

KMI 주간해운시장포커스

통권 386호(2018.05.14.~05.18)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

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

금리상승으로 어려움 가중 예상

LIBOR는 2008년 11월 이후 최고수준으로 상승

선박금융 시 변동금리의 기준으로 종종 활용되는 미 달러 LIBOR 3개월물의 변화추이를 보면 2008년 금융위기의 여파로 2009년 5월 1% 이하로 하락했으며, 그 이후 2016년까지 7년 이상 연 평균으로 1% 이하를 유지하였음. 2017년 6월에 1%를 초과한 이후 LIBOR는 지속적으로 상승하여 금년 3월 2%를 넘어섰으며 5월 평균은 2.35%를 상회하는 수준에 이르고 있음. 이는 금융위기가 닥친 지난 2008년 11월 이후 최고치임

해운업의 부채비율은 우려할 상황

해운불황의 장기화로 국내외를 막론하고 해운기업의 재무구조가 악화되었음. S&P Global Platts Ocean Intelligence에서 S&P 500 중위 기업을 기준으로 S&P Global Market Intelligence에 상장된 해운기업의 부채비율을 비교 분석한 결과 순부채/EBITDA 비율이 S&P 500기업의 경우 1.5x인데 해운기업의 경우는 8x로 나타남. 이는 상장된 대기업의 경우이나 중소해운 기업의 경우에도 상황은 크게 다르지 않을 것임. 국내 해운업의 경우도 예외는 아니어서 해운재건계획에 나타난 대로 138개의 조사대상 해운기업 중 43.5%에 해당하는 60개 기업이 부채비율 400% 이상으로 파악되어 열악한 현실을 드러냄

이자율 상승의 영향

운임시장은 건화물선에서 작년 말 이후 손익분기점을 회복하였지만 컨테이너와 탱커는 아직 회복이 요원한 상황임. 이러한 상황에 금리가 상승하고 더불어 유가까지 급등세를 보여 우려가 짙어지고 있음

이자율이 1% 상승할 경우의 영향을 70% 금융비율, 20년 원리금균등분할 전액상환 기준으로 간단히 계산해 보면 다음과 같음. 신조선가 1억 4천만 달러의 초대형 컨테이너선의 경우 연간 척당 69만 달러, 선가 8천 5백만 달러의 VLCC의 경우 연간 척당 약 42만 달러, 47백만 달러의 케이프 벌크선의 경우 연간 척당 약 23만 달러의 추가 비용을 부담하게 됨

척당 증가액이 크지 않다고 느낄 수 있으나 선대 전체에 적용되는 비용이고, 이자율 상승이 1%에 그치는 것이 아니며, 금융기간이 20년보다 훨씬 짧은 기간인 데다가 후순위 금융에 대해서도 이자를 부담한다는 점, 과거 발주 선가가 현재의 신조선가보다 크게 높다는 것 등을 감안하면 그 영향은 상당히 커짐을 알 수 있음

컨테이너와 탱커를 주 사업영역으로 하고 있는 선사는 향후의 거친 항해에 대한 대비를 충분히 해야 할 것임



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

수요 위축과 선복량 증가로 전 선종에서 운임 하락

케이프 운임 급락으로 BDI는 전주 대비 71p 하락하였음. 선종별 주간 평균 일당 수익은 케이프가 전주 대비 1,188달러 급락하였으며 파나마스와 수프라막스도 100달러 이내의 소폭 하락세를 보였음. 케이프 운임은 양대 수역에서 상승세로 출발하였으나 주 중반 이후 수요가 감소하면서 급락세를 보였으며 선복량 증가에 따라 당분간 운임상승이 쉽지 않을 것으로 예상됨

케이프는 지난 주와 달리 양대 수역에서 수요가 감소한 반면 선복량은 증가함. 그 결과 전반적으로 공급과잉이 심화되어 운임 하락세가 계속될 것으로 예상됨. 반면 파나마스와 수프라막스의 경우 태평양 수역은 신규 수요 증가로 운임 상승이 예상되는 반면 대서양 수역에서는 가용 선복량이 크게 증가하여 운임 하락세가 예상됨.

