



통권 409호(2018.11.26.~11.30.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

급성장하는 LNG 운송 시장

LNG선 수요 급증세

Fearnleys는 2022년까지 약 1억 톤의 LNG가 추가로 수송될 것이며 이중 대부분을 미국의 LNG가 차지할 것으로 예상함. 한편 이를 수송하기 위해서 2022년까지 약 64척의 LNG선이 발주되어야 하는 것으로 전망함

LNG선의 spot 용선료는 11월 초 이래 19만 달러/일 선을 유지하고 있어 원가수준의 거의 3배에 육박하고 있음. 이러한 호조세는 특이한 사건에 기인한 일시적인 현상이 아닌 수요요인에 의한 것으로 분석됨

우리나라의 LNG 수송 사업

한국가스공사의 수입물량을 대상으로 하는 LNG 수송 사업은 1994년 국내 최초의 LNG선인 현대 유토피아가 인 도된 이래 비교적 소수의 건설한 국적선사들이 나누어 수행하고 있었음. 2008년 말 해운시장 붕괴 이후 어려움에 직면한 선사들이 구조조정의 일환으로 안정적 수익 사업을 우선 매각한 결과, 현재는 과거 한진해운과 현대상선의 LNG 사업이 사모펀드의 손으로 넘어가 있으며, SK 해운의 매각에 따라 동사의 LNG 사업도 사모펀드에 인수될 것으로 보임

LNG 사업은 대규모의 투하자본이 필요하지만 일반 해운업에 비해 많은 장점을 가진 사업임. 비교적 장기 전용선 사업으로 시황에 대한 노출이 제한적이며, 원가보전형의 저위험 사업이고, 기업의 신뢰도 제고에 크게 기여한다는 것을 장점으로 들 수 있음

LNG 운송 사업의 확장에는 정부 및 해운기업의 입체적인 노력 필요

LNG 시장의 성장으로 국내의 조선업계는 혜택을 보고 있는 형국이나 해운업은 이익을 창출할 기회를 놓치고 있음. LNG 도입 사업은 대부분의 국가에서 국책 사업으로 추진하고 있어 개별 기업의 마케팅 활동으로 수송 사업을 따내는 것이 매우 어려운 것으로 알려짐. 국내 대규모 선사가 24년의 경험과 전문성을 보유하고도 해외 프로젝트를 제대로 추진하지 못하는 것이 이를 입증함. 특히 국내선사의 경우 사전자격심사 중 재무역량 평가에서 탈락하는 경우가 많은 것으로 알려지고 있어, 최근의 현실을 고려할 때 급증하는 LNG 운송 시장에서 신규 프로젝트를 확보하는 것이 한동안 매우 어려울 것으로 예상됨

해운업의 위기 상황에서 금융 지원에 초점을 맞추어 당면한 위기를 타개하는 것도 중요하나, 장기적인 관점에서 성장 동력의 확보에도 노력을 기울여야 할 것임. 이런 관점에서 최근의 원자력 마케팅과 같은 정부 차원의 적극적인 마케팅 외교, 정책금융기관의 금융 및 신용보강 등이 필요할 것으로 생각됨



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

BDI, 케이프선 운임 상승 영향으로 금주 24% 넘게 상승

BDI가 전주대비 24.4%(251) 상승한 1,280을 기록

11월에 들어서면서 5주 연속 하락을 거듭하던 BDI가 케이프선 운임상승의 영향으로 25% 가까이 상승하며 1,300 선에 근접함. 참고로 BCI가 전주대비 80.7% 증가한 2,007.5를 기록하며 BDI의 상승을 견인함

