

KMI 해운시황 및 이슈 세미나

제1 주제

중단기 해운시황 진단

김우호 해운연구팀장

June 30, 2009



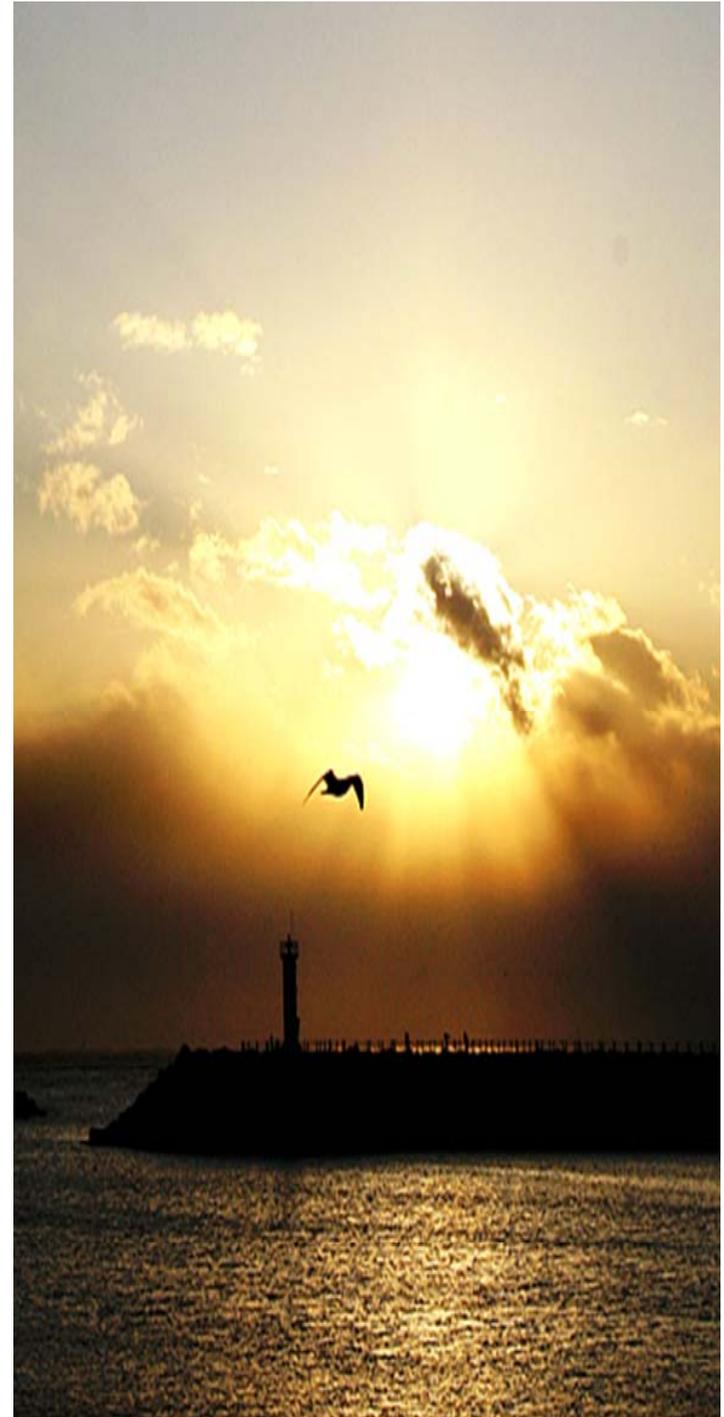
목차

I. 상반기 해운 현황 진단

II. 정기선 해운 전망

III. 컨테이너선 해운 전망

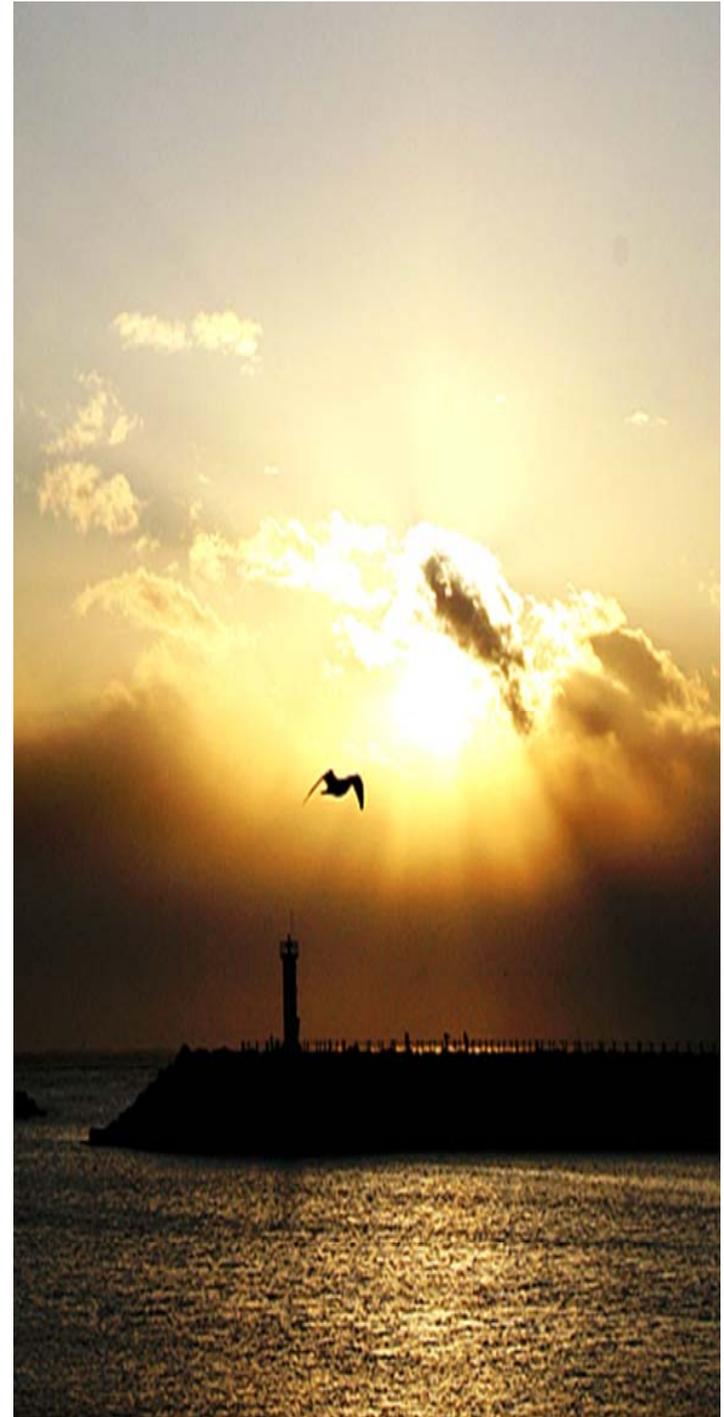
IV. 유조선 해운 전망



목차

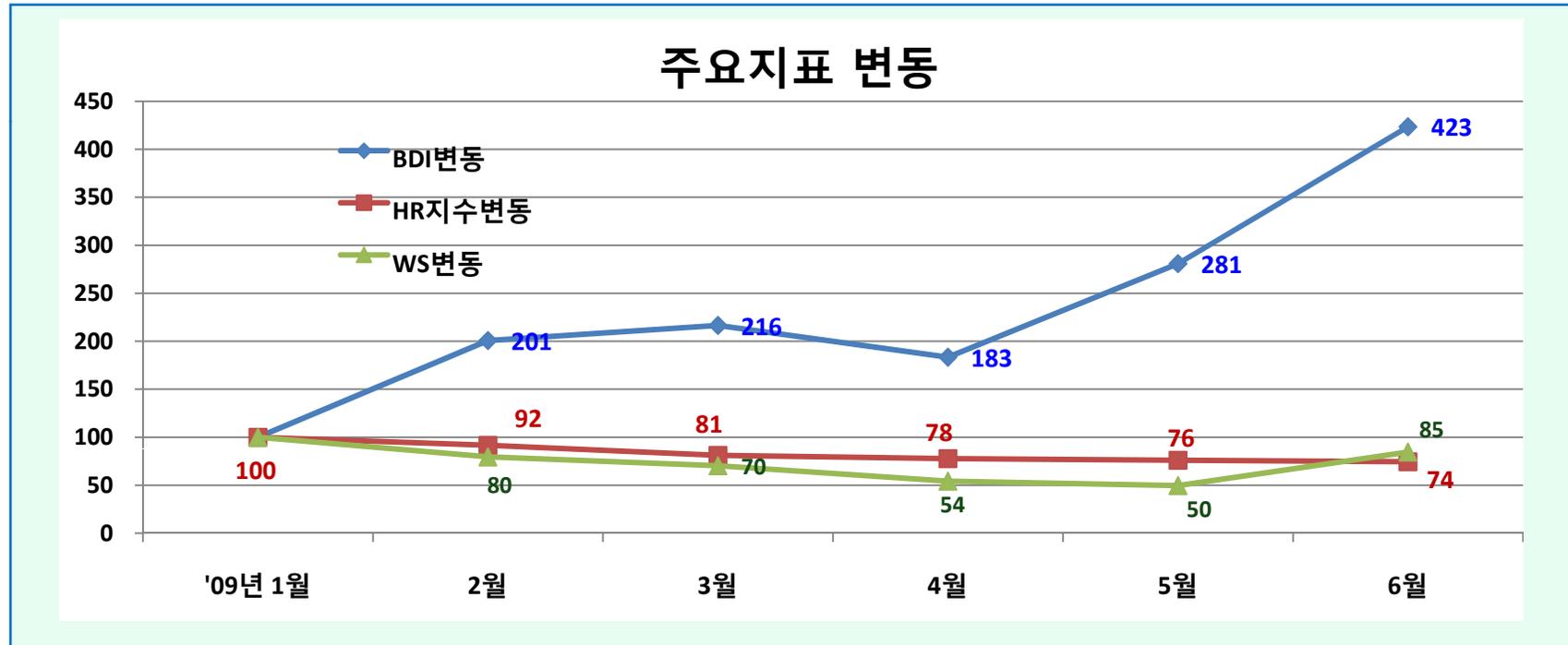
I. 상반기 해운 시황 진단

- 주요지표 변동
- 수급
- 경제성장과 무역 여건
- 공급 여건
- 변동성 확대



건화물선 부문은 적극적인 시황회복이 시도되고 있으나 정기선 부문은 지난해 하반기에 이어 약세를 지속하고 있음

- BDI는 '09년 1월 대비 4.2배 증가, 유조선은 6월 들어 반등세

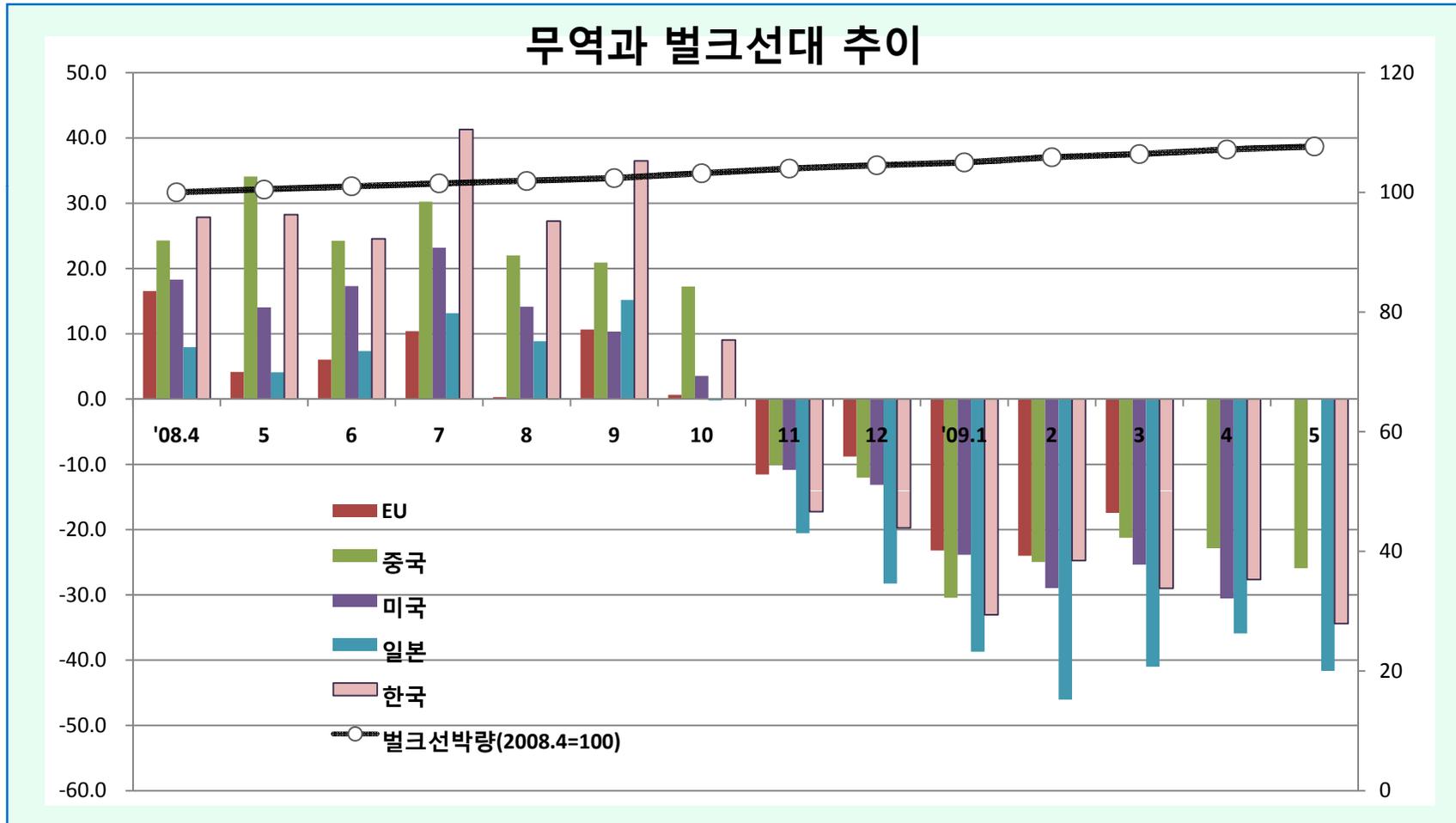


'09년 2분기 월별 해운경기실사지수는 상승세로 조사

- Shipping BSI는 7월 113으로 조사되어 6월(148)에 이어 상승세가 지속될 것으로 예상
- 건화물(6월), 유조선(7월) 위주로 시황개선을 기대

