

해운시황 포커스

통권 185호 (2013.10.07~10.11)

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)



“경기민감업종” 해운업의 특성과 생존전략

- ▶ 해운은 전통적으로 선박을 이용해 사람과 화물을 수송하는 서비스 산업이며, 특히 화물 수송은 해운의 가장 핵심적인 사업 영역임
 - 그 동안 세계 해운은 화물 수송을 통해 성장했고 무역과 경제발전에도 많은 공헌을 했음. 현재 세계 해운시장에는 8만 7,000척 16억 4,000만 DWT 규모의 선박이 약 99억 톤의 화물을 수송하기 위해 활동하고 있음
- ▶ 세계 해운시장에서 우리나라 해운기업은 1,034척척의 선박(5,991만 DWT)으로 연간 400억 달러의 해운 수입을 획득하고 있으며, 이는 우리나라의 전통적인 수출 효자상품인 조선, 자동차, 반도체 등의 수출액과 견줄 수 있는 수준임
 - 하지만, 최근 세계 경제 침체와 해상물동량 성장세 둔화, 선박공급 과잉, 그리고 유가 급등으로 우리나라 해운기업은 매우 어려운 상황에 처해 있음
 - 실제 우리나라에서도 해운업의 불황으로 2008년 이후 40여개 사가 폐업을 했고, 11개 사가 기업회생절차를 신청한 것으로 추산되고 있고, 대형선사들도 적자를 기록하는 상황임
- ▶ 물론 세계적인 해운불황으로 해운업이 어려운 국가는 우리나라 기업만이 아니라 해외 유수의 해운기업도 어려움에 처했고, 각국 정부에서 자국 해운기업 지원을 해왔음
 - 세계 1위, 2위 컨테이너 선사인 머스크, CMA CGM 등이 자국 정부로부터 유동성 확보를 위한 자금이나 지급보증을 받고 있는 실정을 고려하면 최근 해운업의 어려움은 충분히 짐작할 수 있을 것임
 - 이에 따라 일본은 ‘지명입찰제도’를 운영하는 등 정부차원에서 자국 해운업체를 지원하는 것으로 알려지고 있으며, 최대 해운 수요국인 중국과 해운 강대국인 유럽도 자국 선사들에 대한 정부 지원을 확대하고 있음
- ▶ 문제는 이와 같은 해운 위기가 해운산업 내외적인 요인에 의해 주기적으로 반복될 수 있다는 것임
 - 해운은 ‘재고가 없는’ 화물운송서비스를 판매하는 산업으로 해운시장의 수급 변화에 따라 서비스 가격(운임)이 급격히 변동되는 특징을 갖고 있음
 - 이로 인해 해운시장의 운임은 주기적으로 급변하고 있으며, 이 때마다 해운기업은 적자와 흑자를 반복하는 이른 바 ‘경기민감업종’으로 분류되고 있음
- ▶ 따라서 우리나라 해운기업이 지속적으로 생존하고 성장하기 위해서는 해운산업의 특징을 고려한 기업구조를 형성하고, 정부에서는 위기에 강한 산업구조가 조성되도록 지원해야 함
 - 우선 급격한 해운경기 변동에 대응하기 해운경기에 둔감한 업종을 핵심사업에 포함하여 새로운 사업군 포트 폴리오를 짜야 함. 운송사업 외 신규사업 진출, 선박매매(S&P) 비즈니스 강화 등을 통해 지속적인 성장 기반으로 마련해야 함
 - 운송부문에서는 해운기업의 선종 다양화, 용선과 대선 균형점 모색이 필요하고, 부가가치가 낮고 적자가 발생하는 선박의 과감한 매각과 선박 대체 등도 긴요함
 - 이 밖에도 해사중재, 선박보험, 해운 컨설팅 등의 비즈니스도 적극적으로 개발하여 체산성 확보에 도움이 되도록 해야 함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



상승 후 다시 조정 국면 진입

- ▶ 지난 10월 8일(화)까지 지속 상승하던 BDI는 10월 9일(수) 21p 하락하며 조정 국면에 진입
 - BDI는 전주 대비 117p(6%) 상승한 2,125p 기록
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,363달러/일(4%) 상승, 파나막스 운임도 전주 대비 1,633달러/일(11%) 상승하며 전체 시황 상승을 견인
 - 수프라막스는 및 핸디사이즈는 각각 6%, 5%씩 증가하면서 상승세
- ▶ 케이프 선형은 호주 등 태평양 수역의 물동량이 견조한 흐름을 보이면서 상승
 - 브라질 등 대서양 수역은 물동량 유입이 상대적으로 저조
 - 저운임 시기에 소위 "Super-Slow Steaming" 전략으로 운항속도를 10노트까지 낮추었던 선박이 운임 회복으로 다시 속도를 높이면서 선박활용도가 제고되고 다시 선박량 증가효과로 나타나면서 시황회복에 걸림돌
 - 중국에 태풍영향으로 즉시 가용선박이 줄면서 일시 운임상승효과가 있었던 것으로 보고
- ▶ 파나막스 선형은 중국 국경절이 끝나면서 중국화주의 성약이 활성화되는 등 상승세
 - 특히 태평양 수역의 물동량 유입이 꾸준했고, 대서양 지역도 가용선박이 제한되면서 시황 상승세
- ▶ 한편, 케이프 및 파나막스 모두 FFA 시장에서 약세를 보이고 있음
 - 특히 케이프 선형의 올해 10월물이 급락하면서 10월 10일 현재 31,875달러/일 수준
- ▶ 최근 Lloyd's List는 중국경제의 신용·투자 주도 성장의 지속가능성에 의문을 제기하고, 건화물선 시황 회복을 위해서는 지속적인 해체가 필요함을 주장
 - 중국은 지난 상반기에 금리상승을 용인하고 자산시장의 거품을 빼는 과정을 겪었으나, 7월 이후 다시 성장을 추구하는 정책으로 전환
 - 그러나 호주/브라질 철광석 생산능력 증강에도 불구하고, 중장기적으로 중국의 철광석 수요 증대에는 한계
 - 특히 중국정부가 과도한 투자주도의 경제성장기조를 소비중심으로 전화하고자 노력한다는 사실에 주목할 필요. 중국 GDP에서 투자 비중이 46%, 소비가 35%임. 이는 평균적으로 소비비중이 65% 수준임을 감안하면 매우 비정상적인 상황
 - 따라서 경제구조적/정책적 전환 필요성에 따라 중국의 철광석 수요의 비약적 증대는 기대하기가 곤란한 바, 건화물선 시황이 회복하기 위해서는 공급압박요인을 완화할 수 있는 선박해체가 지속될 필요



