

해운시황 포커스

통권 271호 (2015.09.14~09.18)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

606-080 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

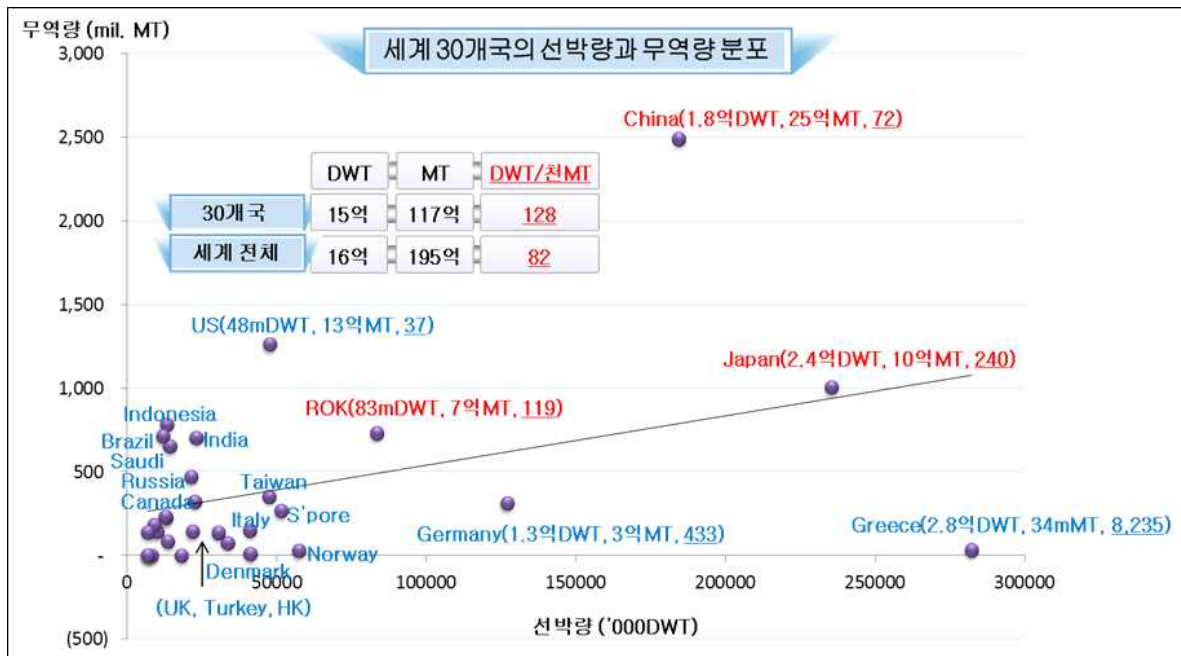


금융위기 이후, 7년 우리나라 해운의 발전과 시사점



- ▶ 2014년 세계 선박보유량과 무역량을 살펴보면, 선박보유량은 16억DWT, 무역량은 195억M/T으로 나타났음. 또한 세계 30대 주요 해운국의 선박보유량은 15억DWT, 무역량은 117억M/T으로 선박보유량은 세계 전체의 94%, 무역량은 60%를 차지하고 있음.
 - 한편 이들 30개국의 평균 선박보유량과 무역량을 보면 각각 5천만DWT, 3.9억M/T로 우리나라의 경우 선박보유량은 세계 평균의 1.7배, 무역량은 1.8배로 나타나 우리나라가 세계적인 해운강국의 속함을 알 수 있음

