

KMI 해운시황 및 이슈 세미나

제1 주제

중단기 해운시황 진단

김우호 해운연구팀장

April 29, 2009



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



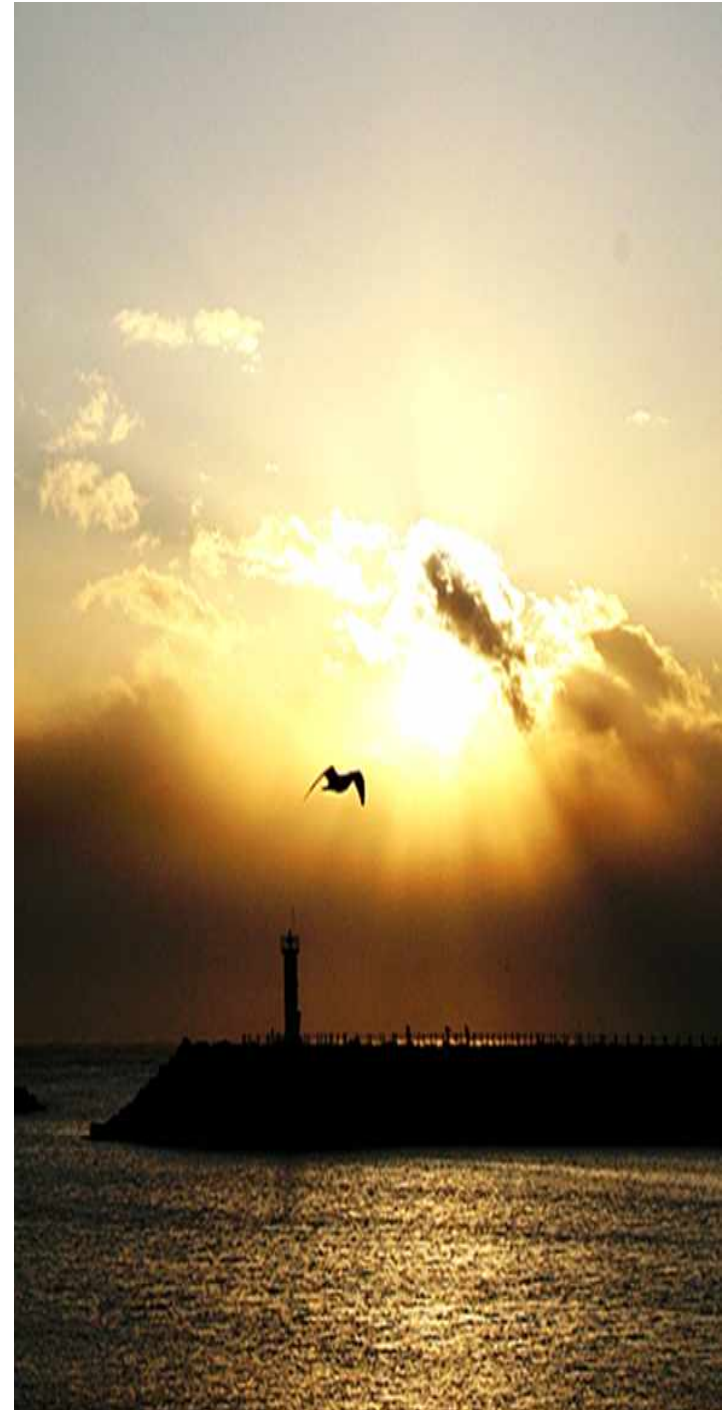
목차

I. 경제성장, 무역, 해운

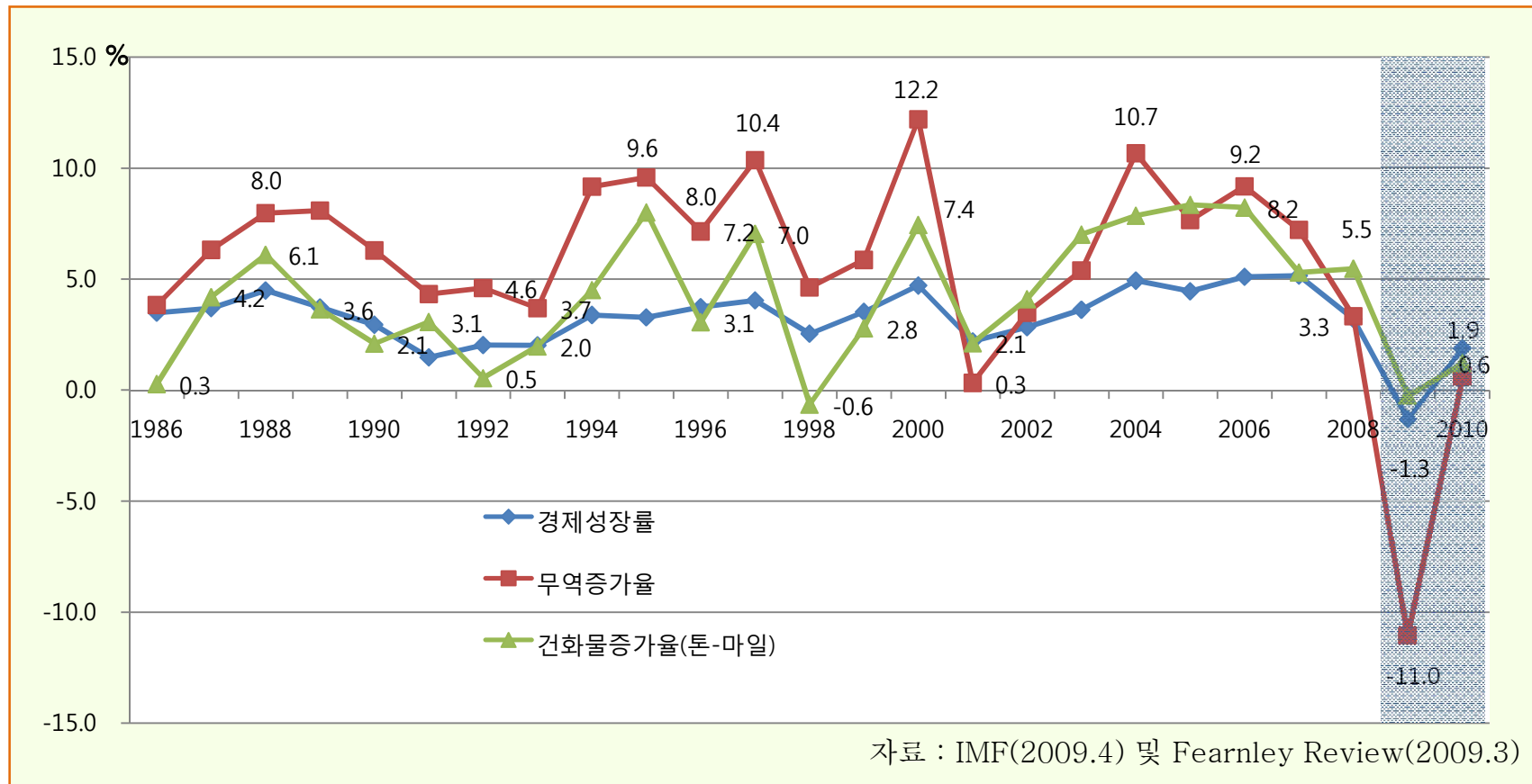
II. 정기선 해운 전망

III. 컨테이너선 해운 전망

IV. 유조선 해운 전망



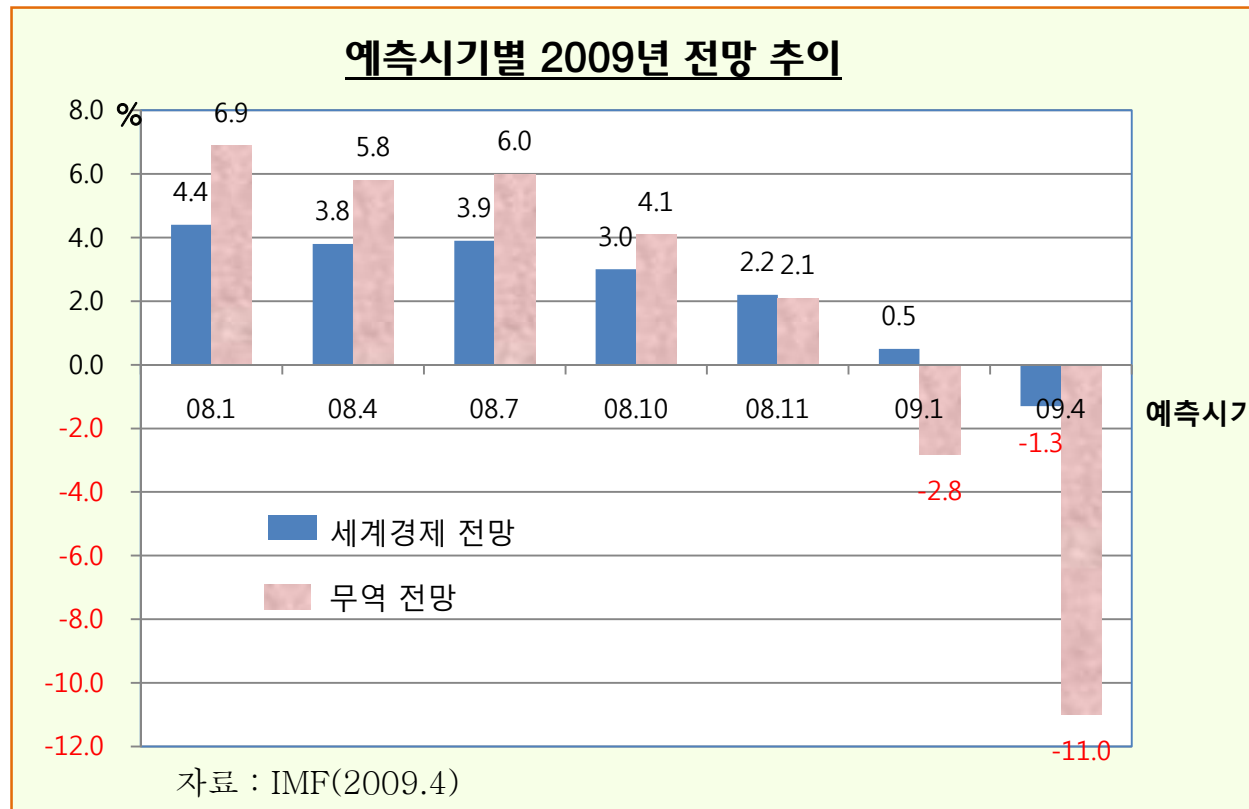
경제성장, 무역, 해상물동량은 밀접한 상관관계가 있다.



