

제 **1** 편

중단기 해운시황 진단

김 우 호

한국해양수산개발원
해운시황분석센터 센터장

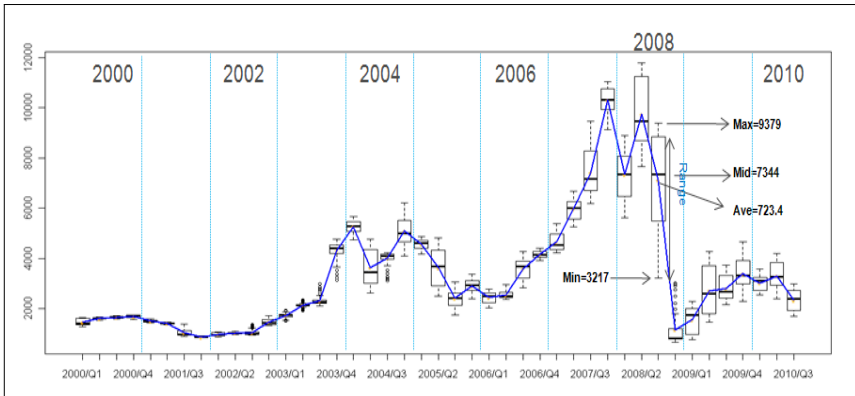
제1장 최근 해운시황의 특징

1 선종별 시황의 특징

■ 건화물선 시황은 금융위기 이후 안정적으로 회복 중

- 2008년 이후 크게 확대된 건화물선 시황 변동성은 2010년 하반기부터 다소 완화
- 운임수준은 2010년 1-9월 BDI는 약 2,900포인트로 위기 이전 수준으로 회복

| 그림 1-1 | 분기별 BDI 변동 추이



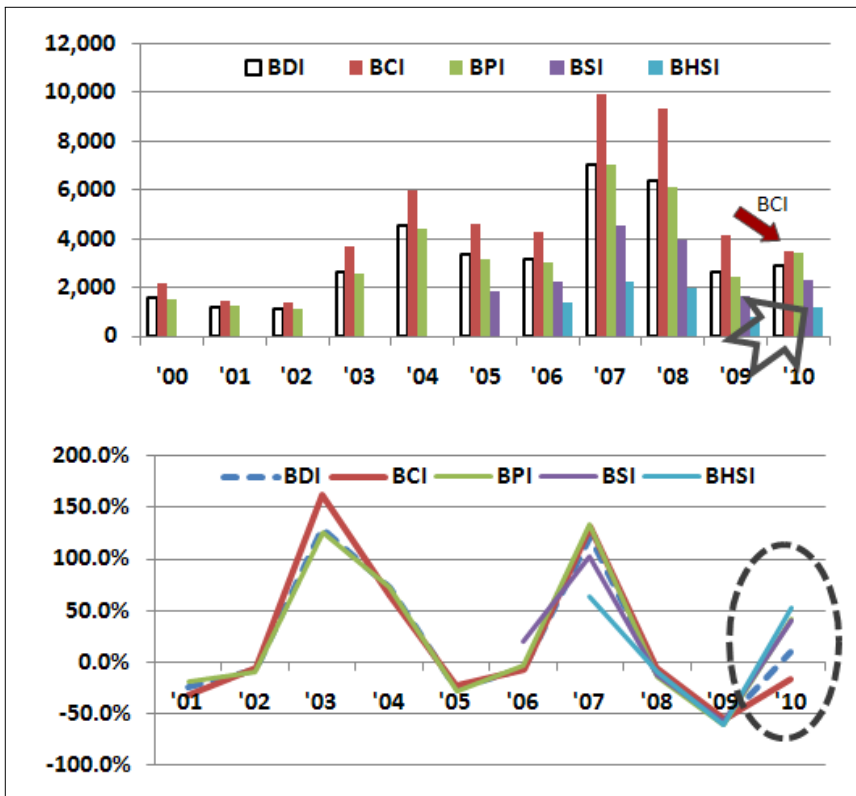
자료 : Baltic, KMI

■ 2010년 들어 건화물선의 비동조화가 심화되고 있음

- 케이프사이즈 운임지수(BCI)는 3,456포인트 수준으로 2009년 연평균 4,172 대비 17.1% 감소

- 하지만 파나막스, 수프라막스, 핸디사이즈 선형은 전년대비 모두 지수상
 승세를 보이고 있음
 - 파나막스(BPI)는 3,402로 전년도 2,405 대비 41.4% 증가
 - 수프라막스(BSI)는 2,314로 전년도 1,658 대비 39.5% 증가
 - 핸디사이즈(BHSI)는 1,205로 전년도 788 대비 52.9% 증가
 - BDI는 2,892로 전년도 2,617 대비 10.5% 증가

| 그림 1-2 | 건화물선 선형별 운임지수 추이

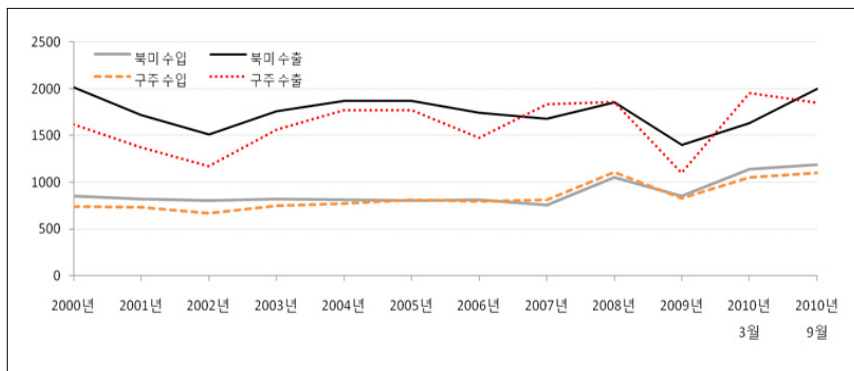


자료 및 주 : Baltic, KMI

컨테이너선 시장의 운임은 위기 이전 수준으로 회복

- 수출입 물동량의 회복과 선주들의 지속적인 서비스 공급조절 노력으로 운임은 빠른 속도로 회복
 - 계선 선박의 시장 재투입에도 감속운항 등 서비스공급 조절노력이 시황개선에 주효
- 또한 컨테이너 장치 부족도 운임 상승에 기여

그림 1-3 | 컨테이너 운임 추이



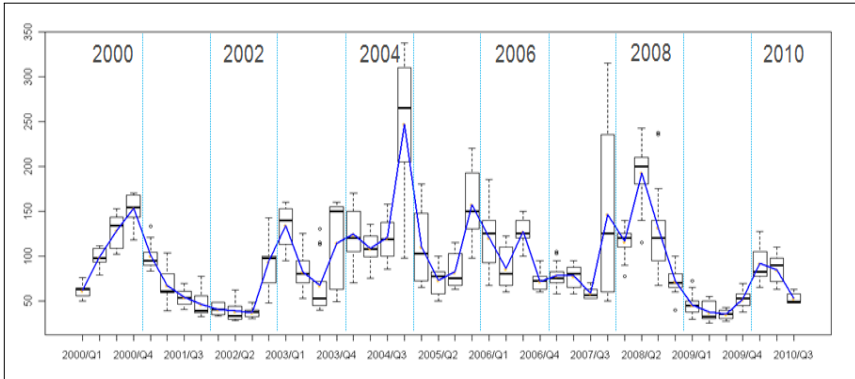
주 : US\$/TEU기준이며 부대운임(THC, BAF, CAF 등) 포함

자료 : 한국선주협회

유조선시장은 변동성은 축소되었으며 2010년 반등세 이후 약세를 보임

- 세계경기 회복의 지연과 선박 인도량 증가, 저장시설 선박의 축소 및 시장재투입 등으로 위기 이후 시황은 회복세에서 하락세로 반전
 - 선박인도량 증가로 VLCC 시황은 약세를 보인 반면, 석유제품선 시황은 개선되고 있음

| 그림 1-4 | 유조선 운임 추이



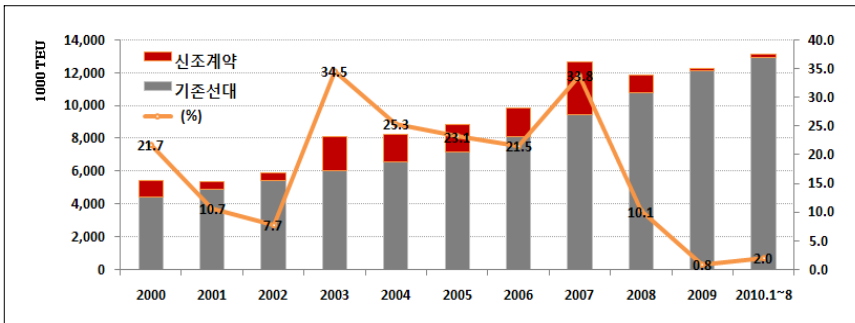
자료 및 주 : WS자료를 KMI 작성

2 선종별 신조선 계약 및 해체 추이

신조선가 하락에도 컨테이너선 발주는 큰 폭 감소

- 선진국 경제 회복의 불투명성과 대형선박 발주에 의한 선대규모 증가 등의 요인으로 위기 이후 선박투자는 저조

| 그림 1-5 | 컨테이너선 신조선 계약 추이

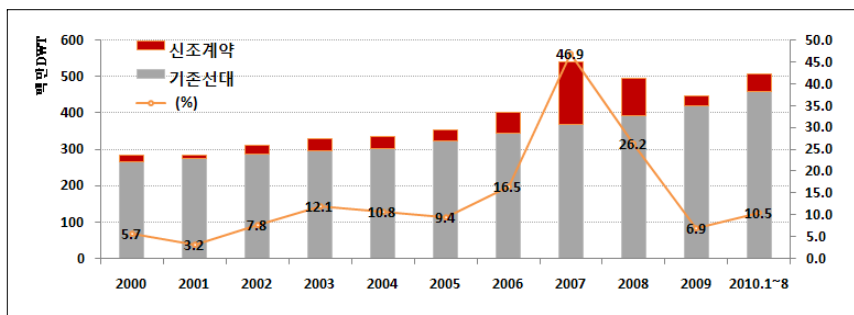


자료 : Clarkson, KMI

2010년, 건화물선 신조계약은 증가세

- 2010년 신조계약은 위기 이전수준인 기존 선대 대비 10.5% 수준으로 회복, 저가의 선박자산 투자로 미래 경쟁력 확보 차원

| 그림 1-6 | 건화물선 신조 계약 추이

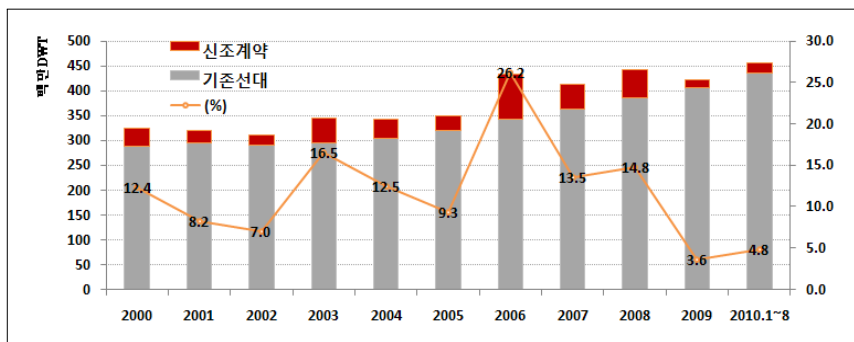


자료 : Clarkson, KMI

2010년 들어 유조선 신조계약은 저조

- 위기 이후 급락한 신조계약은 2010년 들어서도 기존 선대 435백만DWT의 4.8% 수준으로 저조

| 그림 1-7 | 유조선 신조 계약 추이

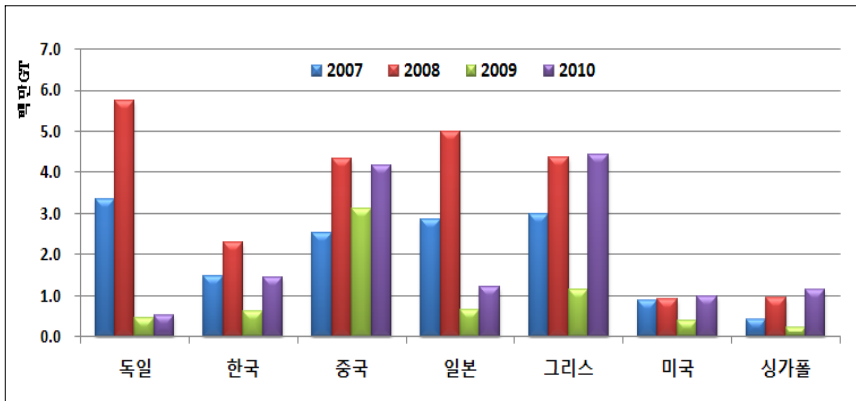


자료 및 주 : yoy 기준. Clarkson, SIN

■ 위기 이후, 중국, 그리스는 집중적으로 선박 투자

- 위기 이전 대규모 투자 수준으로 선대 확보, 중국과 그리스가 세계 주요 선박투자의 62%를 차지
- 한국은 2010년 들어 2009년 대비 2배 수준 발주

| 그림 1-8 | 국가별 신조 계약 추이

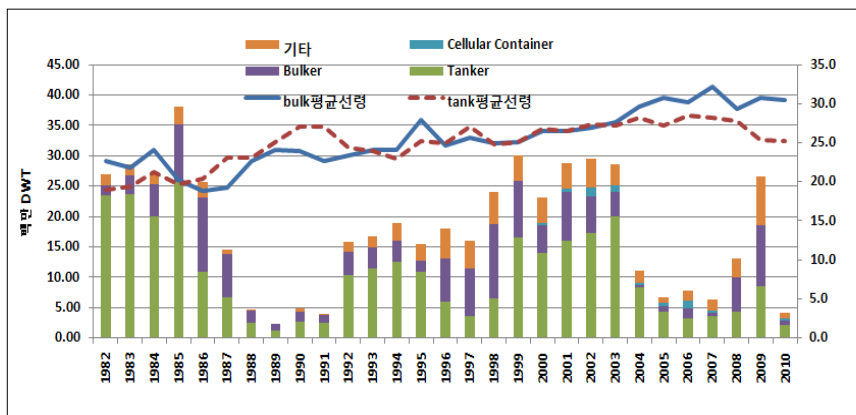


자료 : Clarkson, SIN

■ 해운경기 회복으로 2010년 해체량 급감

- 2009년 32백만DWT의 해체실적으로 2003년 이후 큰 폭으로 증가
 - 건화물선은 약 10백만DWT, 유조선은 약 8.5백만DWT 해체
- 2010년 3분기까지 4.2백만DWT의 해체로 급감
 - 건화물선은 약 70만DWT, 유조선 2.1백만DWT 정도 해체
- 1987-91년의 5년간과 2004-08년의 5년간 선박해체 실적 매우 저조했으며 그후 선박해체 증가
- 고선령과 환경등의 측면에서 해체량 증가 예상
 - 현재 벌크선 평균선령은 30년 수준으로 고령선박이 많음. 케이프사이즈 선형에서 25년이상 비중이 6%이며 20년이상은 16%를 차지

| 그림 1-9 | 해체실적 추이



자료 : Clarkson, SIN

제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망

1 컨테이너선 시황변화의 특징

1) 운임

원양항로

- 2010년 들어 원양항로의 운임은 1분기 다소 가격변동을 보인 이후 2, 3분기 상승세를 유지하고 있음
 - 이는 세계 경제가 위기 국면에서 벗어나 서서히 회복과정에 진입하였으며, 선사들의 감속운항, 컨테이너 박스 부족에 따른 공급 측의 충격이 작용한 것으로 판단됨
- 중국 상해항운교역소에서 발표하는 컨테이너선운임지수 CCFI는 초호황기인 2007-2008년 수준으로 회복
 - 유럽, 미서안, 미동안 항로의 경우 2009년 9월 대비 각각 46.5%, 35.8%, 23.6%의 상승률을 보였음
 - 2008년 4분기 1060 → 2010년 3분기 1200.8
 - 최고치는 1214.7(2010.8.27)로 초호황기 수준인 2007~2008년 수준 회복
- KMI 원양항로 운임지수에 따르면 2009년 연평균 운임지수에 비해 3분기 운임지수는 각 항로별로 4~11 포인트 상승함

| 표 2-1 | KMI 조사 원양 컨테이너항로 운임지수

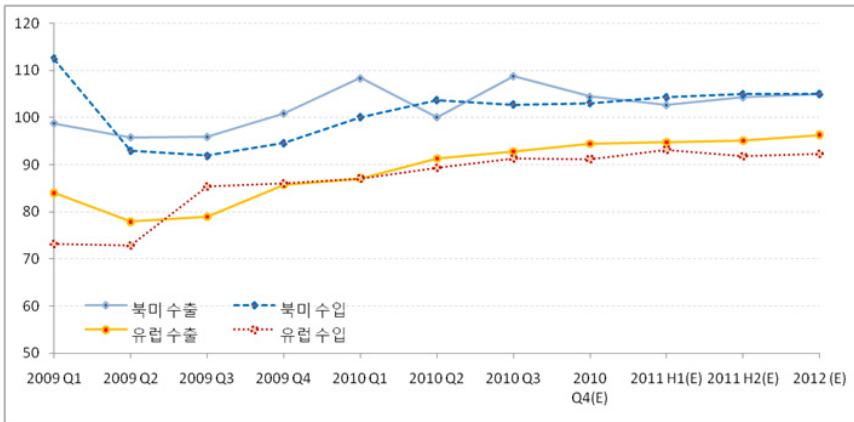
(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008년	2009년					2010년		
		연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4
북미 항로	수출	109.9	98.8	95.8	95.9	100.9	97.9	108.4	100.1	108.9
	수입	119.7	112.5	93.0	91.9	94.6	98.0	100.1	103.7	102.8
유럽 항로	수출	111.1	84.0	77.9	79.0	85.7	81.7	87.1	91.3	92.8
	수입	98.2	73.2	72.9	85.4	86.0	81.9	87.1	89.3	91.3

자료 : KMI 패널 조사.

