

# KMI 주간해운시장포커스

통권 388호(2018.05.28.-06.01)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진회 본부장

| 주간 동향/이슈 | 윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

## 유가상승으로 이중고를 겪는 컨테이너 선사들

유가는 급상승에도 운임은 낮은 수준

브렌트유 기준 2016년 원유가는 평균 배럴당 45.43 달러였으며 작년에는 55.60달러로 상승하였음. 작년 하반기 이후 추가로 상승하기 시작한 유가는 금년 5월 평균가격이 78달러에 육박하는 급등세를 보이고 있음. 이에 따라 선박 연료유 가격도 급격히 상승하여 작년 4분기 평균 339.61달러이던 로테르담 IFO(380CST) 가격이 금년 1분기에는 358.90 달러로 약 5.7% 상승했으며, 최근에는 더욱 가파르게 상승하여 5월 평균가격은 416.75달러가 되었음. 이는 작년 4분기 평균가격 대비 22.7%가 상승한 것임. 2018년 1분기 기준 유가, 용선료 상승으로 선사 운영비용은 12% 이상 상승하였지만 운임은 전년대비 7% 이상 낮아 선사들의 수익성은 더욱 악화됨

연료유가 상승이 해운업에 미치는 영향

세계 선대가 1년간 소모하는 연료유 양은 약 3억 5천만 톤으로 알려져 있음. 따라서 연료가격이 1달러 상승하면 3억 5천만 달러의 원가상승효과가 발생함. 지난 4분기와 올해 4월 평균 연료유가 차이 77달러를 해운업계의 부담으로 환산하면 약 270억 달러에 이르는 큰 금액이 됨. 하지만 선사는 연료유가 상승의 일정 부분을 화주와 공동부담하는 계약구조를 가지고 있음. 컨테이너 선사에서는 유류 할증료(bunker surcharge)라는 형태로 부담을 화주에게 전가하고 있으며 벌크에서는 장기운송계약(CoA) 체결 시 BAF(Bunker Adjustment Factor) 조항을 삽입하여 수송서비스의 대가를 지불하는 주체인 화주가 유가 상승분을 흡수하도록 하고 있음. 이는 유가 인상분을 항공운임에 반영하는 항공료와 유사한 경우임

유가상승은 불황기 컨테이너 선사의 손실을 확대 시켜

그러나 공급과잉에 따른 불황기에 컨테이너 선사가 유가 증가분을 화주에게 즉시 전가하기는 쉽지 않음. 따라서 선사는 유가가 상승하게 되면 적어도 초기에 그 상당부분을 원가 상승분으로 떠안아야 함. 이런 이유로 머스크나 Yang Ming과 같은 대형선사들도 유가상승으로 금년 1분기 실적이 적자로 전환되었다고 밝히고 있음. 선사가 유가상승 위험을 축소하는 방법으로는 벙커 헤징이 있을 수 있으나 국내 선사 중 이를 활용하여 유가변동의 충격을 완화하는 사례는 많지 않은 것으로 파악되고 있음. 유가변동은 선사의 대표적인 시장위험(market risk)의 하나이므로 이를 구조적이고 체계적으로 관리하는 방법에 대해서도 적극적인 대책 마련이 필요함

| 건화물선 시장 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

## 주 후반 수요증가에도 불구하고 운임 하락세 지속

모든 선종의 운임 하락으로 BDI는 주간 평균 기준 전주 대비 71p 하락하였음. 선종별 주간 평균 T/C는 케이프가 전주 대비 1,374달러, 파나막스는 427달러, 수프라막스는 92달러, 헨다사이즈는 102달러 하락하였음. 지난 주와 같이 수요가 부진한 상황에서 선복량이 늘어나면서 운임 상승에 어려움을 보였으나 금주 후반 수요가 증가하여 다음 주에는 수요 증가에 따른 운임 상승이 기대됨

