

KMI 주간해운시장포커스

통권 394호(2018.07.16.~07.20)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진회 본부장

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

IMO2020과 연료유가 헤징

대부분의 선사는 저유황유 사용을 선택

환경규제에 대한 대응의 방향은 크게 스크러버의 설치, LNG 등 청정에너지 사용, 저유황유 사용의 세 가지로 나눌 수 있음. 스크러버 설치는 불황기에 투자해야 하는 부담, 담보 없는 투자에 대한 금융의 문제, 설치에 따르는 물리적인 문제 등으로 진행이 아주 더디며, 대체연료의 사용은 신조선의 경우를 제외하고는 경제성이 없어 활발하게 이루어지지 못하고 있음. 저유황유를 사용하는 것은 결코 경쟁우위 전략은 될 수 없지만 대다수의 선사가 같은 입장이라면 경쟁열위가 되는 것도 아니기 때문에 많은 선사들이 선택하고 있는 것으로 이해됨

유가 변동에 대한 다양한 추측

연료 유가의 변화에 대해서는 다양한 예측이 이루어지고 있으나 어느 누구도 지배적인 의견을 내놓지 못하고 있는 상황임. 선대의 규모가 크게 변화하지 않기 때문에 연료유의 수요량 자체에는 큰 변화가 없겠지만 유종이 달라짐으로써 공급에 생기는 변화가 예측의 난이도를 높이고 있음. 정유업계는 해운업계의 대응 방향이 확실해지고 난 후에 투자하려고 할 것이고, 해운업계는 공급 상의 문제가 오히려 규제를 벗어나는 방향으로 작용할 수 있다는 기대도 할 수 있는 상황임

연료유가 헤징의 필요성과 수단

이런 상황에서 정도의 차이는 있으나 유가가 상승할 것이라는 데에는 어느 정도 의견이 통일되고 있는 것으로 보임. 가격의 불확실성이 커진다면 가격변동성이 기업의 안정성을 해치지 않도록 관리할 필요가 있음. 지금까지 해운기업의 가격위험(price risk)은 운임시장의 변동성이 주된 요인이었으나 2020년 이후에는 유가의 변동성도 크게 작용할 것으로 판단됨. 해운기업은 연료유의 변동성에 노출된 부분을 정확히 파악하여 변동성을 줄일 수 있는 방안을 찾아야 하며, 화주 또한 수송비용의 변동성이 최소화되도록 적절한 위험관리 수단을 마련해야 함

이러한 관점에서 최근 석유 트레이더들이 탱커 FFA를 통해 연료유가 변동의 영향을 최소화하려는 것으로 알려져 관심을 모으고 있음. 실제로 최근 VLCC TD3의 장기물에 대한 관심이 증가하고 있으며, 국제거래소를 통해 이루어지는 원유선 FFA 거래의 60%는 2019년과 2020년이 만기인 것으로 알려짐. 건화물선을 보면 2020년물 케이프의 FFA 항로별 운임(\$/MT)이 backwardation이므로 이를 이용할 경우 연료유가의 급등 위험을 관리할 수 있을 것으로 생각됨. 물론 운임이 원가를 반영하여 결정되는 것이 아니고 선박의 수요와 공급을 반영하여 결정되는 것이기 때문에 완벽한 헤징효과는 기대하기 어려울 것임. 하지만 Vitol, Gunvor 등 트레이더나 Shell, BP 같은 오일 메이저가 FFA를 통해 연료유가 변동위험을 관리하려고 하는 움직임은 우리 선화주에게 시사하는 바가 크다고 생각됨



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

수요증가에 따른 수급개선으로 운임상승세 전환

금요일 BDI는 1,689를 기록하여 주중 소폭의 등락에도 불구하고 보합세로 한 주를 마무리함. 케이프는 일당 수익이 24,000 달러 후반으로 시장의 계절변동을 감안할 때 매우 높은 수준을 유지함. 주중에 다소 밀리는 듯 했으나 선주의 저항으로 반등함. 파나막스와 수프라막스는 뚜렷한 수급변동 요인이 없는 상황에서 각각 12,000 달러 초반, 10,000 달러 후반 수준으로 보합세를 유지함

