

KMI 주간해운시장포커스

통권 381호(2018.04.09~04.13)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

국적선사 수익성 확보는 재무구조 개선에서 시작

국내 해운기업들의 재무구조 악화는 '구조조정 실패'의 결과

우리나라는 1984년 해운산업 합리화, 1997년 말 IMF 체제하에서 재무구조 개선, 2008년 금융위기 이후 해운산업 구조조정, 2016년 한진해운 법정관리 및 파산 등 4차례의 위기를 거치면서 사후적이고 소극적인 구조조정을 거쳤음. 이와 같이 해운산업 구조조정을 거치면서 금융당국이 구조조정을 주관하여 해운산업 고유의 특성과 역할을 고려하지 않고 부채회수를 통한 기업정리 위주로 구조조정을 진행하였음

그동안 정부는 4차례의 해운산업 구조조정을 거치면서 주로 구조조정기금 투입(특히 선박매입프로그램), 선박투자 회사제 도입, 톤세제, 국제선박등록제 등과 같은 지원을 하였음. 그러나 이러한 지원을 대가로 국적선사 등은 선박, 터미널, 장비, 부동산 및 업무용 자산 등을 매각하여 불황 이후 재도약할 수 있는 기반을 상실하게 되었으며, 이는 고비용 용선, 유동성 악화 등을 초래하여 다시 경영부실로 이어지는 악순환으로 이어졌음

고비용 구조와 재무구조 악화는 해운기업의 수익성 악화의 주요 원인

국적선사들이 고비용 구조를 갖게 된 가장 큰 원인은 호황기 '고비용 용선'을 통해 대규모로 선박을 확보한 데에 있음. 국적선사들의 원가구조에 있어 용선료가 차지하는 비중은 30~40%를 차지하고 있는 데, 용선료는 해운시황과 관계없이 지출되는 고정비용으로 해운시황 악화 시 유동성 악화의 주요 원인이 되었음. 화물비와 선박운항비는 개별 선사가 통제하기 어려워 큰 차이가 없다는 점에서 고비용 용선은 수익성 악화와 함께 유동성 악화를 가져오게 됨

또한 국적선사들의 부채비를 역시 외국 선사들에 비해 매우 높은 수준임. 이는 국적선사들이 해운 호황기에 차입금 조달을 통해 선박을 확보한 것이 많았기 때문임. 또한 해운시황 악화에 따른 수익성 악화 및 유동자금 부족도 부채비율을 높이는 주요 원인이 되었음. 이처럼 국적선사의 부채비율이 높아져 금융비용 부담이 증가하는 것도 수익성을 악화시키는 요인이라는 점에서 부채비를 상승은 수익성 악화를 확대시키는 요인으로 작용하였음

대선전문기관 육성을 통해 고비용 용선 축소와 재무구조 개선을 유도해야

지난 4월 5일 정부는 '해운산업 재건 5개년 계획'을 확정하여 발표하였음. 이번 해운재건 계획은 국내 해운기업의 선박, 터미널, 부동산 등 우량자산을 보호하면서도 선박투자, 화물확보, 경영 안정화 등을 위해 직접적인 지원대책을 제시하고 있음. 대선 기능 강화를 통한 해운업 지원은 시급히 강화해야 함. 선사들이 초대형선박 확보를 통해 단위 비용을 줄이는 것도 중요하지만 고비용 용선을 해소해 나가는 것이 더 중요함.

따라서 대선 기능 확대를 통해 저렴한 용선료로 초대형선박을 확보할 수 있도록 지원하는 것이 매우 중요함. 또한 대선 기능을 이용하여 선박을 확보할 경우, 과도한 부채의존도를 낮출 수 있기 때문에 금융비용 부담을 줄이는 효과가 있음. 이를 위해서는 공공부문의 대선 기능이 필요하며, 올해 7월에 출범하는 해양진흥공사가 선박 대선 비즈니스를 직접 또는 간접으로 수행할 수 있도록 제도개선이 함께 이루어져야 할 것임

