

해운시황 포커스

통권 300호 (2016.05.16~05.20)

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)



핸디사이즈 이외 전 선형에서 소폭의 운임 상승을 기록하며 조정 국면



- ▶ 최근 BDI는 625p(5월 20일)를 기록하여 전주 대비 25p 상승
 - 케이프는 6,354달러(일)를 기록하며 전주 대비 787달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 141달러(일) 상승하며 4,909달러(일) 기록
 - 수프라막스는 99달러(일) 상승한 5,879달러(일), 핸디사이즈는 54달러(일) 하락한 4,878달러(일) 기록
 - FFA 시장은 중대형선이 현물운임과는 달리 하향 조정되는 모습. 케이프는 6월물이 425달러(일) 하락한 5,950달러(일), 3분기물이 550달러(일) 하락한 6,650달러(일)을 기록. 파나막스는 6월물이 200달러(일) 하락한 5,200달러(일), 3분기물이 100달러(일) 하락한 5,255달러(일)을 기록. 한편 수프라막스는 6월물이 375달러(일) 상승한 5,925달러(일), 3분기물이 400달러(일) 상승한 5,800달러(일)을 기록. 핸디사이즈도 소폭 상승
- ▶ 케이프는 주 초반 운임이 상승했으나 주 중반 이후 하락세로 전환
 - 태평양 수역은 서호주 철광석이 전주 대비 증가, 동호주 석탄은 전주 대비 감소했으나, 메이저 물동량이 주 초반에 물리면서 주 초반 운임 상승 이후, 주 중반 넘어 물동량 유입이 감소하면서 하락세로 전환
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 수준을 유지하는 가운데, T.A. 물동량 유입이 양호했으나, 주 중반 이후 운임 하락 전환을 막지는 못함
- ▶ 파나막스 선형은 양 수역에서 전주 대비 소폭의 운임 상승
 - 태평양 수역은 선주/용선주 간의 운임에 대한 의견차 등으로 성약 활동이 주춤한 가운데, 동호주->인도 석탄 물동량 등으로 소폭의 운임 상승
 - 대서양 수역은 남미 곡물의 유입이 전주 대비 증가하면서 운임이 소폭 상승
- ▶ 수프라막스는 양 수역 모두 운임이 소폭 상승
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄, 대서양은 미국 걸프만 물동량 유입이 운임상승으로 이어짐

		금주 (05.20)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	625	(25)	290	715	451	471	1,511	719
	BCI	870	(72)	117	1,160	450	311	2,604	1,026
	BPI	614	(17)	282	747	478	408	1,179	695
	BSI	562	(9)	243	583	427	448	993	665
	BHSI	343	(-4)	183	368	267	260	488	365
		(05.20)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,500	(-250)	4,725	8,500	5,907	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,700	(25)	4,750	5,825	5,289	5,825	8,875	7,492
	Handymax	5,750	(-)	4,250	5,750	5,060	4,750	9,500	7,606
		(05.20)							
운임(\$/day)	Capesize	6,354	(787)	485	8,374	3,007	2,594	19,499	6,977
	Panamax	4,909	(141)	2,260	5,948	3,836	3,258	9,403	5,561
	Supramax	5,879	(99)	2,544	6,097	4,480	4,681	9,770	6,964
	Handysize	4,878	(-54)	2,698	5,194	3,903	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



GRI 효과 사라지며 운임약세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.8p 상승한 660.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 36.8p 하락한 526.4p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 4p 하락한 447p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 79달러 하락한 527달러, CCFI는 전주 대비 28.6p 상승한 699.5p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로 운임은 지난 주에 이어 운임 하락이 지속되고 있음. 여름철 성수기를 맞이하여 6월 1일자로 머스크가 TEU당 500달러, 하파크로이드가 TEU당 1,075달러 인상하는 등 GRI를 예고했으나 최저 수준인 200달러대 보다 훨씬 높아 성공 가능성이 높지 않음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 65달러 하락한 753달러, 미동안이 72달러 하락한 1,547달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 9.7p 하락한 611.3p, 미동안이 18.9p 하락한 750.9p를 기록함
 - 상해발 북미항로도 지난 주에 이어 운임 하락세가 계속되고 있으며, 스팟운임 하락세로 인해 계약운임(SC)도 역대 최저 수준을 기록함. 유럽항로와 마찬가지로 선사들은 6월 GRI를 시도할 것으로 예상되나 공급과잉에 따른 운임하방압력이 워낙 강해 성공 가능성이 높지 않음
- ▶ 일본해사신문에 따르면 지난 3월 아시아-유럽 수출물동량이 작년 3월 대비 22% 증가한 119만 9천TEU를 기록해 3개월 만에 증가세로 전환됨. 이것은 그동안 감소세를 보였던 중국의 수출물동량이 작년 3월 대비 29% 증가한 84만TEU를 기록하였기 때문임
 - 반면 아시아-북미 수출물동량은 2개월 연속 감소세를 보였음. 지난 4월 아시아-미국 수출물동량은 작년 4월 대비 5% 감소한 118만 5천TEU로 3월에 이어 2개월 연속 하락하였음. 중국은 작년 4월 대비 0.3% 증가하였으나 한국, 일본, 아세안 10개국 등은 모두 감소함



