



통권 403호(2018.09.24.~09.28.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

무역전쟁, 시황회복에 걸림돌

시황은 저점을 지나는 국면

벌크선은 공급의 조정으로 이미 상당 수준의 개선을 보이고 있고, 컨테이너도 초대형선의 공급이 계속되고 있지만 거대선사의 영향력 확대를 배경으로 2016년을 저점으로 한 완만한 회복이 점쳐지고 있는 상황임. 탱커 또한 시황악화에 따른 발주자제와 해체증가 현상을 보이며 중기적인 회복 가능성이 커지고 있음

이러한 상황에서 미국이 지난 9월 24일부터 2,000억 달러 규모의 상품에 관세를 부과하기로 하고 이에 대한 대응으로 중국이 600억 달러에 달하는 미국제품에 관세를 부과함으로써 미-중 간의 무역전쟁이 세계경제 및 해운에 암운을 드리우고 있음

무역전쟁, 미 금리인상 등의 악재

미국의 재정지출 증가, 감세 등으로 증시가 호조를 보이고, 해운과 항만도 늘어난 물량으로 시황호전 기대를 할 정도이지만 많은 전문가들이 미국발 경제위기 가능성을 경고하고 있으며, 그 중 일부는 앞으로 벌어질 상황이 발생 10주년을 맞은 Lehman 사태이후의 경제위기와 유사할 것이라는 경고를 보내는 상황임

최근 미주항로 컨테이너 시황의 호전이 크리스마스 수요에 대비한 재고비축 수요가 관세부과에 대한 대응으로 앞당겨진 것이라는 해석에는 이견이 없는 것으로 보임. 이는 전반적인 물량의 증가가 아닌 시점을 달리한 일시적인 쇄도이기 때문에 일정 시간이 경과한 후에는 부정적인 영향으로 되돌아올 가능성이 큼.

한편 미국이 양적완화를 되돌리려는 시도로 금리를 지속적으로 인상하고 있는 사실에 주목할 필요가 있음. 미국의 금리인상은 최근에 베네수엘라나 터키가 겪었던 바와 같은 개도국 경제위기로 이어질 가능성이 큼. 자국의 부채 문제로 곤란한 상황을 맞고 있는 중국이 '안정화'라는 측면에서 과거와 같은 역할을 하지 못할 것으로 보이며, 보호 무역주의의 확산과 그로 인한 국가 간의 갈등으로 인해 2008년 경제위기시와 같은 국가 간의 공조도 기대하기 어려운 것도 부정적인 요소임

무역전쟁의 직접적인 영향을 받는 해운

해운이 2000년대 중반과 같은 폭발적 공급증가의 말미에 있지 않은 것은 다행이라고 할 수 있으나 지금과 같은 장기 불황의 끝에 무역전쟁으로 수요측면에서 부정적 영향 하에 놓이는 것은 우려할 만한 상황임. 클락슨의 분석에 의하면 무역전쟁의 영향을 받는 화물은 1억 7천만 톤에 달해 전세계 물동량의 1.5%에 달함. 세부적으로는 곡물의 8.5%, 철강의 5.7%, 컨테이너의 3.7%가 영향을 받게 된다고 분석되고 있으나, 심리적인 영향은 이보다 훨씬 클 것으로 전망됨

특히 컨테이너와 중소형 벌크선이 1차적인 영향권에 있어 각별한 주의가 필요하며 시장위험관리와 마케팅 측면에서 선제적인 전략수립이 요구됨



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

케이프 대폭 상승으로 BDI 상승세 전환

오랜만에 케이프가 대폭 상승하면서 BDI는 주간 평균 전주 대비 111p 상승하였음. 선형별로 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 2,350달러 상승한 것을 비롯해 파나마스는 863달러, 수프라막스는 251달러, 핸디사이즈는 161달러 상승하였음. 건화물선 시장은 지난 5주간 하락세를 보였던 케이프가 6주만에 대폭 상승세로 돌아섬으로써 BDI도 큰 폭의 상승세를 실현하였음

케이프의 경우 양대 수역에서 철광석 메이저들의 성약활동이 늘어나는 가운데 가용선복량 감소로 수급여건이 크게 개선되어 대폭적인 운임 상승세를 보였음. 파나마스의 경우 태평양수역에서는 호주와 인도네시아의 석탄 수요 증가, 대서양수역에서는 남미 곡물 수요 증가로 운임이 크게 상승하였음. 수프라막스의 경우 양대 수역에서 석탄, 곡물 등 신규 수요가 늘어나면서 운임이 상승하였음

