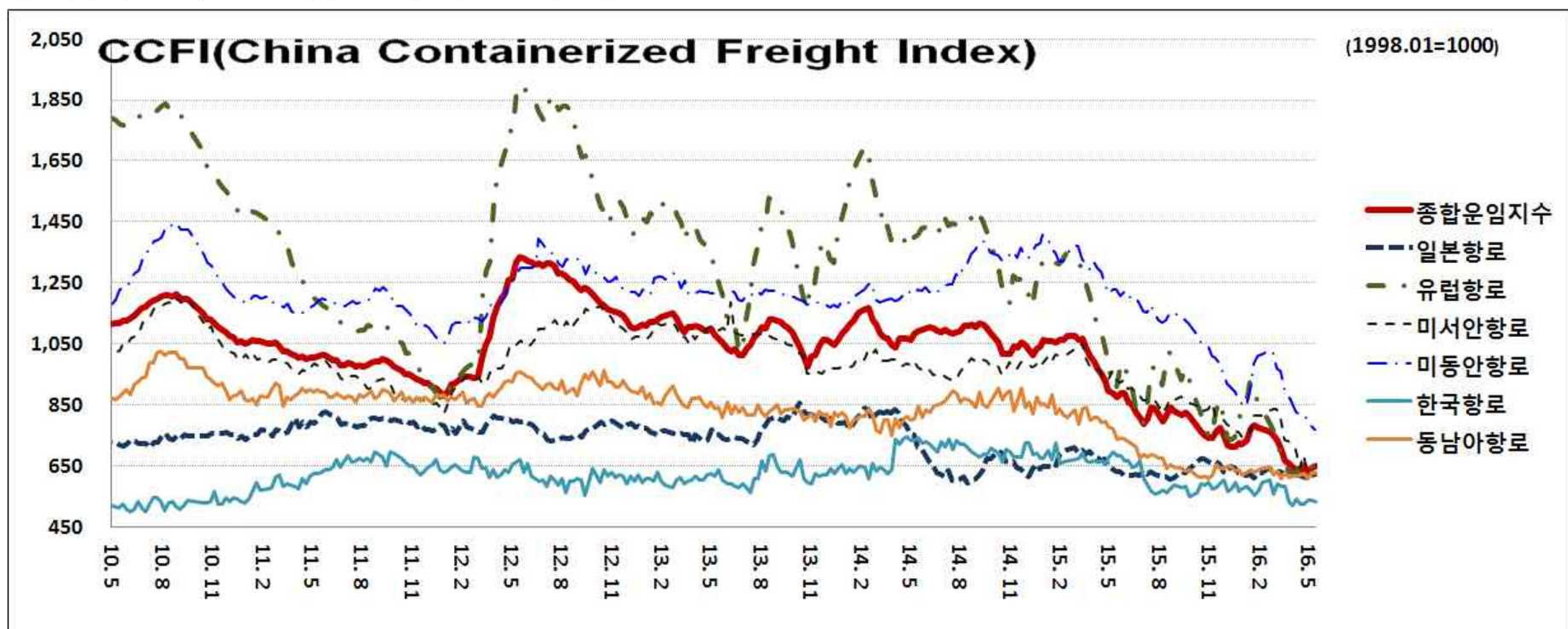
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



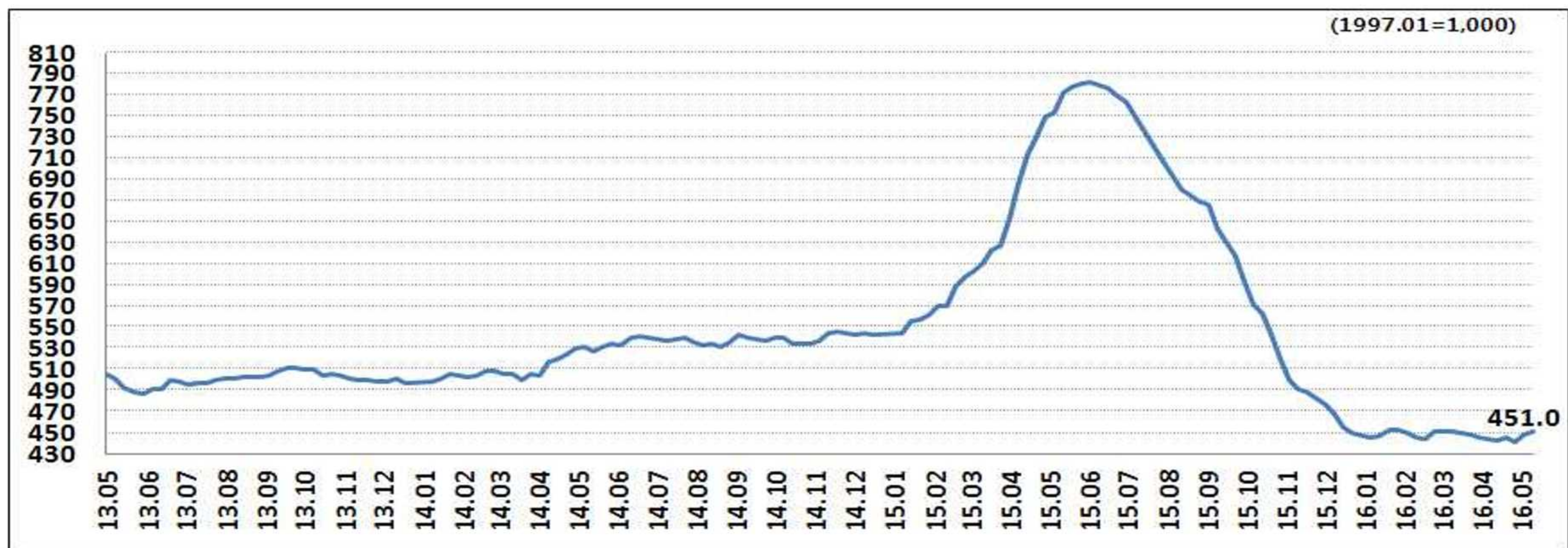
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



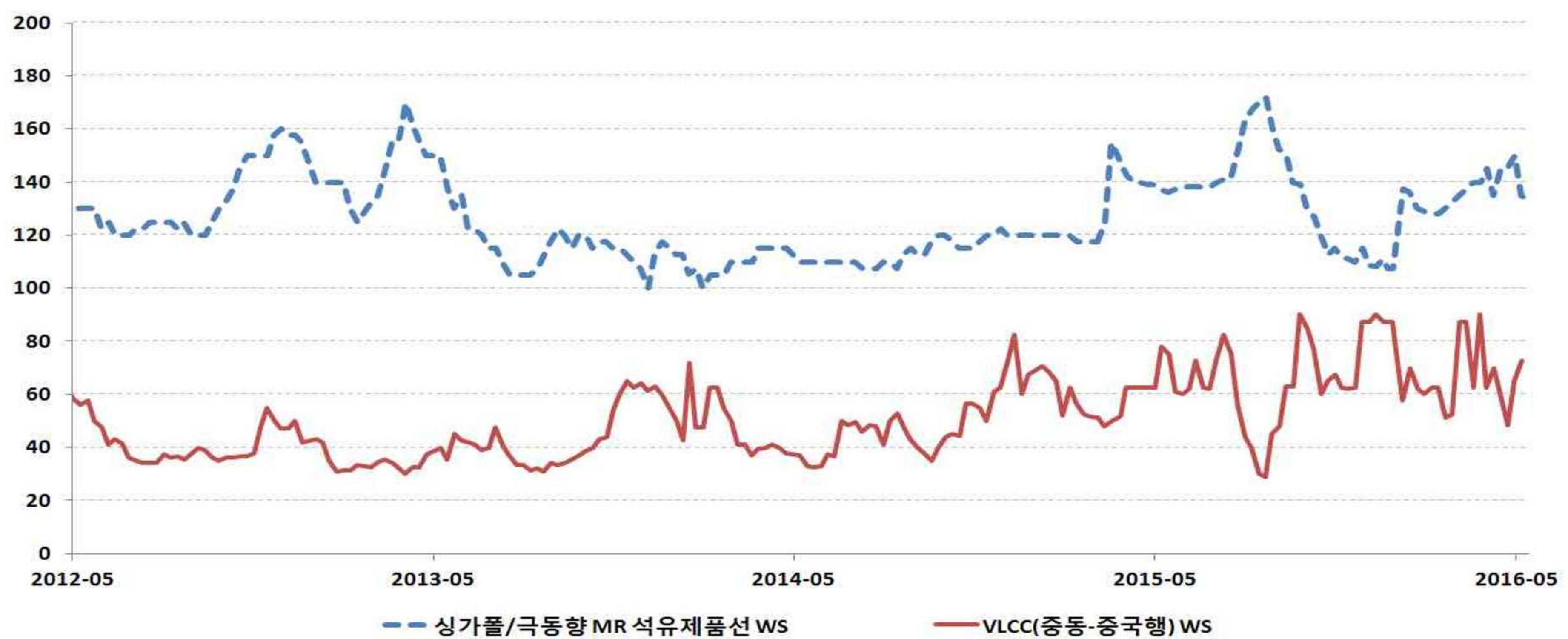
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

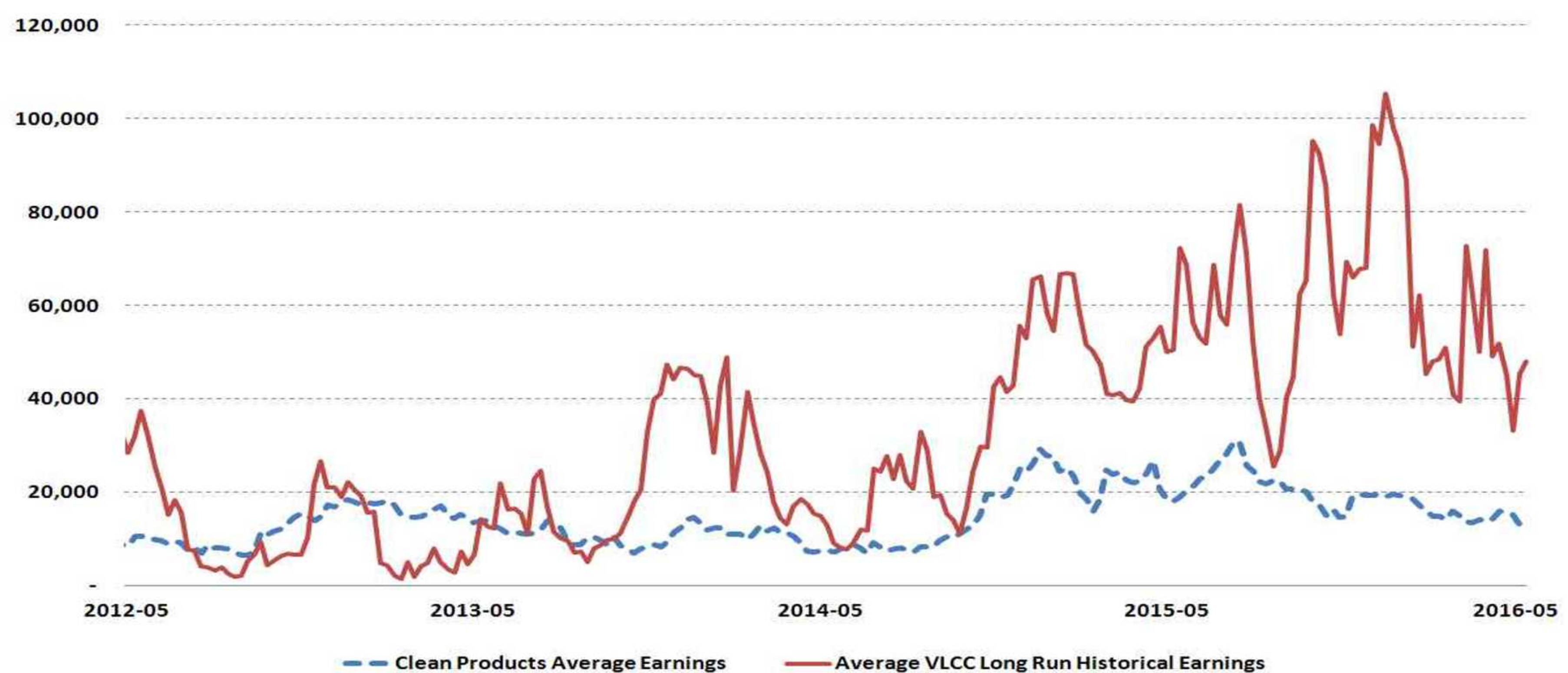
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금 주	(전주비)	5월평균	2016년			2015년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.13)								
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.3	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-1.0)	74.5	74.0	82.0	77.4	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.0	9.5	8.5	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million)		(05.13)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.8	25.5	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	