

해운시황 포커스

통권 303호 (2016.06.06~06.10)

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)



케이프 운임은 소폭 상승했으나, 파나막스/수프라막스는 물동량 부족으로 운임하락



- ▶ 최근 BDI는 610p(6월 10일)를 기록하여 전주 대비 변화 없음
 - 케이프는 5,966달러(일)를 기록하며 전주 대비 325달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 56달러(일) 하락하며 4,337달러(일) 기록
 - 수프라막스는 171달러(일) 하락한 5,827달러(일), 핸디사이즈는 252달러(일) 하락한 4,723달러(일) 기록
 - FFA 시장(7월물, 4분기물)은 파나막스, 수프라막스가 현물운임의 약세에 비해 소폭 상승. 케이프는 7월물이 1,025달러(일) 상승한 7,425달러(일), 4분기물은 700달러(일) 상승한 9,500달러(일)을 기록. 파나막스는 7월물이 450달러(일) 상승한 5,000달러(일), 4분기물이 313달러(일) 상승한 5,938달러(일)을 기록. 수프라막스는 7월물이 275달러(일) 상승한 5,825달러(일), 4분기물이 350달러(일) 상승한 350달러(일). 핸디사이즈는 약보합세
- ▶ 케이프는 태평양 R.V. 항로 및 중국-브라질 R.V. 항로를 중심으로 운임이 상승
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 증가하며 운임 상승에 기여했으나, 동호주 석탄 물동량은 전주 대비 감소
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 전주 대비 감소했으나, 중국-브라질 R.V. 항로의 운임은 전주에 이어 상승
 - 한편, 중국의 5월 철광석 수입 물동량이 8,675만 톤을 기록하며 여전히 케이프 시장의 수요지지세 역할을 하고 있음을 보여줌
- ▶ 파나막스 운임은 운항변동비(OPEX) 이하에서 소폭의 등락을 보이며 전주 대비 감소
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 전주 대비 소폭 증가했으나 운임상승을 견인하기에는 역부족
 - 대서양 수역은 남미 곡물 및 미국 걸프만 물동량이 전주 대비 소폭 증가했으나, 운임 상승으로 이어지기에는 물동량이 부족한 상황
- ▶ 수프라막스 운임은 양 수역에서 소폭 하락하며 전주에 이어 하락세 지속

		금주 (06.10)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	610	(-)	290	715	471	471	1,511	719
	BCI	1,006	(93)	117	1,160	506	311	2,604	1,026
	BPI	543	(-7)	282	747	490	408	1,179	695
	BSI	557	(-17)	243	583	445	448	993	665
	BHSI	327	(-22)	183	368	277	260	488	365
		(06.10)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,000	(-)	4,725	8,500	6,033	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,600	(-50)	4,750	5,825	5,333	5,825	8,875	7,492
	Handymax	6,000	(-)	4,250	6,000	5,167	4,750	9,500	7,606
		(06.10)							
운임(\$/day)	Capesize	5,966	(325)	485	8,374	3,360	2,594	19,499	6,977
	Panamax	4,337	(-56)	2,260	5,948	3,925	3,258	9,403	5,561
	Supramax	5,827	(-171)	2,544	6,097	4,669	4,681	9,770	6,964
	Handysize	4,723	(-252)	2,698	5,194	4,032	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



운임조정 움직임으로 3주만에 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.7p 하락한 656.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 31.0p 하락한 557.6p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 440p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 104달러 하락한 657달러, CCFI는 전주 대비 23.7p 상승한 713.7p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로 운임이 3주만에 하락세로 돌아섰음. 성수기를 앞두고 선복량이 타이해지면서 2주 연속 운임이 상승했으나 최근 급격한 운임 상승세에 대한 화주의 경계와 선사간 운임경쟁으로 운임조정 양상을 보였음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 41달러 하락한 811달러, 미동안이 36달러 하락한 1,649달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 14.9p 하락한 581.9p, 미동안이 4.0p 하락한 730.7p를 기록함
 - 북미항로는 견고한 물동량 증가세를 바탕으로 미서안 800달러대, 미동안 1,600달러대의 운임 수준을 유지해 왔으나 6월말 파나마운하 확장 개통에 따른 선박대형화 추세가 강력한 운임 하방압력 요인이 될 것임
- ▶ 지난 5월 이후 아시아-유럽 운임강세가 나타난 것은 물동량이 감소세에서 증가세로 전환되었고 선사들의 계선 확대, 서비스 감축을 통한 공급조절로 수급여건이 개선되었기 때문임. 다만 지금 시점에서는 선사들이 계속 인내심을 발휘하는 것이 필요함
 - 선사들은 7월에도 GRI를 시도할 것으로 알려지고 있으며, 이는 운임인상 효과를 발휘할 것으로 예상됨. 그러나 그동안 급격한 운임인상은 화주들의 반발과 선사간의 치열한 운임경쟁으로 다시 운임하락을 초래했다는 점에서 선사들은 인내심을 갖고 운임경쟁을 전개하기 보다는 지금과 같이 공급조절을 통해 수급여건을 안정시키는 노력을 계속하는 것이 필요함



