

KMI 주간해운시장포커스

통권 391호(2018.06.18.~06.22)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진회 본부장

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

전자상거래가 컨테이너 수요 증대에 기여

전자상거래의 증가세가 두드러져

전자상거래(e-commerce)는 중국을 중심으로 성장하고 있으며 2017년 중국 대외 전자상거래는 약 75조 위안으로 전년 대비 19% 증가하였으며 2018년은 17.3% 증가한 88조 위안을 기록할 것으로 전망됨. 이러한 대외 전자상거래는 고가, 대형화물이 아닌 저가의 소형화물로 대부분 5~15만 원 사이의 상품인 것으로 조사됨. 이러한 전자상거래 이용자도 매년 크게 증가하는 추세로 중국 기준 약 5,800만 명이 대외 전자상거래를 이용한 것으로 나타남

기술의 발달이 전자상거래의 성장을 이끌어

거래의 중간과정을 생략한 온라인 비즈니스모델은 국경과 상관없이 구매자와 판매자를 연결 가능하게 함. 또한, 빅데이터, 블록체인 기술의 도입으로 판매자의 신용을 검증할 수 있을 뿐만 아니라 배송의 편리함과 비용을 절감할 가져다 줌. 현재 중국 대표적인 전자상거래사이트인 알리익스프레스는 판매가격이 1달러인 제품도 배송비가 무료임. 이러한 서비스를 지속적으로 제공하기 위해 알리바바그룹은 1,000억 위안의 투자를 진행하여 현재 두바이, 항저우 등 6곳에 대한 글로벌 물류센터를 개발하고 인터넷과 데이터를 활용한 스마트 물류 네트워크를 조성할 예정임

전자상거래의 활성화로 해상운송의 역할이 더 커져

전자상거래시 배송비용이 무료인 비중이 과거에 비해 계속 증가하는 추세로 2016년 말 기준 약 70% 이상으로 나타남. 판매자 입장에서는 배송비용을 낮추기 위해서는 사전에 국가별 수요를 예측하여 거점별 물류센터에 대량으로 화물을 배송하는 방법을 선호할 것으로 예상하여 해상운송의 비중이 높아질 것으로 전망됨. 물류기업인 Cainiao는 전자상거래로 발생하는 소규모 상품에 대해서는 육상 및 항공을 이용하여 대부분 운송하고 있으나 최근 싱가포르 말레이시아, 대만에 이어 중국-호주 간 전자상거래 화물의 해상 배송 서비스를 시작함

물류 전체를 아우르는 기업이 시장을 주도해

전자상거래가 진행되고 그 자료가 축적될수록 소비자의 구매 패턴에 대한 이해는 더 높아져 국가별 물류거점 확보가 기업의 경쟁력으로 이어질 것으로 예상. 2017년 알리바바 창업자인 마윈은 온라인, 오프라인, 물류를 융합한 '신유통'의 개념을 제시하여 물류의 중요성을 강조함. 하지만 알리바바, 아마존 등 전자상거래를 주도하는 기업이 운송에 직접 참여하지 않고 하지는 않고 운송전문기업(선사, 도로운송업자)에 대한 우월적인 시장지위를 통해 양질의 서비스를 받는 형태가 계속될 것으로 예상하여 해상운송기업은 성장에 한계를 나타낼 수밖에 없음



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

단기 수급 악화로 운임 하락세

케이프와 파나막스 운임하락으로 BDI는 주간 평균 기준 전주 대비 27p 하락하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 409달러, 파나막스가 485달러 하락한 반면 수프라막스는 18달러, 핸디사이즈는 49달러 상승하였음. 미중 무역분쟁 재발 우려에 따라 철광석, 석탄, 곡물 등 주요 화물의 수요 둔화의 우려와 가용 선박량 증가로 수급여건이 악화하면서 운임 하락세로 반전됨

케이프는 미국과 중국의 무역분쟁 재발에 따라 수요 둔화의 우려가 커지면서 운임이 하락세로 돌아섰으며, 파나막스도 인도네시아 석탄 수요가 유지됨에도 불구하고 중국의 북미산 곡물수입 재개가 불확실해지면서 전반적으로 하락 추세를 보였음

