



2010년 세계해운전망

제3주제

2010년 부문별 세계해운전망

김우호 해운시황분석센터장

December 7, 2009



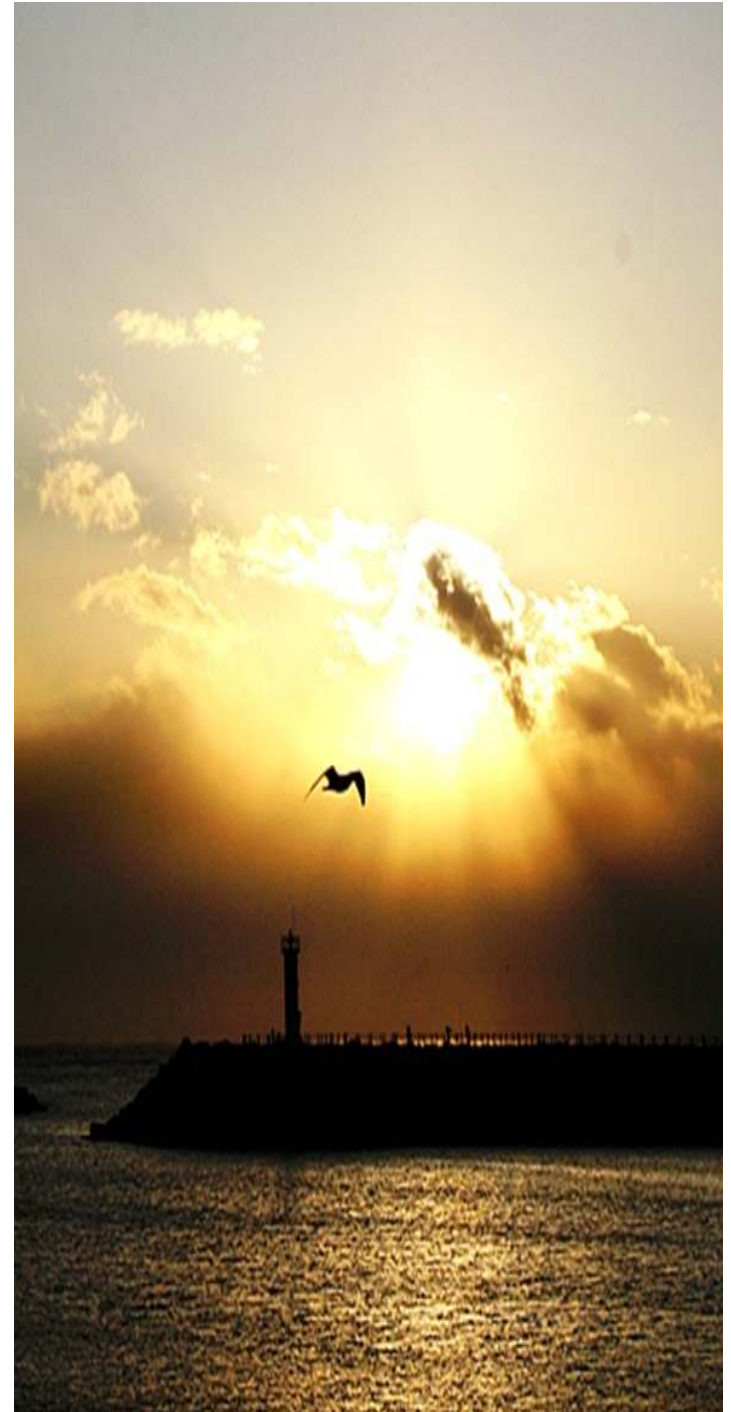
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목차

I. 국내외 전문가 조사 결과

II. 2010년 세계해운전망

III. 대응 방향



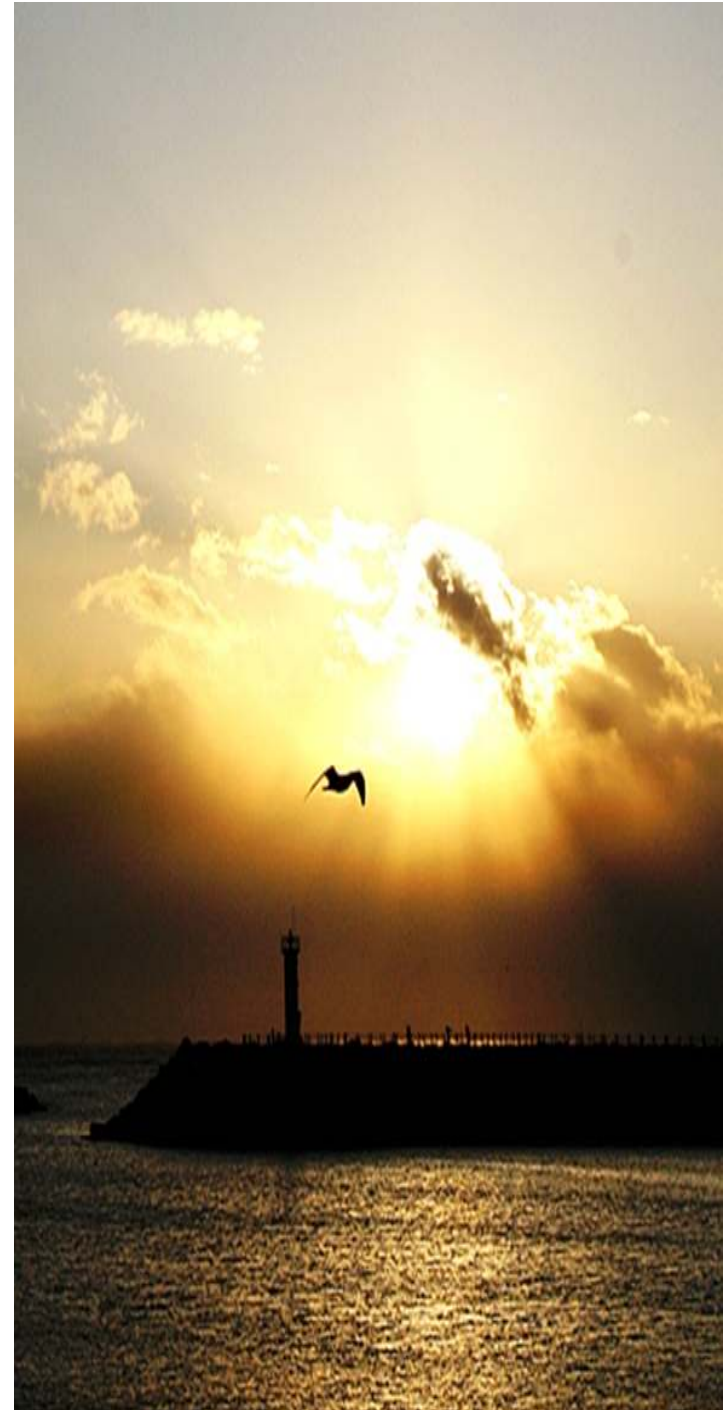
목차

I. 국내외 전문가 조사 결과

- 시황패널 조사 결과
- 해외 전문가 의견
- 국내외 관련기관의 의견
- 2010년 이슈 – KEY WORDS

II. 2010년 세계해운전망 (KMI)

III. 대응 방향



1. 시황패널 조사 결과

I. 국내외 전문가 조사 결과

시황패널들은 2010년 해운시황이 2009년보다 개선될 것으로 전망

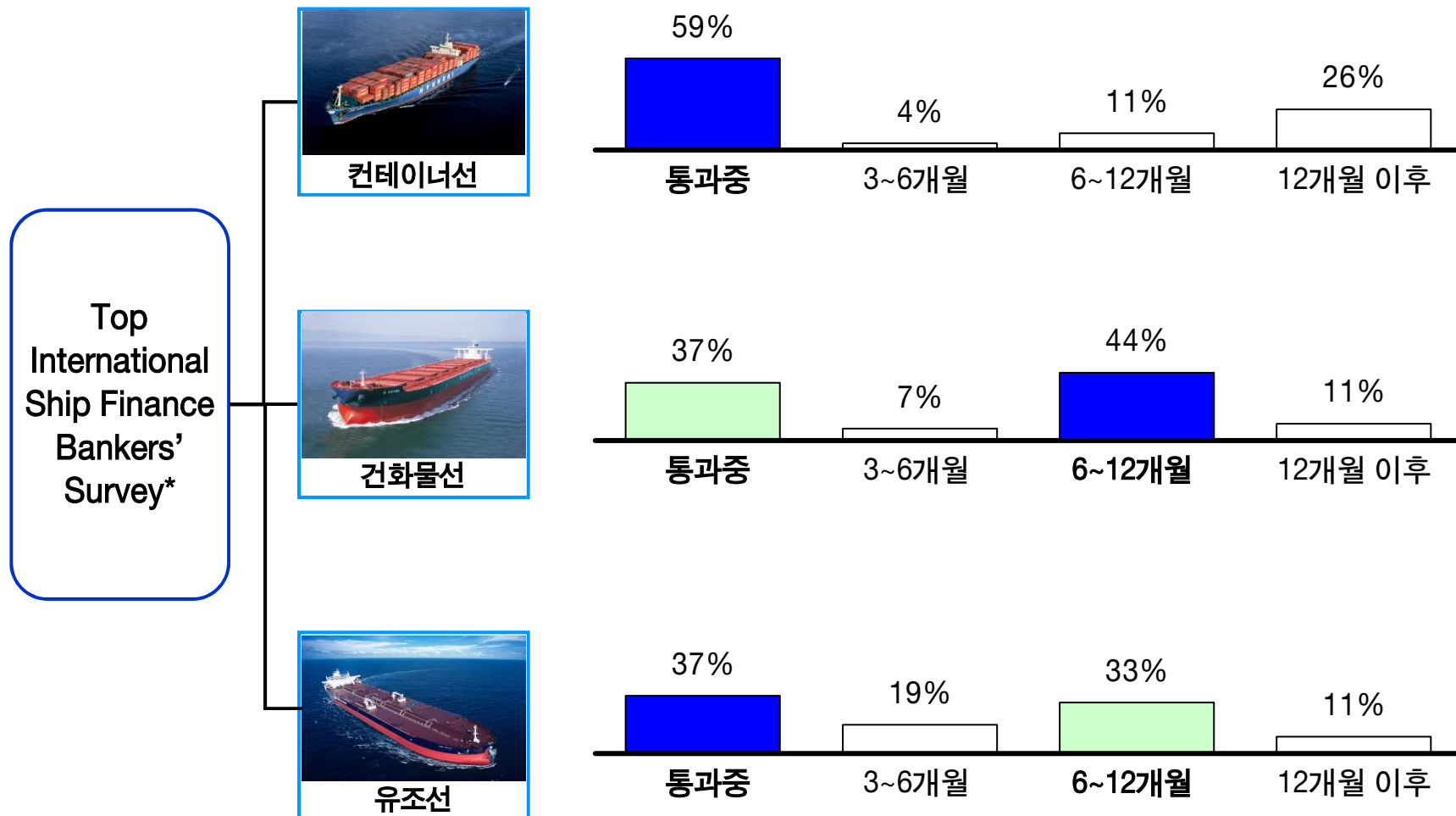
		2009		2010(E)	최소~최대
 컨테이너선	북미항로	98.9	→	103.1	95.5 ~ 109
	유럽항로	82.1	→	88.4	82.5 ~ 95
	근해항로*	79.6	→	83.1	71.5 ~ 120
	(2003 4Q = 100)				
 건화물선	BDI	2,554	→	2,587	2,000 ~ 3,267
	(1985 = 1,000)				
 유조선	VLCC**	40	→	62	55 ~ 70
	MR***	86	→	116	100 ~ 130

* 한-동남아항로, 한중항로, 한일항로 평균, ** 극동-중동항로, *** 싱가포르-극동항로 기준
 자료 : KMI 해운시황패널 조사(2009년 11월 19~27일), KMI 분석.

2. 해외 전문가 의견

I. 국내외 전문가 조사 결과

세계해운시황의 저점 예상시점은?



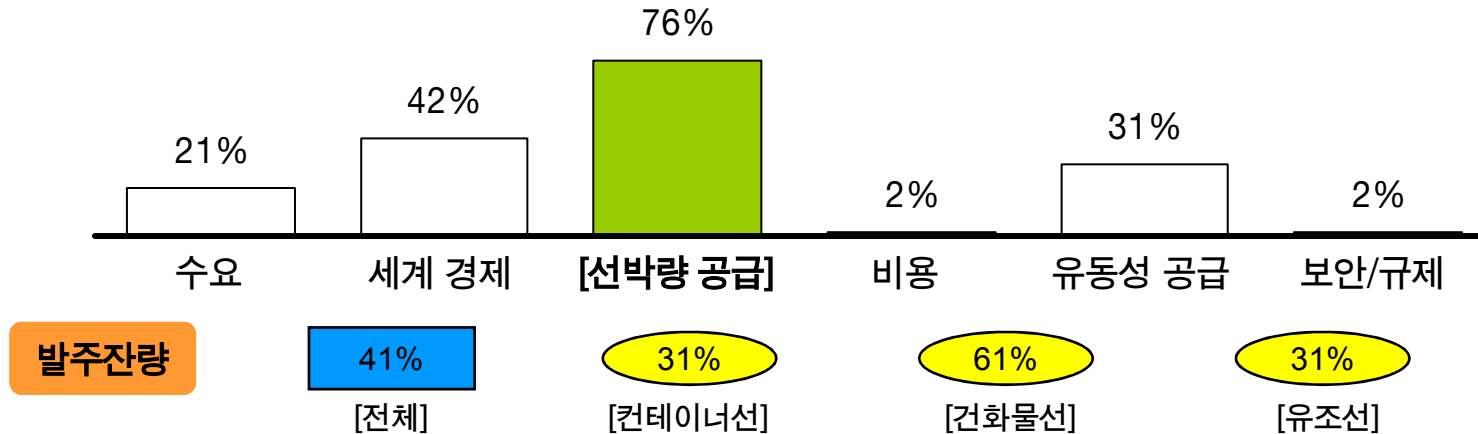
* 그리스 Petrofin은행의 Ptetropoulos가 27개 선박금융은행(2008년 여신규모의 약 70% 담당)을 대상으로 설문조사(2009년 10월)한 결과임.
자료 : 22차 선박금융 및 투자 포럼(런던, 2009.11), KMI 분석.

