

해운시황 변동요인 전망과 대응

김우호 KMI 해운시장연구센터장

2011년 3월 31일(목) 7:30-9:30

롯데호텔 사파이어 볼룸



한국해양수산개발원

목 차

KMI 해운시장연구센터



1. 최근 세계경제 여건과 이슈

2~4 부문별 중단기 해운 시황 전망

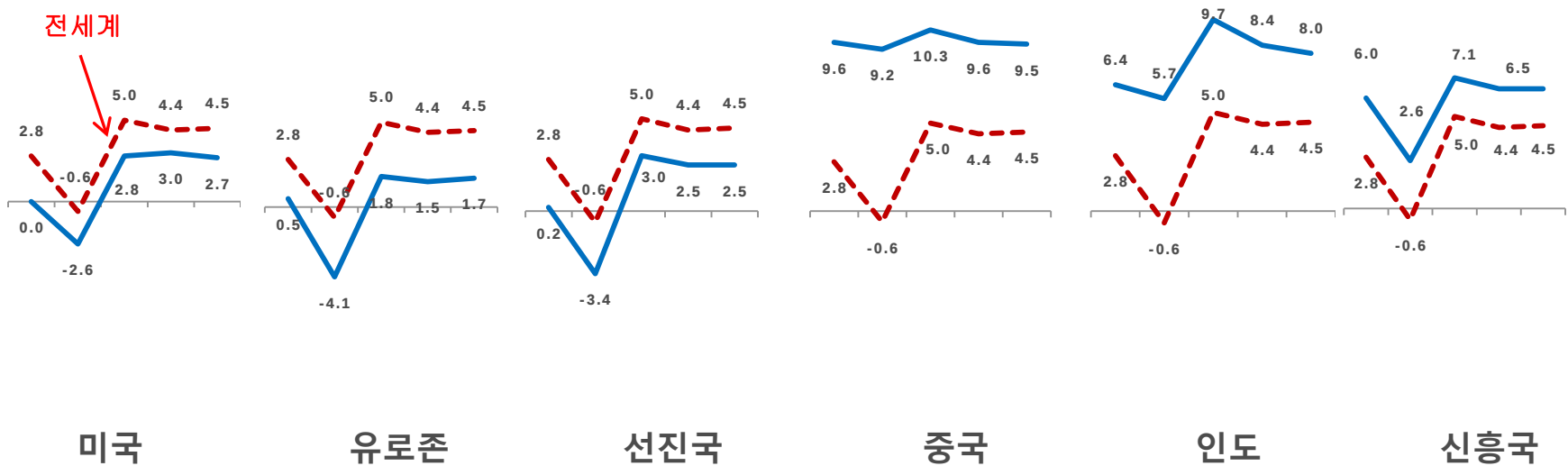
5. 대응방안

1. 최근 세계경제 여건과 이슈

KMI 해운시장연구센터

- ❖ “Two-speed global recovery” 현상 지속
 - 위기 이후 선진국 더딘 회복, 신흥시장 빠른 회복

주요국 경제 성장률 추이



자료 : IMF WEO 2011. 01, 08년부터 12년까지

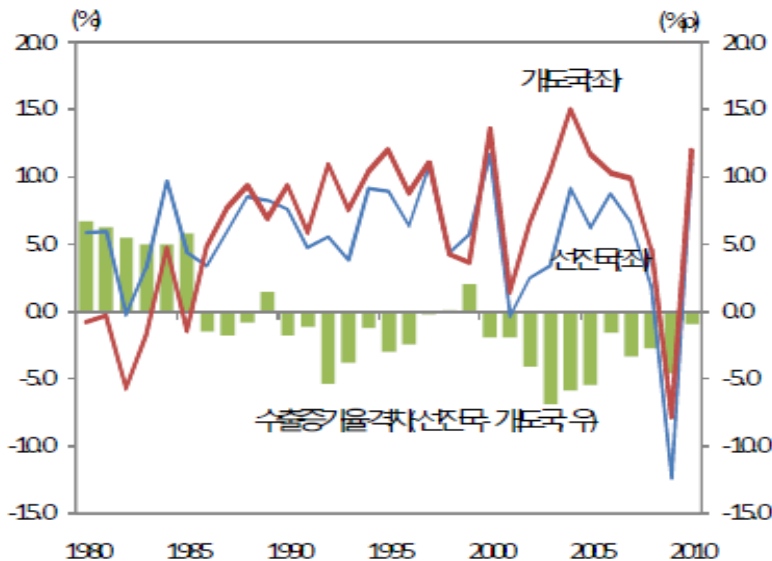
1. 최근 세계경제 여건과 이슈

KMI 해운시장연구센터

❖ 2011년 세계무역 증가율 7.1%로 상향 조정

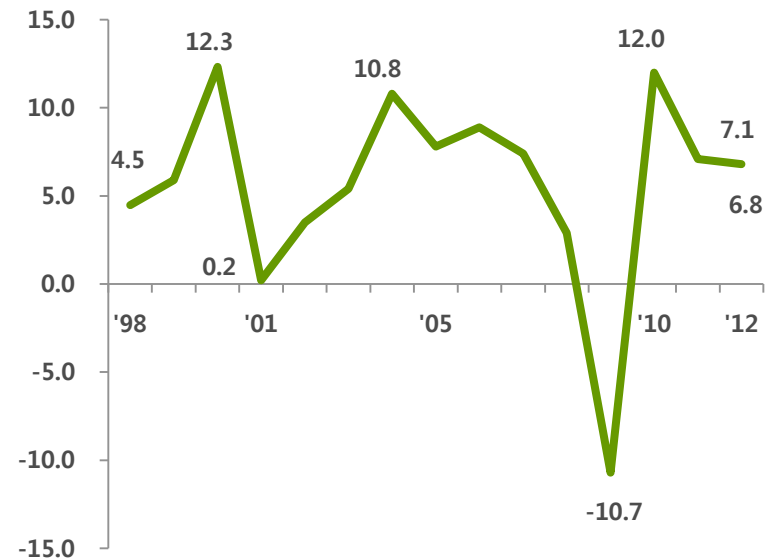
- 개도국이 세계 수출입을 주도

개도국 선진국 수출증가율



자료 : IMF, WEO 2011.01, BOK

세계 무역 증가율 전망



자료 : IMF, WEO 2011.01

1. 최근 세계경제 여건과 이슈

KMI 해운시황분석센터

❖ 세계경제 회복세 다소 약화

- 미국 경제회복세 지속, 일본경제 단기 후퇴 장기회복, 중동불안에 따른 고유가 충격, 남유럽 재정불안 지속
- 유가에 취약한 신흥국 투자 심리 위축
- 주요 투자은행들 3월 들어 세계경제 성장률 전망 하향조정 (4.3~4.4%→3.8~4.2%)

❖ 미국

- 가계 순자산 증가, 부채비율 하락으로 소비심리 회복, 경기회복 가속 기대 ; 10년 4분기 성장률 2.8%→3.1% 상향, 기업 고정투자 증가 효과
- 11년 1분기; 중동불안, 일본 대지진 영향에 따른 가격급등, 지출부담 증가로 민간소비 증가율 둔화 예상

1. 최근 세계경제 여건과 이슈

KMI 해운시황분석센터

❖ 유럽

- 남유럽; 포르투갈 재정감축안 부결, 총리사임(3/23) 등 정국불안, 아일랜드와 EU의 구제금융조건 재협상 난항, 그리스의 과도한 부채 등 금융불안 지속
- 북유럽; 독일: 10년 성장률 3.6%(통독이후 최고, EU평균의 2배), 물가상승률 1.1%, 일본 지진피해의 간접효과 기대

❖ 중국

- 12.5 계획 발표, 기간중 연평균 성장률 7%로 하향화 (실적은 9% 내외로 전망)
- 도시화율 47.5%(10년) → 51.5%(15년); 신농촌 건설 가속화: 인프라건설 확대, 사회안전망 구축, 전력망 확충 추진
- 10년 4분기 성장률 9.8%로 고성장 시현, 원유가상승 등 물가상승 압력 (11년 4.4%→4.8% 상향 조정)→위안화 절상 등 긴축 → 부동산시장 위축, 성장둔화 우려

1.1 중동사태의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 중동아프리카 사태 확산과 영향

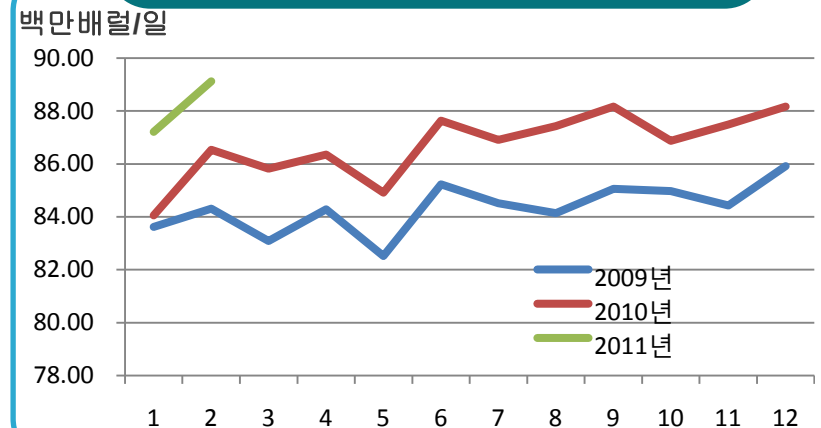
■ 사태의 확산

- 튀니지에서 시작한 민주화 시위가 MENA지역으로 확산
- 다국적군의 리비아 공습으로 사태 심화
- 리비아 내전에 대한 중국의 평화적 해결 주장

■ 원유공급선의 변화

- 견조한 수요증가를 바탕으로 리비아 원유 공급 감소은 OPEC의 증산과 비OPEC국가의 증산으로 대체
- 11년 2월 전세계 원유수요는 전년동기 대비 3% 증가, 특히 중국 9%, 미국 1.7% 증가

전세계 원유 수요(소비) 추이



자료: EIA

1.1 중동사태의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 중동아프리카 사태 확산과 영향

- 리비아 생산 감소로 서아프리카 원유에 대한 수요 증가
 - 3월 리비아 생산은 하루 60~75만배럴로 1월의 38~47% 수준에 불과, 수출은 하루 50만배럴 하회
 - 유럽 정유사들은 수입선을 서아프리카 지역으로 변경
- 고유가 지속
 - 유가는 세계 경기 회복, 동절기 한파 등으로 연초부터 강세
 - 리비아, 바레인, 예멘 등의 소요 심화로 상승세 지속
 - 일본 지진 영향으로 일시 하락했지만 중동지역 정정불안으로 여전히 강세
 - 두바이유 추이 (\$/B)(1/4) 91.59 → (1/28) 93.44 → (3/7) 111.18 → (3/16) 104.19 → (3/21) 108.75 → (3/28) 108.66
 - 우리나라 민관합동의 “국제유가전문가협의회” 는 최근 11년 국제유가 전망치를 \$90/B을 \$100/B로 상향조정
 - 주요 기관들은 \$150 까지 전망

1.1 중동사태의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 중동아프리카 사태 확산과 영향

- 주요 해상항로에는 큰 변화 없어
 - MEAN지역 정정불안에도 수에즈 운하의 통항에는 지장 없음
 - 운하 봉쇄 등의 조치는 없음
- 중동지역 해상플랜트 수주에 영향
 - 해양플랜트 해외수주액의 60%를 중동지역에서 수주
 - 금번 사태를 계기로 민주화가 확산되고 정치의 변화가 확산되면 현재의 플랜트 발주 규모나 방식 등에 영향
 - 원유, 가스 산업의 GDP 비중이 36% 수준으로 최대, 산업의 중요성을 감안할 때 급진적인 변화보다는 국가주도의 점진적 변화 예상

1.1 중동사태의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 전망과 대응

- **고유가 시대에 대비, 원가경쟁력 확보에 노력**
 - 선박운항비에서 연료비 비중이 27.5%를 차지, 고유가는 선사들의 영업이익 상쇄
 - 컨테이너 선사들 경제선 확보에 적극 나서, HRCI 지수 상승에 기여
 - 국토부 신고선박 기준 60%의 선대가 2007년 이후 확보, 확보 방법과 시기에 따라 차이가 있지만 신조선의 경우 원가부담 가중
 - 경제성 선박 확보, 원리금 상환부담 축소, 장기계약 확대 등 다각도의 노력 필요
 - 동시에, (경기순환을 참작) 금융기관과 정부의 적극적인 관심과 지원 필요
- **원유 무역의 다변화와 심해채굴에 대비한 선대 기획 필요**
 - 리비아→서아프리카 지역 변경으로 VLCC와 수에즈막스 선호, 아프리카막스 약화
 - 심해 원유의 수송을 위한 비즈니스 모색
 - 해양플랜트 수주에 중공업-선사-금융 등 협력을 통한 수익 방안 검토 필요

1.2 일본 대지진의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 피해 규모와 영향

- 주요산업시설 피해현황(LG Business Insight, 11.3.23)
 - 자동차 : 전력부족이 가동 중단의 주 원인
 - 완성차의 생산 재개 시기 불투명 : 도요타의 일본 내 생산대수 320만대(10년)의 13%인 42만대 생산능력이 동북지방에 소재. 또한 부품공장도 소재
 - 혼다자동차 공장 (4개), 닛산 (6개) 공장 가동 중단 → 회복 가능
 - 전기전자 : 여진으로 첨단 공장 재가동에 부담
 - 석유 : 5개 공장 가동중단(122만 배럴/일, 일본전체의 27%) 완전복구에 10개월 정도 소요, 20%정도의 공급능력 과잉에도 제품 공급 차질로 이어짐
 - 화학 : 수출 물량 감축으로 유화제품 가격 상승 압력
 - 철강 : 대형 철강산업은 고로 재가동으로 피해영향 최소화, 중소공장 가동은 어려움
- ➔ 제조기업의 글로벌 SCM 차질 예상

