

해운시황 포커스

통권 181호 (2013.09.02~09.06)

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 센터장 (hjh@kmi.re.kr)



세계 경제 회복세와 해운의 과제

- ▶ 세계 경제의 회복 조짐이 눈에 띄게 나타나고 있으며, 미국, 유럽, 중국, 일본 등 주요국의 경제 회복세가 각종 통계를 통해 확인되고 있음
 - 미국의 각종 경제지표가 경기 회복을 나타내고 있음. 미국구매관리자협회(ISM) 종합지수는 6월부터 3개월 연속 상승세가 이어지고 있으며 제조업 활동 종합지수가 8월에 55.7로 2011년 6월(55.8) 이후 최고 지수를 기록하며 경기 회복의 긍정적 신호를 보임
 - 향후 조업상황을 예시하는 신규주문지수는 7월 중 58.3에서 8월에 63.2로 급등하여 이 역시 2011년 4월(63.8) 이후 최고를 기록했음. 또한 미국 경기선행지수도 지난 2월 94.6(2004년 100)에서 7월에 96으로 2008년 5월(96.3) 이후 가장 높게 나타나는 등 현지에서는 이 같은 제조업 활황세가 당분간 지속될 것으로 예상하고 있음
 - 유럽 지역도 제조업에서 빠른 회복을 보이는데, 유로지역 제조업 구매관리자지수(PMI)는 6월 이전 50이하에서 7월에 50.5, 8월에 51.7로 회복되었음. 유럽이 경기확장 국면으로 진입하고 있음을 보여주는 현상임
 - 중국의 PMI가 2월 48.5에서 금년 8월 52.2를 나타냈고, 일본 제조업 PMI도 지난해 9월 49.8에서 올해 8월 51로 점차 회복되고 있는 것으로 나타났음
- ▶ 미국, 유럽, 중국, 일본은 세계 해운시장에서 물동량이 가장 많고 중요한 지역으로 이들 국가에서 경기 회복세는 해운경기의 반전도 기대할 수 있음
 - 미국은 컨테이너 수입물량이 중국에 이어 두 번째로 많은 국가이며 곡물 수출 1위(36%), 석탄 수출 3위(10%)를 기록하는 등 세계 해운시장에서 매우 중요한 국가임
 - 유럽은 컨테이너 화물을 연간 2,600만 TEU 취급하는 등 세계 최대 컨테이너 시장이며, 철강 생산 6위, 소비 2위, 철광석 수입 3위(10%), 석탄 수입 1위(18%) 등 벌크해운에서도 중요한 지역임
 - 중국은 세계의 공장 역할을 하며 많은 상품을 수출하기도 하지만 최근에는 수입량도 급증하고 있음. 중국은 현재 철강제품 최대 생산(46%)과 최대 소비국(45%)이며, 철광석 최대 수입국(63%), 석탄 3대 수입국(13%), 컨테이너 화물 취급 1위 등의 세계 최대의 해운시장임
 - 일본은 세계 2위의 해상물동량을 보유한 국가이며, 철강 생산 및 철광석 수입 세계 2위, 석탄 수입 세계 1위, 선박량 세계 2위 등을 기록하고 있음
- ▶ 세계 주요지역에서의 경기 회복세는 해운경기에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상되며, 우리나라 해운기업의 채산성과 수익성도 개선될 것으로 전망됨
 - 다만 그간의 세계 경제 및 해운경기 침체 속에서 있었던 여건 변화는 기존의 시장 질서를 재편하면서 새로운 경쟁을 유발하고 있어 적극적 대응이 필요함
 - 선진국의 경기회복과는 반대로 신흥국의 금융위기 우려가 잔존하고 있고, 리쇼어링(reshoring)으로 인한 컨테이너 해상물동량의 감축도 예상되고 있음
 - 특히 선박량의 만성적 공급으로 인한 채산성 악화와 선원의 부족, 그리고 높은 유가는 여전히 해운업계의 심각한 문제임
 - 따라서 급변하는 해운 여건에 대응할 수 있는 의사결정시스템을 구축하고, 다양한 변화에 과학적으로 대응할 수 있는 시스템적 경영이 요구되고 있음

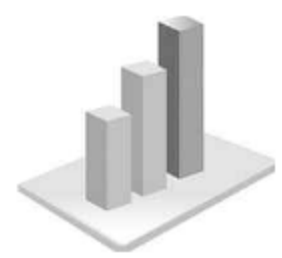
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 상승 반전

- ▶ 금주 BDI는 1,215p(9월 4일)를 기록, 지난 주 대비 69p(6%) 상승
 - BDI는 하락세를 보이며 8월 30일 1,132p를 기록한 후, 상승 반전하여 9월 4일 연중 최고치인 1,215p를 기록(지난해 1월 11일 이후 처음으로 1,200p를 돌파)
 - 케이프 운임이 전주 대비 2,094달러/일(13%) 상승하며 17,854달러/일을 기록(케이프도 지난해 1월 6일 이후 처음으로 17,000달러/일 돌파)
 - 파나마스 운임은 전주 대비 263달러/일(4%) 상승하며 7,456달러/일
 - 수프라막스는 전주 대비 102달러/일(1%) 상승, 핸디사이즈도 3달러/일(0%) 하락
- ▶ 케이프 선형은 지난 주말까지 양수역에서 물동량 유입이 다소 부진한 가운데 하락세를 보인다, 9월 2일 들어 태평양/대서양/남아프리카 등에서 철광석 물동량이 본격적으로 유입되면서 상승 반전
 - 다만, 대서양 횡단 항로에 물동량 유입이 부진한 것으로 알려짐
 - 특히 톤-마일 효과가 크고 상대적으로 물동량 증가율이 부진한 브라질->중국 항로의 철광석 물동량 유입이 시장에 긍정적 지지세 역할. 브라질 당국에 따르면, 지난 8월 철광석 수출 물동량이 지난 7월 대비 1.5백만 톤 증가하면서 연중 최고치인 31.2백만 톤을 기록
 - 중국 주요 항만 철광석 재고량이 전주 대비 1.95백만 톤 증가하면서 72.99백만 톤을 기록했는데, 중국 철광석 수입가격이 136.5달러/톤 수준으로 국내가 대비 33달러/톤 가량 저렴해 추가 재고확보가 가능한 상황
- ▶ 파나마스 선형 또한 태평양/대서양 양 수역에서 물동량 유입이 비교적 양호
 - 태평양 수역에서는 석탄 물동량 유입이 양호한 가운데, 중국이 저품위 석탄에 부과하는 세금으로 인해 인도네시아 석탄을 대체하여 원거리 수입처로 다변화할 경우 시황에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망
 - 수프라막스 이하 선형은 니켈 및 보크사이트 물동량 유입이 시황지지세 역할
- ▶ 이같은 시황상승 분위기로 FFA 시장에서 케이프 4TC 운임 및 파나마스 4TC 운임이 올해 4분기 26,100달러/일 및 10,800달러/일, 내년 18,175달러/일 및 9,625달러/일을 기록 중
 - 이는 올해 하반기 및 내년 시황 상승에 대한 기대치가 높아진 것
 - 다만 감속운항 등으로 줄어든 선박량이 시장에 더해지고, 올해 인도지연되고 있는 선박이 내년 초에 시장에 유입될 경우 연초 시황하락의 위험은 여전히 상존