주요국 무역은 본격적인 회복세를 보이지 못하나 벌크선대는 꾸준히 확대

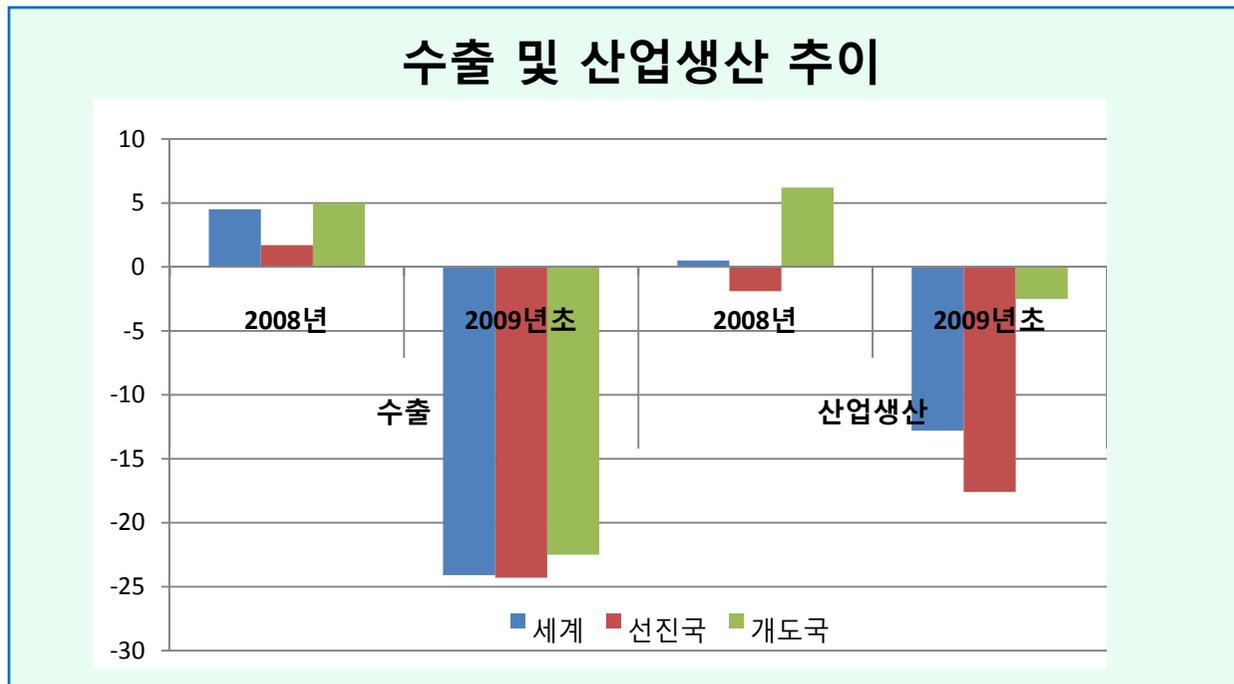
- ('09년 1분기) 수출입은 반등을 시도하고 있으나, 전년 동기비는 '08.11부터 7개월 연속 하락세



주 : 무역은 EU, 미국, 중국, 일본, 한국의 합계이며 전년동기 대비 증감율임
 자료 : KITA.net, 일본 재무성, 중국해관총서

내구소비재 수요와 설비투자 감소로 세계 수출은 큰 폭으로 감소

	수출		산업생산	
	2008년	2009년 Q1	2008년	2009년 Q1
• 세계	4.5%	-24.1%	0.5%	-12.8%
• 선진국	1.7%	-24.3%	-1.9%	-17.6%
• 개도국	5.0%	-22.5%	6.2%	-2.5%

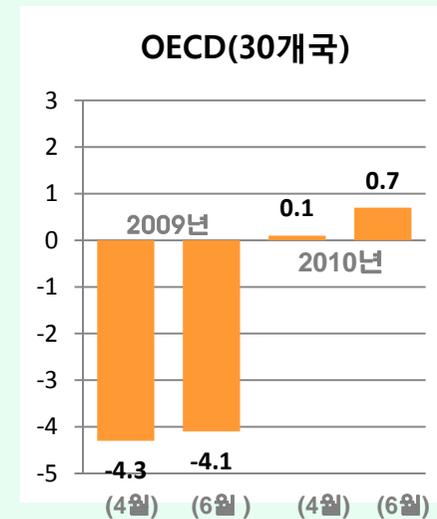
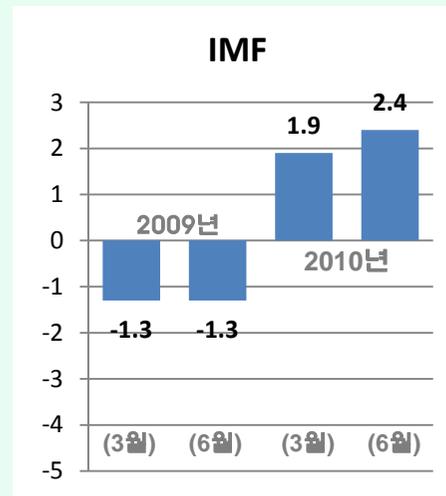
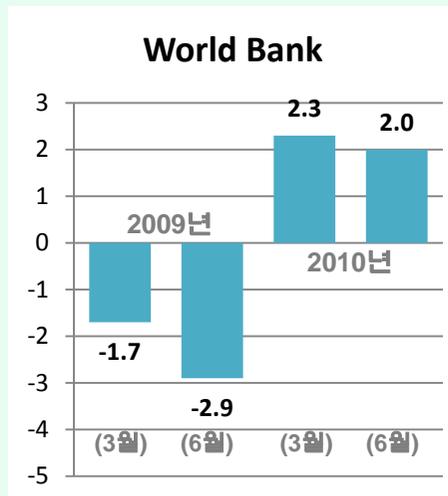


자료 : World Bank

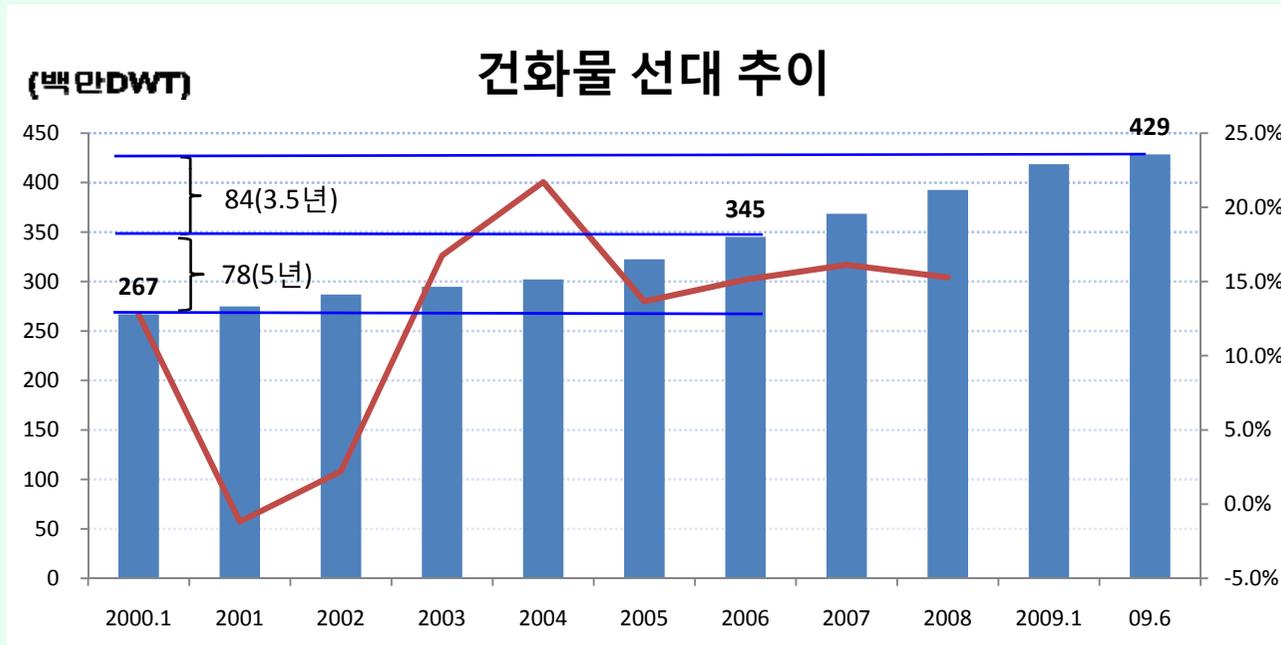
글로벌 경기침체가 심화되는 가운데 선진국 위주의 경기회복세가 대두되고 있으나
교역량 감소세는 심화

- ('09.6 경기전망 수정) World Bank는 경기침체 심화, IMF, OECD는 경기 위축세 약화 예상
 - 개도국 자본 유출, 투자감소, 실업증가 등으로 교역규모 감소, 글로벌 경기침체가 심화될 전망
 - 경기부양책의 효과와 미국 경제의 회복세로 선진국의 금년 경기 위축세는 완화될 것으로 전망
- 2009년 글로벌 교역감소 규모는 -6.1% -> -9.1%로 심화 예상, 3.8%('10), 6.9%('11)

경기예측 전망치 수정('09.6)



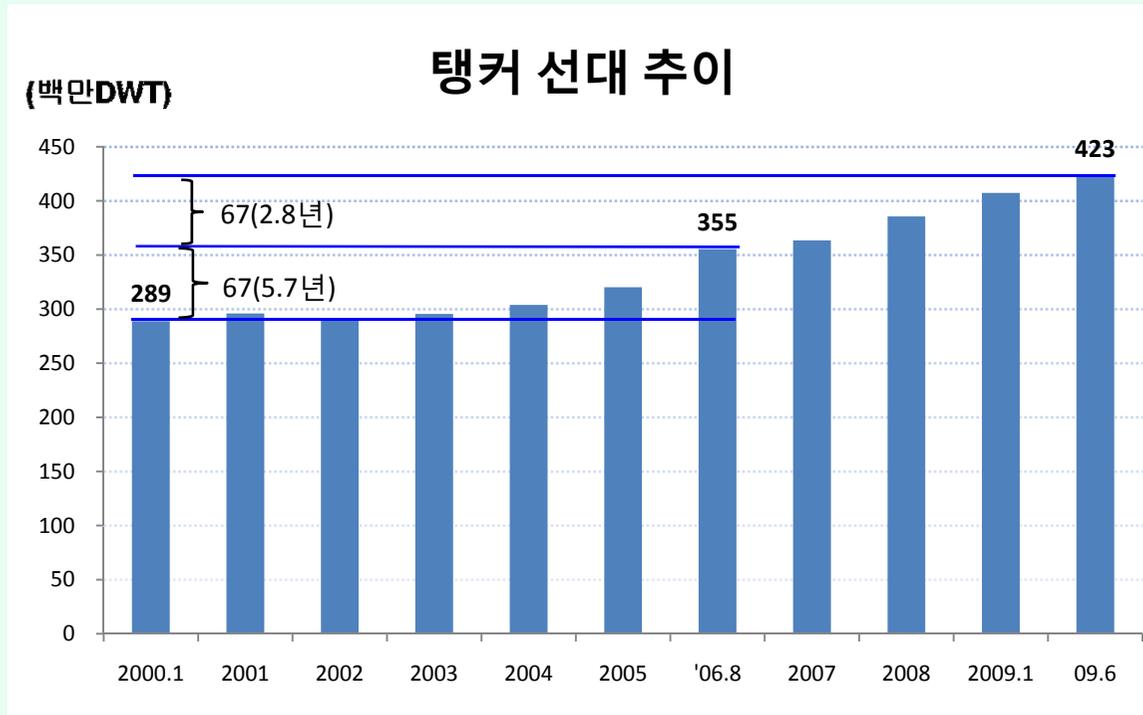
세계 교역량의 증가세가 둔화되고 있는 가운데 벌크 선대의 확충은 가속화되어 경쟁은 더욱 심화되고 있음



연도		2000.1	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009.1	09.6
선박량	백만DWT	267	275	287	295	302	323	345	368	393	419	429
	전년비(%)	1.2	3.0	4.4	2.7	2.5	6.8	7.0	6.8	6.5	6.7	0.9
수출입	십억불	12,953	12,800	13,081	15,270	18,582	21,120	24,313	28,232	32,542		
	전년비(%)	12.8	-1.2	2.2	16.7	21.7	13.7	15.1	16.1	15.3		

자료 : Clarksons Research Services, Shipping intelligence Weekly; KITA.net

탱커 선대는 대형화 및 신조발주 등으로 빠른 속도로 확충되고 있음



연도	2000.1	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009.1	09.6
백만DWT	289	296	291	296	304	320	343	363	386	407	423
전년비(%)	1.0%	2.4%	-1.7%	1.6%	2.8%	5.4%	7.2%	5.8%	6.1%	5.7%	1.4%

