



통권 408호(2018.11.19.~11.23.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

초저유황유 가격상승에 대한 대비

가격상승에 대한 예상과 그 영향

IMO2020이 시행된 이후의 LSFO(Low Sulphur Fuel Oil) 가격을 예측하는 것은 매우 어려운 일임. 하지만 정유사가 대규모 투자를 통해서 탈황설비를 갖추고 저유황유를 생산하게 되는 경우 정유사는 당연히 투자비용을 구매자에게 전가하려고 할 것이고, 혼유(blending) 방식으로 기준에 맞는 저유황유를 공급하는 경우에도 고급유가 혼합된 부분만큼 비용이 상승할 것이므로 현재 선박이 사용하고 있는 HSFO보다 가격이 크게 상승하는 것은 누구나 예상할 수 있는 결과임. 전문가들은 현재 사용하고 있는 HSFO보다 최소한 톤당 300달러 이상 비용이 상승할 것으로 보고 있으며 300~400 달러 정도의 가격 차이를 전제로 하고 대책을 수립할 필요가 있음을 지적하고 있음

유가가 이렇게 급등할 경우 선사가 받게 되는 영향을 케이프 벌크선을 기준으로 약산해 보면 일당 약 13,125 달러*의 비용차이로 환산됨을 알 수 있음. 케이프 벌크선을 5천만 달러에 신조하여 연 이자율 6%로 15년에 상환하는 기준으로 일당 자본비(CAPEX)가 약 14,000 달러임을 감안할 때 신조선가가 두 배 가까이 상승하는 것과 동일한 효과임

* $[50\text{톤/일} \times 350\text{달러/톤} \times 0.75]$ 가정. 0.75는 정박일수를 제외한 항해일수(sea days)의 비율

비용 전가의 한계

비용이 증가한다 하더라도 증가분이 화주에게 그대로 전가될 수만 있다면 해운기업에 미치는 영향은 없을 것임. 하지만 불행하게도 해상운임은 원가가 아닌 수요와 공급의 함수이므로 불황기에는 선사가 비용의 증가분을 보전 받을 수 없는 상황에 직면하게 됨

컨테이너 선사들이 새로운 유류할증료를 도입하여 비용의 인상분을 보전 받겠다고 발표한 데 대하여 이미 화주 단체들이 반대 의사를 분명하게 한 것이 비용전가의 한계를 보여주는 사례임

선사의 대응

선사는 유가 할증료의 부과, 선속의 감속, 스크러버의 사용, 파생상품을 활용한 헤징 등 다양한 방법으로 영향을 축소하려 할 것임. 유가 할증료는 선화주 간에 첨예한 대립으로 결과가 불투명할 것으로 예상되고, 스크러버는 찬반 논쟁에도 불구하고 장착하는 선박이 점차 늘어날 것으로 보임. 선속의 감속은 저유황유를 선택한 선주에게는 피할 수 없는 선택이 될 것으로 보여 차별화가 가능한 요인은 아닐 것임

시황에 대한 노출이 큰 선사들은 연료 유가 헤징에 대해서도 적극적으로 검토할 필요가 있음. 이와 관련하여 최근 NYMEX가 CME Globex 전자플랫폼에서 11개의 0.5% 해상연료유 선물계약의 거래를 12월 9일부터 개시한다고 발표한 것에 주목할 필요가 있음

KMI 주간해운시장포커스

| 건화물선 시장 | 황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr / 051-797-4635

BDI, 계절적 성수기임에도 불구하고 5주 연속 하락

BDI가 전주대비 21(2%) 하락한 1,029 기록

BDI가 4분기 계절수요로 인한 운임상승 기대에도 불구하고 5주 연속 하락세를 기록함. 계절적 호조기임에도 연평균에도 미치지 못하는 수준임. 참고로 전분기 대비로는 216.05(13.4%), 전년 동분기 대비로는 117.64(7.8%) 감소한 수치임

