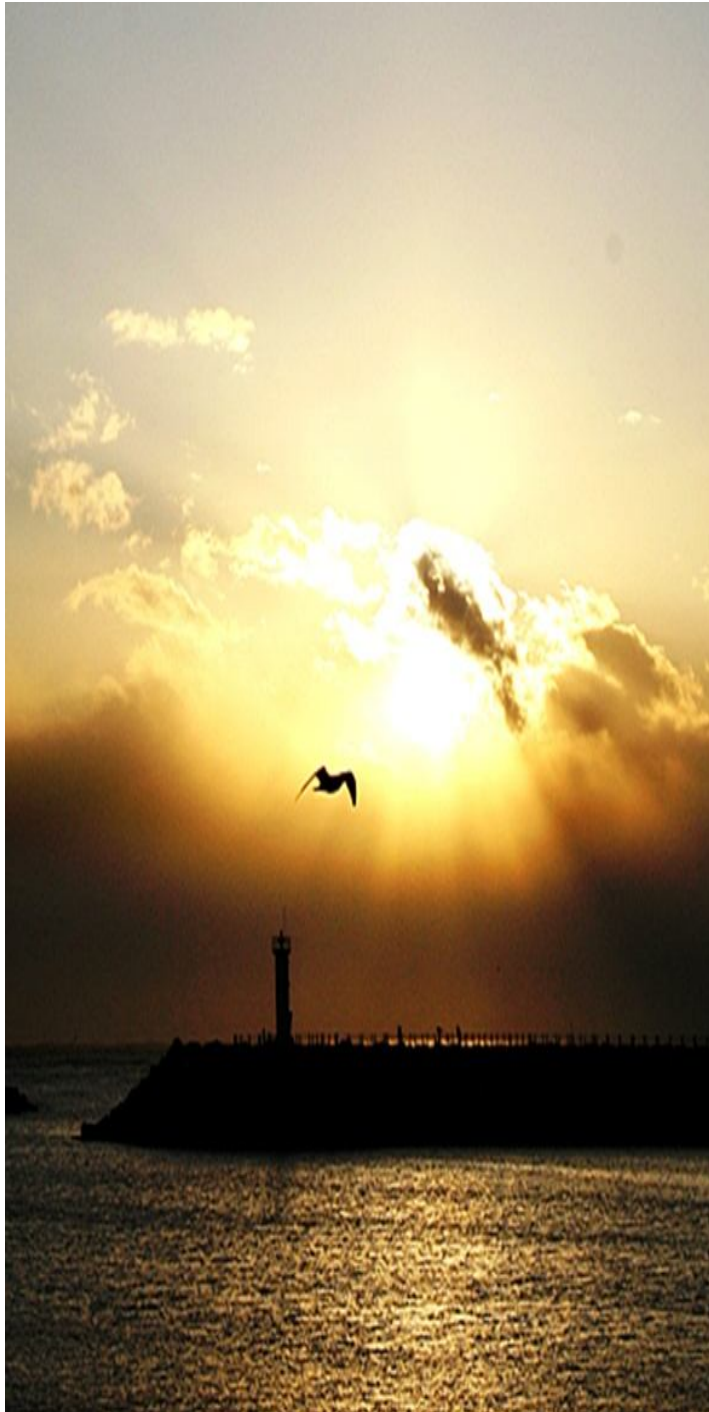


제1 주제

중단기 해운시황 진단

김우호 해운시황분석센터장

September 25, 2009



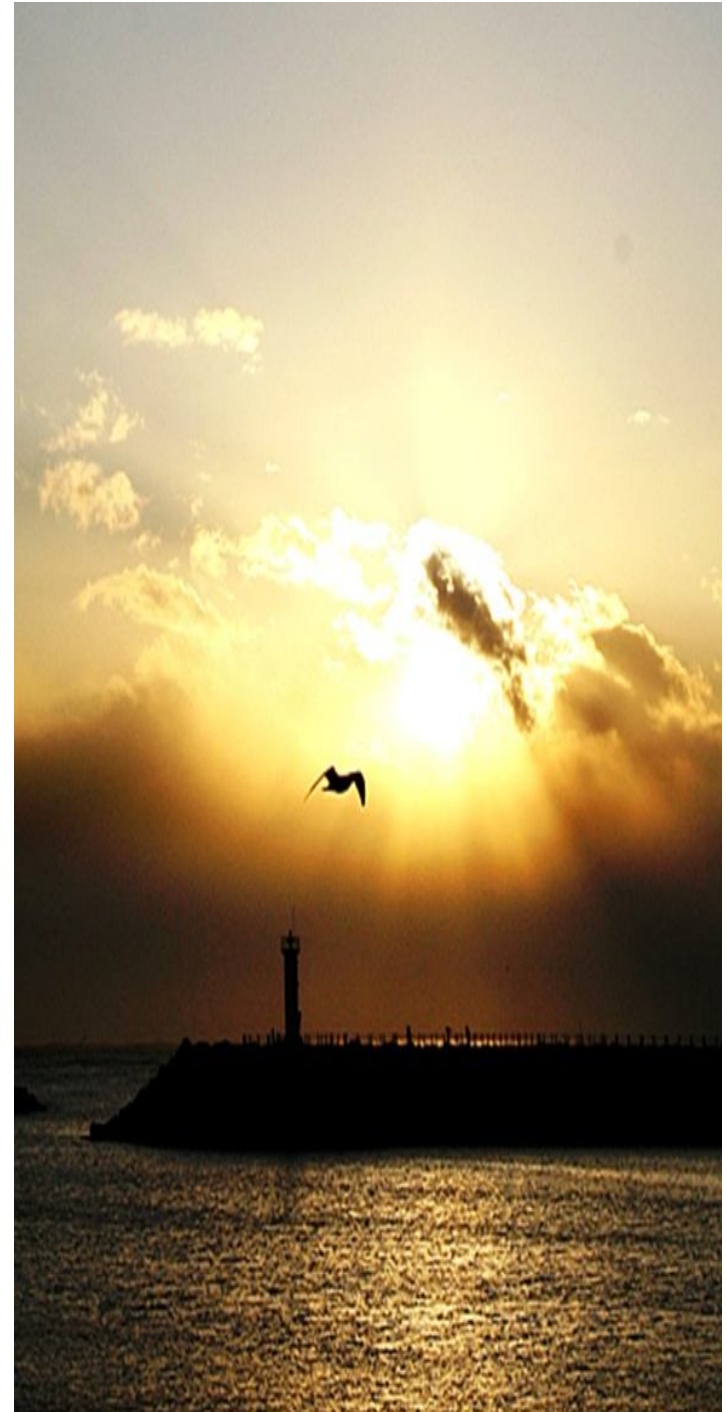
목차

I. 해운 현황 진단

II. 정기선 해운 전망

III. 컨테이너선 해운 전망

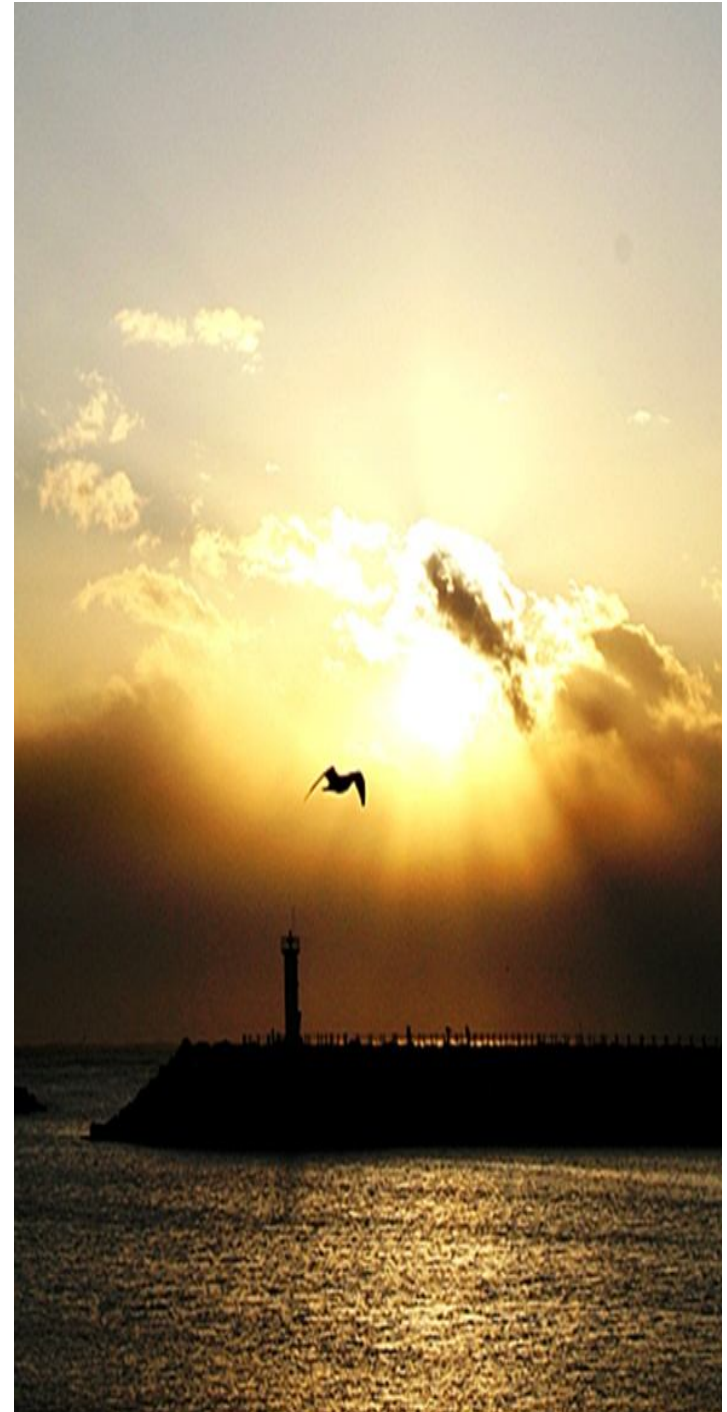
IV. 유조선 해운 전망



목차

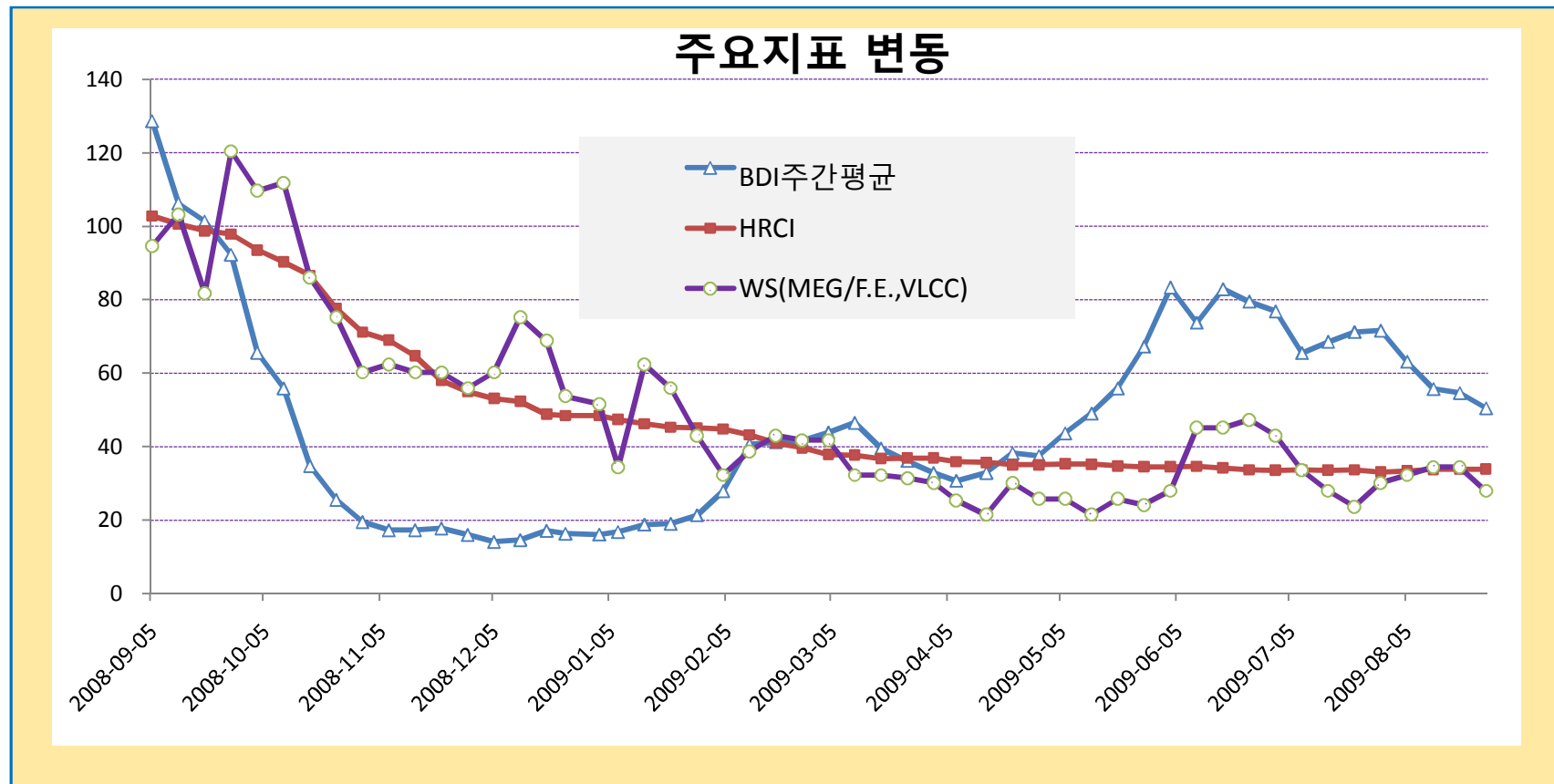
I. 해운시황 진단

- 금융위기 이후 주요 지표 추이
- 2010년에 글로벌 교역량 증가 예상
- 주요국 교역량 감소세 지속
- 아시아 시장의 성장 잠재력



건화물선 부문은 연초 시황회복세를 보인 후 약세를 시현하고 있으며
정기선과 유조선 부문은 지난해 금융위기 이후 약세 지속

- BDI는 '08년 9월 대비 절반수준 유조선은 6월 들어 반등하였으나 공급과잉 우려로 약세



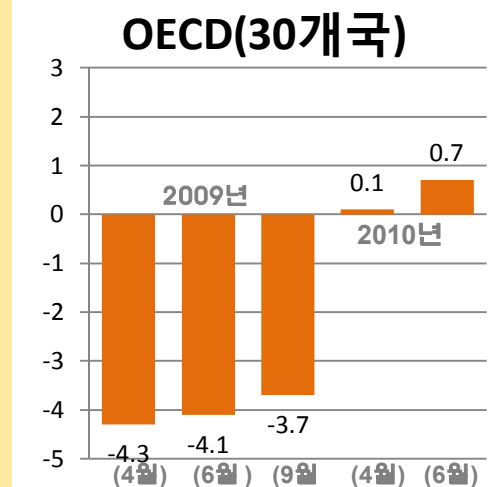
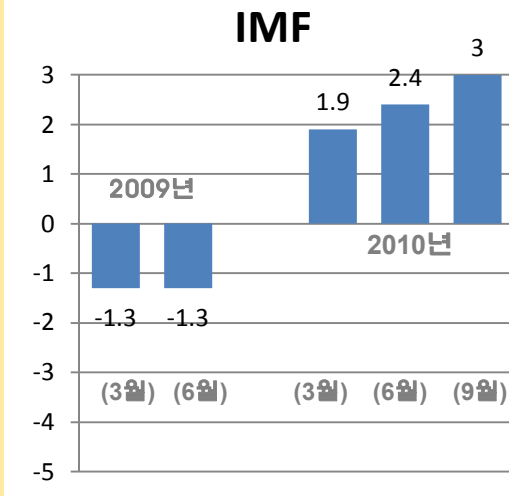
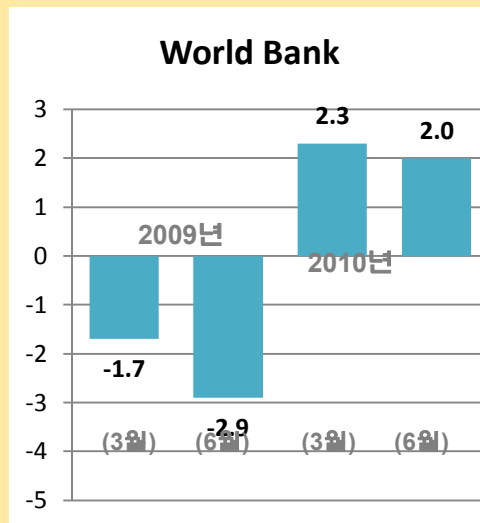
2. 2010년에 글로벌 교역량 증가 예상

Ⅰ. 해운 시장 진단

선진국 위주의 경기회복세가 대두되고 있으나 2009년 교역량 감소세는 심화

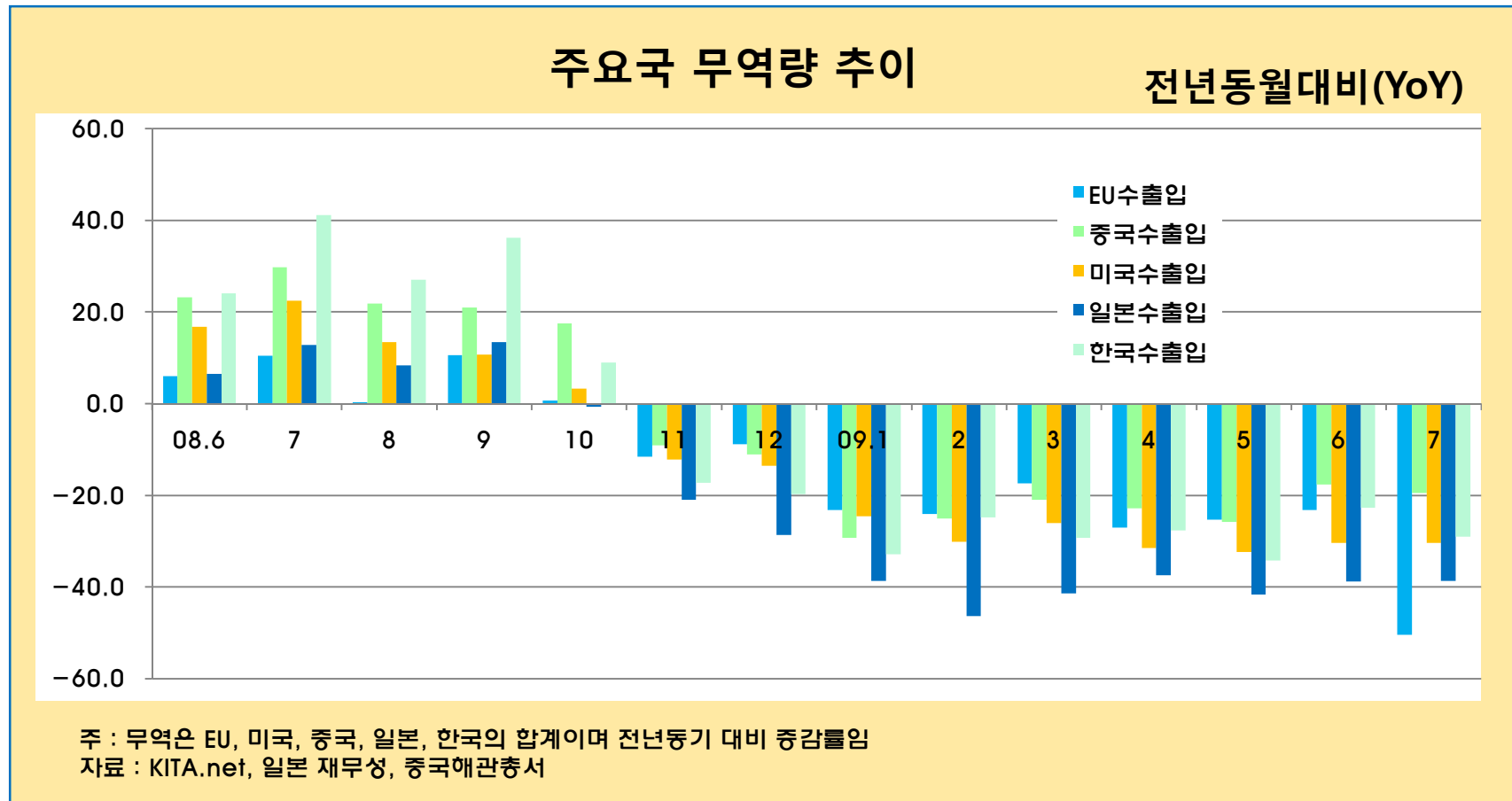
- ('09.9 경기전망 수정) IMF, OECD는 경기 위축세 약화 예상
- 경기부양책의 효과와 미국 경제의 회복세로 선진국의 금년 경기 위축세는 완화될 것으로 전망
- IMF, 2009년 글로벌 교역감소 규모는 -11.0%(4월) → -12.2%(7월)로 심화 예상,
2010년은 0.6% → 1.0%로 반등 예상

주요기관의 경기 전망 수정('09.9)



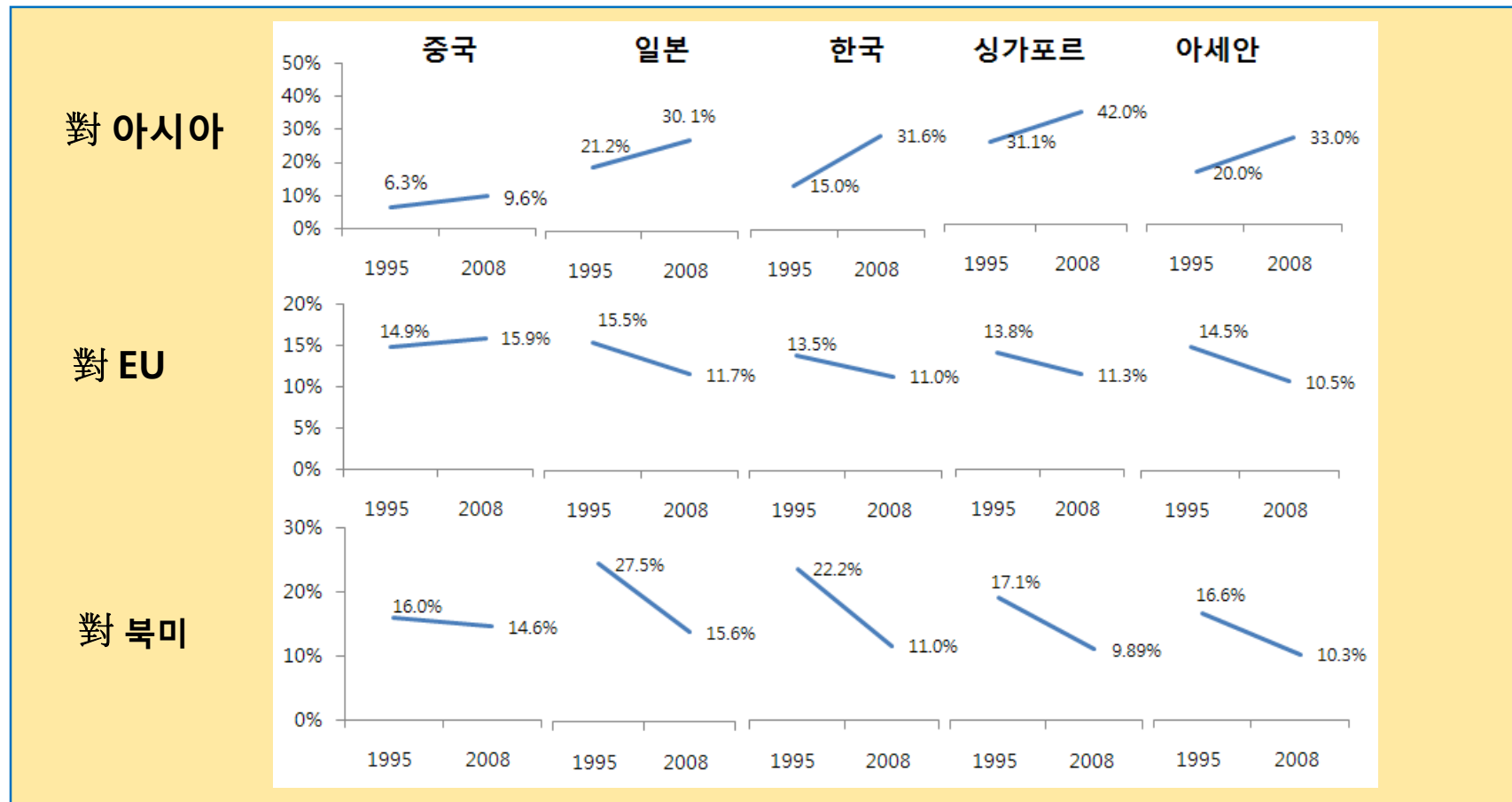
주요국 무역은 본격적인 회복세를 보이지 못하고 있음

- ('09년 상반기) 수출입은 반등을 시도하고 있으나, 전년 동기비는 '08.11부터 9개월 연속 하락세



금융위기 이후 아시아 시장의 대외교역 잠재력 확충

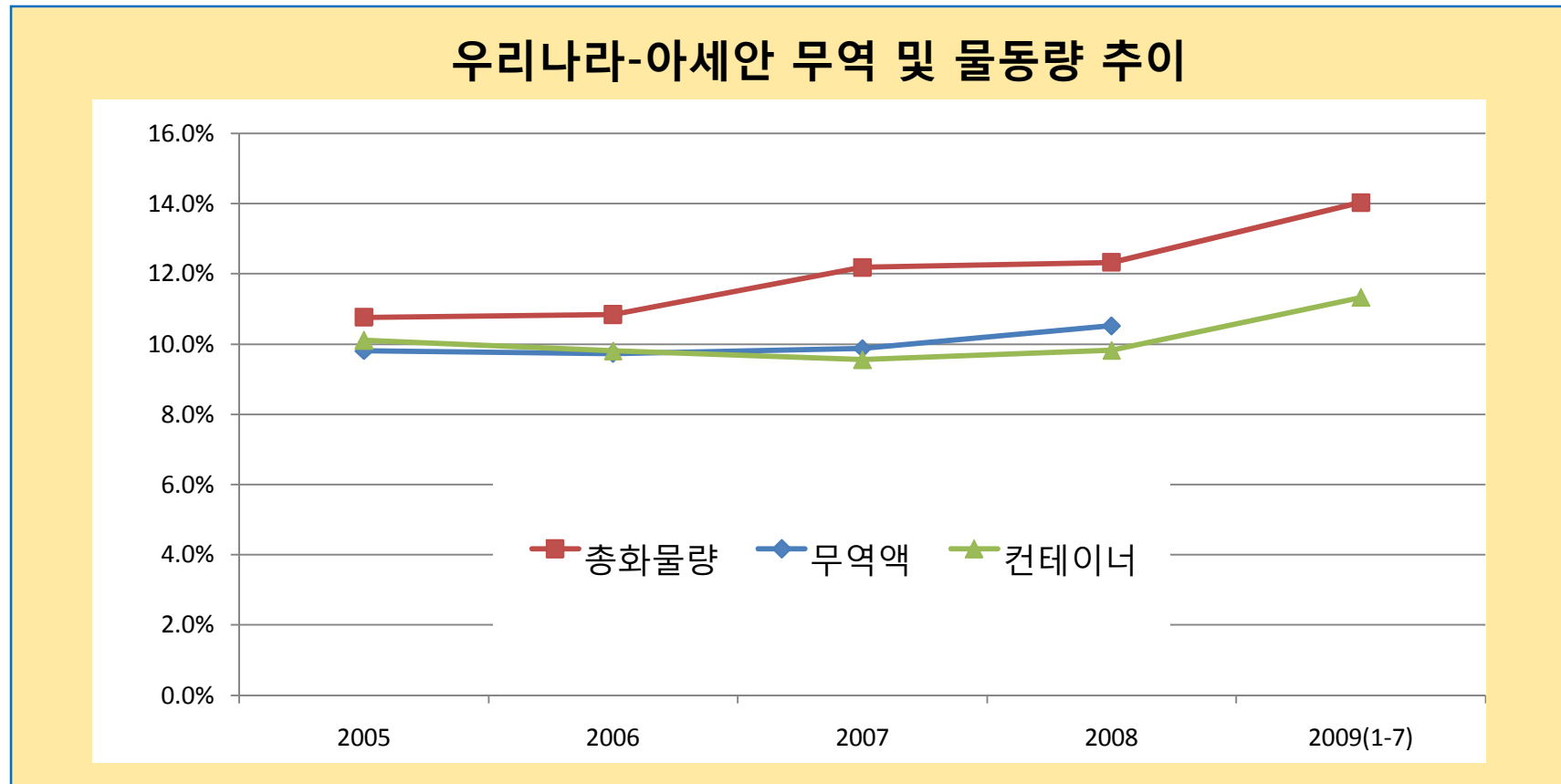
- 한-인도 '포괄적 경제동반자협정(CEPA)', 인도-ASEAN FTA, 중국-대만 '경제협력기구협정 체결 등
- 동아시아 주요국은 대 아시아 교역비중 증가



자료 : KITA.net

아세안 시장의 성장에 따라 우리나라와 아세안 교역과 물동량 증가

- 우리나라 총 무역액에서 아세안 비중 10% 안정적으로 증가
- 2009년 총화물량과 컨테이너물동량 비중이 14%, 11.3%로서 전년대비 증가



