

CEO 초청 해운시황 설명회

금융위기 이후
해운시장 동향과 마케팅 여건

임종관 연구위원/해양물류연구부장

September 25, 2009

– 신라호텔 토파즈룸 –

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목차

Ⅰ. 금융위기 이후 해운시장 동향

Ⅱ. 중단기 해운시황 전망

Ⅲ. 향후 해운마케팅 여건

Ⅳ. 마케팅 방향



목차

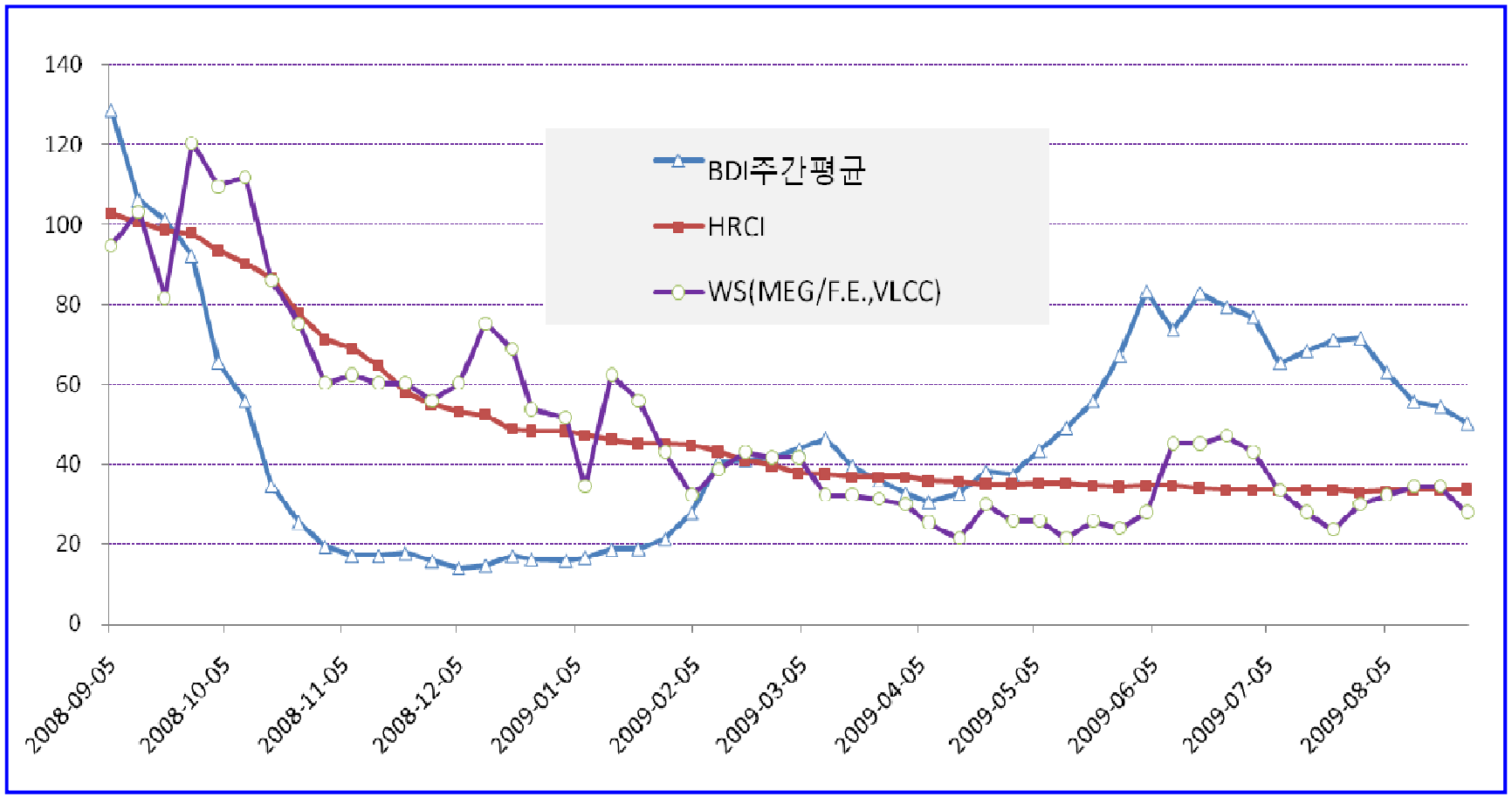
Ⅰ. 금융위기 이후 해운시장 동향

- 금융위기 이후 3대 지표
- 금융위기 이후 BDI 추세
- 향후 BDI 추세에 대한 3가지 시나리오
- 새로운 장기추세 가이드라인



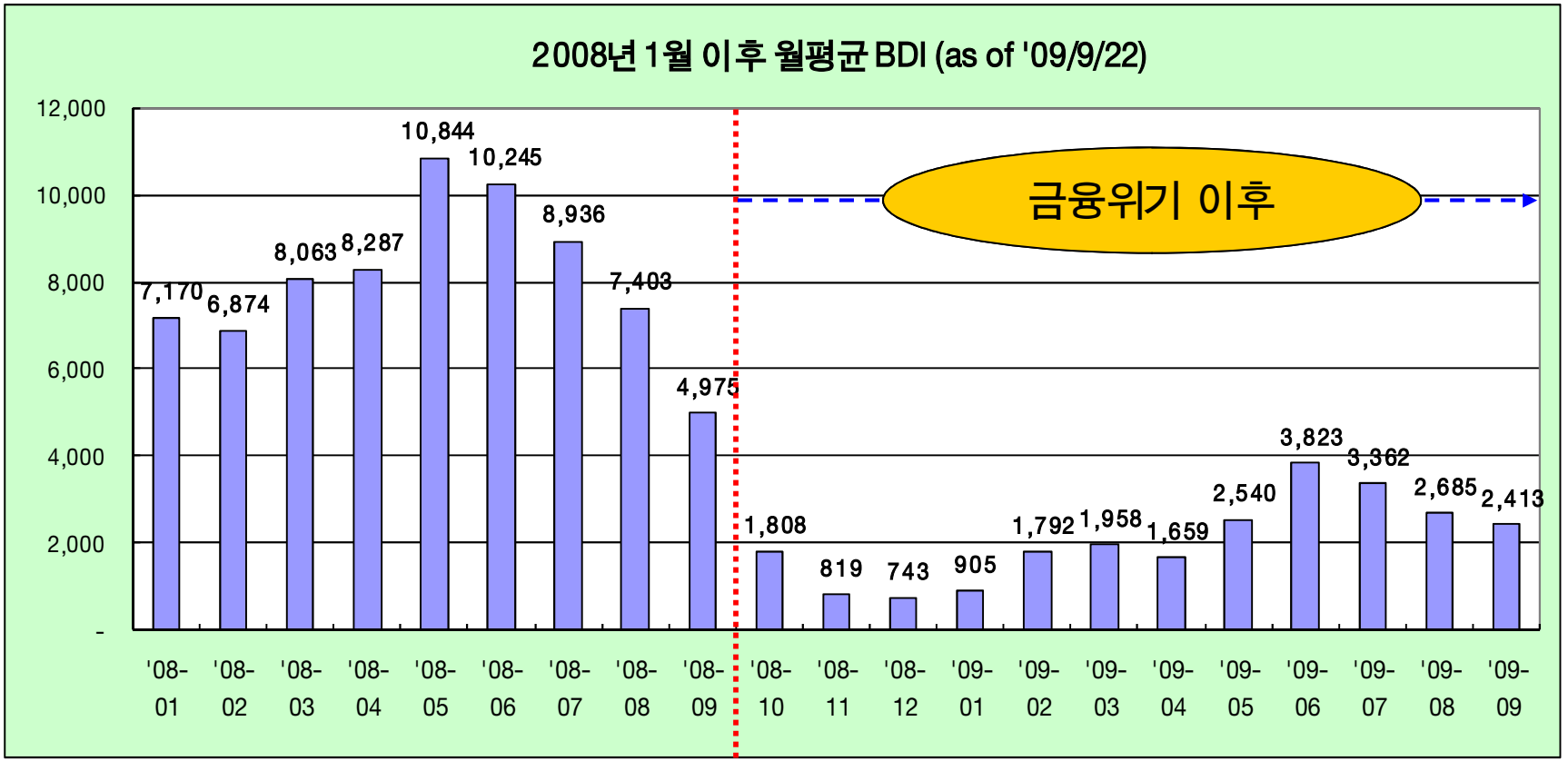
금융위기 이후 3대 지표의 변화

