

해운시황 포커스

통권 187호 (2013.10.21~10.25)

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)



불확실성 시대의 경영 실패 사례와 시사점

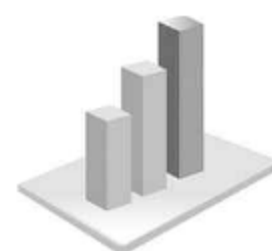
- ▶ 최근 기업의 경영환경은 단기 경영전략을 수립하기에도 벅찰 정도로 불확실한 상황이며, 특히 해운시장의 불확실성은 다른 산업보다 더욱 심각하여 기업경영을 매우 어렵게 하고 있음
 - 오늘날 기업의 경영환경은 정치·외교적 환경 및 자본시장 변화, 기술 발전, 고객 욕구 등이 매우 빠르게 변하고 있으며, 이는 전통적인 수요와 공급의 불일치에서 오던 호·불황의 기존 경제법칙을 흔들고 있음
 - 해운시장에서는 공급 과잉에서 비롯된 수급불균형 문제, 경기침체에 따른 수요요인 불안 외에도 에너지 자원 생산 및 수출 변동, 개도국의 금융시장 불안에 따른 투자 변동, 유럽의 재정불안에 따른 시장불안 요인 등이 겹쳐 각종 해운지표가 급변하고 있음
- ▶ 불확실 상황에 직면하면 각 기업은 위기 상황을 극복하기 위해 새로운 경영전략을 수립하고 있으나, 다음과 같은 요인에 의해 실패사례가 흔히 발생하고 있음
 - 첫째, 베스트 전략의 딜레마. 대부분 기업은 최고의 상품과 마케팅 등과 같이 모든 분야의 베스트를 추진하지만 사실상 불가능함. 전략은 베스트가 아닌 유니크(unique)한 것이어야 함. 즉 우리 기업만이 제공할 수 있는 가치를 찾고 이를 필요로 하는 파트너를 찾아야 성공할 수 있음. 모든 기업을 만족시키는 서비스는 성공하기 쉽지 않음
 - 둘째, 잘못된 감량 경영 폐해. '예산 및 인력 10% 감축'과 같은 일률적 감량경영은 회사의 가장 중요한 인적·물적 자원을 축소하는 부작용을 초래하여 경기가 회복되었을 때 경쟁력을 약화시킬 수 있으나 우리나라에서는 일률적 감량경영이 보편화되어 있음
 - 셋째, 직원들의 참여와 혁신적 대응 부족. 위기 극복을 위한 직원들의 자발적 참여가 부족하고 비전달성을 위한 동기부여도 부족하여 경영전략이 담당자만의 업무로 인식되는 경우가 있음
- ▶ 불확실성 문제 해결을 위한 실패사례를 통해 우리나라 해운기업에서 얻을 수 있는 시사점은 다음과 같음
 - 첫째, 다른 기업과 차별화된 유니크한 서비스 개발이 필요함. 현재 외항해운업의 문제는 선사 숫자가 많은 것보다 '비즈니스 모델'이 유사하다는데 있음. 해운기업이 지속적으로 생존하고 발전하기 위해 화주별 맞춤형 서비스, 즉 유니크한 서비스 개발이 필요함
 - 둘째, 전략적 감량 경영이 요구됨. 불황기에는 감량경영이 불가피하나 과도하게 축소하거나 인력을 우선적으로 축소하면 상황이 반전되었을 때 대응이 불가함. 따라서 평상시 원가관리를 엄격하게 하는 경영자의 균형감각이 요구되고, 원가관리를 평상시 경영 문화로 정착시켜야 함
 - 셋째, 기업의 민첩성(Business Agility) 확보가 중요함. 기업의 민첩성이란 어떠한 비즈니스 환경 변화에도 기업의 가치를 실현할 수 있는 일관된 방침을 유지할 수 있는 능력을 의미함. 불확실성과 위기에 대응하기 위해서는 기업의 문화와 체질이 외부환경 변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 해야 함. 이를 위해 정보 공유 및 의사소통 원활화, 타켓시장에 특화된 시장진입 전략 개발, 전략과 목표에 대한 공감대 형성, 역시장 행동전략 추구, 비용절감과 성장전략의 조화 등이 필요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)


케이프 운임이 급락하면서 전 선형에 걸쳐 불확실성이 확대

- ▶ 최근 BDI는 1,786p(10월 16일)를 기록, 전주 대비 179p(9%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 6,634달러/일(21%) 하락하며 BDI 하락을 주도함
 - 파나마스 운임은 계절적 사항지지 요인이 하락을 억제하면서 전주 대비 188달러/일(1%) 소폭 하락
 - 수프라막스는 전주 대비 453달러/일(26%) 상승, 핸디사이즈는 1% 상승
 - FFA 시장은 현물시장의 하락세를 반영하여 전 선형에 걸쳐 미래 평가치가 하락. 케이프 선형은 11월 물의 경우 전주 대비 10,000달러/일(33%) 폭락하였고, 파나마스 선형 또한 2,900달러/일(18%) 하락. 2014년 물의 경우 케이프 및 파나마스 선형이 9% 수준 하락
- ▶ 케이프 선형의 경우 태평양/대서양 양 수역에서 신규화물 유입이 부진한 것이 시황하락으로 귀결
 - 특히 브라질 물동량이 부진하면서 화물을 대기하는 선박이 증가하여 시황하락을 주도
 - 다만 서호주 철광석 화물이 시장에 일부 유입되었지만 시황상승으로 이어지기에는 부족
 - 파나마스 선형 또한 신규 물동량 유입은 부족한 상황
 - 중대형선 운임이 하락반전하면서 전 선형에 걸쳐 미래 운임수준에 대한 불확실성이 상승
- ▶ 건화물선 전 선형의 시황상승을 위해서는 원자재(commodity) 운송수요의 전체적 확대가 필요하지만, 최근에 나타난 철광석 위주의 운송수요 증가만으로는 전반적 운임상승에는 한계
 - 특히 한 때 케이프 운임이 파나마스 운임의 4배 수준으로 상승하면서 화주의 화물분할 전략(cargo split)이 대두되고, 이는 케이프 운임의 하락요인, 파나마스 운임의 상승요인으로 작용
 - 따라서 철광석, 석탄, 곡물, 기타 광석(보크사이트/니켈) 등의 전통적 건화물선 물동량의 동반 확대 없이는 본격적인 건화물선 시황 호전은 기대하기가 곤란
- ▶ 최근 Lloyd's List에서 전통적 건화물 벌크선 선주국인 그리스의 신조선 및 중고선 확보가 눈에 띄게 증가하고 있다고 보도
 - 특히 그리스 선주들은 연료절감형/대형 선박 위주의 투자에 집중하여 평균선령이 낮아지고 평균선형은 증가
 - 우려스러운 사실은 최근의 저선가에 기반한 신조선 발주가 향후 시장 전체의 운임회복에 걸림돌이 될 것이라는 점