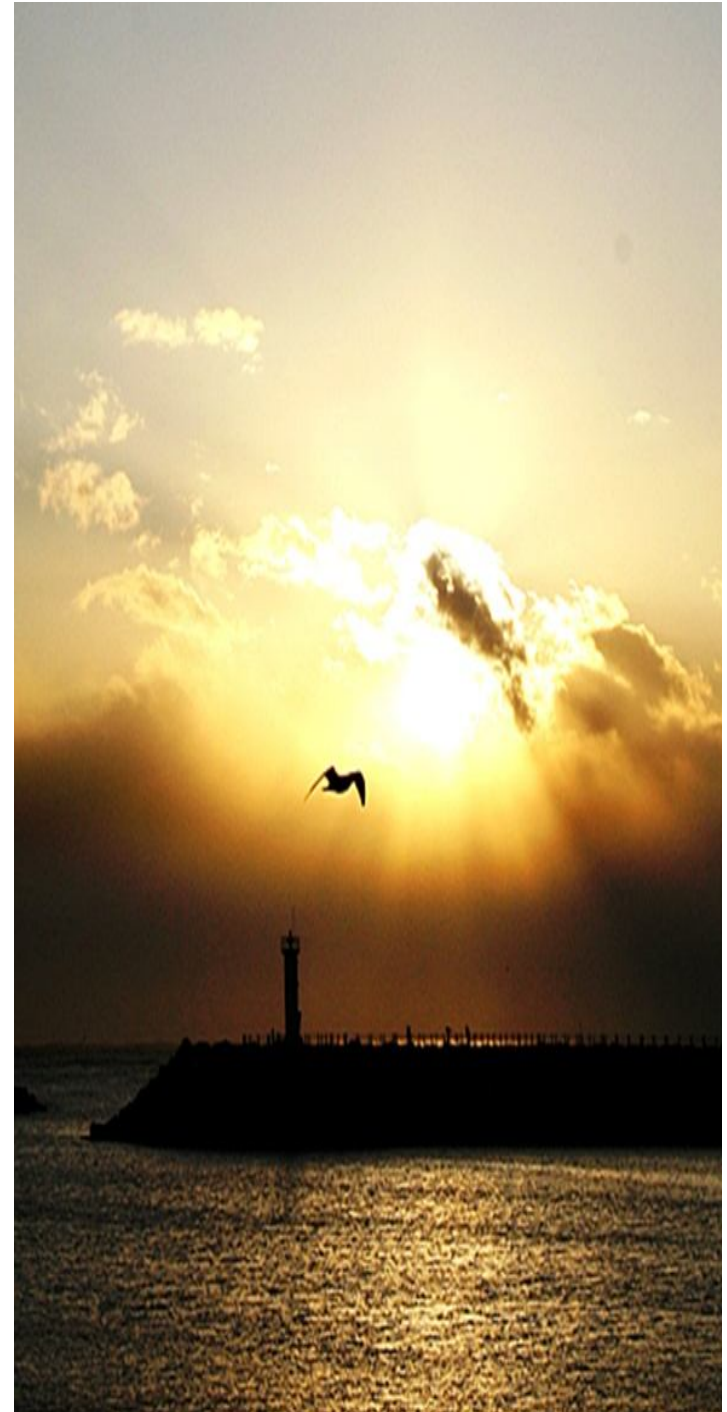
자료: Kita.net, 국토해양부 해운항만물류정보시스템(SP-IDC)

주: 우리나라의 전체 무역액 및 수출입 물동량(환적제외)의 아세안 비중

목차

II. 정기선 해운 전망

- 정기선 수요 및 공급 전망
- 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망
- 용선지수(HR지수) 추이 및 전망



1. 정기선 수요 및 공급 전망 (1/3)

II. 정기선 해운 전망

1 수요전망 : 2009년, 전년 대비 9.1% 감소, 2010년 2.2% 증가 예상

시기별 세계 해상물동량 전망치 변화 추이

- 컨테이너 해상물동량은 2009년에 감소세 지속
- 2010년에 반등세로 예상
- 2009년 상반기 실적 악화로 3분기 전망치의 하락폭이 커지고 있음

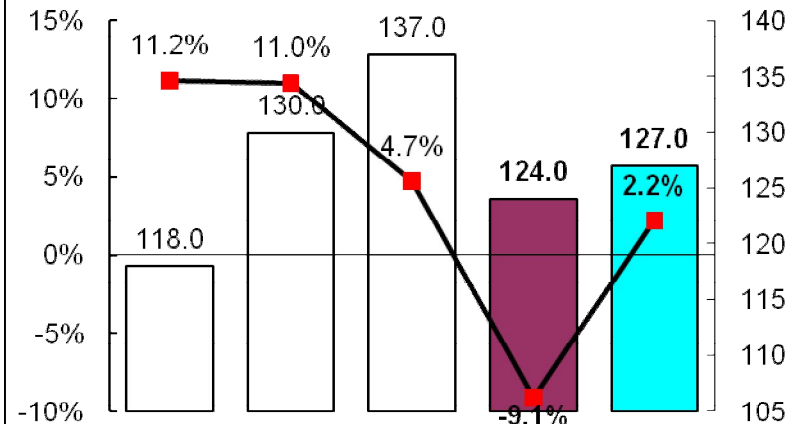
(단위 : 백만TEU)

구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
2009년 4월	118	130	136	132	137
2009년 5월	118	130	137	129	132
2009년 6월	118	131	137	129	132
2009년 7월	118	131	137	125	128
2009년 8월	118	130	137	125	128
2009년 9월	118	130	137	124	127

자료 : Clarkson.

세계 해상물동량 추이 및 전망

(단위 : 백만 TEU, %)



구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
물동량	118	130	137	124	127
증가율	11.2%	11.0%	4.7%	-9.1%	2.2%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, September, 2009.

원양항로의 물동량 감소폭이 크게 전망됨

구분	2006	2007	2008(E)	2009(E)	2010(E)
태평양 항로	물동량	20.2	21.1	20.5	18.0
	증가율	9.8%	4.5%	-2.8%	-12.2%
유럽 항로	물동량	14.5	16.9	16.8	14.7
	증가율	18.9%	16.6%	-0.6%	-12.5%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, September, 2009.

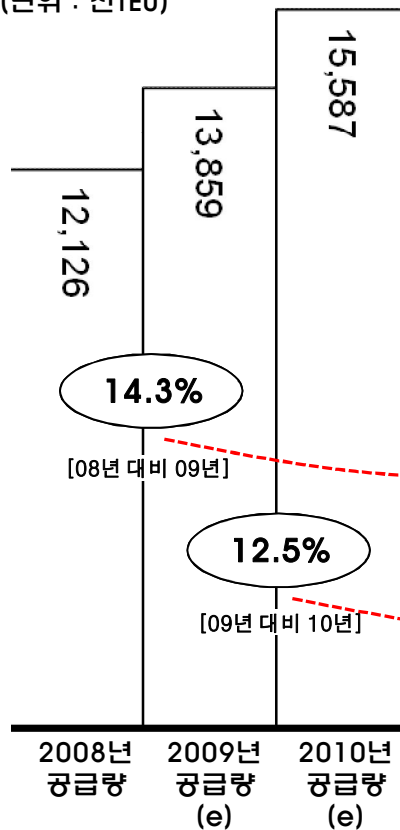
1. 정기선 수요 및 공급 전망 (2/3)

II. 정기선 해운 전망

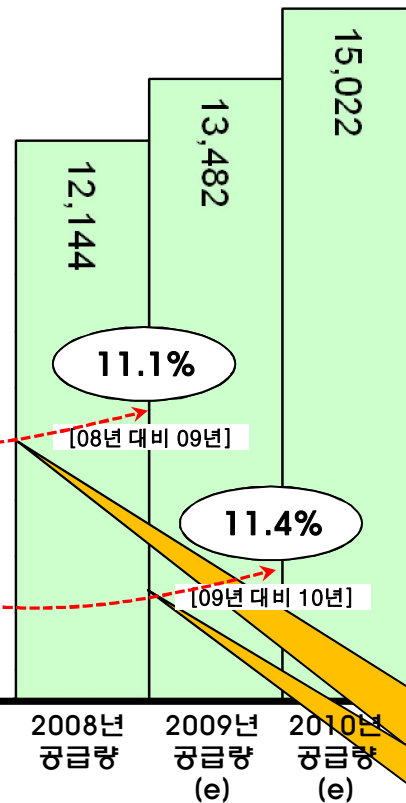
2 공급전망 : 2009/2010년, 각 11.1%, 11.4% 증가 ; 향후 1~2년간 시황 개선에 부담 예상

- 2008년 세계 컨테이너선 공급 규모는 1,214만 TEU
- 2009년에는 1,348만 TEU로 전년 대비 11.1% 공급 증가 (수요는 9.1% 감소)
- 2010년에는 1,502만 TEU로 전년 대비 11.4% 공급 증가 (수요는 2.2% 증가)

공급전망 1 (2009년 1월)
(단위 : 천TEU)



공급전망 2 (2009년 9월)
(단위 : 천TEU)



해체 전망 (2009년 1~9월 기준)

(단위 : 천TEU)

구분	2006	2007	2008 (E)	2009 (현재)	2009 (E)	2010 (E)
'09.01	20.4	23.8	101.5	8.9	157.9	133.1
'09.02	20.4	23.8	100.0	26.0	157.9	133.1
'09.03	20.7	20.1	100.0	57.7	202.9	150.7
'09.04	20.7	20.1	100.0	69.9	202.9	150.7
'09.05	23.8	20.6	98.9	105.9	206.6	158.4
'09.06	23.8	20.6	98.9	105.9	206.6	158.4
'09.07	23.8	20.6	98.9	123.6	210.9	160.0
'09.08	23.8	20.6	98.9	166.1	252.8	179.5
'09.09	23.8	20.6	98.9	186.6	269.1	185.9

• 컨테이너 선박의 공급량이 1월 조사 시보다 9월 조사 시에 하향 조정되고 있음

- 이는 2009년 1월에 예상되었던 해체량이 9월에는 각각 70.4%('09), 39.7%('10) 증가
- 하지만 이러한 해체량 증가도 전체적인 수급 상황을 반전시키기에는 역부족

1. 정기선 수요 및 공급 전망 (3/3)

II. 정기선 해운 전망

3 계선 추이: 컨테이너선 계선 비율이 전체 선대의 약 10% 수준을 유지 (비운항 선주 비율 증가 추세)

- 물동량 수요 위축 (세계 실물경기 침체) → 용선 선박의 반선 및 계선 증가
 - 컨테이너선 용선료지수(Clarckson), 2009년 연초대비 65% 하락
- 2009년 8월 말 기준, 총 524척, 127.9만 TEU 계선 중임 (전체 선대의 약 9.9% 규모로 추정)
- 비운항선주의 계선 비율이 3월 23.4%, 6월 42%, 8월 46%로 증가 추세

[컨테이너선 계선 추이]

구 분	척 수	능력 (만TEU)	증가율(%)	
			척 수	능력
2008. 10. 25	70	15	-	-
2008. 12. 08	135	30	92.8	100.0
2009. 01. 20	255	67.5	88.9	125.0
2009. 02. 16	392	110	53.7	63.0
2009. 03. 14	484	141	23.5	28.2
2009. 06. 10	533	131.5	10.1	-6.7
2009. 08. 31	524	127.9	-1.7	-2.7

자료 : AXS-AlphaLiner.

	세계 선박량 대비 비중		
	'09. 8월 (A)	'09. 6월 (A)	'09. 3월 (B)
선사 (Carrier)	5.35%	6.0 %	8.2 %
비운항 선주 (Non-operating owner)	4.55%	4.3 %	2.5 %
합계	9.9 %	10.3 %	10.7 %

• 2009년 8월 계선량, 6월 대비 소폭 감소

- 이는 계절적 요인의 결과로 분석
- 하지만 9, 10월에 예정된 원양선사들의 서비스 합리화로 계선량은 다시 증가 예상
- 또한 2010년에도 큰 폭의 물동량 증가없이 공급량이 증가할 것으로 예상되어, 계선량이 200만 TEU를 넘을 수 있다는 일부 비관적 전망도 제기됨(CI-online)

2. 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망 (1/5)

II. 정기선 해운 전망

1 원양항로 : 2009년 하반기 이후 운임지수 상승, 2010년 상승세 전망

시황변화 요인

- 세계경기회복 추세에 따라 물동량의 꾸준한 회복 예상
- 원양항로에서 지속적인 운임 인상 노력 (RR, EBS, FAF, PSS 등)
- 계선, 항로통합 조정으로 공급 규모 축소 노력 (항로 통폐합, 선사간 선복교환 등 제후 강화)
- 신조선 인도시기 연기 협상 지속 (신조선 공급시기 지연 효과 발생)

구분		2007년					2008년					2009년					2010년 평균(e)
		1/4	2/4	3/4	4/4	2007년 평균	1/4	2/4	3/4	4/4	2008년 평균	1/4	2/4	3/4 (e)	하반기 평균(e)	2009년 평균(e)	
태평양 항로	수출	105.0	107.5	110.0	109.3	107.95	109.2	110.4	113.0	106.8	109.9	98.8	93.0	95.9	98.5	97.2	101.0
	수입	105.0	106.0	106.9	105.5	105.85	110.7	118.4	131.6	117.9	119.7	112.5	95.8	91.9	96.8	100.5	100.8
유럽 항로	수출	108.7	113.5	125.2	123.7	117.78	118.3	117.0	115.5	93.6	111.1	84.0	84.5	79.0	85.5	84.9	90.0
	수입	98.4	98.6	99.0	101.0	99.25	102.7	100.3	107.5	82.4	98.2	73.2	76.0	85.4	82.0	78.3	87.3

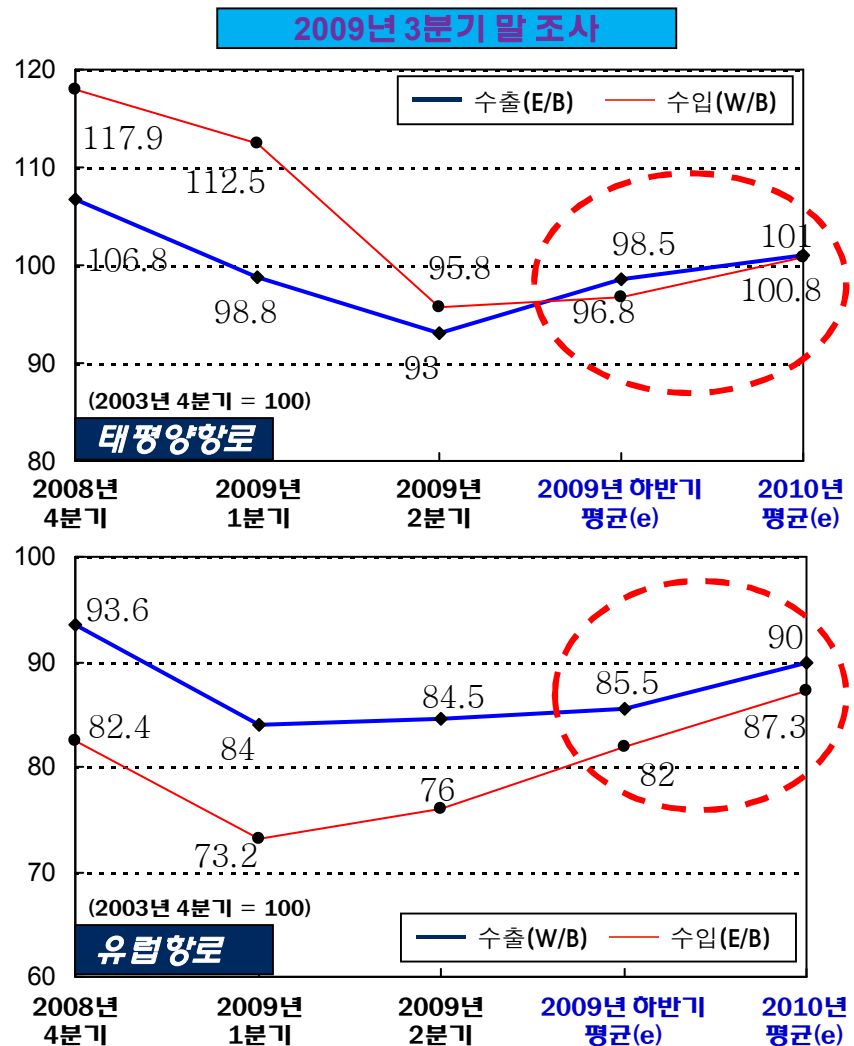
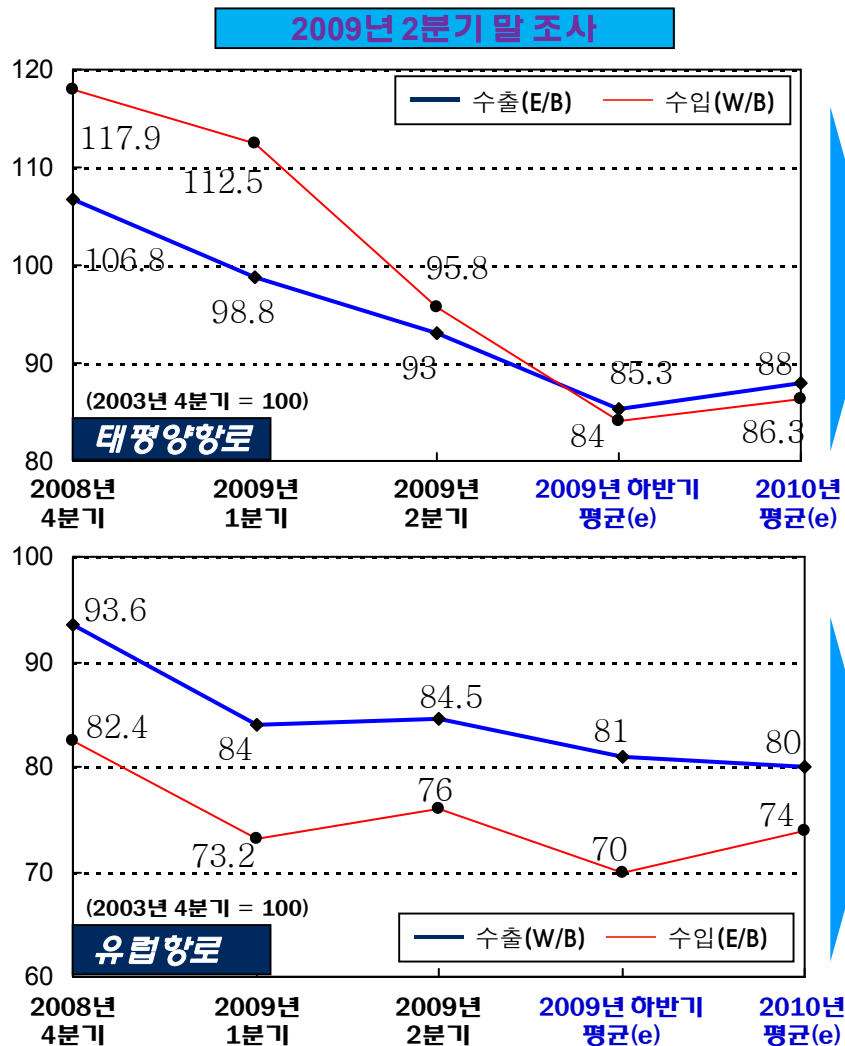
[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

2. 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망 (2/5)

II. 정기선 해운 전망

1 원양항로 : 2분기 전망 조사와의 비교

- 태평양항로, 유럽항로 모두 2분기 조사 시보다 운임지수가 큰 폭으로 상승 예상
 - 원양선사들의 운임인상의지 강력, 항로합리화 지속 추진, 선사간 전략적 제휴 강화 (수요요인은 크게 작용하지 않음)



2. 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망 (3/5)

II. 정기선 해운 전망

2 근해항로 : 2009년 하반기, 전 항로에서 상승세

시황변화 요인

- 중국의 경기가 예상보다 빠르게 진행 (동남아항로, 한중항로 등 물동량 회복 기대)
 - 경기회복 속도에 맞춰 물동량이 항로별로 완만하게 회복하는 추세임
- 한중/한일/한러항로, 공급량(선박량) 변화 거의 없는 상태이나, 선사들의 재산성 악화가 지속되어 운임 인상을 위한 추가적인 공급량 축소(항로 합리화 등) 가능성 높음
 - 동시에 신규서비스개설, 한일 및 한러항로의 신규선사 진입 등의 불안요소가 항시 내재하고 있음

구분		2007년					2008년					2009년					2010년 평균(e)
		1/4	2/4	3/4	4/4	2007년 평균	1/4	2/4	3/4	4/4	2008년 평균	1/4	2/4	3/4 (e)	하반기 평균(e)	2009년 평균(e)	
동남아 항로	수출	116.3	119.0	119.4	121.4	119.0	119.3	120.8	123.4	111.6	118.8	85.2	81.2	88.8	87.6	85.4	90
	수입	115.0	115.7	114.5	115.5	115.2	116.8	115.4	115.3	102.5	112.5	89.8	91.8	79.3	88	89.4	90.7
한중 항로	수출	77.8	77.1	75.7	72.5	75.8	71.8	70.9	70.3	67.6	70.2	60.1	70.8	68.4	69	67.2	71.3
	수입	89.2	90.4	88.3	85.6	88.4	82.8	82.6	79.7	74.8	80.0	66.2	68.9	71.7	70	68.8	73.3
한일 항로	수출	81.3	81.3	77.4	79.4	79.9	88.6	100.2	96.5	92.6	94.5	86.7	76.3	83.8	81.8	81.7	83.3
	수입	76.5	76.6	74.9	75.9	76.0	83.1	92.9	87.1	82.9	86.5	78.5	84.7	73.0	82.5	82.1	83
한러 항로	수출	97.3	99.3	101.5	102	100.0	103.5	104.1	98.7	94.2	100.1	81.9	81.8	73.5	78.7	80.3	83.3
	수입	94.7	96.7	98	97.5	96.7	97.5	98.1	100.7	96.5	98.2	86.2	75.0	69.2	78	79.3	79.7

[자료 : KMI 운임지수 (2003년 4분기 = 100) 기준]

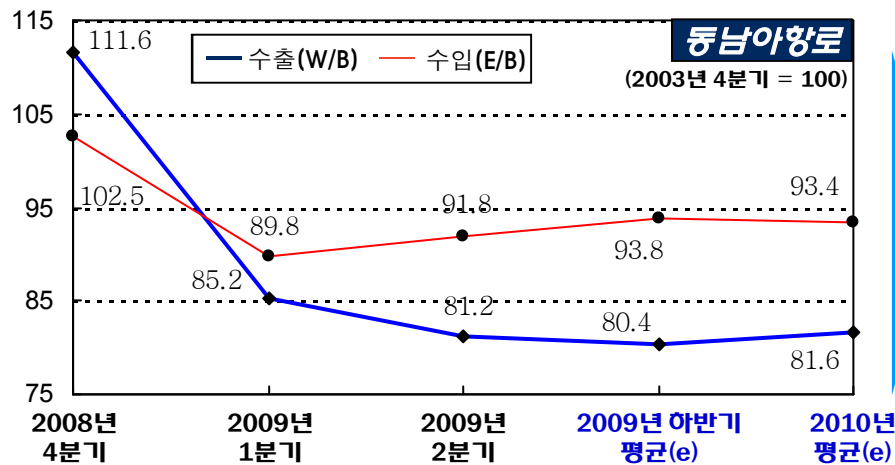
2. 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망 (4/5)

II. 정기선 해운 전망

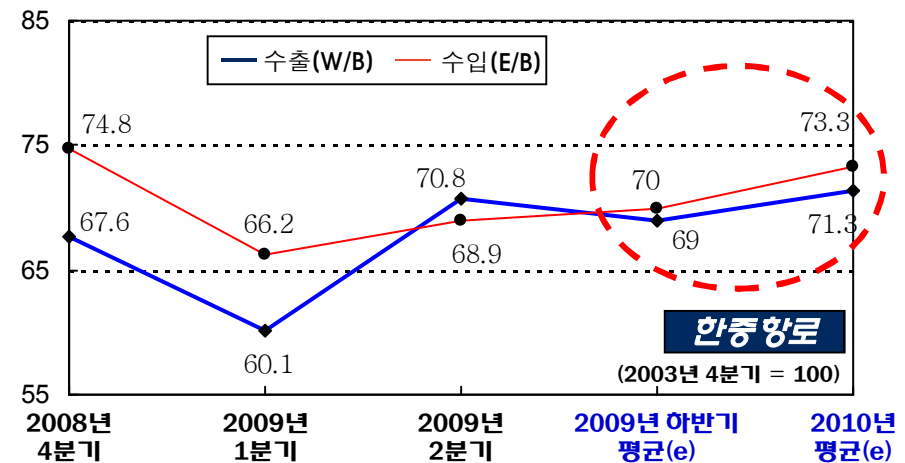
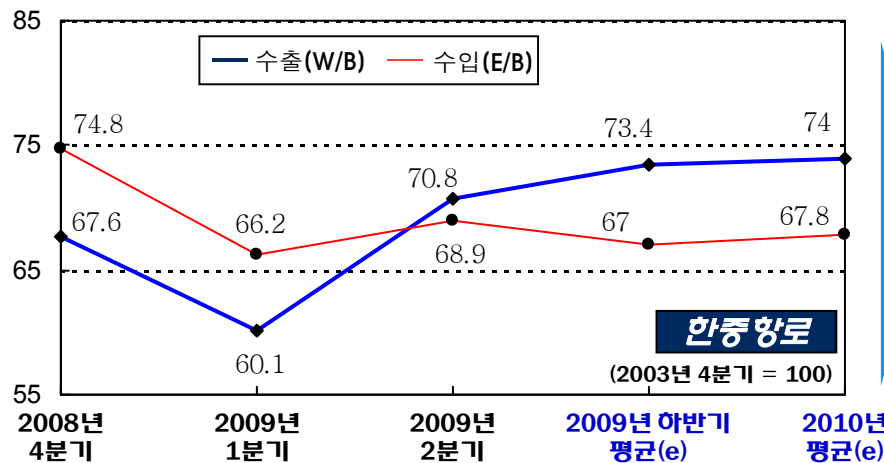
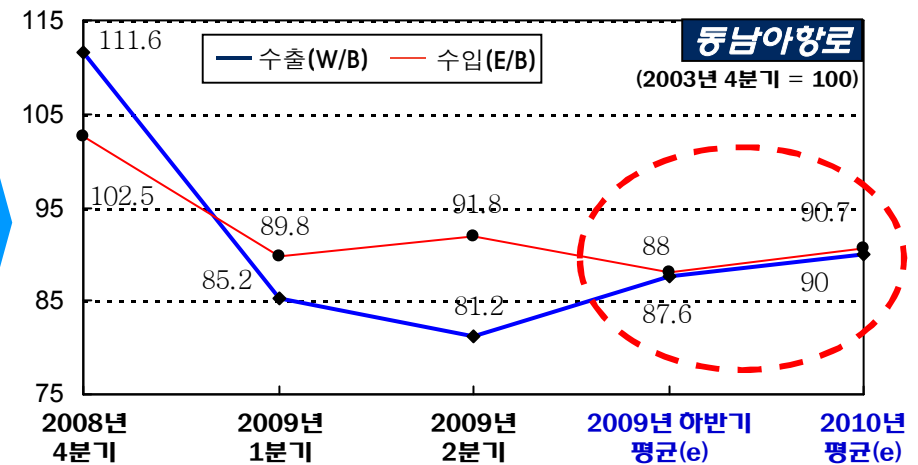
2 근해항로 : 2분기 전망 조사와의 비교

- 동남아항로의 수출운임이 당초 예상보다 약 10p 상승할 것으로 예상
- 한중항로의 수입운임이 당초 예상보다 빠르게 회복할 것으로 전망

2009년 2분기 말 조사



2009년 3분기 말 조사

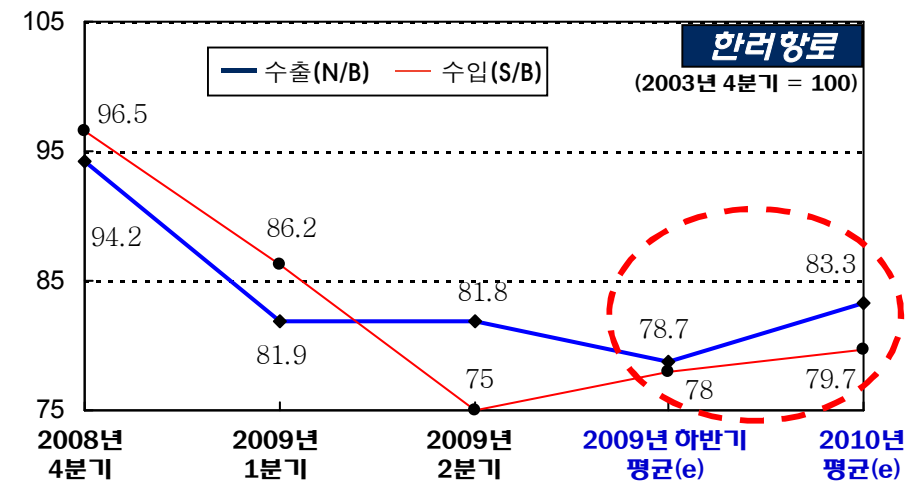
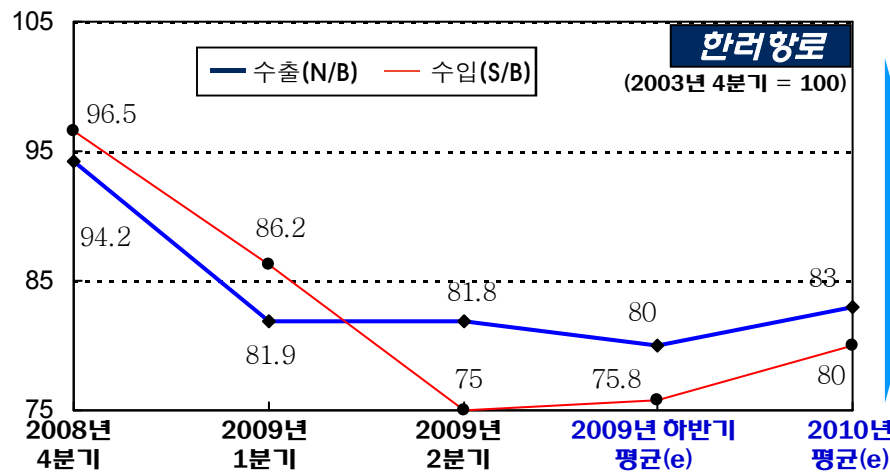
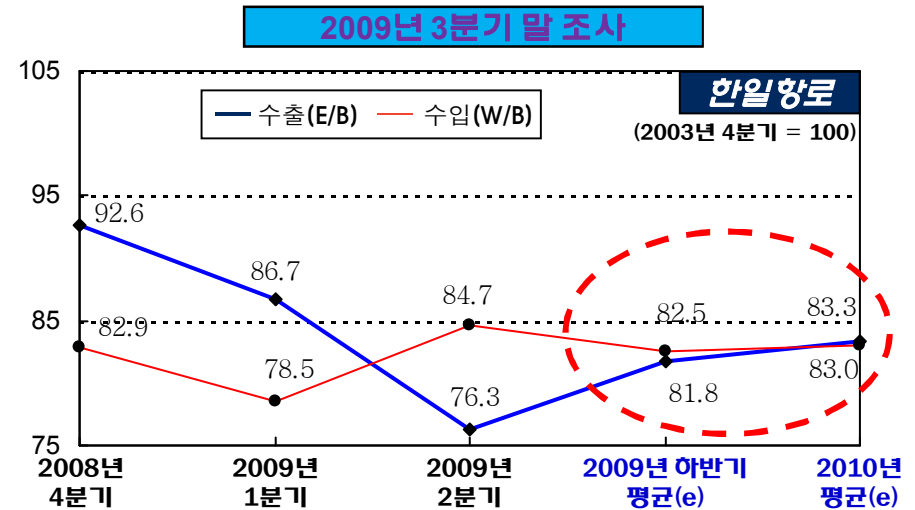
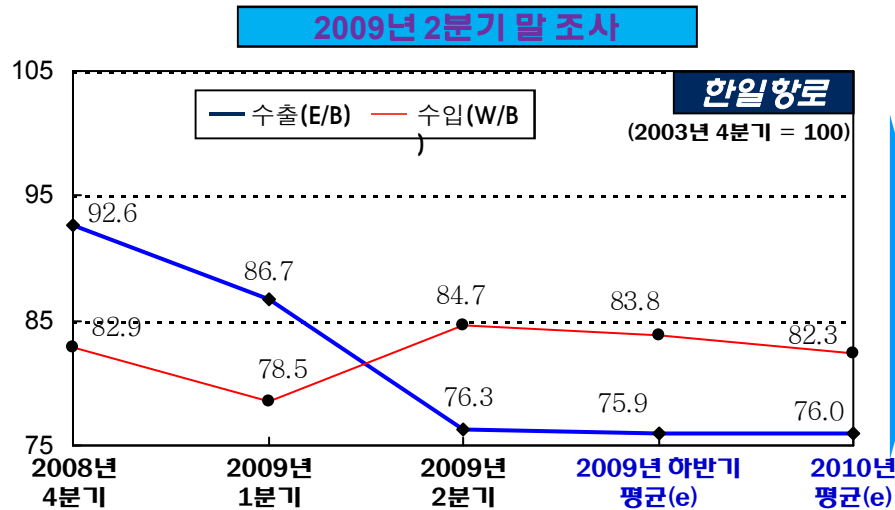