< 세계 30개국의 선박보유량과 무역량 >

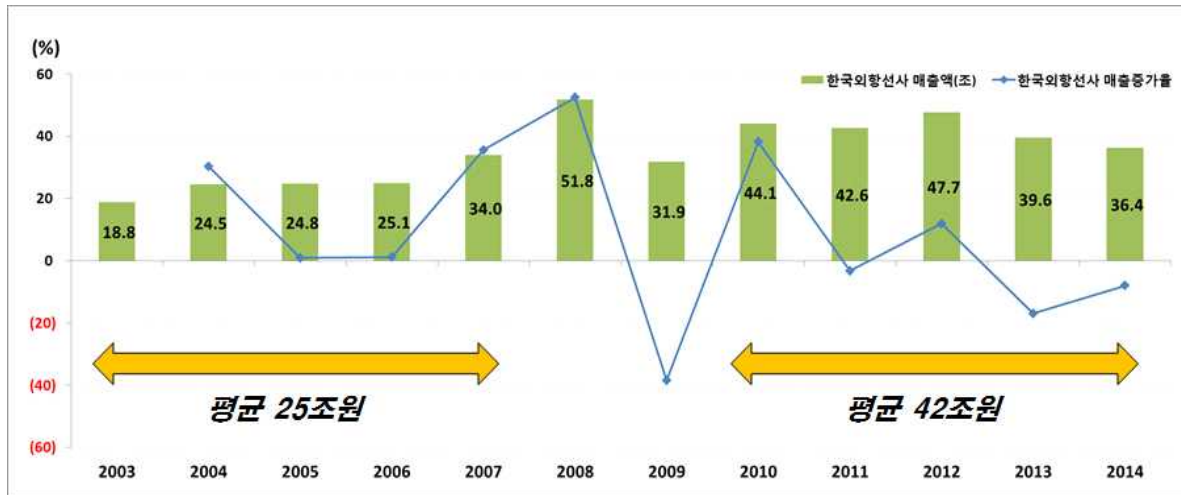


자료: ISL, SSMR(2014.02), IHS(2014.04), 김우호(2014.06)

- ▶ 2003년 이후 우리나라 외항선사들의 매출액 추이를 보면, 2003년 18.8조원에서 금융위기가 발생한 2008년 51.8조원을 기록한 이후 2014년까지 2008년 수준 매출액을 달성하지 못하고 있음. 2003~2008년 매출액이 지속적으로 증가한 것은 소위 'China Effect' 효과로 인해 해상물동량이 급격히 증가했기 때문임
 - 금융위기 이후 2010~2012년 국적 외항선사 매출액이 40조원을 돌파했는데, 이는 금융위기 이후 세계적인 경기부양대책에 따른 물동량 증가에 기인한 것으로 판단됨. 그러나 2012~2013년 대량의 선박발주와 세계경제 침체로 인한 무역 및 해상운송 수요둔화로 운임이 크게 하락하면서 매출액이 다시 감소세로 전환하였음

- ▶ 2008년 이후 세계 해운경기 악화에도 불구하고 우리나라 해운산업이 선복량이나 매출액 측면에서 규모가 커진 것은 긍정적으로 보아야 할 것임. 그러나 우리나라 해운업은 사업 포트폴리오에 있어 운임수입에 대한 의존도가 87%로 매우 높은 실정이며 대선수입은 13%에 불과한 실정임(2014년 기준)

< 우리나라 외항선사들의 매출액 추이 >



자료 : IMF, 한국선주협회

- ▶ 금융위기 이후 우리나라 해운산업의 경영성과를 살펴보면 매출액에 있어 2008년 이전에 비해 괄목한 만한 성장을 이룬 것으로 나타났음. 그러나 2011년 이후 매출총이익률 및 영업이익률이 금융위기 이전에 비해 크게 하락한 것으로 나타났으며, 부채비율은 금융위기 이후 급격히 높아진 것으로 나타났음
 - 2014년은 전 세계적인 저유가로 유류비 등 운항비용이 줄어 영업이익이 흑자로 전환됨
 - 이 중에서 부채비율은 2013년 역대 최대인 562%를 기록하였으나 2014년 국적선사들이 자산매각 등을 통해 자기자본을 확충하여 다시 376%로 낮아졌음

< 우리나라 외항선사들의 영업실적 및 부채비율 추이 >

단위 : 조원, %

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
매 출	24.8	25.1	34	51.8	31.9	44.1	42.6	47.7	39.6	36.4
매출원가	22.1	22.6	26.7	47	31.9	40.5	41.5	46.4	38.4	34.3
매출총이익률	10.9	9.8	21.5	9.3	-0.1	8.2	2.6	2.7	3.1	6
판매관리비	0.9	1	1.3	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.3	1.1
영업이익률	7.3	5.9	24.6	6.7	-4.9	5.5	-1	-0.6	-0.2	3.4
부채비율	171	133	159	197	306	246	330	432	562	376

