

중단기 해운시황 진단

발표 : 김우호 KMI 해운시황분석센터장

2010년 6월 29일 13:30-17:30

대한상공회의소 의원회의실



한국해양수산개발원

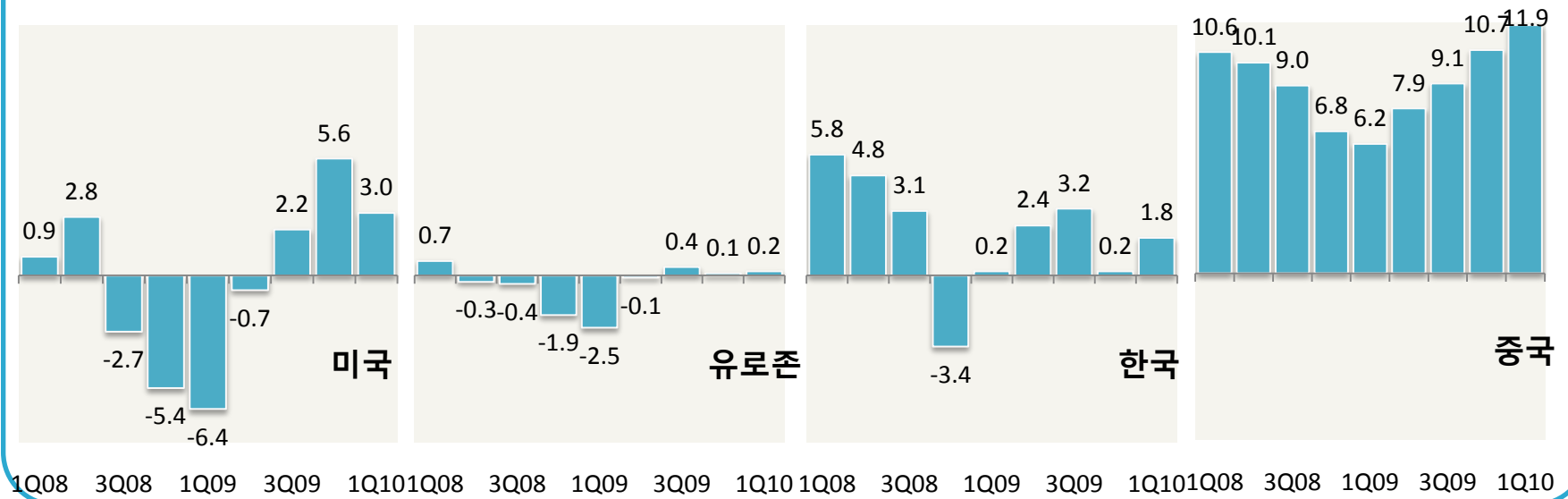


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 미국과 신흥국 경제는 2009년 4Q이후 회복세

분기별 GDP 성장률 추이



자료 : BOK, 해외경제포커스



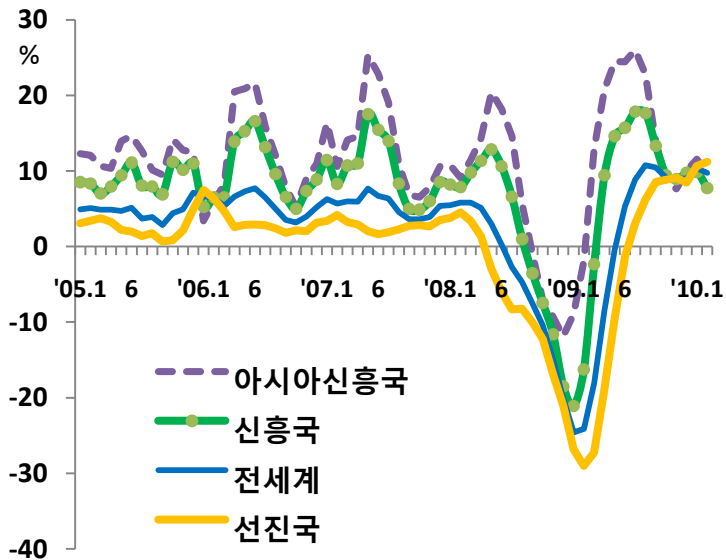
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 산업생산은 신흥국 주도로 회복세 지속

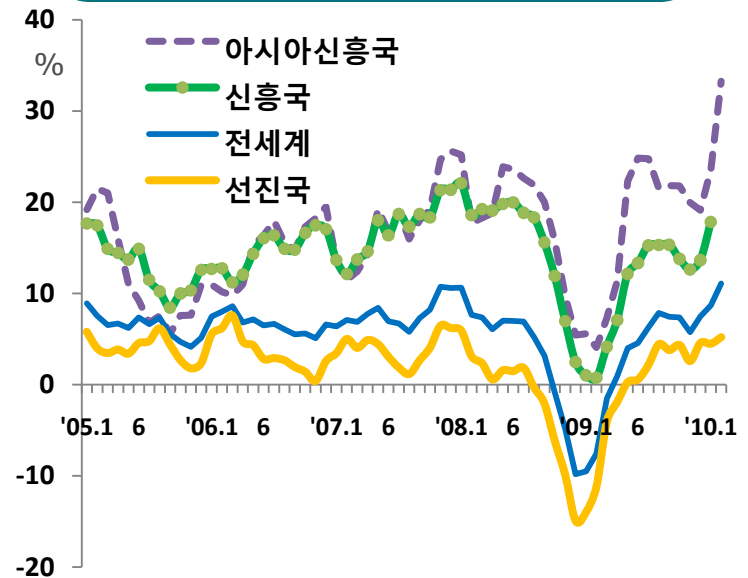
- 소매판매는 신흥국과 선진국의 회복속도 상이

산업생산 증가율



자료 : IMF, WEO 2010.4
주 : 3개월 이동평균 기준

소매판매 증가율



자료 : IMF, WEO 2010.4
주 : 3개월 이동평균 기준

KMI 해운시황과 이슈 세미나



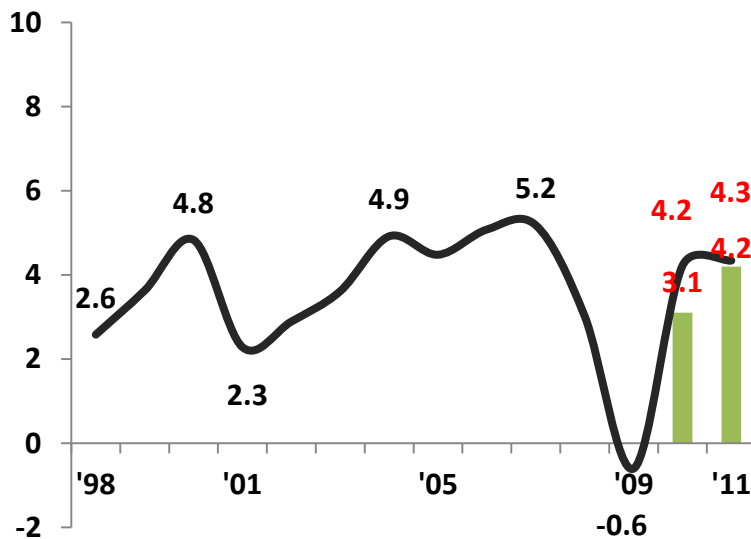
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 경기부양으로 예상보다 빠른 회복세 시현 및 전망

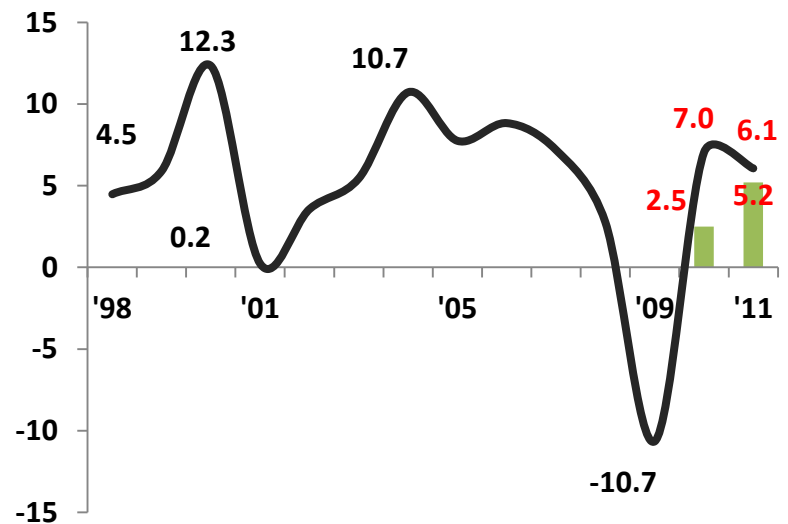
- 중단기 예측치를 상향 조정

세계 경제 성장률 전망



주 : 막대는 2009.10월 전망 기준
자료 : IMF, WEO 2010.4

세계 무역 증가율 전망



주 : 막대는 2009.10월 전망 기준
자료 : IMF, WEO 2010.4

KMI 해운시황과 이슈 세미나

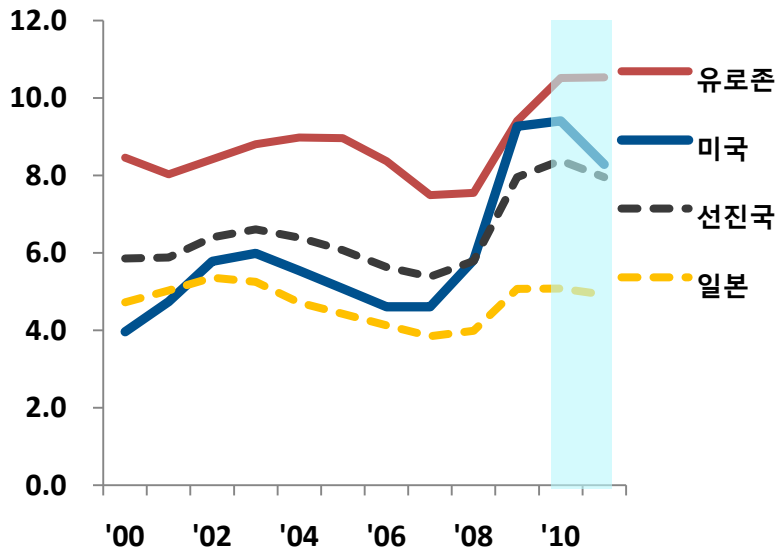


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

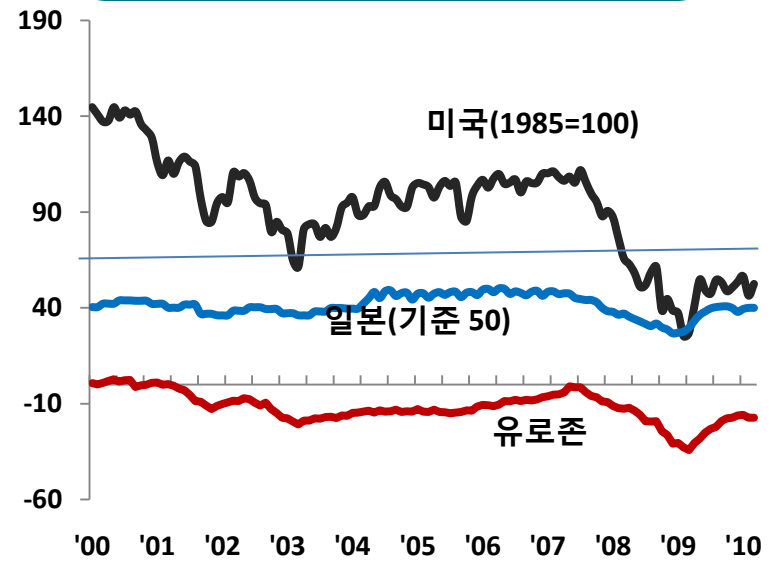
❖ 높은 실업률과 낮은 소비자신뢰지수는 경기회복의 불확실성이 여전히 크다는 점을 반영

주요국 실업률 추이



자료 : IMF, WEO 2010.4

소비자 신뢰지수(CCI)



자료 : IMF, WEO 2010.4

주 : 3개월 이동평균 기준

KMI 해운시황과 이슈 세미나



1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 남유럽 재정위기는 세계경기 회복의 리스크 요인

- EU와 IMF의 7,500억 유로의 대규모 구제금융 지원발표
→ 정치적 불확실성으로 실현과 성공가능성에 의문
- 파급경로별로 적절한 대응이 기대되는 양상(BOK, 해외경제정보)
 - 신용경색(디레버리징, 대출축소, 은행간 지원기피) → 신흥시장국 자본유출 → 투자위축 : **2008년 대비 불확실성 상대적으로 작음**
 - 경제심리 위축 → 금융위기와 실물경제 위기가 동시화 : **학습효과, 위기대처 능력 향상으로 완화**
 - 무역축소 → 유럽수출국의 성장률 영향 → 성장률 하락 : **환율효과로 수출증가, 상대국의 내수비중 증가 등으로 부정적 효과 상쇄**
- 유럽 경제의 성장률이 상대적으로 낮고, 중국, 미국 등 교역상대국의 내수중심 성장구조로 영향이 증폭되지 않을 것으로 예상



1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 출구전략 시행에 따른 위험 예상

- 원자재가격 상승, 과잉유동성 등에 따른 인플레이 위험
- 10년 5월, 美주택시장 경기는 세제지원 종료 후 다시 하향곡선
- 주요국 민간부문의 체질이 허약한 가운데 금융기관이 부채를 축소하는 경우 경기회복은 예상보다 지연될 수 있음



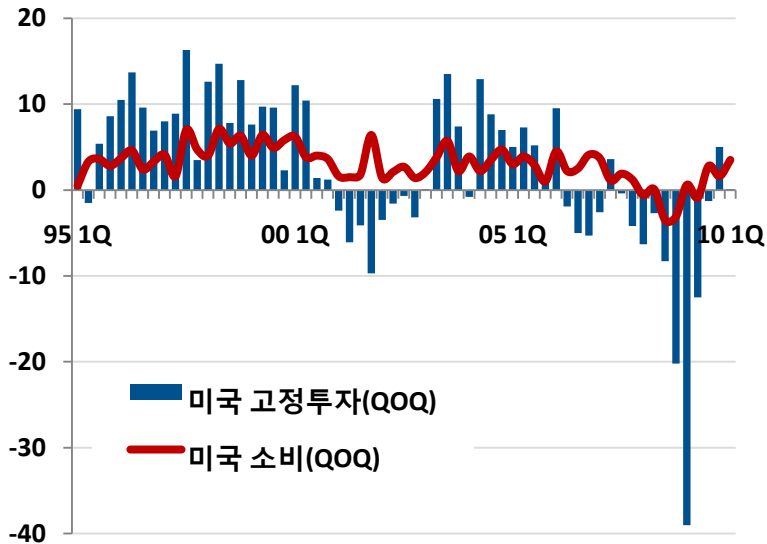
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 민간소비와 고정투자 위축으로 경기 회복 지연

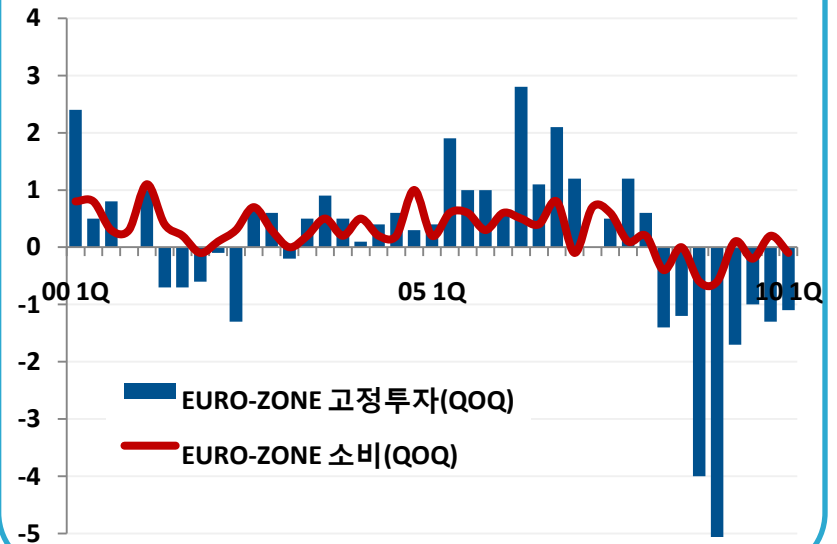
- 미국 등 아시아 회복세, 유럽 침체

미국 민간소비, 고정투자



자료 : 블룸버그

유럽 민간소비, 고정투자



자료 : 블룸버그



1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 위안화 절상은 장기적으로 세계무역구조 변화 초래

- 중국, 수출위주 성장에서 내수위주 성장동력 강화
→ 내륙인프라 고정투자과 소비진작책 강화
- 인프라 투자 확대를 위한 원자재 구매 증가
- 소비 및 소득증가와 함께 소비재 수입 증가 요인
- (08년) 노동합동법, 소득세법병합(외자+국내) → 비용증가, 지원축소 → 수출경쟁력 약화

❖ 위안화 절상은 중국 경제발전 방식 전환을 촉구

- 산업구조조정 정책과 함께 환율정책을 장기적으로 유연하게 활용할 듯



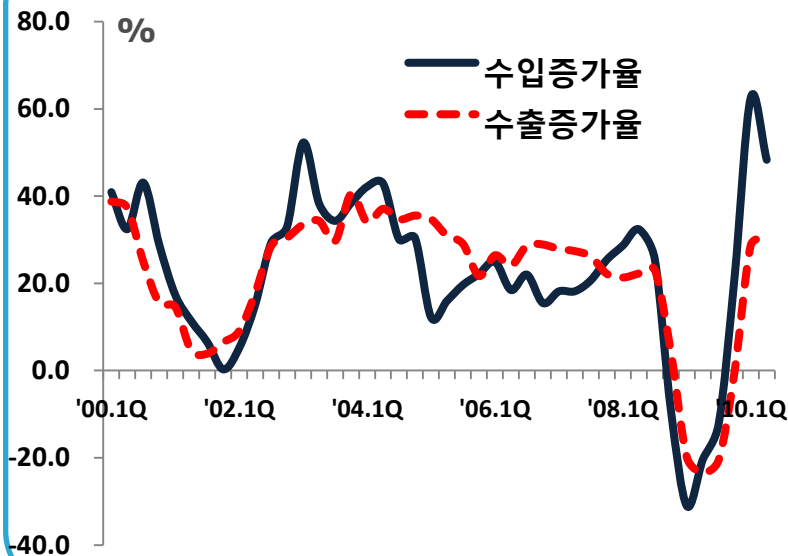
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 중국, 위기 이후 수입 증가세

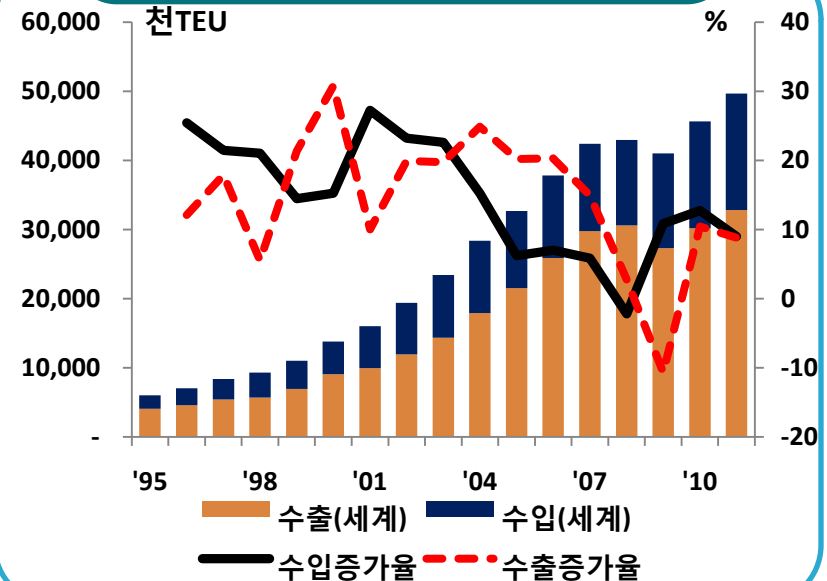
- 총 수입증가율 : 29%(081Q) → **-31%(091Q), 63%(101Q)**
- 컨테이너 수입증가율 : -2%(08년) → **11%(09), 13%(10)**