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		660.6 (7.8)	632	785	700	713	1,079	874
	유럽항로		699.5 (28.6)	625	931	730	736	1,349	994
	미서안항로		611.3 (-9.7)	611	839	738	746	1,054	900
	일본항로		615.4 (-9.2)	612	644	624	608	714	651
	한국항로		521.2 (-13.3)	521	607	557	552	725	626
	동남아항로		617.3 (-7.5)	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	700 (-)	690	700	691	660	710	674
		수입	570 (-)	570	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	278 (-)	278	313	292	313	363	346
		수입	408 (-)	403	408	406	403	537	492
	동남아(All in)	수출	400 (-)	400	760	562	760	760	760
		수입	350 (-)	350	580	454	580	580	580

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 전반적인 운임 하락

- ▶ 중동 시장은 6월초 물동량이 낮은 수준에 머물 것이라는 기대 형성으로 운임이 하락 반전하였음. 서아프리카 시장은 최근 나이지리아 송유관 및 항만시설의 군사위협으로 물동량이 감소하여 운임이 하락세로 나타났음
 - VLCC 평균 운임수익은 41,896달러(일)로 전주 대비 6,241달러(13.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 55.0으로 전주 대비 17.5p(24.1%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 아시아 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승세를 나타내었음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 40,736~45,841 달러/일(9%~10%▼), 중동-미국 43,566 달러/일(17%▼), 중동-유럽 37,496 달러/일(10%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 39,311 달러/일(15%▼), 미국항 48,914 달러/일(11%▼), 인도항 48,107 달러/일(13%▼) 기록

[05월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L,A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상하이	홍콩	일본
\$/톤	215.5	237.0	234.0	215.0	210.0	235.0	240.0	235.5	222.5	227.5	252.5
w/w	0.9%	3.0%	3.1%	2.4%	6.3%	3.3%	1.1%	-2.1%	-2.2%	-4.2%	-1.9%