1.2 일본 대지진의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 피해 규모와 영향

■ 발전시설 :

- 도쿄 전력의 발전능력 6,448만kw의 절반이하인 3,100만kw 발전, → 제한송전
- 4월 복구예상에도 불구하고 하절기 냉방수요 폭증(6,000만kw) 으로 전력부족 지속 우려 → 전력부족 피해 영향 2~3년 지속
- 수송차질, 조명제한, 공장 및 사무실의 근무시간 제약 등 경제활동 저해
- 일본내 지역간 주파수 차이로 서안지역에서 전력을 공급받기 위해서는 변전소 건설 필요 → 고비용, 장시간 소요로 현실적 대안이 되기 어려움
- 일본 에너지 산업 구조:
화력{59.3% = 23.8%(석탄) + 27.2%(LNG) + 8.3%(석유)}, 원자력(30.8%), 수력(8.7%), 기타(1.2%)

1.2 일본 대지진의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 피해 규모와 영향

■ 경제적 파급 영향(국제금융센터, 11.3)

- 주요 IB들 10~20조엔(GDP의 2~4%) 규모로 잠정 (WB: 19조엔(2,350억 달러) 추산)
- 일본은 지진 피해만 15~25조엔 추산(원전 및 전력공급 제한 영향은 제외)
 - 전력 공급 제한에 따른 직접 피해규모 1,663억엔, 산업연관표에 따른 관련산업 파급효과는 1조 500억엔으로 추산
- 마이너스성장 이후 피해복구 수요 등으로 전환, 금년 성장률은 1%내외로 영향은 제한적(당초 1.5%내외)
- 열악한 재정상태를 감안하더라도 외환보유액 활용이나 달러화 자산 매각 가능성은 낮으며 세출조정이나 시중 유동성을 활용하여 복구 자원 마련할 듯

1.2 일본 대지진의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 전망과 대응

- 원전사고의 확산, 전력부족 장기화, 식량 등 글로벌 인플레이션 가능성을 주의깊게 지켜보아야
 - 전력부족 현상 지속 → 주요 제품 및 부품의 공급망 문제 확대
 - 방사능 유출 확산 → 식량오염 → 글로벌 물가 불안 확산
- 정유공장 가동 중단으로 원유수입량 감소 예상
 - 일본 10년 원유수입 370만배럴/일을 참작, 100만배럴/일 감소 예상
 - 10개월 지속되는 경우 세계 전체 원유수입량 3,970만 배럴의 약 2% 수송량 감소 우려
 - 그러나 대체 공장의 가동 정도에 따라 수송량 감소규모는 줄어든 것임
- 일본 기종점 석유제품 수송량 위축 예상
 - 일본의 연간 석유제품 수출입은 각각 3천만kl 정도로 수출이 제한될 가능성이 있으며, 한국으로부터의 수입량은 다소 확대될 가능성이 있음

1.2 일본 대지진의 영향과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 전망과 대응

- 철광석 등 건화물선의 경우 단기적인 수송량 감소 예상
 - 제철소 가동중단에 따른 영향이나 대체 생산여부에 따라 그 규모는 축소될 것임
- 파나마кс, 수프라maks, 핸디사이즈 등은 수요증가로 호재
 - 석탄 발전의 증가, 지진피해 복구 물자 수송 수요 증가 예상
 - 그러나 일본 철강 수출의 감소는 부정적 영향
- 글로벌 SCM 변화에 대비
 - 자본재와 전기전자제품 위주로 경쟁력있는 독일이 일본을 대체할 가능성 제기
 - 아시아지역 분업생산에 독일산 부품 공급 조달 가능성
 - 장기적으로 한중일 생산구조가 동남아로 확대될 가능성
- 일본의 에너지기본계획 변화 모니터 필요
 - 원자력 발전 사고로 일본 에너지 기본계획(10년6월)의 변화가 예상되나 CO2 감축계획과 연계돼 있어 그 추이를 지켜봐야 할 것임

목 차

KMI 해운시황분석센터

2. 컨테이너선 중단기 시황 전망

2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

2.3 컨테이너선 시황 전망과 대응

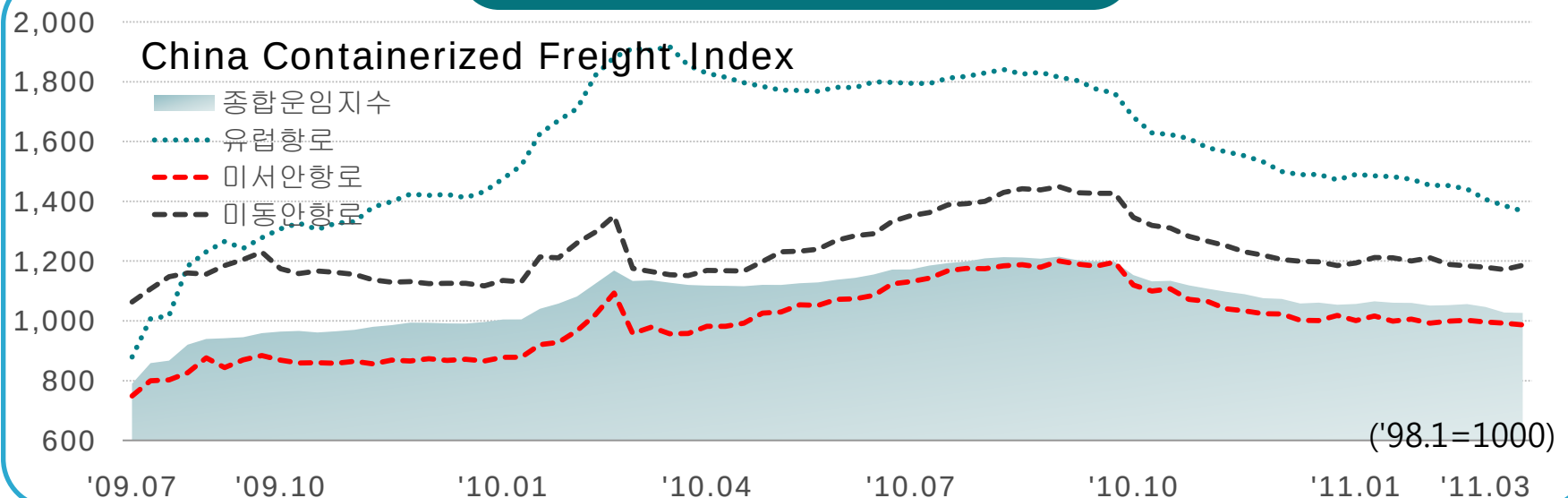
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 1분기 원양항로 운임지수 : 전분기 대비 4.2% 하락

- 지난해 운임의 급등세에 따른 하락 압력 축적, 대형선 출현이 가시화 되면서 유럽항로의 운임 하락, 신규 개설 서비스 증가, 3월 들어서는 중동발 위기와 일본 대지진에 따른 심리적 위축 등으로 반등을 이끌지 못함

원양항로 운임지수 추이



자료 : 상해항운교역소

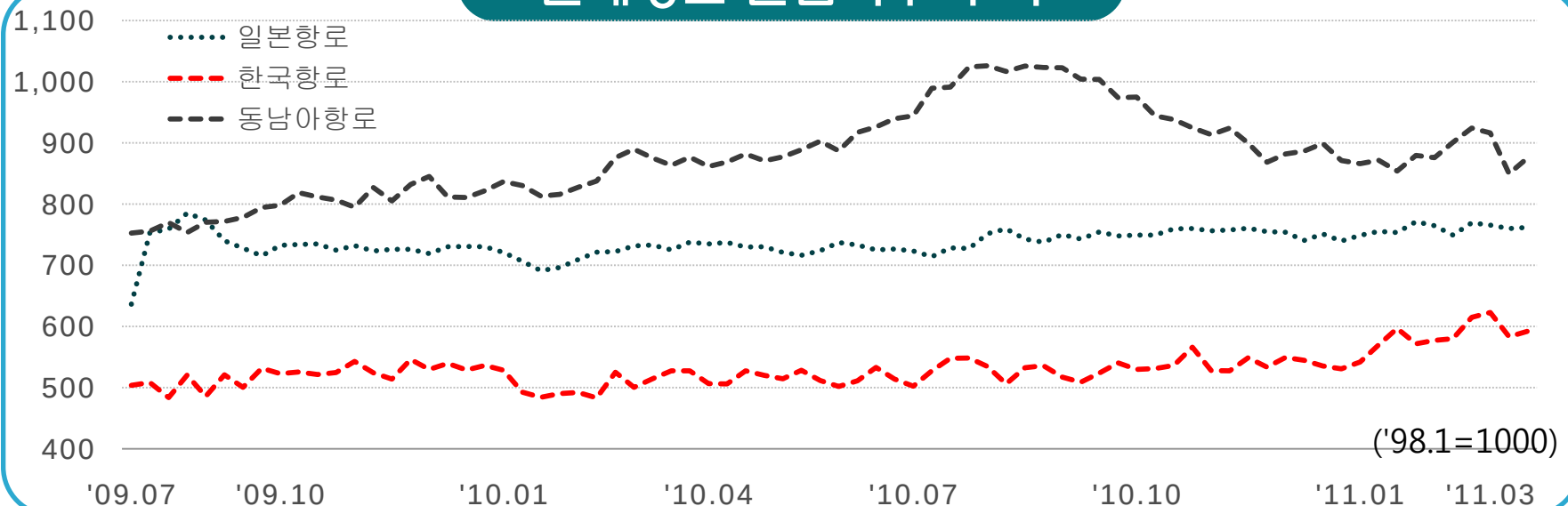
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 근해항로, 한중(수입) 및 중일항로외 동남아 하락

- 한/중(수입) 항로는 전분기 대비 8.6%, 중/일항로는 1% 상승
- 중국/동남아 항로는 전분기 대비 3.2% 하락 기록
 - 동남아 항로는 선사들의 경쟁적인 선대투입 등 운임 경쟁 심화

근해항로 운임지수 추이



자료 : 상해항운교역소

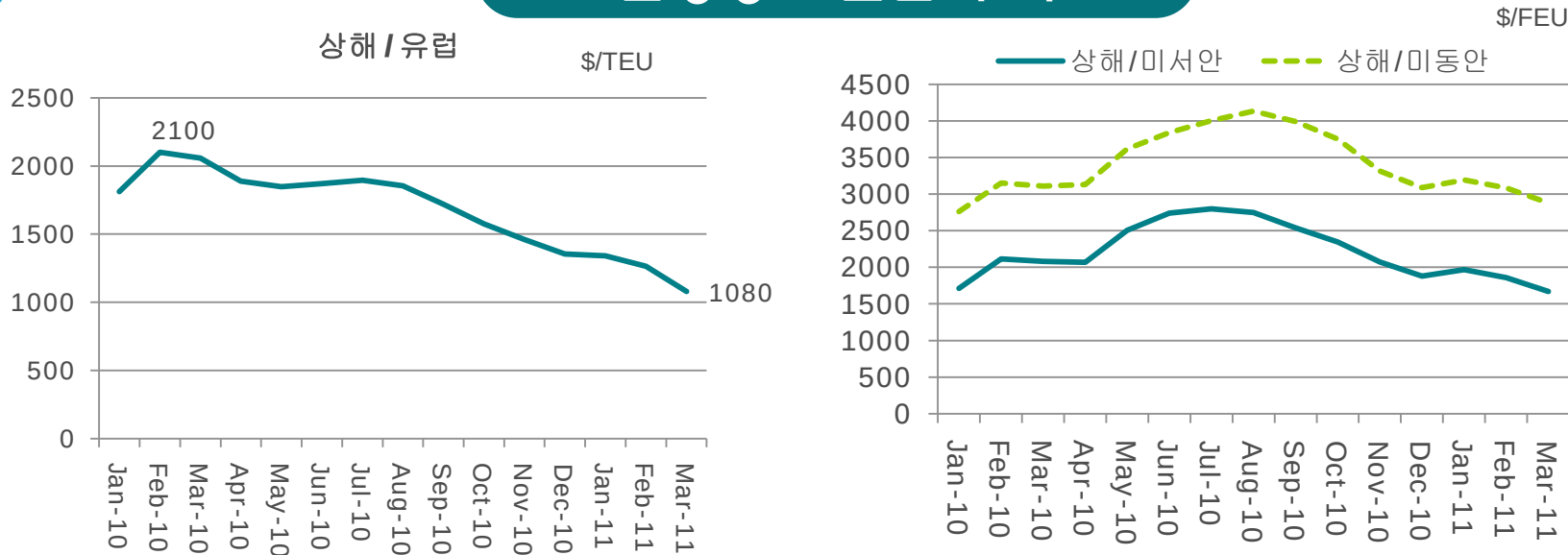
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 3월 원양 운임, 전년 최고점 대비 50%~70% 수준

- 상해/유럽 항로 : (10.2)2,100(\$/TEU)→ 1,080(\$/TEU), 50% 수준
- 상해/미서안 항로 : (10.7)2,802(\$/FEU)→ 1,669(\$/FEU), 60% 수준
- 상해/미동안 항로 : (10.8)4,134(\$/FEU)→ 2,880(\$/FEU), 70% 수준