2. 2009/2010년 정기선 시황 특징 및 전망 (5/5)

II. 정기선 해운 전망

2 근해항로 : 2분기 전망 조사와의 비교

- 한일항로의 수출운임이 2분기 조사 시와 달리 하반기 이후부터 점차 회복할 것으로 예상하고 있음
- 한러항로의 경우, 2분기 조사 시와 유사하게 전망되고 있음

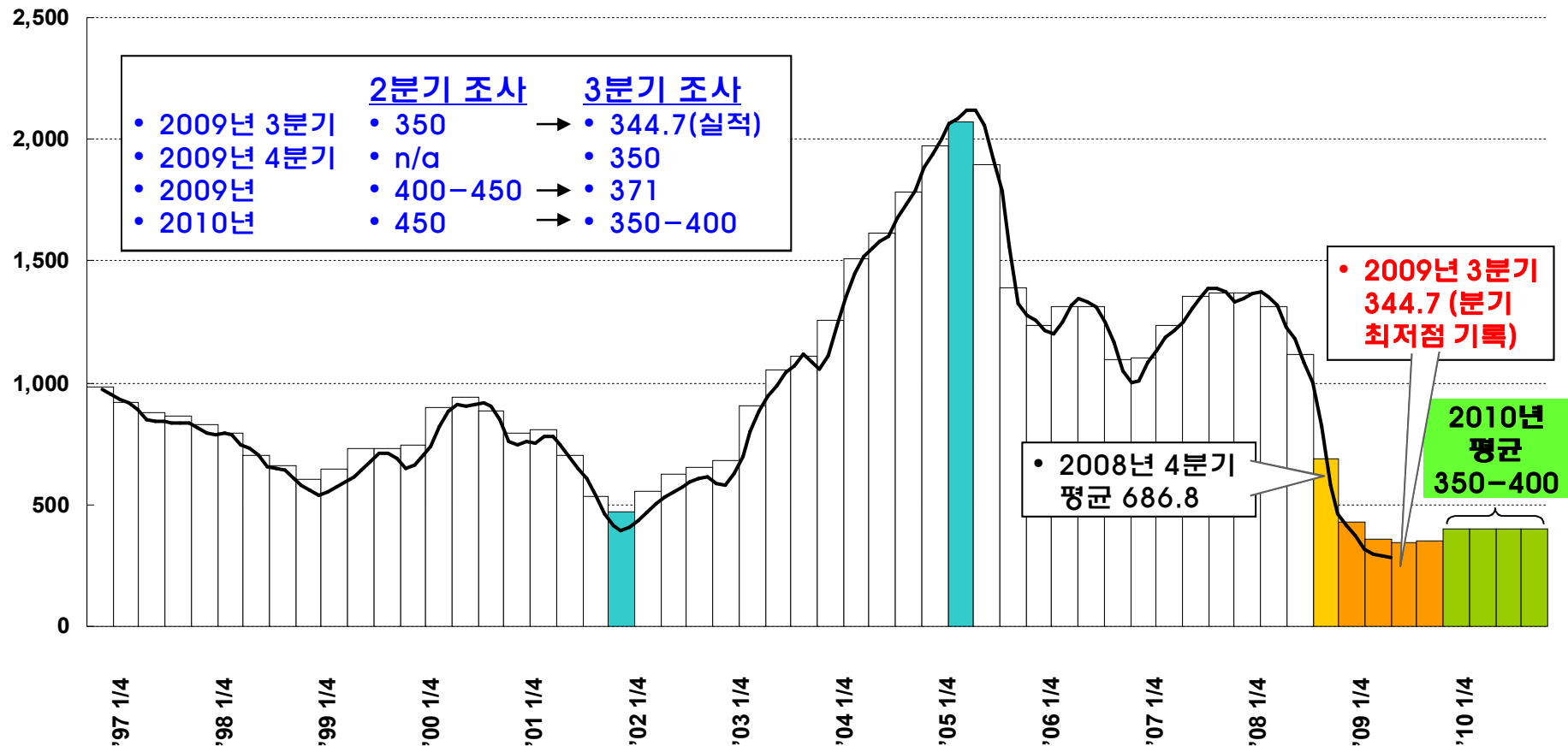


3. 용선지수(HR지수) 추이 및 전망

II. 정기선 해운 전망

HR지수 : 2009년, 3/4 분기 저점(344.7) 갱신, 2010년에도 평균 350-400 예상 (하향 조정)

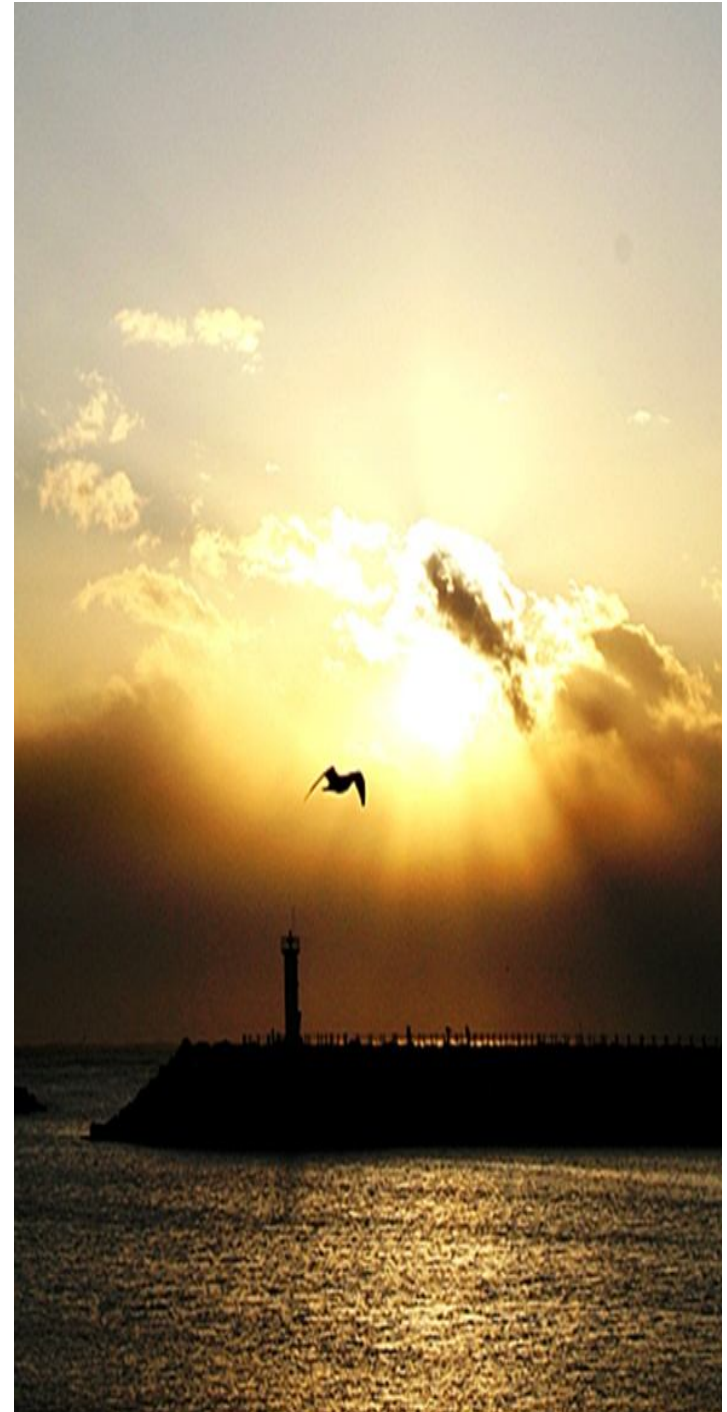
- 컨테이너선박의 수요/공급 불균형 지속 : 운임시장 회복되더라도 용선시장 회복 어려울 전망
- 용선 선박의 반선 및 계선
 - 계선 초기에는 선사(carrier)의 계선비율이 비운항 선주(non-operating owner)의 비율보다 높았으나, 선사들이 용선 선박을 반선함으로써 양 주체의 계선비율이 점차 역전되고 있는 추세임
 - 4,300TEU급 이하의 중소형 컨테이너선 종합용선지수인 HR 지수는 물동량의 급격한 회복없이 현수준에서 크게 반전되기 힘든 상황



목차

III. 건화물선 해운 전망

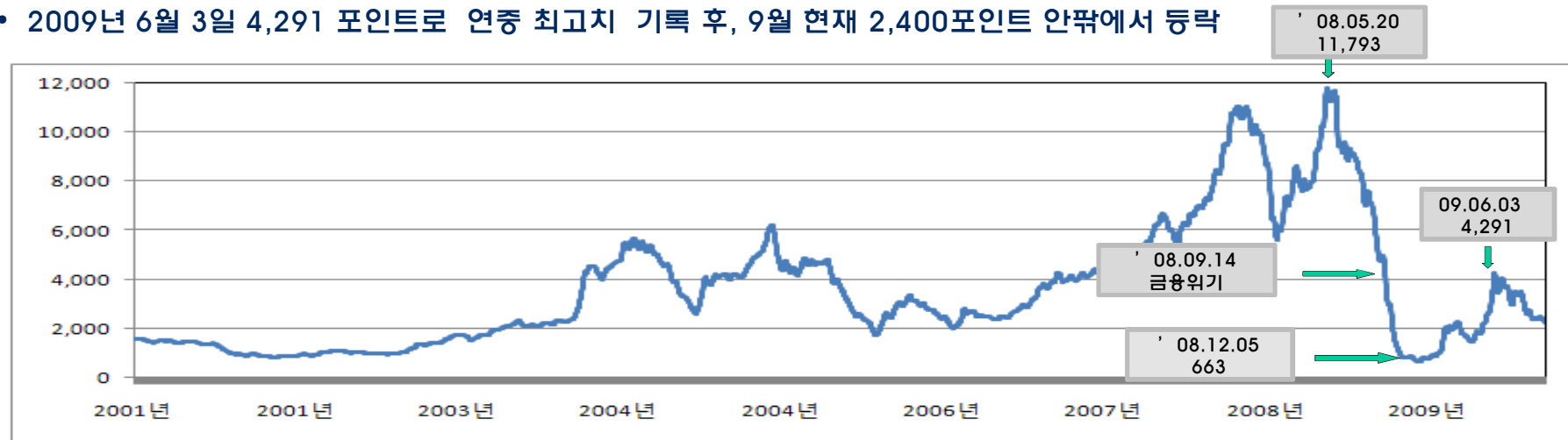
- 시황변화의 특징
- 건화물선 수급 전망
- 건화물선 운임 전망
- 건화물선 주요 지수 전망



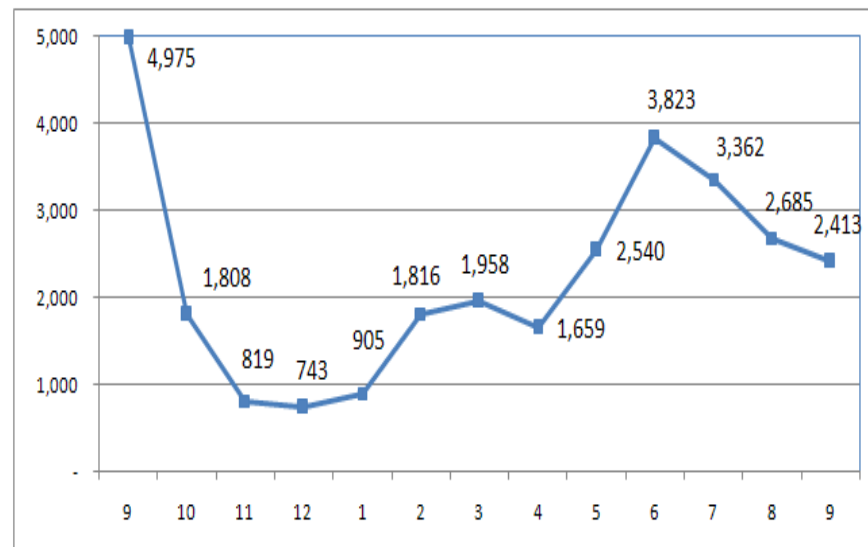
1. 시황변화의 특징

III. 건화물선 해운 전망

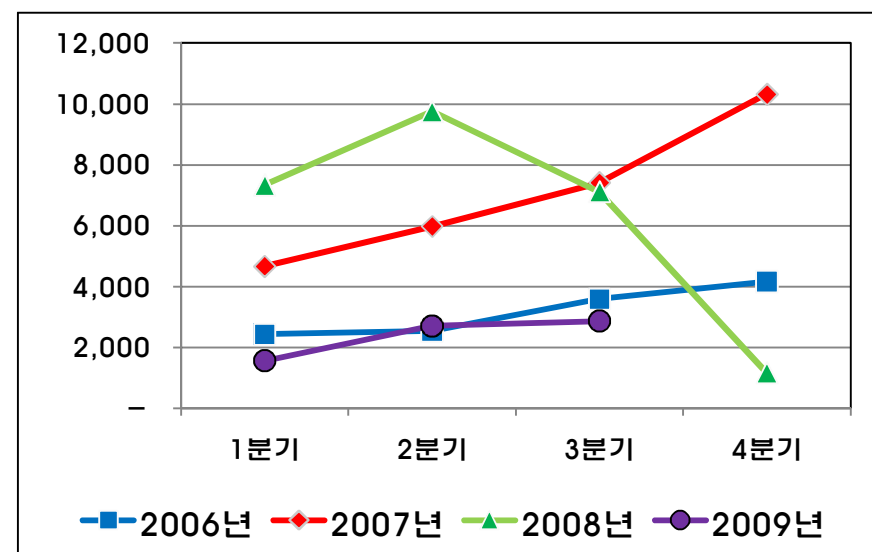
- 2009년 6월 3일 4,291 포인트로 연중 최고치 기록 후, 9월 현재 2,400포인트 안팎에서 등락



- 월별기준으로는 금융위기 당시의 77%까지 회복 이후, 49% 수준으로 하락



- 전년 동기 대비 40.3% 수준에 불과



1. 시황변화의 특징

III. 건화물선 해운 전망

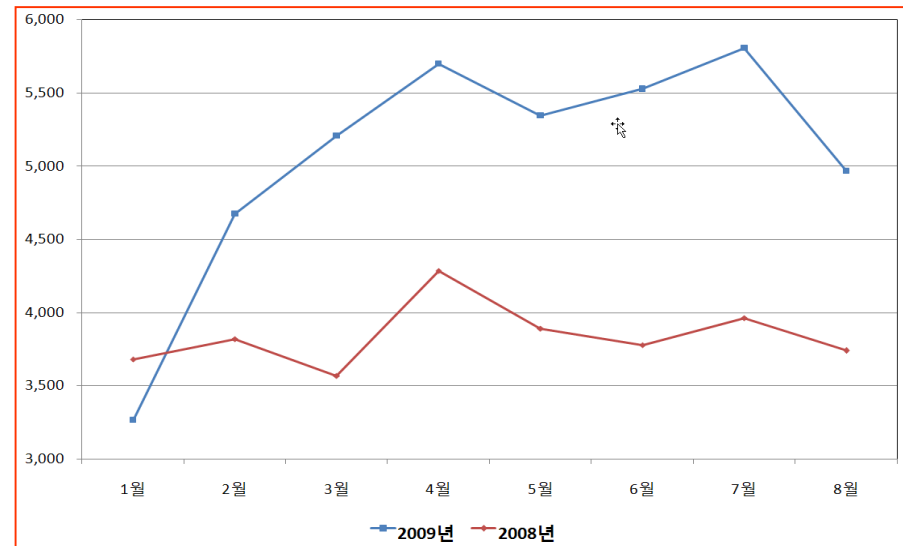
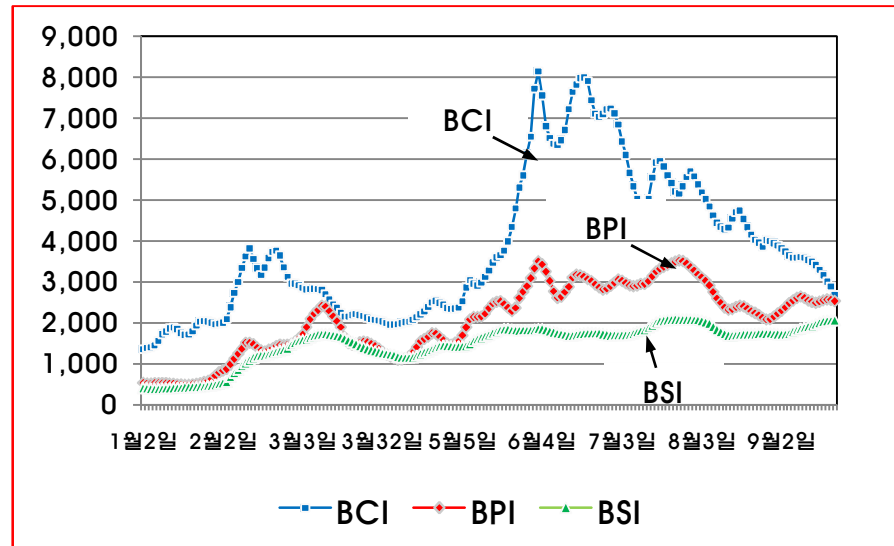
1 BDI 하락은 케이프사이즈 선형의 하락이 주도

- BCI는 6월 19일 7,996 포인트까지 상승 이후,
9월 22일 현재 2,684포인트 기록(66%감소)
- BPI는 7월 24일 3,524포인트까지 상승 이후,
9월 22일 현재 2,534포인트 기록(28%감소)
- BSI는 7월 23일 2,095포인트까지 상승 이후,
9월 22일 현재 2,071포인트 기록(1%감소)

2 중국 철광석 수입, 8월 들어 전달대비 840만톤 감소

- 3월 이후, 5,000만톤 이상을 기록하던 중국 철광석
수입물량이 8월 들어 대폭적으로 감소
- 그러나 작년 동기와 비교해서는 약 33% 많은 실적임

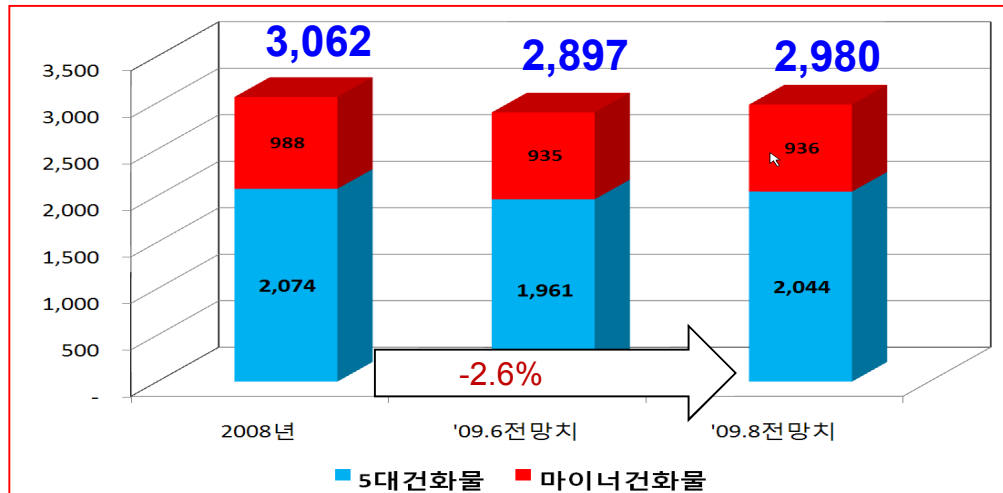
3 아울러 철광석 수출입 항만에서 체선이 완화되어 공급 증가 요인으로 작용



2. 건화물선 수급 전망

III. 건화물선 해운 전망

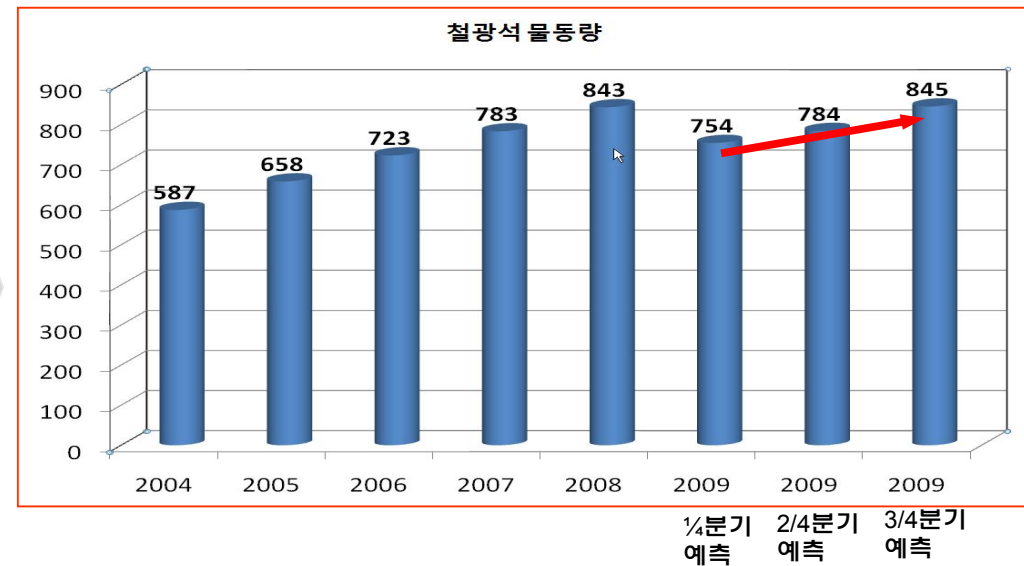
1 2009 건화물선 해상물동량 2.6% 감소 예상



✓ 건화물 해상물동량은 2분기 전망치 보다 다소 상향

자료 : Clarkson

✓ 철광석 물동량은 1, 2분기 예측치 보다 증가한 8억 4,500만톤 될 듯 (2008년 수준 회복 전망)



2. 건화물선 수급 전망

III. 건화물선 해운 전망

2 2009년 건화물선 공급 전망 : 전년대비 8.1% 증가 예상

1 완공인도량은 예년의 2배 정도로 예상됨

- 2분기 전망(61.0백만DWT)에 비해 13.2백만DWT 감소하여 약 47.8백만DWT가 인도될 것으로 전망됨
- > 7월 이후 신조선 인도량이 29.1백만DWT로 향후 시황회복에 부담이 될 전망이다

2 선박해체량은 2분기 전망치(22.7백만DWT)보다 줄어든 15.5백만DWT로 예상됨

3 2009년 총선박량은 452백만DWT로 1분기 예측에 비해 12백만DWT가 줄어듦

단위 : 백만 톤

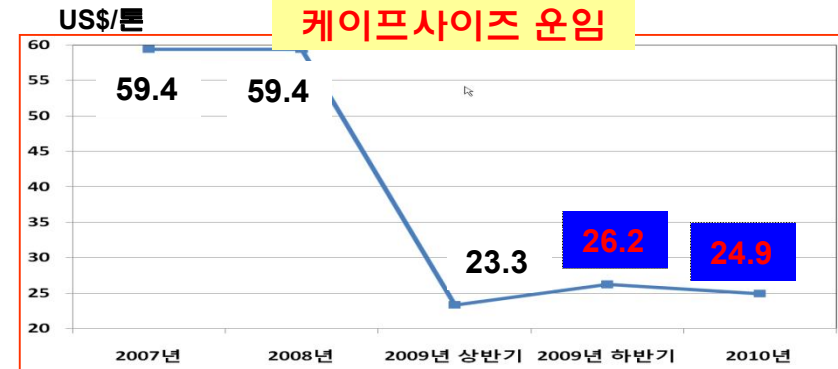
구분	2006년	2007년	2008년	2009년 7월	2009년말
총선박량(A)	368.2	392.3	418.5	436.2	452.2
인도량	26	24.7	24.2	18.7	47.8
해체량	1.8	0.4	5.1	6.8	15.5
계선량	0.4	0.3	0.6	1.0	1.0
수주잔량(B)	103.2	242.3	306.2	289.5	—
수주잔량 비중 (B/A)	28%	62%	73%	66%	—

3. 건화물선 운임 전망

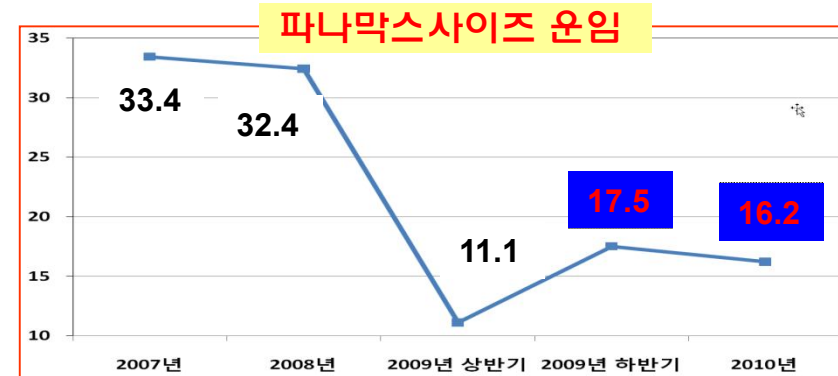
III. 건화물선 해운 전망

1 선형별 운임 전망(용선료의 변동은 운임과 같이 움직임)

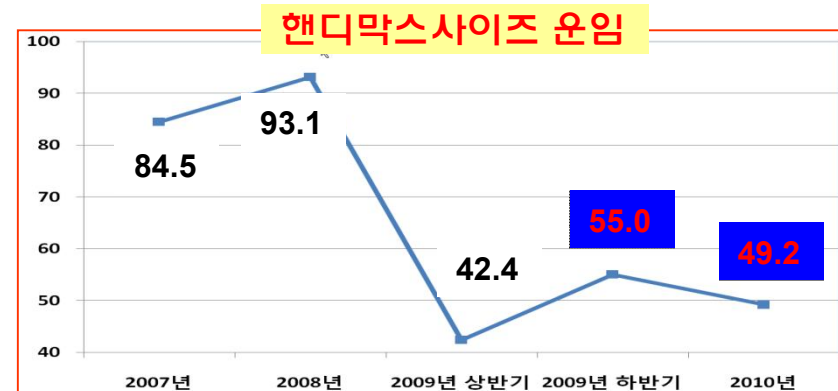
구분	주요 요인
상승요인	- 선박금융 여건 악화로 신조인도 지연 발생 - 선박 해체 증가
하락요인	- 중국의 철광석 수입 둔화 - 일부 지연/취소 선박량 제외, 신조선의 시장 투입 가시화 - 중국, 호주 등 항만체선 문제 완화 - Vale의 자사선 운송 강화



구분	주요 요인
상승요인	- 겨울철 대비 석탄 수요 증가 - 대서양의 Tight한 선박량 공급 - US Gulf 지역 곡물 운송증가 - 선박 해체 증가
하락요인	- 꾸준한 신조선 인도 - 항만체선 완화

