

KMI 2012.9.12

제6차 CEO초청 해운시황 설명회

차이나 리스크 평가와 전망

오승렬

(한국외대 중국학부 교수)

syo@hufs.ac.kr

□ 주요 내용

- 중국경제 현황
- 중국경제의 구조적 특징 및 문제점
- 중국의 12차 5년 계획 개요/향후 5년 전망
- 중국의 주요 산업정책 방향
- 한국경제에 대한 위험요인 및 기회요인
- 중국과 한반도
- 중국 해운산업 전망과 한국 해운업계의 대응

□ 중국의 지형적 특징



□ 중국 경제 현황

- 경제성장 둔화(수출입 증가율 감소/소비부진)
- 화폐 및 재정정책을 통한 경기부양(금리/기준율 ↓ 재정 보조/이전지출 ↑), 소비촉진→효과 미미
- 2012년 GDP 8.0-8.5% 성장 가능
- 인프라 건설 및 중서부 내륙지역 건설
 - 1조 위안(180조원) 규모 60개 대형 건설프로젝트
- 산업구조 고도화 추진(성장방식 변화)

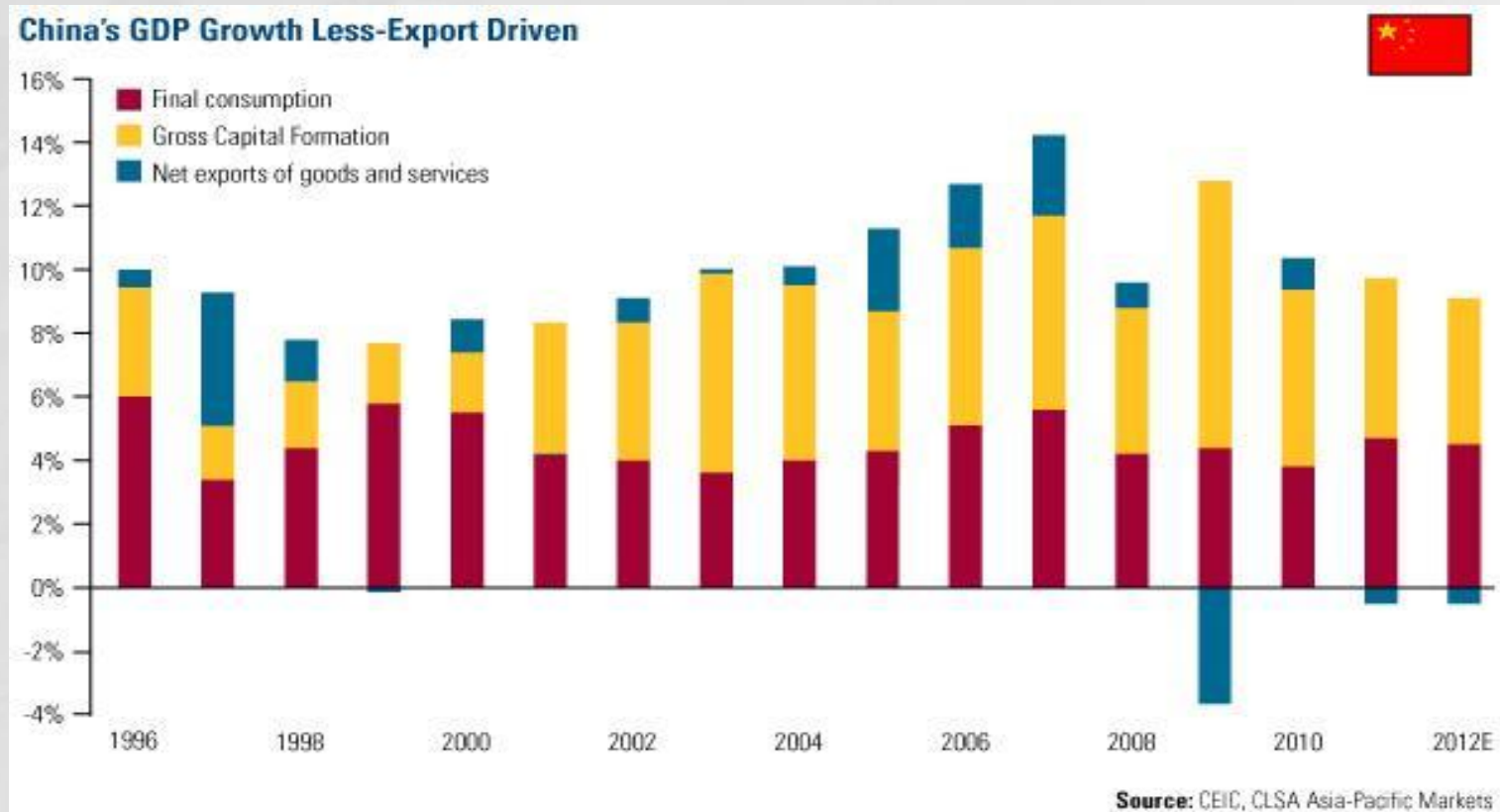
□ 중국경제의 구조적 문제점

- 경기부양을 위한 투자의 비효율성
 - 효율성(수익성), 중복투자
 - 관주도형 경제 확대, 소비부진(소비사슬)
- 투자주도형 성장의 후유증
 - 과잉설비의 공급과잉 및 기업 경영 악화
 - 경기 변화에 따른 정책 불확실성
- 정치적 갈등 및 변화, 정책 변동성

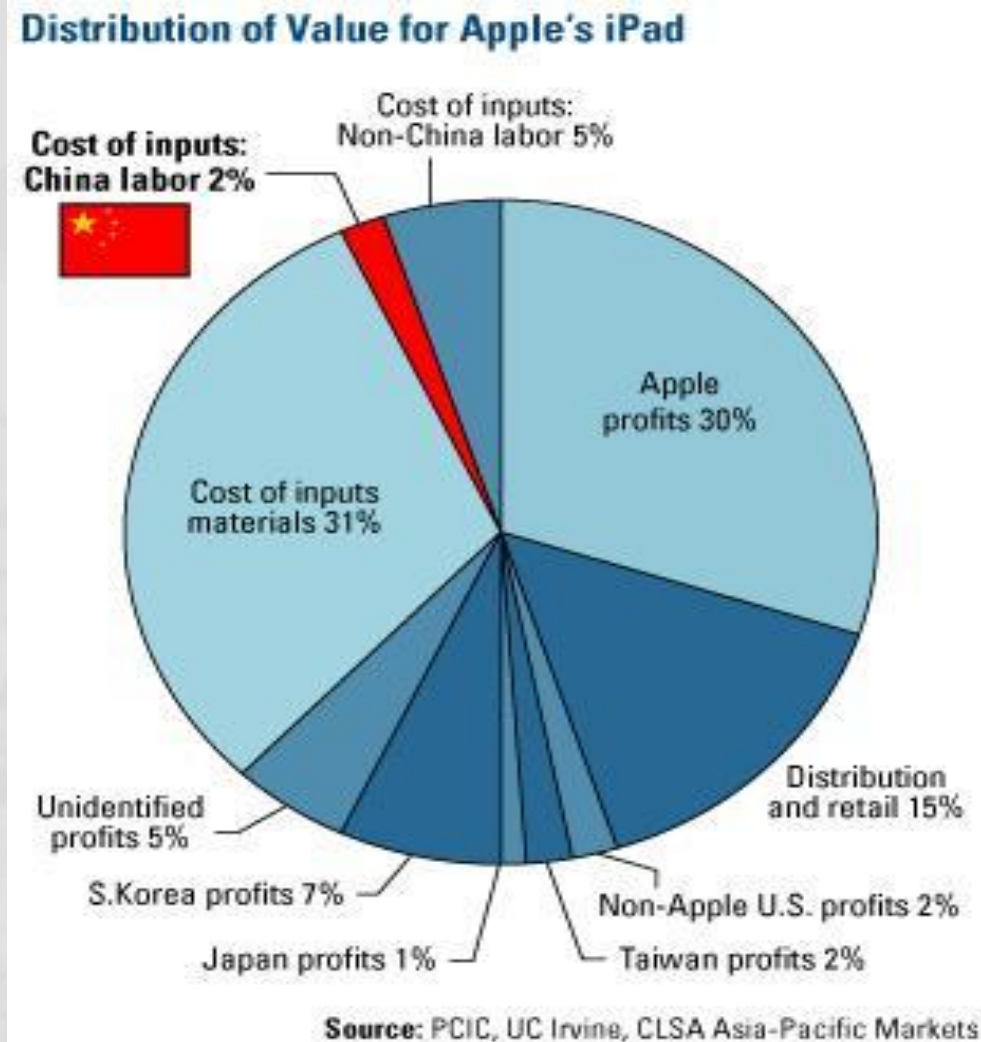
□ 중국 대외경제의 문제점

- **자원가격 상승, 농업 및 식량 안보 취약**
- **금융불확실성(환율/왓머니이동/세계금융)**
- **관주도형 중국 대외투자 리스크(ex: 쌍용차)**
- **국제정치적 요인: 영토분쟁, 미국과의 갈등**
- **세계경제 질서 변화와 supply chain의 약화
(다국적기업, 미국 및 유럽 경제전략 변화)**

□ 수출, 투자, 소비의 중국 경제성장 기여 비중



□ 세계 공급사슬에서 중국의 취약성(iPad 사례)



□ 중국의 주요 경제지표

- 2011 GDP:

U\$7.29조 (명목2위) U\$11.29조 (구매력기준2위)

- 2011 GDP 성장률: 9.2% (주요 경제 중 1위)

- 2010 1인당 GDP:

U\$5,414 (명목90위) \$8,382 (구매력기준90위)

- GDP구조(2011):

2차 산업(46.8%), 3차 산업(43.1%), 1차 산업 (10.1%)

- 물가(CPI): 5.4% (2011 평균)

□ 중국의 주요 경제지표

- 지니계수: 0.5(중국사회과학원 2011)
- 노동인구: 8억(2010년 1분기)
- 산업별 노동인구(2011):
1차 산업(36.7%), 2차 산업(28.7%), 3차 산업 (34.6%)
- 도시등록 실업률: 4.2% (2011 평균)
- 사업 용이성: 91위(베트남 78, 한국 16, 일본 18)

□ 중국의 주요 경제지표

- 수출: US\$1조9천4억(2011)
- 주요 수출품: 전기/기계류, 의류, 섬유류, 철강, 광학 및 의료기계 등
- 주요 수출대상: US 17.1%, 홍콩 14.1%, 일본 7.8%, 한국 4.4%, 독일 4% (2011)
- 수입: US\$ 1조7천43억(2011)
- 주요 수입품: 전기/기계류, 석유 및 광물연료, 광학 및 의료기계, 광물자원, 플라스틱제품, 유기화학품
- 주요 수입원: 일본 11.2%, 홍콩 10.06%, 한국 9.3%, US 6.8%, 독일 5.3% (2011)

□ 중국의 주요 경제지표

- 누적 FDI: 약 U\$1조 (2010)
- 외환보유고: 3조 U\$(2012.3)
- 대외채무: 6,970억 U\$ (2011.9)
- 대외 직접투자 (走出去): 651억U\$
 - 대외직접투자 누적액 3,360억U\$

□ 12차 5년 계획(2011-2015) 주요 내용

• 경제성장 방식의 전환

- 투자주도형→소비(내수)주도형
- 산업구조고도화(기술혁신/M&A, 신성장전략산업)
- * 7대 전략사업: 정보기술, 에너지절약/환경보호, 신에너지, 바이오, 첨단설비제조, 신소재, 자동차

• 민생경제 개선

- 도시화, 농민공 대책, 교육/의료/양로 사회 안전망 개선, 임금 인상

• 대외경제 구조 개선

- 브랜드 개발, 반보호주의, FDI의 질적 향상(기술획득), 해외투자(走出去)

□ 향후 5년 중국경제 전망 (2012-2016)

- 고성장 기조 유지(8-9%, 점진적 둔화 가능), 경기 신호의 불규칙성 및 회복 현상(정책 가변성 증대)
- 위안화(RMB) 연 환율 수준 유지
(2012년 말: 1\$=6.2-6.5)
- 임금인상(외자기업: 연 10-15% 인상), 외자기업 노조(공회) 강화
- 인플레이션 압력 상존 (특히 에너지 사용 비용 등 공공부대 비용 증가)

□ 향후 5년 중국경제 전망 (2012-2016)

- 경기부양 투자 확대(자금준비율 및 기준금리 하향조정 가능성)
 - 부동산 가격 및 물가에 민감(고성장을 위한 투자 지속, 유동성 풍부)
- 빈부격차 확대(다원적 경제 구조 악화)
- 무역 규제(반덤핑, 반독점, safe guard, 반보조금, 환경 및 기술 표준)강화
- 시장과 기술을 바꾸는 양자간 협력 선호(미국과의 전략 경제대화 참조)

□ 중국의 주요 산업정책 전망

- 내수 진작 = 국내 산업보호
- 무역 및 투자 보호장벽 강화/보완적 외자기업 우대
- 지역 개발정책(서남부, 동북부 개발 및 중소도시건설)
- 사회기반시설(SOC) 확충
- 중소기업 연대와 정책
- 환경 및 신에너지 포함 7대 전략 산업 발전
- ‘해외투자 확대’ (走出去)
- ASEAN, 대만과의 경제통합 (10+1, C-T ECFA)

□ 한국경제에 대한 기회요인

- 내수촉진 및 민생경제 정책, 내륙개발(도시화), 중소기업 연대화(M&A)
- 산업구조 고도화의 파트너
(공정기술, IT 및 신융전략사업, 서비스 산업)
- 한중 FTA
(중국 전략을 감안한 적극대응 필요: 농업, 중소기업 영역)
- 중국의 해외투자
(중국자본 활용을 통한 한국경제 구조의 고도화, 동시에 불확실성 확대 및 리스크 요인으로 작용 가능)

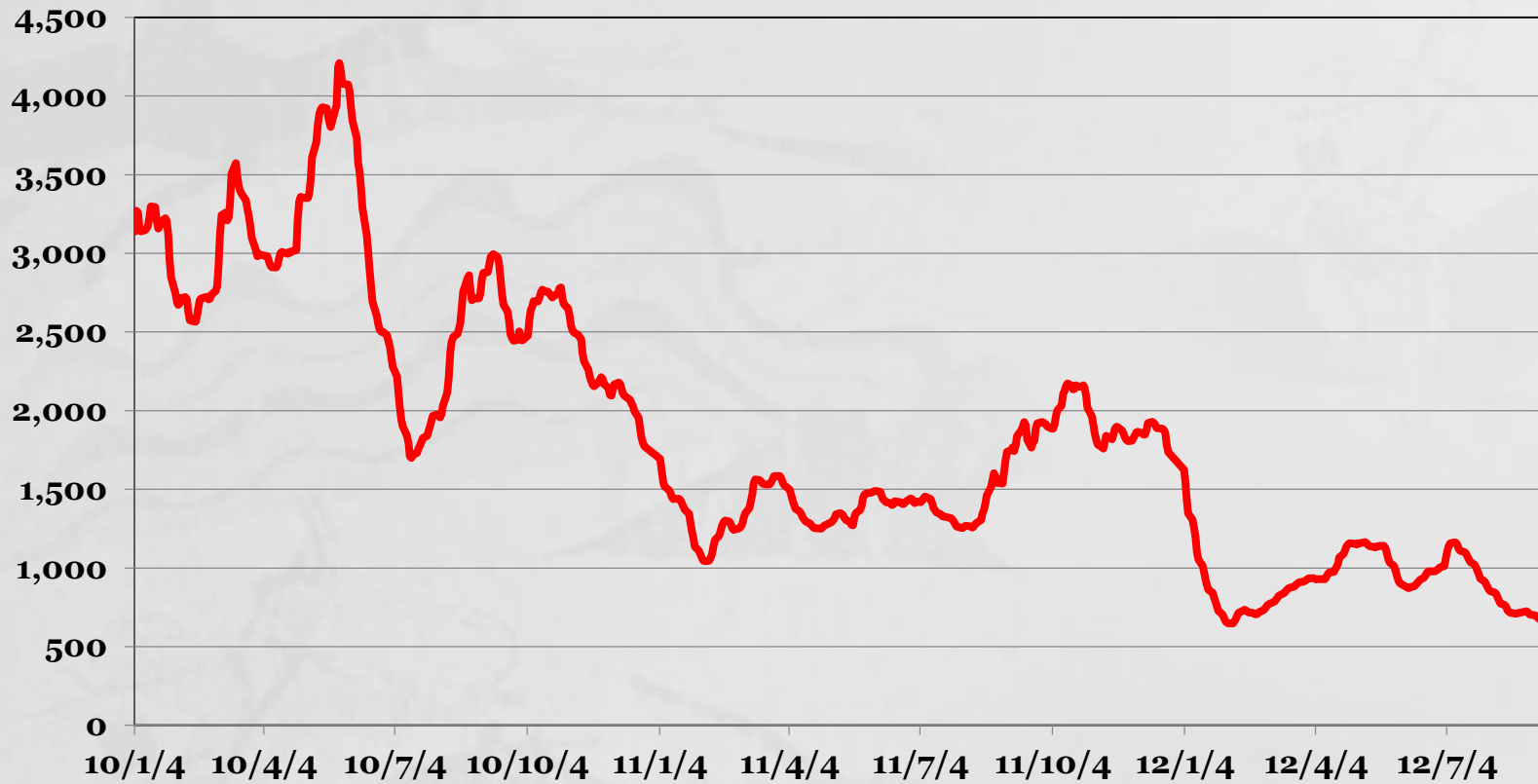
□ 한국경제에 대한 위험요인

- 중국 거시경제의 불균형 및 정책수단 비효율성과 불확실성→한국경제에 대한 spill over 효과
- 중국 정치와 경제 불균형에 의한 사회불안(농민, 농민공, 도시빈민)과 정치변동
- 시스템의 비효율성(관주도형 경제, 지방보호주의, 시장 분할현상) 및 불투명성(한중FTA 효과 제한)
- 국가주의적 대외정책과 전략적 협상 우위