자료 : IMF, 한국선주협회

- ▶ 2015년 상반기 국적선사들은 작년에 비해 영업이익이나 순이익이 흑자를 기록하였거나 흑자규모가 커진 것으로 알려지고 있음. 그러나 이는 국적선사들이 영업을 잘했거나 비용절감을 통해 달성한 것이 아니라 저유가로 인해 운항비가 줄었기 때문에 나타난 것으로 판단됨
 - 국적선사들이 계속되는 불황기에 기존 시장을 지키고, 비용절감능력과 영업능력을 강화하기 위해서는 비경제선을 과감히 해체하고 예코쉽, 초대형선박, LNG 운반선 등 경제성이 있는 선박으로 대체해 나가는 노력이 필요함
 - 또한 매출액 비중이 높은 핵심고객에 대해 차별화된 서비스를 제공하고, 선박 Pool을 영업에 활용하는 등 새로운 영업전략을 추진하는 노력이 중요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



브라질 철광석 물동량 급증으로 케이프 운임 급상승

- ▶ 최근 BDI는 960p(9월 18일)를 기록하여 전주 대비 142p 상승
 - 케이프는 13,563달러(일)를 기록하며 전주 대비 6,251달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 157달러(일) 상승하며 6,035달러(일) 기록
 - 수프라막스는 501달러(일) 하락한 7,972달러(일), 핸디사이즈는 529달러(일) 하락한 6,150달러(일) 기록
 - FFA 시장은 전 섹터에 걸쳐 상향 조정되는 모습. 케이프는 10월물이 3,175달러(일) 상승한 15,800달러(일), 4분기물이 1,825달러(일) 상승한 15,375달러(일)을 기록함. 파나막스도 10월물이 925달러(일) 상승한 7,500달러(일), 4분기물이 1,025달러(일) 상승한 8,000달러(일)을 기록함. 수프라막스도 10월물이 300달러(일) 상승한 8,375달러(일), 4분기물이 350달러(일) 상승한 8,450달러(일)을 기록함. 핸디사이즈는 보험세를 보임
- ▶ 케이프는 브라질 철광석 물동량이 급증하면서 운임이 급상승함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 감소하였으나 동호주 석탄물동량은 전주 대비 증가하면서 물동량 흐름이 나쁘지 않은 것으로 이해됨
 - 대서양 수역은 8월초부터 부진했던 브라질 철광석 물동량이 급증하면서 케이프 운임의 급상승으로 이어짐
 - 한편, 지난 8월 중국 철광석 수입 물동량이 7,412만톤을 기록하면서 양호한 흐름을 보임
- ▶ 파나막스는 인도네시아 석탄, 미국 걸프만 물동량 유입으로 운임이 소폭 상승함
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 전주 대비 소폭 증가
 - 대서양수역은 남미 곡물 수요 유입이 저조한 가운데, 미국 걸프만 물동량 유입이 전주 대비 증가
- ▶ 수프라막스는 양 수역 모두 물동량 유입 부족으로 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 중국 철강재 수출 둔화 등으로 운임이 하락



		금주 (09.18)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	960	(142)	509	1,511	737	723	2,113	1,105
	BCI	1,995	(797)	311	2,604	975	472	3,781	1,974
	BPI	753	(18)	428	1,179	738	419	1,780	964
	BSI	762	(-48)	478	993	702	659	1,330	939
	BHSI	426	(-34)	260	488	378	355	773	524
		(09.18)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,250	(500)	4,500	10,850	7,792	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,125	(-)	6,250	8,875	7,670	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-)	7,250	9,500	7,961	9,500	13,750	11,389
		(09.18)							
운임(\$/day)	Capesize	13,563	(6,251)	2,594	19,499	6,700	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,035	(157)	3,418	9,403	5,893	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,972	(-501)	5,002	9,770	7,333	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,150	(-529)	3,900	7,239	5,591	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



