

2009년 세계해운 전망과 대응방안

December 3, 2008

발표 : 임종관 연구위원/해운연구팀장

목차

I. 국내외 경제 전망

II. 정기선 해운 전망

III. 컨테이너선 해운 전망

IV. 유조선 해운 전망

V. 대응방안



목차

I. 국내외 경제 전망

- 세계 및 주요국 경제 전망
- 세계 교역 전망
- 중국과 미국의 인프라 투자 전망



1) 2009년 세계경제 2.2% 성장, 선진국 경제 마이너스 성장, 개발도상국 경제 성장을 둔화

- IMF에 따르면, 2009년 세계 경제는 2.2% 성장할 것으로 전망됨. 선진국은 마이너스 성장하나, 개도국은 5.1% 성장 전망
- OECD에 따르면, 회원국 경제는 2009년 마이너스 성장하나, 3분기부터 성장세로 전환하여 2010년 1.5% 성장 전망

구분		2007년	2008년		2009년				2010년			
			3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기
IMF	전세계	5.0%	3.7%		2.2%				-			
	선진국	2.6%	1.4%		-0.3%				-			
	개발도상국	8.0%	6.6%		5.1%				-			
OECD		3.2%	1.4%		-0.4%				1.5%			
			-0.2%	-1.4%	-0.8%	-0.2%	0.5%	1.1%	1.7%	2.0%	2.5	2.7%

2) 미국, 유럽, 일본 2009년 마이너스 성장, 2010년 성장세로 전환

구분	미국			유로 경제권			일본		
	2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년	2008년	2009년	2010년
경제성장률	1.4%	-0.9%	1.6%	1.0%	-0.6%	1.2%	0.5%	-0.1%	0.6%

3) BRICs, 2008년에 이어 2009년 성장세 둔화

구분	중국			인도			러시아			브라질		
	2007년	2008년	2009년	2007년	2008년	2009년	2007년	2008년	2009년	2007년	2008년	2009년
성장률	11.9%	9.7%	8.5%	9.3%	7.8%	6.3%	8.1%	6.8%	3.5%	5.4%	5.2%	3.0%

4) 금리, 물가, 유가는 경기호전에 도움을 주는 방향으로 움직일 전망

- 물가는 세계 경기 둔화와 원자재 가격 하락으로 소폭 상승할 것으로 전망
- 전반적인 물가안정세에 기초하여, 각국의 통화당국은 정책금리를 추가적으로 인하할 전망
- 국제유가 또한 OPEC의 감산조치에도 불구하고, 31.8% 하락 전망

1) 2000년~2007년간 세계 교역 연평균 5.6% 성장

- 2001년 'dot.com' 거품 붕괴 시를 제외하고, 세계 교역은 GDP 성장과 함께 꾸준히 증가함

구분	'00년~'07년	'01년	'02년	'03년	'04년	'05년	'06년	'07년
교역 성장률	5.6%	-0.2%	3.5%	5.7%	9.7%	6.4%	8.4%	5.9%
GDP 성장률	2.9%	1.5%	1.8%	2.6%	3.9%	3.2%	3.7%	3.4%

2) 중국, 인도, 브라질 수출지역 다변화

- 중국, 인도, 브라질의 수출지역이 다변화되어 있어, 특정 지역 수입감소로 인한 리스크는 크게 우려되지 않음

단위 : 억 달러

구분	아시아	북미	유럽	중남미	중동	아프리카	CIS
중국	5,210	2,640	2,640	390	440	370	480
인도	460	220	340	40	250	130	20
브라질	260	320	430	380	60	90	40

3) 2009년 세계 교역 2.1% 성장 전망, 2010년에는 2008년 수준으로 회복 전망

- 2009년 선진국의 수입감소로 개도국의 수출 성장도 둔화될 것으로 전망됨
- OECD 교역 규모는 2010년 1분기 5% 수준의 성장세로 회복하여, 동년 4분기에는 2007년 수준의 7%대를 회복할 전망이다

구분	2007년	2008년	2009년				2010년			
			1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기
전세계	7.2%	4.6%	2.1%				-			
수입	선진국	4.5%	-0.1%				-			
	개도국	14.4%	5.2%				-			
수출	선진국	5.9%	1.2%				-			
	개도국	9.6%	5.3%				-			
OECD	7.0%	4.8%	1.9%				5.0 %			
			1.3%	1.9%	2.5%	3.8%	5.3%	6.2%	6.9%	7.3%

3. 중국과 미국의 인프라 투자 전망

1) 중국의 인프라 투자 전망

- 중국, 2010년까지 총 4조 위안(800조 원) 규모의 경기부양책 제시
 - 중국 정부는 11월 5일 2010년까지 정부예산 총 4조 위안(800조 원)을 투입하는 **10대 경기부양책** 제시
 - 2020년까지 **철도건설**에 2조 위안(약 400조 원), 고속도로 등 **도로건설**에 2조 1,000억 위안(420조 원), **항만건설**에 9,000억 위안(180조 원) 투자 계획
 - 또한 2009년~2010년, 공항건설에 4,500억 위안(90조 원) 투자 계획
- 중국, 2천억 위안(40조 원) 인프라 투자 조기 집행 발표
 - 중국 정부는 11월 12일 2천억 위안(40조 원) 규모 인프라 투자사업 승인
 - 광저우와 홍콩에 천연가스를 공급하는 '제2기 서기동수' 천연가스 송수관 건설사업에 930억 위안(18조 6천억 원) 투자 예정
 - 또한 광둥성 및 저장성 핵발전소 확장 건설공사에 955억 위안(19조 1천억 원) 투자
 - 안후이성과 내몽고 공항건설에 174억 위안(3조 4,800억 원) 투자 예정

2) 미국의 인프라 투자 전망

- 오바마 당선자, 10년간 인프라 건설 투자에 연방정부 재정 600억 달러 투입 계획
 - 인프라 은행(National Infrastructure Reinvestment Bank)을 설립, 향후 10년간 연방 재정 600억 달러 투자 공약
 - 이를 통해 200만 개의 신규 일자리 창출 가능, 매년 약 350억 달러 생산유발효과 전망

< 미국 인프라 건설 투자 추이 >

구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	연평균 성장률
전체(억 달러)	1,509	1,503	1,472	1,575	1,769	2,044	6.3%
공공부문 (억 달러)	925	950	967	1,045	1,139	1,255	6.3%
연방정부 (억 달러)	28	34	37	31	29	30	1.6%

목차

II. 정기선 해운 전망

- 2008년 정기선 시황 특징
- 정기선 수요 및 공급 전망
- 2009/2010년 정기선 시황 전망



1 원양항로 : 2008년, 3/4분기까지 지속적 운임 상승, 4/4분기 극적인 운임하락

[2003년 4/4분기 = 100]

구분		2007년					2008년			
		1/4	2/4	3/4	4/4	평균	1/4	2/4	3/4	4/4(e)
태평양 항로	수출	105.0	107.5	110.0	109.3	107.95	109.2	110.4	113.0	108.2
	수입	105.0	106.0	106.9	105.5	105.85	110.7	118.4	131.6	122.1
유럽 항로	수출	108.7	113.5	125.2	123.7	117.78	118.3	117.0	115.5	95.3
	수입	98.4	98.6	99.0	101.0	99.25	102.7	100.3	107.5	83.3

태평양항로

- 3/4분기까지 꾸준한 물동량 증가와 함께 선대조정에 따른 공급 축소, 유류할증료와 성수기할증료 적용 등으로 운임이 꾸준히 상승
- 4/4분기, 미국 경제의 급격한 하락, 중국 경제의 급격한 하락, 달러화 강세에 따른 아시아지역 수출입화물 감소 등에 의해 운임도 크게 하락

- 미국발 금융위기에 따른 전세계적인 급격한 경제침체
- 중국발 물동량 증가세 둔화가 뚜렷, 북미/유럽 경기침체에 따른 성수기 기대 곤란
- Drewry(Sep. 2008)에 따르면, 2008년 컨테이너 물동량은 전년 대비 태평양항로 1%, 유럽항로 3% 증가할 전망

유럽항로

- 3/4분기까지 서양항로는 태평양항로 선대조정에 따른 잉여선박이 투입되어 운임이 서서히 하락하였으나, 동양항로는 아시아발 유럽행 물동량 급증, 유류할증료와 성수기 할증료 적용 등에 따라 운임이 크게 상승하여 전체적으로 운임상승세를 유지
- 4/4분기, 유럽지역의 기업투자 부진, 전반적인 내수 하강, 유로화 강세에 따른 수출기업 경쟁력 약화 등에 따라 물동량이 급격히 감소하여 운임수준이 대폭 하락

2 근해항로 : 2008년, 한일항로/한러항로 상승, 한중항로/동남아항로 하락

[2003년 4/4분기 = 100]

구분		2007년					2008년			
		1/4	2/4	3/4	4/4	평균	1/4	2/4	3/4	4/4(e)
동남아 항로	수출	116.3	119.0	119.4	121.4	119.03	119.3	120.8	123.4	111.6
	수입	115.0	115.7	114.5	115.5	115.18	116.8	115.4	115.3	102.5
한중 항로	수출	77.8	77.1	75.7	72.5	75.78	71.8	70.9	70.3	67.6
	수입	89.2	90.4	88.3	85.6	88.38	82.8	82.6	79.7	74.8
한일 항로	수출	81.3	81.3	77.4	79.4	79.85	88.6	100.2	96.5	92.6
	수입	76.5	76.6	74.9	75.9	75.97	83.1	92.9	87.1	82.9
한러 항로	수출	97.3	99.3	101.5	102	100.03	103.5	104.1	98.7	94.2
	수입	94.7	96.7	98	97.5	96.72	97.5	98.1	100.7	96.5

동남아항로

- 세계경제 침체에 따른 4/4분기 시황 악화가 2008년 평균 운임지수를 하락시키는 요인으로 작용

한중항로

- 중국의 북경올림픽 개최에 따른 보안·검색 강화와 수출 증치세 축소 및 폐지 등의 수요 위축 요인과 만성적인 공급과잉 구조를 탈피하지 못하여 2008년 시황이 계속 하락

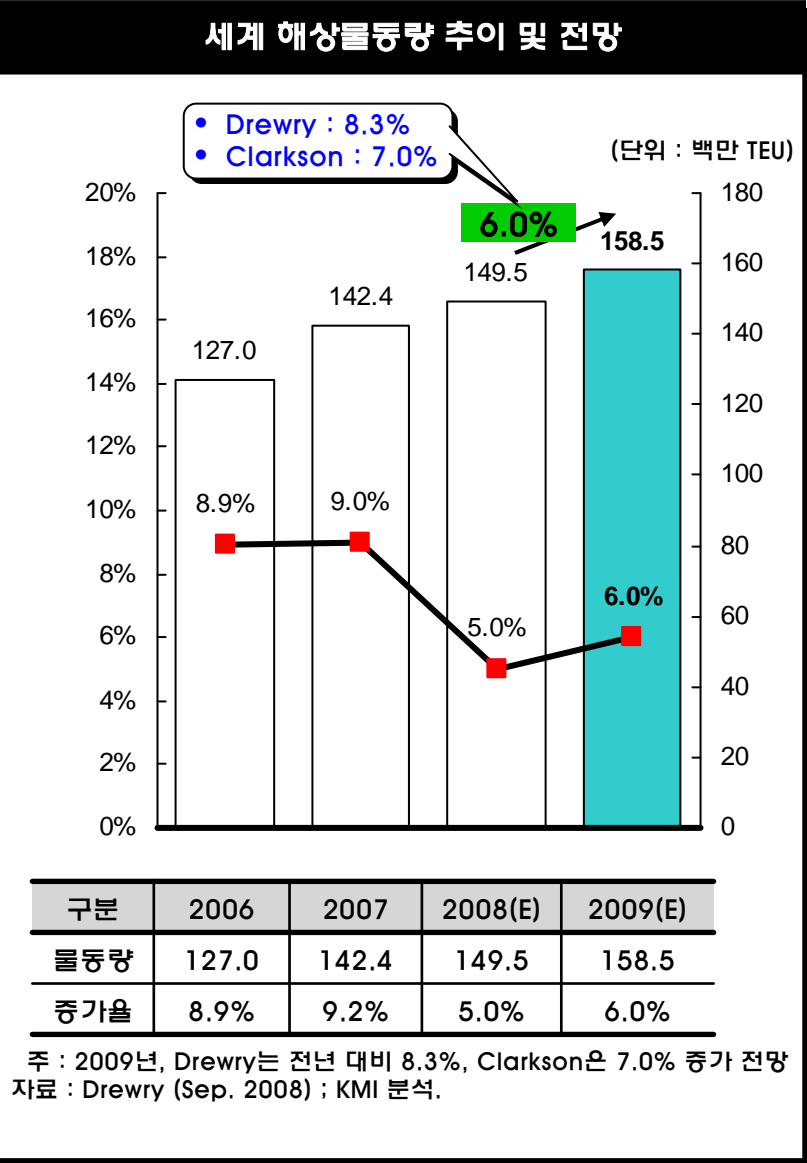
한일항로

- 2007년 대비 10월 누적 기준 7.2%의 양호한 물동량 증가율을 기록하였고, 특히 취항 선사들의 유연한 공급조절정책, 즉 실링제 도입이 상승요인으로 작용