총수출입 증감 추이



주 : 총 수출입액 기준(QOQ)
자료 : 중국해관, KITA

컨테이너 수출입 추이



주 : 중국의 적컨테이너 수출입 기준(YOY)
자료 : Global Insight, IHS

KMI 해운시황과 이슈 세미나



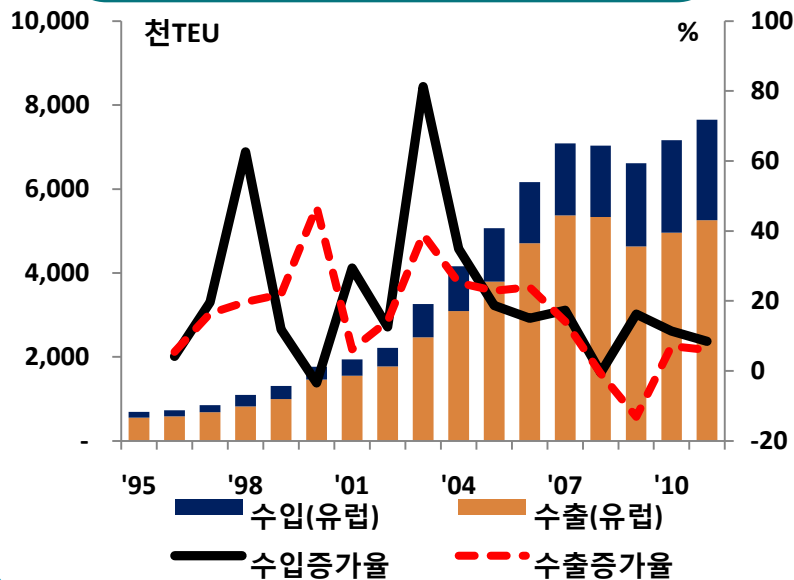
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 중국, 위기 이후 컨테이너수입 증가세

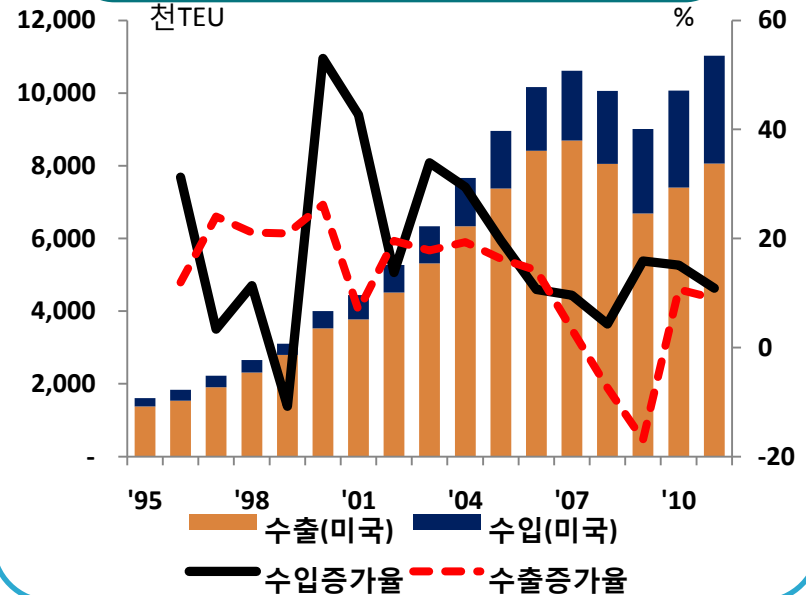
- 대 유럽 수입증가율 : -1%(08년) → **16%(09), 11%(10)**
- 대 미국 수입증가율 : 4%(08년) → **16%(09), 15%(10)**

대 유럽 컨테이너 수출입



주 : 중국의 유럽8개국 적컨테이너 수출입 기준
자료 : Global Insight, IHS

대 미국 컨테이너 수출입



주 : 중국의 적컨테이너 수출입 기준
자료 : Global Insight, IHS



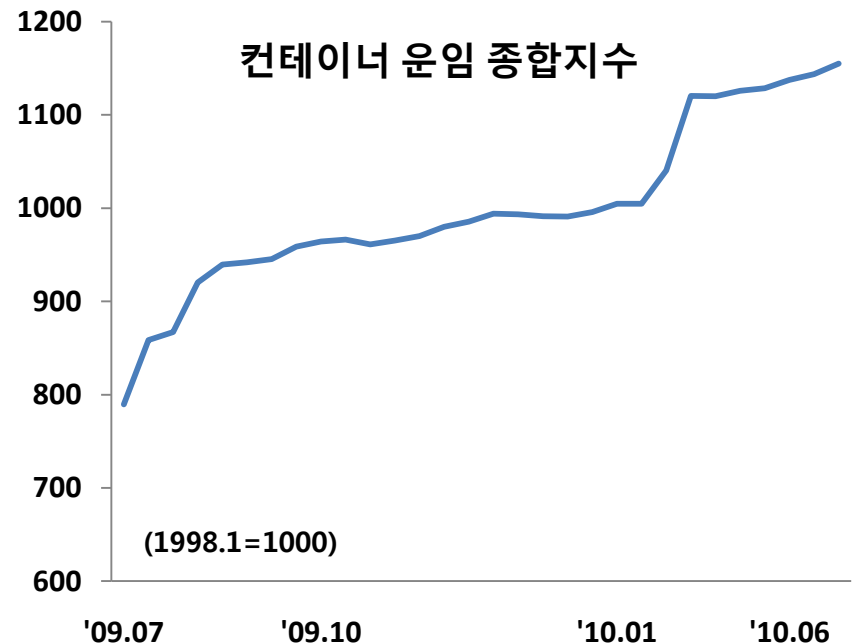
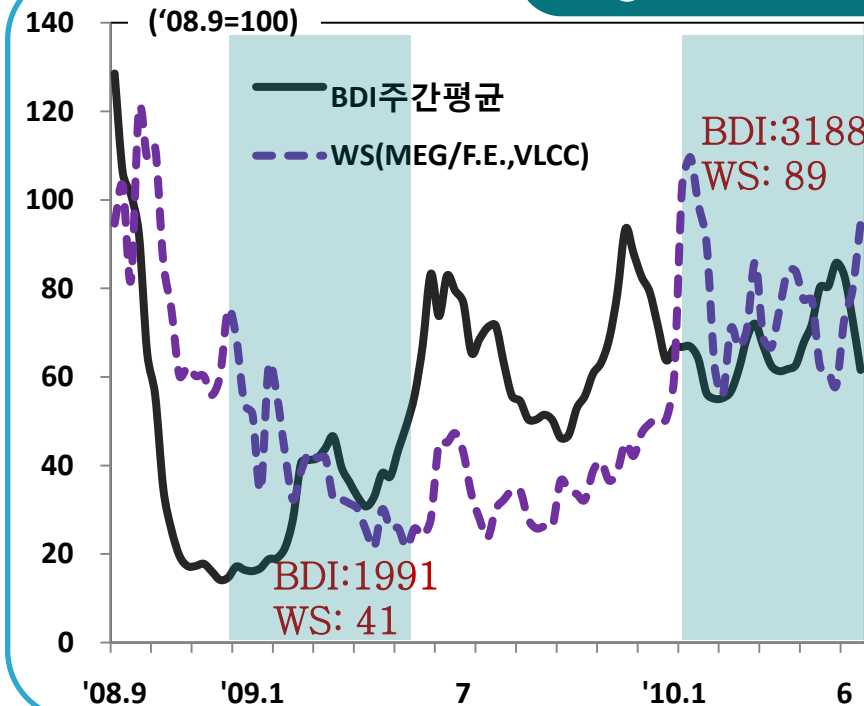
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 상반기 시황 주요지표는 회복 지속

- 물동량 증가와 선박 공급 조절 노력의 성과

금융위기 이후 주요지표 추이



자료 : 발틱해운거래소, Fearnley, Howe Robinson

CCFI(China Containerized Freight Index)

KMI 해운시황과 이슈 세미나



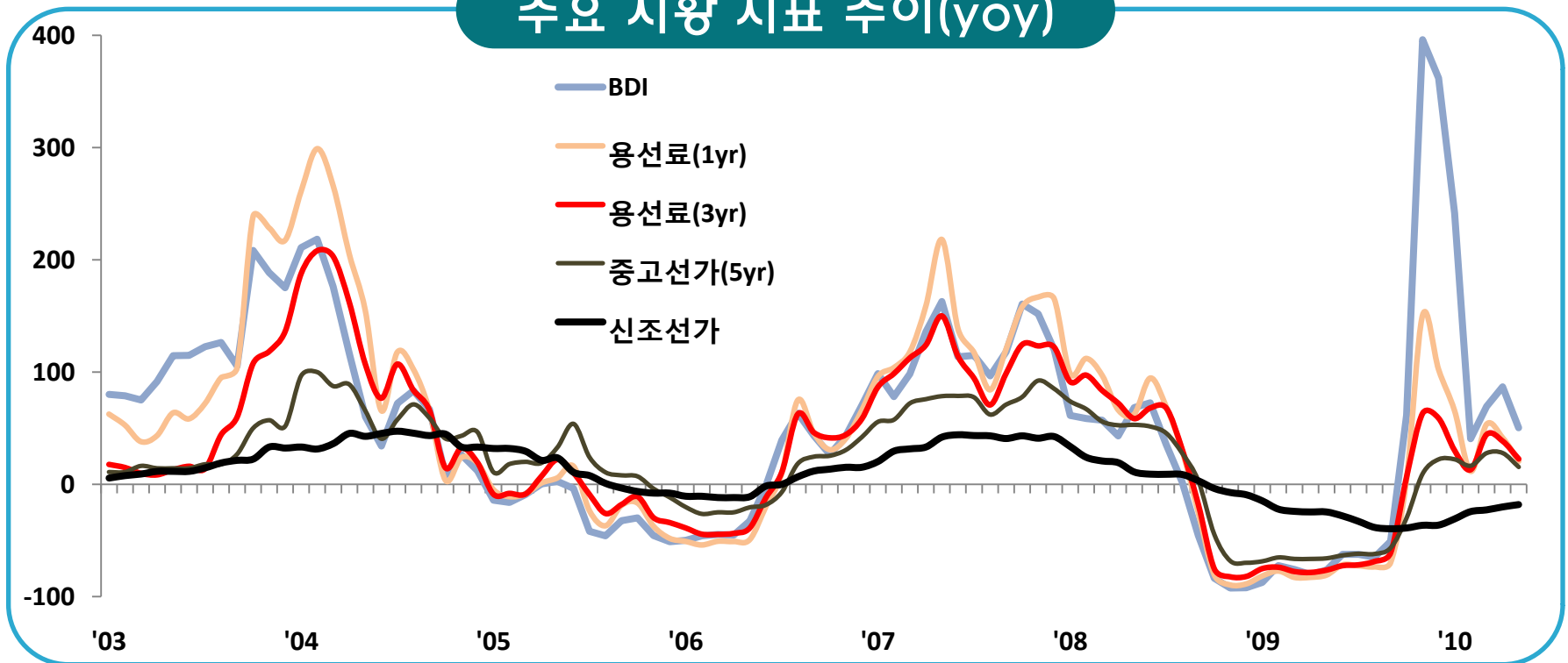
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 운임 > 용선료 > 중고선가 > 신조선가

- 불확실성을 반영하고 있으며, 신조선가는 하락세 둔화

주요 시황 지표 추이(yoy)



자료 및 주 : Cape 기준. Clarkson, SIN, KMI 분석,

KMI 해운시황과 이슈 세미나

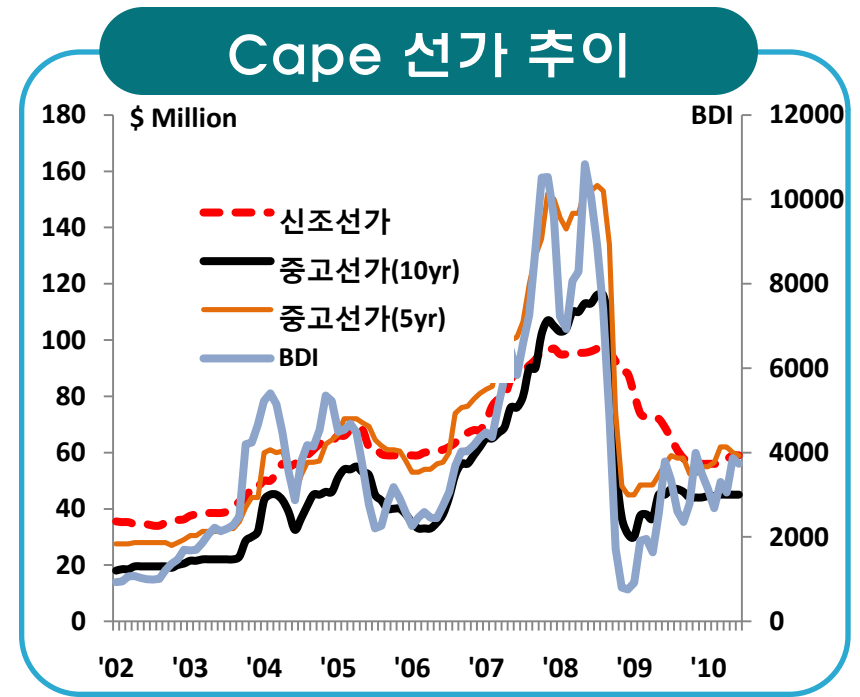
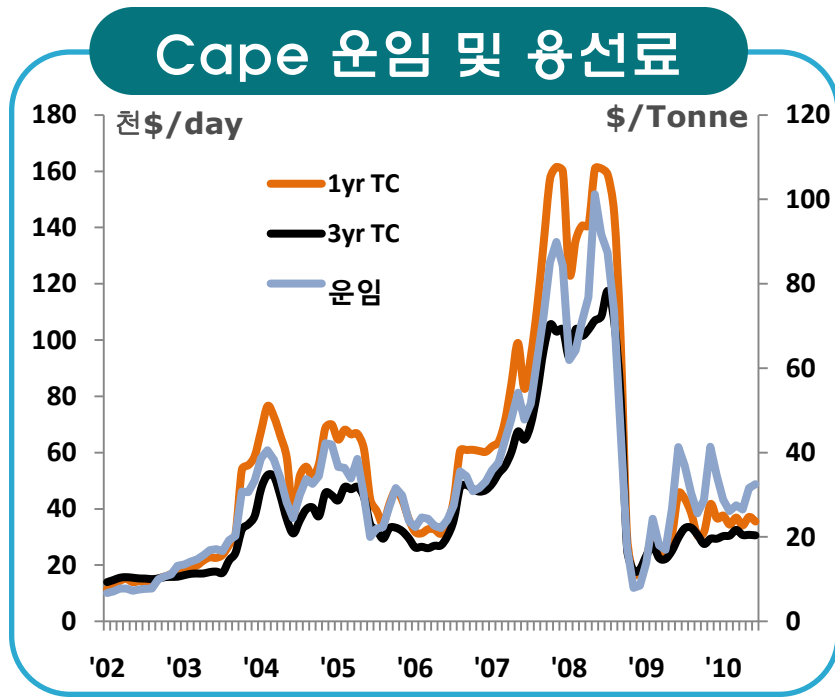


