

해운시황 포커스

통권 183호 (2013.09.23~09.27)

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 해운시장분석센터장 (hjh@kmi.re.kr)



중국의 경제성장 둔화 논란과 시사점

- ▶ 중국 경제성장 둔화에 대한 우려가 현실로 나타날 가능성이 높아지고 있는 가운데, 중국 정부의 경제정책에 대한 관심이 집중되고 있음
 - 중국 경제가 2013년에는 경기 회복세로 전환될 것이라는 낙관적인 전망이 대다수였으나, 상반기 동안 중국은 7.6%의 성장률을 보이면서 정부의 연간 목표인 7.5%를 하회할 우려가 커지고 있음. 이는 1998년 이후 처음으로 일어나는 일로 중국 지도부의 바람과는 달리 경착륙 위험성이 확산되고 있음
 - 그럼에도 불구하고 중국 정부는 과거 고도 성장(2001~2011년 평균 경제성장률 10.4%)을 견인하였던 대규모 인프라 스트럭처 투자보다는 민생개선, 경제발전 방식의 전환 및 구조조정, 세제·호적 제도를 비롯한 제도개혁 등 지속가능한 성장 기반을 구축하는데 정책 역량이 집중될 것으로 예상됨
- ▶ 반면 중국 지도부가 경제개혁 의지를 천명하는 한편 최근의 경제호전이 오래된 정책에 의존하고 있다는 징후가 보이면서 성장세가 얼마나 지속될지 우려하는 지적도 늘고 있음
 - 중국이 개혁을 천명하면서 과거에 도입한 경제모델은 수출 의존과 국내 대형 인프라 스트럭처에 대한 신용 위주 투자인데, 이런 모델이 여전히 효력을 발휘하고 있다는 것임
 - 최근 수개월 간 중국 지도자들이 경기부양책을 쓰지 않겠다고 발표하고 신용버블을 억제하려는 모습을 보였지만, 중국 신용 공급량을 측정하는 사회융자총량(total social financing)이 7월 8,080억 위안에서 8월 1조 5,700억 위안(약 279조 원)으로 급증했음
 - 또한 지방 정부는 성장 지원을 위해 인프라 스트럭처 투자를 늘리고 있는데, 8월 동안 고속도로 건설에 대한 지출이 전년동기 대비 23.8%가 늘었음
 - 한편 생산과잉이 문제가 되었던 철강, 석탄 부문이 지난 8월 산업생산에서 가장 큰 성장을 이룬 부분도 바람직한 현상으로 보이지 않고 있음
 - 대형 사업에 대한 막대한 지출은 단기 성장을 촉진하지만 중국의 장기적 전망을 개선시키는데 별 효과가 없다는 게 경제전문가들의 공통된 견해임
- ▶ 중국 산업 생산, 전력 생산, 수출이 탄탄한 성장세를 보이면서 전세계 시장이 활기를 띄는 것과 마찬가지로, 중국 경제 성장 둔화는 세계 경제 침체를 의미함
 - 중국의 영향력은 해운에서 더욱 더 분명하게 나타남. 중국은 전세계 해상물동량 99억 톤 중에서 가장 많은 화물량이 많은 철광석을 연간 7억 톤 이상 수입하는 세계 1위 수입국이며, 컨테이너 화물 취급 1위 등의 세계 최대의 해운시장임. 따라서 중국의 경제성장 둔화는 그대로 해운경기 침체를 가져오고 있음
 - 한편 중국은 올해 7월에 수출은 6% 늘어난 반면 수입이 10% 이상 늘어났음. 이를 두고 중국의 전문가들은 국내 수요가 강화된다는 것을 주장하기도 하지만, 중국 경제가 회복될 객관적인 원인이 없는 상황에서 이런 증상은 정부의 투자계획을 기업체들이 따라가야 하는 중국의 특수성에 기인한 것으로 보는 견해도 있음
- ▶ 따라서 최근의 중국 경제 성장 둔화 논란에 대한 엄밀한 분석이 요구되고 있음. 최근 투자전망이 좋은 해외지역으로 조사한 결과, 미국을 선택한 응답자가 55%인데 비해 중국은 24%에 불과하다는 점은 해운업에서도 충분히 고려해야 할 사항이라 판단됨
 - 중국이 여전히 가장 큰 해운시장이지만, 지금은 리스크가 더 높은 시장으로 판단됨

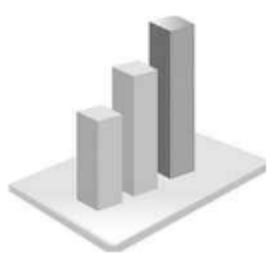
긴급진단 “BDI 급등 : 배경과 전망”



1. 최근 BDI 상승 원인 진단 및 전망

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

- ▶ (수요요인) 2013년 세계 전체 건화물선 물동량의 18%에 달할 것으로 전망되는 중국의 철광석 해상물동량이 지속적으로 증가하면서 수요지지세 역할
 - 8월까지 중국 철광석 수입물동량은 지난해 월평균 대비 371만 톤이 증가한 6,583만 톤을 기록(8월 실적은 6,901만 톤)
 - ※ 이는 매월 15만 DWT 케이프 선박이 신규로 25척이 필요한 양
 - ※ 한편, 유럽의 중요 철강생산국가인 독일의 철강생산은 지난해 동기 대비 6.3% 감소한 320만 톤 생산에 그침(즉 기존 선진국 물동량 창출효과는 미미)
 - 중국에 대한 호주/남아프리카공화국의 철광석 수출물동량이 올해 1월부터 꾸준히 유입되는 가운데, 톤-마일 효과가 큰 브라질 수출물동량이 8월에만 3,120만 톤(지난해 월평균 물동량은 2,721만 톤)을 기록하면서 케이프 시황 상승에 결정적 역할
 - 이 같은 수요지지세는 단기운송계약의 증가로 나타남
 - ※ Clarkson 자료에 따르면, 지난해 월평균 케이프 단기성약은 98건에 그쳤으나, 올해 5월부터는 꾸준히 100건이 넘는 성약건수를 보이면서 9월 현재까지 1개월 간 성약이 150건에 이름
- ▶ (공급요인) 케이프 선박의 신조선 인도량이 사상 최고치를 기록한 지난해 대비 48% 수준으로 감소하면서 공급부담이 완화
 - 2012년 8월 누적 기준 3,322만 DWT → 2013년 1,609만 DWT
 - 해체량 또한 지난해의 71% 수준으로 8월 누적 기준 579만 DWT 기록
 - 이에 따라 선박증가량(신조-해체)가 지난해 42% 수준인 1,024만 DWT에 그침
- ▶ (기타요인) 한편 케이프 선형이 시황상승을 주도하는 가운데 파나마스 시황도 동반상승
 - 우선 북미지역 곡물시즌이 도래하고 전통적 파나마스 화물인 석탄 물동량이 호조세를 보이는 것이 중요요인
 - 또한 브라질 철광석 물동량 등의 케이프 화물이 케이프 운임의 급격한 상승으로 화물을 나누어 파나마스급 선박을 활용하는 전략이 대두되면서 파나마스 선박의 운임상승으로 귀결
 - 한편 FFA 시장에서는 케이프 10월 물 및 4분기물이 전주 대비 각각 1%, 3%씩 하락하여 34,125달러/일, 29,625달러/일을 기록
 - 시황이 크게 변동하면서 시장위험관리 및 투기적 목적의 해상운임 파생상품의 거래가 증가하고 있는 것으로 보고됨
- ▶ (전망 및 대응방향) 2007년~2012년 5년 간 73% 성장세를 보인 선박량에 비해 물동량은 항만물동량 기준으로 27% 증가에 그쳐 46%에 달하는 누적된 공급압박이 본격적인 시황상승에 걸림돌이 될 전망
 - Clarkson 자료에 따르면, 9월 27일 기준 케이프 17만 dWT 선박의 1년 용선료가 전주 대비 1,500달러/일 감소한 22,500달러/일을 기록
 - 지난 8월 말에 18,250달러/일보다는 높지만 현재 단기운임 평균인 38,023달러/일에 비해서는 낮은 수준
 - 4분기 FFA 평가치가 29,625달러/일 수준임을 감안하면 통상적으로 시황이 어려운 내년도 1분기에는 낮은 운임을 보이고 하반기로 가면서 운임이 다시 상승할 것으로 전망
 - 이 과정에서 케이프 선박이 타 선형에 비해 상대적으로 활용측면의 유연성이 낮고, 글로벌 화주의 물동량 변동성이 심해 운임의 변동성 또한 클 것으로 우려됨
 - 따라서 해운기업들은 높은 변동성에 대비해 시장위험관리방안을 마련할 필요가 있음
 - 아울러 중국/인도 등 신규화물이 창출되는 지역에 대한 마케팅 강화가 필요함



