

해운시황 포커스

통권 182호 (2013.09.09~09.13)

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 / 건화물선 시장 고병욱 전문연구원(valiance@kmi.re.kr)



최근 BDI 상승요인 진단 및 대응방향

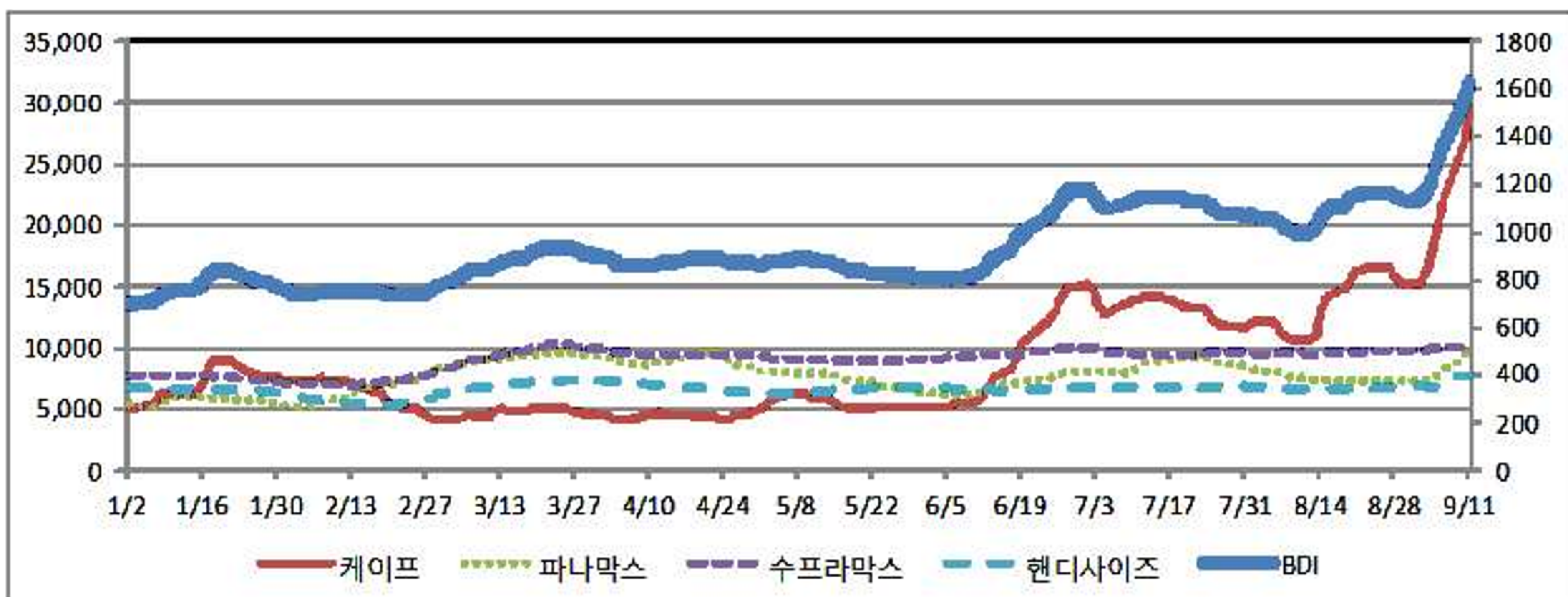


[시장 동향]

- ▶ (단기운임) 9월 11일 BDI는 1,628p를 기록하며 2012년 1월 이후 최고치를 경신
 - 이는 케이프 선형의 급격한 운임상승에 기인
 - (BDI) 1월 2일 698p → 9월 11일 1,628p : (+) 930p (133%)
 - (케이프) 1월 2일 4,864달러/일 → 9월 11일 29,674달러/일 : (+)24,810달러/일 (510%)
 - * 케이프 운임은 6월 19일 올해 최초 10,000달러/일 돌파 후, 8월 15일 14,000달러/일 돌파 후 1개월만에 2배 수준인 29,000달러/일 돌파
 - * 9월 12일, 케이프 운임이 소폭 하락하면서 BDI 다시 하락하여 1,621p기록
 - (파나막스) 1월 2일 5,426달러/일 → 9월 11일 9,949달러/일 : (+)4,523달러/일 (83%)
 - (수프라막스) 1월 2일 7,702달러/일 → 9월 11일 9,975달러/일 : (+)2,273달러/일 (30%)
 - (핸디사이즈) 1월 2일 6,658달러/일 → 9월 11일 7,775달러/일 : (+)1,117달러/일 (17%)

[2013년 BDI 및 선형별 운임 추이]

단위 : 왼쪽 축(선형별 운임)은 달러/일, 오른쪽 축(BDI)는 포인트



주 : 오른쪽 축 굵은선이 BDI, 각 선형별 지표는 왼쪽 축
자료 : 불틱해운거래소

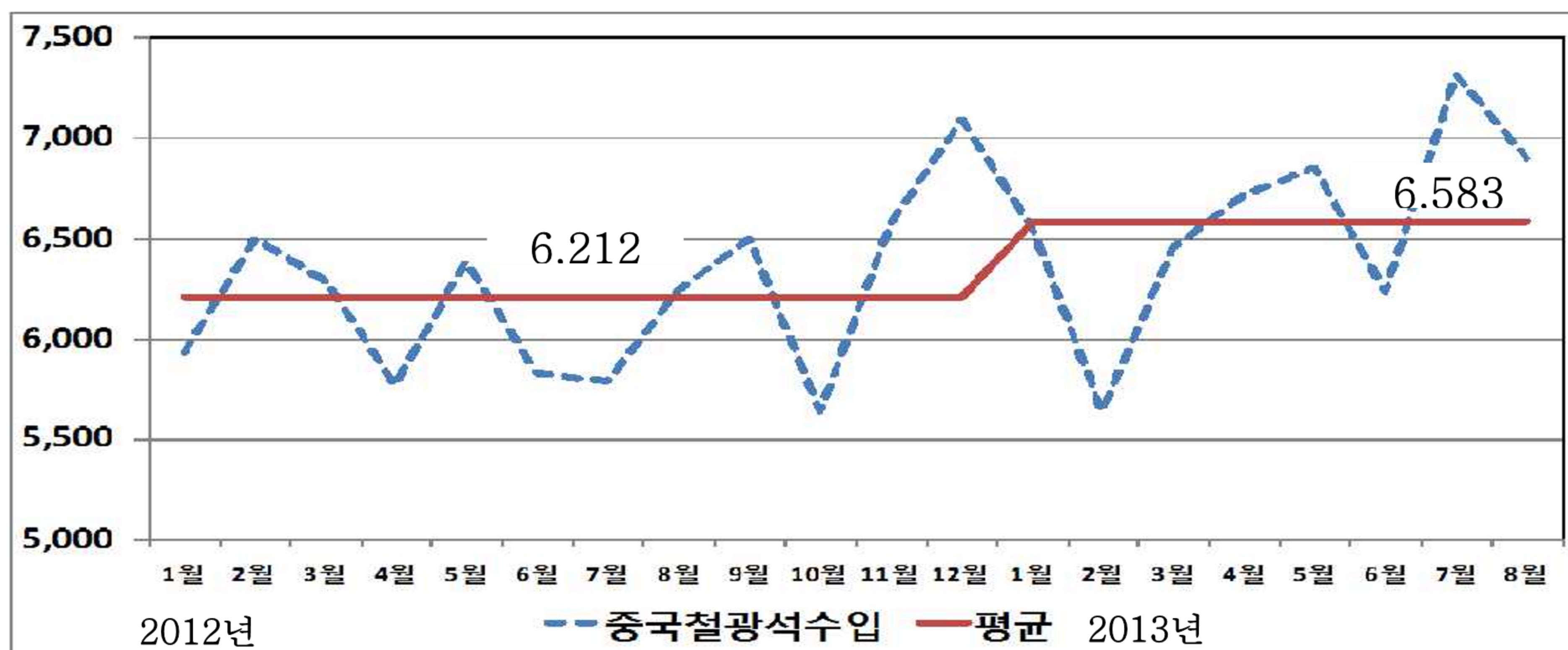
- ▶ 아래에서는 케이프 시장의 중요 수급변수 추이, 미래전망, 그리고 대응방향에 대해 살펴봄

