



통권 404호(2018.10.08.~10.12.)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

북극항로와 컨테이너 해운

머스크 컨테이너선, 세계 최초로 북극항해

지난 9월 머스크의 컨테이너선 'Venta Maersk'가 컨테이너선으로는 세계 최초로 북극항로(NSR)를 횡단하여 항해하였음. Sovcomflot의 쇄빙 LNG선 'Christophe de Margerie'처럼 자력으로 항해한 것이 아니고 핵추진 쇄빙선의 지원을 받기는 했으나 세계 최대의 컨테이너 선사가 최초로 시도한 항해이었기 때문에 세간의 관심이 집중되었고 국내 선사를 비롯한 많은 선사들에게 '새로운 항로의 전략적 선점'이라는 새로운 화두를 던졌음

금년에 북극항로의 화물수송량이 역대최대인 9.7백만 톤에 달했으며, 러시아 정부의 예측으로는 화물량이 2022년에 4천만 톤, 2030년에는 7-8천만 톤에 이를 것으로 예상됨. 문제는 과연 북극항로를 활용한 컨테이너 해운이 새로운 형태의 경쟁우위를 제공할 수 있을 것인가 하는 것임

컨테이너 항로의 제약

북극항로를 통한 수송은 크게 통과 항해(transit voyage)와 목적 항해(destination voyage)로 구분됨. 통과항해는 NSR을 단순히 '항로'로 활용하는 것이며 목적항해는 북극해 내의 항구를 목적항 즉, 선적항 또는 양하항으로 하는 항해임. 북극해 내에 대규모 소비지가 없어 컨테이너의 경우 목적 항해는 거의 의미가 없고, 통과항해의 타당성을 살펴보는 것이 중요함.

지금까지는 통과 항해의 경우 극동-북유럽 구간에 한정된 경제적 타당성, 계절성, 쇄빙선 이용의 불안정성 등 일관적인 제약에 더하여 낮은 수심에 따른 선박대형화의 제약, 경유항의 부재, 정기성의 한계 등 컨테이너 고유의 문제로 타당성에 의문을 제기하는 시각이 많았음

환경규제의 강화

위의 제약들에 더하여 환경규제의 움직임이 강화되고 있는 것에도 유념해야 함. 청정해역에서의 유류오염사고도 문제이지만 탄소 배출에 의해 해빙이 촉진되는 데 대한 우려도 커지고 있음. IMO의 MEPC(Marine Environment Protection Committee)에서는 북극해역에서 중유(heavy fuel oil)의 사용과 수송을 금지하는 금지규정을 만들고 있는 것으로 알려짐

이러한 상황에 국내 선사들이 어려운 상황에 추가적인 비용을 들여 북극항로를 통한 컨테이너 수송 시도는 사전에 충분한 문헌연구와 해외사례 분석, 가능성 검증 등을 통해 추진해야함. 미래에 전략적 우위를 확보하기 위하여 새로운 항로개척과 더불어 디지털화(digitalization), 환경규제 대응 등 현안문제에 대한 집중적 대안이 필요함

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

성수기에 접어들었으나 케이프 하락세 지속

케이프의 대폭 하락의 영향으로 BDI는 주간 평균 전주 대비 34p 하락하였음. 선형별로 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 1,310달러 하락한 반면 파나마스는 478달러, 수프라막스는 130달러, 핸디사이즈는 194달러 상승하였음. 건화물선 시장이 성수기인 4분기에 접어들었음에도 불구하고, 중국 철광석 수요 부진에 따라 케이프가 하락세를 벗어나지 못하면서 BDI도 하락세로 반전되었음