- **건화물선 부문 :** 5월, 6월, 7월 이후 하락세
- **정기선, 유조선 부문 :** 금융위기 이후 약세



금융위기 이후 BDI 추세

- 해운시장 분위기를 대변하는 BDI지수가 2008년 10월 이후
- 월평균 700~3,900 범위에서 새로운 추세를 형성 중

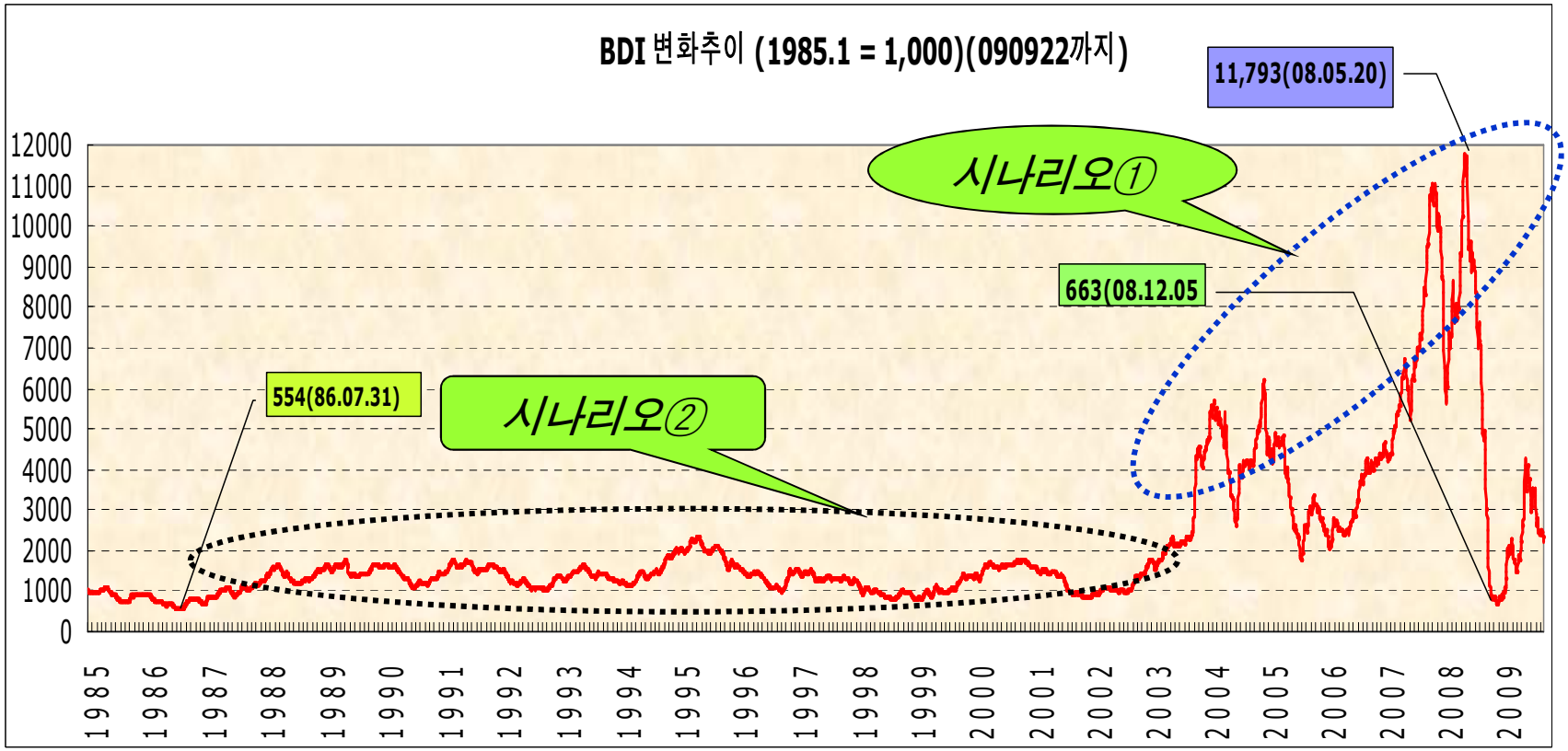


향후 BDI 추세에 대한 3가지 시나리오

시나리오 ① : 2003년 이후 2008년까지 중기추세의 재현 – 지난 6년 추세 반복

시나리오 ② : 2002년 이전의 과거 장기추세로 복귀 – 1,300선 기준, 반복 사이클

시나리오 ③ : 새로운 장기 추세선 형성 – ?



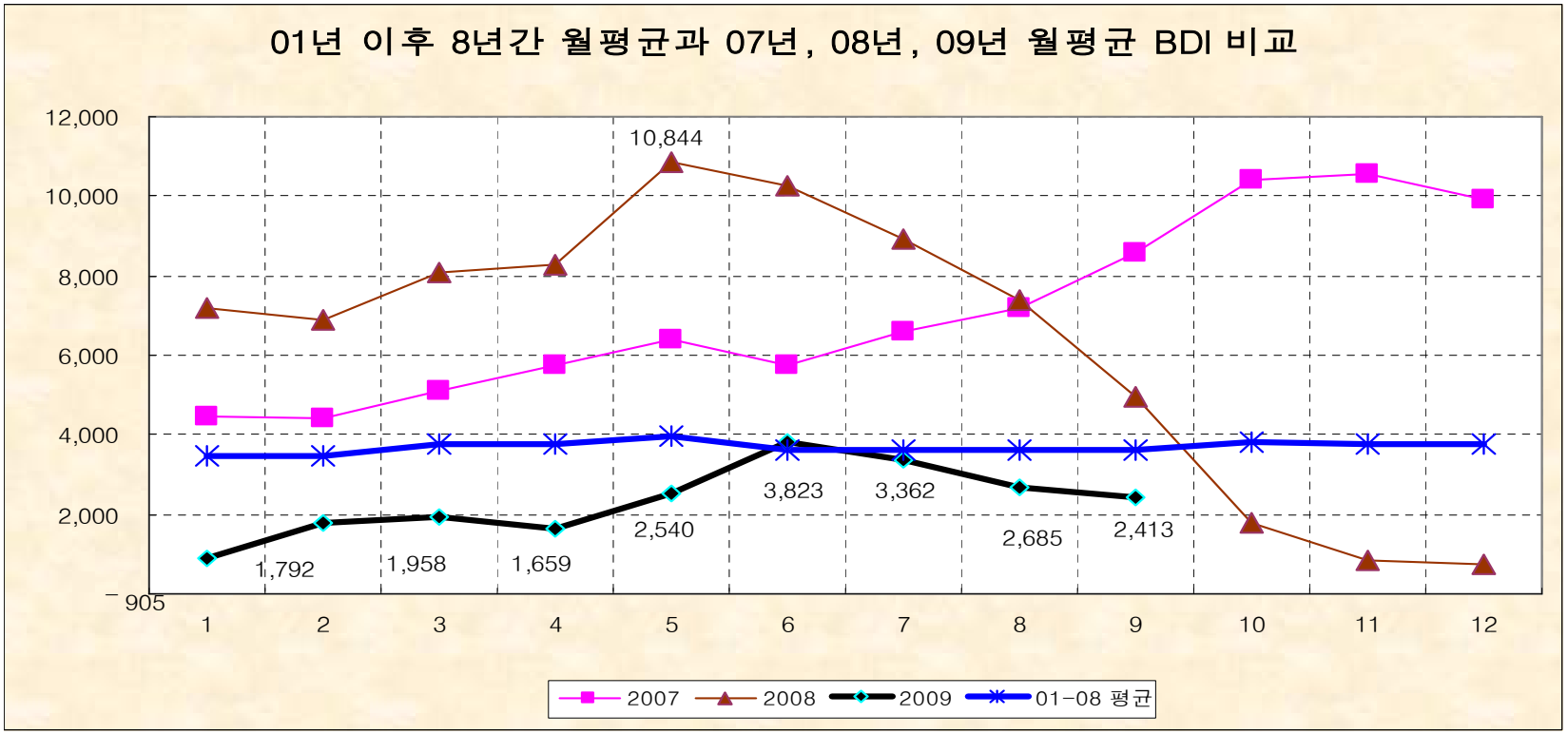
새로운 장기추세 가이드라인 (시나리오 ③에 대한 가이드라인)

