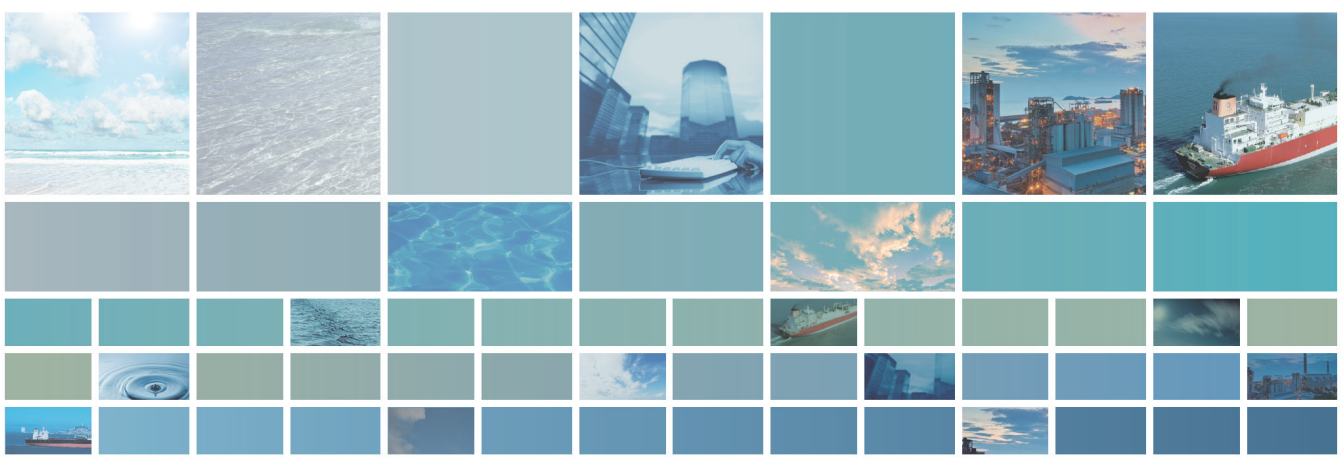
제8차 CEO 초청 해운시황 세미나

해운시장 전망과 에너지 이슈

일 시 | 2014년 10월 7일(화) 07:00~09:30

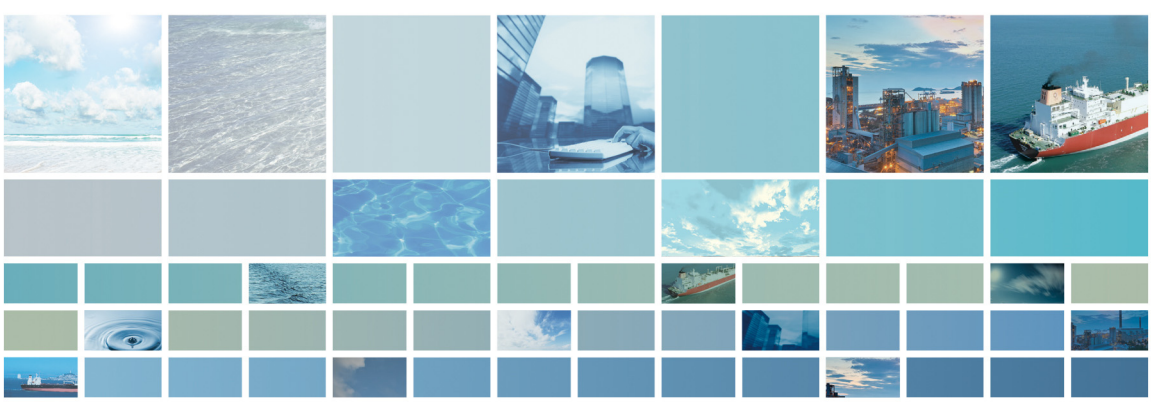
장 소 | 서울 팔레스 호텔 (그랜드 볼룸)



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목 차

- 개 회 사 ····· 1
- 축 사 ····· 3
- 세미나 일정 ····· 5
- 북미 셰일가스 개발이 국제에너지 시장에 미치는 영향 ····· 7
  에너지경제연구원 이호무 실장
- 해운시장 이슈와 시황 전망 ····· 17
  KMI 김우호 본부장



개 회 사

안녕하십니까?

여러가지 바쁜 업무에도 이른 아침 제8차 CEO 초청 해운시황 설명회에 참석해 주신 해양수산부 및 해운업계 CEO 여러분들께 감사를 드립니다.

아시는 바와 같이, 건화물선은 지난 8월 중순 700p대까지 하락했던 BDI가 8월 중순부터 다시 1,000p를 초과, 10월초까지 1,000p 이상을 유지하여 금년 4분기 건화물선 시황 개선에 대한 기대가 높은 실정입니다. 컨테이너선은 올해 내내 CCIF가 1,000~1,200p 사이에서 등락을 거듭하고 있으나 미국경제의 회복에 힘입어 작년 보다 약간 높은 운임수준을 보이고 있습니다. 유조선도 올해는 작년 보다 20% 상승된 운임수준을 보이고 있습니다. 따라서 금년 해운시황은 작년에 비해 양호한 수준을 보일 것이라는 의견이 지배적입니다. 그러나 건화물선, 컨테이너선, 유조선 모두 여전히 공급과잉상태에 본격적인 시황회복에 구조적인 걸림돌로 작용하고 있습니다.

또한 올해초부터 시작된 크림반도 사태로 인한 미국·유럽과 러시아간 갈등이 에너지 시장에 변화의 조짐을 몰고 올 것이라는 전망이 나오고 있습니다. 미국은 세일가스와 원유수출을 통해 러시아의 에너지파워를 견제하려는 움직임을 보이고 있고, 중국도 자체적으로 세일가스 개발에 나서고 있어 몇년 후에 세계 에너지시장에 큰 변화가 있을 것으로 전망됩니다.

최근 유럽경제가 다시 침체에 빠질 우려가 있어 ECB와 유럽 각국 정부에서 재정완화 정책을 추진하려는 움직임이 보이고 있습니다. 중국도 여러가지 경제, 금융상의 문제로 인해 경제 불안이 예상되었으나 몇번의 미니부양대책을 7%대 성장률을 유지할 전망입니다. 그러나 많은 전문가들이 중국 정부의 경제 및 산업 구조조정으로 2~3년 내에 성장률이 7% 아래로 낮아질 것으로 예상하고 있습니다.

미국, 유럽, 중국의 향후 경제성장률이 현재 수준을 넘어가기 어려운 상황에서 아시아, 중남미, 아프리카 신흥국들도 10%대 이상 고도성장을 달성하는 국가가 없다는 점에서 앞으로 세계경제는 저성장시대에 돌입했다고 볼 수 있으며, 세계 해운시장 역시 오랫동안 저성장시대를 거쳐 갈 것으로 예상됩니다.

이같은 저성장시대의 해운시장에서는 코스트 리더쉽을 가진 선사들이 시황을 주도하고 이익을 향유하게 될 것입니다. 즉 지속적인 비용절감능력을 가진 선사만이 이익을 향유할 수 있다고 판단됩니다. 컨테이너선 시장에서 머스크는 운임하락 시기에도 강력한 비용절감능력을 통해 대규모 이익을 창출하였습니다. 따라서 저성장 비용경쟁시대의 해운시장에서 국적선사들이 생존하기 위해서는 비용경쟁력을 갖추어야 하며, 정부는 이를 적극적으로 지원해야 할 것입니다.

우리 KMI는 세일혁명으로 시작되는 에너지시장의 장기 전망과 저성장시대 우리 선사들의 대응방향을 모색하기 위해 오늘과 같은 소통의 장을 마련하였습니다. 오늘 CEO 초청 해운시황 세미나는 2가지 발표를 준비했습니다. 먼저 에너지경제연구원 이호무 실장께서 “북미 세일가스 개발이 국제 에너지시장에 미치는 영향”을 주제로 발표해 주시겠습니다. 다음으로우리 연구원의 김우호 해운해사연구본부장께서 올해와 내년을 중심으로 “해운시장 이슈와 시황 전망”에 대해 설명을 드리겠습니다.

이번 시황 세미나가 앞으로 세계 경제의 기회와 위험요인을 이해하는 데 도움이 되기를 바라며, 정부의 해운정책과 해운기업의 경영전략을 추진함에 있어 유익한 정보교류의 장이 되기를 기원합니다.

2014. 10. 07

한국해양수산개발원 원장 **김 성 귀**

축 사

존경하는 김영석 해양수산부 차관님,
김성귀 한국해양수산개발원장님,
그리고 이 자리에 참석하신 내빈 여러분!

세계경기 흐름과 해운시황의 변화를 살펴보고, 앞으로의 해운 경영방향을 모색하기 위한 소중한 자리를 마련해주신 한국해양수산개발원에 감사의 말씀을 드립니다.

최근 유럽과 중국은 경기부양정책을 확대하고 있는 반면 미국은 그동안의 경기부양정책을 거두어 들이는 등 세계경제의 변동성이 지속되고 있습니다.

또한 유럽과 러시아의 정치적 대립과 그로인한 에너지 갈등, 불안정한 중동정세, 미국의 세일자원 개발 등은 해운시장에도 많은 영향을 미칠 것으로 생각됩니다.

이러한 상황에서 전세계 선사들간에 시장선점을 위한 이합집산이 진행중이고, 중국 정부에서 P3 얼라이언스의 승인을 불허하자 세계 1~2위 선사인 Maersk 와 MSC가 2M을 결성하는 등 해운시장의 글로벌 각축전이 전개되고 있습니다.

이에더해 최근 중국 선사들이 브라질의 대형 철광석 수출업체인 Vale사의 선박을 운항하는 계약을 체결함에 따라 벌크해운시황에 많은 영향을 미칠 것으로 예상되고 있습니다.

이러한 가운데 국내에서는 아시안 게임을 계기로 북한측 고위인사가 방한하여 남북관계 개선의 해빙무드가 전개되고 있어 주목되고 있습니다.

마침, 한국선주협회는 남북통일에 대비하여 금년 4월부터 “해운산업부문 통일준비 연구용역을”진행하고 있습니다.

아시다시피, 한 산업의 업황을 전망하는 게 결코 쉬운 일이 아닐 것입니다. 더구나 전 세계를 무대로 하는 글로벌산업인 해운시장을 전망한다는 것은 더더욱 어려운 일일 것입니다.

그렇기 때문에 한국해양수산개발원과 우리업계가 양질의 시장 정보를 공유할 수 있도록 소통을 강화한다면, 우리가 직면한 어려움을 보다 빨리 극복함과 아울러 다가올 새로운 시장을 선점하고 리드해 나갈 수 있는 밑거름이 될 것입니다.

오늘 발표되는 시황 전망이 우리 선사들이 내년 사업전략을 수립하는데 매우 유용하게 활용될 수 있기를 바랍니다.

끝으로 오늘 세미나를 준비하느라 수고하신 모든 분들의 노고에 다시한번 감사드립니다.

대단히 감사합니다.

2014. 10. 07

한국선주협회 회장 **이 윤 재**

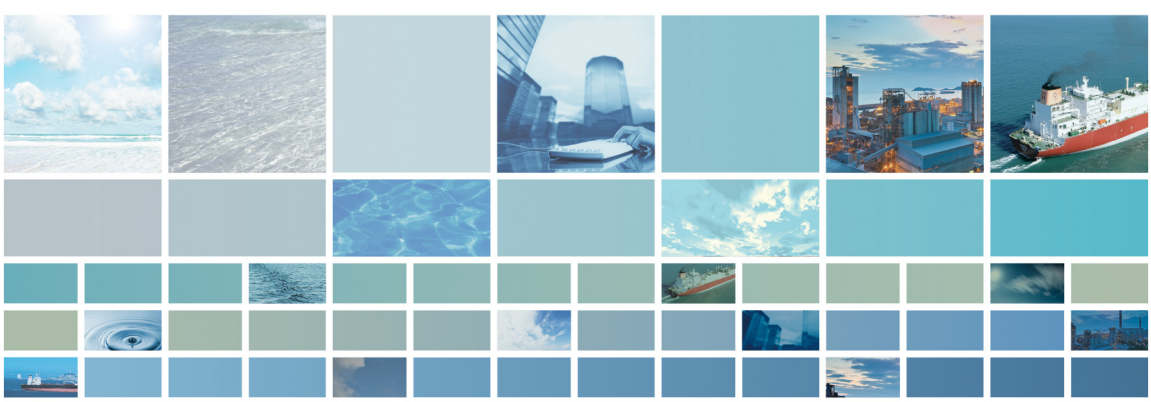
세미나 일정

시 간	행 사 내 용
07:00 ~ 07:20	등 록
07:20 ~ 07:50	• 환담 및 조식
07:50 ~ 08:00	• 개회, 내빈소개 (KMI 김성귀 원장)
08:00 ~ 08:20	•인사말씀 (해양수산부 차관, 한국선주협회 회장)
08:20 ~ 09:10	• 북미셰일가스 개발이 국제에너지 시장에 미치는 영향 (에너지경제연구원 이호무 실장) • 해운시장 이슈와 시황 전망 (KMI 김우호 본부장)
09:10 ~ 09:30	• 질의응답·폐회 (KMI 김성귀 원장)

제8차 CEO 초청 해운시황 세미나

북미 셰일가스 개발이 국제에너지 시장에 미치는 영향

에너지경제연구원 **이호무** 실장



북미 셰일가스 개발이 국제 에너지시장에 미치는 영향

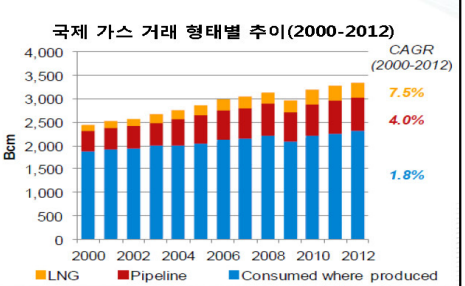
2014. 10. 07.