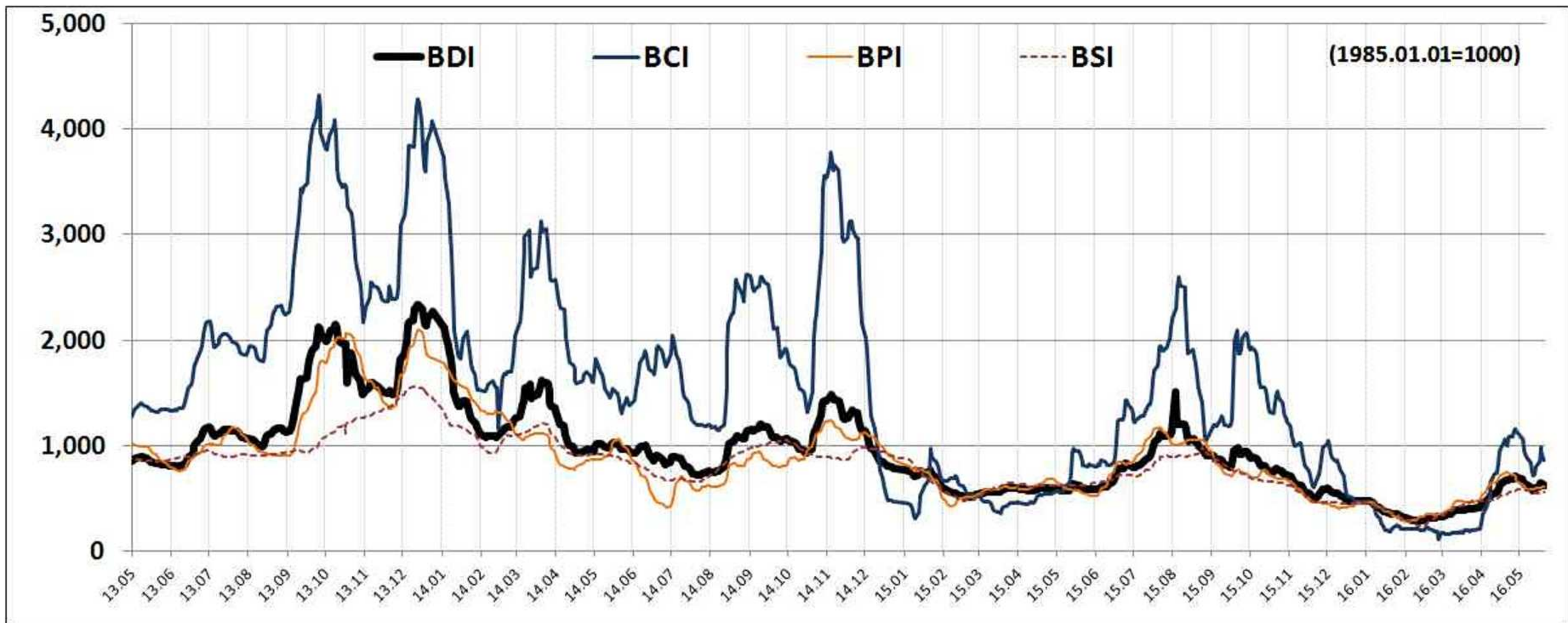
제품선, LR 운임의 일시적인 급등

- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장의 운임은 수요 감소로 하락세를 나타내었으며, 북해 시장은 가솔린 운송 수요 증가로 상승 반전하였음
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 운임은 LR 운임수익이 LR2의 일시적인 수요 급증으로 상승세가 나타났으며 향후 LR1의 물동량 흡수로 운임이 안정될 것이라 예상됨. MR 운임 수익은 보합세로 나타났음
 - 제품선 평균 운임수익은 11,865달러(일)로 전주 대비 97달러(0.8%) 증가하였고, 중동-극동 항로 운임은 WS 55.0으로 전주 대비 17.5p(24.1%) 하락한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 132.5으로 전주 대비 변동없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 13,162 달러/일(3%▲), 북해-서아프리카 17,781 달러/일(9%▲), 미겔프-북해 5,516 달러/일(18%▼), 미겔프-남미동안 14,458 (7%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14,016 달러/일(5%▲), LR2 19,026달러/일 (37%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 12,974 달러/일(3%▼), 인도-일본 11,605 달러/일(1%▲) 기록

(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.20)							
Average Earnings	VLCC	41,896	(-6,241)	33,110	93,982	54,232	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	11,865	(97)	11,768	19,413	15,168	14,713	31,089	21,604
용선료									
(1년,\$/day)	VLCC	39,250	(-1,000)	39,250	59,000	46,869	38,000	59,000	48,433
	MR	16,875	(-)	16,875	19,000	17,679	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)									
	VLCC	55.0	(-17.5)	48.5	97.5	66.8	29.0	90.0	63.5
	MR	132.5	(-)	128.0	150.0	136.2	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