현 시장을 손익으로 환산하면 케이프는 이익을 실현하는 수준이고, 파나막스는 BEP 또는 다소 웃도는 수준임. 한편 수프라막스는 BEP를 다소 하회하는 수준으로 보임

FFA 시장을 보면 케이프는 전 기간 backwardation*으로 지금의 시장이 고점이라는 인식이 깔려있는 것을 알 수 있음. Spot 운임률은 높아도 장기물의 가격은 낮아 해징 수요는 제한적일 것으로 판단됨. 파나막스는 차분기의 경우 계절성이 반영되어 지금보다 다소 높은 수준을 기록함. 이 선형의 경우 내년 1년 FFA 가격이 대체로 양호하여 부분적인 해지를 시도할 수 있을 것으로 판단됨. 한편 수프라막스는 전 기간이 contango로서 상승여력에 대한 시장참여자들의 인식을 읽을 수 있음

* backwardation: 선물이 현물에 비해 저평가되어 있는 상태

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.20)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,689	(23)	948	1,721	1,690	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	24,710	(423)	7,051	25,580	24,586	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	12,302	(69)	9,262	13,034	12,272	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,847	(217)	9,350	12,356	10,773	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,209	(34)	7,530	9,577	8,211	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,825	(-175)	16,250	21,000	19,047	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,700	(-)	13,000	15,500	14,193	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,810	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,793	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (07.20)	(전주비)	금주 (07.20)	(전주비)	금주 (07.20)	(전주비)	금주 (07.20)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	21,983	(816)	21,556	(245)	17,683	(133)	18,017	(134)
운임	파나막스(4TC)	12,350	(-133)	12,922	(-222)	12,550	(-150)	11,967	(-16)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,637	(50)	12,247	(-80)	11,887	(-25)	11,387	(-15)
06 (달러/일)	핸디(6TC)	9,288	(50)	9,888	(38)	9,475	(50)	9,250	(37)

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

유럽 항로의 수요둔화로 인해 운임 약세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 793.76p 기록(전주 대비 31.81p 하락)

용선료 지수 HRCI는 815p 기록(전주 대비 10p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 19달러 하락한 863달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 69달러 하락한 1,616달러, 미동안행이 60달러 하락한 2,650달러를 기록함

3주간 높은 운임 강세를 유지하던 미주라인의 운임이 진정국면임. 전년 대비 운임수준은 유럽은 낮고, 미주는 높은 수준임. 미주 항로에 대한 선사들의 서비스 축소는 이루어지고 있는 반면 유럽항로는 선박대형화로 인한 선대 공급량이 계속 증가하고 있어 이러한 추이는 지속될 가능성이 높음. 이외 2M은 이스라엘 선사인 Zim과 전략적 제휴를 체결하여 7년간 아시아-미 동부 5개 서비스에 대한 선복 공유를 발표함

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본, 상해-동남아 항로는 각각 전주와 동일한 168달러, 224달러, 152달러를 기록함

동남아 항로의 계절적 영향(비성수기)으로 운임 약세가 지속돼 연중 최저치를 기록함

컨테이너 증가세 둔화로 인한 선대 공급 조정 필요

미국의 아시아 '컨'수입량은 올해 6월 누적 기준 4.6% 증가를 기록했으며 이는 2017년 5.9%에 비해 1.3%p 하락함. 아시아-태평양 항로 서비스를 제공하는 선사들은 미-중 무역전쟁의 영향에 선제적으로 대응하기 위해 공급량을 약 6.7% 축소시켜 운임 강세를 유지하고 있으나 아시아-유럽항로의 상황은 좋지 않음. 금년 5월까지 아시아-유럽 컨테이너 물동량 증가율은 0.7%로 전년 4.4%에 비해 3.7%p 하락하여 공급 조정 필요성이 높아짐. 최근 잇따른 미주항로의 서비스 축소로 인해 계류선박이 증가하여 지난 달 1% 미만이었던 계류선박비중이 1.5%(305,594TEU)로 증가함

