

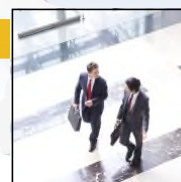
# 해운시황 포커스

통권 288호 (2016.02.15~02.19)

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 곡물수요에 힘입어 BDI 300p대 진입



- ▶ 최근 BDI는 315p(2월 19일)를 기록하여 전주 대비 24p 상승함
  - 케이프는 1,265달러(일)를 기록하며 전주 대비 158달러(일) 하락
  - 파나마스는 전주 대비 247달러(일) 상승하며 2,844달러(일) 기록
  - 수프라막스는 451달러(일) 상승한 2,995달러(일), 핸디사이즈는 227달러(일) 상승한 2,930달러(일) 기록
  - FFA 시장은 중대형선을 중심으로 하향 조정되는 모습임. 케이프는 3월물이 375달러(일) 하락한 1,950달러(일), 2분기물은 250달러(일) 하락한 3,700달러(일)을 기록하였으며, 파나마스는 3월물이 325달러(일) 하락한 3,500달러(일), 2분기물이 250달러(일) 하락한 4,500달러(일)을 기록함. 수프라막스는 3월물이 475달러(일) 상승한 3,750달러(일), 2분기물이 275달러(일) 상승한 4,775달러(일)을 기록하였고, 핸디사이즈는 보합세임
- ▶ 케이프는 태평양 수역에서 전주 대비 물동량 증가세를 보였으나 대서양 수역에서는 물동량 유입이 부진하며 운임이 하락함
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 유입이 크게 증가하면서 주초반 케이프 운임의 소폭 상승을 견인했으나, 주 후반 상승세를 이어가지 못함
  - 대서양 수역은 용선주 중심의 시장분위기가 계속되고 물동량 유입이 부진하여 운임하락 압력으로 작용
- ▶ 파나마스는 대서양 수역의 물동량 호조세를 중심으로 주중반까지 운임이 상승하였음
  - 남미 곡물수요 유입이 호조를 보여 양대 수역의 운임상승에 기여하였으며, 인도네시아 석탄 물동량도 증가하여 전반적인 운임 상승을 보였으나 주 후반 운임 상승세가 멈추는 모습을 보였음
- ▶ 수프라막스도 남미 곡물수요 증가로 운임이 상승하였음

		금주 (02.19)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	315	(24)	290	473	350	471	1,511	719
	BCI	207	(8)	185	472	249	311	2,604	1,026
	BPI	355	(31)	282	466	351	408	1,179	695
	BSI	286	(43)	243	449	334	448	993	665
	BHSI	198	(15)	183	267	222	260	488	365
(02.19)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,075	(-)	4,725	5,250	5,075	4,500	10,850	7,627
	Panamax	4,850	(75)	4,750	5,825	5,153	5,825	8,875	7,492
	Handymax	4,250	(-)	4,250	5,000	4,688	4,750	9,500	7,606
(02.19)									
운임(\$/day)	Capesize	1,265	(-158)	1,265	3,853	1,924	2,594	19,499	6,977
	Panamax	2,844	(247)	2,260	3,722	2,812	3,258	9,403	5,561
	Supramax	2,995	(415)	2,544	4,699	3,492	4,681	9,770	6,964
	Handysize	2,930	(227)	2,698	3,920	3,270	3,900	7,239	5,381

## 컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 수급 불균형 심화로 6주 연속 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 2주전 대비 9.8p 하락한 762.5p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 80.2p 하락한 486.7p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2p 하락한 444p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 2주전 대비 TEU당 99달러 하락한 332달러, CCFI는 2주전 대비 46.8p 하락한 795.3p를 기록하였음
  - 상해발 유럽 노선은 6주 연속 운임이 하락하였으며, 작년 12월말 1,232달러를 기록한 후 6주만에 900달러가 하락하는 등 하락속도가 매우 빨라지고 있음. 중국 춘절이 지나면서 수급 불균형이 심해져 운임 하락세가 계속될 전망이다
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 2주전 대비 FEU당 251달러 하락한 1.070달러, 미동안이 267달러 하락한 2,074달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 2주전 대비 19.4p 상승한 834.8p, 미동안이 11.5p 상승한 1,028.9p를 기록함
  - 북미항로도 지난 12월말 이후 6주 연속 운임하락세를 기록하였음. 지난 2월 중순 중국 춘절이 끝나면서 수요 둔화에 따른 수급 불균형이 심해져 당분간 운임상승을 기대하기 어려움
- ▶ Alphaliner에 따르면 CMA-CGM, 차이나코스코쉬핑(COSCO+CSCL), Evergreen, OOCL 등 4개사가 새로운 얼라이언스(일명 2CEO) 결성을 추진하고 있음. 아직 공식적인 발표는 없으나 2CEO가 출범할 경우, 2CEO의 선대 규모는 2M을 넘어설 것으로 예상됨. 또한 CMA-CGM에 인수된 APL까지 포함되면 시장지배력은 더욱 커질 전망이다
  - 이에 따라 O3, CKYHE, G6에 남아있는 8개 선사들도 새로운 얼라이언스 결성에 나설 가능성이 높아졌음. 또한 세계 1~4위 선사 모두 메가얼라이언스를 구성하는 상황에서 초대형선박을 갖추지 못한 선사들은 얼라이언스 존속도 쉽지 않을 것으로 예상됨