				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		*656.7 (-1.7)	632	785	694	713	1,079	874
	유럽항로		*713.7 (23.7)	625	931	727	736	1,349	994
	미서안항로		*581.9 (-14.9)	582	839	718	746	1,054	900
	일본항로		*627.8 (-3.1)	612	644	625	608	714	651
	한국항로		*528.0 (-20.8)	509	607	554	552	725	626
	동남아항로		*619.9 (8.5)	608	646	626	611	884	718
				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
용선지수(HRCI)				440	453	447	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	700 (-)	690	700	692	660	710	674
		수입	570 (-)	570	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	278 (-)	278	313	290	313	363	346
		수입	408 (-)	403	408	406	403	537	492
	동남아(All in)	수출	400 (-)	400	760	541	760	760	760
		수입	350 (-)	350	580	440	580	580	580

*6/8 값임.(6/9~11 - 중국 단오절)

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 전반적인 운임 약세

- ▶ 중동과 서아프리카 시장에서 중국의 청명 연휴 및 포시도니아 박람회 개최 등의 요인으로 수요가 둔화됨에 따라 대부분의 항로에서 운임이 약세를 보임
 - VLCC 평균 운임수익은 38,080달러(일)로 전주 대비 896달러(2.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 65.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승세를 보임
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 32,409~47,263 달러/일(1%~2%▼), 중동-미국 42,200 달러/일(2%▼), 중동-유럽 36,320 달러/일(2%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 42,281 달러/일(3%▼), 미국항 52,145 달러/일(2%▼), 인도항 59,034 달러/일(1%▼) 기록

[06월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	236.0	254.0	251.5	250.0	237.5	252.5	262.5	252.5	250.5	242.0	272.5
w/w	5.6%	5.6%	5.9%	2.0%	8.0%	8.4%	8.2%	4.3%	8.9%	0.8%	4.8%



