

# 해운시황 포커스

통권 179호 (2013.08.19~08.23)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2758

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

## 뉴스 & 이슈

황진희 센터장 (hjh@kmi.re.kr)



### 신흥국 금융위기와 해운

- ▶ 인도, 인도네시아, 브라질, 남아프리카공화국, 터키 등 5개 신흥 경제성장 국가의 외환 시장이 불확실성이 증대되고, 이들의 위기가 세계 경제 및 해운에 미칠 영향을 주목하고 있음
  - 최근 인도·인도네시아·브라질·남아공·터키 등 5개국(F5; Fragile 5)의 외환시장은 세계 금융시장의 화약고로 떠오르고 있음
  - 통화가치 급락, 경상수지 적자, 대외부채 급등이 맞물리면서 아시아 전체로 번질 것이란 우려도 커지고 있고, 이들 나라의 성장세가 둔화할 경우 우리나라 수출도 일정 부분 영향을 받을 것이란 예측도 나오고 있음
- ▶ 이에 대해 정부는 이들 국가의 금융 불안이 우리나라 수출에 미치는 영향은 제한적일 것으로 전망하고 있음
  - 산업통상자원부는 25일 “벤 버냉키 연준 의장의 양적완화 축소 가능성 시사 이후 국제 금융시장의 불확실성이 증대되고 있지만, 지난해 시작된 신흥국의 경기둔화는 이미 우리 수출 실적에 반영돼 새로운 위협요인으로 작용하지 않을 것”이라고 밝혔음
- ▶ 한편 세계 해운시장에서 이들 5개국이 차지하는 비중은 결코 무시할 수 없는 상황임. 이들 국가들이 세계 해운시장에서 중요한 비중을 차지하는 철광석, 석탄 등을 많이 수출하는 그룹에 속하기 때문임
  - 먼저, 브라질, 인도, 남아프리카 공화국은 해운시장에서 단일 품목으로 물동량이 가장 많은 철광석 주요 수출국임. 브라질은 호주 다음으로 철광석을 많이 수출하는 국가로 연간 수출량은 3억 2,600만 톤, 세계 철광석 수출량의 약 30%를 차지하고 있음
  - 남아프리카공화국의 철광석 수출은 5,400만 톤, 인도는 2,000만 톤으로 세계시장 비중은 낮지만 세계 철광석 수출시장에서 3~4위를 차지하는 국가임
  - 인도네시아는 석탄 수출이 가장 많은 국가임. 인도네시아의 석탄 수출량은 연간 3억 4,300만 톤으로 세계시장의 42%를 차지하고 있음. 석탄은 철광석 다음으로 해상물동량도 많을 뿐만 아니라, 에너지 자원과 철강생산의 주요재료로 활용되고 있어 산업 활동에서 매우 중요한 품목임
  - 또한 이들 F5 국가는 원자재 수출량도 많지만 수입도 많은 국가임. 인도는 연간 1억 1,600만 톤의 석탄을 수입하는데 이는 세계시장의 14%에 달함. 브라질의 곡물 수입량은 연간 800만 톤에 달함
- ▶ 신흥국의 금융위기는 신흥국 시장에 대한 비중이 높지 않은 우리나라 해운업계에는 직접적인 영향은 없을 것으로 판단되지만, 경기 상황이 좋지 않은 해운산업에 또 다른 악재가 되지 않도록 조기경보 체제를 갖추는 등 철저한 준비가 필요함
  - 우선, 원자재 수출국에 대한 동향 파악이 필요함. 자원 및 에너지의 경우 수출이 진행되는 생산단계에서는 사업이 중단되는 일의 거의 없지만 원자재 수출대금의 정상적 흐름 여부는 파악이 필요함
  - 둘째, 신흥국의 금융위기는 달러 강세에 따른 원료비 상승, 그리고 원료구매량과 구매 일정 조정이 있을 수 있고 이에 따른 해상물동량이 변동에도 대비해야 함

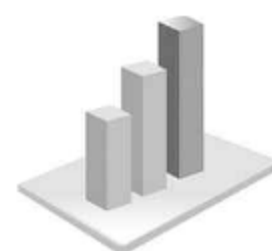
# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## BDI 상승세 지속

- ▶ 금주 BDI는 1,156p(8월 21일)를 기록, 지난 주 대비 96p(9%) 상승
  - 지난 8월 12일 996p를 기록한 이후 지속 상승하여 연중 최고치에 근접
  - 케이프 운임이 전주 대비 3,433달러/일(27%) 상승하며 연중 최고치인 16,342달러/일을 기록하여 BDI 지수의 상승을 견인
  - 파나막스 운임은 하락세를 지속하며 전주 대비 118달러/일(2%) 하락하며 7,220달러/일
  - 수프라막스는 전주 대비 106달러/일(1%) 상승, 핸디사이즈도 18달러/일(0%) 상승
- ▶ 케이프 선형은 태평양/대서양/남아프리카 수역 모두에서 양호한 물동량 흐름을 보이면서 시황 상승에 기여
  - 특히 브라질->중국 철광석 물동량이 다수 유입되면서 시황상승을 견인
  - 중국의 철광석 재고수요가 증가하고 남미->유럽 석탄 물동량 등이 호재로 작용
- ▶ 파나막스 선형은 양 수역에서 화물이 꾸준히 유입됨에도 불구하고, 선박과잉으로 시황상승으로 이어지지 못함
  - 다가오는 북미 및 흑해 곡물시즌에 대한 기대감이 형성 중
  - 한편 케이프 시황이 높게 형성되면서 일부 케이프 화물이, 운임이 낮은 파나막스 선형으로 분할/전환되는 움직임이 나타남
- ▶ Lloyd's List 보도에 따르면, 최근 Morgan Stanley는 2018년까지 세계 철광석 공급능력이 수요에 비해 빠르게 증가할 것으로 전망하면서 철광석 가격의 하락압력이 크다고 지적
  - 이 같이 철광석 가격 상승이 제한되면 호주에 비해 상대적으로 원거리 운송이 필요한 브라질 Vale사의 이익률이 개선에 부정적 요인이 될 전망
  - 따라서 운송비 절감을 위해 기획된 40만 DWT급 Vale막스 선대를 활용한 운송비 절감노력이 배가될 전망되면서 본격적인 단기운임 상승에 부정적 영향을 줄 것으로 해석됨
  - 또한 말레이시아 환적센터에서 본격적인 환적작업이 가능한 시기가 예상 시기인 내년 상반기에서 하반기로 지연된 것 또한 주목할 만한 사항
  - 한편 최근 Stopford박사는 운임이 상승하게 되면 감속운항 등을 통해 발생한 선박흡수 효과가 일정부분 사라지게 되면서 선박공급량 증가로 귀결될 수 있음을 지적