				2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,847	(-116)	698	2,146	1,074	647	1,624	920
	BCI	3,110	(-359)	1,209	4,329	1,913	1,082	2,955	1,573
	BPI	2,038	(17)	651	2,060	1,072	418	1,738	963
	BSI	1,228	(42)	664	1,228	890	600	1,300	904
	BHSI	636	(-1)	410	637	524	366	719	516
용선료(1년, \$/day)	Capesize	16,000	(-1,000)	9,250	18,500	11,771	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,250	(-)	7,750	13,500	9,420	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,750	(-)	7,500	9,750	8,280	7,250	10,500	8,649
운임(\$/day)	Capesize	24,845	(-6,700)	4,205	42,211	11,868	2,644	23,991	7,681
	Panamax	16,072	(-124)	5,163	16,486	8,396	3,336	13,877	7,684
	Supramax	12,992	(606)	6,938	12,992	9,261	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,047	(34)	6,108	9,051	7,669	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



‘컨’ 운임, 미국과 유럽 및 중국 등 경제 부진으로 하락 지속

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 29.7p 하락한 1,010p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 2.0p 상승한 506.0p를 기록했다
- ▶ 아시아/유럽 및 미주 항로 등 기간항로의 운임 하락세가 지속되면서 시황이 악화되고 있음
 - 상해발 유럽 운임은 지난주 TEU당 661달러까지 하락해 전주 675달러에 비해 14달러 추가 하락했음
 - 상해발 미서안항로는 지난주 FEU당 1,739달러에서 전주 1,773달러에 비해 34달러 하락했으며, 미동안항로는 지난주 FEU당 3,145달러로 전주에 비해 60달러 하락했음
 - 지난 9월 미국의 고용 부진(실업률 7.2%)으로 미국의 출구전략이 내년 1분기 말에 시행될 것이라는 전망이 나오고 있음
 - 이는 현재 미국의 경제 상황이 출구전략을 시행할 만큼 안정되지 않았다는 것으로 볼 수 있음
 - 이에 따라 점진적인 미국 경제의 안정을 기대해 볼 수 있겠으나 큰 개선은 없을 것으로 예상되며, 내년 상반기까지 컨테이너선 시장도 이에 영향을 받을 것으로 판단됨
 - 한편, 유럽중앙은행(ECB)은 일반은행 7%, 대형은행 8% 수준의 완충자본 보유를 요구할 방침이어서 신용경색이 더욱 강화될 것으로 보이며, 이는 금융시장 외에 실물시장에도 영향이 불가피할 것으로 보임
- ▶ 한편, 중국 경제는 제조업 경기지수를 나타내는 구매관리자지수가 상승세를 보이는 등 최근 다소 호전되고 있으나 뚜렷한 반전 상황은 아닌 것으로 판단됨
 - IMF도 내년 중국경제성장률 전망치를 7.3%로 금년 7.6% 대비 낮아질 것으로 전망하고 있어 둔화가능성에 무게를 두고 있음
- ▶ 이에 따라 하반기 이후에는 미국과 유럽 및 중국 등 주요 경제국의 성장에 걸림돌이 많아 수요회복이 더딘 것이 컨테이너선시장 회복의 큰 난제로 보임
 - 더욱이 금년에 나올 것으로 예상되는 1만 TEU급 이상 선박은 36척으로 전망되는데, 2014년 및 2015년에는 각각 57척과 59척이 인도 예정이어서 원양항로의 공급부담은 더욱 늘 전망임



			금주 (10.18)	(전 주비)	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,010	(-29.7)	1,013	1,152	1,092	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,206	(-57.0)	1,027	1,530	1,360	897	1,901	1,535
	미서안항로		1,014	(-6.5)	1,020	1,189	1,085	859	1,177	1,053
	일본항로		834	(-22.5)	719	857	765	733	815	777
	한국항로		608	(-65.4)	565	690	615	557	682	622
	동남아항로		803	(-29.0)	803	916	847	848	964	909
			(10.23)							
용선지수(HRCI)			506.0	(2.0)	458	511	489	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

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



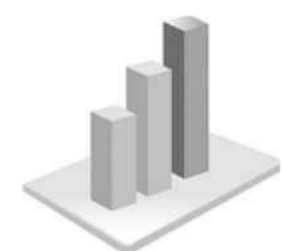
VLCC - 중동 시장의 활기로 전체 수익 및 운임 강세 지속

- ▶ 수익은 18,016 달러/일로 전주대비 3,444 달러(24.0%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 43.0으로 전주대비 3.0p(7.5%) 상승
 - 페르시아만 시장의 평균 수익률이 전주 대비 30% 이상(Gulf-US Gulf 45%) 상승하며 전체 운임 상승을 견인하였음. 그러나 이 지역 선박량이 증가하며 다음 주 상승세에 제동이 걸릴 가능성이 있음.
 - 미국은 실업률이 기대 이상이며, 연방정부 폐쇄의 영향으로 4/4분기 경제 성장률 손실이 불가피하나 이로 인해 양적 완화 축소가 연기되며 경기에 긍정적인 전망.
 - 일본은 소비세 인상과 함께 5조 엔 규모의 경기 부양책도 동시에 진행할 예정이며, 중국은 내수에 힘입어 3/4분기 7.8% 경제 성장률 달성하였으나 4/4분기는 다소 둔화될 전망. 따라서 단기간 VLCC에 대한 시장 전망은 유보적임.
 - 국제유가는 이란의 핵문제 해결 가능성, 비재래 석유의 지속적인 공급량 증가, 미국의 원유 재고 증가 등으로 소폭 하락하였음. 선박유는 전주에 이허 하락세를 이어가고 있음



제품선 - 전반적인 약보합세 시장 지속하며 US 걸프만 선박량 증가

- ▶ 수익은 7,261 달러/일로 전주 대비 1,071 달러/일 하락(-12.9%) 하였으며, 운임은 WS 117.5으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 시장의 약세가 지속되며 이 지역 운임 및 수익이 전주 대비 하락. USG-UKG 백홀 운임은 WS 85.0으로 전주대비 20p 하락하였으며 USG-ECSA도 20p 하락한 WS 120.0를 기록하였음
 - 현재 이 지역은 몇몇 선주가 중동으로 화물 수배차 공선 운항을 감내하고 있으며, 미국 걸프만은 선박량이 증가하고 있음
 - 미국의 원유정제 투입량이 10월 들어 증가하고 제품류 재고율이 하락하고 있으며 중국의 3/4분기 경제 성장률 개선으로 석유 수요가 당초 예측치 보다 증가할 것으로 예상되지만 운임 개선으로 이어지기는 어려울 전망.