케이프선 주도로 상승세로 전환 하였으나 추가적인 관찰 필요

중소형선은 별다른 움직임이 없었으나 케이프가 다소 상승하며 BDI는 1,000선을 회복함. 케이프의 상승전환에는 중국 철광석 수요가 회복되면서 선주들이 대응이 강해진 것이 작용함

용선시장에서는 케이프의 1년 용선료가 약 1,400달러 상승한 것이 시장의 분위기 반전을 시사함. FFA 또한 실물 시장의 호전분위기를 그대로 반영함. 케이프는 익월물이 약 2천 달러 상승했으며 이러한 분위기는 차분기와 내년물의 가격에도 그대로 반영됨. 파나막스와 수프라막스는 실물시장에서 추세전환이 이루어지지 않았지만 FFA 시장에서는 케이프의 호전의 여파로 근월물, 원월물 공히 상승세로 돌아섬

케이프의 상승세 전환이 전선형에 걸쳐 장기에 이르기까지 분위기를 전환시키기는 했지만 케이프의 spot 운임률이 8,811 달러로 아직 원가의 반 정도에 불과한 낮은 수준이고 반등의 속도도 빠르지 않아 1주일 정도 추가적인 관찰 후 방향성을 판단해야 할 것으로 보임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.13)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1014	(66)	948	1,395	1,150	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	8,811	(1,655)	7,051	20,890	12,256	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,849	(275)	9,856	13,034	11,452	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,685	(-274)	9,350	12,356	10,675	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,227	(-215)	7,530	9,577	8,617	5,422	10,104	7,637
	케이프	17,625	(1,375)	16,250	20,375	18,595	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,250	(-)	13,500	15,500	14,392	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,467	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,500	(-)	9,500	11,500	10,567	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (04.13)	(전주비)	금주 (04.13)	(전주비)	금주 (04.13)	(전주비)	금주 (04.13)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	14,100	(1,970)	17,540	1,420	17,083	600	16,100	380
운임	파나막스(4TC)	12,555	(365)	12,660	610	11,714	494	10,620	370
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,750	(120)	11,790	290	11,390	490	10,480	360
(달러/일)	핸디(6TC)	9,925	(237)	9,750	212	9,425	250	9,250	237

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

춘절 이후 유럽항로 운임 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 659.74p 기록(전주 대비 5.57p 상승)

용선료 지수 HRCI는 761p 기록(전주 대비 6p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 32달러 하락한 585달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 24달러 상승한 1,152달러, 미동안행이 42달러 상승한 2,192달러를 기록함

아시아-유럽 간 운임은 2018년 최고치(916달러)에 비해 약 331달러, 전년동기대비 32.0% 하락한 585달러를 기록함. 이는 12개월 만에 처음으로 TEU당 600달러 이하로 하락한 수치이며, 심지어 중국-지중해 운임인 600달러보다 낮은 것으로 나타남. 선사는 5월 품목무차별운임(FAK)을 통해 운임 인상을 시도할 예정이나 춘절 이후 수요 부족으로 인해 쉽지 않을 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 4달러 상승한 148달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 219달러, 상해-동남아 항로는 2달러 감소한 142달러를 각각 기록함

상해-한국 항로는 5월 노동절 연휴 이전 밀어내기 물량으로 운임이 소폭 인상되었으며 동남아항은 선사들의 운임 회복 시도와 밀어내기 물량이 있음에도 불구하고 계속적인 신규항로 개설로 인해 운임은 오히려 소폭 하락함

미-중 간의 무역 전쟁은 태평양 시장 집중도가 높은 선사에 일부 영향을 미칠 수 있을 것으로 전망

신용평가회사인 Fitch사는 미-중 간의 무역 전쟁으로 인해 컨테이너 수요에 일부 부정적 영향을 미칠 것으로 예상되나 그 영향은 크지 않으며 선사들의 공급 및 조직관리를 통해 수용 가능할 것으로 판단함. 하지만 사업 내 태평양 시장 비중이 40%에 달하는 양밍(Yang Ming), 에버그린(Evergreen), OOCL은 머스크(Maersk), 하팍로이드(Hapag-Lloyd), 코스코(Cosco)에 비해 무역전쟁으로 인한 영향을 더 크게 받을 수 있다고 전망함. 동 기관은 미-중 간의 무역전쟁이 세계 GDP 및 교역량 하락으로 이어질 경우 더 큰 문제가 발생할 수 있다고 경고함

