

KMI 주간해운시장포커스

통권 353호(2017.07.10~07.14)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리: 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

해운금융의 상시적 안전장치 필요

해운금융의 경기순행적 특성

해운업이 전형적인 경기주기적 산업이라는 점에서 해운금융 역시 경기순행적 특성을 보이게 됨. 해운경기 호황시 해운기업은 매출액이 증가하고 이익도 많아져 자연히 선박투자가 증가하게 되는 데, 해운기업의 신용도도 높아지게 금융기관으로부터의 여신이 원활하게 이루어짐. 반면 불황기에 상황이 저점(trough)에 이르렀을 때에는 운임이 선박 운영비용(OPEX)을 감당하지 못할 수준까지 하락하여 은행이 신용을 회수하고, 선사는 저가에 우량자산을 처분해야 할 상황으로 내몰리게 됨

이러한 현상은 우리나라 해운금융에 있어서도 동일하게 나타는 것으로 해운업이 호불황에 따른 시장의 변동성이 매우 크고 투자 규모가 막대하고 신용회수에 장기간이 소요되어 리스크가 큰 산업이기 때문에 금융기관을 중심으로 하는 해운금융이 경기순행성을 갖는 것은 불가피한 측면이 있음

제도권 해운금융을 보완하는 금융수단이 없었다

금융위기 이후 2009~2013년 5년간 지원된 해운금융은 17조 5,103억 원으로 이중에서 정책금융이 68.8%, 민간 금융이 31.2%를 차지하여 해운금융에 있어 민간 상업은행의 역할이 미흡한 수준에 있음. 2014년말 기준으로 국내 상업은행의 총자산은 2014년말 1,806조 3,974억 원이나 선박금융 총잔액은 3조 6,823억 원으로 0.2% 수준에 불과 하였음. 이처럼 국내 해운금융에 있어 정책금융기관 의존도가 크게 높은 것은 해운금융 자체가 리스크가 크고 지원 규모가 막대하기 때문에 민간 상업은행 보다는 정책금융기관의 역할이 커질 수 밖에 없었음

또한 국내 해운금융에 있어 정책금융기관의 역할이 갈수록 커진 것은 해운업 구조조정을 금융당국이 주도해 왔기 때문임. 1984년 해운산업합리화 조치 이후 현재까지 해운위기에 대한 정부의 정책적 대응은 위기 이후의 구조조정을 목적으로 하는 사후적 대응을 내용으로 하고 있음. 이러한 과정에서 제도권 해운금융의 보완적 수단으로서 해운업의 재정적 위기를 극복할 수 있는 사전적이고 상시적인 안전장치가 없었음

해운금융의 상시적 안전장치 모색 필요

우리나라는 해운 불황기마다 유수의 선사들이 유동성 악화에 시달렸고 구조조정을 거치면서 우량자산을 매각하여 부채를 상환하는 악순환이 계속되었다는 점에서 안정적인 금융수단 확보가 매우 중요함. 다시 말해서 해운기업 입장에서 불황기의 신용 보강과 금융기관으로부터의 자금회수 압박을 경감하는 역할을 하는 메카니즘 확보가 필수적임

불황기 해운업에 대한 금융위축을 보완할 수 있는 새로운 형태의 금융수단이 강구되어야 할 것임. 이를 위해서는 ABL, ABS 등 자산유동화, 선박담보부 채권시장 활성화, 자기자본 형태의 조달 확대, 선박투자회사 자금의 메자닌 금융화 등 새로운 금융기법을 적극적으로 도입하는 것이 필요함. 또한 해운발전기금 조성, 해운공제조합 설립 등을 통해 해운금융의 상시적 안전장치를 확보해야 할 것임

