

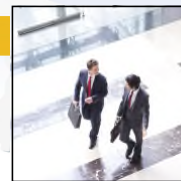
해운시황 포커스

통권 286호 (2016.01.25~01.29)

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)



수요부진과 공급과잉으로 연일 최저 운임 갱신



- ▶ 최근 BDI는 317p(1월 29일)를 기록하여 전주 대비 37p 하락함
 - 케이프는 1,645달러(일)를 기록하며 전주 대비 206달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 373달러(일) 하락한 2,299달러(일) 기록
 - 수프라막스는 563달러(일) 하락한 3,179달러(일), 핸디사이즈는 212달러(일) 하락한 3,227달러(일) 기록
 - FFA 시장도 현물운임 하락을 반영하여 하향 조정되는 모습임. 케이프는 2월물이 775달러(일) 하락한 2,150달러(일), 1분기물이 475달러(일) 하락한 2,400달러(일)을 기록함. 파나막스는 2월물이 337달러(일) 하락한 2,713달러(일), 1분기물이 225달러(일) 하락한 3,025달러(일)을 기록함. 수프라막스는 2월물이 600달러(일) 하락한 3,300달러(일), 1분기물이 425달러(일) 하락한 3,650달러(일)을 기록함. 핸디사이즈도 보합세에서 하락세로 전환됨. 모든 선형에서 2월물 평가치가 현재 운임보다 높게 형성되는 있는데, 이는 시장에서 현재 운임을 바닥으로 인식하는 것으로 이해됨
- ▶ 케이프는 월요일에 상승세로 출발했으나, 양 수역의 물동량 부진으로 하락세로 전환됨
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 감소하고, 동호주 석탄은 전주 보다는 증가했으나 운임하락을 막기에는 역부족
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 유입이 부진하면서 운임하락으로 이어짐. 한편 가동중지 명령을 받은 브라질 Tubarao항은 법원으로부터 재가동 명령을 받은 것으로 알려짐
- ▶ 파나막스 선형은 전주에 이어 양 수역 물동량 부족으로 운임하락세를 이어감
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 크게 부진하여 운임하락의 주요인
 - 대서양 수역은 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 유입되고 있으나 운임하락을 막지 못함
- ▶ 수프라막스는 신조선 인도량이 많은데다, 근거리 석탄 물동량 부족으로 운임하락을 이어감

		금주 (01.29)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	317	(-37)	317	473	386	471	1,511	719
	BCI	211	(-18)	185	472	278	311	2,604	1,026
	BPI	287	(-47)	287	466	379	408	1,179	695
	BSI	304	(-54)	304	449	387	448	993	665
	BHSI	219	(-14)	219	267	244	260	488	365
(01.29)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,725*	(-)	4,725	4,725	4,725	4,500	10,850	7,627
	Panamax	4,825	(-175)	4,825	5,825	5,370	5,825	8,875	7,492
	Handymax	4,725	(-250)	4,750	5,000	4,850	4,750	9,500	7,606
(01.29)									
운임(\$/day)*	Capesize	1,645	(-206)	1,528	3,853	2,238	2,594	19,499	6,977
	Panamax	2,299	(-373)	2,299	3,722	3,031	3,258	9,403	5,561
	Supramax	3,179	(-563)	3,179	4,699	4,044	4,681	9,770	6,964
	Handysize	3,227	(-212)	3,227	3,920	3,583	3,900	7,239	5,381