케이프선 5T/C 평균운임이 전주대비 67.3%(6,126달러) 급등한 15,225달러/일 기록

지난 2주간 평균 9,077달러/일로 약세를 보였던 케이프 5T/C 평균운임이 큰 폭으로 상승함. 11월 초 BHP 열차 탈선으로 서호주 철광석 물동량이 감소할 것이라는 전망, 중국의 철광석 수입가격의 하락과 더불어 환경 정책으로 인해 철광석 수요가 줄 것이라는 예측이 나오면서 케이프선의 운임이 2주 연속 하락하였음. 그러나 지난 주 물동량 감소는 전망과는 달리 크게 나타나지 않았고, 이에 대한 반작용으로 금주부터 운임이 다시 상승하기 시작함

참고로 서호주 지역의 열차서비스 재개로 서호주-칭다호항 운임이 전주대비 톤당 2.1달러(33.2%)상승한 8.38달러를 기록하였으며, 케이프선의 태평양 지역의 운임은 전주대비 9,521달러(107.9%) 상승한 18,347달러/일로 두 배 가까이 상승함. 대서양 지역의 운임도 전주대비 5,510달러(59.5%) 상승하면서 케이프시장의 운임 상승에 기여함

FFA 시장에서 케이프선 약세 시현

케이프선은 현물 시장에서 운임이 상승했음에도 불구하고 FFA시장에서는 12월물을 포함한 19년 1분기물, 19년물, 20년물 모두 큰 폭으로 하락함. 시장에서는 케이프 스팟시황의 상승을 일시적인 현상으로 보고 있는 것으로 분석됨. 파나마스와 수프라막스는 전주대비 소폭 상승하였으며 핸디는 보합세를 보임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~11.30)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,280	(251)	948	1,774	1,354	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	15,225	(6,126)	7,051	27,283	16,562	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,459	(264)	9,262	14,385	11,657	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,602	(-81)	9,350	13,138	11,221	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	9,088	(-172)	7,530	9,772	8,684	5,422	10,104	7,637
	케이프	15,625	(-500)	15,000	22000	19,283	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,800	(250)	13,000	15,500	14,297	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	12,000	(-)	11,000	13,750	12,859	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,000	(-)	9,500	11,500	10,766	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		12월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (11.30)	(전주비)	금주 (11.30)	(전주비)	금주 (11.30)	(전주비)	금주 (11.30)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	12,617	(-1,808)	11,122	(-972)	14,433	(-1,241)	14,425	(-1,167)
	파나마스(4TC)	11,525	(587)	11,040	(348)	11,413	(185)	10,167	(109)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,836	(4)	10,631	(181)	11,149	(74)	10,157	(-83)
	헨디(6TC)	9,063	(-)	8,664	(14)	9,124	(0)	9,069	(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

미-중 무역전쟁의 휴전으로 운임 하락 가능성 확대

상해발 운임지수 SCFI는 890.41기록(전주 대비 13.49p 하락)
용선료 지수 HRCI는 616 기록(전주대비 6p 하락)
아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 9달러 상승한 747달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 57달러 하락한 2,190달러, 미동안행은 전주대비 249달러 하락한 3,403달러를 기록함

미 서부 운임이 2주 연속 하락세를 기록함. 미-중 무역전쟁의 90일간 휴전으로 인해 내년 1월 1일 부과될 추가관세가 잠정 연기됨. 이에 따라 올해 말까지 발생할 것으로 예상되는 밀어내기 물량 역시 분산될 가능성이 높아 수요 둔화에 따른 미주 운임의 하락 가능성이 더욱더 높아짐. 다만 내년 중국 춘절이 2월초로 예년에 비해 이른 것으로 나타나 운임 하방 압력이 작용하는 기간이 짧아질 수 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 동일한 153달러, 상해 일본 항로는 전주대비 1달러 하락한 227달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 5달러 상승한 148달러를 기록함

연말임에도 불구하고 선박대비 물량이 부족하여 운임 상승요인이 없음. 다만, 동남아 항은 전주대비 소폭의 물량 증가가 있어 상승하였으나 여전히 전년대비 5~10% 낮은 운임 수준임

