

KSA E-News

11월 3주차

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

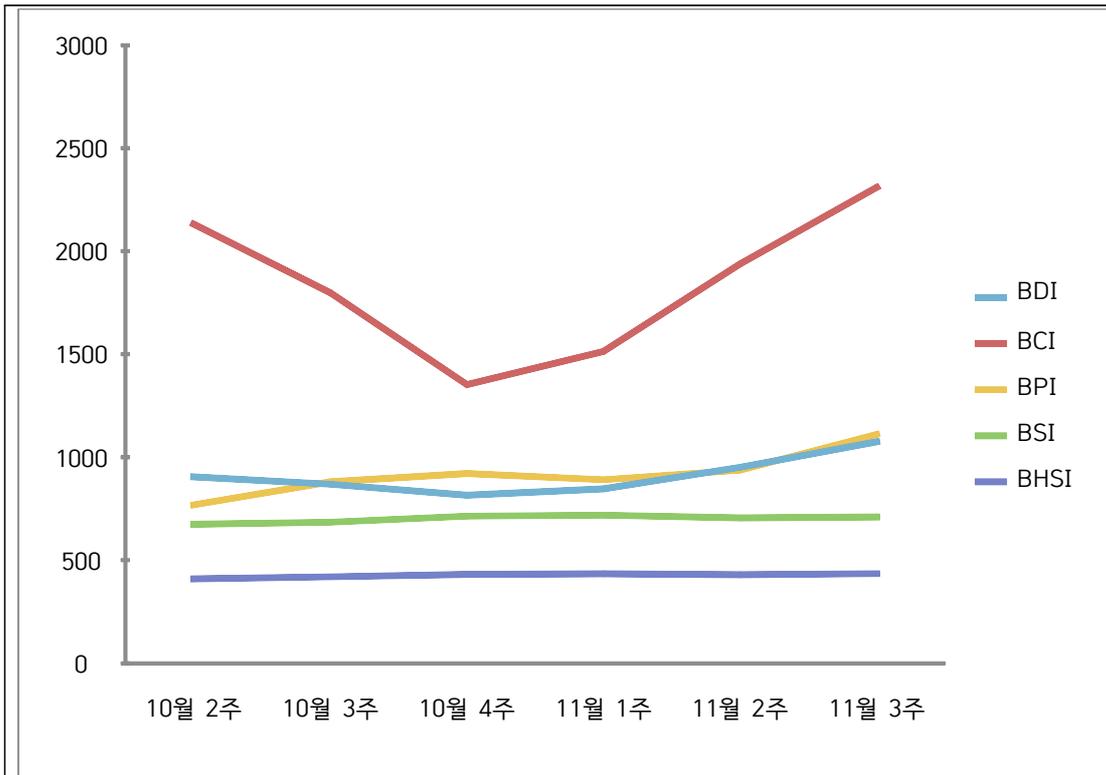
- ▷ 한진해운 선박매각, 국내중개업체가 맡아야
- ▷ 금융감독원, 해운 금융거래 정상화 감독 강화

국제 해사이슈

- ▷ 대한해운, 한진해운 아시아-미주 노선 매각 우선협상자로 선정
- ▷ 유가 하락으로 원유 저장용 탱커선 수요 증가 예상
- ▷ 대만 정부, 해운업계 19억불 지원
- ▷ LNG, 차세대 에너지원으로 부상 중

