

# KMI 주간해운시장포커스

통권 390호(2018.06.11.~06.15)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

## 해운시장과 와일드 카드

### 돌발변수로 해운시황예측의 어려움 가중

해운은 세계경제에서 중요한 역할을 하는 산업임. 해운이 수송하는 화물의 가치는 4조 달러에 달하며 해운산업의 직·간접적 경제 파급효과는 연간 4천억 달러에 달하는 것으로 추정됨. 규모도 규모이거니와 산업간 연계의 복잡성 또한 어느 산업보다 커서 해운시장의 운임을 예측하는 문제는 많은 시장참여자들에게 난제가 되어왔음.

여기에 더하여 최근 해운시장을 움직이는 주요 동인이 전통적인 수급변수가 아닌 경제 외적의 돌발변수라는 점은 시황예측을 시도하는 많은 주체들에게 도전적인 상황을 만들고 있음

### 환경규제, 미-중무역전쟁 등은 불확실성 증대 요인

2000년대 초반 중국의 급격한 성장에 따른 시장폭발은 경제성장이론으로 어느 정도 설명이 가능했다고 해도 2008년 말에 찾아온 금융위기라는 충격은 일거에 해운시장을 집단 도산의 상황으로 몰아넣었음. 충격의 크기나 변화의 속도 측면에서 차이가 있기는 하나 환경규제, 미-중 무역전쟁, 중동문제 등은 불확실성을 크게 증가시키는 요소로 작용하고 있음

IMO 2020으로 일컬어지는 황산화물 규제는 이미 선사들에게 충분한(?) 혼란을 야기하고 있음. 불황기에 사후설치(retrofit)이라는 대안을 선택하기 어려운 대부분의 선사들은 아무 것도 하지 않는 소위 'do nothing' 전략을 택하고 있음. 여기에 이산화탄소 배출규제, 메탄가스의 온실가스 효과 등까지 가세하면 혼란은 가중됨. 문제는 이러한 대응이 규제 대응에 그치지 않고 선박의 공급에 예기치 않은 변화를 초래한다는 것임

미국이 500억 달러 규모의 중국산 제품에 25%의 관세를 부과한 데 대하여 중국이 동일한 수준의 보복관세를 부과함으로써 무역마찰이 전면적인 무역전쟁으로 비화되는 양상을 보이고 있음. 이미 미-중 간 교역의 7% 정도가 영향을 받을 것으로 전망하는 예측이 나오고 있으며 무역전쟁이 세계교역량 증가율을 1%p 낮출 것이라는 전망도 나오고 있음.

이 외에도 미국의 이란 경제 제재 부활로 이미 유가가 상승하고 탱커시장이 부정적인 영향 하에 놓이는 등 많은 경제 외적인 영향요인들이 시장을 뒤흔들고 있음

### 더 중요한 것은 선박투자자들의 투자행태(Investment Behavior)

하지만 위에서 언급한 요인들보다 더 큰 영향을 미치는 것은 예측하기 어려운 선주들의 투자행태임. 고시황기에 선박투자를 늘려 산업계 전체를 위기로 몰아가는 것은 이미 교과서에 적시될 정도로 보편적인 오류이나, 요즘은 심지어 불황기에도 남들보다 빠르게 움직여 초과이익을 실현하려는 많은 - 일부는 투기적인 - 투자자들이 발주를 늘려 우려를 더하고 있음. 불확실성에 불확실성이 더해지는 상황에서 어떤 결정을 해나갈 것인가?