		금주 (10.8)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	2,146	(152)	698	2,146	1,030	647	1,624	920
	BCI	4,085	(269)	1,209	4,329	1,834	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,989	(203)	651	1,989	1,022	418	1,738	963
	BSI	1,145	(58)	664	1,145	875	600	1,300	904
	BHSI	622	(25)	410	622	518	366	719	516
		(10.4)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	17,000	(-1,000)	9,250	18,500	11,534	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,500	(125)	7,750	13,500	9,228	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,250	(-50)	7,500	9,300	8,206	7,250	10,500	8,649
		(10.7)							
운임(\$/day)	Capesize	38,350	(2,085)	4,205	42,211	11,108	2,644	23,991	7,681
	Panamax	15,610	(1,072)	5,163	15,610	8,071	3,336	13,877	7,684
	Supramax	11,784	(356)	6,938	11,784	9,125	6,277	13,594	9,462
	Handysize	8,800	(256)	6,108	8,800	7,613	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



겨울시즌 대비 공급조절 및 운임 인상 노력 가속화

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 14p 하락한 1,091p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.2p 하락한 509.5p를 기록했다
- ▶ 글로벌 해운시장의 공급 부담이 큰 탓에 유럽항로 운임이 하락세를 지속하면서 CCFI도 하락세를 이어갔음
 - 운임 하락이 지속되면서 지난주에 지적인 바와 같이 겨울시즌 서비스를 추가로 축소하는 움직임이 나타나고 있음
 - Maersk Line과 CMA CGM은 11월 중 아시아/유럽항로의 수요 감소에 대비 서비스를 축소할 방침
 - 아울러 G6도 겨울시즌 동안 아시아/유럽항로의 서비스를 축소할 예정인데, 이에 따르면, 금년 10월부터 2014년 2월까지 동 항로의 8개 항만에 대해 기항하지 않을 방침인 것으로 알려짐
 - 이에 따라 아시아/유럽항로의 선박량은 겨울시즌 중 상당한 감축이 이루어질 것으로 예상되며, 선사들은 운임 방어에 전력하는 모습임
 - 이와 함께 유럽항로를 운항하고 있는 선사들은 GRI(General Rate Increase)를 통해 11월 1일부로 TEU당 950달러로 운임을 인상할 계획임
- ▶ 선사들은 기간항로의 공급량 충격을 완화하기 위해 물동량이 늘고 있는 남북항로로 선박을 캐스케이딩(cascading)하는 전략을 구사하고 있음
 - 최근 드류리(Drewry)는 이 같은 추세가 지속되면서 남북항로도 포화상태에 이르면서 선박을 전배할 여지가 적어지고 있다고 지적했음
 - 이 같은 선박 전배가 지속되는 경우 남북항로도 수급 불안이 더욱 확대될 가능성도 있다고 예상되며, 이는 최근 남미항로의 운임 하락과 무관하지 않은 것으로 보임
- ▶ 한편, P3 Network 회원 3사는 Maersk Line과 CMA CGM이 공동 운항하던 서비스를 축소 또는 개편하는 등 움직임이 빨라지고 있음
 - 이는 내년 2분기 출범 예정인 얼라이언스의 서비스 개편을 어느 정도 감안한 것으로 볼 수 있으며, 향후 서비스 개편 추이에 예의 주시할 필요가 있을 것으로 보임



				2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI) ¹⁾	종합		1,091 (-14.3)	1,013	1,152	1,095	896	1,336	1,171
	유럽 항로		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
				(10.9)					
용선지수(HRCI)			509.5 (-0.2)	458	511	487	456	514	478
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

1) CCFI는 자료 업데이트 지연으로 전주 자료를 올림.

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



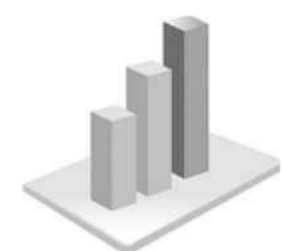
VLCC - 중동 시장의 개선으로 수익·운임 상승

- ▶ 수익은 11,107 달러/일로 전주대비 983 달러 상승하였으며, WS은 38.5으로 전주대비 1.5p 상승
 - 걸프 지역의 운송량이 증가하며 페르시아만 시장(Gulf - Japan 등) 운임이 소폭 상승하였음. 평균 수익은 전주 대비 약 10% 증가하였으며 특히, 걸프-극동 항로 수익은 약 15% 증가했음
 - 미국은 연방 준비 위원회(FED)의 양적완화 축소 의견, 부채한도 협상 및 9월 소비 지표 부진 등의 우려가 있으나, 중동의 긴장 완화, 유럽 및 일본의 경기 지표 개선 소식 등으로 VLCC에 대한 시장 전망은 유보적임
 - 중동 정세가 안정화 될 것이라는 전망과 함께 남아프리카 원유 생산량 회복, 미국 연방 정부 폐쇄 등의 요인으로 국제유가는 브렌트유를 제외하고 소폭 하락세를 나타내고 있음. 그러나 선박유는 지난 주에 이어 2주 연속 상승하였음(지브랄타 제외)