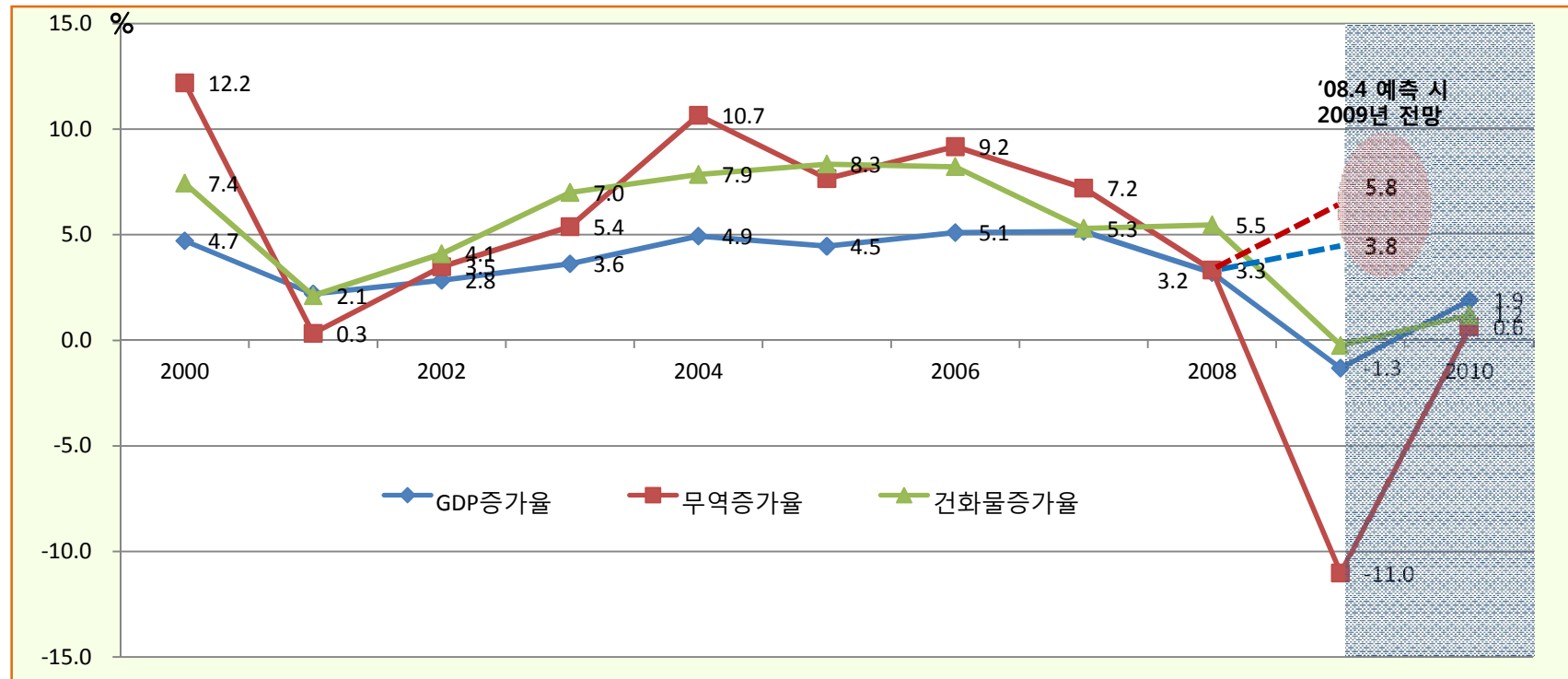
구분	상관계수
경제성장률 vs 무역증가율	0.71633
경제성장률 vs 건화물증가율	0.70387
무역증가율 vs 건화물증가율	0.67863

경제성장, 무역, 건화물 증가율은 0.7에 가까운 양(+)의 상관관계를 유지

최근 금융위기는 불확실성이 매우 커 미래예측을 어렵게 하고 있다.
IMF는 최근 2009년 경제성장 -1.3%, 무역증가율 -11.0%로 수정 예측하여 1년 전 대비 각각 -5.1%p 와 -16.5%p 만큼 하향 조정했다.



해운기업은 호황기에 선박에 과잉 투자하기 쉽다.
경기과 무역량 변동에 유의해서 선박투자 시기를 결정하는 것이 필요하다.



자료 : IMF(2009.4) 및 Fearnley Review(2009.3)

'08.4월 IMF는 2009년 세계경제 및 무역에 대해 낙관적으로 전망하였으나, 경제성장률과 무역증가세가 둔화되고 있어 선박투자에 신중한 접근이 필요했다.

해운 전문가는 수요에 근거한 선박투자의 중요성을 강조하고 있다.



강종희 / KMI 원장

“호황에 진입한 신규 선사와 몸집을 크게 불린 대형선사는 집단적 기업실패라는 ... 개연성이 높은데도 한국해운은 이를 거부하지 못한다.” (한국해운신문, '08.4.15)

“호황기 한국선주는 성공한 선사만을 관찰함으로써 선박확보에 따른 실패 가능성을 지나치게 과소평가하게 된다.” (한국해운신문, '08.5.8)

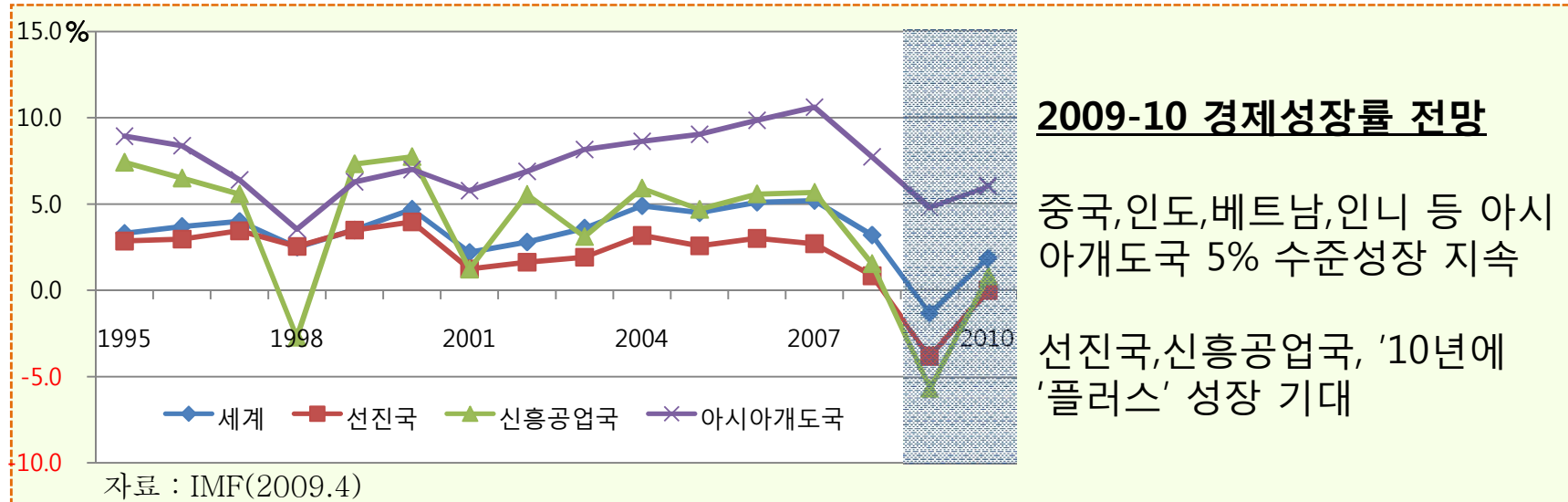
“선사는 해운불황시(선가가 낮은 시기) 선박을 구입(신조발주)하고 호황시(선가가 높은시기) 매각함으로써 이윤을 극대화할 수 있으나, 현실은 이와 반대로 호황시에 신조선 발주가 증가하고 불황시에 감소하는 경향이 있음(KMI 해양수산 현안분석, 2008.3.12)

“컨테이너선 시장은 조만간 공급과잉에 처할 가능성이 있는 것으로 판단되므로 향후 선박투자에는 신중한 접근이 요구됨” (KMI 해양수산 현안분석, 2008.4.22)



정봉민 / KMI 부원장

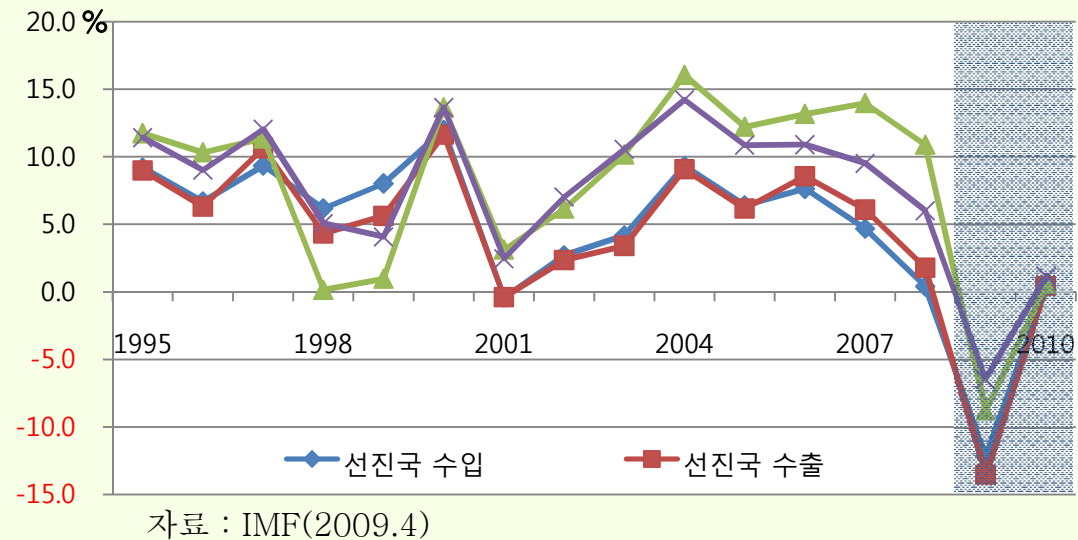
세계경제 성장과 무역은 2010년에 완만하게 회복할 것으로 전망되고 있다.