FFA 시장의 경우 6월물은 현물시장 약세와 시장 참여자들의 심리가 위축되어 현물시장과 동반 하락세를 보였음. 케이프는 6월물이 하락한 것에 그치지 않고 올해 3분기물과 내년물도 하락세를 보였음. 파나마스는 6월물과 올해 3분기물은 하락하였으나 내년물은 소폭 상승하였으며 수프라막스는 올해 6월물은 하락한 반면 올해 3분기물과 내년물은 상승하였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~05.18)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,385	(-71)	948	1,476	1,195	685	1,743	1,145
선형별	케이프(5TC) ⁷⁾	19,040	(-1,188)	7,051	20,890	13,405	3,566	29,411	14,086
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	9,988	(-81)	9,856	13,034	11,163	6,281	13,740	9,766
(달러/일)	수프라막스(6TC)	10,987	(-58)	9,350	12,356	10,758	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,565	(33)	7,530	9,577	8,664	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,125	(-1,750)	16,250	20,375	18,709	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾	파나마스	13,175	(-)	13,175	15,500	14,191	8,500	14,300	11,524
(달러/일)	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,650	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,700	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		6월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (05.18)	(전주비)	금주 (05.18)	(전주비)	금주 (05.18)	(전주비)	금주 (05.18)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	16,040	(-2,410)	17,524	-826	17,458	-155	16,630	-50
운임	파나마스(4TC)	11,560	(-160)	12,437	-26	11,893	100	10,930	30
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,355	(-55)	11,817	14	11,435	11	10,655	35
(달러/일)	핸디(6TC)	9,463	(-137)	9,621	-46	9,331	12	9,213	0

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

벙커가격 상승에도 불구하고 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 753.92p 기록(전주 대비 25.00p 하락)

용선료 지수 HRCI는 822p 기록(전주 대비 10p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 18달러 하락한 793달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 74달러 하락한 1,308달러, 미동안행이 33달러 하락한 2,331달러를 기록함

벙커유 가격은 2017년 6월부터 상승하는 추세이며 올해 4월 초와 비교해도 22.1% 상승한 436.5달러(로테르담 기준)를 기록함. 머스크(함부르크수드 포함)의 경우 2018년 1분기 유류비로만 전년동기대비 52.0% 증가한 1조 1,140억 달러를 지출하여 단위당 처리비용이 9% 증가함. 하지만 2018년 평균 운임은 전년대비 11.0% 이상 하락하여 머스크 2억 2천만 달러, 하판로이드 4,050만 달러, 현대상선 1억 6,400만 달러의 영업 손실을 기록함. 하판로이드, CMA CGM 등 주요 선사는 6월부터 무차별운임(FAK: Freight All Kinds)을 통해 운임을 인상할 예정임

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 5달러 하락한 200달러, 상해-일본 항로는 2달러 하락한 226달러, 상해-동남아 항로는 2달러 상승한 141달러를 각각 기록함

상해-한국항로의 경우 부산항은 소폭 운임 하락하였으나, 인천항 운임이 많이 상승 하였으며, 동남아 항의 경우 라마단 영향으로 인하여 주춤한 인도네시아 항을 제외하고는 물량이 늘어나 운임 소폭 상승함

아시아-남미동안 항로에 대한 수요 증가에도 공급은 제한적

2017년 아시아에서 남미동안으로 수출되는 물동량은 전년대비 15.5% 증가한 130만TEU를 기록하였으나 선박량은 오히려 40% 감소함. 과거 남미동안에 대한 컨테이너 주간 서비스는 7개였으나 현재 3개로 축소되었으며 대형선 추가배치 등에도 불구하고 최근 1년 동안 선박량 증가는 4%에 그침. 운임도 2,000달러 이상 받고 있음에도 불구하고 수출입 화물 불균형으로 인해 선사의 선대 공급이 제한적으로 발생함. 실제 2017년 남미에서 아시아로 수출되는 물동량은 0.6% 감소한 73만TEU에 그쳐 화물 불균형이 심각한 것으로 나타남