FFA 시장의 경우, 모든 선종에서 수요 둔화 우려와 현물시장의 운임 하락세를 반영하면서 7월물은 물론 2018년 3분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였으며, 시장참여자들의 경계심리가 유지되면서 당분간 하락세를 보일 것으로 예상하고 있음

| 건화물선 시장(현물) | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------------|--------|---------------------|--------|--------|---------------------|--------|--------|
| | | 금주 (~06.22) | (전주비) | 2018년 ³⁾ | | | 2017년 ⁴⁾ | | |
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 운임지수 ¹⁾ | BDI | 1,384 | (-27) | 948 | 1,476 | 1,211 | 685 | 1,743 | 1,145 |
| 선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일) | 케이프(5TC) ⁷⁾ | 17,168 | (-409) | 7,051 | 20,890 | 13,803 | 3,566 | 29,411 | 14,086 |
| | 파나막스(4TC) | 11,408 | (-485) | 9,262 | 13,034 | 11,052 | 6,281 | 13,740 | 9,766 |
| | 수프라막스(6TC) | 11,286 | (18) | 9,350 | 12,356 | 10,831 | 6,934 | 11,891 | 9,165 |
| | 핸디(6TC) | 8,643 | (49) | 7,530 | 9,577 | 8,645 | 5,422 | 10,104 | 7,637 |
| | 케이프 | 19,250 | (-650) | 16,250 | 20,375 | 18,639 | 9,350 | 19,675 | 15,235 |
| 1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일) | 파나막스 | 14,375 | (100) | 13,000 | 15,500 | 14,106 | 8,500 | 14,300 | 11,524 |
| | 수프라막스 | 13,250 | (-) | 11,000 | 13,750 | 12,728 | 7,500 | 11,250 | 9,844 |
| | 핸디 | 11,000 | (-) | 9,500 | 11,500 | 10,750 | 6,750 | 9,750 | 8,632 |

| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
|-------------------|------------|---------------|----------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|
| | | 7월물 | | 2018년 3분기물 | | 2019년물 | | 2020년물 | |
| | | 금주 (06.22) | (전주비) | 금주 (06.22) | (전주비) | 금주 (06.22) | (전주비) | 금주 (06.22) | (전주비) |
| 선형별 | 케이프(5TC) | 15,560 | (-1,330) | 18,033 | -747 | 18,800 | -60 | 18,650 | 20 |
| 운임 | 파나막스(4TC) | 11,385 | (-915) | 12,107 | -360 | 12,379 | -180 | 11,560 | -90 |
| 평가치 ⁶⁾ | 수프라막스(6TC) | 11,790 | (-50) | 11,923 | -50 | 12,000 | -80 | 11,140 | 0 |
| (달러/일) | 핸디(6TC) | 9,138 | (-100) | 9,471 | -96 | 9,469 | -12 | 9,225 | -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

3주 연속 운임 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 751.13p 기록(전주 대비 26.60p 하락)

용선료 지수 HRCI는 843p 기록(전주 대비 3p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 28달러 하락한 834달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 72달러 하락한 1,194달러, 미동안행이 55달러 하락한 2,181달러를 기록함

2M은 아시아-미주항로 중 이글(Eagle) 서비스를 오는 7월 4일부터 중단할 예정임. 선박 대형화와 중국 항만의 정체로 인해 정시성이 낮아져 이를 해결하기 위한 방안임. 과거 연료 유가가 낮은 상황에서는 선박 속도를 상향시켜 정시성을 향상시켰지만, 높은 연료유 가격으로 인해 속도 향상은 어려움. 2M은 운항속도를 18노트에서 17노트로 하향 조정하여 유류비 절감을 추진하며 이글 서비스 폐지에 따른 선박은 다른 서비스에 투입할 것으로 예상함

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로, 상해-일본 항로는 각각 전주와 동일한 181달러와 225달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 2달러 하락한 152달러를 기록함

상해-한국항로는 6월 초부터 물동량 약세 기조가 유지되고 있으며, 동남아항로는 여름 비성수기의 계절적 요인과 함께 인도네시아 르바란(Lebaran)*의 영향으로 수요가 감소하여 운임이 소폭 하락함

