

해운시황 포커스

통권 298호 (2016.05.02~05.06)

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)



수요 부족으로 전 선형에 걸쳐 운임 하락



- ▶ 최근 BDI는 631p(5월 6일)를 기록하여 전주 대비 72p 하락
 - 케이프는 6,342달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,817달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 603달러(일) 하락하며 4,723달러(일) 기록
 - 수프라막스는 40달러(일) 하락한 6,044달러(일), 핸디사이즈는 104달러(일) 하락한 5,088달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물운임이 하향 조정되면서 전 선형에 걸쳐 하락. 케이프는 5월물이 1,950달러(일) 하락한 5,600달러(일), 3분기물이 900달러(일) 하락한 6,500달러(일)을 기록. 파나마스는 5월물이 250달러(일) 하락한 4,850달러(일), 3분기물이 225달러(일) 하락한 4,825달러(일)을 기록. 수프라막스는 5월물이 50달러(일) 하락한 5,675달러(일), 3분기물이 225달러(일) 하락한 5,300달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 5월물은 보험세, 3분기물은 소폭 하락
- ▶ 케이프는 양 수역의 물동량 감소로 운임이 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석이 전주에 이어 적은 물동량이 유입되며 운임하락 압력을 받았다으며, 동호주 석탄 물동량은 전주 대비 소폭 증가하였으나 운임 하락을 막지는 못함
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 운임을 상승시키기에는 부족한 상황
 - 한편, 최근에 케이프 운임이 소폭이지만 회복하는 모습을 보이면서 계선선박이 시장에 다시 투입되고, 해체선이 감소하면서 공급조절이 둔화되어 운임 하락 압력으로 작용
- ▶ 파나마스 선형은 양 수역에서 운임이 하락
 - 태평양 수역은 동호주 및 인도네시아 석탄 물동량이 전주 대비 소폭 증가했지만, 남미 곡물 선박 흡수효과 등이 미미하면서 운임이 하락
 - 대서양 수역도 남미 곡물, 미걸프만 물동량이 운임상승을 견인하기에는 부족
- ▶ 수프라막스는 휴일 영향 등으로 물동량 유입이 크지 않았고, 운임은 양 수역에서 소폭 하락

		금주 (05.06)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	631	(-72)	290	715	432	471	1,511	719
	BCI	892	(-255)	117	1,160	406	311	2,604	1,026
	BPI	591	(-76)	282	747	465	408	1,179	695
	BSI	578	(-4)	243	583	412	448	993	665
	BHSI	359	(-8)	183	368	258	260	488	365
		(05.06)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,000	(-1,125)	4,725	8,500	5,832	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,625	(-75)	4,750	5,825	5,247	5,825	8,875	7,492
	Handymax	5,750	(-)	4,250	5,750	4,987	4,750	9,500	7,606
		(05.06)							
운임(\$/day)	Capesize	6,342	(-1,817)	485	8,374	2,663	2,594	19,499	6,977
	Panamax	4,723	(-603)	2,260	5,948	3,726	3,258	9,403	5,561
	Supramax	6,044	(-40)	2,544	6,097	4,322	4,681	9,770	6,964
	Handysize	5,088	(-104)	2,698	5,194	3,783	3,900	7,239	5,381

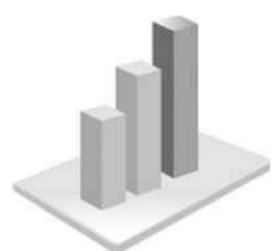
컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



GRI 성공으로 기간항로 운임 대폭 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 11.2p 상승한 643.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 24p 하락한 579.6p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 7p 상승한 448p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 96달러 하락한 636달러, CCFI는 전주 대비 15.2p 상승한 644.5p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로 운임이 5월 1일 GRI가 성공하면서 대폭 상승한 후 하락세로 반전되었음. 대폭적인 운임상승 후 운임조정 움직임으로 하락세로 전환되는 패턴이 다시 반복되어 나타날 가능성이 높음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 6달러 상승한 863달러, 미동안이 11달러 하락한 1,683달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 4.2p 상승한 635.4p, 미동안이 18.9p 하락한 783.4p를 기록함
 - 상해발 북미항로는 지난 주 GRI 성공에 따른 운임 수준을 거의 유지하였음. 그러나 최근 G6, CKYHE 얼라이언스가 파나마운하 확장 개통에 맞춰 투입선박을 대형화하기로 결정, 점진적인 운임약세가 예상됨
- ▶ 올해 1분기 주요 정기선사들의 실적 발표를 보면, 머스크사의 1분기 영업이익은 3,700만달러로 전년 동기 대비 98% 하락한 것으로 나타났으며, 일본 3대 선사인 NYK, MOL, K-Line, 중국의 COSCON, 우리나라 양대 국적선사 등은 영업손실을 기록하였음.
 - 올해 1분기 유럽항로와 북미항로 현물운임이 역대 최저 수준을 기록, 거의 대부분의 선사들은 매출액 감소와 영업이익 적자가 예상되었음. 게다가 계선률이 6% 후반대로 1분기 대비 점점 낮아지는 것도 수급여건 개선을 어렵게 하여 시황상승을 기대하기 어려움