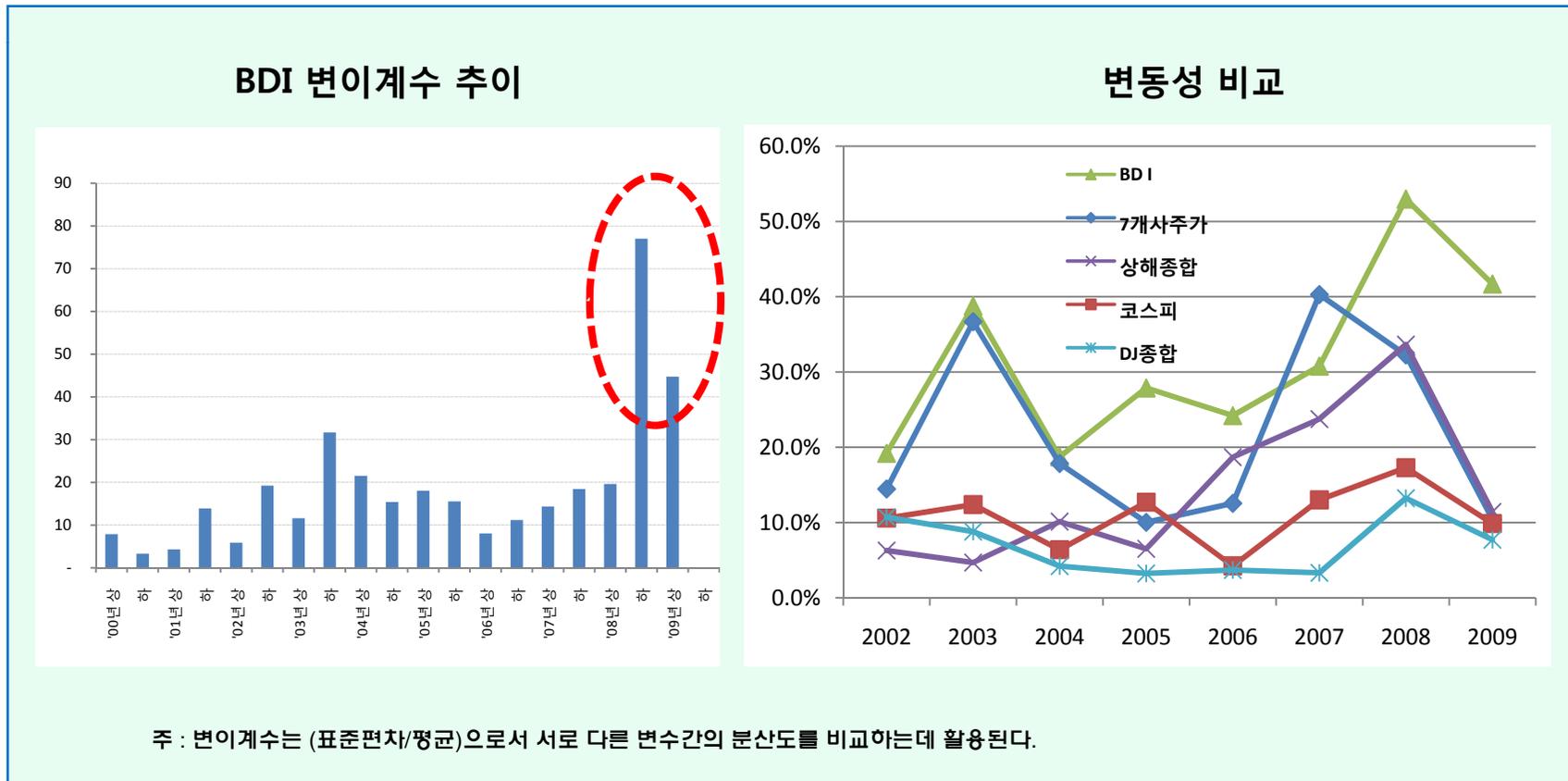
자료 : Clarksons Research Services, *Shipping intelligence Weekly*

5. 변동성 확대

1. 상반기 해운 시황 진단

최근 해운시황의 변동성이 확대되고 있어 리스크 관리에 집중할 필요가 있음

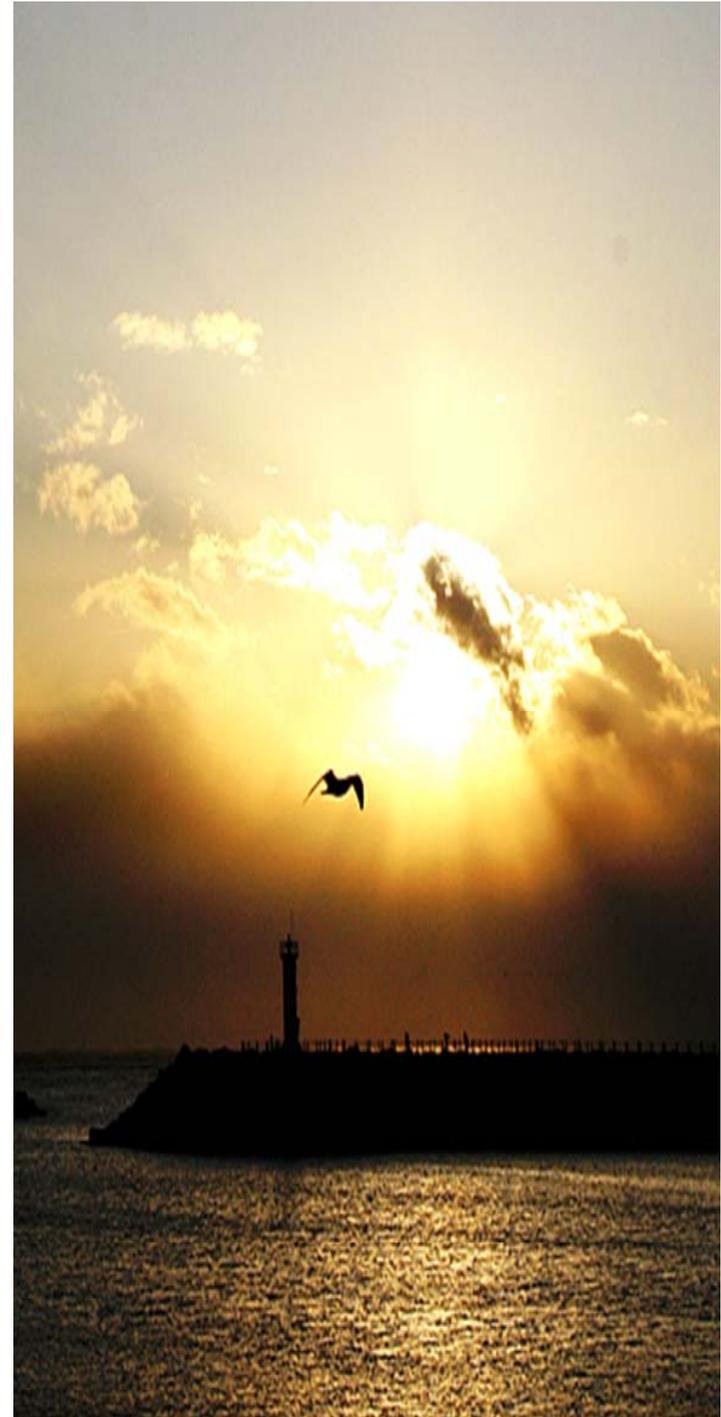
- '08년 하반기에 이어 '09년 상반기도 변동성은 크게 나타났으며, 변동성이 확대될 수 있다는 가정하에 기업들은 안정적 경영 전략을 수립하는 것이 필요
- 시황조사 분석의 강화와 성장동력을 확대하는 등 리스크 관리와 지속적 성장 전략이 필요



목차

II. 정기선 해운 전망

- 정기선 수요 및 공급 전망
- 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망
- 용선지수(HR지수) 추이 및 전망



1. 정기선 수요 및 공급 전망 (1/3)

II. 정기선 해운 전망

1 수요전망 : 2009년, 전년 대비 5.7% 감소, 2010년 2.0% 증가 예상

시기별 세계 해상물동량 전망치 변화 추이

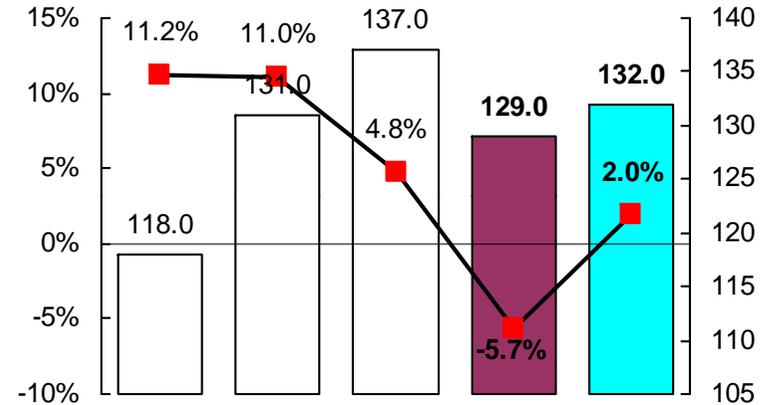
- 컨테이너 해상물동량(World Total Trades, 백만 TEU) 전망
 - 1분기에는 전년대비 2009년 상승 및 2010년에도 지속 전망
 - 2분기에는 2008년 대비 2009년 하락 전망, 2010년에 반등

구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
2008년 12월	117	130	138	147	-
2009년 1월	117	130	138	145	155
2009년 2월	117	129	136	140	147
2009년 3월	118	130	136	139	145
2009년 4월	118	130	136	132	137
2009년 5월	118	130	137	129	132
2009년 6월	118	131	137	129	132

자료 : Clarkson.

세계 해상물동량 추이 및 전망

(단위 : 백만 TEU, %)



구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
물동량	118	131	137	129	132
증가율	11.2%	11.0%	4.8%	-5.7%	2.0%

자료 : Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, June, 2009.

태평양항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

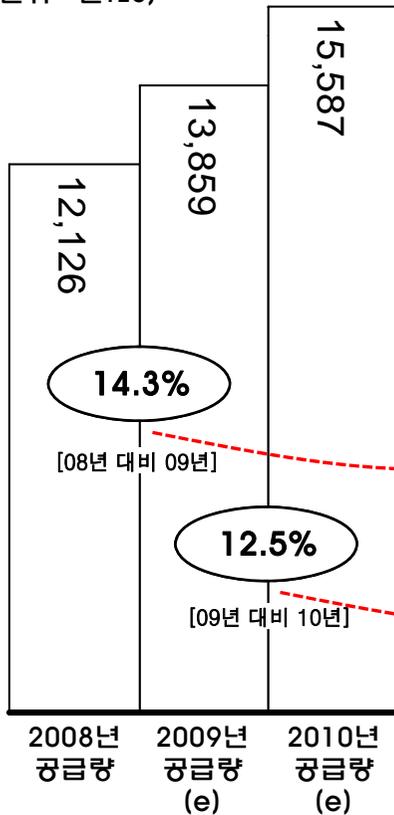
구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)	
태평양항로	물동량	20.2	21.1	20.5	18.8	19.2
	증가율	9.8%	4.5%	-2.8%	-8.3%	2.1%
유럽항로	물동량	14.5	16.9	16.9	15.3	15.4
	증가율	18.9%	16.6%	0.0%	-9.5%	0.7%

자료 : Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, June, 2009.

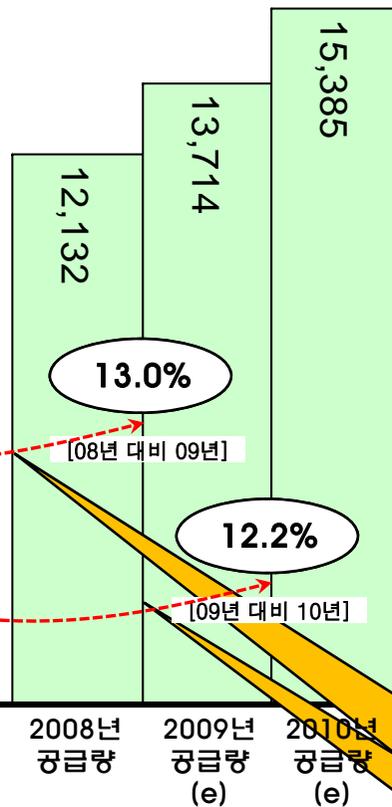
2 공급전망 : 2009/2010년, 각 13.0%, 12.2% 증가 ; 향후 1~2년간 시황 개선에 부담 예상

- 2008년 세계 컨테이너선 공급 규모는 1,213만 TEU
- 2009년에는 1,371만 TEU로 전년 대비 13.0% 공급 증가 (수요는 5.7% 감소)
- 2010년에는 1,539만 TEU로 전년 대비 12.2% 공급 증가 (수요는 2.0% 증가)

공급전망 1 (2009년 1월)
(단위 : 천TEU)



공급전망 2 (2009년 6월)
(단위 : 천TEU)



해체 전망 (2009년 1~5월 기준)

(단위 : 천TEU)

구분	2006	2007	2008	2009 (현재)	2009 (E)	2010 (E)
2009년 1월	20.4	23.8	101.5	8.9	157.9	133.1
2009년 2월	20.4	23.8	100.0	26.0	157.9	133.1
2009년 3월	20.7	20.1	100.0	57.7	202.9	150.7
2009년 4월	20.7	20.1	100.0	69.9	202.9	150.7
2009년 5월	23.8	20.6	98.9	105.9	206.6	158.4

• 컨테이너 선박의 공급량이 1월 조사 시보다 6월 조사 시에 하향 조정되고 있음
 - 이는 2009년 연초에 예상되었던 해체 규모보다 더 많이 증가하고 있기 때문임
 - 하지만 이러한 해체량 증가도 전체적인 수급 상황을 반전시키기에는 역부족

자료 : Clarkson.

3 계선 추이: 컨테이너선 계선 비율이 전체 선대의 약 10% 수준을 유지 (비운항 선주 선박 비율 증가)

- 물동량 수요 위축 (세계 실물경기 침체) → 용선 선박의 반선 및 계선 증가
- 2009년 6월 초 기준, 총 533척, 131.5만 TEU 계선 중임 (전체 선대의 약 10.3% 규모로 추정)
- 10.3% 중에 선사(Carrier) 비중이 6%, 비운항 선주(Non-operating owner) 비중이 4.3%임

[컨테이너선 계선 추이]

구분	척 수	능력 (만TEU)	증가율(%)	
			척 수	능력
2008. 10. 25	70	15		
2008. 12. 08	135	30	92.8	100.0
2009. 01. 20	255	67.5	88.9	125.0
2009. 02. 16	392	110	53.7	63.0
2009. 03. 14	484	141	23.5	28.2
2009. 06. 10	533	131.5	10.1	-6.7

자료 : AXS-Alphaliner.

