

KMI 주간해운시장포커스

통권 397호(2018.08.06.~08.10)

한국해양수산개발원 발행인 : 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

IFRS 16에 대한 사전대비 필요

내년 1월부터 IFRS 16 리스 적용

IFRS 16(International Financial Reporting Standards)은 리스에 대한 새로운 회계기준 제정 프로젝트로 2016년 1월에 IASB(International Accounting Standards Board)에 의해서 발표되었고 2019년 1월 1일을 기해 적용됨. 이에 따르면 리스 이용자는 금융리스와 운용리스를 구분하지 않고 모든 리스에 대하여 자산과 부채를 인식해야 함

이러한 변경은 운용리스의 경우에 리스 이용자가 관련 자산·부채를 인식하지 않기 때문에 자산을 리스 형태로 확보하는 기업과 직접 구매하는 기업을 적절히 비교할 수 없다는 문제점을 개선하기 위한 것임

해운에 미치는 영향

현재 국적취득조건부 선체용선(bareboat charter)은 금융리스로 간주되어 자산과 부채를 계상하나, 단순 선체용선이나 기간용선(time charter)은 운용리스의 성격이므로 대차대조표 상에 자산과 부채를 계상하지 않고 있음. 비교적 단기간의 선체용선이나 기간용선에 대하여 자산과 부채를 계상할 경우 부채가 그만큼 증가하기 때문에 부채비율의 급증과 그에 따른 신용등급의 하락이 불가피하게 됨

특히 국내선사의 경우 자본축적의 부족, 금융상의 제약, 운영선사(operator) 형태의 사업모델 유지 등 다양한 이유로 용선선박 의존도가 높은 상태이므로 IFRS 16의 적용에 따른 충격이 상대적으로 클 것으로 예상됨. 그 예로 지금까지 재무구조 개선을 위해 활용되었던 판매 후 리스(sale and lease back)의 효과가 다시 원점으로 돌아가게 됨

해운기업과 선박금융기관의 대비 필요

IFRS 16의 적용에 대한 대비로서 일반적으로 ① 대차대조표에서 리스를 인식할 준비를 할 것 ② 현재의 리스계약을 주의 깊게 평가해서 적용여부를 판단할 것 ③ 현재 리스결정을 재검토하여 부채비율에 증가에 따른 영향을 최소화 할 것 ④ 리스기간을 고려하고 유연한 리스 조건을 찾을 것 등을 권고하고 있음

해운에 있어서 특히 유념해야 하는 것은 부채비율의 변화에 따른 대출약정(loan covenant) 위반 가능성임. 특히 금융이 국내 금융기관에 의해서 이루어지지 않고 외국의 금융기관까지 포함된 협조융자(syndicated loan)의 형태로 이루어진 경우에는 약정위반의 파장이 더욱 커질 수 있음

새로운 회계규정의 적용까지는 이제 4개월 남짓 밖에 남지 않았음. 선사는 물론이고 해양금융공사를 비롯한 선박금융기관이 상호간에 적극적인 커뮤니케이션을 통해서 규정 변화의 영향을 정확하게 평가하고 사전에 조율함으로써 어려운 시기에 원치 않는 결과를 초래하는 일이 없어야 할 것임



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

파나막스, 수급악화 지속되며 대폭 하락

파나막스 운임의 대폭 하락으로 BDI는 주간 평균 기준으로 전주 대비 29p 하락하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 181달러, 수프라막스는 27달러 상승한 반면 파나막스는 1,228달러, 핸디사이즈는 88달러 하락하였음. 건화물선 시장은 파나막스의 대폭적인 하락이 BDI 하락에 영향을 주었는데, 공급증가에 따른 수급악화가 원인으로 나타났음

케이프는 태평양수역에서 용선주들이 관망적인 태도를 보이며 하락세로 전환된 반면 대서양수역에서는 대화주인 발레의 선적 증가로 운임강세를 유지하였음. 파나막스는 신규 수요가 부진한 상황에서 가용선복이 늘어나면서 전주에 이어 대폭적인 하락세를 보였음. 수프라막스의 경우 전주와 마찬가지로 태평양수역에서는 공급 증가에 따른 수급악화로 운임이 하락한 반면 대서양수역은 유럽지역 수요 강세로 운임이 대폭 상승하였음.

