

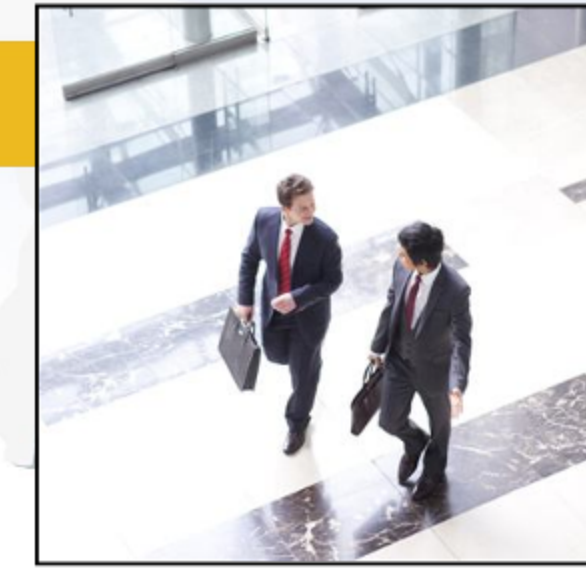
해운시황 포커스

통권 186호 (2013.10.14~10.18)

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)



해운 불황기 선박 발주, 왜 하는가?

- ▶ 일반적으로 특정 산업이 불황기가 접어들면 생산활동을 줄이고 투자도 축소하는 경향을 보이지만, 해운산업에서는 불황기에도 끊임없이 선박량이 늘어나고 있어 그 원인 분석이 필요함
 - 실제 전세계 선박량은 2차대전 이후 거의 감소하지 않았고, 1970년부터 2013년까지의 통계에서도 벌크선박은 불과 3개년('87년, 88년, 99년)을 제외하면 매년 선박량이 증가했고 컨테이너 선박은 감소없이 매년 증가하고 있음
 - 불황이 계속되고 운임이 하락해도 선박 증가가 멈추지 않는 이유는 다양한 요인들이 있으나, 그간의 변화내용을 통해 다음과 같은 요인을 찾을 수 있음
- ▶ 첫째, 불황기 선박 공급을 오직 경쟁에서 살아남기 위한 전략으로 해석할 수 있음
 - 「서양해운사」의 저자인 영국의 해운경제사 연구자 어니스트 페일은 “국제적으로 경쟁이 치열한 상황하에서는 오직 신조 고효율의 선박에서만 이익을 기대할 수 있기 때문에 선주들은 배를 새로 건조하지 않을 수 없었다”고 분석했음
 - “보다 빠르게, 보다 크게, 보다 많이” 수송할 수 있는 선박을 확보하고 운송에 투입하는 것이 해운 불황기에도 가장 확실한 생존전략이었음
- ▶ 둘째, 불황기는 대체로 선가가 하락하기 때문에 해운 사이클을 이해하는 선주와 투자자들의 불황기 선박 확보 전략이 선박을 늘리고 있음
 - 실례로 2007년말 1만 TEU 컨테이너 선박의 건조가는 1억 5천만 달러, 1TEU당 15,000달러 였지만, 해운 불황이 극에 달한 2013년 중반에 동급 선박의 건조가는 9,400만 달러, 1TEU당 9,400달러로 37% 정도 하락했음
 - 이와 같이 해운 불황기는 선가 하락으로 인해 돈 있는 선주들의 투자를 유혹하고 있어 선박량 증가는 멈추지 않고 있음
- ▶ 한편 해운 불황기에도 선박을 해체하지 않고 해운시황 호전을 기대하는 심리도 선박량 증가에 기여하고 있음
 - 해운 경기 사이클을 기대하는 선주들의 심리로 인해 극심한 해운 불황기에도 선박은 해체되기 보다 계선 상태에서 시황호전을 기대하는 경향이 있음
 - 또한 해체량도 극심한 불황기에도 선박량의 5%를 초과하는 경우가 거의 없음
- ▶ 따라서 해운시장에서 선박량 감소와 이에 따른 운임 상승을 기대하는 것보다 경쟁에서 살아남기 위한 개별 기업의 전략과 전술 개발이 더욱 더 중요하다고 할 수 있음
 - 최근 해운업의 과제는 낮은 운임에서도 생존할 수 있는 경쟁력을 확보하는데 집중되고 있음
 - 운송 단위당 수송비를 줄이기 위해 “보다 많이” 수송하기 위해 “보다 큰” 선박을 계속 발주하고, 연료비를 줄이기 위해 “보다 느리게” 운항하는 것도 이런 연유임
 - 근래에는 해운기업의 원가에 선박 확보 가격과 이자율, 조세 수준 등이 많은 영향을 주고 있는데, 이 부문의 경쟁력을 확보하기 위해서는 정부의 역할이 절대적으로 중요함
 - 해운금융과 톤세제도가 현재 우리나라 해운기업의 경쟁력을 좌우하는 중요한 변수로 등장한 것도 결국 비용 경쟁력이 더욱 치열해지기 때문임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 다시 2,000p 밑으로 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,965p(10월 9일)를 기록, 전주 대비 160p(8%) 하락하며 2,000p 밑으로 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 6,149달러/일(16%) 하락하며 BDI 하락을 주도함
 - 파나마스 운임은 계절적 사항지지 요인으로 유지되어 전주 대비 89달러/일(1%) 상승
 - 수프라막스는 전주 대비 1,867달러/일(15%) 대폭 하락, 핸디사이즈는 1% 상승
 - FFA 시장은 현물시장의 하락세와는 달리 11월 물의 경우 소폭 하락에 그치고 2014년 물의 경우 선형별로 1%~4% 정도 오히려 상승
- ▶ 케이프 선형은 대서양 수역의 화물유입이 줄어든 가운데, 서호주 철광석 물동량이 다소 유입되었으나 운임하락을 억제하는데 실패했음
 - 정기용선시장은 성약이 부진한 가운데, 일부 선주들의 용선료 회복에 대한 기대감이 상존
 - 한편, 지난 9월 중국의 철광석 수입물동량이 사상 최고치인 7,458만 톤을 기록하여 건 화물선 시장의 지지세로서 중국수요를 확인
- ▶ 파나마스 선형은 겨울철 진입전에 대서양 수역의 선박량 수요가 유입되면서 운임상승 요인으로 작용
 - 아울러 지난 8월말부터 이어진 상승추세와 FFA 시장의 지속적 호조세로 선주들의 기간 용선료에 대한 기대감이 높은 상황
 - 수프라막스 선형은 태평양 수역의 석탄 물동량 유입이 부진하는 등의 악재로 운임이 하락
- ▶ RS Platou는 최근 공개한 건화물선 시장전망에서 내년 물동량 증가율은 7.1%, 선박량 증가율은 4.3%로 전망하면서 선박활용률이 올해 83.8%(추정치)에서 86.2%(전망치)로 높아질 것으로 기대
 - 이같은 수급요인 개선으로 케이프 운임은 약 19,000달러/일, 파나마스 및 수프라막스는 각각 12,000달러/일 수준을 보일 것으로 전망
 - 이는 FFA 시장의 기대치보다 10% 안팎으로 높은 수준
- ▶ 시장에서는 대체적으로 최근의 케이프 운임 급등은 오버슈팅(overshooting)으로 받아들이는 가운데, 수급개선요인 지속성이 논란되고 있음
 - 일각에서는 중국의 조용한 경기부양책(quiet stimulus 또는 mini stimulus)의 효과가 조만간 사라질 우려가 있고, 철강설비과잉으로 철광석 수입물동량 증가세가 주춤해질 우려를 제기
 - 다른 측면에서는 중국의 항만 철광석 재고가 지난해 최고 1억 톤에 크게 못 미치는 7,000만 톤 안팎인 점을 들어 추가적인 철광석 수입이 가능하다는 기대감을 표명