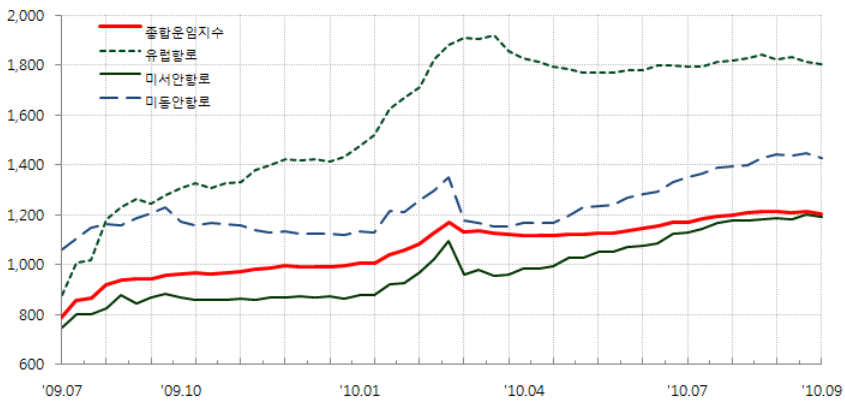
- 북미항로의 2010년 2분기 수출 운임지수는 이전 분기 예상보다 9.7포인트 하락, 2분기 대비 3분기 운임지수의 경우 수출이 8.8포인트 상승할 것으로 전망했으나 수입은 0.9포인트의 소폭 하락을 전망
 - 2분기의 경우 선박의 증가에 비해 연중 물동량 증가가 적어 운임률이 소폭 하락
 - 3분기는 7월 성수기에 따른 물동량 증가와 부분적인 성수기 할증료 등이 시행됨에 따라 운임지수가 2분기 대비 상승할 것으로 전망하는 의견이 다수
- 유럽항로의 2010년 2분기 수출, 수입 운임지수는 이전 분기 예상과 큰 차이 없으며, 2분기 대비 3분기 운임지수는 각각 1.5, 2.0 포인트 상승할 것으로 전망
 - 물동량은 지속적인 증가세가 유지 될 것으로 전망되나, 수출 운임지수의 경우 신설노선에 대형선(10,000TEU급)투입재개로 수요/공급면에서 공급강세로 운임인상은 어려울 것이라는 의견도 제시됨
 - 수입 운임지수의 경우, Chinashipping, MSC, Evergreen 등 일부선사의 적극적 마케팅으로 운임의 일부 하락이 예상된다는 의견도 제시됨

| 그림 2-1 | KMI 조사 원양 컨테이너항로 운임지수



자료 : KMI 패넬 조사.

| 그림 2-2 | CCFI(중국컨테이너운임지수) 원양항로 운임추이

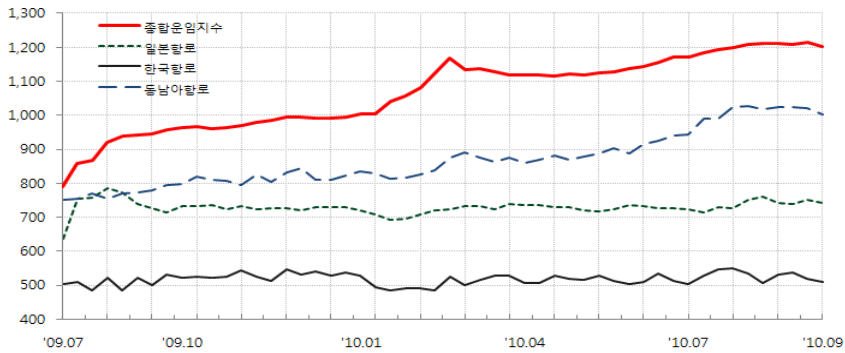


자료 : 상해항운교역소, KMI 분석.

근해항로

- 근해항로의 3분기 평균 CCFI는 일본, 한국, 동남아 항로가 각각 737.75, 526.15, 1006.53로 2분기 대비 1.3%, 2.0%, 12.8% 상승
- KMI 근해컨테이너 2010년 2분기 운임지수를 살펴보면, 동남아항로의 수출 운임지수가 이전 분기 예상보다 0.3포인트 상승한 것을 제외하면, 기타 항로들은 이전 분기 예상과 큰 차이 없으며, 동남아 수입, 한려 수출을 제외한 나머지 항로는 3분기 운임지수가 2분기와 비교해 다소 낮아질 것으로 전망
 - 동남아항로에서 2분기 운임지수가 예상보다 상승한 이유는 세계경기 안정화 및 중국/아세안 국가 간의 물동량 증가로 물량회복세가 뚜렷하고, 세계 정기선 시황회복에 따라 극동 발 구주 향, 중동 향 및 인도 향 물량 증가에 따라 원양선사들의 선복이 이들 지역에 몰림에 따라 극동 발 동남아 향 화물에 대한 선복수요가 증가했기 때문으로 보임

| 그림 2-3 | CCFI(중국컨테이너운임지수) 근해항로 운임추이



자료 : 상해항운교역소, KMI 분석.

| 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	3/4
동남아 항로	수출	118.8	85.2	81.2	88.8	91.8	89.7	90.6	92.1	93.5
	수입	112.5	89.8	91.8	79.3	82.7	82.6	81.6	83.2	83.9
한중 항로	수출	70.2	60.1	70.8	68.4	73.7	66.7	77.0	79.5	81.4
	수입	80.0	66.2	68.9	71.7	74.8	70.9	76.3	72.6	71.7
한일 항로	수출	94.5	86.7	76.3	83.8	84.5	85.0	84.8	83.0	82.7
	수입	86.5	78.5	84.7	73.0	76.2	76.1	76.8	76.5	76.0
한러 항로	수출	100.1	81.9	81.8	73.5	79.2	77.4	79.7	77.9	77.3
	수입	98.2	86.2	75.0	69.2	72.9	77.5	72.7	78.3	78.3

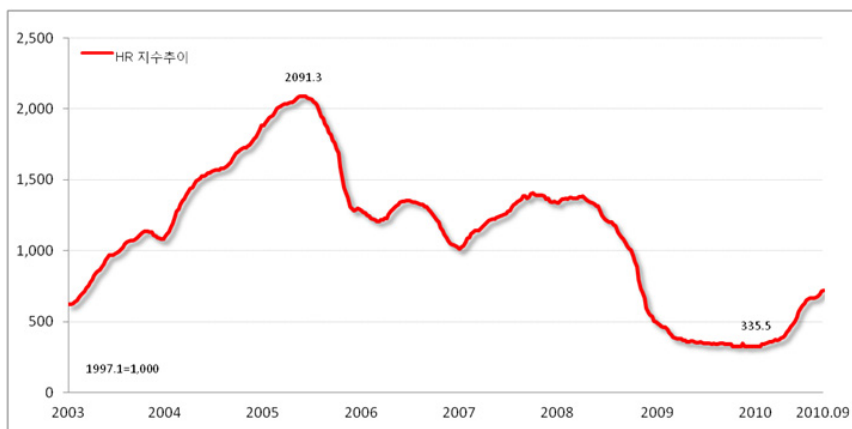
자료 : KMI 패널 조사.

2) 용선료

HR지수 추이와 전망

- 컨테이너용선지수(Howe Robinson Container Index)는 금년 1월 335.5포인트 이후 완만한 상승세를 지속하고 있으며, 9월 둘째주 721.7포인트를 기록했음
 - 6월 이후 500포인트를 돌파하면서 호황기가 시작한 2003년 상반기 수준으로 회복
- 용선지수 상승의 원인으로 미국의 수출 진작조치와 소비수요의 증가에 따른 물동량 증가로 선박의 증가가 지속되었기 때문인 것으로 풀이됨
- 아시아에 비해 유럽 선주들의 용선수요가 늘면서 용선료 상승의 원인이 됨

| 그림 2-4 | HR지수 추이



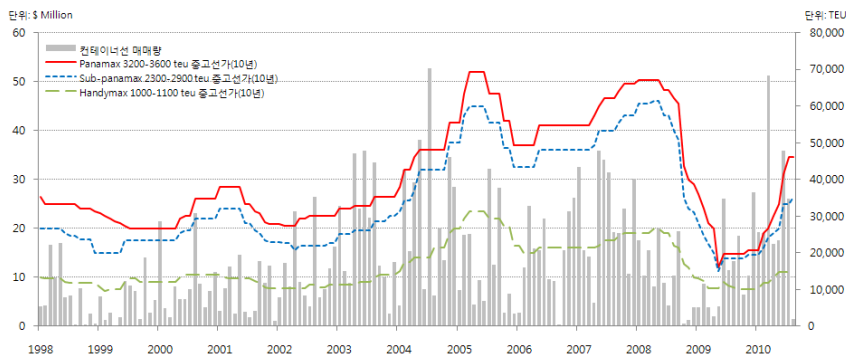
자료 : KMI 분석.

3) 중고선가

2010년 컨테이너선 매매, 전년 동기 대비 감소

- 2010년도 3분기 컨테이너선 평균 중고가는 Panamax급 34.5백만달러, Sub-panamax 26백만달러로, Handymax급 11백만달러를 기록해 전년 동기 대비 각각 31.8%, 21.9%, 3.1% 상승했음
 - 2010년 8월 컨테이너 중고선 매매량은 전년 동기 대비 88% 감소, 이는 호황기인 2004년도 수준임
- 또한, 중고선 가격도 금년 1월 이후 지속적인 상승세를 보이고 있는데, 특히 파나막스급 중고선가의 상승세가 두드러짐
 - 3,200TEU 파나막스급 중고선 최고치 : 34.5백만달러(2010.09), 최저치 : 15.5백만달러(2010.01)

| 그림 2-5 | 컨테이너선 매매량, 매매가 추이



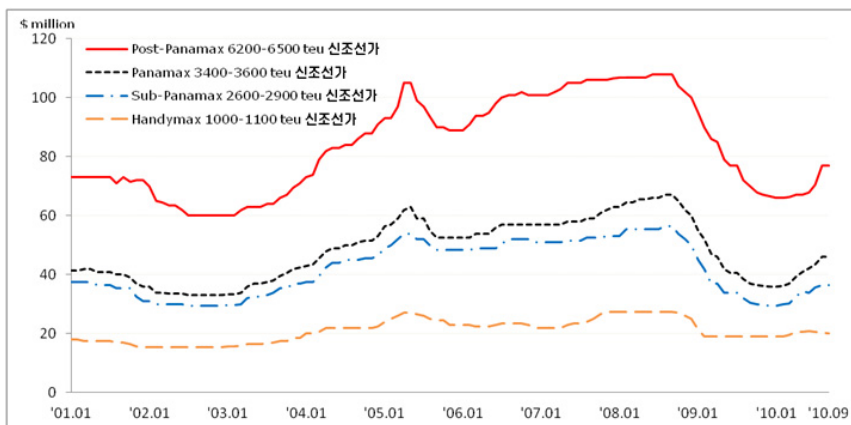
주 : Clarkson자료, KMI 분석

4) 컨테이너선 신조선가 추이

2010년 신조선가 상승세 지속

- 포스트 파나막스급 컨테이너선 신조선가는 2009년말 이후로 상승세를 지속해 2010년 현재 6,700만 달러임
 - 이는 최근 철강가격의 상승으로 후 국판가의 상승 등 원자재 가격 상승 및 급격한 선가 하락에 따른 반작용에 따른 것으로 판단됨
 - 호황기인 2004년 상반기 수준으로 회복
 - 6,200TEU 포스트파나막스급 신조선 최고치 : 77백만달러(2010.09), 최저치 : 66백만달러(2010.01)
- 이에 반해, 중소형 컨테이너선의 신조선가는 2분기기에 비해 소폭 상승
 - 3분기 파나막스, sub-파나막스의 신조선가는 2분기 평균가에 비해 10.6%, 7.7%, 상승하였으나, 핸디막스의 신조선가는 2.0% 감소하였음

| 그림 2-6 | 컨테이너선 신조선가 추이



주 : Clarkson자료, KMI 분석

2 컨테이너선 수급 현황과 전망

1) 수요 전망

2010년 물동량, 전년대비 11.3% 증가한 1억 3,800만 TEU 예상

- 미국발 금융위기 이후 2009년 물동량은 전년 대비 9.5% 감소하였으나 소비수요가 호전될 것으로 예상됨에 따라 2010년에는 1억 3,800만 TEU, 2011년에는 1억 5,300만 TEU를 기록할 것으로 예상됨
- 2010년 2분기 말에 예측한 2010년 물동량은 1억 3,600만 TEU이었으나 미주 및 유럽의 수요가 호전될 것으로 예상되어 2010년 8월에 예측한 금년 물동량은 이 보다 200만 TEU 상승한 1억 3,800만 TEU로 전망됨

2011년 물동량, 금융위기 이후인 2009년에 비해 11.3% 증가 전망

- 2009년 124백만 TEU → 2010년 138백만 TEU(전년 대비 11.3% 증가)
- 2011년 세계 컨테이너 해상물동량은 153백만 TEU로 2010년 대비 10.9% 증가
 - ※ 중국, 미국, OECD 등 주요국 산업생산율 모두 플러스 성장
 - 주요국의 산업생산 증가율은 분석기간인 1997년 이후 최대 증가율을 보이고 있음

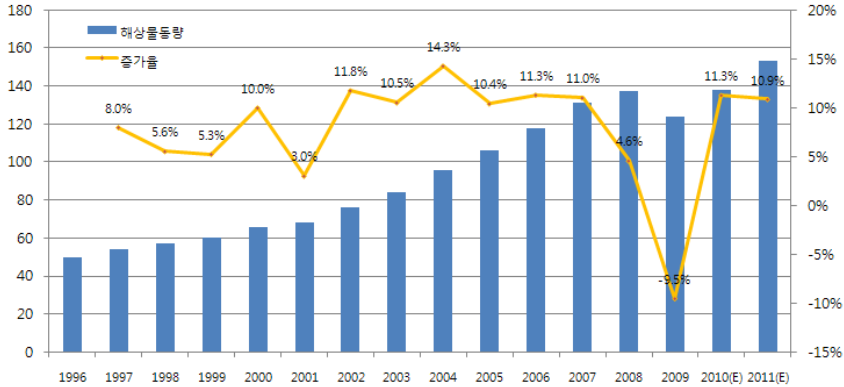
| 표 2-3 | 세계 컨테이너 해상물동량 추이 및 전망

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)	138
2001	68	2006	118	2011(E)	153

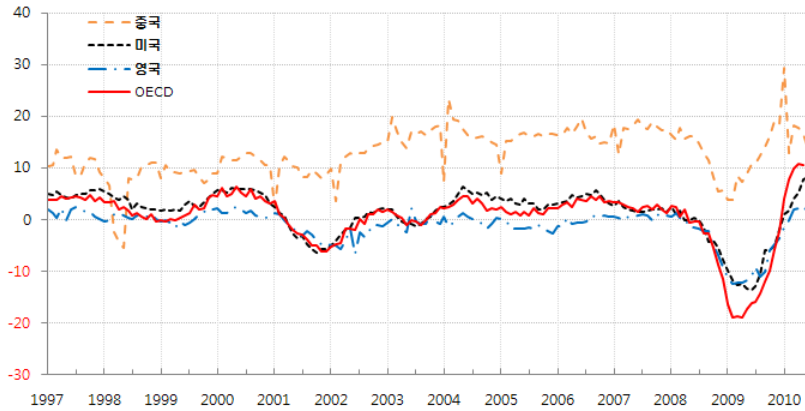
자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly 각연호, Aug 2010.

| 그림 2-7 | 세계 컨테이너 해상물동량 증가율 추이 및 전망



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

| 그림 2-8 | 주요국 산업생산 증가율 추이 전망



주 : 1997년 1월~2010년 8월 분석.

자료 : Clarkson, KMI 분석.

2010년 북미 및 유럽항로 물동량, 2008~2009년 마이너스 성장에서 벗어나 플러스 성장 전망

- 2010년 북미항로의 물동량은 2,030만 TEU로 2009년 대비 10.3% 증가할 것으로 전망됨
 - 최근 미국의 소비동향을 살펴보면, 컨퍼런스 보드의 소비자심리지수 (Consumer Confidence Index)¹⁾는 8월 53.5p로 7월 51.0에 비해 2.5p 상승
 - 컨퍼런스 보드의 다른 지수인 소비자 현재지수(Present Situation Index)는 24.9로 지난달 26.4에 비해 1.5포인트 하락, 기대지수(Expectations Index)는 72.5로 지난달 67.5에 비해 5포인트 상승²⁾
 - 특히, 미국의 수출드라이브 정책 등이 호전요인으로 작용할 전망이다
- 2010년 유럽항로의 물동량은 1,720만 TEU로 2009년 대비 19.4% 증가할 것으로 전망됨
 - 연초 예상보다 유럽 금융 불안이 다소 희석되어, 소비가 회복되면서 유럽항 물동량이 늘었음
 - 또한 유로존 8월 경기신뢰지수가 101.8을 기록해 지난달의 101.1보다 상승하였으며, 최근 2년 중 최고 수준을 기록 했으며 실업률은 4개월 연속 10%대를 유지해 경제회복은 미흡한 양상을 보임

1) 미국의 민간그룹인 컨퍼런스보드가 매월 마지막 화요일에 발표하는 경기선행지수
미국의 민간 조사그룹인 컨퍼런스보드(Conference Board)가 매월 마지막 화요일 오전 10 시에 발표하는 지수로, 미국의 경제 상태를 나타내는 경기선행지수의 하나임
미국의 통화정책을 결정할 때 통화 당국자들이 가장 관심을 두는 경제지표들 가운데 하나로, 현재의 지역경제 상황과 고용 상태, 6개월 후의 지역경제, 고용 및 가계 수입에 대한 전망 등을 조사해 발표한다. 지수는 1985년 평균치를 100으로 기준해 비율로 표시
소비자신뢰지수가 상승하면 발표 당일 주식시장에서는 다우-존스평균주가와 나스닥지수가 모두 상승해 긍정적인 영향을 미쳐 경기둔화에 대한 염려가 적어지는 반면, 하락하면 반대현상을 보이는 것이 일반적임

2) The Conference Board, The Conference Board confidence Index Increases, 2010. 08. 31

- 2011년에는 초호황기인 2007년 해상물동량 돌파 전망
 - 2008년 20.5백만 TEU → 2010년 20.3백만 TEU (2008년 수준 회복 전망)
 - 2011년 22.2백만 TEU

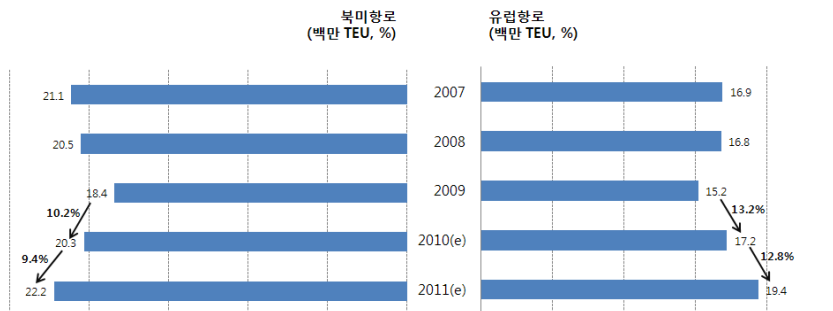
| 표 2-4 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU

구분		2007년	2008년	2009년	2010년(E)	2011년(E)
북미항로	물동량	21.1	20.5	18.4	20.3	22.2
	증가율	4.3%	-2.8%	-10.2%	10.3%	9.4%
유럽항로	물동량	16.9	16.8	15.2	17.2	19.4
	증가율	14.2%	-0.6%	-9.5%	19.4%	12.8%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, Aug 2010.

| 그림 2-9 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망



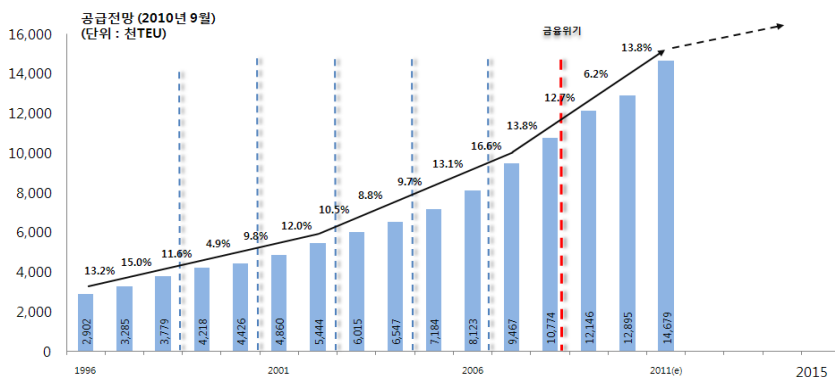
자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, Aug 2010, KMI 분석.