☞ 2001년 이후 2008년까지 8년간 월평균 BDI추세선 : 3,470 ~ 3,960의 범위

- 가이드라인에 대한 세가지 해석

  1) 장기 평균선　　2) 상승 저지선　　3) 하락 저지선

  ★ 2009년 월평균 추세를 보면 가이드라인이 상승 저지선으로 작용



목차

Ⅱ. 중단기 해운시황 전망

- 정기선 해운 전망
- 건화물선 해운 전망
- 유조선 해운 전망



1 원양항로 : 2009년 하반기 이후 운임지수 상승, 2010년 상승세 전망

시황변화 요인

- 세계경기회복 추세에 따라 물동량의 꾸준한 회복 예상
- 원양항로에서 지속적인 운임 인상 노력 (RR, EBS, FAF, PSS 등)
- 계선, 항로통합 조정으로 공급 규모 축소 노력 (항로 통폐합, 선사간 선복교환 등 제휴 강화)
- 신조선 인도시기 연기 협상 지속 (신조선 공급시기 지연 효과 발생)

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	3/4 (e)	하반기 평균(e)	2009년 평균(e)	
태평양 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	**98.5**	97.2	**101.0**
	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	91.9	**96.8**	100.5	**100.8**
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	79.0	**85.5**	84.9	**90.0**
	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	85.4	**82.0**	78.3	**87.3**

[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

2 근해항로 : 2009년 하반기, 전 항로에서 상승세

시황변화 요인

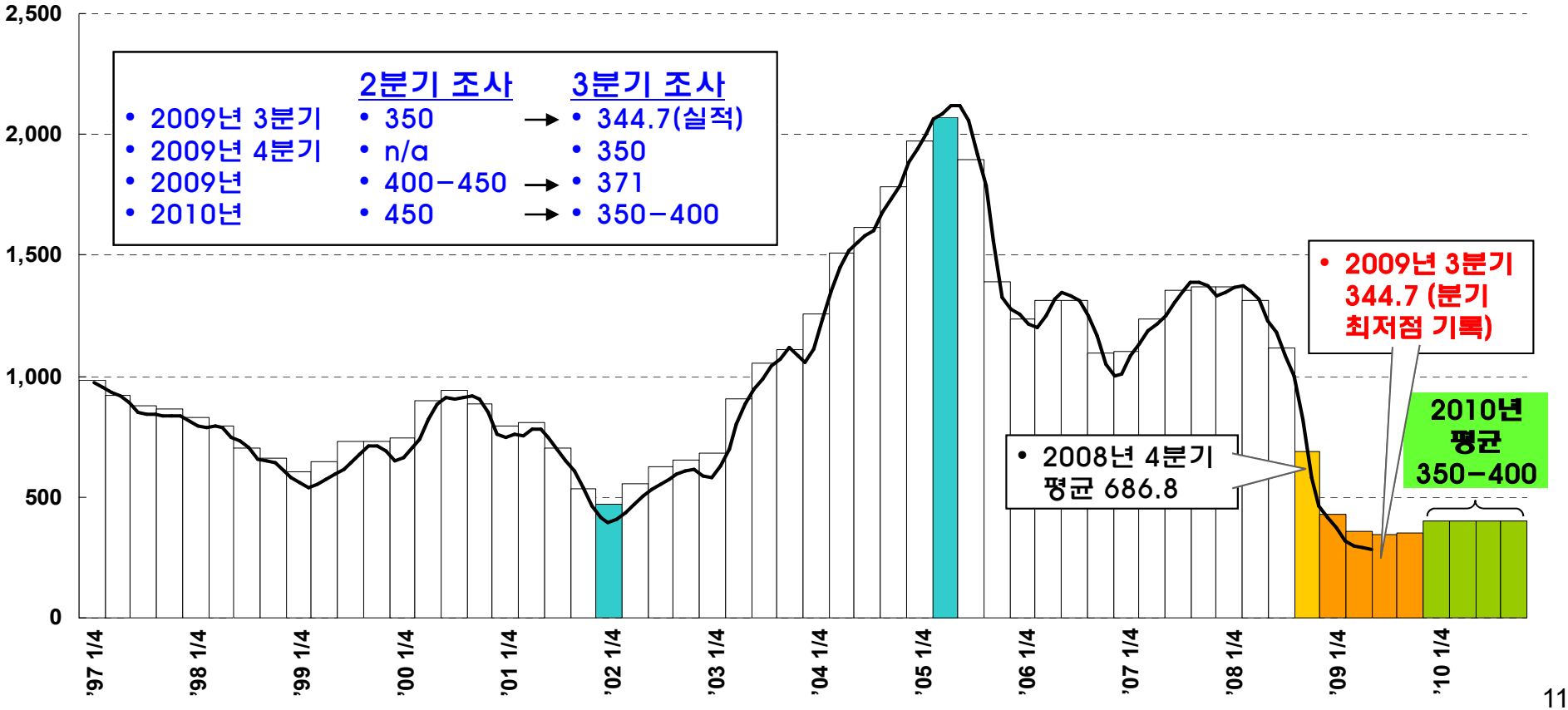
- 중국의 경기가 예상보다 빠르게 진행 (동남아항로, 한중항로 등 물동량 회복 기대)
  - 경기회복 속도에 맞춰 물동량이 항로별로 완만하게 회복하는 추세임
- 한중/한일/한러항로, 공급량(선박량) 변화 거의 없는 상태이나, 선사들의 채산성 악화가 지속되어 운임 인상을 위한 추가적인 공급량 축소(항로 합리화 등) 가능성 높음
  - 동시에 신규서비스개설, 한일 및 한러항로의 신규선사 진입 등의 불안요소가 항시 내재하고 있음

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	3/4 (e)	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	88.8	87.6	**85.4**	**90**
	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	79.3	88	**89.4**	**90.7**
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	68.4	69	**67.2**	**71.3**
	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	71.7	70	**68.8**	**73.3**
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	83.8	81.8	**81.7**	**83.3**
	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	73.0	82.5	**82.1**	**83**
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	73.5	78.7	**80.3**	**83.3**
	수입	94.7	96.7	98	97.5	**96.7**	97.5	98.1	100.7	96.5	**98.2**	86.2	75.0	69.2	78	**79.3**	**79.7**

[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

3 HR지수 :2009년, 3/4 분기 저점(344.7) 갱신, 2010년에도 평균 350-400 예상 (하향 조정)

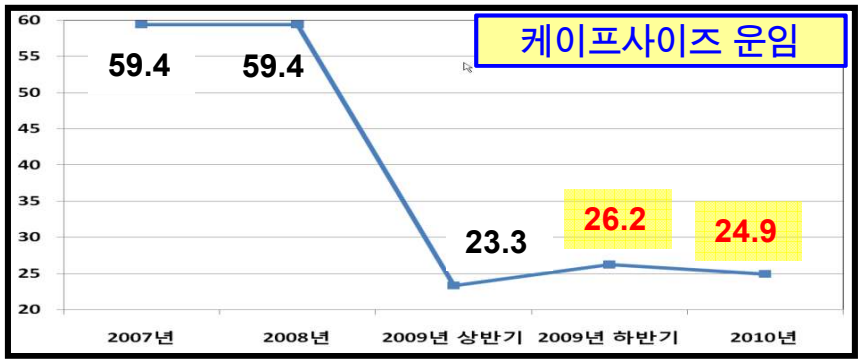
- 컨테이너선박의 수요/공급 불균형 지속 : 운임시장 회복되더라도 용선시장 회복 어려울 전망
- 용선 선박의 반선 및 계선
  - 계선 초기에는 선사(carrier)의 계선비율이 비운항 선주(non-operating owner)의 비율보다 높았으나, 선사들이 용선 선박을 반선함으로써 양 주체의 계선비율이 점차 역전되고 있는 추세임
  - 4,300TEU급 이하의 중소형 컨테이너선 종합용선지수인 HR 지수는 물동량의 급격한 회복없이 현수준에서 크게 반전되기 힘든 상황



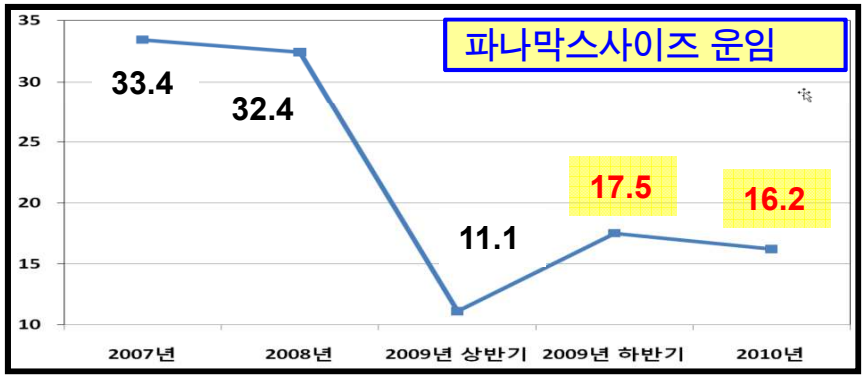
1 선형별 운임 전망(용선료의 변동은 운임과 같이 움직임)

