

해운시황 포커스

통권 291호 (2016.03.07~03.11)

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)



남미 곡물수요 증가로 4주 연속 BDI 상승

- ▶ 최근 BDI는 388p(3월 11일)를 기록하여 전주 대비 39p 상승하였음
 - 케이프는 697달러(일)를 기록하며 전주 대비 77달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 729달러(일) 상승하며 3,827달러(일) 기록
 - 수프라막스는 516달러(일) 상승한 4,391달러(일), 핸디사이즈는 244달러(일) 상승한 3,690달러(일) 기록
 - FFA 시장의 경우 현재 운임보다 높게 형성되어 운임상승 기대감을 반영함. 케이프는 4월물이 100달러(일) 하락한 1,925달러(일), 2분기물은 75달러(일) 하락한 3,050달러(일)을 기록함. 파나마스는 4월물이 50달러(일) 상승한 4,700달러(일), 2분기물이 50달러(일) 상승한 4,950달러(일)을 기록함. 수프라막스는 4월물이 325달러(일) 상승한 5,200달러(일), 2분기물이 150달러(일) 상승한 5,325달러(일)을 기록하였으며, 핸디사이즈는 보험세를 보였음
- ▶ 케이프는 주중 소폭의 운임반등이 있었으나 운임상승을 견인하기에 물동량이 부족하였음
 - 태평양 수역은 서호주 철광석이 전주 대비 소폭 증가한 반면 동호주 석탄 물동량은 전주 대비 감소하여 운임상승에 실패함. 한편 중국의 2월 철광석 수입물동량이 7,361만톤을 기록했는데, 2월 춘철이 있었음을 감안할 때 적지 않은 물동량임
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 유입이 전주 대비 증가했으나 실질적인 운임상승으로 이어지기에는 역부족
- ▶ 파나마스 선형은 남미 곡물수요가 크게 증가하여 미미하나 운임 상승세를 지속함
 - 태평양 수역은 인도네시아, 호주 석탄 물동량이 일정 정도 유지되는 가운데 대서양 남미 곡물수요가 호조세를 보이고 남미항 공선운항이 증가하면서 운임이 상승
 - 대서양 수역은 계속해서 남미 곡물수요 증가가 운임상승을 견인하고 있는 상황
- ▶ 수프라막스는 남미발 곡물 수요 증가가 운임상승을 견인하는 가운데 인도네시아 석탄, 철강재 수요 등이 운임지지세 역할을 하고 있음



		금주 (03.11)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	388	(39)	290	473	348	471	1,511	719
	BCI	176	(12)	117	472	226	311	2,604	1,026
	BPI	477	(91)	282	477	362	408	1,179	695
	BSI	420	(49)	243	449	341	448	993	665
	BHSI	249	(17)	183	267	222	260	488	365
		(03.11)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,525	(275)	4,725	5,525	5,123	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,300	(525)	4,750	5,825	5,095	5,825	8,875	7,492
	Handymax	4,750	(250)	4,250	5,000	4,659	4,750	9,500	7,606
		(03.11)							
운임(\$/day)	Capesize	697	(-77)	697	3,853	1,625	2,594	19,499	6,977
	Panamax	3,827	(729)	2,260	3,827	2,899	3,258	9,403	5,561
	Supramax	4,391	(516)	2,544	4,699	3,573	4,681	9,770	6,964
	Handysize	3,690	(244)	2,698	3,920	3,291	3,900	7,239	5,381

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



북미항로, 초대형선박 투입증가로 운임하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 30.1p 하락한 705.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 29.3p 하락한 404.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 동일한 451p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 20달러 하락한 211달러, CCFI는 전주 대비 59.1p 하락한 687.7p를 기록하였음
 - 상해발 유럽항로는 9주 연속 운임이 하락하면서 작년 6월 19일 기록했던 TEU당 205달러 밑으로 운임이 하락할 것인지 주목받고 있음. 선사들이 계선을 확대하고 GRI를 시도하는 등 여러가지 대책을 도모하고 있으나 극도의 수요부진으로 운임약세가 계속되고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 74달러 하락한 810달러, 미동안이 94달러 하락한 1,710달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 전주 대비 29.2p 하락한 809.9p, 미동안이 9.3p 하락한 961p를 기록함
 - 북미항로 역시 9주 연속 운임이 하락하였으며 공급압력이 커지면서 당분간 운임약세가 계속될 것으로 예상됨. 올해 서부지역을 중심으로 물동량이 늘어나고 있으나 1만TEU급 초대형선박 투입이 점점 늘어나면서 운임약세를 피하기 힘든 상황임
- ▶ 세계 3위인 CMA-CGM이 금년 5월부터 아시아-미서안 항로에 18,000TEU급 6척을 투입하기로 결정하여 주목을 받고 있음. CMA-CGM은 이미 아시아-미서안 항로에 11,000TEU급 7척을 운항하고 있어 향후 미서안 항로에 초대형화 경쟁이 일어날 가능성이 있음
 - CMA-CGM가 아시아-미서안 항로에 초대형선박을 투입한 것은 수익의 다변화와 북미항로에서의 시장점유율 확대를 목적으로 이루어진 것으로 판단됨. 이에 대해 경쟁자들이 시장 점유율 유지를 위해 초대형선박을 투입하는 방향으로 대응할 경우 아시아-미서안 항로도 공급과잉 심화로 운임 하락세가 계속될 가능성이 높음