2) 공급 전망

컨테이너선 공급량은 장기적으로 시황 개선에 부담으로 작용

- 2010년 컨테이너 공급량, 최근 10년 간 최저 증가율 6.2% 기록 전망
 - 2010년 컨테이너 공급량은 1,290만 TEU 전망되는데, 이는 전년 대비 6.2% 증가
 - 특히, 이는 2000년 이후 최저 증가율을 기록할 것으로 전망됨
- 2011년 컨테이너 공급량은 전년대비 13.8% 증가 전망임

| 그림 2-10 | 컨테이너선 공급전망

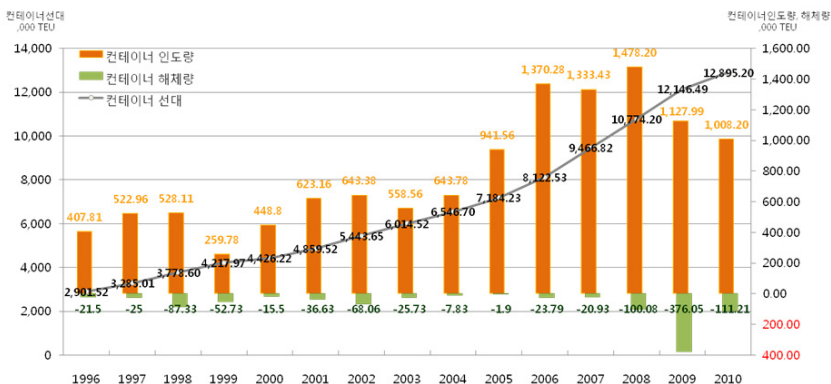


자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, Aug 2010, KMI 분석.

- 2010년 8월말 기준 인도량은 1,008천 TEU로 전년 동기 대비 26% 증가했으며, 2010년 연말 예상 인도량은 1,439.4천 TEU로 2009년 대비 27.4%증가할 전망이다
- 2010년 8월말 기준 해체량은 111천 TEU로 전년 동기 대비 58.3% 감소했음

- 다만, 이 같은 인도량 증가와 해체량 감소에도 불구하고 선박공급 증가율은 전년대비 감소할 전망이다

| 그림 2-11 | 컨테이너선 공급 (선대, 인도량, 해체량)



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

| 표 2-5 | 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	-
'10.01		20.6	99.9	334.4	217.3	128.3
'10.04		20.9	99.9	364.3	217.3	128.3
'10.07		20.9	100.1	374.4	213.7	112.9

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

컨테이너선 계선량의 지속적인 감소

- 2010년 7월 중순 기준 총 27만 4,000TEU가 계선된 것으로 추정되었는데, 이는 세계 컨테이너 선박량의 1.9%의 규모임

- 계선량은 2009년 3월 최고치인 141만TEU를 기록한 이후 2010년 2월을 제외한 나머지 기간 동안 지속적인 감소추세를 보임
- 이와 같은 계선량 감소는 신규 서비스 투입, 선박 업그레이드, 감속 운항(slow steaming)과 같은 3가지 원인에 따른 것으로 보이며,
- 계선량 감소는 선박량 증가를 초래할 것으로 보이나, 계선량 규모가 점차 둔화되고 있어 공급증가폭은 크지 않을 것으로 전망

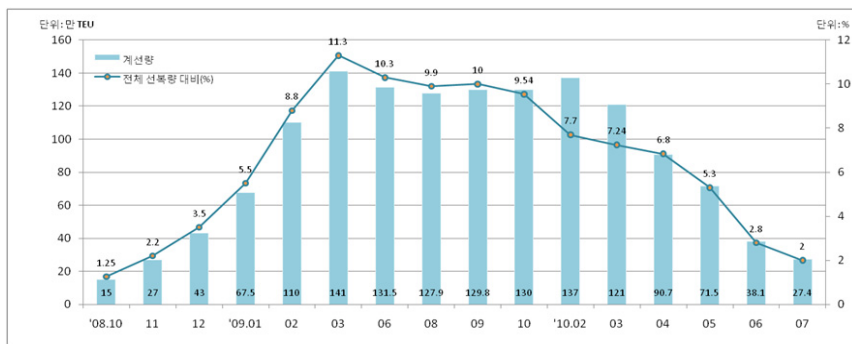
| 표 2-6 | 세계 컨테이너선 계선량 추이

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
'10.07.05	174	34	2.5
'10.07.19	150	27.4	2

자료 : AXS-Alphaliner. 각월호.

| 그림 2-12 | 컨테이너선 계선량 추이

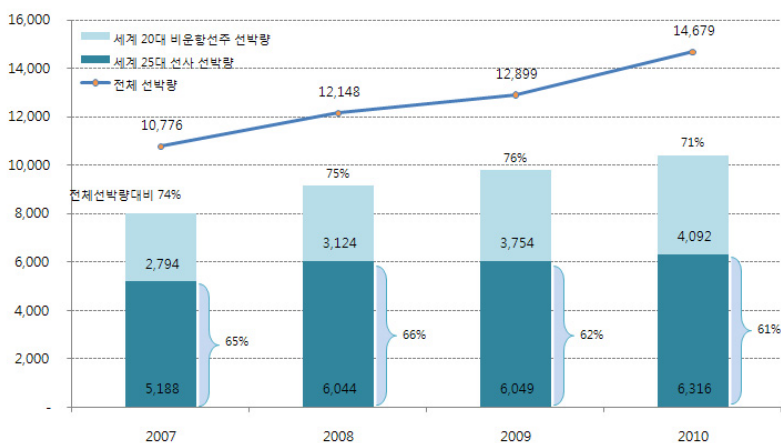


자료 : Alphaliner Weekly, KMI 분석.

비운항선주의 선박량 비율 증가 추세

- 2010년 세계 25대 주요 운항선사 및 20대 비운항선주의 선박량은 각각 616만 TEU, 409만 TEU로 세계 컨테이너선 선박량(14,679만 TEU)의 74%에 달함
 - 2010년에는 비운항선주의 선박소유 비중은 2007년과 2008년의 26%, 2009년 29%보다 다소 낮은 28%로 전망됨
 - 이에 따라 2010년 들어서는 2009년에 비해 운항선주들의 선박공급이 더 늘어날 것으로 파악됨

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



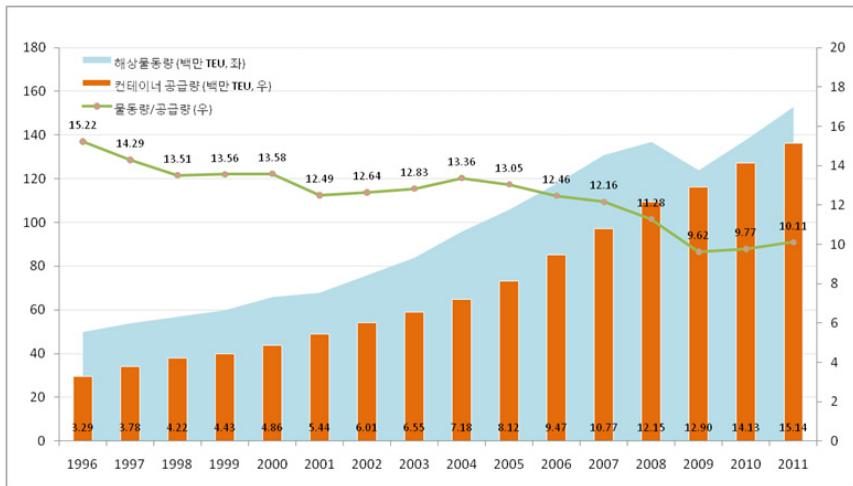
자료 : Clarkson, Container Intelligence Aug 2010년, 각연호.

3) 수급 전망

2010년 완만한 회복의 연장

- 컨테이너선 수급은 2009년 저점을 형성한 이후 2010년에 회복세로 돌아설 것으로 전망됨
- 공급량에 비해 물동량의 증가세가 더 빠르게 나타날 것으로 예상되어 2011년까지 점진적인 회복세가 지속될 전망이다

| 그림 2-14 | 컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : Clarkson.

3 컨테이너선 시황 전망

1) 원양항로

패널, 2010년 전망을 2분기 전망치 보다 소폭 하향 전망

- 2010년 북미항로 운임지수는 지난 2분기 전망치보다 수출과 수입 항로 모두 각각 4.0, 0.3포인트 하락 조정
 - 수출의 경우, 물동대비 선복량 증가로 인해 운임이 하락 될 것이라는 의견이 다수였음
 - 수입항로의 경우, 장기적으로 물동량은 완만한 증가세가 지속되고, 특별한 감소 요인이 없으나, 선복량의 증가에 따라 운임 수준은 유지 내지 소폭 인상이 예상된다는 의견이 우세함
- 유럽항로의 경우 수출 항로는 0.4포인트 상승, 수입 항로는 0.2포인트 하락 조정
 - 유럽항로는 유럽경제의 불확실성이 대두되어 수급 불균형에 대한 우려가 존재하나, 장기적으로 보았을 때 물동량의 완만한 증가가 예상되어 큰 폭의 변동은 없을 것으로 판단됨

| 표 2-7 | 2010년 3분기 원양항로 운임지수 조사

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

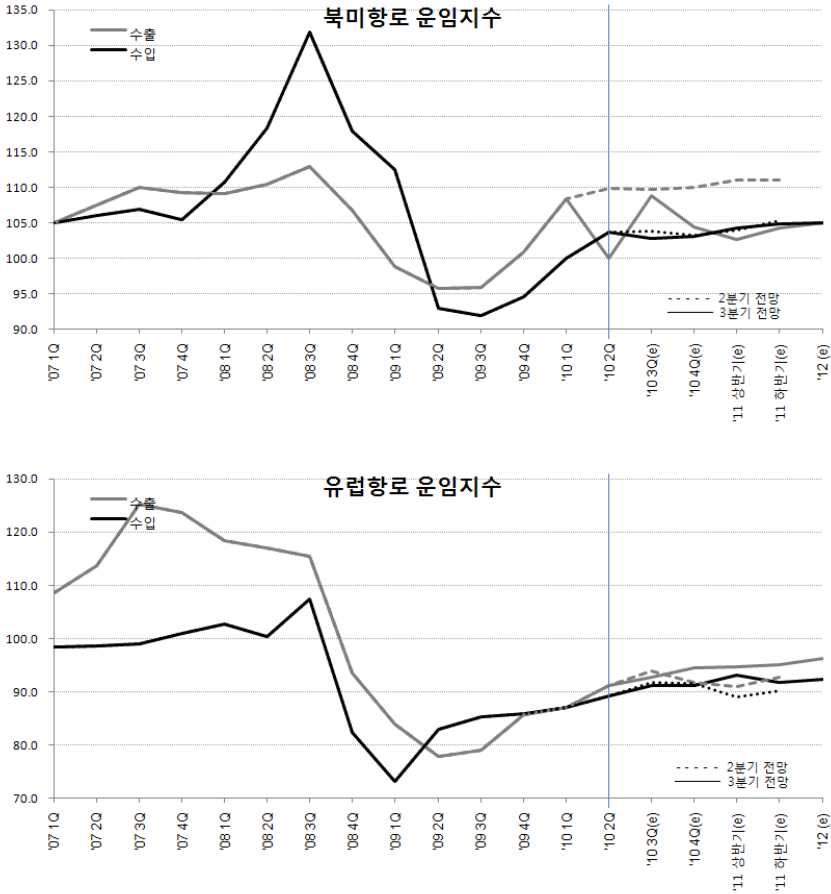
구분	항로	수출입	전망시점				
			2010년 4분기전망	2010년 전망	2011년 상반기	2011년 하반기	2012년 전망
원양 항로	북미	수출	104.4 (-5.6)	105.5 (-4.0)	102.7 (-8.3)	104.3 (-6.7)	105.0
		수입	103.1 (-0.2)	102.4 (-0.3)	104.3 (0.3)	104.9 (-0.4)	105.0
	유럽	수출	94.4 (2.6)	91.4 (0.4)	94.7 (3.7)	95.1 (2.4)	96.3
		수입	91.2 (-0.4)	89.7 (-0.2)	93.2 (4.1)	91.8 (1.5)	92.3

주 : () 는 6월 조사와의 차이,
자료 : KMI 패널 조사

원양항로, 2010년 하반기 이후 유지 전망

- 북미항로, 소폭의 하락 전망
 - 수출물량은 꾸준히 증가하고 있으나, 추가 선박의 투입과 2011년 2012년에는 신조 선박들의 증대로 소폭의 운임하락을 예상하고 있음
 - 한편, 전체적인 선박량의 증가가 예상되는 가운데 '10년 4분기와 '11년 1분기는 선사들의 적절한 선박량 조절로 현재의 운임 수준이 유지 될 것이라는 시각도 다수 존재함
- 유럽항로, 운임 강세 전망
 - 장기적으로 물동량의 완만한 증가가 예상되며 선박량 증가를 고려할 때 소폭의 운임 인상이 가능하리라 예상됨
 - 이러한 긍정적 시각에 따라 2분기 대비 3분기의 운임지수가 상향 조정되었음

| 그림 2-15 | 분기별 원양(북미, 유럽)항로 시황전망



주: 점선은 지난 분기시점의 전망치, 실선은 3분기 전망치
 자료 : KMI 패넬 조사

2) 근해항로

동남아 항로를 제외한 나머지 근해 항로, 2010년 전망을 2010년 2분기전망치 소폭 하향 전망

- 2010년 근해항로의 운임지수는 한중 수출, 한일 수출 수입, 한러수입항로가 지난 2분기에 비해 낮게 조사되었으나 그 폭의 정도가 0.1~0.3으로 크지 않으며, 다소 높게 조사된 동남아 수출 수입, 한러수입항로 역시 그 폭의 정도가 0.6~1.5정도임
- 물동량이 증가할 것이라는 예측 속에서도 노선 경쟁의 심화와 환율의 문제, 대체운송 등에 따라 근해항로의 전체적인 운임은 약보합세를 보일 것이라는 의견이 우세함

표 2-8 | 2010년 3분기 근해항로 운임지수 조사

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

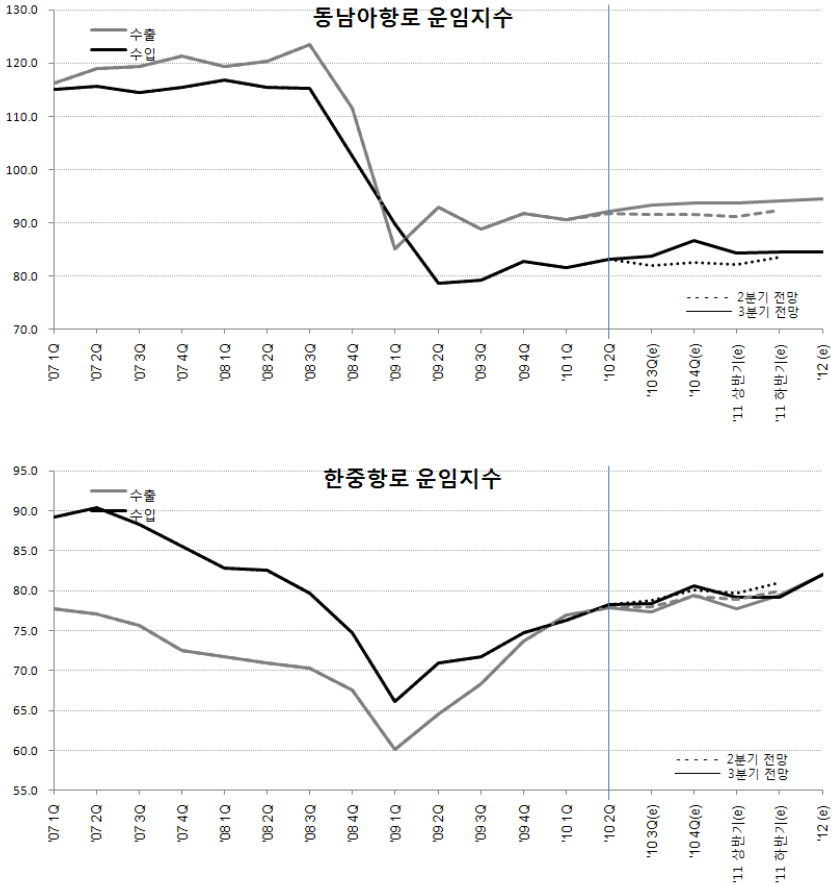
구분	항로	수출입	전망 시점				
			2010년 4분기전망	2010년 전망	2011년 상반기	2011년 하반기	2012전망
근해항로	동남아	수출	93.8 (2.3)	92.5 (1.1)	93.8 (2.5)	94.1 (1.8)	94.5
		수입	86.7 (4.1)	83.8 (1.5)	84.4 (2.1)	84.5 (1.0)	84.5
	한중	수출	79.4 (0.1)	77.9 (-0.1)	77.8 (-1.1)	79.5 (-0.5)	82.0
		수입	80.6 (0.5)	78.4 (0.0)	79.1 (-0.6)	79.2 (-1.8)	82.0
	한일	수출	82.4 (-1)	83.2 (-0.3)	83.1 (0.2)	84.6 (0.8)	84.8
		수입	75.4 (-1)	76.2 (-0.3)	77.2 (1.6)	79.5 (3.5)	79.0
	한러	수출	80.5 (0.8)	80.3 (0.6)	84.4 (4.7)	86.8 (6.8)	84.7
		수입	72.8 (0.3)	72.5 (-0.1)	71.7 (-0.9)	74.1 (1.1)	69.0

