

# KMI 주간해운시장포커스

통권 401호(2018.09.03.~09.07)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

## 저유황유의 사용에 따른 영향

### 선사의 연료비 지출 급증 예상

잘 알려진 바와 같이 IMO 2020에 대응하는 방법으로는 저유황유의 사용, LNG연료로 전환, 스크러버의 설치 등의 대안이 있음. 선사별로 대응 방법이 상이하나 덴마크의 머스크, 노르웨이의 Jinhui를 비롯한 많은 선사들이 저유황유 사용을 대응방향으로 정하고 있음. 이들이 스크러버에 대한 투자를 앞장서서 하지 않는 데에는 탈황은 육상의 정제시설에서 이루어져야지 개별 선박이 담당할 일이 아니라는 '대의명분'에서부터, 장기적 관점에서 스크러버 장착에 대한 기술적 내지는 상업적 측면의 불확실성, 스크러버 장착비용의 하락추세 등 다양한 요인이 작용하는 것으로 알려짐

2017년 연간 연료비용으로 33억 달러를 지출한 머스크는 최근 2020 황산화물에 대한 규제로 기존 연료비의 약 60%에 해당하는 20억 달러의 비용증가를 초래할 것으로 분석함. 문제는 선복 수급상황에 따라 연료비 증가분이 운임에 반영되는 정도가 크게 다를 수 있다는 것으로 이는 2020년 이후에도 저조한 시황이 지속된다면 선사의 경영이 더욱 악화될 수 있음을 의미함. 특히 컨테이너 기간항로의 경우 스크러버를 장착하는 선박의 비율이 비용의 운임반영률에 변수로 작용할 것으로 예상됨

참고로 국내 대형 컨선사의 연간 연료소모량을 150 만 톤으로 가정하고 2017년 싱가포르 평균 380 CST 가격을 적용하면 연간 연료비는 약 5억 달러에 달함. 만일 연료소모분 전체를 저유황유로 대체한다면 연간 연료비는 머스크와 동일한 기준으로 약 3억 달러가 증가하게 될 것이므로 전략적이고 선제적인 대응이 필요함

### 화주가 부담하는 비용이 국제 자원거래가격의 인상요인으로 작용

시장의 장기균형을 전제로 할 때 연료비의 증가는 궁극적으로 화주에게 전가될 수밖에 없음. 최근 Poten & Partners가 VLCC를 대상으로 분석한 바에 의하면 일당 용선대응수익(TCE: Time Charter Equivalent) 38,250달러를 실현하기 위하여 고유황유를 사용하는 스크러버 장착선박은 원유 1톤 당 11.14달러만 운임으로 부과하면 되지만 저유황 MGO를 사용하는 선박은 14.87달러를 부과해야 함. 즉, 원유의 운임포함국제거래가격(C&F)이 그만큼 상승하는 것임.

저유황유의 사용으로 인한 톤당 3.73달러의 운임인상은 현재의 원유가 74.50달러에 약 0.52달러 정도의 상승요인이 될 것임. 즉, 원유도입가격이 약 7% 정도 상승하는 것임. 이는 톤당 가격이 530달러를 넘는 고가의 '원유'를 사례로 들어 계산한 것으로 만일 자원의 가격이 낮은 철광석, 석탄 등에 적용한다면 그 상승폭은 크게 확대될 것임



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

## 케이프와 파나막스 하락으로 BDI 하락세 지속

케이프와 파나막스의 대폭 하락으로 BDI는 주간 평균 전주 대비 143 하락하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 3,123달러, 파나막스는 772달러 하락한 반면 수프라막스는 177달러, 핸디사이즈는 122달러 상승하였음. BDI는 케이프의 운임 하락세가 지속되는 상황에서 파나막스까지 하락세로 반전되면서 대폭의 하락세를 보였음