구분	주요 요인
상승 요인	• 선박금융 여건 악화로 신조인도 지연 발생 • 선박 해체 증가
하락 요인	• 중국의 철광석 수입 둔화 • 일부 지연/취소 선박량 제외, 신조선의 시장 투입 가시화 • 중국, 호주 등 항만체선 문제 완화 • Vale의 자사선 운송 강화

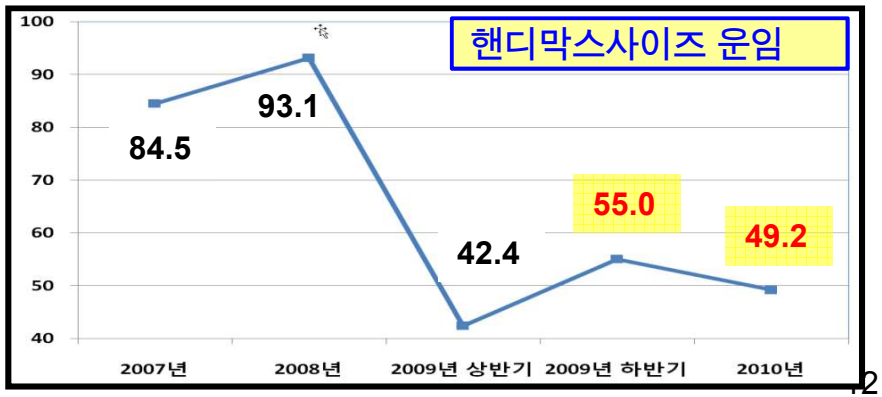
(US$/톤)



구분	주요 요인
상승 요인	• 겨울철 대비 석탄 수요 증가 • 대서양의 Tight한 선박량 공급 • US Gulf 지역 곡물 운송증가 • 선박 해체 증가
하락 요인	• 꾸준한 신조선 인도 • 항만체선 완화

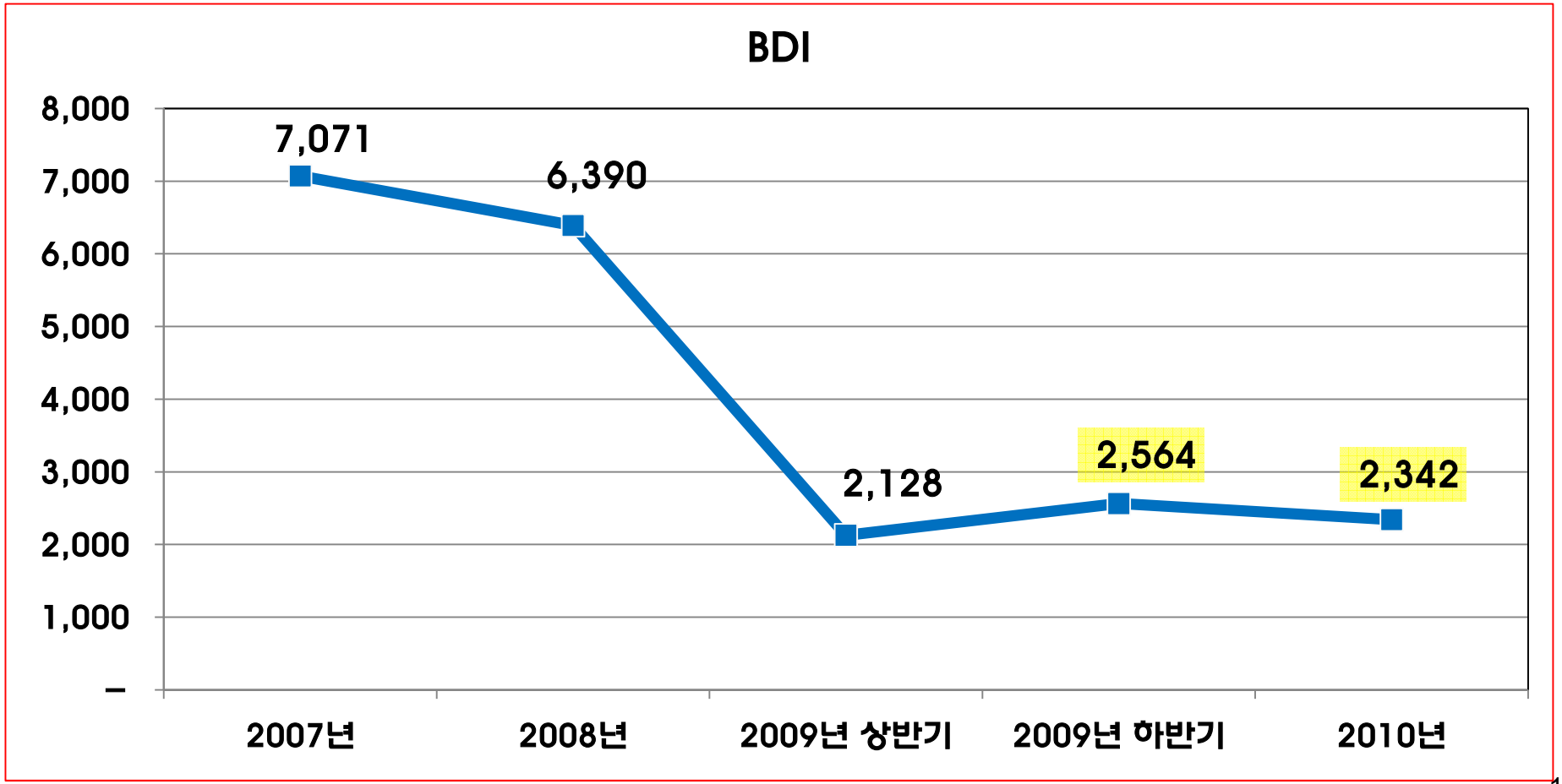


구분	주요 요인
상승 요인	• 미국 Grain, Ferts, Scrap, Petcoke 운송증가 • 브라질 Sugar 출하 • 대서양의 Tight한 선박량 공급 • 인도 → 중국 철광석 운송증가
하락 요인	• 세계 경기 회복 속도 미진 • 불확실성이 여전히 존재 • 일부 취소 선박량 제외, 예정된 신조선의 시장 투입 가시화



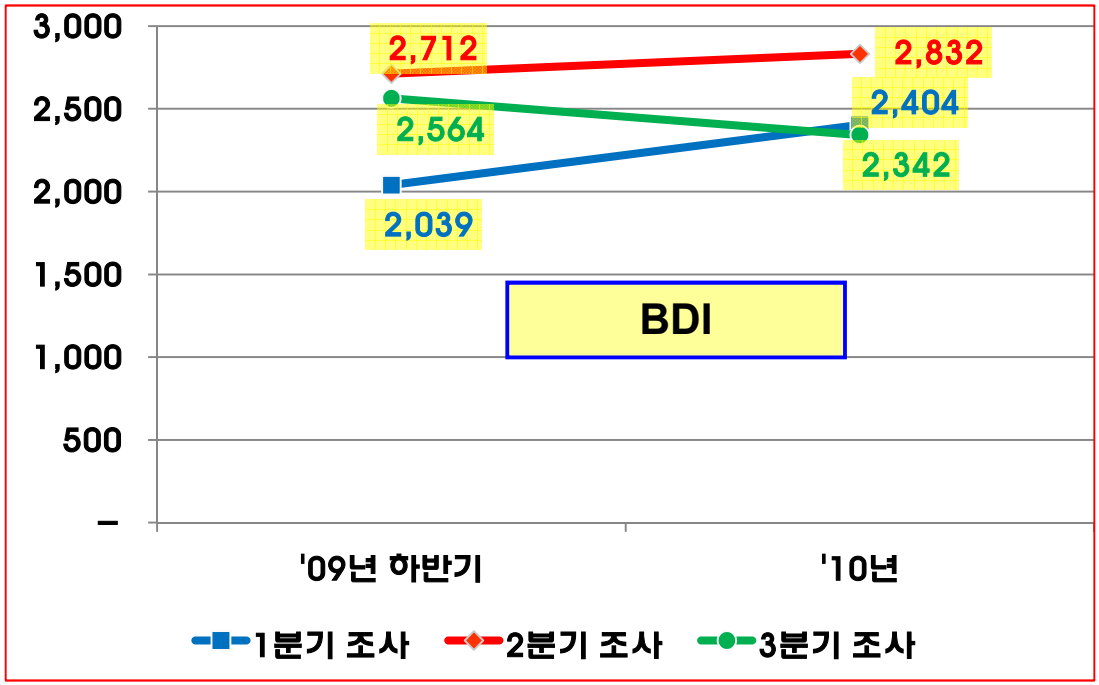
2 BDI지수, 2009년 하반기 2,564포인트, 2010년 2,342포인트 전망

