KSA E-News

8월 1주차

기획조사팀

해운 지수

- ▷ 건화물선 운임 지수
- ▷ 건화물선 평균운임($/Day)
- ▷ 컨테이너 운임지수
- ▷ 선박 연료유(380CST, $/Ton)

선종별 시황

- ▷ 벌크 시황
- ▷ 컨테이너 시황
- ▷ 탱커 시황

세계 경제 및 선대 공급/해체 현황

- ▷ 수주 잔량 추이
- ▷ 신조 발주 추이 (DWT)
- ▷ 선박 해체 추이 (DWT)
- ▷ OECD 산업 생산 증감률
- ▷ 중국 PMI 추이

국내 해사이슈

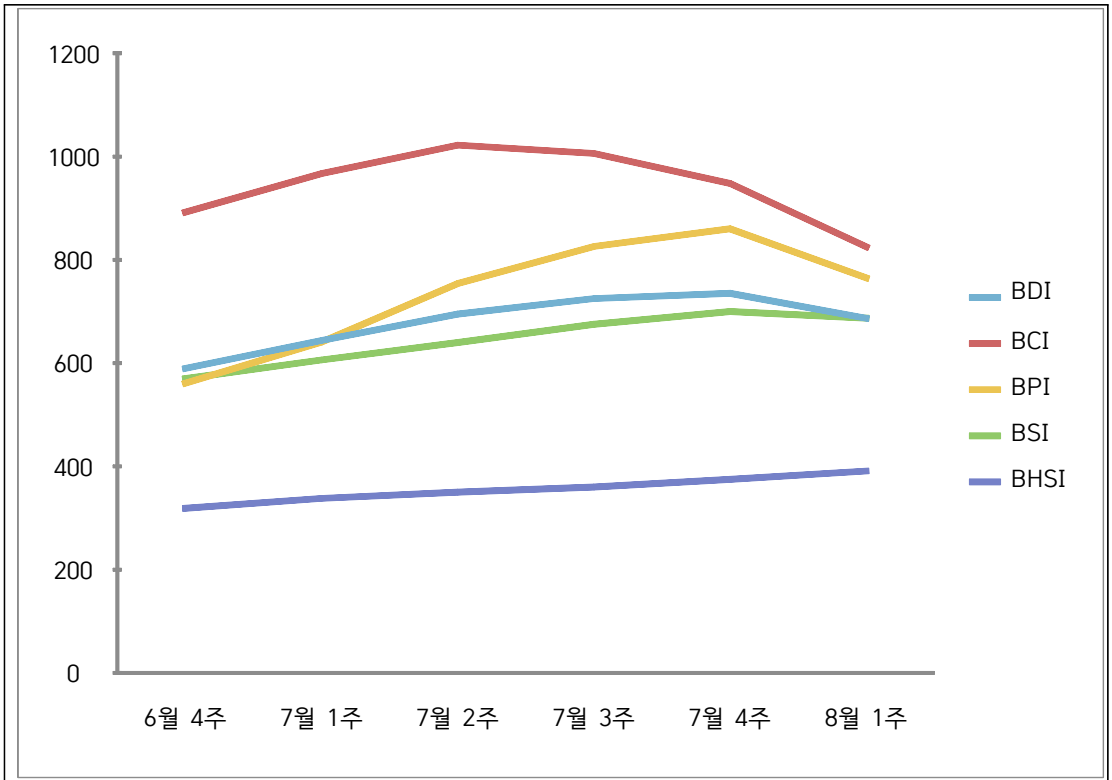
- ▷ 2016년 상반기 전국 항만 물동량, 총 7억 3천977만 톤 처리
- ▷ 해수부, 2018년까지 광양항 율촌1산단 진입항로 준설 계획

국제 해사이슈

- ▷ 물류창고, 2020년까지 증가 전망
- ▷ 파나마 운하 대형 컨테이너선 통항 중 안벽과 접촉
- ▷ 현재 우리는 충분한 LNG 선대를 확보하고 있는가?
- ▷ 중국 해운업 육성의 중심축, 상해국제항운센터

해운 지수

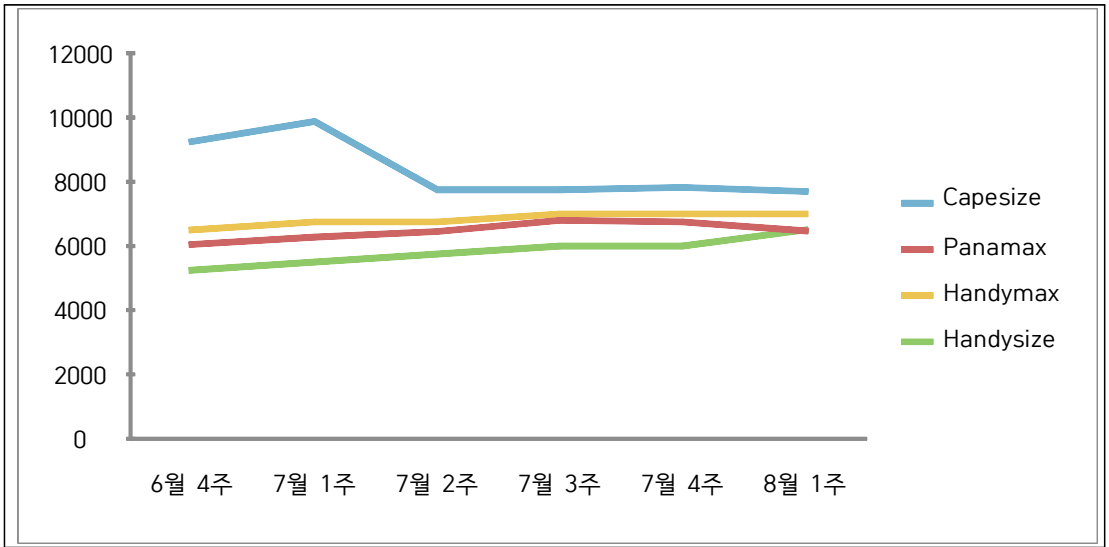
○ 건화물선 운임 지수



구 분	6월 4주차	7월 1주차	2주차	3주차	4주차	8월 1주차
BDI	590	644	695	725	735	687
BCI	892	967	1,022	1,006	948	825
BPI	561	641	754	826	860	765
BSI	570	606	640	675	700	687
BHSI	319	338	350	360	375	391