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 운임 상승에도 용선료(3yr)와 선가는 보험세

- 장기시황에 대한 불확실성을 반영



자료 및 주 : Cape 기준

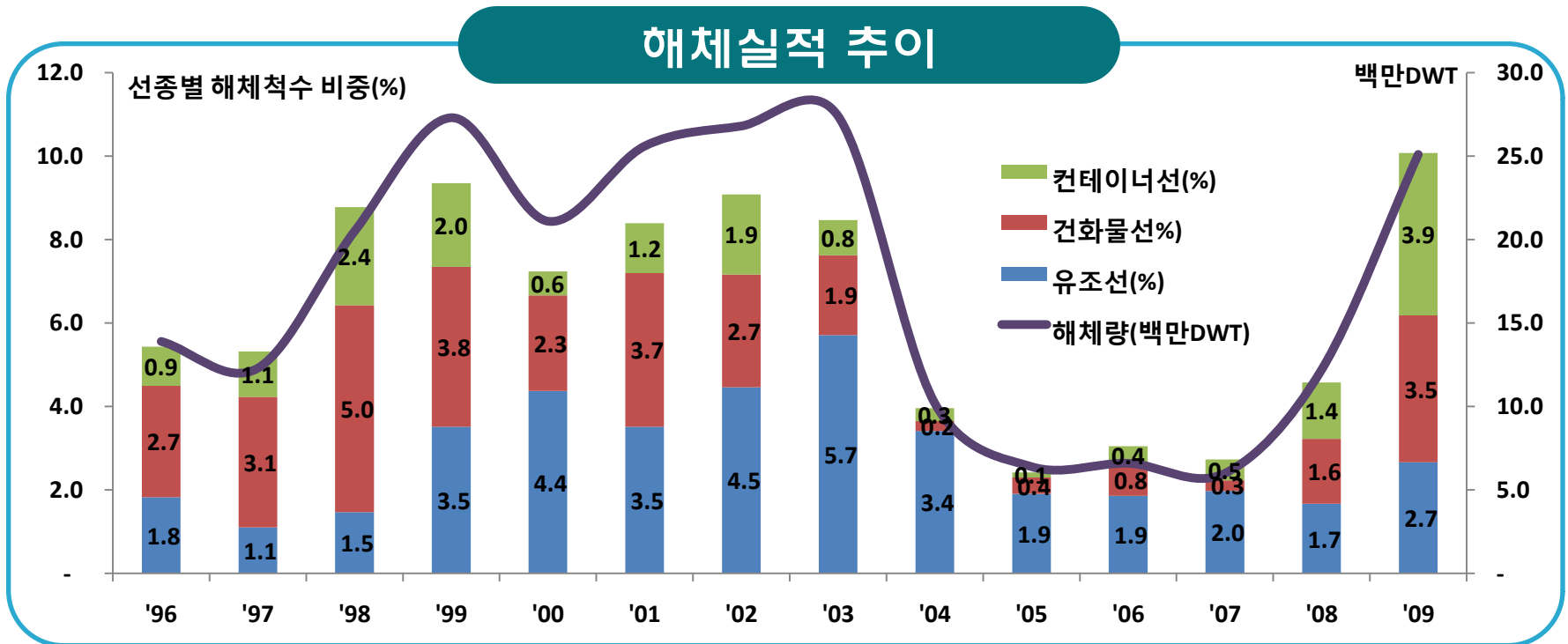


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 10년 1-5월 해체실적은 전년비 18% 감소

- (월평균)벌크선 22→10척, 컨선 17→11척, 유조선12→20척
- 09년의 해체량 급증세(컨선, 37만TEU 등) 주춤



자료 : Clarkson, SIN



2. 컨테이너선 시황변화 특징과 전망

KMI 해운시황분석센터



제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망



컨테이너선 시황변화의 특징



컨테이너선 수급 현황과 전망



컨테이너선 시황 전망

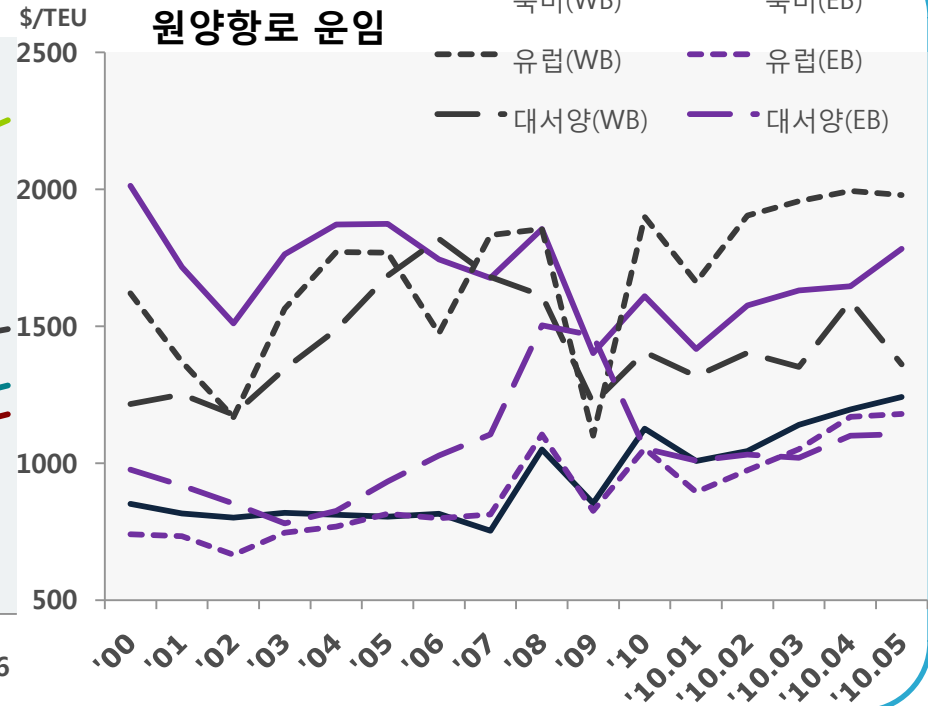
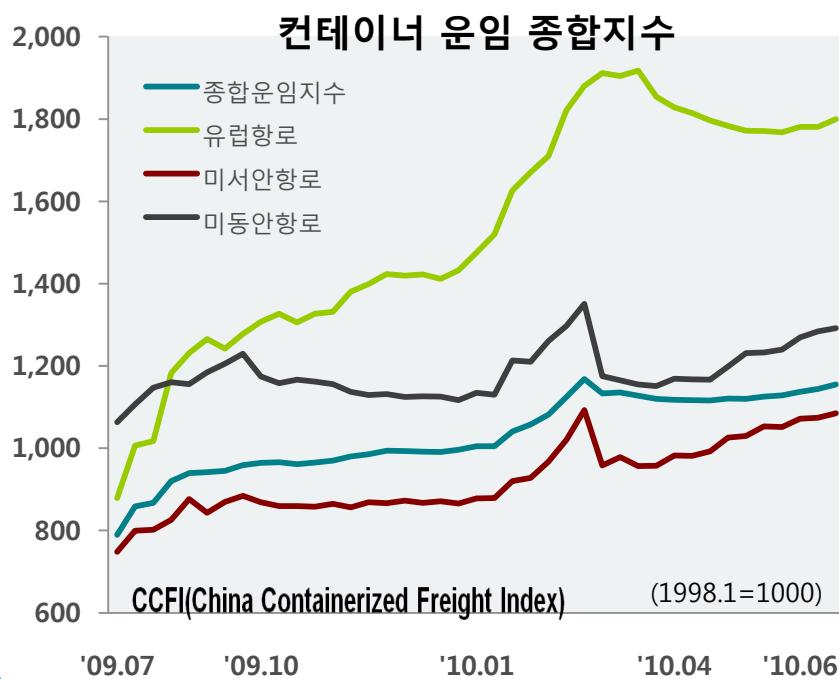
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 원양항로, 금년 들어 회복세 뚜렷

- 물동량 상승, 감속운항 등의 선대조절 노력이 요인

원양항로 운임 추이



자료 : 상해항운교역소, 선주협회

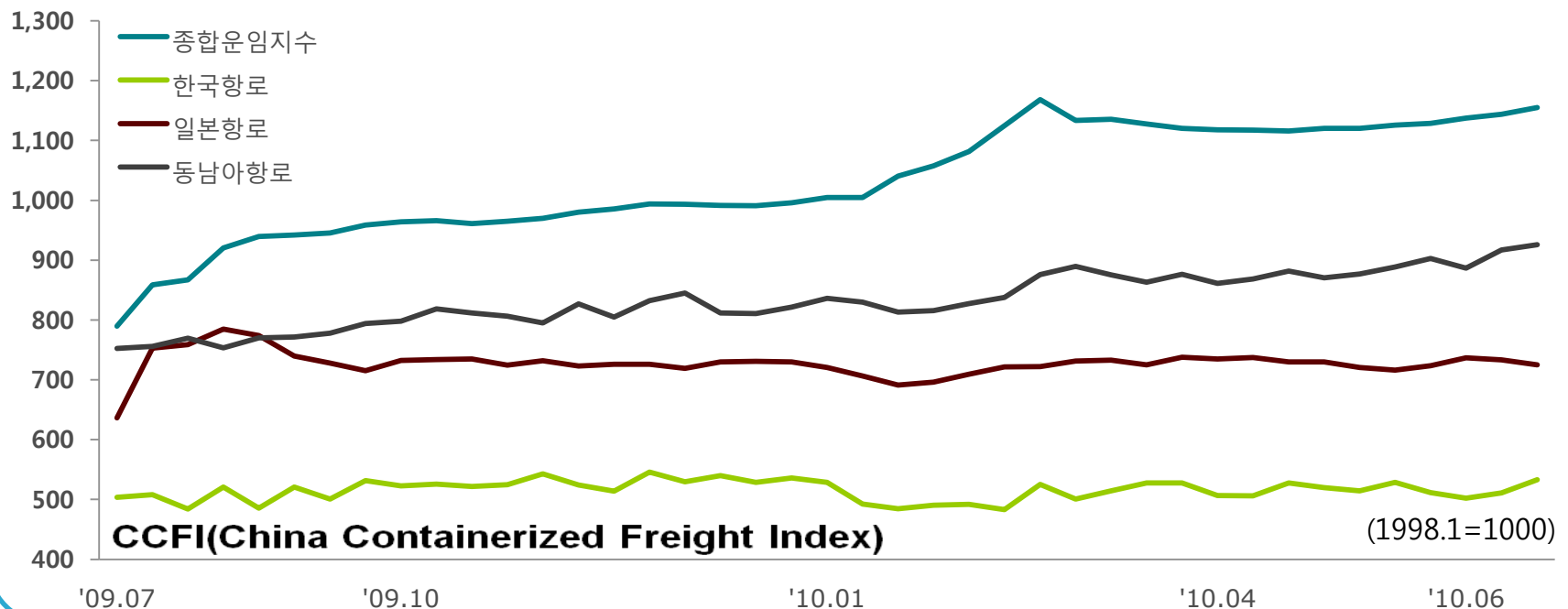
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 근해항로, 점진적인 회복세 지속

- 과당경쟁 구조, 대형선 투입 등에 시장이 민감

근해항로 운임 추이



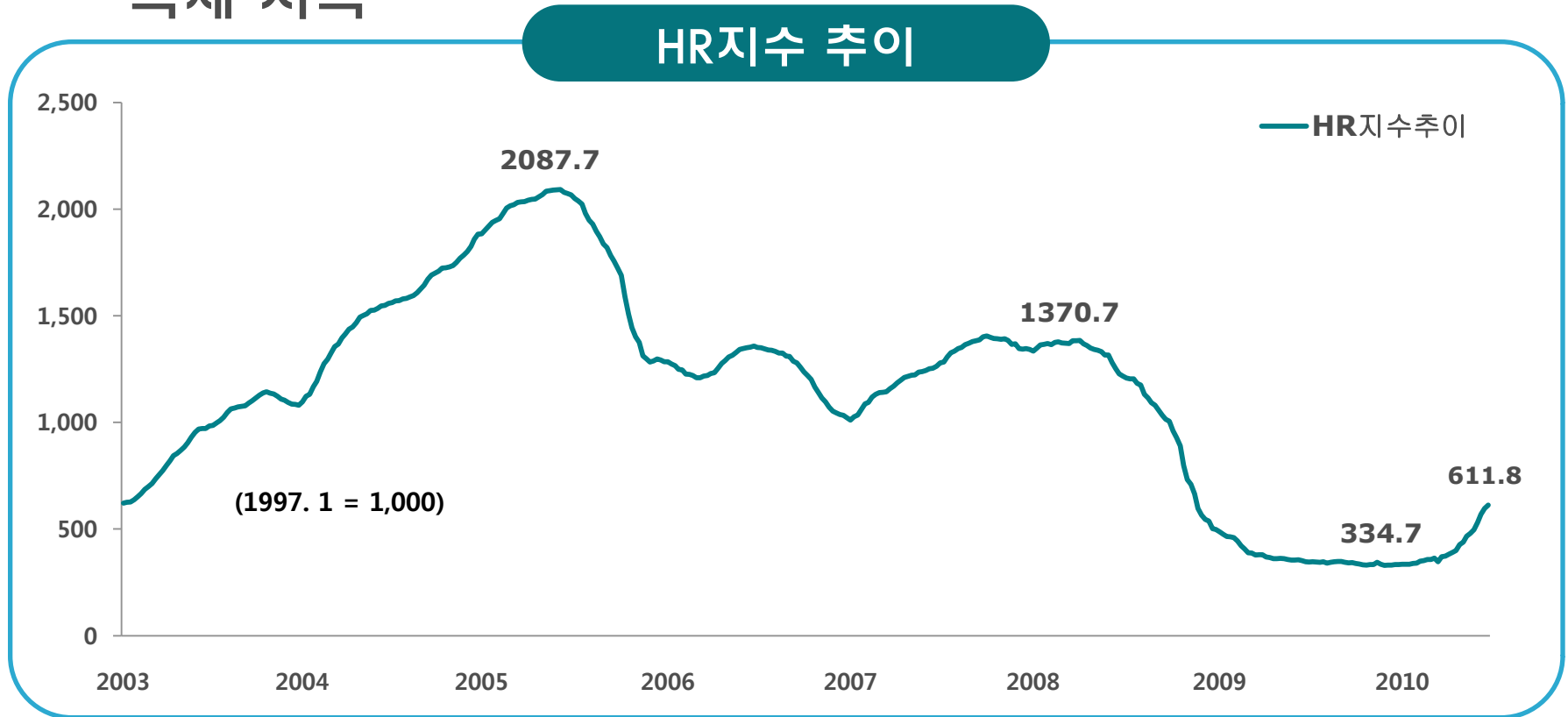
자료 : 상해항운교역소

2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ HR지수

- 물동량 증가와 감속운항 등의 공급조절 노력으로 빠른 회복세 지속



자료 : KMI



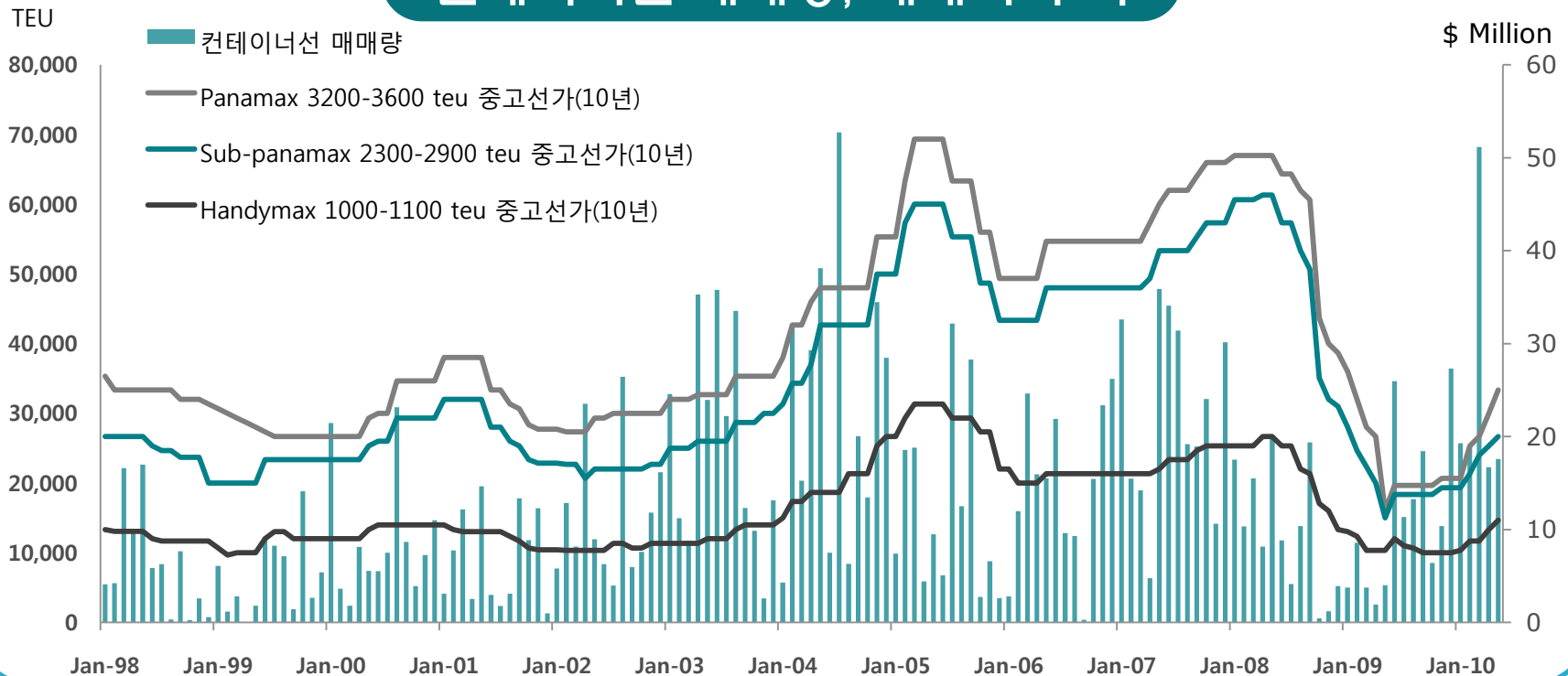
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 매매, 전년 동기 대비 큰 폭으로 회복

- 원양정기선사의 3,500 TEU급 선박 투입 증가로 파나마스급 중고선가 상승이 두드러짐

컨테이너선 매매량, 매매가 추이



자료 : Clarkson

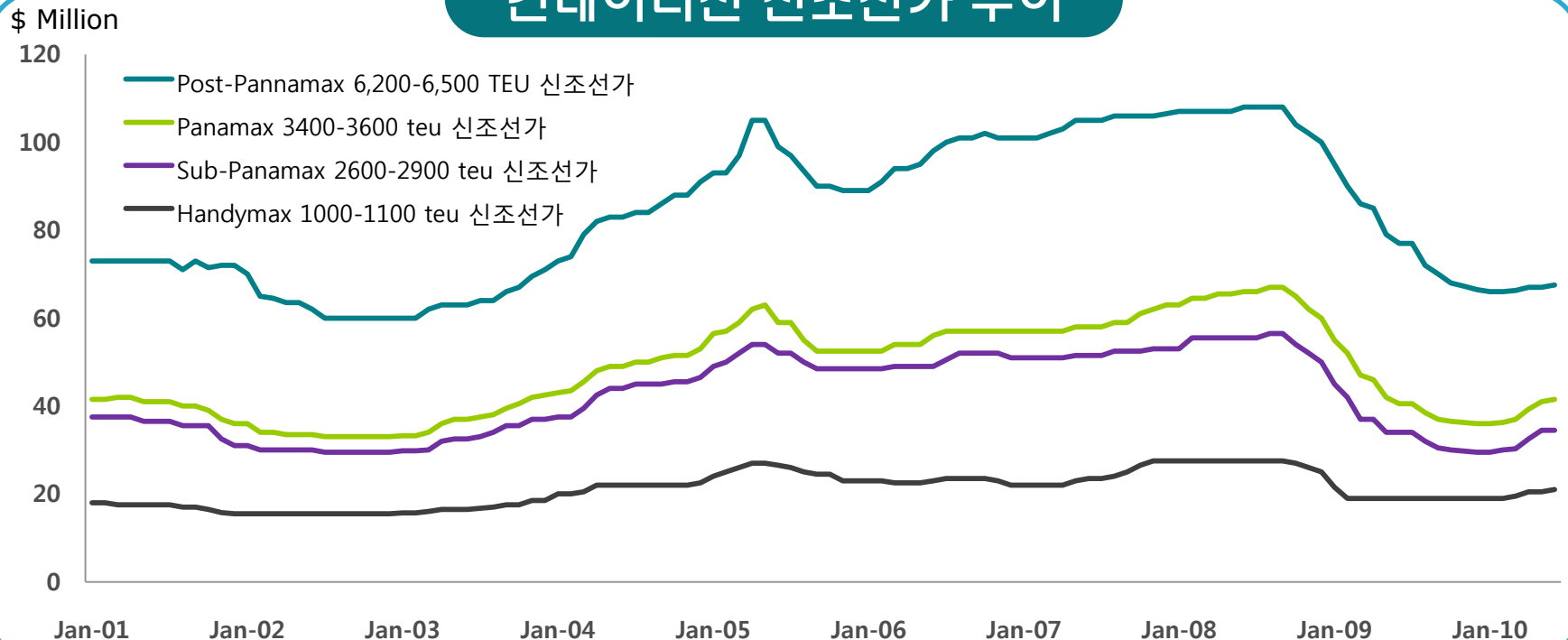
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 신조선가 하락폭 둔화, 중소형선 소폭상승

