

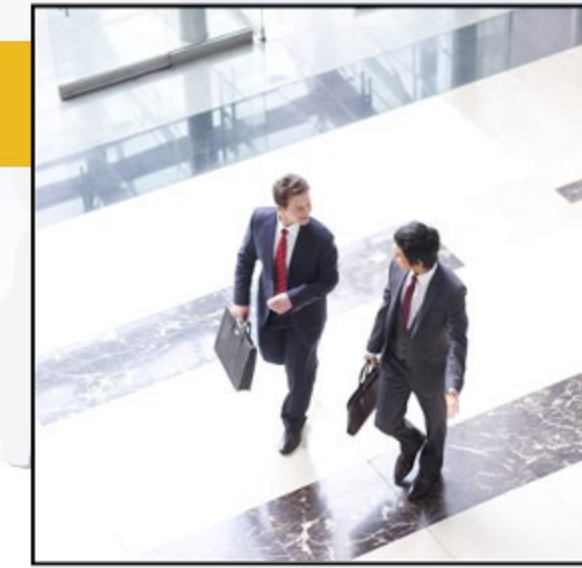
해운시황 포커스

통권 189호 (2013.11.04~11.08)

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)



국내 해운기업 아픈 경험, 되풀이해야 하는가?



- ▶ 최근 국내외 해운기업의 경영상황과 선대확보 동향을 비교하여 살펴보면 지난 2000년 전후의 상황이 되풀이 되는 느낌을 지울 수 없음
- ▶ 1999년 신조선 가격이 급락할 당시 해외기업들은 신조선을 대대적으로 확보한 반면 우리나라 기업들은 오히려 선대를 매각하는 상황에 처했음
 - 1999년 그리스 선주들은 139척에 달하는 신조선을 발주했는데 주로 최저가 선박 확보에 초점을 두었음. 1999년 신조선가는 이전 10년이래 최저가로 하락했음. 이 당시 7만 dwt급 건화물선 건조가는 1,750만 달러로 1991년 3,190만 달러에 비해 거의 절반 수준이었음. 컨테이너선 역시 2,500TEU급이 당시 3,450만 달러로 척당 6,000달러의 절반 수준으로 떨어진 상태였음
 - 반면 이 당시 우리나라 해운기업은 1997년 외환위기로 말미암아 선박대체는 엄두도 내지 못할 뿐만 아니라, 오히려 부채비율 200% 기준을 맞추기 위해 상당수 신형선박을 매각함으로써 국적선대의 대외경쟁력이 저하되었음
 - 결국 그리스 선주들은 신조선가가 최저점일 때 선대개편을 완료하고 해운 호황기에 고수익을 획득했으나, 우리나라 해운기업들은 반대적인 상황을 겪었음
- ▶ 2013년 지금 세계 유수의 해운기업들이 선대품질 개선과 선박운항 원가 절감에 매진하고 있으나, 우리나라 기업의 신조선 발주나 대체선 확보가 이루어지지 못하고 있음
 - 해외 해운기업 및 선주들의 선박확보 추이는 각종 신조선 발주 통계, 그리고 그리스 선주들의 최근 선대증강 추세를 통해서도 확인할 수 있음
 - 그리스 선주들은 지난 10월부터 매주 10척 이상의 중고선을 매입하는 등 선박 확보에 매진하고, 국내 조선소의 신조선 수주도 계속 증가하고 있어 해외선주들의 신조발주가 늘어나고 있음을 알 수 있음
 - 반면 우리나라 선주들은 2008년 이후의 해운위기 이후 수익성 악화와 금융조달 애로 및 유동성 부족 등으로 일부 선사를 제외하면 선박 확보가 중단된 상태임
- ▶ 해운시장은 호황과 불황을 반복하는 특성을 가지고 있고 해운위기도 반복되는 경향을 보이고 있으나, 이에 대처하는 방법은 각국 및 개별기업마다 달리 나타나고 있음
 - 외국 해운기업의 경우 해운위기와 함께 오는 시장 재편을 성장의 지렛대로 활용하는 반면, 우리나라 해운기업의 경우 일부를 제외하면 유동성 위기 탈출에만 급급한 실정임
 - 이와 같이 동일한 원인에 대해 대응방법이 달리 나타나는 이유는 기업이 처한 여건과 역량, 금융조달 조건 등이 다르기 때문임
 - 이 중에서 금융은 선박확보 가격과 금리수준에 직접 영향을 미치고, 더 나아가 국제 수송입찰과 해운기업 채산성에도 영향을 주는 매우 중요한 요소임
 - 지난 2000년에 우리나라 해운기업은 국내 해운금융의 취약성으로 어려움을 겪었고, 최근의 해운위기도 국내 해운금융문제로 어려움을 더하고 있음
- ▶ “역사는 반복된다(History repeats itself)”는 격언은 이미 역사가 보여 준 그 인과를 다시금 반복하지 말아야 한다는 경고의 의미를 담고 있음
 - 해운금융이 국내 해운기업에게 또다시 아픈 역사로 남지 않도록 각계의 지혜가 구체적인 성과로 조기에 실현되도록 서둘러야 함

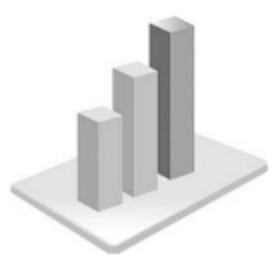
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스, 운임 지속 하락으로 수프라막스와 운임 역전 재발생

