

해운시황 포커스

통권 177호 (2013.08.05~08.09)

한국해양수산개발원 | 발행: 김학소 | 감리: 임진수 | 편집: 해운시장분석센터 | 02 2105 2758

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



뉴스 & 이슈

정봉민 KMI 전 선임연구위원(kevery@hanmail.net)



피그말리온 효과와 해운시황 변동

▶ 자기실현적 예언에 따른 경기변동

- 일반경제의 경기변동에 있어서는 자기실현적 예언(self-fulfilling prophecy) 현상이 흔히 나타난다. 경제 주체들이 장래의 경기 전개에 대하여 낙관적인 견해를 갖고 있으면 투자와 소비가 증가하여 경기 호전이 초래될 것이며, 반대로 비관적인 견해를 갖고 있는 경우에는 투자와 소비가 감소함으로써 경기 위축이 유발되기 때문이다.
- 경기변동의 선행지표로 흔히 활용되는 기업경기실사지수(BSI) 및 소비자심리지수(CSI)는 기업경영자 및 소비자의 미래 경제상황에 대한 기대심리가 이와 같이 경기변동으로 실현되는 효과를 이용하여 작성되는 경기지표이다.
- 이러한 자기실현적 예언은 피그말리온 효과(Pygmalion effect)라고도 한다. 피그말리온은 그리스 신화에 나오는 조각가였는데, 스스로 완벽한 조각 여인을 만들어내고 이를 사랑하게 되었다고 한다. 그리고 그는 이에 생명을 불어 넣어 달라고 간절히 기원함과 동시에 그 실현을 믿었다고 한다. 그의 애절한 염원에 감동한 여신 아프로디테가 그 조각상에게 생명을 불어넣어 주었고, 마침내 피그말리온은 이 여인과 결혼하게 되었다는 것이다. 피그말리온 효과는 교육심리학에서 흔히 인용되는 용어이나 주식, 부동산시장 뿐만 아니라 일반경제의 시황변동을 설명함에 있어서도 유용하게 적용된다.

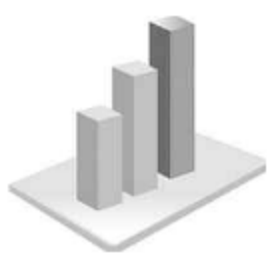
▶ 피그말리온 효과의 해운시황에 대한 상반된 장·단기적 영향 (단기적 영향)

- 포터(Porter)의 모형에 의하면 특정 산업의 경쟁력은 위협(진입 및 대체 위협), 협상력(고객 및 원자재 공급자) 및 기존업체 간 경쟁의 정도에 의하여 결정된다. 그런데 해운 시장에서 단기적으로 다른 요인들에 변화가 없다면 운임의 결정은 선주와 화주 사이의 협상력에 크게 좌우된다. 여기에서 협상력은 시장참여자들(선주 및 화주)의 기대심리에 의하여 주로 결정된다. 만약 시장참여자들이 현재의 해운시황에 대하여 실제로보다 긍정적으로 판단하고 있거나 개선될 것으로 기대하고 있다면 선주는 심리적으로 우위에 서는 대신 화주는 위축되어 선주 주도적인 시장이 전개될 것이다. 이 경우 해상운임은 선박 수급상황과는 별개로 상승할 가능성이 크다. 반대로 시황에 위축될 것으로 예상한다면 화주 주도적인 시장이 전개되어 운임은 하락을 면하지 못하게 될 것이다.

- 실제로 2007~2008년 중 벌크선 시황이 크게 개선되자 컨테이너선 운임도 동반 상승했는데, 당시 컨테이너선 시장의 수급상황은 경쟁적인 대형화 투자로 인하여 이전보다 개선되기보다는 오히려 악화일로에 있었다. 따라서 당시 컨테이너선 시황의 개선은 전적으로 시장 참여자들의 기대심리가 반영된 것이었다.
- 이와 같이 시장 분위기에 편승한 시황회복은 자기실현적 예언 또는 피그말리온 효과에 의하여 설명 가능하다.

(장기적 영향)