케이프는 양대 수역에서 전반적으로 수요가 부진한 상황에서 공급과잉이 심화되어 모든 항로에서 운임 하락세가 지속되었으나 주 후반부터 양대 수역에서 수요가 증가할 조짐을 보였음. 파나막스는 양대 수역에서 수요 대비 공급 증가가 빠르게 증가하면서 운임 하락세가 지속되고 있음. 한편 수프라막스의 경우 태평양 수역은 신규 수요 증가로 운임이 상승세를 유지한 반면 대서양 수역에서는 수요 부진과 선복량 증가로 인해 운임 하락세가 지속되었음

FFA 시장의 경우 현물시장에서 수요가 서서히 살아나 운임 상승세가 예상됨에 따라 2018년 3분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음. 특히 대형선박인 케이프와 파나막스는 수요 회복에 따른 심리 개선으로 전주 대비 큰 폭의 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~06.01)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,086	(-71)	948	1,476	1,189	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	11,581	(-1,374)	7,051	20,890	13,344	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	9,397	(-427)	9,262	13,034	11,022	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,931	(-92)	9,350	12,356	10,779	6,934	11,891	9,165
	헨대(6TC)	8,504	(-102)	7,530	9,577	8,654	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,375	(1,125)	16,250	20,375	18,639	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	13,500	(500)	13,000	15,500	14,106	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,705	7,500	11,250	9,844
	헨대	11,000	(-)	9,500	11,500	10,727	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		7월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (06.01)	(전주비)	금주 (06.01)	(전주비)	금주 (06.01)	(전주비)	금주 (06.01)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	16,840	(2,570)	18,142	1,762	18,058	870	17,340	750
	파나막스(4TC)	12,345	(1,060)	12,737	924	12,169	416	11,175	345
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라막스(6TC)	12,070	(700)	12,140	560	11,775	435	10,930	170
	헨대(6TC)	9,288	(-100)	9,504	8	9,425	100	9,225	-13

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경

6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

7) : 2018년부터 5 T/C값

| 컨테이너선 시장 | 최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

## 병커 가격 상승으로 원양항로 운임 인상 시도

상해발 운임지수 SCFI는 829.09p 기록(전주 대비 64.75p 상승)

용선료 지수 HRCI는 832p 기록(전주 대비 6p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 51달러 상승한 876달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 162달러 하락한 1,445달러, 미동안행이 192달러 하락한 2,463달러를 기록함

병커 가격 상승으로 선사들은 6월부터 긴급유류할증료(EBS: emergency bunker surcharges), 운영비용보전(OCR: operations cost recovery), 무차별운임(FAK: freight all kinds)을 이용하여 운임을 인상함. 머스크, 하판로이드는 1TEU 당 55~60달러의 유류할증료를 부과하였으며, CMA CGM은 아시아-유럽항로에 대해 1TEU당 1,000달러의 무차별운임을 실시함. 병커가격은 2017년 6초 대비 46.5% 상승하였으나 운임(SCFI)은 7.0% 이상 하락하여 선사들의 수익성이 악화됨. 선사들의 운임회복 노력은 진행중이나 운임회복보다는 시장점유율 상승에 초점을 맞추어 경쟁이 지속되어 운임 인상 추이가 지속될지는 의문임

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주대비 5달러 하락한 193달러, 상해-일본 항로는 전주대비 동일한 226달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 12달러 상승한 153달러를 기록함

상해-한국항로는 4월 운임인상이후 3주간 소폭 하락하는 양상이며, 상해-동남아항로는 태국, 베트남시장에 대한 수요 증가로 운임이 상승함

인도의 높은 물동량 증가세는 한동안 지속될 것으로 전망

2018년 1분기 인도의 수출, 수입 컨테이너 물동량 증가는 전년동기대비 각각 16%, 7%를 기록하여 세계 물동량 증가세인 3~4%를 크게 상회함. 인도의 물동량 증가에는 다양한 원인이 있음. 첫째, 중국의 폐기물 수입중단으로 인한 영향으로 북미, 유럽의 재활용 종이/금속수입이 전년대비 61.0%, 55.0% 증가함. 둘째, 인도에 주요 자동차 제조공장이 들어 서면서 터키 등 인근 국가로 수출량이 증가함. 2018년 1분기 증가율은 2017년 13%를 크게 넘는 71%에 달하는 것으로 나타남. 그 외 영국, UAE의 인도 과일 수요 증가, 미-중 무역전쟁으로 인해 공산품의 싼값 시장 유입 가속화 등 인도의 높은 물동량 증가세는 한동안 지속될 것으로 전망됨

