

해운시황 포커스

통권 314호 (2016.09.05~09.09)

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)



물동량 증가로 케이프 5TC 기준 10,000달러/일 돌파

- BDI는 평균 768p를 기록(전주 대비 53p 상승)
 - (운임) 케이프는 전주 대비 큰 폭 상승, 파나막스, 수프라막스, 핸디사이즈 모두 전주 대비 하락
 - (1년 용선료) 파나막스가 소폭(50달러/일) 상승했으나, 핸디사이즈는 소폭(150달러/일) 하락, 케이프 및 수프라막스는 변동이 없음
 - (FFA 시장) 전주 대비 큰 변화 없으나, 수프라막스가 전체적으로 하향 조정되는 모습
- 케이프 운임은 양 수역에서 상승하면서 볼틱해운거래소 5TC 기준으로는 10,000달러/일을 돌파한 10,649달러/일(9월 9일)을 기록
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 및 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가하면서 운임이 상승
 - 대서양 수역은 브라질 철광석이 전주 대비 대폭 증가하고 T.A. 석탄 물동량 유입도 커지면서 운임이 상승
 - 한편, 8월 중국의 철광석 수입 물동량이 8,772만 톤을 기록하면서 견조한 물동량 지지세를 확인
- 파나막스는 태평양 수역에서는 운임이 상승했으나, 대서양 수역은 운임이 소폭 하락
 - 태평양 수역에서는 인도네시아 석탄 및 북태평양 곡물 등의 물동량이 전주 대비 증가하면서 운임이 상승
 - 대서양 수역은 미국 걸프만 및 남미 곡물 물동량이 적지 않았지만 전주 대비 선박과잉으로 운임이 소폭 하락
- 수프라막스는 양수역에서 운임이 하락
 - 태평양 수역의 인도네시아 석탄, 중국 니켈 수입, 대서양 수역의 미국 걸프만 및 남미 곡물 등의 물동량 유입이 적지 않았지만, 선박과잉 해소에 역부족하여 운임이 하락



건화물선 시장(현물)

		금주 (~09.09)		(전주비)		2016년			2015년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	768	53	291	768	547	476	1,195	717		
선형별	케이프(4TC)	7,651	2,200	536	8,019	4,101	2,788	18,451	6,881		
운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	5,198	-67	2,294	6,881	4,507	3,318	9,291	5,561		
(달러/일)	수프라막스(6TC)	7,354	-256	2,591	7,610	5,474	4,691	9,736	6,996		
	핸디(6TC)	6,083	-125	2,744	6,208	4,574	3,959	7,239	5,409		
1년 용선료	케이프	5,750	0	4,975	8,500	6,529	6,125	14,250	10,049		
(달러/일)	파나막스	6,350	50	4,750	6,375	5,601	5,825	8,875	7,492		
	수프라막스	8,250	0	4,250	6,750	5,611	4,750	9,500	7,620		
	핸디	6,600	-150	4,250	5,750	4,905	5,750	7,500	6,692		

건화물선 시장(FFA)

		10월물		2017년 1분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (09.09)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)	금주 (09.09)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	10,075	875	4,300	225	7,450	-125	9,050	50
운임	파나막스(4TC)	6,650	175	4,900	162	5,775	25	6,700	50
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,125	-75	5,025	-25	5,925	-25	6,975	0
(달러/일)	핸디(6TC)	6,075	0	4,950	0	5,200	0	5,950	0