- 장기적인 관점에서 볼 때에는 해운시장에서 기대 효과 또는 자기실현적 예언과 같은 효과가 나타나기보다는 오히려 그 반대의 결과가 초래될 가능성이 높다. 즉 해운기업들이 경기 호전을 예상할 경우 중고선 도입, 신조발주 등이 촉진됨으로써 선박의 공급과잉을 결과하여 장기적으로 시황을 억제하는 효과를 나타낸다.
- 그리고 반대로 불황을 예상할 경우에는 선박의 처분이 촉진됨으로써 선박공급이 감소되고, 이는 선박수급을 개선시킴으로써 시황을 부양하는 효과를 나타낸다. 따라서 장기적인 관점에서 보면 해운시황은 시장참여자들의 기대심리와는 상반된 방향으로 전개되는바, 피그말리온 효과가 역으로 작용하는 것이다.
- 해운시황에 일단 불황에 빠지면 쉽게 회복하지 못하는 주요 요인은 시황회복에 대한 기대심리가 쉽게 사라지지 않는다는 점에 있다. 다수의 선박 투자자들이 시황회복에 대한 기대를 갖고 있는 한 선박공급 압력은 해소되기 어려울 것이며, 시황회복은 그만큼 지연될 수밖에 없다. 반대로 장기간의 불황이 지속된 다음 그 막바지에 다다르면 대부분의 시장 참여자들은 심리적으로 지치고 위축된 나머지 시황회복에 대한 기대 자체를 버림으로써 선박에 대한 신규투자도 중단된다. 이 때 다수의 해운기업들은 장기간의 불황에서 누적된 손실로 인하여 기업활동의 지속가능성에 위협을 받게 되며, 해당 기업 경영자들은 공황상태에 빠져 선박의 처분(특히 해체선으로 매각)을 서두르게 된다. 이러한 상황이 시장에 나타난다면 가까운 시일 내에 해운시황의 반전을 예상해볼 수 있을 것이다.



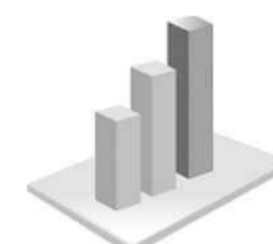
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 하락세 지속

- ▶ 금주 BDI는 1,024p(8월 7일)를 기록, 지난 주 대비 38p(4%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 573달러/일(5%) 하락하며 11,128달러/일을 기록
 - 파나마스도 하락세를 지속하며 전주 대비 637달러/일(8%) 하락하며 7,771달러/일을 기록하며 시황하락을 주도
 - 수프라막스는 전주 대비 171달러/일(2%) 상승, 핸디사이즈도 1% 하락
- ▶ 케이프 선형은 여름철 비수기 영향과 함께 콜롬비아 Drummond 광산 파업 등의 영향으로 시황이 하락
 - 특히 Front haul(유럽→브라질 등→동아시아) 화물의 중심인 브라질→중국 철광석 물동량 유입이 부진한 가운데, 공선운항한 선박이 동 수역에 모이면서 시황 하락에 영향
 - 한편 최근에 낮은 수준을 보이는 석탄 국제가격으로 호주의 고품질 석탄의 수출이 시황 지지세 역할을 하는 것으로 알려짐
 - Lloyd's List는 중국의 철강협회가 회원사에게 설비 감축을 촉구했다고 언급하면서 중국의 철강산업 거품이 결국에는 빠질 위험이 있다고 경고함
- ▶ 파나마스 선형은 태평양/대서양 양 수역에서 시황이 부진한 가운데, 남아프리카 지역이 상대적으로 시황 지지세 역할을 한 것으로 알려짐
 - 특히 태평양 지역은 화물을 유치하기 위한 선박이 많이 몰리면서 단기간에는 시황상승이 어려울 것으로 전망
- ▶ 뉴욕거래소 상장기업인 Diana Shipping의 최고경영자 Palios는 최근 시황은 건화물선을 개선시켜야 하는 수준의 낮은 운임을 보이고 있다고 지적
 - 2014년에 시황이 개선될 것이라는 점에 대해서도 우려를 표명
- ▶ Clarkson 분석에 따르면, 최근 10년 간 33억 톤의 국제해상화물 증가가 일어났으며, 이 중에서 니켈, 철강재, 보크사이트 등의 마이너 화물이 17%를 차지
 - 즉 약 5억 6천만 톤의 마이너화물이 새롭게 시장을 형성했으며, 이 중에서 중국이 동아시아 역내(특히 인도네시아의 니켈, 보크사이트 등) 물동량 비중이 높았음을 지적
 - 중국의 저품질 석탄수입에 대한 규제와 인도네시아의 광물수출 규제 등의 변수가 있지만, 이들 마이너 시장에 대한 관심이 필요



		금주 (8.7)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,024	(-38)	698	1,179	892	647	1,624	920
	BCI	1,853	(-28)	1,209	2,176	1,496	1,082	2,955	1,573
	BPI	997	(-80)	651	1,210	956	418	1,738	963
	BSI	911	(-1)	664	981	847	600	1,300	904
	BHSI	525	(-6)	410	569	510	366	719	516
(8.2)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	13,250	(1,750)	9,250	11,500	10,206	8,000	13,500	10,034
	Panamax	8,625	(-250)	7,750	9,875	8,758	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,250	(-)	7,500	8,375	8,056	7,250	10,500	8,649
(8.7)									
운임(\$/day)	Capesize	11,128	(-573)	4,205	15,218	7,410	2,644	23,991	7,681
	Panamax	7,771	(-637)	5,163	9,680	7,583	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,530	(171)	6,938	10,259	8,857	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,671	(-107)	6,108	8,343	7,543	5,489	10,414	7,359