	금주 (04.13)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	659.74	(5.57)	646.59	883.59	768.67	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	585	(-32)	585	916	801.6	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,152	(24)	945	1,552	1,291.8	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,192	(42)	1,933	2,843	2,421.4	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	148	(4)	144	165	151.2	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	219	(-)	210	220	215.7	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	142	(-2)	138	166	150.5	97	185	148
용선지수(HRCI)	761	(6)	610	761	675	394	642	557	



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

VLCC, 중국 수요 감소 우려로 운임 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 15% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 14% 감소하였음. 중국의 독립 정제시설의 절세효과가 감소, 원유 생산 증가로 수요가 감소해 질 전망에 운임 약세가 이어지고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 3,021 달러로 전주 대비 4,692 달러(-60.8%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 35.0p로 전주대비 7.5p(-21.4%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 3,369 달러(-66%), 일본향 5,143 달러(-54%), 싱가포르향 6,907 달러(-42%), 미국향 -1,874 달러(적자 전환%), 유럽향 1,382 달러(-55%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 5,458 달러(-38%), 미국향 11,902 달러(-16%), 인도향 8,199 달러(-10%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만 모두에서 상승 하였음

[04월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	373.5	391.5	389.0	390.5	367.5	392.5	397.5	396.5	394.5	397.5	420.0
전주비	4.5%	2.4%	3.6%	7.7%	5.8%	9.2%	6.7%	3.7%	4.8%	3.4%	4.6%

제품선, 대기선박 누적 영향으로 운임 하락

대서양시장 : 대기 선박 누적이 해소되며 미걸프 운임이 큰 폭으로 상승

아시아시장 : LR1 운임이 강보합을 나타내었으나 전반적으로 약세를 이어가고 있음

제품선 평균 일일 운임은 8,778달러로 전주 대비 586 달러(+7.2%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 8,394 달러(+103%), 북해-서아프리카 10,112 달러(+61%), 미 걸프-북해 2,692 달러(+3,216%), 미걸프-남미동안 11,850 달러(+9%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,195 달러(+1%), LR2 6,510 달러(-32%)를 기록, MR은 인도-일본 8,837 달러(-5%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.13)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	3,024	(-4,692)		3,024	11,065	6,524	5,042	42,986	17,805
	MR	8,778	(586)		8,063	11,783	9,686	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,500	(-500)		19,500	24,750	22,017	24,750	31,750	27,084
	MR	13,250	(-250)		13,250	14,000	13,767	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	35.0	(-7.5)		34.0	50.0	39.0	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)		130.0	140.0	135.3	135.0	205.0	159.6

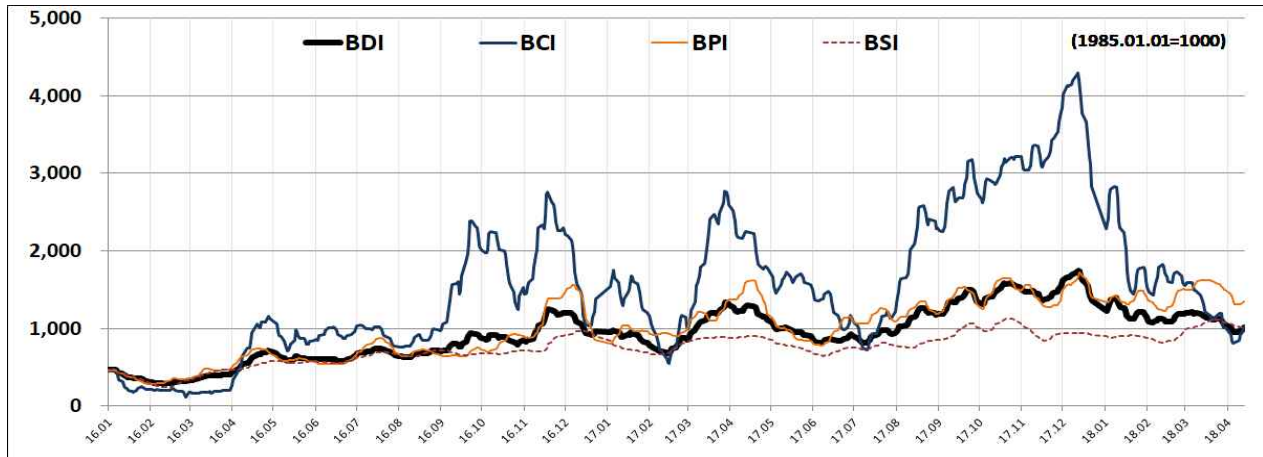
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