케이프선 운임은 소폭 상승하였으나 여전히 낮은 수준

케이프선 5T/C 평균운임이 전주대비 43달러(0.5%) 상승한 9,098달러를 형성하였으나 시황의 계절변동을 감안할 때 매우 낮은 수준을 보이고 있음. 계절적 성수기인 4분기에 들어섰음에도 불구하고 서호주 지역의 열차 탈선과 미중무역전쟁에 대비한 3분기 수요증가의 후폭풍으로 4분기 운임이 전년 동기대비 6,251달러(28.4%) 가량 하락함

중소형선박의 운임은 약세 시현

중국의 석탄생산 감축정책과 미국 곡물에 대한 관세부과로 석탄과 곡물의 수요량이 감소하면서 파나마스 선박의 운임이 전주대비 644달러(5.4%), 수프라막스, 핸디 운임이 전주대비 각각 105달러(0.9%), 146달러(1.5%) 하락함

FFA 시장은 전체적으로 약세

FFA 시장에서 케이프선은 익월물이 16,850달러, 1분기물이 15,233달러, 파나마스는 익월물이 11,433달러, 1분기물이 11,394달러로 선물가격이 현물가격보다 높은 상태인 콘탱코를 시현하고 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~11.23)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,029	(-21)	948	1,774	1,363	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	9,098	(43)	7,051	27,283	16,591	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,195	(-644)	9,262	14,385	11,661	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,682	(-105)	9,350	13,138	11,235	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,259	(-146)	7,530	9,772	8,676	5,422	10,104	7,637
	케이프	16,125	(1,125)	15,000	22000	19,361	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,550	(-100)	13,000	15,500	14,307	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	12,000	(-)	11,000	13,750	12,878	7,500	11,250	9,844
	핸디	10,000	(-500)	9,500	11,500	10,782	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		12월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (11.23)	(전주비)	금주 (11.23)	(전주비)	금주 (11.23)	(전주비)	금주 (11.23)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	16,850	(-383)	15,233	(-56)	17,013	(-84)	19,183	(-217)
	파나마스(4TC)	11,433	(-334)	11,394	(-228)	12,036	(-274)	11,600	(-67)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,832	(162)	10,450	(-39)	11,075	(-113)	10,240	(-163)
	핸디(6TC)	9,063	(-)	8,650	(-8)	9,124	(-14)	9,063	(-31)

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

미-중 무역전쟁으로 인해 변동성 확대

상해발 운임지수 SCFI는 903.9기록(전주 대비 47.67p 하락)

용선료 지수 HRCI는 622 기록(전주대비 3p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 3달러 상승한 738달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 282달러 하락한 2,247달러, 미동안행은 전주대비 87달러 하락한 3,652달러를 기록함

미 서부 운임이 전주대비 282달러 급락하여 전반적인 지수 하락을 가져옴. 대부분의 전문가들이 12월 초까지는 미주 운임 강세를 전망했지만 예상보다 빠르게 운임하락이 나타남. 미-중 무역전쟁으로 인해 불확실성이 커지고 있어 변동성도 같이 증가함. 아시아-미주에 대한 운임 하방 압력은 12월에도 지속될 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 4달러 하락한 153달러, 상해 일본 항로는 전주대비 1달러 상승한 228달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 2달러 하락한 143달러를 기록함