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



한진해운 법정관리 여파로 올해 최고치 운임 갱신

- ▶ 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 18.2p 상승한 781.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 2주전 대비 9p 하락한 417p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 6달러 상승한 943달러를 기록하였음. 또한 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 3달러 상승한 1,749달러, 미동안이 6달러 상승한 2,447달러를 기록하였음
 - 아시아-유럽, 아시아-북미 항로는 지난주 대폭적인 운임상승을 보인 후 소폭의 상승세를 유지하였음. 한진해운 법정관리 여파가 계속되는 가운데 선사들은 9월 중순 GRI를 시행할 계획으로 있어 추가 운임상승 가능성이 있음
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 3달러 상승한 TEU당 196달러, 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 하락한 53달러, 상해-한국항로는 1달러 하락한 86달러를 기록하였음
 - 최근 현대상선은 고려해운, 장금상선, 흥아해운과 미니 얼라이언스를 구축, 동남아 항로에 주간 4회 서비스를 제공할 것을 발표하였음. 이와 같이 한진해운 법정관리 여파에도 불구하고 공급이 안정세를 보임에 따라 운임도 당분간 현행 수준을 유지할 것으로 예상됨
- ▶ 한진해운의 법정관리로 서비스가 사실상 중단되면서 머스크와 MSC가 한진해운의 공백을 채우기 위해 아시아-북미간 신규 서비스를 개설하였음. 양사는 북미항로에서 한진해운이 단독 서비스했던 2개 항로에 대해 신규 서비스를 개설하고 조만간 영업을 개시할 계획임
 - 한진해운이 원양선사로서 기능을 상실하자마자 외국선사들이 그 반사이익을 누리고 있음. 외국선사들은 한진해운의 Market Share를 차지하는 동시에 단기간 운임급등에 따라 영업 이익도 크게 증가할 것으로 예상됨
- ▶ 한편 중국발 종합컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 8.1p 상승한 720.7p를 기록함



		금주 (09.09)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	781.2	(18.2)	400	781	581	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	943	(-6.0)	205	1,206	608	205	1,256	617
	미서안항로(FEU)	1,749	(3.0)	725	1,749	1,072	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	2,447	(6.0)	1,496	2,542	1,869	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	196	(3.0)	110	196	177	66	240	143
	한국항로(TEU)	86	(-1.0)	86	125	107	105	205	160
	동남아항로(TEU)	53	(-1.0)	53	95	64	87	241	185
용선지수(HRCI)		417	*	417	453	442	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	702.7	(8.1)	632	785	691	713	1,079	874
	유럽항로	875.7	(5.9)	625	931	763	736	1,349	994
	미서안항로	594.4	(30.2)	534	839	665	746	1,054	900
	미동안항로	758.1	(-9.4)	723	1,029	827	854	1,400	1,168
	일본항로	636.8	(-16.6)	612	653	629	608	714	651
	한국항로	578.2	(15.8)	500	607	544	552	725	626
	동남아항로	603.6	(6.6)	590	646	617	611	884	718

* 8/31 자료 미공시

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 선복과잉으로 운임하락 지속

- ▶ VLCC 전체 시장의 성약활동은 예년 수준을 상회하는 등 회복 움직임을 보였으나 선복과잉이 여전히 해소되지 못하여 중동시장과 서아프리카 시장 모두 운임이 하락세로 나타났음
 - VLCC 평균 운임수익은 15,672 달러(일)로 전주 대비 20 달러(0.1%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 33.0으로 전주 대비 1.0p(3.1%) 상승하였음
 - 연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 13,392 달러/일(+2%), 한국항 12,683 달러/일(-2%), 싱가포르항 12,372 달러/일(-5%), 미국항 21,440 달러/일(+5%), 유럽항 17,495 달러/일(-4%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 15,172 달러/일(-7%), 미국항 32,570 달러/일(-15%), 인도항 21,483 달러/일(-3%) 기록

[09월 09일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	247.5	265.5	258.5	255.0	235.0	255.5	263.0	265.5	262.5	267.5	292.5
ww	6.5%	1.9%	2.0%	6.3%	4.4%	5.6%	6.0%	4.3%	4.0%	3.9%	2.6%