FFA 시장의 경우, 케이프는 강세를 유지한 반면 파나막스는 하락세가 지속되었음. 케이프는 전주에 이어 하반기 성수기에 대한 기대감으로 금년 8월물 및 4분기물, 2019년 모두 단기 상승세를 보인 반면 파나막스는 현물 시장의 운임 하락세를 반영하여 올해 8월물 및 4분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.10)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,719	(-29)	948	1,774	1,304	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	26,170	(181)	7,051	27,283	16,018	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,982	(-1,228)	9,262	13,034	11,185	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,127	(27)	9,350	12,356	10,845	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	7,922	(-88)	7,530	9,577	8,541	5,422	10,104	7,637
	케이프	22,000	(-)	16,250	22,000	19,292	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,000	(-)	13,000	15,500	14,189	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,828	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,813	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (08.10)	(전주비)	금주 (08.10)	(전주비)	금주 (08.10)	(전주비)	금주 (08.10)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	23,217	(50)	22,472	(150)	18,000	(67)	18,383	(66)
	파나막스(4TC)	12,317	(-583)	12,717	(-205)	12,600	(-17)	11,967	(-16)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	12,102	(455)	12,400	(200)	12,207	(165)	11,497	(60)
	핸디(6TC)	9,425	(-150)	9,458	(-196)	9,394	(-81)	9,213	(-50)

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

상해발운임지수 연중 최고치 기록

상해발 운임지수 SCFI는 893.9 기록(전주 대비 3.36p 상승)

용선료 지수 HRCI는 772 기록(전주와 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 13달러 상승한 948달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 6달러 하락한 2,068달러, 미동안행은 3달러 상승한 3,102달러를 기록함

3주전과 비교하여 미주항로의 운임은 450달러 이상 상승하였으며 전년 동기와 비교해서도 약 20% 이상 높은 수준임. 이러한 운임 상승은 공급 축소와 수요 증가의 결과이나 언제까지 이러한 운임이 지속될지는 추이를 지켜봐야 함. 2018년 상반기 아시아-미주 간 교역량은 전년대비 6% 증가하였으나 미-중 무역전쟁의 영향으로 하반기에는 둔화될 가능성이 높으며 올해 선박 인도량은 전년대비 15% 이상 증가할 것으로 예상되어 운임 하락 가능성이 높음. 특히, 오는 10월 중국 국경절 전후로 운임 조정 발생 가능성이 높은 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주대비 1달러 하락한 158달러, 상해-일본 항로는 전주대비 2달러 상승한 226달러를 기록했으며, 상해-동남아 항로는 전주대비 6달러 하락한 136달러를 기록함

일본항은 수요의 증가로 인해 운임이 소폭 상승했으며 동남아항은 환경규제로 인해 물량이 감소함. 중국생태환경부의 '푸른 하늘 지키기'는 2018년 6월부터 2019년 4월까지 3단계에 걸쳐서 단속을 실시할 예정임

2018년 상반기 선사의 실적 악화

최근 상반기 실적을 발표한 양밍(Yang Ming)과 하팍로이드(HAPAG-Lloyd) 모두 손실을 기록함. 양밍은 1억 7,000만 달러, 하팍로이드는 1억 1,600만 달러의 손실을 기록함. 양밍의 상반기 컨테이너 처리량은 전년동기대비 12.0% 증가한 129만 TEU를 기록했으나 유가 상승으로 인해 손실을 기록함. 하팍로이드도 매출이 전년동기대비 9억 유로 증가한 54억 유로를 기록했음에도 불구하고 운임 하락과 유류비 상승으로 손실을 기록함. 클락슨(Clarckson)은 평균 운임이 TEU당 1,051달러 이상을 기록해야 선사의 손익분기점을 맞출 수 있다고 분석함. 아울러 머스크는 올해 수익에 대한 전망치를 하향 조정하는 등 대부분의 선사가 상반기 실적 악화에 따라 올해 전망치를 하향 조정함

	금주 (08.10)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	893.88	(3.4)	646.59	893.88	809.58	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	948	(13)	584	948	825	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,068	(-6)	945	2,074	1,412	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,102	(3)	1,933	3,102	2,473	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	158	(-1)	144	205	168	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	226	(2)	210	229	221	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	136	(-6)	131	166	147	97	185	148
	용선지수(HRCI)	772	(-)	610	846	749	394	642	557



