

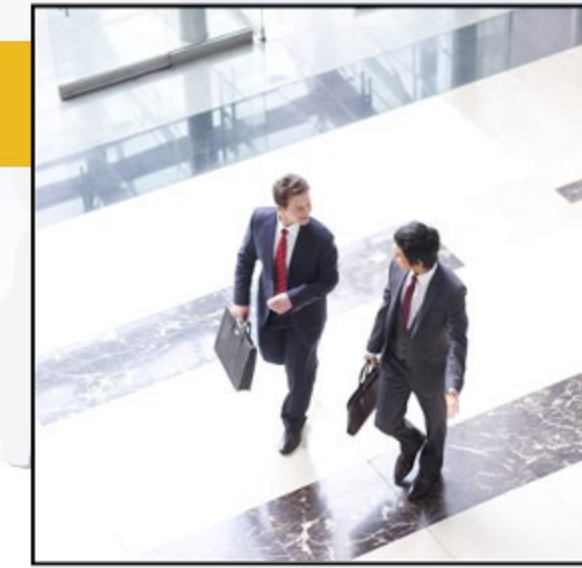
해운시황 포커스

통권 191호 (2013.11.18~11.22)

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)



글로벌시대에 역행하는 각국의 해운산업 정책과 시사점

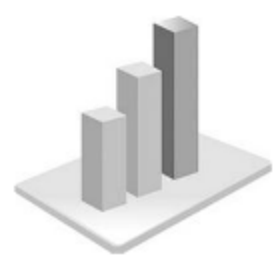


- ▶ 우리나라는 그 동안 자율화와 개방화의 정책기조하에 국내 산업에 대해 각종 지원정책의 폐지, 시장 전면개방, 경쟁체제의 강화 등을 가속화 하고 있으며, 해운산업도 이와 같은 정책기조를 유지하고 있음
 - 우리나라는 세계무역기구(WTO) 체제의 적극적 참여와 경제협력개발기구(OECD)와 국제통화기금(IMF)의 각종 가이드라인 수용 등을 통해 자율화 및 개방화 정책을 급진적으로 추진했음
 - 해운산업의 경우 OECD 가입과 동시에 화물유보제도를 비롯 그간의 해운업 지원제도를 대부분 폐지했음
- ▶ 그러나 이러한 우리나라의 자율 및 개방화 추세와는 달리 미국, 유럽연합(EU) 등 주요 선진국을 포함한 세계 각국은 오히려 자국의 해운산업에 대한 각종 지원 및 보호정책을 유지 내지 강화하고 있는 실정임
 - 미국은 1995년 해운안보법(Maritime Security Act)을 제정하여 자국선에 대한 보조금을 지원하고, 해운보호조치를 여전히 유지하고 있음. 선박 건조, 개조, 수리시 원금 및 이자 상환에 대해 정부가 총 융자금의 75~87.5%를 보증하는 융자보증제도(Loan Guarantee)를 시행 중임. 또한 선박건조기금(CCF), 선박건조예비기금(CRF) 등을 통한 세제지원을 시행중이며 미 정부 화물 등에 대해 일정비율 이상을 자국선사가 운송하는 화물우선적취 제도를 시행하고 있음
 - EU 역시 신해운지원정책(New Maritime Strategy)을 확정하여 역내 국가들의 해운지원을 존속시키고 있음. 이 중 독일은 대출보증과 직접 대출을 실시했으며, 프랑스는 투자전략기금을 통해 긴급 유동성을 지원한 바 있음. 영국은 UK Marine Industries Alliance를 구축하여 2016년까지 해양기술개발 분야에 약 1,541만 달러를 지원할 계획임
- ▶ 전통적으로 해운산업은 고부가가치를 창출하며, 외화획득 내지 외화절약을 통하여 국제수지의 개선에 기여하는 국가 기간산업의 역할을 수행하고 있음
 - 우리나라의 경우, 해상운송 서비스 수출액이 307억 달러로 전체 서비스 수출의 28%를 차지하며, 이는 건설서비스 수출(20%)에 비해 월등히 높은 비중임
 - 해운업 수출액은 석유제품 567억 달러, 반도체, 조선에 이어 4위를 차지하고 있으며, 외항선박 1척은 평균 26명을 고용하여 중소기업 규모의 일자리를 창출하고 있음
 - 뿐만 아니라 국제운송서비스의 안정적 공급수단이 되고, 전후방 연관효과를 통하여 관련산업의 육성에 기여하며, 국방상으로도 중요한 역할을 수행하고 있음
- ▶ 각국이 자국 해운산업에 대해 보호 내지 지원정책을 강화하고 있는 것은 해운산업의 경제적·경제외적 중요성을 범정부적으로 높게 평가하기 때문임
 - 특히 해운업에 대한 지원은 그 자체가 경쟁력을 제고하는 수단으로 되고 있어 해운위기 뿐만 아니라 평시에도 계속하고 있음
 - 해운산업 보호·지원제도에 의한 해운산업 가격경쟁력 제고효과를 분석한 KMI 보고서에 따르면, 미국의 경우 약 13.1%의 해운원가 절감효과가 있고, 영국의 해운업체들은 자국정부의 보호·지원 정책에 의하여 약 2.5%의 비용절감 혜택을 향유하고 있는 것으로 추정되었음
 - 따라서 해운산업에 대한 지원은 해운 위기시뿐만 아니라 평시에도 계속되어야 하고, 이는 자국의 경쟁력을 지속적으로 성장·발전시키는 동력이 되고 있음