		금주 (03.11)	(전주비)	2016년			2015년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합	705.6	(-30.1)	706	785	755	713	1,079	874	
	유럽항로	687.7	(-59.1)	688	931	821	736	1,349	994	
	미서안항로	809.9	(-29.2)	762	839	811	746	1,054	900	
	일본항로	633.6	(0.1)	612	644	628	608	714	651	
	한국항로	584.0	(-8.6)	556	607	580	552	725	626	
	동남아항로	608.1	(-28.0)	608	646	633	611	884	718	
		(03.09)		2016년			2015년			
용선지수(HRCI)		451.0	(-)	444	453	449	449	783	629	
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	278	(-)	278	313	306	313	363	346
		수입	408	(-)	403	408	404	403	537	492
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	760	760	760
		수입	580	(-)	580	580	580	580	580	580

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 아시아 체선에 따른 선복량 감소로 운임 급등

- ▶ 아시아 기상악화로 체선이 증가하는 가운데 3월말 마지막 성약 건수가 증가하며 페르시아만 탱커 운임이 급등세를 나타내고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 72,867달러(일)로 전주 대비 33,439달러(84.8%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 87.5로 전주 대비 35.0p(66.7%) 상승하였음
 - 3월 9일 페르시아만 30일 가용선박은 92척으로 전주 대비 5척(5.2%) 감소하였으며 전년 동기 대비 17척(15.6%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 대부분 항만에서 2주연속 높은 상승세 나타내고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 75,692~81,470 달러/일(98%~102%▲), 중동-미국 69,907 달러/일(86%▲), 중동-유럽 60,839 달러/일(83%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 65,744 달러/일(54%▲), 미국항 67,198 달러/일(24%▲), 인도항 77,472 달러/일(50%▲) 기록

[03월 11일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	166.0	185.0	181.0	171.5	165.0	175.0	190.0	184.0	187.5	197.5	217.5
w/w	12.5%	16.7%	11.4%	7.9%	22.2%	16.7%	16.9%	16.8%	19.0%	17.9%	22.5%



제품선, 아시아 LR을 제외하고 전반적으로 운임 하락

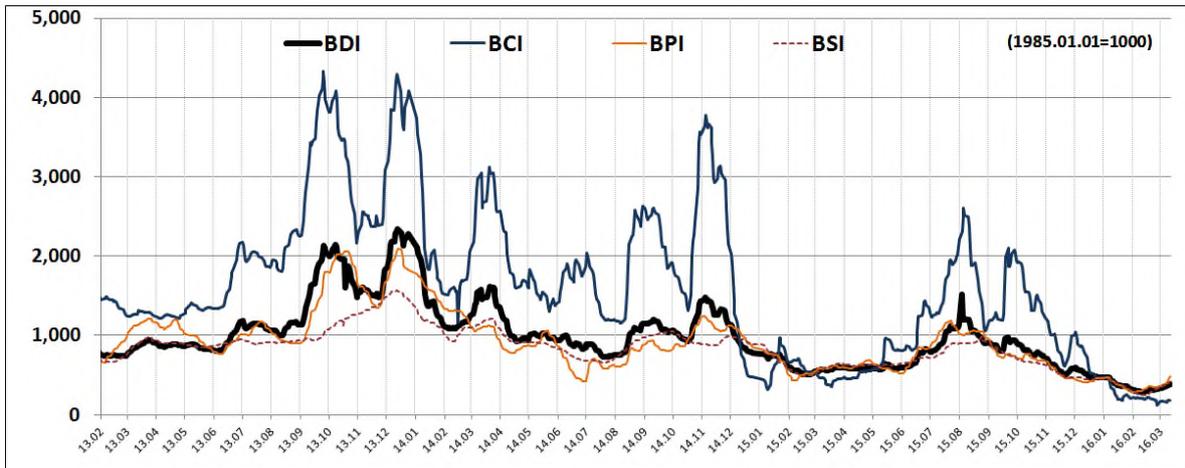
- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 MR 성약 건수가 증가하였으나 운임이 1월말 수준인 1만달러(일) 이하로 급락하였음
- ▶ 아시아시장 : 지난주에 비해 LR1 운임은 강보합세를 보였으며, LR2 운임이 크게 상승하였음. 반면 MR 시장은 지난주와 같이 운임약세가 계속되었음
 - 제품선 평균 운임수익은 13,827달러(일)로 전주 대비 1,331달러(8.8%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0으로 전주 대비 2.5p(1.9%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,607 달러/일(23%▼), 북해-서아프리카 14,554 달러/일(16%▼), 미걸프-북해 8,622 달러/일(41%▼), 미걸프-남미동안 19,749(22%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 17,691 달러/일(1%▲), LR2 20,877달러/일 (16%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 16,417 달러/일(2%▼), 인도-일본 14,346 달러/일(5%▼)



