

해운시황 포커스

통권 195호 (2013.12.16~12.20)

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)



2014년 세계 해운시장 전망과 기대



- ▶ 2013년 세계 해운시장은 암울하고 힘든 가운데서 새로운 돌파구를 찾은 한 해로 평가되고, 한국 해운은 생사를 가름하는 구조조정을 요구받은 한 해로 기록될 전망이다
 - 세계해운은 2008년의 미국 리먼부라더스 파산으로 시작된 세계경제 침체로 약 5년 동안 극심한 불황을 겪었으나, 올해는 각국의 경제회복에 입힘어 침체를 벗어나고 있음
 - 한국 해운은 원양항로의 극심한 수급 불균형과 운임하락, 고유가 등으로 대형선사들이 특히 어려움을 겪었고, 근해선사들도 새로운 도전을 받는 등 구조조정을 요구받고 있음
- ▶ 2014년 세계 경제는 선진국들의 완만한 회복세로 그간의 침체를 벗어나고 3.6%의 성장을 예상하고 있으며 아울러 세계 해운시장도 수요가 늘어날 것으로 전망됨
 - 이는 2012년의 3.2%, 2013년의 2.9% 성장률보다 높아졌다는데 의미도 있지만, 특히 2014년에는 주요국에서 마이너스(-) 성장이 없이 전세계가 안정적인 성장을 보인다는 데 주목해야 함
 - 북미지역에서는 산업생산(IP) 증가에 따른 경제성장이 예상되고, 유럽경제는 플러스(+) 성장 전환에 따른 경제회복이 기대되고 있음
 - 그간 세계 해상물동량은 GDP 성장률보다 1.5배 이상 늘어난 경험이 있어 내년의 세계 해운시장은 수요 측면에서 견조한 성장이 예상된다고 할 수 있음
- ▶ 세계 건화물선 해운시장은 선박공급 증가세 둔화와 해상물동량의 안정적 증가로 운임 인상도 예상됨
 - 그간 건화물선 선복량 증가를 주도했던 10만 톤(DWT) 이상의 대형선박(Capesize급) 공급량이 2.2% 증가에 불과하고, 2014년 전체 건화물선 증가율도 2012년의 12.2%, 2013년의 4.7% 보다 떨어진 3.5% 증가에 그쳐 공급 압박이 완화될 예정임
 - 반면 철광석, 석탄, 곡물, 마이너벌크 등 주요건화물 해상물동량이 올해 38.2억 톤에서 2014년 29.8억 톤으로 4.3%의 증가가 예상됨. 특히 건화물 중 물동량이 가장 많고 톤·마일도 큰 철광석과 석탄의 물동량이 전년대비 각각 5.5%, 5.3% 증가가 예상되는 등 수요측면의 개선 폭이 높을 전망이다
 - 따라서 내년도 건화물선 평균 운임은 올해보다 30% 이상 인상될 전망이다
- ▶ 컨테이너 해운시장은 만성적인 공급과잉에도 불구하고 P3 네트워크 출범과 해운기업의 운임방어 전략으로 현재 수준에서 다소 인상이 예상됨
 - 세계 컨테이너 해상물동량은 4.3% 증가한 1억 9,090만 TEU로 예상됨. 다만 원양항로의 증가율은 북미항로에서 3.9%, 유럽항로 5.8%, 대서양항로 3.1%로 전세계 물동량 증가에 못 미치는 수준임
 - 반면 2014년 컨테이너 선복량은 올해에 비해 7% 정도 늘어난 1,860만 TEU로 예상됨. 최근 컨테이너 선복 증가율은 2007~2008년의 12~14%에 비해 대폭 낮아진 6~7% 수준이지만 여전히 높은 수준임
 - 그러나 P3 네트워크 출범으로 대화주 협상력이 높아진 컨테이너 선사들이 더 이상의 운임 인하 경쟁은 지양하고 채산성을 확보하기 위한 노력으로 운임은 다소 개선이 예상됨
- ▶ 2014년 세계해운은 선순환 성장이 예상되는 바, 우리나라 해운도 세계해운과 동반성장이 가능하도록 각계의 지혜와 지원이 집결되길 기대함
 - 해운보증기금 조기 설립, 톤세제도 지속적 유지, 저가 고연비 그린쉽 확보 등을 위한 정책적 집중이 필요함

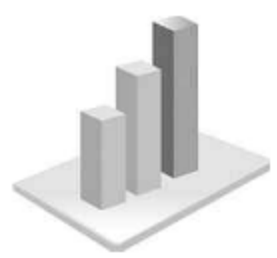
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