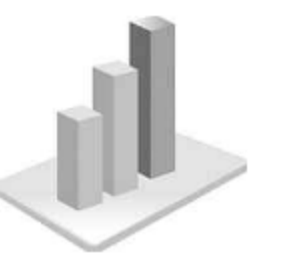


2. 외신분석 : 케이프 사이즈 운임의 강세 원인

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 케이프 사이즈 운임 강세가 2달 동안 지속되고 있음
 - 9.23일(월) 케이프 사이즈 시장은 아시아 지역 연휴 뒤 상승세로 출발
 - 싱가포르, 홍콩의 브로커들에 의하면 지난 주 금요일 호주 서부 - 중국 노선의 철광석 운임은 12.85 달러/톤이었지만 월요일 아시아 지역의 10월초 성약을 살펴보면 13.50 달러/톤으로 상승하였음
 - 월요일의 이러한 상승은 대부분 BHP Billiton사(호주 최대 규모의 광업회사)의 물동량 증가에 기인하는 것으로 다른 글로벌 광물산업체인 Rio Tinto와 Fortescue Metals Group사의 움직임은 아직 큰 변동이 없는 상황임
 - Vale(브라질 최대 규모 광업회사)사도 월요일 별다른 움직임이 없는 상황이지만 Tubarao - Quindao(브라질 투바로 - 중국 청도) 간 운임은 31.00 달러/톤 정도로 지난 주 후반 30.75 달러/톤보다 상승하였음
- ▶ 운임 강세 요인과 관련하여 뚜렷한 공통된 의견은 없으나 대부분의 애널리스트들은 중국의 철광석 수요 상승을 원인으로 지적하고 있음
 - 상대적으로 낮은 철광석 가격으로 인해 중국의 재고 보충 수요가 발생하였는데 이것이 현재의 랠리로까지 이어지고 있을 가능성이 높음
 - 수입 철광석 수요도 함께 증가 하여 가격수준은 5월의 110 달러/톤에서 8월 140 달러/톤(5개월 내 최고치) 까지 상승하였음
 - 현재 랠리가 상당기간 동안 지속되었으므로 재고 수준은 현재 일정 수준으로 올라가 있을 것으로 예상됨
 - 현재 수입 철광석 가격은 135 달러/톤으로 하락하였으며 수입수요는 여전히 상당한 수준이지만, 자국산(중국 국내생산)과 수입산과의 무위험차익거래(arbitrage) 기회는 모두 사라진 상태임
- ▶ 중국의 철광석 수요 증가는 분명히 진행되고 있는 현상이나 주요 원인은 뚜렷하게 밝혀지지 않은 상황
 - 중국의 국내 철강 생산량은 매우 높은 상태이고 재고량도 덩달아 상승하고 있음
 - 중국 철강 전문 컨설팅 업체인 Mysteel에 따르면 중국 강철봉(rebar) 재고는 지난주 금요일 610만 톤이며 이는 그 전주의 600 만 톤보다 증가한 수치임
 - 이러한 재고 증가는 수요가 생산량 증가속도를 따라가지 못하고 있음을 나타내는 것으로 이는 여름 건설 경기 속도가 둔화된 것에 기인한 것으로 해석할 수 있음
 - 최근 들어서는 철광석 수요를 국내생산량이 충당하지 못해 수입 물량이 증가하고 있는 것으로 분석됨
- ▶ 금융 중개 거래 부문 글로벌 업체인 ICAP는 최근 중국의 철광석 수요는 7월 중국정부가 GDP 7%를 유지하겠다고 공표한 '조용한 자극(quiet stimulus)' 이후 상승 추이가 나타나고 있다고 분석
 - 공표 이후 자산 시장의 제한 정책이 완화되었으며 부동산 가격은 8월 8% 이상 올랐음
 - 지방 정부와 부동산 개발자는 오랫동안 기다려 왔던 중앙 정부의 금번 발표를 통해 미래 불확실성을 해소할 수 있었으며, 중앙정부도 개선된 3사분기 거시 경제 지표가 발표되기를 기대하고 있음

(출처: Lloyd's list, 2013. 9. 23.)