		금주 (전주비)			2013년			2012년		
		금주	(전주비)	10월평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.18)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	18,016	(3,444)	14,565	1,351	24,566	10,208	1,746	40,260	18,296
	MR	7,261	(-1,071)	8,116	8,813	18,266	13,142	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	43.0	(3.0)	39.6	30.0	47.5	36.4	34.0	70.0	47.5
	MR	117.5	(-)	117.5	105.0	170.0	128.7	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

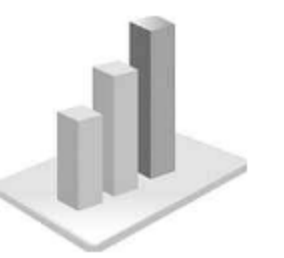


컨테이너 선사들 일제히 운임 인상 계획 중

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 주요 컨테이너 선사들이 여러 항로에 대해서 11월과 12월에 적용 예정인 운임 인상 계획을 발표함
- ▶ 아시아-유럽 항로에서는 United Arab Shipping Co.가 11월 1일부터 지중해에서 아시아로 가는 운송에 대한 운임을 TEU당 \$200 인상할 예정임
 - 같은 날 지중해 및 흑해에서 중동과 인도아대륙으로 가는 운송에 대한 운임도 TEU 당 \$200, FEU당 \$300 인상할 예정임
 - CMA CGM은 12월 1일부터 인도, 파키스탄, 스리랑카에서 북유럽, 지중해, 발트해, 흑해, 북 아프리카 그리고 중앙 아메리카, 카리브해 지역, 라틴 아메리카로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$300, FEU 당 \$600 인상할 예정임
 - Maersk Line은 11월 4일부터 지중해에서 중동, 인도, 인도아대륙으로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$200, FEU 당 \$300 대폭 인상할 계획임
 - CMA CGM은 11월 15일부터 북유럽, 영국, 노르딕 국가에서 인도, 파키스탄, 스리랑카, 이집트 포트사이드로 가는 IPAK 서비스에 대한 운임을 TEU 당 \$150, FEU 당 \$300 인상할 예정임
- ▶ 인트라 아시아 항로에서는 CMA CGM이 11월 1일부터 아시아에서 모리셔스로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$200 인상할 예정임
 - 또한 일본을 제외한 아시아 항만에서 스리랑카, 파키스탄 그리고 서부 인도로 가는 운송에 대한 운임도 TEU 당 \$100 인상할 예정임
 - Hapag-Lloyd는 11월 1일부터 일본을 제외한 동아시아에서 페르시아만으로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$500, 인도아대륙으로 가는 운송에 대한 운임을 TEU당 \$100 인상할 예정
- ▶ 아시아-아프리카 항로에서는 Cosco Container Lines가 11월 1일부터 극동에서 남 아프리카로 가는 운송에 대한 운임을 TEU당 \$300 인상할 계획임
 - CMA CGM은 11월 15일부터 인도와 아랍 에미리트 연합국에서 동 아프리카로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$500까지 대폭 인상할 계획을 갖고 있음
- ▶ 아시아-라틴 아메리카 항로에서는 Hamburg Süd와 자회사 Aliança가 11월 1일부터 아시아에서 남 아메리카 동부 연안으로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$650, 20-foot, 40-foot Reefer Container 당 \$1,000, 40-foot standard와 high-cube 그리고 40-foot non-operated refer container 당 \$1,300 인상할 예정임
 - Hamburg Süd와 Aliança는 11월 9일부터 아시아에서 남 아메리카 서부연안과 중앙 아메리카, 그리고 멕시코로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$1,000, 40-foot non-operated reefer container 당 \$1,500 그리고 40-foot standard, high-cube container와 40-foot reefer container 당 \$2,000 인상할 계획임
 - Cosco는 11월 15일부터 극동에서 남 아메리카 동부연안으로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$750, FEU, 40-foot high-cube container 당 \$1,500 인상할 예정임
- ▶ 아시아-호주 항로에서는 Hapag-Lloyd가 11월 17일부터 북동 아시아에서 호주로 가는 운송에 대한 운임을 TEU 당 \$300 인상할 계획임

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 10. 25.)





철강가격이 건화물선 운임에 영향을 미치는 이유

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 현재 중국의 철강가격은 역사적 저점 부근임
 - 최근 중국 내수 열연강판 가격은 메트릭톤당 3,482 위안 정도이고, 7주 정도 전에 철강 가격은 메트릭톤당 약 3,650 위안이었음
 - 철강 가격 하락은 철강에 대한 수요-공급 불균형을 반영한 것임
 - 예를 들어, 철강 공급이 수요보다 빨리 늘어나거나 수요가 약해진 것임
 - 지난 10년간의 철강 가격을 보면, 철강가격은 메트릭톤당 3,400위안 근처로 바닥 수준임
- ▶ 상품(원자재)가격은 일반적으로 경제활동 및 운송료와 함께 움직임
 - 철강, 철광석, 석탄, 석유, 구리 등 원자재 가격이 상승하는 것은 수요가 공급을 초과하기 때문임. 따라서 이는 운송 증가로 이어지고 운송료에 긍정적인 영향을 미침
 - 그래서 상품가격이 오르면 해운기업의 펀더멘털이 높은 운임으로 인해 좋아지는 신호로 해석할 수 있음
 - 반대로 상품가격이 하락하면, 건화물 운송 시장에 부정적인 영향을 미칠 수 있음. 하지만 이 모든 현상이 항상 일치하는 것은 아님
- ▶ 철강산업은 중국의 산업 분야 및 고용 성장에 상당히 중요한 부문이기 때문에 메트릭톤당 3,400위안은 산업이 지지하려는 최저가격일 수 있음
 - 만약 철강가격이 이 최저가격을 뚫고 내려가면 빈약한 경제성장을 의미할 수 있음
 - 물론, 정부는 이를 피할 수 있으면 이런 일이 발생하지 않도록 철강 공장의 생산을 줄이는 등의 감축 시행에 직면할 것임
 - 하지만 이는 사회 불안으로 이어질 수 있는데, 실제로 2005년 11월, 2008년 10월, 2012년 9월에 이런 사례가 있었음
- ▶ 정부나 중앙은행의 능력에 제한이 없다면, 중장기적으로 인프라 개발 및 철강 수요를 지원할 수 있음을 의미함
 - 이는 DryShips Inc. (DRYS), Navios Maritime Holdings Inc. (NM), Safe Bulkers Inc. (SB), Diana Shipping Inc. (DSX) 그리고 Guggenheim Shipping ETF (SEA) 등의 건화물선 기업들에게 긍정적인 영향을 미칠 수 있음
 - 만약 철강가격이 메트릭톤당 4,000위안까지 급격히 상승하면, 철강에 대한 수요가 매우 강함을 의미하며 또한 상품과 선박에 대한 수요에도 긍정적인 영향을 줄 수 있음을 의미함

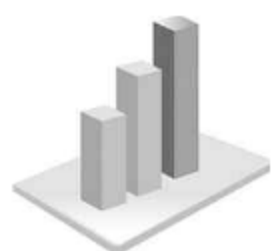
(출처: Marine Money, 2013. 10. 25.)