|                 |           | 금주<br>(8.21) | (전주비)   | 2013년 |        |        | 2012년 |        |        |
|-----------------|-----------|--------------|---------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
|                 |           |              |         | 최저    | 최고     | 평균     | 최저    | 최고     | 평균     |
| <b>건화물선 시장</b>  |           |              |         |       |        |        |       |        |        |
| 운임지수            | BDI       | 1,056        | (96)    | 698   | 1,179  | 898    | 647   | 1,624  | 920    |
|                 | BCI       | 2,268        | (247)   | 1,209 | 2,268  | 1,515  | 1,082 | 2,955  | 1,573  |
|                 | BPI       | 905          | (-23)   | 651   | 1,210  | 955    | 418   | 1,738  | 963    |
|                 | BSI       | 920          | (10)    | 664   | 981    | 851    | 600   | 1,300  | 904    |
|                 | BHSI      | 522          | (4)     | 410   | 569    | 510    | 366   | 719    | 516    |
|                 |           | (8.16)       |         |       |        |        |       |        |        |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize  | 15,750       | (2,250) | 9,250 | 15,750 | 10,473 | 8,000 | 13,500 | 10,034 |
|                 | Panamax   | 8,750        | (-)     | 7,750 | 9,875  | 8,758  | 7,500 | 12,000 | 9,706  |
|                 | Handymax  | 8,500        | (250)   | 7,500 | 8,500  | 8,076  | 7,250 | 10,500 | 8,649  |
|                 |           | (8.21)       |         |       |        |        |       |        |        |
| 운임(\$/day)      | Capesize  | 16,432       | (3,523) | 4,205 | 15,218 | 7,764  | 2,644 | 23,991 | 7,681  |
|                 | Panamax   | 7,220        | (-168)  | 5,163 | 9,680  | 7,572  | 3,336 | 13,877 | 7,684  |
|                 | Supramax  | 9,620        | (106)   | 6,938 | 10,259 | 8,900  | 6,277 | 13,594 | 9,462  |
|                 | Handysize | 7,573        | (18)    | 6,108 | 8,343  | 7,544  | 5,489 | 10,414 | 7,359  |

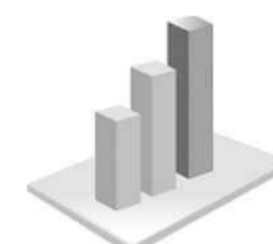
# 컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



## 선사들, 기간항로 운임 방어 지속

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 29.7p 상승한 1,132p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.0p 상승한 502.7p를 기록했다
- ▶ 7월 이후 지속적인 상승세를 보이던 운임이 이 전주 약세를 보였으나 지난주에 상승세로 반전했는데, 주요 기간항로는 약세를 보였음
  - 지난주 지수 상승에도 불구하고, 상해발 기준 운임은 약세를 보였는데, 유럽항로는 이 전주에 비해 TEU당 102달러 떨어진 1,334달러를 기록했으며, 미서안항로도 FEU당 53달러 하락한 1,941달러를 나타냈음
  - 반면, 남미항로는 전주 대비 TEU당 387달러 상승한 1,209달러를 기록하면서 급등세를 보였음
  - 중국의 중심항인 상해항의 운임이 하락한 점을 볼 때 운임지수의 상승의 원인은 전통적인 기간항로가 아닌 남미항로의 급등에 따른 것으로 풀이됨
  - 기본적인 수급 상황이 여전히 좋지 않은 상황이나 선사들의 강력한 선복 조절 노력이 시장을 지탱하고 있는 것으로 풀이됨
  - 9월로 예정되어 있는 운임 인상 계획이 어느 정도 성공을 이루기 위해서는 9월 이후 더욱 강력한 선복 조절이 필요할 것으로 보임
- ▶ 중국항만을 기준으로 주요 기간항로의 상황을 보면, 북중국항로가 남중국항로 비해 여의치 않은 것으로 나타났음
  - 이 전주 이스라엘 선사 ZIM과 중국의 China Shipping은 아시아/유럽항로에서 북중국 서비스인 AEX1에 투입 중인 자사 선복량을 12% 가까이 늘렸음
  - 미 서안항로는 미국의 소비가 증가세를 보이면서 다소 물량이 회복되고 있는데, 그럼에도 불구하고 피크시즌의 급격한 물량 증가세는 보이지 않은 것으로 보임
  - Lloyd's list에 따르면, 지난주 Maersk Line 등 주요 선사들이 실적을 발표했는데, 머스크가 기타 선사들에 비해 양호한 실적으로 발표했다는 소식이 전해지는 가운데, 비용 절감이 선사 실적 개선의 최대 요인으로 작용했다는 분석도 나왔음
  - Maersk Line은 올 2분기 4억 3,900만 달러의 수익을 달성하면서 전 분기 2억 400만 달러 대비 2배 이상, 그리고 전년 동기 2억 2,700만 달러 대비 2배 가까운 실적을 거두었음