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



2011년 10월 이후 시황 최고치 기록

- ▶ 9월 2일, 1,139p를 기록한 BDI는 9월 25일 2,127p를 기록(88% 증가)
 - BDI가 2,000p를 넘어선 것은 2011년 10월 이후 처음
 - 케이프 운임이 같은 기간에 9월 2일 15,373달러/일을 42,211달러/일을 기록한 것 (175% 증가)이 중요 요인
 - ※ 케이프 운임이 40,000달러/일을 넘어선 것은 2010년 11월 이후 처음
 - 파나마스 운임도 같은 기간에 6,711달러/일(92%) 상승하며 13,989달러/일을 기록
 - 수프라막스는 및 핸드사이즈는 각각 7%, 5% 소폭 증가에 그침
- ▶ 케이프 선형은 중국의 수입물동량이 호조세를 지속하는 가운데, 호주/남아프리카공화국의 물동량이 안정적 증가세를 보이면서 브라질 물동량이 단기 운송시장에 본격적으로 진입하면서 시황상승세를 시현
 - 중국의 구매관리자지수 개선(7월 47.7에서 9월 51.2를 기록)
 - 지난 8월 중국의 철강 생산량이 6,630만 톤을 기록하며 전년 동기 대비 12.8% 증가. 이는 8월 누적기준으로 지난해 대비 7.8% 많은 것임. 이 같은 중국의 철강경기 호조는 광석/원료탄 수입 증대에 펀트멘탈한 요인으로 작용한 것으로 평가
 - ※ 지난 8월 중국 철광석 수입물동량은 6,901만 톤으로 사상 3번째 많은 실적을 기록
 - 이 같이 수요부문이 탄탄한 시황 지지세를 보이는 가운데, 케이프 선박의 전년 대비 신조선 인도량이 42% 감소하여 상대적으로 공급부담이 완화된 것이 최근의 시황상승의 중요요인으로 해석
 - 반면 중요 철광석 항만의 재고량은 전주 대비 소폭 감소
 - 한편 철광석 수출기업의 채굴 시설 확대는 향후 안정적 철광석 공급으로 중국 등의 신흥국 철광석 수입이 지속될 수 있는 여건으로 작용할 전망
- ▶ 파나마스 선형은 브라질 철광석 물동량 등의 케이프 화물이 시황상승으로 분할되어 파나마스 수요로 이어지는 가운데, 미국의 곡물시즌 돌입 등으로 상승탄력을 받는 모습
 - 아울러 남미 곡물선적항 등의 체선이 공급흡수효과 등을 더함
 - 또한 전통적 파나마스 화물인 석탄 물동량 또한 견조한 증가세를 보임(콜롬비아 Drummond 광산의 파업종료가 호재로 작용)
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 곡물 물동량이 안정적 수요지지세를 보이는 가운데, 근거리 석탄 물동량도 꾸준히 유입되어 소폭이지만 시황상승을 견인
 - 특히 동아시아의 니켈 물동량이 꾸준한 것으로 알려짐

		금주 (9.25)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	2,127	(305)	698	2,127	980	647	1,624	920
	BCI	4,329	(491)	1,209	4,329	1,731	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,745	(360)	651	1,745	982	418	1,738	963
	BSI	1,012	(70)	664	1,012	864	600	1,300	904
	BHSI	576	(27)	410	576	514	366	719	516
		(9.20)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,500	(-)	9,250	18,500	11,247	8,000	13,500	10,034
	Panamax	12,125	(-)	7,750	12,125	9,007	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,900	(250)	7,500	8,900	8,150	7,250	10,500	8,649
		(9.25)							
운임(\$/day)	Capesize	42,211	(5,823)	4,205	42,211	9,962	2,644	23,991	7,681
	Panamax	13,989	(2,640)	5,163	13,989	7,784	3,336	13,877	7,684
	Supramax	10,579	(635)	6,938	10,579	9,027	6,277	13,594	9,462
	Handysize	8,204	(309)	6,108	8,343	7,573	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



수요 증가세 가운데 발주량도 늘어 수급개선 여지 줄어들 전망

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.2p 하락한 1,105p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.4p 하락한 510.9p를 기록했다
- ▶ 3주 연속 CCFI 하락세가 지속되고 있으며, 유럽 및 미주항로 운임도 약세를 면치 못하고 있음
 - CCFI는 2012년 5월 18일 최고점인 1,336p 이후 금년 6월 28일 1,013p로 저점을 통과하여 반등세를 보였으나 금년 8월 23일 1,133p 이후 다시 하락세로 돌아섰음
 - 유럽의 저성장 지속과 미주지역의 성장 기미에도 불구하고, 물동량 흐름에는 영향을 주지 못하고 있는 것으로 보임
 - 다행이 그동안 우려가 지속되고 있던 브릭스(BRICs)지역은 금년 1분기 중 지난해 대비 양호한 실적으로 보인 것으로 나타났음
 - 금년 1분기 이 지역 물동량은 전년 동기 대비 7.1% 증가한 9,070만 TEU를 기록한 것으로 나타났으며, 북미 지역은 1.2%, 유럽은 지난해와 동일한 것으로 나타났음
 - 브라질, 러시아, 인도 및 중국 등 브릭스 지역은 환적화물이 거의 없는 지역으로 세계 해상물동량의 바로미터의 역할을 하고 있어 세계 해상수요가 늘어난 것으로 평가됨
- ▶ 다만, 선박발주량도 함께 늘어나고 있는 점이 향후 해운의 수급을 악화시킬 요인이 될 것으로 보임
 - 금년 8개월 동안 총 134만 TEU의 선박량이 발주되었는데, 이는 지난해 전체 발주량 44만 TEU에 비해 3배 이상임
 - 그리고 금년 전체 발주량은 지난 2008/09년 금융위기 이후 최대였던 2011년 발주량 180만 TEU를 넘어설 전망이다
 - 이렇게 되는 경우 향후 해운시장의 수급 개선에 걸림돌로 작용할 것으로 예상됨
 - CIMB Securities는 이 같은 추세가 지속되는 경우 2016~2017년까지도 수급 개선이 힘들 것으로 예상하고 있음
 - 더욱이 1만 TEU급 이상 초대형선 발주잔량은 180척에 이르고 있어 이들 선박이 수요 회복에 대비 투입을 기다리고 있는 상황이어서 원양항로의 선박과잉 현상을 해결하는 것이 선사들의 지속적인 과제로 남게 될 전망이다

			금주 (9.18)	(전주비)	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,105	(-7.2)	1,013	1,152	1,095	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,446	(-15.1)	1,027	1,530	1,366	897	1,901	1,535
	미서안항로		1,052	(-11.8)	1,053	1,189	1,089	859	1,177	1,053
	일본항로		812	(12.4)	719	812	759	733	815	777
	한국항로		632	(-1.9)	565	690	614	557	682	622
	동남아항로		836	(1.9)	809	916	849	848	964	909
			(9.25)							
용선지수(HRCI)			510.9	(-0.4)	458	511	487	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)



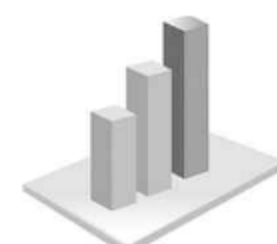
VLCC - 아시아 국가들의 연휴 영향으로 수익·운임 등 보합세

- ▶ 수익은 9,685 달러/일로 전주대비 999 달러 소폭 상승하였으며, 운임지수는 WS 35.5로 전주대비 소폭 상승
 - 미국 연방준비제도(Fed)의 부양 프로그램 축소와 의회의 예산 논쟁을 둘러싼 불확실성에 경계심이 가중되면서 VLCC 시장은 큰 변동 없이 보합세가 지속되고 있음
 - 아시아 지역은 일본 추분 연휴(9월23일), 중국 추석(9월19일~21일), 한국 추석(9월18일~20일) 등 아시아 국가들의 연휴 영향으로 거래량은 큰 변동 없이 제한
 - 최근 몇 주간 부진한 거래량 추이를 보였던 대서양 지역은 거래량이 증가하면서 VLCC 수익의 상승을 유인하였음
 - 시리아에 대한 군사적 제재 우려가 완화되면서 선박연료유가는 로테르담, 싱가포르, 휴스턴, 홍콩 등 전 항만에서 하락세를 보였으며 이는 VLCC 수익의 상승 요인으로 작용함



