



KMI 주간해운시장포커스

통권 395호(2018.07.23.~07.27)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

미-중 무역전쟁, 해운에 직접적 영향

점입가경

미국과 중국 간의 무역전쟁이 날이 갈수록 심화되어 많은 우려를 자아내고 있음. 중국으로부터 약 5천억 달러의 물품을 수입하고 있는 미국이 500억 달러에 대해 25%의 관세를 부과한 데 이어 추가적으로 2천억 달러에 대해 관세 부과를 검토하고 있고, 최근의 위안화 하락에 대해 환율조작국 카드를 검토하고 있는 것으로 알려져 있음.

일반적으로 무역전쟁은 패지만 있는 게임으로 알려져 있음. 19세기 말 이탈리아와 프랑스의 관세전쟁, 1930년 미국 스무트-홀리 관세법 제정으로 촉발된 글로벌 관세전쟁, 1960년대 미국과 유럽의 '치킨전쟁' 등은 무역 전쟁이 승자가 없는 전쟁임을 증명하는 사례로 자주 거론됨

양국의 출혈

무역전쟁의 여파로 양국 모두 많은 대가를 치르거나 치를 것으로 예상되고 있음. 중국은 은행의 신용제한으로 이미 성장에 어느 정도의 브레이크가 걸린 상황에서 추가적인 성장을 하락을 감수해야 하는 상황임. 중앙정부에서 정부지출 증가, 지급준비를 인하 등으로 대응하는 것으로 알려져 있으나 성장 둔화가 전 국가적인 채무위기로 이어질 가능성에 대한 우려도 나오고 있음.

미국의 경우 중국과 달리 전세계 상품 공급망에 대한 의존도가 크지 않아 상대적으로 피해가 작을 수는 있지만 이미 무역전쟁으로 피해를 본 농가에 120억달러를 보조금 또는 잉여농산물 구매라는 형태로 지원하기로 하는 등 피해가 가시화되고 있음. 미국의 트럼프 대통령은 정치적으로도 부담이 많아졌고, 심지어 여권에서도 부정적인 목소리가 나올 정도로 비판이 커지고 있음

해운에 대한 영향은 부정적이나, 일부 톤-마일 수요 증가도 발생

무역전쟁에서 가장 우려되는 측면은 중국의 경제성장 둔화가 세계경제에 미치는 부정적인 영향임. 모건스탠리는 2,500억 달러 규모의 상품에 대해 관세가 부과될 경우 중국경제에 성장을 0.3%하락이라는 직접적인 결과를 초래할 것이며 거기에 더하여 간접적인 영향으로 0.3%p가 하락할 것으로 예측함.

세계경제성장의 3분의 1을 설명할 수 있는 중국경제의 성장을 둔화는 곧바로 세계경제성장 둔화로 이어질 것이고 이는 무역거래의 감소와 해상운송수요의 축소라는 결과를 초래할 것임.

한편 단기적인 효과로 긍정적인 영향을 거론하는 뉴스도 보이고 있는데 이중 대표적인 것이 대두교역에 관한 것임. 총 대두소비의 85%를 수입에 의존하고 있는 중국이 수입지를 브라질로 전환함으로써 대두 해상운송의 톤-마일 수요가 증가하고, 심지어 수출국인 브라질이 내수용 대두 부족으로 미국에서 대두를 수입함으로써 추가적인 수송수요가 만들어진다는 것이 그 내용임. 하지만 이러한 단기적이고 지엽적인 사례가 무역전쟁이 해운에 주는 부정적인 영향을 거스를 수는 없어 조류의 역행에 대비할 필요가 있음



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

수급여건 개선으로 운임상승세 지속

전체적으로 성약활동 증가에 BDI는 주간 평균 기준으로 전주 대비 50p 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면, 케이프는 전주 대비 529달러, 파나막스는 375달러, 수프라막스는 275달러, 핸디사이즈는 53달러 상승하였음. 건화물선 시장은 지난주 활발한 성약활동, 석탄, 곡물 등 수요 증가 등에 따라 전체적으로 상승세를 보였음