제품선 - 대서양 시장의 수급 불균형으로 운임 및 수익 하락

- ▶ 수익은 8,755 달러/일로 전주 대비 1,618(17%) 달러/일 하락하였으며, 운임은 WS 115.0으로 전주 대비 5.0p 하락하였음
 - 대서양 시장의 수급 불균형으로 인해 이 지역 운임 및 수익이 크게 하락하였음. UKC-USAC 운임은 15p 하락한 WS 70.0을 기록하였으며 USG-ECSA는 25p 하락한 WS 155.0를 기록
 - 단기적으로 연방정부 폐쇄, 소비지표 부진 등 미국의 소프트 패치 가능성, 원유 및 제품유 재고 증가, 원유 정제 가동률은 하락등 계절적 수요에 앞서 제품유 시황이 일시적으로 악화될 가능성이 있음.
 - 그러나 미국을 제외하고 일본 및 유럽의 경제 지표가 양호하게 개선되고 있으며 이들 국가의 추가 경기부양 의지도 있음. 또한 중국의 경기가 완만하게 회복되고 있기 때문에 중장기적으로 상품시장에 대한 개선 가능성이 있음



		금주 (전주비) 10월평균			2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.4)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	11,107	(983)	11,107	1,351	24,566	9,903	1,746	40,260	18,296
	MR	8,755	(-1,618)	8,755	8,813	18,266	13,409	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	38.5	(1.5)	37.8	30.0	47.5	36.2	34.0	70.0	47.5
	MR	115.0	(-5.0)	117.5	105.0	170.0	129.3	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



P3 네트워크에 대한 화주의 우려

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 세계 화주 포럼(The Global Shippers' Forum: GSF)은 2014년 4월 진행하기로 예정된 P3 네트워크(Maersk Line, CMA CGM, Mediterranean Shipping Co.)에 대한 우려를 제기함
 - 모든 화주는 P3 네트워크가 운임과 서비스의 질에 어떠한 영향을 미칠지에 대해서 의문을 갖고 있다고 GSF의 사무총장 Chris Walsh가 전함
 - 그리고 화주들이 P3 동맹이 세계 주요 선사들의 효율적 경쟁을 없앨 가능성에 대해서 우려하고 있다고 덧붙임
- ▶ GSF는 P3에 대한 구체적인 의문사항 리스트를 유럽연합집행위원회의 경쟁이사회에 제출함
 - 그래서 P3 선사들의 태평양 횡단, 아시아-유럽, 대서양 횡단 항로의 선박과 서비스 통합에 대한 법적 분석을 완료할 것임
- ▶ GSF는 P3 선사들이 그들의 동맹이 EU 컨소시엄 독점제외규정(EU consortia block exemption)에 해당되지 않는다고 여기고 있기 때문에 P3에 대해서 좀 더 심도 있는 평가가 필요하다고 전함
 - 또한 GSF가 P3 동맹을 통해 발생할 수 있는 독점규제법 위반 및 시장에 영향을 미치는 문제에 대해서 견해를 제시할 수 있는 위치에 있어야 한다고 전함
 - 그래서 GSF는 유럽연합집행위원회에 P3에 대한 필수적 정보 제공과 P3 선사들이 공식적인 조사를 시작했거나 조사 계획이 있는지에 대해서 확인 요청 중이라고 전함

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 10. 11.)



8월 아시아-유럽 컨테이너 운송량 10% 상승

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 아시아-유럽 컨테이너 운송량이 현재까지 크게 증가추세로 8월은 전년대비 10% 이상 상승한 것으로 추정되고 있음
 - Container Trades Statistics의 최근 통계에 따르면 아시아-유럽 항로 전체 운송량은 8월 10.1% 상승한 130만 TEU에 이룸
 - 다만 세계 경제의 회복 지연으로 2011년 동월과 비교해서는 낮은 수준을 유지하고 있음
 - 8월 운송량이 증가함으로서 누적기준으로는 작년(2012년 8월까지) 940만 톤 보다 3.2% 높은 수준을 기록하고 있음
 - 8월 이전에는 7월의 전년대비 9.5% 상승이 최고치였으며 최대 운송량은 1월 130만 TEU가 최대치였음
- ▶ 구체적으로 살펴보면, 아시아에서 북유럽으로 향하는 운송량이 크게 증가하여 전년대비 8.6% 상승한 84만 5,556 TEU에 이룸
 - 아시아-북유럽 항로의 2012년 8월까지 누적 운송량은 610만 톤으로 전년도 동기간 누적운송량 600만 톤을 넘는 수준임
- ▶ 8월중 가장 큰 증가율을 보인 경로는 아시아-동지중해 및 흑해 경로로 운송량이 전년대비 17.6% 증가한 21만 6,260 TEU에 이룸
 - 8월까지 누적 운송량도 전년대비 11.2% 증가하며 170만 TEU를 기록함

- ▶ 8월 아시아-서지중해 및 북아프리카 경로는 운송량이 전년대비 14.2% 증가한 21만 9,404 TEU를 기록
 - 8월까지 누적 운송량도 전년대비 4.3% 증가하며 160만 TEU를 기록함.
- ▶ 비록 전반적인 아시아-유럽 항로의 운송량이 증가하였지만 여전히 2011년 보다 1.6% 낮은 수준임
 - 아시아-서지중해 및 북아프리카 경로의 운송량은 2011년보다 17.2% 낮은 수준으로 이 지역의 경기가 여전히 침체되어 있음을 반영함
 - IMF가 발표한 이 지역의 작년 GDP 추정치는 포르투갈 3.2%, 이탈리아 2.4%, 스페인은 1.4%로 하락하였음
- ▶ 반면 아시아-북유럽 운송량은 8월까지 누적량 기준 2011년 수준을 1% 상회하고 있으며 아시아-동지중해 운송량은 2011년보다 4.5% 증가하였음

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 7.)