|                 |             | 금주<br>(8.16) | (전주비)  | 2013년 |       |       | 2012년 |       |       |
|-----------------|-------------|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                 |             |              |        | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |
| <b>컨테이너선 시장</b> |             |              |        |       |       |       |       |       |       |
| 운임지수(CCFI)      | 종합          | 1,132        | (29.7) | 1,013 | 1,152 | 1,091 | 896   | 1,336 | 1,171 |
|                 | 유럽항로        | 1,530        | (93.1) | 1,027 | 1,514 | 1,347 | 897   | 1,901 | 1,535 |
|                 | 미서안항로       | 1,078        | (1.0)  | 1,053 | 1,120 | 1,093 | 859   | 1,177 | 1,053 |
|                 | 일본항로        | 805          | (22.8) | 726   | 776   | 752   | 733   | 815   | 777   |
|                 | 한국항로        | 684          | (48.3) | 580   | 630   | 609   | 557   | 682   | 622   |
|                 | 동남아항로       | 832          | (16.4) | 843   | 916   | 851   | 848   | 964   | 909   |
|                 |             | (8.14)       |        |       |       |       |       |       |       |
| 용선지수(HRCI)      |             | 502.7        | (1.0)  | 458   | 505   | 484   | 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   | 494   | 490   | 494   | 493   |
|                 | 동남아(All in) | 수출           | 830    | (-)   | 780   | 880   | 670   | 780   | 743   |
|                 |             | 수입           | 590    | (-)   | 540   | 640   | 490   | 540   | 524   |

# 유조선 시장

안영균 연구원(ahnnyg@kmi.re.kr)



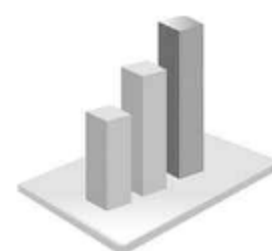
## VLCC - 수익 하락세 지속, 운임 소폭 상승

- ▶ 수익은 8,905 달러/일로 전주대비 633달러 하락, 운임지수는 WS 32.0으로 전주대비 WS 0.5 상승.
  - VLCC 시장은 원유 가격 급등으로 인한 수요 감소로 인하여 7월 19일의 14,004 달러/일 대비하여 36% 감소한 8,905 달러/일 기록함. 아시아 경제 불안에 대한 우려와 중동 지역 사태로 인하여 단기적으로 회복될 기미가 보이지 않고 있음
  - 리비아 정전 사태로 인하여 주요 원유 항만이 폐쇄되면서 화주들의 시장지배력이 높아지고 있으며 이는 향후 운임의 하락세를 야기할 수 있음
  - 이집트 유혈사태가 악화되면서 국제유가가 급등하고 있으며, 연중 최고치 수준에 다른 상황임. 추가 상승이 예상되고 있는데 이는 향후 선주의 수익을 감소시키는 방향으로 작용할 것임. 이집트가 수에즈 운하를 사실상 관할하고 있기 때문에, 인접 산유국으로 정국 불안이 확산될 경우 원유공급 전반에 차질이 예상됨
  - 지난 7주간 원유재고가 감소하였으며 미국 원유 재고량도 감소 추세에 있음. 이는 경기 회복에 대한 긍정적인 신호로 받아들일 수 있지만, 원유재고량에 왜곡이 나타날 수 있다는 점을 감안해야 함. (인플레이션 위험 회피 수단으로 원유를 사두는 경우 있음)



## 제품선 - 수익 큰 폭 감소, 운임 보합

- ▶ 수익 7,060 달러/일로 전주대비 2,401 달러 하락하였으며, 이는 전주대비 27% 감소한 것임. 운임은 WS 112.5로 소폭 상승하였으나 아직 연중 최저치 수준을 벗어나지 못하고 있음
  - 제품선 시장이 과잉공급 상황이란 판단이 우세한 가운데 시장의 뚜렷한 상승 모멘텀이 없어 당분간 하락·보합세 유지할 것으로 예상됨
  - 인도 루피화 가치가 연일 사상 최저치를 경신하는 등 아시아 신흥국 시장의 주식, 통화, 채권 가치가 동반 급락하는 '트리플 급락'이 발생하고 있음. 이는 미국이 양적완화 축소 및 출구전략을 조만간 시행할 것이라는 불안감이 확산되었기 때문인데, 불안한 경제상황으로 인하여 석유소비 증가세는 더딘 회복을 나타내고 있음
  - 통상적으로 국제 유가는 2주 후에 국내 시장에 반영되기 때문에, 이집트 사태 등으로 인한 유가 상승의 쇼크가 8월말까지 이어질 것으로 예상됨



|                           |      | 금주 (전주비) 8월평균 |        |        | 2013년  |        |        | 2012년  |        |        |
|---------------------------|------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |      |               |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| <b>유조선 시장</b>             |      | <b>(8.23)</b> |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 8,905         | -633   | 10,315 | 1,351  | 24,566 | 14,208 | 1,746  | 40,260 | 18,296 |
|                           | MR   | 7,060         | -2,401 | 8,944  | 7,060  | 18,266 | 10,186 | 6,722  | 18,538 | 10,675 |
| 용선료 (1년,\$/day)           | VLCC | 18,000        | (-)    | 18,000 | 18,000 | 21,000 | 18,833 | 19,000 | 26,000 | 22,125 |
|                           | MR   | 14,250        | (-)    | 14,250 | 13,500 | 14,500 | 14,091 | 12,500 | 14,250 | 13,514 |
| 운임지수(WS)                  | VLCC | 32.0          | 0.5    | 32.3   | 30.0   | 47.5   | 36.5   | 34.0   | 70.0   | 47.5   |
|                           | MR   | 112.5         | 5.0    | 108.3  | 105.0  | 170.0  | 132.5  | 115.0  | 160.0  | 129.6  |

