

해운시황 포커스

통권 313호 (2016.08.29~09.02)

한국해양수산개발원 | 발행: 양창호 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)



파나막스 운임하락을 수프라막스 운임상승이 상쇄하면서 BDI는 전주 수준 유지



- ▶ 최근 BDI는 720p(9월 2일)를 기록하여 전주와 같은 수준
 - 케이프는 5,700달러(일)를 기록하며 전주 대비 193달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 343달러(일) 하락하며 5,157달러(일) 기록
 - 수프라막스는 93달러(일) 상승한 7,625달러(일), 핸디사이즈는 10달러(일) 상승한 6,201달러(일) 기록
 - FFA 시장에서 주목되는 것은 선형별 9월 평가치가 현재 운임과 차이가 난다는 사실임. 케이프는 현재 운임이 5,700달러(일)에 비해 9월 평가치는 7,250달러(일)로 상승 가능성이 있음. 파나막스도 현재 5,157달러(일)에 비해 9월 평가치가 5,650달러(일)로 소폭 상승할 것으로 기대. 이에 반해, 수프라막스는 현재 7,625달러(일)에 비해 9월 평가치가 7,350달러(일)로 소폭 하락할 것으로 전망. 핸디사이즈는 현 운임과 9월 평가치가 거의 비슷한 수준을 보이며 9월에 운임이 안정적인 개연성이 높음
- ▶ 케이프 운임은 호주/브라질 철광석 물동량이 전주 대비 감소하면서 주 중반까지 운임이 감소하다, 주 후반들어 브라질 철광석 유입이 증가하면서 상승세로 전환
 - 태평양 수역은 서호주 철광석은 전주 대비 감소했고, 동호주 석탄은 전주 대비 소폭 증가함. 운임은 주 중반까지 하락하다 주 후반에 상승세로 전환
 - 대서양 수역은 브라질 철광석이 전주 대비 감소하며 주 중반까지 운임이 하락하다, 주 후반에 상승세로 전환
- ▶ 파나막스 운임은 2주 연속 하락세를 보임
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄이 전전주의 물동량 수준을 유지하지 못하고 크게 감소하면서 운임하락 압력으로 작용
 - 대서양 수역은 미국 걸프만 물동량은 양호하나, 남미 곡물 물동량이 낮은 수준에 머물러 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 줄면서 운임이 하락했으나, 대서양 수역은 미 걸프만 물동량이 운임의 상승 요인으로 작용하면서 소폭 상승

		금주 (09.02)	(전주비)	주평균	2016년			2015년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장										
운임지수	BDI	720	(-)	714.5	290	748	540	471	1,511	719
	BCI	1,054	(53)	1,005.0	117	1,160	648	311	2,604	1,026
	BPI	644	(-43)	657.5	282	879	561	408	1,179	695
	BSI	721	(6)	721.0	243	721	516	448	993	665
	BHSI	432	(1)	432.3	183	432	310	260	488	365
(09.02)										
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,250	(1,000)		4,725	8,500	6,439	4,500	10,850	7,627
	Panamax	6,300	(-25)		4,750	6,375	5,581	5,825	8,875	7,492
	Handymax	6,750	(-)		4,250	6,750	5,583	4,750	9,500	7,606
(09.02)										
운임(\$/day)	Capesize	5,700	(193)		485	8,374	4,021	2,594	19,499	6,977
	Panamax	5,157	(-343)		2,260	7,027	4,498	3,258	9,403	5,561
	Supramax	7,625	(93)		2,544	7,632	5,416	4,681	9,770	6,964
	Handysize	6,201	(10)		2,698	6,215	4,528	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