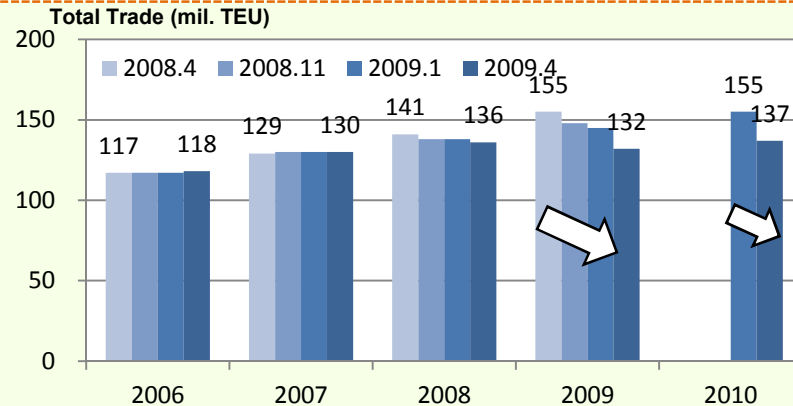
2009-10 무역증가율 전망

'09년 세계평균 -11% 예상

'10년 개도국 수출부터 회복 기대(1.2%)



해상물동량은 하락세가 둔화되고 2010년에 점진적 회복세를 보일 전망이다.



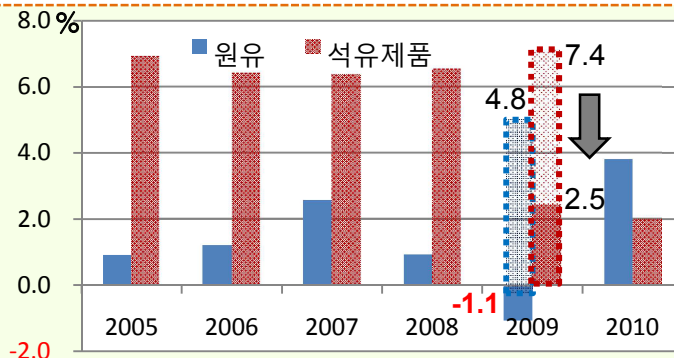
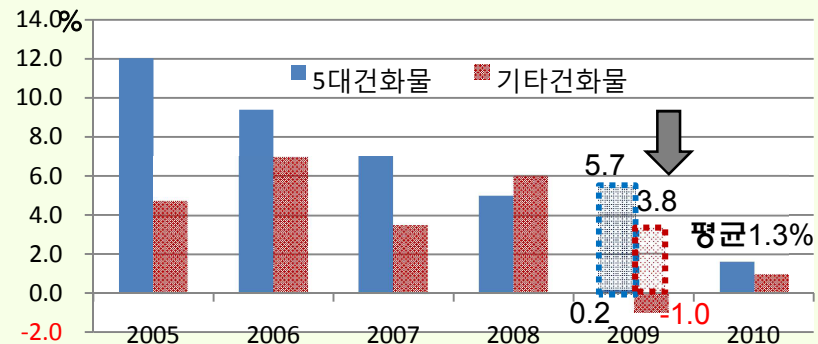
컨테이너물동량 :

- 하락세 둔화가 예상되나 경기 회복의 불확실성으로 약보합세 지속 예상
- 2010년 회복 전망

자료 : Clarkson, *Container Intelligence Monthly*(2009.1, 2009.4)

건화물 :

- '09년 -0.4%,
- '10년 1.3%, 5대 건화물부터 점진적 회복 기대



탱커물동량 :

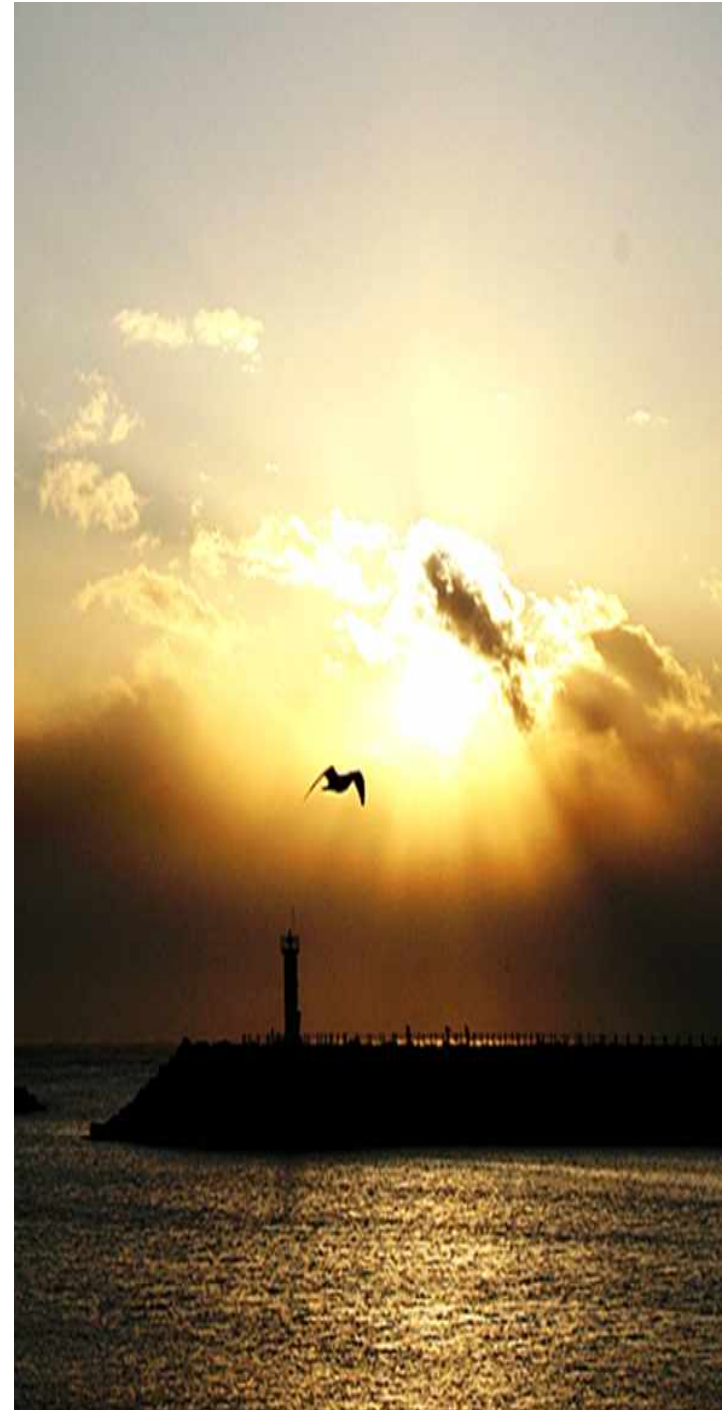
- 원유는 급감 후 2010년 회복,
- 석유제품은 하락세 둔화 예상

자료 : *Fearnley Review* (2008, 2009.3)

목차

II. 정기선 해운 전망

1. 시황변화의 특징
2. 시황 전망
3. 용선지수(HR지수) 추이 및 전망



1. 시황변화의 특징 (1/2)

II. 정기선 해운 전망

1 원양항로 : 2009년 세계경제 침체에 따른 물동량 하락 예상

단위 : 백만TEU

구 분	북 미	북유럽	중 국	아시아 기타	기타	합 계	증가율(%)
2006	45	55	108	115	103	426	
2007	47	60	126	126	113	472	10.8
2008	46	62	139	132	119	498	5.5
2009(e)	42	59	128	127	117	473	-5.0

자료 : Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, 2009. 4.

시황변화 특징

- 2009년 1분기 물동량은 전년 동기대비 20% 이상 감소
- 2009년 세계경제의 마이너스 성장으로 물동량 회복 난항, 운임경쟁 심화 예상

시황변화 요인

- 물동량 감소와 1만TEU급 초대형선 투입증가로 시황악화가 예상되나,
- 계선 증가, 노선합리화 및 서비스 축소 등 공급 조절과 적극적인 운임방어 노력으로 운임하락세는 완화될 것으로 전망

2 근해항로 : 세계경기침체에 따라 1분기 시황 하락

구분		2008년	2009년 1분기		
		4/4(A)	'08년 11월 예상 (B)	실적(C)	4분기 대비 증감 (C-A)
동남아항로	수출	111.6	108.4	85.2	-26.4
	수입	102.5	100.1	89.8	-12.7
한중항로	수출	67.6	68.1	60.1	-7.8
	수입	74.8	72.1	66.2	-8.6
한일항로	수출	92.6	92.1	86.7	-5.9
	수입	82.9	83.6	78.5	-4.4
한러항로	수출	94.2	91.9	81.9	-12.3
	수입	96.5	95.5	86.2	-10.3

주 : 패널조사자료로서 운임지수(2003년 4분기=100) 기준.