	금주 (05.18)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	753.83	(-25.00)	646.59	883.59	763.48	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	793	(-18)	584	916	788.1	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,308	(-74)	945	1,552	1,305.2	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,331	(-33)	1,933	2,843	2,399.6	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	200	(-5)	144	205	163.7	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	226	(-2)	210	229	218.6	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	141	(2)	136	166	147.8	97	185	148
용선지수(HRCI)	822	(10)	610	812	705	394	642	557	



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

VLCC, 연료유가 상승 지속에 따른 운임 반등 성공

VLCC 성약건수는 전주대비 약 29% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 6% 증가하였음. 지속된 연료유가 상승 따른 운임 전가가 성공하였고 라만단임에도 중동 마지막 5월물이 대기 선박량을 일부 흡수하며 운임 반등에 성공하였음

VLCC 평균 일일 운임은 3,080 달러로 전주 대비 1,723 달러(+127%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 40.0p로 전주대비 3.0p(+7.5%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 3,781 달러(+330%), 일본항 6,718 달러(+47%), 싱가포르항 8,361 달러(+56%), 미국항 -4,865 달러(적자 지속), 유럽항 1,520 달러(+142%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 6,688 달러(+37%), 미국항 13,778 달러(-8%), 인도항 13,474 달러(+43%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만에서 상승세를 지속하고 있음

[05월 18일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	436.5	460.5	449.5	444.0	442.5	440.0	457.5	457.5	456.5	459.5	478.5
전주비	6.1%	4.3%	4.4%	3.9%	4.7%	2.3%	4.6%	5.3%	4.3%	4.1%	1.9%

제품선, 대기 선박량 증가로 전반적인 운임 약세

대서양시장 : 미겔프만 대기 선박이 지속적으로 증가하고 정제 시설 가동률도 여전히 낮아 운임 하락이 지속됨

아시아시장 : MR은 성약 증가로 운임 상승하였으나 LR은 선주들의 미국항 거부로 대기 선박량이 증가하고 있음

제품선 평균 일일 운임은 6,450달러로 전주 대비 1,147 달러(-15%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 145.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 4,476 달러(-43%), 북해-서아프리카 6,436 달러(-33%), 미겔프-북해 -1,489 달러(적자 지속), 미겔프-남미동안 7,705 달러(-17%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 5,878 달러(-11%), LR2 6,393 달러(+8%)를 기록, MR은 인도-일본 7,299 달러(+5%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.18)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	3,080	(1,723)	1,357	11,065	5,567	5,042	42,986	17,805
	MR	6,450	(-1,147)	6,450	11,783	9,273	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,375	(-)	19,375	24,750	21,363	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000	(-)	13,000	14,000	13,600	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	40.0	(3.0)	34.0	50.0	38.8	37.0	90.0	58.3
	MR	145.0	(-)	130.0	145.0	137.8	135.0	205.0	159.6

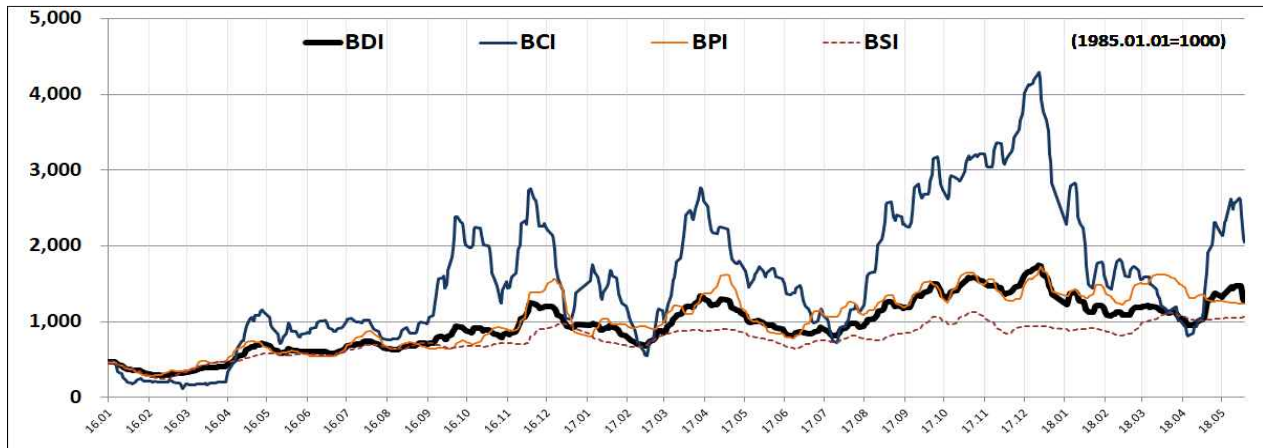
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



