

해운시황 포커스

통권 310호 (2016.08.01~08.05)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4635

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



여름 비수기 영향으로 전 선형에 걸쳐 운임 약세

- ▶ 최근 BDI는 636p(8월 5일)를 기록하여 전주 대비 20p 하락
 - 케이프 4TC는 4,254달러(일)를 기록하며 전주 대비 139달러(일) 하락
 - * 케이프 5TC는 전주 5,354달러(일)에서 92달러(일) 상승한 5,446달러(일) 기록
 - 파나막스는 전주 대비 416달러(일) 하락하며 5,122달러(일) 기록
 - 수프라막스는 245달러(일) 하락한 6,769달러(일), 핸디사이즈는 82달러(일) 하락한 5,721달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물운임과 미래 기대치 간의 폭이 많이 줄면서 선형별로 소폭의 조정이 이루어짐. 케이프는 8월물이 300달러(일) 하락한 5,150달러(일), 4분기물이 전주와 같은 8,900달러(일)을 기록. 파나막스는 8월물이 50달러(일) 하락한 5,500달러(일), 4분기물이 550달러(일) 상승한 6,500달러(일)을 기록. 수프라막스는 8월물이 125달러(일) 상승한 6,700달러(일), 4분기물이 225달러(일) 상승한 6,800달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 소폭 하락
- ▶ 케이프 운임은 중국-브라질 R.V.를 제외하고 목요일까지 모두 하락세를 보임
 - 태평양 수역은 서호주 철광석이 전주 수준의 물동량을 보이고 동호주 석탄 물동량이 감소하며 시장상승으로 이어지기에는 수요가 부족했음
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 2주 연속 전주 대비 소폭 감소하며 운임이 하락
 - 중국 철광석 수입 물동량이 7월에 8,840만 톤을 기록하며 여전히 건조한 모습
- ▶ 파나막스 운임은 전주에 이어 하락세를 지속
 - 태평양 수역은 동호주 석탄 물동량과 인도네시아 석탄 물동량이 감소했고, 남미 곡물은 전주에 이어 부진한 물동량을 보이며 시장하락이 지속
- ▶ 수프라막스는 남미 곡물 시즌이 끝나가는 등 시장부진이 2주 연속 이어지고 있음



		금 주 (08.05)	(전 주 비)	2016년			2015년		
				최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
건 화 물 선 시 장									
운임지수	BDI	636	(-20)	290	748	522	471	1,511	719
	BCI	770	(2)	117	1,160	617	311	2,604	1,026
	BPI	640	(-52)	282	879	545	408	1,179	695
	BSI	647	(-24)	243	702	496	448	993	665
	BHSI	394	(-5)	183	401	298	260	488	365
(08.05)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,250	(-250)	4,725	8,500	6,314	4,500	10,850	7,627
	Panamax	6,175	(100)	4,750	6,375	5,493	5,825	8,875	7,492
	Handymax	6,500	(-)	4,250	6,500	5,453	4,750	9,500	7,606
(08.05)									
운임(\$/day)	Capesize	4,254	(-139)	485	8,374	3,910	2,594	19,499	6,977
	Panamax	5,122	(-416)	2,260	7,027	4,369	3,258	9,403	5,561
	Supramax	6,769	(-245)	2,544	7,342	5,197	4,681	9,770	6,964
	Handysize	5,721	(-82)	2,698	5,828	4,349	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



화주들의 운임저항으로 1주만에 운임하락세 반전

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 64.7p 하락한 680.5p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5p 하락한 431p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 264달러 하락한 861달러를 기록, 1주만에 크게 하락하였음
 - 상해발 유럽행 운임은 지난주 운임인상 시도가 성공하여 400달러 이상 급등하였으나 화주들의 강력한 운임저항으로 1주만에 하락세로 반전되었음. 최근 선사들의 운임방어 의지가 강하게 나타나고 있으나 화주들의 운임조정 요구도 강력하여 당분간 소폭의 운임하락이 예상됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 45달러 하락한 1,277달러, 미동안이 74달러 하락한 1,884달러를 기록하였음
 - 상해발 북미행 운임은 GRI 성공 이후 다시 하락세로 전환되는 패턴을 반복하였음. 성수기 효과로 지난 5~6월에 비해 높은 운임 수준을 유지하고 있으나 화주들의 운임조정 요구도 당분간 등락을 반복할 것으로 예상됨
- ▶ 올해와 내년 컨테이너선의 해체량이 각각 40만TEU를 초과할 것으로 예상되는 반면 올해 1~7월 누적 신조 발주량은 20만 2천TEU로 올해말 선복량이 약간 감소할 가능성이 있음. 또한 올해 컨테이너선의 수주잔량이 매우 적어 수급여건 개선에 많은 도움이 될 것으로 예상됨
 - Alphaliner에 따르면 금년 8월 세계 컨테이너선 수주잔량은 현존선 대비 17.1%로 1999년 9월(17.5%) 이후 최저치를 기록하였음. 이는 지난 호황기 정점인 2007년말 64%의 1/3에도 미치지 못하는 것으로 올해말 14% 수준까지 하락할 것으로 전망됨
- ▶ 한편 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 2.4p 하락한 702.3p를 기록함

