

해운시황 포커스

통권 193호 (2013.12.02~12.06)

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)



중국이 보는 2014년 세계 건화물선 해운시장 전망



- ▶ 세계 해운시장 전망에 대한 관심이 어느 때보다 높은 지금, 세계 해운시장을 전망하는 큰 행사가 최근 개최되어 해운기업 및 정책당국에 도움이 될 것으로 기대됨
 - 지난 11.26일 개최한 「KMI 2014 세계해운전망 세미나」는 예년과 달리 컨테이너, 건화물, 유조선 및 제품선 해운시장에 대한 항로별·선종별 시장전망을 구체적으로 제시했음 (관련 자료는 KMI 홈페이지에서 다운로드 가능함)
 - 그리고 지난 주 12.5일에는 중국 상하이에서 KMI와 상하이국제항운중심(SISI; Shanghai International Shipping Institute)이 공동으로 KMI-SISI 국제해운포럼을 개최했음(이하에서는 중국 SISI 연구진이 발표한 "세계 건화물선 해운시장 전망" 내용을 소개함)
- ▶ 중국 SISI 연구진은 최근 세계 건화물선 시장이 조정기에 진입, 최저점을 찍고 반등 추세가 뚜렷하다고 분석하고 있음
 - 건화물선 시황을 보여주는 BDI 평균치가 여전히 낮지만 철광석 수입량 증가로 인한 대형선박의 운임이 계속 상승하는 상황을 그 이유로 들고 있음
 - 하지만 선박의 공급량 증가로 과잉율이 높고, 중국 도시화 진척에 필요한 벌크화물 수요보다 신조선 발주량이 많아 수급이 악화된 상황을 고려하여 수요증가율을 하회하는 선박량 조절이 필요하다고 제안했음
- ▶ 2014년 세계 건화물선 시장 전망은 거시적 환경, 전후방 산업, 중국항만재고량 등 세 가지 측면에서 분석했음
 - 첫째, 거시적 환경 측면에서, 세계 경제는 향후 장기간 저성장 구도를 유지할 전망이다, 주요 경제지표도 다소 호전될 가능성이 있는 것으로 분석함. 주요국의 GDP 증가율과 세계무역 증가율이 2013년에 비해 높을 것으로 전망되어 세계 건화물선 수요도 증가가 예상됨. 특히 중국의 도시 고정자산 투자액이 늘고, 산업이전 가속화 및 도시화 진척에 따라 벌크화물의 운송은 작년보다 늘어날 것으로 전망했음
 - 둘째, 전후방 산업 동향 측면에서, 주요 광산의 생산시설 확충으로 공급 증가가 예상되고 이에 따라 철광석 가격 하락 및 해상운송 증가가 예상됨. 그러나 건화물선 해운시장은 시장집중도(독과점 정도)와 진입장벽이 낮고 서비스 동질화가 심각할 뿐만 아니라 브랜드 효과가 낮아 해운기업간 가격 경쟁이 치열하기 때문에 물동량 증가로 인한 채산성 개선은 쉽지 않을 것으로 분석함. 또한 세계 주요국의 산업수요 회복속도가 완만하고 중국 철강산업의 생산능력 과잉으로 석탄 수입량 둔화도 예상됨
 - 한편 중국 국무원은 중국의 생산능력 과잉대비 로드맵을 발표했는데, 현재의 중국산업 시설이 국제수준보다 낮다고 진단하고, 철강·시멘트·전기알루미늄·판유리·선박 등 산업의 생산능력규모는 기본적으로 시장에 부합하도록 유지, 장기적인 효율화 매커니즘 기반 구축 및 공정공평한 시장환경 조성, 산업구조 최적화 등을 추진하겠다고 밝힘
 - 셋째, 항만재고 측면에서, 단기적으로 재고 보충 수요가 존재하고 조강 가격이 지속적으로 하락하여 수입량 확대 유인이 있으나, 중국 철강 공장의 재고 급증으로 인한 생산량 조정 등의 요인으로 수입 증가는 기대하기 어려울 것으로 전망했음
- ▶ 중국에서는 2014년 세계 건화물선 시장은 선박량 공급 측면에서 경쟁 심화 및 수급 개선 부족으로 단기적인 시장 회복은 어려울 것으로 예상하면서도 세계 주요국의 완만한 경제회복, 중국 도시화 진척의 지속적 추진 및 인도 벌크화물 수입량 증가 등 시황개선에 유리한 요소가 적지 않을 것으로 전망함

건화물선 시장

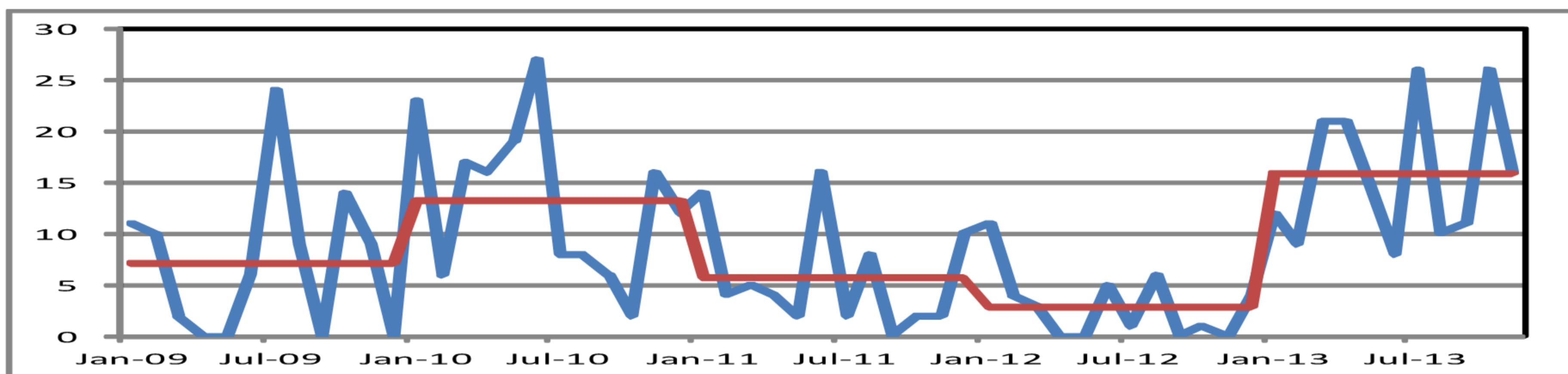
고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