케이프의 경우 양대 수역에서 철광석 메이저들의 신규 수요 부진에 더해 공급량이 증가하면서 운임 하락세가 지속되었음. 파나막스의 경우 태평양수역은 석탄, 곡물, 대서양수역에서 곡물 수요가 꾸준히 유입되고 있으나 가용선박이 늘어나면서 하락세로 반전되었음. 수프라막스의 경우 태평양 수역에서 석탄, 마이너화물 수요가 꾸준히 유입되면서 운임 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 케이프는 4주 연속 현물시장의 운임 하락세가 지속되면서 금년 9월물, 금년 4분기물, 2019년물 모두 하락한 반면 수프라막스와 핸디사이즈에서 현물시장의 운임 강세가 지속되면서 올해 10월물 및 4분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.07)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,504	(-143)	948	1,774	1,343	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	19,081	(-3,123)	7,051	27,283	16,763	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	12,187	(-772)	9,262	13,156	11,301	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,215	(177)	9,350	12,356	10,954	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,195	(122)	7,530	9,577	8,485	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,900	(-150)	16,250	21,000	18,908	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	14,625	(-100)	13,000	15,500	14,156	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,796	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,778	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (09.07)	(전주비)	금주 (09.07)	(전주비)	금주 (09.07)	(전주비)	금주 (09.07)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	22,350	(-533)	21,933	(-317)	17,950	(17)	18,317	(-16)
운임	파나막스(4TC)	13,417	(167)	13,250	(-39)	13,000	(0)	12,350	(83)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	12,528	(251)	12,560	(20)	12,295	(168)	11,511	(189)
(달러/일)	핸디(6TC)	9,175	(325)	9,211	(-14)	9,325	(37)	9,125	(19)

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

## 유럽과 미주 간의 운임 온도차 심화

상해발 운임지수 SCFI는 921.36 기록(전주 대비 18.12p 하락)

용선료 지수 HRCI는 747 기록(전주 대비 5p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 48달러 하락한 885달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 34달러 상승한 2,332달러, 미동안행은 33달러 상승한 3,518달러를 기록함

미주 항로에 대한 선사들의 추가 선대 투입으로 운임 상승폭은 전주 대비 둔화되었지만 여전히 연중 최고치를 기록함. 현대상선, COSCO, 머스크, Evergreen은 11척의 컨테이너 선박을 미주 항로에 추가로 투입함. 이는 3대 얼라이언스가 동 항로에서 축소된 18척 선박의 60% 수준으로 이들 선사들은 시장점유율 상승을 기대함. 이러한 미주항 운임 상승에도 불구하고 10월 중국 국경절 이후 급감할 것으로 예상되는 수요로 인해 선사들이 공급 조절을 어떻게 할지가 향후 운임 등락에 영향을 줄 것으로 예상됨. ONE은 10월에 일부항로에 대한 임시 중단(blank sailing)을 예정하였으며 2M은 9월 말부터 수요 감소에 따라 일부 유럽서비스(AE2/Swan)를 잠정 중단 하겠다고 발표함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 154달러를 기록했으며, 상해 일본 항로는 전주대비 4달러 상승한, 230달러를 기록, 상해-동남아 항로는 전주와 동일한 137달러를 기록함

선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 중국 수출물량의 증가가 없어 운임이 현행수준을 유지하고 있으며 일본항의 운임 상승은 물량 증가가 아닌 중국 항만의 체선으로 공급에 감소에 기인함

### CMA CGM, Evergreen 인수·합병 타진

CMA CGM은 독일 선사인 Hapag-Lloyd에 대한 인수·합병이 무산된데 이어 대만계 선사인 Evergreen에 대한 통합을 추진함. CMA CGM이 제시한 금액은 40억 달러인데 최근 COSCO의 OOCL 인수 금액이 67억 달러이었던 점에 비추어 Evergreen 이를 받아들일 가능성은 낮음. CMA CGM과 Evergreen 통합시 CMA CGM은 세계 2위 선사로 올라설 수 있으며 발주된 선박(CMA CGM: 24만TEU, Evergreen: 42만TEU)까지 인도받을 경우 Maersk를 뛰어넘을 것으로 예상됨

	금주 (09.07)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	921.36	(-18.1)	646.59	939.48	831.48	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	885	(-48.0)	584	959	836.1	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,332	(34.0)	945	2,332	1,503	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,518	(33.0)	1,933	3,518	2,580	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	154	(-)	144	205	166.2	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	230	(4.0)	210	230	221.7	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	137	(-)	131	166	146	97	185	148
용선지수(HRCI)		744	(-3)	610	846	749	394	642	557



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

## VLCC, 성약 감소로 운임 하락 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 11% 감소하였으나 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 증가하였음. 지난주에 이어 성약이 감소하는 반면 대기 선박은 증가하며 운임 하락세가 이어지고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 8,661달러로 전주대비 1,146달러(-11.7%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 50.0으로 전주대비 5.0(-10.0%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 11,942달러(-5%), 일본항 13,380달러(-10%), 싱가포르항 15,044달러 (-3%), 미국항 -3,872달러(적자 지속), 유럽항 4,534달러(+46%) 기록, 서아프리카 시장은 중국항 13,191달러 (-8%), 미국항 18,757달러(+16%), 인도항 10,808달러(+3%)를 기록함