제품선 - 제품유 소비가 감소하는 가을 시즌 맞이하여 수익 하락세 지속

- ▶ 수익 8,857 달러/일로 전주 대비 약 10% 하락하며 하락세가 이어졌으며, 운임은 WS 120.0으로 전주 대비 소폭 상승함
 - 제품선 수익은 특히 페르시아 만 지역의 수요량이 하락하면서 전주 대비 1,002 달러/일 하락하며 2주 연속 하락
 - 단기적으로는 제품유 소비가 감소하는 가을 시즌을 맞아 제품유 재고가 증가하면서 제품유 시황이 일시적으로 악화될 가능성이 있음. 또한 사우디아라비아와 쿠웨이트의 석유장관이 석유가 최근 적정하게 공급되고 있다고 언급한 부분도 유가의 하락압력으로 작용할 가능성이 있음
 - 중장기적으로는 이란이 최근 들어 서방세계를 대상으로 유화공세를 지속하는 가운데 미국 오바마 대통령도 이러한 이란의 조치를 고무적으로 평가한다고 기조연설을 발표하는 등 향후 중동지역의 지정학적 불안정이 해결된다면 제품선 시황의 개선을 기대할 수 있음



		금주	(전주비)	9월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(9.20)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,685	(999)	8,753	1,351	24,566	9,904	1,746	40,260	18,296
	MR	8,857	(-1,002)	9,735	8,813	18,266	13,848	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,724	19,000	26,000	22,125
	MR	14,500	(-)	14,500	13,500	14,500	14,145	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	35.5	(1.5)	34.3	30.0	47.5	36.1	34.0	70.0	47.5
	MR	120.0	(5.0)	119.4	105.0	170.0	129.9	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



대형 선박이 반드시 항만 생산성을 향상시키는가?

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 항만 생산성을 좌우하는 것은 컨테이너 선박의 크기보다 투입되는 크레인의 수 또는 집중도(intensity)에 비례함
 - Drewry의 최근 Container Insight Report에 따르면, 규모가 큰 컨테이너 선박을 이용하는 것이 반드시 항만 생산성 향상을 의미하지 않음
 - 하역 속도를 높이는데 중요한 것은 크레인의 수와 사용되는 크레인의 집중도임
- ▶ 최대 이용 가능한 크레인의 수는 선박 길이에 비례하는가에 대하여도 회의적인 결론을 제시하고 있음
 - 본 리포트에서는 하역을 위하여 고용되는 크레인의 수가 선박 길이에 비례하는 가에 대하여 회의적인데 그 이유는 최근 선박의 크기 증가는 길이보다 폭과 높이의 증가를 통해 이루어지기 때문임
 - Drewry는 이러한 사실이 항만에서 대형 선박의 하역작업에 많은 크레인이 투입될 수 없는 이유라고 결론지음
- ▶ 큰 선박일수록 당연히 빠른 항만 회전율로 이어질 것이라는 가정은 경계해야 할 것으로 판단됨
 - 컨테이너 처리(Container-handling) 생산성은 확실히 선박 크기의 영향을 받음. 그 이유는 일반적으로 큰 선박일수록 보다 빠른 처리가 용이하기 때문임
 - 그러나 특정 크레인의 집중도는 운영적이고 상업적인 여러 요인들에 의해 영향을 받으며 이는 다시 선박 회전율에 영향을 미침. 따라서 큰 선박이 자동적으로 빠른 항만 회전을 야기하는 것은 아님
- ▶ 항만 생산성에 미치는 또 다른 요인으로 각각의 겐트리 크레인 성능이 있음
 - 장치장(Yard) 능력도 크레인 생산성에 영향을 미치는데 이는 주로 가용 자원의 량에 비례함
 - 트랙터/트레일러와 스트래들 캐리어가 많이 사용될수록 개별 크레인이 더욱 빠르게 컨테이너를 처리할 수 있기 때문임

(출처: Lloyd's list, 2013. 9. 24.)



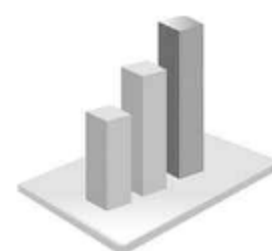
모잠비크, 탄자니아 : 세계 LNG 수출 강대국으로 급부상

안영균 연구원 (ahnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 모잠비크와 탄자니아는 세계 LNG 주요 수출국으로 변모할 가능성이 높음
 - 동아프리카의 LNG(액화천연가스) 시장을 개척하려는 계획은 유조선 선주들에게나 조선소에 있어서 매우 큰 기회가 될 것임
 - 한편으로는 최근 친환경 연료로 급부상한 셰일 가스 때문에, 모잠비크 및 탄자니아 양국이 미처 가스를 수출하기도 전에 동아프리카 LNG시장이 잠식되어 버릴 우려도 존재함
 - 따라서 모잠비크와 탄자니아의 대형 가스전 발견에 따라 동아프리카 지역 LNG 수출에 박차를 가하고 있으나 향후 셰일가스 등과의 경쟁이 불가피 할 것으로 전망됨
- ▶ 동아프리카 인도양 해상 지역에서 천연가스 시추를 시작한 미국 안다르코(Andarko) 사는 이번 프로젝트를 통해 막대한 양의 성과를 거둘 수 있을 것으로 전망
 - 모잠비크 지역에는 약 1,260억 m³ 규모의 천연가스가 매장되어 있는 것으로 추정됨
 - 이는 매년 5,000만 톤의 LNG 수출이 가능하며 수출 수익으로만 모잠비크 국내총생산(GDP)의 30~40배에 달하는 규모임

- 모잠비크 정부는 2018년에 첫 출하 2,000만 톤, 이후 2년 간격으로 액화설비를 1,000만 톤씩 추가해 2024년에 연간 5,000만 톤 체제로 하는 시나리오를 구상하였음
- Lloyd's List에 따르면 유사한 규모의 나이지리아의 경우에는(이미 LNG 수출 시작) Bonny 석유 수출터미널의 6대의 LNG 플랜트(LNG Train)를 통해 연간 2,200만 톤 규모의 LNG를 수출하고 있는데 보통 13척의 유조선 선박이 이용되며 한 달 평균 20~30번의 수출이 발생함
- ▶ 현재 천연가스 개발 중인 모잠비크 해안에서 LNG가스가 추가 발굴되면 시추 성과는 더욱 크게 증가할 것임
 - 모잠비크 해안 추가 천연가스 발굴에 성공하면 모잠비크의 연간 수출가능량은 약 5,000만 톤에 육박할 것으로 추정됨
 - 이는 LNG 부문에 있어 카타르, 호주에 이어 제 3위의 수출국으로 부상할 수 있는 규모임
- ▶ 생산이 급증할 것으로 예상되는 동아프리카 지역 LNG를 수출하기 위해서는 수출 가능한 유조선이 필요할 것인데, 현재 아프리카 내에는 운영 가능한 유조선이 충분하지 않은 상황임
 - 모잠비크의 수출 수요는 기존의 선대를 통해서라기보다는 향후 신조 인도된 유조선에 의해서 수송될 가능성이 높음
 - 이는 선주, 화주, 조선소 3개 부문에 있어 모두 이익을 가져다 줄 것으로 예상되며, 동아프리카 지역 LNG 개발 프로젝트는 매우 큰 기회로 작용할 것임
- ▶ 반면에 모잠비크 입장에서는 셰일가스의 등장으로 인하여 LNG 개발 후에 오히려 피해자가 될 가능성이 있음
 - 미국은 2016년부터 셰일가스 수출을 개시하는 것으로 계획 중에 있음
 - 모잠비크의 LNG 수출 개시는 빨라야 2018년일 것으로 예상되므로, 셰일가스 보다 우위를 점하기 위해서는 가격우위성이라던가 LNG만의 차별성을 부각시켜야 함

(출처: Lloyd's list, 2013. 9. 16.)