FFA 시장의 경우, 케이프는 6주만의 운임 상승에도 불구하고 현물시장의 수급 전망이 여전히 좋지 많은 것으로 나타나 금년 10월물 및 4분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였음. 또한 파나마스는 금년 10월물, 4분기물은 소폭 상승한 반면 2019년물은 하락하였으며, 수프라막스도 올해 10월물, 4분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.28)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,490	(111)	948	1,774	1,350	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	17,329	(2,350)	7,051	27,283	16,766	3,566	29,411	14,086
	파나마스(4TC)	13,334	(863)	9,262	13,595	11,413	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,941	(251)	9,350	12,989	11,079	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,110	(161)	7,530	9,577	8,506	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,375	(-)	16,250	22000	19,582	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	14,850	(125)	13,000	15,500	14,248	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,897	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,846	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (09.28)	(전주비)	금주 (09.28)	(전주비)	금주 (09.28)	(전주비)	금주 (09.28)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	21,117	(-233)	20,889	(-89)	17,850	(17)	18,250	(17)
	파나마스(4TC)	13,483	(16)	13,306	(17)	13,050	(-17)	12,700	(100)
	수프라막스(6TC)	12,745	(-75)	12,563	(-122)	12,221	(-69)	11,682	(-8)
	핸디(6TC)	9,388	(-37)	9,396	(19)	9,303	(-85)	9,213	(7)

06 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

중국 국경절로 인한 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 870.58 기록(전주 대비 19.63p 하락)
용선료 지수 HRCI는 725 기록(전주와 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 31달러 하락한 735달러, 아시아-북미 항로, 상해발 미서안행은 전주 대비 11달러 하락한 2,332달러, 미동안행은 183달러 하락한 3,319달러를 기록함

중국 국경절 영향으로 원양항로 운임이 2주째 하락세를 기록함. 6월부터 진행된 서비스 축소의 영향으로 급락보다는 연착륙을 통한 운임 조정이 이루어질 것으로 예상됨. 미주 항로 운임 수준은 전년 동기 대비 60~70% 이상 높은 수준을 유지하고 있어 하반기 선사 실적 개선에 긍정적인 영향을 미치나 잇따른 서비스 임시 중단(blank sailing)에 따른 계류선박 증가는 선사 부담으로 작용함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 3달러 하락한 162달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 228달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 1달러 상승한 138달러를 기록

한국 항의 경우, 9월부터 계속되는 선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 국경절 연휴 이전 밀어내기 부진으로 오히려 시장 운임은 소폭 하락 하였으며, 일본, 동남아항 역시 연휴 이전 특수 부재로 운임 인상이 이루어지지 않음

Clean Shipping Alliance 창립

Clean Shipping Alliance는 탈황장치를 통한 IMO 2020에 대응하기 위한 모임으로 18개 기업(벌크:Star Bulk, Oldendorff Carriers, 크루즈: Carnival, 화주: Cargill, Trafigura)이 참여함. 참여기업은 약 600척의 선박에 탈황장치를 장착할 예정으로 크루즈 선사인 카니발은 2020년 까지 전체 운영 선대의 약 80%, 스타벌크는 117척, 올덴도르프는 약 100여척의 선박에 탈황장치를 장착할 예정임. 이외에 창립멤버인 Grimaldi Group은 자회사인 Finnlines 보유 선대에 1억 유로를 투자하는 등 저유황유 사용보다는 탈황장치 사용을 우선시함. 동 얼라이언스는 탈황장치의 효과에 대한 연구 및 관련정보를 제공하며 오픈방식의 탈황장치에 대한 IMO 규제에 대해서는 반대하는 것으로 알려짐

	금주 (09.28)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	870.58	(-19.6)	646.59	939.48	839.48	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	735	(-31)	584	959	831.2	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,332	(-11)	945	2,349	1569.2	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,319	(-183)	1,933	3,518	2648.2	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	162	(-3)	144	205	165.8	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	228	(-)	210	230	222.2	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	138	(1)	131	166	145.3	97	185	148
용선지수(HRCI)	725	(-)	610	846	747	394	642	557	