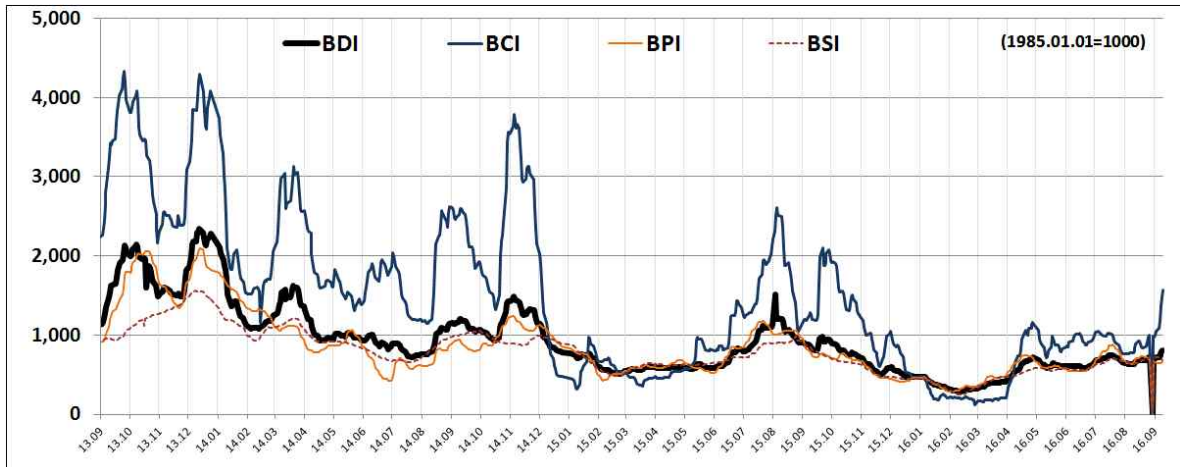
제품선, 전반적인 운임 하락

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장은 유럽 정제시설 유지보수로 성약건수는 유지되었으나 선복량 투입이 늘어나 운임이 하락하였음. 북해시장은 지난주에 이어 하락세가 이어짐
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 LR1 운임수익이 연저점을 갱신하는 등 전반적으로 가파른 하락세를 보였으며 MR 인도-일본 또한 하락하여 운임수익이 예년의 절반에도 못 미치는 수준
 - 제품선 평균 운임수익은 6,359 달러(일)로 전주 대비 1,160 달러(15.4%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 116.0으로 전주 대비 1.5p(-1.3%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 4,248 달러/일(-23%), 북해-서아프리카 6,059 달러/일(-27%), 미걸프-북해 336 달러/일(-67%), 미걸프-남미동안 8,183 (+4%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 10,408 달러/일(-19%), LR2 15,737 달러/일(-6%) 기록. MR은 인도-일본 7,079 달러/일(-16%) 기록

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.09)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,672	(-20)	15,672	93,982	41,453	25,546	105,379	60,180
	MR	6,359	(-1,160)	6,359	19,093	12,485	14,713	31,089	21,604
운선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-1,250)	26,500	59,000	40,932	38,000	59,000	48,433
	MR	13,250	(-250)	13,250	19,000	16,389	14,500	20,500	17,731
		(09.09)							
운임지수(WS)	VLCC	33.0	(1.0)	32.0	97.5	56.1	29.0	90.0	63.5
	MR	116.0	(-1.5)	116.0	150.0	129.5	107.5	172.0	132.7

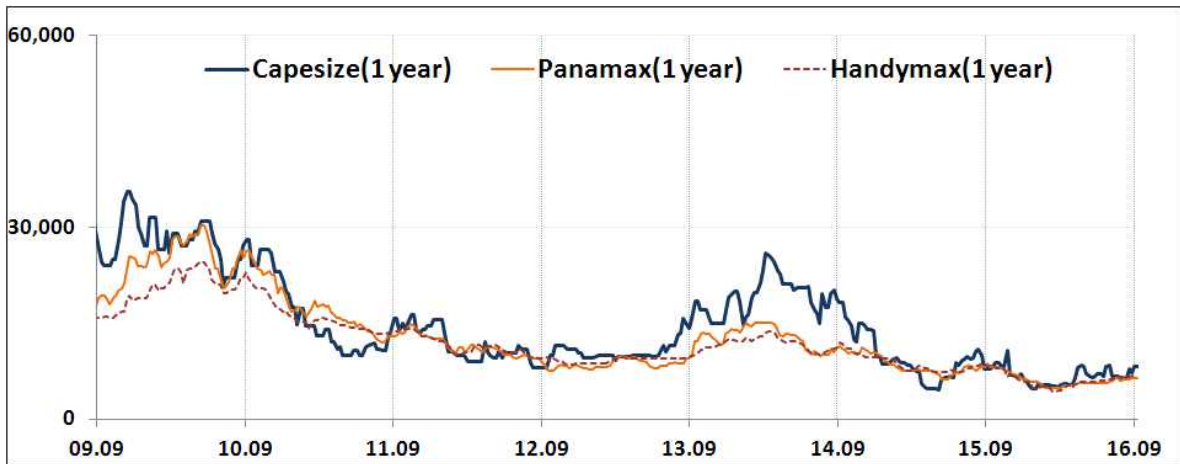
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