금주 (10.15) () 2013 ! 2012 !

최저 최고 평균 최저 최고 평균

건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,963	(-183)	698	2,146	1,054	647	1,624	920
	BCI	3,469	(-616)	1,209	4,329	1,878	1,082	2,955	1,573
	BPI	2,021	(32)	651	2,027	1,047	418	1,738	963
	BSI	1,186	(41)	664	1,186	882	600	1,300	904
	BHSI	637	(15)	410	622	521	366	719	516
		(10.11)							
용선료(1 , \$/day)	Capesize	17,000	(-)	9,250	18,500	11,668	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,250	(-250)	7,750	13,500	9,326	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,750	(500)	7,500	9,750	8,244	7,250	10,500	8,649
		(10.15)							
운임(\$/day)	Capesize	31,545	(-6,805)	4,205	42,211	11,537	2,644	23,991	7,681
	Panamax	16,198	(586)	5,163	16,260	8,235	3,336	13,877	7,684
	Supramax	12,386	(602)	6,938	12,405	9,190	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,013	(213)	6,108	9,051	7,642	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



주요국 PMI 상승으로 경기회복 기대감 높아졌으나 운임시장은 하락세

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 50.9p 하락한 1,040p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 5.5p 하락한 504.0p를 기록했다
- ▶ 일부 동북아 근해항로를 제외하고, 주요 기간항로 및 남북항로의 수급 불안이 지속되면서 운임이 하락하였음
 - 상해발 유럽 운임은 지난주 TEU당 675달러로 전주 765달러에 비해 90달러 하락했음
 - 미서안항로는 지난주 FEU당 1,773달러에서 전주 1,837달러에 비해 64달러 하락했으며, 미동안항로는 지난주 FEU당 3,205달러로 전주에 비해 47달러 하락했음
 - 미국 및 유럽 등 주요 지역의 구매관리자지수(PMI: Purchasing Management Index)가 최근 4~5개월 동안 최고치를 기록하는 등 경기호전에 대한 기대감을 키우고 있으나 해운시장 운임에는 아직 영향을 미치지 못하고 있음
 - 또한 중국 등도 제조업지수가 5개월래 최고치를 기록하는 등 둔화가 감속되고 있으나 이러한 제조업 경기의 호조가 물동량에 어느 정도 영향을 줄 것인지는 겨울시즌 및 내년도에 나타날 것으로 보임
 - 이는 5개월 이전 상황을 보면, 컨테이너선 운임 역시 낮은 수준이고, 오히려 7~8월 구매관리자지수가 낮았던 시기에 운임이 높았다는 점에서 알 수 있음
 - 즉, 현재와 같이 선박공급이 많은 시기에는 구매관리자지수와 운임 간의 상관성이 많아 보이지는 않음
 - 더욱이 제조업의 생산 및 신규주문 물량이 계약되어 해산물동량으로 이어지기 위해서는 시차(time lag)가 필요하기 때문인 것으로 판단되는데, 이에 따라 연말 및 내년 물동량 증가를 기대해야 할 것으로 보임
- ▶ 한편, 계선량이 줄고 있는 추세인데, 지난 4월 운항선대의 4.3%에서 10월 현재 2.3%로 크게 낮아졌으며, 이는 공급량을 늘리는 원인이 되고 있음
 - 최근 드류리(Drewry)는 이 같은 추세가 지속되면, 비경제선을 해체하던지 아니면, 운항선대를 모두 운영하면서 낮은 소석율로 운항할 수밖에 없는 상황이 될 것으로 예상하였음
 - 아울러 운항선대를 모두 끌어안는 문제에 봉착하면, 선사들의 실적 또한 낮아질 수 있다고 언급했는데, 이 같은 선대합리화는 비용절감 및 단기 유동성 확보가 가능하다면, 불요불급한 부분은 과감하게 구조조정하는 것도 고려할 필요가 있을 것으로 보임

		금주 (10.11)	()	2013 1			2012 1		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,040	(-50.9)	1,013	1,152	1,094	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,263	(-130.9)	1,027	1,530	1,364	897	1,901	1,535
	미서안항로	1,020	(-27.9)	1,020	1,189	1,087	859	1,177	1,053
	일본항로	857	(49.8)	719	857	763	733	815	777
	한국항로	673	(55.2)	565	690	616	557	682	622
	동남아항로	832	(-8.0)	809	916	849	848	964	909
(10.16)									
용선지수(HRCI)		504.0	(-5.5)	458	511	489	456	514	478
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	710	730	725
		수입	610	(-)	610	620	600	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	374	330	374	360
		수입	469	(-)	469	494	490	494	493
	동남아(All in)	수출	830	(-)	780	880	670	780	743
		수입	590	(-)	540	640	490	540	524