		금주 (9.4)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,215	(69)	698	1,215	916	647	1,624	920
	BCI	2,445	(161)	1,209	2,445	1,569	1,082	2,955	1,573
	BPI	933	(32)	651	1,210	952	418	1,738	963
	BSI	943	(9)	664	981	856	600	1,300	904
	BHSI	535	(4)	410	569	511	366	719	516
		(8.30)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	14,250	(-500)	9,250	15,750	10,704	8,000	13,500	10,034
	Panamax	9,375	(-)	7,750	9,875	8,793	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,500	(-)	7,500	8,500	8,100	7,250	10,500	8,649
		(9.4)							
운임(\$/day)	Capesize	17,854	(2,095)	4,205	17,854	8,205	2,644	23,991	7,681
	Panamax	7,456	(263)	5,163	9,680	7,556	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,856	(102)	6,938	10,259	8,946	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,665	(-3)	6,108	8,343	7,550	5,489	10,414	7,359

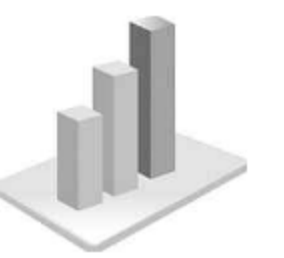
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



아시아 지역 연휴 도래에 따른 물동량 증가 기대

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.0p 하락한 1,126p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.7p 상승한 504.0p를 기록했다
- ▶ 지난 주도 뚜렷한 변화 없이 기간항로의 운임하락이 이어졌으나 동남아 및 홍해 등 일부 항로의 운임상승으로 지수 하락폭은 크지 않았음
 - 상해발 기준 운임은 유럽항로가 이 전주에 비해 TEU당 55달러 떨어진 1,183달러를 기록한 반면, 미서안항로는 FEU당 76달러 상승한 1,965달러를 나타냈음
 - 지난 주까지 해운시황은 완만한 하락세가 진행되고 있으나 아시아 지역 연휴가 9월 3째 주에 이어지면서 다음 주 아시아/기간항로 물량이 급격히 늘 것으로 예상됨
 - 이에 따라 다음 주 해운시황의 반등이 어느 정도까지 나오는지 관심이 쏠려, 아시아 지역 연휴 전에 시황이 반등하는 경우 연말까지 시황의 반전 포인트가 될지 주목됨
- ▶ 다만, 연초 이후 7월 초까지 계선량이 많이 줄었고, 신규 투입 선박이 늘고 있다는 부담이 작용할 것으로 보임
 - 연초 전체 선대 대비 6.8%까지 증가했던 계선량은 7월 5.3%로 크게 줄어들었으나 이후 점진적으로 늘기 시작해 8월 기준 5.9%를 기록하고 있음
 - 현재의 시장은 수급에 따른 움직임보다는 상시적 공급과잉 상황에서 비용우위 선박을 투입하여 수익을 실현하는 '비용의 경제'가 선사의 주된 수익성 개선 요인으로 작용하고 있음
 - 이에 따라 아시아 등 성장시장의 니치마켓의 개발과 비용절감 등 리스크 관리가 더욱 중요한 선사의 경영 요소로 판단됨
 - 더욱이 초대형선 시장과 중형이하의 시장이 분명히 구분되는 구조로 더욱 고착화될 것으로 예상됨에 따라 초대형선사들의 중소형시장 진출시 중소형 선사들의 대응도 더욱 어려워 질 것으로 보임



			금주 (8.30)	(전 주비)	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,126	(-7.0)	1,013	1,152	1,093	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,500	(-18.4)	1,027	1,530	1,356	897	1,901	1,535
	미서안항로		1,066	(-4.6)	1,053	1,189	1,092	859	1,177	1,053
	일본항로		811	(0.7)	719	811	755	733	815	777
	한국항로		654	(-35.9)	565	690	611	557	682	622
	동남아항로		850	(11.9)	809	916	851	848	964	909
			(8.28)							
용선지수(HRCI)			504.0	(0.7)	458	505	486	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

안영균 연구원(ahnyg@kmi.re.kr)