이호무 가스정책연구실장
에너지경제연구원

에너지경제연구원
KOREA ENERGY ECONOMICS INSTITUTE

국제 LNG 시장 현황(2013)

- 전체 규모 2.37억톤: 세계 가스 수요의 10%
  - 가스 교역 형태 중 가장 빨리 증가
- 아시아: 전 세계 수요의 75%
  - 일본(87.8MMt), 한국(40.9MMt), 중국(18.6MMt)
- 중동: 전 세계 공급의 41%
  - 카타르(77.2), 말련(24.7) 등
- 73%가 장(·중)기계약 기반
  - 대부분 유가연동가격 채택



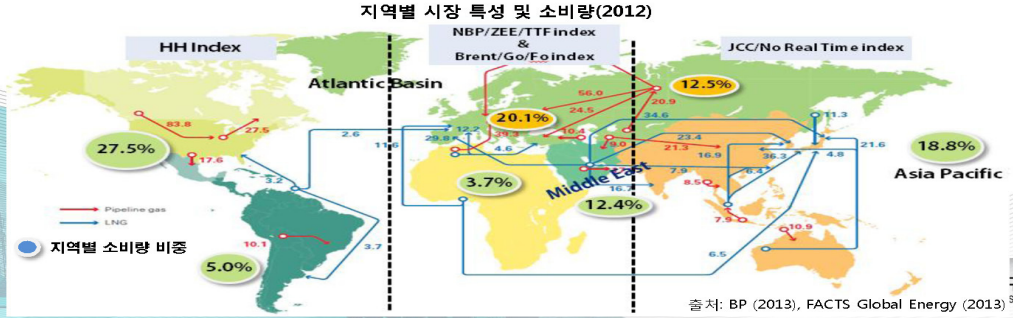
출처: IGU (2014)

에너지경제연구원
KOREA ENERGY ECONOMICS INSTITUTE

국제 가스시장의 특성

- 지역적으로 분리된 시장
  - 북미, 유럽, 아시아의 3개 거대 수요처 간 연계가 약함
  - 북미, 서유럽은 역내 생산, 파이프라인 네트워크를 통해 활발한 시장 거래
  - 아시아는 계약조건, 공급안정성 중시로 시장 거래 미약

지역별 시장 특성 및 소비량(2012)

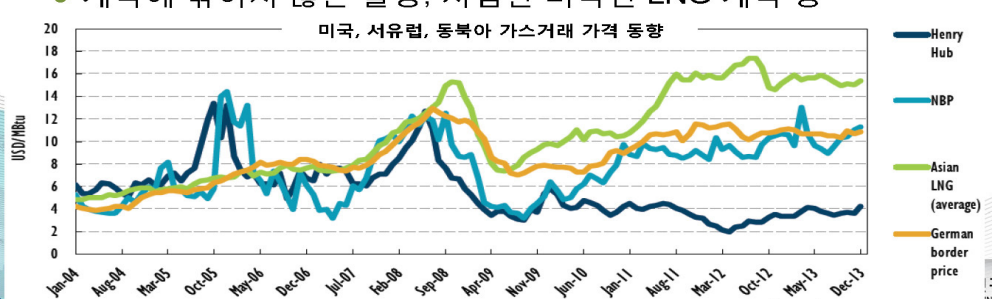


출처: BP (2013), FACTS Global Energy (2013)

국제 가스 시장의 특성

- 지역시장별로 상당한 가격차
  - 지역별 가격 결정 구조
    - 북미, 서유럽은 역내 가스시장 수급 기반의 가격체계: PNG
    - 남유럽, 아시아는 유가연동, 쌍무계약 기반 가격 위주: LNG
  - 지역별 가격차를 활용한 거래 기회 증가
    - 계약에 묶이지 않은 물량, 저렴한 미국산 LNG 계약 등

미국, 서유럽, 동북아 가스거래 가격 동향

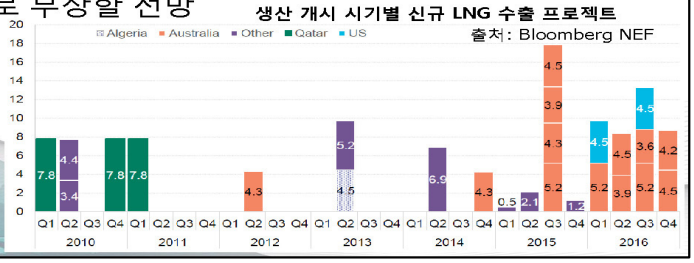


출처: IEA (2014)

국제 LNG 시장의 흐름

- 시장의 양적 확대
  - 국가간 LNG 거래: 320bcm('13) → 450bcm('19)
    - 중국, 인도, 동남아가 수요 증가를 주도
  - LNG 거래 참여자 증가
    - 액화설비용량(수출): 2.46억톤('09) → 2.86억톤('13)
    - 재기화설비(수입): 22개국 70개소('09) → 29개국 104개소('13)
  - 호주, 미국, 캐나다 주도의 공급 확대
    - 호주: 최대 수출국으로 부상할 전망
    - 미국: 셰일가스 기반 수출 확대
    - 캐나다: 서해안 LNG 수출 추진

생산 개시 시기별 신규 LNG 수출 프로젝트

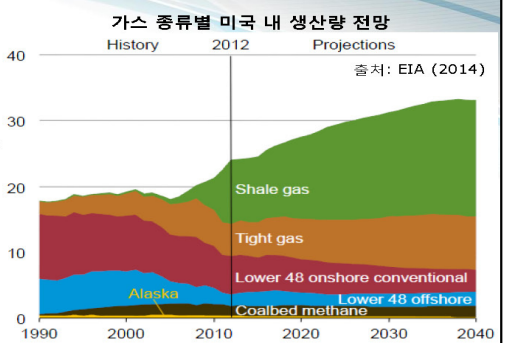


국제 LNG 시장의 흐름

- 시장의 질적 변화
  - 참여자 증가에 따른 수출입 거래 다변화
    - 교역 패턴, 계약 조건의 다양성 확대 등 시장 활성화에 기여
  - 시장 유동성 증가로 인한 단기, 현물거래 증가
    - 대규모 투자가 수반되는 LNG 수출사업은 장기계약 확보가 필수
      - LNG 가격을 유가에 연동시켜 가격의 불확실성 배제
    - 기존계약 만료, 북미 LNG의 등장으로 단기, 현물 공급가능량 증가
  - 유연한 계약조건의 확대
    - 기존 장기계약은 TOP(take-or-pay), 목적지 제한 등 경직적
      - 유가연동 가격 공식도 'Asian Premium'의 원인으로 수입국의 불만
    - 경직성 낮은 미국산 LNG로 인해 수입국의 유연한 조건 요구 강화
      - 미국 국내가격(Henry Hub) 연동으로 기존 계약 대비 25% 이상 저렴

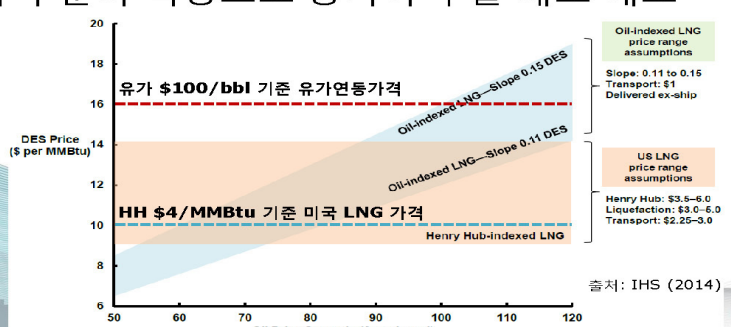
미국발 셰일가스 붐

- 미국 셰일가스 생산: 270bcm('12)→560bcm('40)
  - 수반가스가 많아 유가가 유지되는 한 생산 지속
  - Sabine Pass, Cameron 등 LNG 수출 프로젝트 속속 허가
- 미국 외에서의 비전통가스 개발은 제한적
  - 지질구조 특성, 용수 부족 등
  - 중국: 최근 2020년 셰일가스 생산목표를 60~100bcm에서 30bcm으로 하향 조정



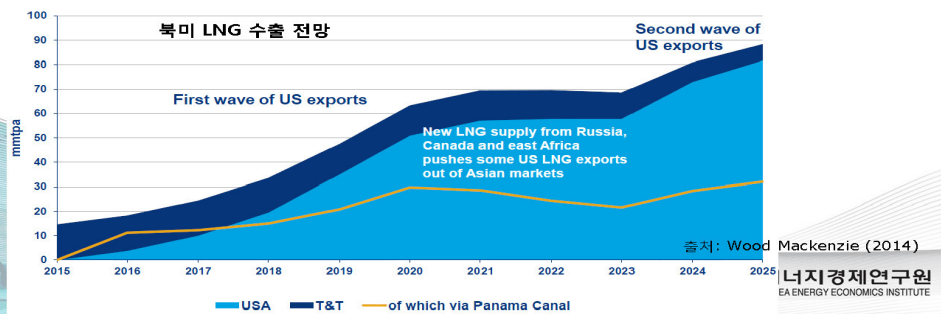
미국발 셰일가스 붐

- 유연한 계약조건, 저렴한 가격으로 수입국에 인기
  - 일본, 한국, 중국, 인도 등이 계약 및 직·간접 참여
    - 우리나라: 연간 가스공사 280만톤, SK E&S 220만톤 도입 예정
  - 장기적으로는 연간 1억톤 이상 수출도 가능할 전망
  - 파나마 운하 확장으로 동북아 수출 애로 해소



미국발 셰일가스 붐





미국발 셰일가스 붐

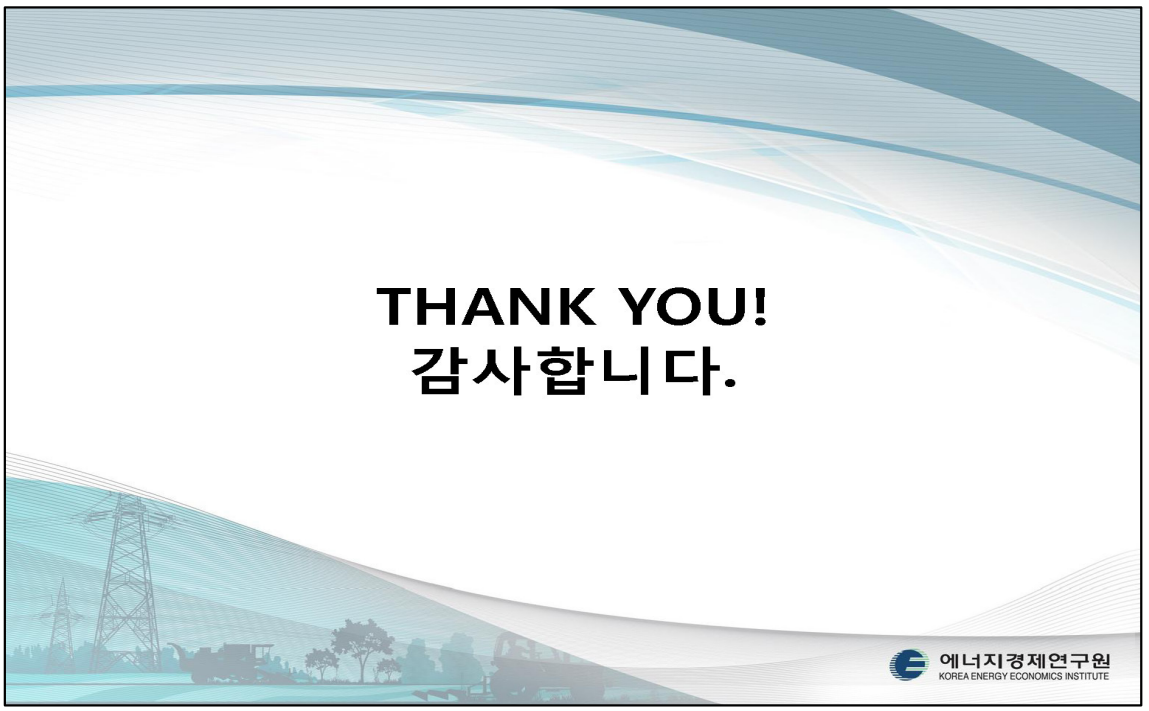
- 국제 에너지 시장에 의미있는 변화
  - 장기계약 기반 LNG 시장에서 소비자 요구 증가
    - 신규 계약 가격결정공식에 HH 가격 반영, 경직적 조건 완화 등
    - 기존 계약, 미국 물량의 한계로 수입패턴의 근본적 변화에는 미달
  - 국제 가스시장 안정화에 기여
    - 미국이 수입국에서 수출국으로 급격히 전환
    - 후쿠시마 이후 일본의 수입량 급증에 시장이 안정적으로 대응
  - 여러 지역적 파급 효과
    - 유럽: 국내 판로를 잃은 미국산 석탄 유입으로 가스 수요 급감
    - 러시아: 유럽 시장에 대한 지배력 약화로 아시아 시장 중시
      - 지난 5월의 중-러 PNG 계약(38bcm/yr) 이후 추가 계약(30bcm/yr) 추진
    - 기타 수출국: 최종 투자결정 이전의 수출사업 추진에 부정적 영향