일본, 캐나다산 셰일가스 수입위해 LNG선 신조 8~9척 발주 예상

안영균 연구원 (ahnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 캐나다 셰일가스(비 재래형 가스)가 미래 일본의 신 성장 자원동력으로 부상할 전망
 - 일본 아베 총리는 최근 스티븐 하퍼 캐나다 총리와 회담하고 셰일가스의 일본 수입을 위한 협력을 확인하였음
 - 셰일가스의 캐나다산 수입은 중동이나 미국으로부터의 수입에 비해 수송거리가 크게 단축되어 비용 면에서 우위를 점할 수 있음
- ▶ 미츠비시 상사와 JAPEX(일본석유자원개발)가 함께 참가하는 프로젝트를 통해 2019년부터 캐나다산 셰일가스 수입이 개시될 예정임
 - 프로젝트를 통해 캐나다 서안에서 연간 800만~900만 톤의 셰일가스 수입이 가능할 것으로 예상됨
 - 이는 일본에서 국내 LNG선의 신조 발주를 약 8~9척 발생시킬 것으로 전망됨
- ▶ LNG선박 등 캐나다의 기존 보유 자원은 대부분 수출국이 미국에 한정되어 있었음
 - 미국은 셰일 가스 증산 시에 이를 대부분 자국 국내 소비를 위해 사용할 계획을 밝혔음
 - 반면 캐나다는 셰일 가스를 일본 등 아시아 국가에 적극적으로 수출하겠다는 계획을 가지고 있음. 그리하여 지역적으로도 태평양과 인접한 브리티시 컬럼비아(BC)주에서 셰일가스 개발을 추진하고 있음
 - 캐나다 서안에서 수출이 이루어질 경우 LNG선박 한 척당 연간 약 100만~200만 톤의 수출이 가능할 것으로 예상됨

- ▶ 일본은 중동·미국이 아닌 캐나다로부터 셰일가스를 수입함으로써 수송 거리의 단축으로 인한 비용절감 혜택을 누릴 수 있음
 - 기존 자원 수송 루트인 중동-일본은 22일, 파나마 운하를 경유하는 미국서안-일본 노선은 20일 정도가 소요되나 캐나다를 통해 수입 시에는 운항일수가 약 절반 이하로 단축됨
 - ▶ ‘LNG 캐나다’ 프로젝트는 한·중·일 3국의 협력을 통해서 시행될 계획
 - 일본 기업으로는 미츠비씨 상사 및 JAPEX, 캐나다는 글로벌 에너지 기업인 셸(Shell), 한국은 한국가스공사, 중국은 중국천연기(中国石油天然氣)사가 함께 동참하여 프로젝트를 진행함
 - ‘LNG캐나다’ 프로젝트는 2013년 2월 캐나다 정부로부터 수출허가를 취득하였음
- (출처: 일본해사신문, 2013. 9. 26.)

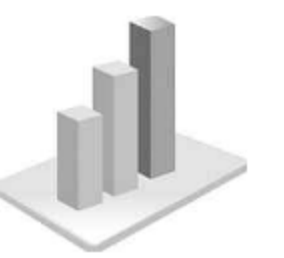


2013년 7월 유럽-북미 컨테이너 수출 물동량 2011년 이후 최대치

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ Container Trades Statistics 자료에 의하면 2013년 7월 유럽발 수출 물동량은 인도 아대륙/중동을 제외하고 전반적으로 2개월 연속 전년동월대비 증가한 것으로 나타났음
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 북미로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 2011년 1월 이후 최대치인 323,700 TEU로 전년동월대비 1.8%, 전월대비 5.2% 증가한 수치임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 1.8% 증가한 2,082,800 TEU임
 - CTS index는 전월과 동일한 90포인트임
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 극동 아시아로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 6.1%, 전월대비 0.1% 증가한 585,300 TEU임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 5.1% 증가한 3,951,700 TEU임
 - CTS index(Container Trades Statistics rate index)는 전월대비 3포인트 하락한 91포인트임
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 오스트랄라시아/오세아니아로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 5개월 연속 증가한 0.4%, 전월대비는 6.7% 증가한 47,800 TEU임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 4.6% 증가한 296,800 TEU임
 - CTS index는 전월대비 1포인트 하락한 85포인트임
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 인도 아대륙/중동으로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 5개월 연속 감소한 4.8%, 전월대비는 0.5% 감소한 274,100 TEU임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 1.5% 감소한 1,809,100 TEU임
 - CTS index는 전월대비 2포인트 하락한 91포인트임
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 중/남미로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 2.9%, 전월대비 8.8% 증가한 150,100 TEU임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 4.3% 증가한 937,000 TEU임
 - CTS index는 전월대비 2포인트 하락한 105포인트임
- ▶ 2013년 7월 유럽에서 사하라 사막 이남지역으로의 컨테이너 화물 수출 물동량은 전년동월대비 5.0%, 전월대비 7.5% 증가한 171,700 TEU임
 - 2013년 1월부터 7월까지 수출 물동량은 전년대비 7.8% 증가한 1,081,400 TEU임
 - CTS index는 전월대비 1포인트 하락한 72포인트임

(출처: The Journal of Commerce, 2013. 9. 25.)