주 : () 는 6월 조사와의 차이,
자료 : KMI 패넬 조사

2009년에 비해 운임 개선 크지 않음

- 한중항로를 제외한 동남아항로, 한일항로, 한러항로는 2009년 이후 약 보합세를 계속해서 유지하고 있음
 - 동남아항로의 경우 원양항로의 대형화에 따른 중형(4000TEU급) 선형의 동남아 항로 진출 등이 극심한 선복 과잉을 불러올 것으로 예상되어, 장기적으로 동남아 물동량은 안정적인 성장 전망에도 불구하고 1-2년 이내에 큰 폭의 성장은 없을 것으로 예측됨
 - 한중항로의 경우 물량이 점진적으로 증가세를 유지하고 있으나, 중국 경기의 연착륙 및 수출입 화물의 감소 및 위안화 환율의 변동 등으로 약세가 유지될 것으로 예상됨
 - 한일항로는 점진적인 물동량의 증가세를 보이고 있어 향후 긍정적으로 시황을 전망하고 있으나, 지속적인 일본 경기 침체에 따른 물동량 둔화로 큰 폭의 운임 상승은 어려울 것으로 예상됨
 - 한러항로 역시 물동량이 점진적 증가세를 유지하고 있으나, 환적화물 위주의 증가가 예상되는 점과 러시아 경제 개발의 지지부진으로 인해 향후의 시황은 다소 약화될 것이라는 의견이 우세함

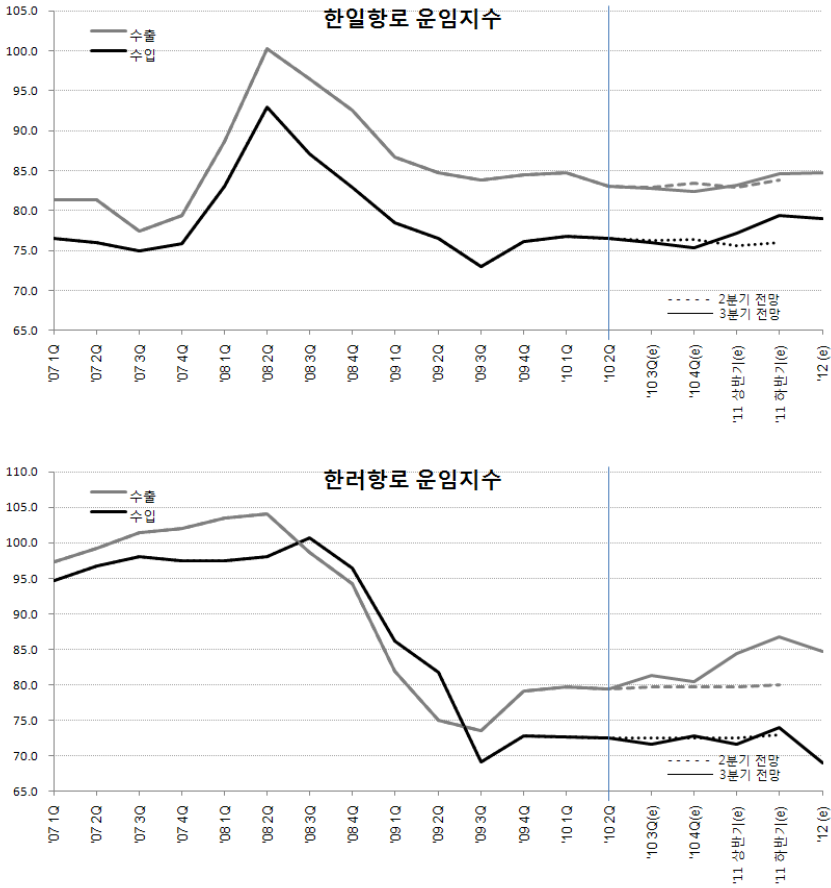
| 그림 2-16 | 분기별 근해(동남아, 한중)항로 상황전망



주: 점선은 지난 분기시점의 전망치, 실선은 3분기 전망치

자료 : KMI 패널 조사.

| 그림 2-17 | 분기별 근해(한일, 한러)항로 시황전망



주: 점선은 지난 분기시점의 전망치, 실선은 3분기 전망치
 자료 : KMI 패넬 조사.

4) 컨테이너선 시장 전망 종합

2010년 하반기 세계경제는 경기회복세를 지속할 것으로 예상되나 상반기에 비해 회복세가 약화되는 ‘상고하저형’의 양상으로 전망

- 미국의 수출강화 정책
 - 오바마 정부의 최우선과제였던 건강보험개혁법안 통과 및 금융개혁법안 완료가 압박함에 따라 대외통상정책에 보다 집중할 수 있는 기반이 마련
 - 미국 정부는 ‘5년 내 수출 2배 달성’을 위해 미국 제품 수출의 장애물을 제거하고 해외시장을 개방하기 위해 총력을 기울일 것으로 보임
- EU, 점진적인 경기회복 예상
 - 유로화의 약세와 유로지역의 경기침체로 인해 EU 지역으로의 수출은 상대적으로 더디게 증가할 전망이다
- 중국, 2010년 전체적으로 확장적인 재정정책에 의한 내수확대, 수출회복 등의 요인으로 경제성장세가 지속될 것으로 전망

컨테이너선 시장 수급, 2010년 불황기 충격에서 벗어나 회복세 시현

- 물동량에 비해 공급량의 증가세가 둔화되고, 선사들이 불경기를 극복하려는 적극적인 감속운항 등의 선대운항으로 수급 개선이 원활할 것으로 평가 됨
- 다만, 8,000TEU급 이상 컨테이너선 인도량이 2011년, 2012년 지속적으로 전망이므로 2011년 이후 공급충격에 대한 대비가 요구됨
 - 2011년 인도량은 111척, 127만 TEU로 2010년 대비 7.1% 늘어날 전망

2011년 이후 시장은 공급 조절 대응이 관건

- 2010년 들어 최근까지 컨테이너선 시장은 금융위기 이후 침체 국면을 완전히 벗어난 양상임

- 이 같이 시황이 호전된 것은 기본적으로 각국의 경제 위기 탈출 정책에 따른 경제 회복이 주된 요인으로 풀이됨
- 직접적으로는 선사들의 혁신적인 전략으로 평가받고 있는 감속운항 (slow steaming), 계선량 조절, 발주된 선박에 대한 인도 연기 등이 주요했기 때문인 것으로 지적됨
- 또한 호황기에 공급량이 확대되었던 컨테이너 장치(box)가 크게 부족하게 된 것도 운임 시장의 상승에 플러스 요인이 되었음
- 따라서 향후 컨테이너선 시장은 기본적으로 세계경제 회복 속도에 따라 물동량이 얼마나 늘어날지도 영향을 미칠 것으로 보이나
 - 그 동안의 시황 개선을 초래한 것은 주로 공급 요인에 따른 것으로 판단되기 때문에 향후에도 수요 측면보다는 공급측면 요인의이 운임 시장에 미치는 영향력이 더욱 클 것으로 예상됨
 - 특히, 컨테이너 장치의 경우 극심한 부족상황이 2011년까지 지속될 것으로 보여 선박량과 무관하게 운임시장에 영향을 미칠 전망
 - 컨테이너 장치는 매년 4~5%가 폐기되고 있으며, 현재 세계적으로 공급이 쉽지 않은 상황임
 - 또한 공급증가 우려에 대응하려는 선사들의 감속 운항이 지속될 것으로 보여 당분간 공급량 조절에 따른 시황 개선이 우세한 것으로 판단됨
- 다만, 2011년 이후 컨테이너 장치의 재생산이 가동되고, 공급량 증가가 선사들의 공급 조절 능력을 크게 넘어서는 경우 운임시장의 변동을 초래할 것으로 전망됨
 - 따라서 향후 운임시장 변동에 크게 영향을 미칠 것으로 보이는 선사들의 공급 조절 전략, 그리고 컨테이너 장치 생산 문제를 충분히 고려한 시장 대응이 필요함

제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망

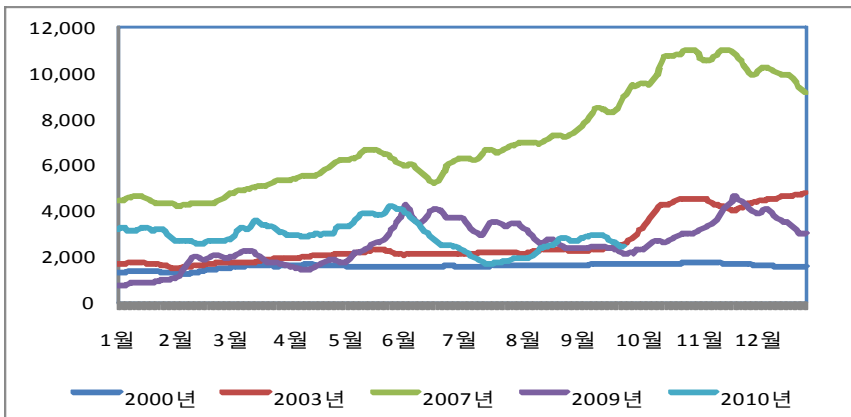
1 건화물선 시황변화의 특징

1) 발틱운임지수 추이

BDI 지수는 9월 현재까지 평균 2,896포인트를 기록

- 2010년을 3,140포인트로 시작한 BDI는 5월 26일 최고점인 4,209포인트를 기록한 이후 7월 10일 연중 최저치인 1,700포인트를 기록한 이후, 반등을 시작하여 9월 현재 2,400포인트 수준을 나타냄
- 9월 현재까지 평균 2,896포인트 수준이며, 이는 2009년 같은 기간 평균치인 2,368포인트에 비해 약 22% 증가한 것임
- 또한 2000년 이후 장기 평균인 3,364포인트에 비해 13% 낮은 수준임

| 그림 3-1 | BDI 주요 연도별 비교

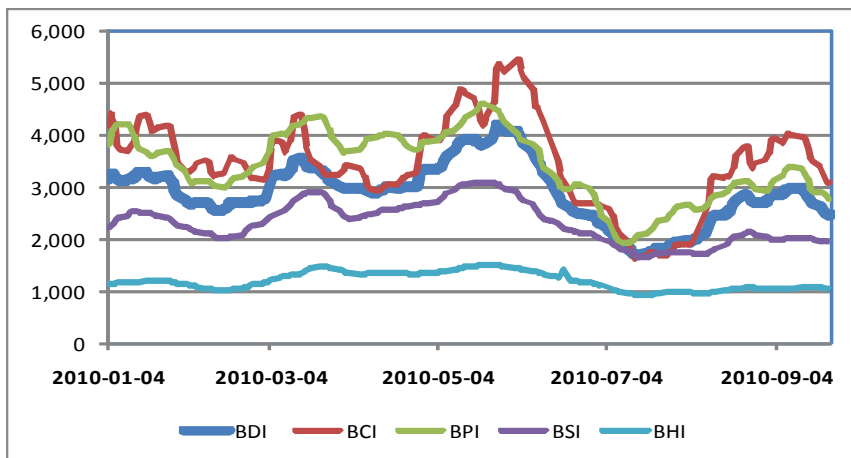


자료 : Clarkson

BDI와 선형별 동조성

- 2010년 9월까지 모든 선형이 동조하는 모습을 보였음
 - 선형이 클수록 변동성은 크게 나타났음
 - 특히 BHI가 변동성이 매우 적은 모습을 띄었음

| 그림 3-2 | 2010년 상반기 발틱운임지수 추이



자료 : Clarkson

- 그러나 변화율 측면에서는 BCI가 압도적으로 설명력이 높았음

| 표 3-1 | BDI 변화율 설명력

구분	BCI	BPI	BSI	BHI
9월 현재까지	81.1%	42.2%	36.2%	11.5%

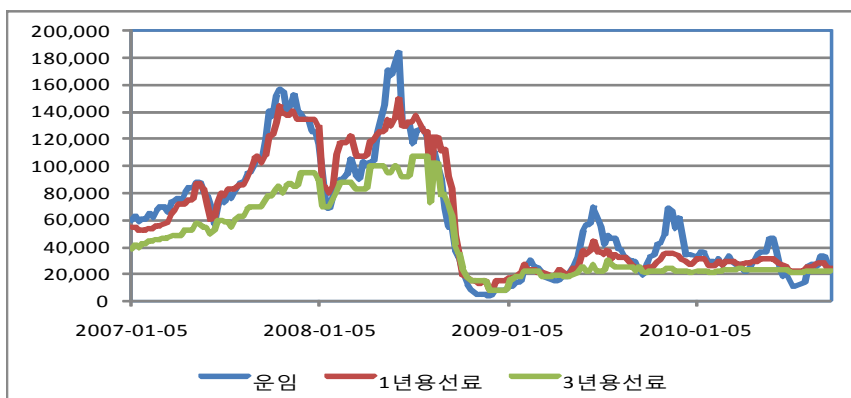
주 : BDI를 각 선형별 지수에 회귀분석하여 도출한 결정계수를 BDI 설명력으로 측정하였음

자료 : KMI 분석

2) 운임 및 용선료

- 케이프, 파나마크스, 핸디막스의 3년 용선료의 경우, 2009년 초 저점을 확인하고 완만한 증가세를 시현하고 있음
- 케이프 선형의 경우, 최근의 운임 변동에도 불구하고 3년 용선료는 거의 변화를 보이지 않고 있음

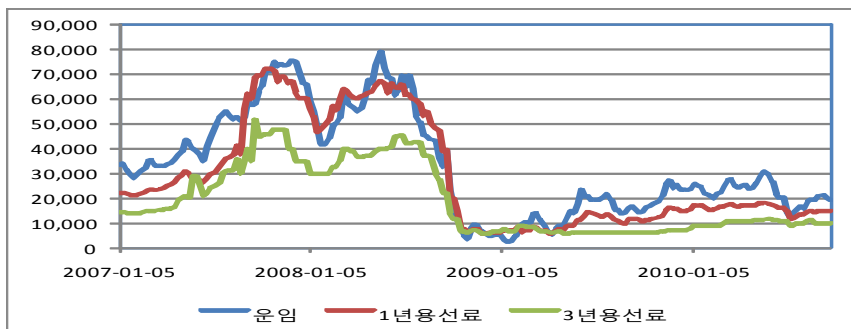
| 그림 3-3 | 케이프 선형의 운임 및 용선료 추이('07년 이후)



자료 : Clarkson

- 파나마크스 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 | 파나막스 선형의 운임 및 용선료 추이('07년 이후)

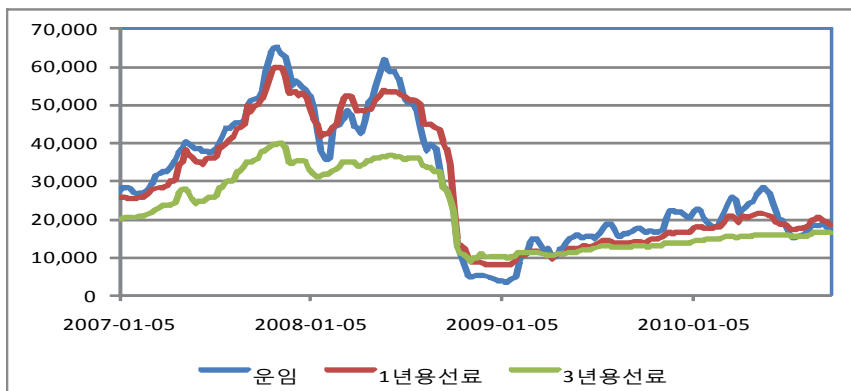


자료 : Clarkson

■ 핸디막스 선형 또한 최근의 운임 하락에도 불구하고 3년 용선료는 거의 변화를 보이지 않고 있음

- 한편, 핸디막스 운임은 2010년 5월 즈음에 2007년 상반기 수준을 회복하기도 했음
- 2010년 상반기 중에는 1년 및 3년 용선료가 지속적으로 상승함

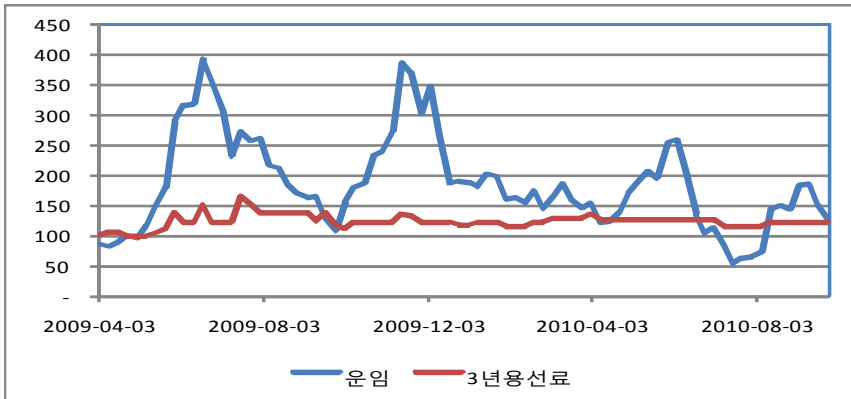
| 그림 3-5 | 핸디막스 선형의 운임 및 용선료 추이('07년 이후)