한국 항은 시황 저조로 하락했으며, 일본항은 물동량이 견고하게 유지되었으나 높은 운임 상승으로 이어지지는 못하는 상황임

미-중 무역전쟁의 영향으로 인한 불확실성

미-중 무역전쟁으로 인해 이들 국가 간의 교역량 감소는 불가피 할 것으로 예상됨. 드류리(Drewry)는 미국의 관세 부과로 인해 수입가격의 10% 상승은 중국으로부터 수입량 6% 감소를 가져올 것으로 추정함. 동 기관의 극단적인 시나리오에서는 2019년 미-중 간의 교역량이 2% 감소할 것으로 예상함. 일반적으로 매년 3% 이상의 교역량 증가를 가져왔기 때문에 2% 감소는 실질적으로 5% 이상의 감소를 의미함. 다만 올해 위안화가 달러대비 7% 이상 하락하여 미국의 관세부과의 영향을 일정부분 상쇄하여 급격한 교역량 감소는 없으며 내년 1월 이후 추가관세가 진행될 경우 올해 하반기와 같은 밀어내가 물량의 증가로 운임 약세의 기간이 짧을 수 있음. 하지만 OECD를 비롯한 대부분의 전망 기관에서 미-중 무역전쟁의 영향으로 산업생산이 둔화되어 중·장기적으로 교역량 감소를 가져올 것으로 예상되어 컨테이너 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

	금주 (11.23)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	903.9	(-47.7)	646.59	976.52	863.79	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	738	(3.0)	584	959	817.4	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,247	(-282)	945	2,606	1,717	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,652	(-87)	1,933	3,739	2,781.2	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	153	(-4.0)	144	205	164.1	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	228	(1.0)	210	230	222.7	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	143	(-2.0)	131	166	145.6	97	185	148
	용선지수(HRCI)	622	(-3.0)	610	846	734	394	642	557

VLCC, 성약 증가하며 운임 소폭 상승

VLCC 성약건수는 전주대비 약 20% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 변동 없음. 12월말 성약이 시장에 출회되기 시작함에 따라 운임이 소폭 상승하였으나 유가 하락에 따른 물량 증가는 나타나고 있지 않음

VLCC 평균 일일 운임은 43,805달러로 전주대비 1,879달러(+4.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 90.0로 전주대비 변동 없음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 47,014 달러(+4%), 일본항 49,825 달러(+4%), 싱가포르항 49,864 달러(+4%), 미국항 33,116 달러(+4%), 유럽항 32,628 달러(+1%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 45,266 달러(+6%), 미국항 48,642 달러(+4%), 인도항 58,680 달러(+8%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 하락폭이 더욱 확대되며 하락세를 지속하고 있음

[11월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	391.5	427.5	453.5	460.0	390.0	431.0	447.0	444.0	467.5	465.5	479.5
전주비	-5.3%	-4.0%	-2.6%	-3.1%	-7.1%	-0.9%	-1.0%	-3.0%	-3.0%	-3.1%	-2.4%

제품선, 미걸프만 성약 증가로 상승세 지속

대서양시장 : 미걸프 성약 증가에 따른 북해 대기선박 감소로 전반적인 운임 상승세가 지속되고 있음

아시아시장 : LR 운임은 소폭 상승하였으며 성약 증가로 대기 선박이 감소하고 있어 운임 상승세가 예상됨

제품선 평균 일일 운임은 11,191달러로 전주대비 1,254달러(+12.6%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 120.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 9,485 달러(+17%), 북해-서아프리카 11,750 달러(+9%), 미걸프-북해 10,712 달러(+17%), 미걸프-남미동안 18,798 달러(+25%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 10,214 달러(+4%), LR2 14,438 달러(+3%)를 기록, MR은 인도-일본 8,927 달러(-9%), 한국-싱가포르 19,059 달러(+17%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.23)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	43,805	(1,879)	1,357	45,156	12,602	5,042	42,986	17,805
	MR	11,191	(1,254)	3,996	11,783	7,416	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	29,500	(-500)	19,000	30,000	21,888	24,750	31,750	27,084
	MR	13,125	(250)	12,250	14,000	13,053	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	-	(-)	34.0	94.0	50.8	37.0	90.0	58.3
	MR	-	(-)	119.0	145.0	134.3	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