* 1월8일 자료임

컨테이너선 시장

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로, 4주 연속 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 6.3p 하락한 778.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 24.3p 하락한 591.5p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 같은 453p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 76달러 하락한 469달러, CCFI는 전주 대비 37.5p 하락한 862.9p를 기록하였음
 - 상하이발 유럽 노선은 작년 12월 31일 TEU당 1,231달러를 기록했으나 4주만에 60% 이상 하락한 469달러까지 하락함. 2월 중국 춘절 이후 이렇다할 상승 동력을 찾기 어려워 당분간 저조한 운임수준이 계속될 전망이다
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 11달러 상승한 1,388달러, 미동안이 전주 대비 46달러 상승한 2,466달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 0.6p 상승한 817.3p, 미동안이 29p 상승한 1,015.1p를 기록함
 - 이번주 운임이 상승세로 전환되었으나 상승 폭은 크지 않음. 북미항로 역시 중국 춘절 이후 시황상승 동력이 약하다는 점에서 운임상승세가 계속되기 어려울 것으로 예상됨
- ▶ 한편 Clarkson이 발행한 *Container Intelligence Monthly*, 2015. 12에 따르면 2016년 세계 컨테이너 물동량은 작년 대비 4.2% 증가한 1억 8,300만TEU로 예상됨. 작년 대비 북미항로는 3.8% 증가한 2,350만TEU, 유럽항로는 2.8% 증가한 2,240만TEU를 기록할 것으로 예상됨. 유럽항로는 2015년 전년 대비 1.8% 감소한 2,180만TEU를 기록하였으나 올해는 다시 증가세로 돌아설 전망이다
 - 반면 세계 컨테이너선 공급은 작년 대비 4.6% 증가한 2,065만TEU에 이를 것으로 예상되는 가운데 사실상 해체가 이루어지지 않는 12K 이상 초대형선박은 작년에 비해 26% 증가할 것으로 예상되어 원양항로에서의 수급 불균형이 해소되기 어려울 전망이다



		금주 (01.29)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	778.8	(-6.3)	735	785	767	713	1,079	874
	유럽항로	862.9	(-37.5)	855	931	887	736	1,349	994
	미서안항로	817.3	(0.6)	762	817	790	746	1,054	900
	일본항로	628.3	(16.2)	612	628	621	608	714	651
	한국항로	568.1	(12.5)	556	584	570	552	725	626
	동남아항로	640.1	(9.9)	630	640	635	611	884	718
		(01.27)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI)		453.0	(-)	-	-	-	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	313	313	363	346
		수입	403	(-)	403	403	403	537	492
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	760	760
		수입	580	(-)	580	580	580	580	580

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 연료유가 상승으로 운임수익 크게 하락

- ▶ 성약건수가 증가하였음에도 불구하고 운임이 10% 이상 하락하였으며 연료유 급등으로 운임수익은 크게 감소하였음. 이란의 유럽 원유수출이 재개된 반면 사우디아라비아와 러시아 공급조절 협상 가능성으로 운임변동성이 크게 나타나고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 45,328달러(일)로 전주 대비 16,925달러(27.2%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 62.0로 전주 대비 8.0p(11.4%) 하락하였음
 - 1월 27일 페르시아만 30일 가용선박은 90척으로 전주 대비 1척(1.1%) 감소하였으며 전년 동기 대비 13척(12.6%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 유가상승, 그리스 항만파업 등으로 크게 상승하였음
- ▶ 항로별 운임수익을 보면 중동-아시아 43,119~48,201 달러/일(22~24%▼), 중동-미국 44,211 달러/일(39%▼), 중동-유럽 39,635 달러/일(38%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 47,444 달러/일(19%▼), 미국항 68,769 달러/일(4%▼), 인도항 60,280 달러/일(15%▼) 기록함

[01월 29일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	144.0	146.0	156.0	165.0	142.5	150.0	167.5	163.0	172.5	177.5	197.5
w/w	28.6%	15.9%	26.8%	8.2%	29.5%	29.3%	24.5%	16.0%	16.9%	12.7%	11.3%



