

해운시황 포커스

통권 283호 (2016.01.04~01.08)

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



운영선대 대규모화를 통해 건화물선 수익성 개선 기대



- ▶ 작년부터 역대 최악의 시황부진을 겪고 있는 건화물선 시장은 올해 1월 8일 BDI가 429p를 기록하여 또 다시 역대 최저치를 갱신하였음. 이러한 저조한 운임 수준에서는 선박을 운항하여 돈을 버는 것이 아니라 오히려 손실만 커지게 될 것임. 더 심각한 문제는 연초 비수기를 지나 운임이 저점을 지나 반등하더라도 선박과잉 문제가 심각하여 본격적인 운임회복은 기대하기 힘들다는데 있음. 즉 저운임 국면이 장기화될 것으로 우려되고 있음
- ▶ 시장지배력이 미미한 국적선사들이 세계 해운시장의 수급 불균형 문제를 풀어낼 수 없으나 다른 방식으로 자구노력을 모색해 보는 것이 가능함. 그중에서 운영선대 대규모화를 통해 규모 및 범위의 경제를 활용하는 방안을 추진할 필요가 있음
 - 운영선대 대규모화는 장기운송계약을 가능하게 하며 비즈니스 포트폴리오 개선, 연료비 및 선박관리비 절감, 화주의 니즈에 대응한 선박배치 효율성 제고, 시장변화에 대한 대응 능력 제고 등의 효과를 기대할 수 있음
- ▶ 우리나라 건화물선사의 운영선대 규모와 수익성 간의 관계를 실증적으로 분석한 결과, 운영선대 대규모화가 수익성 개선에 효과적인 대안으로 나타났음
 - 이를 분석하기 위해 2014년 12월 31일을 기준으로 해양수산부에 등록된 선사별 선박보유량과 한국선주협회에서 발표한 2014년 선사별 영업실적 자료를 활용하였음
 - 해양수산부 등록선사 182개사 중에서 영업이익 자료가 있는 선사는 135개사였음. 이 중에서 건화물선이 전체 선박 보유척수의 70% 이상인 선사만 “건화물선사”로 규정하고 분석대상에 포함하였음. 또한 선박보유량에는 2년 이상 용선한 선박은 포함되며, 2년 이하로 단기 용선한 선박은 포함되지 않았음
- ▶ 먼저 우리나라 건화물 선사는 전반적으로 운영선대 규모가 작다는 점을 알 수 있음
 - 21척 이상 운영하는 선사가 5개사에 불과하고, 선사 수로 보았을 때 1척~5척을 보유한 소형선사가 57개사로 76%에 달함
 - 한편 75개 선사 중에서 흑자선사가 67%인 50개사, 적자선사가 33%인 25개사였음. 특히 6척~10척을 보유한 선사들의 71%가 적자를 기록하였음

