

해운시황 포커스

통권 188호 (2013.10.28~11.01)

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)



최근 그리스 선주의 선대증강 배경과 시사점



- ▶ 세계 최대의 선주 국가인 그리스 선주들이 중고선 매입 등을 통해 선박 확보를 계속 늘려가고 있음
 - 크락슨 등의 조사에 따르면, 지난 10월부터 최근까지 매주 10척 이상의 선박을 그리스 선주들이 매입하는 것으로 나타났음
 - 동 보고서에 소개되는 매매건수가 주간 60여건에 불과한 점을 고려할 때, 주당 10건의 매매는 전체 거래물량의 17%에 해당하고 밝혀지지 않은 선주까지 고려하면 그리스 선주들의 매입량은 더욱 늘어날 것으로 파악됨
- ▶ 그리스 선주들의 선박 확보를 늘리는 이유는 다음과 같이 추론할 수 있음
 - 첫째, 현재의 선가가 가장 낮은 시기라는 판단이 작용할 수 있음. 실제 중고선 가격이 10월부터 부분적으로 상승하고 있기 때문에 더 이상의 하락이 없을 것으로 판단함. 실제 지난 주 거래된 17만 2,000DWT 케이프사이즈 선박의 매매가는 3,600만 달러로 지난 1월의 3,300만 달러에 비해 상승했음
 - 둘째, 2013년 하반기, 현실점이 선박매매 차익이 가장 많은 시기로 판단하고 있음. 그리스 선주는 선박을 통해 운송수입을 얻기보다 선박 시세 차익을 통해 수익을 남기는 S&P 거래에 뛰어나다고 알려지고 있음. 전통적으로 S&P 거래 경험이 많은 그리스 선주들이 선박을 확보하면 선가가 상승하는 것으로 알려지고 있음. 이는 다음에서 살펴보는 물동량과 선박량의 관계도 이를 뒷받침하고 있음
 - 셋째, 세계적인 경기불안에도 불구하고 해상물동량은 비교적 안정적으로 증가하고 있고, 특히 건화물선 수요가 되는 벌크화물의 수송수요가 개도국 중심으로 계속 이어지고 있다는 점도 선박확보 요인으로 들 수 있음. 2014년 건화물선 물동량은 철광석, 석탄 등의 수요가 증가하여 톤 기준 5%, 톤-마일 기준 7%의 견조한 성장세가 전망되는 반면, 내년 선박량 증가는 4% 수준에 그칠 것으로 예상됨
- ▶ 경제주체들은 향후 경제 전망이 좋아진다는 판단이 서면 투자를 확대하는 경향을 있음. 해운시장에서 선박확보가 늘어나는 것은 향후 해운시황이 좋아질 것이라는 반증으로 볼 수 있음. 그러나 낮은 선가에도 불구하고 국내에서는 선박확보가 일어나지 않고 있음
 - 첫째, 향후 해운시장 전망에 대해 오너 또는 CEO가 확실한 믿음을 갖지 못해 선박 투자를 하지 못하는 경우를 들 수 있음
 - 둘째, 선박 확보에 필요한 자금을 확보하지 못하는 경우로 국내 많은 선사들이 해당될 수 있음. 이를 극복하기 위해 해운기업 임원들이 금융권 등에 향후 전망을 설명하고 투자를 요청하고 있으나 해운불황이 장기화되면서 선박확보 자금을 확보하는데 애로가 있음. 이런 차원에서 해운보증기금을 비롯 정부의 역할이 중요하다고 판단됨
 - 셋째, 국내 해운기업의 비즈니스 모델이 대부분 화물운송을 통한 수익 창출에 집중되어 있고, S&P 비즈니스가 상대적으로 취약하여 선가가 낮음에도 불구하고 실제 필요한 선박 외에는 확보하지 않은 경향도 있음
 - 따라서 현재 선가가 최저점을 기록했다는 확신이 있다면 경쟁력 있는 선박으로 대체하고 매매차익을 올릴 수 있는 전략을 마련해야 함. 특히 약 500조 원에 달하는 시중의 풍부한 유동성 자금(M1)을 해운에 끌어들이는 정책과 전략이 요구됨

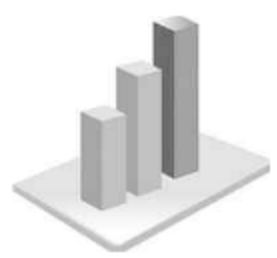
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 운임 20,000달러/일 붕괴되며 중대형선 시황 악화

- ▶ 최근 BDI는 1,484p(10월 30일)를 기록, 전주 대비 302p(17%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 8,840달러/일(36%) 하락하며 BDI 하락을 주도함
 - 파나마스 운임도 전주 대비 2,360달러/일(15%) 크게 하락하며 단기급등에 따른 조정국면
 - 수프라막스는 전주 대비 270달러/일(2%) 상승, 핸디사이즈는 3% 상승
 - FFA 시장은 케이프 및 파나마스의 11월 물 미래 평가치가 각각 14%, 5% 하락. 다만 급등하던 현물 운임에 크게 영향을 받지 않았던 2014년 물의 경우 전선형에 걸쳐 보합세
- ▶ 케이프 선형은 주 초반까지 신규화물 유입이 부진하였으며, 이후 호주 철광석 및 석탄 화물이 다수 유입되었음에도 불구하고 운임하락을 막지는 못하는 모습
 - 2주 간에 걸쳐 케이프 운임이 50% 폭락하면서 높은 변동성을 시현
 - 중국이 겨울철로 들어가면서 건설수요 감소 등의 운임하락요인이 있으나, 단기적으로는 서호주, 남아프리카 등의 물동량 유입과 운임 급락에 대한 선주들의 저항감 등으로 추가 하락은 없을 것으로 예상
 - 케이프 운임이 급격히 하락하면서 케이프 화물을 파나마스 화물로 분할하는 전략(cargo split)이 장점을 상실하면서 파나마스 운임에는 부정적 영향
 - 한편 파나마스 선형에 대한 수요가 양수역에서 부진한 상황. 대서양 수역의 경우 미국의 곡물 물동량이 기대에 미치지 못하고 있고, 태평양 항로도 일부 석탄 화물이 유입되고 있으나 운임회복에는 미치지 못하는 수준
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 꾸준히 물동량이 유입되면서 소폭이나마 운임이 상승
 - 특히 인도네시아 → 중국, 인도 석탄 물동량이 시황 호전에 기여
 - 아울러 보크사이트 등 기타광물의 물동량 유입도 좋은 것으로 평가
 - 대서양 수역은, 파나마스 선형과 달리 수프라막스 이하 선형에 대한 곡물화물 유입이 긍정적 요인으로 작용
- ▶ Clarkson은 최근 발표자료에서 2014년 건화물선 전체 물동량(톤 기준)이 올해 대비 5% 증가할 것으로 전망
 - 이는 지난 달에 발표된 RS Platou의 선박수요 증가율 7%와 같은 방향성을 의미
 - 내년에 신조선 인도량이 선대 대비 6%에 그치고, 시황부진에 따른 선박해체로 2% 수준의 폐선이 이루어지면, 선박량 증가율이 4%에 그칠 전망
 - 즉 내년에는 펀더멘털한 수급요인이 운임이 회복하는 방향으로 작용할 것으로 기대



