
KSA E-News

11월 1주차

기획조사팀

해운 지수

- ▷ 건화물선 운임 지수
- ▷ 건화물선 평균운임(\$/Day)
- ▷ 컨테이너 운임지수
- ▷ 선박 연료유(380CST, \$/Ton)

선종별 시황

- ▷ 벌크 시황
- ▷ 컨테이너 시황
- ▷ 탱커 시황

세계 경제 및 선대 공급/해체 현황

- ▷ 수주 잔량 추이
- ▷ 신조 발주 추이(DWT)
- ▷ 선박 해체 추이(DWT)
- ▷ OECD 산업 생산 증감률
- ▷ 중국 PMI 추이

국내 해사이슈

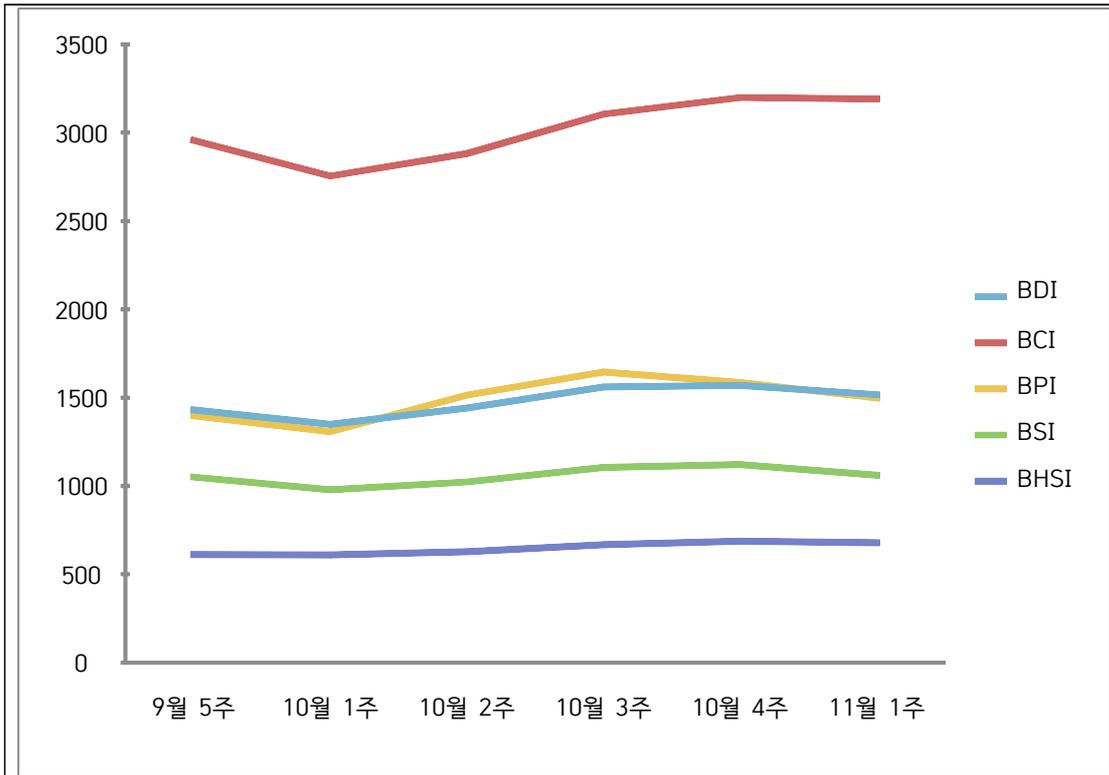
- ▷ '해도(海圖) 없는데요'이제는 옛말!