- ▶ 최근 BDI는 1,602p(11월 6일)를 기록, 전주 대비 118p(8%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 4,467달러/일(28%) 상승하며 BDI 상승을 주도함
 - 파나막스 운임은 전주 대비 820달러/일(6%) 하락하며 수프라막스와 운임 역전 재발생
 - 수프라막스는 전주 대비 238달러/일(2%) 상승, 핸디사이즈는 3% 상승
 - FFA 시장은 케이프 및 수프라막스 11월 물 미래 평가치가 현물 상승세를 반영하여 각각 8%, 6%씩 상승. 다만 케이프 14년 물은 3% 하락하여 16,125달러/일 수준을 보였고, 타 선형은 보합세를 나타냄
- ▶ 파나막스 선형은 태평양 수역에서 인도네시아 석탄화물, 대서양 수역에서 북미 지역 곡물화물 등이 지속적으로 유입되고 있음에도 불구하고, 가용 선박수가 물동량 보다 많아 운임이 계속해서 떨어지고 있음
 - 다만, 전주에 비해 하락 폭은 줄어 들었음
 - 그러나 FFA 시장에서 11월 물 및 12월 물 평가치가 각각 12,575달러/일, 10,575달러/일로 현물 운임 수준 12,892달러/일 보다 낮고, 연말로 갈수록 운임이 하락할 것으로 예상되고 있음
- ▶ 케이프 선형은 호주지역 광산업체에서 물동량이 다수 유입되면서 상승 분위기를 시현
 - 대서양 수역도 상승 분위기를 보이면서 운임이 상승
 - 수프라막스 이하 선형은 대서양 곡물 물동량 호조 등이 시황지지세 역할
- ▶ Lloyd's List는 최근 철광석 메이저들의 생산확대에 따라 공급과잉이 발생하고 이는 운임하락과 함께 운임변동폭 축소로 귀결될 것이라고 보도
 - 즉 호주 3사(Rio Tinto, BHP, Fortescue Metals Group)와 브라질의 Vale사가 철광석 생산 확대 정책을 지속하면 이는 중국 수입물동량 한계치를 넘어서는 공급과잉상황으로 귀결될 것이라는 전망
 - ※ 중국 철광석/철강 협회 관계자는 철광석 수입 한계치를 8억~8.3억 톤으로 전망
 - 철광석 공급과잉 상황이 되면 현재 130달러/톤 수준의 가격이 80~90달러/톤 수준으로 떨어지고 원가경쟁력 확보를 위한 운임절감 전략의 중요성이 부각될 것
 - 이 같은 상황은, 화주측면에서는 상대적으로 원거리 공급자인 브라질 Vale사가 불리해지고, 선주측면에서는 연료절감형 선박이 시장을 주도할 것이라는 전망이 가능
 - 한편 운임하락과 함께 운임변동성이 축소되면서 기간용선 계약이 증가할 것으로 예상



		금주 (11.06)	()	2013 11월			2012 11월		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,602	(118)	698	2,146	1,100	647	1,624	920
	BCI	2,554	(390)	1,209	4,329	1,943	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,614	(-102)	651	2,060	1,107	418	1,738	963
	BSI	1,291	(23)	664	1,291	909	600	1,300	904
	BHSI	681	(21)	410	669	531	366	719	516
(11.01)									
용선료(1 , \$/day)	Capesize	15,000	(-)	9,250	18,500	11,918	8,000	13,500	10,034
	Panamax	12,625	(-125)	7,750	13,500	9,568	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,750	(-50)	7,500	9,800	8,348	7,250	10,500	8,649
(11.06)									
운임(\$/day)	Capesize	20,472	(4,467)	4,205	42,211	12,105	2,644	23,991	7,681
	Panamax	12,892	(-820)	5,163	16,486	8,594	3,336	13,877	7,684
	Supramax	13,500	(238)	6,938	13,500	9,337	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,591	(265)	6,108	9,591	7,723	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



11월 초 운임인상에 성공하면서 유럽운임 급등

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 35.5p 상승한 1,011.6p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.5p 하락한 503.4p를 기록했다
- ▶ 11월 1일부로 예정되었던 아시아/유럽 항로 운항선사들의 운임 인상이 성공하면서 현물 (spot) 운임이 크게 올랐으며, 이에 따라 운임지수가 다시 1,000p 이상으로 올라섰음
 - 지난 주 CCFI가 1,000p를 하회하면서 과거 21개월래 최저치를 기록하여 운임시장이 거의 붕괴직전에 있었으나 선사들은 이번 급등으로 어느 정도 운임회복을 기대하고 있는 것으로 알려짐
 - 이에 따라 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 753달러 상승한 1,423달러를 기록했으며, 지중해항로는 전주 대비 TEU당 791달러 상승한 1,499달러를 기록했음
 - 비수기 시즌에 돌입하면서 물량회복을 기대하기는 어려운 상황이어서 하반기 선복조절에 따른 효과를 기대해야 할 것으로 보임
- ▶ 유럽 EC는 유로존 경제성장률을 지난 5월 1.2%에서 0.1% 포인트 하향하는 등 금년 하반기 경기를 낙관적으로 보지 않고 있음
 - 미국의 경우 주요 경기지표의 흐름이 유럽에 비해서는 양호한 가운데, 지난달 산업생산 (Industrial Production)이 호전되는데 이어 10월 미국 공급관리자협회가 발표하는 ISM비제조업지수 또한 55.4를 기록하면서 예상치를 넘어섰음
 - 그럼에도 불구하고, 미국도 하반기 성장에 큰 변동이 없을 것으로 보이며, 오히려 금년 성장치를 낮추는 전망(S&P, 1.7%→1.6%)도 나오고 있어 낙관하기는 어려운 상황임
- ▶ 컨테이너선은 일반적으로 연초에 인도량이 많은 편인데, 금년 4월 이후 9월까지의 증가세가 둔화되었으나 10월 들어 다시 늘면서 사상 최초로 운항선대량이 1,700만 TEU를 넘어섰음
 - 특히, 최근에는 대형선을 중심으로 인도량이 늘고 있는 것이 특징인데, 10월에 인도된 선박들도 9척에 불과했으나 늘어난 선복량은 121,000TEU로 평균 1만 3,400TEU였음
 - 내년에도 인도량은 연초에 늘 것으로 예상되는데, 내년 경기 회복 속도에 따라 선사들이 연초 물량에 대해 인도시기를 조절하는 정도가 달라질 것으로 보임

		금주 (11.01)	()	2013 1			2012 1		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,012	35.5	976	1,152	1087	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,259	93.1	1,027	1,530	1353	897	1,901	1,535
	미서안항로	356	3.1	953	1,189	1079	859	1,177	1,053
	일본항로	822	3.3	719	857	767	733	815	777
	한국항로	592	(-4.1)	565	690	614	557	682	622
	동남아항로	823	12.6	803	916	846	848	964	909
(11.01)									
용선지수(HRCI)		503.4	-0.5	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 - 중동-아시아 성약 증가로 인한 운임 및 수익 큰 폭 증가

- ▶ 수익은 32,964 달러/일로 전주대비 12,424 달러(60.5%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 54.0으로 전주대비 10.0p(22.7%) 상승되었음
 - MEG-Asia 항로의 성약 건수가 증가하며 이 지역 선복량이 크게 줄어들었음. Fearnleys에 따르면 1개월내 이용 가능한 페르시아만 VLCC 는 전주 대비 27% 감소한 59대로 전망됨
 - 걸프-유럽 항로는 수익이 73% 상승하였으며 중동-미국 항로를 제외하고 모두 60%가 넘는 수익을 기록함. 아프리카 발 항로도 수익이 30% 이상 증가하며 특히, 중국 항은 67% 증가함
 - 국제유가는 미국의 원유 재고 지속적인 증가, 이란 핵문제 해결 기대 등 약세요인과 미국 양적완화 지속 및 지표 개선, 유럽 추가 부양 조치, 리비아 생산 감소 등 강세 요인이 혼재. 선박유는 전 항만에서 약세로 전환되었음



