

# KMI 주간해운시장포커스

통권 400호(2018.08.27.~08.31)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

## 컨테이너 해운의 모델 변화(Model Shift)

### 컨테이너 사업에서 감지되는 트렌드

컨테이너 업계가 그동안 복합운송에 관심을 가지지 않은 건 아니지만 컨테이너 사업과 복합운송업은 같이 하기 어려운 것으로 여겨져 왔음. 컨테이너 정기선사가 터미널을 운영하는 사례는 다수 있으나, 정기선 사업과 복합운송업은 양자 간의 시너지를 기대하는 것이 어려워 하나의 사업체가 두 사업을 동시에 하는 사례를 찾기 쉽지 않으며 ‘그룹’ 안에 두 사업이 들어 있다 하더라도 머스크의 Damco나 NYK의 Yusen Logistics와 같이 복합운송업체는 선사와 영업적으로 독립된 형태로 사업을 영위하고 있음

이러한 가운데 최근 선사나 터미널이 다양한 형태로 물류를 통합해 나가는 추세가 감지되고 있음. CMA CGM이 Ceva Logistics의 지분 25%를 인수한 것, DP World가 페루의 물류서비스회사 Cosmos Agencia Maritima를 인수하고 또 덴마크의 Unifeeder를 인수한 것 등이 그 예임. 한편 머스크가 IBM과 손잡고 블록체인 플랫폼을 개발하거나 PSA International이 디지털 서비스 공급회사인 CrimsonLogic의 지분을 늘린 것은 디지털 솔루션을 겨냥한 모드(mode) 운영업자의 다른 통합 움직임으로 받아들여짐

### 변화의 이유

법률회사 Ince & Co의 항만·터미널 책임자인 Ton van den Bosch는 이러한 변화의 이유로 다음의 여섯 가지를 들고 있음. 1) 항만과 터미널 투자에서 수익성을 제고하려는 도전, 2) 아시아 제조업의 분산, 3) 아마존(Amazon)물류의 부상, 4) 해운의 공급과잉, 5) 운임과 물동량의 변동성 지속, 6) 컨테이너 물류를 처음부터 끝까지 통제하려는 동기

이러한 이유들은 최근의 변화를 설명하는 데 있어 아주 효과적이지만 ‘사업모델’의 변화(shift) 가능성에도 관심을 기울여야 함. 우리는 유통, 디지털 등 다양한 영역에서 플랫폼 운영자가 모드 운영자를 능가하여 시장에서 주도권을 행사하고 이윤의 많은 부분을 향유하는 사례를 많이 보아 왔음. 최근의 변화가 수송 모드(transportation mode) 즉, 선박의 운영자인 컨테이너 선사와 복합운송업자의 미래관계를 새롭게 정의한 사장참여자들이 발빠르게 움직이며 보이는 현상들이 아닌지 생각해 볼 필요가 있음

### 시각의 변화 필요

우리는 지금까지 ‘해운’을 수송모드의 운영자라는 관점에서 주로 다루어 왔음. 만일 해운을 화물의 트래픽에 대한 통제권을 확보함으로써 이윤을 창출하는 사업으로 폭넓게 정의한다면 해운을 바라보는 시각도 영세 포워더들의 집합인 복합운송업을 보는 시각도 달라질 수 있을 것임



| 건화물선 시장 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

## 케이프 대폭 하락으로 BDI 하락세 전환

케이프의 대폭 하락으로 BDI는 주간 평균 기준으로 전주 대비 74p 하락하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 2,452달러 하락한 반면 파나마스는 410달러, 수프라막스는 392달러, 핸디사이즈는 124달러 상승하였음. 케이프의 큰 폭 하락이 시장의 전반적인 하락을 견인하였음