미국발 셰일가스 붐

- 가스 산업 외에 미치는 영향
  - 전력 등 기타 에너지 부문
    - 가스와의 경쟁, 정부 환경규제로 발전용 석탄의 미국 내 수요 감소
    - 가스발전 단가 저감으로 신재생에너지 보급 확대에 악재
    - 석유제품뿐 아니라 원유 수출도 허용하라는 정치권 요구 증대
  - 제조업 전반
    - 석유화학, 철강 등 미국 내 에너지 다소비산업에 호재
    - 오마바 대통령: 셰일가스 개발을 통해 2020년까지 60만개 일자리 창출(2012년 연두교서)
  - 국제 에너지 물류
    - 직접적: 장거리 LNG 수송 수요 증가(인도, 동남아, 동북아)
    - 간접적: 미국의 석탄, 석유제품(경우에 따라 원유도) 수출 증가

우리나라 가스시장 전망

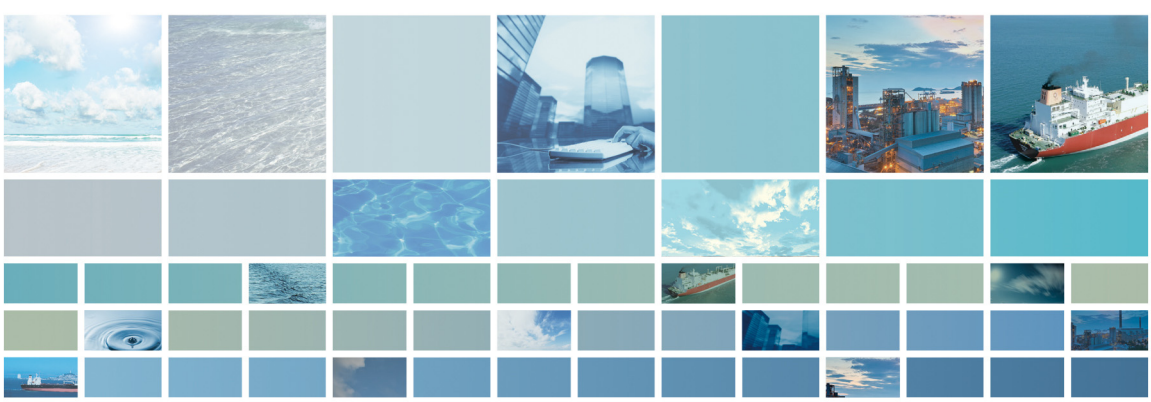
- 향후 가스 수요가 크게 늘지 않을 전망
  - 발전: 기저부하(석탄, 원전) 확충으로 가스발전 가동률 하락 불가피
    - 열량 당 원가에서 미국산 LNG도 석탄의 2배 이상
  - 도시가스: 산업용 수요 증가, 가정·상업용 수요 정체
    - 전기, B-C유 등 경쟁/대체 관계에 있는 연료의 가격 동향이 중요
- 가스공사 중심의 수급 구조에 점진적 변화 가능성
  - 민간발전사업자 중심으로 직수입 증가
    - 현재 가스공사가 수입량의 90% 이상을 담당
  - 아시아 거래시장 활성화에 대응하기 위한 구조 변화
    - 국내외 가스거래 규제 완화를 통해 싱가포르, 중국, 일본의 아시아 가스시장 주도 움직임에 대응


THANK YOU!
감사합니다.
에너지경제연구원
KOREA ENERGY ECONOMICS INSTITUTE

제8차 CEO 초청 해운시황 세미나

해운시장 전망과 에너지 이슈

한국해양수산개발원 **김우호** 본부장





2014 CEO 초청 해운시황 세미나

해운시장 전망과 에너지 이슈

KMI 해운시장분석센터

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목 차

1 선종별 해운시황 전망

2 선종별 이슈 및 영향

3 대응방향

Ⅰ. 선종별 해운시황 전망

1. 컨테이너선
2. 건화물선
3. 유조선



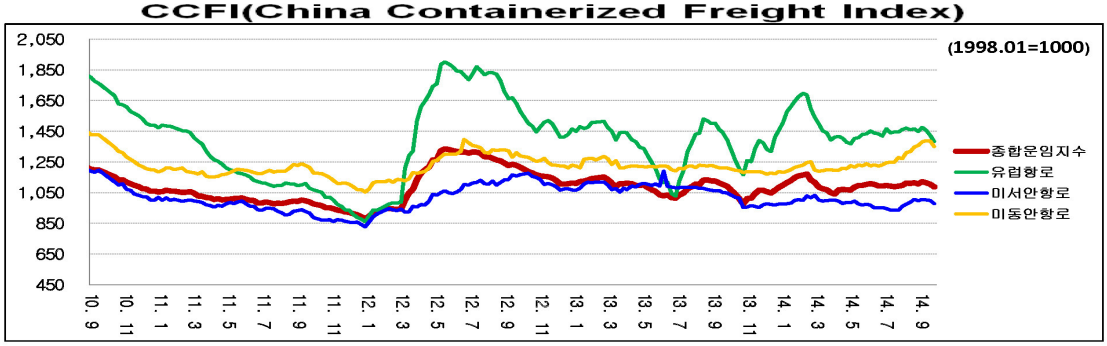




원양항로 (운임추세)

- 북미항로는 2014년 2분기 이후 비교적 안정적 흐름
  - 미서안항로 : 2014년 2분기 이후 거의 변동 없음 (950~1,000p)
  - 미동안항로 : 2014년 8월 중순 이후 상승세 전환 (1,200~1,400p)
- 유럽항로 : 2014년 2분기 이후 안정된 흐름 (1,360~1,480p)
- 전반적으로 2014년 2분기 이후 소폭의 등락 반복 (1,000~1,100)

CCFI(China Containerized Freight Index)



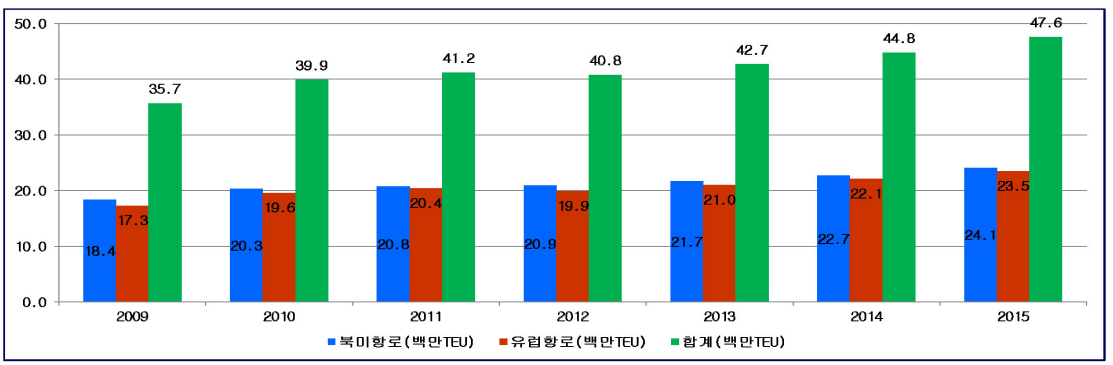
자료 : Shanghail Shipping Exchange(en.sse.net.cn)

3

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

원양항로 (수요전망)

- 북미항로
  - 2014년 100만TEU(전년 대비 4.6%), 2015 140만TEU(전년 대비 6.2%), 증가
- 유럽항로
  - 2014년 110만TEU (전년 대비 5.2%), 2015년 140만TEU(전년 대비 6.3%) 증가



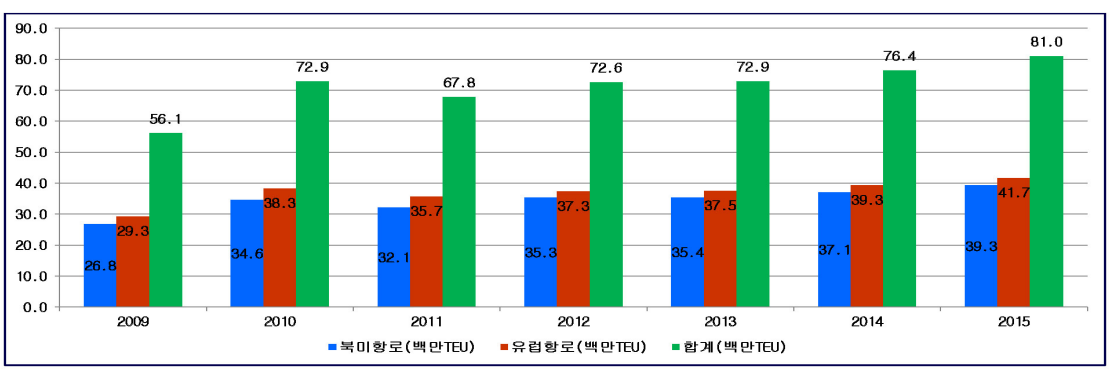
자료 : Clarksons, 홈페이지[www.crsl.com]

4

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

원양항로 (공급전망)

- 북미항로
  - 2014년 170만TEU(전년 대비 4.8%), 2015년 220만TEU(전년 대비 5.9%), 증가
- 유럽항로
  - 2014년 180만TEU(전년 대비 4.8%), 2015년 240만TEU(전년 대비 6.1%) 증가



자료 : Clarksons, 홈페이지[www.crsl.com]

5

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

원양항로 (수급전망)

- 북미항로
  - 올해는 공급증가율 > 수요증가율 (0.2%), 내년은 수요증가율 > 공급증가율 (0.3%)
- 유럽항로
  - 올해와 내년 모두 수요증가율 > 공급증가율 상회

구 분	Net Capacity (백만TEU)		Cargo Demand (백만TEU)		Slot Utilisation (%)	
	북미항로	유럽항로	북미항로	유럽항로	북미항로	유럽항로
2009	26.8	29.3	18.4	17.3	68.7	59.0
2010	34.6	38.3	20.3	19.6	58.7	51.2
2011	32.1	35.7	20.8	20.4	64.8	57.1
2012	35.3	37.3	20.9	19.9	59.2	53.4
2013	35.4	37.5	21.7	21.0	61.3	56.0
2014	37.1	39.3	22.7	22.1	61.2	56.2
2015	39.3	41.7	24.1	23.5	61.3	56.4

주 : Clarksons, *Contaniner Intelligence Quarterly*, 2Q 2014 자료를 활용하여 산정

6

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

원양항로 (운임전망)

- 북미항로
  - 서안은 작년 대비 하락, 동안은 소폭 상승
    - ※ 올해는 서안항만 파업으로 일부 물량이 동안항만으로 전배효과 발생
- 유럽항로
  - 공급 대비 수요증가 폭이 커서 올해와 내년 소폭 상승 예상

구 분		CCFI (중국-북미서안)		CCFI (중국-북미동안)		CCFI (중국-유럽)	
		운임지수(p)	증가율(%)	운임지수(p)	증가율(%)	운임지수(p)	증가율(%)
2011 평균		937		1,172		1,169	
2012 평균		1,053	12.3	1,246	6.3	1,901	62.6
2013 평균		1,074	2.0	1,223	-1.8	1,530	-19.5
전 망	2014	1,052	-0.2	1,238	1.2	1,545	1.0
	2015	1,031	-0.2	1,267	2.5	1,668	1.5