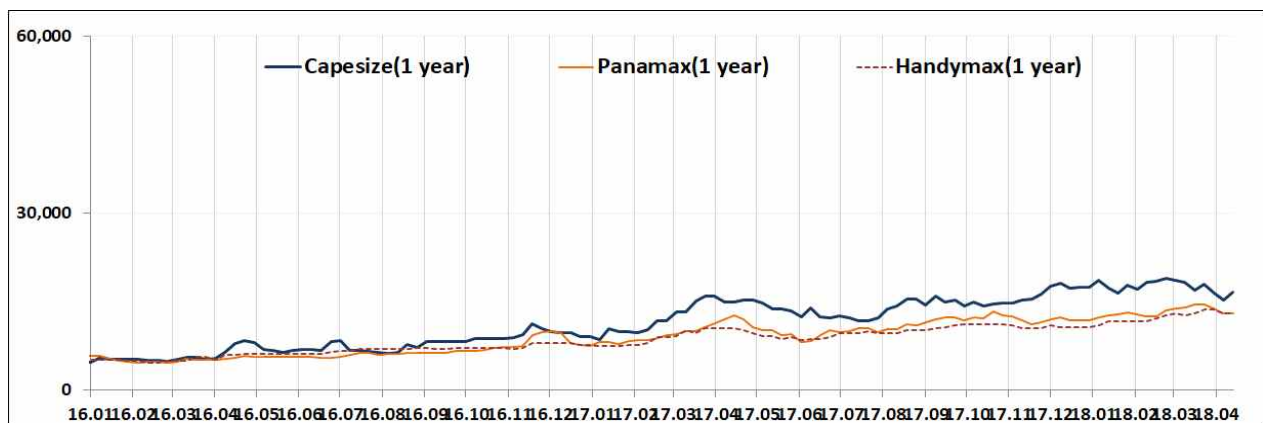
KMI 주간해운시장포커스 통권 381호 (2018.04.09~04.13)

건화물선 운임 지수



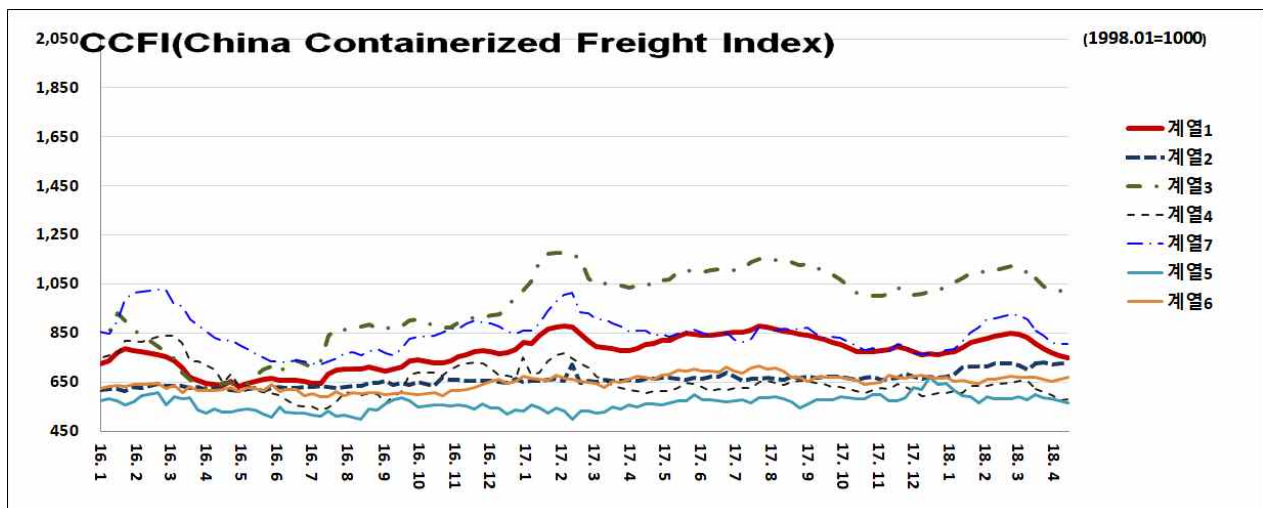
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