국내 인트라 아시아 해운기업의 이중고

2020년부터 실시되는 저유황유 규제로 인해 국내 인트라 아시아 해운기업의 경쟁력 약화가 우려됨. 올해 양밍, 에버그린의 피더선박 대량발주에 이어 머스크도 2,200TEU급 선박 5척을 중국 장난(Jiangnan) 조선소에 발주함(최대 10척 발주 옵션). 올해 발주된 선박들은 친환경·고효율선박으로 연료비용 절감이 가능하여 국적선사에 비해 경쟁력이 높을 것으로 예상됨. 국내 일부 선사에서 신조 발주가 이루어지고 있지만 미흡하여 향후 비용 경쟁에서 밀릴 가능성이 높음. 또한, ONE-하파로이드는 피더 네트워크 협력을 체결하였으며 CMA CGM은 피더선사를 인수하는 등 대형 선사들의 피더서비스 강화로 국적선사의 시장 점유 비중 확대에 한계가 있을 것으로 전망됨. 더군다나 최근 싱가포르항의 개방형 스크러버의 배수 금지 계획 발표로 인해 자금난에 시달리고 있는 국적선사들이 저유황유 규제에 대응할 수 있는 선택지가 더 좁아져 향후 어려움은 가중될 것으로 예상됨

	금주 (11.30)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	890.4	(-13.5)	646.59	976.52	829.06	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	747	(9)	584	959	815.89	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,90	(-57)	945	2,606	1,727.3	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,03	(-249)	1,933	3,739	2,794.7	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	153	(-)	144	205	163.87	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	227	(-1)	210	230	222.8	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	148	(5)	131	166	145.63	97	185	148
용선지수(HRCI)		616	(-6)	610	846	731	394	642	557

VLCC, 성약 증가에 따른 운임 상승세 지속

VLCC 성약건수는 전주 대비 약 44% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주 대비 2.5% 감소하였음. 전년 대비 12월 성약 건수가 크게 증가하고 있으나 대기선박이 많고 그 중 노령선도 많아 운임 증가폭은 기대에 못 미치고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 53,121달러로 전주 대비 9,316달러(+21.3%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 97.0으로 전주대비 6.0(6.5%) 상승하였음

동시장 항로별 일일 운임은 한국향 57,808달러(+23%), 일본향 60,961달러(+22%), 싱가포르향 62,605달러(+26%), 미국향 37,257달러(+13%), 유럽향 38,069달러(+17%) 기록하였으며, 서아프리카 시장은 중국향 56,459달러(+25%), 미국향 59,062달러(+21%), 인도향 70,334달러(+20%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 하락폭이 더욱 확대되며 2018년 1월 수준으로 회귀하였음

[11월 30일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	355.5	407.5	429.5	442.5	370.0	402.5	422.5	407.5	431.5	135.5	457.0
전주비	-9.2%	-4.7%	-5.3%	-3.8%	-5.1%	-6.6%	-5.5%	-8.2%	-7.7%	-6.4%	-4.7%

제품선, 수요 증가로 전반적인 상승세 지속

대서양시장 : 중국 제품수출쿼터 증가 등 견고한 수요증가로 전반적인 선박 공급이 개선되어 운임 상승 지속

아시아시장 : LR 성약이 2년 내 가장 큰 폭으로 증가하며 운임 상승을 주도하였음. MR은 강보합을 나타냄

제품선 평균 일일 운임은 14,436달러로 전주 대비 3,245달러(29.0%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 120.0로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 16,617달러(+75%), 북해-서아프리카 18,292달러(+56%), 미걸프-북해 14,374달러(+34%), 미걸프-남미동안 20,823달러(+11%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 17,034달러(+67%), LR2 26,111달러(+81%)를 기록하였고, MR은 인도-일본 8,631달러(-3%), 한국-싱가포르 22,286달러(+17%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.30)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	53,121	(9,316)	1,357	53,121	13,446	5,042	42,986	17,805
	MR	14,436	(3,245)	3,996	14,436	7,563	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,0000	(500)	19,000	30,000	22,057	24,750	31,750	27,084
	MR	13,125	(0)	12,250	14,000	13,055	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	98	(8)	34.0	98.0	51.8	37.0	90.0	58.3
	MR	120	(-)	119.0	145.0	134.0	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스