이러한 새로운 형태의 해운금융 수단이 제도권 해운금융의 역할을 대체할 수 있을 것으로 기대하기 어려우나 불황으로 제도권 해운금융 위축될 때 해운기업에 유동성을 지원하여 부도나 파산 위험을 크게 낮출 수 있고, 신용보강을 선박 등 우량자산 매각을 방지하여 해운기업의 미래 수익이 해외로 유출되는 상황을 막을 수 있음



| 건화물선 시장 | 윤희성 박사 / heesung@kmi.re.kr

주초부터 점차 호전되는 분위기

저시황에 대응하는 화주들의 움직임

Cape의 1일 운임이 5천 달러대로 하락하자 이를 활용하려는 화주들의 움직임이 신규 수요로 이어져 완만한 상승세를 보였음. Cape의 경우 주간 평균 기준으로 상승할 정도로 분위기가 개선되지는 않았지만 Panamax의 경우에는 곡물수요가 늘어나며 2주 만에 일당 9천 달러선을 회복함

Cape의 경우 회복 탄력성이 크지 않아 추가적 상승은 제한적일 것으로 예상되나 FFA 8월물과 큰 괴리를 보이고 있음. 중국 철광석 항만재고 수준으로 판단할 때 FFA 8월물이 spot rate에 접근하는 방향으로 움직일 것으로 예상됨. Panamax 또한 추가적인 상승보다는 횡보하는 양상을 보일 것으로 전망됨

운임선도 시장에는 기대감 반영

FFA 시장에는 단기뿐만 아니라 4분기물 전체에도 호전을 기대하는 분위기가 반영되어 전 선형 공히 상승세를 시현함. Cape의 경우 4분기물의 변화를 주시하여 실물 수급상황과 괴리를 보이는 경우 부분적인 헤징전략을 구사하는 것도 고려할 수 있을 것임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.14)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	859	(9)	685	1,338	966	290	1,257	673
	케이프(4TC)	6,023	(-264)	3,566	19,593	10,208	485	20,063	6,374
	파나막스(4TC)	8,889	(364)	6,281	12,987	8,549	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,138	(81)	6,934	9,794	8,360	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,022	(154)	5,422	8,449	6,938	2,698	8,619	5,214
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	12,750	(-500)	9,350	17,000	14,151	4,975	12,000	7,544
	파나막스	11,475	(725)	8,500	13,150	10,391	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	9,750	(-)	7,500	10,500	9,134	4,250	8,000	6,186
		핸디	(-)	6,750	9,500	8,143	4,250	7,250	5,491
건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (07.14)	(전주비)	금주 (07.14)	(전주비)	금주 (07.14)	(전주비)	금주 (07.14)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	11,450	(525)	15,500	(575)	12,969	(356)	13,000	(350)
	파나막스(4TC)	10,100	(1,050)	10,325	(512)	9,225	(475)	9,225	(400)
	수프라막스(6TC)	9,550	(700)	9,525	(450)	8,875	(175)	9,050	(200)
	핸디(6TC)	7,000	(-)	7,550	(-)	7,375	(75)	7,550	(-)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

7월 중순 운임인상 노력에도 불구하고 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 861.91p 기록(전주 대비 27.47p 하락)

용선료 지수 HRCI는 545p 기록(전주 대비 4p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 30달러 하락한 939달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 68달러 하락한 1,265달러, 미동안행이 56달러 하락한 2,251달러를 기록함

상해-유럽 및 상해-북미 항로 모두 2주 연속 운임이 하락함. 7월초 선사들의 운임 인상 노력과 7월 중순의 운임 인상 노력의 효과가 모두 사라진 것으로 해석됨. 그러나 동서 기간항로 모두 운임 하락 폭이 커지 않은 것이 특징임

상해-유럽 항로의 경우 전주 대비 30달러 하락에 그침. 선사들이 7월 중순을 기점으로 해상운임 및 부가운임(surcharges)의 인상을 시도했으나 성공하지 못했음에도 불구하고 시장에서는 여름 성수기 시즌에 진입하여 운임의 하락 압력이 크지 않은 것으로 해석함. 아울러 올해 아시아-유럽 항로의 운임이 지난해에 비해 크게 개선되면서 COSCO Shipping 등의 수익성이 개선되었다는 분석이 제기됨. 특히 COSCO는 동 항로의 운임 뿐 아니라 물량 증가 폭도 컸던 것으로 알려짐. 또한 한진 사태 이후 초대형선의 계선이 증가했던 상황에서 최근에 이들 대형선이 다시 운항에 투입되고 있는 점도, 공급과잉 우려보다는 수급 개선의 신호로 해석하기도 함

