



통권 410호(2018.12.03.~12.07.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

2019년 BIMCO 해운시황 전망

수요

금년 BDI는 두드러진 상승세를 보임. 상반기에는 전년 동기대비 약 25%의 상승세를 보였으며 3분기에는 40%이상 상승함. 하지만 4분기에는 중국의 철광석 수입 감소에 따른 케이프 시황부진, 중국의 미국산 대두 수입 급감으로 전년 동기대비 약 10%의 하락세를 보임*

무역전쟁에 따라 불확실성이 가중되었으며 대두 물량 감소가 가장 크게 영향을 받음. 철광석 수입증가세가 둔화되고 금년에 발레막스가 15척이나 인도되었지만 이상하게도 케이프 운임증가가 두드러짐** 마이너벌크는 Guinea-Bissau의 보오크사이트 물량이 증가하였지만 Kamsar항에서의 환적에 따른 수송구조 변화에 유념해야 하며, 톤·마일 측면에서는 인도네시아가 보오크사이트 수출을 재개한 것이 영향요인임. 한편 고철수송이 강세를 보였고 앞으로도 강세를 보일 것으로 예상됨

* KMI에서 금년 12월 6일까지의 BDI를 작년 4분기 평균과 비교함

** 대부분의 발레막스가 대체 목적으로 신조됨으로써 공급에 주는 부정적인 영향은 제한적이었음

공급

시황이 상승하면 신조가 증가하고 해체와 인도지연(slippage)은 감소하게 됨. 지난 12개월의 선대증가는 2.5%이며 해체는 2016년 저시황기의 10% 선에 불과하여 겨우 회복하고 있는 시장이 공급문제로 다시 주저앉을 수 있는 취약성을 노출함

선형별로는 대형선의 공급이 늘고 핸디는 거의 발주가 이루어지지 않는 상황임. 산업화가 진전됨에 따라 대형선에 대한 선호는 지속될 것으로 보임

전망

BIMCO는 이전에 2018년은 수요가 공급을 초과하고 2019년에는 균형을 이룰 것으로 전망함. 2019년에도 대체로 금년과 비슷한 호조세는 유지되겠지만 공급에 주목할 필요가 있음. 2020년에는 공급증가율이 2.9%로 예상되는 가운데 수요증가율이 이에 미치지 못할 것으로 예상되어 공급측면에서 하락압력이 작용할 가능성이 있음.

한편 무역전쟁의 상황이 변하는 것은 큰 변동요인이 될 수 있음. 영향의 크기를 가늠할 수 있는 예로 대두의 경우 작년 11-12월의 수송량이 핸디맥스로 218항차분(파나마스로는 145항차분)이었는데 금년에는 거의 없었음

미·중 무역분쟁 휴전의 기대감으로 중소형선 운임 상승

BDI가 전주대비 10(0.8%) 상승한 1,289를 기록

중소형선 운임 상승으로 BDI가 지난 주에 이어 1,200선대 후반을 유지함. 케이프선의 평균운임은 지난 주 대비 하락하였으나, 지난 1일 미·중 무역분쟁 휴전 선언으로 중국의 미국산 대두 수입 증가가 예상됨. 이로 인해 중소형선인 파나막스와 수프라막스의 운임이 상승, BDI가 지난주 대비 10 상승한 1,289를 기록함

남아공 철도 사고와 중국 철광석 수입 감소로 인한 케이프 운임 하락

케이프 평균운임이 지난 주 대비 54달러(0.4%) 하락한 15,171달러/일을 나타냄. 이는 지난 금요일 남아공의 국영 철도회사인 Transnet이 운영하는 철광석 운송 전용 철도 사고로 Saldanha Bay의 철광석 수출이 중단이 주요 원인으로 분석됨. 참고로 남아공에서 로테르담 운임은 전주 대비 1.9% 하락한 8.17달러/톤, 중국의 광청항 운임은 5% 하락한 11.53달러/톤을 기록함. 또한 중국에서 철강업계의 수익성 악화와 철광석 부두재고 감소 현상이 지속되고 있음. 중국제철소에서는 철광석 수입 비용을 절감하기 위해 톤-마일이 작은 호주산 철광석의 수입량을 늘리고 있음. 이로 인해 서호주에서 중국항 운임이 전주 대비 1.2%(0.1달러/톤) 상승한 8.31달러/일을 기록한 반면 브라질에서 중국항 운임은 전주 대비 9%(1.54달러/톤) 하락한 15.64달러/톤을 기록함