철광석 화물 급증으로 케이프 운임 상승 및 전선형 운임 동반 상승

- ▶ 최근 BDI는 1,994p(12월 4일)를 기록, 전주 대비 421p(27%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 11,130달러/일(63%) 급등하면서 시황 상승을 견인
 - 파나마스 운임도 전주 대비 2,277달러/일(19%) 상승
 - 수프라막스는 전주 대비 847달러/일(6%) 상승, 핸디사이즈도 6% 상승
 - FFA 시장은 근월물인 12월 물이 현물시장과 함께 급등. 특히 케이프 12월 물이 6,650달러/일(33%) 상승. 반면 14년 물은 현물시장과는 달리 보험세를 보임. 즉 현재의 운임 급등이 지속되지 않을 것으로 FFA 시장에서는 판단
- ▶ 케이프 선형은 지난 주 서호주 철광석 메이저 및 마이너 화주의 물동량이 큰 폭으로 증가하면서 운임상승 탄력을 받기 시작하여, 브라질 철광석 물동량이 대규모로 유입되면서 운임이 급등 양상
 - 아울러 남아프리카공화국 철광석 물동량도 꾸준히 유입되면서 운임상승세 역할
 - 다만, 단기간에 운임이 급등하면서 서호주 철광석 메이저의 선박확보가 둔화되는 양상으로 전개. 이는 FFA 시장에서 내년 1월물은 17,725달러/일 수준으로 현재 운임보다 39% 낮은 상황이기 때문에 선박을 급하게 확보할 유인이 떨어지는 것에 기인하는 것으로 해석
- ▶ 파나마스 선형은 미국 곡물 물동량이 견조한 수요지지세를 유지하는 가운데, 인도네시아 석탄화물 또한 운임상승 호재로 작용
 - 수프라막스 이하 선형 또한 미국 곡물 시즌 영향과 인도네시아 등의 니켈, 보크사이트 화물의 지속적 유입으로 운임 상승을 이어감
- ▶ 2008년 위기 이후, 최대 기록을 보이고 있는 케이프 신조선 발주는 향후 운임회복에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려

[케이프 신조발주 규모 추이(단위 : 척 수, 자료 : Clarkson)]



				2013년			2012년		
금주 (11.29) (전주비)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,821	(338)	698	2,146	1,134	647	1,624	920
	BCI	3,089	(699)	1,209	4,329	1,984	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,665	(303)	651	2,060	1,133	418	1,738	963
	BSI	1,475	(82)	664	1,475	943	600	1,300	904
	BHSI	764	(36)	410	745	545	366	719	516
(11.29)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	17,000	(2,000)	9,250	18,500	12,216	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,250	(1,500)	7,750	13,500	9,784	7,500	12,000	9,706
	Handymax	10,375	(375)	7,500	10,375	8,491	7,250	10,500	8,649
(11.29)									
운임(\$/day)	Capesize	24,611	(8,057)	4,205	42,211	12,666	2,644	23,991	7,681
	Panamax	13,293	(2,413)	5,163	16,486	8,861	3,336	13,877	7,684
	Supramax	15,424	(854)	6,938	15,424	9,771	6,277	13,594	9,462
	Handysize	10,870	(588)	6,108	10,870	7,902	8	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 0.9p 상승한 1,066.2p, 컨테이너선 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.3p 하락한 498.4p를 기록했다
- ▶ 북미 및 남미 등 미주항로 외에 주요 항로의 운임이 약세를 보였으나 남미항로의 운임이 크게 상승하면서 지수는 소폭 상승했음
 - 미서안항로의 운임지수는 전주 대비 1.8% 상승했으며, 남미항로는 무려 12.6% 상승했음
 - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 78달러 하락한 1,000달러를 기록했으며, 미서안항 운임은 전주 대비 FEU당 81달러 하락한 1,768달러를 기록했음
 - 최근 운임이 다시 하향세를 보이면서 12월 중순 유럽항로 주요 운항선사들의 운임인상 계획이 차질을 빚을 수 있다는 지적도 나오고 있음
 - 북미항로는 남미지역 경유 스케줄의 경우 남미항로 운임 상승에 따른 편익을 다소 보고 있는 것으로 보임
- ▶ 최근 신용평가기관 S&P에서 스페인의 국가신용등급을 '부정적(negative)'에서 '안정적(stable)'으로, 무디스는 그리스의 신용등급을 'C'에서 'Caa3'로 2단계 상향했다는 소식이 전해졌는데, 이에 따라 경제 위험군으로 지목되던 국가들의 경기가 호전세를 보이고 있는 것으로 파악되며, 향후 경기가 금년에 비해 다소 호전될 것이란 기대를 높이고 있음
 - 미국은 11월 제조업 구매관리자지수가 전월 대비 2.5포인트 상승할 것으로 전망되었으나 신규 실업수당 신청 건수는 지난달 31만 6,000건에서 32만 3,000건으로 늘 것으로 예상돼 경제지표 간의 혼조세를 보일 것으로 예상됨
 - 한편, 최근 유가하락이 지속되면서 WTI 기준 국제 원유가는 지난해 9월 배럴당 110달러를 넘던 것이 최근 92달러 수준까지 떨어졌음
 - 이는 선사들의 운항비 감소로 이어질 것으로 보이며, 특히 원유가 하락은 주요국 가처분소득 증가에 기여하여 소비 증가로 이어지는 효과를 나타내 물동량 증가에도 기여할 것으로 예상됨
- ▶ 한편, 이스라엘 선사 ZIM이 3분기 실적이 손실을 기록한 가운데, 채권자들과의 구조조정 협상이 지연되면서 손실액이 4,400만 달러를 기록하였다고 밝혔음
 - 내년 출범 예정인 P3 Network 소속 회원사인 CMA CGM은 신조계획(newbuilding programme)을 추진하겠다고 발표했는데, 그 규모는 현재 선대의 14%에 달함
 - 내년 P3 Network 출범이후 선대운용의 효율화를 추진하는 유럽 초대형선사와 기타 선사들 간의 실적차이 및 향후 투자에 있어 차이를 보일 여지가 큰 것으로 보임

		금주 (11.29)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1066	0.9	976	1,152	1083	896	1,336	1,171
	유럽항로	1374	-15.1	1,027	1,530	1351	897	1,901	1,535
	미서안항로	971	17.3	953	1,189	1068	859	1,177	1,053
	일본항로	799	-9.6	719	857	771	733	815	777
	한국항로	624	1.9	565	690	615	557	682	622
	동남아항로	821	1.8	799	916	844	848	964	909
(11.29)									
용선지수(HRCI)		498.4	-0.3	458	511	490	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	473	490	494	493
	동남아(All in)	수출	830	(-)	780	798	670	780	743
		수입	590	(-)	540	558	490	540	524