※ BSI : Baltic Supramax Index / BHSI : Baltic Handysize Index
(출 처 : Clarkson Research)

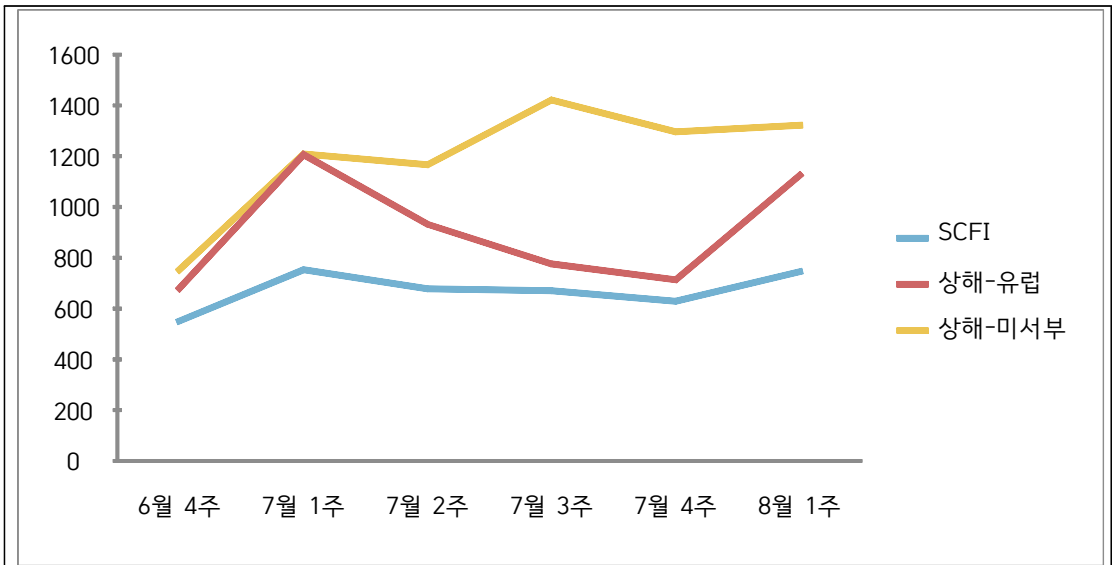
○ 건화물선 평균운임($/Day)



구 분	6월 4주차	7월 1주차	2주차	3주차	4주차	8월 1주차
Capesize	9,250	9,875	7,750	7,750	7,825	7,700
Panamax	6,050	6,275	6,450	6,800	6,750	6,475
Handymax	6,500	6,750	6,750	7,000	7,000	7,000
Handysize	5,250	5,500	5,750	6,000	6,000	6,500

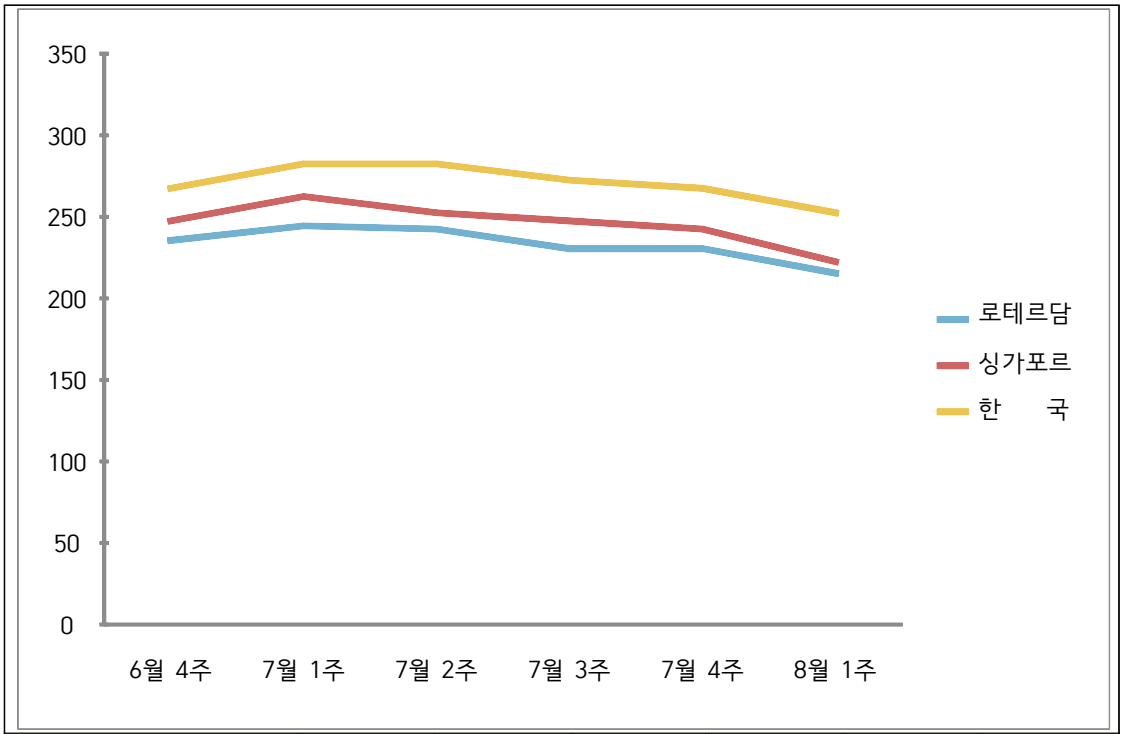
(출 처 : Clarkson Research 1년 정기용선 운임 평균)