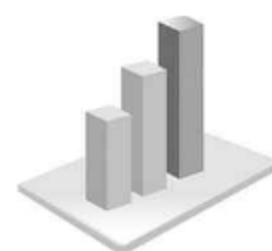
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



기간항로, 선사들의 운임인상으로 지탱

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 17.6p 상승한 1,105p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 -0.2p 하락한 501.7p를 기록했다
- ▶ 컨테이너선사들의 적극적인 운임 인상 노력으로 유럽항로 운임의 상승세가 컨테이너선 운임지수의 상승세를 이끌고 있음
 - 문제는 이 같은 상승세가 수요가 아닌 선사들의 선복조절 등 공급자의 노력에 의해 실현되고 있다는데 있음
 - 이는 성수기 할증료 부과율이 그리 크지 않게 반영되고 있는 원인이 되고 있는데, 이에 따라 향후 일반운임인상(GRI)요인이 중요해질 수 있는 요인이 될 수 있음
 - 현재 미주 및 유럽항로는 추수감사절 이후 그리고 개학이전에 수입 수요가 작용하면서 일정 부분 수요가 유지될 것으로 보임
 - Drewry에 따르면, 글로벌 금융위기 이전인 2004~2007년 성수기 기간인 7~9월 중 아시아 미주항로의 물동량이 전체항로의 27.1%를 차지했으나 지난해에는 26.4%로 줄었음
 - 그리고 유럽항로도 동 기간 중 26.8%에서 25.7%로, 지중해항로는 26.1%에서 24.4%로 각각 감소했음
- ▶ 한편, 전통적인 기간항로의 성장에 반해 아시아 역내 항로의 성장은 빠르게 진행되고 있는 것으로 나타났음
 - 이 같은 성장세가 미주 및 유럽의 둔화세를 어느 정도 상쇄할 수 있을 것이라는 게 컨테이너선 업계의 희망으로 작용하고 있음
 - 두바이 소재 투자회사인 Asiya Investments에 따르면, 현재 아시아 역내 무역규모는 연간 5조 달러에서 2020년에 가서는 20억 달러에 달할 것으로 예상됨
 - 한편, United Overseas Bank of Singapore은 2010년 세계무역규모가 73조 달러에서 2020년 109조 달러로 현재 대비 73% 성장 예상되며, 이 같은 성장세의 주요 원인이 아시아 성장이라고 강조했다
 - 초대형화가 급속히 진행되는 전통적 기간항로의 수요가 뒷받침 되지 않는 경우 성장세에 있는 아시아시장 역시 캐스케이딩에 따른 대형화가 예상보다 빨라질 수 있을 것으로 보임



		금주 (8.2)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,105	(17.6)	1,013	1,152	1,089	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,431	(61.2)	1,027	1,514	1,338	897	1,901	1,535
	미서안항로	1,085	(-0.4)	1,053	1,120	1,095	859	1,177	1,053
	일본항로	772	(35.1)	726	776	749	733	815	777
	한국항로	668	(57.0)	580	630	605	557	682	622
	동남아항로	827	(-24.9)	843	916	853	848	964	909
(8.7)									
용선지수(HRCI)		501.7	(-0.2)	458	505	484	456	514	478
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	710	730	725
		수입	620	(-)	620	620	600	620	615
	한중(All in)	수출	374	(-)	374	374	330	374	360
		수입	494	(-)	494	494	490	494	493
	동남아(All in)	수출	880	(-)	780	880	670	780	743
		수입	640	(-)	540	640	490	540	524

유조선 시장

안영균 연구원(ahnyg@kmi.re.kr)



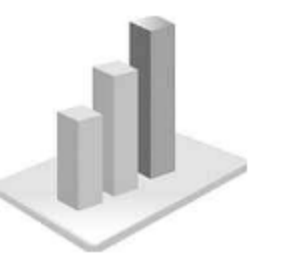
VLCC - 수익 하락세 지속, 운임 감소

- ▶ 수익은 10,310 달러/일로 전주대비 1,099달러 하락, 운임지수는 WS 33.5로 전주대비 변동 없음
 - 수익은 전주 33% 큰 폭으로 감소한데 이어 금주에도 10% 하락하며 10,310 달러/일로 3주 연속 하락세를 나타냄.
 - 중국 경기 둔화에 대한 우려, 미국 소비자지수 하락, 유럽 주요국 경기둔화 우려 등으로 글로벌 경기침체 우려가 확산되고 있어 선사들의 성수기 어드밴티지가 전무한 분위기임
 - 6월 들어 18척의 VLCCs 신조 인도가 이루어지는 등 공급과잉은 지속되고 있으나, OPEC 생산 감축(특히 중동 및 서아프리카 지역)으로 인하여 VLCC 수요는 감소하고 있는 추세임
 - 로테르담 등 일부지역에서 선박 연료유는 내림세를 보였으나, 대부분의 지역에서 오름세 및 보합세를 나타내며 선주들에게 부담으로 작용하고 있음