	전망기관	핵심 전망 내용
 건화물선	 	“단기 시황 변동성, 과잉공급으로 2003년 수준 운임” “Cape 선형 위주의 공급과잉 우려” “미래 시황은 부정적 – FFA 시장 전망”
	  	“선박해체 가속화, 톤-마일 증대 효과 기대” “선박 해체 및 저장시설 수요 확대로 시황 회복” “공급 과잉으로 2년간 운임 약세”
		“2009 4Q 저점 통과 2010년 안정화 2011년 긍정적 시황”
검토 요인	• 중국 원자재 수요 증가 • V자형 세계 경기 회복 • 신조선 인도 지연, 발주 취소, 해체 증가	

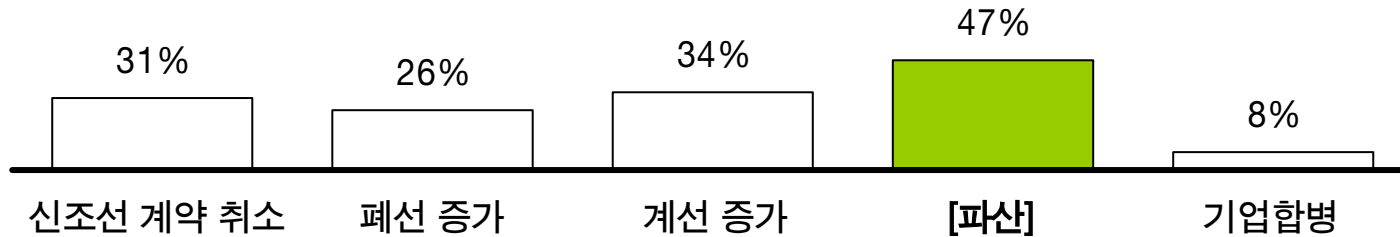
4. 2010년 이슈 – KEY WORDS

I. 국내외 전문가 조사 결과

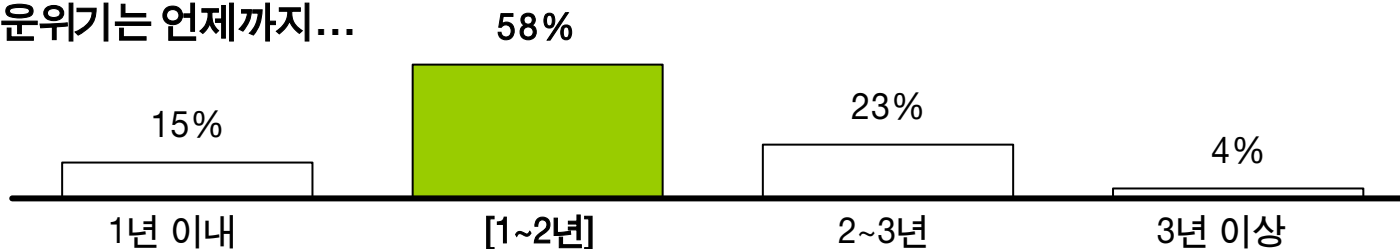
1 2010년 해운시장에 영향을 미칠 주된 요인은...



2 2010년에 저운임 및 저용선료가 지속될 경우...



3 해운위기는 언제까지...



주 : 설문조사 응답자 수는 ~130명이며, 1), 2)번 문항은 복수응답.
 자료 : LSE Industry Poll of Delegates in 22nd Ship Finance and Investment Forum 2009 (2009. 11, 런던), KMI 분석.

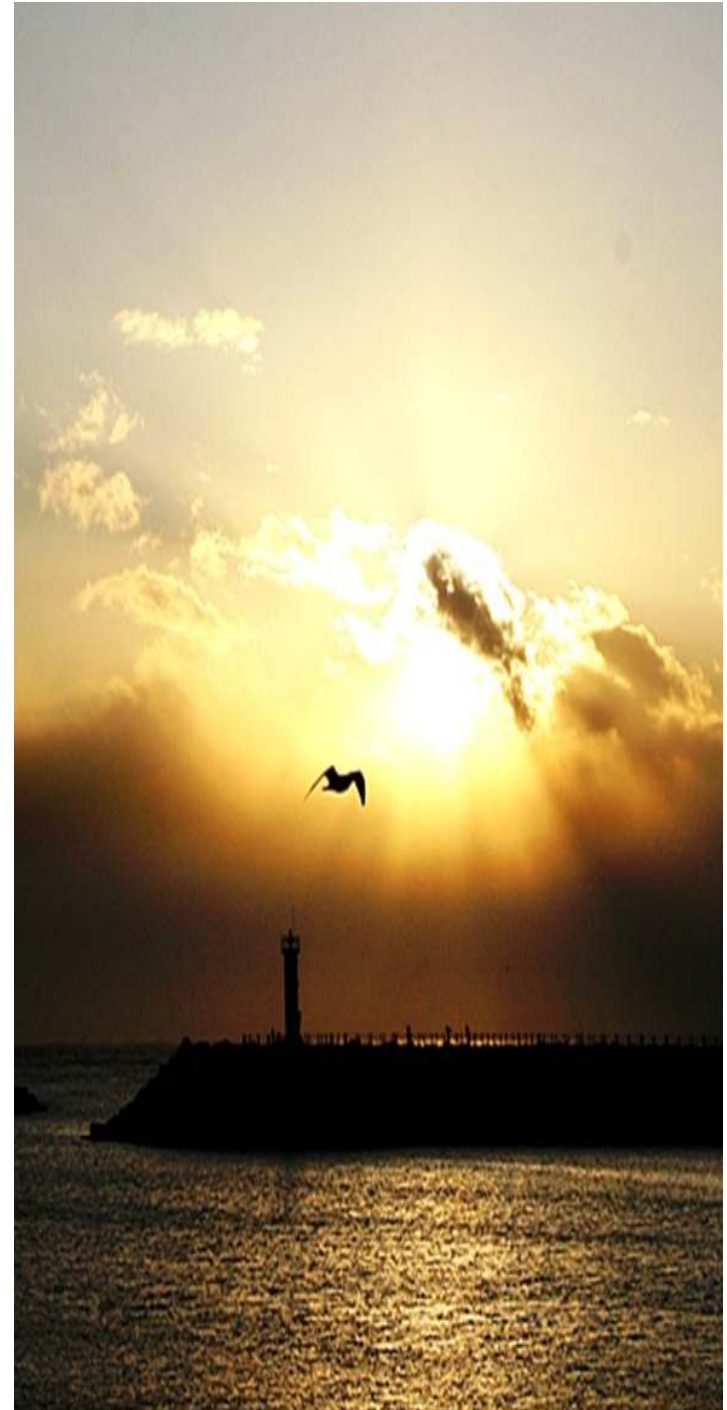
목차

I. 국내외 전문가 조사 결과

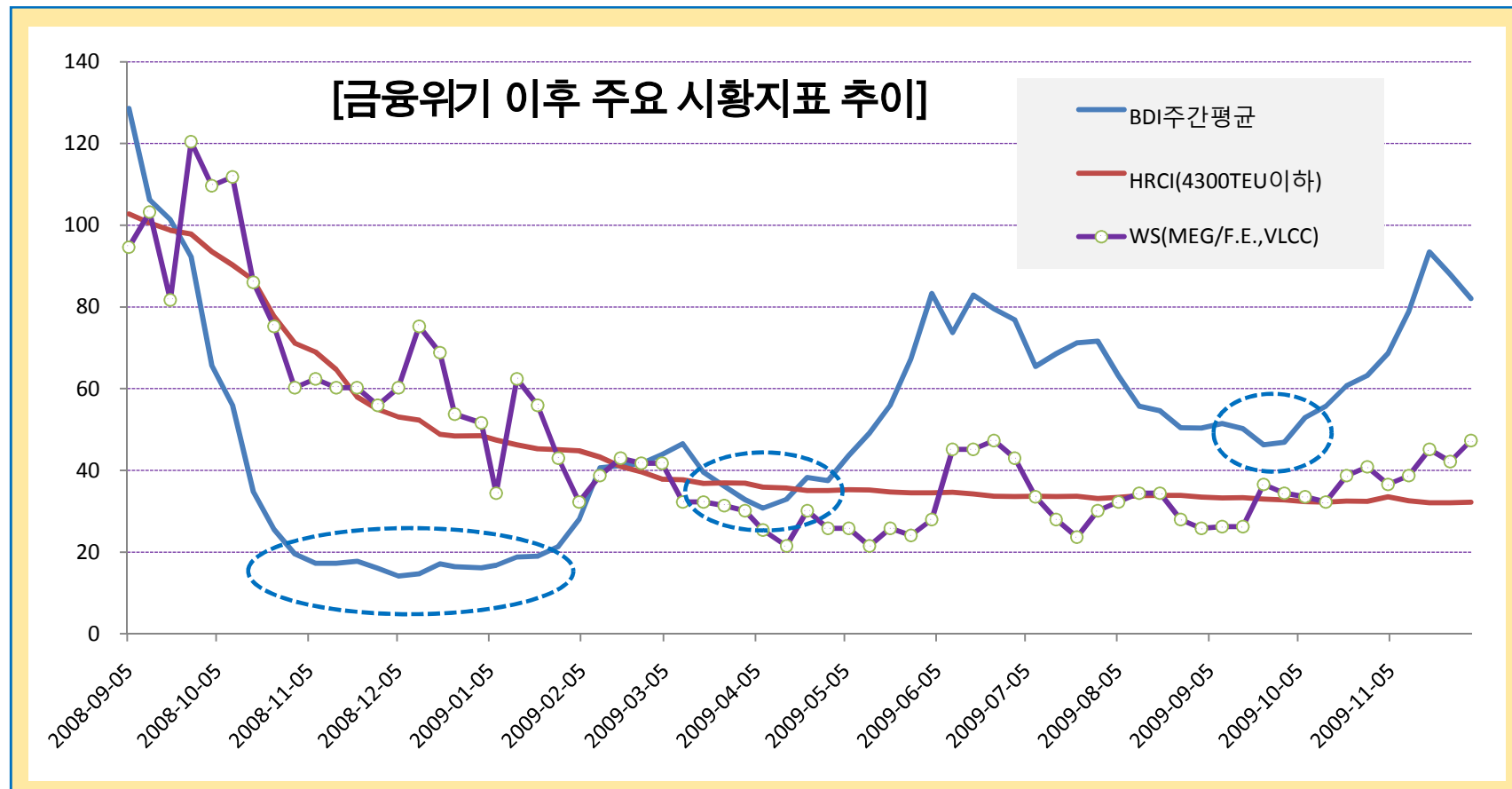
II. 2010년 세계해운전망 (KMI)

- 개요
- 컨테이너선 시황 전망
- 건화물선 시황 전망
- 유조선 시황 전망

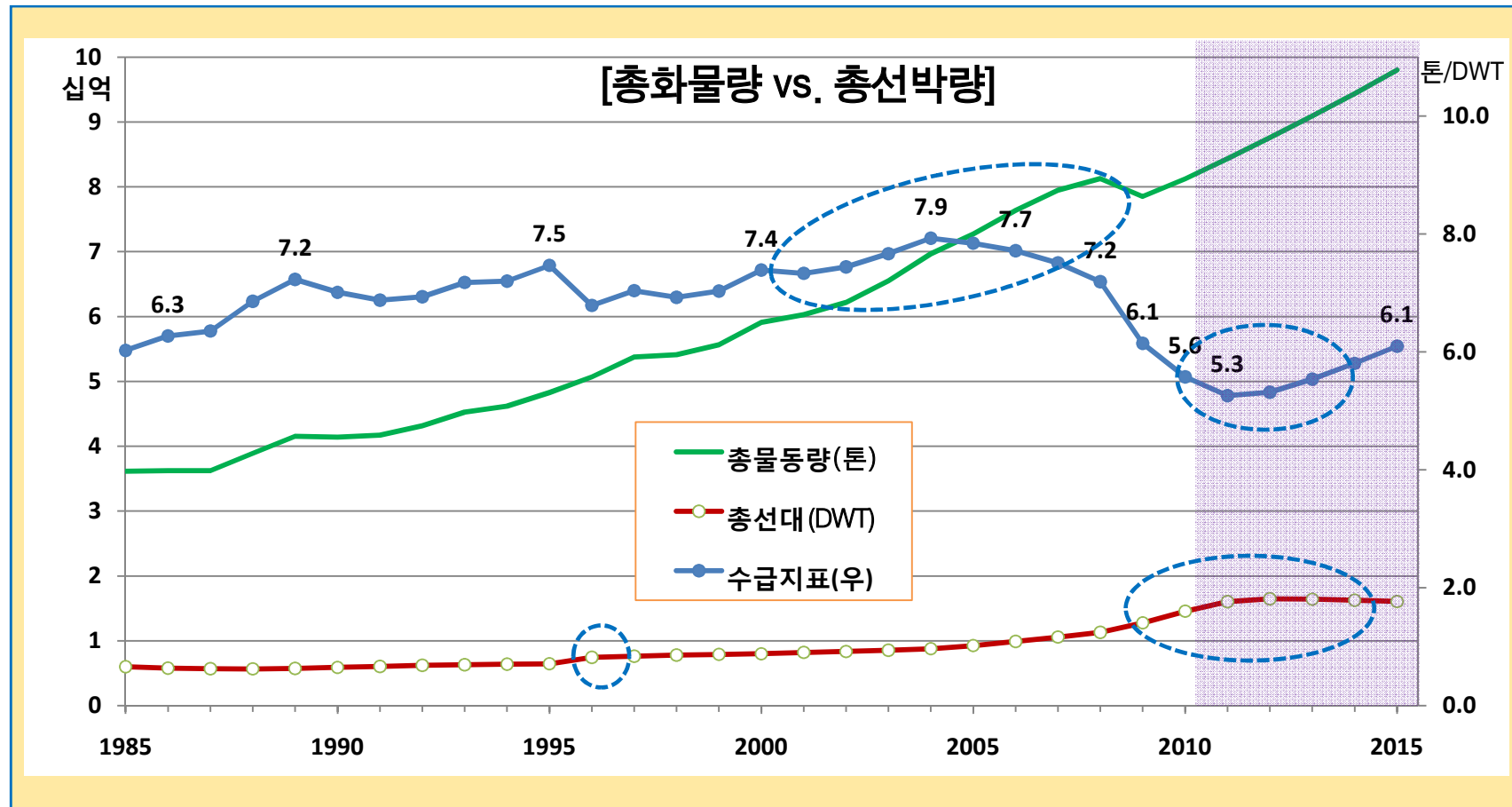
III. 대응 방향



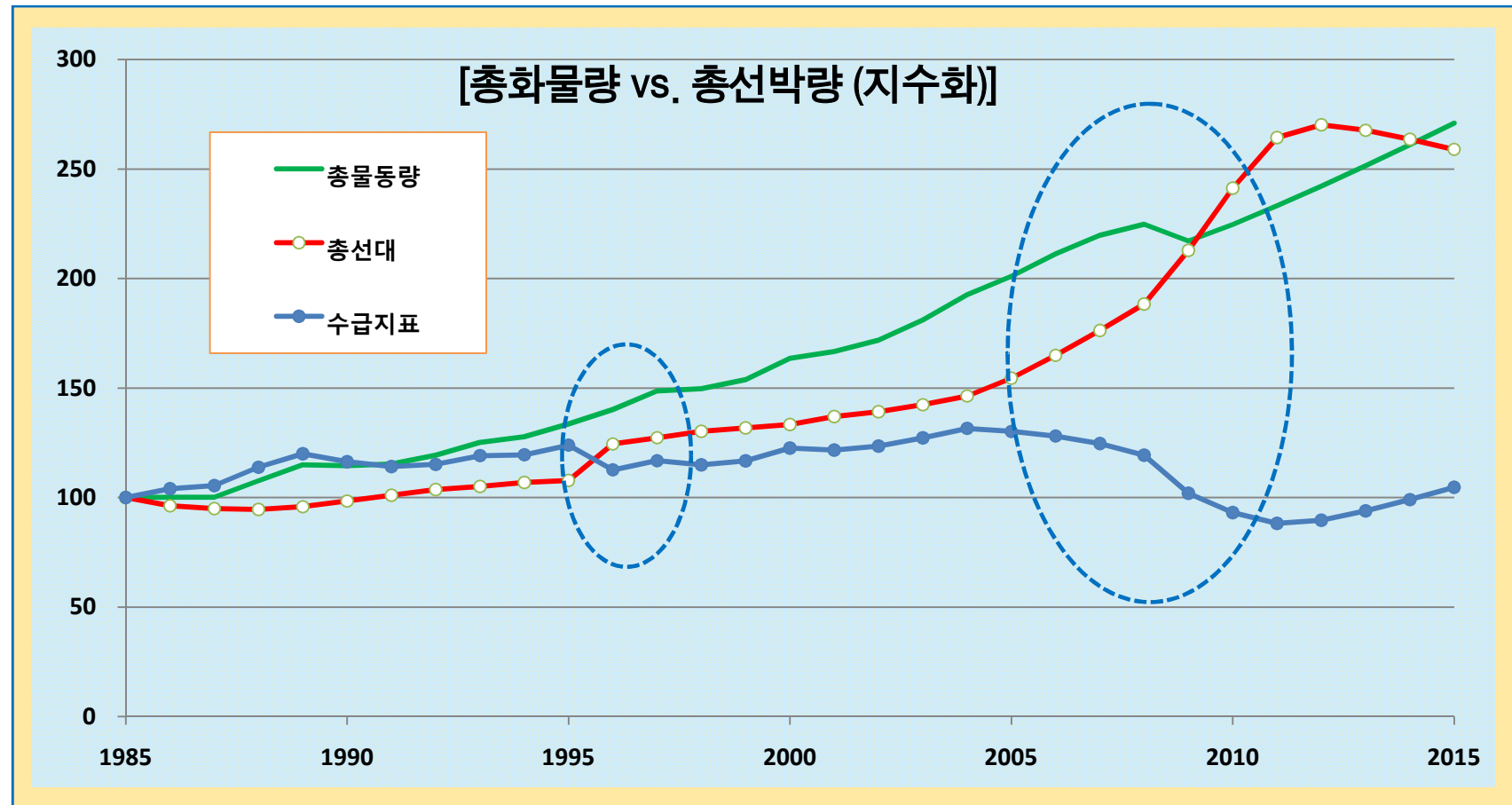
금융위기 이후, 건화물선(BDI)과 유조선(WS) 시황지표는 조정을 반복하면서 서서히 회복되는 추세를 보이고 있음



