

# 해운시황 포커스

통권 196호 (2014.01.06~01.10)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2954

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 뉴스 & 이슈

김우호 해운해사연구본부장 (newport@kmi.re.kr)



### 2014년 세계 해운시장 주요 이슈와 대응



- ▶ 2014년 2분기로 예정된 세계 1~3위 컨테이너 선사간 제휴인 P3 네트워크의 서비스 개시는 2014년 세계 해운시장의 경쟁 구도를 바꾸는 가장 중요한 변수가 될 것임
  - 255척 260만TEU의 선단이 단일선사처럼 운송서비스를 공급하려는 것으로 세계 전체 컨테이너선대 15%를 차지하여 경쟁법 저촉 관련 승인이 필요한 상황임. 이에 따라 P3 선사들은 미국, 유럽, 중국의 규제 당국에 P3네트워크 서비스 승인을 요청중이며 결과 발표를 앞두고 있음
  - P3 네트워크는 서비스 확대로 영업력 제고와 동시에 규모의 경제에 따른 비용 감소로 최고 수준의 경쟁력을 갖게 될 것으로 예상
  - 다만 P3 네트워크는 관리조직 신설, 직기항에 따른 운송거리 확대 등 비용증가 요인과 함께 운임인하에 따른 영업이익 감소 우려가 있어 운임인하 보다는 서비스 품질 경쟁을 통해 화물을 확보해 나갈 것으로 예상. 따라서 운임시장은 안정화 가능성이 더 큼
  - 단, G6, CKYH, 에버그린 등 여타 선사의 대형선 신규 투입에 따른 운임 인하 압력은 2014년에도 반복될 것으로 예상
- ▶ 브라질, 호주의 철광석 수출 확대에 따른 철광석 가격의 하향 안정화와 중국의 철강생산 증가에 따른 철광석 수입 확대에 케이프 시황이 개선될 전망이다
  - 2013년 말부터 시작된 대형 광산의 설비 확장이 2014년 하반기부터 본격 가동되면서 연간 약 1억 톤('13년 세계 물동량의 8.3%) 정도 공급증가 예상
  - 중국은 질적 성장 기조에도 불구하고 7.5% 이상의 경제성장을 시현할 것으로 보여 조강소비 및 생산이 확대될 전망이며 선진국 경기회복으로 조강 순수출도 증가될 것으로 예상됨. 이는 철광석과 원료탄 수입 증가로 이어져 중국의 세계 최대 수입국 지위가 지속될 전망(각각 세계의 68%, 24% 예상)
  - 한편, 케이프선박의 공급 증가율은 3.6%로 전망되고 있어 위기 이후 최저치를 보인 지난해의 5.3%보다 더 줄어들어 시황 개선에 크게 기여할 것으로 보임
  - 다만, 지난 연말부터 시작된 브라질, 호주의 기상악화에 따른 수송중단 사태와 연초 선박 인도량 증가에 따른 계절적 시황변동은 금년에도 반복될 예상이어서 '상저하고'의 시황이 예상됨
- ▶ 비록 신조선 공급부담은 크게 완화됐으나 최근 수주잔량의 증가세 전환과 선가 상승으로 해운경기 회복세가 약화될 가능성도 있어 선박투자에 대한 철저한 리스크 관리와 비용경쟁력을 가진 고효율 선박 확보가 요망
  - 벌크선 인도예정량 비율이 '08년 말 76.5%로 사상 최고를 기록한 후 지속적으로 감소하여 2013년 말 20.7%로 나타나 향후 건화물선 시장의 공급부담은 크게 완화
  - '08.8월 2.2억CGT로 사상 최고를 기록한 수주잔량은 '13.5월 94백만CGT까지 지속적으로 감소한 이후 '13년 말 1억CGT로 반등함
  - 신조선가도 벌크, 컨테이너선 위주로 반등세를 보임
  - 해운 경기의 저성장 추세를 고려할 때 운항비 절감이 영업이익을 달성하는 매우 중요한 변수가 될 것임. 적자를 지속한 해운사들은 금년 1분기가 그 어느 때 보다는도 중요한 시점임을 고려하여 흑자 전환과 시황 회복에 대비한 장단기 전략을 마련해야 할 것임

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



연초, 남반구 기상재해 여파로 전선형에 걸쳐 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,826p(1월 8일)를 기록, 지난해 마지막 거래일(12월 24일) 대비 451p(20%) 하락
  - 케이프 운임은 지난해 마지막 거래일 대비 11,005달러/일(28%) 하락하면서 시황 하락을 주도
  - 파나마스 운임도 같은 기간 1,233달러/일(8%) 하락하여 13,323달러/일 기록
  - 수프라막스는 같은 기간 2,746달러/일(18%) 하락, 핸디사이즈는 8% 하락
  - FFA 시장도 현물운임 하락을 반영하여 하락세를 보임. 올해 1월 물의 경우, 케이프는 지난해 12월 24일에 비해 20% 하락하여 19,375달러/일을 기록하였고, 파나마스는 10%, 수프라막스는 15% 각각 하락. 다만, 핸디사이즈는 보합세
  - FFA 시장의 올해 평균(2014년 물)에 대한 시장평가치는 케이프 18,500달러/일(10% 하락), 파나마스 12,663달러/일(3% 하락), 수프라막스 11,888달러/일(3% 하락), 핸디사이즈 9,863달러/일(1% 하락)을 기록함
- ▶ 1월 8일 현재 전 선형에 걸쳐 운임이 하락 추세에 있다는 사실과 월평균 현물운임으로 정산하는 FFA 거래특성을 감안하여 현물시장 및 FFA 시장 운임을 비교하면 향후 남은 1월 동안의 운임은 추가 하락할 것으로 예상됨
  - 즉 기상재해 등의 계절적 요인을 감안하여 낮게 형성된 FFA 시장에서의 운임 평가치가 여전히 현물운임 보다 낮은 상황. 특히 케이프의 경우 30% 이상 추가 하락할 우려감이 FFA 시장에 형성된 것으로 해석됨