한러항로

- 3분기까지의 수출 물동량 증가가 시황을 개선시키는 주요 요인으로 작용

1 수요전망 : 2009년, 전년 대비 6.0% 증가하여 1억 5,850만 TEU 예상



• 태평양항로

– 2008년 물동량은 전년대비 1% 증가에 그칠 것으로 예상되나,
– 2009년 4.5%, 2010년 5.8% 증가 전망

(단위 : 천 TEU, %)

구분		2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
동향(E/B)	물동량	14,119	14,352	13,919	14,190	15,173
	증가율	10.0	1.6	-3.0	1.9	6.9
서향(W/B)	물동량	5,398	6,258	7,069	7,664	7,941
	증가율	7.6	15.9%	13.0	8.4	3.6
합계	물동량	19,517	20,790	20,988	21,854	23,114
	증가율	9.3	6.5	1.0	4.%	5.8

자료 : Drewry (Sep. 2008)

• 유럽항로

– 2008년 물동량은 전년대비 3% 증가에 그칠 것으로 예상되나,
– 2009년 4.6%, 2010년 7.7% 증가 전망

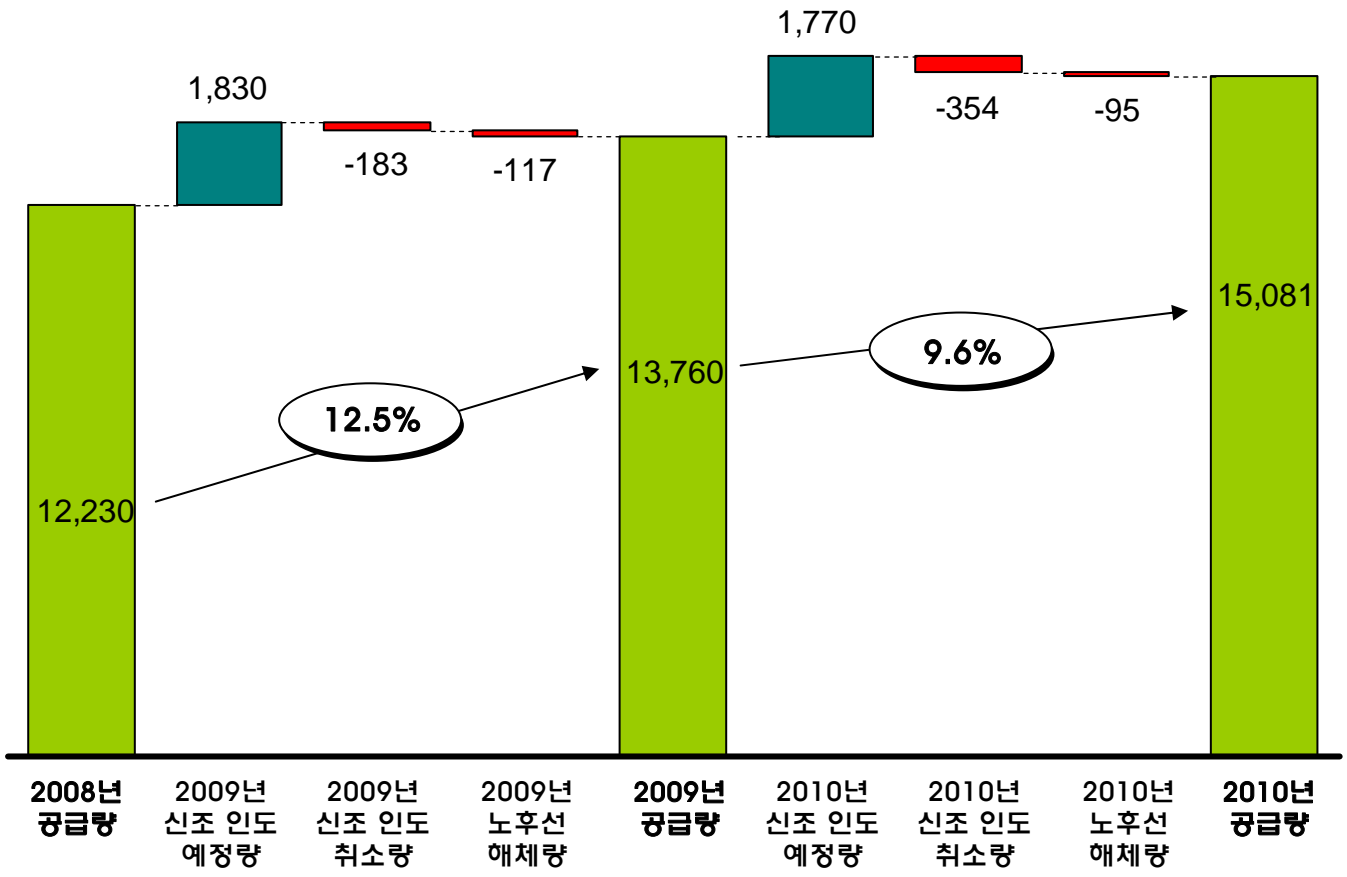
(단위 : 천 TEU, %)

구분		2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
동향(E/B)	물동량	4,003	4,218	4,158	4,400	4,684
	증가율	4.3	5.4	-1.4	1.9	6.9
서향(W/B)	물동량	7,805	9,101	9,563	9,952	10,773
	증가율	13.9	16.6	5.1	4.1	8.2
합계	물동량	11,808	13,319	13,721	14,352	15,457
	증가율	10.5	12.8	3.0	4.6	7.7

자료 : Drewry (Sep. 2008)

2 공급전망 : 2009/2010년, 각 12.5%, 9.6% 증가

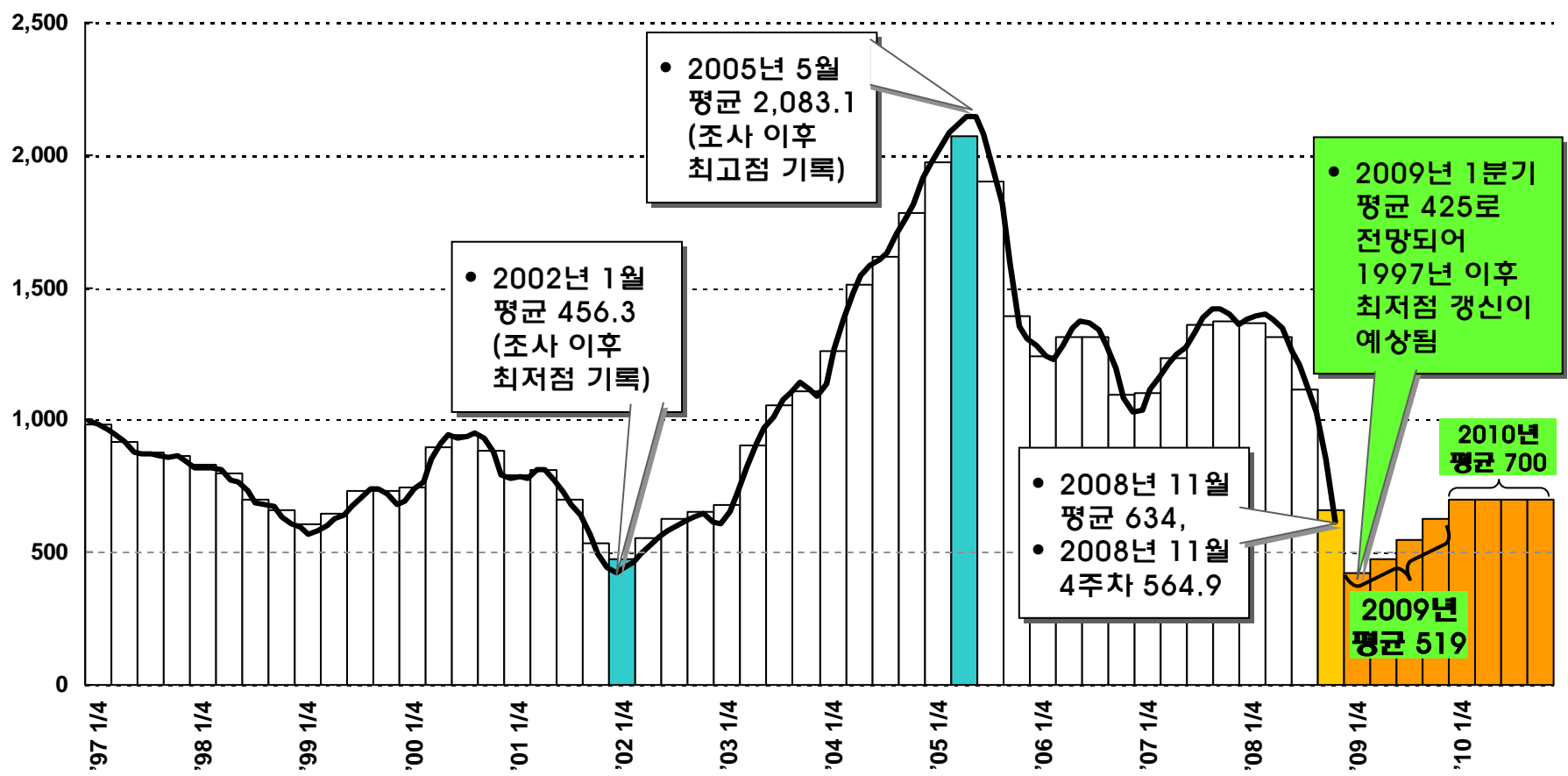
- 2008년 세계 컨테이너선 공급 규모는 **1,223만 TEU**
– 9,000TEU급 이상 초대형선(9,000TEU급 이상)은 66만 1,225TEU
- 2009년에는 1,376만 TEU로 전년 대비 **12.5% 증가**
- 2010년에는 1,508만 TEU로 전년 대비 **9.6% 증가**



• 선박 개선 증가, 순공급량 축소 예상
– 2008년 11월 말, 27만 TEU의 선박량(약 115척)이 개선되어 있는 것으로 추정
– 2009년 1월에는 전 세계 선대의 3%에 해당하는 **40만 TEU의 선박(약 170척)**이 개선될 것으로 전망