파나막스 운임 약세, 수프라막스 이하 상승세 지속

- ▶ 최근 BDI는 1,527p(11월 20일)를 기록, 전주 대비 4p(0%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 140달러/일(9%) 소폭 상승
 - 파나막스 운임은 하락세를 지속하며 전주 대비 1,029달러/일(9%) 하락
 - 수프라막스는 전주 대비 478달러/일(3%) 상승, 핸디사이즈도 3% 상승
 - FFA 시장은 전 선행에 걸쳐 미래 운임상승에 대한 기대치가 높아지면서 상승 분위기 형성. 12월 물 평가치는 수프라막스 이상 선행에서 약 9% 상승. 전 선행에 걸쳐 14년 물은 2~6% 상승
- ▶ 케이프 시장은 호주의 철광석 및 석탄 물동량이 유입되면서 주 중반 운임이 일시 반등했지만, 브라질 철광석 물동량 유입이 부진해 지속적인 상승탄력을 받기는 힘든 모습
 - 그러나 FFA 시장에서 소폭이나마 운임 평가치가 상승하는 등 단기적으로는 운임하락 압력이 크지는 않은 상황. 다만, 단기운송시장에서의 수급 움직임의 방향성에 대한 불확실성이 높아 다소 혼란이 발생
- ▶ 파나막스 시장은 미국 곡물 물동량이 호재로 작용하고는 있지만, 가용선박이 상대적으로 더 많기 때문에 운임은 지속적으로 하락
 - 아울러 태평양 수역의 호주, 인도네시아 석탄 물동량 유입이 부진한 것이 운임하락압력을 가중
- ▶ 수프라막스 이하 시장은 미국 곡물 물동량이 호재로 작용하는 가운데, 인도네시아의 니켈 및 보크사이트 수출 물동량이 증가하면서 꾸준한 상승세를 시현
 - 한편, 수프라막스 운임이 파나막스 운임보다 약 3,500달러/일 높게 형성되면서, 이전에 케이프 화물을 파나막스 화물로 나누는 전략과 대비하여, 수프라막스 선박을 대신하여 파나막스 선박을 이용하려는 경향이 대두. 이는 수프라막스 운임 상승을 억제하는 요인
- ▶ 글로벌 금융위기 이후 어려움을 겪고 있는 유럽계 선박금융기관이 대출을 축소하고 해운시황 장기 침체로 선박투자가 감소하는 가운데, 그리스 선주가 헤지 펀드 등과 함께 선박투자를 늘리고 있어 주목할 필요
 - 신조선은 낮은 선가에 고효율/친환경 선박을 건조할 수 있는 상황이고, 중고선은 시황 상승을 기대하면서 저가에 선대를 구축할 수 있는 장점이 있는 상황
 - Clarkson 자료에 따르면, 10월 누적기준으로 그리스는 올해 216척 중고선 매입(지난해 대비 39% 증가)한 반면, 우리나라는 29척(지난해 대비 34% 감소)을 매입한 것으로 나타나, 향후 선가경쟁력 측면에서 불리한 요인이 될 우려



		금주 (11.15)		2013 11월			2012 11월		
		(단위)	(단위)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,499	(-18)	698	2,146	1,114	647	1,624	920
	BCI	2,447	(50)	1,209	4,329	1,959	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,345	(-93)	651	2,060	1,119	418	1,738	963
	BSI	1,378	(39)	664	1,354	922	600	1,300	904
	BHSI	721	(22)	410	703	536	366	719	516
		(11.15)							
용선료(1일, \$/day)	Capesize	15,000	(-)	9,250	18,500	12,052	8,000	13,500	10,034
	Panamax	11,625	(-375)	7,750	13,500	9,666	7,500	12,000	9,706
	Handymax	10,000	(125)	7,500	10,000	8,417	7,250	10,500	8,649
운임(\$/day)	Capesize	17,809	(-1,953)	4,205	42,211	12,433	2,644	23,991	7,681
	Panamax	11,255	(-1,248)	5,163	16,486	8,762	3,336	13,877	7,684
	Supramax	14,162	(408)	6,938	14,162	9,591	6,277	13,594	9,462
	Handysize	9,900	(192)	6,108	9,900	7,814	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



컨테이너선 운항선사, 하반기 선박조절로 대응

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 1p 하락한 1,089.3p, 컨테이너선 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.1p 하락한 501p를 기록했다
- ▶ 미주항로 상승에도 불구하고 유럽운임 및 주요 항로가 약세를 보이면서 지수는 약보합세를 보였음
 - 유럽운임은 TEU당 1,000달러 이하로 형성되던 운임수준에서 반등세를 보였으나 그 이후 지속적인 하락을 면치 못하고 있음
 - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 107달러 하락한 1,213달러를 기록했으며, 미서안항 운임은 전주 대비 FEU당 167달러 상승한 1,885달러를 기록했다
 - 미국 출구전략과 재정정책 위기가 세계 경제에 악재로 작용할 요인이라고 지적하면서 최근 OECD는 세계경제성장률을 3.1%에서 2.7%로 하향 조정한 것으로 알려짐
 - 내년 경제성장률을 하향 조정하고 있는데, 주요 전망기관들이 3%대를 예측했었으나 최근 OECD 전망 수정치는 이례적으로 크게 낮춘 수치로 보임
- ▶ 유럽경제는 큰 호전세 없이 스트레스테스트가 예정되어 있는 유럽은행들이 ECB로부터 빌린 장기대출프로그램의 상환액을 늘리고 있는 것으로 알려짐
 - 미국 양적완화(QE) 축소 시기를 두고, 금융시장은 경계를 늦추지 않고 있는 모습이며, 각국의 증권시장이 이슈에 흔들리는 모습을 보이고 있음
 - 미국 수출입 교역 물동량이 세계 물동량의 약 20%대를 보이고 있어 성장세가 크지는 않으나 여전히 무시하지 못할 수준임
 - 더욱이 미 금융시장의 영향력이 실물시장으로 이전되는 데는 6개월 정도도 걸리지 않는 것으로 판단되어 미 양적완화 축소에 따른 영향을 주시할 필요가 있음
- ▶ CMA CGM과 MSC가 아시아/유럽항로에서 2개의 공동운항노선을 폐지할 방침인데, 하반기 유럽항로 선박조절에 도움이 될 것으로 예상됨
 - 한편, 최근 들어 계선 선박량도 크게 늘고 있는데, 39만 6,200TEU가 계선된 것으로 알려졌다는데, 이는 지난 6월 전고점 수준으로 전체 선박의 약 2.6%를 차지하고 있음
 - 선사들은 9월 이후부터 계선량을 늘리면서 선박 조절에 나서고 있는데, 이는 겨울철 비수기를 대응하기 위한 움직임으로 보이며, 일반적으로 연초 물량이 나오면서 다시 선박량을 늘리는 추세임
 - 게다가 발주 선박을 일반적으로 하반기보다는 연초에 인도받는 것을 선호하는 경향이 있어 내년 초 선박량 대응이 시황의 움직임에 영향을 줄 전망이다