* 르바란 : 이슬람력 10월인 샤왈(Syawal) 1일부터 시작되는 이슬람의 명절. 인도네시아에서는 공휴일로 지정되어 있음

선사의 이종고가 지속되어 경영실적 악화 전망

선사는 벙커 가격상승, 운임 하락으로 인해 이종고를 겪고 있음. 원양선사 중 6개 기업이 현재 긴급 유류할증료(EBS)를 부과하고 있으나 화주들의 불만은 쌓여감. 6월 첫째 주 운임 상승 이후 계속 하락 추세로 SCFI 기준 전년 동기대비 9.2% 하락함. 현재의 벙커 비용은 1998년의 5배에 달하지만 운임은 그때보다 낮은 수준임. 드류리는 벙커 가격 상승으로 선사는 약 50억 달러의 운영비용이 추가로 발생할 것으로 예상함. 벙커가격 상승 외에도 미국의 연방 전자기록장치(ELD: electronic logging device) 도입으로 인해 도로운송비용이 상승하여 선사의 경영실적 악화가 예상된다

| | 금주 (06.22) | (전주비) | 2018년 | | | 2017년 | | | |
|---------------------------------|---------------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD) | 종합(SCFI) | 751.13 | (-26.60) | 646.59 | 883.59 | 769.85 | 703.67 | 990.24 | 826.91 |
| | 유럽항로(\$/TEU) | 834 | (-28) | 584 | 916 | 801.7 | 681 | 1,116 | 876 |
| | 미서안항로(\$/FEU) | 1,194 | (-72) | 945 | 1,552 | 1,306 | 1,078 | 2,211 | 1,485 |
| | 미동안항로(\$/FEU) | 2,181 | (-55) | 1,933 | 2,843 | 2,379 | 1,681 | 3,647 | 2,457 |
| | 한국항로(\$/TEU) | 181 | (-) | 144 | 205 | 168.9 | 92 | 168 | 141 |
| | 일본항로(\$/TEU) | 225 | (-) | 210 | 229 | 220 | 202 | 219 | 215 |
| | 동남아항로(\$/TEU) | 152 | (-2) | 136 | 166 | 148.6 | 97 | 185 | 148 |
| 용선지수(HRCI) | | 843 | (-3) | 610 | 846 | 732 | 394 | 642 | 557 |



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

VLCC, 중동 대기 선박이 감소하며 운임 반등

VLCC 성약건수는 전주대비 약 15% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 19% 감소하였음. 서아프리카 시장으로 대기 선박 일부가 이동하는 한편 라마단이 끝나고 EID* 연휴에 앞서 성약이 증가하며 운임이 크게 상승하였음

* EID : 이슬람교의 두 가지 주요 축제인 Eid ul-Fitr나 Eid ul-Adha를 가리킴

VLCC 평균 일일 운임은 12,060 달러로 전주 대비 5,808 달러 증가(+92.9%)하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 56.0p로 전주대비 11.0p 상승(+19.6%) 하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 13,940 달러(+58%), 일본항 16,746 달러(+45%), 싱가포르항 18,694 달러(+60%), 미국항 1,483 달러(흑자 전환), 유럽항 6,292 달러(+234%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 16,069 달러(+81%), 미국항 22,191 달러(+73%), 인도항 28,702 달러(+103%)를 기록함

연료유 가격은 유럽 항만은 하락 하였으나 북중미 및 아시아 항만은 등락을 나타내었음

[06월 22일 선박유(380cst) 가격 동향]

| 구분 | 유럽 | | | 북중미 | | | | 아시아 | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 항만 | 로테르담 | 제노아 | 포스 | L.A | 휴스턴 | 파나마 | 필라델피아 | 푸자이라 | 싱가포르 | 홍콩 | 일본 |
| \$/톤 | 407.5 | 450.5 | 447.5 | 437.5 | 417.5 | 427.5 | 470.0 | 437.5 | 436.5 | 468.5 | 471.5 |
| 전주비 | -3.8% | -0.9% | -2.4% | -1.8% | -0.9% | 1.8% | 2.7% | -2.3% | -1.8% | 2.2% | 0.6% |

제품선, 대서양은 운임 하락 지속, 아시아 반등 성공

대서양시장 : 누적된 대기 선박과 미국 제품유 제고 하락이 지속되며 전반적인 운임이 하락이 지속됨

아시아시장 : 성약 증가로 LR1의 운임이 상승하며 시장분위기가 운임 상승으로 반전되었음

제품선 평균 일일 운임은 5,15달러로 전주 대비 128 달러 감소(-2.5%)하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,131 달러(-8%), 북해-서아프리카 3,116 달러(-43%), 미겔프-북해 -3,519 달러(적자 지속), 미겔프-남미동안 6,859 달러(+2%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 8,376 달러(+26%), LR2 9,026 달러(+4%)를 기록, MR은 인도-일본 4,972 달러(+14%)를 기록함