시황변화 특징

- 4대 근해항로, 큰 폭의 동반 하락세
 - 동남아항로, 조사 시점 이후 최저점 기록, 전분기 대비 최대 낙폭 기록
 - 한러항로 역시 10p 이상 큰 폭의 하락, 조사 시점 이후 최저점 기록
 - 한중항로, 만성적 선복과잉상태에서 조사 시점 이후 최저점 기록
 - 한일항로, 2007년 3분기 최저 수준(수출: 77.4, 수입: 74.9)으로 근접

시황변화 요인

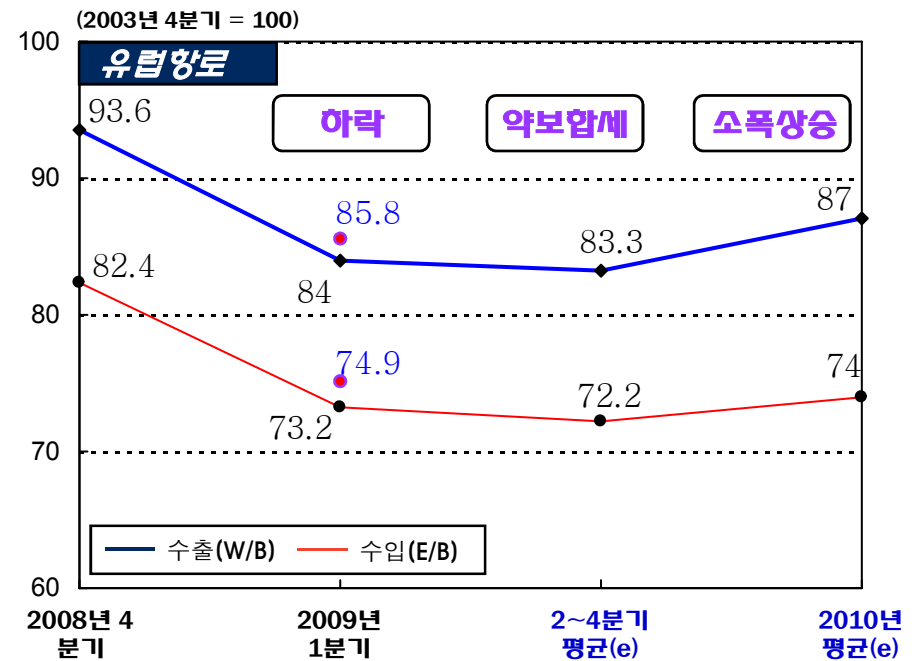
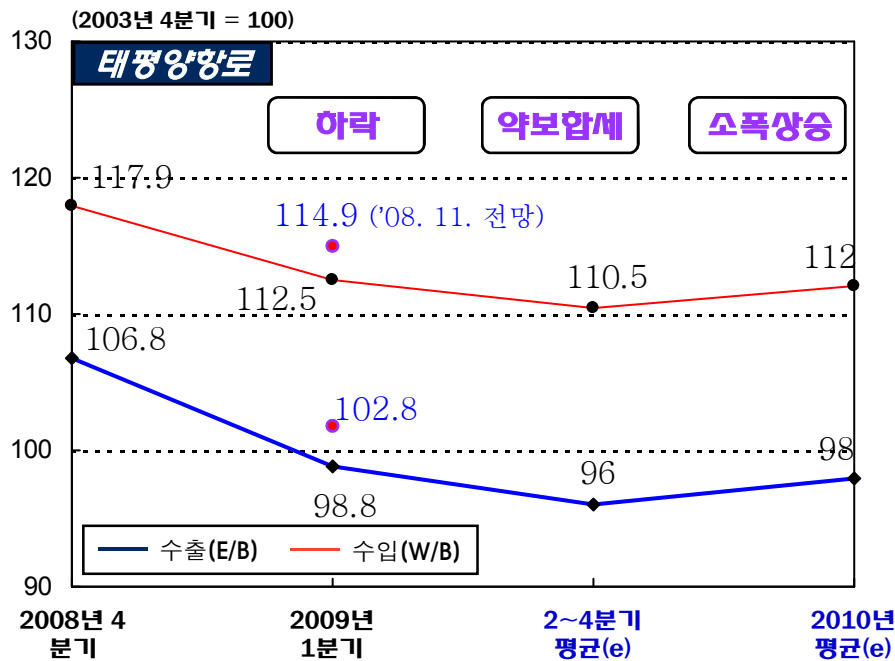
- 세계금융위기에 따른 실물경기 침체로 근해항로 물동량 감소
 - 전 항로 물동량 감소세
- 아시아 역내항로에 일부 원양선사의 선박 투입 증가, 선복과잉상태
- 물동량 감소로 인한 선사간 집하 경쟁(저운임 경쟁) 치열
 - 근해선사간 신뢰도 약화, 운임 회복 실패

2. 시황 전망 (1/2)

II. 정기선 해운 전망

1 원양항로 : 1분기 이후 약보합세 유지, 2010년 소폭상승으로 반전

- 태평양항로 운임지수 : 2009년 1분기 하락 후 약보합세 유지, 2010년 소폭 상승
- 유럽항로 운임지수 : 태평양항로의 유사한 움직임을 보일 것으로 예상

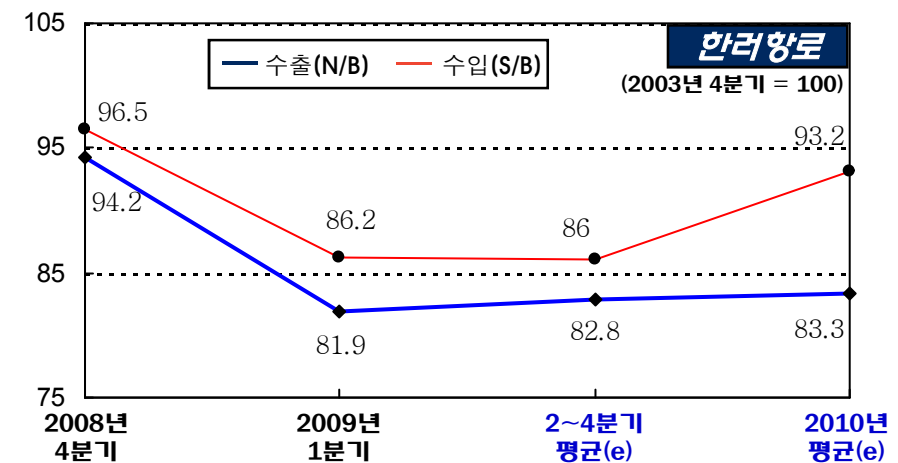
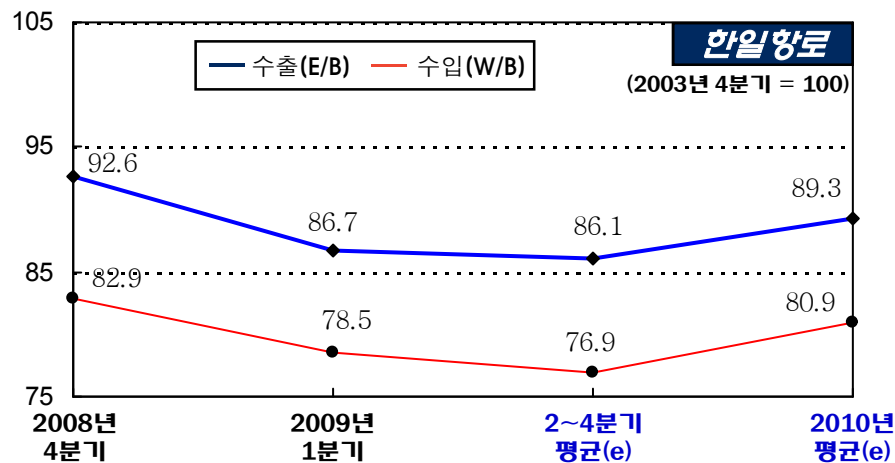
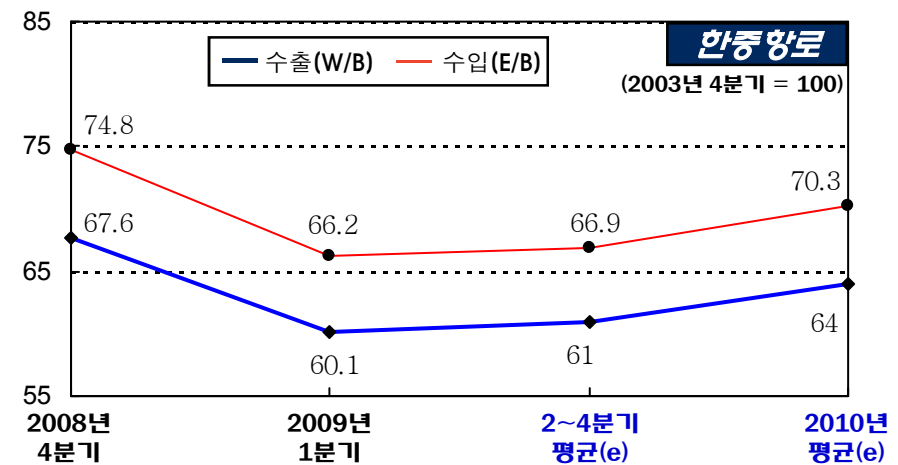
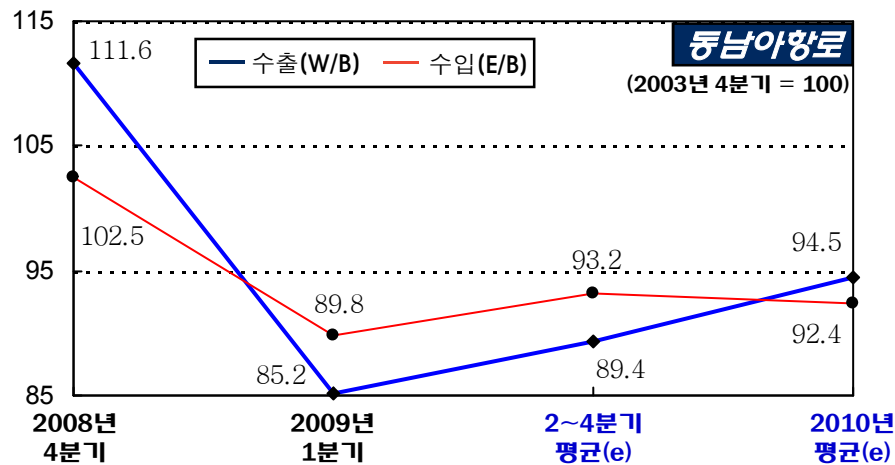


2. 시황 전망 (2/2)