금주 (11.15)				()	2013 11			2012 11		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1044	30.3	976	1,152	1084	896	1,336	1,171
	유럽항로		1337	85.2	1,027	1,530	1350	897	1,901	1,535
	미서안항로		960	-4.6	953	1,189	1073	859	1,177	1,053
	일본항로		820	2.3	719	857	770	733	815	777
	한국항로		618	-10.9	565	690	615	557	682	622
	동남아항로		832	32.6	799	916	845	848	964	909
(11.15)										
용선지수(HRCI)			500.4	-0.1	458	511	490	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 강세 지속 중이나 상승폭은 제한적

- ▶ 수익은 40,946 달러/일로 전주대비 1,065 달러(2.7%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 65.0으로 전주대비 6.0p(8.3%) 상승하였음
 - 페르시아만 시장의 강세가 지속되고 있으나 그 강도는 줄어드는 양상임. 이 지역 성약 건수는 증가하였으며 30일 가용 선복량이 67척으로 소폭 감소
 - '중동-아시아' 항로는 수익은 0~4% 상승하였으며 '중동-유럽 항로'는 6~7% 상승으로 강보합권 유지. 아프리카 발 항로는 수익변화 없이 보합세를 유지
 - 11월 셋째 주 국제유가는 미국의 원유 재고 지속적인 증가에도 이란 핵문제 해결이 난항을 겪고, 북아프리카 및 중동 석유 생산 차질이 우려되어 WTI를 제외하고 전주 대비 상승세. 선박유는 아시아가 약세를 이어가고 있으나 로테르담, 휴스턴은 소폭 상승



제품선 - 대서양 시장의 진정으로 전반적인 시장 운임 및 수익은 약세

- ▶ 수익은 8,555 달러/일로 전주 대비 285 달러/일 하락(-3.2%) 하였으며, 운임은 WS 110.0로 전주 대비 2.5p(-2.2%) 하락 하였음
 - 지난 주 급등했던 대서양 시장 MR 백홀 'USG-UKC' 항로 운임이 10% 하락, 수익은 14% 하락한 반면 약세를 보였던 인도-일본 항로는 15% 수익이 상승하였음. 전반적으로 시장은 약세를 보였으나 지중해, 흑해 시장이 강세를 이어가고 있음
 - 미국 석유 제품 재고율은 3주 연속 하락 하였으나 소비감소, 가동률 증가로 감소분은 크지 않음
 - 유럽 및 일본의 3/4분기 GDP 잠정치가 시장에 부합하였으나 미국, 일본의 소비자 심리지수 등은 하락하며 미래의 경기 불안을 반영하고 있음. 주요 선진국(미국, 유럽, 일본)의 낮은 이자율, 통화가치 강세 등이 운임회복으로 이어질 만큼 상당기간 지속 될지 지켜볼 필요가 있음

금주 () 11 !평균

		2013 1			2012 1		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(11.15)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	40,946	(1,065)	37,930	1,351	40,946	12,240	1,746	40,260	18,296
	MR	8,555	(-285)	8,609	7,216	18,266	12,733	6,722	18,538	10,675
용선료 (1 ,\$/day)	VLCC	25,000	(5,000)	21,333	18,000	25,000	18,815	19,000	26,000	22,125
	MR	15,000	(-)	14,917	13,500	15,000	14,266	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	65.0	(5.0)	59.7	30.0	65.0	38.1	34.0	70.0	47.5
	MR	110.0	(-2.5)	112.5	105.0	170.0	127.4	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



케이프사이즈선 선가 상승 지속

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 벌크선 가격이 지난 몇 달간 지속적으로 상승해 왔으며 이 같은 추세가 지속될 전망이다
 - DNB Markets에 따르면, 케이프사이즈선의 최근 중고선가는 전주대비 200만 달러 상승한 약 5,400만 달러에 형성되어 있는데 이는 연초대비 35% 상승한 수치임
- ▶ NIB(Nordic Investment Bank)에 따르면, 선령이 5년인 케이프사이즈 중고선가는 전주대비 400만 달러 상승한 약 4,400만 달러 수준에 형성되어 있음
 - 선령 15년, 20년 중고선가는 100만~300만 달러 상승한 각각 1,800만 달러, 1,000만 달러 수준에 형성되어 있음
 - 선가 상승은 벌크선 물량의 지속적인 회복에 대한 확신을 반영함
- ▶ 케이프사이즈 신조선 건조 가격은 전주대비 200만 달러 상승한 5,300만 달러 수준임
 - 앞으로 케이프사이즈 신조선 건조 가격은 내년 이맘때까지 6,300만 달러까지 상승할 전망이며 중고선가 또한 약 25% 정도 상승할 전망이다
 - 발틱거래소에 따르면, 현물시장에서 케이프사이즈선 T/C Equivalent는 전일대비 5.6% 상승한 약 18,700달러에서 이루어지고 있음

(출처: TradeWinds, 2013. 11. 20.)



