

중단기 해운시황 및 이슈 분석

중단기 해운시황 진단과 글로벌 조선 및 선박금융 시장 전망

해운시황분석센터

2010. 6.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

중단기 해운시황 및 이슈 분석

중단기 해운시황 진단과 글로벌 조선 및 선박금융 시장 전망

해운시황분석센터

2010. 6.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

중단기 해운시황 진단과 글로벌 조선 및 선박금융 시장 전망

일시 2010년 6월 29일(화) 13:30~17:30

장소 대한상공회의소 의원회의실

초대의 말씀

안녕하십니까?

2010년 상반기 해운시황은 변동폭을 축소시키면서 회복세를 보이고 있습니다. 컨테이너선 시장은 물동량 증가로 운임과 용선료의 상승세가 이어지고 건화물선과 유조선 시장은 운임과 함께 선박가격도 회복세를 보여 미래를 밝게 하고 있습니다.

하지만 유로존 재정위기 등 위험요소가 내재하고 선박량 증가도 시황회복의 불안요인으로 작용하며 단기 변동성을 확대하고 있습니다. 특히, 변동성이 확대된 환경에서 적기 선박 확보와 이를 위한 선박금융은 매우 중요한 주제입니다.

이러한 측면에서 6월 29일 **KMI 해운시황과 이슈 세미나**에서는 학계와 업계 전문가를 모시고 중단기 해운시황을 진단하고 글로벌 조선시장과 선박금융 여건을 전망하고 토론하고자 합니다.

귀하의 기탄없는 토론을 기대하며 귀하와 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

2010년 6월
한국해양수산개발원 원장직무대행 정 봉 민

프로그램

시 간	내 용	비 고
13:30~14:00	등록 및 자료 배포	
14:00~14:20	환영사 및 내빈 소개	정봉민 KMI 원장직무대행
14:20~14:50	주제발표 1 글로벌 조선시장 동향과 전망	김영훈 경남대 교수
14:50~15:20	주제발표 2 글로벌 선박금융시장 동향과 전망	석훈욱 KSF 이사
15:20~15:40	Coffee Break	
15:40~16:10	주제발표 3 중단기 해운시장 진단	김우호 KMI 해운시장분석센터 센터장
16:10~17:30	패널토론(가나다 순)	좌 장 전준수 서강대 교수
	지명토론자	강사준 한국조선협회 본부장 박경철 국토해양부 과장 이성훈 자본시장연구원 연구위원 이윤근 한진해운 상무 정갑선 STX팬오션 전무
17:30~	폐 회	



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해운시장분석센터
Shipping Market Research Center

집필진

제 1 편

김 영 훈 경남대학교 교수

제 2 편

석 훈 욱 KSF 한국선박금융 이사

제 3 편

제1장 : 김 우 호 부연구위원

제2장 : 김 태 일 책임연구원·최 윤 석 연구원

제3장 : 고 병 욱 책임연구원

제4장 : 박 경 선 연구원

제1편 글로벌 조선시장 동향과 전망

제1장 2009년 세계조선시황	3
제2장 경쟁국의 조선산업 동향	9
제3장 한국 조선산업의 위협요인 : 중국	13
제4장 최근 세계 조선시장 동향	16
제5장 향후 세계신조발주 전망	22
제6장 결언	25

제2편 글로벌 선박금융시장의 동향과 전망

제1장 글로벌 선박금융시장의 동향	29
제2장 한국 선박금융시장의 동향	35
제3장 선박금융시장의 전망	38

제3편 중단기 해운시황 진단

제1장 세계경제 및 해운시황 변화	41
제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망	55
제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망	80
제4장 유조선 시황변화 특징과 전망	101

제 **1** 편

글로벌 조선시장 동향과 전망

김 영 훈

경남대학교 조선해양IT공학과 교수

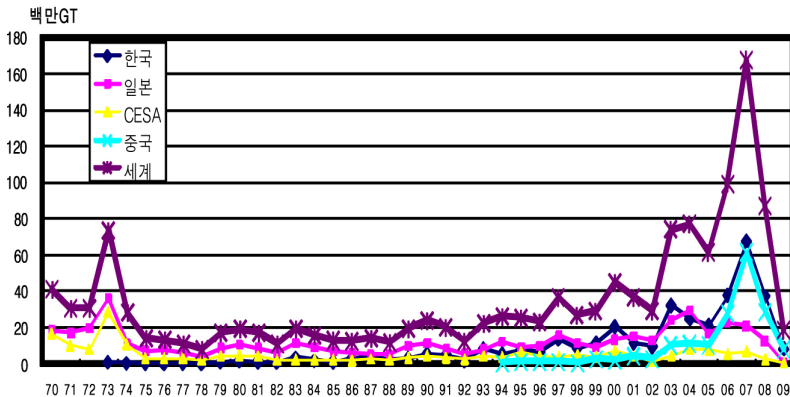
제1장 2009년 세계조선시황

1 세계 조선산업 개황

1) 수주량 추이

- 세계 선박시장 수요는 대체수요, 국제규제 및 해상물동량 등의 영향으로 80년대 불황의 늪에서 벗어나 90년대 이후 증가세로 회복
- 또한 90년대 들어와 세계경제 및 해운산업의 회복에 힘입어 선박수요가 꾸준히 증가할 수 있는 분위기 조성
- 세계 선박수주량은 70년대 평균 27백만GT, 80년대 15백만GT, 90년대 25백만GT, 2000년대 69백만GT로 증가
- 2003년~2008년간 연평균 94백만GT로 최대호황을 구가하였으나 2008년 미국발 국제금융위기 이후 세계경기 급랭으로 인해 2009년도 세계조선경기도 급락

| 그림1-1 | 세계 선박 수주량 추이

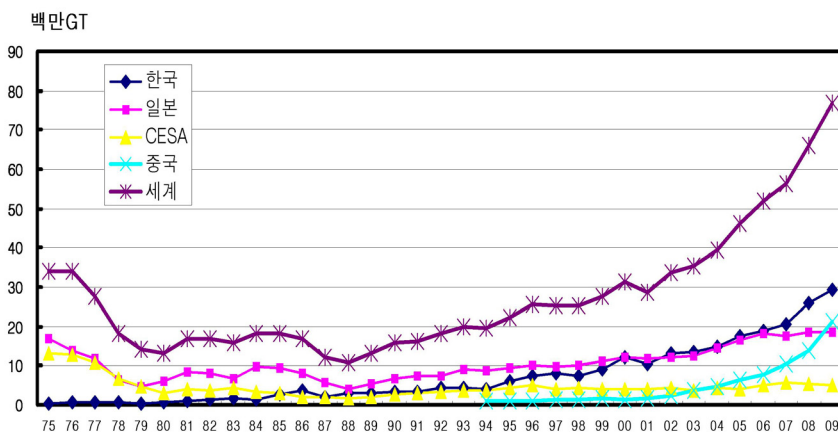


자료 : 로이드, 글락슨

2) 건조량 추이

- 세계 선박건조량은 1980년대 평균 15백만GT에서 2000년 이후 약 43백만GT로 약 3배 증가
- 세계조선산업 호황에 따른 설비확충, 생산성 향상 등으로 2005년 46백만GT, 2007년 56백만GT, 2008년 66백만GT로 건조량 급증
- 그러나 2009년 76.7백만GT를 정점으로 건조량 감소세 전망

| 그림 1-2 | 세계 선박 건조량 추이



자료 : 로이드, 글락슨

2 2009년 세계조선실적

1) 세계 수주량 추이

- 2009년 세계 선박수주량은 전년동기대비 83% 감소한 810만CGT로 급락
 - 2003년 이후 최대 호황을 보이던 세계조선시장은 2008년 미국 국제금융 위기 이후 선박발주량 급감

■ 세계의 주요 조선국 중 2009년에는 중국의 시장점유율이 급증

- 중국의 세계조선시장에서 수주비중은 2006년 27%에서 2008년 35%, 2009년에 43%로 급증
- 그러나 2009년의 경우 선박금융 등의 정부지원과 자국발주 물량으로 인해 시장점유율이 증가하였고, 세계 선박수주물량도 매우 작기 때문에 큰 의미는 없음

| 표 1-1 | 국가별 수주량 추이

단위 : 백만CGT

국 별	2008	점유율(%)	2009	점유율(%)
한 국	17.4	37.1	3.3	40.7
일 본	7.2	15.4	0.2	2.5
중 국	16.4	34.9	3.5	43.2
유 럽	2.9	6.2	0.4	4.9
총 계	46.9	100.0	8.1	100.0

2) 세계 건조량 추이

■ 2009년 세계 선박건조량은 전년동기 대비 4.7% 증가한 44백만CGT

- 2009년의 저조한 선박수주에도 불구하고 선박건조량은 견실한 수주잔량을 바탕으로 증가
- 중국의 건조량 점유율은 증가세 지속 : 2006년 15%에서 2008년 21%, 2009년 27% 차지
- 2009년 12월말 현재 세계 선박 수주잔량은 전년동기 대비 22% 감소한 1억 55백만CGT

| 표 1-2 | 국가별 건조량 현황

단위 : 백만CGT

국 별	2008	점유율(%)	2009	점유율(%)
한 국	15.5	36.7	15.5	35.1
일 본	9.8	23.2	9.4	21.3
중 국	8.8	20.9	11.9	26.9
유 럽	6.1	14.5	5.1	11.5
총 계	42.2	100.0	44.2	100.0

자료 : 클락슨

 세계 신조수주 부진으로 인해 파산 조선소 발생

- 2008년 10월 미국발 국제금융위기로 신조발주가 급감
- 발주취소, 인도지연 등 선사의 계약변경요구로 신생조선소의 경영위기 증폭
- 신조수주에 의한 설비자금, 선박건조자금 조달 등의 유동성 확보가 거의 불가능

| 표 1-3 | 세계 조선산업의 파산상태 현황

국 가	주요 내용
한 국	. 파산신청 및 부도직면(C&, SNC, 세광) . 법정관리(진세), . 워크아웃(녹봉, 대만, 광성), . 워크아웃원료(TKS), . 경영악화(원영, 고려)
일 본	. 파산신청(Sanuki), . 워크아웃(Kanasashi)
중 국	. 파산신청(Tsuji)
독 일	. 파산신청(SSW), . 경영악화(Nordic(Wadan))
미 국	. 파산신청(Bender)
노르웨이	. 파산신청(Havvard)
터 키	. 경영악화(Altintas)
덴 마 크	. 경영악화(Odense)

자료 : 한국조선협회

정부의 전폭적 지원에 의한 중국의 약진

- 최근 중국 정부는 2015년 세계조선1등을 목표로 전폭적인 지원
- 건조설비 신증설로 선박 건조능력의 대폭적인 확장 : 지방 조선소의 대폭 증가

| 표 1-4 | 국 조선소 신규진입현황과 중국의 조선산업 발전목표

구 분	'06.6	'09.10
CSSC	9	9
CSIC	11	7
JV	5	9
Local	59	166
Total	84	191

주 : 조선업체 수를 의미

구분	주요발전목표	비전
2010	-건조능력: 2,300만DWT -선박용엔진생산능력 : 연간 450만kW -국산기자재 탑재율 : 60%이상	주요 조선국
2015	-건조능력: 2,800만DWT -선박용엔진생산능력 : 연간 600만kW -국산기자재 탑재율 : 80%이상	세계 조선 강대국

3) 우리나라 건조량 추이

- 우리나라의 선박수주량은 전년동기 대비 90% 감소한 141만CGT
- 선박 건조량은 전년동기 대비 1.6% 감소한 1,226만CGT이며, 2009년 12월말 기준 수주잔량은 전년 동월말 대비 20% 가량 감소한 4,352만CGT를 기록
- 2009년에는 VLCC, 벌크캐리어 등의 수주량이 76%를 차지한데 반해 LNG선의 수주는 전무, 초대형컨테이너선도 2척에 불과

| 표 1-5 | 2009년도 우리나라 조선실적

구 분	수주량			건조량			수주잔량		
	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)
T K	17	452	32.0	183	4,338	35.4	541	13,908	32.0
B C	19	623	44.1	33	918	7.5	247	5,468	12.6
CONT	2	21	1.5	107	3,391	27.7	384	16,348	37.6
LNG	0	0	0.0	26	2,528	20.6	42	3,538	8.1
기 타	11	317	22.4	41	1,086	8.9	138	4,259	9.8
합 계	49	1,414	100.0	390	12,261	100.0	1,352	43,521	100.0

자료 : 한국조선협회

주 : 한국조선협회 9개 회원사 기준임. TK에는 COT, PC, CT포함

제2장 경쟁국의 조선산업 동향

1 국별/선종별 건조현황

- 2009년에는 세계조선경기 불황의 여파로 인해 모든 국가의 건조량이 연간 예정 건조량 대비 실제 건조량은 감소
- 특히 중국의 건조실적은 예정 건조량대비 실제 건조량이 53%에 불과한데, 이는 기존의 발주된 선박의 계약취소, 인도지연 등의 원인
- 반면에 한국과 일본의 예정건조량대비 실제 건조량규모가 90%를 상회
- 선종별로 보면, 탱커를 제외하고 벌커, 컨테이너선은 건조량 계획대비 실적이 70% 내외를 차지

| 표 2-1 | 2009년도 국가별 선박건조 현황

국 가	2009년			예측치 (일본 미즈호은행)	
	년간예정 건조량('09.9)	건조실적 (1~9월)	진척률	2009년 년간건조량	진척률
한 국	3,546	2,322	65.5%	3,200(2,930)	90.2%
중 국	3,965	1,556	39.2%	2,100(2,130)	53.0%
일 본	2,035	1,451	71.3%	2,000(1,870)	98.3%

| 표 2-2 | 2009년도 선종별 선박건조 현황

선 종	2009년			예측치 (일본 미즈호은행)	
	년간예정 건조량('09.9)	건조실적 (1~9월)	진척률	2009년 년간건조량	진척률
탱 커	2,593	1,788	69.0%	2,400(2,730)	92.6%
벌 커	3,408	1,580	46.4%	2,200(2,320)	64.6%
컨테이너 선	1,743	897	51.5%	1,200(1,200)	68.9%
세 계	10,693	5,899	55.2%	7,800(7,670)	72.9%

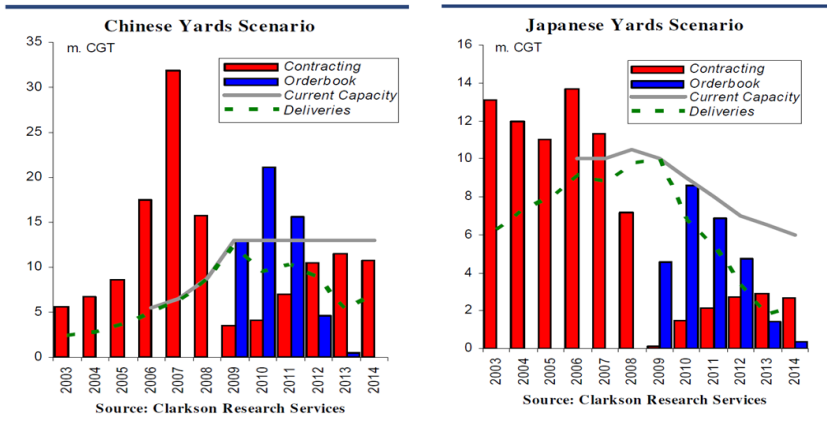
자료 : 로이드, 미즈호은행, 클락슨

주 : ()안은 2009년 1~12월 실적

2 경쟁국의 조선동향 : 중국과 일본

- 중국은 2009년에 세계시장점유율면에서 약50%의 높은 비중을 차지하였으나 인도지연율이 32% 수준으로 기술 및 운영에 제약이 있는 소형 지방조선소의 지연율이 더욱 높음
- 중국 정부의 조치에 따라 대형조선소 지원 강화 및 소형 지방 조선소의 합병 등 직면
- 일본의 인도지연율은 약 16%수준
- 수주잔량 중 자국 선주의 발주물량이 38%로 중국 24%, 한국 8%에 비해 높은 비중 차지
- 일본은 자국 선주 비중이 높고 건조물량도 3년치 이상 확보하고 있어 세계조선 경기 대응력이 양호

| 그림 2-1 | 중국과 일본의 조선산업 현황

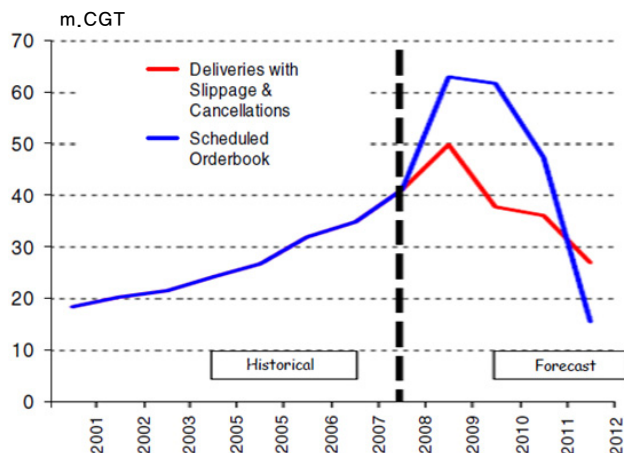


3 인도지연 및 취소 시나리오

세계 선박 수주잔량의 40%가 취소 및 인도지연의 영향권에 있음

- 세계 수주잔량의 15~20% 인도지연 예상
- 2010년과 2011년 인도물량의 25%가 취소상태
- 그림에도 불구하고 2009년이 선박건조량측면에서 정점이 될 것으로 보임

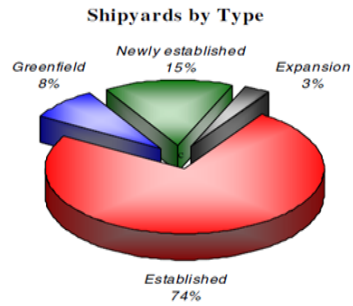
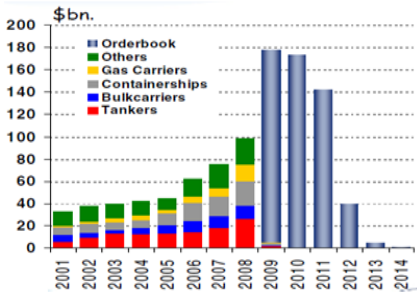
| 그림 2-2 | 세계 선박 수주잔량 대비 인도지연 및 취소물량 추정



세계 수주잔량 리스크는 기술적인 측면과 금융적인 측면에서 발생

- 기술적인 리스크는 지난 2년간 제1호선을 인도한 실적이 있는 조선소와 수주실적은 있으나 인도실적이 없는 조선소를 중심으로 발생
- 금융적인 리스크는 신설 조선소를 중심으로 조선소의 시설확장에 금융이 필요한 조선소 또는 RG를 받지 못한 조선소와 선주측의 금융조달이 어려운 경우(현재 선박 수주잔량은 약 5,000억달러인데 이중 1/3이 금융조달이 어려울 것으로 예상)

| 그림 2-3 | 선박수주량 추이와 조선소 유형

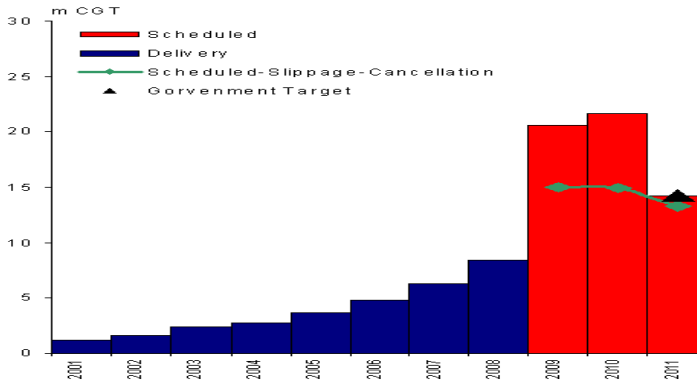


제3장 한국 조선산업의 위협요인 : 중국

1 중국 조선소 인도예정량과 실제인도량

- 2001년 건조량은 110만CGT, 2008년 건조량은 840만CGT에서 2009년에 건조예정량이 2,050만CGT였으나 실제 건조량은 1,200만CGT
- 중국의 건조량 피크는 예상보다 상당히 낮을 것으로 보임

| 그림 3-1 | 중국의 조선확장 추이



자료 : 클락슨

2 중국 조선협회의 2009년도 중국 조선산업 평가

1) 긍정적인 평가

- 일련의 금융지원책이 신규 수주 및 취소 억제에 효과적으로 작용
 - 2009년에 취소된 신조선은 107척, 465만DWT로 수주잔량의 2.6% 수준

- 자국선 수주증가의 원인은 4조원의 경기부양책으로 건설 자재 수송 수요 증가, 선가하락, 세제변경에 따른 육상수송 비용증가, 하천 인프라 정비, 노후선 대체 등

1) 부정적인 평가

- 구조적인 문제점 상존 : 공급능력의 과잉, 산업집중도 저하, 수주잔량의 65%가 벌커 차지, 고기술선종(LNG선, 해양구조물 등)의 낮은 비율 등
- 성장방법의 질적 전환 강조 : 양적 성장에서 질적 성장으로의 전환(국제규제 대응 및 품질 향상)
- 신흥조선소의 65%가 수주 전무
- 산업집중도 관련 : 한구 수주잔량 중 30개사가 1.7억 DWT인 반면에 중국은 200개사가 1.8억DWT 차지

| 표 3-1 | 중국의 수주잔량 추이

년월말	척 수	백만CGT	세계 점유비
1994	58	0.8	4%
2004	571	9.4	13%
2010.1월	3,113	52.5	34.5%

| 표 3-2 | 국가별 TOP5 조선소의 건조비중

년도	한 국	중 국	일 본
2004	85%	37%	34%
2009	86%	24.4%	33%

| 표 3-3 | 중국 조선소 그룹별 건조량 및 수주잔량 비율

조선소그룹	2009년도 건조량 비율(%)	2010년 1월말 수주잔량 비율
CSSC	25.8	20.4
CSIC	11.4	10.8
기 타	62.8	68.8

제4장 최근 세계 조선시장 동향

1 탱커 선복량 공급추이와 전망

1) VLCC와 스에즈막스급

- 중국의 빠른 경제성장으로 WA/극동항로 물동량 증가세와 AG, WA지역에서 극동 및 미 걸프로의 장거리 항로 물동량 증가 예상
- 향후 5년간 VLCC와 스에즈막스 탱커의 순선복량 증가 척수는 연간 각각 10척, 20척 규모 예상
- 인도는 2011년까지 자국 단일선체 탱커 27척 퇴출 예정
- 당초 2010년 이후 선령 25년까지 운항 허용, 해외 선주의 인도 선적등록 허용 계획 철회(아시아로의 단일 선체 선박 영업 곤란)

2) 아프라막스, 파나막스급

- 아프라막스 수요는 지중해, 영국, 카브리해 동남아시아 등의 지역
- 남미 서부, 중부, 북미 등이 전통적인 파나막스 지역으로 동 지역은 스에즈 동쪽 주로 동남아시아와 교역
- 향후 5년간 아프라막스 및 파나막스 탱커의 순선복량 증가 척수는 연간 각각 16척, 6척 규모

| 포 4-1 | 탱크 선형별 선복량과 공급 전망

	VLCC			
	Deliveries		Removals	Net Supply
	Actual	Projected	Actual	
2004	29		17	439
2005	33		10	462
2006	18		2	478
2007	29		8	499
2008	38		30	507
2009	53		27	533
2010		55		553
2011		50		570
2012		42		582
2013		32		587
2014		20		582

	Suezmax			
	Deliveries		Removals	Net Supply
	Actual	Projected	Actual	
2004	22		10	254
2005	23		4	273
2006	21		5	289
2007	26		4	311
2008	16		13	314
2009	39		9	344
2010		30		365
2011		35		392
2012		35		422
2013		18		437
2014		15		445

	Aframaxes (CLN/DTY)			
	Deliveries		Removals	Net Supply
	Actual	Projected	Actual	
2004	55		30	645
2005	63		22	686
2006	50		23	713
2007	58		27	744
2008	68		29	783
2009	79		21	841
2010		40		853
2011		50		886
2012		50		921
2013		20		926
2014		15		921

	Panamaxes (CLN/DTY)			
	Deliveries		Removals	Net Supply
	Actual	Projected	Actual	
2004	37		15	256
2005	45		16	285
2006	43		13	315
2007	44		22	337
2008	46		22	361
2009	27		24	364
2010		15		351
2011		20		356
2012		20		371
2013		15		383
2014		10		392

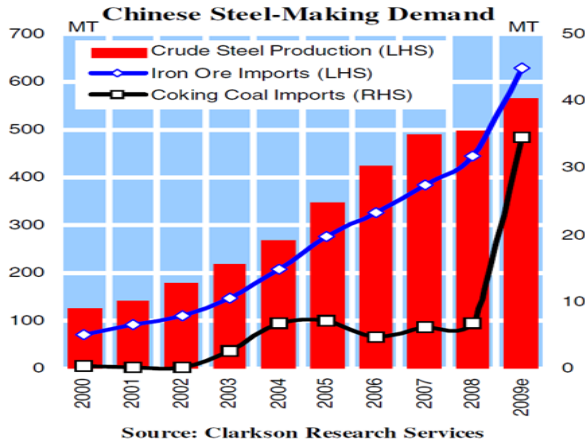
자료 : Poten & Partner(2010)

2 벌커 해상 운임시장 동향

2015년 중국의 철광석 수입량은 10억톤으로 케이프사이즈 벌커 400여척 규모

- 2009년에 중국의 철광석 수입량은 6억 2,800만톤이었으나 2020년에 중국의 철광석 수입량 13억톤까지 예상

중국의 1인당 철강소비량이 2009년에 435kg에서 2020년에 900~1,100kg 추정



3 컨테이너선 인도량 및 선복량 동향

- 현재 계류 중인 컨테이너선은 감소, 3월 기준 현재 컨테이너선의 대기선 비율은 9.4%로 2009월 7월 이후 최저 수준
- 컨테이너선의 인도예정량은 2010년 150만TEU, 2011년 170만TEU, 2012년 100만TEU
- 2010년 인도 연기물량은 20만TEU 수준
- 선복량 증가율은 2010년 9.8%, 2011년 10.2%, 2012년 5.2%
- 컨테이너선은 타 선종대비 노후선 비중이 적음. 2008년 이후 해체량은 50만 TEU인데, 해체선령이 2003년~2008년 호황기에 30년에서 2009년 27년, 2010년 26년으로 해체선령도 낮아짐

| 표 4-2 | 컨테이너선의 선형별 발주추이

Newbuilding Deliveries

Nominal TEU	2010 Deliveries		2011 Deliveries		2012 Deliveries		2013 Deliveries	
	No.	TEU	No.	TEU	No.	TEU	No.	TEU
10,000-15,500	41	523,543	59	764,015	35	442,446	22	283,374
7,500-9,999	33	282,645	34	300,085	16	135,940	3	25,800
5,100-7,499	42	274,007	42	271,389	19	126,958	0	0
4,000-5,099	76	342,563	35	157,478	35	155,262	17	73,250
3,000-3,999	27	93,761	8	27,911	3	10,905	0	0
2,000-2,999	27	69,326	14	37,271	11	29,361	4	10,712
1,500-1,999	34	59,169	8	14,300	9	16,440	0	0
1,000-1,499	31	35,189	25	29,332	2	2,072	0	0
500-999	44	35,116	5	4,648	0	0	0	0
100-499	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	355	1,715,319	230	1,606,429	130	919,384	46	393,136
Slippage (Net)	-45	-200,000	25	100,000	20	100,000		
Adjusted total	310	1,515,319	255	1,706,429	150	1,019,384	46	393,136