한진해운 법정관리 여파로 올해 최대치 운임 기록

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 166.7p 상승한 736.1p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1p 하락한 428p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 254달러 상승한 949달러를 기록하였음. 또한 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 593달러 상승한 1,746달러, 미동안이 757달러 상승한 2,441달러를 기록하였음
 - 아시아-유럽 및 아시아-북미 항로는 9월 1일자 선사들이 시행한 GRI가 성공하면서 대폭적인 운임상승을 보였음. 북미항로 7.4%, 유럽항로 4%의 공급점유율을 가진 한진해운의 서비스 중단에 따른 갑작스런 공급축소가 GRI 성공 요인의 하나로 판단됨
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 TEU당 193달러로 전주 대비 3달러 상승한 반면 상해-동남아항로는 전주와 동일한 54달러, 상해-한국항로는 전주와 동일한 87달러를 기록하였음
 - 한진해운의 법정관리에도 불구하고 국적선사인 현대상선과 근해선사들의 공급능력에 큰 변화가 없어 안정된 운임추세를 보이고 있음. 아시아 역내항로는 이미 공급과잉이 심하고 외국선사들이 선박투입도 많아 당분간 현재 운임 수준을 유지할 것으로 예상됨
- ▶ 지난 9월 1일 한진해운 법정관리 개시로 컨테이너선 서비스가 사실상 중단되었음. 주간 선복량 기준, 북미항로의 7.4%, 유럽항로의 4%로 공급점유율을 가진 한진해운의 서비스 중단으로 계선률을 포함할 경우 실제 공급축소는 10%를 초과하는 것으로 판단됨.
 - 즉, 현재 성수기이고 단기간의 급격한 공급축소가 기간항로의 운임급등을 가져 온 것으로 판단됨. 그러나 기간항로의 공급과잉이 매우 심하다는 점에서 성수기가 지나갈 경우 현재 운임 수준을 유지할 가능성이 크지 않음
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 10.6p 하락한 694.6p를 기록함



		금 주 (09.02)	(전 주비)	2016년			2015년		
				최저	최 고	평 균	최저	최 고	평 균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	763.1	(166.7)	400	763	575	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	949	(254.0)	205	1,206	599	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,746	(593.0)	725	1,746	1,052	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,441	(757.0)	1,496	2,542	1,852	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	193	(3.0)	110	194	176	66	240	143
	한국항로(TEU)	87	(-)	87	125	107	105	205	160
	동남아항로(TEU)	54	(-)	53	95	65	87	241	185
용선지수(HRCI)		*	*	429	453	443	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	694.6	(-10.6)	632	785	690	713	1,079	874
	유럽항로	869.9	(2.6)	625	931	760	736	1,349	994
	미서안항로	564.2	(-36.3)	534	839	667	746	1,054	900
	미동안항로	767.5	(-16.3)	723	1,029	830	854	1,400	1,168
	일본항로	653.4	(6.9)	612	653	629	608	714	651
	한국항로	562.5	(25.4)	508	607	543	552	725	626
	동남아항로	597.0	(-10.7)	590	646	618	611	884	718

* 8/31 자료 미공시

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 수급불균형으로 운임 하락

- ▶ 중동시장은 성약활동이 주종 회복 움직임을 보였으나 선복량 누적이 해소되지 못하여 전반적인 하락세를 보임. 이러한 수급불균형이 전이되어 서아프리카 시장의 운임수익 또한 하락세로 나타남
 - VLCC 평균 운임수익은 15,692 달러(일)로 전주 대비 1,494 달러(8.7%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 32.0으로 전주 대비 3.0p(8.6%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락세
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 13,114 달러/일(-17%), 한국항 12,924 달러/일(+2%), 싱가포르항 13,091 달러/일(-12%), 미국항 20,413 달러/일(-7%), 유럽항 18,301 달러/일(-6%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 16,316 달러/일(-11%), 미국항 38,236 달러/일(+2%), 인도항 22,209 달러/일(+1%) 기록

[09월 02일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	232.5	260.5	253.5	240.0	225.0	242.0	248.0	254.5	252.5	257.5	285.0
W/W	-1.2%	-1.5%	-1.2%	-2.2%	-1.2%	1.0%	-5.7%	-1.2%	(-)	-0.4%	2.0%