미국 존스법(Jones Act)에 의한 미국선사의 혜택

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 제 품선 선주인 American Shipping Company의 3/4분기 순이익은 120만 달러를 기록했으며 이는 작년 131만 달러 순손실에 비해 크게 개선된 것임
 - 이는 미국의 항만간 석유제품 운송이 급증한데 기인한 것으로 존스법의 혜택이 작용한 것으로 보임
 - 오슬로에 본사를 둔 AMSC(American Shipping Company)에 따르면, 새로운 화물이 시장에 들어오지만 존스법 아래 선박은 제한되어 있기 때문에 거래 펀더멘털이 강세를 유지할 것으로 전망
 - 현재 시장에 2016년까지 신규로 인도되는 선박이 없기 때문에 용선료는 계속 높은 상태를 유지하고 있음



- 존스법은 미국의 연안 운송 제한법(cabotage law)으로 미 항만 사이를 운항하는 모든 상선은 미국 시민에 의해 건조되고, 소유되고, 운항되고, 미국인을 고용하여야 하며, 미국에 등록해야 함
- ▶ 미국 항만간 석유 제품 거래는 증가하고 있으며, 이는 미국 국내 석유 생산 호황으로 걸프만 정유시설의 생산량 증가에 따른 것임
 - 드릴링 기술 발달로 인해 비재래 석유의 추출 및 생산이 늘어났고 이로 인해 미국은 세계 최대 석유 생산국으로 올라섬
 - 향후에도 세일 가스 선적분과 함께 연안 탱커들의 교체 시기가 도래함에 따라 긍정적인 흐름이 예상됨
 - 몇몇 케이스에서 선주들은 장기 용선인으로 부터 75,000 달러/일에 선박을 고정시키고 수익을 거두고 있음
- ▶ AMSC는 Overseas Shipholdings Group(OSG)에 용선을 준 선박이 있는데, 작년 11월 OSG는 파산법 11장(우리나라 회사정리법과 유사)의 적용을 신청하였음
 - 그러나 AMSC는 이것이 시장에 영향을 주거나 자사의 수익에 영향을 주지 않을 것으로 전망
 - OSG에 용선을 준 선박이 모두 기간 용선 상태로 돌아와도, 시장이 현 수준이라면, 용선료가 같거나 더 좋은 조건으로 단기간 채용선 할 수 있을 것으로 전망되기 때문
 - 현재 OSG는 용선료를 모두 제 때에 납부하고 있음
 - AMSC는 총 10 척의 제품선을 운영하고 있음

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 23.)



중동 VLCC spot 시장 경쟁 심화

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 선박의 공급과잉으로 화물 운임 증가율 소폭에 그칠 가능성 대두
 - 현재 유조선 시장에서는 'the second decade'라고 부르는 11월 중순(second 10 days) spot 화물을 운송하기 위해 다투고 있음
 - 11월 중순 40항차를 두고 60 척의 VLCC가 경쟁하고 있음
 - 현재 상황은 중동만(Middle East Gulf; MEG) 화물운임의 상당한 상승 가능성의 고삐를 죄고 있음
- ▶ 이와 같이 VLCC 선주 또는 선사간 화물 수취 경쟁이 지속된다면, 운임의 주간 상승은 어려울 것이라고 전문가들은 보고 있음
 - 발틱 해운거래소에 따르면, 현재 W41로 대표되는 중동-아시아 항로 화물 운임은 수익 기준으로 하루 13,800 달러임
 - 해운전문가들은 발틱 해운거래소 지표가 최신 선박 기준(modern full-efficient tonnage)이 아니기 때문에 상향 조정해야 한다고 주장하며 현 수준은 22,000 달러/일 정도라 주장
 - 발틱의 13,800 달러/일 수익은 전주의 10,000 달러/일 보다 소폭 상승한 것이지만 양호하다고 할 수 없음. 왜냐하면 선주의 일일 운항비용이 10,000~11,000 달러로 추정되기 때문임
- ▶ 중동의 선박 과잉은 새로운 VLCC들이 인도되면서 더욱 악화될 전망이다
 - 로이드에 의하면 현재 620척 수준의 세계 VLCC 선대에 거의 30척 가까운 선박이 올해 말까지 새롭게 진입할 예정임
 - 폐선 수준은 이러한 신규 진입량을 상쇄할 만큼 충분치 않음
 - 탱커 선주인 Frontline은 선박 과잉 해소를 위해 15년 된 VLCC 선박을 폐선하기로 결정하였음
- ▶ 선박 과잉이 지속됨에 따라 많은 전문가들이 운임 및 수익의 변동성이 계속될 것이라고 전망하고 있음



- 어느 브로커는 운항비가 10,000~11,000 달러 정도면 현재와 같은 불경기에 선주에게는 환영할 만한 일이라고 함. 수익은 운항 비용 밑으로 자주 떨어지고 있으며 이는 선주의 경영을 어렵게 하고 있음
- 현재 그리스의 Athenian Group의 중동지역 용선 사례를 보면, 2010년 건조된 317,441 dwt 유조선, Athenian Harmony호를 Shell에게 W42 운임 13,000 달러/일로 항해용선 하였음. 화물은 27만 톤의 원유로 11월 9일 선적분임.

(출처: Lloyd's list 2013. 10. 23.)