	금주 (06.01)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
종합(SCFI)	829.09	(64.75)	646.59	883.59	769.85	703.67	990.24	826.91	
유럽항로(\$/TEU)	876	(51)	584	916	794	681	1,116	876	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,445	(162)	945	1,552	1,310.8	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,463	(192)	1,933	2,843	2,396.5	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	193	(-5)	144	205	166.8	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	226	(-)	210	229	219.3	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	153	(12)	136	166	147.7	97	185	148
용선지수(HRCI)	832	(6)	610	832	717	394	642	557	

| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmire.kr / 051-797-4633

## VLCC, 물동량이 지속적으로 유입되며 운임 상승

VLCC 성악전수는 전주대비 약 17% 감소하였으며 중동 대기 선박량도 2.3% 감소하였음. 지난주 대비 증가율이 감소하긴 하였으나 전반적으로 물동량이 지속적으로 유입되며 운임 상승세를 나타내었음

VLCC 평균 일일 운임은 6,638 달러로 전주 대비 2,400 달러(+56.6%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 46.0p로 전주대비 2.0p(+4.3%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 8,339 달러(+58%), 일본항 11,424 달러(+24%), 싱가포르항 11,214 달러(+13%), 미국항 -2,981 달러(적자 지속), 유럽항 3,222 달러(+110%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 9,769 달러(+21%), 미국항 14,824 달러(+9%), 인도항 17,343 달러(+5%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만에서 하락 반전하였으나 아시아 일부 항만에서는 상승세를 이어갔음

[06월 01일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	LA	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	425.5	455.5	452.5	457.5	425.0	430.0	457.5	455.5	472.5	452.5	481.5
전주비	-1.6%	-2.8%	-4.4%	-1.1%	-4.5%	-2.3%	-1.1%	-2.8%	3.7%	-3.2%	0.7%

## 제품선, 아시아 LR 선종의 운임 상승 지속

대서양시장 : 리마단, 미영 연휴에 대기선박이 크게 증가하며 북해 시장 운임이 크게 하락하였음

아시아시장 : 대형 화물이 증가하며 LR 운임이 크게 상승한 반면 상대적으로 MR화물이 감소하여 하락세 지속

제품선 평균 일일 운임은 6,728달러로 전주 대비 1,031 달러(-13.3%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 15.0p(-11.5%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 4,475 달러(-52%), 북해-서아프리카 6,109 달러(-43%), 미걸프-북해 -3,380 달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 8,150 달러(+18%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,358 달러(+13%), LR2 12,560 달러(+19%)를 기록, MR은 인도-일본 7,873 달러(-3%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
유조선 시장				(06.01)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,638	(2,400)		1,357	11,065	5,555	5,042	42,986	17,805
	MR	6,728	(-1,031)		6,450	11,783	9,088	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년\$/day)	VLCC	19,375	(-)		19,375	24,750	21,182	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000	(-)		13,000	14,000	13,545	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	46.0	(2.0)		34.0	50.0	39.4	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-15.0)		130.0	145.0	137.7	135.0	205.0	159.6