		금주 (10.30)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,484	(-302)	698	2,146	1,090	647	1,624	920
	BCI	2,164	(-779)	1,209	4,329	1,932	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,716	(-294)	651	2,060	1,095	418	1,738	963
	BSI	1,268	(25)	664	1,268	900	600	1,300	904
	BHSI	660	(21)	410	660	528	366	719	516
		(10.25)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	15,000	(-1,000)	9,250	18,500	11,846	8,000	13,500	10,034
	Panamax	12,750	(-500)	7,750	13,500	9,497	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,800	(-)	7,500	9,800	8,315	7,250	10,500	8,649
		(10.30)							
운임(\$/day)	Capesize	16,005	(-8,840)	4,205	42,211	12,053	2,644	23,991	7,681
	Panamax	13,712	(-2,360)	5,163	16,486	8,550	3,336	13,877	7,684
	Supramax	13,262	(270)	6,938	13,262	9,356	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,326	(279)	6,108	9,326	7,707	5,489	10,414	7,359

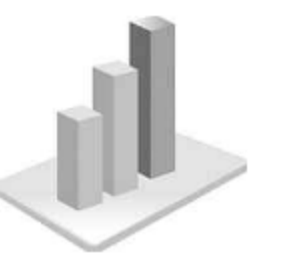
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



CCFI, 수급 불안에 따른 운임 하락세 지속으로 1,000p 하회

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비34.1p 하락한 976p, 컨테이너선 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.2p 하락한 506.0p를 기록했다
- ▶ 극심한 수급 불안이 지속되면서 운임 하락세가 지속되었으며, 이에 따라 운임지수도 하락하면서 1,000p를 하회하였음
 - CCFI가 1,000p를 하회한 것은 2012년 3월 이래 처음이며, 하반기 이 같은 수급불안이 지속된다면 운임의 약세를 면치 못할 것으로 예상됨
 - 다만, 지수 하락과 달리 상해발 유럽 운임은 지난주 TEU당 670달러로 전주 661달러에 비해 9달러 상승했음
 - 이 같은 상승세는 다음 달로 예정된 운임인상 이전에 유리한 위치를 점하려는 선사들의 노력으로 보이며, 수급에 따른 영향은 아닌 것으로 판단됨
 - 상해발 미서안항로는 지난주 FEU당 1,731달러로 전주 1,739달러에 비해 8달러 하락했으며, 미동안항로는 지난주 FEU당 3,113달러로 전주에 비해 32달러 하락했음
- ▶ 미국의 경우 양적완화 축소가 내년으로 연기될 것이라는 전망이 주요 예측기관들로 나오고 있어 당분간은 경기부양에 초점이 맞추어질 것으로 예상됨
 - 더욱이 9월 미국의 산업생산(Industrial Production)이 0.6%로 시장 예측치를 상회하면서 양호한 신호가 지속되고 있으나 소비자심리지수는 전월 대비 4.3p 하락한 73.2를 기록하는 등 상반된 경기지표 흐름을 보임
 - 유럽의 경우 주요 기업들의 3분기 실적이 저조한 것으로 알려지면서 회복세 흐름을 다소 단절시키는 요인으로 작용
- ▶ 전반적으로 하반기 경기 흐름에 있어 큰 변화 가능성이 없는 가운데 컨테이너선 시장의 공급 과잉이 지속적인 시장 회복의 걸림돌로 작용하고 있음
 - 2013년 10월 현재 1만 TEU이상 선박은 192척으로 금년 내에 6척의 선박이 추가로 인도될 예정이며, 7,500~9999TEU급 선박은 현재 368척으로 금년 내에 11척의 선박이 인도 예정임
 - 특히, 하반기 비수기가 도래함에 따라 큰 수요를 기대하기 어려운 상황이어서 당분간 운임시장은 보합세가 유지될 것으로 예상됨



				2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		976 (-34.1)	1,013	1,152	1,089	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,166 (-39.9)	1,027	1,530	1,355	897	1,901	1,535
	미서안항로		953 (-60.4)	953	1,189	1,081	859	1,177	1,053
	일본항로		819 (-15.2)	719	857	766	733	815	777
	한국항로		596 (-12.3)	565	690	615	557	682	622
	동남아항로		810 (6.9)	803	916	847	848	964	909
용선지수(HRCI)				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)



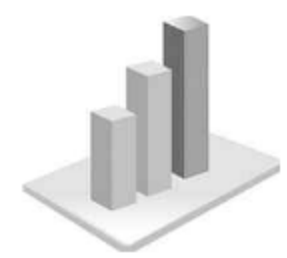
VLCC - 중동:아시아, 서아프리카 시장의 수익 및 운임 강세

- ▶ 수익은 20,540 달러/일로 전주대비 2,524 달러(14.0%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 44.0으로 전주대비 1.0p(2.3%) 상승되었음
 - 선박 공급량에 따른 상승 제한 우려에도 불구하고 MEG-Asia 항로의 수익은 14% 이상 상승하였음. 서아프리카 시장도 운임이 소폭 상승하며 수익이 20% 이상 상승하였음
 - 주간 발표된 미국 및 유럽의 경기 관련 지표(고용, 주택가격, PMI 등)가 기대치에 못 미치며 단기적으로 경기에 대한 불안감이 지속되는 상황임. 그러나 중국의 3/4분기 경제성장률이 전분기 대비 0.3% 상승하고 일본 은행의 경기 기초 상향 판단 등 아시아를 중심으로 VLCC 수요 증가 기대됨
 - 국제유가는 미국의 원유 재고 지속적인 증가, 미·유럽의 경기지표 부진 등으로 소폭 하락하였음. 선박유는 지브랄타와 로테르담을 제외하고 강보합세로 전환되었음



제품선 - 전반적인 약보합세 시장 지속하며 US 걸프만 선복량 증가

- ▶ 수익은 7,942 달러/일로 전주 대비 684 달러/일 상승(9.4%) 하였으며, 운임은 WS 115.0으로 전주 대비 2.5p(-2.1%) 하락하였음
 - USG 시장이 반전하며 전체 수익 상승을 견인하였음. USG-UKG 백홀 운임은 WS 100.0으로 전주대비 15p 상승하였으며 USG-ECSA도 20p 상승한 WS 140.0를 기록하였음
 - 아시아 지역, 중동의 제품선 시장은 약보합 상태가 지속되고 있음. 이 지역으로 LR 급도 증가함에 따라 운임 반등은 제한적일 전망이다
 - 아시아 지역의 경기 개선과 미국의 원유 생산 붐으로 석유 제품류에 대한 수출이 기대됨. 그러나 4/4분기 미·유럽의 경기 침체에 대한 우려와 정제 가동률 하락으로 운임 개선이 쉽지 않을 전망이다