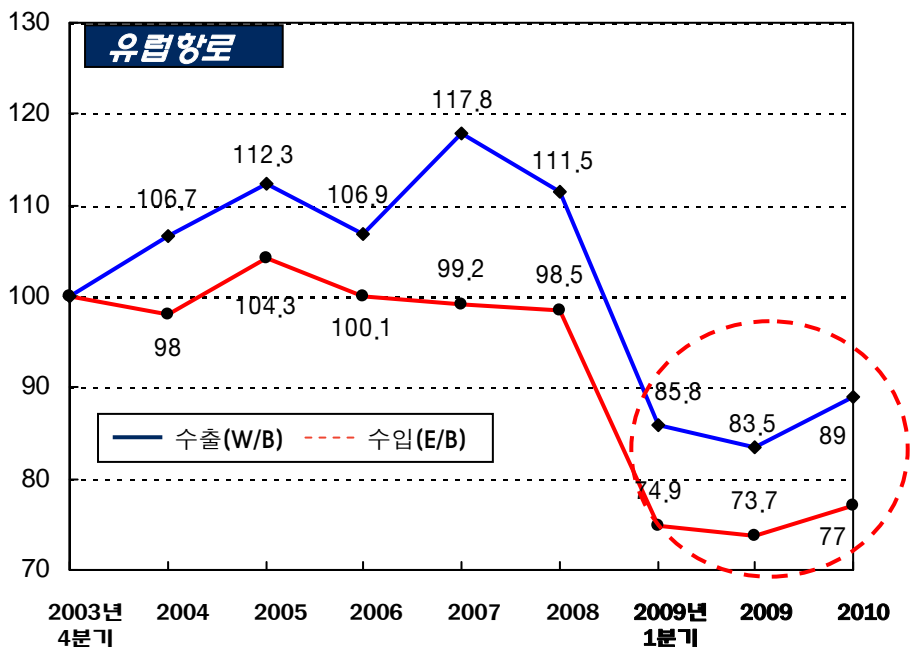
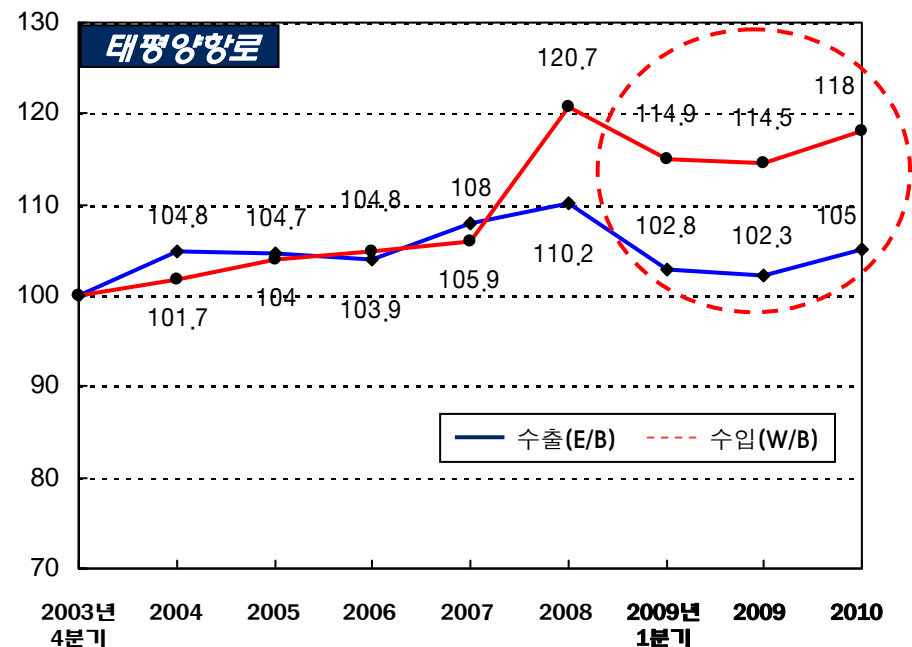
1 HR지수 : 2009년, ¼분기 저점, 평균 519로 전년 평균대비 53.4% 하락

- 물동량 수요 위축 : 세계 실물경기 위축, 교역 물동량 증가율 감소,
- 선박 수요 축소 : 용선 선박의 반선 및 계선 움직임
- 2009년 이후 초대형 선박의 본격적인 등장 : 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



2 원양항로 : 2009년 대폭 하락, 2010년 소폭 상승

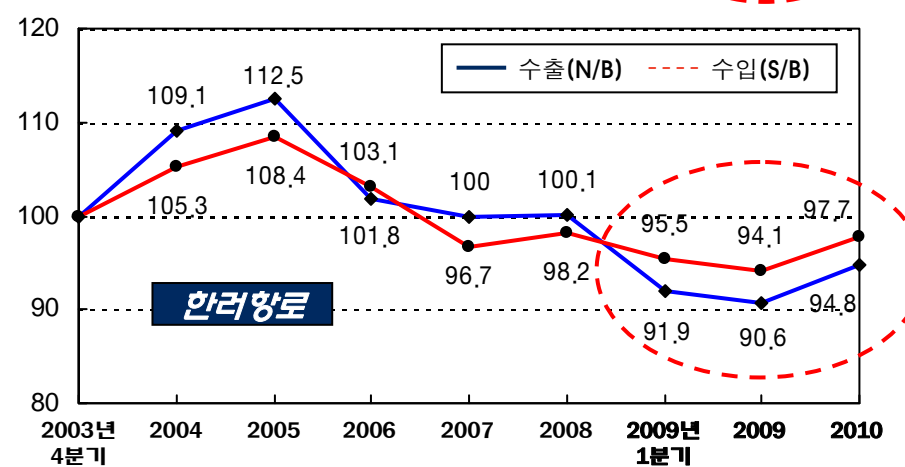
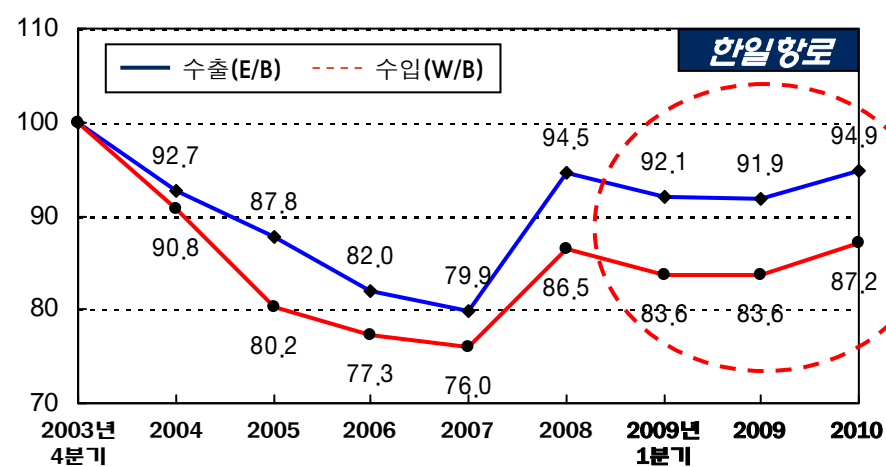
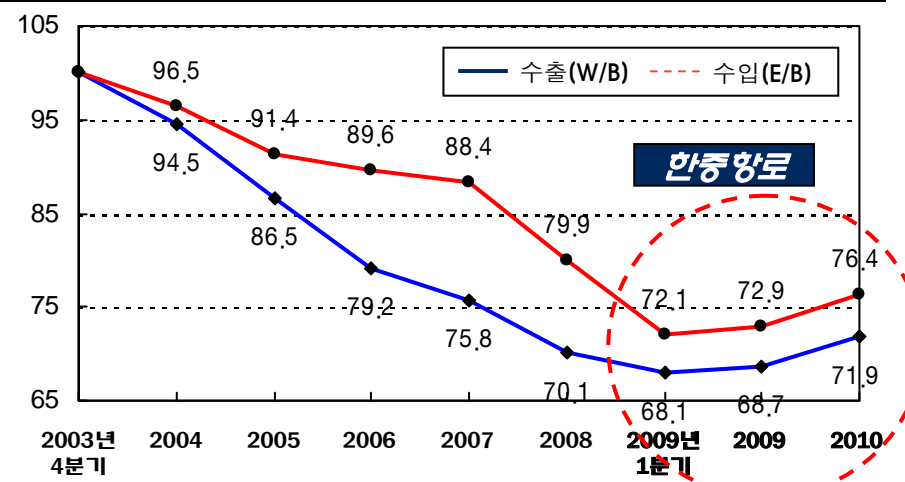
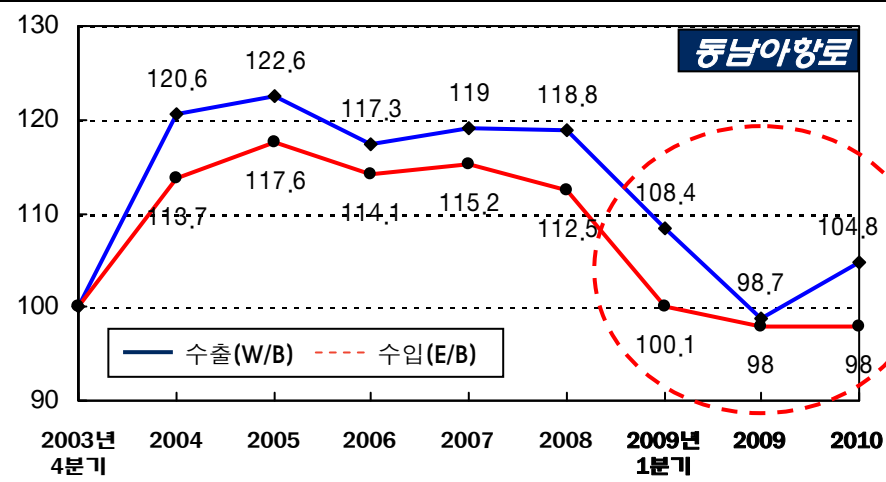
- 태평양항로의 운임지수 : 2009년 크게 하락하나 2010년 소폭 상승
- 유럽항로의 운임지수 : 2009년 대폭 하락할 전망이다, 2010년 상승하나 상승폭은 크지 않을 것임



• 원양항로 전반적으로 2009년 대폭 하락세가 예상되며, 1/4분기 운임수준이 연간 지속될 전망
 • 2010년 운임수준은 소폭 상승할 전망이나 208년 4/4분기 수준에 미치지 못하며, 본격적으로 회복된다는 신호로 받아들이기 어려움

3 근해항로 : 2009년을 고비로 향후 1~2년간 시황 악화 예상

- 2009/2010년 항로별 운임지수, 2008년 평균 수준 이하에서 형성
 - 동남아항로 시황이 가장 큰 타격 예상: 2009년 이후 초대형선 도입에 따른 원양선사들의 중대형선 전배 본격화 예상
 - 한일항로, 한중항로, 한러항로는 시황에 따라 공급능력을 조절할 수 있을 것으로 기대 → 세계경기 침체에 상대적으로 잘 대응할 것으로 예상