7

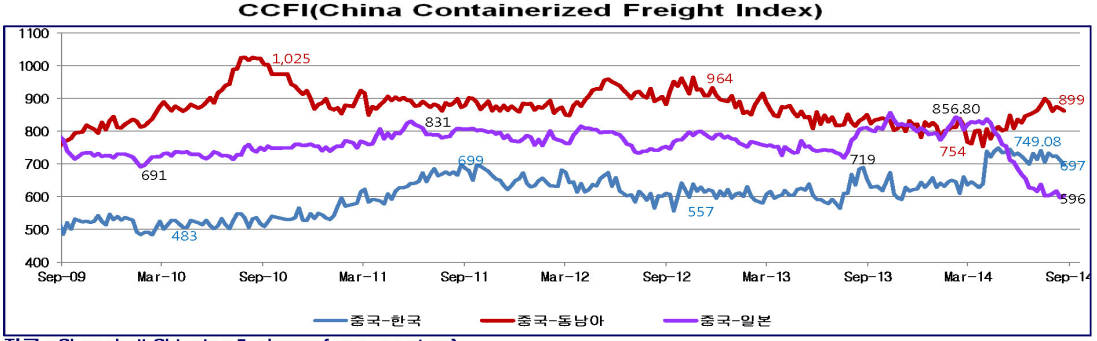
1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

아시아 역내항로 (운임추세)

- 중국-한국항로는 2013 2Q까지 운임변동이 크지 않았으나 2014년 2Q 이후 상승세
- 중국-동남아항로는 2012년 4Q 이후 지속 하락하였으나 2014년 2Q 이후 상승세 전환
- 중국-일본항로는 2013 4Q 상승한 이후 2014 2Q 이후 하락세 반전

※ 중일관계 악화로 물동량이 약간 감소한 반면 선대규모 확장(600TEU급 ⇨ 1,000TEU급)

CCFI(China Containerized Freight Index)



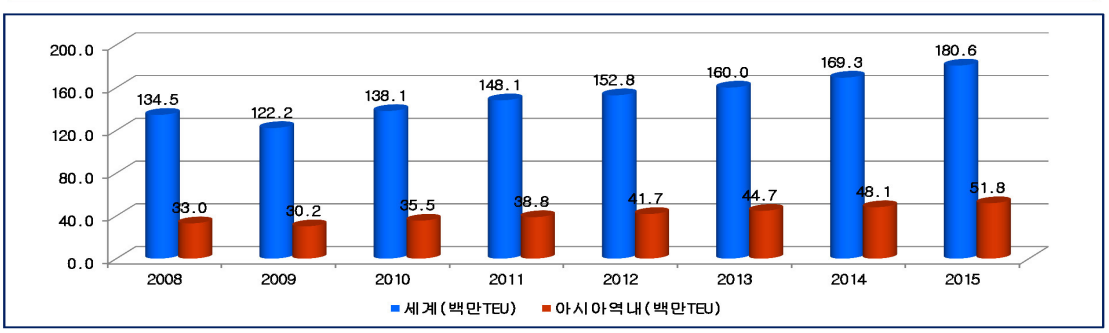
자료 : Shanghai Shipping Exchange(en.sse.net.cn)

8

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

아시아 역내항로 (수요)

- 세계 컨테이너 물동량
  - 2008~2015년(7년간) 연평균 4.3% 증가 (2014년 5.8%, 2015년 6.7% 증가)
- 아시아 역내 컨테이너 물동량
  - 2008~2015년(7년간) 연평균 6.6% 증가 (2014년 6.9%, 2015년 7.2% 증가)
- 세계에서 아시아 역내의 비중은 2008년 24.5% ☞ 2015년 28.7%



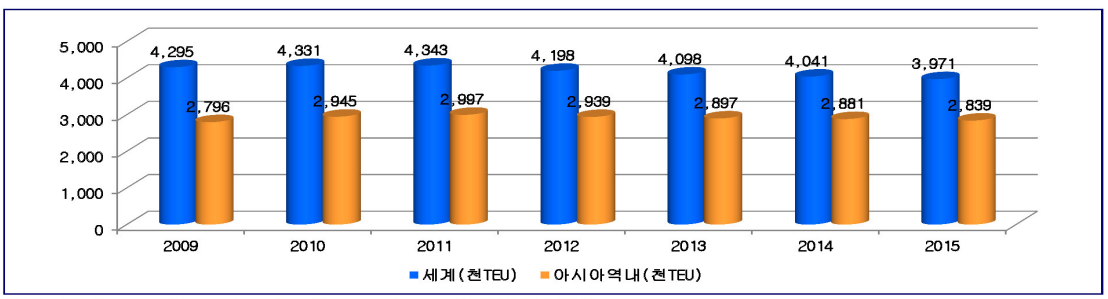
자료 : Clarksons, *Containner Intelligence Quarterly*, 2Q 2014

9

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

아시아 역내항로 (공급)

- 세계 3천TEU급 이하의 선복량
  - 2009~2015년(6년간) 연평균 1.1% 감소 (2014년 1.4%, 2015년 2.4% 감소)
- 아시아 역내 3천TEU급 이하 선복량
  - 2009~2015년(6년간) 연평균 2.6% 증가 (2014년 0.5%, 2015년 1.5% 감소)
- 세계 3천TEU급 이하 선복량에서 아시아 역내의 비중은 2008년 65% ☞ 2015년 71.5%



자료 : Clarksons, *Containner Intelligence Quarterly*, 2Q 2014 활용

주 : 아시아 역내 3천TEU급 이하 선복량 = 세계 3천TEU급 이하 선복량 X 세계 역내물동량 중 아시아역내 비중

10

1. 컨테이너선 | I. 선종별 해운시황 전망

아시아 역내항로 (수급 및 운임 전망)

- 올해와 내년 수급 개선 예상
  - 수요증가율 > 공급증가율 (약 8%p)
- 운임 전망
  - 2014년 3%, 2015년 3.5% 상승 예상

※ 단. 아시아 역내항로는 한중, 중일, 한일항로 뿐만 아니라 모든 역내항로를 의미

구 분		Net Capacity (백만TEU)	Cargo Demand (백만TEU)	Slot Utilisation (%)
2009		111.8	30.2	27.0
2010		117.8	35.5	30.1
2011		119.9	38.8	32.4
2012		117.5	41.7	35.5
2013		115.9	44.7	38.6
전 망	2014	115.2	48.1	41.7
	2015	113.6	51.8	45.6

자료 : Clarksons, *Containner Intelligence Quarterly*, 2Q 2014 활용

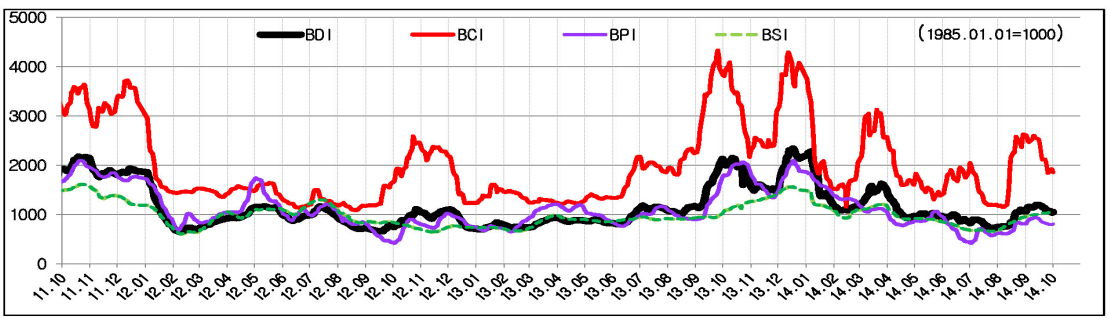
주 : Net Capacity = 아시아 3천TEU급 이하 선복량 X 50주 X 주간 1항차

11

2. 건화물선

운임지수 추세

- BDI는 BCI 등락에 따라 함께 등락하는 패턴
  - 케이프 시황이 건화물선 전체 시황에 막대한 영향을 주는 모습
- BPI는 BDI와 유사한 흐름을 보이는 특징



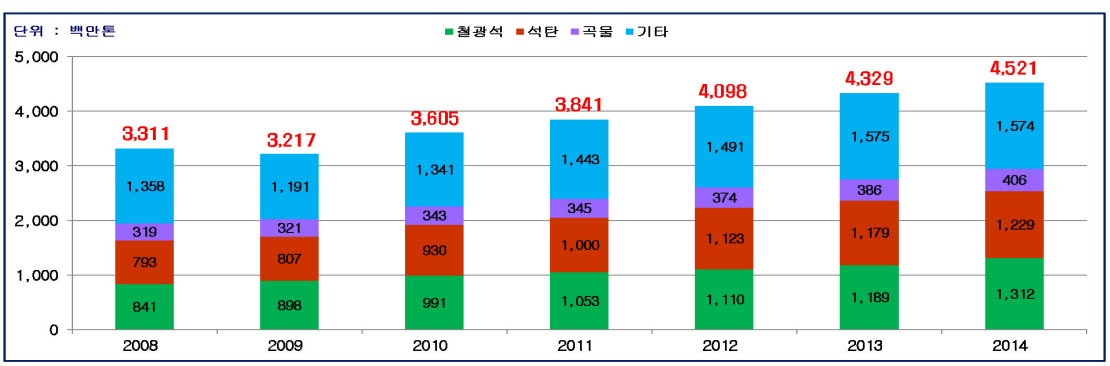
자료 : Clarksons, 홈페이지(www.crsl.com)

12

2. 건화물선

수요추세 및 전망

- 2014년 건화물은 45억 2천만톤으로 전년 대비 4.4%
  - 2012년 6.7%, 2013년 5.6%에 비해 증가율 둔화
- 올해 철광석 물동량 증가율은 10%로 전체 건화물 물동량 증가를 견인
  - 석탄은 4.2%, 곡물은 5.2% 증가



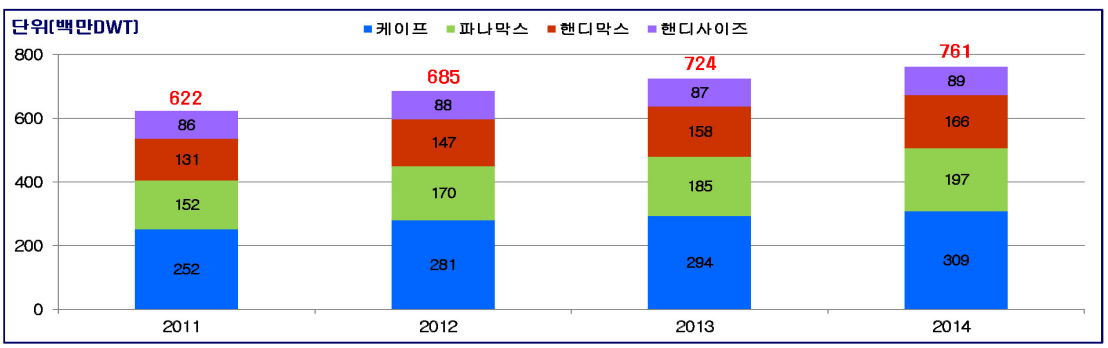
자료 : Clarksons, 홈페이지(www.crsl.com)

13

2. 건화물선 | I. 선종별 해운시황 전망

공급추세 및 전망

- 올해도 상반기 선복량 집중현상 발생
  - 하반기 선박인도 증가속도 감소
- 금년 선복량 증가율은 5.1%로 수요증가율 상회
  - 파나막스 6.7%, 케이프 5.1% 증가



자료 : Clarksons, 홈페이지(www.crsl.com)

14

2. 건화물선 | I. 선종별 해운시황 전망

수급추이 및 운임 전망

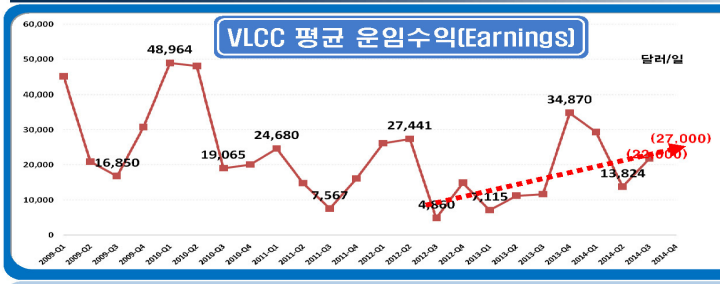
- 올해 건화물선은 공급증가율(5.1%)이 수요증가율(4.4%) 상회
  - 수급 균형을 이룬 작년 보다 시황개선 어려움
- 운임 전망
  - 올해 4분기 : 철광석 성수기를 맞이하여 상반기 보다 개선되나 작년 동기 대비 약간 하락
  - 2015년 : 철광석, 석탄 등 물동량 증가 둔화로 시황개선 어려움