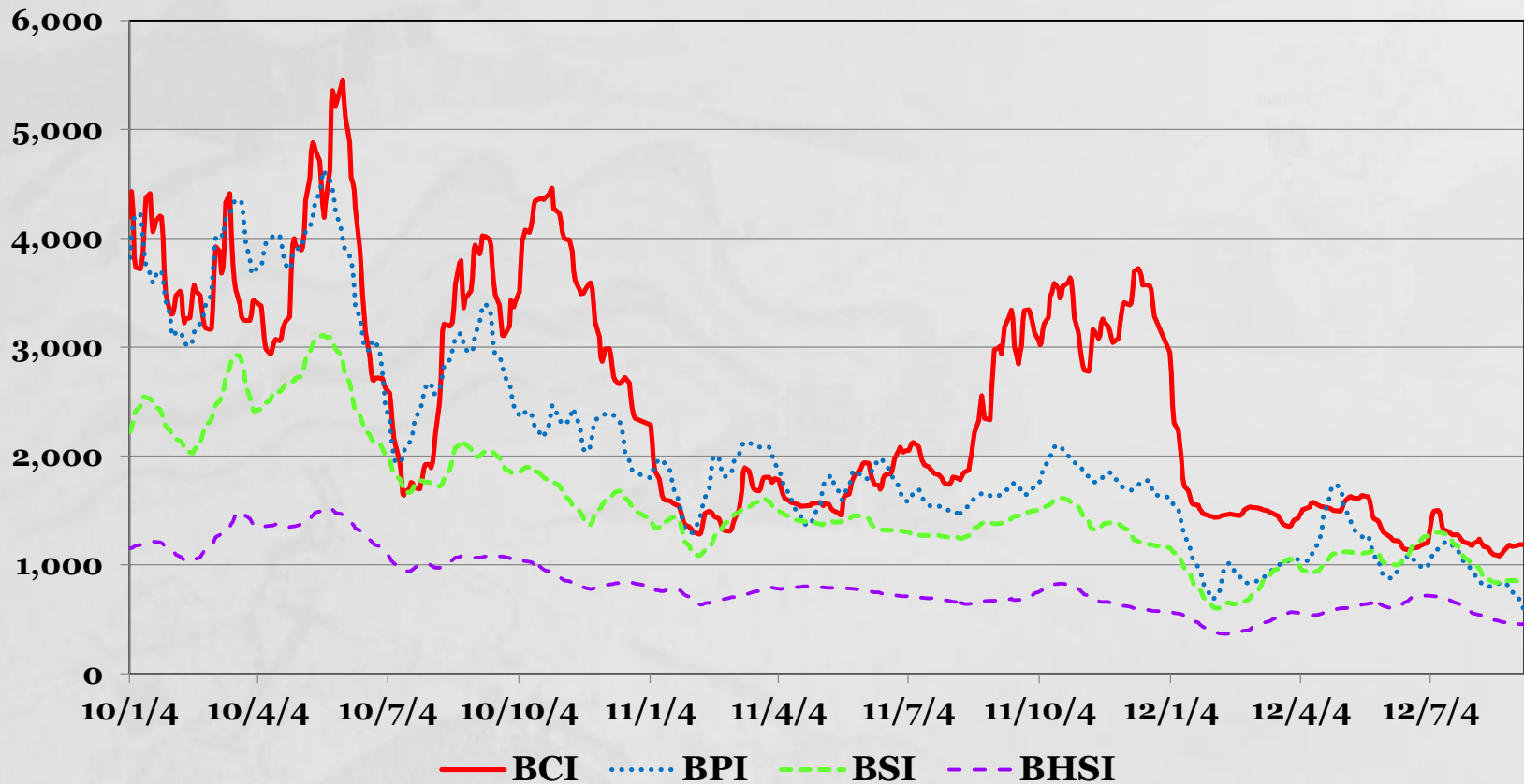
□ 중국과 한반도

- 한반도 전략:
중국의 국가주의, 중국지도부의 보수와 경향, 대 미국 전략
→ 한반도에 대한 중국의 ‘Division Management’
- 북한에 대한 중국의 입장:
핵문제와 북중관계의 분리(전략적 판단)
 - 양자간 경계관계의 심화(북한의 대중국 개방정책)
 - 북한에 대한 지속적 영향력 확보
 - 북한 문제를 한국에 대한 전략 지렛대로 활용
 - 북한을 중국 동북지역 발전 배우기지와(자원,출해권)
- 북한전망: 부분적 ‘개선’ 을 통한 ‘정상적 체제’ 지향

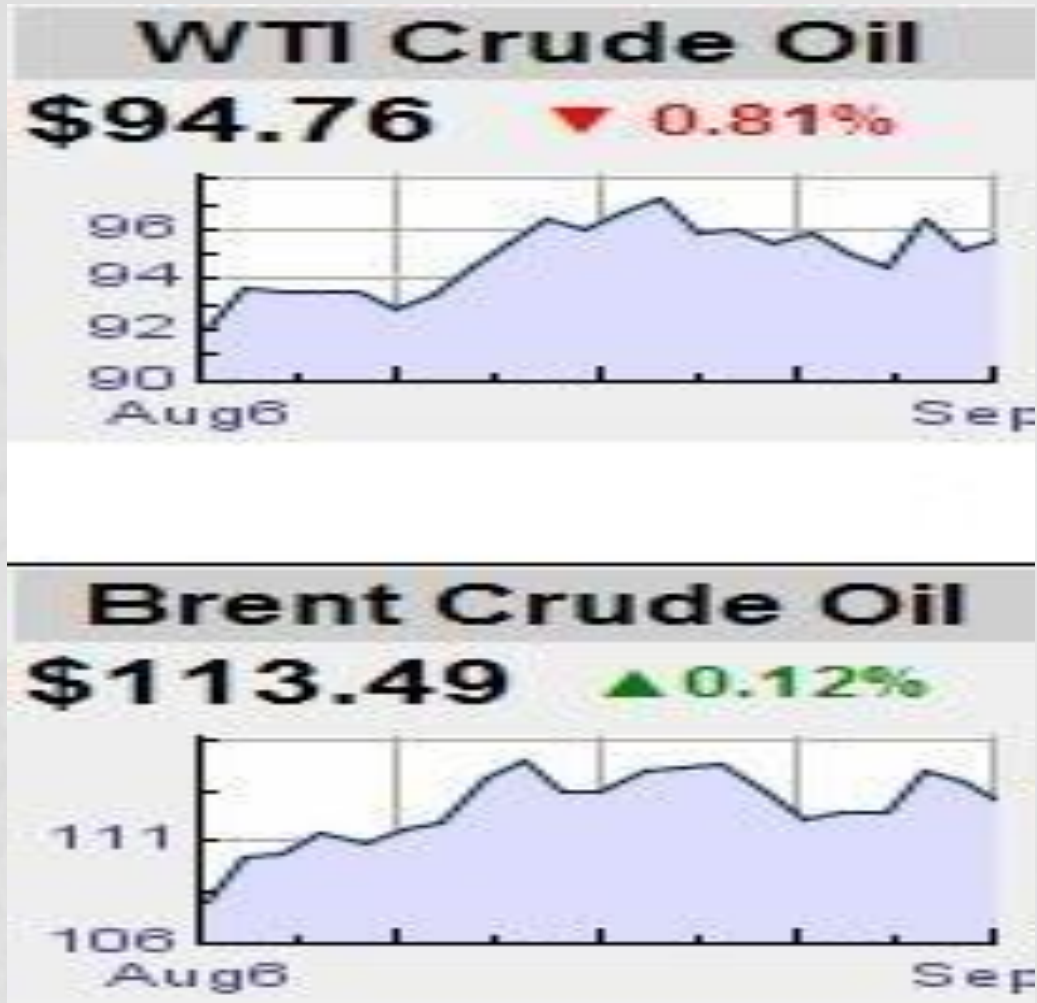
□ 최근 BDI(Baltic Dry Index) 변화 추이



□ 최근 각종 Baltic 선형지수 변화 추이



□ 주요 국제원유가격 변화 추이



□ 중국경제의 변화와 해운산업

- 최근 해운수요 침체에 따른 해운업 정비(운임 안정)
- 2012 중국경제는 8%대 성장, 완을 안정 전망
- 대형 프로젝트 진행(향후 5년)에 따른 벌크화물 해운 수요의 회복
 - 양자강(장강)의 동-서 내해 및 연안 물동량 증가
 - 중국경제의 발전에 따른 고부가가치 물류 수요
- 세계경기 불투명에 따른 중국의 수출입 증가율 둔화:
중국의 국제해운 수요 증가율은 다소 둔화
(단, 세계 공급사슬 관계 및 중국 상품의 비교우위로
인해 결정적 충격은 없을 것임) → 해운 환경 개선 가능

□ 향후 중국 해운산업 환경 변화 전망

- 중국 해운/선박업의 정비 및 관리모델 개선 정책 강화
- 경기 진작 정책에 따른 해운 수요 및 가격 개선
- 중국 연안 및 내해, ASEAN-중, 남북한-중-러 지역 해운 수요의 회복 및 증가 (단, 회복이 심한 양상)
- 대륙간 컨테이너 운송 수요에 비해 벌크 화물 운송 수요의 상대적 증가 - 장기적으로 곡물 수입량 증가
- 고부가가치형 IT 및 인프라 통합 물류 및 해운 수요 증가 (해운과 물류 서비스체계의 통합)

□ 한국 해운산업의 대응 방향

- 중국 해운산업 정비 및 통폐합 과정에 적극 참여
 - 관주도형 경계 강화에 따른 전략적 접근 필요
 - 한국의 비교우위 활용(IT 및 고부가가치 물류 기술)
 - 중국 연안 및 내해 해운 영역 진출(M&A, 지분 진출)
- 중국경제의 회복(정책)에 민감한 중국 해운 capacity의 cycle에 따른 해운 초과 수요 공간 활용
- 중국 전국에 대해 접근용이성을 갖춘 한국의 지리적 위치와 IT기반 및 인프라 우위를 활용한 한중 통합/종합해운물류 시스템의 구축
- 러시아 북한 중국동북지역의 동해루트 물동량 증가 대비, 한국의 FTA어브 기능 활용

제6차 CEO 초청 해운시황세미나
2012. 9. 12 (수) 07:30 / 엘 타워

세계 경제 변화와 하반기 해운시황 전망

KMI 해운시장분석센터



한국해양수산개발원



목 차



I. 세계 경제 변화와 전망

II. 컨테이너선 시황 변화와 전망

III. 벌크선 시황 변화와 전망

IV. 한국해운 현실과 시사점



I. 세계 경제 변화와 전망



1. 세계 경제 전망

❖ 세계 경제는 미국, 일본의 완만한 회복세에도 불구하고, 유로 존 경기둔화 및 중국경제 성장을 감소로 저성장 국면 지속

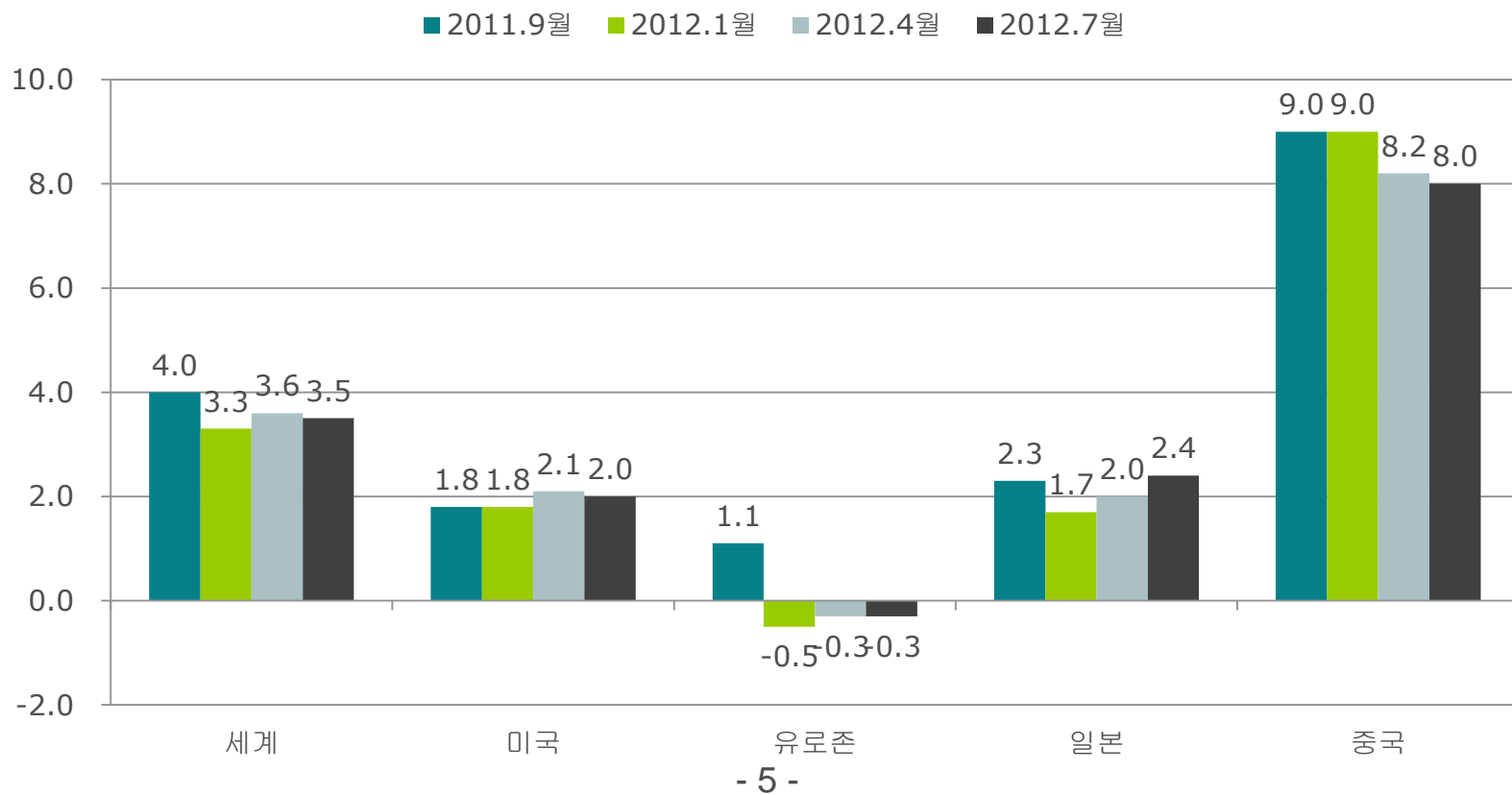
- (유로지역) 재정감축 리스크의 영향으로 올해 마이너스 성장에 이어 2013년에도 0.7% 성장에 그칠 전망
 - 고용사정이 악화되고 재정 취약국을 중심으로 디 레비리징(deleveraging) 지속, 소비 및 투자 심리 크게 위축
- (미국) 주택경기 회복 가능성이 나타나면서 금년 하반기와 내년 상반기에도 완만한 성장세 시현 전망
 - 고용 부진, 정부지출 감축을 둘러싼 불확실성은 경기회복 제약요인으로 작용
- (중국) 낮은 국가부채 수준을 감안할 때, 재정 및 통화 확대정책 등 내수 부양정책 효과를 기대할 수 있으나, 지방재정 문제 등으로 제한적 회복세
 - 정부의 사업승인 늘어나면서 사회간접투자 확대 예상, 물가 및 주택가격 안정을 바탕으로 추가 금융완화 여력도 보유
- (일본) 경기부양 및 지진 복구 사업 등에 힘입어 완만한 회복세 유지

