

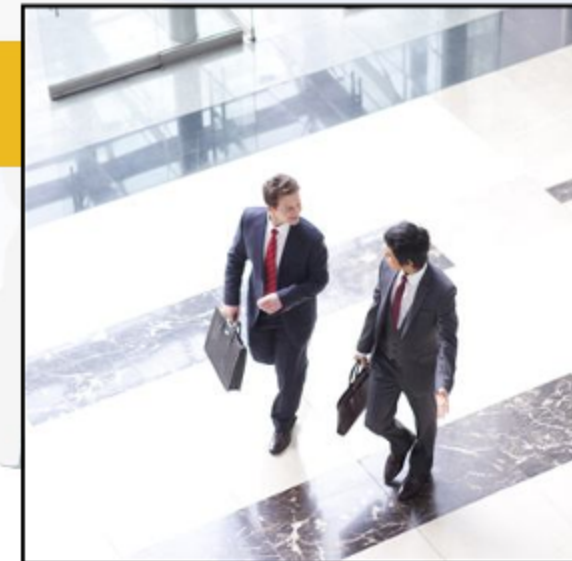
해운시황 포커스

통권 192호 (2013.11.25~11.29)

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)



일본 K-Line의 경영실적과 시사점



- ▶ 2013년 6월에 발표된 일본 3대 선사(NYK, MOL, K-Line)의 재무제표를 살펴보면, MOL은 적자를 보인 반면 NYK와 K-Line은 흑자를 기록했다
 - NYK의 2012년(2012.4.1~2013.3.31) 매출액은 2조 417억 엔이며, 영업이익은 174억 엔으로 집계되었음
 - MOL의 2012년 매출액은 1조 5,370억 엔이며, 영업이익은 -157억 6,600만 엔으로 적자를 기록했다
 - K-Line의 매출액은 1조 1,347억 엔이며, 영업이익은 149억 엔에 달하고 있음
 - * 이 중 「KMI 세계해운전망세미나」('12.11.26)에서 발표된 K-Line 위기극복 사례를 소개함
- ▶ 일본 해운기업 K-LINE은 1919년에 설립되어 현재 정기선과 부정기 사업을 주력으로 하고 있으며, 우리나라를 비롯하여 홍콩·중국·독일·스웨덴·영국·멕시코·칠레 등 세계 50여 국가에서 현지법인을 운영하고 있음
 - K-Line의 관계회사는 일본내에 25사, 해외에 263사가 있으며, 해양자원개발사업, 여행대리점업 등을 하고 있으며, K-Line 인력은 육상직 487명, 해상직 173명, 총 660명임
- ▶ K-Line의 2012년 매출액은 1조 1,347억 엔에 달하며, 이 중 정기선사업의 매출액이 5,528 엔(48.7%)을 차지해 가장 높으며, 그 다음으로 부정기 사업이 5,025억 엔(44.2%)을 차지하고 있음. 이 밖에도 해양자원개발 357억 엔(3.1%), 기타사업(부동산업, 여행대리점업, 선박관리업) 437억 엔(3.8%)의 실적을 나타내고 있음
 - 2012년 실적 중 정기선 사업은 전기(2011.3.1~2012.3.31)에 비해 848억 엔, 18.1% 증가했으며 부정기선사업의 경우 전기에 비해 595억 엔(13.4%) 매출 증가가 있었음
- ▶ K-Line이 세계적인 해운 불황 속에서도 지금과 같이 흑자를 나타낼 수 있는 배경과 전략은 다음과 같이 분석됨
 - K-Line은 해운불황기마다 불황극복계획을 전사적으로 실시했음. 1982~1983년 해운불황기에는 K-Plan이라는 기업기반강화긴급계획, 1984~1985년에는 중기경영개선계획, 1987~1988년에는 긴급합리화계획, 1992~1993년에는 Cost 10% 감축운동, 1993~1995년에는 K-Line Re engineering Plan(KR), 1996~1997년의 KR (phase 2) 등이 실시되었음
 - 이 계획 중에 추진된 주요내용은 비경제적 선박의 긴급처분, 과잉선원 대책, 업무체제의 근대화 및 효율성 제고, 전사원 참가에 의한 비용절감 운동, 선박안전운항 및 비용절감, 조직 효율화 및 간소화, 임원보수 절감, 그룹 기업의 합리화(통폐합) 등이 있음
- ▶ 우리나라 해운기업도 해운불황을 극복하기 위해 선대 일부 매각, 임직원 인력감축 등 엄청난 자구책을 동원하고 있으나, 일본 K-Line의 구조조정과는 차이가 있음
 - K-Line은 거의 매년 위기경영을 실시하면서 상시 비용절감을 위한 구조개편을 과감히 추진했음
 - 특히 K-Line은 육상업무 해외이전, 외환리스크 축소를 위한 은행 엔화 차입금의 달러화 전환, 저선가선 건조, 저연비선으로 전환, 불채산항로 폐지·중단, 본사 사무소 이전 등을 통해 비용의 일시적 절감이 아닌 구조적 절감으로 경쟁력을 제고했음
 - 또한 동사는 사업의 다각화를 추진하여 해운업 리스크를 해운업 외로 적절하게 분산하고 있음

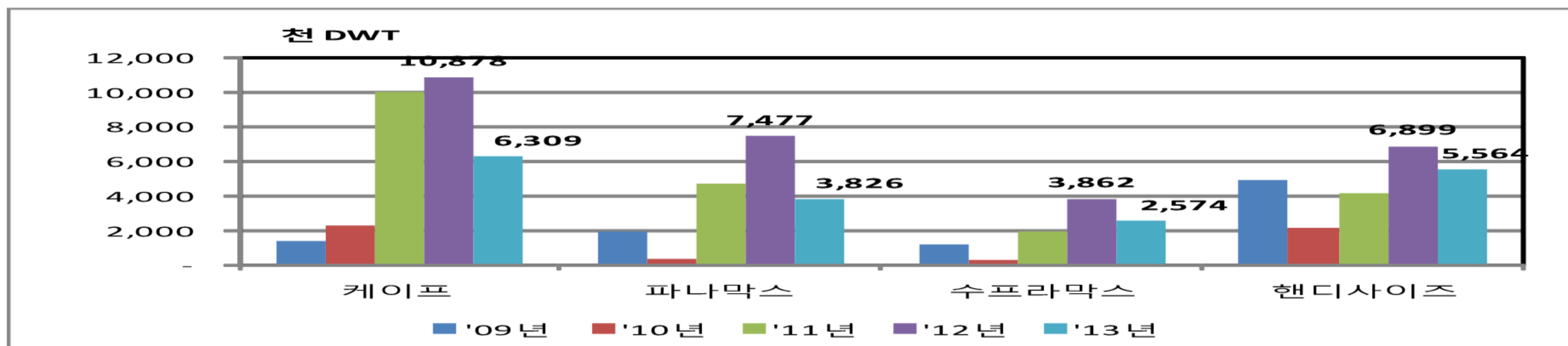
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스 운임 약세, 수프라막스 이하 상승세 지속