수프라막스 이하 선형, 2개월 이상의 상승 국면에서 조정국면으로 전환

- ▶ 최근 BDI는 2,156p(12월 18일)를 기록, 전주 대비 143p(6%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 4,027달러/일(11%) 하락하면서 시황 하락을 주도
 - 파나막스 운임도 전주 대비 853달러/일(5%) 하락하여 15,519달러/일 기록
 - 수프라막스는 전주 대비 447달러/일(3%) 하락, 핸디사이즈는 2% 상승
 - 수프라막스 운임은 지난 9월 18일 이후 약 3개월 간 지속적인 상승 추세를 보였으나, 12월 10일 이후 조정 국면 진입하여 지난 12월 11일 최고치인 16,333달러/일 기록 후 하락 조정
 - 한편 핸디사이즈 운임은 지난 10월 18일 8,990달러/일 기록 후 2개월 남짓 지속적으로 상승세를 보였으나, 12월 18일 운임이 전날 대비 같은 값(11,757달러/일)을 보이면서 상승세가 주춤
 - FFA 시장은 근월 물인 파나막스 및 수프라막스가 하락 조정되는 양상. '14년 1월 물의 경우 케이프, 파나막스, 수프라막스가 전주 대비 5~7% 하락. 아울러 '14년 물은 수프라막스가 7%, 파나막스가 4% 하락하였으며, 케이프 및 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프 선형은 서호주 철광석 메이저의 성약 움직임이 둔화되면서 태평양 수역은 약세를 보임
 - 반면, 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 유입되면서 선박수요가 양호
 - 파나막스 선형은 미국 및 남미 곡물 물동량 유입이 시황 지지세 역할을 하고 있으나, 태평양, 대서양 양 수역에서 전반적인 거래량 감소로 운임이 하락
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 연말 휴일을 앞두고 신규 물동량 유입이 부족해 운임하락 압력
 - 특히 인도네시아 니켈 물동량 유입이 거의 없어진 상황
- ▶ 중국 철광석·철강 협회에 따르면, 지난 12월 1일~10일 간 중대형 철강회사의 하루 철강생산이 전기(11월 21일~30일) 대비 0.81% 감소하여 1,695천 톤을 기록
 - 전체 철강회사의 생산량은 3.7% 감소한 2,013천 톤으로 추정
 - 한편, 철강재고량은 증가하고 있는 것으로 나타남
 - 이 같이 중국 내 철강시장의 위축(생산감소 및 재고증가)에도 불구하고, 중국 내 철광석의 품위가 낮고, 수입 철광석의 가격경쟁력이 유지되고 있는 사실이 중국의 철광석 수입물동량이 케이프 시황의 지지세 역할을 하는 배경으로 이해됨



		금주 (12.13)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	2,330	(154)	698	2,337	1,176	647	1,624	920
	BCI	4,246	(404)	1,209	4,329	2,052	1,082	2,955	1,573
	BPI	2,096	(173)	651	2,096	1,166	418	1,738	963
	BSI	1,553	(1)	664	1,562	967	600	1,300	904
	BHSI	814	(25)	410	814	555	366	719	516
		(12.13)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	19,000	(-)	9,250	19,000	12,355	8,000	13,500	10,034
	Panamax	13,625	(-)	7,750	13,625	9,862	7,500	12,000	9,706
	Handymax	10,625	(-)	7,500	10,625	8,534	7,250	10,500	8,649
		(12.13)							
운임(\$/day)	Capesize	37,510	(3,659)	4,205	42,211	13,528	2,644	23,991	7,681
	Panamax	16,728	(1,372)	5,163	16,728	9,134	3,336	13,877	7,684
	Supramax	16,242	(14)	6,938	16,333	10,038	6,277	13,594	9,462
	Handysize	11,637	(385)	6,108	11,637	8,046	5,489	10,414	7,359

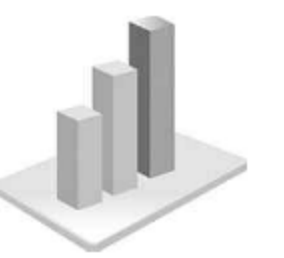
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



유럽선사 운임 인상에 상해발 유럽항로 운임 급등

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 8.6p 하락한 1,046.8p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 3.3p 하락한 497.5p를 기록했다
- ▶ 전반적으로 주요 항로들의 약보합세가 지속되고 있으며, 크리스마스 이전 물동량도 대체로 소화가 된 것으로 보임
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 1.1% 하락했으며, 미서안항로 운임지수는 0.5% 하락했음
 - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 무려 599달러 상승한 1,586달러를 기록했다는데, 이는 MSC, Hapag-Lloyd, Maersk Line, CMA CGM 등 유럽선사들이 TEU당 750~775달러 운임을 인상했기 때문인 것으로 알려짐
 - 유럽항 운임의 이 같은 변동성은 초대형선을 확보한 선사들의 운임 정책에 따라 크게 확대되는 경향을 보이고 있음
 - 이에 반해 상해발 미서안항 운임은 전주 대비 FEU 당 17달러 하락한 1,700달러를 기록했다
- ▶ 최근 미국 경제 회복세가 지속되고 있는 것으로 알려지면서 미국의 양적완화 축소인 테이퍼링(Tapering) 실시에 따른 금융시장의 반응이 점차 나타나고 있는 것으로 보임
 - 문제는 테이퍼링 이후 금융시장에 대한 영향이 실물시장으로 이어져 글로벌 무역에도 영향을 미칠 것인지에 대한 것임
 - 미국이 충분한 신호를 보내면서 그 충격을 완화하고, 테이퍼링 규모를 크지 않게 점진적으로 한다는 계획이어서 시장에서 어느 정도 대비가 가능할 것으로 예상됨
 - 다만, 미국의 고용지표가 호전되고 있는 것은 단순히 경제가 점진적으로 활성화되기 때문인 것으로 판단될 수도 있으나 급격히 늘기 시작한 미국발 리쇼어링도 무시하기 어려울 것으로 보임
 - 이 같은 미국의 양적완화 축소 움직임과 리쇼어링 문제는 해운시장에서 지속적인 모니터링이 필요한 과제로 보임
- ▶ 한편, 해운시장의 최대 이슈인 P3 Network에 대한 검토가 미국을 중심으로 지속되고 있으며, 미연방해사위원회(FMC)는 P3 3사에게 26일까지 추가정보를 요구한 상황임
 - 미국, EU, 중국 등 경쟁당국자 간 회담이 지난 17일 워싱턴에서 열렸는데, China Daily에 따르면 EU는 P3를 옹호한 반면, 미국과 중국은 이를 강력히 반대하였다고 보도
 - 내년 4월 출범 예정인 P3에 대한 영향분석 및 공동조사 등에 관해 최대물동량 창출지역인 한중일 동북아 국가들 간의 논의도 필요할 것으로 보임