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



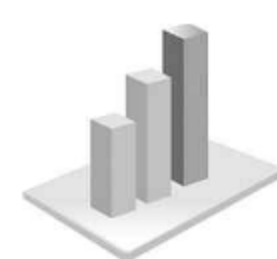
VLCC - 미국 추수감사절 연휴, 급등 피로감 등에 따른 소폭 조정

- ▶ 수익은 44,180 달러/일로 전주대비 3,117 달러(-6.6%) 하락하였으며, 운임지수는 WS 64.0으로 전주대비 1.5p(2.4%) 상승하였음
 - 추수감사절 연휴와 함께 VLCC 시장이 주춤한 가운데 성약건수는 저조한 편임. 급등으로 인한 피로감 등으로 주 초반 조정을 받았으나 주 후반 회복양상 보임에 따라 조정폭이 크지 않음. 페르시아만 30일 가용 선박은 80척으로 증가함
 - ‘중동-미국’, ‘중동-유럽’ 항로 수익이 각각 8%, 7% 하락하였으며 ‘중동-아시아’ 항로는 0%~2% 내외 조정을 보임. ‘서아프리카-인도’ 항로는 수익이 29% 상승함
 - 11월 마지막주 국제유가는 이란 핵협상 타결의 하락요인과 미국 경기지표 개선, 석유재고 감소, 리비아 공급 불안 등 상승요인이 혼재됨. WTI와 두바이유는 약보합, 브렌트유는 강보합세를 나타냄. 선박유는 대부분의 항만에서 강세를 이어가고 있음



제품선 - ‘UKC-USAC’의 급등으로 2주 연속 평균 수익 큰 폭으로 개선

- ▶ 수익은 11,619 달러/일로 전주 대비 1,952 달러/일(20.2%) 상승하였으며, 운임은 WS 100.0로 전주 대비 7.5p(-7.0%) 하락하였음
 - 대서양 시장의 ‘UKC-USAC’ 항로 수익이 큰 폭으로 상승하며 MR 시장의 수익개선을 이끌었으며 ‘UKC-서아프리카’ 항로 수익도 20% 넘게 상승하였음. 그러나 아시아 역내 시장은 약세를 이어가고 있음
 - 미국의 11월 마지막주 석유 제품 재고 상황은 정제 가동률이 90%를 넘으며 원유 재고가 10주 만에 감소, 휘발유, 증류연료유는 증가하였음. 제품류 소비는 소폭 감소하였음
 - 미국 11월 마지막 주 경기 지표(소비자신뢰지수, 경기선행지수)의 개선, 양적완화 지속 가능성, 일본의 인플레이션 목표달성을 위한 추가 완화 조치 기대 등 긍정적 소식이 우세한 한주였음. 향후 운임 회복 시기를 가늠하기 위해 주요 선진국 경기와 통화 정책이 구체화 되는 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음



		금주 (전주비)		11월평균	2013년			2012년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.29)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	44,180	(-3,117)	41,054	1,351	47,297	13,636	1,746	40,260	18,296
	MR	11,619	(1,952)	9,423	7,216	18,266	12,646	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,000	(-)	24,000	18,000	28,000	19,198	19,000	26,000	22,125
	MR	15,000	(-)	14,950	13,500	15,000	14,297	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	64.0	(1.5)	60.4	30.0	65.0	39.2	34.0	70.0	47.5
	MR	100.0	(-7.5)	111.3	105.0	170.0	126.4	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



호주 Port Hedland, 철광석 수출량 급증

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 지난 11월 세계 최대 규모의 벌크 수출항인 호주의 Port Hedland로부터 중국행 철광석 수출량은 2012년 11월 1,620만 톤대비 38% 증가한 2,230만 톤을 기록함
 - 하지만 지난 10월 수출량인 2,520만 톤에 비해서는 11.5% 하락했는데, 이는 매월 기상요건 등의 계절요인 때문일 수 있음
 - 일본행 철광석 수출량 역시 전년동월대비 38% 상승한 220만 톤을 기록함
 - 반면 한국은 같은 기간 두 배 이상 증가한 290만 톤을 기록함
- ▶ 종합적으로, Port Hedland발 11월 수출량은 최고치인 10월 2,900만 톤보다는 조금 부족하지만, 전년동월대비 29% 증가한 2,810만 톤을 기록함
 - 호주 항만 관리 위원회 통계자료에 따르면, Port Hedland발 철광석 수출량은 11월까지 3개월 연속 2,800만 톤 이상을 기록했음
 - Port Hedland에서 올해 1월부터 11월까지 철광석 총 처리량은 2억 885만 톤인데 전년 동기 2억 26만 톤에 비해 6,250만 톤 증가했음
- ▶ Port Hedland의 하루 최대 화물 출하량은 2013년 10월 25일 20,695톤인데, 지난 11월 17일 6척의 선박이 110만 톤의 화물을 싣고 출항하면서 기록을 경신함
 - 그리고 11월에 299,385dwt 철광석 운반선인 Wugang Haoyun(2011년 건조)이 Port Hedland를 출항하면서 이 항구를 출항한 최대 크기 선박 기록을 경신함
 - 또한 이 선박은 26만 톤의 철광석을 운송하며 선박 한 척당 최대 철광석 운송 기록을 세웠으며 만재 흘수선 또한 19.6미터로 항만 내 최고 기록을 경신함
 - 참고로 호주의 2위 철광석 생산업체인 BHP Billiton과 3위인 Fortescue Metals Group 모두 철광석 운송을 위해 포트헤들랜드를 이용함
 - 그리고 호주의 철광석 수출량의 대부분인 4억 톤 정도의 철광석이 Port Hedland와 Port of Dampier에서 수출됨

(출처: TradeWinds, 2013. 12. 06.)