세일가스, 생산비 급증에 경제성 의문

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 세일에너지 *의 미래에 대한 회의론이 일각에서 제기되고 있음
 - 석유 지질학자이자 컨설턴트인 Art Berman에 따르면, '세일에너지는 혁명이라기 보단 거품에 가깝다'라고 주장함
 - Berman를 포함한 일부 전문가들은 '수평 시추·수압 파쇄법을 통해 셰일층에 수평으로 삽입한 시추관을 통해 물과 모래, 화학약품을 고압으로 분사해 암석을 깨고 석유와 천연가스를 추출하기 때문에 시추에 많은 비용이 들고, 특히 불순물 정제에도 추가비용이 들어 생산비 부담이 크다'라는 점을 지적함
 - 세일에너지를 추출하는데 상대적으로 높은 비용을 감안할 때 개발의 지속 가능성에 의문을 제기함
- * 세일에너지: 모래와 진흙이 쌓여 단단히 굳은 셰일층에서 개발·생산되는 원유 및 천연가스를 말하며 일반적인 천연가스와 원유는 지상에서 가까운 덮개암을 사이에 두고 고여 있는 반면 세일에너지는 셰일층의 촘촘한 구멍 사이에 갇혀있음
- ▶ 생산비용이 당초 예상보다 많이 들어 경제성에 대한 의문이 제기되는 데다 생산량도 앞으로 4~5년 후에 정점을 찍을 것이라는 지적이 나오고 있음
 - 큰 기대를 받으며 본격 시작된 세일에너지 개발의 허상도 일부 드러나고 있다며 좀 더 진지하게 실체를 들여다 볼 때라고 지적했다
- ▶ 미국 에너지·화학 업계를 비롯해서 오바마 행정부 당국관계자들은 세일에너지를 개발하기 위해 도입된 수평 시추·수압 파쇄법을 통해 미국의 에너지 생산이 급등할 것이며, 국내·외에서 에너지 자원의 판도를 바꾸는 획기적인 전환점이 될 것이라고 예상하고 있음
 - 국제에너지기구(IEA; International Energy Agency)에 따르면 2030년 미국은 석유 순수출국으로 부상할 것으로 전망하고 있음
 - 일부 추정에 의하면, 미국은 러시아를 능가하여 여름기간동안 석유와 천연가스의 세계 최대의 석유와 천연가스의 생산국으로 부상할 것임
- ▶ 세일가스에 대한 낙관론과 비관론 모두 어느 한쪽을 일방적으로 옳다고 할 수는 없지만 이에 대한 논쟁은 끝나지 않았음
 - 그러나 비관론도 만만치 않지만 아직은 낙관론이 더 지지받고 있음
 - 미국에너지정보청(Energy Information Administration)에서 보고한 새로운 시추 생산성에 따르면, 전반적인 석유 및 가스 생산이 무서운 속도로 증가하고 있으며, 생산의 증대는 석유·천연가스의 시추 장치의 수의 증가보다 시추의 효율성과 새로운 유전의 생산성에 의해 주도되고 있다고 밝힘
- ▶ 한편 세일에너지 개발에서 뒤처진 러시아 푸틴대통령은, 미국의 에너지 르네상스는 거품일 뿐이라며 일축했음

(출처: Bloomberg, 2013. 10. 23.)



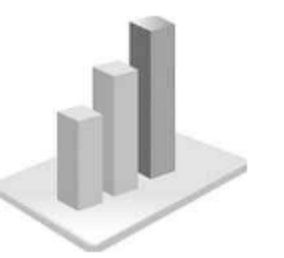


태평양항로의 선사, 겨울철 운항 노선 감축

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

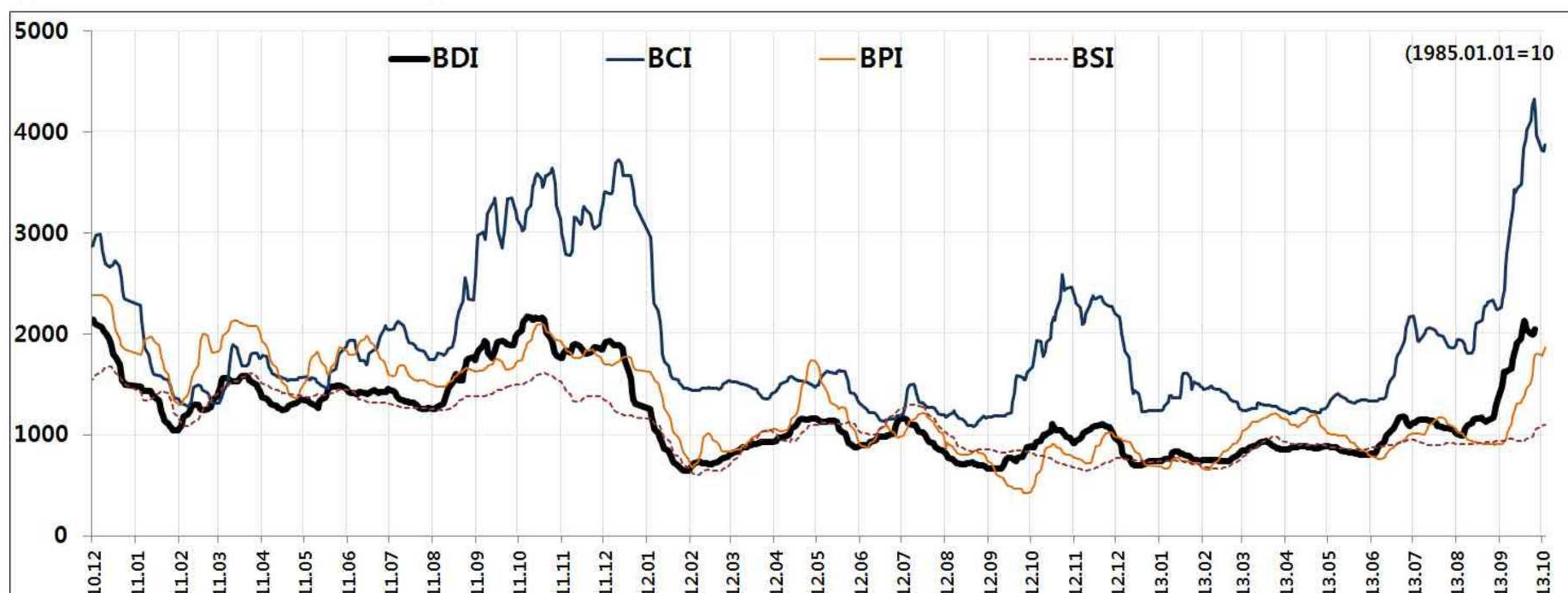
- ▶ G6와 Green Alliance * 는 겨울철 화물수요 감소를 대비해 서비스를 축소할 계획임
 - * Green Alliance: 세계 최대 글로벌 해운 얼라이언스(Alliance) 중의 하나인 'CKYH (COSCO, K-Line, Yang Ming, Hanjin Shipping)'가 이산화탄소 배출 최소화를 위한 에코 스티밍(Eco-steaming)에 적극 동참, 기존 명칭을 'CKYH-The Green Alliance'로 변경함
 - 현대상선을 비롯해 APL, 하판로이드(hapag-Lloyd), MOL, NYK, OOCL이 멤버로 가입돼 활동하고 있는 G6 얼라이언스는 아시아-북미동안 파나마 운하를 통과하는 노선인 주 1회 운항하는 NYE, SCE 서비스를 단일노선으로 통합하여 운영할 계획이라고 발표하였음
 - Lloyd's List Intelligence에 따르면, NYE 서비스에 10척의 선박이 투입되어 운영되고 있으며 총 선복량(total capacity)은 47,467 TEU임
 - 반면 SCE 서비스는 Zim사와 공동운항으로 운영되고, 8척의 선박이 투입되어 있고 총 선복량은 38,898 TEU임
- ▶ 서비스 통합의 결과로, 선사들은 NYE 서비스의 상하이(Shanghai), 닝보(Ningbo)와 SCE 노선 서비스의 다찬만(Da Chan Bay)을 기항지에서 제외하였음
 - 하지만 새롭게 통합된 서비스에는 양산(Yangshan)과 발보아(Balboa)가 기항지로 추가되었음
 - OOCL은 “시황을 지속적으로 모니터링 하면서, 이 서비스는 2014년 5월까지 운영될 것”이라고 말했음
- ▶ 이와 관련 애널리스트 Dynamar는 “Green Alliance는 Wan Hai가 운영하고 있는 미국 서안의 Calco B 서비스와 Calco C 서비스를 통합하여 단일노선에 편입할 것”이라고 말했음
 - 새로운 노선은 K-Line의 선박으로만 배치될 것임
 - 반면 운항스케줄에 중국남부인 선전(Shenzhen), 홍콩(Hong Kong), 샤먼(Xiamen)은 더 이상 포함되지 않음
- ▶ 한편, 지난주, 주요 15개 선사들의 협의체인 '태평양 노선 안정화 협의체(TSA-Transpacific Stabilization Agreement)는 미주항(아시아→미주) 서비스에 대해 11월 15일부터 1FEU 당 400달러의 일반 운임인상(GRI ; General Rate Increase)을 권장하고 있음
 - 또한 미국 서안 항만의 아시아항(미주→아시아) 수출 물품은 1 FEU당 100달러, 미국 동안 그리고 걸프만지역을 통과하는 물품은 1 FEU당 200달러, 6개의 특정품목의 복합 화물운송에 대해서는 1 FEU당 100달러의 최소 운임인상 가이드라인을 발표하였음
 - 본격적인 운임인상은 11월 15일부터 실시하게 될 것임

