



통권 405호(2018.10.15.~10.19.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

## IMO 2020과 연료유가조정계수(BAF)의 적용

### BAF 적용에 대한 화주의 반발

2020년 이후 저유황유의 실제 가격은 아직 미지수이나 대체로 현 수준 대비 약 60%의 증가가 점쳐지고 있음. 이에 Maersk가 새로운 BAF를 적용하여 화주로부터 비용을 회수하겠다고 발표했고, MSC, CMA CGM 등 주요 선사도 같은 구조로 화주에게 연료유가 상승의 영향을 전가할 계획을 밝힘에 따라 화주들이 반발하고 있음

지난 9월 British International Freight Association이 반대의사를 천명한 데 이어 최근 European Shippers' Council(ESC)도 반대의사를 분명히 함. 이들이 반대하는 이유는 첫째, 운임은 기본적으로 협상의 대상이므로 선화주간 대화를 통해 해결되어야 하며, 둘째, 연료유를 전가하는 구조에 투명성이 결여되어 있고, 셋째, 단순한 전가는 이 문제에 대한 혁신적 해결방안(innovative solution)의 도출에 부정적 영향을 준다는 것임

### 운임의 연료유가 반영

잘 알려진 대로 운임은 수요 공급의 함수이지 운송비용의 함수가 아님. 간단한 분석으로 확인한 결과 운임에는 연료유가의 등락이 효과적으로 반영되지 않음. 2003년 3월부터 현재까지 로테르담 380CST 연료유가와 CCFI(China Containerized Freight Index) 중국-유럽항로의 운임 주간 증감을 간의 상관성을 분석한 결과 상관계수가 -0.047로 거의 상관성이 없는 것으로 나타남

그리고 단기적인 유가변동이 운임에 즉시 반영되지 않는다고 하더라도 IMO 2020에 따른 구조적이고 급격한 연료유가의 변화에 과거의 현상을 그대로 투영하여 운임이 단순한 '협상'의 대상이라고 하는 화주의 논리에는 무리가 있어 보임

### 문제는 선화주 간의 소통

최근에 Drewry가 화주를 대상으로 실시한 서베이에 의하면, 화주의 3분의 1은 새로운 규제에 대해 이해하지 못하고 있고, 절반 이상이 IMO, 정부 또는 선사로부터 어떤 정보나 안내도 받지 못한 것으로 나타남. 이러한 상황에서 56%는 선사의 비용회수 방식이 공정하고 투명하지 않은 것으로 판단하고 있음. IMO 2020과 같은 충격이 큰 환경규제는 선사에게도 화주에게도 생소한 변화임. 이를 입증하듯 위의 서베이에서 환경규제의 영향을 분석해 본 화주는 전체의 14%에 불과한 것으로 드러남

장기적인 균형관계를 생각할 때 수송비용의 증가는 당연히 서비스 이용자인 화주가 부담해야 함. 하지만 비용의 부담이 원만하게 이루어지기 위해서는 화주를 이해시키는 선사의 적극적인 노력이 선행되어야 함. 규제에 대응하는 선사의 선택, 비용의 증가에 대하여 화주가 분명하게 이해하는 것이 문제 해결의 관건이 될 것임



| 건화물선 시장 |    전형진 해운산업연구실장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr) / 051-797-4631

## 성약 증가로 케이프 상승세 전환

케이프와 파나마스의 상승으로 BDI는 주간 평균 전주 대비 47p상승하였음. 선형별로 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 1,140달러, 파나마스는 224달러, 핸디사이즈는 236달러 상승, 수프라막스는 159달러 하락하였음. 건화물선 시장은 철광석 메이저들의 성약활동 증가로 지난주와 달리 상승세로 돌아섰으며, 이에 따라 BDI도 다시 상승세로 전환되었음