| | | (전주비) | | 2018년 | | | 2017년 | | |
|---------------------------|------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (06.22) | | | | | | | |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 12,060 | (5,808) | 1,357 | 12,060 | 5,910 | 5,042 | 42,986 | 17,805 |
| | MR | 5,015 | (-128) | 5,015 | 11,783 | 8,660 | 6,740 | 16,540 | 9,510 |
| 용선료 (1년,\$/day) | VLCC | 19,000 | (-375) | 19,000 | 24,750 | 20,950 | 24,750 | 31,750 | 27,084 |
| | MR | 13,000 | (-) | 13,000 | 14,000 | 13,480 | 12,500 | 14,000 | 13,238 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 56.0 | (11.0) | 34.0 | 56.0 | 40.6 | 37.0 | 90.0 | 58.3 |
| | MR | 130.0 | (-) | 130.0 | 145.0 | 136.8 | 135.0 | 205.0 | 159.6 |

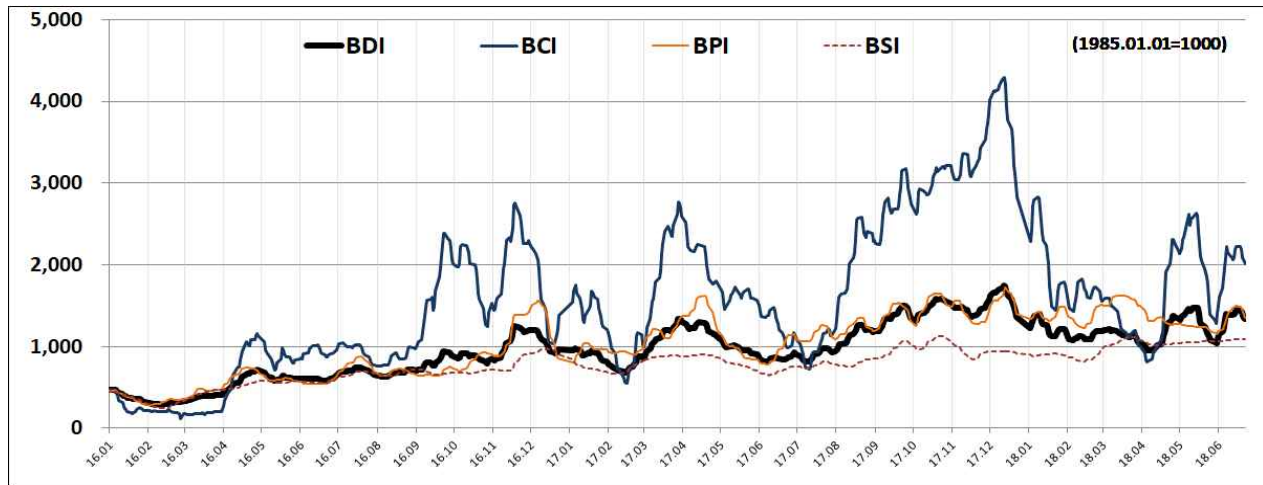
* VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



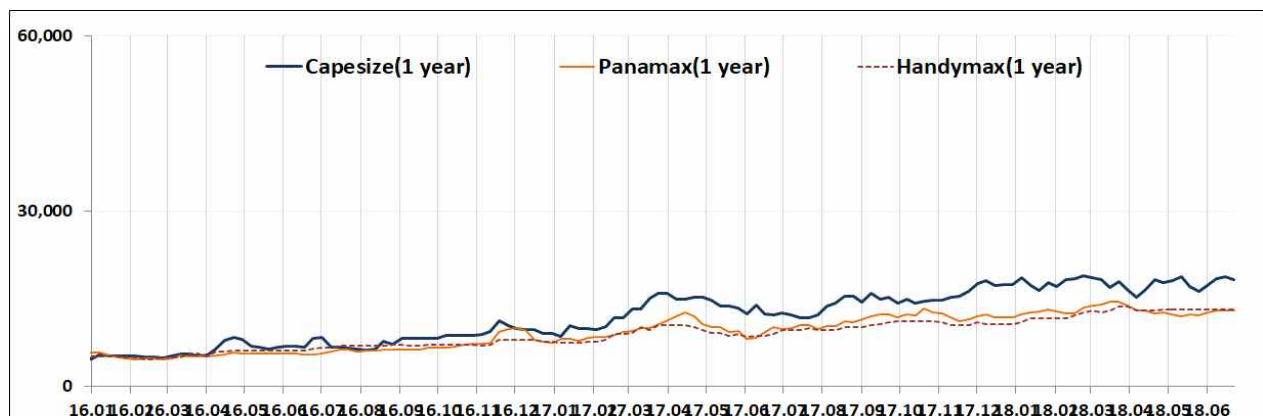
KMI 주간해운시장포커스 통권 391호 (2018.06.18.~06.22)