[수급 영향 요인]

- ▶ (수요 요인) 케이프 시황의 결정적 요인인 중국 철광석 수입물동량은 지난해 대비 월평균 371만 톤 증가하여 시황지지세
 - 2012년 월평균 6,212만 톤 → 2013년 6,583만 톤

[중국의 월별 철광석 수입물동량]

단위 : 만 톤

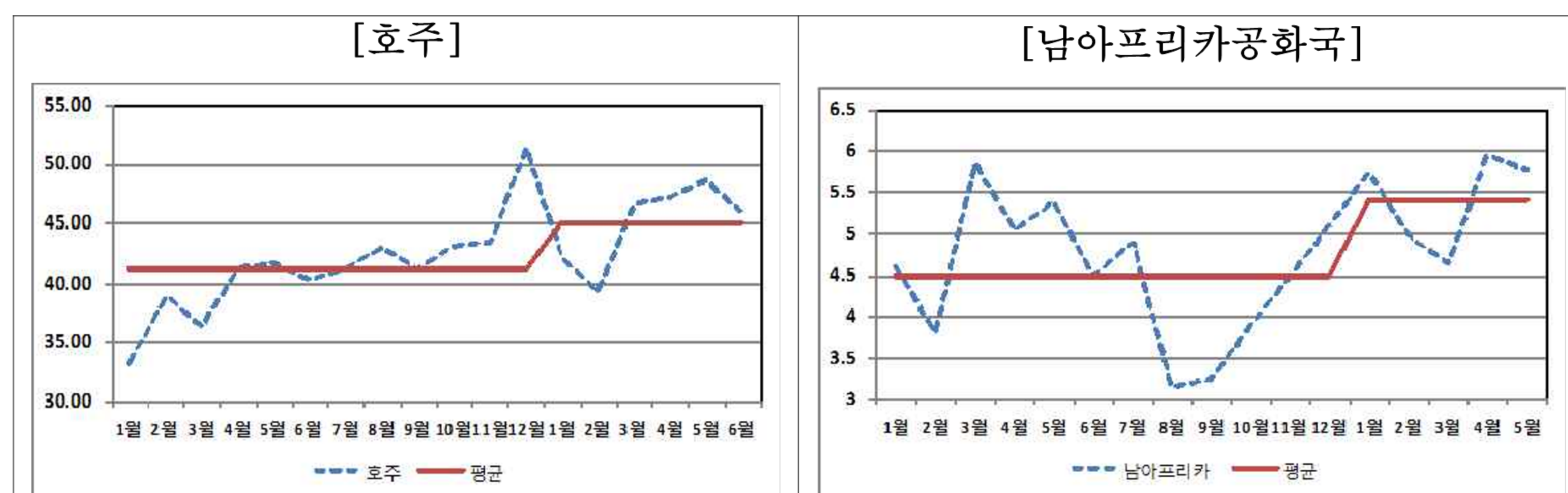


자료 : 중국해관총서

- 중국 주요 항만 철광석 재고량이 8월 30일 현재, 7,299만 톤으로 지난해 기록한 1억 톤 수준에 비해 30% 가량 낮은 수준이고
 - 7월 이후 수입철광석 가격이 130달러/톤 수준을 보이면서 국내산 대비 꾸준히 가격경쟁력을 유지하는 것으로 판단됨
 - 중국은 중서부 대개발, 인프라 및 주택 건설, 도시화 진전 등으로 꾸준히 철강재 내수가 증가할 전망
 - 다만, 수요 대비 철강생산능력이 과잉으로 평가되고 있고, 철강재 재고수준도 높아, 철광석 수요량이 확대되는데 일정한 제약
 - * 2013년 중국의 철강재 수출은 월평균 542만 톤 수준으로 많지 않음
- 철광석 중요 수출국인 호주 및 남아프리카공화국의 물동량이 꾸준히 증가하는 추세를 보이면서 시황지지세
 - (호주) 2012년 월평균 4,124만 톤 → 2013년 4,500만 톤 : (+)376만 톤
 - (남아프리카) 2012년 월평균 450만 톤 → 2013년 542만 톤: (+)91만 톤

[호주 및 남아프리카 공화국의 철광석 수출 물동량]

단위 : 백만 톤

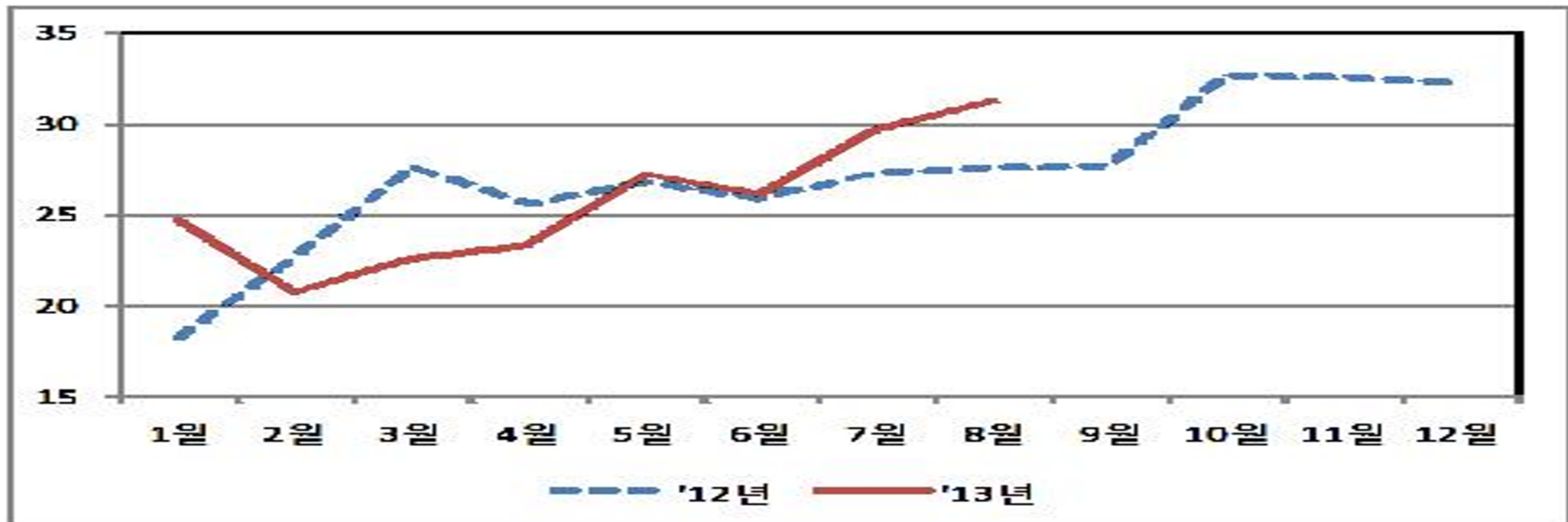


자료 : Clarkson

- 한편, 브라질 철광석 수출물동량은 5월 이후 지난해 월평균 수준(2,721만 톤)을 넘어 8월에는 3,120만 톤을 기록
- 원거리 브라질항로의 물동량 증가가 케이프 시황상승에 크게 기여