II. 정기선 해운 전망

2 근해항로 : 2009년 강보합세 유지, 2010년 소폭 상승

- 동남아항로 : 2009년 2분기 이후 소폭 상승세
- 한일항로, 한중항로, 한러항로 : 2009년 보합세, 2010년 상승세 유지

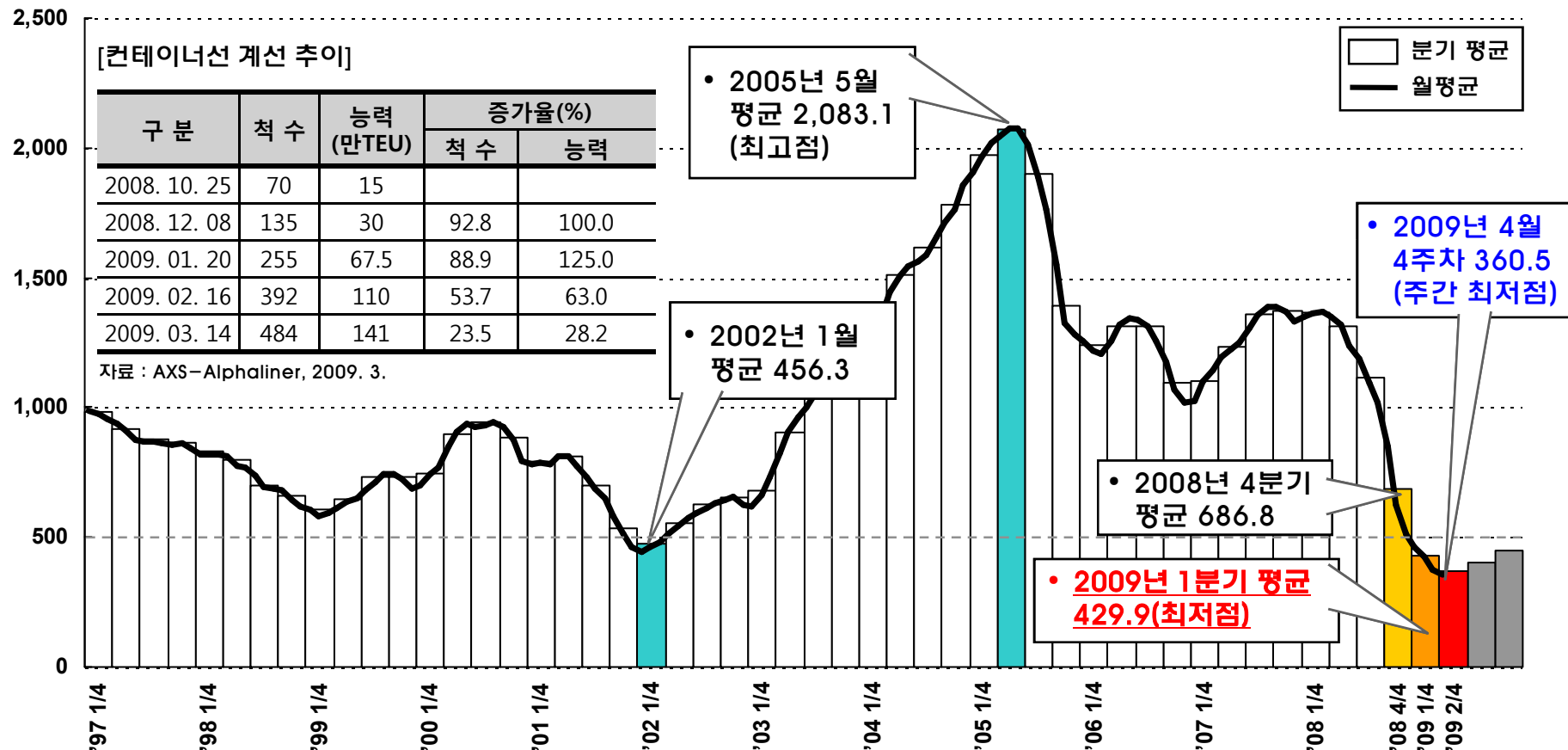


3. 용선지수(HR지수) 추이 및 전망

II. 정기선 해운 전망

HR지수 : 2009년, 1/4분기 429.9(조사 이후 최저점) 기록, 평균 400~450 예상

- 물동량 수요 위축 (세계 실물경기 침체) → 용선 선박의 반선 및 계선 증가
- 초대형 신조선박 투입으로 공급증가율 12% 이상 → 중대형 선박의 아시아 역내항로 전배 본격화
- 급격한 물동량 감소로 2009년 내에 용선료가 상승하기는 매우 힘든 상황

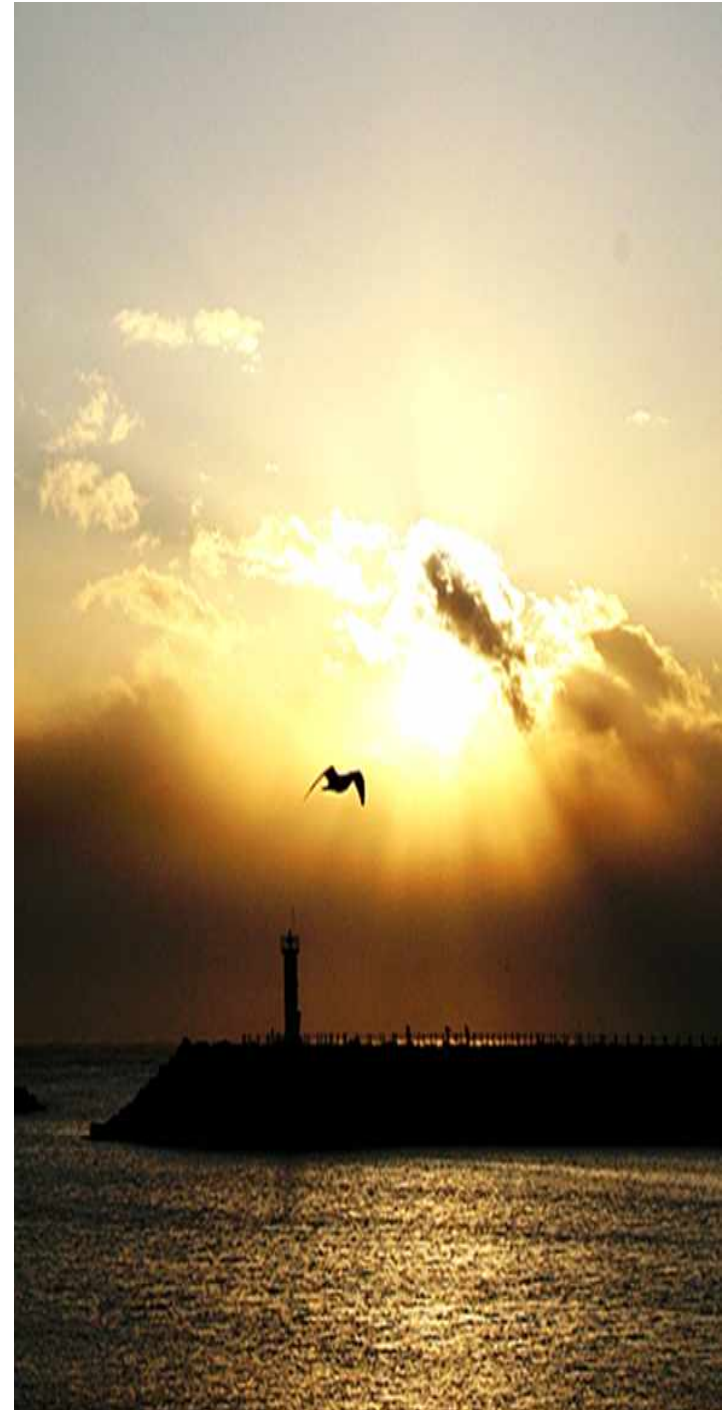


주 : HR지수 - 4,300TEU급 이하의 중소형 컨테이너선 종합용선지수.

목차

III. 건화물선 해운 전망

1. 시황변화의 특징
2. 건화물선 수급전망
3. 시황 전망
4. BDI지수 전망



1. 시황변화의 특징

Ⅲ. 건화물선 해운 전망

1 2003년 이전 수준으로 회귀

2 BDI 지수, 일시 상승 후 다시 하락세로

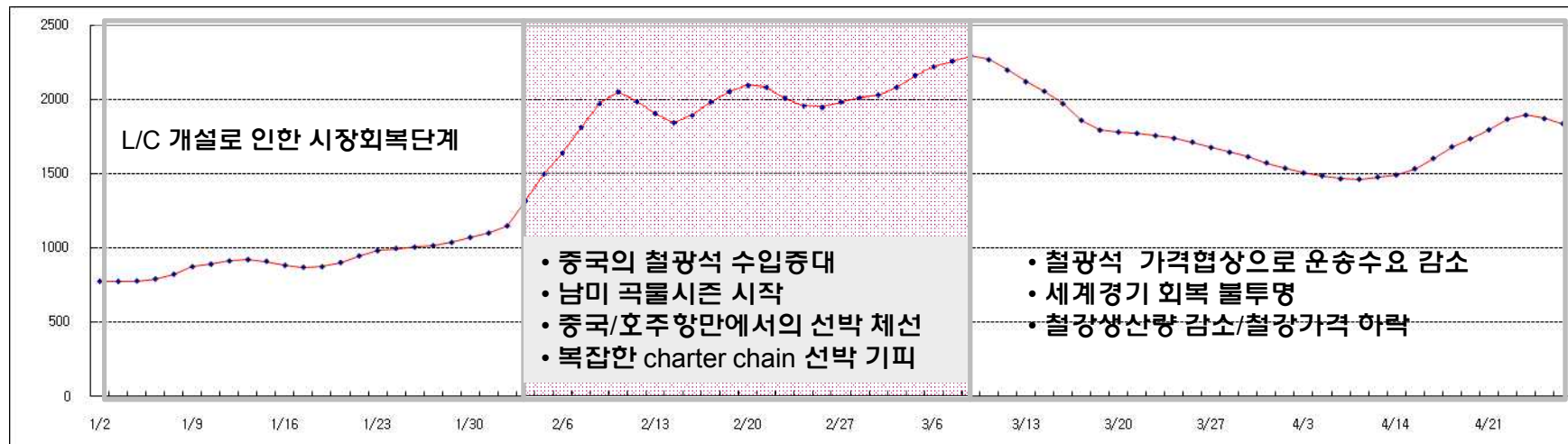
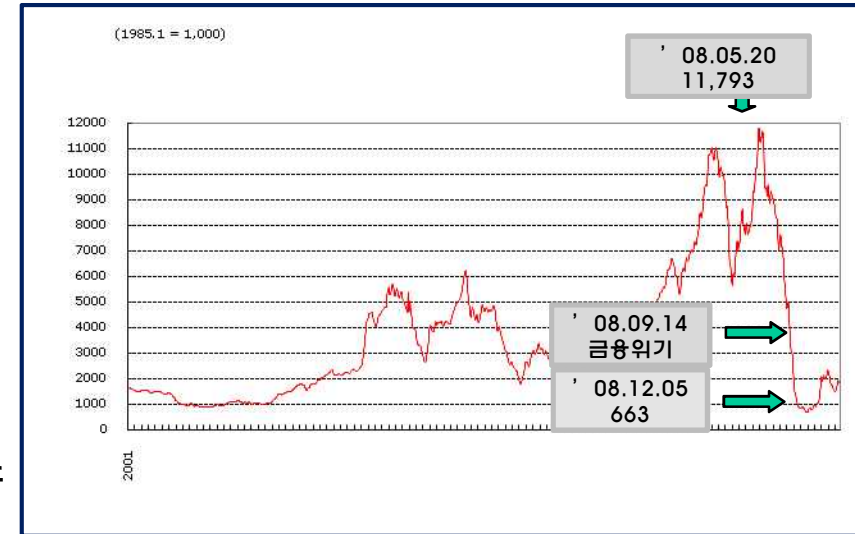
- 1,000포인트 출발 2,298 포인트(2/11)까지 상승 후 하락