			금주 (02.19)	(전 주비)	2016년			2015년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		762.5	(-9.8)	735	785	767	713	1,079	874
	유럽항로		795.3	(-46.8)	795	931	865	736	1,349	994
	미서안항로		834.8	(19.4)	762	835	802	746	1,054	900
	일본항로		643.9	(16.4)	612	644	626	608	714	651
	한국항로		606.9	(10.9)	556	607	581	552	725	626
	동남아항로		646.2	(4.4)	630	646	638	611	884	718
			(02.17)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI)			444.0	(-2.0)	444	453	448	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	313	(-)	313	313	313	313	363	346
		수입	403	(-)	403	403	403	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, '중동-아시아' 소폭의 운임 상승

- ▶ 아시아 연휴가 끝나 성약증가가 기대되었으나 '중동-아시아' 항로는 예상외로 소폭의 운임상승을 보였음. 서아프리카 시장은 거래가 활발하게 진행되어 운임 대폭 상승함
  - VLCC 평균 운임수익은 50,990달러(일)로 전주 대비 2,440달러(5.0%) 증가하였으나 '중동-중국' 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 변동 없음
  - 2월 17일 페르시아만 30일 가용선박은 95척으로 전주 대비 1척(1.0%) 감소하였으며 전년 동기 대비 11척(10.4%) 감소하였음
  - 연료유 가격은 대부분 항만에서 비교적 크게 반등하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 47,354~52,012달러/일(2~6%▲), 중동-미국 50,874달러/일(2%▲), 중동-유럽 44,362달러/일(5%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 55,341달러/일(9%▲), 미국항 55,650달러/일(12%▲), 인도항 60,666달러/일(1%▼) 기록

### [02월 19일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자타	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	154.0	157.5	162.5	172.5	150.0	160.0	177.5	158.0	162.5	172.5	192.5
ww	12.0%	-4.5%	3.2%	11.3%	20.0%	10.3%	10.9%	5.0%	0.9%	-2.5%	9.4%