원양항로 운임 추이



자료 : 상해항운교역소

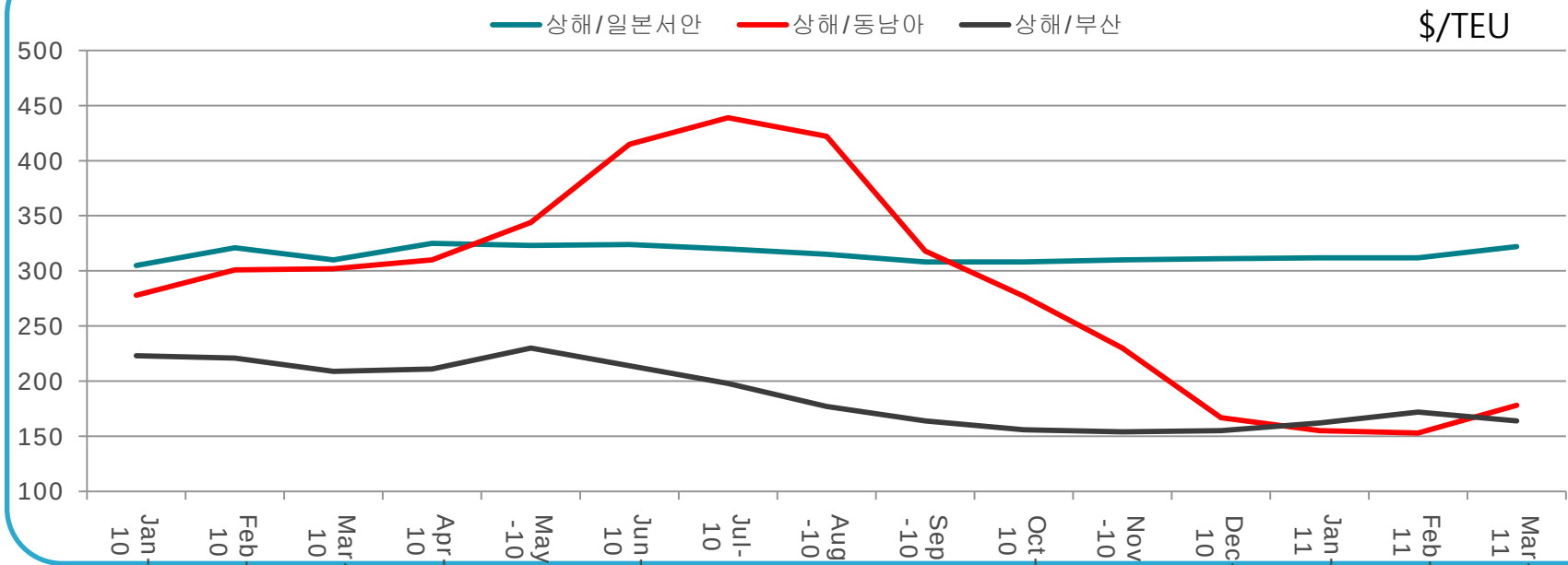
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 3월 근해 운임 시장, 약세 지속(동남아 하락)

- 상해/일본서안 항로:(2010.4)325(\$/TEU)→(2011.3)322(\$/TEU), 1%하락
- 상해/동남아 항로 : (2010.7)439(\$/TEU)→(2011.3)178(\$/TEU), 59%하락
- 상해/부산 항로 : (2010.5)230(\$/TEU)→(2011.3)164(\$/TEU), 29%하락

근해항로 운임 추이



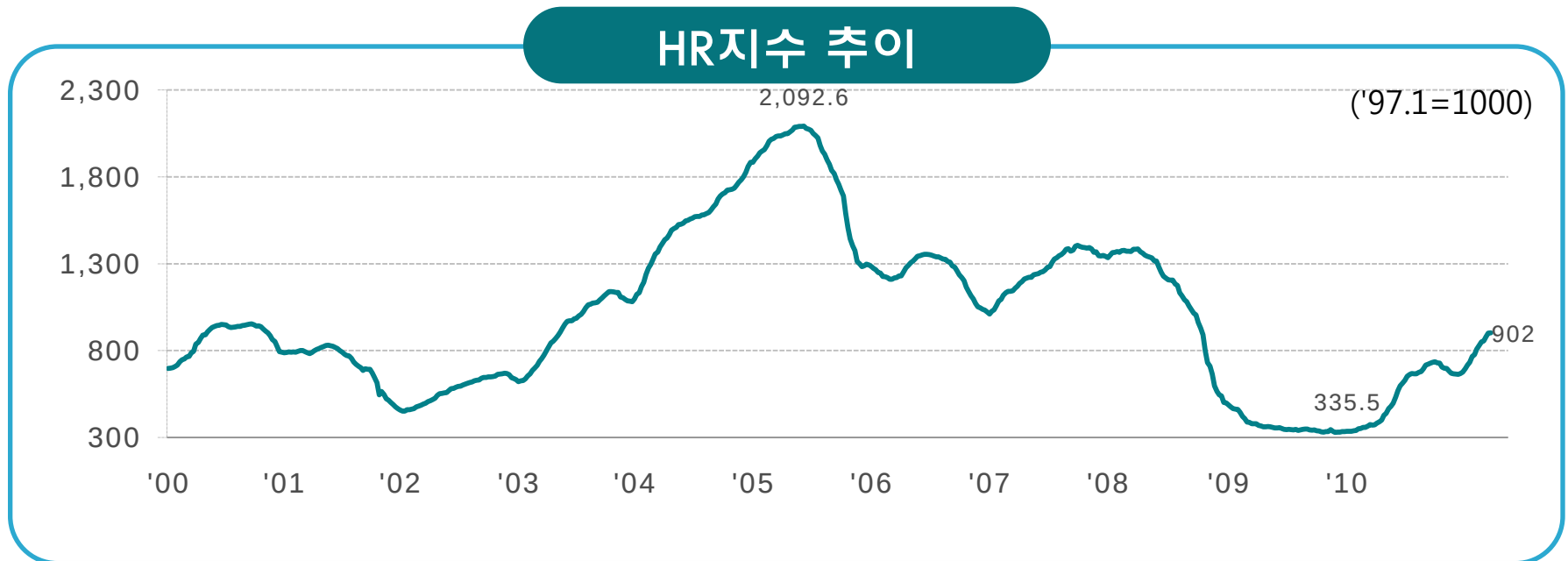
자료 : 상해항운교역소

2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ HR지수 ; 2011년 상승세 지속

- 3월 23일 기준 HRCI 902.0포인트로 전년 동기 370.2 대비 2.4배
- 대형선 인도로 시장내 선박 전배에 따른 용선수요 증가
- 고유가 부담에 따른 선주들의 경제선 수요가 늘기 때문



자료 : Howe Robinson

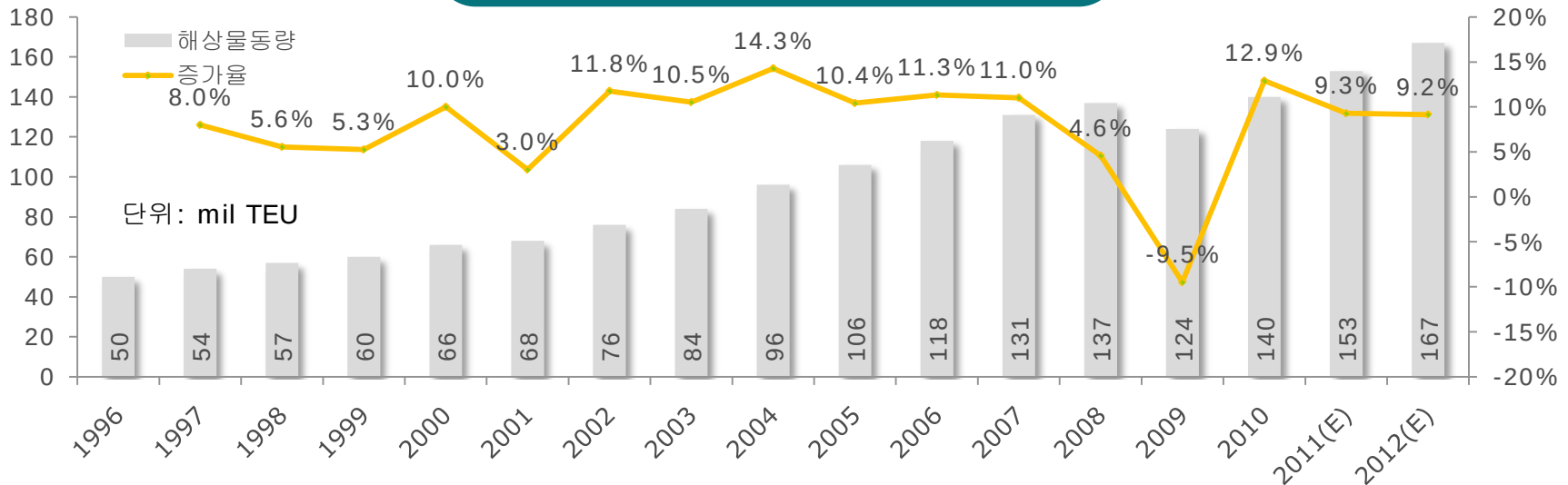
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너 물동량, 호황기 수준의 증가세 전망

- 2011년, 전년 대비 9.3% 증가한 1억 5,300만 TEU기록
- 9%대 성장률을 보이며, 호황기 수준 성장세에 근접

컨테이너선 해상물동량 증가율



자료 : KMI 분석, Clarkson

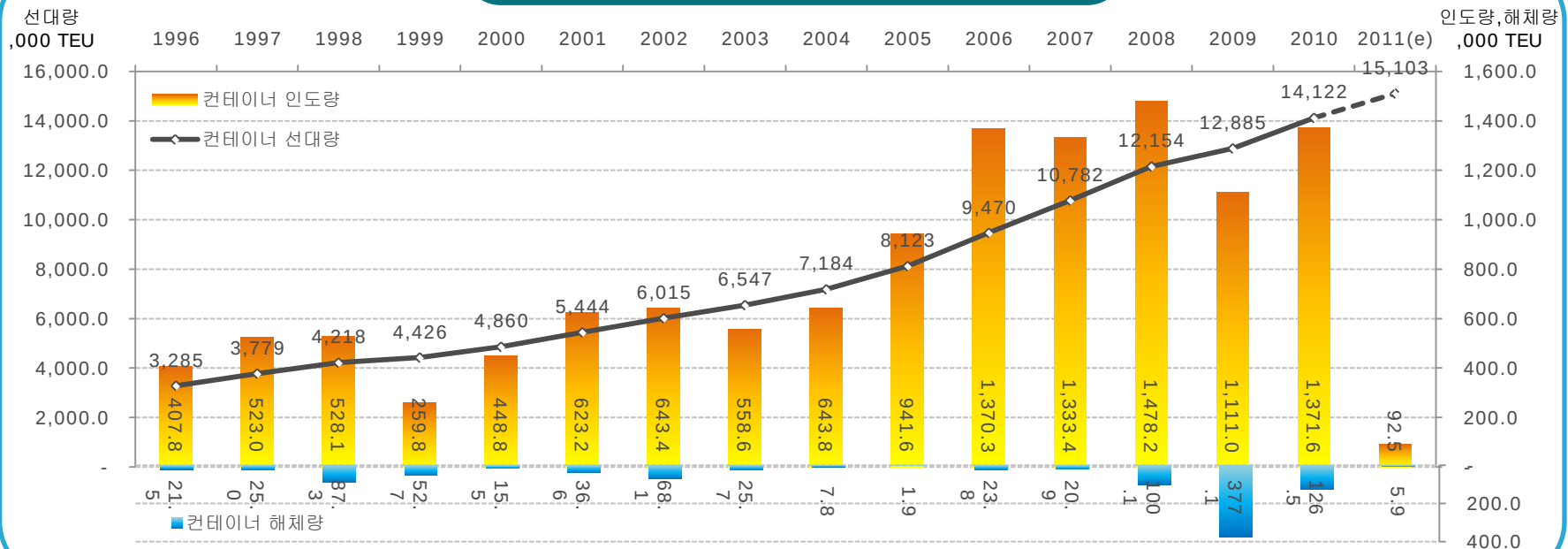
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 대형선 공급증가는 장기적으로 시황개선에 부담

- 향후 1-2년 수요증가 강세(9.2~9.3%)로 공급부담이 적을 전망
- 단, 2011년 대형선의 대량 투입(1만 TEU급 49척)으로 시장 변화 초래 예상 - 유럽 시장의 운임 하락 압력

컨테이너선 공급추이



자료 : KMI 분석, Clarkson

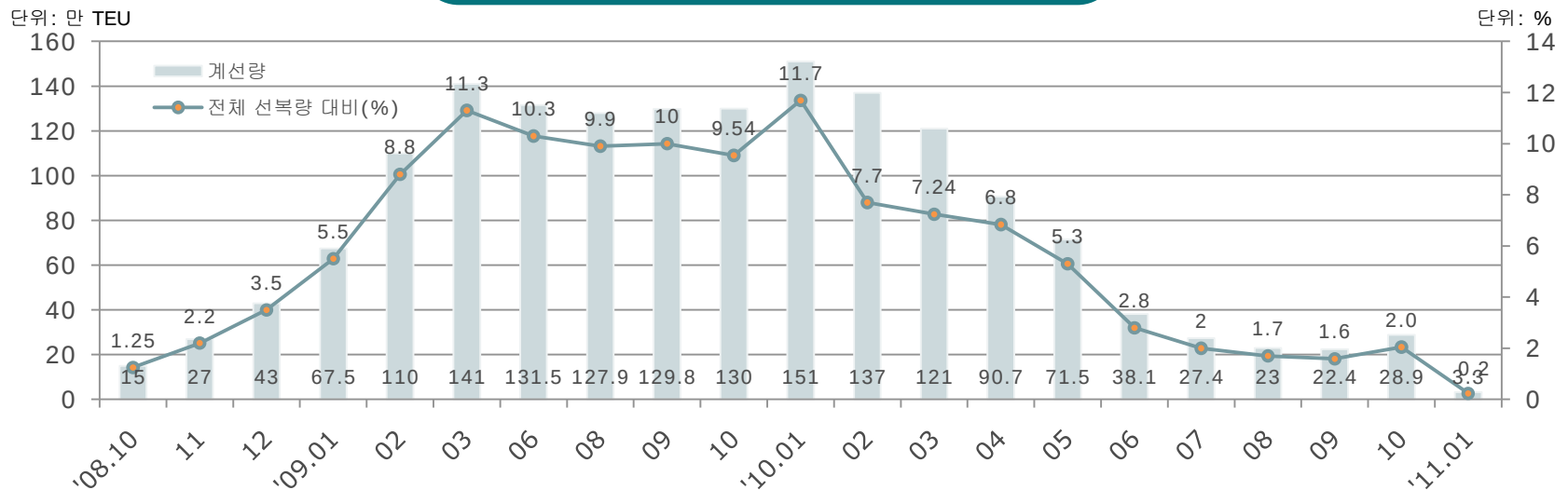
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 계선량, 거의 소진