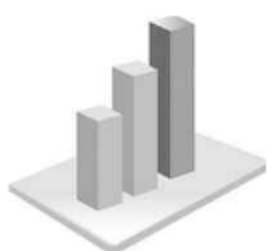


Maersk와 CMA CGM, 11월 아시아-유럽 항로 운항 일부 취소

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ MAERSK Line과 CMA CGM은 11월부터 수요 둔화에 대비하기 위해 아시아-유럽 항로 운항을 일부 취소한다는 계획을 발표함
 - 덴마크 선사 Maersk Line은 11월 7일 출항하는 45주차 아시아-북유럽 항로의 AE6 서비스와 11월 23일 출항하는 47주차 AE7 서비스를 취소한다고 전함
 - 이 서비스는 Gjertrud Maersk호(7,668TEU)와 Northern Jubilee호(8,411TEU)에 의해 운영되었음
 - 또한 MAERSK Line과 CMA CGM은 10월과 11월 예정된 조인트 아시아-지중해 AE20/Mediterranean Club Express 3 서비스 운항 일부(43, 46, 48주차)를 취소할 것임
 - 해당 선박은 CMA CGM Almaviva호(8,500TEU), Don Pascuale호(8,204TEU), Pelleas호(9,661TEU)임
- ▶ Maersk Line 관계자에 의하면, 이번 운항 취소는 10월과 11월 아시아-유럽 항로의 거래 수요가 부족할 것으로 예측하기 때문임
 - 그리고 이번 운항 취소는 Maersk Line 선단의 효율성을 높일 것이라고 전함
 - 운항 취소는 해당기간 동안 운송시간에 최소한의 영향을 미칠 것이며 Daily Maersk transportation time promise 서비스를 유지할 것이라고 덧붙임
 - 또한 운항 취소는 아시아-유럽 항로의 운임을 높이기 위한 선사들의 공동 노력의 일환이라고 덧붙임
 - 실제로 Maersk Line, Zim Line, OOCL 그리고 Hapag-Lloyd 모두 11월 1일부터 TEU당 \$900~\$1,000만큼 운임을 인상한다고 발표함
- ▶ 한편 G6(APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, K Line, MOL, Orient Overseas Container Line)는 10월 말부터 2014년 3월까지 8번의 왕복 운항을 취소할 계획임
 - 그중 5번은 아시아-북유럽 항로, 3번은 아시아-지중해 항로임
 - Aphaliner에 의하면 취소된 운항은 그 기간 동안의 G6 동맹 선복량의 5%에 해당됨
 - 그리고 2012년 겨울 동안 취소된 횟수보다 적기 때문에 이번 운항 취소는 최소한의 영향을 미칠 것이라고 전함

(출처: Lloyd's list, 2013. 10. 09.)





컨테이너 정기선, 동서항로에서 남북항로로의 Cascading 포화상태

강수미 연구원(sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 컨테이너 정기선 시장에서 선복과잉이 지속되면서 발생한 잉여 선복량(Surplus Capacity)을 처리하기 위해 동서항로에서 남북항로로 교체하는 해운선사의 전략은 포화상태라고 드류리(Drewry)에서 전함
- ▶ 런던 소재 컨설팅 회사에 의하면, 남북항로 서비스 구간의 운임은 주요 장거리 항로에서 지역 노선에 대한 무제한적인 Cascading(전배)은 남북서비스 항로에서 현재 “심각한 출혈경쟁”의 운임의 상태라고 언급함
 - 그리고 제2분기의 운임 감소는 선사에게 잉여 선복량을 처리하기 위한 더 이상의 선택 사항이 없게 만들고 있다며 우려를 표함
- ▶ 2분기에는 Spot Cargo(한시적 선적화물)에 대한 포워드(Forwarder)의 구매운임(Buy Rate)을 기준으로 아시아-호주, 서 아프리카, 남아프리카 공화국, 인도 그리고 남아메리카의 동·서해안의 전지역의 총운임이 크게 하락하였음
 - 다만 7월 중에는 아시아-인도, 남아메리카의 서해안지역의 운임이 상승했음
 - 그러나 운임의 상승이 안정적으로 지속되는 것처럼 보인다면 다른 항로에서도 운임상승에 대한 헛된 기대를 하게 될 가능성이 있다고 지적하였음
- ▶ 지난 1월 대비 7월 기준으로, 상하이에서 브라질의 산토스까지의 스팟시장에서 토탈 운임은 평균 51% 하락했음. 또한 남아프리카 공화국에 위치한 더반(Durban)의 서비스는 19%, 호주에 위치한 멜버른(Melbourne)의 서비스는 32% 각각 인하했음
 - Drewry는 8월 이후로 이러한 대립하는 상황은 해운선사가 아시아와 유럽 간 시장 점유율에 관해 서로 경쟁하고 있는 이유에 대해 잘 설명해준다고 언급함
- ▶ Cascading의 명백한 이점은 2분기 이후로 아시아-북아메리카의 서해안 그리고 아시아~유럽의 평균 선박 활용도(적취율)를 85% 이상으로 유지할 수 있다는 것임. 그러므로 안정적 운임상태를 유지시키는 데 기여함
 - 그럼에도 불구하고 상황은 여전히 불안정하지만, 운임은 올해 초보다 높은 수준이라고 Drewry는 설명함
- ▶ 2분기 평균 12,713TEU의 14척의 새로운 선박이 기존의 아시아-북 유럽 항로 스케줄에 투입되었음
 - 하지만 해운선사가 잉여 선박을 다른 노선에 Cascading함으로써 항로에서 모든 선박의 전반적인 평균 선복량은 10,456 TEU로 올해 초에서 단지 1.7%만 증가하였음
 - Drewry는 “특히 2014년 세계 선대는 단지 7%의 증가하겠지만 이는 다시 화물 증가를 크게 초과할 것으로 예상되기 때문에, 전략적 제휴 및 컨소시엄을 통한 남북항로의 추가 구조조정이 불가피 해보인다”라고 언급함