EU, 아시아-유럽 정기선사를 대상으로 본격적인 반독점 조사에 착수

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ EU는 정기선사들이 2009년부터 아시아-유럽 항로에 운임 인상을 담합하는 문제를 해결하기 위해 공식적인 반독점 조사에 착수했다고 발표했다
 - 유럽연합 집행위원회(European Commission)는 유럽 통합과 관련된 조약을 수호하고 EU의 행정부 역할을 담당함
 - 또한 EC는 유럽연합 관련 각종 정책을 입안하고 유럽연합의 이익을 수호하는 유럽 통합의 중심 기구임
 - EC는 정기선사들이 운임 인상을 발표하는 방법으로 그들의 의도를 서로에게 알리는 신호로서 사용했다고 밝혔음
 - 그러한 행위는 명백한 “담합 행위”에 해당하고, 곧 EU의 경쟁법 위반에 해당한다고 보고 있음
- ▶ 지난 1879년 설립된 FEFC는 유럽연합이 해운동맹의 ‘반독점법 면제특권’을 해제키로 결정함에 따라 공식 해체되었음
 - 그동안 FEFC는 구주항로의 운임, 해상화물, 배선 등 운송조건에 관한 협정 및 계약 체결을 주도해왔으며, 현대상선을 비롯해, 프랑스 CMA CGM, 싱가포르 APL 등 세계 주요선사들이 가입돼있었음
 - 2008년부터 유럽 각 항만에 기항하는 모든 선사들은 기존 동맹 활동을 해체, 구체적으로는 선사 간 운송조건에 관련된 협정 체결과 데이터 교환 등이 금지되었음
- ▶ “2009년부터 정기선사들은 그들의 웹사이트와 전문 무역 언론지에 보도자료를 통해 운임 인상의 의도를 공식적으로 공개하고 있다”라고 브뤼셀에 본사를 둔 위원회는 성명서에서 밝혔음
 - 이러한 공지는 일 년에 여러 번 발표되고, 일반적으로 공지를 발표하는 선사들 간에 유사한 운임 인상폭과 시행일을 포함하고 있음

- 일반적으로 선사들은 이러한 공지를 운임인상의 시행일 전까지 연속적으로 몇 주 동안 발표가 이루어짐
 - EC는 이러한 담합 행위를 통한 구주항로의 운임인상으로 인해 화주들이 손해를 입는 것과 경쟁 감소의 문제를 우려하고 있음
 - 이에 대해 세계 최대의 해운 정기선사이자 아시아-유럽 시장의 선두주자인 머스크라인은 자사는 EU 경쟁법을 준수하였다고 주장하였음
- ▶ 위원회는 조사대상의 구체적인 정기선사와 얼마나 많은 인원이 조사에 참여하고 있는지 밝히지 않았음
- 공식적인 반독점 조사의 시초는 2011년 5월에 있었던 EU의 Trust Busters에 의해 여러 유럽과 아시아 정기선사의 유럽 본사에 새벽에 급습하여 이뤄진 조사로 여겨짐
- (출처: The Journal of Commerce, 2013. 11. 22)



미국연방해사위원회(FMC), P3 관련 심의 결과 발표를 29일까지 연장

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 미국연방해사위원회(FMC)는 지난 11월 19일 세계 3대 정기선사들의 새로운 얼라이언스인 'P3 네트워크'에 대한 공식적인 심의 결과발표 최종 기한을 11월 29일까지 연장했음
- 머스크라인(Maersk Line), MSC, CMA-CGM 등 3사는 지난 10월 24일 P3 네트워크의 선복공유협정(VSA)을 FMC에 신고한 바 있음
 - 이번 신청에 대해서 FMC가 45일 이내에 특별히 이의를 제기하지 않을 경우(금지 명령 혹은 추가의 정보를 요청하는 경우) P3의 선복공유협정은 12월 8일에 승인이 나게 됨
- ▶ P3 네트워크는 유럽, 북미, 대서양의 3대 기간항로에 걸친 거대한 얼라이언스로 관련국가나 관련지역의 허가를 얻어서 2014년 5월부터 서비스를 시작할 예정임
- FMC의 마리오 콜데로(Mario Cordero) 위원장은 효율적인 선대운영 및 효율적인 스케줄 관리를 통해 서비스 수준을 높이면서도 운영비용을 절감하는 것을 목표를 계획한다면 "열린 마음을 유지할 것"이라고 전했음
 - 한편 유럽위원회는 또한 P3 네트워크가 경쟁에 미치는 영향에 대해 검토하고 있음
- (출처: The Journal of Commerce, 2013. 11. 19)



선박평형수 규제가 탱커 시장 활력의 동기가 될 수도

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 선박 평형수 규제로 인해 만약 선주들의 선박 업그레이드 대신 폐선을 선택한다면 선복량 조정에 도움이 될 수도 있음
- 선박 평형수 관리협약은 비준국 선단 점유율(상업선박에 한함)이 35%를 넘는 경우 비준 12개월 후 발효됨
 - 6월 21일까지 37개국이 비준하였으며 선단 점유율은 30%로 구체적인 시기에 대한 합의는 없지만 최종 비준이 임박했음
 - USCG의 선박평형수 관리법은 미국 해역 주변을 대상으로 2012년 6월부터 시행중임
- ▶ 미국계 탱커 전문 컨설파트사 Mcquilling Services사는 최근의 열악한 시장상황에서 새로운 시스템에 투자하는 것은 재무적인 부담이 될 것이라고 지적
- 동 보고서에서는 선주들이 추가적으로 특별 조사와 비싼 장비를 장착하는 대신 탱커를 폐선하는 쪽으로 선택할 수 있다고 분석

- 선령 15년 이상된 선박의 경우 추가적인 비용이 요구되는데 현재 세계 선단의 20%는 2000년 또는 그 이전에 건조된 선박으로 선복량의 상당한 감소가 진행될 가능성이 있음
- 규제로 인한 폐선 속도는 비준 및 발효의 시기(time-frame)에 따라 조정될 예정
- ▶ 이번 달 초 세계적인 해운 그룹인 John Fredriksen의 Frontline사는 15년 이상 선박의 특별 조사 비용을 피하기 위해 2척의 선박을 폐선하였음
 - 이는 탱커시장내 다른 선사의 같은 행동을 유도하는 ‘방아쇠’가 될 수 도 있음
 - 업계 한 관계자는 비싼 규제로 인한 비판과 달리 현재 이 규제로 인해 폐선이 진행된다면 시장의 구세주가 될 수 있는 아이러니한 상황이라고 설명
- ▶ 선박평형수 관리시스템(Ballast-Water Treatment System; BWTS)은 현재 선박 크기에 따라 50만 달러에서 3백만 달러까지 다양함
 - 2014년 선복량 공급 과잉, 신조선 인도건수 등 어려운 상황이 이어질 가능성 높음
 - 비록 규제가 선복 조절의 발단이 되기는 부족할지 모르나 선주의 폐선 결정을 유도하는데 도움이 될 수 있을 것으로 전망

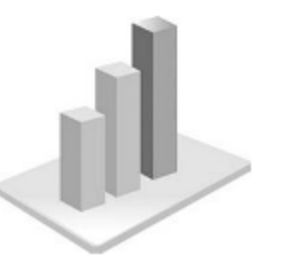
(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 22.)