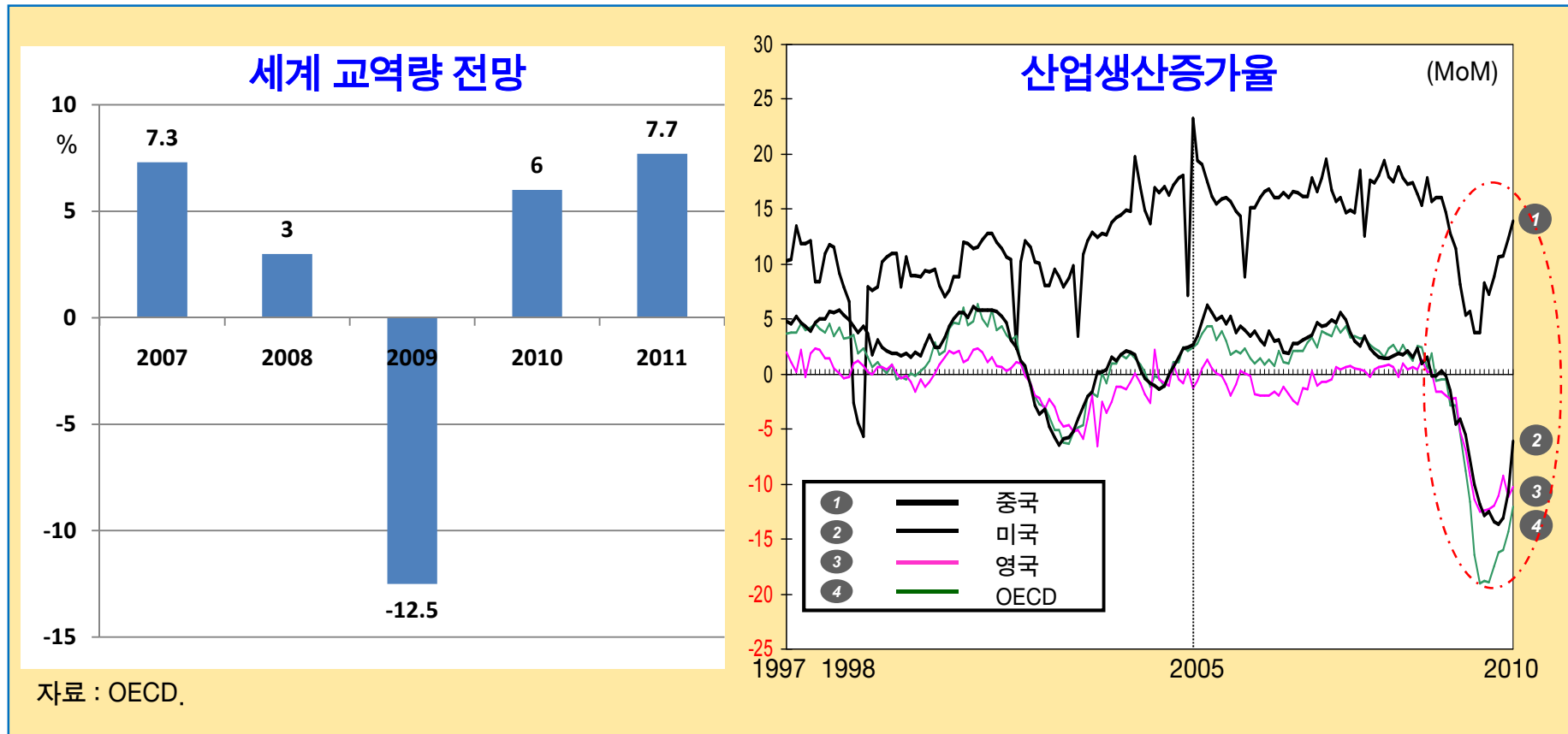
선박공급 증가로 인해 해운시황의 전반적 수급지표는 2011년 이후 개선될 전망



선박공급 증가로 인해 해운시황의 전반적 수급지표는 2011년 이후 개선될 전망

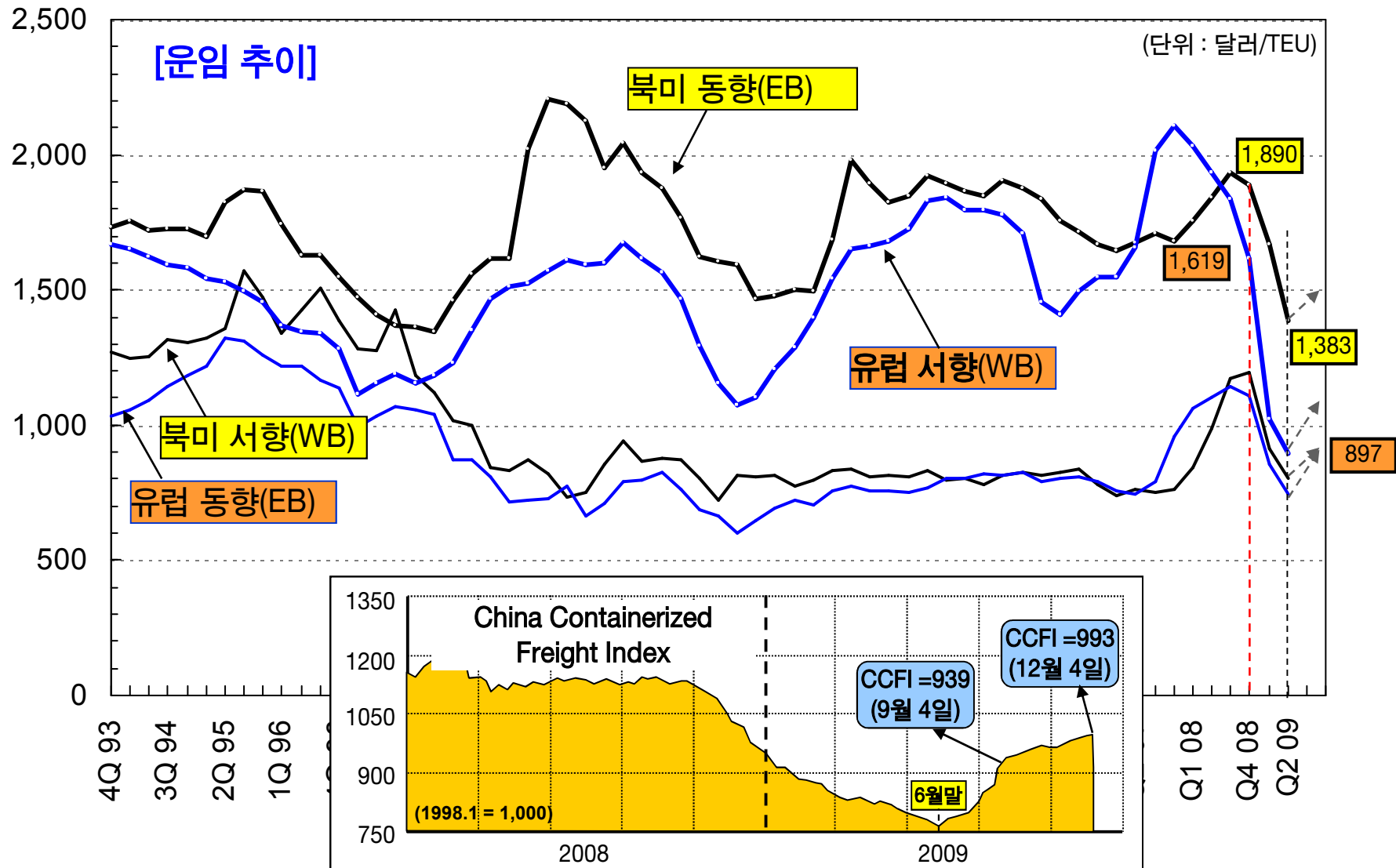


세계 교역량은 2009년 급감 후 반등하고 있으며 2010년에 6% 증가가 예상.
또한 월간 산업생산증가율이 2009년 하반기부터(7월) 상승세로 반전하여 물동량 증가세 기대



◆ 선진국의 높은 실업률(9.9%(미), 10.6(유럽), 9%(OECD))로 수입량 증가 폭 축소 우려.

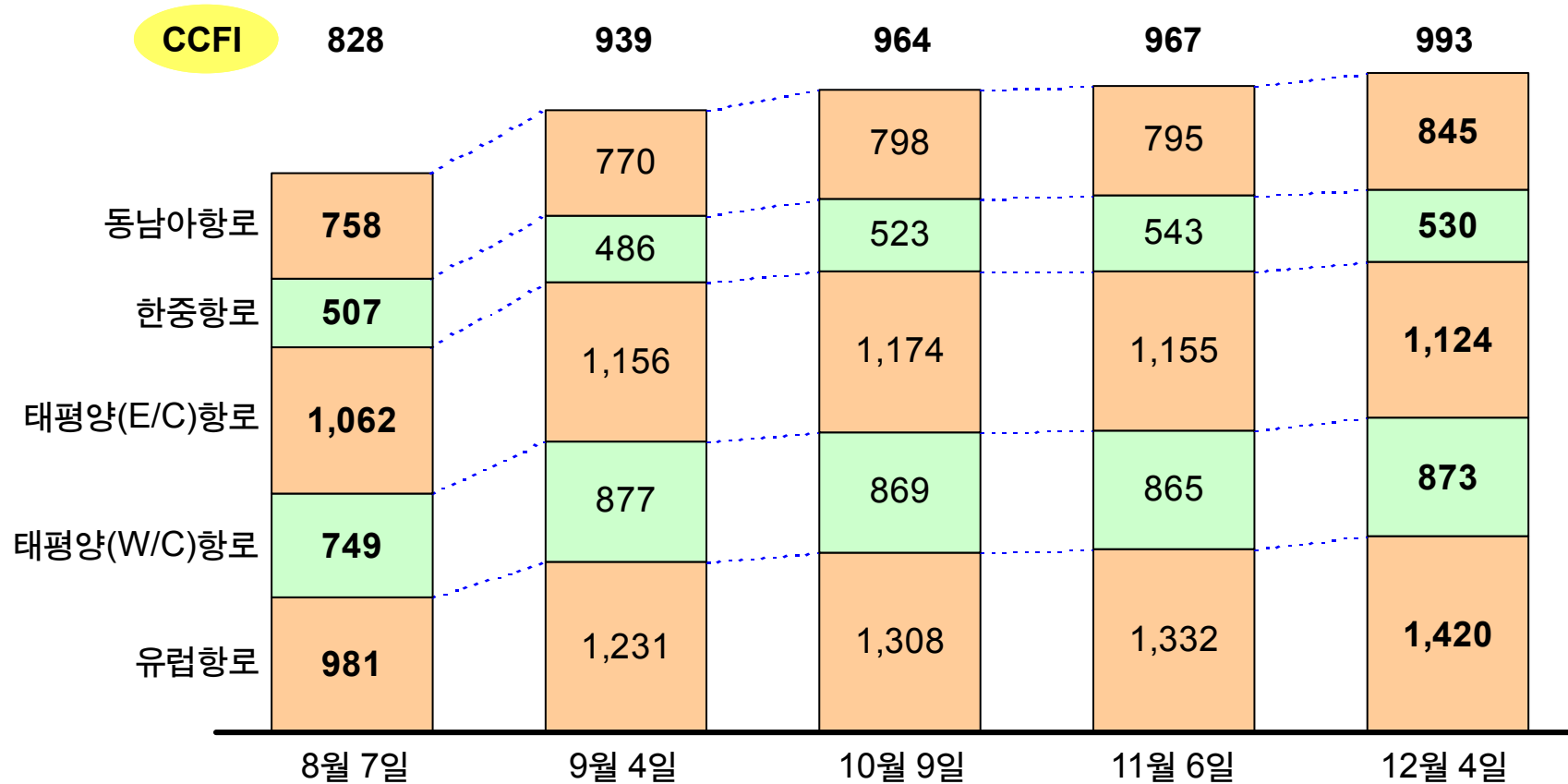
원양항로(북미항로, 유럽항로)의 운임은 2009년 2Q 이후 반등세 유지