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 10. 07)



미국 주요항만, 연방정부의 섯다운에도 불구하고 Inbound 컨테이너 물동량 증가세

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 전미소매연맹(National Retail Federation; NRF)의 최신 월간 시장 보고서에 따르면, 10월 물동량이 전년대비 9.1% 증가할 것으로 전망하고 있음
 - 이 수치는 섯다운 이전에 소매·유통업체들이 휴가시즌(Holiday Season)을 대비하여 주문이 이미 완료된 상품을 반영하고 있음

- ▶ 지난 주에 시작된 섯다운으로 인해 미국 세관 및 국경보호기관(Customs and Border Protection; CBP)의 직원 중 6,000명이 일시적 무급휴가를 떠나거나 일시해고 상태임
 - NRF은 “정부의 섯다운으로 인해 일부 기관에서는 일손이 부족한 상황임에도 불구하고 항만에서 화물은 지속적으로 처리되고 있다”라고 밝혔음
- ▶ CBP의 관세청장인 Thomas Winkowski은 “섯다운 기간에도 항만은 정상업무 상태로 유지될 것이며 그에 따른 피해는 ‘최소’로 유지되어야만 한다. 그러므로 화물의 검사 및 화물을 처리하는데 큰 차질이 없을 것으로 전망된다”라고 언급하였음
 - 하지만 이에 NRF는 항만에서 화물을 처리하는 다른 정부기관은 CBP의 직원처럼 정상 근무를 할 수 없다는 점을 소매업자는 유의해야 한다고 덧붙임
- ▶ 미국에서 8월, 9월 10월은 휴일시즌을 대비한 상품이 미국 내로 반입되는 시기임
 - 8~10월 3개월 동안 처리된 컨테이너 화물은 작년대비 5.9% 증가한 4,420,000TEU에 달하며, 1년 중 전체 소매 수입업의 25.6%를 차지함
- ▶ NRF의 보고서에 의하면, 8월 미국 항만은 1,480,000TEU를 처리하였음
 - 올해 미국 항만의 9월 화물 처리량은 작년대비 최대 4.9% 증가한 1,470,000TEU로 집계되었음
 - 올해 미국 항만의 10월 화물 처리량은 최대 9.1%로 증가한 1,460,000TEU, 11월 화물 처리량은 3.4% 증가한 1,330,000TEU, 12월 화물 처리량은 1.8% 증가한 1,310,000TEU로 예상됨
 - 2014년 미국 항만의 1월 화물 처리량은 작년 동월 대비 1,350,000TEU, 2014년 2월 화물 처리량은 작년 동월 대비 8.1% 감소한 1,180,000TEU로 전망됨
 - 2013년 상반기 화물처리량은 작년 상반기 대비 1.2% 증가한 7,800,000TEU에 달했음. 2013년의 총 화물처리량은 작년의 화물 처리량인 15,800,000TEU 대비 2.7% 증가한 16,300,000으로 전망됨
- ▶ NRF에 따르면, 현재의 증가추세에도 불구하고 전체적인 컨테이너 물동량 증가는 더디기 때문에 선사는 해운운송 수요 감소에 대응하고자 투입 선박을 감소시키거나 그 외에 다른 조치를 취해야만 했음
 - 일반적으로 해운선사들은 비용을 절감하기 위해 초대형선을 활용하거나, 거대 얼라이언스를 형성하는 등의 방법을 통해 수급을 조절하여 더 나은 재정적 결과를 얻고자 고군분투하고 있음

(출처: TradeWinds, 2013. 10. 09.)



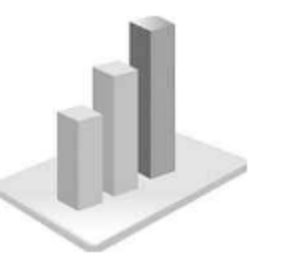
IMO 사무총장 저유황연료 비용의 지원 필요 역설

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 국제해사기구(International Maritime Organization) 세키미주 사무총장은 Maritime Cyprus에서 사회 전체가 배출량 감소에 드는 비용을 부담해야 함을 역설
 - 리마솔에서 열린 「2013 키프로스 해양 컨퍼런스」(Maritime Cyprus) 오프닝을 통해 사무총장은 저유황 연료의 가용성에 대한 평가가 필요함을 재차 강조하며 이에 대한 비용은 해운이 아닌 사회 전체가 부담해야 함을 주장
- ▶ 배출가스 규제는 해운 산업에 영향을 미치기 시작하고 있음
 - 1년 후 배출가스 조정 지역에서 운항하는 선박은 의무적으로 초저유황 연료를 사용해야 하며 잠재적으로 글로벌 황산화물 배출량 규제는 3.5%에서 2020년 0.5%로 낮아질 것임
 - 다만 저유황 연료의 가용성에 대한 연구가 늦어진다면 적용 기준년도는 조금 늦춰질 수 있음
 - IMO는 2020년 저유황 연료 공급량, 저유황 공급 가능 정유사 등 필요한 연구를 강력히 추진하는 것을 중요하게 생각하고 있음

