

2011 세계해운시황 변동요인과 전망

발표 : 김우호 KMI 해운시장연구센터장

2010년 11월 25일 14:00~16:00

한국경제신문사 다산홀



한국해양수산개발원

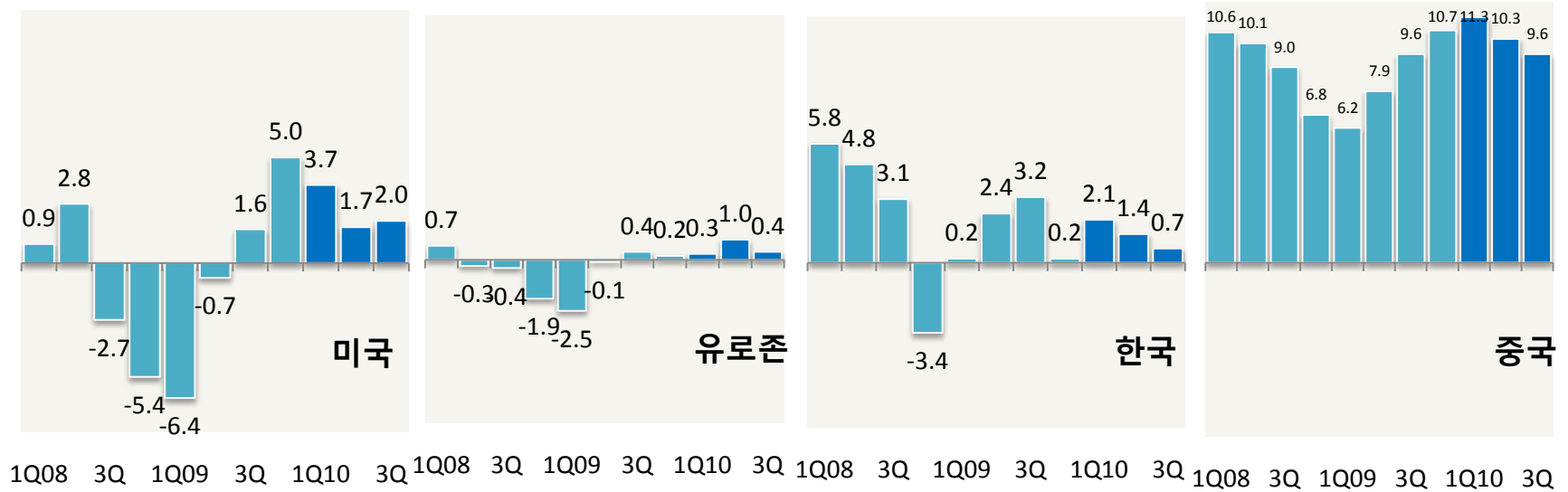


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 세계 경제는 불안정한 회복세를 지속
 - 재정정책 효과는 약화되나 민간부문은 아직 위축

분기별 GDP 성장률 추이



자료 : BOK, 해외경제포커스



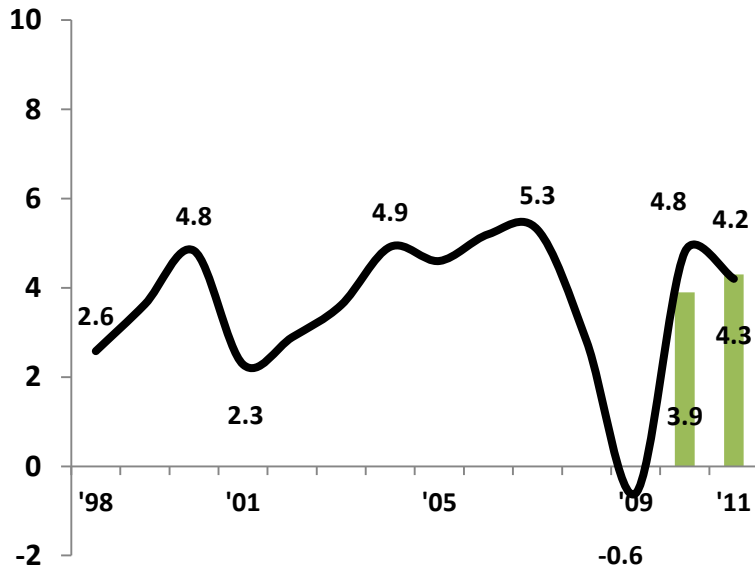
1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 세계경제 성장률은 다소 둔화