- ▶ 최근 BDI는 1,573p(11월 27일)를 기록, 전주 대비 46p(3%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 915달러/일 하락(5%)
 - 파나막스 운임은 전주 대비 1,310달러/일 상승 반전(12%)
 - 수프라막스는 전주 대비 739달러/일 상승(5%), 핸디사이즈도 5% 상승
 - FFA 시장은 파나막스 선형이 크게 상승하는 모습. 파나막스 평가치는 12월 물 평가치 22%, 2014년 물 11% 상승. 케이프 및 수프라막스 12월 물도 각각 13%, 9% 상승하는 등 시황 전망이 호전
- ▶ 케이프 선형은 주초 들어 서호주 및 브라질 철광석 물동량 유입이 확대되면서 운임이 상승 전환하였으나, 지난 주 후반 낙폭을 만회하지는 못함
 - 한편, 최근 케이프 운임의 상승에 큰 기여를 한 브라질 철광석 수출물동량이 지난 10월 3,251만 톤을 기록하여 전달 대비 12% 증가(사상 5번째)
- ▶ 파나막스 선형은 태평양/대서양 양 수역에서 신규 화물 유입이 꾸준히 이어지는 가운데, 미국 곡물 수출 물동량 증대가 운임 상승반전에 크게 기여
- ▶ 수프라막스 선형은 전 수역에 걸쳐 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데, 가용선박이 상대적으로 적어 상승탄력을 받는 상황. 특히 미국 곡물, 인도네시아 석탄 및 보크사이트 등 기타 광석, 호주 석탄 및 철광석 물동량 유입이 시황지지세 역할
- ▶ 지난해 10월 누적기준으로 건화물선 해체는 2,900만 DWT에 이르렀으나, 올해 같은 기간에는 1,800만 톤에 그치면서(37% 감소) 공급량 축소에 미치는 영향은 제한적임
 - 2011년 연평균 498달러/톤을 보이던 해체선 가격이 2012년 428달러/톤, 올해에는 422달러/톤을 기록하고, 시황이 일부 개선되면서 선박해체의 인센티브가 줄어든 상황 [선형별 해체선박 규모 추이]



자료 : Clarkson

		금주 (11.22)		2013 1			2012 1		
			()	최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,573	(46)	698	2,146	1,128	647	1,624	920
	BCI	2,496	(-15)	1,209	4,329	1,975	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,510	(164)	651	2,060	1,129	418	1,738	963
	BSI	1,441	(70)	664	1,441	938	600	1,300	904
	BHSI	745	(30)	410	745	543	366	719	516
(11.22)									
용선료(1 , \$/day)	Capesize	15,000	(-)	9,250	18,500	12,114	8,000	13,500	10,034
	Panamax	11,750	(125)	7,750	13,500	9,710	7,500	12,000	9,706
	Handymax	10,000	(-)	7,500	10,000	8,451	7,250	10,500	8,649
운임(\$/day)	Capesize	16,554	(-1,255)	4,205	42,211	12,572	2,644	23,991	7,681
	Panamax	10,880	(-375)	5,163	16,486	8,823	3,336	13,877	7,684
	Supramax	14,570	(408)	6,938	15,070	9,722	6,277	13,594	9,462
	Handysize	10,282	(382)	6,108	10,556	7,877	5,489	10,414	7,359

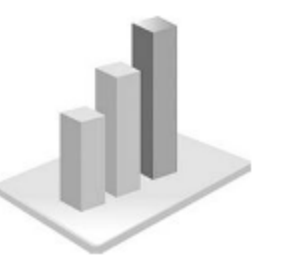
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



컨테이너선사, 선복조절과 함께 12월 운임인상 예정

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 21.6p 상승한 1,065.3p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.2p 하락한 498.7p를 기록했다
- ▶ 유럽(지중해 포함) 및 미주항로와 남미항로 등의 운임 상승에 힘입어 지수가 상승세를 보였음
 - 중국 주요 항만의 유럽 및 미주항로 운임이 상승한데 반해 상해발 운임은 하락세를 보였음
 - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 135달러 하락한 1,078달러를 기록했으며, 미서안항 운임은 전주 대비 FEU당 36달러 하락한 1,849달러를 기록했다
 - 유럽항로 주요 운항선사들은 12월 중순 재차 운임 회복을 준비하고 있으며, TEU당 750~800달러 인상을 목표로 하고 있음
 - 미주항로 운항선사들은 동안항로 운임을 FEU당 500달러 인상기로 한 것으로 알려짐
- ▶ 유럽경제 중 프랑스의 제조업 경기가 좋지 않은 상황을 보이고 있는 것으로 지적되고 있으며, 최근 주요 중앙은행들이 프랑스의 경제에 우려를 표명한 것으로 보도됨
 - 미국 경제는 최근 주요 경제지표들이 엇갈린 흐름을 보이고 있는데, 예를 들어 주택거래지표는 예상치에 비해 낮아진 반면, 고용과 관련된 실업수당 청구건수는 6주 연속 감소세를 보이고 있음
 - 현재 해운과 관련된 경제지표 가운데 고용분야가 많은 의미를 가지는데, 이는 인력고용이 원활하지 않으면 소비 또한 저조해 수출입물동량에 영향을 미칠 것으로 예상되기 때문임
 - 특히, 유럽 및 미국은 주요 수입국으로 수입물동량에 영향을 미치는 바 고용의 움직임을 주시할 필요가 있음
- ▶ Yang Ming, UASC 및 CSCL 등 주요 선사들이 선복조절을 위해 2개의 아시아/미서안항로 서비스를 통합할 계획임
 - 이에 따르면, Yang Ming이 현재 운영하고 있는 'PSW-4' 서비스(4,000~4,500TEU급 선박 5척), 그리고 UASC와 CSCL의 공동운항서비스(4,000~4,400TEU급 선박 6척)를 6척이 투입되는 하나의 서비스로 통합할 예정(Yang Ming 3척, USAC 2척, CSCL 1척 투입)
 - 지난 주 유럽항로 운항선사들의 서비스 축소에 이어 미주항로 운항선사들의 서비스 축소가 이어지고 있으며, 선복조절과 함께 크리스마스 이전 운임 회복에 나설 전망이다



