

해운시황 포커스

통권 184호 (2013.09.30~10.04)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2758

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

황진희 해운시장분석센터장 (hjh@kmi.re.kr)



해운시장 BDI 상승했으나, 컨테이너와 유조선 부문은 더욱 어려운 상황

- ▶ 건화물 해운시장이 BDI(Baltic Dry Index) 급등이 보이는 것처럼 부분적으로 시황이 개선되고 있으나, 국내선사의 수익성 개선은 아직 기대하기 힘든 상황임
 - 건화물 해운시장 상황을 보여주는 BDI가 지난 10월 4일 2,084를 기록, 지난 2011년 10월 이후 처음 맞이한 2,000포인트 수준을 계속 이어나가고 있음
 - 그러나 BDI 상승이 일부 언론의 표현과 같이 해운시장의 먹구름이 완전히 제거된 상황이 아니라는데 오히려 경계를 해야 함
 - 현재 BDI 상승은 케이프 선형의 급격한 운임상승에 기인한 것이고, 이도 중국에서 브라질산 철광석을 대거 수입하면서 비롯된 현상으로 건화물 시장 전반의 시황개선과는 다소 차이가 있음
 - 뿐만 아니라 국내선사들이 운영하는 상당부분의 선박은 이미 장기용선계약(COA) 등에 묶여 있기 때문에 최근 건화물시장의 단기 운임 급등은 선사의 수익개선까지 연결되지 못하고 있음
- ▶ 컨테이너 시장의 경우 CCFI(중국컨테이너운임지수)는 지난 2월 1,152포인트로 올해 최고치를 기록한 이후 계속 답보상태를 면하지 못하고 있으며 국내선사의 경우 경영실적이 계속 악화되고 있음
 - 컨테이너 시장의 경우 이머징 국가의 성장과 미국, 유럽 경기개선 등에 힘입어 글로벌 경제가 성장세를 보이고 있으나, 만성적인 선대과잉과 발주량의 계속적 증가로 시황개선 지연이 계속되는 실정임
 - 하지만 컨테이너 해운시장의 전반적인 침체에도 불구하고 글로벌 시장에서 선사간 영업실적 차별화가 나타나고 있음
 - 해외 글로벌 선사들의 경우 선종다각화와 재무구조 개선 등을 통해 저조한 운임과 높은 연료유 부담을 극복하고 2013년 상반기에는 영업실적이 향상되는 추세를 보이고 있음
 - 반면 국내선사의 경우 자본력 취약과 단일한 선대구조 등으로 경쟁력과 수익성이 계속 떨어지면서 부진한 성과를 내고 있음
 - 글로벌 선사들의 부채비율이 2012년에 감소하거나 예년과 비슷한 양상을 보인 반면 국적선사의 경우 2012년 부채비율이 600~700%에 달했고 올해는 만기도래하는 차입금 상환액도 상당하여 빠른 대책이 요구되는 상황임
- ▶ 유조선 시장의 경우 신흥국의 원유소비량 증대에도 불구하고 만성적인 선박공급 과잉과 선진국의 원유소비 감소로 운임 약세가 계속되고 있음
 - 현재 VLCC 1일 수익은 1만 달러 내외로 올해 최고치인 24,566의 절반에도 못미치는 상황이고, 이런 현상은 제품선도 마찬가지임
- ▶ 해운시장은 건화물선, 컨테이너선, 유조선, 일반화물선 등이 전세계 무역거래로 발생하는 다양한 화물을 다양한 항로를 통해 수송하면서 형성되는 운송서비스 시장임
 - 따라서 최근의 BDI 상승은 해운시장의 많은 영역 중에서 일부시장에 국한된 의미로 한정하여 해석해야 하고, 특히 BDI 상승이 해운시장 전체가 개선되는 것으로 판단하여 현재 논의중인 국내 해운기업에 대한 지원이 중단되는 사례가 없어야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선 시장 조정 국면

- ▶ 지난 9월 26일부터 조정에 들어간 BDI는 10월 1일까지 하락세를 보이다, 10월 2일 소폭 반등하면서 전주 대비 119p(6%) 감소한 2,008p를 기록
 - 케이프 운임은 전주 대비 5,946달러/일(14%) 하락하면서 시황하락을 주도
 - 파나마스 운임은 전주 대비 549달러/일(4%) 상승
 - 수프라막스는 및 핸디사이즈는 각각 8%, 4%씩 증가하면서 상승세를 이어감
 - ▶ 10월 1일부터 시작된 1주일 간의 중국 국경일 휴일을 전후하여 성약활동이 감소하면서 전체 건화물선 시황개선에 부정적인 영향을 미친 것으로 알려짐
 - 특히 케이프 선형은 지난 달 상승추세에 비해 태평양/대서양 수역의 성약활동이 주춤해지면서 운임이 하락
- ※ 아래 표에서 제시된 바와 같이, 케이프 운임은 10월에 비해 11월 운임이 낮을 것으로 전망되는 가운데, 2014년도 올해와 유사하게 상저하고(上底下高)의 패턴을 보일 것으로 FFA 시장에서 예상

[케이프 운임의 FFA 시장 평가치(10월 3일 기준)]

'13년 10월	'13년 11월	'13년 4Q	'14년 1Q	'14년 2Q	'14년 3Q	'14년 4Q
36,750	32,625	31,625	14,250	15,725	17,825	24,625

- 파나마스 선형은 시장이 조정국면에 접어든 가운데, 미국 걸프만/동안 등에서 다수의 석탄 물동량이 유입된 것으로 이해. 향후 대서양 지역의 물동량 유입이 시황 지지세 역할을 할 것으로 기대
- ▶ 한편, 최근 건화물선 마이너 화물군인 니켈 및 보크사이트의 중국 수입물동량이 증가하고 있어 주목이 필요
 - Clarkson 분석에 따르면, 2012년 세계 니켈 무역량이 7,280만 톤을 기록한 가운데 중국 수입량이 89%에 달함. 이는 중국이 스테인레스 철강제품 생산을 대폭 증대시키는 사실에 기인. 최근에 인도네시아 정부가 원광석 수출에 제재를 가하는 양태를 보이면서 중국의 필리핀 니켈수입이 이를 상쇄
 - 아울러 중국은 알루미늄 생산이 지난 8월 전년 동기 대비 6.5% 증가한 186만 톤을 기록했으며, 이에 따라 원광석인 보크사이트 수입량이 8월 누적 기준으로 지난해 대비 59% 증가한 4,640만 톤을 기록

		금주 (10.2)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	2,008	(-119)	698	2,127	1,013	647	1,624	920
	BCI	3,810	(-519)	1,209	4,329	1,800	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,813	(68)	651	1,862	1,008	418	1,738	963
	BSI	1,093	(81)	664	1,101	871	600	1,300	904
	BHSI	599	(23)	410	602	517	366	719	516
		(9.27)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,000	(-500)	9,250	18,500	11,420	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,375	(1,250)	7,750	13,375	9,119	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,300	(400)	7,500	9,300	8,179	7,250	10,500	8,649
		(10.2)							
운임(\$/day)	Capesize	36,265	(5,946)	4,205	42,211	10,826	2,644	23,991	7,681
	Panamax	14,932	(549)	5,163	14,932	7,993	3,336	13,877	7,684
	Supramax	11,512	(849)	6,938	11,512	9,098	6,277	13,594	9,462
	Handysize	8,589	(346)	6,108	8,589	7,602	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