금주 (08.05)	(전주비)	2016년			2015년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

컨테이너선 시장

상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	680.5	(-64.7)	400	753	566	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	861	(-264.0)	205	1,206	575	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,277	(-45.0)	725	1,498	1,017	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	1,884	(-74.0)	1,496	2,542	1,846	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	189	(2.0)	110	194	174	66	240	143
	한국항로(TEU)	107	(-2.0)	95	125	109	105	205	160
	동남아항로(TEU)	53	(-1.0)	53	95	66	87	241	185
용선지수(HRCI)		431.0	(-5.0)	431	453	444	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	702.3	(-2.4)	632	785	689	713	1,079	874
	유럽항로	872.2	(8.6)	625	931	745	736	1,349	994
	미서안항로	603.6	(-3.7)	534	839	678	746	1,054	900
	미동안항로	770.5	(2.9)	723	1,029	837	854	1,400	1,168
	일본항로	633.7	(2.1)	612	644	626	608	714	651
	한국항로	508.0	(-7.4)	508	607	544	552	725	626
	동남아항로	606.6	(13.5)	590	646	619	611	884	718

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 톤마일 감소로 대부분의 항로에서 운임 하락

- ▶ 지속되는 계절적 수요위축, 인도의 중동 원유수입비중 증가에 따른 톤마일 감소 등 운임 하락 압력이 지속됨에 따라 '중동-중국' WS이 연중 최저점을 갱신하였음. 이에 따라 중동 및 서아프리카 시장 대부분의 주요 항로 운임수익이 하락세로 나타났음
 - VLCC 평균 운임수익은 17,749달러(일)로 전주 대비 1,675달러(8.6%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 34.0로 전주 대비 1.0p(2.9%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 지난주에 이어 대부분의 항만에서 하락세
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 13,634~17,187 달러/일(2%▼~8%▼), 중동-미국 20,882 달러/일(7%▼), 중동-유럽 18,921 달러/일(6%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 20,233 달러/일(14%▼), 미국항 34,952 달러/일(12%▼), 인도항 24,377 달러/일(15%▼) 기록

[08월 05일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	상하이	홍콩	일본
\$/톤	204.5	223.5	216.5	220.0	199.5	208.0	226.5	221.5	222.5	232.5	252.5
W/W	-5.1%	-6.7%	-6.9%	-4.6%	-2.0%	-1.9%	-5.4%	-2.2%	-	-2.1%	-3.8%