		금주	(전주비)	10월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.25)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	20,540	(2,524)	16,059	1,351	24,566	10,448	1,746	40,260	18,296
	MR	7,942	(684)	8,073	8,813	18,266	13,021	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	44.0	(1.0)	40.5	30.0	47.5	36.6	34.0	70.0	47.5
	MR	115.0	(-2.5)	117.0	105.0	170.0	128.4	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

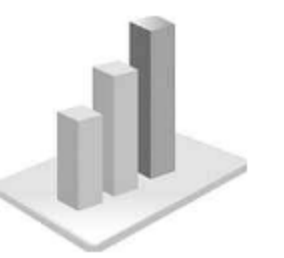


건화물선 신조 발주 증가세 유지

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 신규 발주된 선박의 규모는 미래의 선박 수요와 공급의 차이에 대한 경영자의 기대를 반영함
 - 해운기업의 경영자들은 향후 선박 공급이 수요보다 더 증가할 것으로 예상할 때 새로운 선박 확보를 삼가 함
 - 그러나 반대로 선박에 대한 수요 성장이 공급의 성장을 앞지를 것으로 예상되면, 해운 기업들은 새로운 선박을 통해 이익을 창출할 것으로 예상하는 상태에서 조선소에 선박을 발주함
- ▶ 2013년 10월 25일 기준으로 파나막스선의 신조선 발주는 지속적으로 증가함
 - 파나막스선 신조 발주량은 현존 파나막스선 척수 대비 전주 17.6%에서 18.0%로 증가함
 - 한편 주로 철광석과 석탄을 운반하는 데 사용하는 케이프사이즈 선박 발주량은 10월 11일 현존 케이프사이즈선 척수 대비 10.7%, 10월 18일 10.6%에서 10월 25일 10.4%로 더 감소함
 - 애널리스트가 현존하는 선박량에 대한 비율을 쓰는 이유는 시간의 흐름에 따른 선박 수의 변화를 파악하기 위한 것임
- ▶ 새로운 선박 건조에 대한 잔량은 케이프사이즈 선박과 파나막스 선박의 선전과 함께 연초부터 회복되기 시작했음
 - 이는 이 선박들의 미래 수익성에 대한 경영자들의 낙관론이 반영된 것임
 - 건화물선은 건조하는 데 일반적으로 1~2년이 걸리기 때문에 지표는 대체로 장기 투자 전망과 더 관련이 있음
 - 그러나 시장은 단기 또는 장기 지향적이냐에 따라 다르게 반응하는데 종종 대략 1년 정도의 단기를 반영하기도 함
 - 이러한 행태는 주가 움직임에 매우 큰 영향을 미칠 수 있음
 - 따라서 발주량 증가는 해운기업의 주가와 ETF에 즉각적으로 긍정적인 영향을 가져올 수 있음
- ▶ 수프라막스선 또는 케이프사이즈선과 비교하여 높았던 발주 수준에도 불구하고 최근 파나막스선에 대한 발주 증가는 긍정적임
 - 건화물 운송관련 주식은 최근 급등 후 한발 뒤로 물러섰지만, 경영자들은 미래에 대해 낙관적인 입장을 유지함
 - 선박 신조 발주가 높은 수준을 유지하거나 지속적으로 증가한다면 투자자들은 해운기업의 장기적인 실적 증가를 기대할 수 있음

(출처: Marine Money, 2013. 11. 1.)



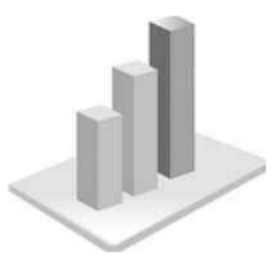


중국 대두 수입량 역대 최고치 기록할 예정

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 중국의 대두 수입은 2013~14년에 걸쳐 전년대비 15% 증가할 것으로 보임
 - 중국의 국가 곡물 및 오일 정보센터에 따르면, 이번 대두 수입 증가는 중국내 대두 생산 감소와 동물 사료 및 식용 기름에 대한 높은 수요에 기인한 것으로 보임
 - 중국일보는 중국이 2012~13년 미국으로부터 2,150만 톤의 대두를 수입했다고 미국 대두 수출위원회의 중국 책임자 장 샤오핑의 말을 인용하여 전함
 - 그리고 2013~14년에는 중국이 2,200만~2,400만 톤의 대두를 수입할 것으로 예상된다고 덧붙임
 - 중국 국가 곡물 및 오일 정보센터는 중국의 대두 생산량이 3년째 감소, 전년대비 2.6% 감소한 1,200만 톤에 그칠 것이라고 예측함
 - 그리고 결과적으로 중국이 중국내 수요를 충족하기 위해 더 많은 해외 대두를 수입하게 될 것이라고 예측함
- ▶ 중국의 곡물, 오일과 식품 수출입 기업, China Grain Reserves Corp.와 Chinatex Corp.는 9월 말 미국의 곡물 트레이더 회사인 Archer Daniels Midland, Bunge 그리고 Columbia Grain과 483만 톤의 대두 수입에 대한 계약을 체결함
 - 이 계약은 2014년 3월 인도하는 조건임
- ▶ 중국의 지속적인 대두 생산 감소로 인한 수입 증가는 건화물선 물동량 증가에 긍정적인 영향을 미칠 수 있을 것으로 생각됨

(출처: Fairplay, 2013. 11. 1.)



P3 얼라이언스, 미주항로에 19,200 TEU급 선박 투입 암시

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ P3 네트워크 얼라이언스인 Maersk라인, MSC, CMA CGM는 대서양과 태평양을 지나는 4,000~12,250TEU급 선박 약 130척에 대한 서류를 FMC에 제출하였음
 - 지난주 이들이 워싱턴정부에 제출한 FMC Agreement가 수용되면 19,200TEU급 이상을 포함한 공동선대는 180척으로 증가할 것임
 - 머스크 라인의 18,270TEU 트리플-E선박은 현재 서비스에서 가장 큰 선박임
 - 미국 항만을 기항하는 선박 중 지금까지 가장 큰 선대는 13,000TEU급임
 - 단지 소수의 항만만이 이러한 대형 선박이 기항할 수 있는 터미널을 보유하고 있음
- ▶ 글로벌 3사는 지난 6월 P3라는 공동선대를 구성, 운영기로 합의한 바 있으며 내년 6월부터 시행되는 선사 제휴체 'P3 네트워크'의 운항 계획이 발표되었음
 - 머스크라인, MSC, CMA CGM의 3개 선사는 운항 계획 합의를 마무리 한 후 지난달 18일 아시아-유럽, 아시아-북미, 대서양의 동서 기간 정기 항로 운항 체제를 MSC 홈페이지에 발표했음
 - 올해 안에 최종적으로 계약이 성사되면 내년 2분기부터 공동운항이 추진될 것으로 보임
 - 3사는 아시아-유럽, 태평양, 대서양 항로에서 252척의 선박을 투입해 총 260만TEU의 선복량을 갖게 될 것으로 보임
 - P3의 구성 상황을 살펴보면 총 260만TEU(255척)가 아시아-유럽, 태평양 횡단, 대서양 횡단 등 3대 기간항로에 투입되며, 머스크가 이중 42%인 110만 TEU를 투입할 계획임
 - 또한 현재 운항하고 있는 선박 중에서 가장 큰 18,000TEU Triple-E급도 투입됨
 - MSC는 34%인 90만 TEU를, CMA CGM은 24%인 60만 TEU를 투입할 계획임