	세계 선박량 대비 비중		
	'09. 6월 (A)	'09. 3월 (B)	증감 (A-B)
선사 (Carrier)	6.0 % (193척, 769천 TEU)	8.2 %	-2.2 %
비운항 선주 (Non-operating owner)	4.3 % (340척, 547천 TEU)	2.5 %	+1.8 %
합계	10.3 %	10.7 %	-0.4 %

• 2008년 10월 말 이후 컨테이너선박의 계선 규모가 점점 증가되어 왔음
 - 계선 초기에는 선사의 계선 비중이 높았으며,
 - 용선 선박의 반선(선사→비운항 선주)이 지속되면서,
 - 비운항 선주의 계선 비율이 높아지고 있는 실정
 - '09. 6월 기준, 독일 비운항 선주(KG 펀드 등)들은 사상 최악의 실적을 기록한 것으로 알려짐

1 원양항로 : 2008년 4분기 이후 지속 하락, 2010 상승세로 반전 기대

구분	2007년						2008년					2009년					2010년 평균(e)
	1/4	2/4	3/4	4/4	2007년 평균	1/4	2/4	3/4	4/4	2008년 평균	1/4	2/4	상반기 평균	하반기 평균(e)	2009년 평균(e)		
북미 항로	수출	105.0	107.5	110.0	109.3	107.95	109.2	110.4	113.0	106.8	109.9	98.8	93.0	95.9	85.3	90.6	88.0
	수입	105.0	106.0	106.9	105.5	105.85	110.7	118.4	131.6	117.9	119.7	112.5	95.8	104.2	84.0	94.1	86.3
유럽 항로	수출	108.7	113.5	125.2	123.7	117.78	118.3	117.0	115.5	93.6	111.1	84.0	84.5	84.3	81.0	82.6	80.0
	수입	98.4	98.6	99.0	101.0	99.25	102.7	100.3	107.5	82.4	98.2	73.2	76.0	74.6	70.0	72.3	74.0

[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

시황변화 특징

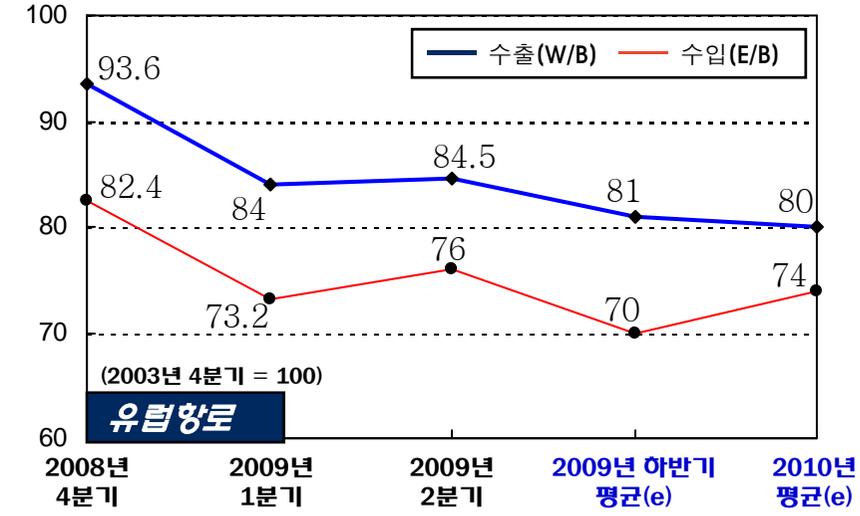
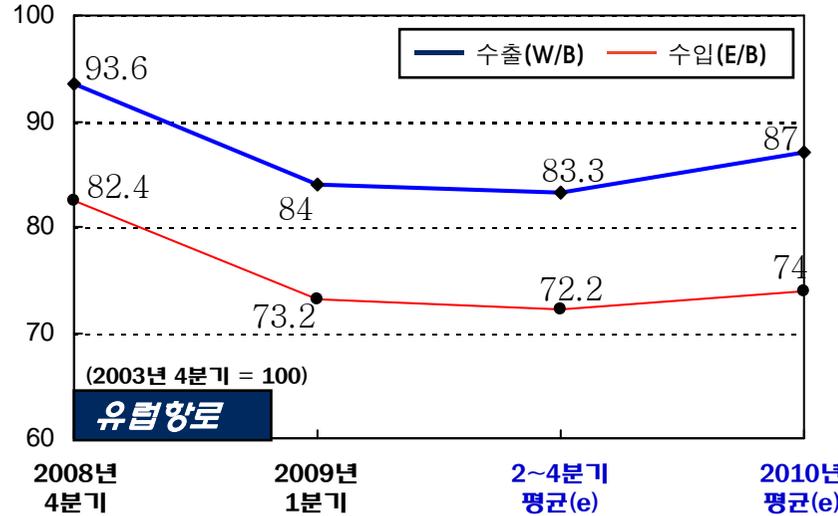
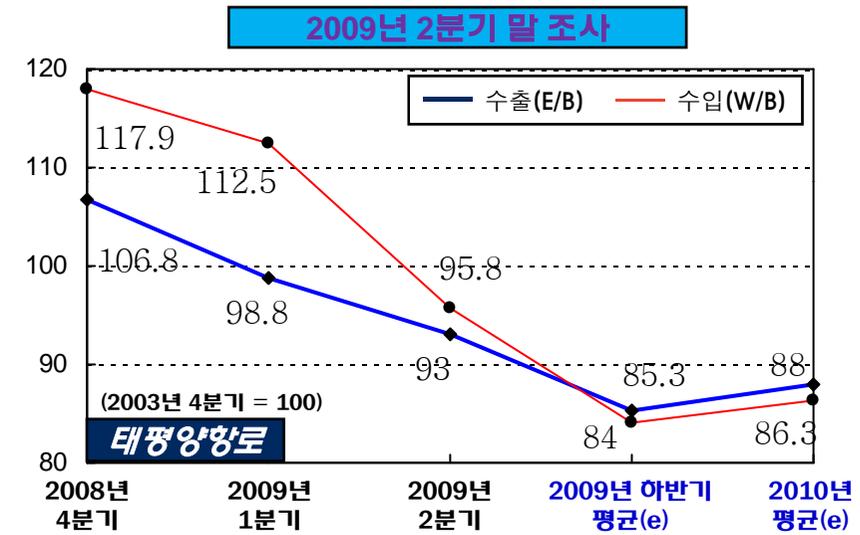
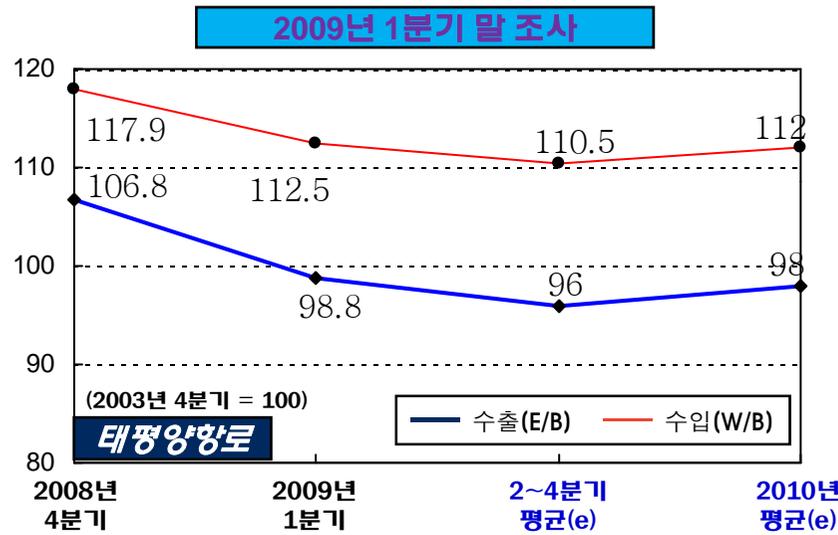
- 2008년 4분기 이후 운임하락세가 지속될 것으로 전망되며, 2010년에 상승세로 반전할 것으로 기대
- 전통적으로 3분기는 성수기임에도 불구하고 2009년 하반기 운임이 전반기 운임 보다 낮을 것으로 전망

시황변화 요인

- 세계 각국의 대규모 경기부양정책 시행, 미국 및 유럽의 누적된 상품재고 소진에 따른 무역증가로 물동량을 회복세를 기대
- 물동량 회복에 대한 기대심리에 따라 대형선사를 중심으로 계선선박의 투입, 서비스루트 증가 움직임이 가시화
- 그러나 2009년 하반기 인도예정 선박이 390척으로 수요증가에 비해 선박공급량이 더 많을 것으로 예상

1 원양항로 : 1분기 전망 조사와의 비교

- 태평양항로의 경우, 1분기 전망 조사보다 운임지수가 큰 폭으로 하락 예상
- 유럽항로의 경우, 1분기 전망과 유사하게 전망



2 근해항로 : 2009년 상반기, 전 항로에서 하락세, 2분기까지 저점 지속/확산

구분	2007년						2008년					2009년					2010년 평균(e)
	1/4	2/4	3/4	4/4	2007년 평균	1/4	2/4	3/4	4/4	2008년 평균	1/4	2/4	상반기 평균	하반기 평균(e)	2009년 평균(e)		
동남아 항로	수출	116.3	119.0	119.4	121.4	119.0	119.3	120.8	123.4	111.6	118.8	85.2	81.2	83.2	80.4	81.8	81.6
	수입	115.0	115.7	114.5	115.5	115.2	116.8	115.4	115.3	102.5	112.5	89.8	91.8	90.8	93.8	92.3	93.4
한중 항로	수출	77.8	77.1	75.7	72.5	75.8	71.8	70.9	70.3	67.6	70.2	60.1	70.8	65.4	73.4	69.4	74
	수입	89.2	90.4	88.3	85.6	88.4	82.8	82.6	79.7	74.8	80.0	66.2	68.9	67.5	67	67.3	67.8
한일 항로	수출	81.3	81.3	77.4	79.4	79.9	88.6	100.2	96.5	92.6	94.5	86.7	76.3	81.5	75.9	78.7	76
	수입	76.5	76.6	74.9	75.9	76.0	83.1	92.9	87.1	82.9	86.5	78.5	84.7	81.6	83.8	82.7	82.3
한러 항로	수출	97.3	99.3	101.5	102	100.0	103.5	104.1	98.7	94.2	100.1	81.9	81.8	81.8	80	80.9	83
	수입	94.7	96.7	98	97.5	96.7	97.5	98.1	100.7	96.5	98.2	86.2	75.0	80.6	75.8	78.2	80

[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

시황변화 특징

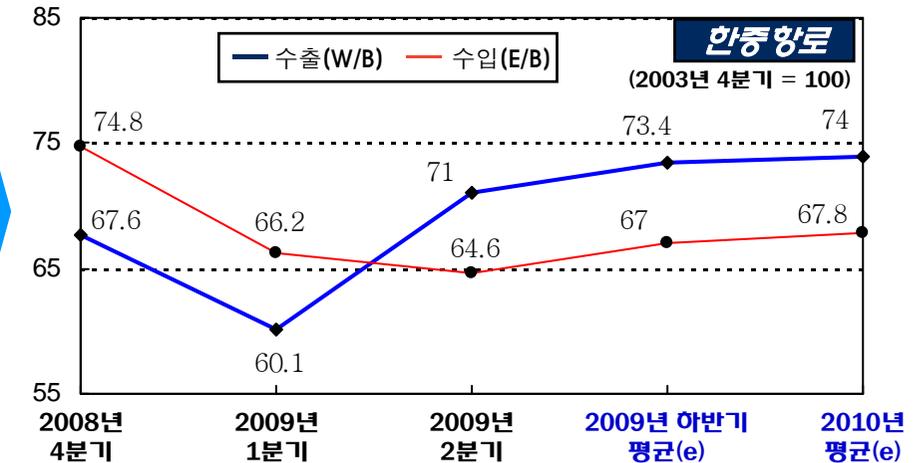
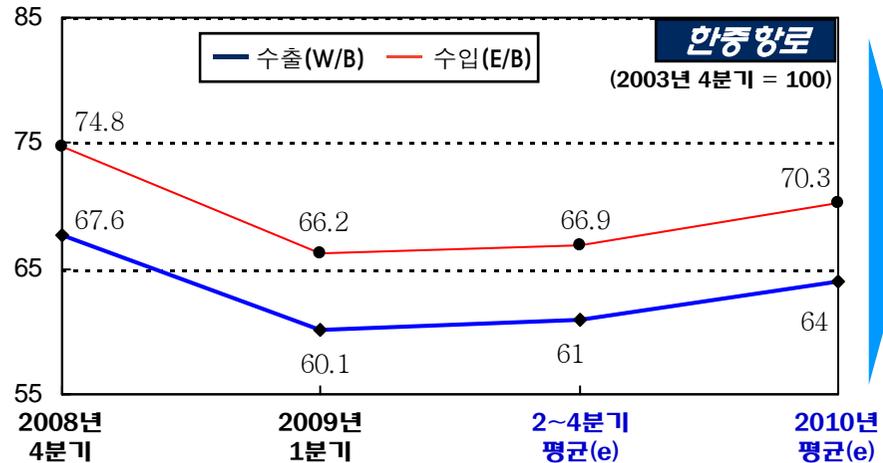
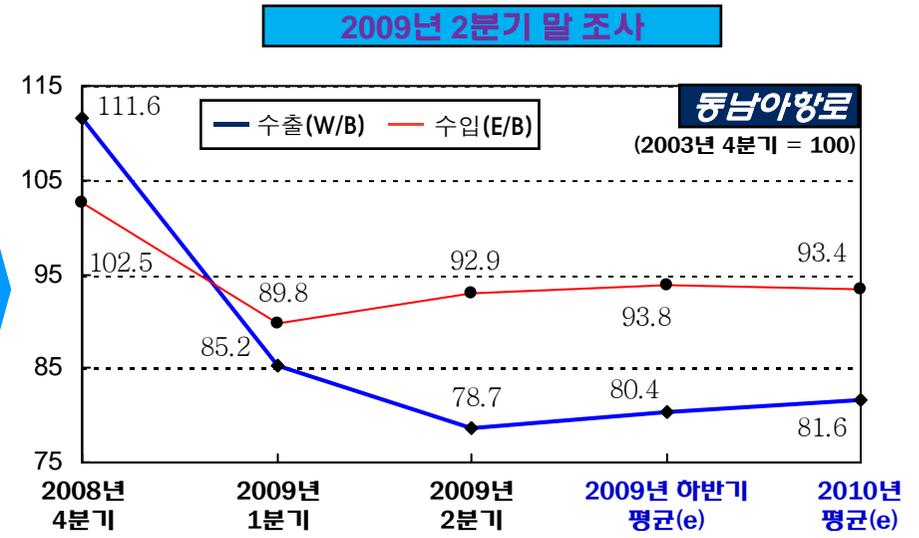
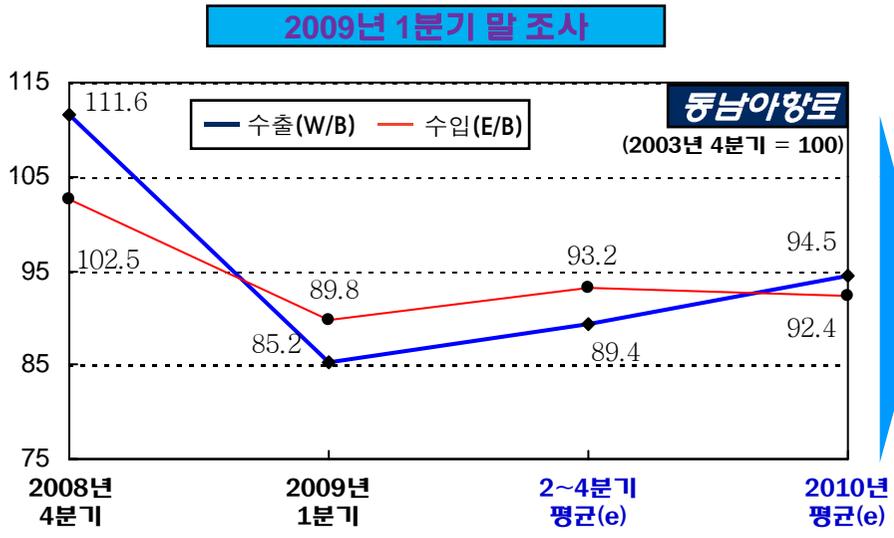
- 글로벌 경기침체에 따라 정기선 시황은 전 항로에서 하락세가 지속되고 있음
- 2009년 1분기에 시황의 저점이 예상되었으나, 대부분 근해항로에서는 2분기까지 저점이 확산 혹은 지속되었음