제품선 - 전반적인 약보합세 시장 지속

- ▶ 수익은 8,432 달러/일로 전주 대비 490 달러/일 상승(6.2%) 하였으며, 운임은 WS 115.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 전반적인 시장이 약세인 가운데 중동-일본 LR1 수익과 미국-남미 동부 해안 MR 수익만이 20% 이상 상승하였음
 - 주중 원유 정제 가동률이 높아졌으나 소비량이 더욱 증가하며 미국 석유 제품 재고율은 전주대비 하락 하였음. 다만 미국 원유 공급량 증가로 인해 제품류 생산 및 수출에 대한 기대가 형성되고 있음
 - 4/4분기 계절적 수요로 인한 시황 개선이 기대되지만 공급 과잉과 경기 회복이 가시적이지 않은 상황에서 운임 개선으로 이어지기는 쉽지 않을 전망이다

금주 () 11 평균

2013 1

2012 1

최저 최고 평균 최저 최고 평균

유조선 시장		(11.01)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	32,964	(12,424)	32,964	1,351	32,964	10,960	1,746	40,260	18,296
	MR	8,432	(490)	8,432	7,216	18,266	12,917	6,722	18,538	10,675
용선료 (1 ,\$/day)	VLCC	19,000	(1,000)	19,000	18,000	21,000	18,648	19,000	26,000	22,125
	MR	14,750	(-)	14,750	13,500	14,750	14,233	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	54.0	(10.0)	54.0	30.0	54.0	37.0	34.0	70.0	47.5
	MR	115.0	(-)	115.0	105.0	170.0	128.1	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



미국 철강 수입, 미국 경제 불황을 반영

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 미 정부는 2013년 9월 미국의 철강 수입은 전월대비 4.1% 하락했지만, 전년동월대비 6.1% 상승한 276만 톤을 기록했다고 발표함
 - 예비보고 자료에 따르면, 9월 반제품 수입량은 2012년 9월 598,000톤에서 7.7% 상승한 644,000톤을 기록할 것으로 나타냄
 - 9월 미국의 제조업은 예상보다 증가율이 낮았는데, 8월에는 0.5% 상승했지만, 9월에는 0.1% 증가하는데 그침
 - 2013년 1월부터 9월까지 미국의 철강 총 수입량은 2012년 25.686백만 톤 대비 7.0% 감소한 2,389만 톤을 기록함
 - 그리고 2013년 1월부터 9월까지 미국의 총 반제품 수입량은 전년동기 대비 10.5% 감소한 520만 톤을 기록함
- ▶ 미국국제철강연구소(American Institute for International Steel: AIIS)의 소장 데이비드 펄프스는 9월 철강 수입량 감소는 전반적인 경기 침체를 반영한 것이라고 전함
 - 그리고 동시에 8월부터 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA) 국가들이 수입 감소를 주도했다고 덧붙임
 - 미국은 2013년 낮은 수준의 철강 수입을 반영하며 3분기까지 낮은 수준의 경제 상태를 유지하고 있다고 전함
 - 또한 비 주택 건설 수요가 크게 향상되기 전에는 철강 시장이 미국 내 출하와 수입량의 강건한 수준으로 회복할 수 있는 요인이 적음

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 11. 08.)



P3 얼라이언스, 선박의 속도 조금 올릴 예정

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 2014년 5월에 출범할 예정인 P3 네트워크의 서비스 일정에 따르면, P3 3사는 선박의 속도를 유지하거나 높이려는 계획임
 - P3 서비스 일정에 따르면, 글로벌 3사는 2014년 2분기 기준으로 환태평양 항로에서 Eastbound(아시아발 미주향)의 평균 선박 속도를 19.6 노트에서 19.9 노트로 속도를 높일 계획임
 - Drewry의 Container Insight Weekly에 따르면, 이 속도는 현재의 환태평양 항로의 평균인 19 노트보다 대략 1 노트 정도 빠른 수치임
 - 그리고 이것은 P3 선사들이 항공 서비스와 경쟁을 고려한다는 것을 의미한다고 전함
- ▶ 그러나 P3 선사들은 환태평양 항로의 백홀(backhaul)인 Westbound에서는 평균 13.3 노트에서 12.4 노트로 감속할 계획임
 - 현재의 산업 표준인 14.5 노트와 비교했을 때에도 비교적 느린 속도임
 - Drewry에 따르면, P3는 환태평양 항로의 백홀(backhaul)인 Westbound(미주발 아시아향)의 운항 수요가 낮기 때문에 속도를 높일 필요가 없다고 판단하였기 때문이라고 밝혔음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 Westbound(아시아발 북유럽향)의 경우, P3 선사들은 현재 평균 선박 속도인 19.5 노트를 유지함

- 다만 아시아-유럽 항로의 백홀(backhaul)의 경우, 14.4노트에서 14.7노트로 속도를 약간 높일 계획임
- ▶ Drewry Maritime Research에 따르면, 머스크라인, MSC, CMA CGM의 3개 선사에 의해 2주 전에 발표된 서비스 일정은 다른 경쟁 선사들이 그들의 선박 속도를 높이도록 유도하였다고 밝힘
 - 다른 선사들은 P3의 전략적 제휴와 동일한 규모의 경제를 가지고 있지 않기 때문에 그들이 감당할 수 있는 재정 능력이 없는데도 불구하고, P3선사들의 서비스와 유사한 서비스를 제공하기 위해 선박의 속도를 높이려 함
 - Drewry에 따르면, 그렇기 때문에 P3 얼라이언스는 다른 선사들에게 연료비에 더 많은 비용을 지출하도록 압박을 줄 것이라고 밝혔음
 - 한편으로는 P3 얼라이언스가 가져올 편익에 대해서는 좀 더 지켜봐야 한다고 전함

(출처:Journal of Commerce, 11.04.)