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		643.6 (11.2)	632	785	705	713	1,079	874
	유럽항로		644.5 (15.2)	625	931	736	736	1,349	994
	미서안항로		635.4 (4.2)	631	839	752	746	1,054	900
	일본항로		620.0 (7.8)	612	644	625	608	714	651
	한국항로		539.2 (1.9)	524	607	561	552	725	626
	동남아항로		629.6 (19.3)	608	646	627	611	884	718
				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
용선지수(HRCI)				441	453	448	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	294	313	363	346
		수입	408 (-)	403	408	406	403	537	492
	동남아(All in)	수출	400 (-)	400	760	580	760	760	760
		수입	350 (-)	350	580	465	580	580	580

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 대부분의 항로에서 운임 상승

- ▶ 중동을 중심으로 연이은 연휴를 대비하는 성약수요의 상승 움직임과 극동 항만의 체선 상황이 맞물려 운임이 대폭 상승하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 45,447달러(일)로 전주 대비 12,337달러(37.3%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 65.0으로 전주 대비 16.5p(34.0%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 유럽 지역에서 소폭 상승하였으나, 이외의 지역은 보합세로 나타났음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 41,395~46,494 달러/일(45%~53%▲), 중동-미국 53,579달러/일(36%▲), 중동-유럽 45,820 달러/일(40%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 42,186 달러/일(22%▲), 미국향 56,213 달러/일(10%▲), 인도향 48,767 달러/일(12%▲) 기록

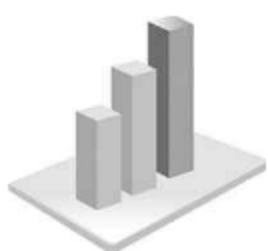
[05월 06일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상하르	홍콩	일본
\$/톤	204.0	210.0	207.0	202.5	175.0	205.0	212.5	225.5	215.5	227.5	257.5
w/w	2.8%	0.5%	0.5%	-1.2%	-2.8%	2.5%	1.2%	1.1%	-1.8%	-	2.0%