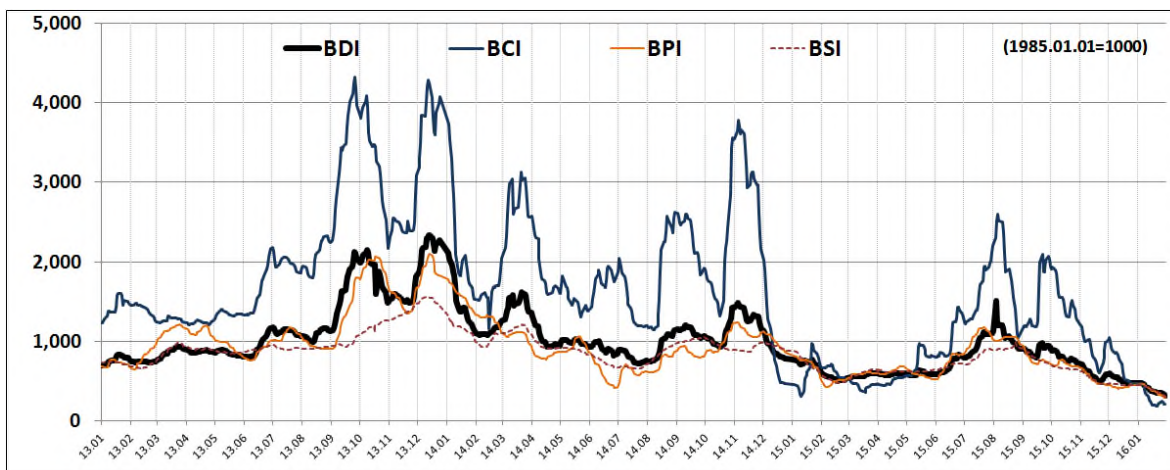
제품선, 전반적인 운임하락 속에 미걸프만 운임 반등

- ▶ 대서양시장 : 주초 성약이 증가하며 미걸프만 시장이 운임반등에 성공하였음. 그러나 계절수요가 약화되며 정제시설 가동률이 낮아지기 시작, 향후 운임은 부정적임
- ▶ 아시아시장 : LR 운임하락이 지속되었음. MR 시장은 성약이 활발하게 진행되며 운임이 상승하였으나 주 후반 다시 하락으로 반전하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 15,931달러(일)로 전주 대비 1,067달러(6.3%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 129.0으로 전주 대비 1.0p(0.8%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,709 달러/일(16%▼), 북해-서아프리카 20,221 달러/일(6%▼), 미걸프-북해 7,516 달러/일(10%▲), 미걸프-남미동안 15,873(6%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 18,876 달러/일(13%▼), LR2 25,910달러/일(16%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 11,489 달러/일(4%▼), 인도-일본13,438달러/일(5%▼)

		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.29)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	45,328	(-16,925)	45,328	93,982	67,922	25,546	105,379	60,180
	MR	15,931	(-1,067)	15,931	19,413	17,980	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)									
	VLCC	52,500	(-2,500)	52,500	59,000	56,300	38,000	59,000	48,433
	MR	18,000	(-850)	18,000	19,000	18,570	14,500	20,500	17,731
		(01.29)							
운임지수(WS)	VLCC	62.0	(-8.0)	57.5	87.5	69.3	29.0	90.0	63.5
	MR	129.0	(-1.0)	129.0	137.5	133.1	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

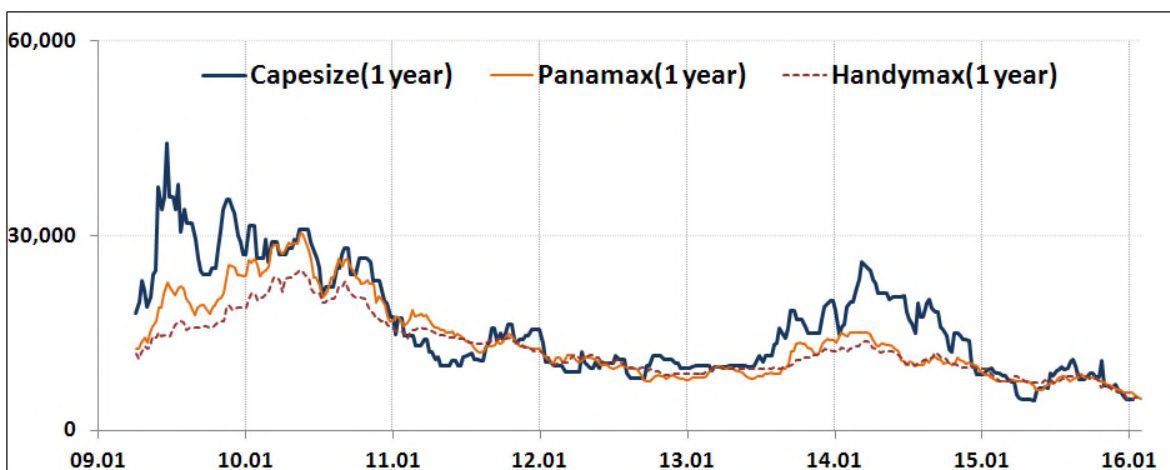
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