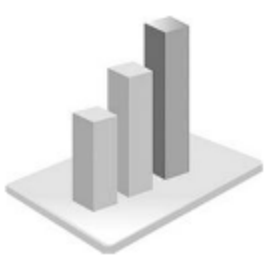


VLCC 수익 하루 사이 5,000 달러/일 급등

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ VLCC 성약 건수가 급증하며 중동지역 선박량이 줄어들어 Spot 시장 수익이 하루 사이 약 5,000 달러/일 급등하였음
 - 중동 지역 가용 선박은 현재 55대 정도로 올해 들어 가장 적은 숫자임
 - 급격한 수익 등락은 현재 중동 지역의 VLCC 시장의 변동성을 반영하는 것으로 동 지역에서 경쟁중인 100 대정도의 선단 수요에 따라 주간 등락폭이 결정되고 있음
- ▶ 그러나 대부분의 전문가에 따르면 VLCC에 대한 전망은 향후 2년간 그렇게 밝지 않음
 - 선박의 과다 공급으로 화임과 수익은 제한적이며, 경쟁심화로 인해, 차터러(Charterers)마켓이 될 것으로 예상
 - 발틱 해운 거래소에 따르면 산업 주요 참조 항로인 '중동-아시아' 평균 수익은 5,565 달러/일로 전망
 - 이는 선주의 모던 VLCC 운항 비용인 10,000~11,000 달러/일 보다 적은 것임
- ▶ 수익 급증은 업계 평균 수익의 상승에 도움이 될 것으로 보임
 - 발틱 거래소에 따르면 '중동-아시아' 항로의 수익이 22,000 달러/일로 전날보다 4,800 달러/일이 올랐음
 - 영국계 상품 중개 회사인 Marex Spectron에 따르면 27개의 성약이 이루어지면서 동 지역 다음 4주동안 가용 선박수가 55대로 감소되었음
- ▶ 11월 동 지역에 약 135 항차가 발생할 것으로 전망
 - 상대적으로 경쟁이 적어졌기 때문에, 운임이 상승하며, 현재의 상승기조가 다음 주까지 일어질 가능성이 높음
 - 일례로 선주가 Ship Finance International인 Front Hakata(2002년 건조, 298,465 dwt)호는 NGT에게 중동-일본 1항차를 W47p, 약 23,000 달러/일에 계약하였음. 동 항차는 270,000 원유를 11월 22일에 선적할 예정임

(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 1.)



부산국제항만 컨퍼런스 주요내용

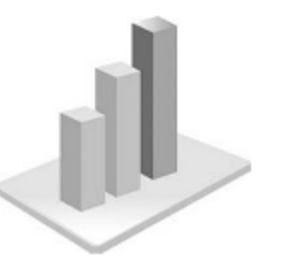


해운업계, 성장둔화에 따른 미래 대비 전략 개발이 시급

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ BPA는 지난 7일부터 이틀간 부산롯데호텔에서 500여명의 항만 물류 관계자들이 참석한 가운데 제1회 부산국제항만컨퍼런스(Busan International Port Conference 2013)를 개최함
 - 8일까지 이틀간 열린 이번 행사는 BPA 출범 후 처음으로 진행하는 것으로 세계 5위 부산항의 글로벌 입지를 강화하고 부산항과 BPA 브랜드를 전 세계에 알리기 위한 것임
 - 이번 컨퍼런스의 주제는 ‘글로벌 해운환경변화에 대한 항만의 대응’으로 글로벌 경제와 국제해운시장의 전망, 선박 대형화에 따른 대응 전략, 기후변화와 친환경 항만, 북극항로의 기회와 도전과제 등 4개 세션으로 진행되었음
 - 피터 탄 주한 싱가포르 대사는 기조연설을 통해 “세계적인 신용평가사들이 2011년 이후 해운업계 전망을 부정으로 평가해오고 있고 세계적인 항만 화물처리량도 지속적으로 둔화되고 있어 시장변화에 대응하기 위한 항만업계의 노력이 필요하다”고 지적했음
- ▶ 첫째 날 오프닝 세션에선 ‘글로벌 경제와 국제 해운시장의 전망’이라는 주제가 다뤄졌으며 세계 경제 및 해운시장 현황과 전망을 논의하였음
- ▶ 세계해운경제학회(IAME) 테오 노테봄 회장은 ‘국제해운시장의 전망과 도전과제’라는 주제로 발표하였음
 - “컨테이너 업계는 전 세계 컨테이너 물동량에서 큰 비중을 차지하고 있는 아시아 시장의 성장 둔화에 따라 성장률이 떨어지고 있는 상황”이라고 말했음
 - “자본집약적인 해운업의 특성과 운임 변동성에 따른 수익 감소 위험이 증가하고 있는 현재 상황을 볼 때 선사들의 미래 대비 전략 개발이 시급하다”고 진단했음
- ▶ 덴마크 해운·항만 전문가이자 Seaintel 최고경영자인 라스 엔센은 ‘글로벌 컨테이너 시장 및 전망’이라는 주제로 발표하였음
 - “대형화를 통한 선복공급과다로 주요 항로인 아시아~유럽 항로의 운임이 급락하고 있다”고 밝힘
 - 주요 항로에 1만TEU급 이상의 초대형 선박으로 채워짐에 따라 중대형 선박들이 역내 항로로 연쇄적으로 배치되는 ‘캐스케이딩’ 현상으로 운임 하락이 지속되고 있다”고 말했음
- ▶ 임진수 한국해양수산개발원(KMI) 부원장은 ‘우리나라해운산업의 현황과 발전방향’라는 주제로 발표하였음
 - “지난 20년 동안 국내 해상무역은 연평균 18%씩 급성장했으나 최근 10년간 성장률은 2.9%로 떨어져 어려운 상황에 놓였다”며 전했음
 - 그렇기 때문에 “국내 해운업계는 급성장하는 중국과 크루즈 시장, 해양플랜트 산업, 북극항로 등 새로운 시장에 대해 철저한 준비를 해야 한다”고 조언하였음

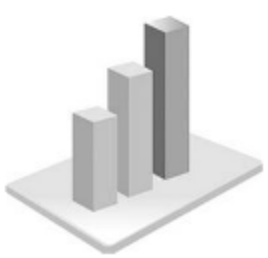
(출처: 2013년 제1회 부산국제항만컨퍼런스 세션 I, 11.07.)