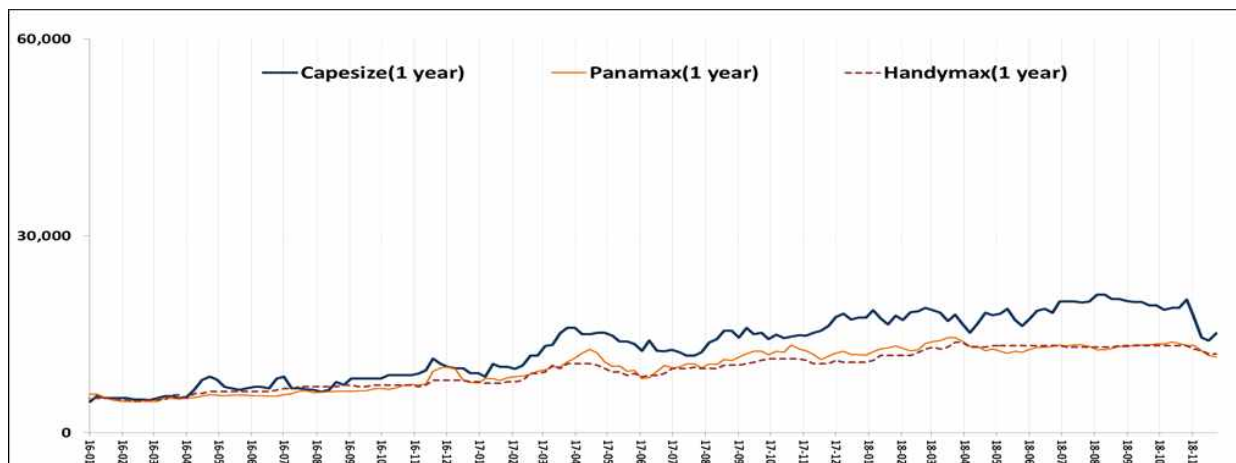
KMI 주간해운시장포커스 통권 408호 (2018.11.19.~11.23)

건화물선 운임 지수



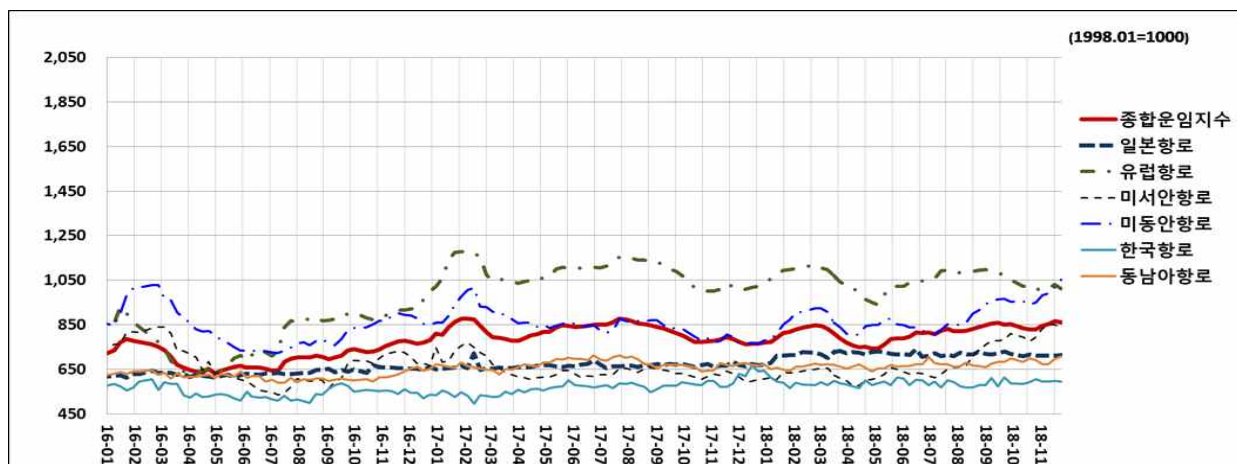
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