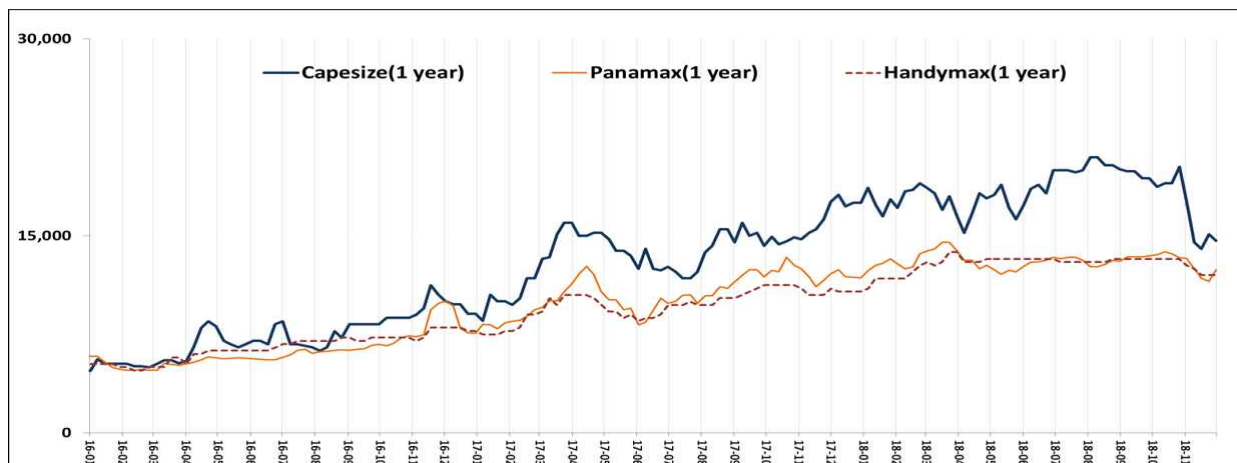
KMI 주간해운시장포커스 통권 409호 (2018.11.26.~11.30)

건화물선 운임 지수



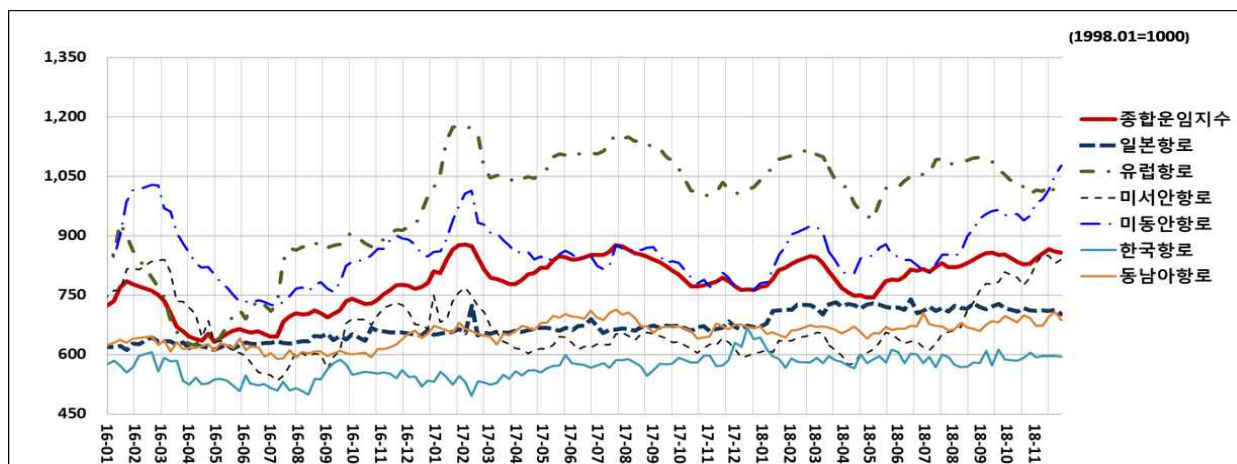
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