상해-북미 항로의 경우, 성수기 진입에도 불구하고 소폭의 운임 하락을 기록함. 그러나 본격적인 성수기 진입으로 물동량 증가가 보고되고 있어 조만간 운임이 상승할 가능성이 있음. 상해-미동안 항로의 경우 성수기 시즌이 먼저 시작된 것으로 알려진 가운데 전주 대비 운임 하락폭이 2%에 그쳤음. 그러나 상해-미서안 항로의 경우 대형선 투입으로 선복이 상대적으로 여유로워 운임 하락폭이 5% 수준을 기록함. 전체적으로 아시아-북미 항로의 경우 장기계약(SC) 운임이 손익분기점을 넘기지 못한 것으로 알려진 가운데 선사들이 스팟 시장에서 수익성 개선을 시도할 것으로 보여 스팟 운임의 인상 노력이 더 해질 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 및 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 152달러, 216달러를 기록했고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 3달러 상승한 184달러를 기록

상해-한국 및 상해-일본 항로는 수급 상 특이한 이슈는 없음. 상해-동남아 항로는 선사들의 운임 인상 노력으로 소폭 상승함

	금주 (07.14)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	861.91	(-27.47)	747.03	990.24	861.44	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	939	(-30)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,265	(-68)	1,092	2,211	1,543	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,251	(-56)	2,013	3,647	2,716	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	152	(-)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	216	(-)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	184	(3)	97	185	139	53	105	69
용선지수(HRCI)	545.0	(4.0)	394	642	525	392	453	431	



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 증가세 둔화로 운임 횡보세

시장 전반적으로 성약건수가 약 28% 증가하는 등 비교적 활발한 시장 움직임을 보였으나 주 후반에 수요가 감소하여 중동시장은 강보합세, 서아프리카 시장은 인도항 항로를 제외하고 운임이 하락하였음

VLCC 평균 운임은 15,482 달러(일)로 전주 대비 372 달러(2.5%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 53.0p로 전주 대비 0.5p(1.0%) 상승하였음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 15,711 달러/일(+4%), 일본항 18,992 달러/일(+4%), 싱가포르항 19,705 달러/일(+3%), 미국항 10,095 달러/일(+6%), 유럽항 7,322 달러/일(+2%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 17,129 달러/일(-3%), 미국항 25,565 달러/일(-14%), 인도항 30,449 달러/일(+2%) 기록

[07월 14일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	278.5	298.5	300.0	312.5	275.5	290.0	302.5	296.5	297.5	302.5	327.5
전주비	-2.8%	-2.1%	-2.8%	-4.6%	2.2%	0.0%	2.7%	-3.3%	-3.3%	-3.2%	-2.8%

제품선, U.S. Gulf를 제외하고 운임 하락

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 공급 증가로 인한 지난주 하락세가 상승반전하여 회복 움직임을 나타냈으며, 북해 시장은 지난주와 반대로 다소 하락하였음

아시아시장 : LR시장은 6월 초부터 수급개선으로 이어지던 운임 상승세가 하락반전하여 조정 움직임을 보임. 인도-일본 항로 운임은 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 8,002달러(일)로 전주 대비 138 달러(1.7%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 145.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 7,553 달러/일(-10%), 북해-서아프리카 8,587 달러/일(-8%), 미걸프-북해 4,787달러/일(+48%), 미걸프-남미동안 14,069 달러/일(+14%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,555 달러/일(-11%), LR2 8,312 달러/일(+0%) 기록. MR은 인도-일본 8,509 달러/일(-1%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.14)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,482	(372)	10,567	42,986	21,868	14,354	93,982	40,552
	MR	8,002	(-138)	7,023	16,540	9,797	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	27,504	26,500	59,000	37,534
	MR	13,375	(-)	12,500	13,750	13,049	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	53.0	(0.5)	47.5	90.0	61.9	32.0	97.5	58.4
	MR	145.0	(-)	135.0	176.0	150.2	102.0	150.0	124.7