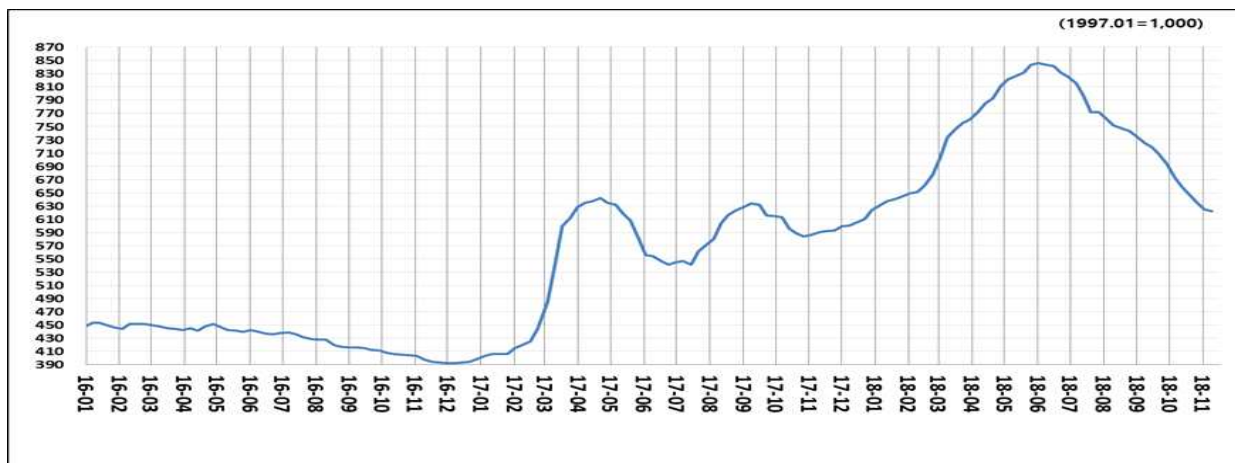
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 408호 (2018.11.19.~11.23)

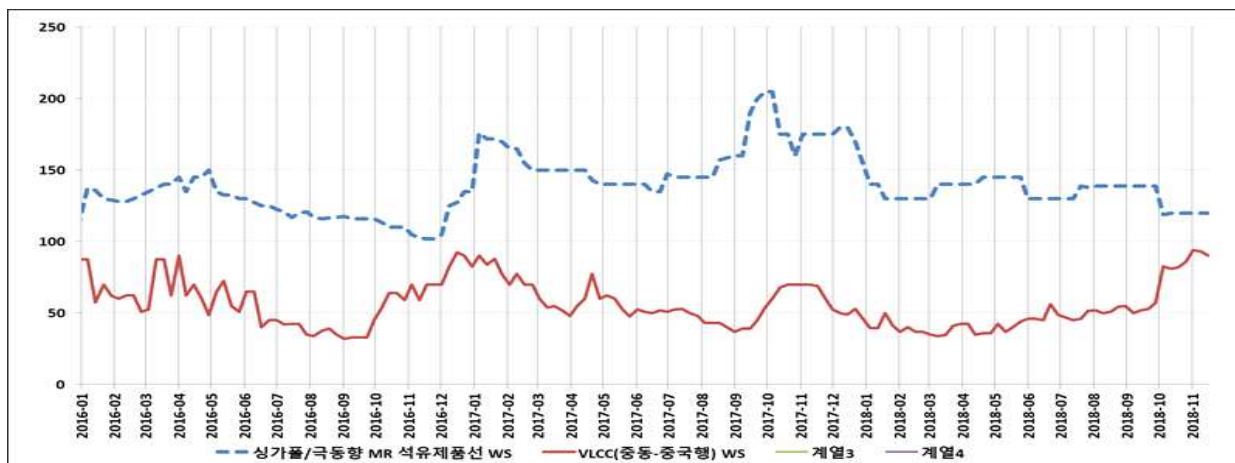
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



