

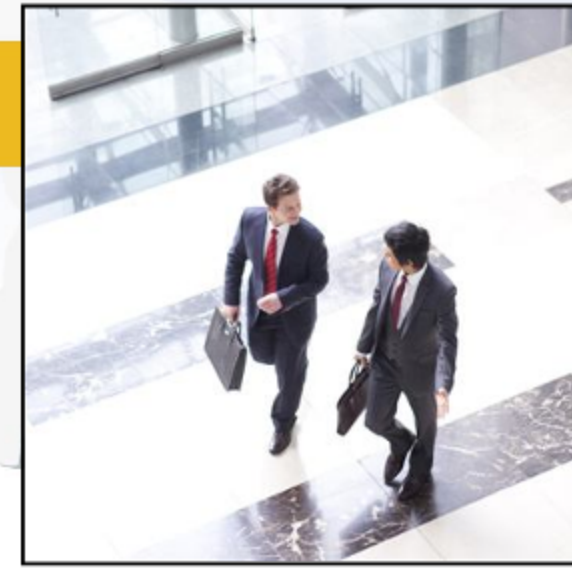
해운시황 포커스

통권 190호 (2013.11.11~11.15)

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)



P3 네트워크 출범에 대비, 국내 관련기관의 적극적 대응 필요



- ▶ 세계 최대의 선사간 얼라이언스인 P3 출범을 앞두고 세계해운시장에 미치는 영향과 각국의 대응에 관심이 집중되고 있음
 - 지난 6월 18일, 세계 최대 컨테이너 선사인 머스크, 2위MSC, 3위 CMA CGM 등 3개사가 초대형 얼라이언스 P3 네트워크를 구축, 2014년 2분기부터 운영할 계획이라고 밝혔음
 - P3 네트워크는 총 252척, 28개 항로에 서비스를 제공할 것으로 알려지고 있음
- ▶ 이에 대해 전세계의 관련 기관에서는 우려를 표명하고, 또 각국에서는 P3 네트워크 출범에 대해 영향분석과 대책을 마련하고 있음
 - 처음 문제제기는 영국, 미국, 캐나다, 아시아 등의 화주단체로 구성된 GSF(Global Shippers' Forum; 세계화주단체)가 했는데, 유럽 집행위원회의 공정거래국(competition directorate)에 P3(머스크, MSC, CMA CGM) 네트워크에 대한 여러 의구심(list of question)을 전달하였음
 - 중국선주협회도 최근 P3 공동선대 구성이 컨테이너 운송시장에서 불공정 거래를 야기할 수 있다는 우려를 표명했음. 중국선주협회는 P3의 대규모 선대로 인해 독점 등 해운시장에 부정적 영향을 가져올 수 있을 것으로 우려하며, 특히 해운시장에서의 독점 및 가격조작은 명백히 금지되어 있으며 국제시장경제 질서에 반하는 것이라고 주장했음
 - P3에 대해 정부기관으로는 처음 회의를 개최하는 곳은 미 연방해사국(FMC)으로 EU와 중국의 독점 금지법 담당자를 워싱턴 DC에 초대해 이 문제를 논의할 계획임
 - FMC에서는 P3 얼라이언스가 가동되려면 경쟁저해가 없다는 것을 스스로 입증하고 美, 中, EU 승인 필요하다고 말함
- ▶ 그러나 중국을 제외하면 P3의 영향이 많은 것으로 예상되는 아시아에서의 공식적인 반응은 아직까지 나타나고 있지 않고 있음
 - P3 네트워크의 선박량 점유율이 아시아-유럽항로에서 42%로 절대적인 비중을 차지하고 있기 때문에 아시아권의 영향은 다른 지역보다 심각할 것으로 예상됨
 - 또한 세계 컨테이너 해운시장에서 아시아를 기반으로 하는 선사가 우리나라 선사 외에도 에버그린, COSCO, CSCL, APL, OOCL, NYK, Yang Ming, K Line, Wan Hai 등 20위권내에 다수가 있기 때문에 향후 많은 시장재편이 있을 것으로 예상됨
 - 특히 FMC의 관할권은 아시아-유럽항로에는 미치지 못하기 때문에 아시아항로에 참여하는 선사들의 문제제기가 있어야 아시아항로의 P3 네트워크의 독점금지법 위반 여부가 국제적으로 검토될 수 있음
 - 이와 같은 상황에도 불구하고 아시아의 선주단체나 화주단체가 이에 대한 우려나 대책을 아직까지 표명하지 않은 것은 이해하기 어려운 상황임
- ▶ 세계 해운시장에서 공정한 운임경쟁과 질서가 유지되기 위해서는 기존의 얼라이언스를 포함, 새롭게 출범하는 얼라이언스도 독점금지법을 비롯하여 공정한 경쟁이 이루어지도록 해야 함
 - 새롭게 출범하는 얼라이언스가 국내 해운기업에 미칠 영향, 해운법 등 경쟁질서 위반 여부에 대해 국내에서도 판단이 필요하여, 이를 위해 국내선주단체의 적극적인 입장 표명과 대응이 우선되어야 함
 - 아울러 정부에서는 P3 네트워크 출범에 따른 각국의 대응, 국제기구 동향에 대한 면밀한 검토와 대책도 모색해야함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스, 운임 지속 하락으로 수프라막스와 운임 역전 재발생

- ▶ 최근 BDI는 1,531p(11월 13일)를 기록, 전주 대비 71p(4%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,928달러/일(9%) 하락하며 BDI 하락을 주도함
 - 파나막스 운임도 전주 대비 1,112달러/일(9%) 하락
 - 수프라막스는 전주 대비 353달러/일(3%) 상승, 핸디사이즈는 2% 상승
 - FFA 시장은 현물시황 악화를 반영하여 12월 물 평가치가 핸디사이즈를 제외하고 2~7% 하락. 2014년 물은 보험세를 보이는 가운데, 파나막스 운임이 수프라막스 보다 낮은 운임역전 현상이 내년에도 있을 것으로 전망
- ▶ 케이프 선형은 서호주 철광석 물동량이 꾸준히 유입되고, 동호주 석탄 물동량도 시장에 일부 유입되었으나, 브라질 철광석 물동량 등 대서양 수역의 물동량 부족으로 운임이 하락
 - 파나막스 선형은 양 수역에서 물동량이 지속적으로 유입되고 있으나, 가용선박이 많아 운임이 하락
 - 한편 미국의 곡물 수출물동량 유입이 수프라막스 선형의 호재로 작용한 가운데, 미국 곡물 시즌은 파나막스 선형의 운임상승 지지세로도 역할할 것으로 기대
 - 아울러 중국, 인도, 인도네시아 등 동아시아 역내 물동량 호조세가 수프라막스 운임 상승 지지세를 하는 것으로 평가
- ▶ 지난 10월 중국 철광석 수입물동량은 6,783만 톤으로 전월 대비 8% 감소
 - 아울러 9월 중국 철강구매관리자지수가 49.2에서 10월에는 47.5로 조사됨에 따라 중국 철광석 수요 확대에 대한 우려감이 표출
 - 한편 중국 시중은행이 올해 대출목표치를 달성함에 따라 추가 대출 여건이 악화된 것으로 파악되면서 철강회사의 부담이 될 전망
 - 그러나 항만 철광석 재고를 구매하는 경우에는 현금이 바로 필요하지만, 수입 철광석의 경우 신용장을 통해 조달할 수 있어 이는 단기운송시장의 호재로 기능할 전망
- ▶ 최근에 Vale사의 발레막스(40만 톤 급 선박) 4척을 중국의 Shandong Shipping사에서 구매한 계약이 발표되면서 시장의 주목을 받음
 - 중국 지방정부의 지원을 받는 Shandong Shipping사(중국선주협회 회원사가 아님)의 Vale사와의 계약으로 향후에 발레막스에 대한 중국 정부의 입항금지 조치가 해제되면 브라질발 중국향 철광석 운송에서 케이프 선박 활용도가 낮아져 시황회복의 걸림돌이 될 우려도 있음

금주 (11.13) () 2013 11월 2012 11월

최저 최고 평균 최저 최고 평균

건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,531	(-71)	698	2,146	1,111	647	1,624	920
	BCI	2,455	(-99)	1,209	4,329	1,955	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,474	(-140)	651	2,060	1,117	418	1,738	963
	BSI	1,325	(34)	664	1,325	918	600	1,300	904
	BHSI	696	(15)	410	696	535	366	719	516
		(11.08)							
용선료(1 , \$/day)	Capesize	15,000	(-)	9,250	18,500	11,986	8,000	13,500	10,034
	Panamax	12,000	(-625)	7,750	13,500	9,622	7,500	12,000	9,706
	Handymax	9,875	(125)	7,500	9,875	8,382	7,250	10,500	8,649
운임(\$/day)	Capesize	18,544	(-1,928)	4,205	42,211	12,381	2,644	23,991	7,681
	Panamax	11,780	(-1,112)	5,163	16,486	8,738	3,336	13,877	7,684
	Supramax	13,853	(353)	6,938	13,853	9,550	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,795	(204)	6,108	9,795	7,795	5,489	10,414	7,359