	금주 (07.20)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	793.76	(-31.8)	646.59	883.59	791.31	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	863	(-19)	584	916	813	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,616	(-69)	945	1,685	1,348	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,650	(-60)	1,933	2,843	2,414	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	159	(-5)	144	205	168.7	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	224	(2)	210	229	220.6	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	131	(-9)	131	166	147.6	97	185	148
용선지수(HRCI)	815	(-10)	610	846	745	394	642	557	



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

VLCC, 성약 건수 증가에도 운임은 소폭 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 13% 증가하였으나 중동 대기 선박량도 4% 증가하였음. 8월 성약이 시작되며 성약 건수가 크게 증가하였으나 대기 선박 흡수에 시간이 걸리며 운임은 소폭 하락하였음

VLCC 평균 일일 운임은 6,507달러로 전주 대비 107달러 감소(-1.6%) 하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 46.0로 전주대비 1.0 상승(+2.2%) 하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 9,507달러(+2%), 일본향 12,128달러(+1%), 싱가포르향 12,361달러(-12%), 미국향 -3,435달러(적자 지속), 유럽향 2,2116달러(+12%)를 기록, 서아프리카 시장은 중국향 7,827달러(-11%), 미국향 14,993달러(+5%), 인도향 16,644달러(-9%)를 기록함

연료유 가격은 전 항만에서 전반적으로 하락 하였으나 파나마 항만이 소폭 상승하였음

[07월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	413.5	440.0	429.5	457.5	425.0	445.0	450.5	438.5	456.5	454.5	478.5
전주비	-3.3%	-2.5%	-5.3%	-2.7%	-2.3%	1.7%	-7.6%	-0.6%	-1.1%	-0.9%	-1.0%

제품선, MR 운임 반등 대비 미걸프 운임 하락 지속

대서양시장 : 북해 시장의 운임이 크게 반등한 반면 미 걸프만 대기 선박은 증가하고 있음

아시아시장 : LR 성약이 활발하였으나 운임 상승으로는 이어지지 못하였음. 한편 극동향 MR 운임은 상승하였음

제품선 평균 일일 운임은 6,575 달러로 전주 대비 306달러 증가(+4.9%)하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 9.0증가(+6.5%)하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,030달러(+62%), 북해-서아프리카 3,691달러(+41%), 미걸프-북해 -1,334달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 6,697달러(-7%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,414달러(-5%), LR2 10,319달러(+1%)를 기록, MR은 인도-일본 10,604달러(+10%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장				(07.20)						
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,507	(-107)		1,357	12,060	6,094	5,042	42,986	17,805
	MR	6,575	(306)		5,015	11,783	8,288	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)		19,000	24,750	20,681	24,750	31,750	27,084
	MR	12,750	(-)		12,750	14,000	13,397	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	46.0	(1)		34.0	56.0	41.4	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(9)		130.0	145.0	136.2	135.0	205.0	159.6

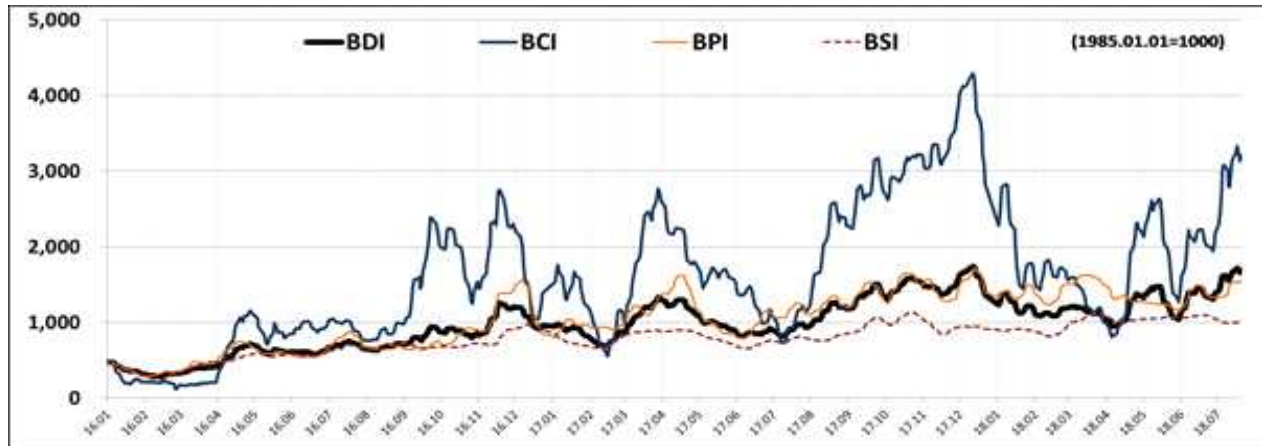
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