케이프선의 FFA는 전주 대비 큰 폭으로 상승

주 후반 스팟 운임의 상승세를 반영하여 FFA 케이프선의 2019년 1월물, 1분기물, 19년, 20년물 모두 큰 폭으로 상승하였음. 반면, 2019년 1월 물의 중소형선박의 FFA는 파나막스가 전주대비 175달러/일, 수프라막스가 246달러/일, 핸디가 213달러/일 하락함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~12.07)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,289	(10)	948	1,774	1,353	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	15,171	(-54)	3,016	27,283	16,330	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,766	(308)	1,347	14,385	11,579	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,691	(89)	997	13,138	11,134	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,031	(-57)	562	9,772	8,630	5,422	10,104	7,637
	케이프	17,500	(1,875)	15,000	22,000	19,246	9,350	19,125	15,150
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,050	(250)	13,000	15,500	14,292	8,500	14,300	13,750
	수프라막스	12,000	(-)	11,000	13,750	12,842	7,500	11,250	12,460
	핸디	10,000	(-)	9,500	11,500	10,750	6,750	9,750	10,427

건화물선 시장(FFA)									
		2019년 1월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (12.07)	(전주비)	금주 (12.07)	(전주비)	금주 (12.07)	(전주비)	금주 (12.07)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	14,483	(1,866)	13,161	(2,039)	15,809	(1,376)	15,325	(900)
	파나막스(4TC)	11,350	(-175)	11,752	(712)	11,763	(350)	10,521	(354)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,590	(-246)	10,618	(-13)	11,262	(113)	10,249	(92)
	핸디(6TC)	8,850	(-213)	8,737	(73)	9,164	(40)	9,113	(44)

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

미주항로 운임의 하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 861.55기록(전주 대비 28.9p 하락)

용선료 지수 HRCI는 616 기록(전주와 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 27달러 상승한 774달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 160달러 하락한 2,030달러, 미동안행은 전주대비 267달러 하락한 3,136달러를 기록함

유럽의 운임은 2주 연속 상승하였으나 미 서부 운임이 3주 연속 하락세를 기록함. 미-중 무역전쟁의 90일간 휴전으로 인해 물량이 일부 분산되어 수요 감소폭이 커질 수 있음. 오션 및 디 얼라이언스는 이러한 수요 감소에 대비하여 총 6차례의 임시 결항(blank sailing)통해 운임 하락폭을 최소화하기 위해 노력중이나 올해 10월부터 태평양 항로에 22척(17만 7천TEU)의 추가 선박 투입으로 올해 말까지 미주 항로 운임 하락세는 지속 될 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 4달러 상승한 157달러, 상해 일본 항로는 전주와 동일한 227달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 2달러 하락한 146달러를 기록함

계속 낮은 운임을 보이던 한국 향이 연말 특수로 인해 물량이 소폭 증가하여 운임이 상승하였으나 그 외 인트라 항로는 특별한 이슈 없음

새로운 물류 서비스의 출현

지난달부터 머스크는 화주에게 새로운 서비스를 제공함. 휴대전화 어플리케이션으로 제공되는 동 서비스는 화물 예약과 위치에 대한 확인이 가능함. 현재 서비스는 항만과 항만 간, 일반 컨테이너 화물에 한정되지만 내년 1분기까지 리퍼컨테이너, 운송되는 전 구간으로 확장될 예정임. CMA CGM은 'Freightos'를 통해 아시아-북미 항로에 대해 온라인으로 운임을 바로 확인 가능하며 예약 할 수 있는 서비스를 제공함. 기존에 화주는 포워드나 선사에게 직접 화물 처리를 요청하였으나 온라인상으로 실시간 운임 예약이 가능하고 화물위치를 파악할 수 있으면 거래절차는 더욱더 단순화 될 수 있음. 이러한 서비스가 활성화 되면 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)의 영역은 축소될 수밖에 없음. 국적선사들도 이러한 선제적인 서비스 제공을 통한 시장 주도권 확보가 필요함

	금주 (12.07)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	861.55	(-28.9)	646.59	976.52	829.75	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	774	(27.0)	584	959	815	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,030	(-160.0)	945	2,606	1,733.7	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,136	(-267.0)	1,933	3,739	2,802	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	157	(4.0)	144	205	163.72	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	227	(-)	210	230	222.89	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	146	(-2.0)	131	166	145.64	97	185	148
	용선지수(HRCI)	616	(-)	610	846	729	394	642	557

VLCC, 성약 감소 및 경계 심리로 운임 소폭 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 7% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 0.9% 감소하였음. 전년 동기대비 성약 증가와 대기 선박 감소로 높은 운임 수준을 나타내고 있으나 대외환경 변화에 따른 경계 심리로 추가 상승에 어려움이 예상됨