- ▶ 두 번째 세션에선 '선박 대형화에 따른 항만의 대응 전략'이라는 주제가 다뤄졌음
- ▶ 이동현 평택대 교수는 '초대형 선박 추세와 향후 전망'이란 주제로 발표를 하였음
 - "선사들이 규모의 경제 효과를 통해 비용을 절감하고 에너지 효율성을 높이기 위해 선박 대형화를 주도하고 있다"며 분석했음
 - "지금까지의 추이에 따르면 2015년에는 2만TEU까지, 2030년에는 3만TEU까지 초대형화 추세가 이어질 것"이라고 전망했음
 - "급속히 진행되고 있는 선박 대형화에 대비한 항만 환경의 변화가 필요하다"고 주문했음
 - 또한 "캐스케이딩 현상 뿐만 아니라 대형선박의 기항지 축소 현상도 발생하고 있고, 선사는 선사대로 초대형 선박 발주 경쟁을 벌이면서 자금조달 압박을 겪고 있다"고 지적했음
- ▶ 브라이언 크리스텐슨 머스크 코리아 사장은 '선박 대형화로 인한 기회와 도전과제(선사 관점)'이라는 주제로 발표를 하였음
 - "컨테이너 선박이 초대형화 됨에 따라 항만은 초대형 컨테이너 선박에 맞는 하역장비를 도입하고 수심을 늘리고 안벽길이를 확장하는 등 신규 투자비용이 늘어나는 등 운영상의 문제가 발생할 것"이라며 "항만 생산성과 효율성 개선을 위해 선사와 터미널 간 긴밀한 협력이 필요하다"고 덧붙였다
 - 한편, "대형선박의 경우 하역작업시 터미널의 제한된 자원을 효율적으로 사용할 수 있고, 선석당 생산성을 높일 수 있어 새로운 기회가 될 수 있다"고 말했음
- ▶ 임기택 BPA사장은 '선박 대형화에 대한 부산항의 대응과 전략'이라는 주제로 발표를 하였음
 - "부산항은 2008년부터 선박대형화 현상으로부터 많은 영향을 받고 있다"며 "1만TEU급 이상 선박의 부산항 입항 횟수는 2008년 4회에서 2012년 329회로 급증하고 있다"고 밝혔음
 - "부산항 신항은 현재 17m 증심을 추진하고 있고, 안전성 확보를 위해 입구에 위치한 토도의 제거를 검토하는 등 선박대형화 추세에 대응하고 있다"며 전했다
 - "정부 및 운영사, 선사들과 긴밀한 협의를 통해 항만시설 확충과 안전성 강화에 집중적인 노력을 기울일 것"이라고 말했음
- ▶ 세계 1위의 컨테이너터미널 운영사인 싱가포르 PSA의 웅킴퐁 동북아지역 대표는 '선박 대형화로 인한 기회와 도전과제(GTO 관점)'이라는 주제로 발표를 하였음
 - "전 항로에 걸쳐 선박 규모가 확대됨에 따라 2020년에는 초대형 선박이 차지하는 비중이 전 세계 선복량의 17%에 달할 것"이라고 예상했음
 - "1만8천TEU급 선박의 흘수는 16m, 길이는 400m로 이에 맞는 항만 인프라와 장비에 대한 요구가 증대되고 있다"며 밝혔음
 - "항만분야의 새로운 기술과 혁신이 필요해짐에 따라 자동화 터미널이 대안이 될 수 있고, 이것이 항만 노동력 부족과 인건비 증가에 대한 해결책이 될 수도 있다"는 분석도 이어졌음
 - 선박대형화가 해운 및 항만업계의 새로운 도전이자 기회가 될 것이라고 덧붙였다

(출처: 제1회 부산국제항만컨퍼런스 세션 II, 11.07.)





지속가능한 항만을 위한 그린포트 전략과 스마트포트 전략

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ IAPH 유럽 지부장(WPCI 국장) 페르 반 데 라는 지속가능한 항만을 위한 그린포트 전략에 대해서 발표함
 - 항만공사의 역할이 변하고 있기 때문에 장기적인 비전을 보유하고 있어야 한다고 강조함
 - 로테르담 항만공사는 소극적인 지주에서 함께하는 파트너로 변하고 있으며 다른 이해당사자들과 합의를 도출하고 있음
 - 예를 들어, 오염원에 관련된 내용에 대해서 이해당사자들의 동의를 얻어야 하며 미세먼지와 관련해서 어느 정도 수준이 나와야하는지 수치를 봐야함
 - 최근에는 환경을 고려해서 항만을 계획하고 있고 녹색성장 전략을
- ▶ 함부르크항만공사 사장 젠스 마이어는 공사가 추구하는 스마트포트 전략에 대해서 발표함
 - 함부르크항은 도시(함부르크)와 주거지에 둘러싸여 있는데 이는 타 항만과 비교하여 매우 특이한 형태임
 - 항만을 이용하는 고객의 니즈가 더 까다로워지고 있는 상황임
 - 항만 내 교통량이 늘어나고 물동량도 늘어나고 있으며 함부르크 시로부터 소음과 공해를 낮게 하라는 압력을 받고 있는 상황임
 - 따라서 함부르크항만공사는 항만 개발 계획을 출간했는데 이는 2025년까지의 개발계획을 담고 있음
 - 항만의 처리 속도만 빠르다고 좋은 것이 아니고 지능형 항만이 되는 것이 더욱 중요한 과제임
 - 스마트포트 에너지란 첫째, 재생에너지의 사용을 증가시키는 것인데 태양전지판을 사용하는 혁신적인 기술에 집중하여 재생에너지 시범 항만이 되는 것을 목표로 함
 - 둘째, 에너지 효율성을 증대시키고 셋째, 오염물질을 만드는 불필요한 교통량을 줄이는 것을 목표로 삼음

(출처: 2013년 부산 국제항만 컨퍼런스 Session III, 2013. 11. 08.)



북극항로, 시간 단축은 가능하지만 비용과 안전성은 해결해야 할 과제

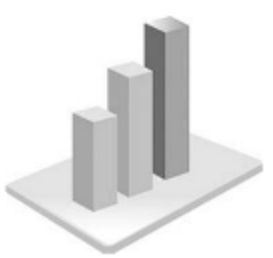
박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 노르웨이 극지연구소 군나르 샌더 수석자문위원에 의하면 북극항로의 하절기와 동절기의 빙하 상태에는 큰 차이가 있기 때문에 운항 시 계절별로 다른 운항 방식이 필요함
 - 30~40년 이내의 하절기에는 완전한 해빙 상태에 진입할 것으로 예상하고 있어 앞으로 북극항로 이용 가능 기간과 범위가 더욱 넓어질 것이라고 전망함
 - 북극항로를 이용하면 유럽-아시아 운송 거리를 1/3 단축시킬 수 있으며 향후 북극항로를 이용한 대륙 간 운송량이 늘어날 전망
- ▶ 영국 해양연구소 부원장 데이비드 스나이더는 북극항로 운항을 위해서는 운항관련 인프라가 먼저 구축되어야 한다고 강조함
 - 또한 북극항로 운항은 하절기에 국한되어 이루어질 것으로 보이며, 아직까지 기존의 수에즈운하를 대체하기는 힘들 것으로 전망함
 - 북서항로는 오지가 많고 1,000명 이하의 인구가 거주하는 마을이 많은 반면 북동항로는 인구밀도가 높음
 - 현재 Baffin Bay와 Dutch Harbor 또는 Dudinka 동부지역 사이에는 사실상 선박을 수리