미국 석유 시장 변화가 세계 석유 거래의 양상을 변화시켜

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 2005년 이래 예기치 못한 2개의 사건이 미국 석유 시장을 변화시켰는데 1번은 수요 감소, 2번은 국내 생산량 증가임
 - 이로 인해 미국향 원유 및 제품류 운송에 큰 영향이 발생하였으며 세계 원유 운송 패턴을 신흥시장인 중국과 인도 향으로 변화시킴
 - 최근 미국의 원유 수출 가능성이 또 다른 ‘격변’이 될지 주목되고 있음
- ▶ 2005년 이전, 미국내 석유 수요는 지속적으로 증가하고 국내 연안 생산 증가분은 알래스카 및 48개주 생산량 감소분으로 상쇄되어 순 수입량이 증가, 가격 상승이 전망됐음
 - 미국 석유수요는 2005년 20.8m bdp로 고점을 찍은 후 현재 평균 18.8m bpd를 기록
 - 비록 미국 인구가 2030년 3억 6,000만 명까지 증가할 예정이지만, 석유 수요는 연료 효율 개선 등으로 같은 비율로 증가하지는 않을 전망
 - LNG 가격 하락은 발전유, 산업유, 심지어 연료유까지 대체하고 있음
- ▶ 11월 세일-오일 생산증가로 미국은 800만 bpd 생산을 기록하였으며 이는 1989년 이후 최대치이고 20년만에 생산이 수입을 앞지른 것임
- US EIA에 따르면, 10월 OPEC의 미국향 원유 선적량은 390만 bpd로 1977년 690만 bpd 최고치 대비 크게 감소하였음
 - 원유 수입량 감소는 미국향 항차에 큰 영향을 미치고 있음. 로이즈에 따르면 2007년 OPEC-미국 항차는 1,675에서 2013년 965 항차로 감소
 - 감소된 항차는 국내 생산량 증가 및 캐나다 파이프라인 수입으로 대체되고 있음
- ▶ 중동지역 생산국(사우디, 이라크, 쿠웨이트)은 줄어든 항차에 대한 위험 관리를 시행
 - 이 지역 미국향 항차는 2008년 418 항차에서 2013년 381 항차로 소폭 감소
 - 그러나 아프리카, 남미는 대부분 항차가 현격히 감소
 - 서아프리카의 나이지리아 앙골라 원유는 미국 국내산으로 대체되고, 베네수엘라는 정치적인 이유로 미국 시장의 의존도를 낮추고 있음
 - 북아프리카의 미국향 항차는 234 항차에서 40 항차로, 서아프리카는 140 항차에서 189 항차로 감소하였음
- ▶ 미국 석유 산업 판도 변화의 또 다른 측면은 제품수입량 감소와 수출량 증가임
 - 2005년 미국 석유 제품류 수입은 360만 bpd로 최고점 기록
 - 매년 봄과 여름, 미국 시장은 유럽 정제사에게 수출 기회를 제공해 왔음. 그러나 2013년 수입량 전망치는 200만 bpd이며 확실한 하향 추세를 기록중



- 2013년 11월 330만 bpd 디젤이 유럽에 수출(유럽은 현재 시설 노후로 디젤 공급이 부족한 상황)되었으며 2005년 100만 bpd 보다 크게 상승하였음
 - 미국은 현재 수요 감소 속도 대비 많은 양의 가솔린을 생산하고 있으며 2005년 가솔린 수입량은 60만 bpd였으나 2013년은 4.6만 bpd로 감소하였음
 - ▶ 로이즈 리스트에 따르면 원유와 제품류 총 항차는 2013년 현재까지 2,987 항차로 2004년 5,455 항차보다 크게 감소
 - 이는 거래 패턴의 변화로 미국항 보다 신흥시장인 중국, 인도로 항차가 크게 증가
 - 중국의 경우 2008년부터 매년 항차수가 17% 증가
 - ▶ 미국의 원유 수출 재개 가능성에 무게
 - 현재는 1970년 원유 수출 금지 법안에 묶여 수출량이 미미한 수준이지만 2014년 타결이 예상되는 US-EU 자유 무역 협정에 따라 원유 수출이 재개될 가능성이 있음
 - 이는 탱커에 있어 새로운 원유 수출 기회를 제공할 것으로 전망
- (출처: Lloyd's List, 2013. 11. 21)