시황변화 요인

- 선대합리화(선대 재편) 지속으로 공급 축소 노력 지속
- 홍콩/남중국, 상해/닝보항 석유화학제품 물량 증가 추세 (중국 수출항로 상승 기대)
- 2009년 하반기 이후 경기회복 기대되나, 장기적으로 대형선의 지속적인 중형항로 투입, 신조선의 지속 투입이 예상
- 또한 선진국 중심의 항로의 불황에 따라 개도국간의 항로 개설 검토가 활발히 검토되고 있어, 중장기적으로 소형/대형 선사간의 항로 구별없이 극심한 혼재/경쟁 체제로 변화 가능성 예상

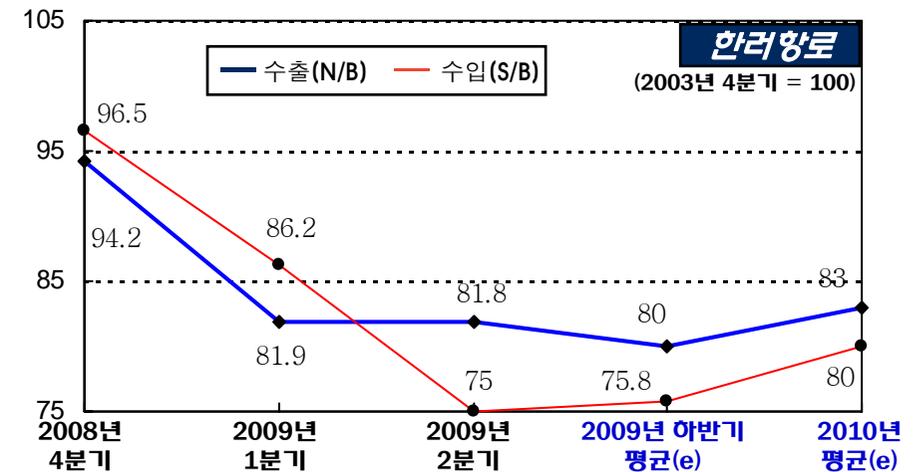
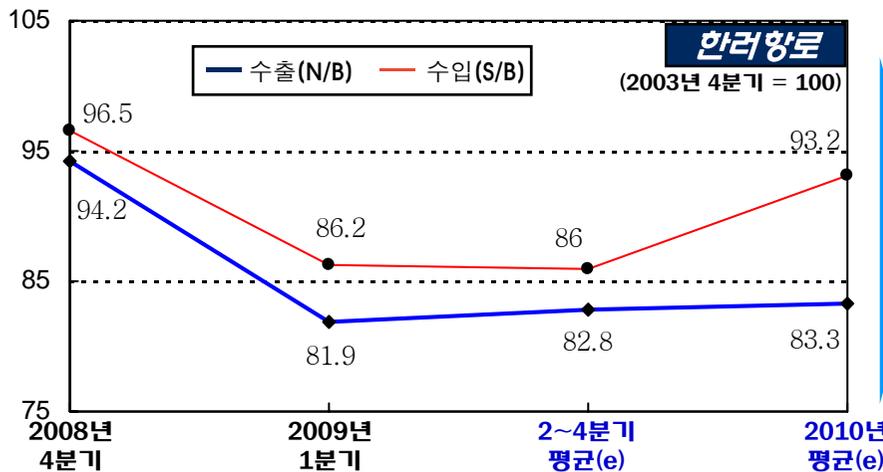
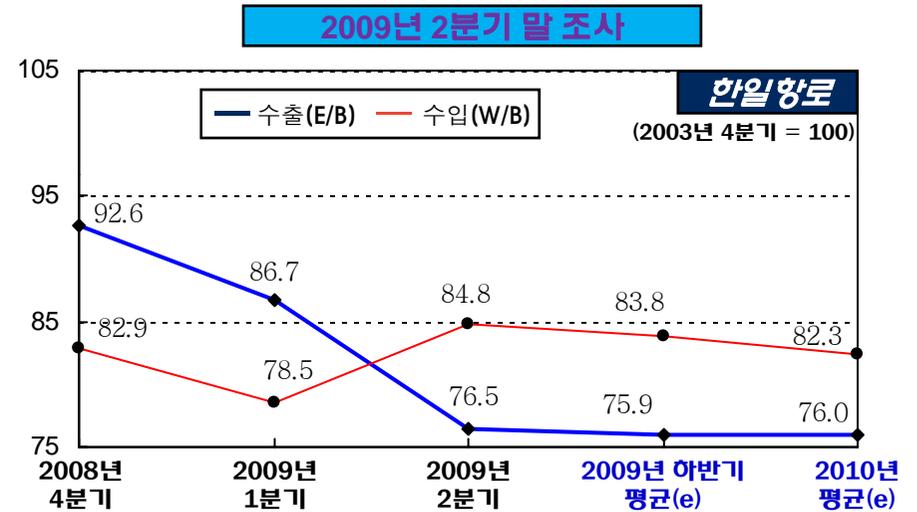
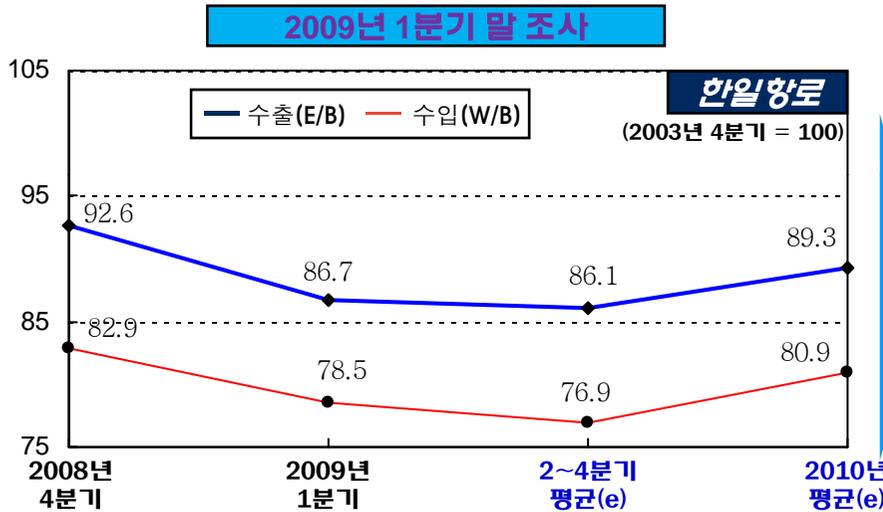
2 근해항로 : 1분기 전망 조사와의 비교

- 동남아항로의 수출운임이 당초 예상보다 10p이상 하락할 것으로 예상됨
- 한중항로의 수출운임은 2분기에 10p이상 회복하였고, 향후에도 이 추세를 이어갈 것으로 전망됨



2 근해항로 : 1분기 전망 조사와의 비교

- 한일항로의 수출운임이 2분기에 10p이상 하락하였고, 이 추세가 2009년/2010년에도 지속될 전망
- 한러항로의 수입운임이 2분기에 10p이상 하락하였고, 2010년에 소폭으로 회복될 것으로 전망

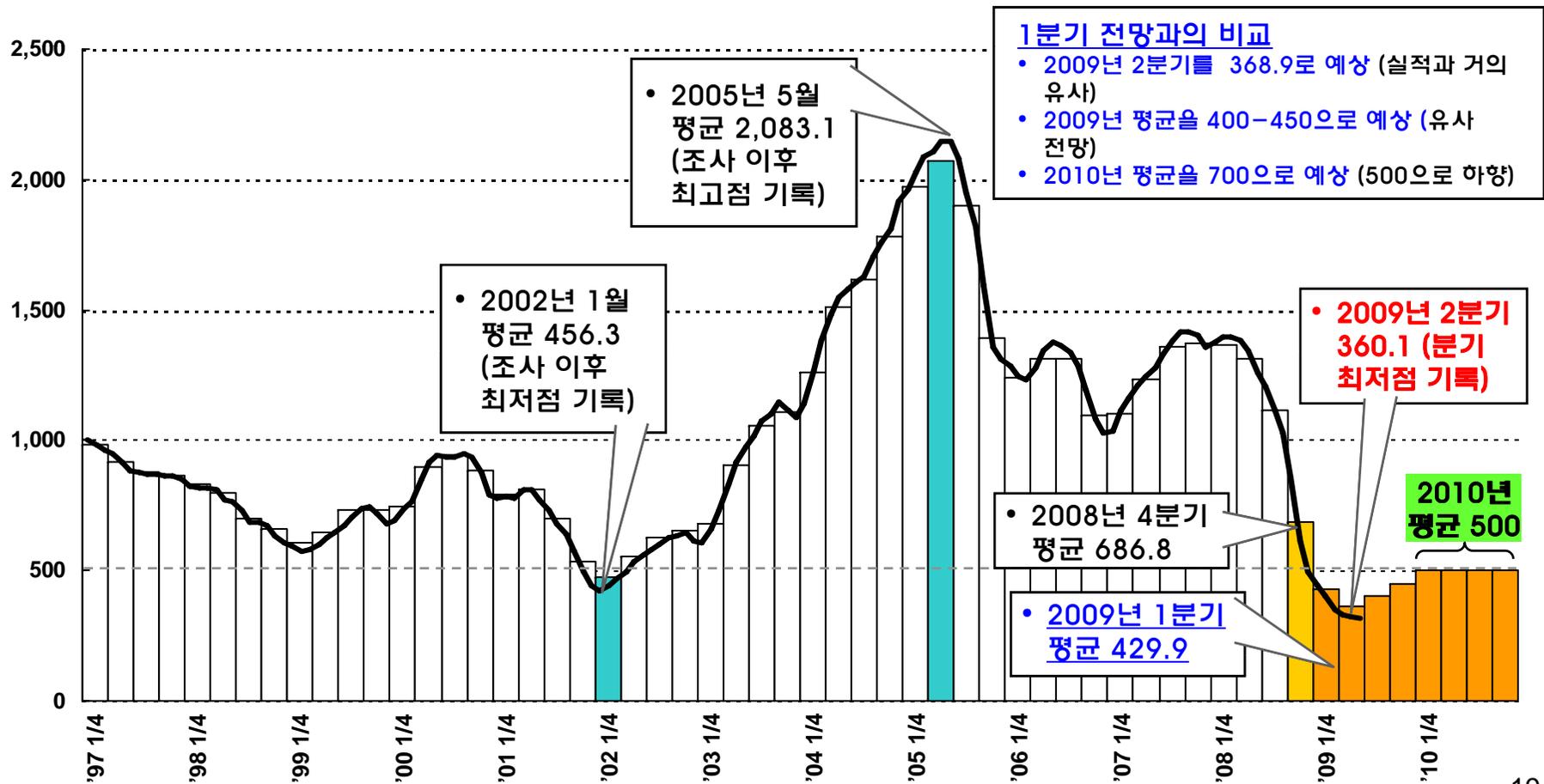


3. 용선지수(HR지수) 추이 및 전망

II. 정기선 해운 전망

1 HR지수 : 2009년, 2/4 분기 저점(360.1) 갱신, 2010년에 평균 500p 예상

- 물동량 수요 위축 : 세계 실물경기 회복 조짐 없고, 교역 물동량 증가율 감소 지속
- 용선 선박의 반선 및 개선
 - 개선 초기에는 선사(carrier)의 개선비율이 비운항 선주(non-operating owner)의 비율보다 높았으나, 선사들이 용선 선박을 반선함으로써 양 주체의 개선비율이 점차 역전되고 있는 추세임
- 초대형 선박의 본격적인 등장과 함께 중(대)형 선박이 아시아 역내항로 등과 같은 중소형 선박 운항시장으로 전배
 - 4,300TEU급 이하의 중소형 컨테이너선 종합용선지수인 HR 지수의 하락세가 크게 반전되기는 힘든 상황