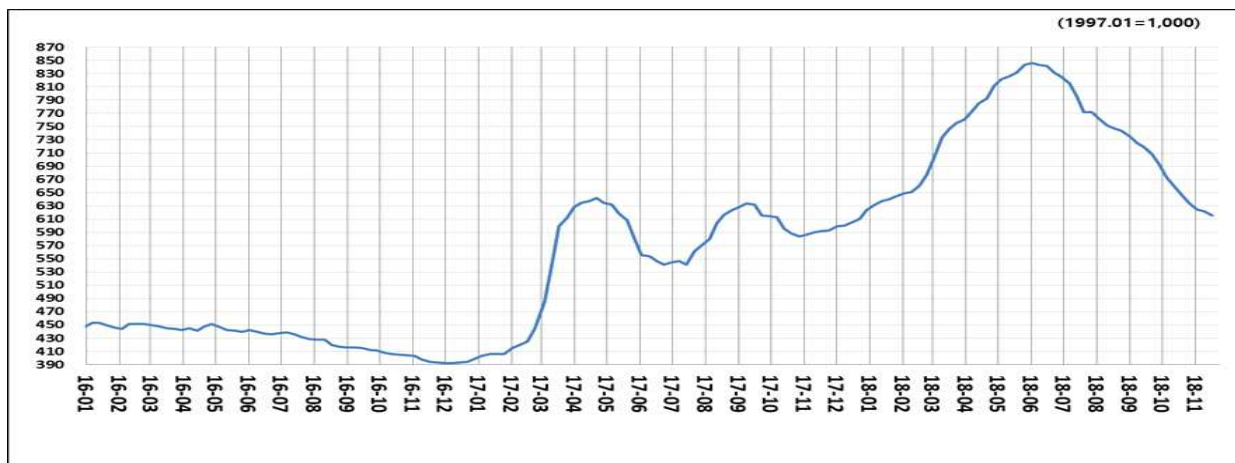


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 409호 (2018.11.26.~11.30)

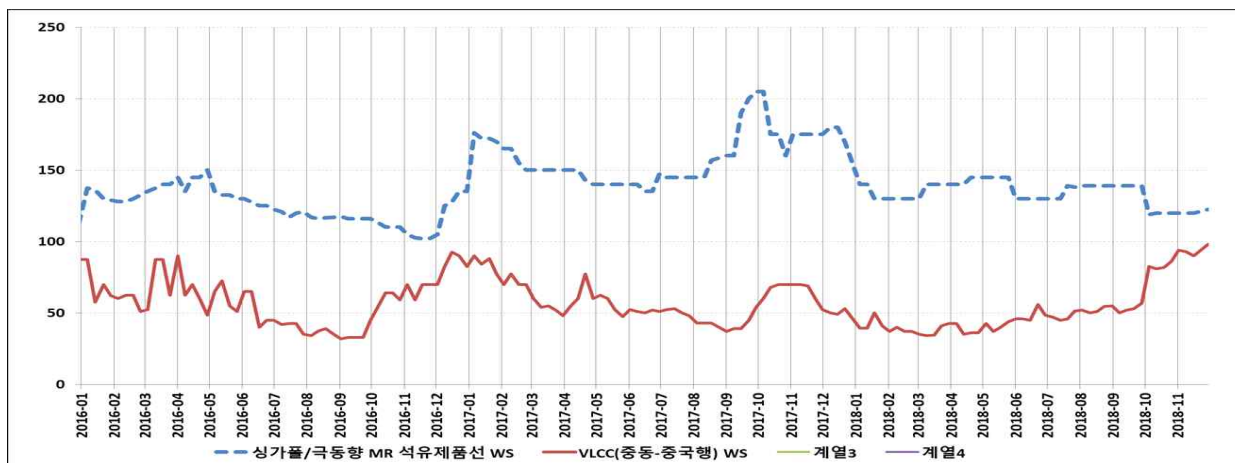
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