< 우리나라 건화물 선사의 선박 보유척수 대비 수익성 비교(2014년) >

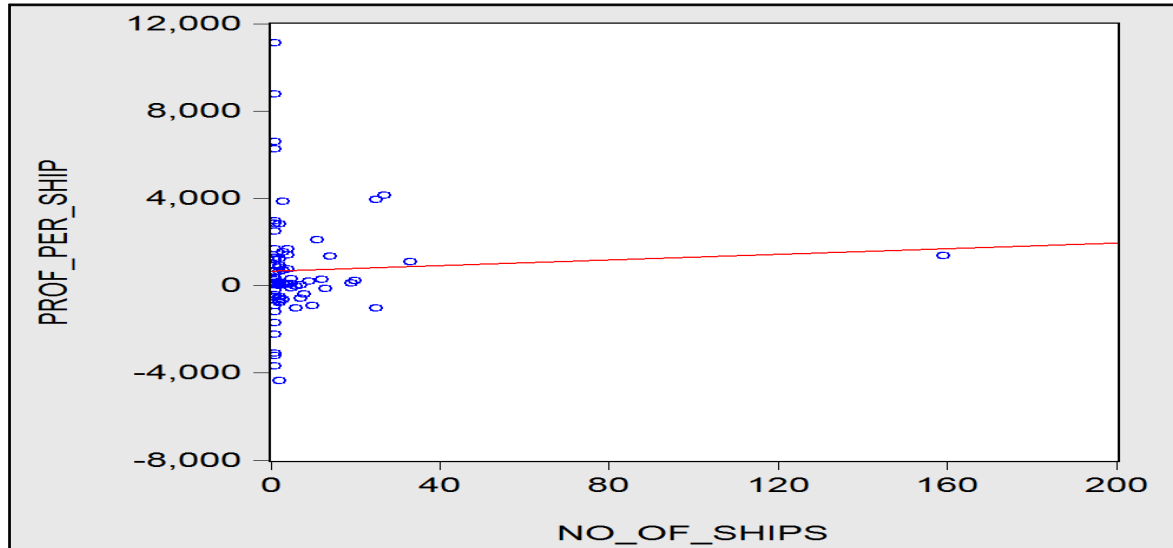
구분	선사 수(비중)	척당 영업이익 평균 (단위 : 백만원/척)	적자선사수(비중)
41 척 이상	1(1%)	1,358	0(0%)
31~40 척	1(1%)	1,103	0(0%)
21~30 척	3(4%)	2,350	1(33%)
11~20 척	6(8%)	652	1(17%)
6~10 척	7(9%)	-388	5(71%)
1~5 척	57(76%)	725	18(32%)
전체	75(100%)	694	25(33%)

자료 : 해양수산부, 한국선주협회 ; KMI 분석

- ▶ 다음으로 건화물 선사의 운영선박이 늘어나면 수익성이 개선되는 것으로 나타났음
 - 해당 영업이익의 경우 통계적 유의성은 낮으나 운영선박이 많을수록 해당 영업이익이 커지는 것으로 나타났음
 - 이를 단순하게 해석하면 운영선박이 1척 늘어나면 해당 영업이익은 600만원 증가하는 것으로 나타났음