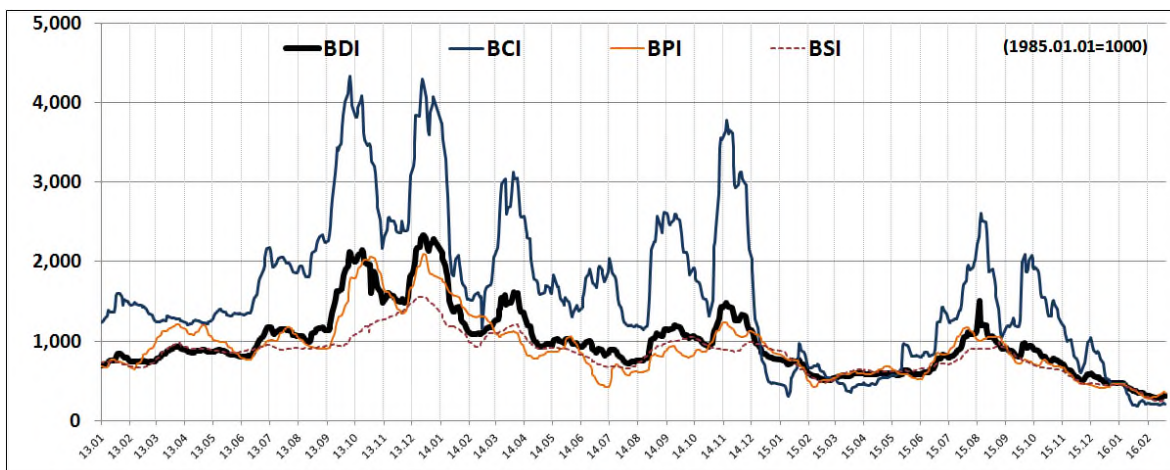
## 제품선, 별다른 성약증가 없어 전반적인 운임 하락세

- ▶ 대서양시장 : 주초 약세로 시작한 미걸프만 운임은 후반 성약건수 증가로 다소 만회를 하였으나 결국 두자리수 하락을 기록함. 반면 북해시장은 소폭 약세를 나타내었음
- ▶ 아시아시장 : LR 운임 하락이 계속되는 가운데 LR1은 수요증가로 소폭의 운임하락세를 보였음. MR 시장은 운임 변동이 크지 않았음
  - 제품선 평균 운임수익은 14,276달러(일)로 전주 대비 623달러(4.2%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 130.0으로 전주 대비 2.0p(1.6%) 상승하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 14,130 달러/일(4%▼), 북해-서아프리카 17,230 달러/일(4%▲), 미걸프-북해 11,204 달러/일(15%▼), 미걸프-남미동안 20,141(16%▼) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 15,388 달러/일(1%▼), LR2 19,703달러/일(11%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,408 달러/일(-), 인도-일본 13,731달러/일(-)

(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.19)									
Average Earnings	VLCC	50,990	(2,440)	45,328	93,982	60,891	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	14,276	(-623)	14,276	19,413	16,748	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	47,500	(-)	47,500	59,000	53,313	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	17,750	(-)	17,750	19,000	18,281	14,500	20,500	17,731
(02.19)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-)	57.5	87.5	66.0	29.0	90.0	63.5
	MR	130.0	(2)	128.0	137.5	131.2	107.5	172.0	132.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

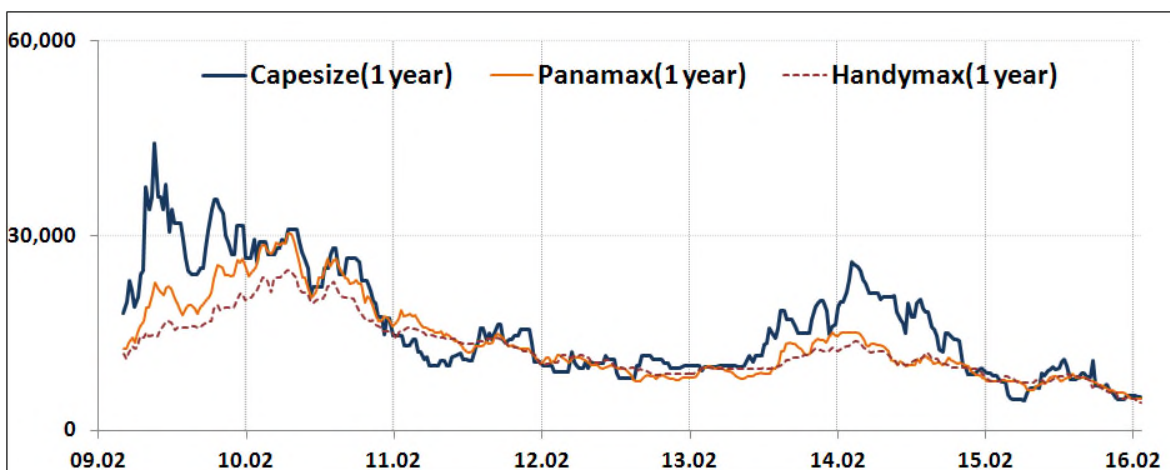
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