[1월 8일 현재, 현물시장 및 FFA 시장 2014년 1월 운임 비교(단위 : 달러/일)]

|        |                |             |             |             |
|--------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| 현물 시장  | 27,994         | 13,323      | 12,449      | 10,618      |
| FFA 시장 | 19,375         | 12,550      | 11,625      | 10,000      |
| 현물-FFA | 8,619<br>(31%) | 773<br>(6%) | 824<br>(7%) | 618<br>(6%) |

자료 : 볼틱해운거래소 및 FIS

- ▶ 한편 지난해 연말 서호주를 강타한 사이클론 Christine으로 철광석 주요 항만인 Hedland 항만 등이 일시 활동을 중단하였으나, 현재는 정상 가동되는 것으로 알려짐
  - 또한 지난해 12월 27일 브라질 Vale가 폭우로 force majeure(불가항력 사태)를 선언했으나, 지난 1월 초에 해제한 바 있음

|                 |           | 금주<br>(01.08) | (전주비)     | 2014년  |        |        | 2013년 |        |        |
|-----------------|-----------|---------------|-----------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| 건화물선 시장         |           |               |           | 최저     | 최고     | 평균     | 최저    | 최고     | 평균     |
| 운임지수            | BDI       | 1,826         | (-451)    | 2,036  | 2,113  | 2,075  | 698   | 2,337  | 1,205  |
|                 | BCI       | 2,818         | (-1,260)  | 3,531  | 3,733  | 3,632  | 1,209 | 4,329  | 2,103  |
|                 | BPI       | 1,672         | (-153)    | 1,750  | 1,780  | 1,765  | 651   | 2,096  | 1,187  |
|                 | BSI       | 1,191         | (-262)    | 1,276  | 1,330  | 1,303  | 664   | 1,562  | 821    |
|                 | BHSI      | 741           | (-60)     | 763    | 773    | 768    | 410   | 821    | 562    |
|                 |           | (1.3)         |           |        |        |        |       |        |        |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize  | 18,350        | (-1,650)  | 18,350 | 18,350 | 18,350 | 9,250 | 20,000 | 12,768 |
|                 | Panamax   | 13,500        | (-375)    | 13,500 | 13,500 | 13,500 | 7,750 | 14,125 | 10,099 |
|                 | Handymax  | 10,250        | (-250)    | 10,250 | 10,250 | 10,250 | 7,500 | 10,625 | 8,648  |
|                 |           | (1.8)         |           |        |        |        |       |        |        |
| 운임(\$/day)      | Capesize  | 27,99         | (-11,005) | 33,514 | 38,999 | 35,943 | 4,205 | 42,211 | 14,163 |
|                 | Panamax   | 13,323        | (-1,233)  | 13,948 | 14,556 | 14,231 | 5,163 | 16,728 | 9,312  |
|                 | Supramax  | 12,449        | (-2,746)  | 13,347 | 15,195 | 14,148 | 6,938 | 16,333 | 10,200 |
|                 | Handysize | 10,618        | (-882)    | 10,947 | 11,500 | 11,177 | 6,108 | 11,757 | 8,150  |

# 컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



## 연초 주요 선사들의 적극적인 운임 인상으로 상승 출발

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 13.9p 상승한 1,098.4p를 기록했음
- ▶ 2014년 첫 주 유럽항로 및 지중해항로에서 운임 강세가 나타나면서 지수 상승을 이끌었음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 3.4% 급등했으며, 지중해항로 운임지수는 무려 4.9%나 상승했음
  - 지난주 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 254 달러 상승한 1,765달러를 기록했음. 이는 지난해 말 주요 유럽 선사들인 MSC, Hapag-Lloyd, Maersk Line, CMA CGM 등이 적극적으로 운임인상에 나선데 따른 것으로 보임
  - 더구나 1월 15일부터 한진해운, Zim, CMA CGM, Maersk Line 등이 동 항로의 운임을 인상할 방침이어서 1월 운임의 흐름이 주목됨
  - 아울러 미주항로 운임도 소폭 상승하면서 2014년 출발부터 운임상승이 나타나고 있음. 상해발 미서안항 운임은 전주 대비 FEU당 12달러 상승한 1,815달러를 기록했으며, 미동안 항로 운임은 전주 대비 30달러 상승한 3,137달러를 기록했음
- ▶ 최근 미국 경제가 회복세를 유지하는 상황에서 연준의 다수 위원들이 양적완화의 효과가 거의 없다고 주장하면서 양적완화 종료를 언급한 것으로 알려짐
  - 특히, 최근 미국 경제학계를 중심으로 다수의 경제전문가들도 미국 경제가 글로벌 금융 위기 이후 침체를 벗어날 것이란 전망을 내놓고 있음
  - 이와 함께 유럽도 본격적인 경제회복세가 나타날 것이란 관측들이 나오고 있어 선진국 경제 호전에 따른 세계 경제 회복세가 감지되고 있음
- ▶ 한편, Fairplay에 따르면 P3가 출범하게 되는 경우 아시아/유럽항로에 있어 정기선 얼라이언스의 비중이 약 88%에 달할 것으로 예측되고 있음
  - 이 중에서 P3 얼라이언스가 47.2%, 다음으로 Green Alliance가 23.2%, G6 18.4% 등으로 예상됨
  - 또한 태평양항로에서도 얼라이언스의 비중이 더욱 높아져 약 92%로 예상됨
  - 향후 세계 정기선 시장은 얼라이언스 선사들이 지배하는 시장으로 변화될 전망이다. 이와 같이 전략적 협력체인 얼라이언스 선사들이 세계 정기선 시장을 주도하면서 경쟁 강도가 약해지고 동시에 운임의 안정화가 예상됨