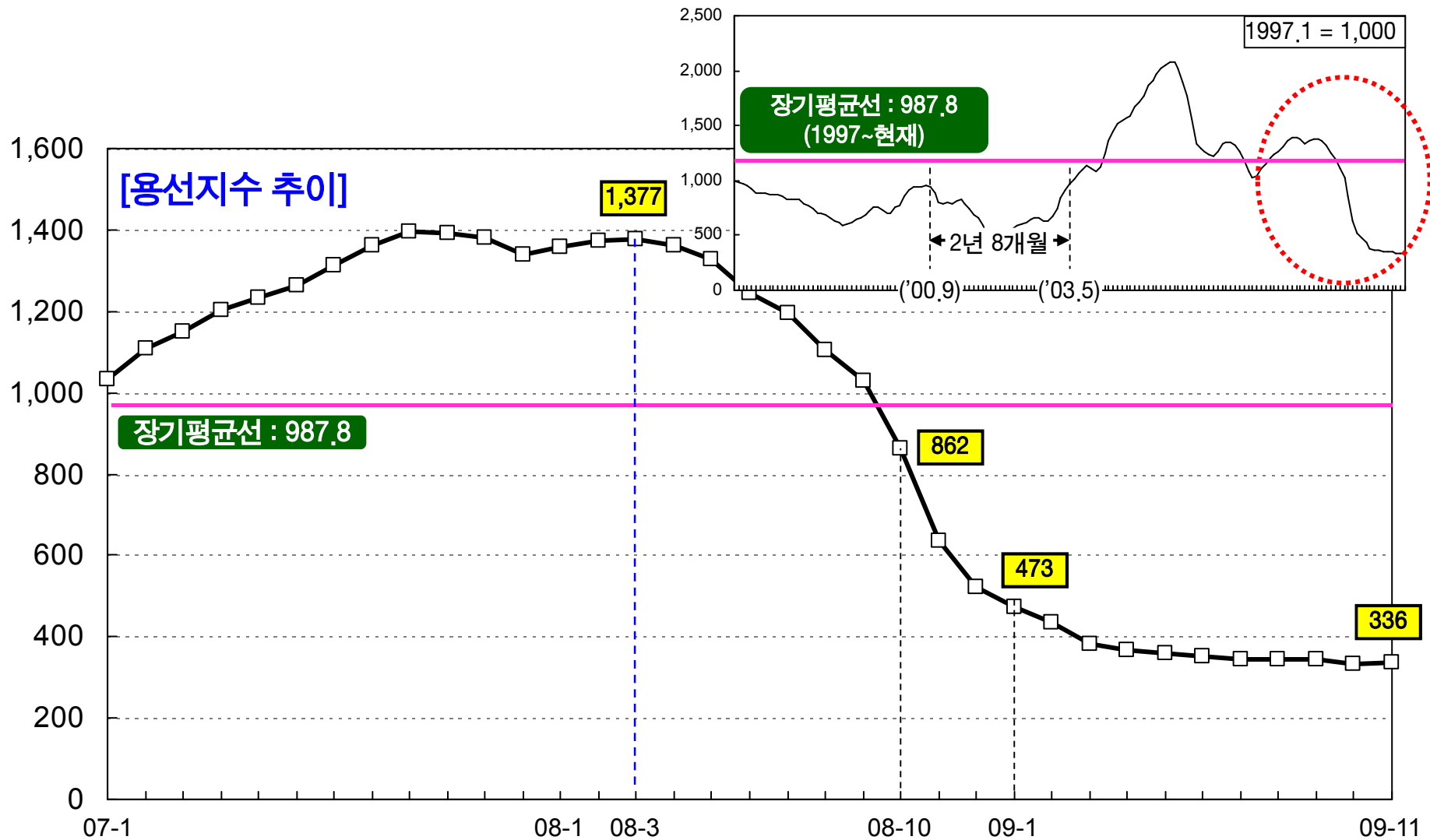
중국(상해기준) 기준 컨테이너선 운임, 2009년 하반기에 회복세 지속

2009년 하반기 CCFI(China Containerized Freight Index) 항로별 변화 추이

(1998.1 = 1,000)

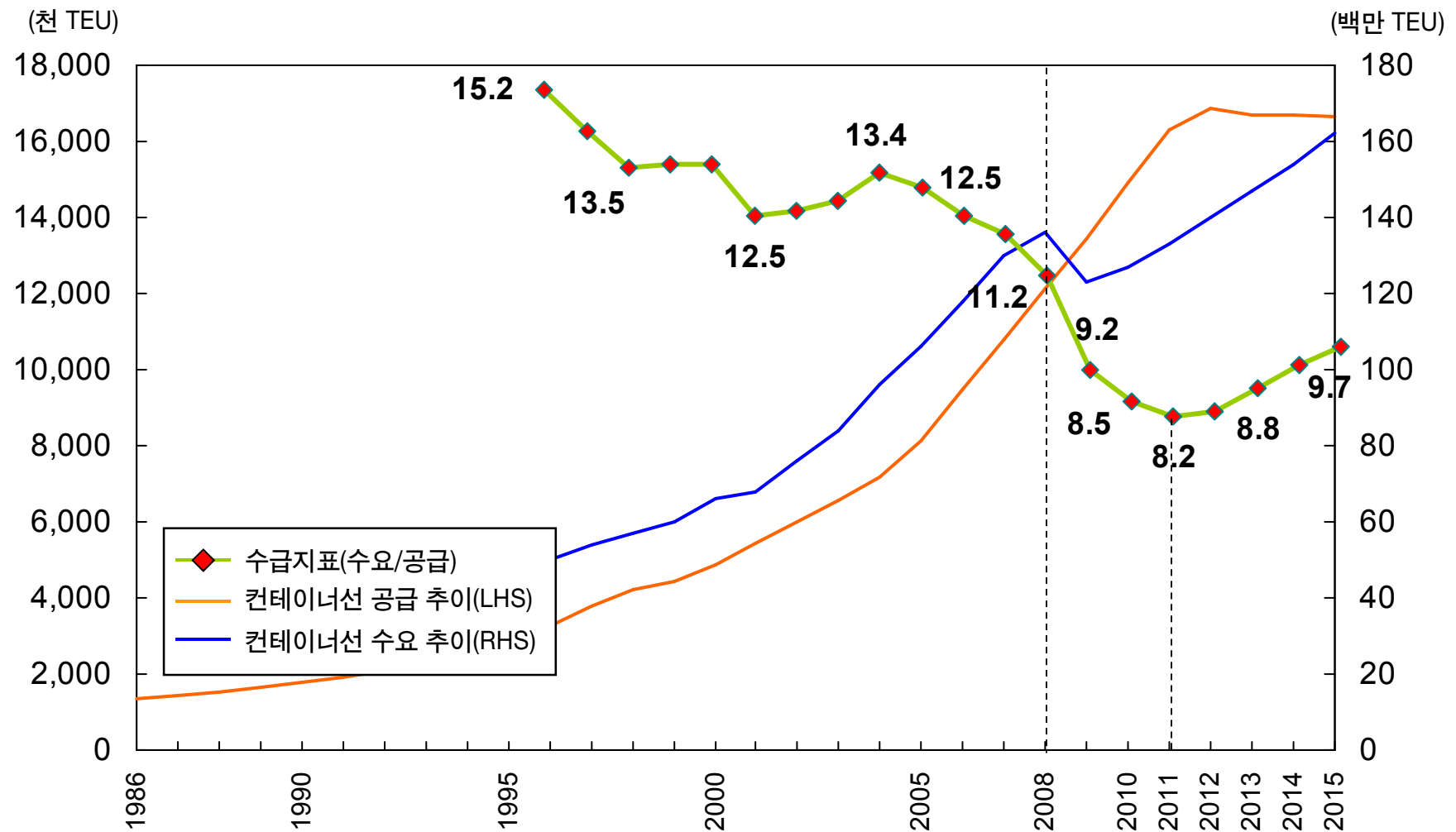


컨테이너선용선지수(HRCI)는 최저수준 갱신이 지속돼 장기평균선을 크게 하회



주 : HRCI는 4,300TEU급 중소형 컨테이너선박의 용선료 지수임.
 자료 : Howe Robinson, KMI 분석.

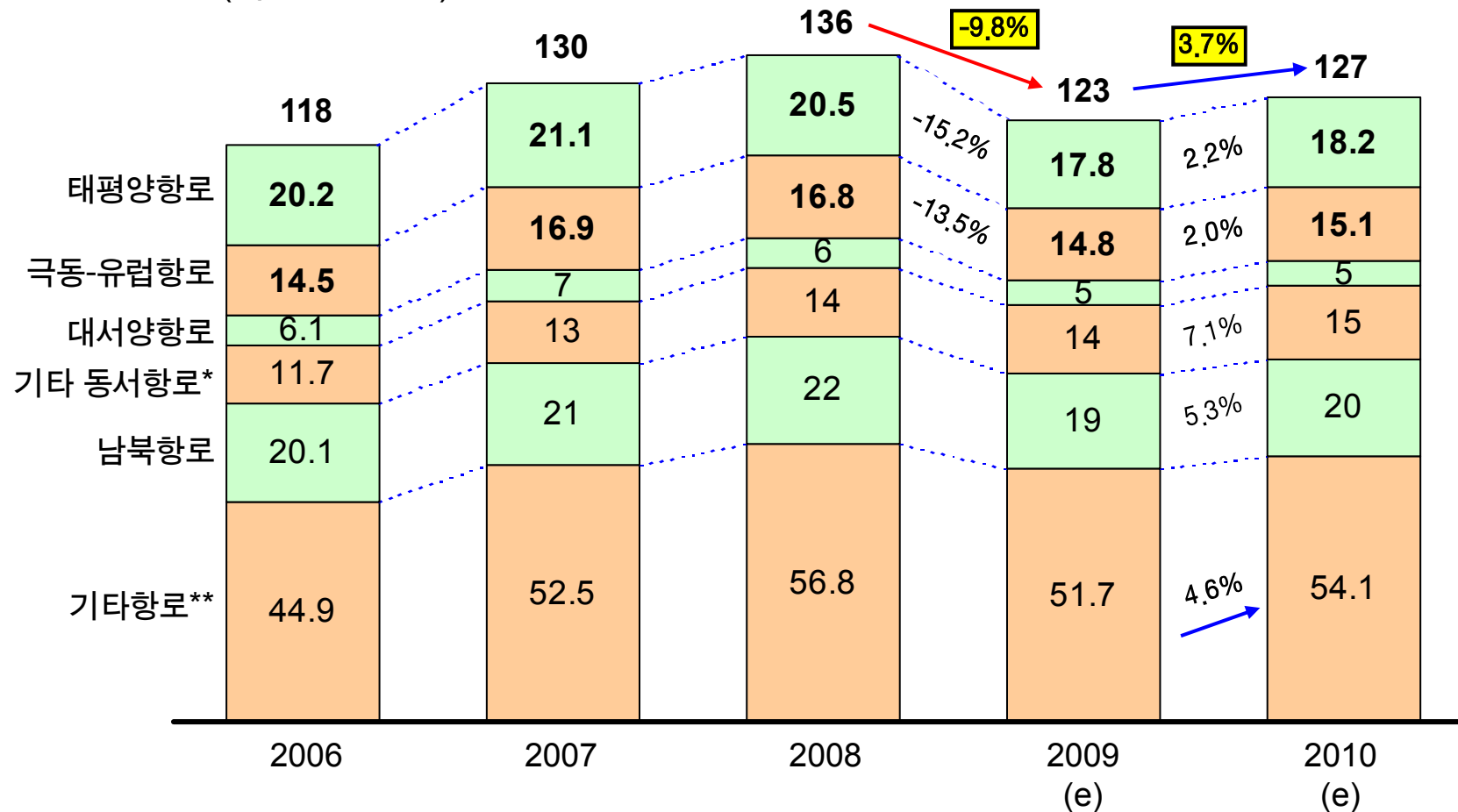
물동량 증가에도 불구하고 선박공급량 급증으로 기초 수급지표는 2011년 이후에 개선될 전망



2010년 컨 물동량 3.7% 증가, 역내항로에서 상대적으로 높은 증가세 예상

세계 주요항로별 해상물동량 추이 및 전망

(백만 TEU, %)



주 : * 북미/유럽/극동 ↔ 중동/ISC, ** 역내(Intra) 항로 및 남남항로.
 자료 : Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, November, 2009.

주요변동요인

1

신조선 인도 지연

향후 예견되는 시장 상황

“중단기 시황 회복기를 견디기 위해서는 선사들의 신조선 계약 취소 또는 인도 지연이 계속될 전망”

2

실제 운항선박량

“공급과잉 상황이 지속될 경우, 비운항선주의 선박량이 계선량의 많은 부분을 차지하게 될 것이다.”

3

감속운항

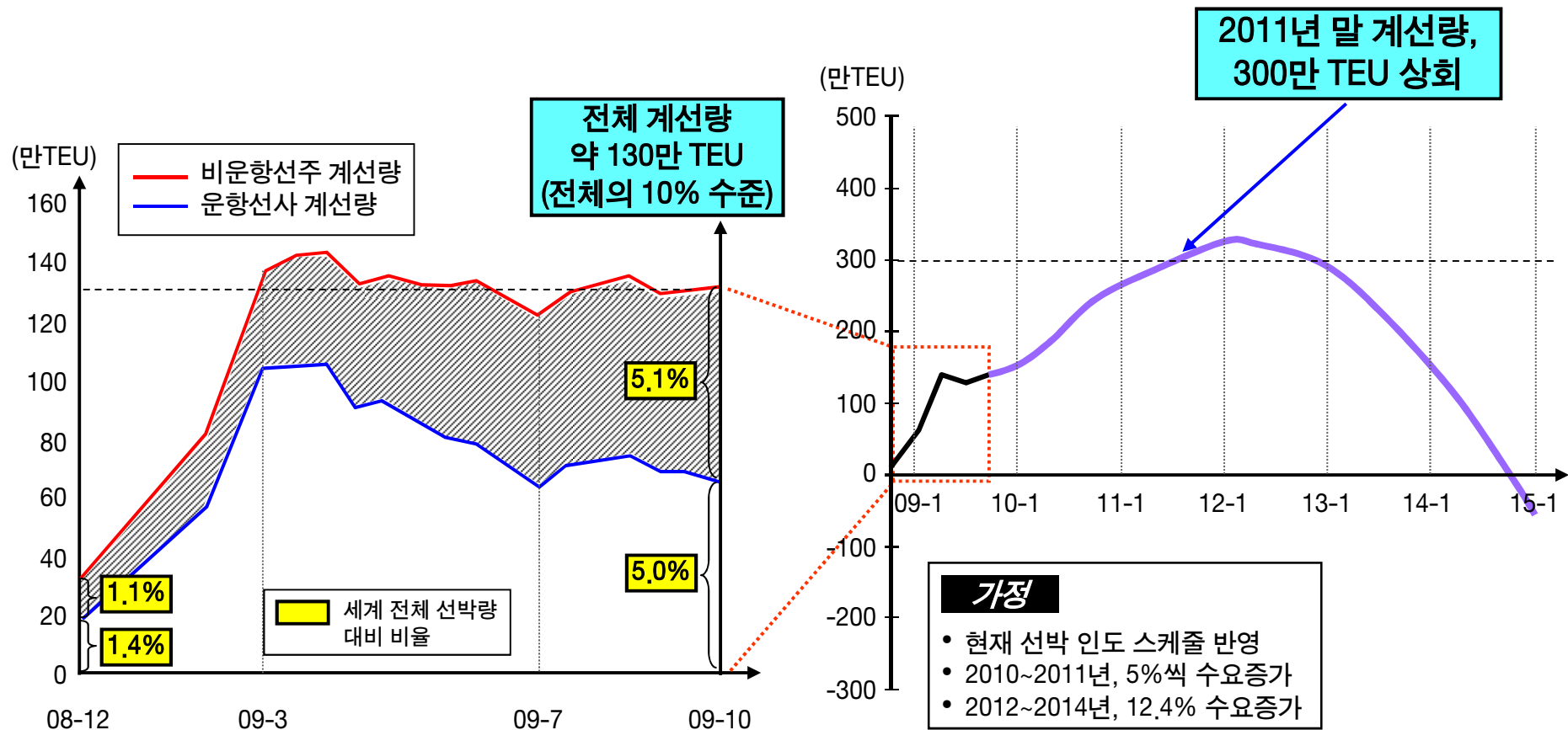
“유가상승에 따른 감속운항은 오히려 선박 수요를 창출하는 계기가 될 수도 있다.” – Alphaliner.