VLCC, 계절 수요가 본격화 되며 운임 상승 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 3% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 감소하였음. 계절 수요가 본격화 되며 2주 연속 성약건수가 증가하고 대기선복은 감소하며 운임이 상승세를 이어가고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 13,395 달러로 전주 대비 1,634 달러(+13.9%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 57.0으로 전주대비 4.0p(+7.0%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 16,768달러(+25%), 일본항 19,410달러(+19%), 싱가포르항 20,477달러(+14%), 미국항 326달러(-72%), 유럽항 6,747달러(+4%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 17,074달러(+6%), 미국항 24,357달러(+32%), 인도항 21,510달러(+23%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 전 항만에서 상승세를 나타내고 있음

[09월 28일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	452.5	471.5	468.5	480.0	447.5	470.0	472.5	500.5	490.5	474.5	519.5
전주비	4.4%	3.5%	3.1%	3.7%	2.9%	2.2%	1.6%	4.9%	3.8%	0.9%	4.4%

제품선, MR 운임 약세, 아시아항 LR 강세 지속

대서양시장 : 급락했던 북해 운임이 일부 회복하였으나 전반적인 대서양 시장 운임은 하락세를 지속

아시아시장 : 수요가 대형 선종 중심으로 발생하며 LR 강세, MR 약세가 지속되고 있음

제품선 평균 일일 운임은 3,996달러로 전주 대비 345달러(-7.9%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0으로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 2,348달러(+92%), 북해-서아프리카 2,346달러(-17%), 미걸프-북해 -1,010달러(적자 전환), 미걸프-남미동안 4,937달러(-51%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 6,589달러(+4%), LR2 8,291달러(+12%)를 기록, MR은 인도-일본 2,937달러(-14%), 한국-싱가포르 10,515달러(-16%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.28)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	13,395	(1,634)	1,357	14,597	7,304	5,042	42,986	17,805
	MR	3,996	(-345)	3,996	11,783	7,445	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(-)	19,000	24,750	20,686	24,750	31,750	27,084
	MR	12,375	(-)	12,375	14,000	13,170	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	57.0	(4.0)	34.0	57.0	44.3	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(-)	130.0	145.0	136.9	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



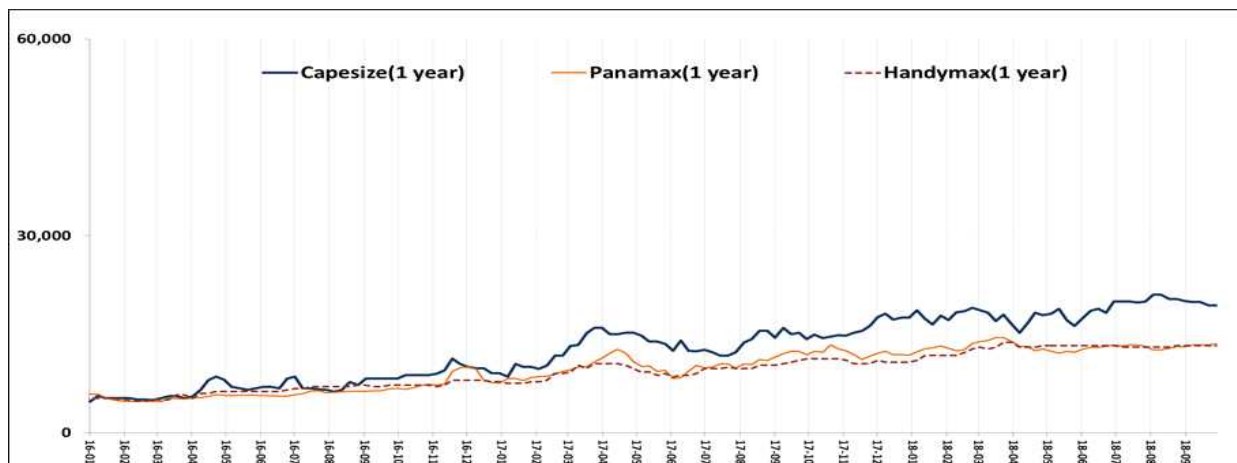
KMI 주간해운시장포커스 통권 403호 (2018.09.24.~09.28)