			금주 (12.13)	(전주비)	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1047	-8.6	976	1,152	1083	896	1,336	1,171
	유럽항로		1317	-13.9	1,027	1,530	1351	897	1,901	1,535
	미서안항로		972	-5.1	953	1,189	1066	859	1,177	1,053
	일본항로		802	-7.8	719	857	771	733	815	777
	한국항로		629	-15.3	565	690	616	557	682	622
	동남아항로		828	46.6	781	916	842	848	964	909
			(12.18)							
용선지수(HRCI)			497.5	-3.3	458	511	491	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)



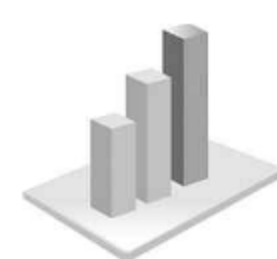
VLCC - 12월 화물량 감소로 성약 건수 급감하였으나 운임 수준은 유지함

- ▶ 유조선 수익은 46,332달러/일로 전주대비 213달러(-0.5%) 하락하였으며, 운임지수는 WS 63.0로 전주대비 1.5p(2.4%) 상승하였음
 - VLCC 운임은 12월 화물 감소로 성약 건수가 급격히 줄어들었으나 일정 수준을 유지하고 있음. 다가올 연휴에 앞서 랠리가 발생할 가능성 있음. 페르시아만 30일 가용 선박은 96척으로 증가함
 - ‘중동-미국’, ‘중동-유럽’ 항로 수익이 각각 -3%, 0% 변동하며 약보합세를 나타내었고 ‘중동-아시아’ 항로는 2% 상승하였음. 서아프리카 시장은 수익이 0~4% 하락 반전하였음
 - 12월 둘째 주 국제유가는 미국의 경제지표 개선, IEA의 석유 소비량 전망치 상향조정에도 리비아의 석유 공급 회복 가능성, 연준 양적완화 축소 가능성 등에 하락 요인이 우세하였음. 선박유는 대부분의 항만에서 하락 반전하였으나 홍콩은 강세를 이어가고 있음



제품선 - 대서양 제품 시장 살아나며 운임 및 수익 상승

- ▶ 제품선 수익은 14,242달러/일로 전주대비 1,707달러/일(13.6%) 상승하였으며, 운임은 WS 117.5로 전주대비 5.5p(4.4%) 상승하였음
 - 유럽의 정유 시설들이 생산량 증가로 선박 감소, 화물 증가 효과 나타남. ‘대서양-미동부’ 시장의 수익이 70% 이상 크게 상승하며 시장 평균 수익 상승을 이끔. 지난 주 강세를 나타냈던 ‘싱가폴-일본’, ‘서인도-일본’ 항로 운임도 강보합세를 유지함.
 - 미국의 12월 둘째 주 석유 제품 재고 상황은 정제 가동률이 3주 연속 90%를 넘었으며 원유 재고는 감소, 휘발유 증가, 증류연료유는 감소하였음. 제품류(석유, 증류연료유, 중유) 출하는 증가하였음
 - 미국의 소비지표 개선, 예산안 합의 등 시장에 긍정적인 소식과 함께 미국 연방준비위원회가 양적완화 축소를 발표함. 유럽과 일본은 구조조정에 박차를 가하며 경기 회복 노력을 지속하고 있음. 향후 운임 회복 시기를 가늠하기 위해 주요 선진국 경기와 통화정책이 구체화 되는 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음



		금주	(전주비)	12월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.13)								
Average Earnings	VLCC	46,332	(-213)	46,439	1,351	47,297	14,948	1,746	40,260	18,296
(\$/day)	MR	14,242	(1,707)	12,535	7,216	18,266	12,676	6,722	18,538	10,675
용선료	VLCC	28,000	(-)	28,000	18,000	28,000	19,550	19,000	26,000	22,125
(1년,\$/day)	MR	15,000	(-)	15,000	13,500	15,000	14,325	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	63.0	(1.5)	62.8	30.0	65.0	39.6	34.0	70.0	47.5
	MR	117.5	(5.0)	110.0	105.0	170.0	126.1	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



중국 철강가격 회복 조짐

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ Antaike Information Development Company에 따르면, 11일 중국내 철강가격은 메트릭 톤 당 3,477위안임
 - 철강가격은 최근처럼 회복되기 전에 10월 29일 메트릭톤 당 3,461위안 까지 낮아짐
- ▶ 건화물에 대한 국제 무역은 상품의 수요에 따라 달라짐
 - 경험적으로 보면, 제조업 및 건설 업종이 철강가격에 선행하기 때문에 철강가격은 일반적으로 경제활동과 밀접한 영향을 가짐
 - 따라서 제조업 및 건설업이 활발해지면 흔히 철강가격도 뒤따라 상승함
- ▶ RS Platou가 지난달에 발간한 보고서에 따르면, 현재 철강가격이 낮게 형성된 것은 중국의 철강 생산업자들이 시장 수요보다 높은 가격에 운영하고 철광석의 추가 재고를 쌓아둘 필요성 사라졌기 때문임
 - 이로 인하여 11월 케이프사이즈 운임에 부정적인 영향을 미쳤음
 - 하지만 최근 중국의 대형 철강사들이 철강가격을 인상할 조짐을 보이고 있기 때문에 낮은 재고 수준으로 안정화된 중국 내수 철강가격이 점차 안정을 찾을 것으로 보이며 또한 이로 인한 건화물선 운임 회복도 기대해 볼 수 있을 것으로 보임

(출처: Marine Money, 2013. 12. 18.)