건화물선 운임 지수



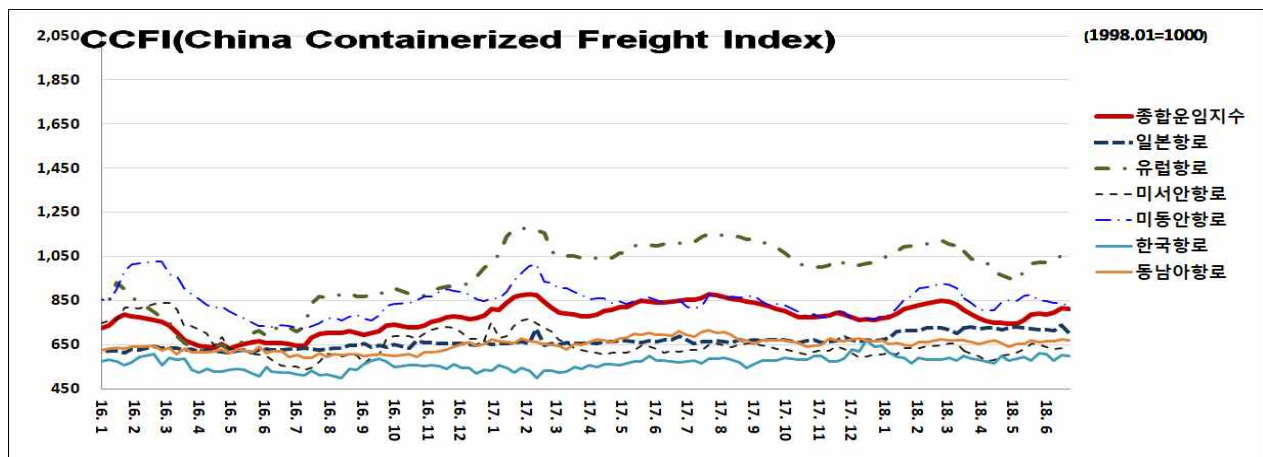
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

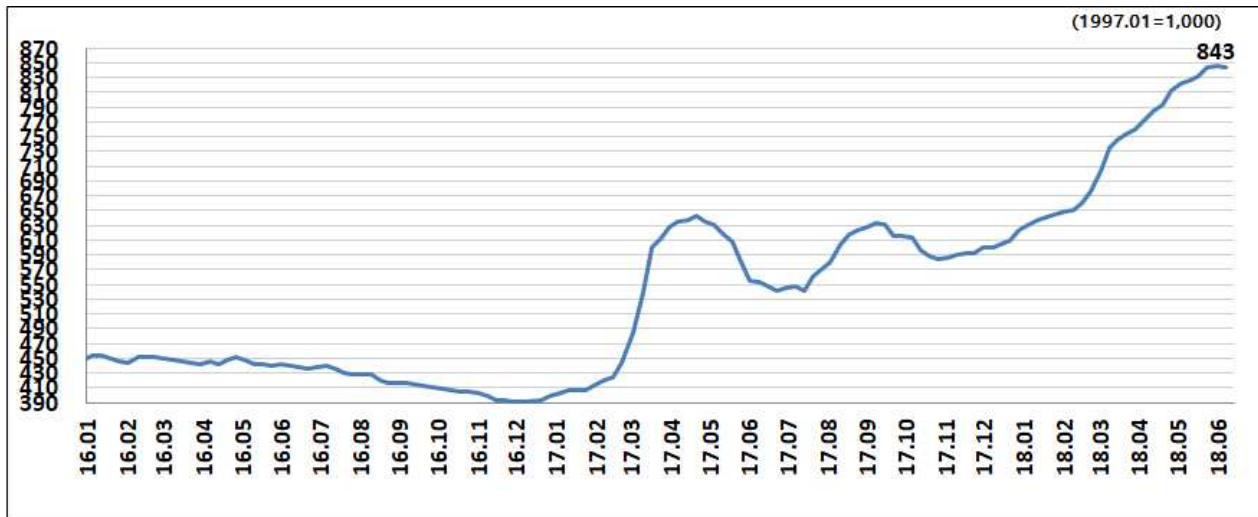


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 391호 (2018.06.18.~06.22)

