

# KMI 주간해운시장포커스

통권 396호(2018.07.30.~08.03)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

## 컨테이너 선사 생존의 관건은?

### 시황부진은 현재진행형

2004년부터 2015년까지 중국-북미동안 중국 컨테이너 운임지수(CCFI: China Containerized Freight Index)의 장기평균은 1,247이었으나 2016년 이래 지금까지의 평균은 848에 불과함. 중국-유럽 CCFI도 크게 다르지 않아 2015년 이전 같은 기간의 평균은 1,384이었던 데 비해 2016년 이후의 평균은 약 30% 하락한 970 수준에 머무르고 있음

문제는 현재의 운임이 대부분의 선사가 적자를 면하기 어려운 수준이고 당분간 지속될 것으로 예상된다는 것임. 손익분기점 이하의 운임이 지속되는 기간이 길어진다면 원가경쟁력이 낮은 국내 선사는 더 많은 출혈로 생존경쟁에서 밀릴 가능성이 커짐

### 급격한 시황회복은 기대난

작년의 선대증가는 1.25%로 낮은 수준을 보였으나 금년 이후 2020년 까지는 4% 이상의 수준이 될 것으로 예상됨. 선박수요는 5%이상의 높은 수준을 유지하고 있으나 톤·마일 수요는 그보다 다소 낮고 무역전쟁의 영향으로 부정적인 방향으로 움직일 가능성을 고려해야 함

결과적으로 수급상황이 지금까지의 공급과잉 상태를 해소하기에는 역부족이라 급격한 시황회복은 기대하기 어려운 상황임. 우리나라 선사 입장에서 손익분기점 이하의 시황이 장기화되는 상황이라 대책이 필요함

### 선박의 크기, 선박의 질(quality) 그리고 선대의 다양성이 관건

최근 독일의 신용평가기관인 Scope Ratings에서 향후 1년 반 동안 선사가 성공하기 위한 주요 요인으로 위의 세 가지를 제시함. 규모의 경제(economies of scale)가 게임의 본질이 되어 왔던 컨테이너 해운에서 대형선 확보의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않음. 금년 유가가 작년 대비 25% 증가할 것으로 예상되는 상황에서 선박의 크기 문제는 연료효율성의 문제와도 직결되는 것임. 또한 환경규제가 나날이 강화되는 추세이므로 양질의 선박확보는 중요한 성공요인이 될 것임

한편 무역전쟁이 초래하는 교역구조의 변화에 대한 대응도 중요한 요건으로 제시됨. 미-중 간의 교역이 다른 지역으로 전환됨으로써 항로의 수요가 다양하게 변화될 것이므로 이에 대응하기 위해서는 항로별 수요변화에 대응할 수 있는 선대의 다각화가 중요하게 됨. Scope Ratings에서는 이 문제의 해결을 위해서는 대형 얼라이언스의 일부가 되는 것이 필수적이라는 결론을 내림

## 활발한 성약활동을 바탕으로 케이프 대폭 상승

파나막스를 제외하고 전체적으로 성약활동이 증가함에 따라 BDI는 주간 평균 기준으로 전주 대비 18 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 750달러, 수프라막스는 36달러 상승한 반면 파나막스는 435달러, 핸디사이즈는 146달러 하락하였음. 건화물선 시장은 케이프의 대폭적인 운임상승이 BDI 상승세를 주도하였는데, 대형 화주와 트레이더들의 활발한 성약이 상승요인으로 작용하였음

케이프의 태평양수역은 철광석 메이저 화주들과 트레이더들의 활발한 성약으로, 대서양수역은 대화주인 발레사의 성약 증가로 운임이 급상승하였음. 파나막스는 신규 수요 유입보다 공급증가가 두드러지게 나타나면서 운임이 대폭 하락하였음. 수프라막스의 경우 태평양수역에서는 공급 증가에 따른 수급악화로 운임이 하락한 반면 대서양수역은 유럽지역 수요 강세로 운임이 상승하였음.