수요 증가세 가운데 발주량도 늘어 수급개선 여지 줄어들 전망

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 14.3p 하락한 1,091p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.2p 하락한 509.7p를 기록했다
- ▶ 1개월 간 CCFI 하락세가 지속되고 있으며, 유럽항로 운임의 약세가 주된 요인으로 풀이됨
 - 더욱이 남미항로도 운임 약세가 지속되면서 지수 하락을 가속화시킨 것으로 보임
 - 미주항로도 지난 7~8월 중 물동량은 상당한 수준을 유지한 것으로 나타났으며, 물동량 회복이 다소 빨라지고 있으나 공급압력으로 운임하락을 방어하기 어려운 상황임
 - Container Trades Statistics(CTS)에 따르면, 지난 7월 아시아-미서안항로의 물동량은 그 이전 3달 평균 95만 5,000TEU보다 많은 101만 6,000TEU를 기록하면서 6.4% 증가했음
 - 이에 따라 지난해 1~7월 물동량 보다 1.9% 증가한 631만 2,000TEU를 기록한 것으로 나타났음
 - 한편 미연방준비은행(US Federal Reserve Bank)가 양적완화 축소를 통해 달러화를 거둬 들일 수 있어 경제상황이 낙관적이라고 보이지는 않음
- ▶ 다만, 드류리(Drewry)에 따르면, 그 동안 이루어진 서비스의 축소에도 불구하고 금년 4분기에는 추가적인 서비스 통합 및 축소가 발생할 수 있다는 지적이 나왔음
 - 2014년 2분기부터 Maersk, MSC 및 CMA CGM 등 3사의 얼라이언스체제인 P3 Network가 운영에 들어갈 예정인데,
 - 경쟁선사들이 동 서비스에 대항하여 경쟁적 상황을 조금이라도 피하기 위해 서비스 통합 및 축소를 가져올 가능성이 있다는 것임
 - 10월 중순부터 예정인 CKYH의 CAX서비스와 Evergreen의 CPS2 서비스 통합이 그 예이며, 매주 서비스 축소가 발생하고 있는 것으로 알려짐
 - 항로별로 보면, 아시아-미서안 항로의 경우 7월에는 폐지된 서비스가 없으나 8월 들어 2개, 9월에는 12개 서비스가 폐지된 것으로 나타남
 - 이 같은 추세가 하반기 시황에도 도움을 줄 것으로 예상되는데, 동 항로에서 9월 중 선복량은 2.8% 감소하였고, 10월에도 추가적인 감소가 이뤄질 것으로 예상됨에 따라 공급량 조절과 다소 늘고 있는 물동량으로 수급 개선이 예상됨

				2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		1,091 (-14.3)	1,013	1,152	1,095	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,394 (-51.6)	1,027	1,530	1,366	897	1,901	1,535
	미서안항로		1,048 (-4.3)	1,048	1,189	1,088	859	1,177	1,053
	일본항로		807 (-5.2)	719	812	760	733	815	777
	한국항로		618 (-13.9)	565	690	614	557	682	622
	동남아항로		840 (4.2)	809	916	849	848	964	909
용선지수(HRCI)									
운임	한일(All in)	수출	730 (-)	730	730	730	710	730	725
		수입	610 (-)	610	620	615	600	620	615
	한중(All in)	수출	309 (-)	309	374	321	330	374	360
		수입	469 (-)	469	494	473	490	494	493
	동남아(All in)	수출	830 (-)	780	880	798	670	780	743
		수입	590 (-)	540	640	558	490	540	524

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



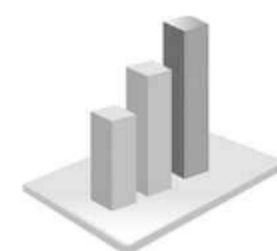
VLCC - 중국의 수요 증가로 수익·운임 소폭 상승

- ▶ 수익은 10,124 달러/일로 전주대비 439 달러 상승하였으며, 운임지수는 WS 37.0으로 전주대비 1.5p 상승
 - 중국의 수요 증가로 인하여 WAF-China 경로의 WS이 전주 대비 소폭 증가한 가운데 페르시아만 시장(Gulf - Japan 등)은 보합권을 나타내었음
 - 미 연방준비위원회(FED)의 채권 매입 프로그램이 현 수준을 유지하고 더불어 중동의 긴장 완화 소식으로 VLCC 시장이 우호적일 것으로 예상되나 미국 소비지표 부진, 연방 정부 폐쇄로 향후 경기 전망은 불투명한 상황임
 - 시리아 사태에 대한 군사개입 가능성이 줄어들고 있으며, 이란과 미국의 대화 가능성이 높아져 국제 유가는 하락하고 있음. 그러나 선박유는 그동안의 하락을 멈추고 상승 반전하였음(휴스턴, 지브랄타 제외).



제품선 - 중동 지역의 선박 과잉이 해소되며 수익성 반등

- ▶ 수익은 10,373 달러/일로 전주 대비 1,516 달러(17%) 상승 반전하였으며, 운임은 WS 120.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 페르시아 만 지역의 선박 과잉이 이번 주 상당부분 해소되면서 제품선 수익은 지난 2주간 하락세를 멈추고 17% 상승 반전하며 9월 초 수준을 회복하였음
 - 단기적으로 미국의 4/4분기 경기 둔화 가능성, 일본의 소비세인상 등 세계 경기의 불투명성이 다시 증가하고 있음. 또한 미국의 원유 및 제품유 재고가 전주 대비 증가하는 한편 원유 정제 가동률은 하락 하는 등 계절적 수요에 앞서 제품유 시황이 일시적으로 악화될 가능성이 있음.
 - 시리아의 화학무기 폐기 결의안이 유엔 안전보장이사회를 통과하고 이란 로하니 대통령의 외교를 통한 핵문제 해결 의지가 국제 사회의 지지를 얻으며 미국 오바마 대통령과 전화 통화가 이루어졌음. 중장기적으로는 향후 중동지역의 지정학적 불안정이 해결된다면 제품선 시황의 개선을 기대할 수 있음



		금주 (전주비) 9월평균			2013년			2012년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(9.27)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	10,124	(439)	9,895	1,351	24,566	9,872	1,746	40,260	18,296
	MR	10,373	(1,516)	9,096	8,813	18,266	13,529	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,705	19,000	26,000	22,125
	MR	14,500	(-)	14,500	13,500	14,500	14,154	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(1.5)	34.8	30.0	47.5	36.1	34.0	70.0	47.5
	MR	120.0	(-)	119.6	105.0	170.0	129.6	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