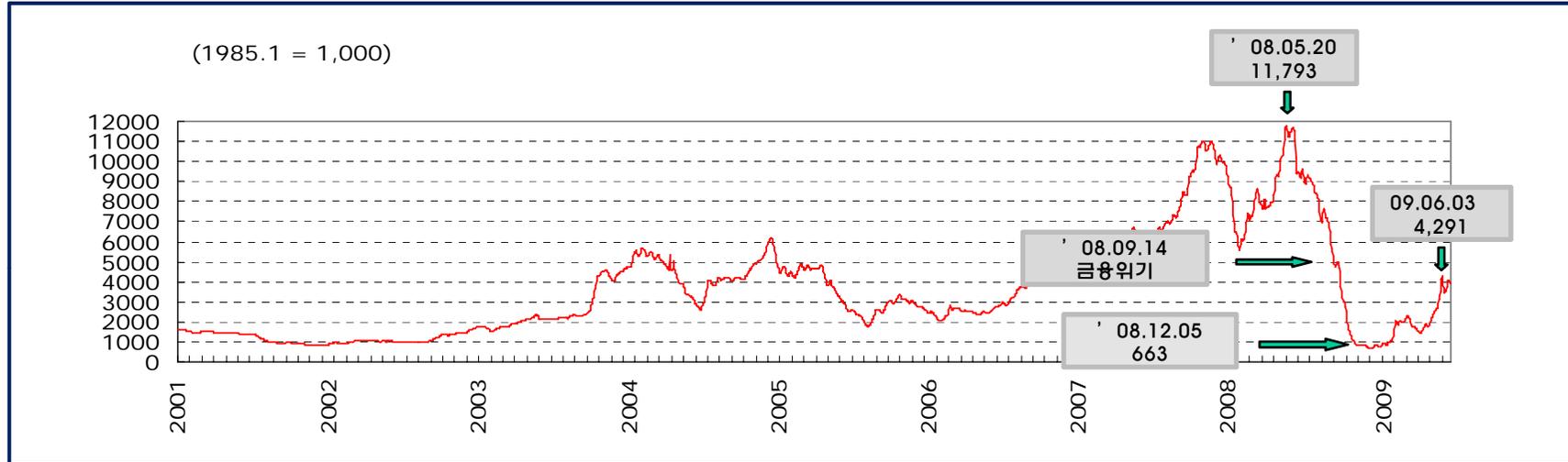
목차

III. 건화물선 해운 전망

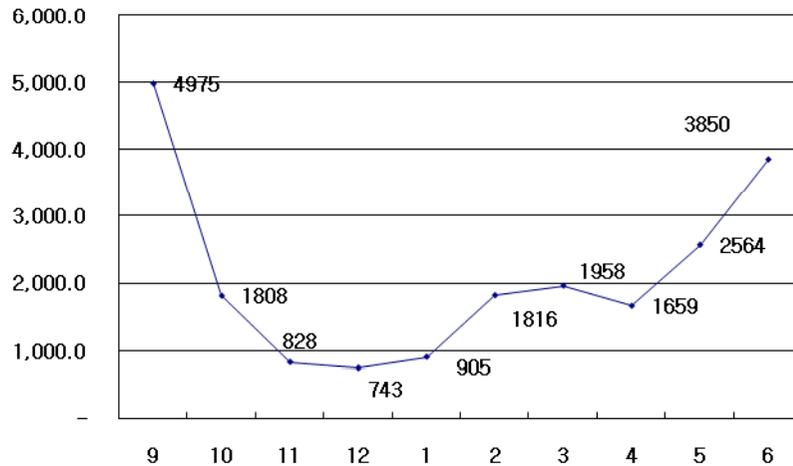
- 시황 변화의 특징
- 건화물선 수급 전망
- 건화물선 운임 전망
- 건화물선 주요 지수 전망



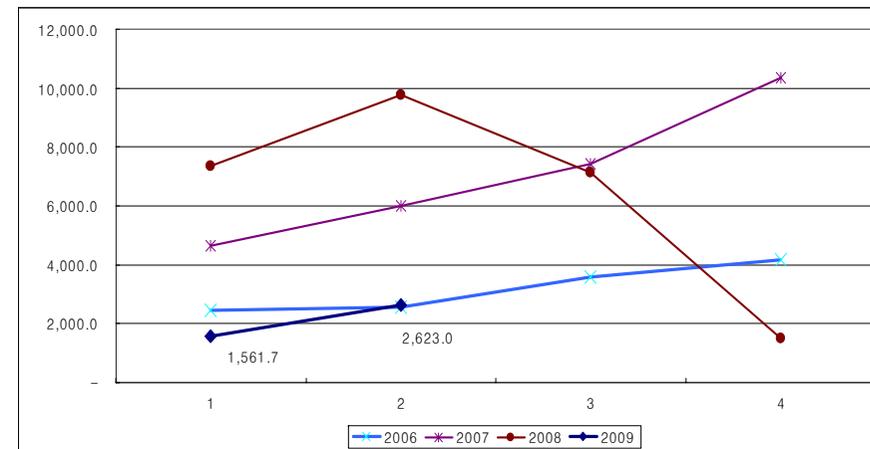
- 200년 6월 3일 4,291 포인트로 연중 최고치 기록 후 등락



- 월별기준으로는 금융위기 당시의 77%까지 회복



- 전분기 대비 67.9% 상승
- 그러나 전년 동기 대비 26.3% 수준에 불과

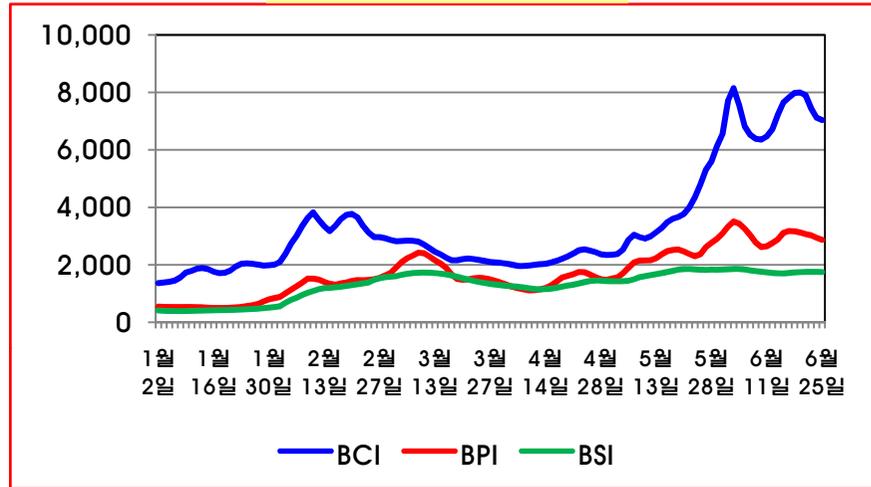


1. 시황변화의 특징

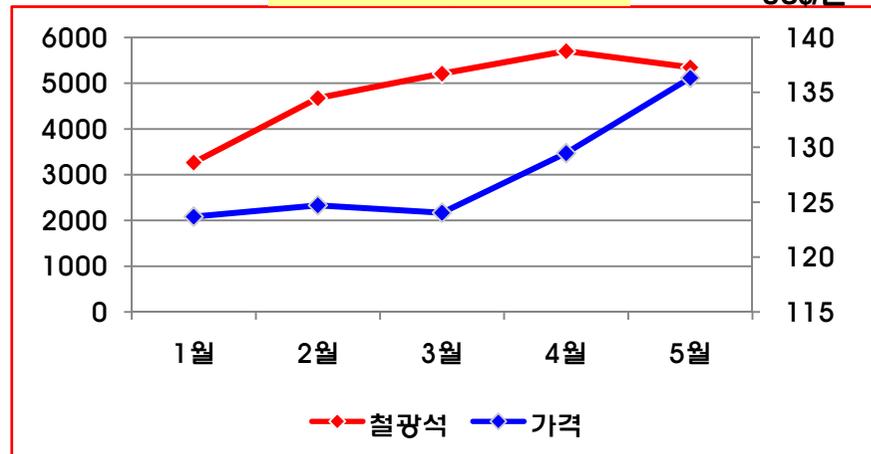
III. 건화물선 해운 전망

- 1 철광석 운반선인 케이프사이즈 선형 중심으로 상승**
 - BCI 연초 1,361 포인트에서 7,441 포인트까지 상승
- 2 분기는 전통적 상승 추세 보여**
 - 최근 4년간 2분기는 1분기에 비해 모두 상승 추세
- 3 시황상승, 중국철광석 수입 증가가 견인**
 - 중국 5월까지 2억 4,189만톤 기록
 - 전년대비 26% 증가
 - 철광석 사재기(요인 : 가격 상승 기대, 위안화 강세)
 - 경기부양책, 상하이엑스포, 쓰촨성대지진 복구작업 등으로 철강생산 증가
- 4 Counterparty risk, 체선 등으로 인해 가용선박 감소**
 - 글로벌 금융위기 여진으로 신용도 낮은 선사 선박
 - 6월 17일 현재 호주 체선 120척
 - 중국에서의 하역 2주 대기
 - 중국/호주 통상 1개월 소요 => 40 ~ 50일 소요

주요 지표 추이



중국 철광석 수입

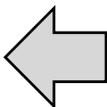
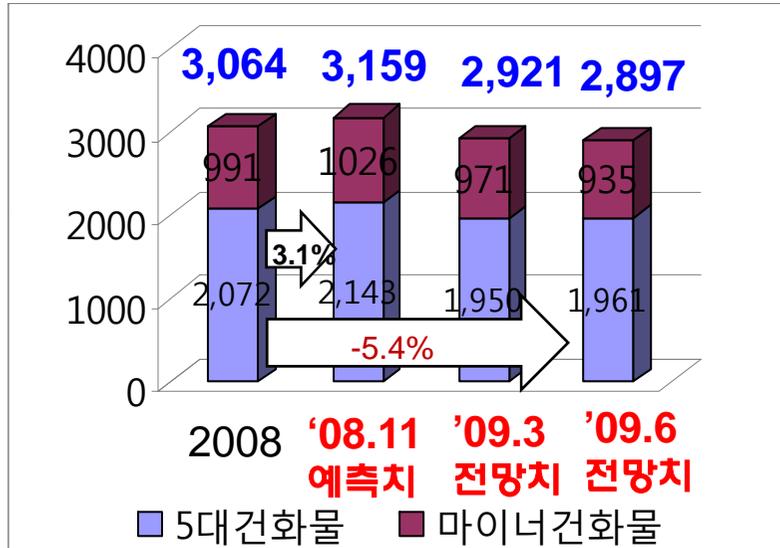


2. 건화물선 수급 전망 (1/2)

III. 건화물선 해운 전망

1 2009 건화물선 해상물동량 5.4% 감소 예상

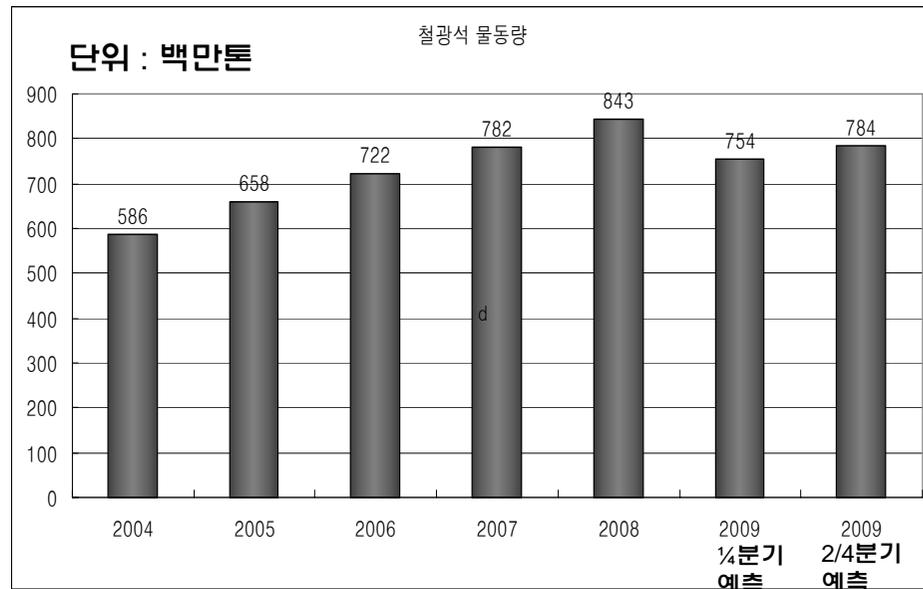
2009년 건화물 해상물동량 전망(단위: 백만톤)



✓ 건화물 해상물동량은 1분기 전망치 보다 다소 감소될 듯

자료 : Clarkson

✓ 철광석 ¼분기 예측치 보다 증가한 7억 8,500만톤 될 듯

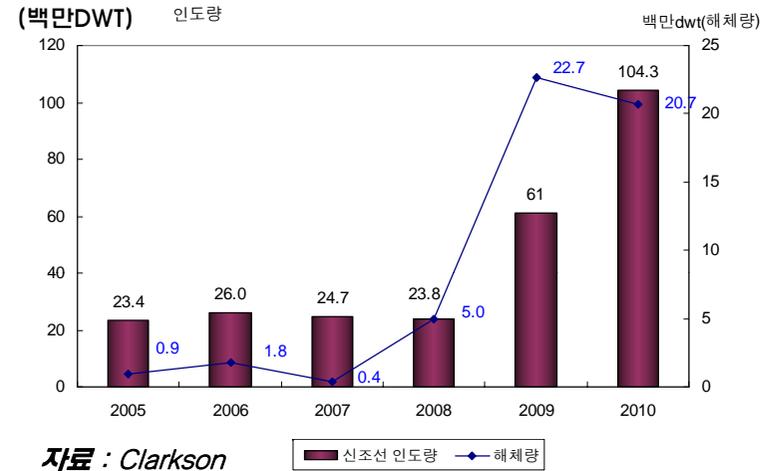


자료 : Clarkson

2 2009년 건화물선 공급 전망 : 전년대비 10.7% 증가 예상

- ① 완공인도량은 지난해 3월 예상보다 소폭 감소할 듯
 - 경기 침체로 인도 지연(61.4백만DWT ->61.0백만DWT)
- ② 선박해체량은 변함없을 듯
- ③ 2009년 총선박량은 464백만DWT로 1분기 예측과 변함없음

[선박 해체량 추이 및 전망]



[건화물선 수급 전망]