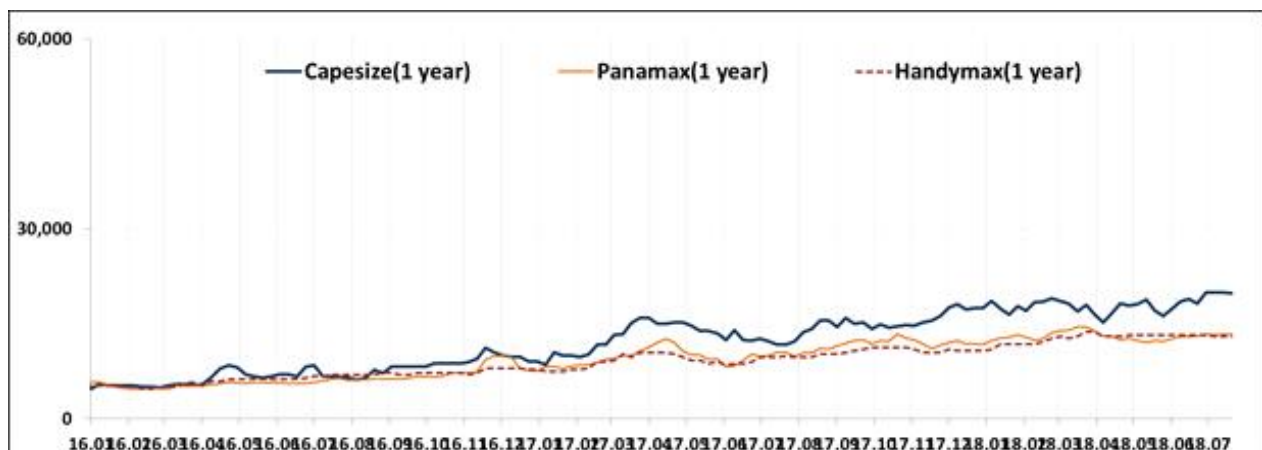
KMI 주간해운시장포커스 통권 394호 (2018.07.16.~07.20)

건화물선 운임 지수



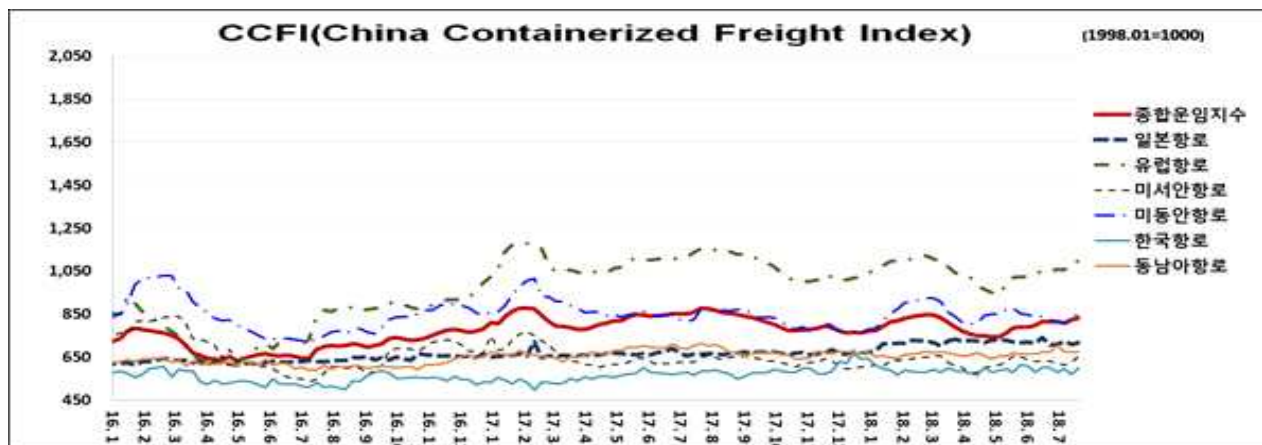
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