케이프는 태평양수역에서 철광석 메이저들의 활발한 성약으로 운임이 상승한 반면 대서양수역은 주 초반 상승세를 보인 후 가용선복 증가로 하락세로 전환되었음. 파나막스는 대서양수역에서 가용선복 증가로 하락한 반면 성약활동은 활발해지면서 전체적으로 상승세를 유지함. 수프라막스는 가용선복 부족으로 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 케이프와 파나막스는 성수기 수요 증가에 따른 현물시장 운임상승에 대한 기대감으로 8월물은 물론 2018년 4분기물이 상승하였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.27)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,730	(40)	948	1,721	1,274	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	25,239	(529)	7,051	25,580	15,334	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	12,646	(375)	9,262	13,034	11,157	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,063	(275)	9,350	12,356	10,826	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,156	(53)	7,530	9,577	8,580	5,422	10,104	7,637
	케이프	21,000	(125)	16,250	21,000	19,112	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,450	(-250)	13,000	15,500	14,202	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,817	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,800	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (07.27)	(전주비)	금주 (07.27)	(전주비)	금주 (07.27)	(전주비)	금주 (07.27)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	22,270	(287)	21,667	(111)	17,663	(-20)	17,953	(-64)
운임	파나막스(4TC)	13,067	(717)	12,955	(33)	12,567	(17)	12,000	(33)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,672	(35)	12,217	(-30)	11,917	(30)	11,387	(-)
06 (달러/일)	핸디(6TC)	9,150	(-138)	9,825	(-63)	9,475	(-)	9,263	(13)

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

공급량 조절을 통해 운임 인상 시도

상해발 운임지수 SCFI는 863.59 기록(전주 대비 69.8 상승)

용선료 지수 HRCI는 796 기록(전주 대비 19 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 69.8달러 상승한 926달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 261달러 상승한 1,877달러, 미동안행은 196달러 상승한 2,846달러를 기록함

CMA CGM, Maersk, 하팍로이드 등 대형선사는 유럽항로 일부 서비스에 대해 8월 1일부터 품목 무차별운임(FAK: freight all kinds)을 실시할 예정임. 아시아-미주 항로에서도 계절적 성수기인 8월부터 FEU당 600~800달러의 일괄 운임인상(GRI: General Rate Increase)을 시도할 예정임. 특히, 아시아-미국 동부 교역량이 약 25% 증가할 것으로 예상되어 동 항로에 대한 운임인상 가능성이 높음. 이외 선사들은 대서양 항로에 대한 항로축소(현대상선, 에버그린, OOCL), 일부 아시아-유럽 서비스에 대한 중단을 예고하여 공급량을 조절할 예정임

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주와 동일한 159달러, 상해-일본 항로는 전주대비 1달러 하락한 225달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 15달러 상승한 146달러를 기록함

동남아 항로의 운임이 전주대비 크게 상승하였으나 여전히 전년 수준(180달러)에 못 미치는 것으로 나타남

NYK, 비용 증가로 인해 영업이익 수정

연초 NYK는 상반기 영업이익이 135억 엔 이를 것으로 예상하였으나, 4월 75억 엔 손실로 수정함. 최근 2018년 연중 영업이익은 370억 엔에서 20억 엔으로 하향 조정함. 벙커가격 상승과 함께 용선에 대한 고비용 구조가 적자의 주요 요인으로 지목됨. 올해 낮은 운임으로 인해 용선에서만 약 5억 달러의 손실이 발생한 것으로 추정됨. 하지만 ONE으로 통합이후 이러한 문제는 완화될 것으로 예상됨

	금주 (07.27)	(전주비)	2018년			2017년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	863.59	(69.8)	646.59	883.59	795.87	703.67	990.24	826.91
유럽항로(\$/TEU)	926	(63)	584	926	816.4	681	1,116	876
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,877	(261)	945	1,877	1,366	1,078	2,211	1,485
미동안항로(\$/FEU)	2,846	(196)	1,933	2,846	2,429	1,681	3,647	2,457
한국항로(\$/TEU)	159	(-)	144	205	168	92	168	141
일본항로(\$/TEU)	224	(-)	210	229	221	202	219	215
동남아항로(\$/TEU)	146	(15)	131	166	148	97	185	148
용선지수(HRCI)	796	(-19)	610	846	747	394	642	557



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

VLCC, 성약 건수 증가 지속에 운임 반등

VLCC 성약건수는 전주대비 약 35% 증가하였으며 중동 대기 선박량도 4% 감소하였음. 8월 성약건수가 전년 동기 대비 높은 수준을 유지하며 대기 선박을 흡수하고 있음. 주간 운임은 한 달여 만에 상승 반전하였음

VLCC 평균 일일 운임은 8,033 달러로 전주 대비 1,526달러(+23.5%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 51.5로 전주대비 10.7(+5.5%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 10,562달러(+11%), 일본항 13,272달러(+9%), 싱가포르항 15,270달러(+24%), 미국항 -2,232달러(적자 지속), 유럽항 4,049달러(+83%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 10,529달러(+35%), 미국항 14,006달러(-7%), 인도항 21,038달러(+26%)를 기록함