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009	
						수정치 (1/4분기)	수정치 (2/4분)
수주잔량(A)	23.7	75.5	102.4	238.9	297.5	293.7 (2월말 기준)	293
신조선발주량	8.9	30.4	52.9	161.1	84.8	-	0.1
완공인도량	20.5	23.4	26	24.7	23.8	61.4	61
해체 및 상실량	8.1	1	2.5	0.6	5	22.7	22.7
총선박량(B)	286.6	345.1	368.5	392.6	418.5	463.3	464.4
수주잔량비율 (A/B)	8.30%	21.90%	27.30%	60.10%	71.80%	-	-

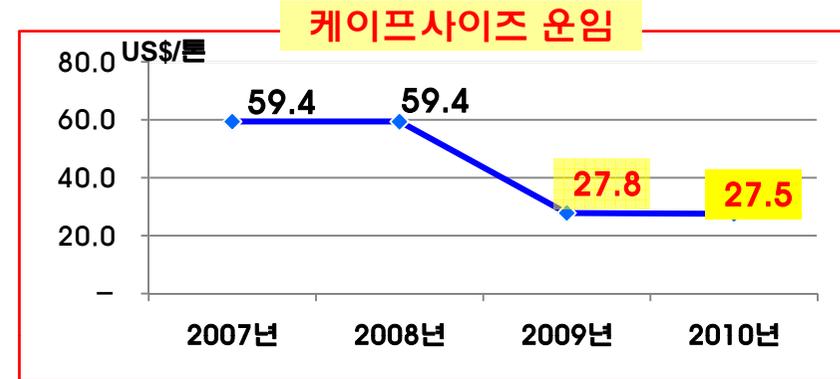
자료 : Clarkson

3. 건화물선 운임 전망

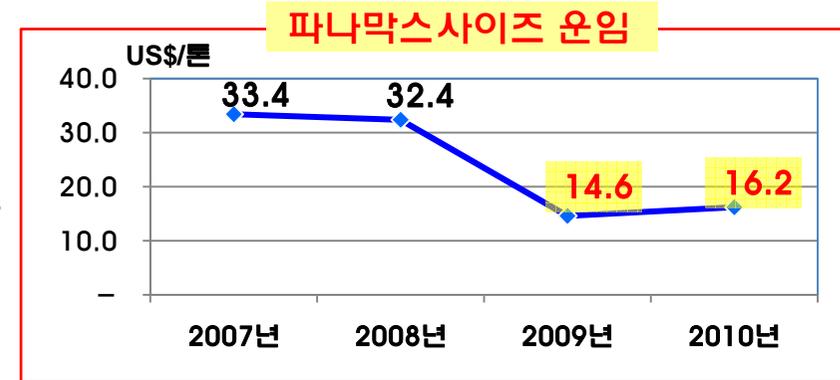
III. 건화물선 해운 전망

1 선형별 운임 전망(용선료의 변동은 운임과 같이 움직임)

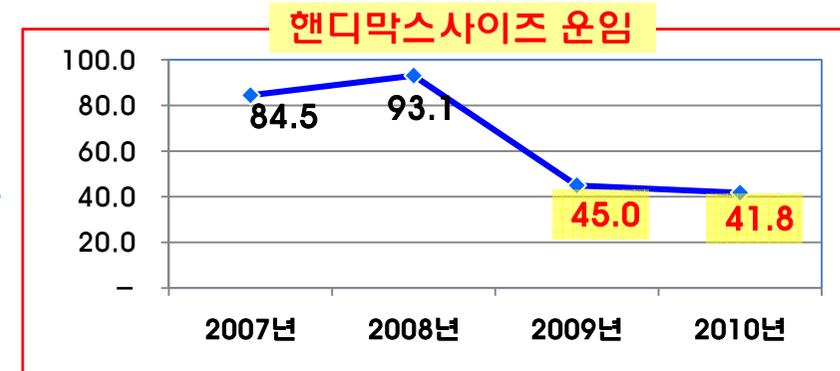
구분	주요 요인
상승요인	<ul style="list-style-type: none"> 항만체선 여파로 7, 8월 시황 강세, 이후 하락 중국 등 주요국의 철광석 수요 회복 초기 전망보다 많은 발주 취소, 인도 지연 등 공급 증가 둔화
하락요인	<ul style="list-style-type: none"> 중국의 철광석 투기수요 감소 일부 취소 선박량 제외, 예정된 신조선의 시장 투입 가시화 중국, 호주 등 항만체선 문제 완화 중국 국내 철광석의 경쟁력 회복 전망



구분	주요 요인
상승요인	<ul style="list-style-type: none"> 항만체선 여파로 7, 8월 시황 강세, 이후 하락 철강 메이커의 움직임 호전 기대 최근 인도된 고가 선박 운항으로 운임하락이 곤란
하락요인	<ul style="list-style-type: none"> 중국, 호주 등의 항만체선 문제 완화 철강 비수기인 여름시장 동안 약세 전망

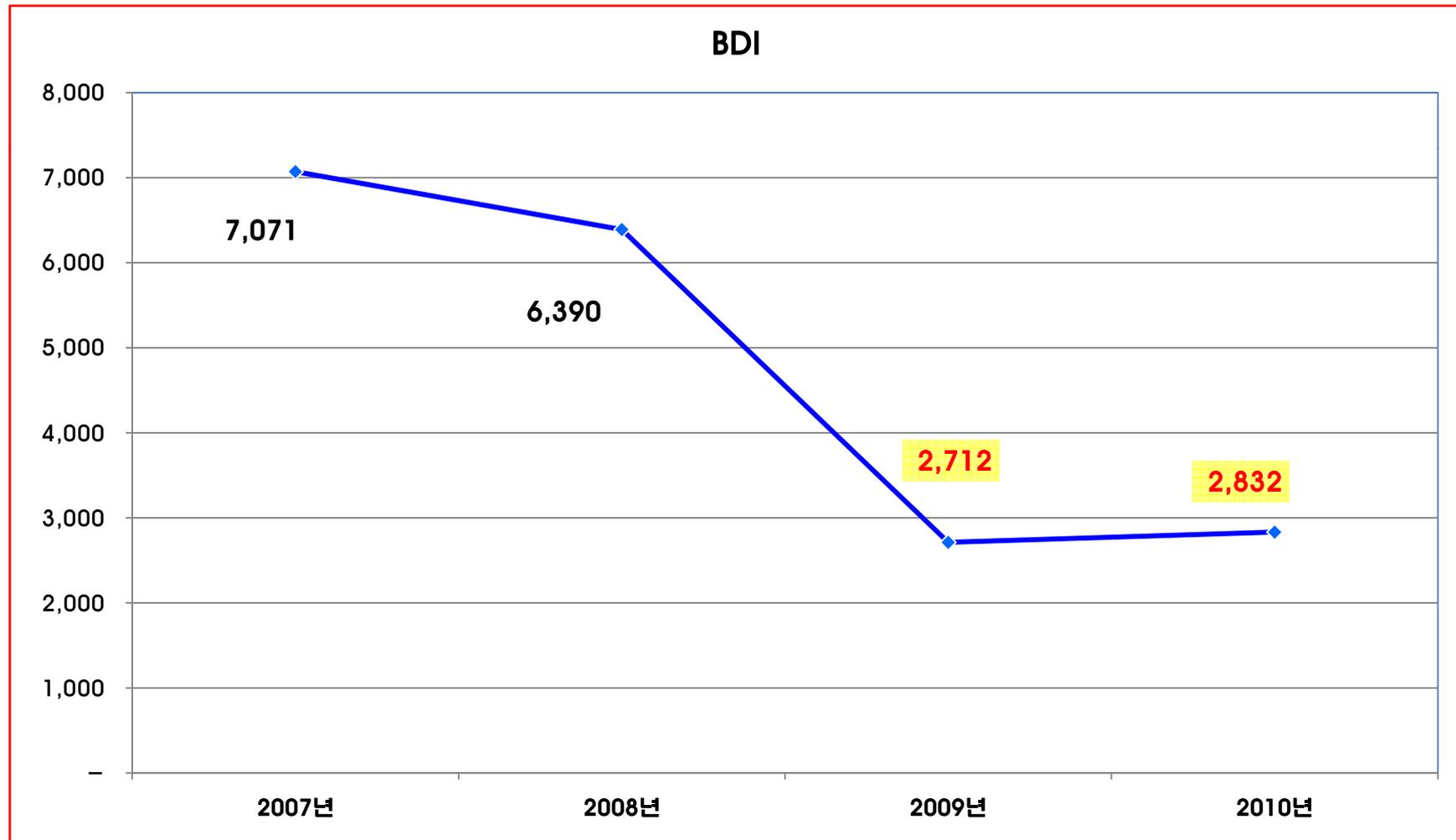


구분	주요 요인
상승요인	<ul style="list-style-type: none"> 여름철 석탄수요 증가 전망 세계 철강 경기 회복 전망 초기 전망보다 많은 발주 취소, 인도 지연 등 공급 증가 둔화 태평양, 대서양 간 불균형 지속 전망 선박해체 저조
하락요인	<ul style="list-style-type: none"> 중국의 철강 수출 부진 전망 북미, 유럽 등의 수요 회복 불투명 일부 취소 선박량 제외, 예정된 신조선의 시장 투입 가시화



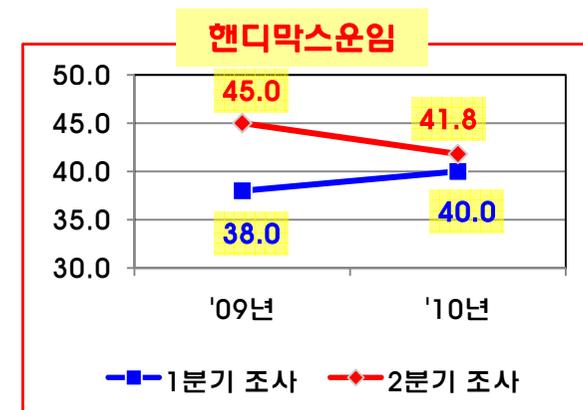
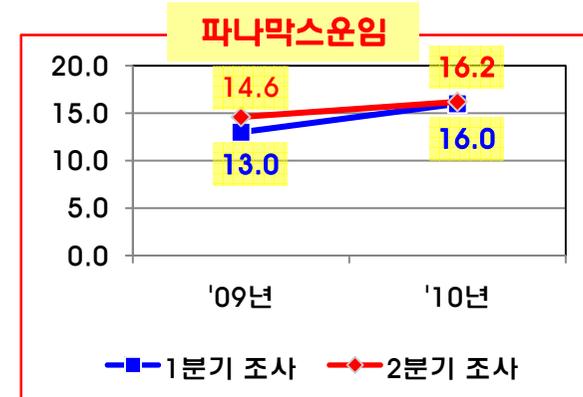
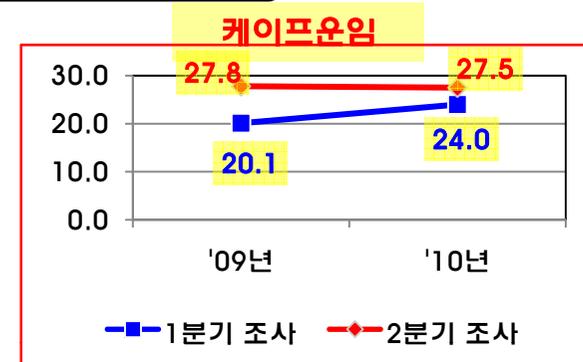
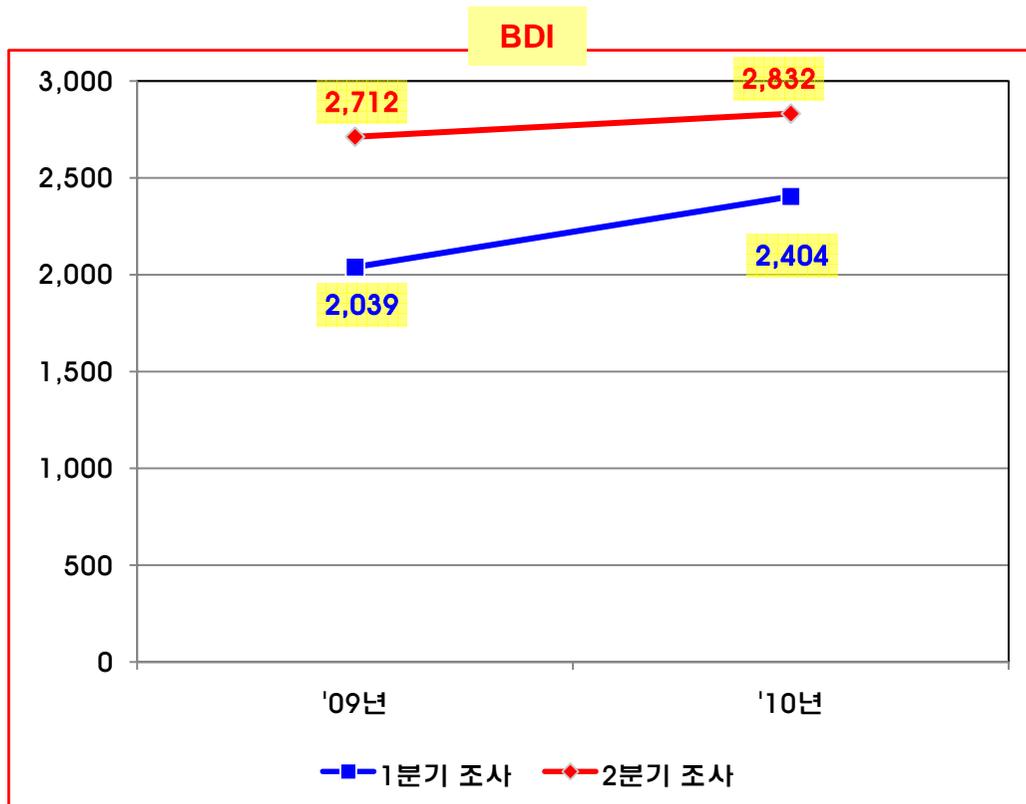
1 BDI지수, 2009년 2,712포인트, 2010년 2,832포인트 전망