1. 세계 경제 전망

❖ IMF의 2012년 세계 경제전망

■ 발표 시기가 늦어질수록 세계경제 성장률 낮게 전망

(세계 경제 3.5% 전망도 i)유로 존 재정위기 완화, ii) 미국경제 재정 절벽 회피, iii) 이머징 마켓 국가의 경기부양을 전제로 함)





2. 유로 존 재정위기와 영향

❖ 유럽 재정위기 = 과도한 부채 문제 : 부채수준 완화 (deleveraging) 되어야 해결

- 부채수준 완화는 구조조정과 긴축, 부채탕감, 외부지원 외는 현실적 대안 부재
- 그 이전까지는 투자 지출 여력없어 장기간 저성장 지속 불가피
 - 2nd Great Contraction (Rogoff)
 - Perfect Storm (Roubini)
 - New Normal
 - 제2의 일본화
- 부채국의 구조조정 긴축의 국민감내 수준과 지원국의 여력을 고려할 때, 단기간내 해결 곤란... 장기간 지속 불가피, 세계 경제는 장기 저성장 전망



2. 유로존 재정위기와 영향

- ❖ 유럽의 경기 침체는 우리나라 對 EU 직접 및 간접 수출액을 약 20%씩 위축시킬 전망
 - 한국의 對 BRICs 가공무역 비중과 BRICs의 對 EU 수출 감소액을 연계하여 분석한 결과, 2011.1~2012.1월 사이 한국의 BRICs 우회 對 EU 간접 수출은 4.0% 감소
 - 장기시계열 분석결과에 의하면, EU의 2012년 경제성장을 감소로 인하여 올해 한국의 對 EU 직접 및 간접수출은 각각 19.5%와 20.9% 감소 예상(총수출이 4.3% 감소하는 효과)

(자료 : 변양규, 2012년 하반기 및 2013년 한국경제전망과 위험요인 점검”, [한국 및 세계경제 긴급 진단], 한국경제연구원, 2012. 9. 3.)



2. 유로존 재정위기와 영향

❖ 한국 경제에 미치는 영향 (실물)

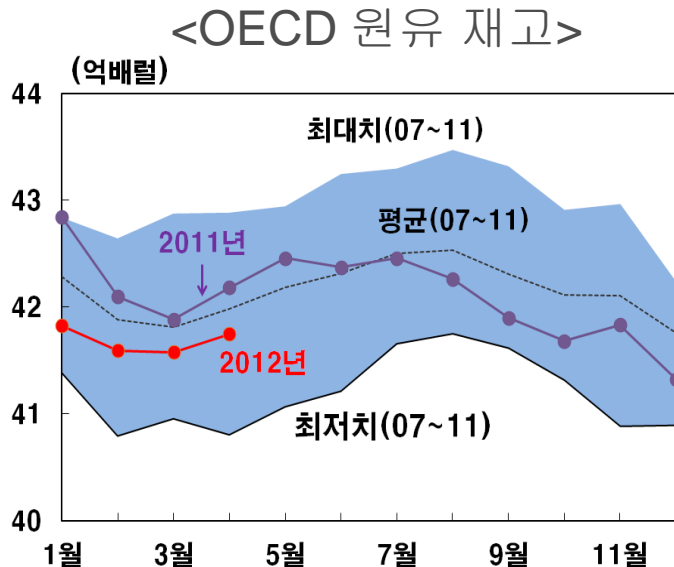
- 유럽경제 침체 → 한국의 대유럽 수출 감소 (직접 효과)
- 유럽경제 침체 → 중국의 대유럽 수출 감소
→ 한국의 대중국 수출 감소 (간접 효과)

| | 한국의 대EU 수출 (2011: 751억 달러) | 한국의 대중국 수출 (2011: 1,342억 달러) | 중국의 대EU 수출 |
|-------|-------------------------------|---|--------------|
| 2011년 | 전년대비 7.8% 증가 | 14.8% 증가 | 15% 증가 |
| 2012년 | 1~4월 : -12.7% | 1월 : -7.4% 2월 : 20.4% 3월 : -1.5% 4월 : -4.8% 5월 : -0.4% 1~5월 : 0.6% | 1~4월 : -0.3% |

(자료 : 오정근, 유로존 위기의 전망과 한국경제 파급영향”, [한국 및 세계경제 긴급 진단], 한국경제연구원, 2012. 9. 3.)

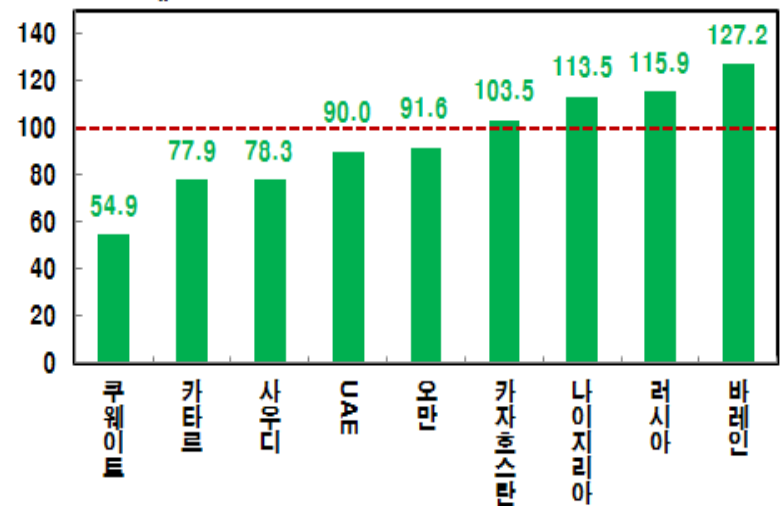
3. 국제유가

- ❖ 국제유가는 글로벌 수요위축에도 불구하고, 당분간 높은 수준을 유지할 전망
 - 특히 재고확충 및 계절수요, 이란 핵문제 등은 하락 폭을 제약하는 요인으로 작용
- ❖ 또한 유가 하락 폭이 과도하다는 인식하에서 산유국이 적정 유가(평균 100달러, Dubai유 기준)를 유지하기 위한 감산을 실행할 가능성



자료 : IEA. (석유제품 포함)

<주요 산유국의 손익분기(BEP) 유가>
(달러/배럴)



자료 : Deutsche Bank



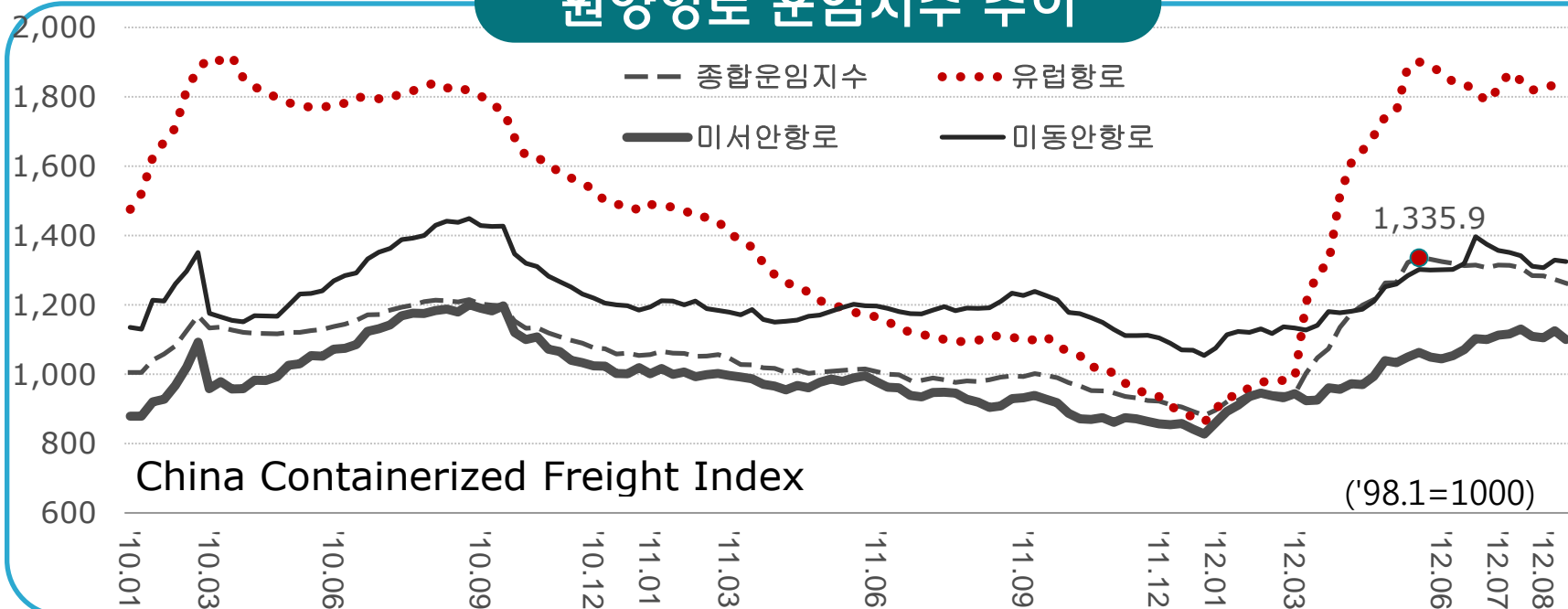
II. 컨테이너선 시황 변화와 전망

1. 컨테이너선 시황 변화와 특징

❖ 원양항로: 연초 이후 운임 지속 상승, 5월 중순 하락

- 8.17일 전년 동기대비 미서안5%, 미동안4%, 유럽항로 22% 상승
- 단, CCFI 5.18일 사상최고치 기록(1,335.9p)후 지속적 하락

원양항로 운임지수 추이



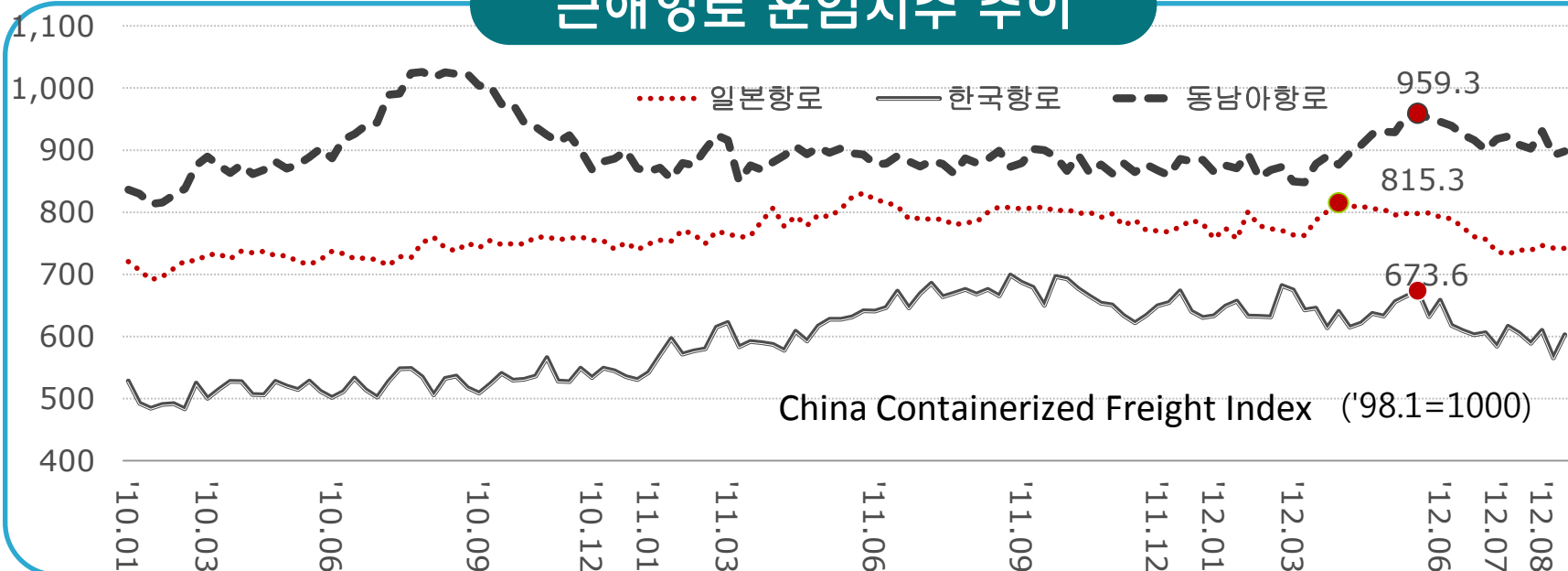
자료 : 상해항운교역소

1. 컨테이너선 시황 변화와 특징

❖ 근해항로: 전년대비 강보합, 전항로 2분기 하락 전환

- 8.17일 기준 전년 동기대비 한/중(수입) 1%, 중/동남아 2% 상승, 중/일 1% 하락
 - 한중(수입) 5.18일 하락 전환, 중/일은 3.30일 이후 하락 전환
 - 동남아항로는 유럽항로 하락 영향으로 5.18일 하락 전환

근해항로 운임지수 추이



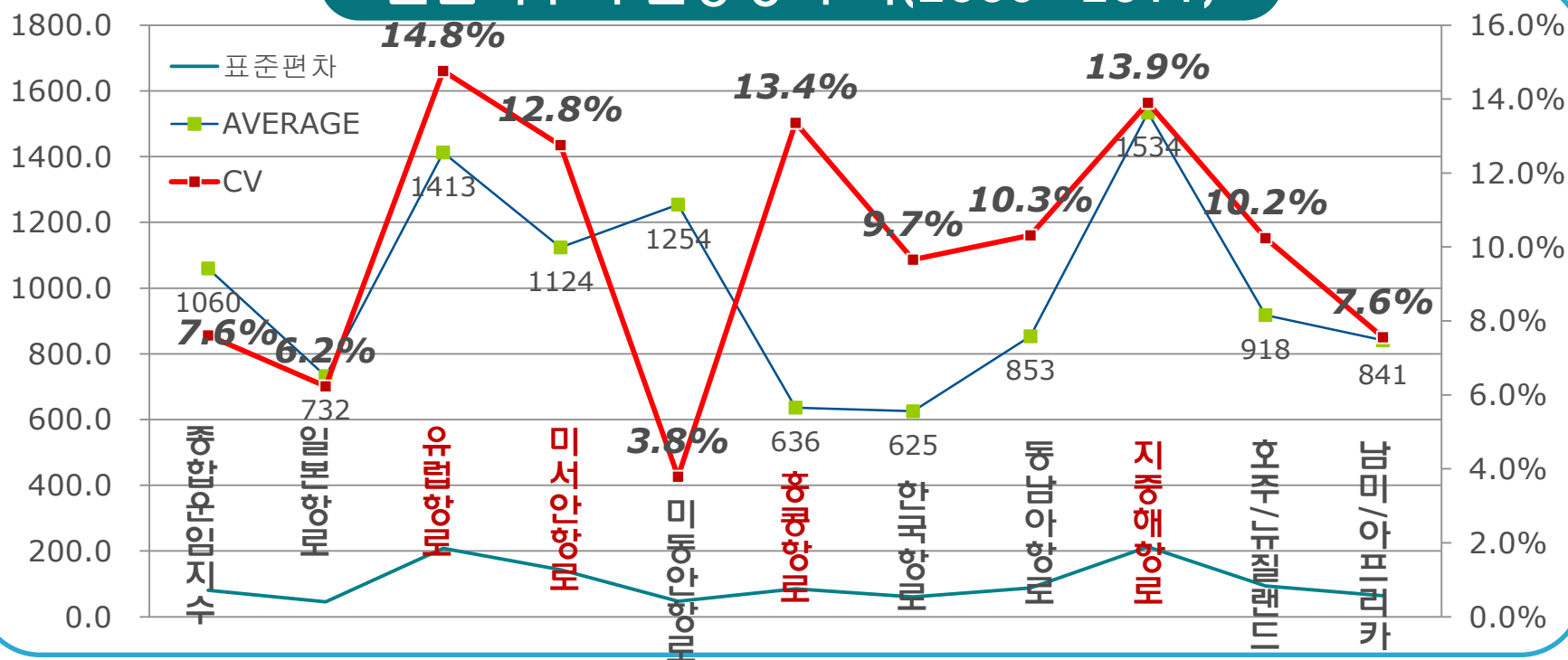
자료 : 상해항운교역소

1. 컨테이너선 시황 변화와 특징

❖ 컨테이너선 운임지수 변동은 원양항로가 극심

- 2003~2011년 기간 중 CCFI 운임지수 변동성 7.6%
- 유럽항로가 14.9%로 운임변동성 가장 높아(원양항로 > 근해항로)