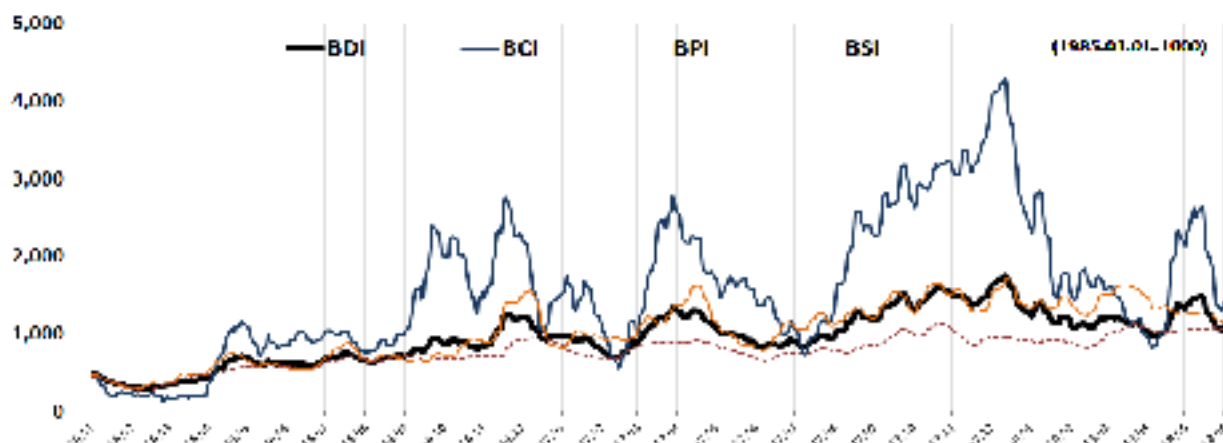
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



# KMI 주간해운시장포커스

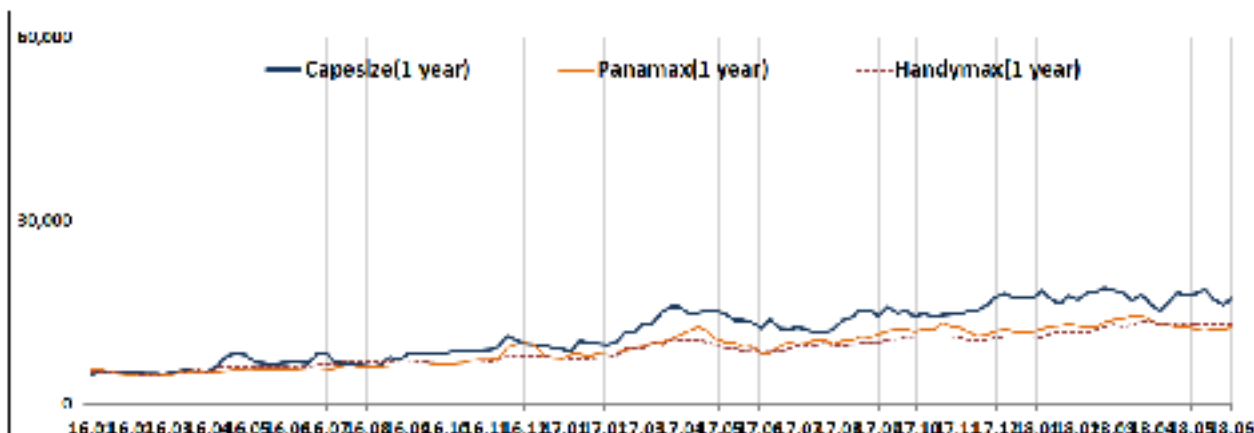
KMI 주간해운시장포커스 통권 388호 (2018.05.28.-06.01)

## 건화물선 운임 지수



## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson

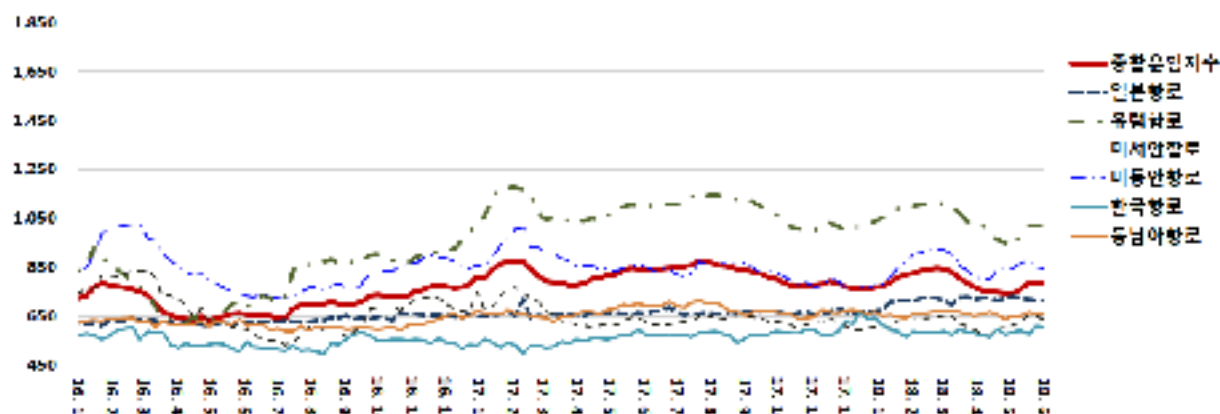


## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

CCFI(China Containerized Freight Index)