(출처: Lloyd's list, 2013. 10. 21.)



주요 해운지수 동향

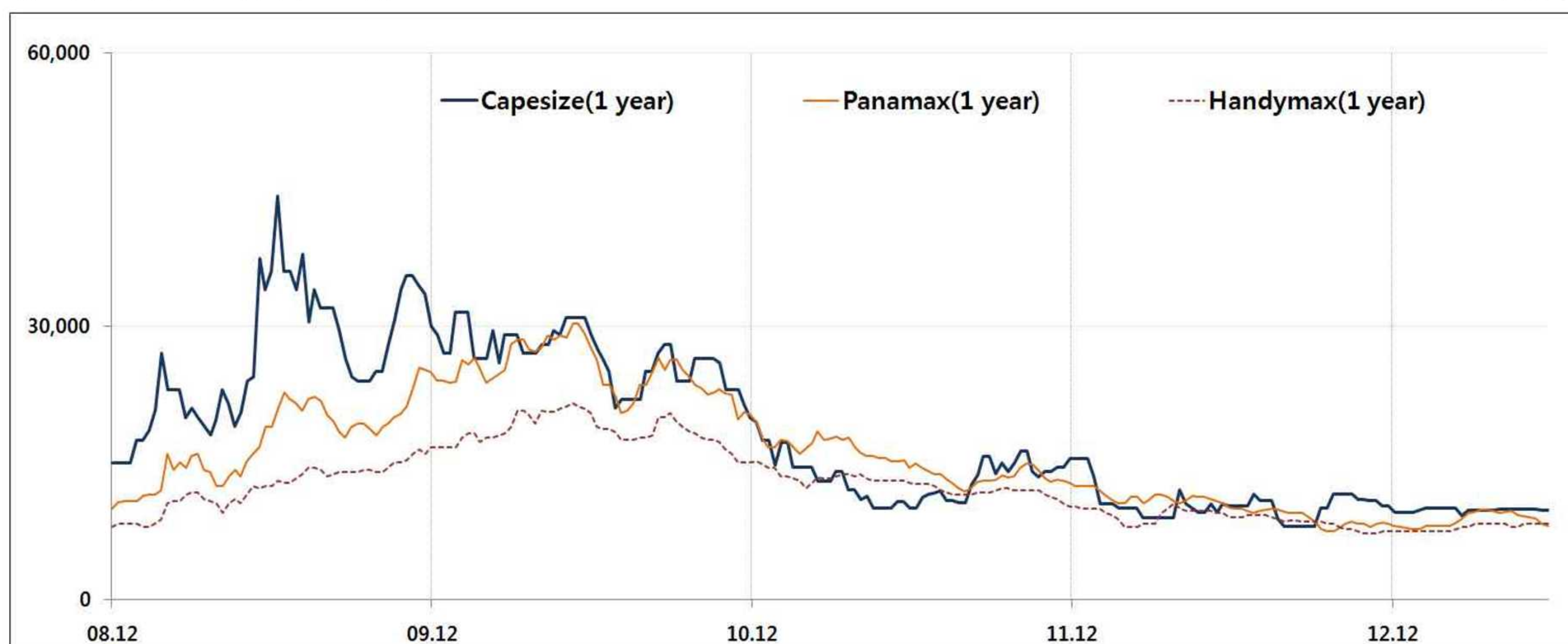
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