운임지수의 변동성 추이(2003-2011)



자료 : 상해항운교역소



1. 컨테이너선 시황 변화와 특징

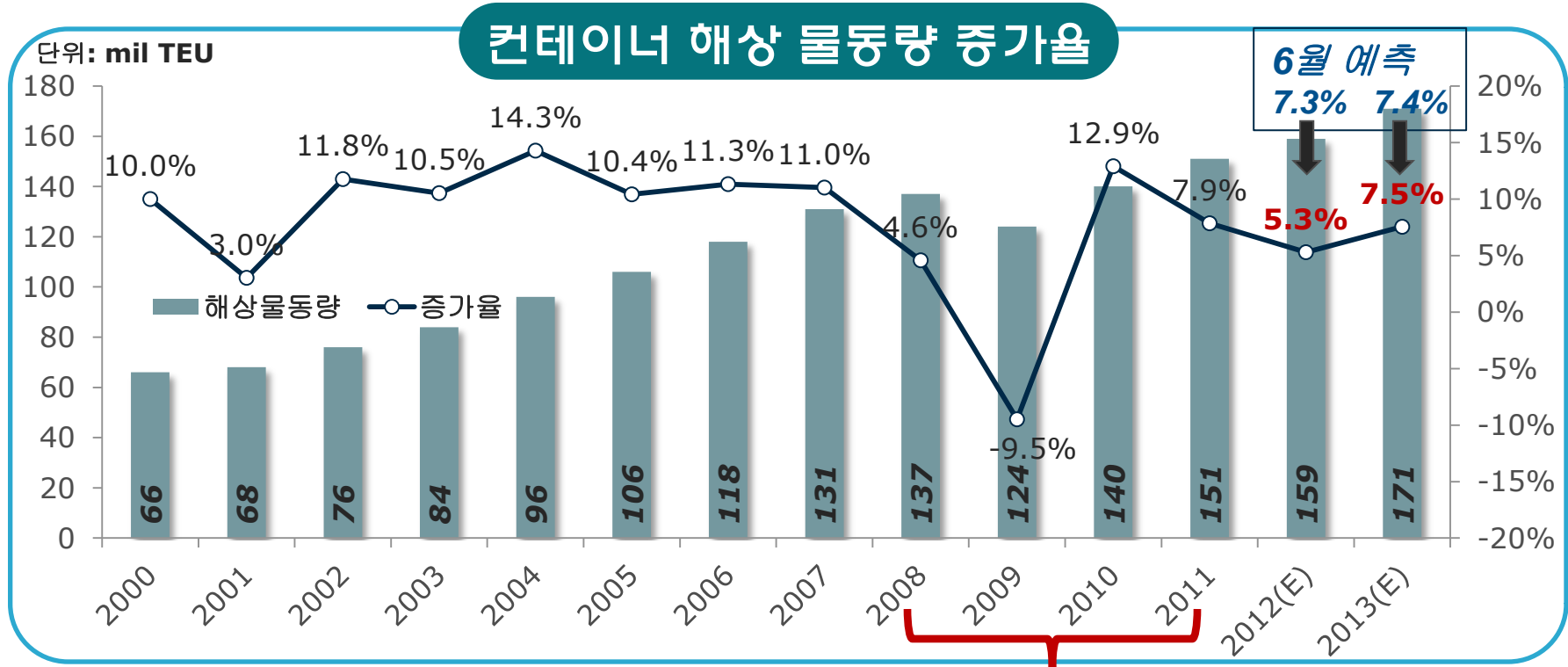
❖ 컨테이너선 시장 시황변화의 특징

- 선사들의 선복 조절에 따른 운임 인상 효과로 연초 이후 운임 급등
 - 선사 간 협력체제 구축이 주요(G6, CKYH + Evergreen, MSC+CMA CGM), 상반기 운임은 공급측 요인에 의해 변동
 - 2012년 1월 기준 사상최대 계선량 (150만 TEU) 기록. 단, 1월 이후 지속 감소, 8월 기준 30만 TEU 추정
- 유럽항로가 14.9%로 운임변동성 가장 높아(원양항로 > 근해항로)
 - 원양항로가 근해항로(저수익, 저손실 구조)에 비해 수익 및 손실 많음
- 6월 이후 운임 인상 추진이 지연되고 있는 상황
 - 주요 선사들은 8월부터 운임인상을 추진했으나, 인상 폭을 낮추거나 9월로 다시 연기하는 추세 (Hapag-Lloyd, Maersk 등)
- 중국 성장의 둔화로 유일한 성장기대요인의 모멘텀이 사라진 상황
 - 미국 경제가 다소 나아지는 상황이나 유럽 등 세계경제의 둔화 국면

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ 컨테이너 해상물동량, 올해 기대 이하 예상

- 2012년, 전년 대비 불과 5.3% 증가한 1억 5,900만 TEU 예상
- 2008~2011년(3년) 간 10.2% 성장 (잃어버린 3년)



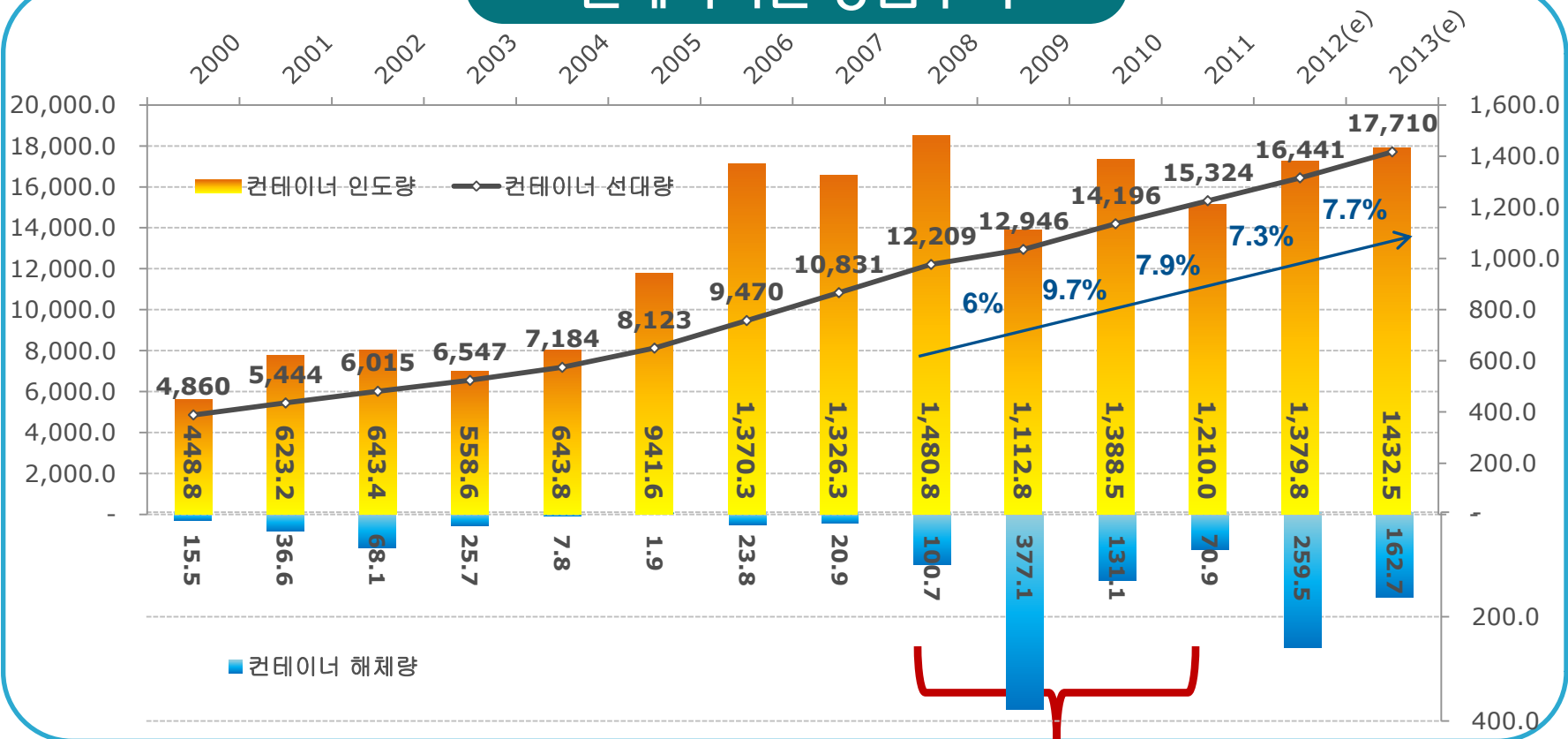
자료 : KMI 분석, Clarkson

2. 컨테이너선 수급 차이 및 전망

❖ 선박 공급량은 2013년 까지 7.3~7.7% 증가 예상

- 2012년 해체량 증가에도 불구하고, 연간 7.3% 늘어날 전망

컨테이너선 공급차이



자료 : KMI 분석, Clarkson

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ 2006년 초대형선 투입 계기로 수급 불균형 심화

- 2006~09년 기간 중 수급 불균형 (물동량 증가율 < 선박량 증가율)

컨테이너선 수급 추이(%)

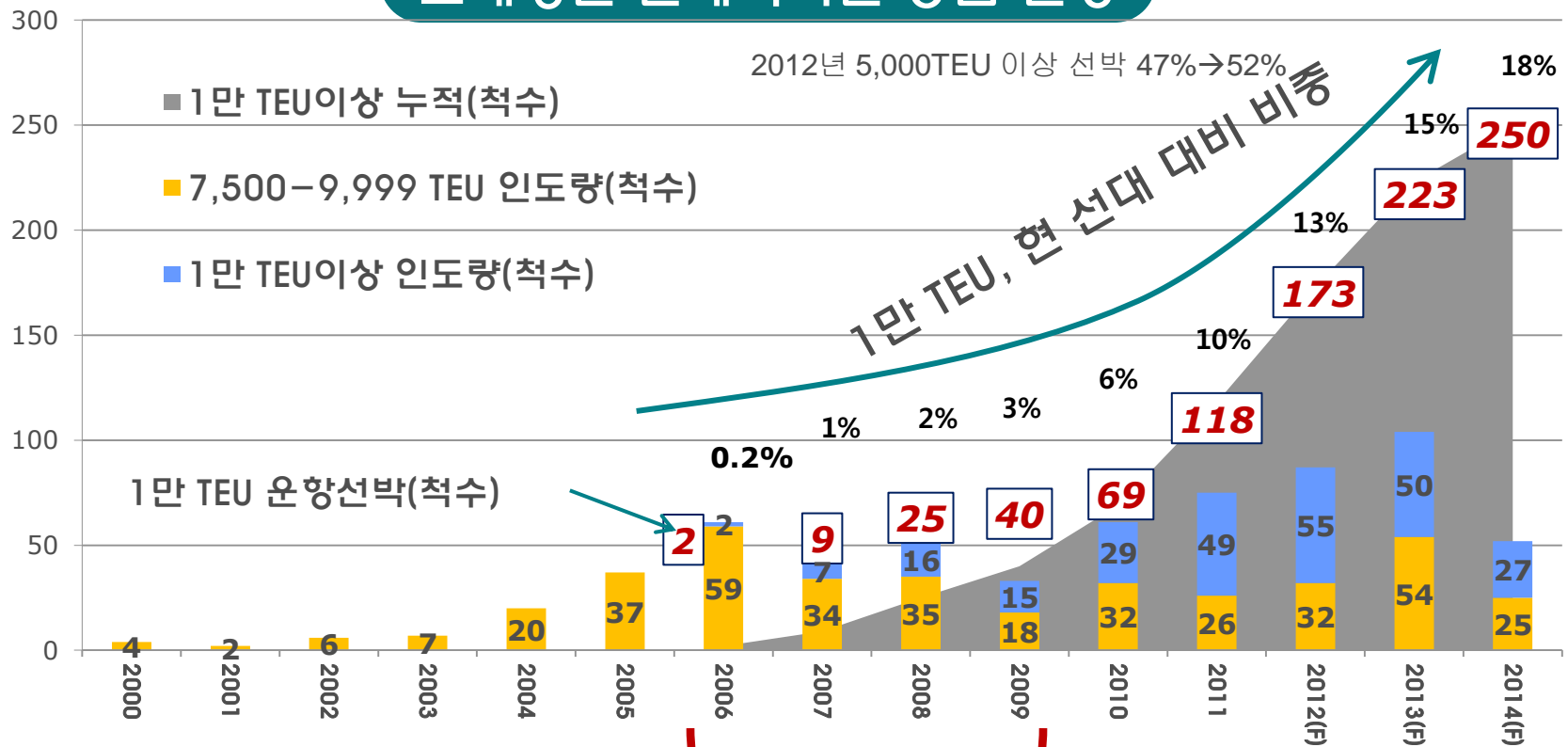


2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ 초대형선 금년 173척, 2014년 250척 투입 전망