## 해운시장 주요동향



### 미국 투자그룹 KKR, \$580M 규모의 해양금융 기관 설립

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 투자그룹인 KKR이 최근 유럽은행의 대출부족으로 인한 해양 대출시장의 공백을 활용하여 \$580M 규모의 금융회사를 설립함
  - 해양금융은 “고품질 해양 자산”에 대한 자금을 원활히 제공하기 위해 해양과 전통적인 해운 분야에 초점을 맞춰 업무를 수행할 계획임
  - 이번에 새로 설립된 해양금융회사는 특히 드릴링 리그, 해양 개발 및 생산 자산 그리고 해저 건설 선박을 위한 자금조달 지원을 주목표로 운영할 계획임
- ▶ 이 해양금융회사는 관계사인 KKR 금융지주와 Merchcap Solutions을 통해 자기자본(지분)의 45%를 제공 받음
  - 나머지 55%는 상업은행인 Merchcap Solutions에 의해 소집된 다양한 펀드와 타 금융 회사에서 조달함
- ▶ KKR의 해양금융 CEO인 Kristan Bodden은 최근 유럽 금융 분야 이탈이 해양대출자산 담보금융에 상당한 자금지원 공백을 만들었다고 전함
  - 그리고 “우리는 해양금융으로 해양금융시장의 분명한 공백을 채우기 위하여 지금의 기회를 활용하는 동시에 우리의 투자자에게 확실하고 매력적인 수익률을 제공하는 것을 목표로 한다.”고 덧붙임

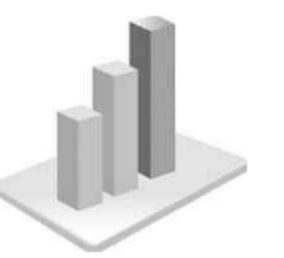
(출처: Fairplay24, 2013. 8. 21.)



### 리비아 2013년 처음으로 중국에 VLCC선으로 원유 수송

안영균 연구원 (ahnng@kmi.re.kr)

- ▶ 오나시스(Onassis) 그룹 소유의 리비아 국적 VLCC선은 중국에 수송할 원유를 다음 주 적재할 예정임
  - 리비아는 2013년 들어서는 최초로 중국에 200백만 배럴 상당의 원유를 수송할 예정임
  - 오나시스 그룹에 의해 2005년 건조된 306,998 DWT 규모의 Olympic Loyalty II 선박은 사우디아라비아에서에서 Ningbo) 오일 터미널까지 원유 수송을 할 예정인데, 화주는 중국 ARGO임
  - 8월 29일 리비아에서 원유 주입이 시작될 것이며, 운임 수준은 아직 공개되지 않았음
  - 원유 주입이 이루어지는 사우디아라비아와 리비아까지의 거리는 약 106마일임
- ▶ 금번 리비아의 VLCC를 이용한 원유수송은 처음으로 시도되는 매우 이례적인 경우임
  - 리비아는 통상적으로 VLCC선보다 규모가 훨씬 작은 아프라막스 급 선박을 통해 원유를 수송해 왔음
  - 리비아의 주요 원유 수출국은 지중해에 위치한 국가들이며, 이탈리아, 프랑스, 스페인, 그리스 등이 있음
  - 금년도에 리비아가 VLCC선을 통해 원유를 수출한 경우는 프랑스 단 한차례가 있었음
  - 중국으로의 VLCC선을 통한 가장 최근의 수출은 작년이었으며, 금년 들어서는 수에즈막스급 선박으로 리비아에서 중국까지 총 16차례의 수출이 있었음
- ▶ 중국은 중동지역의 원유 수입국을 다각화 하는 것을 방안을 모색 중임
  - 리비아 석유생산량이 더 나은 근로 조건을 요구하는 근로자들의 시위로 인하여 현재 2011년 동기 대비 절반 이하로 감소하였기 때문임
  - 리비아 내 다수의 항구들이 파업으로 인하여 폐쇄되었는데, 일부 항구들은 다시 영업을 재개하였지만 리비아 내 가장 큰 규모의 터미널인 Es Sider는 아직도 영업을 중단한 상황임



- 몇몇 애널리스트들은 파업 등을 포함하여 리비아 정전 사태가 금년 10월까지 이어질 것으로 예측함
- ▶ 한편 중동 걸프만에서 일본을 잇는 항로에 있어서 VLCC 운임은 WS 32를 기록하였으며, 수익은 영업이익 이하의 값을 기록하여 선사들은 계선(lay-up)을 고려해야 할 정도임

(출처: Lloyd's list, 2013. 8. 22.)



