

2010년 하반기 CEO 초청 해운시황 설명회

중단기 해운시황 변동요인 진단

김우호 KMI 해운시장연구센터장

일시: 2010년 9월 29일 07:30-09:30

장소: 서울 신라호텔 영빈관



한국해양수산개발원



목 차

KMI 해운시장연구센터



최근 해운시황의 특징

해운서비스 수요변동요인과 전망

해운서비스 공급변동 요인과 전망

맺음말

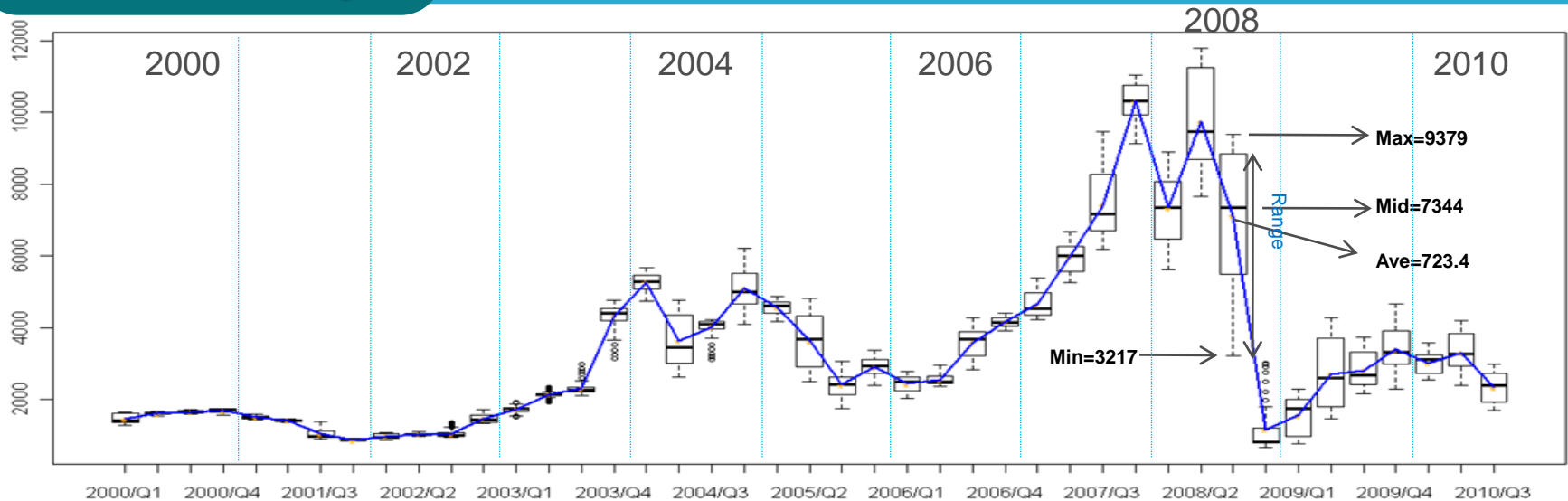
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 금융위기 이후 해운시황은 안정적으로 회복 중

- 위기 이전(00~06년)에 비해 크게 확대된 시황 변동성이 10년 하반기부터 다소 완화
- 운임수준은 위기 이전 수준으로 회복

분기별 BDI 변동



자료 : Baltic, KMI

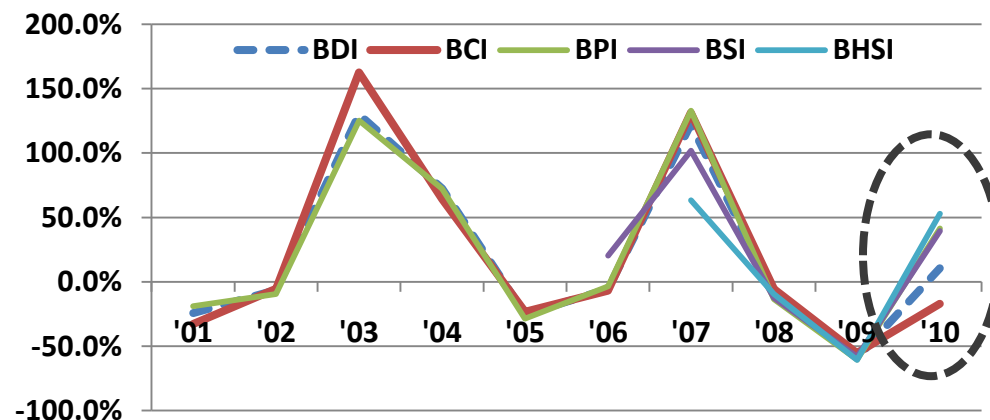
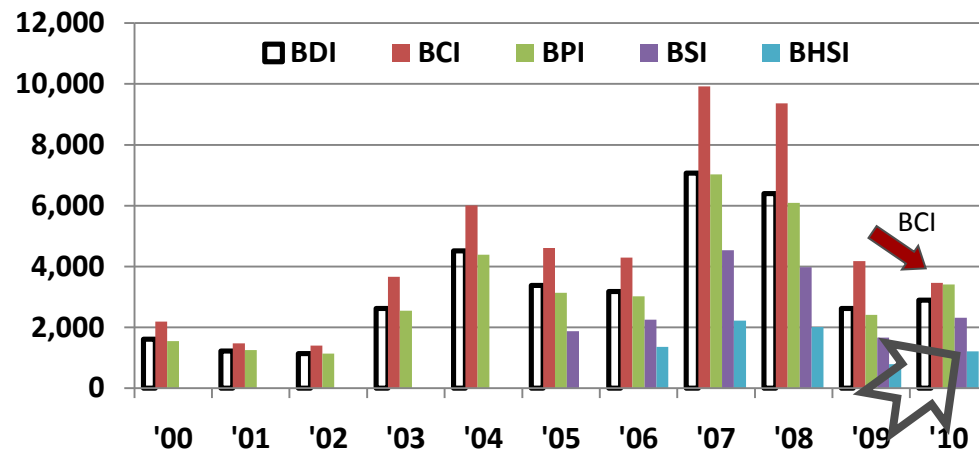
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 건화물선, 비동조화 심화

Index	BDI	BCI	BPI	BSI	BHSI
'00	1,608	2,187	1,540		
'01	1,217	1,473	1,248		
'02	1,137	1,394	1,130		
'03	2,617	3,663	2,544		
'04	4,510	6,011	4,383		
'05	3,371	4,603	3,128	1,869	
'06	3,180	4,289	3,021	2,248	1,358
'07	7,071	9,924	7,032	4,538	2,219
'08	6,390	9,363	6,090	3,973	2,006
'09	2,617	4,172	2,405	1,658	788
'10	2,892	3,456	3,402	2,314	1,205

Change(%)	BDI	BCI	BPI	BSI	BHSI
'01	-24.3%	-32.7%	-19.0%		
'02	-6.5%	-5.3%	-9.5%		
'03	130.1%	162.7%	125.1%		
'04	72.3%	64.1%	72.3%		
'05	-25.3%	-23.4%	-28.6%		
'06	-5.7%	-6.8%	-3.4%	20.3%	
'07	122.4%	131.4%	132.8%	101.8%	63.4%
'08	-9.6%	-5.6%	-13.4%	-12.4%	-9.6%
'09	-59.1%	-55.4%	-60.5%	-58.3%	-60.7%
'10	10.5%	-17.1%	41.4%	39.5%	52.9%