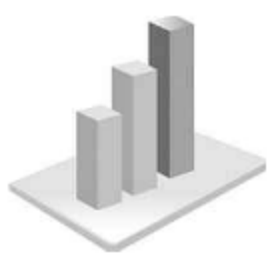


FMC, 지난 17일 미국, 유럽, 중국 규제당국과 세계 정상 회담을 개최

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)와 유럽연합 경쟁위원회, 중국 수송당국 관계자들은 지난 17일 미국 워싱턴DC에 모여 해운사 얼라이언스 문제를 논의하였음
 - P3 얼라이언스의 출범이 반독점법에 위배되는지에 대한 판단을 이 자리에서 논의하였음
 - 또한 P3 네트워크와 함께 최근 서비스 확대 계획을 발표한 G6 얼라이언스의 반독점에 대한 심사도 여기서 받게 됨
 - 반독점 회의와 관련한 회의 관계자는 외신 인터뷰를 통해 “FMC는 P3 네트워크에 대해 집중적으로 심사할 예정이었지만, 해운사끼리 얼라이언스를 맺어 세력을 확장하는 일이 빈번히 발생하고 있다”고 말함
 - 더불어 “의제를 확대해서 선박공유협정, 영업협정이 국제무역에 끼치는 영향 등에 대해서 논의할 것”이라고 전함
- ▶ 이번 회의는 미국의 FMC의 요청으로 성사되었음
 - 특이한 것은 미국, 중국과 유럽의 반독점 금지를 관장하는 감독당국의 고위층이 한 자리에 모여 논의한다는 사실임
 - 지금까지 이런 전례는 없었음. 그동안은 나라마다 입장이 다르기 때문에 관련 국가가 카르텔이 자국에 미치는 영향을 고려하여 개별적으로 판단하여 결정했음
 - 이번 회의의 성격상 공식적인 합의안이 발표되지는 않을 것으로 보임
 - 그러나 관련 당사국들이 한 자리에서 만나 논의한다는 자체가 이견 조율을 전제로 하는 것인 만큼 앞으로 공동보조를 취할 가능성도 배제할 수 없음
- ▶ 한편 지난 10월 24일 P3 얼라이언스로부터 세부계획을 제출받은 FMC는 이후 반독점법 위반여부를 판단하기 위해 45일 간의 심의에 들어갔으나 판단을 유보기로 결정했음

- 따라서 결정 시한도 45일 동안 연장되었음
- FMC의 Mario Cordero 위원장은 P3를 열린 관점에서 심사하겠다고 약속하고 있음
- 그러나 3사 연합으로 다른 선사와 화주가 피해를 보아서는 안 된다는 점도 강조하고 있음
- 해상 운송업계와 세계 무역에 미치는 영향도 따져볼 것이라고 주장하고 있음
- ▶ EC의 공정거래 담당 집행위원인 Joaquin Almunia도 P3가 반독점 저축의 기준선인 30%의 시장 점유율을 초과하고 있어 엄밀하게 조사하고 있다고 밝히고 있음
 - 해운 운송 서비스는 물론 항만 터미널 서비스처럼 관련된 서비스에 미칠 영향도 분석하고 있다는 것임
 - 또한 중국의 규제당국 역시 얼라이언스에 대해 면밀히 조사할 것이라고 밝힘
- ▶ 동 회담은 해운업계 협력에 관해 실제적인 결론에는 도달하지 않았지만 논의가 생산적이었던 것으로 평가됨
 - FMC는 미국, 유럽 위원회와 중국의 해운 규제당국은 서로 다른 규제 체계와 국제적 항로에서 정기선사들 간의 협력의 잠재적인 영향에 대한 “개방적이고 솔직한 논의”를 진행했음
 - FMC 회장인 Mario Cordero는 “나는 국제 해운 분야에서 빠르게 변화하는 모습은 서로 협력과 대화의 창이 요구하는 경우라고 생각하여 본 글로벌 규제당국의 정상회담을 개최했다”고 말했음
 - “현재 일어나고 있는 변화의 범위와 크기는 대화로 각자의 정부에 대한 기회를 제공하고 글로벌 규제 문제에 대한 견해, 그리고 국제 항로에 미칠 영향에 대한 논의하는 자리가 되길 바란다”라고 전함
 - 또한 “본 정상회담에서 나는 우리 모두가 각각의 법률 제도와 우리가 규제하고 있는 국제 해운 분야의 글로벌 영향에 대한 견해에 대한 더 나은 이해를 가지게 될 것이라고 생각한다”고 밝혔음
- ▶ 하루 종일 지속된 이 회담에서 FMC는 45일의 검토 과정 및 지속적인 모니터링 프로그램에 관한 일반적인 상황 설명을 제공했음
 - 중국과 유럽 대표단은 각각의 독점 규제 체제에 대한 개요를 제공했으며, 대표단 및 FMC 위원 간 별도의 모임이 있었음
 - 중국의 대표단의 Li Hongyin는 “해운부문의 지속적인 성장이 중국을 포함한 전 세계적으로도 매우 중요하고 해상 운송의 건전한 발전을 보호하는 것은 공동의 의무”라고 강조함
 - 또한 “동 정상회담을 통해 우리는 해운 독점 규제 정책 및 규칙에 대한 아이디어를 교환하고 협력을 강화하기 위해 지속하길 바란다”라고 전함
 - 유럽위원회의 공정경쟁총국(Directorate-General for Competition ; DG COMP) 국장인 Hubert de Broca에 의하면, “우리는 각국의 규제 체제를 비교·논의할 수 있는 기회를 환영한다. 토론은 우리가 서로 다른 규범을 가지고 각국의 전문지식을 공유할 수 있는 최고의 기회이다”고 말함
- ▶ 한편 미국과 유럽연합(EU), 중국의 규제 당국이 세계 1~3위 해운사인 덴마크 머스크와 프랑스 CMA, 스위스 MSC의 3자 얼라이언스인 ‘P3 네트워크’를 용인할 것으로 보인다고 월스트리트저널(WSJ)이 19일(현지시각) 보도했음
 - 다만 이 메이저 회사들이 담합할 경우 생길 수 있는 독과점 피해를 막기 위해 어느 정도 양보를 요구할 것으로 보인다고 전함
 - WSJ는 이번 사안에 정통한 소식통들 발언을 인용해 “미국과 유럽, 중국 규제 당국이 P3 동맹의 공동운향을 승인할 것으로 보이지만, 결과는 내년 말까지 늦어질 수 있다”고 밝힘
 - 소식통 중 한 명은 WSJ에 “규제 당국자들은 P3 얼라이언스가 합병체가 아니라 얼라이언스라는 점을 분명히 규정했다”면서 “이 말은 P3 네트워크를 승인할 가능성이 크다는 의미”라고 했음
 - 이어 “하지만 P3 얼라이언스 결성이 공정 경쟁의 원칙을 어기지 않도록 규제 당국이 각종 단서 조항을 붙일 것으로 보인다”며 이에 따라 승인 결정이 늦어질 수 있다고 전망했음
 - WSJ는 “중국 규제 당국이 3개 해운사로부터 검토에 필요한 문서를 아직 받지 못했으며, 미 연방해사위원회는 이달 중 추가 문의사항을 해운사들에게 보내 내년 초에 관련 사안을 다시 검토할 예정”이라고 전했음