(1998.01-1000)

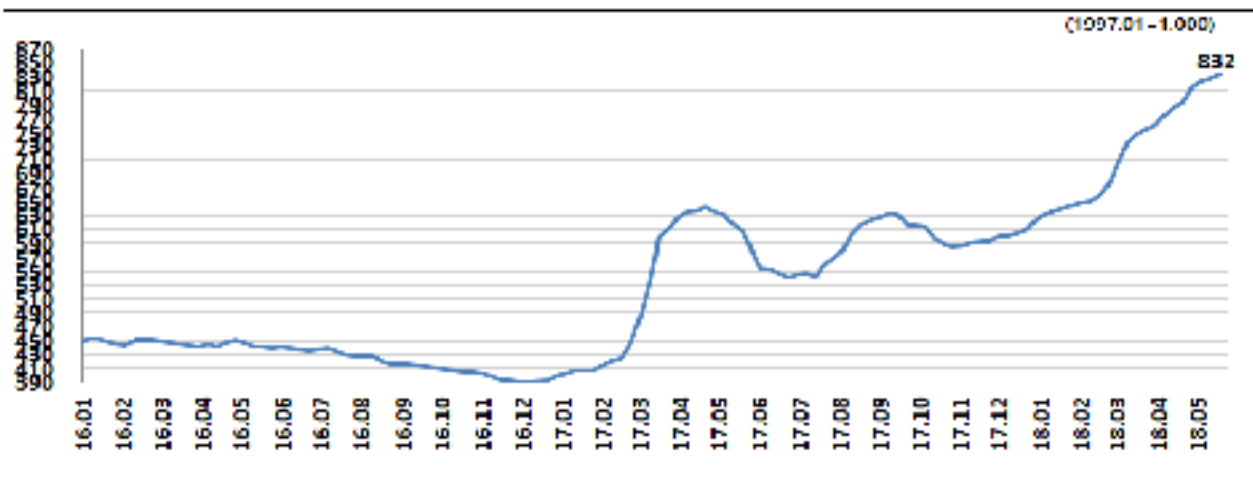


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 388호 (2018.05.28.-06.01)

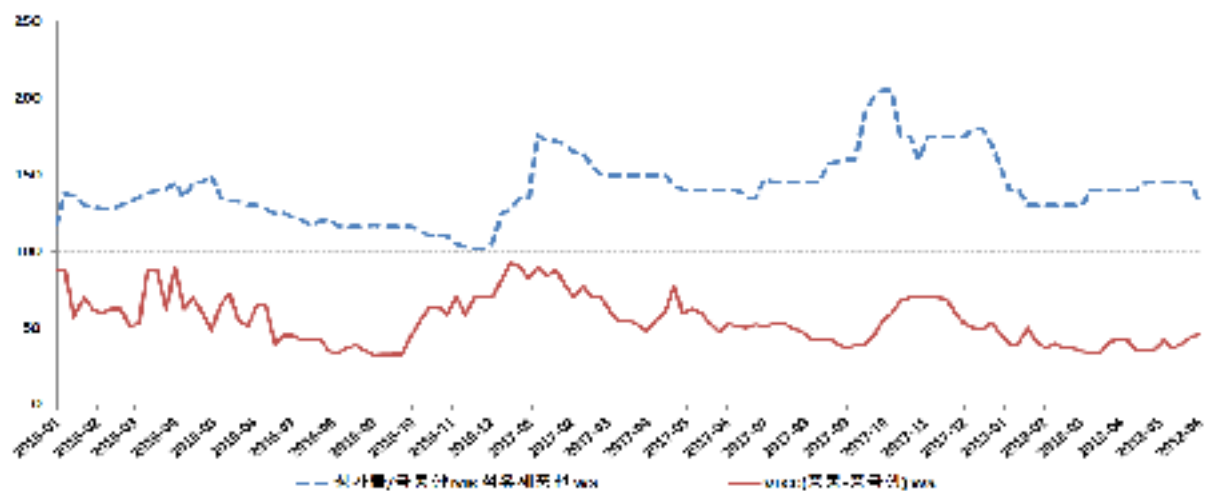
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



