



통권 411호(2018.12.10.~12.14.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

미-중 무역전쟁 휴전과 해운

불확실성의 증대

지난 12월 초 아르헨티나에서 열린 G20 정상회의에서 미국과 중국이 90일간의 휴전에 합의한 데 이어, 중국이 내년 1월 1일부터 미국의 자동차에 대한 추가관세 25%를 철폐하고 원래의 15%로 복귀하기로 함. 한편 지난 목요일에는 7월부터 중단되었던 미국산 대두 수입이 재개되어 113만 톤의 거래가 이루어졌음. 트럼프 대통령의 예상할 수 없는 행보와 자국의 실익을 고려하지 않을 수 없는 중국의 대응이 무역전쟁을 예상하기 어려운 상황으로 끌고 가고 있음. 여기서는 대두와 원유의 예를 들어 무역전쟁이 해운에 미치는 영향을 가늠해보고자 함

무역전쟁과 대두무역

중국은 전 세계 연간 대두 교역량 1억 4,700만 톤 중 약 65%에 해당하는 9,600만 톤의 대두를 수입하는 세계 최대의 수입국임. 무역전쟁의 영향으로 금년 1월부터 10월까지 중국의 대두 수입비중은 브라질이 46%에서 56.6%로 증가했으며 미국의 비중은 22%에서 16.6%로 감소한 것으로 나타남. 미국의 물량을 브라질이 대체함으로써 톤·마일 증가 효과가 있어 해운시장에는 오히려 긍정적인 영향을 줌

이번 G20 정상회의를 계기로 중국은 아르헨티나의 수입량도 늘리기로 했음. 아르헨티나는 주로 대두를 가공해서 수출하기 때문에 교역의 형태는 대두유와 사료용 대두박이 될 것임. 아르헨티나의 수출 증가가 해운에 미치는 영향은 조금 더 복잡함. 대두유의 수송수요 증가는 IMO 2 type*의 케미컬 탱커 수요에 긍정적임. 또한 작년 대두 흉작으로 아르헨티나가 미국으로부터 이미 가공용 대두를 수입하고 있었으므로 미국-아르헨티나-중국의 순차교역이 이루어질 것임. 미국에서 아르헨티나까지의 수송에 주로 수프라막스가 사용되므로 선박 선행의 변화도 예상되는 상황이며, 아르헨티나 양하 후 동일 선박이 중국항 화물 수송에 투입되므로 아르헨티나-중국 구간도 수프라막스로 이루어지게 됨

* IMO 2 type은 IMO의 IBC코드를 기준으로 사고예방을 위한 일정 수준의 구조와 설비가 필요한 선박임

원유수송시장에 미치는 영향

중국은 금년 1-7월 미국산 원유를 일당 37만 8천 배럴 수입하여 미국 원유의 최대수입국이었으나, 8-9월에는 전혀 수입하지 않았고 10월 이후에도 극히 소량만 수입하였음. G20 정상회의 이후 무역전쟁 양상에 변화가 생김으로써 중국의 미국 원유 수입이 크게 증가할 것으로 예상됨. 화해의 제스처가 필요한 중국으로서는 대미 무역적자를 해소하는 데 가장 효과적인 원유를 활용할 가능성이 크기 때문임. 미국에서 중국까지의 항해에 40-45일이 소요되므로 톤·마일 효과까지 가세하여 VLCC에는 호재가 될 것임. 하지만 북해, 남미, 서아프리카 등으로부터의 수입은 감소할 가능성이 있어 면밀한 분석이 필요함.

AIS(선박자동식별장치, Automatic Identification System) 데이터 분석

해운시장에 충격을 주는 사건(event)이 생길 때 그 영향을 실시간으로 파악하고 능동적으로 대처하는 것은 매우 중요함. AIS데이터를 활용하여 선박 수요공급 변화추세를 파악하는 것은 그러한 동적 대응 측면에서 크게 도움이 될 것임

KMI 주간해운시장포커스

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

BDI, 3주 연속 상승하며 1,400선 육박

BDI가 전주대비 84(7%) 상승한 1,374를 기록

11월 한때 1,029까지 떨어졌던 BDI가 3주 연속 상승세를 이어가면서 1,400선에 육박한 1,374를 기록함. 케이프선 운임 강세가 BDI 상승에 영향을 미친 것으로 해석됨