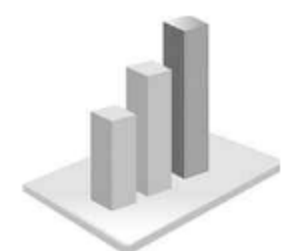
VLCC - 수익 상승세 전환, 운임 상승

- ▶ 수익은 10,315 달러/일로 전주대비 1,502달러 상승, 운임지수는 WS 34.0으로 전주대비 WS 3.0 상승
 - 비교적 활발한 거래량을 통해 수익은 6주 만에 상승으로 돌아서 전주 대비하여 1,502 달러/일 상승한 10,315 달러 기록함
 - 선박 과잉 공급문제가 해결되지 않은 채, 특히 Gulf-Japan 항로에 있어 선박이 과잉 투입되며 운임의 하방 이동 압력이 발생하였음
 - 이집트 사태, 수니파와 시아파 이슬람 종파 분쟁 등 북아프리카 지역(MRNA)의 지정학적 리스크로 인하여 원유생산량 감소가 우려됨. 전 세계 원유 생산량 중 MENA 지역이 차지하는 비중은 44%에 달하며 향후 정정 사태 확산 시 VLCC 수익이 급감할 가능성이 있음
 - 아시아 신흥국 외환시장 위기가 빠르게 제어되지 못할 경우 아시아 지역을 중심으로 물동량 감소가 예상됨. 특히 원유 수입량이 높은 인도, 인도네시아를 중심으로 수입량이 감소할 경우 운임의 하락이 예상됨



제품선 - 수익 큰 폭 감소, 운임 상승

- ▶ 수익 4,942 달러/일로 전주대비 33% 급감 하였는데, 이는 금년도 최저치였던 7,060 달러/일을 훨씬 하회하며 최저치를 경신한 것임. 운임은 WS 122.5로 전주대비 소폭 상승하였음
 - 제품선 수익은 중동 지역 정전사태 등이 해결되지 않았으며 수요가 여전히 부진한 모습을 보이면서 공급과잉과 함께 큰 하락세를 나타냈음
 - 중동, 북아프리카 지역(MENA)의 정정 불안으로 인하여 연료유는 상승세를 이어가고 있으며 앞으로도 리비아 사태 등으로 인하여 급등할 가능성이 있음. 이는 제품선 수익을 하락시키는 방향으로 작용할 것임
 - 한편 제품유 수입량 중 상당 비율을 차지하고 있는 유럽 권역의 경제 호조로 인하여, 향후 물동량 상승을 기대해 볼 수 있음. 독일은 최근 견조한 경기흐름을 유지하며 9월 선거가 예정되어 있고, 프랑스는 제조업 지표가 개선되고 있음



		금주	(전주비)	8월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(8.30)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	4,942	(-2,396)	7,822	1,351	24,566	9,961	1,746	40,260	18,296
	MR	10,315	(1,502)	10,015	8,813	18,266	13,944	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,786	19,000	26,000	22,125
	MR	14,500	(-)	14,500	13,500	14,500	14,114	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	34.0	(3.0)	34.0	30.0	47.5	36.3	34.0	70.0	47.5
	MR	122.5	(5.0)	122.5	105.0	170.0	130.9	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



중국선사 상반기 실적 선사별로 각기 다른 양상 보임

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 중국 선사들의 2013년 상반기(1~6월) 결산결과가 발표되었음
 - 시노트란스(中国外運), SITC 인터내셔널 홀딩스(海豐國際控股)는 전년 동기 대비하여 수익 증가한 것으로 공표
 - COSCO의 경우는 적자를 기록하였지만, 이는 국제물류 부문 매각 손실이 반영된 것이며 전년 동기 48억 7,200만 엔에서 9억 9,000만 엔으로 적자폭이 대폭 감소한 것임
 - CSCL(中海集裝箱運輸)은 적자를 기록하였는데, 이는 전년도 동기 대비하여 큰 변화 없는 것임
 - ▶ 매출 부문은 소폭의 증가 및 감소를 각각 기록하였음
 - 매출은 COSCO가 전년 동기 대비 6% 감소하였으나, 시노트란스가 8%, CSCL 4%, SITC는 1% 각각 증가하였음
 - 시노트란스는 포워딩 부문이 호조를, CSCL은 회계 상의 적용 원칙 변경이 각각 사업보고서상의 매출 증가로 이어졌음
 - 한편 COSCO는 금년 상반기 물류 부문을 모회사에 양도하였는데, 이와 관련된 매출액은 결산보고서에 미포함 되어 있음
 - ▶ COSCO 손익은 적자 금액이 전년 대비하여 대폭 감소하였음
 - 특히 부정기선 부문의 손익이 용선코스트 삭감과 연료유 가격의 하락으로 인하여 크게 개선되었음. 이는 전년 동기 대비하여 영업 적자 56% 감소한 것임
 - 또한 물류 부문 및 자회사인 CIMC(컨테이너 제조 업체) 주식을 모회사에 매각·양도한 것이 적자폭 대폭 감소에 기여하였음
 - 다만 상반기 대규모 구조 조정에도 불구하고 최종 흑자 달성에는 실패하였기 때문에, 자회사인 COSCO 컨테이너 라인즈(COSCON) 등 2사를 총 37억 3,200만 엔 상당 금액으로 매각할 것임을 밝혔음
 - ▶ 컨테이너 물동량 실적은 각 선사별 8%~13% 증가, 2% 감소 등의 실적을 기록함
 - COSCON 9% 증가한 411만 TEU, CSCL 2% 감소한 390만 TEU, 시노트란스 정기선 부문 8% 증가한 145만 TEU, SITC 13% 증가한 94만 6,000 TEU를 각각 기록하였음
- (출처: 마리나비 일본해사신문, 2013. 9. 3.)



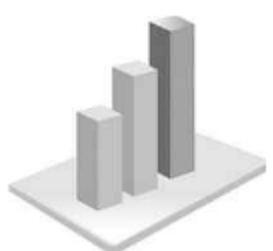
중국, 아프리카산 원유 1997년 이래 최저치 수준 수입

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 중국, 최근 서아프리카로부터의 원유수입량이 약 10년간 대비하여 최저 수준에 달하며, 적은 량의 원유 수입으로 인하여 유조선 수요량도 크게 감소하였음
 - 2013년 8월, 작년 동기 대비하여 중국은 서아프리카로부터 28% 더 적은 양의 원유를 수입
 - 32척의 VLCC 선박을 운영하는 노르웨이 유조선 전문 선사 Frontline Ltd.의 주가는 전년 대비하여 38% 정도 하락하였는데, 이는 중국의 원유 수입량 감소 영향을 받아 물동량이 급감하였기 때문임
 - 13척의 초대형 유조선 선대를 보유하는 Euronav SA사의 주가도 원유 물동량 감소의 영향을 받아, 전년 대비 24% 감소하였음
- ▶ 유조선 관계자들은 유조선 선복량이 유조선 수요량을 초과하는 현상이 향후에도 5년 정도 더 지속될 것으로 예측하고 있음
 - 중국에서 서아프리카의 원유보다 보다 저렴한 중동 지역의 원유를 더 선호하는 현상이 점차적으로 나타나고 있는데, 이는 항해 거리를 약 42% 감소시키는 효과를 가져옴