제품선, 미걸프만 시장 운임 상승

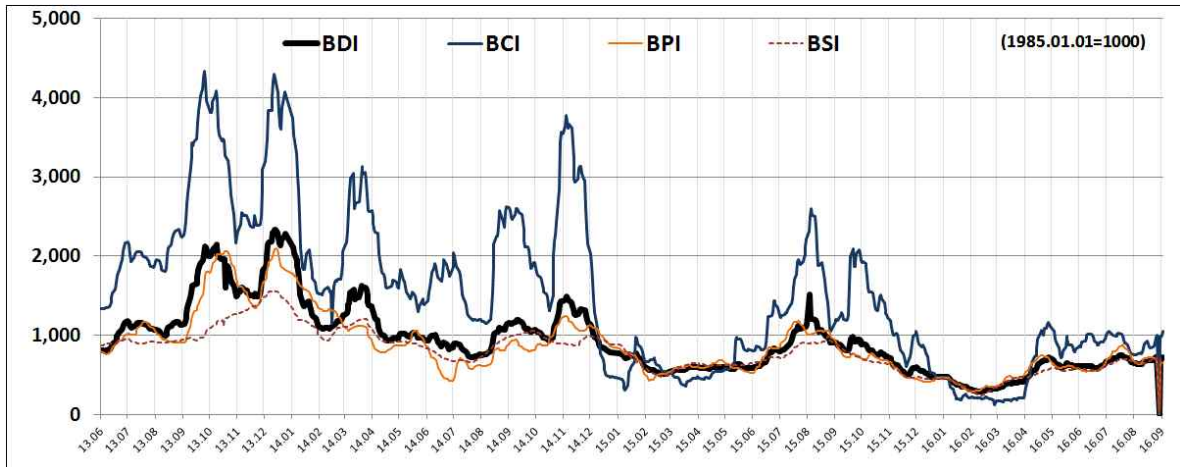
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 유럽 정제시설 유지보수에 따른 북해행 물동량 증가로 운임수익이 대폭 상승세를 보임. 반면 북해시장은 미 제품유 비축량 증가 및 유럽 정제시설 유지보수로 북해발 운임수익이 하락세로 나타남
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 8월 이후 지속된 상승 모멘텀 부재로 하락세를 보였으며 MR 운임수익 또한 다소 하락하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 7,519 달러(일)로 전주 대비 445 달러(5.6%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5로 전주 대비 0.5p(0.4%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 5,491 달러/일(-16%), 북해-서아프리카 8,353 달러/일(-6%), 미걸프-북해 1,013 달러/일(+369%), 미걸프-남미동안 8,435 (+4%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 12,821 달러/일(-7%), LR2 16,829달러/일 (-7%) 기록. MR은 인도-일본 8,465 달러/일(-2%) 기록



(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (09.02)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,692	(-1,494)	15,692	93,982	42,169	25,546	105,379	60,180
	MR	7,519	(-445)	7,519	19,093	12,655	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-1,000)	27,750	59,000	41,333	38,000	59,000	48,433
	MR	13,500	(-250)	13,500	19,000	16,476	14,500	20,500	17,731
(09.02)									
운임지수(WS)	VLCC	32.0	(-3.0)	32.0	97.5	56.8	29.0	90.0	63.5
	MR	117.5	(-0.5)	116.0	150.0	129.9	107.5	172.0	132.7

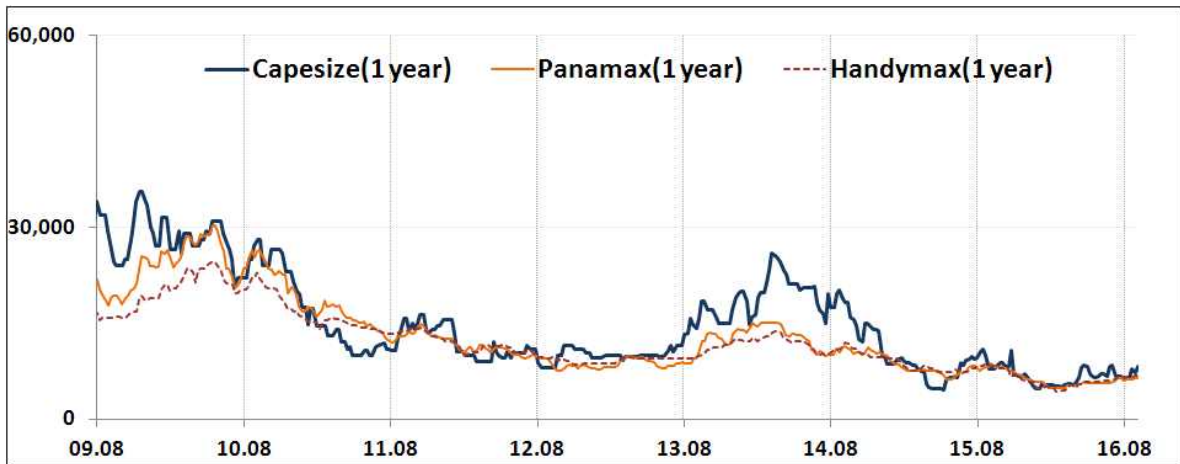
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