연 도	BDI(p) 평균	전년 대비 수급증가율(%)		비고
		수요	공급	
2012	920	6.7	10.1	
2013	1,205	5.6	5.7	작년 1~9월 평균 997p
2014	1,248	4.4	5.1	금년 4분기 평균 1,700p 예상 (작년 4분기 평균 2,113p)
2015	1,200~1,250	-	-	철광석 및 석탄(호주산) 물동량 증가세 둔화, 인도네시아 발전용 석탄, 니켈, 보그카이트 수출금지 등으로 수요 둔화

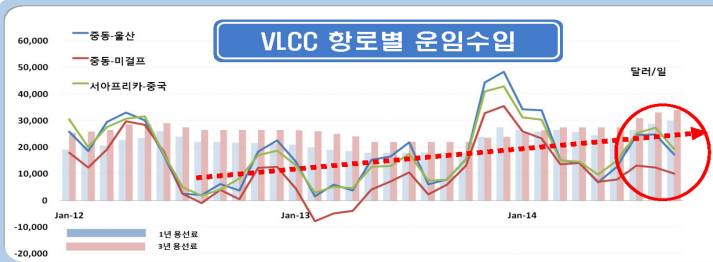
15

3. 유조선

운임추세 (VLCC)



- VLCC 운임은 2012년 3분기를 저점으로 개선추세
- 선복과잉상황은 계속되고 있어 당분간 변동성 지속
- 2014년 4분기 전망
  - 27,000달러(일) (y/y -20%)

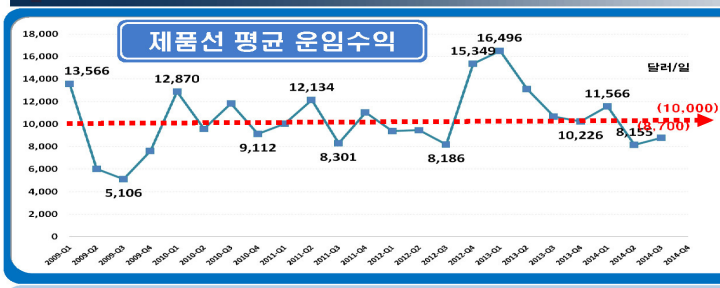


- 운임 개선중이나 용선료, 벙커유 가격 부담이 큰 상황
- 세계 경기회복 둔화(유럽), 미국 셰일유 증가로 OPEC 추가감산
  - ☞ 4분기 운임 상승폭 둔화예상
- ※ 톤-마일이 큰 서아프리카발 항차 증가로 평균수익 하락 일부 방지

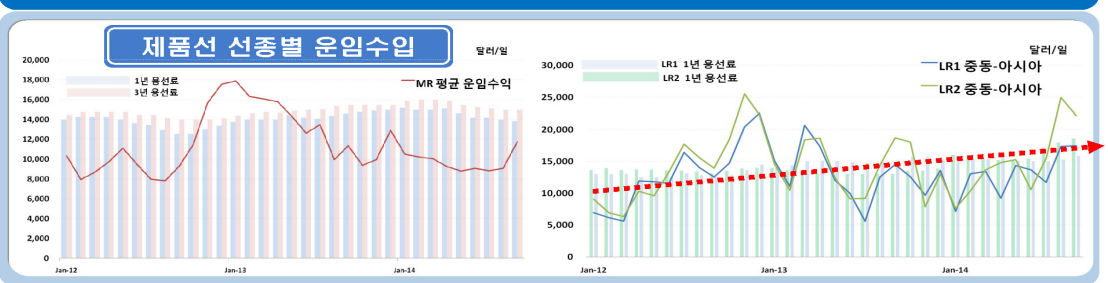
16

3. 유조선

운임추세 (제품선)



- 평균운임은 10,000달러(일) 수준에서 변동성 완화 추세
- 선복과잉 지속되나 물동량 증가와 LR 대형화로 평균운임 변동폭 축소
- 2014년 4분기 전망
  - 10,000달러(일) (y/y -3%)



17

3. 유조선 | I. 선종별 해운시황 전망

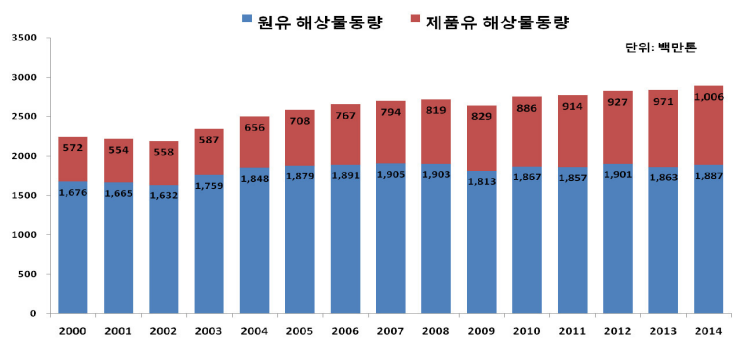
해상물동량

❍ LNG 등 대체에너지 확대, 연료효율 증가 등 석유류 소비증가 둔화
- 2014년 GDP 1% 성장시 원유 0.4%, 제품유 1% 성장 (GDP승수 감소 지속)
- 원유 해상물동량은 정제설비용량 증가폭이 확대되는 2016년 이후 개선 전망

❍ 아시아 정제시설 확대 VS 호주, 유럽의 정제시설 축소(환경규제, 북해유전고갈, 비용경쟁력 약화)
- 제품유 수출확대로 향후 수년동안 3~5% 지속 전망(제품유 물동량 비중 25% → 35%)

원유 및 제품유 GDP 승수

년도	유류전체	원유	제품유
2014	0.6	0.4	1.0
2013	0.1	-0.6	1.5
2012	0.6	0.7	0.4
2011	0.2	-0.1	0.8
2010	0.8	0.6	1.3
2009	7.3	11.8	-3.1
2008	0.3	0.0	1.2
2007	0.3	0.1	0.7
2006	0.5	0.1	1.6
2005	0.7	0.4	1.7
2004	1.3	1.0	2.3
2003	1.9	2.0	1.4
2002	-0.5	-0.7	0.3
2001	-0.6	-0.3	-1.4
2000	1.5	1.2	2.5



18

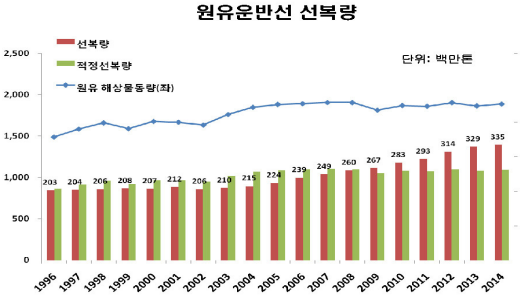
3. 유조선 | I. 선종별 해운시황 전망

선박공급

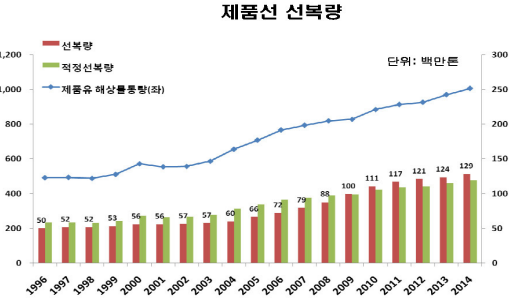
❍ 현재 VLCC 선복과잉에 2016년 이후 지속적인 공급이 예정되어 운임압박요인으로 작용
- 선복량 2014년 3%, 2015년 2%, 2016년 6% 증가 전망 (기타 선종은 0~3% 매년 증가 전망)
- 선가 저점인식 확대, 풍부한 유동성, 정제시설 확대에 따른 수요증가 등으로 최근 2년간 발주급등

❍ 선박공급 지속되며 LR급 대형화 진행
- 2014년 4%, 2015년 7%, 2016년 4% 선복 증가 전망
- 제품선 추가발주 가능성은 높은 상황임 (머스크 투자계획 발표 등)

원유운반선 선복량



제품선 선복량

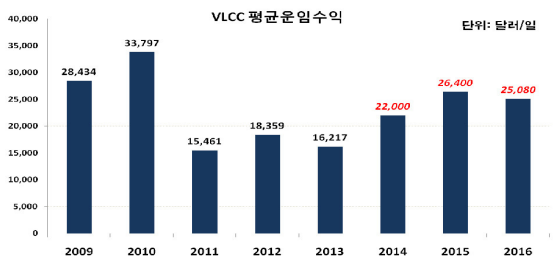


19

3. 유조선 | I. 선종별 해운시황 전망

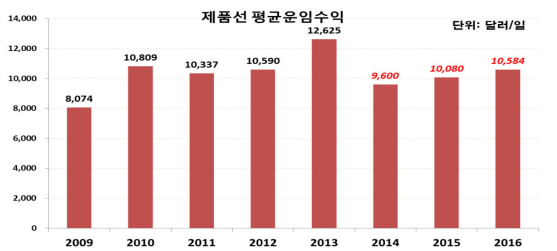
운임 전망

- VLCC
  - 2015년 상승세 유지
  - 2016년 대규모 신조선 인도로 하락 전망
- 2015년 전망
  - 26,000~28, 000달러(일) (y/y +20~30%)
- 2016년 전망
  - 23,000~25,000달러(일) (y/y -5~10%)



- 제품유
  - 북해시장이 축소 예상되나 아시아, 미국 수출증가, LR급 운임개선으로 점증적 개선
- 2015년 전망
  - 10,000~10,500 달러(일) (y/y +5~10%)
- 2016년 전망
  - 10,500~11,000달러(일) (y/y +5~10%)

※ 지정학적 위기, OPEC 추가감산 등으로 급락요인 존재



II. 선종별 이슈 및 영향

1. 컨테이너선
2. 건화물선
3. 유조선



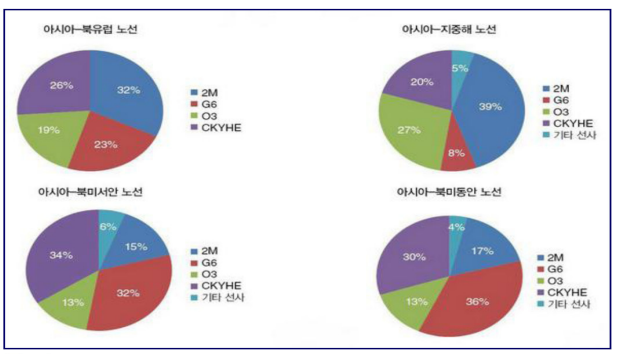




1. 컨테이너선 | II. 선종별 이슈 및 영향

거대 얼라이언스 출범

- 2015년 1월 2M, O3 출범 예정 ☞ 4대 얼라이언스 경쟁구도로 재편
- 1만TEU급 이상 현재 208척(275만TEU)
  - 향후 인도예정량 10척(152만TEU), 2M의 경우 23척(평균 17,583TEU)
- 향후 코스트 리더쉽 확보를 위한 무한경쟁 전개
  - 독립선사 및 초대형선박 부족한 선사는 사실상 경쟁력 상실 우려



구분		선박수	선복량(천TEU)	평균(TEU)
보유 (2014.7)	2M	75	1,045	13,936
	O3	51	646	12,670
	CKYHE	45	546	12,143
	G6	41	515	12,569
인도예정 (2016년)	2M	23	405	17,583
	O3	20	292	14,600
	CKYHE	43	593	13,778
	G6	20	239	11,910
합 계	2M	98	1,450	14,792
	O3	71	938	13,213
	CKYHE	88	1,139	12,942
	G6	61	754	12,353

주 : drewry

22

1. 컨테이너선 | II. 선종별 이슈 및 영향

초대형화 경쟁 심화

초대형화 배경
- 세계 경제의 저성장 구조에 따른 운송수요 증가세 둔화
- 코스트 리더쉽 확보를 위한 비용경쟁력 극대화 추구
- 초대형선박 위주의 선박확보 지속

향후 확보전망
- 얼라이언스 중심으로 초대형화 경쟁 심화
  - 2M의 경우 인도예정선박은 평균 17,583TEU
- Cascading 발생
  - 유럽 ⇨ 북미 (1만TEU급 이하)

초대형화 영향
- 운임 하락
  - 초대형화 심화 및 Cascading으로 원양항로에서 운임하락 예상
- 초대형선박 지속적 투자로 공급과잉 장기화