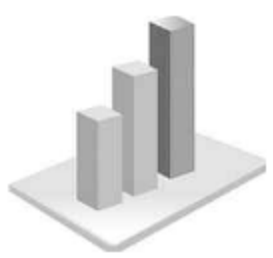


케이프 사이즈 한 척 = 파나막스 두 척 + α

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

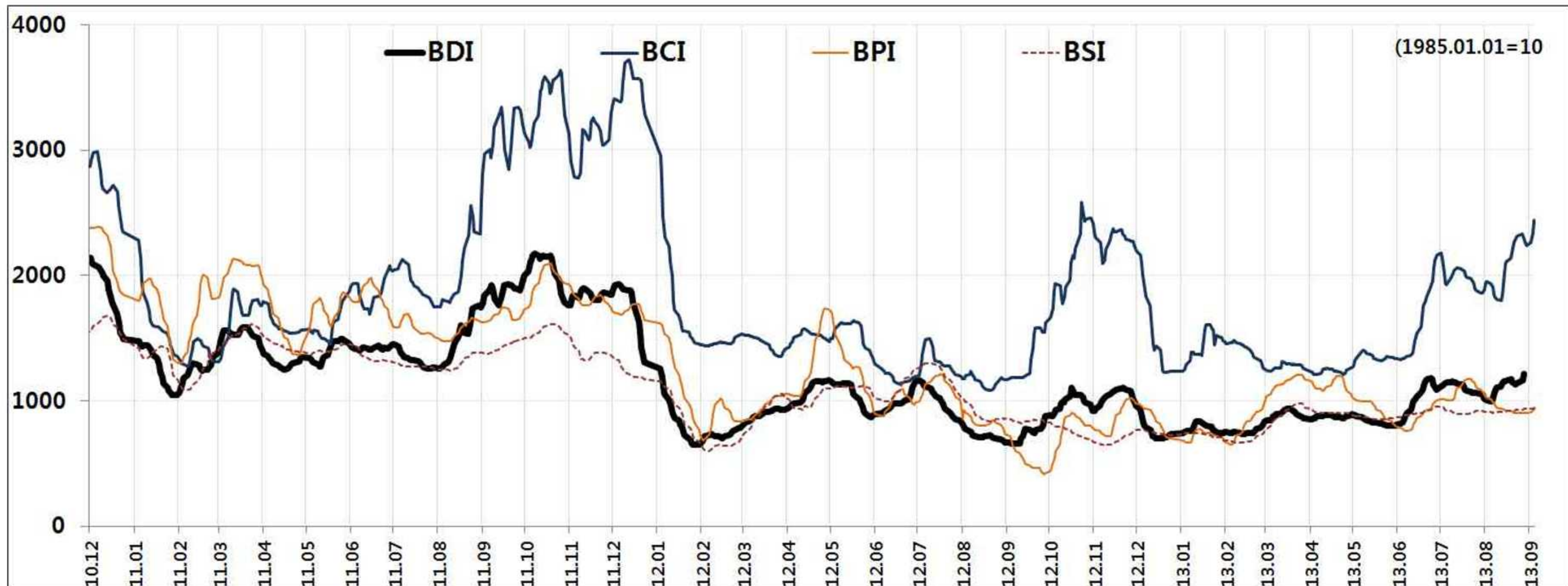
- ▶ 케이프사이즈 시장의 올가을 초 랠리는 용선주들이 절약 차원에서 화물을 두 척의 파나막스로 분할 운송함으로써 끝날 수도 있음
- ▶ 최근 시장의 소문에 의하면 케이프사이즈 운임은 파나막스 운임의 세배에 달해 용선주들이 케이프사이즈 대신 여러 척의 파나막스로 분할해서 용선할 준비를 하고 있다고 RS Platou Markets가 전함
 - 발틱 거래소에 의하면 9월 23일 파나막스 하루 운임이 \$12,102인 반면 케이프사이즈 하루 운임이 \$38,397까지 상승했음
- ▶ 지난 주 발틱 운임 지수가 270포인트 상승하면서 최근 3년 동안 가장 높은 주간 상승을 기록함
 - 태평양 항로의 파나막스 운임은 전월대비 103% 증가한 \$14,400임
 - 이는 오히려 케이프사이즈보다 파나막스를 이용한 호주발 석탄 수출이 증가한 결과임
 - 이러한 시장변화에 가장 크게 영향을 미친 곳은 대서양 항로인데, 이는 미국 걸프만에서 중국으로 더 많은 파나막스를 이용한 곡물 수출 때문인 것으로 보임

(출처: TradeWinds, 2013. 9. 24.)



주요 해운지수 동향

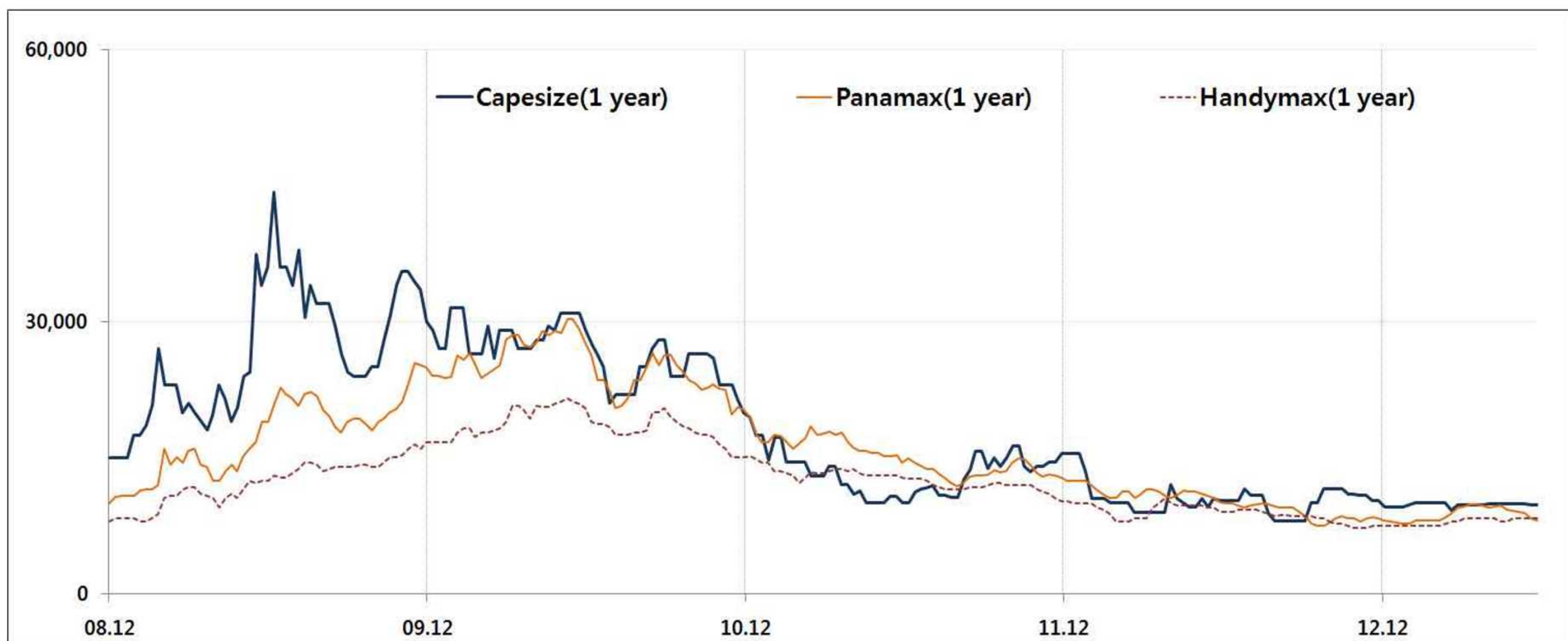
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