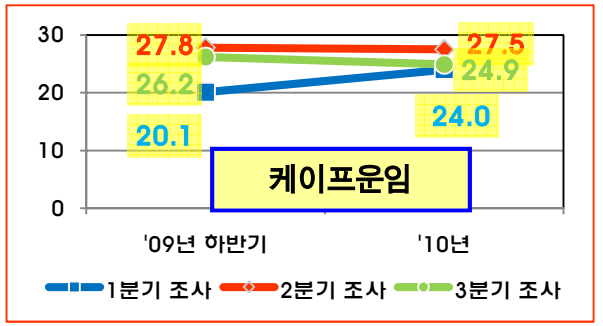
- **BDI가 2,500포인트 내외를 유지하는 것은 주로 중소형 선박에 기인**
  - BPI는 2009년 하반기 2,561포인트(상반기 평균 1,856포인트)로 수준을 나타내고,
  - BSI는 1,788포인트(상반기 평균 1,353포인트) 수준으로 전망됨
  - 반면에 BCI는 2009년 하반기 3,831포인트(상반기 평균 3,655포인트)로 예상되어 증가폭이 크지 않을 것으로 전망됨

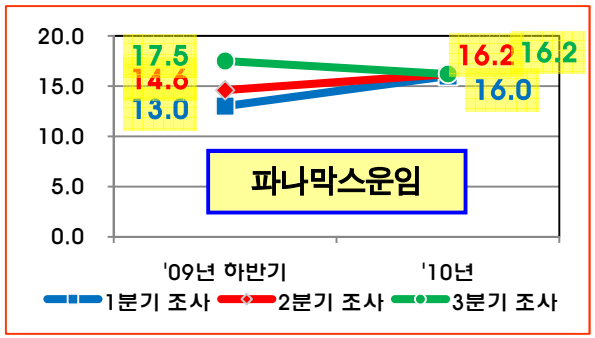


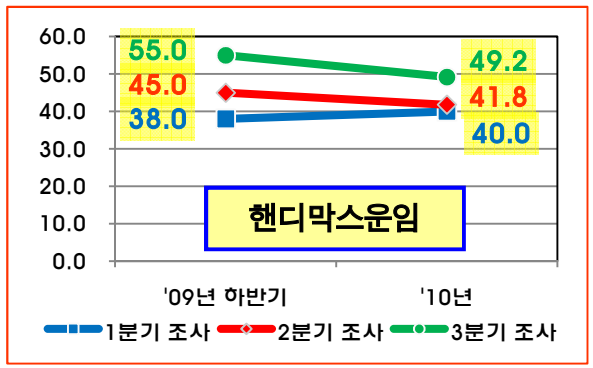
3 건화물선 주요 지수의 1분기 , 2분기 전망과의 비교

- 올해 하반기는 파나막스 및 핸디막스 시황 호전으로 BDI 2,500포인트대가 예상됨
- 건화물선 시황은 핸디막스 시황에 대한 전망치가 비교적 높아졌으며, 케이프 및 파나막스는 지난 조사와 유사하게 나타남
- 2009년 하반기는 현재 수준에서 움직일 것으로 전망되고 2010년은 하향 안정화될 것으로 전망됨









중국 원유 수입량 증가 : 8월에 1,847 만 톤 수입

- 내수 시장 회복 등으로 원유 수입 및 전략 비축유 재고 확대
- 중국, 신규 정유시설 가동으로 수입 증대: 일본은 2007년 지진으로 가동 중단된 원자력발전소 정상화로 원유 수입량 감소 추세

구 분	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6월	7월	8월	합계	연간
2007 년	1,369	1,210	1,386	1,482	1,297	1,411	1,483	1,403	11,040	16,317
2008 년	1,394	1,429	1,730	1,424	1,620	1,456	1,379	1,566	11.998	17,888
2009 년	1,282	1,173	1,634	1,617	1,709	1,661	1,962	1,847	12,886	–

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

	주요 변수	운임 전망
원유선	• 상승요인 : 사우디아라비아, 중남미 생산 증대와 중국, 인도 수입 확대, 노후선박 해체 확대 • 하락요인 : 신조선 인도증가	• 2009년 하반기 평균 WS 40 수준으로 저조 • 2010년 평균 WS 62로 지속적으로 하향수정 전망
석유제품선	• 상승요인 : 석유제품 저장수요 증가, 원거리 운송 확대 • 하락요인 :선박공급 과잉 심화, 휘발유/경유 수요 감소	• 2009년 하반기 평균 WS 87로 저조 • 2010년 WS 113로 지속적 약세 예상

구 분		2009년			2010년
항 로	조사 시기	상반기 실적	하반기 전망	연평균	연평균
중동-극동향 VLCC	3월	41	51.3	47.8	66.7
	6월		53.5	44.7	65
	9월		39.8	40.4	62.5
싱가폴-극동향 MR	3월	85	108.1	119.35	139
	6월		95	86.8	129
	9월		87	86	113.7

주 : 2009년 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

목차

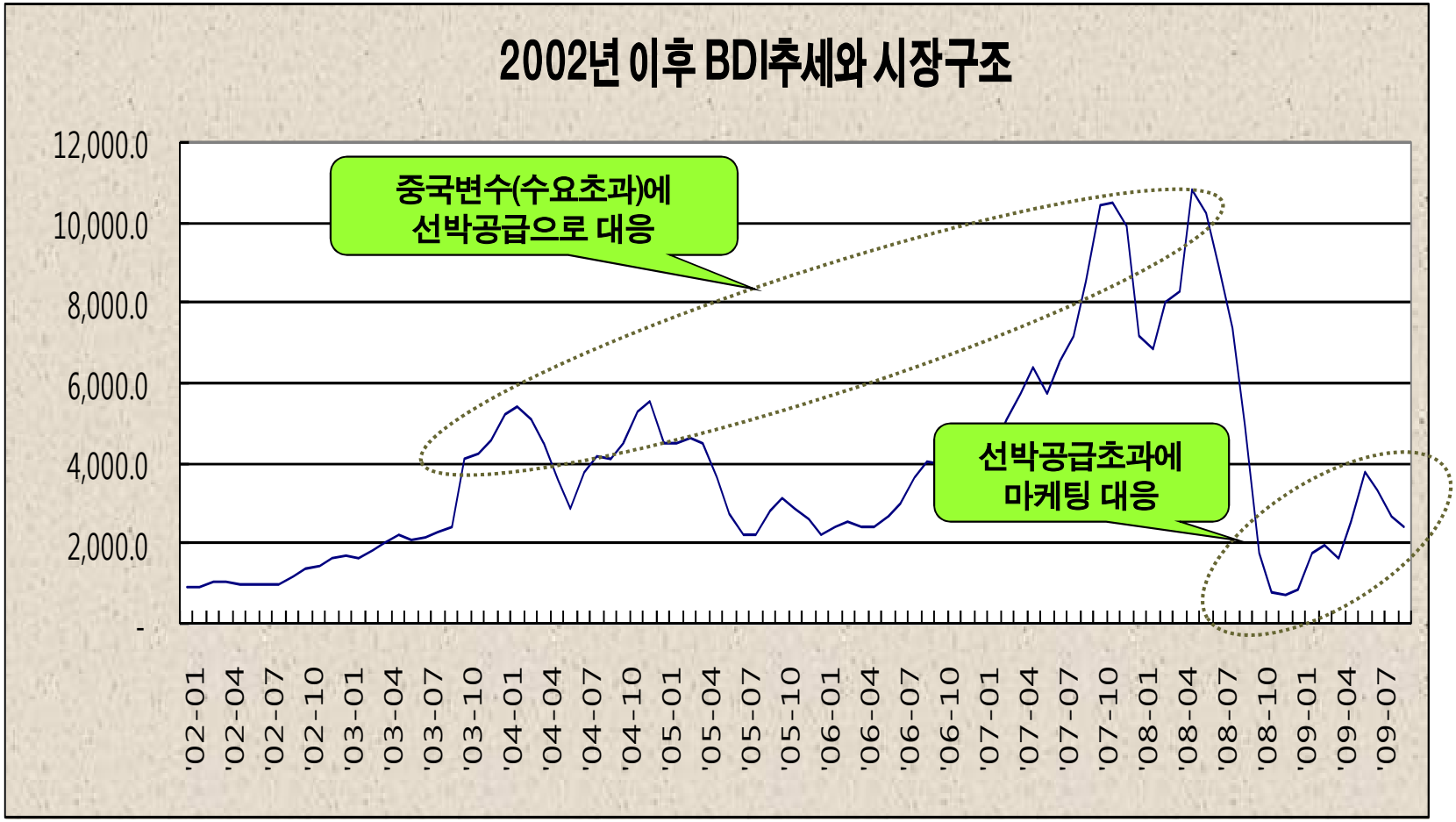
Ⅲ. 향후 해운마케팅 여건

- 금융위기 전후 시장구조 특징
- 금융위기 이후 고객(화주) 변화 특징
- 시장의 뉴프런티어
- 뉴패러다임(녹색해운)