[브라질의 철광석 수출 물동량]

단위 : 백만 톤

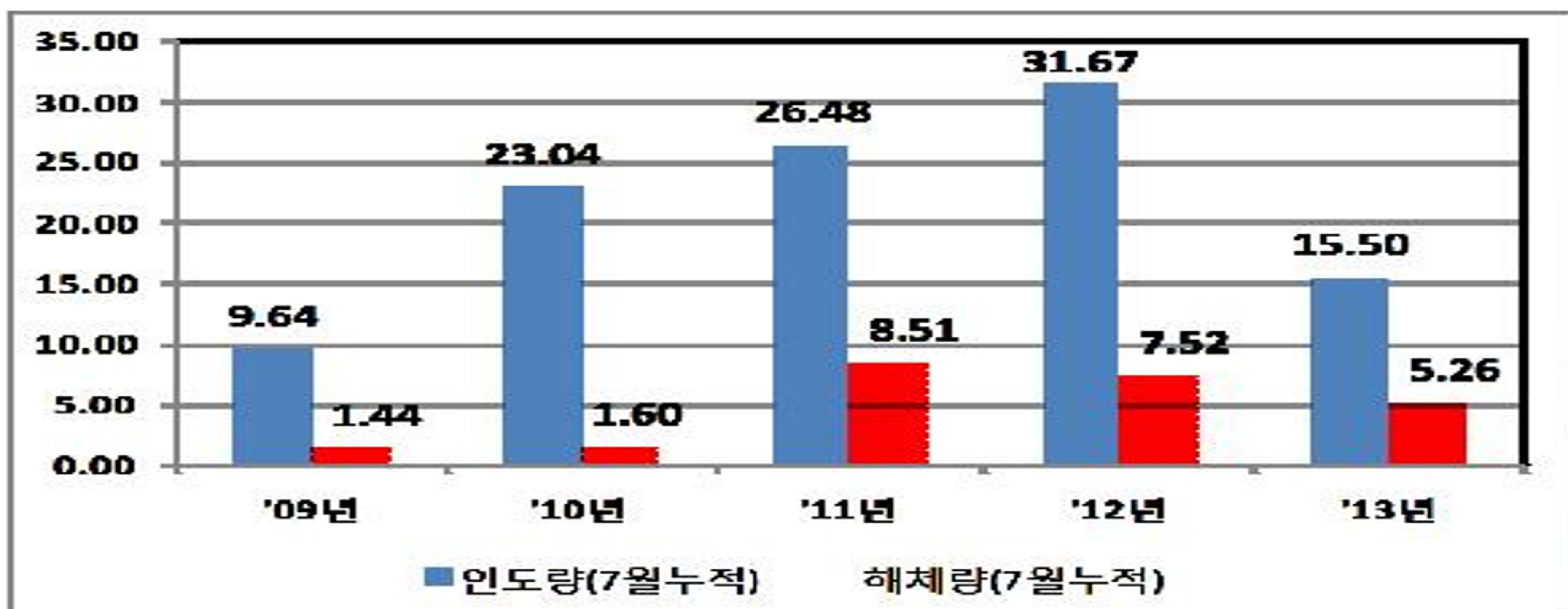


자료 : Clarkson 등

- 브라질이 상반기에 철광석 수입물동량이 부진했던 것은 1) 연말의 실적달성을 위한 밀어내기 따른 연초의 상대적 위축, 2) 연초 기상요인(태풍 및 집중강우 등), 3) 신규탄광개발 사업(S-11 프로젝트 등)의 난관 봉착 등이 원인으로 해석됨
- ▶ (공급 요인) 케이프 선박의 신조선 인도량이 지난해 최고 수준의 절반으로 감소하면서 공급압박이 완화
 - 2012년 7월 누적 3,167만 DWT → 2013년 7월 누적 1,550만 DWT
 - 해체량 또한 지난해의 70% 수준으로 7월 누적 526만 DWT 기록

[케이프 선박의 인도량 및 해체량 추이]

단위 : 백만 DWT

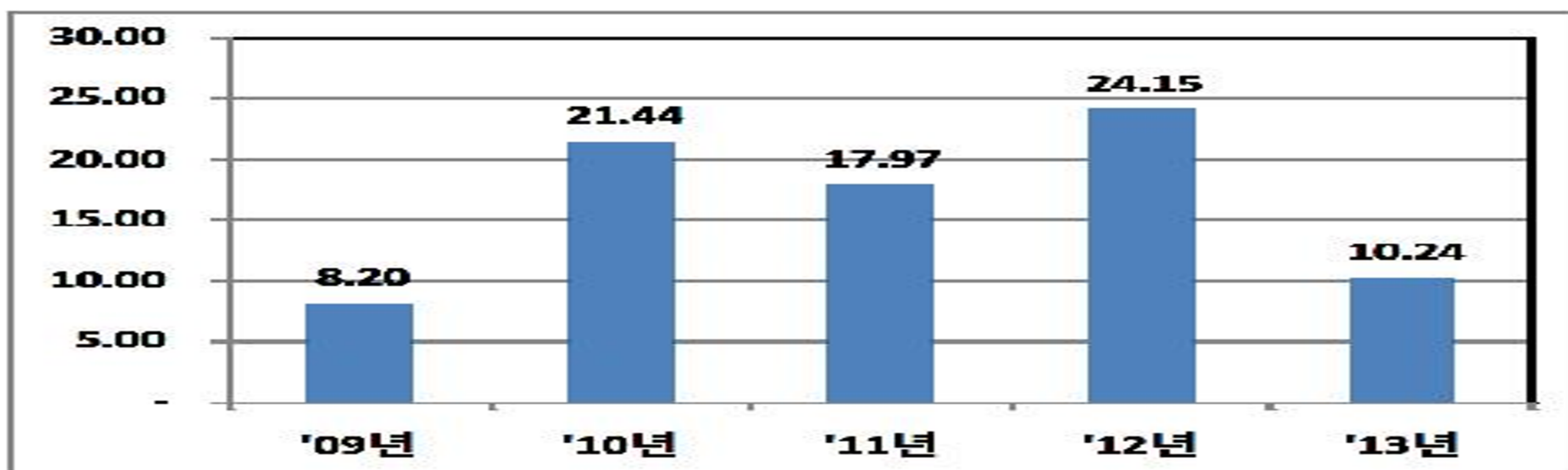


자료 : Clarkson

- 이 같이 케이프 선형의 신조선 인도 둔화 및 꾸준한 해체로 선박 증가량이 지난해 절반 이하로 감소하여 공급압박이 완화
- 2012년 7월 누적 2,415만 DWT → 2013년 7월 누적 1,024만 DWT

[케이프 선박의 증가량(인도량-해체량)]