- 반면 유조선은 점차적으로 대형화되고 있는데 이는 유조선 선복량의 과잉현상을 야기할 것으로 예측됨
- ▶ VLCC 선박의 연간평균(Annual Average) 지표들은 수익 하락 등 부진을 면치 못하고 있음
 - VLCC 선박의 크기는 축구 경기장 3배 규모이며 약 2백만 배럴의 원유 수송이 가능하지만, VLCC선의 데일리 수익은 금년들어 1,351 달러/일까지 하락하는 등 매우 부지함
 - 2013년 연 평균 VLCC 수익은 13,942 달러/일을 기록하고 있는데 이는 2007년 12월 229,484 달러/일 대비하여 6% 정도에 그치고 있는 것임
 - Frontline Ltd. 관계자에 따르면 VLCC선 손익분기점은 약 25,000 달러/일에 해당된다고 함. Frontline Ltd.의 금년도 당기순손실은 144.7 백만 달러에 상당할 것으로 예측되고 있으며, 주가도 14.75 kroner에서 9.18 kroner까지 하락하였음
 - 현재 VLCC는 전 세계에 75척이 존재하는데, 이는 유조선 전체 선복량의 약 13%를 차지하는 것임. 향후에도 VLCC 선복량은 점차적으로 증가할 것으로 예측됨
- ▶ VLCC 선박의 과다 발주로 인하여 유조선 부문 과잉 선복량(capacity gluts) 문제가 발생하고 있음
 - 글로벌 경제 위기 전에 VLCC선이 과다 주문되었는데 이는 현재 과잉선복이라는 문제를 발생시키고 있음.
 - ClarkSea Index에 따르면, 유조선 한 척을 통해 얻을 수 있는 취득가능소득은 \$9,099인 것으로 나타났는데, 이는 1990년 이후 들어서 가장 낮게 계측된 것임
 - 수에즈막스 사이즈(VLCC 선박의 약 반 정도 크기) 유조선 23척을 운영하는 벨기에 유조선 전문 선사인 Euronav SA사의 주가도 연초 4.16 유로에서 최근 들어 3.16 유로로 감소하였으며, 애널리스트들은 금년도 85.9백만 달러 정도의 당기순손실을 기록할 것으로 예측함

(출처: Bloomberg 2013. 9. 3.)



중국 Cosco, 북극해 항로 컨테이너선 최초 운항

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 Cosco의 Yong Sheng호가 아시아와 유럽 사이의 북극해 항로를 운항한 최초의 컨테이너 운송 선박으로 기록될 예정임
 - Yong Sheng호는 8월 8일 중국 대련항을 출발하여 현재 러시아 북극해역의 동부지역을 운항 중이며 9월 11일 네덜란드 암스테르담에 도착할 예정임
 - Cosco의 Hong Xing호도 현재 북극해 항로를 운항 중임
- ▶ Cosco에 따르면, 많은 양의 아시아 상품이 몇 년 내에 북극해 항로를 통해 운송될 것이라고 월스트리트 저널에서 보도함
 - 중국 국영 해운회사인 Cosco는 전 세계에서 6위의 컨테이너 선사이며 또한 중국 최대의 정기선과 벌크선 운영 선사임
- ▶ Cosco는 현재 북극해 항로를 운항 중인 Yong Sheng호와 Hong Xing호 외에 러시아 NSR행정부에서 북극해 항로를 두 번 더 이용할 수 있는 운송 허가를 추가로 받음
 - Cosco는 쇄빙선 지원을 통한 북극해 항로 운항뿐만 아니라 일반적인 해빙 상태에서 쇄빙선 없이 독립적으로 운항할 수 있는 허가도 받을 예정임
- ▶ 한편 중국 쇄빙선인 Xu Long(Snow Dragon)호는 2012년 바렌츠 해역의 북극해 항로를 운항한 중국 최초의 선박임
 - 중국 극지연구소 단체장 Huigen Yang은 3월 오슬로에서 열린 북극해 관련 컨퍼런스에서 Xu Long의 북극해 항로 운항이 중국 해운회사들로 하여금 북극해 항로 진출을 크게 부추겼다고 전함

- ▶ 녹아내리는 북극의 해빙이 북극 항로의 항해 시즌을 빠르게 연장시키고 있음
 - 러시아 최대 해운선사인 Sovcomflot은 이미 연중 6개월 동안 북극해 항로를 통한 운송 서비스를 고객들에게 제공하고 있음

(출처: Barents Observer, 2013. 8. 21.)