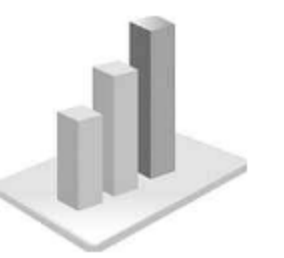


BRICS 국가, 여전히 높은 경제성장세 보여

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 물류업계 선두 주자들은 지난 주 싱가포르에서 열린 물류 컨퍼런스에서 신흥 국가들의 성장률이 주춤한다는 의견에도 불구하고, 여전히 물류 서비스 기업을 위한 기회를 제공하고 있다고 전함
- ▶ IMF에 의하면, 신흥시장의 규모는 1990년에는 전세계 GDP의 1/3에도 미치지 못했지만, 2013년에는 1/2에 달할 것으로 예상함
 - BRICS(브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아프리카공화국)의 GDP 성장률이 주춤하고 있지만, 여전히 성숙시장보다는 훨씬 빠른 성장을 보이고 있음
- ▶ CVA의 경영이사 Wolfgang Lehmacher씨는 중국 상하이가 상당히 많이 개발된 상태이지만, 서쪽으로 가면 매우 다르다고 강조함
 - 브릭스 국가는 매우 복잡하고 다루기 힘들지만 여전히 지역 강국이라고 임. 또한, 여전히 빠르게 성장하는 시장이며 세계 성장을 이끌고 있음
 - Lehmacher는 브릭스 경제가 2027년, 2050년까지 G7의 경제 영향력을 능가하고 못하고는 전혀 문제가 되지 않는다고 전함
 - 그리고 중요한 사실은 브릭스 경제는 여전히 서방국가에 비해 높은 성장을 보이고 있으며 인구 또한 지속적으로 증가하고 있다고 전함
- ▶ Drewry의 최신 통계 자료에 의하면 2013년 상반기 브릭스 지역 항만으로 입·출항한 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.1% 증가한 9,070만 TEU를 기록함
 - 이는 북미와 유럽 항만에 입·출항한 컨테이너 물동량 증가율이 각각 1.2%, 0%를 기록한데 비해 상당히 높은 수치임
 - 실제로 브릭스의 경제 성장이 상당히 느려졌지만, 이 같은 수치들이 브릭스 지역의 경제가 여전히 활력있다는 것을 의미함
- ▶ TNT Express의 아시아-중동-아프리카 지사장인 Michael Drake는 브릭스 경제 지역에서 불황을 이야기하는 것을 이해하기 힘들다고 전함
 - 브릭스 국가들은 대다수의 타 국가들에 비해 견고하게 높은 성장을 보이고 있음
 - 특히 중국의 GDP 성장은 여전히 매력적임
 - 그래서 기업의 입장에서 브릭스에 대해서 낙관적으로 보지 않을 이유가 없다고 전함
- ▶ Agility Global Integrated Logistics의 CEO인 Essa Al-Saleh는 브릭스 경제의 출현은 우리 시대의 메가트렌드라고 정의함
 - 브릭스 경제가 세계 물류 수요를 지속적으로 이끌 것으로 예상함
 - 아시아의 부흥은 아시아를 물류 기업에게 매우 매력적으로 만드는 경제 활력과 정치적 안정성을 지속적으로 제공함
 - Al-Saleh는 언스트 앤 영의 연구를 인용하여 브릭스 등의 신흥시장은 2013년 4.6%, 2015-2016년에는 6% 성장할 것이라고 전함
 - 2020년에는 브릭스 지역 경제가 전 세계 경제 성장의 2/3를 차지할 것임
 - 또한, 2030년에는 중국이 미국 경제 규모를 능가하는 세계 최대의 경제지역이 될 것이며 전 세계 GDP의 1/3에 달할 것임

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 9. 30.)



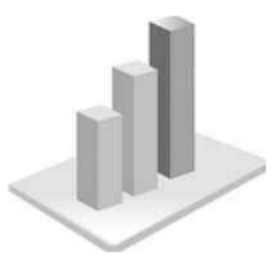


미국 연방정부의 섯다운(Shutdown)으로 미국의 선적 지연

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 연방정부의 섯다운(shutdown · 한시적 정부 폐쇄) 후 48시간이 되기도 전에, 일부 기관에 의존하고 있는 화주들은 미국항만의 입항이 지연될 것으로 보임
 - 미국의 수출입자협회(American Association of Exporters and Importers)의 CEO이자 회장인 Marianne Rowden에 따르면, 이번 섯다운으로 인한 심각한 인력 감축문제에 직면한 환경보건국(Environmental Protection Agency), 식품의약국(Food and Drug Administration), 농림부(Department of Agriculture)에서 서류작업을 요청한 화물은 선적이 지연되고 있음
 - 또한 EPA, FDA 및 USDA는 감축된 인력으로 무사고 화물을 위해 필요한 증명서 및 서류를 처리해야 하는 어려움에 직면함
 - 그러므로 식품, 의약품, 의료기기, 방사선 제품 및 환경적으로 민감한 품목은 느린 통관 수속에 대비가 요구됨
 - 다만 미국 내에서 입국 수속 업무를 맡는 관세·국경보호국(CBP; Customs and Border Protection)과 같은 핵심 업무는 꾸준히 유지됨
- ▶ 화주에게 긍정적인 소식은 항만의 서비스 시간은 동일하게 유지되고, ‘반테러 민관 파트너십(Customs–Trade Partnership Against Terrorism; C–TPAT) 산하의 직원들은 미국의 검사승인을 위해 정상 근무함
 - 다만 섯다운으로 정부의 해외출장 금지 조치로 인해 해외에서의 C–TPAT의 검사승인은 지연될 가능성이 있음
 - CEE(Centers for Excellence and Expertise)는 열린 상태로 유지하고, 세관은 수입업자, 수출업자, 브로커와의 원활한 커뮤니케이션을 위한 ACE(Automated Commercial Environment)의 지속적인 개발을 보장하고자 노력하고 있음
 - 세관은 일부 ACE 개발부서의 직원은 항만의 입항부서로 이동하여 근무해야 할 것이라고 전함
- ▶ 한편 워싱턴 소재 항공화물운송협회(Airforwarders Association; AfA)의 회장 Brandon Fried에 따르면, 항공화물 화주의 통관지연에 관하여서는 어떠한 보고도 없다고 전함
 - 이는 CBP와 미국 교통보안청(TSA; Transportation Security Administration)의 탄탄한 인사관리와 미국 항공화물사전검색(ACAS; Air Cargo Advance Screening)의 결과라고 언급하였음
- ▶ 부분적 섯다운은 통관측면에서 보다 기술집약적인 해운산업에 더 많은 영향을 미침
 - 미국 해사연방위원회(FMC; Federal Maritime Commission)와 미국 국제무역위원회(ITC, International Trade Commission) 등의 기관에서 서류 작업 및 데이터 발표가 일체 중단됨
 - 예를 들면 FMC는 서류 승인, 불만사항들 처리 요청, 분쟁해결을 위한 요청 모두 승인하지 않음
- ▶ 또한 이번 섯다운의 영향으로 EU와 환태평양 경제 동반자 협정(TPP)을 타결 중인 다른 8개국 간의 미국의 무역 협상력을 약화시킬 것임
 - 미국 시퀴스트레이션 제도(Sequestration)는 이미 무역 협상 대표단의 해외방문을 축소했으며, 오바마 대통령은 1주일에 걸친 아시아 순방을 말레이시아와 필리핀에서의 경제 회담을 생략함으로써 단축한다고 발표함

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 10. 02)





남아프리카 공화국 비과세 정책으로 선박 유혹

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 남아프리카 공화국은 국내에 등록된 선박에 대해서 세금을 면제할 예정임
 - 남아프리카 공화국 정부는 승객 또는 화물을 국제 운송하는 선박은 28%의 소득세를 면제받게 될 것이라고 전함
 - 그리고 배당과 선박 처분을 통해 발생하는 자본이득 또한 비과세 혜택을 받을 것이라고 Financial Times가 전함
 - 다만, 선박 소유주는 남아프리카 공화국에 법인을 설립하거나 효율적인 경영을 수행해야 하며 적어도 한 척 이상은 남아프리카공화국을 선적지로 등록해야 함
- ▶ 현재 남아프리카 공화국은 1980년대에 제정된 경쟁력 없는 조세 정책으로 인하여 국적 외항상선을 전혀 보유하고 있지 못함
 - 하지만 이번 조세 정책 변화를 통해 국적 외항상선의 증가를 기대함
 - 그리고 Safmarine과 Grindrod 같은 기업이 이번 변화로부터 혜택을 입을 수 있을 것으로 보임

(출처: TradeWinds, 2013. 10. 01.)