케이프의 경우 지난 주와 마찬가지로 양대 수역에서 철광석 메이저들의 성약체결 부진과 신규 수요 부진으로 운임 하락세가 지속되었음. 파나마스의 경우 태평양수역은 석탄 및 곡물, 대서양수역은 곡물 수요가 증가하였으나 가용 선박이 늘어나면서 소폭 상승에 그쳤음. 수프라막스의 경우 양대 수역에서 석탄, 곡물 수요가 꾸준히 유입되는 추세가 계속되면서 운임 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 케이프는 3주 연속 현물시장의 운임 하락세가 지속되면서 금년 9월물, 금년 4분기물, 2019년물 모두 하락한 반면 파나마스는 현물시장의 운임 강세가 지속될 것이라는 기대가 반영되어 올해 9월물 및 4분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.31)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,647	(-74)	948	1,774	1,338	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	22,204	(-2,452)	7,051	27,283	16,736	3,566	29,411	14,086
	파나마스(4TC)	12,959	(410)	9,262	13,055	11,279	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,038	(392)	9,350	12,356	10,916	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,073	(124)	7,530	9,577	8,492	5,422	10,104	7,637
	케이프	21,050	(-325)	16,250	22,000	19,455	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	14,325	(-50)	13,000	15,500	14,213	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,912	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,868	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (08.31)	(전주비)	금주 (08.31)	(전주비)	금주 (08.31)	(전주비)	금주 (08.31)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	22,883	(-317)	22,250	(-239)	17,933	(-84)	18,333	(-67)
운임	파나마스(4TC)	13,250	(67)	13,289	(89)	13,000	(33)	12,267	(-)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	12,277	(-50)	12,540	(-2)	12,127	(-25)	11,322	(-90)
(달러/일)	핸디(6TC)	8,850	(-38)	9,225	(-19)	9,288	(-6)	9,106	(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



| 컨테이너선 시장 | 최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

## 미주 항로 운임의 고공행진 지속

상해발 운임지수 SCFI는 939.48 기록(전주 대비 37.82p 상승)

용선료 지수 HRCI는 747 기록(전주 대비 5p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 26달러 하락한 933달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 172달러 상승한 2,298달러, 미동안행은 156달러 상승한 3,485달러를 기록함

미주항로 예약률이 110%에 달해 운임의 강세가 지속됨. 미국의 중국에 대한 2,000억 달러의 추가 관세 공청회가 9월 5일 마감되며, 이르면 7일부터 관세부과가 가능하여 불확실성은 최고조에 달한 상황임. 9월 1일부터 일부 선사들은 미주항로에 대해 일괄운임인상(GRI: General Rate Increases)을 실시하여 운임 상승은 지속될 것으로 전망됨. 이러한 운임 상승으로 인해 NVO(Non Vessel Operator)의 수익이 악화될 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 154달러, 226달러를 기록했으며, 상해-동남아 항로는 전주대비 1달러 하락한 137달러를 기록함

선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 계절적 비수기로 인해 낮은 운임 수준이 지속되고 있으나 9월부터 물량이 증가하여 운임 인상 전망

미국 내륙 컨테이너 트럭의 공급 부족으로 운임 상승 및 배송시간 지연

미국에서 트럭에 대한 전자식 운행 기록계(electronic logging device) 설치 의무와 함께 연료비용 상승으로 인해 내륙 운송비용이 크게 상승함. 전자식 운행 기록계로 인해 운전자의 근로시간을 제한하면서 트럭운송 공급 감소로 이어짐. 2018년 7월 기준 48~53피트의 컨테이너 내륙운송 비용은 전년대비 41% 상승한 것으로 나타남. 특히, 휴스턴, 시카고, 아틀란타, 노포크 지역에서의 트럭 공급 부족이 심각하여 배송 지연이 발생함. 머스크는 운송업체의 네트워크를 확장하고 항만배후 내륙 운송 시스템을 개선하기 위해 노력중이나 올해에만 복합 운송료(intermodal tariff)를 수차례 상승시킴

	금주 (08.31)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	939.48	(37.8)	646.59	939.48	826.48	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	933	(-26)	584	959	835	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,298	(172)	945	2,298	1,479	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,485	(156)	1,933	3,485	2,552	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	154	(-)	144	205	167	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	226	(-)	210	229	221	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	137	(-1)	131	166	146	97	185	148
용선지수(HRCI)		747	(-5)	610	846	749	394	642	557



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

## VLCC, 성약 감소로 운임 소폭 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 5% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 감소하였음. 2주 연속 상승세를 나타내던 VLCC 운임은 성약 감소로 소강기를 나타내며 소폭 하락하였음

VLCC 평균 일일 운임은 9,807달러로 전주대비 1,655달러(-14.4%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 55로 전주대비 0.5(+0.9%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 12,565달러(-22%), 일본항 14,946달러(-20%), 싱가포르항 16,429달러(-16%), 미국항 -2,619달러(적자 지속%), 유럽항 4,281달러(+65%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 14,335달러(-3%), 미국항 16,138달러(-7%), 인도항 12,551달러(-27%)를 기록함

연료유 가격은 전주에 이어 전 항만에서 상승세를 이어가고 있음

[08월 31일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	435.5	457.5	460.5	460.0	440.0	442.5	465.0	472.5	464.5	463.5	503.5
전주비	3.1%	2.2%	2.2%	0.8%	4.1%	2.3%	3.9%	3.3%	1.5%	0.7%	2.4%