중국 선박해체소 손실기록

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ IHS에 따르면, 인건비와 세금 상승이 선박해체소들의 손실 기록을 주도하고 있음
 - CNSA(China National Ship-recycling Association)의 보고서에 따르면, 올해 1월부터 10월까지 중국의 주요 선박해체 기업에 의해 해체되는 선박량이 전년동기대비 8.9% 감소한 185만 Light Tonnage를 기록함
 - 같은 기간, 이들 기업들에 의해 해체된 중국 내 선박량은 전년동기대비 160% 급증했는데, 이는 총 해체 선박량의 60%를 차지함
- ▶ 해체 선박 중 6척은 1990년 이후에 건조된 선박인데 이는 중국의 선주들이 단계적으로 오래된 선박을 처분하는데 속도를 높이고 있기 때문임
 - 수입한 선박의 해체량은 전년동기대비 20% 감소함
 - 또한, 해체된 총 선박의 약 72%는 일반화물선을 포함한 벌크선인데, 2012년 같은 기간 79%에 비해 감소함

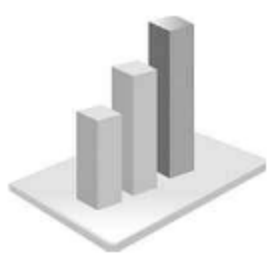
- ▶ 중국의 선박해체기업들은 중국 고철강 가격의 지속적인 하락으로 인하여 선박해체소에 엄청난 양의 고철강 재고를 쌓아두고 있음
 - 따라서 상승하는 인건비와 세금과 더불어, 재고과잉이 이들의 운영손실을 주도하고 있음
- (출처: Fairplay24, 2013. 12. 05.)



G6 얼라이언스, 서비스 확대로 대서양 항로에서 약 40%의 시장점유율 전망

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 글로벌선박 동맹체 'G6 얼라이언스'(이하 G6)는 내년 2분기부터 소속 선사들과의 컨테이너선 공동 운항을 아시아~미주 서안항로 및 대서양항로까지 확대한다고 4일 밝혔음
 - G6는 2011년 출범한 해운사 동맹체로 현대상선을 비롯해 APL(싱가포르), MOL(일본) 하판로이드(독일), NYK(일본), OOCL(홍콩) 등 6개사가 참여하고 있음
 - G6는 그간 협력지역이 유럽 및 지중해항로, 아시아~북미 동안에 국한되어 왔는데 아시아, 유럽, 미주지역을 하나로 연결하는 네트워크를 만든다는 구상으로 컨테이너 부문 서비스 협력을 미주 서안과 대서양 항로까지 대폭 확대하기로 했음
 - G6는 아시아~미주 서안에 12개의 서비스 노선을 운영할 예정이며 76척의 선박을 투입해 27개 항만을 기항할 예정임
 - 또한 대서양 서비스에는 42척의 선박으로 미국과 캐나다, 파나마, 멕시코, 네덜란드, 영국, 프랑스, 벨기에, 독일 등에 위치한 25개 항만을 기항하는 5개의 서비스 노선을 운영할 방침임
 - 아시아~미주, 아시아~유럽, 대서양 항로에 선박 240여 척으로 66개 항구를 기항하는 동·서 네트워크를 만든 것임
- ▶ 다만 이번 서비스 확대로 인해 대서양 항로에서의 G6의 시장 점유율은 유럽 연합(EU)의 경쟁법에서 제시한 시장점유율인 30%를 초과하는 것을 의미할 수 있음
 - 하판로이드(Hapag-Lloyd)의 발표에 따르면, 유럽연합의 경쟁당국이 G6의 서비스 확대 제안을 승인할 경우, 그 시장 점유율은 브뤼셀 컨소시엄에서 규정한 30%한도를 초과하는 것으로 나타났음
 - 또한 하판로이드는 특히 대서양항로의 경우 G6의 시장점유율이 40%에 이를 것으로 전망했음
- ▶ 그러나 이러한 사실로 인해 EU의 경쟁 당국이 반드시 G6 서비스의 확대를 중지시킬 것이라는 의미는 아님
 - 유럽에서 30%의 시장점유율 한도를 초과한 얼라이언스라고 하여도 무조건 위법은 아님
 - 철저한 검토를 거쳐 효율성과 효과 등을 고려하여 위법성을 판단하게 됨
- ▶ G6가 좀 더 끈끈하게 손을 잡게 된 이유는 P3 때문임
 - 세계 1위 해운사인 머스크 등 글로벌 '빅3' 선사가 얼라이언스(P3)을 결성, 내년 2분기부터 공동운항에 나서기로 함에 따라 다른 얼라이언스들도 '선전포고'에 나섰음
 - P3는 글로벌 1~3위 해운업체인 덴마크 머스크, 스위스 MSC, 프랑스 CMA-CGM이 올 6월 결성한 해운 얼라이언스체로 아시아~유럽, 태평양, 대서양 등 전 세계 29개 항로에 선박 255척을 투입해, 내년 2분기부터 공동 운항에 나선다는 계획을 발표했음
 - 만약 P3가 가동되면 세계 선박의 약 37%를 차지하게 되고, 특히 아시아~유럽 노선의 경우 시장점유율이 44%까지 올라가게 됨
 - 글로벌 1~3위 해운업체가 얼라이언스를 하는 것은 사실상 시장을 독점하겠다는 뜻인 만큼, G6로서는 생존을 위해서라도 결속력을 강화해야 할 입장이기 때문임
- ▶ 현재 P3의 공동운항 제안은 미국 연방 해사위원회(Federal Maritime Commission; FMC)에서 얼라이언스와 관련한 조사를 받고 있음
 - FMC는 P3가 대서양 항로의 경우 42% 정도의 시장 점유율을 차지할 것으로 추정하고 있음



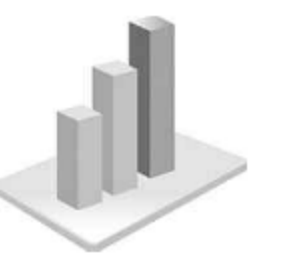
- 또한 대서양 항로에서 P3와 G6의 두 얼라이언스의 시장 점유율은 최대 82%에 이를 것으로 추정됨
- ▶ 유럽 화주 협의회(European Shippers' Council ; ESC)의 대변인은 다음과 같이 밝힘
 - 유럽위원회(European Commission ; EC)가 두 얼라이언스의 시장 점유율 수준을 승인할 수 없다고 하여도 유럽 화주 협의회는 이번 서비스 협력 확대에 화주들에게 더욱 다양한 서비스를 제공하는 등 화주에게 효율성 향상을 약속한다면 얼라이언스를 반대하지는 않는다는 입장을 전함
 - 그러나 유럽항로에서 하나 또는 두 얼라이언스에 의해 독점적 지위가 달성되지 않음을 확인하는 것은 EU의 권한임이 분명하다고 밝힘
 - 또한 P3가 EU의 경쟁법에 따라서 법적으로 승인된다면, 유럽 위원회는 반드시 두 얼라이언스에 의해 대서양 항로의 80% 시장점유율의 독점적 지위가 실현되지 않도록 하기 위해 향후 조치를 취할 것이라고 말함
- ▶ G6 서비스 확대는 대서양 항로에서 40%의 시장 점유율을 가져다줄 것임
 - 다만 하판로이드는 아시아~미주 서부 노선에서는 약 1/3의 시장점유율을 가질 것이라고 말했음
 - 한편, FMC는 P3네트워크의 아시아-미주 항로 점유율은 24%로 추정했음
 - 어제(12월 3일), FMC는 중국과 EU의 경쟁 당국이 해운 얼라이언스에 대해 논의하기 위해 워싱턴에서 개최되는 정상회담에 참석하기 위한 초청을 수락했다고 발표했음