연료유 가격은 2주 연속 상승세를 유지하였으나 금주 홍콩을 제외하고 하락 반전하였음

[09월 07일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	427.0	449.5	448.5	460.0	430.0	442.5	460.0	466.5	455.5	467.0	492.5
전주비	-2.0%	-1.7%	-2.6%	0%	-2.3%	0%	-1.1%	-1.3%	-1.9%	0.8%	-2.2%

## 제품선, 북해 시장 수요 증가로 운임 상승세 지속

대서양시장 : 서아프리카 등 북해 제품유 수요 증가로 북해 운임이 전반적인 운임 상승세를 이끌고 있음

아시아시장 : 지난주 대미 LR1이 약세로 돌아선 반면 LR2, MR 수요가 증가하며 운임이 소폭 상승하였음

제품선 평균 일일 운임은 5,786달러로 전주 대비 800달러(+16.0%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0으로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 9,169달러(+35%), 북해-서아프리카 11,867달러(+63%), 미걸프-북해 -155달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 10,010달러(+30%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 4,274달러(-14%), LR2 7,133달러(+9%)를 기록하였고, MR은 인도-일본 4,247달러(+9%), 한국-싱가포르 12,923달러(+25%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.07)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,661	(-1,146)	1,357	14,597	6,932	5,042	42,986	17,805
	MR	5,786	(800)	4,934	11,783	7,721	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	21,500	(2000)	19,000	24,750	20,451	24,750	31,750	27,084
	MR	12,500	(-)	12,500	14,000	13,233	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(-5.0)	34.0	56.0	43.5	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(-)	130.0	145.0	136.7	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



# KMI 주간해운시장포커스



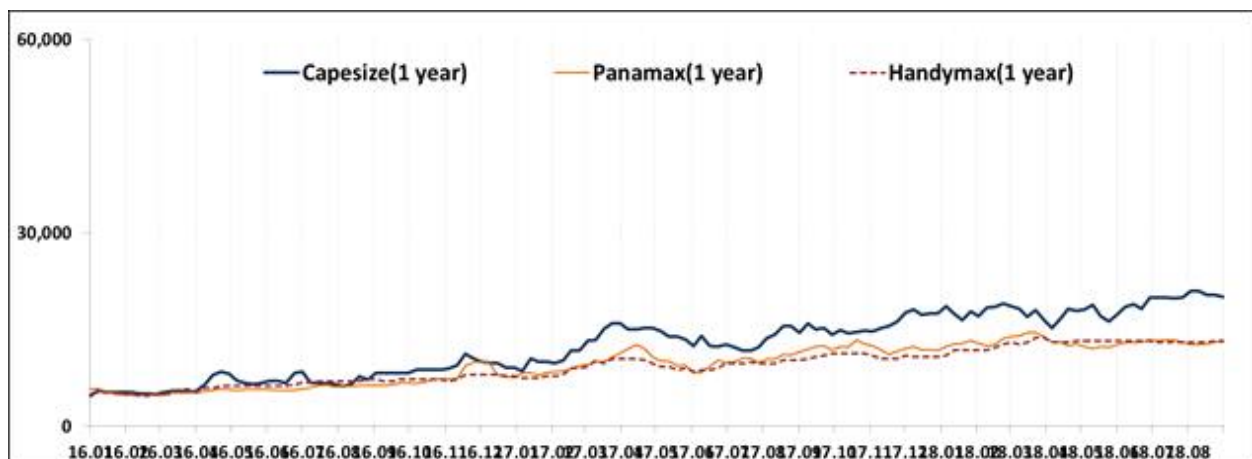
KMI 주간해운시장포커스 통권 401호 (2018.09.03.~09.07)