해운 지수

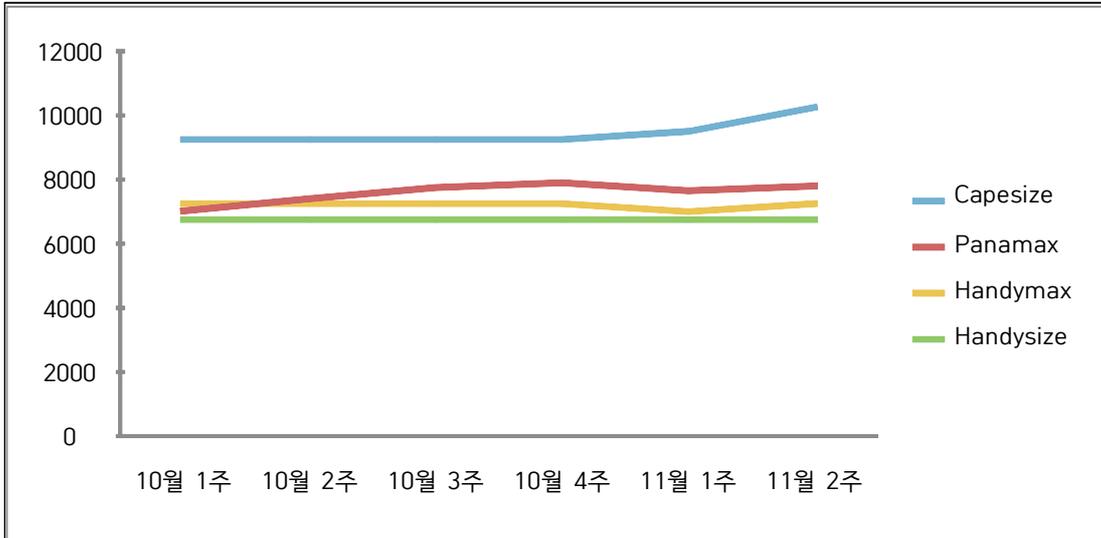
○ 건화물선 운임 지수



구분	10월 2주차	3주차	4주차	11월 1주차	2주차	3주차
BDI	905	869	816	847	951	1,075
BCI	2,132	1,798	1,352	1,513	1,938	2,310
BPI	769	881	921	891	937	1,110
BSI	675	685	714	719	706	710
BHSI	410	420	431	434	430	435

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

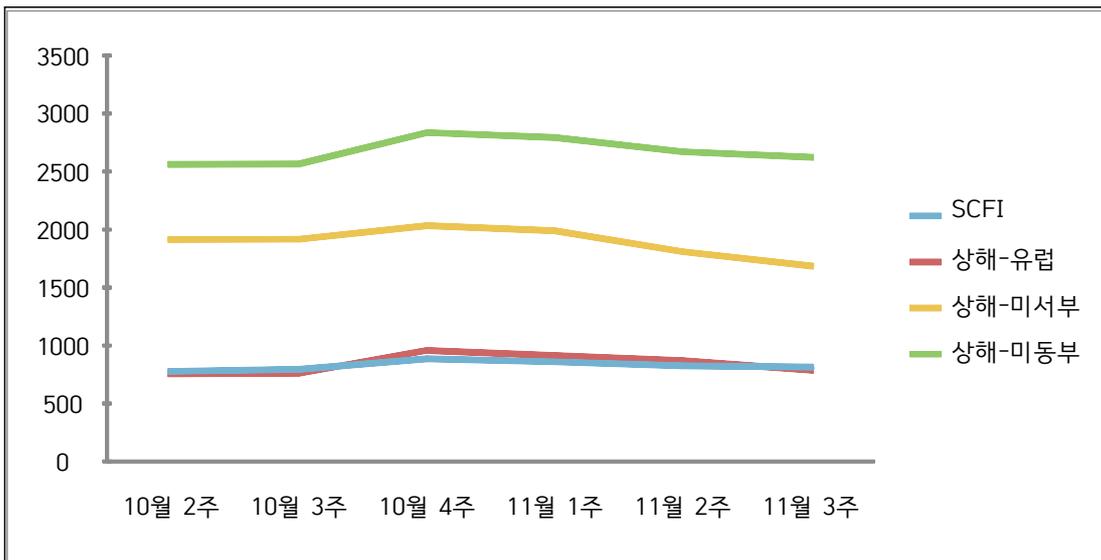
○ 건화물선 평균운임(\$/Day)



구 분	10월 1주차	2주차	3주차	4주차	11월 1주차	2주차
Capesize	9,250	9,250	9,250	9,250	9,500	10,250
Panamax	7,025	7,400	7,750	7,900	7,650	7,800
Handymax	7,250	7,250	7,250	7,250	7,000	7,250
Handysize	6,750	6,750	6,750	6,750	6,750	6,750