제품선 - 수익 감소, 운임 보합

- ▶ 수익 12,503 달러/일로 전주대비 437달러 감소(7.5% 하락), 운임은 WS 105.0으로 변동 없었으나 연중 최저치에서 벗어나지 못하고 있음
 - MR 탱커의 경우 시장참여자들의 수요가 증가하고 있는 반면 신조선 인도도 함께 증가하고 있어 큰 폭의 수익 상승으로는 이어지지 않고 있음 (6월 신조 인도된 유조선 중 약 64%가 제품선에 해당)
 - 중국 및 중동지역 내 정유사들이 정제물량을 크게 증가시키지 않는 추세로 운임 보합세 지속되고 있음
 - 중국이 8월1일부터 국제해상운임에 6% 증치세(부가가치세) 부과를 시행하였는데, 이는 향후 운임의 하락을 가져올 수 있는 요인임. 단 제품선의 경우 최근 제품유 수요 증가로 인하여 운임의 하방경직선이 관측되고 있어 큰 폭의 하락은 없을 것으로 예측
 - 최근 과다 채무로 경영위기를 겪고 있는 덴마크의 부정기 선사 Torm을 머스크 탱커에서 인수할 것이라는 소식이 있는데, 이는 선사의 시장교섭력이 강화되어 향후 운임 상승 요인으로 작용할 수 있다고 평가됨



		금주 (전주비) 8월평균			2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(8.9)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	10,310	-1,099	10,310	1,351	24,566	10,310	1,746	40,260	18,296
	MR	12,503	-437	12,503	11,081	18,266	14,529	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,887	19,000	26,000	22,125
	MR	14,250	(-)	14,250	13,500	14,500	14,081	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	33.5	(-)	33.5	30.0	47.5	36.8	34.0	70.0	47.5
	MR	105.0	(-)	105.0	105.0	170.0	132.9	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



중국, 해상 운임 등에 8월 1일부터 증치세 부과로 해운업계 혼선

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 중국은 8월 1일부터 중국본토에서 발생하는 해상운임과 항공운임 등 국제수송 운임에 대해 세율 6%의 증치세(한국의 부가가치세에 해당)를 부과기로 함
 - 실제로 일부 선사들을 제외한 정기선사들에 대해 8월 1일부터 6%의 추가 징수를 실시하고 있음
- ▶ 국제적으로 국제수송 운임에는 부가세를 부과하지 않는 것이 관례화 되어 있기 때문에, 이번 조치는 매우 이례적인 것으로 판단되고 있음
 - 이번 증치세 부과 방침의 시행시기와 과세대상 등을 놓고 논란이 발생하면서 선사들 사이에 큰 혼란이 발생하고 있음
 - 머스크의 경우 이번 과세방침에 관한 정보가 확실치 않다며 일방적으로 증치세 징수를 오는 8월 15일로 연기한다고 밝히기도 했음
- ▶ 중국 재무부 및 국가세무총국은 2013년 5월 24일 “교통운수업 및 일부서비스업에 부과되던 영업세를 대신해 증치세를 징수하는 세수 정책의 전국 전개에 관한 통보”(재세 37호)를 공표하였음
 - 징수 대상은 국제 포워더와 선박 대리점이 선사나 항공사에 지불하는 국제 화물 운임으로 관련 제반 요금임
 - 한편 중국 선사인 COSCO 컨테이너 라인(COSCON)이나 CSCL 등은 징수 적용 제외이지만, 해외 정기 선사의 중국 법인은 징수 대상이 되는 등 특히 과세대상을 놓고 혼선이 발생하고 있음
- ▶ 이번 과세대상이 되는 것은 중국 국내에서 지불되는 해상운임과 할증료 등이고, 홍콩을 포함하여 해외에서 지불되는 해상운임은 제외되었음
 - 이에 따라 일부 물류업체들은 해상운임 지불을 중국 이외의 지역으로 변경할 수 있을지를 선사에게 타진하고 있는 실정임
 - 항공 화물의 경우 중국발 대일 수출시 일본에서 운임을 지불해도 증치세의 과세 대상이 된다는 이야기가 있어 논란이 되고 있지만, 현재는 사실유무를 확인할 수 있는 채널이 존재하지 않아 혼란이 가중되고 있음
- ▶ 업계 내부에서는 "국제수송운임의 경우 세계적으로 비과세되고 있는 만큼 이번 조치는 조만간 철회될 것"이라는 주장도 제기되고 있음
 - 해상 및 항공 운임은 기본 단가가 높기 때문에 6%라고 해도 선사 및 항공사들의 생사문제로 확산될 수 있다는 우려 섞인 분위기가 있음

(출처: 일본해사신문, 2013. 8. 6.)