## 견고한 수요증가에 힘입어 2주 연속 운임 상승

케이프 및 파나막스의 상승에 힘입어 BDI는 주간 평균 기준 전주 대비 98p 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 1,192달러, 파나막스가 1,406달러, 수프라막스가 227달러, 핸디사이즈는 102달러 상승하였음. 철광석, 석탄, 곡물 등의 운송 수요가 살아나면서 운임이 상승하였으며 다음 주에도 견고한 수요 증가를 바탕으로 상승세가 지속될 것으로 예상됨

케이프는 브라질과 캐나다 철광석의 신규 수요 증가에 힘입어 2주 연속 상승하였음. 또한 파나막스도 인도네시아 석탄, 남미 곡물 등의 운송 수요가 증가하면서 2주 연속 운임이 상승하였음. 수프라막스는 대서양 수역에서 곡물 등 신규 수요 유입으로 운임이 상승하였음. 다음 주에도 철광석 메이저의 성약 증가와 발전용 석탄 수요 증가세에 따라 운임 상승이 예상됨

FFA 시장의 경우, 모든 선종에서 7월물은 소폭 하락세를 보였음. 케이프는 현물시장의 수요에 대한 기대가 살아나면서 2018년 3분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였으나 파나막스와 수프라막스는 수요 증가세에도 불구하고 2018년 3분기물이 하락하였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~06.15)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,412	(98)	948	1,476	1,204	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	17,578	(1,192)	7,051	20,890	13,658	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	11,893	(1,406)	9,262	13,034	11,037	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,268	(227)	9,350	12,356	10,812	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,594	(102)	7,530	9,577	8,645	5,422	10,104	7,637
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	케이프	19,900	(325)	16,250	20,375	18,639	9,350	19,675	15,235
	파나막스	14,275	(50)	13,000	15,500	14,106	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,728	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,750	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		7월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (06.15)	(전주비)	금주 (06.15)	(전주비)	금주 (06.15)	(전주비)	금주 (06.15)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	16,890	(-350)	18,780	153	18,860	322	18,630	650
운임	파나막스(4TC)	12,300	(-150)	12,467	-256	12,559	61	11,650	230
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	11,840	(-330)	11,973	-344	12,080	-110	11,140	0
(달러/일)	핸디(6TC)	9,238	(-12)	9,567	21	9,481	12	9,238	-6

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

## 원양항로의 운임 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 777.70p 기록(전주 대비 28.34p 하락)

용선료 지수 HRCI는 846p 기록(전주 대비 3p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 8달러 하락한 862달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 92달러 하락한 1,266달러, 미동안행이 118달러 하락한 2,236달러를 기록함

유럽화주협의회(European Shippers' Council)는 벙커 가격 상승으로 인한 긴급유류할증료(EBS: Emergency Bunker Surcharge) 부과에 대해 불만을 제기함. 유가 상승에 대한 부담을 화주에게 일방적으로 전가시킨다는 의견과 함께 추가요금 부과방식이 일괄운임인상(GRI)과 유사하기 때문에 문제가 있다고 판단함. 이에 운임에 대한 원가구조를 공개하거나 계약서에 긴급유류할증료에 대해 명시해야 한다고 주장함

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주대비 8달러 하락한 181달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 225달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 5달러 하락한 154달러를 기록함

상해-한국항로는 6월 초부터 물동량이 감소하여 운임이 하락하였으며, 동남아항로는 여름 비성수기의 영향으로 수요가 감소하여 운임이 소폭 하락함

### 2M, 정시성 향상을 위해 노력

선박대형화로 항만 기항시간이 길어져 서비스의 정시성은 계속 하락하는 것으로 나타남. SeatIntel의 분석에 따르면 약 70%의 선박만이 정해진 시간에 도착하는 것으로 조사됨. 2M은 아시아-유럽항로 6개의 정기서비스에 대해 18개 항만의 기항을 제외하는 것을 검토하는 한편 추가 선대 투입도 고려중. 또한, 평균 선박 운항속도를 18노트에서 17노트로 하향조정하여 노선당 연간 1,000~1,500만 달러의 유류비 절감을 추진함

	금주 (06.15)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	777.70	(-28.34)	646.59	883.59	769.85	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	862	(-8)	584	916	800.3	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,266	(-92)	945	1,552	1,310.9	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,236	(-118)	1,933	2,843	2,387.7	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	181	(-8)	144	205	168.3	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	225	(-)	210	229	219.8	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	154	(-5)	136	166	148.5	97	185	148
용선지수(HRCI)		846	(3)	610	846	727	394	642	557