## 제품선, 미걸프 운임 반락 대비 북해 운임 큰 폭 상승

대서양시장 : 대기 선박이 미걸프만에 누적되며 성약 증가에도 운임이 하락한 반면 북해 운임은 크게 상승

아시아시장 : LR1이 상승세를 이어간 반면 다른 선종들은 약세를 이어가고 있음

제품선 평균 일일 운임은 4,986달러로 전주대비 52달러(+1.1%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 7,011달러(+101%), 북해-서아프리카 7,281달러(+77%), 미걸프-북해 -3,751달러(적자 전환), 미걸프-남미동안 7,023달러(-28%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 4,963달러(+25%), LR2 6,539달러(-7%)를 기록, MR은 인도-일본 5,098달러(-10%), 한국-싱가포르 9,681달러(-15%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.31)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,807	(-1,655)	1,357	14,597	6,883	5,042	42,986	17,805
	MR	4,986	(52)	5,015	11,783	7,776	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,500	(-)	19,000	24,750	20,421	24,750	31,750	27,084
	MR	12,500	(-)	12,500	14,000	13,254	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(0.5)	34.0	56.0	43.3	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(-)	130.0	145.0	136.6	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



# KMI 주간해운시장포커스



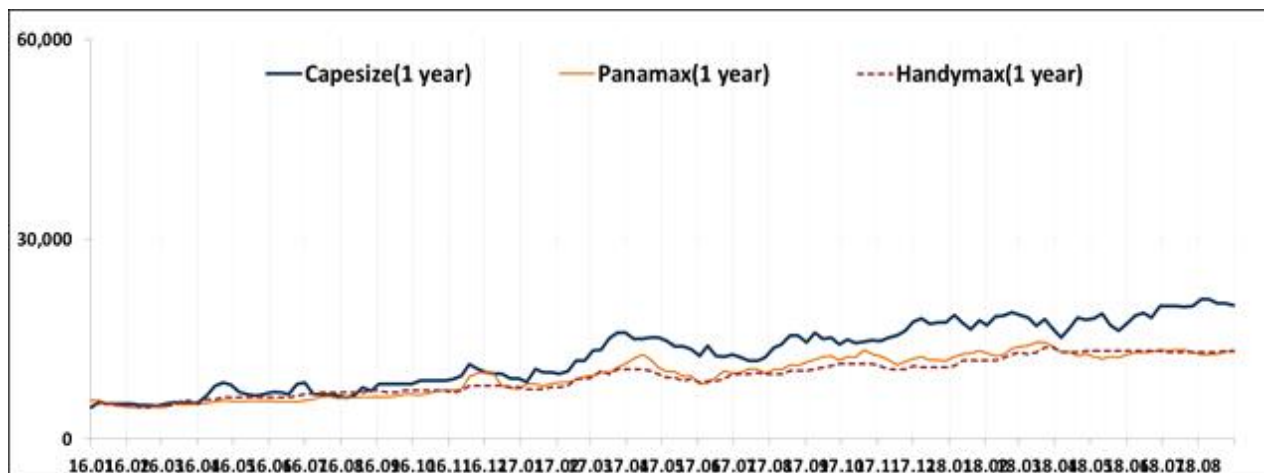
KMI 주간해운시장포커스 통권 400호 (2018.08.27.~08.31)

## 건화물선 운임 지수



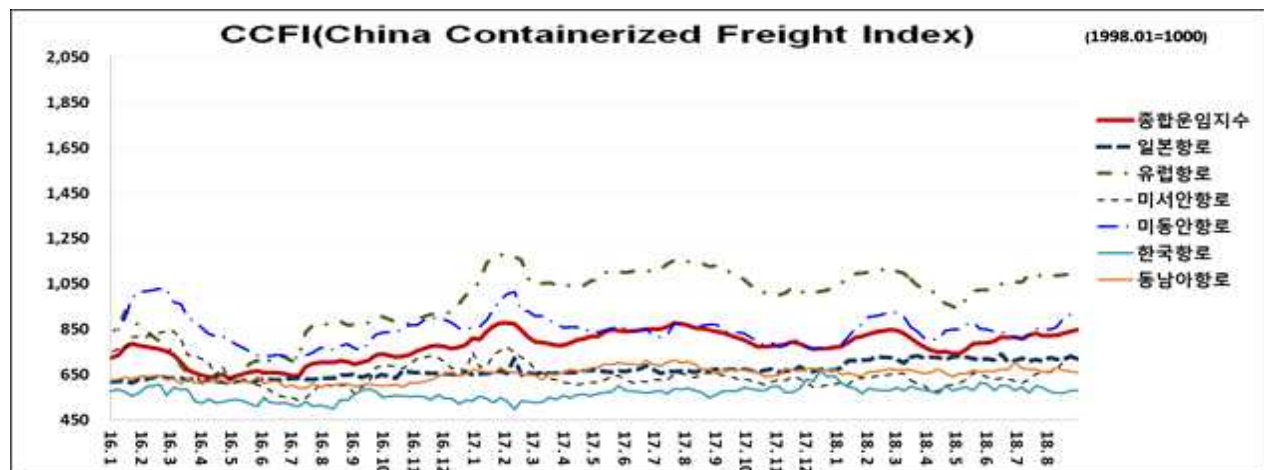
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