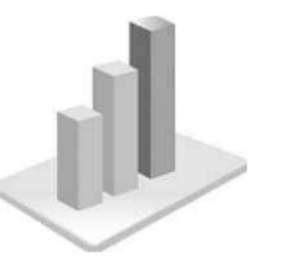


하판로이드 2분기 실적, 낮은 운임으로 인하여 대체적으로 부진

안영균 연구원 (ahnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 선사들의 비용절감 노력 및 연료 가격 하락으로 독일 선사들은 소폭의 분기 순이익을 나타내고 있음
 - 하판로이드도 2분기 소폭의 순이익을 기록하며 다시 흑자 전환(€20.9백만) 하였지만, 지속적인 운임 하락으로 인하여 2013년 현재까지의 누계 순이익은 아직 적자를 기록하고 있음
 - 2013년 1~6월 기간 중 하판로이드는 7,270만 유로의 적자를 기록하였는데 이는 2012년 동기간 1억 3,970만 유로의 적자를 기록한 것에 비해서는 개선된 것임. 하판로이드는 2013년 남은 기간 중 실적이 점차 개선되는 것을 예측하고 있음
- ▶ 대다수 독일 선사들은 4~6월 기간 동안에 비용 절감 노력 및 연료 가격의 하락으로 향상된 실적을 공시하고 있지만, 운임 인상 부문에 있어서는 그들의 목표가 성공하지 못했음을 인정하고 있음
 - 2분기 실적을 공시하면서 하판로이드 관계자는 “해운시장의 지나친 경쟁으로 인하여 2012년 대비하여 운임을 더 증가시키는 것은 사실상 불가능하였다”라고 언급하였음
 - 지난 2분기 중 TEU당 평균 운임은 1,499달러를 기록하였는데, 2012년 동기간 평균 운임은 1,594달러를 기록하였음
- ▶ 한편 2013년 초부터 있었던 하판로이드와 함부르크수드와의 합병논의는 중단된 상황이며, 하판로이드의 2분기 세부 실적은 다음과 같음
 - 2분기 물동량 실적은 139만 TEU로 1분기 대비하여 2.3% 상승하였음
 - 2분기 순이익 2,090만 유로는 전년 2분기의 730만 유로의 순손실과 비교하여 상당히 개선이 된 것이고, 영업이익 6,670만 유로도 전년 동기의 3,080만 유로에 비교하여 2배 이상 증가한 것임
 - 법인세 차감 전 순이익도 2012년 2분기 대비하여 45% 이상 상승한 1억 4,780만 유로를 기록하였음
 - 하판로이드의 2013년 2분기 실적개선은 벙커유 가격 하락이 큰 도움이 되었는데, 2분기 평균 벙커유 가격은 톤당 622달러로 이는 2012년 톤당 694달러에 비해 약 12% 감소한 것임. 그러나 톤당 200달러 이하였던 2009년 초와 비교하면 아직 3배 이상의 높은 가격을 기록하고 있음
- ▶ 하판로이드 회장은 “특히 정기선사들이 해운시황 불황을 타개하고 수익을 얻기 위해서는 현시점에서 반드시 운임상승이 이루어져야 한다”고 언급하였음

(출처: Lloyd's List, 2013. 8. 7.)





Essar Shipping 수익 64% 감소

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 인도 해운기업 Essar Shipping의 2분기 총수익이 작년 Rs 9.3bn에 비해 대폭 하락한 Rs 5.2bn을 기록함
 - Essar Shipping의 올해 2분기(4월~6월) 실적은 계속되는 해운사업 악화와 물류사업 축소로 인하여 전년대비 64% 하락한 Rs194.1m(\$3.2m)을 기록함
 - 수익감소는 Essar Logistics Limited을 통해 이루어지는 물류서비스 부문 사업 축소 때문이라고 Essar Shipping의 경영책임자 AR Ramakrishnanrk 설명함
- ▶ 해운업계는 운임률과 화물량의 감소로 인하여 지속적으로 어려운 시기에 직면하고 있다고 Essar Shipping의 해운부문 책임자 Anoop Sharma가 설명함
 - Essar Shipping은 해운사업 부문에서 총수익 Rs3.3bn, 순이익 Rs36.3m을 기록했으나, 작년 총수익 Rs4.6bn, 순이익 Rs172.4m에 비해 크게 하락함

(출처: Lloyd's List, 2013. 8. 7.)