케이프의 경우 태평양수역에서 철광석 메이저들의 성약 활동 증가로 운임이 상승한 반면 대서양수역에서는 신규 수요부진과 가용선복량 증가로 운임 하락세가 계속되고 있음. 파나마스의 경우 대서양수역에서 곡물 수요가 줄어들었으나 양대 수역에서 석탄 수요가 증가하면서 운임이 상승하였음. 수프라막스의 경우 태평양수역에서 성약활동이 부진한 반면 대서양수역에서 신규 수요가 늘어나면서 운임이 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 건화물선 시장이 성수기인 4분기에 접어들면서 수요 증가에 대한 기대감으로 모든 선종에서 올해 11월물과 2019년 1분기물이 상승하였음. 반면 2019년물과 2020년물은 소폭 하락세를 보여 1년 이상 장기 수요에 대한 불확실성을 반영하였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~10.12)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,524	(-34)	948	1,774	1,359	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	17,480	(-1,310)	7,051	27,283	16,834	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	14,086	(478)	9,262	14,227	11,534	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	13,107	(130)	9,350	13,138	11,176	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,407	(194)	7,530	9,577	8,546	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,000	(250)	16,250	22,000	19,596	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	15,375	(250)	13,000	15,500	14,297	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,915	7,500	11,250	9,844
	핸디	10,500	(-)	9,500	11,500	10,829	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		11월물		2019년 1분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (10.12)	(전주비)	금주 (10.12)	(전주비)	금주 (10.12)	(전주비)	금주 (10.12)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	21,600	(103)	16,933	(33)	17,883	(-34)	18,337	(20)
	파나마스(4TC)	13,850	(200)	12,100	(5)	13,117	(17)	12,783	(16)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	13,203	(96)	11,578	(25)	12,324	(-11)	11,632	(-75)
	핸디(6TC)	9,538	(-25)	8,825	(-13)	9,335	(3)	9,231	(6)

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

미주 운임 고공 행진 지속

상해발 운임지수 SCFI는 904.5 기록(전주 대비 33.9p 상승)

용선료 지수 HRCI는 693 기록(전주대비 15p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 731달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 171달러 상승한 2,503달러, 미동안행은 15달러 하락한 3,304달러를 기록함

중국 국경절 이후 원양항로를 중심으로 운임이 하락할 것으로 예상되었으나 미주항로의 운임은 여전히 견고함. 이는 미국의 대중 무역 관세의 영향이 수요 감소에 영향을 크게 미치지 못한 것으로 풀이됨(다시말해, 미국 소비자들이 관세부과에 따른 가격 인상을 수용한 것으로 나타남). 대부분의 전문가들이 미-중 무역전쟁으로 인해 10월 이전에 물량이 집중되고 이후 수요가 크게 하락할 것으로 전망하였으나 현재까지는 이러한 전망과 상반될 결과가 나타남. 아시아-유럽항로는 12월부터는 2M이 임시 중단한 서비스(Swan)를 재개할 것으로 예고하였으며 오션얼라이언스에서 도 선대 규모를 확대하여 공급과잉은 더욱 심화될 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 2달러 하락한 160달러, 상해 일본 항로는 전주 대비 7달러 하락한 221달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 2달러 상승한 140달러를 기록

중국 국경절 이후 한국, 일본항 모두 물동량이 정상화되지 않아 운임이 하락하였으며 동남아 항은 일부 서비스의 상해항 미경유(skip)로 인해 일시적으로 선박이 감소하여 운임이 소폭 상승함

ONE, Hapag-Lloyd는 피더 서비스 제휴

디 얼라이언스 소속인 ONE, Hapag-Lloyd는 아시아지역에 대한 피더 서비스 통합운영을 시작했으며 유럽에서도 향후 통합하기로 파트너쉽을 체결함. 이번 제휴를 통해 아시아 3개 서비스(BHX, HAS, PID)와 유럽 7개(BAX, NBS, NPX, REX, SDX, ADX, LEX) 서비스를 공동으로 운영할 예정임. 이미 BHX는 8월부터 아시아서비스를 공동 운영하고 있으며 10월부터 북해-폴란드 서비스도 시작할 예정임. 이러한 피더서비스 통합을 통해 다양한 항로에 대한 서비스가 가능해져 위험분산의 효과와 함께 규모의 경제 효과도 이끌어 낼 수 있을 것으로 예상됨

	금주 (10.12)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	904.51	(33.9)	646.59	939.48	842.31	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	731	(-4)	584	959	828.7	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,503	(171)	945	2,503	1593.2	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,304	(-15)	1,933	3,518	2665.1	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	160	(-2)	144	205	165.6	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	221	(-7)	210	230	222.2	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	140	(2)	131	166	145.2	97	185	148
	용선지수(HRCI)	693	(-15)	610	846	745	394	642	557

VLCC, 운임 급등에 따른 성약 감소와 운임 조정

VLCC 성약건수는 전주대비 약 39% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 4% 증가하였음. 지난 주 2배가 넘는 운임 상승의 피로감에 성약건수는 크게 감소하고 운임은 다소 하락하였음