중국 · 인도 환경문제에도 불구하고 경제성장을 위해 석탄 수입 지속적 확대

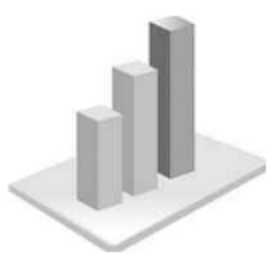
강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 중국과 인도의 아시아 국가들은 경제성장과 도시화를 추진하기 위해 석탄수입을 지속적 확대할 예정
- ▶ 인도는 2012년 전년 대비 40.1% 증가한 1억 3,100만 톤의 석탄을 수입함
 - 인도중앙은행은 국가의 석탄수요가 2017년까지 9억 8,000만 톤에 달할 것으로 추정하고 있으며, 현지생산을 통해 동일한 기간 동안 7억 9,500만 톤을 생산할 것으로 예측함. 부족분은 수입에 의해 충족될 것임
- ▶ 중국은 석탄 연소에 의한 환경문제를 감소시키겠다고 밝혀 왔지만, ICAP Shipping은 이러한 정책이 단기적으로 석탄 수입에는 영향을 미치지 않을 것으로 평가함
 - “에너지 믹스(Energy Mix)의 변화는 수년간의 시간이 필요하며, 중국의 석탄 가격이 하락하고 있지만 중국의 자체 공급을 통해 국가의 총 수요를 충당하기 위한 수준으로는 충분하지 않을 가능성이 높다”라고 ICAP가 언급함
 - 또한 중국은 석탄과 물 사이의 자원 갈등 문제를 해결해야만 하고, 계획된 공장의 절반 이상이 수자원에 의존할 것이므로 심각한 물 부족 문제에 직면하게 될 것임
 - 중국은 2013년 첫 8개월 동안 전년대비 같은 기간 15% 상승한 1억 7,360만 톤의 석탄을 수입함
- ▶ 석탄광산회사는 아시아의 석탄 수요 증가 예상에 대비하고 있음
 - Peabody는 중국과 인도의 석탄 수입은 2017년까지 2억 2,000만 톤으로 증가될 것이며, 해상 발전용 석탄(Seaborne Thermal Coal)은 2012년 9억 1,000만 톤에서 2017년까지 11억 2,000만 톤으로 증가될 것으로 추정함
 - Arch Coal에 따르면, 2017년까지 석탄 화력 발전소의 475 기가와트가 소비될 것이고, 그 중에서 257 기가와트는 아시아와 아프리카에서 소비될 것으로 추정함
 - “석탄 시장의 단기적인 성장은 철강을 생산하기 위한 연료탄을 필요로 하는 인프라 수요에 의해 지원되어야 하고, 장기적인 수요는 발전용 석탄(Thermal Coal)을 필요로 하는 전력 생산에서 비롯되어야 한다”고 ICAP는 결론을 내렸음

(출처: Fairplay, 2013. 10. 02)



- ▶ 대이란 제재 방법 중 하나로 시행되던 이란산 원유수입국가에 대한 미국의 금융제재*가 일부 국가에게 6개월 동안 면제 혜택 부여
 - 9월 6일 미국은 유럽 10개국(벨기에, 체코, 프랑스, 독일, 그리스, 이탈리아, 네덜란드, 폴란드, 스페인, 영국)과 일본에게 6개월간 금융제재 면제 혜택을 부여
 - 이들 국가는 2012년 7월 제재조치 이후 이란으로부터 석유수입을 중단하거나 크게 줄여 미국으로부터 보상(reward)성 면제 혜택을 부여받음
 - 면제 혜택으로 인해 위험을 감수할 수 있는 탱커 선주들은 이 기간 동안 이란 원유 운송의 기회를 활용할 수 있을 전망이다
- * 미국은 2012년 7월부터 이란의 원유를 수입하는 국가에게 금융제재(미국내 자산동결, 환거래 금지)를 시행하고 있음
- ▶ 이란 제재 조치 이전 프랑스, 그리스, 이탈리아, 네덜란드, 스페인 이상 5개국은 이란산 원유를 직항으로 운송하였음
 - 2010년 1월부터 2012년 6월까지 이들 5개국으로 이란산 원유를 운송하는데 VLCC 38항차, 수에즈막스 급 71항차, 아프라막스 급 39항차, 총 148항차가 이루어 졌으며 이들 중 오직 23항차만을 이란이 운항하였음
 - 2010년 이들 5개국으로 (직접) 운송된 원유는 총 1,160만 톤으로 이란 원유 생산량 1억 2,320만 톤의 9.4%를 차지하였음
 - 2012년 제재 조치 이후 유럽으로 운송되는 이란산 원유는 200만 톤을 상회하는 수준으로 급감하였으며 이는 당해 이란 석유 생산량 6,770만 톤의 2.9% 정도임. 해당 항차도 수에즈막스 10항차, 아프라막스 7항차로 급감함.
- ▶ 일본은 사실상 재보험 비용을 부담함으로써 이란산 원유를 계속 수입할 수 있었지만 그 양이 현저하게 감소하였음
 - 일본 정부는 금융 제재 이후 탱커(이란산 원유 수송선 포함)로부터 발생하는 소송 비용을 감당할 수 있도록 회기년도내 총합한도(capped sum)를 지정하는 법안을 통과시켰음. 2013-2014년도 한도는 78억 달러임
 - 로이즈에 따르면 일본은 2010년 1,890만 톤의 이란산 원유를 수입하였지만 2013년에는 490만 톤만 수입하였음
- ▶ 만약 이란산 원유 수송을 재개할 수 있다면, 핵심 문제는 보험/재보험을 누가 인수할 것인가 임
 - 제재조치 이전에는 유럽이 대부분의 보험을 인수하였지만, 현재 미국의 제재 조치 면제가 동 기간 동안 유럽의 보험인수가 재개 될 것이라는 의미는 아님.
 - 이란은 제재조치 이후에도 중국, 인도, 대한민국, 터기에 지속적으로 원유를 공급하였는데 이는 자국내 중앙 보험사(Central Insurance of Islamic Republic of Iran; Bimeh Markazi)를 통해 운송보험을 인수하였기 때문에 가능하였음.
 - 또한 이란은 지난 20개월 동안 자국 선박을 이용하여 원유를 운송하였으며 이란의 VLCC 선단은 36척으로 50% 증가하였음.
- ▶ 유럽이 보험 인수 등을 통해 이란산 원유 수송을 재개 한다면 이는 이집트 북항인 시디 케리르(Sidi Kerir)를 통해 이루어질 전망
 - 유럽내 정부, 항만, 원유 수입자가 이란산 원유를 직항으로 도입하는 것은 현실적으로 어려울 것으로 전망
 - 로이즈에 따르면 2010년 이란산 원유는 생산량의 20%인 2,470만 톤이 Sumed 파이프라인*을 통해 이루어 졌으며 이 물량은 96항차(VLCC 87, 수에즈막스 6, 아프라막스 3)로 나뉘어 운송되었음. 이 중 33항차는 이란 외 선박을 통해 이루어짐.
 - 2011년에는 2,510만 톤, 94항차(VLCC 92)가 이루어 졌으며 이중 이란 외 선박은 7항차(오만)였으며, 2012년은 제재 전 6월까지 790만톤, 30항차가 이루어짐.