FFA 시장의 경우, 케이프를 제외하고 약세를 보였음. 케이프는 하반기 성수기 수요 증가에 따른 운임 상승에 대한 기대감으로 금년 8월물 및 4분기물, 2019년 모두 상승세를 보인 반면 나머지 선종은 올해 8월물 및 4분기물 모두 하락세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.03)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,748	(18)	948	1,774	1290	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	25,989	(750)	7,051	27,124	15,684	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	12,210	(-435)	9,262	13,034	11,192	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,100	(36)	9,350	12,356	10,835	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,010	(-146)	7,530	9,577	8,561	5,422	10,104	7,637
	케이프	22,000	(1000)	16,250	22,000	19,205	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	14,000	(-450)	13,000	15,500	14,195	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,823	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,806	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (08.03)	(전주비)	금주 (08.03)	(전주비)	금주 (08.03)	(전주비)	금주 (08.03)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	23,167	(897)	22,322	(655)	17,933	(270)	18,317	(364)
	파나막스(4TC)	12,900	(-17)	12,922	(-33)	12,617	(50)	11,983	(-17)
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라막스(6TC)	11,647	(-265)	12,200	(-17)	12,042	(125)	11,437	(50)
	핸디(6TC)	9,575	(-75)	9,654	(-171)	9,475	(-)	9,263	(-)

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 운임 연중 최고치 경신

상해발 운임지수 SCFI는 890.52 기록(전주 대비 26.9p 상승)

용선료 지수 HRCI는 772 기록(전주 대비 24p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 9달러 상승한 935달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 197달러 상승한 2,074달러, 미동안행은 253달러 상승한 3,099달러를 기록함

선사들의 미주항로 공급 조절과 함께 수요 증가가 미주 운임을 크게 상승시킴. 미주항로에 대한 6.7%의 투입 선 대 축소와 함께 미-중 무역전쟁으로 인한 관세부과를 피하기 위해 수입화물 선적을 늘리는 수요가 맞물려 운임이 크게 증가한 것으로 풀이됨. 또한, 2018년 2분기 미국의 GDP 증가세가 2014년 3분기 이후 가장 높은 수치인 4.1%를 기록하는 등 경제여건도 호조를 기록하고 있어 향후 미주항로 운임에 대한 긍정적인 요인이 많으나 전년 대비 약 400~500달러 이상 높은 운임이 언제까지 지속될지는 추이를 지켜봐야 함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로, 상해-일본 항로는 각각 전주와 동일한 159달러, 224달러를 기록했으며, 상해-동남아 항로는 전주대비 4달러 하락한 142달러를 기록함

한국 항의 경우 연중 최저 운임 수준이 2주간 유지되고 있으며, 일본 항 역시 별다른 이슈 사항 없음. 동남아 항의 경우에는 여름 비수기 지속 및 중국 경제 부진 영향으로 운임 소폭 하락하였으나, 8월 중순 이후, 운임 회복이 예상됨.

### 탈황장치(scrubber) 수요 증가

IMO 2020에 대응하기 위해 탈황 장치에 대한 수요가 크게 증가함. DNV의 자료에 따르면 올 초까지 탈황 장치가 장착 또는 주문된 선박은 415척에 불과했으나 포시도니아(Posidonia) 기간에 815척으로 증가했으며 최근 870척에 이름. 이러한 추세가 지속되면 2020년 1월에는 약 1,000척의 탈황 장치 장착 선박이 운항될 것으로 예상되나 급격한 수요 증가로 인해 제조 및 설치 공간이 부족한 것으로 알려짐. 아울러 중소항만에서는 저유황유와 고유황유 공급을 모두 하기 힘들 것으로 예상되어 탈황 장치를 장착·운영하는 선사는 고유황유(HFO) 공급처와 장기계약을 추진함

	금주 (08.03)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	890.52	(26.9)	646.59	890.52	803.56	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	935	(9)	584	935	820	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,074	(197)	945	2,074	1,390	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,099	(253)	1,933	3,099	2,452	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)	142	(-4)	131	166	147	97	185	148
	용선지수(HRCI)	772	(-24)	610	846	748	394	642	557



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

## VLCC, 지속된 성약건수 증가로 높은 운임 상승

VLCC 성약건수는 전주대비 약 24% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 변동 없음. 전년 대비 높은 성약 건수 증가로 누적된 대기 선박을 흡수하며 높은 운임 상승을 나타내었음. COA 체결이 감소하며 spot 성약이 다소 증가하였음

VLCC 평균 일일 운임은 14,597달러로 전주 대비 6,564달러(+81.7%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 52.0로 전주대비 0.5(+1.0%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 14,258달러(+35%), 일본항 17,118달러(+29%), 싱가포르항 19,922달러(+30%), 미국항 10,346달러(흑자 전환), 유럽항 14,278달러(+253%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 16,669달러(+58%), 미국항 17,133달러(+22%), 인도항 32,297달러(+54%)를 기록함