자료 : Clarkson

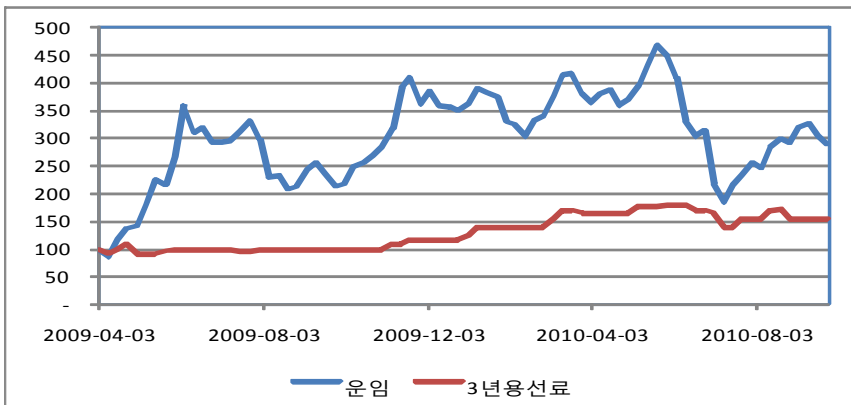
아울러 2009년 4월 이후 케이프, 파나마스, 핸디막스의 3년 용선료의 경우, 단기 운임의 급격한 변동에도 불구하고 안정적인 모습을 보이며 단기운임의 하락 저점으로서 기능하는 것으로 평가됨

| 그림 3-6 | 케이프 선형의 운임 및 3년 용선료 비교('09년 4월 이후)



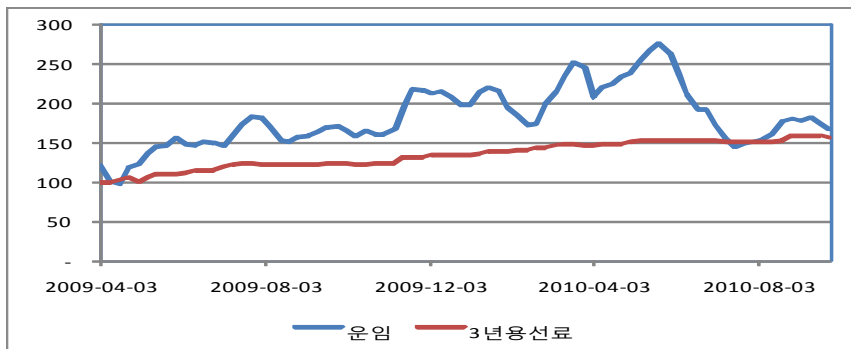
주 : 2009년 4월 24일 운임 및 용선료를 100으로 간주
자료 : Clarkson

| 그림 3-7 | 파나마스 선형의 운임 및 3년 용선료 비교('09년 4월 이후)



주 : 2009년 4월 3일 운임 및 용선료를 100으로 간주
자료 : Clarkson

| 그림 3-8 | 핸디막스 선형의 운임 및 3년 용선료 비교('09년 4월 이후)



주 : 2009년 4월 10일 운임 및 용선료를 100으로 간주

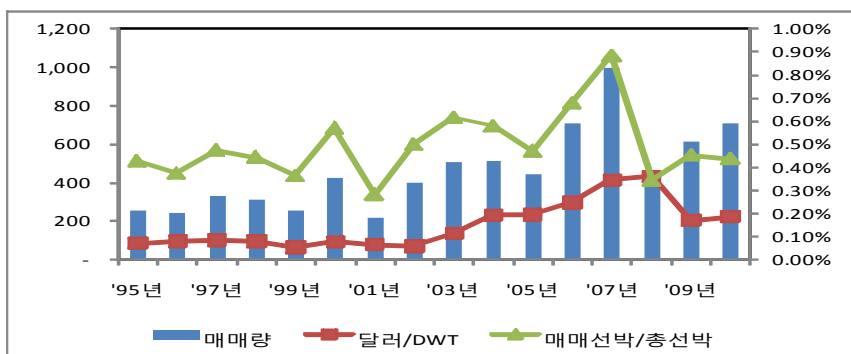
자료 : Clarkson

3) 중고선 시장(지난 2분기 자료와 동일한 패턴 유지)

중고선 시장의 주요 지표는 2003~4년 수준으로 안정화되었음

- 이와 같은 중고선 시장의 안정화는 전 선형에 걸쳐 확인됨

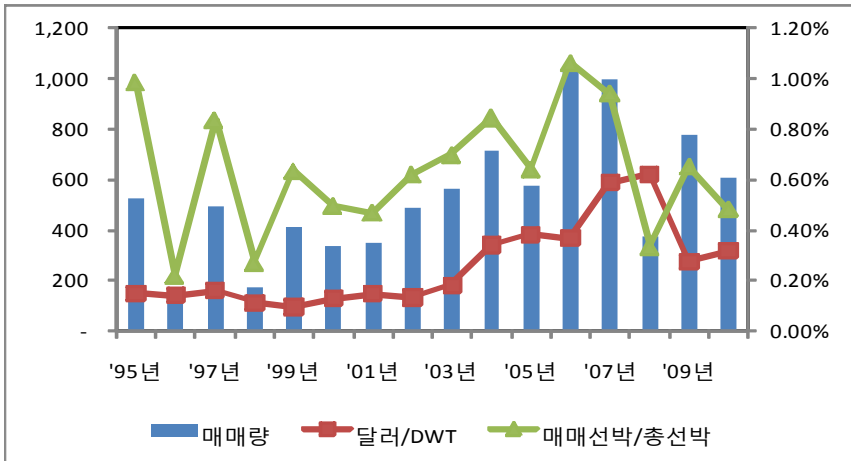
| 그림 3-9 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표(케이프)(각년도 월간 평균)



주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임

자료 : Clarkson

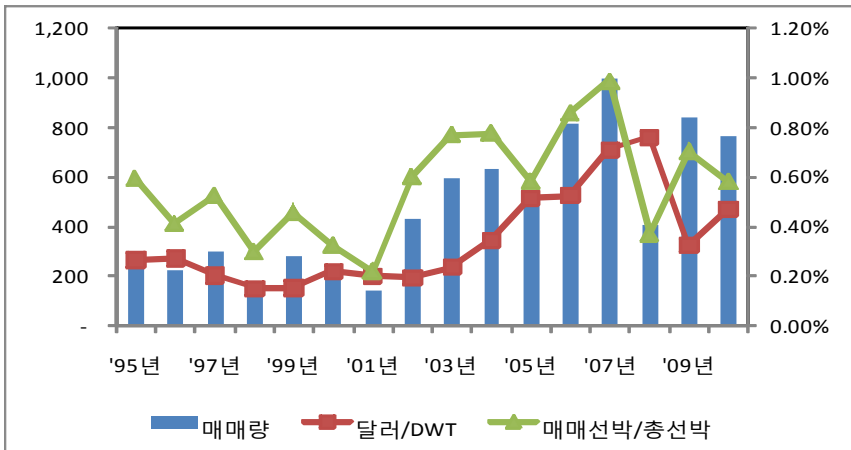
| 그림 3-10 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표(파나마믹스)(각년도 월간 평균)



주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임

자료 : Clarkson

| 그림 3-11 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표(핸디믹스)(각년도 월간 평균)

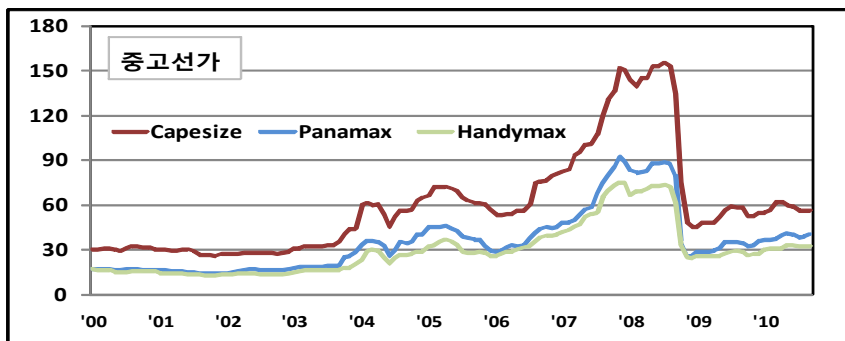


주 : 매매량은 2007년 거래량을 1000으로 기준으로 계산한 것임

자료 : Clarkson

- 특히 중고선가가 3년 용선료와는 달리 2004년 수준으로 상승하는 모습을 보이고 있어, 장기적인 선박자산에 대한 투자심리는 긍정적으로 전환되고 있는 것으로 보임

| 그림 3-12 | 건화물선 중고선가 추이

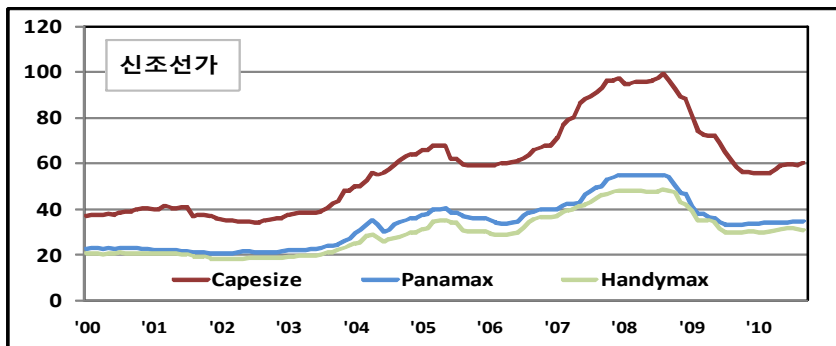


자료 : Clarkson

4) 신조선 시장(지난 2분기 자료와 동일한 패턴 유지)

- 신조선가가 또한 2009년 상반기에 저점을 확인하고 안정화된 모습을 시험하고 있음

| 그림 3-13 | 건화물선 신조선가 추이

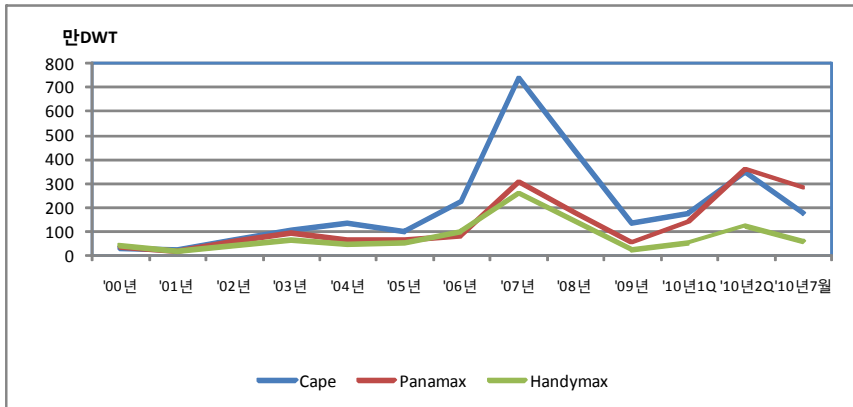


자료 : Clarkson

2010년 2분기 월평균 신조선 발주량이 다소 증가하였으나, 7월 들어 다시 감소하였음

- 낮은 선가에 발주한 선주는 향후 원가경쟁력 확보에 유리하나, 건화물선 시장 전체에는 공급부담을 가중시킬 우려가 있음

| 그림 3-14 | 건화물선 신조선 발주량 추이(월평균)



자료 : Clarkson

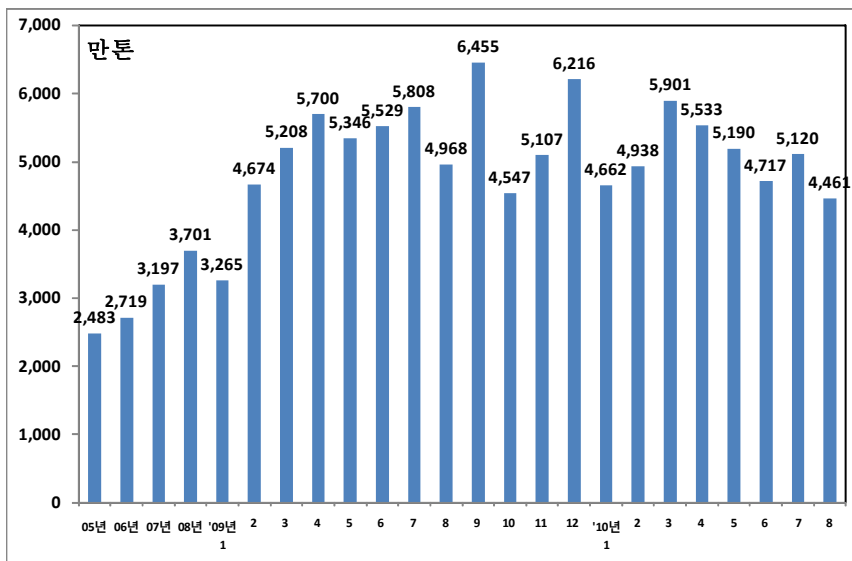
2 건화물선 수급 현황과 전망

1) 수요 현황과 전망

■ 중국의 철광석 수입량이 전년 동기(8월 누적) 대비 0.05% 증가함

- 최근에 중국 부동산 경기 위축, 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 증가가 미미했음
- 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 3-15 | 중국 철광석 월별 수입량 추이



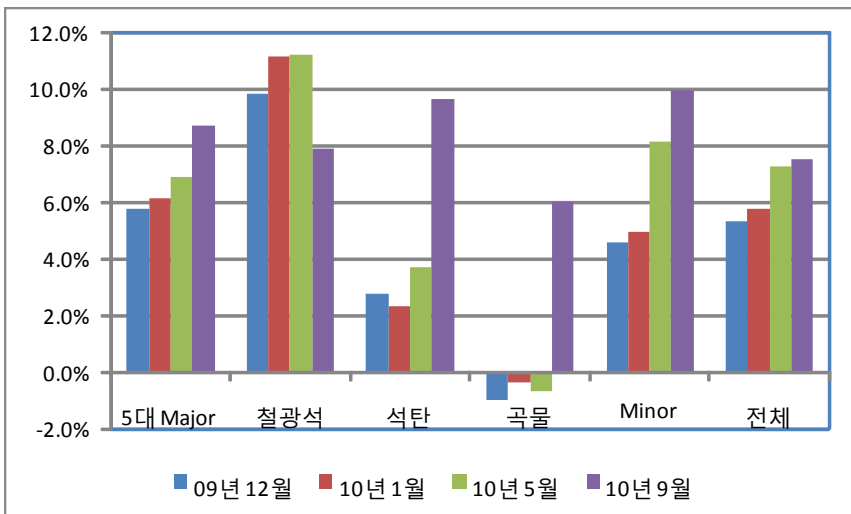
주 : 2005년~2008년 간은 평균 월간 수입량

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 9월에는 7.5%로 상향 조정했음
 - 5대 Major 화물 또한 5.8%에서 8.7%로 상향 조정했음
 - 다만, 화중 측면에서 철광석 증가율 전망치는 하향 조정된 반면, 석탄 및 곡물 전망치는 상향 조정되었음
 - Minor 화물 또한 4.6%에서 10.0%로 상향 조정했음

| 그림 3-16 | 2010년 물동량 증가율 전망치 변경 추이

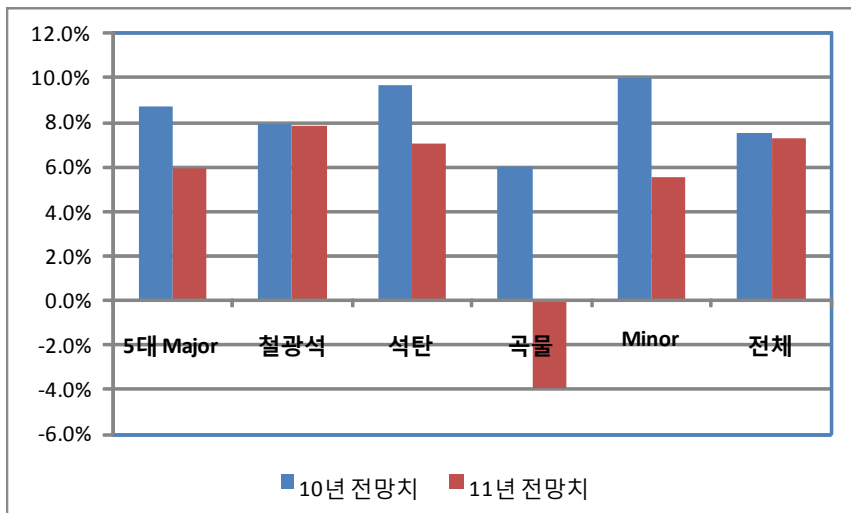


자료 : Clarkson ; KMI 분석

Clarkson의 2011년 물동량 증가율 전망치가 2010년에 비해 다소 낮게 전망되고 있어, 수급 불균형 심화로 이어질 우려가 있음

- 건화물선 전체 물동량 증가율은 2010년 7.5%에서 2011년 7.3%로 0.2%p 낮게 전망하였음
 - 곡물 및 Minor 물동량이 감소하거나 증가폭이 크지 않은 반면에 물동량 규모가 큰 철광석 및 석탄이 7% 이상 증가할 것으로 전망되어 전체 물동량 증가율은 7% 이상이 될 것으로 보임
- 그러나 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 3-17 | 2011년 물동량 증가율 전망치