				2013 11			2012 11			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1065	21.6	976	1,152	1084	896	1,336	1,171
	유럽항로		1390	52.9	1,027	1,530	1351	897	1,901	1,535
	미서안항로		953	-7.0	953	1,189	1071	859	1,177	1,053
	일본항로		809	-11.7	719	857	771	733	815	777
	한국항로		622	4.5	565	690	615	557	682	622
	동남아항로		819	-12.6	799	916	844	848	964	909
(11.22)										
용선지수(HRCI)			498.7	-1.2	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 - '중동-아시아' 항로 수익 50,000 달러/일 넘으며 강세 지속

- ▶ 수익은 47,297 달러/일로 전주대비 6,351 달러 상승(15.5%)하였으며, 운임지수는 WS 62.5로 전주대비 2.5p 하락(-3.8%)하였음
 - 미국 추수감사절 연휴로 활발하였던 '중동-미국' 항로가 시장을 이끌었으나 향후 운임 급등으로 인한 피로감, 선복량 증가 등으로 상승폭은 다소 제한될 전망. 페르시아만 30일 가용 선박은 75척으로 증가
 - '중동-미국', '중동-유럽' 항로 수익이 각각 36%, 40% 상승하였으며 다른 항로는 10% 내외 상승
 - 11월 넷째 주 국제유가는 이란 핵협상 타결, 미국 석유재고 증가 등으로 주초 하락하였으나 미국, 유럽 등의 경기지표 개선 등으로 WTI를 제외하고 강보합세 이어가고 있음. 선박유는 전 항만에서 강세를 기록하며 아시아 항만의 오름폭이 두드러짐



제품선 - 미국 추수감사절 연휴로 인하여 대서양 시장 활발

- ▶ 수익은 9,667 달러/일로 전주 대비 1,112 달러/일 상승(13.0%) 하였으며, 운임은 WS 107.5로 전주 대비 2.5p 하락(-2.3%)하였음
 - 미국 추수감사절 연휴로 인한 USG 시장의 강세가 UKC의 선복량 개선으로 MR 시장의 수익개선에 크게 일조하였음. 그러나 전반적인 시장 분위기는 약세를 이어가고 있음
 - 미국의 11월 셋째주 석유 제품 재고 상황은 휘발유가 증가하고 다른 제품들은 하락함. 정제 가동률은 소폭 상승하였으며 소비는 감소함
 - 미국, 유럽의 11월 경기 지표(PMI 지수, 민간고용 등)가 개선되었으나 10월 미국연방공개시장위원회(Federal Open Market Committee ; FOMC) 의사록에서 양적완화 축소시기가 수개월 내로 논의됨. 향후 운임 회복 시기를 가늠하기 위해 주요 선진국 경기와 통화 정책이 구체화 되는 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음

금주 () 11 평균

2013 1

2012 1

최저

최고

평균

최저

최고

평균

유조선 시장		(11.22)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	47,297	(6,351)	40,272	1,351	47,297	12,986	1,746	40,260	18,296	
	MR	9,667	(1,112)	8,874	7,216	18,266	12,668	6,722	18,538	10,675	
용선료 (1 ,\$/day)	VLCC	28,000	(3,000)	23,000	18,000	28,000	19,011	19,000	26,000	22,125	
	MR	15,000	(-)	14,938	13,500	15,000	14,282	12,500	14,250	13,514	
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-2.5)	60.4	30.0	65.0	38.6	34.0	70.0	47.5	
	MR	107.5	(-2.5)	111.3	105.0	170.0	126.9	115.0	160.0	129.6	

해운시장 주요동향



중국 석탄 화물 수요 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 중국의 수입 유연탄에 대한 줄어들지 않는 수요가 최근 파나막스선과 핸디막스선에 대한 수요 증가를 이끄는 주요 변수 중 하나로 떠오르고 있음
 - 뉴욕의 컨설팅 회사인 Commodore Research에 따르면, 이러한 트렌드가 아마도 다음 몇 주 동안 현물 시장에서 톤거래(Tonnage Trading)에 신빙성을 더해 줄 것임
 - 중국의 석탄 비축량은 매우 낮은 수준으로 떨어졌으며 연중 전기 사용량이 최고조에 이르는 겨울 시즌이 빠르게 다가오고 있다고 지적함
 - 중국 최대의 석탄 항만인 칭황다오(秦皇島, Qinhuangdao, 진황도)의 석탄 비축량은 현재 490만 톤으로 전주대비 80만 톤 하락(-14%)했으며 이는 2011년 11월 이후로 가장 적은 석탄 비축량임
- ▶ 지난주 인도네시아에서 아시아로 유연탄을 수출하기 위해 용선된 25척 중 19척의 선박이 중국으로 향함
 - 그중 14척이 파나막스선, 10척이 핸디막스선 그리고 1척이 케이프사이즈선임
 - 중국은 지속해서 적당한 양의 유연탄을 호주와 타국으로부터 수입하고 있으며, 지난주에는 총 22척의 벌크선이 유연탄을 싣고 중국으로 향함
 - 2주 연속 22척의 벌크선이 중국으로 유연탄 운송을 위해 용선되었고 이는 2013년 주간 최고 수준임
- ▶ 동 컨설팅 회사는 중국으로 수입된 유연탄에 대한 수요가 단기적으로 강하게 남아 있을 것이라고 확신함
 - 반면 파나막스와 핸디막스 부문은 여전히 세계 선복량의 지속적인 과잉으로 고통받고 있음을 지적함
 - 하지만 지금 중국의 석탄 수입 수요에 대한 강세가 파나막스와 핸디막스 운임 상승을 도움이 되고 있다고 주장함
 - Global Hunter Securities에 따르면, 최근 파나막스, 수프라막스, 핸디사이즈의 일평균 용선료는 각각 \$11,100, \$14,700, \$10,300이며 이는 전주대비 각각 0.9%, 3.5%, 4.0% 상승한 수치임

(출처: TradeWinds, 2013. 11. 25.)