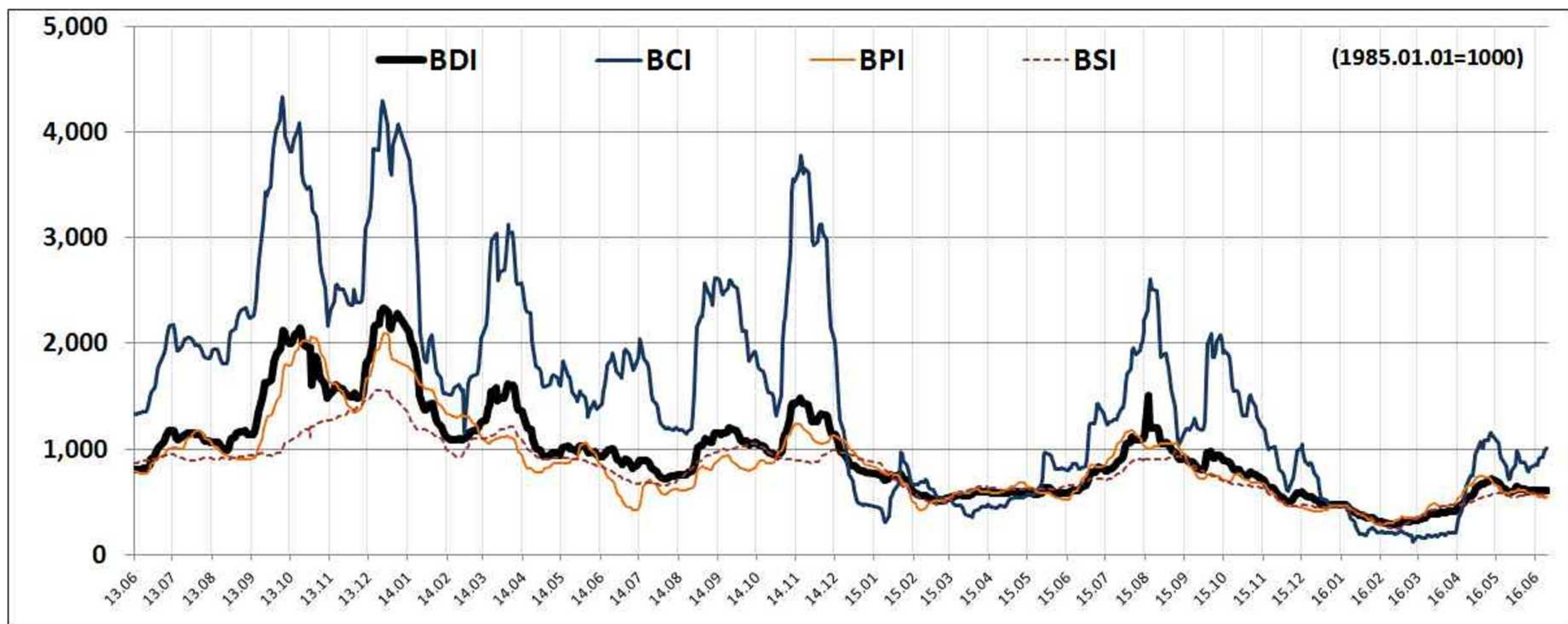
제품선, 대부분의 항로에서 운임 하락

- ▶ 대서양시장 : 대부분의 항로에서 물동량 증가세 부진한 가운데 가용 선박량의 증가로 지난주에 이어 운임이 하락세로 나타났음.
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 운임은 수급악화가 해소되지 못하고 약세로 나타났음. MR 운임수익 또한 지난주에 이어 하락세로 나타났음
 - 제품선 평균 운임수익은 10,460달러(일)로 전주 대비 710달러(6.4%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 127.5로 전주 대비 2.5p(1.9%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9,957 달러/일(11%▼), 북해-서아프리카 13,423 달러/일(8%▼), 미걸프-북해 2,265 달러/일(43.4%▼), 미걸프-남미동안 11,329 (4%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 10,930 달러/일(7%▼), LR2 12,795 달러/일 (12%▼) 기록. MR은 인도-일본 9,204 달러/일(9%▼) 기록

(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(06.10)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	38,080	(-896)	33,110	93,982	52,057	25,546	105,379	60,180
	MR	10,460	(-710)	10,460	19,413	14,641	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)									
	VLCC	39,250	(-)	39,250	59,000	45,917	38,000	59,000	48,433
	MR	15,875	(-)	15,875	19,000	17,401	14,500	20,500	17,731
		(06.10)							
운임지수(WS)	VLCC	65.0	(-)	48.5	97.5	66.0	29.0	90.0	63.5
	MR	127.5	(-2.5)	127.5	150.0	135.3	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