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC - 주요 시장의 운임이 살아나며 평균 수익도 증가

- ▶ 수익은 14,572 달러/일로 전주대비 3,465 달러 상승하였으며, 운임지수는 WS 40.0으로 전주대비 1.5p 상승
 - AG-Japan 운임이 6주 연속 상승하는 등 페르시아만 시장이 전체 운임 상승을 견인하였음. 평균 수익은 전주 대비 약 31% 증가한 14,572 달러/일이며 특히, WAF 시장이 주평균 수익률 보다 높은 상승을 시현하였음
 - 미국, 유럽의 실업, 생산 관련 경제 지표가 기대에 미치지 못하였으나 일본은 지표 개선이 지속되었음. 미국의 부채한도 협상 타결이 예상되고 FED의 새 의장 후보 Yellen에 대한 기대감이 있으나 QE Tapering 가능성이 열려있어 VLCC에 대한 시장 전망은 유보적임
 - 이라크 송유관 파손으로 인해 OPEC의 9월 석유 생산량 감소소식과 중동 및 북아프리카 정전불안 등으로 유가는 상승하였음. 다만 WTI는 미국의 원유재고량 증가, 디폴트 우려가 부각되며 전주 대비 소폭(0.6%) 하락하였음. 선박유는 지난 2주 동안 상승을 마감하고 하락하였음



제품선 - 대서양 시장 약세 지속, 아시아 시장 강보합세

- ▶ 수익은 8,332 달러/일로 전주 대비 423 달러/일 하락하였으나, 운임은 WS 117.5으로 전주 대비 2.5p 상승하였음
 - 대서양 시장의 약세가 지속되며 이 지역 운임 및 수익은 전주 대비 큰 변동없음. UKC-USAC 운임은 WS 70.0으로 보합권이며 USG-ECSA는 15p 하락한 WS 140.0를 기록
 - 중국의 국경절 연휴 동안 운임 방어에 어느 정도 성공하며 아시아 시장의 수익 및 운임은 보합권을 이어갔으며 수익은 2~3% 상승하였음
 - 한시적이긴 하지만 미국의 부채한도 협상 타결안이 가결되어 연방 정부 지출도 재개될 예정으로 우려했던 경기에 대한 영향은 미미할 전망. 또한 FED 의장 후보인 Yellen 지명자는 온건파로 양적완화 및 비통화 경기 부양정책을 지지하기 때문에 중장기적으로 상품시장 회복에 긍정적임

금주 () 10 일평균

		2013 1			2012 1		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(10.11)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,572	(3,465)	12,840	1,351	24,566	10,017	1,746	40,260	18,296
	MR	8,332	(-423)	8,755	8,813	18,266	13,286	6,722	18,538	10,675
용선료 (1 ,\$/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	40.0	(1.5)	38.5	30.0	47.5	36.3	34.0	70.0	47.5
	MR	117.5	(2.5)	117.5	105.0	170.0	129.0	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

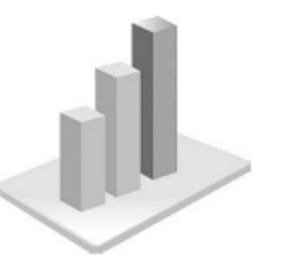


아시아 통화, 미연방준비은행의 양적완화 축소 연기로 인해 3주째 강세

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 예산 교착상태가 미국 경제를 위협했음에도 불구하고 미연방은행의 양적완화 축소가 연기될 것이라는 낙관적 기대로 인해 한국의 원화가 주도하는 아시아 통화의 강세가 3주째 지속되고 있음
 - 버락 오바마 미국대통령이 16일간의 연방정부 섯다운(일부폐쇄)과 부채한도 협상 시한을 2014년까지 연기하는 안에 합의했다는 소식이 들린 후 블룸버그-JP모건 아시아 달러 지수(The Bloomberg-JPMorgan Asia Dollar Index)는 10월 11일 이후 0.4% 상승함
 - 전문가들에 의하면 미국의 국가부도 리스크가 사라지면서 위험선호심리가 고조됨
 - 또한 미연방은행이 신흥국 자산에 대한 지원을 무리하게 줄이지 않을 것이라고 예측함
- ▶ 미 정부는 섯다운 기간 동안 경제의 건전성을 측정하는 데이터를 사용하지 않았기 때문에 미연방준비은행이 채권매입을 줄이지 않을 것임
 - 부채한도 만기가 돌아오는 2014년 3월에 미국 부채는 다시금 문제가 될 것이며 2013년 12월경에 또다시 미국 정부의 예산논쟁이 일어날 우려가 있음
- ▶ 글로벌 펀드는 이번 주에 한국, 대만, 태국, 필리핀 주식을 23억 달러 이상 순매수함
- ▶ 한국의 원화는 2013년 10월 13일부터 5일간 1% 평가절상 되어 1달러 당 1,060.84원을 기록함
 - 한국의 원화는 10월 18일에도 평가절상 되어 9개월 최고가인 1달러당 1,060.27원을 기록
 - 태국의 바트화는 0.8% 평가절상 된 31.06바트/\$, 말레이시아 링깃화는 0.7% 평가절상 된 3.1561링깃/\$, 중국의 위안화는 연중 최고 상승률을 보이며 0.39% 평가절상 된 6.0968위안/\$을 기록함
 - 반면에, 인도네시아 루피화는 0.4% 평가절하된 11,323루피/\$를 기록함
 - 그 외 지역으로, 대만의 달러화가 0.15% 평가절상된 29.446달러/\$, 필리핀의 페소화는 0.2% 평가절상된 43.073페소/\$ 그리고 베트남의 동은 지난 주 21,100동/\$에서 21,115동/\$로 소폭 상승함
- ▶ 한국정부는 수출에 악영향을 끼칠 우려로 시장개입을 고려하고 있다고 밝힘
 - 정책당국은 1달러당 1,060원 근처의 원화강세가 시장개입의 강한 신호로 생각함
 - 한국의 기획재정부는 한국의 외환유입 및 통화의 움직임에 투기활동이 있는지를 감시하고 있음
 - 한국은행은 유동성 공급, 자본유출입에 대한 규제 등을 통해 시장안정성을 보장하기 위한 조치를 취할 것이라고 밝힘
- ▶ 위안화는 중국의 2013년 3분기 경제성장률 호조로 인해 20년만의 최고가를 기록
 - 중국의 GDP 성장률은 지난 2/4분기에 7.5% 기록한데 이어 3/4분기에는 7.8%를 기록함
 - 중국의 경제성장률 호조는 앞으로도 위안화 평가절상의 강한 압박으로 작용할 것임
 - 18일 위안화 환율은 중국이 이중환율을 폐지한 1993년 이후 사상 처음으로 달러당 6.0915위안을 돌파함
- ▶ 한편, S&P는 최근 보고서를 통해 이번 미정부 섯다운으로 인해 4분기 미국의 GDP성장률이 최소 0.6% 하락할 것이며 그 피해액이 240억 달러에 이를 것이라고 추정함

(출처: Bloomberg, 2013. 10. 19.)