- 포스트 파나마급 신조선가는 6,700만 달러선 유지.
- 이는, 금융위기 이전 대형선 위주 발주로 인한 결과임

컨테이너선 신조선가 추이



자료 : Clarkson

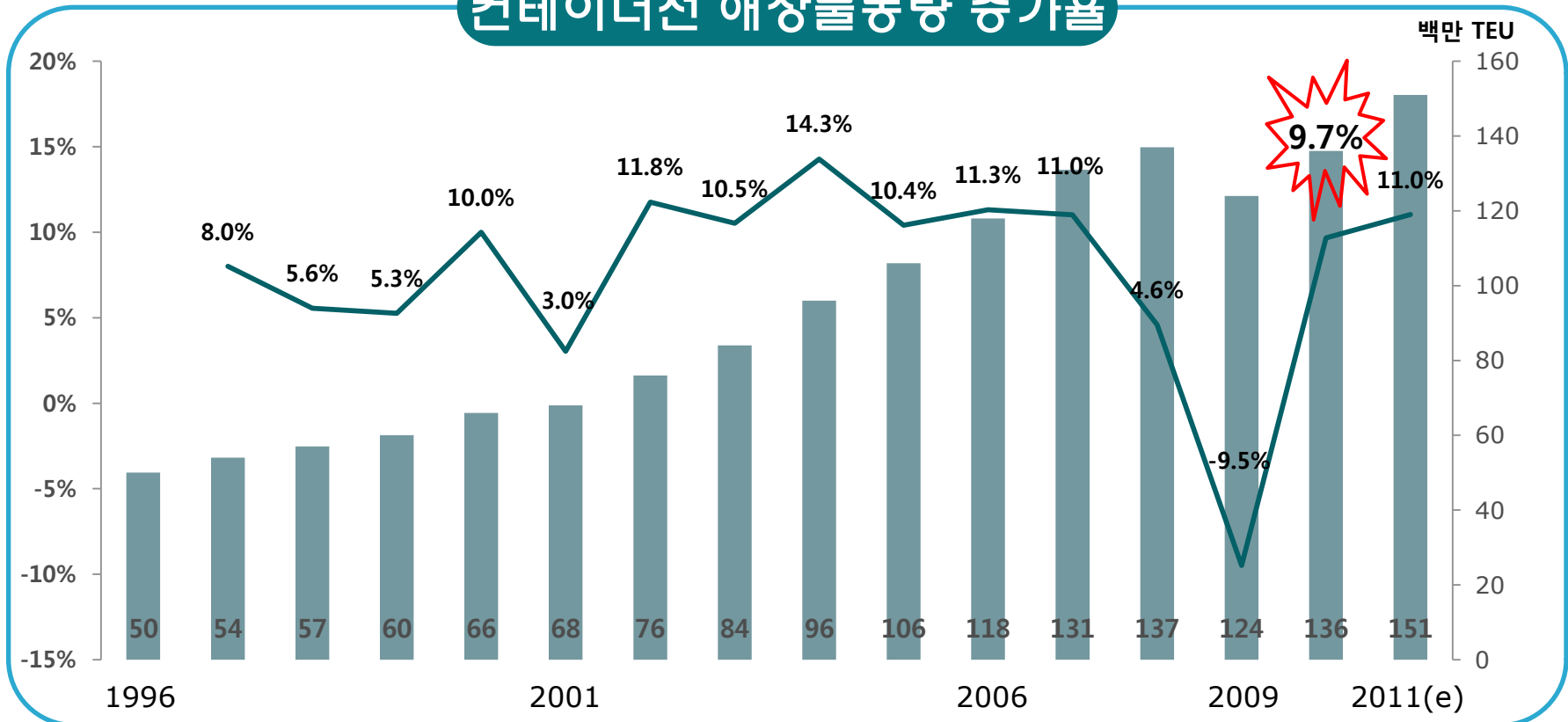


2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 수요 호전 예상

컨테이너선 해상물동량 증가율





2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 수요 호전 예상

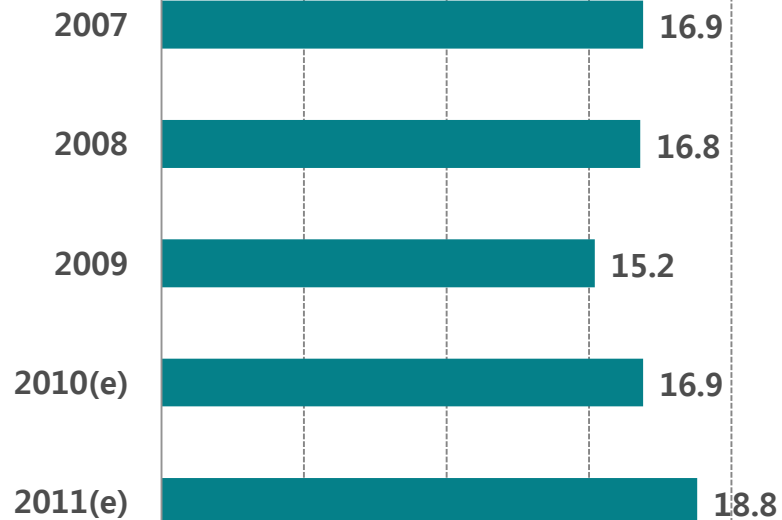
- 미국의 무역진흥정책 및 유럽의 경기회복 등 수요증가 요인

북미/유럽항로 해상물동량 증가율

북미항로
(백만 TEU, %)



유럽항로
(백만 TEU, %)



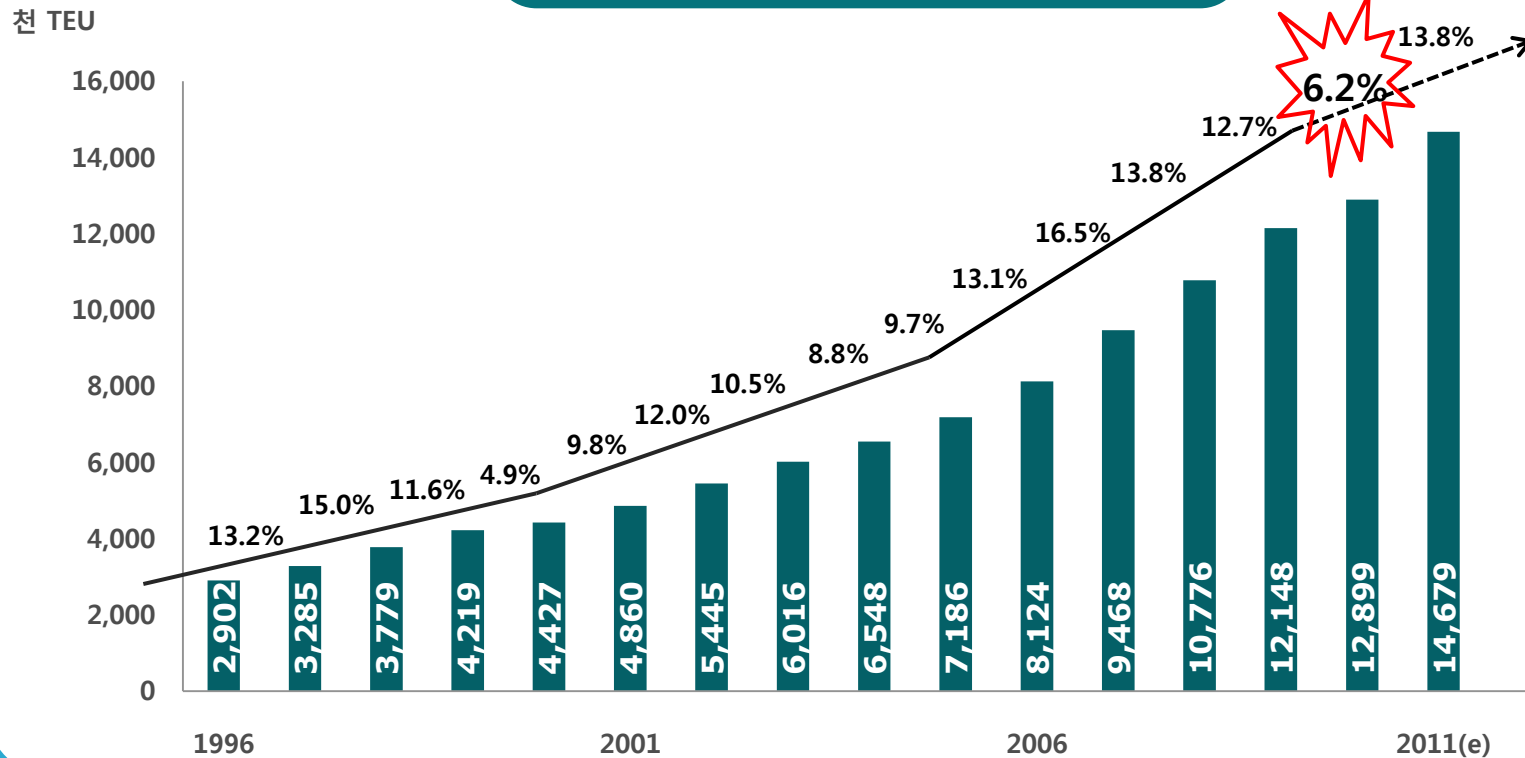


2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 공급량은 장기적으로 시황개선에 부담

컨테이너선 공급전망



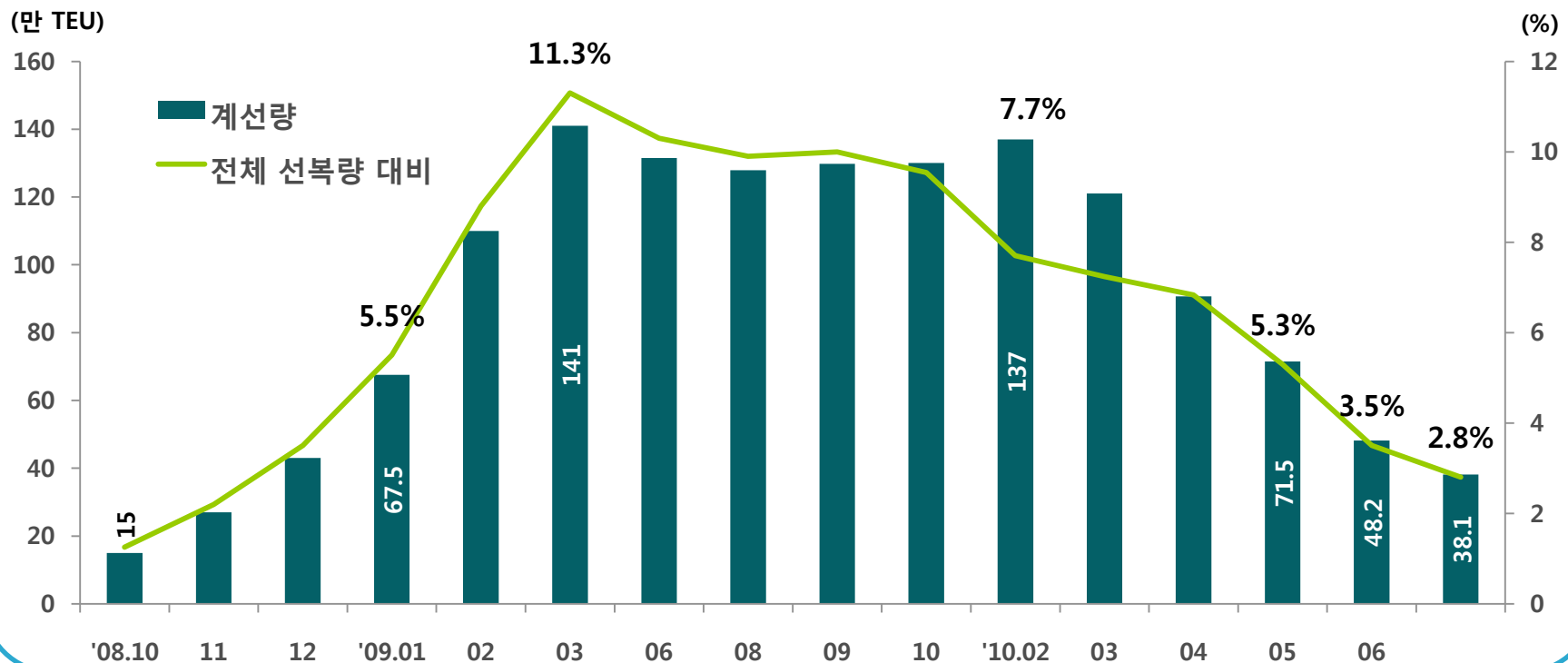


2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 계선량 감소 – 컨테이너선 공급량 압력의 요인

컨테이너선 계선량 추이



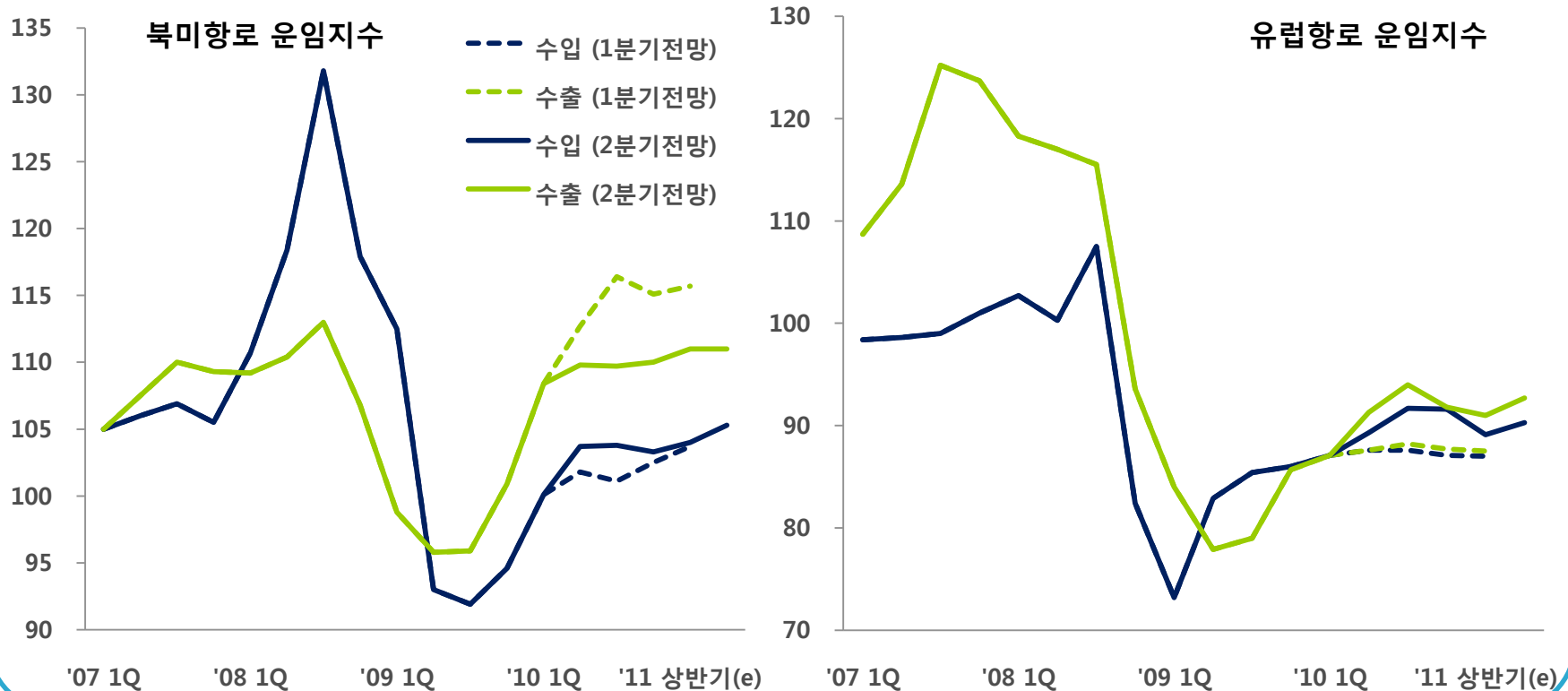


2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 원양항로 - 유럽항로 회복세에 대한 기대

원양항로 시황 전망



자료 : KMI 패널 조사

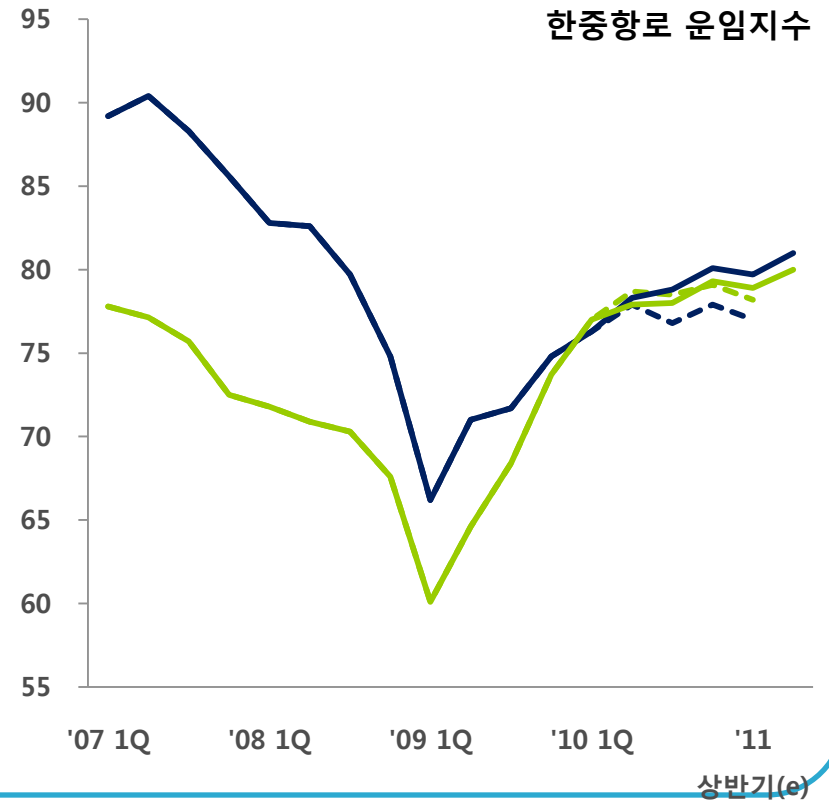
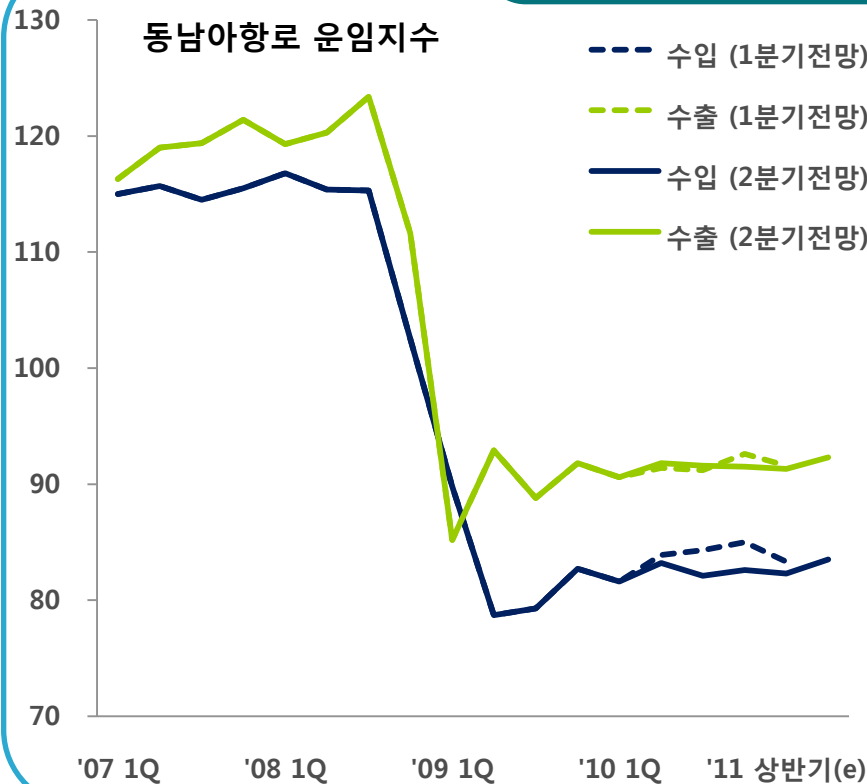


2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 근해항로 – 2010년 전망, 1분기 때보다 소폭 하향 전망