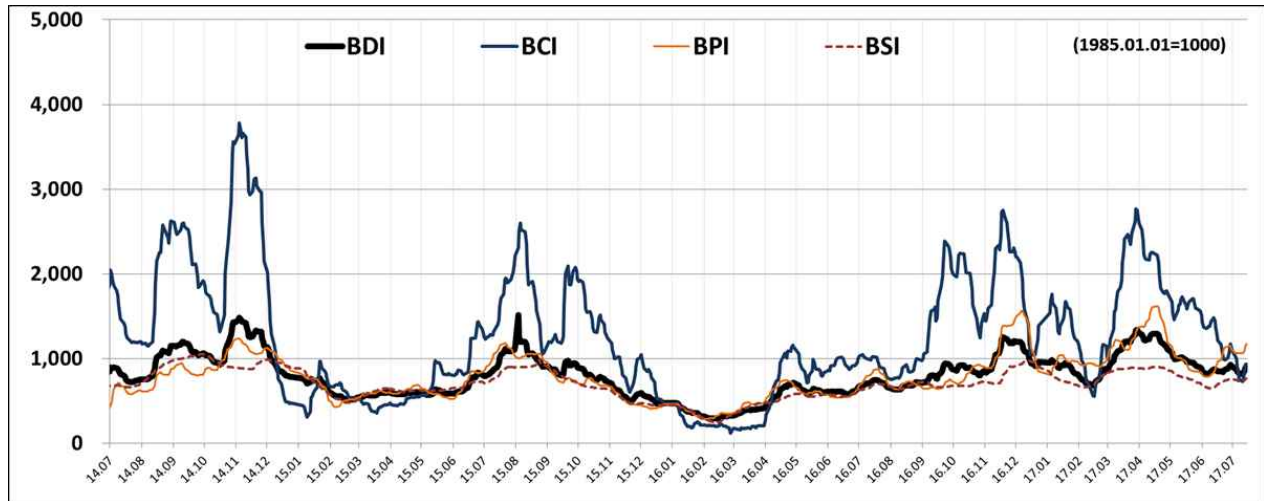
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.07.10~07.14)

건화물선 운임 지수



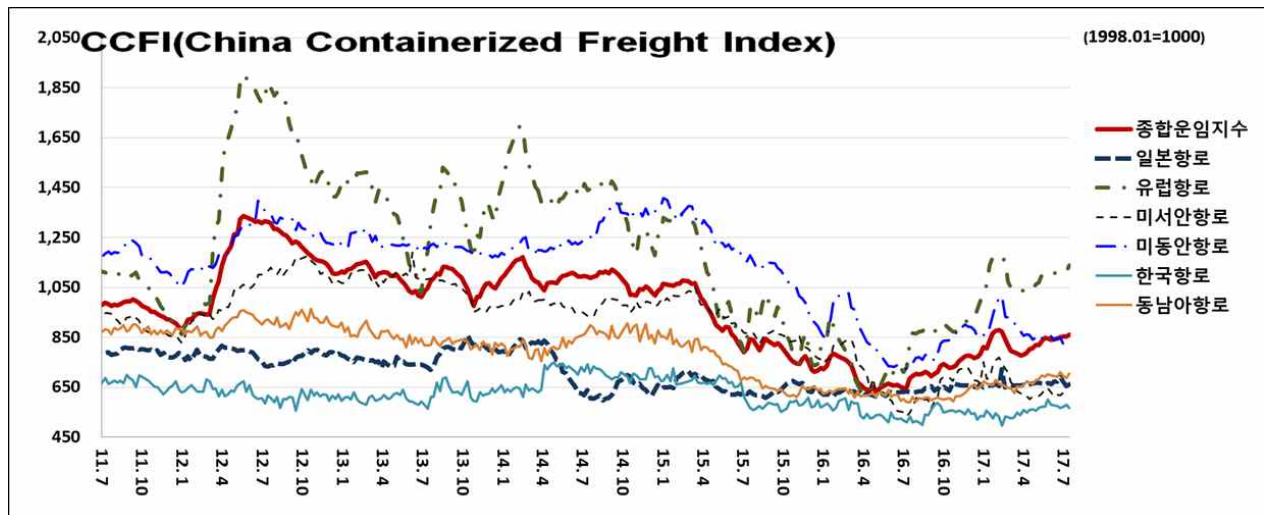
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