Cellular Fleet Projections

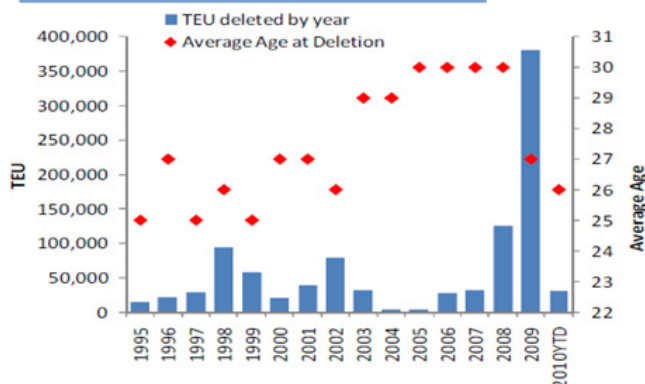
Fleet as at : Nominal TEU	31 Dec 2009		31 Dec 2010		31 Dec 2011		31 Dec 2012	
	No.	TEU	No.	TEU	No.	TEU	No.	TEU
10,000-15,500	40	477,982	81	1,001,525	140	1,765,540	175	2,207,986
7,500-9,999	232	1,987,321	265	2,269,966	299	2,570,051	315	2,705,991
5,100-7,499	404	2,452,116	446	2,726,123	488	2,997,512	507	3,124,470
4,000-5,099	609	2,753,315	683	3,087,047	718	3,244,525	753	3,399,787
3,000-3,999	318	1,083,299	342	1,167,389	350	1,195,300	353	1,206,205
2,000-2,999	711	1,803,853	737	1,870,904	751	1,908,175	762	1,937,536
1,500-1,999	567	960,320	598	1,014,045	606	1,028,345	615	1,044,785
1,000-1,499	700	826,698	726	855,620	751	884,952	753	887,024
500-999	834	614,461	876	647,788	881	652,436	881	652,436
100-499	304	98,423	302	98,019	302	98,019	302	98,019
Total	4,719	13,057,788	5,056	14,738,426	5,286	16,344,855	5,416	17,264,239
Adjusted Total	4,719	13,057,788	4,910	14,334,252	5,040	15,790,681	5,090	16,610,065
Annual Increase		5.6%		9.8%		10.2%		5.2%

Projections based on orderbook as at 1 Feb 2010. Adjusted fleet includes forecast scrapping and delivery slippage.

| 표 4-3 | 컨테이너선 해체량 추이

Year	No.	TEU	Ave. Age
1995	15	14,323	25
1996	19	21,466	27
1997	30	29,073	25
1998	64	94,128	26
1999	55	58,416	25
2000	25	20,961	27
2001	27	38,962	27
2002	65	79,551	26
2003	33	32,070	29
2004	7	3,277	29
2005	6	3,549	30
2006	18	28,264	30
2007	33	32,106	30
2008	93	125,155	30
2009	207	381,169	27
2010 YTD	17	30,030	26

Average age
based on
scrapped ships
only



4 LNG선 동향

전세계 LNG선 수주잔량은 2010년 1월 현재 41척

그 동안 LNG프로젝트 투자 지연으로 발주가 급감

- 2008년 5척, 2009년 0척, 2010년 15척 예상

LNG: Vessels on Order for Projects Under Construction

	Country	Project	Export Capacity mt/yr	Status	Originally Planned Start up	Expected Start up	Ship Size	Vessels On Order
1	Yemen	Bal Haf	6.00	UIC	2008	2009	155,000	8-10
2	Qatar	Ras Gas III (Train 7)	7.80	UIC	2009	2009/10	210-266K	7
3	Qatar	Qatar Gas III (Train 6)	7.80	UIC	2010	2010	210-266K	9
4	Peru	Pampa Melchorita	4.40	UIC	2009	2010	165,000	3
5	Qatar	Qatar Gas IV (Train 7)	7.80	UIC	2010	2012	210-266K	9
6	Angola	Angola LNG	5.00	UIC	2010	2012	155,000	7
7	Australia*	Pluto	4.30	UIC	2010	2011	155,000	4
Total			43.10					49

자료 : 클락슨

LNG: Vessel Requirement, Underway/Signed

	Country	Project	Export Capacity mt/yr	Status	Originally Planned Start up	Expected Start up	Ship Size	Est Vessel Req*
8	Egypt	Damietta Train 2	5	FEED	2009	2014	145,000	7
9	Nigeria	Bonny Island Seven Plus	8.5	FEED	2011	2016	155,000	8-12
10	Algeria	Gassi Touil	4	FEED	2010	2013	155,000	6
11	Algeria	Skikda	4.5	FEED	2011	2013	75,000	4
12	Libya	Marsa el Brega	3.2	FEED	2011	2012	75,000	2
13	Nigeria	Brass Island	10	FEED	2010	2016	155,000	12
14	Nigeria	Okokola LNG	10	FEED	2012	2018	155,000	12
15	Australia	Gorgon - Barrow Island	20	FEED	2011	2016	165,000	20
16	Iran	Pars LNG	10	FEED	2011	2016	155,000	12
Total			75.2					87

자료 : 클락슨

제5장 향후 세계신조발주 전망

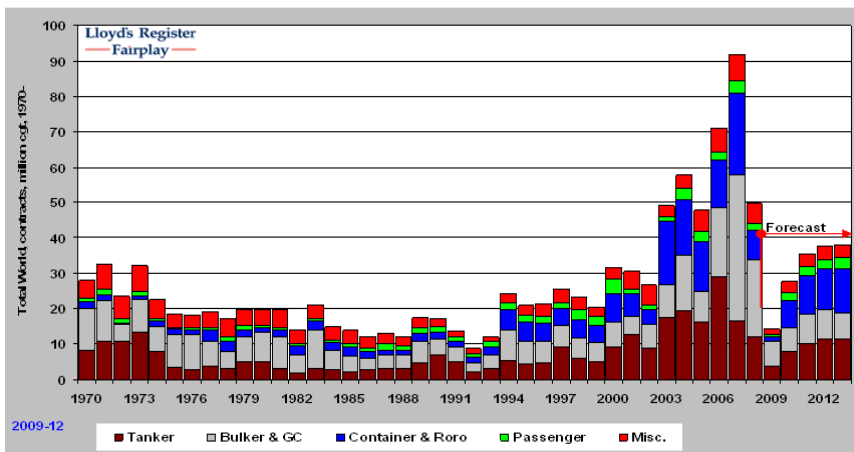
1 세계 신조선 발주량 추이

2010년 1월 36척(0.62백만CGT), 2월 38척(0.84백만CGT)이므로 이들의 합에 6배하면 900만CGT(2009년 발주량은 810CGT)

중기적 신조발주 전망(2010~2013년)

- 2010년 발주량은 30백만CGT 상회
- 그 이후 2011~2013년 30백만CGT~40백만CGT수준 예상

| 그림 5-1 | 세계 중장기 신조선 발주 전망(2010~2013년)



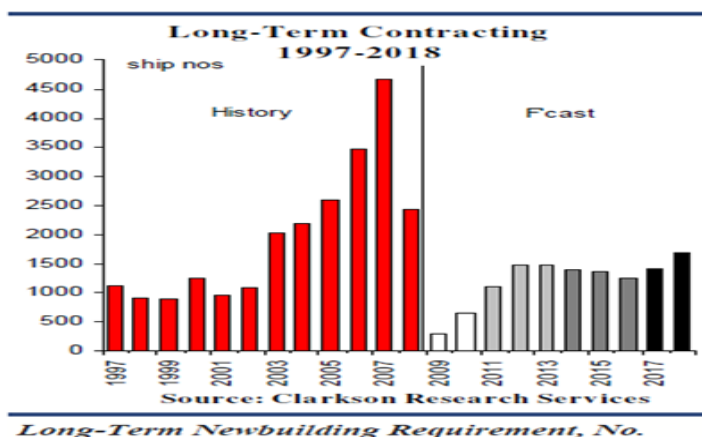
자료 : LR

중장기 신조발주 전망(2011~2018년)

- 세계 중장기 신조선 건조수요는 2011~2018년의 Base Case인 경우 26.6백만CGT 예상

Long-Term Newbuilding Requirement 2011-2018
Scenario Summary

	Average Requirement Per Year		
	No. Ships	Mill. GT	Mill. CGT
Avg. 1996-2008	1,899	64.1	35.5
Avg. 2009-2010	476	18.1	9.3
Avg. 2011-2018			
Low Case	953	27.0	18.2
Base Case	1,394	41.2	26.6
High Case	1,988	58.0	37.0



2 향후 2010년 단기적인 전망에 대한 의견

- 2010년 해운시장의 소폭적인 회복과 선사들의 누적 적자 지속으로 인해 수주 취소 및 인도 연기요청은 지속
- 그 결과 조선소들은 생산계획의 조정 및 건조설비 등의 건조능력 축소가 가시화
- 세계경기 회복의 지연과 여전히 높은 선박량 과잉으로 인해 세계조선경기는 2009년에 비해 소폭적 증가 예상
- 그러나 신조선가의 지속적인 하락압력이 있어 선가상승은 기대하기 힘들 듯
- 선박분야에 비해 해양개발, 신재생에너지, 가스수요 등의 영향으로 해양플랜트의 수요 증가가 기대되어 해양플랜트분야의 영업활동 강화 예상

제6장 결론

1 중국 추격에 대한 대응

- 원가경쟁력의 비교 우위 강화 : 품질, 납기 등 유지
- 노동집약적에서 기술지식집약적 산업으로 전환함에 있어 인접첨단기술이나 지식의 융복합을 통한 최적화
- 기술혁신을 통한 공정혁신과 제품혁신 : IMO의 환경규제 강화를 신규수요 창출 및 경쟁국과의 차별화 계기로

제 2 편

글로벌 선박금융시장의 동향과 전망

석 혼 욱

KSF 선박금융(주) 이사

제1장 글로벌 선박금융시장의 동향

1 Shipping Loan Portfolio 축소

- 2010년 Marine Money에서 Shipping Loan Portfolio가 전년도 U\$ 381. 2 billion에서 U\$ 333.3 Billion으로 12.6%정도 축소했다고 밝히고 있음
- 이는 금융Crisis발생 이후 신규Deal에 대한 금융축소 및 은행간 합병으로 인한 Portfolio 구성의 변화로 인해 발생한 것으로 볼 수 있음
- 이러한 배경으로
 - Strategy - 안정적 수익기반의 다변화 시도,
 - Capacity - 자본의 수용 가능한 Risk 양의 축소,
 - Risk Profile - 자기통제 기능의 작용 등 제반 이유로 인한 Major Bank의 Shipping Loan Portfolio는 축소되는 결과를 가져온 것으로 볼 수 있음
- 이러한 Shipping Loan Portfolio가 축소되는 상황 속에서 중국계 은행의 Loan 규모가 증가되는 현상을 발견할 수 있음
- 이는 중국 조선업계 지원을 위한 정책적 지원으로서 중국에 발주한 외국 선주에게도 지원을 시행하고 있음
- 중국수출입은행은 2009년 23억7000만 달러에 해당하는 단독 융자프로젝트를 체결하였음

2 금융시장 참여자의 시장이해

선박금융에 참여하는 업무 담당자들과의 금융구조를 구상하는 과정 등에서 확인되는 모습은 다음과 같음

가. Syndication Market 축소

Charterer 및 금융기관을 포함하여 시장 참여자간 불신 팽배 및 시장실패에 따라 Syndication Market은 상당히 축소되는 현상을 보임
따라서, Club Deal 또는 Bilateral Loan에 치중되는 현상이 강화되고 있음
즉, Deal에 대한 통제기능은 강화되고 Deal규모는 축소되는 현상이 발생 하게 되며, 은행의 입장에서는 Fee수입의 증가를 가져옴 - 금융기관이 추구하는 안전성과 수익성의 동시추구적 특성을 보이는 것으로 이해

나. Credit / Risk Evaluation 강화

시장의 엄청난 변화 속에서 Covenants Breach 나 Waiver가 빈번하게 발생하는 경험을 한 금융기관입장에서 주요하게 생각하는 Item은 다음과 같음

1) Core Client의 부각

금융기관은 현재 신규거래처와의 거래를 지양하고 있음. 통상적으로 좋은 구조의 거래구조라 하더라도 신규거래처와의 거래에 대해서는 매우 부정적인 입장을 견지하고 있음
이는 금융기관 내부적으로 Charterer Credit 평가가 강화된 연유에서 발생한 것으로 이해되며, 그간 안전하게 거래해왔던 Core Client를 통해 많은 수익을 얻을 수 있는데 굳이 나서서 신규거래처를 개발하려는 의지가 낮음

이러한 상황 속에서 선박금융제공에 있어 부익부 빈익빈 현상 발생하고 있음

2) 금융조건 강화

Leverage 비율 축소 및 LTV 강화

금융Crisis 발생 이후 금융 조건상 가장 큰 변화중의 하나가 금융비율, 즉Leverage 비율 축소 및 Loan to Value (LTV) 강화임

최근 금융사례를 보면 Leverage 비율 60% 이하가 일반화되는 것 같은 현상을 발견할 수 있음. 이는 은행의 특정 국가 및 해운선사에 대한 Credit Line 소진 및 축소로 인해 내부 승인 시 Asset Financing 형식으로 진행하려는 의도에서 기인한 현상으로 보임.

일부 해운회사의 경우, 금년 초까지도 기존 금융의 LTV조건을 들어 조기상환 또는 추가담보 요구로 어려움을 겪는 예가 있었음

Covenant 조항 강화

선박금융은 통상 Asset Value Financing과 Corporate Financing의 이중적 성격을 갖고 있음

금융Crisis이후 선박가치의 폭락을 경험한 금융기관입장에서는 선박Value에 대한 신뢰보다 차주의 상환능력에 대한 요구가 커졌음
통상 부채비율, 현금보유비율 등 재무적인 요건강화를 강하게 요구하고 있으며 이는 해운회사의 경영적 제약요소로 작용할 수 있음

Tenure 축소

Risk노출에 민감한 금융기간입장에서 장기 금융을 꺼리는 실정임
국책기관과의 Long-term COA연계금융 외에는 5년 이상 장기의 Tenure의 금융조달은 쉽지 않음

통상 Outstanding Balance를 고려하여 7~10년 Profile에 5년 Put Option의 형태로 금융구조를 구성하는 것이 일반적임

Non-Recourse Financing에 대한 저항감

선박금융의 Corporate Financing적 요건이 강화되면서 나타나는 현상이 Non-Recourse Financing에 대한 저항감이 증가함

실질적 선박 소유권을 가진 해운선사 없이 BBC 또는 TC를 연계한 선박투자자에 대해서 금융기관은 Risk를 중간에서 부담해 줄 해운선사의 부재에 대해 부정적으로 평가함

따라서, Non-Recourse Financing의 경우 LTV는 30~40%수준에 머무르고 있음

이러한 영향으로 “선박투자”의 경우 금융조달 없이 자기자금 100%의 선박투자형태가 나타나고 있음

다. 신조선박금융에 대한 선호도 저하

원칙적으로 건조중인 선박에 대해 LTV를 적용하는 것은 무리이나 금융Crisis 발생 후 일부 금융기관들은 LTV등을 이유로 기존 체결된 대출 계약에 따른 자금인출을 거부한 경우가 있었음

일부 은행은 특정 국가 및 해운선사에 대한 Credit Line이 소진됨에 따라 선사의 Credit 및 Refund Guarantee에 따른 국가의 Credit Line이 필요한 건조중 금융에는 참여 자체가 불가능한 경우도 있음. 따라서 이러한 은행의 경우 신조금융보다는 Asset Financing 형태로 중고 및 Resale 금융에 집중하게 되는 경향이 있음

또한, 일반적으로 Risk Exposure가 상대적으로 장기간인 신조금융에 대해서는 상대적으로 부정적인 시각을 갖고 있음

라. Funding Cost의 증가

금융 Crisis 이후 해운선사가 부담하는 Spread가 100~300bp 이상 증가하였음.

이는 금융기관 조달금리의 상승과 선박금융에 대한 Risk를 크게 보는 데에 그 원인이 있음

현재는 Base rate인 Libor가 0.5% 정도로 낮게 유지되어 해운선사의 재무적 부담이 상대적으로 적은 상태이나 역사적 평균 Libor금리가 4%수준임을 감안하면, 금리가 인상될 경우 선사에 추후 큰 부담이 될 가능성이 큼. 이에 따라 이자율 스왑상품을 통하여 부분 또는 전체기간에 대한 금리변동위험을 커버하려고 하는 전략도 필요한 것으로 판단됨.

또한, 금융시장 개선 후 해운선사가 Refinancing을 통해 금융조건의 개선을 꾀할 것에 대비해 3~5년 이내의 단기 조기상환 Penalty를 매우 높게 정하고 있음

마. Commitment Fee의 증가

통상 0.5% 미만이었던 Commitment Fee가 최근에는 통상 1% 이상 또는 Margin의 1/2 수준으로 증가하는 경향이 있음

이는 LIBOR 하락으로 야기되는 은행의 수익력 강화 일환으로 보여지며 자금의 Funding 없이 수익을 얻을 수 있다는 점에서 은행 내부적으로 Up-front 수수료 개념으로 인식하는 경향을 보임 (Funding Dept.와의 수익 분배 없이 단독으로 수익 수취가 가능)

3 대형 Project Financing 출현

- 최근 선박금융시장에서 나타나고 있는 특이한 현상 중 하나는 대형 Project Financing임
- 은행 합병을 통한 자본력 증가로 Syndication구성없이 대형금융능력이 커져 금융가능성이 커짐
- 화주의 저가운임 Requirement를 맞출 수 있는 경쟁력 있는 선가 및 대형선박을 중심으로 대형 Project 출현
- 금융기관의 고수익추구 Requirement도 Project Financing 발생을 유도

4 Another Crisis의 가능성 (유럽 발 재정위기 도래 가능성)

- 그리스의 파산가능성에 이어 최근 스페인의 재정위기 가능성이 대두되고 있음.
- 이로 인해 한동안 점차 회복세로 들어서던 금융시장의 변동성이 다시 커지고 있으며 선박금융시장에서도 상대적으로 경쟁력이 있던 유럽계은행들의 조달금리도 인상될 움직임을 보이고 있으며, 국내 은행들의 경우는 이미 6월에 들어서면서 적게는 80BP에서 100BP까지 조달금리가 인상된 것으로 알려져 있음.

제2장 한국 선박금융시장의 동향

1 금융조달비용의 상승 및 안정성 추구 강화

- 조달비용 증가 및 안정적인 대출 선호로 인해 외국계 대비 경쟁력 저하
- 유럽발 위기가능성으로 운영자금 조달 상승되었음
- 모 국내은행 조달금리 80bp 증가하였으며 이는 금융비용 추가 상승요인으로 작용
- 올해 금융실적은 그리 많지 않으며 Core Client에 대한 선박금융을 진행하고 있음

2 비해운 참여자에 의한 선박투자

가. 저축은행의 선박투자

- 부동산시장 침체로 인한 신규 투자처 모색
- 저축은행의 높은 조달금리에 맞는 고수익 창출가능한 투자대상 필요
- 1stClassCharterer확보의 어려움에 따라 직접 투자형태를 취하거나 KG펀드의 전형적인 투자모델로 先투자 後금융 및 대선 연계 형식을 취할 것으로 예상함

나. 개인투자자에 의한 선박투자 (한바다 2호 선박투자회사)

다. PEF에 의한 선박투자

- 2009년 모태펀드 출시를 위한 시장 움직임이 있었음

- 해운선사의 요구사항 (낮은 이자율, 환 SWAP 등)을 만족시키기 위해 금융지주 회사의 역할 동원
- 자통법상 선박펀드(특정금전신탁)를 대체할 가능성은 크지 않을 것으로 예상

3 국내 조선소 구조조정의 영향

- 구조조정중인 조선소에 대한 RG발급 유보 및 조선소의 저가발주에 대한 채권 단의 제동으로 국내 신조를 대상으로 하는 선박금융수요는 많지 않음
- 조선산업 구조조정 여파에 따라 금융권내 선박금융에 대한 관심이 저하
- 상대적으로 저가인 중국조선소와의 신조계약 및 중국계 금융기관을 통한 금융 조달로 국내 금융기관을 통한 자금조달 규모 축소
- RG행사 선박의 건조완료 후 매각 형태의 새로운 투자유형 발생

4 선박펀드의 동향

가. 2010년 6월 현재 캠프 5개, 민간 3개의 선박투자회사가 인가 되었음

나. 민간 선박투자의 특징

- RG의 발급지연으로 현재까지 확정된 투자규모는 크지 않음
- 기존의 시장실패를 경험한 투자자보다는 신규 기관투자자 참여 폭이 큼
- 매각차익 Sharing 혼합형 펀드가 투자자가 선호하는 유형으로 자리잡음
- 혼합형 펀드의 매각차익 Sharing 요구와 해운회사 선박소유 Requirement간의 간극으로 혼합형 상품이 대세를 이루기는 힘들 것으로 판단

다. 실적형 상품의 출현 기대

- 선박을 투자대상으로 인식하는 투자자 층의 형성
- 선박투자자가 활용할 수 있는 1stClassCharterer의 부재와 높은 투자수익률에 대한 요구로 실적형 상품의 출시를 유도

라. 자통법 상의 선박펀드 침체

- 시장실패 및 관리부실로 인해 복수의 자통법 상의 선박펀드가 부실화 됨
- 기존 투자자의 선박투자 Portfolio 축소 및 자통법 상의 선박펀드 선호도가 축소 됨
- 일부 자산운용사들이 후발주자로서 선박펀드를 출시하였으나 단순히 Vehicle 을 빌려주는 형태로서 실질적인 선박펀드 출시는 매우 제한적임

제3장 선박금융시장의 전망

- 전반적으로 Shipping Risk에 대한 견해는 2010년을 관통할 것으로 예상
- 해운시장의 개선과 더불어 금융기관의 시장신뢰가 회복하면서 선박 금융의 활성화 및 금융조건이 개선될 것으로 기대
- 잠재적인 불안요소가 있어 급격한 회복은 힘들 것이나 점진적으로 금융환경이 개선되는 방향으로 진행할 것으로 기대
- 중고선가 및 신조선가의 지속적인 상승으로 투자 적기 및 금융제공의 타당성에 대한 논란이 있음
- 선박투자에 있어 보다 신중한 검토 및 Contingency Plan이 요구되는 시기임
- 국내시장 보호차원에서 국내 금융기관 기여 필요

제 **3** 편

중단기 해운시황 진단

김 우 호

한국해양수산개발원
해운시황분석센터 센터장

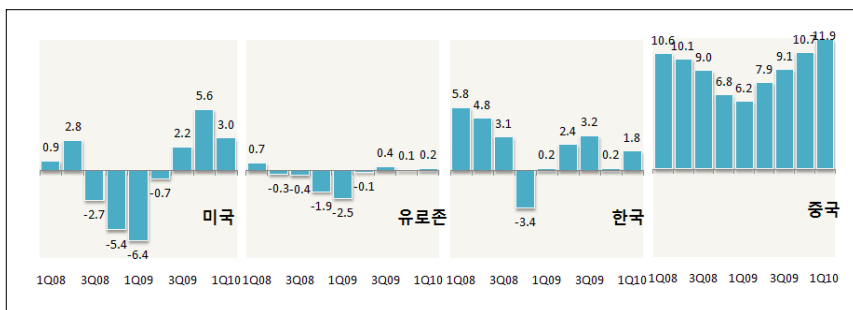
제1장 세계경제 및 해운시황 변화

1 세계경제 현황과 전망

세계경제는 선진국과 신흥국이 속도 차이를 보이며 회복세 시현

- 글로벌 경제는 각국의 재정투자와 소비회복에 힘입어 2009년 3/4분기에 반등세를 시현한 후 회복세를 지속하고 있음
 - 미국은 2009년 3/4분기 2.2%의 성장률로 4분기 연속 마이너스 성장에서 벗어났다가 2010년 1/4분기 3.0%의 성장세를 보임
 - 유럽(16개국)은 2008년 2/4분기부터 5분기 연속 마이너스 성장률을 보였으며 PIIGS¹⁾의 재정위기 등으로 불확실성이 크게 나타나고 있음
 - 우리나라도 대규모 경기활성화 투자에 힘입어 2009년 3/4분기부터 플러스 성장률을 기록하고 2010년에도 회복세를 이어가고 있음
- 중국과 인도 등 주요 신흥국은 빠른 속도로 회복하고 있으며, 최근의 세계 경제 성장을 견인하고 있음
 - 인플레이 우려로 출구전략이 하반기에 시행될 경우 조정이 예상됨

| 그림 1-1 | 분기별 GDP 성장률



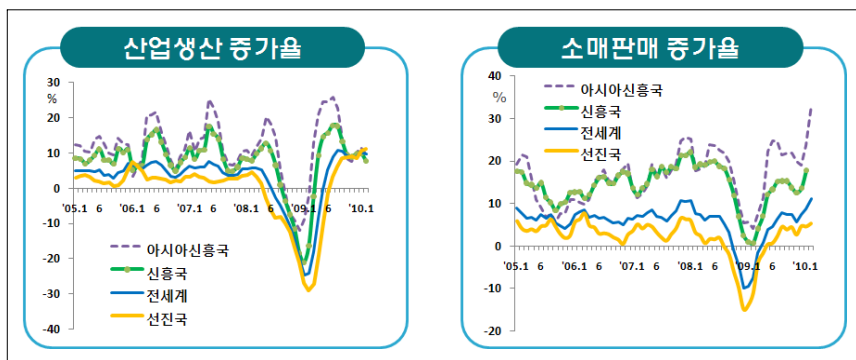
자료 : 한국은행, 해외경제포커스, 2010-24(2010.6.13) 및 각호