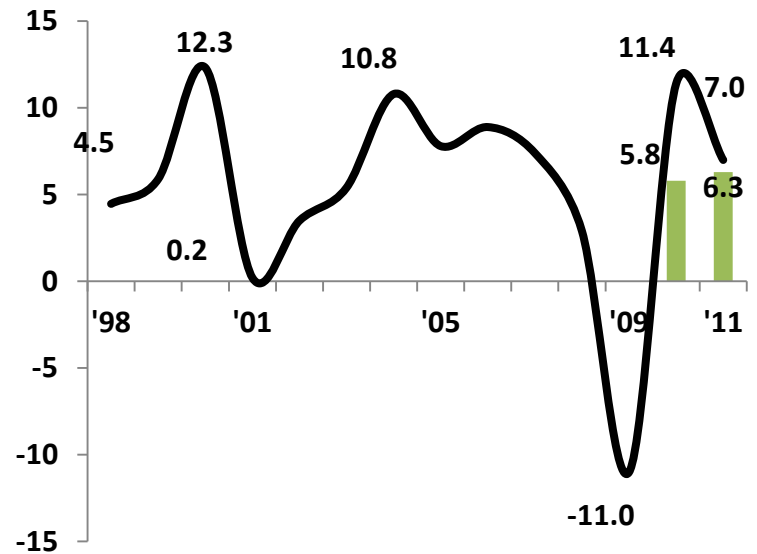
- 경제성장률 하향조정 4.2%, 무역증가율 상향조정 7.0%

세계 경제 성장률 전망



주 : 막대는 2010.1월 전망 기준
자료 : IMF, WEO 2010.10

세계 무역 증가율 전망



주 : 막대는 2010.1월 전망 기준
자료 : IMF, WEO 2010.10

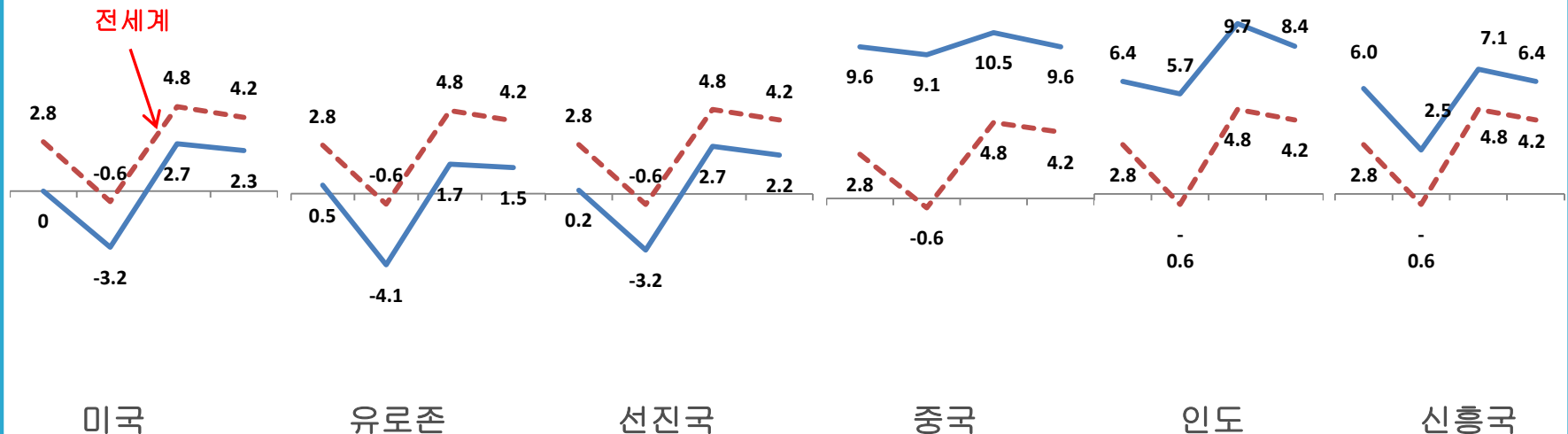


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 신흥국 위주의 경제성장 지속 예상
 - 신흥국 6.4%, 선진국 4.2%