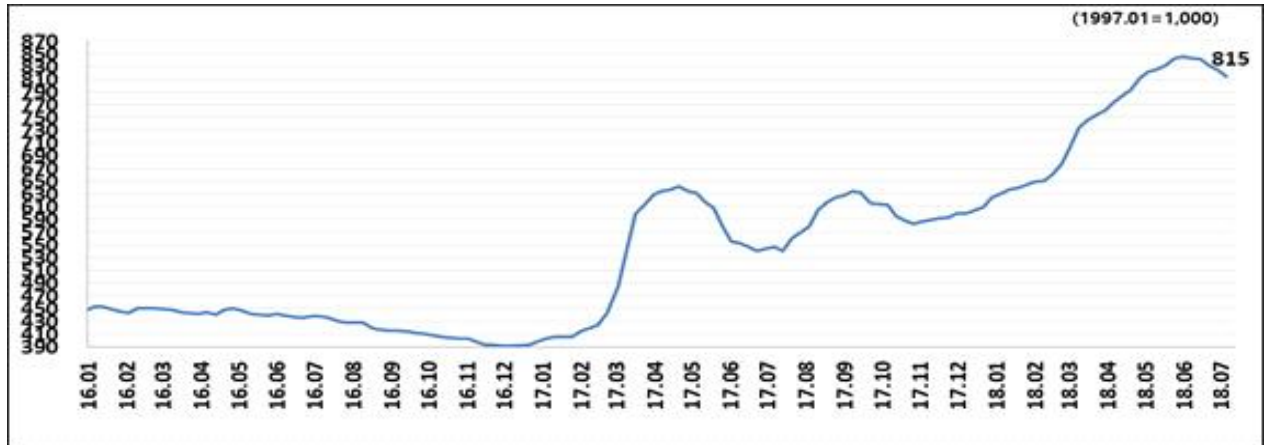
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 394호 (2018.07.16.~07.20)

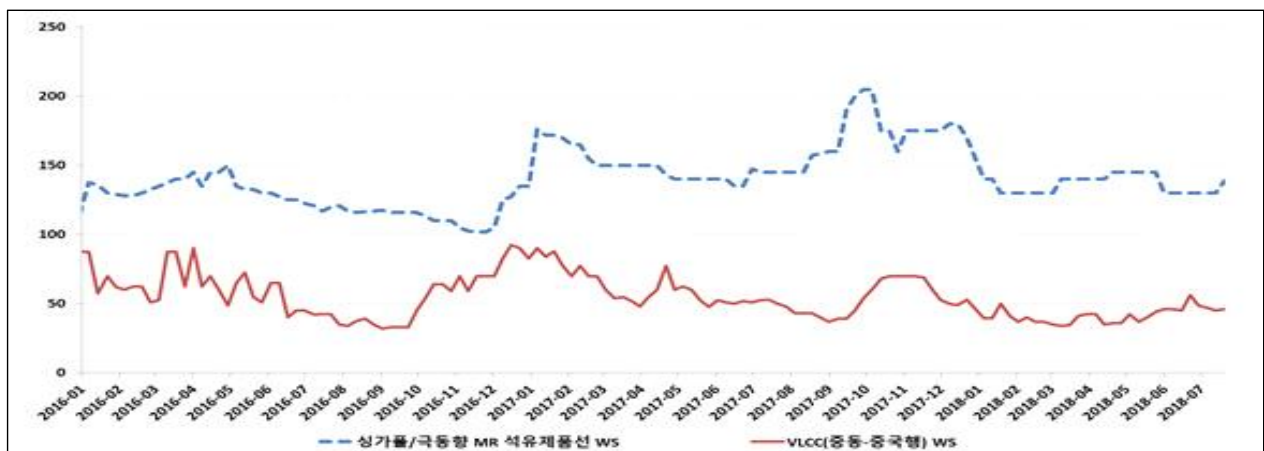
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