1) 포르투갈, 이탈리아, 아일랜드, 그리스, 스페인

■ 선진국의 산업생산이 회복되고 있으나 소비회복은 지연

- 신흥국에 이어 선진국의 산업생산도 회복세를 보이고 있음
 - 선진국 그룹은 2009년 2/4분기 최저수준에서 반등하기 시작해 2010년 상반기는 11.2%를 보여 신흥국보다 빠른 회복세를 나타냄
 - 신흥국의 산업생산 증가율은 2009년 1/4분기부터 플러스로 반등한 후 7월 18%로 고점을 기록하고 금년 2/4분기 들어 증가세가 둔화돼 7.7%수준을 보이고 있음
 - 아시아 신흥국의 산업생산은 2009년 하반기 최고조를 보인 후 최근 까지 여전히 높은 수준으로 회복하고 있음
- 하지만 선진국의 소매판매 증가율은 여전히 낮은 수준으로 회복이 지연 되고 있음
 - 선진국의 소매판매는 2009년 1/4분기에 반등했으나 부동산 경기회복 지연 등으로 소비는 위축되어 2010년 1/4분기 5.2%의 증가세를 보임
 - 반면 신흥국의 소매판매는 2009년 1/4분기 이후 지속적으로 회복세를 보여 2010년 1/4분기는 17.8%의 증가세를 기록하고 있음

| 그림 1-2 | 산업생산 및 소매판매 증가율

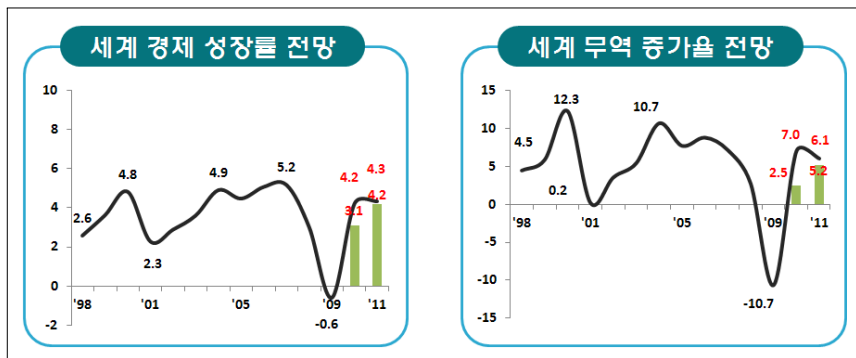


자료 및 주 : IMF, WEO 2010.4. 3개월 이동평균 기준

■ 세계 경제성장과 무역의 회복 속도는 빠르나 점차 둔화되는 양상

- 세계 경제는 2010년 4.2%, 2011년 4.3%의 성장률을 보일 것으로 예상되어 지난 해와 금년 1월 전망치를 웃도는 빠른 성장률이 예상됨
 - IMF는 2010년 세계 경제 성장률을 2009년 10월 3.1%, 금년 1월 3.9%에서 연속 상향 조정함
 - 다만, 2011년에 대해서는 4.2% -> 4.3% -> 4.3%로 기존 전망치를 유지함으로써 미래의 불확실성을 다소간 반영하고 있음
- 세계 무역은 2010년 7.0%, 2011년 6.1%의 증가율을 보일 것으로 예상되어 빠른 회복이 예상됨
 - IMF는 2010년 세계 무역 증가율을 2009년 10월 2.5%, 금년 1월 5.8%에서 연속 상향 조정
 - 다만, 2011년에 대해서는 5.2% -> 6.3%-> 6.1%로 전망하여 주요국의 내수 위주의 경제성장과 선진국 소비회복 지연에 따른 무역위축 상황을 어느 정도 반영하고 있음

| 그림 1-3 | 세계경제 성장률 및 무역 증가율 전망



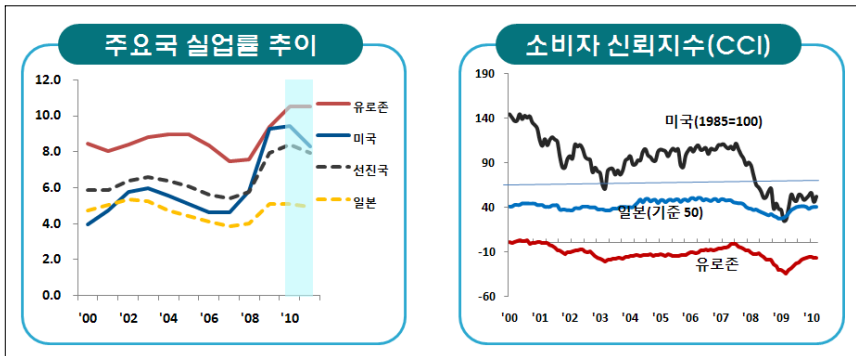
주 : 막대는 2009.10월 전망치

자료 : IMF, WEO 2010.4

■ 선진국의 높은 실업률과 낮은 소비자 신뢰지수는 경기회복의 불확실성 반영

- 2010년 유로존(16개국)의 실업률이 10.5%²⁾로 최근 10년래 최고 수준을 보이며 2011년에도 이어질 것으로 전망되는 등 선진국의 높은 실업률이 지속되고 있음
 - 미국은 2009년 9.4%, 2010년 10.5%로 실업률이 심화되고 있음. 단, 2011년에는 어느 정도 개선될 것으로 예상하고 있음
 - 선진국의 평균 실업률이 8.4%로 최근 들어 매우 높은 수준을 보이고 있어 소비회복에 상당기간이 소요될 것으로 예상되고 있음
- 미국의 소비자 신뢰지수³⁾는 52.5 수준으로 기준(100)에 크게 낮은 수준으로 조사돼 경기회복의 불확실성이 크다는 점을 반영하고 있음
 - 일본과 유로존의 경우에도 여전히 낮은 수준을 나타냄

| 그림 1-4 | 주요국의 실업률과 소비자 신뢰지수 추이



자료 및 주 : IMF, WEO 2010.4. CCI는 3개월 이동평균

- 2) 스페인의 실업률은 20% 수준인 것으로 알려지고 있음
- 3) 소비자신뢰지수(Consumer Confidence Index : CCI)는 소비자를 대상으로 주로 현재 지역 경제 현황을 비롯해 고용실태, 6개월 후의 지역경제와 고용, 가계수입, 소비 등에 대해 설문한 결과를 집계한 것임. 미국의 경우 국내총생산(GDP)에서 소비자 지출이 차지하는 비중이 매우 높아 CCI는 향후 미국 경기와 소비지출 동향을 파악하는 데 주요한 지표가 됨. 2분기 이상 100미만이면 조사기업인 컨퍼런스 보드는 '경기후퇴'를 선언하게 됨

■ 남유럽 재정위기는 세계경기 회복의 주요한 리스크로 작용

- EU와 IMF가 7,500억 유로의 대규모 구제금융을 지원하기로 발표했음에도 불구하고 유럽지역의 정치적 리더십 부재 등의 불확실성으로 정책의 실제적인 집행과 성공가능성에 의문이 있음
 - 당사국인 그리스 등의 적극적인 국가부채 축소 노력이 가시화되지 않고 있음
- 재정위기가 세계경기 침체로 파급될 수 있는 경로는 크게 신용경색, 심리적 요인, 무역 축소에 따른 장기적 영향 등으로 나타날 수 있음⁴⁾
 - 금융기관의 디레버리징(부채축소)이나 대출축소 그리고 불투명성에 따른 위협으로 은행간 긴급유동성 지원기피 등의 신용경색이 발생하는 경우, 안전자산 선호 심리로 인한 신흥시장국 자본유출 가속화, 불확실성 증가에 따른 금리상승이 발생하고, 이는 곧 신흥국의 투자위축으로 이어져 세계 경제에 영향을 미치게 됨
 - 하지만, 남유럽 재정위기의 규모가 2008년 리먼사태에 비교해서는 그 규모가 작고 또한 부실상황에 대한 파악도 상대적으로 용이할 수 있다는 점에서 위험이 그리 크지 않을 것으로 예상
 - 금융위기로 경제심리가 급격히 위축됨으로써 금융위기와 실물경제 위기가 거의 동시적으로 발생함으로써 남유럽 재정위기가 세계경제 회복에 부정적 영향을 줄 수 있음
 - 그러나, 리먼사태에 대한 학습효과와 중앙은행을 중심으로 한 위기대처 능력이 향상돼 재정위기의 부정적 파급영향을 줄일 수 있을 것임
 - 또한 유럽의 소비 위축으로 대유럽수출국의 수출과 경제 성장률에 영향을 주고 세계 경제 성장률 하락으로 이어질 수 있음
- 유럽 경제의 성장률이 상대적으로 낮고, 중국, 미국 등 교역상대국의 내수중심 성장구조로 영향이 증폭되지 않을 것으로 예상

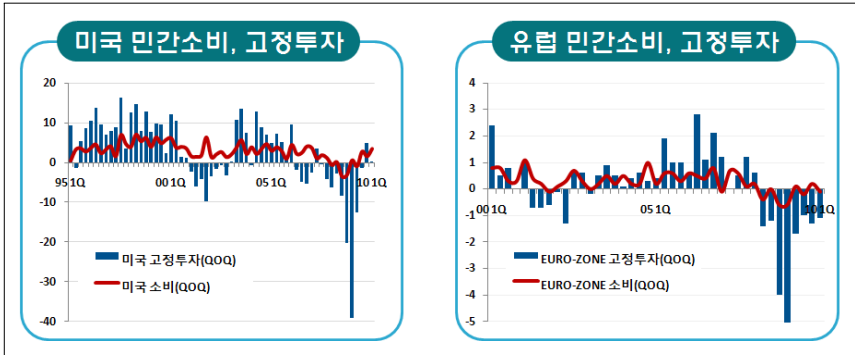
4) 한국은행 해외조사실, “남유럽 재정위기가 세계경제에 미치는 영향,” 「해외경제정보」 제2010-25호, 2010. 6. 9

선진국 등 주요국의 출구전략 시행에 따른 리스크 감안해야

- 원자재가격 상승, 과잉유동성 등에 따른 인플레이 위협으로 주요국은 출구 전략을 모색할 때임
 - 우리나라의 경우 하반기에 금리인상을 추진할 것으로 예상되는 등 주요국이 금년 하반기부터 출구전략을 검토할 것으로 판단됨
 - 미국, 유럽 등 선진국의 경우 경기회복과 민간부문의 투자와 소비회복 상황이 여의치 않을 경우 내년이후로 검토할 것으로 판단됨
- 10년 5월, 미주택시장 경기가 6월로 예상된 세제지원 종료에 영향을 받아 다시 하향곡선을 보임⁵⁾
 - 5월의 신규주택 매매건수와 기존주택 매매실적이 모두 전월 대비 큰 폭으로 하락
 - 미국 연준도 미래 경기에 대해 부정적인 인식을 하고 있는 것으로 알려짐⁶⁾
- 주요국의 민간부문의 성장기반이 허약한 가운데 금융기관이 부채를 축소하는 경우 경기회복은 예상보다 지연될 수 있음
 - 미국과 아시아는 민간소비와 고정투자가 모두 회복세를 보이고 있음. 미국은 2009년 3/4분기 민간소비가 전년동기 대비 2.8% 증가해 플러스로 반등한 후 4/4분기 1.6%, 2010년 1/4분기 3.5%로 지속적으로 회복하고 있음
 - 미국의 고정투자는 2009년 4/4분기 5%로 반등한 후 2010년 1/4분기는 크게 둔화된 0.1% 증가율을 보여 미래 성장기반이 취약성을 보임
 - 유럽은 민간소비와 고정투자가 모두 마이너스 성장을 나타냄. 민간소비는 반등세를 보이고 있으나 재정위기의 위협이 노출되면서 위축되고 있음
 - 유럽의 고정투자는 마이너스 성장이나 감소폭은 줄어들고 있음

5) 실질적인 혜택을 얻기 위해서는 4월까지 주택 거래를 해야 하는 것으로 알려짐

6) 2010년 6월 23일 보도자료 등



자료 : 블룸버그

■ 중국의 위안화 절상은 장기적으로 세계무역구조 변화를 초래할 수 있음

- 중국은 위안화 절상을 수출위주 성장에서 내수위주로 성장동력을 추동하는 계기로 활용할 것이며 중국 서부의 내륙인프라 등에 대한 고정투자와 소비진작책을 강화할 것으로 판단됨
- 위안화 절상으로 수입가격이 낮아진 주요 원자재에 대한 구매는 증가할 것으로 예상됨
- 또한 위안화 절상은 소비 및 소득증가와 함께 소비재 수입 증가 요인으로 작용할 것임
 - 다만, 수입가운데 중간재 비중이 높아 총수입이 증가하는 데는 한계가 있음
- 2008년 노동합동법 시행과 소득세법병합(외자소득세법+국내소득세법)으로 임금 등 기업의 비용이 증가하고 수출기업에 대한 지원이 축소됨으로써 약화된 수출경쟁력에 더욱 부담을 줄 수 있음
- 위안화 절상을 계기로 중국의 경제발전 방식은 기존의 수출위주형에서 내수중심형으로 전환이 촉진될 것임
 - 중국은 산업구조조정 정책과 함께 환율정책을 장기적으로 유연하게

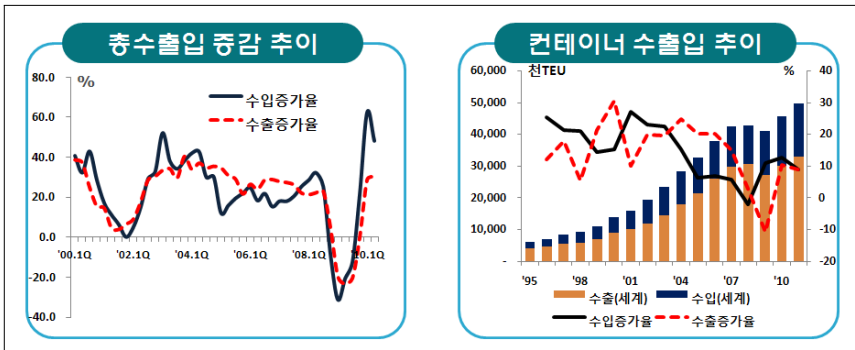
활용할 것으로 보임

- 안정적인 경제성장을 유지하기 위해서는 수출을 대신할 투자와 민간 소비가 늘어나야 하므로 중국은 인프라 투자확대 등 내수확대 시책을 추진할 것임

■ 중국은 위기 이후 수입이 증가하고 있어 위안화 절상으로 수입 증가세가 가속화 될 전망

- 금액 기준 총수입증가율이 2008년 1/4분기 29%에서 2009년 1/4분기 -31%로 크게 감소했다가 2010년 1/4분기는 63%로 급증해 수출증가율을 앞지르고 있음
- 물동량 기준의 적컨테이너 수입은 2008년 -2%에서 2009년 11%, 2010년 13%로 증가할 것으로 예상됨
 - 이는 수출증가율 2.7%, -10.6% 10.5% 보다 빠른 속도의 회복임

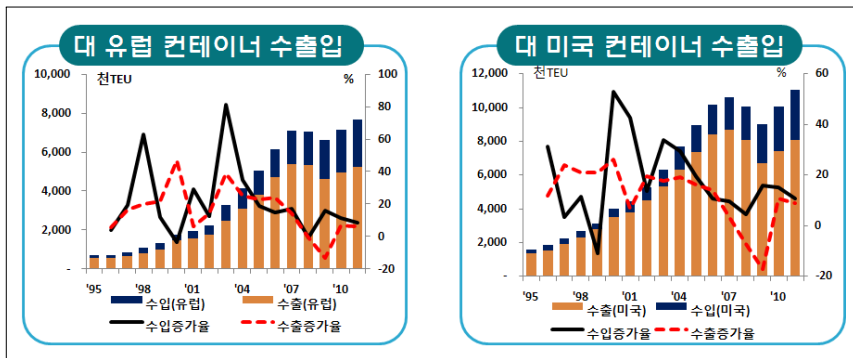
| 그림 1-6 | 중국의 수출입 증가 추이



자료 및 주 : 총수출입은 금액 기준이며(QOQ). 중국해관, KITA자료임. 컨테이너 수출입은 적컨테이너 물동량 기준이며 Global Insight, IHS 자료임

- 중국의 대 유럽 수입증가율은 2009년 16%, 2010년 11%를 보일 것으로 예상되며, 대 미국 수입증가율은 2009년 16%, 2010년 15%의 증가세를 보일 것으로 예상됨

| 그림 1-7 | 중국의 컨테이너 수출입 증가 추이



자료 및 주 : 적컨테이너 물동량 기준이며 Global Insight, IHS 자료임

■ 세계경제는 위기 이후 회복세를 앞당기고 있으나 남유럽의 재정위기, 출구전략 등 리스크 요인이 내재하고 있음

- 비록 그 규모는 종전의 금융위기에 비해 크지 않다고 하더라도 남유럽 국가들의 재정악화로 인한 신용위기가 재현될 경우 세계 경기 회복은 지연될 우려가 있음
- 금융기관의 무분별한 투자와 외형경쟁으로 인한 경제위기의 재발을 방지하고자 하는 세계의 금융기관 건전화 계획이 추진되고 있어 금융기관의 유동성 확보를 위한 디레버리징 추진시 기업의 유동성과 신규 대출에 영향을 줄 것으로 판단됨
 - 이로 인해 투자와 민간소비가 위축되는 경우 세계경기 회복은 더욱 지연될 수 있음
 - 또한 은행세의 도입과 미국의 금융개혁법안⁷⁾으로 은행의 건전성은

제고될 수 있으나 중장기적으로 기업과 민간의 투자와 활동은 제한될 수 있음

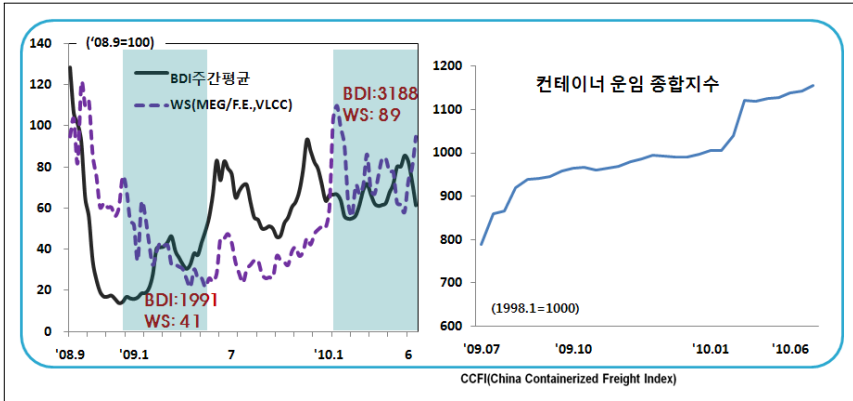
- 위안화 절상의 폭이 크지 않지만 위기 이후 경제상황과 맞물려 세계 무역 구조의 변화를 초래할 것으로 예상됨
 - 2010년 6월 중국이 복수통화바스켓으로 환율제도를 환원함으로써 위안화 절상이 나타나지만 여전히 관리변동환율제도로써 단기간에 큰 폭의 변화는 나타나지 않을 것임
 - 다만, 장기적으로 중국의 산업구조 조정과 함께 수출위주형 성장이 내수위주형 성장으로 전환되는 경우 세계 무역구조변화와 수출입 물동량 변화에 영향을 미칠 것임

2 해운시황 변화

 2010년 상반기 해운시황 주요지표는 안정적인 회복세를 시현

- 해운시황의 회복은 물동량 증가와 함께 신조 인도지연, 취소, 계선, 감속운항, 원유의 저장시설 활용 등 선박 공급 조절 노력의 성과
- 건화물선 지표는 2010년 상반기 평균 BDI가 3,188포인트를 기록, 2009년 상반기의 1,991포인트에 비해 큰 폭 상승
- 유조선 지표는 2010년 상반기 평균 WS(중동-극동 VLCC 기준)가 89로서 2009년의 상반기 평균 WS 41에 비해 큰 폭 상승
- 컨테이너선 지표는 2010년 6월 상하이 컨테이너종합운임지수가 1,155로서 2009년 하반기 반등세를 시현한 후 지속적으로 회복세를 보임
 - 2009년 7월 790을 기록한 후 상승세 지속

7) 미국은 6월 25일 상하원이 75년만에 최대의 금융개혁을 추진할 단일법안(도드-프랭크법안)을 도출했음. 이는 상업은행의 투자활동을 제한하고 감독시스템을 강화하는 것이 기본 골자임. 이에 앞서 6월 24일 영국, 독일, 프랑스는 은행의 부채에 과세하는 은행세를 도입하는데 합의한 바 있음. 이는 G20의 다른 국가들의 참여로 확대될 가능성이 있음

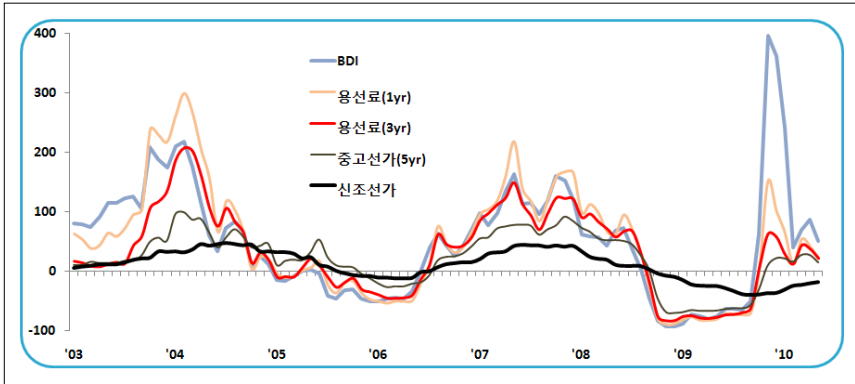


자료 : 발틱해운거래소, Fearnley, Howe Robinson

운임 상승에 이어 용선료, 중고선가, 신조선가도 회복되고 있음

- BDI로 표시한 운임이 2009년 하반기 큰 폭의 증가율을 기록한 후 지속적으로 상승세를 이어가고 있으며 1년물 용선료와 3년물 용선료가 각각 회복세를 보이고 있음
 - 장기 용선료가 아직 충분히 회복되지 않은 것은 시장의 미래에 대한 불확실성을 반영하고 있기 때문인 것으로 판단되며 중고선가의 회복세가 더딘 것도 마찬가지로 이유로 보임
 - 신조선가의 경우 아직 마이너스 증가율을 보이고 있으나 하락세가 점차 둔화되고 있음
- 최근 신조인도량이 크게 늘어 시황의 회복세가 다소 둔화되는 양상을 보이고 있음

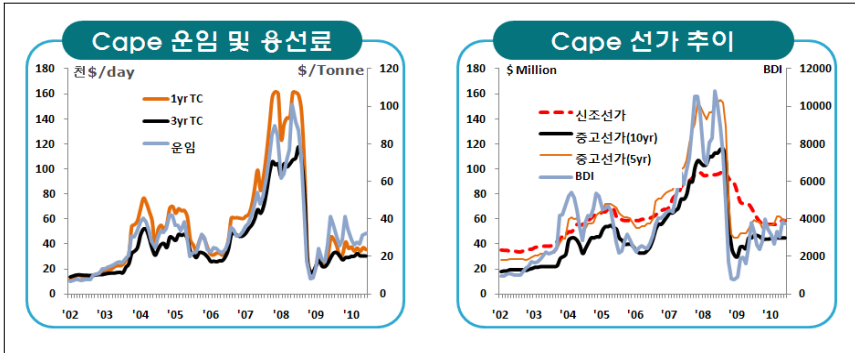
| 그림 1-9 | 주요 시황 지표 추이(yoy)



자료 및 주 : Cape 선박의 전년 동기대비 증가율이며 Clarkson, SIN을 KMI가 분석

■ 운임 상승에도 용선료와 선가는 보험세를 보여 장기 시황의 불투명성을 반영

- 2010년 1-5월 케이프선의 브라질-중국 평균 운임은 톤당 28달러 수준으로 전년 동기의 20달러 수준에 비해 40%정도 증가했음에도 용선료(3년 기준)는 그에 비해 낮은 30% 수준을 보임
 - 1년기준 용선료는 운임의 인상속도와 유사하게 같은 기간 약 36%의 상승세를 보이고 있음
- 선박가격의 경우에도 중고선가와 신조선가의 회복이 상대적으로 더디게 나타나고 있음
 - 또한 중고선가의 경우 같은 기간 20%정도 상승세를 보여 본격적인 시황 상승을 기대하는 것은 이른 것으로 판단됨
 - 신조선가는 여전히 -23%로서 장기 시황에 대한 불확실성이 큰 것으로 판단됨. 케이프 선형의 신조인도 예정량이 상대적으로 많은 것도 원인이 됨



자료 및 주 : yoy 기준. Clarkson, SIN

2010년 1-5월 선박해체는 전년동기 대비 18%감소하여, 신조인도량과 함께 선박공급량을 증가시킴

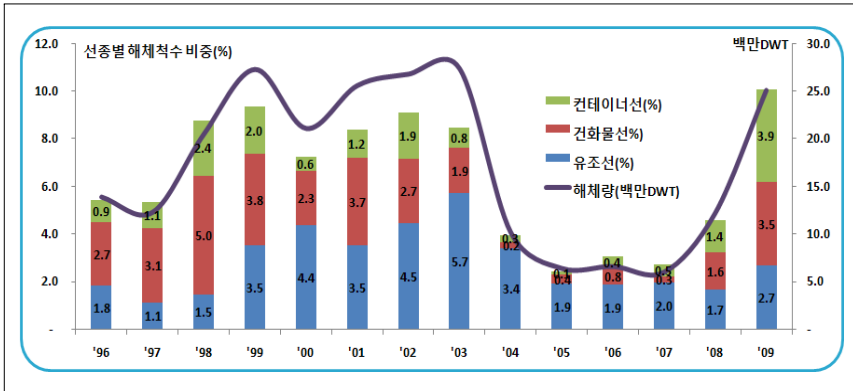
- 컨테이너선은 2010년 1-5월 기간 동안 월평균 11척의 해체실적을 보여 2009년 월평균 17척 대비 34.5%감소했음
 - TEU기준으로도 약 39%의 감소해 지난 해 34만TEU의 해체에 크게 미치지 못할 것으로 예상돼 선박공급 부담이 늘것으로 예상됨
- 건화물선은 2010년 1-5월 월평균 10척의 해체실적을 보여 2009년 월평균 22척의 절반수준에도 미치지 못함
 - 건화물선의 신조 인도예정량이 상대적으로 많아 해체량 감소는 선박공급 부담을 가중시킬 수 있음
- 유조선은 단일선체 해체에 힘입어 2010년 1-5월 기간 동안 월평균 20척의 해체실적을 보여 전년도 대비 73%로 급증
 - 현재 72척 정도의 VLCC 단일선체도 해체될 예정으로 유조선 해체는 지속될 것임

| 표 1-1 | 선종별 월평균 해체실적 증감

연도	컨테이너선		건화물선		유조선		합계	
	척수	천TEU	척수	백만DWT	척수	백만DWT	척수	백만DWT(건+유)
2009년 1-12월	17	31.2	22	0.9	12	0.7	50	1.6
2010년 1-5월	11	19.1	10	0.4	20	1.3	41	1.7
증감(%)	-34.5	-38.9	-54.2	-55.4	73.1	90.0	-18.0	9.9

자료 : Clarkson, SIN, KMI 분석

| 그림 1-11 | 해체실적 추이



자료 : Clarkson, SIN

제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망

1 컨테이너선 시황변화의 특징

1) 운임

원양항로, 금년 들어 회복세 뚜렷

- 2010년 들어 원양항로의 운임은 2009년 하락기를 지나 2010년 1, 2분기 상승세를 이어가고 있음
 - 이는 세계 경제가 위기 국면에서 벗어나 서서히 회복과정에 진입하면서 수요가 되살아 난 한편, 감속운항 등 적절한 선대 조절 노력에 따른 것으로 판단
 - 특히, 컨테이너장치의 부족에 따라 운임이 추가 상승할 수 있는 여지가 있었던 것으로 보임
- 중국 상해항운교역소에서 발표하는 컨테이너선운임지수 CCFI는 4월 잠시 약세를 보였으나, 2009년 하반기 이후 지속적인 상승세를 보이고 있음
 - 2010년 6월 18일 CCFI 지수는 2009년 7월 대비 46.3% 상승한 1,155.09 포인트를 기록함
 - 유럽, 미서안, 미동안 항로의 경우 2009년 7월 대비 각각 104.8%, 45%, 21.5%의 상승률을 보였음
- KMI 원양항로 운임지수에 따르면 2009년에 비해 각항로별 운임지수는 5~10 포인트 상승함

| 표 2-1 | KMI 조사 원양 컨테이너항로 운임지수

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008년	2009년					2010년	
		연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4
북미	수출	109.9	98.8	95.8	95.9	100.9	97.9	108.4	109.8
	수입	119.7	112.5	93.0	91.9	94.6	98.0	100.1	103.7
유럽	수출	111.1	84.0	77.9	79.0	85.7	81.7	87.1	91.3
	수입	98.2	73.2	72.9	85.4	86.0	81.9	87.1	89.3

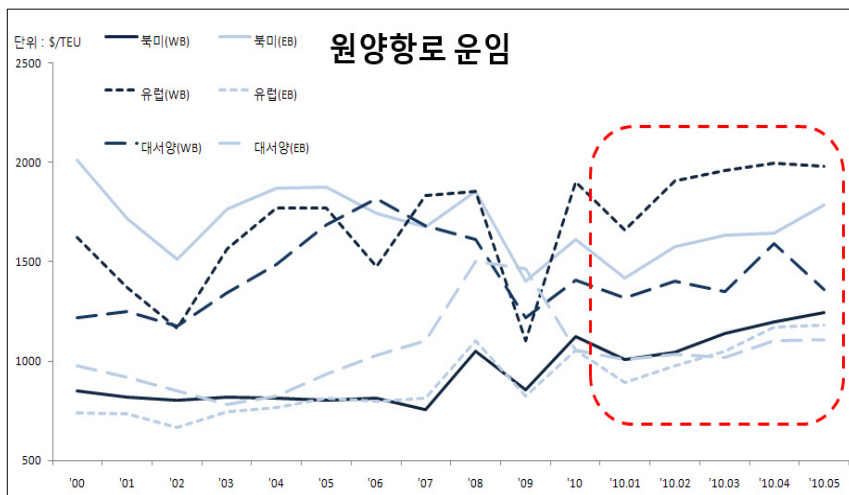
자료 : KMI 패넬 조사.