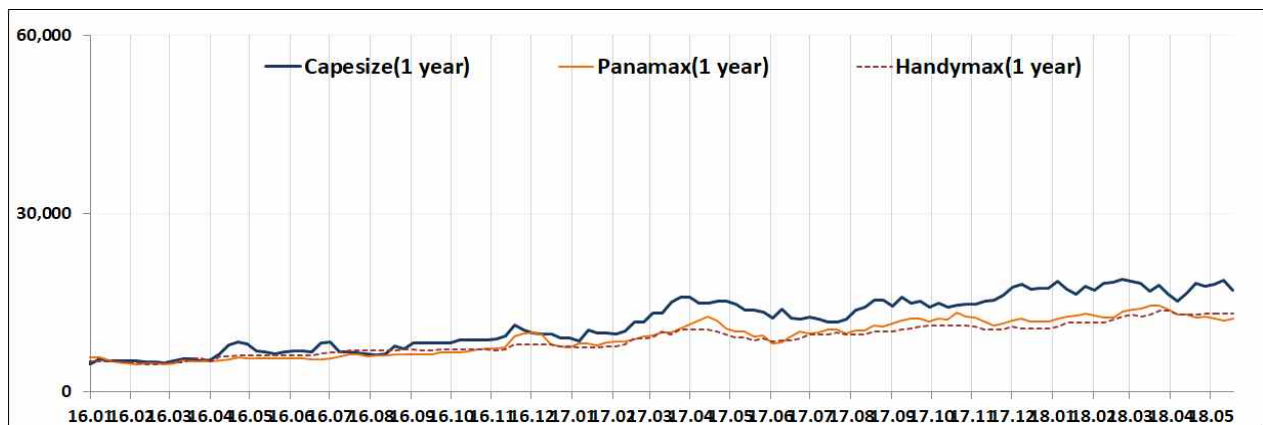
KMI 주간해운시장포커스 통권 386호 (2018.05.14.~05.18)

건화물선 운임 지수



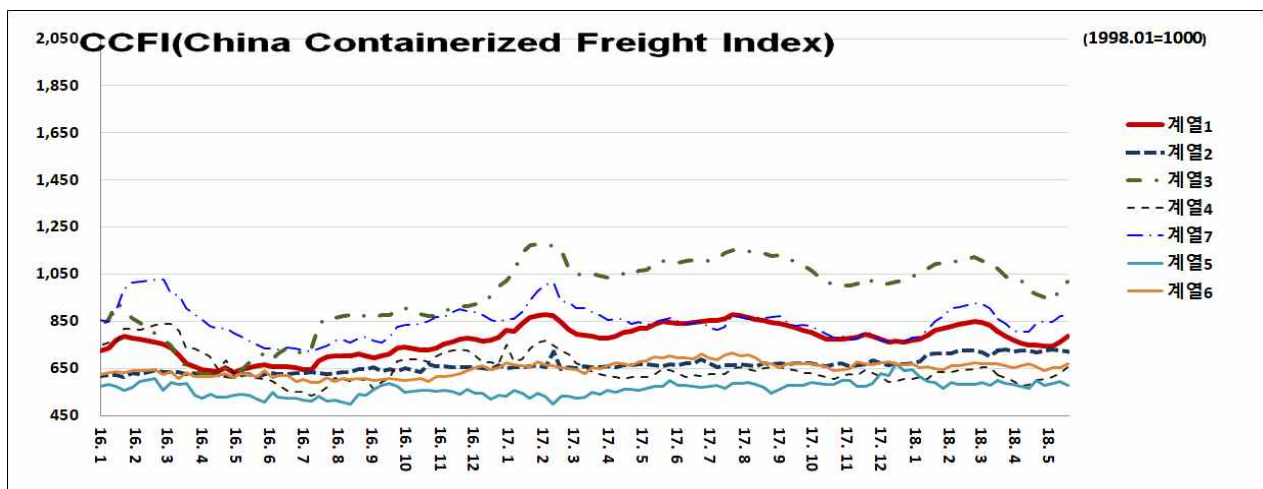
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