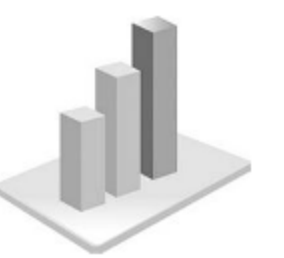
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



현 수준에서 연말까지 큰 변동성 없이 마무리 될 것으로 예상

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 2p 상승한 1,013.5p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.5p 하락한 503.4p를 기록했다
- ▶ 지난주에 이어 중국발 유럽 및 미주항로 운임은 약보합세를 보였으나 일부 아시아 역내 항로 및 남미 항로의 운임 상승에 따라 지수는 소폭 상승했음
 - 11월 초 운임 인상 성공이 하반기 운임시장의 흐름에 호재로 작용할 것으로 보이며, 내년 운임 협상시 유리한 조건에서 협상할 수 있는 기초가 될 것으로 예상됨
 - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 103달러 하락한 1,320달러를 기록했으며, 미서안항 운임은 전주 대비 FEU당 6달러 하락한 1,718달러를 기록했음
 - 하반기는 운임시장에 큰 변동이 없이 현 수준에서 등락을 거듭할 것으로 예상되며, 관심은 내년 운임시장의 방향성에 있음
- ▶ 유로존은 내년 경기 회복을 기대하고 있으나 금년 9월 산업생산이 전월 대비 -0.5%를 기록하는 등 시장 위험이 지속되고 있는 상황임
 - 미국은 FRB가 양적완화(QE)를 조기에 축소할 수 있다는 전망도 있으며, 이와 관련한 불확실성은 세계 경제 회복에 불안 요인으로 작용하고 있음
 - 국제금융공사(International Finance Corporation, IFC)는 중국 정부가 내년 성장을 목표 7%로 하향 조정할 가능성이 있다고 지적했음
- ▶ 세계 컨테이너 시장에서는 지난달 6만 5,000TEU(10척)가 인도되었으며, 1만 7,000TEU(8척)의 선박이 해체되어 11월 현재 컨테이너선 선복량은 1,712만 TEU(5,135척)임
 - 금년 11월까지 인도량은 123만 6,000TEU로 전년 수준에 육박하는데, 해체량도 34만 TEU로 지난해 33만 TEU를 넘어서 선박 증가 속도를 어느 정도 완화할 것으로 예상
 - 특히, 인도량에 비해 척수는 감소세를 보이고 있는데, 이는 대부분 중소형선 선박을 해체하고, 대형선 수요가 늘기 때문이며, 선대구조 개편이 지속되고 있음



				2013 11월			2012 11월			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1014	2.0	976	1,152	1085	896	1,336	1,171
	유럽항로		1251	-7.9	1,027	1,530	1350	897	1,901	1,535
	미서안항로		965	8.4	953	1,189	1076	859	1,177	1,053
	일본항로		818	-4.3	719	857	769	733	815	777
	한국항로		629	36.8	565	690	615	557	682	622
	동남아항로		799	-23.2	799	916	845	848	964	909
(11.08)										
용선지수(HRCI)			503.4	-0.5	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 - 페르시아만 선복량 증가에도 운임 및 수익 상승세 지속

- ▶ 수익은 39,881 달러/일로 전주대비 6,917 달러(21.0%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 60.0으로 전주대비 6.0p(11.1%) 상승되었음
 - 페르시아만 시장의 화물 준비일(stem date)로 성약 건수 감소 및 이 지역 30일 가용 선복량이 75척으로 다소 증가하였으나 수익 및 운임 상승은 지속되고 있음
 - '중동-아시아' 항로는 수익은 28~33% 상승하였으나 지난주 상승폭이 컸던 '중동-유럽 항로'는 1% 상승으로 강보합권 유지. 아프리카 발 항로도 수익이 5~22% 증가 하며 강세를 이어가고 있음
 - 11월 둘째 주 국제유가는 미국의 원유 재고 지속적인 증가, 이란 핵문제 해결 기대, ECB 금리인하와 달러 강세 등 약세요인이 우세한 가운데 브렌트, 두바이유는 지난주 대비 하락, WTI는 강보합권 유지. 선박유는 전 항만에서 약세를 이어가고 있음



제품선 - 전반적인 약보합세 시장 지속

- ▶ 수익은 8,840 달러/일로 전주 대비 408 달러/일 상승(4.8%) 하였으나, 운임은 WS 112.5로 전주 대비 2.5p(2.2%) 하락 하였음
 - 대서양 시장에서 MR의 백홀 'USG-UKC' 항로 운임이 50% 상승, 수익은 90% 넘게 상승하며 시장을 견인하였으며 이로 인해 프론트 홀 'UKC-USAC'의 공선항차가 증가하였음. 그러나 아시아 지역 시장 약세는 지속되고 있음.
 - 주중 미국의 석유 제품 소비량이 더욱 증가하며 석유 제품 재고율은 2주 연속 하락하였음. 그러나 세계 석유제품 소비 감소로 정제 가동을 역시 큰 폭으로 상승하기 어려운 상황임
 - 미국 및 유럽의 4/4분기 소비 증가와 난방유 계절 수요가 있지만 제품선 운임 개선으로 이어지기는 쉽지 않을 전망이다. 아시아는 10월 일본의 소비자 심리지수가 큰 폭으로 하락하는 등 소비세 증가로 인한 경기 위축 우려로 시황이 낙관적이지 않음

금주 () 11 !평균

2013 !

2012 !

최저

최고

평균

최저

최고

평균

유조선 시장		(11.08)			2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	39,881	(6,917)	32,964	1,351	39,881	11,602	1,746	40,260	18,296
	MR	8,840	(408)	8,636	7,216	18,266	12,826	6,722	18,538	10,675
용선료 (1 ,\$/day)	VLCC	20,000	(1,000)	19,000	18,000	21,000	19,500	19,000	26,000	22,125
	MR	15,000	(250)	14,875	13,500	15,000	14,250	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(6.0)	57.0	30.0	60.0	37.5	34.0	70.0	47.5
	MR	112.5	(-2.5)	113.8	105.0	170.0	127.7	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



10월 중국 석탄 수입량 올해 바닥 수준

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 세관통계에 의하면, 2013년 10월 중국의 석탄 수입량은 전월대비 17% 감소한 2,100만 톤을 기록함
 - 이는 2013년 중 가장 낮은 월간 석탄 수입량임
 - 9월 대비 10월의 석탄 수입량 감소 원인은 중국 내·외의 석탄 가격 격차의 축소 때문임
 - 10월 중국 내 석탄 가격은 2013년 바닥 수준으로 떨어짐
 - 반면 중국 해관총서 통계 자료에 의하면, 2013년 10월까지의 누적 석탄 수입량은 전년 대비 17% 상승한 2.6억 톤을 기록함
- ▶ 한편 중국매탄공업협회는 11월 초에 중국이 2013년에 3억 톤 이상의 석탄을 수입할 것이라고 예측했었음. 이 예측치에 따르면 중국의 올해 석탄 수입 잔여량은 4천만 정도임
- ▶ 참고로 지난 2012년 중국의 석탄 수입량은 총 2.9억 톤이며 이는 전 세계 석탄 수입량의 25%에 해당하는 수치임
 - 중국의 석탄 수입은 90% 이상이 해상 운송되고 있음

(출처: Fairplay, 2013. 11. 14.)



케이프사이즈, 파나막스 선가 동반 상승

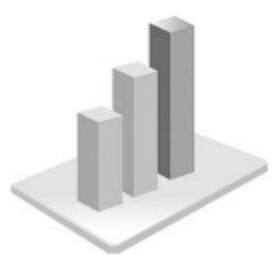
박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ DNB Markets에 따르면 케이프사이즈선과 파나막스선의 가격이 상승한 것으로 나타남
 - 연구원들은 케이프사이즈와 파나막스 신조선박 건조 비용이 약 50만 달러 상승했다고 전함
 - 이로 인한 이익은 사소해 보일 수 있지만, 애널리스트들은 최근 선가 상승은 건화물선 시장의 장기적인 견고성과 안정성에 대한 확신을 나타낸다고 전함
- ▶ DNB에 따르면 케이프사이즈 신조선박 건조 비용은 한 척당 약 5,300만 달러로 2013년 초에 비해 약 15% 높은 수준임
 - 반면 NIB(Nordic Investment Bank)는 케이프사이즈 중고선가가 2013년 초에 비해 30% 상승한 5,200만 달러라고 전함
- ▶ 최근 파나막스 신조선 건조 계약은 약 2,750 달러 수준이라고 DNB의 해운 애널리스트들이 전함
 - 이는 지난 10개월간 8% 상승한 수준임
 - 반면 파나막스선 평균 중고선가는 13% 상승한 약 3,100만 달러라고 지적했는데, 이는 선주들이 즉각적인 선박 인도를 위해 프리미엄을 지불하는 것을 의미한다고 전함
 - 한편 12일 케이프사이즈 운임은 18,800달러/일로 강세를 보인 반면, 파나막스 운임 평균은 약 12,100 달러/일로 하락함

(출처: TradeWind, 2013. 11. 12.)