케이프의 경우 모처럼 양대 수역에서 철광석 메이저들의 성약 활동 증가로 수요가 살아나면서 운임이 상승한 것으로 판단됨. 파나마스의 경우 태평양수역에서 신규 수요 유입에도 불구하고 가용선복량 증가로 운임이 하락하였으나 대서양수역에서는 선박투입 지연에 따른 공급 축소효과가 나타나면서 운임이 상승하였음. 수프라막스의 경우 태평양 수역에서 가용선복량 증가로 운임이 하락한 반면 대서양수역에서는 곡물 수요가 늘어나면서 운임이 상승세를 지속하였음

FFA 시장의 경우, 건화물선 시장 성수기인 4분기에 접어들면서 전반적으로 강세를 보였음. 케이프의 경우 수요 증가에 대한 기대감으로 올해 11월물과 2019년 1분기, 2019년물 모두 상승세를 보였음. 또한 파나마스의 경우에도 현물시장의 운임 상승세가 반영되면서 올해 11월물과 2019년 1분기, 2019년물 모두 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~10.19)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,571	(47)	948	1,774	1,364	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	18,620	(1,140)	7,051	27,283	16,877	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	14,310	(224)	9,262	14,385	11,601	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,948	(-159)	9,350	13,138	11,219	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,644	(236)	7,530	9,704	8,573	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,000	(-)	16,250	22000	19,606	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	15,200	(-175)	13,000	15,500	14,318	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,923	7,500	11,250	9,844
	핸디	10,500	(-)	9,500	11,500	10,821	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (10.19)	(전주비)	금주 (10.19)	(전주비)	금주 (10.19)	(전주비)	금주 (10.19)	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	22,283	(683)	17,161	(228)	19,583	(1,700)	19,867	(1,530)
	파나마스(4TC)	13,950	(100)	12,239	(139)	13,117	(-)	12,750	(-33)
	수프라막스(6TC)	12,452	(-751)	11,190	(-388)	11,986	(-338)	11,344	(-288)
	핸디(6TC)	9,538	(-)	8,825	(-)	9,366	(31)	9,256	(25)

06

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

## 유럽과 미주에 대한 운임 양극화 심화

상해발 운임지수 SCFI는 926.25 기록(전주대비 21.74p 상승)

용선료 지수 HRCI는 674 기록(전주대비 19p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주대비 TEU당 4달러 하락한 727달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주대비 84달러 상승한 2,587달러, 미동안행은 전주와 동일한 3,304달러를 기록함

아시아-유럽 운임은 하락한데 반해 미주 운임은 고공행진을 지속함. 미 서부 운임은 2017년 동 시점에 기록한 1,366달러의 2배 수준임. 전문가들은 내년 1월 미국의 중국에 대한 추가관세에 대비한 밀어내기 물량으로 인해 12월까지 강한 수요모멘텀이 발생할 것으로 전망함. 이는 1월 이후 수요가 급감할 수 있어 지금 운임수준이 일시적일 수 있음을 의미함. 또한 대미 수출 증가의 원인으로는 중국의 수출 증치세환급률(export tax rebate) 인상으로 인한 효과도 일부 있는 것으로 추정됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 2달러 하락한 158달러, 상해 일본 항로는 전주 대비 1달러 하락한 220달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 9달러 상승한 149달러를 기록

인천항 물량은 소폭 증가하여 운임이 상승하였으나 부산항 물량은 전체 선복에 못 미쳐 운임이 하락함. 동남아항은 10월 중순 이후 물량이 증가하여 운임이 상승하고 있으며 10월 말에 추가 인상이 예상됨