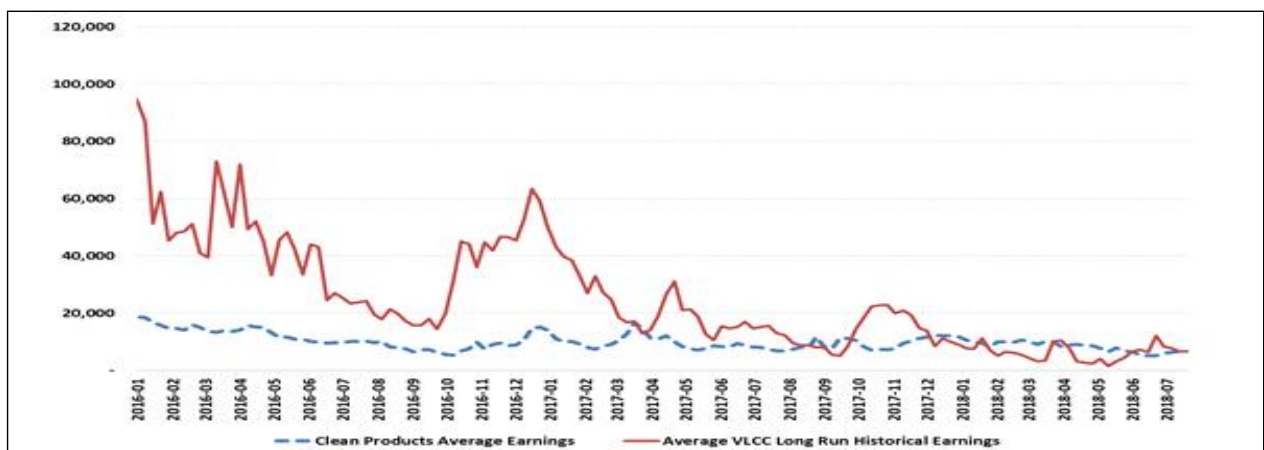
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 394호 (2018.07.16.~07.20)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.20)								
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	12.8	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.20)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	26.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.5	(0.5)	89.2	82.0	89.5	86.1	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	33	(0.25)	32.8	29.0	33.0	30.9	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(07.20)								
380 CST	Rotterdam	413.5	(-14)	427.2	341.5	440.5	386.7	267.5	364.0	305.2
	Singapore	456.5	(-5)	460.8	359.5	466.5	410.0	291.0	387.5	328.7
	Korea	469.0	(0.5)	472.0	388.5	479.5	430.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	454.5	(-4)	457.8	376.5	468.5	417.6	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(07.20)								
철광석	국제價	64.65	(1.2)	63.5	62.5	79.3	69.3	55.3	91.7	71.3
	중국産	98.4	(1.1)	97.3	96.0	111.8	103.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	85.4	(-1.0)	87.2	85.3	105.1	95.3	78.0	101.4	87.1
	중국産	114.7	(-4.3)	118.5	109.3	138.2	122.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	220.1	(-2.5)	232.0	218.9	245.9	232.3	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	168.8	(-1.9)	173.1	168.5	186.9	180.6	130.4	191.2	149.6
	중국産	212.4	(-2.4)	215.3	212.1	250.9	236.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	849.8	(31)	842.3	818.8	1,066.8	985.6	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	516.0	(19)	495.4	416.5	543.0	478.3	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		