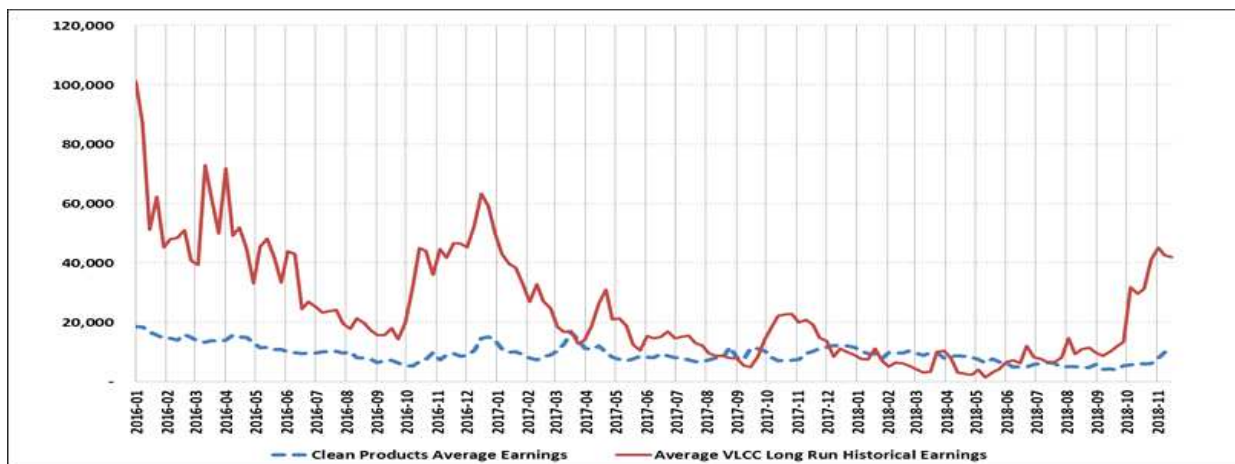
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 408호 (2018.11.19.~11.23)

주요 해운지표 추이	금주	(전주비)	11월평균	2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균

중고선 시장 (\$ Million)		(11.23)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	66.0	(-)	65.9	63.0	66.0	64.1	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.5	(-0.5)	13.5	11.5	14.0	13.3	5.8	11.5	9.4

신조선 시장 (\$ Million)		(11.23)								
건화물선	Panamax	-	(-)	27.5	25.0	27.5	26.5	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	-	(-)	92.5	82.0	92.5	87.9	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	-	(-)	35.0	29.0	35.0	32.2	26.0	28.8	27.3

연료유 (\$/Tonne)		(11.23)								
380 CST	Rotterdam	391.5	(-22)	428.5	341.5	477.5	405.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	467.5	(-14.5)	490.4	359.5	517.5	436.7	291.0	387.5	328.7
	Korea	498.5	(5.0)	507.6	388.5	543.5	456.7	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	465.5	(-15)	485.4	376.5	515.5	441.4	297.5	390.5	335.7

주요 원자재가 (\$)		(11.23)								
철광석	국제價	69.15	(-5.8)	74.4	62.5	79.3	69.6	55.3	91.7	71.3
	중국産	103.8	(-11.0)	113.5	96.0	114.9	104.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	78.6	(-0.2)	79.6	79.7	105.1	90.4	78.0	101.4	87.1
	중국産	107.4	(-0.2)	108.1	105.5	138.2	117.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	254.0	(-)	252.0	214.9	254.0	232.8	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	177.3	(-0.4)	177.7	164.7	186.9	176.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	227.1	(-0.5)	226.7	207.3	250.9	229.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	881.0	(-11.3)	877.1	814.0	1,066.8	936.6	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	499.8	(-7.0)	506.0	416.5	574.5	493.6	399.0	539.0	436.0

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)					2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
		8월	9월	10월				
ASEAN	수출	8,436	7,958	8,813	82,326	74,824	74,518	95,252
	수입	4,937	4,758	5,859	49,809	45,031	44,319	53,817
NAFTA	수출	7,728	7,222	8,591	73,932	85,347	81,068	84,260
	수입	5,548	5,136	6,574	57,788	51,472	50,854	60,184
EU	수출	4,470	4,002	5,467	47,146	48,079	46,610	54,042
	수입	5,210	4,304	4,995	51,856	57,199	51,902	57,272
BRICs	수출	16,812	16,800	17,165	160,084	159,334	145,255	169,584
	수입	10,794	10,046	12,417	109,289	109,858	103,255	118,556