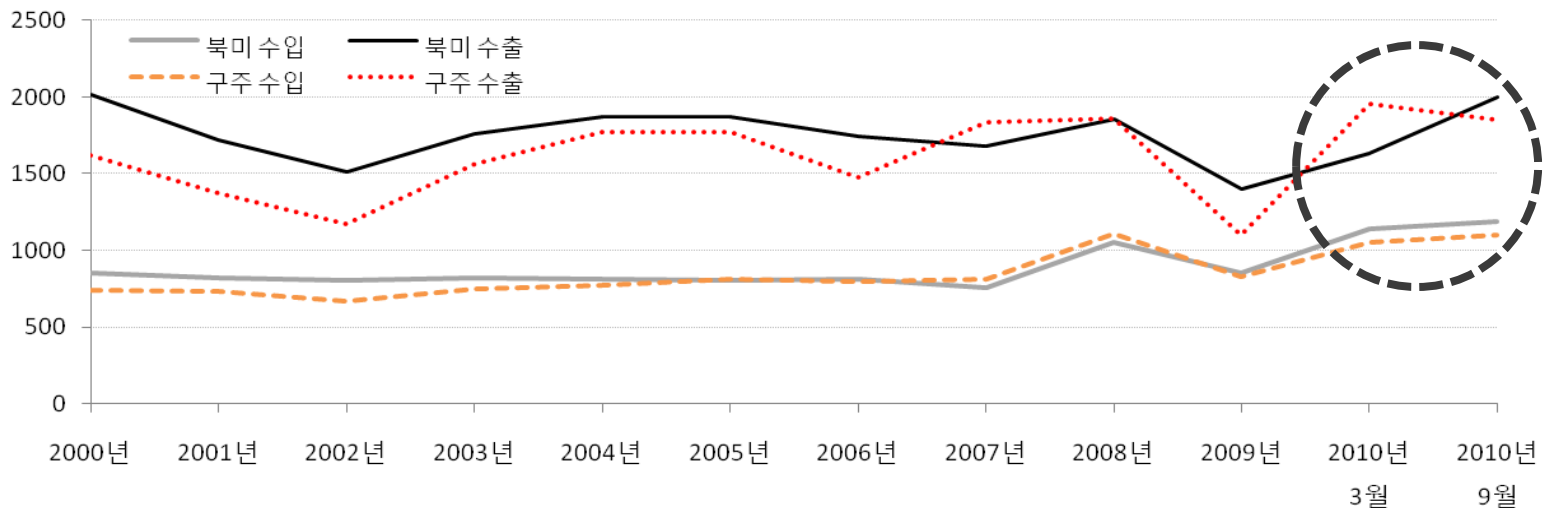
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 컨테이너선은 위기 이전 시황을 회복

- 수출입물동량의 회복과 선주들의 서비스 공급조절 노력, 박스부족 등으로 운임 상승

컨테이너 운임변동





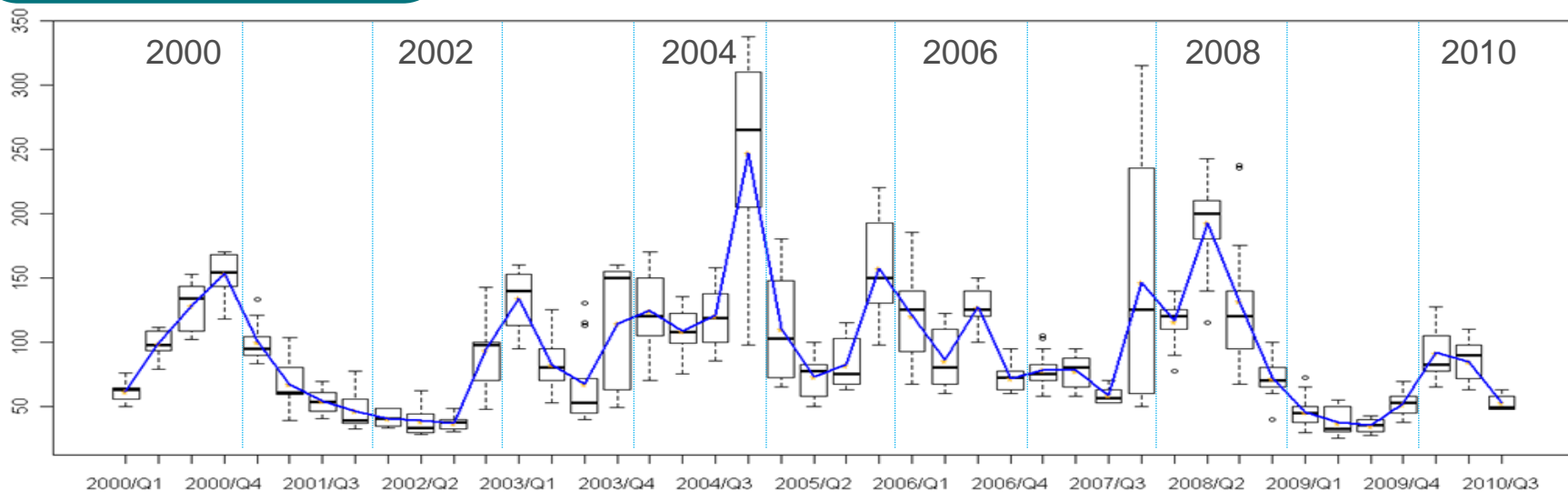
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 유조선, 변동성은 축소 반등세 이후 약세

- 세계경기회복의 지연과 선박 인도량 증가, 저장시설 선박의 축소 및 시장재투입 등으로 위기 이후 시황은 회복세에서 하락세로 반전

World Scale 변동



자료 : 선주협회



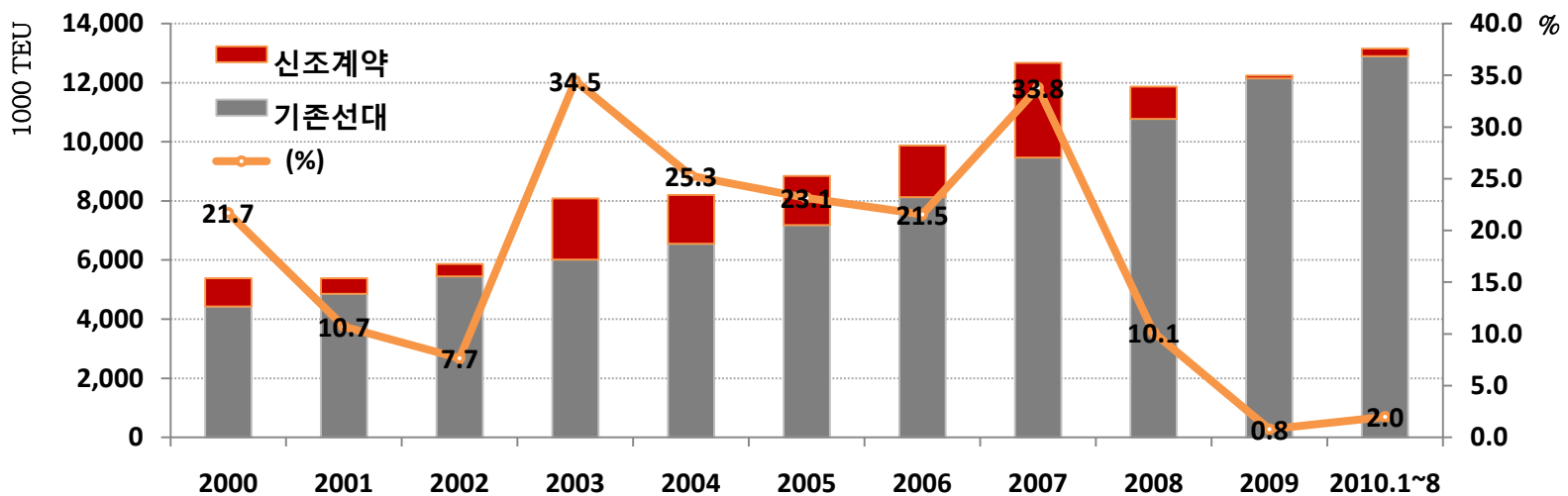
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 신조선가 하락에도 컨테이너선 발주는 큰 폭 감소