(출처: Lloyd's Lists, 2013. 12. 04)



선박평형수 관리를 위한 시스템 장착의 유예기간 적용될 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)



- ▶ 국제해사기구(ICS)는 선박평형수 적용 기한을 연장하는 요청을 받아들일 전망
 - 선주들은 고가의 그리고 증명되지 않은 새로운 선박평형수 시스템을 장착하는데 유예를 얻을 것으로 보임. 단, 미국은 유예를 허용하지 않을 전망
 - 국제 선박평형수 관리 협약에 따라 수천의 선박이 갑작스럽게 요건을 만족시키는 것이 어렵다는 것에 공감
- ▶ 국제해사기구 회원국은 올해 동 기구의 해양환경보호 위원회 회의에서 서면 승인하였음
 - 본건은 현재 국제해사기구 총회에서 위원회의 승인을 받아 총회 마지막 날 인가(Rubber Stamp)될 전망이다
 - 합의된 안은 협약이 발효된 후 첫 번째 특별 검사가 이루어지기 전까지 선박 등록국이 선주에게 유예를 허락하는 것임
 - 이것이 어떤 선주에게는 5년간의 유예를 의미할 수 있음
- ▶ 협약은 서명국의 선대가 전 세계 선대의 35%를 넘으면 1년 후 발효됨
 - 현재 서명한 35개국이 전 세계 선대의 31%를 차지하고 있는데 이중 적어도 30개국이 개정된 원칙을 만족시키고 있음
 - 협약이 효력을 발휘하게 되면 합의된 내용이 반영되도록 곧바로 개정될 예정
- ▶ 해운은 2004년 협약 작성 당시 쟁점에 있었는데 당시에는 처리 시스템이 존재하지 않았기 때문임
 - 협약에서는 해양 외래유입종이 선박의 선박평형수 탱크를 통해 이동함으로써 생태학적인 재앙과 경제적인 어려움(어자원의 반감 사례)이 발생한다는데 동의하였음
 - 또한 협약은 협약에서 제시하는 원칙을 준수하기 위해 제조업이 필요한 시스템을 개발할 수 있도록 가이드 라인도 명시하였음
 - 과학자들에 따르면 지중해에만 400종 이상이 선박평형수 탱크를 따라 이동한 것으로 보임

- 선원이 선박평형수 탱크에 미세 생물이 존재하는지 파악하는 것은 어려우며, 항만 검사원도 기계 또는 기술적 안전성을 검사하기 때문에 수질을 신속히 검사하는데 어려움
- ▶ 선주들은 시스템 장착의 기간이 연장된 것에는 환영하지만 한편 어떤 시스템을 장착할 것인지 결정해야 함
 - 현재 31개의 시스템이 협약이 제시한 가이드라인을 만족시키고 있으나 테스트 결과에 따라 2개는 시장에서 퇴출 될 것임
- ▶ 미국은 협약의 개정을 불허하며 자국내 규제를 마련 중이라고 밝혀 왔음
 - 이는 국제해사기구의 스케줄과 상관없이 곧 적용될 것 예정이며 미국은 선주들이 국제해사기구의 규제와 다른 점을 이해해야 한다고 주의를 주고 있음
 - 미국 규제에 따르면 오늘까지 인도되는 선박은 선박평형수 시스템을 장착해야 하고 이번달 이전에 건조된 선박은 사이즈에 따라 2014년 또는 2016년 이후 첫 번째 선박검사일까지 장착해야 함
- ▶ 국제해사기구를 통과한 시스템도 미국의 허가를 받아야 함
 - 비록 27개 선박이 대체관리 시스템(Alternative Management System; AMS)라고 하는 사전 허가를 받았으나 현재까지 이 기준을 만족시키는 선박은 없음
 - AMS 허가는 시스템을 장착한 선박은 5년 동안 규제에 따라 운항이 가능하다는 의미임
 - 통과원칙은 제조사가 미 당국의 허가를 받은 시스템을 장착해야 하는 것인데 이는 국제해사기구보다 까다로운 과정을 거치게 됨
 - 시스템이 통과한다 하더라도 선주는 선박에서 제대로 작동하는지, 서류처리를 정확하고 최신인지 확인할 수 있어야 함

(출처: Lloyd's List, 2013. 12. 3.)



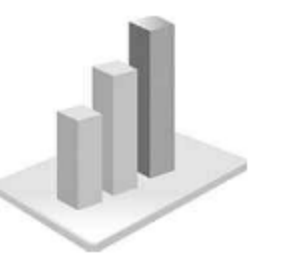
석유수출국기구 회담 - 제재, 내란, 세일 가스로 인한 긴 그림자

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 비엔나에서 열린 석유수출국기구(Organization of Petroleum Exporting Countries; OPEC) 장관급 회의에서는 예상했던대로 현재의 3,000만 bpd 최대 생산 기준을 2014년 6월 11일까지 연장하기로 합의함
 - 생산량은 이 수준이 유지될 전망이며 시장은 균형이 잘 잡혀있음. 브렌트유는 변동성이 적어지면서 2013년 수준인 110 달러/배럴 근처에 머물고 있음
- ▶ 이날 언론은 이란의 Bijan Mamdar Zanganeh 장관에게 석유수출 재개에 대한 관심이 집중됨
 - 유럽과 미국의 제재로 인해 이란의 석유 수출량은 백만 bpd 로 급감하였으며 애널리스트들은 비록 핵협상이 타결되었지만 2014년 말까지 급격한 변화는 없을 것으로 예상
 - 비록 이란의 수출량 회복이 단시간 내에 이루어 지지는 않겠지만, 이날 비엔나에서는 석유 기업과 무역업자들이 이란 대표부로부터 자신들의 입지를 확고히 하기 위한 기회를 놓치지 않으려 노력하였음
 - 현장 소식통은 이란 대표부는 관심있는 주체들과 몇차례 미팅을 가질 것으로 보인다고 전함
- ▶ 또 다른 관심의 주체인 이라크의 경우 2014년 생산량을 50만 bpd 늘릴 것으로 기대되며 총 생산량은 350만 bpd에 이를 것으로 전망
 - 추가 생산량 대부분은, 상황에 따라 이란산이 될 수도 있었지만, 극동아시아로 수출될 전망이다
 - 이는 이란이 쿠웨이트를 침공한 1990년 이후 가장 많은 생산량임
 - 만약 증산이 실현될 경우 2014년 장관급 회담 분위기는 격론이 예상됨
- ▶ 내란으로 인한 리비아의 생산량 감소에 관한 이슈도 중요하게 다루어 졌음
 - 현재 100만 bpd 수준으로 내려간 리비아의 생산량이 내년도 초에 회복할 지에 대한 의견이 분분하였음