통권 189호 (2013.11.04~11.08) 해운시황 포커스

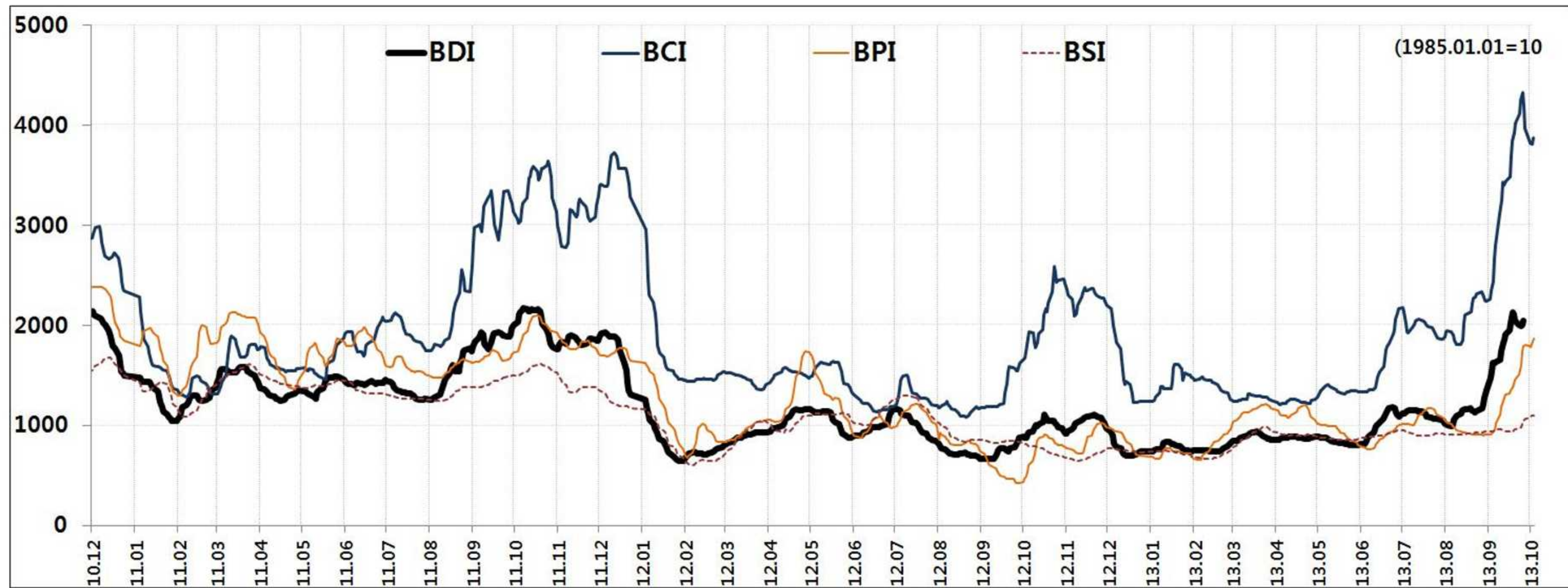
- 할 수 있는 시설이 없으며 조난으로 인한 헬기 수송 여건도 매우 제한적임
 - Inmarsat 통신이 불가능한 지역에서는 Iridium을 사용할 수 있는데 비용이 높고 통신이 느림. 북극항로 운항을 위해서는 운항에 대한 보험료가 높고 경험이 풍부한 항해사가 필요하다는 점도 고려해야 함
 - 북극항로를 통해 로테르담에서 상하이까지 운항하는데 59만 달러를 절약할 수 있지만, 용선료와 보험료 비용이 119만 달러에 달해 북극항로 운항을 단지 연료 절감 측면에서만 접근하면 안됨
 - 북극항로 운항에는 300여개의 세부항로가 존재하는데 대부분 시범운항이 많음
 - 컨테이너선 시범운항이라 하더라도 북극항로를 운항하려면 수개월간의 준비가 필요함
 - 따라서 선사들이 몇 년까지 경제적 타당성이 있는지 의문을 가지고 있음
- ▶ 원자력쇄빙선 회사 로사토폴로트의 부국장인 미하일 벨킨은 북극항로 운항 선박의 사양과 실제 운항사례에 대해서 소개함
- 대표적으로 수에즈운하를 통해 무르만스크에서 부산까지 거리로는 1,200해리, 시간으로는 37일 걸리지만, 북극항로를 이용하면 거리로는 600해리, 시간으로는 18.4일로 약 1/2 수준으로 단축 가능함

(출처: 2013년 부산 국제항만 컨퍼런스 Session IV, 2013. 11. 08.)



주요 해운지수 동향

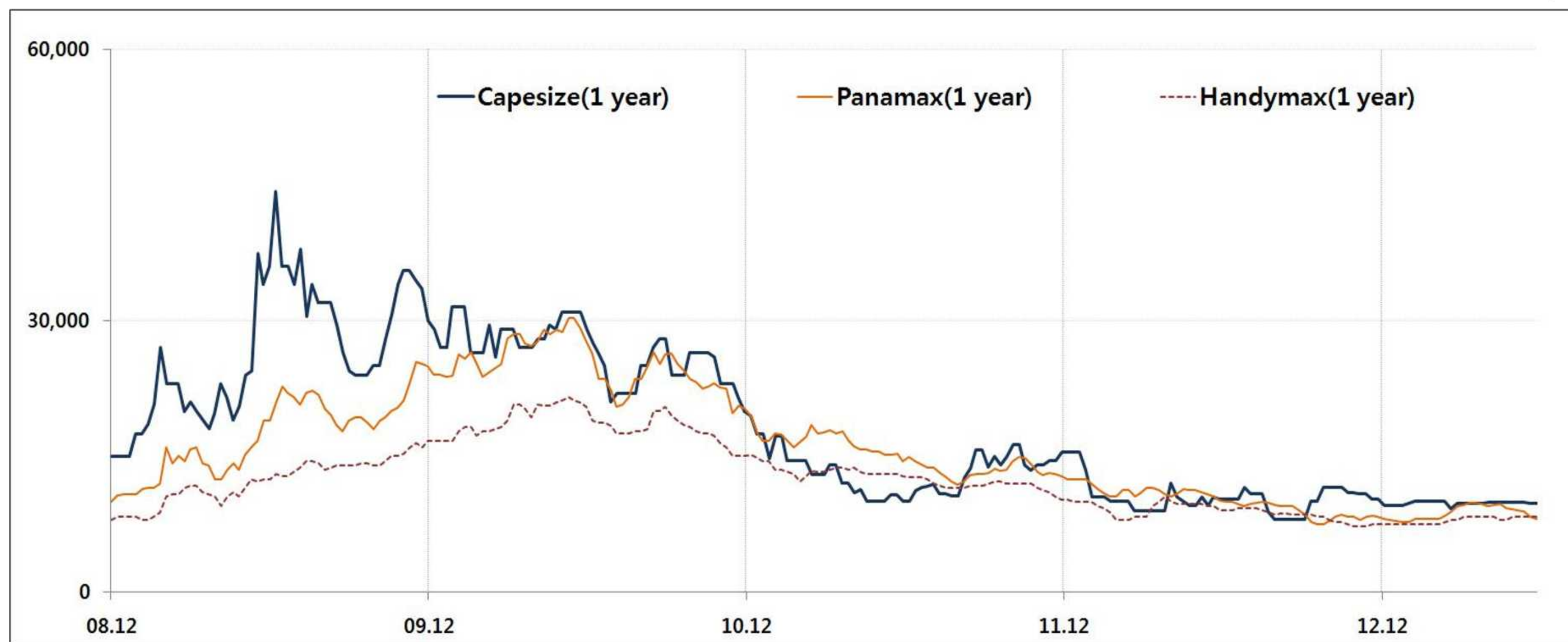
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange

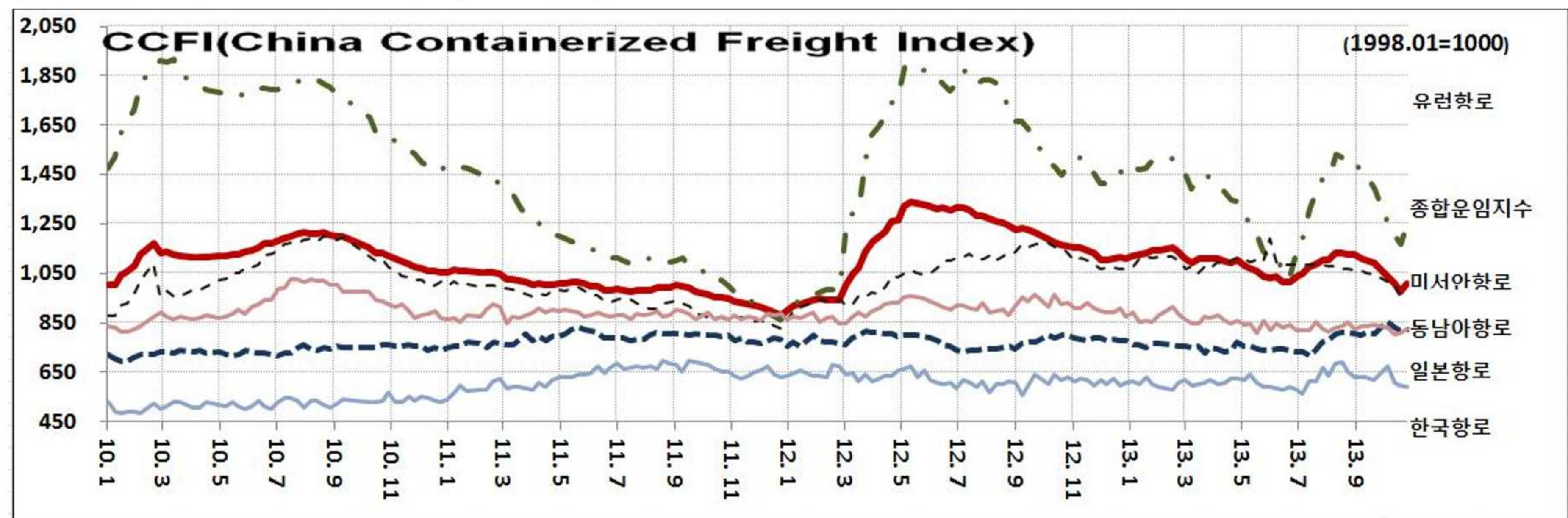
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