### 크루즈 세금 위협 없을 듯

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 미 의회의 제이 록펠러 상원의원이 제안한 최근 크루즈 과세 법안의 통과 가능성이 “매우 희박”한 것으로 예상됨
- ▶ 8월 1일 서부 버지니아 민주당원인 제이 록펠러 의원 외국적 크루즈 산업에 과세하기 위한 S. 1449와 S. 1450 두 개의 법안을 발의함
  - S. 1449는 미국에 들어오고 나가는 크루즈 항해에서 발생하는 수입을 표시하여 미국 내 무역 거래 또는 비즈니스에 효율적으로 연결하기 위한 것임. 이를 통해 미국 영해 밖에서 운영되는 크루즈 부분에 대해서도 법인세 과세 대상이 되게 하기 위함임
  - S. 1450은 이들 크루즈 운영을 통해 얻은 총수입액에 5%의 특별 소비세를 부과하기 위한 것임. - 이 조세수익은 복합수송 인프라 신탁 기금에 할당됨
- ▶ “우리는 현존하는 국제 조세 조약과 해운 및 상당한 정치적인 영향력을 가진 주, 이 법안이 실행되면 부정적 경제적 영향을 받을 것으로 예상되는 플로리다, 텍사스, 뉴욕 등을 고려하면, 이 두 법안 모두 통과될 가능성이 희박한 것으로 생각된다”고 웰스파고 애널리스트 Conder가 주장함
- ▶ 한편 록펠러 의원은 7월 24일 크루즈에 대한 청문회에서 조세 법안을 도입할 것이라고 표명함
  - Royal Caribbean International의 대표 아담 골드스테인은 7월 25일 Royal Caribbean Cruises Ltd의 전화회담에서 이러한 조세 이슈를 언급함
  - “분명히 우리는 발의된 크루즈 관련 조세 법안을 매우 심각하게 받아들이고 있다. 현재 미국의 크루즈 부문 조세정책은 상당히 굳건히 자리 잡아 왔는데, 이를 몇십년 전으로 되돌리려는 것이다. 그리고 이는 의회에서도 이미 주의 깊게 검토된 사안이다.”
  - 또한, 골드스테인은 “우리의 선박들은 미국 영해 내에서 머무르는 시간이 10% 미만이다”라고 강조함

(출처: Fairplay24, 2013. 8. 19.)



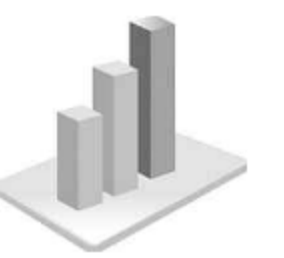
### 카니발 크루즈 라인, 2014년 가을 시드니를 모항으로 하는 신상품 개발 예정

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 카니발 크루즈 라인(본사 美 마이애미)은 내년 8월 또는 9월 내에 “카니발 레전드 (88,500 톤, 승객수 2,124명)”를 투입하고 두 가지의 크루즈 신상품을 운영하기로 발표하였음
  - 코스는 파나마 운하를 경유하는 것과 모항지를 호주 시드니로 하는 태평양 횡단의 두 가지 종류가 있음
  - 시드니 근처 해역에서는 현재에도 “카니발 스피릿”이 연중 운영되고 있는데, 내년 가을 이후 “카니발 레전드”가 합류하면서 지역 내 보다 활성화된 크루즈 시장의 조성을 목표로 하고 있음

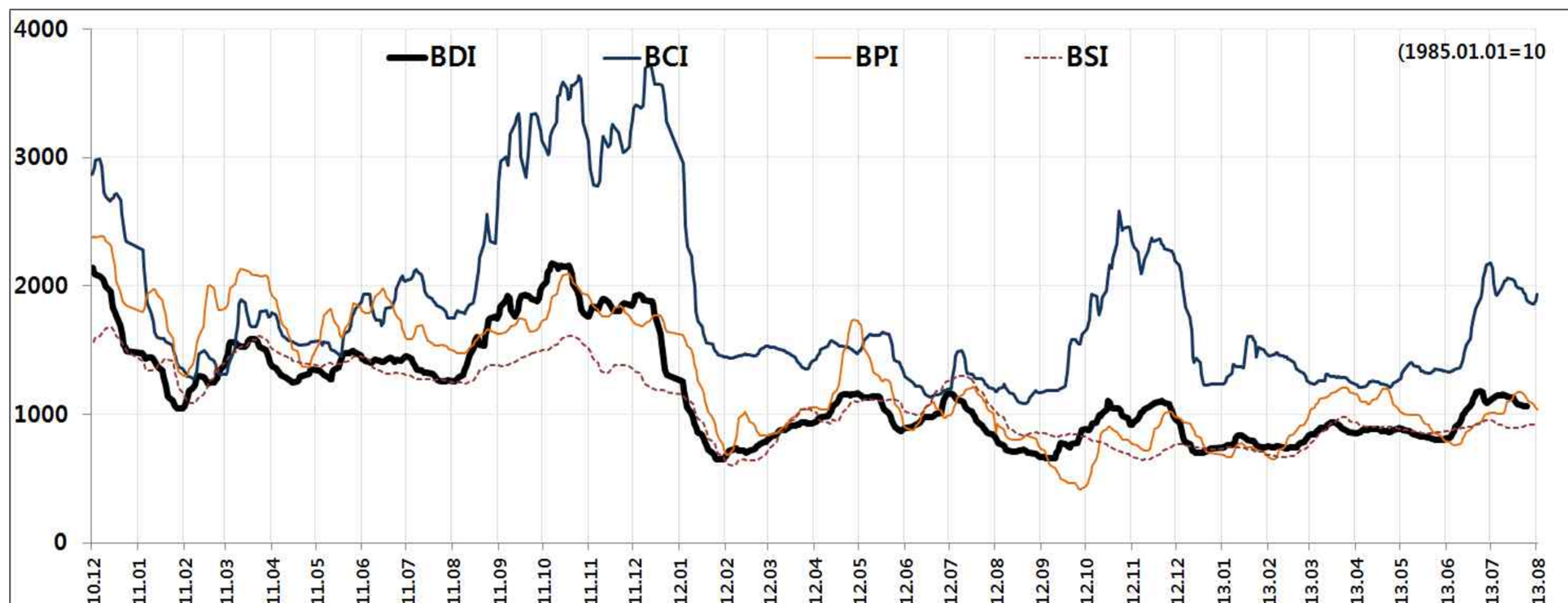
- ▶ 두 가지 코스의 세부 일정은 다음과 같음
  - 첫 번째로 8월 17일, 플로리다주 탬파베이를 출발하여 파나마 운하를 경유하고 최종 북미 서해안의 롱비치에 정박하는 코스로 총 13박 코스임
  - 두 번째는 8월 30일, 롱비치를 출발하여 남태평양 섬들을 경유하고 최종 시드니에 정박하는 코스로 총 23박 코스임
  - 카니발 선사는 두 코스 모두 통상적으로 크루즈가 빈번하게 운항되지 않는 신 루트이기 때문에, 성황리에 이번 상품이 판매가 되고 장기적으로도 상품이 인기를 끌었으면 좋겠다는 입장을 표명함
- ▶ 내년 운항에 앞서 “카니발 레전드”는 레스토랑 및 야외놀이공원 시설의 리뉴얼 공사를 계획 중에 있음
  - 또한 호주 주민들의 요구 시설도 반영하여, 선박 리뉴얼 공사 시에 추가할 계획임
- ▶ 시드니를 모항으로 하는 태평양 횡단 크루즈
  - 남태평양 횡단 크루즈의 주요 기항지로는, 뉴 칼레도니아, 바누아투, 피지 등이며 시드니를 거점으로 하여 크루즈 상품이 운영됨