근해항로(동남아/한중) 시황 전망



자료 : KMI 패널 조사

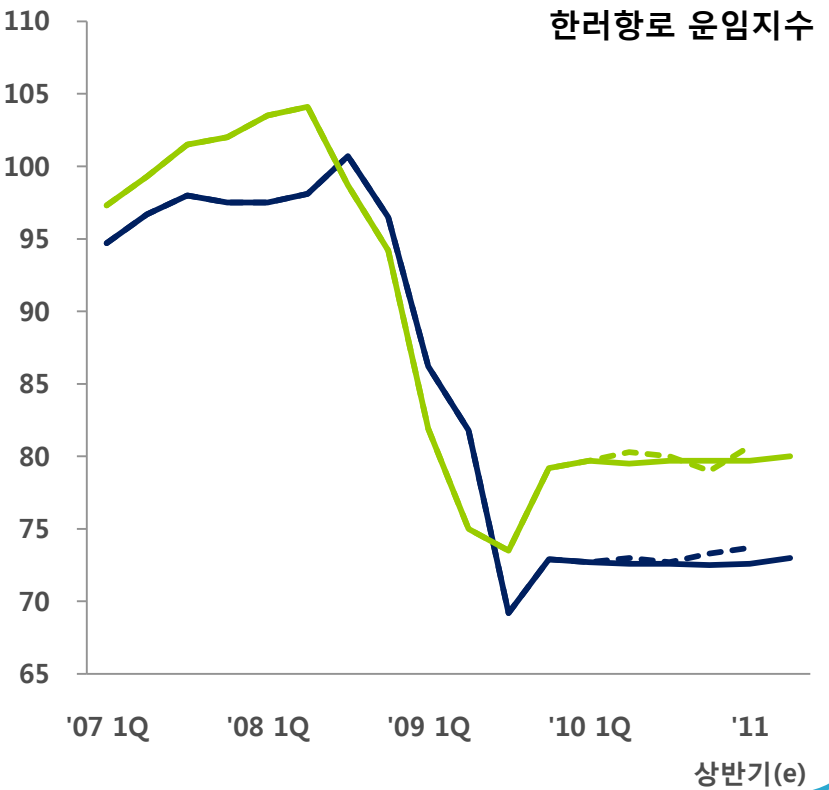
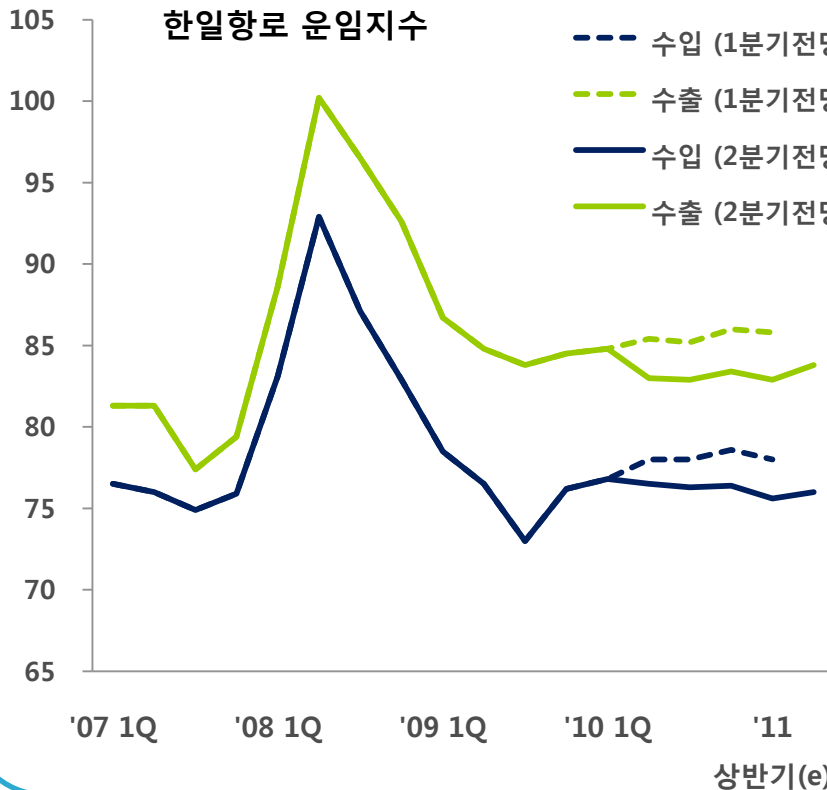


2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 근해항로 – 2010년 전망, 1분기 때보다 소폭 하향 전망

근해항로(한일/한러) 시황 전망



자료 : KMI 패널 조사

❖ 컨테이너선 시황 전망 종합 (1)

- 2010년 하반기 미국, 중국 중심의 경제회복 요인 지속
: 미국의 수출진흥 정책과 위안화 절상에 따른 중국 수입 물동량 증가
- 컨테이너선 시장 수급, 2010년 회복국면에 진입
: 수요 상승 및 인도 연기, 저속 운항 등에 따라 수급흐름 완만한 상승
: 인도 연기된 선박 유입 및 계선량 감소 등의 공급 압력 요인 존재
- 회복세는 뚜렷하나, 세계경제 불안요인 및 공급 부담의 요인 내재



2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 시황 전망 종합 (II)

- 2010년 하반기 시장대응 및 선대포트폴리오 점검 중요
: 컨테이너 시장은 회복국면임에도, 몇 가지 펀더멘털 요인이 작용
: 선가가 상대적으로 낮아진 현 시점에서는 금년 하반기 용대선 규모, 신조규모 등 선대 포트폴리오에 대한 점검 필요
- 10,000 TEU급 이상 초대형선 투입으로 인한 시장경쟁구도 변화에 대비



3. 건화물선 시황변화 특징과 전망

KMI 해운시황분석센터

제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망

● 건화물선 시황변화의 특징

● 건화물선 수급 현황과 전망

● 건화물선 시황 전망

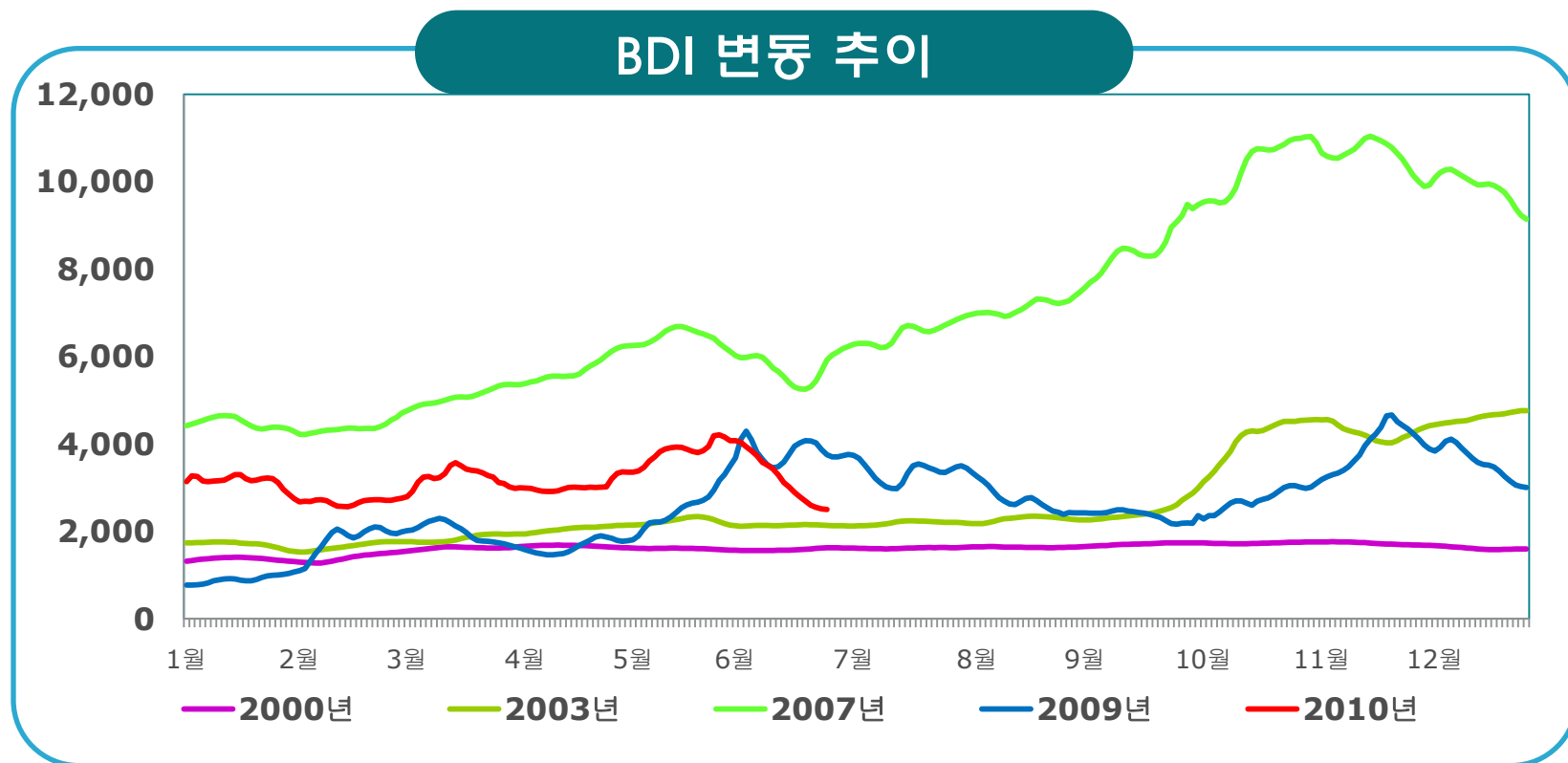


3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 상반기 BDI 평균 3,188포인트 기록

- 작년 상반기 대비 50% 증가, 하반기 대비 3% 증가



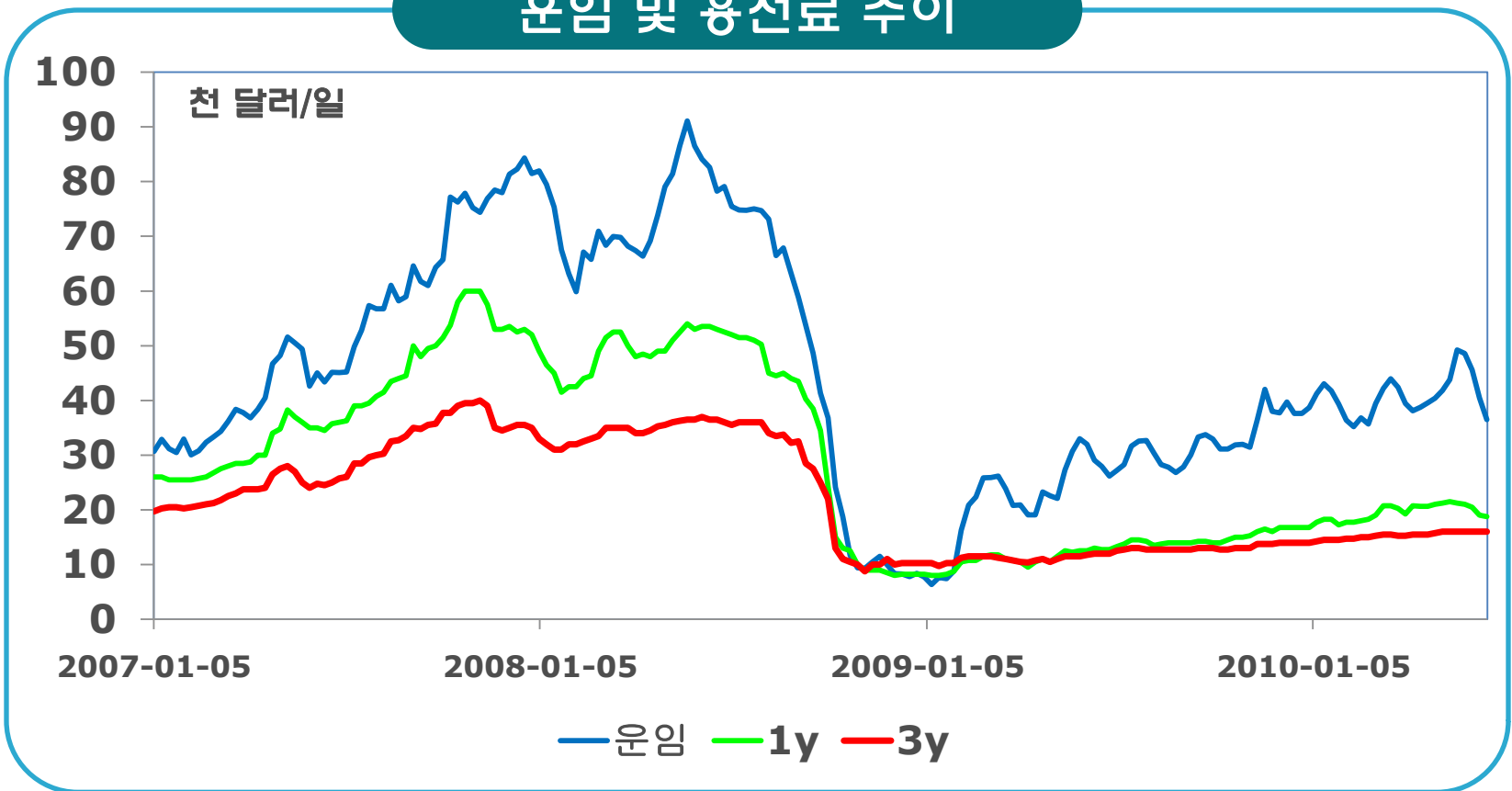


3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 3년 용선료는 2009년 초 저점 확인 후 완만한 증가

운임 및 용선료 추이



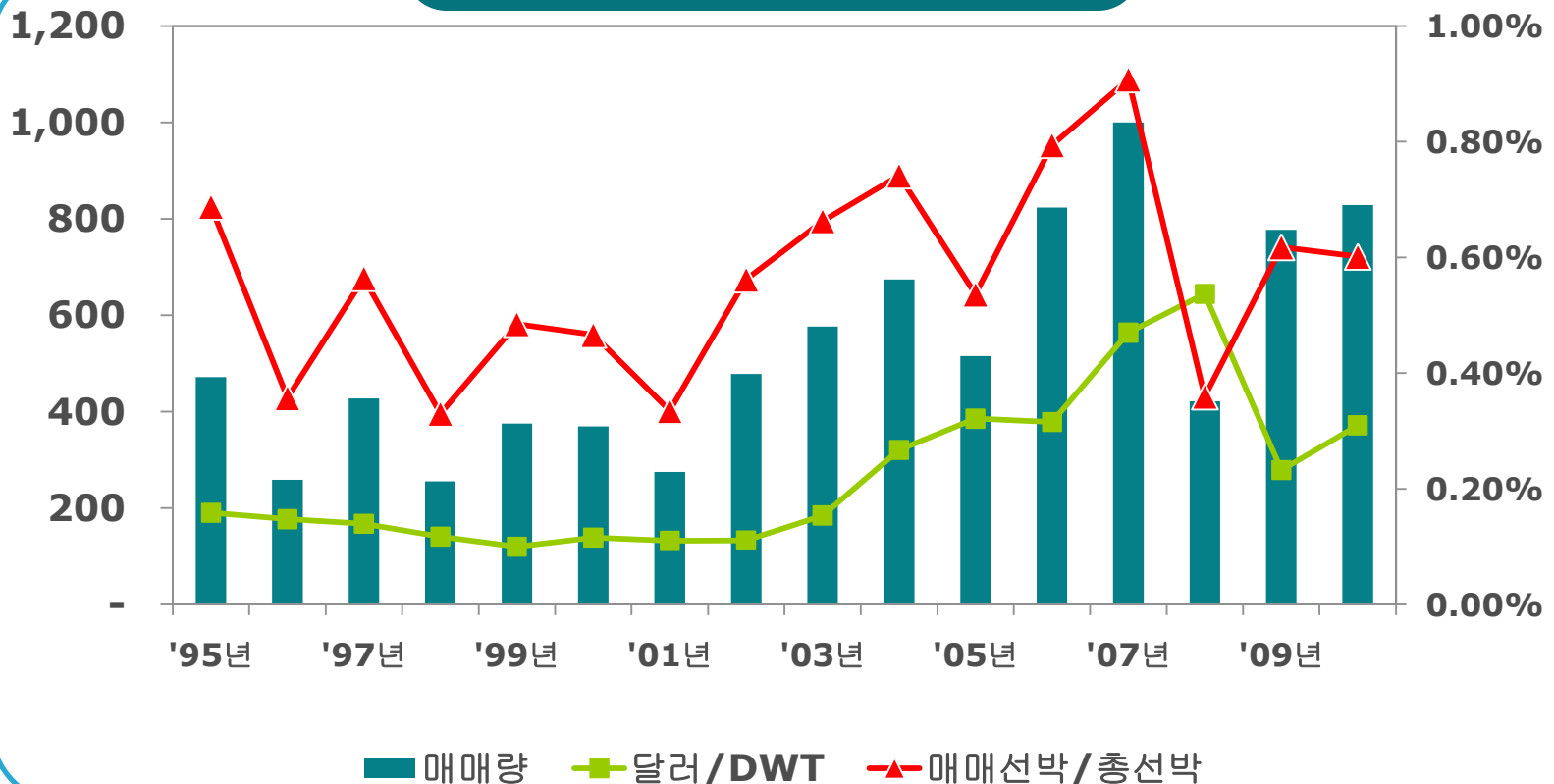


3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 중고선 시장은 2003~4년 수준으로 회복

중고선 시장 주요 지표 추이



주 : 매매량은 2007년 거래량을 1,000으로 놓고 계산한 것임

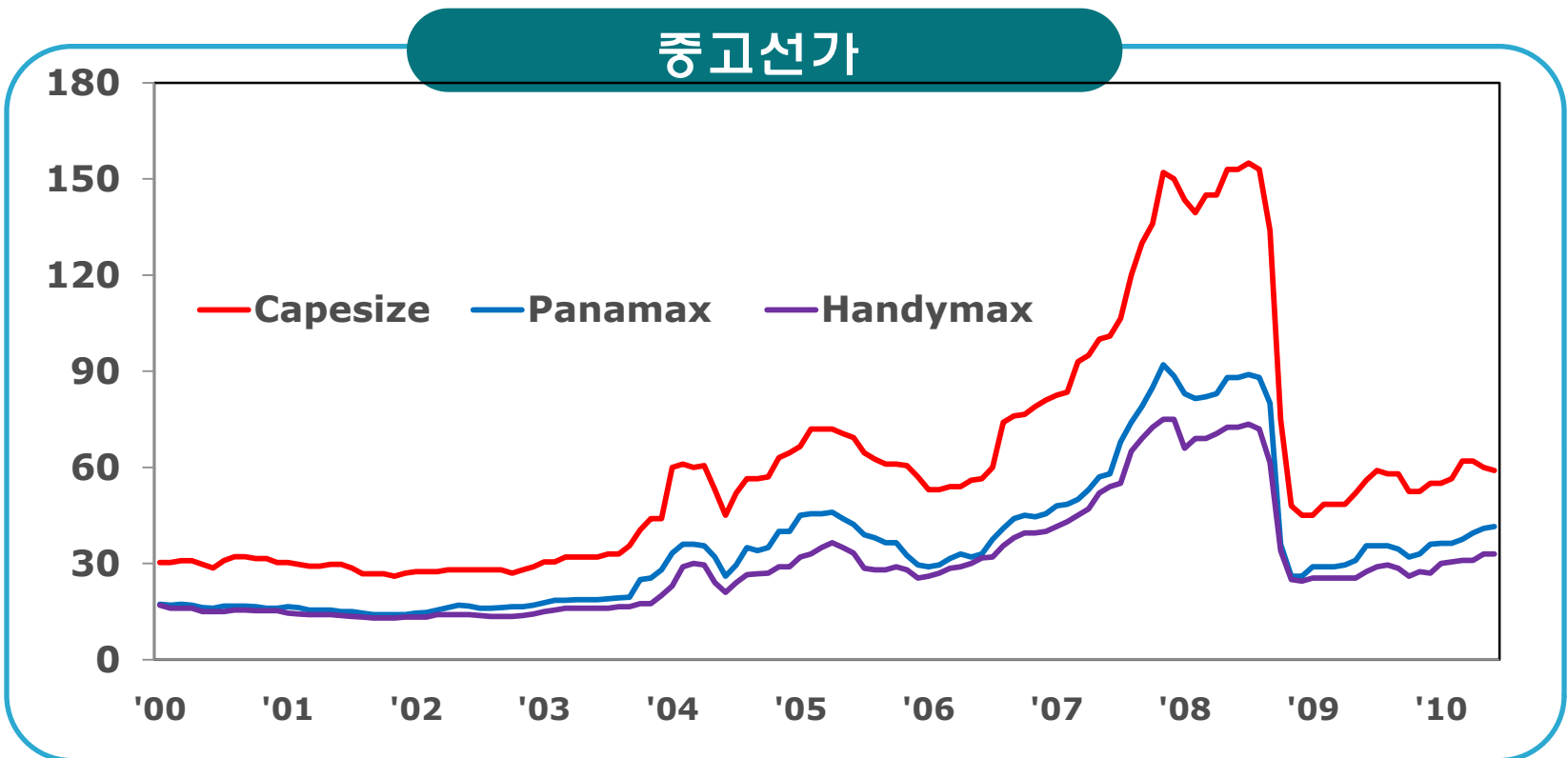
자료 : Clarkson



3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 장기적인 선박자산에 대한 투자심리는 긍정적으로 전환