< 우리나라 건화물선사의 운영선박 수와 해당 영업이익 간의 관계(2014년) >

단위 : 횡축 척수, 종축 백만 원/척



해당 영업이익 = $649 + 6 \times \text{운영 척수}$

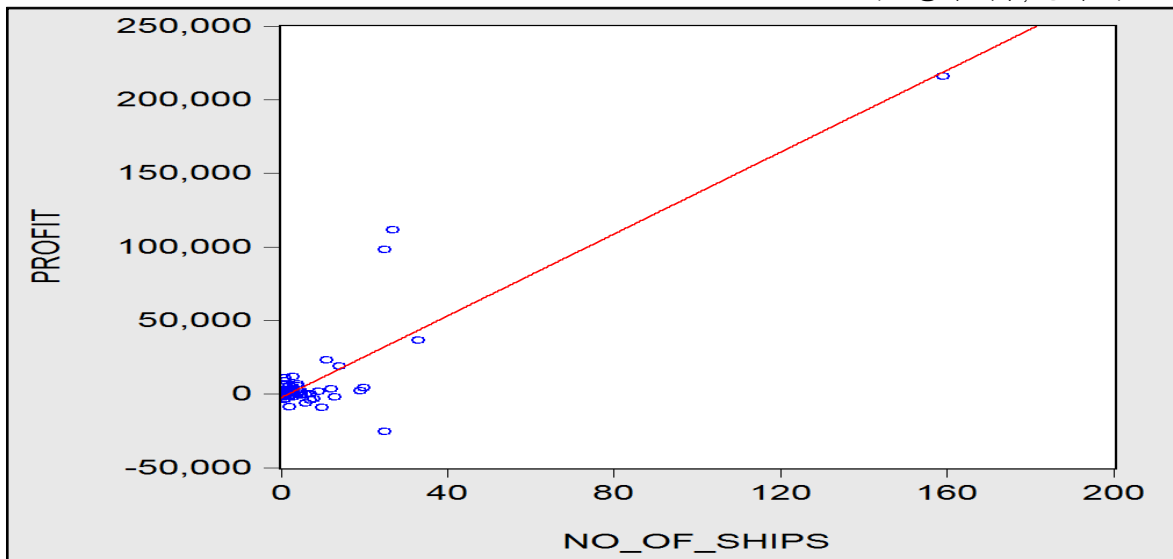
주 : 횡축은 운영 척수, 종축은 해당 영업이익

자료 : 해양수산부, 한국선주협회 ; KMI 분석

- 반면 선사의 영업이익의 경우 통계적 유의성도 매우 높게 나타나고 있음
- 선사 운영선박이 증가할수록 영업이익도 증대되는 것으로 나타났음. 분석결과에 따르면 운영선박이 1척 늘어나면 전체 영업이익은 13억 9,000만원이 증가하는 것으로 나타났음

< 우리나라 건화물선사의 운영선박 수와 영업이익 간의 관계(2014년) >

단위 : 횡축 척수, 종축 백만 원



영업이익 = $-2,482 + 1,390 \times \text{운영 척수}$

주 : 횡축은 운영 척수, 종축은 영업이익

자료 : 해양수산부, 한국선주협회 ; KMI 분석

- 따라서 건화물선 '운영선대의 대규모화'를 통해 수익성을 개선시키는 것이 가능하다고 볼 수 있음. 또한 이러한 분석결과는 극심한 수익성 악화에 시달리고 있는 국적선사들에게 나아갈 방향이 무엇인지 알려주고 있다고 판단됨
- ▶ 결론적으로 시황부진에 따라 위기를 맞고 있는 한국 건화물선 업계가 추진해야 할 구조조정 방향 중의 하나가 바로 운영선대의 대규모화라고 판단됨
 - 운영선대 대규모화는 용선, 풀(Pool), 기업 인수합병(M&A) 등의 방법으로 추진될 수 있음. 용선에 의한 방법은 용대선 시장에서 수급균형에 따라 형성된 용선료 수준에서 선박을 임차하여 운영하면 됨
 - 풀(Pool)과 인수합병을 통한 방법은 ① 수익성이 좋은 선사끼리 협력하는 시너지형(synergy type), ② 수익성이 좋은 선사가 수익성이 좋은 않은 선사의 선박을 받아 운영하는 협조형(cooperation type), ③ 수익성이 좋지 않은 선사가 구조조정을 실시하는 구조조정형(restructuring type)이 있을 수 있음
 - 따라서 우리나라 건화물선 업계와 관련 기관은 선택과 집중의 원칙에 따라 시너지형과 협조형 운영선대 대규모화를 통해 수익성을 개선하고 경쟁력을 제고해 나가야 할 것임. 아울러 우리나라 건화물선 업계 전체의 활로를 모색하는 차원에서 구조조정형 운영선대 대규모화도 촉진될 수 있도록 다각적인 노력을 전개해야 할 것임



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



수요부족으로 BDI 또 다시 역사상 최저치 갱신

- ▶ 최근 BDI는 429p(1월 8일)를 기록하여 전주 대비 49p 하락하였음
 - 지난 연말 하락세가 주춤했으나 새해 들어 연일 하락세를 보이면서 사상 최저치를 연속해서 갱신하고 있음, 더구나 연초가 건화물선의 비수기인 점을 감안하면 추가 하락의 여지가 큰 상황임

< 건화물선 볼틱운임지표 분석 >

단위 : BDI는 포인트, 선형별 운임지표는 달러/일

구분	BDI	케이프(4TC)	파나막스(4TC)	수프라막스(6TC)	핸디사이즈(6TC)
사상 최저치 (시점)	471 (15.12.16)	2,316 (08.12.2)	3,258 (15.12.10)	4,065 (09.1.8)	3,761 (16.1.8)
'15년 최저치 (시점)	471 (15.12.16)	2,594 (15.3.18)	3,258 (15.12.10)	4,681 (15.12.16)	3,900 (15.2.18)
현재 (16.1.8)	429	2,730	3,466	4,494	3,761 (16.1.8)