23

2. 건화물선 | II. 선종별 이슈 및 영향

중국 저품질 석탄수입 규제

① 규제 내용

- ❍ 대기오염을 줄이고 대도시의 대기의 질 향상이 목적
- ❍ 2015.1부터 회분 16%, 황함유량 3% 이상의 국내외 석탄사용 금지
  - 중국산(영세 소매점용, 가정용), 호주산 저품위 석탄 등

② 업계 반응

- ❍ 리오 틴토 호주 메이져들은 중국의 품질기준 충족 가능하다고 주장
  - 고품위 석탄의 대량생산 및 수출 가능
- ❍ 화력발전소용 저품위 석탄, Coking Coald은 금지대상 제외
- ❍ 광산업계에 미치는 영향 제한적

③ 해운시장에 미치는 영향

- ❍ 최대 수출국인 호주의 대중국 석탄수출량 소폭 감소 예상
  - 기존 저품위 석탄은 고품위 석탄으로 대체 가능
- ❍ 전체적으로 해상물동량 감소효과 적은 것으로 판단

24

2. 건화물선 | II. 선종별 이슈 및 영향

인도네시아 천연광석 수출금지

① 규제 내용

- ❍ 자국산 천연광석의 부가가치 창출을 통한 경제활성화 목적으로 시행
- ❍ 자국내 제련시설에서 가공되지 않은 천연광석 수출금지
  - ☞ 니켈, 보크사이트, 구리, 철광석, 발전용 석탄 등 해당

② 세계경제에 미치는 영향

- ❍ 인도네시아는 니켈, 발전용 석탄의 최대 수출국
  - 비철금속 및 광물의 국제교역 감소
- ❍ 발전용 석탄, 니켈, 보크사이트 등의 국제가격 상승

③ 해운시장에 미치는 영향

- ❍ 발전용 석탄, 니켈 등 국제 해상물동량 일부 감소

25

2. 건화물선 | II. 선종별 이슈 및 영향

발레막스 중국항만 입항 허용

① 주요 내용	❍ 브라질 발레사와 중국 COSCO 및 CMES간 철광석 COA 계약 체결 – 발레막스급 24척(4척 용선, 신조 20척), COA 기간 25년 ❍ 중국 선사의 COA에 따라 발레막스 중국항만 입항 사실상 허용
② 물동량에 미치는 영향	❍ 단기적 영향 – 운항선박 대부분이 신조로 확보하여 선박인도시까지 큰 영향 없음 ❍ 장기적 영향 – 해상운임 인하로 철광석 수입비용 절감으로 브라질산 수입증가 예상
③ 해운시장에 미치는 영향	❍ 발레막스 운송규모는 40만DWT로 케이프의 약 2배 – 해상운임 감소효과 막대하여 케이프의 경쟁력 약화 예상 ❍ 발레사 보유(31척) 중국항만 입항시 철광석 운송에서 발레막스 비중 급증 ❍ 장기적으로 철광석 해상운송에서 케이프의 비중 감소

26

3. 유조선 | II. 선종별 이슈 및 영향

미국 셰일자원 개발에 따른 시장변화(1/2)

미국 셰일자원, 캐나다의 오일샌드 개발

- 미국 석유 및 가스 수출 가능성
  - ☞ 파나마운하 확대로 미국 콘덴세이트 및 셰일가스 태평양을 통한 운송 가능
- 미국의 원유 수입감소 & 중국의 정제능력 확대
  - ☞ 캐나다, 러시아의 아시아 수출 확대 요망

아시아향 파이프 라인 신증설

- 러시아, ESPO 증설
  - ☞ 현재 30만 bpd에서 100만 bpd로 증설
- 캐나다, 서부항만으로140만 bpd 신설
  - ☞ 오일샌드(중질유) 수출 확대 계획

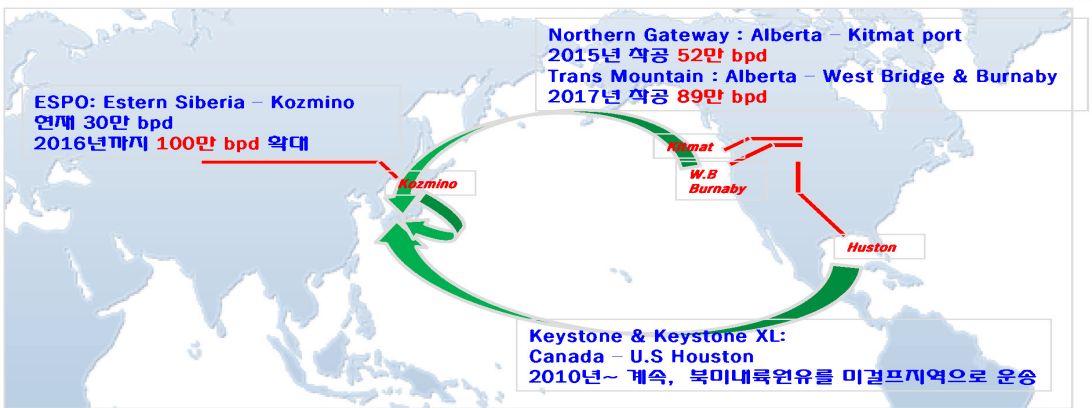
27

3. 유조선 | II. 선종별 이슈 및 영향

태평양항로 이용에 따른 시장변화 (2/2)

❍ 새로운 화주와 항로에 따른 기회발생
- ESPO 영향으로 현재 러시아 코즈미노항은 연평균 아프라막스 140항차 발생 → 증설시 3~5배 증가전망
- 캐나다 키트마트항, 웨스트브릿지항, 버나비항을 통해 아시아로 수출 예정
- 미국은 파나마운하를 이용하여 아시아향 원유 및 가스 수출

※ 중동 원유수입 일부 대체하여 페르시아만 선사간 경쟁 심화



28

III. 대응방향

1. 전망의 시사점
2. Maersk Line 사례
3. NYK LNG 프로젝트 사례
4. 대응방안







1. 시사점 III. 대응방향

시황전망의 시사점

① 컨테이너선	❍ 유럽, 북미동안은 소폭 상승, 북미서안은 소폭 하락 ❍ 초대형선박 증가와 공급과잉에 따른 운임경쟁으로 운임상승 제한적 ❍ 지속적 비용절감능력으로 수익성 확보 가능
② 건화물선	❍ 올해는 공급증가율(5.1%) > 수요증가율(4.4%)로 4분기 시황 작년 보다 낮음 - 내년은 물동량 증가 둔화로 시황개선 쉽지 않음 ❍ 발레막스 투입 본격화시 철광석 해상운임 하락 예상 - 철광석 운송에서 케이프 비중 하락
③ 유조선	❍ VLCC는 상승세이나 2016년 대규모 신조선 인도로 하락 우려 ❍ 제품유는 아시아, 미국 수출증가와 LR급 운임상승으로 전체 시황개선 전망 ❍ 미국 셰일자원, 개나타 오일샌드 개발, 아시아행 파이프라인 신설 등 예상 - 아시아행 가스/원유수출로 중동 원유수입 일부 대체

1. 시사점 III. 대응방향

원양항로 (동-서항로)

- ' 15년 2M과 O3 도입 시, 대형 4대 alliance간 운임 경쟁 심화
  => 비용 절감으로 순이익를 향상이 최대 전략!
- 단기적으로 선박량은 증가시키지 않고 유지하되 소석률과 선복량 향상
- G6과 CKYHE를 통해 기항 항로 최적화-> 소석률 개선-> 비용절감
- 기존 동-서 항로서비스에 항로 추가로 항로 네트워크 개선
- 전세계 네트워크 허브의 역할 제고로 비용 최적화
- 에코십과 연료효율성 높은 선박으로 대체
- bunker유 단위비용 감소로 수익률 제고

근해 항로

- 서아시아(인도 경유) 항로 중형 신규 에코선박 투입량 증가, 동남아(인도네시아, 베트남 경유) 항로 증편
- 항만 경로 최적화로 투입비용 최소화

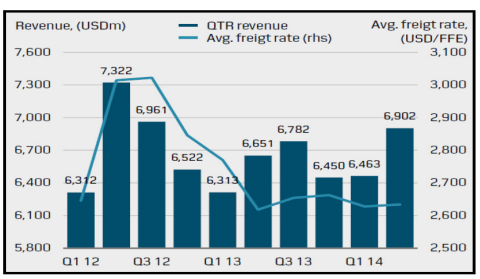
2. Maersk Line 사례

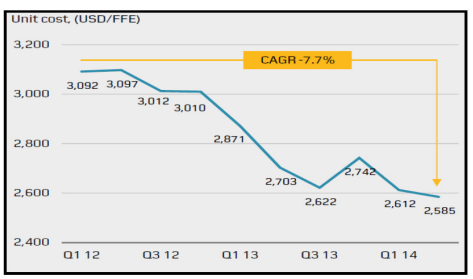
III. 대응방향

전략: 시장수준의 성장 => 비용절감 추구

❍ 2013-15년 신규투자 축소, 비용절감으로 수익 개선 추구
❍ 수요 및 운임 하향 안정세, 선박 대형화 -> 운임 경쟁 심화

	2002-2012	2012	2013	2014E	2015E
Industry demand (CAGR growth, %)	6%	2%	2 - 3%	4 - 6%	4 - 6%
Industry nominal capacity (CAGR growth, %)	11%	7%	6%	7%	5%
Investments (Maersk Line) (Net investment cashflow, USD bn)	2.2	3.6	Avg. 2.0 p.a.		





자료 : Maersk, Capital Markets Day, 2014. 9. 24

2. Maersk Line 사례

III. 대응방향

Leadership 전략

동-서항로 (Leadership 확장)

❍ 항로 네트워크 확장
❍ weekly 항차 축소 & 선복량 유지 & 서비스 개선
❍ 서비스 경로 최적화로 항만 이용 등 비용 감소

북-남 항로 (Leadership 유지)

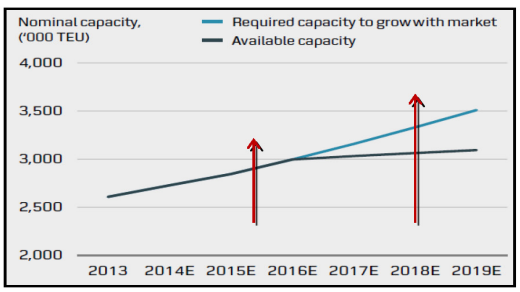
❍ 아프리카, 서아시아, 오세아니아 1위, 중남미2위
-> 대형선박투입, 피더네트워크 확장, 항만 및 현지지식 활용
❍ 전략: SeaLand 브랜드로 아메리카 역내시장 공략
- 경험 레버리지, 브랜드 인지도 활용으로 점유율 개선
- 중소형 선박 서비스 수요에 맞춤형 서비스 제공
- 남플로리다에 지역본부 설립하여 중남미 서비스 개선

2. Maersk Line 사례

III. 대응방향

2015-16년 선박 공급량

- 2012년 이전 발주, 2015-16년에 인도: 총 164,430TEU (16년 인도량 54,810TEU)
- 12년-14년 신규 발주 없어, 16년부터 추가 선대 수요 발생



2017-19년 선박 확보 계획

- 현재 시장성장률에 따라 2016- 2019년 총 480,000TEU 필요
- 2017년-19년 425,000TEU 물량의 대형선 추가 발주 니즈
- 중소형선박 charter market 투자 => 북-남 항로 특화 서비스 제공

2. Maersk Line 사례

III. 대응방향

Cost leadership 전략

MSC와 제휴 서비스

- 규모의 경제 극대화 추구
  - 동-서항로 네트워크 비용 절감
  - 선박투입량 증대없이 소석률 향상
- 연평균 $ 350백만 이익 추가 창출 기대

비용 절감 전략

- 서비스항로 통합으로 네트워크 합리화
- Slow Steaming ($10-20백만/1일 절감)
- 소석률 및 컨테이너 효율성 개선
- Bunker유 비용 감소
- 시스템 개선으로 조달 및 내륙운송 최적화

수익성 목표

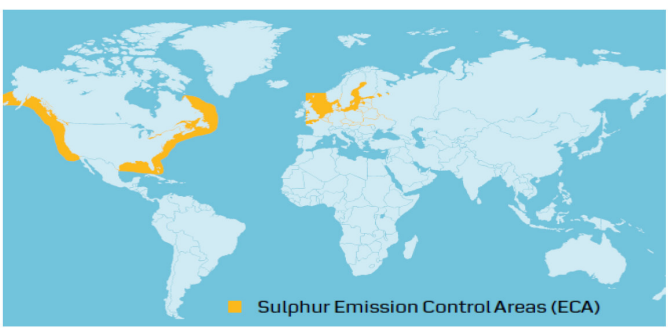
ROIC 8.5%, EBIT margin 산업평균 +5%.