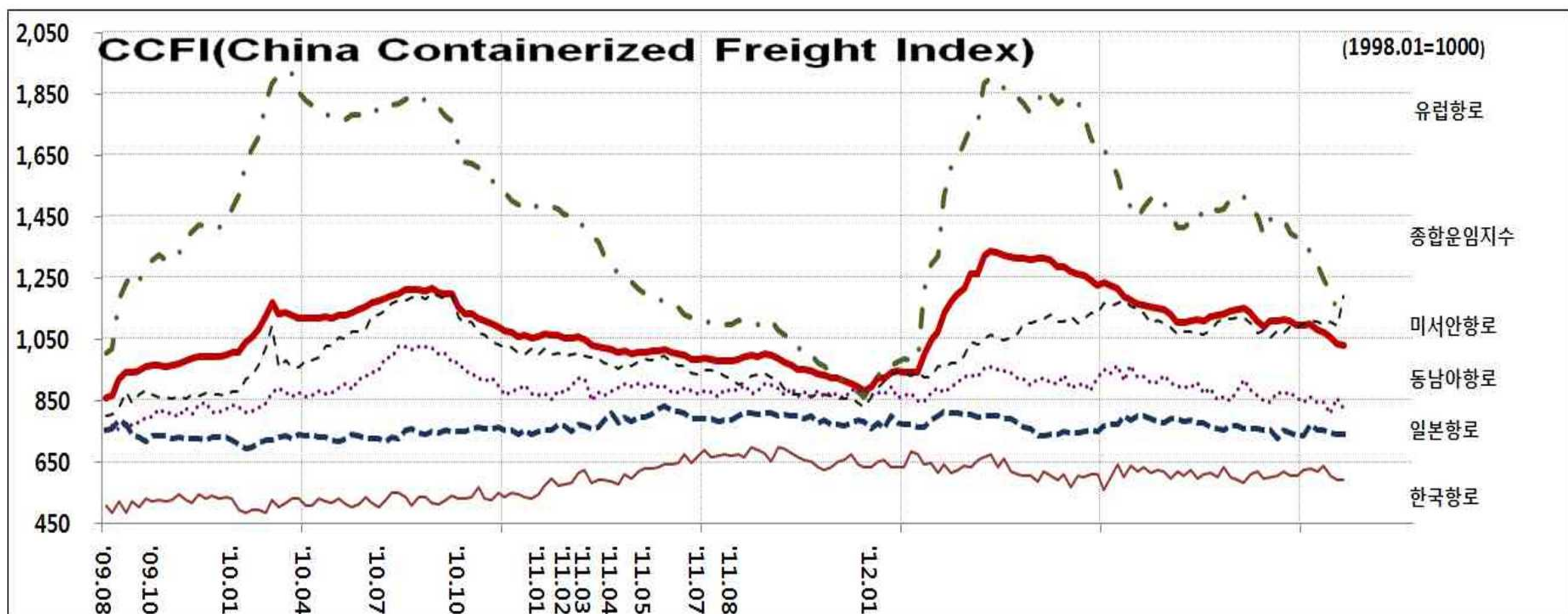
건화물선 용선료

\$/day



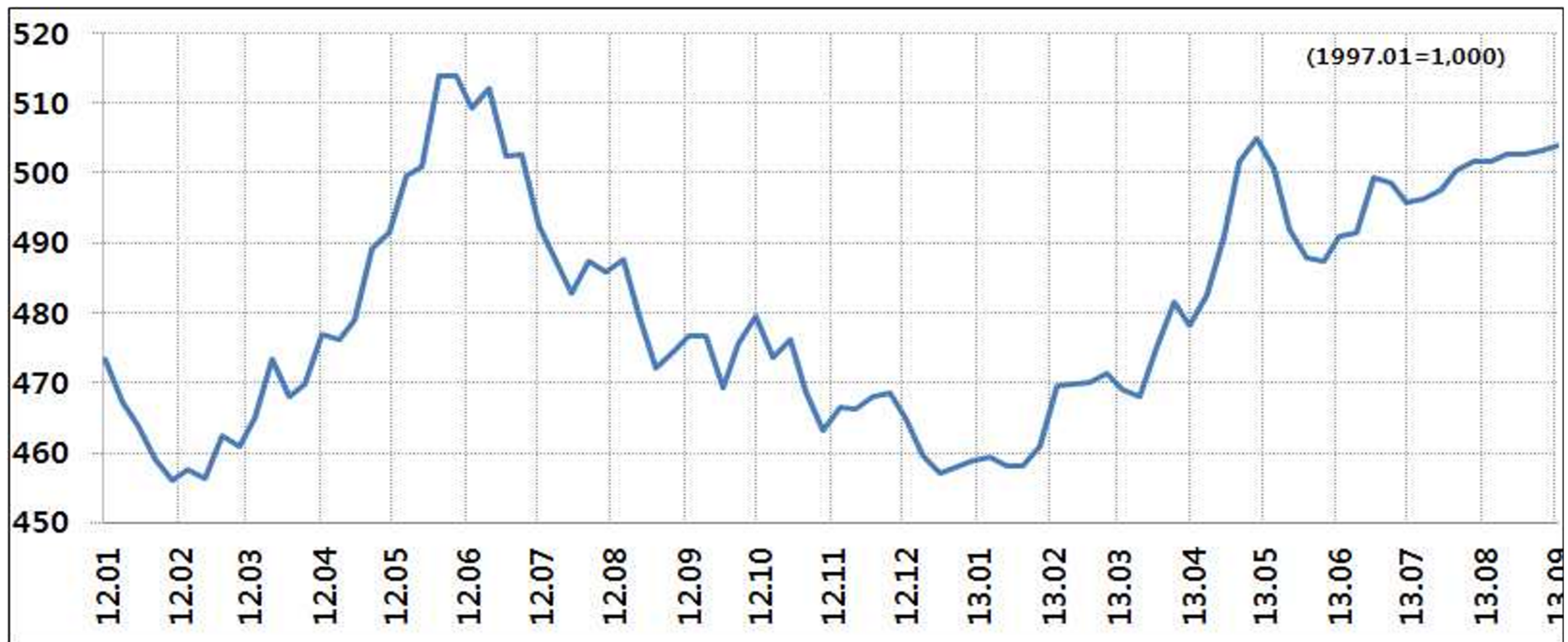
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