유럽행 운임, 다시 대폭 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.3p 상승한 827.2p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 50.7p 하락한 622.60p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 13p 하락한 669.5p를 기록하며 7주 연속 하락세 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 132달러 하락한 456달러, CCFI는 전주 대비 38p 상승한 972.5p를 기록하여 소폭의 상승세를 보임
 - 유럽행 운임이 전주 대비 22.4% 하락하며 한달 만에 다시 500달러 아래로 밀려남. 컨테이너 성수기 시즌인 7~9월동안 매달초 GRI 시도로 일시적 상승에 그친 후, 수요부족에 의해 다시 하락하는 형태를 보임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 82달러 하락한 1,379달러, 미동안이 전주 대비 243달러 하락한 2,427달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 15.4p 하락한 863.2p, 미동안이 17.7p 하락한 1,128.8p를 기록함
 - 중국발 수출물량의 약세 및 지난 미서안항 파업기간 동안 캐나다 서안 등으로 선박들이 우회하면서 북미행 양대 운임이 전반적인 하락세를 보임. TSA는 4분기 수요증가에 대한 기대로 10월 1일 GRI를 시행할 계획으로 있음
- ▶ 한편 클락슨에 따르면 우리나라 조선업계는 지난달 기준 총 6척, 15만 CGT 규모의 신규 선박만을 수주하는데 그치면서 국가별 수주실적에서 일본(43만CGT)과 중국(41만CGT)의 뒤를 이어 3위를 기록한 것으로 나타남
 - 일본은 지난 1월 컨테이너선 대량수주 이후 7개월만에 1위를 차지함. 우리나라의 부진은 엔저현상으로 인한 일본 조선업계 추격, 신규 선박 발주 부진, 글로벌 경기침체로 인한 것으로 국내 빅3 조선사기 건조능력 대비 선박 발주량이 부족한 것으로 분석됨



		금주 (09.18)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	827.2	(7.3)	791	1,079	923	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	972.5	(38.0)	792	1,349	1,069	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	863.2	(-15.4)	824	1,054	936	934	1,032	983
	일본항로	630.0	(-2.5)	608	714	650	597	843	705
	한국항로	583.3	(4.6)	559	725	644	610	749	692
	동남아항로	634.7	(-7.6)	635	884	751	754	905	839
		(09.16)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		630.7	(-13.0)	544	783	674	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	674	670	708
		수입	570	(-)	570	600	573	540	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	359	309	346
		수입	403	(-)	403	537	527	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	587

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 계절수요에 대한 기대감으로 3주 연속 운임상승

- ▶ 10월 성약이 계절수요에 대한 기대감으로 큰 폭으로 증가하며 운임이 상승하고 있음. 이라크의 수출물량 증가와 중국의 서아프리카산 수입증가가 주종 운임 강세 요인으로 작용
 - VLCC 평균 운임수익은 62,544 달러(일)로 전주 대비 17,769달러(39.7%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 63으로 전주 대비 15.0p(31.3%) 증가하였음
 - 9월 16일 페르시아만 30일 가용선박은 104척으로 전주대비 10척(8.8%) 감소하였으며 전년 동기 대비 21척(16.8%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 유럽, 북중미가 소폭 하락세인 반면 아시아는 상승하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 64,065~71,112 달러/일(33~43%▲), 중동-미국 50,238 달러/일(44%▲), 중동-유럽 56,880 달러/일(41%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 65,594 달러/일(41%▲), 미국향 70,411 달러/일(24%▲), 73,935 달러/일(44%▲) 기록

[9월 18일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자타	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	221.5	250.5	245.5	270.0	220.0	240.0	257.5	236.5	237.5	251.0	272.5
ww	-1.3%	-1.6%	1.7%	-1.8%	-1.8%	0.6%	-5.5%	3.5%	3.5%	3.3%	-0.2%