제품선, 수요저조에 따른 대서양 항로의 운임하락

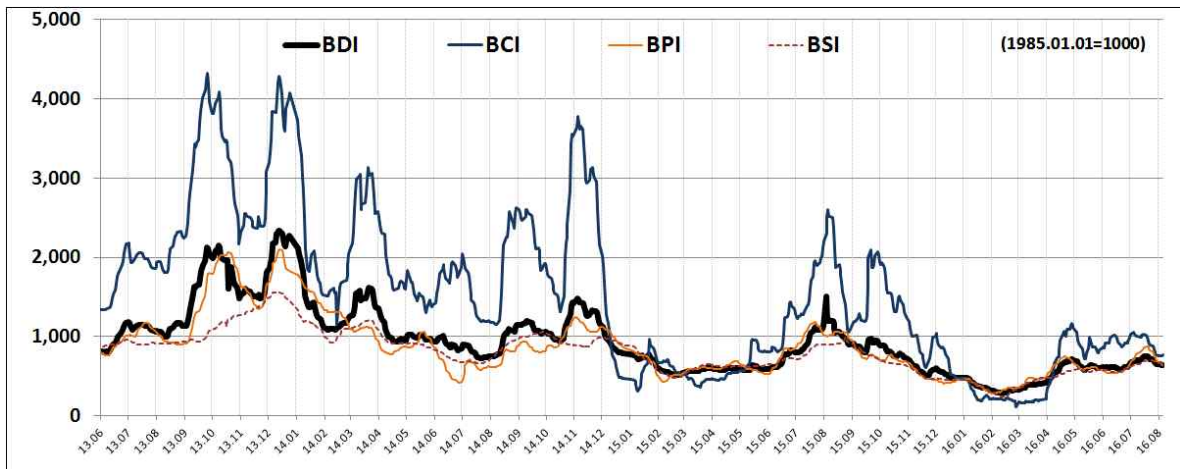
- ▶ 대서양시장 : 미 제품유 비축량 상승에 따른 재정거래 위축 등 수요저조로 미걸프만 및 북해 시장 운임수익이 일제히 하락세로 나타났음. 반면, 바이오연료 가격 상승으로 서아프리카 시장으로의 가솔린 수출이 증가가 예상됨
- ▶ 아시아시장 : 아시아 제품선 LR1 운임수익은 수요증가에 따른 상승세가 이어졌음. 한편 LR2 운임수익은 하락하였으며, MR 운임수익은 소폭 상승하는 등 지난주에 비해 다소 둔화되는 경향을 보임
 - 제품선 평균 운임수익은 9,667달러(일)로 전주 대비 495달러(4.9%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.0로 전주 대비 4.0p(3.3%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 6,287 달러/일(20%▼), 북해-서아프리카 7,563 달러/일(34%▼), 미걸프-북해 1,692 달러/일(17.6%▼), 미걸프-남미동안 11,129 (3%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14,831 달러/일(9%▲), LR2 18,656달러/일 (6%▼) 기록. MR은 인도-일본 11,989 달러/일(3%▲) 기록



		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.05)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	17,749	(-1,675)	17,749	93,982	45,131	25,546	105,379	60,180
	MR	9,667	(-495)	9,504	19,093	13,189	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,000	(-1,000)	31,000	59,000	42,797	38,000	59,000	48,433
	MR	13,750	(-500)	13,750	19,000	16,824	14,500	20,500	17,731
		(08.05)							
운임지수(WS)	VLCC	34.0	(-1.0)	34.0	97.5	59.5	29.0	90.0	63.5
	MR	117.0	(-4.0)	117.0	150.0	131.6	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

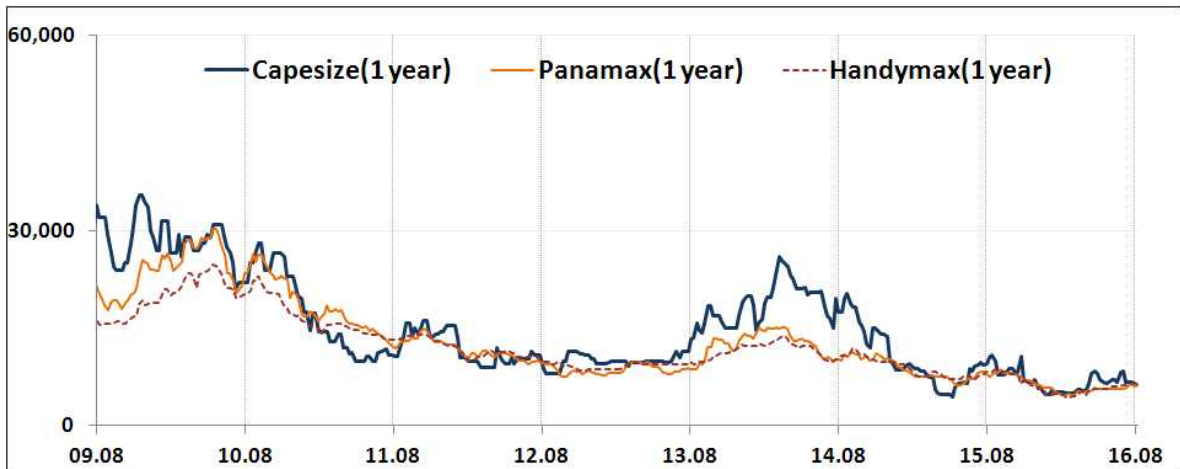
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