- 알파라이너에 따르면, 감속운항으로 총선대의 4.1%를 흡수할 수 있으며, 특히, 유럽항로, 북미항로의 선박들의 각각이 78%, 53%가 감속운항을 하고 있다고 전해짐⁸⁾
- 불황기 이후 컨테이너장치제조업체들의 영업 중단에 따라 시장에서 현재 장치 제조에 많은 애로를 겪고 있음. 이는 운임의 추가적인 상승에 영향을 미치고 있음⁹⁾

8) Alphaliner Weekly Newsletter, Extra Slow Steaming to absorb 580,000 teu, 2010.05.25.

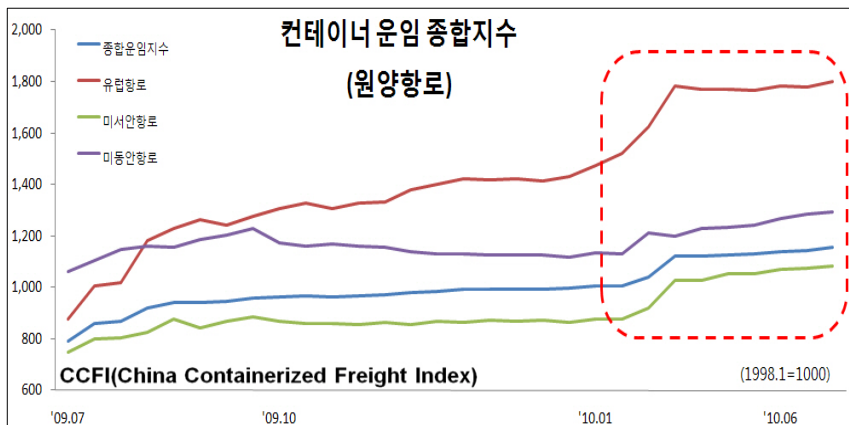
9) Lloyd's List, 2010.6.11

| 그림 2-1 | 원양항로 운임추이



자료 : 선주협회.

| 그림 2-2 | CCFI(중국컨테이너운임지수) 원양항로 운임추이



자료 : 상해항운교역소, KMI 분석.

■ 근해항로, 점진적인 회복세 지속

- 2009년 3분기 이후 상승세를 이어가고 있지만, 원양항로에 비해 상승폭은 크지 않음
 - 이는 아시아 역내 선사들의 고질적인 과당경쟁 구조, 대형선의 투입 등에 시장이 민감하기 때문인 것으로 풀이됨

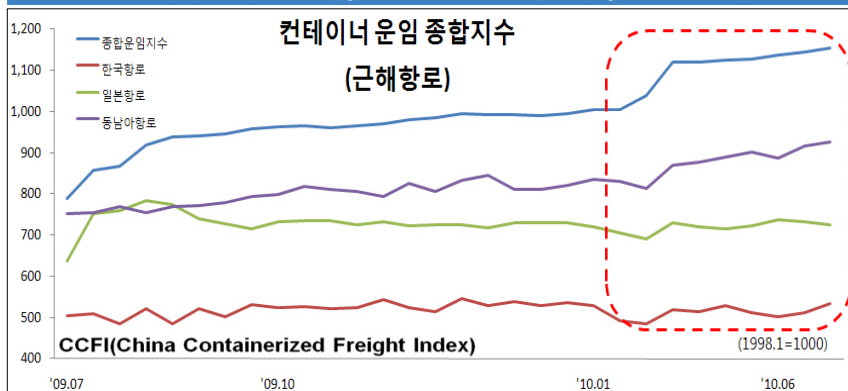
| 표 2-2 | KMI 조사 근해 컨테이너항로 운임지수

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008년	2009년					2010년	
		연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4
동남아 항로	수출	118.8	85.2	81.2	88.8	91.8	89.7	90.6	91.8
	수입	112.5	89.8	91.8	79.3	82.7	82.6	81.6	83.2
한중 항로	수출	70.2	60.1	70.8	68.4	73.7	66.7	77.0	77.9
	수입	80.0	66.2	68.9	71.7	74.8	70.9	76.3	78.3
한일 항로	수출	94.5	86.7	76.3	83.8	84.5	85.0	84.8	83.0
	수입	86.5	78.5	84.7	73.0	76.2	76.1	76.8	76.5
한러 항로	수출	100.1	81.9	81.8	73.5	79.2	77.4	79.7	79.5
	수입	98.2	86.2	75.0	69.2	72.9	77.5	72.7	72.6

자료 : KMI 패넬 조사.

| 그림 2-3 | CCFI(중국컨테이너운임지수) 근해항로 운임추이



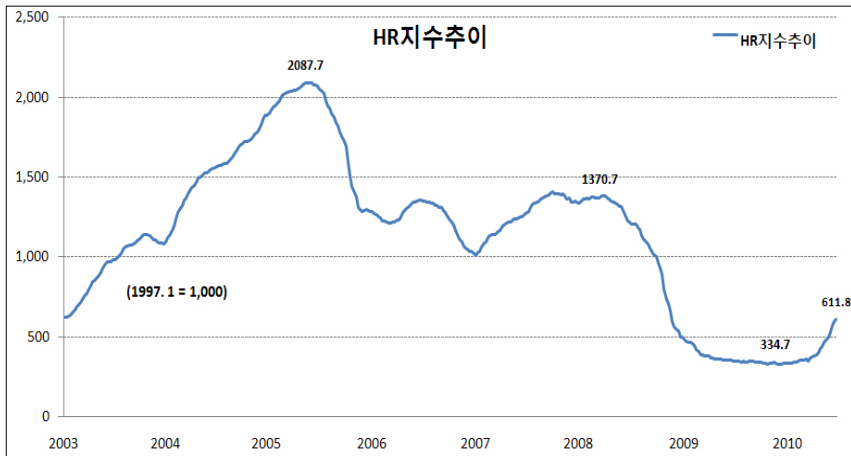
자료 : 상해항운교역소, KMI 분석.

2) 용선료

HR지수 추이와 전망

- 컨테이너용선지수(Howe Robinson Container Index)는 금년 1월 335.5포인트 이후 완만한 상승세를 보이고 있으며, 6월 넷째주 611.8포인트를 기록했음
 - 6월 이후 500포인트를 돌파하면서 빠른 회복세를 보이고 있음
- 용선지수 상승세의 가장 큰 원인은 컨테이너선 원양선사들의 감속운행 등의 공급조절과 미국, 유럽의 물동량 증가가 회복되고 있기 때문인 것으로 판단됨
- 미국 및 유럽 물동량 회복이 예상됨에 따라 HR지수는 당분간 빠른 회복세가 나타날 것으로 전망됨

| 그림 2-4 | HR지수 추이



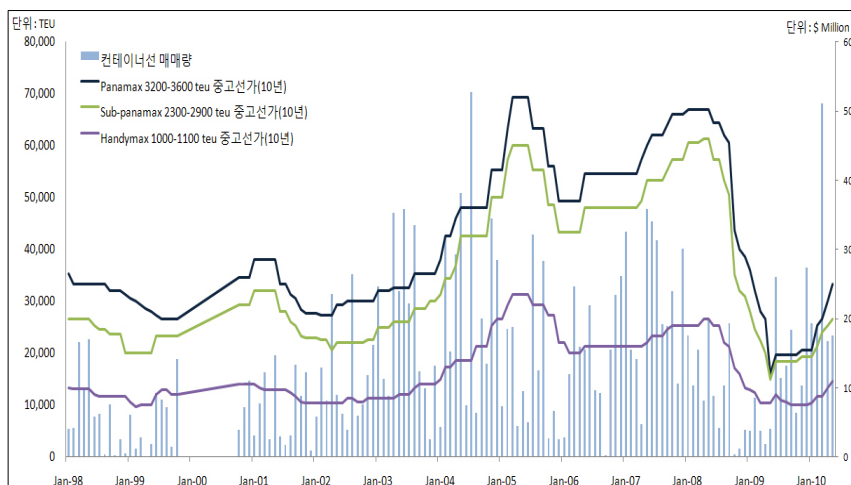
자료 : KMI 분석.

3) 중고선가

2010년 컨테이너선 매매 전년 동기 대비 큰 폭으로 회복

- 2008년 말 저점을 통과한 이후 컨테이너 중고선 거래도 다소 회복 기미를 보이며, 2010년 3~4만 TEU 수준 유지
 - 특히, 2010년 5월 기준 컨테이너 중고선 매매의 전년 동기 대비 증가율은 300%를 넘어서면서 회복세로 반전되었음
- 또한, 중고선 가격도 상승세를 보이고 있는데, 특히 파나막스급 중고선가의 상승세가 두드러짐
 - 경기 회복에 대한 기대로 최근 선사들의 선박 투입이 증가하고 있는데, 특히 원양 정기선사들의 3,500TEU급 이상 중대형선 투입 증가로 파나막스급 용선료 상승이 두드러짐

| 그림 2-5 | 컨테이너선 매매량, 매매가 추이



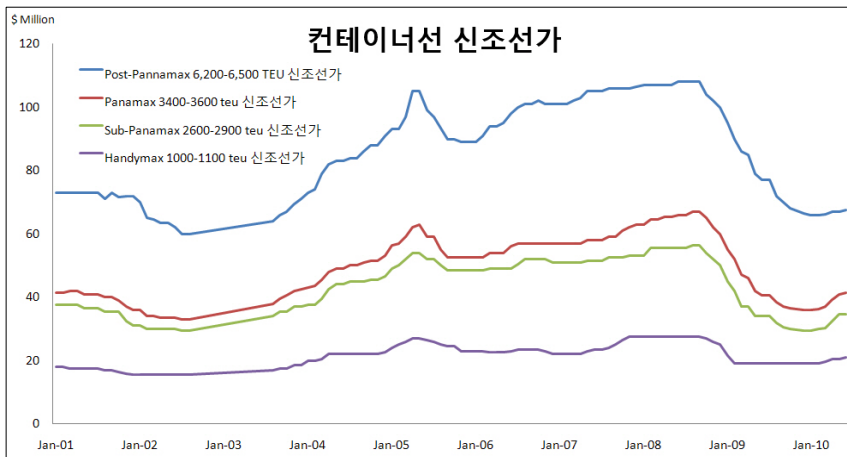
주 : Clarkson자료, KMI 분석

4) 컨테이너선 신조선가 추이

2010년 신조선가 하락폭 둔화, 중소형선 소폭 상승

- 포스트 파나마급 컨테이너선 신조선가는 2009년말 이후로 6,700만 달러 선을 유지하고 있음
 - 이는 금융위기 이전 대형선 위주로 발주한 것에 기인함
- 이에 반해, 중소형 컨테이너선의 신조선가는 소폭 상승
 - 파나마스, sub-파나마스, 핸디막스의 신조선가는 2009년말에 비해 각각 15.3%, 16.9%, 10.5% 상승하였음

| 그림 2-6 | 컨테이너선 신조선가 추이



주 : Clarkson자료, KMI 분석

2 컨테이너선 수급 현황과 전망

1) 수요 전망

2010년 물동량, 전년대비 9.7% 증가한 1억 3,600만 TEU 예상

- 미국발 금융위기 이후 2009년 물동량은 전년 대비 9.5% 감소하였으나 소비 수요가 호전될 것으로 예상됨에 따라 2010년에는 1억 3,600만 TEU, 2011년에는 1억 5,100만 TEU를 기록할 것으로 보임
- 2010년 3월 말에 예측한 2010년 물동량은 1억 3,000만 TEU이었으나 미주 및 유럽의 수요가 호전될 것으로 예상되어 2010년 5월에 예측한 금년 물동량은 이 보다 600만 TEU 상승한 1억 3,600만 TEU로 전망됨
- 또한 주요국의 산업생산(Industrial Production)도 2009년 하반기부터 상승세로 반전하고, 미국의 무역진흥정책 및 유럽의 경기회복 등 수요증대에 따라 향후 물동량은 증가세를 이어갈 것으로 예상됨

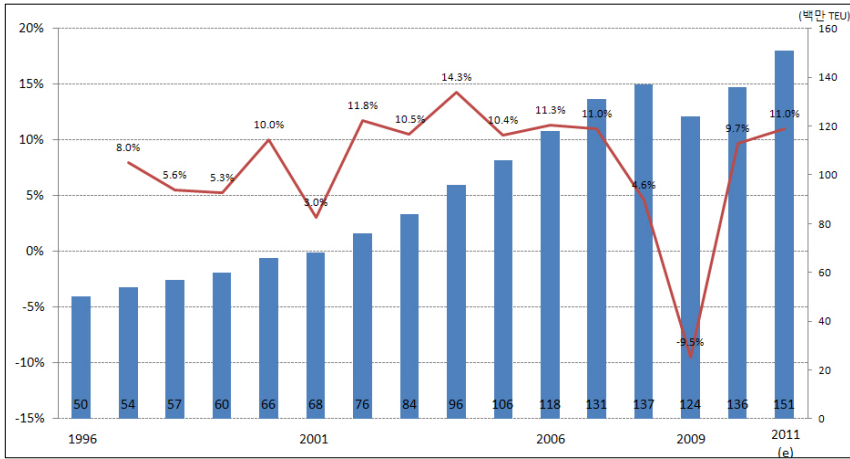
| 표 2-3 | 세계 컨테이너 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU

연도	해상물동량	연도	해상물동량	연도	해상물동량
1997	54	2002	76	2007	131
1998	57	2003	84	2008	137
1999	60	2004	96	2009	124
2000	66	2005	106	2010(E)	136
2001	68	2006	118	2011(E)	151

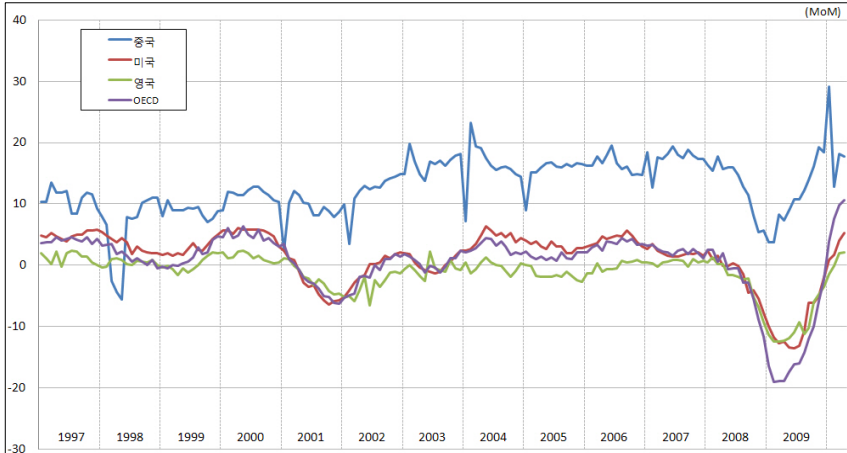
자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly 각연호, May 2010.

| 그림 2-7 | 세계 컨테이너 해상물동량 증가율 추이 및 전망



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly 각연호, May 2010, KMI 분석.

| 그림 2-8 | 주요국 산업생산 증가율 추이 전망



주 : 1997년 1월~2010년 5월 분석.

자료 : Clarkson, KMI 분석.

2010년 북미 및 유럽항로 물동량, 증가세로 돌아설 전망

- 2010년 북미항로의 물동량은 1,990만 TEU로 2009년 대비 8.2% 증가할 것으로 전망됨
 - 미시간 소비자심리지수(Consumer Sentiment Index)¹⁰⁾는 5월 63.3p로 4월 57.7에 비해 5.6p 상승, 3개월째 상승세를 이어가고 있음(2월 46.4p, 3월 52.3p)¹¹⁾
 - 컨퍼런스 보드의 다른 지수인 소비자 현재지수(Present Situation Index)와 기대지수(Expectations Index)도 각각 28.2, 77.4에서 30.2, 85.3포인트로 상승함. 이는 미국 소비자들이 미국 경제에 대해서 좀 더 신뢰하고 있다는 것을 의미함¹²⁾
 - 특히, 미국의 수출드라이브 정책 등이 호전요인으로 작용할 전망이다¹³⁾
 - 2010년 5월 미국의 실업률은 9.7%로 0.2%p 떨어졌으나, 이는 계약직 고용자의 증가로 인한 결과임¹⁴⁾
- 2010년 유럽항로의 물동량은 1,690만 TEU로 2009년 대비 11.2% 증가할 것으로 전망됨
 - 다만, 유럽의 재정위기에 따른 영향이 문제될 수 있음. 유럽의 재정위기가 1~2년 장기화될 경우 유럽항발 물동량이 줄어들 것으로 예상됨
 - 또한 유로존 5월 경기신뢰지수가 98.4를 기록해 지난달에 비해 2.2포인트 하락하였고, 4월 유럽지역 실업률은 10.1%를 기록해 이는 재정

10) MCSI, 미시간 대학교에서 발표, 1964년 12월을 100으로 함. 매달 500개 이상의 가구에 50개 문항의 설문조사하고, 1~3년의 장기적인 기간의 소비자 심리를 파악함. 한편, 미국 소비자신뢰지수(US Consumer Confidence Index)는 민간기관 The Conference Board에서 작성한 것으로 1967년에 산출 시작, 1985년을 100으로 함. 매달 현재 경제상황(40%) 및 미래 기대(60%)에 대한 가계의 의견을 반영하고, 향후 6개월 이내의 소비자 지출에 대한 설문을 실시함

11) The Conference Board, The Conference Board confidence Index Increases, 2010.05.25.

12) The Conference Board, The Conference Board confidence Index Increases, 2010.05.25.

13) The New York Times, Obama Outlines Drive to Raise U.S. Exports, 2010.3.11.

14) IndustryWeek.com, U.S. Unemployment Rate Falls to 9.7%, 2010.6.4.

위기의 여파가 계속 되고 있음을 의미함¹⁵⁾

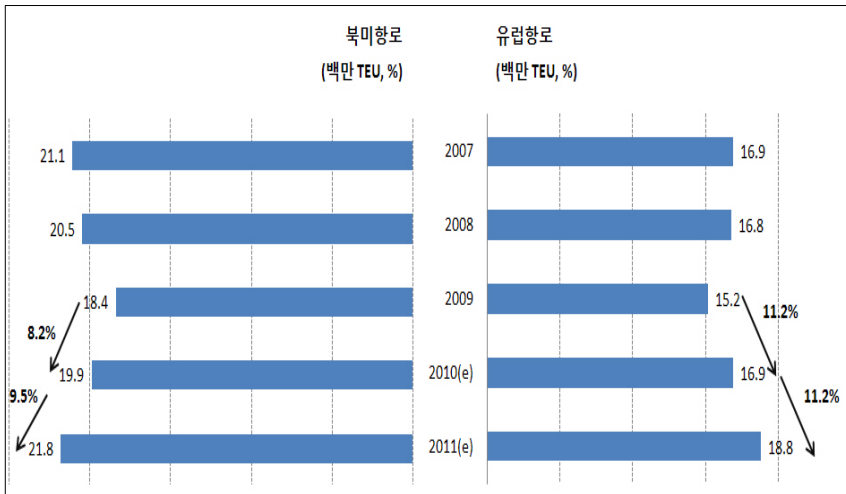
| 표 2-4 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU

구분		2007년	2008년	2009년	2010년(E)	2011년(E)
북미항로	물동량	21.1	20.5	18.4	19.9	21.8
	증가율	4.3%	-2.8%	-10.2%	8.2%	9.5%
유럽항로	물동량	16.9	16.8	15.2	16.9	18.8
	증가율	14.2%	-0.6%	-9.5%	11.2%	11.2%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, May 2010.

| 그림 2-9 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, February 2010, KMI 분석.

15) Economicpopulist.org. Europe Unemployment Rate Increases 10.1% in April, 2010.6.1

2) 공급 전망

컨테이너선 공급량은 장기적으로 시황 개선에 부담으로 작용

- 2010년 세계 컨테이너선 공급 규모는 전년 대비 6.2% 증가한 1,290만 TEU, 2011년에는 13.8% 증가한 1,468만 TEU로 전망됨
 - 이와 같은 공급 증가속도는 시황 회복에 부담
 - 2010년 신조선 인도량 잠정규모는 127만 TEU으로, 전체 발주량의 척수 기준으로는 38.4%, 선박량 기준으로는 31.6%에 해당함
- 한편, 2010년 3월 말 세계 컨테이너선 등록선대는 4,870척(1,341만 TEU)이며, 향후 2015년까지 인도 예정 선박은 688척(408만 TEU)로 등록 선대의 척수로는 14.1%, 선박량으로는 30% 수준임
- 컨테이너선 인도량은 2010년 6월말 기준 52만 TEU에 달해, 작년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보이지만 해체량은 그에 못 미쳐, 이는 향후 공급압력을 줄 것으로 전망됨

| 표 2-5 | 등록선대와 인도예정선대 비교

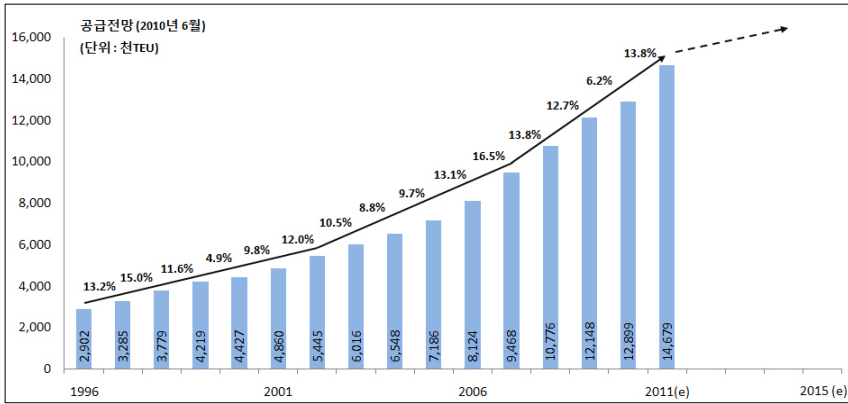
단위 : TEU

구분	척수	TEU
전 세계 등록선대	4,870	13,407,160
인도예정선대	688	4,028,239
비중	14.1%	30.0%

주 : 등록선대는 2010년 6월 말 기준이며, 인도예정선대는 2015년까지임.

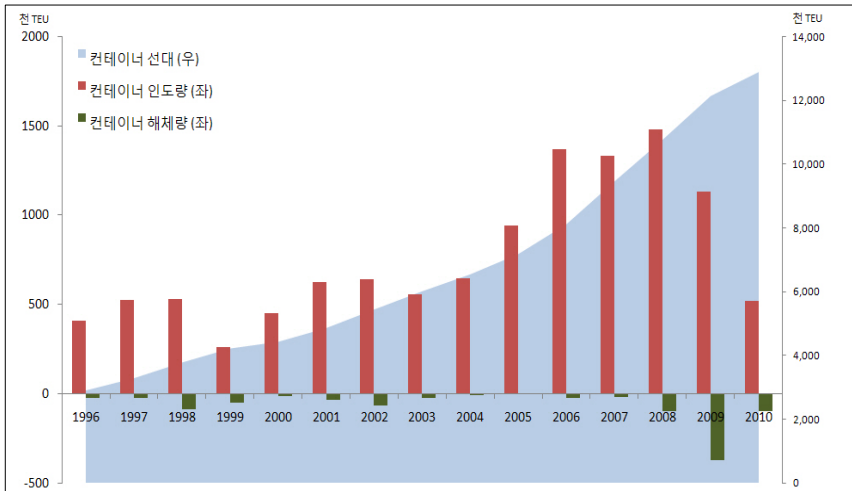
자료 : Clarkson, Shipping Intelligence Network.

| 그림 2-10 | 컨테이너선 공급전망



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, May 2010, KMI 분석.

| 그림 2-11 | 컨테이너선 공급 (선대, 인도량, 해체량)



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, May 2010, KMI 분석.

2010년 해체량, 전년 대비 감소하여 공급 압력이 커질 것으로 전망

- 2010년 컨테이너선 해체량은 2009년 37만 4,200TEU에 비해 41% 감소한 22만 2,100TEU로 전망됨
- 컨테이너선 인도량에 비해 해체량의 감소폭이 커서 이는 컨테이너선 시장개선에 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단됨

| 표 2-6 | 전망시기별 세계 컨테이너선 해체량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년(E)	2011년(E)
'09.01	20.4	23.8	101.5	157.9	133.1	-
'09.04	20.7	20.1	100.0	202.9	150.7	-
'09.07	23.8	20.6	98.9	210.9	160.0	-
'09.12	23.8	20.6	99.9	327.1	188.2	-
'10.05	-	20.9	99.9	374.2	222.1	134.7

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, 2009년 각월호, May 2010년.

컨테이너선 계선량의 지속적인 감소는 현재 컨테이너선 공급량 압력에 또 다른 요인으로 작용

- 2010년 6월 중순 기준 총 38만 1,000TEU가 계선된 것으로 추정되었는데, 이는 세계 컨테이너 선박량의 2.8%의 규모임¹⁶⁾
- 계선량은 지난 9월 이후 다소 감소 추세를 보이고 있는데, 이는 신규 서비스 투입, 선박량 업그레이드, 감속운항(slow steaming)이 지속된 결과로 보이며,
- 추가 신규 서비스 및 물동량 증가가 뒷받침 되면서 계선량이 50만 TEU 이하까지 떨어졌음
- 하지만, 계선량 감소는 현재 컨테이너선 공급량 증가로 이어지는 또 다른 측면이 있음

16) ALPHALINER, "Idle containerships fall to 380,000 teu", Weekly Newsletter, Issue 25, Volume 2010, 2010.06.15.