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

VLCC, 운임 반등 한주 만에 다시 하락 전환

VLCC 성약건수는 전주대비 약 4% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 감소하였음. 8월물 성약이 끝나고 시장이 관망세로 돌아서면서 운임이 반등 한주 만에 다시 큰 폭으로 하락하였음

VLCC 평균 일일 운임은 9,339달러로 전주 대비 5,258달러(-36.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 50.0로 전주대비 2.0(-4.0%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 10,705달러(-25%), 일본항 12,980달러(-24%), 싱가포르항 15,862달러(-20%), 미국항 1,758달러(-83%), 유럽항 7,532달러(-47%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 11,914달러(-29%), 미국항 15,320달러(-11%), 인도항 18,891달러(-42%)를 기록함

연료유 가격은 유럽 및 북중미에서 등락을 나타낸 반면 아시아 지역은 반등하였음

[08월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	417.5	458.0	452.5	460.0	419.0	440.0	447.5	460.5	468.5	471.5	493.5
전주비	-1.4%	1.4%	-1.7%	-	-1.6%	0.6%	-1.6%	1.5%	7.6%	0.9%	0.4%

제품선, 중동 대기선박 증가로 LR1 운임 급락

대서양시장 : 북해 시장의 운임이 큰 폭으로 상승하며 시장 분위기를 상승으로 이끌었음

아시아시장 : LR1이 성약 증가에도 대기선박에 대한 우려로 운임이 큰 폭으로 하락

제품선 평균 일일 운임은 5,272달러로 전주 대비 192달러(+3.8%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,642달러(+91%), 북해-서아프리카 4,255달러(+59%), 미겔프-북해 -2,787달러(적자 지속), 미겔프-남미동안 5,696달러(+11%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 2,940달러(-42%), LR2 7,607달러(-13%)를 기록, MR은 인도-일본 8,665달러(-1%), 한국-싱가포르 11,976달러(-12%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.10)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,339	(-5,258)	1,357	14,597	6,522	5,042	42,986	17,805
	MR	5,272	(192)	5,015	11,783	8,030	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)	19,000	24,750	20,523	24,750	31,750	27,084
	MR	12,500	(-125)	12,625	14,000	13,324	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(-2)	34.0	56.0	42.3	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(-)	130.0	145.0	136.4	135.0	205.0	159.6

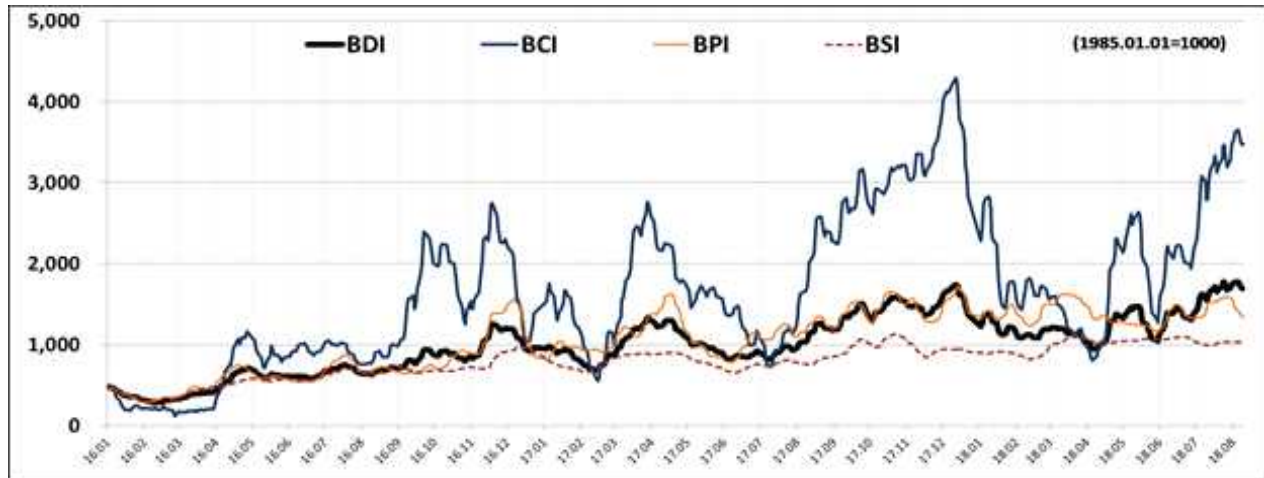
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