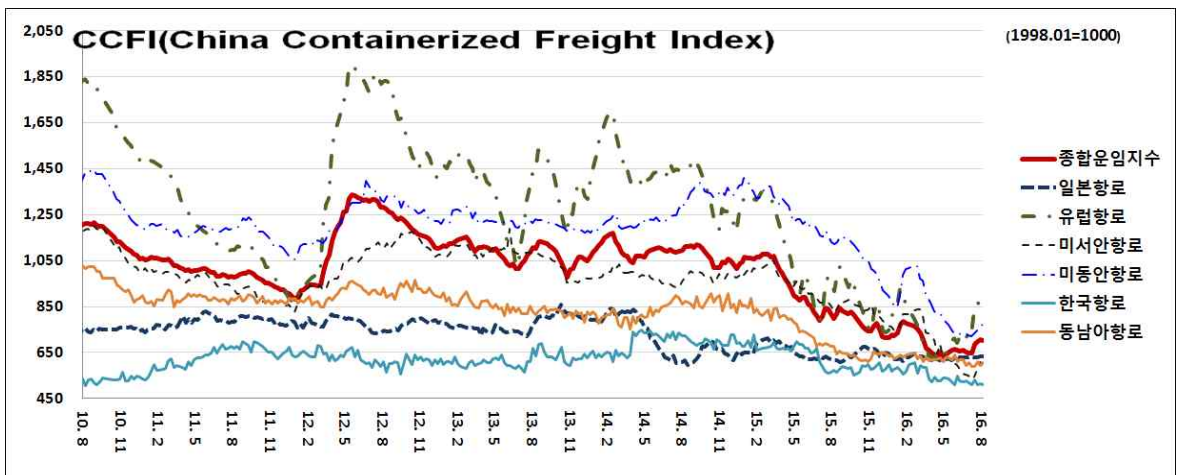
건화물선 용선료

\$/day



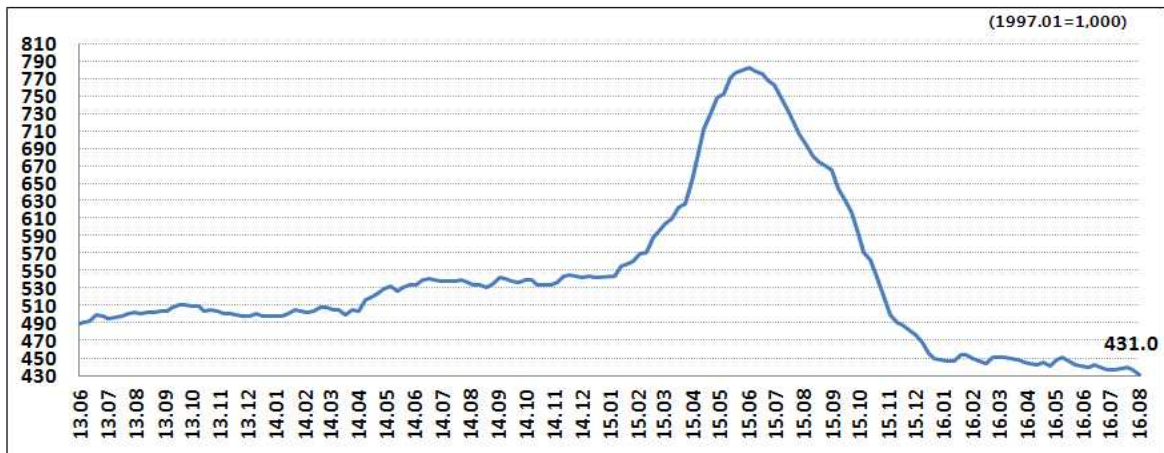
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



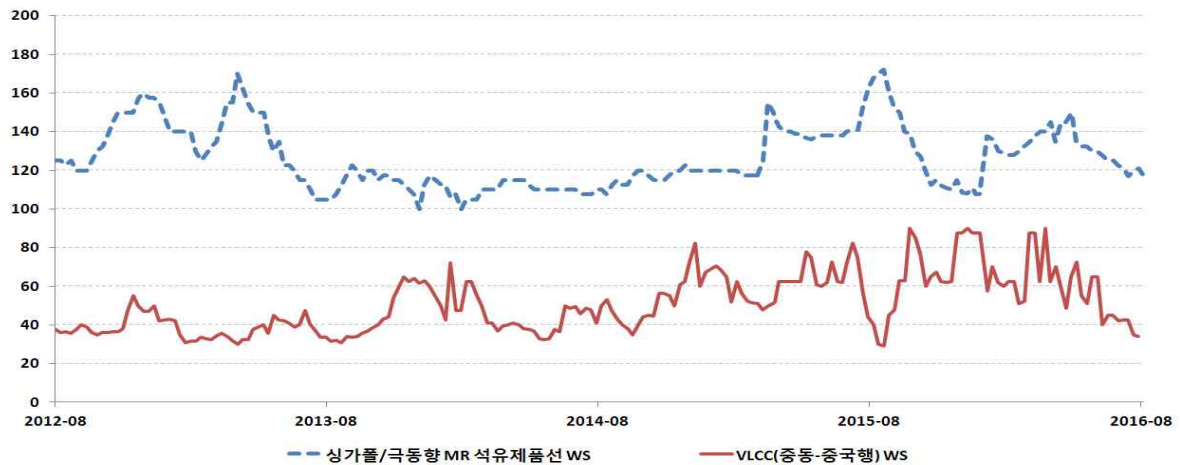
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