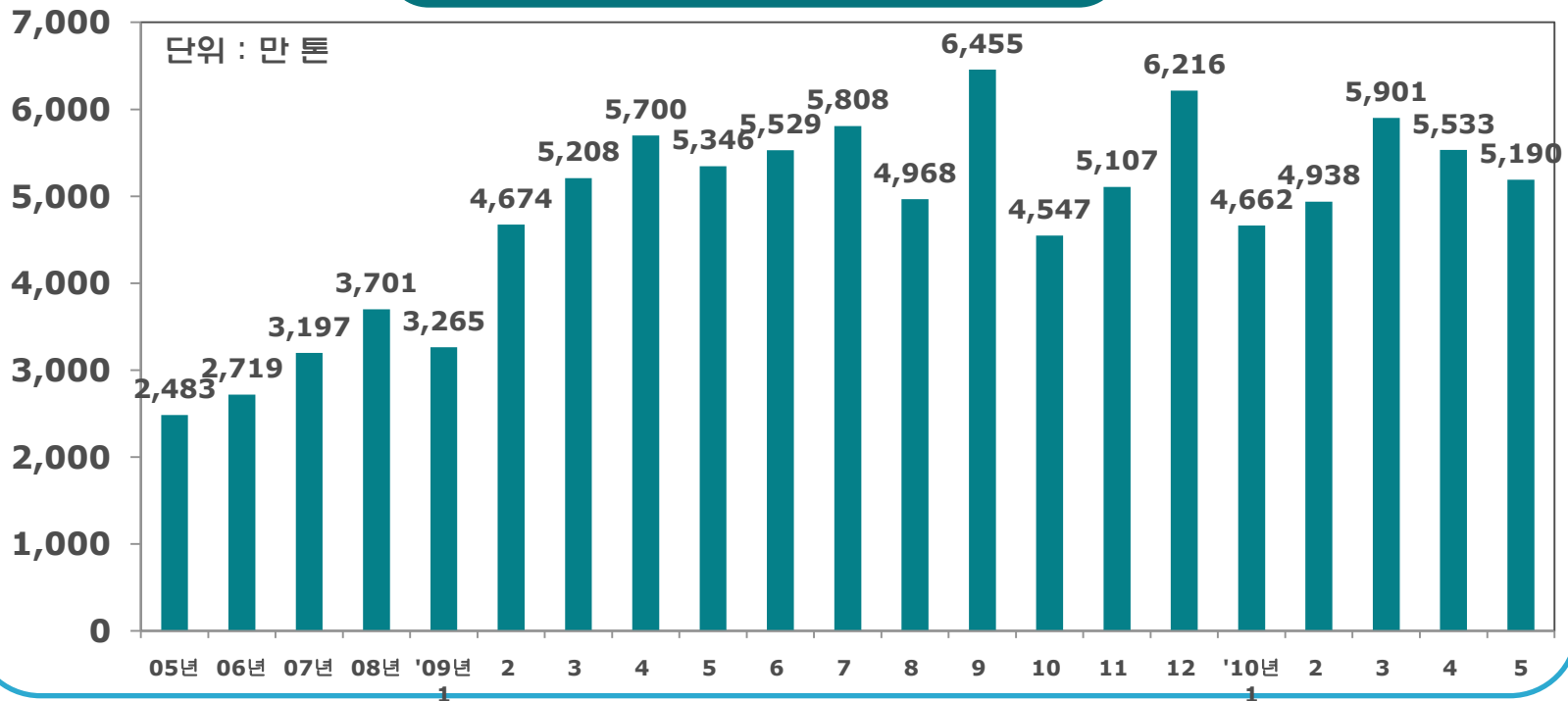


3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 전년 동기(5월 누적) 대비 8% 증가

중국 철광석 수입 추이



주 : 2005~2009년 간은 평균 월간 수입량 36

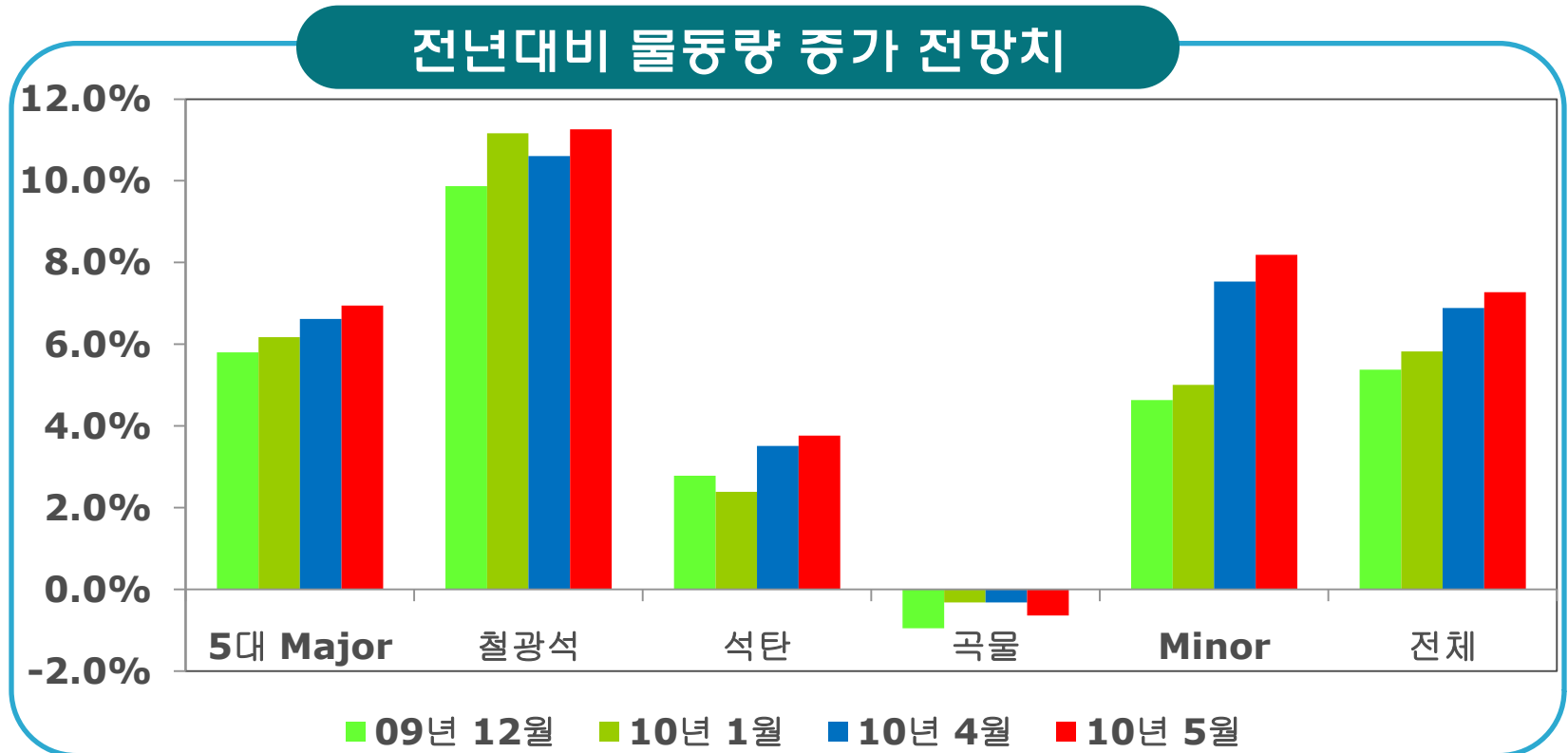
자료 : 중국해관총서



3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ Clarkson, 2010년 벌크 물동량 전망치를 지속적으로 상향조정





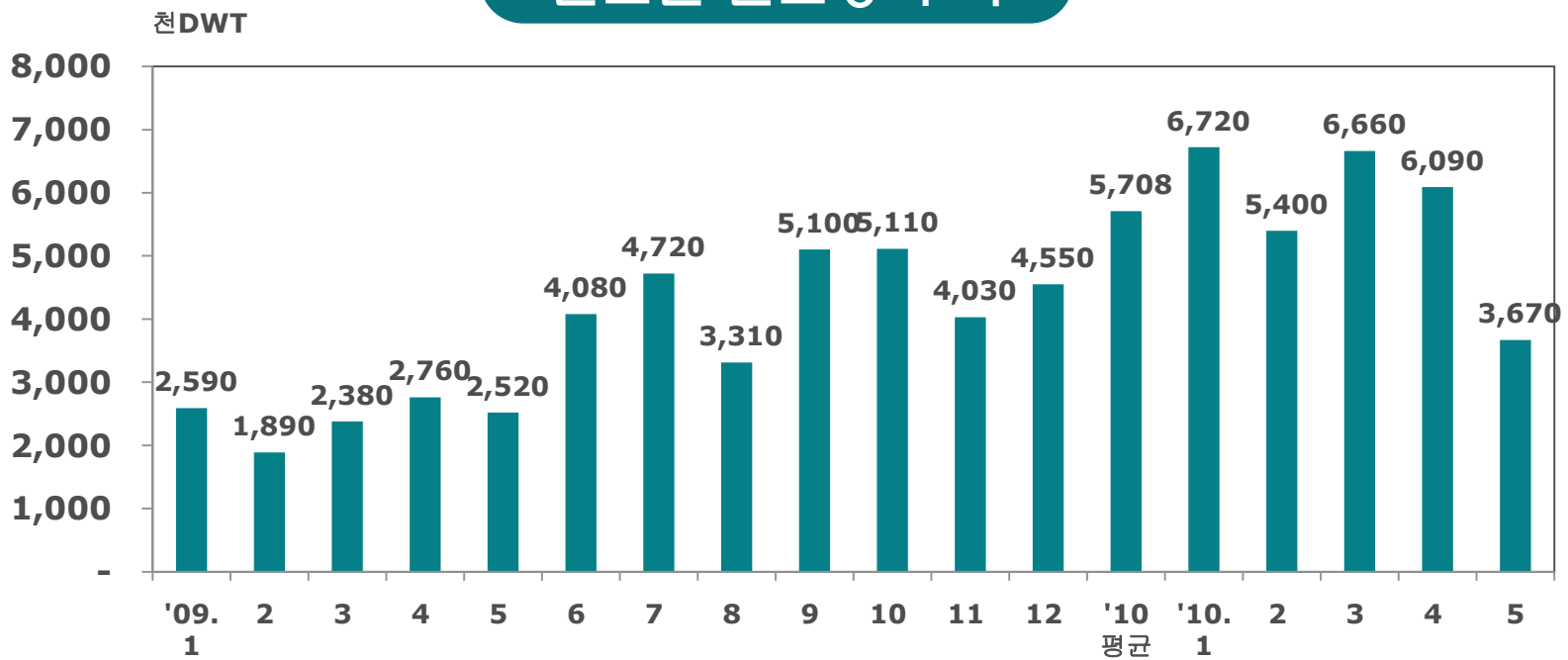
3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년, 월평균 571만 톤의 신조선 인도

- 작년 대비 59% 증가, 공급 부담 압력으로 작용

신조선 인도량 추이



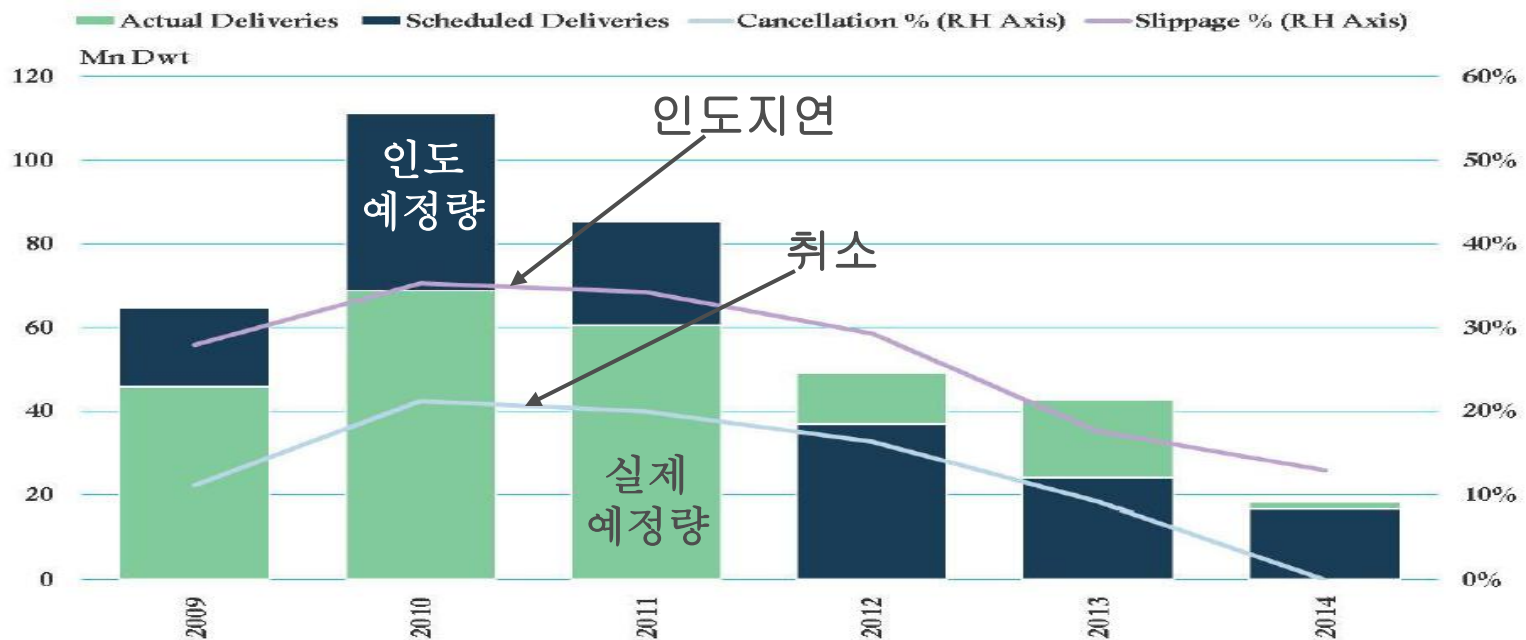


3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 발주취소 선박량이 약 20%,
인도지연 선박량이 약 35%에 달할 것으로 전망

인도예정량, 실제인도량, 취소량, 연기량 전망





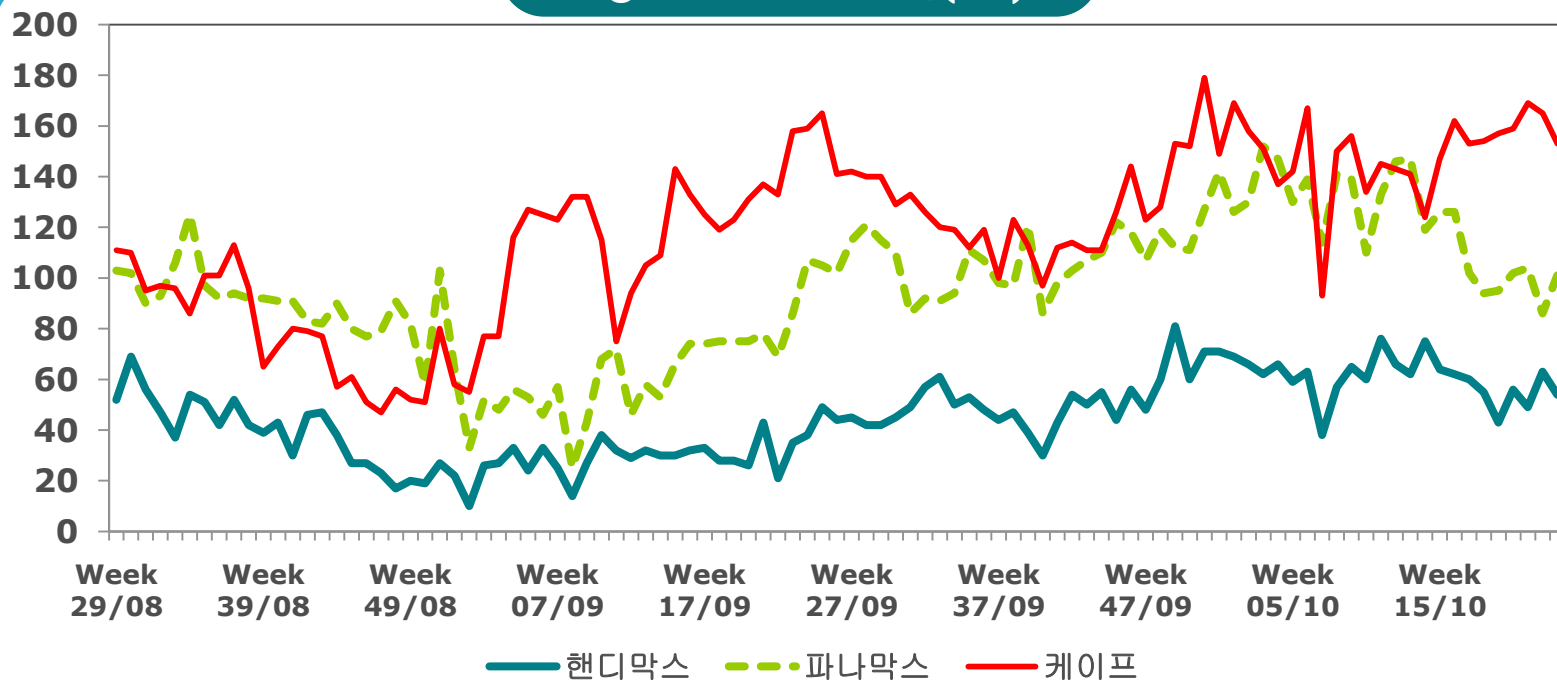
3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 6월 케이프의 체선 척수는 약 153척

■ 2008년 호황 시기와 비슷한 수준

항만 체선 추이(척)