목차

III. 건화물선 해운 전망

- 2008년 건화물선 시황 변화 특징
- 건화물선 수요/공급 전망
- 2009년 시황 전망 변화요인
- 시황 전망과 시사점



1 사상최고치 기록 후 급락

- 2008년 사상최고치 기록 : 11,793 포인트(5월 20일)
- 글로벌 금융위기로 700포인트까지 추락
- 케이프사이즈 시황 주도

2 글로벌 금융위기가 시황하락의 주 원인

3 롤러코스트 형의 단기 급등락

- 연 평균 BDI 지수 : 7,096.4 포인트(11월 14일 기준)
- 표준편차 : 2,901.7
- CV : 40.9%로 역대 최고

4 건화물선 시황 중국이 Key

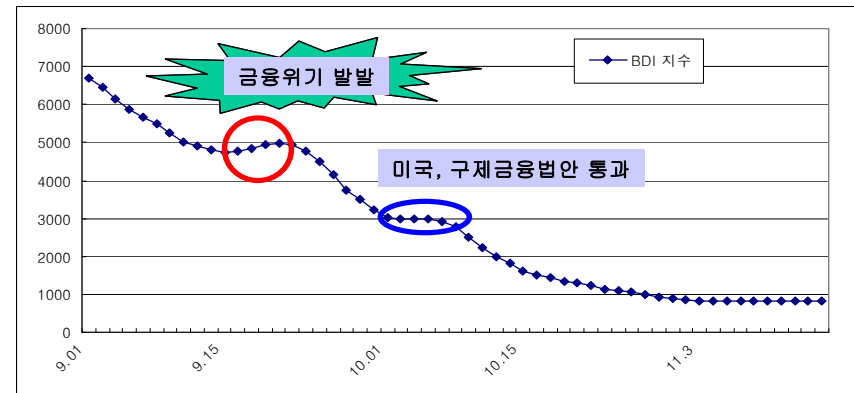
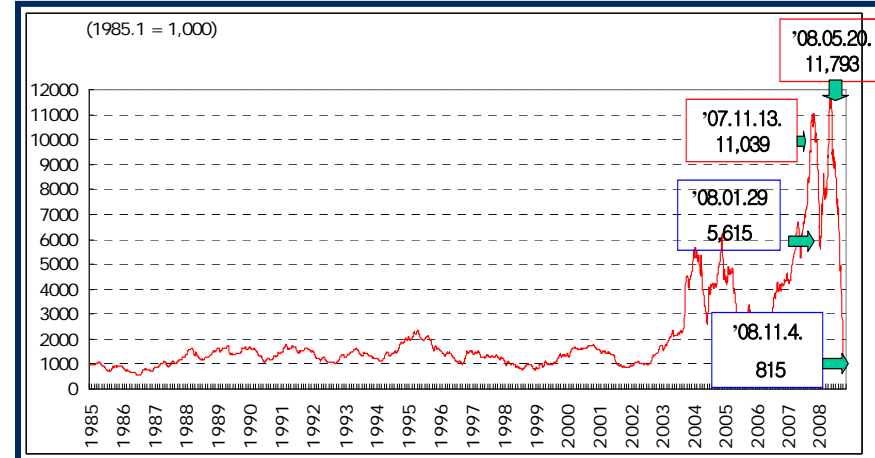
- 철광석 수입량 전세계 물동량 50% 육박
- 중국-철광석 생산업자간 가격협상으로 시황 등락
- 중국 철광석 재고 과다 : 11월 현재 7,000만톤
- 베이징 올림픽도 시황 하락의 요인으로 작용

5 FFA가 현물시황 견인

- FFA 시장에 투기자금 유입, 현물시장 견인
- 글로벌 금융위기로 FFA 시장 정산으로 인한 부도위험 증가

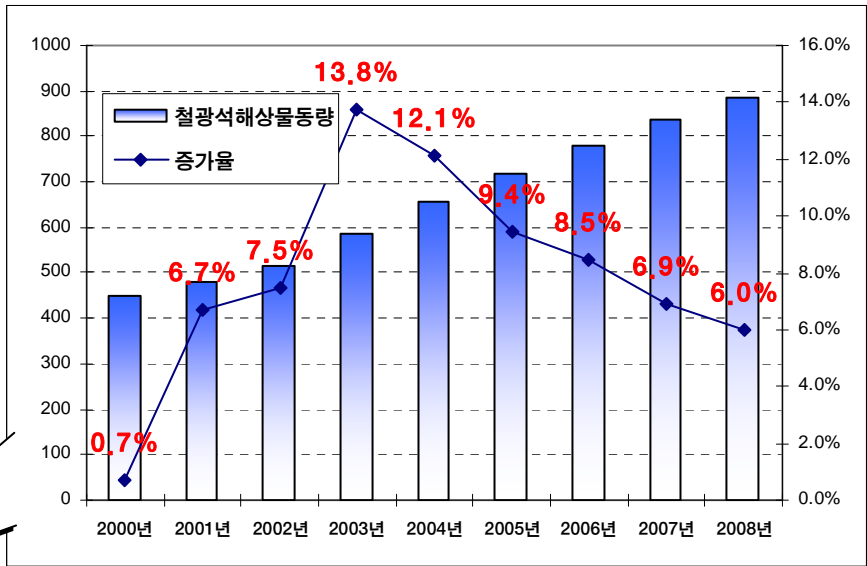
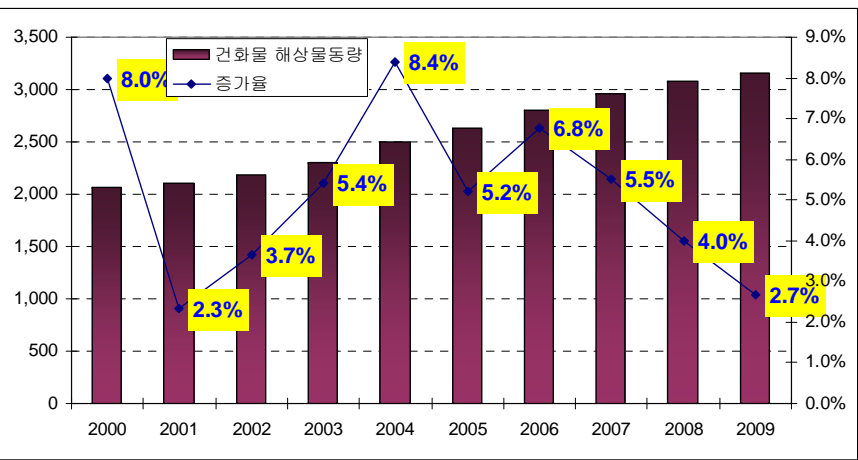
역사적 호황/불황 동시 경험

선사 유동성 위기



1 2009 건화물선 수요 전망 : 31억 5,900만 톤, 전년대비 2.7% 증가에 그칠 듯

1 건화물 해상물동량 추이 및 전망



2 철광석 해상물동량 : 철강생산 감소로 증가세 둔화

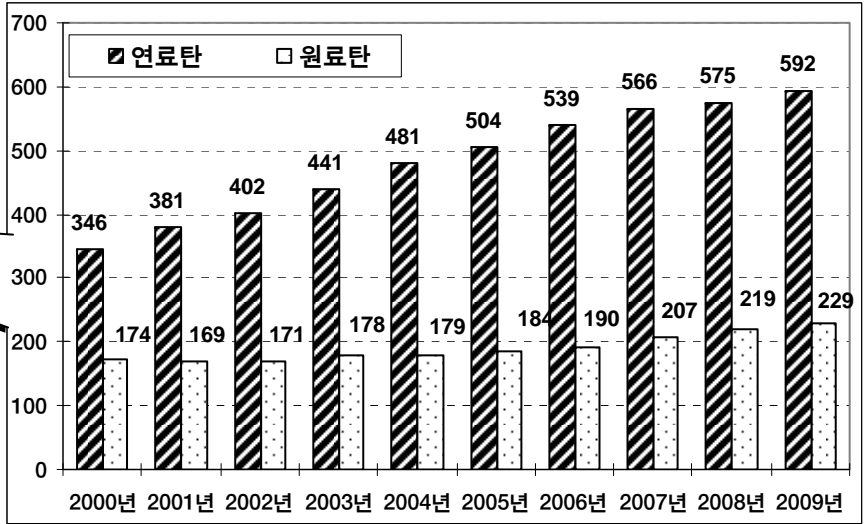
- 세계 강재 소비 증가율 6.4% : 글로벌 금융위기 발생이전 (World Steel Association) 추정치
- 2009년 철광석 해상물동량 6.0% 증가
- 885 백만톤

3 석탄 해상물동량, 소폭 증가하거나 정체

- 석탄 3.4% 증가(820 백만톤)
- 연료탄 3.0%, 원료탄 : 4.6%
- 경기악화로 화력발전 감소, 철강생산 감소

4 곡물 해상물동량, 전년대비 2.9% 감소

- 생산 증가하나, 재고도 증가(식량확보)
- 해상물동량 : 2.9% 감소한 231 백만톤



2 2009년 건화물선 공급 전망 : 전년대비 16.1% 증가, 4억 8,160만 톤

BDI지수
• 최저 : 843
• 최고 : 1,599
• 평균 : 1,216.6

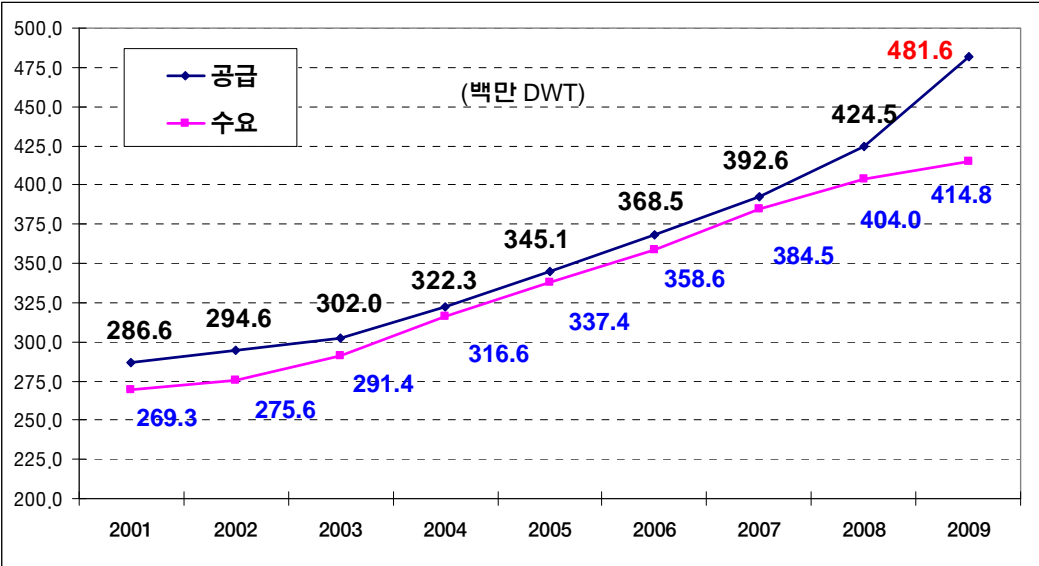
[건화물선 수급 전망 (Clarkson)]

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
수주잔량(A)	23.7	31.6	55.8	68.5	75.5	102.4	238.9	297.8	-
신조선 발주량	8.9	22.2	35.8	32.6	30.4	52.9	161.1	77.1	-
완공 인도량	20.5	14.3	11.6	19.6	23.4	26.0	24.7	27.0	66.6
해체 및 상실량	8.1	6	4.2	0.5	1	2.5	0.6	1.5	2.8
중선박량(B)	286.6	294.6	302	322.7	345.1	368.5	392.6	424.5	493.0
수주잔량 비율 (A/B)	8.3%	10.7%	18.5%	21.2%	21.9%	27.3%	60.1%	70.1%	-

- 1 2009년 완공 인도량 전년대비 2.5배 증가
- 경기 침체로 발주 취소 증가 (10월 현재 154척 취소)
- 2 2008년 신조 발조량 전년대비 26.9% 감소
- 3 2009년 해체량, 전년대비 86.7% 증가
- 경기침체로 해체량 급증 예상

선박과잉률 : 13.9% 예상

[건화물선 수급 전망 (KMI)]