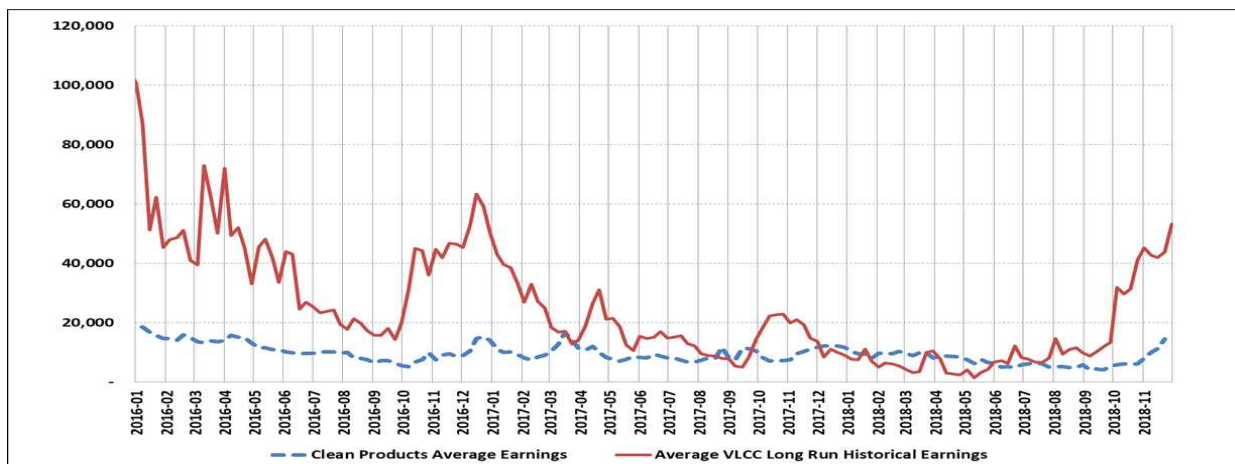
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 409호 (2018.11.26.~11.30)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.30)								
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	64.2	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.5	(-)	13.5	11.5	14.0	13.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(11.30)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.6	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	92.5	(-)	92.5	82.0	92.5	88.1	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	35	(-)	35.0	29.0	35.0	32.3	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(11.30)								
380 CST	Rotterdam	355.5	(-36)	413.9	341.5	477.5	404.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	431.5	(-36)	478.6	359.5	517.5	436.6	291.0	387.5	328.7
	Korea	475.5	(-23)	501.2	388.5	543.5	457.1	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	435.5	(-30)	475.4	376.5	515.5	441.2	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(11.30)								
철광석	국제價	65.50	(-3.7)	72.3	62.5	79.3	69.5	55.3	91.7	71.3
	중국産	103.7	(-0.1)	111.3	96.0	114.9	104.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	78.5	(-0.1)	79.4	78.5	105.1	90.2	78.0	101.4	87.1
	중국産	107.3	(-0.1)	108.0	105.5	138.2	117.1	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	250.6	(-3.5)	252.0	214.9	254.0	233.2	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	177.1	(-0.2)	177.6	164.7	186.9	177.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	226.7	(-0.3)	226.8	207.3	250.9	229.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	894.8	(13.75)	878.3	814.0	1,066.8	935.4	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	515.8	(16.0)	505.3	416.5	574.5	493.8	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		8월	9월	10월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
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		