(출처: 일본해사신문, 2013. 8. 22.)



## 주요 해운 지수 동향

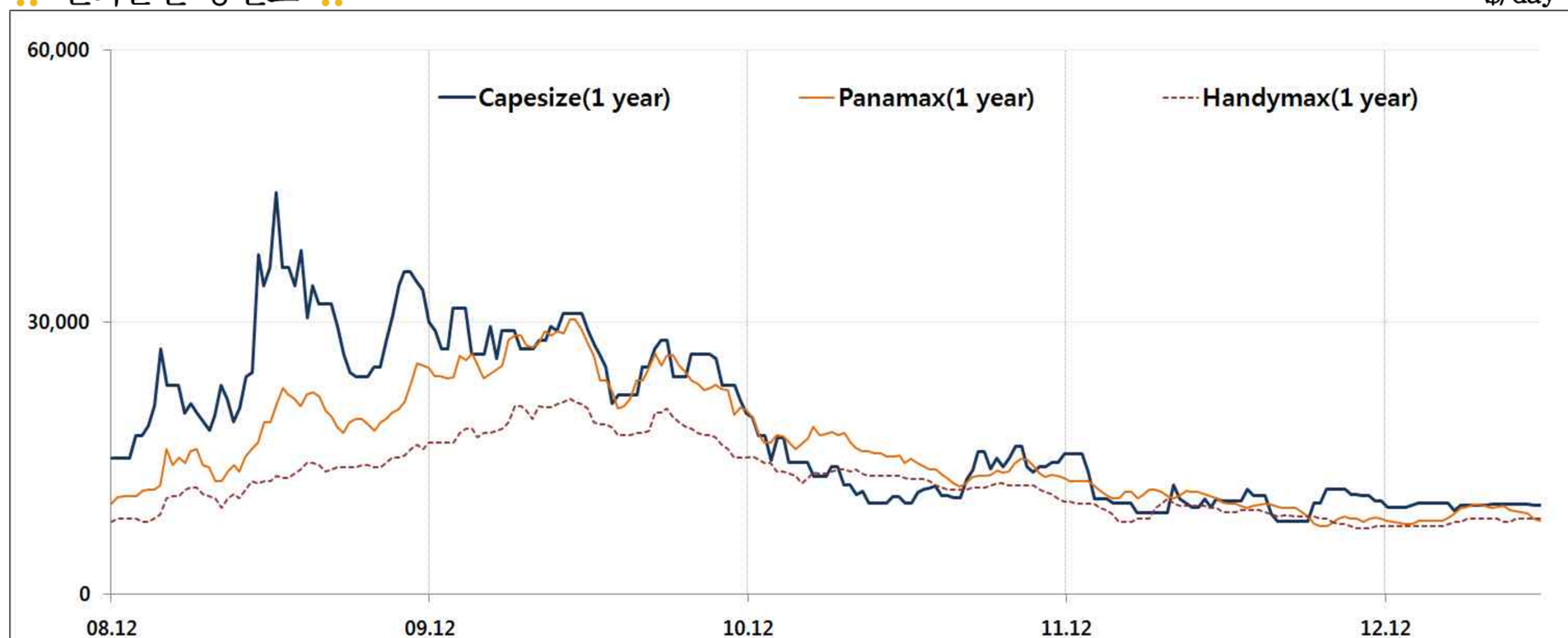
### 건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