제품선, 미 걸프만 시장의 운임 반등

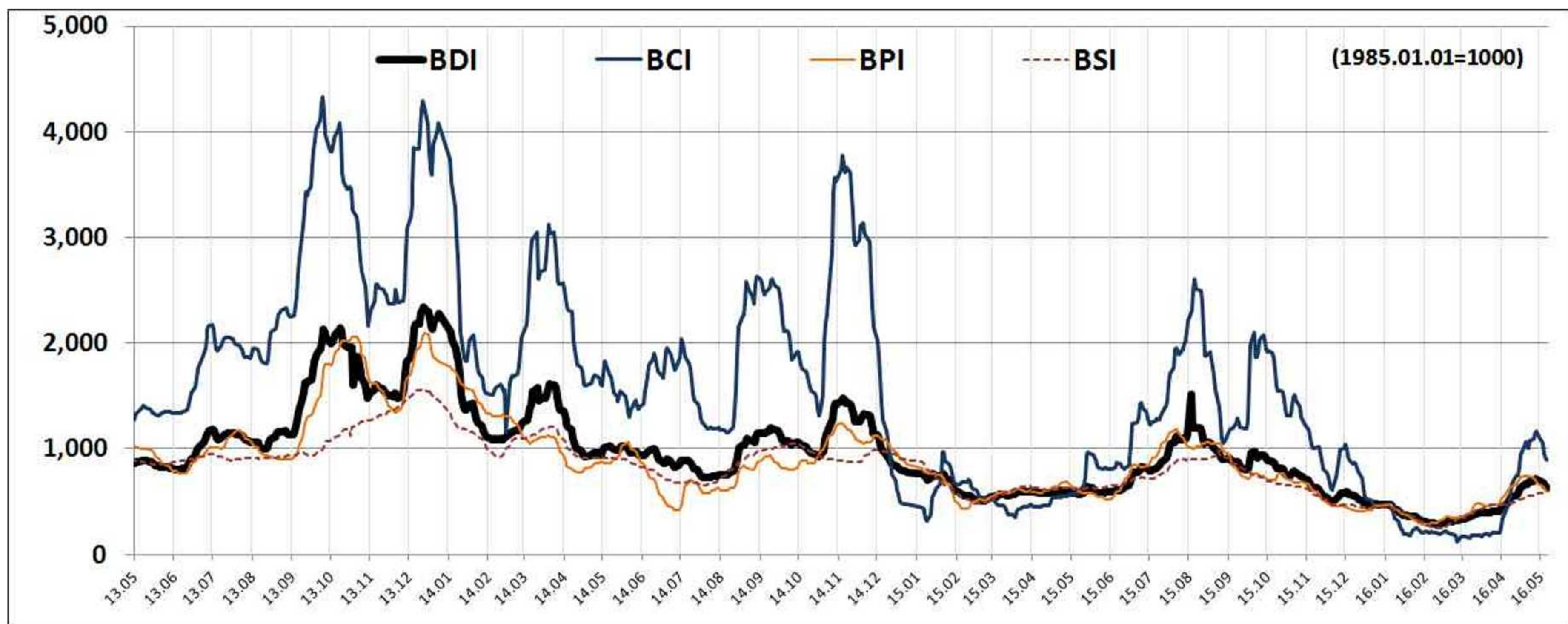
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 남미 지역의 수요 회복과 수급여건 개선으로 운임이 큰 폭으로 상승하였으며, 북해 시장은 지난주에 이어 보합세로 나타남
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 운임은 LR1 운임수익이 상승 반전하였으나, MR 운임수익의 인도-일본은 하락세로 전환하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 13,381달러(일)로 전주 대비 1,844달러(12.1%) 감소하였고, 중동-극동 항로 운임은 WS 65.0으로 전주 대비 16.5p(34.0%) 상승하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0으로 전주 대비 15.0p(10.0%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 13,545 달러/일(2%▲), 북해-서아프리카 17,350 달러/일(1%▼), 미걸프-북해 8,991 달러/일(51%▲), 미걸프-남미동안 17,783(23%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 12,755 달러/일(3%▲), LR2 13,697달러/일 (6%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 12,910 달러/일(1%▼), 인도-일본 11,352 달러/일(13%▼)



		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.06)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	45,447	(12,337)	33,110	93,982	55,202	25,546	105,379	60,180
	MR	13,381	(-1,844)	13,381	19,413	15,521	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)									
	VLCC	40,750	(-1,250)	40,750	59,000	47,618	38,000	59,000	48,433
	MR	16,875	(-)	16,875	19,000	17,763	14,500	20,500	17,731
		(05.06)							
운임지수(WS)	VLCC	65.0	(16.5)	48.5	97.5	67.2	29.0	90.0	63.5
	MR	135.0	(-15.0)	128.0	150.0	136.6	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