- 선진국 경제 회복의 불투명성과 대형선박 발주에 의한 선대규모 증가 등의 요인으로 위기 이후 선박투자는 저조

CNTR 신조계약 추이



자료 : Clarkson



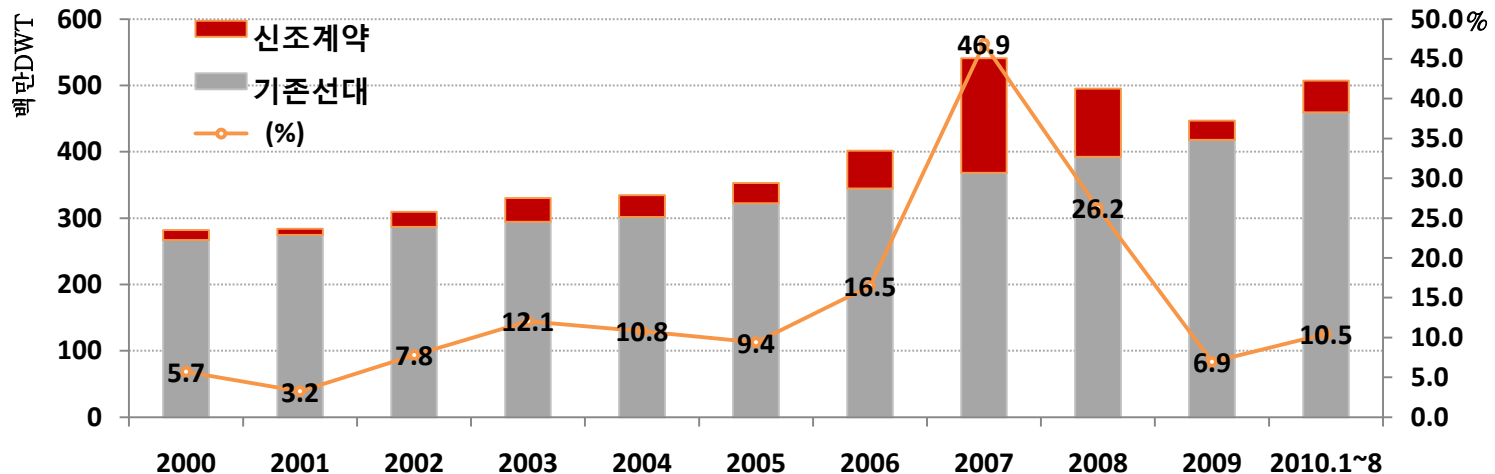
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 2010년, 건화물선 신조계약은 증가세

- 2010년 신조계약은 위기 이전수준인 기존 선대 대비 10.5% 수준으로 회복, 저가의 선박자산 투자로 미래 경쟁력 확보 차원

Bulk 신조계약 추이





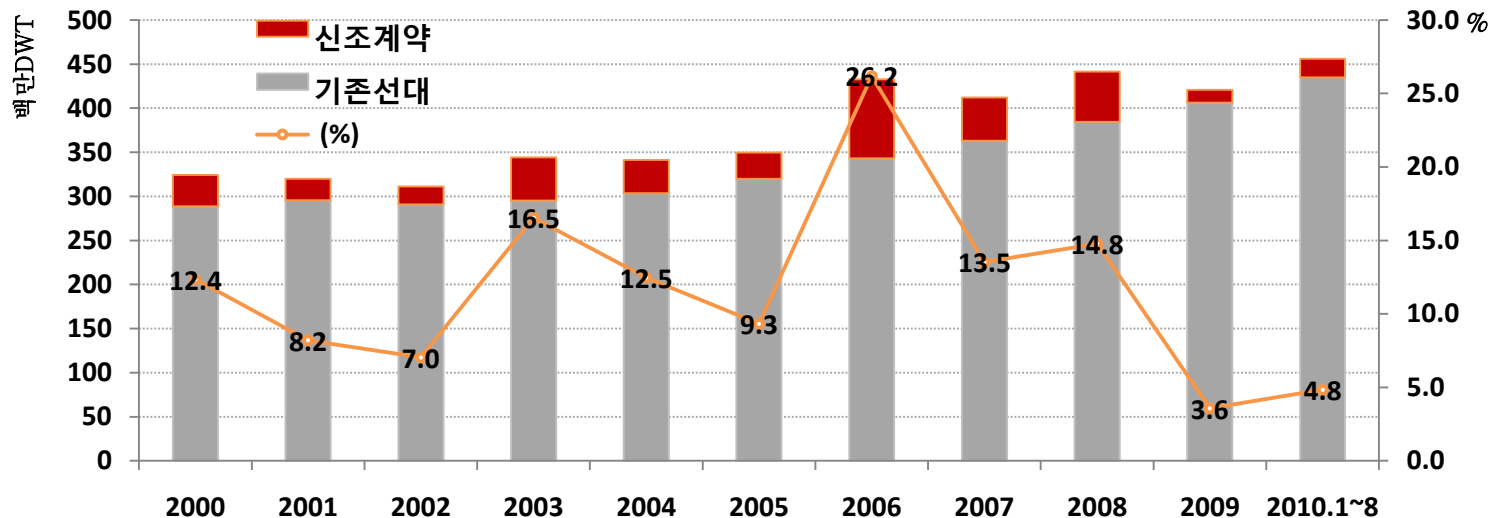
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 2010년, 유조선 신조계약은 저조