4

항만시설 문제

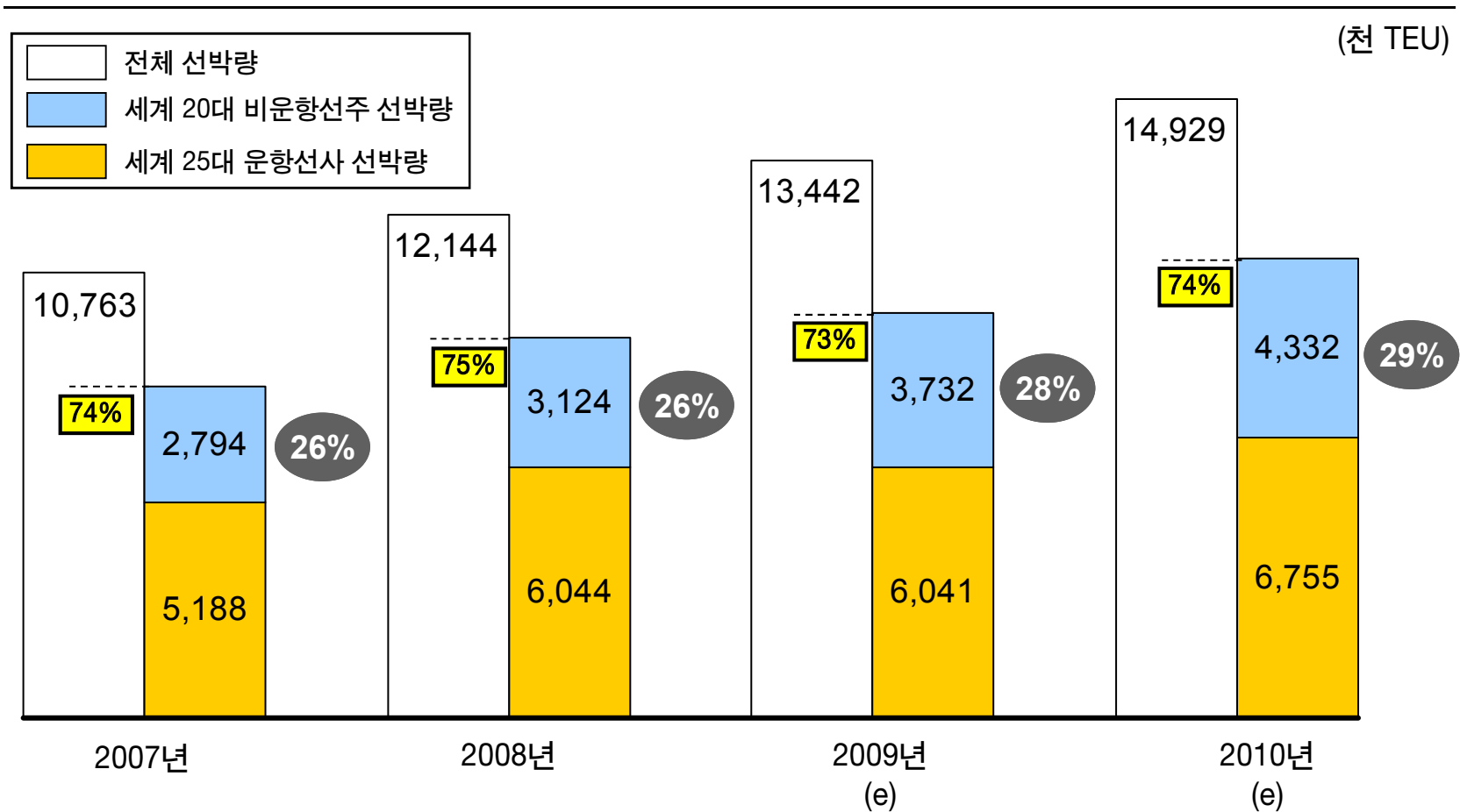
“10,000 TEU 이상의 초대형선이 본격적으로 시장에 투입될 때, 항만 및 항만연계수송체계가 준비되지 않는다면 체선/체화 등의 문제로 선박 수요가 창출될 수 있다.”

계선량 증가로 실제 운항 선박량은 상당 부분 감소될 것으로 보임

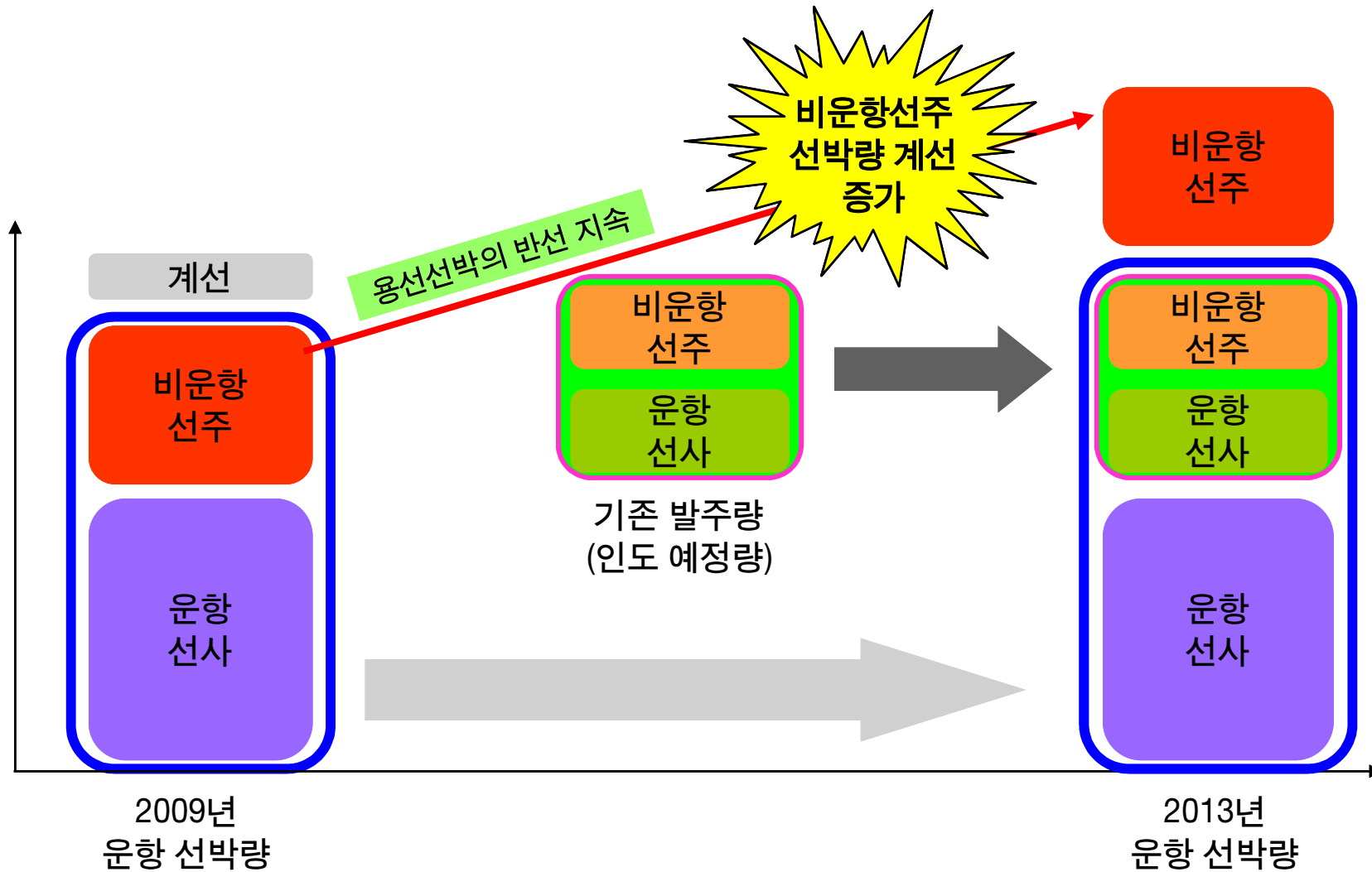


비운항선주의 선박소유 비중이 지속적으로 증대

세계 주요 운항선사와 비운항선주의 선박량 추이 및 전망

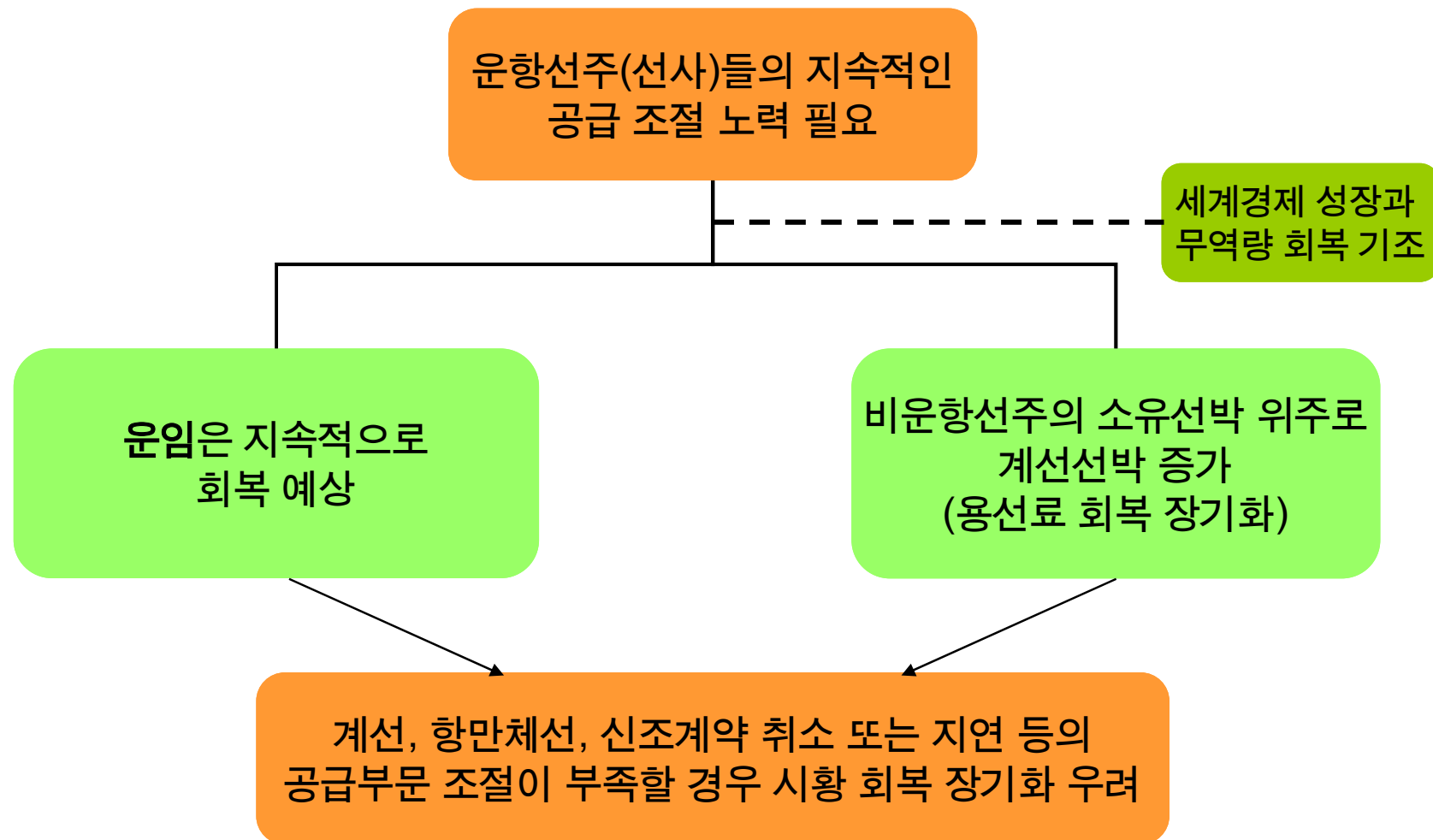


선사들의 '실제 운항선박량 조절 전략'은 시황개선에 긍정적 요인으로 작용

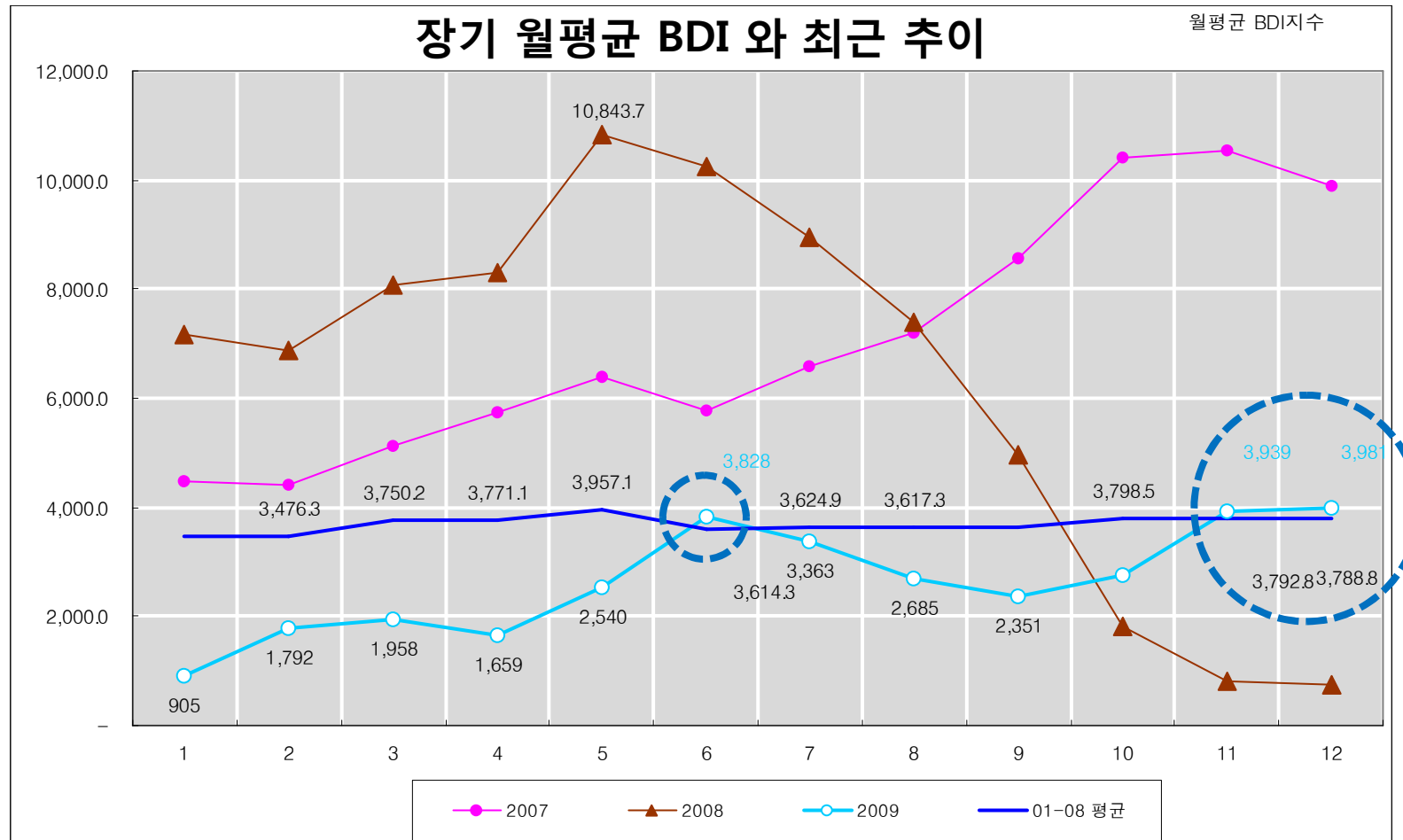


주 : 운항선사와 비운항선주의 보유선박 비율은 약 60:40(2009년 주요 운항선사(25개)와 비운항선주(20개사))의 선박량 비율을 적용.
 자료 : Clarkson, KMI 분석.