연료유 가격은 전 항만에서 상승 반전하였음

[07월 27일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	421.5	456.5	458.5	460.0	440.0	450.0	465.0	456.0	468.5	467.5	482.5
전주비	1.9%	3.8%	6.8%	0.5%	3.5%	1.1%	3.2%	4.0%	2.6%	2.9%	0.8%

제품선, 전반적인 운임 하락 속에 북해 MR 운임 강세

대서양시장 : 북해 시장의 강세가 주 후반 마무리 되는 한편 미 걸프 성약이 증가하며 대기 선박을 흡수하고 있음

아시아시장 : 전반적으로 성약이 부진하여 제품선 전 선종 운임이 하락하였음

제품선 평균 일일 운임은 6,265 달러로 전주 대비 310달러(-4.7%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 138.0로 전주대비 1.0(-0.7%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,528달러(+16%), 북해-서아프리카 4,152달러(+12%), 미걸프-북해 -2,106달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 5,938달러(-11%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 6,887달러(-7%), LR2 8,670달러(-16%)를 기록, MR은 인도-일본 10,295달러(-3%)를 기록함

	유조선 시장	(07.27)	(전주비)	2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,033	(1,526)	1,357	12,060	7,183	5,042	42,986	17,805
	MR	6,265	(-310)	5,015	11,783	6,264	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)	19,000	24,750	20,625	24,750	31,750	27,084
	MR	12,750	(-)	12,750	14,000	13,375	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	51.5	(5.5)	34.0	56.0	41.7	37.0	90.0	58.3
	MR	138.0	(-1.0)	130.0	145.0	136.2	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



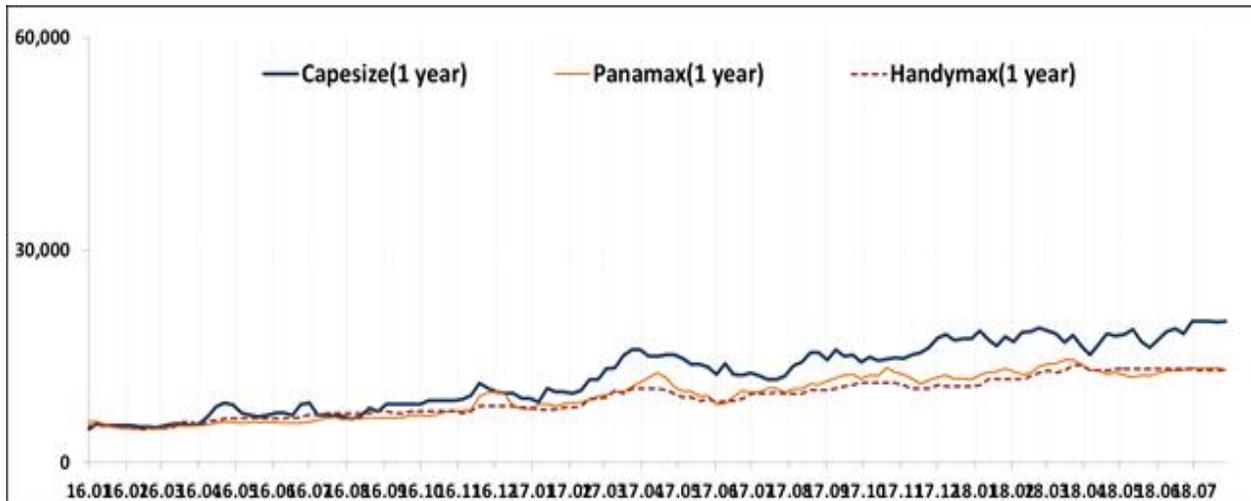
KMI 주간해운시장포커스 통권 395호 (2018.07.23.~07.27)