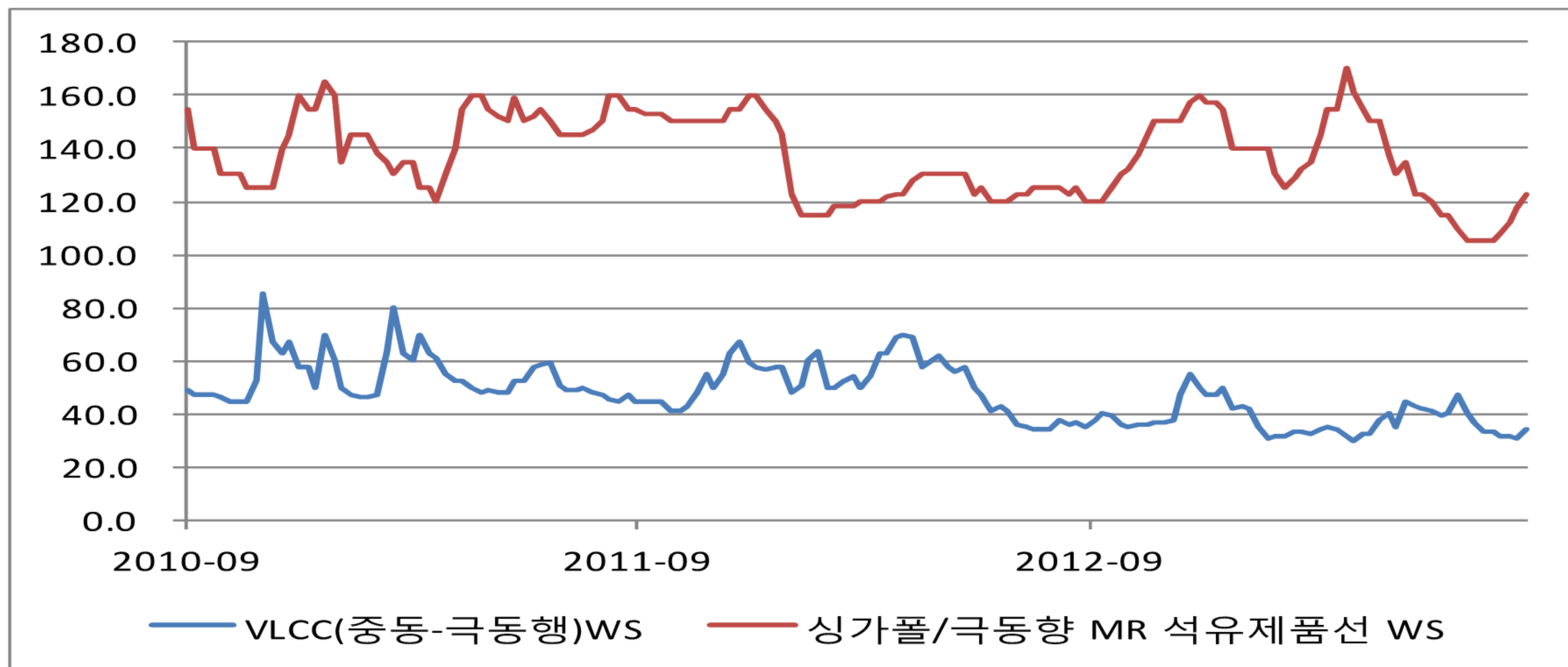
상해항운교역소

☐ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ☐



Lloyd's List

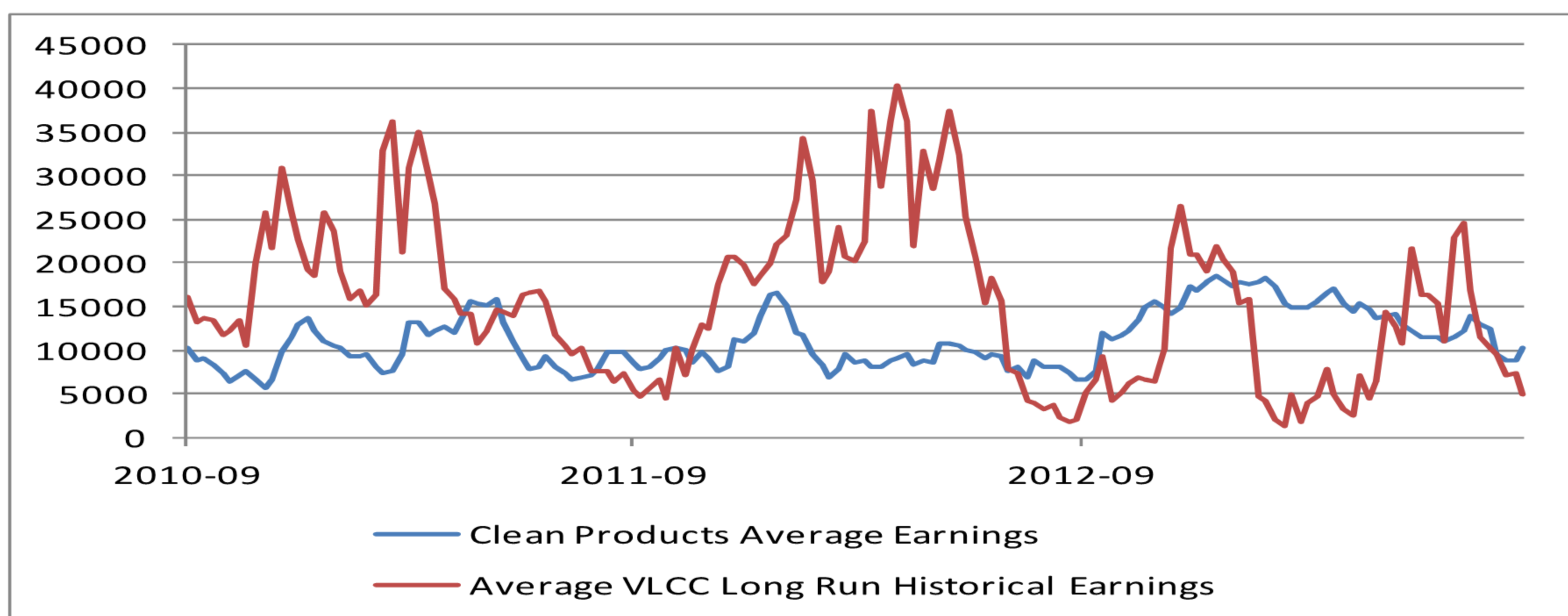
☐ 유조선 운임지수(WS) ☐



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)		(9.20)								
건화물선(5년)	Panamax	21.0	(-)	21.0	18.0	22.0	20.0	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	56.0	(1.0)	55.0	55.0	57.0	55.5	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(0.3)	9.0	9.0	9.3	9.1	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million)		(9.20)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	26.7	25.8	27.0	26.0	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	30.4	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne)		(9.20)								
380 CST	Rotterdam	602.0	(7.0)	599.3	570.0	646.0	598.7	550.5	720.0	638.8
	Singapore	605.0	(5.0)	604.3	591.5	667.5	616.7	573.5	741.5	662.8
	Korea	632.5	(-)	618.0	610.5	688.0	642.7	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	620.0	(4.5)	618.0	602.5	678.5	630.0	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$)		(9.22)								
철광석	국제價	135.1	(-0.9)	136.6	113	158	135	88	149	129
	중국産	166.5	(-3.2)	168.6	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	98.3	(-)	98.2	96	98	97	96	119	103
	중국産	104.0	(-3.2)	106.9	107	116	114	112	148	126
	호주산	174.6	(0.1)	174.4	162	195	180	177	254	221
원료탄	내륙(외몽고)	89.3	(-)	89.2	89	112	102	110	137	118
	중국産	173.8	(0.1)	172.2	160	231	189	168	272	222
곡물	대두(국제)	1315.3	(-173.5)	1,397	1,283	1,613	1,447	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	627.8	(-)	633	627	791	694	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