- 위기 이후 급락한 신조계약은 2010년 들어, 기존 선대 435백만DWT의 4.8% 수준으로 저조

Tanker 신조계약 추이



자료 : Clarkson



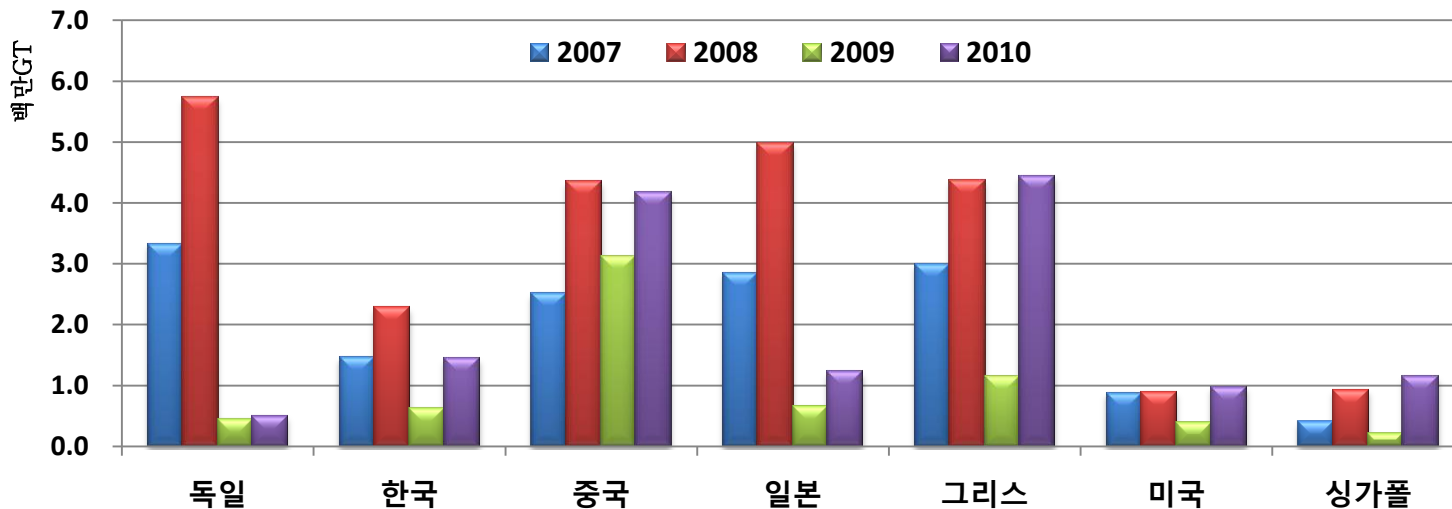
1. 최근 해운시황의 특징

KMI 해운시장연구센터

❖ 위기 이후, 중국, 그리스는 집중적으로 선박 투자

- 위기 이전 대규모 투자 수준으로 선대 확보, 중국과 그리스가 세계 주요국 선박투자의 62%를 차지
- 한국은 2010년 들어 09년 대비 2배 수준 발주

국가별 계약 추이



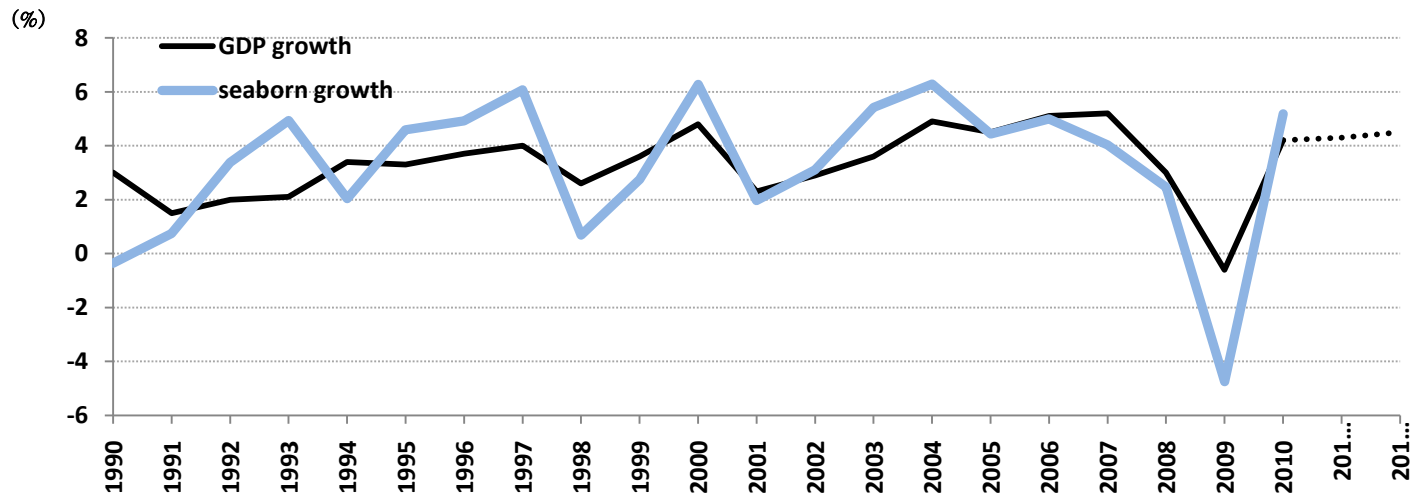
2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 세계경제회복 및 무역량증가는 시황회복에 긍정적

- 세계경제는 -0.6% (09), 4.6% (10), 4.3% (11)로 안정적 성장세 예상. 무역량은 2.8% (08), -11.3% (09), 9.0% (10), 6.3% (11)로 위기 이후 급속한 성장세 전망

GDP와 해산물동량



자료 : IMF, Clarkson

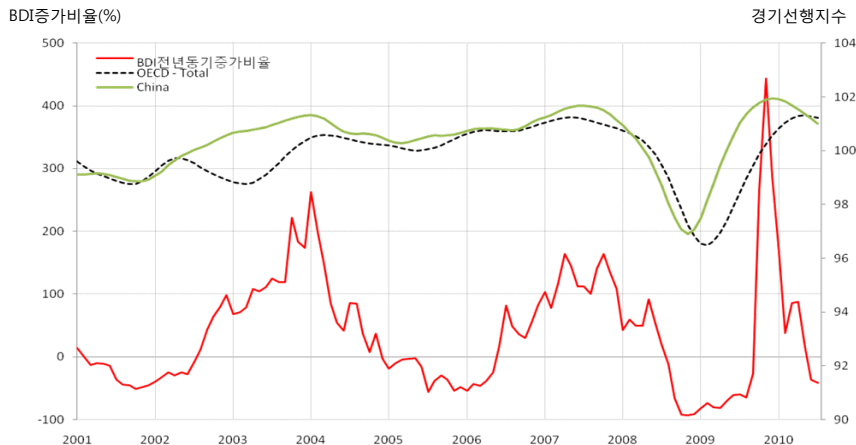
2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

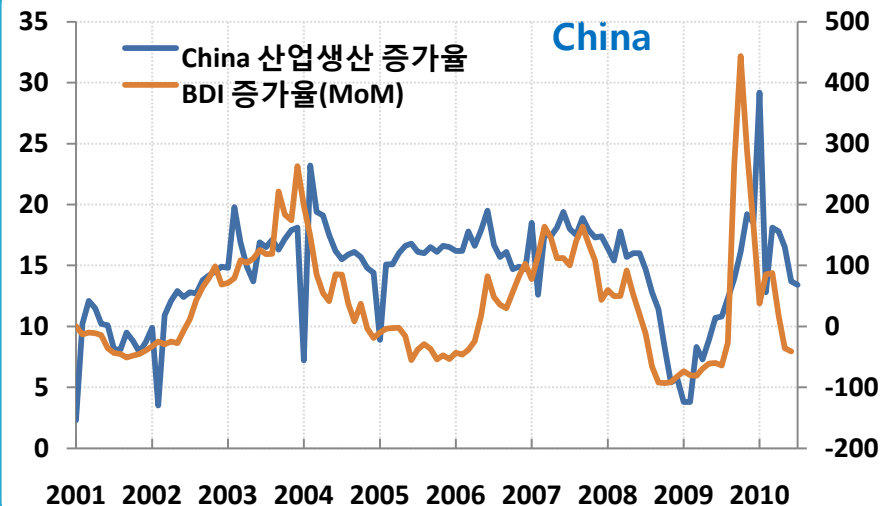
❖ 경기선행지수의 둔화는 해운시황 회복을 지연

- 중국의 8월 경기선행지수가 10개월째 둔화, 다만 전월비 낙폭이 축소돼 4Q 이후 지수 상승 기대
- 위기 이후 BDI가 중국의 산업생산증가율을 선행