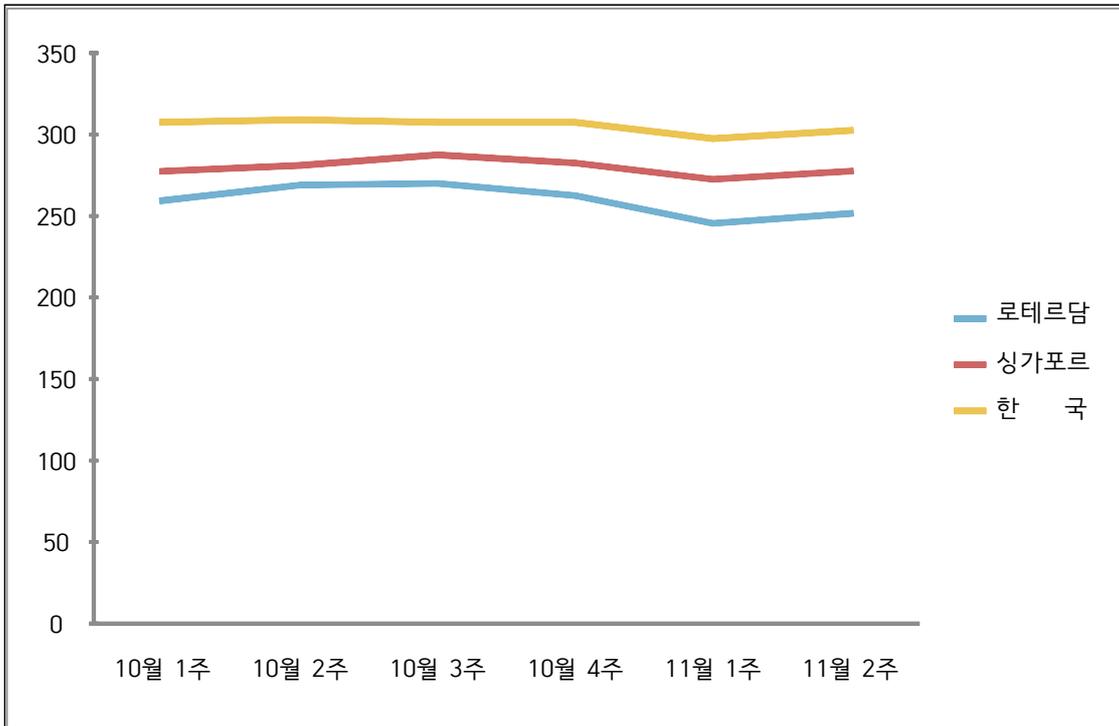
(출 처 : Clarkson Research 1년 정기용선 운임 평균)

○ 컨테이너 운임지수



구 분	10월 2주차	3주차	4주차	11월 1주차	2주차	3주차
SCFI	777	795	885	860	825	814
상해-유럽(\$/TEU)	755	761	958	913	869	788
상해-미서부(\$/FEU)	1,914	1,917	2,034	1,990	1,809	1,687
상해-미동부(\$/TEU)	2,563	2,565	2,836	2,793	2,671	2,623

○ 선박 연료유(380CST, \$/Ton)



구 분	10월 1주차	2주차	3주차	4주차	11월 1주차	2주차
로테르담	259.5	269	270	262.5	245.5	251.5
싱가포르	277.5	281	287.5	282.5	272.5	277.5
한 국	307.5	309	307.5	307.5	297.5	302.5

(출 처 : Clarkson Research)

선종별 사항

1 벌크 사항

- 케이프 사이즈의 경우 태평양 물동량 증가로 Dampier에서 Qingdao 루트의 운임이 전주 대비 톤당 \$6.4 증가하였다. 대기 선복량 감소로 인해 운임이 상승했으며, 케이프사이즈 평균운임의 경우 전주대비 53% 상승한 \$18,177/Day를 기록했다.
- 파나막스의 경우 평균 운임은 전주대비 5% 상승한 \$8,898/Day를 나타냈다.
- 수프라막스의 경우 태평양의 수요감소, 인도네시아발 석탄 수송량 대비 선복량이 초과 공급되어 운임 상승은 제한적이었으며, 수프라막스 평균 운임은 전주대비 9% 증가한 \$7,193/Day를 기록하였다.

2 컨테이너 사항

- Hapag-Lloyd, NYK, K Line, MOL, Yang Ming으로 구성된 "The Alliance" 관련 상세사항이 발표되었다.
 - 2017년 4월 개시 예정이며, 아시아-유럽 8개, 태평양 16개, 대서양 6개 노선 등 총 31개 노선으로 구성된다.
- 앞서 The Alliance 해운동맹 전주에는 "Ocean Alliance"가 해운동맹 세부사항을 발표하였다.
 - Ocean Alliance 또한 2017년 4월 개시 예정이고, 아시아-유럽 11개, 태평양 20개 노선 등 총 41개 노선으로 구성된다.
- 미국 동안 5대 항구(Virginia, New York-New Jersey, Charleston, Savannah, Houston) 9월달 컨테이너 처리량이 전년동기대비 4% 감소한 1.4m teu를 기록하였다. 1월~9월 사이 처리량은 12.5m teu로 전년동기대비 2.2% 감소한 것으로 나타났다.