일본, 비싼 석유 및 천연가스 대체 연료인 석탄 수요 다시 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 일본의 전력회사들이 고비용의 발전용 원료인 석유와 천연가스에서 지속적으로 다변화하기 위해 석탄 연소 발전을 강화하고 있음
 - 일본전력기업연합은 일본 전력회사들이 10월에 478만 톤의 석탄을 소비했는데 이는 전년대비 26.7% 증가한 수치라고 전함
- ▶ 일본의 전력회사들은 에너지 비용을 절감하기 위해 저렴한 연료를 사용해야하는 압박감을 느끼고 있음
 - 전력회사들은 2011년 대지진으로 인한 후쿠시마 원전 사고 이후 원자력 에너지 부족을 대체하기 위해 더 많은 석유와 천연가스를 사용해 왔음
 - 하지만 에너지 원료 대체로 인한 원가상승분을 소비자에게 떠넘길 수 없었기 때문에 2년간 손실을 기록함

- IHS McCloskey에 의하면, 여러 전력회사들은 최근 몇 주간 석탄 공급자에게 화물 물량을 현물가격에 올려줄 것을 요구해왔음
- Kyushu, Kansai, Hokuriku, Hokkaido 등의 전력업체들은 석탄 가격이 내년엔 상승할 것을 예상하고 물량이 올 12월 또는 2014년 1분기에 인도될 수 있도록 기존의 공급계약 업체들에게 이 같은 요구를 함
- 참고로 호주는 일본 최대의 석탄 공급 국가이며 운송계약은 정기인도 방법으로 이루어짐
- ▶ 도쿄전력과 미쓰비시 그룹 또한 일본의 후쿠시마 현에 두 개의 새로운 500MW의 석탄 화력발전소를 건설할 예정임
 - 소식통에 따르면, 미쓰비시 그룹은 새로운 공장에 대한 가장 많은 지분을 가지게 되는 반면 도쿄전력은 시설운동을 담당하게 될 것임

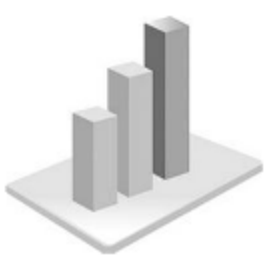
(출처: Fairplay24, 2013. 11. 29.)



컨테이너 선사, 파나마 운하 확장으로 다양한 혜택을 얻을 것으로 기대

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 2015년으로 예정된 파나마 운하 확장공사가 해운산업 전반에 상당한 혜택을 가져올 수 있다는 분석이 나온 보고서가 발표됨
 - 본 연구는 워싱턴의 연방교통부 산하의 해사청(U.S. Department of Transportation's Maritime Administration ; MARAD)에서 의뢰한 것으로 컨테이너 항로에 미치는 영향에 초점을 맞추고, 2015년에 완공될 파나마 운하의 확장공사의 효과에 대해 검토하였음
- ▶ 기존의 파나마 운하는 갑문식으로 304.8m, 폭 33.5m, 최대수심은 12.8m에 불과하여 파나마스급으로 불리는 폭 32.3m 이하의 6만~10만t 벌크선이나 최대 5,000TEU급 컨테이너선만 파나마운하를 운항할 수 있음
 - 2015년에 확장공사가 마무리되면 파나마운하는 직선길이 427m, 폭은 55m, 최대수심이 28.3m로 커짐
 - 최대 1만 3,000TEU급 이상의 초대형선박들도 자유롭게 드나들 수 있게 물류 통로가 넓어짐
- ▶ 연구의 잠정적인 결과는 다음과 같음
 - 파나마 운하 확장은 물류와 경제적인 측면에서도 적지 않은 효과를 가져 올 것으로 분석되었음
 - 운하 확장은 해운시장이 북미 서쪽해안에서 북미 동쪽해안까지는 물론 중남미까지 확장하는 결과를 가져옴
 - 확장 공사가 완공되면 아시아 지역에서 미 걸프 및 남미 동안에서 컨테이너를 수송하는 선사들의 비용절감에 영향을 미칠 것으로 보임
 - 파나마 운하 확장을 통해 미국과 아시아 지역을 잇는 화물선 운항기간이 41일에서 25일로 감소하여 선박의 연료비와 운임도 절감됨
 - 파나마 운하 완공 후에는 초대형 선박도 자유롭게 통행할 수 있어 선박 디자인과 해운사의 운송서비스, 화주의 화물공급 사슬 및 비용절감, 항만 건설 등 관련 산업 전반에 엄청난 파장을 줄 것으로 예상됨
- ▶ 본 연구는 미국항만에 파나마 운하 확장의 효과를 논의하였으며 대형 선박으로 인해 각 항만의 물동량을 증대시킬 것으로 나타났음
 - 대체로 파나마 운하 확장공사 이후 북중남미에 소재한 다수의 항만이 이득을 볼 것이라는 전망에는 이견이 없음
 - 라틴아메리카카리브경제위원회(Economic Commission for Latin America and the Caribbean ; ECLAC)에 따르면, 파나마운하 확장에 따른 북미 동부연안 물동량의 대폭 성장은 확실시되는 한편, 기타 중남미에 소재한 400여 개의 항만은 기대 이상의 큰 성