VLCC 평균 일일 운임은 29,676달러로 전주대비 2,135달러(-6.7%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 81.0로 전주대비 1.5(-1.9%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 36,298 달러(-4%), 일본향 37,066 달러(-4%), 싱가포르향 37,716 달러(-8%), 미국향 12,423 달러(+10%), 유럽향 17,364 달러(+1%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국향 32,916 달러(-17%), 미국향 38,642 달러(-19%), 인도향 37,493 달러(-29%)를 기록함

연료유 가격은 전주대비 북중미와 아시아 항만이 약세를 나타낸 가운데 유럽 항만은 강보합세를 나타내었음

[10월 12일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	467.5	500.0	494.5	511.5	470.0	482.5	482.5	512.5	503.5	515.5	531.5
전주비	-2.1%	0.5%	1.2%	-0.1%	-0.5%	-2.5%	-3.5%	-3.3%	-2.7%	1.8%	-3.1%

제품선, 대서양 시장의 MR 운임 변동성 확대

대서양시장 : 북해 운임이 조정을 나타낸 가운데 미걸프만 운임은 큰 폭의 상승을 나타내었음

아시아시장 : MR 운임이 반등하였으나 지난 주 낙폭을 만회하지 못하였음. LR은 항로별 등락을 거듭하고 있음

제품선 평균 일일 운임은 5,696달러로 전주 대비 391달러(+7.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 120.0로 전주대비 1.0(+0.8%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 5,074 달러(-37%), 북해-서아프리카 6,197 달러(-30%), 미걸프-북해 -53 달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 7,766 달러(+142%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,212 달러(+8%), LR2 6,867 달러(-1%)를 기록하였고, MR은 인도-일본 2,699 달러(+15%), 한국-싱가포르 9,430 달러(+4%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.12)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	29,676	(-2,135)	1,357	31,811	8,447	5,042	42,986	17,805
	MR	5,696	(391)	3,996	11,783	7,351	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(2,500)	19,000	26,000	20,884	24,750	31,750	27,084
	MR	12,375	(-)	12,375	14,000	13,131	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	81.0	(-1.5)	34.0	82.5	46.1	37.0	90.0	58.3
	MR	120.0	(1.0)	119.0	145.0	136.0	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



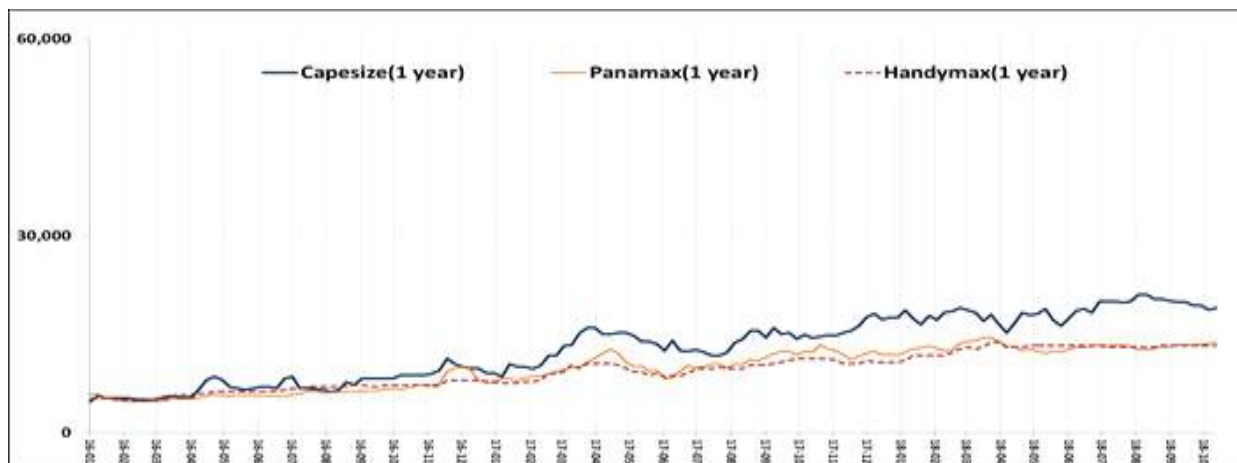
KMI 주간해운시장포커스 통권 404호 (2018.10.08.~10.12)