3 탱커 시장

- VLCC의 경우 중동 및 영국, 카리브해의 물량 감소로 운임은 하락세를 나타냈으며, VLCC 평균운임은 전주 대비 6% 감소한 \$41,846/day를 기록하였다.
- 수에즈막스의 경우 서아프리카 대기 선박량 감소로 서아프리카-지중해 운임은 전주대비 61% 증가한 \$23,738/Day를 기록하였으며, 전체 평균 운임은 전주대비 18% 증가한 \$22,806/Day를 나타냈다.
- 아프라막스의 경우 지중해에서 대기 선박량의 감소로 평균운임은 전주대비 85% 증가한 \$29,921/Day를 기록하였다.

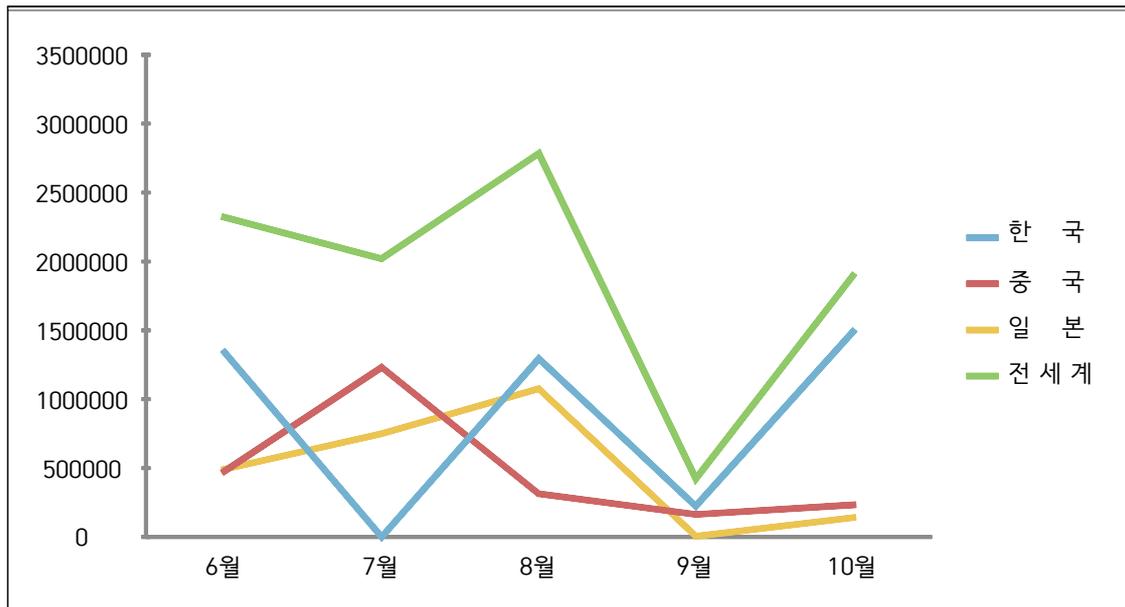
(출 처 : Clarkson Research 11. 11)

세계 경제 및 선대 공급/해체 현황

○ 수주 잔량 추이 (Orderbook)