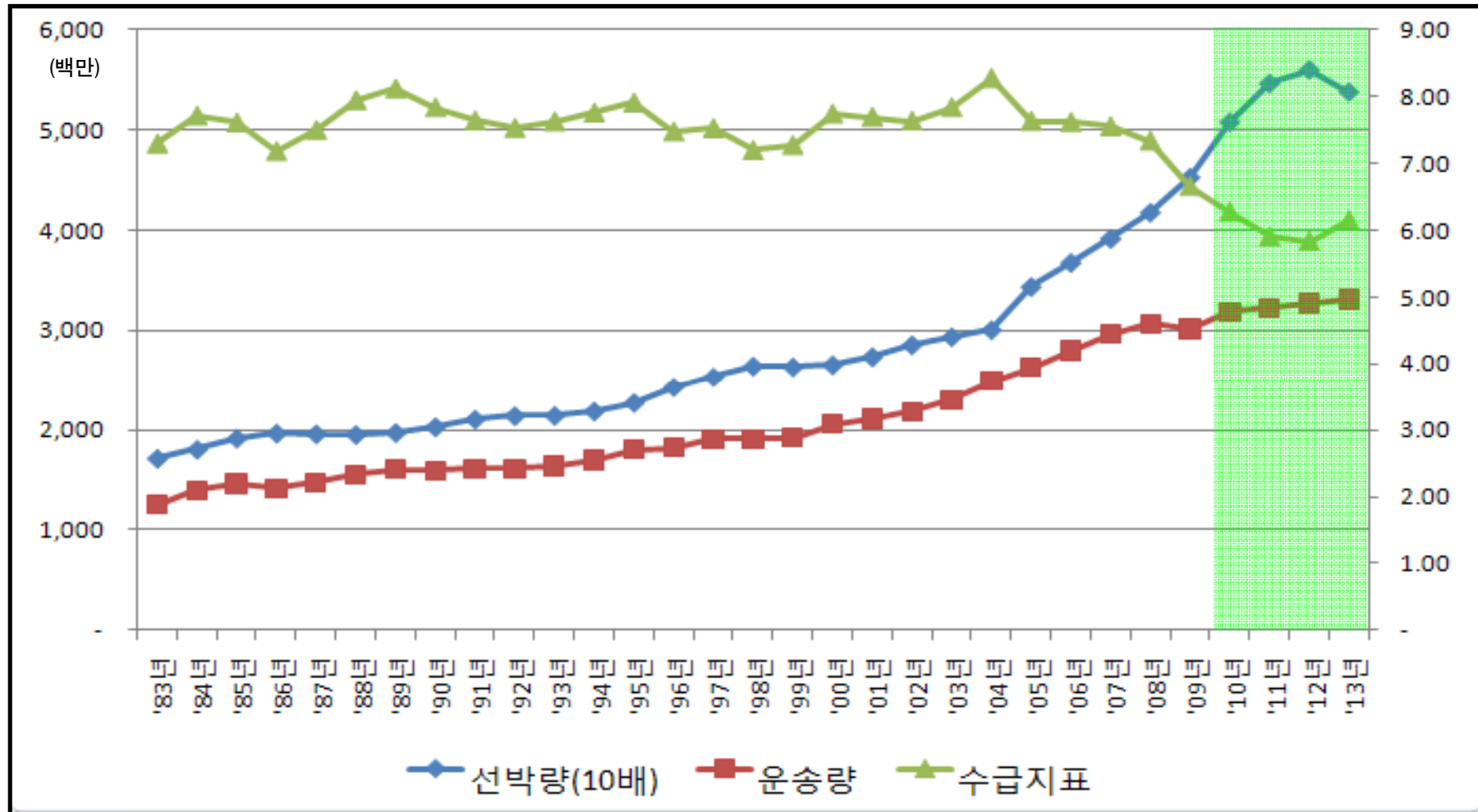
2010년 컨테이너선 운임 회복은 지속될 전망



2009년 월평균 DBI지수는 장기 평균선('01-'08) 돌파 시도 중



2009년 물동량 급감, 선박량 공급 증가로 수급지표는 2012년 이후에 개선될 전망



- 공급 가정 : 2010년 이후 신조선 추가 발주를 0으로 가정, 해체량은 2010년 전망치를 11~13년에 적용.
- 수요 가정 : 2011년 이후 운송수요는 1985년~2007년 연평균 성장률 적용.

3. 건화물선 시황 전망 (3/8)

Ⅱ. 2010년 세계해운전망

2010년 선박량은 5억 880만 톤으로 전년대비 16.1% 증가하고, 예년의 3배 수준인 7,660만 톤의 신조선이 시장에 투입될 전망이다. 또한 2010년 이후 발주잔량이 1억 8,870만 톤에 달함

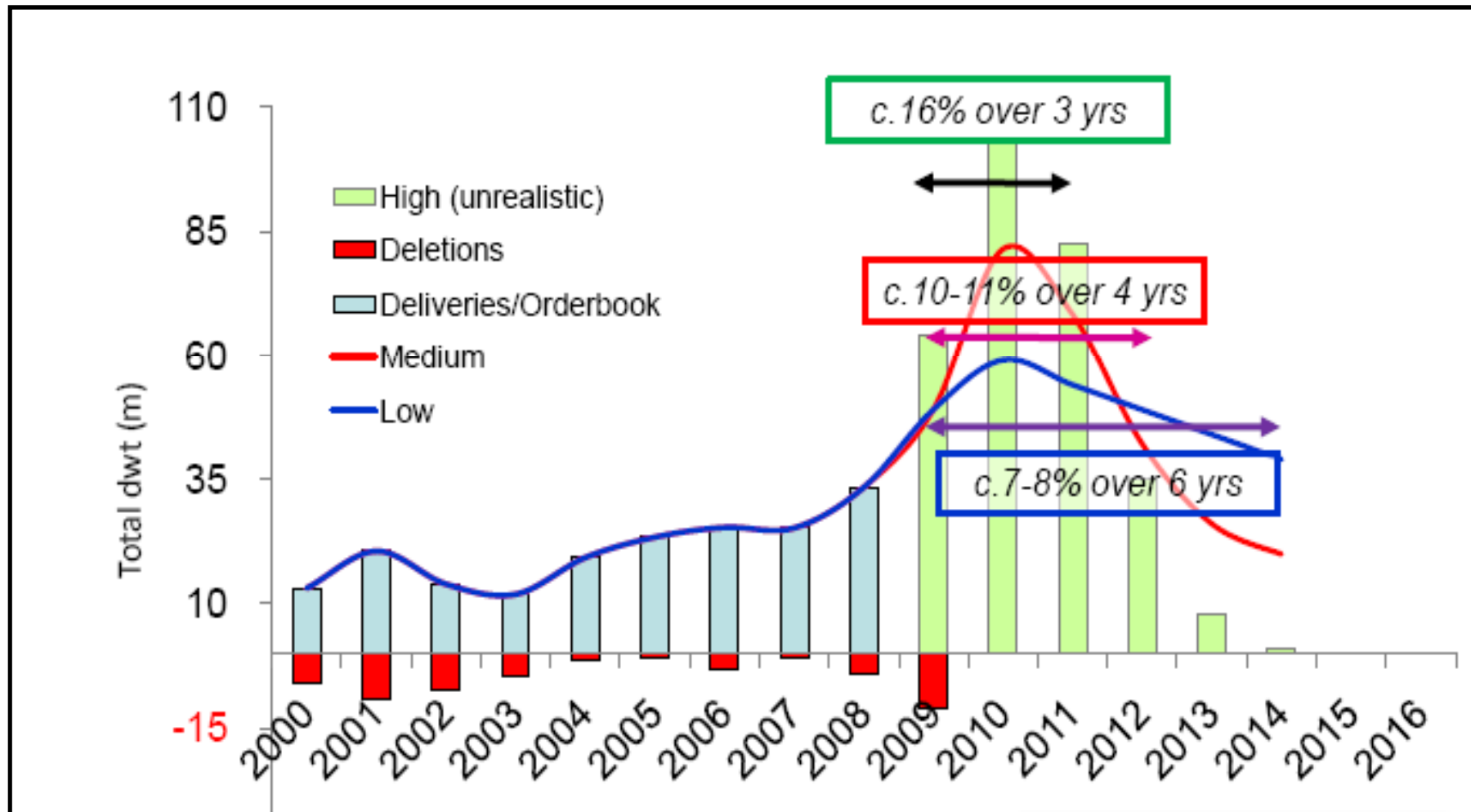
[건화물선 공급 전망]

(백만 톤)

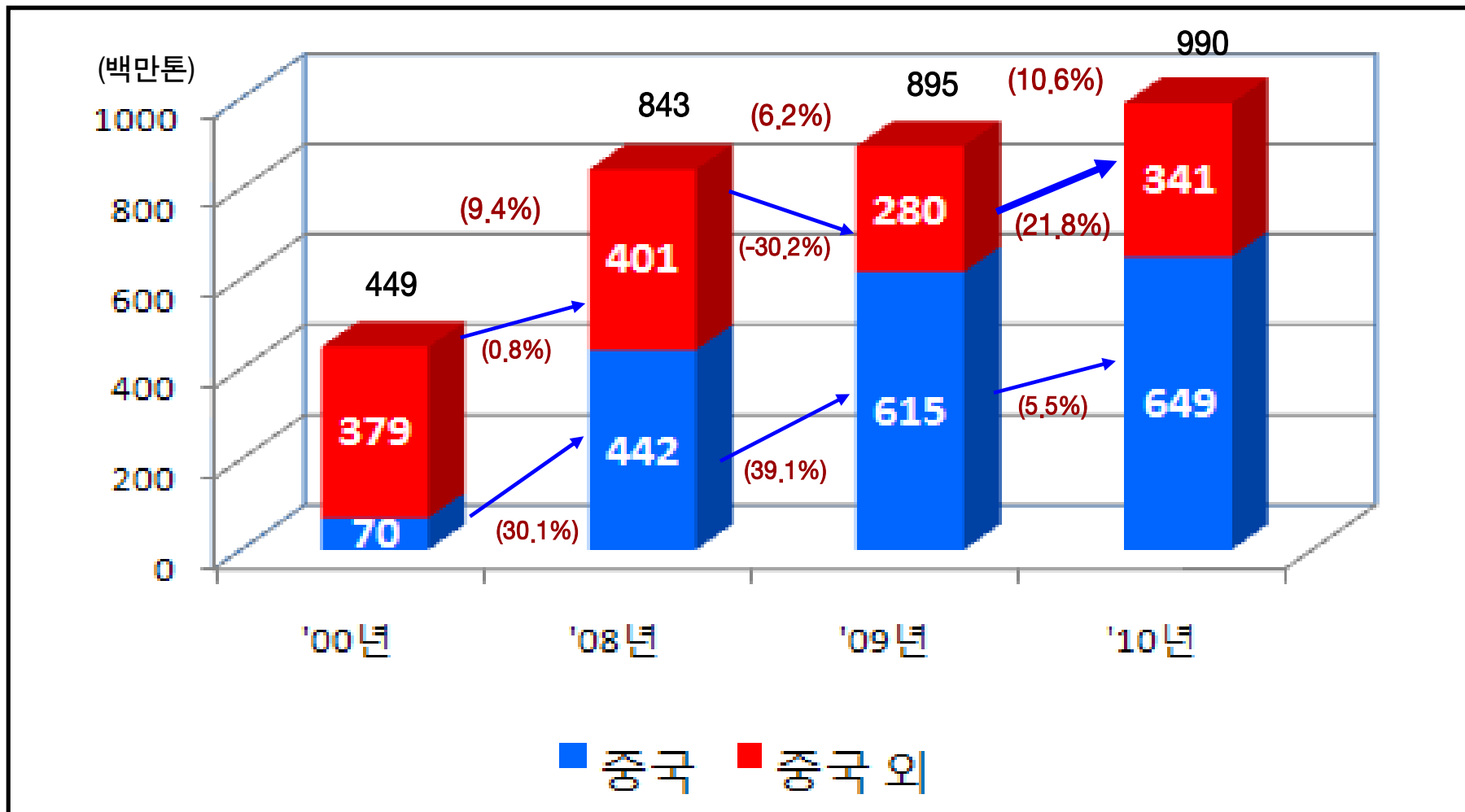
구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 이후
발주잔량(A)	23.7	31.6	55.8	68.5	75.5	101.8	241.3	304.7	276.4 (10월)	188.7	
신조선 발주량	8.9	22.2	35.8	32.6	30.2	53.7	168.1	93.7	13.3	-	-
완공 인도량	20.5	14.3	11.6	19.6	23.4	26.0	24.7	24.3	42.2	76.6	
해체 및 상실량	8.1	6	4.2	0.5	1.2	2.6	0.7	5.6	15.9	21.3	
기타 선박공급량	-	-	-	-	0.2	-0.1	0	7.2	8.1	9.2	
총선박량(B)	286.6	294.6	302	322.7	344.9	368.2	392.2	418.1	453.5	508.8	
발주잔량 비율(A/B)	8.3%	10.7%	18.5%	21.2%	21.9%	27.6%	61.5%	72.9%	60.9%	37.1%	

주 : 2010년 이후 신조발주량 없는 것으로 가정.
자료 : Clarkson, KMI 분석.