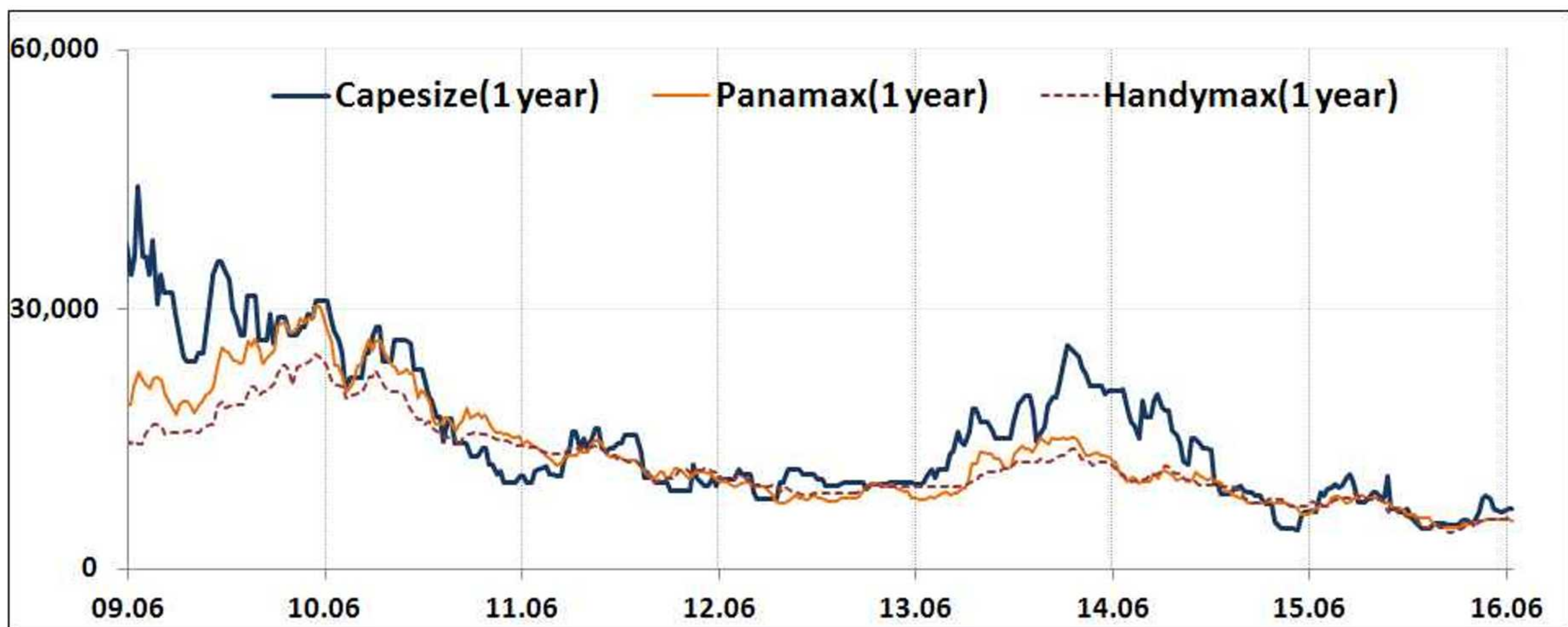
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

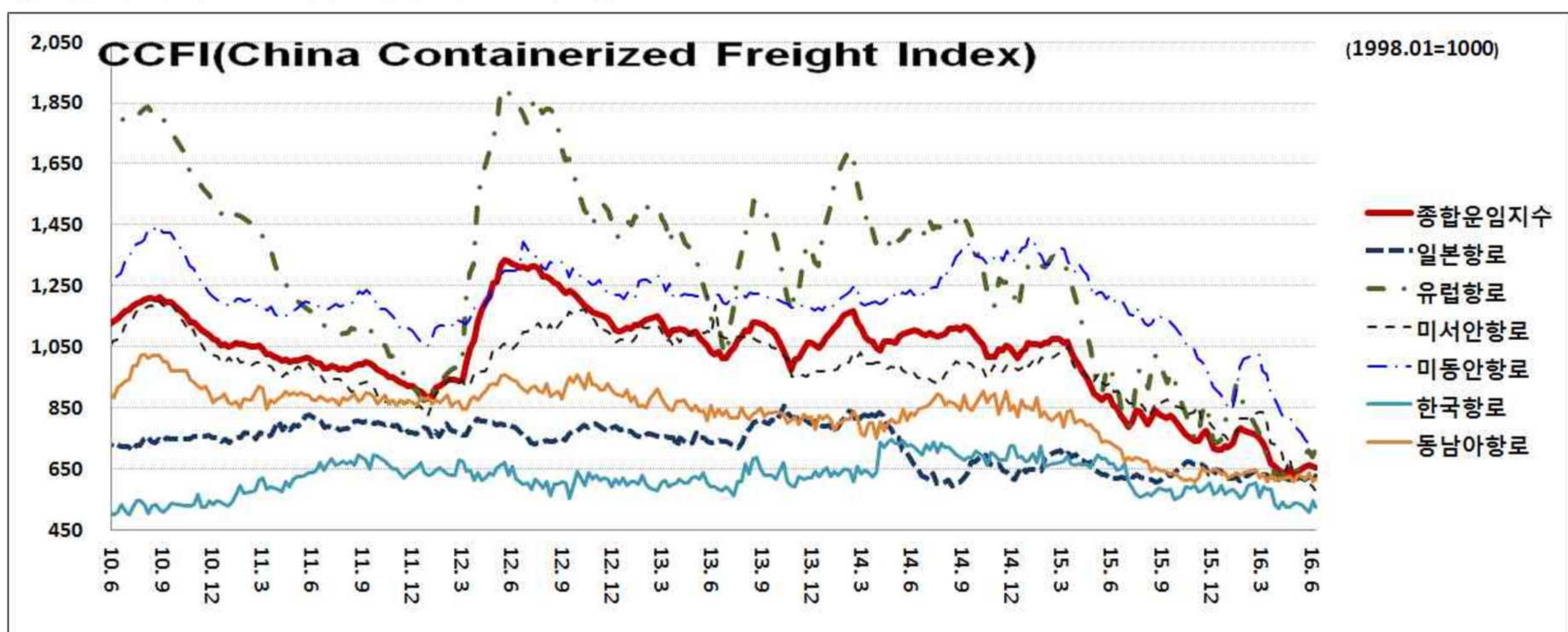
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