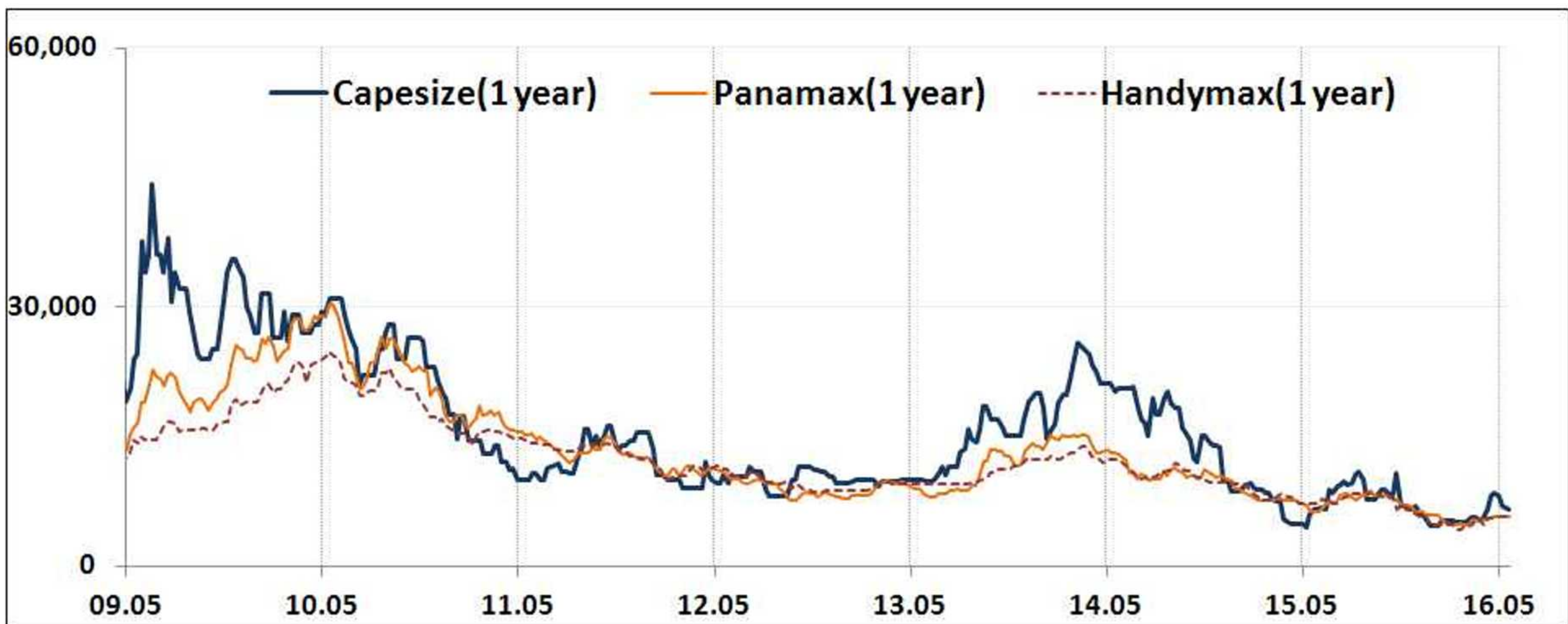
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

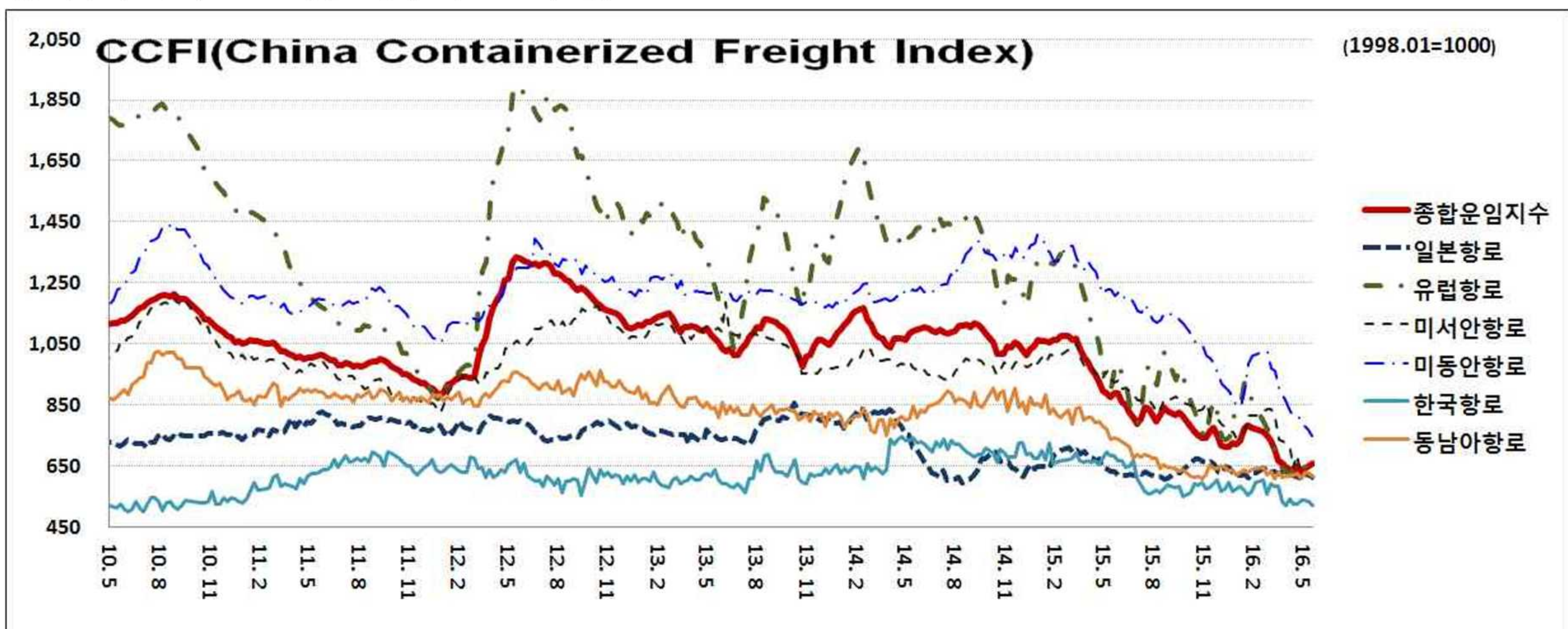
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