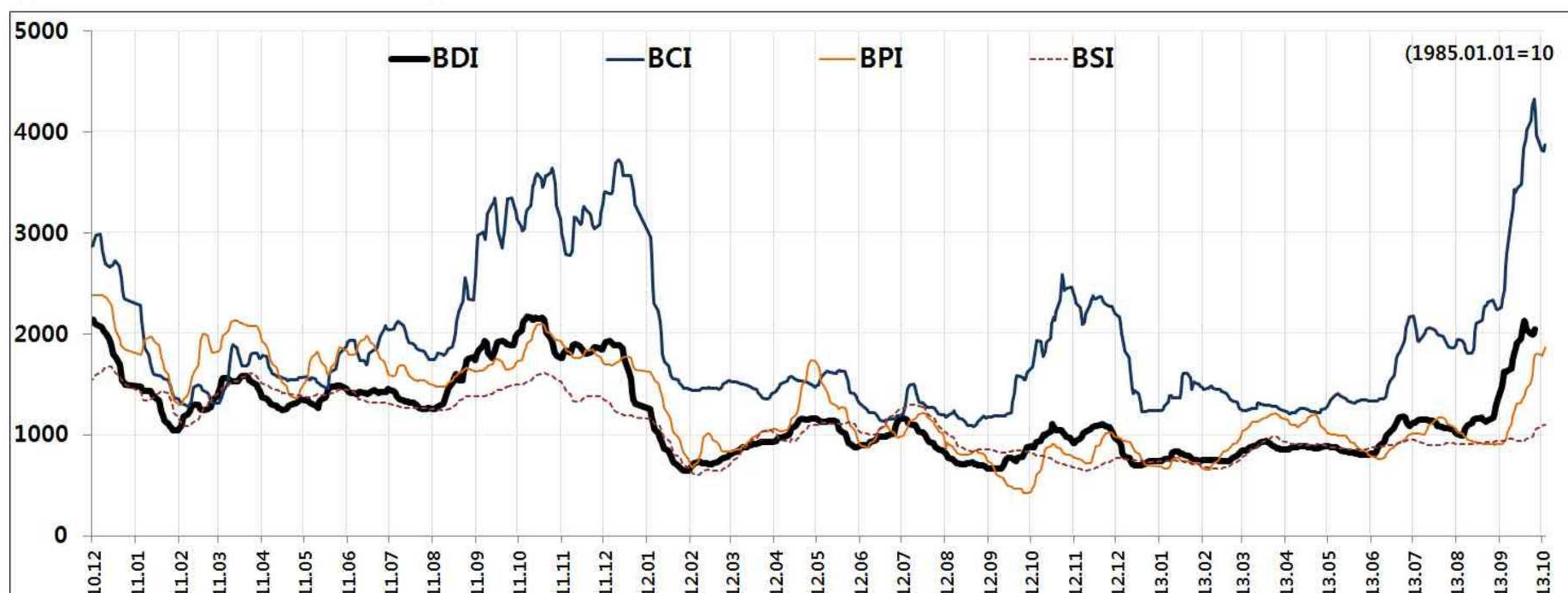
- ▶ 선박 연료유로 LNG를 사용되는 것에 대하여 관심이 증가함에 따라 저유황 연료에 대한 수요가 영향을 받을 가능성이 있음
 - 세키미주 사무총장은 새로운 종류의 연료 및 저속 운항이 연료 수요량에 미치는 영향도 포함하여 총 연료 수요량에 대한 연구를 진행할 것이라고 말하며
 - 배출 규제가 강화되었을 때 오일-메이저의 (친환경)정유시설에 대한 투자가 충분한지 이해할 필요가 있다고 밝힘
 - 또한 만약 저유황 연료가 충분하지 않다면, 또는 지나치게 비싸서 도입이 어려운 경우, 또는 정유사에게 압력이 작용하는 경우에 대하여 의문을 표시함
- ▶ 세키미주 사무총장은 만약 정유사들이 이에 대한 비용을 높은 가격을 통해 선사에게 모두 전가한다면 그것은 해운에 대한 불공정한 행위임을 지적
 - 비용은 보다 상위 사회(greater society)에게 부담되어야 하나 이를 어떻게 구체화 할 것
- ▶ 선주관련 기관들은 일반적으로 (저유황) 연료의 가용성에 대한 연구를 앞당기는 것에 대하여 환영하는 분위기
 - 그러나 과연 내년 말로 다가온 ECA의 황산화물 배출규제에 앞서 연구를 마칠 수 있는가에 대하여 회의적인 반응을 보임

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 7.)