- ▶ 3사는 P3 결성의 목적으로 높은 안정성과 다빈도 취항으로 고객에게 유연한 서비스를 제공하는 것이라고 밝혔음
 - 3사가 협조해 노선 수를 늘리는 동시에 대형 선박을 투입해 저비용과 서비스 향상을 양립시킬 예정임
- ▶ FMC는 아시아-유럽항로를 제외한 미주항로에 대한 관할권만 가지고 있음
 - 미국 법률에 따라, 미국정부는 선대공동운영에 대해 허가를 할 것인지 혹은 법원의 금지명령을 내릴 것인지에 대해 결정하기 전에 45일의 검토기간을 가짐
- ▶ Maersk라인의 Vincent Clerc, MSC의 Gianluigi Aponte, CMA CGM사 Rodolphe Saadé에 의해 서명된 제출서류는 다음과 같은 사항을 명확하게 하기 위한 것임
 - 3사는 거래조건, 비용, 외부에서 얻을 수 있는 주식거래 등과 관련된 시장정보를 공유할 수 있지만, 운임과 같은 상업적으로 민감한 어떠한 정보는 직접 또는 간접적으로 공유되지 않음
 - 각 당사자는 별도의 정체성을 유지하고 완전히 독립적으로 판매 가격과 시장 기능을 가지고 있음
 - “이 계약은 법인을 만드는 것으로 해석되어서는 안 된다.. 혹은 관할 지역의 법에 따라 공동 책임”라고 서류에 기술되어 있음
 - 이 계약은 영국법을 준거법으로 할 것이고, 분쟁은 국제중재의 런던 법원으로 적용될 것이라고 명시되어 있음
 - P3 최초 발표 당시 보도 된 바와 같이, 합의는 10년간 지속될 것이며 철회를 원하는 당사자는 최소 2년 전에 통지를 하는 것이 요구됨
 - 하지만, 계약은 어떠한 당사자라도 지급불능 상태가 되거나, 혹은 자본구속의 변경(change of control)*을 조건으로 즉시 종료될 수 있음
- *자본구속조항(change of control)은 계약 당사자가 타사와 합병하던지 타사에 매수될 경우를 의미함
 - 28페이지에 해당하는 제출서류는 계획된 선대운영과 관련된 핵심 세부사항이 담겨있음
- ▶ P3네트워크 내에서 머크스는 수출입 화물운송에서 자국의 선박을 이용하게 하는 자국선 보호주의의 한 형태인 자국선우선제도(cargo preference laws)를 준수하고자 미국적선은 운항하지 않고 덴마크 국적선을 운항한다고 제출서류에서 밝혔음
 - MSC와 CMA CGM 역시 미국 국적선은 운항하지 않음
- ▶ 한편 FMC는 EU와 중국의 독점 금지법 규제 당국을 미국 워싱턴DC에 초대해 P3에 관한 문제를 논의하는 회담을 개최한다는 계획임
 - 미 FMC는 현지 시간으로 22일 마리오 콜데로 위원장이 EU(유럽연합)와 중국의 독점금지법 규제당국에 대해 전세계 정기선 상위 3사의 새로운 얼라이언스 P3 네트워크를 논의하기 위한 정상회의 개최를 요청했다고 발표했다
 - 미 FMC에서는 P3 얼라이언스가 가동되려면 경쟁저해가 없다는 것을 스스로 입증하고 美, 中, EU 승인 필요하다고 말함
 - 특히 일부 위원들은 미국에 기항하는 선박수가 감소하는 것에 주시하고 있음
 - P3 얼라이언스가 결성되면 동서기간항로에 투입되는 선박이 현재의 346척에서 255척으로 감소되기 때문임
 - 항로별 P3 운항 선박량 시장점유율은 아시아-북미항로 24%, 아시아-유럽항로 42%, 대서양항로 40~42%이며 특히 유럽항로와 대서양항로는 시장점유율이 40%를 넘기 때문에 업계 내외에서 우려의 목소리가 큼
 - 출범과 함께 압도적인 점유율을 자랑하게 될 P3에 대해 화주 단체들은 경계감을 강하게 나타내고 있으며, FMC도 관계 국가들과 연계해 대응을 논의할 예정임

(출처: Lloyd's List, 2013. 10. 29.)



중국 LNG 해상운송의 영향력 강화

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국은 주하이(Zhuhai)항에 첫 번째 LNG 선의 입항과 함께 액화천연가스 운송 시장에 대한 영향력을 강화하고 있음
 - 세계에서 가장 큰 LNG 생산기업인 Qatargas사로부터, 2007년 건조된 216,280 M³의 Q-flex 사이즈 Al Gattara호를 통해, 물량을 공급받음
 - 로이드의 위성 추적 정보에 의하면 현재 동 선박은 광둥 남부지역의 주하이 항에 10월 24일 도착하였음
 - Qatargas CEO Khalid bin Khalifa al-Thani는 “카타르의 LNG는 앞으로 증가하는 중국의 에너지 수요를 충족시키는데 기여할 것”이라고 밝히며 현재 운송에 대한 의미를 부여했음
- ▶ 중국해양석유총공사(China National Offshore Oil Corp)에 의해 운영되는 주하이항 LNG 터미널은 1단계로 연간 350만 톤을 처리할 계획
 - CNOOCC은 중국 최대 LNG 수입처로 상하이항, 푸젠항, 저지앙 지역을 운영하고 있음
 - 연간 4,200만 톤을 생산하는 Qatargas사는 중국이 세계 제일의 시장이 될 것이며 세계 400여척의 LNG 선단에게 기회를 창출하고 나아가 약 100척의 선박 이상의 오더가 있을 것으로 기대
 - 비록 일본, 한국에 비해 수입량이 미비 하지만 성장세는 높아 올해 년 15% 성장한 1,650만 톤을 기록할 것이며 이는 주변국을 훨씬 앞지르는 수준임
 - Qatargas와 CNOOC는 2008년 200만 톤/년의 LNG 공급계약 합의를 이루었는데 이는 베이징의 12차 5개년 계획의 일부로 LNG 에너지 비율을 2015년까지 8%로 늘리는 것임
- ▶ 다만 중국의 셰일 가스 저장량이 LNG 수입 성장의 잠재적인 변수가 될 전망
 - 베이징은 자국의 에너지 수요를 만족시킬 수 있도록 광범위하게 퍼져있는 국내 저장량을 추출할 방법을 탐구 중에 있음
 - 그러나 전문가들은 중국이 의미있는 규모의 셰일 가스를 추출하기 위해서는 약 10년 정도의 시간이 필요할 것으로 전망하고 있음

(출처: Lloyd's List, 2013. 10. 30.)