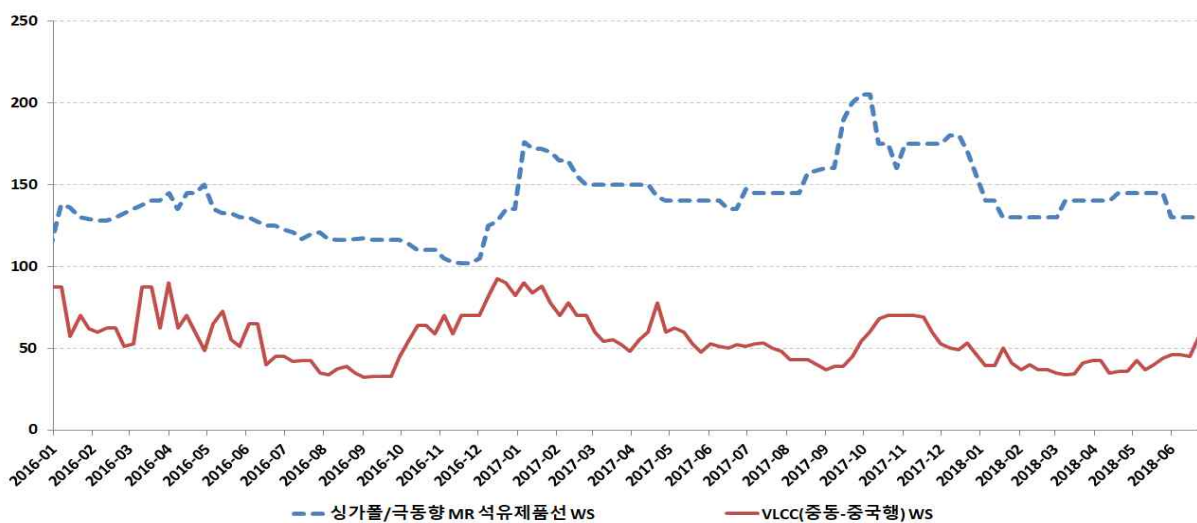
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