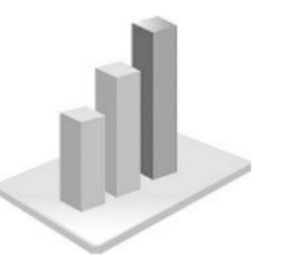


- ▶ P3는 머스크라인, MSC, CMA CGM 등 유럽계 3사의 운항 얼라이언스로 아시아-유럽 항로, 아시아-북미항로, 대서양항로 등 동서 3대 항로에 총 252척, 28개 항로 서비스 일정을 공식적으로 발표했음
 - 업계 관계자에 따르면 2014년 5월 둘째 주 아시아에서 P3 서비스를 시작할 예정이지만 그 전에 먼저 미국과 유럽, 중국 등 관계 각국의 반독점 규제와 관련하여 당국의 승인을 거쳐야 함
- ▶ 이 때문에 각국이 이를 승인할 것인지 여부에 대한 관심이 주목됨
 - P3 네트워크는 유럽연합의 반독점법을 저촉 여부 심사가 진행되고 있으며, 미국과 중국 등에서도 반독점법 저촉 여부를 검토 중인 것으로 알려짐
 - 반독점법 심사를 통과할 경우 P3 네트워크는 2014년 2분기부터 본격적으로 서비스될 전망이다
 - P3 네트워크 투입선박들은 3개 선사가 영국 런던에 설립하는 합동운항센터에서 운영될 예정이며 싱가포르에도 거점을 두어 안정적인 서비스를 제공할 예정임
- ▶ 다만 P3 네트워크가 주로 유럽 중심이기 때문에 미국과 중국보다 유럽연합(EU) 규제 당국의 강도 높은 조사를 받게 될 것임
 - 얼라이언스의 회원사인 머스크라인, CMA CGM, MSC는 각각 덴마크, 프랑스, 스위스의 소유이며, 항로별 P3의 운항 선박량 점유율은 아시아-북미 항로가 24%, 아시아-유럽항로가 42%, 대서양항로가 40~42%로 추정되고 있음
 - 특히 유럽 항로와 대서양 항로는 점유율 40%를 초과하기 때문에 업계에서 우려의 목소리가 나오고 있음
- ▶ P3 얼라이언스는 10월 24일 미연방 해사위원회(FMC)에 P3 네트워크 세부계획을 제출했음
 - FMC는 45일간의 심의에 들어갔으며 동시에 FMC는 EU와 중국의 반독점 규제 당국과 함께 세계 정기선 상위 3사의 새로운 얼라이언스 P3 네트워크 승인안건을 협의하기 위한 회담개최를 요청했음
 - 이 서비스가 시작되면 압도적인 점유율을 가진 P3에 대해 각 화주 단체가 경계감을 강하게 표시하고 하고 있어 FMC도 관계국과 연계해 대응을 논의하려는 것임
 - 다만 FMC는 효율적인 선대운영 및 효율적인 스케줄 관리를 통해 서비스 수준을 높이면서도 운영비용을 절감하는 것을 목표를 계획한다면 “열린 마음을 유지할 것”이라고 전했다
- ▶ 중국선주협회(China Shipowners' Association, CSA)는 최근 자국 정부에 P3 공동선대구성이 컨테이너 운송시장에서 불공정 거래를 야기할 수 있다는 우려를 표명했음
 - 중국선주협회는 P3의 거대한 규모로 인해 독점 등 해운시장에 부정적 영향을 가져올 수 있을 것으로 보고 우려했으며, 특히 해운시장에서의 독점 및 가격조작은 명백히 금지되어 있으며, 국제시장경제 질서에 반하는 것이라고 주장했다
 - 중국선주협회는 P3에 의해 위협받을 수 있는 공정경쟁을 보호할 수 있는 필수적인 방안 마련을 필요하다고 밝혔다
 - 중국 관련선사들은 2014년 예정대로 P3가 선대 운영에 들어간다면 머스크와 MSC, 그리고 CMA CGM의 시장점유율을 지속적으로 모니터링하기로 합의했으며, 중국선주협회는 자국 국영기업인 COSCO Container Lines과 China Shipping Container Lines(CSCL) 등 회원사로부터 지속적인 의견을 수렴할 계획이라고 강조했다
 - 중국선주협회는 중국당국의 정책결정에 영향력을 가지고 있다고 알려져 있기 때문에, P3에 대한 중국선주협회의 태도에 많은 관계자들의 귀추가 주목되고 있음
 - 한편 중국은 G6와 CKYH와 같은 다른 선대 공동운영도 이미 허용한 적이 있기 때문에 동맹을 거부할 수 있는 법적 근거가 약하다는 지적도 있음



- ▶ 유럽위원회에서는 외항 카르텔에 대한 유럽연합(EU) 반독점 포괄적 적용 제외를 규정한 이사회 규칙을 2008년에 폐지하고 동시에 유럽 운임동맹(FEFC)도 133년의 역사에 막을 내렸음
 - 단, 운임동맹과 달리 2010년 4월에 만료되는 정기선사의 배선연합인 "컨소시엄"에 대한 반독점 포괄적 적용 제외는 5년간 연장했음
 - 이때 유럽위원회는 독점 금지법을 적용하지 않는 시장점유율 상한을 35% 미만에서 30%로 낮추었음
 - 따라서 P3 네트워크는 내년 2분기 얼라이언스 출범 이전에 시장점유율을 30% 미만으로 조정해야하는 과제를 떠안게 되었음
- ▶ 한편 EU 규제당국은 2011년 5월 아시아-유럽을 포함한 주요 기간항로에서 카르텔 활동과 관련하여 머스크 등 대형 선사들을 새벽에 급습하여 문서를 압수 및 조사를 진행한 바 있으나, P3 네트워크 관련 세부사항은 올해 초에 전해 받은 상황임
 - 이와 관련 P3 선사들은 미국, 유럽, 중국 등 관계 각국의 반독점 규제 당국의 승인을 받아야 하는 것과 관련해서 느긋하고 침착한 태도를 보이고 있음
 - A.P. Moller-Maersk의 최고 경영자(CEO)인 닐스 앤더슨(Nils Andersen)는 공동 선대운영을 통해 글로벌 탄소 발자국을 감소할 수 있는 이점 등을 근거로 "P3 얼라이언스는 시장에 어떠한 부정적인 영향을 주지 않는다"라고 주장했다
 - 또한 P3의 결성목적은 P3 파트너들의 운항효율성과 선박공급능력의 합리화를 통한 다양하고 유연한 배선 체제를 구축하는 수송효율성에 있다고 전함
 - 즉 효율적인 선대운영 및 효율적인 스케줄 관리, 그리고 효율적인 항만 및 터미널 기항을 통해 서비스 수준을 높이면서도 비용은 크게 절감하려는 의도가 있다고 밝혔음
- ▶ 현재 EU의 유럽위원회는 P3네트워크에 대해 찬성 혹은 반대 입장을 표명할 수 있으나 아직 침묵을 유지하고 있음
 - 과거 유럽연합(EU)은 세계 항공 시장의 최대 3대 항공사 원월드(OneWorld) 또는 스카이트팀(Skyteam), 스타(Star) 제휴에 대하여 실질적으로 경쟁을 감소 또는 저해하지 않는다는 조건으로 반독점심사를 통과하여 제휴를 승인한 적이 있음
 - 그러나 유럽연합 집행위원회(EC)는 UPS가 유럽시장 공략을 위해 TNT익스프레스를 약 52억 유로(약 7조 3,300억 원)에 매수한다는 계획에 대해 두 회사 간의 합병을 반대한다는 입장을 통보하였음
 - 유럽집행위원회는 두 회사가 합병할 경우에 도이체포스트의 DHL과 함께 유럽 시장에서 과점 지위를 차지하게 되고, 다른 경쟁사들의 유럽시장 진출이 어려워질 것으로 보았기 때문임

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 11. 14)