2. Maersk Line 사례

III. 대응방향

ECA의 배출가스 규제 대응전략

- 규제 : 2015년 1일부터 ECA에 SOx 배출량 0.1% , 2016년 신규선박 NOx 배출량 80% 감소
  => CO_2 배출량, 컨테이너선: 2013년 34% 감소, 2020년 40% 감소 목표
- 고가 연료(저유황 등) 사용 불가피 => 연평균 약 2억불 추가 비용 발생
- 모든 신조선은 CO2, SOx, NOx 저배출량 에코 선박으로 투입
- 기존 선박에 저감 기술 적용하여 선박 개조 (Scrubber, 연료 재순환 솔루션 도입 등)
- 배출가스 감소를 위한 에너지 기술, 선박 개조 기술과 IT 등에 투자 (약 30억불)



3. NYK LNG 프로젝트 사례

III. 대응방향

LNG Fuelled Tugboat – 일본 최초의 LNG 추진선

❍ 인도: 2015년 여름 / 운항지역 : 요코하마 / 건조: Keihin Dock /

- 엔진 : Niigata Power Systems
- LNG Tank : Air Water Plant
- 운영사 : Wing Maritime Service
- LNG 공급 : Tokyo Gas (by Tank lorry)
- 선급 : NK
- CO2 30%, Nox 75%, Sox 100% 감소
- Dual fuel engine(MDO and LNG) redundancy
- IMO Tier III 규제 충족 (2016년부터 적용)



일본 정부, 친환경 R&D프로젝트를 통해 지원

자료 : Massnori Okuma, NYK's Challenges on LNG Fuel Project, LNG 벙커링 세미나, 2014. 9. 29

3. NYK LNG 프로젝트 사례 — III. 대응방향

LNG Fuelled PCTC (UECC) – 세계 최초 LNG연료 자동차선

❍ 인도: 2016년 하반기 (2척) / 운항지역 : 북유럽

- 엔진 : Dual fuel (LNG+HFO)
- LNG Tank : Type-C
- 운영사 : United European Car Carrier (NYK 자회사)
- LNG 공급 : Zeebrugge





자료 : Massnori Okuma, NYK's Challenges on LNG Fuel Project, LNG 벙커링 세미나, 2014. 9. 29

3. NYK LNG 프로젝트 사례 — III. 대응방향

LNG 벙커링 사업 – 세계 최초의 LNG벙커링 전용선

❍ 인도: 2016년 / 운항지역 : 북유럽

- 엔진 : Dual fuel (LNG+MGO)
- 건조 : 한진중공업
- 6,000GT/ Loa 100m/ Beam 17.8m / Draft 9.0m
- LNG Tank : Type-C (Capacity 5,100M3)
- 운영사 : GDF Suez+미쯔비시상사+NYK 합작 자회사
- 서비스 : LNG Bunkering Sale in Zeebrugge (ARA)



자료 : Massnori Okuma, NYK's Challenges on LNG Fuel Project, LNG 벙커링 세미나, 2014. 9. 29

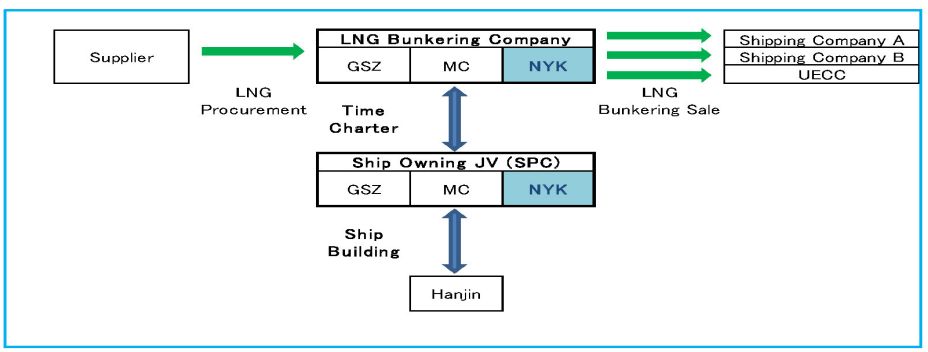
3. NYK LNG 프로젝트 사례

III. 대응방향

LNG 벙커링 사업 – 세계 최초의 LNG벙커링 전용선

❍ NYK, 미래 흐름에 투자

- 공급화주(GDF Suez), 상사(미쯔비시상사), 선사의 합작 프로젝트(2014.6)
- NYK 프로젝트 기획팀, 'LNG 활성화될수록 HFO 가격인하(비용절감) 기대'



자료 : Massnori Okuma, NYK's Challenges on LNG Fuel Project, LNG 벙커링 세미나, 2014. 9. 29

4. 대응방안

III. 대응방향

시황변화에 대한 대응

비용절감능력 확보

❍ 초대형선박 확보로 운항비용 절감
❍ 동-서항로 네트워크 비용 절감
❍ 서비스항로 및 빈도 조정으로 비용절감

전사적 대응방안 강구

❍ 초대형선박 확보에 기업의 금융능력 집중
❍ 정부의 해운금융 대책 강화

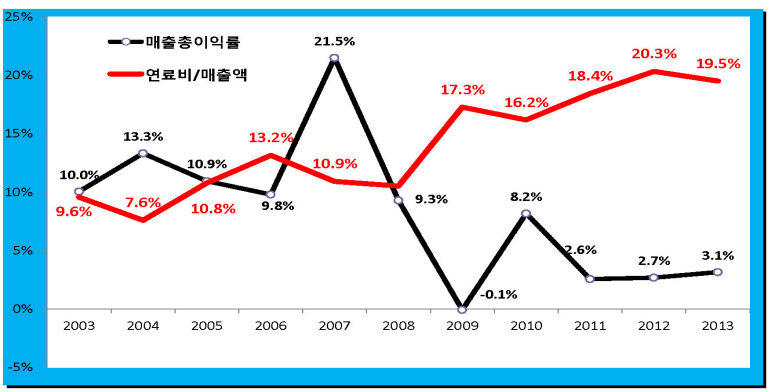
지속적인 비용절감능력 확보

불황기 비용절감을 통해 수익성을 확보하는 체질 확보

대응방안

2. 연료비 절감을 위한 투자

❍ 장기 저성장 해운업황을 고려, 영업이익 창출을 위한 투자 확대 필요



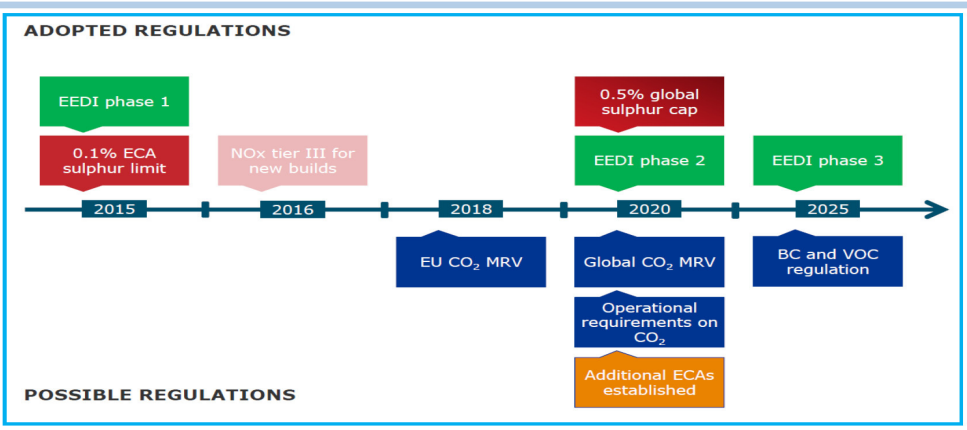
자료 및 주 : 선주협회, 해운기업 종합

대응방안

3. 신조투자, LNG 연료선 검토 중요

❍ LNG가격 하락 및 관련 인프라 확충

❍ IMO, 항만당국, 선박 배출가스 규제 확산에 대응

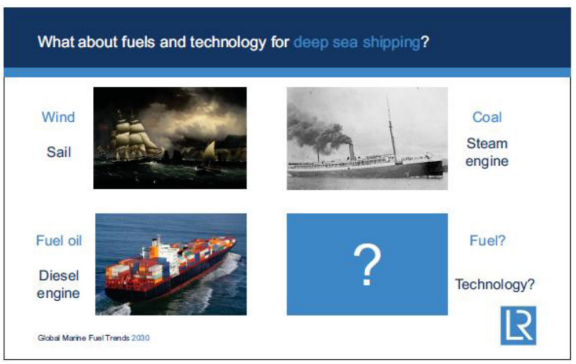


자료 : 유선일, LNG Ready service, preparing for the future, 제18회 가스산업회의, 2014. 9. 23

대응방안

3. 신조투자, LNG 연료선 검토 중요

❍ LNG는 미래의 상당기간 동안 선박연료가 될 전망



선박연료 변화

❍ LNG, 2030년까지 선박연료의 11% 전망

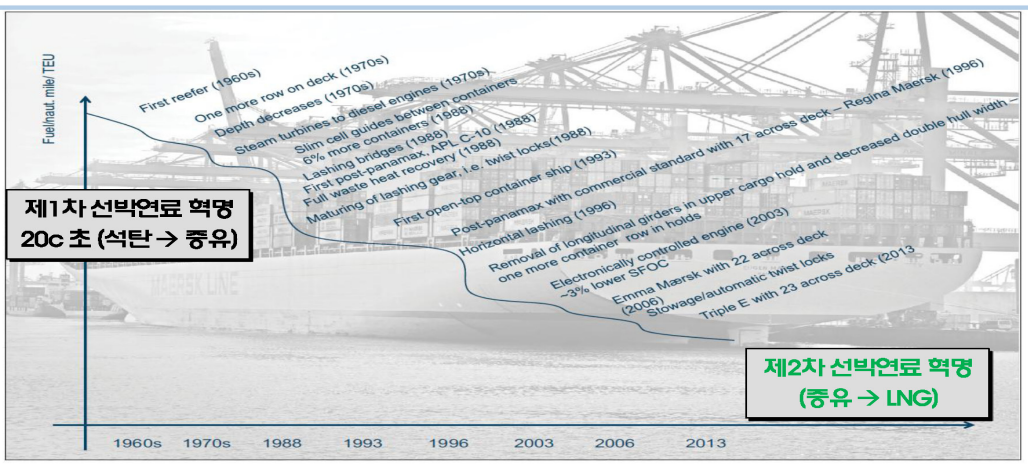
❍ HFO, 주종이지만 비중은 축소

자료 : Spyros, Global Marine Fuel Trends 2030, WOF, 2014.9.17

대응방안

3. 신조투자, LNG 연료선 검토 중요

❍ 미래에도 현수준의 에너지 소비와 배출가스 유지 가능 ?

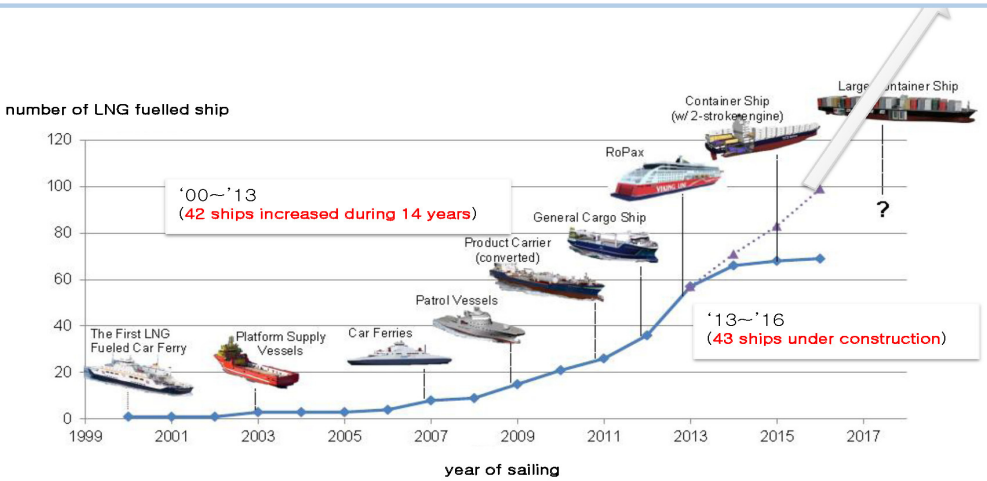


자료 : Kaare Groes, Green shipping-challenges and opportunities from a Danish perspective, WOF, 2014.9.17
일본, 해사국(2012)