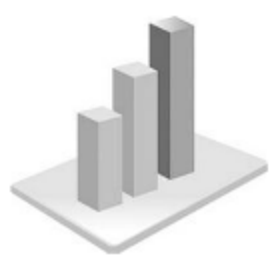


한국선급과 러시아선급 북극해 운항을 위한 상호협력 체계 구축

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

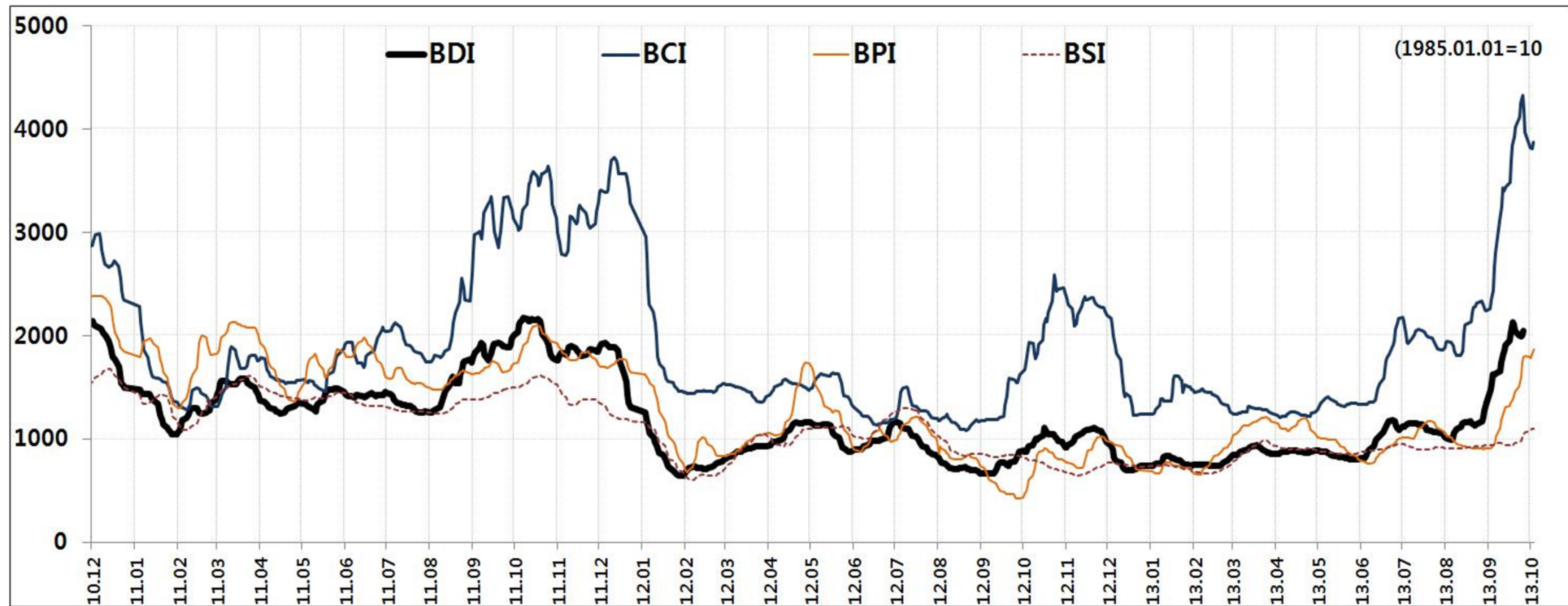
- ▶ 국제선급협회연합회(IACS) 멤버인 한국선급과 러시아선급은 북극해 운송에 초점을 맞추고 북극 지역의 해상 운송에 대한 전문 지식 개발 교류를 위해 조선 및 해양플랜트 부문의 상호협력 MOU(양해각서)를 체결함
 - 양사는 쇄빙선·내빙구조선에 대한 기술협력 및 규칙 공동 개발, 북극해 지역 액화천연가스(LNG) 운송과 해상선박 운영 기술 협력을 강화하는 데 동의함
 - 또한 양사는 최신 정보 교환, 전문 기술인력 교류, 정기적인 최고경영자(CEO) 회담 및 기술 세미나 개최를 추진할 계획임
- ▶ 한국선급 전영기 회장은 이번 협약은 국제 해운 산업의 지속적인 발전에 도움이 될 것이며, 앞으로 상호 활발한 기술 정보 교류를 통해 양국의 관련지식 기반 확충에 기여할 것이라고 밝힘
 - 시코브 러시아선급 최고운영책임자(COO)는 협약을 통해 러시아의 조선산업을 지속적으로 발전시키고 관련기술과 지식 기반을 확대해 나갈 수 있기를 기대한다고 전함
 - 양사는 러시아 대통령 블라디미르 푸틴이 이달 초 박근혜 대통령을 만나기 위해 서울에 방문했을 때 MOU를 체결했음
- ▶ 양사는 2012년 북극항로를 탐사하고 인적 자원 교류 및 전문 지식을 공유하는 협력 계약을 체결한 후 이번 MOU를 성사시킴
 - 이전 협정에서 양사는 선박운항자와 선주를 위해 어떻게 북극항로를 운영할지에 대한 탐사를 공동 수행, 기술인력과 선박검사원 모집과 양성, 세계 선급 네트워크 공유하기로 합의한 바 있음

(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 20.)



주요 해운지수 동향

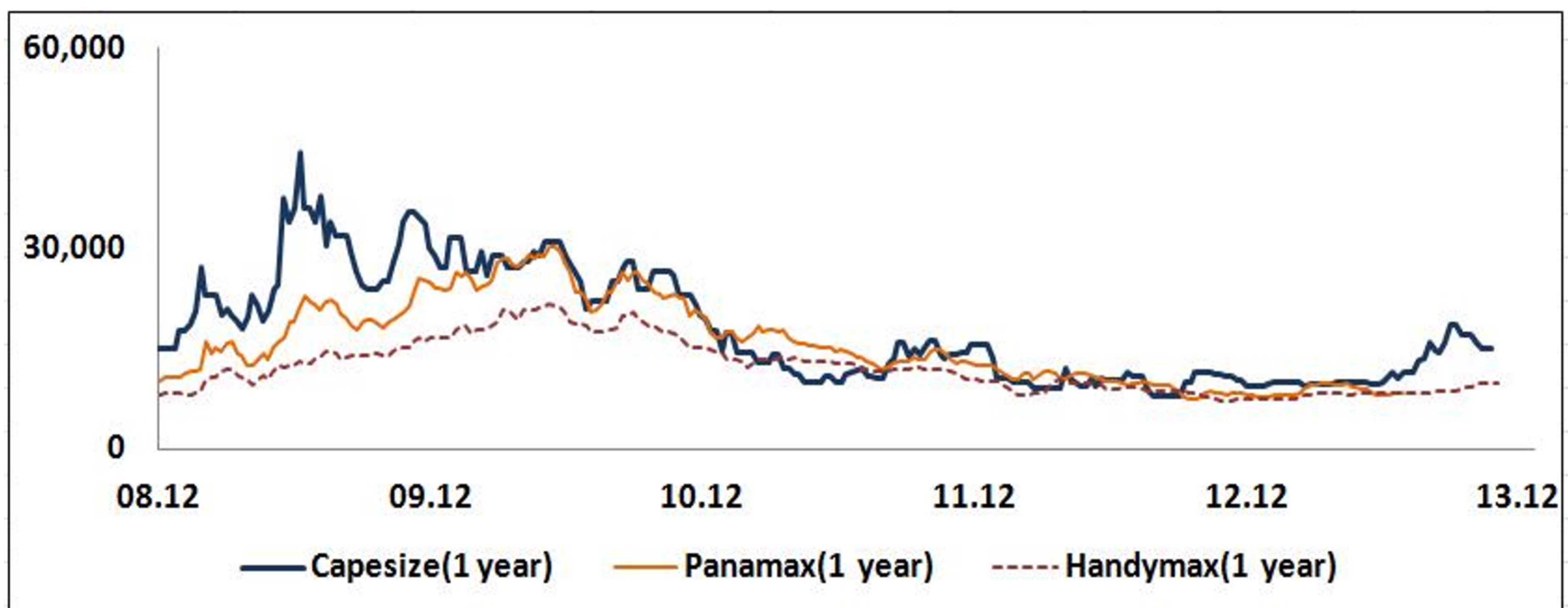
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