주요 변화 요인

수요 측면

상승 요인

- 중국의 4조위안(775조원) 경기부양정책 실시
- 오바마, 미국 인프라건설 투자 시사
- 북미 곡물 운송 수요
- 각국 경제정책 공조 성공할 경우 글로벌 금융위기 조기 탈출
- 각국 정부, 내년 초 대규모 경기부양 정책 실시 예상
- 달러 약세로 전환되는 경우 원자재 수요 증가

공급 측면

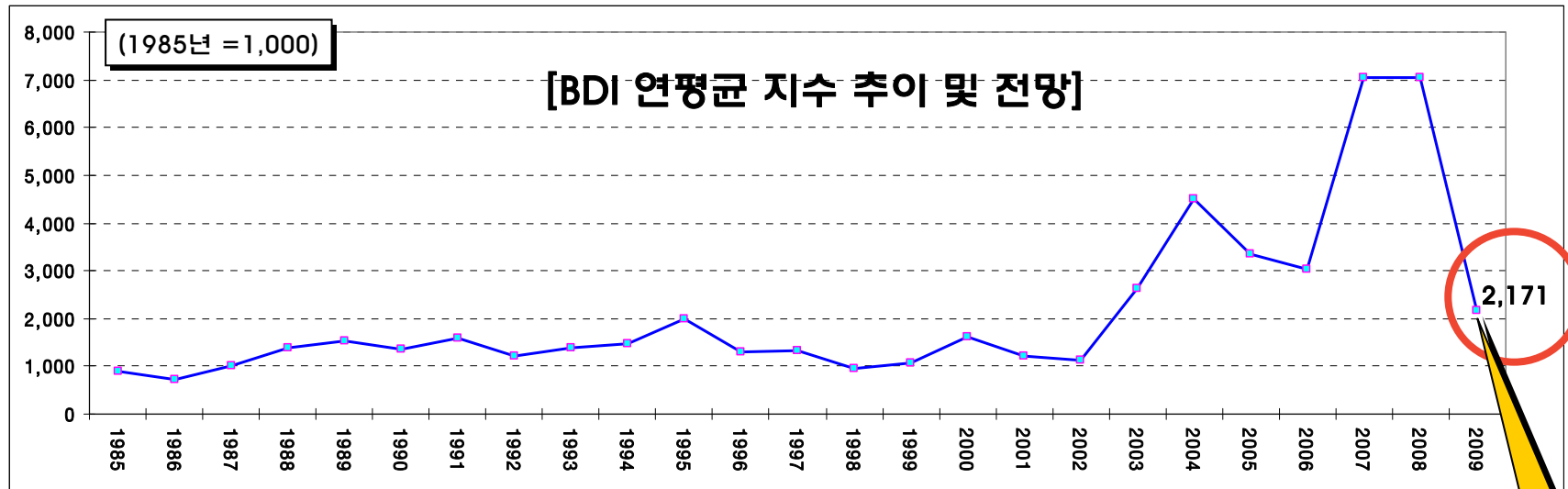
- 운임과 용선료 하락으로 노후선 해체 증가
- 불경기로 인한 신조 발주 취소
- 중소 조선업체 부도로 인한 인도 지연
- 해운기업 부도로 인한 일부 기업 퇴출로 가용선박 제한

하락 요인

- 글로벌 금융경색으로 실물경기 부진으로 물동량 감소
- 금융위기로 인한 신용장 개설의 어려움
- 철강산업 위축으로 철광석 운송수요 감소
- 건설경기 위축으로 시멘트/철강제품 운송 수요 감소
- 기후협약관련 화력발전소 비율 감소
- 인도량 증가로 선박공급 과잉 (과잉률 13% 추산)
- 유조선 단일선체 선박의 건화물선 개조로 인한 선박증가 우려

4. 시황 전망과 시사점

BDI 지수 : 2009년 2,171, 2010년 2,350 전망



해외 주요기관 전망

- Clarkson : 건화물 운송 수요 3% 증가, 선박공급량 17% 증가
- NYK : 공급이 수요 초과, 시황하락 요인 작용
- J.P. Morgan : 건화물 향후 4~5년간 불황기

KMI 전망

- BDI : 2009년 2,171, 2010년 2,350
- 2/4분기 이후 반등하지만 반등 폭은 의외로 작을 듯
- 건화물선 시장 Fundamental의 변화, 시황 조정 단계
- 생존을 위한 경영전략 수립 추진

목차

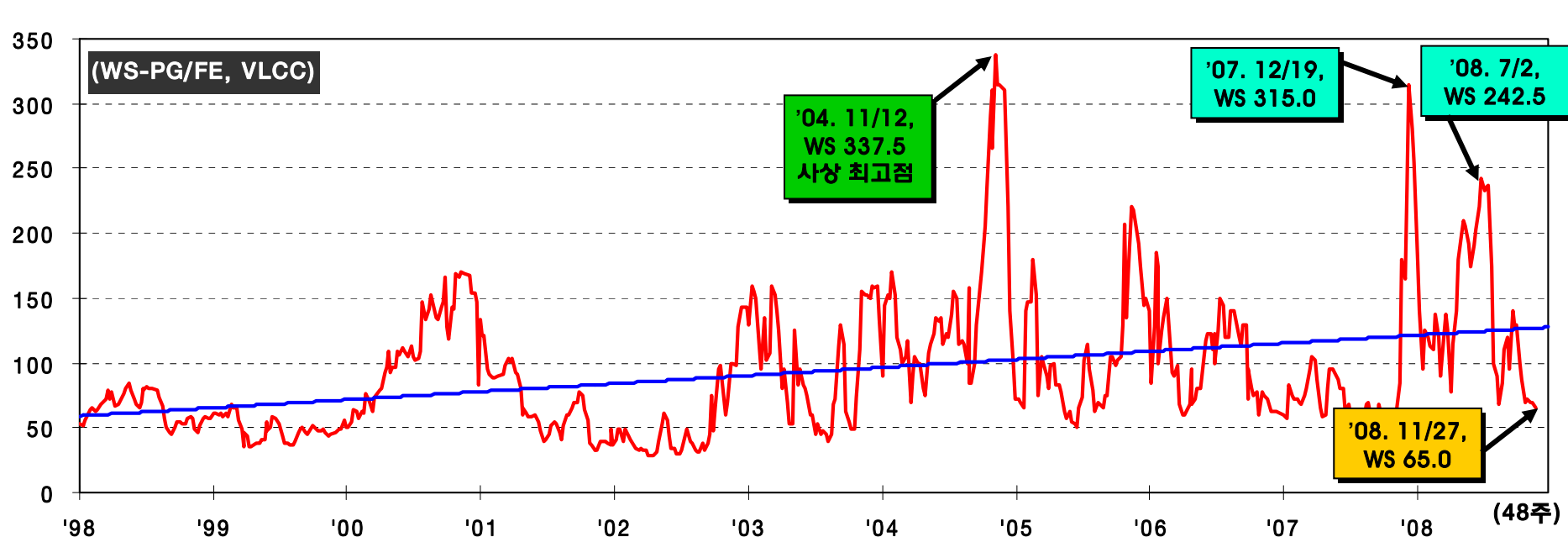
IV. 유조선 해운 전망

- 2008 시황 변화의 특징
- 유조선 수요/공급 전망
- 2009/2010 유조선 시황 전망
- 평가 및 시사점



VLCC : 2008년, 7/2일 연중최고치(242.5) 기록 후 급락 추세

- VLCC (WS) : 11/27일, 연중 최저치인 65.0 기록
- 수에즈막스 (WS) : 7/30일 연중 최고치 315.0 기록, 11/27일 연중 최저치 200.0 기록 (하락세 지속)
- 핸디막스 (WS) : 8/20일 연중 최고치 380.0 기록, 11/27일 200.0으로 하락 (연중 최저치는 4/23일 155.0)
- 핸디사이즈 (WS) : 10/8일 연중 최고치 335.0 기록, 11/27일 190.0으로 하락 (연중 최저치는 4/23일 170.0)



구 분	2006년	2007년	2008년				
			1분기	2분기	3분기	4분기	연평균
VLCC, AG-FE(Japan)	101.5	89.5	124.2	180.8	139.6	83.1	148.2
Suezmax, WAF-UASC	148.8	120.9	144.8	210.2	198.1	141.6	177.1
Handymax, MEG-FE	214.0	181.9	190.0	230.2	339.6	278.1	257.5
Handy, Sing.-FE	276.3	218.6	203.3	220.2	311.5	275.0	250.1

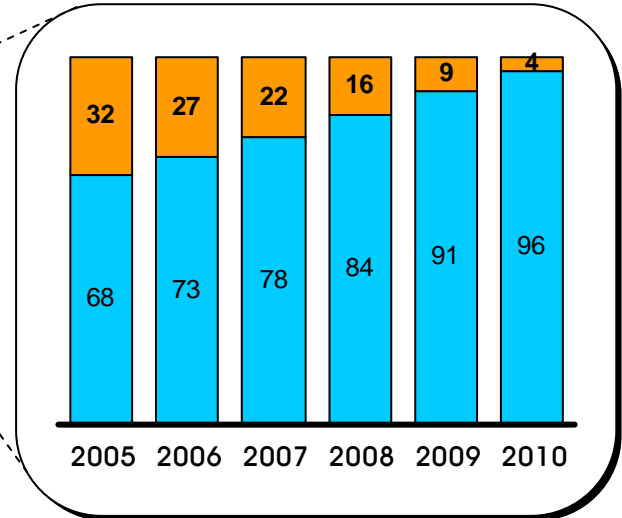
주 : 2008년 4분기 및 연평균은 11월 27일까지 월드스케일(WS) 기준임

주요 시황 변화의 요인

1 단일선체 유조선, 2010년까지 퇴출 (by IMO 계획)

- 단일선체 선박 비중 4%까지 감축 (단, 2만톤급 미만 유예)

구 분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
이중선체(D/H)	68%	73%	78%	84%	91%	96%
단일선체(S/S, D/B, D/S)	32%	27%	22%	16%	9%	4%



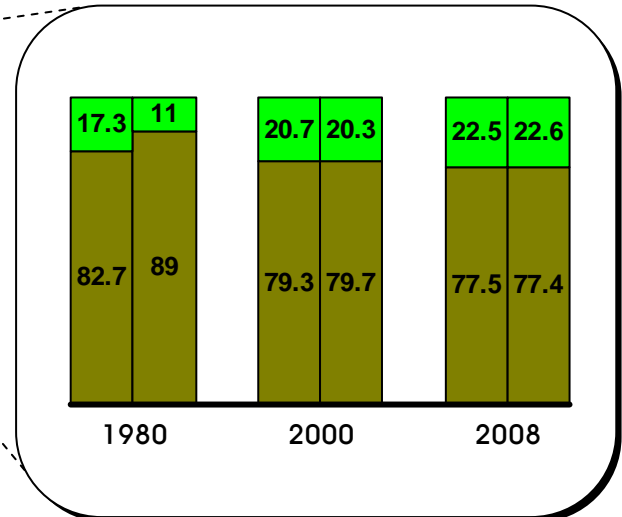
2 바이오연료를 중심으로 대체에너지 시장 급성장

- 풍력, 태양광, 바이오연료 등
- 2007년 바이오연료 생산량, 622억 리터 → 케미컬탱커 수요 창출

3 석유제품 해상물동량 비중 22.6%까지 중대

- 원유생산, 정유산업, 석유소비 등 국제분업과 교차교역으로 석유제품 해상운송 수요 증가

구 분	톤 기준			톤-마일 기준		
	원유	석유제품	계	원유	석유제품	계
1980년	82.7%	17.3%	100.0%	89.0%	11.0%	100.0%
2000년	79.3%	20.7%	100.0%	79.7%	20.3%	100.0%
2008년	77.5%	22.5%	100.0%	77.4%	22.6%	100.0%