- 장세는 어려움
- 따라서 주변국의 항만 확장을 위한 과도한 수준의 투자는 경계해야 한다는 입장이며, 더욱 정확한 수요예측 및 관련 조사가 선행돼야 할 필요가 있다는 우려도 커짐
 - 특히 동북아시아-미국 동쪽/걸프 연안 항로에서는 선박의 배치를 위해, 대형 항만에 집중하고 기항지 축소를 할 가능성이 있으며 노선 개편이 이루어질 것으로 전망된다고 밝혔음
 - 오클랜드, 시애틀, 휴스턴, 노포크, 마이애미 및 볼티모어항 등이 항만의 리모델링을 위해 준설 및 크레인 교체가 이루어지고 있으며, 대형 선박을 위한 크레인의 수요가 늘어나 항만하역장비 시장이 새로운 수요가 창출될 것으로 전망됨
 - 또한 대형선박을 통한 기항지 축소는 최대 운송량(Peak Loads)을 증가시킬 것임
 - 향후 항만은 더 많은 컨테이너 취급 및 보관, 내륙 목적지로의 운송에 관하여 향상된 능력을 보유하게 될 것임
- ▶ 선박의 취급 능력을 개선시키기 위해 많은 투자를 하고 있는 미국항만과 그 외에 다른 국가의 항만들, 또한 집중된 물동량 등으로 변화된 환경은 앞으로 선사나 항로를 결정하는데 영향을 미칠 것임
- 또한 파나마 지역(Panamanian) 혹은 캐리브해(Caribbean)를 환적항으로 선택할 것인지 여부에 영향을 미칠 것임
 - “수송능력 제약과 집약된 기항지”로 인해 미국 내 대형 항만과 중소형 항만 간을 해상운송을 통해 컨테이너를 이동하고자 해상고속도로(Marine Highway)를 이용할 것으로 전망됨
 - 환적과 마찬가지로 컨테이너 취급 및 운송비용뿐 만 아니라 내륙교통의 교통정체와 같은 외부 효과, 철송과 같은 다른 운송방식과의 경쟁 등이 해양 고속도로가 경쟁력 있는 방안으로 실행가능성이 있는지 여부를 결정하는데 중요한 요소임
- ▶ 파나마운하 확장으로 통행가능 선박이 크게 증가하여 수송효율이 증가하고 해상물류가 다양하게 발전할 것으로 기대됨
- 그러나 기존의 북미서안-철송 서비스의 수송효율을 넘어설 수 있는지, 그리고 운하확장으로 새롭게 도입되는 요금체계 변화에 따라 파나마운하 당국이 생각하는 만큼의 선박통행량이 증가하지 않을 수도 있음
 - 파나마운하 확장, 수에즈운하 이용 아시아-북미동안항로 개설, 통행료 인상 등에 따른 세계해상물류의 변화 추이를 면밀히 분석해야 함

(출처: Lloyd's Lists, 2013. 11. 26)



VLCC의 연말 랠리로 2014년에 대한 기대 증가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 대형 유조선 시장의 강세가 연말까지 지속됨에 따라 선주들은 2014년에 대한 기대가 크게 형성되고 있음
- 수익은 주요 항로인 ‘중동-아시아’에서 50,000 달러/일에 머물고 있음
 - 업계 선두인 프론티어 사는 운임 상승이 겨울동안 지속될 것이라 기대
 - 프론티어 사의 최고 경영자 Mr. Jesen는 지난 수요일 통화에서 시장이 생각했던 것보다 공급이 타이트하고, 이로 인해 최근의 상승이 전고점을 돌파할 수 있었던 것이라고 분석함
- ▶ 더욱이 대서양에서 아시아로 가는 유조선이 증가함에 따라 중동 지역의 가용 선박이 감소하고 있음
- 사우디는 리비아의 감소분을 상쇄하기 위해 원유 생산량을 고점 수준으로 증가
 - 선주는 선박 감소에 따른 교섭력 강화로 운임을 원하는 수준까지 제시할 수 있을 것으로 기대

로 예상됨

- 미국의 자국 내 원유 생산 증가로 대서양 시장(캐리비안, 서아프리카)의 원유가 아시아 지역으로 흡수되고 있음
- ▶ 운임 상승은 노후 선박의 폐선 시기를 늦춰 선복량 조정이 시급한 현재 시장 상황을 악화시킬 가능성도 있음
- ▶ 또 다른 우려로 이란의 VLCC 선대의 복귀로 인해 시장 포화 상태를 악화시킬 가능성도 존재함
 - 이란의 석유 시장 복귀가 선대 확대에 의한 재앙이 될지, 오히려 원유 수출 기회의 확대에 의해 긍정적인 영향이 클지는 미지수임
 - ACM의 최고경영자 Plumbe의 분석에 따르면 이란의 유조선대는 12척 정도일 것으로 추정되며 이는 글로벌 600척에 비하면 미미한 수준으로 시장을 끌어내리지 않을 것으로 전망됨
 - 이란의 원유 수출량도 제재 이전 수준으로 회복될 때까지 시설 재투자 등 시간이 다소 필요할 것으로 전망됨

(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 28.)