VLCC 평균 일일 운임은 45,712 달러로 전주 대비 7,409달러(-13.9%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 92.0으로 전주대비 5.0(-5.2%) 감소하였음

동시장 항로별 일일 운임은 한국향 50,687달러(-12%), 일본향 54,532달러(-11%), 싱가포르향 54,005달러(-14%), 미국향 29,365달러(-21%), 유럽향 27,707달러(-27%)를 기록하였으며, 서아프리카 시장은 중국향 48,265달러(-15%), 미국향 53,852달러(-9%), 인도향 60,450달러(-14%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 아시아 항만이 약세를 보였으며 유럽은 강보합세, 북중미는 혼조세를 나타내었음

[12월 07일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	364.5	415.0	430.0	437.0	380.0	416.0	413.5	414.5	422.0	420.5	449.5
전주비	2.5%	1.8%	0.1%	-1.2%	2.7%	3.4%	-2.1%	1.7%	-2.2%	-3.4%	-1.6%

제품선, 전반적인 수요 강세에 따른 운임 상승 지속

대서양시장 : 대기 선박 증가보다 수요가 빠르게 증가하며 운임이 지속적인 강세를 나타내고 있음

아시아시장 : LR2 운임 강세가 지속되며 LR1, MR 시장 수요도 증가하고 있음

제품선 평균 일일 운임은 17,843달러로 전주 대비 3,407달러(+23.6%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 170.0로 전주대비 55.0(+45.8%) 증가하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 18,819달러(+13%), 북해-서아프리카 20,222달러(+11%), 미걸프-북해 18,770달러(+31%), 미걸프-남미동안 25,114달러(+21%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 18,733달러(+10%), LR2 32,372달러(+24%)를 기록하였고, MR은 인도-일본 16,944달러(+96%), 한국-싱가포르 29,609달러(+33%)를 기록

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.07)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	45,712	(-7,409)	1,357	53,121	14,104	5,042	42,986	17,805
	MR	17,843	(3,407)	3,996	17,843	7,772	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	33,000	(3,000)	19,000	33,000	22,281	24,750	31,750	27,084
	MR	13,625	(500)	12,250	14,000	13,066	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	92	(-6)	34.0	98.0	53.4	37.0	90.0	58.3
	MR	175	(55)	119.0	175.0	134.5	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스

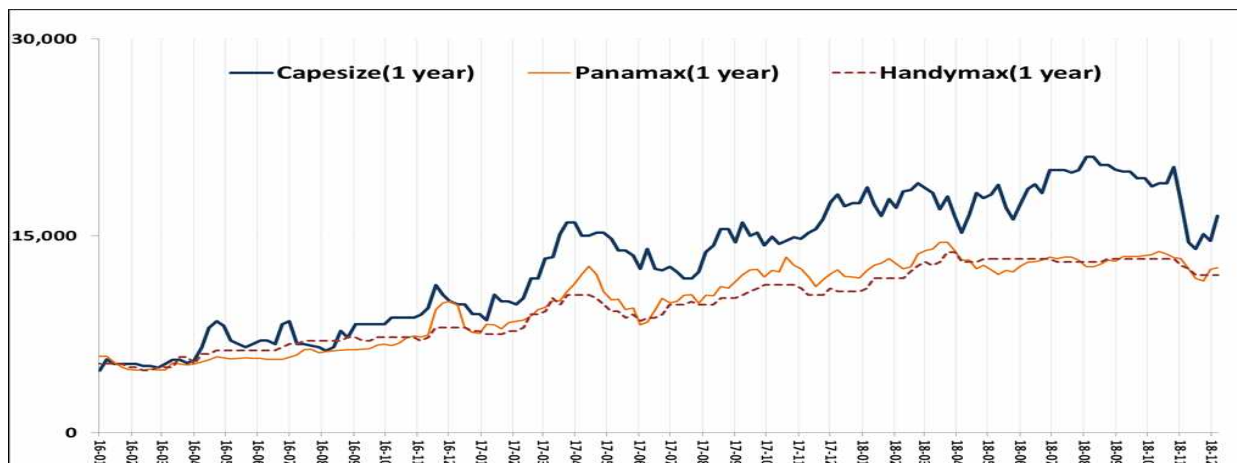
KMI 주간해운시장포커스 통권 410호 (2018.12.03.~12.07)