3 시황상승, 중국철광석 수입 증가가 견인

- 중국 2월 철광석 수입 전년동기 비 22.3% 증가(4,674만톤)
- 1 ~2월 전세계 조강생산 전년대비 22.9% 감소, 중국은 전년대비 2.4% 증가

4 실물경기 회복 불투명이 시황개선의 장애요인

- 유럽철강생산 43% 감소, 일본 40.95 감소, 한국 24.7%감소 (World Steel Association)
- 4월 이후 철광석 가격 인하 예정

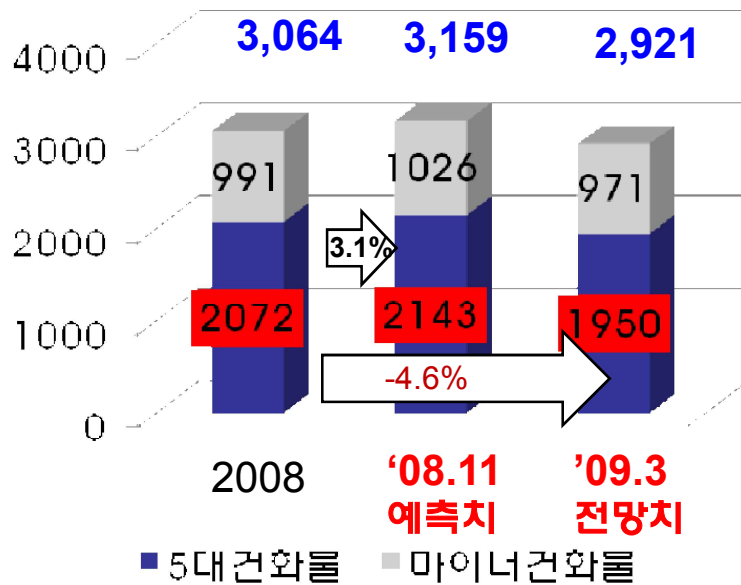


2. 건화물선 수급전망 (1/2)

III. 건화물선 해운 전망

1 2009 건화물선 해상물동량 4.6% 감소

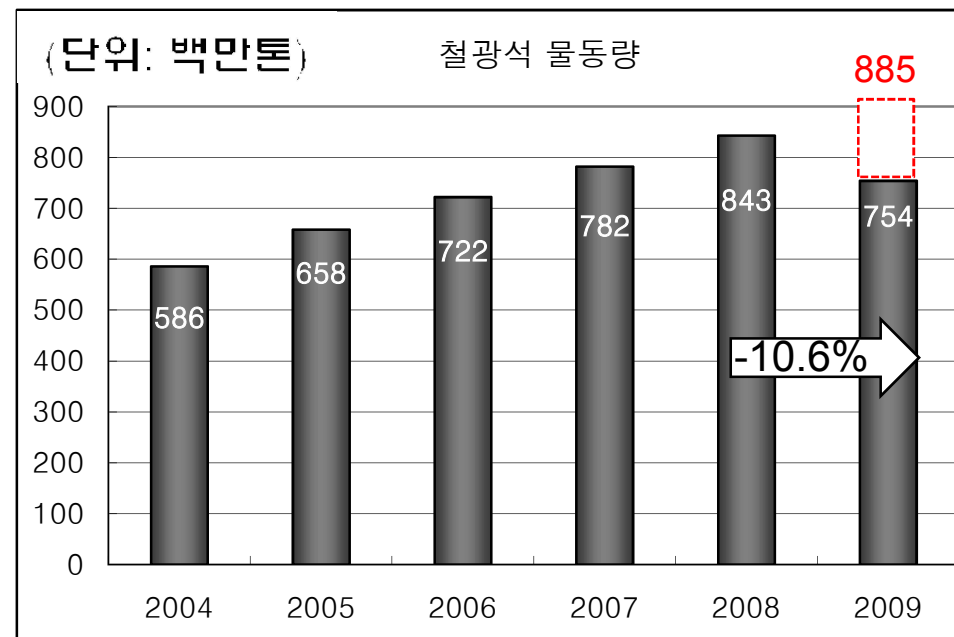
2009년 건화물 해상물동량 전망(단위: 백만톤)



자료 : Clarkson

✓ 철광석 당초 6.0% 상승 예측했으나, 10.6%가 감소될 것으로 예상

✓ 건화물 해상물동량은 2008년 11월 3.1% 상승 예측했으나 4.6% 감소 될 것으로 예상



자료 : Clarkson

2. 건화물선 수급 전망(2/2)

III. 건화물선 해운 전망

2 2009년 건화물선 공급 전망 : 전년대비 10.7% 증가

[선박 해체량 추이 및 전망]

① 완공인도량은 지난해 11월 예상보다 감소할 듯

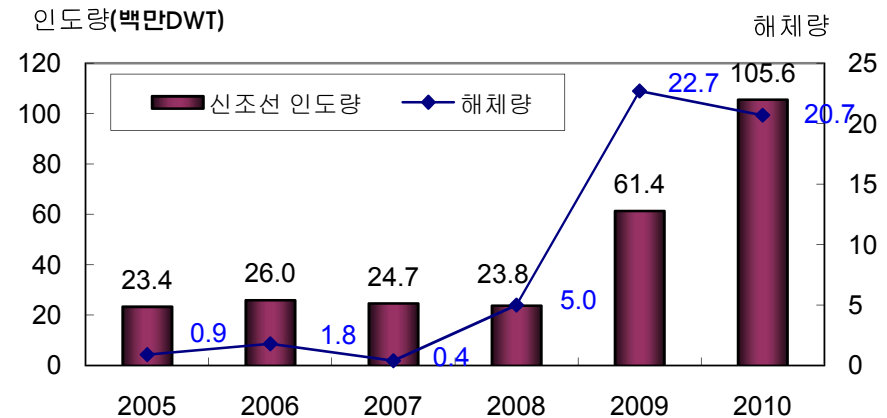
- 경기 침체로 인도 지연(66.6백만DWT -> 61.4백만DWT)

② 선박해체량은 지난해 11월 예상보다 8배 증가할 듯

- 2.8백만 DWT -> 22.7백만 DWT

③ 총선박량 증가는 지난해 11월 예상보다 적을 듯

- 당초 16.7% 증가 예상
- 인도지연, 선박해체 증가로 10.7% 증가 예상



자료 : Clarkson

[건화물선 수급 전망]

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009 전망 수정	
						2008.11	2009.3.
수주잔량(A)	23.7	75.5	102.4	238.9	297.5	-	293.7 (2월말 기준)
신조선발주량	8.9	30.4	52.9	161.1	84.8	-	-
완공인도량	20.5	23.4	26	24.7	23.8	66.6	61.4
해체 및 상실량	8.1	1	2.5	0.6	5	2.8	22.7
총선박량(B)	286.6	345.1	368.5	392.6	418.5	493	463.3
수주잔량비율 (A/B)	8.30%	21.90%	27.30%	60.10%	71.8	-	-

자료 : Clarkson

1 2009년 건화물선 시황, 상승 및 하락 요인 동시에 작용하여 보험세 유지 전망
건화물선 시장의 시황 변동 공통요인

구분		주요 요인
연평균 전망	상승요인	• 미국, 중국 등의 경기부양책이 3분기 이후 효과 발생 전망 • 경기부양책으로 소비 및 투자심리 회복 전망 • 용대선 문제, 계선선박 증가, 노후선 해체 증가로 가용 선박이 제한 • 부실 해운선사 퇴출로 시장 안정화 • 금융위기로 신조 선박 인도 자금조달 애로
	하락요인	• 대규모 신조선 인도 • 추가적인 금융위기 발생 가능성 상존
2분기 전망	상승요인	• 시황이 역사적 저점이라는 인식 확산 • L/C 발행 등 무역금융이 서서히 정상화(신용경색 완화)
	하락요인	• 2008년 4분기 이후 세계 금융공황의 지속적인 악영향 우려

- 장기적인 수요증가가 예상됨에도 불구하고, 2008년 4분기 이후 나타난 과잉 선박량 문제가 2009년 동안 지속되면서 시황은 약 보험세를 보일 것으로 전망됨

3. 시황 전망 (2/2)