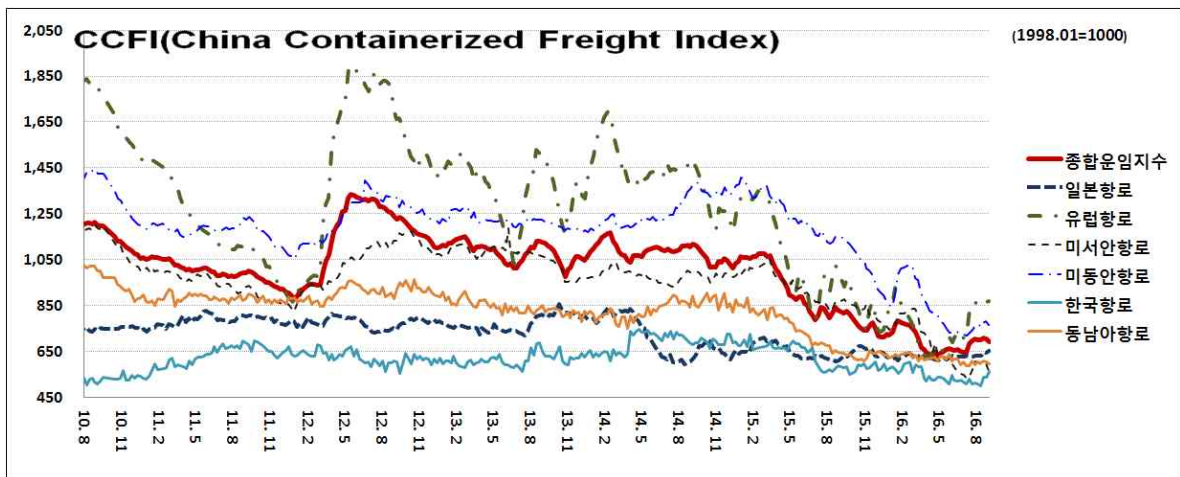
건화물선 용선료

\$/day



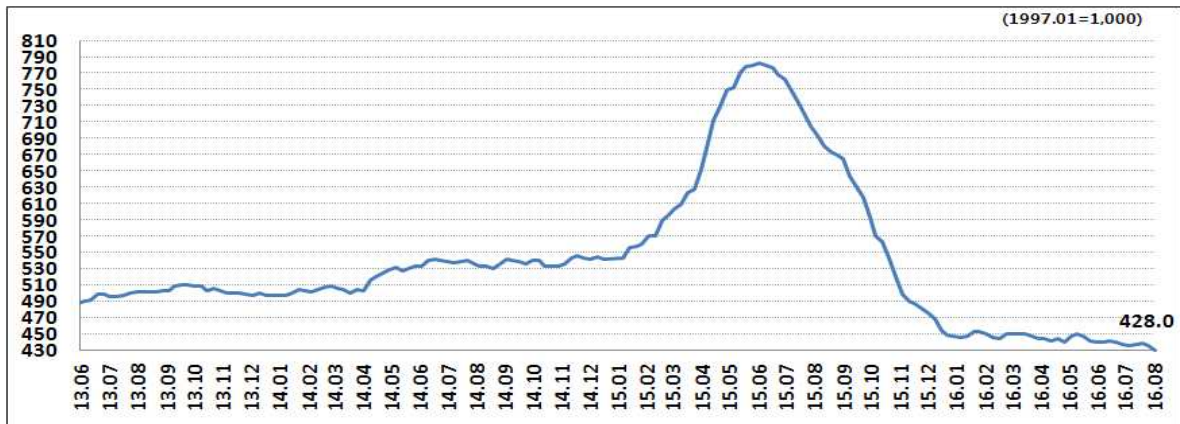
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



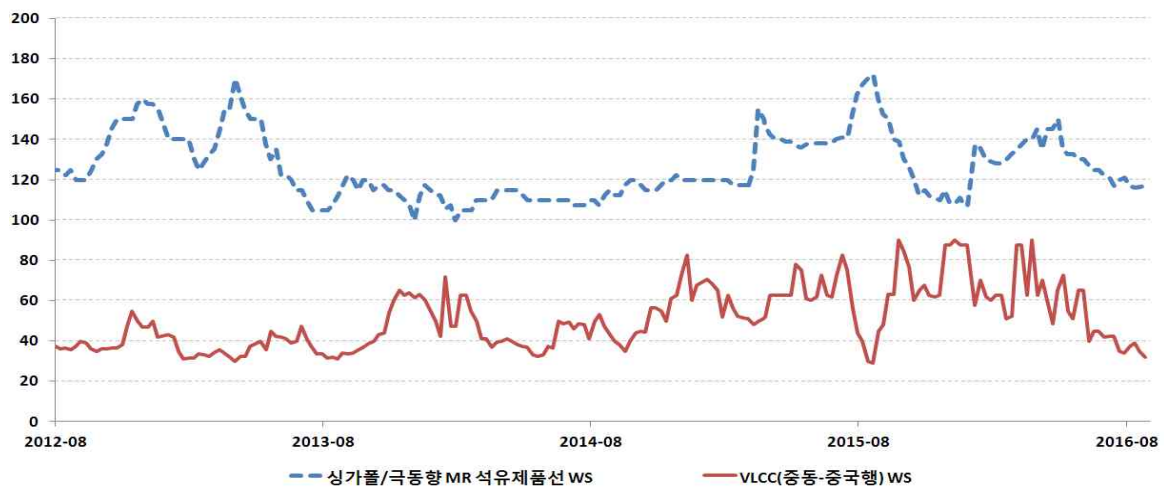
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