분기별 GDP 성장률 추이



자료 : IMF WEO 2010. 10, 08년부터 11년까지



1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 선진국 재정여력 약화, 민간투자
- ❖ 무역불균형으로 인한 환율 및 통상마찰
- ❖ 미국 부동산 경기 침체 지속
- ❖ 선진국 경기회복 지연은 신흥국 지속적 성장에 한계
- ❖ 유로존의 재정위기 완화 움직임

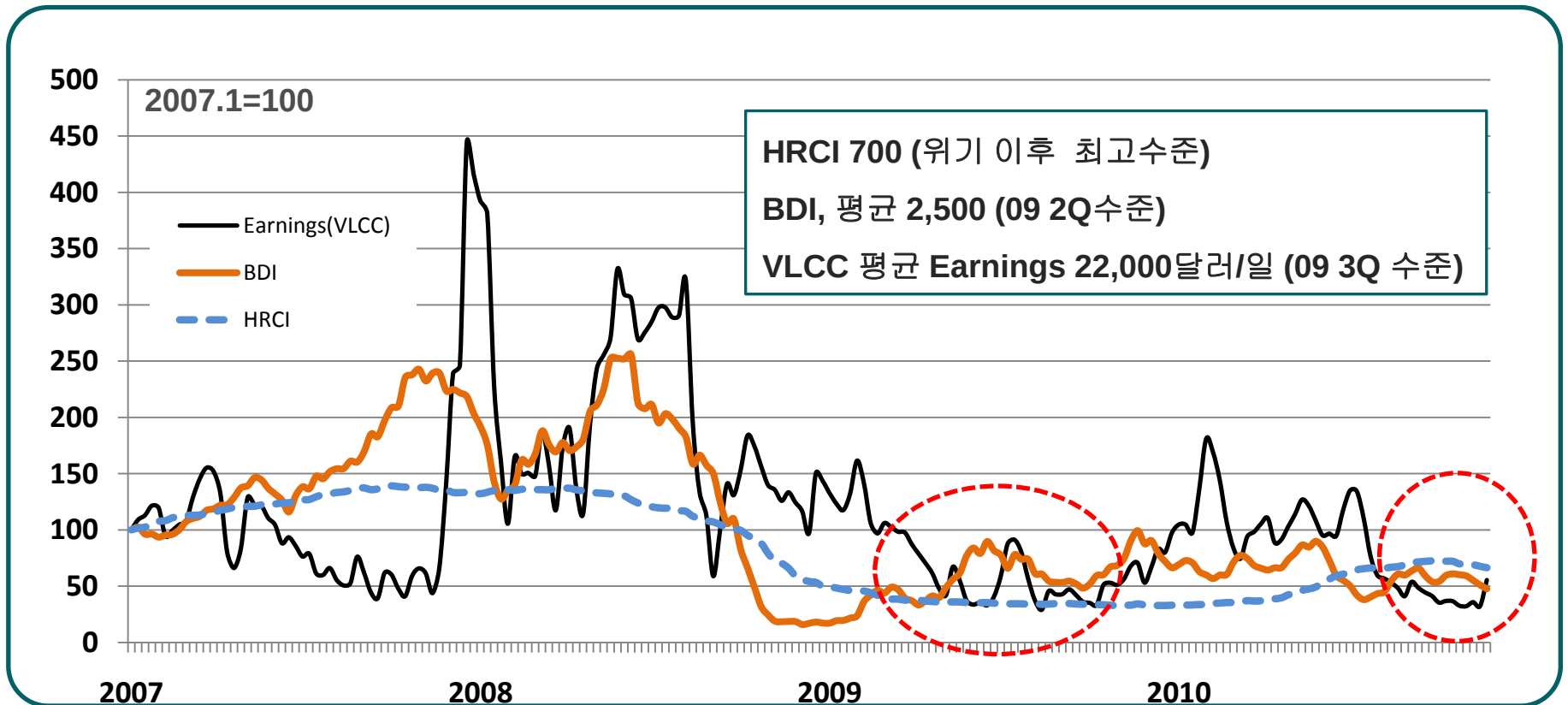


1. 세계경제 및 해운시황 변화

KMI 해운시황분석센터

❖ 10 4Q들어 09년 2Q, 3Q수준 시황과 유사

- 컨테이너선 시황은 위기 이후 개선 뚜렷