국제 해사이슈

- ▷ COSCO에너지, 총 14척의 탱커 및 가스운반선 신조예정

해운 지수

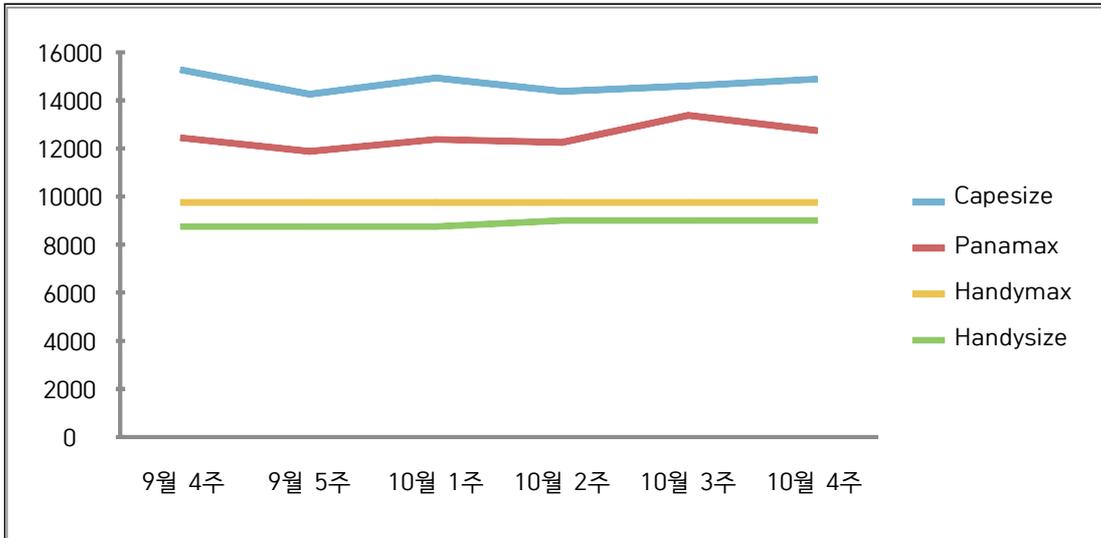
○ 건화물선 운임 지수



구분	9월 5주차	10월 1주차	2주차	3주차	4주차	11월 1주차
BDI	1,431	1,349	1,441	1,560	1,570	1,517
BCI	2,956	2,755	2,882	3,105	3,199	3,191
BPI	1,397	1,308	1,514	1,645	1,586	1,498
BSI	1,050	979	1,023	1,105	1,121	1,061
BHSI	611	610	628	667	687	679

※ BSI : Baltic Supramax Index / BHSI : Baltic Handysize Index
 (출 처 : Clarkson Research)

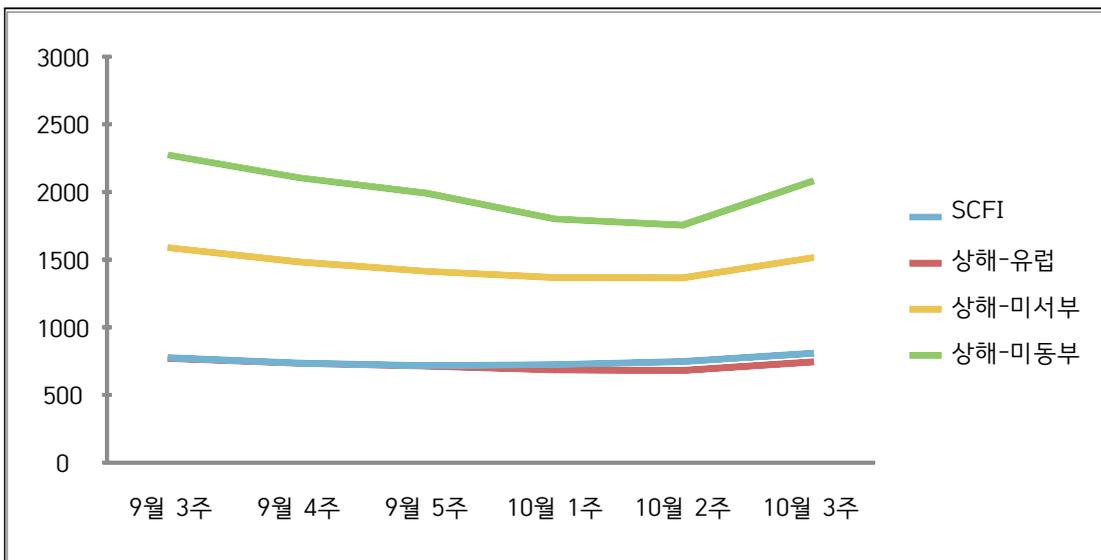
○ 건화물선 평균운임(\$/Day)