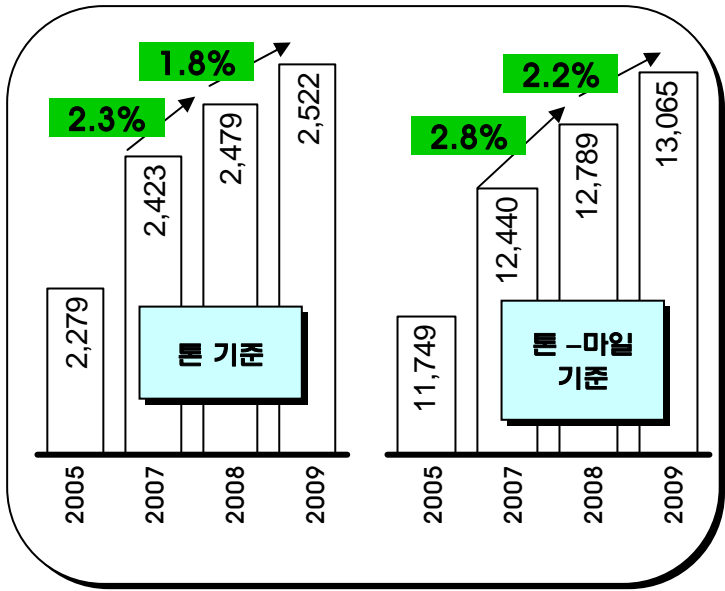
4 OPEC의 감산정책 : 고유가 회복 목표

- '08년 7월 이후 국제유가 급락, 11/1일부터 하루 150만 배럴(b/d) 감산 단행
- 이 같은 감산정책에 의해 국제유가를 배럴당 50~70달러 수준에서 안정 추진

5 글로벌 경제위기에 따른 석유수요 감소, 석유제품 및 바이오연료 시장 성장 등

1 세계 석유 해상물동량 전망 : 2009년 증가세 둔화 예상

구 분	원 유		석유제품		합 계	
	톤(백만)	톤-마일(10억)	톤	톤-마일(10억)	톤	톤-마일(10억)
2005년	1,784	9,239	495	2,510	2,279	11,749
2007년	1,888	9,685	535	2,755	2,423	12,440
2008년	1,929	9,946	549	2,843	2,479	12,789
2009년	1,964	10,165	558	2,900	2,522	13,065

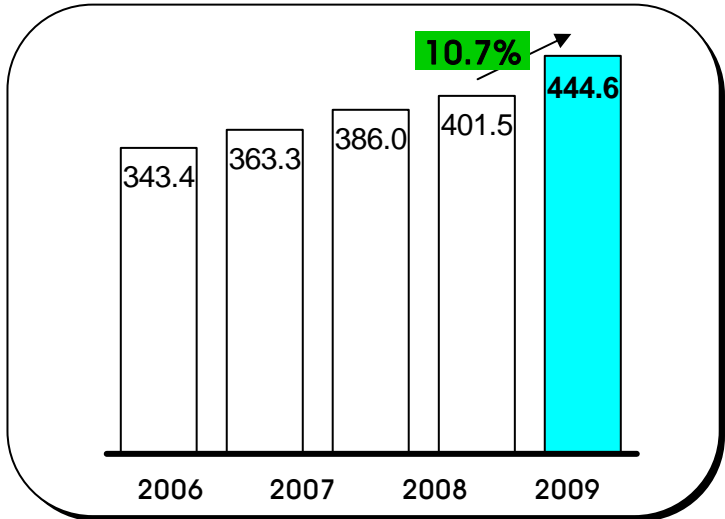


2 세계 유조선 선박량 전망, 2009년 10.7% 증가

- 2009년 유조선 신조 인도량, 5,040만 톤(DWT) 예상
– 2008년 3,450만 톤에 비해 46.1% 증가하는 등 급증 추세가 지속
- 2009년 유조선 해체량, 830만 톤(DWT) 예상
– 2008년 520만 톤에 비해 59.6% 증가하나 신조 인도 예상량의 16.5%에 불과
- 이에 따라 세계 유조선 운항선박량은 10.7% 증가한 4억 4,460만 톤(DWT) 전망

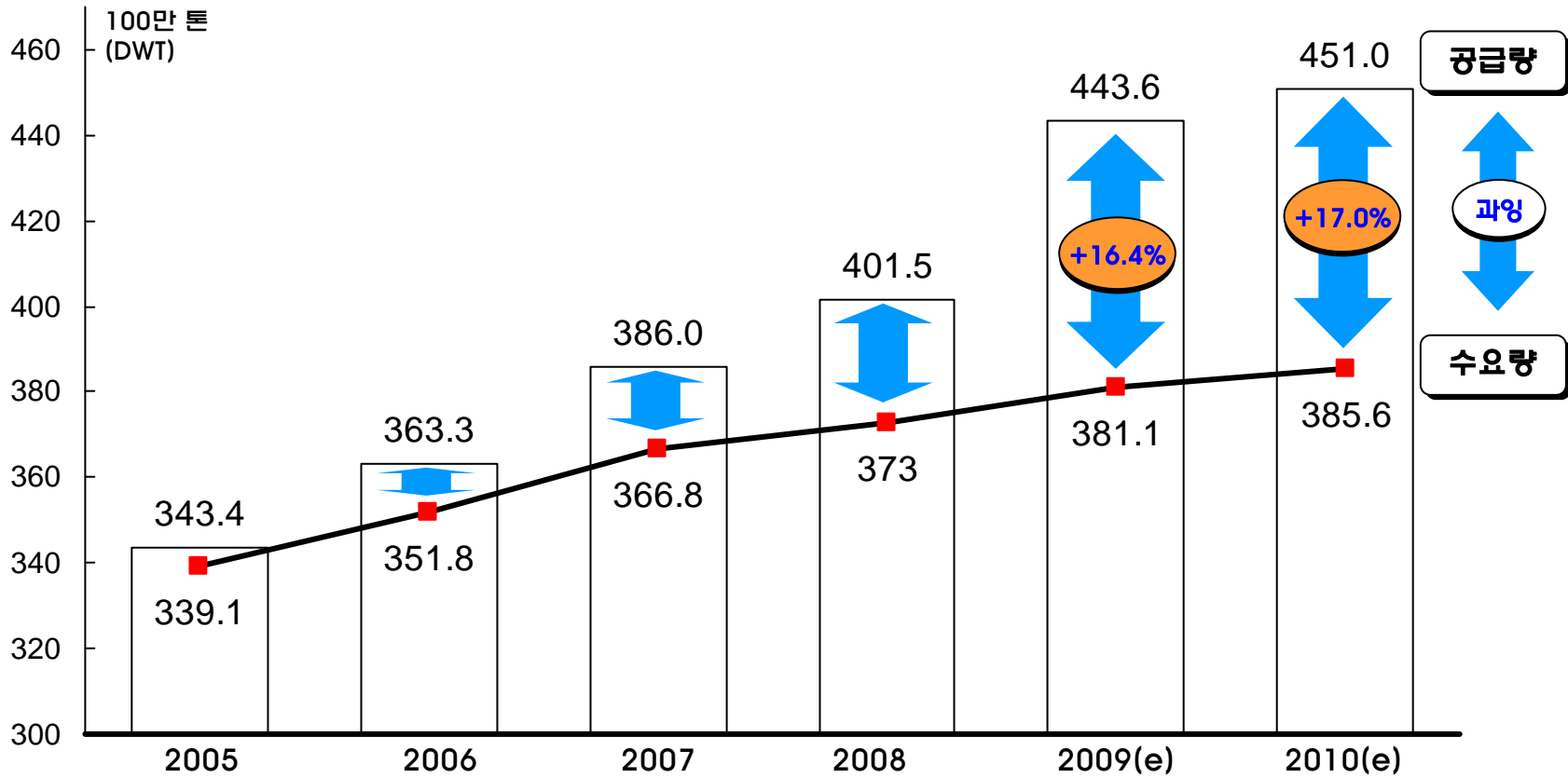
단위 : 100만 톤(DWT)

구 분	VLCC	수에즈막스	아프리카막스	파나막스	핸디	합계
2005년	137.5	48.9	67.5	18.7	70.5	343.4
2007년	148.3	54.7	76.5	24.0	82.5	386.0
2008년	147.5	55.1	81.9	26.2	90.8	401.5
2009년	161.7	62.9	91.4	28.9	99.8	444.6



3 유조선 수급 전망 : 공급과잉률 지속 확대

- 선박 해체 증가 및 2010년 단일선체 퇴출에도 불구하고 신조선 대량 인도로 공급과잉 확대



구 분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
선박량 수요	339.1	351.8	366.8	373.0	381.1	385.6
선박량 공급	343.4	363.3	386.0	401.5	443.6	451.0
공급 과잉률	1.3	3.3	5.2	7.6	16.4	17.0

VLCC

수에즈막스

핸디막스

핸디사이즈

주요 변수

- 신조선 대량 인도, OPEC 감산, 실물경기 향방, 단일선체 퇴출 시기 등
- 글로벌 석유수요 감소, 신조선 대량 인도, 중국 및 인도의 시장참여 확대 여부
- 하락요인 : 신조선 인도 증가 및 글로벌 금융위기
- 상승요인 : 신흥개도국 석유수요 증가
- 2만톤급 단일선체 선박 퇴출 유예, 중동 및 동아시아 정유산업 투자 상황 등

운임 전망

- 2009년 하반기 이후 상승으로 안정적 수준 유지 전망
- 2009년 하락 폭은 2008년 연말에 비해 크지 않을 전망
- 2009년 2~3분기까지 하락하지만, 소폭에 그칠 전망
- 2009년 말까지 완만한 하락세 예상

구 분	2008년					2009년		2010년
	1분기	2분기	3분기	4분기(e)	연평균	1분기	연평균	연평균
VLCC, AG-FE(Japan)	124.2	180.8	139.6	76.1	129.9	63.1	69.6	83.0
Suezmax, WAF-UASC	144.8	210.2	198.1	133.7	171.7	128.6	132.9	150.0
Handymax, MEG-FE	190.0	230.2	339.6	226.7	249.2	215.8	215.8	235.0
Handy, Sing.-FE	203.3	220.2	311.5	252.0	247.0	232.5	219.2	225.8

주 : 2008년 4분기 이후는 KMI 전문가 패널 조사 결과이며, 월드스케일(WS) 기준임.

4. 평가 및 시사점

1

유조선 해운시장의 Fundamental : 상대적으로 양호

- 석유산업은 경기변동에 비교적 민감하지 않은 가운데 2010년까지는 IMO의 단일선체 유조선 퇴출 계획이 선박량 수급조절 기능을 유지
 - '08. 10월 말, 단일선체 유조선 : 5,610만 톤, 1,500척 추정

3

유조선 해운시장에서의 수급안정 여부가 관건이 될 전망

- KMI 전문가 패널 설문조사 결과 및 세계 주요 전망기관들에 의하면 늦어도 2010년 하반기부터는 시황 상승 예상

BUT ...

2

세계 주요 해운 전망기관 : 2010년 이후, 희망적 예상

구 분	유조선 시황 전망 내용	발표 시기
Clarkson	2009년은 글로벌 유동성위기로 약세 지속 예상, 2010년에는 안정 및 회복 가능 전망	2008. 11.
NYK	2009년은 인도의 대형 정유소 완공으로 소폭 하락 예상, 2010년은 단일선체 선박 퇴출 집중되어 점차 회복 전망	2008. 10
Fearnley	지속되는 신조선 인도량 증가로 2008년에는 물론 2009년 이후에도 상당기간 약세 지속 전망	2008. 2.
KMI	2009년은 약세 후 강보합 속에 핸디사이즈는 약세 예상, 2010년 하반기 전반적인 회복에 핸디사이즈는 약보합 전망	2008. 12.