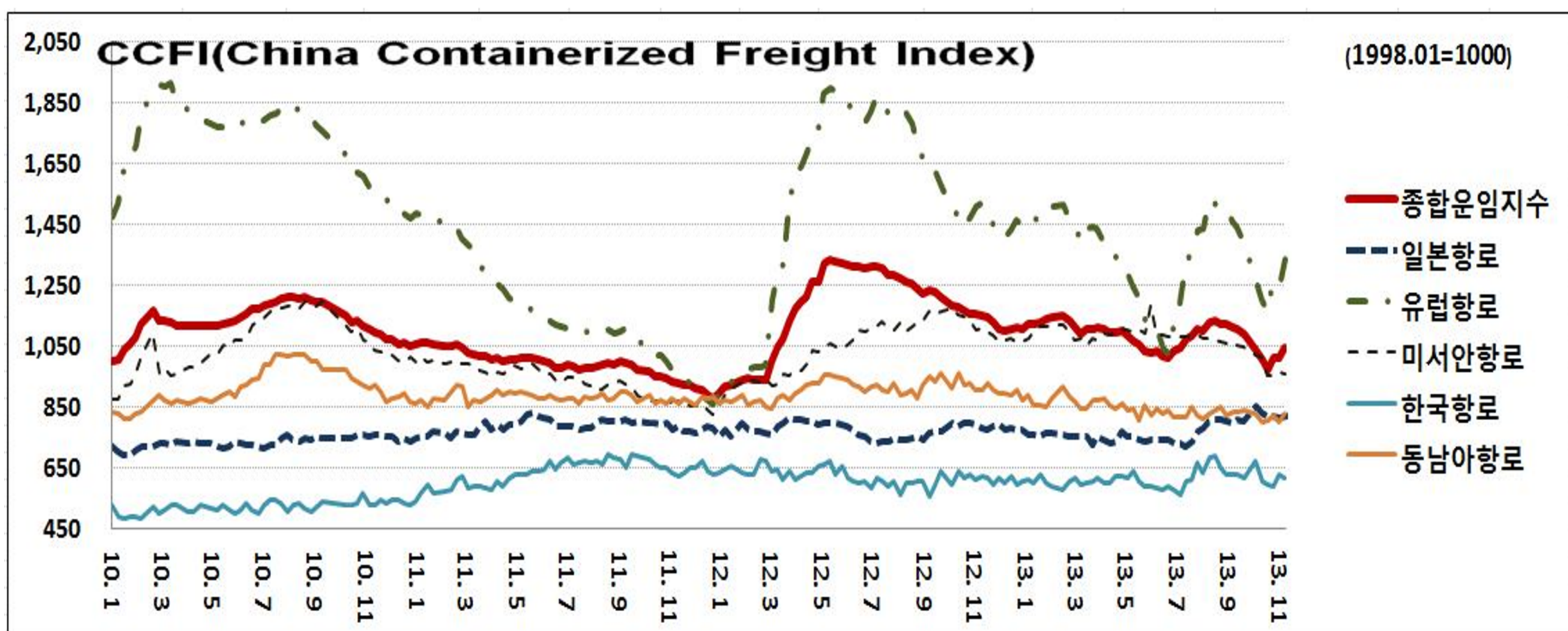
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



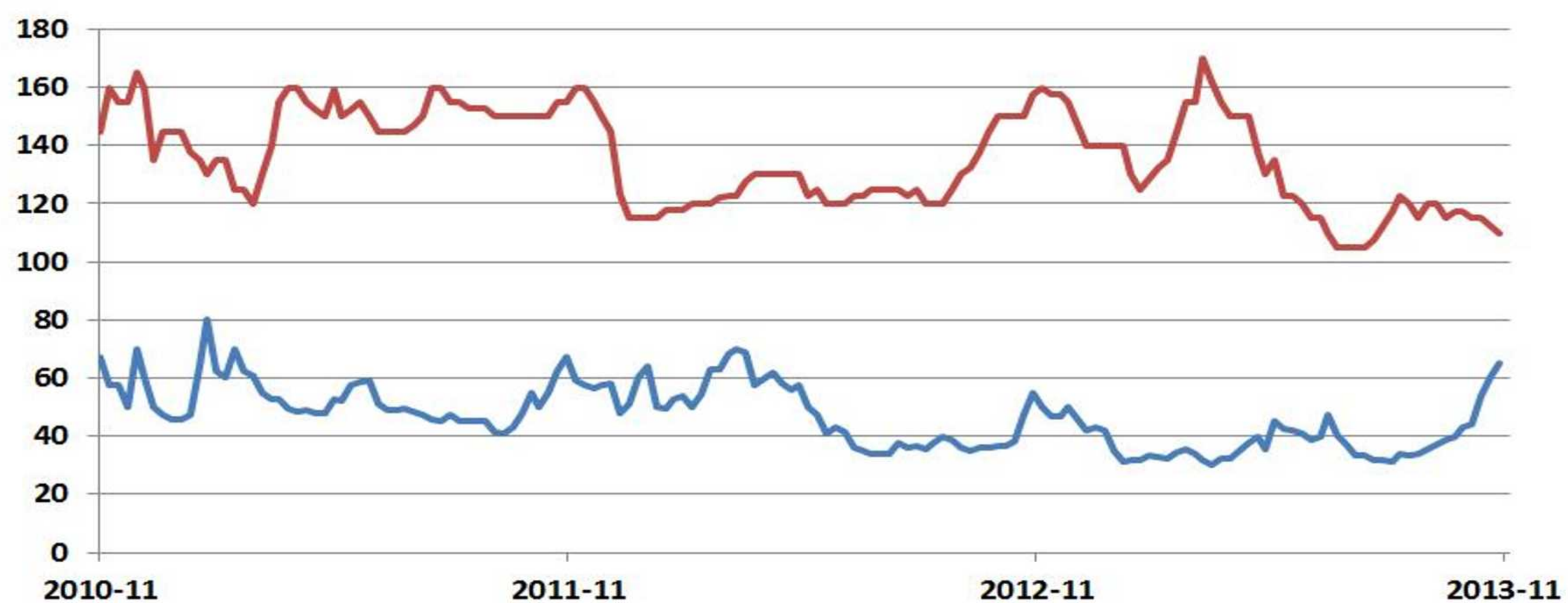
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수 (WS)