발주잔량 선박의 인도시기 조정이 공급압력 완화의 중요 요인으로 작용

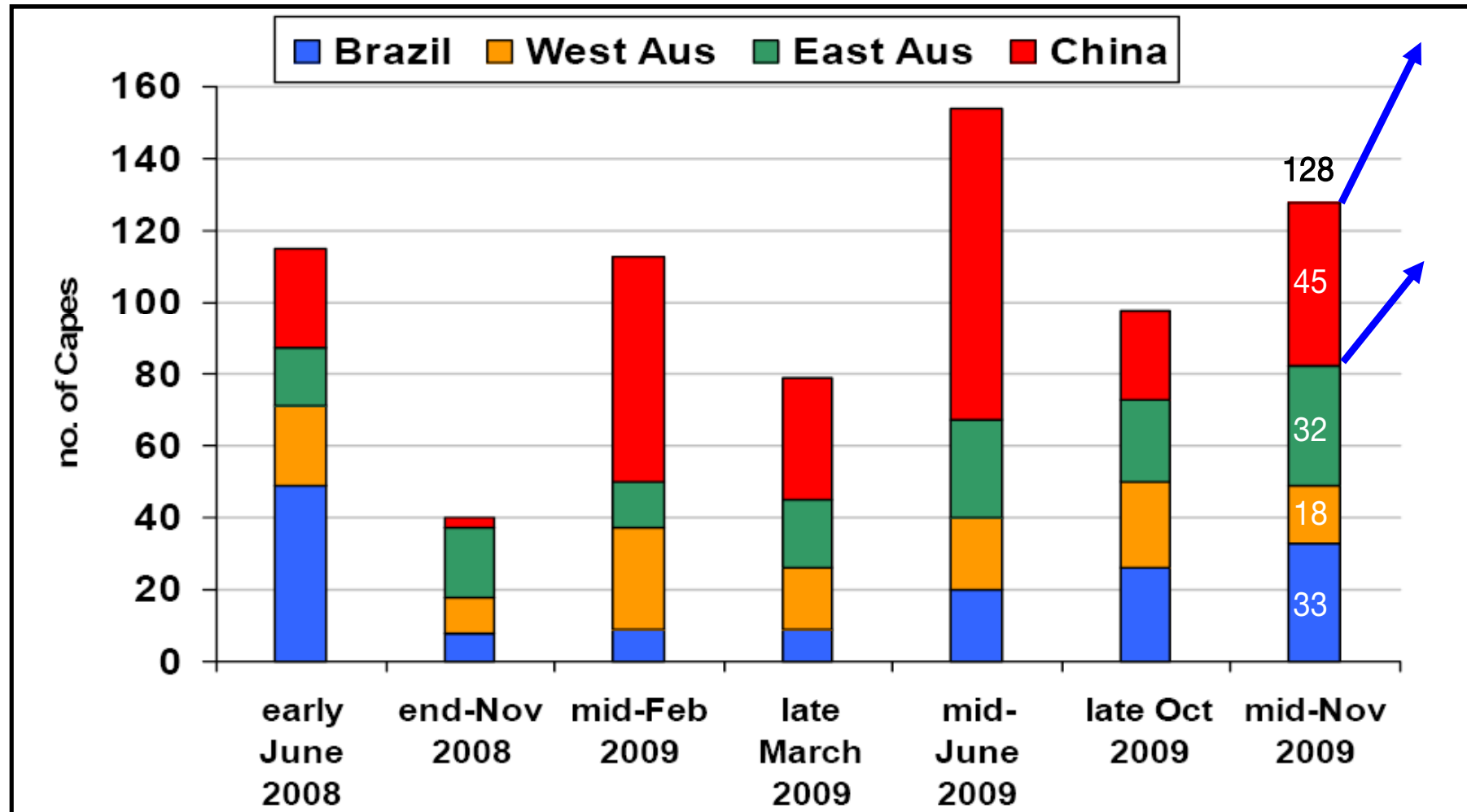


중국 철광석 수입량 증가 지속과 기타 국가의 수요 회복이 시황 개선의 긍정적 요인으로 작용



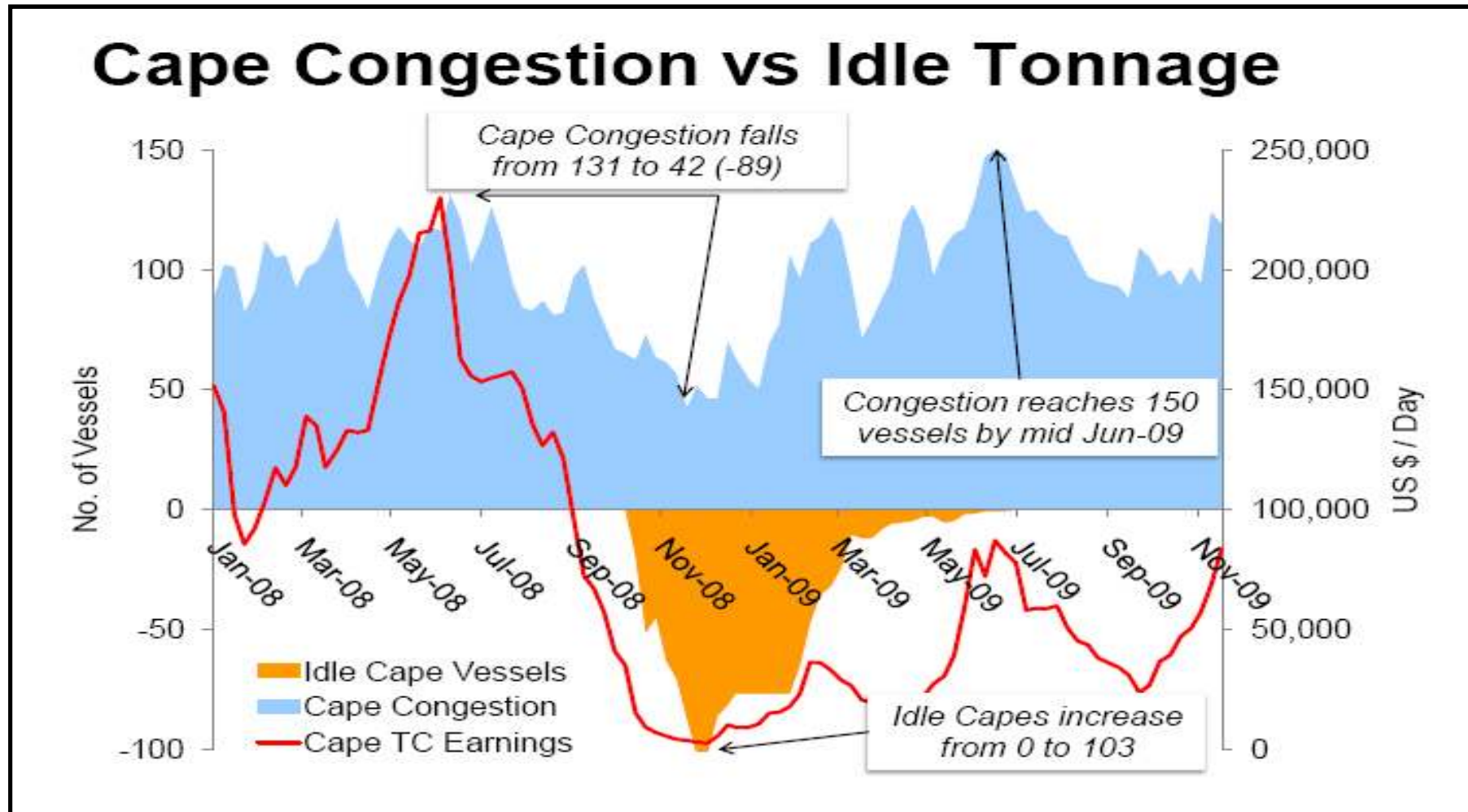
“중국의 국가들”의 수입물동량 증가는 선적항의 체선을 초래할 우려가 있음

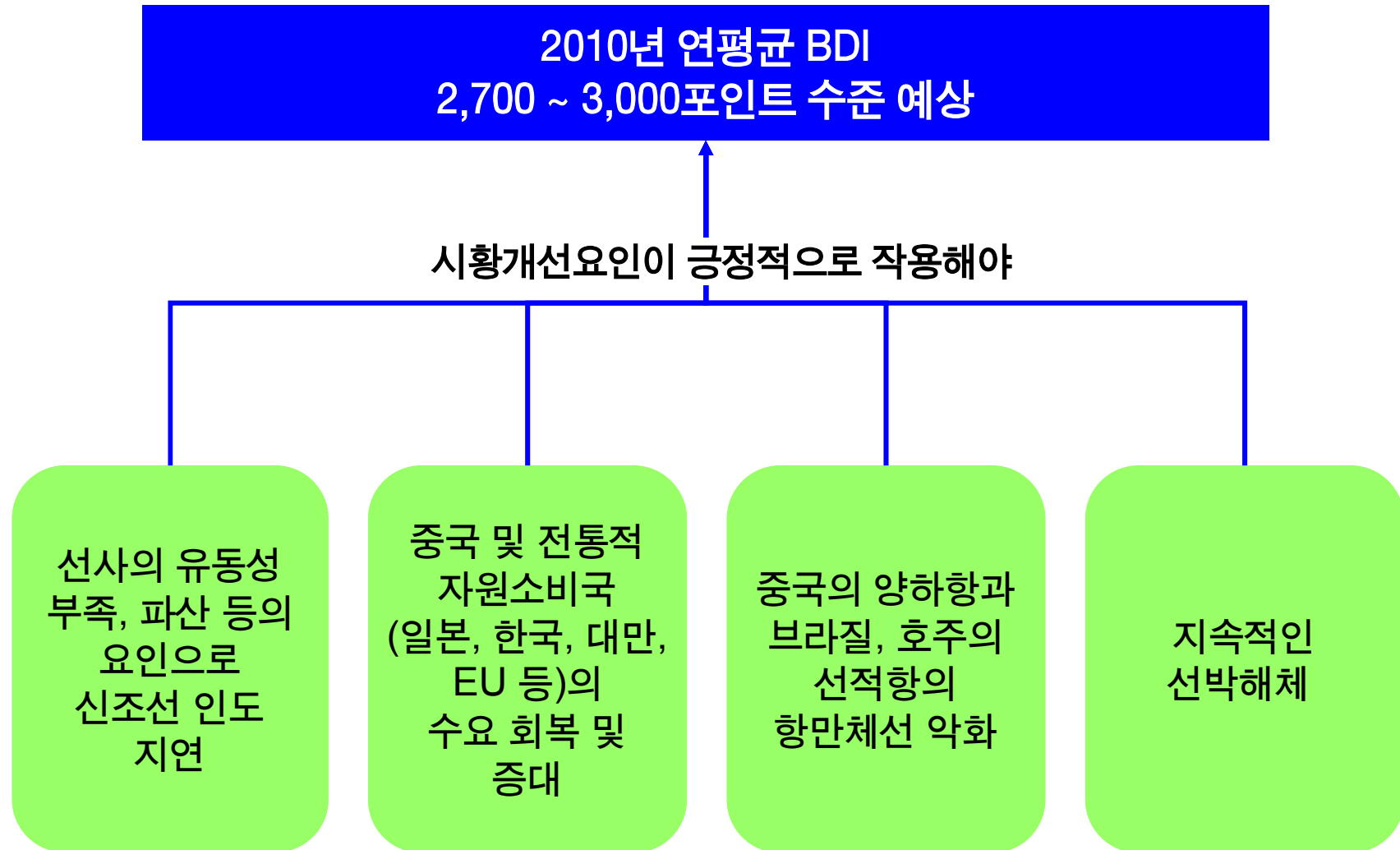
[주요 항만의 Cape선박 체선 현황]



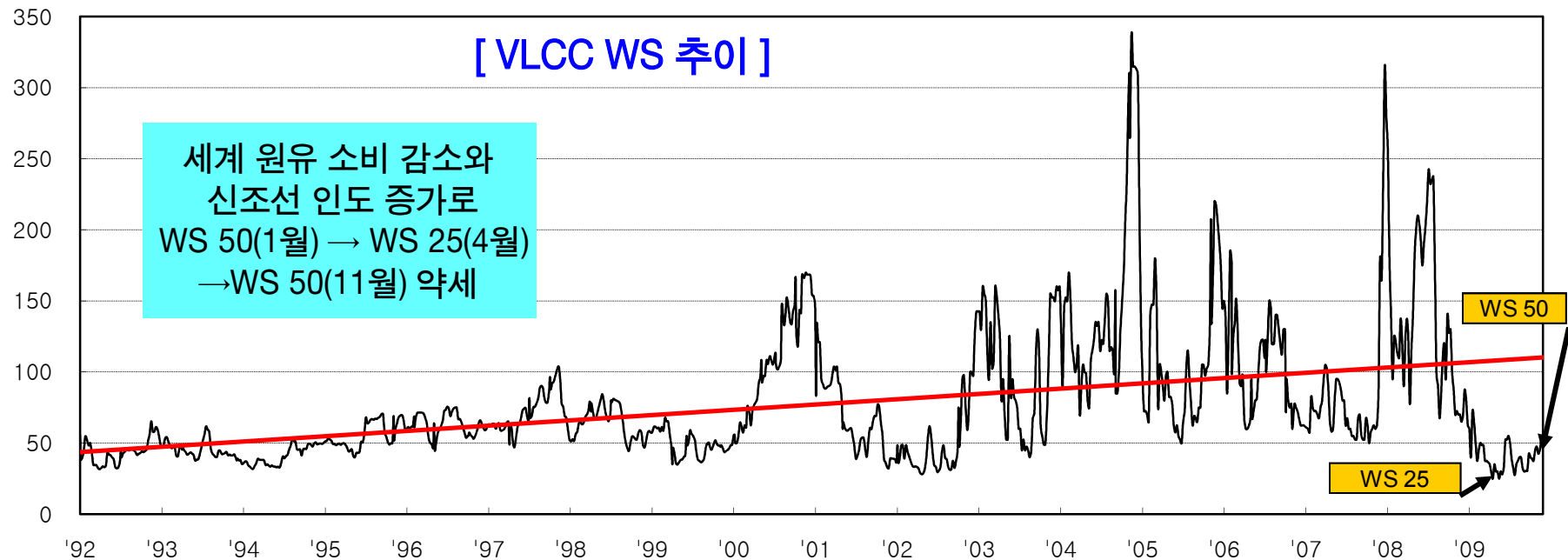
자료 : SSY

2010년, 항만체선의 강도와 지속 기간이 공급부담 완화의 중요 요인으로 작용





금융위기 이후 2009년 11월까지 약세



[VLCC 연간 운임 추이]

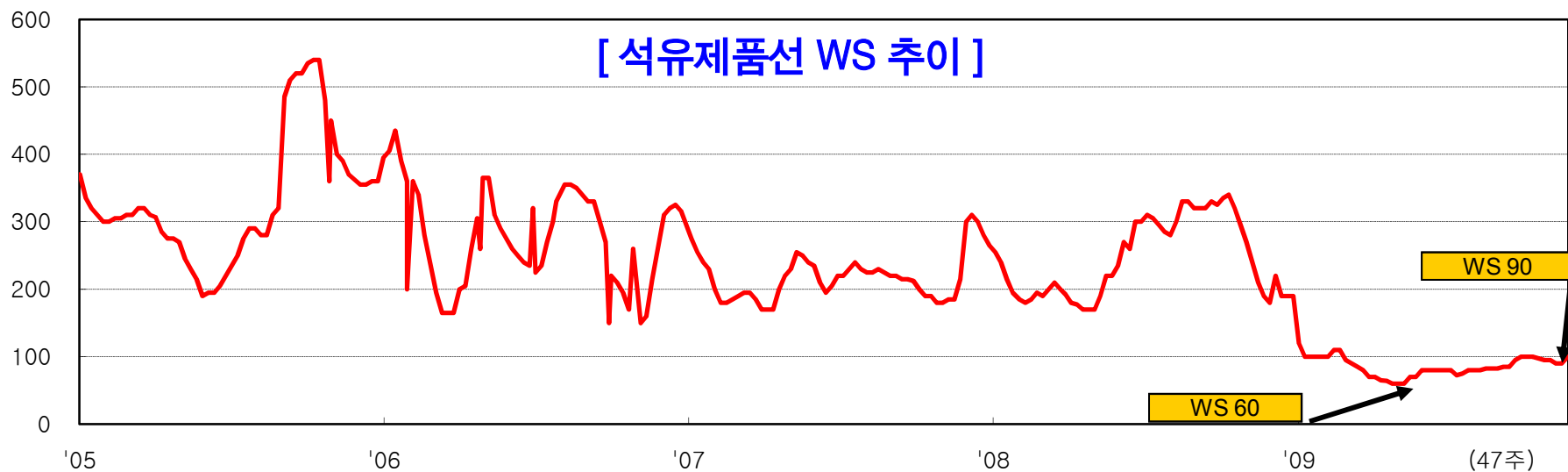
단위 : WS

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
110.5	66.9	52.6	99.2	149.6	104.6	101.5	89.5	130.9	39.7

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임.