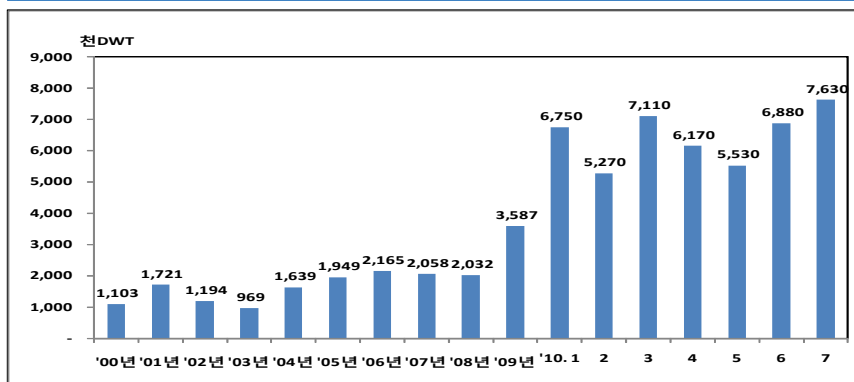


자료 : Clarkson ; KMI 분석

2) 공급 현황과 전망

2010년 7월 월별 신조선 인도량이 763만톤에 달해 공급압력이 막대함

| 그림 3-18 | 벌크선 월별 신조선 인도량 추이

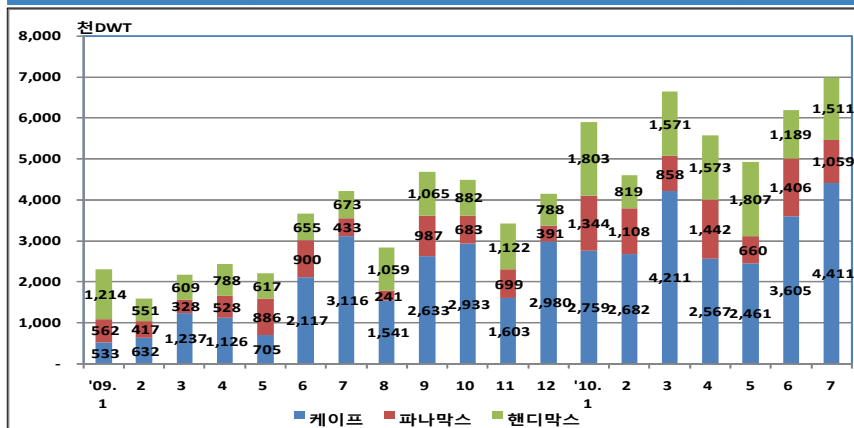


주 : 2000년~2009년 간은 평균 월간 인도량

자료 : Clarkson

2010년 신조선 공급압력은 전 선형에 걸쳐 나타나고 있으나, 특히 최근 들어 케이프 선형의 신조선 인도량이 급격히 증가하고 있음

| 그림 3-19 | 벌크선 선형별 월별 신조선 인도량 추이



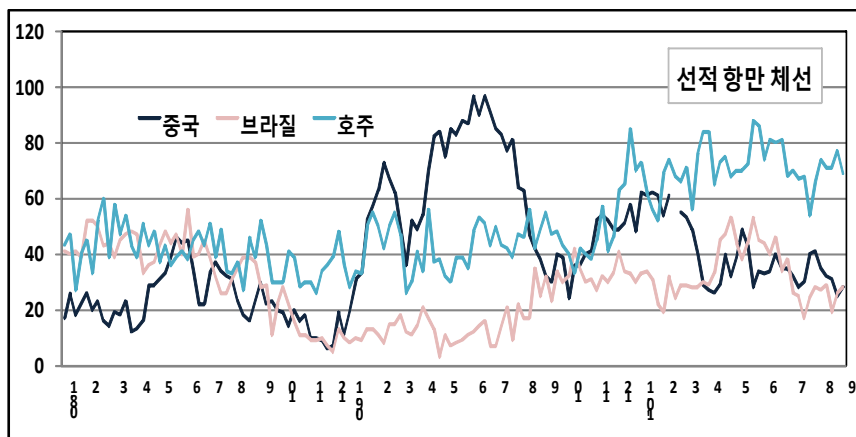
자료 : Clarkson

3) 항만 체선

■ 신조선 인도가 진행되는 가운데, 선형별로 시황이 유지되는 것은 항만체선 문제가 지속되는 것으로 일부 설명이 가능함

- 케이프 선형의 경우, 중국, 브라질, 호주에서 2009년 평균 체선 척수가 약 123척, 2010년 9월 현재 125척임
 - 그러나 중국의 경우 항만 인프라 투자가 지속되고 있어 항만체선이 점차적으로 개선되고 있으며, 최근들어 브라질 항만의 체선도 줄어드는 경향을 나타내고 있음
- 이 같은 항만체선은 시황변동성을 증대시키는 효과를 지님

| 그림 3-20 | 케이프 선형 항만 체선 추이



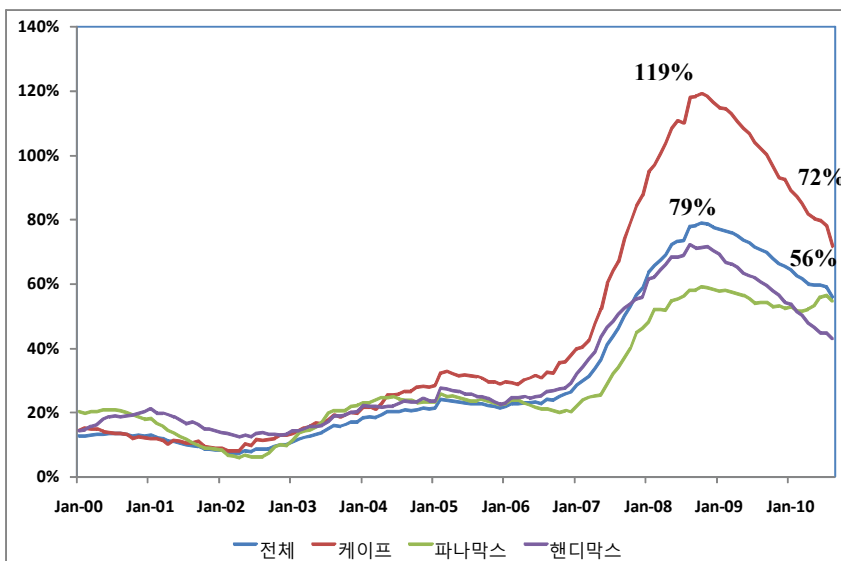
자료 : Global Ports Congestion Index

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 72%에 이르고 있어 신조선 공급 부담이 크게 나타남
- 파나마스 및 핸디막스 선형의 경우에도 각각 55%, 43%의 현존 선대 대비 발주잔량 비율을 나타내고 있어 신조선 공급 부담이 상존함
 - 케이프 및 핸디막스의 발주잔량 비율은 급격히 줄고 있는 반면에 파나마스의 경우는 발주잔량 비율이 줄지 않고 있음

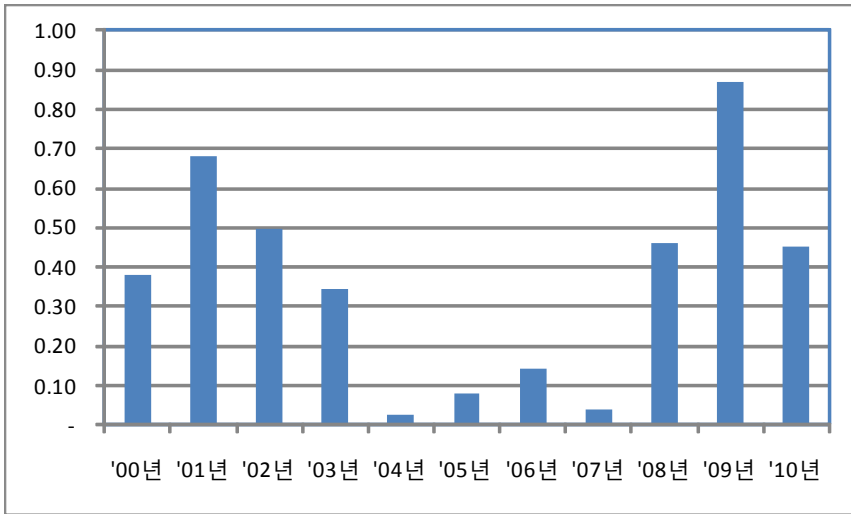
| 그림 3-21 | 선형별 발주잔량 비율



자료 : Clarkson

한편 건화물선 해체실적은 2009년 월평균 87만 DWT를 기록하여, 신조선 인도량의 약 24%를 차지하여 공급압력 완화에 일정 정도 기여하였으나, 2010년에는 45만 DWT를 기록하여 신조선 인도량 대비 약 7% 거뒀음

| 그림 3-22 | 벌크선 해체량(년도별 월간 평균)



주 : 단위는 백만 DWT

자료 : Clarkson

3 건화물선 시황 전망

1) 패널 전망

- KMI 패널은 BDI가 2010년 4분기에 3,058포인트 수준으로 9월 현재보다는 상승할 것으로 전망함
- 2011년의 경우, 상반기 시황이 하반기보다는 조금 나을 것으로 전망함
- 2012년의 경우는 2011년과 유사한 시황을 나타낼 것으로 전망함

| 표 3-2 | 발틱건화물운임지수 전망(패널 조사 결과)

구분	10년 4분기	10년 전체	11년 상반기	11년 하반기	12년
BDI	3,053	2,978	2,825	2,708	2,775
BCI	3,660	3,554	3,380	3,132	3,206
BPI	3,800	3,500	3,700	3,050	3,700
BSI	2,375	2,845	2,075	1,950	1,937

2) KMI 전망

■ 2010년 BDI는 2,800~3,000포인트 예상, 2010년 4분기는 BDI에 큰 영향을 미치는 케이프 선형의 시황이 6, 7월의 저점보다는 보다는 호전될 것으로 보임

- 이는 신조선 인도로 공급부담이 작용하는 가운데, 중국의 철광석 수입량이 4분기에 전분기 대비 증가할 것으로 전망되기 때문임
- 아울러 선사들이 7월 저점 확인 이후 단기 운임이 운항원가 이하로 하락하는 것에 대한 심리적 저항감이 강할 것으로 판단됨

■ 향후 2년 정도는 피할 수 없는 과잉선박문제가 지속될 것으로 전망됨

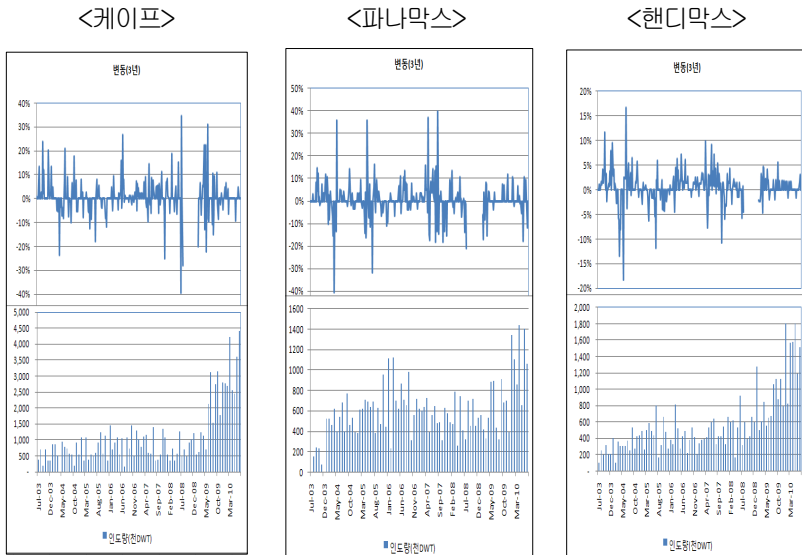
- 2011년 건화물선 총 물동량이 7% 이상 증가함에도 불구하고, 이러한 신조인도에 따른 과잉선박문제는 운임상승에 장애가 될 것임
- 그러나 글로벌 금융위기에 나타난 시황 폭락은 없을 것으로 전망됨
- 그 이유 중 하나는 위기 이후 선사들이 공급과잉에 대한 학습효과를 경험한데 있음
- 앞에서 그림으로 보인 바와 같이, 단기운임의 경우 2009년 4월 즈음 글로벌 위기 이후 시장이 안정세를 찾고 있던 시점을 기준으로 했을 때의 상황보다 악화되는 경우는 케이프 선형이 올해 7월에 보인 예외적인 경우를 제외하고는 없었음. 아울러 3년 용선료는 같은 기간 안정적인 상승 기조를 보이고 있음
- 한편 건화물선, 특히 케이프 선형의 경우 막대한 유휴선박을 최대한 활용할 수 있는 방안을 찾기 위한 노력이 진행될 것으로 전망됨. 유조선에 경우와 같이 저장시설로 사용하거나, 컨테이너선과 같이 감속운항 등의 업계의 자율적인 노력이 절실히 요구됨
- 선박과잉 시기에는 화물영업기반이 있는 운항선주와 그렇지 못한 비운항선주의 체감 시황은 현저히 차이가 날 것으로 전망됨

4 Tip : 2008년 글로벌 금융위기 전후 시황 변화 특징

1) 3년 용선료 시장의 변동성 감소와 선박 인도량

- 위기 이후 3년 용선료의 변동성은 선박인도량이 증가하는 현상과 상관성을 지니며 감소하였음

| 그림 3-23 | 3년 용선료 변동성과 선박 인도량의 관계(위기 전후)



자료 : Clarkson

2) 선행별 및 계약기간별 변동성 변화의 원인³⁾

파나막스 3년 용선료 시장, 핸디막스 3년 및 1년 용선료 시장에서는 변동성이 감소하였음

- 위기 이후 충격 크기 자체가 감소한 것이 중요 원인으로 판단됨

이 외의 9개 시장에서는 변동성이 증가함

- 충격의 지속성이 증가한 것이 중요 원인으로 판단됨

| 표 3-0 | 각 변수의 변동성 변화에 대한 VAR의 반사실적 분석기법 적용 결과

구분		(M1,S1)	(M2,S2)	(M3,S3)	(M1,S2)	(M1,S3)	(M2,S1)	(M2,S3)	(M3,S1)	(M3,S2)
케이프	3년	2.6	7.0	8.3	6.8	7.0	2.8	7.5	3.2	7.7
	1년	3.5	8.4	10.8	7.7	9.0	4.0	10.2	4.2	9.3
	6개월	5.3	10.0	16.4	9.8	12.8	5.5	13.2	6.7	13.4
	단기	6.3	8.6	22.3	10.5	16.5	5.5	14.5	8.8	15.9
파나막스	3년	2.0	8.4	5.2	7.5	4.7	3.0	6.5	2.3	8.0
	1년	3.5	8.1	8.5	9.0	7.2	3.6	7.4	4.2	9.4
	6개월	5.0	8.4	10.7	9.4	7.9	4.9	7.8	6.1	12.0
	단기	5.5	8.6	14.0	8.3	11.2	6.0	11.7	7.2	13.1
핸디막스	3년	1.1	3.5	1.6	3.3	1.5	1.2	1.7	1.1	3.5
	1년	1.6	5.1	3.9	4.1	3.0	1.9	3.5	2.3	6.5
	6개월	2.3	5.8	6.5	5.0	4.7	2.5	4.9	3.5	8.8
	단기	2.4	5.2	7.1	4.8	4.5	2.6	4.9	4.0	10.0

주 : M은 Mechanism의 약자로서 VAR모형에서 추정된 계수를 의미하며, S는 Sigma의 약자로서 VAR모형에서 추정된 분산을 의미함. 따라서 (M2, S2)는 기간 2의 자료를 추정하여 얻은 계수 및 분산으로부터 계산된 각 변수의 변동성을 의미하며, (M2, S3)는 기간 2의 자료에 VAR모형을 적용하여 얻은 계수와 기간 3의 자료에 VAR모형을 적용하여 얻은 분산을 이용하여 계산된 각 변수의 변동성을 의미함

3) 고병욱, “2008년 글로벌 금융위기 전후의 건화물선 시장의 동태적 특징 변화에 관한 연구 - 벡터자기상관 모형에 반사실적 기법을 적용하여”, Working Paper, 2010. 참조

제4장 유조선 시황변화 특징과 전망

1 유조선 시황변화의 특징

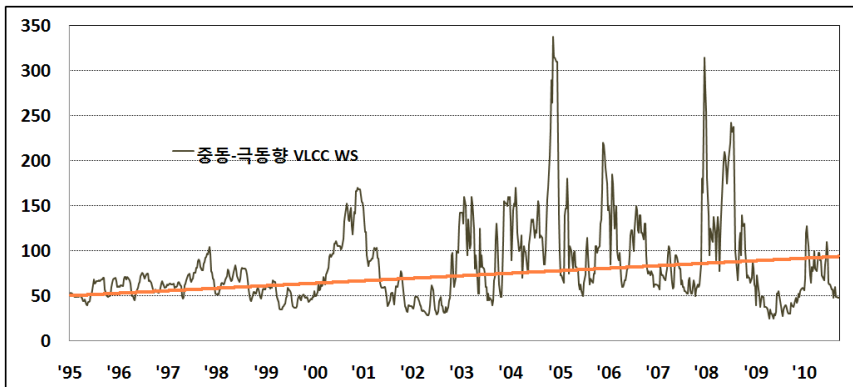
1) 운임

2010년 3분기 원유선 운임 지수, 수요 위축으로 전기 대비 하락세

- 7월 WS 62.5로 시작한 중동 - 극동항 VLCC 운임 지수는, 유럽과 미국의 경기 불안감 및 중국의 성장세 둔화로 인한 수요 위축으로 9월 WS 47.5까지 지속적으로 하락했음
- 2010년 3분기 최고점은 WS 62.5를 기록했고, 평균은 WS 54.1을 기록했음

| 그림 4-1 | VLCC 운임 지수 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-1 | VLCC 분기별 운임 지수 추이