- ▶ 케이프는 주중반 하락세가 주춤했으나 물동량 부족으로 주 후반 하락세를 이어감
 - 태평양 수역은 주 초반 호주 철광석 물동량이 유입되면서 운임지시세 역할을 하면서 운임 하락세가 주춤했으나 주 후반에 들어가면서 하락세로 이어짐
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량 유입이 적은 가운데 운임이 하락함
- ▶ 파나막스는 양 수역 모두 선박과잉으로 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 호주, 인도네시아 석탄 물동량이 부진한 모습을 보임
 - 대서양 수역은 미국 걸프만에 비해 남미 곡물 물동량 흐름이 양호한 모습을 보였으나 운임 상승으로는 이어지지 못함
- ▶ 수프라막스는 신조선 인도에 따른 지속적인 선박과잉으로 운임하락이 이어짐



		금주 (01.08)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	429	(-46)	429	473	456	471	1,511	719
	BCI	343	(-126)	343	472	429	311	2,604	1,026
	BPI	434	(-23)	434	466	456	408	1,179	695
	BSI	430	(-20)	430	449	440	448	993	665
	BHSI	256	(-14)	256	267	262	260	488	365
(01.08)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,725	(-)	4,725	4,725	4,725	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,825	(-)	5,825	5,825	5,825	5,825	8,875	7,492
	Handymax	4,750	(-)	4,750	4,750	4,750	4,750	9,500	7,606
(01.08)									
운임(\$/day)*	Capesize	2,730	(-1,298)	2,730	3,853	3,448	2,594	19,499	6,977
	Panamax	3,466	(-226)	3,466	3,722	3,639	3,258	9,403	5,561
	Supramax	4,494	(-209)	4,467	4,699	4,575	4,681	9,770	6,964
	Handysize	3,761	(-194)	3,761	3,920	3,848	3,900	7,239	5,381

* 운임 전주비는 12월24일 자료와 1월8일 자료의 전주비임

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



중국 춘절효과로 운임 약진

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.6p 하락한 735p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 91.1p 하락한 745.91p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 6p 하락한 449p를 기록하였는 데, 공급과잉에 따른 지속적인 시황악화로 인해 역대 최저치를 기록함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 300달러 하락한 932달러, CCFI는 전주 대비 18.8p 상승한 855.2p를 기록하여 상승세를 보임
 - 그동안 수요 부진과 선박량 과잉으로 인한 수급 불균형으로 운임 하락세가 지속되었으나 중국 춘절에 대한 기대감으로 작년말 운임이 대폭 상승하였음. 그러나 올해 들어 운임이 24.4% 하락하면서 다시 조정국면을 보이고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 20달러 하락한 1,498달러, 미동안이 전주 대비 13달러 하락한 2,542달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 15.8p 상승한 761.6p, 미동안이 7.5p 하락한 846.9p를 기록함
 - 작년말 수출량 증가와 선사들의 12월 GRI 시도가 성공함에 따라 운임이 대폭 상승한 후 금주 들어 소폭 하락함. 그러나 오는 2월 중국 춘절을 앞두고 수요증가가 예상되고 있어 당분간 운임흐름이 긍정적인 모습을 보일 것으로 예상됨
- ▶ 한편 클락슨에 따르면 2015년 한국 조선업은 중국에게 1위 자리를 내주고 세계 선박수주 2위를 차지한 것으로 나타남
 - 작년 중국은 1,025만CGT, 452척으로 1위, 한국은 1,015만CGT, 262척으로 2위, 일본은 914만CGT, 362척으로 3위를 기록하였음. 그러나 일본의 시장점유율은 엔저로 인한 원가 경쟁력의 제고, 자국선사 발주 증가, 초대형 컨테이너선의 공격적인 수주 등으로 2014년 21.6%에서 5.5% 상승한 27.1%를 기록하였음