- 2010년 3월 이후 지속적인 계선량 감소
- 11년 1월 현재 3.3만 TEU로 전체 선대의 0.2% 수준
- 선사들은 선박 가동율을 크게 늘리고 있는 것으로 판단

컨테이너선 계선량 추이



자료 : KMI 분석, Alphaliner Weekly

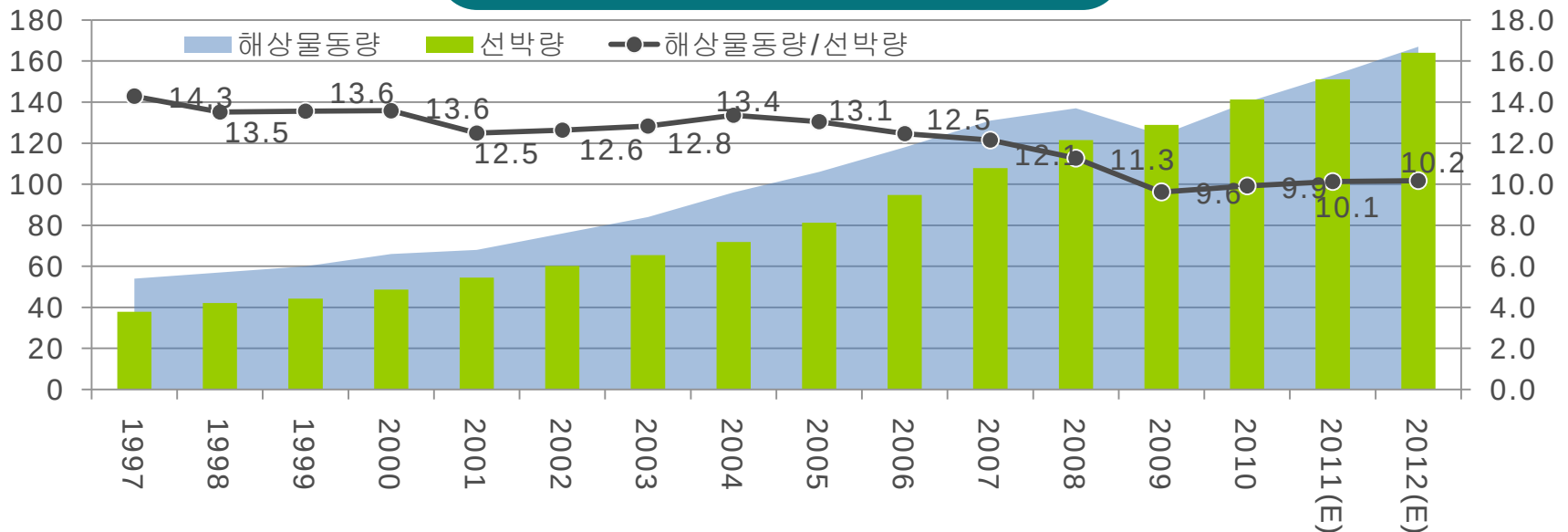
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 컨테이너선 수급은 점진적 개선

- 컨테이너선 시장 수급균형은 2009년 저점 형성 후 점진적 개선 기대
- 해상물동량/선박량 수급균형지표 추이로 보아 공급과잉 현상은 금융 위기 이후 지속

컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : KMI 분석, Clarkson

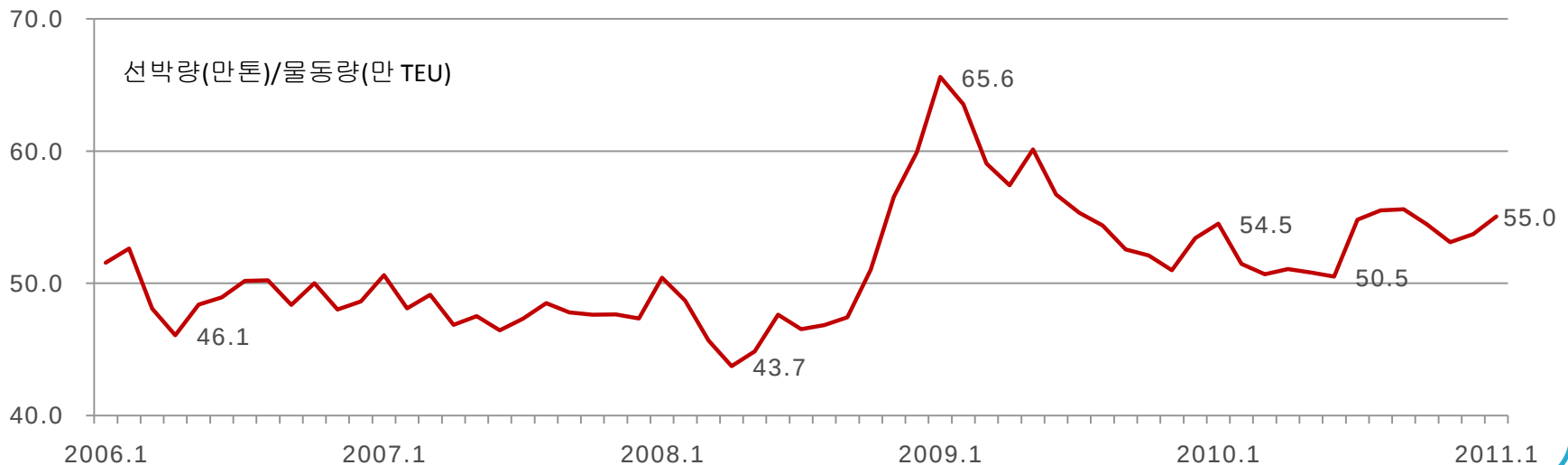
2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 우리나라 항로 컨테이너선 수급 전망

- 2011년 1월 기준 162만 TEU, 전년 동월 대비 12.5% 성장
- 다만, (선박량/물동량) 수급균형지표는 1월 55, 2009년 초 65.6에 비해 낮아졌으나 위기 이전에 비해 여전히 높은 수준

우리나라 컨테이너선 시장 수급



자료 : KMI 분석

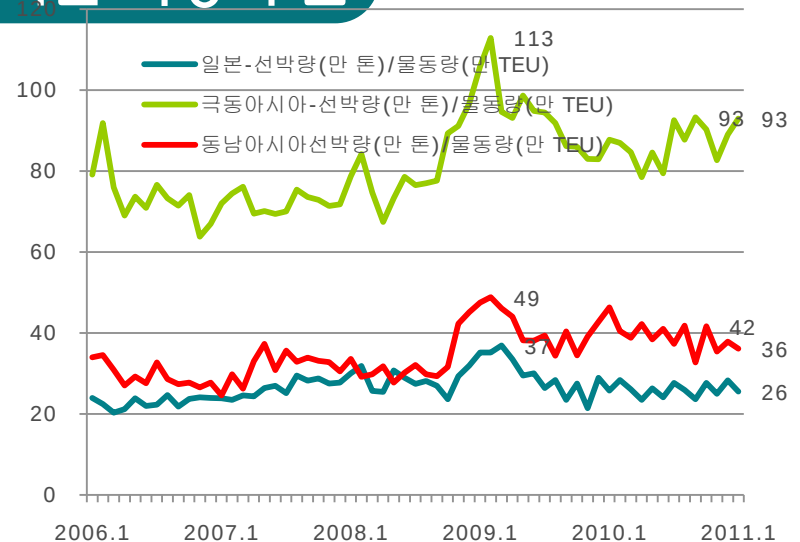
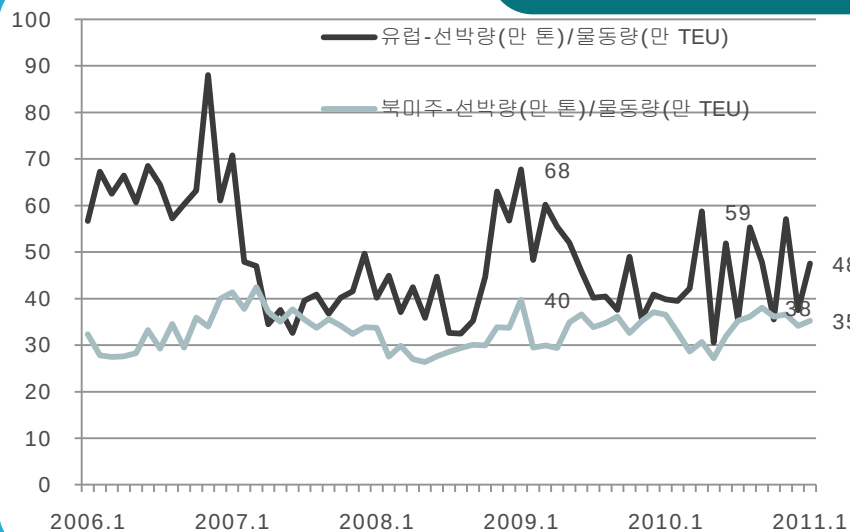
2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 우리나라 항로별 컨테이너선 수급

- 금년 1월 북미(유럽)항로는 전년 동기 대비 23%(13%) 공급 증가
- 2분기 이후 수급 개선 전망되나 유럽항로는 수급 불안 예상
- 근해항로는 2분기 이후 일본항로의 코베항 체선에 따른 공급 부담 경감, 동남아 항로는 신규서비스 투입선박 증가로 공급 부담 전망

우리나라 컨테이너선 시장 수급



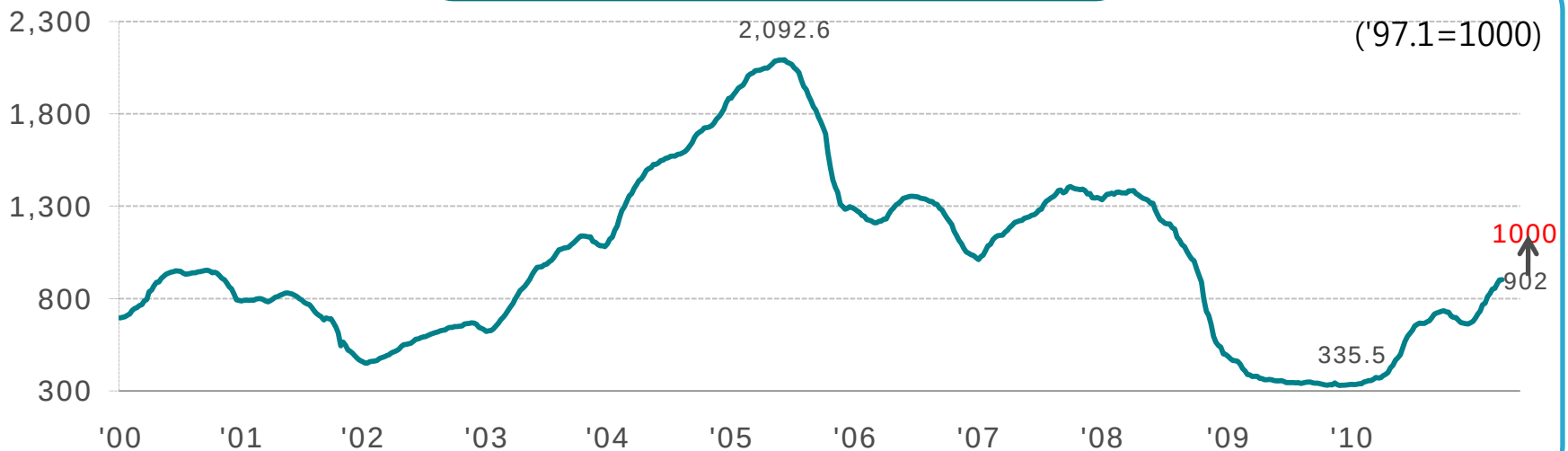
2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ HR 지수 추이 및 전망

- 2011년은 크지는 않지만 수급이 개선되고, 선사들의 하반기 시황 호전 기대감이 높아 상반기 용선지수 상승 탄력은 좀 더 이어질 전망
- 특히, 초대형선 투입에 이은 전배 현상에 따른 용선 수요 증가와 고유가로 인한 경제선 도입에 따른 용선 수요가 당분간 이어질 전망