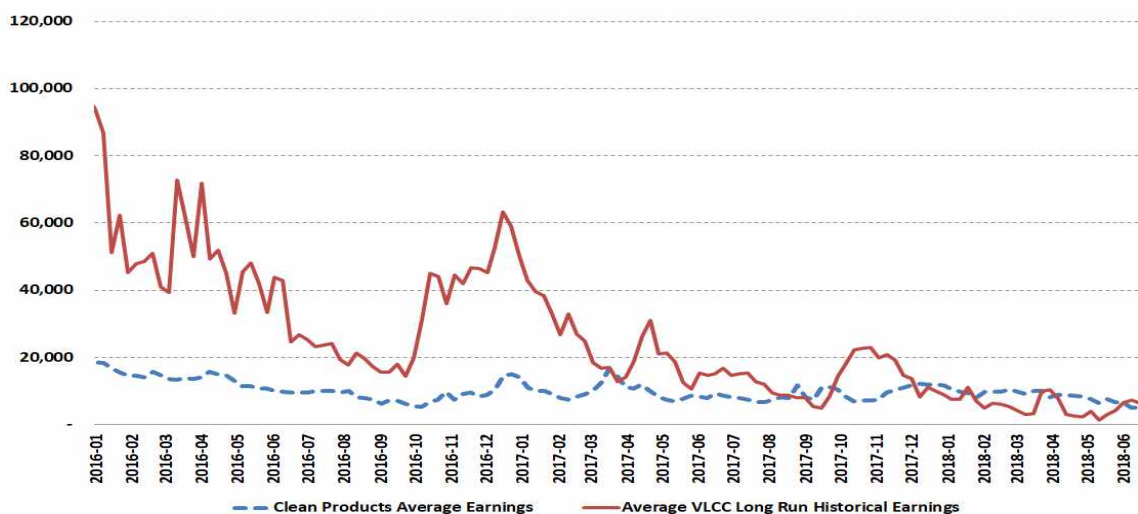
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 391호 (2018.06.18.~06.22)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | (전주비) | 6월평균 | 2018년 | | | 2017년 | | |
|----------------------------|-------------|---------|---------|--------|----------|----------|----------|----------|---------|-------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) | | (06.22) | | | | | | | | |
| 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 | 13.0 | (-) | 13.0 | 11.5 | 13.0 | 12.6 | 5.8 | 11.5 | 9.4 |
| 신조선 시장 (\$ Million) | | (06.22) | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 27.0 | (-) | 27.0 | 25.0 | 27.0 | 25.9 | 24.0 | 25.0 | 24.3 |
| 유조선 | VLCC | 88.0 | (-) | 87.9 | 82.0 | 88.0 | 85.6 | 80.0 | 84.0 | 81.0 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 32.0 | (-) | 31.9 | 29.0 | 32.0 | 30.6 | 26.0 | 28.8 | 27.3 |
| 연료유 (\$/Tonne) | | (06.22) | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 407.5 | (-16.0) | 419.0 | 341.5 | 436.5 | 379.9 | 267.5 | 364.0 | 305.2 |
| | Singapore | 436.5 | (-8.0) | 443.5 | 359.5 | 456.5 | 401.6 | 291.0 | 387.5 | 328.7 |
| | Korea | 464.5 | (-4.0) | 468.5 | 388.5 | 479.5 | 424.2 | 310.0 | 422.5 | 351.2 |
| | Hong Kong | 468.5 | (10.0) | 458.5 | 376.5 | 468.5 | 410.8 | 297.5 | 390.5 | 335.7 |
| 주요 원자재가 (\$) | | (06.22) | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 64.0 | (-1.7) | 64.9 | 63.5 | 79.3 | 70.2 | 55.3 | 91.7 | 71.3 |
| | 중국産 | 97.8 | (-1.1) | 99.3 | 97.8 | 111.8 | 104.4 | 86.4 | 124.4 | 103.2 |
| 연료탄 | 국제價 | 91.9 | (-1.0) | 92.1 | 88.5 | 105.1 | 96.6 | 78.0 | 101.4 | 87.1 |
| | 중국産 | 122.4 | (-4.5) | 124.6 | 109.3 | 138.2 | 122.8 | 97.5 | 130.2 | 110.9 |
| 원료탄 | 호주産 | 238.7 | (4.5) | 232.5 | 218.9 | 245.9 | 232.2 | 170.0 | 239.3 | 203.1 |
| | 내륙(몽골) | 180.2 | (-2.0) | 182.3 | 170.3 | 186.9 | 181.7 | 130.4 | 191.2 | 149.6 |
| | 중국産 | 221.0 | (-2.5) | 223.6 | 221.0 | 250.9 | 239.7 | 196.2 | 234.1 | 211.5 |
| 곡물 | 대두(국제) | 894.5 | (-11.0) | 943.8 | 880.5 | 1,066.8 | 1,007.1 | 904.0 | 1,075.0 | 976.0 |
| | 밀(국제) | 491.3 | (-8.3) | 507.1 | 416.5 | 543.0 | 476.3 | 399.0 | 539.0 | 436.0 |
| 세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| | | 3월 | 4월 | 5월 | 2018년 합계 | 2015년 합계 | 2016년 합계 | 2017년 합계 | | |
| ASEAN | 수출 | 8,597 | 8,548 | 7,933 | 41,009 | 74,824 | 74,518 | 95,252 | | |
| | 수입 | 5,025 | 4,892 | 4,597 | 24,288 | 45,031 | 44,319 | 53,817 | | |
| NAFTA | 수출 | 7,544 | 7,340 | 7,677 | 34,808 | 85,347 | 81,068 | 84,260 | | |
| | 수입 | 6,256 | 5,744 | 5,724 | 28,811 | 51,472 | 50,854 | 60,184 | | |
| EU | 수출 | 5,310 | 5,057 | 5,003 | 24,309 | 48,079 | 46,610 | 54,042 | | |
| | 수입 | 5,751 | 5,065 | 5,713 | 27,248 | 57,199 | 51,902 | 57,272 | | |
| BRICs | 수출 | 15,909 | 15,348 | 16,402 | 77,040 | 159,334 | 145,255 | 169,584 | | |
| | 수입 | 10,548 | 10,878 | 11,585 | 53,688 | 109,858 | 103,255 | 118,556 | | |