- 2012년 전 선대의 13% → 2014년 18% 예상

초대형선 컨테이너선 공급 전망

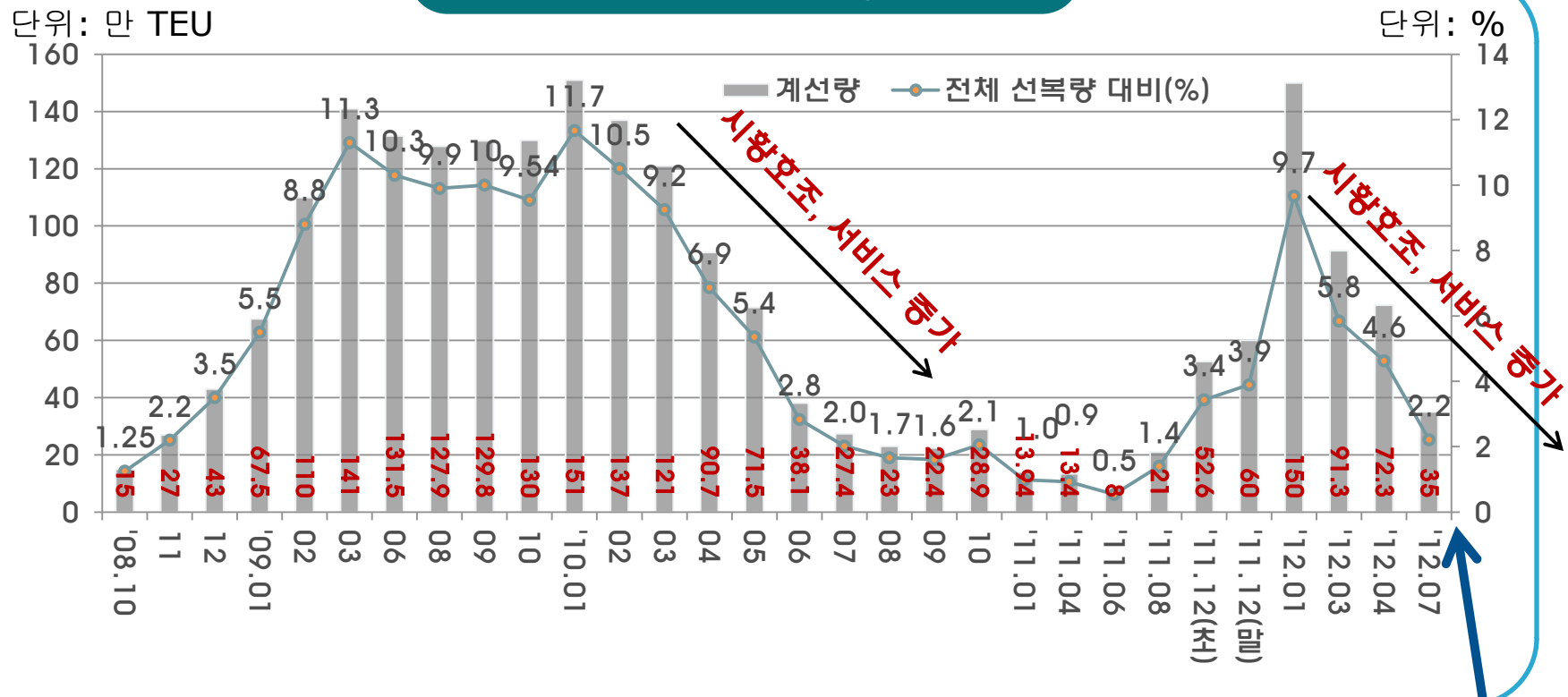


2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ 컨테이너선 계선량, 연초 150만 TEU에서 점차 감소

- 2010년 양상, 전년 불황으로 계선증가→운임상승→서비스증가

컨테이너선 계선량 추이



자료 : KMI 분석, Alphaliner Weekly

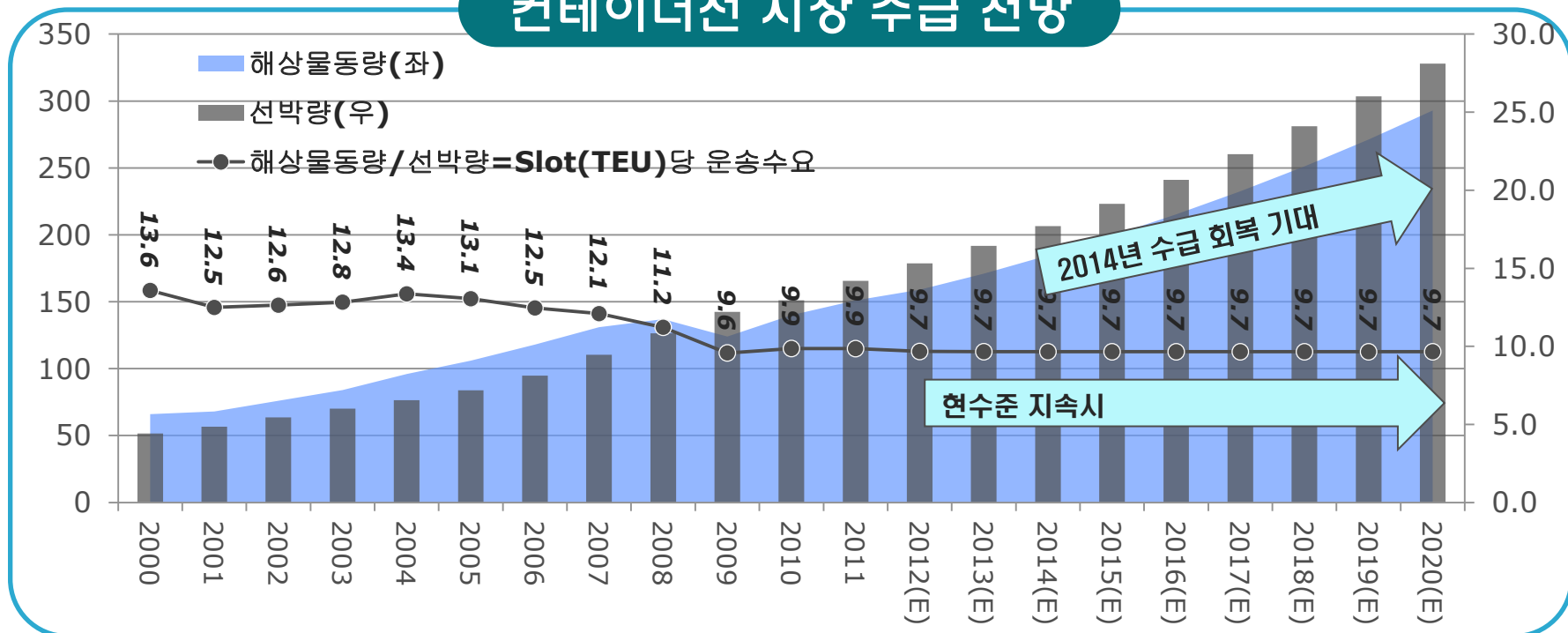
2012년 8월 약 30만 TEU 예상

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ 2014년 컨테이너선 시장 수급 부분 개선

- 컨테이너선 시장 수급은 2009년 저점 형성 후 개선 폭 둔화
- 슬로(1TEU)당 수요(해상물동량/선박량)는 2014년 수급 개선 전망

컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : KMI 분석, Clarkson

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ CCFI, 상반기 호조로 하반기 조정불구 전년비 상승

- CCFI 전망 : 긍정 1,154(16%) , 중립 1,133(14%), 비관 1,112(12%)
➔ 급격한 하락은 없을 것으로 예상

컨테이너선 운임지수 전망

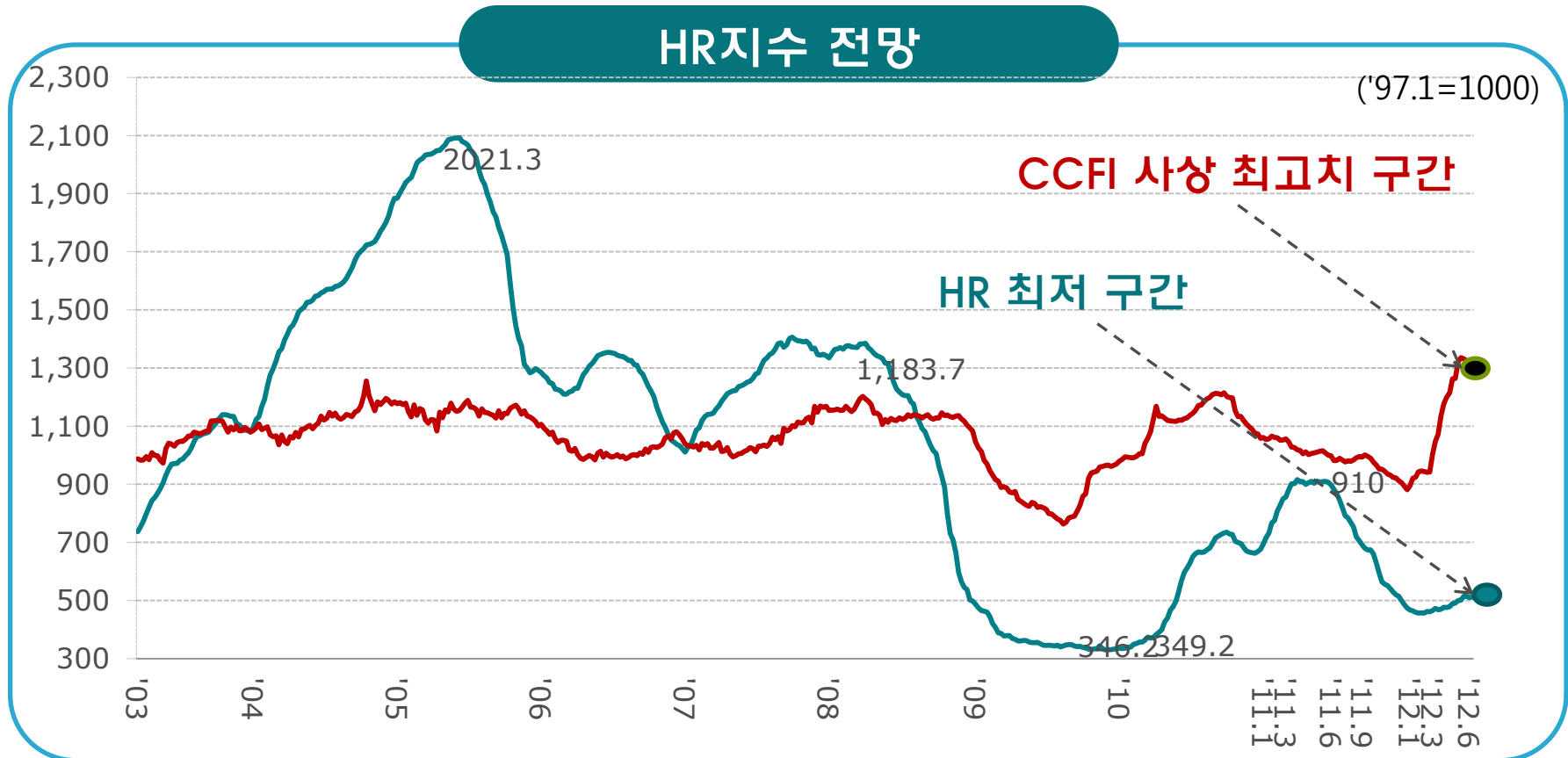


자료 : KMI 분석, Alphaliner Weekly

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ HR, 과거와 같은 상승 어려울 전망

- HR 전망 : 최근 수치인 500포인트 내외에서 등락 예상

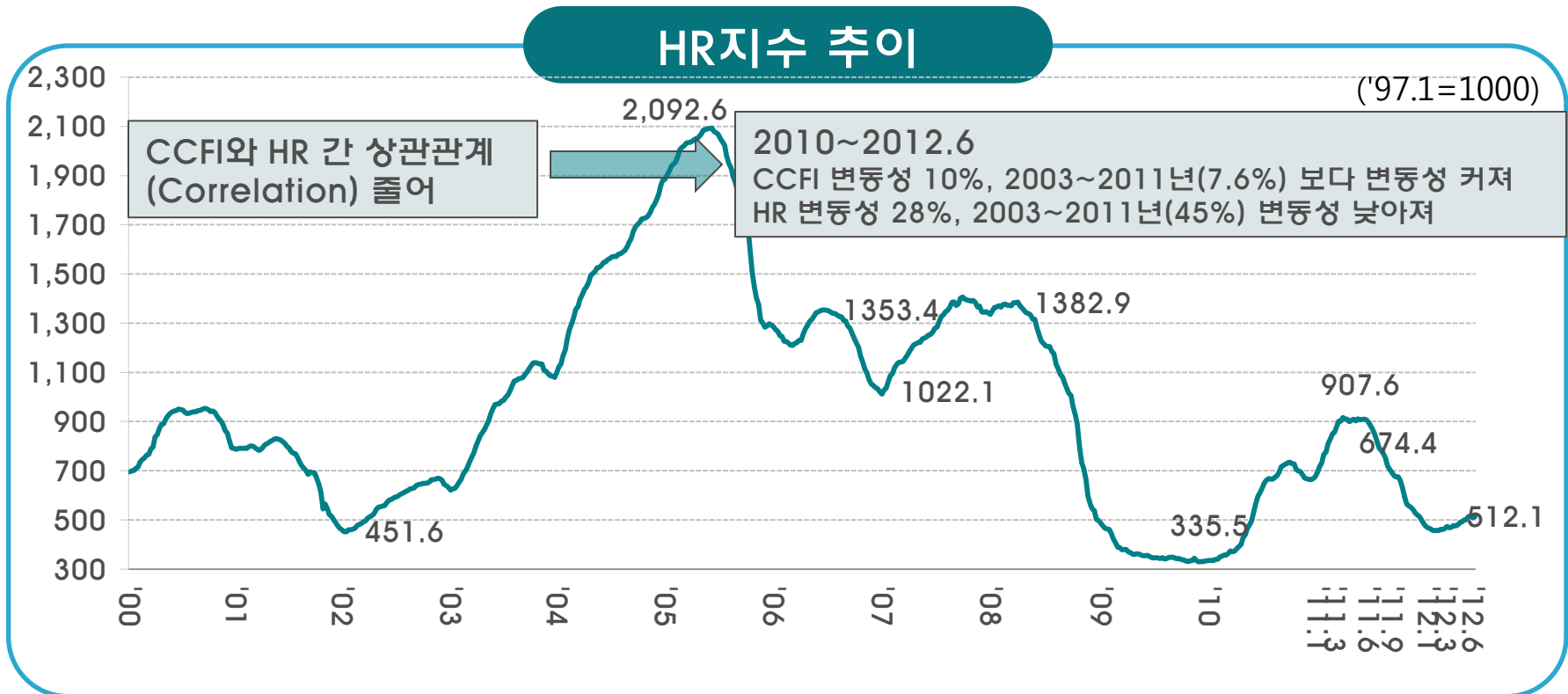


자료 : KMI 분석.

2. 컨테이너선 수급 추이 및 전망

❖ HR지수 ; 2012년 들어 반등했으나 미미한 수준

- HR지수 6.14일 512.1, 금주 476.9p. (2012년 상승 반전했으나 운임시장 비해 미미)
- 2003~'11, CCFI 변동성 7.6%, HR 45%로 운임시장 비해 변동성 높음



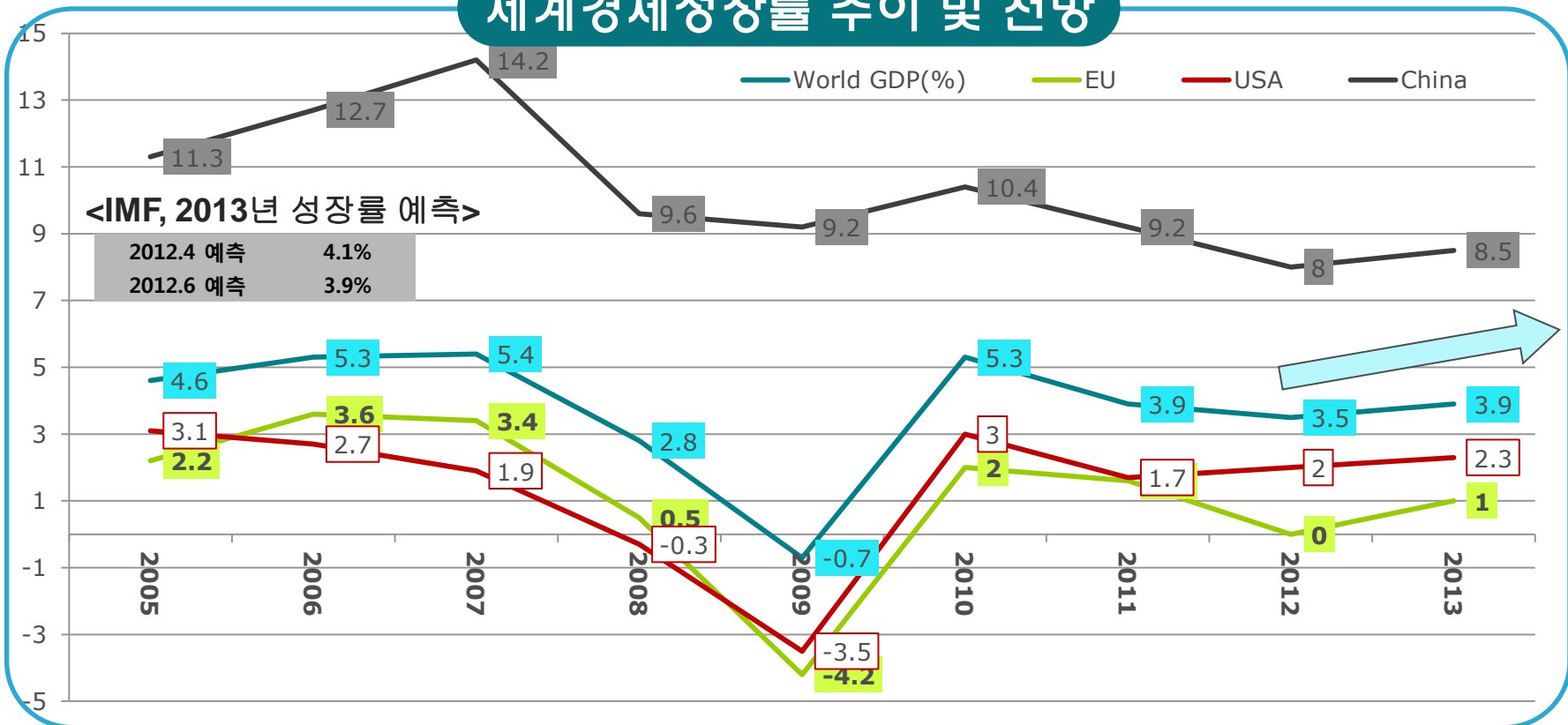
자료 : Howe Robinson

3. 컨테이너선 시황변동 요인과 전망

❖ 2013년 세계경제성장, 올해 대비 성장률 증가 예상

- 2013년, 올해 대비 성장률 증가 소폭 전망, 단, 2016년 4.6%(IMF)