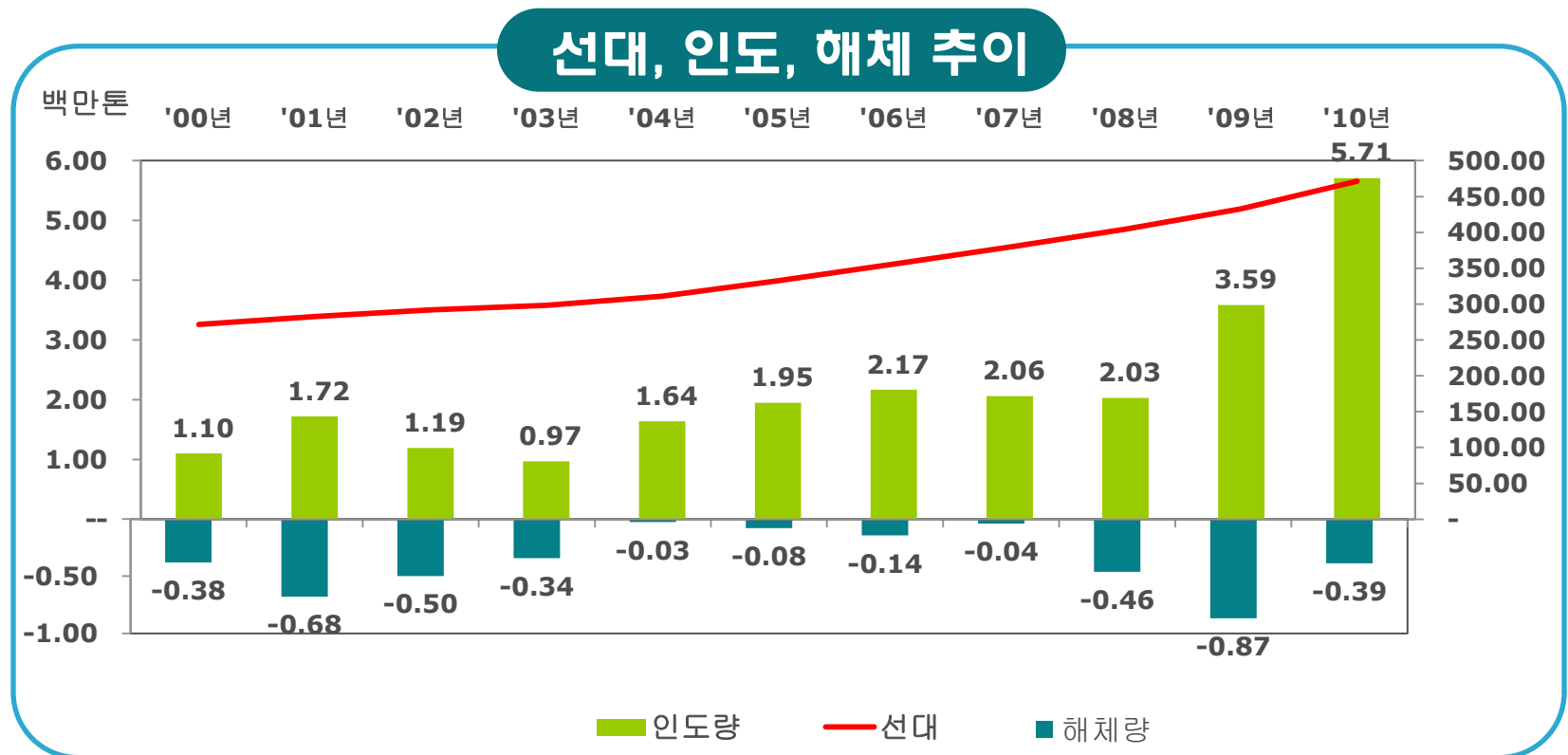




3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 인도량 대비 7% 해체에 그치고 있음 (2009년, 24%)





3.3 건화물선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 연평균 BDI는 3,000p 수준 예상

주요 전제

전제 1. 철광석, 석탄 등 주요 화물 증가세 유지

전제 2. 선주의 케이프 등 선박량 공급조절 노력 지속

전제 3. 양적하 항만의 체선현상 완화 지연

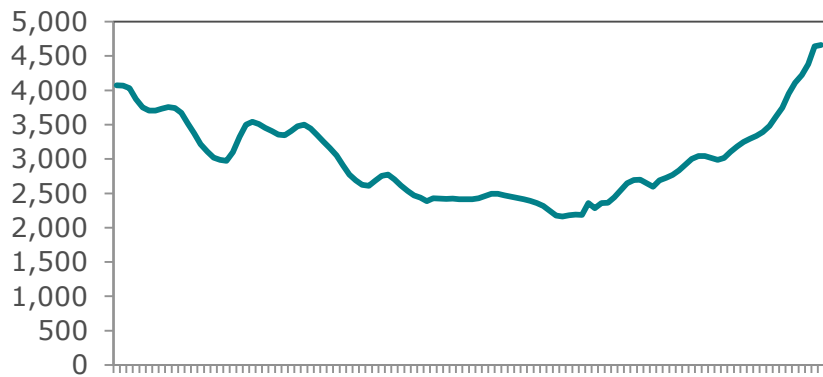


3.3 건화물선 시황 전망

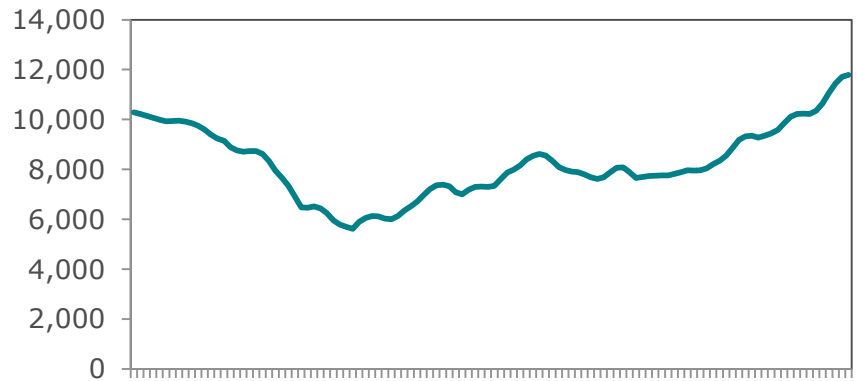
KMI 해운시황분석센터

❖ 금융위기 이후 시황 변동성은 2007년 수준에 근접

■ 높은 변동성에 대비한 위험관리 전략 필요

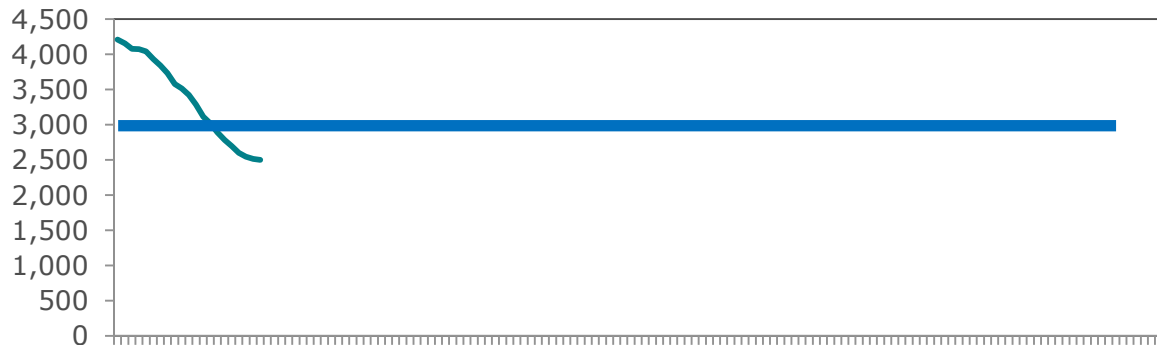


'09년 11월 19일



'07년 12월 4일 '08년 1월 29일

'08년 5월 20일



'10년 5월 26일 '10년 6월 24일 7월 말 8월 말 43 9월 말 10월 말 11월 말 12월 말



4. 유조선 시황변화 특징과 전망

KMI 해운시황분석센터



제4장 유조선 시황변화 특징과 전망

유조선 시황변화의 특징

유조선 수급 현황과 전망

유조선 시황 전망

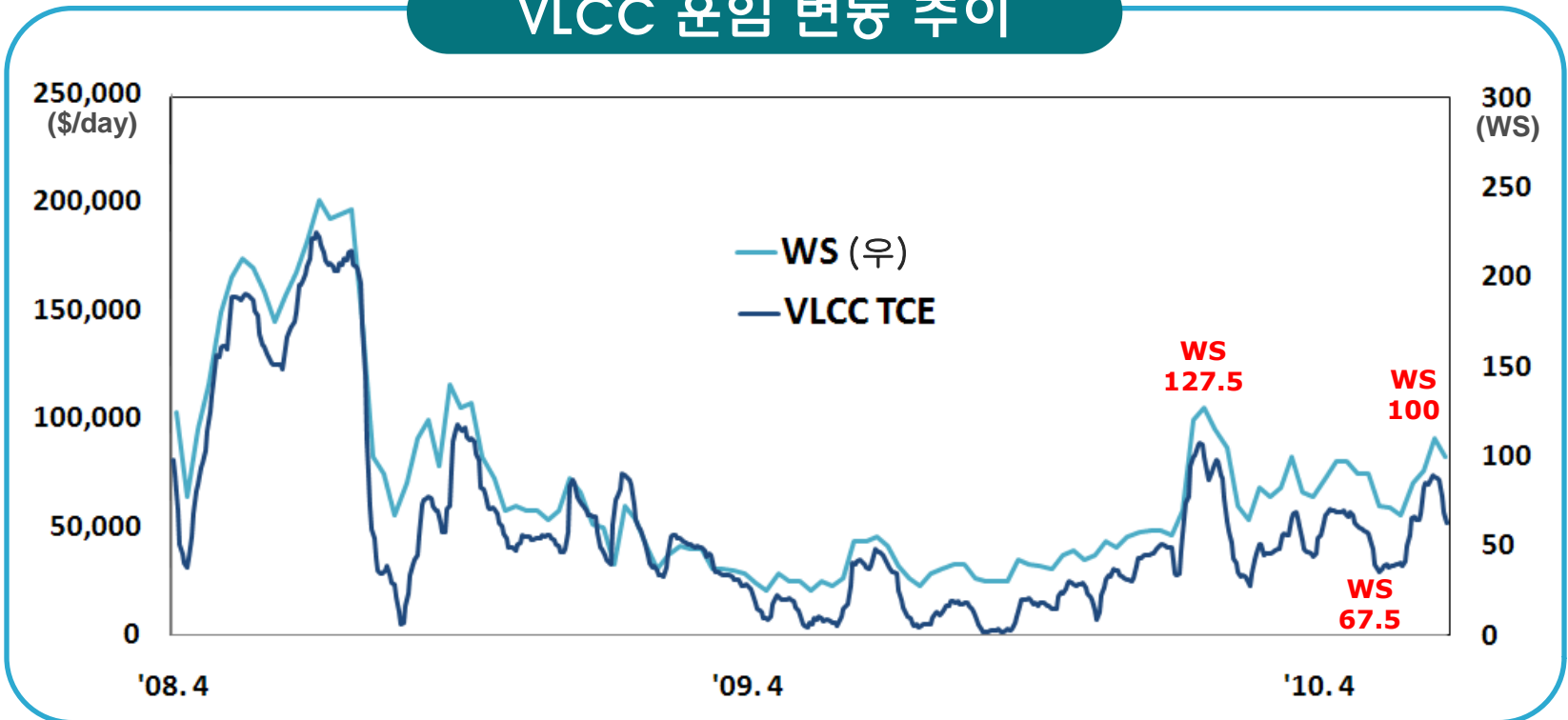


4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 원유수요 증가와 가용 선박량 감소로 VLCC 운임회복
 - 중국 중심의 개도국 원유수입 증가 및 저장시설 수요 증가

VLCC 운임 변동 추이



주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임
자료 : Fearnleys Weekly 각호, Clarkson

KMI 해운시황과 이슈 세미나



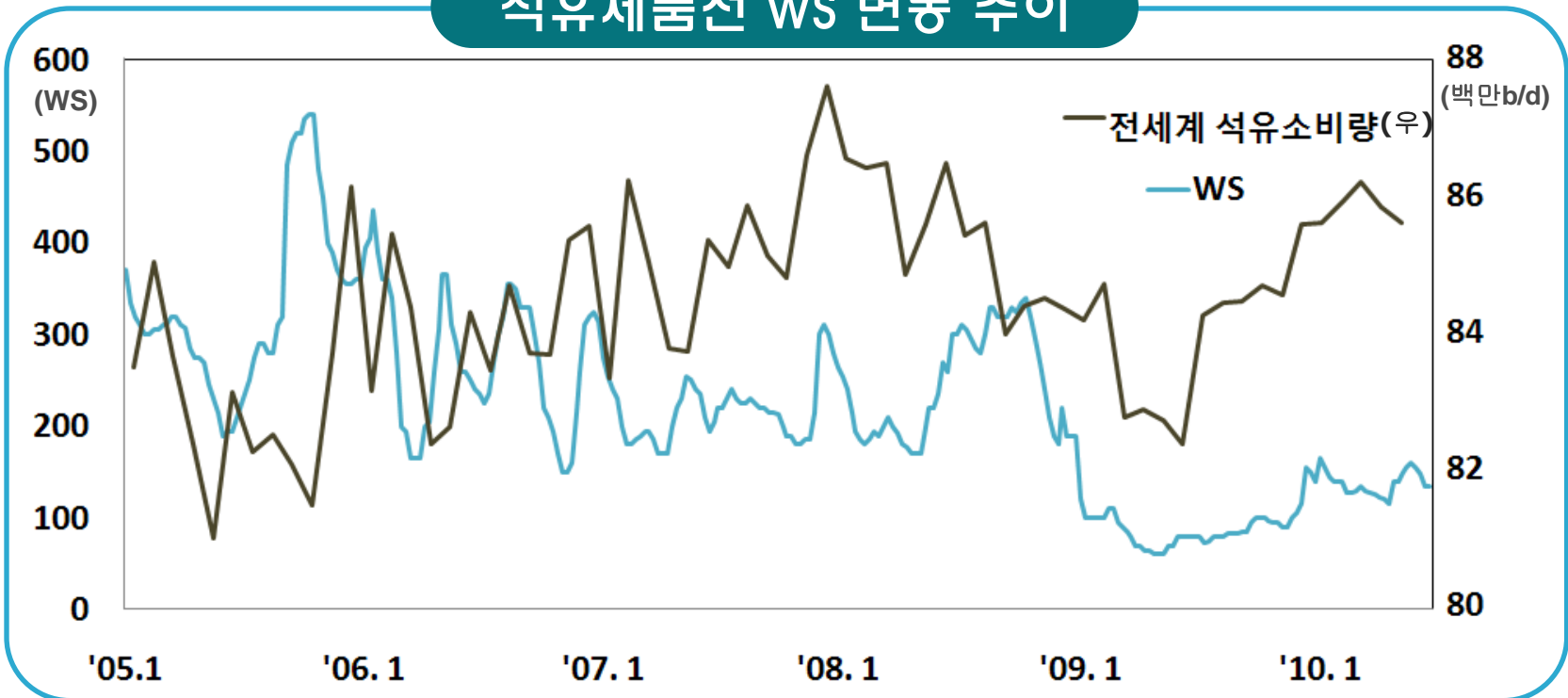
4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 석유제품선 운임, 선복공급 과잉으로 약세

- 2010년 1분기 상승 후, 2분기 보합세 유지, 상반기 평균은 WS 139.6

석유제품선 WS 변동 추이



주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호, Oil Market Intelligence

KMI 해운시황과 이슈 세미나

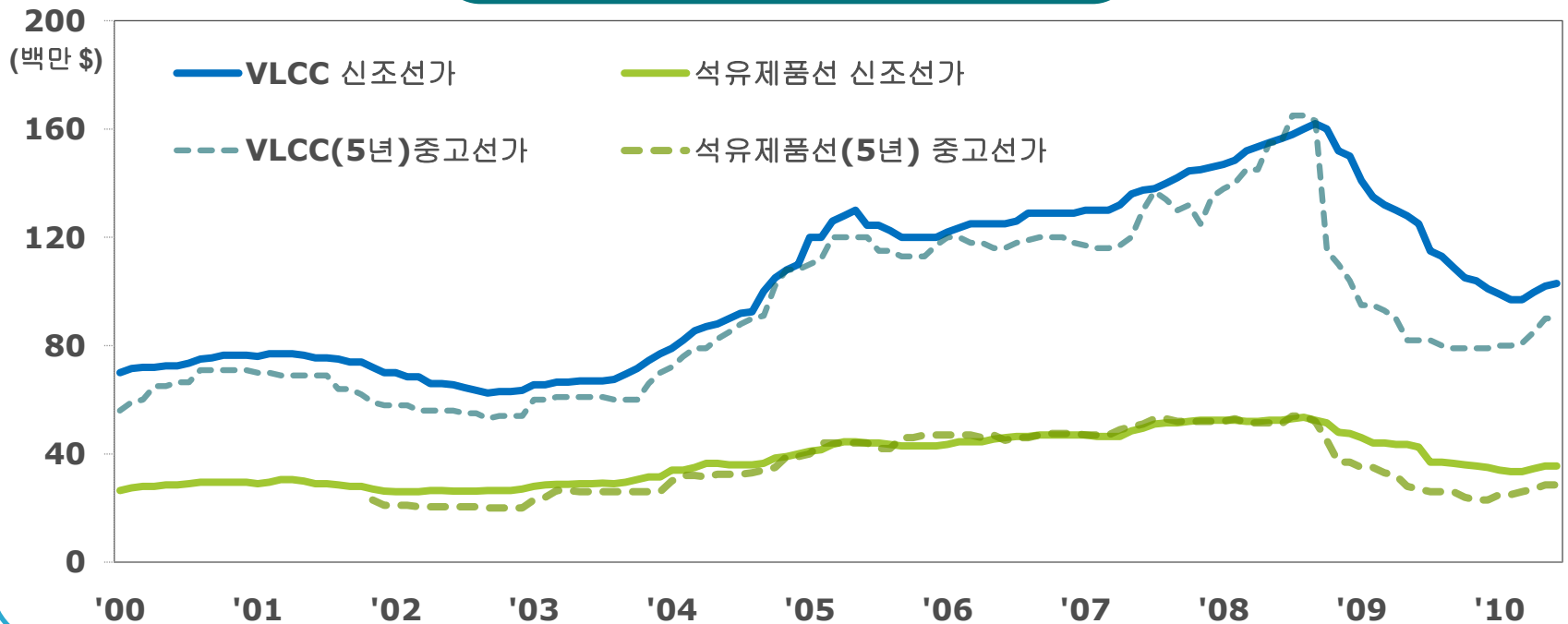
4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ VLCC 신조선가와 중고선가는 견조한 회복세

- 유조선 운항 수익 개선에 따른 매매 수요 증가

선박 매매가격 추이



자료 : Clarkson

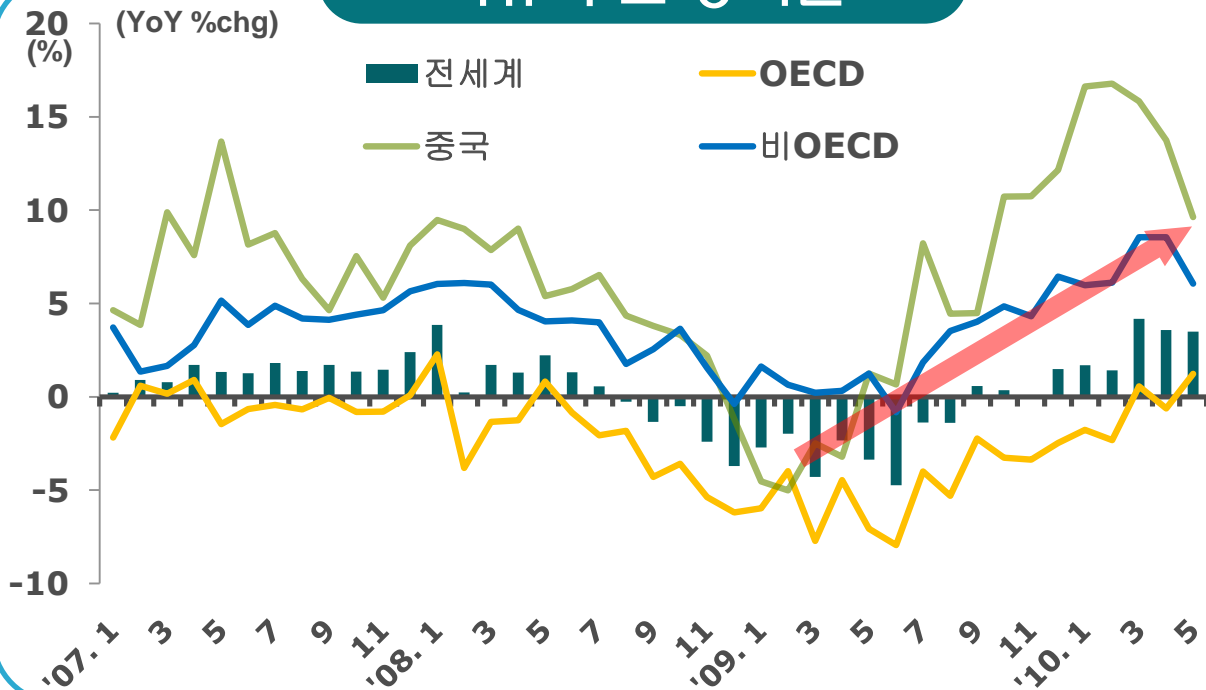
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 비OECD 국가들이 석유 수요 견인