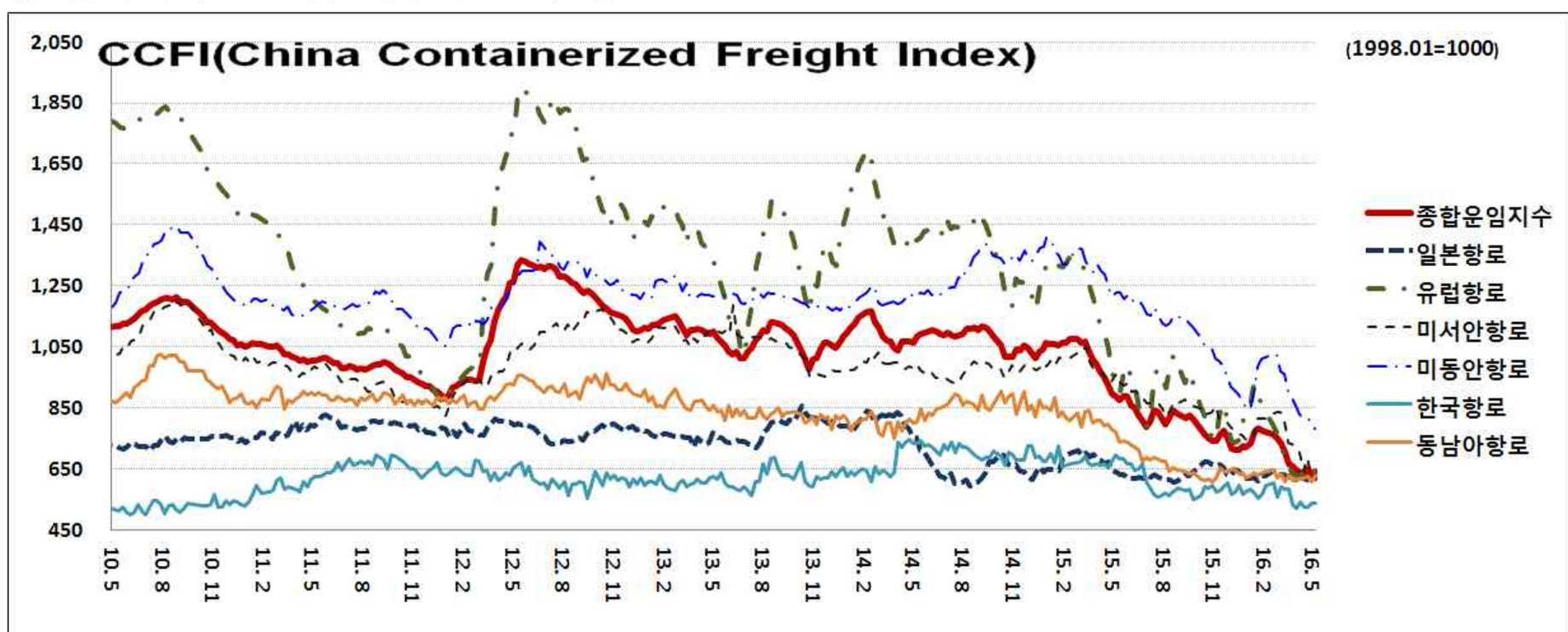
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



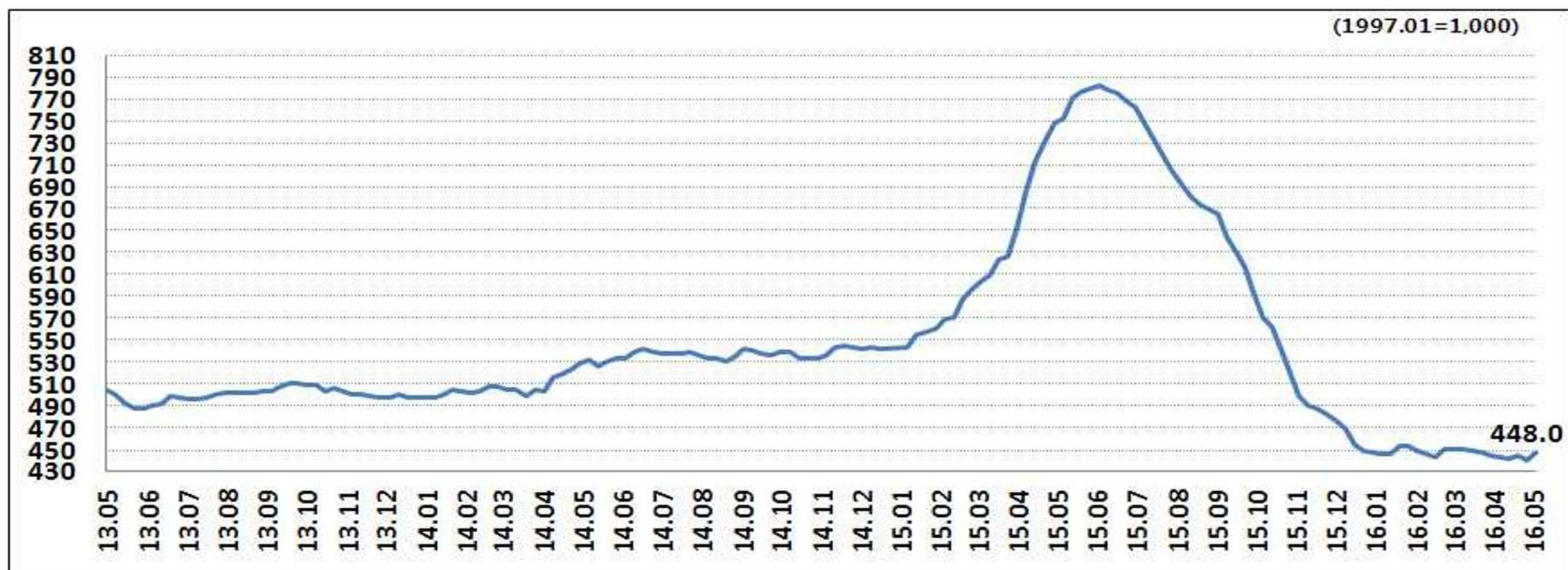
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