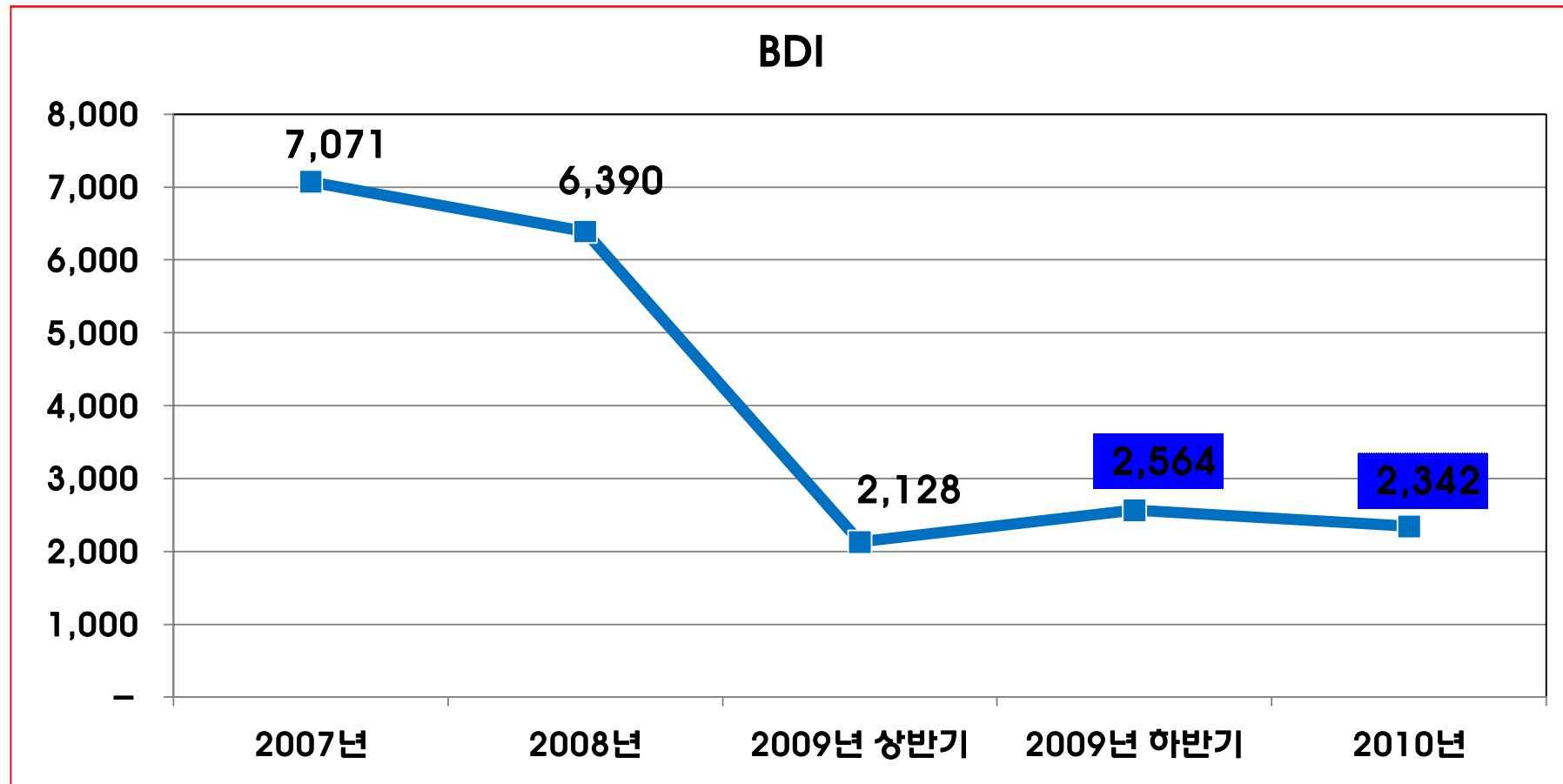


구분	주요 요인
상승요인	- 미국 Grain, Ferts, Scrap, Petcoke 운송증가 - 브라질 Sugar 출하 - 대서양의 Tight한 선박량 공급 - 인도 → 중국 철광석 운송증가
하락요인	- 세계 경기 회복 속도 미진 - 불확실성이 여전히 존재 - 일부 취소 선박량 제외, 예정된 신조선의 시장 투입 가시화



1 BDI지수, 2009년 하반기 2,564포인트, 2010년 2,342포인트 전망**• BDI가 2,500포인트 내외를 유지하는 것은 주로 중소형 선박에 기인**

- BPI는 2009년 하반기 2,561포인트(상반기 평균 1,856포인트)로 수준을 나타내고,
- BSI는 1,788포인트(상반기 평균 1,353포인트) 수준으로 전망됨
- 반면에 BCI는 2009년 하반기 3,831포인트(상반기 평균 3,655포인트)로 예상되어 증가폭이 크지 않을 것으로 전망됨

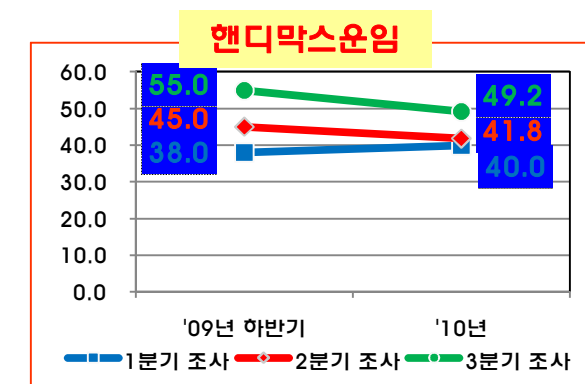
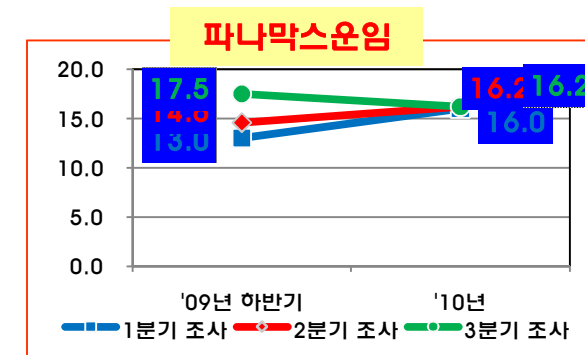
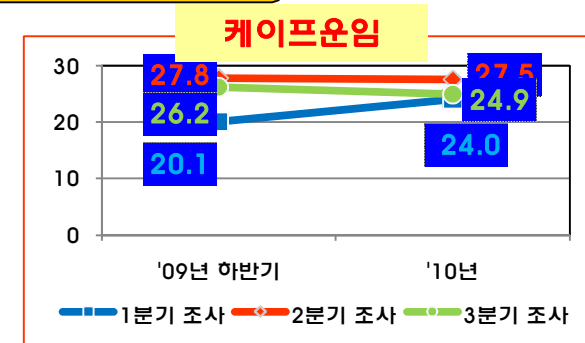
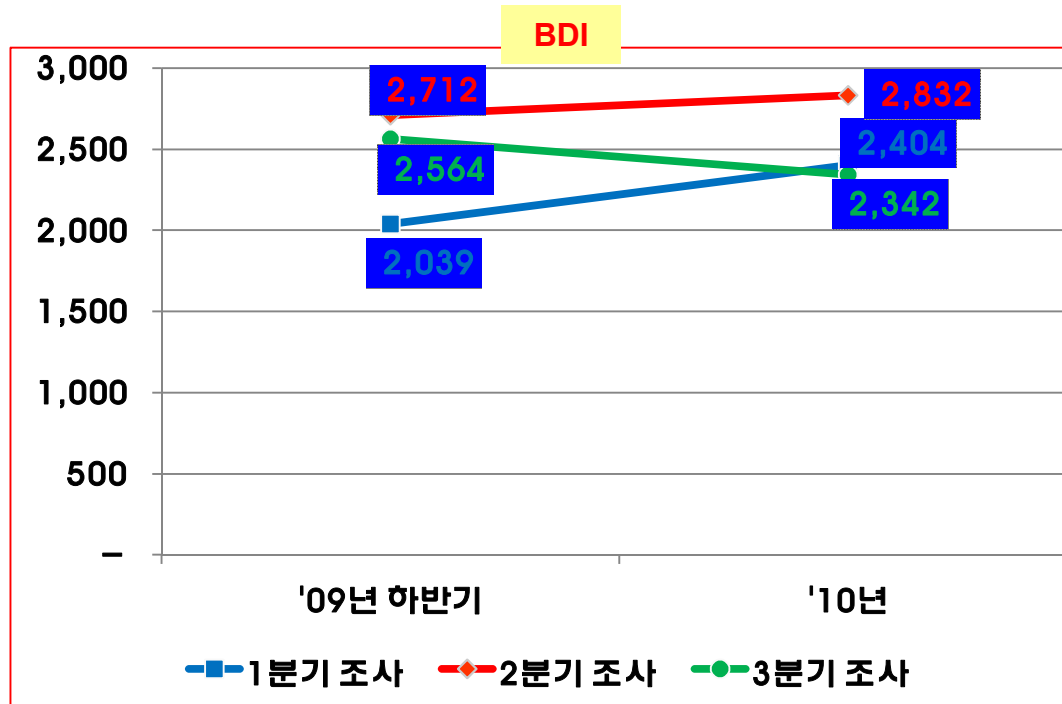


4. 건화물선 주요 지수 전망

III. 건화물선 해운 전망

2 1분기, 2분기 전망과 비교

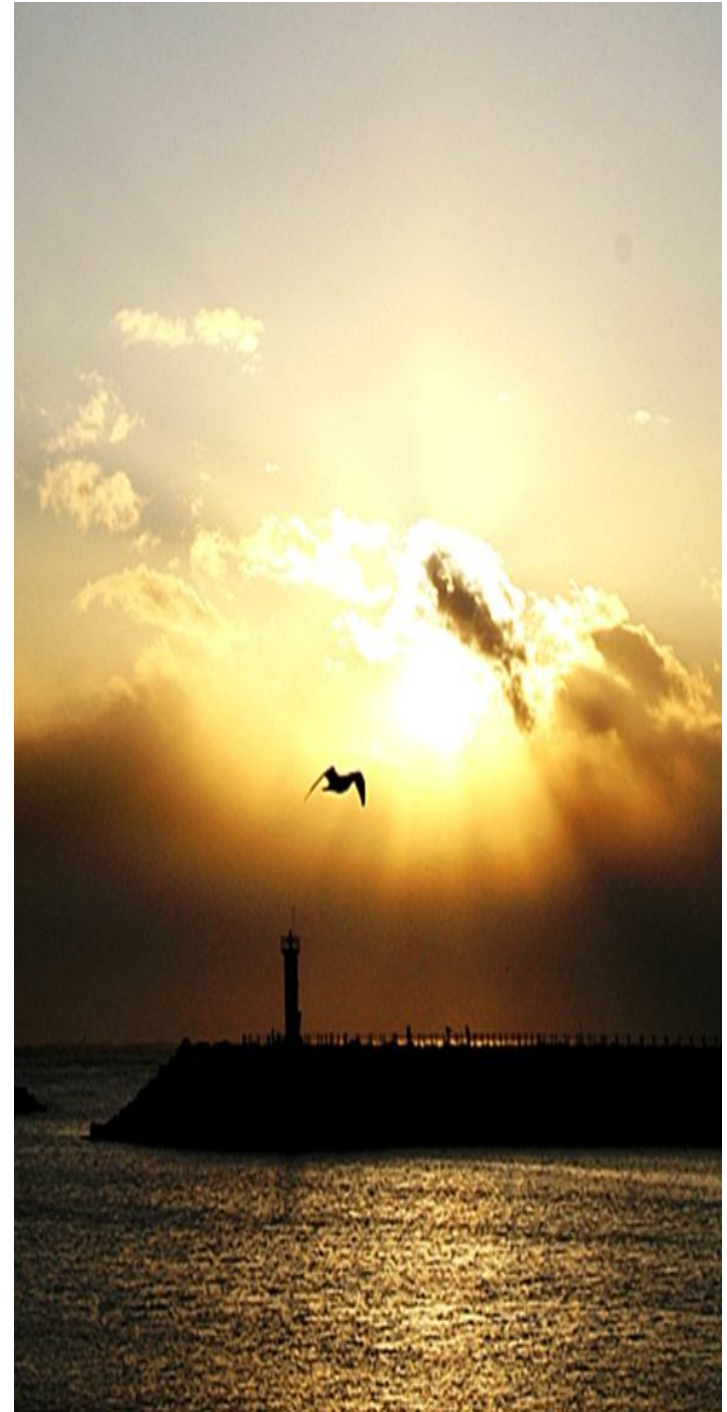
- 올해 하반기는 파나막스 및 핸디막스 시황 호전으로 BDI 2,500포인트대가 예상됨
- 건화물선 시황은 핸디막스 시황에 대한 전망치가 비교적 높아졌으며, 케이프 및 파나막스는 지난 조사와 유사하게 나타남
- 2009년 하반기는 현재 수준에서 움직일 것으로 전망되고 2010년은 하향 안정화될 것으로 전망됨



목차

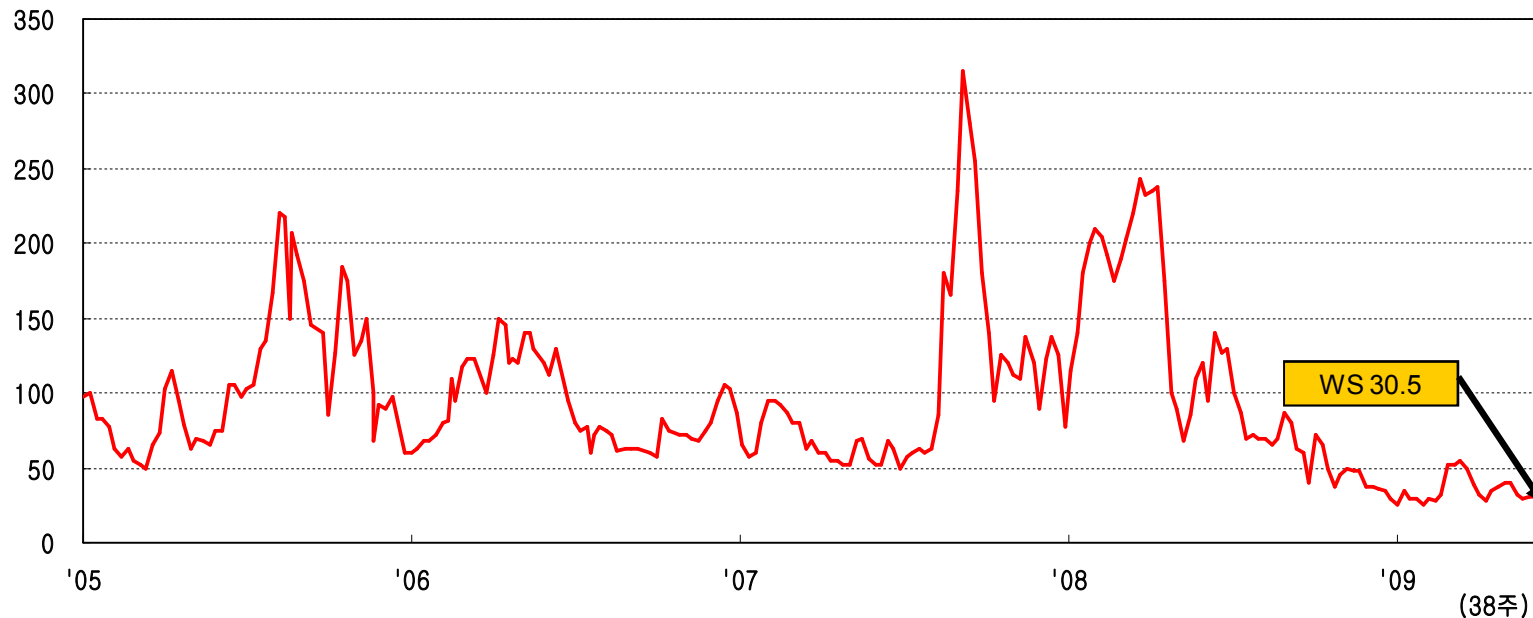
IV. 유조선 해운 전망

- 시황변화의 특징
- 유조선 수요/공급 전망
- 시황 전망



1 VLCC : 약세장 지속

- 2009. 7월 초 바닥 수준인 WS 30 기록 후, 큰 폭의 변화 없이 약세 유지
- 세계 원유 수요 감소와 신조선 인도 증가에 따른 선박 공급 과잉 현상 지속



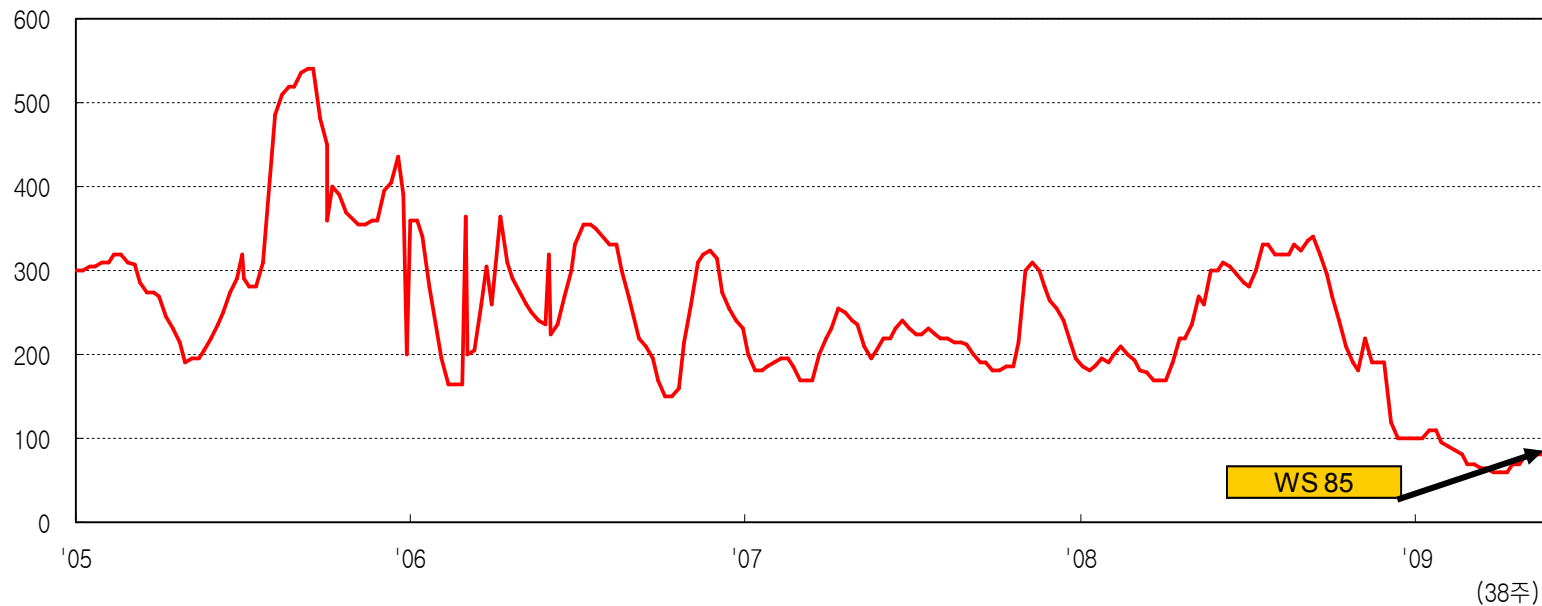
2006년	2007년	2008년					2009년			
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1분기	2분기	3분기*	연평균
101.5	89.5	124.2	180.8	139.6	78.8	130.9	46.4	36.5	34.8	39.2

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임

* 9월 중순 기준임

2 석유제품선: 운임 하락으로 적자 운항

- 싱가포르-극동항 MR 석유제품선(3만DWT) 운임, 7월 초 WS 75로 출발하여 WS 80 수준 유지
- 석유제품 재고 증가로 인한 수송수요 감소와 선박 공급의 지속적 확대로 운임 약세(WS100 수준 이하는 적자 예상)



2006년	2007년	2008년					2009년			
		1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	1분기	2분기	3분기*	연평균
276.3	218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	96.9	71.4	81.8	83.3

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

* 9월 중순 기준임

1 세계 원유 생산량 증가: 경제회복으로 생산량 증가 예상

- 세계 경제회복에 따른 주요 원유 생산 국가들의 생산량 증가 기대
- 국제에너지기구(IEA), 2010년 세계 석유 수요량 2009년 대비1.7% 증가한 8,530만 배럴/일로 상향조정
- 2009년 세계 원유 수송량은 전년대비 감소할 것으로 전망되나 2010년에는 약간 반등 예상

구분		2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
장거리수송	중동	22.3	22.5	22.1	22.9	21.8
단거리수송	북해	5.6	5.2	5.0	4.8	4.4
	남미	10.7	10.6	10.2	10.1	10.0
	아프리카	9.1	9.2	9.4	9.5	9.0
기타		23.0	23.7	24.4	24.4	24.4
전 세계		84.5	85.4	85.6	86.5	84.3

단위 : 백만 배럴/일

자료 : Clarkson, 월간 Oil & Tanker Trades Outlook, 2009

2 중국 원유 수입량 증가 : 8월에 1,847 만 톤 수입

- 내수 시장 회복 등으로 원유 수입 및 전략비축유 재고 확대
- 중국, 신규 정유시설 가동으로 수입 증대: 일본은 2007년 지진으로 가동 중단된 원자력발전소 정상화로 원유 수입량 감소 추세

구 분	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6월	7월	8월	합계	연간
2007 년	1,369	1,210	1,386	1,482	1,297	1,411	1,483	1,403	11,040	16,317
2008 년	1,394	1,429	1,730	1,424	1,620	1,456	1,379	1,566	11,998	17,888
2009 년	1,282	1,173	1,634	1,617	1,709	1,661	1,962	1,847	12,886	-

단위 : 만 톤

자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn

3 세계 유조선 선박량 : 신조선 예정대로 인도

- 2009년 VLCC 신조선 인도예정 45척 가운데 상반기에 29척 인도 완료(2013년까지 200척 이상 인도예정)
- 2009년 MR급 석유제품 신조선 81척 인도, 연말까지 80척 이상 인도될 예정이며 2010년에도 120척 이상 인도될 전망
- 인도 지연 또는 취소 없이 예정대로 진행되어 선박공급 과잉현상 심화

구 분	VLCC	수에즈막스	아프라막스	파나막스
2006년	486	349	700	307
2007년	503	362	745	342
2008년	518	364	752	371
2009년	541	377	832	389

단위 : 척

자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trades Outlook. 2009.8.

- 전 세계적으로 유조선들이 석유 저장 시설로 활용 : VLCC 26척(원유)/ 7척(정유), 석유제품선 50척(정유)
- 노후선 해체 활동 가속화: 9월초 VLCC 7척 해체 계약 체결로 2009년 현재 대형 유조선 10척 해체 예정(수에즈막스 2척 포함)

3. 시황 전망

IV. 유조선 해운 전망

원유선

주요 변수

- 상승요인 : 사우디아라비아, 중남미 생산 증대와 중국, 인도 수입 확대, 노후선박 해체 확대
- 하락요인 : 신조선 인도증가

운임 전망

- 2009년 하반기 평균 WS 40 수준으로 저조
- 2010년 평균 WS 62로 지속적으로 하향수정 전망

석유제품선

- 상승요인 : 석유제품 저장수요 증가, 원거리 운송 확대
- 하락요인 : 선박공급 과잉 심화, 휘발유/경유 수요 감소

- 2009년 하반기 평균 WS 87로 저조
- 2010년 WS 113로 지속적 약세 예상

구 분		2009년			2010년
항 로	조사 시기	상반기 실적	하반기 전망	연평균	연평균
중동-극동항 VLCC	3월	41	51.3	47.8	66.7
	6월		53.5	44.7	65
	9월		39.8	40.4	62.5
싱가폴-극동항 MR	3월	85	108.1	119.35	139
	6월		95	86.8	129
	9월		87	86	113.7

주 : 2009년 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

3. 시황 전망

IV. 유조선 해운 전망

세계 주요 해운 전망기관 : 2011년 이후부터 점진적 개선 기대

구 분	유조선 시황 전망
McQuilling	－ 2013년까지 선박 공급과잉으로 시황 약세
SSY	－ 중국 등의 신규 정유시설 확충으로 원유 수입 증가 예상 － 카리브해, 베네주엘라, 브라질 등의 원거리 생산량 확대에 톤마일 증대
Fearnley	－ 북해 및 러시아의 생산량 감소로 유럽의 장거리 수입 운송 증대 예상
DVB	－ 2010년 상반기까지 정유제품선 시장은 선박공급 과잉 현상으로 비관적 － 2011년부터 시황 회복 및 운임 상승 기대
Euronav	－ 비OPEC국가 생산량 확대(브라질, 지중해, 흑해) 및 중국, 인도 등의 에너지 소비 증대
KMI	－ 선주들의 심리적 저항 확산과 국제유가 상승 및 세계 경제회복 조짐에 따른 시황 개선 가능성에도 불구하고 신조선 인도 증가로 시황 약세

KMI 해운시황 및 이슈 세미나

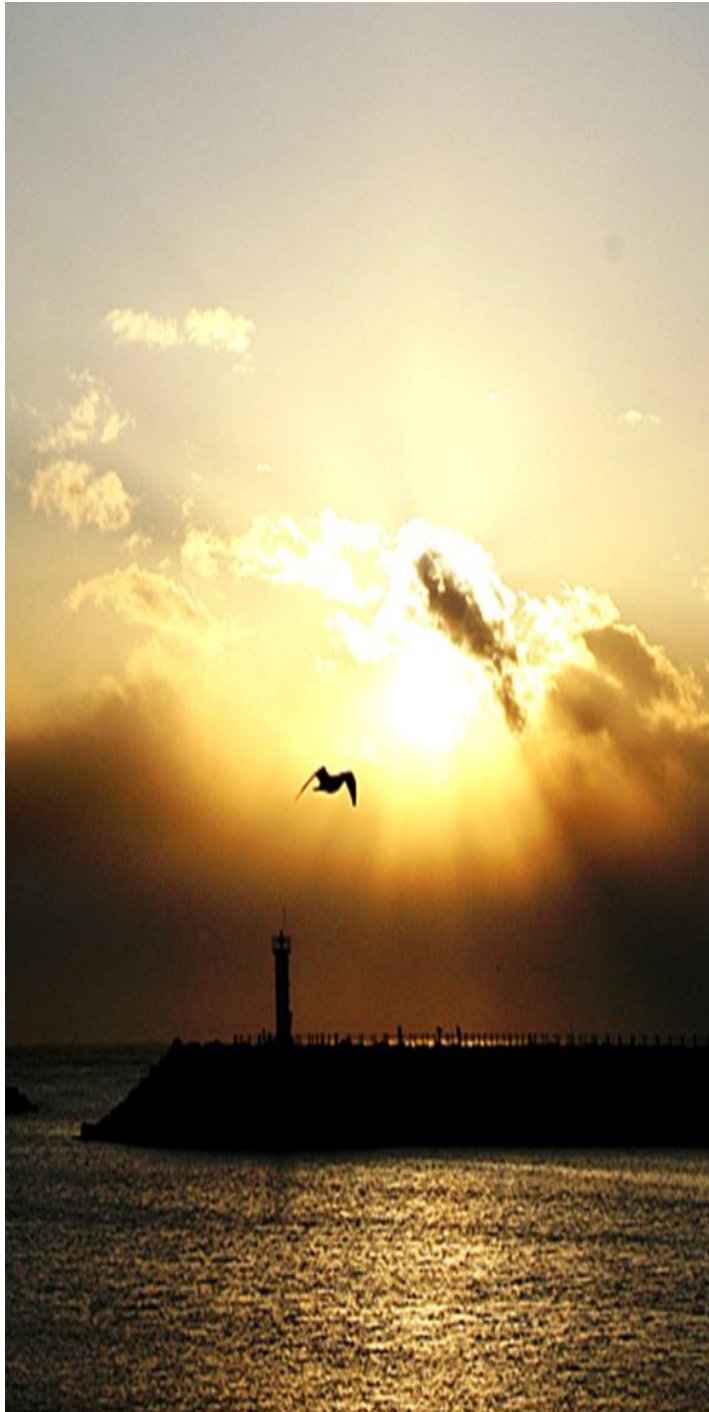
제2주제

세계 철강시장 동향과 전망

유승록 수석연구위원

September 25, 2009

포스코경영연구소

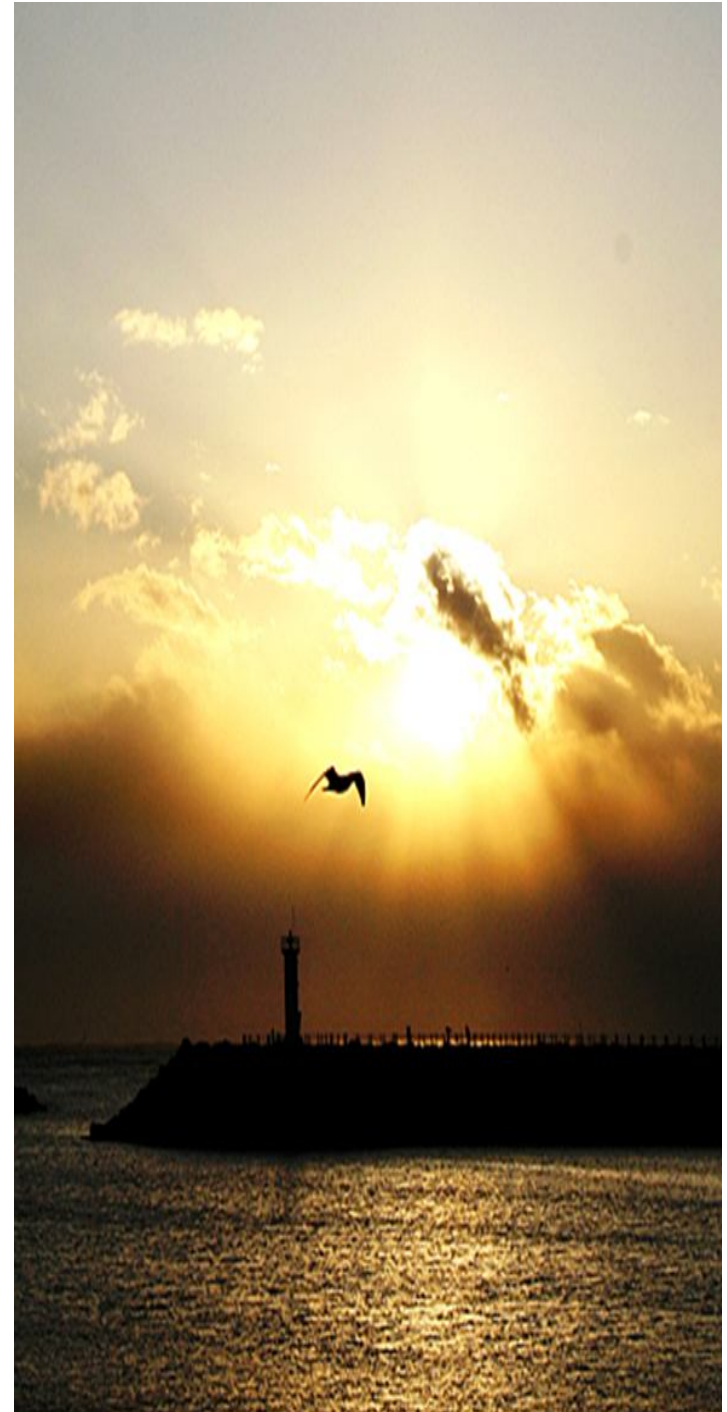


목차

I. 세계 철강시장 동향과 전망

II. 철강 원료시장 동향과 전망

III. 맺는 말

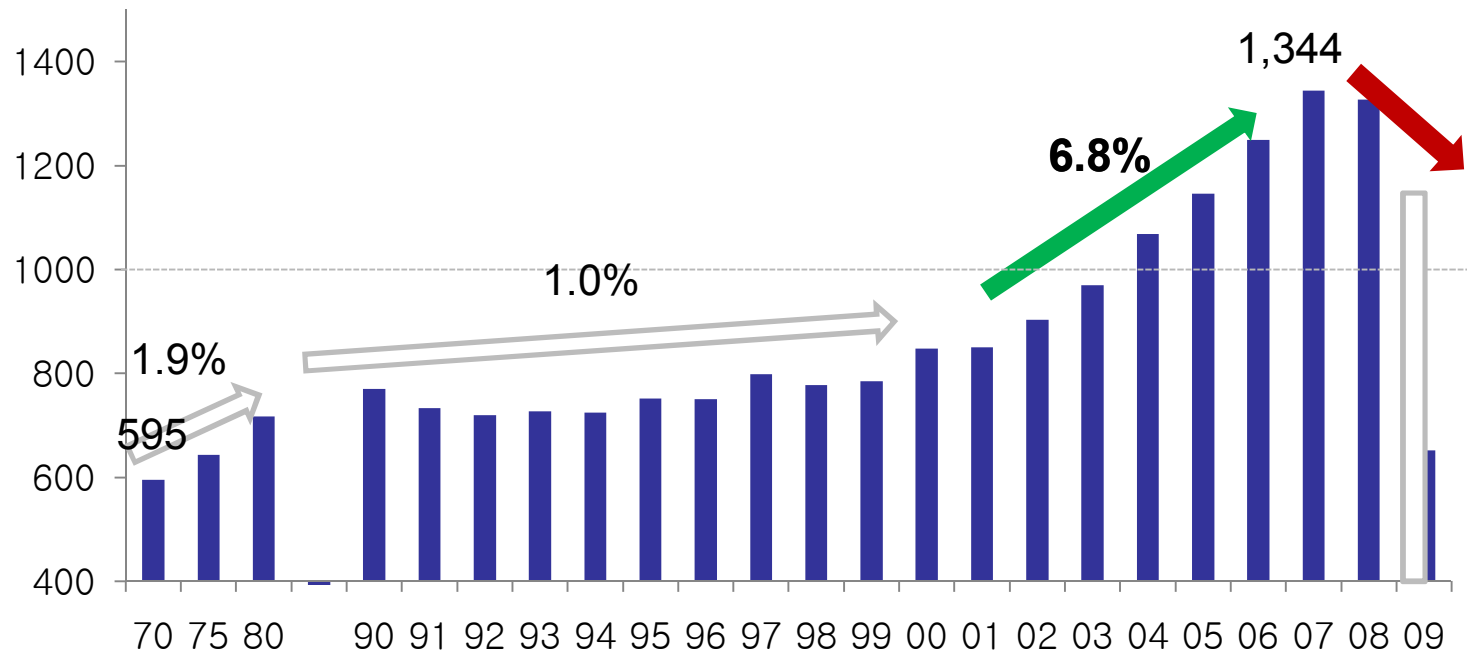


최근 세계 철강 시장 동향과 전망

2000년 이후 세계 철강산업, 제 2의 호황

□ 세계 철강업, 2000~2007년 사이 30년來 사상 최고의 성장률 기록

세계 조강생산 추이(백만 톤)