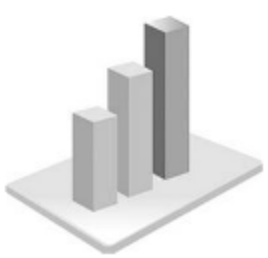


VLCC 운임이 급등함에 따라 12월 선적량은 서서히 줄어듦 것으로 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중동지역 VLCC 성약 건수가 감소하며 이번 주 내 진행되었던 ‘중동-아시아’ 항로 운임 급등이 누그러지고 있음
 - 선주들은 운임이 재인상 되기 전인 다음 주 12월물 화물이 시장에 나올 것으로 예상
 - 한 브로커에 의하면 시장에 화물이 나올수록 운임인상을 할 수 있는 선주의 교섭력 (Bargaining Power)은 상승할 것으로 분석
- ▶ 발틱 거래소에 따르면 ‘중동-아시아’ 항로의 운임은 2주전 W43.6, 지난 주, W53.9에서 W59.6으로 급등
 - 달러 기준으로 보면 이는 선주가 용선을 통해 45,747 달러/일을 벌 수 있다는 의미이며 2주전 17,516 달러/일, 지난 주 35,696 달러/일과 비교하여 크게 상승하였음
 - 뉴욕소재 선박중개기업인 Poten & Partners의 최근 리포트에 따르면 올해 급등이 최근 3년간 최대 폭임
- ▶ 이례적인 상승폭은 아시아 지역의 톤-마일 수요 증가와 대서양 바신(Basin)의 틈새 수요로 VLCC 선복량 일부분이 이동하였기 때문임
 - (현재보다) 더 많은 VLCC 화물이 서아프리카에서 중국으로, 카리브 해역과 남미에서 아시아로 이동하고 있음
- ▶ 현재 시장상황은 지난 몇 일간 용선이 줄어들며 운임이 숨을 고르고 있는 상태
 - 선주들은 운임이 급등후 급락으로 이어지지 않도록 관리하고 있음
 - 일례로 선주 Tiwan Maritime Transportation은 C Elephant(2010년 건조, 320,327 dwt) 호를 엑손 모빌에게 W58에 용선함. 동 호는 270,000 원유를 12월 2일에 선적할 예정임
- ▶ Poten사는 그러나 4/4분기 랠리가 진행된다고 하더라도 선박과잉이라는 근본적인 이유가 해결된 것이 아니기 때문에 주의가 필요하다고 분석
 - VLCC는 2015년까지 증가가 예상되고 3년 이후 시장 펀더멘탈 개선이 기대됨
 - 현재의 급등은 장기적으로는 아니겠지만 단기적으로 선주의 재정적 부담을 완화시켜 줄 것으로 기대

(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 13.)



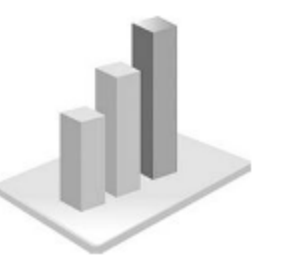
마린머니 선박금융 컨퍼런스 주요내용 (Marine Money Korea Ship Finance Forum)



제7차 마린 머니 서울 선박금융 컨퍼런스

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 제 7차 마린 머니 서울 선박금융 컨퍼런스가 선박 투자 관련 다양한 주제로 11월 7일 목요일 서울 하얏트 호텔에서 열림
 - 총 14개의 주제발표와 4회의 토론(panel discussion)으로 진행된 이번 행사는 해양수산부 관계자 및 국내 ECA 기관들(한국수출입은행, 한국산업은행, 한국무역보험공사, 한국정책금융공사, 한국선박금융) 관계자가 발표에 참여하였음
 - 또한 JP 모건, DBV 은행, ABN 암로 등과 같은 외국계 투자은행과 한화투자증권, 국민연금 등의 국내 투자기관, lee&ko, Watson Farley & Williams LLP, Meriel Partners 등 국내외 로펌 및 컨설팅 회사와 국내외 선사 등이 발표 및 토론에 참여하였음
- ▶ The Global Perspective for the Dry and Wet Shipping Sector
(Banchemo Costa Group Head of Research Ralph Leszczynski)
 - 반체로 코스타 그룹의 랄프 리서치 장이 건화물과 액체화물의 해운 시황을 설명하고 향후 전망에 대한 의견을 개진하였음
 - 건화물선 시장 분석에서는 중국의 철광석, 석탄수요가 견고한 가운데 선박량 공급 증가율이 둔화되고 있음을 설명하였으며 건화물 수요의 양극화(중국 의존도)를 지적하였음
 - 액화물선 시장 역시 거래량이 지속적으로 증가하고 있으며 선박 인도량도 2009년을 정점으로 감소하였음을 설명함. 그러나 최근의 선박 발주량 증가세는 우려할 만하다고 지적함.
- ▶ the Role of Ship Recycling in Greater Shipping and Financial Markets
(GMS Inc CEO Dr. Anil Sharma)
 - GMS 사의 아닐 대표가 선박재활용과 사모펀드 선박금융에 대하여 발표하였음
 - 2012년 한해동안만 51억 달러의 고철용 선박이 재활용 용도로 구매 되었으며, 5,650만 DWT가 재활용 되었고 80%가 아시아(중국, 인도, 터키)에서 이루어짐
 - 재활용 선박의 주요 선급인 케이프와 파나막스 용선료는 년초 대비 각각 700%, 170% 성장하였으며 향후 재활용 선박시장이 크게 성장할 것을 전망
 - 선박 금융과 관련하여 4,080억 달러의 은행 선박금융 중 유럽계가 72%를 차지, 기존 금융권의 익스포저에 대한 부담→미국계 사모펀드가 gap을 메꾸는 역할 기대
 - 사모펀드의 M&A, 공동인수, BBC, 인수금융 등에 대한 설명
- ▶ Marine Insurance Aspects in Ship Financing(Korea P&I 박범식 전무)
 - 한국 P&I 클럽의 박범식 전무가 선박금융의 해상보험 측면에 대한 발표를 진행하였음
 - 일반 보험과 다른 해상보험의 특징과 보장 범위(Hull&Machinery, War&Strike, P&I)에 대하여 설명,



통권 190호 (2013.11.11~11.15) 해운시황 포커스

- 선박금융은 장기적인 대출계약이지만 해상보험은 책임과 위험을 한정하여 보장하는 계약으로 1년마다 갱신→선주, 대출자(은행) 등 관계자가 본인이 선박 금융 추진시 당면할 위험을 개별적으로 분담 하며 보완적 수단으로 사용

▶ 한국 선박금융에서의 핵심 요소는 무엇인가?

- 본 세션은 5개의 발표와 1개의 토론으로 구성

▶ The Essential role of ECAs in shipping finance(한국수출입은행 조규열 부장)

- 한국의 선박금융에서 ECA 현황 및 중요성에 대한 설명/한국 수출입 은행은 2013년 선박구조화 금융(S&F financing)으로 140억불 신규계약 예상
- 최근 ECA의 선박금융 프로젝트 규모는 커지는 추세(4억불 이상)
- 특히 ECA 보증 채권의 관심이 뜨거웠는데 이로 인해 선박금융 대출 기관을 은행에서 다양한 기관으로 확대하고, 채권시장을 활용한 자금 유통이 가능해지는 등의 장점에 부각되며 2013년 650억 달러 규모로 확대 전망

▶ Innovative Products Helping Korean Shipping: ECA Guranteed Bond

(JP Morgan Vice President Mr. Eric Ponzio)

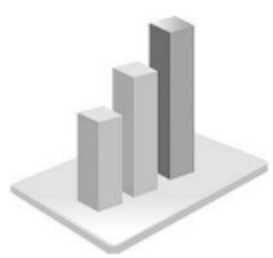
- 미국 양적완화, 유럽의 재정위기로 수출 금융 시장의 환경이 변화→ ECA 지원에 대한 수요가 증가
- 최근 미국 수출입 은행 보증 채권의 입찰 경쟁이 심화되는 등 시장의 높은 변동성에도 불구하고 ECA 보증채권 인기→낮은 이자로 ECA 보증 채권 발행의 비용 효율적인 환경 형성
- OECD 국의 총 ECA 보증채권 발행은 2011년 1,100억 달러, 2012 1,200억 달러로 주로 한국, 미국이 주도
- 채권시장의 상황에 따른 가격변동, 법률적 비용(채권), 선급금 지급 불가 등의 단점에도 향후 신흥시장을 중심으로 더욱 성장할 것으로 전망

▶ Shipping Finance in Korea(한국산업은행 현용석 팀장)

- 민간 상업은행으로 한국의 선박금융을 평가
- 한국의 금융기고나의 선박금융 익스포저는 1,200억 달러로 평가되며 매년 50억 달러 정도의 자금이 요구됨
- 상업은행으로 산업은행과 신한은행을 통해 BBC 구조로 대출이 주요함
- 선박투자법이 재정됨에 따라 KAMCO와 KDB shipping fund 설립
- 금융위기 이후 유럽계 은행의 활동이 감소한 반면 일본, 중국계 은행의 시장 진출이 활발/그러나 gap을 메꾸지 못하고 현재 LTV 50~60% 수준 진행/ ECA 포션 강화
- 한국 선박금융도 달러 조달의 위험증가, 중소선사/조선사의 신용위험 증가 등으로 어려움 겪고 있음→정책금융의 중요성 증가/ 금융비용 증가→저축은행, 연기금, 선박펀드, 무역보험공사 국내선사 보증 등 다양한 자금원과 채권활용, 조선사 신용 임대 등의 기법 도입

▶ Korea Ship Finance: the nuts and bolts of a shipping fund(한국선박금융 석현욱 전무)

- 선박 펀드의 유용성 및 현재 기관투자가 위주로 변한 펀드 현황을 설명
- 투자대상 기업의 신용, 펀드 관리 기업의 신요에 대한 평가/환율에 의한 펀드 수익률 관리/ 구조 금융의 설계와 운용/ 절차 간소화 문제/ 기관간 협업 등이 향후 선박 펀드의 당면과제



▶ Overview of Ksure Ship Finance(한국무역보험공사 강병태 부장)

- 무역보험공사의 선박금융 상품(수출보험, 보증 상품)을 소개하고 2013년 10월 현재까지 29억 달러 규모의 상품판매 기록
- 유럽 재정위기, 은행의 바젤 III 도입 등 환경 변화에 따라 대출시장과 증권시장으로 나뉜 현재 선박금융 트렌드를 소개→ PEF, Ship Mgt, JV 구조, MLP(Master Limited Partnership) 구조 소개/ECA 소개 등
- MLP는 공모를 통한 자금은 유한 책임 주주(LP)로, ship owner 등이 나머지 지분에 참여(GP)하여 MLP를 설립하여 운영하는 기법으로 주로 에너지, 자원분야에 활용

▶ 종합 토론1(panel discussion)

- 패널: 한국 수출입 은행, 조규열 부장
JP Morgan, Vice President, Mr. Eric Ponzio
한국산업은행 현용석 팀장
한국선박금융, 석현욱 전무
한국무역보험공사, 강병태 부장
좌장: Lee & Ko, 정우영 변호사

좌장: 한국 수출입 은행의 채권 보증 프로그램이 한국 선주도 이용 가능한가?