구분	9월 4주차	9월 5주차	10월 1주차	10월 2주차	10월 3주차	10월 4주차
Capesize	15,250	14,250	14,925	14,375	14,600	14,875
Panamax	12,425	11,875	12,375	12,250	13,375	12,750
Handymax	9,750	9,750	9,750	9,750	9,750	9,750
Handysize	8,750	8,750	8,750	9,000	9,000	9,000

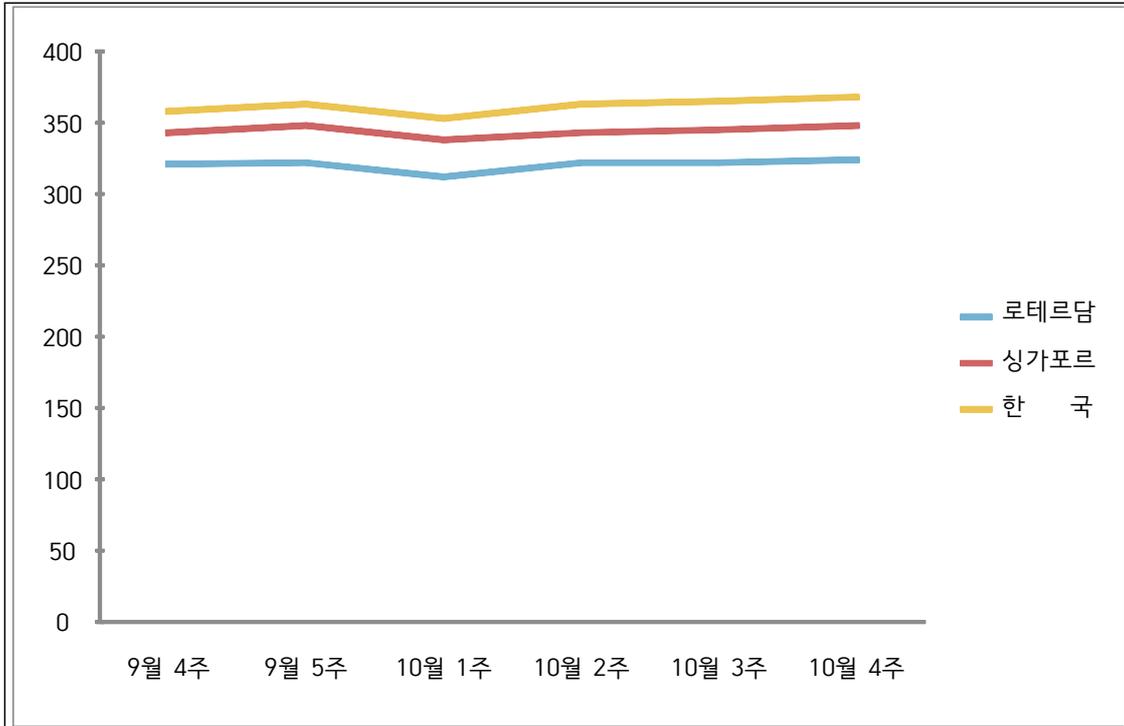
(출처 : Clarkson Research 1년 정기용선 운임 평균)

○ 컨테이너 운임지수



구분	9월 3주차	9월 4주차	9월 5주차	10월 1주차	10월 2주차	10월 3주차
SCFI	775	736	716	725	747	807
상해-유럽(\$/TEU)	769	734	714	686	681	744
상해-미서부(\$/FEU)	1,586	1,484	1,414	1,367	1,366	1,512
상해-미동부(\$/TEU)	2,269	2,105	1,991	1,801	1,755	2,075

○ 선박 연료유(380CST, \$/Ton)



(출 처 : Clarkson Research)

선종별 사항

1 벌크 사항

- 중국 항만의 기상으로 인한 폐쇄가 케이프 사이즈 운임의 상승 요인이 되었다. 케이프 사이즈 운임은 전주 대비 1% 상승한 \$24,717/Day를 기록했다.
- 파나마스의 경우 태평양 운송 수요가 대체적으로 감소하며 운임은 하락세를 기록했다.