건화물선 운임 지수



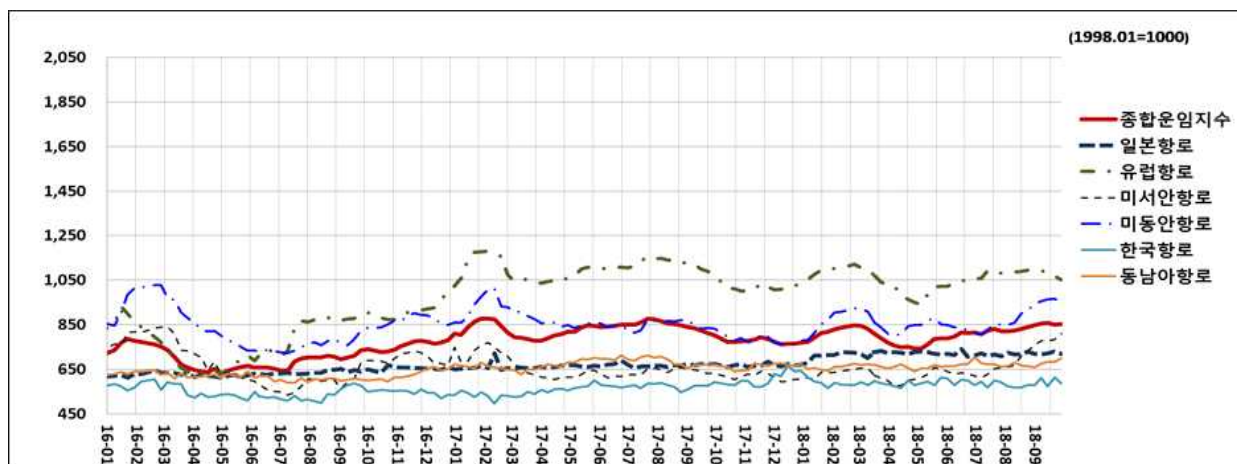
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



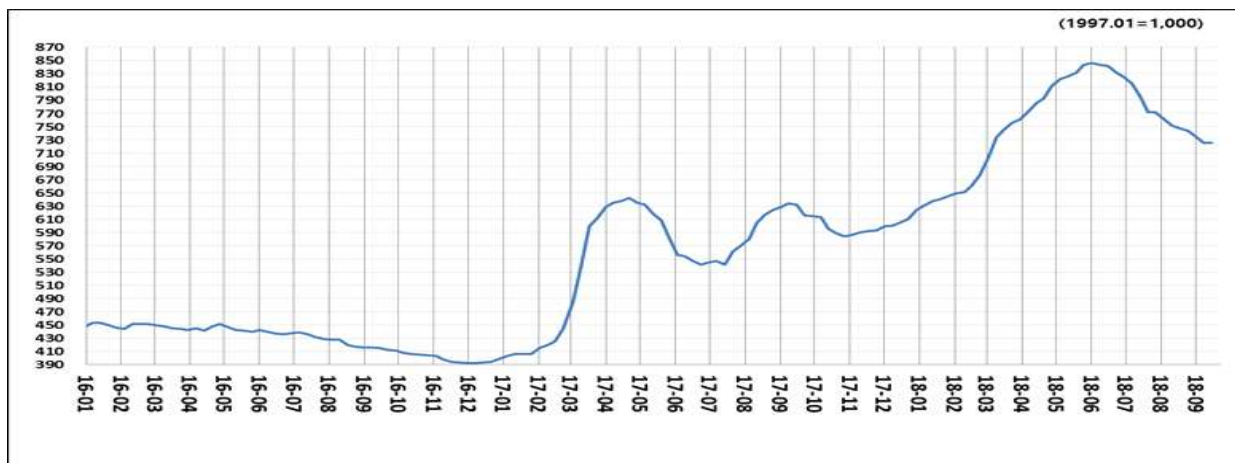
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 403호 (2018.09.24.~09.28)

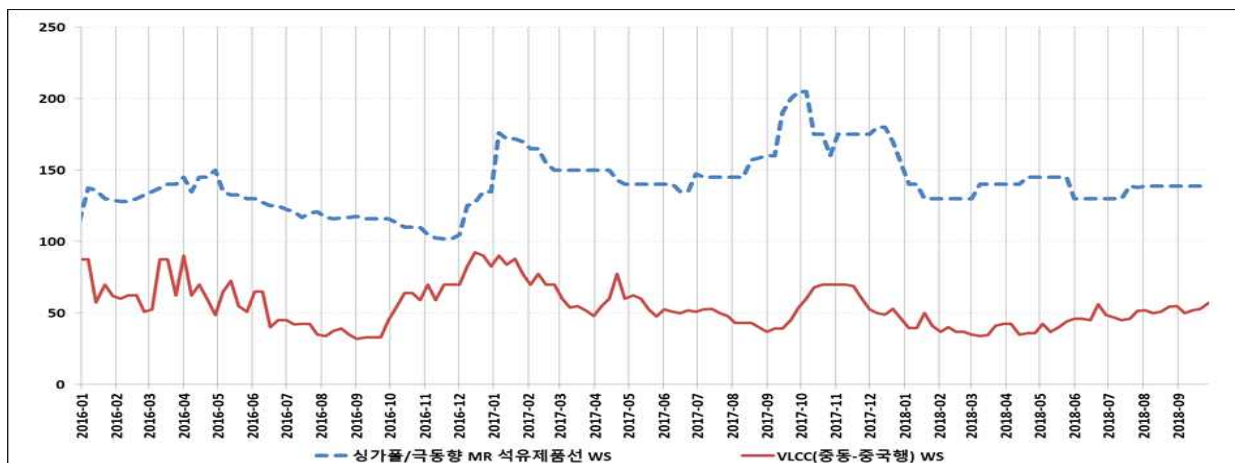
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