|                 |             | 금주<br>(01.03) | (전주비)   | 2014년 |      |      | 2013년 |       |      |
|-----------------|-------------|---------------|---------|-------|------|------|-------|-------|------|
|                 |             |               |         | 최저    | 최고   | 평균   | 최저    | 최고    | 평균   |
| <b>컨테이너선 시장</b> |             |               |         |       |      |      |       |       |      |
| 운임지수(CCFI)      | 종합          | 1098          | (13.9)  | 1098  | 1098 | 1098 | 976   | 1,152 | 1083 |
|                 | 유럽항로        | 1507          | (49.2)  | 1507  | 1507 | 1507 | 1,027 | 1,530 | 1351 |
|                 | 미서안항로       | 976           | (0.2)   | 976   | 976  | 976  | 953   | 1,189 | 1066 |
|                 | 일본항로        | 794           | (2.0)   | 794   | 794  | 794  | 719   | 857   | 771  |
|                 | 한국항로        | 629           | (-28.9) | 629   | 629  | 629  | 565   | 690   | 616  |
|                 | 동남아항로       | 816           | (-10.8) | 816   | 816  | 816  | 781   | 916   | 842  |
|                 |             | (12.18)       |         |       |      |      |       |       |      |
| 용선지수(HRCI)      |             | 497.5         | (-3.3)  | 458   | 511  | 491  | 458   | 511   | 491  |
| 운임              | 한일(All in)  | 수출            | 730     | (-)   | 730  | 730  | 730   | 730   | 730  |
|                 |             | 수입            | 610     | (-)   | 610  | 620  | 610   | 620   | 615  |
|                 | 한중(All in)  | 수출            | 309     | (-)   | 309  | 374  | 309   | 374   | 321  |
|                 |             | 수입            | 469     | (-)   | 469  | 494  | 469   | 494   | 473  |
|                 | 동남아(All in) | 수출            | 830     | (-)   | 780  | 880  | 780   | 880   | 798  |
|                 |             | 수입            | 590     | (-)   | 540  | 640  | 540   | 640   | 558  |

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



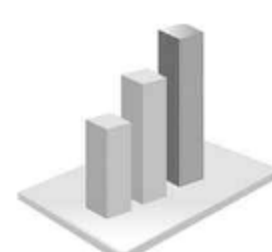
## VLCC - 신년 연휴로 인한 거래 감소로 운임 및 수익 하락

- ▶ 수익은 39,153 달러/일로 전주대비 5,712 달러(12.7%) 하락하였으며 운임지수는 WS 60.0로 전주대비 3.0p(4.8%) 하락하였음
  - 2014년 1월 첫째 주 VLCC 운임은 연휴로 인한 화물 감소에 따라 성약 건수가 급격히 줄어 수익이 비교적 큰 폭으로 하락하였음
  - 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로는 수익이 16%, '중동-미국', '중동-유럽' 항로 수익은 12%, 서아프리카 시장은 수익이 9%~22% 하락하였음
  - 리비아의 석유 공급 불안 우려, 미국의 경제지표 개선으로 인해 상승하였던 국제유가는 1월 첫째 주, 리비아의 유전지대 농성해제, 중국의 제조업 지표 하락 소식 등으로 전주 대비 3~6% 하락하였음.
  - 선박유는 L.A와 홍콩을 제외한 대부분의 항만에서 소폭 하락하였음



## 제품선 - 최근 랠리에 따른 피로감과 연휴로 인한 거래감소로 운임 하락

- ▶ 수익은 12,177 달러/일로 전주 대비 1,537 달러/일(11.2%) 하락하였으며 운임은 WS 112.5로 전주 대비 5.0p(4.3%) 하락하였음
  - 연휴가 도래하면서 거래량이 줄어 시장이 조정에 들어감. 1월 첫째 주 '대서양-서아프리카' 항로 수익이 21% 하락하며 비교적 큰 폭으로 조정을 나타냈으며 '싱가폴-일본', '서인도-일본' 항로 수익도 각각 16%, 11% 하락함
  - 미국의 12월 마지막 주 석유제품 재고 상황은 정유사의 절세 목적 등에 의한 정제 가동률이 5주 연속 90%를 넘기면서 원유 재고는 감소, 휘발유, 증류연료유는 증가하였음. 또한, 제품류(석유, 증류연료유, 중유) 출하는 감소하였음
  - 미국의 양적완화 축소가 가시화 된 가운데 경제지표(소비자 신뢰지수, 내구재 주문 증가, 실업 감소 등)는 양호하게 나타나고 있음
  - 유럽은 경기 회복 신호가 나타나고 있어 초저금리 지속에 대한 의문이 제기됨
  - 일본은 경기 회복 신호가 나타난 가운데 정부의 소비세 인상, 국채손실 보전을 위한 양적완화 기대가 있음
  - 향후 운임 회복 시기를 가늠하기 위해 주요 선진국 경기와 통화 정책이 구체화 되는 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음



|                           |      | (전주비)   |          | 1월평균   | 2014년  |        |        | 2013년  |        |        |
|---------------------------|------|---------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |      |         |          |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장                    |      | (01.03) |          |        |        |        |        |        |        |        |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 39,153  | (-5,712) | 39,153 | 39,153 | 39,153 | 39,153 | 1,351  | 47,297 | 16,103 |
|                           | MR   | 12,177  | (-1,537) | 12,177 | 12,177 | 12,177 | 12,177 | 7,216  | 18,266 | 12,736 |
| 용선료 (1년,\$/day)           | VLCC | 27,000  | (-)      | 27,000 | 27,000 | 27,000 | 27,000 | 18,000 | 28,000 | 19,837 |
|                           | MR   | 15,000  | (-)      | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 13,500 | 15,000 | 14,351 |
| 운임지수(WS)                  | VLCC | 60.0    | (-3.0)   | 60.0   | 60.0   | 60.0   | 60.0   | 30.0   | 65.0   | 40.1   |
|                           | MR   | 112.5   | (-5.0)   | 60.0   | 112.5  | 112.5  | 112.5  | 100.0  | 170.0  | 125.9  |