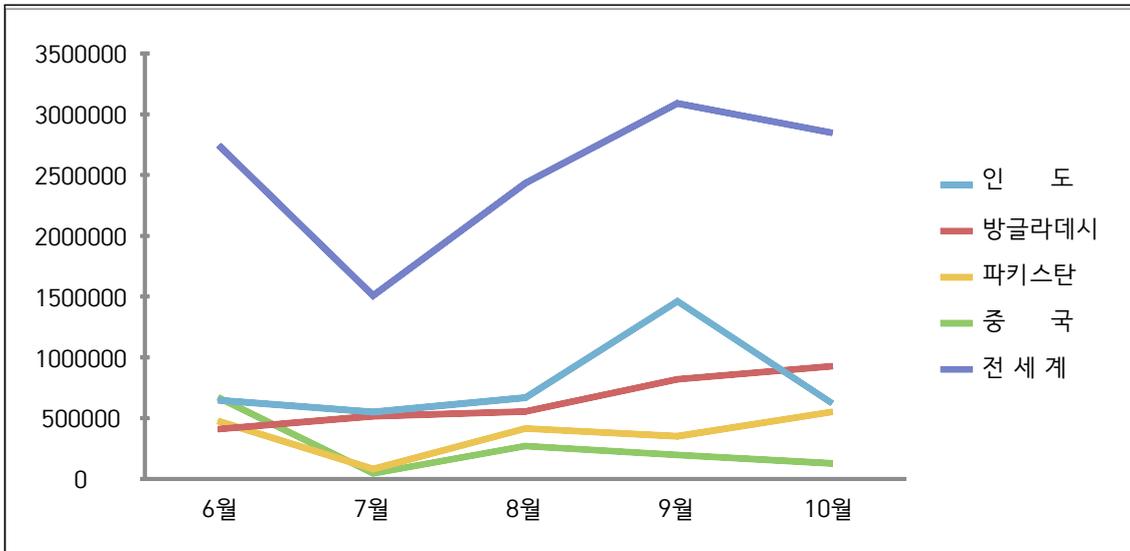


○ 신조 발주 추이 (Contracting by Country of Build, DWT)



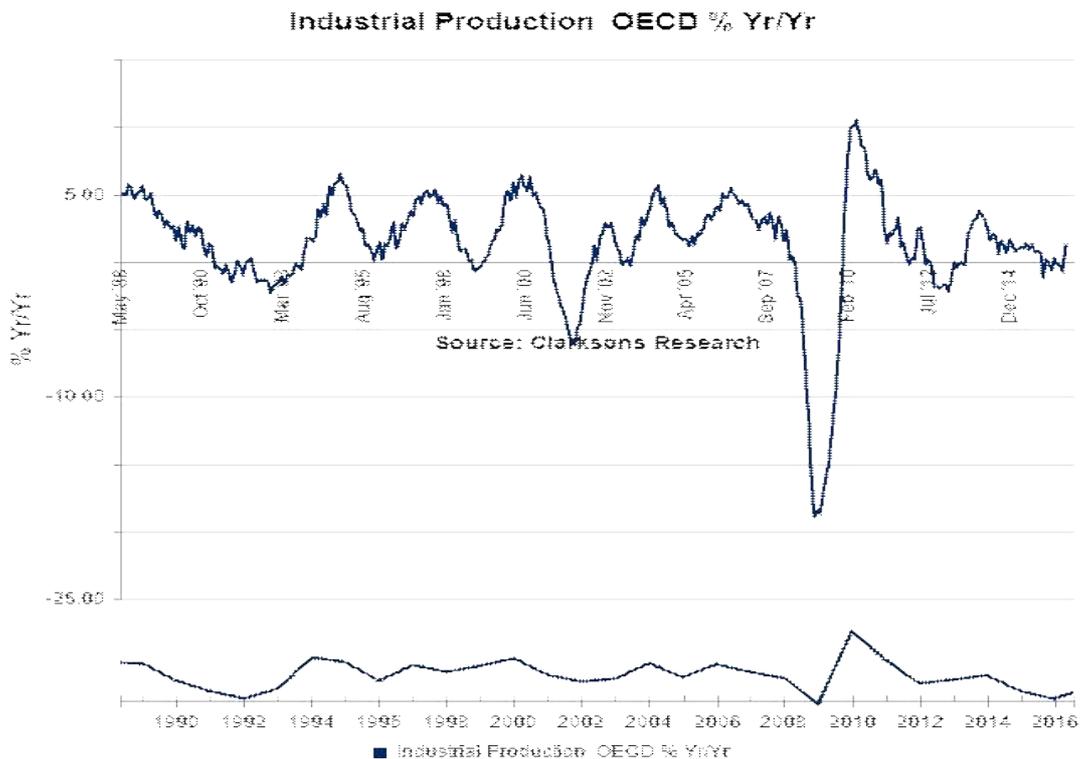
구분	6월	7월	8월	9월	10월
한국	1,340,096	0	1,294,300	223,556	1,490,000
중국	477,900	1,232,000	313,000	162,998	232,600
일본	491,800	749,409	1,077,000	5,600	140,400
전 세계	2,321,546	2,020,409	2,784,300	422,754	1,895,996