- BDI 상승은 주로 BCI 및 BPI 상승에 기인
 - BSI는 3분기 소폭 반등 이후 연중 보합세 또는 하락 전망



2 1분기 전망과 비교

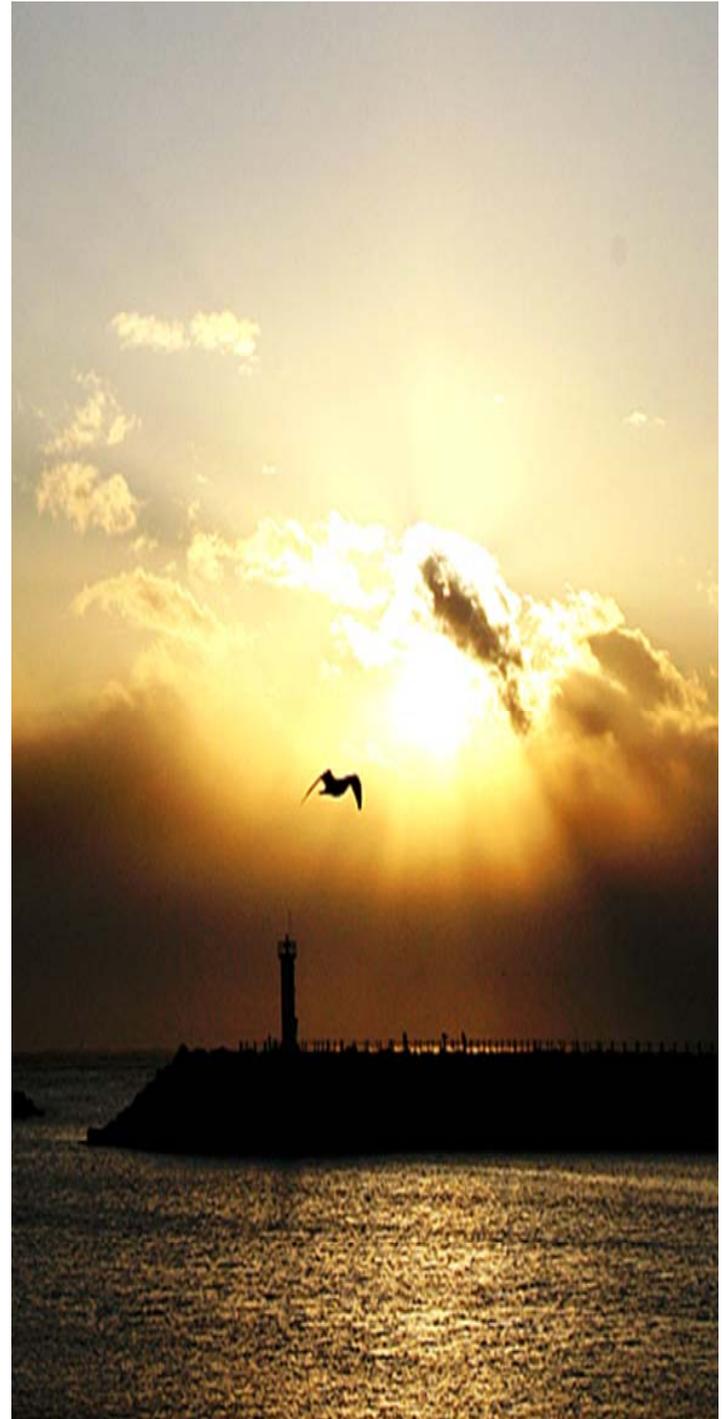
- 건화물선 시황 전망은 1분기에 비해 낙관적으로 변화하였음
- 낙관적 전망의 중심에는 케이프 시황의 회복이 있음
 - 2009년 하반기의 경우, 1분기에 비해 BDI를 약 38% 정도 낙관적으로 봄
 - 이는 1분기에 비해 약 83% 정도 시황을 좋게 보는 BCI 덕분임
- 2009년 하반기 및 2010년은 하향 안정화될 것으로 전망됨



목차

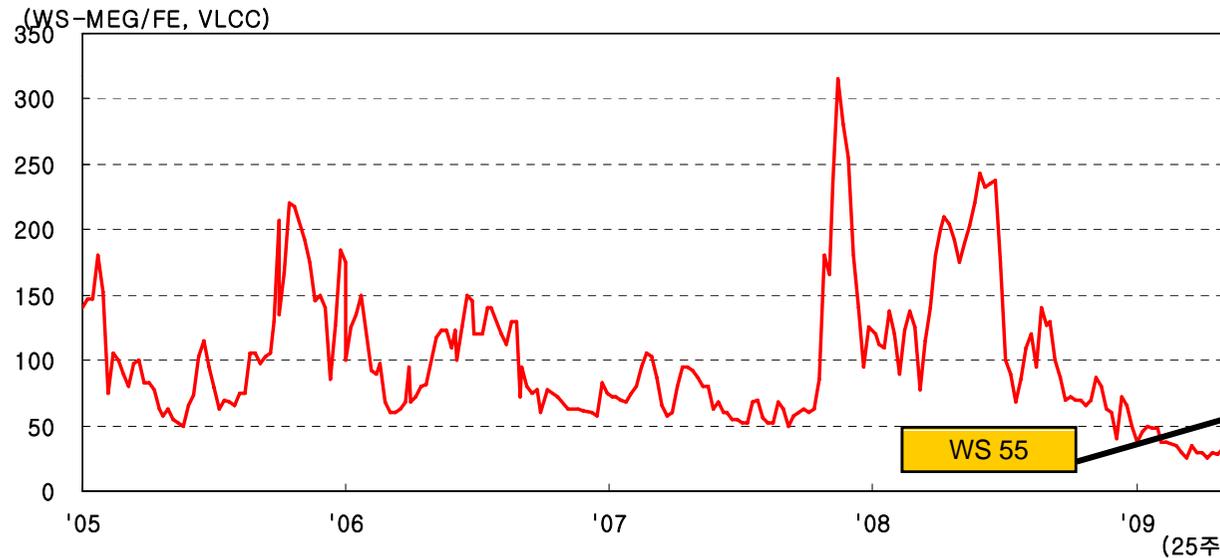
IV. 유조선 해운 전망

1. 시황변화의 특징
2. 유조선 수요/공급 전망
3. 시황 전망



1 VLCC : 최저점에서 반등 회복 추세

- 2009. 4월 초 최저 수준인 WS 25 기록 후, 6월부터 WS 50 상회하며 회복세
- 국제유가 상승으로 OPEC 생산량 증가 및 중국, 인도 원유 수입 확대



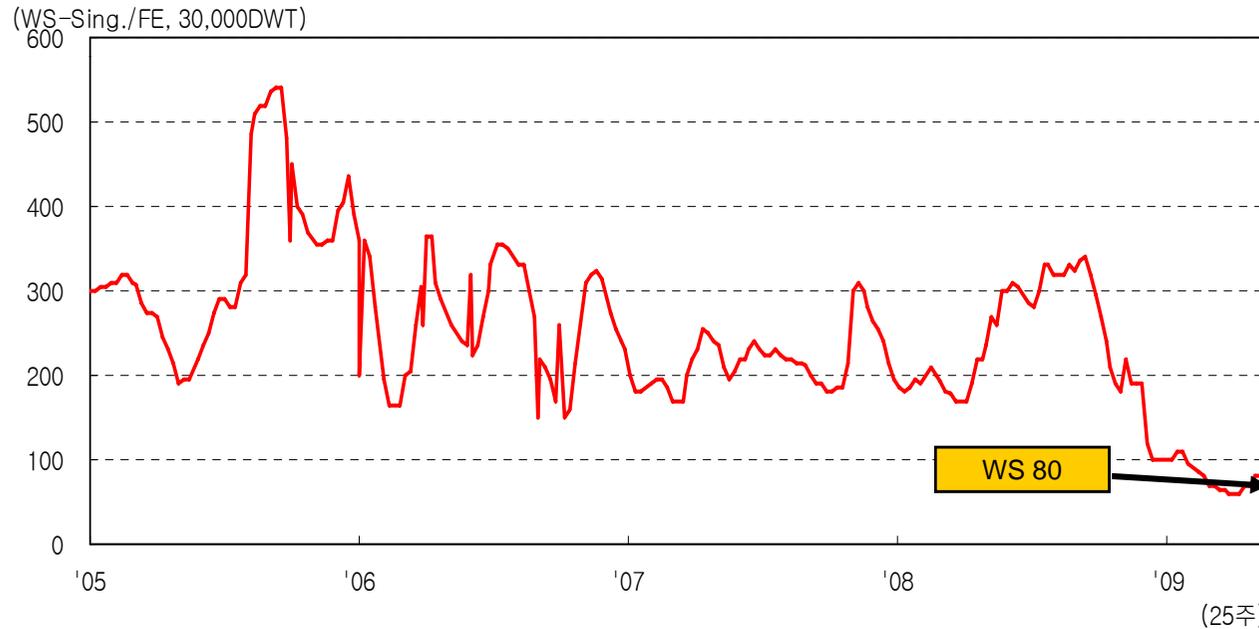
2006년	2007년	2008년					2009년	
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1분기	2분기*
101.5	89.5	124.2	180.8	139.6	78.8	130.9	46.4	35.4

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임

* 6월 중순 기준임

2 석유제품선: 바닥에서 벗어나며 소폭 상승세

- 싱가포르-극동항 MR(Medium Range) 석유제품선(3만DWT) 운임, 5월 초 WS 60 이후 점진적으로 상승하며 6월 들어 WS 80 수준 기록
- 석유제품가격 상승 기대로 재고 확보 가속



2006년	2007년	2008년					2009년	
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1분기	2분기*
276.3	218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	96.9	69.9

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

* 6월 중순 기준임

1 세계 원유 생산량 : 하반기 유가 하락으로 감소 예상

- 국제 유가 상승에 따른 OPEC 국가들의 최근 생산량 증가 현상은 실물경제와 무관
- 세계 금융시장의 유동성 공급 확대에 의한 국제 원자재 상승 효과는 일시적 현상 (IMF, World Bank)
- 세계 원유 수송량은 당분간 지속적으로 감소 전망

구분		2005년	2006년	2007년	2008년	2009년		
						3월 전망	4월 전망	5월 전망
장거리수송	중동	22.3	22.5	22.1	22.9	22.8	22.1	22.0
단거리수송	북해	5.6	5.2	5.0	4.8	4.2	4.3	4.4
	남미	10.7	10.6	10.2	10.1	10.2	10.0	10.0
	아프리카	9.1	9.2	9.4	9.5	9.7	9.2	9.1
기타		23.0	23.7	24.4	24.4	24.5	24.4	24.4
전 세계		84.5	85.4	85.6	86.5	86.2	84.7	84.3

단위 : 백만 배럴/일
 자료 : Clarkson, 월간 Oil & Tanker Trades Outlook, 2009

2 중국 원유 수입량 : 5월에 1,709 만 톤 수입

- 국제 유가 상승 기대에 중국의 원유 수입 및 비축 확대
- 실질 수요 반영 없는 심리적 재고 확보로 원유공급 과잉 현상 초래 예상

구분	1월	2월	3월	4월	5월	합계	연간
2007년	1,369	1,210	1,386	1,482	1,297	6,743	16,317
2008년	1,394	1,429	1,730	1,424	1,620	7,597	17,888
2009년	1,282	1,173	1,634	1,617	1,709	7,416	-

단위 : 만 톤
 자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn

3 세계 유조선 선박량 : 신조선 예정대로 인도

- 2009년 VLCC 신조선 인도예정 45척 가운데 5월까지 29척 인도 완료(내년 70척 인도예정)
- 2009년 MR급 석유제품 신조선 150척 인도 예정, 2010년에도 120척 이상 인도될 전망으로 선박공급 과잉현상 심화
- 인도 지연 또는 취소 없이 예정대로 진행
- 노후선 해체 활동: 2009년 VLCC 1척, 수에즈막스 2척 해체

구 분	VLCC	수에즈막스	아프라막스	파나막스
2006년	486	349	700	307
2007년	503	362	745	342
2008년	518	364	752	371
2009년	535	367	815	384

단위 : 척
 자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trades Outlook. 2009.5.

<div style="background-color: #FFD700; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">원유선</div> <div style="background-color: #FFD700; padding: 5px;">석유제품선</div>	주요 변수	운임 전망
	<ul style="list-style-type: none"> • 상승요인 : 사우디아라비아, 나이지리아 생산 증대와 중국, 인도 수입 확대 • 하락요인 : 신조선 인도증가, 국제유가안정 	<ul style="list-style-type: none"> • 2009년 하반기 평균 WS 50 수준 상회 • 2010년 시황, 다소 개선된 평균 WS 65 전망
	<ul style="list-style-type: none"> • 상승요인 : 석유제품가격 상승기대, 지정학적 불안 가중 • 하락요인 : 휘발유/경유 수요 회복 부진, 선박공급 과잉 심화 	<ul style="list-style-type: none"> • 2009년 하반기 평균 WS 95로 다소 상승 • 2010년 WS 129로 점진적 회복 전망

구 분		2009년				2010년
항 로	조사 시기	1분기 실적	2분기*	하반기	연평균	연평균
중동-극동항 VLCC	3월	46.4	41	51.3	47.8	66.7
	6월		34.3	53.5	44.7	65
싱가폴-극동항 MR	3월	96.9	97	108.1	119.35	136
	6월		68.5	95	86.8	129

주 : 2009년 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료
 * 6월 중순 전망치임

세계 주요 해운 전망기관 : 하반기부터 점진적 개선

구 분	유조선 시황 전망
Poten	<ul style="list-style-type: none"> - OPEC 국가 생산량 증대와 하반기 이후 세계 석유 소비량 증대 예상 - 선주들의 심리적 저항 확산으로 운임의 하방경직성 심화
SSY	<ul style="list-style-type: none"> - 원유 및 석유제품에 대한 선물가격 상승으로 시장 참가자의 낙관론 확대 - 2010년 시장 개선 예상: 세계 경제 회복 움직임의 긍정적 심리 효과 확산
KMI	<ul style="list-style-type: none"> - 시황 개선에 대한 낙관적 전망과 신조선 인도 증가에 따른 시황 약세 전망이 혼재 - 중국, 인도의 수입물량 확대 및 수입선 다변화로 톤마일 증대 - 이란, 나이지리아의 지정학적 불안 요인으로 유조선 시장에 긍정적 영향



경청해 주셔서 감사합니다!