단위 : 백만 DWT

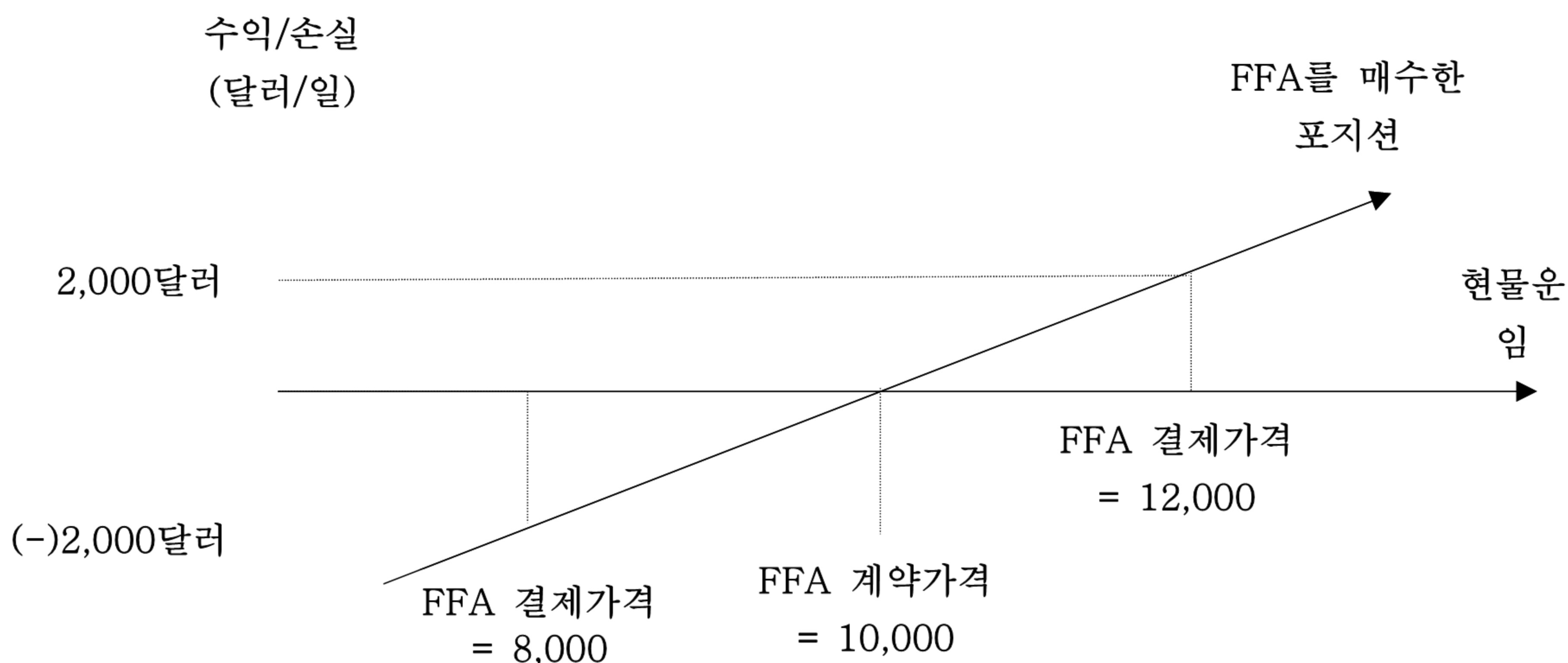


자료 : Clarkson

[기타 요인]

- ▶ 10월을 포함한 4분기 시황상승에 대한 기대감이 공고해지면서 서둘러 선박을 확보하는 전략으로 인해 9월 현재의 운임 상승
 - 즉 미래 운임상승에 대한 대응으로 서둘러 계약할 필요가 있는 용선인(charterer) 또는 화주(cargo owner)의 협상력이 약화되면서, 상대적으로 선주(shipowner) 또는 대선인의 협상력이 강화되면서 운임이 상승탄력을 받고 있는 상황
 - 9월 현재 체결되는 계약에는 10월 말 선적예정인 경우도 있음
 - * 산업계에서는 이 같이 운송계약일과 실제 선적예정일 간의 차이를 통상 lay/can period 라고 함. lay/can period는 통상 시황상승기에 늘어나는 경향이 있는데, 케이프 선형의 경우 77일 먼저 계약한 경우도 과거에 있음
- ▶ 글로벌 메이저 Player의 운임선도(선물)거래(FFA) 시장의 매수 포지션으로 인위적 시황 상승이 유도되고 있다는 견해도 대두
 - 아래 그림에서 보는 바와 같이, FFA 계약을 매수한 포지션을 지닌 시장참여자는 결제가격으로 사용되는 현물운임이 상승하면 계약 정산 시에 수익이 증대
 - 이 같은 FFA 시장의 특징에 기초해, 현재의 운임상승 추세가 매수 포지션을 지닌 영향력 있는 글로벌 메이저 Player가 인위적으로 조성한 것이라는 견해가 대두

[결제가격(현물운임)에 따른 FFA 매수 포지션의 수익 패턴]



자료 : Alizadeh and Nomikos(2009), *Shipping Derivatives and Risk Management*, p.150.

[미래 전망 및 대응방향]

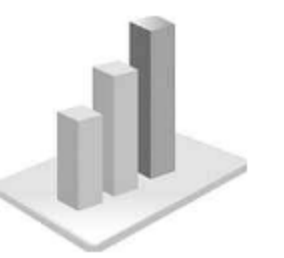
- ▶ (미래 시황 기대 평가) 최근 급격한 시황상승에도 불구하고 시장의 미래 운임에 대한 기대는 크게 개선되지 않음
 - (Clarkson 자료) 1년 이상 기간용선료, 중고선가 및 신조선가의 상승은 현재 단기운임 상승에 비해 적은 규모

[Clarkson 자료의 케이프 선형 미래 시황 기대 추이(2013년)]

구분	정기 용선료			중고선가 (백만 달러)	신조선가 (백만 달러)
	6개월 (달러/일)	1년 (달러/일)	3년 (달러/일)		
1월 초	12,000	11,500	13,500	32.50	46.00
9월 6일 현재	30,000	20,500	20,500	34.00	49.25

자료 : Clarkson

- (FFA 시장) FFA 시장은 올해 10월물 29,375달러/일, 4분기물 28,025달러/일, '14년물 17,800달러/일, '15년물 17,900달러/일로 평가
- (소결) 공급압박이 누적된 가운데 일어난 최근 케이프 운임의 급격한 상승은, 향후 케이프 시장이 본격적인 운임회복에 앞서 1, 2년 정도 20,000달러/일 안팎의 연평균 운임을 보이면서, 동시에 높은 변동성을 보일 수 있음을 시사
- ▶ (대응방향) 케이프 시장의 낮은 운임수준과 높은 변동성이 당분간 지속될 것으로 보이는 바, 일시적 운임반등 또는 하락에 대비한 시장위험관리가 필요
 - (전제) 철광석, 석탄의 원거리 운송에 사용되는 케이프 선박은 활용도 측면에서 유연성이 낮고, 파나마크스 이하 선형에 비해 일부 대형 플레이어의 시장영향력을 행사할 수 있는 것으로 판단됨
 - 수급요인 전망 및 시장의 기대에 비추어 보면, 시황이 저점을 통과한 것으로 판단되지만, 친환경/에너지효율 선박에 대한 선별적 투자를 넘어서는 자산투기용 선박발주(asset play)는 시황회복을 지연시킬 요인으로 자제되어야 할 것임



		금주 (9.11)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,628	(413)	698	1,628	931	647	1,624	920
	BCI	3,431	(986)	1,209	3,431	1,611	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,241	(308)	651	1,241	956	418	1,738	963
	BSI	954	(11)	664	981	859	600	1,300	904
	BHSI	543	(8)	410	569	512	366	719	516
		(9.6)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	15,750	(1,500)	9,250	15,750	10,844	8,000	13,500	10,034
	Panamax	10,250	(875)	7,750	10,250	8,833	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,650	(150)	7,500	8,650	8,115	7,250	10,500	8,649
		(9.11)							
운임(\$/day)	Capesize	29,674	(11,820)	4,205	29,674	8,675	2,644	23,991	7,681
	Panamax	9,949	(2,493)	5,163	9,947	7,591	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,975	(110)	6,938	10,259	8,979	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,775	(110)	6,108	8,343	7,555	5,489	10,414	7,359

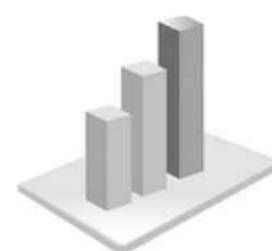
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