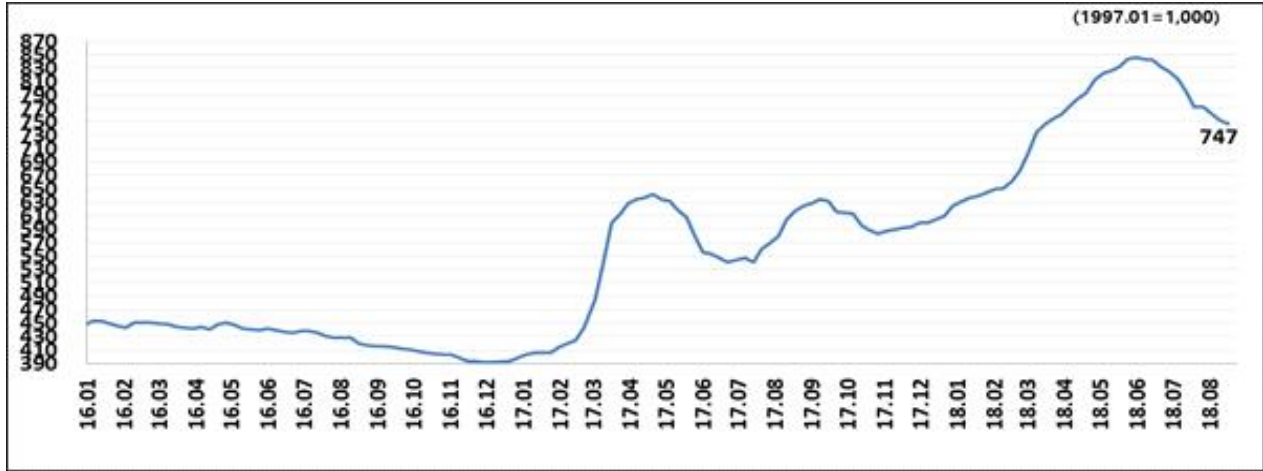
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 400호 (2018.08.27.~08.31)

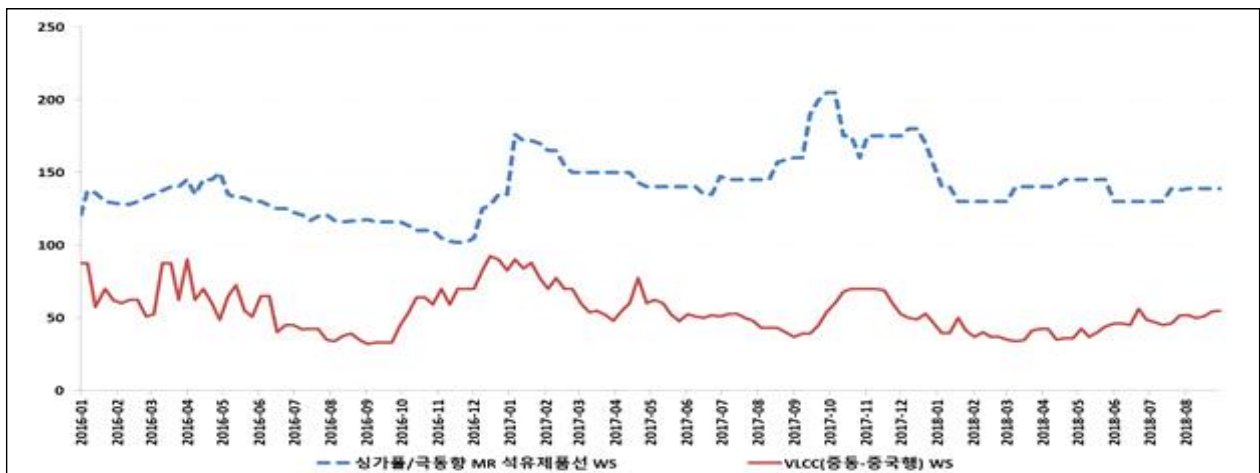
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