## 해운시장 주요동향



### 호주, 2013년 대중국 철광석 수출량 크게 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 호주 포트헤들랜드 항만공사는 대중국 철광석 수출량이 전년대비 20%가량 증가했다고 발표함
  - 세계 최대의 철광석 수출 터미널인 호주 포트헤들랜드는 2013년 12월 중국으로 2,410만 톤의 철광석을 수출함
  - 이는 전년 동기 대비 3,800만 톤, 전월대비 80만 톤 증가한 수치임
  - 2013년 대중국 전체 수출량은 2억 5,600만 톤으로 2012년(1억 9,300만 톤) 대비 6,300만 톤 증가함
- ▶ 2013년 호주의 철광석 수출량은 약 4억 톤이며, 거의 대부분 포트헤들랜드항과 댄피어항을 통해 수출됨
  - 호주 2, 3위의 철광석 생산회사인 BHP Billiton 과 Fortescue Metals Group은 모두 포트헤들랜드항을 이용하여 철광석을 수출함
  - 두 항만은 2013년 12월 말경 열대성 사이클론으로 인하여 운영이 중단 되었지만, 현재는 정상 운영 중임
- ▶ 반면 대일본 수출량은 200만 톤으로 전년 대비 60만 톤 감소하였으며, 대한국 수출량은 200만 톤으로 전년대비 10% 감소함

(출처: TradeWinds, 2014. 01. 08.)



### 이집트, 테러공격에 대비하여 수에즈 운하 보안 강화

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 이집트는 지난 2년간 정치적 불안으로 인한 유혈사태가 확산되면서 관광산업이 사실상 붕괴되어 이집트 경제에서 수에즈 운하의 중요성이 더욱 커지고 있음
  - 최근 연간 50억 달러 내외의 수익을 올리는 수에즈 운하에 대한 잠재적 공격의 위협이 커지고 있어 수에즈 운하에 대한 보안이 세계적 현안으로 부상하고 있음
- ▶ 미 EIA(Energy Information Agency)는 최근 수에즈 운하를 통과하던 컨테이너선에 대한 테러공격이 불발에 그쳤으나 향후 수에즈 운하가 이슬람 무장세력의 공격 목표가 될 수 있다고 우려하고 있음
  - EIA는 유럽과 미국에 공급되는 석유와 LNG 주요 해상 관문인 수에즈 운하가 봉쇄되면 세계 교역에 중대한 영향을 미칠 것이라고 지적하였음
- ▶ 나아가 EIA는 수에즈 운하를 통해 일간 80만 배럴의 원유와 140만 배럴의 정제품이 운반되고 있어 에너지 공급의 혼란을 도모하려는 테러리스트들의 공격 목표가 될 수 있다고 경고하였음
  - 특히 수에즈 운하 남단의 포트 수에즈에서 지중해 연안 선적항까지 하루 170만 배럴의 원유를 수송하는 수메드 송유관(연장 320km)이 설치되어 있어 테러의 위험성이 높음
- ▶ 또한 수에즈 운하는 우방국가인 미국 해군 항모와 함정이 이동하는 중요한 통로 역할을 하고 있어 최근 이집트 군은 수에즈 운하에 보안을 강화하고 있음.
  - 더구나 파나마 운하와의 선박 유치 경쟁에서 뒤질 수도 있다는 지적이 제기되면서 더욱 보안을 강화하고 있음
  - 한편 파나마 운하는 과도한 공사비 부담으로 논란을 겪고 있으며 내년 상반기까지 완공 예정이었던 공사에 차질이 발생할 것으로 보임

(출처: Journal of Commerce, 2013. 01. 07. )



## 2013년 12월 신조선 발주량 247척으로 2013년 2번째로 높은 수준 기록

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 12월의 신조 발주가 247척(옵션 포함)으로 2013년 2번째로 높은 수준임
  - 2013년 전반에 발주된 벌크의 옵션 행사에 이어, 신규 신조 발주가 벌크, 탱커, 컨테이너선 등 폭넓은 선종에서 활발하게 이루어짐
  - 2013년 신조 발주가 세 번이나 200척을 돌파하면서 신조선 상승을 틈타 전매 투기의 움직임도 서서히 증가하고 있으며, 시황에 따라 2014년 중고선 시세가 불안정할 가능성이 있음
- ▶ 벌크선이 압도적으로 많은 120척을 발주되었으며 탱커도 활발하게 움직이고 있음
  - 벌크는 VLCC(Very Large Ore Carrier) 6척, 케이프사이즈 18척, 캄사라막스 20척, 울트라막스 61척, 핸디막스 4척, 핸디사이즈 11척으로 합계 120척임
  - VLCC는 DHT 홀딩스가 2+1(옵션)척, 스콜피오 탱커스가 7척을 발주, 아프라막스는 그리스 선주 츠코스가 5+4척(옵션)을 용선 목적으로 발주, MR 탱커에서도 실수요 발주로 BP선박이 14척 발주가 이루어짐
- ▶ 한편 2013년 신조선 발주 붐으로 2015년 이후 시장 전망에 대한 경계심이 발생함
  - 2014년의 해운 시황이 2013년보다 호전되었을 경우, 투기펀드 등이 이미 발주한 신조선을 리세일할 가능성이 높아져, 중고선 마켓이 불안정한 국면이 될 수도 있음(출처: 일본해사신문, 2013. 12. 27.)