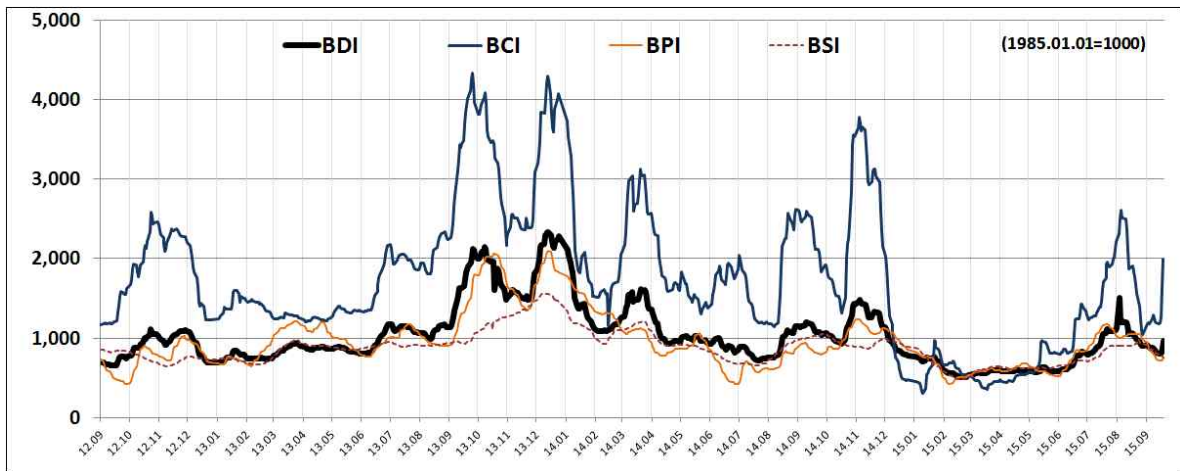
제품선, 전반적인 운임약세 중에 미걸프 지역은 운임반등

- ▶ 대서양시장 : 북해 운임이 약세를 나타낸 반면, 미국 경유 재정거래 수요가 확대되며 동지역발 운임이 반등세를 이어가고 있음.
- ▶ 아시아시장 : 전반적 운임약세가 지속되며 MR '싱가폴-일본'운임도 상승전인 6월 수준으로 회귀하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 20,623달러(일)로 전주 대비 10달러(-) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0로 전주 대비 10.0p(6.7%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,220 달러/일(13%▼), 북해-서아프리카 17,913 달러/일(5%▼), 미걸프-북해 22,421 달러/일(94%▲), 미걸프-남미동안 31,085(24%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 21,943 달러/일(15%▼), LR2 23,348 달러/일(15%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 19,529 달러/일(9%▼), 인도-일본 23,571달러/일(3%▼) 기록



		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.18)							
Average Earnings	VLCC	62,544	(17,769)	25,546	81,637	52,795	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	20,623	(-10)	15,932	31,089	22,932	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	48,000	(-)	38,000	55,000	46,974	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	19,500	(-)	14,500	20,500	17,289	13,750	15,500	14,630
		(09.18)							
운임지수(WS)	VLCC	63.0	(15.0)	29.0	82.5	58.7	32.5	82.5	47.7
	MR	140.0	(-10.0)	117.5	172.0	139.4	100.0	122.5	112.5

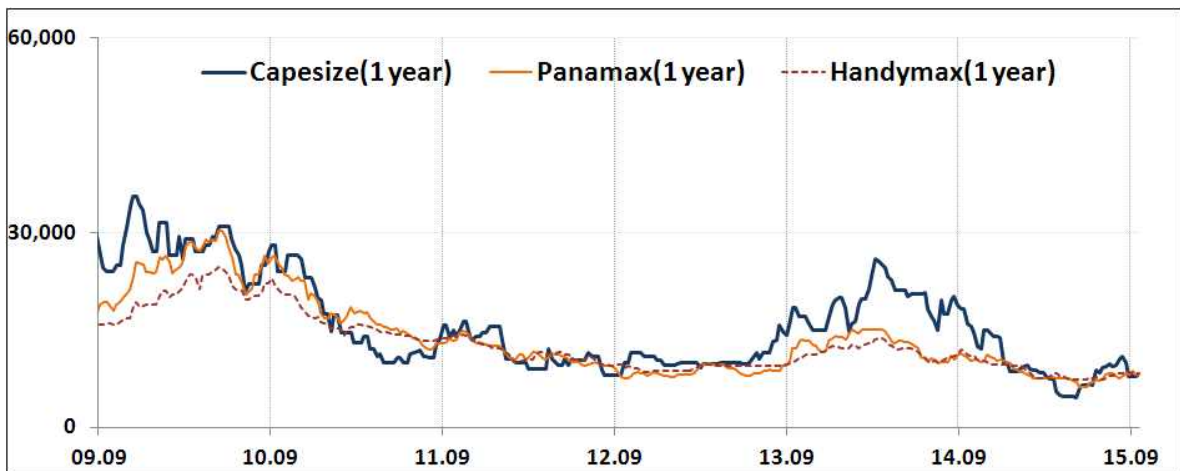
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