연료유 가격은 북중미 및 아시아 항만에서 하락세를 나타내었으며 유럽은 등락을 나타내었음

[08월 03일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	423.5	451.5	460.5	460.0	426.0	437.5	455.0	453.5	463.5	467.5	491.5
전주비	0.5%	-1.1%	0.4%	-	-3.2%	-2.8%	-2.2%	-0.5%	-1.1%	-	1.9%

## 제품선, 전반적인 관망세에 항로 대부분에서 운임 하락

대서양시장 : 누적된 대기 선박 대비 관망세에 따른 성약 증가를 감소로 운임이 전반적으로 하락

아시아시장 : 다음주 싱가포르 연휴를 앞두고 전반적인 관망세에 LR1 운임 하락이 시장 운임을 하락으로 이끌었음

제품선 평균 일일 운임은 5,080달러로 전주 대비 1,185달러(-18.9%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 1.0(+0.7%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 1,907달러(-46%), 북해-서아프리카 4,289달러(-36%), 미겔프-북해 -3,347달러(적자 지속), 미겔프-남미동안 8,628달러(-6%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 5,058달러(-27%), LR2 8,760달러(+1%)를 기록, MR은 인도-일본 8,794달러(-15%), 한국-싱가포르 13,685달러(-5%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.03)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,597	(6,564)	1,357	14,597	6,431	5,042	42,986	17,805
	MR	5,080	(-1,184)	5,015	11,783	8,119	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)	19,000	24,750	20,573	24,750	31,750	27,084
	MR	12,625	(-125)	12,625	14,000	13,351	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	52.0	(0.5)	34.0	56.0	42.1	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(1.0)	130.0	145.0	136.3	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



# KMI 주간해운시장포커스



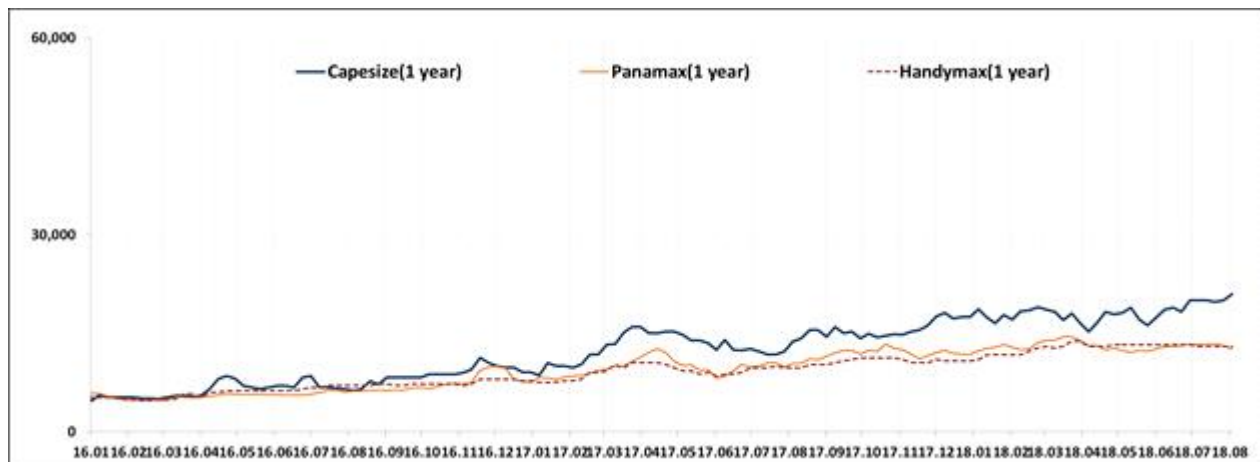
KMI 주간해운시장포커스 통권 396호 (2018.07.30.~08.03)