○ 컨테이너 운임지수



구 분	6월 4주차	7월 1주차	2주차	3주차	4주차	8월 1주차
SCFI	551	753	678	670	629	745
상해-유럽($/TEU)	680	1,206	932	776	713	1,125
상해-미서부($/FEU)	753	1,209	1,166	1,421	1,296	1,322

○ 선박 연료유(380CST, $/Ton)



구 분	6월 4주차	7월 1주차	2주차	3주차	4주차	8월 1주차
로테르담	235.5	244.5	242.5	230.5	230.5	215.5
싱가포르	247.5	262.5	252.5	247.5	242.5	222.5
한 국	267.5	282.5	282.5	272.5	267.5	252.5

(출 처 : Clarkson Research)

선종별 시황

1 벌크 시황

○ 중국의 철광석과 석탄 수입 증가 및 남미 곡물 효과 등에 힘입어 금년 하반기 들어 시황 상승 압력이 높아지며 BDI가 연중 최고치를 경신한 바 있으나, 금주 케이프 사이즈의 경우 스팟 운임이 전주 대비 6% 하락한 $5,773/day를 기록하고 있음

○ 최근 중국의 철광석 광산 협회가 제기한 호주와 브라질 광산 업체들에 대한 덤핑 여부 조사 관련, 반덤핑 관세 부과 등의 조치가 취해질 우려가 있음

2 컨테이너 시황

○ 상해발 유럽항로 운임은 선사들의 FAK(Freight All Kind, 최대운임을 TEU당 1,200달러 제시 : KSA E-News 7월 4주 p.13 참고바람) 추진과 성수기 효과가 나타나면서 4주만에 급등세를 기록

- SCFI에 따르면 상해-북유럽 스팟 운임이 전주 대비 58% 증가한 $1,125/TEU를 기록하였으며 2016년 이래 두 번째로 높은 운임을 기록

- 상해 지중해의 경우 전주 대비 82% 증가한 $1,004/TEU를 기록하였으며 2016년 이래 최고치를 기록하였음

○ 최근 선사들이 선박투입을 증가시키고 있으나 화물량 증가세가 견고하여 대폭적인 운임상승으로 이어짐

3 탱커 시황

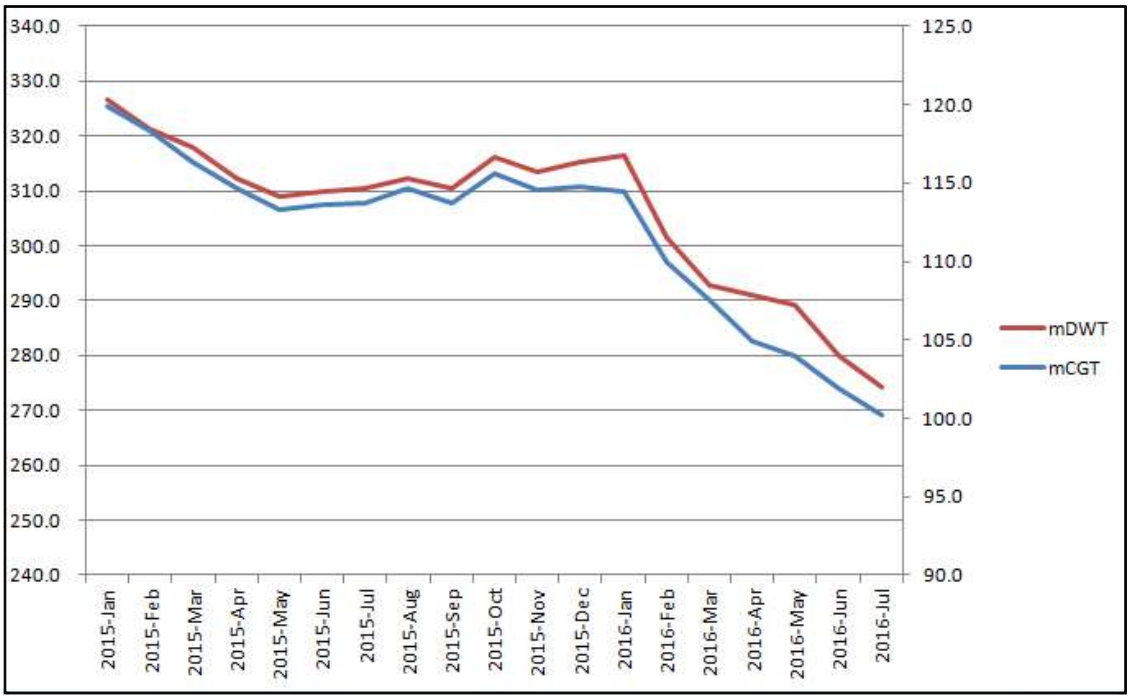
○ 8월 물동량 부진 및 주중 선복량 누적 등 운임하락 압력으로 중동시장 운임수익이 지난주에 이어 하락하였으며, 서아프리카 시장 운임 또한 약세로 나타남