유럽항로는 약세, 미주항로는 경제호전으로 상승세

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 0.6p 하락한 1,125p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.7p 상승한 504.0p를 기록했다
- ▶ 지난주 해운 운임은 아시아 휴무 도래 이전 수요 증가에 따른 상승 기대와 달리 큰 변화가 없이 보합세를 보였음
 - 상해발 기준 운임은 미주항로가 상승했으나 유럽항로는 하락했는데, 미서안운임은 FEU당 17달러 상승한 1,989달러를 기록한 반면, 유럽항로는 TEU당 110달러 하락한 1,073달러를 나타냈음
 - 유럽항로는 피크시즌 물동량 증가세를 보이지 못하고, 약세를 보였으며, 9월 초 태풍영향으로 일부 중국 서비스가 중단되면서 공급증가를 완화했으나 운임에 큰 영향을 주지는 못한 것으로 보임
 - 미주항로는 미국경기 회복이 이어지면서 미국이 2007년 이래 최저 실업률을 기록하는 등 양호한 경제흐름에 따라 상승하는 추세를 보였음
 - 또한 소비수요 증가에 따라 물동량이 다소 늘어나는 추세에 있어 당분간 호전세를 이어갈 것으로 보임
- ▶ 화주들이 오히려 내년 2분기 출범 예정인 P3 Network로 운임 상승에 대한 우려를 지속적으로 보이고 있는 상황이나 최근 초대형선 발주가 지속적으로 늘어나고 있어 이 같은 우려가 어느 정도 완화되고 있는 분위기임
 - 과거 Maersk Line, MSC 등 P3 Network 얼라이언스 소속 선사들을 중심으로 초대형선 발주가 이루어졌으나 최근 들어서는 UASC, COSCO, CSCL, APL 등 기타 선사들의 발주가 이어지고 있는 상황
 - 더욱이 올해 인도 예정이었던 108척에 달하는 1만 TEU급 선박 중 70여척이 인도 연기가 된 상황이어서 내년 공급 부담은 더욱 늘어날 것으로 보임
 - 내년 2분기로 다가온 P3 Network 영향에 대한 우려는 선사보다는 화주 및 항만이 큰 것으로 파악되는데, 공급 부담을 어느 정도 시장 내에서 적절히 조절하는지가 얼라이언스 체제로 변화될 내년 컨테이너선 시장의 주된 요인으로 작용할 전망



		금주 (9.6)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,125	(-0.6)	1,013	1,152	1,094	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,502	(1.4)	1,027	1,530	1,361	897	1,901	1,535
	미서안항로	1,062	(-3.7)	1,053	1,189	1,091	859	1,177	1,053
	일본항로	803	(-7.8)	719	811	757	733	815	777
	한국항로	629	(-24.5)	565	690	613	557	682	622
	동남아항로	824	(-26.3)	809	916	850	848	964	909
(9.4)									
용선지수(HRCI)		504.0	(0.7)	458	505	485	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(ahnyg@kmi.re.kr)



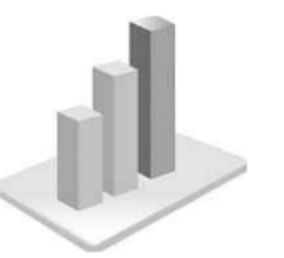
VLCC - 수익 큰 폭 상승, 운임 하락

- ▶ 수익은 7,888 달러/일로 전주대비 2,946 달러 큰 폭(59.6%) 상승하였으며, 운임지수는 WS 33.5로 전주대비 소폭 감소
 - 시리아 관련 오바마 대국민 TV연설 등으로 인한 시리아 사태 외교적 해결 기대감, 중국 경제지표가 개선되는 등 세계경기호전에 대한 기대감으로 평균 수익은 큰 폭의 상승을 기록함 (중국 기업들의 산업생산 전년 동월 대비 10.4% 증가)
 - IFO380 선박연료유가는 부산, 로테르담, 싱가포르, 홍콩 등 전 항만에서 하락세를 기록하였으며 이는 선사들의 수익 증가로 이어짐
 - 원유 최대 수입국인 중국의 8월 원유수입량은 전년 같은 기간보다 16.5% 증가한 214만 t으로 발표되어 수송량 증가세가 나타나고 있음. 금주는 특히 MEG(페르시아만) 지역의 VLCC 물동량이 크게 증가
 - VLCC 선박량은 전 세계적으로 2013년 9월 현재 26척의 신조 인도가 이루어졌으나, 반면에 선박 해체는 9척에 그치고 있음. 선박 공급량 과잉이 금년도 시황 부진의 근본 원인으로 “고령화된 VLCC 선박 해체” 등 선박 해체를 유인할 수 있는 인센티브 마련이 시급함



제품선 - 수익 상승세 지속, 운임 하락

- ▶ 수익 10,489 달러/일로 전주대비 소폭 증가하며 상승세가 이어졌으며, 운임은 WS 120.0으로 전주 대비 소폭 감소함
 - 제품선 수익은 중동, 북아프리카 지역(MENA)의 정전사태 등이 해결될 기미가 보이면서 전주 대비 174 달러/일 소폭 상승
 - 경기불안에 대한 우려는 여전히 성수기 도래와 미국 소비지표 개선 등으로 인하여 제품선 시황의 상승 모멘텀이 조금씩 되살아나고 있음
 - 선박연료유 가격 약세가 수익상승에 일정부분 기여했으며, ECB 유로존 은행들이 유럽 중앙은행(ECB)으로부터 빌린 46억4,500만 유로를 조기 상환하는 등 유럽재정 위기에 대한 불안감이 일부 해소되면서 석유 제품 수요 회복에 대한 기대감이 증가



		금주	(전주비)	9월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(9.6)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,888	(2,946)	6,415	1,351	24,566	9,961	1,746	40,260	18,296
	MR	10,489	(174)	10,402	8,813	18,266	9,897	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,764	19,000	26,000	22,125
	MR	14,500	(-)	14,500	13,500	14,500	14,125	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	33.5	(-0.5)	33.8	30.0	47.5	36.2	34.0	70.0	47.5
	MR	120.0	(-2.5)	121.3	105.0	170.0	130.6	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향

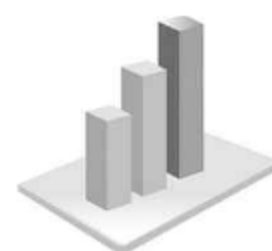


중고 VLCC 선박을 해체할 인센티브가 감소하고 있으며, 이는 선복량 조절실패를 통해 운임감소를 야기할 것임

안영균 연구원 (ahnyg@kmi.re.kr)