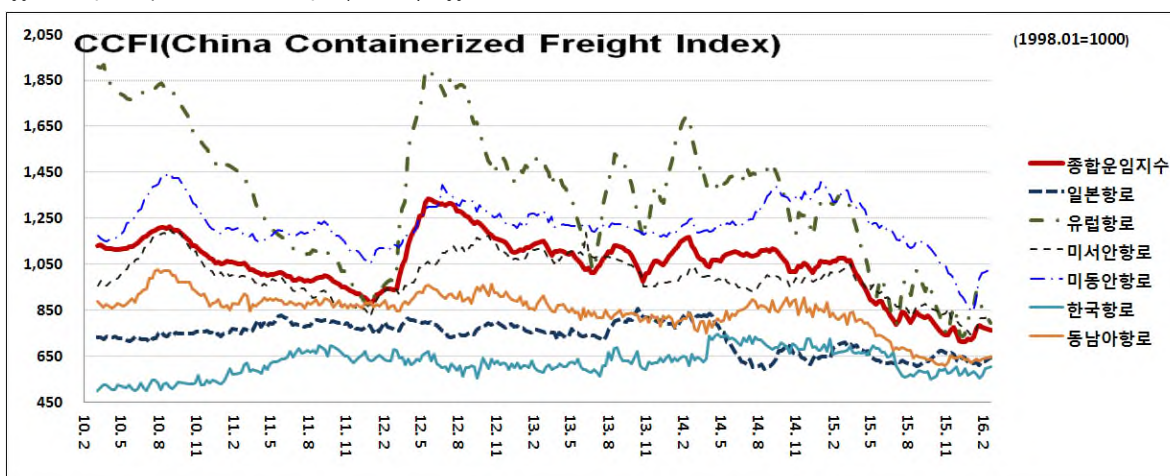
건화물선 용선료

\$/day



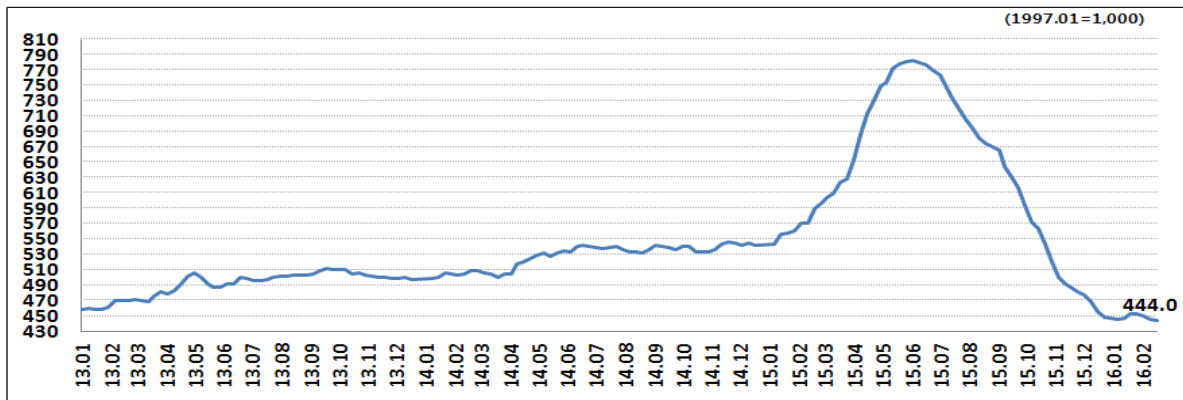
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



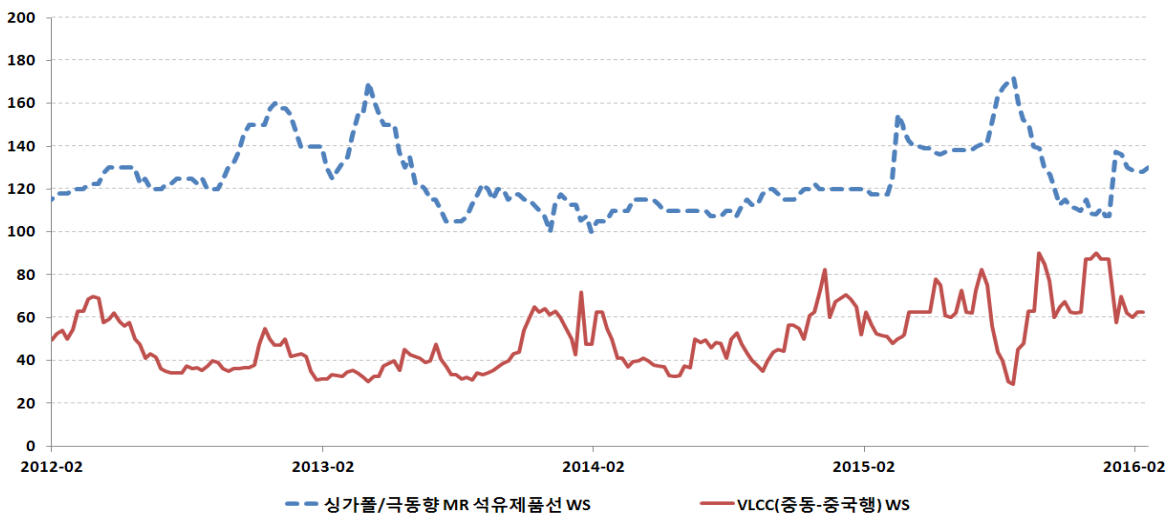
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