		금주 (01.08)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	735.0	(11.7)	735	735	735	713	1,079	874
	유럽항로	855.2	(18.8)	855	855	855	736	1,349	994
	미서안항로	761.6	(15.8)	762	762	762	746	1,054	900
	일본항로	619.9	(0.9)	620	620	620	608	714	651
	한국항로	584.2	(8.7)	584	584	584	552	725	626
	동남아항로	630.4	(6.1)	630	630	630	611	884	718
		(01.06)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI) *		449.0	(-6.0)	-	-	-	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	313	313	363	346
		수입	403	(-)	403	403	403	537	492
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	760	760
		수입	580	(-)	580	580	580	580	580

* 12월23일 자료임

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 성약건수 크게 증가하며 운임 전고점 상회

- ▶ 12월 마지막 주에 연중 최고 운임수익을 기록했던 VLCC는 1월초 연휴에 따라 운임상승 폭이 한풀 꺾인 모습임. 올해에도 원유 공급량은 충분할 전망이다 작년에 비해 수요감소 우려가 있어 VLCC 해상운임 급등은 어려울 것으로 예상됨
 - VLCC 평균 운임수익은 86,840 달러(일)로 전주 대비 7,142달러(7.6%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 87.5로 전주 대비 변동없음
 - 1월 06 페르시아만 30일 가용선박은 95으로 전년 동기 대비 11(10.4%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 주요항만에서 모두 하락세를 이어가고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 85,388~91,380 달러/일(11~15%▼), 중동-미국 90,155 달러/일(20%▼), 중동-유럽 78,012 달러/일(20%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 81,536 달러/일(12%▼), 미국항 97,083 달러/일(11%▼), 인도항 98,387 달러/일(12%▼) 기록

[01월 08일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	121.0	151.0	149.0	158.0	130.0	150.0	157.5	146.0	167.5	187.5	202.5
ww	-13.6%	-8.5%	-16.3%	-7.1%	-7.1%	-5.1%	-11.0%	-8.2%	-6.9%	-7.2%	-4.7%