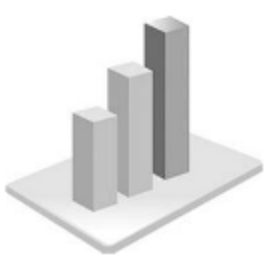


GSF(세계화주단체), P3 네트워크에 대한 조사 요구서한 제출

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 강력한 화주 그룹이 세계 최대 컨테이너 선사들의 공동운항 제안에 대한 우려를 제기하였음
 - 전 세계 화주들의 이익을 대변하는 the Global Shippers' Forum(이하 GSF) * 은 유럽 집행위원회의 공정거래국(competition directorate)에 P3(머스크, MSC, CMA CGM) 네트워크에 대한 여러 의구심(list of question)을 전달하였음.
 - * GSF는 영국의 Freight Transport Association, 미국의 the National Industrial Transportation League, 캐나다, 아프리카, 아시아 등의 화주 연합으로 구성된 단체
- ▶ 얼라이언스는 주요 3개 항로의 동-서 항로를 모두 커버할 예정이지만 공동 운임이나 다른 상업적 행위에 대하여서는 특별히 배제하고 있음
 - 올 초 베일을 벗은 P3는 비록 몇몇 국가에서 제도적 처리가 남아있기는 하지만 유럽에서는 자가 평가서(self-assess)만 필요하고 특별한 허가를 필요로 하지 않기 때문에, 2014년 2분기부터 활동을 개시할 것을 목표로 하고 있음
 - GSF에 의하면 P3 기업들은 유럽 연합의 콘소시엄 예외 적용에 해당되지 않기 때문에 보다 심도있는 평가서가 필요하다는 것을 인식하고 있음
 - EU 콘소시엄 예외 규정을 보면 모든 얼라이언스는 시장점유율이 30% 미만일 경우 경쟁 규칙에서 자동으로 예외를 인정받음. 단 시장 지위를 남용한 적이 없음을 보고해야 함
 - P3의 시장점유율은 33%로 추정되지만 새로운 협약을 통해 아시아-유럽, 환태평양, 한대서양에만 적용될 예정임
- ▶ GSF의 사무총장 Chris Welsh는 포럼이 콘소시엄이나 선박 공유에 대하여 반대하는 것이 아니라 이로 인해 발생하는 시장 충격과 경쟁법 측면에서의 분석이 필요하기 때문에 문제를 제기하였음을 강조
 - 그러나 P3가 경쟁 지향적이고 네트워크를 통해 달성된 효율성이 화주들에게 경쟁력 있는 가격으로 전환됨이 확인될 필요가 있음을 밝힘
- ▶ P3 기업은 누구도 화주측에 네트워크에 대한 설명을 하지 않았으며 유럽집행위원회도 이 네트워크에 대하여 어떻게 생각하는지 밝히지 않고 있음
 - 중국 당국은 이 제안(P3)을 얼라이언스가 아닌 합병으로 보고있음
 - 미국의 연방해사위원회(Federal Maritime Commission)로 부터는 아직 아무런 통보를 받지 못했음
 - 미국은 해상운송에 관하여 유럽과 다른 법률체계를 가지고 있으며 Mr.Welsh는 선사의 반독점 금지법 면책 폐지 캠페인을 이끌고 있음
- ▶ GSF는 법률적인 분석을 마치기 위해 공정경쟁국에 P3의 특징과 세부적인 사항에 대하여 요구하였음. 특히 브루셀(집행위원회)이 조사에 나섰는지 확인을 요청
 - GSF는 세계 화주들을 대표하여 문제를 제기한 것이며 이는 P3가 시장에 미칠 영향을 고려하여 당연한 권리라고 밝힘. 여기서 영향이란 운임과 서비스 품질임
 - GSF는 P3를 정기선의 시장 구조와 경쟁 구도를 바꿀 Game-changer로 보고 있으며 향후 시장 효율을 저해하는 P3 잠재성에 대해 걱정하기 때문에 보다 심도있는 평가서를 요구하고 있음
 - 또한 P3의 성격을 고려할 때 다른 경쟁당국이나 법률기관이 협정에 대한 분석을 필요로 할 것이며 이러한 요청이 있다면 GSF는 지원할 것이라 밝힘
 - 시장점유율에 대한 평가는 선대를 넘어서 터미널을 포함해야 하며 3개 선사는 모두 주요 터미널과 연계되어 있음을 지적

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 11.)