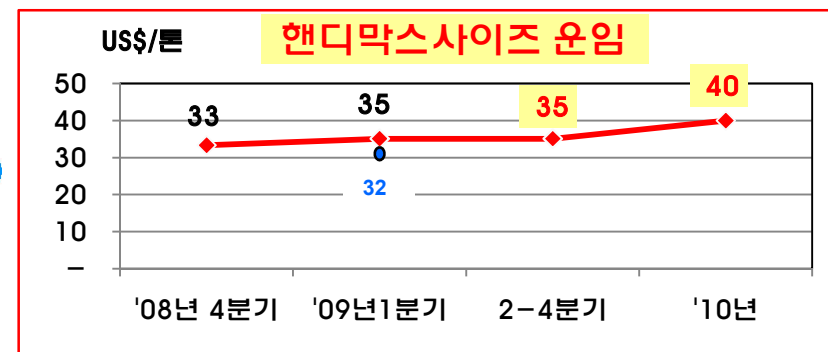
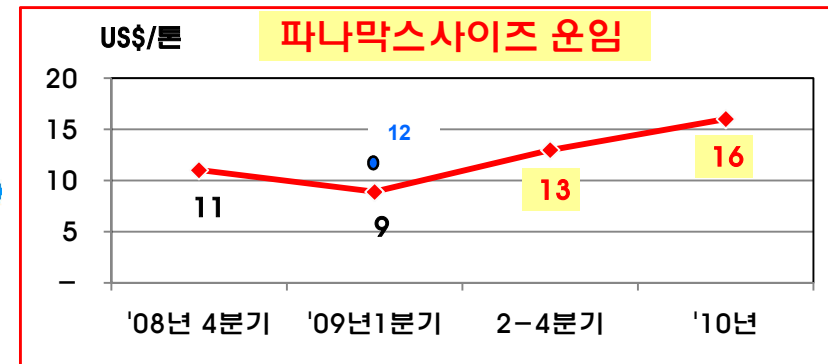
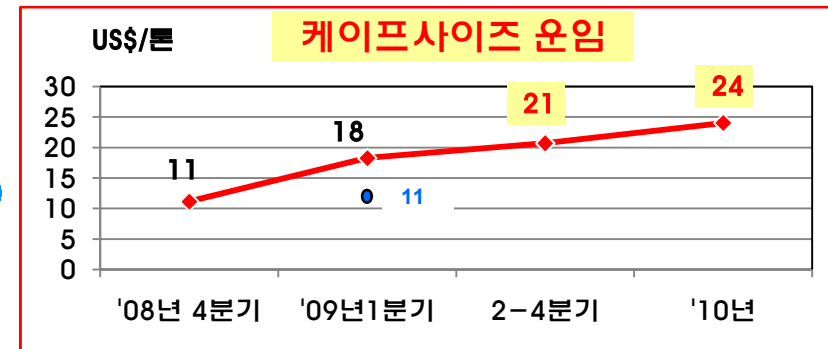
III. 건화물선 해운 전망

2 선형별 운임 전망(용선료의 변동은 운임과 같이 움직임)

구분	주요 요인
상승요인	- 철광석 협상(중국-브라질/호주) 종료 후 교역량 증가 기대 - 철강 메이커의 움직임 호전 기대 - 최근 인도된 고가 선박 운항으로 운임하락이 곤란
하락요인	- 중국, 호주 등의 항만체선 문제 완화 - 전세계적인 철강 생산감소로 시황회복에 걸림돌

구분	주요 요인
상승요인	- 전통적 성수기인 남미 곡물 시즌 도래 - 소말리아 해적 리스크로 수에즈 운항 기피, 톤-마일 증가 - 철강 메이커의 움직임 호전 기대 - 석탄, 곡물 등 물동량 회복 기대 - 철광석 협상(중국-브라질/호주) 종료 후 교역량 증가 기대
하락요인	- 석탄, 곡물 등 물동량 약세 지속 - 유가 하락 전망이 시황 상승에 부정적 영향

구분	주요 요인
상승요인	- 시황 폭락에 따른 기술적 반등 - 소말리아 해적으로 희망봉 경우 운송 증가 - 흑해 지역의 곡물 주문이 남미 및 US Gulf 지역으로 이동하면서 톤-마일 증가 - 대서양 지역 물동량 증가 기대
하락요인	중국의 인도 철광석 수입 감소

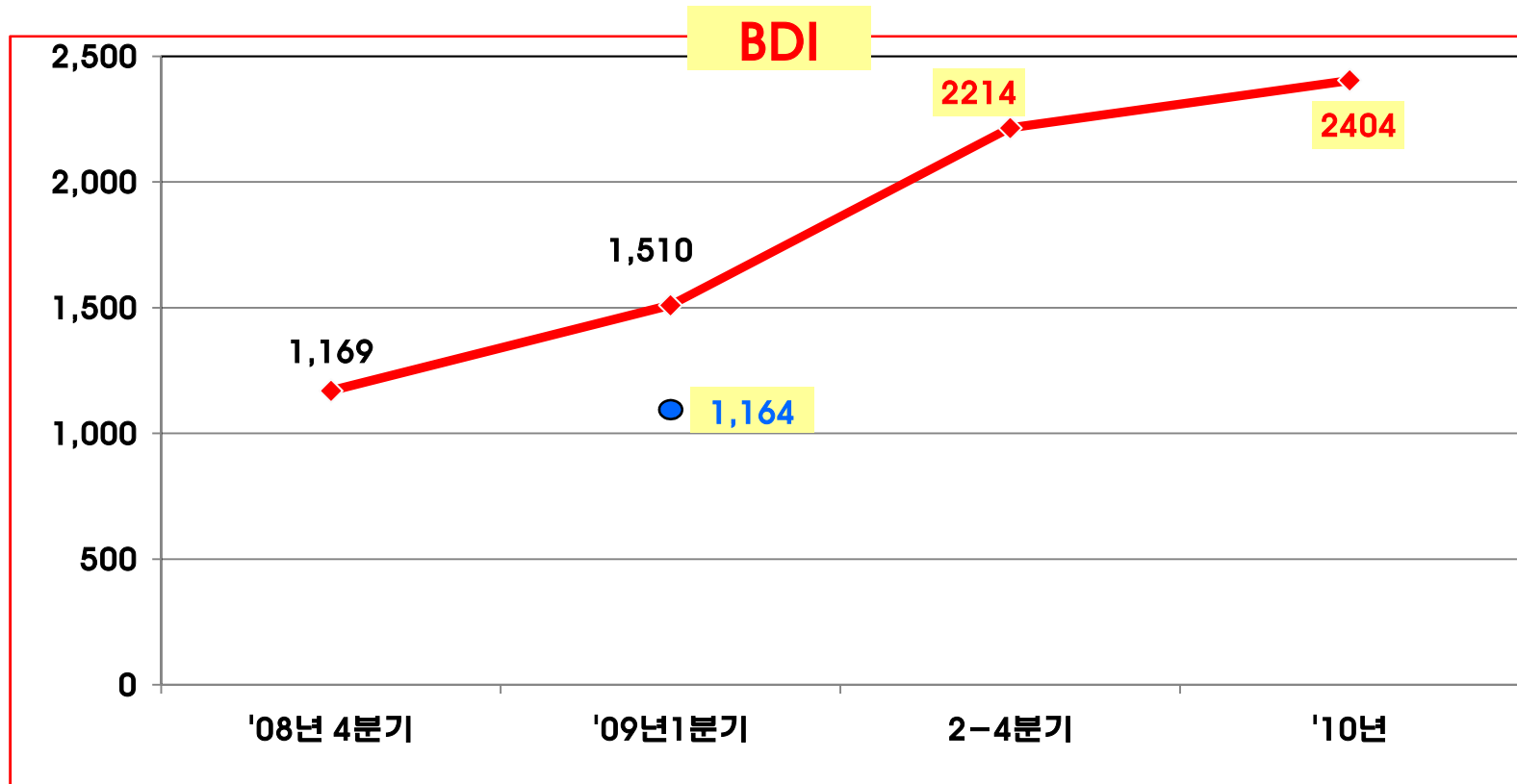


4. BDI 지수 전망

III. 건화물선 해운 전망

1 BDI지수, 2009년 연평균 2,038.5 포인트 전망

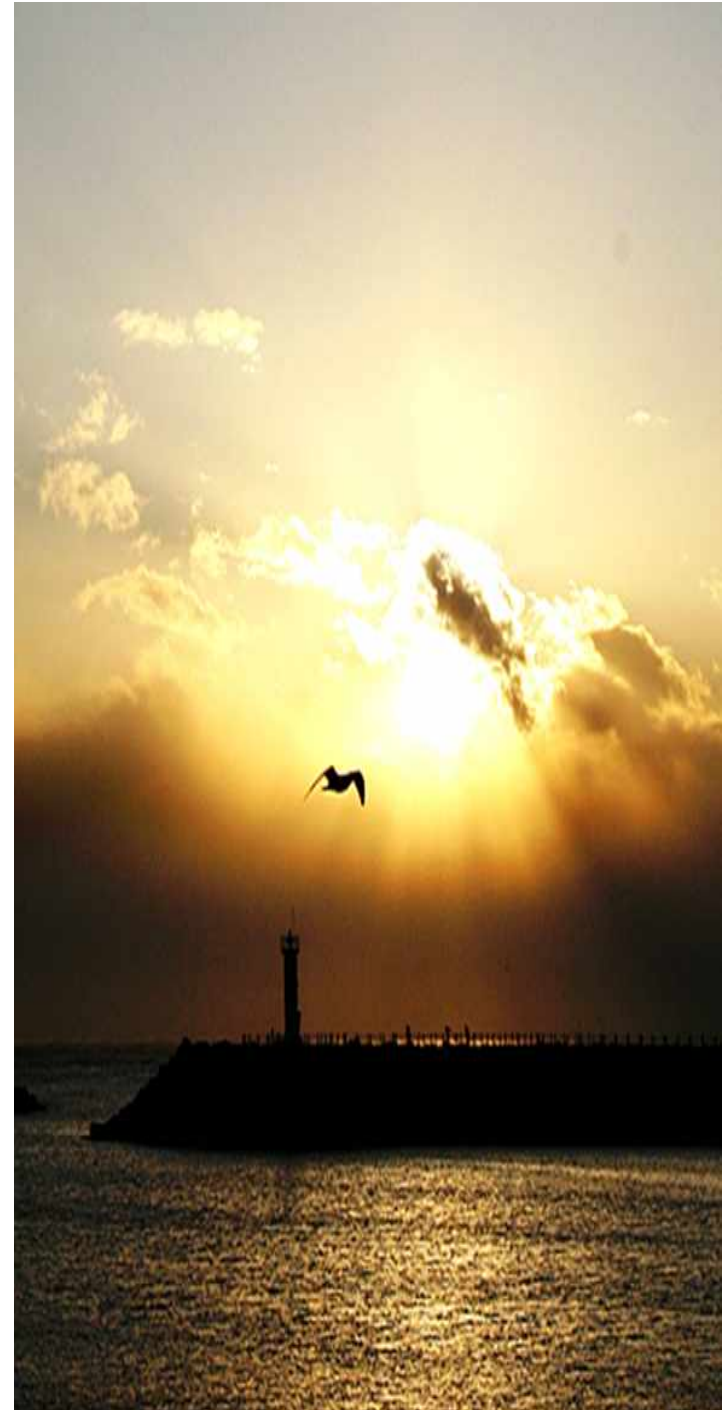
- BDI 상승은 주로 BCI(케이프사이즈 지수)의 상승에 기인
 - BPI 및 BSI는 2분기 소폭 반등 이후 연중 보합세 또는 하락 전망