목 차

KMI 해운시황분석센터



2. 컨테이너선 시황변화 특징과 전망

2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

2.3 컨테이너선 시황 전망



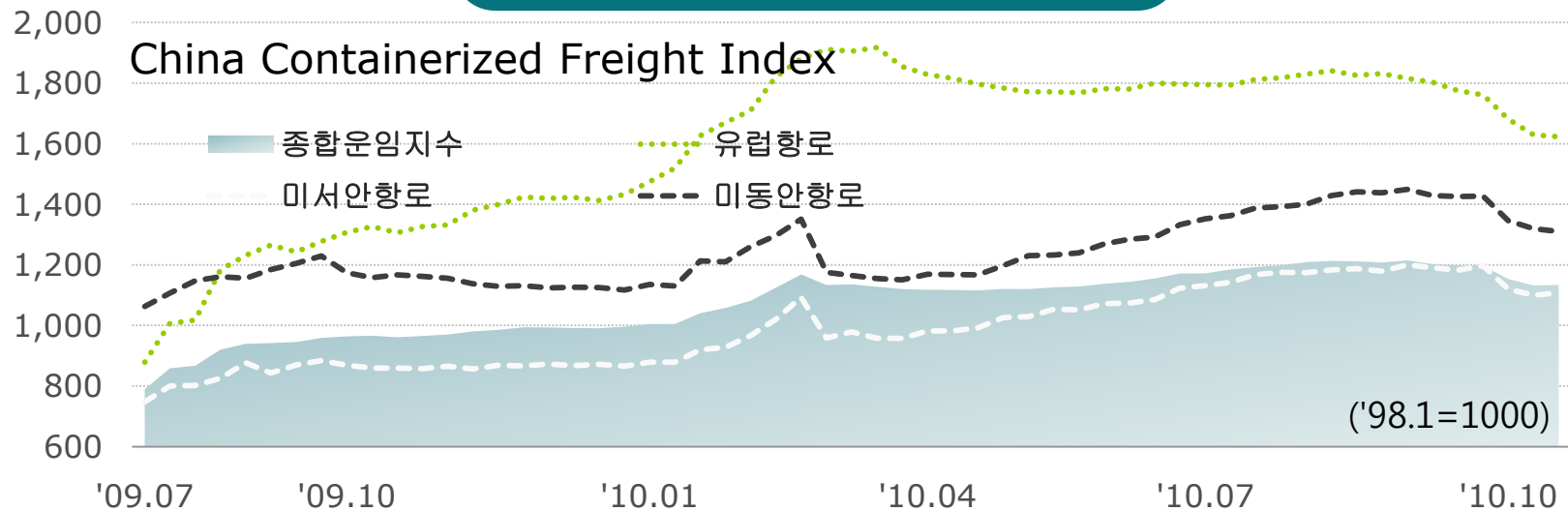
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 들어 원양항로의 운임은 3분기까지 상승세를 유지하고 있음

- 이는 세계 경제가 위기 국면에서 벗어나 서서히 회복과정에 진입하였으며, 선사들의 감속운항, 컨테이너 박스 부족 등 공급 측 요인이 주요하게 작용한 것으로 판단(단, 4분기는 비수기로 다소 하락세)