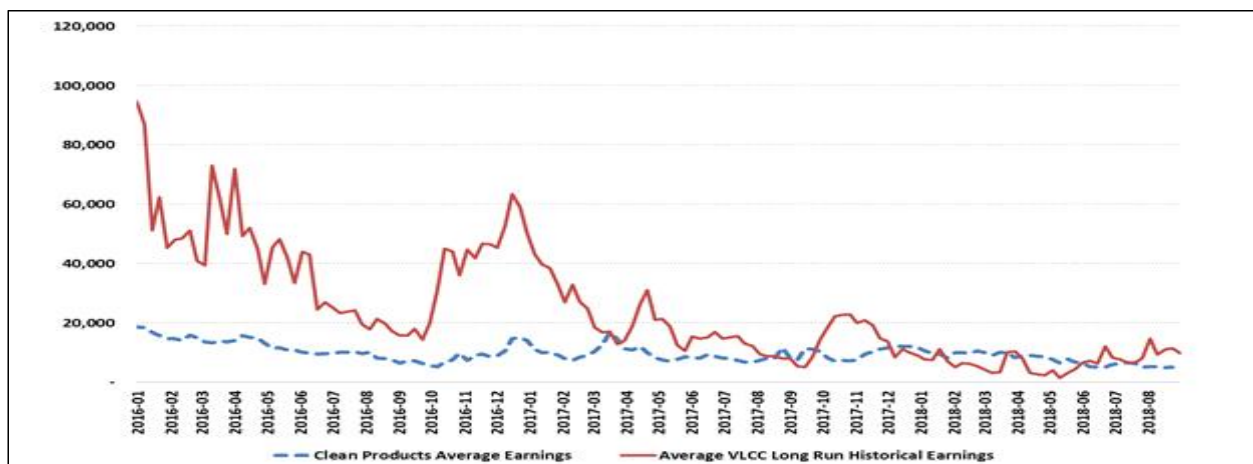
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 400호 (2018.08.27.~08.31)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.31)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.8	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.1	5.8	11.5	9.4

신조선 시장 (\$ Million)		(08.31)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.4	25.0	27.5	26.2	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	90.0	(-)	89.8	82.0	90.0	86.7	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	34.3	(0.25)	33.9	29.0	34.3	31.4	26.0	28.8	27.3

연료유 (\$/Tonne)		(08.31)								
380 CST	Rotterdam	435.5	(13.0)	422.2	341.5	440.5	392.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	464.5	(7.0)	459.7	359.5	468.5	418.8	291.0	387.5	328.7
	Korea	480.5	(6.0)	476.4	388.5	482.5	438.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	463.5	(3.0)	462.1	376.5	471.5	425.4	297.5	390.5	335.7

주요 원자재가 (\$)		(08.31)								
철광석	국제價	66.10	(-)	67.1	62.5	79.3	68.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.5	(1.1)	103.7	96.0	111.8	103.2	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	82.9	(-0.3)	83.7	82.3	105.1	93.3	78.0	101.4	87.1
	중국産	109.3	(-0.3)	107.9	105.5	138.2	119.9	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	223.9	(-2.3)	221.0	214.9	245.9	230.2	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	167.2	(-0.5)	166.8	164.7	186.9	178.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	215.6	(-0.7)	212.2	207.3	250.9	231.9	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	833.0	(-9.0)	862.2	818.8	1,066.8	964.0	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	518.5	(3.75)	538.3	416.5	574.5	488.7	399.0	539.0	436.0

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		5월	6월	7월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
ASEAN	수출	7,933	7,901	8,215	57,143	74,824	74,518	95,252
	수입	4,597	4,876	4,996	34,223	45,031	44,319	53,817
NAFTA	수출	7,677	7,916	7,786	50,405	85,347	81,068	84,260
	수입	5,724	5,701	5,922	40,501	51,472	50,854	60,184
EU	수출	5,003	4,460	4,459	33,215	48,079	46,610	54,042
	수입	5,713	5,090	4,986	37,336	57,199	51,902	57,272
BRICs	수출	16,402	16,252	16,227	109,348	159,334	145,255	169,584
	수입	11,585	10,826	11,450	75,979	109,858	103,255	118,556