2 컨테이너 사항

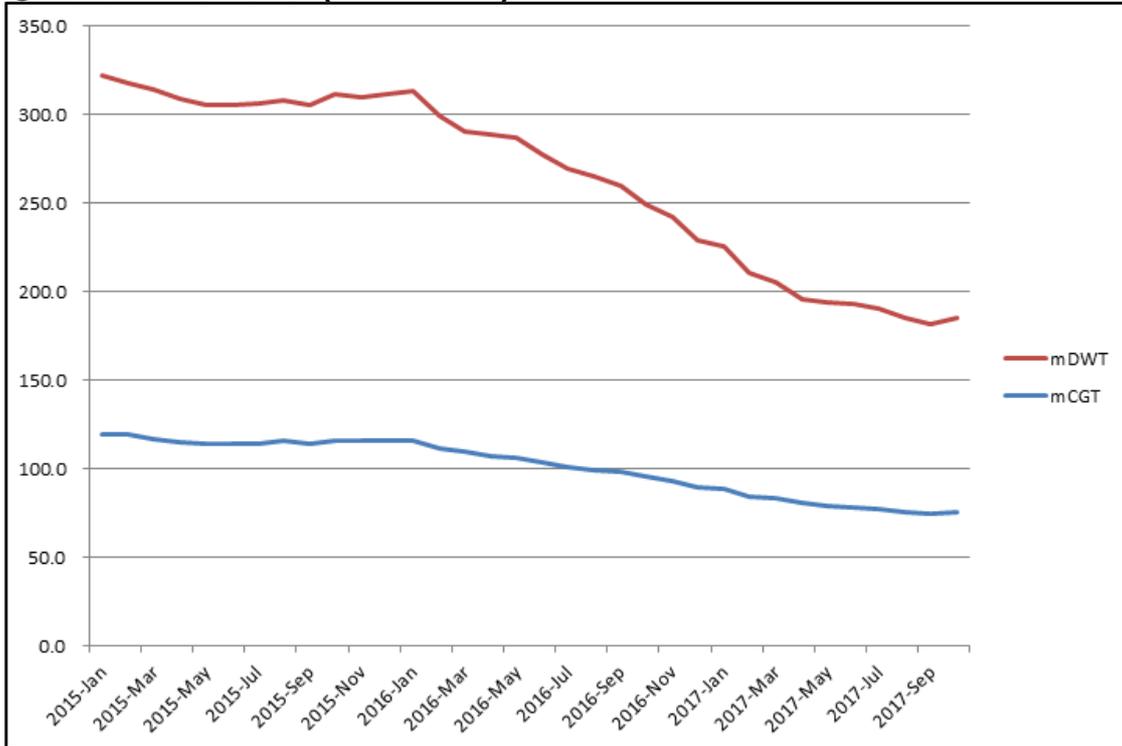
- 미국 규제당국이 중국 COSCO의 OOCL 인수에 대해 이의를 제기할 수 있는 시한이 되었으나 미국은 이의를 제기하지 않았다. 현재 유럽 규제당국의 승인만을 남겨두고 있는 상황이다.
- SCFI 지수는 전주대비 8% 상승한 807을 기록하고 있다. 상해-미서부의 경우 전주대비 10.7% 상승했으며, 상해-미동부 운임의 경우 \$2,075/FEU를 기록하며 전주대비 18.2% 상승한 것으로 나타났다. 상해-구주운임 또한 전주대비 9.3% 상승해 전 노선에서 운임 상승세가 나타났다.