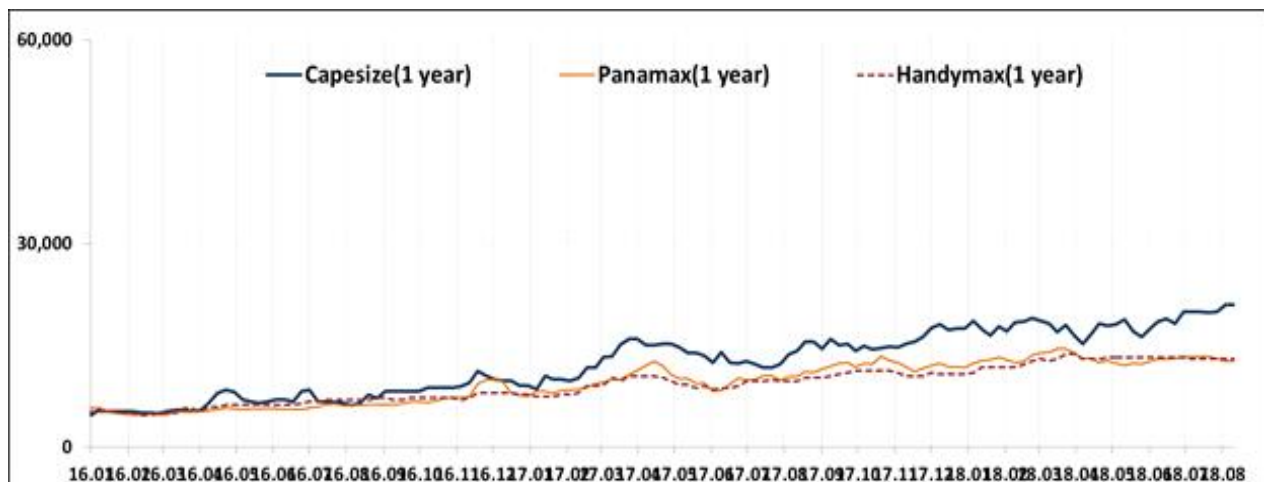
KMI 주간해운시장포커스 통권 397호 (2018.08.06.~08.10)

건화물선 운임 지수



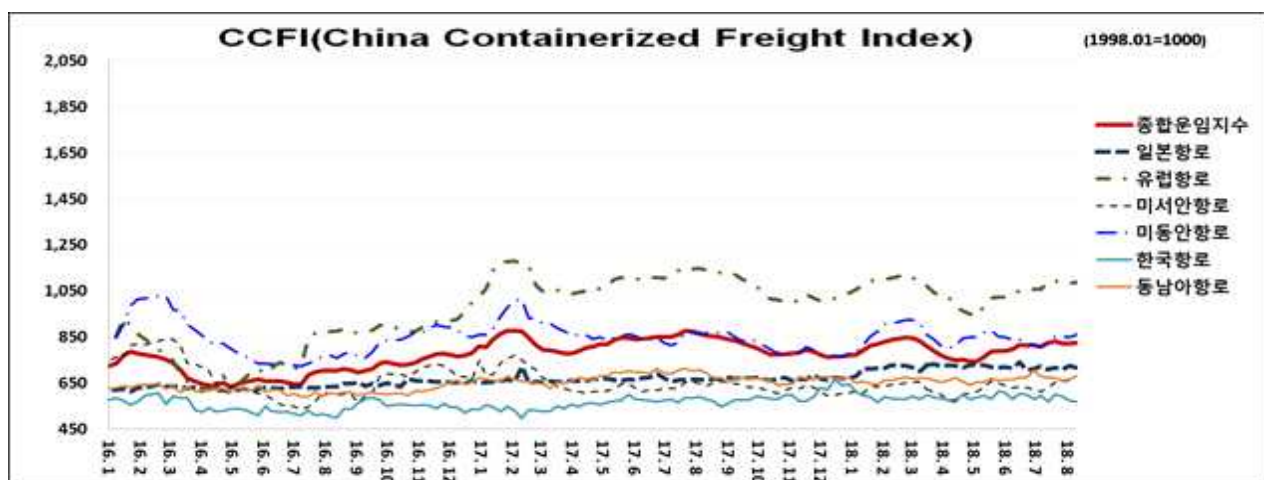
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