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

## VLCC, 6월 시장이 마무리 되며 운임 약세 전환

VLCC 성약건수는 전주대비 약 11% 감소한 반면 중동 대기 선박량도 0.7% 감소하였음. 6월 성약이 마무리 되며 시장이 약세로 전환되었음. 드라이빙 시즌이 다가오고 있으나 대기선복 증가로 운임 상승 기대는 크지 않음

VLCC 평균 일일 운임은 6,252 달러로 전주 대비 965 달러(-13.4%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 45.0p로 전주대비 1.0(-2.2%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 8,833 달러(-10%), 일본항 11,459 달러(-4%), 싱가포르항 11,704 달러(-8%), 미국항 -4,140 달러(적자 지속), 유럽항 1,886 달러(-44%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 8,856 달러(-6%), 미국항 12,848 달러(-18%), 인도항 14,140 달러(0%)를 기록함

연료유 가격은 제노아, L.A 와 일본을 제외한 주요항만에서 모두 반등하였음

[06월 15일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	423.5	454.5	458.5	445.5	421.5	420.0	457.5	448.0	444.5	458.5	468.5
전주비	1.0%	0.7%	1.2%	-0.4%	2.2%	0.6%	3.4%	0.2%	0.5%	0.9%	-0.7%

## 제품선, 대기 선복 누적으로 전반적인 약세 지속

대서양시장 : 선복 증가 및 미국 내수 증가에 따른 PADD3 재고 감소로 수출 기대가 낮아지며 운임이 하락함

아시아시장 : 중동 라마단이 마무리 되고 다가오는 중국 휴일에 따라 성약이 감소하며 운임이 하락함

제품선 평균 일일 운임은 5,143달러로 전주 대비 1,257 달러 감소(-19.6%)하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,409 달러(-21%), 북해-서아프리카 5,483 달러(-13%), 미걸프-북해 -3,645 달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 6,750 달러(-20%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 6,630 달러(-7%), LR2 8,660 달러(-13%)를 기록, MR은 인도-일본 4,358 달러(-36%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(06.15)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,252	(-965)	1,357	11,065	5,654	5,042	42,986	17,805
	MR	5,143	(-1,257)	5,143	11,783	8,812	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,375	(-)	19,375	24,750	21,031	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000	(-)	13,000	14,000	13,500	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	45.0	(-1.0)	34.0	50.0	39.9	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)	130.0	145.0	137.1	135.0	205.0	159.6

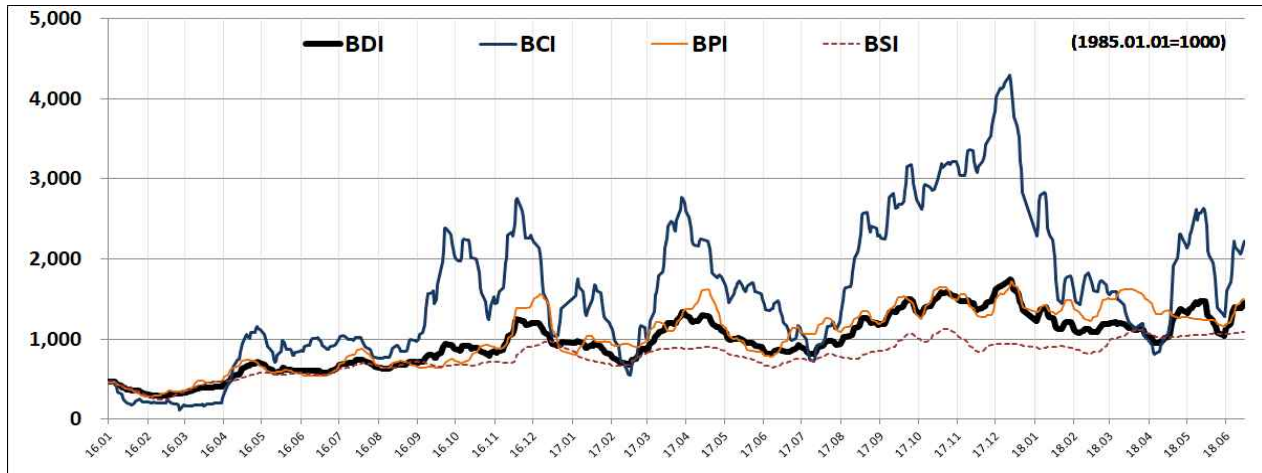
\* VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스