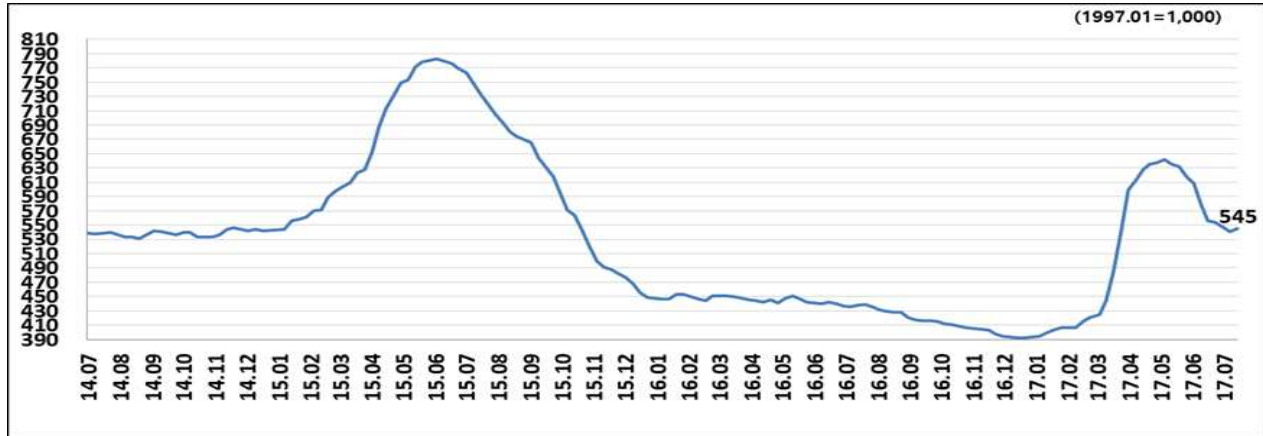
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.07.10~07.14)

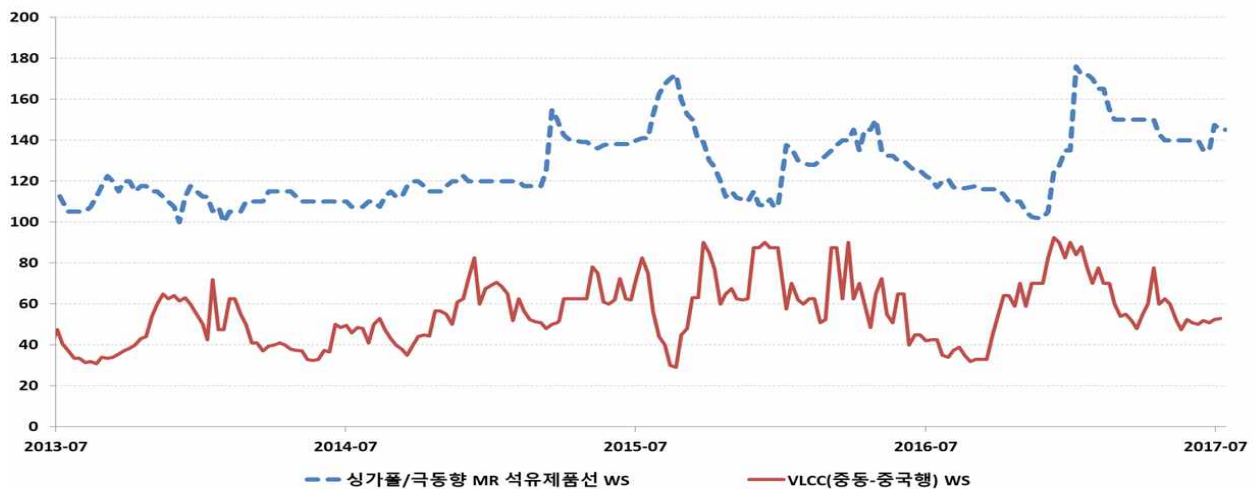
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