컨테이너선 용선지수 전망



2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 시황 주요 변동 요인

- 일본 대지진 여파, 컨테이너선 영향 미미
 - 3월 중순 일본 항만 208개 피해 선박 가운데 30% 운영재개
 - 글로벌 선사들은 도쿄와 요코하마에서 고베항으로 루트 변경(하파그로이드 등)
 - 방사능 확산에 따른 물동량 감소와 기항기피 문제는 일본시장에 국한해서 판단하기 어려움(확산시 전세계 항만에 영향 우려)
- 점진적 수급 개선과 박스 부족, 계선 등 선사 전략 유효
 - 수급이 개선되고 있으나 폭이 크지 않아 선사들의 대응 필요
 - 컨테이너 박스는 2011년 전년 대비 2% 증가할 것으로 예상되는데, 물동량 증가율(9.3%)을 참작할 경우 박스 부족 현상이 지속될 전망
 - 선사들의 계선 및 감속운항(고유가 부담) 전략 유효로 현수준보다는 운임 상승 기대

2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 시황 주요 변동 요인

- 초대형 선박을 보유한 컨테이너선사의 점유비중 증가
 - 세계 컨테이너선 선대의 87%를 상위 20위 선사가 점유(3월 기준)
 - 세계 해상물동량의 증가분 대부분을 이들 선사가 흡수할 것으로 전망
 - 이에 따라 상위권 선사들의 계약운임에 따라 컨테이너선 시장운임이 크게 좌우될 전망

2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 컨테이너선 시장 기대보다 어려울 전망

- 2011년은 컨테이너선 시장은 전년에 비해 기대보다 낮아질 것으로 기대치를 낮추어야 할 것으로 판단
- 지난해 운임이 고점을 형성한 후 금년 3월까지 하락세를 면치 못하고 있어 이는 금년 평균치를 낮추는 결과로 이어질 전망
- 박스 부족, 용선시장의 호전세 등 긍정적인 요인도 있으나 뚜렷한 수급 개선이 없다는 점이 부담
- 유가 부담 절감 노력과 우리나라 선사의 선대 구조를 꾸준히 개선할 필요 있음

컨테이너선 운임지수(CCFI) 전망

구분	2011년 2분기~4분기 평균 전망	2011년 연평균
Positive	1,150	1,100
Medium	1,100	1,075
Negative	1,050	1,050

자료 : KMI 분석

목 차

KMI 해운시황분석센터



3. 건화물선 중단기 시황 전망

3.1 건화물선 시황변화의 특징

3.2 건화물선 수급 현황과 전망

3.3 건화물선 시황 전망 및 대응방향

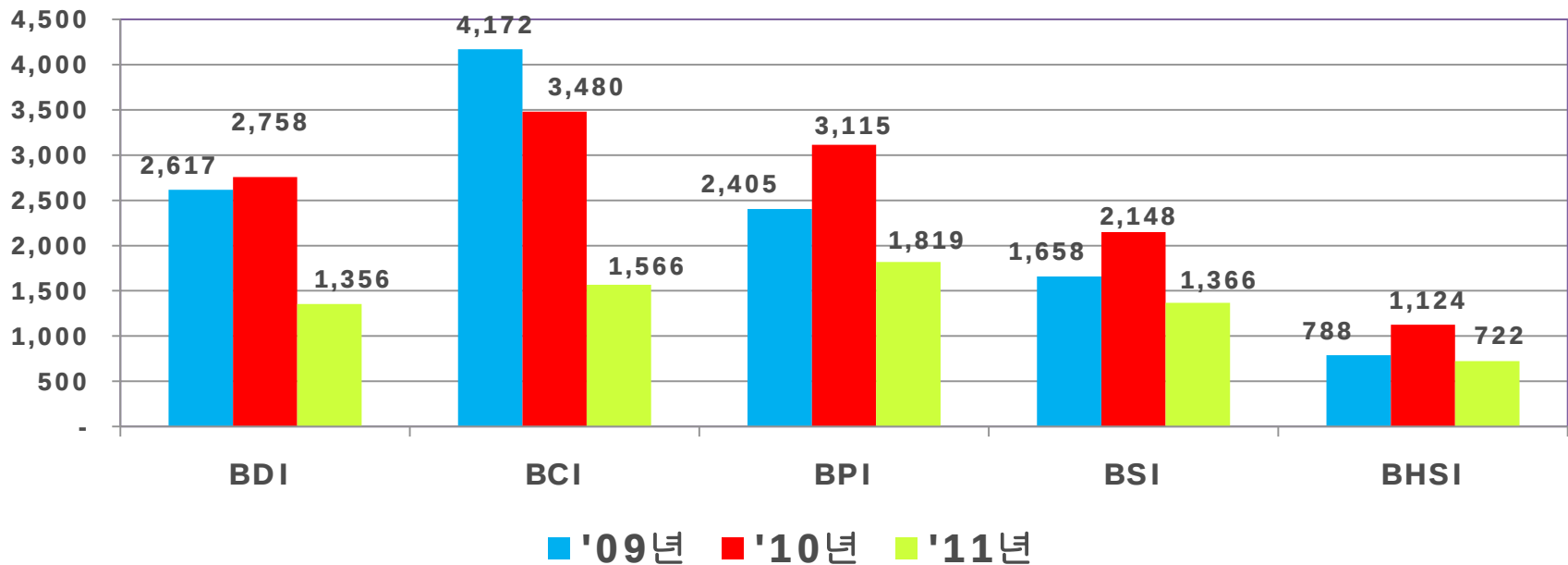
3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 1분기, BDI 평균치는 1,356p

- 전년 평균치(2,758p)의 절반 수준으로 저조한 실적
- 케이프 선형이 55% 하락하며 지수 하락을 주도

BDI의 구성과 추이



자료 : Clarkson

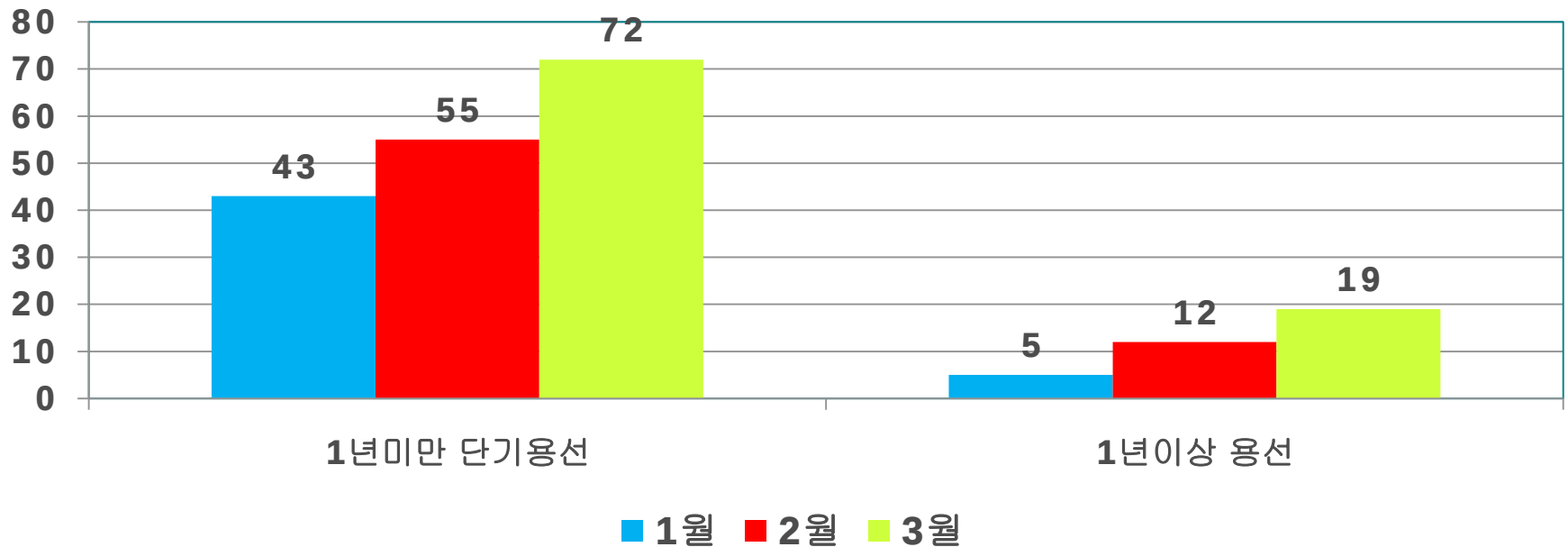
3.1 건화물선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 정기용선시장은 서서히 회복하는 모습

- 시황이 지속적으로 악화되던 1월에는 용선계약이 저조했으나, 2월 이후 서서히 회복하는 모습

2011년 1분기 정기용선시장 동향(Clarkson 성약자료 분석)



자료 : Clarkson

3.1 건화물선 시황변화의 특징

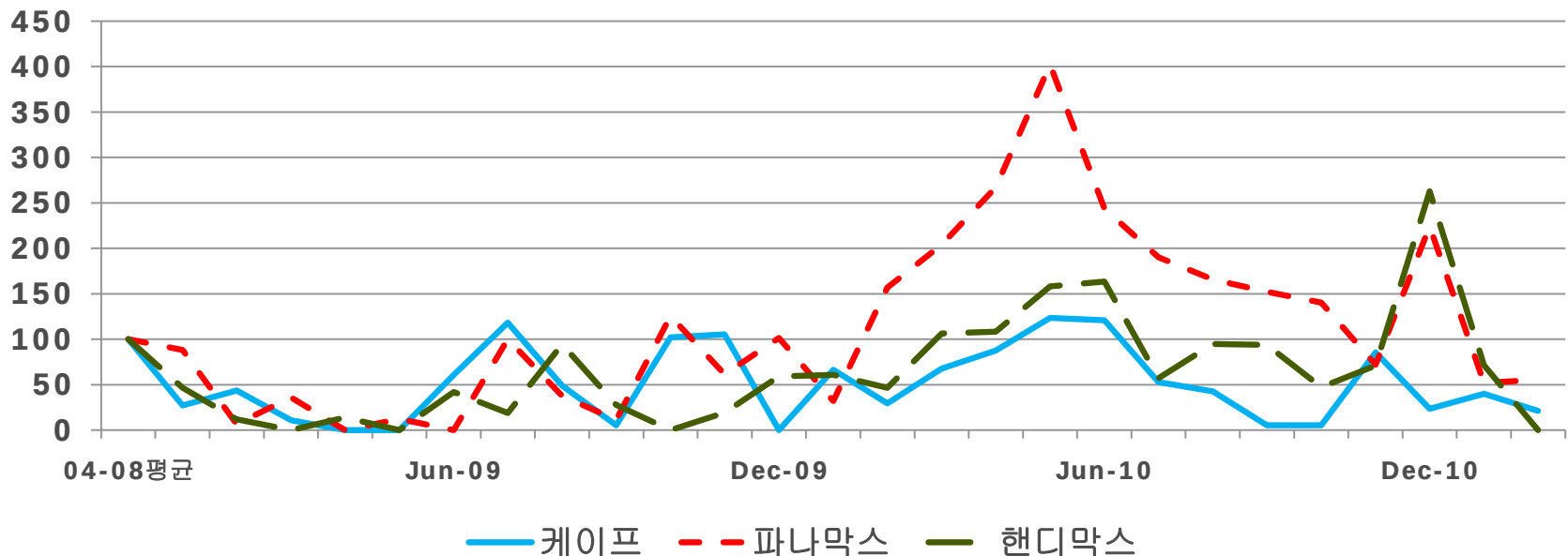
KMI 해운시황분석센터

❖ 중고선, 신조선 시장 모두 안정적 모습

- 다만, 파나막스 선형의 경우 2010년 신조선 발주가 많아 향후 공급 부담으로 작용할 전망

신조선 시장

(2004년~2008년 신조선 계약 평균을 100으로 설정)



자료 : Clarkson

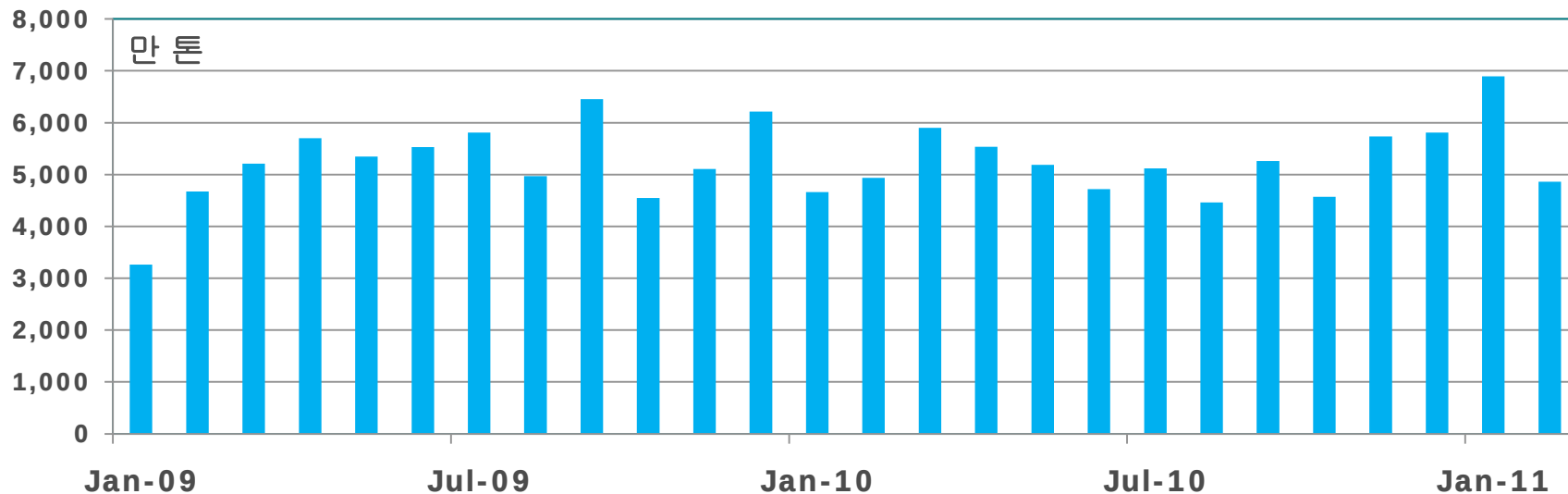
3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 1월 중국 철광석 수입 사상최고치(6,897만톤) 기록