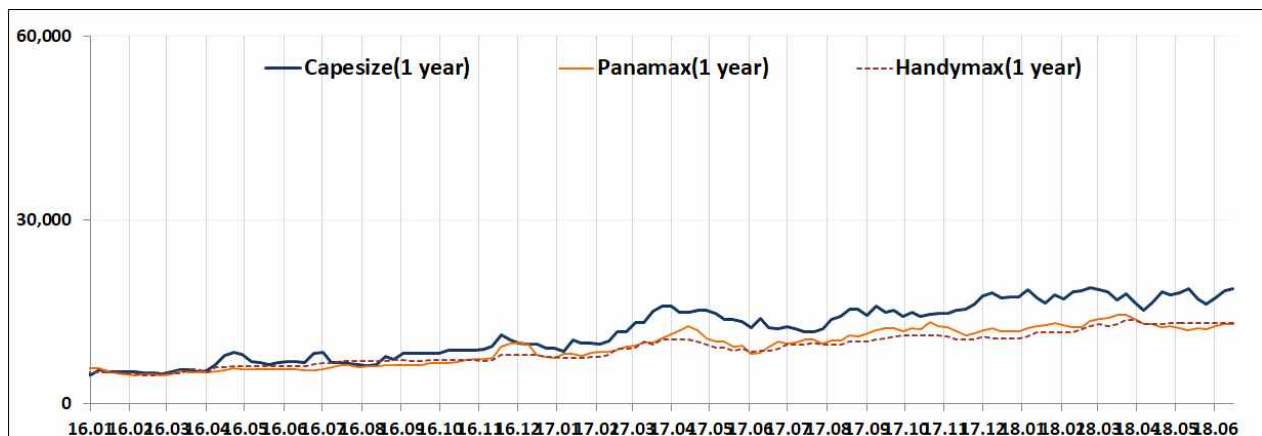
KMI 주간해운시장포커스 통권 390호 (2018.06.11.~06.15)

## 건화물선 운임 지수



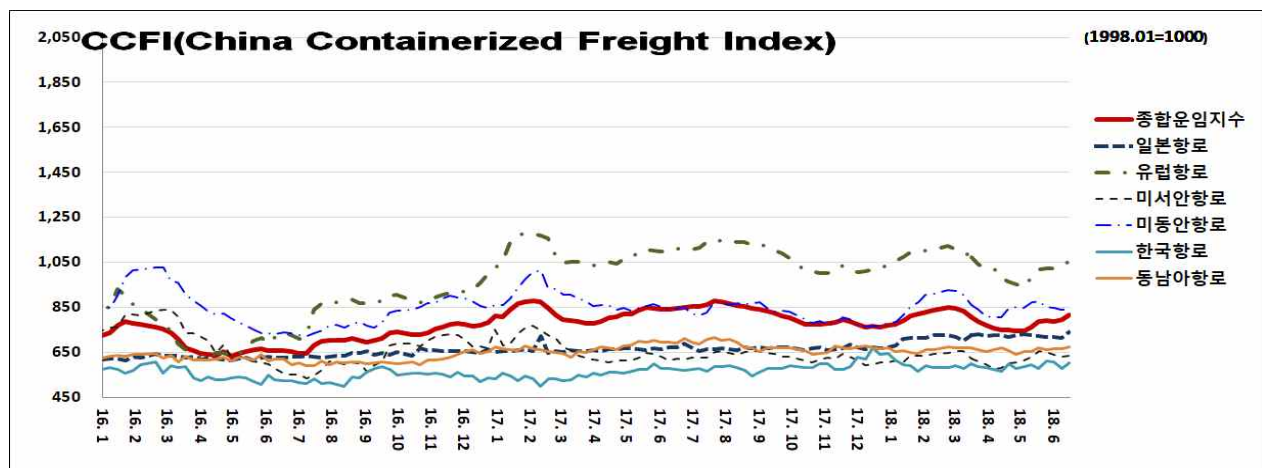
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