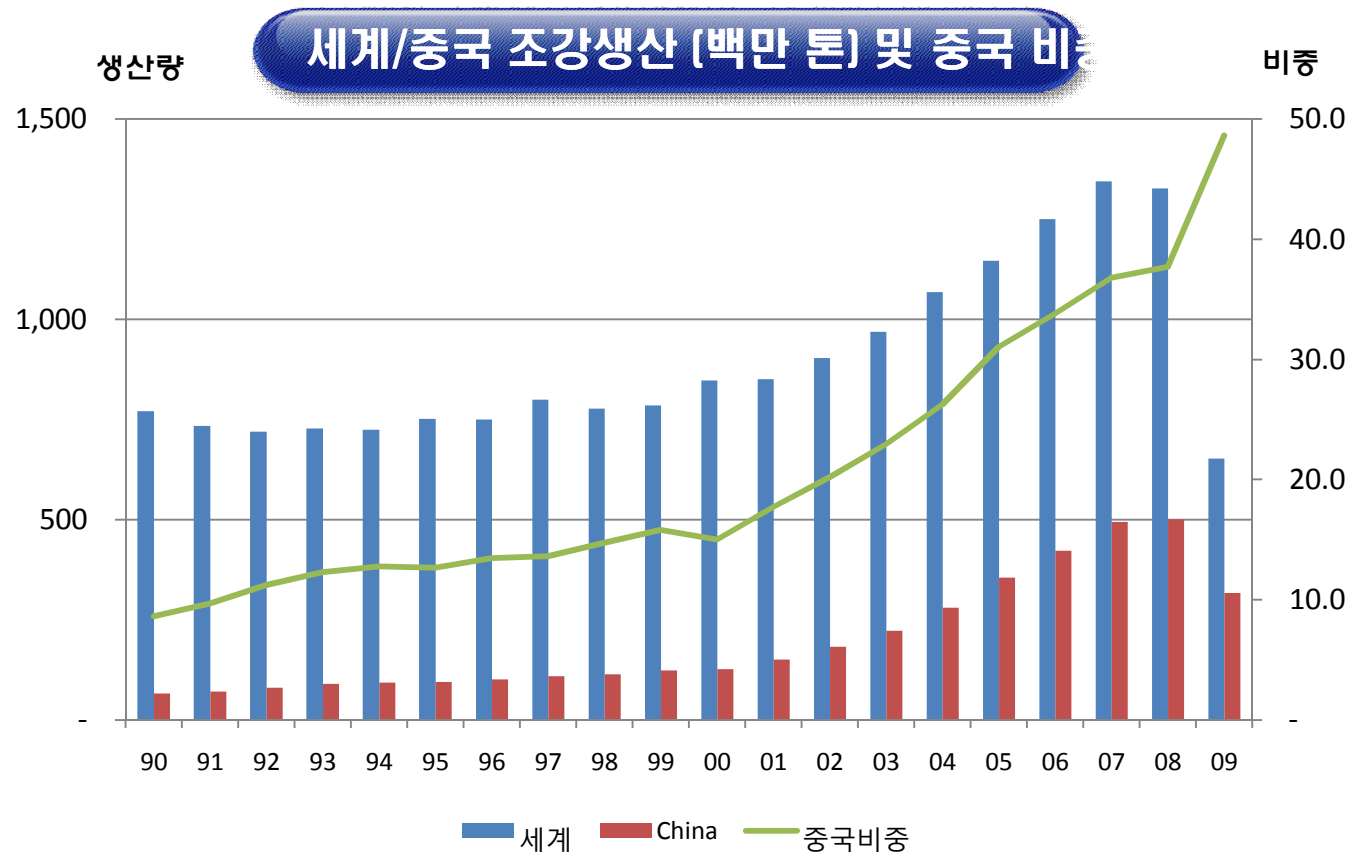


자료: 세계철강협회

중국이 세계 철강 성장 주도

□ 2000년 이후 세계 조강생산 증가분의 60% 이상이 중국에서 발생

- 중국 비중, '00년 15% → '09년 7월 49%로 상승

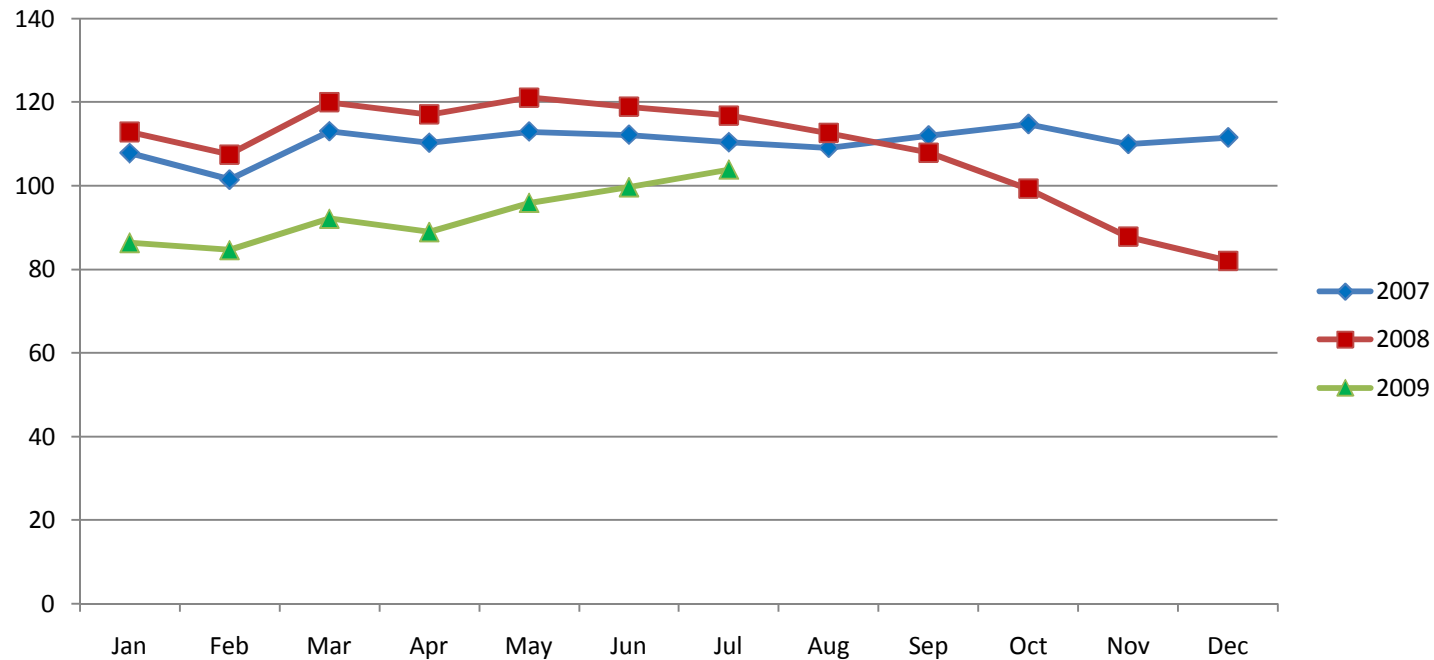


2008년 이후 세계 철강경기 급락

□ 2008년 12월 저점 기록 후, 2009년부터 증가세 반전

– 생산량은 예년 수준 미치지 못함 (금년 7월까지 전년동기비 20% 감소)

월별 세계 조강생산 추이(백만 톤)

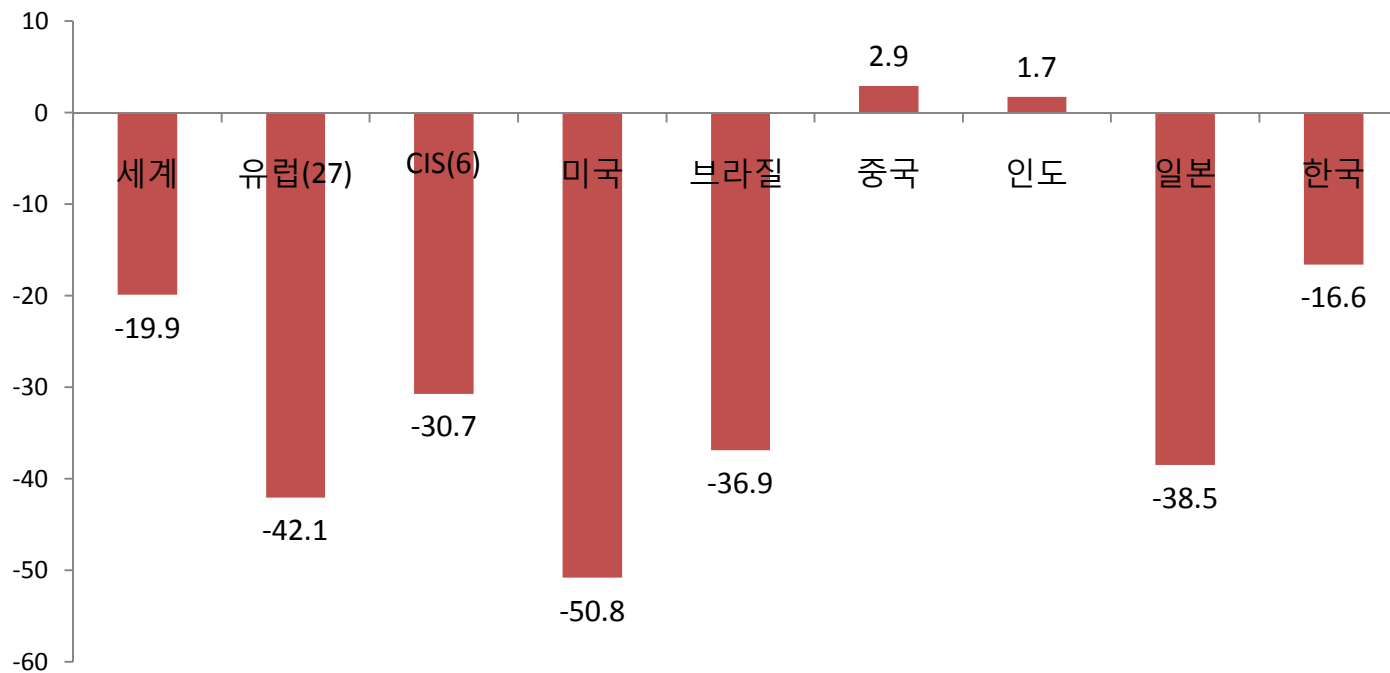


중국, 인도 등 아시아 신흥국 성장 지속

□ 대부분 국가 전년비 30% 이상의 감소 기록

- 중국, 인도는 극심한 침체 속에서도 전년동기대비 2.9%, 1.7% 각각 증가

2009년 국가별 조강생산 증감률(% , 2009.7월)

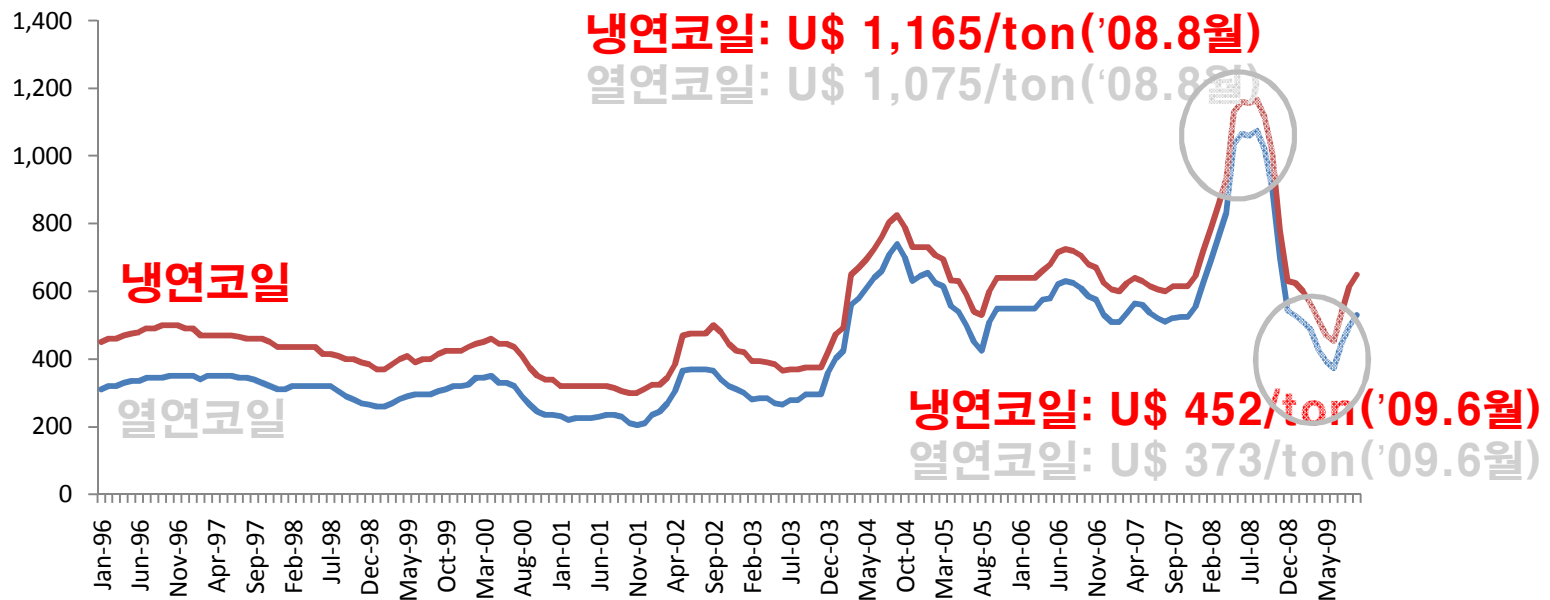


국제 철강가격, 큰 폭 하락 뒤 회복 국면 진입

□ '08년 8월 이후 철강가격 60% 이상 단기 급락

- 경기 급락에 따른 소비 위축이 주 요인

철강가격 추이



주: 미국 서부지역 가격 기준

자료: CRU

전 방위적 보호주의 조치로 교역 큰 폭 하락

□ 保護主義 확산

중국

- 지방정부를 중심으로 “지역내 産” 제품 우선 사용 조치 확대

호북성	안휘성
무강 産 → 동풍기차, 무창조선	마강 産 → 체리/안휘/창허 기차

동남아

관세장벽

• 베트남, 빌렛 등
수입관세 인상

• 인니, 반덤핑 조사

• 베트남, 수입관세 추가 인상

• 태국, STS CR 반덤핑관세 부과 5년 연장

비관세장벽

• 태국, 수입심사 규정 강화

• 필리핀, 봉강 세이프가드 발동

• 인니, 수입 사전 등록 및 검사 의무화

'08.12월

'09.3월

4월

구미

AD제소

- 구미 : AD 대상 제품과 국가 확대 추세

– 국가 : 우크라이나& 브라질 등 신흥국에서 이태리 등 선진국 확대

– 제품 : 후판, 강관에서 열연으로 수입증가 품목에 대해 AD 추진 중

자국산 사용

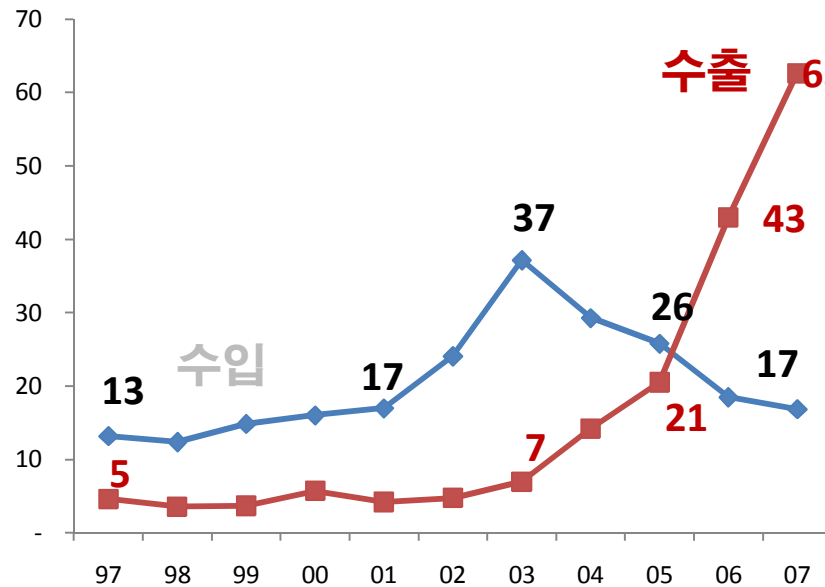
- 미국 : 자국산 철강재 사용, 주정부 차원까지 확산

– ‘Buy American ‘ 에서 ‘ Buy Indiana ‘ 로 Local 수준으로 확대

□ 중국, 수출 큰 폭 감소('09년 2Q 순수입국 전환)

- '05년까지 중국 순수입으로 세계 철강 경기 회복 및 교역 확대에 기여
 - '06년부터 수출의 급속 증가로 교역 확대 반면, 세계 철강무역 교란 요인 작용
 - '08년 下부터 수출 급속 감소로 세계 교역량 축소에 기여

중국 철강 수출입 추이 (백만 톤)

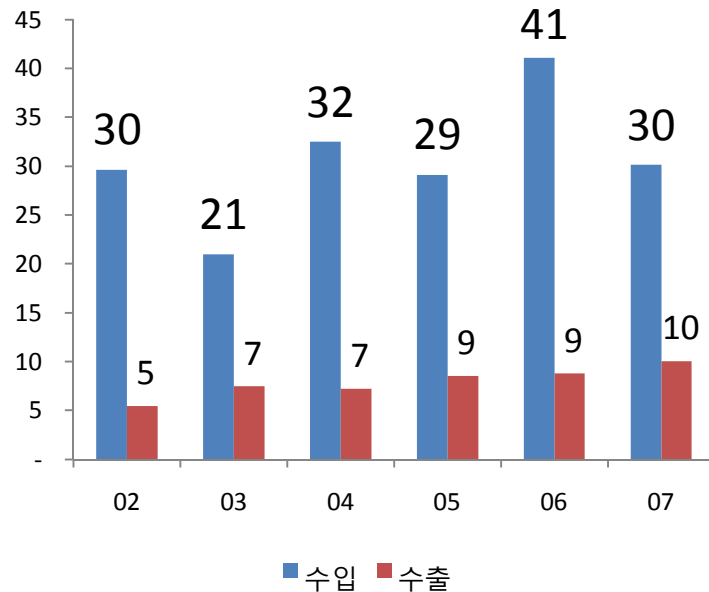


□ 미국, 수입량 큰 폭 감소

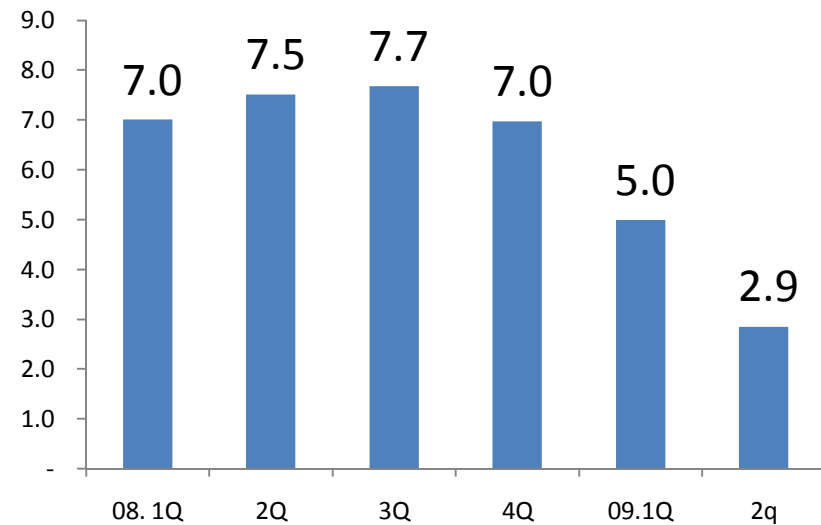
- 연간 30 백만 톤 이상의 세계 최대 철강 수입 시장

→ 경기 침체, Buy American 정책 추진으로 수입량 2009년부터 급감

미국 철강 수출입 추이 (백만 톤)



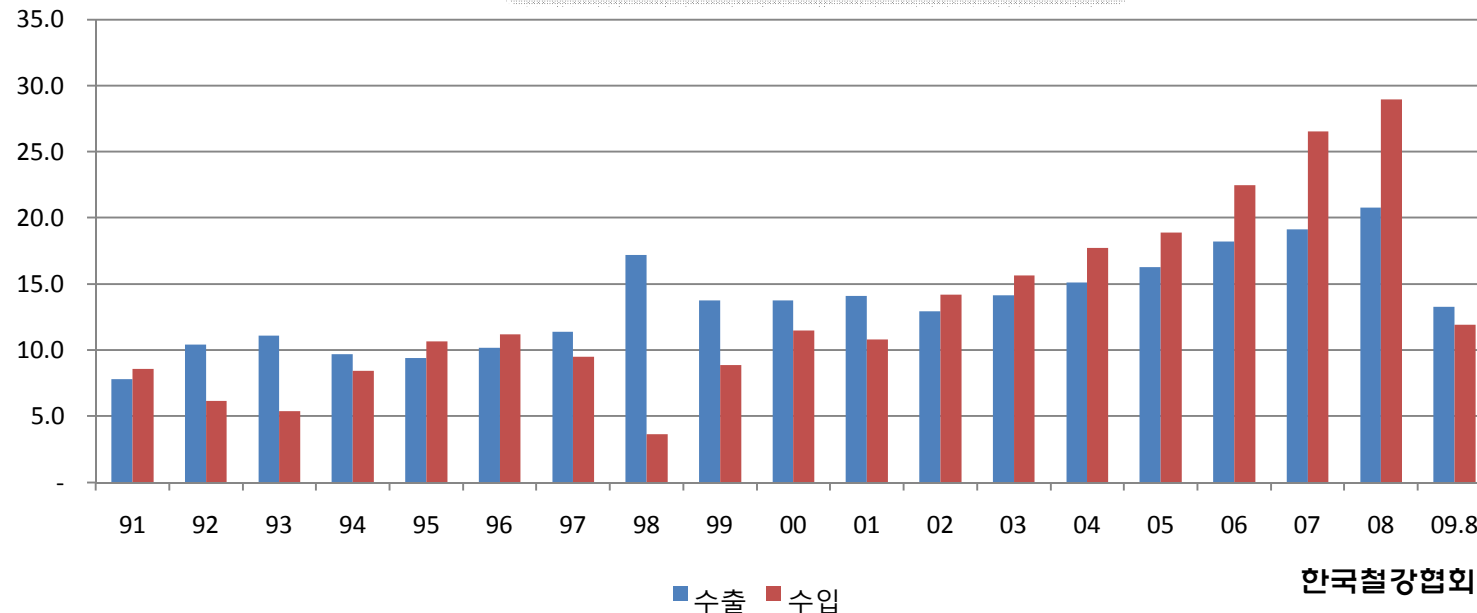
미국 철강 수입 추이 (백만 톤)



□ 한국, 경제위기 이후 수출보다는 수입 큰 폭 감소

- '00년 이후 국내의 대표적 무역흑자 품목 → 대표적 적자 품목으로 전환
: 하공정 설비증설에 따른 소재 수입, 저가 중국산의 유입 등
- '09년 8월까지 수출 8% 감소 반면, 수입은 44% 감소

한국 철강 수출입 추이 (백만 톤)



세계 철강경기 전망 (WSD, 2009. 6. 전망)

□ 글로벌 철강경기 시나리오 별 전망

- 철강경기는 'Black Sky'를 거친 후 11년에 'Blue Sky'로 회복 (가능성 65%)

65%	<i>Black Skies to Blue Skies</i>	• '09~'10년에는 교역위축, 과잉능력 등으로 철강가격이 다시 하락하는 등 철강경기의 급변동 예상 • '11년에는 수요 증가, 설비 조정, 산업 집중화 등으로 회복 전망
30%	<i>Partly Cloudy & Partly Sunny</i>	• '09~'11년 철강경기는 점진적으로 개선 • 열연가는 '09년 한계원가(\$375)에서 '12년 세전비용(\$550) 수준 상회 • 그러나, 과잉설비 문제 등으로 경기반등의 지속성 기대난
5%	<i>Blue Sky</i>	• 글로벌 경제가 빠르게 호전되어 '10년 철강시장이 '08년 수준을 회복 • 그러나, 고정자산 및 건설경기 부진으로 가능성이 매우 낮음

□ 중국 연안 Mill들의 신증설로 철강수출 확대 예상

- 중국은 과잉 공급능력으로 인해 수출을 확대, '18년에 1억톤에 이를 것으로 예상

* 특히 신규 연안 대형 Mill들이 수출 주도 전망 ('18년 전체 수출의 50% 점유)

	중국 전체			연안 지역		
	생산	수요	수출	생산	수요	수출
'08	500	440	60	43 [9%]	34 [8%]	9 [14%]
'12	580	530	50	60 [10%]	39 [7%]	21 [42%]
'18	700	600	100	125 [18%]	75 [13%]	50 [50%]

※ 국제경쟁력 : 적극적 경영능력, 규모, 전후방 통합 정도 등이 Key Factor

	Severstal	POSCO	상해보강	A-Mittal	NSC	JFE	Tata-Corus
2005	3위	2	3	5	14	13	1
2009	1위	2	3	4	21	25	8

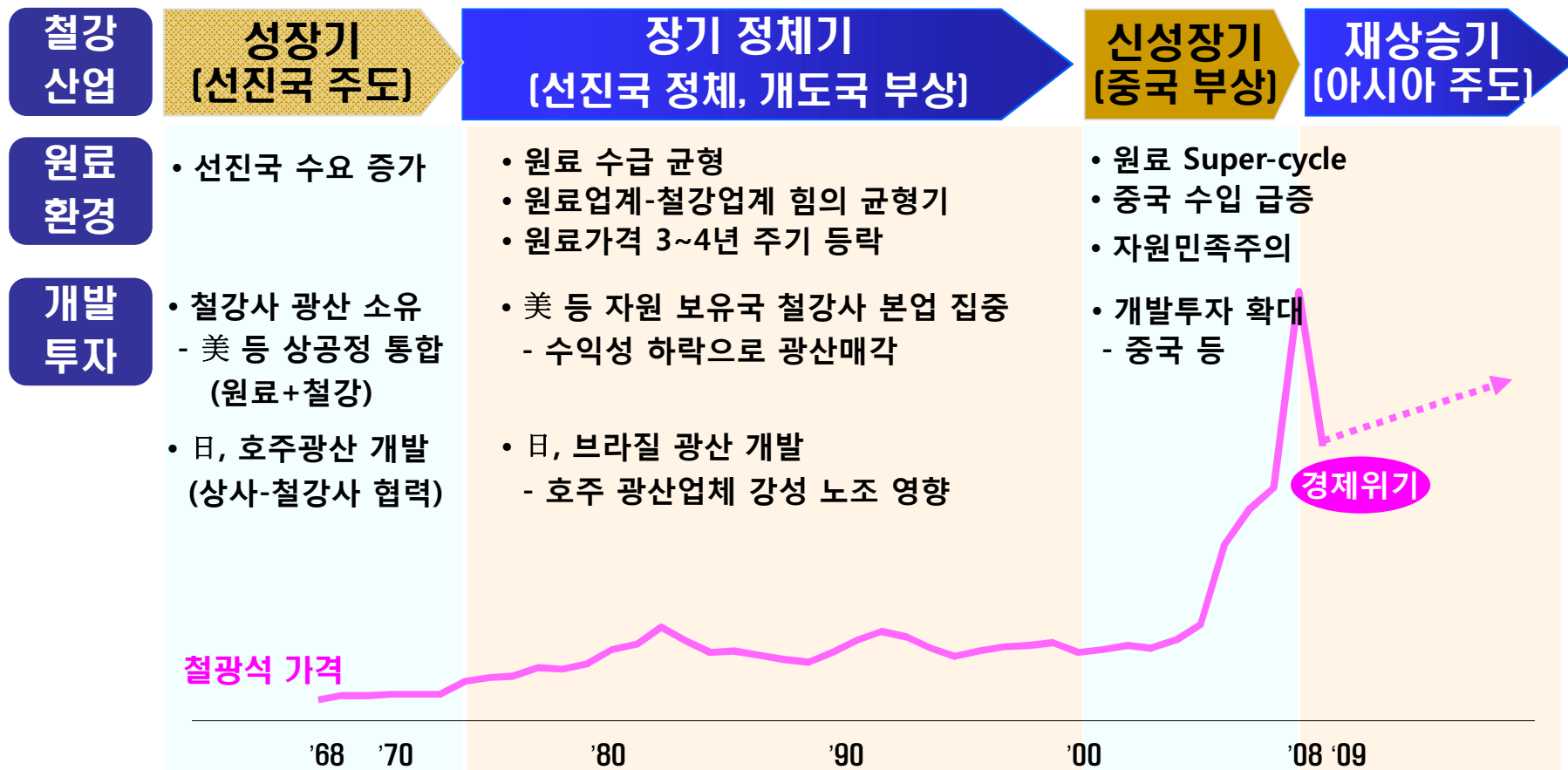
주: 1) 총 평가 대상회사수 :25개('05) → 32개('09). 2) Tata-Corus는 '05년 Tata 기준.