건화물선 운임 지수



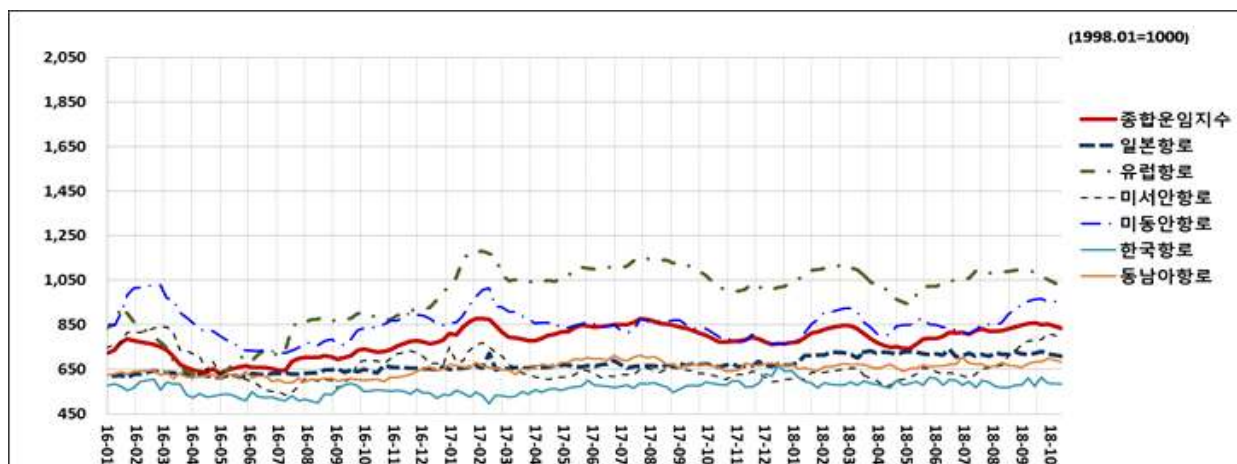
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

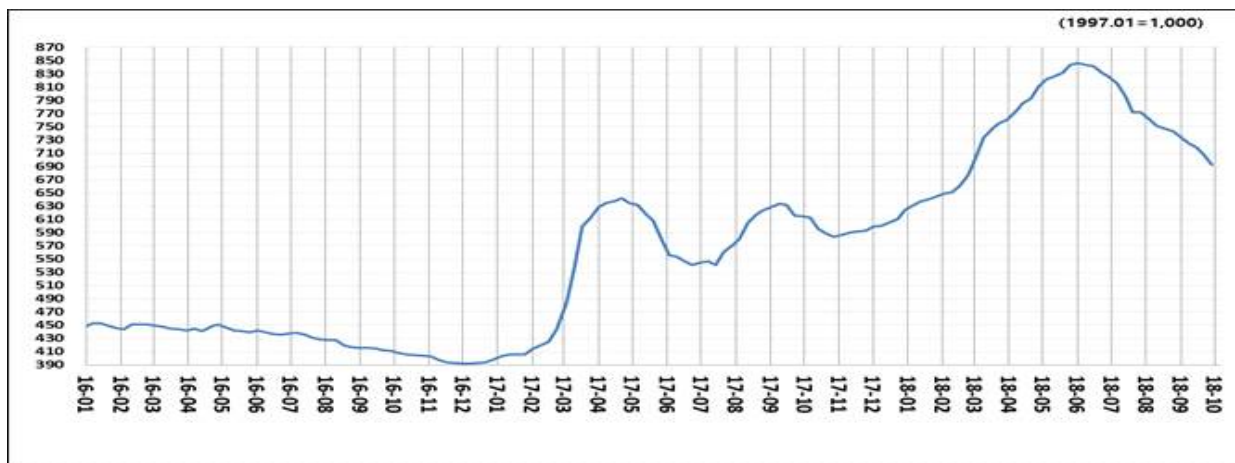


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 404호 (2018.10.08.~10.12)