건화물선 운임 지수



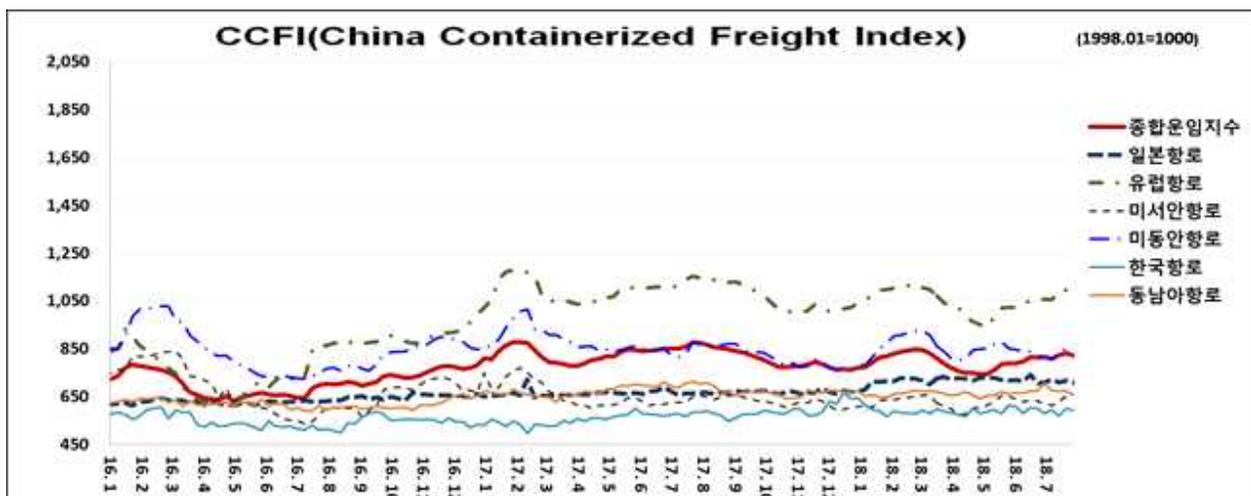
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



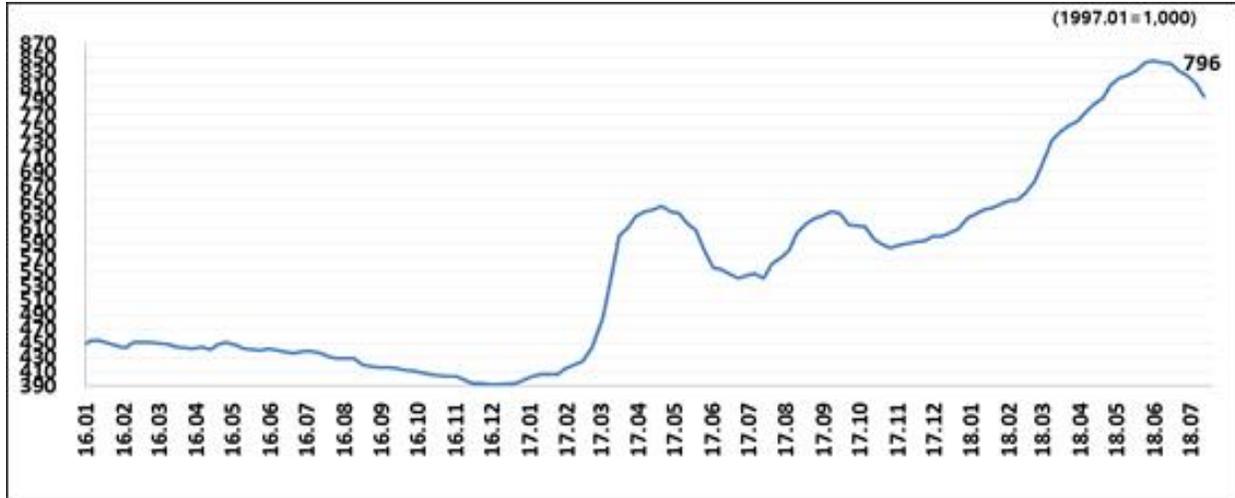
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 395호 (2018.07.23.~07.27)

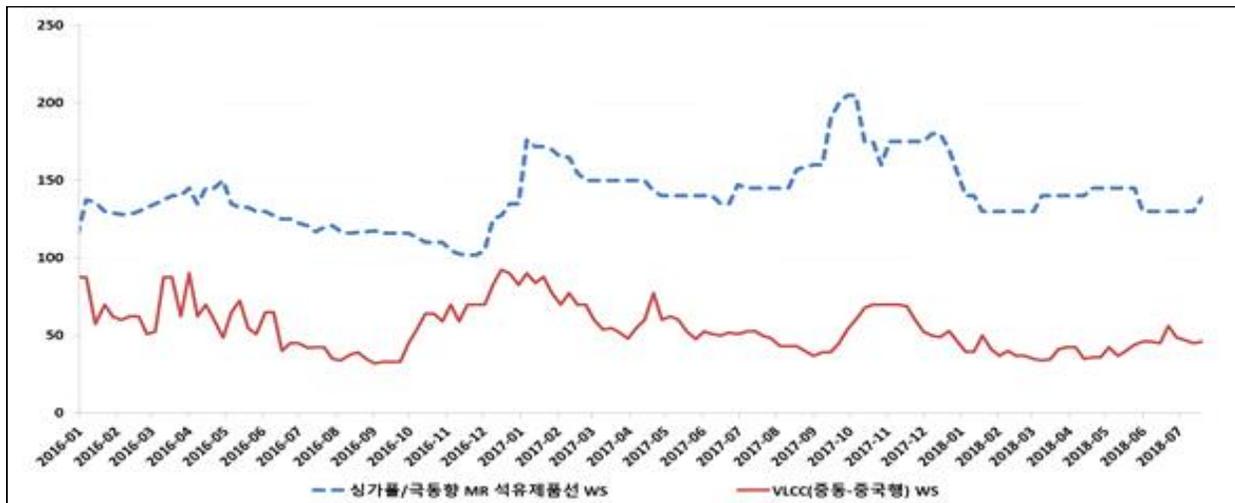
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