케이프선 5T/C 평균운임이 17,000달러/일 돌파

2주 연속 주 평균 1일 15,000달러선을 유지하던 케이프선의 5T/C 평균 운임이 전주 대비 2,053달러(13.5%) 상승한 17,224달러/일을 기록함. 미중 무역분쟁 3개월 휴전이 결정되면서 시장에 훈풍을 가져올 것이라는 기대감과 더불어 중단됐던 남아프리카공화국 철광석 전용 철도 운영이 지난 주 금요일부터 재개됨에 따라 살단하만(Saldanha bay)의 철광석 수출이 가능해 진 것이 케이프선 운임 상승의 원인으로 분석됨. 참고로 남아공에서 로데르담항 운임은 전주대비 8.8% 상승한 8.9달러/톤을 기록하였으며, 중국의 광청(防城)항 운임은 4.1% 상승한 12달러/톤을 기록함

FFA 시장 강세 시현

FFA 시장은 헨디사이즈 선박을 제외한 모든 선형의 19년 1월물, 1분기물, 19년물, 20년물 운임이 상승하였음. 특히, 케이프사이즈 선박의 19년 1월물 FFA의 경우에는 스팟 운임의 상승세를 반영하며 전주대비 1,475달러(10.1%) 상승한 15,958달러/일을 기록함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~12.14)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,374	(84)	948	1,774	1,353	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	17,224	(2,053)	3,016	27,283	16,348	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,677	(-89)	1,347	14,385	11,581	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,851	(161)	997	13,138	11,129	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	8,982	(-49)	562	9,772	8,637	5,422	10,104	7,637
	케이프	17,500	(-)	15,000	22,000	19,212	9,350	19,125	15,150
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,500	(450)	13,000	15,500	14,296	8,500	14,300	13,750
	수프라막스	12,250	(250)	11,000	13,750	12,830	7,500	11,250	12,460
	헨디	10,000	(-)	9,500	11,500	10,735	6,750	9,750	10,427

건화물선 시장(FFA)									
		2019년 1월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (12.14)	(전주비)	금주 (12.14)	(전주비)	금주 (12.14)	(전주비)	금주 (12.14)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	15,958	(1,475)	13,842	(681)	15,979	(170)	15,350	(25)
	파나막스(4TC)	11,850	(500)	12,061	(309)	11,821	(58)	10,588	(67)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,970	(380)	10,906	(288)	11,437	(175)	10,345	(96)
	헨디(6TC)	8,913	(63)	8,742	(5)	9,135	(-29)	9,088	(-25)

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 미주 운임 차이 축소

상해발 운임지수 SCFI는 848.65기록(전주 대비 12.9p 하락)

용선료 지수 HRCI는 611 기록(전주대비 5p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 58달러 상승한 832달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 95달러 하락한 1,935달러/FEU, 미동안행은 전주대비 235달러 하락한 2,901달러/FEU를 기록함

미주 운임이 3주 연속 하락하여 8월 이후 처음으로 서부는 2,000달러, 동부는 3,000달러 이하로 하락함. 이러한 운임 하락은 예견되었으며 얼라이언스들은 임시결항을 통해 운임 하락폭을 최소화하려했으나 올해 말 또는 내년 초 까지 이러한 운임 하락은 지속될 것으로 예상됨. 유럽 운임은 12월 초 2M의 AE2(Asia-Europe loops) 서비스 재개 에도 불구하고 3주 연속 상승하여 상대적으로 수요의 증가세가 견고한 것으로 나타남

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 4달러 하락한 153달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 227달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 1달러 상승한 147달러를 기록함

동남아 항은 연말에 따른 계절적 수요가 증가하고 있으나 인도네시아의 루피아 약세로 인한 수입 관세 인상으로 물량이 감소하여 운임은 전주와 유사함. 한국 항과 일본항은 특별한 이슈가 없음

수익과 가치 사이에 선 해운산업

머스크는 올해 12월에 2050년까지 탄소배출 제로를 목표로 하는 장기 계획을 발표함. 이 계획은 2050년까지 탄소배출량 50% 감축을 목표로 하는 IMO보다 더 나아간 것임. 동 사는 이미 지난 4년 동안 10억 달러를 투자하는 등 이러한 계획의 실현을 위해 노력하였으며 2030년까지 탄소 배출량이 제로인 선박을 건조할 계획임. 이외에도 저유황유 규제에 대비하여 일부 선박을 제외하고는 저유황유 사용을 추진함. 반면 같은 얼라이언스에 있는 MSC는 대형 선박에는 탈황장치(스크러버)를 장착하여 저유황유 규제에 대응함. 동 기업은 현재 고유황유와 저유황유의 가격차이가 250달러에 달해 100톤/일을 소모하는 14,000TEU급 컨테이너 선박의 경우 운항일수 하루당 25,000달러의 비용 절감 효과가 있으며 2년 내에 탈황장치에 투입된 비용 회수가 가능할 것으로 예상함. 현시점에서는 MSC의 선택이 우위인 것으로 판단되나 저유황유, 질소산화물, 선박평형수 등 국제해사기구의 환경규제가 지속되고 있어 장기적으로는 친환경선박으로 무장한 머스크를 모든 선사들이 쫓아가는 형국이 될 수도 있음