주요 해운지수 동향

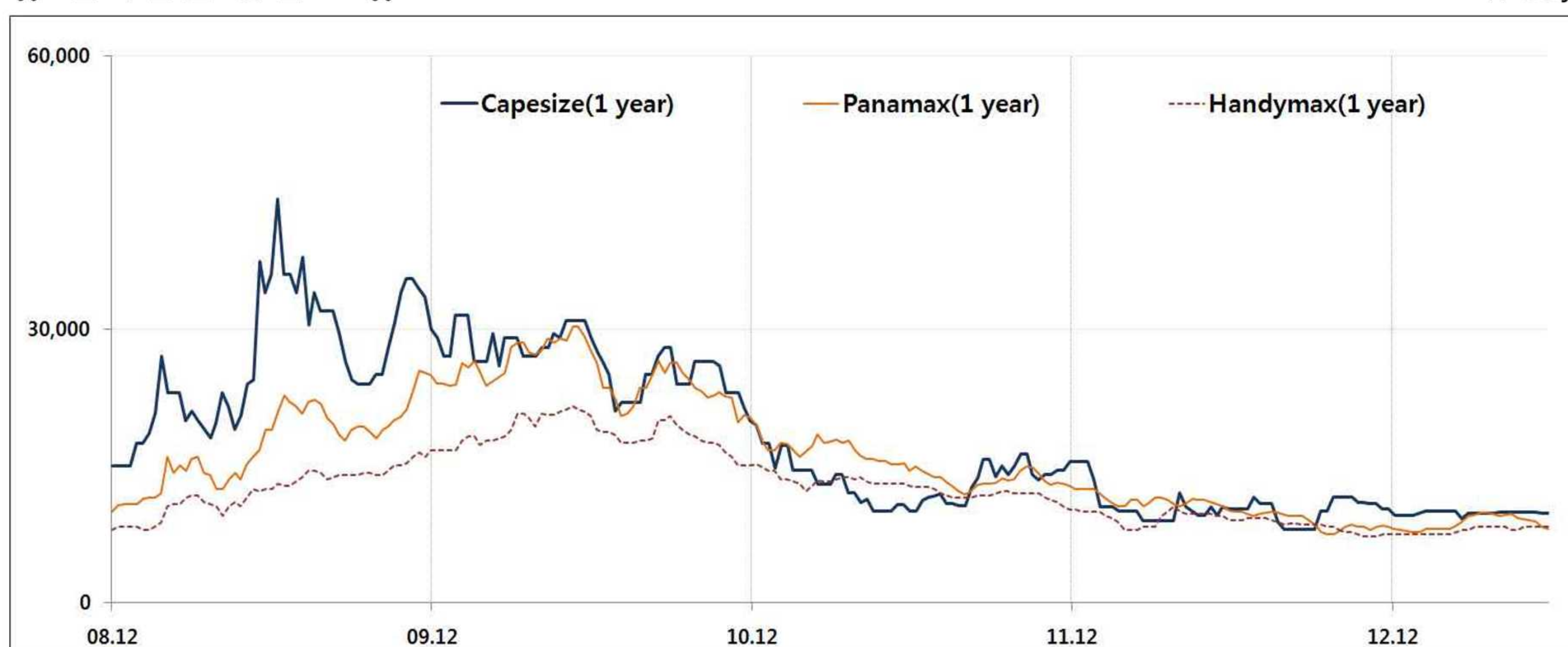
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

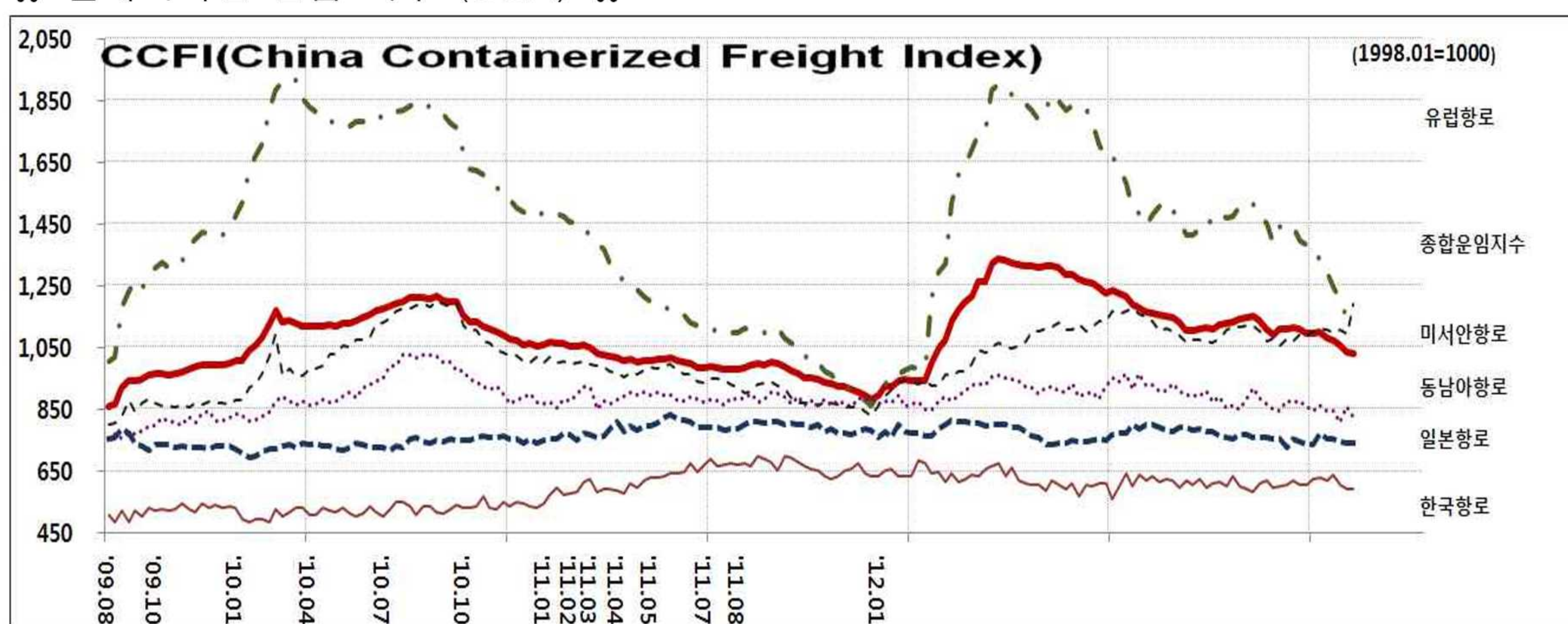
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