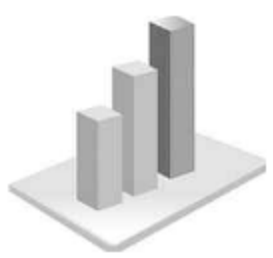


## Euronav, 머스크사의 VLCC 선대를 9억 8,000만 달러에 인수

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

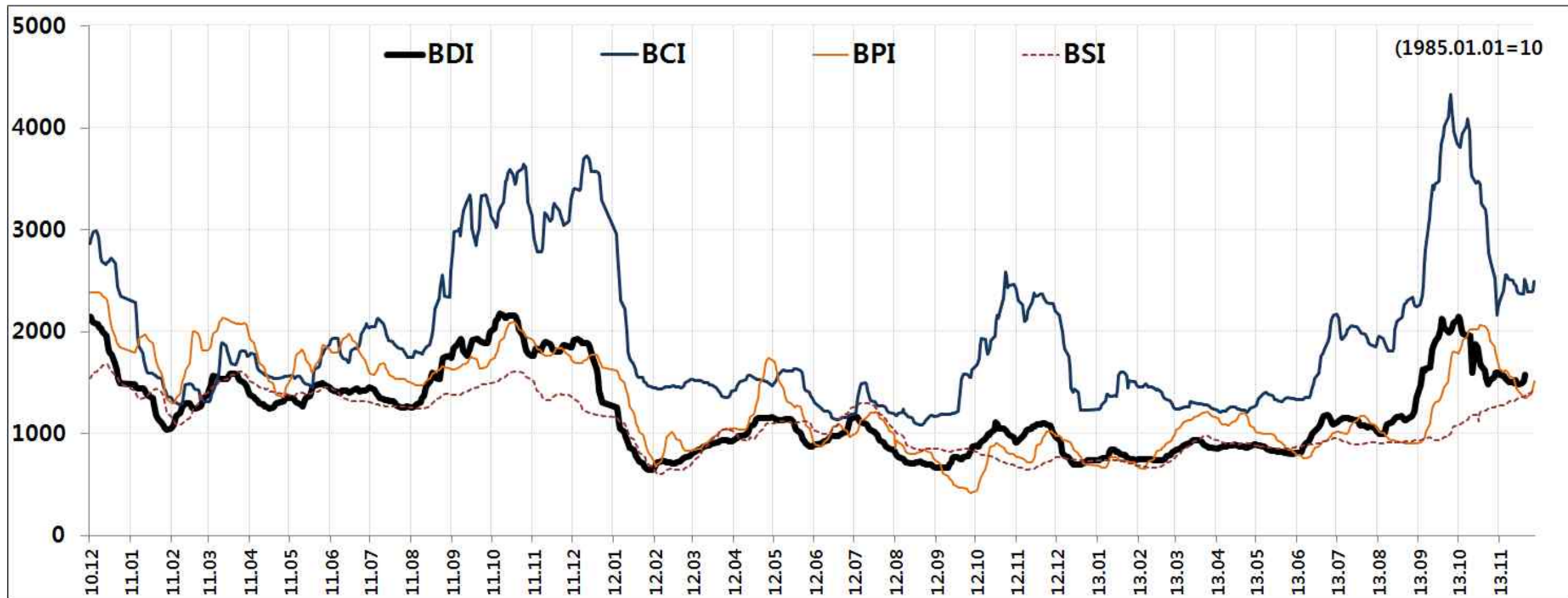
- ▶ 벨기에에 본사를 둔 유조선사 Euronav사가 머스크사의 15척의 VLCC 선단을 9억 8,000만 달러에 인수하였음
  - 200척이 넘는 제품 및 원유 운반선을 운영하고 있는 머스크사는 공식적으로 제품선 시장에 주력하기 위해서 원유 운반선을 매각한다고 발표하였음
- ▶ 선대는 Euronav사가 포함된 Tankers International 풀(pool)에서 운항할 것임
  - VLCC 선대 인수에 따라 Tankers International 풀(pool) VLCC 선박은 현재 26척에서 41척으로 크게 확장될 것임
  - 선대 인수 계약전 Euronav사는 ULCC 1척, VLCC 11척, Suezmax 23척을 운영 중이었음
- ▶ 선박은 업계 표준 매각 방침에 따라 각각 1자산 형태로 2014년 1월부터 6월 이내 순차적으로 매각 될 예정임(단 현재 용선중인 선박은 연말에 인도)
- ▶ 한편 지난 몇 달간 탱커 시장의 수요 전망에 대한 기대가 상승하며 대형 원유 운반선 시장에 대한 기대도 크게 상승함

(출처: IHS Fairplay 24, 2014. 01. 06.)