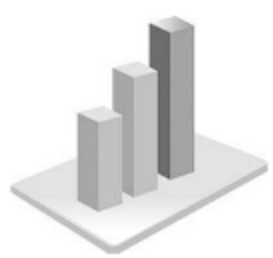


높은 운임으로 인해 탱커의 폐선을 감소 우려

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

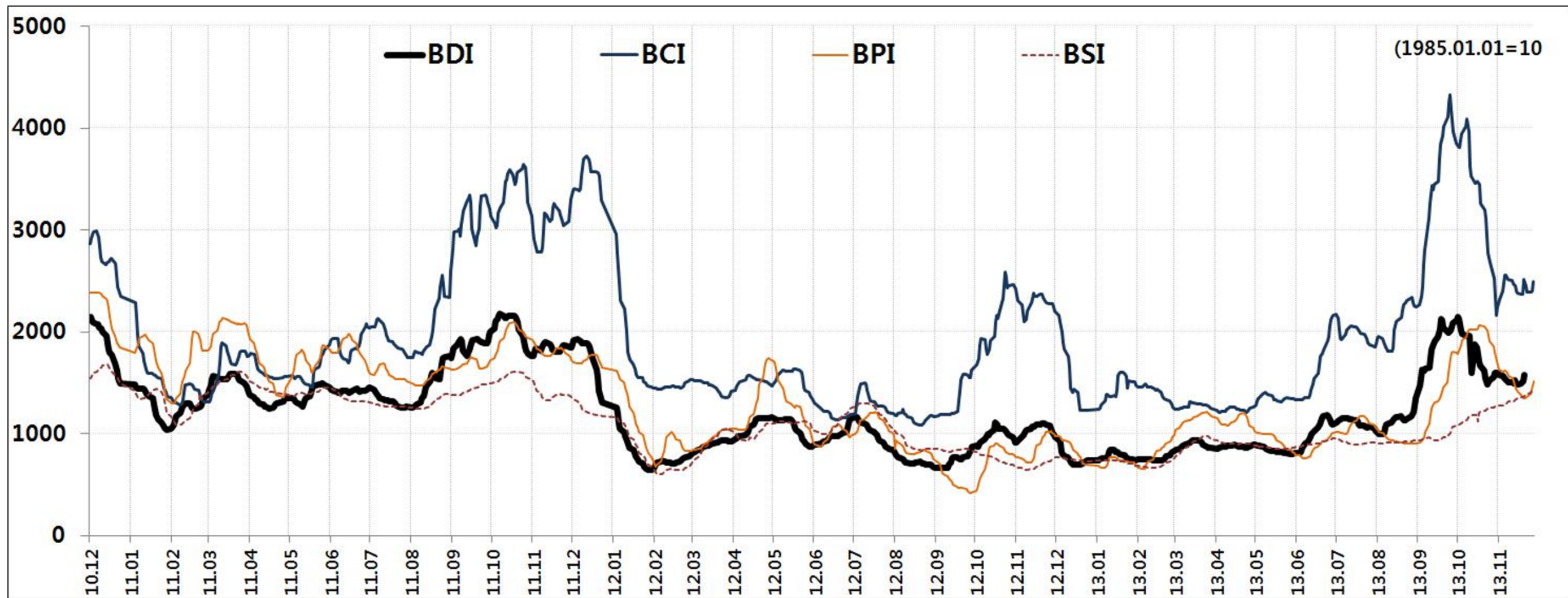
- ▶ 올 겨울까지 운임이 현재와 같이 좋을 경우 노후선을 폐선하고 선복량을 개선해야 하는 시장 노력은 유지되기 힘들 것으로 전망됨
 - 프론트라인 사의 최고 경영자 Mr. Jensen는 현재와 같은 운임 수준이 지속된다면 선주들은 폐선 대신 가능한 용선을 선택할 것이라고 전망함
 - 프론트라인 사는 폐선을 선도하기 위해 15년 선령의 선박(Front Champion호, Golden Victory호)도 폐선하였음
 - 현재 프론트라인 사는 선대를 40척 수준까지 낮춰 운행함
- ▶ 3분기 탱커의 폐선률은 신조선 발주량과 균형을 이루며 시장 회복에 긍정적인 신호를 형성하였음
 - Mr. Jensen는 모든 선주가 시장 회복을 위해 폐선의 짐을 함께 공유해야하며 시장을 살릴 수 있는 것도 오직 우리 자신들 뿐이라고 강조함
 - 한편 시장 수익이 50,000 달러/일을 넘어가며 선주들을 폐선으로부터 유혹하고 있음. 아울러 대서양 바신(Basin) 화물도 아시아로 흡수되며 가용선박과 톤-마일 증가 역시 운임 상승에 일조하고 있음

(출처: Lloyd's List, 2013. 11. 27.)



주요 해운지수 동향

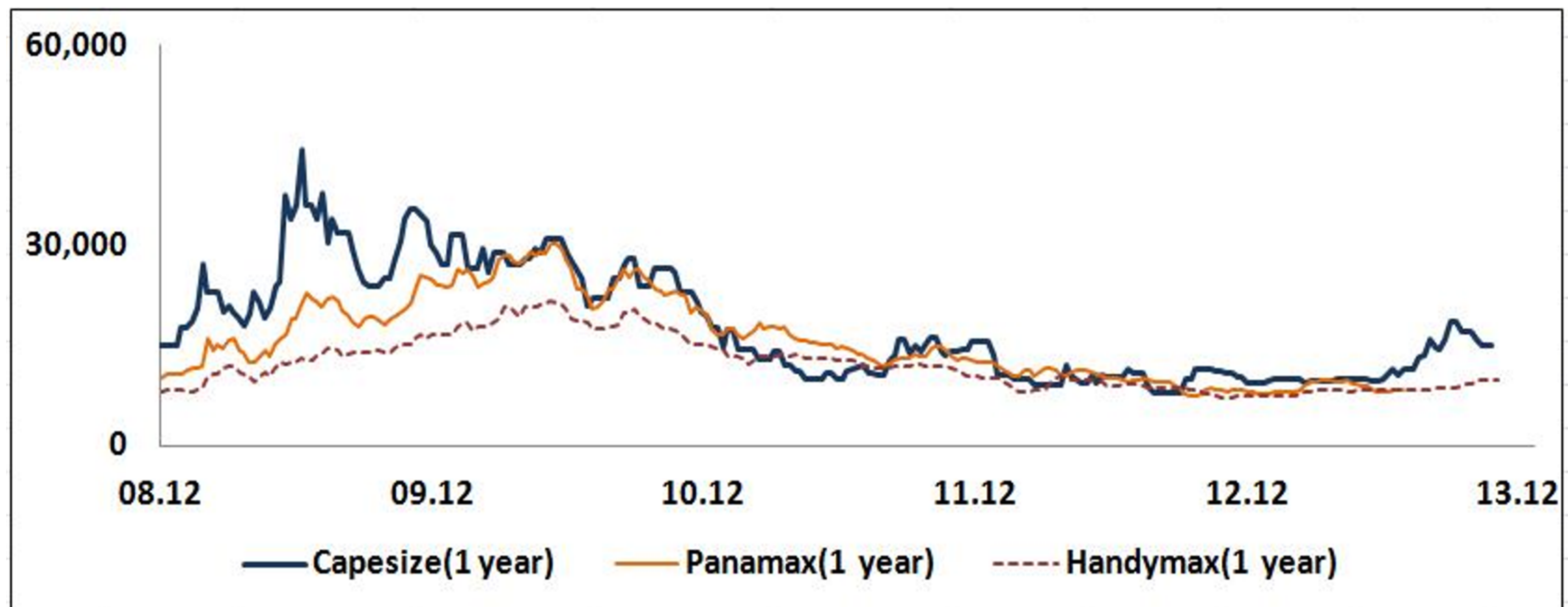
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