조규열: 최근 장금상선의 케미컬 탱커에 대한 직권 보증 프로그램을 승인함
채권 보증 프로그램은 국내 선사에게 비용상의 이점(국내 투자은행, 국내 로펌 이용 등)이 1/3 정도 있음. 이 경우에도 OECD 가이드 라인을 준수하고 있음

좌장: 한국무역보험공사도 설립목적에 비추어 국내 선사에 대한 ECA 커버 보증이 가능한가?
무역보험 면책 약관이 선사에게 불리하게 작용하는 것은 아닌가?

강병태: 현재 우리는 국내·외 선사에 대하여서는 해외 바이어와 마찬가지로 보증하고 있음. 다만 최근의 채권 보증에서는 국내 사례가 없는데 이는 수출 지원이라는 목적 때문에 관련 규정이 없기 때문. 향후 보완 예정
두 번째로 현재 약관관련 하여 다른 ECA 프로그램도 면책 조항이 있기 때문에 그에 비해서 특별히 불리하게 작용하지는 않을 것

좌장: 미국 달러 표시 자금 유동성이 한국에 추가적인 관심을 가질 가능성은?

Mr. Eric Ponzio : 한국 선주들의 신용등급이 매력적이지 않기 때문에 한국 국채에 더욱 매력을 느낀다. 따라서 한국 선박 구매자들은 수출입 은행 등과 같은 곳을 통해 자본에 접근하는데 이는 국가 신용등급 때문에 가능한 것이다. ECA 채권과 같은 정부 보증된 채권을 통해 미국 유동성이 공급될 가능성은 있음.

좌장: ECA 채권 보증에 대한 해외 자본의 관심이 높는데 선박금융에서도 비슷한 상품 개발이 필요하지 않은가?

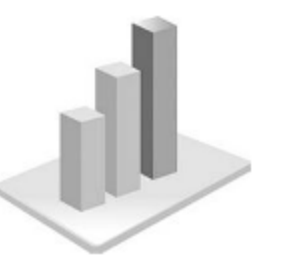
석현욱: 선박투자공사의 가장 큰 장점은 유연성인데 지금까지 프로젝트도 다른 금융기관과의 연합으로 진행한 것. 예를 들어 장금 케미컬 프로젝트에 참여하고 옵션을 이용함. 이와 같은 방법을 활용하여 진행하면 가능할 것으로 판단

좌장: 이와 같은 자본 시장 프로그램을 도입할 때 최소 규모는 어느정도로 생각하는가?

Mr. Eric Ponzio: 신규 프로그램에 대해서는 기존과 다른데, 거래규모가 어느 정도 있어야 한다. 2200만 달러 이하에서 4억 달러 까지 거래도 있었지만 한국에서는 2억 달러 이상이어야 바람직하다. 이유는 투자자에게 관심을 끌 수 있고 향후에도 매력적일 것임

좌장: 같은 맥락에서 가장 비용 효율적인 채권 보증 프로그램 규모는 어느 정도인가?

조규열: 2개 정도의 거래를 했는데, 채권보증 프로그램의 구조를 짤 때 직접 대출과 함



게 항상 잔다. 3~4억불 거래에서 1억~1.5억불 정도만 보증하고 채권 만기도 단축시키는 반면 조기상환 비용을 직접 대출하여 운영하면 효율적임.

좌장: ECA 채권 투자자가 한국인일 때 문제가 없는지?

조규열: 원화 환율에 가장 민감한데, 국내에서 미달러 채권을 발행할 때 정부측에서 환율에 영향을 주는 원-달러 외환거래가 문제될 수 있음. 그러나 해운 거래에서는 선박 건조가 영어 계약이고 자금 흐름이 합목적적이고 환율에 영향을 주기 않기 때문에 제약이 되지 않음

▶ 국제 금융 기관으로부터의 선박금융 (종합토론2)

- 패널: DNB bank, Senior VP, Mr. Robin Chan
Scorpio Tankers, Managing Director, Mr. Hugh Baker
ABN Amro, Director, Mr. Jun-Hyung, Jon
Watson Faley & Williams LLP, Mrs. Mei Lin Goh

좌장: DVB bank, Senior VP, Mr. Michiel Steeman

좌장: 현재 해운시장의 현황과 전망에 대하여 의견은?

Robin Chan : DNB의 관점에서는 투자매력은 그대로이지만 대상은 달라짐. 자본의 쏠림 현상이 있음. 업계 침체로 인해 유동성 문제가 있음.

Mr. Hugh Baker : 최근 거래에서 가격인하는 없었다. 스콜피오 입장에서 짧은 기간에 채권 조달을 하기 위해서 55척의 파이낸싱 중 한국 무보, 수출입 은행을 통해 ECA를 받았음. 해운에 대한 대출 건수는 적지만 전망은 좋아지고 있으나 유동성 문제는 존재

좌장: 외국은행의 한국 시장에 대한 의견은? STX 와 구조조정에 대한 의견은?

Mr. Jun-Hyung, Jon: STX 팬오션 문제에 대하여 해외 은행 반응은 대한해운에 비해 크게 놀라지 않았음. 학습효과로 인해 구조조정 과정이 예측가능하고 체계적으로 진행되고 있다고 판단

좌장: 외국은행이 한국에서 일하기 위한 법적 업무 충고는?

Mrs. Mei Lin Goh ; 100% 보호는 없다는 사실을 인지. 거래를 선정할 때 충분한 주의를 하여야 하고 거래 투명성, 정부의 보증 등을 서류를 통해 확인. 예를 들어 STX는 선박에서 용선 수익이 담보되지 않는 경우가 있었으며, 선박 거래에 거래경험이 없는 은행이 참여하기도 하므로 주의해야 함

좌장: 가격 양극화가 일어나고 있는데 왜 그런가?

Mr. Robin Chan: 유로존 위기 해결 기대, 신용등급이 높은 은행의 조달비용 하락, 거래 자체가 일으키는 경쟁 등이 가격 하락의 요인

Mr. Jun-Hyung, Jon : 유럽 경제가 완전히 벗어난 것이 아니지만 지난 2년간 유동성 프리미엄이 좋아지고 있기 때문에 가격이 좋아질 것이라 판단

좌장: 가버넌스에 대한 의견은?

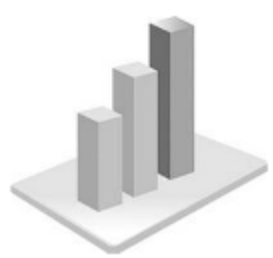
Mrs. Mei Lin Goh : 차주에 입장에서 80% 펀딩할 경우 해외보다 국내 자금을 우선시함

Mr. Hugh Baker : 특별히 가버넌스에 대한 의식보다 경제적인 입장에서만 접근함

좌장: 2008년 이후 ECA와 함께 일하는 비중이 높아지고 있는데, ECA에 대한 의존, 미국 유동성에 대한 의존에 따른 우려가 있음. ECA가 줄어드는 경우 대안은?

Mr. Jun-Hyung, Jon: 프로젝트에 따라 좌우됨. 한전, 포철의 회원사의 참여가 있다면 큰 규모의 신디케이트가 ECA없이 가능할 것으로 판단. 그러나 반대의 경우 ECA 참여 필요

Mr. Robin Chan: 향후 1~2년 ECA 참여가 줄어든다면 이를 대신할 상업은행은 현실적으로 없을 것으로 판단



▶ South korean Goverment Ship Finance Policies(해양수산부 전기정 국장)

- 한국해운은 한국 수출입 운송의 99.8%를 담당하고 조선, 철강 산업으로의 파급효과가 큰 산업/ 외화 가득력은 300억 달러/년 이상으로 반도체와 더불어 전략 수출 사업임
- 한국 해운 관련 정책은 톤세제 연장, 해운보증기금 설립이 가장 큰 당면과제임
- 2005년 도입된 톤세제로 인해 법인세 절감액이 1조 7,000억으로 추정하고 2012년 기준으로 국적선대가 2배가 된 것에 큰 기여를 한 것으로 판단 → 09년 일몰 시기가 14년까지 연장되었는데 다시 연장하기 위한 노력 중
- 해운보증기금은 해운기업의 금융권 대출의 상환보증, 불황기에 발생하는 LTV 부족 보증, 장기적으로는 불황기 Tonnage Bank 기능이 기대되며 내년 상반기까지 운영에 관한 사항 결정 예정