- ▶ VLCC 중고 선박의 매각가격(secondhand prices)이 상승하면서, 해체가격(scrap values)이 폭락하고 있음
 - NYK(Nippon Yusen Kaisha)가 선령 14년의 “타카사코 마루” VLCC 선박을 21백만 달러에 최근 판매하였는데, 이는 선박 해체 시장에 있어서 매우 큰 타격이 되고 있음
 - 281,050 DWT의 “타카사코 마루”는 NYK와 태국의 Nathalin사가 1999년에 JV(Joint Venture)를 설립하고 구입한 선박임
 - 판매가인 21백만 달러는 크기와 선령을 고려해 보았을 때 적절한 가격에 매각이 이루어진 것으로 평가되고 있으며, 이는 물론 선박 해체 가격보다 높은 가격임
- ▶ 구체적인 사례를 통해 확인해 보면 선박 해체 가격에 비하여 매각가격이 훨씬 낮은 수준임을 알 수 있음
 - 금년 7월 OSX 리스 그룹은 1995년 건조된 301,862 DWT OSX5 VLCC 선박을 파키스탄 선박 해체 그룹(shipbreakers)에 16.6백만 달러에 매각하였음
 - 3월에는 John Fredriksen’s Fredriksen 그룹이 1995년 건조된 298,405 DWT 선박을 역시 파키스탄 선박 해체 그룹에 19백만 달러에 매각하였음
 - 중고 매각가격과 해체가격 사이의 격차가 늘어나면서, VLCC 선박의 해체를 유인할 수 있는 인센티브가 급감하고 있음
- ▶ VLCC선박의 해체를 유인하는 인센티브의 감소는, VLCC 운임 시장에 있어 심각한 해로움을 야기할 수 있음
 - 현재 유조선 시장에는 지나치게 많은 VLCC 선박이 운용되고 있으며 이는 운임을 하락시키는 원인으로 작용함. 반면 해체는 선복량 과잉공급을 해소하고 운임을 안정화시킬 수 있는 해결책임
 - John Fredriksen’s Fredriksen 그룹의 Mr.Fredriksen은 VLCC 시장을 매우 비관적으로 전망하고 있으며, “15년 이상의 VLCC선박을 해체 시장에 매각하여 선복량을 조절하는 것이 시황회복의 유일한 대안”이라고 언급하였음
- ▶ Clarksons에 의하면 금년 VLCC 신규 선복공급량이 해체량에 비해 지나치게 과다한 상황이 지속되고 있음
 - 금년 VLCC 선박 해체 척수는 9척에 불과하지만, 26척의 VLCC선 신조 인도가 이루어져 현재 전 세계에는 626척의 VLCC선이 운용되고 있음
 - 중동 East Gulf와 아시아를 잇는 항로에서 현재 VLCC 운임은 10,000 달러/일 수준인데, 이는 선사들의 운전자금(operating costs)을 감당하는 수준에 불과함

(출처: Lloyd’s list 2013. 9. 9.)



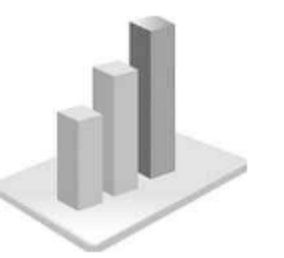


북미, 2013년 아시아 수출 최대 감소 예상

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 북미-극동아시아
 - Container Trades Statistics Ltd의 자료에 의하면 2013년 6월 북미에서 극동아시아로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 9.3%, 전월대비 8.1% 감소한 590,200 TEU임
 - 이는 북미-극동 아시아 항로에서 2013년 현재까지 최대 감소폭이며 4개월 연속 감소함
 - Journal of Commerce에서 2011년 1월부터 북미-극동아시아 수출 물동량에 대한 데이터를 수집한 이후로 600,000 TEU 이하로 떨어진 것은 이번이 처음임
 - 2013년 상반기 수출 물동량은 전년동기대비 4.7% 감소한 3,871,400 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 3포인트 하락한 82포인트임
- ▶ 북미-오세아니아
 - 2013년 6월 북미에서 오세아니아로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 지난 2개월 연속 증가하였으나 6월 들어 전월대비 2.4%, 전년동월대비 2.8% 감소하면서 24,600 TEU로 나타남
 - 2013년 상반기 북미-오세아니아 수출 물동량은 전년동기대비 0.8% 감소한 152,700 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 1포인트 하락한 91포인트임
- ▶ 북미-유럽
 - 2013년 6월 북미에서 유럽으로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 2.1% 증가했지만, 전월대비는 6.9% 감소한 220,100 TEU임
 - 2013년 상반기 북미-유럽 수출 물동량은 전년동기대비 2.0% 증가한 1,400,300 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 1포인트 하락한 95포인트임
- ▶ 북미-인도 아대륙/중동
 - 2013년 6월 북미에서 인도 아대륙/중동으로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 5.5% 증가한 93,300 TEU임
 - 인도 아대륙/중동 지역은 전년동월대비 북미 수출이 2개월 연속 가장 크게 증가한 지역임
 - 하지만 5월에 비해서는 6.8% 감소함
 - 2013년 상반기 북미-인도 아대륙/중동 수출 물동량은 전년동기대비 3.9% 상승한 552,200 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 2포인트 하락한 81포인트임
- ▶ 북미-중/남미
 - 2013년 6월 북미에서 중/남미로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 올해 2월 이후 처음으로 전년동월대비 1.5% 감소했고 전월대비 또한 5.5% 하락함
 - 2013년 상반기 북미-중/남미 수출 물동량은 전년동기대비 1.4% 감소한 1,001,700 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 2포인트 하락한 103포인트임
- ▶ 북미-아프리카(사하라 사막 이남지역)
 - 2013년 6월 북미에서 아프리카(사하라 사막 이남지역)로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 3.8%, 전월대비 9.1% 감소한 30,100 TEU임
 - 2013년 상반기 북미-아프리카(사하라 사막 이남지역) 수출 물동량은 전년동기대비 1.3% 증가한 180,700 TEU임
 - 6월 Container Trades Statistics rate index는 전월대비 2포인트 상승한 83포인트임

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 9. 10.)



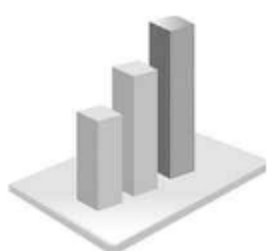


일본 항운 협회 회장 “P3 일본 입항, 일본 해운업에 미치는 영향 높을 것으로 전망되며 머스크 등 향후 선사 측의 대응을 주시해야 한다”고 언급함

안영균 연구원 (ahnyg@kmi.re.kr)