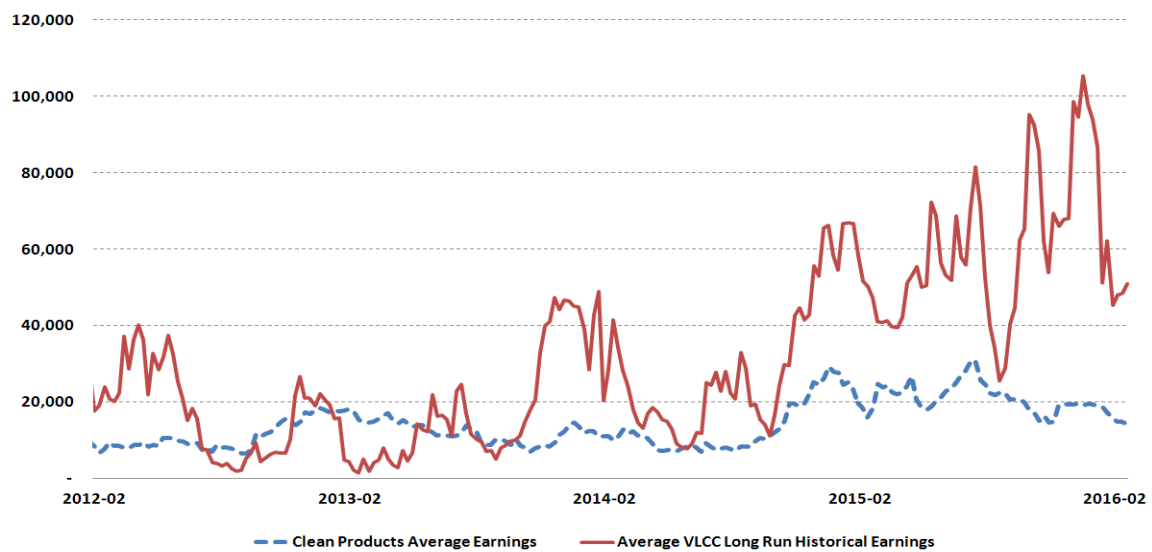
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.



## 주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (02.19)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	13.0	(-)	13.0	13.0	14.0	13.4	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	78.0	(-1.0)	79.0	78.0	82.0	80.3	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.5	(-)	9.5	9.5	9.5	9.5	8.5	13.8	11.9

<b>신조선 시장 (\$ Million) (02.19)</b>										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	25.8	25.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	93.5	(-)	93.5	93.5	93.5	93.5	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

<b>연료유 (\$/Tonne) (02.19)</b>										
380 CST	Rotterdam	154.0	(16.5)	146.3	112.0	154.0	133.6	133.5	359.5	265.2
	Singapore	162.5	(1.5)	163.7	147.5	180.0	163.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	182.5	(10.0)	179.2	172.5	202.5	186.8	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	172.5	(-4.5)	175.7	157.5	202.0	177.4	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (02.19) 2월평균</b>										
철광석	국제價	45.0	(0.9)	44.1	41.2	45.0	42.6	39.4	71.4	55.8
	중국産	69.2	(3.6)*	66.5	65.0	69.2	65.8	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.5	(0.5)*	61.2	60.8	61.7	61.1	61.7	75.4	66.9
	중국産	66.1	(0.5)*	65.8	65.3	66.3	65.6	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	99.9	(0.8)*	99.5	98.8	100.7	99.4	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	56.1	(0.4)*	55.9	55.4	56.3	55.7	56.3	74.5	66.9
	중국産	97.6	(0.7)*	97.2	96.5	98.0	96.9	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	878.4	(5.8)	874.3	862	899	877	856	1,066	944
	밀(국제)	461.8	(4.3)	465.7	458	485	470	452	615	508

\* 전주비는 2월5일과 2월19일의 전주비임

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'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			