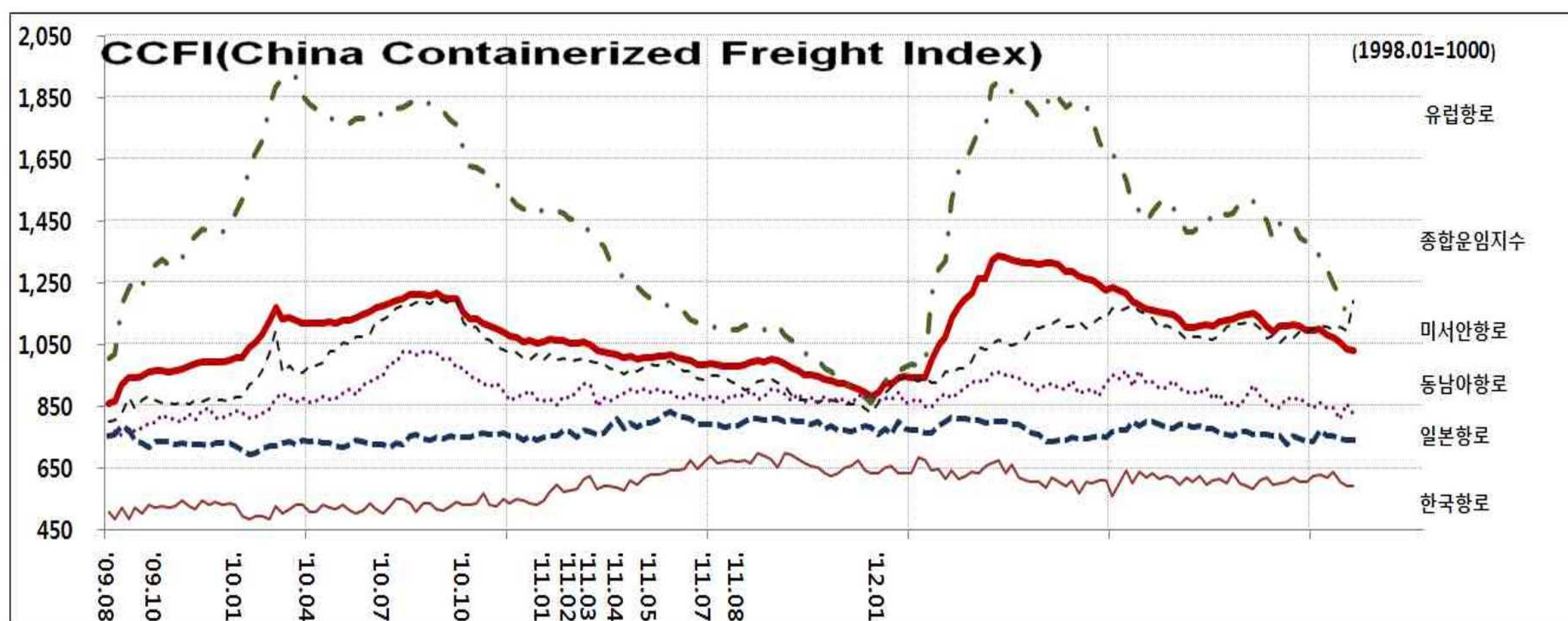
건화물선 용선료

\$/day



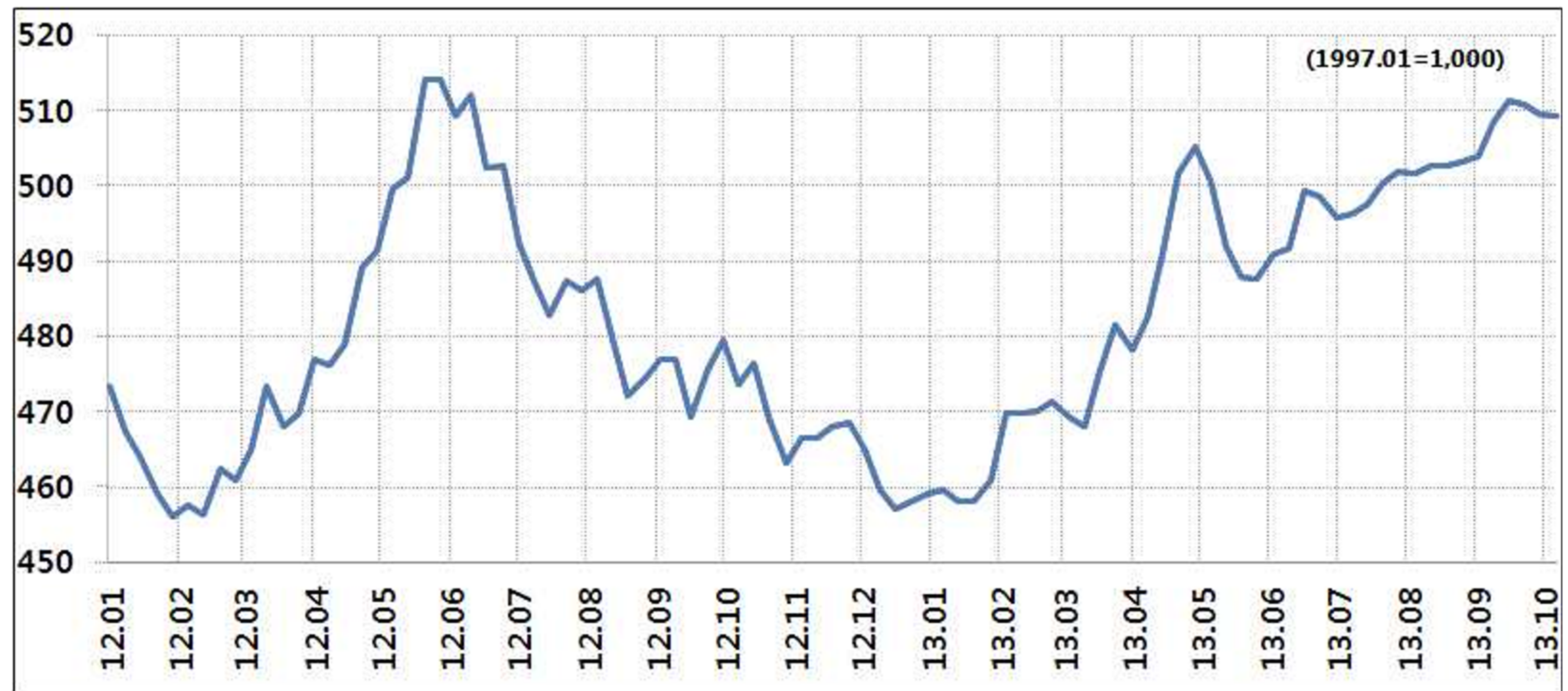
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