중국의 오일 수요 증가로 VLCC 업황 개선

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국의 8월 원유 수입(해상물동량)량은 전년대비 75만 bpd(배럴/일) 증가하였으며 이는 매주 VLCC 2.5척분이 추가로 투입되어야 하는 양임
 - 중국의 8월 원유 수입량은 500만 bpd를 상회하였으며 작년 동월에는 430만 bpd를 수입하였음
 - 이 중 400만 bpd는 VLCC 급으로 운송되었으며 35만 bpd는 수에즈막스급, 47만 bpd는 아프라 막스급으로 운송되었음
 - 지난 1년동안 중국은 원유 수입량 증가로 세계 최대 수입처인 미국을 제치고 세계 1위 원유수입국으로 올라섰음
 - 미국 에너지 정보청(EIA)에 따르면 중국은 내년에도 미국을 제치고 세계 최대 원유 수입국이 될 것이며 그 격차는 더욱 벌어질 전망
- ▶ 중국의 최대 원유 수입상대국은 사우디아라비아로 약 100만 bpd를 수입하였음
 - 뒤를 이어 앙골라 70만 bpd, 이라크 60만 bpd를 수입하였고 그 밖에 이란, 오만 쿠에이드, 수단, 러시아, 베네수엘라 등 전 세계 총 30여 국가로 부터 원유를 수입하고 있음
 - 수입국 다변화로 원유 공급에서 나타날 수 있는 생산 중단 등 여러 위험을 분산시킴
- ▶ 중국의 원거리 원유 운송 수요가 증가할수록 톤-마일 수요가 증가하며 2백만 배럴 이상의 탱커 수요도 함께 증가함
 - 중국은 자국의 VLCC가 가능한 물량을 모두 소화해 주기를 바라고 있지만 외국 선박 역시 중국의 원유에 대한 갈증이 증가할수록 반사이익을 볼 수 있음
 - 클락슨의 최근 성악 자료를 보면 중국의 Unipet사가 2012년 건조된 299,999 dwt의 그리스 선박을 용선하였음. 이를 이용해 나이지리아로부터 26만 톤의 원유를 수입하고자 함(10월 30일)
- ▶ 중국의 수입량이 증가함과 달리 미국의 수입량은 감소하고 있음. 이는 자국내 비재래 석유 생산 증가에 따른 것임
 - 미국 에너지 정보청에 따르면 미국 드릴링(drilling technique) 기술 발전에 따라 자국내에서 1,220만 bpd의 원유를 생산하고 있음
- ▶ VLCC 선주들은 중동-미국간 수요감소로 Triangulation(중동-US 걸프를 거쳐 서아프리카-중국 항차를 연속으로 수행하고 중동으로 회차) 경로를 선호
 - ICAP에 따르면 최근 수익이 1,500 달러/일까지 감소한 중동-미국 경로에 비해 Triangulation은 수익이 22,000 달러/일에 이름

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 9.)



TSA, 미주-아시아 항로(Westbound) 수출 해상운임 인상 시도 본격화

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 선사들은 오는 11월 15일부터 특정 상품에 대해서 태평양항로의 미주-아시아(westbound) 컨테이너 운임을 1 FEU당 최대 200달러까지 인상을 실시하기로 했다고 밝혔음
 - '태평양 노선 안정화 협의회(TSA-Transpacific Stabilization Agreement)'의 15개 컨테이너 선사들은 미국 서안 항만의 수출 물품은 1 FEU당 100달러, 미국 동해 그리고 걸프만지역을 통과하는 물품은 1 FEU당 200달러, 복합화물운송에 대해서는 1 FEU당 100달러의 최소 운임인상 가이드라인을 채택하였음
 - 해운업계에서 가장 영향력 있는 국제 해운협의체로 꼽히는 TSA는 한진해운과 현대상선

을 비롯, 세계 최대선사인 덴마크 머스크라인, 대만 에버그린 등 15개 선사 *

* 15개 선사: 한진해운, 현대상선, APL, 차이나 쉬핑, CMA-CGM, COSCO, 에버그린, 하판로이드, K라인, 머스크라인, MSC, N.Y.K.라인, OOCL, 양밍, 짐)로 구성되어 있음

- ▶ 컨테이너 선사들은 고지, 고철, 플라스틱 스크랩, 수지, 목재 및 통나무, 건조 및 농산품 등과 같은 특정 상품의 운임인상을 적용하고자 함
 - 캘리포니아 항만에서 수출되는 고지의 경우, 선사들은 TSA가 발표한 최소한의 수준보다 상향조정된 운임 인상 가이드라인을 채택하였음
- ▶ TSA의 임원인 Brian Conrad에 따르면, 이번 가이드라인은 일부 선사들이 이미 10월부터 시행한 운임 인상을 반영한 것임
 - TSA는 각 선사들마다 항로에서 적용하고자 하는 운임 인상 수준이 다르기 때문에 운임 수복의 가이드라인 작성 등을 수행함
- ▶ 태평양 노선의 최고협약체인 TSA의 구성 선사들은 내년 미주 서부-아시아 항로 운임으로 일괄운임인상(GRI)의 최소수준의 운임상승을 기대하고 있다고 Conrad는 전했음
 - 태평양 항로의 컨테이너는 다른 항로와 마찬가지로, 올해의 부진한 수요로 인해 운임상승을 적극적으로 시도하고 있음

(출처: FairPlay News, 2013. 10. 16.)