91.0	(-)	91.0	91.0	93.5	92.6	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.0	(-)	29.0	29.0	29.5	29.4	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne)		(05.13)								
380 CST	Rotterdam	213.5	(9.5)	208.8	112.0	213.5	156.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	227.5	(12.0)	221.5	147.5	227.5	179.5	167.5	389.0	292.5
	Korea	257.5	(20.0)	247.5	167.5	257.5	202.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	237.5	(10.0)	232.5	157.5	237.5	190.7	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$)		(05.13)		5월평균						
철광석	국제價	57.6	(-3.3)	60.2	41.2	63.8	50.9	39.4	71.4	55.8
	중국産	83.6	(-5.1)	87.3	65.0	89.0	76.0	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.4	(-0.3)	61.6	60.8	62.1	61.5	61.7	75.4	66.9
	중국産	67.5	(-0.4)	67.7	61.7	67.9	66.1	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산	115.8	(-0.6)	115.9	98.8	116.5	104.0	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	59.1	(-0.3)	59.3	55.4	59.7	57.0	56.3	74.5	66.9
	중국産	97.4	(-0.5)	97.8	96.5	98.6	97.6	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	1055.0	(28.8)	1,039.5	851	1,076	917	856	1,066	944
	밀(국제)	465.0	(11.8)	457.5	439	504	466	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)							
	2016년	01월	02월	03월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계
ASEAN	수출	5,101	5,540	5,885	81,997	84,577	74,824
	수입	3,366	3,410	3,930	53,339	53,418	45,031
NAFTA	수출	5,996	6,311	7,741	76,983	86,048	85,347
	수입	3,994	3,551	4,293	48,530	53,994	51,472
EU	수출	3,827	3,083	4,679	48,857	51,658	48,079
	수입	4,562	3,787	4,010	56,230	62,394	57,199
BRICs	수출	10,939	10,277	12,331	178,083	177,122	159,334
	수입	8,351	7,079	8,483	106,302	115,933	109,858