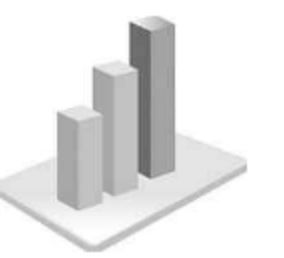


미국, 7월 상품 무역적자 전월대비 \$45억 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

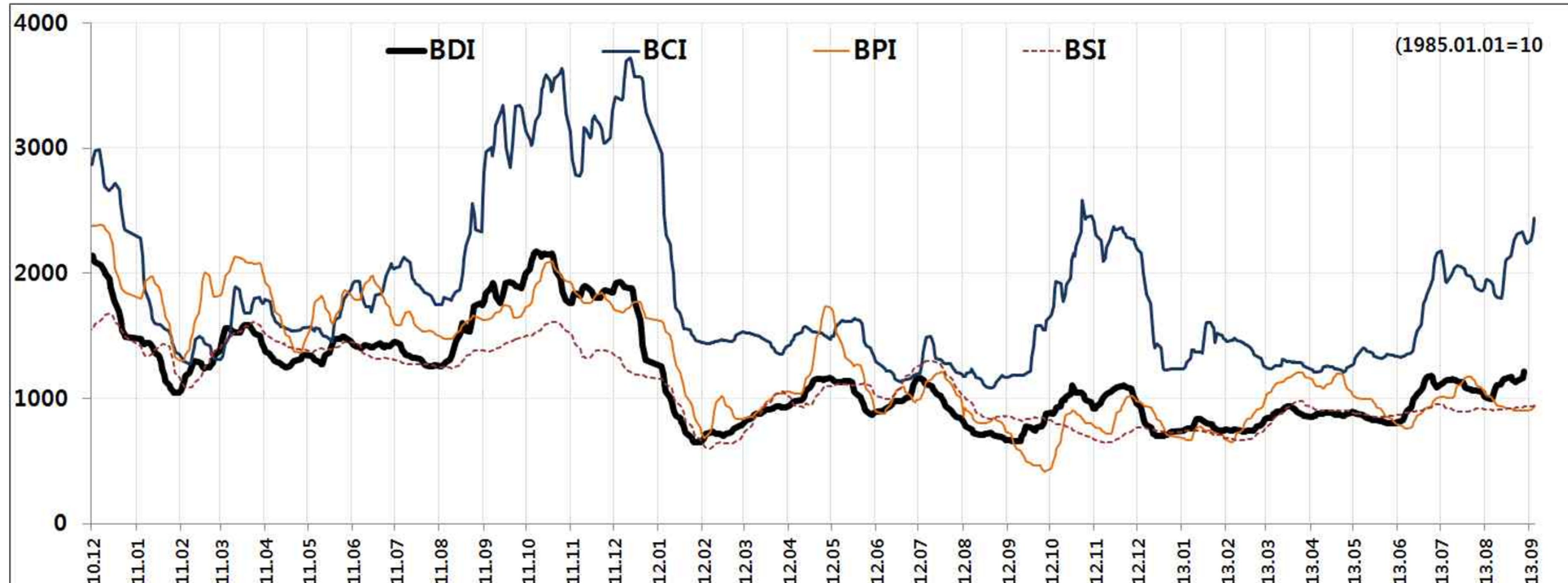
- ▶ 7월 미국의 수출은 \$11억 하락한 \$1,327억, 수입은 \$34억 상승한 \$1,913억을 기록하면서 상품 무역적자가 전월대비 \$45억 증가한 \$586억으로 확대됨.
- ▶ 서비스무역을 포함한 총 적자액은 6월 \$345억에서 \$46억 상승한 \$391억으로 나타남.
 - 총 수출액(\$1,894억)은 전월대비 \$11억 줄어든 반면 총 수입액(\$2,286억)은 전월대비 \$35억 늘어남
 - 미국 수출입 은행에 따르면 지난 12개월 상품 및 서비스 수출 총액은 \$2.2조이며 이는 2009년 수출 총액보다 41.7% 늘어난 수치임
- ▶ 산업 용품 및 재료, 식료품, 음료 부문 수출은 6월 대비 증가한 반면 자본재, 소비재, 기타 상품, 자동차, 부품 및 엔진 부문 수출은 감소함
 - 한편 전년대비 상품 수출에 대해서는 식료품, 음료 부문은 감소한 반면 산업 용품 및 재료, 자본재, 소비재, 기타 상품 부문은 증가한 것으로 나타남
 - 2012년 7월에서 2013년 7월까지 자동차, 부품 및 엔진 수출은 사실상 큰 변화가 없음
- ▶ 산업 용품 및 재료, 자동차, 부품 및 엔진, 소비재, 기타 상품 부문 수입은 6월 대비 증가한 반면 자본재 부문 수입은 감소함
 - 한편 전년대비 상품 수입에 대해서는 산업 용품 및 재료와 자본재 부문 수입은 전년대비 감소한 반면 소비재, 식품, 음료, 자동차, 부품 및 엔진, 기타 상품 부문 수입은 증가한 것으로 나타남
- ▶ 지난 12개월 동안 미국의 주요 수출 시장 중 2009년에 비해 미국 상품 구매가 가장 크게 증가한 국가는 파나마, 러시아, 아랍 에미리트, 페루, 칠레, 콜롬비아, 홍콩, 아르헨티나, 에콰도르, 남아프리카 공화국이라고 미국 수출입은행이 전함

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 9. 4.)