목차

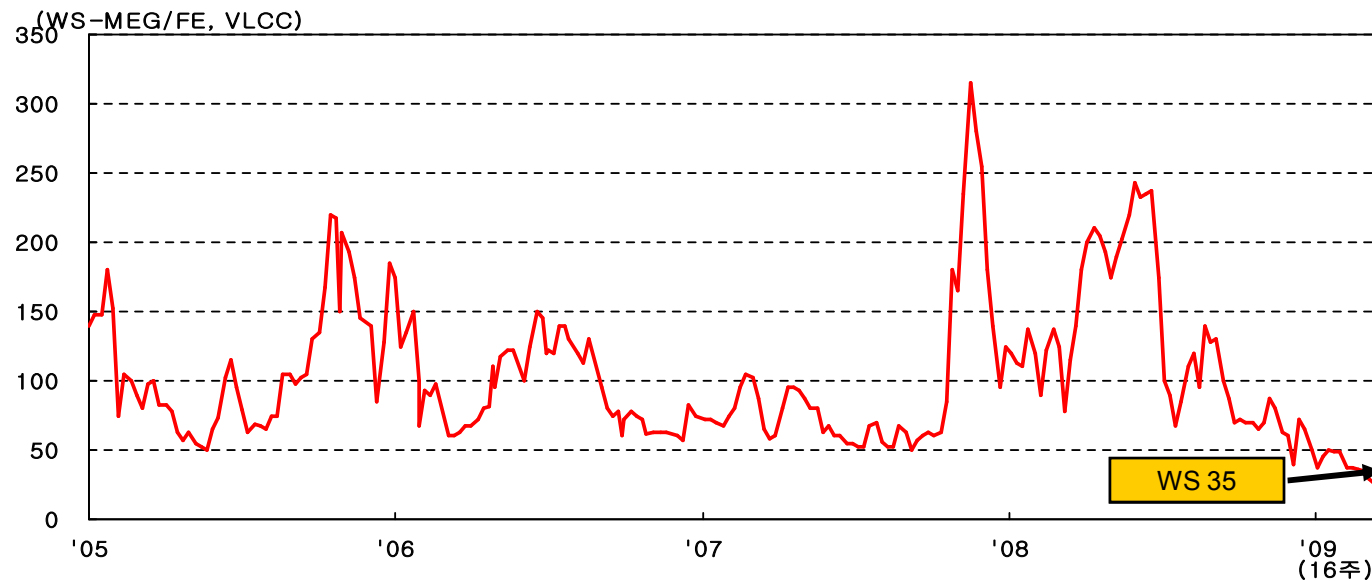
IV. 유조선 해운 전망

1. 시황변화의 특징
2. 유조선 수요/공급 전망
3. 시황 전망



1 VLCC : 원유 물동량 감소로 운임악세 지속

- 2008. 4분기 WS 78.8에 이어 2009.1분기 WS 46.4로 하락
- OPEC의 원유 감산

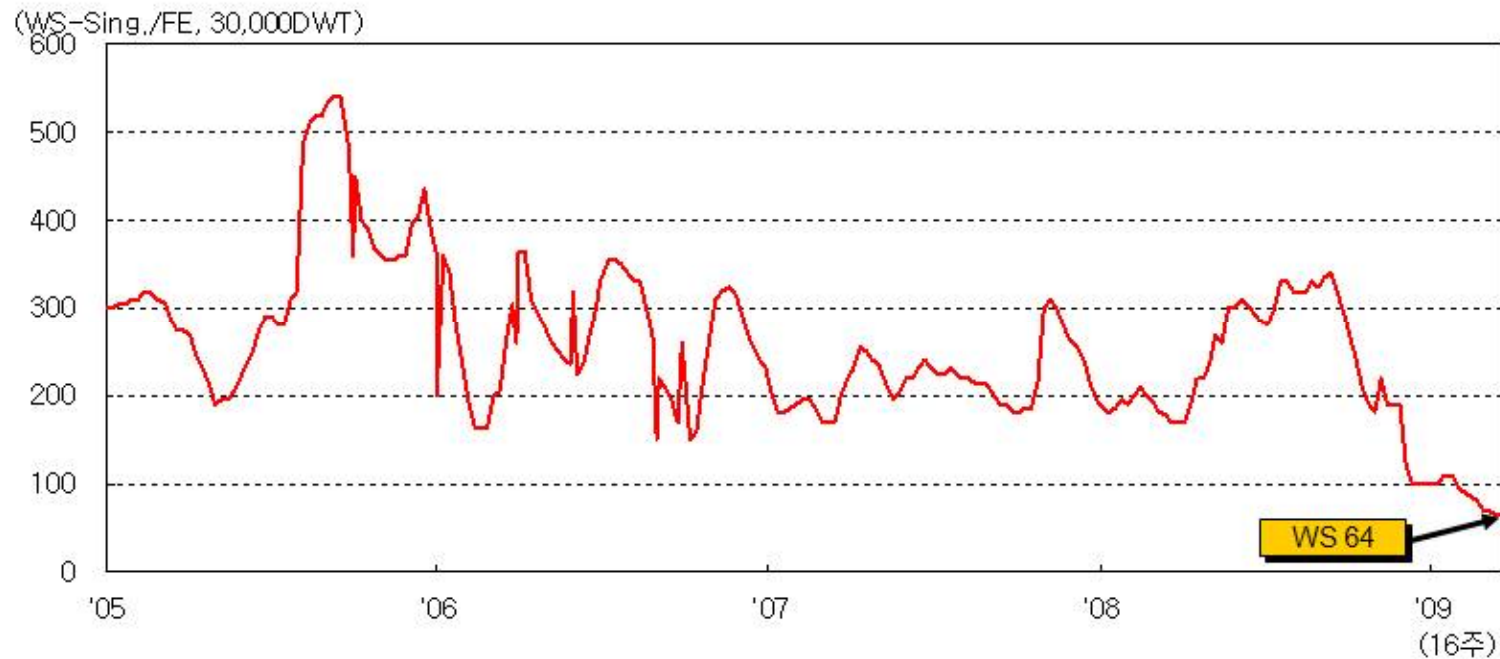


2006년	2007년	2008년					2009년			
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1월	2월	3월	1분기
101.5	89.5	124.2	180.8	139.6	78.8	130.9	53	48	36.6	46.4

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임

2 석유제품선: 선박공급 과잉으로 운임 하락

- 싱가폴-극동항 MR(Medium Range) 석유제품선(3만DWT) 운임, 지난해 4분기 평균 WS 244에서 2009. 1분기 WS 96.9로 하락



2006년	2007년	2008년					2009년			
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1월	2월	3월	1분기
276.3	218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	104	103.8	81.3	96.9

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

1 세계 원유 생산량 : 유가 급락으로 생산 감소

- OPEC 및 비OPEC 국가들의 원유 생산량 감소 : 국제유가 하락으로 신규 투자 및 개발 보류

구분		2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
장거리수송	중동	22.3	22.5	22.1	22.9	22.8
단거리수송	북해	5.6	5.2	5.0	4.7	4.2
	남미	10.7	10.6	10.2	10.0	10.2
	아프리카	9.1	9.2	9.4	9.5	9.7
기타		23.0	23.7	24.4	24.4	24.5
전 세계		84.5	85.4	85.6	86.5	86.2

단위 : 백만 배럴/일

자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trades Outlook, 2009. 3.

2 세계 유조선 선박량 : 신조선 집중 인도

- 2009년 VLCC 신조 인도량, 지난해 대비 680만 톤(DWT) 증가 : 선가상승으로 신조선 발주 감소와 노후 선박 해체 가속화 전망
- 지난해 MR급 석유제품 신조선 130척 인도, 올해에도 이 보다 많은 선박 인도 예정: 지난해 MR 유조선 해체량은 11척, 2010년부터 본격적으로 해체량 증가

구 분	VLCC	수에즈막스	아프라막스	파나막스
2005년	137.7	48.9	67.5	18.7
2006년	142.4	52.5	71.4	21.3
2007년	148.1	54.9	76.6	24.0
2008년	153.8	55.4	81.1	26.2
2009년	156.7	55.7	82.4	26.4

단위 : 100만 톤(DWT)

자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trades Outlook, 2009. 3.

	주요 변수	운임 전망
원유선	• 상승요인 : 신흥시장의 장거리 운송 및 선박해체 증가 예상 • 하락요인 : 세계 석유수요 감소, 신조선 인도증가	• 2009년 평균 WS 50 이하로 약세 • 2009년 하반기부터 시황이 개선되어 2010년 평균은 WS 66.7 전망
석유제품선	• 상승요인 : 신규항로 개설, 선박해체량 증가 • 하락요인 : 주요 선진국의 석유제품 수요 감소, 선박공급 과잉 심화	• 2009년 평균 WS 119.3으로 상당히 저조 • 2010년에는 점진적 회복으로 WS 136 전망

구 분	2009년					2010년
	1분기 실적	2분기	3분기	4분기	연평균	연평균
중동-극동항 VLCC	46.4	41	47.3	55.4	47.8	66.7
싱가폴-극동항 MR 제품선	96.9	97	107.25	109	119.35	136

주 : 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

세계 주요 해운 전망기관 : 2010년 이후, 점진적 개선

구 분	유조선 시황 전망
DVB	- 유조선 시황의 불확실성과 비관론 확산에 따른 운임 하락세 - 2009년 VLCC 선박이용률은 88%로 저조 : 평균 일일 운임은 \$43,500으로 예상
Concordia Maritime	- 2010년 까지 불황 전망 : 전체 유조선 선대 가운데 9년 이하 선박이 70%로 선령이 오래되지 않음 - 6,000만 DWT의 추가 선박이 시장에 진입하는 반면, 4,500만 DWT 선박이 해체될 것으로 예상
KMI	- 석유물동량 감소와 신조선 인도 증가로 시황은 약세 - 중국, 인도 등의 신흥 개도국 수입물량 확대 가능성과 지정학적 불안으로 인한 수송패턴 변화에 따른 톤마일 증대 예상으로 점진적 운임 회복 전망

감 사 합 니 다.

**해운시황 조사에 기꺼이 협조해 주신
시황 패널 여러분께 감사 드립니다**

—해운연구팀 일동—