선행지수 변동성 vs BDI



산업생산 vs BDI



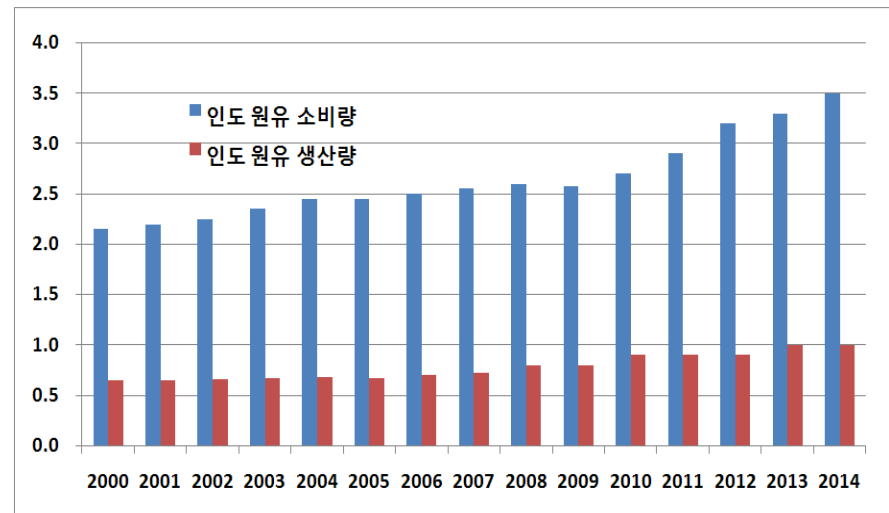
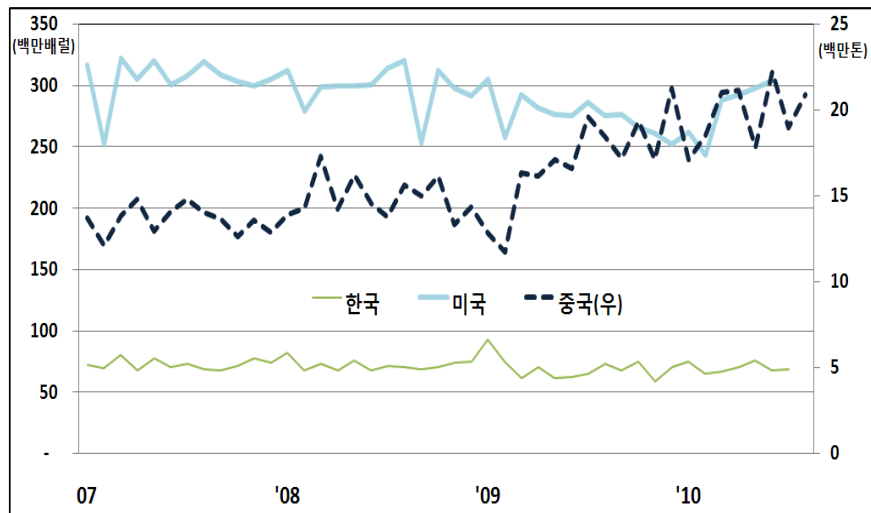
2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 개도국성장과 세계무역지역구도의 변화로 수요증가

- 선진국 중심의 교역이 개도국간 무역 확대로 변화
- 개도국 경제성장은 지역 인프라 개발과 건설경기 활성화로 이어져 철강, 철광석, 원유 등 대규모 원자재 소요

중국 및 인도의 원유 수입/소비량 추이



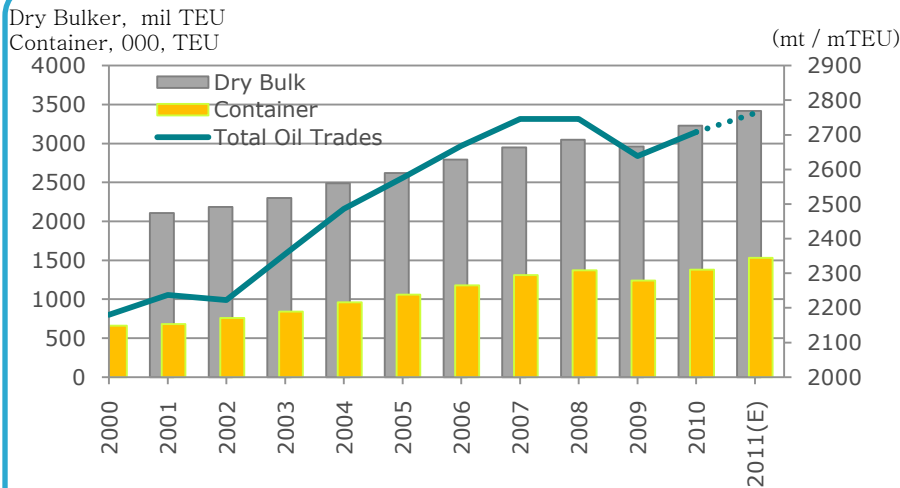
2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 해상물동량의 지속적 증가로 시황회복 기대

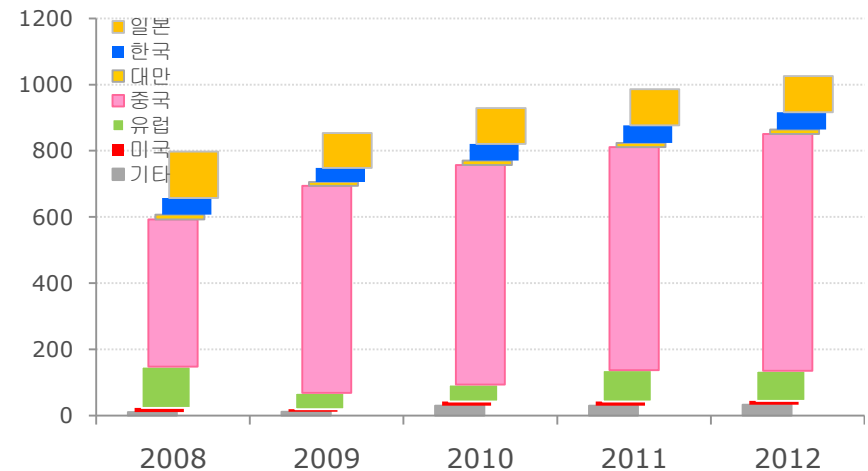
- 세계 철광석 수입량은 9.9억 톤(11), 10.3억톤(12년)으로 각각 전년비 6.1%, 4.1% 증가
- 중국은 6.7억톤(11), 7.2억톤(12)으로 각각 1.7%, 6.2% 증가 전망(Citigroup)