미-중 무역전쟁으로 인해 해운의 불확실성은 더욱 커져

미국의 3차례에 걸친 관세부과로 인해 선사 및 물류분야에 대한 혼란은 더욱 커지고 있음. 기존에 컨테이너 운임 패턴으로는 중국 국경절 이후 하락세를 보여야 하나 오히려 상승함. 이는 수입시점이 늦어질수록 관세부과 품목의 범위가 넓어지고 부과율도 올라가 미국 내 수입업자들이 내년 1월 1일 추가관세를 피하기 위해 재고량을 늘리기 위해 수입량을 늘려 발생한 것으로 풀이됨. 전미소매협회는 중국에 대한 의존도가 높아 수입처 다변화가 어려우며 이에 따라 미국 소비자들에게 비용 전가가 이루어질 것으로 예상하였으며 2018년 수입량은 전년 대비 4.4%증가하고 내년 전년대비 1월에는 0.7%, 2월에는 3.5% 감소할 것으로 전망함

	금주 (10.19)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	926.25	(21.7)	646.59	939.48	845.81	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	727	(-4)	584	959	826.1	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,587	(84)	945	2,503	1,618	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,304	(-)	1,933	3,518	2,681	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	158	(-2)	144	205	165.4	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	220	(-1)	210	230	222.1	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	149	(9)	131	166	145.3	97	185	148
용선지수(HRCI)		674	(-19)	610	846	743	394	642	557

# KMI 주간해운시장포커스

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

## VLCC, 성약 증가에 따른 운임 소폭 상승

VLCC 성약건수는 전주대비 약 33% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 변동 없음. 지난 주 조정을 받았던 VLCC 운임이 성약 증가와 선박 증가량 둔화에 다시 반등하며 소폭 상승하였음

VLCC 평균 일일 운임은 31,296달러로 전주대비 1,620달러(+5.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 82.0로 전주대비 1.0(+1.2%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 35,678달러(-2%), 일본향 39,627달러(+7%), 싱가포르향 40,229달러(+7%), 미국향 16,141달러(+30%), 유럽향 20,279달러(+17%) 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국향 33,739달러(+2%), 미국향 39,989달러(+3%), 인도향 35,907달러(-4%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 유럽이 하락반전하며 전반적인 약세를 나타내고 있음

[10월 19일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	459.5	482.5	485.5	496.5	450.0	470.0	470.0	508.5	504.5	510.5	533.5
전주비	-1.7%	-3.5%	-1.8%	-2.9%	-4.3%	-2.6%	-2.6%	-0.8%	0.2%	-1.0%	0.4%

## 제품선, 미걸프만 MR 운임 상승 지속

대서양시장 : 미걸프만에서 큰 폭의 운임 상승이 지속되는 가운데 북해 운임은 소폭 조정을 나타내고 있음

아시아시장 : LR1 성약이 활발하게 진행되며 운임 상승을 기록한 반면 LR2, MR은 소폭 등락을 거듭하였음

제품선 평균 일일 운임은 6,075달러로 전주 대비 379달러(+6.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 120.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 4,952달러(-2%), 북해-서아프리카 6,081달러(-2%), 미걸프-북해 5,534달러(흑자 전환), 미걸프-남미동안 11,285달러(+45%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 8,286달러(+15%), LR2 7,006달러(+2%)를 기록, MR은 인도-일본 2,673달러(-1%), 한국-싱가포르 10,202달러(+8%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.19)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	31,296	(1,620)	1,357	31,811	8,991	5,042	42,986	17,805
	MR	6,075	(379)	3,996	11,783	7,320	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,500	(1,500)	19,000	27,500	21,042	24,750	31,750	27,084
	MR	12,375	(-)	12,375	14,000	13,113	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	82.0	(1.0)	34.0	82.5	46.9	37.0	90.0	58.3
	MR	120.0	(-)	119.0	145.0	135.6	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