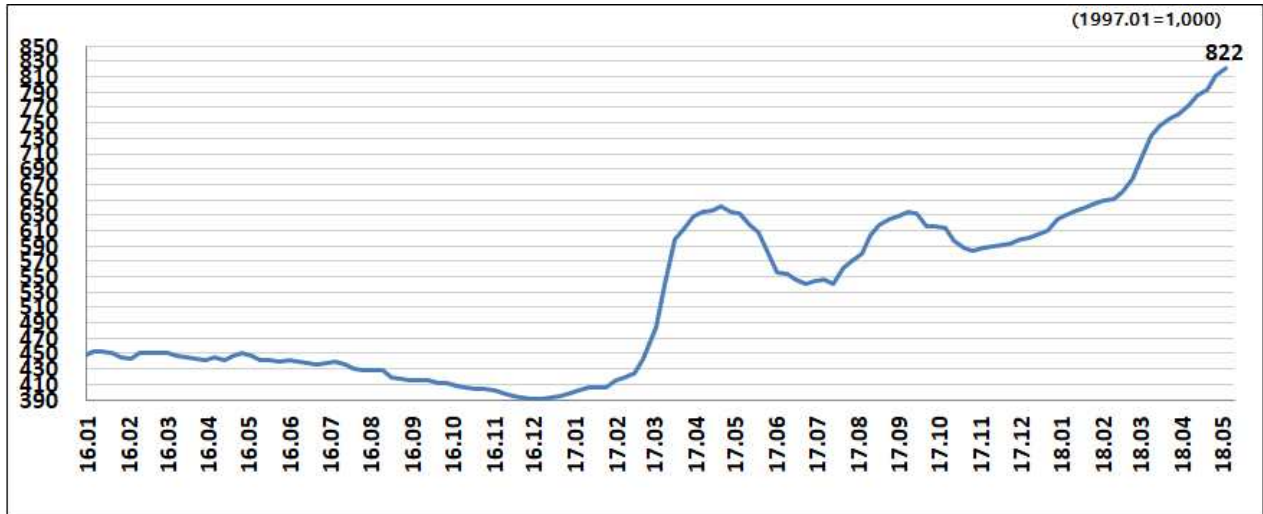


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 386호 (2018.05.14.~05.18)

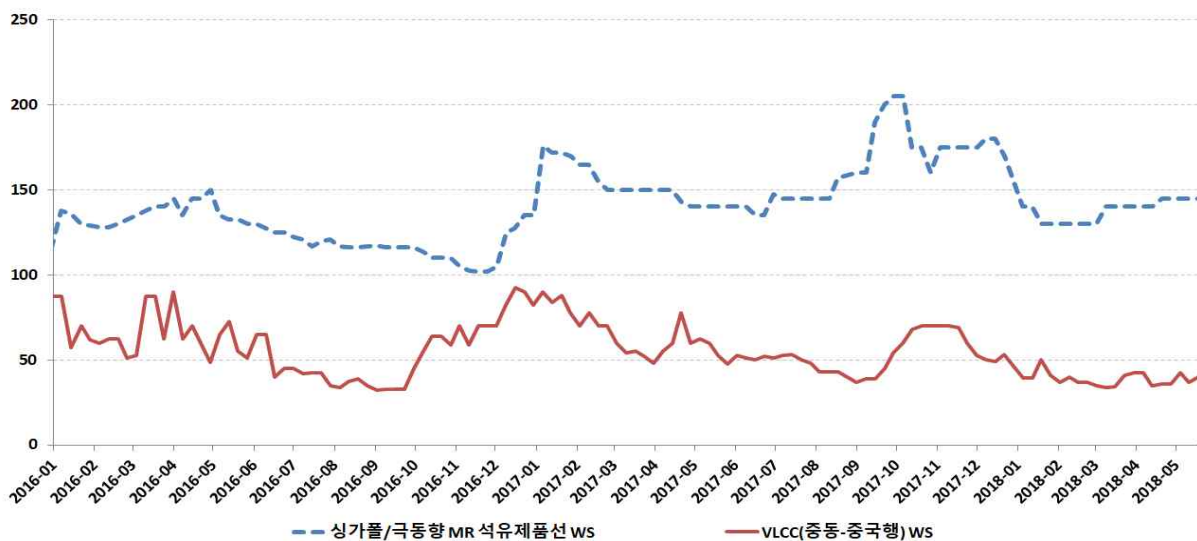
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