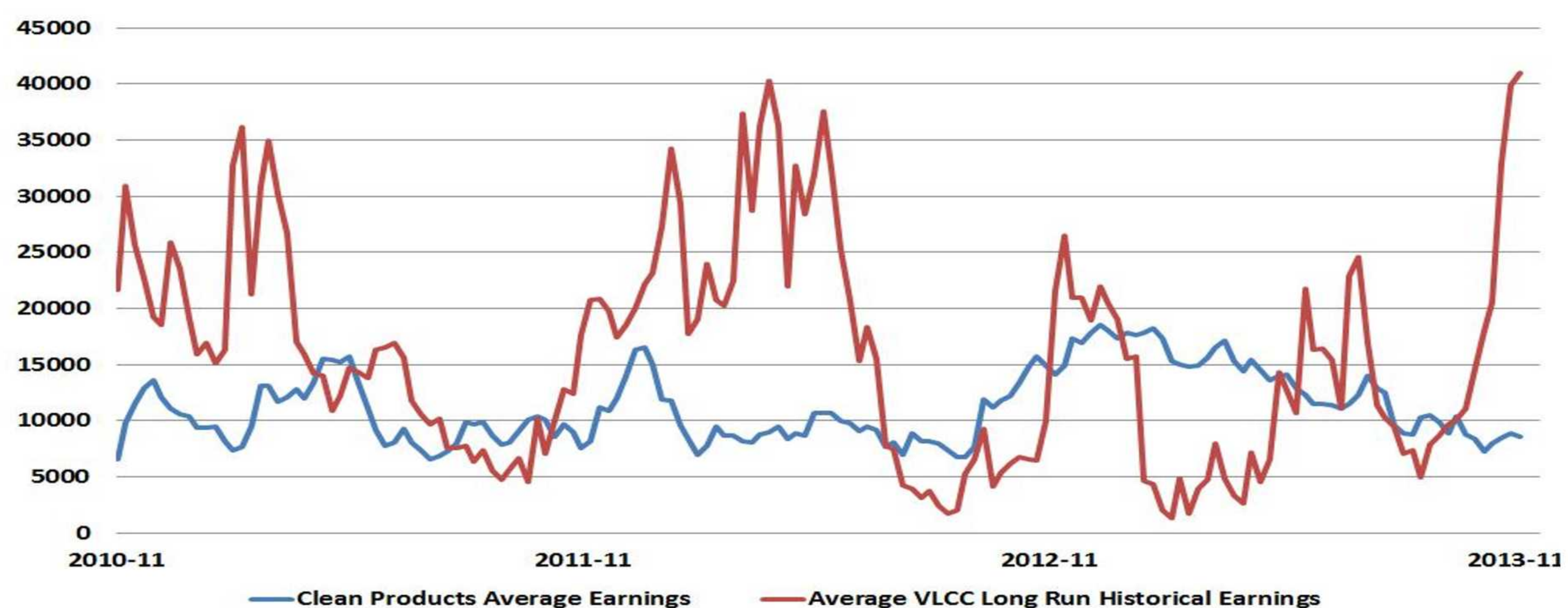


VLCC(중동-극동행) WS 싱가포르/극동향 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

금주 () 11 ! 평균					2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.15)										
건화물선(5)	Panamax	24.5	(-)	24.5	18.0	24.5	20.5	18.0	27.5	22.4
유조선(5)	VLCC	58.0	(-)	57.3	55.0	58.0	55.7	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) (11.15)										
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.3	25.8	27.5	26.2	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	91.5	(0.5)	90.4	89.5	92.5	90.4	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) (11.15)										
380 CST	Rotterdam	571.0	(4.0)	574.3	567.0	646.0	596.1	550.5	720.0	638.8
	Singapore	604.5	(-1.0)	611.7	591.0	667.5	616.4	573.5	741.5	662.8
	Korea	631.5	(-1.0)	634.7	610.5	688.0	641.8	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	602.5	(-4.0)	611.3	602.5	678.5	628.3	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (11.15)										
철광석	국제價	135.7	(-0.1)	135.3	113	158	135	88	149	129
	중국産	173.5	(1.6)	172.1	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	99.5	(0.9)	98.9	96	98	97	96	119	103
	중국産	107.7	(1.0)	107.1	107	116	114	112	148	126
원료탄	호주산	176.8	(1.6)	175.8	162	195	180	177	254	221
	내륙()	95.4	(0.9)	94.9	89	112	102	110	137	118
곡물	중국産	197.4	(5.1)	194.5	160	231	189	168	272	222
	대두()	1280.5	(-25.5)	1,289.3	1,259	1,613	1,419	1,048	1,771	1,474
	밀()	644.5	(-5.3)	651.7	627	791	691	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