# KMI 주간해운시장포커스



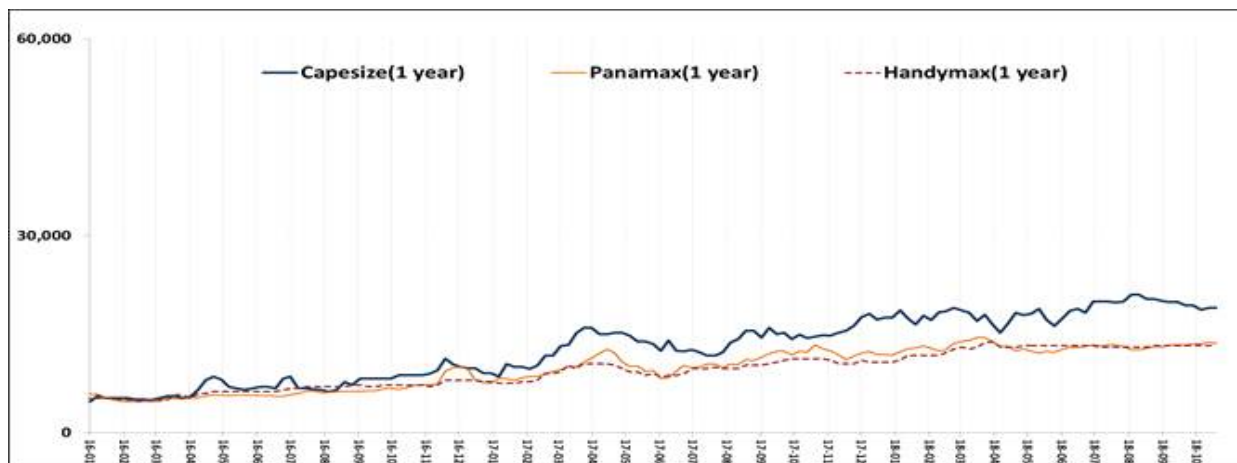
KMI 주간해운시장포커스 통권 405호 (2018.10.15.~10.19)

## 건화물선 운임 지수



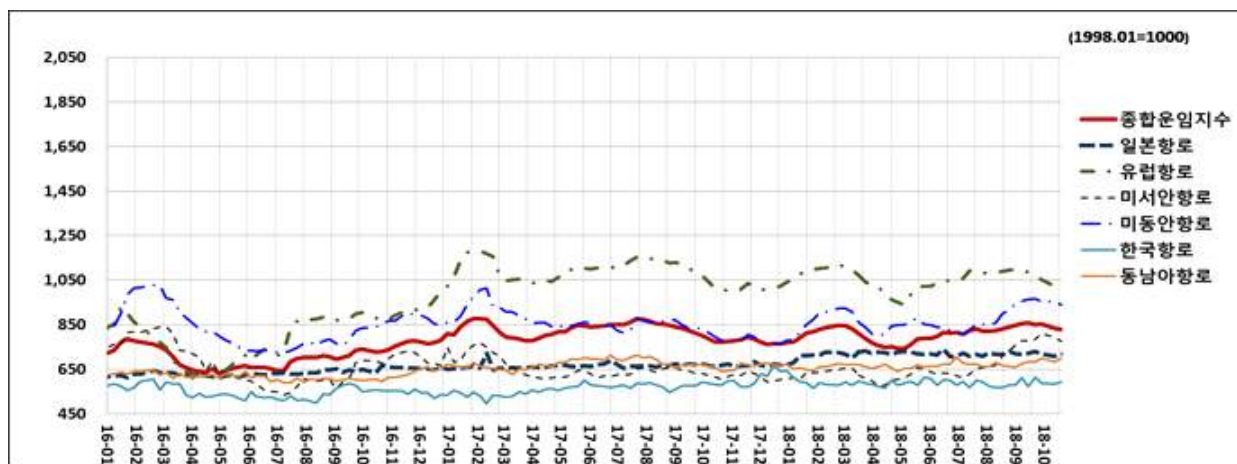
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