## 건화물선 운임 지수



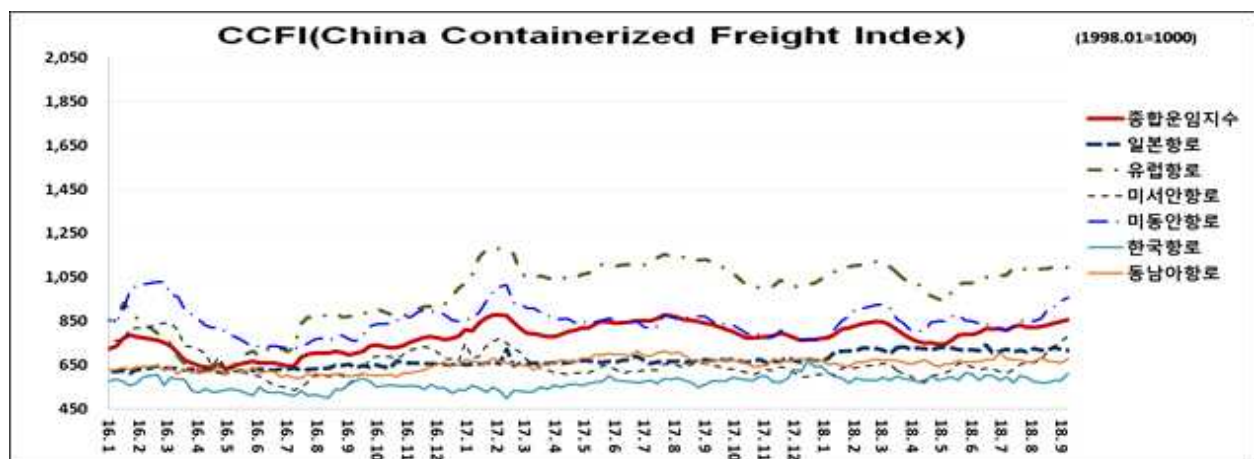
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

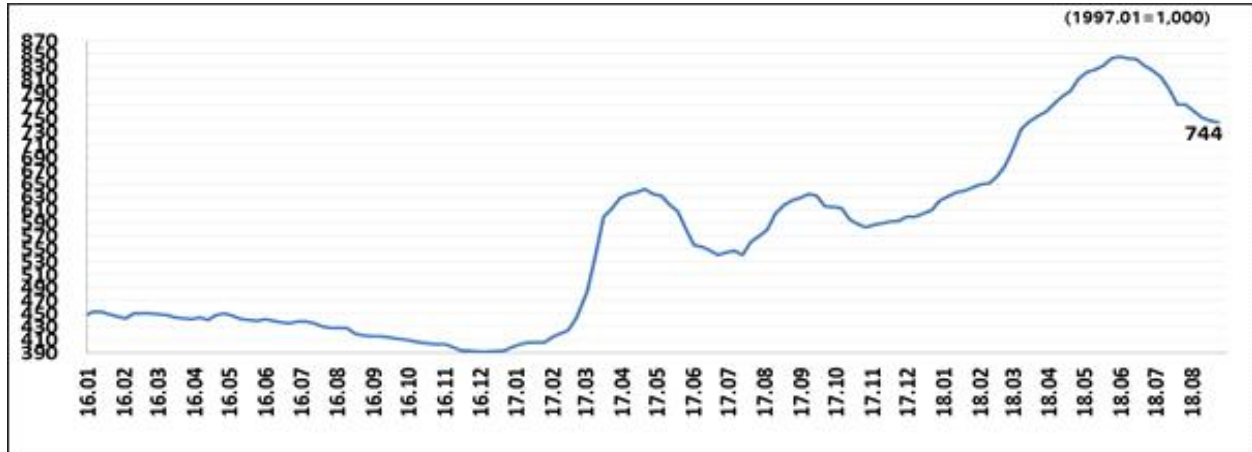


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 401호 (2018.09.03.~09.07)

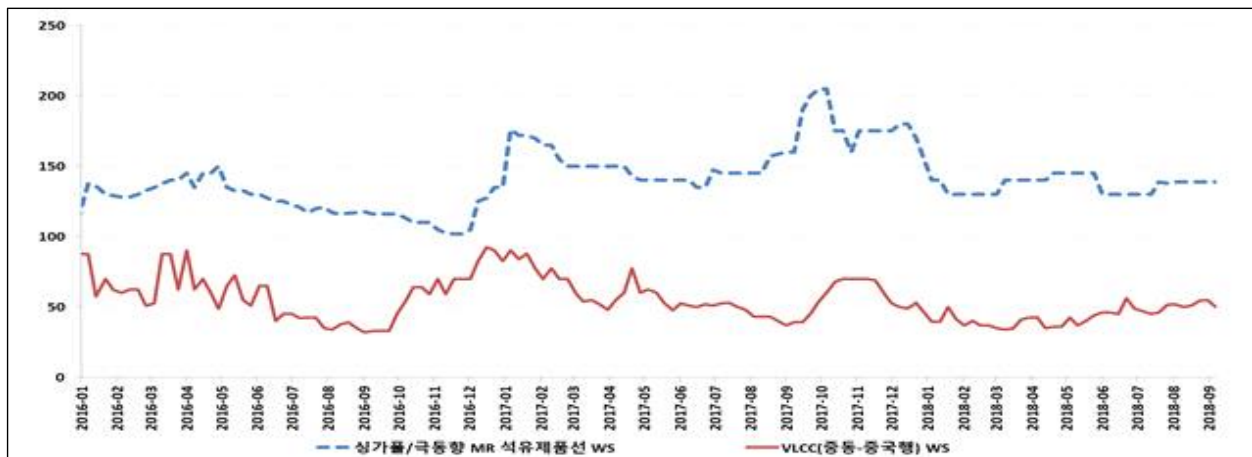
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