최근 세계 철강 원료시장 동향과 전망

세계 철강원료시장의 Megatrend

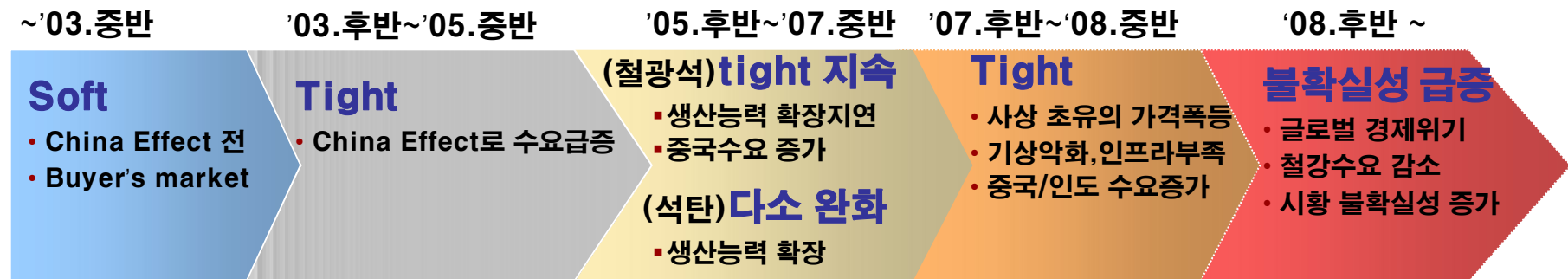
□ 2000년 이후 철강생산 증가에 따라 원료수요 동반 증가

- 경제 위기 이후 원료 Super-cycle 재 진입 가능성

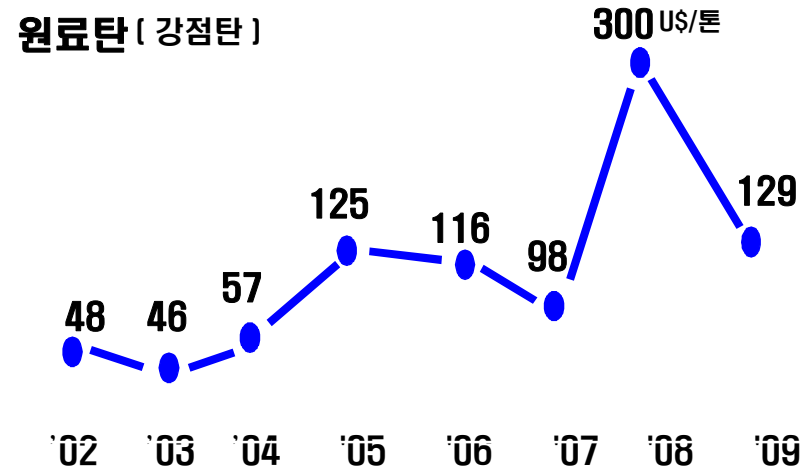
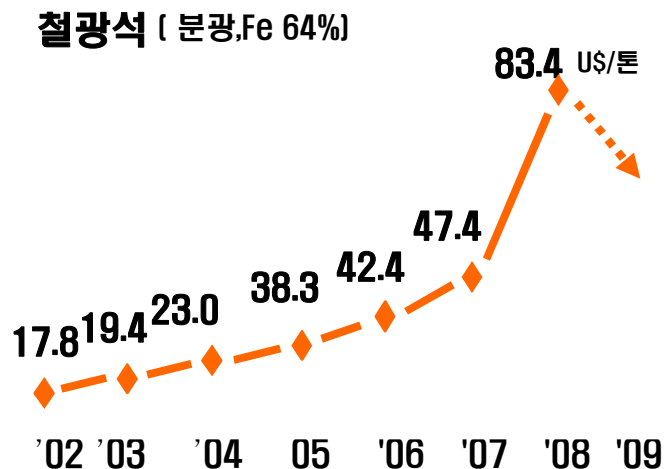


최근 세계 철강 원료 상황

□ 상황 : 세계 경제위기로 ' 08년말부터 불확실성 확산



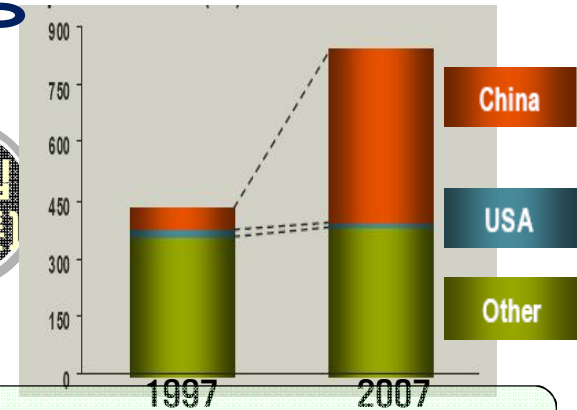
□ FY ' 09 가격 : 철광석 30 ~ 40% ↓, 원료탄 57% ↓



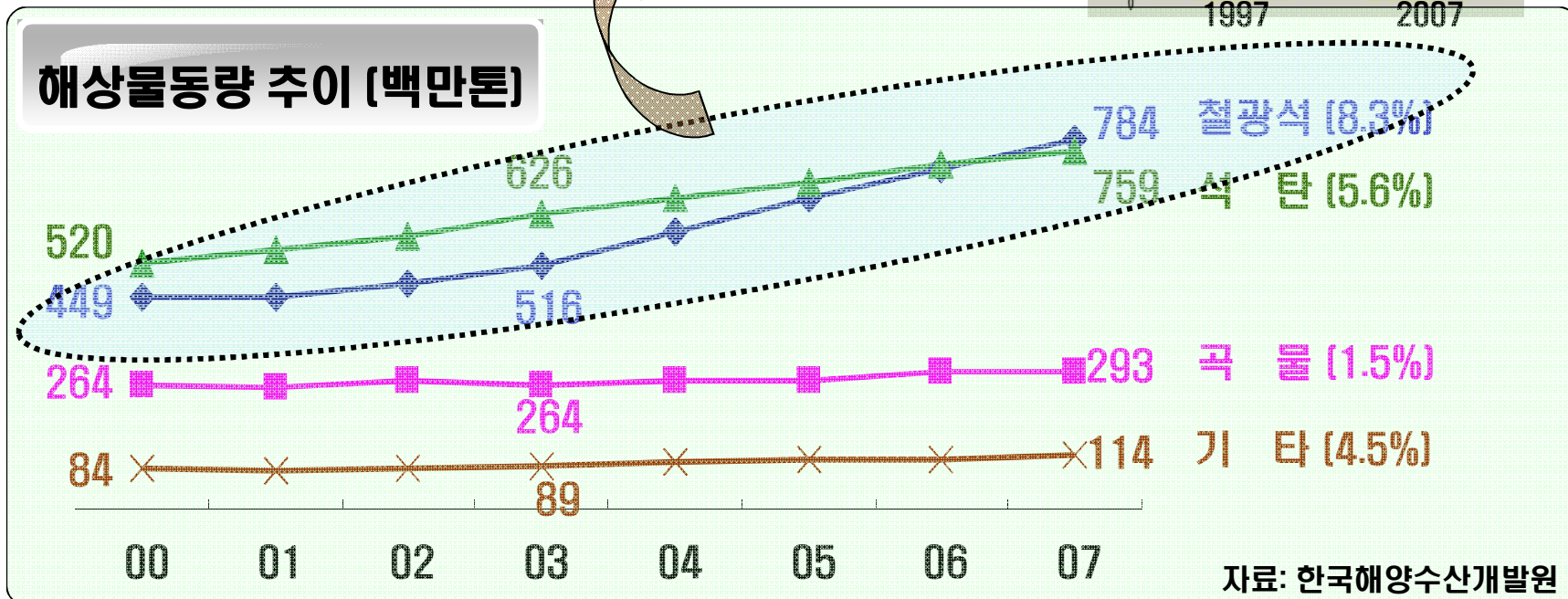
해상물동량도 철강 원료 중심으로 급증

대부분은 중국의 수입 수요 증가에 기인

철광석 수입
수요(백만톤)



해상물동량 추이 (백만톤)



자료: 한국해양수산개발원

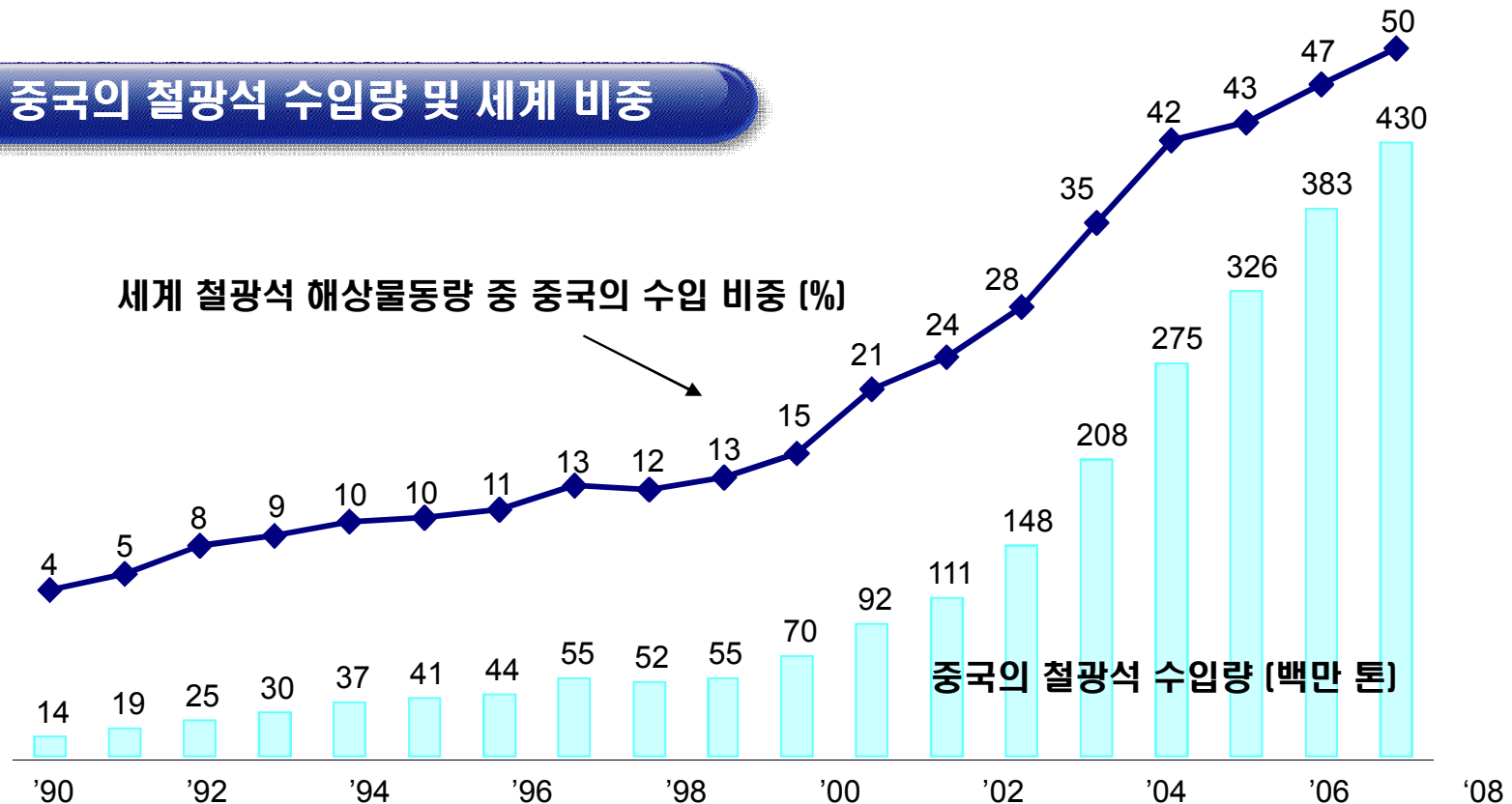
주: () 내는 연평균 증가율

- '08년 하반기부터 글로벌 경제 위기 감소세나 향후 경기 회복시 다시 증가 가능성 상존

세계 철광석 무역량 중 중국의 점유비 지속 확대

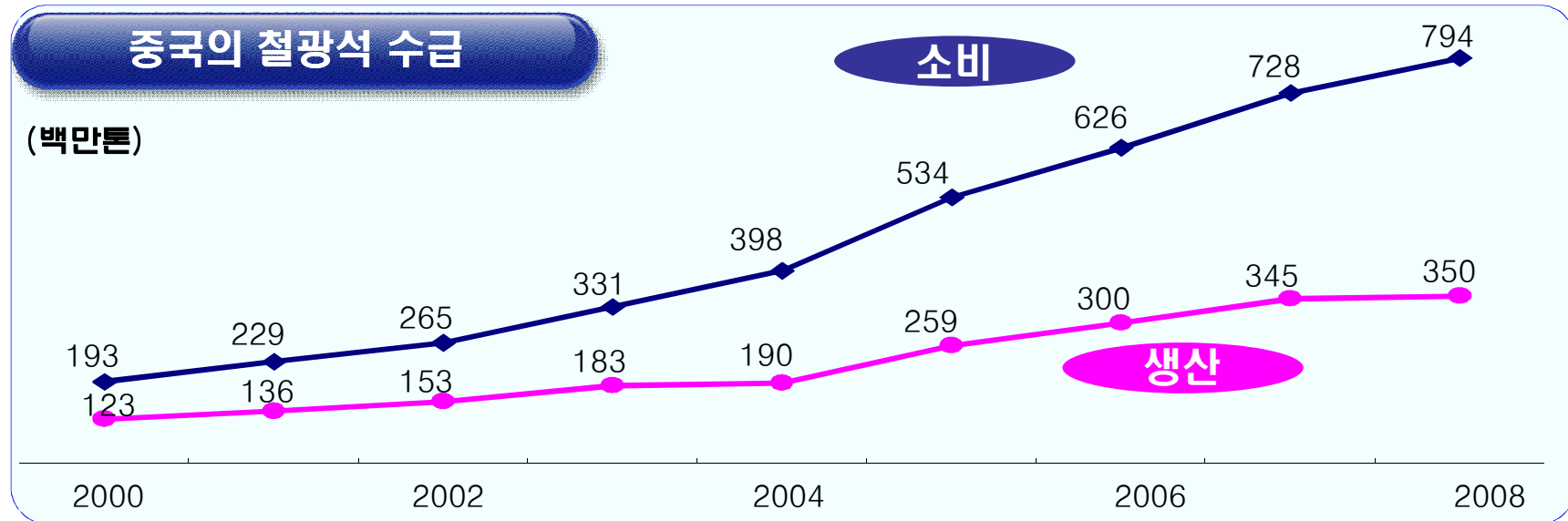
- 수입 : 생산 증가를 상회한 수요 증대로 연평균 26%의 대폭적인 증가세
- 연안지역 철강사, 수입을 전제 철강설비 건설
 - 대형밀 · 중소밀, 장기계약을 통한 수입 확대

중국의 철광석 수입량 및 세계 비중



중국의 철강 원료 수급 현황

□ 철광석 수급 현황 : 중국내 공급의 한계로 상당부분 수입에 의존



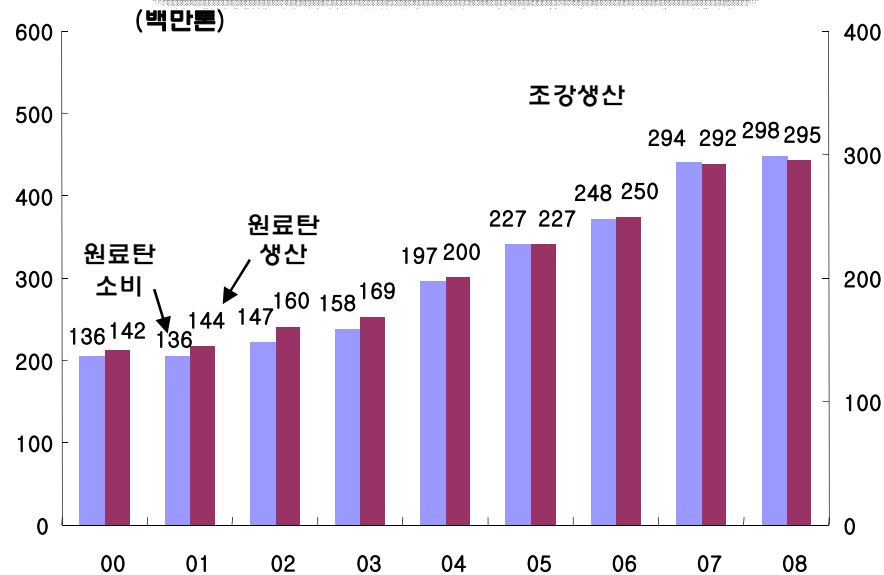
주 : 정광 기준

- 소비 : 철강생산 증대로 연평균 19.3% 증가
- 생산 : 수요에 대응한 투자 확대로 증가세
 - 높은 매장량(세계 3위) 불구 대부분 Fe 함유량 33%의 빈광으로 정광 생산 증가 한계
 - 최근 가격 하락으로 '09.1분기 2.6% 미증

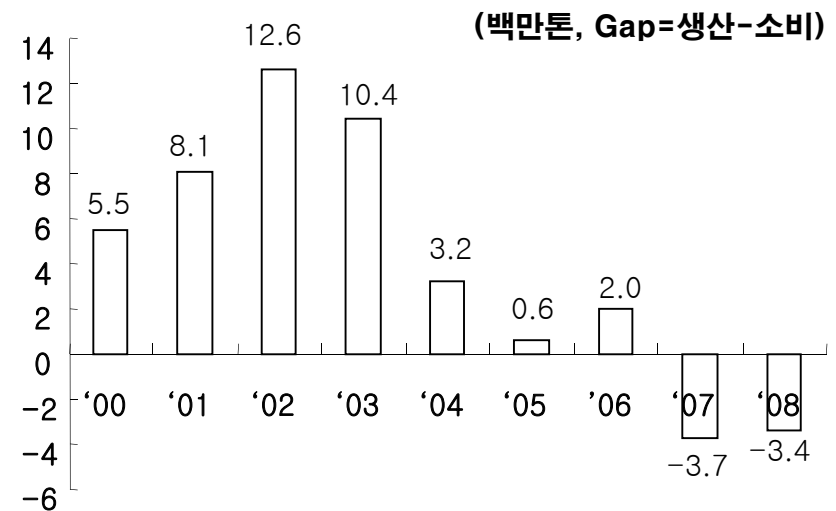
□ 원료탄 수급 현황: 수요 증가에 못 미치는 생산으로 공급 부족 상황 전환

- '00년 이후 조강생산 증가(연 19%)로 원료탄 수급도 연 11~12% 씩 증가
 - Global Crisis 영향으로 ' 08년 원료탄 내수 및 생산은 전년대비 2% 내외 감소 전환
- 원료탄 수급 갭은 공급 초과에서 ' 07년 이후 수요 초과로 패턴 전환
 - '02년 12.6백만톤 공급 초과 Peak에서 ' 07~'08년에는 3.5백만톤 내외 수요 초과 상황
 - '09년 기준으로 수요 초과 물량이 2천만톤에 이를 전망

중국의 원료탄 수급



중국의 원료탄 수급Gap 변화



세계 철강 원료시장 전망

□ 현재의 위기 불구, 중국 철강산업의 성장 잠재력은 여전

- '09년 들어 중국 철강소비는 증가세로 전환, 세계 비중이 '08년 30%에서 최근 50% 근접
 - * 반등 근거 : Restocking, 대대적인 부양책(4조 위안), 금융완화 대책('09.1~5월, 신규대출 전년비 +176%), 상대적으로 낮은 대외의존도 등
- 중국 조강소비는 장기적('10~'20년)으로 연 4%의 높은 성장 전망

백만톤	'00	'10	'20
중국	137	561 [연율 15%]	856 [연율 4%]
세계	848	1,313 [연율 4%]	1,962 [연율 4%]

□ 중국 철강산업의 회복으로 철강 연원료 수입 증가세

- 최근 중국내 철강 연원료의 생산이 줄면서 수입(seaborne trade) 급증 양상
 - * 급증 이유 : 현물가격 급락으로 중국 광산 파산, 안전사고 지속으로 지하탄광 폐쇄 조치
- 향후 중국의 철강 연원료 해상물동량 수요 증가 전망
 - * 철광석 해상 수요(백만톤, '08→'09→'10) : 세계 845→872→968, 중국 438→571→595

□ 원료탄시장: 아시아 중심 회복 조짐, 향후 수급 Tight 예상 (Xcoal)

- 최근 긍정적인 신호 출현 : ① 중국, 인도 등 철강생산 회복, ② 중국 원료탄 수입량 급증 등
- 원료탄에 대한 철강사들의 Vertical Integration 관심 : A/M, Mechel, Severstal 등
- 철강산업의 회복('10년 또는 '11년) 시, 기 취소/연기된 석탄 프로젝트로 수급 Tight 예상
 - * 글로벌 위기로 석탄업체와 철강업체간의 통합화는 가속화 예상

□ 세계 Scrap 시장

- 세계 전체 Scrap시장은 535백만톤, 그 중 10%(대략 54백만톤)만이 교역
 - * 주요 수출국은 미국, 유럽, CIS 등이며, 주요 수입국은 터키, 한국, 대만 등
- 최근 Scrap경기는 바닥 진행중이나, 중국수입 급증세('09.4월 1.5백만톤, 연율 17백만톤)
 - * Scrap Cycle : 상승('08.1~8월) → 급락('08.8~11월) → 바닥('08.11월~'09.6월)
- Scrap 장기 수요는 증가세 반면, 매장량 감소세(188→149억톤) 등으로 인해 공급부족 예상

〈세계 Scrap 수요 전망〉

백만톤	'07	'17	'07~'17
WSA ('08.4)	550	850	4.5%

맺는 말

- 세계 철강경기 회복 단계 진입 불구, 보호무역 지속으로 철강제품의 해상 물동량 회복에는 다소 시간이 필요
- 철광석 등 철강 원·연료의 해상 물동량은 중국의 수입 증가세가 지속될 것으로 보여, 단기간 내 안정 성장 국면으로 전환 예상
- 세계 철강산업관련 해상물동량은 2000년대 초 이후의 고성장 기대는 어려울 전망이나, 2~3년 이내에 안정 성장 국면 진입 가능

제3주제

세계 석유시장 동향과 전망

이 문 배 에너지시장분석실장

September 25, 2009



에너지경제연구원
KOREA ENERGY ECONOMICS INSTITUTE



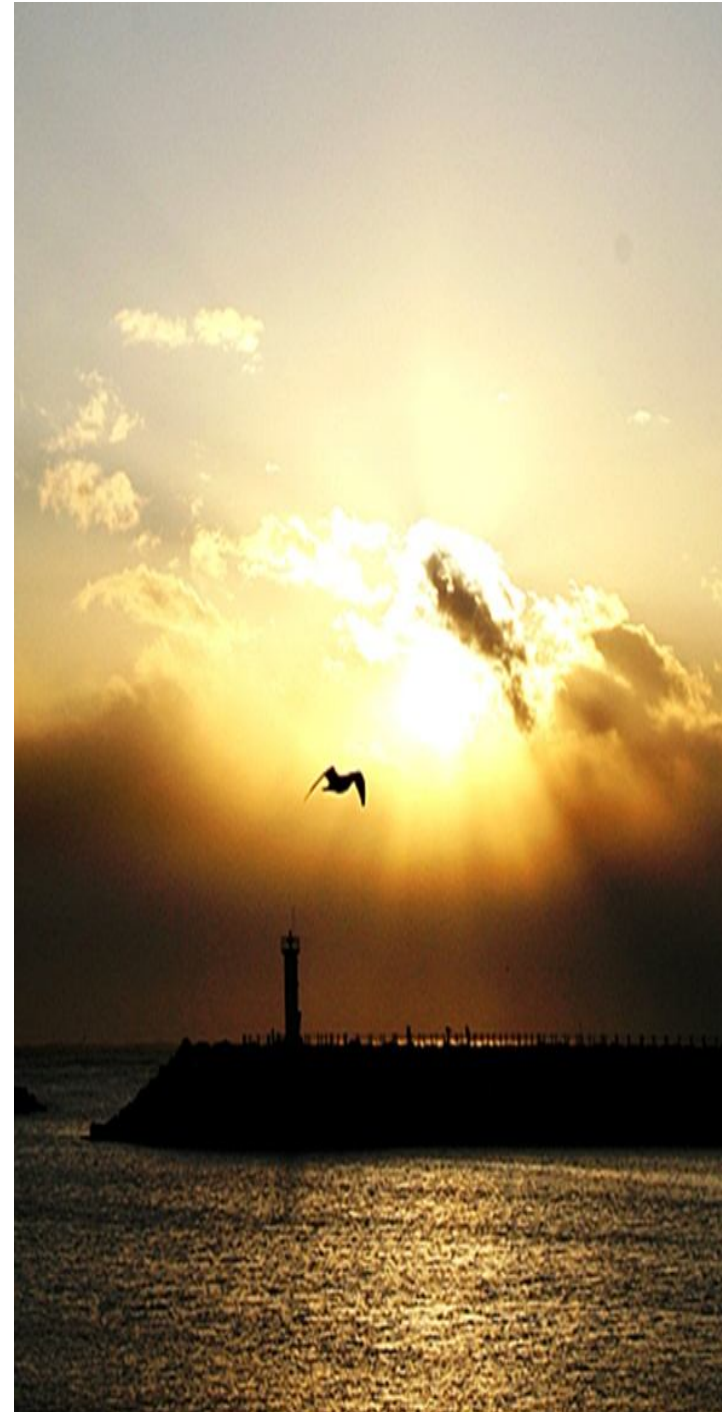
목차

I. 국제 석유시장 동향

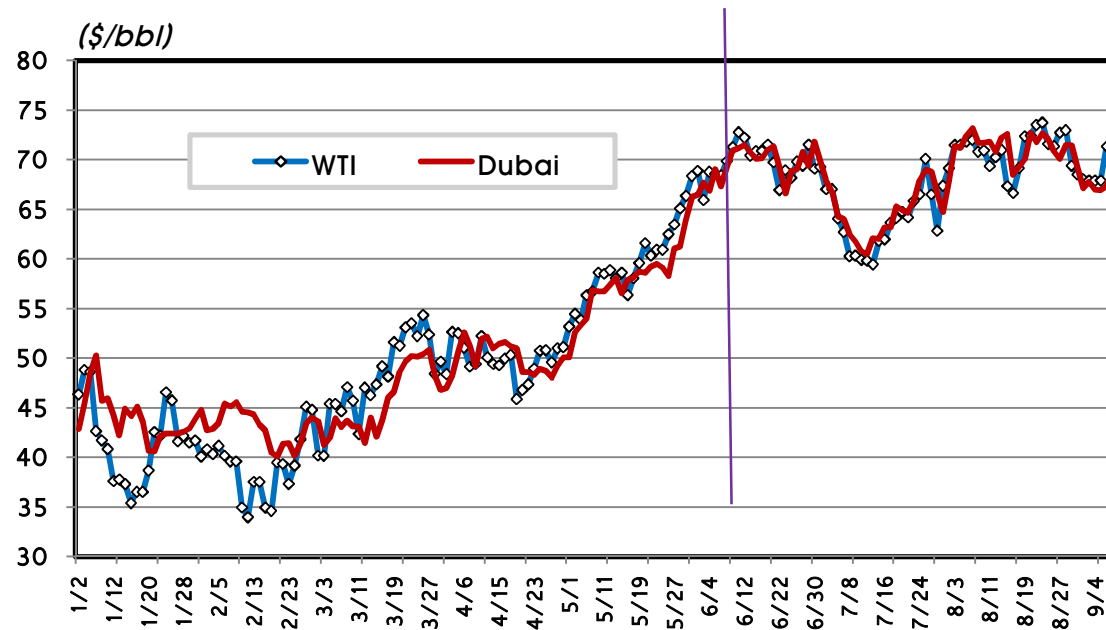
II. 석유 무역

III. 국제유가 전망

IV. 주요 결론



- Dubai 원유 가격, 연초 대비 약 1.6배 상승
 - ✓ \$45(Jan.) → \$50(May) → \$70(Aug.)
 - ✓ 6월 초순 이후 \$70/B 내외 수준 횡보