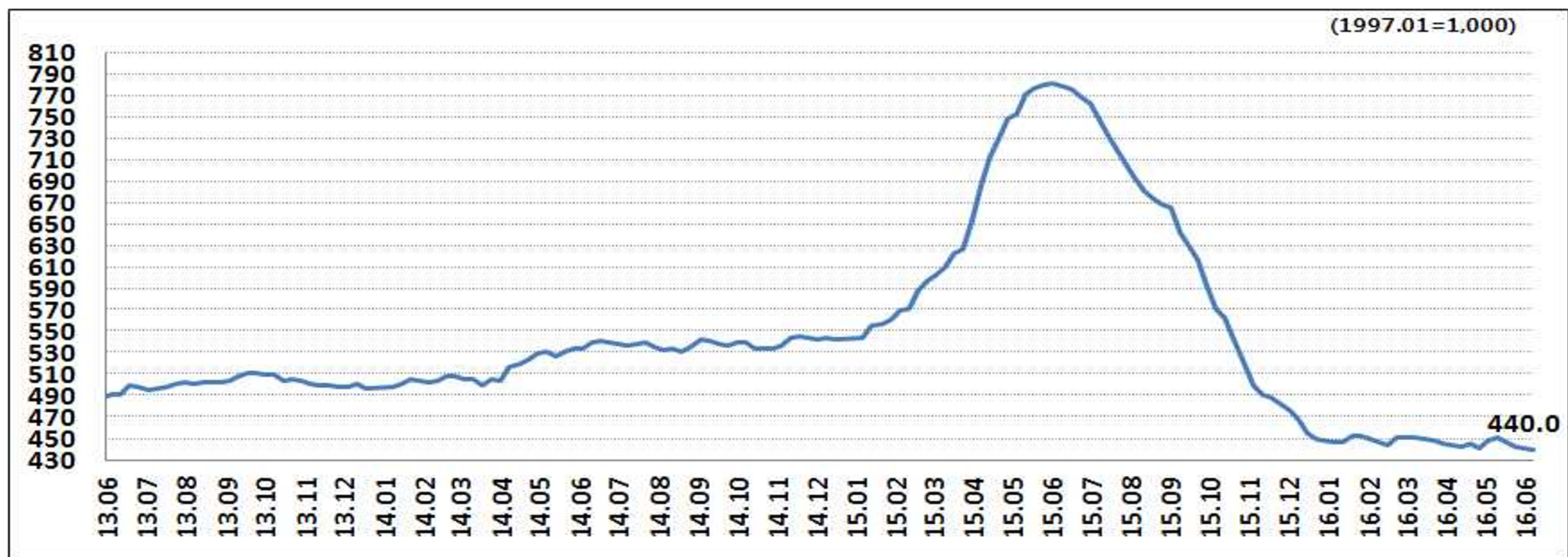
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