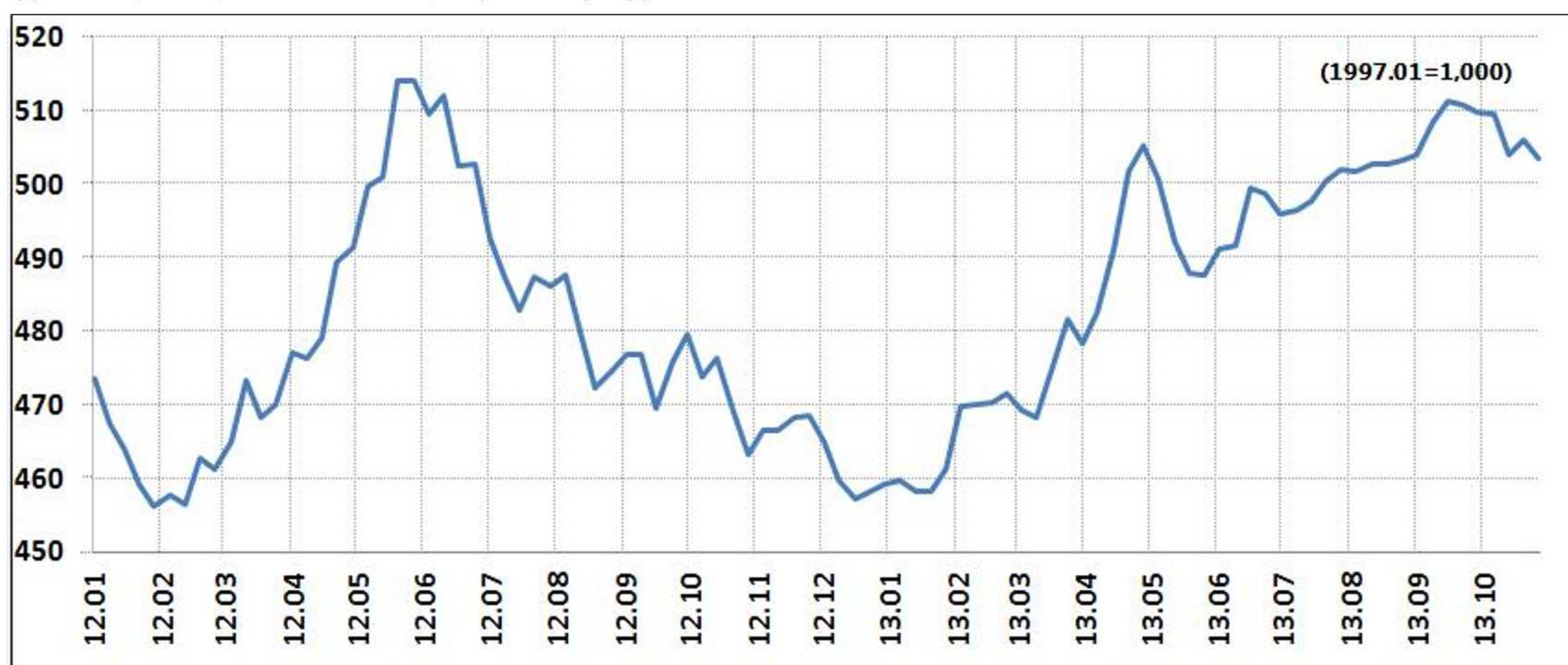
Clarkson

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::

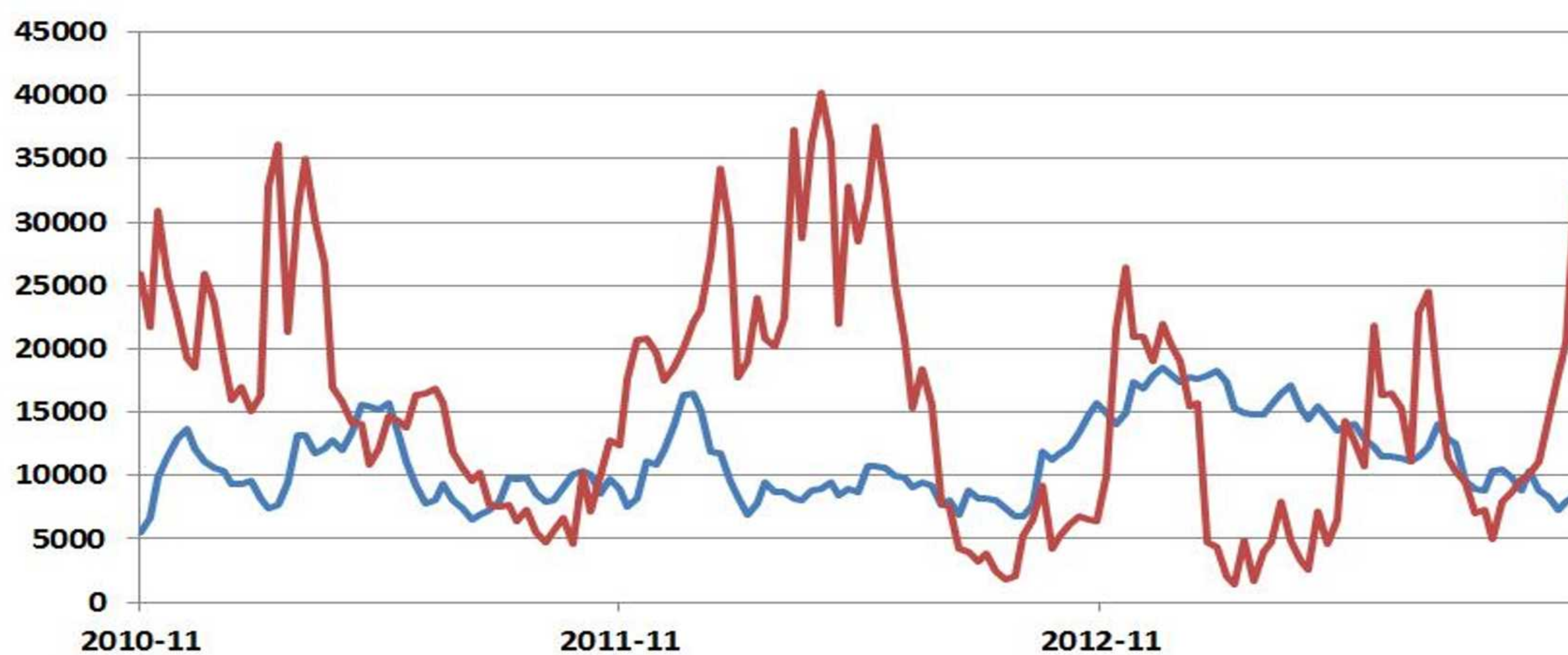


상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List



Clean Products Average Earnings
Average VLCC Long Run Historical Earnings

유조선 운임지수 (WS)

Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



VLCC(중동-극동행) WS 싱가포르/극동항 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

주요 해운지표 추이

금주 () 11 ! 평균					2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.01)										
건화물선(5)	Panamax	24.5	(-)	24.5	18.0	24.5	20.5	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	(-)	10.3	9.0	10.3	9.4	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (11.01)										
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	26.1	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	90.5	(-)	90.5	89.5	92.5	90.3	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.3	(-)	31.3	30.0	31.3	30.5	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (11.01)										
380 CST	Rotterdam	585.0	(4.0)	585.0	570.0	646.0	597.3	550.5	720.0	638.8
	Singapore	625.0	(9.5)	625.0	591.0	667.5	616.9	573.5	741.5	662.8
	Korea	640.0	(3.5)	640.0	610.5	688.0	642.2	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	625.0	(6.5)	625.0	602.5	678.5	629.4	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (11.01))										
철광석	국제價	134.0	(0.5)	132.9	113	158	135	88	149	129
	중국産	170.1	(-0.3)	169.9	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.5	(-0.2)	98.5	96	98	97	96	119	103
	중국産	106.6	(-0.2)	105.5	107	116	114	112	148	126
	호주산	174.9	(-0.3)	175.1	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙()	94.4	(-0.2)	94.5	89	112	102	110	137	118
	중국産	192.0	(-0.4)	188.1	160	231	189	168	272	222
곡물	대두()	1266.0	(-34.0)	1,286.0	1,267	1,613	1,432	1,048	1,771	1,474
	밀()	667.8	(-22.3)	688.0	627	791	693	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 ()							
		9 !	8 !	7 !	2013 (1 !~9월)	2012 ! 합계	2011 ! 합계
부산	수출	13,794	14,070	14,690	127,655	164,089	153,356
	수입	12,407	12,719	13,122	114,242	147,950	140,978
울산	수출	5,817	6,266	9,655	59,058	83,778	82,058
	수입	8,946	8,457	15,794	82,710	113,193	111,695
광양	수출	6,286	6,807	13,137	59,178	81,103	75,414
	수입	13,706	11,664	20,049	114,174	156,238	144,514