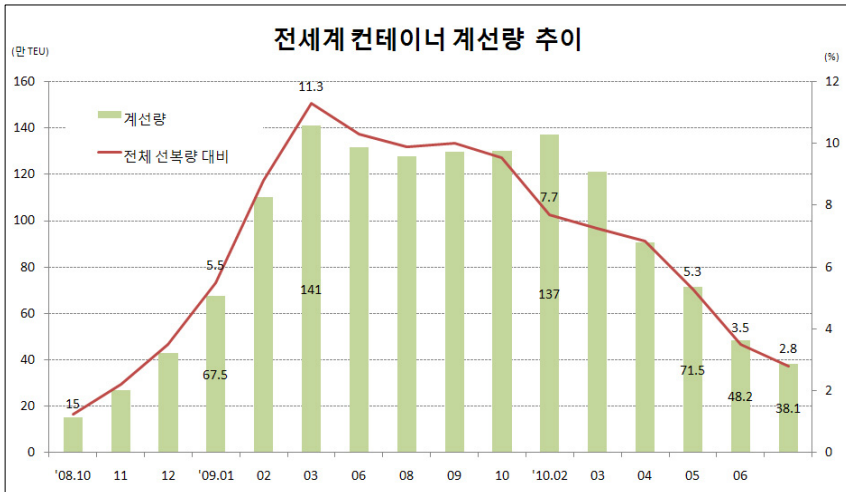
| 표 2-7 | 세계 컨테이너선 계선량 추이

단위 : 만 TEU, %

구분	척수	TEU	전체 선복량 대비
'08.10	70	15	1.25
'09.01	255	67.5	5.5
'09.03	484	141	11.3
'09.06	533	131.5	10.3
'09.09	548	129.8	10
'10.02	532	137	7.7
'10.05	355	71.5	5.3
'10.06.01	234	48.2	3.5
'10.06.15	192	38.1	2.8

자료 : AXS-Alphaliner. 각월호.

| 그림 2-12 | 컨테이너선 계선량 추이

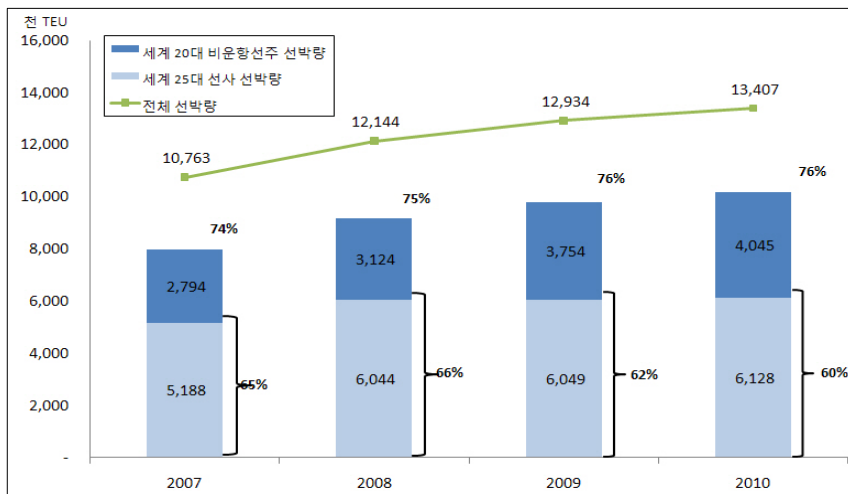


자료 : Alphaliner Weekly, KMI 분석.

■ 비운항선주의 선박량 비율 증가 추세

- 2010년 세계 25대 주요 운항선사 및 20대 비운항선주의 선박량은 각각 613만 TEU, 405만 TEU로 세계 컨테이너선 선박량(1,341만 TEU)의 76%에 달함
 - 2010년 비운항선주의 선박소유 비중은 2007년과 2008년의 26%, 2009년의 29%보다 다소 높은 30%로 전망됨
 - 한편, 계선량 중 비운항선주의 비율은 감소폭이 크지 않은데, 운항선사들은 감속운항과 같은 방법으로 서비스 선박 투입량을 늘리는 형태로 계선량을 줄이고 있는 반면, 비운항선주들의 선박은 용선수요가 크게 늘지 않아 계선선박이 상대적으로 증가하고 있는 것으로 파악됨

| 그림 2-13 | 세계 주요 운항선사와 비운항선주의 선박량 추이 및 전망



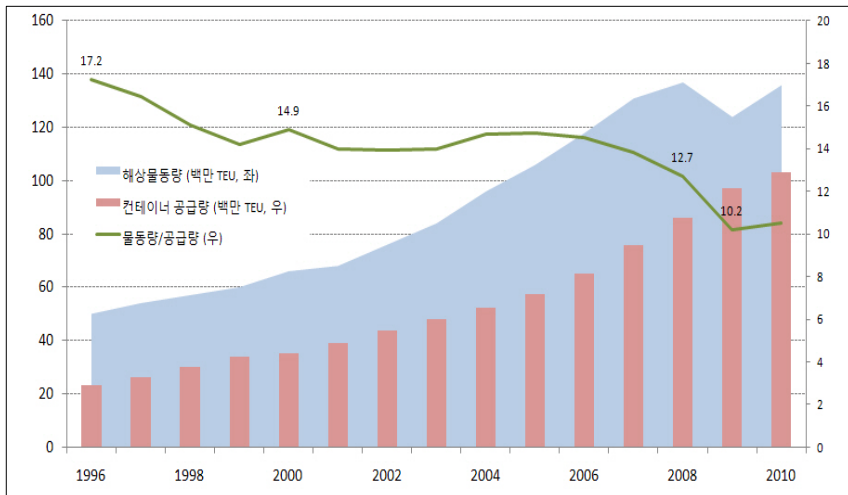
자료 : Clarkson, Container Intelligence May 2010년, 각연호.

3) 수급 전망

2010년 완만한 회복의 연장

- 컨테이너선 수급은 2009년 저점을 형성한 이후 2010년에도 회복세를 이어갈 것으로 전망됨
- 다만, 그 동안 늘어난 선박량 공급의 부담으로 수급의 급격한 개선은 어려울 것으로 판단되며 향후 1~2년 정도는 완만한 회복이 예상됨

| 그림 2-14 | 컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : Clarkson.

- 하지만, 최근 계선, 감속운항 등 선박공급조절 능력이 추가되어 바로 회복세가 나타나

3 컨테이너선 시황 전망

1) 원양항로

■ 유럽항로 회복세를 조심스럽게 예상하고 있음

- 2010년 북미항로 운임지수는 지난 1분기 때 전망치보다 수출항로의 경우 3.7포인트 하락, 수입항로의 경우 1.3포인트 상승 조정함
 - 1분기 조사 응답에 비해 소폭 하향 조정했는데, 유럽 항로 회복세를 조심스럽게 예상했었음. 이는 패널들이 대형선 인도에 따른 수급 불균형의 부정적인 요인 등에 따른 부정적 시각이 다소 우세한 것으로 판단됨
- 유럽항로의 경우 지난 1분기 전망치보다 높게 조정됐음
 - 최근 남부유럽 재정위기 확산 우려의 부정적 시황 요인이 존재하나 7,500억 유로 규모의 유로권 긴급 패키지 합의가 이루어져 재정위기 확산 우려가 다소 불식되었다는 점, 그리고 최근 유로화 약세에 따른 수출 증가 등 점진적인 경제회복에 따라 긍정적 시각이 늘어난 것으로 판단됨

| 표 2-8 | 2010년 2분기 원양항로 운임지수 조사

구분	항로	수출입	전망시점				
			2010년 3분기전망	2010년 4분기전망	2010년 전망	2011년 상반기	2011년 하반기
원양 항로	북미	수출	109.7 (-6.7)	110.0 (-5.1)	109.5 (-3.7)	111.0	111.0
		수입	103.8 (+2.7)	103.3 (+0.8)	102.7 (+1.3)	104.0	105.3
	유럽	수출	94.0 (+5.8)	91.8 (+4.1)	91.1 (+3.4)	91.0	92.7
		수입	91.7 (+4.1)	91.6 (+4.5)	89.9 (+2.5)	89.1	90.3

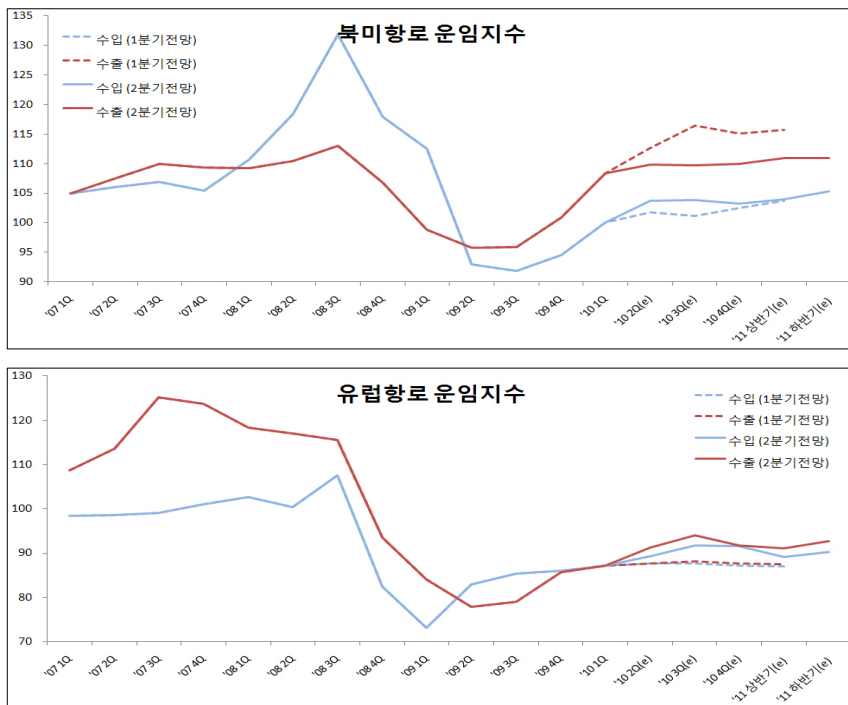
주 : () 는 3월 조사와의 차이

자료 : KMI 패널 조사

원양항로 운임지수, 2010년 이후 완만한 상승세 전망

- 북미항로는 금년 1분기부터 상승세 유지
 - 성수기 진입으로 물량 회복 및 성수기 할증료 부과 등 운임인상 시도
 - 성공적인 장기운임계약(CSC) 성공적 체결이 운임인상으로 이어짐
 - 2009년 금융위기 이후 컨테이너 제작 물량이 줄어 현재의 공컨테이너 부족현상으로 이어짐. 이로 인해 운임 상승 요인이 발생함
- 유럽항로의 경우에도 운임강세 전망
 - 선복 감축 대비 물량 증가로 운임인상 실현
 - 대형선 인도에 따른 수급 불균형의 부정적인 요인은 항시 존재함

| 그림 2-15 | 분기별 원양(북미, 유럽)항로 시황전망



자료 : KMI 패널 조사.

2) 근해항로

패널은 2010년 전망을 2010년 1분기때 보다 소폭 하향 전망

- 2010년 근해항로의 운임지수는 동남아 수입, 한중 수입 항로를 제외한 모든 항로에 있어 지난 1분기 때 보다 다소 낮게 조사됐음
 - 이는 세계경기 회복에 대한 물동량 증가 예측이라는 조건하에서도 대형선의 시장투입(cascading)에 따른 위험, 선사간 경쟁심화 등의 부정적인 요인으로 인한 것으로 판단됨

2009년에 비해 운임개선이 크게 나타나고 있지 않음

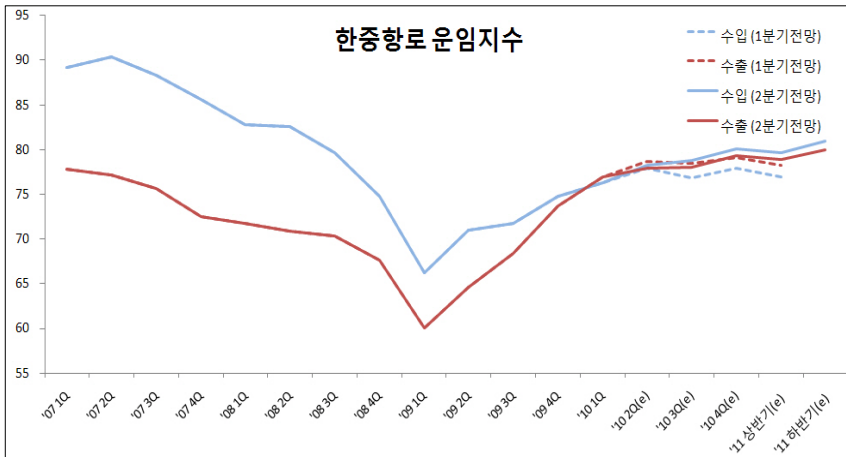
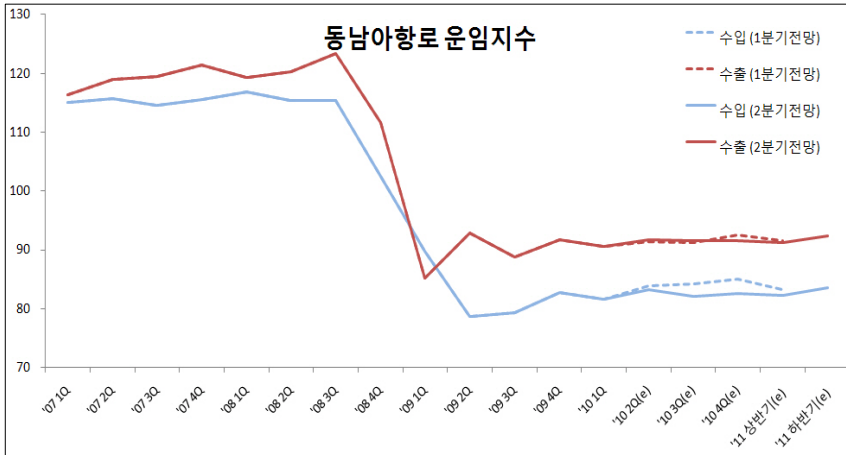
- 근해 항로는 세계경기 회복에 대한 기대로 물동량 증가가 나타나고 있는데 반해, 투입선대 대형화, 유럽발 재정위기, 선사간 경쟁 등의 요인으로 2010년 근해항로의 운임은 전반적으로 약보합세를 보일 것으로 전망됨
 - 동남아항로는 경기 회복으로 인한 물동량 증가 및 미주/유럽항 운임 인상에 따른 선복량 부족이라는 긍정적인 환경 속에 중국 위안화 절상이라는 변수가 존재하고 있음
 - 한중항로는 선사간 최저운임제 시행으로 운임 안정화를 꾀하고 있지만, 위안화 절상의 효과의 변수가 존재하고 있음
 - 한일항로는 선사간 경쟁심화로 인한 운임 하락이 예상됨
 - 한러항로는 물동량 증가에 대한 기대가 어려워 운임 회복이 소극적일 것으로 전망

| 표 2-9 | 2010년 2분기 근해항로 운임지수 조사

구분	항로	수출입	전망 시점				
			2010년 3분기전망	2010년 4분기전망	2010년 전망	2011년 상반기	2011년 하반기
근해항로	동남아	수출	91.6 (+0.4)	91.5 (-1.1)	91.4 (-0.1)	91.3	92.3
		수입	82.1 (-2.2)	82.6 (-2.4)	82.4 (+1.2)	82.3	83.5
	한중	수출	78.0 (-0.5)	79.3 (+0.2)	78.1 (-0.2)	78.9	80.0
		수입	78.8 (+2.0)	80.1 (+2.2)	78.4 (+1.2)	79.7	81.0
	한일	수출	82.9 (-2.3)	83.4 (-2.6)	83.5 (-1.9)	82.9	83.8
		수입	76.3 (-1.7)	76.4 (-2.2)	76.5 (-1.4)	75.6	76.0
	한러	수출	79.7 (-0.3)	79.7 (+0.7)	79.7 (-0.3)	79.7	80.0
		수입	72.6 (-0.1)	72.5 (-0.8)	72.6 (-0.1)	72.6	73.0

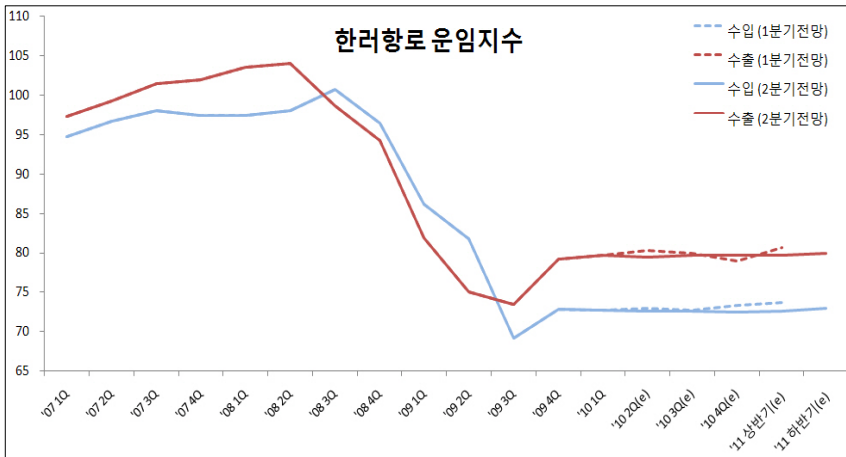
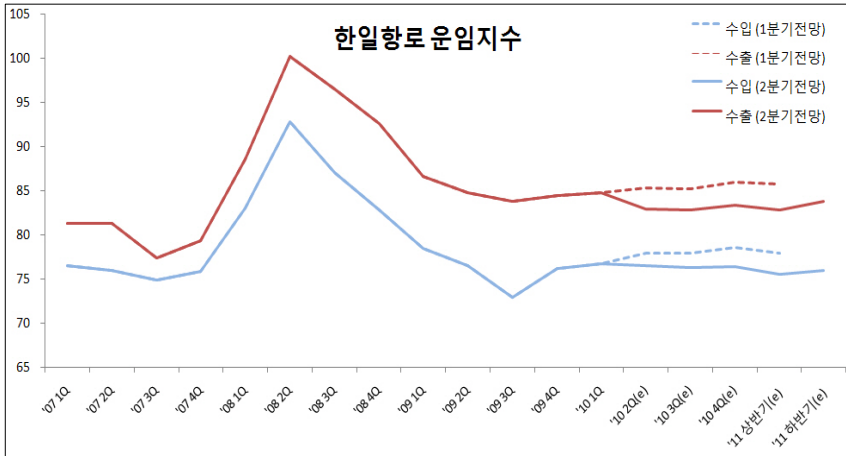
주 : () 는 3월 조사와의 차이
자료 : KMI 패널 조사

| 그림 2-16 | 분기별 근해(동남아, 한중)항로 시황전망



자료 : KMI 패널 조사.

| 그림 2-17 | 분기별 근해(한일, 한러)항로 시황전망



자료 : KMI 패넬 조사.

4) 컨테이너선 시황 전망 종합

 2010년 하반기 미국, 중국 중심의 경제회복 요인 지속

- 미국의 수출 드라이브 정책
 - 미국 오바마 대통령은 3월 미 수출입은행 주최 연례 콘퍼런스 연설을 통해 “행정부의 모든 수단을 동원해 범 정부 차원에서 수출 진흥정책을 지원해 나가겠다”고 밝히고,
 - 이를 위해 수출 유관부처 대표로 구성된 ‘수출진흥 각료회의’ 신설과 대통령 직속 수출위 설치, 무역금융 활성화 등과 같은 수출진흥방안을 내놓기로 한 바 있음
- 중국의 위안화 절상 효과
 - 중국이 2008년 7월 이래 달러당 6.83위안으로 고정시켜온 환율체제를 최근 약 0.5% 범위 내에서 등락을 허용하는 관리변동체제로 바꾸었음
 - 위안화 절상에 따른 중국의 소비재 수입 증가 효과로 컨테이너 수입 물동량 증가에 긍정적임. 다만 수출 경쟁력 약화로 인한 컨테이너 수출량 감소로 일부 상쇄될 것임
 - 특히 위안화 절상폭이 크지 않을 경우 중국의 소득 증가나 내수 확대 정책의 영향이 더 크게 나타날 수 있음

 컨테이너선 시장 수급, 2010년 분명한 회복국면에 진입

- 컨테이너선 시장의 수급은 세계 경기의 회복에 따라 수요 상승이 예상되는 한편, 공급 측면에선 인도 연기, 저속운항 등이 유효하게 작용함에 따라 수급 흐름이 완만한 상승을 보일 것으로 예상됨
 - 이에 따라 최근 컨테이너선 시장은 분명한 회복국면으로 판단
- 다만, 시황 회복에 따라 그 동안 인도가 연기된 선박량의 인도량 증가나 묶여 있던 계선량이 줄어들면서 공급측 압력이 증가하고 있는 것도 사실임

- 따라서 최근 시황은 글로벌 금융위기 이후 회복세는 뚜렷하나, 세계경제 불안요인, 공급 부담 등의 요인은 지속되고 있는 상황임

2010년 하반기 시장 대응과 선대포트폴리오 점검이 중요

- 최근 컨테이너 시장은 분명한 회복국면임에도 불구하고, 유럽의 재정 위기 확산 우려, 공급 요인 등 몇 가지 펀더멘털이 중요한 요인으로 작용하고 있음
 - 따라서 이 같은 불안 요인들이 해소되기 까지 컨테이너 시황은 변동성을 보일 것임
 - 이 같은 불안요소가 안정적인 신호를 주는 경우 한 단계 업그레이드된 시황을 보일 수도 있음
- 따라서 2010년 이후 불안 요인에도 불구하고, 하반기 시장 상황과 시장의 선대구조에 따라 2011년 선사별 시장 대응 포지션이 달라질 것으로 보임
 - 특히, 선가가 상대적으로 낮아진 현시점에서 금년 하반기 이후 용대 선규모와 신조규모 등 선대 포트폴리오에 대한 점검이 필요할 것임
 - 10,000 TEU급 이상 초대형선 투입이 시장의 경쟁구도에 미치는 영향에 대해서도 충분한 검토가 요구됨

제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망

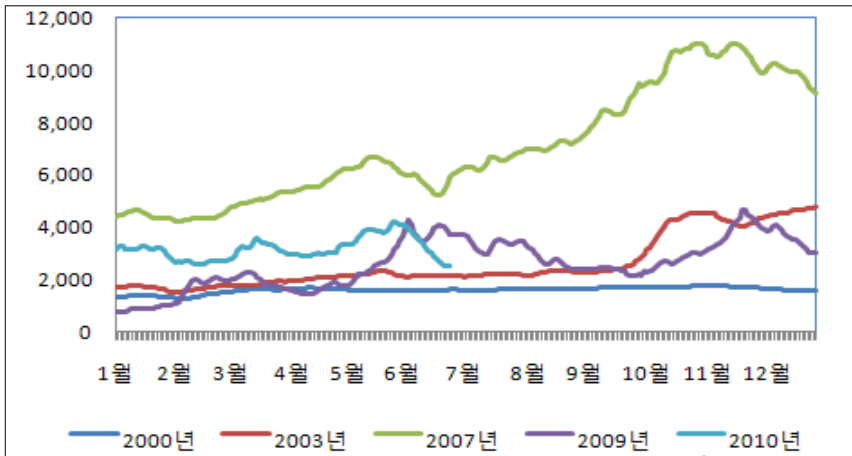
1) 건화물선 시황변화의 특징

1) 발틱운임지수 추이

BDI 지수는 상반기 3,000포인트 내외에서 변동

- 2010년을 3,140포인트로 시작한 BDI는 5월 26일 최고점인 4,209포인트를 기록한 이후 6월 24일 연중 최저치인 2,502포인트를 기록함
- 상반기 BDI 평균은 3,188포인트로 2009년 상반기 평균 2,128포인트에 비해 약 50% 증가한 것이며, 2009년 하반기 평균 3,098포인트에 비해서는 3% 증가한 것임
- 또한 2000년 이후 장기 평균인 3,364포인트를 조금 하회하는 실적임

| 그림 3-1 | BDI 주요 년도별 비교

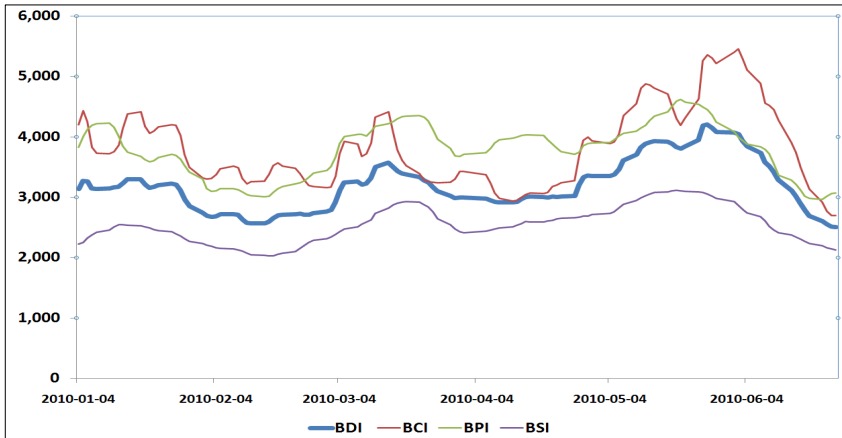


자료 : Clarkson

BDI와 선형별 동조성 확대

- 2010년 상반기에는 모든 선형이 동조하는 모습을 보였음

| 그림 3-2 | 2010년 상반기 발틱운임지수 추이



자료 : Clarkson

- 이같은 선형별 동조성은 아래 표에서도 확인됨

| 표 3-1 | BDI 수준 설명력 추이

구분	BCI	BPI	BSI
상반기	78.9%	64.0%	79.6%

주 : BDI를 각 선형별 지수에 회귀분석하여 도출한 결정계수를 BDI 설명력으로 측정하였음

자료 : KMI 분석

- 그러나, 변화율 측면에서는 2010년 상반기에는 케이프 선형이 압도적인 영향을 미쳤음
 - 1분기에 BDI와 동조성이 높았던 BPI는 2분기 들어 상관성이 낮아진

- 반면, BSI는 5월에 BDI와 높은 동조성을 보임
- 한편 BDI가 지속적으로 하락한 6월의 경우, BDI 변동성에 BCI가 압도적인 동조성을 보인 반면, BSI는 거의 동조성을 보이지 않았음

| 표 3-2 | BDI 변화율 설명력 추이

구분	BCI	BPI	BSI
1월	83.7%	11.6%	12.4%
2월	62.2%	67.8%	20.6%
3월	74.7%	66.1%	42.0%
1분기	75.9%	44.7%	28.5%
4월	88.4%	5.1%	0.1%
5월	89.9%	0.2%	21.3%
6월	81.0%	7.4%	0.6%
2분기	86.8%	23.2%	45.5%
상반기	81.2%	33.9%	34.7%

주 : BDI 일일 변동률을 각 선행별 지수의 일일 변동률에 회귀분석하여 도출한 결정계수를 BDI 변동성 설명력으로 측정하였음

자료 : KMI 분석

2) 운임 및 용선료

 건화물선 시장이 대규모 신조선 인도에도 불구하고, 상반기에 3,100포인트 수준의 운임을 보인 것은 중국의 철광석 수입 물동량 등의 중요 원자재 물동량이 수요기반 역할을 했기 때문임

- 최근에 운임이 대폭 하락한 것은 국제 철강재 가격 하락 등의 수요위험이 나타났기 때문임

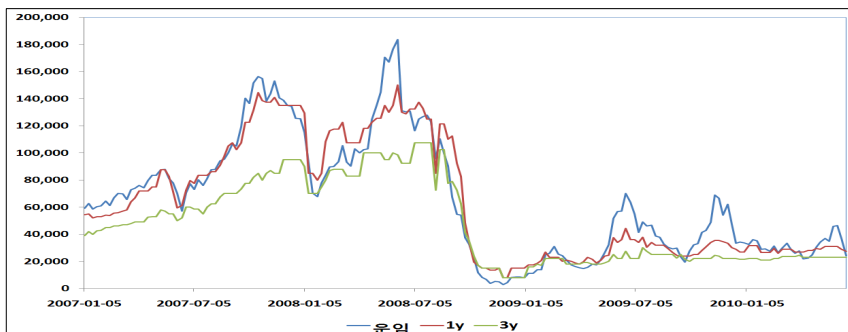
 케이프, 파나막스, 핸디막스의 3년 용선료의 경우, 2009년 초 저점을 확인하고 완만한 증가세를 시현하고 있음