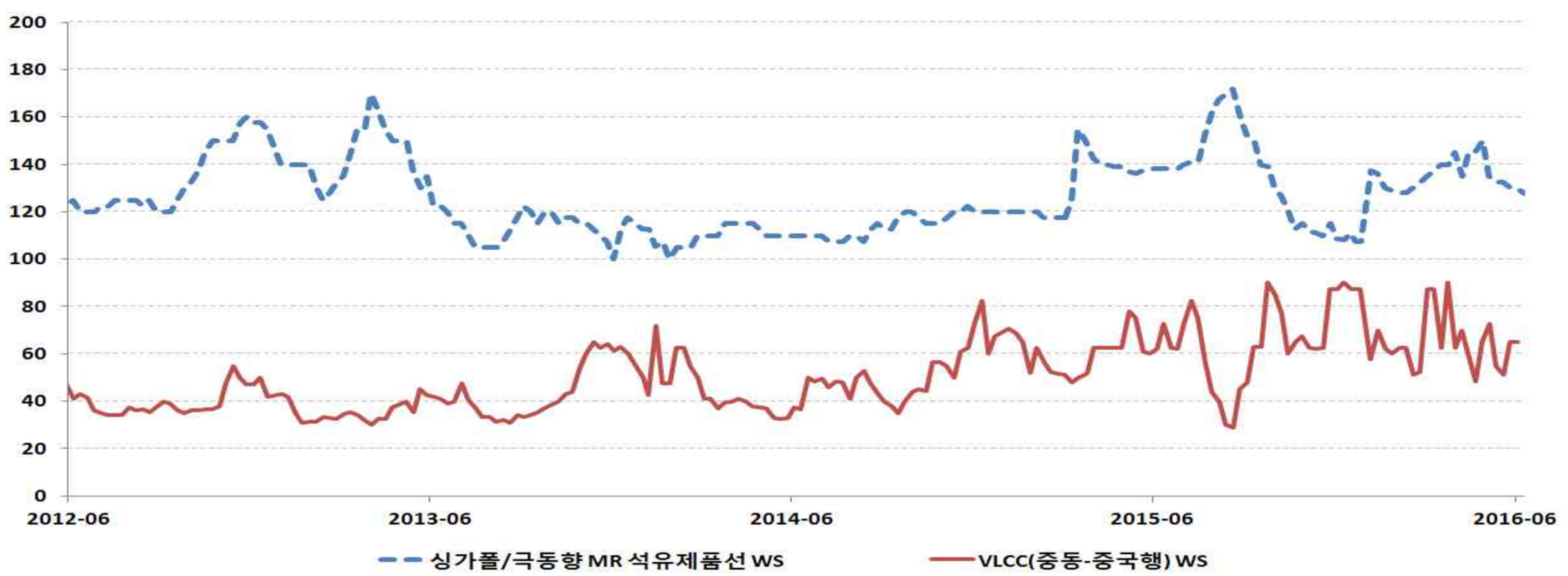
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