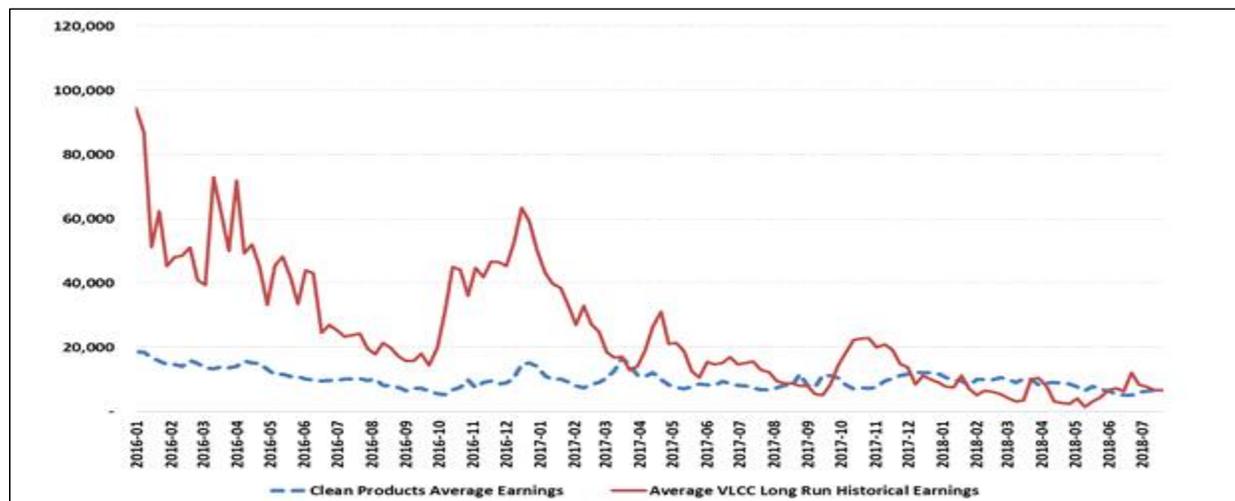
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 395호 (2018.07.23.~07.27)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.27)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.8	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.7	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.0	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.27)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	26.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.3	82.0	89.5	86.2	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	33	(-)	32.9	29.0	33.0	31.0	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(07.27)								
380 CST	Rotterdam	421.5	(8.0)	425.8	341.5	440.5	387.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	468.5	(12.0)	462.8	359.5	466.5	411.9	291.0	387.5	328.7
	Korea	475.5	(6.5)	472.9	388.5	479.5	432.3	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	467.5	(13.0)	460.3	376.5	468.5	419.3	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(07.27)								
철광석	국제價	66.95	(2.3)	64.1	62.5	79.3	69.2	55.3	91.7	71.3
	중국産	99.3	(0.8)	97.6	96.0	111.8	103.2	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	84.9	(-0.2)	86.6	84.9	105.1	94.9	78.0	101.4	87.1
	중국産	111.0	(-3.2)	116.9	109.3	138.2	121.9	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	218.7	(-1.4)	228.8	218.7	245.9	231.7	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	167.7	(-1.1)	171.9	167.7	186.9	180.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	211.1	(-1.4)	214.4	211.1	250.9	235.4	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	870.5	(20.8)	846.8	818.8	1,066.8	981.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	530.5	(14.5)	503.7	416.5	543.0	480.0	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		4월	5월	6월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,548	7,933	7,901	48,914	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,892	4,597	4,876	29,203	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,340	7,677	7,916	42,626	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,744	5,724	5,701	34,539	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	5,057	5,003	4,460	28,594	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,065	5,713	5,090	32,340	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,348	16,402	16,252	93,295	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,878	11,585	10,826	64,519	109,858	103,255	118,556		