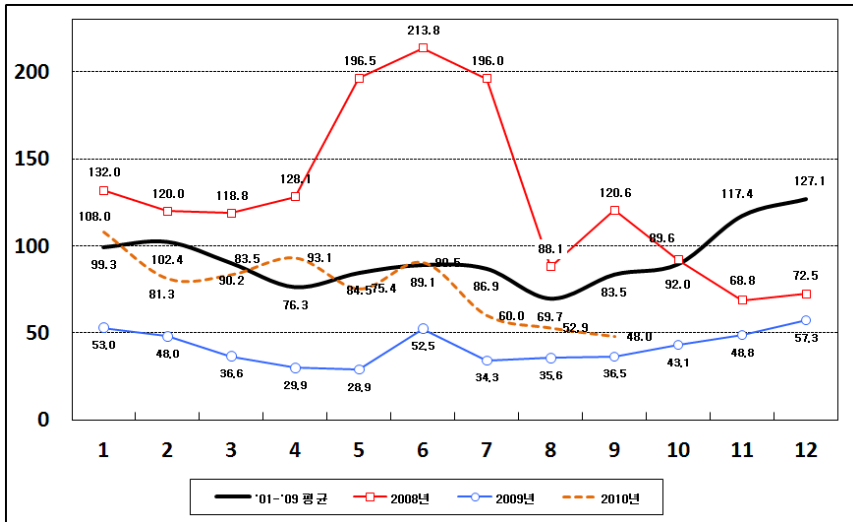
단위 : WS

'07	2008					2009					2010			
	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q	3Q	평균
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	54.1	78.3

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준, 2010년 3Q 및 연평균은 9월 중순 기준임
자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 그림 4-2 | VLCC 운임 지수 월평균 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

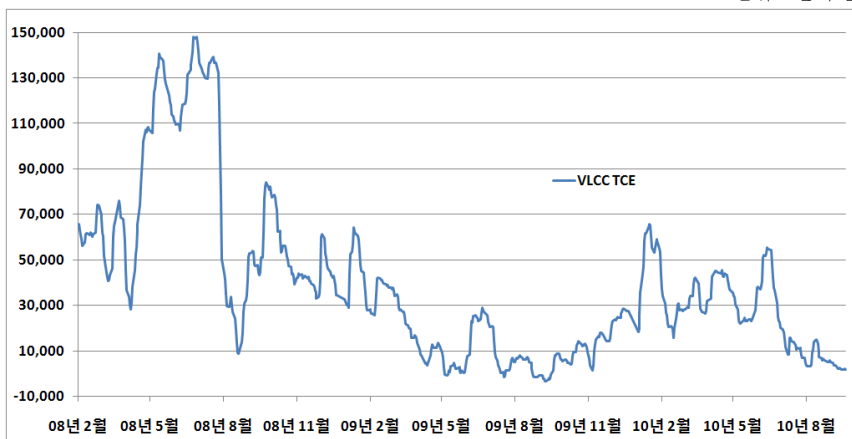
- 연초 VLCC 운임은 강한 상승탄력을 받았으나, 등락을 반복하며 하락세
- 계절적 비수기로 인한 거래 관망으로 하락세를 보여, 금년 들어 가장 낮은 수준인 WS 48 수준 기록

2010년 1~9월 평균 WS는 78.3을 기록해 전년도 평균 WS 41.9에 비해 연 평균 지수는 회복중

- TCE(Time Charter Equivalent) 기준 Earning은 2010년 평균 27,624달러/일을 기록했고, 전년 16,555달러/일 대비 67% 이상 증가

| 그림 4-3 | VLCC TCE Earning 변동 추이

단위 : 달러/일



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-2 | VLCC 연간 운임 지수 추이

단위 : WS

1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
64.1	49.0	110.5	67.2	52.6	99.6	149.6	105.3	101.5	89.5	130.9	41.9	78.3

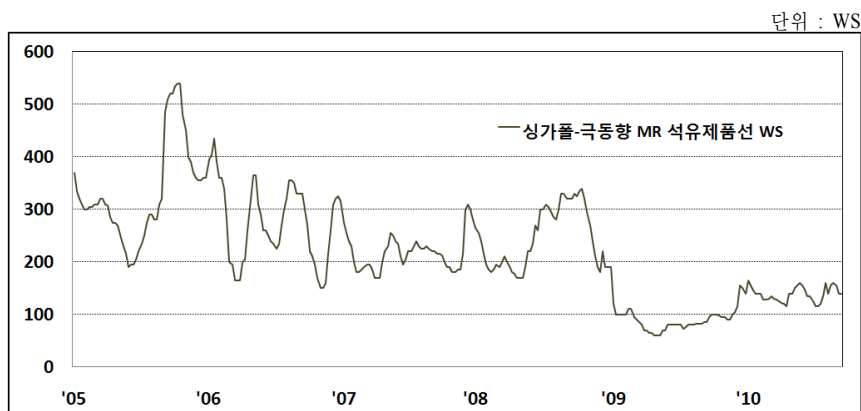
주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준, 2010년 연평균은 9월 중순 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

석유제품선, 큰 변동없이 안정적 추이 지속

- 싱가포르 - 극동항 MR(Medium Range) 석유제품선(3만DWT) 운임 지수는 연초 WS 165까지 크게 상승했으며 신흥국의 소비증가로 인해 강세를 지속하고 있음
- MR 운임 지수는 약한 변동성을 보이며, 3분기 평균 WS 139.5를 기록

| 그림 4-4 | MR 석유제품 유조선 운임 지수 변동 추이



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	3Q	평균
218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	96.9	71.4	84.6	111	90.2	137.5	138.5	139.5	138.4

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준, 2010년 3Q 및 연평균은 9월 중순 기준임

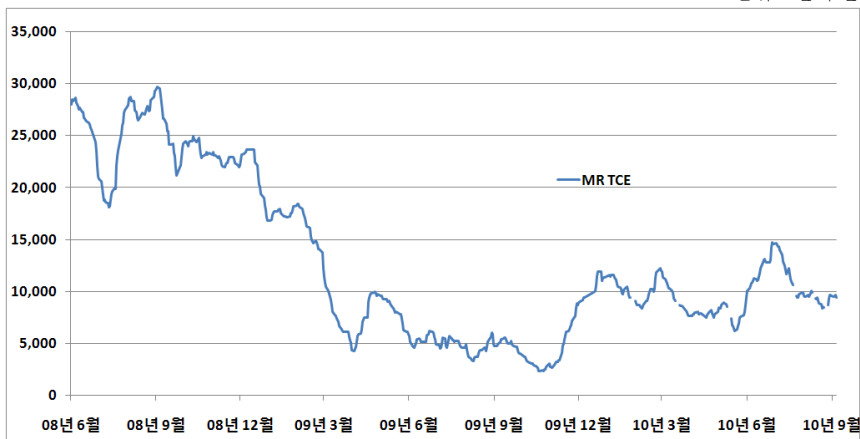
자료 : Fearnleys Weekly 각호

2010년 1-9월 평균은 WS 138.4를 기록해 전년도 평균 WS 90.2에 비해 연 평균 지수는 회복중

- MR 운임 지수는 선진국 경기회복 장기화와 계절적 비수기로 인해 7월 WS 115까지 하락하였으나, 최근 신흥국들의 수송물량 증가로 강세 유지
- TCE(Time Charter Equivalent) 기준 Earning은 2010년 평균 9,950달러/일을 기록했고, 전년 8,244달러/일 대비 21% 이상 증가

| 그림 4-5 | MR TCE Earning 변동 추이

단위 : 달러/일



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-4 | MR 연간 운임 지수 추이

단위 : WS

2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
332.3	276.3	218.6	244.7	90.2	138.4

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준, 2010년 연평균은 9월 중순 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

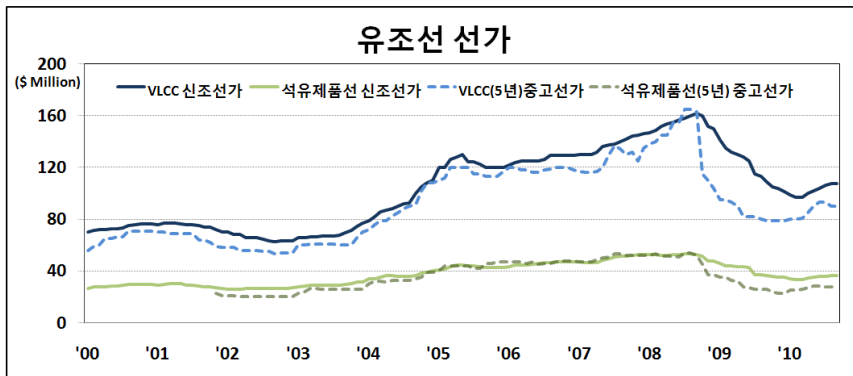
2) 선가

 D/H VLCC와 석유제품선의 신조선가 대형선 위주 발주로 강보합세

- 지난해부터 지속적으로 하락했던 VLCC 신조선가는 최근 대형선 위주의 발주가 주를 이루며 강보합세를 보임
 - 8월 신조발주 건수 24건 중 88%가 SUEZMAX급 이상의 대형선임
- 2010년 들어 지속적으로 상승하던 VLCC 중고선가는 하반기에 보합세로 전환
 - 최근 EURONAV.사가 그리스 선주에게 1998년 건조된 S/H VLCC 1척을 58백만 달러에 매각하였으며, BRIGHTIOL사는 지난해 건조된 AFRAMAX 2척을 115백만 달러에 매입하는 등 VLCC 중고선가는 견조한 보합세를 보이고 있음

| 그림 4-6 | VLCC 매매 가격 추이

단위 : 백만 달러

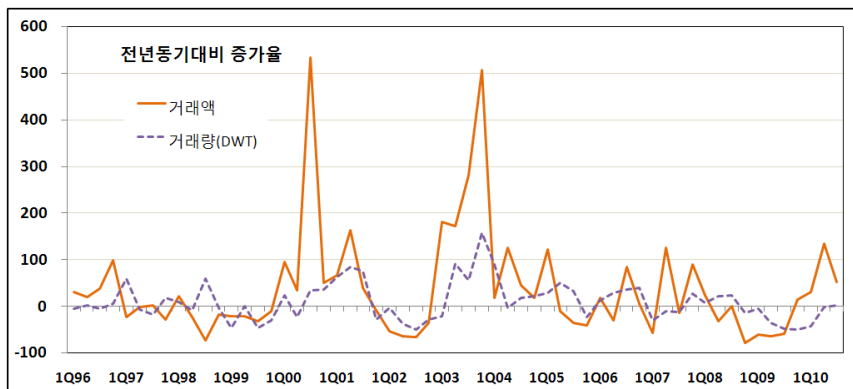


자료 : Clarkson

- 2010년 3분기 유조선 매매 변화율은 2009년 3분기보다 거래 척수와 거래액은 증가하였지만 \$/DWT에는 큰 변화가 없었음

| 그림 4-7 | 유조선 매매 변화율 추이

단위 : 증가율(%)



자료 : Clarkson

| 표 4-5 | 유조선 연간 거래 추이

구 분	척수	거래량(백만DWT)	거래액(백만\$)	\$/DWT
1996년	198	19.1	3,020	158
1997년	184	16.5	2,629	159
1998년	94	16.7	5,614	336
1999년	127	19.1	1,476	77
2000년	187	16.5	3,056	185
2001년	216	17.0	4,802	282
2002년	152	16.5	2,038	123
2003년	359	10.6	7,640	719
2004년	396	10.2	11,047	1,086
2005년	316	11.4	10,841	947
2006년	320	10.1	12,212	1,213
2007년	370	10.4	13,276	1,275
2008년	257	11.2	9,283	826
2009년	167	13.0	4,229	326
2010년	200	15.0	5,570	373

자료 : Clarkson

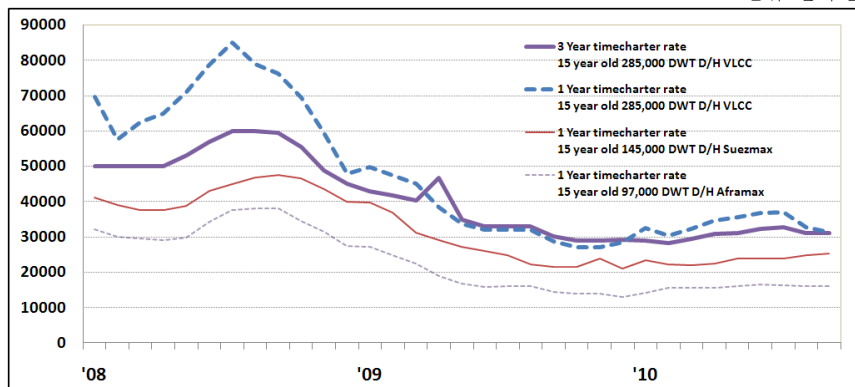
3) 용선료

■ 유조선 용선료, 선복량 공급과잉으로 약보합세

- 신조선 42척 투입 및 콘탱고 축소에 따른 상당수 STORAGE 선박의 마켓 재투입, 일부 정유사의 정기보수로 인한 꾸준한 RELET 등으로 인한 선복량 증가가 정기용선의 가격 상승을 저지하고 있음
 - 2010년 1월부터 계약이 활발해진 VLCC 1년 용선료는 지난해 10월 27,000달러/일로 하락한 이후 지속적으로 상승하였으나, 3분기에 다소 주춤하여 현재 VLCC 1년 용선료는 31,333달러/일 수준으로 하락
 - VLCC 3년 용선료는 지난해 5월 34,800달러/일로 하락한 이후 소폭의 등락을 반복하며, 3분기 31,000달러/일 수준 유지
- 최근 중국의 원유 수입량이 증가하면서 Suezmax 1년 용선료는 25,333달러/일 수준으로 증가세를 보이고 있으며, Aframax 1년 용선료는 16,000달러/일 수준을 나타냄

| 그림 4-8 | 용선료 변동 추이

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson

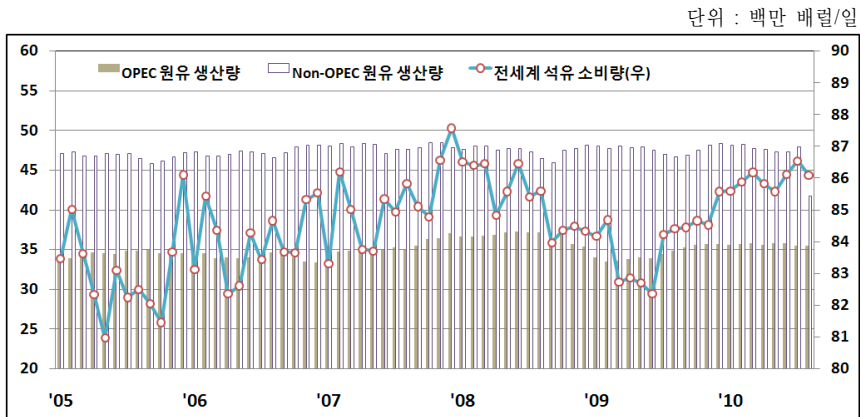
2 유조선 수급 현황과 전망

1) 물동량 현황

세계 원유 소비량은 신흥국 소비로 증가

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

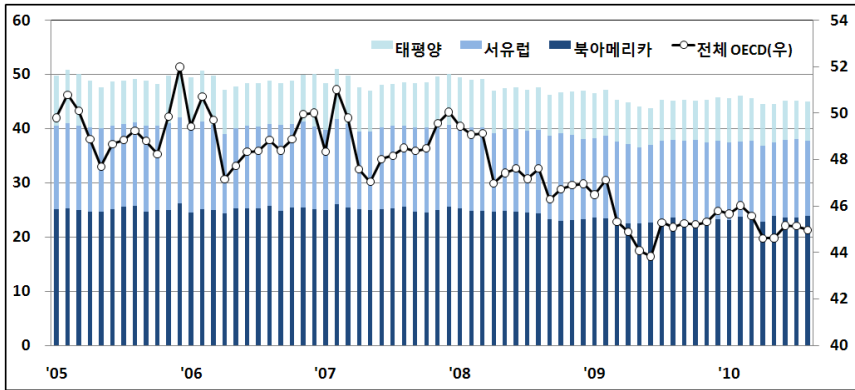
| 그림 4-9 | 세계 원유 생산량 및 소비량 추이



자료 : Petronet

| 그림 4-10 | OECD 지역별 석유 소비

단위 : 백만배럴/일



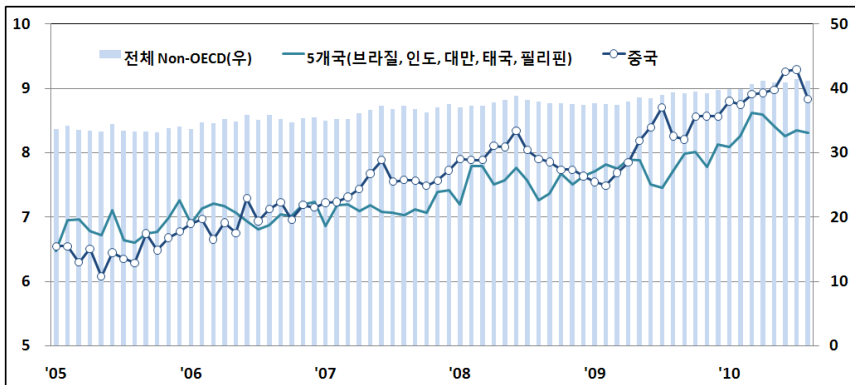
자료 : Petronet

- 선진국 외에 중국과 신흥국들의 석유 수요 강세로 2010년 8월 41백만 배럴/일을 기록, 전년 동월 39백만 배럴/일 대비 4.6% 증가

제
1
편

| 그림 4-11 | 비OECD 지역별 석유 소비

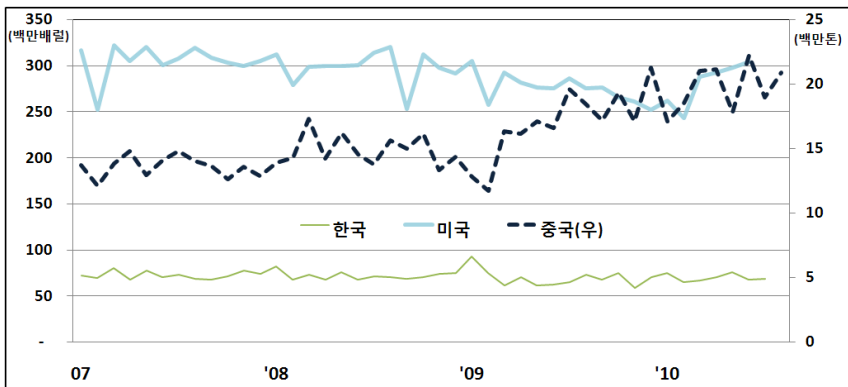
단위 : 백만배럴/일



자료 : Petronet

- 금융위기 이후, 중국 원유 수입이 지속적으로 증가하고 있으며, 최근 미국도 회복세를 보임
 - 2010년 1~8월간 중국의 총 원유수입량은 157.9백만톤으로 전년 동기(128.9백만톤) 대비 23% 상승하였음
 - 2010년 세계 석유 수요 증가분 (1.84백만 배럴/일) 중에서 중국의 수요 증가분은 0.77백만 배럴/일로 약 42%의 비중을 차지하였음
 - 최근 미국은 수요 회복에 따라, 2010년 6월 원유수입량이 3억 배럴을 기록하며 전월(2억9천만 배럴) 대비 2% 증가하며 2월 이후 꾸준히 증가하였음