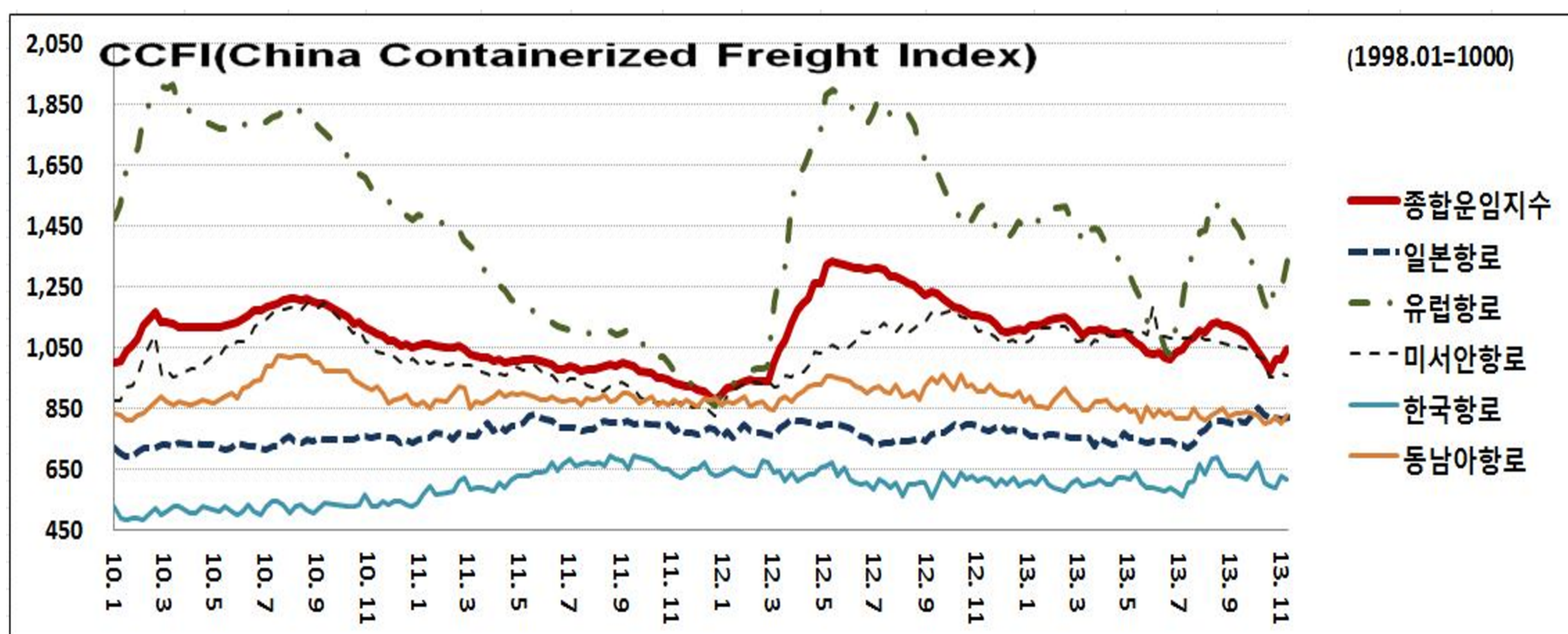
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



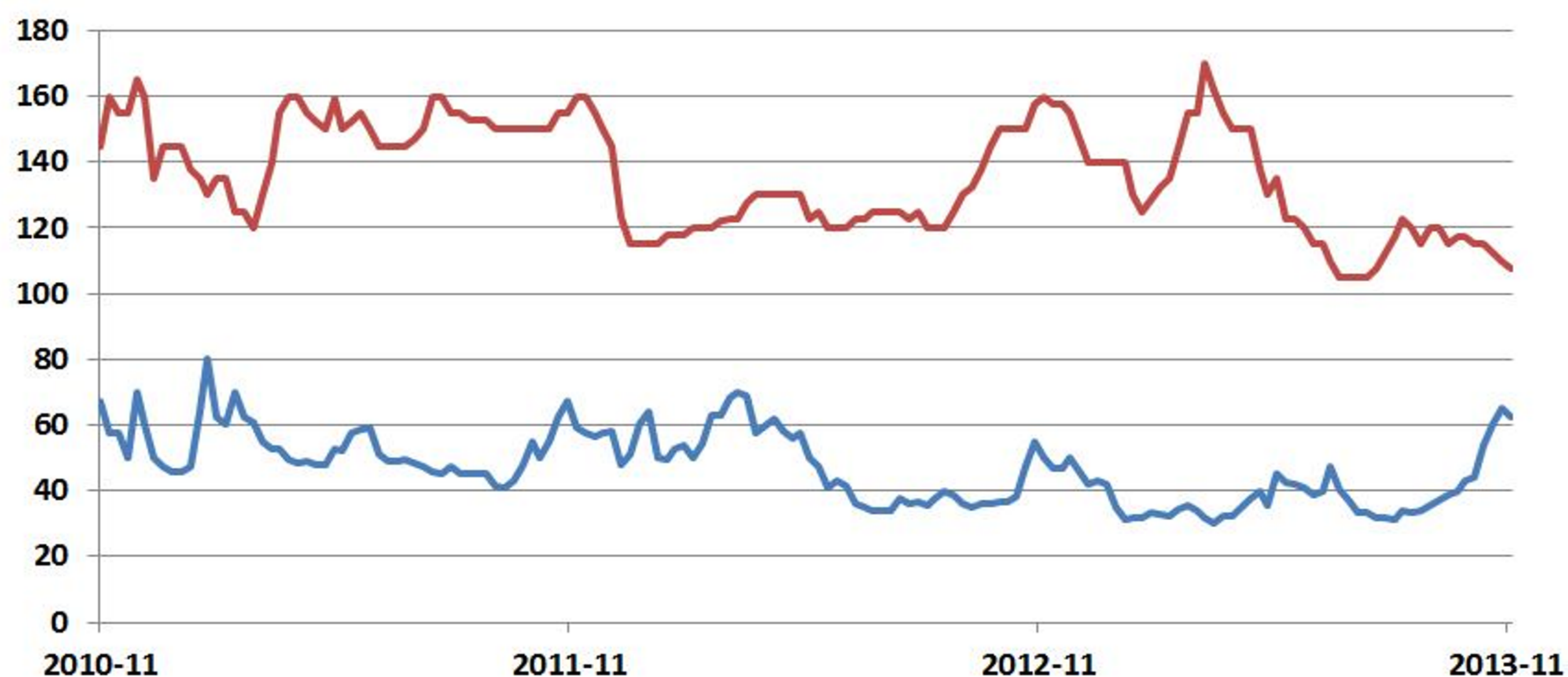
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)