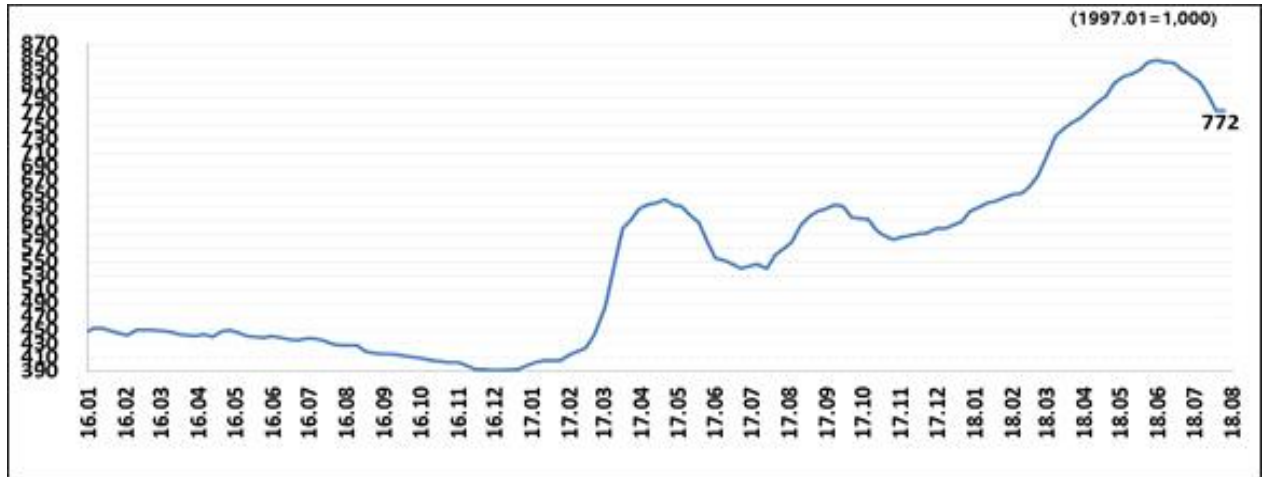


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 397호 (2018.08.06.~08.10)

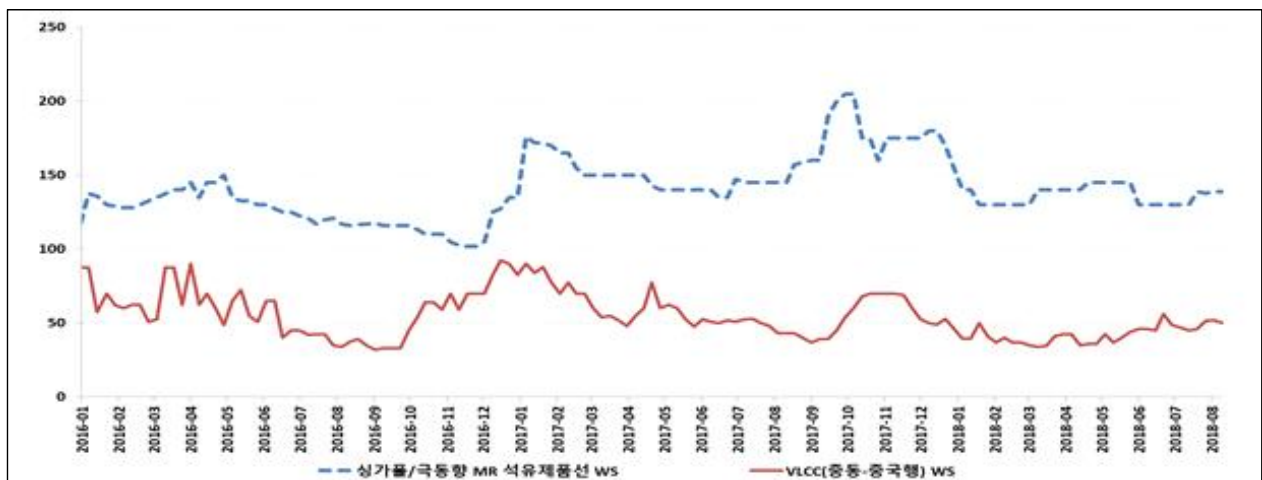
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