	금주 (12.14)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	848.65	(-12.9)	646.59	976.52	830.15	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	832	(58.0)	584	959	815.35	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,935	(-95.0)	945	2,606	1,737.9	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,901	(-235.0)	1,933	3,739	2,804.0	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	153	(-4.0)	144	205	163.5	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	227	(-)	210	230	222.98	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	147	(1.0)	131	166	145.67	97	185	148
용선지수(HRCI)		611	(-5)	610	846	726	394	642	557

KMI 주간해운시장포커스

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

VLCC, 경계 심리 지속에 따른 운임 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 14% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 7.8% 증가하였음. OPEC 감산결정, 연휴에 따른 경계 심리 지속으로 12월물 성약이 감소하고 대기선박이 증가하며 마무리 되고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 42,579 달러로 전주 대비 3,133달러(-6.9%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 82.5으로 전주대비 9.5p(-10.3%) 감소하였음

동시장 항로별 일일 운임은 한국향 45,579달러(-10%), 일본향 49,615달러(-9%), 싱가포르향 49,654달러(-8%), 미국향 30,098달러(+2%), 유럽향 28,000달러(+1%) 기록하였으며, 서아프리카 시장은 중국향 45,024달러(-7%), 미국향 45,738달러(-15%), 인도향 57,344달러(-5%)를 기록함

연료유 가격은 등락을 나타내던 유럽과 북중미 항만들도 하락하며 전반적인 하락세를 나타냄

[12월 14일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	349.5	389.5	409.5	405.0	367.5	395.0	405.0	391.5	398.0	400.5	429.5
전주비	-4.1%	-6.1%	-4.8%	-7.3%	-3.3%	-5.0%	-2.1%	-5.5%	-5.7%	-4.8%	-4.4%

제품선, 아시아 제품선 운임 전반적인 상승세 지속

대서양시장 : 연휴를 앞두고 성약이 잠시 정체된 반면 운임은 미걸프를 제외하고 전반적인 상승을 나타냄

아시아시장 : LR2의 높은 운임과 대기선박 감소로 LR1, MR 수요가 증가하며 운임 강세가 이어지고 있음

제품선 평균 일일 운임은 20,095달러로 전주 대비 2,252달러(+12.6%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 175.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 19,294달러(+3%), 북해-서아프리카 20,651달러(+2%), 미걸프-북해 17,990달러(-4%), 미걸프-남미동안 27,706달러(+10%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 19,902달러(+6%), LR2 32,912달러(+2%)를 기록하였고, MR은 인도-일본 17,563달러(+4%), 한국-싱가포르 37,333달러(+26%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (12.14)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	42,579	(-3,133)	1,357	53,121	14,674	5,042	42,986	17,805
	MR	20,095	(2,252)	3,996	20,095	8,019	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	33,000	(-)	19,000	33,000	22,495	24,750	31,750	27,084
	MR	14,000	375	12,250	14,000	13,085	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	82.5	(-9.5)	34.0	98.0	53.9	37.0	90.0	58.3
	MR	175.0	(-)	119.0	175.0	135.3	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 411호 (2018.12.10.~12.14)