주요 해운지수 동향

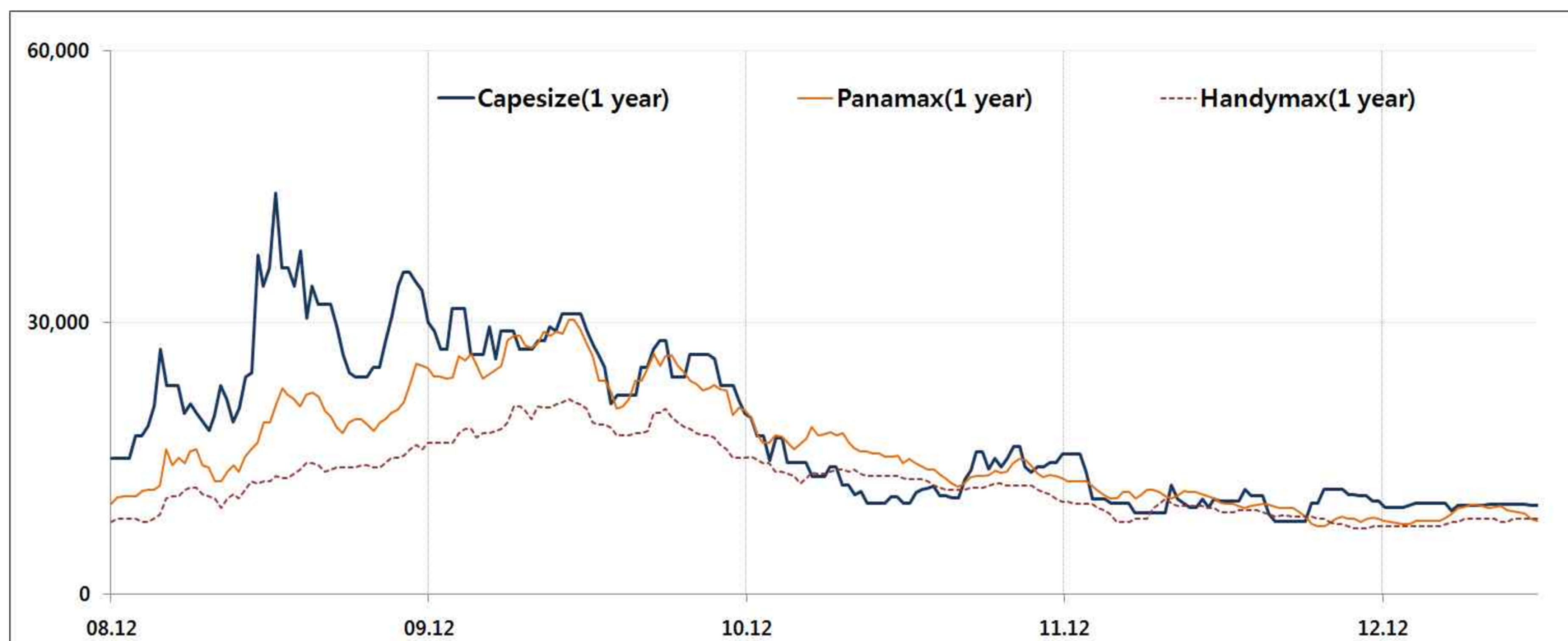
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