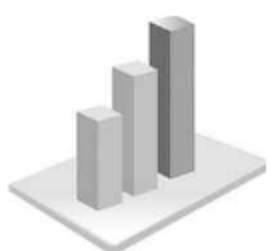


글로벌 정기선사, 정시운항성 최근 하락

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

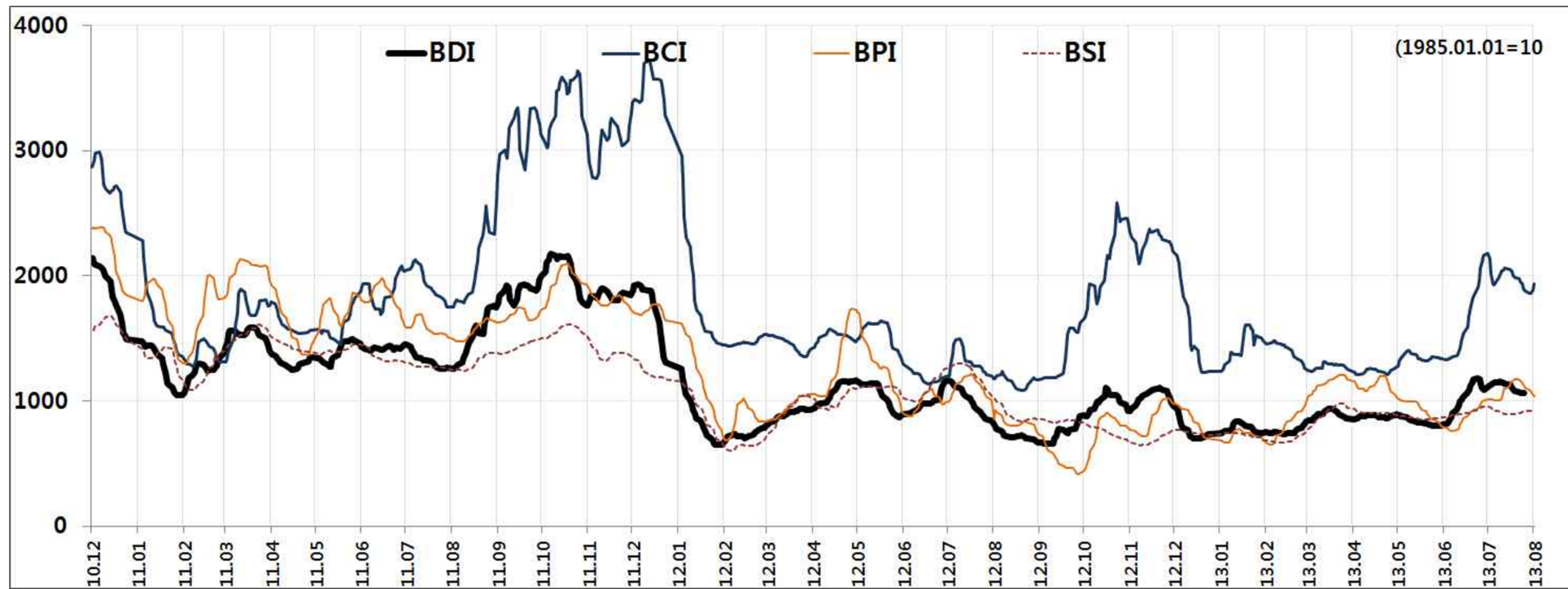
- ▶ 글로벌 선사들의 정시운항성이 2개월 연속 하락하며, 6월 외양선사들의 정시운항성이 2% 하락함(SeaIntel Maritime Analysis Global Liner Performance report)
 - 아시아~북유럽, 아시아~지중해 무역항로의 정시운항성은 각각 5%, 6% 하락하며 전체 평균보다 더 많이 하락함
- ▶ 그럼에도 불구하고, 독일의 Hamburg Süd는 정시운항성을 91%까지 개선하며 1위에 오름
 - 기존의 1위였던 머스크 라인은 정시운항성이 87%까지 하락하며 2위로 밀려남
- ▶ Hamburg Süd와 머스크 라인은 82%의 정시운항성을 기록하며 3위에 랭크된 APL과 75% 이하의 정시운항성을 기록하며 하위그룹에 랭크된 선사 Zim, OOCL, MSC, Evergreen에 비해 크게 앞서고 있음
- ▶ 반면 북유럽~남미 동부연안 무역항로는 정시운항성이 최고기록인 90%까지 상승함

(출처: Lloyd's List, 2013. 8. 6.)