건화물선 운임 지수



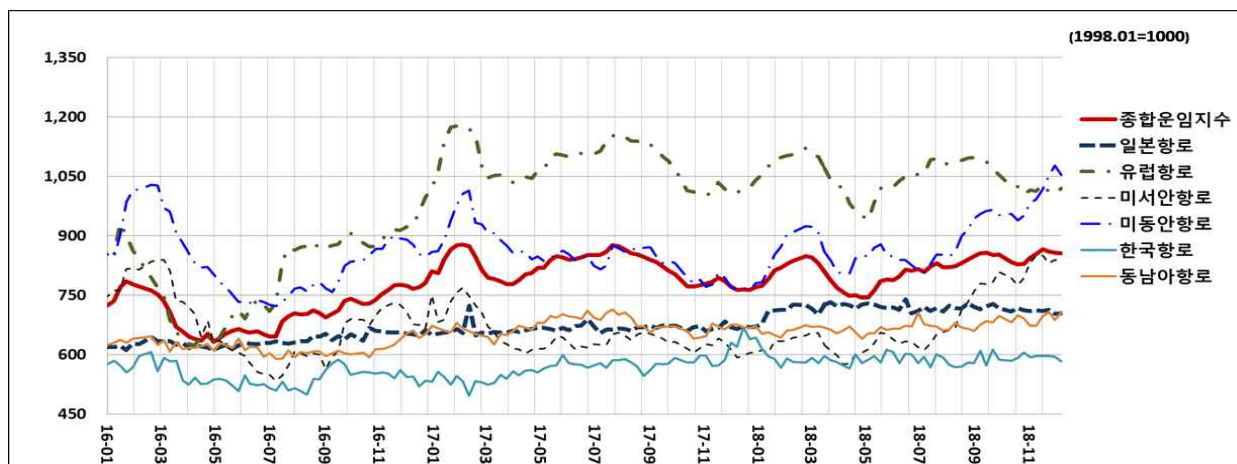
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



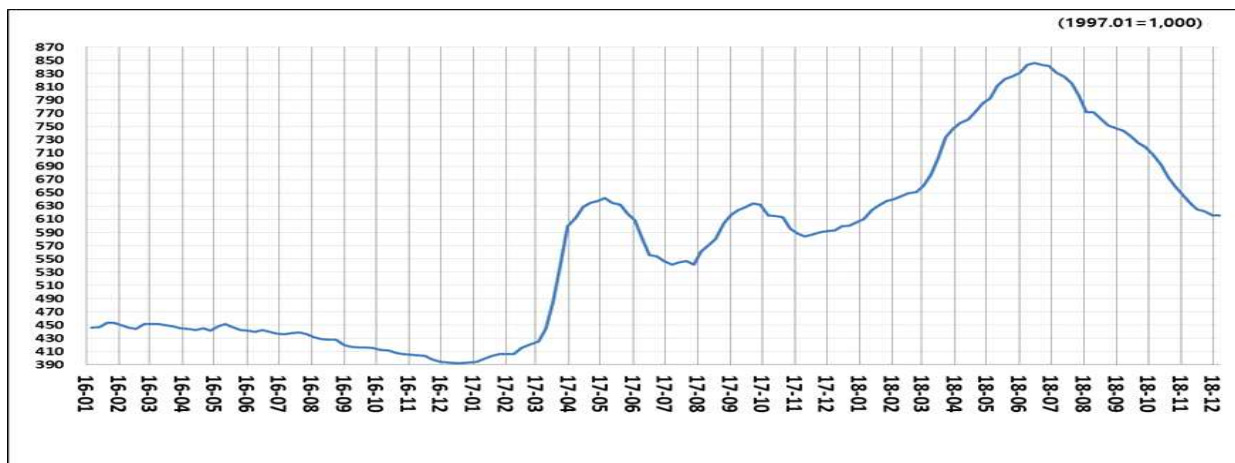
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 410호 (2018.12.03.~12.07)