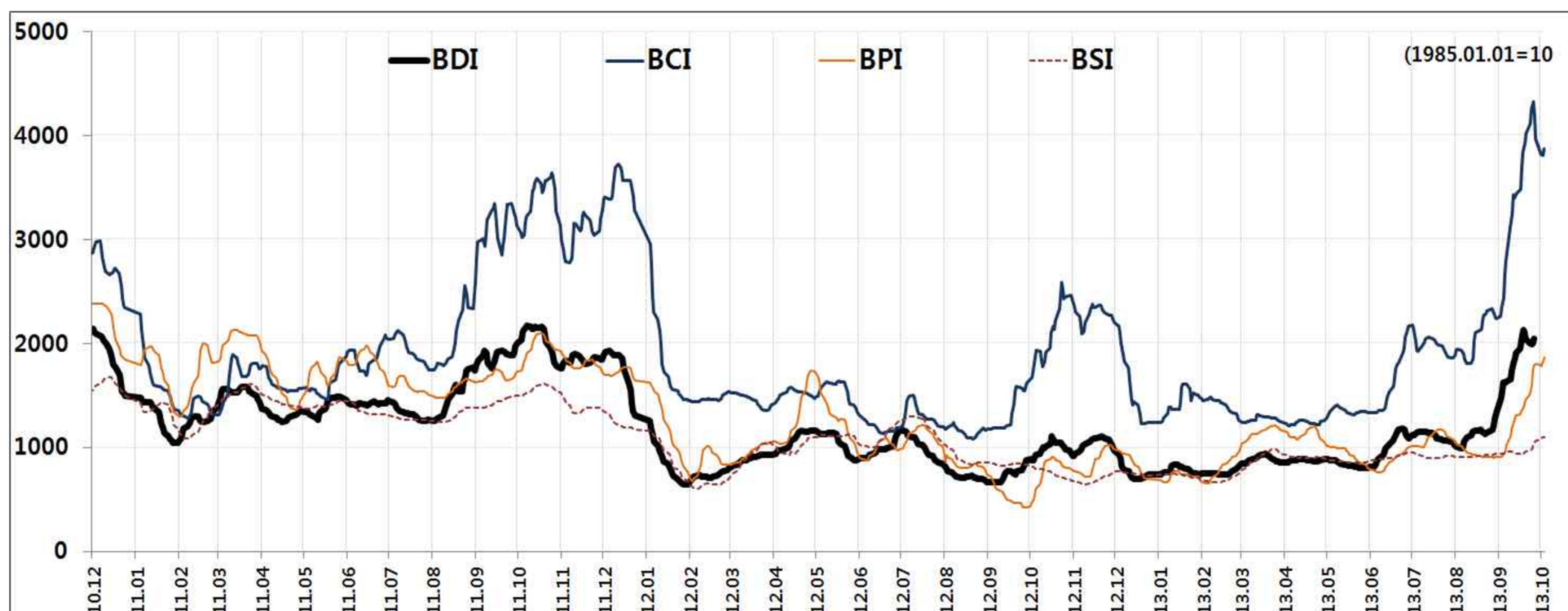
- ▶ 미국의 셰일 가스 및 석유의 성장과 다른 국가들의 성장 가능성에 대하여 OPEC 장관들은 우려를 나타냄
 - OPEC은 오랫동안 석유 생산량을 조정할 수 있는 유일 기구로 존재
 - 미국을 필두로 브라질, 캐나다, 러시아, 카자흐스탄 등 비 OPEC 국가들이 2014년 총 생산량을 150만 bpd 증가시키고 총 소비 증가량 100만 bpd를 초과할 것으로 예상
 - 미국이 원유 수출을 할 수 있도록 법 개정을 할 것인지에 대한 토론도 있었음.
 - 이는 생산량과는 무관하지만 50만 bpd의 미국발 유럽 및 남미항 해상 운송의 판도를 바꿀 '게임-체인저'로 의미가 큼
- ▶ OPEC과 비 OPEC이 함께 생산량을 늘릴 가능성은 희박할 것으로 보임
 - 비록 OPEC 밖에서 생산량이 증가하더라도 사우디 및 쿠웨이트, UAE 등이 이에 동조하여 생산량을 늘릴 가능성은 적음
 - 오히려 이들 국가들은 생산량을 조절할 가능성이 높으며, 내년 회의에서 이러한 사례가 논의될 것인지에 대한 관심이 높음

(출처: Lloyd's List, 2013. 12. 4.)