## 주요 해운지수 동향

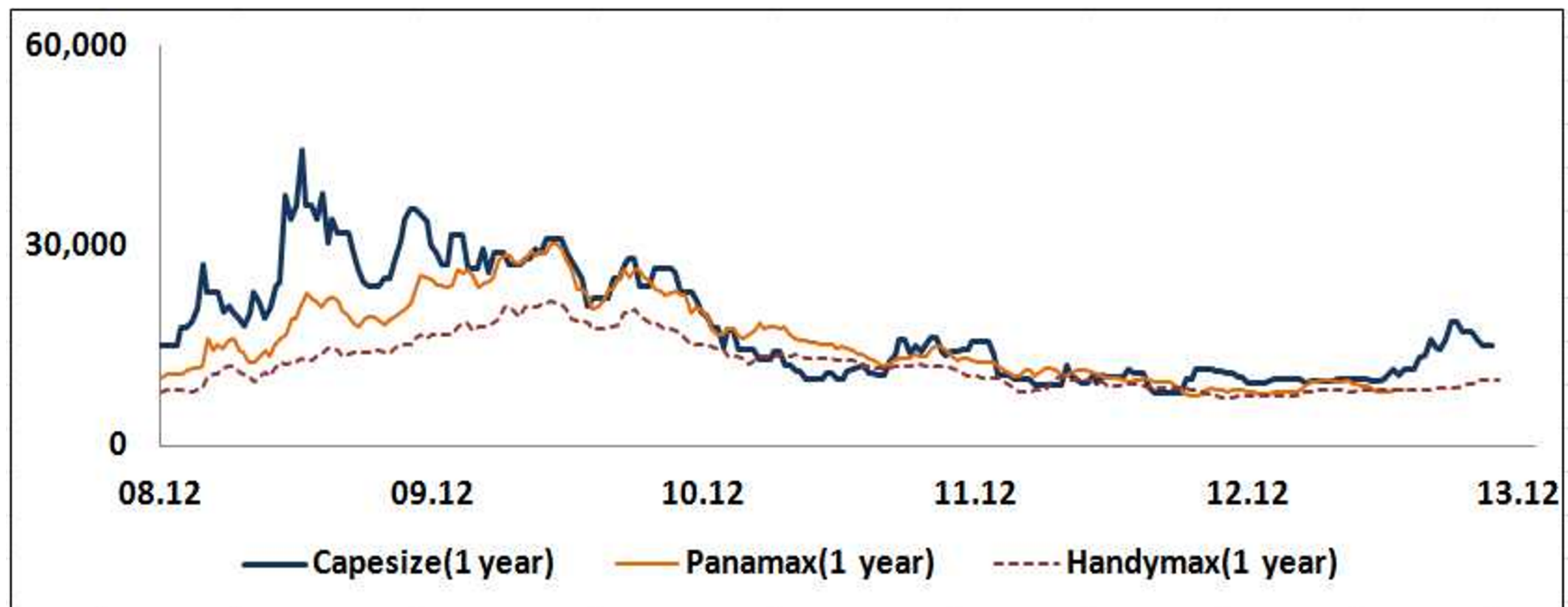
### ::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

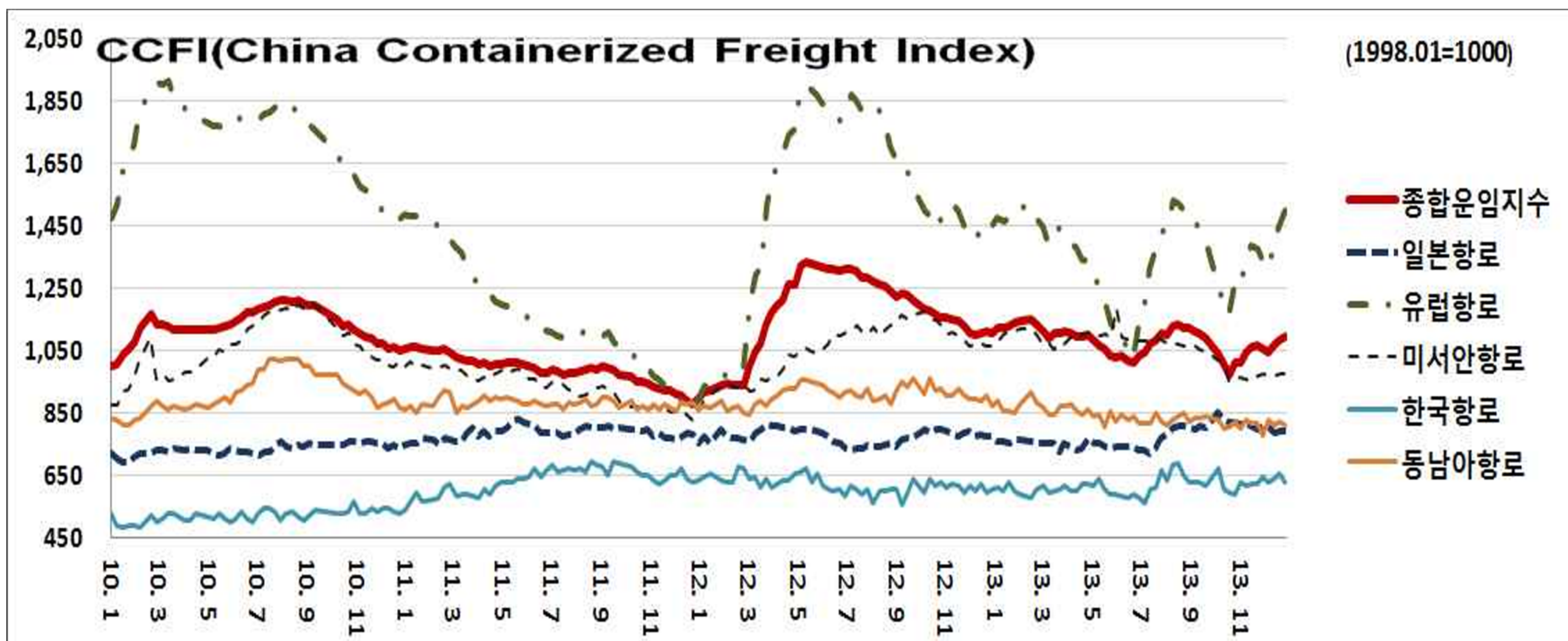
### ::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