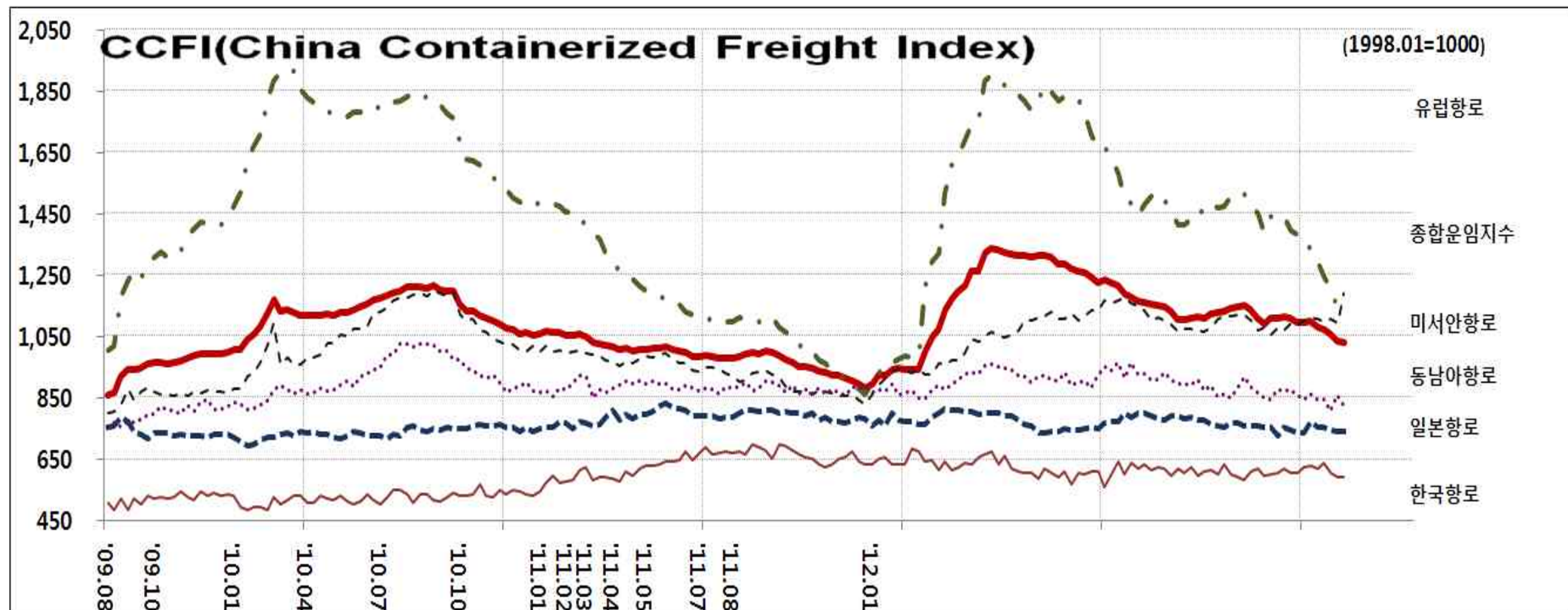
건화물선 용선료

\$/day



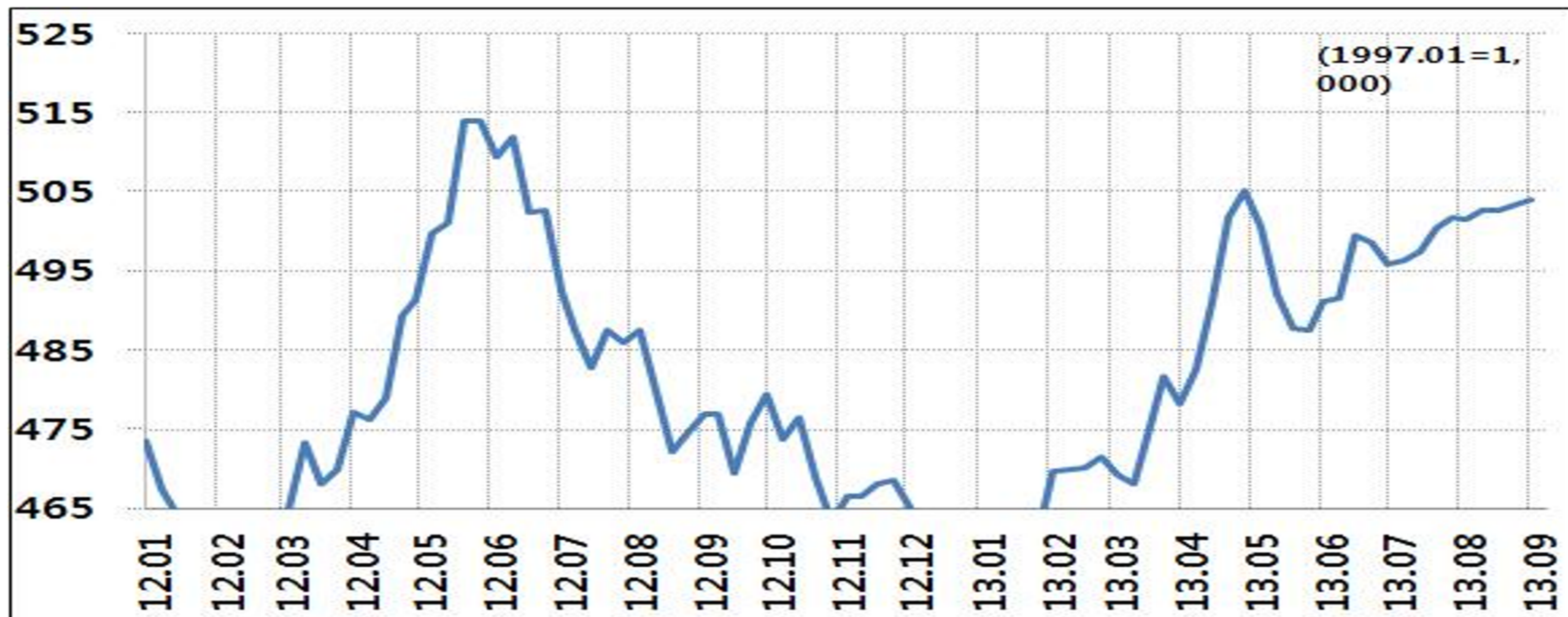
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



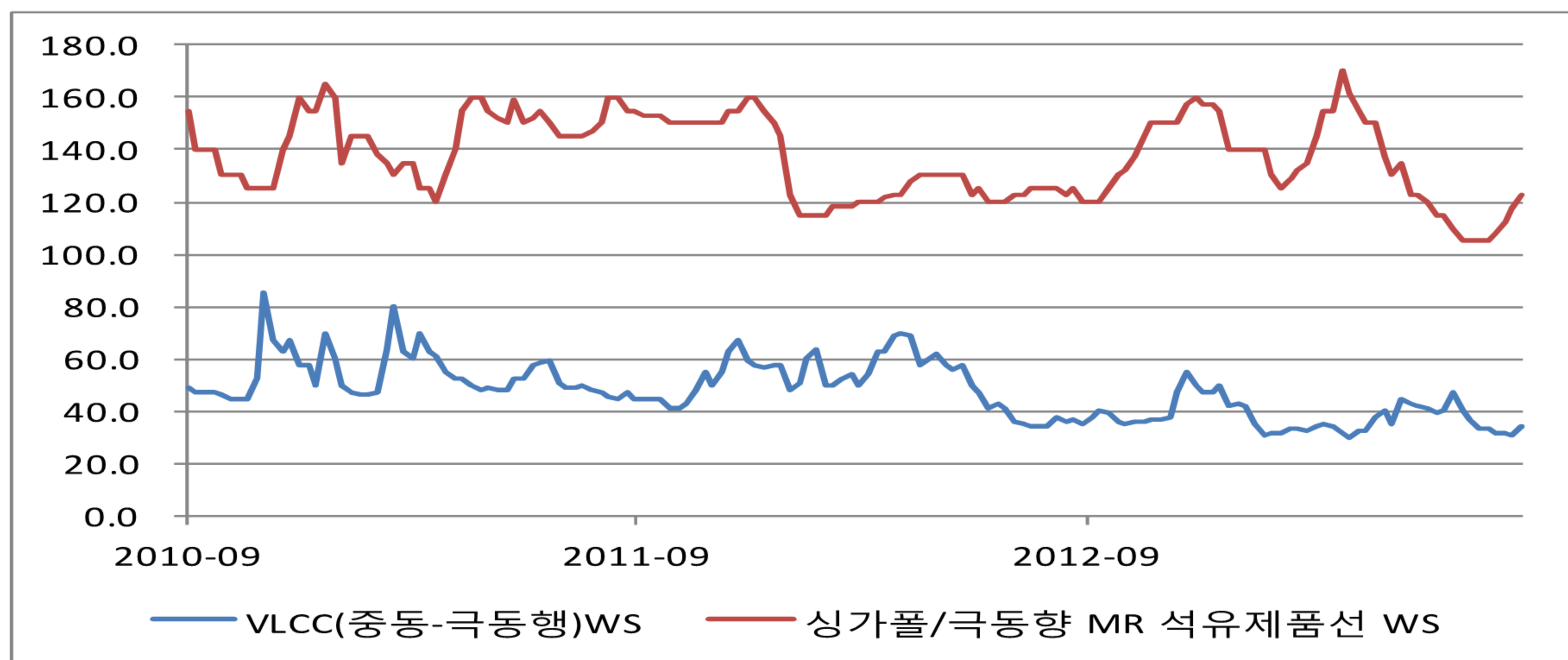
상해항운교역소

:: 컨테이너선 용선 지수 (HRCI) ::