- ▶ 현재 운임 결정권을 P3가 좌우할 것이라고 우려하는 글로벌 수출입 기업과 화주는 P3에 반대하는 움직임을 보임
 - 중소 선사 역시 경쟁에 밀릴 것을 우려하여 반대하고 있으며 러시아 정부도 반독점 금지 문제를 제기하고 있음
 - 머스크는 지난 번 P3 설립을 발표하면서 감독 당국과 예비적으로 접촉했으며 그 결과 승인을 낙관한다고 밝혔음
 - 당초 2014년 2분기 안으로 P3을 출범시킬 예정이었으나 감독당국의 심사 결과에 따라 늦춰질 수도 있음

(출처: Lloyd's Lists, 2013. 12. 18 & The Wall Street Journal, 2013. 12.19)

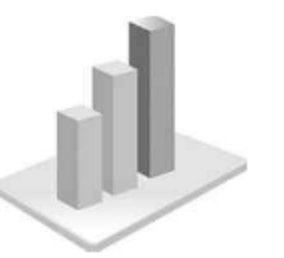


P3, 일정대로 제2분기에 P3 네트워크 출범할 예정

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ P3 네트워크의 컨테이너 선사는 규제당국과 협력하는 한편 기존의 운영 계획을 그대로 진행하고자 함
 - P3의 사업자는 규제 당국의 엄격한 조사에도 불구하고 기존에 제안된 얼라이언스의 시작 날짜를 조정할 계획이 없음
 - 머스크 라인의 대변인은 세계적인 해운 전문 매거진인 CI(Containerisation International)에 세 사업자가 규제기관에 협조하면서도 한편으로는 현재에는 여전히 내년 2분기에 얼라이언스 출범시킬 것이라고 전했음
- ▶ 대변인은 “우리는 법적인 관점과 운영적인 관점 모두에서 일어날 수 있는 일에 대비할 수 있도록 준비하고 있다”라고 밝혔음
 - “우리의 목표는 규제 당국의 승인을 받아 예정대로 2014년 2분기에 P3 네트워크를 출범 하는 것이다”라고 말했음
 - 이 단계에서 P3가 출범의 의지를 다시 언급할 필요가 없으며 다만 규제 절차 및 방법을 면밀히 살펴보고 있는 중이라고 전함
- ▶ 현재, P3 네트워크는 승인을 기다리고 있음
 - 또한 현대상선을 비롯해 APL(싱가포르), MOL(일본)과 GA 소속의 하판로이드(독일), NYK(일본), OOCL(홍콩) 등 6개 해운사가 참여하고 있는 G6 역시 미주 서해안과 대서양 항로에서 협력을 확대할 수 있을 것으로 기대하고 있음
 - P3 네트워크는 12월 2일에 FMC에 제안서를 제출하고, FMC가 후속 질문을 제출하거나 본 건에 대해 더 이상 문제 삼지 않는 한 1월 16일부터 효력이 발생하고 시행됨

(출처: Lloyd's Lists, 2013. 12. 19)