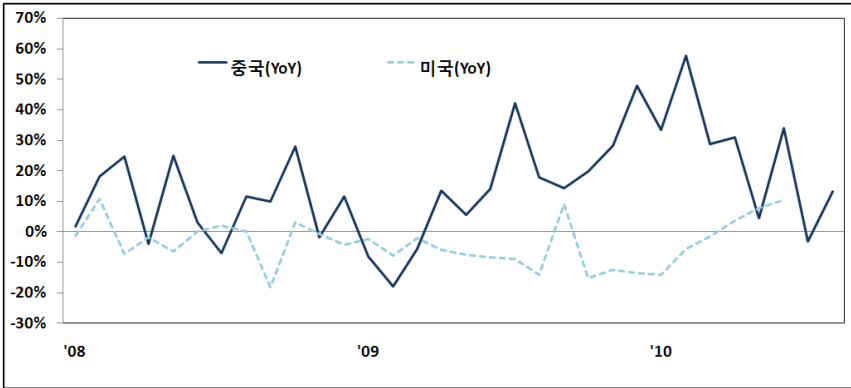
| 그림 4-12 | 주요국 원유 수입량 추이



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

| 그림 4-13 | 중국, 미국 원유 수입 증가율

단위 : 백만배럴/일



자료 : 중국세관, EIA

| 표 4-6 | 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	2,227
7월	1,483	1,379	1,962	1,900
8월	1,403	1,566	1,847	2,090
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	-
8월 누적합계	11,041	11,998	12,885	15,786
연간	16,317	17,889	20,379	15,786

주 : 연간 합계는 육상 수입량도 포함되어 있음

자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn

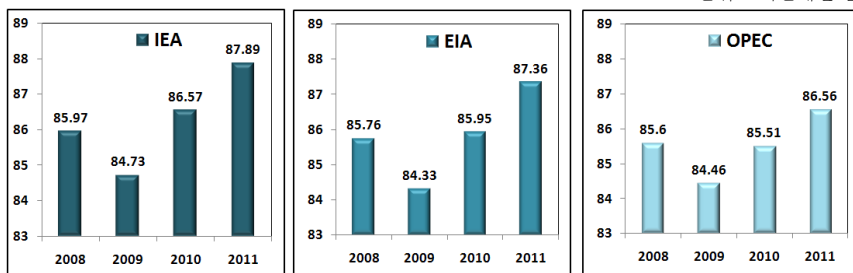
2) 물동량 전망

2011년 세계 석유 수요 증가

- 2010년 8월 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 중국, 인도 등의 석유 소비 증가 전망에 힘입어 2011년 세계 석유 수요를 금년 대비 132만 배럴/일 증가한 8,789만 배럴/일로 전망
 - 이는 전기 전망치와 동일하며, 예상대로 석유 수요 회복이 진행될 것으로 보고 있음
- 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2011년 세계 석유 수요를 금년 대비 141만 배럴/일 증가한 8,736만 배럴/일로 전망 (전기 대비 6만 배럴/일 상향 조정)
- 석유수출국기구(OPEC)는 2011년 세계 석유 수요를 2010년 대비 105만 배럴/일 증가한 8,656만 배럴/일로 전망 (전기 대비 1만 배럴/일 상향 조정)
- 그러나 글로벌 경기회복세가 예상외로 장기화되고 있어 이러한 전망치는 하향 조정될 가능성도 있음

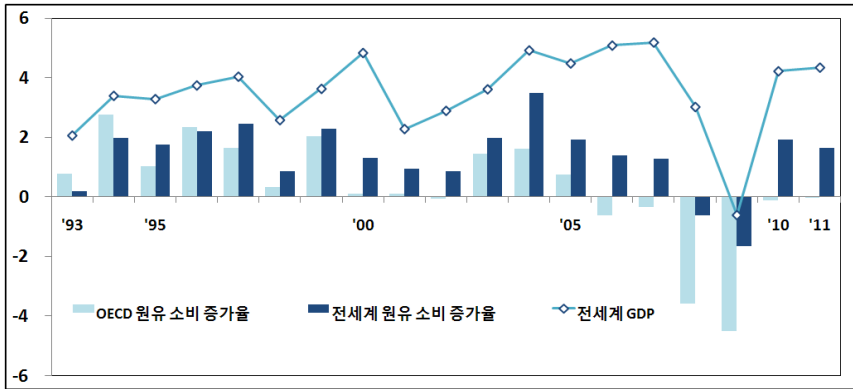
| 그림 4-14 | 세계 석유 수요 전망

단위 : 백만배럴/일



자료 : IEA, EIA, OPEC

단위 : %, YoY



자료 : IEA, IMF

석유 수요 증가는 비OECD 국가가 주도할 것으로 전망

- 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 2011년 OECD 국가의 석유 수요는 감소하는 반면, 비OECD 국가의 석유 수요가 증가할 것으로 전망
 - 2010년 OECD 국가의 석유 수요는 전년 대비 0.3% 증가하였으나, 2011년에는 전년 대비 0.5% 감소할 것으로 전망
 - 2010년 비OECD 국가의 석유 수요는 전년 대비 4.4% 증가하였으며, 2011년에는 전년 대비 3.6% 증가할 것으로 전망
 - 2011년도 세계 석유 수요량에서 미국의 비중은 26.9%로 전년 대비, 0.4%pt 하락이 예상되며, 중국은 10.9%로 전년 대비 0.3%pt 증가할 것으로 전망

OPEC의 석유 공급 증가

- OPEC의 석유 공급량은 증가하는 반면, 비OPEC의 석유 공급량은 유지될 것으로 전망
 - 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 2011년 OPEC의 석유 공급량은 전년 대비 2.5% 증가한 3,484만 배럴/일로 전망했고, 비OPEC의 석유공급량은 전년 대비 0.7% 증가한 5,279만 배럴/일로 전망
 - 2015년까지 OPEC의 석유 공급량은 2010년 대비 15% 증가한 3,909만 배럴/일로 증가하는 반면, 비OPEC의 석유 공급량은 0.2% 증가한 5,252만 배럴/일로 현 수준을 유지할 것으로 전망

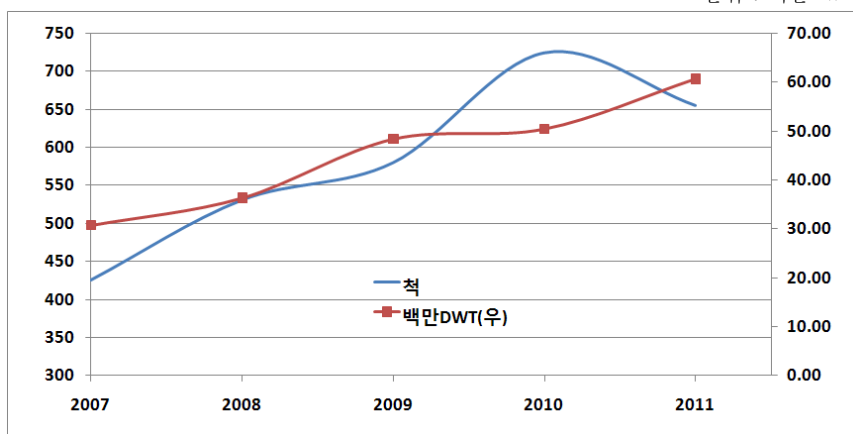
3) 선박 공급량

2011년 신조선 인도예정량은 6,063만DWT이며, 금년 5,041만DWT 대비 20% 증가 예상

- 2010년 유조선 인도예정량은 5,041만DWT로 전년 4,836만DWT 대비 4% 증가할 것으로 예상
- 2010년 1-8월 유조선 인도량은 2,917만DWT인 반면, 9-12월 인도예정량은 2,124만DWT로 4분기 선박공급이 크게 늘 것으로 전망

| 그림 4-16 | 유조선 인도량 및 인도예정량

단위 : 백만DWT



자료 : Clarkson

3 유조선 시황 전망

1) VLCC 원유 운반선

2010년 4분기 및 2011년에도 약보합세가 지속될 것으로 전망

- 선박공급 과잉으로 인해 약보합세 유지
 - 4분기는 계절적 성수기이며, 글로벌 경기회복 기대 및 미국의 원유 수요가 회복세로 돌아서고 있는 등 시황에 긍정적인 요인들이 존재하고 있으나, 중국의 원유 수요 증가세가 주춤하고 있으며, 신조선 인도예정량의 증가로 인해 시황 상승은 제한될 것으로 전망됨
 - 2011년에는 세계 경제의 지속적 회복으로 하반기에 시황이 개선될 것으로 전망됨
- 국내 유조선 전문가들은 중국정부의 에너지 절약, 부동산 대책, 신규대출 억제 등의 정책으로 인해 전체 석유의 37%를 차지하는 경유 중심으로 중국의 수요가 감소세를 보이고 있음을 우려
 - 계절적 요인에 따른 시황 반등의 가능성은 존재하나 선박의 공급과잉으로 인해 제한적일 수 밖에 없을 것으로 보임

| 표 4-7 | 9월 조사 VLCC 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망		2011년 전망			2012년 전망
	4분기	연평균	상반기	하반기	연평균	연평균
9월	58.4 (-27.9)	70.6 (-5.9)	59.3 (-22.7)	61.0 (-3.0)	60.1 (-9.9)	70.4 (-)

주 : 중동-극동항 260,000DWT 기준임, ()는 6월 조사치와의 차이

- 지난 6월 조사와 비교한 결과, 세계 경기 회복에도 불구하고, 2010년 및 2011년 시황을 지난 조사보다 더 낮게 전망하고 있어 여전히 선박공급 증가가 시황개선에 큰 부담으로 작용할 것으로 보임
 - 국내 유조선 전문가 패널들을 대상으로 KMI가 9월에 조사한 2010년 시황은 연평균 WS 70.5 수준이며, 2011년 WS 60.1, 2012년 WS 70.4 수준이 될 것으로 전망됨
 - 지난 6월 조사 2010년 WS 76.4, 2011년 WS 70 수준보다 다소 낮게 전망

| 표 4-8 | VLCC 유조선 해운시황 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	• 계절적 성수기 • 글로벌 경기 회복 기대 • 미국의 원유 수요 회복
하락요인	• 9월 이후 신조 인도 증가 • 신조인도에 따른 선박과잉 공급 • 유럽의 더블 딥 우려

주 : 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

2) 석유제품 운반선

2010년 평균 운임, 비OECD 국가들의 수요 증가로 강보합세 지속

- 선박공급 과잉에도 불구하고 비OECD 국가들의 석유제품 소비로 인해 견조한 시황을 유지
 - 계절적 요인에 따라 4분기 시황은 소폭 반등할 것으로 전망되나, 선박의 공급과잉으로 인해 상승 폭은 제한될 것으로 전망
- 패널 전문가를 대상으로 9월에 조사한 2010년 싱가포르 - 극동항 MR 운임은 WS 111.3으로 전망됨
 - 지난 6월 조사한 2010년 WS 143.3 대비 큰 폭의 하락 전망
- 국내 석유제품선 전문가들은 OECD 국가의 높은 석유 재고량, 정제마진의 내림세, 콘탱고 축소, 선박 공급과잉 등이 시황 개선의 부담으로 작용할 것으로 예상
 - 지난 6월 조사와 비교한 결과, 2010년 및 2011년 시황은 지난 조사보다 크게 낮아져 이러한 상황을 예상외로 큰 요인으로 보고 있음

| 표 4-9 | MR 석유제품 유조선 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망		2011년 전망			2012년 전망
	4분기	연평균	상반기	하반기	연평균	연평균
9월	112.7 (-33.6)	111.3 (-32.0)	105.0 (-25.3)	117.0 (-15.5)	111.0 (-20.4)	119.0 (-)

주 : 싱가포르-극동항 30,000DWT 기준임, ()는 6월 조사치와의 차이

| 표 4-10 | MR 석유제품선 해운시황 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	• 계절적 성수기 • 비OECD 국가의 수요 증가 • 글로벌 경기 회복 기대
하락요인	• 선박공급 과잉 심화 • 주요 소비국의 높은 재고량 • 콘탱고 축소

주 : 국내 유조선 전문가 설문 조사 자료

| 표 4-11 | 주요 기관의 최근 유조선 해운시황 전망 내용

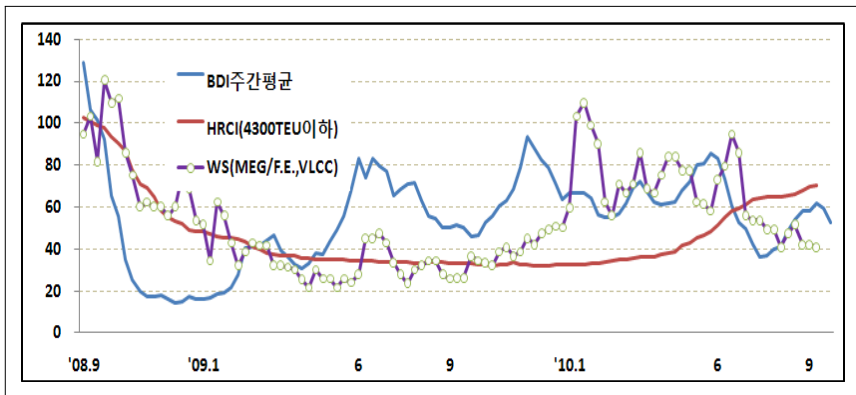
발표 기관	시황 전망 내용
DVB	• 2010년까지는 선박의 공급과잉이 지속될 것이나, 2011년 공급과 수요의 차이가 줄어들면서 시황이 안정화되고 서서히 반등할 것
Clarkson	• 2010년 원유 수송 시장은 수요가 3.6% 증가, 선박 공급은 4.9% 증가할 것 • 미국 원유 재고량 증가와 VLCC 선박량의 증가는 시황을 하락시킬 것
Drewry	• 글로벌 경제회복 여하에 따른 시황의 변동성 문제가 여전히 존재하지만, 저장용 유조선 감소로 인한 용적탄수의 증가로 단기적으로 시황이 개선될 수 있을 것
KMI	• 2011년 수요량은 금년 대비 1.5% 증가할 것으로 예상되나, 공급량은 14% 증가할 것으로 예상되어, 공급량의 증가가 수요량의 증가를 초과하여 시황 회복에 부담으로 작용 • 중국의 원유 수요세 감소와 선박의 공급과잉으로 VLCC는 약보합세 운임 전망 • 비OECD국가를 중심으로 한 수요 증가 등으로 MR 석유제품 운반선은 강보합세 운임 전망 • 글로벌 경기 회복으로 인한 수요 확대, 선박의 공급량 조절 등이 시황 변화의 중요 변수로 작용

제5장 결론

2010년 시황은 선종별 정도의 차이는 있으나 위기에서 벗어나 회복세를 시현

- 컨테이너선 시황은 최고 수준의 운임으로 시황 회복
- 건화물선은 수요 회복에도 공급부담으로 시황개선에 한계
- 유조선 시황은 변동성 축소되면서 하향 안정세

| 그림 5-1 | 금융위기 이후 해운시황 추이



자료 : KMI

해운시장의 수요부문은 긍정적이나 선박공급은 구조적으로 시황개선에 부담

- 수요요인은 시황개선에 긍정적
 - 세계경제와 무역의 견조한 증가세, 개도국 성장세
 - 컨테이너와 원자재 해상물동량 증가
 - 평균운송거리의 증가
- 공급요인은 구조적 부담
 - 조선능력 증가와 선박량 증가(특히 대형선 위주)는 시황개선에 구조

적 부담

- 신조계약 급감은 미래 시황개선에 긍정적
- 선대생산성의 개선 지연과 해체량 증가 기대감은 시황에 긍정적

선종별 시황 전망 요약

- 컨테이너 : 북미(수출) 2009년 97.9(2003년 100기준)에서 2010년 105.5, 한중(수출) 2009년 66.7에서 2010년 77.9로 개선
 - 초대형 컨테이너선박 인도량 부담에도 무역증가, 박스부족 등의 여건과 서비스공급조절 노력으로 상승 기대
- BDI : 2009년 연평균 2,617에서 2010년 2,800~3,000 수준으로 전망
 - 건화물선 시장의 공급과잉 문제가 예상되나 선주들의 심리적 저항선과 서비스공급조절 노력, 원자재 수입선 다변화로 인한 톤마일 효과가 지속되는 경우 안정적 시황 기대
- WS : VLCC기준 2009 WS 41.9에서 2010년 WS 70.6으로 개선되나 2011년은 시황 약세 전망
 - 유조선 시황은 중국, 인도의 석유소비 증가, 선진국 경기회복으로 인한 수요증가에도 선박공급 부담으로 4Q10 이후는 하향 안정화 전망

위기 이후를 대비한 기업별 성장전략 모색 필요

- 회복되는 수요 선점을 위한 노력 필요
 - 개도국 시장 개척을 위한 노력 확대
 - 원자재 수요증가에 대비, 시장 선점을 위한 현지협력 강화
 - 화주 및 물류업체 공동 전략과 정부간 협력 필요
- 안정적 선대확보와 경쟁력 제고를 위한 노력
 - 위기 이후 선대생산성 제고를 위한 화물확보 노력 지속
 - 저가의 선박자산 확보를 위한 선박금융의 전략적 활용

- 수급요인의 변동성에 항상 대비
 - 항만체선 현상, 컨테이너 박스 수급 개선, 운항속도조절, 원자재 수요 변동성에 대한 지속적인 모니터링 필요

제 2 편

한국해운산업의 뉴비전과 신성장동력 확보전략

임 종 관

KMI 해운산업연구본부장