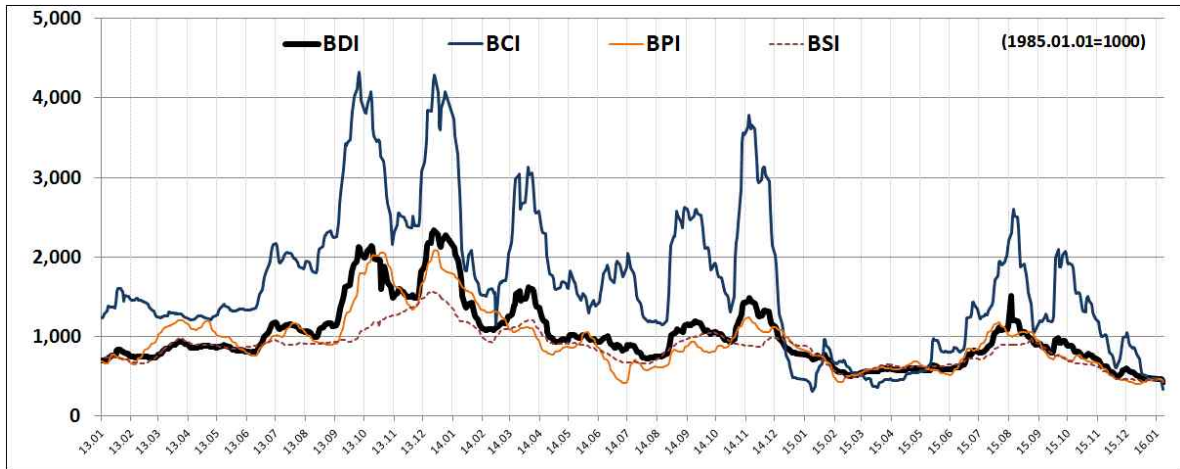
제품선, 아시아 LR2 운임 상승세 지속

- ▶ 대서양시장 : 북해시장은 휘발유 재정거래에 힘입어 해상운임이 상승하였으나 미걸프 시장은 성약건수 증가에도 주중반 이후 수요가 감소하며 해상운임이 하락으로 마감함
- ▶ 아시아시장 : 2016년 1월 LR2가 상승세를 주도해 나가고 있으며 LR1도 양호한 운임 수준을 기록하고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 18,852달러(일)로 전주 대비 561달러(2.9%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 137.5으로 전주 대비 30p(27.9%) 증가하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 20,677 달러/일(17%▲), 북해-서아프리카 24,957 달러/일(5%▼), 미걸프-북해 13,806 달러/일(20%▼), 미걸프-남미동안 25,498(7%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 25,112 달러/일(5%▼), LR2 35,017 달러/일(3%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 12,523 달러/일(20%▼), 인도-일본 14,435달러/일(-)

				2016년			2015년		
				(전주비)					
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (01.08)									
Average Earnings	VLCC	86,840	(-7,142)	86,840	93,982	90,411	25,546	105,379	60,180
(\$/day)	MR	18,852	(-561)	18,852	19,413	19,133	14,713	31,089	21,604
용선료	VLCC	57,500	(-1,500)	57,500	59,000	58,250	38,000	59,000	48,433
(1년,\$/day)	MR	18,500	(-)	18,500	18,500	18,500	14,500	20,500	17,731
운임지수(WS)	VLCC	87.5	(-)	87.5	87.5	87.5	29.0	90.0	63.5
	MR	137.5	(30)	137.5	137.5	137.5	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

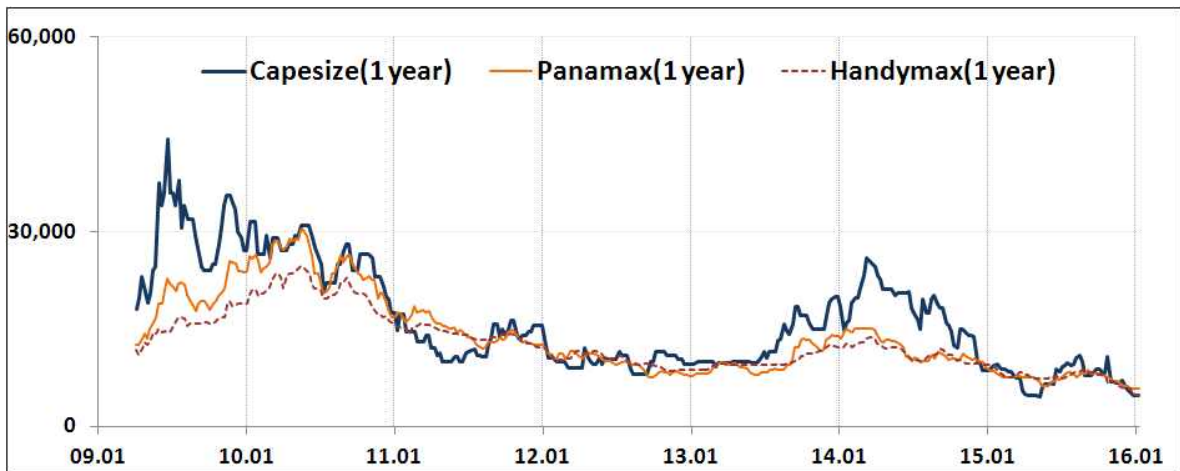
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