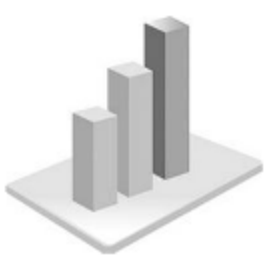


EU, 로테르담과 예테보리 항만을 LNG물류허브로 도약시키고자 보조금 지급 합의

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

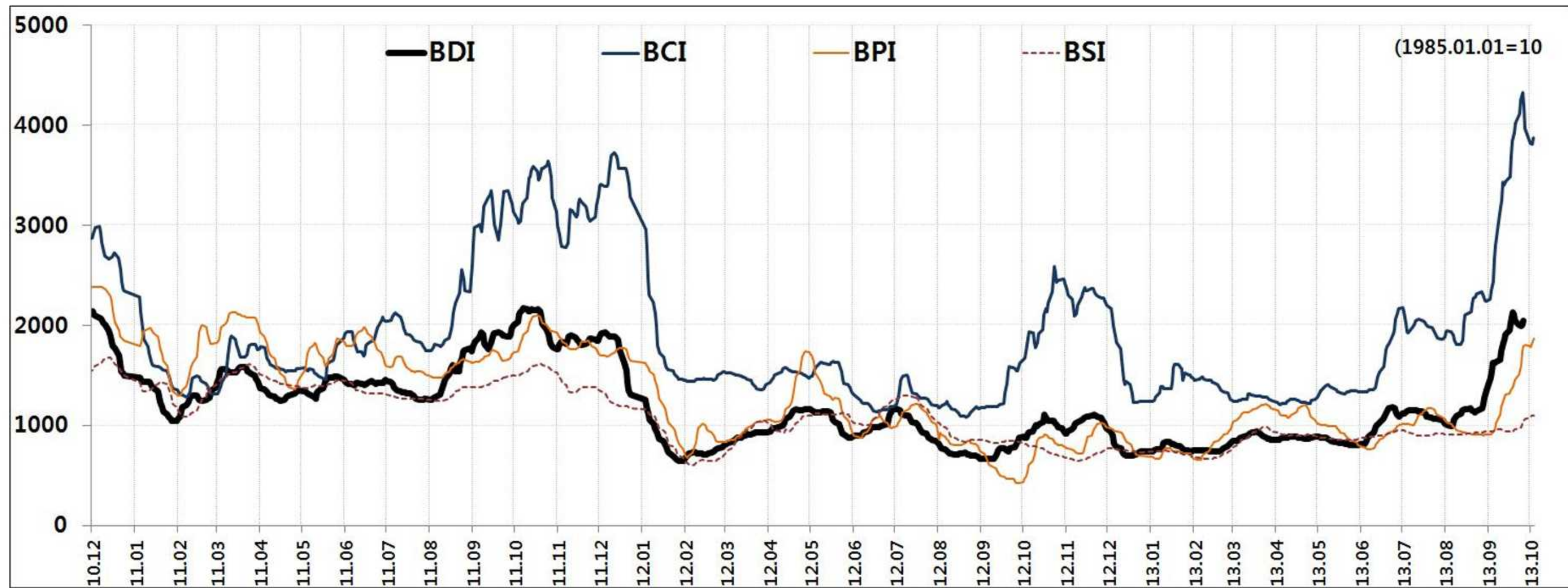
- ▶ 유럽연합(EU)은 네덜란드의 로테르담 항만과 스웨덴의 예테보리 항만을 LNG 물류의 허브로 선정함
 - 유럽연합(EU)은 유럽 최초의 액화천연가스(LNG; Liquefied Natural Gas) 물류체인(Logistics Chain)을 형성하고, LNG 물류 허브로 로테르담 항만을 개발하는데 7,400만 유로(1억 100만 달러)의 보조금을 제공하는데 합의했음
 - 로테르담 항만에 따르면, EU의 보조금은 독일의 라인강(Rhine)-마인강(Main)-다뉴브(Danube) 지역의 LNG 인프라 개발에 4,000만 유로와 로테르담 항만, 스웨덴의 예테보리 항만에 새로운 LNG 브레이크벌크(Break-Bulk) 터미널 개발에 3,400만 유로의 보조금 예산이 구성됨
- ▶ 로테르담 항만공사는 2015년 말까지 로테르담을 LNG 해상운송의 허브로 만들 계획임
 - 해상운송을 위한 벙커 연료로 LNG를 더 널리 사용하는데 박차를 가하고자 함
 - 로테르담의 브레이크벌크 수입 터미널의 개발은 LNG 물류허브의 핵심임. 터미널은 유럽 내 다른 지역에 선적을 위한 LNG화물을 분할할 것이며, 또한 북서유럽에서의 벙커 시장에 공급을 할 것임
 - 또한 예테보리 항만 역시 2015년까지 완공 및 운영 될 예정인 새로운 브레이크벌크 터미널로 이익을 얻을 것임
 - 터미널에 대한 투자의 나머지 부분은 네덜란드의 석유저장탱크 물류기업인 Vopak과 스웨덴 인프라 기업인 Swedegas가 책임짐
- ▶ 현재 로테르담은 유럽 LNG수송의 핵심 항만 기능을 수행하고 있음
 - 2011 년 이후, 로테르담의 게이트 터미널은 LNG를 저장 및 처리하고 있는데, 연간 120억 입방미터(Cubic Meter)의 처리 능력을 보유하고 있음
 - 앞으로 연간 약 200 선적에 해당하는 16 입방미터(Cubic Meter)가 증가할 것으로 예정되어 있음
 - 로테르담 게이트 터미널의 부두는 약 250,000 입방미터의 운반능력(현재 선호되는 운반능력은 약 160,000 입방미터)을 보유한 카타르발(發) 대형 LNG 운반선도 수용할 수 있을 만큼 크게 설계되어 있음

(출처: Lloyd's List, 2013. 10. 17.)



주요 해운지수 동향

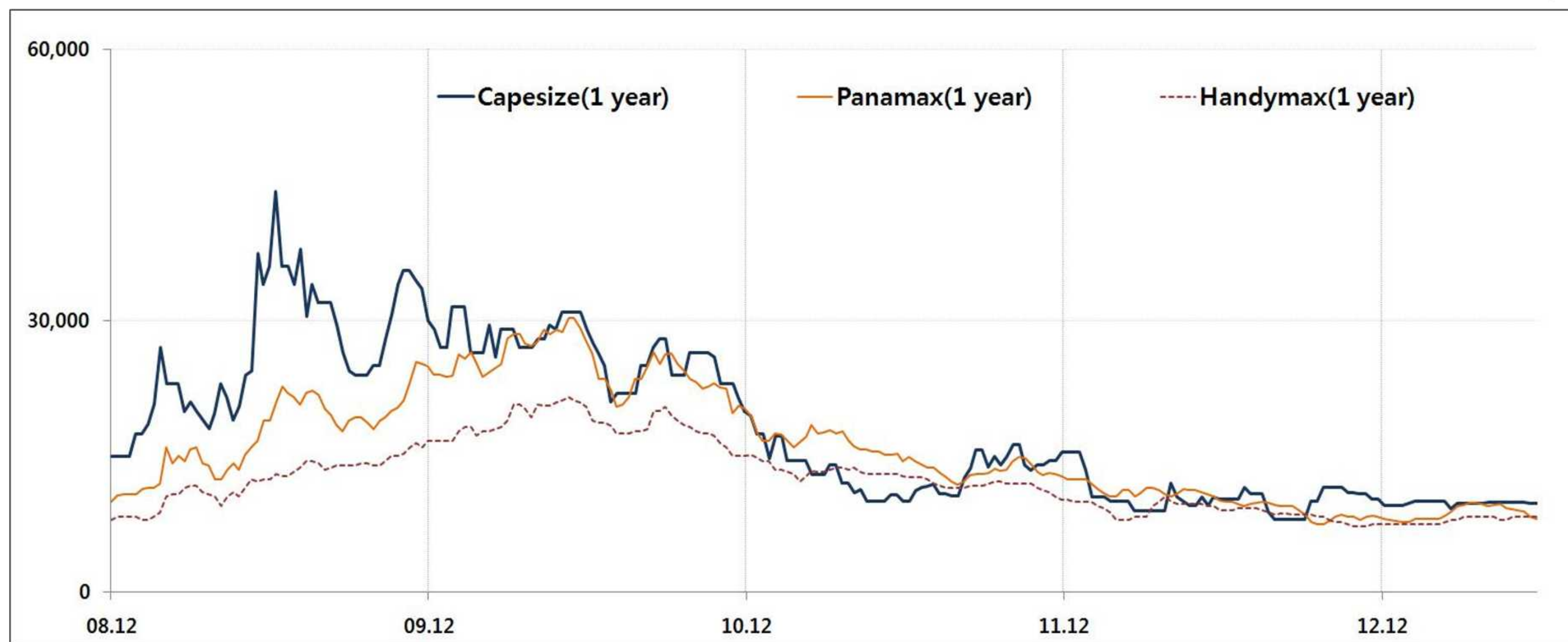
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange