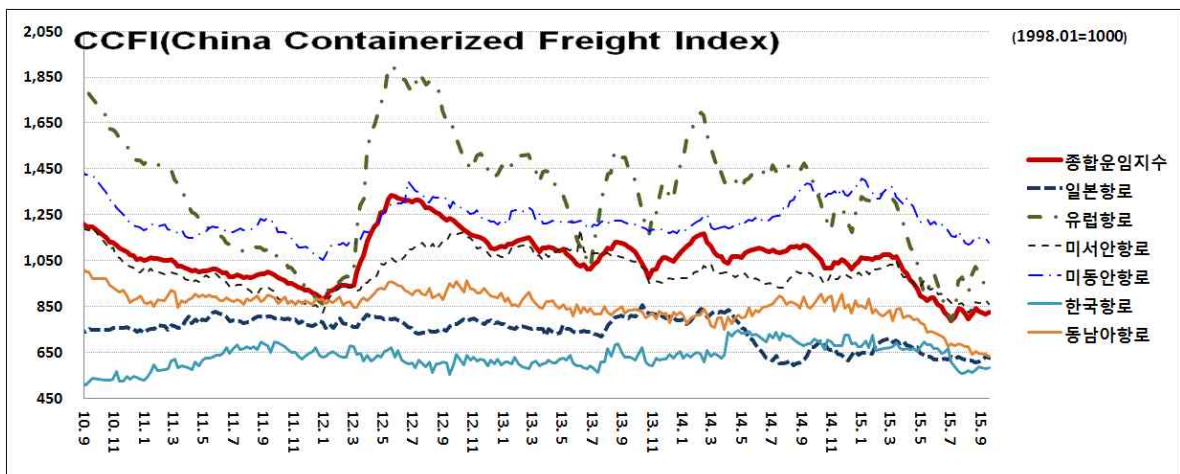
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



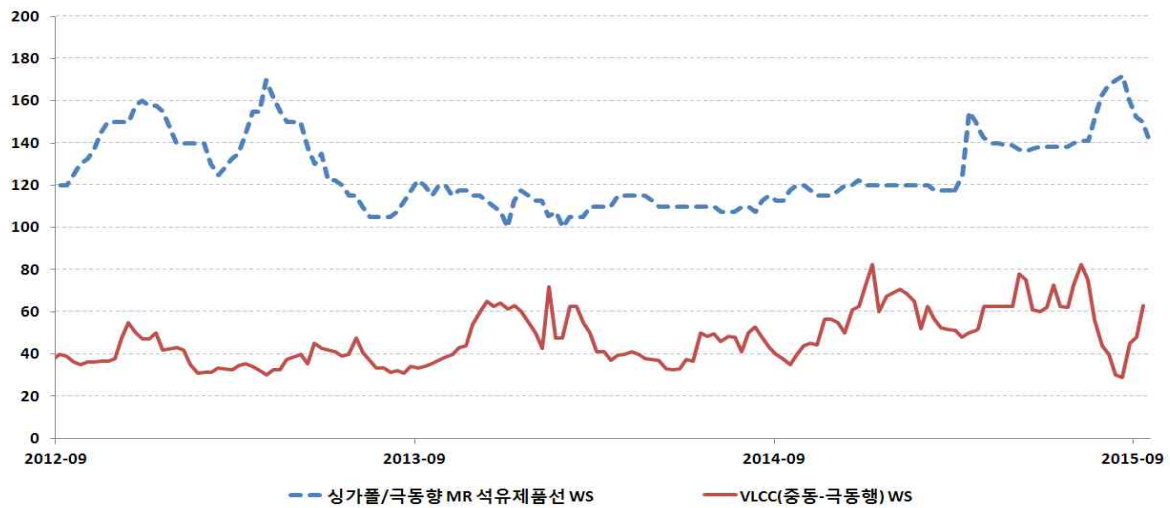
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