○ 결과적으로, 중동-일본간 운임이 WS35로 하락하였으며, VLCC 평균 운임 수입은 전주대비 20% 하락한 $19,424/day를 기록

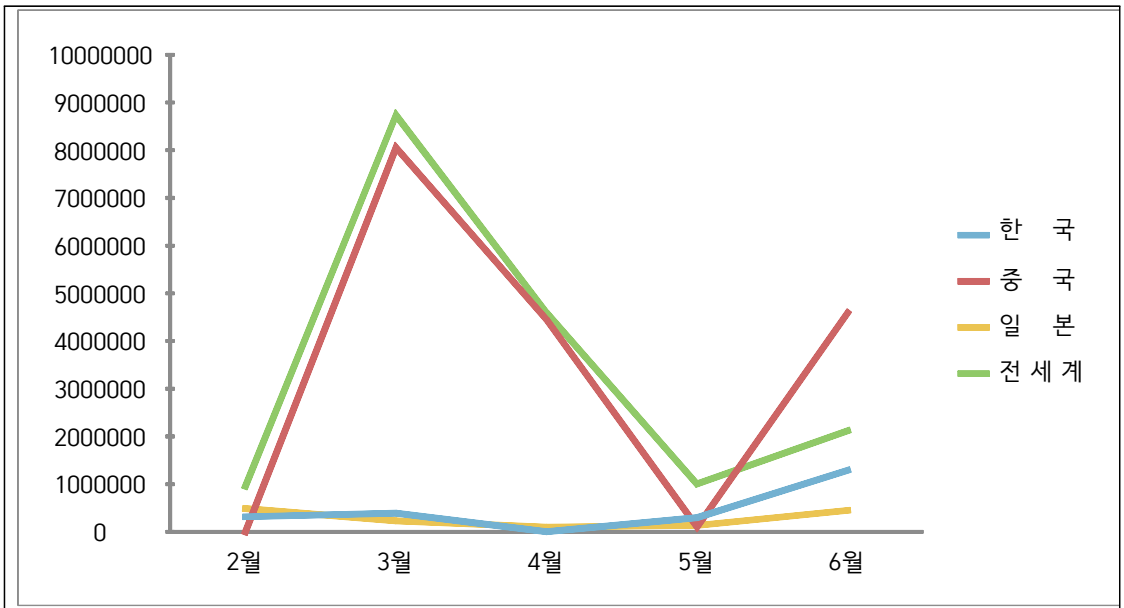
(출 처 : 캠코, 한국해양수산개발원, Clarkson Research)

세계 경제 및 선대 공급/해체 현황

○ 수주 잔량 추이 (Orderbook)

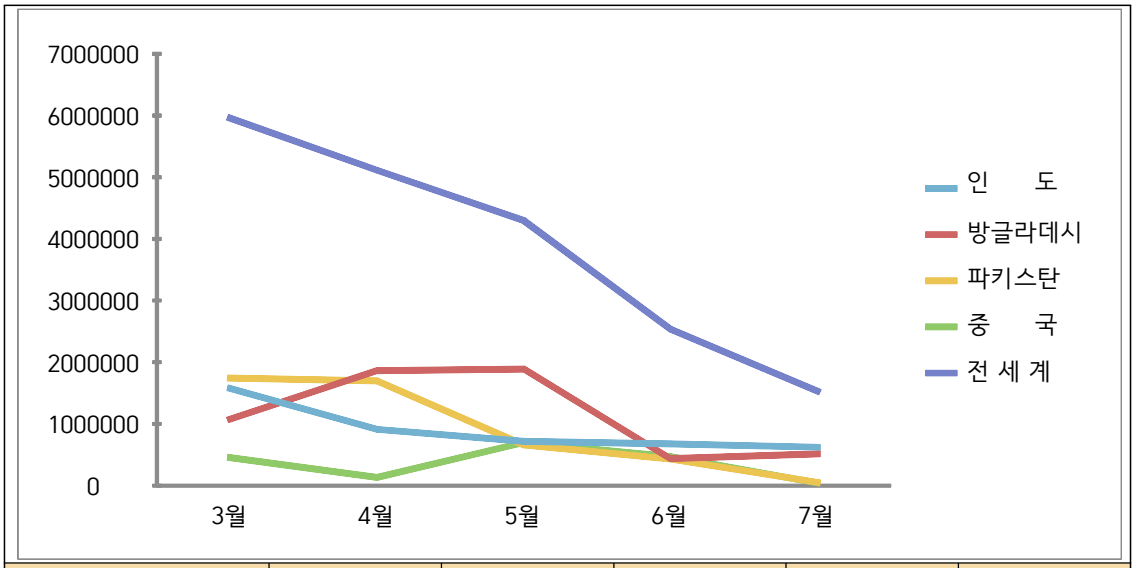


○ 신조 발주 추이 (Contract, DWT)