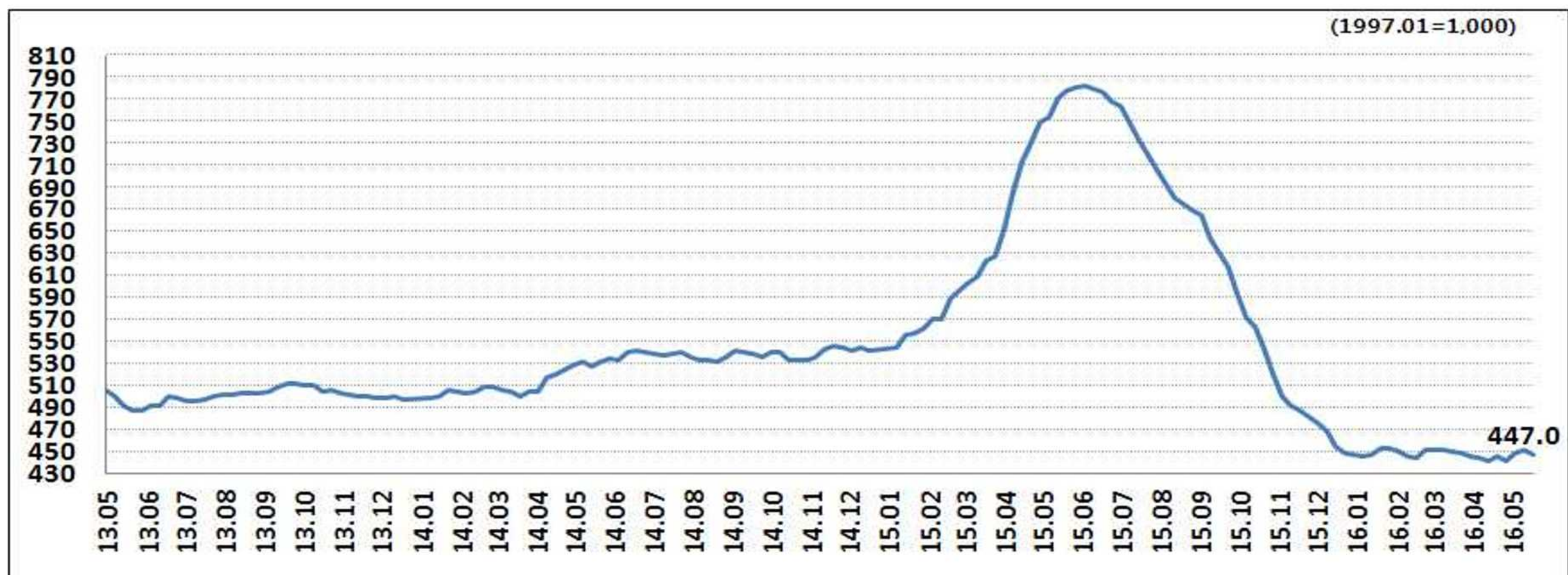
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