### ::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



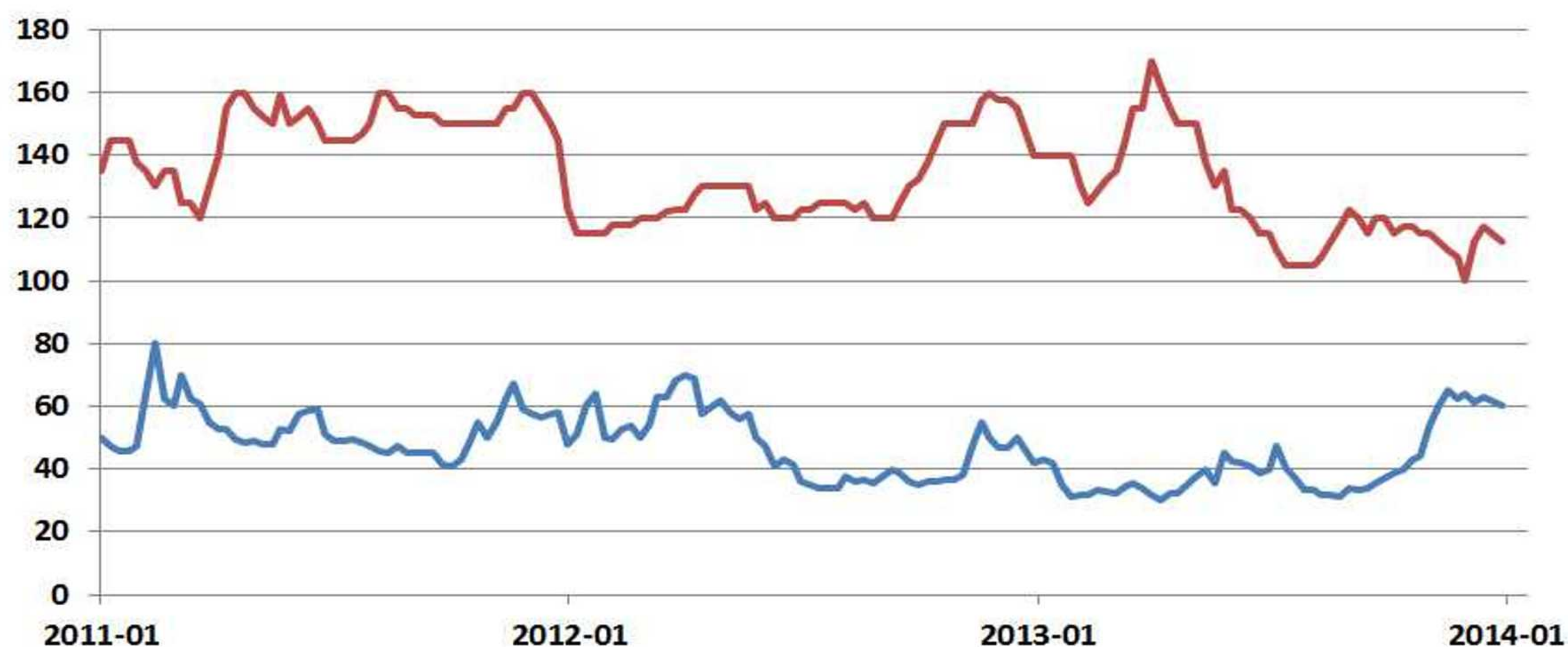
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)