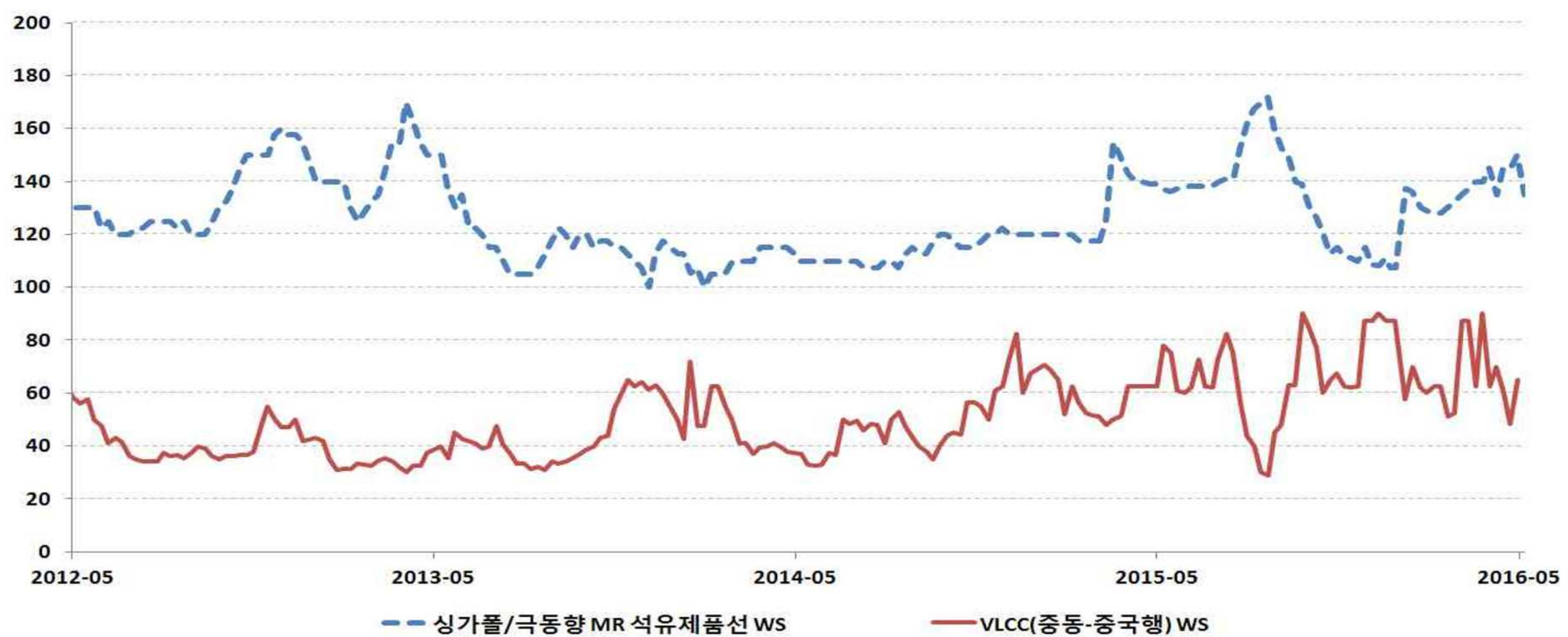
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