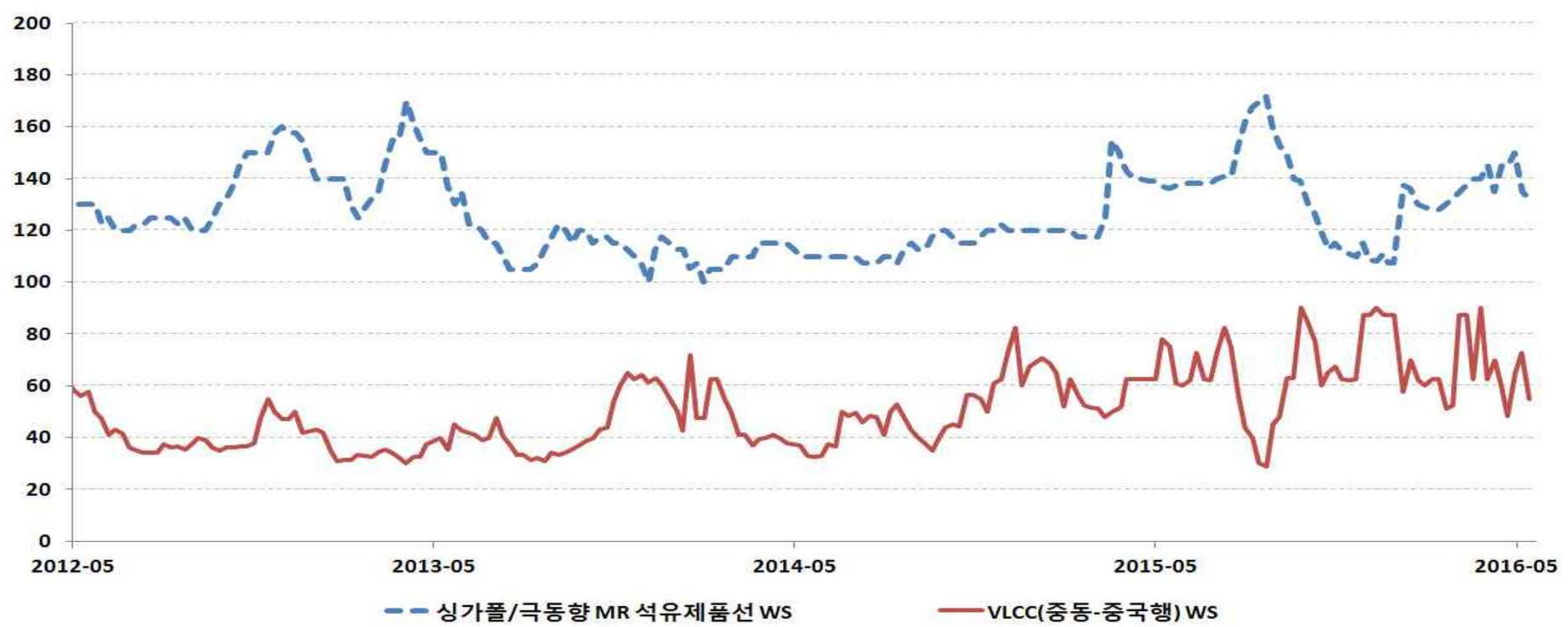
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