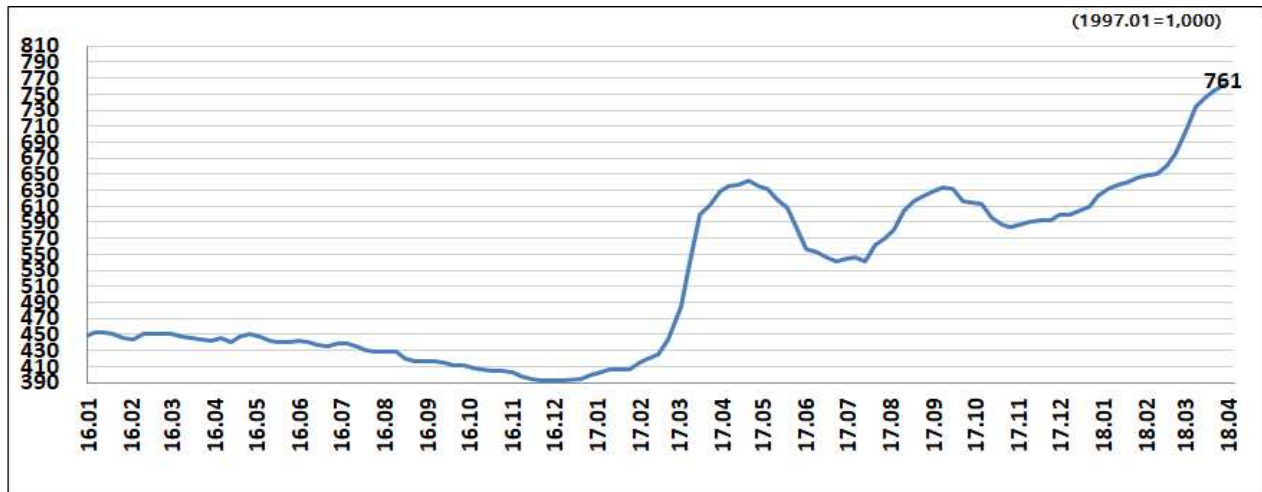


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 381호 (2018.04.09~04.13)

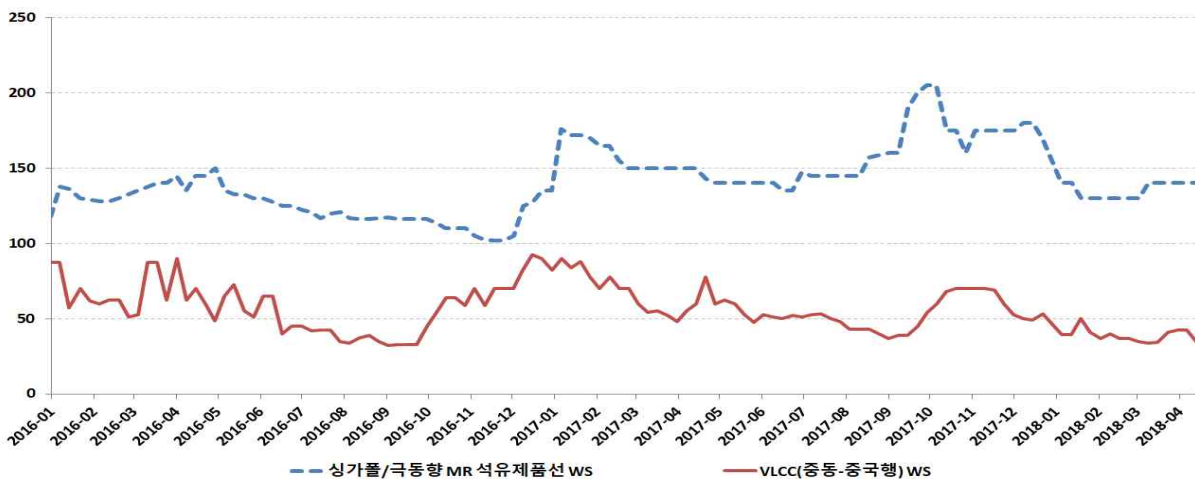
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