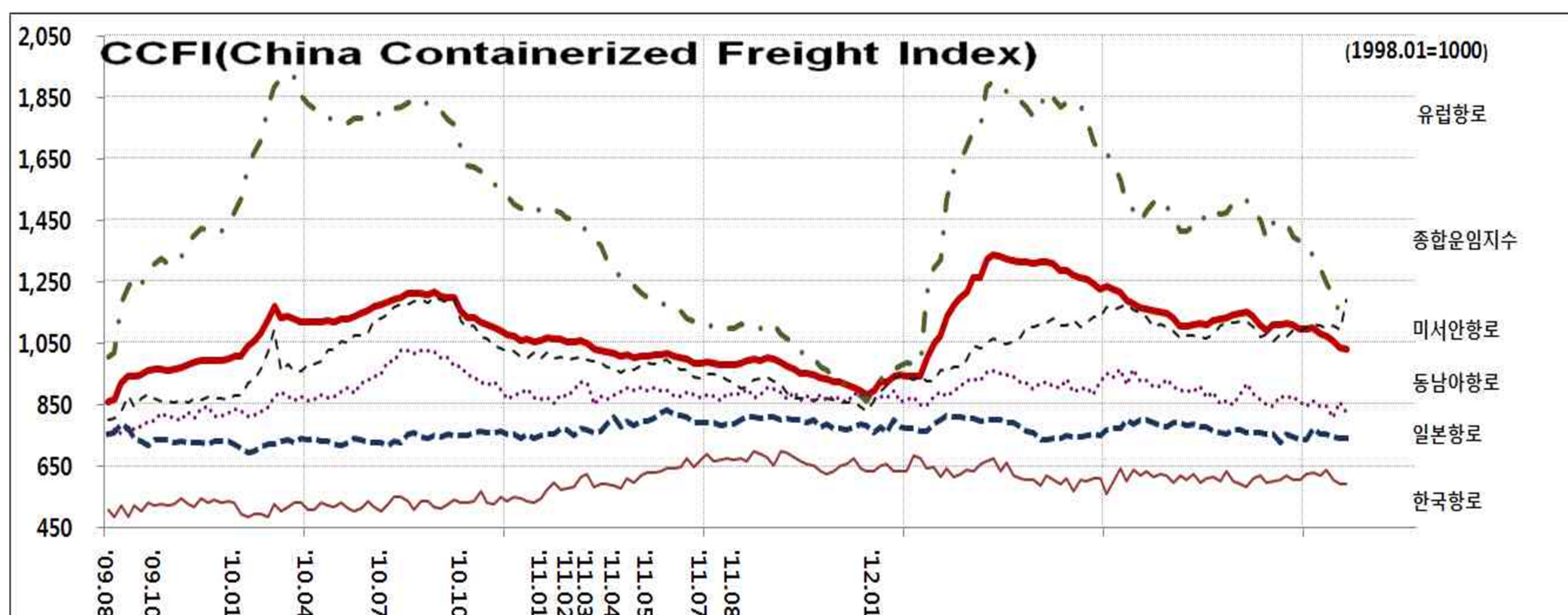
### 건화물선 용선료

\$/day



Clarkson

### 컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



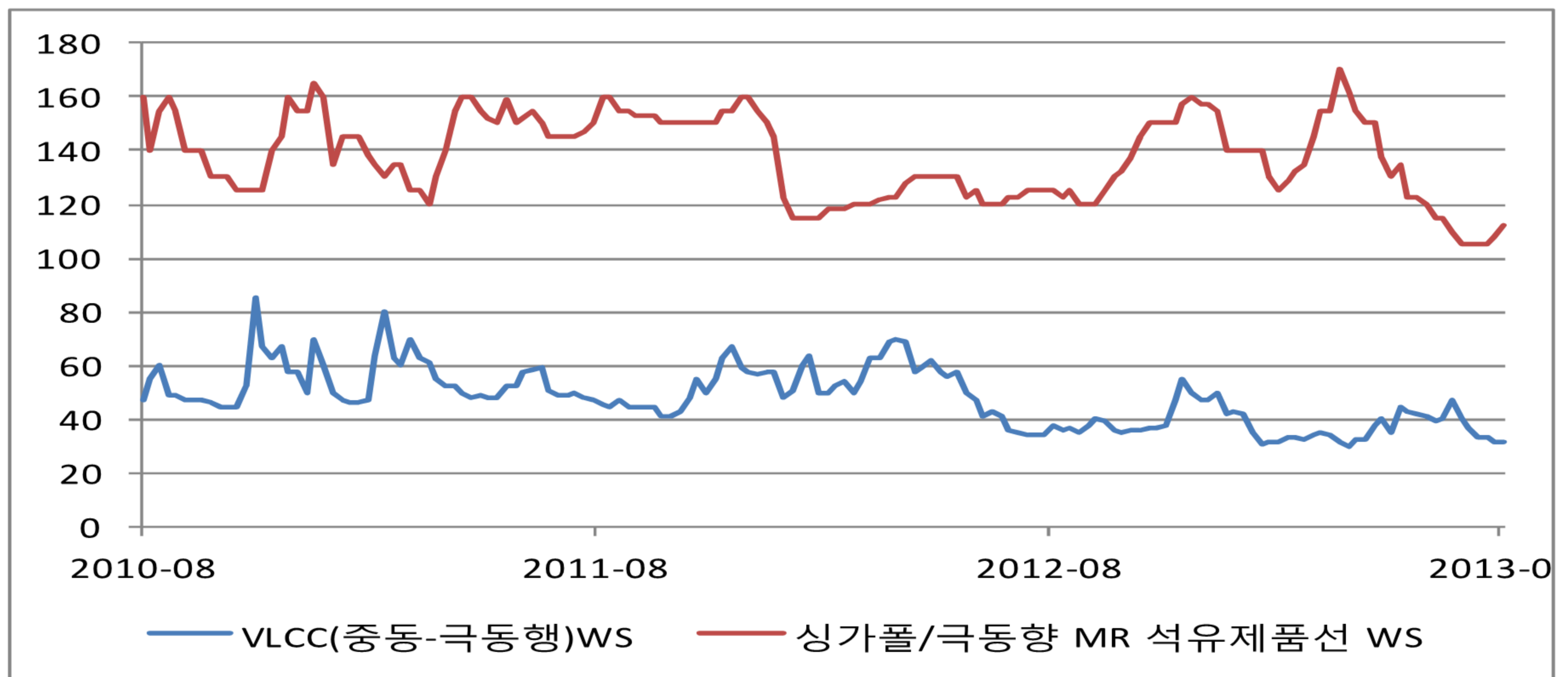
상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