품목별 해상물동량



자료 : Clarkson

철광석 물동량 추이



자료 : Citigroup



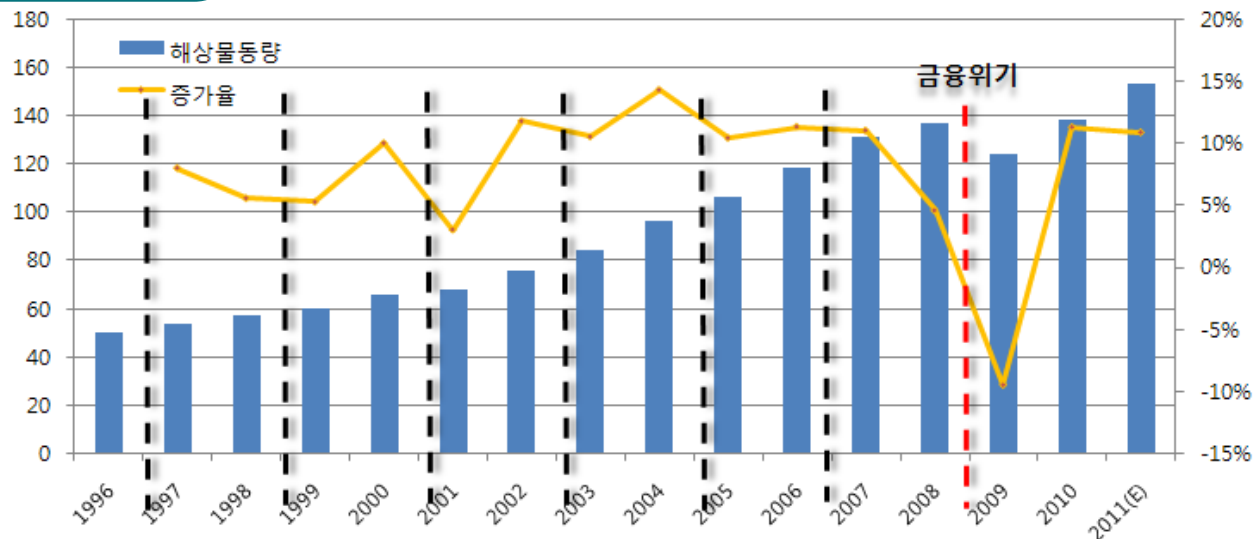
2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 금융위기 이후 무역회복에 따른 컨테이너화물 증가로 컨테이너선 시황 개선 기대

- 2010년 1.4억TEU로 전년비 11.3%증가, 2011년 1.5억TEU(+11%) 전망

컨테이너 화물 전망



자료 : Clarkson

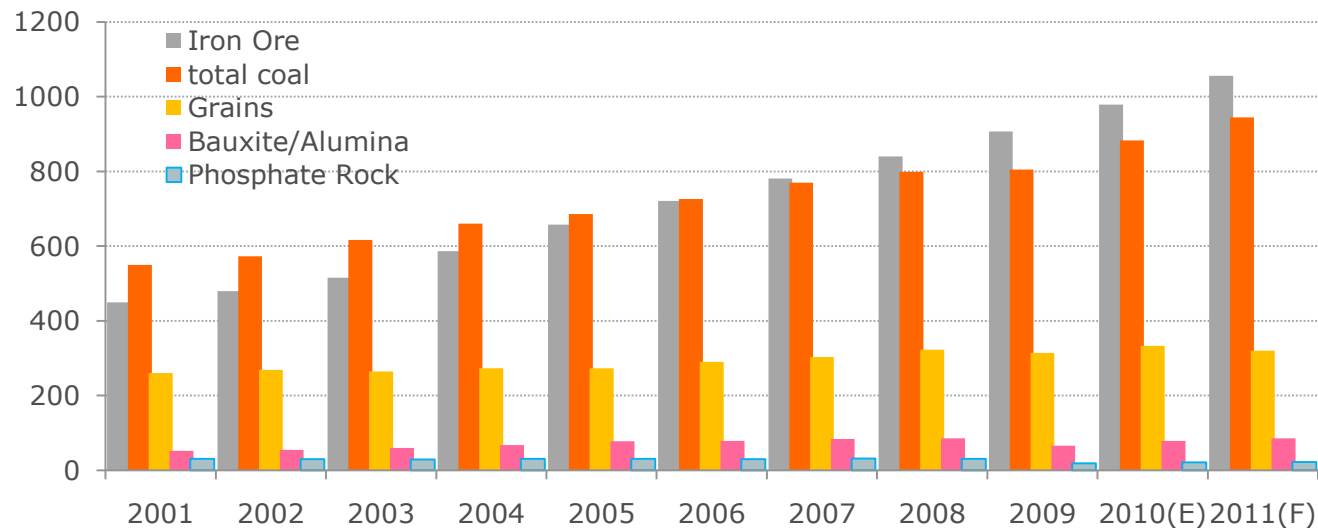


2. 해운서비스 수요변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 개도국 자원개발 확산과 원자재 수입선 다변화로 평균 운송거리가 늘어나 해운시황 개선 기대

주요화물 해상물동량



자료 : Clarkson



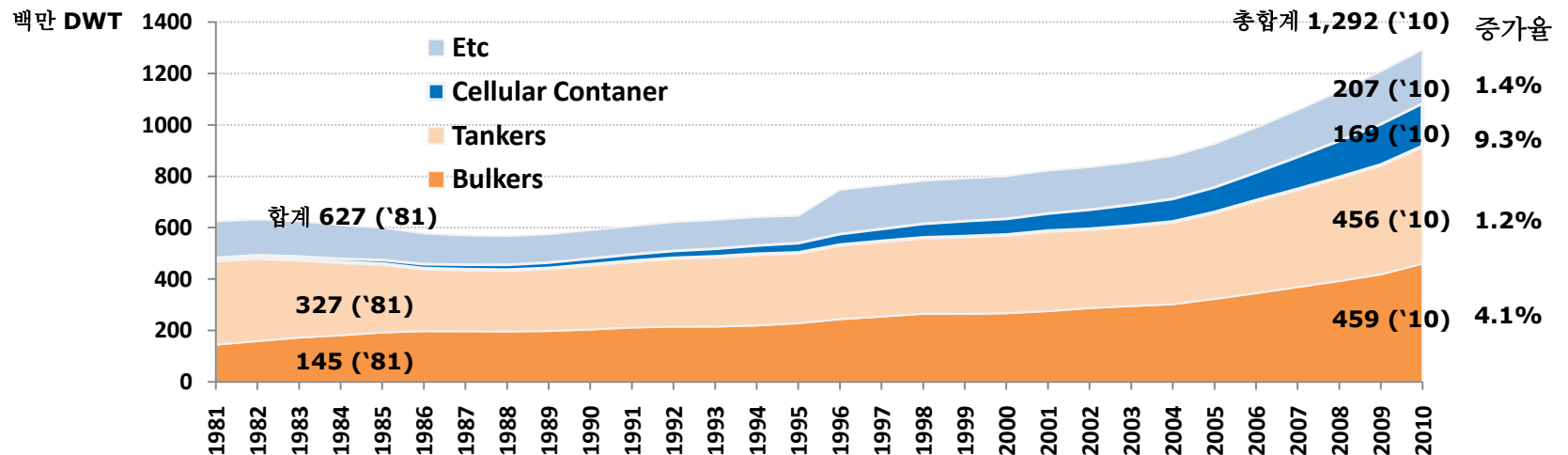
3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 선박량 증가로 해운서비스 공급부담 증가