## 건화물선 운임 지수



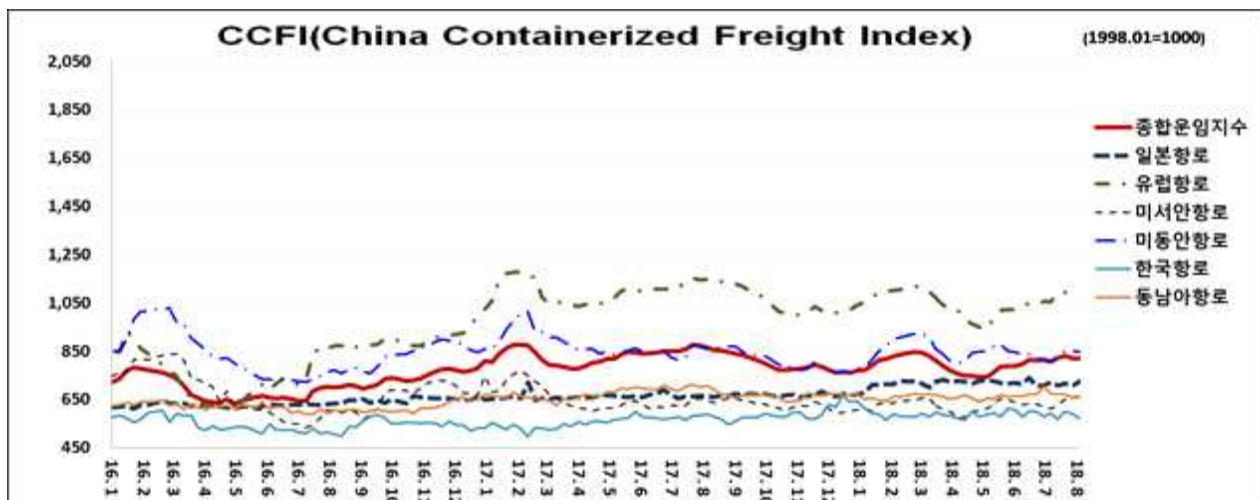
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



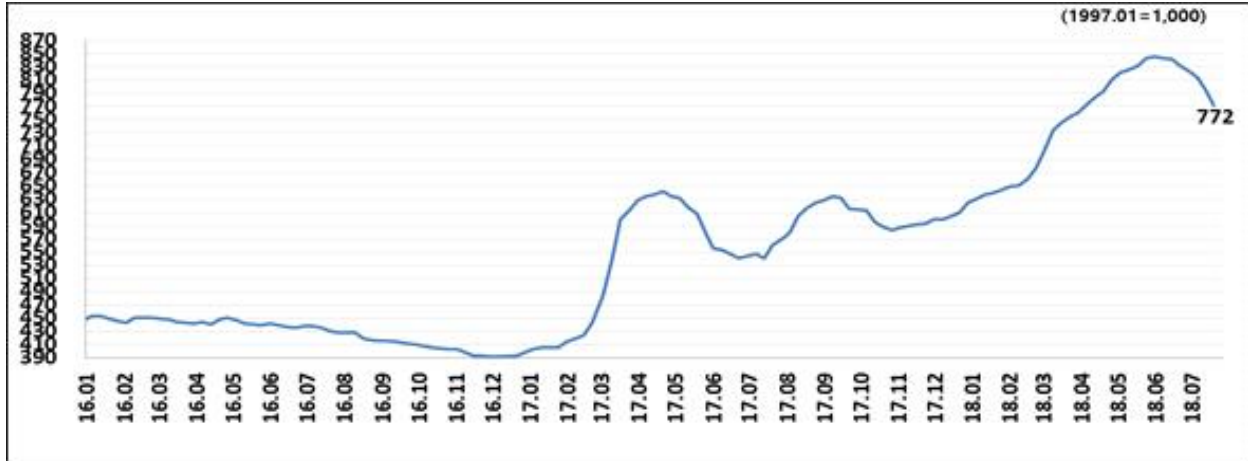
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 396호 (2018.07.30.~08.03)