세계경제성장률 추이 및 전망



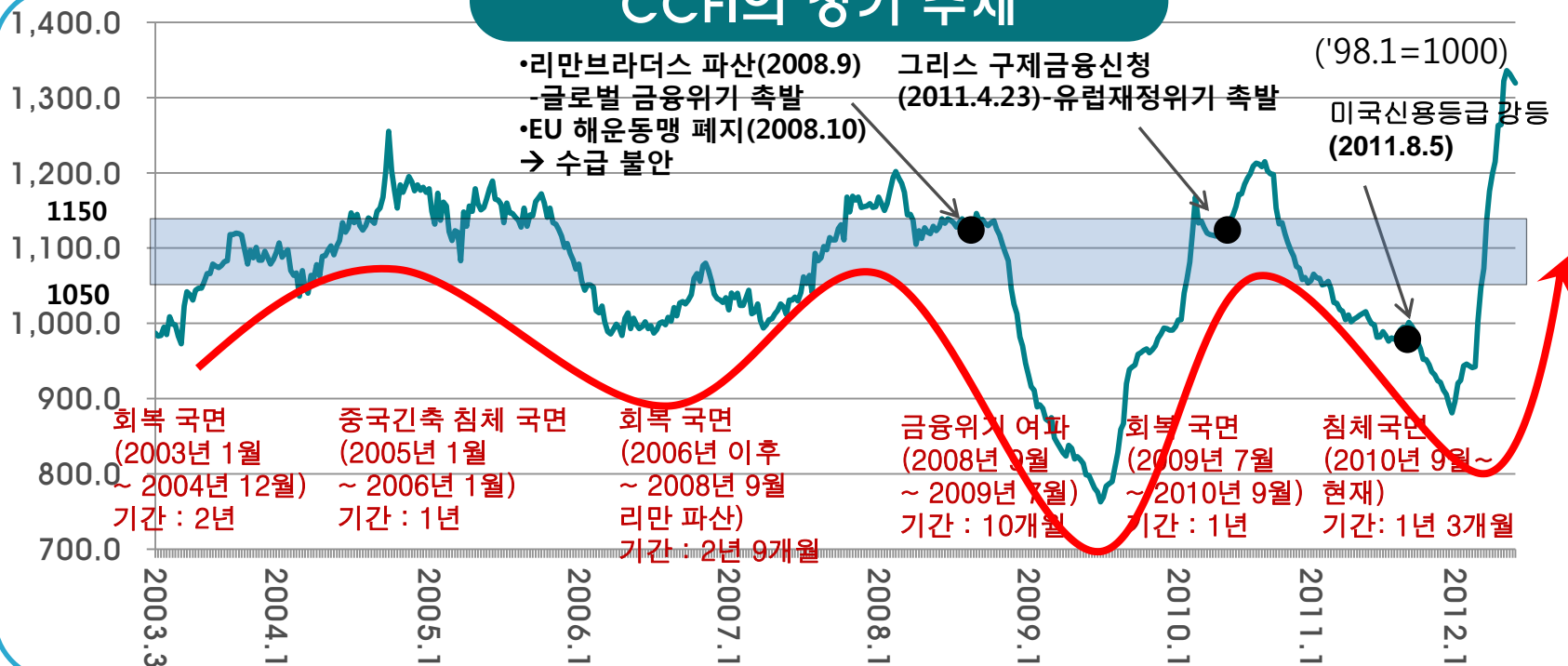
자료 : KMI 분석.

3. 컨테이너선 시황변동 요인과 전망

❖ (원양항로) 컨테이너선 시장 장기 추세와 특징

- 2003년 이후 3번째 파동기 이후 4번째 파동기
 - 2003~2011 CCFI 평균치는 1,060p로 1,050p가 호불황 기준

CCFI의 장기 추세



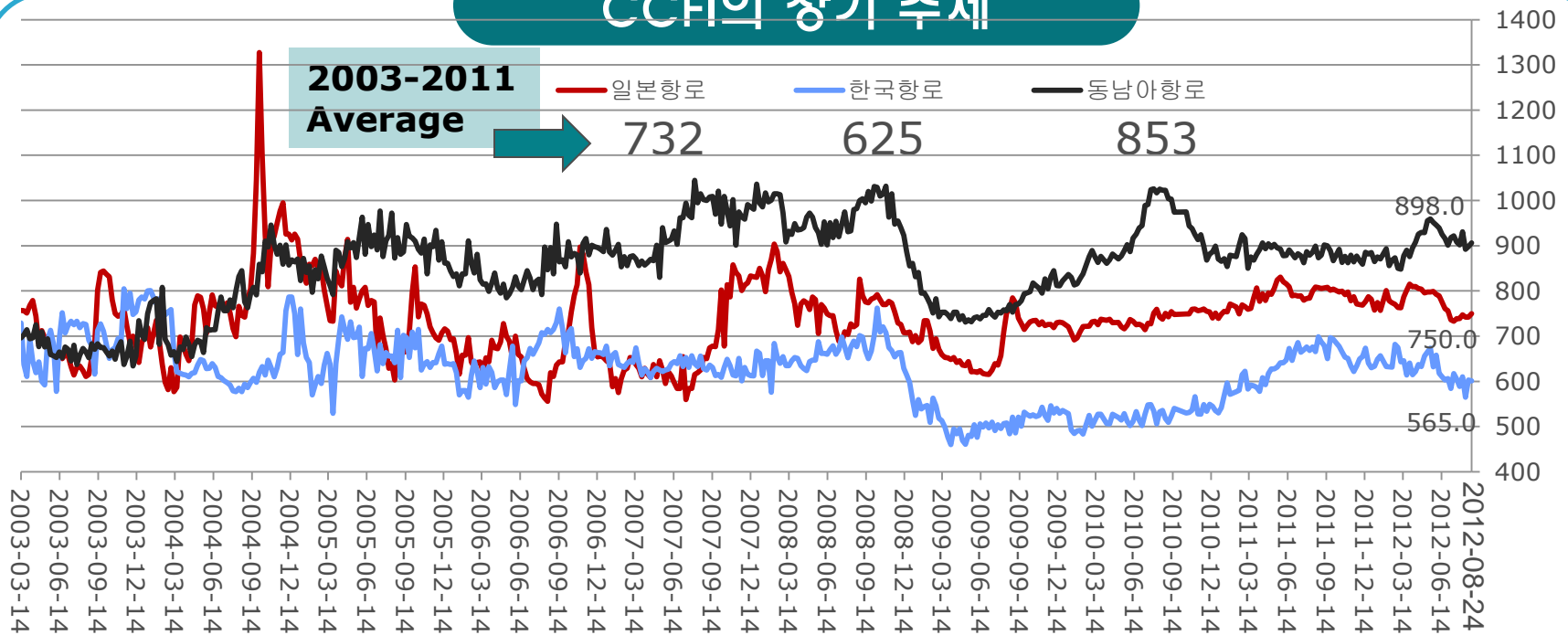
자료: 상해항운교역소

3. 컨테이너선 시황변동 요인과 전망

❖ (근해항로) 컨테이너선 시장 장기 추세와 특징

- '09~'11년 상반기까지 지난 '03~'11년 평균치 밑돌아
 - 원양항로와 달리 2011년 상반기 이후 평균치 상회, 수준은 미미

CCFI의 장기 추세



자료 : 상해항운교역소

3. 컨테이너선 시황변동 요인과 전망

컨테이너선 시장 변동요인과 전망

| 변동 요인 | | 주요 내용 | |
|-------|-------------------|-------------------|--|
| 수요 | 세계경제성장변화 | 글로벌 경제성장 둔화 | <ul style="list-style-type: none"> 3.9%(2011) → 3.5%(2012) → 3.9%(2013) - 미국 경제 회복세, 유럽 및 중국 경제 둔화가 문제이나 내년 회복 예상 |
| 공급 | 경쟁구도 변화 | 글로벌 얼라이언스 체제 구축 | <ul style="list-style-type: none"> G6=(Grand Alliance + The New World Alliance) 등 선사들의 공조 체제가 상반기 적절한 성공을 했으나 하반기 들어 운임 상승 둔화, 결국 “수요 회복” 이 관건 |
| | 공급자 영향 변화 | 수급 의존 → 공급자 영향 강화 | <ul style="list-style-type: none"> 초대형선 등장과 보유선사 중심의 공급자 영향 강화 - 수요 회복이 중요하다더라도 향후 시장은 공급자(초대형선 보유선사) 영향 커질 전망, 근해선사도 상대적으로 대형선 투입 선사가 시장 교란 예상 |
| | 비용구조 변화 | 벙커가격 및 선박금융 등 | <ul style="list-style-type: none"> 벙커가격의 급등세 지속은 선사들의 유동비용에 있어 가장 큰 위험 선사는 단기적인 어려움보다 큰 안목으로 5년 이상의 장기적인 플랜을 위한 포지션 필요(2014년 이전 선대투자 및 유동성 확보 방안 수립) |
| 시장 | 운임시장파동 변화 | 4파동기 형성 | <ul style="list-style-type: none"> 2012년 상반기 이후 4파동기 하락기, 2013년까지 강한 상승 어려워 |
| | 운임변동성 변화 | 유럽항로 중심의 운임변동성 강화 | <ul style="list-style-type: none"> 강력한 공급자 시장(초대형선박 보유선사) 등장이 원인 향후 캐스케이딩에 따른 남미시장의 초대형화 및 기타 항로의 대형화 추세에 따른 운임시장 변동성에 대비 필요 |
| | 용선 및 운임시장 상관관계 변화 | 디커플링 (decoupling) | <ul style="list-style-type: none"> 운임시장과 용선시장의 동조적 상관관계 둔화 - 초대형선 시장으로 중심이 이동함에 따라 중소형선 시장은 축소 국면 - 향후 용선시장도 대형선 중심으로 3-4년 이내에 이동 전망 |

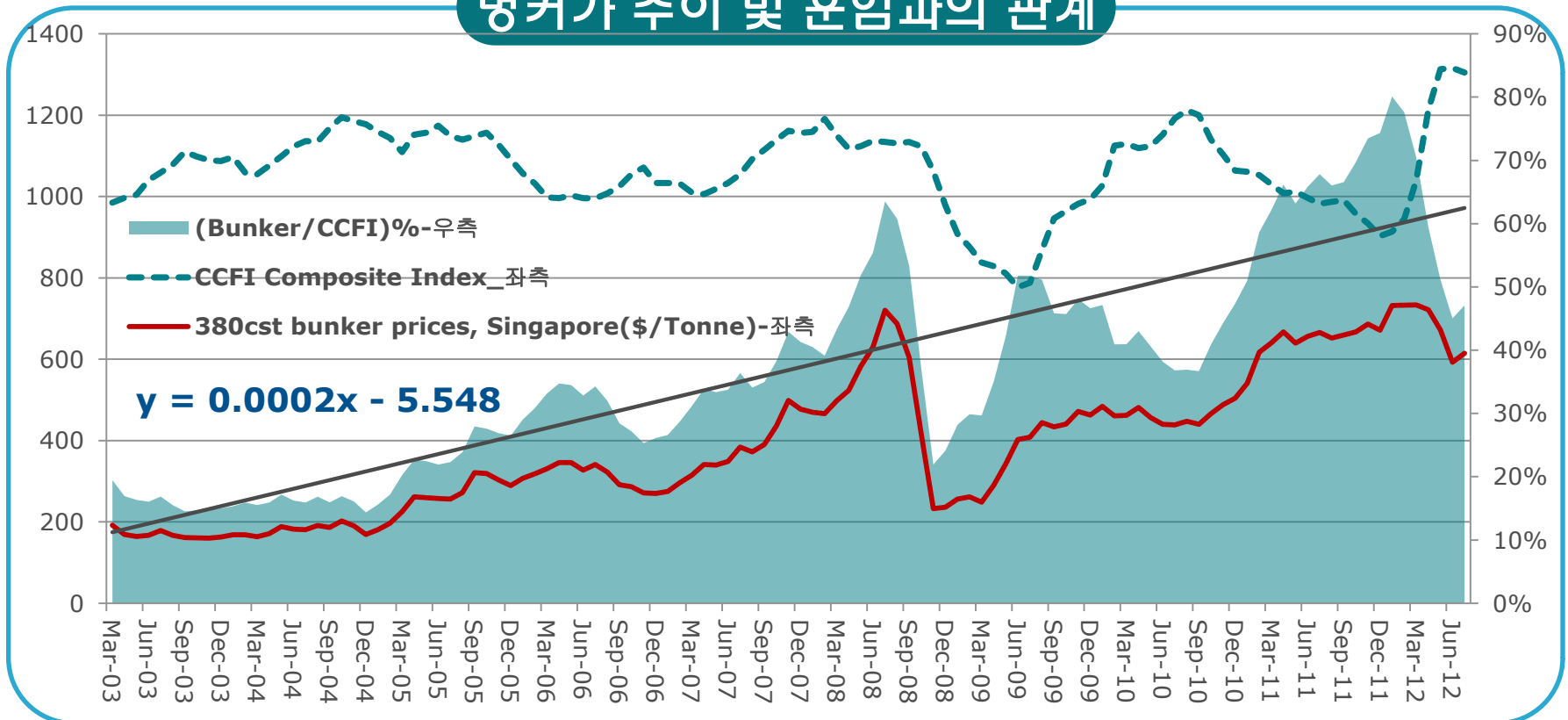
자료 : KMI 분석.

3. 컨테이너선 시황변동 요인과 전망

❖ 운임의 유가 반영 비율 감소하는 추세(비용)

- 선박구조와 함께 bunker가격 부담이 선사들의 비용구조를 악화

병커가 추이 및 운임과의 관계



자료 : KMI 분석.