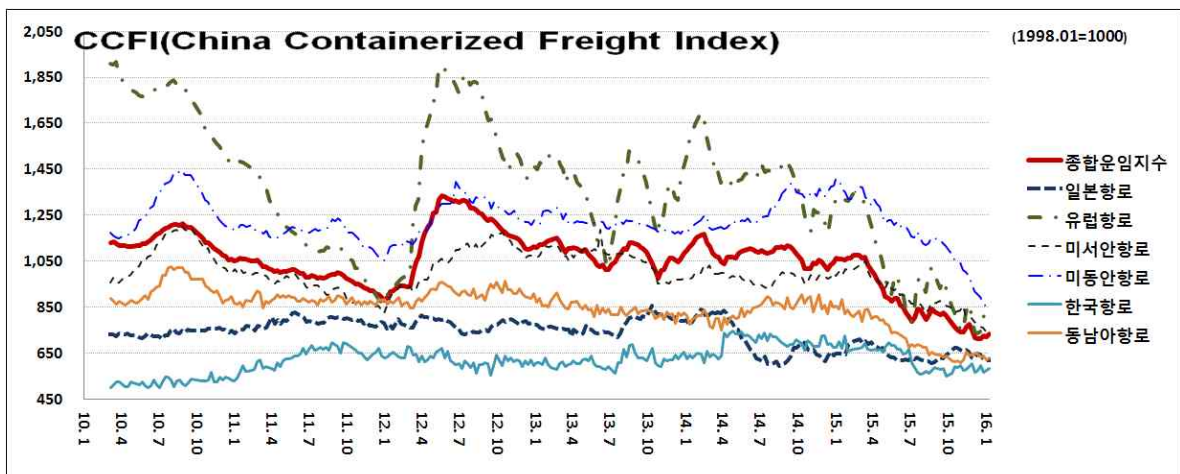
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



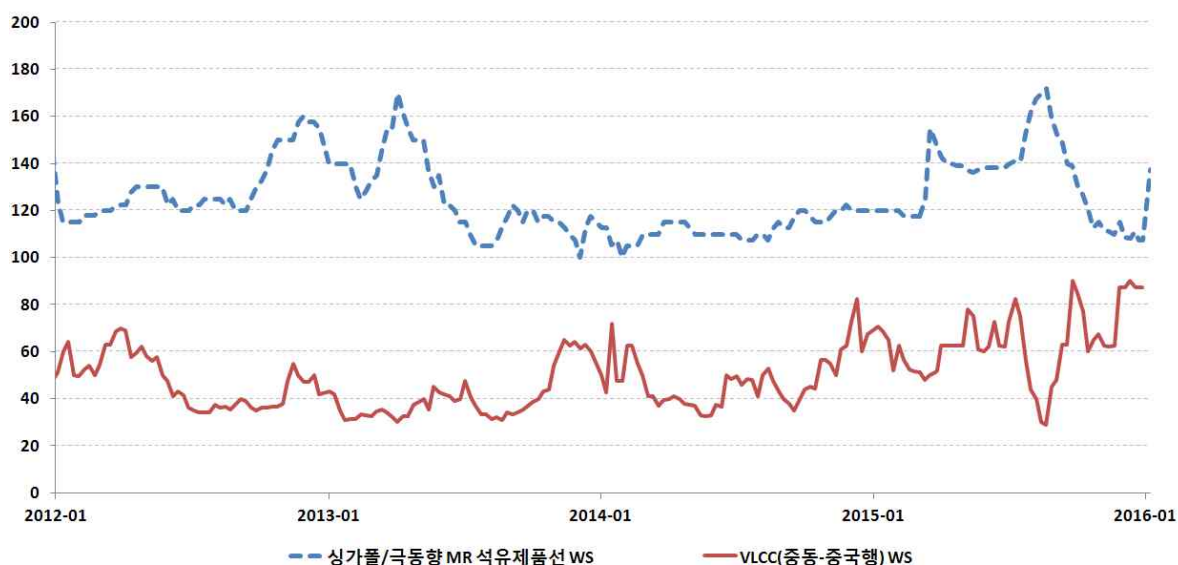
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