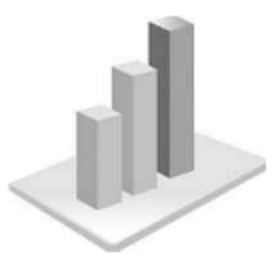




미국이 대서양 석유제품 시장의 그림을 바꿔놓다

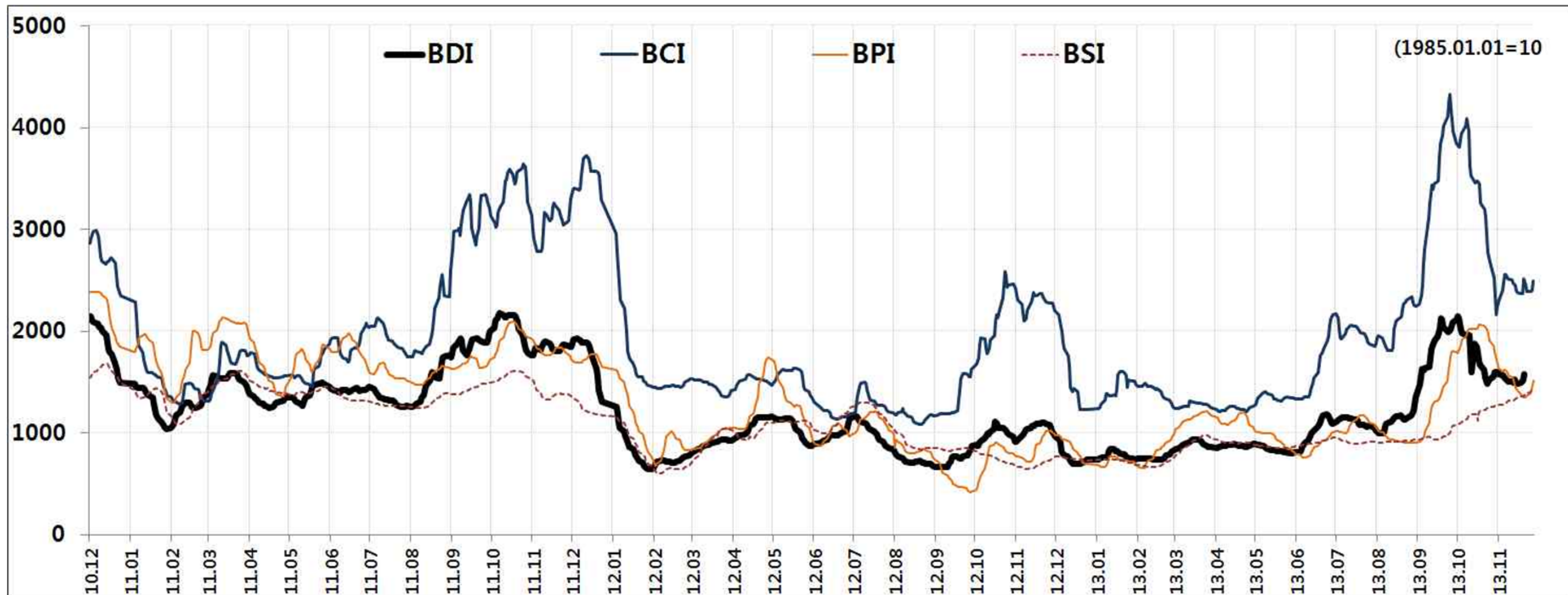
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 에너지 정보청의 최근 자료 Atlantic Basin Gasoline Trade Flows를 살펴보면, 탱커를 이용한 석유제품 시장의 흐름이 어떻게 바뀌었는지 나타남
 - 1월부터 9월까지 US Gulf에서 남미로 수출된 휘발유 양은 2011년 평균 74,000 bpd에서 2012년 96,000 bpd로, 2013년에는 105,000 bpd로 증가하였음
 - 미국의 서아프리카로의 휘발유 수출도 큰 폭으로 증가하였는데, 2012년 6,000 bpd에서 2013년 현재까지 26,000 bpd로 증가하였음. 올해 8월에는 사상 최대 기록인 53,000 bpd를 기록함
- ▶ 기존 유럽 중심의 시장이었던 서아프리카로의 수출 증가는 미국 휘발유의 가격 경쟁력이 새로운 시장 창출의 가능성을 연 것으로 미국 에너지 정보청이 평가하고 있음
 - 현재 상황은 전통적인 휘발유 거래 흐름과 상당히 다르게 진행되고 있음
 - 미국은 과거 디젤 수출, 가솔린 수입국으로 잘 알려져 있으며, 가솔린 수출이 이루어진 경우도 소량이었음
 - 그러나 최근 몇 년간 미국이 상대적으로 저렴한 국내 원유와 천연가스를 확보하며 미국 정유사도 가격 경쟁력이 생겼고 생산량 증가와 US Gulf 정유업체들의 대서양 시장 수요 대응력이 강화됨
- ▶ 미국 에너지 정보청에 따르면 “미국 휘발유 수요는 대부분 감소하거나 보합인 반면 정유사들은 남미와 서아프리카 시장으로 공급을 증가시키며 대서양 휘발유 흐름의 지도를 다시 그리고 있음
 - 수출 증가에도 불구하고 미국 동부 해안은 상당한 양의 휘발유를 수입하는데 이는 파이프라인의 한계와 고가의 연안 운송비용 때문임
 - 9월 미국 동부 해안은 501,000 bpd를 수입하였음
- ▶ 새로운 석유제품 지도는 US Gulf에서 남미로 제품선 수요 증가를 의미함
 - 이로 인해 제품선 시장이 활황을 나타내는데 지난주 BP Shipping이 14척의 MR선을 발주하였음
 - 클락슨에 따르면 30,000 ~ 59,999 DWT 발주잔량은 240척으로 160척은 올해 발주된 것임 (출처: Lloyd's List, 2013. 12. 19.)