- 비록 이란-수에즈(Sukhna 항) 항로는 이란 선박과 보험으로 운송되어지지만 이번 면제 조치로 인해 Sumed 파이프 라인을 지나 이집트 북항 시디 케리르에 저장된 원유는 다른 국가 원유와 혼합되어 유럽으로 운송됨.
- 즉, 시디 케리르와 로테르담 사이에 유럽계 보험이 적용될 수 있으며 VLCC 선사에게 (한정된) 운송기회가 주어질 전망
- * 1977년 개통된 수에즈 운하 남부와 이집트 북항인 시디 케리르를 잇는 파이프라인
- ▶ 제재 전 이란과 로테르담은 25항차의 VLCC 직항이 있었던 만큼 시디 케리르에서도 VLCC 운송기회가 있을 것으로 전망
 - 수에즈 막스, 아프라막스 급 선박을 이용해 이탈리아의 트리에스테(Trieste), 사로치(Sarroch), 아우구스타(Augusta)로, 스페인의 후엘바(Huelva)로, 프랑스의 포스(Fos)로, 그리스의 아기오이 테오도로이(Agioi Theodoroi)로 운송할 수도 있음.
 - 그러나 현재 유럽의 선사들이 이란산 원유 운송에 적극적으로 나설지는 의문임. 왜냐하면 미국의 제재가 6개월 뒤 다시 시작될 가능성이 있으며 보험 인수 가능성 역시 불투명 하기 때문임.
 - 따라서 시디 케리르의 이란산 원유 운송 기회는 단기간 현금 수요가 강한 위험 선호 선사로 한정되어 기회가 될 전망이다.

(출처: Lloyd's list 2013. 9. 27.)



중국 상하이 연안운송에 해외치적선박(편의치적선) 투입 허용

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

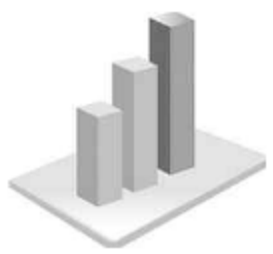
- ▶ 중국은 상하이의 환적 화물 및 국내선 활성화를 위해 연안 무역의 자국 선박 중 외국에 등록된 선박(편의치적선) 참여를 허용하기로 함
 - 새로운 상하이 자유무역지대 관련 규정에 따르면 중국 선사는 외국적선을 교통부에 등록한 후 국제화물의 연안 운송에 투입할 수 있음
 - 지난 금요일(9월 27일) 상하이 시의회(State Council)는 이를 발표하며 동 정책이 상하이의 환적 및 혼재 사업을 촉진시키기 위함이라고 하였음
 - 중국 국적의 선박은 2005년부터 국제화물의 연안 운송을 수행할 수 있었음
- ▶ 상하이 항은 작년 3,250만 TEU를 처리한 세계에서 가장 분주한 항만이지만 대부분은 수출·수입 화물이 차지하고 있음
 - 대부분의 경우 화주는 상하이 항으로 국제 환적 화물을 보낼 수 없었는데 이로 인해 경쟁항인 부산으로 환적 화물이 대거 유치됨. 부산항은 2012년 총 810만 TEU 또는 총 물동량의 48%를 환적화물로 처리함
- ▶ 새로운 규정으로 중국 선사는 중국 내 다른 항만과 상하이를 잇는 국내·외 수출 대기 화물 및 환적화물을 효과적으로 운송할 수 있을 것으로 기대
 - 국제적인 투자금융회사인 UBS에 따르면 중국선사와 상하이 항은 새로운 지도부로부터 상당한 편익을 얻고 있으며, 향후 부산의 환적 물량 중 상당 부분이 상하이 항으로 회귀할 것으로 전망. 또한 인근 국내·외 항으로 부터도 수출 물동량 유입이 기대됨.
 - 새로운 정책은 단기적으로 중국 선사의 (환적 비용 감소를 통해) 운영 효율성을 개선시키고 이는 경쟁력 강화로 이어질 것으로 전망.
 - 중국은 자국 등록 선박만이 국내 서비스에 투입될 수 있었던 반면 선사는 비용을 이유로 편의치적선 비율이 높음. UN 보고서에 따르면 2012년 중국 소유의 선박량 1억 2,400만 DWT 중 58%가 편의치적 중임.
- ▶ 상하이 자유무역 지대(SFTZ) 규정은 향후 3년 동안 단계적으로 외국 선사의 투자기회 확대를 약속



통권 184호 (2013.09.30~10.04) **해운시황 포커스**

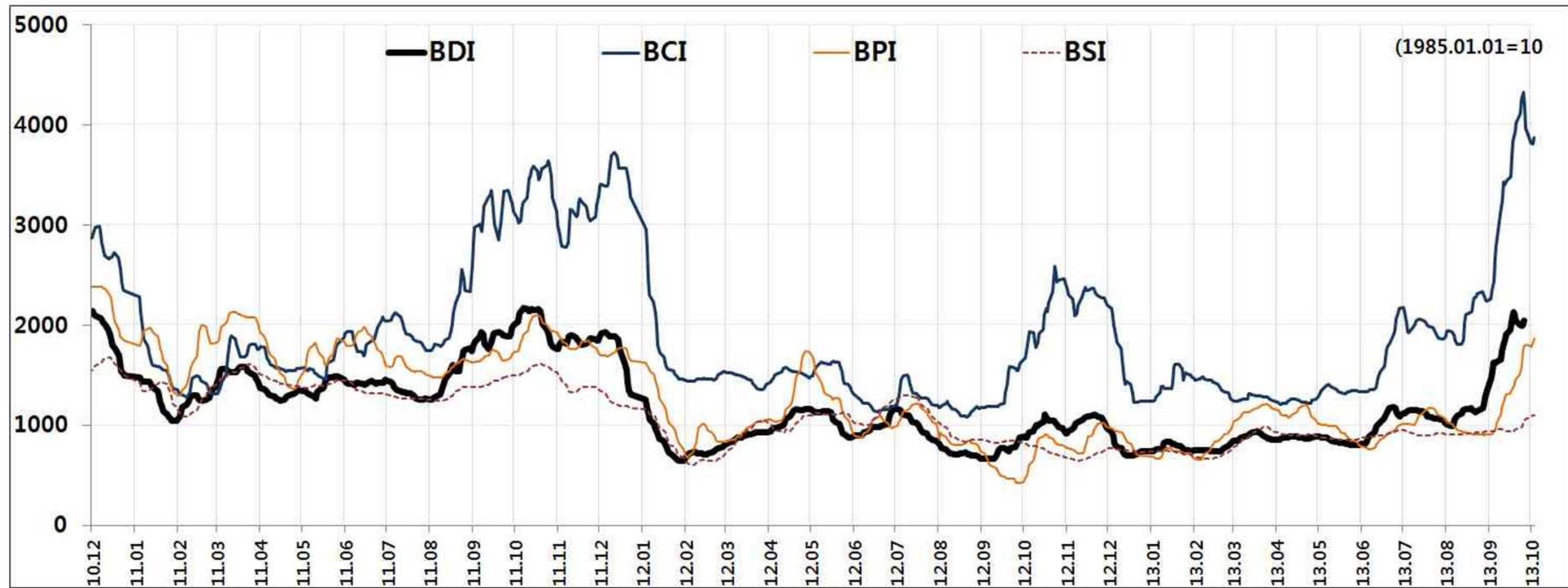
- 시의회는 외국 기업이 100% 소유가 가능한 선박관리회사의 설립이 자유지역 내 가능할 것으로 발표
- 또한 구체적인 시행안이 발표되지는 않았지만 국제 선사의 49% 이상 지분을 취득하는 것이 가능하며 그 안에서 단독선(single ship owning unit)의 50% 소유권 취득이 가능할 것으로 발표.
- 아울러 교통부는 선박 기금 강화, 해운 분야 개방, 추가적인 세금 환급을 약속하였지만 구체적인 방안에 대하여서는 언급하지 않았음.