아프라막스급, 제품선 시장 대비 원유 운송선 시장 지속적 약세 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 아프라막스 원유 운송선의 수익 및 자산 가치는 향후 3년간 악화될 것으로 전망됨
 - 반면, 같은 사이즈의 제품선(LR1, LR2) 수익 및 가치는 시장의 펀데멘털이 회복되며 동 기간 증가할 것으로 전망되었음
 - 글로벌 운송분야 전문 투자은행인 독일 DVB 은행의 최근 분석에 따르면, 아프라막스 원유 운송선 1년 기간용선 수익은 2010~2013년 동안 30% 감소하였으며 평균 증가는 13,300 달러/일 임
 - 반면, LR2 1년 기간 용선 수익은 2013년 평균 15,500 달러/일임
 - 동 분석에서는 아프라막스 원유 운송선의 2014년 평균 수익도 12,500 달러/일의 낮은 수준으로 2016년까지 이 기조가 이어질 전망
 - 반면 LR2는 내년 15,500 달러/일 이상이며 2016년에는 18,000 달러/일에 이를 것으로 전망

- 자산 가치에서도 마찬가지로 아프라막스 원유 운송선은 향후 2~3년간 보험수준인 반면 LR2는 가격이 빠르게 회복할 전망
- ▶ 최근 신조선의 인도전 재판매가 말해주듯, 5년된 LR2의 중고선 프리미엄은 비슷한 원유 운송선의 300만 달러 수준을 넘어서고 있음
 - 향후 18개월 동안 중고 아프라막스 가격은 선령에 따라 3%~7% 추가 하락할 전망임
 - DVB 애널리스트에 따르면, 현재의 시장 상황과 더불어 향후 2~3년간 선주들은 15년된 아프라막스 원유 운송선은 폐선을 심각하게 고려해야 함
- ▶ 아프라막스 원유 운송선의 지위는 다음과 같은 이유로 흔들리고 있음
 - 원유 운송은 VLCC와 수에즈막스 위주로 재편되고 있음
 - 제품선 시장은 아직 MR 시장이 가장 크긴 하지만 규모의 경제에 따라 LR1, LR2를 선호하고 있음
 - 가장 중요한 이유로 아프라막스급 원유 운송 물량이 2010~2012년 동안 8.3% 줄어들었음. 2010년 아프라막스급의 시장점유율은 39% 였으나 2012년 36%, 2013년 상반기 추정은 35.4% 임
- ▶ 그러나 2015년 파나마 운하가 확장을 마치면 아프라막스는 운하를 통과할 수 있는 가장 큰 선박으로 톤-마일 수요가 증가할 것으로 전망됨
 - 베네수엘라의 원유가 중국, 일본으로 운송되는 신 항로에 대한 기대가 있음
 - 멕시코와 카리브 해 연안, 베네수엘라 원유가 미국 서해안의 정유시설로 이동하는 신 항로에 대한 기대도 있음
 - 이와 같은 기대에도 불구하고 부정적 전망이 더욱 영향이 클 전망됨
- ▶ 동남아시아 원유 거래가 감소할 전망이며, 향후 18개월 내 호주 3개 정유시설이 폐쇄될 예정으로 약 300,000 bpd 의 정제수요가 감소할 전망임
 - 중동지역의 정유시설 확대(사우디 아라비아, UAE, 쿠웨이트, 이라크를 중심으로 2016년까지 120만 bpd 용량 확대)는 원유 수출량을 감소시킬 전망임
- ▶ 중동 정유시설 확대는 아시아, 유럽으로 가는 LR2의 거래를 증가시킬 전망임
 - 인도의 석유제품 수출에 따른 인도-남부(동남부)아프리카 LR2 수요도 증가할 전망됨
 - 아프리카 지역의 석유제품 수요는 급격하게 증가하고 있음. 국제에너지기구(International Energy Agency; IEA)에 따르면, 2012~2018년 동안 년 4% 성장이 예상됨
 - 미국의 석유 생산 붐으로 인해 석유 제품의 수출 증가는 확실시 되며, 주로 남아프리카 향이 주류가 될 것이며, 파나마 운하 확장시 아시아로도 수출 될 예정

(출처: Lloyd's List, 2013. 10. 29.)