3 탱커 사항

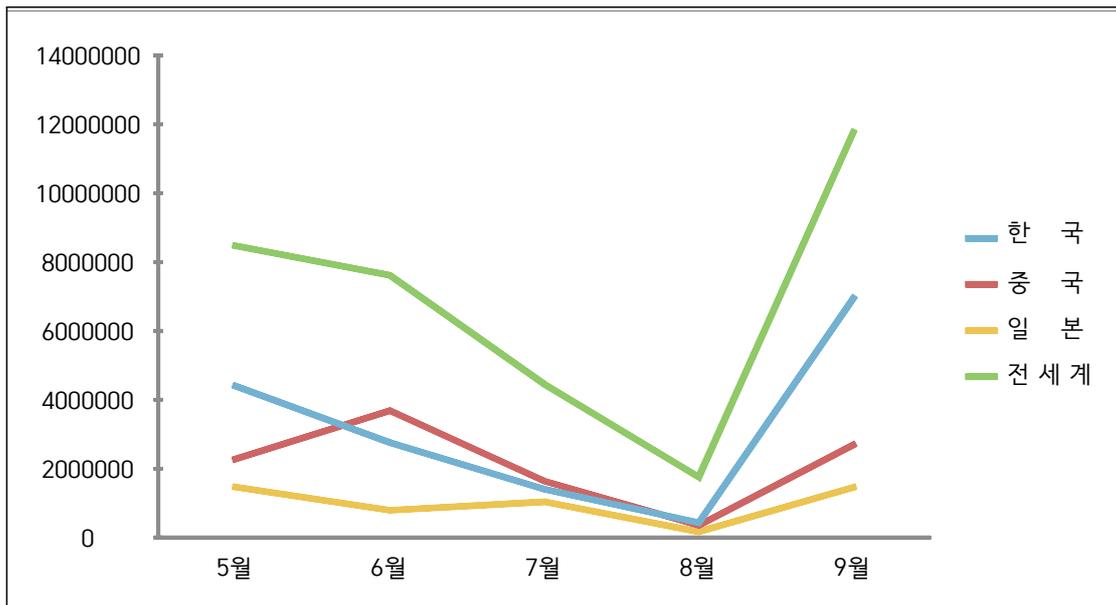
- VLCC의 경우 중동에서의 운임 상승세는 더이상 나타나지 않고 있다. 그러나 신조선의 부재로 중동발 동부 노선의 운임은 WS70을 유지하고 있는 상황이다.
- 카리브해의 VLCC선복 부재로 운임은 상승세를 나타냈다. 중동에서의 운임이 하락세로 반전된다면 카리브해로 공선향해가 나타날 수 있을 것으로 예상된다.
- 수에즈막스의 경우, 서아프리카의 선복 제한과 수요 발생으로 인해 운임은 상승세를 나타냈다. 서아프리카-영국 운임의 경우 WS12.5에서 WS100으로 상승했으며, 흑해-지중해 노선의 경우 터키 해협의 통항지연으로 운임이 WS107.5까지 상승했다. 이러한 상황은 다음주에도 지속될 것으로 예상된다.

세계 경제 및 선대 공급/해체 현황

○ 수주 잔량 추이 (Orderbook)