주요 해운지수 동향

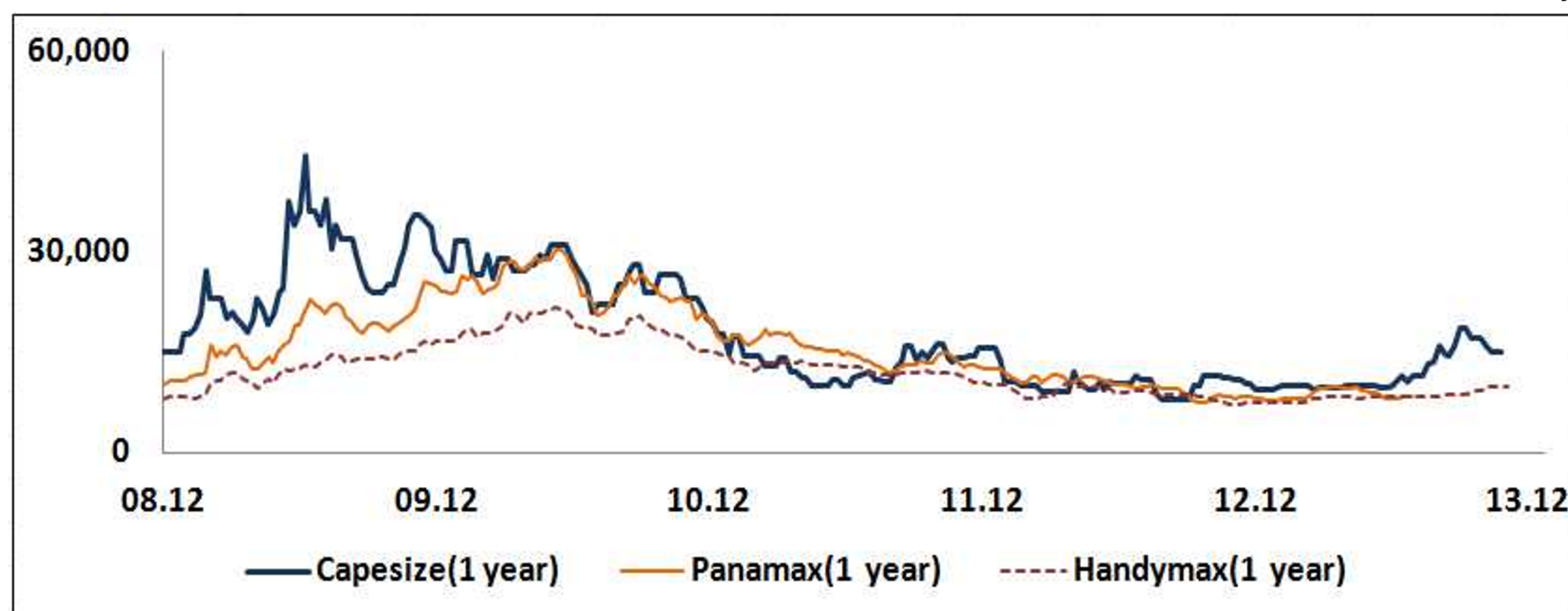
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

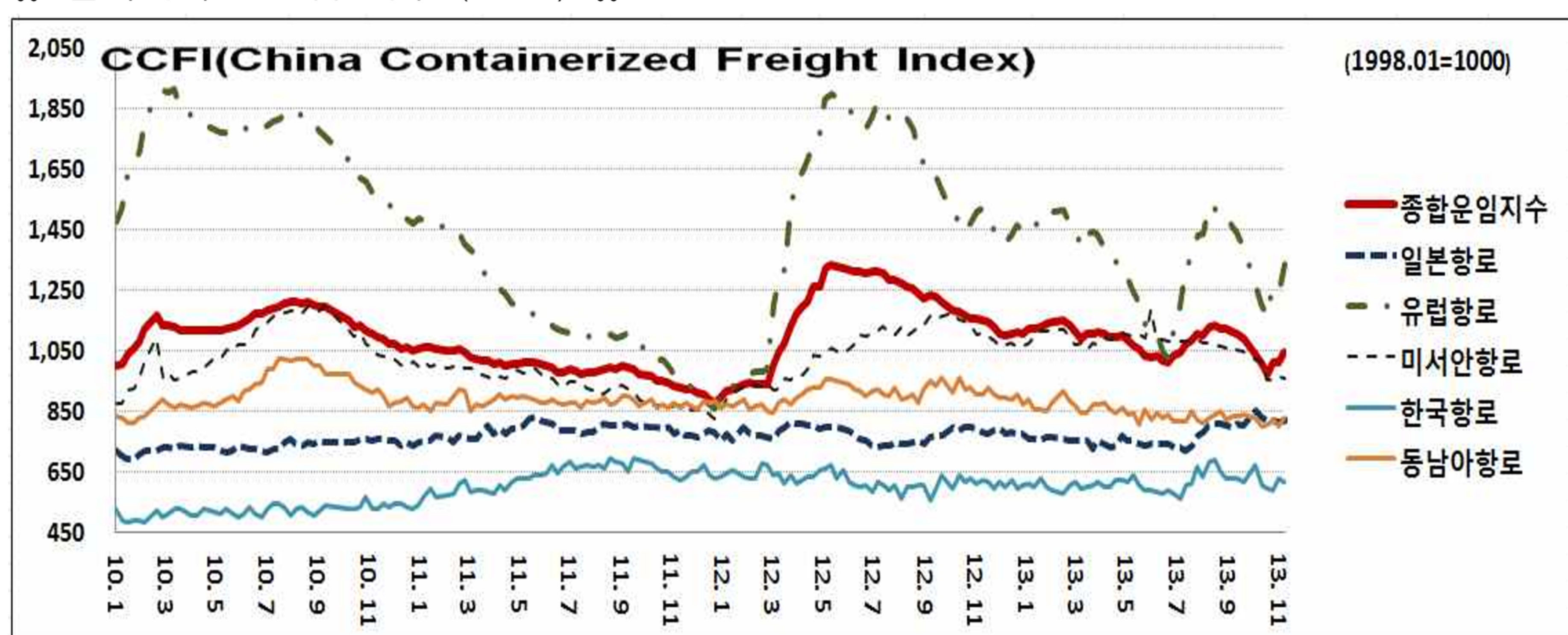
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