- 이는 신조선 인도라는 공급위험에도 불구하고 시장의 밸런스가 급격히

악화될 것이라는 우려감이 축소되고 있는 것으로 해석됨

- 케이프 선형의 경우, 최근의 운임 하락에도 불구하고 3년 용선료는 거의 변화를 보이지 않고 있음

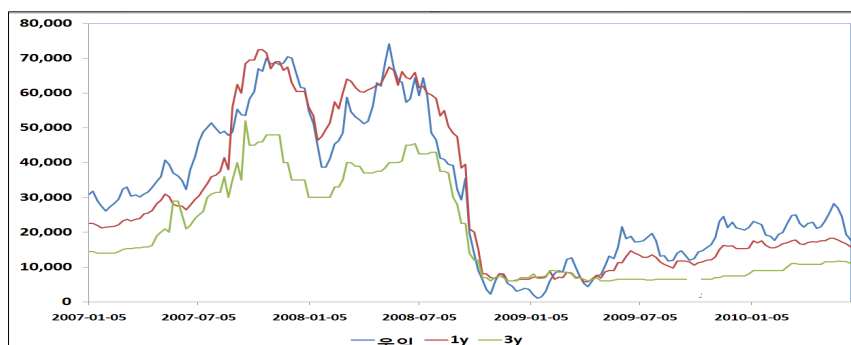
| 그림 3-3 | 케이프 선형의 운임 및 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 파나마스 선형 또한 최근의 운임 하락에도 불구하고 3년 용선료는 거의 변화를 보이지 않고 있음
- 2010년 상반기 중에는 1년 및 3년 용선료가 지속적으로 상승함

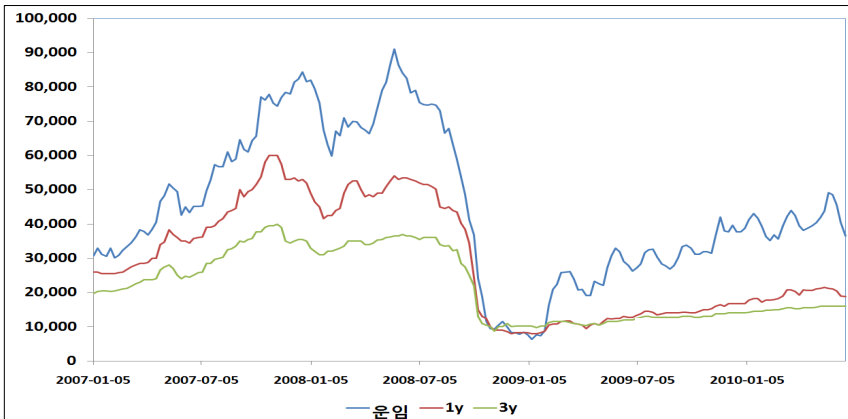
| 그림 3-4 | 파나마스 선형의 운임 및 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 핸디막스 선형 또한 최근의 운임 하락에도 불구하고 3년 용선료는 거의 변화를 보이지 않고 있음
 - 한편, 핸디막스 운임은 2007년 상반기 수준을 회복한 것으로 나타났으며,
 - 2010년 상반기 중에는 1년 및 3년 용선료가 지속적으로 상승함

| 그림 3-5 | 핸디막스 선형의 운임 및 용선료 추이



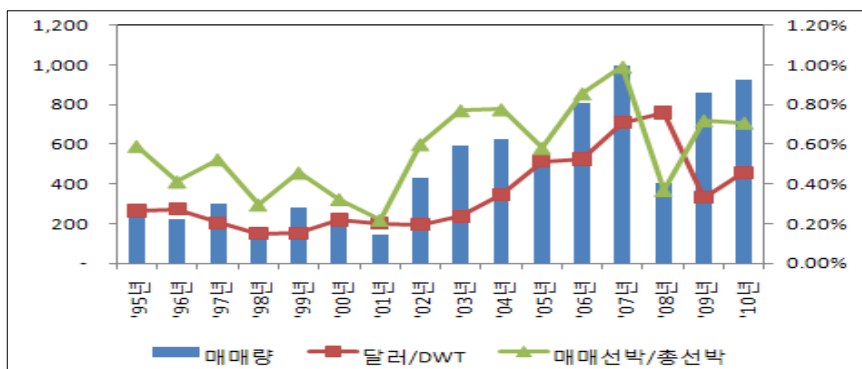
자료 : Clarkson

3) 중고선 시장

■ 중고선 시장의 주요 지표는 2003~4년 수준으로 회복하였음

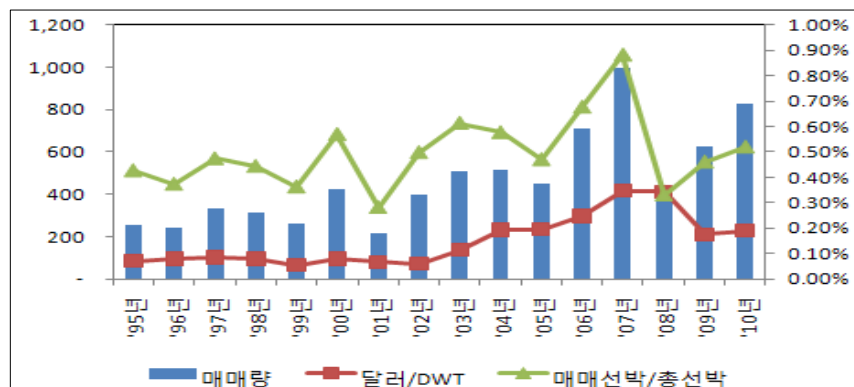
- 중고선 매매량, 총선박 대비 매매선박 비중이 예년 수준을 회복했으며, 평균 중고선가로 해석되는 달러/DWT도 소폭 반등하였음
- 이와 같은 중고선 시장의 회복세는 전 선형에 걸쳐 확인됨

| 그림 3-6 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표(전체)(각년도 월간 평균)



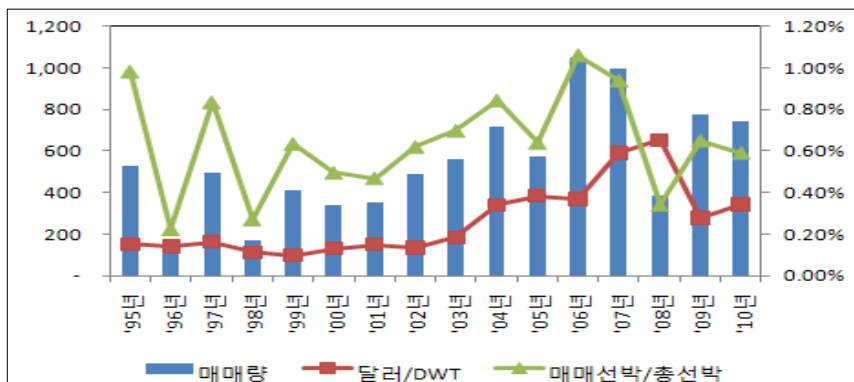
주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임, 자료 : Clarkson

| 그림 3-7 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표(케이프)(각년도 월간 평균)



주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임, 자료 : Clarkson

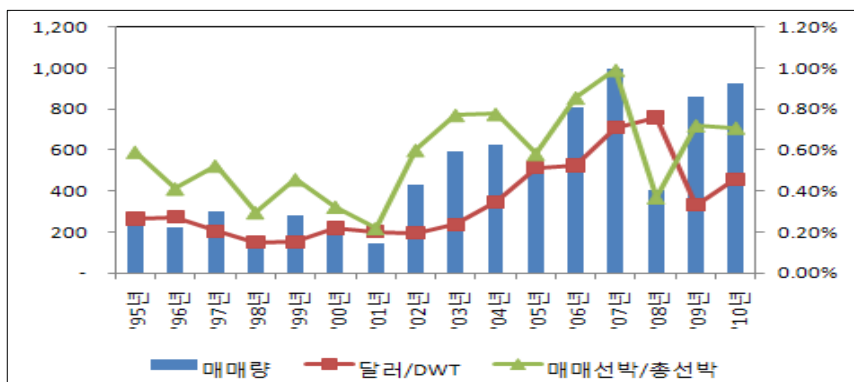
| 그림 3-8 | 건화물선 증고선 시장 주요 지표(파나마맥스)(각년도 월간 평균)



주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임

자료 : Clarkson

| 그림 3-9 | 건화물선 증고선 시장 주요 지표(핸디맥스)(각년도 월간 평균)



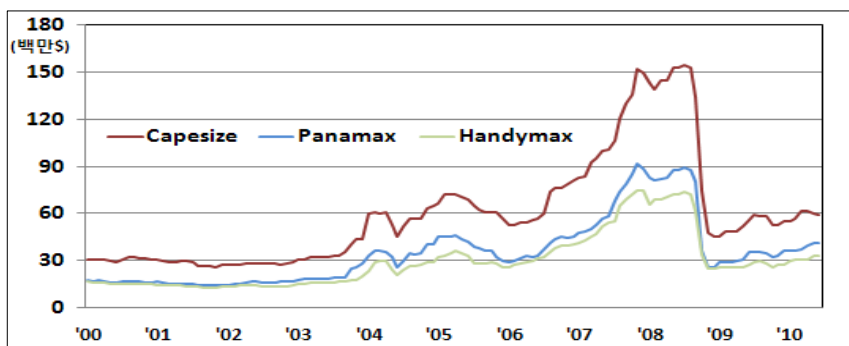
주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임

자료 : Clarkson

장기적인 선박자산에 대한 투자심리는 긍정적으로 전환되고 있는 것으로 보임

- 특히 중고선가가 3년 용선료와는 달리 2004년 수준으로 상승하는 모습을 보이고 있음
- 이는 자산가격 차익에 대한 기대감이 작용함과 동시에
- 선가가 상대적으로 낮은 시기에 선박을 확보하여 원가 경쟁력을 확보하기 위한 것으로 해석됨

| 그림 3-10 | 건화물선 중고선가 추이

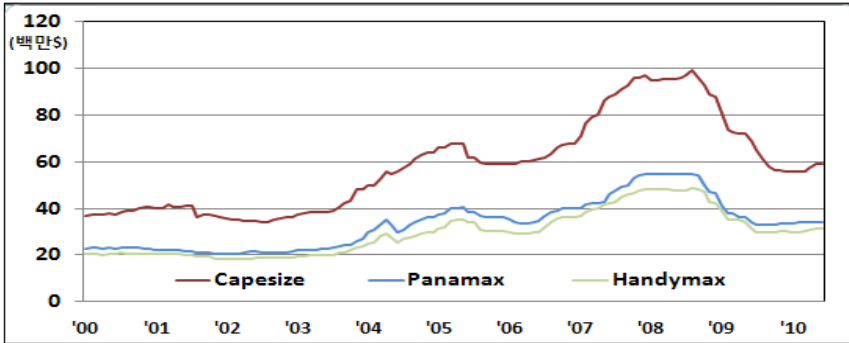


자료 : Clarkson

4) 신조선 시장

신조선가 또한 2009년 상반기에 저점을 확인하고 소폭 반등하는 모습을 시현하고 있음

| 그림 3-11 | 건화물선 신조선가 추이

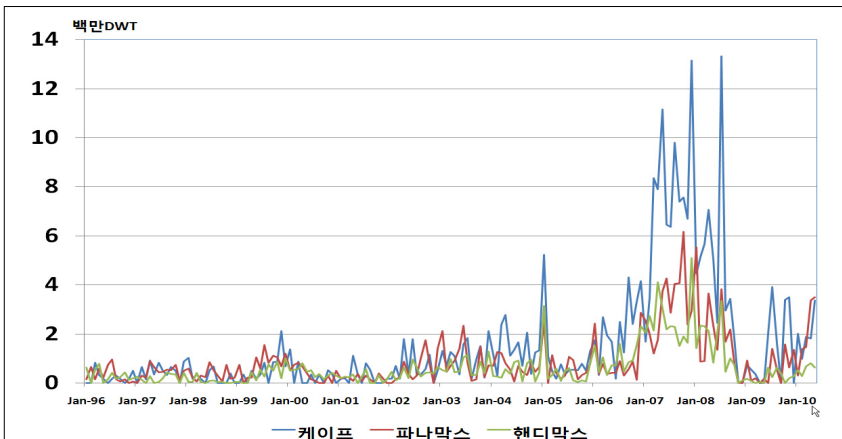


자료 : Clarkson

신조선 발주량이 증가하고 있어 건화물선 시장 전체에는 공급부담을 가중시킬 우려가 커지고 있음

- 그러나 낮은 선가에 발주한 선주는 향후 원가경쟁력 확보에 유리한 측면이 있음

| 그림 3-12 | 건화물선 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson

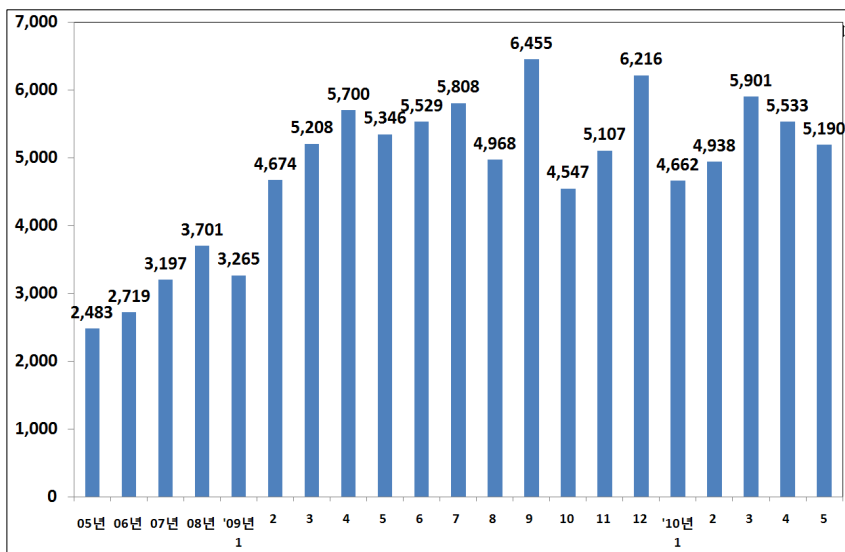
2 건화물선 수급 현황과 전망

1) 수요 현황과 전망

2010년 1월~5월 중국의 철광석 수입량은 전년 동기 대비 8% 상승하여 시황에 긍정적인 영향을 미쳤음

- 최근에 국제 철강재 가격 하락, 중국 자동차 내수 감소, 철광석 및 철강재 재고 증가 등의 악재로 인해 중국 철광석 수입량이 줄어든 효과로 인해 올해 철광석 수입 증가폭이 크게 나타나지 않은 것으로 판단됨
- 하지만, 중국의 철강재 수출의 점진적 회복, 인프라 건설의 지속적 추진 등의 호재가 향후에도 작용한다면, 케이프 선형의 수요기반인 중국의 철광석 수입량은 일정 수준을 유지할 것으로 판단됨

| 그림 3-13 | 중국 철광석 월별 수입량 추이



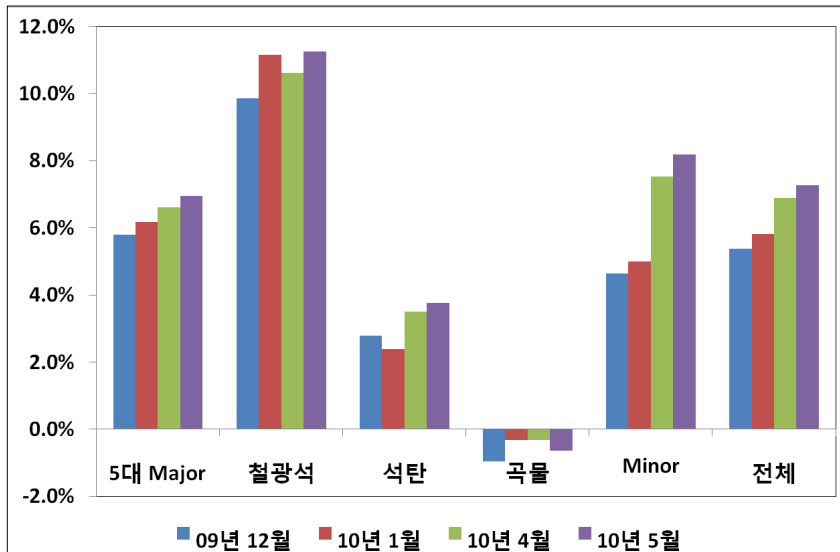
주 : 2005년~2008년 간은 평균 월간 수입량

자료 : 중국해관총서

2009년 12월 이후, Clarkson의 2010년 물동량 증가율 전망치가 전체적으로 계속해서 상향조정되고 있음

- 건화물선 전체 물동량은 작년 12월, 2010년 증가율을 5.4%로 전망했으나, 올해 5월에는 7.3%로 상향 조정했음
 - 5대 Major 화물 또한 5.8%에서 6.9%로 상향 조정했음
 - Minor 화물 또한 4.6%에서 8.2%로 상향 조정했음
- 이러한 낙관적 전망의 기저에는 세계 경기 회복 및 중국 등의 대규모 원자재 수입국의 물동량 증가에 대한 신뢰감이 형성된 것으로 판단됨
- 다만, 아직 세계 경제 회복의 불확실성이 상존하는 바, 이에 대한 면밀한 모니터링이 필요함

| 그림 3-14 | 2010년 물동량 증가율 전망치 변경 추이



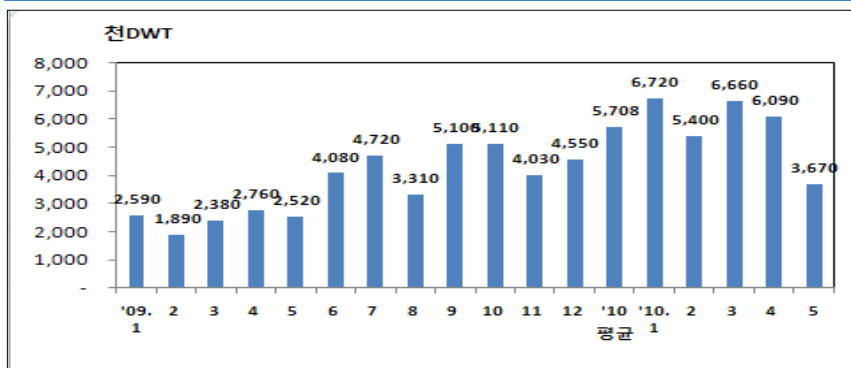
자료 : Clarkson ; KMI 분석

2) 공급 현황과 전망

2010년 5월 월별 신조선 인도량이 367만톤에 그쳐 공급조절 노력이 나타나고 있음

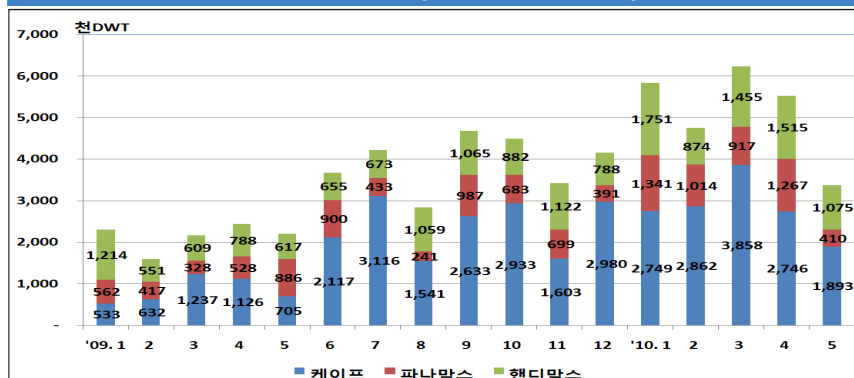
- 선형별로 보면 케이프 및 파나마maks의 인도량 증가 속도가 크게 둔화된 것에 기인함

| 그림 3-15 | 벌크선 월별 신조선 인도량 추이



주 : 2000년~2009년 간은 평균 월간 수입량
자료 : Clarkson

| 그림 3-16 | 벌크선 선형별 월별 신조선 인도량 추이

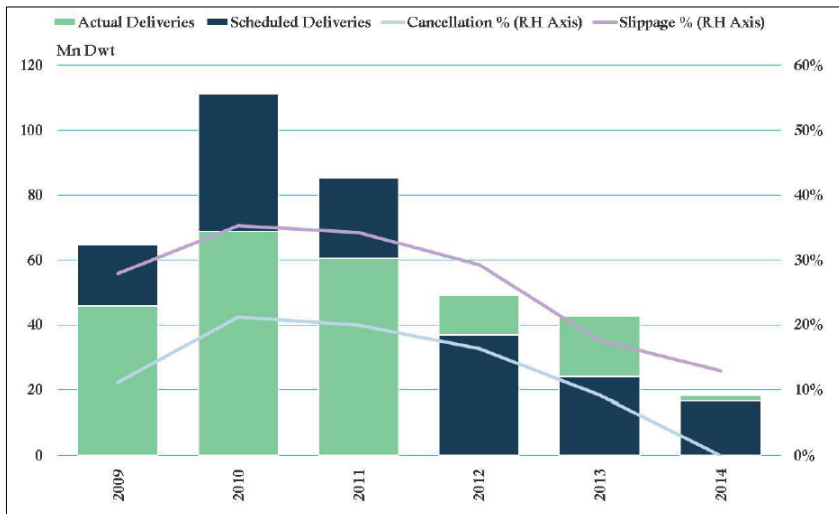


자료 : Clarkson

MSI¹⁷⁾ 전망에 따르면, 2010년 발주취소 선박량이 약 20%, 인도연기 선박량이 약 35%에 달할 것으로 나타남

- 따라서 인도 예정 선박량 약 1억 1천만 DWT 중에서 약 7천만 DWT만이 실제로 인도될 것으로 전망함
- 이 같은 전망은, Dryships사가 추계한 2009년 실제 인도비율 60%(인도 지연 비율 40%) 수준과 유사한 패턴을 보이는 것임

| 그림 3-17 | 건화물선 인도량, 발주취소, 인도지연 전망



자료 : MSI, Dry Bulk Market, 2010. 3.

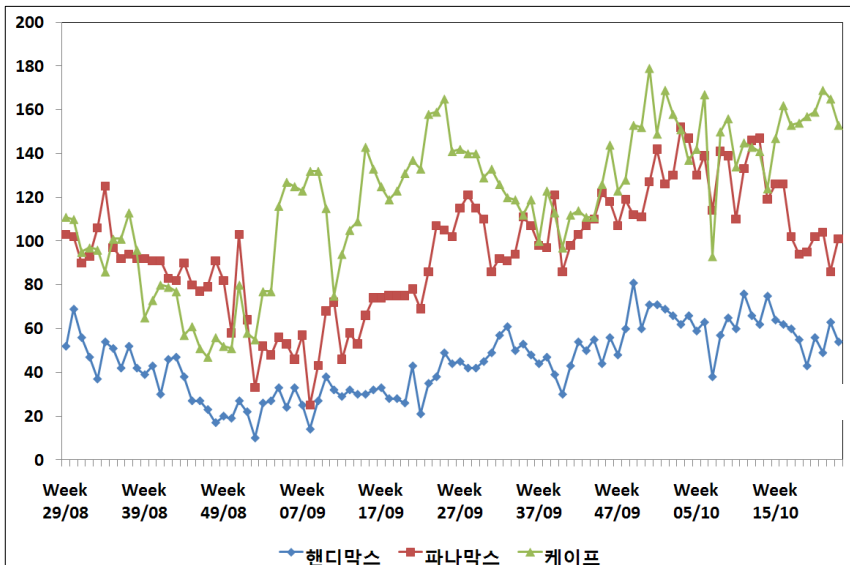
17) MSI : Maritime Strategies International Ltd

3) 항만 체선

신조선 인도가 진행되는 가운데, 선형별로 상황이 유지되는 것은 전년에 비해 항만체선 문제가 지속되는 것으로 일부 설명이 가능함

- 케이프 선형의 경우, 중국, 브라질, 호주, 인도네시아에서 2009년 평균 체선 척수가 약 123척이었던 것에 반해, 2010년 6월 현재 평균 체선 척수는 약 153척임
- 이 같은 항만체선은 상황변동성을 증대시키는 효과를 지님

| 그림 3-18 | 선형별 항만 체선 추이



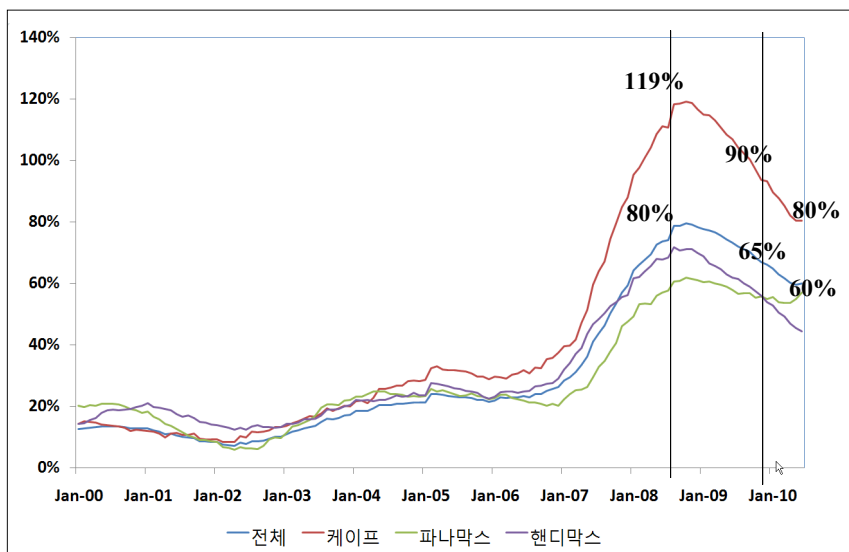
자료 : Global Ports Congestion Index

4) 신조선 공급 부담

■ 향후 신조선 공급 부담 압력이 시황 상승의 장애요인이 될 것으로 전망됨

- 특히 케이프 선형의 경우, 여전히 현존 선대 대비 발주잔량 비율이 80%에 이르고 있어 신조선 공급 부담이 크게 나타남
- 파나마스 및 핸디막스 선형의 경우에도 각각 57%, 44%의 현존 선대 대비 발주잔량 비율을 나타내고 있어 신조선 공급 부담이 상존함

| 그림 3-19 | 선형별 발주잔량 비율

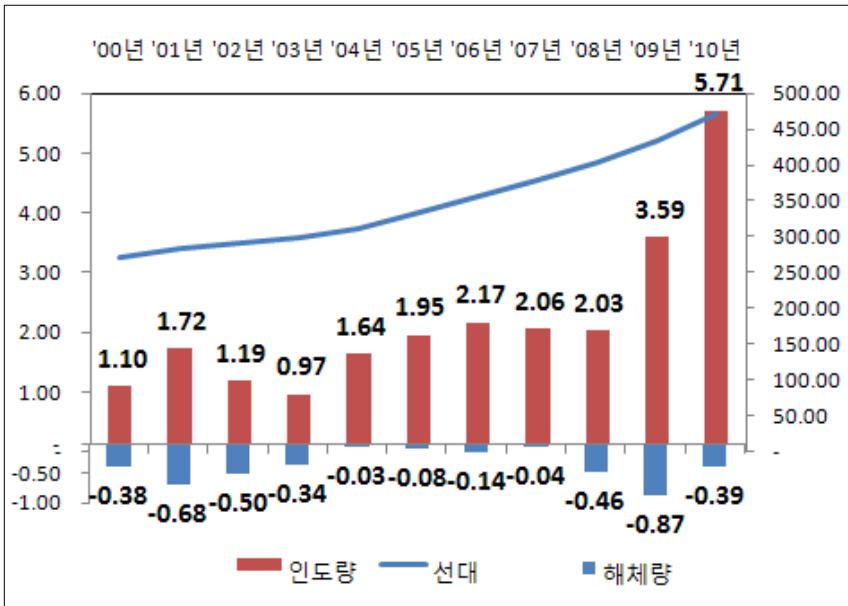


자료 : Clarkson

한편 건화물선 해체실적은 39만 DWT(인도량 대비 7%)을 기록하여 공급부담 완화에 크게 기여하지 못함

- 2009년은 월평균 87만 DWT를 기록하여, 신조선 인도량의 약 24%를 차지하여 공급압력 완화에 일정 정도 기여하였음

| 그림 3-20 | 벌크선 선대, 인도량, 해체량(년도별 월간 평균)