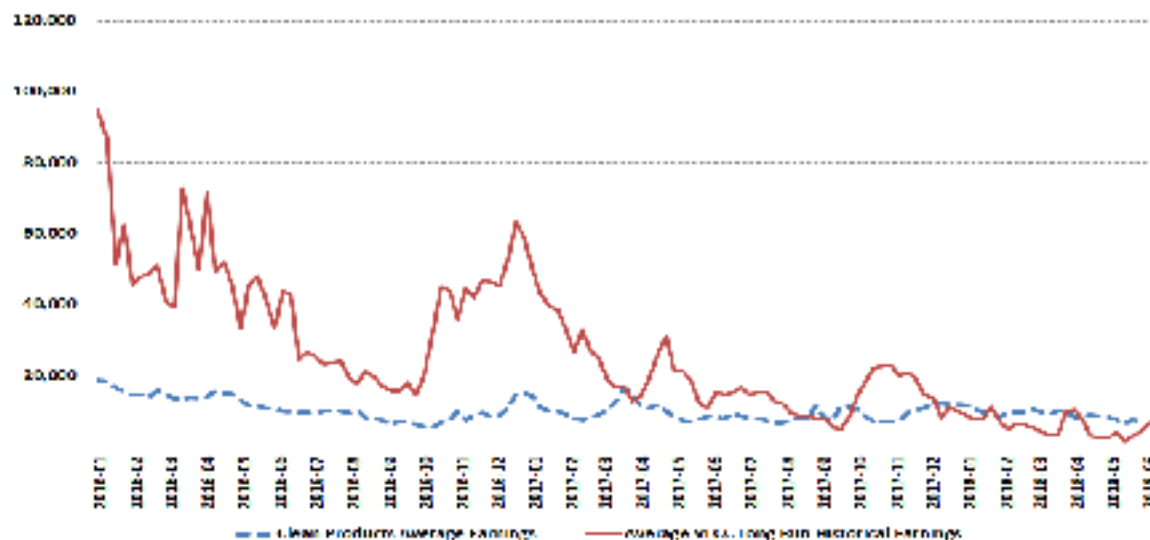
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 388호 (2018.05.28.~06.01)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.01)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.8	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.6	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(-)	13.0	11.5	13.0	12.6	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(06.01)								
건화물선	Panamax	27.0	(0.5)	27.0	25.0	27.0	25.7	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.5	(0.5)	87.5	82.0	87.5	85.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	29.0	31.5	30.4	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(06.01)								
380 CST	Rotterdam	425.5	(-7.0)	425.5	341.5	436.5	374.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	450.5	(-5.0)	450.5	359.5	456.5	396.2	291.0	387.5	328.7
	Korea	472.5	(-7.0)	472.5	388.5	479.5	418.3	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	452.5	(-15.0)	452.5	376.5	467.5	404.0	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(06.01)								
철광석	국제價	64.5	(0.9)	64.5	63.5	79.3	70.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	99.9	(-0.4)	99.9	99.0	111.8	105.1	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	88.5	(-0.4)	88.5	88.5	105.1	97.2	78.0	101.4	87.1
	중국産	117.8	(-0.5)	117.8	109.3	138.2	122.5	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	223.9	(0.1)	223.9	218.9	245.9	232.0	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	182.6	(3.9)	182.6	170.3	186.9	181.6	130.4	191.2	149.6
	중국産	223.9	(-1.0)	223.9	223.9	250.9	242.0	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,021.3	(-20.3)	1,021.3	940.5	1,066.8	1,016.8	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	523.3	(-19.8)	523.3	416.5	543.0	472.0	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		