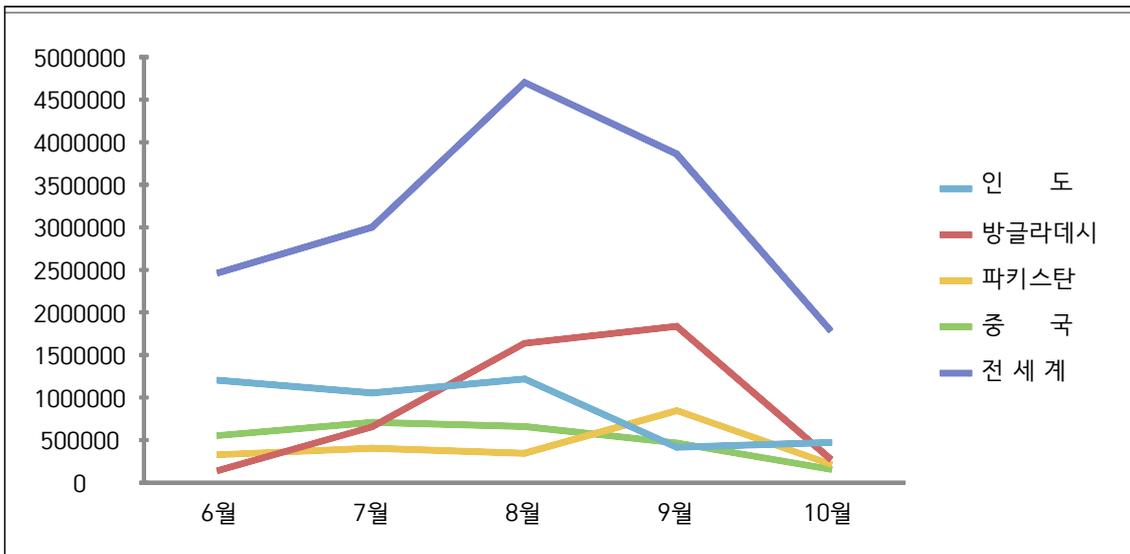


○ 신조 발주 추이 (Contracting by Country of Build, DWT)



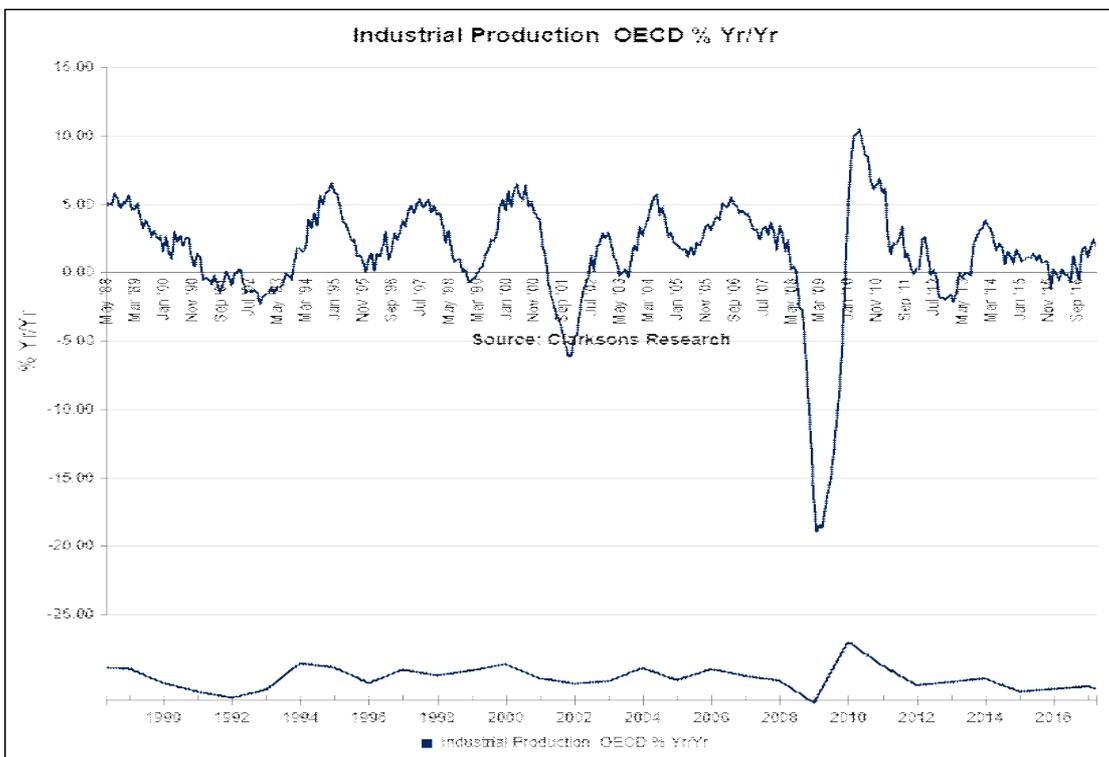
구분	5월	6월	7월	8월	9월
한국	4,400,000	2,756,000	1,404,400	430,000	6,950,000
중국	2,282,299	3,688,400	1,639,999	356,400	2,690,500
일본	1,468,379	790,940	1,040,000	170,000	1,455,000
전세계	8,472,458	7,615,740	4,454,635	1,757,700	11,769,550

○ 선박 해체 추이 (DWT)