원양항로 운임 추이



자료 : 상해항운교역소

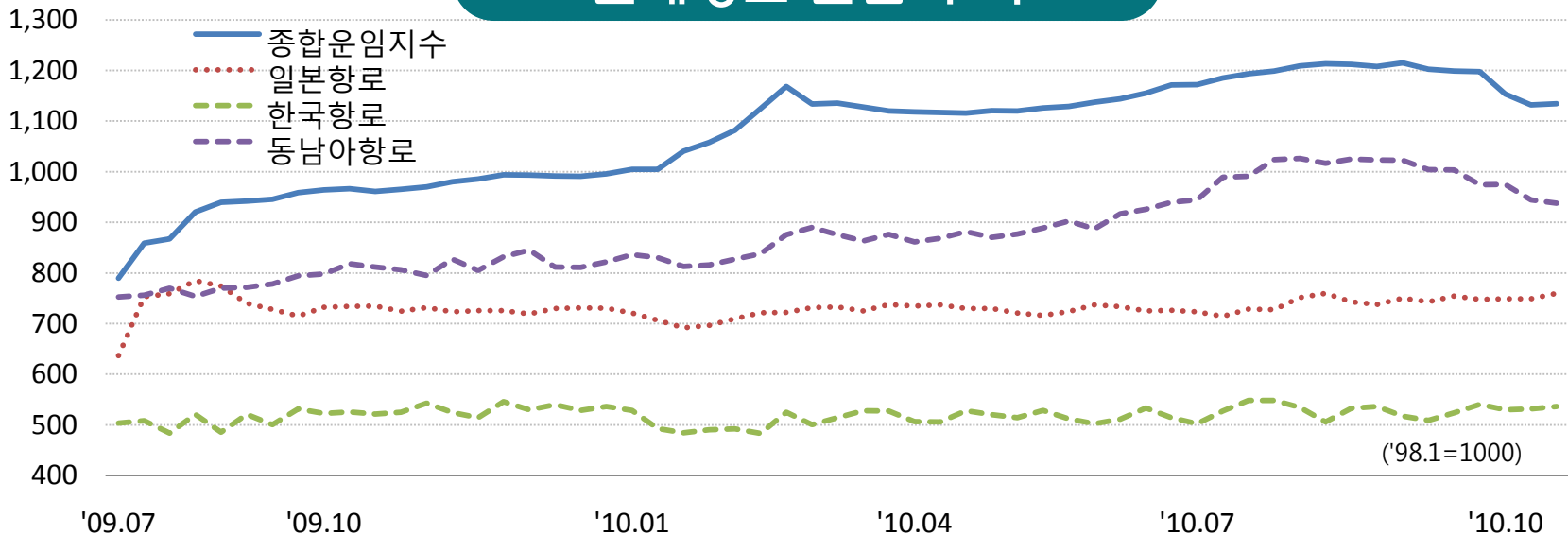
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 근해항로, 점진적인 회복세 지속

- 근해항로의 3분기 평균 CCFI는 일본, 한국, 동남아 항로가 각각 739.99, 527.13, 1,003.55로 2분기 대비 1.6%, 2.2%, 12.4% 상승(비수기인 4분기 들어 다소 부진 예상)

근해항로 운임 추이



자료 : 상해항운교역소

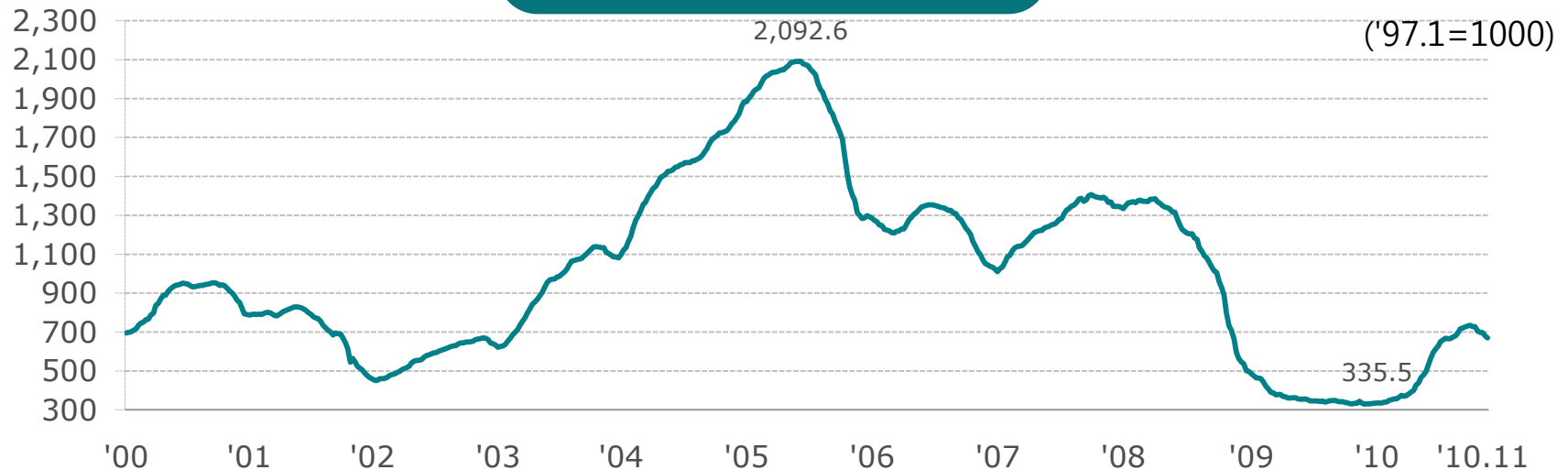
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ HR지수 – 2010년 들어 꾸준히 상승