Lloyd's List

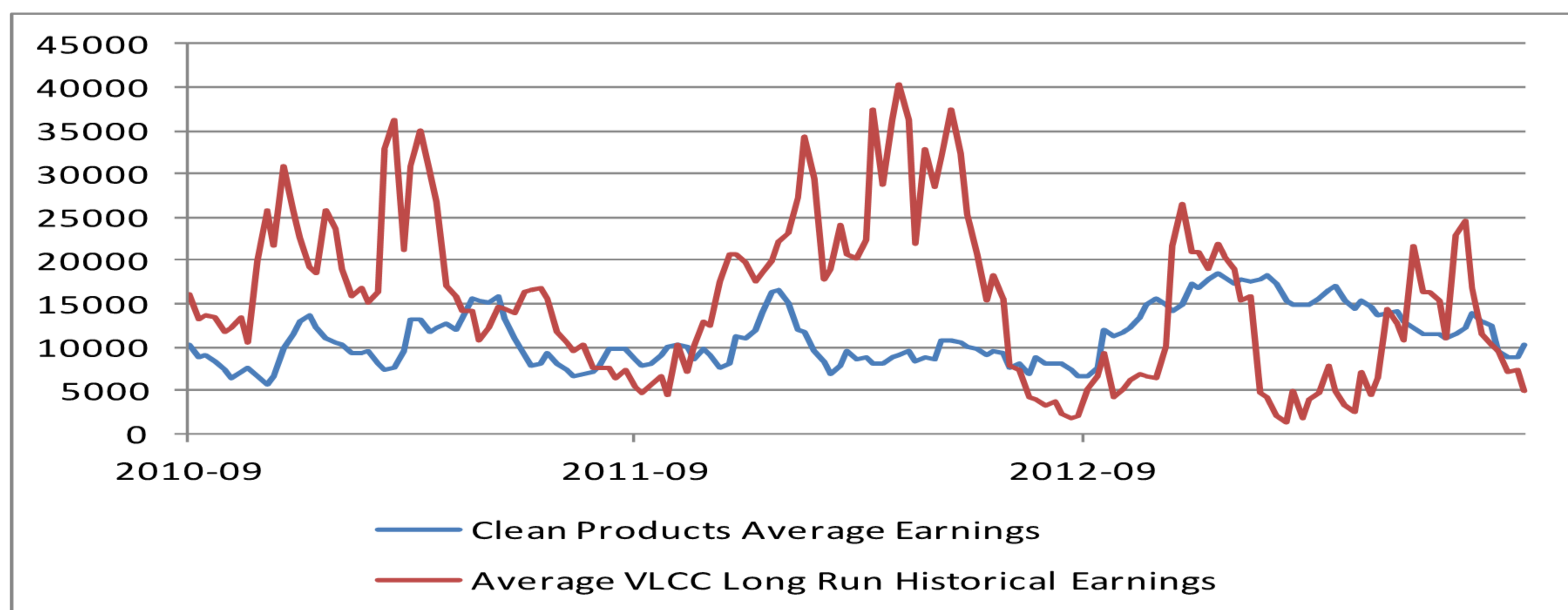
:: 유조선 운임 지수(WS) ::



Clarkson

:: VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ::

\$/day



자료 : Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전 주비)	8월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(8.30)								
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)		(8.30)								
건화물선	Panamax	27.0	(0.2)	26.7	25.8	27.0	25.9	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	31.0	30.3	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(8.30)								
380 CST	Rotterdam	606.0	(11.0)	601.6	570.0	646.0	598.7	550.5	720.0	638.8
	Singapore	616.0	(15.5)	597.4	591.5	667.5	617.8	573.5	741.5	662.8
	Korea	639.5	(5.0)	624.4	612.5	688.0	643.5	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	630.5	(9.0)	617.8	602.5	678.5	631.0	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(8.30)								
철광석	국제價	136.5	(0.7)	133.8	113	158	135	88	149	129
	중국産	169.3	(-1.6)	168.5	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.0	(-)	98.0	96	98	97	96	119	103
	중국産	107.0	(-)	109.3	107	116	114	112	148	126
	호주산	172.6	(-)	164.4	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.1	(-)	89.1	89	112	102	110	137	118
	중국産	168.5	(8.1)	160.8	160	231	190	168	272	222
곡물	대두(국제)	1424.0	(58.8)	1,355.5	1,283	1,613	1,451	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	643.3	(8.8)	641.4	628	791	699	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

컨테이너 선사별 선복량 순위 (상위 20위, 2013. 9. 5 기준)

구 분		전 체 선 대		자 사 선		용 선			발 주 량		
순위	선사	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	용선 비중	TEU	척수	발주량 비중
1	APM-Maersk	2,639,301	581	1,398,975	242	1,240,326	339	47.0%	310,590	17	11.8%
2	MSC	2,378,073	490	1,042,656	190	1,335,417	300	56.2%	430,001	37	18.1%
3	CMA CGM	1,506,493	428	529,572	85	976,921	343	64.8%	197,690	20	13.1%
4	Evergreen	810,190	201	450,147	101	360,043	100	44.4%	274,191	26	33.8%
5	COSCO	775,342	167	417,787	106	357,555	61	46.1%	75,436	7	9.7%
6	Hapag-Lloyd	717,383	150	394,165	67	323,218	83	45.1%	39,507	3	5.5%
7	APL	636,090	121	303,400	43	332,690	78	52.3%	92,400	9	14.5%
8	한진해운	634,624	118	311,546	46	323,078	72	50.9%	89,000	12	14.0%
9	CSCL	603,334	140	421,070	79	182,264	61	30.2%	172,000	13	28.5%
10	MOL	539,324	112	214,722	35	324,602	77	60.2%	90,600	8	16.8%
11	OOCL	451,572	89	301,589	46	149,983	43	33.2%	75,176	7	16.6%
12	Hamburg Süd	450,259	105	271,065	51	179,194	54	39.8%	125,742	17	27.9%
13	NYK	443,590	100	300,513	54	143,077	46	32.3%	13,208	1	3.0%
14	Yang Ming	385,352	89	216,693	46	168,659	43	43.8%	245,200	22	63.6%
15	PIL	370,092	172	223,004	110	147,088	62	39.7%	68,512	16	18.5%
16	K Line	353,017	68	127,352	21	225,665	47	63.9%	69,350	5	19.6%
17	Zim	341,565	87	133,394	25	208,171	62	60.9%	35,200	4	10.3%
18	현대상선	330,470	57	100,646	17	229,824	40	69.5%	65,500	5	19.8%
19	UASC	286,458	52	198,164	26	88,294	26	30.8%	178,000	12	62.1%
20	CSAV	250,489	52	45,680	10	204,809	42	81.8%	90,900	10	36.3%