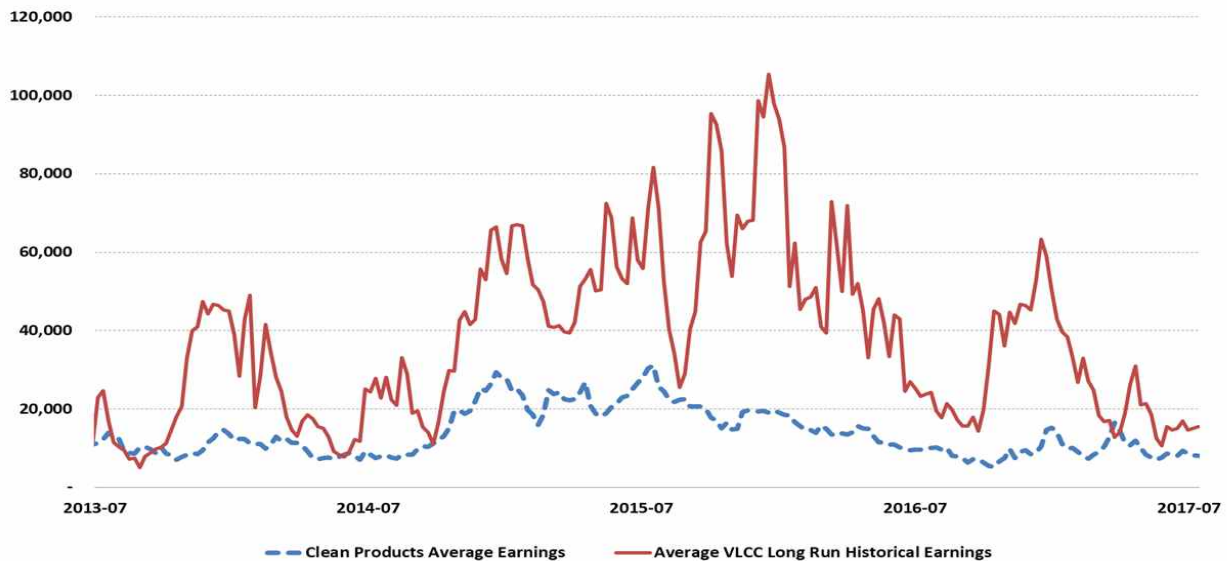
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.07.10~07.14)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.14)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.2	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	62.0	65.0	63.2	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.3	(-)	8.3	5.8	8.3	7.2	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.14)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.3	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	80.9	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.6	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(07.14)								
380 CST	Rotterdam	278.5	(-8.0)	282.5	267.5	312.5	289.8	112.0	303.0	211.4
	Singapore	297.5	(-10.0)	302.5	291.0	352.5	314.4	147.5	340.0	231.1
	Korea	317.5	(-6.5)	320.8	310.0	382.5	339.4	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	302.5	(-10.0)	307.5	297.5	362.5	323.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(07.14)								
철광석	국제價	64.2	(0.8)	63.9	55.3	91.7	74.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	95.4	(0.4)	94.7	86.4	124.4	103.7	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	83.2	(0.4)	82.1	78.0	90.1	83.1	59.8	63.5	61.4
	중국産	105.7	(0.5)	104.6	97.5	109.6	104.2	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	186.3	(9.7)	178.9	170.0	227.1	197.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	136.0	(5.0)	132.5	130.4	155.8	143.4	51.6	70.5	56.3
	중국産	198.1	(0.9)	197.5	196.2	223.7	208.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	985.3	(-10.8)	993.1	904.0	1,075.0	981.4	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	494.8	(-20.5)	521.0	402.5	539.3	438.3	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		3월	4월	5월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,433	8,366	8,099	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,656	4,254	4,272	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	7,585	7,453	6,909	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,214	5,141	5,438	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,267	6,422	4,819	51,658		48,079		46,610	
	수입	5,056	4,207	4,599	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	14,235	12,854	12,827	177,122		159,334		145,255	
	수입	10,386	9,521	9,724	115,933		109,858		103,255	