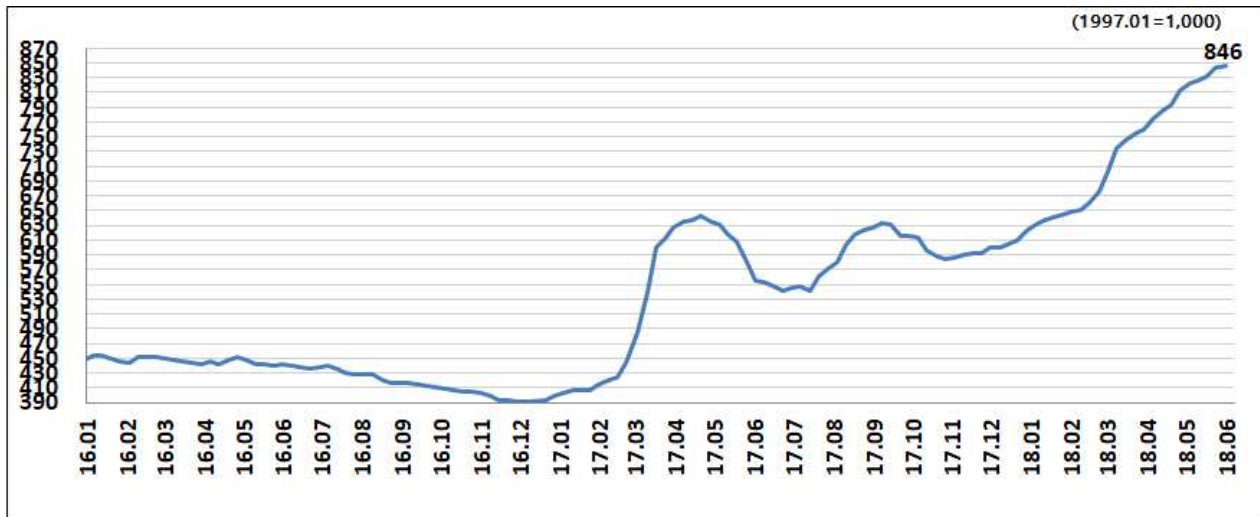


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 390호 (2018.06.11.~06.15)

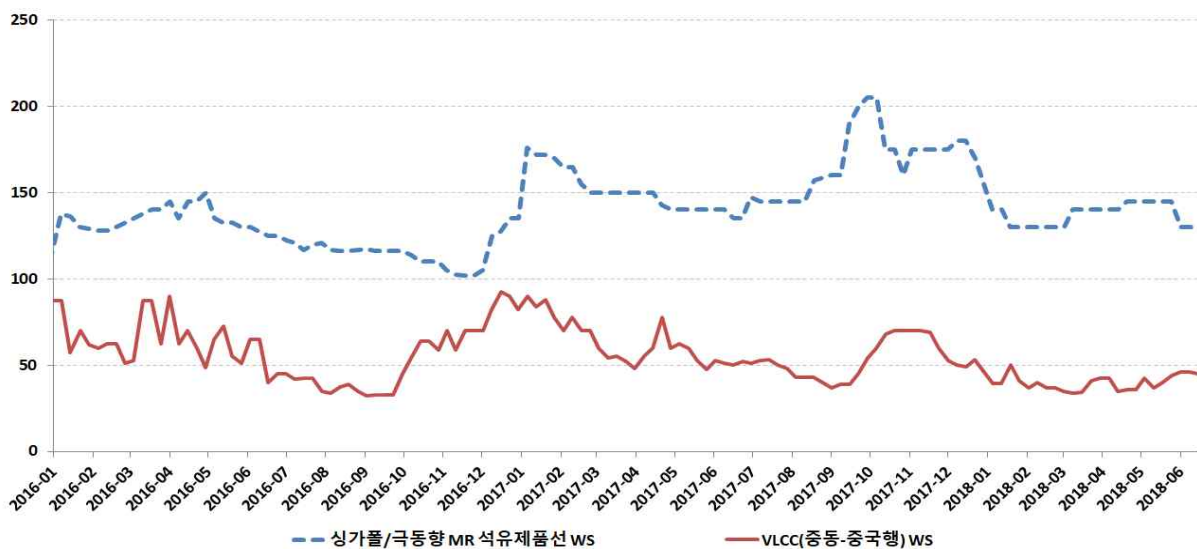
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