- 중국 내 교통인프라 건설, 도시화 진행으로 철강내수가 뒷받침된 것으로 판단
- Clarkson, 2011년 건화물 물동량 34.9억 톤(+5.9%) 전망

중국 철광석 수입 물동량 추이



자료 : Clarkson

3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 1월 신조선 인도량, 전선형 최고치 기록

- 케이프는 한 달 사이에 기존선대의 3%(605만 DWT)가 인도됨

건화물선 인도량 추이 및 전망

백만 DWT

구분		2009년	2010년	2011년(1월)
케이프	월간 최대치	3.30	4.52	—
	인도량(인도비율)	20.99(15%)	38.08(22%)	6.05(3%)
파나막스	월간 최대치	0.91	1.74	—
	인도량(인도비율)	6.93(6%)	15.49(13%)	1.87(1%)
핸디막스	월간 최대치	1.28	1.86	—
	인도량(인도비율)	10.26(12%)	17.58(19%)	2.31(2%)
핸디사이즈	월간 최대치	0.67	0.87	—
	인도량(인도비율)	4.89(6%)	8.05(11%)	0.94(1%)

자료 : Clarkson

3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

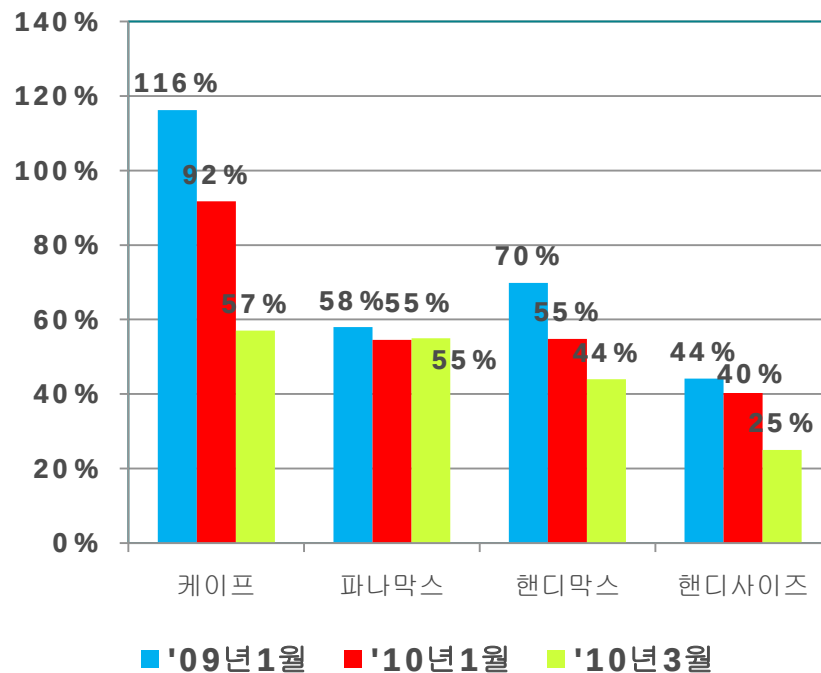
❖ 대형선은 발주잔량이 선대대비 50% 이상, 공급부담 우려

- 그러나 발주잔량 비율은 지속적으로 하락, 미래 공급압박은 경감

건화물선 발주잔량

구분	발주잔량 (백만톤)	인도예정량(백만톤)		
		2011년	2012년	2013년 이후
케이프	123.0	56.3	46.2	20.5
파나 maks	76.5	30.9	33.1	12.5
핸디 maks	44.6	21.4	15.8	7.4
핸디 사이즈	25.6	14.3	8.8	2.4

건화물선 발주잔량 비율



자료 : Clarkson

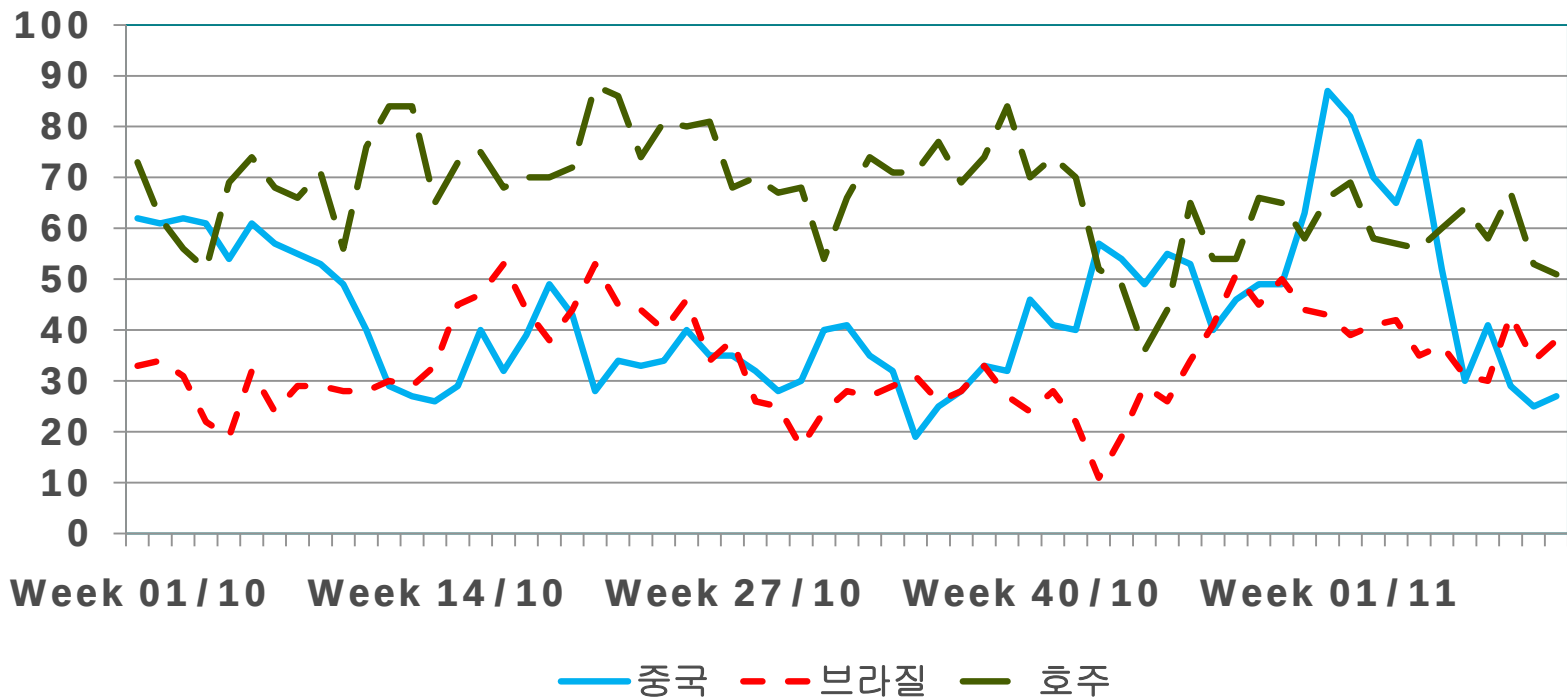
3.2 건화물선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 체선으로 인한 대기척수 100여 척(케이프)

- 시황개선에 대한 영향력은 감소했으나, 일정수준 선박흡수효과 기대

케이프 선박 체선 추이



자료 : Clarkson

3.3 건화물선 시황 전망 및 대응방향

KMI 해운시황분석센터

❖ 기 발주 선박의 조절(인도지연/발주취소) 필요

- 부도 선사 발생 시, 일부 선박의 발주취소 발생 가능
- Vale사, 차이나막스급 선박 포함 22척의 케이프 인도지연

❖ 노후선 해체를 통한 공급조절 기대하기 어려움

- 케이프 선박의 경우, 선령 25년 이상 선박이 5%도 되지 않아 우려

[선형별 20년 이상 노후선 비중(단위 : 백만 DWT)]

구분	전체 선대	20년 이상 선박	노후선 비중
케이프	213.8	30.8	14%
파나막스	138.1	27.3	20%
핸디막스	111.4	18.4	17%
핸디사이즈	82.2	38.8	47%

3.3 건화물선 시황 전망 및 대응방향

KMI 해운시황분석센터

❖ 2009년과 같은 중국 철광석 수입 폭증은 기대 곤란

- 철광석 수입가격이 160달러를 넘고 있어 수입증가가 제한적

❖ 중국 연안 석탄 물동량 증가에 따른 핸디막스 이하 선형의 시황개선 기대

- 2010년 중국 연안 석탄 운송량이 5억 3,800만 톤 기록, 전년 대비 23%(1억 2백만 톤) 증가
- 이는 5.5백만 DWT의 선박수요를 추가적으로 발생시킴
- 이 중 40% 정도는 국제항해가 가능한 선박으로 알려짐

❖ 연료유가 상승으로 운임전가효과, 감속운항 확대 전망

- 싱가포르항 기준 B-C 가격이 전년(465달러/톤) 대비 30%(600달러/톤) 인상됨

3.3 건화물선 시황 전망 및 대응방향

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 BDI 연평균 1,700~2,000p 전망

- 동호주 홍수사태 등 기상이변, 일본 대지진과 같은 시장 외 악재가 연속으로 발생, 선주의 운임협상력이 현격히 약화되어 지수하락세 지속
- 특히 막대한 신조선 인도에 따른 공급부담이 큰 케이프 시장에서 운임회복에 상당한 시일이 소요될 것으로 전망됨
- KMI 패넬은 평균 1,593p 내외 전망
- FFA 거래에서도 현재보다는 운임이 상승할 것으로 기대하지만, 매우 제한적 상승에 거칠 것으로 나타남

3.3 건화물선 시황 전망 및 대응방향

KMI 해운시황분석센터

❖ 국내 선화주 상생협력을 위한 지속적 노력 필요

- 국토해양부, 지식경제부 등 범정부적 관심이 필요
- 선화주 간 정책협의회 활성화, 공기업 평가기준 개선, 자원운송시장 개척 등 노력 필요

❖ 대형화주영업/장기운송계약 강화 필요

- 글로벌 대형화주에 대한 영업강화를 통해 화물 확보 필요
(예 : 생산능력 확충 중인 광산업체에 대한 영업 강화,
인도 등 신흥 대량화물 물류시장 진출강화 등)

❖ 기타 가능한 수단을 활용, 경쟁력 제고 필요

- Owner-Operator 분리, 공동운항 등을 통해 역량 집중 강구 필요

목 차

KMI 해운시황분석센터



4. 유조선 중단기 시황 전망

4.1 유조선 시황변화의 특징

4.2 유조선 수급 현황과 전망

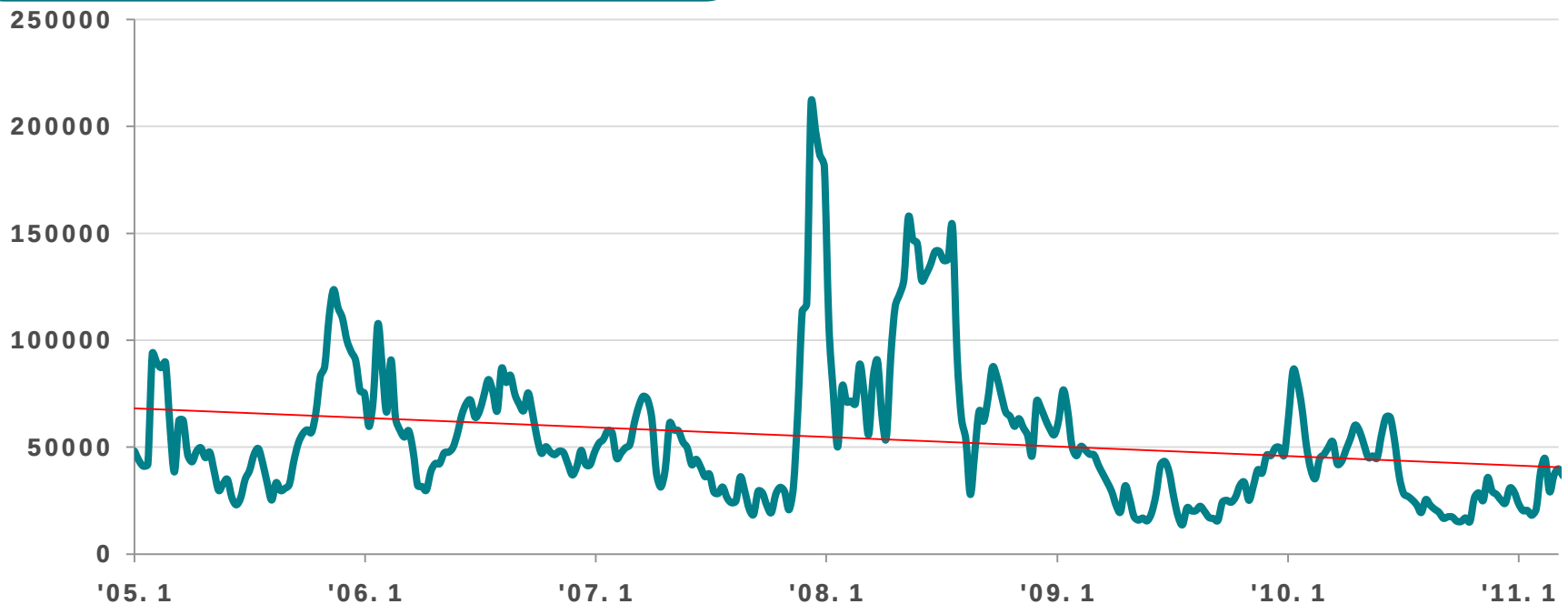
4.3 유조선 시황 전망과 대응

4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 11년 1Q 유조선 Earning은 단기 회복세, 여전히 낮은 수준
 - 1분기 평균 29,992\$/day로 전년 4분기 \$24,665 대비 21.5% 상승
 - 전년 동기대비 55% 수준