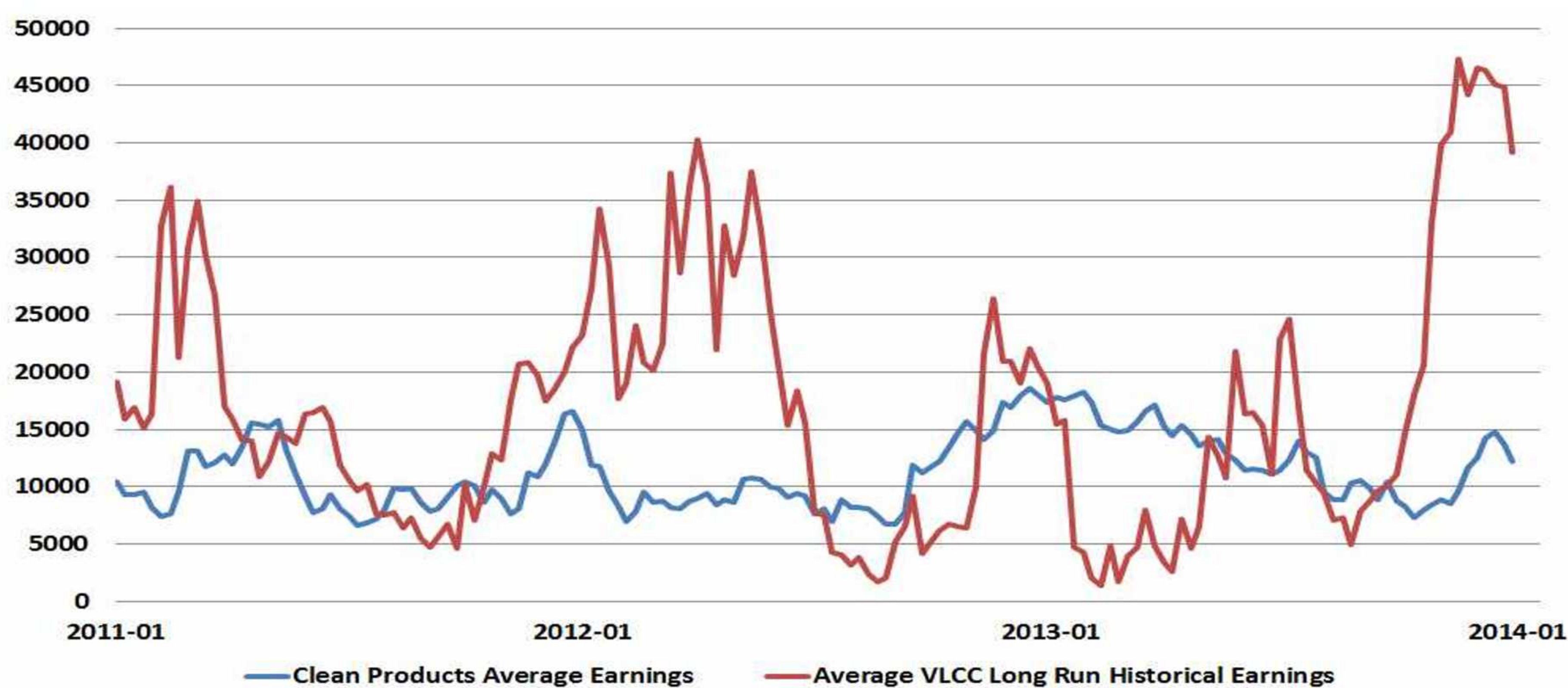


VLCC(중동-극동행) WS    싱가포르/극동향 MR 석유제품선 WS

Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

|                             |             |      |       |      | 2014년 |      |      | 2013년 |      |      |
|-----------------------------|-------------|------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|
|                             |             |      |       |      | 최저    | 최고   | 평균   | 최저    | 최고   | 평균   |
| 중고선 시장 (\$ Million) (01.03) |             |      |       |      |       |      |      |       |      |      |
| 건화물선(5년)                    | Panamax     | 25.0 | (0.5) | 26.0 | 26.0  | 26.0 | 26.0 | 18.0  | 25.5 | 21.2 |
| 유조선(5년)                     | VLCC        | 65.0 | (5.0) | 65.0 | 65.0  | 65.0 | 65.0 | 55.0  | 60.0 | 56.0 |
| 컨테이너선(10년)                  | Sub-Panamax | 10.3 | (-)   | 10.3 | 10.3  | 10.3 | 10.3 | 9.0   | 10.3 | 9.4  |

|                             |             |      |       |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------|-------------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| 신조선 시장 (\$ Million) (01.03) |             |      |       |      |      |      |      |      |      |      |
| 건화물선                        | Panamax     | 28.0 | (0.2) | 28.0 | 28.0 | 28.0 | 28.0 | 25.8 | 29.0 | 27.0 |
| 유조선                         | VLCC        | 94.0 | (-)   | 94.0 | 94.0 | 94.0 | 94.0 | 89.5 | 94.0 | 90.7 |
| 컨테이너선                       | Sub-Panamax | 31.5 | (-)   | 31.5 | 31.5 | 31.5 | 31.5 | 30.0 | 31.3 | 30.6 |

|                        |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
|------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (01.03) |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
| 380 CST                | Rotterdam | 586.0 | (-1.0) | 586.0 | 586.0 | 586.0 | 586.0 | 567.0 | 646.0 | 594.5 |
|                        | Singapore | 619.5 | (2.5)  | 619.5 | 619.5 | 619.5 | 619.5 | 591.0 | 667.5 | 615.7 |
|                        | Korea     | 662.5 | (-1.0) | 662.5 | 662.5 | 662.5 | 662.5 | 610.5 | 688.0 | 644.2 |
|                        | Hong Kong | 640.0 | (-2.5) | 640.0 | 640.0 | 640.0 | 640.0 | 602.5 | 678.5 | 627.8 |

|                      |         |        |         |         |       |       |       |       |       |       |
|----------------------|---------|--------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (01.03) |         |        |         |         |       |       |       |       |       |       |
| 철광석                  | 국제價     | 135.0  | (-0.3)  | 135.0   | 135.0 | 135.0 | 135.0 | 113   | 158   | 135   |
|                      | 중국産     | 176.4  | (-0.3)  | 176.4   | 176.4 | 176.4 | 176.4 | 159   | 189   | 172   |
| 연료탄                  | 국제價     | 100.2  | (0.3)   | 100.2   | 100.2 | 100.2 | 100.2 | 96    | 100   | 98    |
|                      | 중국産     | 114.3  | (0.3)   | 114.3   | 114.3 | 114.3 | 114.3 | 104   | 116   | 112   |
|                      | 호주산     | 174.7  | (-2.8)  | 174.7   | 174.7 | 174.7 | 174.7 | 162   | 195   | 179   |
| 원료탄                  | 내륙(외몽고) | 96.0   | (0.3)   | 96.1    | 96.1  | 96.1  | 96.1  | 89    | 112   | 99    |
|                      | 중국産     | 195.4  | (-2.7)  | 195.4   | 195.4 | 195.4 | 195.4 | 160   | 231   | 190   |
| 곡물                   | 대두(국제)  | 1289.3 | (-42.3) | 1,296.3 | 1,287 | 1,313 | 1,296 | 1,259 | 1,613 | 1,407 |
|                      | 밀(국제)   | 605.8  | (-3.3)  | 602.7   | 597   | 606   | 603   | 605   | 791   | 683   |

|                    |    |        |        |        |              |          |          |
|--------------------|----|--------|--------|--------|--------------|----------|----------|
| 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  |