1) 금융위기 이전 : 수요초과에 선박공급으로 대응

2) 금융위기 이후 : 확정된 향후 2-3년간 공급초과에 마케팅으로 대응



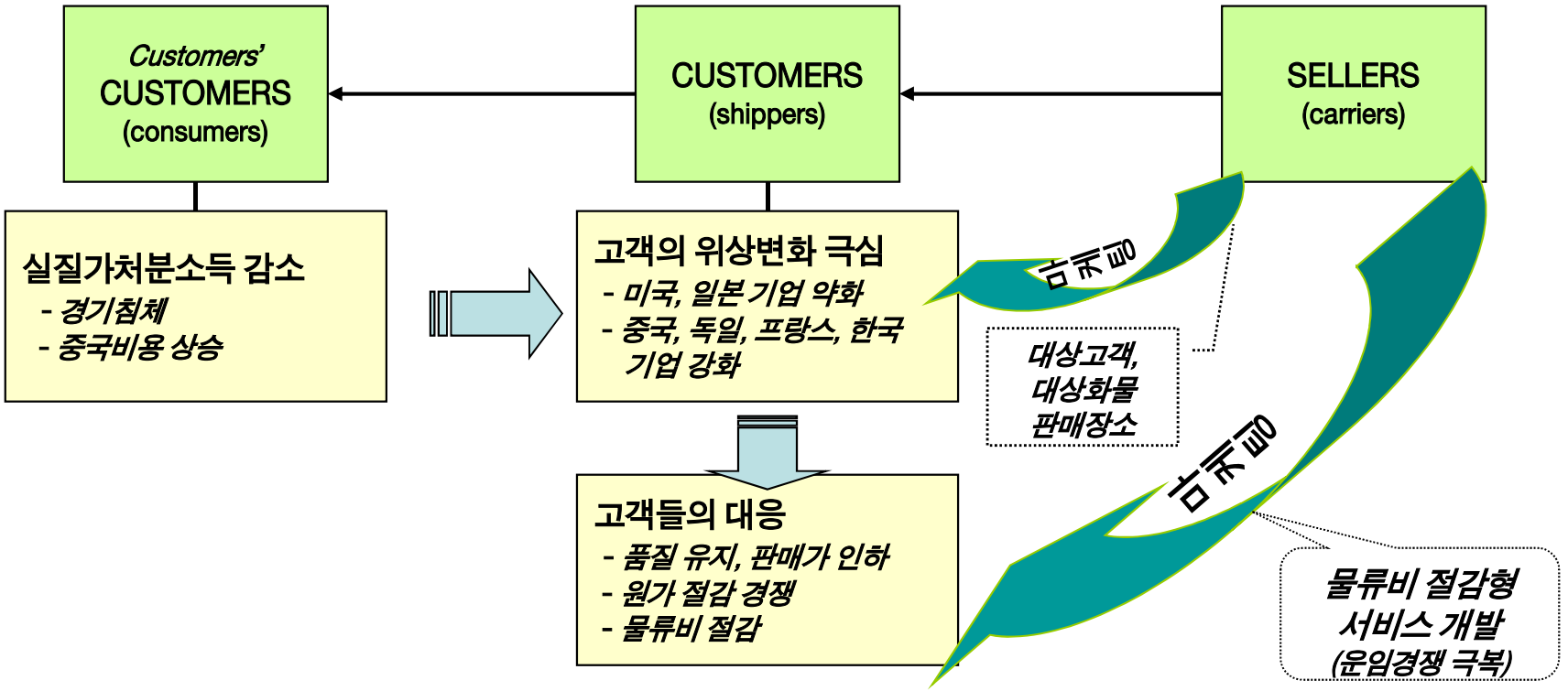
1) CONSUMERS 소비성향 : 신기술•신기능 대신 가격중시 (품질경쟁→가격경쟁)

★ 고가 신제품의 저가 대량생산 추진 : *항공운송→해상운송 전환 가능*

2) 고객들의 위상변화 극심 : 미국•일본기업 약화, 중국•독일•프랑스•한국기업 강화

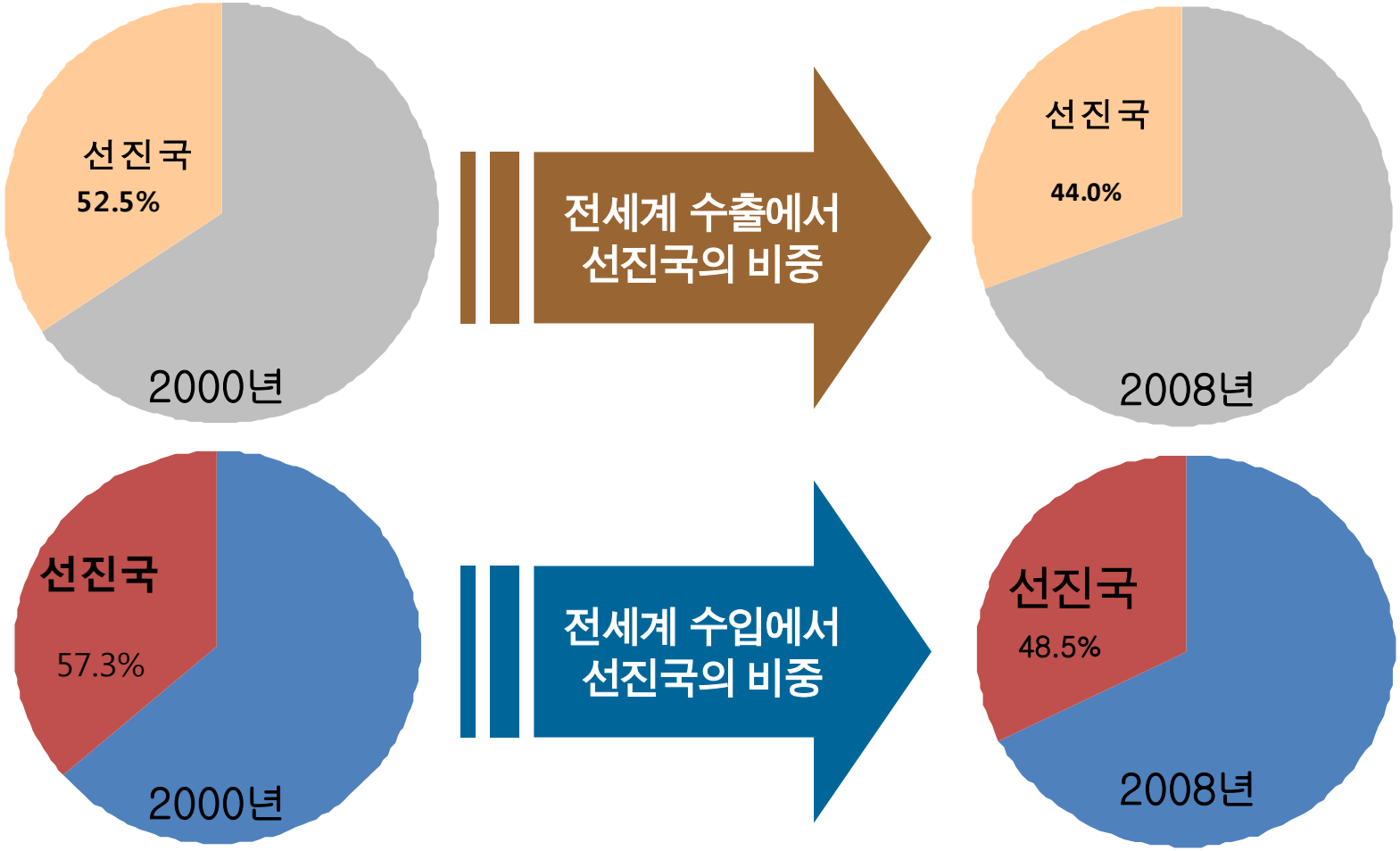
★ TOYOTA침체, HYUNDAI와 BYD 부상 : *떠오르는 화주들의 물류체제 집중공략*