- 신흥경제성장국의 원유 수입 증가 및 2010년 물동량 증가 전망

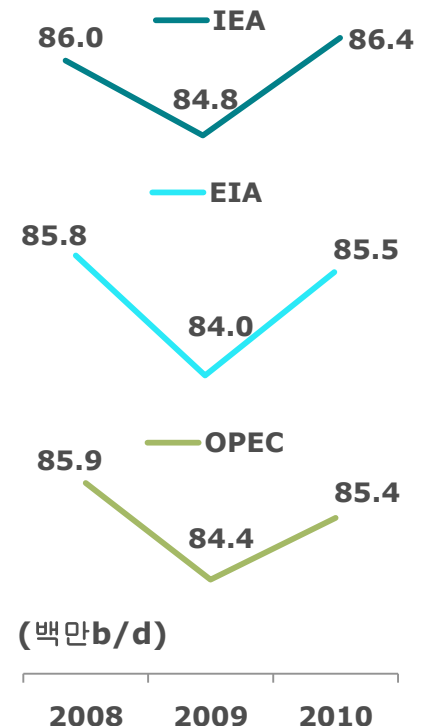
석유 수요 증가율



자료 : Petronet

48

세계 원유 수요 전망



자료 : IEA, EIA, OPEC

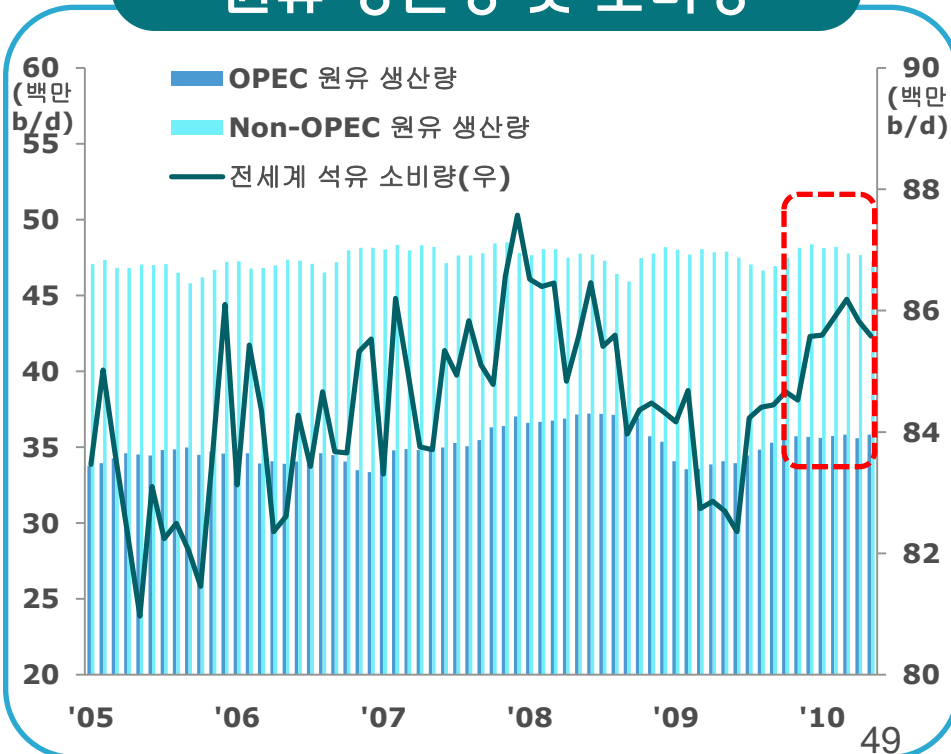
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 비OPEC 산유국의 원유 생산량 증가

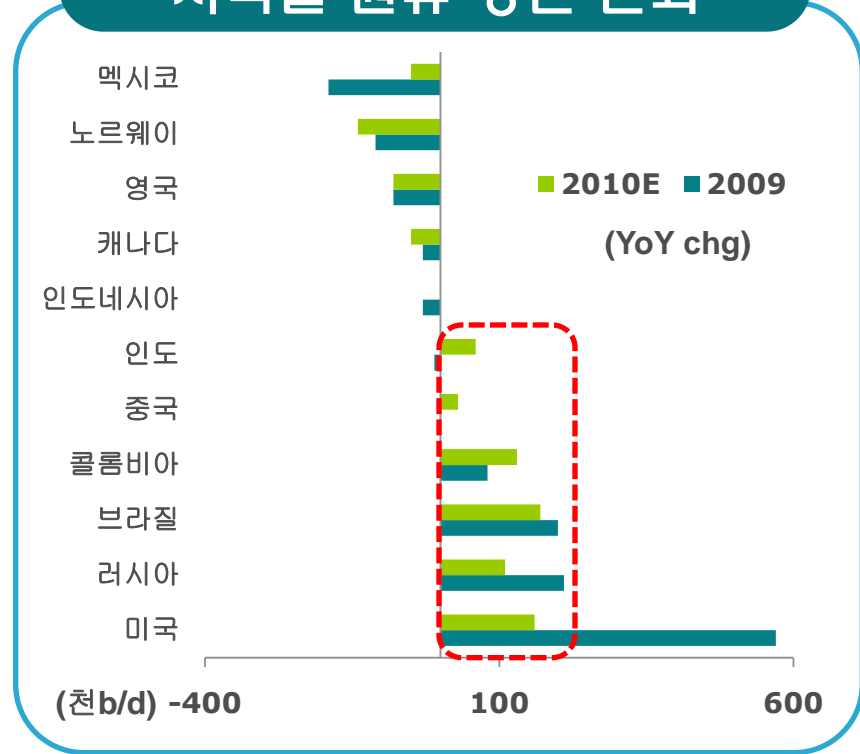
- 국제에너지기구는 2010년 비OPEC 산유국의 공급량을 전년대비 50만 b/d 상향조정

원유 생산량 및 소비량



자료 : Petronet

지역별 원유 생산 변화



자료 : Macquarie Commodities Research

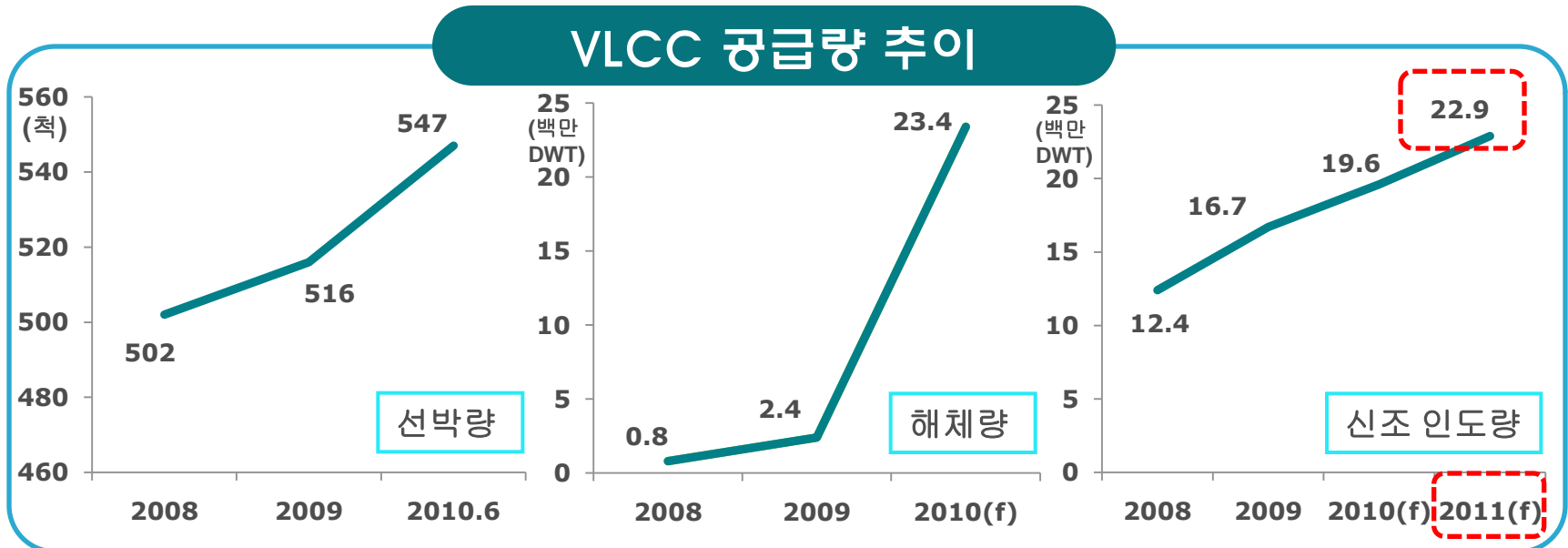
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ VLCC 선박량, 공급 과잉 압력 여전

- 상반기 인도 지연 및 인도 예정 선박 공급, 저장시설용 VLCC 수요 감소 등으로 유조선 시장 수급 불균형

❖ 단일선체 유조선 개조 및 해체, 노후선 퇴출 활동확대



자료 : Clarkson

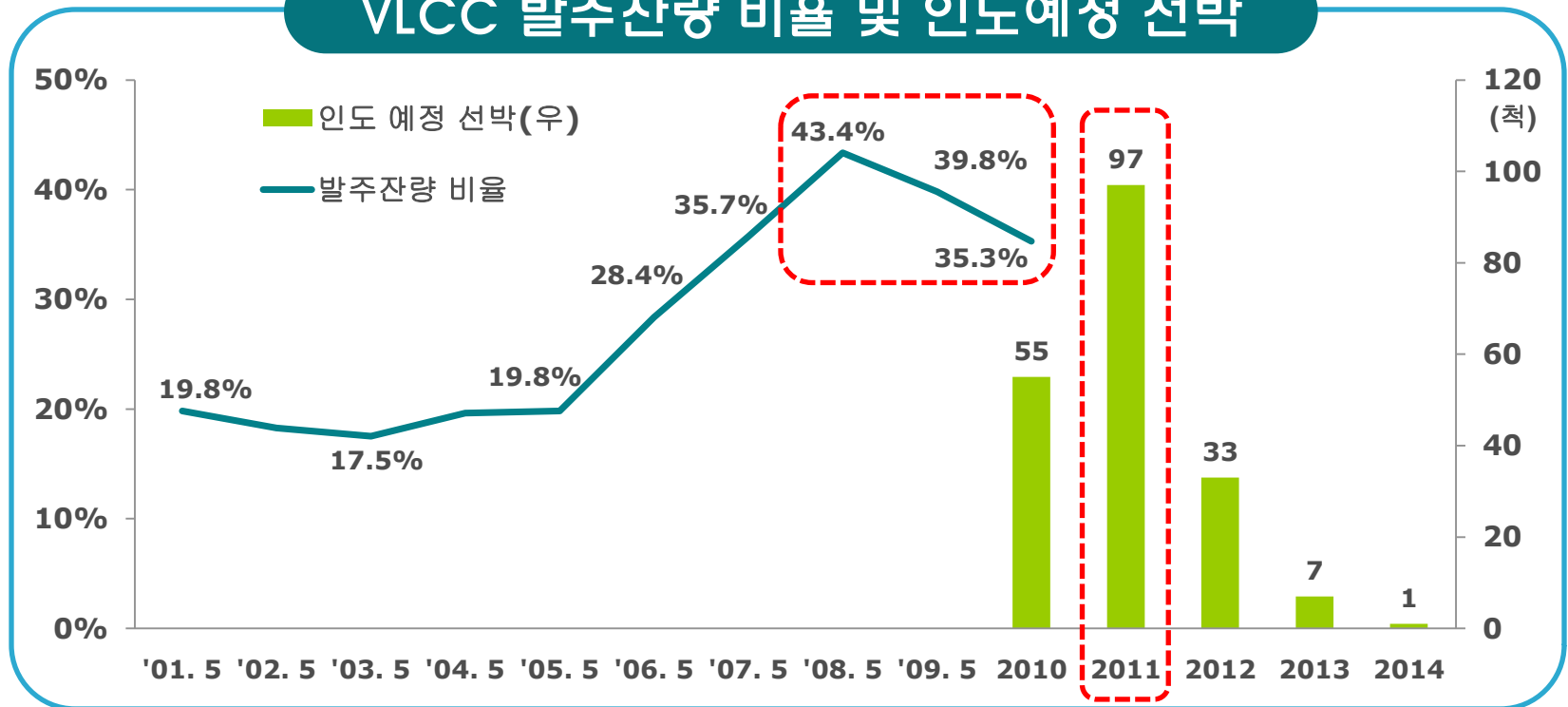
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ VLCC 총 선박량 대비 발주잔량 비율 감소

- 2005~2007년의 대규모 선대 발주로 인한 VLCC 공급 압력은 여전히 존재

VLCC 발주잔량 비율 및 인도예정 선박



자료 : Clarkson

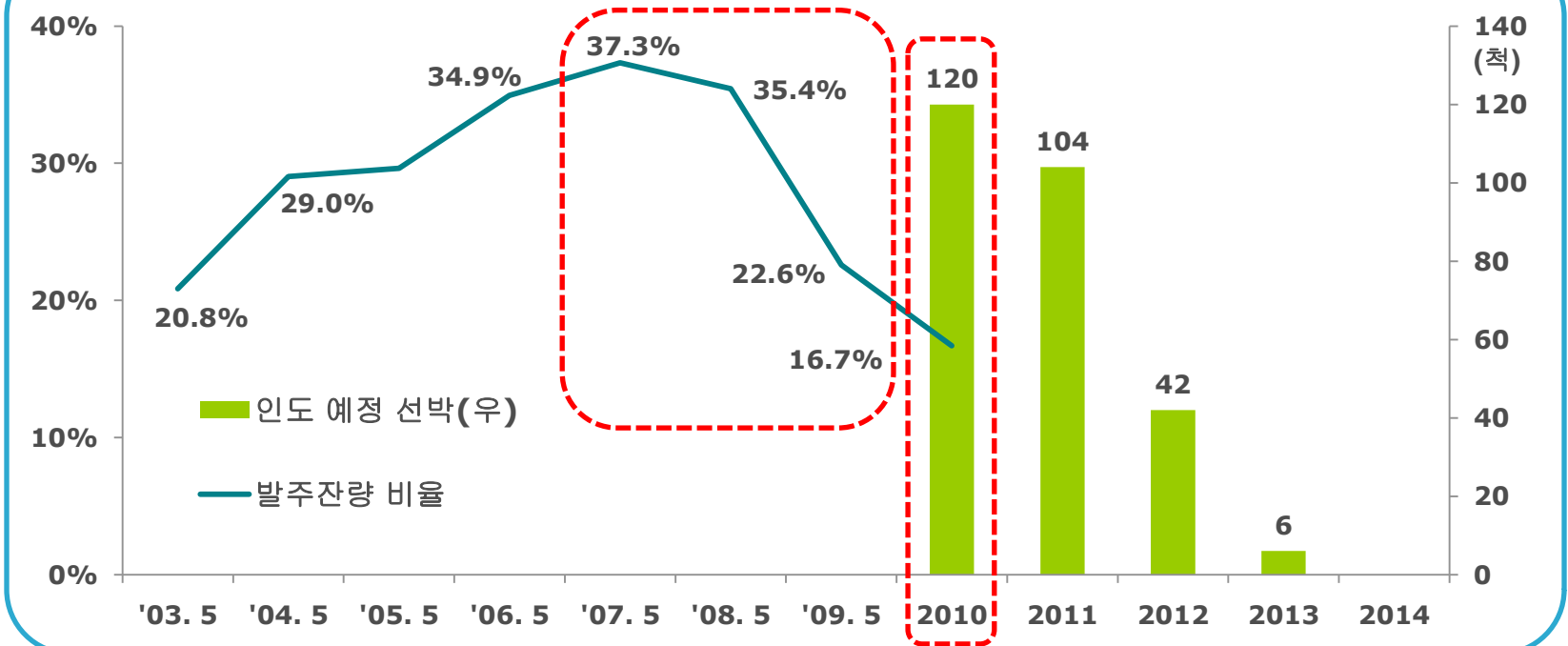
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 석유제품선 총 선박량 대비 발주잔량 비율 감소

- 신조선박 인도 지연, 발주잔량 비중 감소 등 선박 공급 조절 노력이 지속

석유제품선 발주잔량 비율 및 인도예정 선박





4.3 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 유조선 해운시황 변화의 주요 변수

- 신흥국 시장 중심의 석유 수요 증가
- 미국의 원유 수요 회복 기대
- 저장시설용 VLCC 수요 증가

❖ VLCC, 신조 인도 증가로 약보합세 전망

- 중국 수요 증가와 미국 수요 회복 기대
- 그러나, 선박 공급과잉에 따른 수급불균형 여전

❖ 석유제품 운반선, 공급조절 노력으로 강보합세 전망

- 계절적 요인에 따른 수송 수요 증가, 공급 증가 부담 완화

❖ 세계경기 회복 위험 요인, 선박 공급조절 요인, 지정학적 불안 요인 등은 시황 변화의 중요 변수로 작용



4.3 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

주요 기관의 최근 유조선 해운시황 전망 내용

발표 기관	시황 전망 내용
Fearnley	<ul style="list-style-type: none">• 세계석유수요 증가, 단일선체선박 퇴출로 대형유조선 시황은 낙관적• 2012년까지는 MR 선복량 증가로 시황 부정적
Clarkson	<ul style="list-style-type: none">• 2010년 원유 수송 시장은 수요가 2.3% 증가, 선복 공급은 0.6% 감소할 것으로 예상• 2009년에 비해 시황이 빠르게 회복될 것으로 전망한 반면, 정제유 수송 시장은 여전히 선복 과잉 공급이 해소되지 않을 것
Drewry	<ul style="list-style-type: none">• 유조선 시장은 석유 수요, 신조선 인도, 단일선체 퇴출 등의 불확실한 요인들을 가지고 있으며, 2013년까지는 2004~2008년 수준의 높은 운임으로 회복은 어려움
KMI	<ul style="list-style-type: none">• 중국 수요 증가와 미국 수요 회복 기대, 그러나 선박 공급 과잉에 따른 수급 불균형으로 VLCC는 약보합세 전망• 계절적 요인에 따른 수송 수요 증가, 선박 공급 조절 노력 등으로 MR 석유제품 운반선은 강보합세 전망

감사합니다.

총 괄 : 김우호 부연구위원 02 2105 2826
컨테이너선 : 김태일 책임연구원 02 2105 2775
 최윤석 연 구 원 02 2105 2923
건 화 물 선 : 고병욱 책임연구원 02 2105 2916
유 조 선 : 박경선 연 구 원 02 2105 2920