○ 선박 해체 추이 (DWT)



구분	6월	7월	8월	9월	10월
인도	645,845	551,731	668,645	1,462,041	636,485
방글라데시	412,050	515,958	555,138	819,854	925,625
파키스탄	468,653	82,356	415,170	351,119	549,319
중국	659,560	46,011	270,942	197,598	128,817
전 세계	2,726,745	1,508,693	2,432,502	3,089,130	2,851,798

○ OECD 산업 생산 증감률



○ 중국 PMI 추이



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

(출 처 : Clarkson Research)

1 한진해운 선박매각, 국내중개업체가 말아야

- 한국해양산업총연합회, 한국선주협회, 한국해운중개업협회는 최근 금융위원회, 한국산업은행, 한국수출입은행에 건의서한을 제출하고 한진해운 선박 매각을 위한 중개업체를 국내업체로 지정해 줄 것을 촉구했다.
- 건의서한을 제출한 해운 3개 단체는 “그간 우리 해운산업은 국책은행의 선박금융 지원 측면에서 해외선사에 비해 소외받아 왔으며 외면받아 왔으며 이번도 우리 해운중개업마저 차별적 처우를 받아야 한다는 사실에 개탄을 금할 수가 없다.” 며 산업은행과 수출입은행의 협력을 요청했다.
- 해운중개업은 선박매매, 선박임대, 선박금융, 선박건조 등 해운산업의 각종거래를 성사시키는 해운산업의 한분야로서 국제적이며 정보 집약적인 고부가가치 산업으로 알려져 있다. 그런 이유로 전통적으로 해운산업에서 강세를 보이고 있는 유럽을 중심으로 활성화된 업종이다.
- 한국 해운중개업도 해운산업이 세계 5위권으로 성장해 오면서 같이 성장한 해운산업의 중요한 부분으로 08년 이전에는 연간 1억 달러의 매출을 올리던 업종이었다. 뿐만 아니라 많은 해운기업가들이 중개업으로 해운업을 시작했을 정도로 해운산업 내부에서 중요한 역할과 기능을 하고 있는 것으로 알려져 있다.
- 08년 이후 해운시황의 장기적인 불황으로 중개수수료 수입도 1/5 정도로 곤두박질치긴 했으나 해운산업 발전에서 빼놓을 수 없는 중요한 업종인 것에는 틀림없으며 적극적으로 육성해 나가야 한다는 것이 업계의 중론이다. 이러한 때에 산업은행이나 수출입은행과 같은 국책은행이 중개업체에 대해 지원을 하지는 못할망정 외국중개업체를 주간사로 선정하는 것은 중개수수료를 떠나서 너무나도 어이없는 일이 아닐 수 없다는 것이 해운업계의 입장이다.
- 한국선주협회 조봉기 상무는 “타 산업이나, 사회 전분야가 비슷한 상황이지만 해운산업도 우리 자신에 대한 자신감 결여로 해외에

의존하는 경향이 있다. 해운 거래의 중개에 있어서도 유사한 의존적 행태를 탈피해야 하는 상황에 국책은행이 앞장서 국내 중개업체를 외면하는 결정은 도저히 납득이 안 된다.”며 통탄했다.