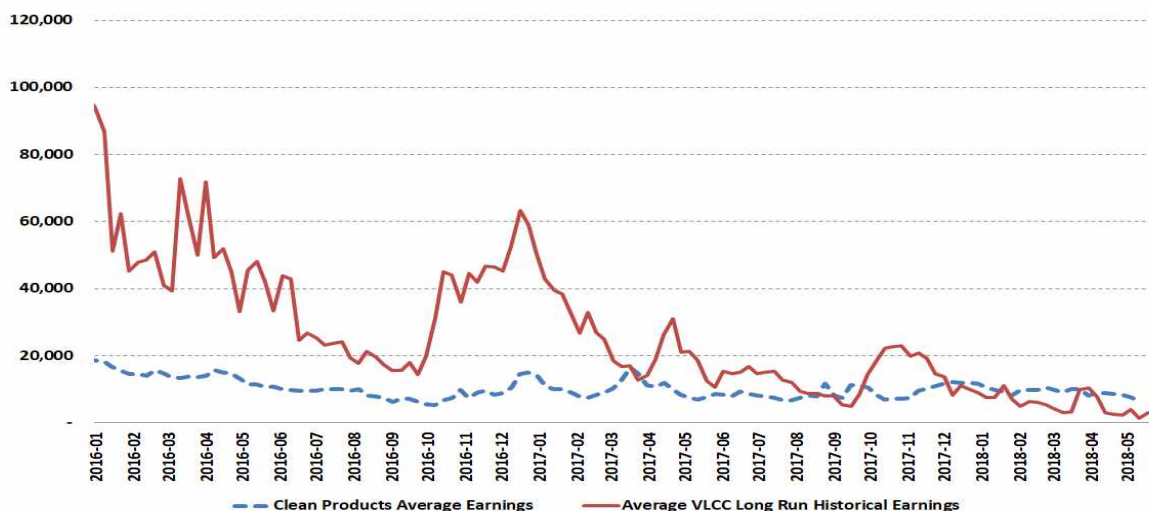
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 385호 (2018.05.14.~05.18)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.18)								
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	63.6	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(-)	13.0	11.5	13.0	12.4	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.18)								
건화물선	Panamax	26.5	(0.5)	26.2	25.0	26.5	25.6	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(-)	87.0	82.0	87.0	85.1	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	29.0	31.5	30.3	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(05.18)								
380 CST	Rotterdam	436.5	(25.0)	411.5	341.5	436.5	369.5	267.5	364.0	305.2
	Singapore	456.5	(19.0)	437.2	359.5	456.5	390.6	291.0	387.5	328.7
	Korea	465.5	(15.0)	449.2	388.5	465.5	412.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	459.5	(18.0)	439.5	376.5	459.5	398.4	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(05.18)								
철광석	국제價	66.6	(-0.6)	66.7	63.5	79.3	71.6	55.3	91.7	71.3
	중국産	100.5	(0.9)	99.5	99.0	111.8	105.7	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	89.1	(-0.6)	89.3	89.1	105.1	98.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.8	(0.8)	110.0	109.3	138.2	123.1	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	220.9	(-3.8)	221.6	218.9	245.9	232.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	176.0	(-1.2)	176.5	170.3	186.9	181.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	225.5	(-1.6)	226.1	225.5	250.9	243.8	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	998.5	(-4.8)	1,015.2	940.5	1,066.8	1,015.6	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	518.3	(19.5)	512.2	416.5	540.5	467.0	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		