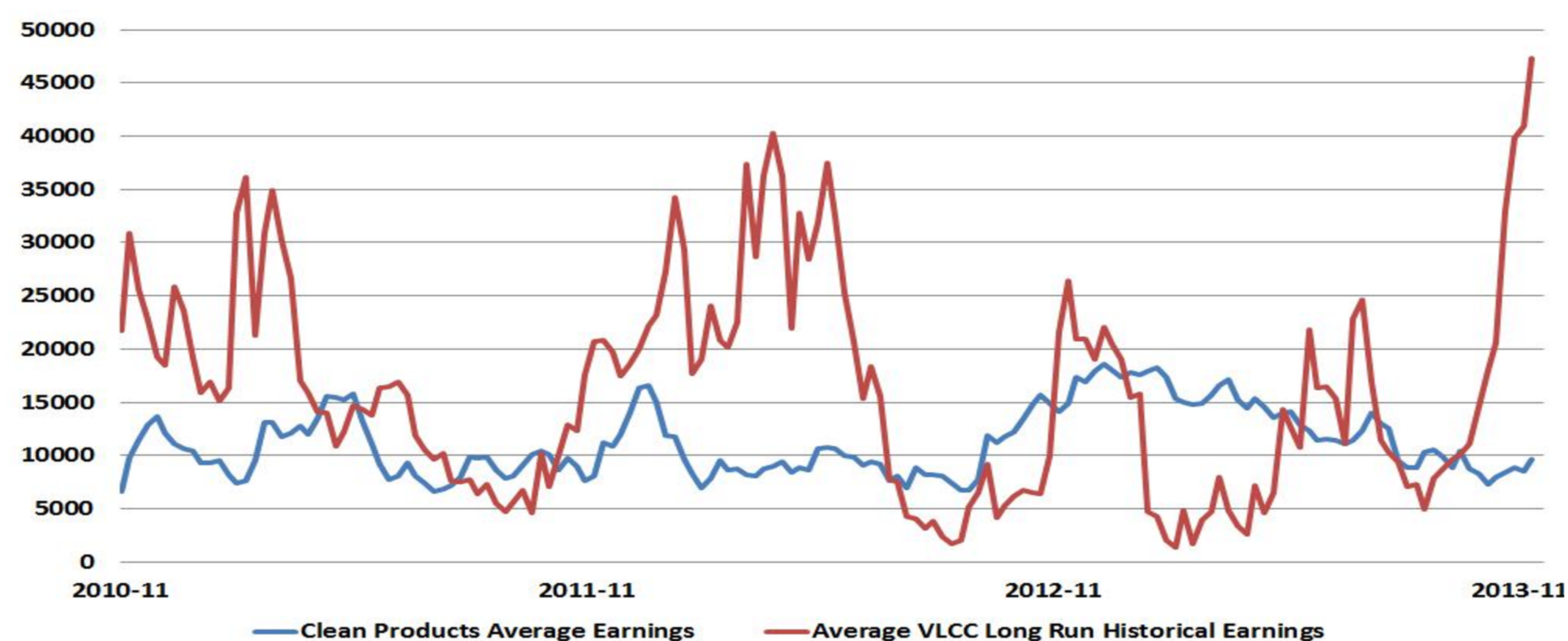


VLCC(중동-극동행) WS 싱가포르/극동향 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

통권 192호 (2013.11.25~11.29) 해운시황 포커스

금주 () 11 !평균					2013 !			2012 !		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.22)										
건화물선(5)	Panamax	24.5	(-)	24.5	18.0	24.5	20.5	18.0	27.5	22.4
유조선(5)	VLCC	58.0	(-)	57.5	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) (11.22)										
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.3	25.8	27.5	26.2	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	92.0	(0.5)	91.3	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) (11.22)										
380 CST	Rotterdam	578.0	(7.0)	575.3	567.0	646.0	595.7	550.5	720.0	638.8
	Singapore	606.5	(2.0)	610.4	591.0	667.5	616.1	573.5	741.5	662.8
	Korea	658.0	(26.0)	640.5	610.5	688.0	642.1	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	611.5	(9.0)	611.4	602.5	678.5	627.9	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (11.22)										
철광석	국제價	135.6	(-0.1)	135.3	113	158	135	88	149	129
	중국産	176.8	(3.3)	173.0	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	99.5	(-)	99.1	96	98	97	96	119	103
	중국産	112.7	(4.9)	108.7	107	116	114	112	148	126
	호주산	176.8	(-)	176.1	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙()	95.4	(-)	95.0	89	112	102	110	137	118
	중국産	197.4	(-)	195.4	160	231	189	168	272	222
곡물	대두()	1319.5	(39.0)	1,289.3	1,259	1,613	1,416	1,048	1,771	1,474
	밀()	649.5	(5.0)	651.7	627	791	690	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