VLCC/ULCC Average Earnings



4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 1분기 운임지수 WS 60 수준에서 하향 안정화

- 세계 경기회복에 대한 기대감과 난방유 소비 증가로 한때 WS 80.0까지 상승하였으나 중국의 저성장 정책, 일본 대지진, 중동사태 등으로 인한 공급 불안으로 현재 WS 61.0까지 하락

VLCC/ULCC World Scale



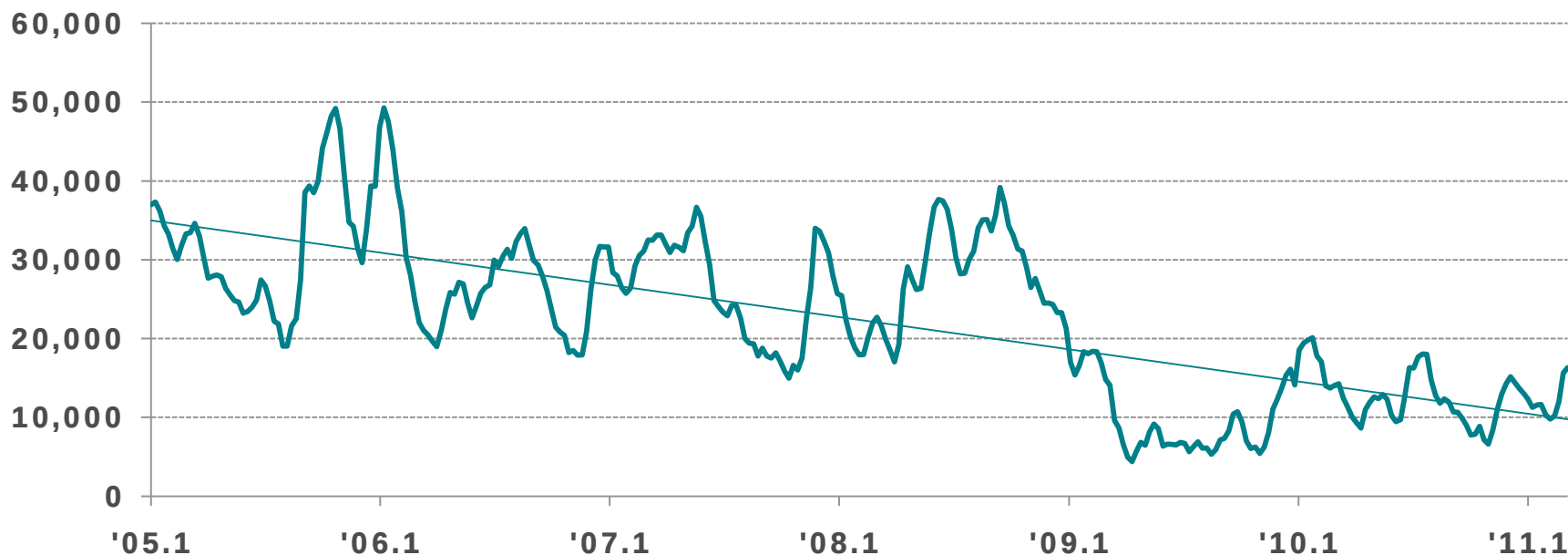
4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 11년 1Q 제품선 Earning은 회복세 지속

- 전기 대비 16% 증가한 12,456 \$/일을 기록
- 전년 동기 16,290 \$/일 대비 77% 수준

Clean Products Average Earnings



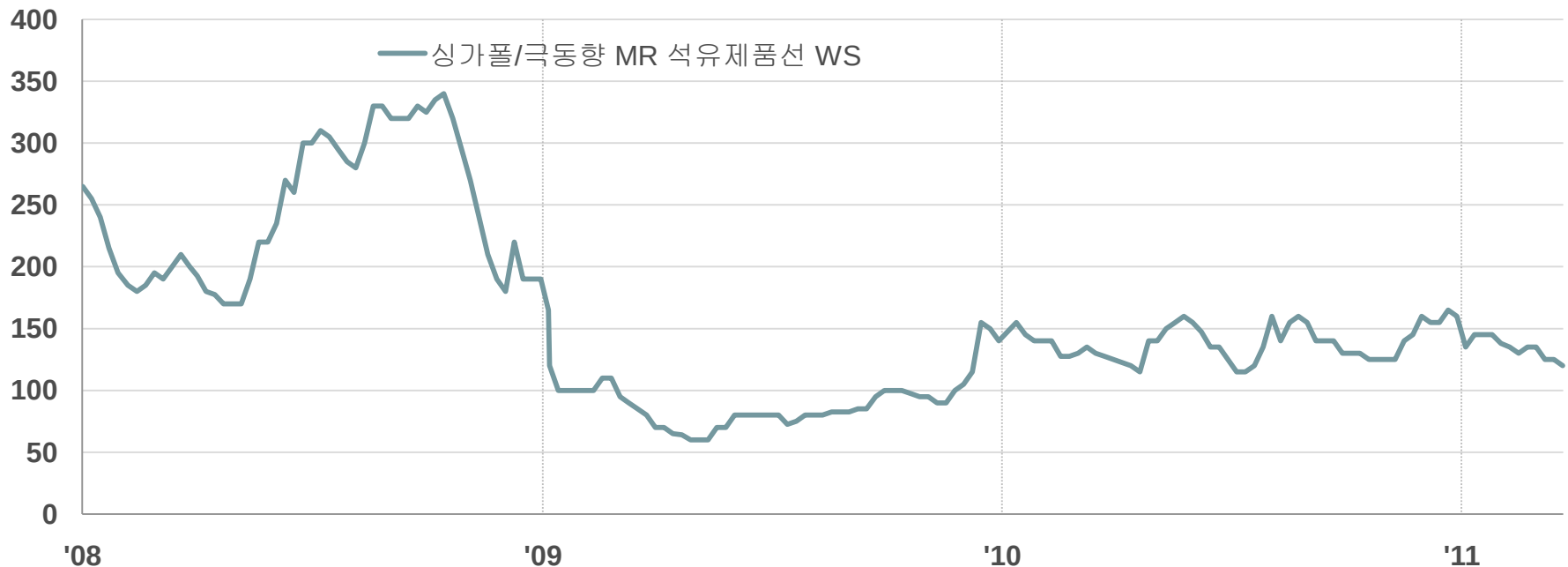
4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 11년 1Q 제품선 운임 지수 보합세

- 꾸준한 반등을 시도하였으나 일본 지진으로 인한 정유시설 중단으로 단기적인 수요 위축, 1분기 평균은 전년 평균(138.6)과 비슷한 WS 134.4 기록

Clean Products World Scale

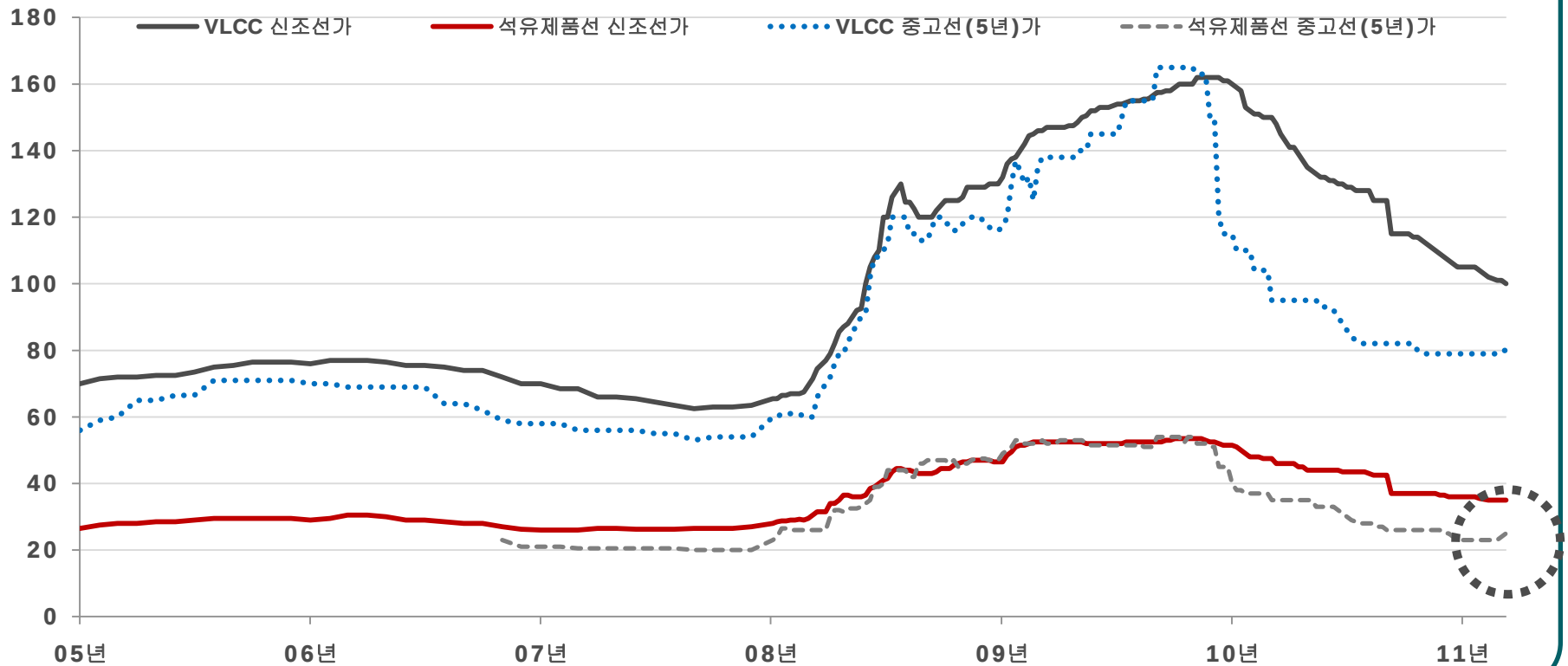


4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 1분기 선가, VLCC 하락세, 제품선 중고선가 반등

유조선 매매 가격 추이

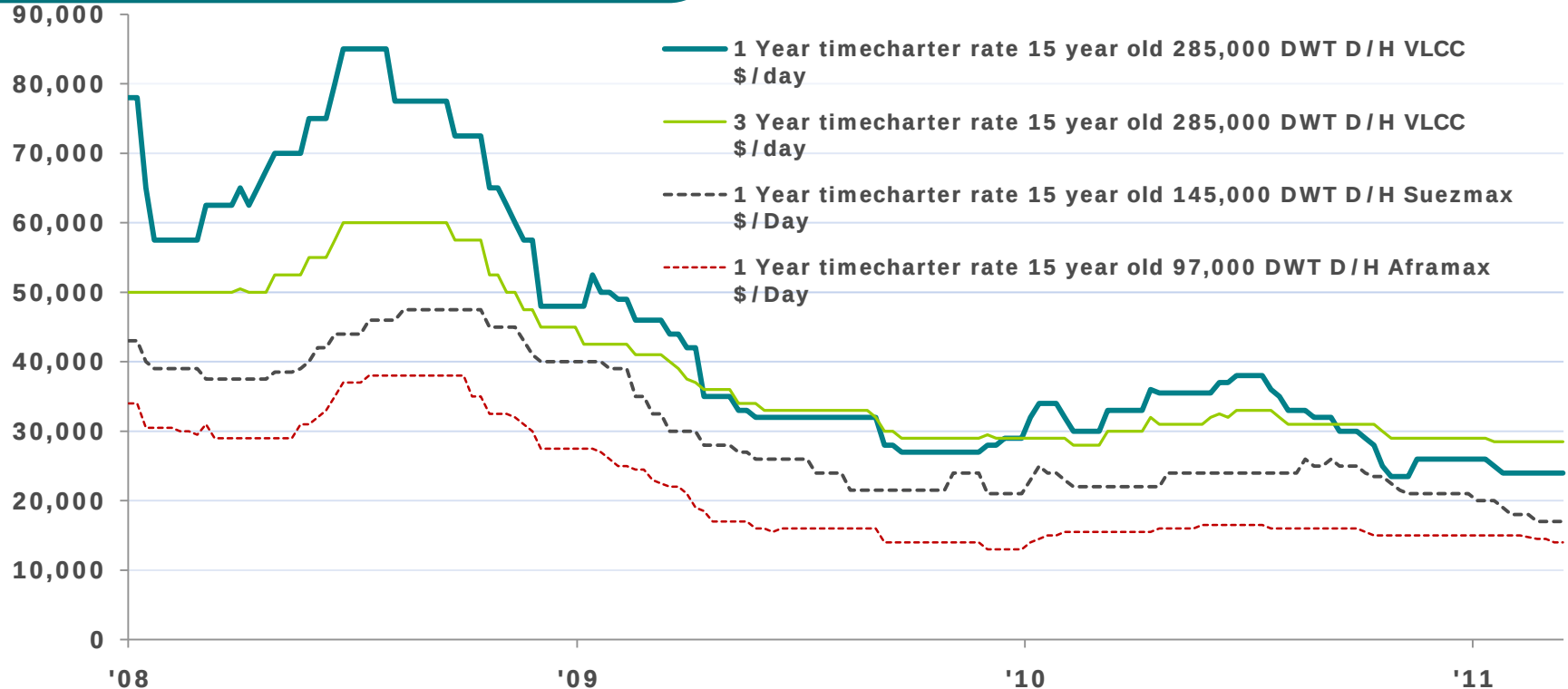


4.1 유조선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 1분기, VLCC 1년 용선료가 3년 용선료를 하회, 단기적으로 미래 수익에 대한 불확실성 반영