(출처: Lloyd's list 2013. 9. 30.)



주요 해운지수 동향

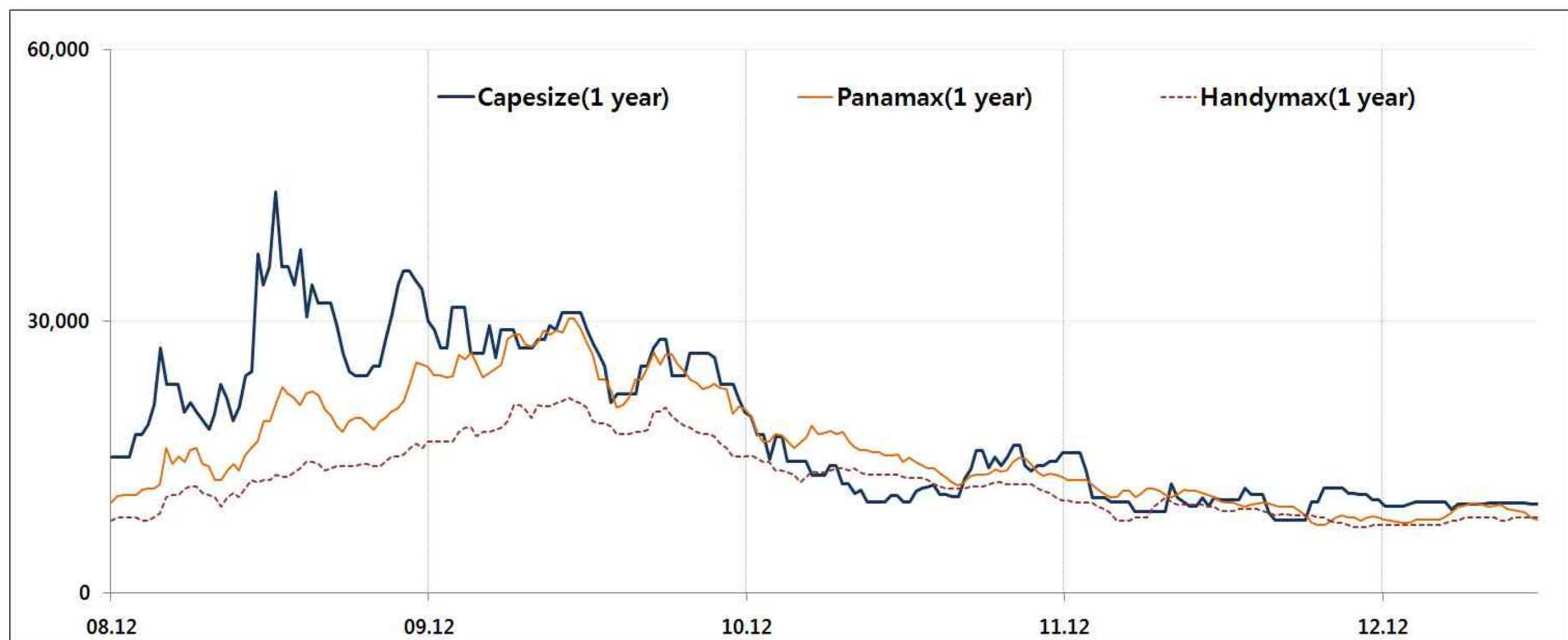
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange

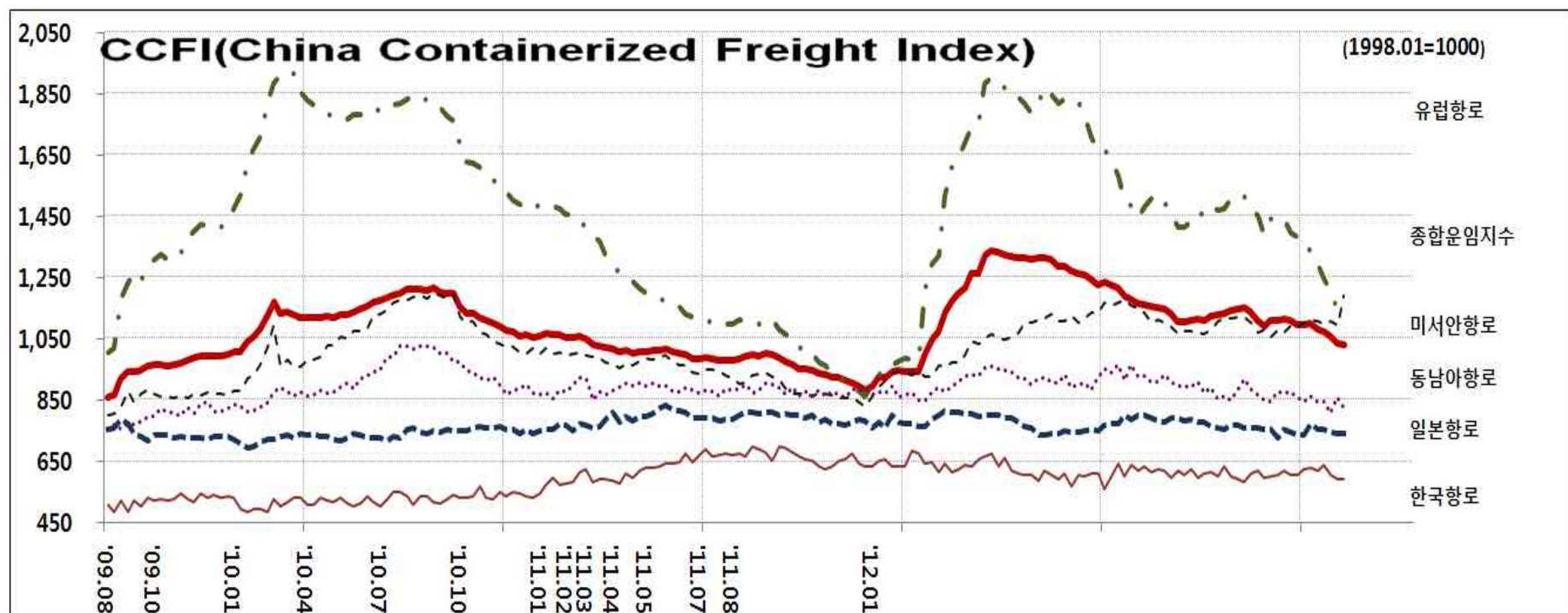
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