건화물선 운임 지수



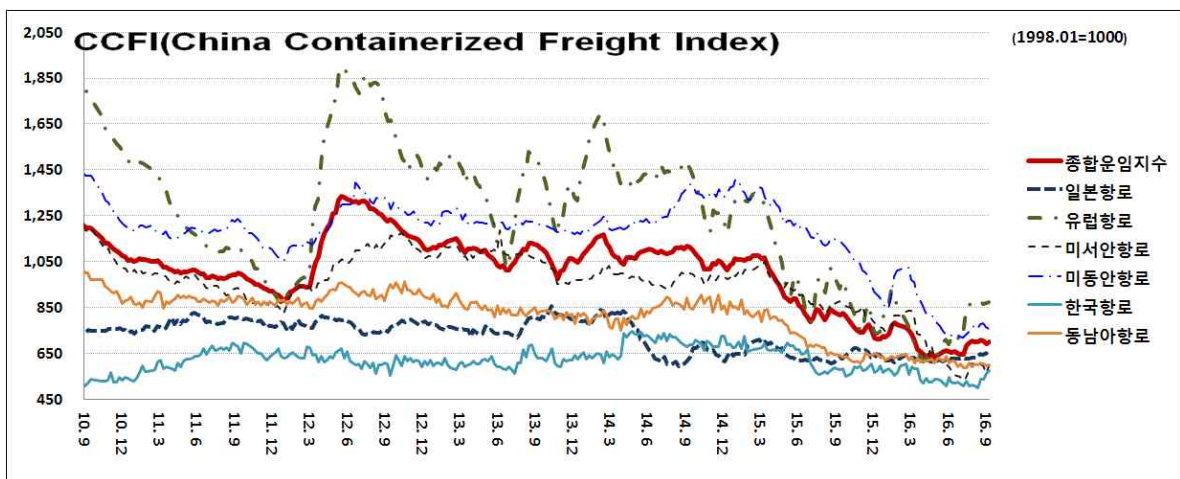
건화물선 용선료

\$/day



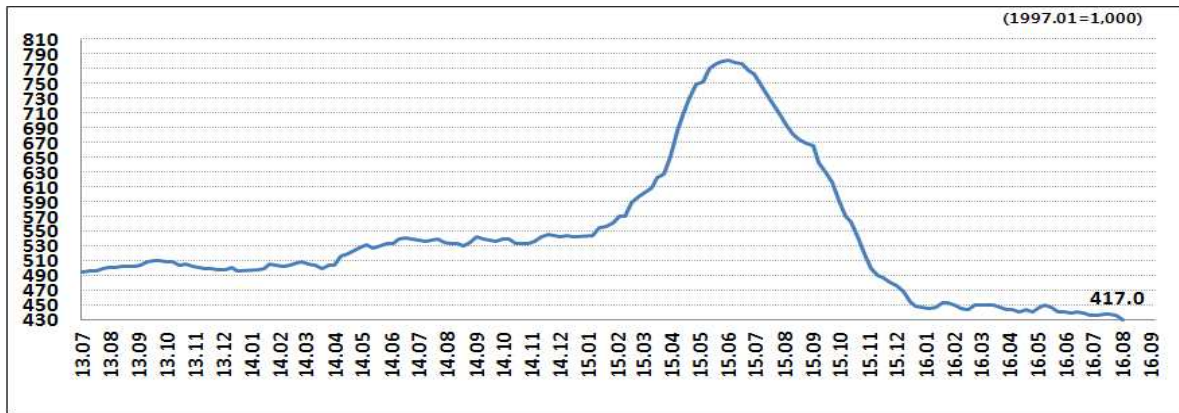
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