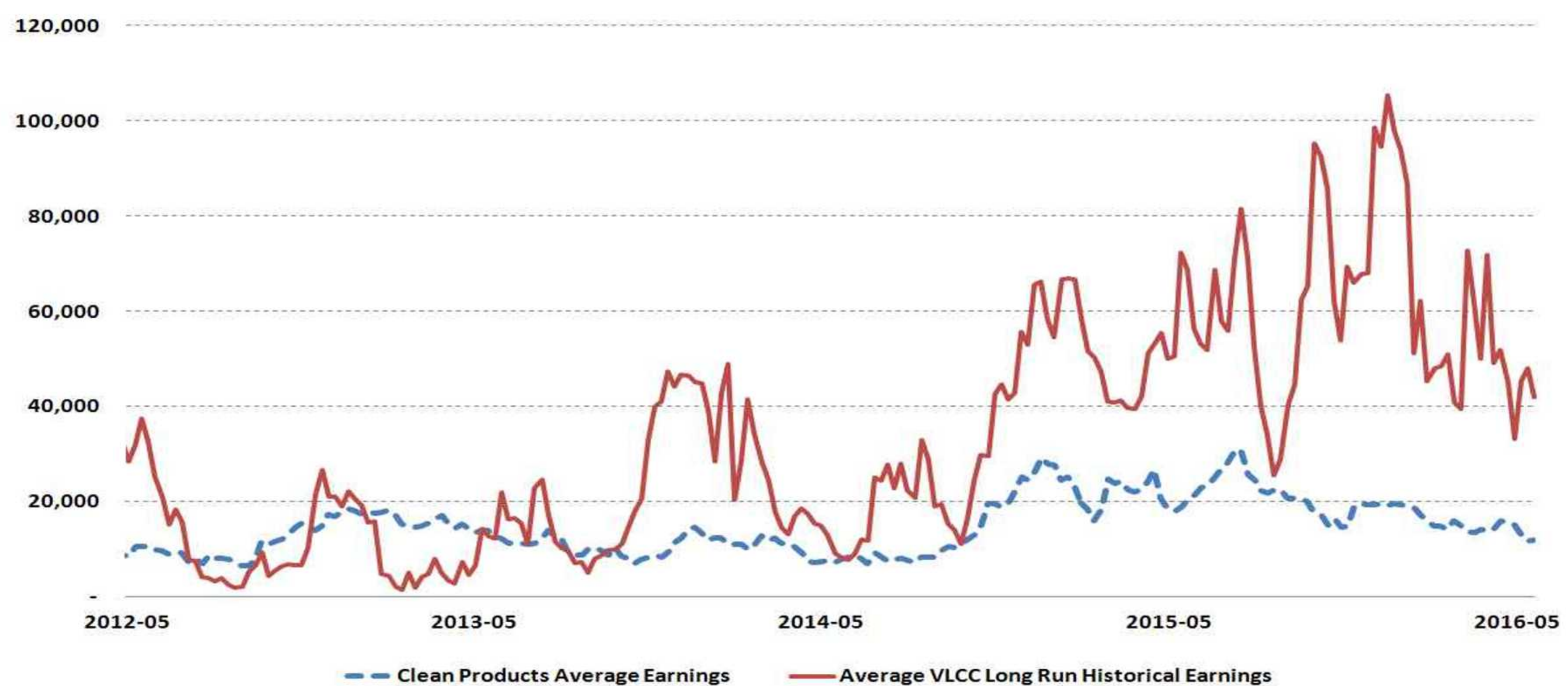
유조선운임지수(WS)



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)		(05.20)									
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.3	14.0	18.0	16.9	
유조선(5년)	VLCC	73.0	(-1.0)	74.0	73.0	82.0	77.2	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)		(05.20)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.8	25.4	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	90.5	(-0.5)	90.8	90.5	93.5	92.5	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.0	(-)	29.0	29.0	29.5	29.3	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne)		(05.20)								
380 CST	Rotterdam	215.5	(2.0)	211.0	112.0	215.5	159.1	133.5	359.5	265.2
	Singapore	222.5	(-5.0)	221.8	147.5	227.5	181.5	167.5	389.0	292.5
	Korea	247.5	(-10.0)	247.5	167.5	257.5	204.2	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	227.5	(-10.0)	230.8	157.5	237.5	192.4	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$)		(05.20)		5월평균						
철광석	국제價	56.8	(-0.8)	59.1	41.2	63.8	51.3	39.4	71.4	55.8
	중국産	83.4	(-0.2)	86.0	65.0	89.0	76.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.2	(-0.2)	61.5	60.8	62.1	61.5	61.7	75.4	66.9
	중국産	67.3	(-0.2)	67.6	61.7	67.9	66.2	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산	115.5	(-0.3)	115.9	98.8	116.5	104.6	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	58.9	(-0.2)	59.2	55.4	59.7	57.1	56.3	74.5	66.9
	중국産	97.2	(-0.3)	97.6	96.5	98.6	97.6	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	1074.3	(19.3)	1,050.7	851	1,080	925	856	1,066	944
	밀(국제)	467.8	(2.8)	463.2	439	504	466	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)							
	2016년	02월	03월	04월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계
ASEAN	수출	5,540	5,885	6,982	81,997	84,577	74,824
	수입	3,410	3,930	3,414	53,339	53,418	45,031
NAFTA	수출	6,311	7,741	6,895	76,983	86,048	85,347
	수입	3,552	4,293	3,964	48,530	53,994	51,472
EU	수출	3,085	4,683	3,892	48,857	51,658	48,079
	수입	3,788	4,010	4,637	56,230	62,394	57,199
BRICs	수출	10,276	12,333	11,245	178,083	177,122	159,334
	수입	7,080	8,483	8,328	106,302	115,933	109,858