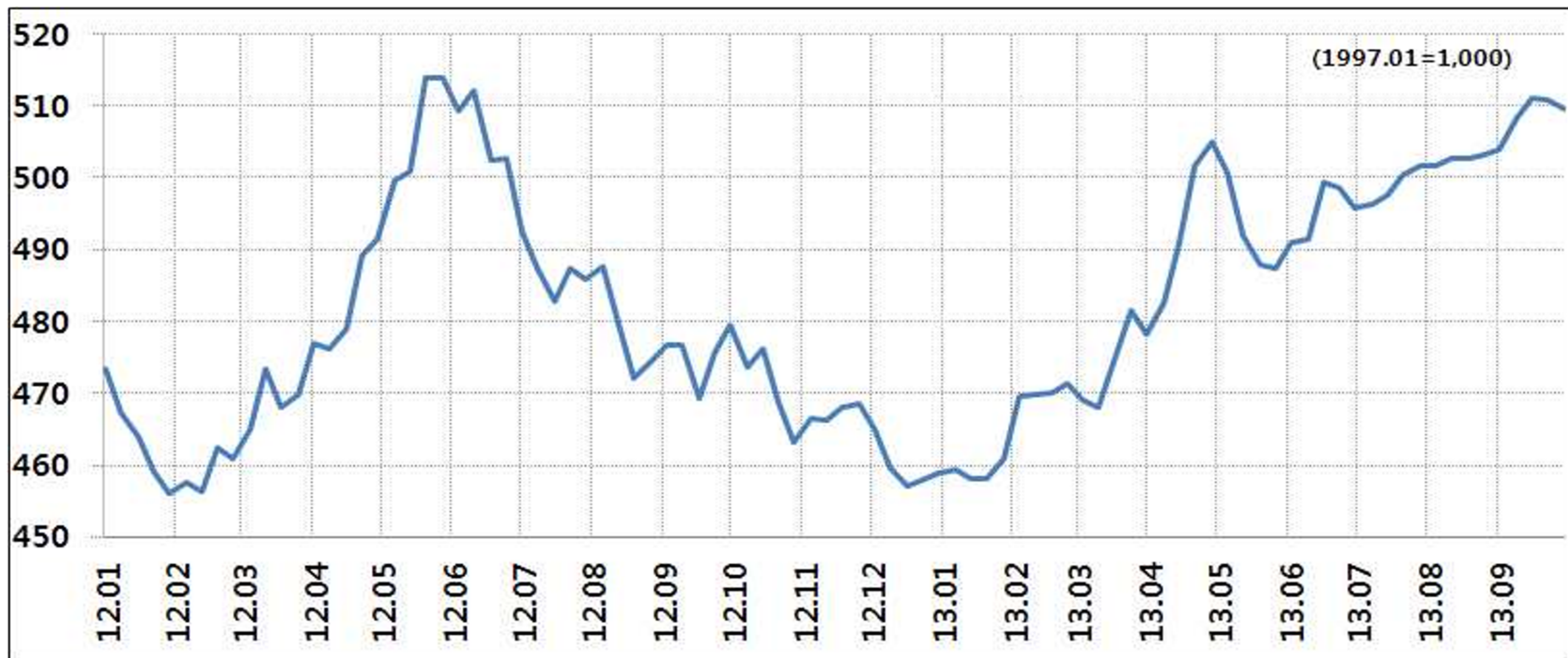
Clarkson

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



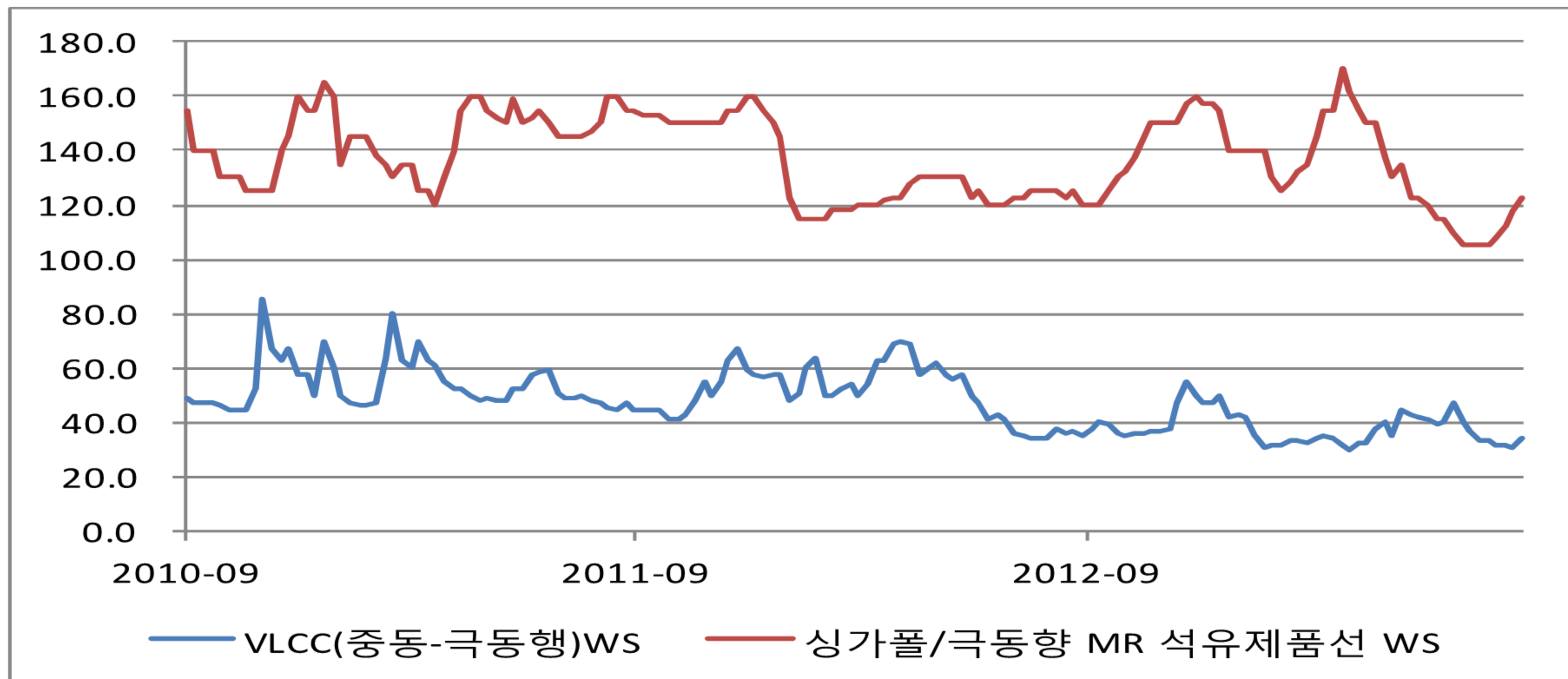
상해항운교역소

☐ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ☐



Lloyd's List

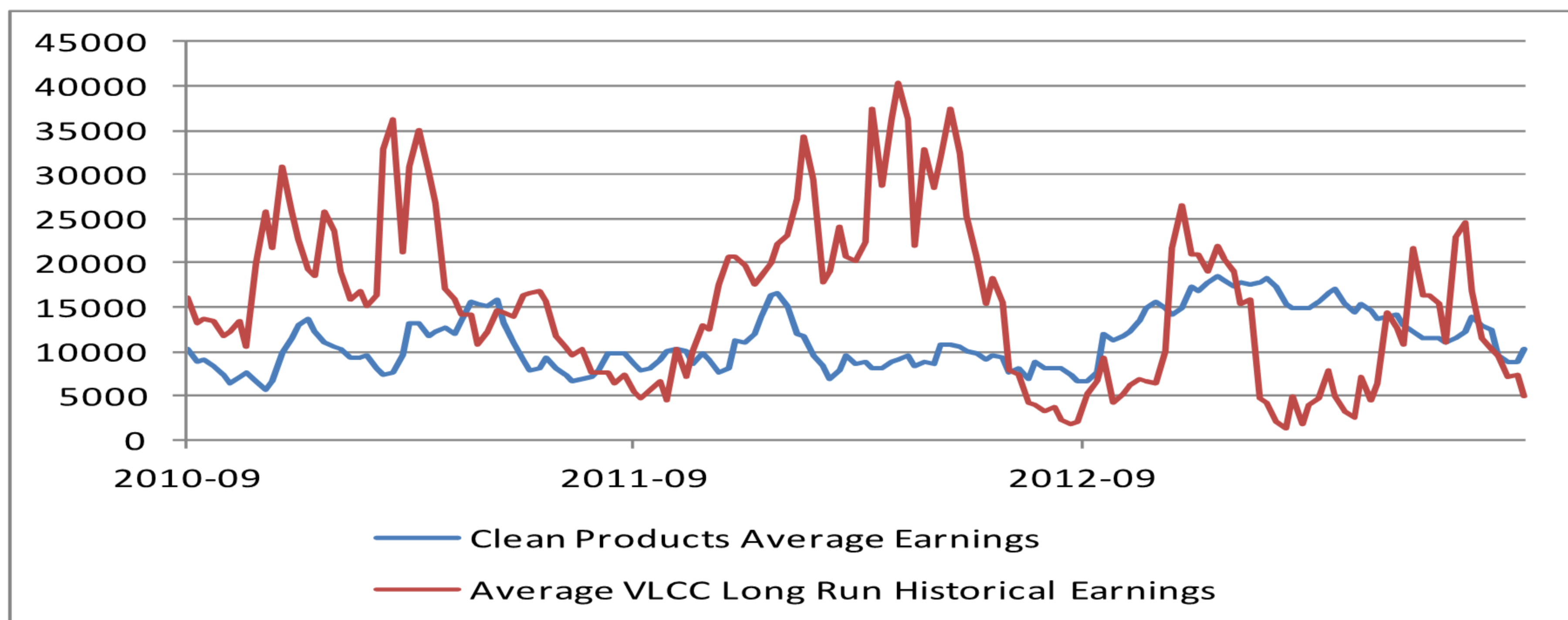
☐ 유조선 운임지수(WS) ☐



Clarkson

☐ VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ☐

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전 주비)	9월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(9.27)								
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(1.0)	21.3	18.0	22.0	20.1	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	56.0	(-)	55.0	55.0	57.0	55.5	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.1	9.0	9.3	9.1	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million)		(9.27)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	26.0	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	89.5	92.5	90.4	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	30.9	30.0	31.0	30.4	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(9.27)								
380 CST	Rotterdam	592.0	(-10.0)	597.5	570.0	646.0	598.5	550.5	720.0	638.8
	Singapore	608.5	(3.5)	616.5	591.5	667.5	616.5	573.5	741.5	662.8
	Korea	640.0	(7.5)	642.6	610.5	688.0	642.6	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	622.5	(2.5)	629.8	602.5	678.5	629.8	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(9.27)								
철광석	국제價	134.2	(-1.4)	135.8	113	158	135	88	149	129
	중국産	166.7	(0.2)	168.0	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.4	(0.1)	98.2	96	98	97	96	119	103
	중국産	104.1	(-3.1)	105.9	107	116	114	112	148	126
	호주산	174.9	(0.2)	174.6	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.5	(0.1)	89.3	89	112	102	110	137	118
	중국産	174.0	(0.2)	172.8	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1319.8	(4.5)	1372.2	1,283	1,613	1,443	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	683.0	(55.3)	643.7	627	791	693	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)							