주요 해운지수 동향

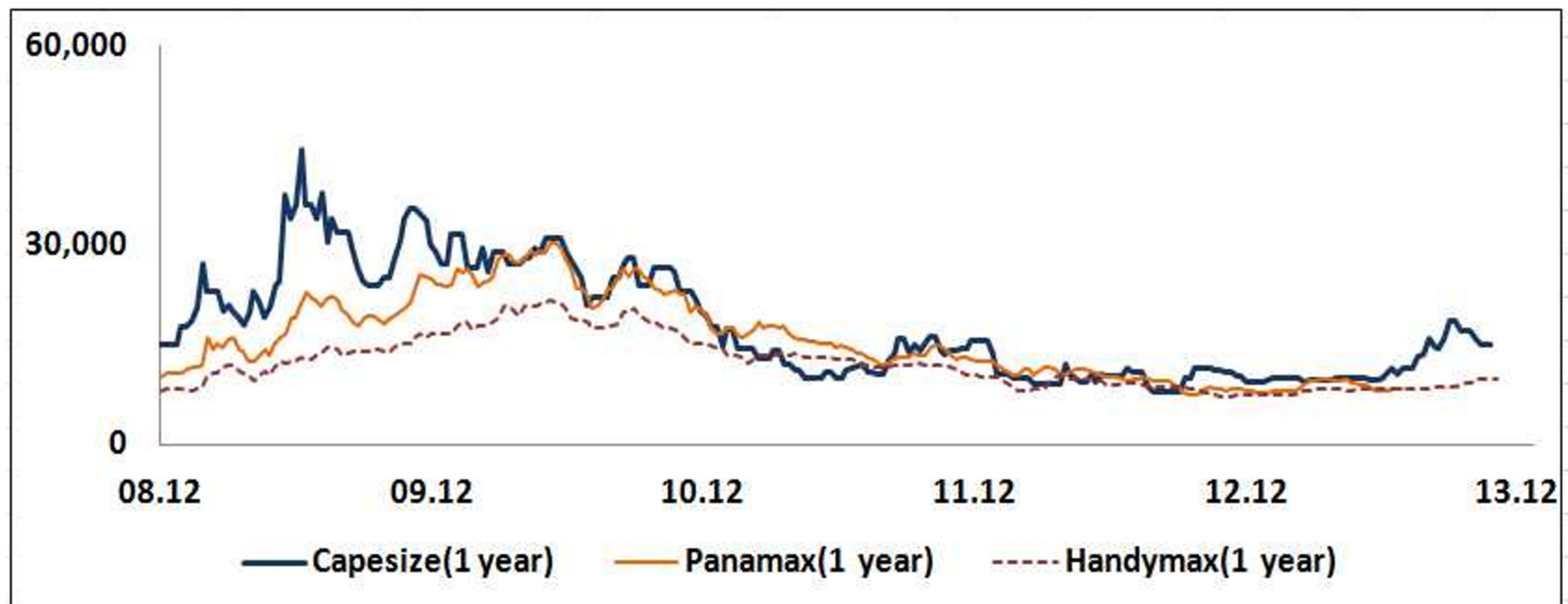
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

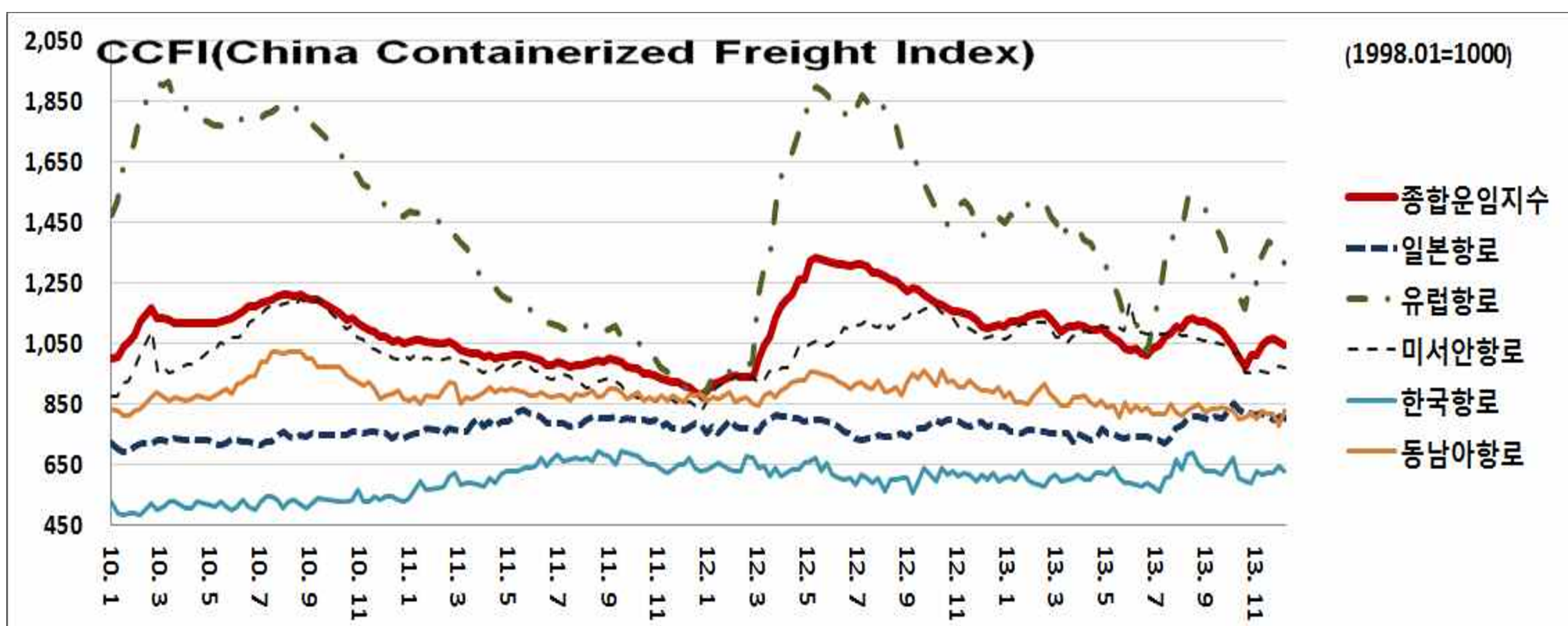
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)