			(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.11)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	72,867	(33,439)	39,428	93,982	58,215	25,546	105,379	60,180
	MR	13,827	(-1,331)	13,827	19,413	16,277	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	45,000	(-)	45,000	59,000	51,273	38,000	59,000	48,433
	MR	18,000	(-)	17,500	19,000	18,159	14,500	20,500	17,731
		(03.11)							
운임지수(WS)	VLCC	87.5	(35.0)	51.0	87.5	65.3	29.0	90.0	63.5
	MR	137.5	(2.5)	128.0	137.5	132.4	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

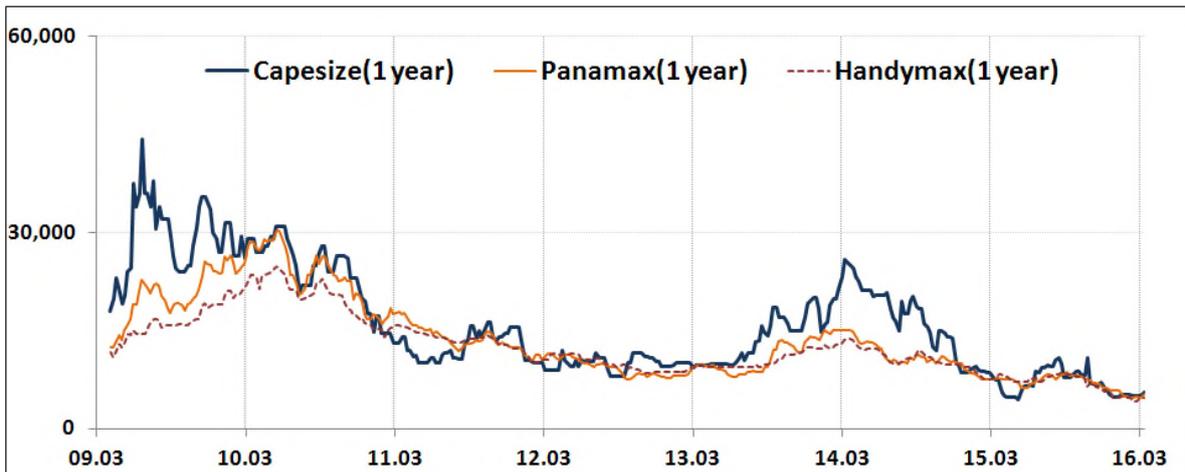
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