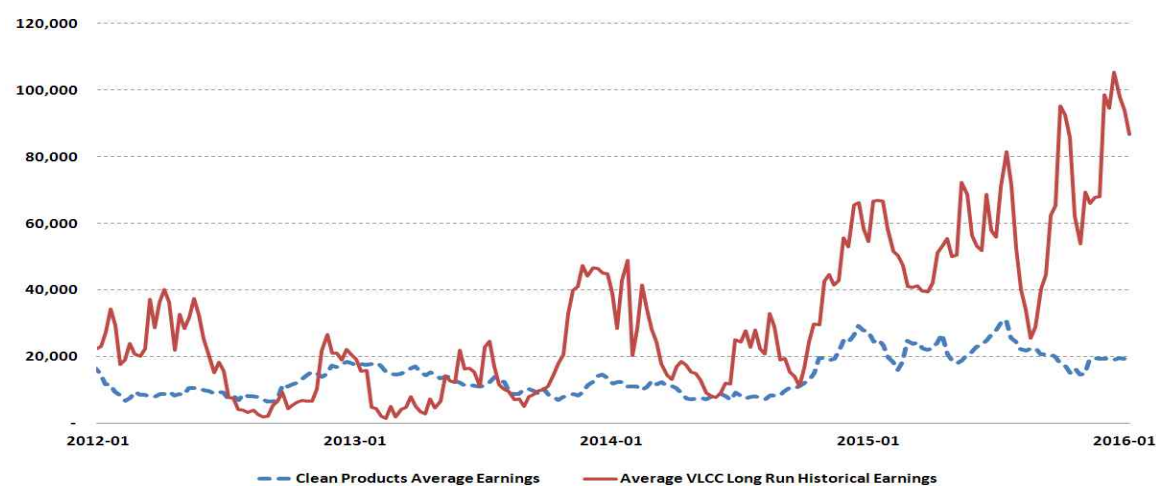
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.08)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	82.0	(2.0)	81.0	80.0	82.0	81.0	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	11.0	11.0	11.0	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (01.08)										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	25.8	25.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	93.5	(-)	93.5	93.5	93.5	93.5	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	29.5	29.5	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (01.08)										
380 CST	Rotterdam	121.0	(-19.0)	130.5	121.0	140.0	130.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	167.5	(-12.5)	173.8	167.5	180.0	173.8	167.5	389.0	292.5
	Korea	187.5	(-4.0)	189.5	187.5	191.5	189.5	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	187.5	(-14.5)	194.8	187.5	202.0	194.8	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (01.08) 1월평균										
철광석*	국제價	42.3	(2.1)	42.7	42.3	43.2	42.7	39.4	71.4	55.8
	중국産	65.3	(-0.3)	54.4	65.0	65.4	65.2	65.6	98.8	90.3
연료탄*	국제價	60.8	(-1.0)	61.1	60.8	61.5	61.1	61.7	75.4	66.9
	중국産	65.3	(-1.0)	65.7	65.3	66.1	65.7	66.4	96.4	79.6
원료탄*	호주産	99.5	(-1.6)	100.1	99.5	100.7	100.1	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	55.4	(-0.9)	55.8	55.4	56.1	55.8	56.3	74.5	66.9
	중국産	96.5	(-1.5)	97.0	96.5	97.6	97.0	98.0	132.8	122.7
곡물*	대두(국제)	879.0	(8.5)	872.9	865	880	873	856	1,066	944
	밀(국제)	478.5	(8.5)	465.9	458	479	466	452	615	508

* 전주비는 12월31일 자료와 1월8일 자료의 전주비임

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	09월	10월	11월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,370	6,117	6,046	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,942	4,144	3,517	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,804	7,210	6,380	72,395		76,983		86,048	
	수입	3,880	4,684	3,885	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,429	3,749	5,171	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,339	4,081	4,851	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,899	14,435	13,150	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,969	10,120	9,656	105,145		106,302		115,933	