▶ 사모펀드를 통한 선박금융 조달

- 본 세션은 1개의 발표와 1개의 토론으로 구성

▶ the institutional Investor View(국민연금 조인식 실장)

- 국민연금은 대체투자 대상으로 선박 투자에 대한 관심을 높이고 있음
- 현재 국민연금의 투자 포트폴리오는 국내 주식 및 채권에 대한 포션 부담으로 대체투자를 증가하고 있으며 2005년 0.5%에서 2013년 8월까지 9.2%까지 증가
- 대체 투자 조건은 위험 최적화, 장기투자, 분산투자, 인플레이션 방어에 맞추어 선택하며 선박은 상기 요건에 상당히 충족함
- 투자 형태는 BBCHP, 조건부 BBC이며, TC, VC는 고려대상이 아님/ 2012년까지 벌크, 컨테이너, 탱커 3차례 대체 투자 시행

▶ 종합토론3

- 패널: 국민연금, 조인식 실장
한국선박금융, 전철우 팀장
정책금융공사, 박용석 팀장
한화투자증권, 김태우 팀장

좌장: Meriel Partners, 최미영 대표

좌장: - 국내 선박 금융은 55조 정도로 ECA가 28조, 상업은행이 10.5조, 선박펀드로 3.8조, 회사채로 4.5조로 파악. 국내 기관투자자자금은 85조정도로 이중 선박 펀드는 2% 수준임.

- 국내 해운 기업이 연금의 투자 유치를 위해 필요한 것은?

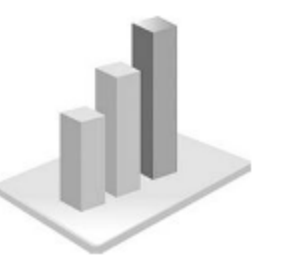
조인식: 투자 등급이 중요한 것은 아니고, 국민연금 대체 투자 기준을 맞추는 것이 중요함. 사례를 보면 수익률 기준을 6~7%, 그 이하도 가능함

좌장: 과거 5년과 최근을 비교했을 때 국내 투자 환경 변화는?

전철우: 최근에는 거래의 안전성을 추구함. 과거에는 공모 자본이 일반적이었지만 금융위기 이후 손실에 대한 학습으로 짧은 투자기간, 위험 회피 성향(보험, 보증)이 뚜렷해짐

좌장: 해운에 대한 대체 투자가 다른 부동산, 에너지에 비해 위험 한가?

김태우 : 다른 분야보다 위험이 크기 때문에 회피되지만 다른 부동산, 에너지 섹터보다 성장성이 높음. 이유는 다른 부분은 이미 레드 오션이지만 선박 금융은 블루 오션임. 또한 수단적으로도 기관의 포트폴리오에 포함시키기 쉬워 매력적임. 그러나 상품개발이 시급함.



좌장: 정책금융공사에서 (해운)회사채에 대한 참여가 있는지? 상업은행과 다른 전략은?
박용석: 회사채 시장에 적극적으로 참여하고 있음. 해운기업이 유동성 위기를 겪고 있는데 다양한 형태의 채권이 나올 것으로 예상하고 이에 대한 지원을 모색할 예정.
선박금융자금, 운영자금, 조선사 지원 검토

▶ Shipping Capital Markets—diversification of financing source

(DVB Corporate Finance 홍수연 부사장)

- 최근 선박금융에 대한 여건은 과거 5년에 비해 개선되고 있는 상황임/선박 자산 가치의 안정과 일정한 발주 잔량 → 그러나 공급과잉 상황은 지속, 보수적인 LTV, 신디케이트 감소 등 금융환경은 우호적이지 않음
- 대체 투자의 활용 → 채권시장(채권, TLB, 구조금융), 증권시장(IPO, Follow Ons), 사모펀드 및 메자닌 펀드
- 하이일드 채권으로 선박금융에는 2013년 60억 달러가 조달(전체 2%), 기간채권 B(5~7년 만기의 복합채권), EETC, 프로젝트 구조 채권, 포트폴리오 증권, 선박펀드(헤지펀드, 연금펀드, 개인)로 자금 조달 다양화

▶ 2014년은 투자 적기인가? 낮은 가격, 신기술, 긍정적인 전망 등, 다가오는 시대의 한국의 선사, 선박금융의 역할(종합토론 4)

- 패널: Tiger Group Investment, CEO, Mr. Graham Porter
Scorpio Tankers, CEO, Mr. Emanuele Lauro
ABN Amro, Head of Shipping Asia, Mr. Perry van Echtelt
DVB bank, MD/Golbal Head, Mr. Peter Illingworth
현대상선, 유창근 사장

좌장: Marine Money International, Chairman, Mr. James Lawrence.

좌장: 지금 선박투자 사이클중 어디에 있는가?

유창근: 침체의 마지막 단계로 긍정적인 소식이 들려오고 있음. IMF, WTO, 클락슨 등에서 경기에 대한 긍정적인 예측을 하고 있음.

Mr. Graham Porter: 다양한 선박에 대하여 투자하고 있으며, 최근에 울트라 맥스에 대하여 투자도 진행하였음. 다만 컨테이너 선박 등에 관련하여 비용 효율적인 접근이 우선시 되고 있음. 향후 투자한다면 에코 선박에 투자할 것임

Mr. Emanuele Lauro: 지금이 투자 적기로 모든 선종으로 투자를 늘려야 한다고 생각함. LNG, 케미컬, 에코선 뿐만 아니라 중형 이상 선박에 대한 투자도 진행해야 함

Mr. Perry van Echtelt: 용선료와 선박 자산 가치와의 관계를 보면 현재의 수익률은 괜찮은 수준이며, 주문 잔량, 섹터별로도 수익률을 살펴보고 적극적인 투자기회를 모색해야 함

Mr. Peter Illingworth: 해운의 7년 사이클을 살펴보면 지금이 바닥이라고 봐도 무방함. 다만 향후 사이클은 짧아질 것으로 예상하는데 이는 건조잔량이 많이 밀려있기 때문임. LNG 투자는 좋음. 미국 셰일가스, 톤-마일, 에코사업 등 호재가 좋음

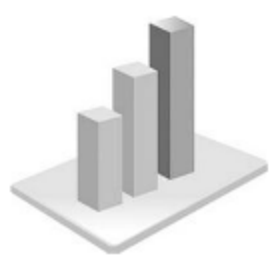
좌장: 시황의 악순환을 끊기 위해 우리가 해야 할 일은?

유창근: 시장이 활황일때는 우호적인 환경으로 선박 매매가 줄어들고 현금이 신조선 발주로 이어짐. 그러나 불황일때는 자금 조달이 어려워 지기 때문에 신조선 발주가 어려움. 따라서 한국 해운은 성숙단계로 이러한 악순환을 끊기 위해 전문가 육성이 가장 중요함

Mr. Graham Porter: 자산 파이낸싱이 줄어들면서 해운 선사의 규모에 대한 요구가 자산시장에서 발생함. 이에 따라 악순환의 고리가 깨질 수도 있다고 판단됨

Mr. Emanuele Lauro: 악순환이라는 식의 접근보다 자산 품질에 대한 고민이 필요함. 다운이 있으면 업도 있기 때문에 다른 식의 접근이 필요함

Mr. Perry van Echtelt: 자산개발 선박금융은 사라질 것이라는 입장에 대해 통폐합이 이루어 질 것으로 예상. 은행은 모든 신조 금융이 가능할 것 같지 않으며 규모의 확장이 필



요할 것으로 보임. 다운 사이클에서 선박 발주가 증가하지만 지나치면 또 다른 악순환이 발생할 수 있으므로 고민 필요

좌장: DBV의 상품과 서비스의 전략 전환은 어떻게 이루어지고 있는가?

Mr. Peter Illingworth; 상품과 고객 모두가 변하고 있기 때문에, 선박 산업 내에서도 핵심적인 펀딩 베이스가 바뀌고 있다. 과거에 비해 투자 비율이 낮아도 다른 소스를 통해 그 갭을 메꿀 수 있어야 함

Mr. Perry van Echtelt: 고객의 니즈가 다양화 하고 있으며 이를 수용하려고 노력함. 다양한 고객사와 후원사가 협력하고 있음

좌장: 자본이 해운사의 미래에 중요한 것이 되는가?

Mr. Emanuele Lauro: 개인, 가족 비즈니스에서 공공 자본 시장으로 통합될 필요와 과정에 있음

Mr. Graham Porter: 선주들은 자산 가치를 중요시 함. 그러나 투자자들은 유동성을 찾으며 규모를 좋아함. 따라서 개인 선주보다 대규모 자본 흐름이 가능한 투자 기회를 창출하고자 함.

유창근: 자본 시장에 대한 접근은 매우 보수적으로 COA와 같은 계약 베이스에서만 발주를 고려함

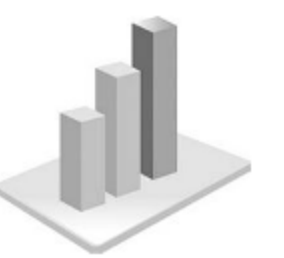
좌장: 현재 유동성 수준은 어떠한가? 통합 방향은 어떠한가?