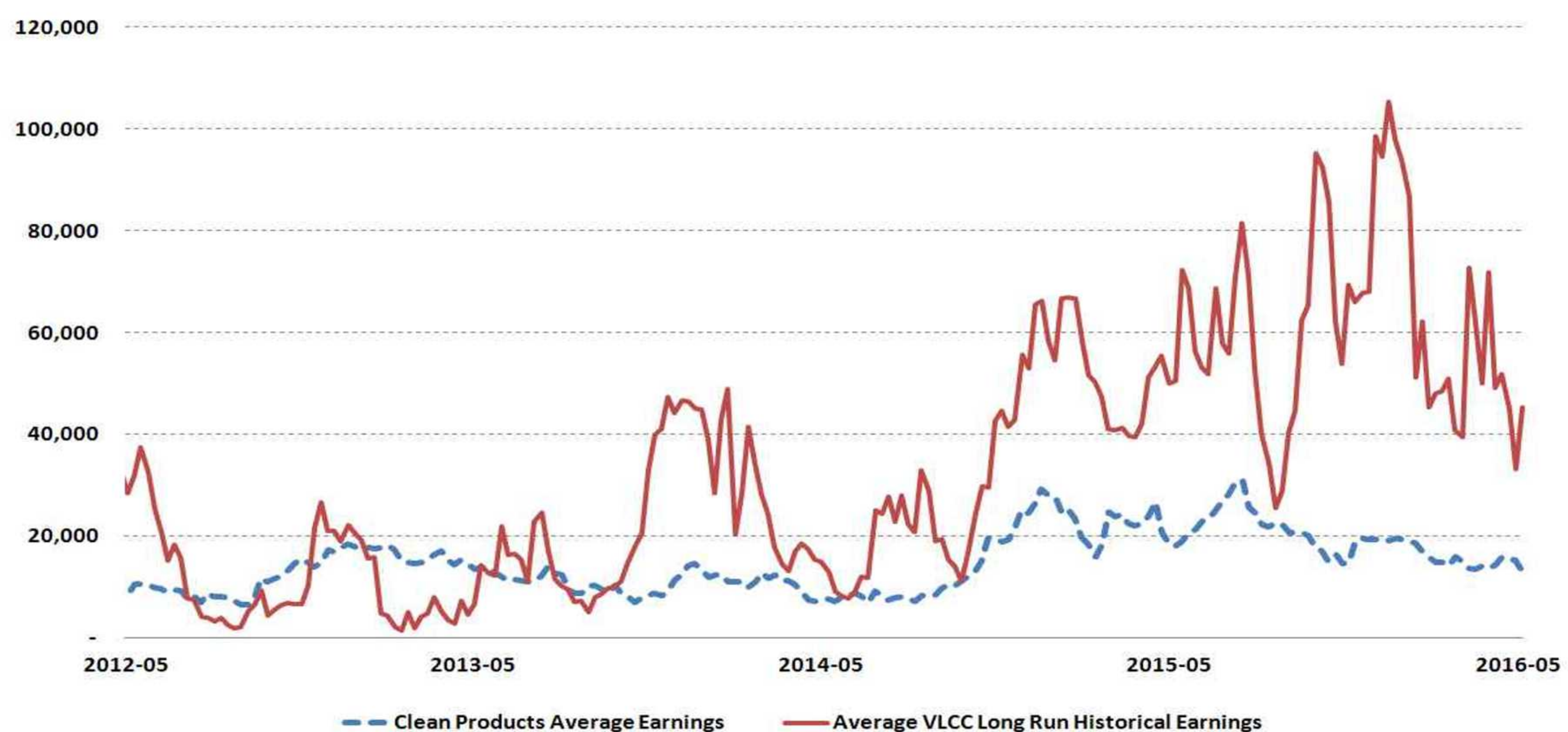
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전주비)	5월평균	2016년			2015년			
					최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million)		(05.06)									
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(1.0)	14.0	13.0	14.0	13.2	14.0	18.0	16.9	
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.0	75.0	82.0	77.6	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)		(05.06)								
건화물선	Panamax	25.0	(-0.3)	25.0	25.0	25.8	25.5	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	91.0	(-0.5)	91.0	91.5	93.5	92.7	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.0	(-0.3)	29.0	29.0	29.5	29.4	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne)		(05.06)								
380 CST	Rotterdam	204.0	(5.5)	204.0	112.0	204.0	153.3	133.5	359.5	265.2
	Singapore	215.5	(-4.0)	215.5	147.5	219.5	176.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	237.5	(-10.0)	237.5	167.5	247.5	199.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	227.5	(-)	227.5	157.5	227.5	188.2	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$)		(05.06)		5월평균						
철광석	국제價	60.9	(0.7)	62.1	41.2	63.8	50.5	39.4	71.4	55.8
	중국産	88.7	(-0.2)	88.6	65.0	89.0	75.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.7	(-0.2)	61.7	60.8	62.1	61.5	61.7	75.4	66.9
	중국産	67.9	(1.4)	67.8	61.7	67.9	66.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산	116.5	(2.8)	115.6	98.8	116.5	103.3	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	59.4	(-0.1)	59.4	55.4	59.7	56.9	56.3	74.5	66.9
	중국産	98.0	(-0.2)	97.9	96.5	98.6	97.6	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	1026.3	(5.3)	1,022.3	851	1,036	909	856	1,066	944
	밀(국제)	453.3	(-24.8)	460.7	439	504	467	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