건화물선 운임 지수



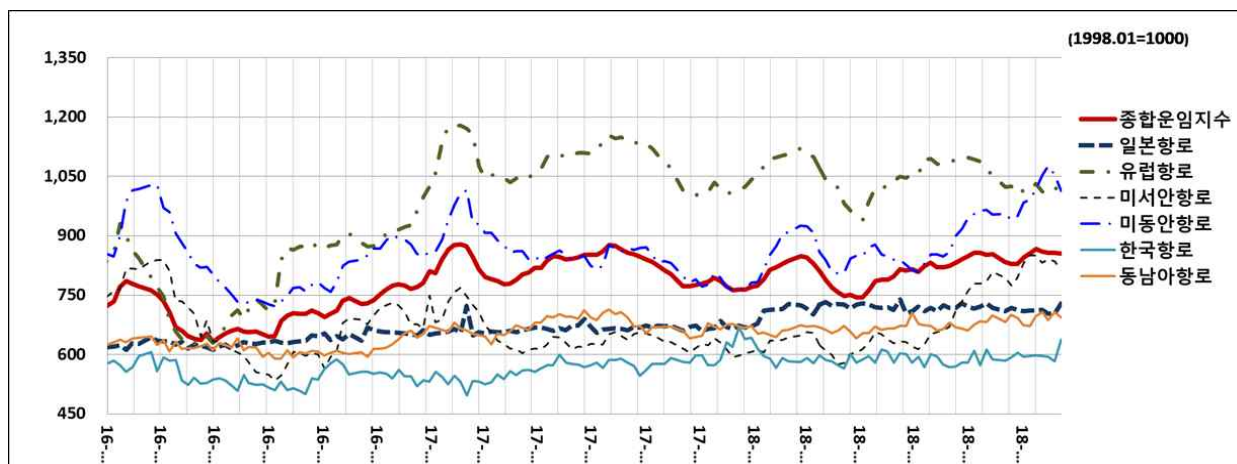
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

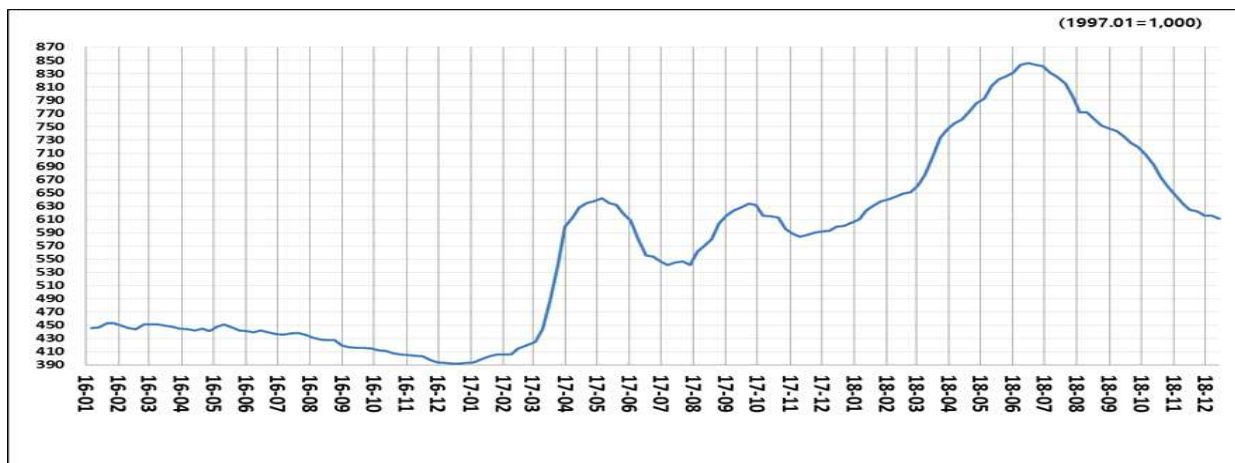


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 411호 (2018.12.10.~12.14)

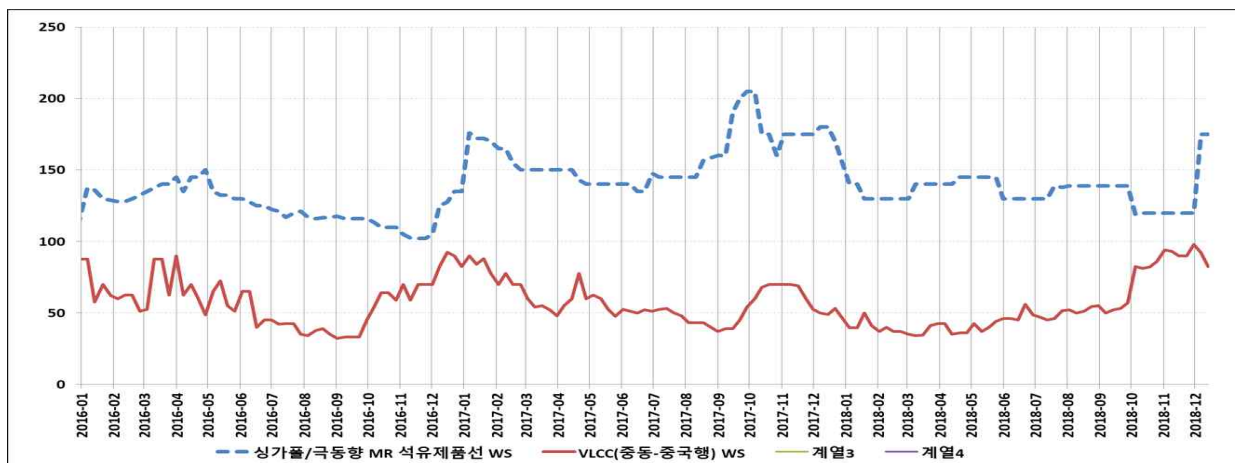
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