금융위기 이후 2009년 11월까지 약세 : 운임 하락으로 적자 운항

- 석유제품 소비 감소로 WS 100(1월) → WS 60(4월)→WS 90(11월) 약세
- MR 석유제품선(3만DWT) 최소 운항비용 보전수준은 WS 100



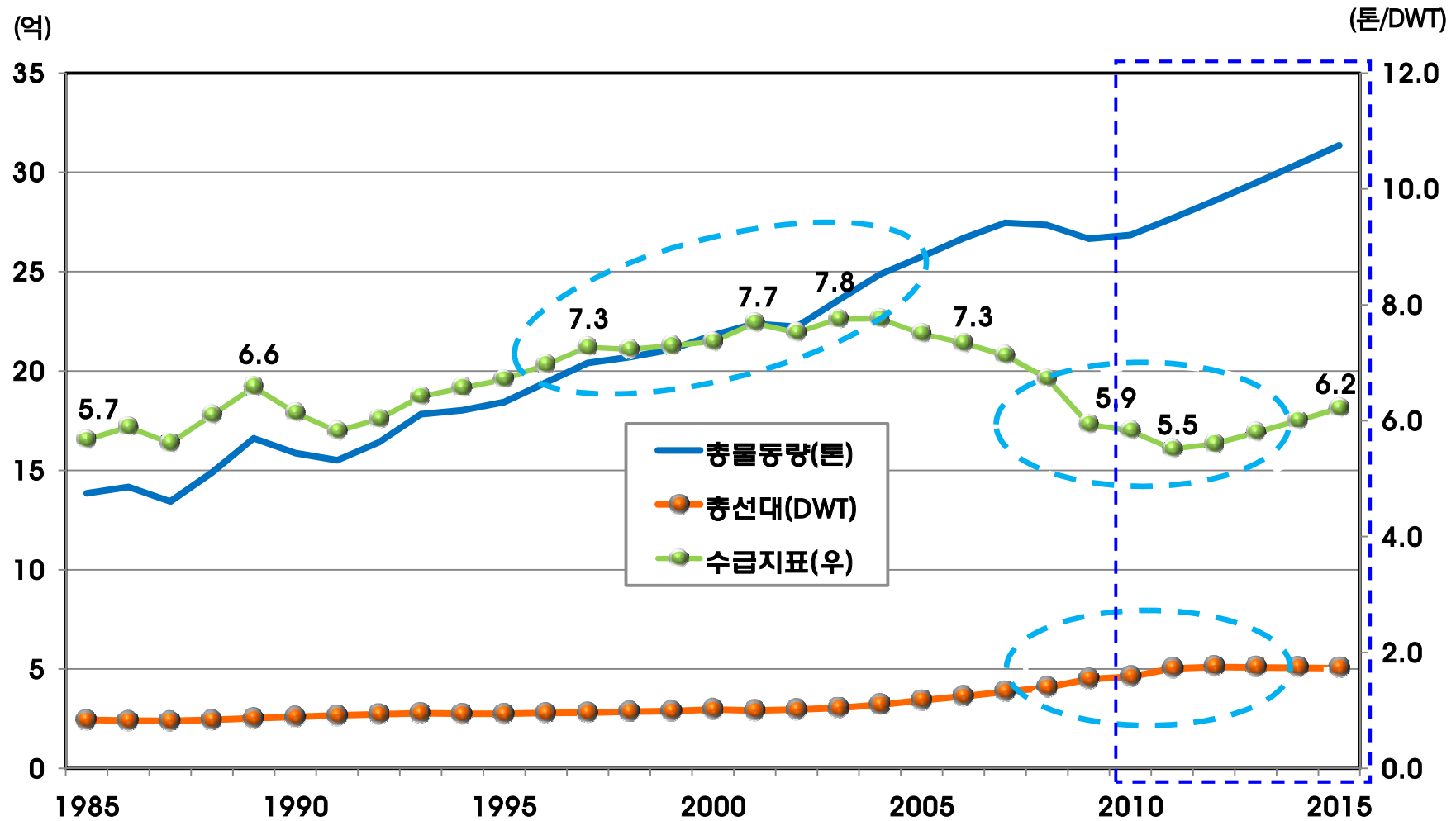
[MR 연간 운임 추이]

단위 : WS

2005	2006	2007	2008	2009
332.3	276.3	218.6	244.7	85.7

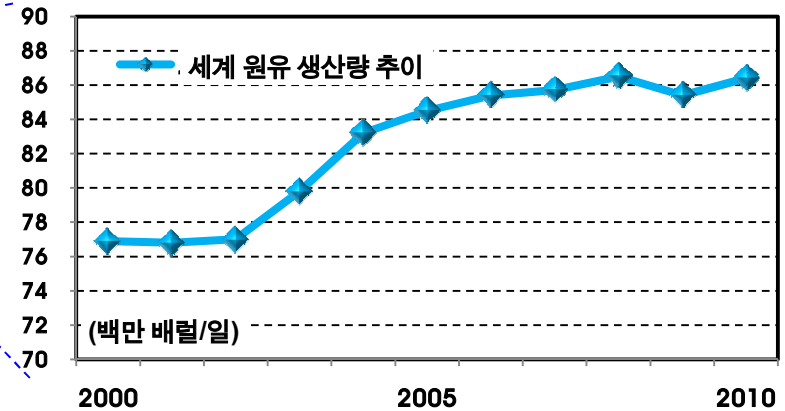
주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임.

유조선 시장의 기초 수급여건은 2년 이후에 개선될 것으로 전망



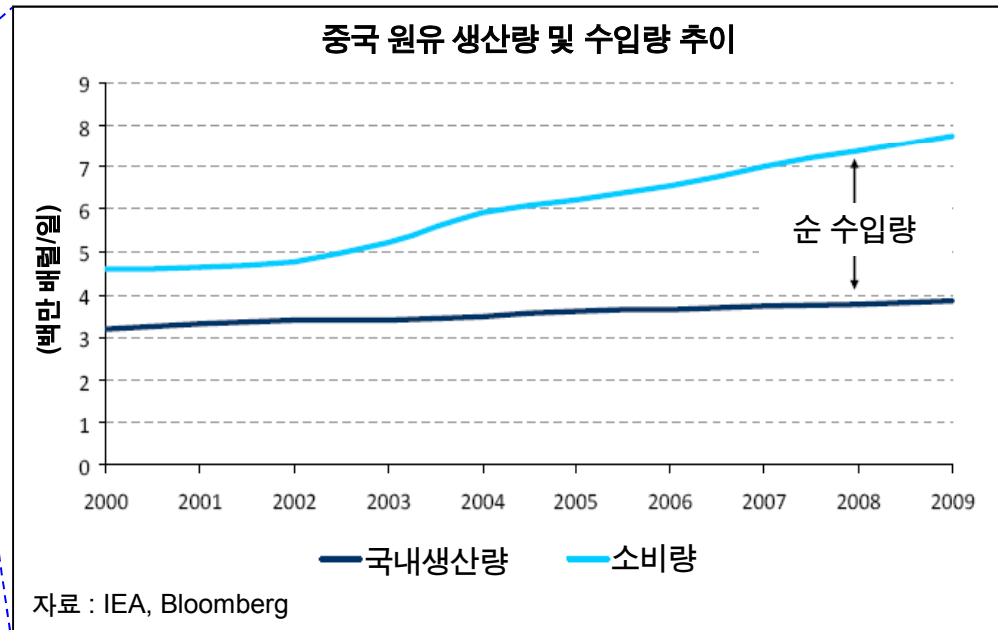
세계 원유 생산량 점진적 증가

- 세계 경제회복과 유가상승
- IEA, 2010년 생산량 8,640만 배럴/일 (2009년 대비 140만 배럴/일 증가)
- OPEC, 러시아, 나이지리아 증산 계획



중국 원유 수입량 증가 : 톤마일 효과 증대

- 중국 경제 2010년 8.5% 성장 예상
- 전략비축유 재고 확대
- 브라질, 베네수엘라 등 수입선 다변화



신조선 인도 지연과 취소 없이 대부분 예정대로 시장에 투입

- VLCC, 2013년까지 180척 이상 인도 예정
- MR급 석유제품 신조선, 2009년 150척, 2010년 200척 이상 인도 예정

선주들의 심리적 저항 및 운항 선박량 조절 노력으로
시장 안정화 및 회복세 지속

1 대형 유조선, 저장시설 활용 확대

- VLCC 37척, 수에즈막스 17척, 석유제품선 95척 등이 원유 및 석유제품 저장 시설로 이용
- 유가상승, 육상시설 부족

2 노후선 해체 가속화

- 2009년 VLCC 8척 해체, 2010년 40척 이상 해체 예상

3 단일선체 유조선 퇴출 (13%)

- 2010년 단일선체 유조선 퇴출; 중간 급유지, 선적지까지 확대

4 선주들의 시황 개선 노력 확대 필요

- 운임인상을 위한 의도적 선박 계선, 전략적 공동운항(Pool) 실행, 신조선 인도지연 및 연기

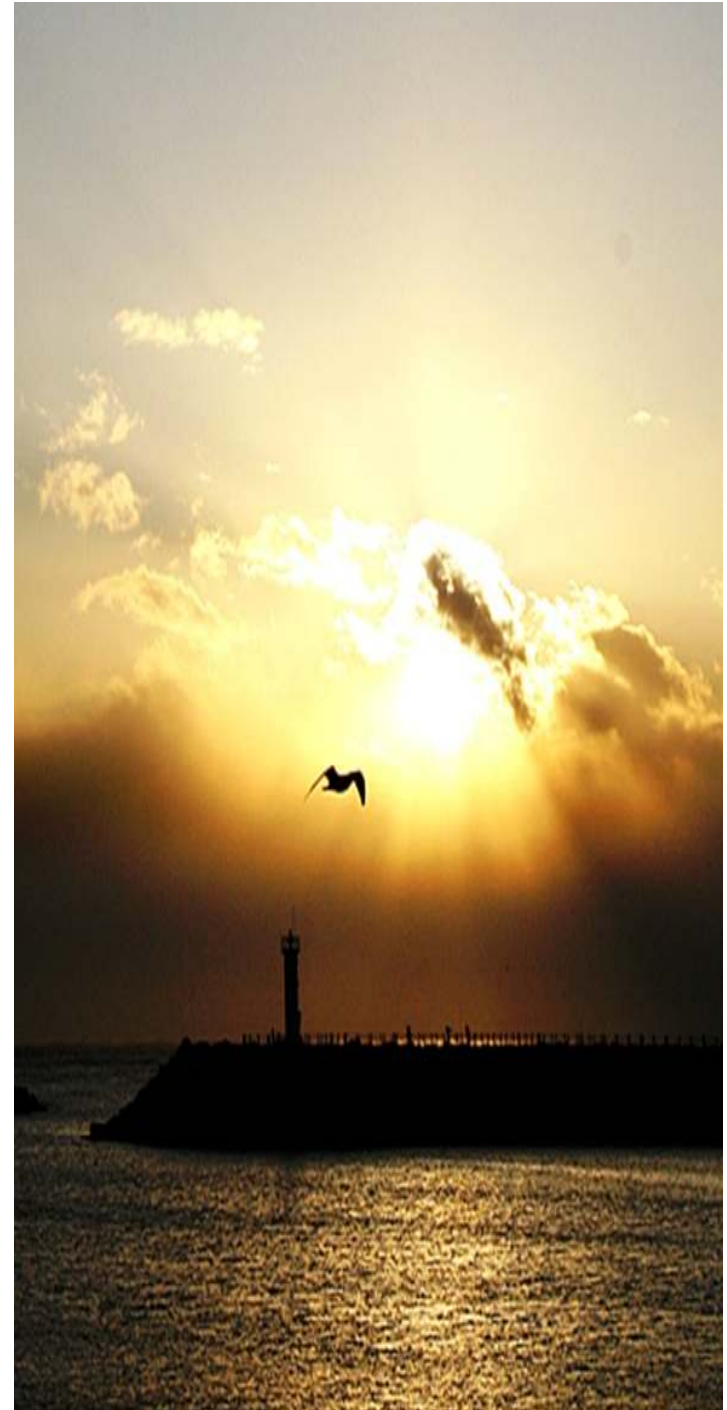
목차

I. 국내외 전문가 조사 결과

II. 2010년 세계해운전망 (KMI)

III. 대응방향

- 선박량 공급 조절
- 시황변동성 대비
- 녹색선박 개발



1

2010년 세계해운시황은 선박 공급 조절이 관건

중국, 인도 등 신흥개도국과
선진국 경제의 성장세로
세계경제 회복 기조

BRICs 등 신흥개도국의 성장은
세계 무역량 회복 견인

자사선 활용 증대

신조선 인도지연/연기

선박의 저장시설 활용

노후선 해체

단일선체 퇴출 가속화

“총론적 호황과 불황은 끝났으며, 각론적 시황이 전개되고 있다.”

2

시황의 변동성에 대한 대비 필요

- 1 선진국의 출구전략과 두바이 채무 지불 유예 등 수요 위기 가능성에 유의
- 2 원자재 가격 변동 → 재고 투자의 불안정성 유발 → 수급상황 급변 → 시황변동 폭 확대
- 3 항만시설 부족과 물동량 단기 급증으로 인한 항만 체선
- 4 지정학적 리스크 (지역 분쟁)

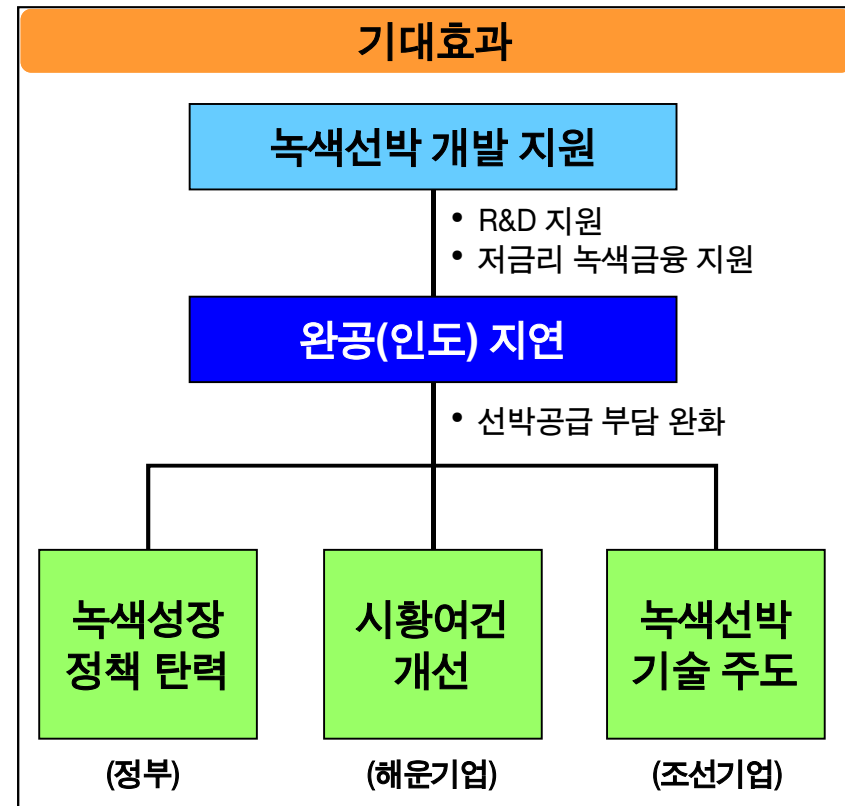
3

발주선박을 '녹색선박'으로 전환

건조 중 선박의 '녹색선박' 전환으로 공급여건 개선
및 조선 부문 발전 기회 모색

국제기구(IMO등)와
공동 대응 요구

타당성			
	비용	?	편익
투자자	예정이익 감소	≤	안정수익 기대
선사	운임수입 감소	≤	운임이윤 확대
은행	상환 지연	≤	상환 안정성
관련기업	관련이익 상실	?	새로운 기업의 이익
납세자	없음	<	저탄소, 환경개선
정부	없음	<	녹색성장탄력, 시황악화 부담 축소
조선	건조기간 장기화	?	신기술 개발 이익





경청해 주셔서 감사합니다 !