주요 해운 지수 동향

건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

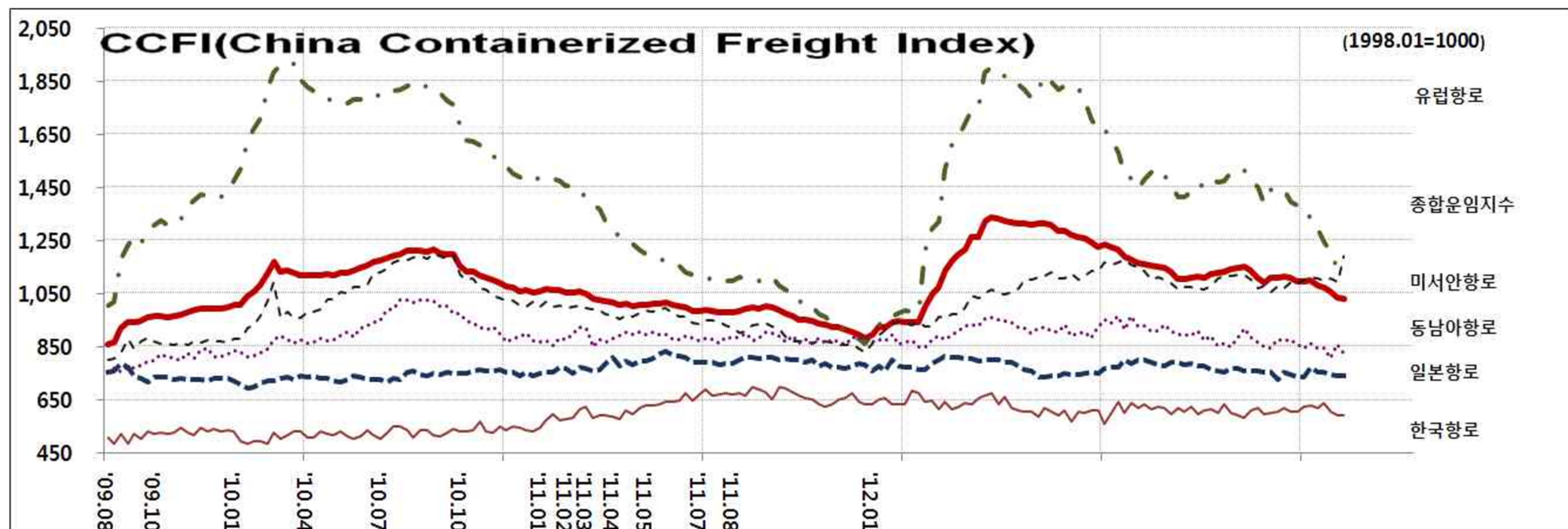
건화물선 용선료

\$/day



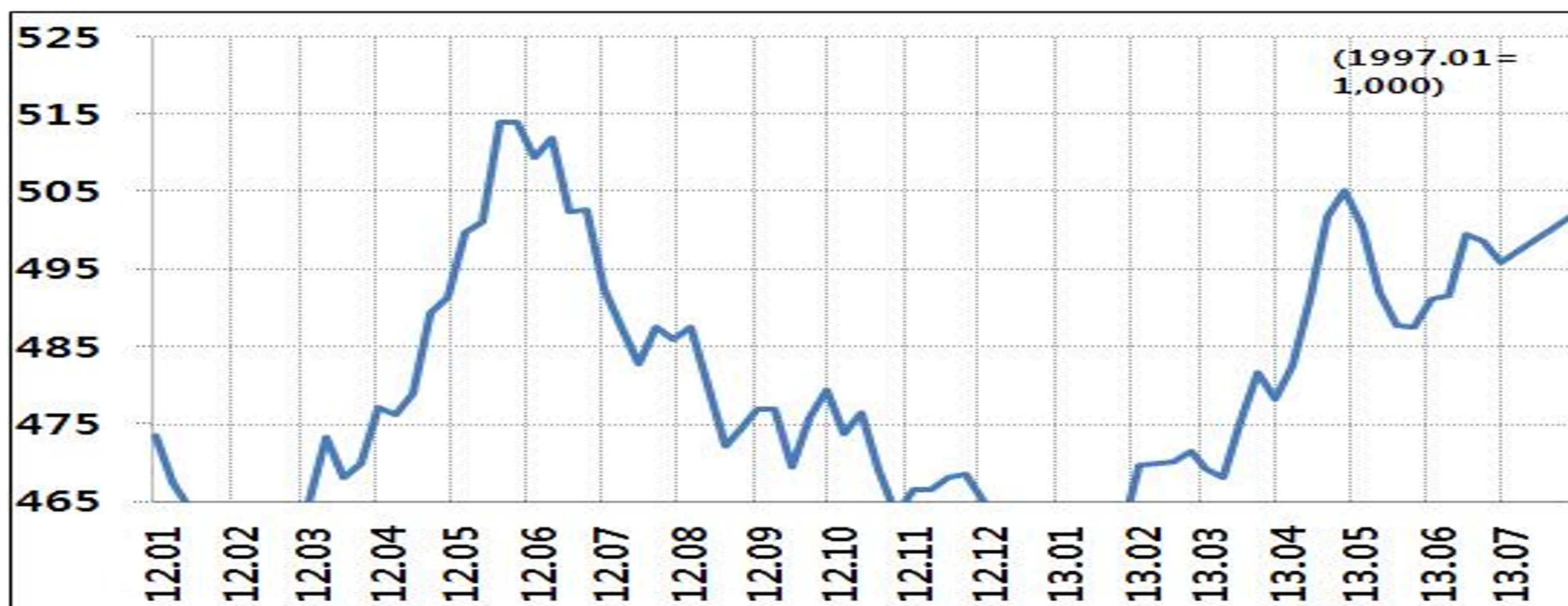
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