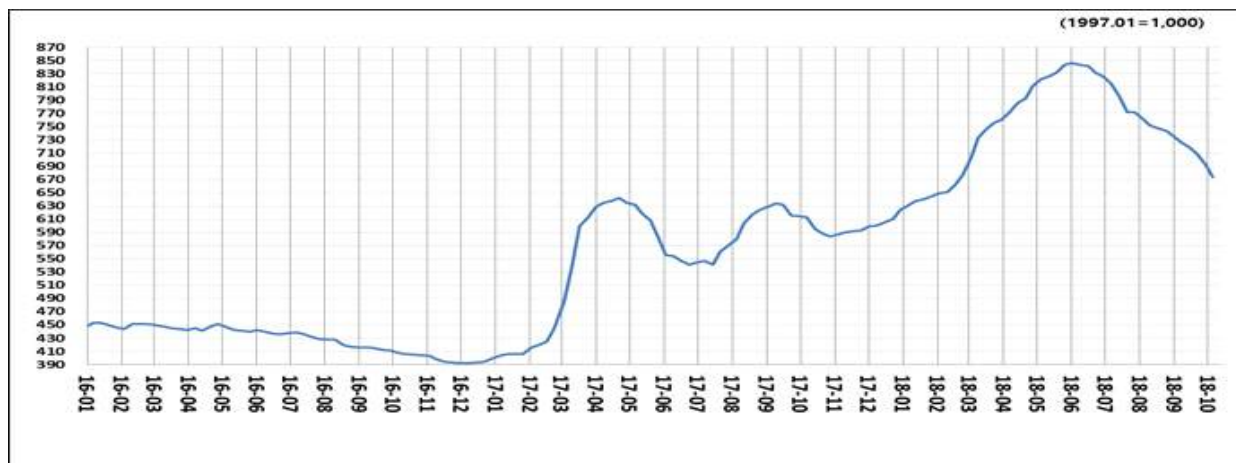
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 405호 (2018.10.15.~10.19)

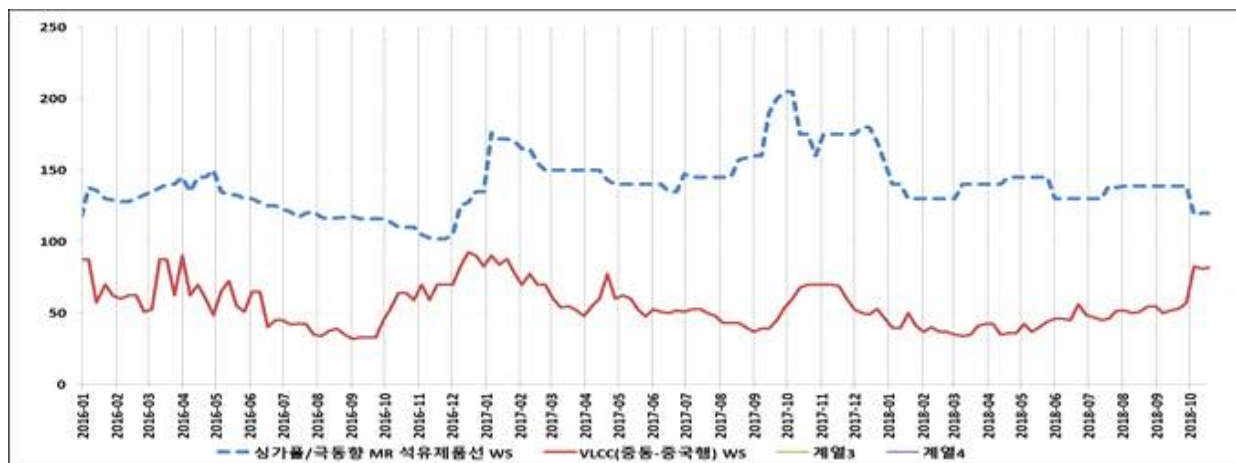
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