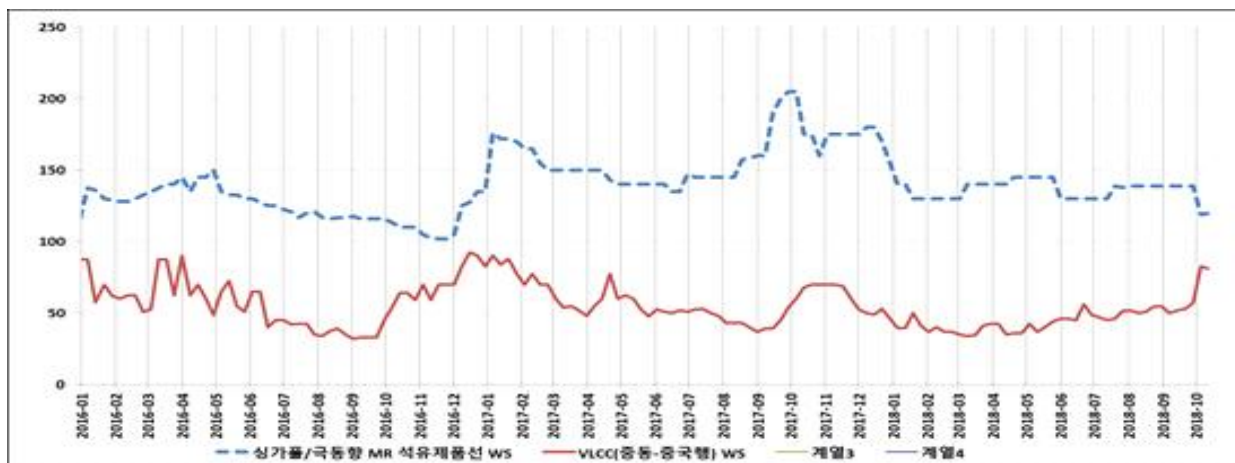
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



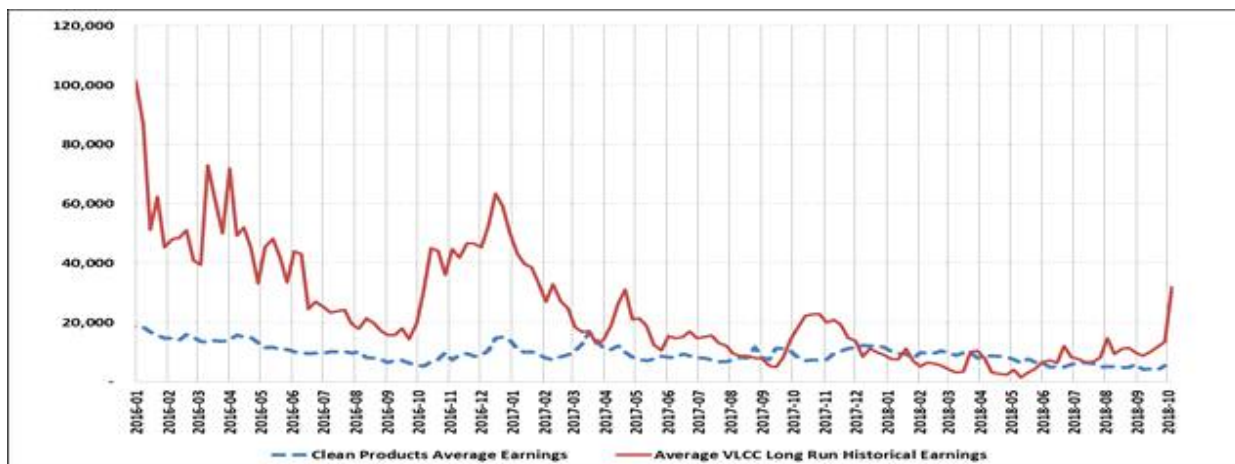
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 404호 (2018.10.08.~10.12)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.12)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	63.0	65.0	63.9	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(10.12)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.4	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	92.0	(0.5)	91.8	82.0	92.0	87.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	35	(0.25)	34.9	29.0	35.0	31.9	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(10.12)								
380 CST	Rotterdam	467.5	(-10)	472.5	341.5	477.5	401.0	267.5	364.0	305.2
	Singapore	503.5	(-14)	510.5	359.5	517.5	428.4	291.0	387.5	328.7
	Korea	533.5	(-10)	538.5	388.5	543.5	448.4	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	515.5	(9)	511.0	376.5	515.5	434.0	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(10.12)								
철광석	국제價	71.75	(2.6)	70.0	62.5	79.3	68.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.7	(-0.9)	110.8	96.0	111.8	103.7	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	81.8	(-0.7)	81.8	81.7	105.1	91.9	78.0	101.4	87.1
	중국産	109.2	(-0.9)	109.3	105.5	138.2	118.6	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	241.3	(5.8)	236.6	214.9	245.9	230.3	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	167.8	(-1.3)	168.0	164.7	186.9	177.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	220.7	(0.4)	220.9	207.3	250.9	230.4	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	867.5	(-1.5)	862.4	814.0	1,066.8	946.6	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	517.3	(-3.75)	514.8	416.5	574.5	491.6	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		