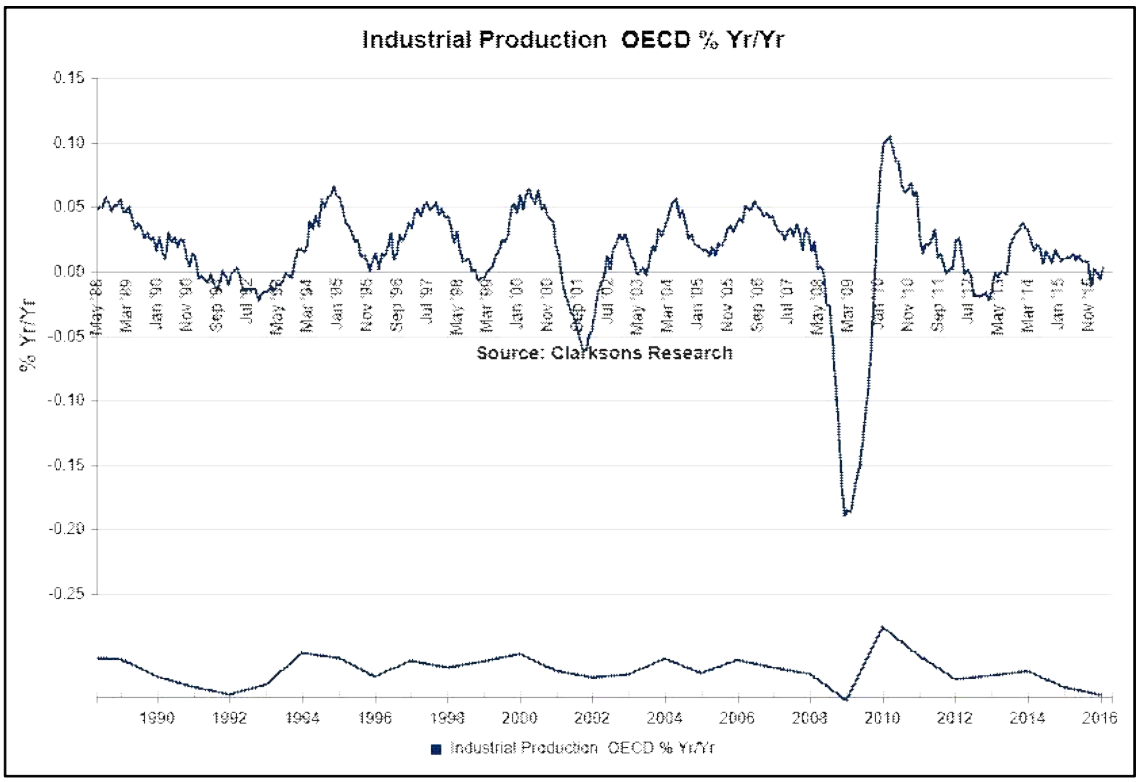
구 분	2월	3월	4월	5월	6월
한 국	316,000	390,800	3,500	299,500	1,290,200
중 국	0	8,058,800	4,451,200	188,000	364,900
일 본	486,600	230,000	102,000	134,000	452,000
전 세 계	955,600	8,733,880	4,593,760	1,004,700	2,118,850

○ 선박 해체 추이 (DWT)



구 분	3월	4월	5월	6월	7월
인 도	1,573,737	913,517	717,653	678,915	623,059
방글라데시	1,079,666	1,865,081	1,891,407	437,917	514,999
파키스탄	1,745,406	1,697,078	662,151	430,405	54,704
중 국	453,176	133,965	699,076	473,577	46,011
전 세 계	5,957,214	5,113,677	4,298,364	2,534,877	1,534,979

○ OECD 산업 생산 증감률



○ **중국 PMI 추이**

※ 지수가 50을 넘으면 제조업의 팽창을 의미하며, 50에 미치지 못하면 위축을 나타냄

(출 처 : Clarkson Research)

국내 해사이슈

1 2016년 상반기 전국 항만 물동량, 총 7억 3천977만 톤 처리

《 총 괄 》

□ 해양수산부(장관 김영석)는 2016년 상반기 전국 무역항에서 처리한 항만물동량이 총 7억 3천977만 톤(수출입화물 6억 896만 톤, 연안화물 1억 3천81만 톤)으로 전년 동기(7억2천568만톤) 대비 1.9% 증가하였다고 밝혔다.

○ 대산항, 인천항, 울산항은 전년 동기 대비 8.1%, 4.2%, 4.1% 증가하였으나, 목포항, 광양항, 동해묵호항은 11.6%, 2.1%, 1.1% 각각 감소하였다.

○ 품목별로 보면 모래가 전년 동기 대비 17.5%로 가장 큰 증가세를 보였으며, 화공품, 유류도 각각 12.7%, 7.7% 증가한 반면, 유연탄은 9.3%로 크게 감소하였고, 자동차와 광석도 각각 7.4%, 2.4% 감소하였다.

《 비컨테이너 화물 》

□ 비컨테이너 화물 처리 물동량은 총 5억 2천579만 톤으로 전년 동기(5억 1천41만 톤) 대비 3.0% 증가하였다. 부산항, 대산항, 인천항 등은 증가세를 나타낸 반면, 목포항을 비롯한 광양항, 동해, 묵호항 등은 감소세를 보였다.

○ 부산항은 기계류의 반입과 국내항간 유류 운송 증가 등으로 전년 동기 대비 9.8% 증가한 것으로 나타났으며,

* 기계류 수입(천톤) : 557→1,611, 189.2%↑,
유류 연안수송(천톤) : 3,359→3,599, 7.1%↑

○ 대산항은 이란 경제제재 해제로 인해 이란산 원유 수입 증가, 석유정제품 수출 증가 등으로 전년 동기 대비 8.0% 증가하였다.

* 원유 수입(천톤) : 6,409→8,249, 28.7%↑,
석유정제품 수입(천톤) : 4,056→5,193, 28.0%↑

○ 반면, 목포항의 경우 연안운송을 통한 자동차 반출입 및 수출물량 감소

등으로 전년 동기 대비 12.8% 감소하였으며,

* 자동차 수출(천톤) : 2,167→1,935, 10.7%↓,
  자동차 연안수송(천톤) : 2,758→1,842, 33.2%↓

○ 광양항도 철강 수요 감소로 인해 철강생산에 필요한 유연탄의 수입 감소와 철강 수출부진 등으로 전년 동기 대비 2.4% 감소하였다.