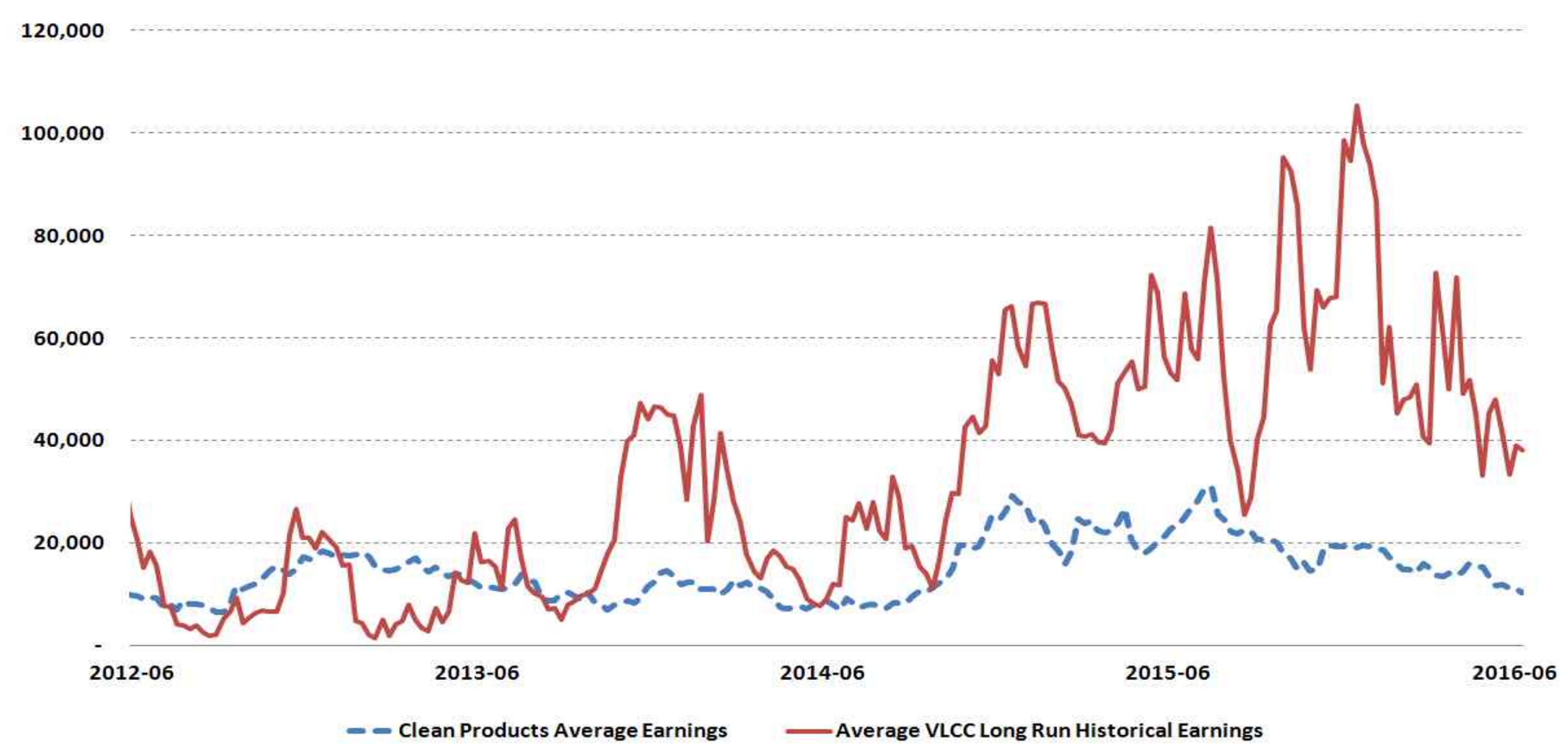
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금 주	(전주비)	6월평균	2016년			2015년			
					최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million)		(06.10)									
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.4	14.0	18.0	16.9	
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-)	68.0	68.0	82.0	76.2	79.0	84.0	80.9	
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.3	(-)	7.3	7.3	9.5	8.2	8.5	13.8	11.9	

신조선 시장 (\$ Million)		(06.10)								
건화물선	Panamax	24.5	(-0.3)	24.6	24.8	25.8	25.3	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	89.0	(-0.5)	89.3	89.5	93.5	92.1	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.8	(-)	28.8	28.8	29.5	29.3	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne)		(06.10)								
380 CST	Rotterdam	236.0	(12.5)	229.8	112.0	236.0	167.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	250.5	(20.5)	240.3	147.5	250.5	188.4	167.5	389.0	292.5
	Korea	271.0	(13.5)	264.3	167.5	271.0	211.4	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	242.0	(2.0)	241.0	157.5	242.0	198.5	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$)		(06.10)		6월평균						
철광석	국제價	51.4	(1.8)	50.4	41.2	63.8	51.5	39.4	71.4	55.8
	중국産	*75.5	(-5.9)	80.6	65.0	89.0	77.0	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	*61.1	(0.1)	61.0	60.8	62.1	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産	*68.7	(0.1)	68.6	61.7	68.8	66.4	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산	*113.7	(1.7)	113.1	98.8	116.5	105.7	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	*58.8	(0.1)	58.7	55.4	59.7	57.3	56.3	74.5	66.9
	중국産	*112.9	(16.2)	99.5	96.5	112.9	97.6	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	1,178.3	(46.3)	1,148.4	851	1,178	949	856	1,066	944
	밀(국제)	495.0	(-2.3)	499.7	439	520	469	452	615	508

*6/8 값임.(6/9~11 - 중국 단오절)

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