- 건화물선대는 2010년 4.6억DWT(4.1%)로 총선박량 증가속도(2.5%)보다 빠름
- 컨테이너화물 증가에 따라 컨테이너 선박 급증

World Fleet





3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

- ❖ 대형선을 중심으로 한 선박공급 급증으로 1~2년내
시황개선에 부담
 - 8,000TEU 이상 대형컨선발주잔량 비율 : 2.52백만TEU,
총선대(2.57)의 98%
 - CAPE : 135백만톤, 기존선대(195)의 69.2%
 - VLCC : 60백만톤, 기존선대(165)의 36.4%
- ❖ 최근 신조 계약은 크게 감소하고 있어 2011년 이후
선박공급 부담은 다소 완화될 전망
 - 또한 화물량의 지속적 증가와 감속운항, 저장시설 활용,
항만체선 등으로 선박공급 부담을 완화



3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 선대 생산성(fleet productivity) 저해요인이 많아 생산성개선에 의한 선박공급 부담은 크지 않음

요인	현황	4Q10 이후 생산성 개선효과
운항속도	감속운항, 설계속도보다 느린 운항	크지 않음
항만체선	호주, 중국 등 주요항만 개발	체선완화로 생산성 개선
선박이용률 (deadweight utilization)	불경기일수록 Part cargoes 많음	수요증가로 full load가 예상되나 선박대형화로 그 효과는 크지 않아 생산성 개선효과는 중립
Load Days	계선, 수리 등으로 실제 화물수송일수는 200일 내외	수요증가예상에도 선박공급 과잉으로 계선, 저장시설활용으로 생산성 개선효과는 크지 않음

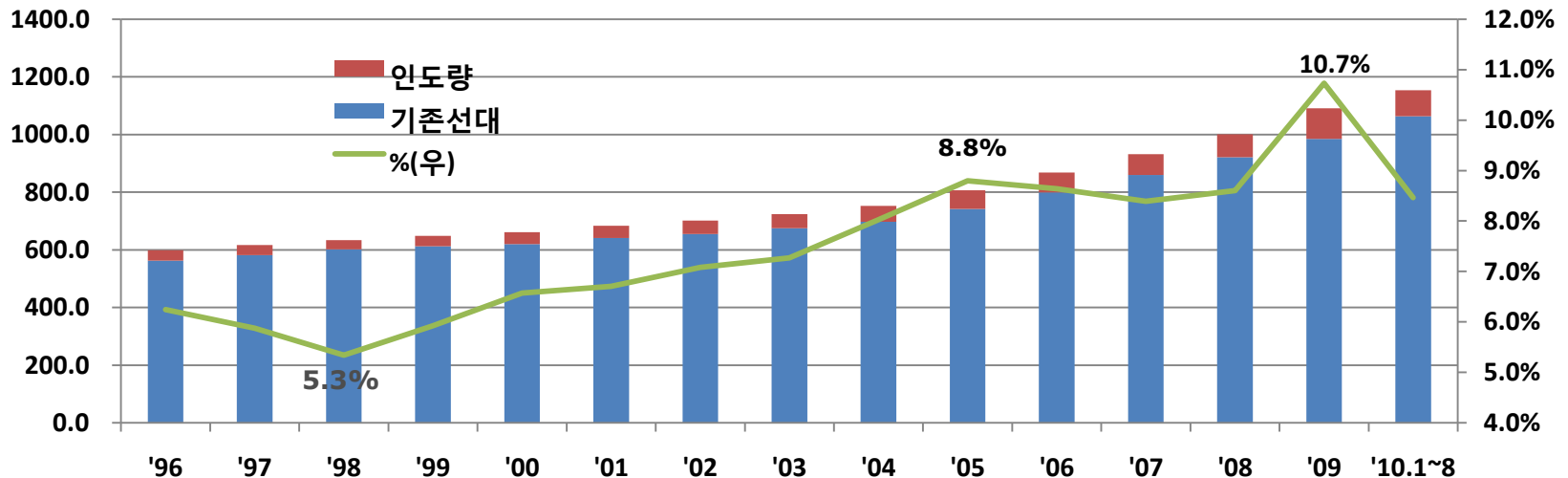
3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 조선능력 확충으로 해운서비스 공급부담 구조화

- 신조인도는 수요 감소 충격에도 지속
- 신조인도량은 5.3%(98)에서 10.7%(09) 급증
- 정책적으로 각국이 조선능력을 조절하는 것은 쉽지 않음

선박 인도량 추이



자료 : Clarkson



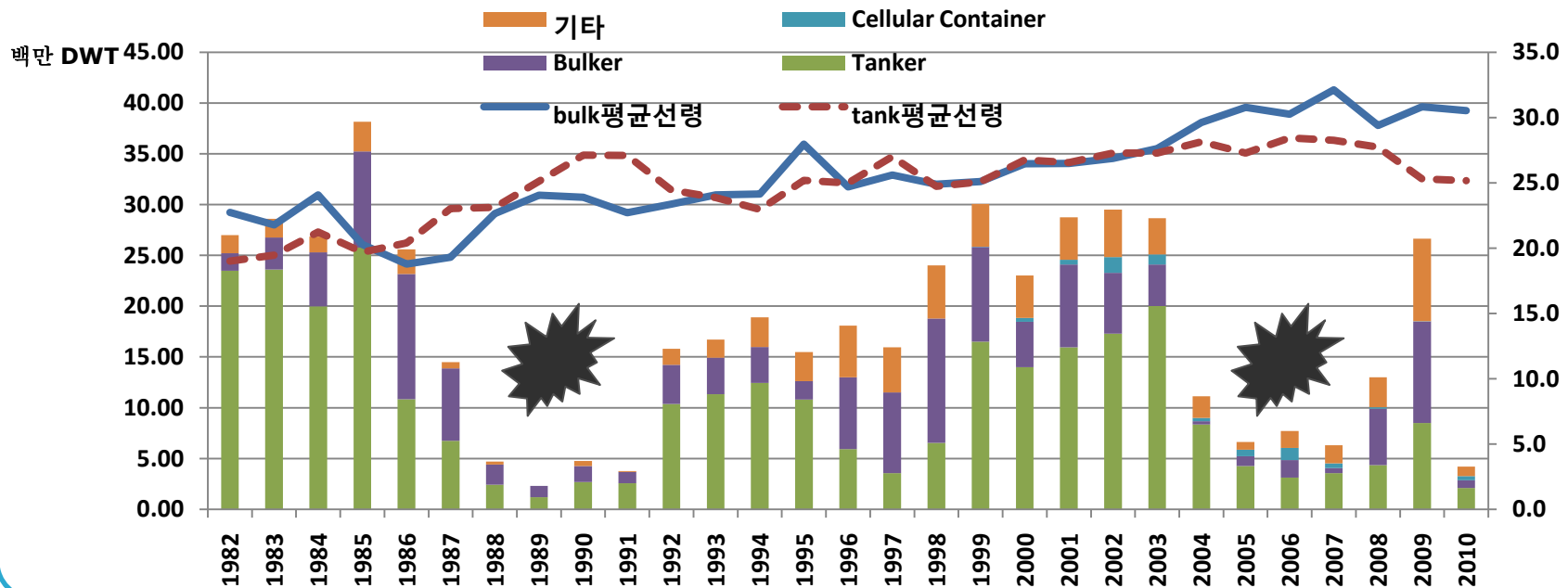
3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 해운경기 회복으로 2010년 해체량 급감