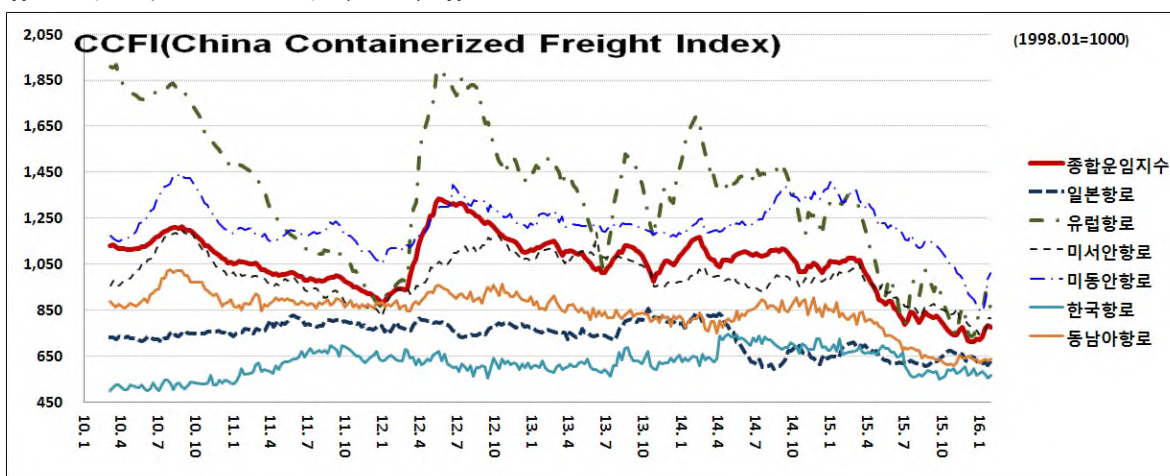
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



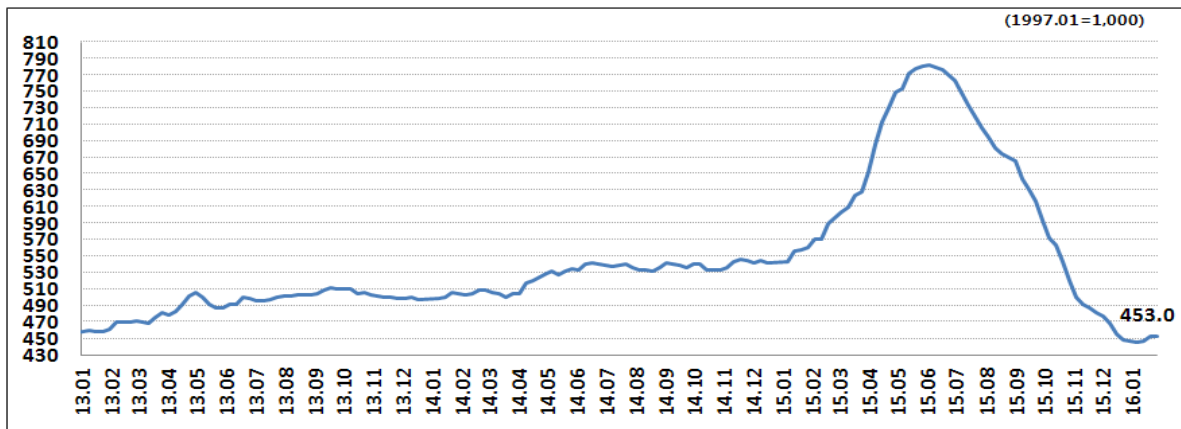
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



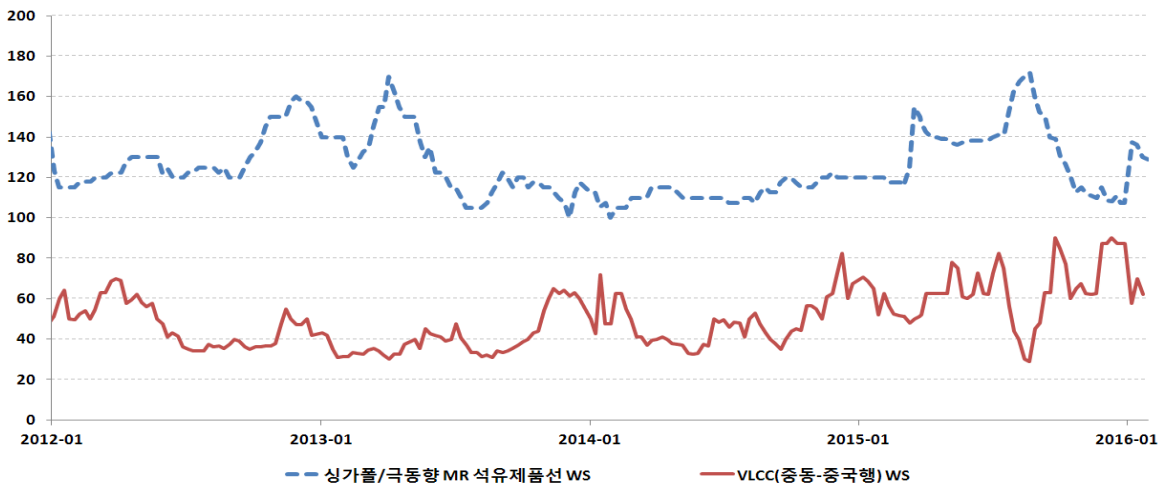
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