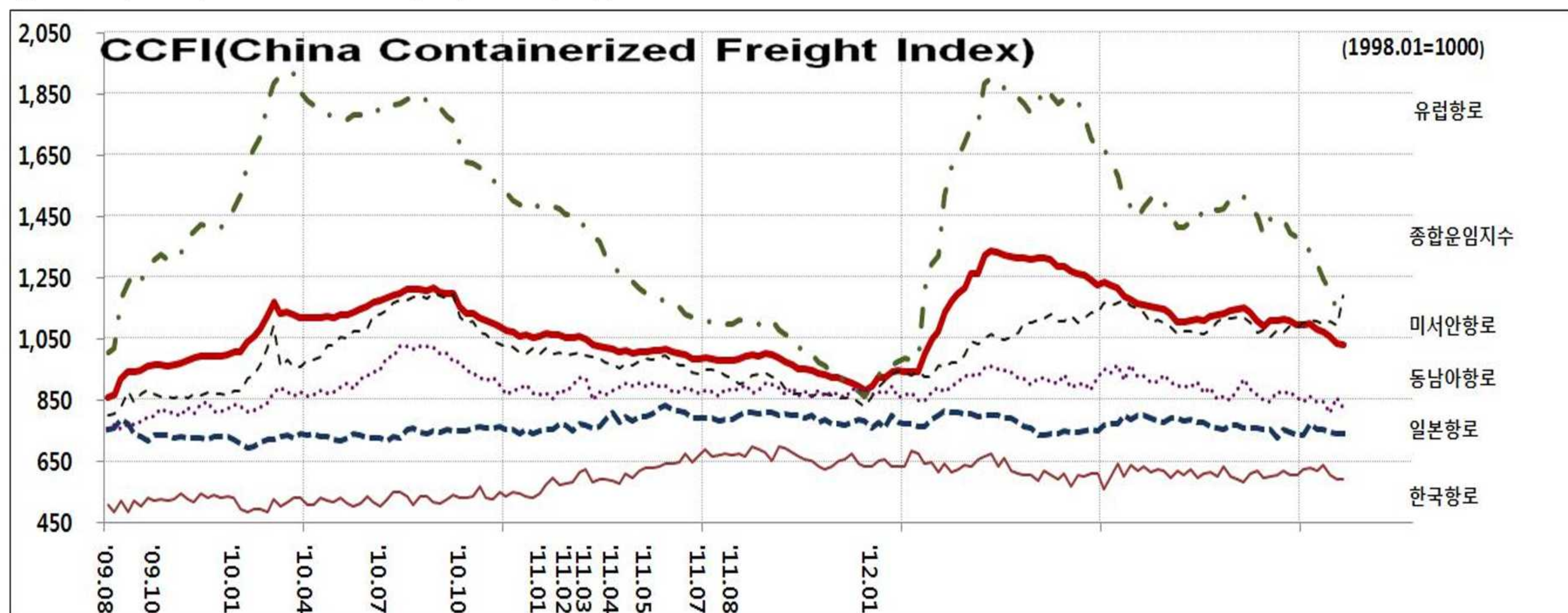
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



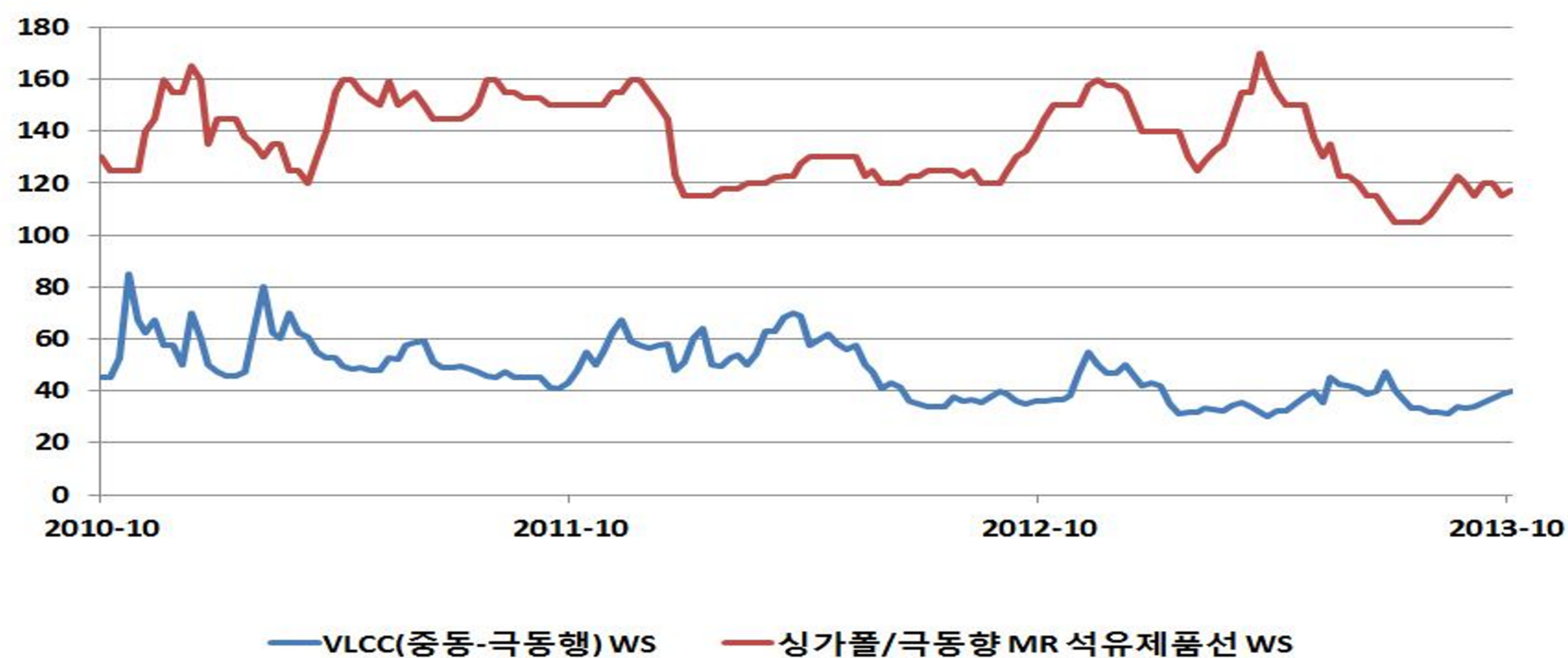
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List