		6월	5월	4월	2013년(1월~5월)	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,685	14,532	14,543	85,098	164,089	153,356
	수입	12,844	12,842	13,540	75,981	147,950	140,978
울산	수출	6,630	6,198	6,743	40,836	83,778	82,058
	수입	8,926	8,508	8,862	55,652	113,193	111,695
광양	수출	6,724	7,181	5,997	39,172	81,103	75,414
	수입	13,061	12,401	12,512	75,667	156,238	144,514

컨테이너 선사별 선복량 순위

(상위 20위, 2013. 10. 04 기준)

구 분		전 체 선 대		자 사 선		용 선			발 주 량		
순위	선사	TEU	척 수	TEU	척 수	TEU	척 수	용선 비중	TEU	척 수	발주량 비중
1	APM-Maersk	2,621,933	577	1,401,763	244	1,220,170	333	46.5%	310,590	17	11.8%
2	MSC	2,379,998	489	1,043,301	191	1,336,697	298	56.2%	465,801	41	19.6%
3	CMA CGM	1,493,725	423	527,782	84	965,943	339	64.7%	195,490	19	13.1%
4	Evergreen	814,600	200	450,147	101	364,453	99	44.7%	260,383	25	32.0%
5	COSCO	788,375	171	426,293	108	362,082	63	45.9%	66,930	5	8.5%
6	Hapag-Lloyd	724,544	151	390,899	66	333,645	85	46.0%	39,507	3	5.5%
7	한진해운	649,249	121	311,546	46	337,703	75	52.0%	85,400	11	13.2%
8	APL	638,940	121	312,600	44	326,340	77	51.1%	83,200	8	13.0%
9	CSCL	597,690	139	419,049	78	178,641	61	29.9%	172,000	13	28.8%
10	MOL	545,236	110	214,722	35	330,514	75	60.6%	76,600	7	14.0%
11	OOCL	467,834	90	312,065	46	155,769	44	33.3%	61,968	6	13.2%
12	Hamburg Süd	449,459	105	271,065	51	178,394	54	39.7%	115,262	15	25.6%
13	NYK	445,508	101	300,513	54	144,995	47	32.5%	13,208	1	3.0%
14	Yang Ming	382,529	90	217,079	46	165,450	44	43.3%	245,200	22	64.1%
15	PIL	377,997	175	234,460	112	143,537	63	38.0%	57,656	14	15.3%
16	K Line	357,254	69	127,352	21	229,902	48	64.4%	69,350	5	19.4%
17	Zim	336,234	85	133,394	25	202,840	60	60.3%	35,200	4	10.5%
18	현대상선	335,493	58	100,646	17	234,847	41	70.0%	65,500	5	19.5%
19	UASC	280,550	51	198,164	26	82,386	25	29.4%	178,000	12	63.4%
20	CSAV	264,571	54	55,414	12	209,157	42	79.1%	82,300	9	31.1%