* 광석 수입(천톤) : 19,507→16,453, 15.7%↓,
  유연탄 수입(천톤) : 12,955→11,018, 15.0%↓,
  철재 수출(천톤) : 6,342→4,055, 36.1%↓

□ 품목별로 보면 화공품, 양곡, 기계류 등의 물동량이 전년 동기 대비 각각 20.6%, 9.2%, 9.1% 증가한 반면, 유연탄, 광석, 자동차 등은 9.3%, 2.6%, 1.4% 감소하였다.

○ 화공품은 정유사의 공장가동률 증가와 울산항, 대산항의 수출입 물량 증가 등으로 인해 전년 동기 대비 20.6% 증가하였으며,

* 울산 수출입(천톤) : 7,563→9,968, 31.8%↑
  대산 수출입(천톤) : 3,167→3,795, 19.8%↑

○ 양곡의 경우, 국제 곡물가격 하락으로 국내 재고비축량 증가 등 수입 곡물에 대한 수급조정의 영향으로 인해 전년 동기 대비 9.2% 증가하였다.

* 평택당진 수입(천톤) : 693→909, 31.2%↑,
  인천 수입(천톤) : 1,895→2,118, 11.8%↑

○ 반면, 유연탄의 경우, 국내 철강의 수출 감소로 인해 생산원료인 유연탄의 수입이 감소하고 계절적 변화에 따른 발전용 유연탄 수입물량 감소 등으로 전년 동기 대비 9.3% 감소하였으며,

* 광양 수입(천톤) : 12,955→11,018, 15.0%↓,
  인천 수입(천톤) : 8,097→6,574, 18.8%↓

○ 광석의 경우, 광양항의 생산설비 개?보수('16.2월~6월), 국내 철강수출 부진 등으로 전년 동기 대비 2.6% 감소한 것으로 나타났다.

* 광양항 : 수입(천톤) : 19,507→16,453, 15.7%↓

《 컨테이너 화물 》

□ 한편, ‘16년 상반기 전국 항만 컨테이너 처리 물동량은 우리나라 수출입 감소*에도 불구하고, 전년 동기(12,837천 TEU)와 비슷한 수준(0.4% 감소)인 12,791천 TEU**를 기록하였다.

* ‘16년도 상반기 우리나라 수출입 동향(산자부/전년동기대비) : 수출 2,418억$(10.0%↓), 수입 1,923억$(13.5%↓)

** 수출입화물 7,451천 TEU(1.6%↑),
환적화물 5,205천 TEU(2.9%↓)

□ 항만별로 살펴보면, 부산항은 전년 동기 대비 1.5% 감소한 9,623천 TEU를 기록하였다.

○ 다만, 감소폭은 둔화되고 있는 추세이며, 6월 물동량은 전년 동월과 동일 수준을 유지하였다.

* 월별 물동량 증감률(전년 동월 대비) : 1월(1.5%↓), 2월(1.9%↓), 3월(2.9%↓), 4월(5.2%↓), 5월(1.0%↓), 6월(0.0%)

○ 수출입은 전년 동기와 비슷한 수준인 4,718천 TEU를 기록하였고, 환적은 전년 동기 대비 2.9% 감소한 4,905천 TEU를 기록하였다.

- 환적 물동량 감소의 원인은 작년 상반기 미국 서안 항만노조 파업에 따른 부산항 물량 반사적 증가의 기저효과, 중국 및 유럽 등 주요국의 경기침체* 등의 영향으로 분석된다.

* 주요국과의 환적물동량 감소율(전년 동기 대비) : 중국 4.2%↓, 유럽 23.1%↓

○ 광양항은 전년 동기 대비 2.5% 감소한 1,163천 TEU를 기록하였다. 수출입은 1.5% 감소한 884천 TEU를, 환적 물량은 5.3% 감소한 279천 TEU를 처리하였다.

○ 인천항은 전년 동기 대비 8.2% 증가한 1,230천 TEU를 기록하였으며, 이는 인천 신항 터미널 개장 및 중국, 베트남과 인천항 간 수출입 물동량의 지속적인 증가* 등에 기인한 것으로 분석된다.

* 주요국과의 수출입 물동량 증가율(전년동기 대비) : 중국 6.7%↑, 베트남 20.3%↑

□ 한편, ‘16년 상반기 기준 세계 10대 항만의 컨테이너 물동량은 전년 동기(10,524만 TEU) 대비 1.2% 감소한 10,394만 TEU를 기록하였다.

○ 세계 1위인 상하이항은 전년대비 1.0% 감소한 1,785만 TEU를 처리하였으며, 싱가포르항은 1,518만 TEU(5.1%↓)를 처리하여 2위를, 선전항은 1,144만 TEU(1.0%↓)를 처리하여 3위를 기록하였다.

○ 닝보-저우산항은 1,079만 TEU(2.8%↑)를 처리하여 4위를 유지하였으며, 부산항은 전년 동기(978만 TEU) 대비 1.5% 감소한 962만 TEU를 처리하여 5위를 기록하였다.

○ 홍콩항(916만 TEU, 10.5%↓)은 6위를, 칭다오항(893만 TEU, 4.0%↑)은 7위를 기록하였다.

□ 해양수산부는 상반기에는 물동량이 전년 수준을 유지하였으나, 세계 경제·교역 개선*, 파나마 운하 확장 등은 하반기 물동량에 긍정적 요소로 작용할 것으로 예상된다고 밝혔다.