Mr. Peter Illingworth; 현재 은행들은 top 20만 찾아 경쟁하고 있기 때문에, 선박 금융에서 선박 통합을 고려하여 접근할 필요가 있음

Mr. Perry van Echtelt: 사모펀드는 통합, 거버넌스, M&A 등 규모를 크게 하기 위한 여러 가지를 요구할 수 있음

좌장: 에코쉽의 미래는?

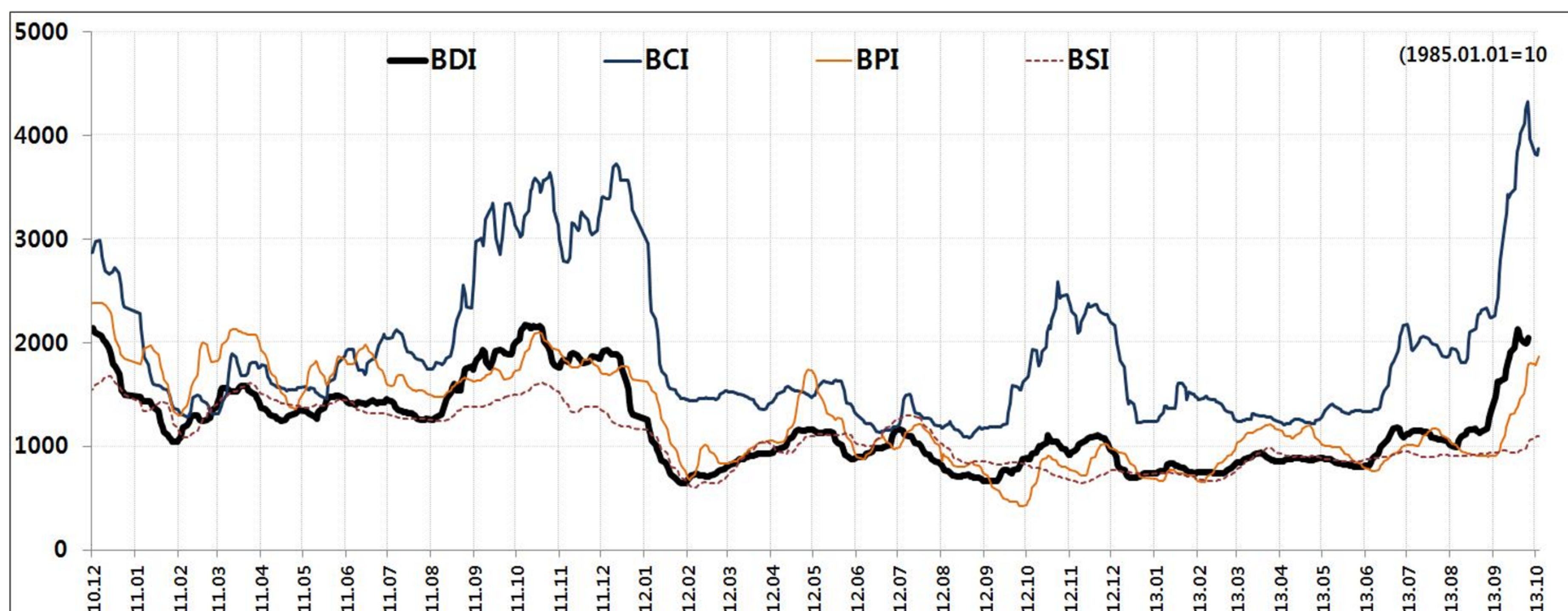
Mr. Emanuele Lauro: 2억 달러정도의 비용절감 효과 때문에 불가피하고 운항에 필수적임. 기존 선박을 에코쉽으로 대체하는 것이 미래에 가장 중요한 사업임



(출처: Marine Money Seoul Conference, 2013. 11. 7)

주요 해운지수 동향

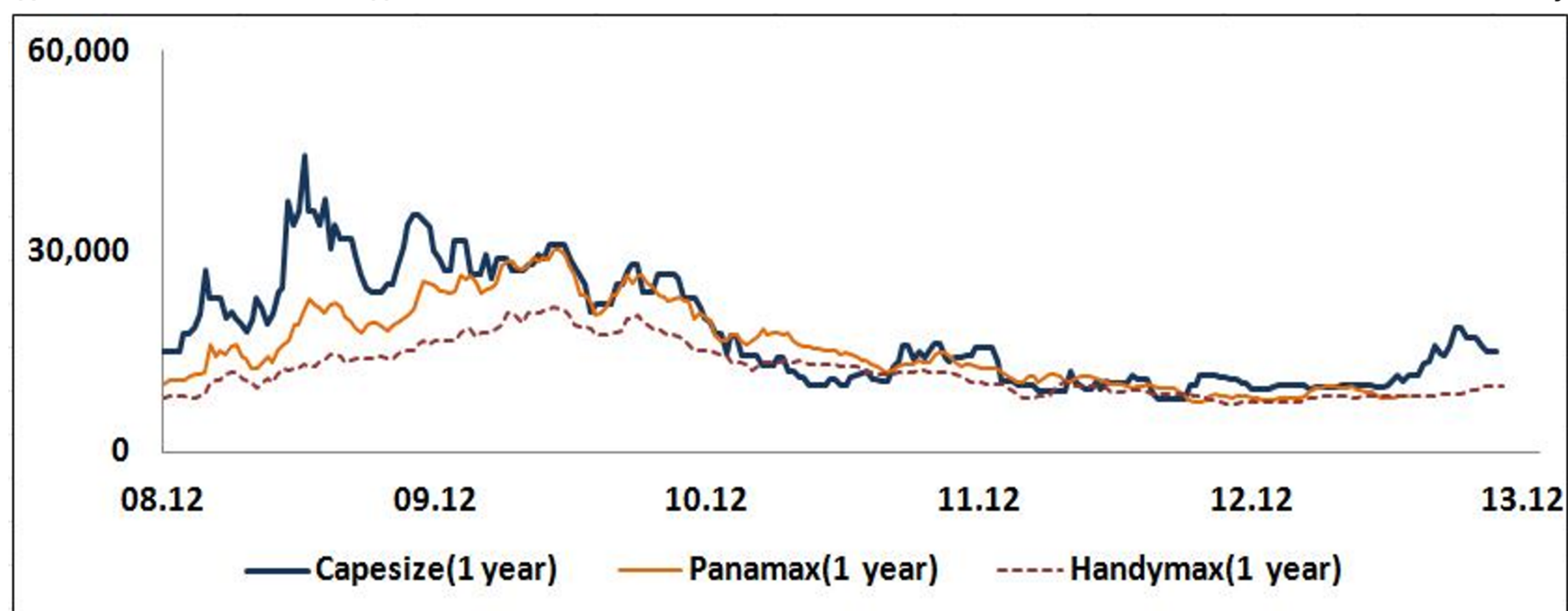
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

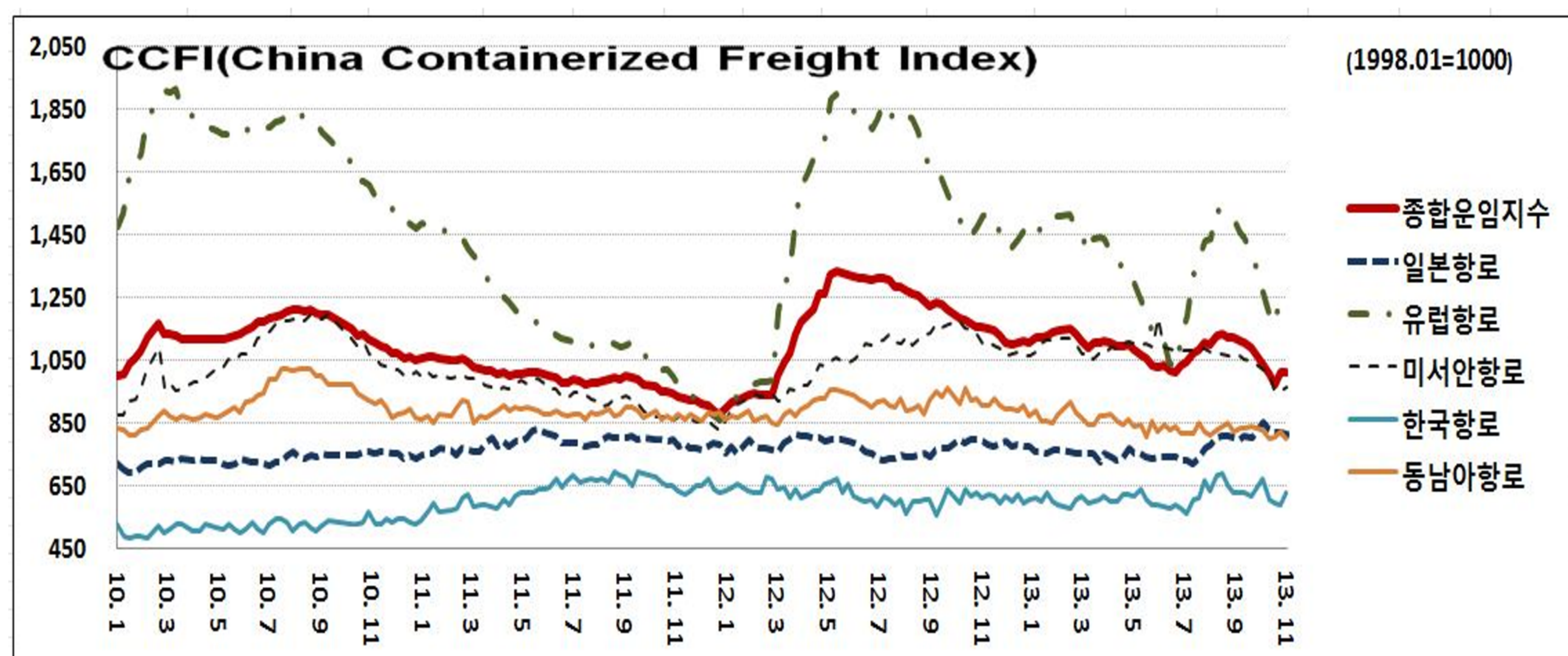
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