☐ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ☐



Lloyd's List

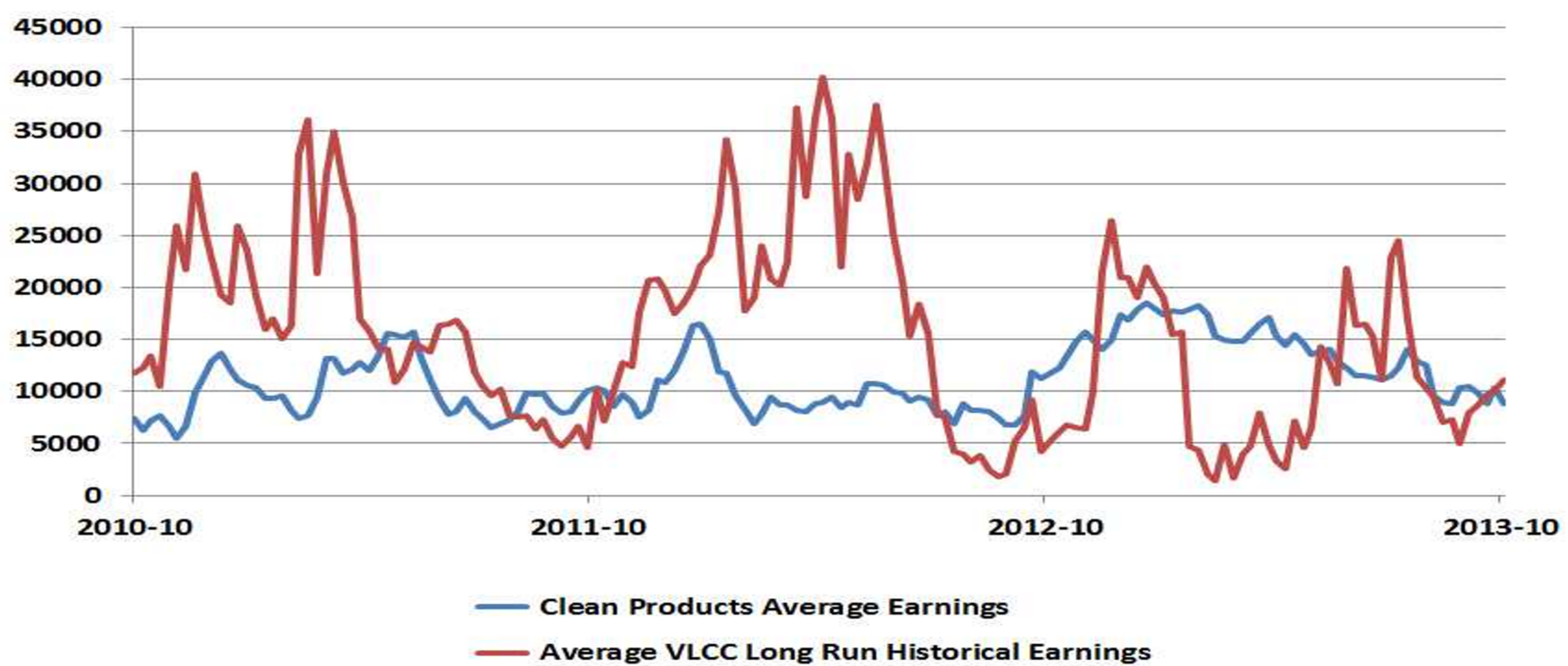
☐ 유조선 운임지수(WS) ☐



Clarkson

☐ VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ☐

\$/day



Clarkson.

통권 185호 (2013.10.07~10.11) 해운시황 포커스

주요 해운지표 추이

		금주	(전 주비)	10월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.4)								
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(1.0)	22.0	18.0	22.0	20.1	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	56.0	(-)	56.0	55.0	57.0	55.5	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.0	9.3	9.1	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million)		(10.4)								
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	31.3	(0.3)	31.3	30.0	31.3	30.4	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(10.4)								
380 CST	Rotterdam	598.0	(6.0)	598.0	570.0	646.0	598.5	550.5	720.0	638.8
	Singapore	625.5	(17.0)	625.5	591.5	667.5	616.7	573.5	741.5	662.8
	Korea	640.5	(0.5)	640.5	610.5	688.0	642.5	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	635.0	(12.5)	635.0	602.5	678.5	629.9	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(10.9)								
철광석	국제價	131.1	(-3.1)	130.9	113	158	135	88	149	129
	중국産	167.7	(1.0)	167.6	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.5	(0.1)	98.5	96	98	97	96	119	103
	중국産	104.2	(0.1)	104.1	107	116	114	112	148	126
	호주산	175.0	(0.2)	174.9	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	94.4	(5.0)	94.4	89	112	102	110	137	118
	중국産	174.2	(0.2)	174.1	160	231	189	168	272	222
곡물 ²⁾	대두(국제)	1,295.0	(-31.5)	1,281.3	1,265	1,613	1,439	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	687.0	(6.3)	685.9	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

2) 곡물(대두, 밀)가격은 10월 3일 기준임.