* '16년 OECD 회원국 경제성장률(%, OECD) :
(1Q)1.6→(2Q)1.9→(3Q)2.2→(4Q)2.2
'16년 분기별 세계교역물량성장률(%, OECD) :
(1Q)0.2→(2Q)3.0→(3Q)3.4→(4Q)3.3

(출 처 : 해양수산부)

2 해수부, 2018년까지 광양항 율촌1산단 진입항로 준설

○ 해양수산부(장관 김영석)는 광양항 율촌1산단 입출항 선박의 안전운항과 항만운영 효율성 제고를 위해 249억을 투입하여 2018년까지 진입항로 준설을 추진한다. 이번 사업은 올해 7월 실시 설계를 완료하였으며, 이르면 오는 9월 착공할 예정이다.

○ 율촌1산단 지역은 현재 최대 2만 DWT급 선박이 운영 중이나 수심이 5m로 낮아 해상사고 위험이 있고, 향후 철재부두(3만 DWT급)를 조성할 계획이어서 진입항로 준설이 시급한 실정이다.

○ 이에 따라 해양수산부는 율촌1산단 전면항로는 수심 12m, 현대제철 진입항로는 수심 10m로 준설하여, 각각 3만 DWT급과 1.2만 DWT

급 선박이 안전운항할 수 있도록 할 계획이다.

○ 해양수산부 관계자는 '공사가 완료되면 선박이 조수 대기하는 것을 해소할 수 있고 해상교통안전성도 확보할 수 있어, 율촌1산단 활성화에 크게 기여할 것'이라고 전망했다.

국제 해사이슈

1 물류창고, 2020년까지 증가 전망

○ 비즈니스 운영 가시성을 실시간으로 제공하는 지브라 테크놀로지스(Zebra Technologies)가 '2020년 물류창고 비전 보고서'의 아태지역 조사 결과를 28일 공개했다.

○ 호주 중국 인도 등 아태지역 국가를 대상으로 진행된 보고서는 리테일, 제조업, 물류, 운송, 도매, 유통업에서 활동하는 1000명 이상의 IT전문가 및 물류창고 운영 전문가의 전망(2015~2020년)을 비교·분석했다.

○ 보고서에 따르면 전세계적으로 온라인쇼핑이 성장함에 따라 물류창고의 수 역시 증가할 것으로 예측했다. 또한 물류창고 경영자들은 점차 증가하는 출하량에 대한 수요를 만족시키기 위해 근로자들에게 새로운 기술 및 장비를 제공하는 것을 계획 중이라고 응답했다.

○ 또한 아태지역 응답자의 74%는 물류창고 직원들을 위해 신기술을 도입할 계획이라고 밝혔다. 특히 향후 5년간 투자를 늘릴 분야에 대해선 사물인터넷 72%, 바코드 스캐팅 기술 70%, 태블릿 컴퓨터 69%, 빅데이터/데이터 분석 67%, 물류창고/화물적재 자동화 64% 순으로 나타났다.

○ 응답자의 절반은 주로 운송비용 감소의 필요성에 따라 물류창고에 대한 투자가 이뤄질 것이며, 41%는 배송시간 단축을 목적으로, 38%는 신규 공급자 및 거래 파트너 지역으로 확대하기 위해 투자가 이뤄질 것이라고 응답했다. 이밖에 재고 정책 변화 33%, 기술의 부족 28%, 옴니채널에 대한 부담감 21% 순으로 집계됐다.

○ 2020년까지 사업 확대 계획과 관련해서는 총 출하량 확대 74%, 프로세스 자동화 69%, 연간 재고순환 64%, 재고관리단위(SKU) 57%, 직원 수 56% 등으로 나타났다.

○ 아울러 응답자의 81%는 현재 WMS(Warehouse Managemnet software)를 사용하고 있고 있는데, 2020년에는 이 숫자가 절반 수준으로 감소할 전망이다. 반면 WMS와 실시간 위치추적 시스템은 (RTLS)은 향후 5년간 평균 29% 정도의 성장률을 보일 것으로 예상된다.

○ 설문에 참여한 임원들은 향후 5년간 바코드가 부착될 인바운드 품목의 비율이 최소 59%에서 최대 78% 증가할 것으로 예견했다.

○ 재고관리 영역에 있어 86%는 WMS에 대한 실시간 엑세스가 가능한 모바일 핸드헬드, 컴퓨터나 태블릿 등을 사용할 것이라고 응답했다. 이들 중 79%는 RFID가 탑재된 솔루션을 사용할 계획이라고 답했다. 조사에 참여한 사람 중 24%는 2020년에도 문서 중심의 물류창고 운영을 지속할 것으로 예상했다.

○ 지브라 테크놀로지스 아시아태평양 부사장 라이언 고(Ryan Goh)는 "최근 몇 년간 중국과 인도를 중심으로 전자상거래 활동이 급증하면서 아태지역은 '세계의 물류창고'로 거듭났다"며 "물류창고 및 유통센터의 IT 전문가와 운영 의사결정자들은 생산성 개선과 가격 절감을 통해 경쟁력을 확보하기 위한 새로운 방법들을 지속적으로 강구해야 한다"고 말했다.

(출 처 : 코리아쉬핑가제트 7. 28)

2 파나마 운하 대형 컨테이너선 통항 중 안벽과 접촉

○ 지난 7월 20일 오후 CSCL(China Shipping Container Lines) 소속 Xin Fei Zhou(8,500TEU)호가 남에서 북쪽으로 파나마 운하 통과 중 새롭게 건설한 세 번째 갑문 안벽과 접촉하는 사고가 발생하였다.