PGI, 항만 및 해운업계는 사이버 공격의 위험에 대비하라고 조언

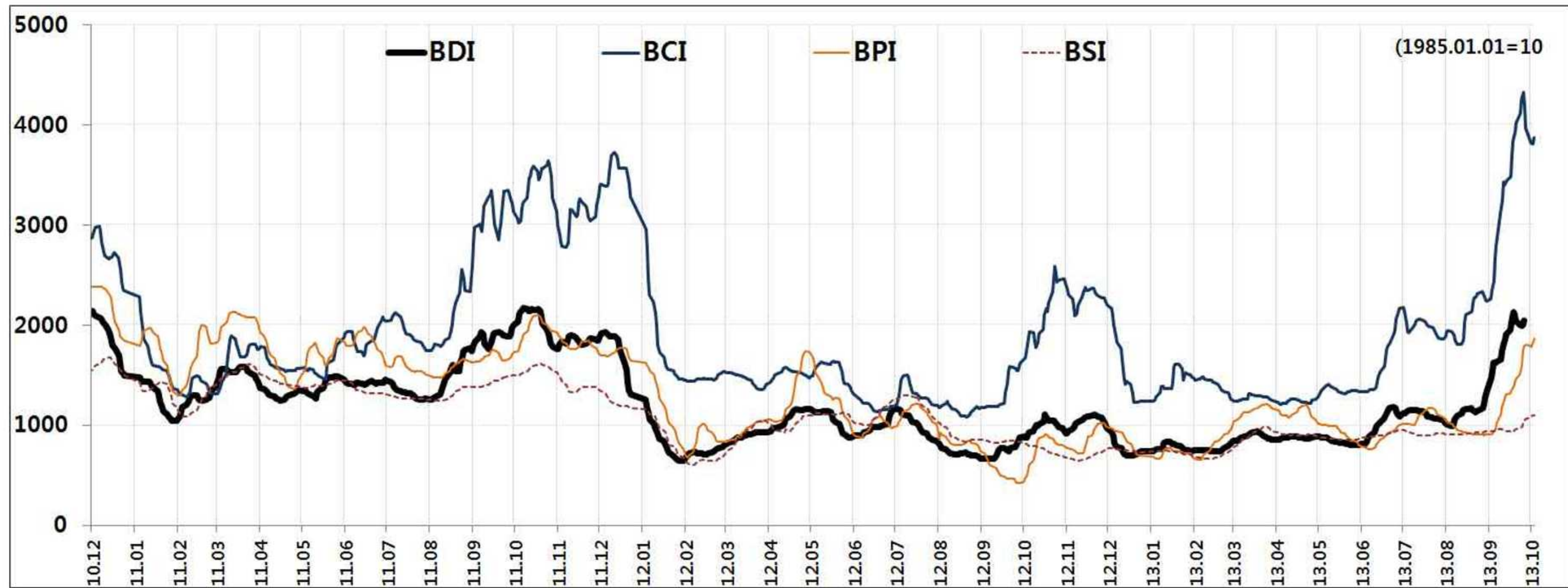
강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ “해운업계는 해킹과 사이버 공격에 선박 및 항만의 취약성 증대에 따른 위험에 대비해야 한다”라고 PGI(Premiere Global Services Inc.)의 임원인 세바스찬 매든은 조언함
 - 미국 주요항만에서 사이버테러가 성공할 경우, 하루에 최대 10억 달러의 비용이 발생함
 - 올해 초 발표된 브루킹스 연구소에서의 연구는 롱 비치 또는 로스 앤젤레스 사이버 중단은 미국의 해상운송 시스템의 20%에 타격을 주는 것으로 밝혔으며, 항만이 정지된 이후 1일 약 10억 달러의 비용이 필요할 것으로 연구결과를 발표했다
 - 이 연구는 미국의 항만에 초점을 맞추고 있지만, 매든은 전 세계적으로 자동화된 시스템에 대한 의존도 급증과 사이버 보안에 대한 관심 부족을 우려했음
- ▶ 매든은 해운기업이 그들의 자원을 표적으로 삼는 사이버 테러에 대항할 수 있는 최고의 사이버 보안에 투자를 고려해야 할 필요가 있다고 강조함
 - 매든은 해운회사는 불안정한 파트너와 합작으로 일을 진행하거나, 새로운 일을 시작하는 등 주요 개발 지점에서 사이버 공격에 일시적으로 취약할 수 있다는 점을 지적함.
 - 사이버 공격에 성공적으로 대비하기 위해서는 기업은 물리적, 기술적, 인적 등으로 다방면으로 사이버 보안에 초점을 맞춰야함

(출처: Lloyd's List 2013. 10. 30.)

주요 해운지수 동향

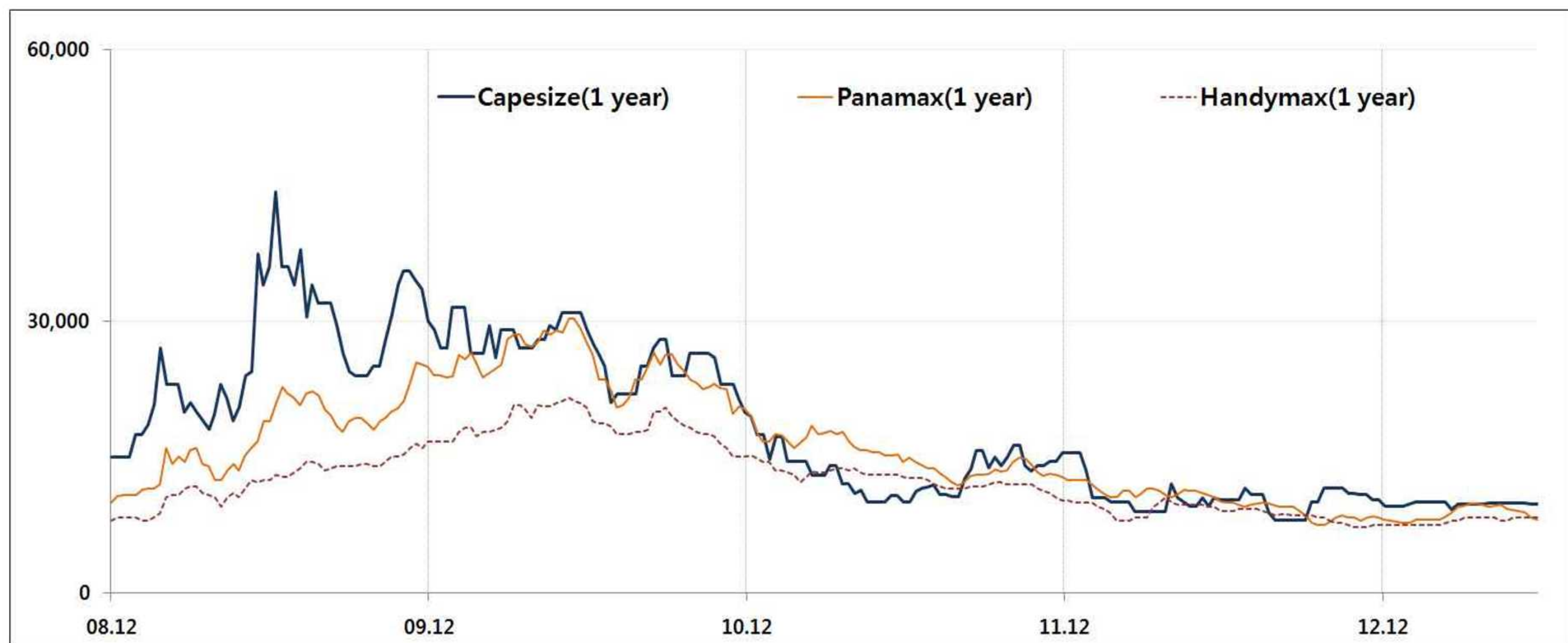
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange

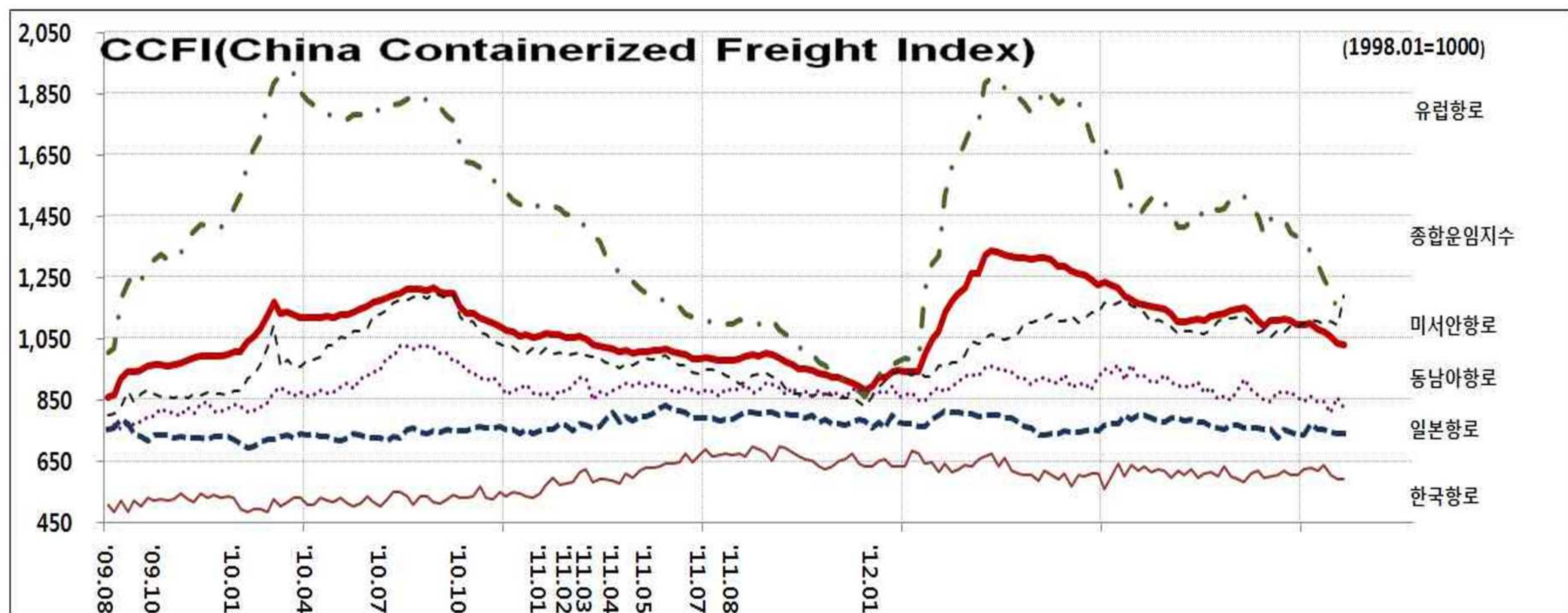
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