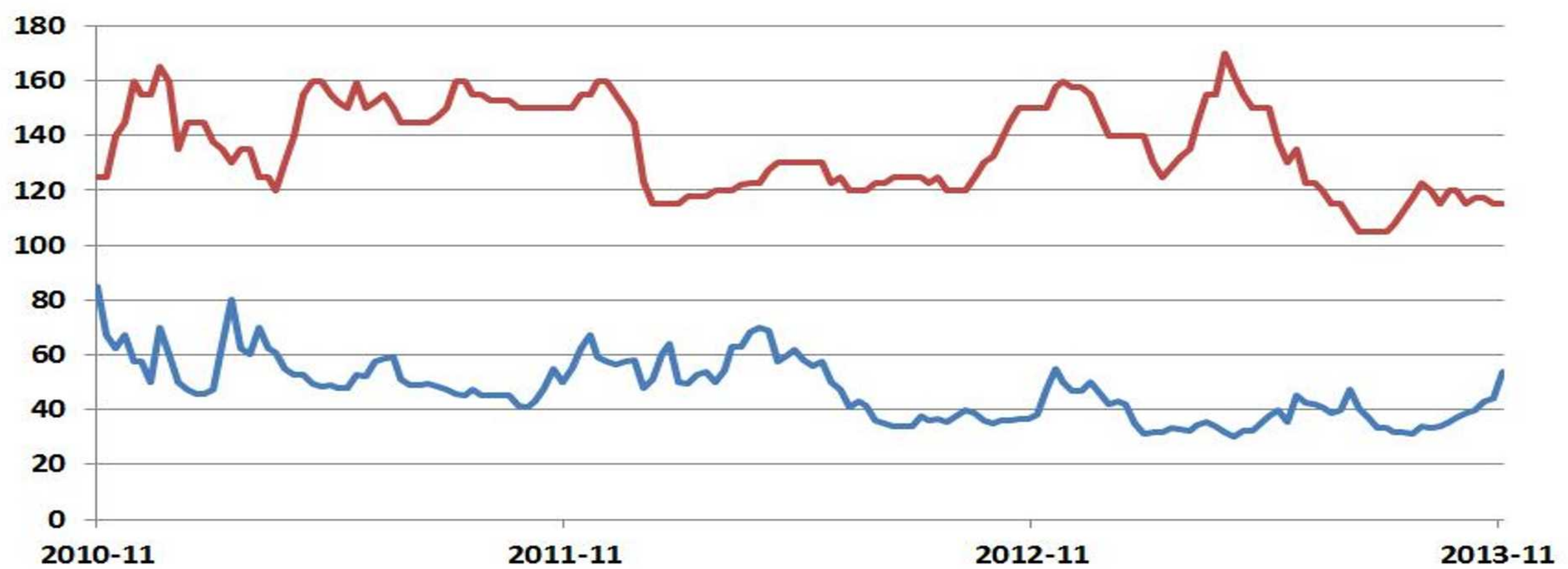
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)

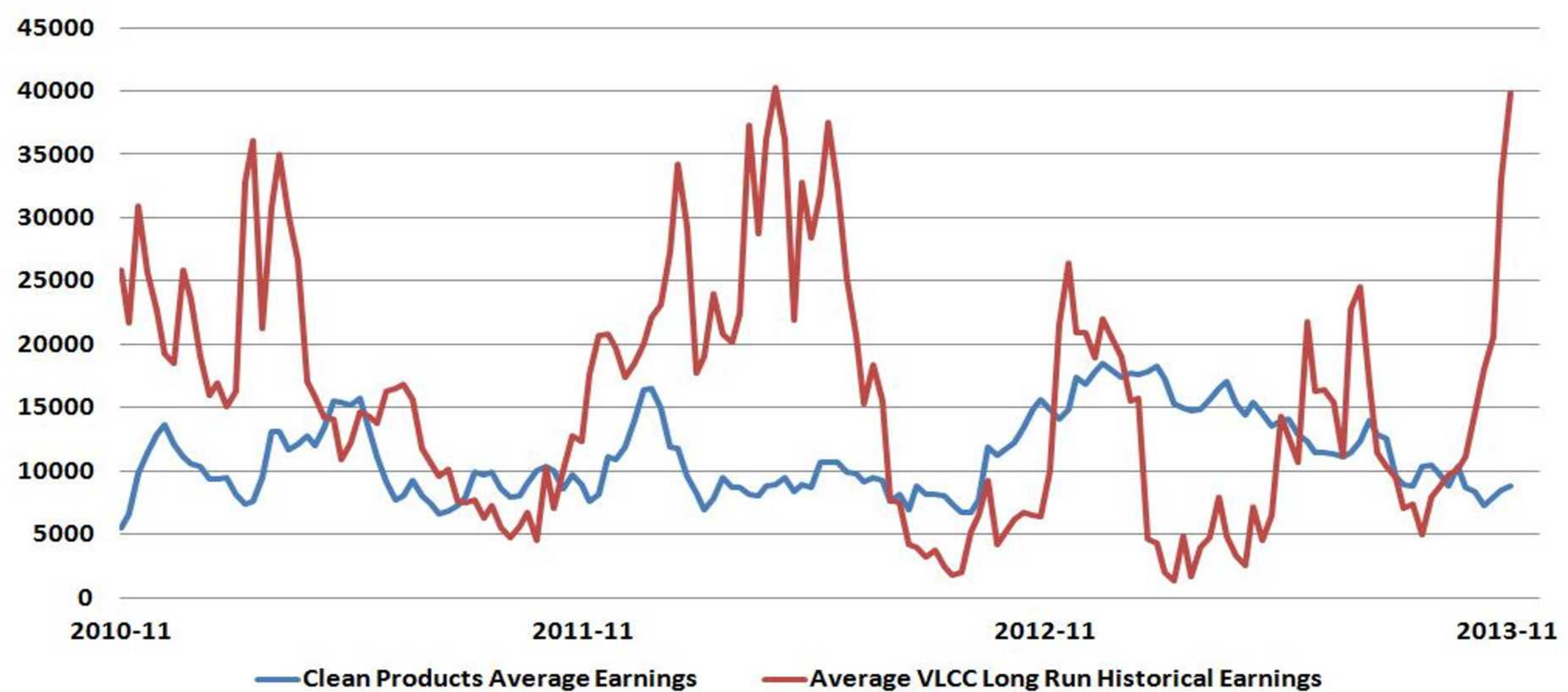


VLCC(중동-극동항) WS 싱가포르/극동항 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

통권 190호 (2013.11.11~11.15) 해운시황 포커스

주요 해운지표 추이

금주 () 11 ! 평균					2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.08)										
건화물선(5)	Panamax	24.5	(-)	24.5	18.0	24.5	20.5	18.0	27.5	22.4
유조선(5)	VLCC	58.0	(2.0)	57.0	55.0	58.0	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) (11.08)										
건화물선	Panamax	27.5	(0.5)	27.3	25.8	27.5	26.2	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	91.0	(0.5)	90.8	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) (11.08)										
380 CST	Rotterdam	567.0	(-18.0)	576.0	567.0	646.0	596.6	550.5	720.0	638.8
	Singapore	605.5	(-19.5)	615.3	591.0	667.5	616.6	573.5	741.5	662.8
	Korea	632.5	(-7.5)	636.3	610.5	688.0	642.0	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	606.5	(-18.5)	615.8	602.5	678.5	628.9	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (11.08)										
철광석	국제價	135.8	(1.8)	135.1	113	158	135	88	149	129
	중국産	172.0	(1.9)	170.9	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.6	(0.2)	98.5	96	98	97	96	119	103
	중국産	106.6	(0.2)	106.6	107	116	114	112	148	126
	호주산	175.2	(0.3)	175.0	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙()	94.5	(0.1)	94.4	89	112	102	110	137	118
	중국産	192.3	(0.3)	192.0	160	231	189	168	272	222
곡물	대두()	1306.0	(40.0)	1,272.8	1,259	1,613	1,422	1,048	1,771	1,474
	밀()	649.8	(-18.0)	657.1	627	791	692	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