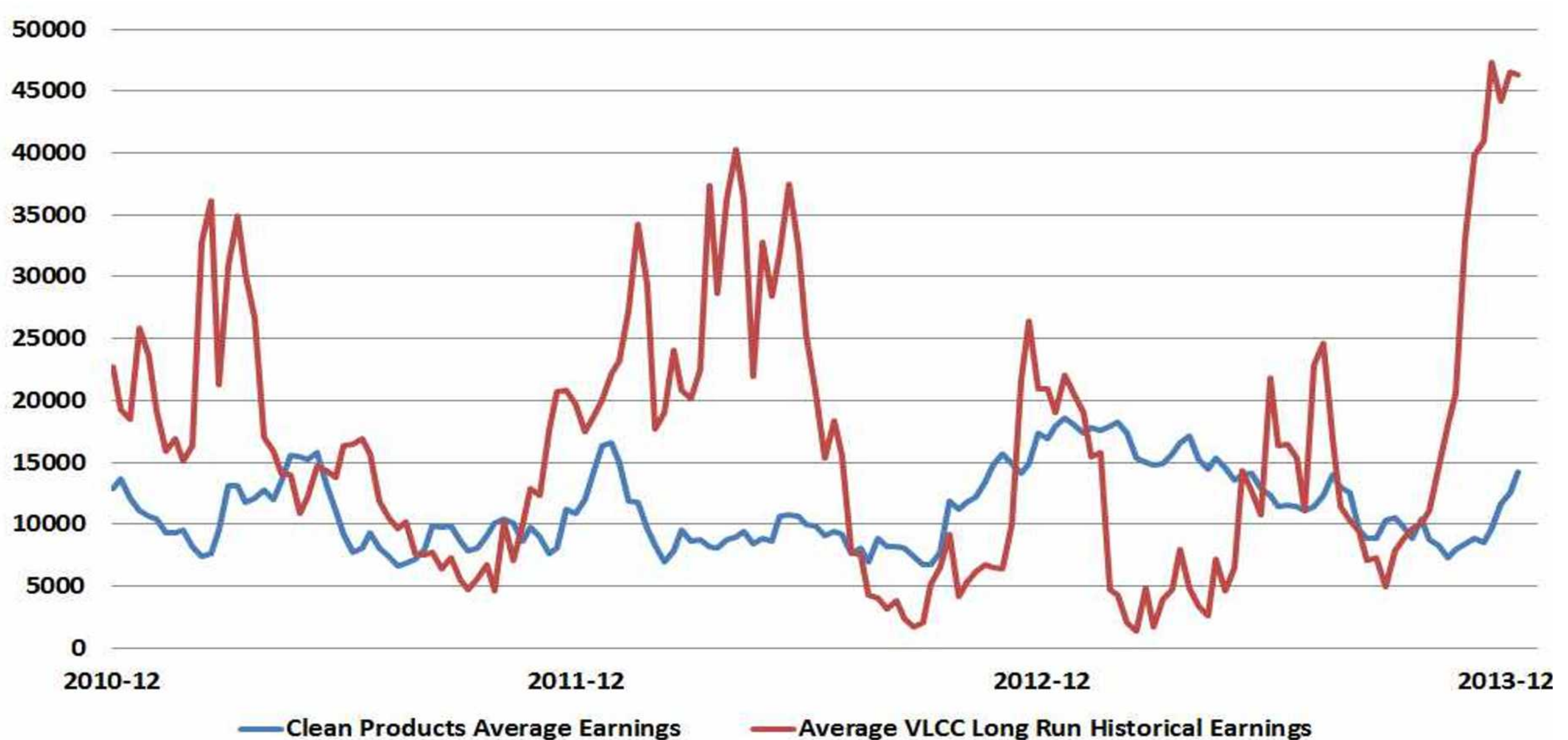


VLCC(중동-극동항) WS 싱가포르/극동항 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



주요 해운지표 추이

					2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (12.13)										
건화물선(5년)	Panamax	25.5	(-)	25.5	18.0	25.5	20.9	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	58.0	(-)	58.0	55.0	58.0	55.9	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) (12.13)										
건화물선	Panamax	27.8	(-)	27.8	25.8	27.8	26.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	93.5	(0.5)	93.3	89.5	93.5	90.6	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	30.0	31.5	30.6	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (12.13)										
380 CST	Rotterdam	580.0	(-4.0)	582.0	567.0	646.0	594.8	550.5	720.0	638.8
	Singapore	608.5	(-4.0)	610.5	591.0	667.5	615.8	573.5	741.5	662.8
	Korea	660.0	(-5.0)	662.5	610.5	688.0	643.6	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	620.5	(5.0)	618.0	602.5	678.5	627.3	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (12.13)										
철광석	국제價	137.8	(-0.1)	137.6	113	158	135	88	149	129
	중국産	179.0	(0.3)	178.2	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	99.9	(0.2)	99.7	96	100	98	96	119	103
	중국産	113.9	(0.2)	113.0	104	116	112	112	148	126
	호주산	177.5	(0.3)	177.2	162	195	179	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	95.7	(0.2)	95.6	89	112	100	110	137	118
	중국産	198.1	(0.4)	197.8	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1327.5	(2.0)	1,324.8	1,259	1,613	1,411	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	618.3	(-19.0)	645.2	618	791	687	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