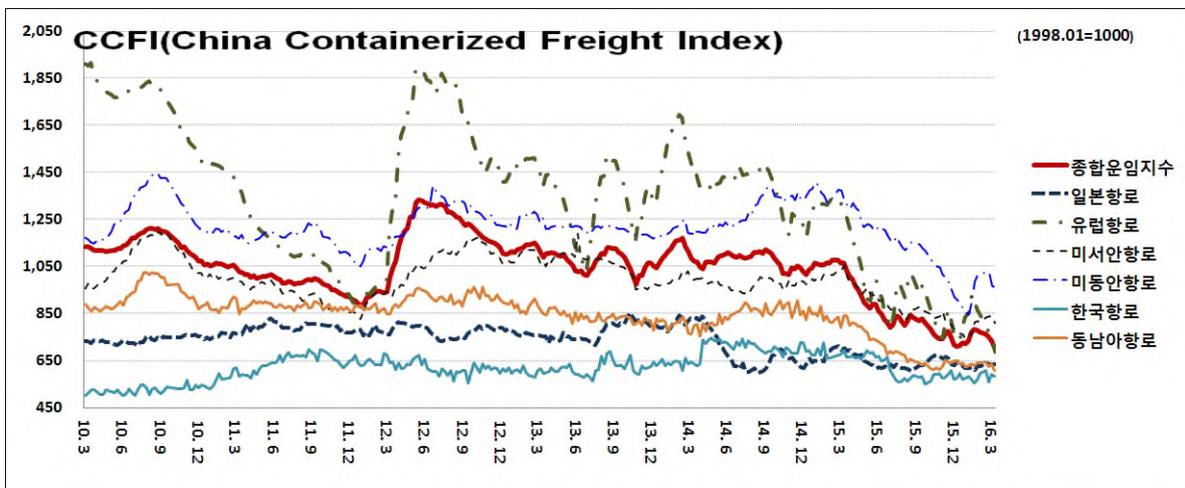
건화물선 용선료

\$/day



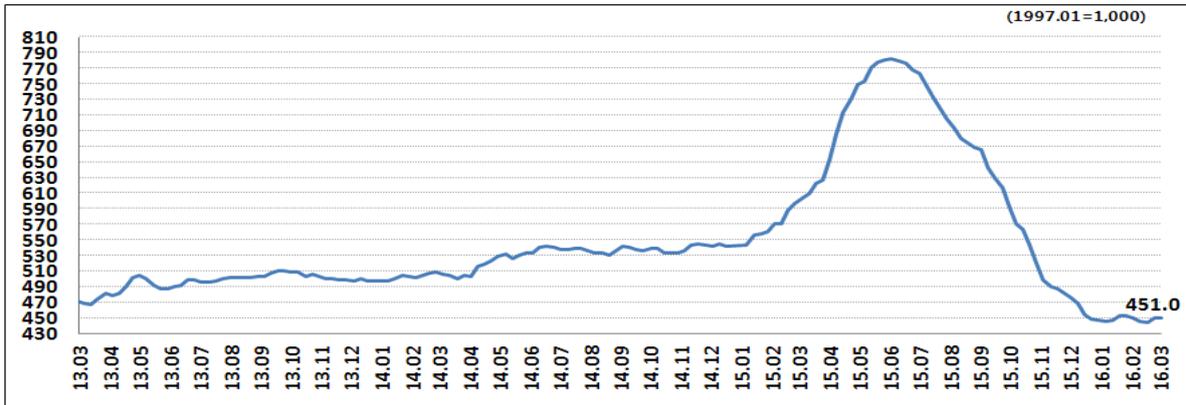
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



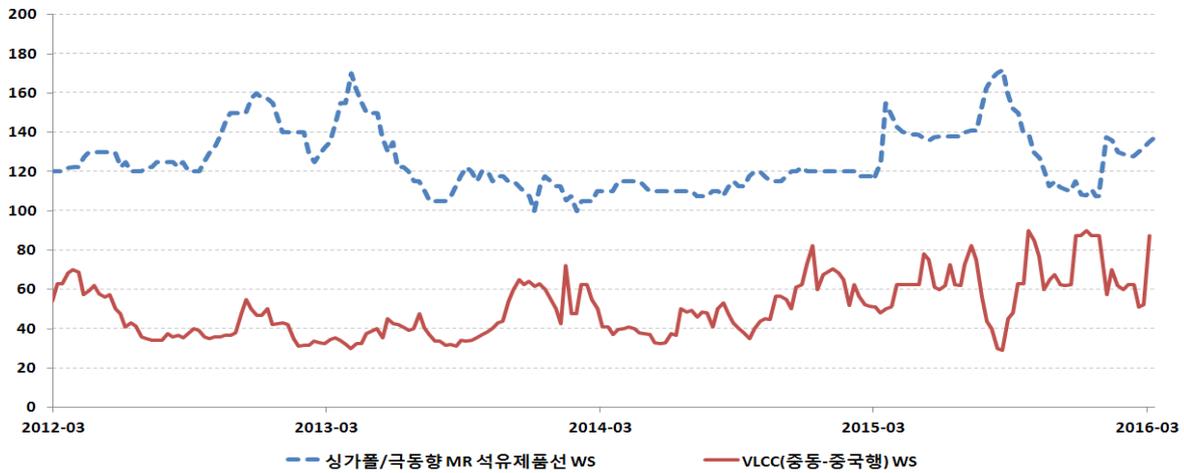
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