- 그러나 세계 유조선 해운시장 **공급 과잉**이 2009년과 2010년에 16~17% 수준

- 수급악화에 의한 지속적인 시황 하락 가능성도 있는 것으로 판단

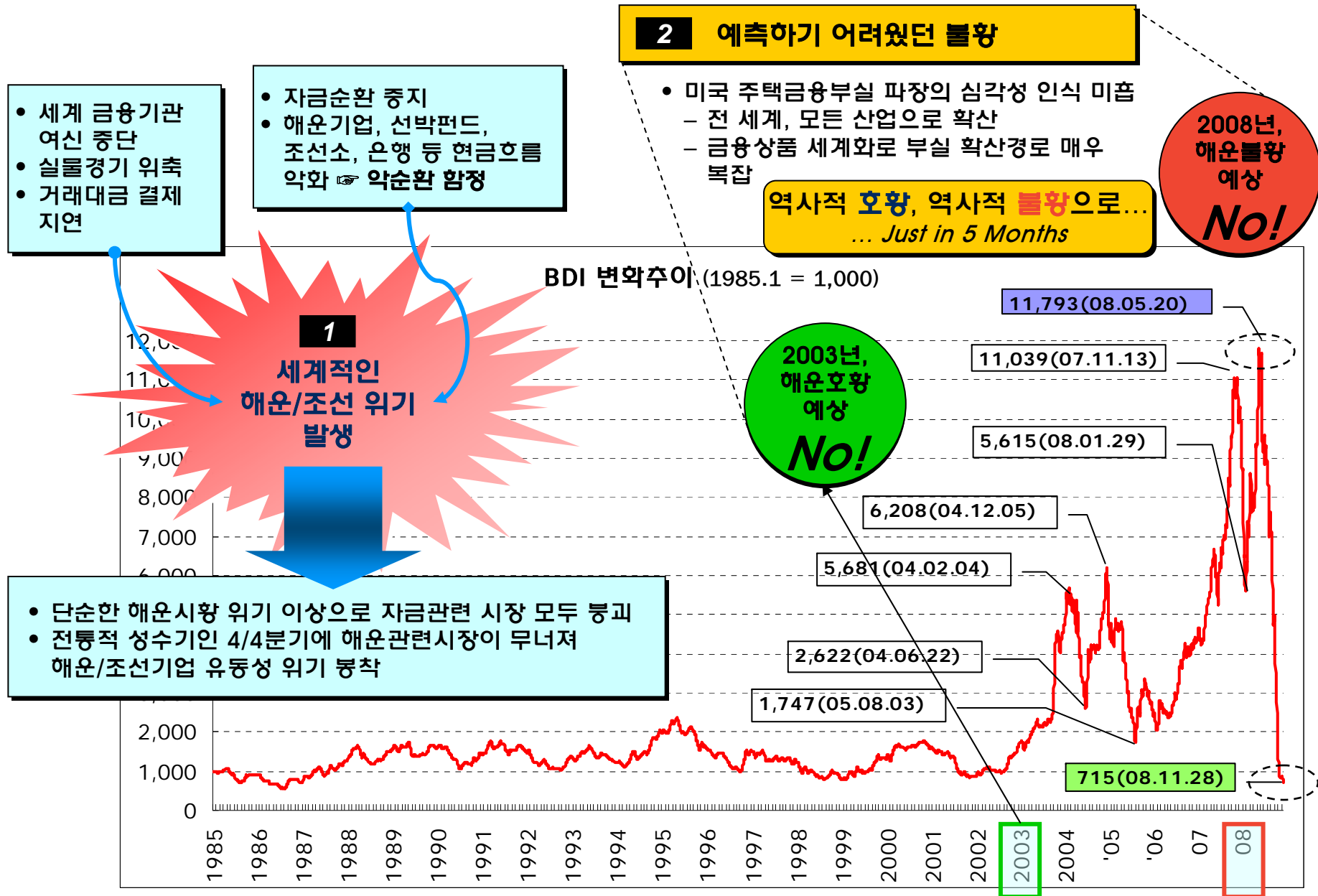
- 따라서 글로벌 실물경기 향방, 단일선체 유조선 퇴출 규모 및 속도, 신조선 인도 시기, 미국 및 주요 신흥개도국 경기회복 여부 등이 유조선 해운시장의 수급 안정에 어떻게 작용하느냐가 중요한 관건이 될 전망

목차

V. 대응방안

- 2008 해운시황 평가
- 해운불황의 파급효과
- 긴급구제 및 부실화 방지대책
- 해운에 대한 희망





2. 해운불황의 파급효과 (1/3)

선박 운항중단 및 건조계약취소 사례 급증

선박 운항중단

- 화주, 신용이 양호한 선사사의 사선에만 화물운송 의뢰
- 2009년 인도될 신조선 일부, 계선할 수도 있음

건조계약취소

- 신조선가 및 중고선가 폭락가능성
- 미착공 신조계약 선박 및 1, 2차 중도금 지불된 건조 중 선박도 포기 가능성

1



원화가치 급락으로 외화부채 환산손실 급증 예상

2

- 선박금융 대부분이 외화 표기
- 원화가치 급락으로 원화표시부채 급증

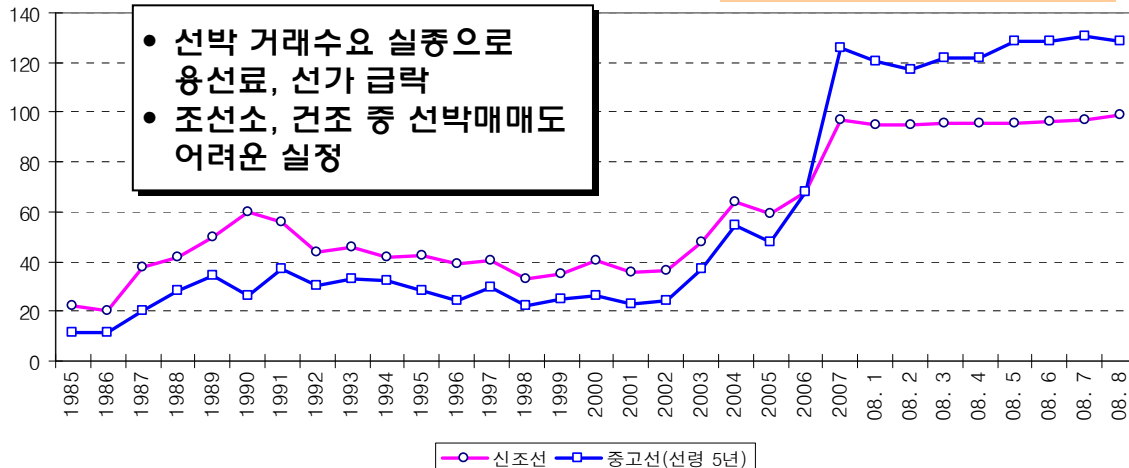
해운회사 재무구조 취약,
신용등급 하락 가능성

3

선박 용대선 및 매매 수요 실종으로 자구노력 어려움

- 선박 거래수요 실종으로 용선료, 선가 급락
- 조선소, 건조 중 선박매매도 어려운 실정

건화물선 가격 추이(케이프선형)