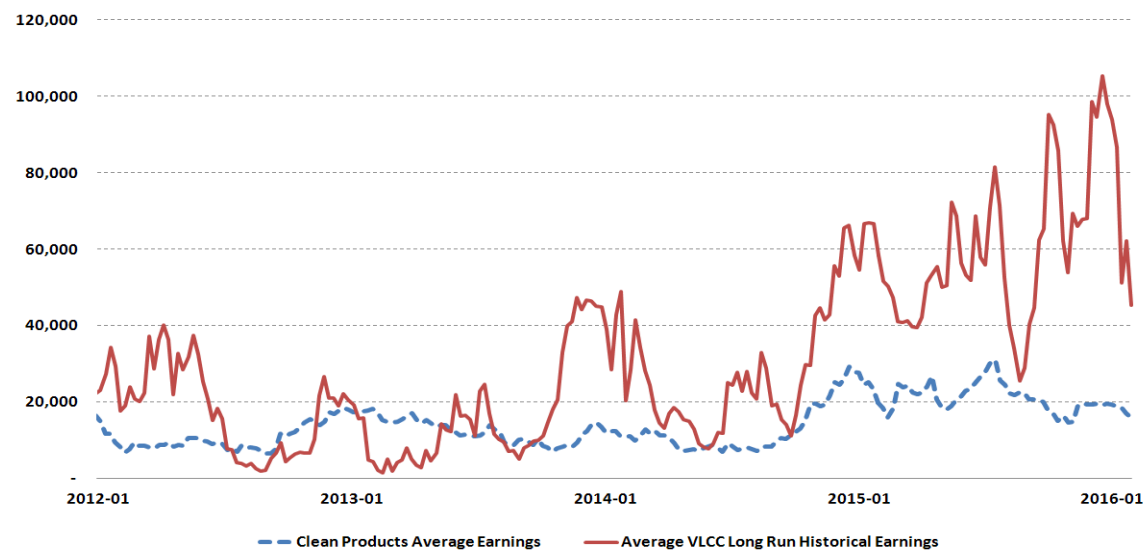
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.29)										
건화물선(5년)	Panamax	13.0	(-)	13.6	13.0	14.0	13.6	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-1.0)	81.0	80.0	82.0	81.0	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	11.0	11.0	11.0	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (01.29)										
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

연료유 (\$/Tonne) (01.29)										
380 CST	Rotterdam	144.0	(32.0)	125.9	112.0	144.0	125.9	133.5	359.5	265.2
	Singapore	172.5	(25.0)	164.0	147.5	180.0	164.0	167.5	389.0	292.5
	Korea	192.5	(-10.0)	191.3	182.5	202.5	191.3	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	177.5	(20.0)	178.4	157.5	202.0	178.4	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (01.29) 1월평균										
철광석	국제價	41.4	(0.1)	41.7	41.2	43.2	41.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	65.5	(-)	65.4	65.0	65.6	65.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	61.0	(-)	61.0	60.8	61.5	61.0	61.7	75.4	66.9
	중국産	65.5	(-)	65.5	65.3	66.1	65.5	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	99.1	(-)	99.4	98.8	100.7	99.4	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	55.6	(-)	55.6	55.4	56.1	55.6	56.3	74.5	66.9
	중국産	96.8	(-)	96.8	96.5	97.6	96.8	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	882.4	(5.9)	879.6	865	899	880	856	1,066	944
	밀(국제)	479.3	(3.8)	479.3	458	485	473	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	10월	11월	12월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,112	6,011	5,687	79,145		81,997		84,577	
	수입	4,143	3,522	3,642	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,211	6,378	6,921	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,684	3,887	4,171	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,749	5,162	3,753	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,081	4,848	5,226	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	14,434	13,145	12,678	167,628		178,083		177,122	
	수입	10,120	9,655	8,986	105,145		106,302		115,933	