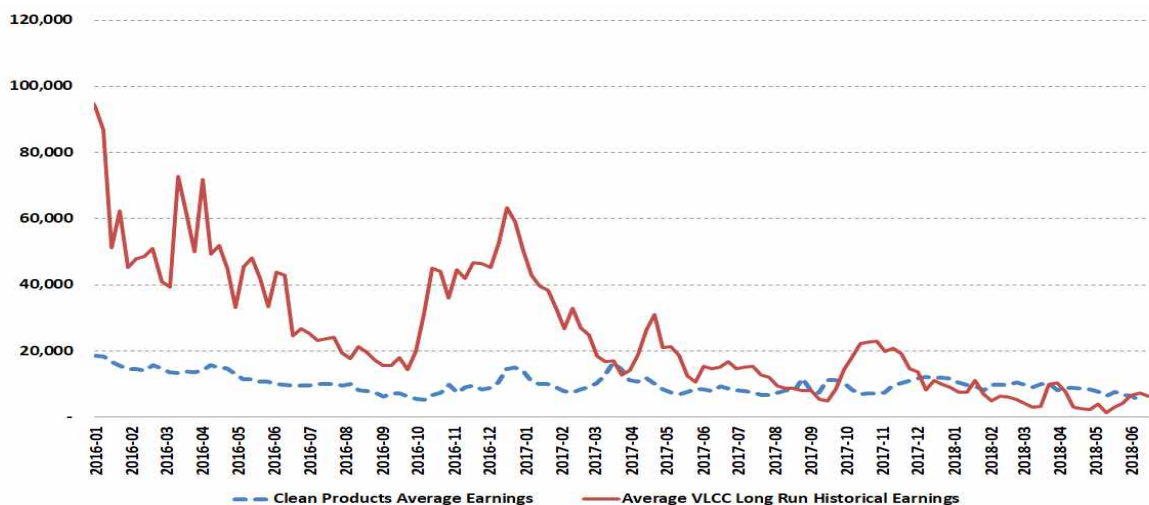
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 390호 (2018.06.11.~06.15)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.15)								
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	63.7	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)		(06.15)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	25.8	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	88.0	(-)	87.8	82.0	88.0	85.5	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	31.8	29.0	32.0	30.6	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(06.15)								
380 CST	Rotterdam	423.5	(4.0)	422.8	341.5	436.5	378.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	444.5	(2.0)	445.8	359.5	456.5	400.2	291.0	387.5	328.7
	Korea	468.5	(-)	469.8	388.5	479.5	422.5	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	458.5	(4.0)	455.2	376.5	467.5	408.4	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(06.15)								
철광석	국제價	65.7	(0.8)	65.2	63.5	79.3	70.4	55.3	91.7	71.3
	중국産	98.9	(-1.2)	99.9	98.9	111.8	104.7	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	93.0	(-0.4)	91.9	88.5	105.1	96.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	126.9	(-0.6)	124.2	109.3	138.2	122.7	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	234.2	(-1.0)	231.2	218.9	245.9	232.0	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	182.2	(-0.8)	183.0	170.3	186.9	181.7	130.4	191.2	149.6
	중국産	223.5	(-1.0)	224.4	223.5	250.9	240.4	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	905.5	(-63.8)	967.1	905.5	1,066.8	1,012.0	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	499.5	(-20.5)	515.6	416.5	543.0	475.7	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		