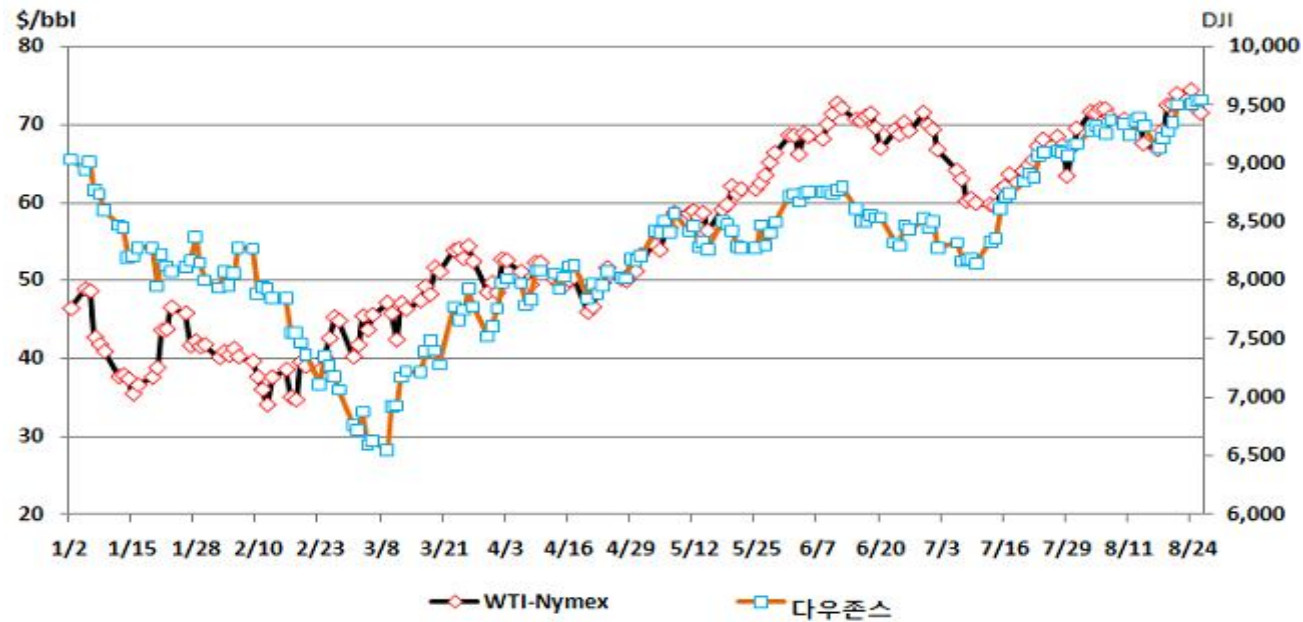


유가 변동 주요 요인 및 특징

- 미국, 중국의 경기 흐름을 반영한 주가추이 동조화
 - ✓경기회복과 석유수요 변화에 대한 기대감
- 달러화 가치 변화에 연동화
 - ✓달러화 약세-유가 상승, 강세 - 유가 하락
- 원유 및 석유제품 재고 변화
- 지정학적 요인 변화
 - ✓나이지리아, 이란 등

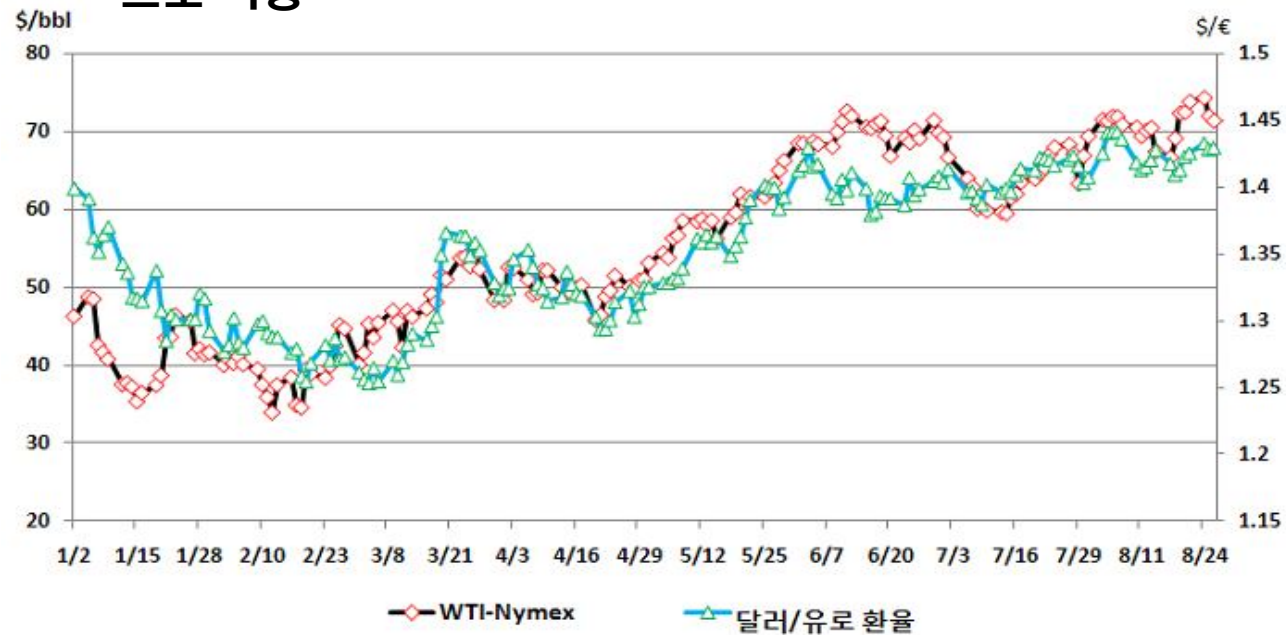
주가지수 연동 - 경기회복 기대감 영향

- 경기회복이 석유수요 증가로 이어질 것이라는 기대감으로 미국 Dow 지수와 WTI 선물지수 추이 강한 연동성을 보임



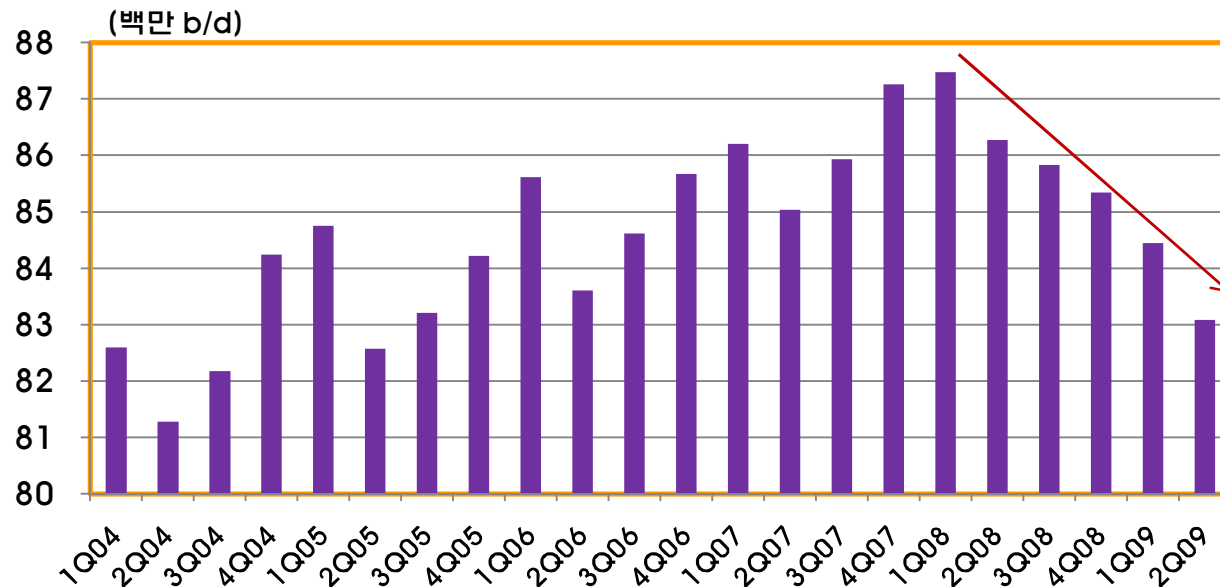
달러화 약세 영향

- 달러환율, 3월 이후부터 약세 지속되며 유가 상승요인으로 작용



세계 석유수요, 05년 수준으로 급감

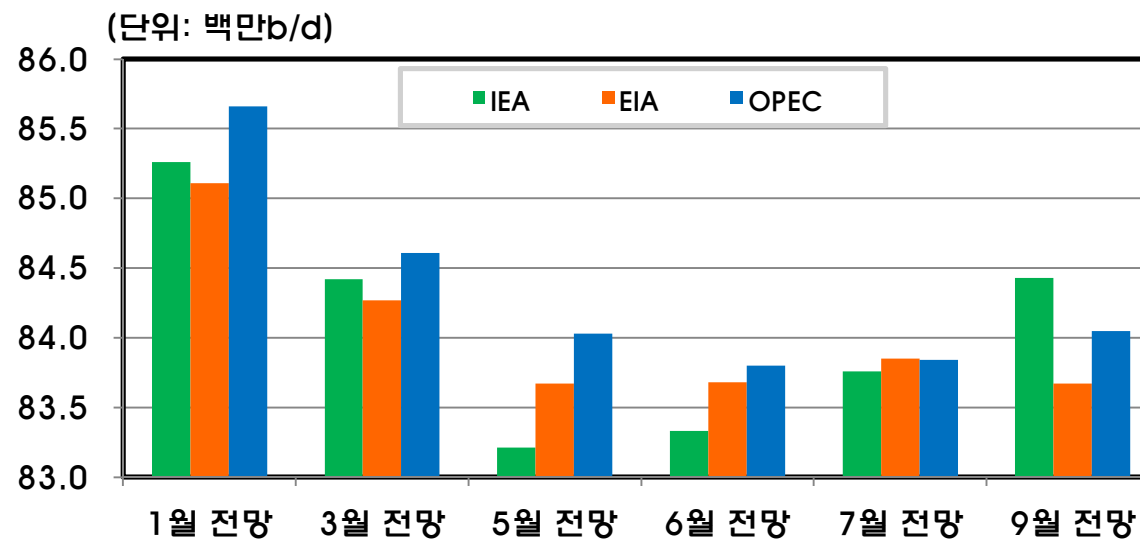
- 글로벌 경제 불황의 영향 세계 석유수요는 '08년 1Q 이후 감소세 지속. 금년 2분기 83.1백만 b/d
 - ✓ OECD – 감소세 유지, 신흥개도국 – 완만한 상승세 회복



자료: IEA

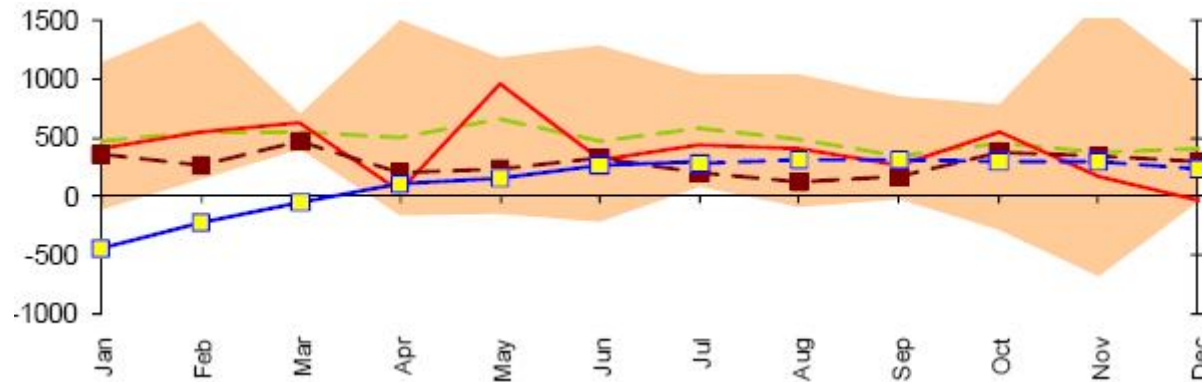
국제기관, 금년 석유수요 부진 전망

- 각 기관별 세계 석유수요 전망이 3분기 이후 소폭 상향 추세
✓ 그러나 작년 대비 2백만 b/d 이상 소비 감소로 전망

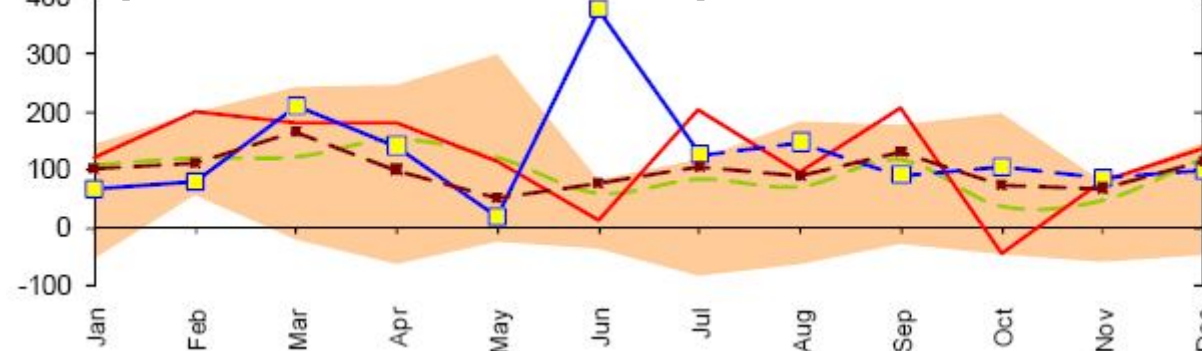


아시아 신흥국가 석유수요 추이 및 전망

[중국, 전년대비 수요 증감, 천 b/d]



[인도, 전년대비 수요 증감, 천 b/d]

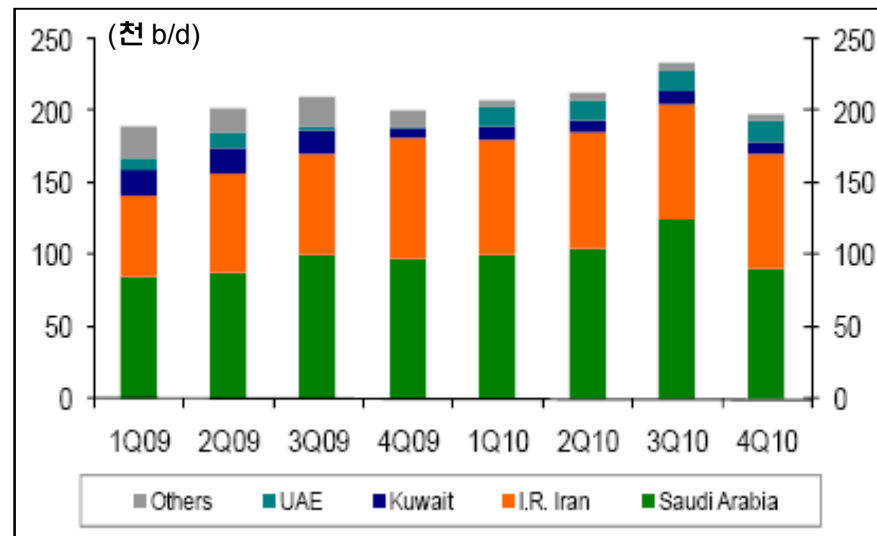


2004-2008 2004-2008 2008 2010 2009

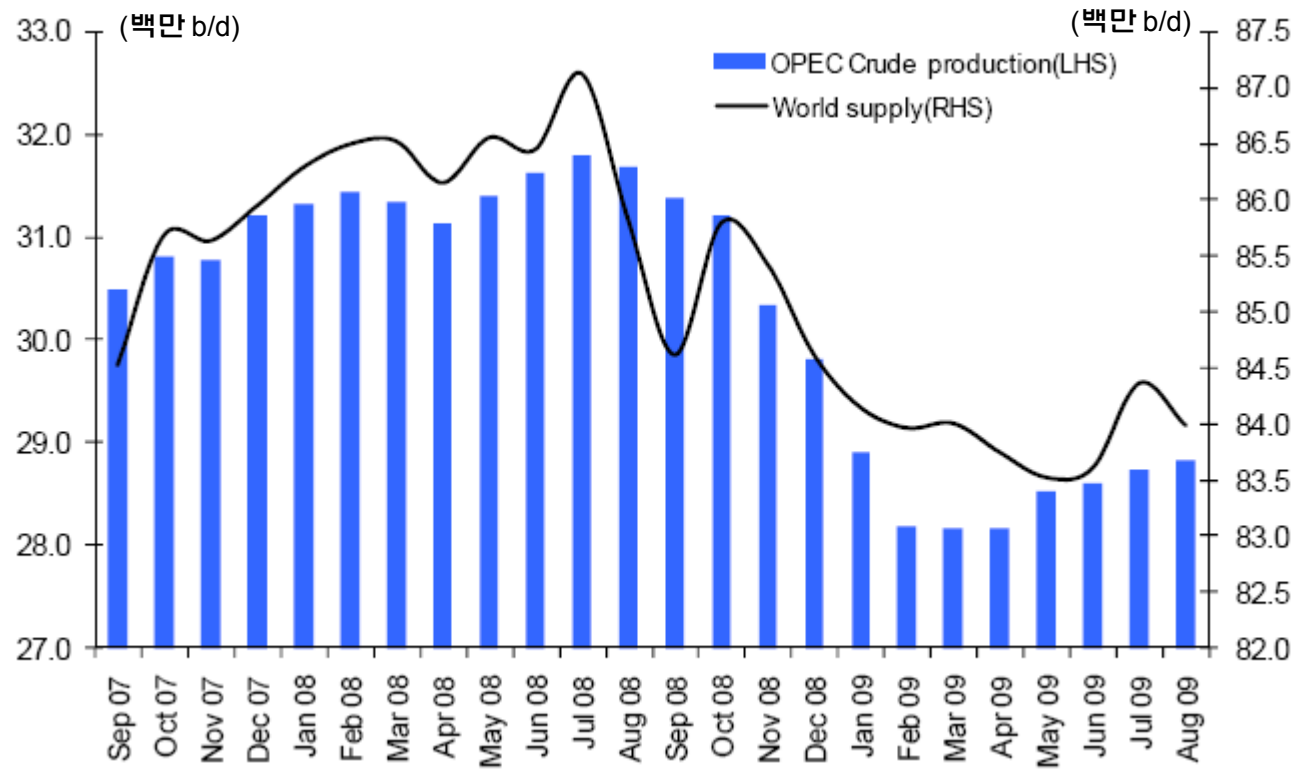
자료: OPEC

중동지역 국가 석유수요 추정 및 전망

- 사우디, 이란 중심으로 중동지역 석유수요 증가 지속
 ✓그러나 전년대비 약 3%로 매우 완만한 수준
- 석유화학 등 에너지집약 프로젝트 영향
- 수송용 연료에 대한 보조금 정책 유지



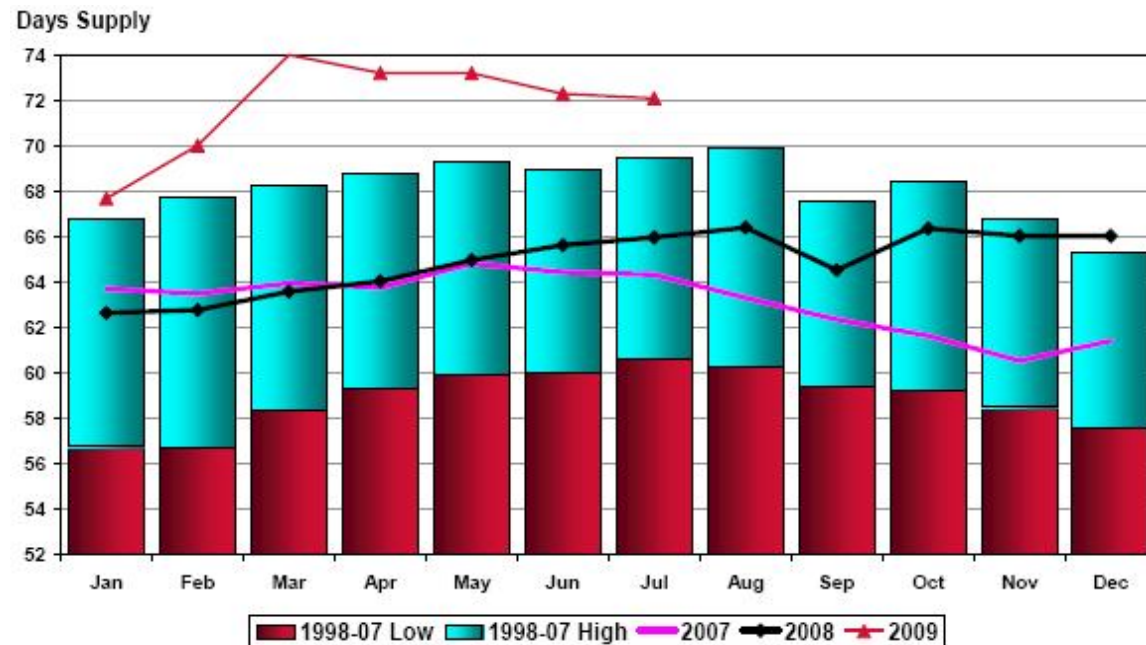
세계 월별 석유 생산 공급 추이



자료: OPEC

OECD 석유재고 사상 최고 수준

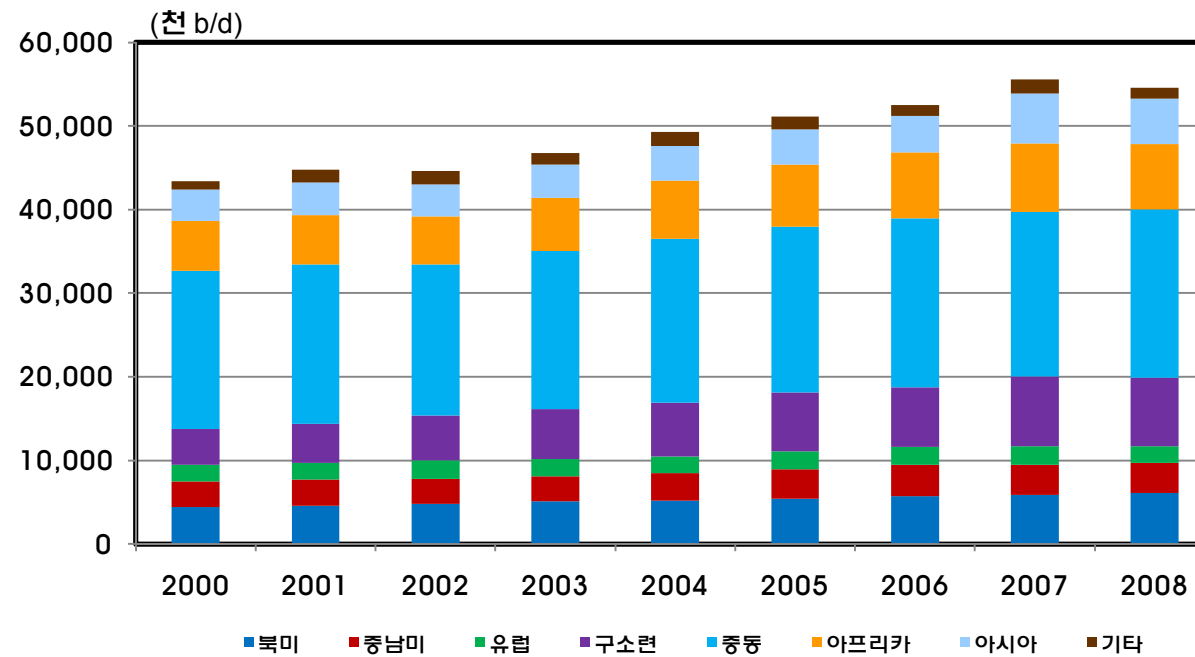
- 2분기말 OECD 산업용 석유재고 27.7억 배럴
- 8월말 미국 상업용 원유재고 3.5억 배럴



자료: PEL

■ 연간 석유교역 물동량 - 약 55백만 b/d(08년)

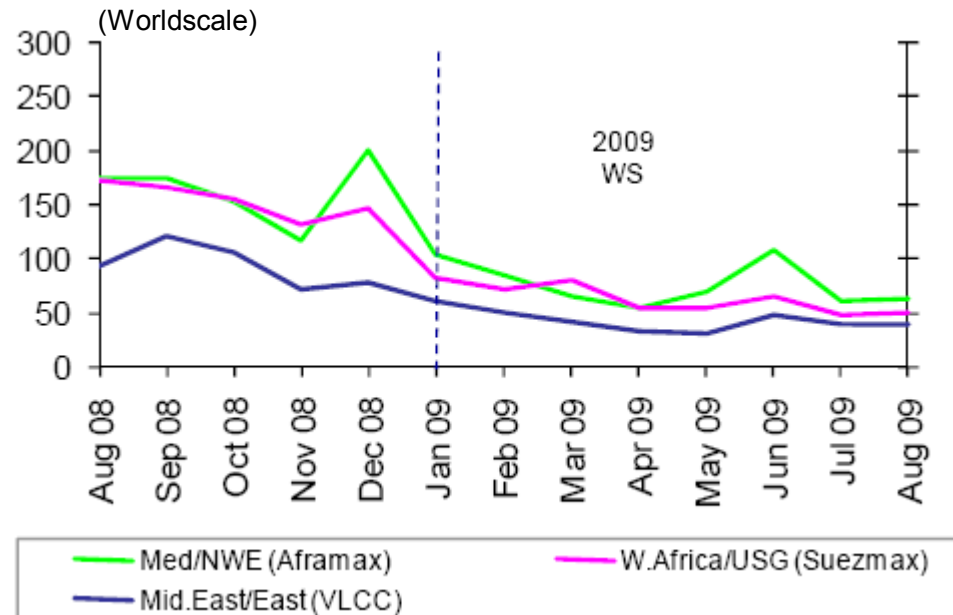
- ✓ 원유 약 70%, 석유제품 약 30%
- ✓ 수입물량 기준: 서반구 60% 미만, 동반구 약 40%
- ✓ 수입기준 점유율: 유럽 25%, 미국 24% 일본 9%



자료: BP

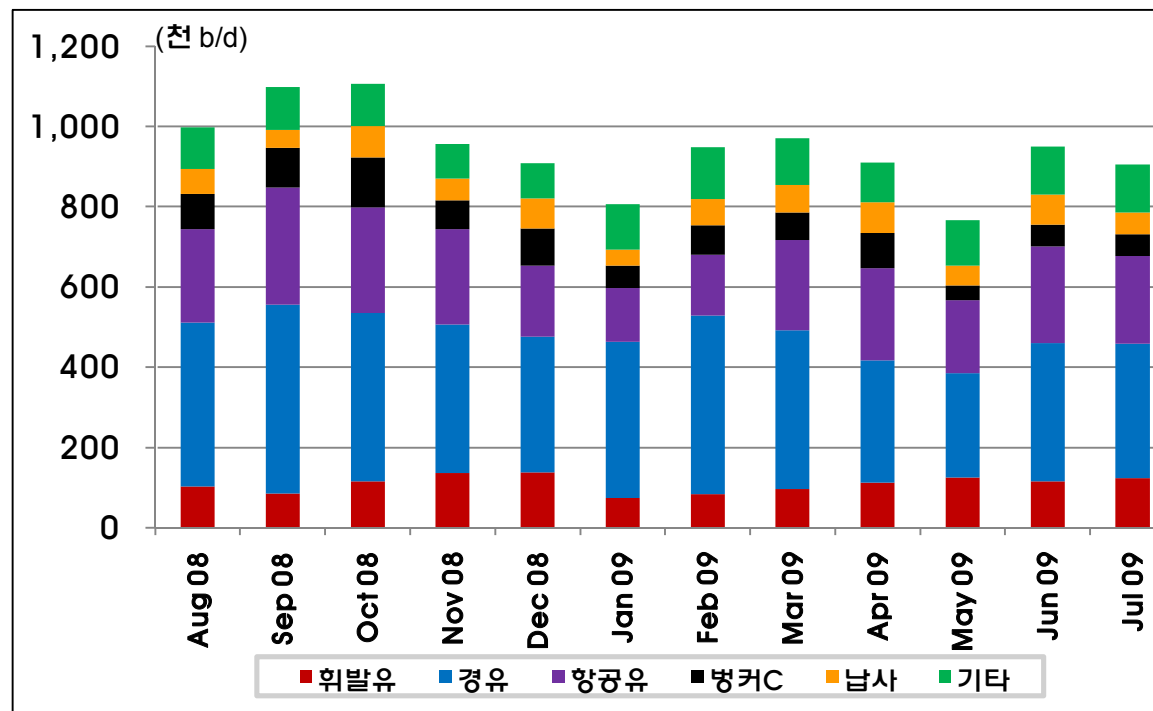
유조선 월평균 운송 요율 추이

- VLCC의 중동/아시아 요율 WS40 전후로 소폭 상승
- Aframax, Suezmax 요율은 최근 강보합세 유지



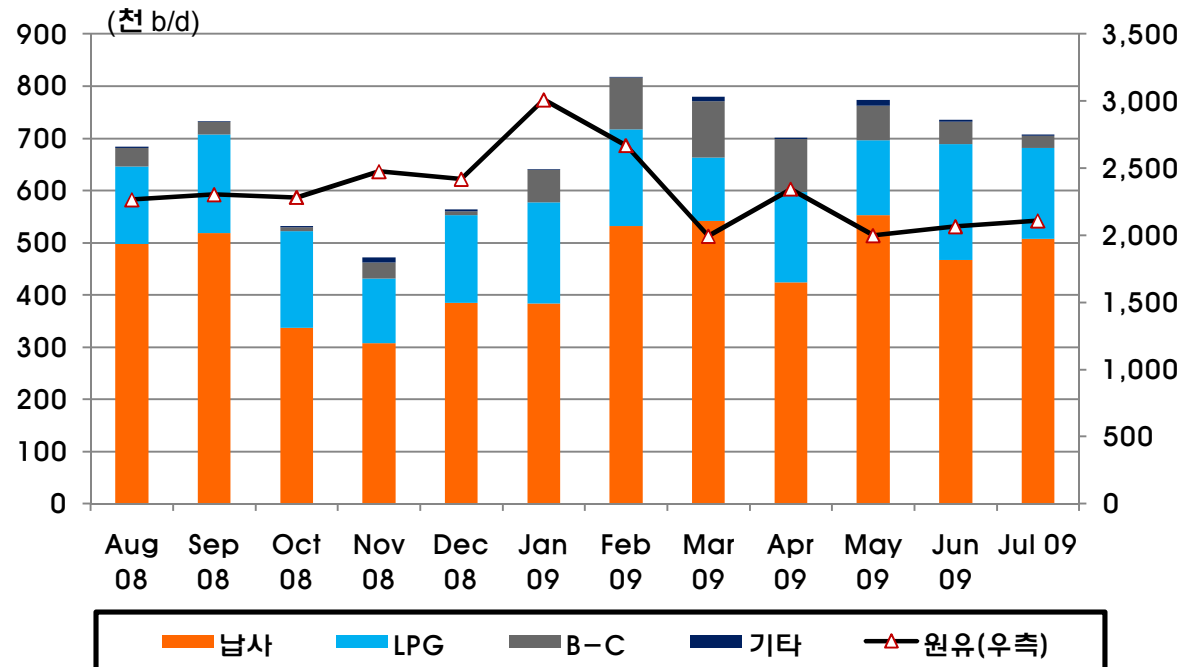
한국, 월별 석유제품 수출 추이

- 6월 제외 90만 b/d 수준 유지
 - ✓ 총 수출 가운데 경질유 점유율 평균 75% 수준



한국, 월별 석유수입 추이

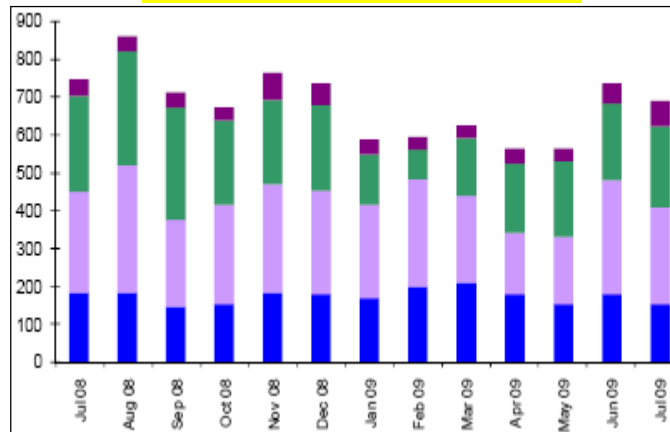
- 제품 수입, 전년대비 약 20% 수준 증가
 ✓ 납사, 벙커C 수입 증가
- 원유수입 물량은 7% 내외 감소