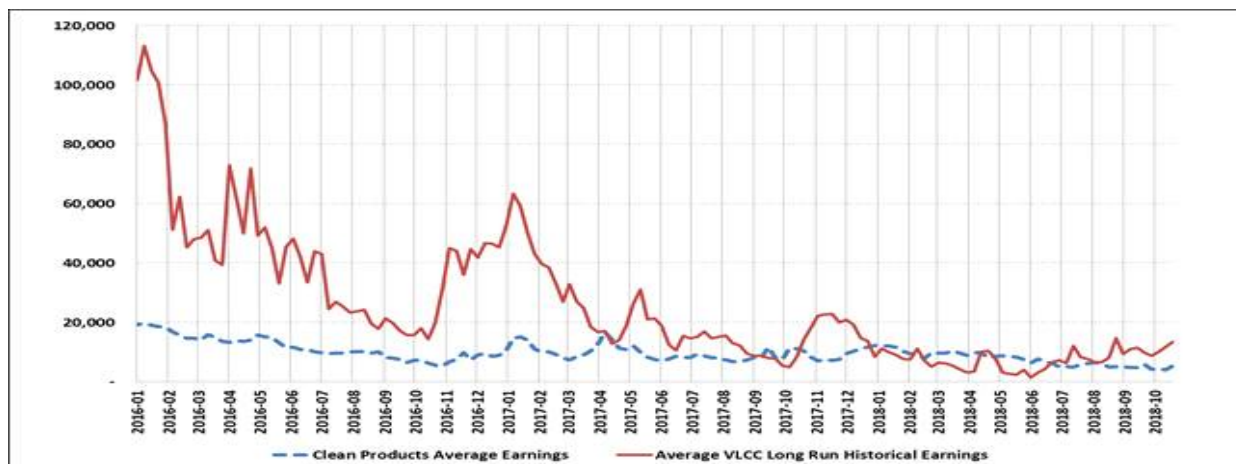
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 405호 (2018.10.15.~10.19)

주요 해운지표 추이	금주	(전주비)	10월평균	2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균

중고선 시장 (\$ Million)		(10.19)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	63.0	65.0	64.0	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.3	5.8	11.5	9.4

신조선 시장 (\$ Million)		(10.19)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.4	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	92.0	(-)	91.8	82.0	92.0	87.4	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	34.9	29.0	35.0	32.0	26.0	28.8	27.3

연료유 (\$/Tonne)		(10.19)								
380 CST	Rotterdam	459.5	(-8.0)	468.2	341.5	477.5	402.3	267.5	364.0	305.2
	Singapore	504.5	(1.0)	508.5	359.5	517.5	430.2	291.0	387.5	328.7
	Korea	534.0	(0.5)	537.0	388.5	543.5	450.4	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	510.5	(-5.0)	510.8	376.5	515.5	435.8	297.5	390.5	335.7

주요 원자재가 (\$)		(10.19)								
철광석	국제價	73.40	(1.7)	71.0	62.5	79.3	69.0	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.6	(-0.1)	110.7	96.0	111.8	103.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	83.1	(1.4)	82.5	81.7	105.1	91.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.6	(1.4)	110.0	105.5	138.2	118.4	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	241.3	(-)	239.0	214.9	245.9	230.6	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	177.8	(10.0)	170.5	164.7	186.9	176.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	220.5	(-0.2)	220.8	207.3	250.9	230.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	856.8	(-10.8)	867.1	814.0	1,066.8	944.8	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	514.8	(-2.5)	516.1	416.5	574.5	492.3	399.0	539.0	436.0

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)					2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
		7월	8월	9월				
ASEAN	수출	8,189	8,430	7,953	73,497	74,824	74,518	95,252
	수입	4,997	4,938	4,762	43,950	45,031	44,319	53,817
NAFTA	수출	7,778	7,732	7,230	65,358	85,347	81,068	84,260
	수입	5,928	5,548	5,136	51,202	51,472	50,854	60,184
EU	수출	4,610	4,485	4,004	41,697	48,079	46,610	54,042
	수입	4,990	5,205	4,304	46,846	57,199	51,902	57,272
BRICs	수출	16,224	16,804	16,788	142,906	159,334	145,255	169,584
	수입	11,451	10,792	10,046	96,860	109,858	103,255	118,556