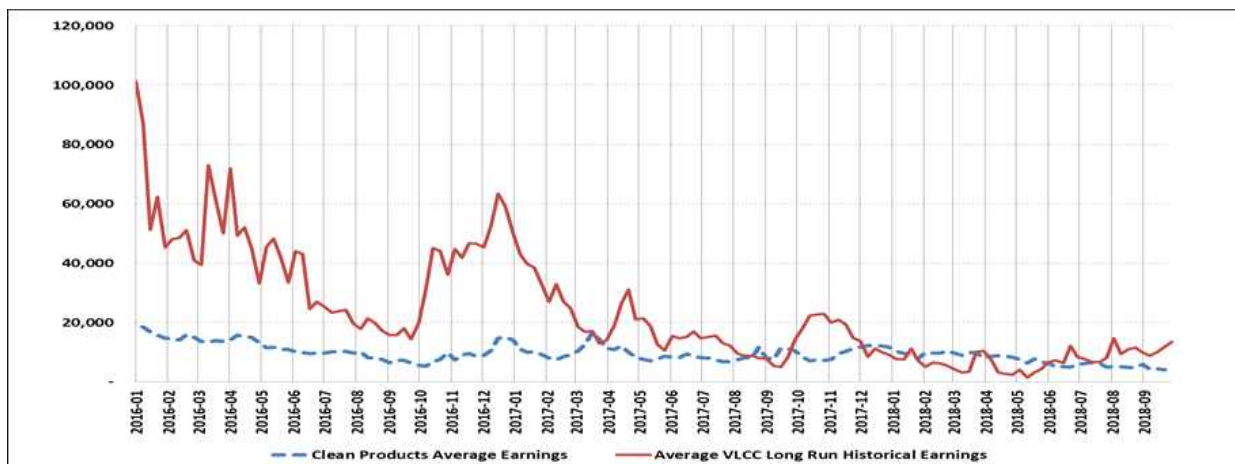
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 403호 (2018.09.24.~09.28)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.28)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	64.8	63.0	65.0	63.9	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.2	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(09.28)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.4	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	91.0	(0.5)	90.4	82.0	91.0	87.1	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	34.75	(-)	34.6	29.0	34.8	31.7	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(09.28)								
380 CST	Rotterdam	452.5	(19.0)	436.6	341.5	452.5	397.3	267.5	364.0	305.2
	Singapore	490.5	(18.0)	471.5	359.5	490.5	424.2	291.0	387.5	328.7
	Korea	508.5	(21.0)	489.3	388.5	508.5	443.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	474.5	(4.0)	471.1	376.5	474.5	430.1	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(09.28)								
철광석	국제價	69.15	(-0.5)	68.7	62.5	79.3	68.8	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.6	(0.5)	105.6	96.0	111.8	103.5	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	82.4	(-0.2)	82.6	82.2	105.1	92.2	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.1	(-0.2)	109.7	105.5	138.2	118.9	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	235.5	(-)	229.6	214.9	245.9	230.1	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	169.2	(-0.3)	168.3	164.7	186.9	177.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	220.2	(-0.4)	219.5	207.3	250.9	230.7	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	845.5	(-1.75)	834.4	814.0	1,066.8	951.0	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	509.0	(-12.75)	505.5	416.5	574.5	490.4	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		6월	7월	8월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	7,904	8,191	8,441	65,556	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,891	4,997	4,939	39,181	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,907	7,785	7,725	58,125	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,733	5,927	5,545	46,058	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,459	4,613	4,490	37,702	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,099	4,990	5,205	42,542	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	16,211	16,225	16,795	126,120	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,826	11,448	10,795	86,792	109,858	103,255	118,556		