3) 해운기업 대응 : 새로 부상하는 고객•화물•판매장소에 마케팅 집중 /
물류비 절감형 서비스 개발로 고객의 원가절감노력에 부응



- 선진국의 역할 지속 축소

전 세계 총 수출에서 선진국 수출의 비중이 2000년의 52.5%에서 2008년 44%로 하락
수입의 경우 선진국의 비중이 2000년의 57.3%에서 2008년 48.5%로 하락

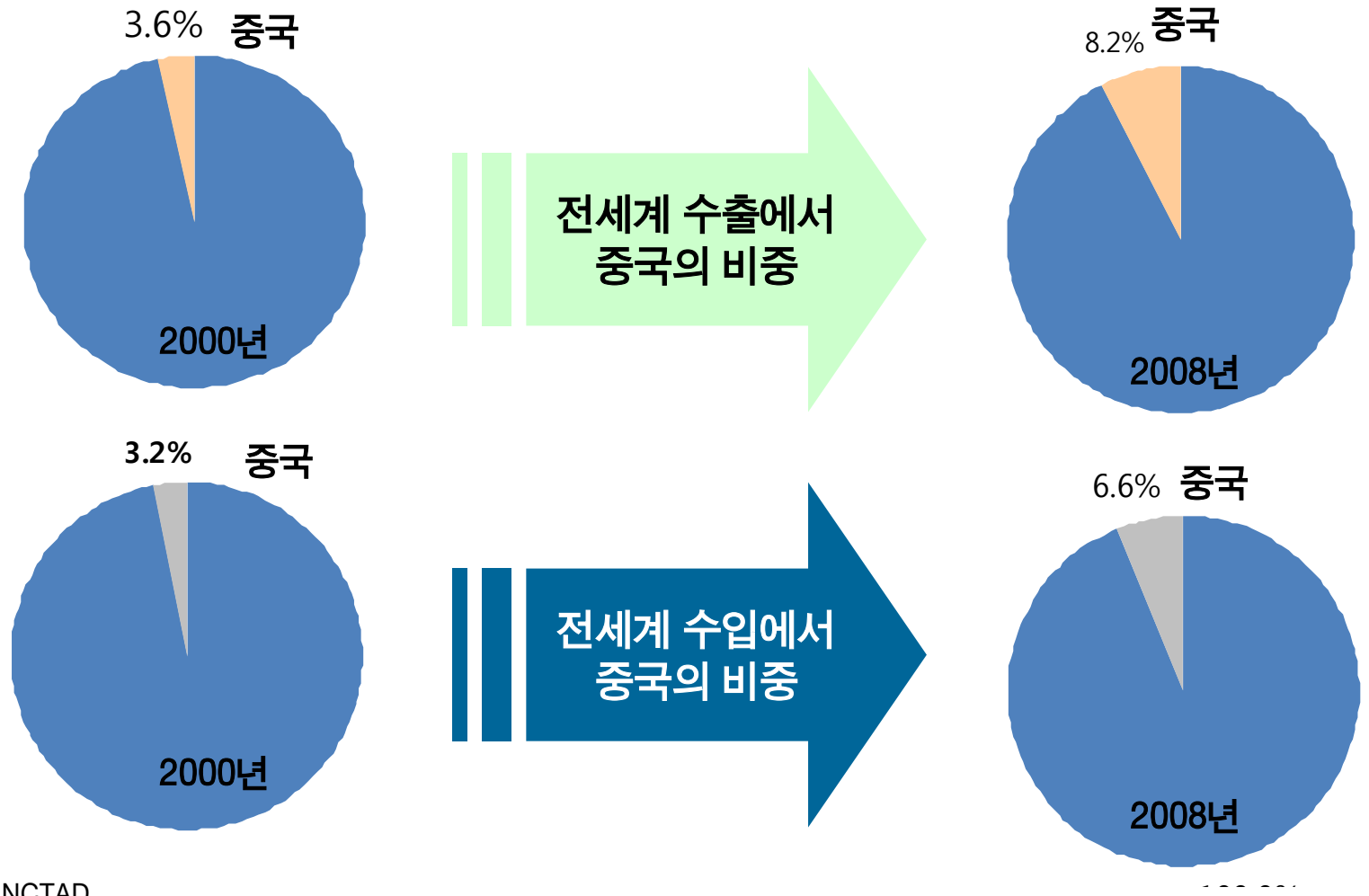


자료 : UNCTAD.

- 중국의 역할 지속 강화 : 물동량 큰 시장, 문제 많은 시장, 혁신시장

전 세계 총 수출에서 중국의 비중이 2000년의 3.6%에서 2008년 8.2%로 크게 상승

수입의 경우 중국의 비중이 2000년의 3.2%에서 2008년 6.6%로 크게 상승

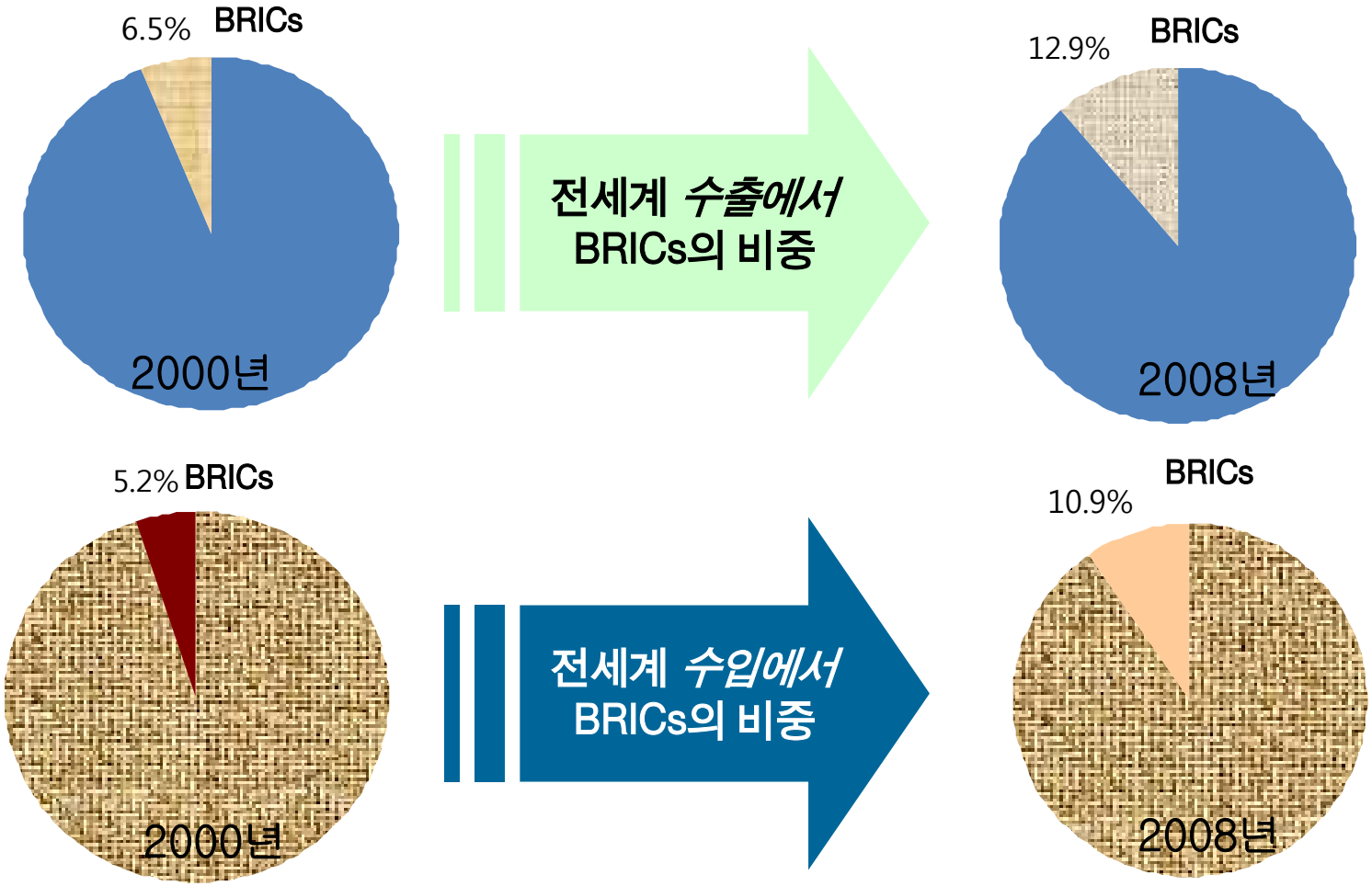


자료 : UNCTAD.