4

해운/조선/선박금융 동반 부실화 우려

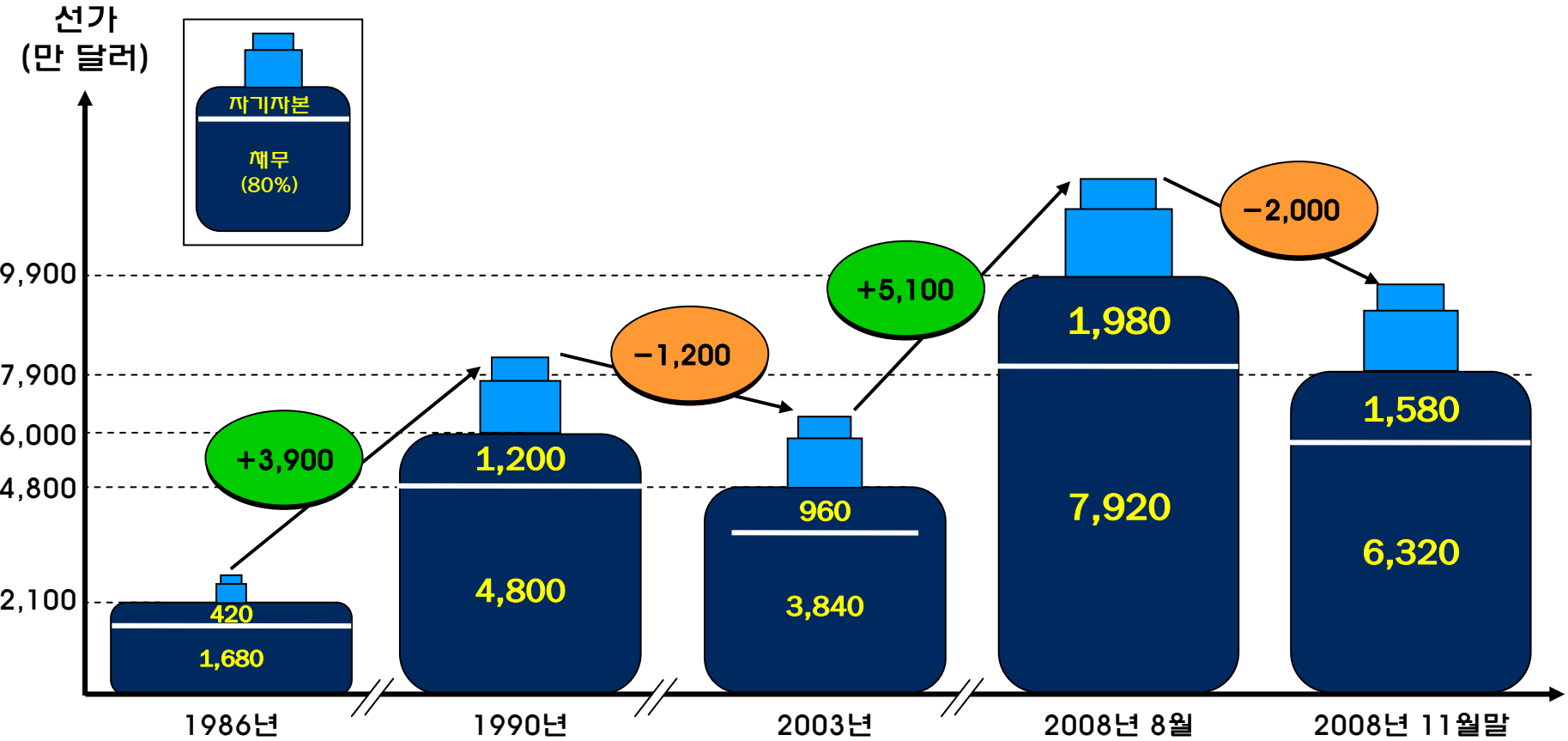
선박의
수익성
급락

용선료, 선가원리금,
신조 중도금 등
거래대금 결제 지연

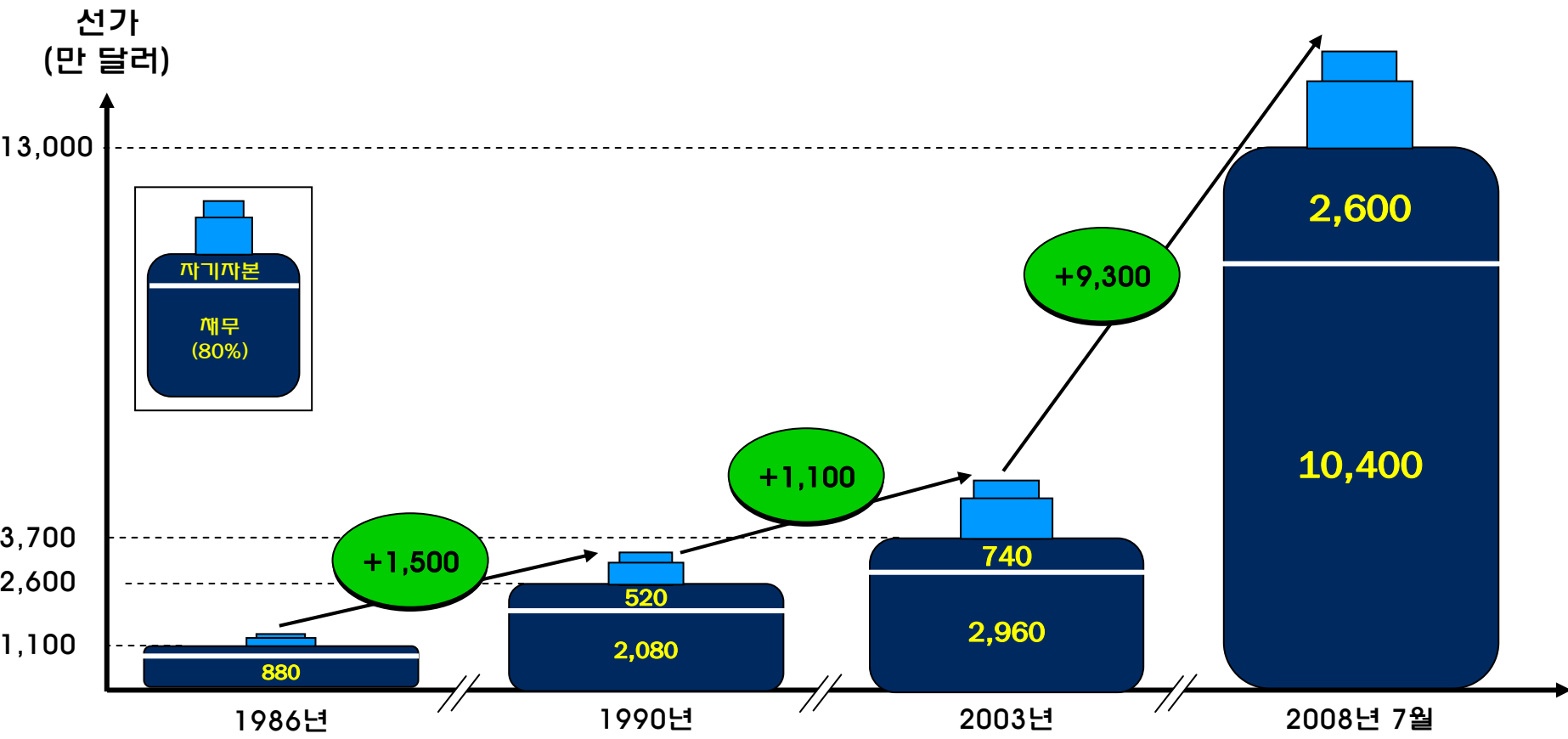
특히 용선료, 중고선가,
신조선가의 하락으로 시간이
지날수록 부실규모 확대 예상

선박거래계약 포기는 외환파생상품과
연계되어 부실규모 더욱 확대 예상

케이프선형 건화물선 신조선 가격 비교



케이프선형 건화물선 중고선 가격 비교



1 단기 유동성 위기 극복을 위한 긴급구제조치

1 선사/화주 공조 차원의 유틸선박 활용 지원

2 선사/조선소 공조 차원의 건조계약 변경 지원

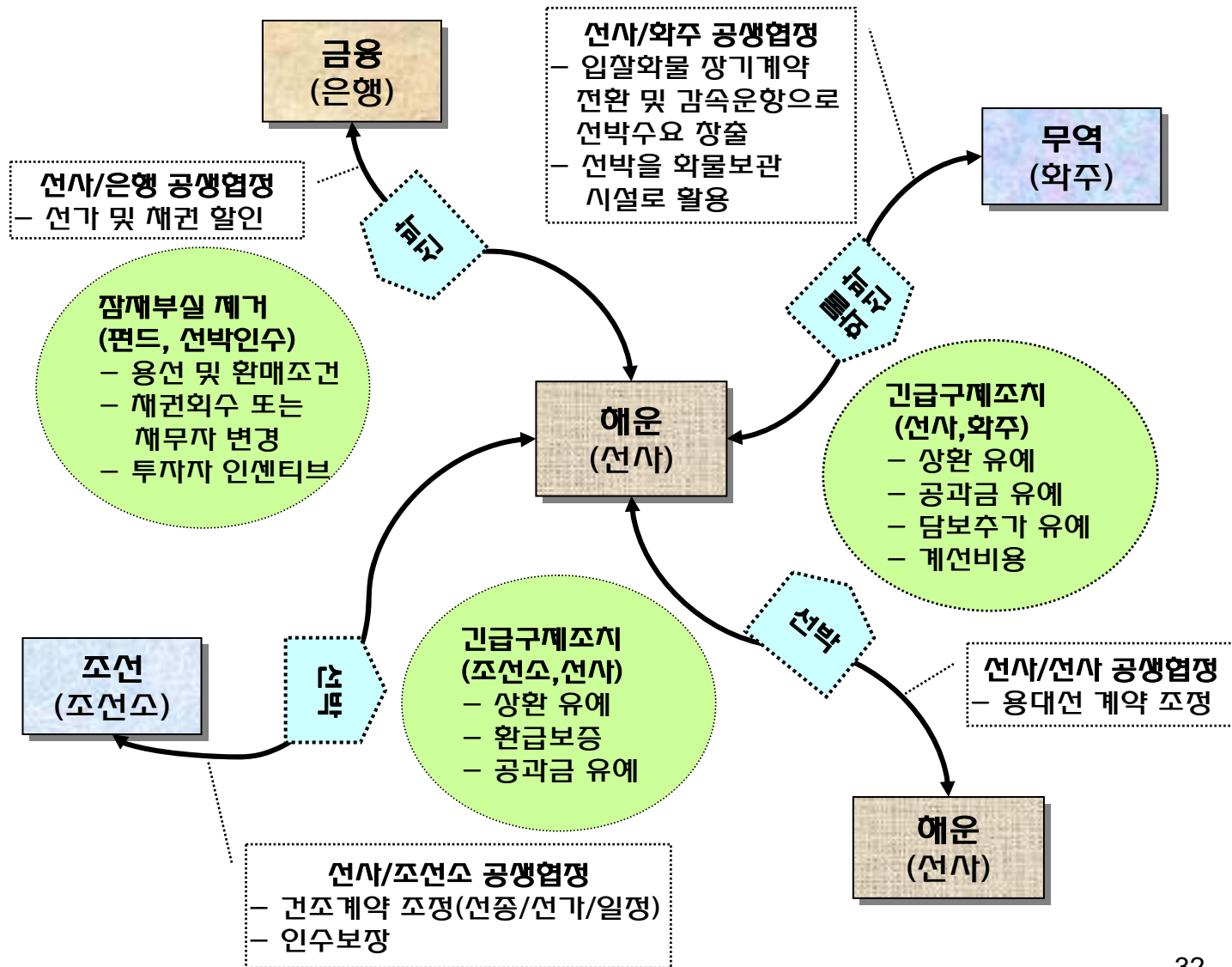
3 선사/선사 공생 차원의 용선계약 변경 지원

4 해운업 회생 및 금융기관 부실화 방지를 위한 선박 투자 여건 조성

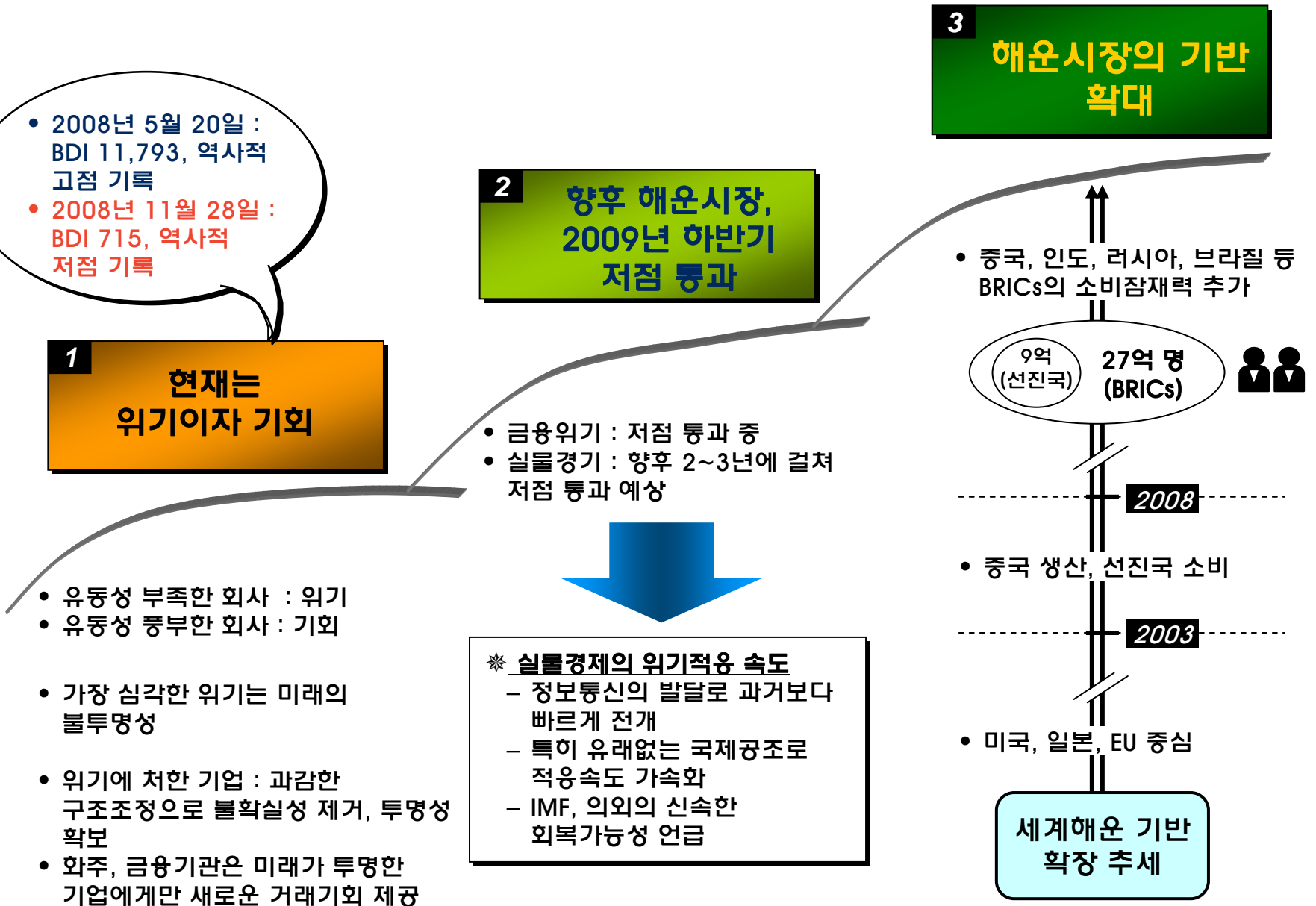
2 외화환산관련 해운회계기준 변경을 위한 긴급조치 필요

긴급구제의 대원칙

: 선사, 화주, 조선소, 금융사간 공조협정이 이루어지는 부분을 최우선 대상



4. 해운에 대한 희망





경청해 주셔서 감사합니다 !