2 금융감독원, 해운 금융거래 정상화 감독 강화

- 금융감독원은 최근 국내 금융기관이 영업실적이 양호한 중소해운사에 대하여 부당하게 금융거래를 거부하는 행위 등이 발생하지 않도록 지속적으로 지도하는 등 금융권에 대한 감독을 강화하고 있다.
- 금융감독원은 한국선주협회(회장 이윤재)의 해운기업에 대한 금융거래 정상화 건의에 대한 회신을 통해 이같이 밝히고 실적이 좋은 중소/중견선사에 대한 금융거래가 정상화되도록 관리감독을 강화하고 있다고 강조했다.
- 이와 함께 정부는 지난 10월 31일 “해운산업 경쟁력 강화방안”에서 호·불황을 반복하는 해운업의 특성을 고려하여 건설한 기업에 대한 과도한 자금회수 및 대출기피 최소화 할 수 있도록 금융기관에 대한 지도 감독을 강화할 계획이다.
- 이에 앞서 한국선주협회는 금융감독원 등 관계부처 및 기관에 건의서를 제출하고 “시중은행은 물론이고 정책금융기관들까지도 한진해운의 기업회생절차 신청 이후 경영실적이 양호한 중소/중견 해운기업들에 대해서도 신규 대출은 고사하고 만기도래하는 융자금에 대해 원금의 10~30%를 조기상환토록 요구하고 있다”며, 금융권에서 비율 때 우산을 빼앗는 일이 없도록 정책적인 지원과 배려를 요청했었다.
- 특히 협회는 “해운기업들이 대출금 조기상환이 어려울 경우 추가 담보와 추가 금리인상을 요구하여 관철시키고 있으며, 최근에는 정책금융기관에서 선박금융 금리와 선사 자담률을 상향조정함으로써 비교적 금리가 싼 중국은행과 중국조선소를 이용할 수 밖에 없는 환경이 조성되고 있다”며, 국내조선소에 선박을 발주할 수 있는 여건을 조성해 줄 것을 건의했었다.
- 이와 함께 협회는 “최근 삼성전자와 현대자동차 빅2 위기와 핵심 엔진인 수출 및 내수의 동반침체, 그리고 실업상황 악화 등 한국

경제의 위기 경고음이 온 사방에서 울려 퍼지고 있는 중차대한 시기에 금융권이 해운기업들을 대상으로 채권회수에 올인하면서 영업이익을 시현하고 있는 많은 중소/중견 해운기업들이 흑자도산으로 내몰리고 있다”며 이에 대한 정부의 정책적인 지원을 요청한 바 있다.

국제 해사이슈

1 대한해운, 한진해운 아시아-미주 노선 매각 우선협상자로 선정

- 서울중앙법원은 대한해운을 한진해운의 아시아-미주 노선 자산에 대한 우선협상자로 선정하였다.
- 한진해운 관계자는 대한해운이 선정된 이유는 현대상선에 비해 높은 입찰가를 제시하였고, 더 많은 인원에 대한 고용승계 조건을 제시하였기 때문이라고 밝혔다.
- 서울중앙법원에 의하면 대한해운은 또한 한진해운 보유 롱비치항 지분에 대한 입찰권한을 가질 것이라고 한다.
 - 한진해운은 TTI(Total Terminals International)의 지분 54%를 보유하고 있으며, TTI는 캘리포니아 롱비치항과 시애틀의 터미널 운영사이다.
 - MSC가 나머지 46%의 지분을 보유하고 있는 상황이며, 한진해운에서는 대한해운의 TTI 지분을 MSC에 매각 건에 대한 협상진행 중이다.
 - 법원에서는 공식 합의가 11월 21일에 이뤄질 것이라고 한다.
- 한진해운 보유 선대는 법정관리 후 용선 선박을 대부분 반선했기 때문에 법정관리 전 대비 1/10 수준으로 축소된 상태이다.
 - 한진해운에서는 97척의 선대를 보유하고 있었으며 그 중 61척이 용선 선박이었다.

(출 처 : Lloyd's List 11. 15)

2 유가 하락으로 원유 저장용 탱커선 수요 증가 예상

- 원유 거래자들과 선박브로커들은 원유 저장용 선박 선복량을 면밀히 파악하고 있으며 3주 연속 하락세를 기록한 유가와 대서양 유역 및 OPEC에서의 원유 생산량 증가로 인한 콘탱고 증가(공급과잉 심화)로 원유 저장용 선박은 증가세를 기록할 것으로 예상하고 있다.
 - 원유 저장용 VLCC에 대한 수요는 9월 중순에서 10월 중순 감소세를 나타냈으나 10월 말 원유 공급량 증가로 증가세로 돌아섰다.
- 로이드 리스트 데이터에 따르면 2016년 11월 11일 기준 총 74척의 원유선이 원유 저장용으로 사용되고 있으며, 그 중 38척은 VLCC로 전월 26척에서 증가한 것으로 나타났다.
 - 6월 초 94척으로 최대치를 기록했고, 9월 중순 67척까지 하락하였다.
 - 서아프리카와 유럽 지역에선 감소세를 나타냈고, 중동지역과 동남아시아 지역은 증가세를 나타냈다.
- 로이드 리스트에서는 양하항(짐을 내리는 항구)에 20일 동안 정박해 있거나 짐을 싣고 10일 이상 대기하면 원유 저장용 VLCC로 분류한다.
- 그 중 39척의 VLCC는 장기 저장 전용으로 원유 수송 항로에 투입되지 않고 저장 전용으로 사용되고 있다.
- 클락슨에서는 저장 전용으로 전환될 수 있는 VLCC는 현 운임인 1년 계약 \$32,000/일 보다 낮아야 가능할 것이라고 보고 있다.