주 : 단위는 백만 DWT

자료 : Clarkson

3 건화물선 시황 전망

1) 패널 전망

 KMI 패널은 BDI가 2010년 3분기에 2,780포인트 수준으로 다소 약세를 보일 것으로 전망함

- 이후 3,000포인트 내외에서 안정세를 찾을 것으로 전망함
- 이러한 패턴은 선형별로도 유사하게 나타나고 있음
- 특히 지난 1분기에 비해 3분기 시황을 조정국면으로 보고 이후 반등할 것으로 전망하여, 최근의 건화물선 시황 악화가 패널의 3분기 전망을 다소 약세로 보는데 영향을 미친 것으로 해석됨

[표 3-3 | 발틱건화물운임지수 전망(패널 조사 결과)

구분		10년 3분기	10년 4분기	10년 전체	11년 상반기	11년 하반기
BDI	평균	2,780 (-291)	3,000 (167)	3,076	2,880	3,050
	변이계수	12.0%	11.8%	4.3%	9.0%	21.3%
BCI	평균	3,163 (-663)	3,800 (294)	3,763	3,550	4,050
	변이계수	22.4%	7.4%	2.0%	3.6%	16.3%
BPI	평균	2,667 (-733)	3,900 (733)	3,600	3,400	3,467
	변이계수	10.8%	9.2%	8.3%	2.9%	21.8%
BSI	평균	2,150 (-240)	2,867 (703)	2,600	2,467	2,867
	변이계수	10.1%	4.0%	10.2%	10.2%	14.5%

주 : ()는 3월 조사치와의 차이

2) 건화물선 시황 전망

(1) 수급지표를 이용한 BDI 전망

■ 지표로만 판단하면 공급량 조절 여하에 따라 2010년 BDI는 연평균 2,800~3,400포인트를 기록할 것으로 보임

- 1분기 전망에 비해, 수요측 변화요인은 미미하고 최대 변수인 공급측 변화요인은 향후 신조선 발주 선주의 인도지연 노력 여부가 관건이 될 것으로 판단됨. 따라서 현재로서는 1분기 전망 수준을 유지함
- 공급 측면에서 신조선 인도량 조절 정도에 따라 BDI는 최대 3,415포인트, 최소 2,852포인트를 기록할 것으로 보임

| 표 3-4 | 수급지표를 이용한 BDI 전망

구분	공급전망	
	기본	축소
수요전망	2,852	3,415

자료 : KMI 분석

(2) 건화물선 운임시장 변동성

■ 2010년 상반기는 2007년과 유사해 변동성이 큰 것으로 나타남

- 건화물선 운임시장의 변동성 충격도를 2002년 이전과 최근을 비교하면, 최소 1.3배에서 최대 3.7배의 변동성 증가가 나타남
- 최근 3주간 건화물선이 급락한 것 또한 이러한 높은 충격 가능성에 노출된 시장이 수요 충격에 민감하게 반응한 것으로 해석됨

| 표 3-5 | 건화물선 시장 변동성(%) 충격도 추이

구분	케이프		파나마스		핸디막스	
	단기운임	3년 용선시장	단기운임	3년 용선시장	단기운임	3년 용선시장
10년 5-26	11.2	7.2	14.3	7.1	11.9	3.7
10년 6-24	11.6	6.6	13.2	6.1	6.5	3.3
93-02년 평균	8.2	4.8	8.1	3.4	3.2	1.7
07년 평균	11.4	7.7	13.2	6.8	6.1	3.6
10년 상반기 평균	11.0	6.8	14.3	7.2	6.5	3.5

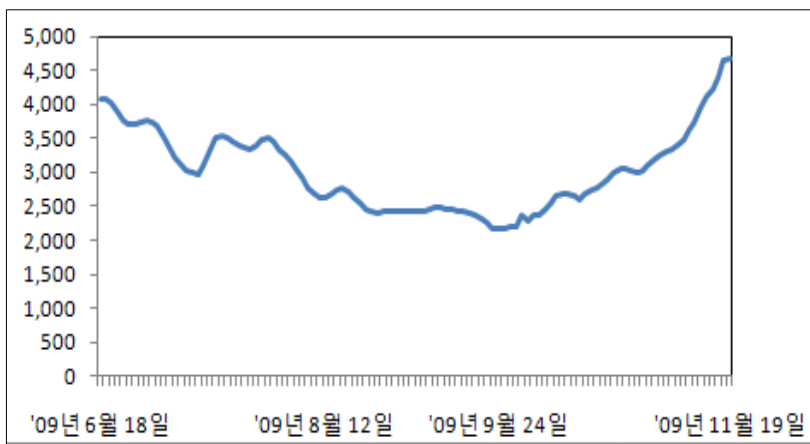
■ 최근 6월에 약세를 보인 건화물선 시장은 공급부담 압력 속에서 수요위험에 대한 시장의 균형점을 찾아 가는 조정국면으로 판단됨

- 2009년 두 번에 걸쳐 BDI가 급락한 상황과 유사함
- 이와 같이 시황이 급격하게 악화되는 것은 시장 참여자들이 시장의 호재에는 천천히 반응하는 반면, 수요측 악재와 같은 좋지 못한 뉴스에 신속히 반응하는 속성에도 기인함
- 2009년 8월에 시황이 급락할 당시에 중국 철광석 수입량이 전달 대비 약 800만 톤 줄어든 바 있음

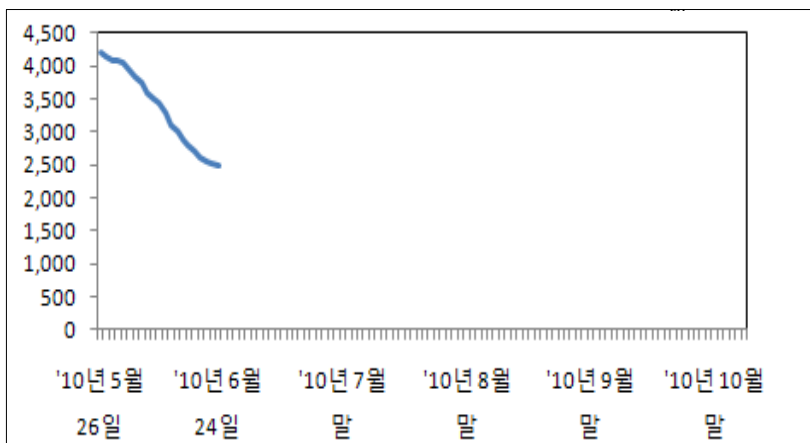
| 표 3-6 | 2009년 및 2010년 BDI 급락 비교 1

2009년 6월 18일	2009년 8월 25일	급락 비율	급락 기간
4,073	2,388	41%	약 2개월
2009년 11월 19일	2009년 12월 24일	급락 비율	급락 기간
4,661	3,005	35%	약 1개월
2010년 5월 26일	2010년 6월 24일	급락 비율	급락 기간
4,209	2,502	40%	약 1개월

2009년



2010년



(3) 건화물선 시황 전망 : 종합

 2010년 BDI는 1분기 전망과 유사하게 3,000포인트 수준으로 전망함

- 유럽의 재정위기, 각 국가의 출구전략 시행의 우려 등으로 세계 경기에 대한 불확실성이 상존하는 가운데, 수요 위축의 가능성은 있지만, 건화물선 중요 화물에 대한 불확실성은 상대적으로 낮은 것으로 판단됨
 - 신조선 인도 연기 등의 지속적 공급조절 노력과 양적하 항만의 체선 문제 지속 등으로 2008년 하반기와 같은 폭락 상황은 없을 것으로 전망됨
- 다만, 시황의 저점 확인 이후 낮은 신조선가에 신규 발주물량이 증가하고 있어 장기적으로 건화물선 공급부문의 부담이 해소되는 속도가 지연되는 점이 우려됨
- 마지막으로 시장의 변동성이 큰 상황에서 이에 대한 적절한 위험관리 전략을 마련하는 것이 필요함

제4장 유조선 시황변화 특징과 전망

1 유조선 시황변화의 특징

1) 운임

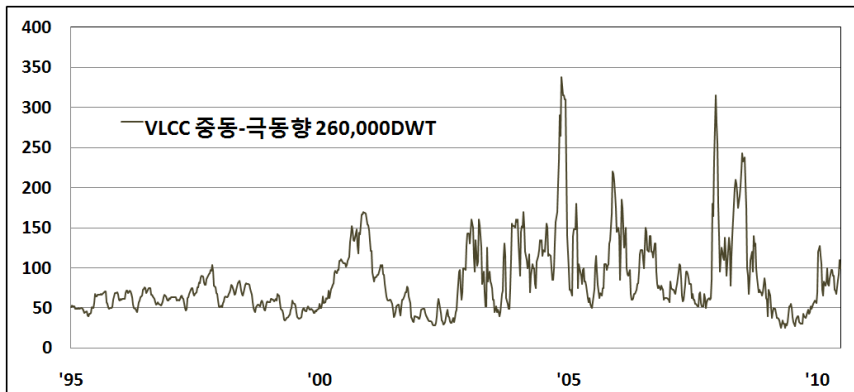
2010년 상반기 원유선 운임, 변동 속 회복세

- 중동 - 극동항 VLCC 운임은 2010년 1월 최고점 WS 127.5를 기록하며 급등하였으나, 유럽과 미국의 경기 불안감이 지속되어 수송 수요 위축으로 5월 WS 67.5까지 하락하였음. 하락세를 보이던 WS은 중국과 미국의 원유 수입 증가로 최근 상승세를 보임
- 2010년 6월 2분기 최고점 WS 110을 기록하며, 상반기 평균 WS 89.4, 2분기 평균 WS 88.5를 나타냈음

제
3
편

| 그림 4-1 | VLCC 운임 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-1 | VLCC 분기별 운임 추이

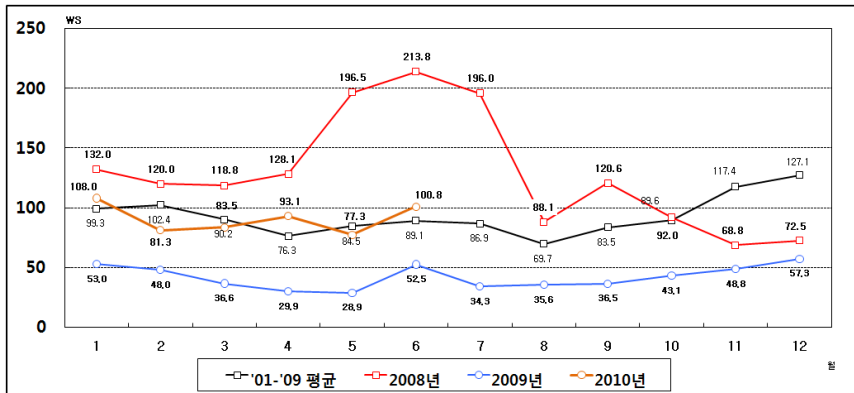
단위 : WS

'07	2008					2009					2010	
	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q
89.5	124.2	176.8	139.6	78.8	130.9	46.4	36.5	35.2	49.6	41.9	90.3	88.5

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준이며, 2010년 2분기는 6월 중순 기준임
자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 그림 4-2 | VLCC 운임 월평균 변동 추이

단위 : WS

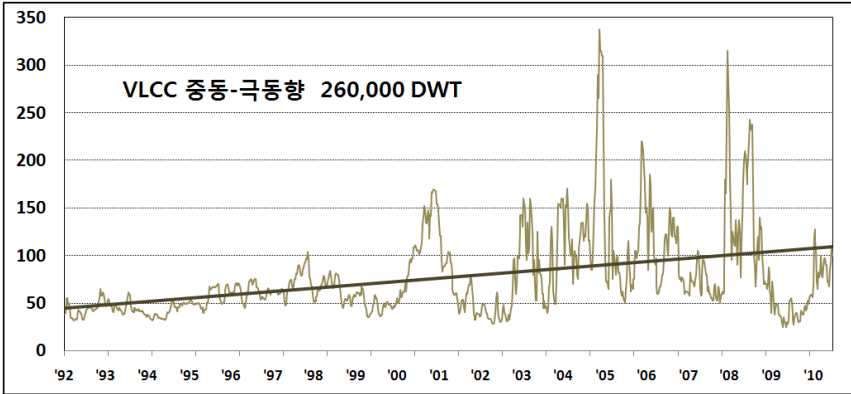


자료 : Fearnleys Weekly 각호

- 2010년 1월 VLCC 운임은 강한 상승탄력을 받았으나, 등락을 반복하며 회복세
 - 2분기 수송 수요 위축 및 거래 관망으로 하락세를 보이던 운임은 최근, 시장 참가자들의 심리적 저항선인 WS 100 수준 유지
 - 지난해 운임은 연평균 WS 41.9를 기록하며, 1992년 이후 가장 저조한 수준을 나타냈으나 2010년 상반기는 운임 상승으로 WS 89.4를 기록

| 그림 4-3 | VLCC 운임 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-2 | VLCC 연간 운임 추이

단위 : WS

2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
110.5	67.2	52.6	99.6	149.6	105.3	101.5	89.5	130.9	41.9

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임

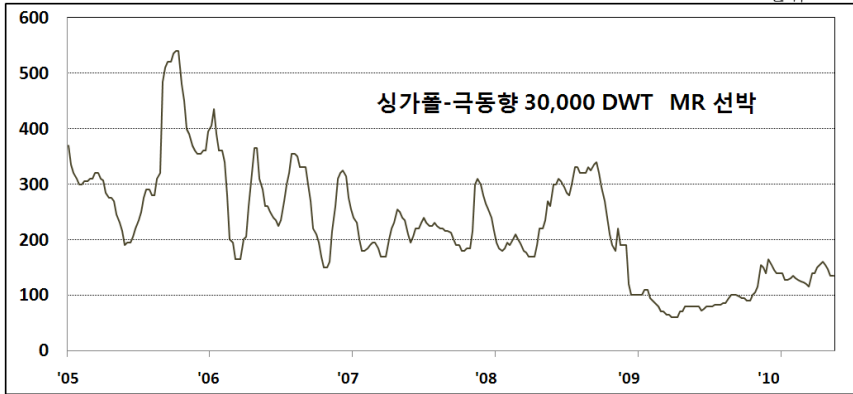
자료 : Fearnleys Weekly 각호

■ 석유제품선, 1분기 상승 후 2분기에 보합세

- 싱가포르 - 극동항 MR(Medium Range) 석유제품선(3만DWT) 운임은 1월 초 WS 165까지 크게 상승하였으나 경기 불안감에 따른 수요 위축으로 약세를 보임
- MR 운임은 일시적인 상승 이후 다시 약세를 보이며, 2분기 평균 WS 139.6을 기록함

| 그림 4-4 | MR 석유제품 유조선 운임 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-3 | MR 분기별 운임 추이

단위 : WS

'07	2008					2009					2010	
	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q
218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	96.9	71.4	84.6	111	90.2	137.5	139.6

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준이며, 2010년은 6월 중순 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

- MR 운임은 유럽 재정위기 및 미국의 경기회복 지연으로 석유제품 수요가 감소하며 2010년 4월 WS 115까지 하락하였으나, 최근 수송물량 증가로 보합세 유지
 - 현재 운임은 일시적인 상승을 보인 후, 선박공급 과잉 지속으로 다시 약세를 나타냄
 - 6월 말 현재 WS 135를 나타내고 있음

| 표 4-4 | MR 연간 운임 추이

단위 : WS

2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
332.3	276.3	218.6	244.7	90.2

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

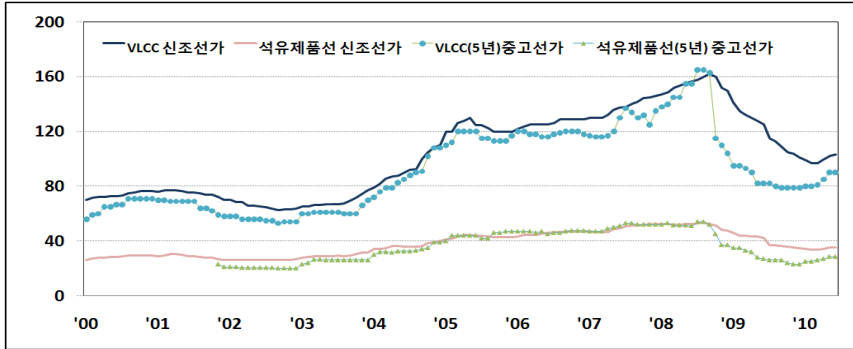
2) 선가

 D/H VLCC와 석유제품선의 선가 모두 매매 수요 증가로 상승

- 지난해부터 지속적으로 하락했던 VLCC 신조선가는 최근 유조선 운항 수익이 개선됨에 따른 매매 수요 증가로 인해 상승세를 보임. VLCC 중고선가는 2010년 들어 매매계약이 조금씩 발생하면서 상승세로 전환
 - 2010년 상반기 주식 발행을 통한 선사들의 선박 금융 조달이 지속적으로 이루어지며 거래에 대한 관심 및 문의가 증가하고 있음
 - 최근 그리스 선사 General Maritime은 VLCC 5척, Suezmax 2척, 총 7척의 탱커선을 Metrostar Tankers로부터 약 6억 2천만 달러에 매입하는 등 VLCC 선가는 견조한 상승 흐름을 보이고 있음
 - 6월 발틱거래소의 30만 DWT급 VLCC 중고선(5년) 매매가는 지난 해 3월 이후 약 1년 3개월 만에 9천만 달러 수준을 회복하는 등 중고선가 상승세가 지속되고 있음

| 그림 4-5 | VLCC 매매 가격 추이

단위 : 백만 달러

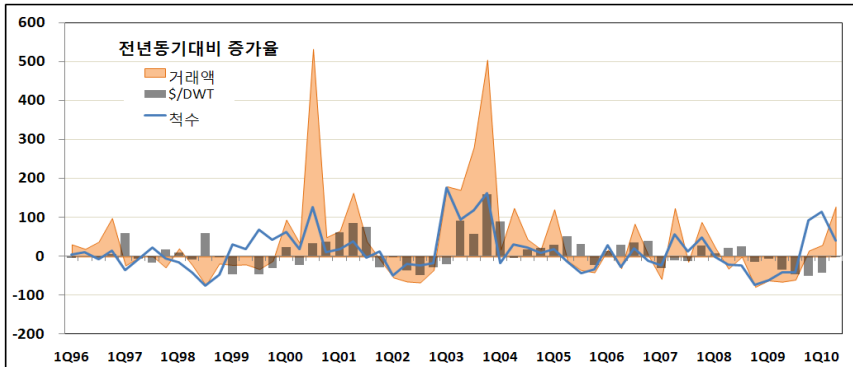


자료 : Clarkson

- 2010년 2분기 유조선 매매 변화율은 2009년 2분기보다 거래 척수와 거래액은 증가하였지만 \$/DWT에는 변화가 없었음

| 그림 4-6 | 유조선 매매 변화율 추이

단위 : 증가율(%)



자료 : Clarkson

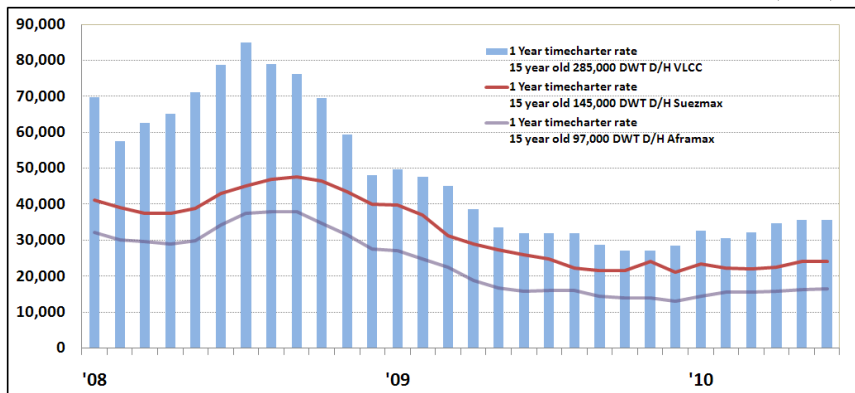
3) 용선료

유조선 용선료, 중국향 수요 증가로 상승

- 최근 China International United Petroleum & Chemical이 탱커 8척을 용선하는 등 중국향 원유 수송 증가가 정기용선의 가격 상승을 견인하고 있음
 - 2010년 1월부터 계약이 활발해진 VLCC 1년 용선료는 지난해 10월 27,000 달러/일로 하락한 이후 지속적으로 상승하여, 현재 VLCC 1년 용선료는 37,000 달러/일 수준을 유지하고 있음
- 최근 아프리카산 원유 수출이 증가하면서 Suezmax 1년 용선료는 24,000 달러/일 수준으로 증가세를 보이며, Aframax 1년 용선료는 16,500 달러/일 수준을 나타냄

| 그림 4-7 | 용선료 변동 추이

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson

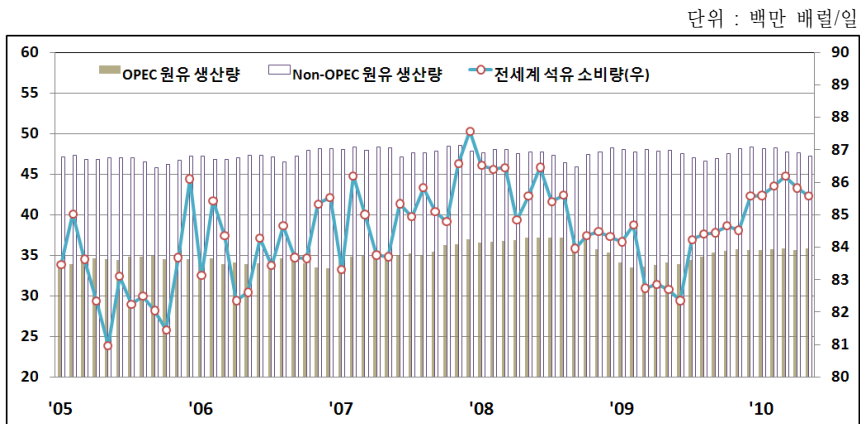
2 유조선 수급 현황과 전망

1) 물동량 현황

세계 원유 소비량은 신흥국 소비로 증가

- OECD 국가들의 석유 소비량은 감소한 반면, 신흥국들은 증가세를 보임
 - OECD 국가들의 석유 수요는 2009년 6월 43.8백만 배럴/일을 기록한 이후, 지속적인 상승세를 보였으나 최근 재정위기에 따른 유럽 국가들의 수요 위축으로 최근 하락세를 보임

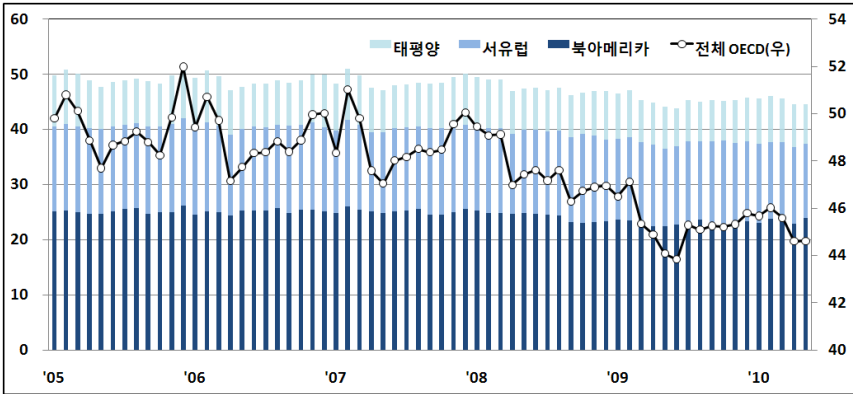
| 그림 4-8 | 세계 원유 생산량 및 소비량 추이



자료 : Petronet

| 그림 4-9 | OECD 지역별 석유 소비

단위 : 백만배럴/일

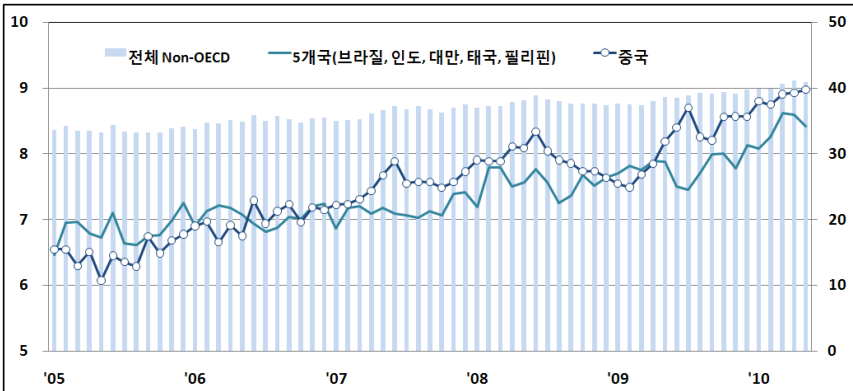


자료 : Petronet

- 비OECD 국가들의 석유 수요는 중국과 신흥국들의 석유 수요 견인으로 인해 2010년 5월 전년동월(38.6백배럴/일) 대비 6.1% 증가한 41백만 배럴/일을 기록하며 증가세를 보임

| 그림 4-10 | 비OECD 지역별 석유 소비

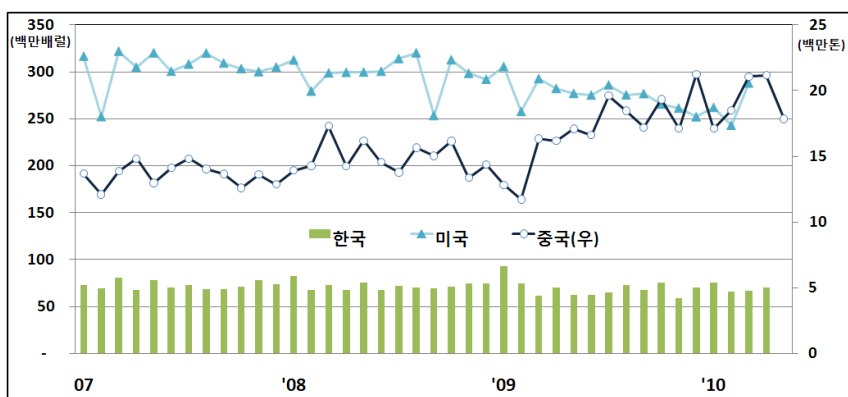
단위 : 백만배럴/일



자료 : Petronet

- 금융위기 이후, 중국이 미국의 원유 수입 감소분을 상쇄하였으나 최근 미국도 회복세를 보임
- 2010년 1~5월간 중국의 총 원유수입량은 95.7백만톤으로 전년 동기 (74.2백만톤) 대비 29% 상승하였음
- 2010년 4월 중국의 원유 수입은 양골라로부터 4.29백만톤, 사우디아라비아로부터 3.09백만톤 이뤄지며, 중동과 아프리카 대륙으로부터의 원유 수입량 증가로 톤마일 효과가 기대됨
- 최근 미국은 수요 회복에 따라, 2010년 3월 원유수입량이 2억 9천만 배럴을 기록하며 전월(2억4천만 배럴) 대비 18.5% 증가하였음