대응방안

3. 신조투자, LNG 연료선 검토 중요

❍ 14년7월 기준, 116척의 LNG 연료선 투자 확정, 2018년 인도예정 포함



자료 : 유선일(2014) 및 박주원, LNG 벙커링 현황과 서해권 항만의 촉진전략, LNG 벙커링 세미나, 2014. 9. 29

대응방안

4. 에너지 믹스 변화를 사업기회로

❍ 셰일자원(Oil & Gas) 생산 확대와 관련산업의 변화에 주목
❍ 변화되는 에너지 무역물류에 대응, 최적 솔루션 개발 및 화주 지원
❍ 선박연료의 변화에 따른 신사업 개발(예; LNG 벙커링)

5. 중장기 경쟁력 확보를 위한 정책지원

❍ 톤세제, 해양금융종합센터, 해운보증기구를 통한 경쟁력 있는 선대 투자 촉진
❍ 정책기관의 투자금융 (수은, 에코쉽 펀드(1조원 규모), 산은 (1조원 규모)) 활용
❍ 비용절감 및 신규사업 개발을 위한 R&D 기능 강화
❍ 새로운 분야 기술표준 및 산업 기준의 국제협력 적극 참여 (예; SGMF)

참조 1. LNG 연료선 운항 현황과 전망

Ships in operation

Year	Type of vessel	Owner	Class
2000	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2003	PSV	Simon Møkster	DNV
2003	PSV	Eidesvik	DNV
2006	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2007	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2007	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2007	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2007	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2008	PSV	Eidesvik Shipping	DNV
2009	PSV	Eidesvik Shipping	DNV
2009	Car/passenger ferry	Tide Sjø	DNV
2009	Car/passenger ferry	Tide Sjø	DNV
2009	Car/passenger ferry	Tide Sjø	DNV
2009	Patrol vessel	Remøy Management	DNV
2009	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2010	Patrol vessel	Remøy Management	DNV
2010	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2010	Patrol vessel	Remøy Management	DNV
2010	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2010	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2010	Car/passenger ferry	Fosen Namsos Sjø	DNV
2011	PSV	DOF	DNV
2011*	Chemical tanker	Tarbit Shipping	GL
2011	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2011	PSV	Solstad Rederi	DNV
2012*	Car/passenger ferry	Fjord1	DNV
2012	PSV	Eidesvik	DNV
2012	PSV	Olympic Shipping	DNV
2012	PSV	Island Offshore	DNV
2012	General Cargo	Nordnorsk Shipping	DNV
2012	PSV	Eidesvik Shipping	DNV
2012	PSV	Island Offshore	DNV
2012	Car/passenger ferry	Torghatten Nord	DNV
2012	Car/passenger ferry	Torghatten Nord	DNV
2012	Car/passenger ferry	Torghatten Nord	DNV
2013	PSV	REM	DNV
2013	RoPax	Viking Line	LR
2013	Car/passenger ferry	Torghatten Nord	DNV
2013	Harbor vessel	Incheon Port Authority	KR
2013	General Cargo	Eidsvaag	DNV
2013	RoPax	Fjordline	DNV
2013	High speed RoPax	Buquebus	DNV
2013	Tug	CNOOC	CCS
2013	Tug	CNOOC	CCS
2013	Car/passenger ferry	Norled	DNV
2014	Car/passenger ferry	Norled	DNV
2014	Tug	Buksér & Berging	DNV
2014	RoPax	Fjordline	DNV
2014	Patrol vessel	Finish Border Guard	GL
2014	Tug	Buksér & Berging	DNV

Updated 16.07.2014

** Conversion project*

Excluding LNG carriers and inland waterway vessels

자료 : 유선일, LNG Ready service, preparing for the future, 제18회 가스산업회의, 2014. 9. 23

참조 1. LNG 연료선 운항 현황과 전망

Confirmed orderbook

Year	Type of vessel	Owner	Class
2014	Ro-Ro	Norlines	DNV
2014	Ro-Ro	Norlines	DNV
2014	Car/passenger ferry	Society of Quebec	LR
2014	Car/passenger ferry	Society of Quebec	LR
2014	Car/passenger ferry	Society of Quebec	LR
2014	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2014	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2014	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2014	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2014	Gas carrier	SABIC	BV
2014	Gas carrier	SABIC	BV
2014*	Product tanker	Bergen Tankers	LR
2014	General Cargo	Egil Ulvan Rederi	DNV
2014	General Cargo	Egil Ulvan Rederi	DNV
2014	PSV	Remøy Shipping	DNV
2014	Car/passenger ferry	AG Ems	GL
2014*	Car/passenger ferry	AG Ems	GL
2014	Car/passenger ferry	Samsoe Municipality	DNV
2014	Ro-Ro	Sea-Cargo	DNV
2014	Ro-Ro	Sea-Cargo	DNV
2014	Tug	CNOOC	CCS
2015	Tug	CNOOC	CCS
2015	PSV	Siem Offshore	DNV
2015	PSV	Siem Offshore	DNV
2015	PSV	Simon Møkster	DNV
2015	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2015	PSV	Harvey Gulf Int.	ABS
2015	Tug	NYK	NK
2015	LEG carrier	Evergas	BV
2015	LEG carrier	Evergas	BV
2015	LEG carrier	Evergas	BV
2015	Bulk ship	Erik Thun	LR
2015	Container Ship	Brodosplit	DNV GL
2015	Container Ship	Brodosplit	DNV GL
2015	PSV	Siem Offshore	DNV GL
2015	PSV	Siem Offshore	DNV GL
2015	Container Ship	TOTE Shipholdings	ABS
2016	Container Ship	TOTE Shipholdings	ABS
2016	Icebreaker	Finnish Transport A.	LR
2016	PSV	Siem Offshore	DNV GL
2016	PSV	Siem Offshore	DNV GL
2016	Chemical tanker	Terntank	BV
2016	Chemical tanker	Terntank	BV
2016	Chemical tanker	Terntank	BV
2016*	Ro-Ro	TOTE Shipholdings	ABS
2016*	Ro-Ro	TOTE Shipholdings	ABS
2016	Car carrier	UECC	LR
2016	Car carrier	UECC	LR
2016	Car/passenger ferry	Boreal Transport	DNV GL
2016	Car/passenger ferry	Boreal Transport	DNV GL

Updated 16.07.2014

** Conversion project*

Excluding LNG carriers and inland waterway vessels

자료 : 유선일, LNG Ready service, preparing for the future, 제18회 가스산업회의, 2014. 9. 23

참조 1. LNG 연료선 운항 현황과 전망

Confirmed orderbook

Year	Type of vessel	Owner	Class
2016	Container Ship	GNS/Nordic Hamburg	ABS
2016	Container Ship	GNS/Nordic Hamburg	ABS
2016	Ro-Ro	SeaRoad Holdings	
2016	Car/passenger ferry	BC Ferries	LR
2016	Car/passenger ferry	BC Ferries	LR
2016	LEG carrier	Ocean Yield	DNV GL
2016	LEG carrier	Ocean Yield	DNV GL
2016	LEG carrier	Ocean Yield	DNV GL
2016	Container Ship	Universal Marine	DNV GL
2016	Container Ship	Universal Marine	DNV GL
2017	Container Ship	Universal Marine	DNV GL
2017	Container Ship	Universal Marine	DNV GL
2017	Car/passenger ferry	BC Ferries	LR
2017	Terntank	Terntank	BV
2017	RoPax	Brittany Ferries	BV
2017	Container Ship	Crowley Maritime	DNV GL
2017	Container Ship	Crowley Maritime	DNV GL
2018	Container Ship	Matson Navigation	DNV GL
2018	Container Ship	Matson Navigation	DNV GL



* *Conversion project*

Updated 16.07.2014
Excluding LNG carriers and inland waterway vessels

자료 : 유선일, LNG Ready service, preparing for the future, 제18회 가스산업회의, 2014. 9. 23

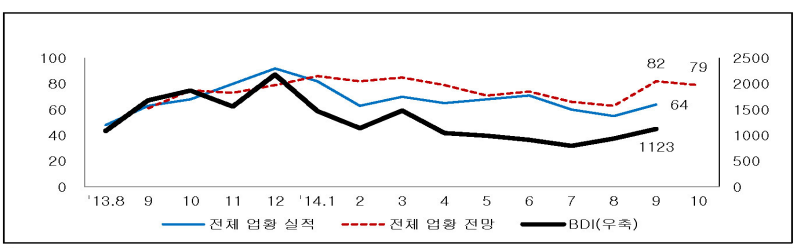
참조 2. 해운업 경기실사지수(해운업 BSI)

해운업 업황 BSI

전월대비 증감 비교

구분	BDI	업황 BSI 실적	업황 BSI 전망
2013.9	▲	▲	
10	▲	▲	▲
11	▼	▲	▼
12	▲	▲	▲
2014.1	▼	▼	▲
2	▼	▼	▼
3	▲	▲	▲
4	▼	▼	▼
5	▼	▲	▼
6	▼	▲	▲
7	▼	▼	▼
8	▲	▼	▼
9	▲	▲	▲
10			▼

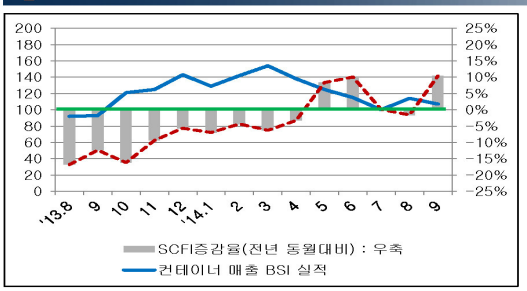
업황 BSI 실적 및 전망

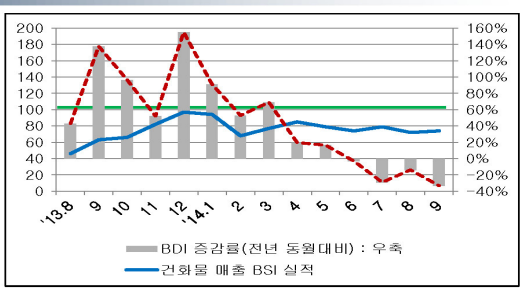


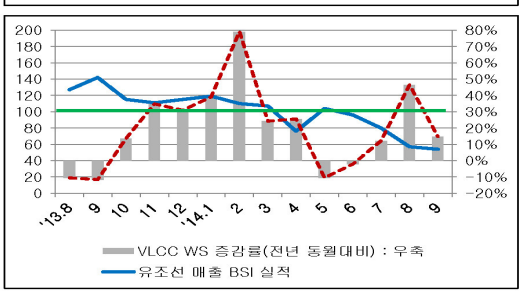
- 조사기관 : 한국해양수산개발원
- 조사/발표 기간 : 매월 셋째 주 5일간 조사 / 넷째 주 대외발표
- 조사대상 : 국내 외항운송사업자 142개 법인기업(월 평균 120개사 참여)
- 조사내용 : 국내 해운 기업의 체감 경기(동향, 전망), 경영애로 요인을 정기적으로 조사
- 조사방법 : 전화 및 팩스 또는 이메일 직접조사
- 2013년 8월~2014년 9월, 총 14회 조사 실시

참조 2. 해운업 경기실사지수(해운업 BSI)

해운업 매출 BSI



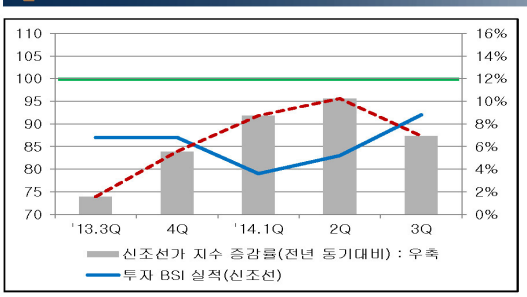


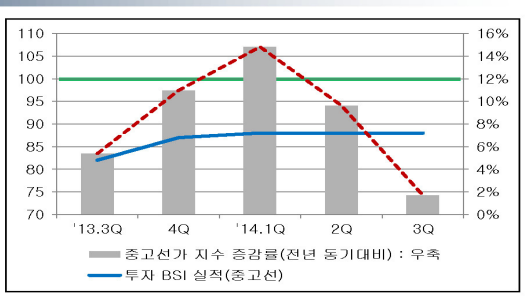


- ❍ [컨테이너 선사] 올 들어 운임 상승에도 불구하고 물동량 부족, 자금부족, 경쟁심화 등의 이유로 매출 BSI 하락 추세
- ❍ [벌크선사] 현재 BDI가 저점 수준에서 횡보하면서 매출 실적 역시 부진함
- ❍ [유조선 선사] VLCC WS 역시 매우 낮은 수준이고, 운임 외 요인 또한 매출 부진을 지속시킴

참조 2. 해운업 경기실사지수(해운업 BSI)

해운업 투자 BSI





- ❍ 신조선가/중고선가 지수는 전년 동기대비 증가 추세에 있지만, 국내 해운사 투자 제한적

※ 50% 이상의 기업이 전년동기와 같은 수준의 투자 유지



MeMo...



MeMo...



MeMo...