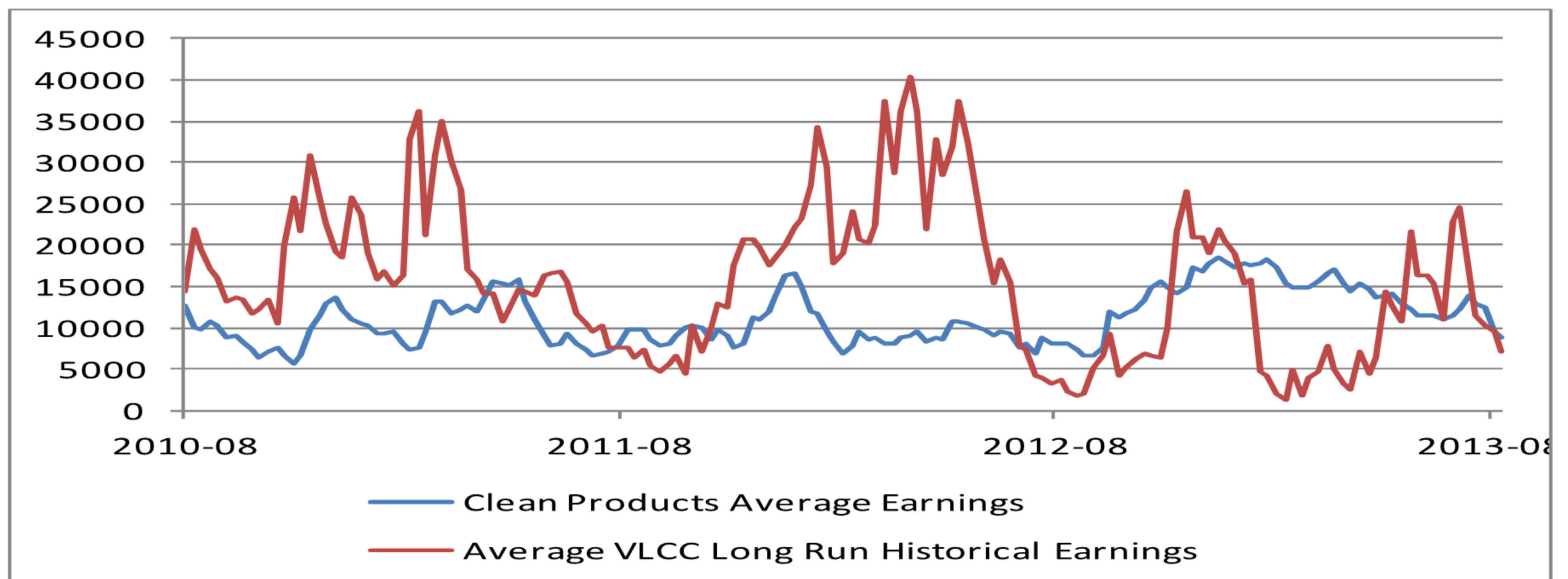
유조선 운임 지수(WS)



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   |
| <b>중고선 시장 (\$ Million)</b> (8.16) |             |      |     |      |       |      |      |       |      |      |
| 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 |

|                                   |             |      |     |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------------|-------------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>신조선 시장 (\$ Million)</b> (8.16) |             |      |     |      |      |      |      |      |      |      |
| 건화물선                              | Panamax     | 26.5 | (-) | 26.5 | 25.8 | 26.5 | 25.8 | 25.8 | 29.0 | 27.0 |
| 유조선                               | VLCC        | 89.5 | (-) | 89.5 | 89.5 | 92.5 | 90.4 | 93.0 | 99.0 | 95.8 |
| 컨테이너선                             | Sub-Panamax | 31.0 | (-) | 30.9 | 30.0 | 30.8 | 30.3 | 30.5 | 38.0 | 33.6 |

|                              |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
|------------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>연료유 (\$/Tonne)</b> (8.16) |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
| 380 CST                      | Rotterdam | 603.0 | (-2.0) | 602.0 | 570.0 | 646.0 | 598.4 | 550.5 | 720.0 | 638.8 |
|                              | Singapore | 606.5 | (15.0) | 596.3 | 591.5 | 667.5 | 618.4 | 573.5 | 741.5 | 662.8 |
|                              | Korea     | 618.5 | (-)    | 621.0 | 612.5 | 688.0 | 643.9 | 602.5 | 774.5 | 695.2 |
|                              | Hong Kong | 627.5 | (20.0) | 616.5 | 602.5 | 678.5 | 631.3 | 590.5 | 772.5 | 681.2 |

|                            |         |        |         |        |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------|---------|--------|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>주요 원자재가 (\$)</b> (8.16) |         |        |         |        |       |       |       |       |       |       |
| 철광석                        | 국제價     | 135.3  | (3.4)   | 132.1  | 113   | 158   | 135   | 88    | 149   | 129   |
|                            | 중국産     | 171.1  | (3.8)   | 167.1  | 159   | 189   | 172   | 143   | 195   | 173   |
| 연료탄                        | 국제價     | 98.1   | (0.3)   | 98.0   | 96    | 98    | 97    | 96    | 119   | 103   |
|                            | 중국産     | 110.3  | (0.4)   | 110.4  | 110   | 116   | 114   | 112   | 148   | 126   |
|                            | 호주산     | 163.0  | (0.5)   | 162.8  | 163   | 195   | 181   | 177   | 254   | 221   |
| 원료탄                        | 내륙(외몽고) | 89.2   | (0.3)   | 89.1   | 89    | 112   | 103   | 110   | 137   | 118   |
|                            | 중국産     | 160.5  | (0.5)   | 160.3  | 160   | 231   | 192   | 168   | 272   | 222   |
| 곡물                         | 대두(국제)  | 1283.3 | (-57.5) | 1336.7 | 1,283 | 1,613 | 1,456 | 1,048 | 1,771 | 1,474 |
|                            | 밀(국제)   | 631.0  | (-2.5)  | 647.5  | 628   | 791   | 703   | 591   | 943   | 754   |

|                           |    |        |        |        |              |         |    |         |    |  |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|--------------|---------|----|---------|----|--|
| <b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b> |    |        |        |        |              |         |    |         |    |  |
|                           |    | 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 |    |  |