(출 처 : Lloyd's List 11. 16)

3 대만 정부, 해운업계 19억불 지원

- 연속 4분기 적자를 기록한 대만 해운선사 대상으로 19억불 지원
 - 지원 규모 : 600억 대만달러(TWD) 약 2조 2천억원
- 대만 정부는 4개 분기 연속으로 적자를 기록한 대만국적 해운기업에 대해 19억불 규모의 재정적 지원을 시행한다고 밝혔다.
- 지원 계획에 대한 세부사항은 12월 경 발표 예정이며, 자금은 은행의 저금리 대출을 통해 지원될 예정이다.
 - 대출 자금은 신조선 건조, 선용품 구입, 용선료, 운용 자금 등으로 사용될 수 있다.
 - 저리 자금 지원에 더하여 정부는 항비 감면 및 재정난에 빠진 선사들의 채무 만기 연장에 대한 지원을 해줄 예정이다.
- 대만 정부에서는 펀드의 규모는 국적선사의 수요에 따라 늘어날 수 있다고 발표했다.
- 대만 선사인 Evergreen과 Yang Ming에서는 이번 정부의 발표에 대해 긍정적으로 생각하고 있지만 실질적인 영향에 대해서는 정부 지원 계획에 대한 상세사항이 나온 후에 알 수 있을 것이라고 답했다.
- 대만 양대 선사는 2015년 10월 부터 2016년 9월까지 계속하여 적자를 기록하고 있는 상황이다.
- 현재 세계적인 경기 침체 상황에서 점점 많은 수의 선사들이 합병 혹은 파산하고 있는 상황에서 대만 정부는 Evergreen, Yang Ming, Wan Hai Lines 3개 선사의 합병에 대한 의견을 선사에 타진해 보았으나 선사들은 현재까지는 독립적인 해운선사로 영업을 하길 원했다고 한다.
 - 대만 정부에서는 Evergreen과 Yang Ming의 경우 내년도 다른 해운동맹 소속으로 영업활동을 펼쳐갈 것이며, Wan Hai는 근해 선사로 세 선사의 성격이 다르다는 점을 언급했다.

(출 처 : Lloyd's List 11. 17)

4 LNG, 차세대 에너지원으로 부상 중

- 2040년까지 LNG가 증가하는 에너지 수요를 충족시킬 수 있는 에너지원이 될 것이라고 IEA(International Energy Agency)는 밝혔다.
 - IEA는 World Energy Outlook 2016을 통해 2000년도 1/4에 불과했던 LNG수송 비중이 가스 파이프라인을 넘어 전세계 석유가스 수송량의 절반을 차지할 것이라고 전망했다.
- 천연가스는 태양광 발전과 더불어 향후 25년간 클린에너지로서의 경쟁력을 확보하고 있으며, 도널드 트럼프가 미국 대통령에 당선됨으로써 에너지 정책의 변화로 미국의 LNG 생산량의 증가가 예상되는 상황이다.
- LNG의 시장 점유율이 상승함에 따라서 석탄과 석유의 시장점유율은 상대적으로 하락할 것으로 보이지만 2040년까지 전세계 석유 수요는 점증할 것이며, 그 이유는 육상운송의 연료, 항공, 석유화학제품을 위한 대체재가 마땅치 않기 때문이다. 그로 인해 탱커선에 대한 수요는 꾸준할 것으로 예상된다.
- 중국이 대기오염을 줄이기 위해 석탄의 대체연료를 사용할 것으로 예상된다. 그로인해 석탄 소비량은 향후 25년간 거의 증가하지 않을 것이며 이는 벌크선에 대한 수요에 부정적 영향을 끼치는 요인으로 작용할 것이다.
- 이러한 전세계 에너지원의 변동은 에너지 보안에 대한 새로운 우려를 가지게한다. 다름이 아니라 원유 생산에 대한 투자가 급감했으며 2017년에도 이러한 기조가 지속된다면 몇 년 내로 원유 공급이 부족해질 수 있다고 IEA는 보고서를 통해 우려했다.

(출 처 : Lloyd's List 11. 17)