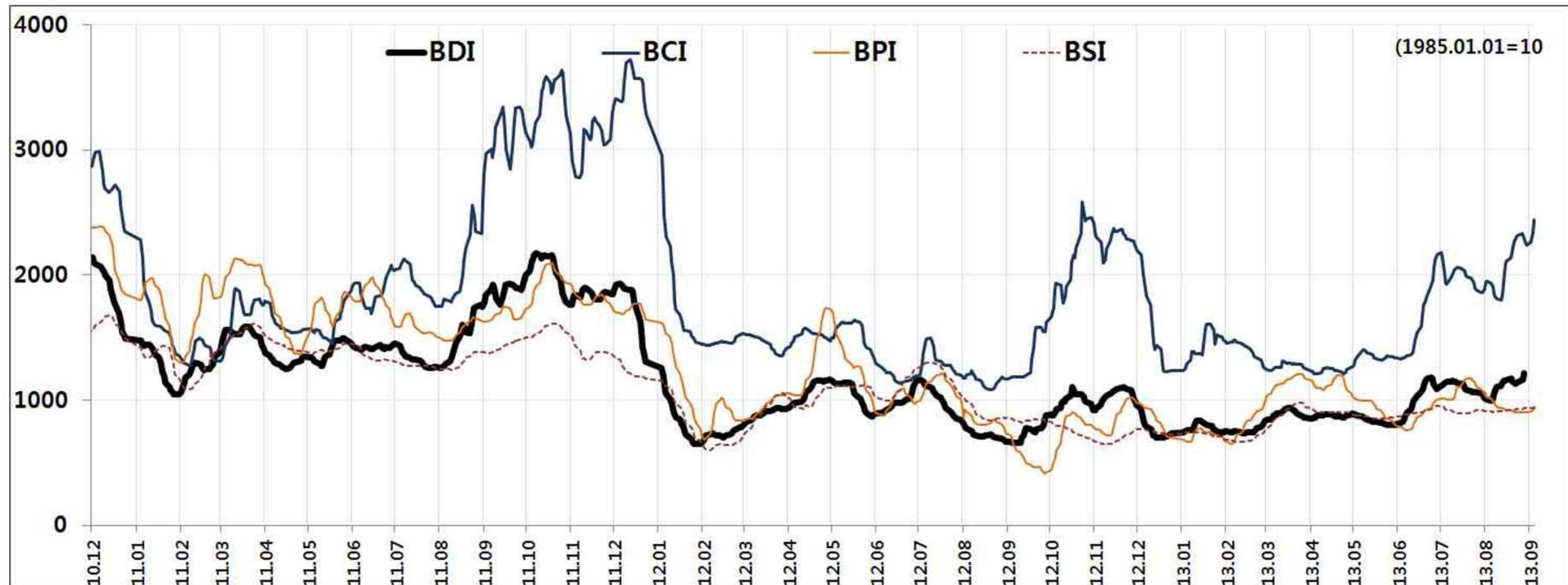
- ▶ 일본 항운 협회 회장은 9월 11일에 개최된 정부회장회의(正副會長會議)·상임 이사회 종료 후 열린 회견장에서 P3와 관련된 의견을 언급하였음
 - 컨테이너선 세계 1위 규모의 머스크, 2위 MSC, 3위 CMA-CGM이 내년 봄부터 시작을 목표로 아시아-유럽 항로의 신얼라이언스인 “P3 네트워크”를 설립하였음
 - P3 네트워크 기항지 중에는 일본이 포함되어 있어 당분간 위 3개 선사들의 움직임을 주시해야 함
 - 특히 기간항로의 대규모 지각변동이 발생하여, 일본 항만 체계에 큰 영향을 가지고 올 가능성이 있음
- ▶ P3 네트워크 시작 이후에도 하역 서비스 수준(Quality) 및 항운질서 유지가 필요함
 - 사전협의제 개선을 통해 하역료 인하 압력이 발생할 수 있다는 우려가 제기되고 있음
 - 사전협의제란 컨테이너선 취항, 항만운행사 진출, 노사문제 등을 항만업계 노사와 선사들이 협의하여 시장질서 교란을 예방하는 제도임
 - 일본항만에서 선사가 컨테이너 선박의 선형·기항터미널을 변경할 경우 반드시 항만 노조의 승낙을 얻어야 함. 이는 항만 노동자의 취업·고용안정성을 보장하기 위한 목적임
 - 선사가 일본 항운 협회에 의뢰하면 일항협이 중매하여 조합측과 협의·합의를 거치는 프로세스로, 특히 컨테이너선에 있어서 일본 항만 특유의 전통적 관행이라고 할 수 있음
- ▶ 기간 항로가 변경되어 사전협의제를 통해 노사와 선사들이 합의한 최근의 사례는 “G6 얼라이언스”가 있음
 - G6 얼라이언스는 일본의 NYK, MOL 등이 참가하는 P3 출범 이전 세계 최대 규모의 해운 얼라이언스임
 - G6 얼라이언스 결성 시에 일본 기항 유럽서비스는 주2회에서 1회로 감소하였는데, 당시 사전협의제 규정을 통해서 노사간의 새로운 협의가 이루어졌음
- ▶ P3 네트워크 개시 후에는 일본 선사들은 세계 유수의 외항선사들과 경쟁해야 하는 상황을 맞이하게 될 것임
 - 세계 최고 수준의 외항선사들은 일본이라는 시장에 큰 매력을 느끼고 있으며, P3 얼라이언스 이후 경쟁은 더욱 치열해 질 것으로 전망됨
 - 사전협의제의 원만한 합의를 통해 P3 네트워크 출범 이후에도 일본 항운은 지속적으로 경쟁력을 유지할 수 있어야 함
 - 이에 대비하여 연내에 미리 사전협의제 관련 절차상의 준비를 시작해야 하며, 노사간의 합의를 포함한 업계 내 조정을 착실하게 진행해 나가야 함
 - 항만노조도 대응을 강화해 가고 있으며, 전국 항만 노동 조합 연합회(전국 항만)는 “사전 협의 제도의 내실 강화”를 개별 활동 사항에 포함시켜 향후 노사 협상의 주요 과제로 내세울 계획임

(출처: 마리나비 일본해사신문, 2013. 9. 12.)