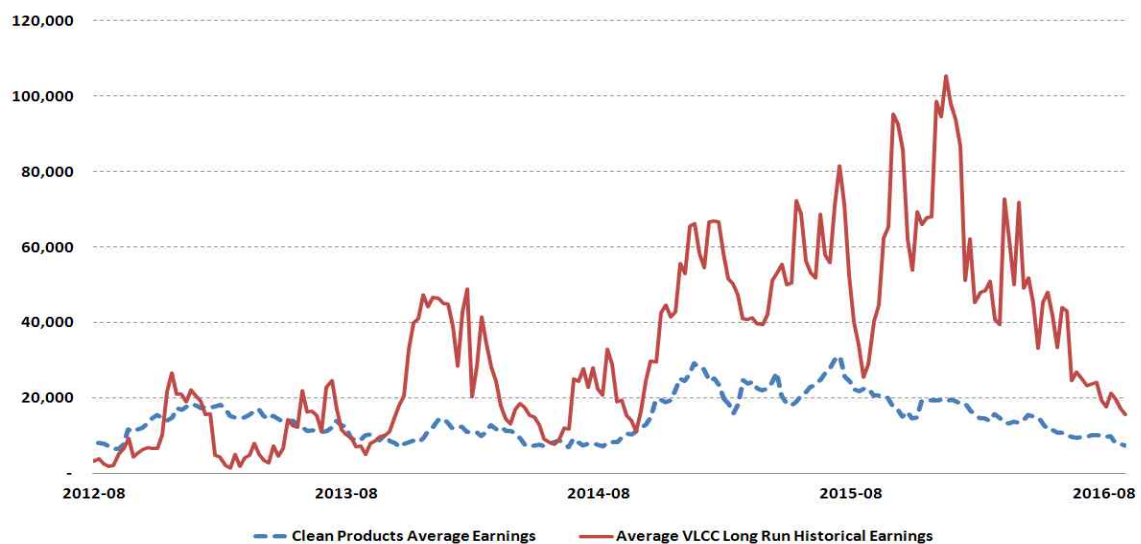
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.02)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.6	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	82.0	71.9	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) (09.02)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.9	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	86.0	(-)	86.0	86.0	93.5	90.3	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.5	28.9	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (09.02)										
380 CST	Rotterdam	232.5	(-9.0)	232.5	112.0	244.5	188.1	133.5	359.5	265.2
	Singapore	252.5	(-)	252.5	147.5	262.5	206.6	167.5	389.0	292.5
	Korea	275.5	(10.0)	275.5	167.5	282.5	229.6	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	257.5	(-1.0)	257.5	157.5	272.5	216.4	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (09.02) 9월평균										
철광석	국제價	59.5	(-1.6)	59.4	41.2	63.8	53.4	39.4	71.4	55.8
	중국産	93.7	(2.8)	93.8	65.0	93.7	78.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	63.0	(-0.1)	63.0	59.8	63.1	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産	82.5	(-0.2)	82.5	61.7	82.7	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	150.0	(11.7)	150.0	98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	70.5	(8.9)	70.5	51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産	123.0	(4.2)	123.0	96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	968.5	(-22.3)	963.8	851.0	1,178.0	987.0	856	1,066	944
	밀(국제)	373.3	(-10.3)	370.8	373.3	520.0	453.0	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		05월	06월	07월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	5,949	6,317	6,391	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,331	3,548	3,405	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,751	7,929	6,549	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,424	4,546	4,070	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,950	3,653	3,934	48,857	51,658	48,079			
	수입	4,390	4,466	4,044	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	11,648	12,122	11,908	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,452	8,443	8,386	106,302	115,933	109,858			