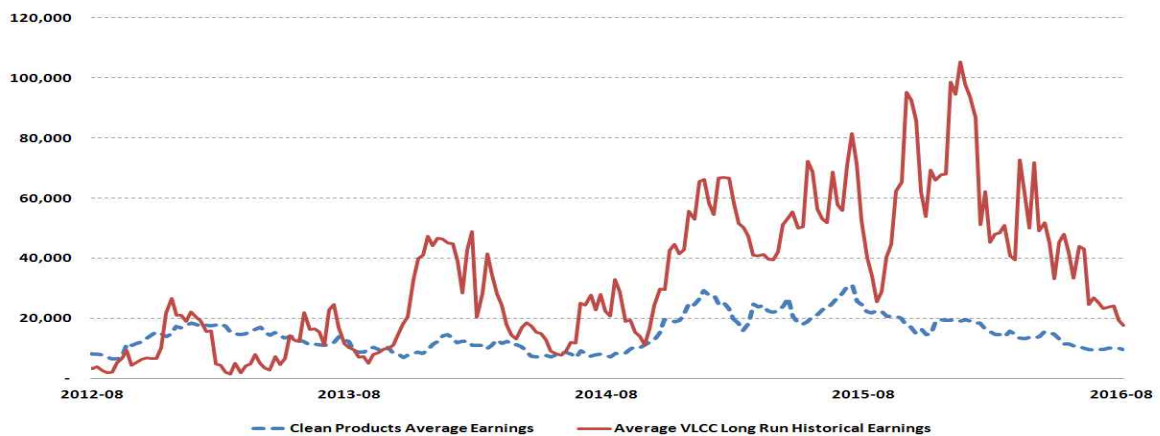
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.05)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.5	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-1.0)	63.0	63.0	82.0	73.2	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.0	(-)	7.0	7.0	9.5	7.8	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (08.05)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	25.0	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	86.0	(-)	86.0	86.0	93.5	90.9	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	29.0	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (08.05)										
380 CST	Rotterdam	204.5	(-11.0)	204.5	112.0	244.5	182.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	225.5	(-)	225.5	147.5	262.5	201.8	167.5	389.0	292.5
	Korea	247.5	(-5.0)	247.5	167.5	282.5	225.1	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	232.5	(-5.0)	232.5	157.5	272.5	205.9	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (08.05) 8월평균										
철광석	국제價	61.0	(3.8)	61.1	41.2	63.8	52.4	39.4	71.4	55.8
	중국産	81.3	(0.5)	81.5	65.0	89.0	77.0	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	60.2	(-0.2)	60.4	59.8	62.1	61.1	61.7	75.4	66.9
	중국産	72.3	(-0.2)	72.4	61.7	72.6	67.1	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	111.4	(-0.4)	111.7	98.8	116.5	107.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	52.0	(-0.2)	52.1	51.6	59.7	55.9	56.3	74.5	66.9
	중국産	111.4	(-0.3)	111.7	96.5	112.9	101.4	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	1,003.8	(-28.8)	993.2	851	1,178	984	856	1,066	944
	밀(국제)	416.0	(8.3)	417.4	401	520	459	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		04월	05월	06월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	7,003	5,949	6,317	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,415	3,331	3,548	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,895	6,751	7,929	76,983	86,048	85,347			
	수입	3,968	4,424	4,546	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,888	3,950	3,653	48,857	51,658	48,079			
	수입	4,638	4,390	4,466	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	11,257	11,648	12,122	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,327	8,452	8,443	106,302	115,933	109,858			