III. 벌크선 시황 변화와 전망



1. 건화물선 운임변화의 특징

❖ 현재 벌크선 시황은 2008년 위기시 유사한 수준

- 2012년 BDI 평균 932p 기록 (9월 3일 현재, 698p)
- 동아시아 항로가 다소 양호한 반면, 유럽위기로 유럽항로 최악

2008년 위기 및 현재 건화물선 운임 비교

[BDI 및 선형별 평균 운임]

단위 : 포인트 및 달러/일

| 구분 | BDI | 케이프 | 파나막스 | 수프라막스 | 핸디사이즈 |
|------------|-----|-------|-------|-------|-------|
| 2008년12월5일 | 663 | 2,763 | 4,058 | 5,726 | 4,421 |
| 2012년 9월3일 | 698 | 3,356 | 5,671 | 8,911 | 6,668 |

[BDI 및 선형별 평균 운임]

단위 : 달러/일

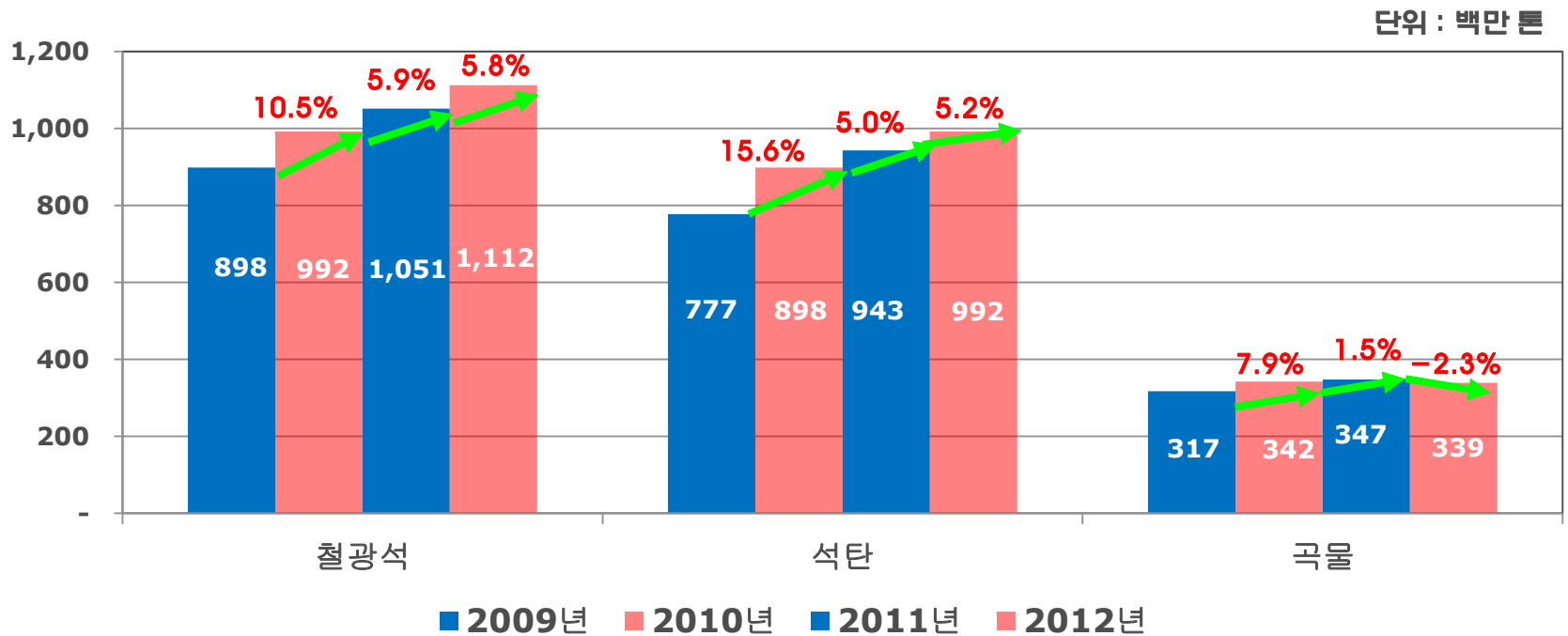
| 구분 | 4TC 평균 | 대서양운임 | FH 운임 | 태평양운임 | BH 운임 |
|------------|--------|-------|--------|-------|---------|
| 2008년12월5일 | 2,763 | 2,093 | 5,281 | 2,230 | 1,447 |
| 2012년 9월3일 | 3,356 | 3,014 | 19,217 | 4,039 | -12,846 |

2. 건화물선 수급변화의 특징

❖ 2012년 전체 건화물선 물동량 증가율 4% 전망

- 철광석 및 석탄이 물동량 증가를 주도. 철광석 중국 비중 : 67%

건화물선 물동량 추이





2. 건화물선 수급변화의 특징

❖ 최근 3년 막대한 신조선 인도, 시황악화 야기

- 2012년 이후 인도량은 2009년 위기 이후 저가 발주에 상당부분 기인

건화물선 신조선 발주 추이

단위 : 백만 DWT

| 구분 | | 2010년 | 2011년 | 2012년 (7월 누적) | 신조선 발주 (09년~11년2월) |
|-------|------|-------|-------|------------------|-----------------------|
| 케이프 | 인도량 | 38.59 | 45.56 | 30.53 | 53.84 |
| | 인도비율 | 23% | 22% | 12% | |
| 파나막스 | 인도량 | 15.52 | 23.70 | 18.89 | 51.39 |
| | 인도비율 | 13% | 17% | 12% | |
| 수프라막스 | 인도량 | 17.90 | 19.89 | 11.74 | 29.14 |
| | 인도비율 | 19% | 18% | 9% | |

주 : 인도비율은 연초 선박량 대비 당해연도 인도량 비율
자료 : Clarkson ; KMI 분석

2. 건화물선 수급변화의 특징

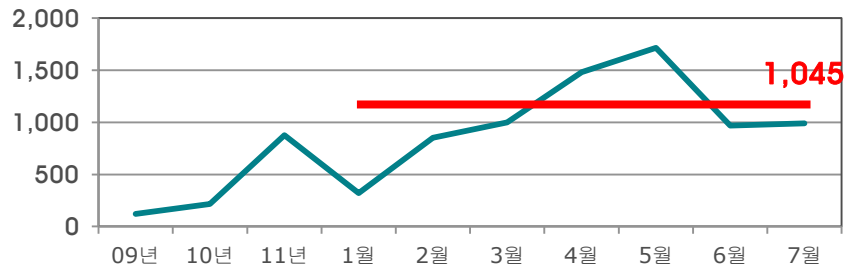
❖ 2009년 위기 이후 최대의 해체실적을 기록 중

- 케이프의 경우, 올해 7월까지 선대대비 2%(730만 DWT)가 해체됨

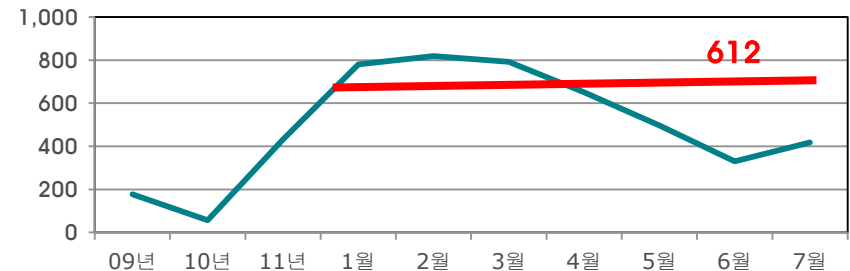
건화물선 해체량 추이(월평균)

단위 : 1,000 DWT

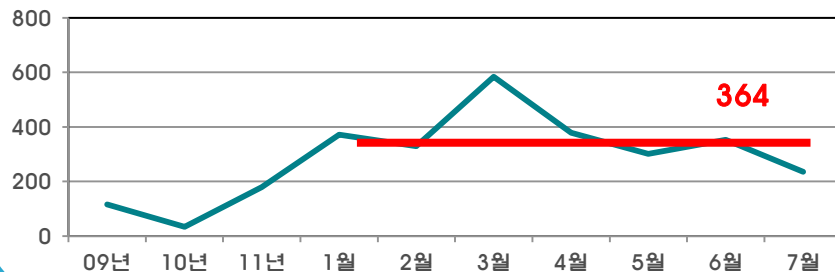
케이프



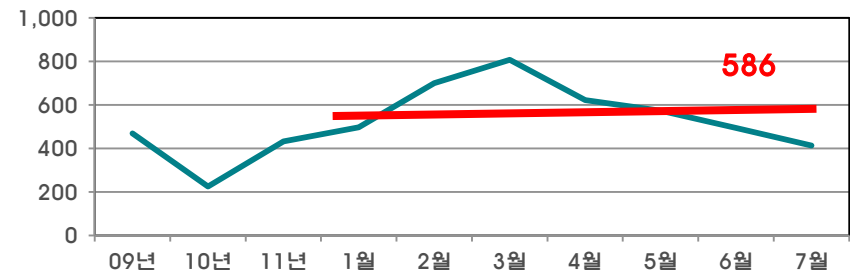
파나막스



수프라막스



핸디사이즈



3. 건화물선 시황 전망

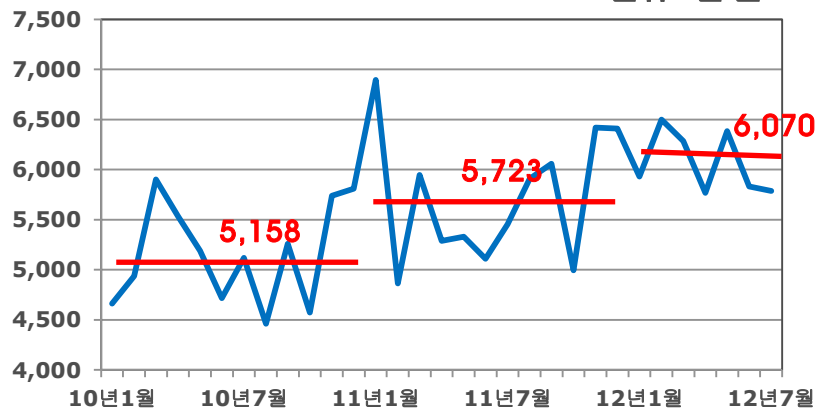
❖ 철강 원자재(철광석, 원료탄) 및 연료탄 수요 증가

- 중국 등의 신흥국 수요지지세 전망. 다만, 증가 폭은 둔화될 전망
- 특히 중국 자국산 철광석의 손익분기점이 어디에서 형성될 지가 관건
- 인도네시아의 자국 석탄 활용책(소비) 강화로 수출물량 감소, 세계적으로 톤-마일 증가효과 기대 (대형선 화재, 중소형선은 악재로 전망됨)

중국 철광석 수입물동량 추이 및 가격 비교

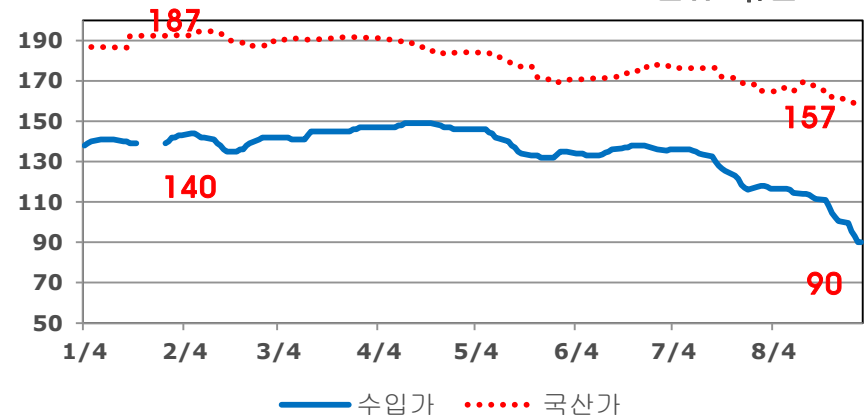
중국 철광석 월별 수입물동량

단위 : 만 톤



중국 철광석 수입가 및 국산가(2012년)

단위 : \$/톤

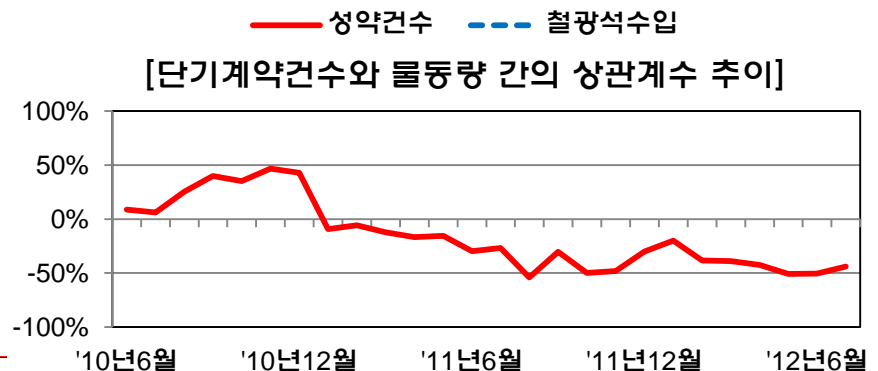
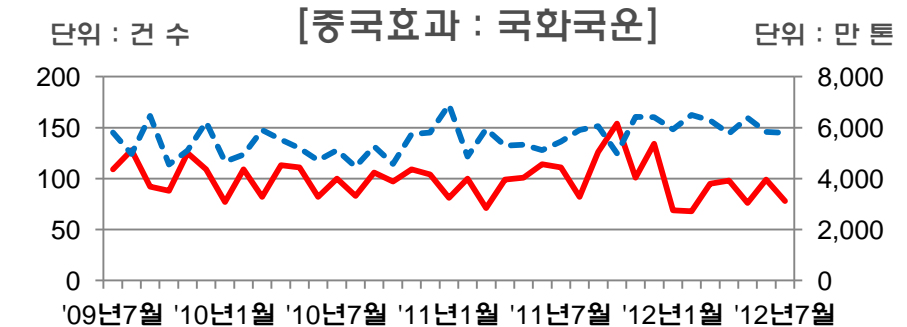
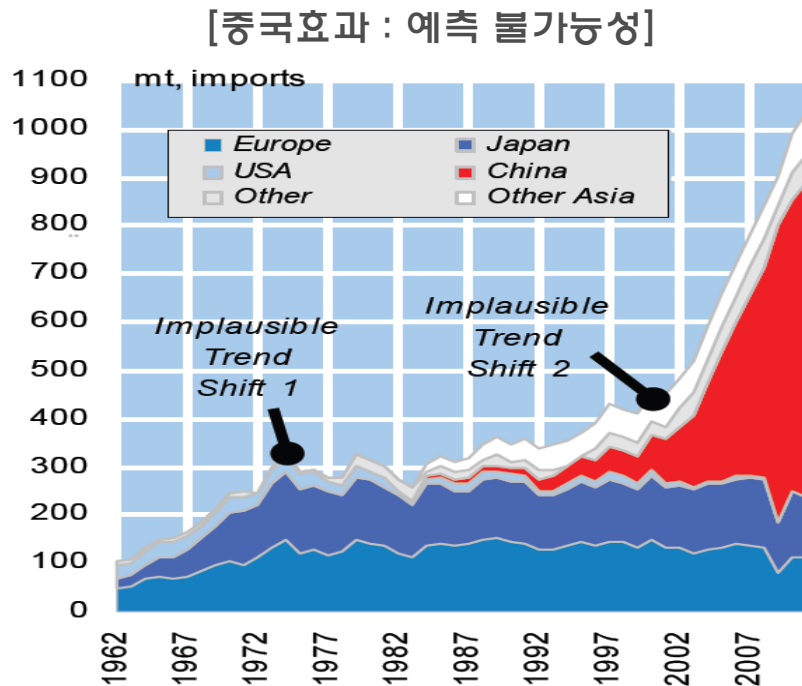