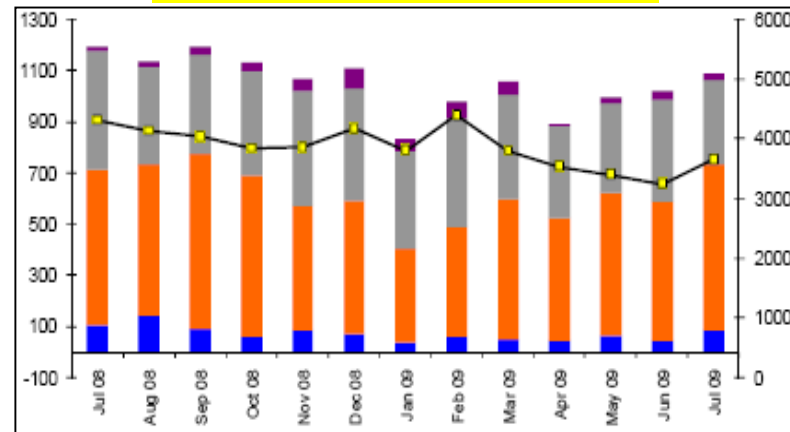
일본, 월별 석유 수출입 추이

- 석유제품 수출, 전년대비 약 8% - 9% 감소
✓ 하반기 경질유 중심 수출 회복세
- 석유제품 수입, 1월, 4월 이후 완만한 증가
- 원유수입, 2월 365만 b/d 이후 감소 추세

석유제품 수출(천 b/d)



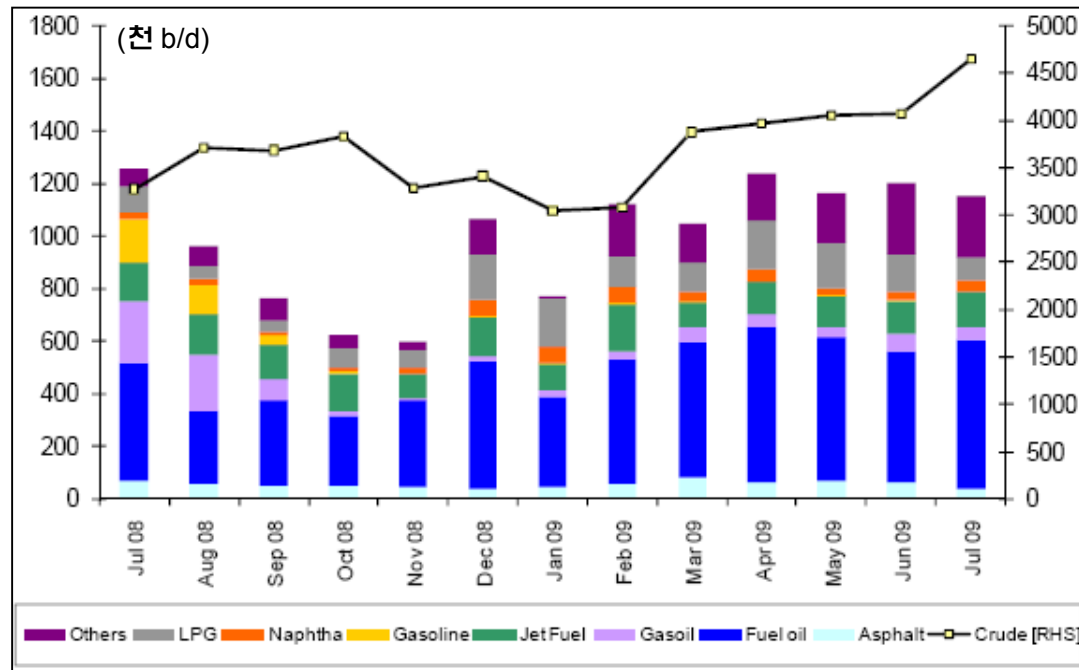
원유 및 석유제품 수입(천 b/d)



Others Jet Fuel Gasoil L.P.G Naphtha Fuel Oil Crude (RHS)

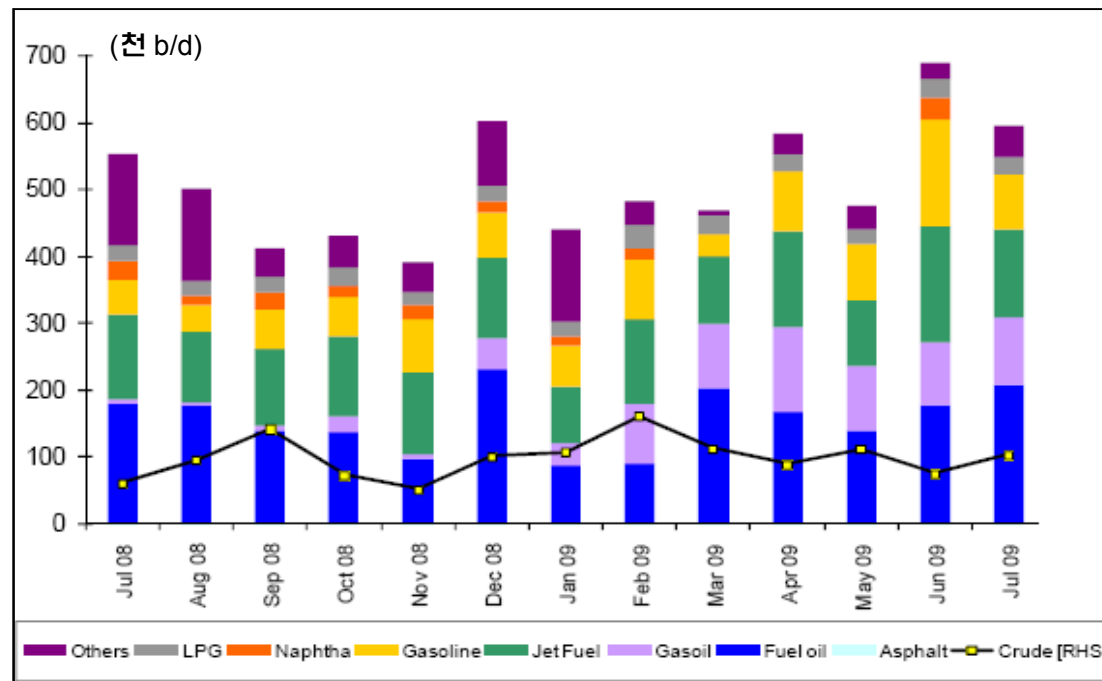
중국, 월별 석유 수입 추이

- 원유 수입, 1월 이후 6개월째 증가 추세
 - ✓ 7월 4.6백만 b/d(6월 대비 +14% 기록)
- 석유제품, 4월 이후 110만 b/d 수준 유지
 - ✓ 연료유: 베네수엘라(21%), 러시아, 싱가포르 등
 - ✓ Jet유: 한국(62%), 일본 등



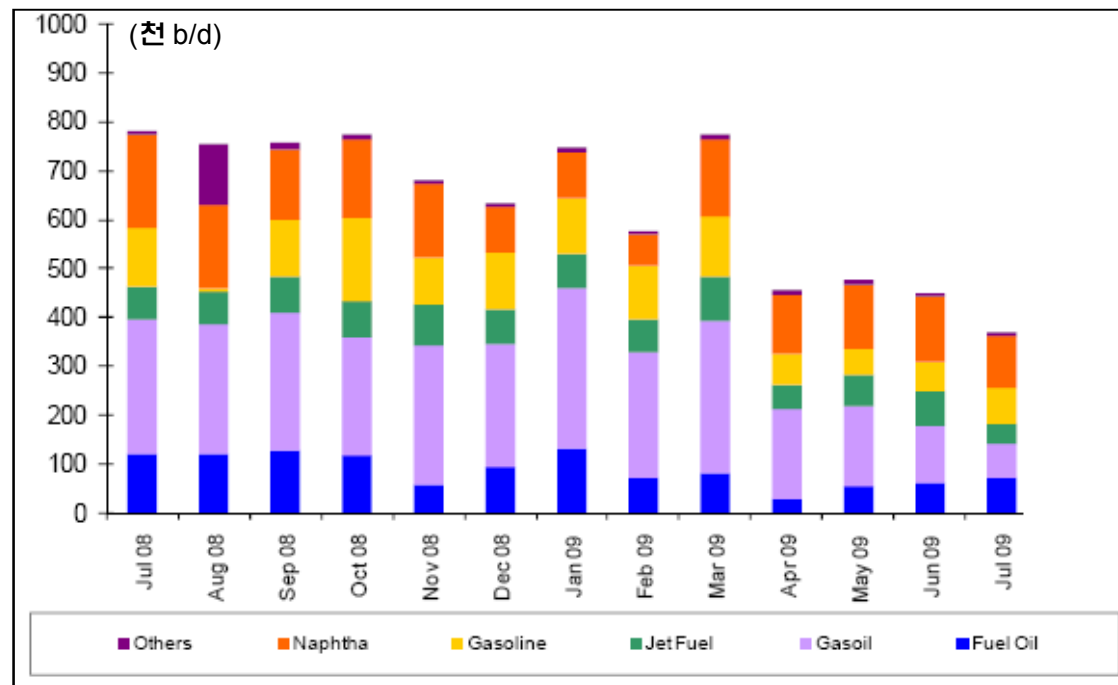
중국, 월별 석유 수출 추이

- 원유, 7월까지 평균 107천 b/d. 전년대비 63천 b/d 증가
- 석유제품, 7월까지 연평균 53만 b/d 전년대비 34% 증가
 - ✓ 휘발유 2배, 연료유 +11%, jet유 +6%



인도, 월별 석유제품 수출 추이

- 제품 수입, 7월까지 평균 32만 b/d. 전년대비 30% 감소
- 제품 수출, 7월까지 평균 56만 b/d. 전년대비 28% 감소



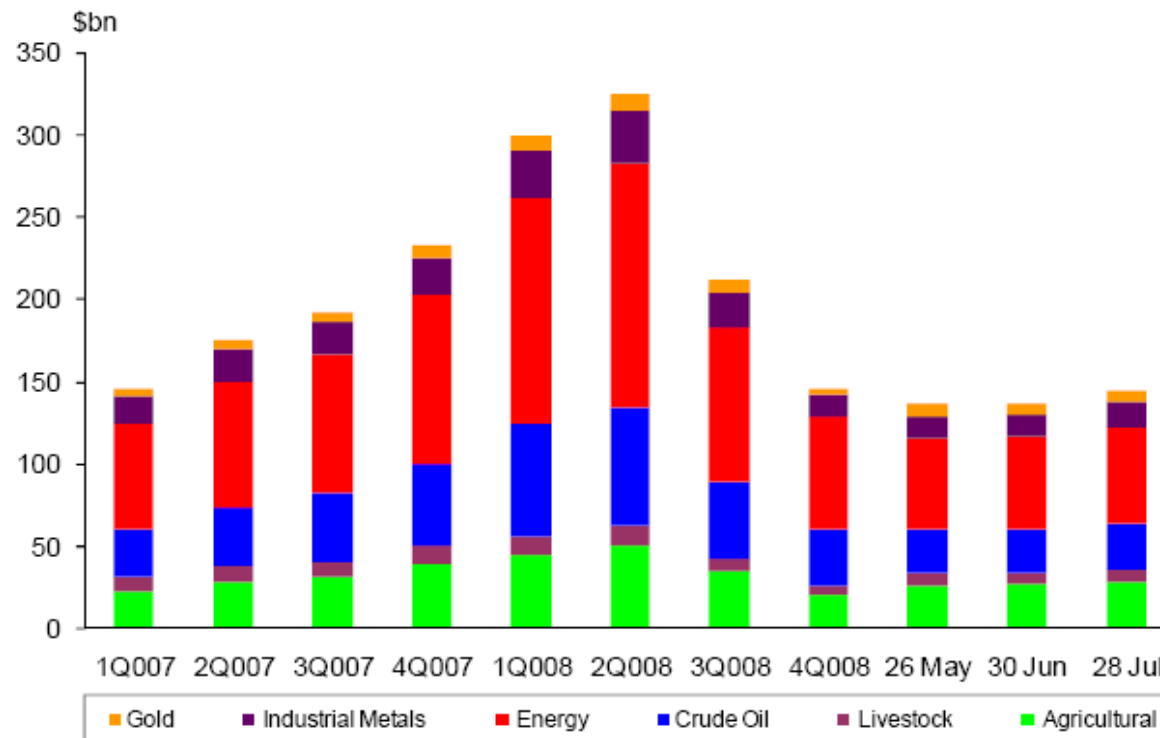
하반기 두바이 원유가격, 평균 \$69(연평균 \$60)

- 글로벌 경기침체 상황에서 4분기를 저점으로 경기회복 전환
- 수급상황은 전반적으로 여전히 취약할 것으로 예상
- 3분기 \$60대 중반과 \$70 초반 사이 등락 반복, 연말 배럴당 \$80 수준까지 상승 전망
- OPEC의 느슨한 감산 지속, 상품시장의 투기자금 지속 유입 예상

	2009년			
	상반기	3/4분기	4/4분기	연평균
기준안	(실적) 51.67	65.82	71.97	60.28
고유가		69.70	82.32	63.84
저유가		62.74	67.89	58.49

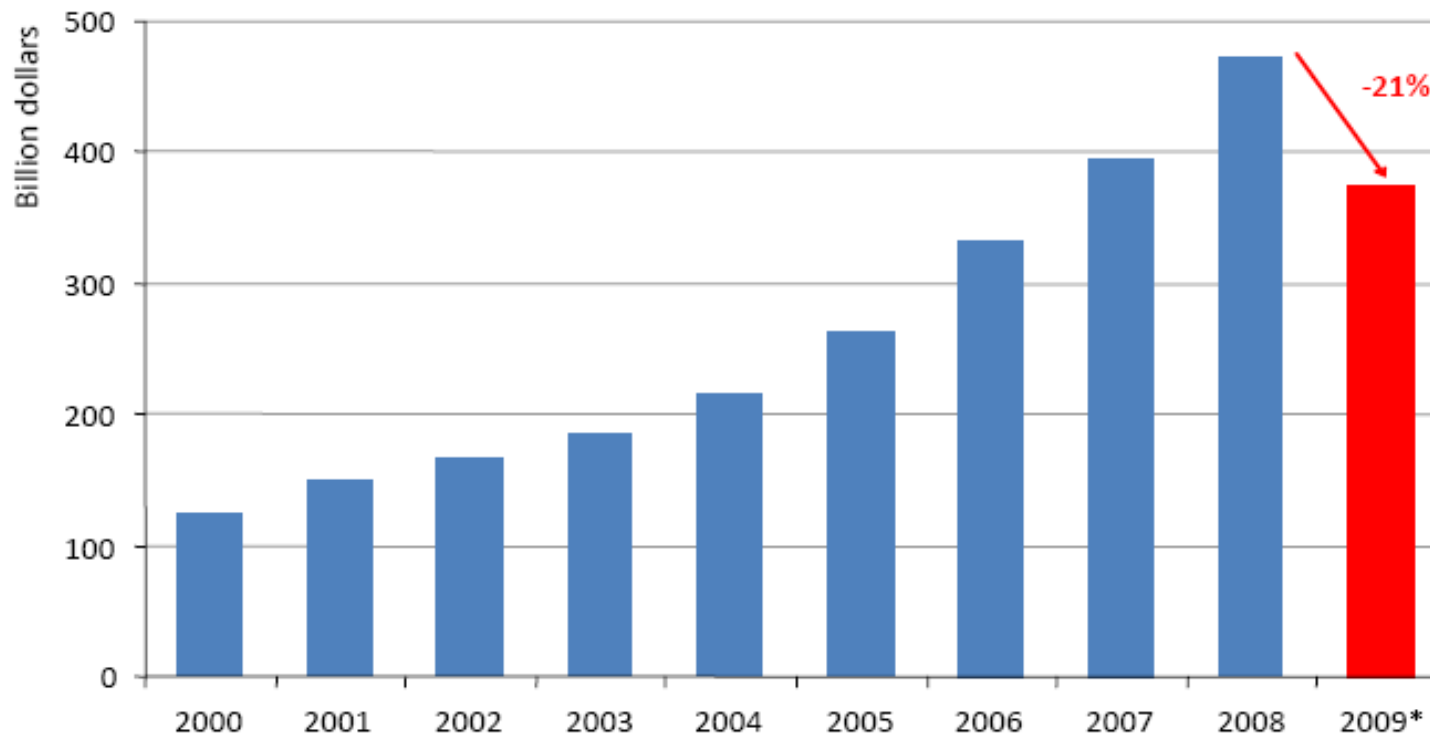
GSCI & DJ-AIG 상품금융부문 자산투자액 추이

- 에너지부문 중 석유상품 비중 50% 이상

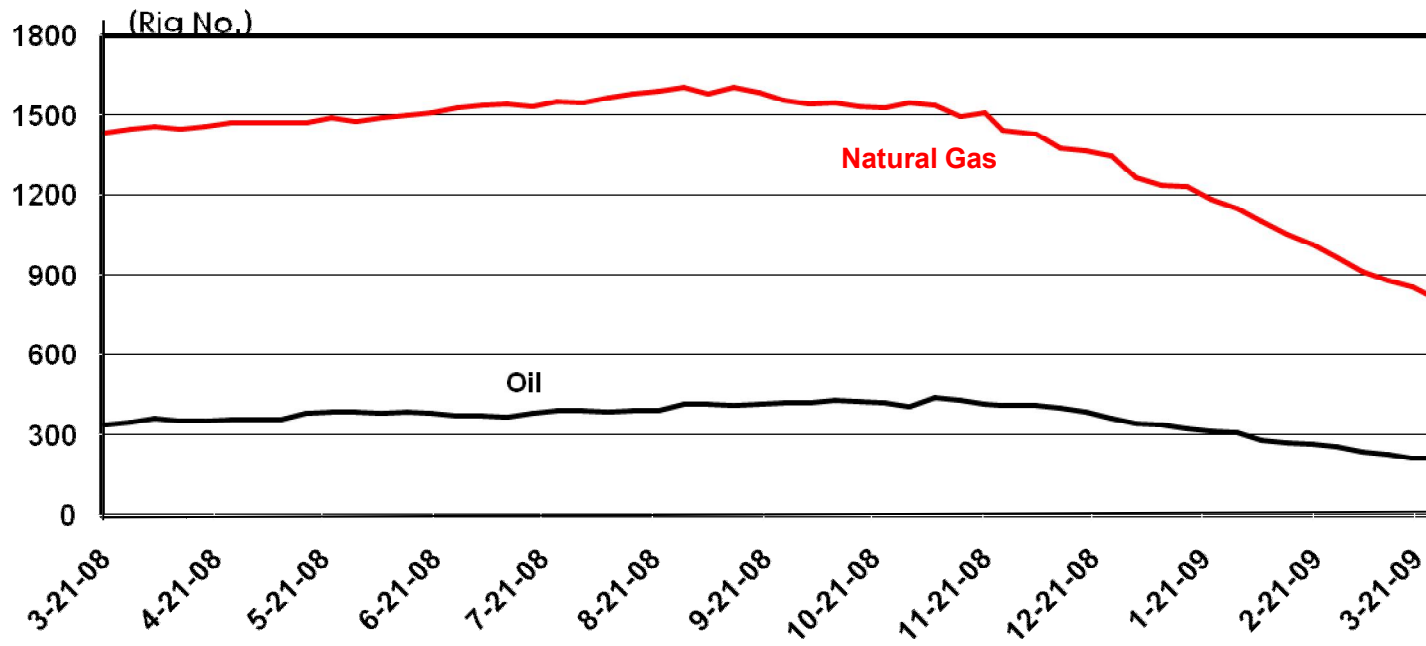


세계 석유가스산업 상류부문 투자 감소 상황

- 2009년 상류부문 투자지출 3,750억 달러로
전년대비 약 1천억 달러 감소



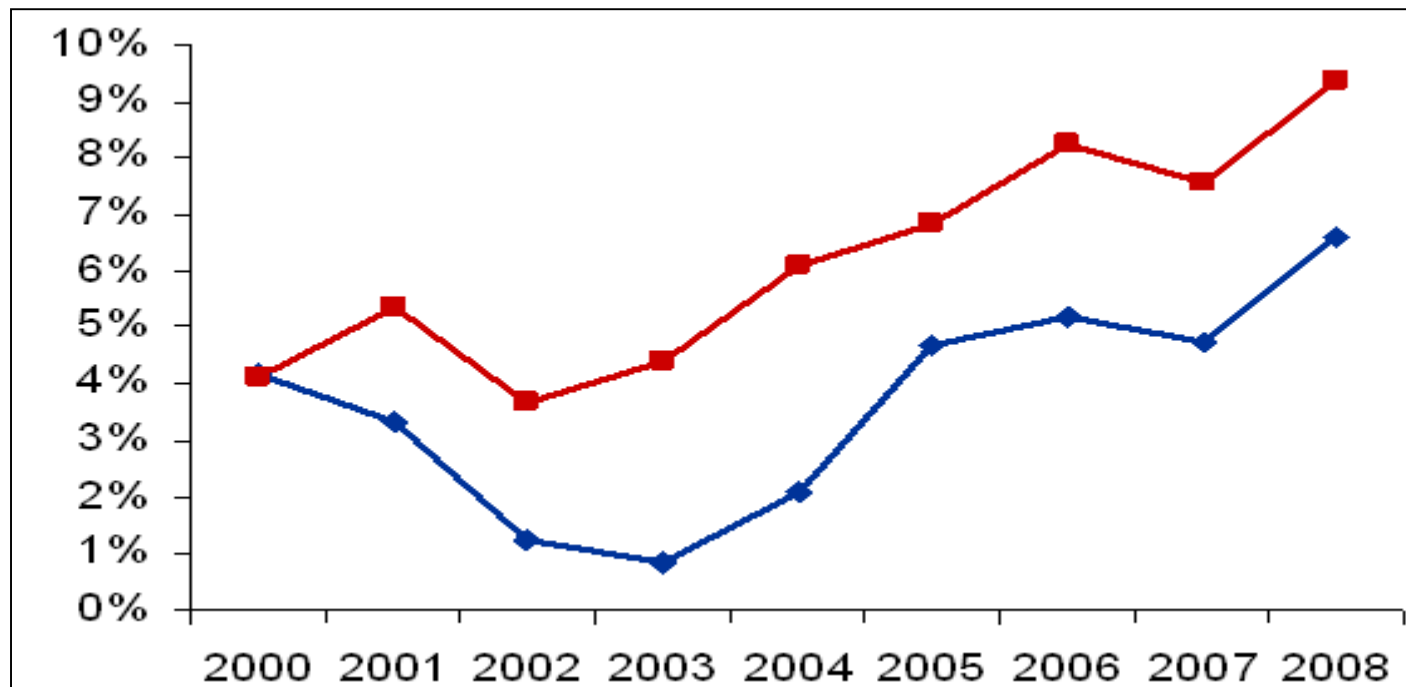
미국 Rig Count 최근 추이 변화



자료: Baker Hughes Inc

비OPEC 원유생산 감소율 확대

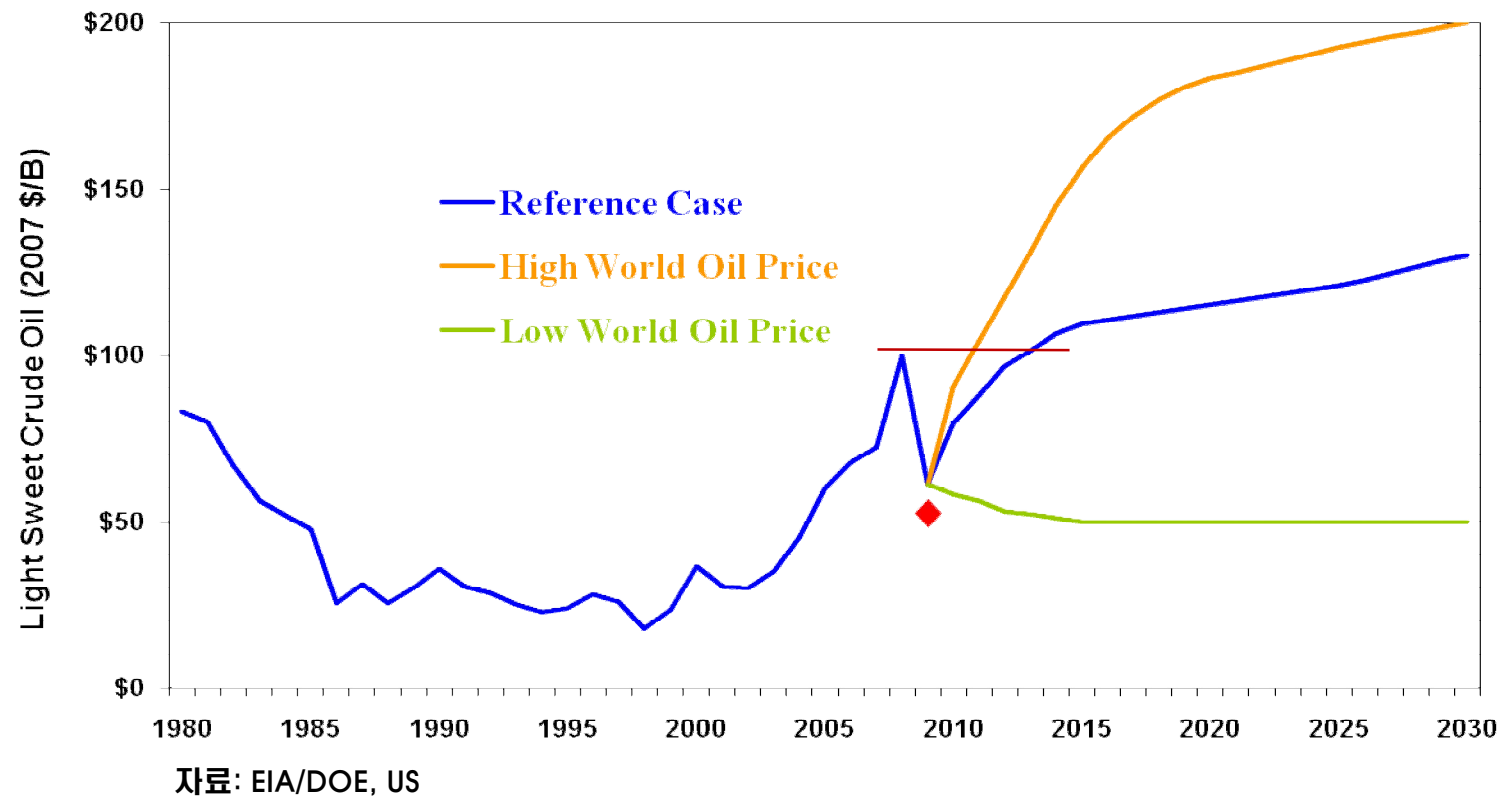
- 고유가 상황 하에서도 비OPEC 감산율 증가 추세



자료: PFC Energy

중장기 국제유가전망

- Reference Case, 국제유가 2013년 \$101/B, 2015년 \$110/B



- 국제유가는 펀더멘탈 부진에도 불구하고 하반기 \$70 대 수준 전망
- 중기적 관점에서 유가의 상품금융시장 투기자본 영향력 확대
- 금융위기 여파, 석유산업 투자 위축이 중기시장 영향
- 2010년 이후 경기회복기 중국 등 아-중동 개도국 중심 석유 소비 증가 확산
- 비 OPEC 원유생산 감소로 OPEC의 석유시장 영향력 강화
- 2012-15년 연평균 \$100 이상의 고유가 재도래 전망



경청해 주셔서 감사합니다 !