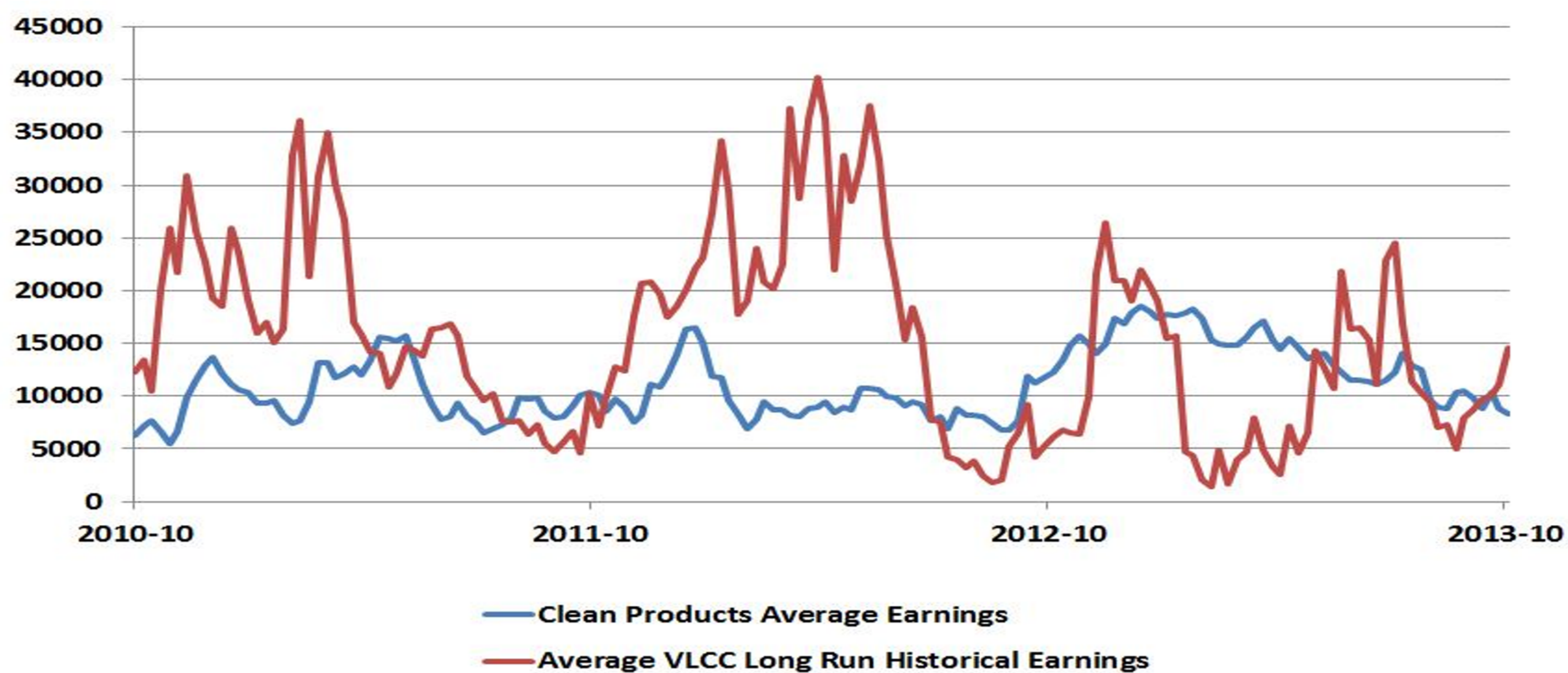
유조선 운임지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

금주 () 10 !평균					2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.11)										
건화물선(5)	Panamax	24.0	(2.0)	23.0	18.0	24.0	20.2	18.0	27.5	22.4
유조선(5)	VLCC	56.0	(-)	56.0	55.0	57.0	55.6	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10)	Sub-Panamax	10.3	(1.0)	10.3	9.0	10.3	9.3	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (10.11)										
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	26.0	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	90.5	(1.0)	90.3	89.5	92.5	90.3	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.3	(-)	31.3	30.0	31.3	30.4	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (10.11)										
380 CST	Rotterdam	585.0	(-13.0)	591.5	570.0	646.0	598.2	550.5	720.0	638.8
	Singapore	613.5	(-12.0)	619.5	591.5	667.5	616.7	573.5	741.5	662.8
	Korea	627.5	(-3.0)	639.0	610.5	688.0	642.5	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	624.5	(-10.5)	629.8	602.5	678.5	629.8	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (10.11)										
철광석	국제價	131.8	(0.6)	131.4	113	158	135	88	149	129
	중국産	170.0	(2.4)	169.1	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.4	(-)	98.4	96	98	97	96	119	103
	중국産	104.1	(-)	104.1	107	116	114	112	148	126
	호주산	174.9	(-0.1)	174.9	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙()	94.4	(-)	94.4	89	112	102	110	137	118
	중국産	187.1	(-0.1)	180.6	160	231	189	168	272	222
곡물	대두()	1,266.8	(-28.3)	1,283.6	1,267	1,613	1,435	1,048	1,771	1,474
	밀()	692.3	(5.3)	688.9	627	791	693	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 ()										
		6 !	5 !	4 !	2013 (1 !~5월)	2012 ! 합계	2011 ! 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			