3. 건화물선 시황 전망

❖ 꾸준한 중국 물동량에도 불구하고 단기 성약건 감소

- 2012년, 매월 물동량이 6천만 톤에 이름에도 불구하고, 성약은 100건 이하

건화물선 수요의 변동성



3. 건화물선 시황 전망

❖ 2012년 기존 선대 대비 건조실적 30%에 육박

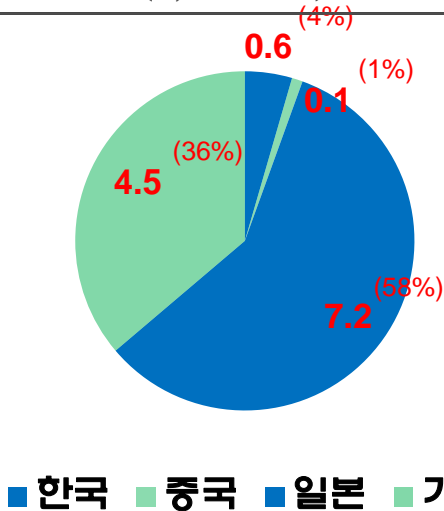
- 1980년 대비, 우리나라와 중국의 건조능력이 비약적으로 발전

선박건조능력 확대

1980년 건조실적 비율(A/B) : 9%

전체 건조실적 (A) : 1,230만 DWT

전체 선대 (B) : 1억 4,090만 DWT

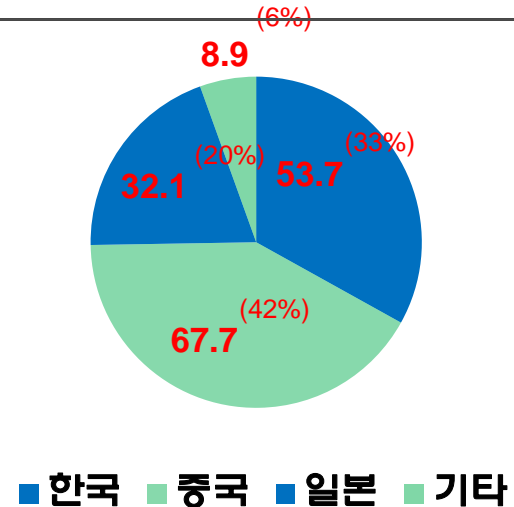


13배

2011년 건조실적 비율 : 30%

전체 건조실적 (A) : 1억 6,250만 DWT

전체 선대 (B) : 5억 3,640만 DWT



4배

3. 건화물선 시황 전망

❖ FFA 시장 거래가격(지수), 4분기 BDI 940p

- 작년 최고점(1,358p 전망) 대비, 30% 낮은 전망
- 이는 현재시황에 따라 선물시장이 동조하는 현상 때문

건화물선 운임지수 전망치 비교

2011년 10월 14일
BDI : 2,173 (작년최고)

| 구분 | 12년4Q (11년 10.31) | 2013년 | 2014년 |
|-------|----------------------|--------|--------|
| BDI | 1,358 | 1,474 | 1,526 |
| 케이프 | 14,300 | 15,975 | 17,250 |
| 파나막스 | 11,607 | 12,782 | 13,093 |
| 수프라막스 | 12,075 | 12,896 | 13,033 |
| 핸디사이즈 | 9,900 | 10,313 | 10,425 |

2012년 9월 4일
BDI : 698

단위 : 포인트 및 달러/일

| 구분 | 12년4Q | 2013년 | 2014년 |
|-------|-------|-------|--------|
| BDI | 940 | 987 | 1,209 |
| 케이프 | 8,850 | 9,759 | 13,220 |
| 파나막스 | 7,860 | 8,139 | 9,975 |
| 수프라막스 | 9,905 | 9,905 | 10,760 |
| 핸디사이즈 | 7,344 | 7,813 | 8,650 |



3. 건화물선 시황 전망

❖ 2012. 4분기 BDI 991p 전망 (KMI)

- 2012년 BDI 연평균 947p, 2013년 963p
 - 미래 운임수준을 예측하여 수치로 공개적으로 제시하는 기관은 찾아보기 힘들. 다만, 올해 초에 부산 MEIC에서 BDI 전망치 제시

BDI 전망의 전제조건

- 현재 인도예정량의 20% 수준의 Slippage 발생(인도 예정량의 80% 반영)
- 중국 철광석 수입물동량 연평균 6% 수준으로 증가
 - 철강산업의 성장률이 둔화되더라도 가격 경쟁력이 있는 수입 철광석 수요는 견조한 증가세를 이어갈 것으로 전망
(수입 철광석의 가격 경쟁력 인정)
- 2012년 7월 현재 수요/공급 탄력성 유지
- FFA 시장의 가격 예시 기능 유지



IV. 한국 해운 현실과 시사점



1. 한국 해운 현실

❖ 세계적 해운침체 속에 한국해운도 가장 어려운 시기
(선종별, 항로별 규모별 상황은 약간 상이)

■ 컨테이너선사

- 상반기 시황회복으로 유동성 약간 개선(회사채 발행)
- 그간 손실 만회하기에는 상당한 시일 필요
- 근해항로는 그간 실적 대체로 양호, 향후는 불안

■ 벌크선사

- BDI 하락(사상 최저)으로 모든 선사 경영 악화
- 2012년 하반기 추가 연쇄 도산 가능성 배제 못함



1. 한국 해운 현실

❖ 해운위기 이후 해운기업 오너 교체 급증

- 선주협회 회원사 180여개 사 중 70개 선사 오너 교체
- 신규 진입 선사보다 기존 선사 경영난 가중
 - 높은 선가, 높은 금융부담 등

❖ 단기 차입금 급증

- 2012년 상반기 대형3사 3조 1,619억 원 차입

(단위 : 백만 원)

| 구분 | 2005년 | 2009년 | 2010년 | 2011년 | 2012년 1분기 | 2012년 상반기 |
|--------|---------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| 단기 차입금 | 572,543 | 3,323,736 | 1,497,800 | 3,382,953 | 2,677,888 | 3,161,897 |

주 : 2005~2011년 : 한국선주협회 회원사 전체, 2012년 자료는 대형3사 (상장회사) 한정.

자료 : 한국선주협회, 금융감독원(2012년)



1. 한국 해운 현실

❖ 해운기업 금융조달은 기업규모와 실적에 따라 상이하나, 대체로 매우 어려운 상황

- 상반기 원양 컨테이너 시황 호전으로 대형 컨 선사 회사 채 발행 가능
- 벌크선사(일부), 중소형 선사(대부분)는 은행 자금 사용 불가능한 상황
- 그간 조달된 긴급 자금은 높은 금리가 부담되는 상황

❖ 정책금융 기대는 있으나, 사용 가능성에 대해서는 회의감 팽배

- 정책금융은 회생 가능한 선사, 담보 가능한 선사만 사용 가능
- 현재의 해운 시황 개선에 전적으로 기대하는 상황



2. 시사점

❖ 선사 부채문제 연착륙 위한 단기 및 장기 정책 대응 강화

- 중소선사 채무상환 능력 향상을 위한 중소선사 금융대책 강화 및 수익창출 기반 확충
 - 금융권의 갑작스런 상환요구 우려, 장기 채무이행 계획 수용 필요
 - 국내 수출입 화물 수송 확대 (수출입 화물 중 연간 6억 톤 이상 외국선사 수송)
- 신용경색 방지
 - 선가 하락에 따른 대출금 과도 상환 요구시 선사 회생 불가능 상황 도려 할 수 있음 → 이자율 조정, 상환 연기 등의 협력 분위기 지속이 금융과 해운이 Win-Win 할 수 있는 상황)
 - 선사는 신규 수송물량 확보, 신시장개척 등으로 채무이행 가능성 제시



2. 시사점

❖ 장기 해운불황에 대비한 경영전략 · 정책지원 필요

- 해운시황 변동설에 입각한 막연한 시황 개선 기대는 매우 위험
- 현재의 시황 악화는 과거의 경험과 많은 차이 내포
 - 선박 공급 과잉 구조화
 - 전 산업 부문 공급 과잉상태 ; 경기 호전에 상당한 시간이 필요
- 선사는 선박 공급 과잉 지속에 따른 시황악화에 대비할 수 있는 중장기 전략 수립 필요

❖ 선사별 상황을 고려한 맞춤형 대책(컨설팅) 수립

- 다양한 어려움을 모두 해결하는 대책은 사실상 존재할 수 없음
- 개별 선사 사정에 맞는 경영 개선 컨설팅 강화



2. 시사점

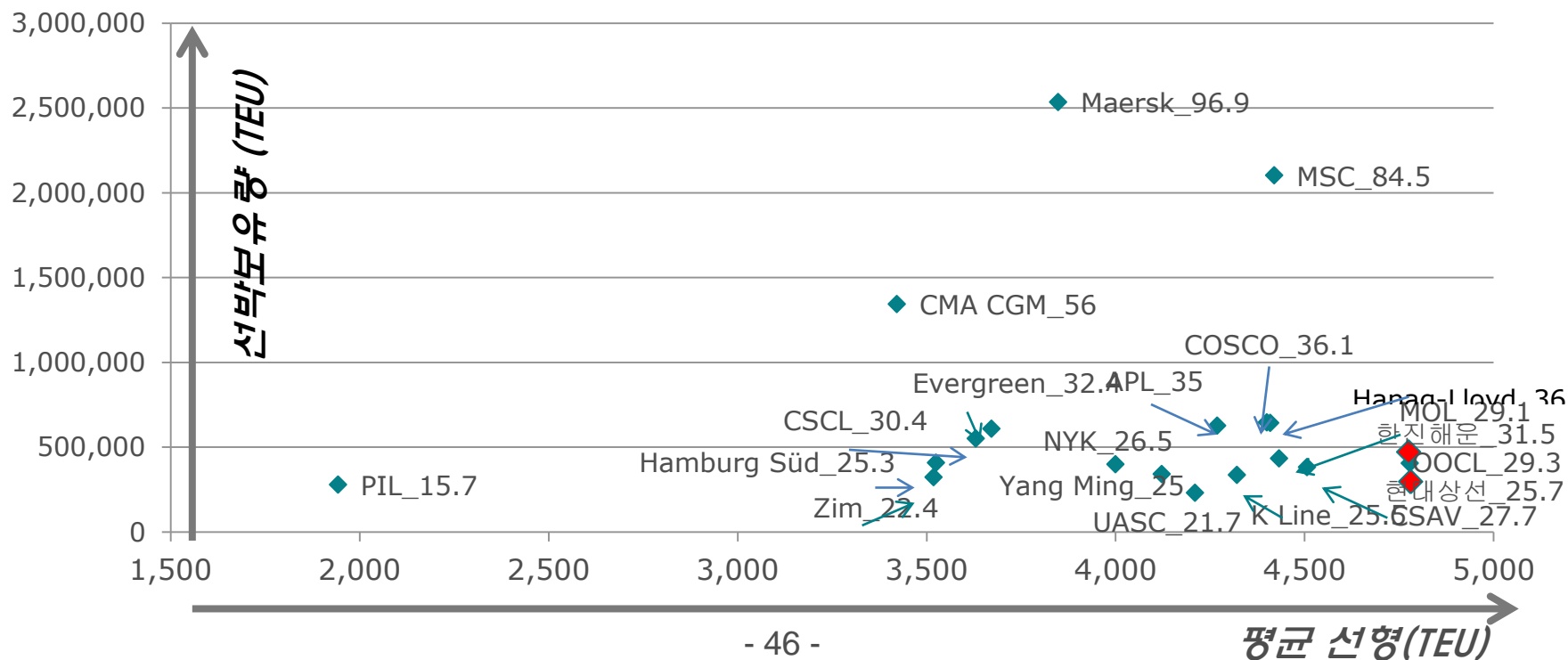
❖ 장기적 관점에서 해운시장 다변화, 사업 다각화, FTA 활용도 제고가 필요

- 상대적으로 경제상황이 좋고 수출실적이 양호한 ASEAN 시장, 신흥 부흥지역(아프리카, 중남미)으로 해운시장 다변화 지속적 추진
- 해운경기 변동과 해상운임 급변에 대비한 해운기업의 사업 다각화 적극 추진
- 수출 증가율이 양호한 미국, 독일시장 등에서 FTA 활용도 제고

2. 시사점

❖ 원양선사와 근해선사의 전략적 협력 강화

- 머스크의 경우 MCC라는 강력한 역내선사(계열사) 보유
- 우리나라의 경우 기존 네트워크인 원양과 근해의 유기적 협력 필요
- 다양한 전략적 협력 모색, 상호간 해운, 물류사업 등 지분투자 등 전향적 대응





2. 시사점

❖ 원양선사와 근해선사 육성책의 개발

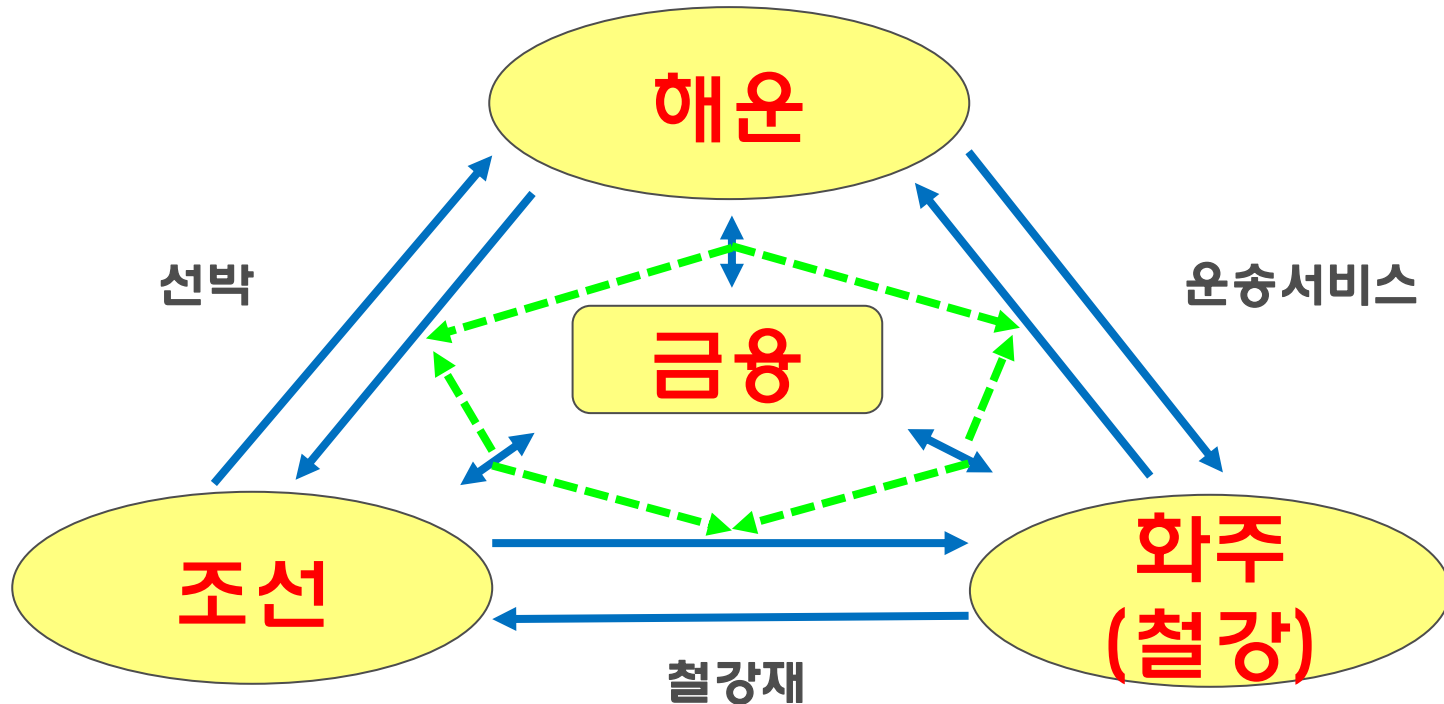
- 기존 글로벌 경쟁시장에서 핵심역할을 하는 국내 원양선사와 근해선사에 대한 육성책 병행 필요
 - 근해선사는 원양선사에 비해 저수익, 저손실 구조로 산업저변 구축에 유리
 - 70위 권 이하 선사의 50위 내 진출, 50위권선사의 30위 내 진출 정책 모색
 - 글로벌 물류기업화를 위한 운송 외에 물류사업 확장 기반 마련
- 선박금융 능력 제고
 - 정부 정책과 별도로 선사의 선박금융 능력제고를 위한 ‘컨설팅 프로그램’ 마련:정책금융공사, 시중은행, 선박전문가 그룹으로 구성
 - 우리나라 해운금융에 대한 전반적 평가 및 발전적 모델 구축 : 투자극대화를 위해 향후 2~3년 내 해운금융에 대한 단기, 중기, 장기 비전 마련 필요, 우리나라 해운금융에 대한 재평가 및 발전적 모델 구축

2. 시사점

❖ 금융역할 혁신을 통해 해운/조선/철강 연관효과 강화

- 연관효과를 고려한 금융계약은 금융기관의 수익증대 및 위험 감소효과
- 해운/금융/철강 상생 펀드 개발

국가경제적 해운/조선/화주 상생발전을 위한 금융의 자율적 연관효과 모색





감사합니다

- KMI 해운시장분석센터
황진회 센터장
김태일 부연구위원
고병욱 전문연구원
박정선 연구원
최상희 연구원