○ Xin Fei Zhou 호는 선체 외판이 크게 손상을 입어 해당 주 주말동안 긴급수리를 진행한 것으로 알려졌다.

○ 새로운 세번째 갑문의 통항 안전성에 대하여 ITF(International Transport Workers' Federation)에서 문제를 제기한 바 있다.

- 파나마 갑문을 대형선이 이용 할 경우 안전한 통항을 위한 여유가 확보되지 않은 점에 대한 문제점을 제기

○ 대형선이 조종성을 상실했을 경우 Tug 보트의 피난처 또한 마련되어 있지 않고, 조선 실수에 대한 여유가 허용되지 않아 위험성을 내포하고 있다는 ITF의 우려에 대해 파나마 운하청은 부정확한 조사에 바탕한 억측이라고 일축했다.

(출 처 : Lloyd's List 7. 27)

3 현재 우리는 충분한 LNG선대를 확보하고 있는가?

○ 현재 LNG선의 낮은 발주 추세가 2019년도부터 LNG선복 증가 추세를 감소 시킬 것이며, 2019년도부터 현재 진행 중인 LNG 생산 플랜트가 시장에 LNG를 공급한다는 사실을 바탕으로 현재 LNG발주량 이상의 LNG선대가 필요할 것이라고 해운 컨설팅 회사 Drewry는 전망했다.

○ 현재 대부분의 해운전문가들의 의견은 현재 전세계 조선소에 필요한 선복량 만큼 발주가 되어 있다는 의견이 지배적이나 Drewry는 이에 상반된 의견을 제시한 것이다.

- Drewry가 파악한 바로는 현재 LNG선 1억2천5백만 톤의 선복량이 발주된 상황이며 여기에 추가로 LNG선이 발주될 것이라고 예상한다.

- LNG 프로젝트는 대부분 장기용선계약을 포함하고 진행되기 때문에 프로젝트 자체적으로는 LNG선에 대한 추가 수요 창출은 힘들 것이다.

- 하지만, 2019년 이후 LNG 수출입 시장 규모가 증가할 것으로 예상되며 LNG 거래에 따른 추가 수송수요를 감당할 LNG선의 추가 발주가 필요할 것이라는 것이 Drewry 측의 입장이다.

- Drewry는 파나마 운하 확장에 따른 운항거리 감소로 인한 선복량 증가 효과에도 불구하고, 2020년도 LNG 수출입 물량을 수송하기 위해서는 전세계적으로 65척의 LNG선이 추가 발주 되어야 한다고 파악했다.

○ 하지만, 2012년 최고점을 기록했던 LNG 스팟 운임은 80%정도 하락한 $30,000/day를 나타내고 있으며(Dual-fuel Diesel Electric LNG선 기준) 이러한 운임하락은 LNG 선대가 증가했지만 수송 수요는 그에 미치지 못하였기 때문이다.

○ 현재 시장에는 충분한 LNG 선이 발주되어 있으며 현재 상황을 신중히 지켜보아야 한다는 상반된 의견도 존재하고 있는 상황이다.

○ 클락슨 자료에 의하면 현재 142척의 LNG선이 발주 중에 있다.

(출 처 : Lloyd's List 7. 29)

4 중국 해운업 육성의 중심축, 상해국제항운센터

○ 2015년 10.26~29일간 개최된 중국 공산당 제18기 제5차 중앙위원회 전체회의에서 「중공중앙 국민경제사회발전 제13차 5개년 계획(13.5 계획)」을 수립했다.

- 13.5 계획은 시행기간(2016~20년)의 정책 목표와 5대 발전 이념, 이를 달성하기 위한 주요 과제 등을 포함

○ 13.5 계획 내 중국의 일대일로 전략이 포함된다.

- 13.5 계획의 목표인 '샤오캉(小康) 사회' 완성을 위한 개방정책의 일환인 일대일로 전략을 배경으로 상해국제항운센터를 건설 중이다.

※ 샤오캉(小康) 사회 : 모든 국민이 편안하고 풍족한 생활을 누리는 상태를 의미하는 중국 정부의 장기적 정책 목표
(유교경전 예기(禮記)의 예운(禮運)편에서 유래)

○ 13.5 계획 기간 중국의 해운업 발전 목표

- 해운 서비스 무역 수출능력 제고, 수출입 균형성 개선

- 거대 해운기업 육성 (COSCO-CSCL 합병 / China Merchants Group이 Sinotrans & CSC Holdings 자회사로 흡수)

- 해운 시스템의 현대화를 통한 해운 강국으로 도약

○ 상해국제항운센터의 목표

- 2020년까지 상해국제항운센터를 세계 해운의 중심으로 육성

- 해운자원의 집결, 해운서비스 기능 완비, 해운시장 환경 개선

  • 해운교역, 선박검사, 해사법률, 해사자문, 해사교육, 선원용역의 6대 분야 중점 육성

- 상해항 중심, 고효율 현대물류서비스 구축

  • 컨테이너 처리량 4000-4200만TEU 달성 목표

  (2015년 상해항 연간 처리량 : 3650만 TEU)

- 크루즈산업 발전목표 (크루즈 여객 연간 150-200만명 목표)

○ 상해항운교역소에서 발표하는 컨테이너 운임지수(SCFI, CCFI)를 바탕으로한 선물 거래 시장을 활성화 할 계획 또한 가지고 있다.

※ 영국 발틱해운거래소에서 발표하는 BDI를 바탕으로 하는 해상운임지수 파생상품거래 2011년 기준 1조4천억원 규모

※ SCFI : Shanghai Containerized Freight Index
CCFI : China Containerized Freight Index