유조선 용선료 추이



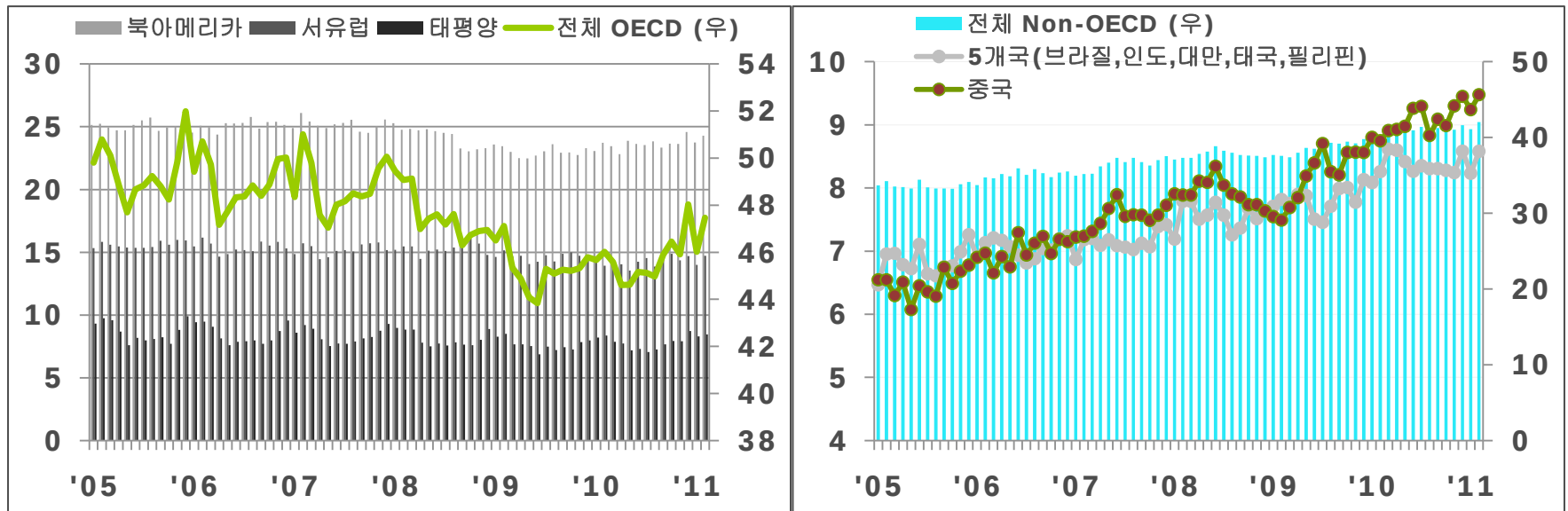
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 경기 회복으로 전세계 석유 소비 증가

- 선진국 경기 회복
- 중국 등 신흥국 지속적 석유 소비 강세

OECD vs Non-OECD 석유소비



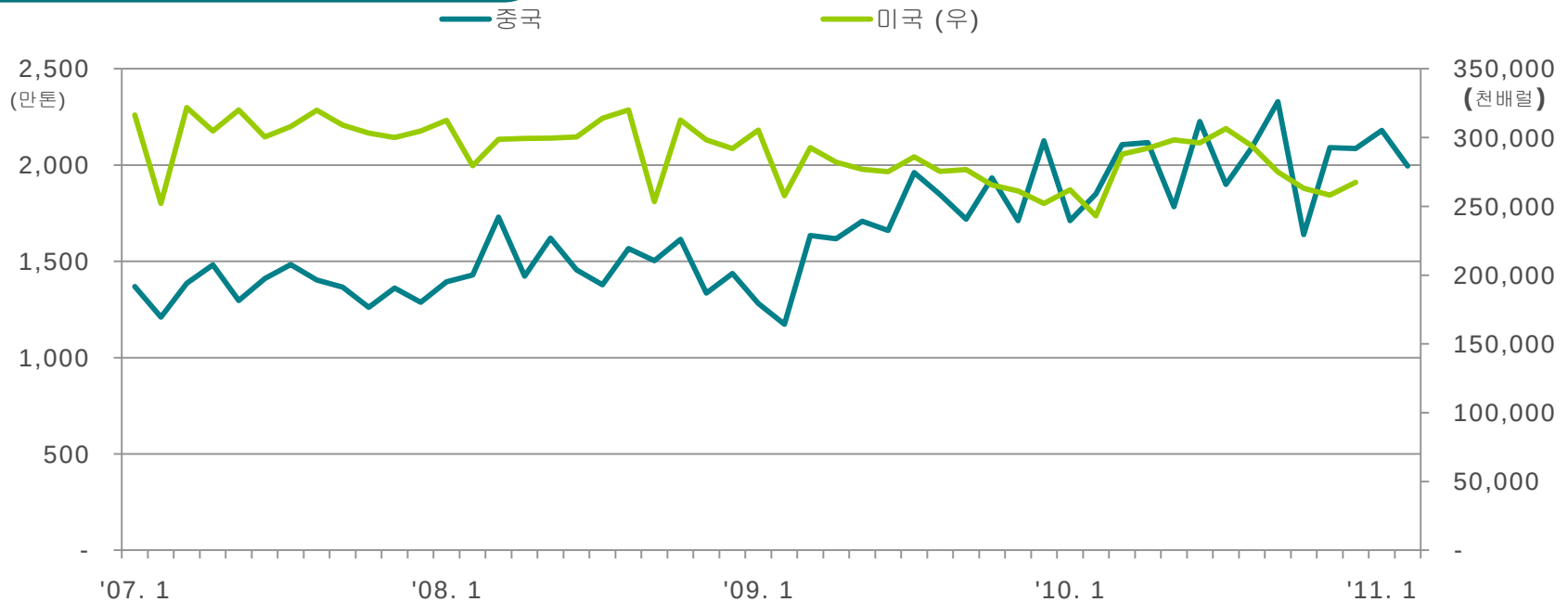
4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 1-2월 중국 원유 수입량 전년동기비 17% 증가

- 4,175만톤 수입, 2010년 동기 3,562만톤 대비 증가
- 미국은 2010년12월 2.6억 배럴 수입 (11월 대비 3.6% 증가)

미,중 해상 원유수입량 추이



4.2 유조선 수급 현황과 전망

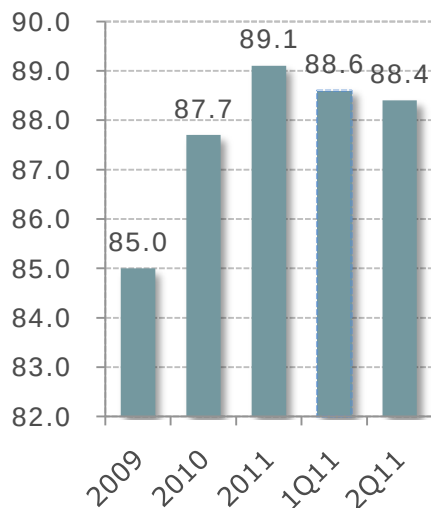
KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 세계 석유 수요 증가세 둔화

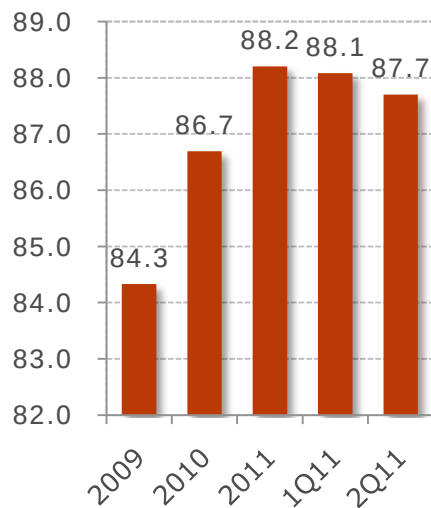
- 석유 소비 1.6%~1.7 % 증가 (전기 2.2~3.1% 대비 둔화)
- 중국, 브라질 등 신흥국이 석유 소비 증가 견인

세계 석유 소비 전망

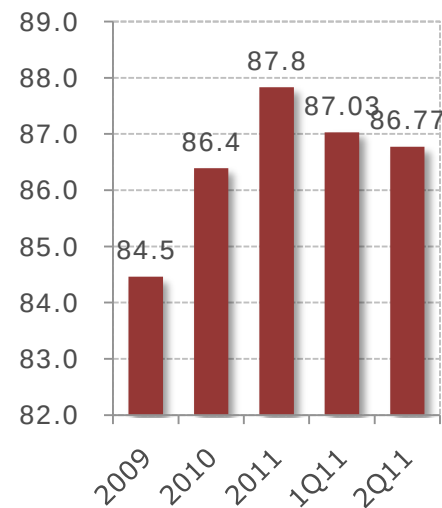
IEA



EIA



OPEC



4.2 유조선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ VLCC, 석유 제품선 모두 공급증가 부담

- '11년 VLCC, 제품선 각각 14.7%, 8.57% 선박량 증가

선박 공급량 전망

구분	VLCC		석유 제품선	
	선박량(백만 DWT)	증가율(%)	선박량(백만 DWT)	증가율(%)
2008년	152.0	2.98	55.9	8.75
2009년	159.9	5.20	60.4	8.05
2010년	165.8	3.69	61.7	2.15
2011년(전망)	190.3	14.78	67.0	8.57
2012년(전망)	209.7	10.19	70.0	4.48
2013년(전망)	220.8	5.29	71.0	1.37

4.2 유조선 시황 전망과 대응

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 중동사태와 일본 대지진 영향은 지역, 선형별 차이
 - VLCC는 수송량 감소, 제품선 수송량 증가 기대

일본 지진 및 중동사태의 영향

구 분	주요 영향
일본지진	• 원전 피해 심각하여 피해 복구 장기화 예상 • 하루 최대 117만 배럴 원유 수요 감소 예상 • 원유 수입의 일부가 인도, 한국 등 주변국가의 정유시설로 전환, 톤 마일 효과 감소 원유선 시황에 부정적 • 대체 에너지원인 벙커 C유 수요증대로 석유 제품선 시황호조 예상
리비아 내전	• 전쟁으로 변화된 거래 패턴, VLCC 및 수에즈막스 시황에 밝은 반면, 아프리카막스 흐림 • 벙커 가격 상승에 따른 BAF 증가로 유조선사의 거래비용 증가예상 • 전쟁 발발 초기부터 각국의 전략적 비축유 충유 계획이 유조선 수요를 증가 시키며 시황 회복에 긍정적으로 작용

4.2 유조선 시황 전망과 대응

KMI 해운시황분석센터

❖ VLCC 시황 약세 지속 전망

- 석유 증산 움직임에 따른 수요 증가 기대감에도 공급과잉으로 운임 회복 부담

전망 요인

구 분	주요 전망
상승요인	• 유가 상승에 따른 OPEC의 증산 가능성 • 리비아 전쟁으로 인한 각국의 전략 비축유 충유를 위한 수입증가세 지속
하락요인	• 신조인도에 따른 선복 과잉 공급 • 2011년 수요량은 전년 대비 2.2% 증가할 것으로 예상되나 공급량은 14.8%가 증가할 것으로 예상, 시황 회복에 부담으로 작용 • 중동사태에 따른 벙커가격 상승 • 일본 지진으로 인한 정유사 복구 지연

4.2 유조선 시황 전망과 대응

KMI 해운시황분석센터

❖ 석유제품선, 견조한 수요로 시황 강세 전망

- 공급과잉 부담에도 중국과 개도국의 견조한 수요증가 지속으로 운임 상승 기대

전망 요인

구 분	주요 전망
상승요인	•중국 등 동아시아 국가들의 견조한 수요 지속 •일본 지진으로 인한 제품수요 증가
하락요인	•중동사태에 따른 벙커가격 상승 •2011년 수요량은 전년 대비 3.3% 증가 예상되나, 공급량은 8.6%의 증가가 예상, 과잉공급 현상이 시황에 부정적으로 작용할 전망 •중동사태 등으로 인한 공급불안이 2분기 운임 하락 요인으로 작용할 전망

5. 대응 방안

- ❖ 세계 경기와 무역, 개도국 위주로 빠른 성장세
 - ❖ 선진국 더딘 회복, 고유가, 원전사고 확산, 남유럽재정불안, 기상이변 등 불안요인 상존
- ❖ 해운시황, 대형선 위주의 공급부담 지속으로 전반적인 약세, 그러나 소형선 시황 개선 기대
 - ❖ 컨테이너선, 점진적 수급개선으로 금년 이후 개선 기대
 - ❖ 건화물선, BDI 기준 11년 평균 1,700~2,000 수준
 - ❖ 유조선, 제품선 수급개선 기대로 강세 예상

5. 대응 방안

❖ 무역다변화에 대응

- ❖ 원유 등 원자재 공급, 글로벌 SCM의 변화 대응 및 주도

❖ 신사업 기회 지속적 탐색

- ❖ 해양플랜트 서비스 사업 확대 등

❖ 고유가 대비, 선주의 원가 경쟁력 확보 노력 지속

- ❖ 정부와 금융권의 관심과 지원 필요

❖ 예기치 못한 위험 대비 시나리오 전략 경영 필요

- 선대조절, 대체항로 개발 등 신속한 의사 결정을 위한 전략 계획 필요