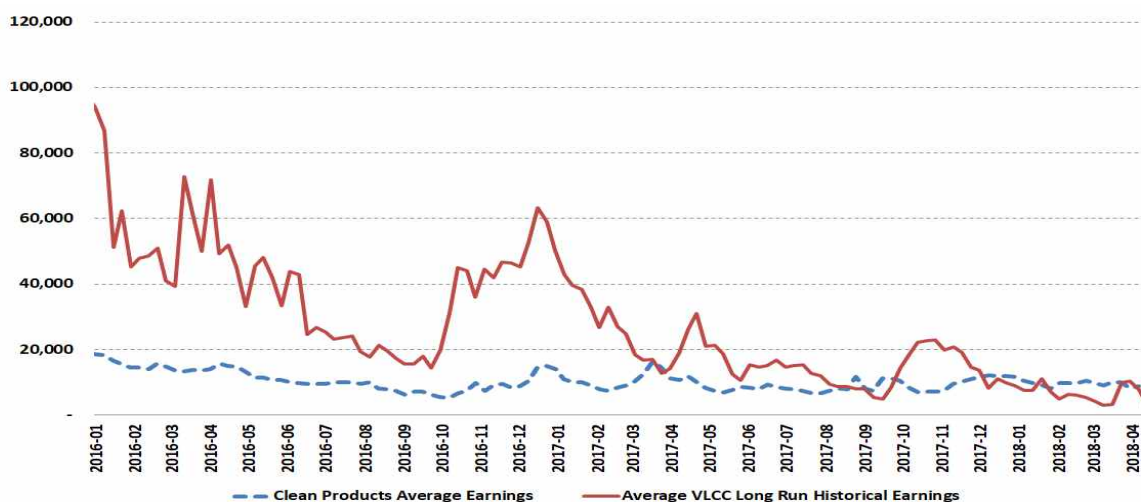
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 381호 (2018.04.09~04.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.13)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.7	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.5	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(0.7)	13.0	11.5	13.0	12.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.13)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	25.0	26.0	25.4	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(0.5)	86.8	82.0	87.0	84.5	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31.0	29.0	31.0	30.0	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(04.13)								
380 CST	Rotterdam	373.5	(16.0)	365.5	341.5	373.5	359.2	267.5	364.0	305.2
	Singapore	394.5	(18.0)	385.5	359.5	399.5	378.4	291.0	387.5	328.7
	Korea	414.5	(17.5)	405.8	388.5	423.5	404.2	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	397.5	(13.0)	391.0	376.5	408.5	388.3	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(04.13)								
철광석	국제價	64.0	(0.4)	64.1	63.5	79.3	73.6	55.3	91.7	71.3
	중국産	101.2	(-1.3)	102.6	101.2	111.8	107.7	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	92.0	(-3.1)	94.9	92.0	105.1	101.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	112.4	(-2.9)	115.5	112.4	138.2	127.7	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	234.3	(-1.0)	235.1	223.4	245.9	236.0	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	183.3	(0.5)	183.1	170.3	186.9	183.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	247.1	(0.6)	247.2	234.5	250.9	247.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1054.3	(20.5)	1,041.4	940.5	1,066.8	1,012.8	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	472.5	(0.3)	472.0	416.5	505.5	456.5	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,318	8,330	7,614	15,944	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,911	5,194	4,556	9,750	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,426	6,423	5,857	12,280	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,285	5,840	5,190	11,030	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,471	4,498	4,634	9,132	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,426	5,722	5,005	10,727	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,942	15,666	13,724	29,390	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,736	11,248	9,433	20,681	109,858	103,255	118,556		