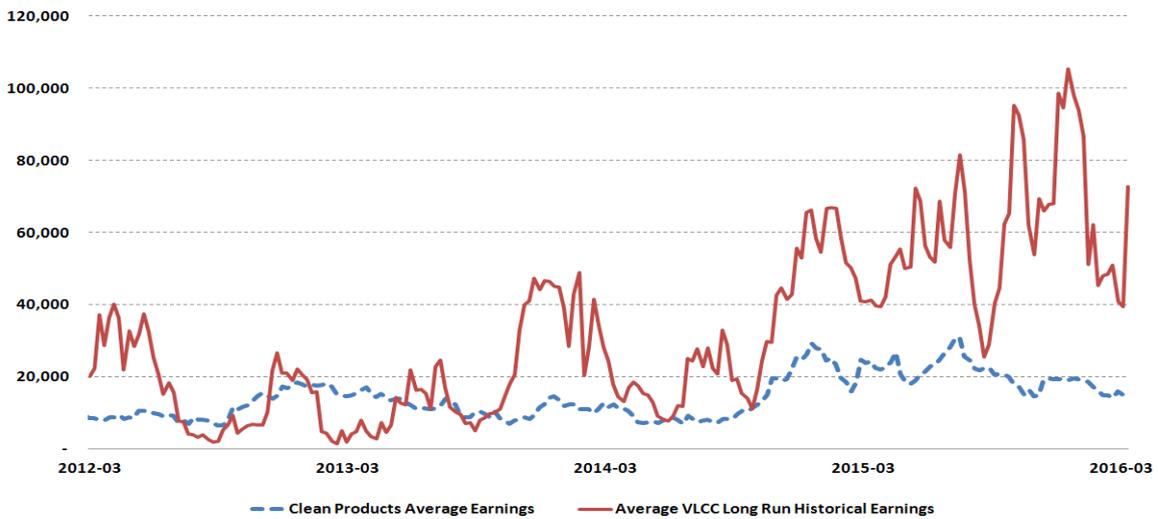
유조선운임지수 (WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	3월평균	2016년			2015년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million) (03.11)										
건화물선(5년)	Panamax	13.0	(-)	13.0	13.0	14.0	13.3	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	76.0	(-)	76.0	76.0	82.0	79.1	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.5	9.2	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (03.11)										
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	25.8	25.7	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-0.5)	92.8	92.5	93.5	93.4	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	29.5	29.5	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (03.11)										
380 CST	Rotterdam	166.0	(18.5)	156.8	112.0	166.0	138.1	133.5	359.5	265.2
	Singapore	187.5	(30.0)	172.5	147.5	187.5	164.0	167.5	389.0	292.5
	Korea	207.5	(27.5)	193.8	167.5	207.5	186.3	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	197.5	(30.0)	182.5	157.5	202.0	177.0	187.5	402.5	301.7



주요 원자재가 (\$) (03.11)										
		(03.11)			3월평균					
철광석	국제價	56.2	(4.2)	53.8	41.2	56.2	45.2	39.4	71.4	55.8
	중국産	79.4	(6.4)	75.5	65.0	79.4	68.2	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.7	(0.2)	61.5	60.8	61.7	61.2	61.7	75.4	66.9
	중국産	66.3	(0.2)	66.1	65.3	66.3	65.8	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	101.8	(0.3)	101.2	98.8	101.8	99.9	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	56.3	(0.2)	56.1	55.4	56.3	55.8	56.3	74.5	66.9
	중국産	98.0	(0.3)	97.6	96.5	98.0	97.1	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	888.0	(17.5)	870.3	851	899	874	856	1,066	944
	밀(국제)	469.8	(15.0)	457.0	439	485	465	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)											
		'15/16년	11월	12월	01월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출		6,000	5,667	5,127	79,145		81,997		84,577	
	수입		3,521	3,641	3,344	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출		6,377	6,910	5,997	72,395		76,983		86,048	
	수입		3,887	4,170	3,994	51,180		48,530		53,994	
EU	수출		5,162	3,763	3,829	49,371		48,857		51,658	
	수입		4,850	5,225	4,561	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출		13,137	12,674	10,933	167,628		178,083		177,122	
	수입		9,657	8,985	8,351	105,145		106,302		115,933	