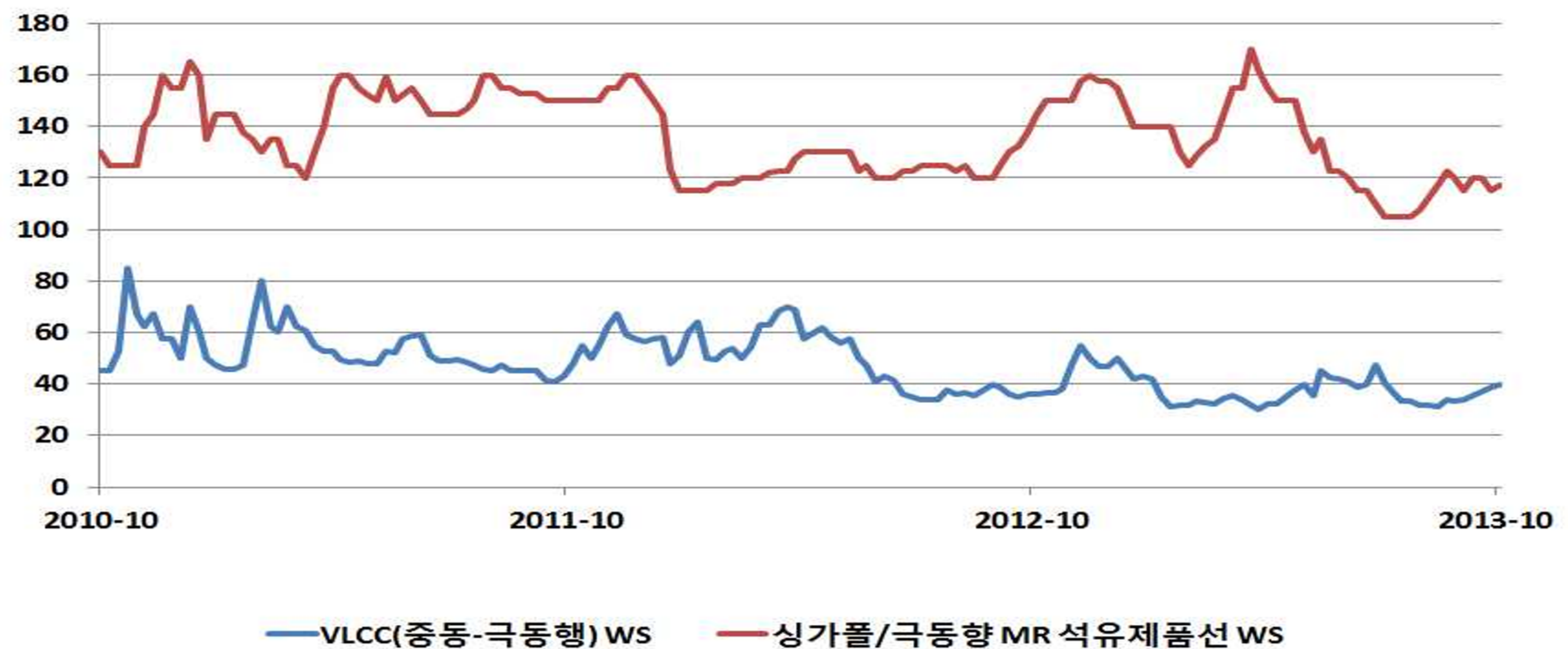
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI) ::



Lloyd's List

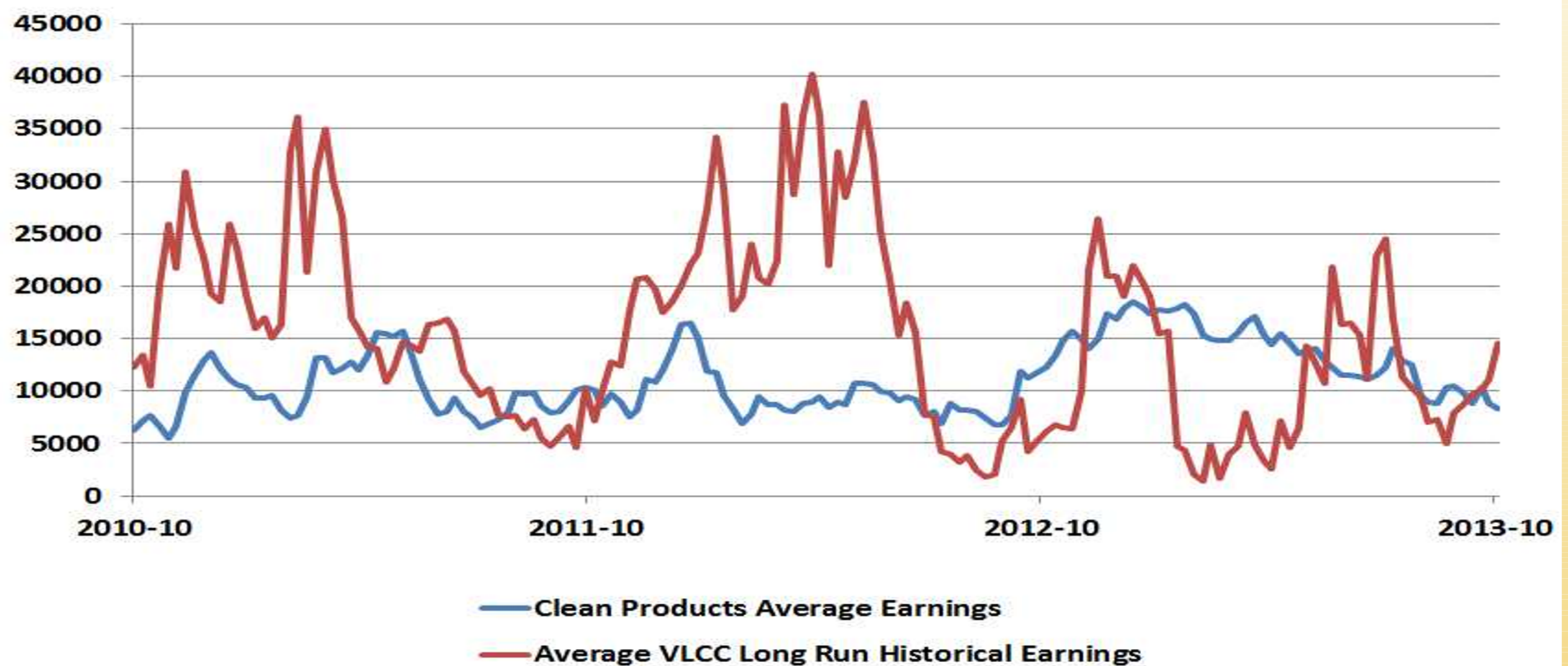
유조선 운임지수(WS) ::



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ::

\$/day



Clarkson.

통권 187호 (2013.10.21~10.25) 해운시황 포커스

주요 해운지표 추이

					2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.18)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	23.0	18.0	24.0	20.2	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	56.0	(-)	56.0	55.0	57.0	55.6	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	9.0	10.3	9.3	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (10.18)										
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	26.0	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	90.5	(-)	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) (10.18)										
380 CST	Rotterdam	590.0	(5.0)	591.0	570.0	646.0	598.0	550.5	720.0	638.8
	Singapore	618.5	(5.0)	619.2	591.5	667.5	616.7	573.5	741.5	662.8
	Korea	641.5	(4.0)	639.8	610.5	688.0	642.4	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	628.0	(3.5)	629.2	602.5	678.5	629.7	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (10.18)										
철광석	국제價	133.5	(1.5)	132.3	113	158	135	88	149	129
	중국産	170.3	(0.1)	169.6	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.6	(-)	98.5	96	98	97	96	119	103
	중국産	105.9	(-)	104.3	107	116	114	112	148	126
	호주산	175.2	(-0.1)	175.0	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	94.5	(-)	94.4	89	112	102	110	137	118
	중국産	187.4	(-0.1)	183.9	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1,291.3	(24.5)	1,282.4	1,267	1,613	1,432	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	705.8	(13.5)	689.4	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		