주요 해운지수 동향

건화물선 운임



Baltic Exchange

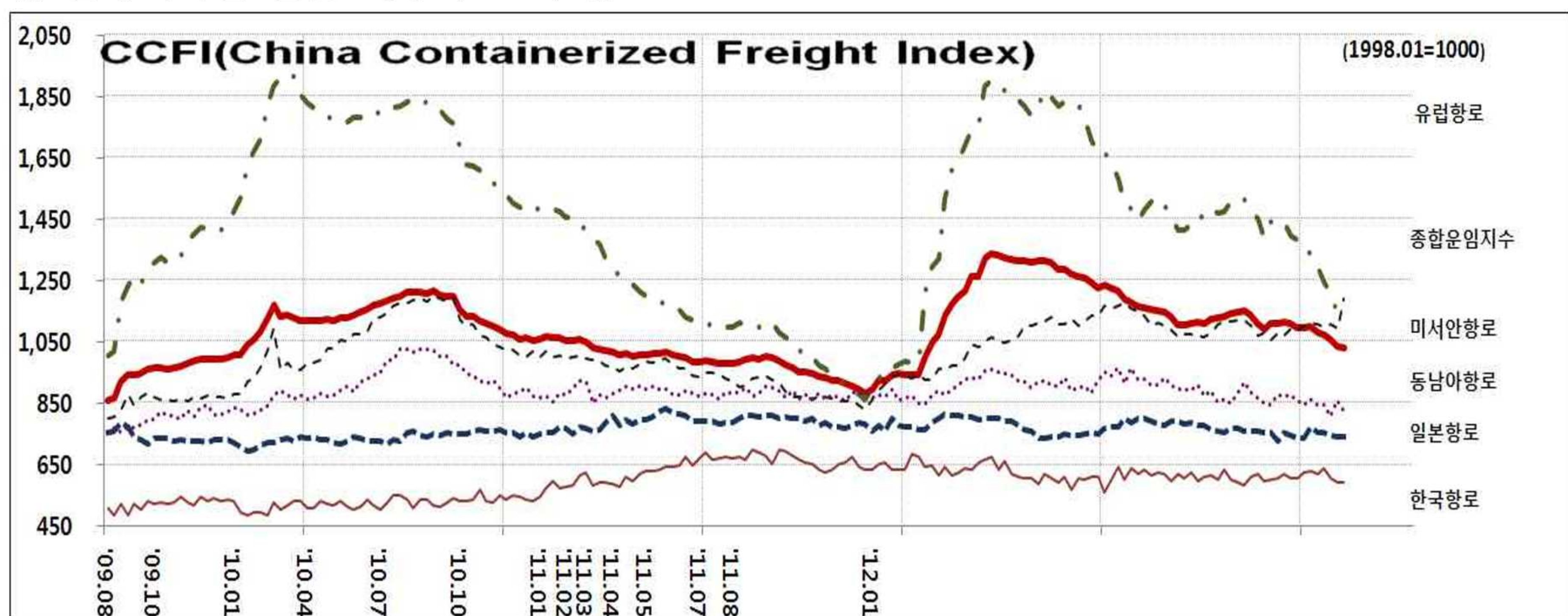
건화물선 용선료

\$/day



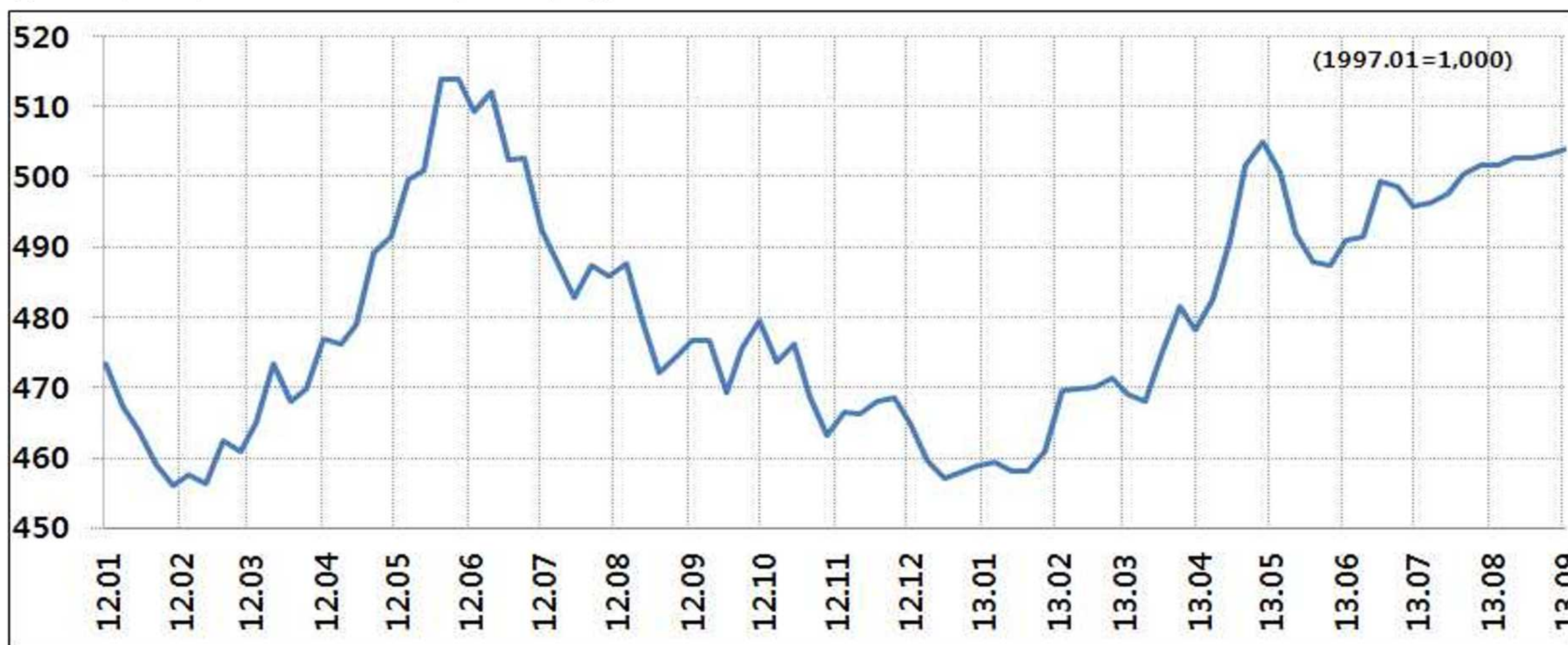
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

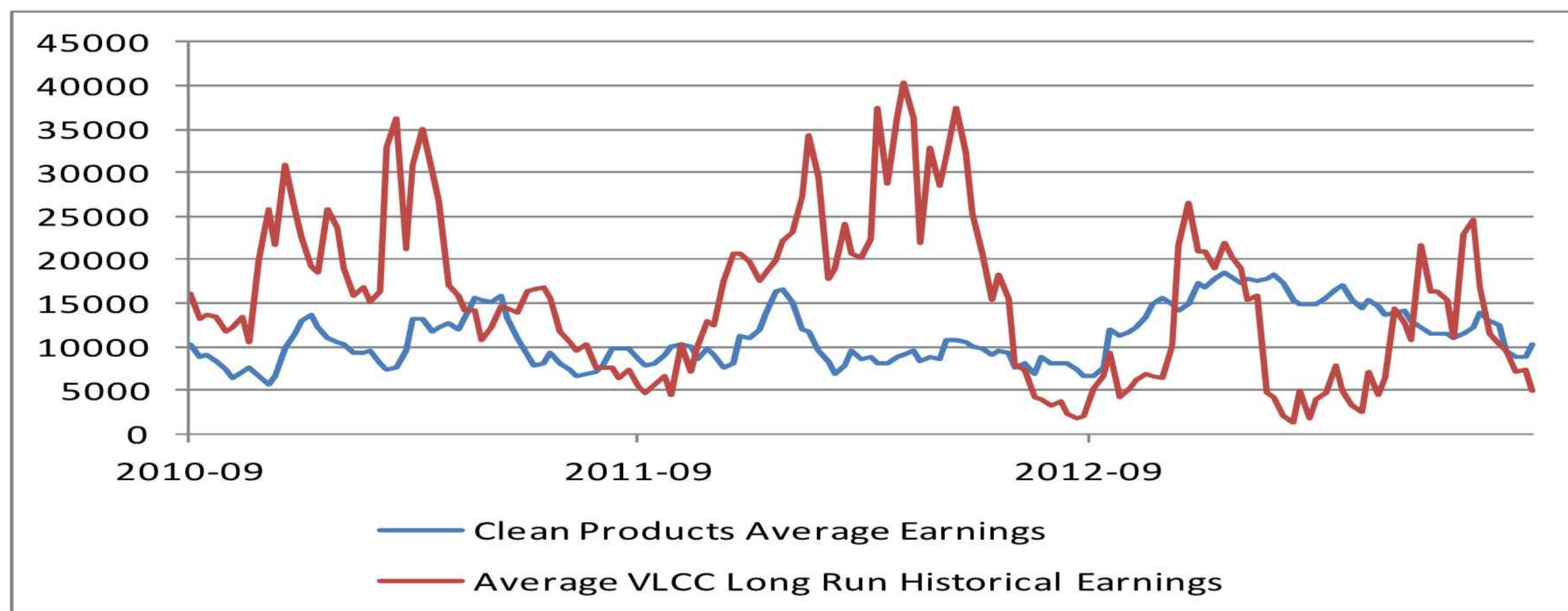
유조선 운임 지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전 주비)	9월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(9.6)								
건화물선(5년)	Panamax	21.0	(-1.0)	21.0	18.0	21.0	19.9	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	55.0	(-)	55.0	55.0	57.0	55.5	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(0.3)	9.3	9.0	9.3	9.1	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million)		(9.6)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.8	27.0	25.9	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	90.0	(0.5)	90.0	89.5	92.5	90.3	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	30.0	31.0	30.3	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(9.6)								
380 CST	Rotterdam	601.0	(-5.0)	601.0	570.0	646.0	598.7	550.5	720.0	638.8
	Singapore	608.0	(-8.0)	608.0	591.5	667.5	617.5	573.5	741.5	662.8
	Korea	632.5	(-7.0)	632.5	612.5	688.0	643.2	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	618.5	(-12.0)	618.5	602.5	678.5	630.7	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(9.6)								
철광석	국제價	140.0	(0.4)	137.8	113	158	135	88	149	129
	중국産	169.3	(-0.1)	169.3	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.0	(-)	98.0	96	98	97	96	119	103
	중국産	106.9	(-0.1)	106.9	107	116	114	112	148	126
	호주산	174.2	(1.6)	174.2	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.1	(-)	89.1	89	112	102	110	137	118
	중국産	168.5	(-0.1)	168.5	160	231	190	168	272	222
곡물	대두(국제)	1437.0	(13.0)	1,423.5	1,283	1,613	1,450	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	635.3	(-8.3)	635.3	628	791	697	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