- 09년 32백만DWT(건화물 10, 유조선 8.5)의 해체
- 3Q10까지 4.2백만DWT(건화물 70만, 유조선 2.1백만)

선박 해체량 추이



자료 : Clarkson



3. 해운서비스 공급변동 요인과 전망

KMI 해운시장연구센터

❖ 고선령, 환경 등의 측면에서 해체량 증가예상

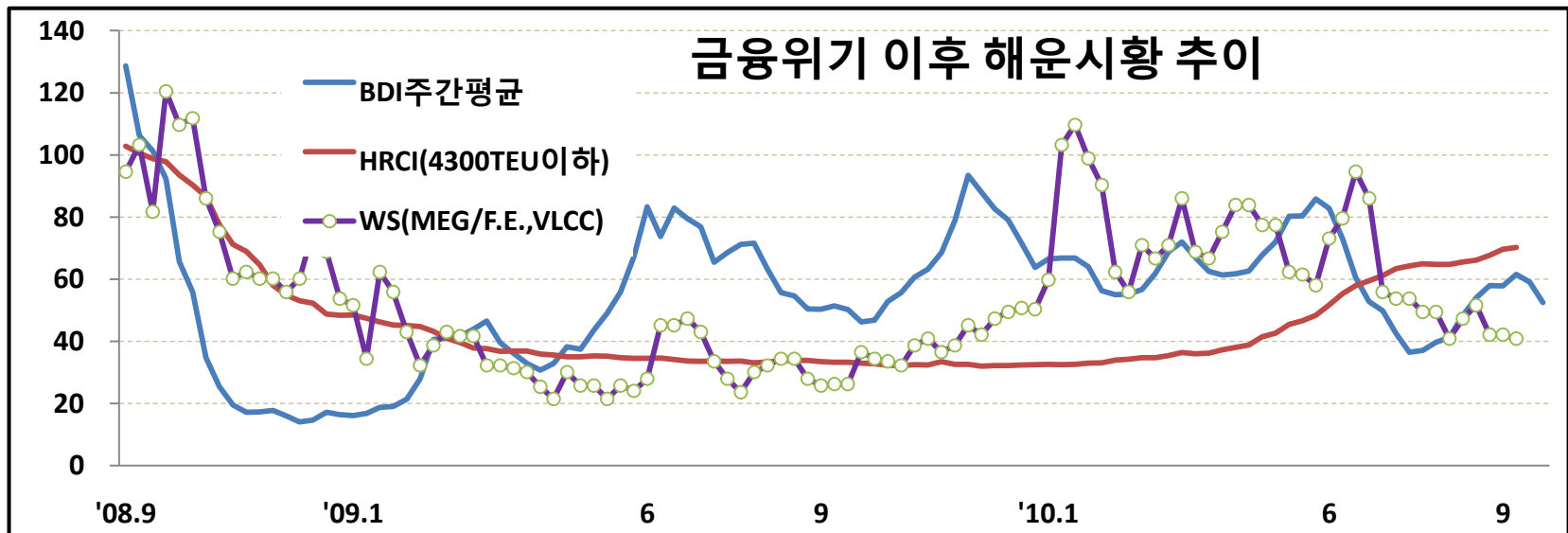
요인	현황	4Q10 이후 서비스공급감소효과
선령	평균선령 30년 고령선, 25년이상 Cape 6% 20년 이상 16%	건화물선 위주로 효과기대
기술,환경	S/H 해체, 호주, 브라질 항만의 초고령선 입항금지	유조선 및 Cape 해체로 효과
해체선가	해체선가 상승	장기적으로 글로벌 경기 회복에 따 른 철강가격 상승 요인기대
미래수익	시황약세와 시장경쟁심화	Cape, VLCC, 대형컨선 등의 서비 스 공급 감소효과 기대

4. 맺음말

KMI 해운시장연구센터

❖ 2010년 시황은 선종별 정도의 차이는 있으나 위기에서 벗어나 회복세를 시현

- 컨테이너선 시황은 최고 수준의 운임으로 시황 회복
- 건화물선은 수요 회복에도 공급부담으로 시황개선에 한계
- 유조선 시황은 변동성 축소되면서 하향 안정세





4. 맺음말

KMI 해운시장연구센터

❖ 수요요인은 시황개선에 모두 긍정적으로 평가되며 공급요인은 선박공급량이 시황상승에 부담

- 수요요인은 시황개선에 긍정적
 - 세계경제와 무역의 견조한 증가세, 개도국 성장세
 - 컨테이너와 원자재 해상물동량 증가
 - 평균운송거리의 증가
- 공급요인은 구조적 부담
 - 조선능력증가와 선박량 증가(특히 대형선 위주)는 시황개선에 구조적 부담
 - 신조계약 급감은 미래 시황개선에 긍정적
 - 선대생산성의 개선지연과 해체량 증가 기대감은 시황에 긍정적



4. 맺음말

KMI 해운시장연구센터

❖ 선종별 시황 전망

- 컨테이너 : 북미(수출) 97.9(09)→105.5(10), 한중(수출) 66.7(09) →77.9(10)
 - 초대형 컨선의 인도량 부담에도 무역증가, 박스부족 등의 여건과 서비스공급조절 노력으로 상승 기대
- BDI : 2,617(09) → 2,800~3,000(10)
 - 건화물선 시장의 공급과잉 문제가 예상되나 선주들의 심리적 저항선과 서비스공급조절 노력, 원자재 수입선 다변화로 인한 톤마일 효과가 지속되는 경우 안정적 시황 기대
- WS : 41.9(VLCC,09) → 70.6(10)
 - 유조선 시황은 중국, 인도의 석유소비 증가, 선진국 경기회복으로 인한 수요증가에도 선박공급 부담으로 4Q10 이후 시황은 하향 안정화 전망



4. 맺음말

KMI 해운시장연구센터

❖ 위기 이후를 대비한 기업별 성장전략 모색 필요

- 회복되는 수요 선점을 위한 노력 필요
 - 개도국 시장 개척을 위한 노력 확대
 - 원자재 수요증가에 대비, 시장 선점을 위한 현지협력 강화
 - 화주 및 물류업계 공동 전략과 정부간 협력 필요
- 안정적 선대확보와 경쟁력 제고를 위한 노력
 - 위기 이후 선대생산성 제고를 위한 화물확보 노력 지속
 - 저가의 선박자산 확보를 위한 선박금융의 전략적 활용
- 수급요인의 변동성에 항상 대비
 - 항만체선 현상, 컨테이너 박스 수급 개선, 운항속도조절, 원자재 수요 변동성에 대한 지속적인 모니터링 필요

감사합니다.