구분	6월	7월	8월	9월	10월
인도	1,201,319	1,053,775	1,218,770	415,135	471,114
방글라데시	148,064	655,878	1,637,589	1,837,923	294,362
파키스탄	328,525	404,357	344,817	847,116	223,949
중국	555,224	708,234	660,584	465,961	161,239
전세계	2,471,985	3,002,054	4,704,054	3,861,438	1,810,286

○ OECD 산업 생산 증감률



○ 중국 PMI 추이



※ 지수가 50을 넘으면 제조업의 팽창을 의미하며, 50에 미치지 못하면 위축을 나타냄

(출 처 : Clarkson Research)

국내 해사이슈

1 '해도(海圖) 없는데요' 이제는 옛말

- 해양수산부 국립해양조사원(원장 이동재)은 판매용 해도(海圖)의 품질에 따른 구매 불편을 최소화하기 위하여 오는 11월부터 '주문형 해도 인쇄(POD : Printed On Demand) 서비스'를 실시한다.
- 국립해양조사원은 380여 종의 해도를 간행하고 예상 수요에 맞추어 인쇄-비치하고 있으나, 갑자기 대규모 수요가 발생할 경우 일시적으로 일부 해도가 품질되는 경우가 있었다. 이러한 경우 그간의 개정사항을 반영하고 다시 해도를 인쇄소에서 인쇄하기까지 수일의 기간이 소요되므로, 해당 해도를 구매하고자 하는 소비자들이 기다려야 하는 불편을 겪었다.
- 국립해양조사원은 이러한 불편을 해결하기 위해 올해 11월부터 '주문형 해도 인쇄 서비스'를 제공하기로 하였다. 이 서비스는 최신 정보가 반영된 해도를 특수 출력장비를 활용하여 즉시 인쇄하는 서비스로, 품질된 해도를 다시 발행하기까지의 기간 동안 해당 해도를 찾는 소비자에게 제공된다.
- 해당 서비스를 통해 인쇄된 해도는 테두리 부근에 정품임을 인증하는 홀로그램 스티커와 'Printed On Demand' 문구가 기재되어 있으며, 이전의 종이해도와 동일한 단가*로 이용할 수 있다. 이용을 원하는 경우 판매대행사**를 통해 구매 가능하며 항해용으로 즉시 사용할 수 있다.

* 1장 단가 : A0(840x1189mm) = 18,300원 / A1(594x841mm) = 11,500원 / A2(420x594mm) = 7,300원

** 한국해양개발주식회사(051-996-9500)

- 이동재 국립해양조사원장은 "이번에 새롭게 도입되는 이 서비스를 통해 앞으로 해도를 필요로 하는 소비자들이 품질 걱정 없이 해도를 구매할 수 있게 될 것으로 기대한다."라며, "앞으로도 해도 이용자의 불편사항을 지속파악하고 개선함으로써, 선박의 안전운항을 위한 환경을 마련하는 데 최선을 다하겠다."라고 말했다.

(출 처 : 해양수산부)

국제 해사이슈

1 COSCO에너지, 총 14척의 탱커 및 가스운반선 신조예정

- COSCO Shipping Energy Transportation 이사회는 내년 초 발주 예정인 총 14척의 탱커 신조안을 승인했다.
- 14척의 신조 계획은 다음과 같다.

선 종	적재톤수	척 수	조선소
원유운반선	320,000	4	중국 대련 조선소
	160,000	3	
	110,000	5	중국 광저우 조선소
	65,000	2	
합 계		14	

- 이번 탱커 신조계획은 폐선된 선박량을 대체하기 위한 것이다.
- 이사회는 또한 일본선사인 MOL(Mitsui OSK Line)으로부터 총 4척의 LNG선의 지분 50%에 대한 인수계획을 승인했다.
 - 투자규모는 \$877m(9,800억원) 이며, 20%는 주주들의 대출, 80%는 은행 차입으로 이루어져 있다.
 - LNG선대는 러시아 Yamal LNG 개발 프로젝트에 투입되는 선박이며 중국의 일대일로 계획의 일환이라고 발표했다.

(출 처 : Lloyd's List)