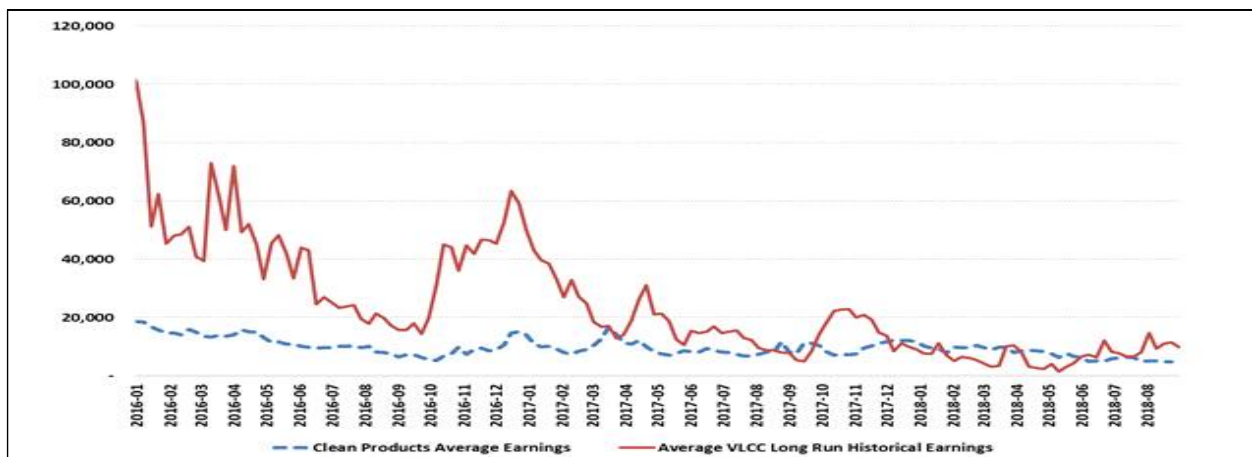
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 401호 (2018.09.03.~09.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.07)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.8	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.2	5.8	11.5	9.4

신조선 시장 (\$ Million)		(09.07)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.3	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	90.0	(-)	90.0	82.0	90.0	86.8	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	34.5	(0.25)		29.0	34.5	31.5	26.0	28.8	27.3

연료유 (\$/Tonne)		(09.07)								
380 CST	Rotterdam	427.0	(-8.5)	427.0	341.5	440.5	393.7	267.5	364.0	305.2
	Singapore	455.5	(-9.0)	455.5	359.5	468.5	419.8	291.0	387.5	328.7
	Korea	473.5	(-7.0)	473.5	388.5	482.5	439.5	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	467.0	(3.5)	467.0	376.5	471.5	426.5	297.5	390.5	335.7

주요 원자재가 (\$)		(09.07)								
철광석	국제價	68.5	(2.4)	67.3	62.5	79.3	68.8	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.3	(-0.2)	111.4	96.0	111.8	103.5	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	82.7	(-0.2)	82.8	82.3	105.1	93.0	78.0	101.4	87.1
	중국産	109.1	(-0.2)	107.9	105.5	138.2	119.6	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	223.9	(-)	223.9	214.9	245.9	230.0	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	166.9	(-0.3)	167.1	164.7	186.9	177.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	221.1	(5.5)	216.6	207.3	250.9	231.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	832.0	(-1.0)	829.1	818.8	1,066.8	960.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	486.3	(-32.3)	492.2	416.5	574.5	488.8	399.0	539.0	436.0

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		5월	6월	7월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
ASEAN	수출	7,933	7,908	8,215	57,143	74,824	74,518	95,252
	수입	4,625	4,889	4,996	34,222	45,031	44,319	53,817
NAFTA	수출	7,660	7,908	7,786	50,405	85,347	81,068	84,260
	수입	5,748	5,730	5,922	40,500	51,472	50,854	60,184
EU	수출	5,010	4,459	4,616	33,215	48,079	46,610	54,042
	수입	5,715	5,097	4,986	37,337	57,199	51,902	57,272
BRICs	수출	16,251	16,227	16,232	109,348	159,334	145,255	169,584
	수입	11,586	10,826	11,450	75,979	109,858	103,255	118,556