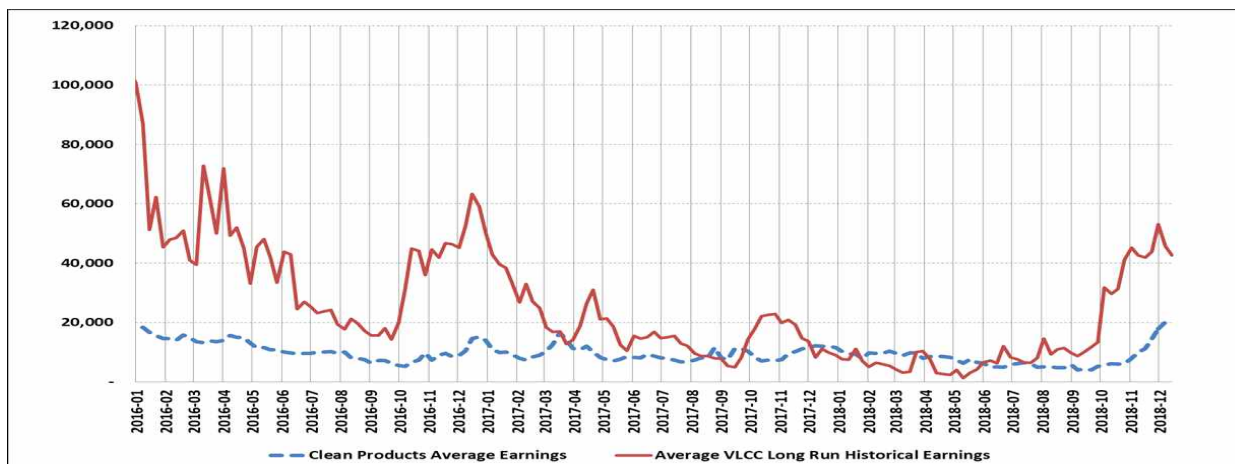
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 411호 (2018.12.10.~12.14)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.14)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	66.0	(-)	66.0	63.0	66.0	64.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.5	(-)	13.5	11.5	14.0	13.3	5.8	10.8	8.5
신조선 시장 (\$ Million)		(12.14)								
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	88.2	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	35	(-)	35.0	29.0	35.0	32.4	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(12.14)								
380 CST	Rotterdam	349.5	(-15)	357.0	341.5	477.5	402.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	398.0	(-24)	410.0	359.5	517.5	435.5	291.0	387.5	328.7
	Korea	433.5	(-22)	444.5	388.5	543.5	456.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	400.5	(-20)	410.5	376.5	515.5	440.0	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(12.14)								
철광석	국제價	70.5	(3.6)	67.5	62.5	79.3	69.5	55.3	91.7	71.3
	중국産	106.0	(2.5)	104.0	96.0	114.9	105.2	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	76.2	(-1.7)	77.8	76.1	105.1	89.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	105.3	(-1.8)	106.9	105.1	138.2	116.7	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	243.6	(-7)	247.1	214.9	254.0	233.8	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	178.6	(-0.6)	179.1	164.7	186.9	177.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	228.7	(-0.8)	229.3	207.3	250.9	229.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	900.5	(-16.3)	910.7	814.0	1,066.8	934.5	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	530.0	(10.5)	517.5	416.5	574.5	494.7	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	82,327	74,824	74,518	95,248		
	수입	4,937	4,758	5,859	49,809	45,031	44,319	53,822		
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	60,199		
EU	수출	4,470	4,002	5,467	47,146	47,133	45,468	53,140		
	수입	5,210	4,304	4,995	51,856	56,473	51,248	56,657		
BRICs	수출	16,812	16,800	17,165	160,084	159,334	145,255	169,587		
	수입	10,794	10,046	12,417	109,289	109,858	103,255	118,550		