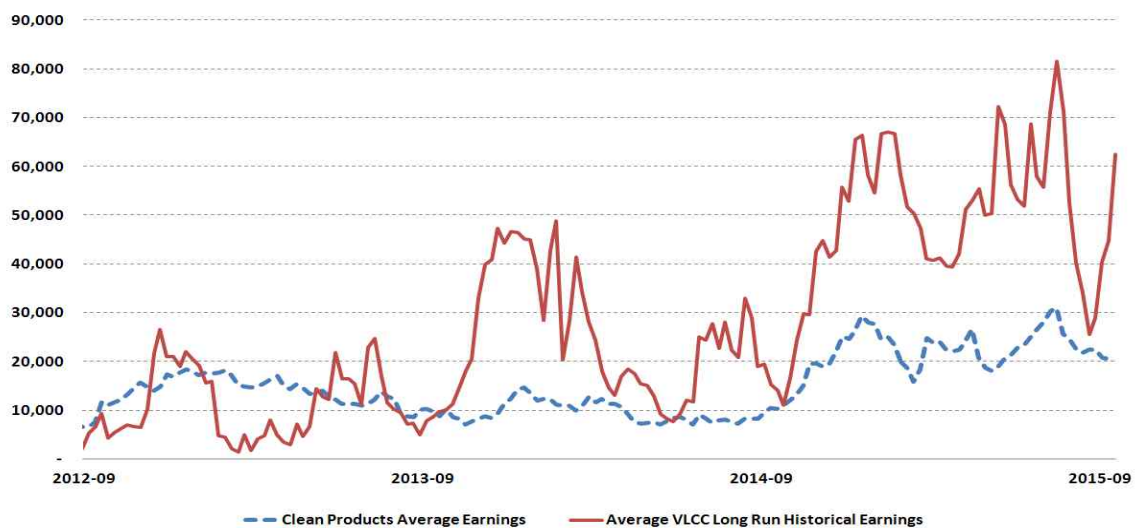
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.18)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-2.0)	82.0	80.0	84.0	81.3	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.0	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (09.18)										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.1	26.0	29.0	27.3	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.1	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-)	30.5	30.5	32.5	31.1	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (09.18)										
380 CST	Rotterdam	221.5	(-3.0)	230.7	199.0	359.5	290.2	305.0	601.0	533.4
	Singapore	237.5	(8.0)	241.7	215.5	389.0	318.6	337.5	622.0	560.8
	Korea	271.5	(2.0)	273.7	239.5	417.0	346.2	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	251.0	(8.0)	251.7	227.5	402.5	327.3	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (09.18) 9월평균										
철광석	국제價	57.3	(-0.1)	57.1	47.4	71.4	58.8	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.5	(1.8)	89.5	88.8	98.8	94.5	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.0	(0.1)	62.9	62.5	75.4	68.5	74.0	100.4	80.8
	중국産	74.0	(-0.6)	74.6	74.0	96.4	83.8	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	108.7	(0.2)	108.6	108.2	133.6	122.5	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	60.6	(-1.4)	61.5	60.6	74.5	70.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.0	(0.2)	114.9	114.2	132.8	127.5	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	867.3	(-7.0)	876.6	865	1,066	969	910	1,646	1,246
	밀(국제)	457.3	(11.3)	475.3	457	615	514	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	06월	07월	08월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	7,045	6,654	5,969	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,523	3,845	3,638	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,809	7,687	6,334	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,484	4,813	4,364	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,364	4,114	3,420	49,371		48,857		51,658	
	수입	5,378	4,934	4,700	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,078	13,142	12,521	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,833	9,367	8,798	105,145		106,302		115,933	