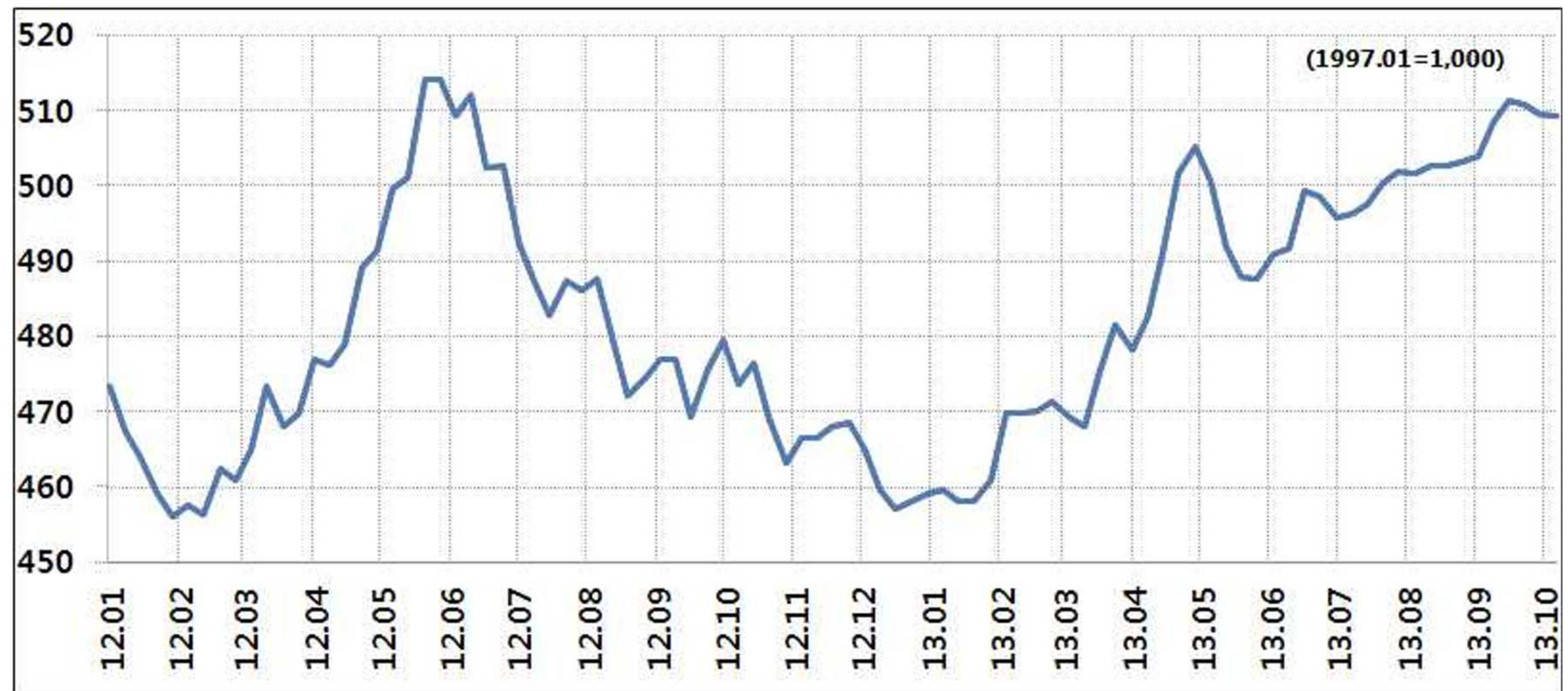
Clarkson

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



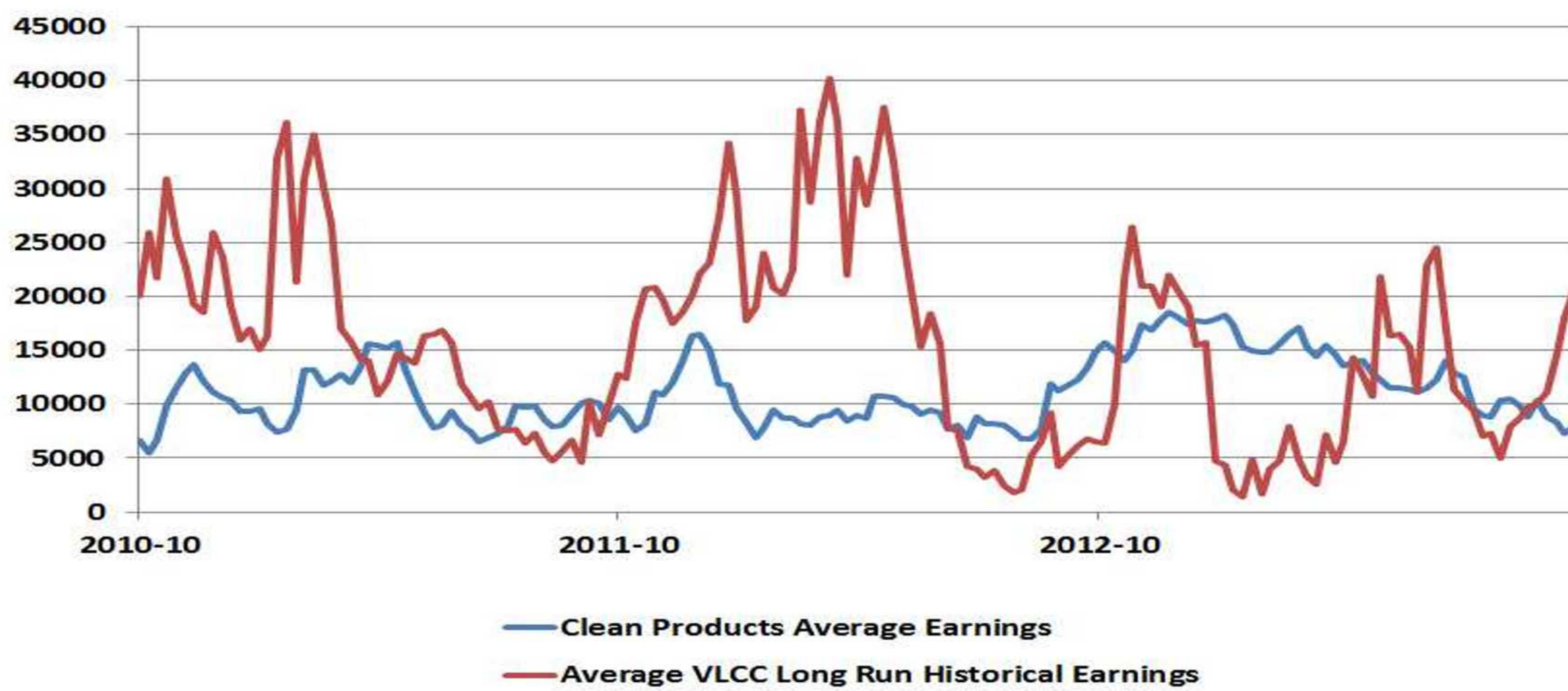
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List

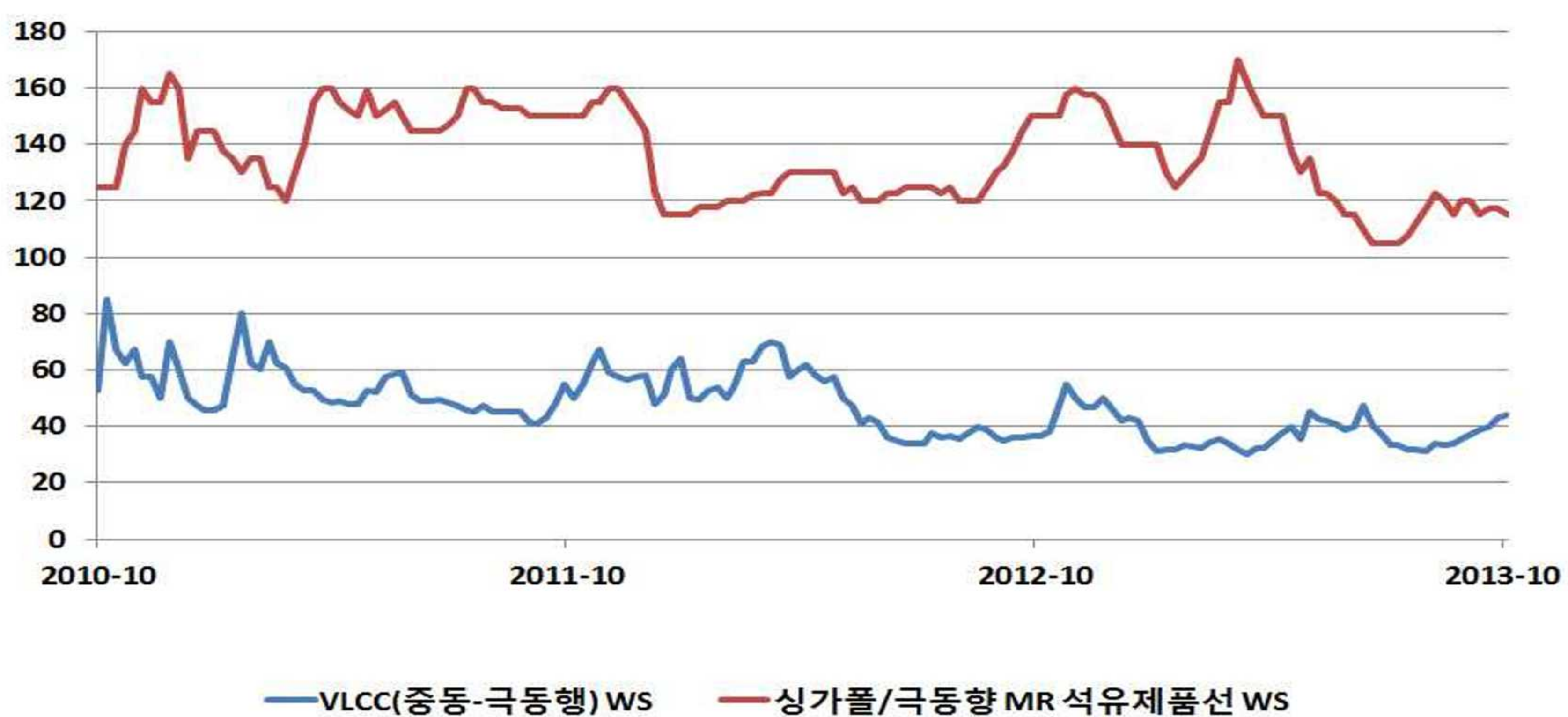
유조선 운임지수(WS)



Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.25)										
건화물선(5년)	Panamax	24.5	(0.5)	23.8	18.0	24.5	20.4	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) (10.25)										
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	26.1	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) (10.25)										
380 CST	Rotterdam	581.0	(-9.0)	588.5	570.0	646.0	597.6	550.5	720.0	638.8
	Singapore	616.0	(-2.5)	618.4	591.0	667.5	616.7	573.5	741.5	662.8
	Korea	636.5	(-5.0)	639.0	610.5	688.0	642.3	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	618.5	(-9.5)	626.5	602.5	678.5	629.5	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (10.25)										
철광석	국제價	133.5	(0.1)	132.8	113	158	135	88	149	129
	중국産	170.4	(0.1)	169.9	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.6	(0.1)	98.5	96	98	97	96	119	103
	중국産	106.8	(0.9)	105.3	107	116	114	112	148	126
	호주산	175.3	(0.1)	175.1	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	94.6	(0.1)	94.5	89	112	102	110	137	118
	중국産	192.4	(5.0)	187.1	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1,300.0	(8.8)	1,287.5	1,267	1,613	1,428	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	690.0	(-15.8)	691.1	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		