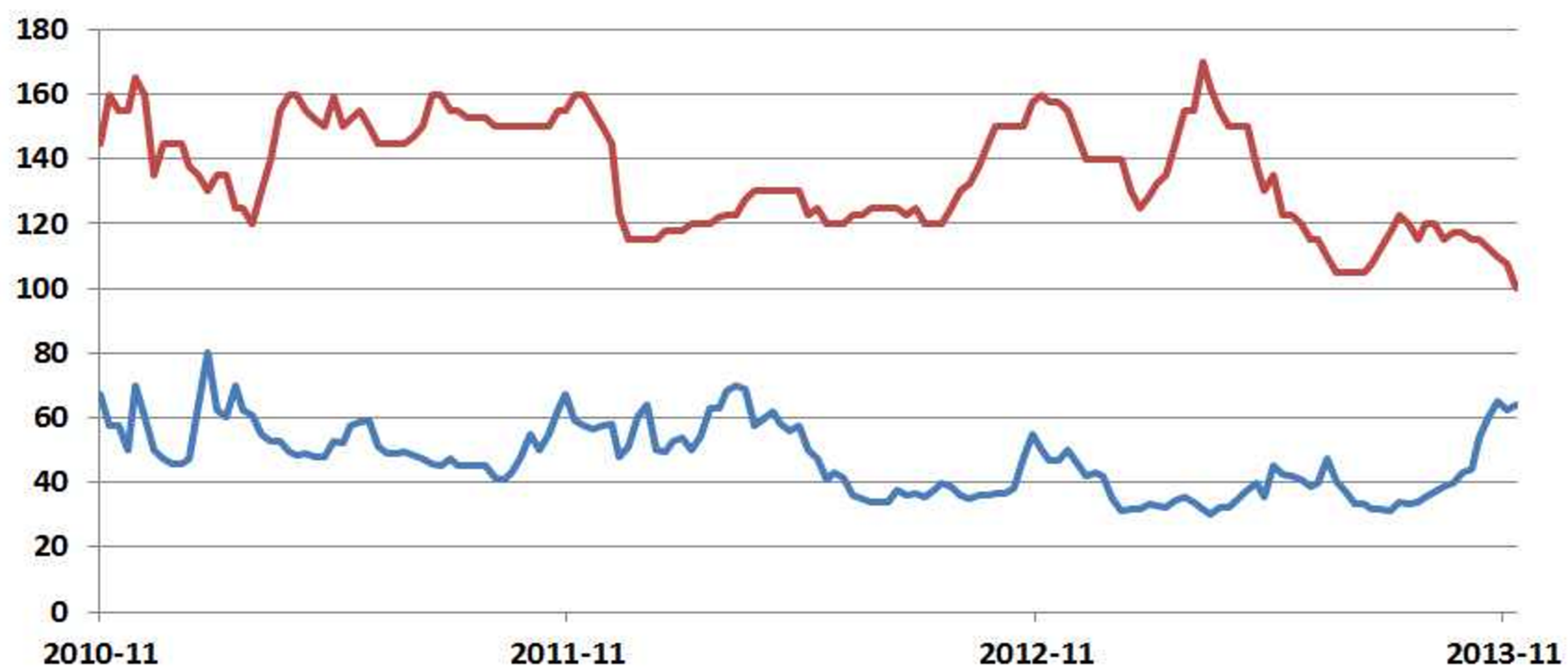
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)

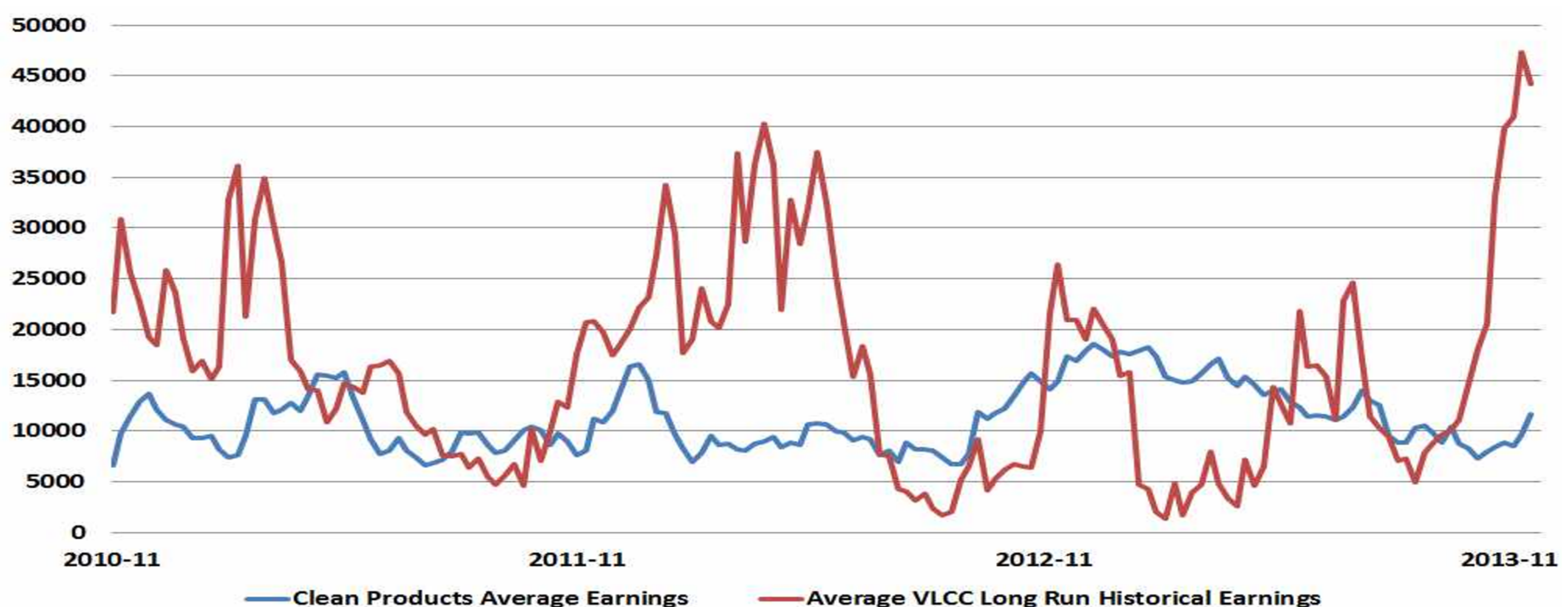


VLCC(중동-극동항) WS 싱가포르/극동항 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

통권 193호 (2013.12.02~12.06) 해운시황 포커스

주요 해운지표 추이

					2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.29)										
건화물선(5년)	Panamax	25.5	(1)	24.7	18.0	25.5	20.8	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	58.0	(-)	57.6	55.0	58.0	55.8	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	9.0	10.3	9.4	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (11.29)										
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.4	25.8	27.5	26.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	92.5	(0.5)	91.5	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) (11.29)										
380 CST	Rotterdam	578.5	(0.5)	575.9	567.0	646.0	595.3	550.5	720.0	638.8
	Singapore	611.5	(5.0)	610.6	591.0	667.5	616.1	573.5	741.5	662.8
	Korea	675	(17.0)	647.4	610.5	688.0	642.8	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	614.5	(3.0)	612.0	602.5	678.5	627.7	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (11.15)										
철광석	국제價	135.6	(-)	135.5	113	158	135	88	149	129
	중국産	176.8	(-)	173.9	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	99.5	(-)	99.2	96	98	97	96	119	103
	중국産	112.7	(-)	109.6	107	116	114	112	148	126
	호주산	176.8	(-)	176.3	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	95.4	(-)	95.1	89	112	102	110	137	118
	중국産	197.4	(-)	195.9	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1336.5	(17.0)	1,298.4	1,259	1,613	1,415	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	655.0	(5.5)	650.6	627	791	689	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)							
		9월	8월	7월	2013년(1월~9월)	2012년 합계	2011년 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