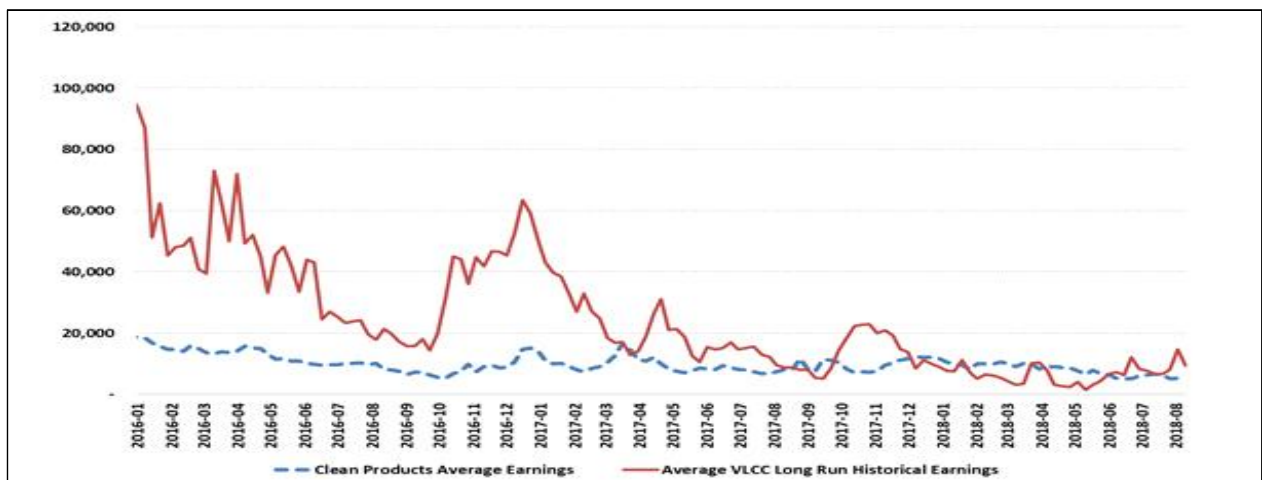
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 397호 (2018.08.06.~08.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.10)								
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	63.8	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.1	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(08.10)								
건화물선	Panamax	27.3	(0.3)	27.1	25.0	27.3	26.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	82.0	89.5	86.4	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	33.8	(0.3)	33.6	29.0	33.8	31.1	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(08.10)								
380 CST	Rotterdam	417.5	(-6.0)	420.5	341.5	440.5	389.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	468.5	(5.0)	466.0	359.5	468.5	415.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	482.5	(7.5)	478.8	388.5	482.5	435.2	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	471.5	(4.0)	469.5	376.5	471.5	422.4	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(08.10)								
철광석	국제價	68.8	(1.6)	68.3	62.5	79.3	69.1	55.3	91.7	71.3
	중국産	100.2	(1.1)	99.3	96.0	111.8	102.9	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	84.4	(-0.3)	84.6	84.3	105.1	94.3	78.0	101.4	87.1
	중국産	106.1	(-3.3)	107.7	106.1	138.2	121.1	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	217.6	(-0.7)	217.9	217.3	245.9	230.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	166.8	(-0.5)	167.1	166.6	186.9	179.3	130.4	191.2	149.6
	중국産	210.0	(-0.7)	210.3	209.7	250.9	233.8	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	850.8	(-35.5)	881.8	818.8	1,066.8	974.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	546.8	(-9.5)	562.4	416.5	574.5	485.1	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		4월	5월	6월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,548	7,933	7,901	48,914	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,892	4,597	4,876	29,203	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,340	7,677	7,916	42,626	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,744	5,724	5,701	34,539	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	5,057	5,003	4,460	28,594	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,065	5,713	5,090	32,340	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,348	16,402	16,252	93,295	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,878	11,585	10,826	64,519	109,858	103,255	118,556		