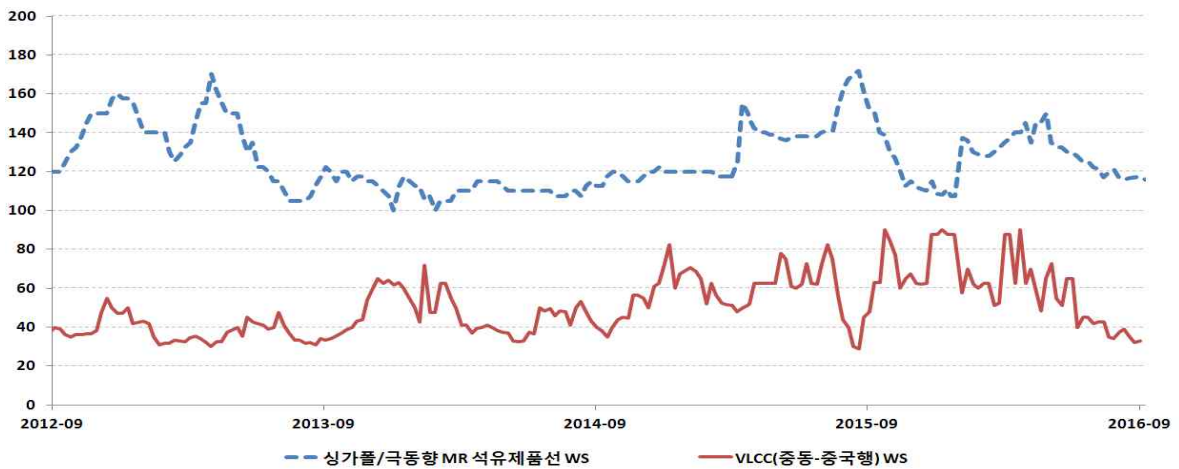
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

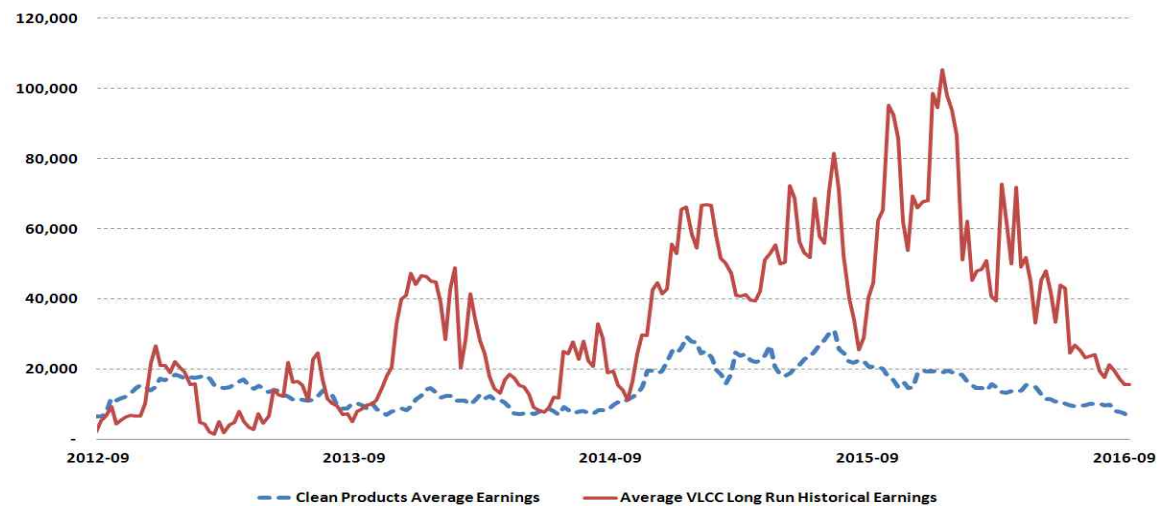
유조선운임지수(WS)



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) (09.09)										
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	71.7	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) (09.09)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.9	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	85.5	(-0.5)	85.8	85.5	93.5	90.2	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) (09.09)										
380 CST	Rotterdam	247.5	(15.0)	240.0	112.0	247.5	189.7	133.5	359.5	265.2
	Singapore	262.5	(10.0)	257.5	147.5	262.5	208.1	167.5	389.0	292.5
	Korea	280.5	(5.0)	278.0	167.5	282.5	231.0	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	267.5	(10.0)	262.5	157.5	272.5	217.8	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (09.09) 9월평균										
철광석	국제價	59.0	(-0.5)	59.3	41.2	63.8	53.6	39.4	71.4	55.8
	중국産	93.7	(-)	93.8	65.0	93.7	78.8	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價			63.0	59.8	63.1	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産			82.5	61.7	82.7	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産			150.0	98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)			70.5	51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産			123.0	96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	997.3	(28.8)	980.5	851.0	1,178.0	987.0	856	1,066	944
	밀(국제)	376.0	(2.8)	373.5	361.0	520.0	451.0	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	