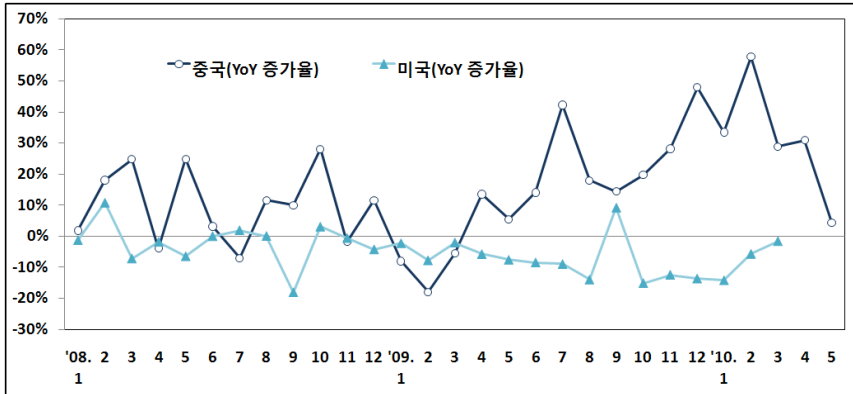
| 그림 4-11 | 주요국 원유 수입량 추이



자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn, EIA, Petronet

| 그림 4-12 | 중국, 미국 원유 수입 증가율

단위 : 백만배럴/일



자료 : 중국세관, EIA

| 표 4-5 | 중국 원유 수입 추이

단위 : 만 톤

구분	2007년	2008년	2009년	2010년
1월	1,369	1,394	1,282	1,711
2월	1,210	1,429	1,173	1,851
3월	1,386	1,730	1,634	2,106
4월	1,482	1,424	1,617	2,117
5월	1,297	1,620	1,709	1,784
6월	1,411	1,456	1,661	
7월	1,483	1,379	1,962	
8월	1,403	1,566	1,847	
9월	1,366	1,503	1,720	
10월	1,261	1,615	1,934	
11월	1,361	1,336	1,712	
12월	1,288	1,437	2,126	
5월 누적합계	6,744	7,597	7,415	9,569
연간	16,317	17,889	20,379	9,569

주 : 연간 합계는 육상 수입량도 포함되어 있음

자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn

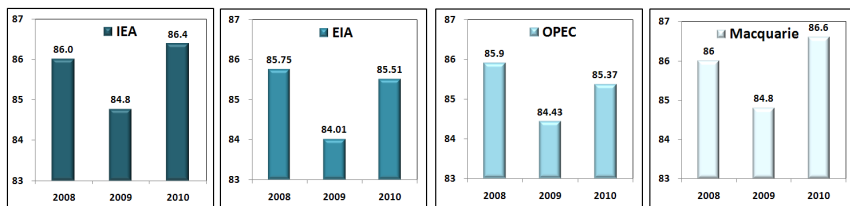
2) 물동량 전망

2010년 세계 석유 수요 증가

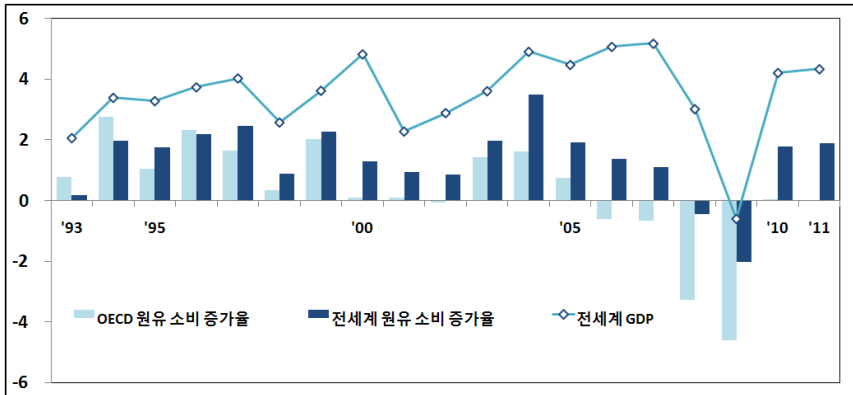
- 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 최근에 중국, 사우디 등의 석유 소비 증가 전망에 힘입어 2010년 세계 석유 수요를 2009년 대비 168만 배럴/일 증가한 8,644만 배럴/일로 상향조정함
 - 국가채무 위기 등으로 세계 경제성장률이 연간 3%로 낮은 수준을 유지한다면 원유 수요 증가율은 연간 1%에 그치며, 2011년이 되어서 이전 수요를 회복할 것으로 전망
 - 향후 5년간 원유 수요는 신흥시장 경제 성장으로 연간 1.4%(하루 120만 배럴)씩 증가해 2015년에는 하루 9,190만 배럴로 확대될 것으로 예상
 - 석유수출국기구(OPEC)는 94만 배럴/일 증가한 8,537만 배럴/일로 세계 석유 수요를 상향조정하였음
 - 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2010년 세계 석유 수요를 2009년 대비 150만 배럴/일 증가한 8,551만 배럴/일로 전월전망치 대비 8만 배럴/일 하향조정하였음

| 그림 4-13 | 세계 원유 수요 전망

단위 : 백만배럴/일



자료 : IEA, EIA, OPEC



자료 : IEA, IMF

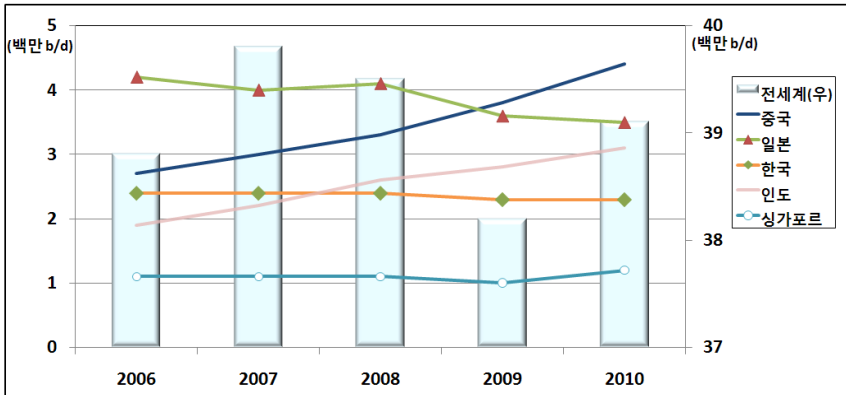
원유 수요 증가는 중국, 인도 등 비OECD 국가가 주도할 것으로 전망

- 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 중국, 사우디아라비아, 러시아, 브라질, 이란, 인도가 올해 세계 석유 증가분의 75%를 차지할 것으로 예상
 - 2010년 4월 OECD 유럽지역의 석유제품 수요는 전년대비 3.5% 감소한 반면, 아태 및 북미 지역 수요는 전년대비 각각 2.3%, 3.6% 증가 예상¹⁸⁾
 - 아시아중동·남미 등 신흥시장이 원유 수요 확대를 주도함으로써 2015년까지 전 세계 생산량의 50%를 점유하게 될 것이라며, 특히 아시아는 전체 수요 성장의 약 70%를 차지할 전망이라고 밝힘
 - 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 중국, 인도 등 아시아 개도국 및 중동지역이 세계석유 수요를 견인할 것으로 예상함

18) 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA) 사전조사 결과

| 그림 4-15 | 세계 원유 수입량

단위 : 백만배럴/일



자료 : Clarkson

- 중국의 경제 성장이 지속되면서 세계 석유 수요 증가를 견인할 것으로 예상
 - 중국의 4월 원유 순 수입량은 500만 배럴/일 수준을 넘었으며, 석유 수요 역시 953만 배럴/일 수준을 보인 것으로 나타나 세계 석유 수요 증가를 견인하고 있음
 - 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 중국의 2010년 석유수요를 전년대비 약 67만 배럴/일(7.8%) 증가한 918만 배럴/일로 전월전망치 대비 2만 배럴/일 상향조정하여 예측함
 - 중국의 최대 정유사인 Sinopec은 금년 정유 생산량을 전년 대비 10% 증가할 것으로 발표, 빠른 원유 수요 증가세가 계속될 것으로 보임
 - 그러나 중국 등 개도국의 주요 수출 시장인 유럽 및 북미 지역의 경기회복이 지연되는 경우, 중국 경제 성장도 영향을 받을 것임
 - 향후 중국이 인플레이션을 우려해, 추가적인 경기 부양책 추진을 중단할 경우, 올 하반기 이후 중국의 석유 수요에도 영향을 줄 수 있다고 평가됨

단위 : 백만 톤

구분	2004년	2005	2006년	2007	2008년	2009년	2010년(P)
원유	115.5	118.2	132.7	148.1	163.3	187.0	211.0
석유제품	37.3	31.0	35.8	33.3	38.5	36.3	38.3
케미컬	34.2	37.7	38.1	39.6	38.5	50.9	53.3
기타 액체	9.4	9.3	9.9	12.1	10.7	13.0	14.9
가스 액체	6.4	6.1	6.0	7.0	5.9	9.7	11.6
합계	202.8	202.3	222.7	240.0	257.1	296.9	329.1

자료 : Clarkson, China Intelligence Monthly, 2010. 5.

비OPEC 산유국과 미국의 석유 공급 증가

- 2010년 유가가 지속적인 상승세를 보임에 따라 비OPEC 산유국의 석유 생산량은 증가할 것으로 전망됨
 - 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 비OPEC 산유국의 공급량을 전년대비 50만 배럴/일 증가한 5,086만 배럴/일로 전망하며, 올해 4분기 브라질, 러시아, 아제르바이잔, 카자흐스탄 지역의 신규유전 생산 개시 전망 및 미국(NGL), 캐나다(비튜멘), 중국(전통 원유), 콜롬비아, 인도 등의 생산증가 등이 올해 비OPEC 공급 증가에 일조할 것으로 예상
 - 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 유전 노후화에 따른 북해(영국, 노르웨이)지역 및 멕시코의 생산 감소에도 불구하고 미국, 브라질, 아제르바이잔, 카자흐스탄 등이 올해 비OPEC 공급 증가를 견인할 전망이라고 밝힘
 - 비OPEC 산유국의 생산량이 증가하여 2015년까지 하루 평균 9,650만 배럴로 확대될 것으로 관측
 - 6월 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 거래된 서부 텍사스산 원유(WTI) 8월 인도분 가격은 최고 배럴당 78.72달러를 기록
 - 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2009년 미 석유수요가 경기침체의 영향으로 전년대비 크게 감소한 것으로,

2010년 미 석유수요는 점진적인 경기회복으로 소폭 증가할 것으로 전망. 2009년 미 석유수요는 전년대비 약 81만 배럴/일(4.2%) 감소한 1,870만 배럴/일 수준으로 추정

- 미국 내 원유 생산이 지속적으로 증가할 것으로 전망
 - 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2009년 미 원유생산이 전년대비 37만 배럴/일 증가한 532만 배럴/일이 될 것으로 전망
 - 그러나, 미 해양대기관리처(NOAA)¹⁹⁾는 올해 허리케인 활동이 보다 왕성해 질것으로 예상되면, 허리케인의 미 멕시코만 내습에 따른 생산차질 규모가 원유 26백만 배럴 수준이 될 것으로 예상
 - 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 오바마 행정부의 심해 시추 모라토리엄 선언(수심 152미터 이상 심해에 대한 6개월간의 시추 중단)이 1~2년 연장될 경우, 2015년까지 10~30만 배럴/일 규모의 생산 차질이 발생할 수 있다고 전망

3) 선박 공급량

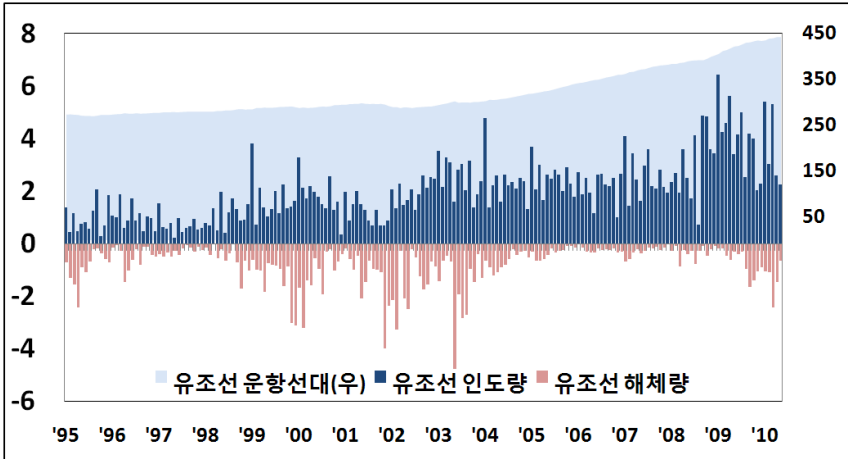
 세계 유조선의 신조선 인도 증가는 2011년까지 지속적 확대

- 신조선이 예정대로 인도된다면, 세계 유조선 인도량은 2011년 크게 증가할 것으로 예상
 - 금융위기로 인해 선박의 인도 연기는 2009년 급격하게 상승하였으며, 2010년 상반기에도 증가세를 보임. 발주 취소보다는 2012년 이후로 선박 인도를 연기하려는 움직임은 계속 나타나고 있음
 - 유조선 분야는 선박공급 과잉현상에 따라 수급 불균형이 심화될 것으로 예상됨

19) National Oceanic and Atmospheric Administration

| 그림 4-16 | 유조선 월별 선대

단위 : 백만DWT

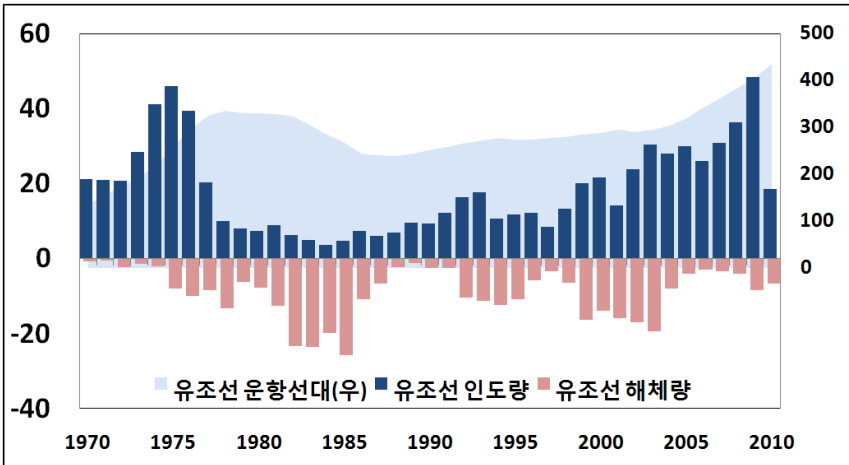


자료 : Clarkson

제
3
편

| 그림 4-17 | 유조선 연도별 선대

단위 : 백만DWT



자료 : Clarkson

- 최근 그리스 해운선사는 11만5000t급 유조선(아프라막스급) 9척에 대한 건조계약을 체결
 - 그리스 선사 Navios Maritime이 11척의 Product Tanker와 2척의 Chemical Tanker, 총 13척의 탱커선을 4억 5천 770만 달러에 매입. 이들 선박은 2011년과 2012년에 인도될 예정이라고 함
 - 노르웨이선사 Frontline이 320,000DWT급 VLCC 2척을 각각 1억 480만 달러에 매입하였다는 소식에 이어, 또 한 척의 VLCC M/T Atlantis Glory(약 320,000 DWT 2010년 대우조선 건조)를 1억 1000만 달러에 매입
 - 노르웨이의 Arne Blystad가 투자한 선사 Saga Tankers가 일본 선사 Sanko Steamship으로부터 VLCC 탱커선 M/T Sanko Unity(약 298,920 DWT, 2000년 일본 Kawasaki 건조)를 6천 450만달러에 매입

| 표 4-7 | 유조선 신조 인도량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VLCC	9.3	5.8	9.0	12.4	16.7	19.6	22.9	15.4	7.2
수에즈막스	4.0	4.1	4.0	2.2	7.3	7.2	9.9	5.0	2.0
아프라막스	7.0	5.5	6.2	7.4	10.6	8.0	7.1	2.9	1.1
파나막스	3.2	3.2	3.1	3.1	2.9	2.0	3.3	0.5	0.4
석유제품선	3.5	4.2	4.3	6.0	6.3	5.6	3.8	2.6	0.9

주 : 석유제품선은 3만 DWT급 이상임

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2010. 6.

| 표 4-8 | 세계 유조선 선박량 추이

단위 : 척

구분	VLCC	수에즈막스	아프라막스	파나막스
2006년	470	325	668	272
2007년	485	348	699	307
2008년	502	361	743	341
2009년	516	364	781	369
2010년	540	394	838	389

주 : 매년 1월 기준

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2010. 6.

2010년 VLCC 선대 급증은 완화

- 단일선체 및 노후선의 해체량 증가로 VLCC의 2009년 대비 2010년 선대 증가세는 완화
 - 현재 단일선체 VLCC는 전 세계적으로 72척 정도이나, 2010년 단일선체 및 노후선 해체 활동이 확대되면 해체량은 증가할 것으로 예상됨
 - 지난 5월 브라질의 거대 광산 회사인 'VALE'가 건화물선으로 개조하기 위하여 단일선체 유조선 5척을 구매하였음.
 - 미국 멕시코 만의 기름 유출 사고 영향 등 유조선에 대한 규제가 더욱 강화 될 것으로 예상됨에 따라, 향후 단일 선체 유조선에 대한 개조 또는 해체 수요가 증가할 것으로 전망됨

| 표 4-9 | 유조선 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

선형	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년(f)	2011년(f)
VLCC	0.3	0.0	0.0	0.8	2.4	23.4	0.2
수에즈막스	0.3	0.0	0.0	0.3	1.0	2.8	0.2
아프라막스	1.5	0.9	0.9	1.1	1.5	3.2	0.4
파나막스	0.5	0.3	0.3	0.5	0.7	1.3	0.3
석유제품선	1.4	0.9	1.3	0.5	1.2	2.3	0.3

주 : 석유제품선은 3만 DWT급 이상임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 6.

| 표 4-10 | 단일선체 VLCC 유조선 추이

단위 : 척

구분	2006년	2007년	2008년	2009년
이중선체(DH)	330	358	399	451
단일선체(SH)	155	144	117	89
합계	485	502	516	540

자료 : Clarkson

- 이란의 핵 개발 강행으로 서방과의 갈등이 심화되는 가운데 이란산 원유의 유조선 저장시설 수요 증가
 - 현재 이란의 석유 회사가 석유 저장 목적으로 21척의 VLCC 선형을 장기용선 하는 등 대형 유조선에 대한 수요가 많은 것으로 나타남
 - 전 세계적으로 현재 원유 저장용으로 사용되는 VLCC 선복수는 47척으로 2010년 6월 중 VLCC 선복수가 547 척임을 감안하면 약 8.6%가량이 저장시설로 이용되고 있음
 - 현재 원유 가격은 현물 대비 선물 시세가 비교적 높게 형성되고 있어 시세 차익을 기대한 석유 비축 수요가 증가하고 있음. 이에 따라 저장 목적에 따른 대형 유조선의 장기용선 수요가 증가할 수도 있음
 - 2009년 11월 콘탱고 현상이 최고 수준일 때는 VLCC 56척이 저장시설로 이용되기도 했음
- 2010년 5월 이후 발주잔량 비율은 35.3%로 전년대비 감소하였음
 - 2005~2007년의 대규모 선대 발주로 인해 공급압력이 여전히 존재하지만 과거에 비해 그 정도는 약해지고 있음

| 표 4-11 | VLCC 공급 추이

단위 : 척

구분	총선박량	완공 인도량	해체 및 상실량	신조선 발주량	발주잔량	발주잔량 비율
2005. 5	464	12	0	16	92	19.8%
2006. 5	483	5	0	53	137	28.4%
2007. 5	498	12	0	15	178	35.7%
2008. 5	505	15	3	53	219	43.4%
2009. 5	535	28	1	0	213	39.8%
2010. 5	547	24	9	9	193	35.3%

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 6.

3 유조선 시황 전망

1) VLCC 원유 운반선

2010년 VLCC 운임, 상반기 대비 약세를 보일 것으로 전망

- 하반기 신조 인도 증가로 인해 약보합세 유지
 - 미국의 석유 수요가 회복세를 보이고, 1분기와 2분기에 걸쳐 진행된 주요국 정유공장 유지보수 작업이 완료되어 하반기 석유 수요는 상반기 대비 다소 증가할 것으로 기대됨. 하지만 인도 예정 선박, 상반기 인도 지연 선박, 저장시설용 VLCC 수요 감소 등의 영향으로 공급 과잉 압력이 여전함
- 국내 유조선 전문가들은 미국의 석유 수요 회복세와 주요국의 정유공장 유지보수 작업이 완료되었으므로 하반기 석유 수요는 상반기 대비 다소 증가하겠지만 9월 이후 신조 인도가 증가하며 공급과잉 압력은 여전할 것으로 전망
 - 장기적으로 세계 경기가 회복세를 보이더라도 수급 불균형 심화에 따른 원유선 시장은 약세를 보일 것으로 예상함
 - 지난 1분기 조사와 비교한 결과, 유럽 재정위기 및 세계 경기회복 지연 등의 불확실한 요인들로 인해 2010년 하반기 운임을 지난 조사보다 더 낮게 전망하였음

| 표 4-12 | 6월 조사 VLCC 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망			2011년 전망	
	3분기	4분기	연평균	상반기	하반기
6월	75(-3)	86.3(-7.3)	83(+0.3)	60.5	58

주 : 중동-극동항 260,000DWT 기준임

| 표 4-13 | VLCC 유조선 해운시황 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	• 정유회사들의 정제시설 정기보수 마무리 단계 • 미국의 석유 수요 회복 • 중국항 수요 증가
하락요인	• 9월 이후 신조 인도 증가 • 신조인도에 따른 선박과잉 현실화 • 저장시설용 VLCC 수요 감소

주 : 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

- 국내 유조선 전문가 패널들을 대상으로 KMI가 6월에 조사한 2010년 시황은 연평균 WS 83 수준이 될 것으로 전망됨
 - 지난 3월 조사 WS 82.7 수준을 유지함

2) 석유제품 운반선

2010년 평균 운임, 선박공급과잉에도 공급조절 노력으로 강보합세

- 석유제품 운송 시장은 신조선박 인도 지연, 발주잔량 비중의 감소세 등 선박 공급조절 노력이 지속되고 있음
 - 2010년 3/4분기는 원유정제설비 신증설에 의한 물동량 증가와 계절적 요인에 따라 운임 반등이 예상됨
- KMI가 석유제품 유조선 패널 전문가를 대상으로 6월에 조사한 2010년 싱가포르 - 극동항 MR 운임은 WS 143.3으로 전망됨
 - 지난 3월 KMI가 조사한 전망 WS 125.9 보다 WS 17.4포인트 높게 나타났다
- 국내 석유제품선 전문가들은 경기 전환이 이루어지더라도 선박 공급이 지속됨에 따라 운임 상승은 제한적일 것으로 예상함
 - 지난 1분기 조사와 비교한 결과, 최근 운임 상승세가 반영되어 2010년 하반기 운임은 지난 조사보다 더 높게 전망되었음

| 표 4-14 | MR 석유제품 유조선 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망			2011년 전망	
	3분기	4분기	연평균	상반기	하반기
6월	143(+18.8)	146.3(+16.1)	143.3(+17.4)	130.3	132.5

주 : 싱가포르 -극동항 30,000DWT 기준임

| 표 4-15 | MR 석유제품선 해운시황 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	• 원유정제설비 신증설에 의한 물동량 증가 예상 • 신조선박 인도 지연 • 신흥국의 수요 증가
하락요인	• 수요 대비 선박공급 과잉 심화 • 주요 소비국의 정유 시설 폐쇄 • 신조선 인도 지속

주 : 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

■ 중국의 원유 및 석유제품 수요는 증가세를 보이나 유럽, 일본 등은 부진

- 중국의 위안화 절상이 이루어진다면, 세계 2위 원유 수요국인 중국의 구매력 상승으로 인해 향후 중국향 원유 수입량이 증가세를 보일 것으로 전망됨
 - 그러나 위안화 절상폭이 크지 않을 경우, 중국의 원유 수입 증가세는 크게 나타나지 않을 것으로 예상됨
 - 중국의 원유 수입물량 확대 및 아프리카와 미 대륙으로부터 수입선 다변화가 이루어지면 톤마일 증대가 예상됨
- 유럽의 국가 채무위기에 따른 경기 위축으로 원유 수요 감소 및 수송물량 위축

■ 외부변수들에 의한 시황 변화에 대응책 강구 필요

- 미국의 기상청 전망에 의하면, 금년 여름 미동부 지역에서 라니냐(La Nina) 현상에 따른 대규모 허리케인이 다수 발생할 것으로 예상되어 공급차질 발생 가능성이 존재하므로 단기 유조선 시황에 큰 변수로 작용할 전망

- 이란과 미국의 갈등 확대로 지정학적 불안이 가중
 - 이란의 핵 개발 강행으로 서방과의 갈등이 심화되는 가운데 미 행정부는 이란의 석유수출에 대한 제재를 가하지는 않았으나 해운회사와 선박에 대해서 추가 제재를 발표
 - 미국의 제재조치가 강화된다면, 석유가격 상승과 함께 유조선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임
- 유럽 국가의 재정위기가 지속되는 가운데 미국의 경기회복 속도, 전 세계의 높은 실업률, 중국의 인플레이션 및 이에 따른 중국 정부의 경기과열 억제책 등이 유조선 시장의 외부 중요 변수들로 작용할 전망
- 선박 공급 과잉에 따른 유조선 시장의 수급 불균형은 운임 시장에 부정적인 요인으로 작용할 것이나, 시장 참가자들의 합리적인 선대 조절 및 인도 지연 등의 노력이 이루어진다면 유조선 시장에 긍정적 요인이 될 수도 있음

| 표 4-16 | 주요 기관의 최근 유조선 해운시황 전망 내용

발표 기관	시황 전망 내용
Fearnley	• 세계석유수요 증가, 단일선체선박 퇴출로 대형유조선 시황은 낙관적 • 2012년까지는 MR 선박량 증가로 시황 부정적
Clarkson	• 2010년 원유 수송 시장은 수요가 2.3% 증가, 선박 공급은 0.6% 감소할 것으로 예상 • 2009년에 비해 시황이 빠르게 회복될 것으로 전망한 반면, 정제유 수송 시장은 여전히 선박 과잉 공급이 해소되지 않을 것
Drewry	• 유조선 시장은 석유 수요, 신조선 인도, 단일선체 퇴출 등의 불확실한 요인들을 가지고 있으며, 2013년까지는 2004~2008년 수준의 높은 운임으로 회복은 어려움
KMI	• 중국 수요 증가와 미국 수요 회복 기대, 그러나 선박 공급과잉에 따른 수급 불균형으로 VLCC는 약보합세 운임 전망 • 계절적 요인에 따른 수송 수요 증가, 선박 공급 조절 노력 등으로 MR 석유제품 운반선은 강보합세 운임 전망 • 세계경기 회복 지연, 선박 공급조절 요인, 지정학적 불안 요인 등은 시황 변화의 중요 변수로 작용