- BRICs의 역할 지속 강화 : 인구, 영토, 자원 대국그룹 형성 – 공업화 추진

전 세계 총 수출에서 BRICs비중이 지난 8년 동안 2배로 상승 (6.5% → 12.9%)

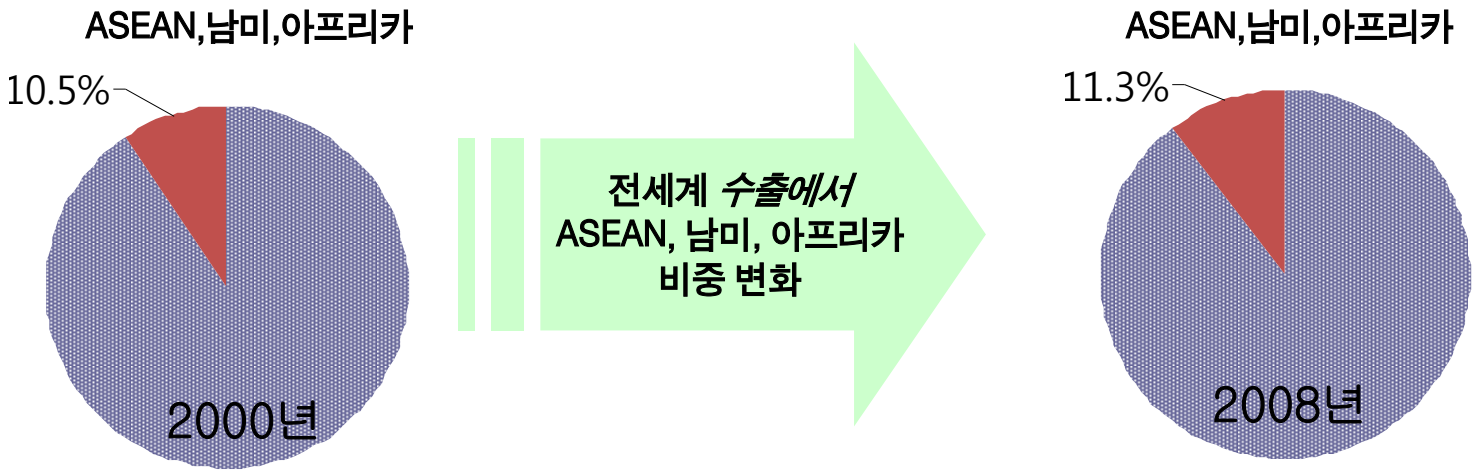
수입의 경우도 BRICs의 비중이 2000년의 5.2%에서 2008년 10.9%로 크게 상승



- ASEAN, 남미, 아프리카 : FDI프런티어 → 차세대 교역시장

전 세계 총 수출입 교역에서 ASEAN, 남미, 아프리카 등의 비중이 지속 상승할 것으로 예상

★ 인구 21억 명의 잠재력 큰 시장 (중국과 선진국들의 경쟁적인 원조 및 투자가 진행 중임)

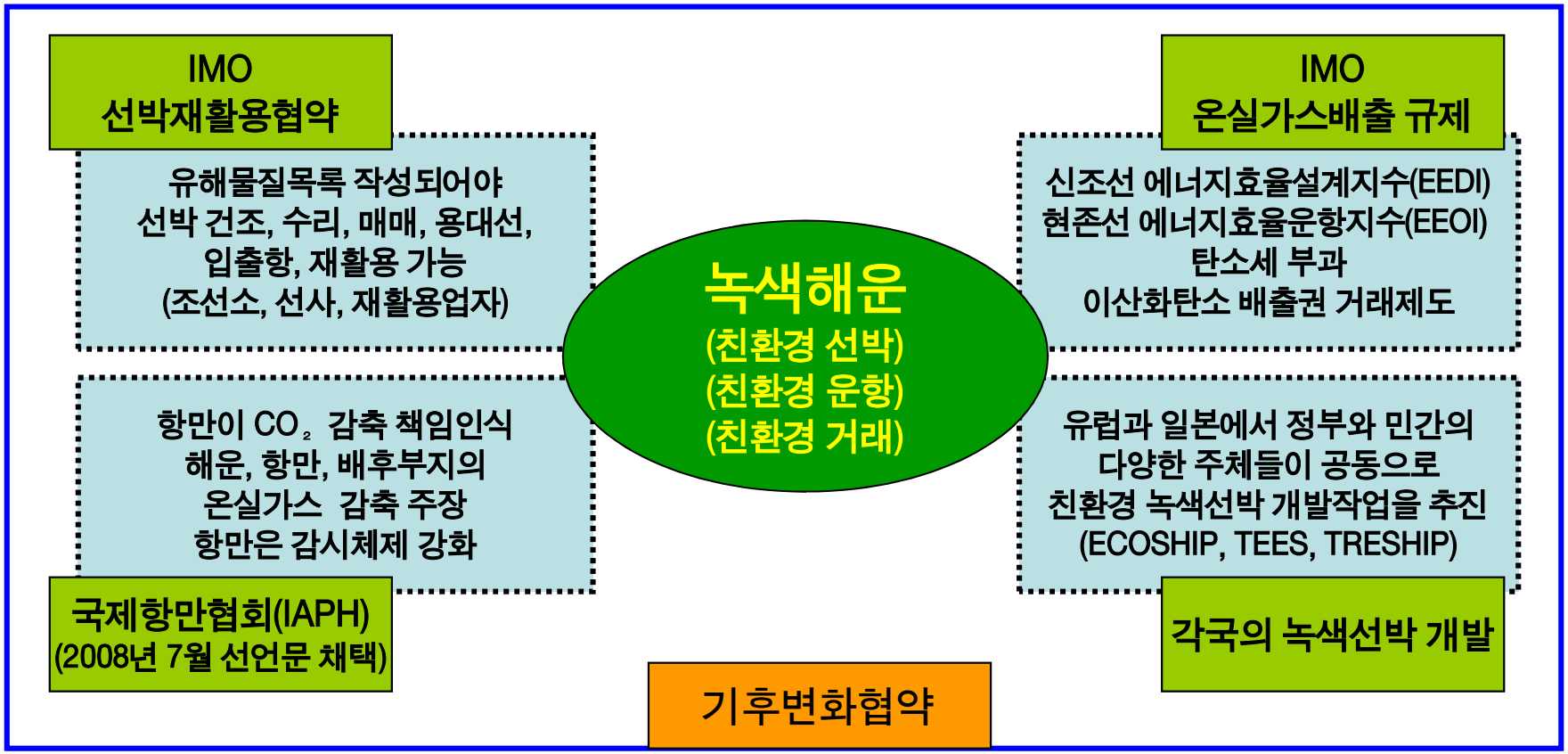




- 환경패러다임시대 도래 : 환경마케팅 필요

규제차원을 넘어 신기술, 신사업, 신시장 등에 관한 국제규범, 기준의 제정

★ 환경패러다임에 반하는 선박과 선사는 화물의 적시 운송에 차질 초래 – 화주의 기피 대상



TRESHIP : Technologies For Reduced Environment Impact From ships
TEES : The Energy Efficient Ship

목차

Ⅳ. 마케팅 방향

- 변혁기 마케팅 전략



변혁기 마케팅 전략

◈ 통상적 상황 : 기존 고객, 기존화물, 기존시장 추종형 마케팅 (Sales형 마케팅)

◈ 고객, 제품 변혁기 : 신규고객, 신규화물, 신규시장 창출형 마케팅 (개발형 마케팅)

- 떠오르는 신규고객의 시장점유율 제고에 기여할 수 있는 운송(물류)서비스 개발
- 신규 대중화 상품을 대상으로 운송(물류)서비스 개발 : 화주의 품질유지-가격인하 전략에 기여
- 떠오르는 시장(나라) 선점형 운송서비스 개발

◈ 패러다임 변화기 : 뉴패러다임시장 선점전략 추진

〈유망고객 사례〉

- 중국의 BYD : 전기자동차에서 도요타 추월
- 한국의 삼성과 LG : 글로벌 점유율 상승

〈신규시장 사례〉

- 컨테이너부정기시장 : 유휴 컨테이너선박 활용
- 철광석 보유국의 강재 생산, 수출시장

〈시장의 중심 이동〉

- 선진국 시장에서
  (선진국↔선진국, 선진국↔개도국)
- 브릭스 중심의 시장으로 이동
  (브릭스↔선진국, 브릭스↔브릭스, 개도국)

〈환경패러다임 활용〉

- 녹색해운에 대한 화주의 신뢰 확보
  (화주의 녹색 SCM 부응)
- 신규 녹색패러다임 시장 선점
  (국제규범 선제 대응)


경청해 주셔서 감사합니다 !