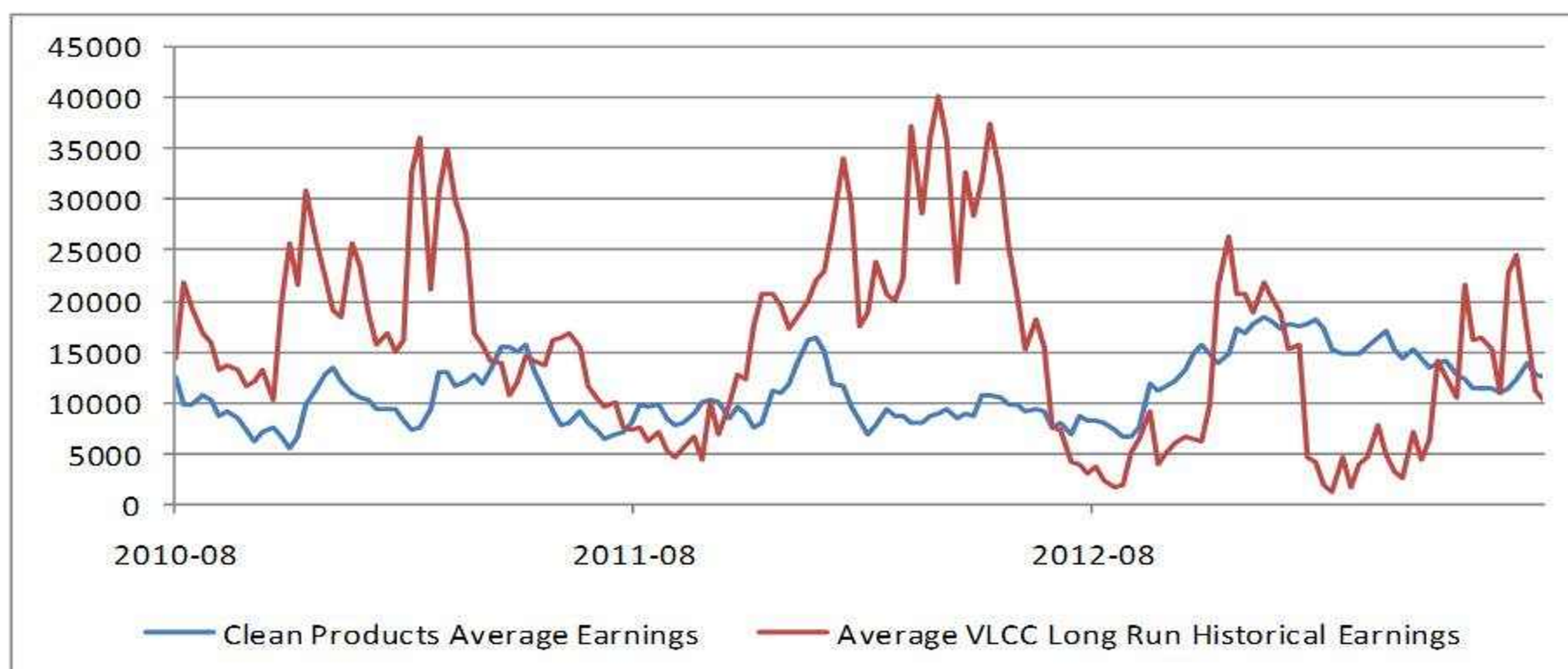
유조선 운임 지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson

주요 해운 지표 추이

					2013년			2012년		
금주 (전 주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (8.2)										
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	18.0	21.0	18.5	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	55.0	(-)	55.0	55.0	57.0	55.9	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (8.2)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	25.8	26.3	25.8	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	89.5	92.5	90.9	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	30.8	(-)	30.8	30.0	30.8	30.2	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (8.2)										
380 CST	Rotterdam	605.0	(6.0)	605.0	570.0	646.0	598.4	550.5	720.0	638.8
	Singapore	591.0	(-3.5)	591.0	591.5	667.5	619.6	573.5	741.5	662.8
	Korea	626.0	(-3.5)	626.0	612.5	688.0	645.6	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	614.5	(-)	614.5	602.5	678.5	632.2	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (8.2)										
철광석	국제價	129.8	(3.6)	129.8	113	158	135	88	149	129
	중국産	164.2	(-1.9)	164.2	159	189	173	143	195	173
연료탄	국제價	97.9	(-0.2)	97.9	96	98	97	96	119	103
	중국産	110.0	(-3.4)	110.0	113	116	115	112	148	126
	호주産	162.6	(-0.3)	162.6	163	195	182	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.0	(-0.1)	89.0	97	112	104	110	137	118
	중국産	160.2	(-0.3)	160.2	160	231	194	168	272	222
곡물	대두(국제)	1331.0	(-18.8)	1331.0	1,331	1,613	1,464	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	660.5	(10.3)	660.5	646	791	707	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)							
		6월	5월	4월	2013년(1월~5월)	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,685	14,532	14,543	85,098	164,089	153,356
	수입	12,844	12,842	13,540	75,981	147,950	140,978
울산	수출	6,630	6,198	6,743	40,836	83,778	82,058
	수입	8,926	8,508	8,862	55,652	113,193	111,695
광양	수출	6,724	7,181	5,997	39,172	81,103	75,414
	수입	13,061	12,401	12,512	75,667	156,238	144,514