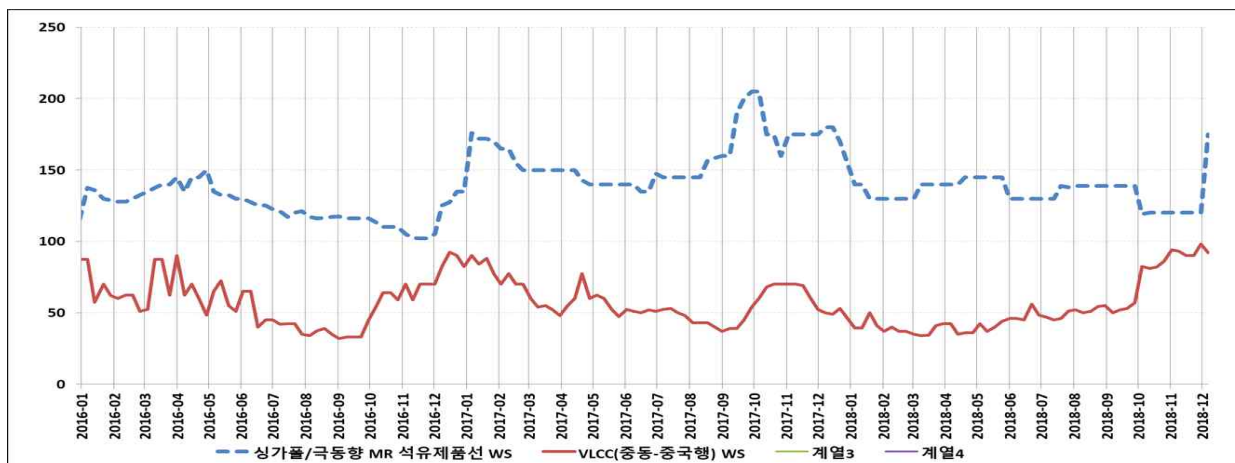
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



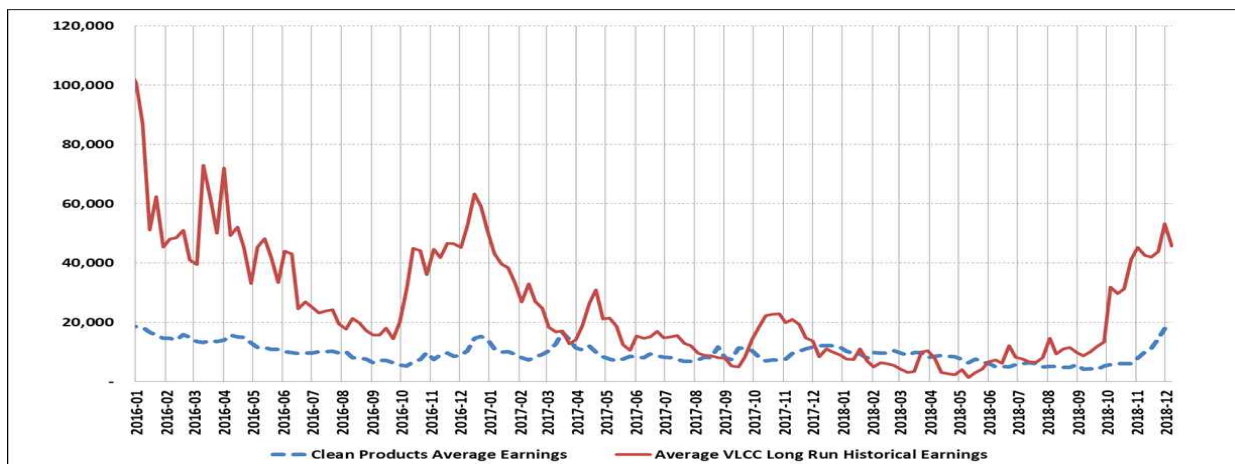
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 410호 (2018.12.03.~12.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.07)								
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	64.2	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)		(12.07)								
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	35.0	(-)	35.0	29.0	35.0	32.4	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(12.07)								
380 CST	Rotterdam	364.5	(9.0)	364.5	341.5	477.5	403.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	422.0	(-9.5)	422.0	359.5	517.5	436.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	455.5	(-20.0)	455.5	388.5	543.5	457.0	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	420.5	(-15.0)	420.5	376.5	515.5	440.8	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(12.07)								
철광석	국제價	66.9	(1.4)	67.2	62.5	79.3	69.5	55.3	91.7	71.3
	중국産	103.4	(-0.3)	103.6	96.0	114.9	105.2	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	77.9	(-0.6)	79.2	77.9	105.1	89.9	78.0	101.4	87.1
	중국産	107.0	(-0.3)	108.4	105.5	138.2	116.9	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	250.6	(-)	250.6	214.9	254.0	233.6	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	179.1	(2.0)	179.4	164.7	186.9	177.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	229.4	(2.5)	229.7	207.3	250.9	229.5	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	916.8	(22.0)	910.9	814.0	1,066.8	935.0	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	519.5	(3.8)	514.9	416.5	574.5	494.2	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	4,394	3,941	5,378	46,389	47,133	45,468	53,140		
	수입	5,155	4,258	4,937	51,387	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		