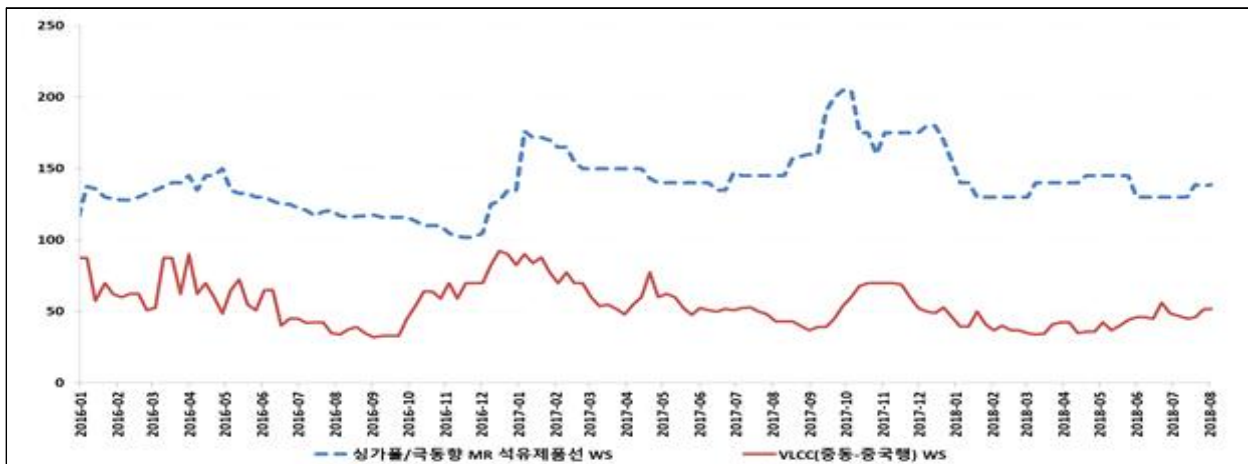
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



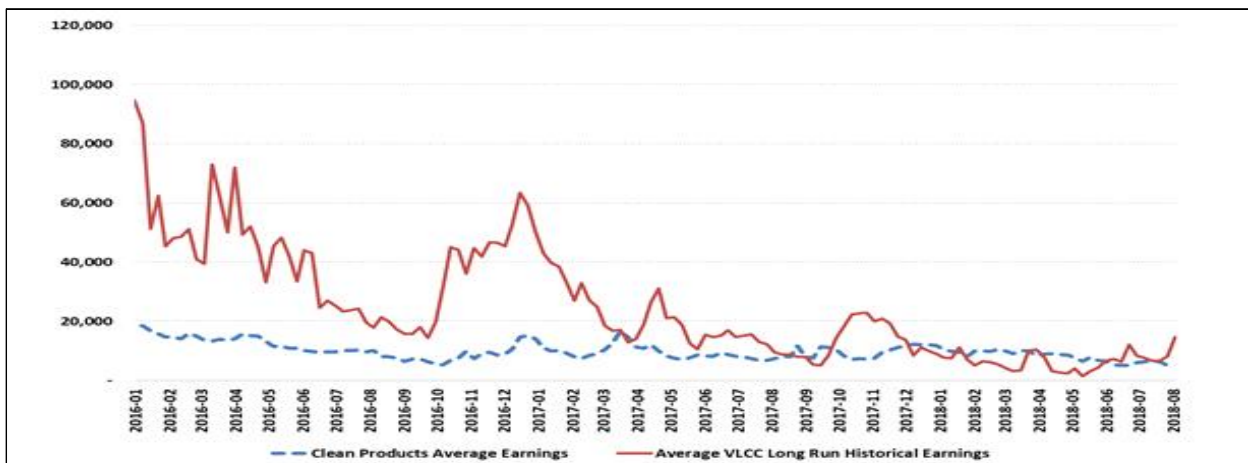
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 396호 (2018.07.30.~08.03)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.03)								
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)		(08.03)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	26.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	82.0	89.5	86.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	33.5	(0.5)	33.5	29.0	33.0	31.1	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(08.03)								
380 CST	Rotterdam	423.5	(2.0)	423.5	341.5	440.5	389.0	267.5	364.0	305.2
	Singapore	463.5	(-5.0)	463.5	359.5	466.5	413.6	291.0	387.5	328.7
	Korea	475.0	(-0.5)	475.0	388.5	479.5	433.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	467.5	(-)	467.5	376.5	468.5	420.8	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(08.03)								
철광석	국제價	67.15	(0.2)	66.7	62.5	79.3	69.1	55.3	91.7	71.3
	중국産	99.1	(-0.2)	99.0	96.0	111.8	103.1	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	84.7	(-0.2)	84.6	84.5	105.1	94.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	109.4	(-1.7)	109.3	109.1	138.2	121.5	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	218.3	(-0.4)	218.1	217.7	245.9	231.4	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	167.3	(-0.3)	167.2	166.9	186.9	179.7	130.4	191.2	149.6
	중국産	210.7	(-0.4)	210.5	210.1	250.9	234.6	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	886.3	(15.8)	885.2	818.8	1,066.8	978.1	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	556.3	(25.8)	558.3	416.5	560.5	482.5	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		