- 미국의 수출 진작조치와 소비수요의 증가에 따른 물동량 증가로 선복의 증가가 지속되었기 때문인 것으로 풀이됨
- 아시아에 비해 유럽 선주들의 용선수요가 늘면서 용선료 상승의 원인이 됨(단, 비수기인 4분기 들어 다소 하락세)

HR지수 추이



자료 : Howe Robinson



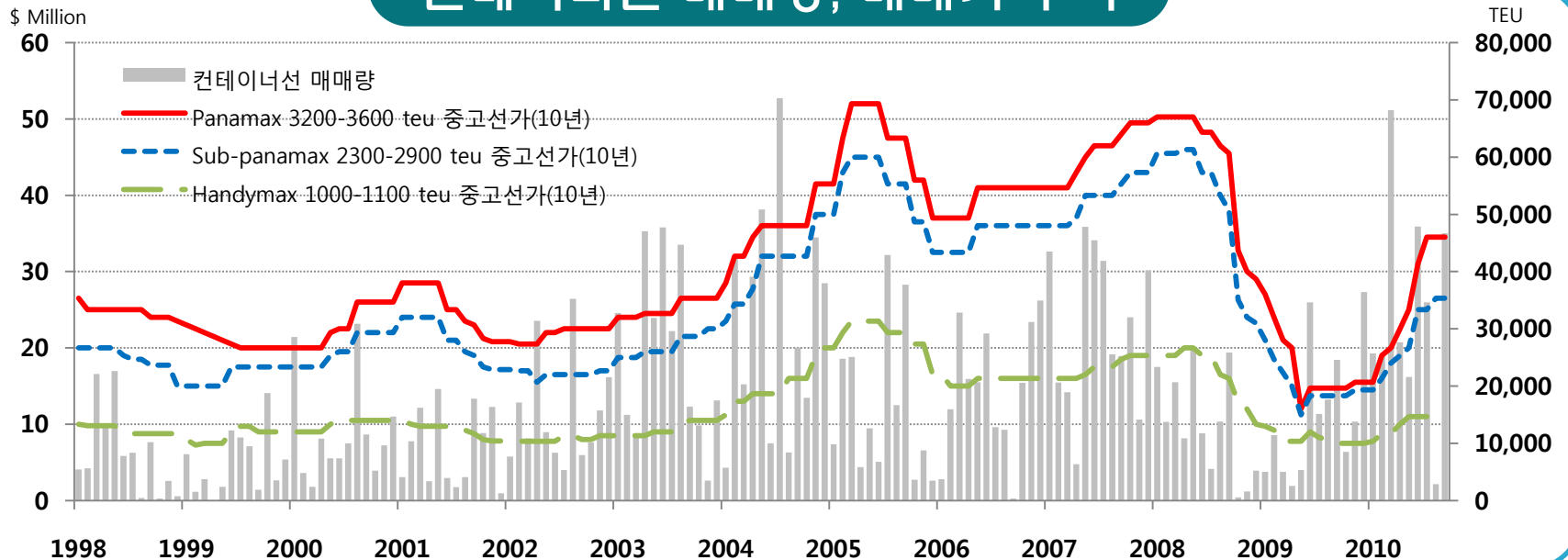
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 매매, 전년 동기대비 큰 폭으로 회복

- 2010년 컨테이너 중고선 매매량은 전년 동기 대비 큰 폭으로 회복, 중고선가는 금년 1월 이후 지속 상승

컨테이너선 매매량, 매매가 추이



자료 : Clarkson

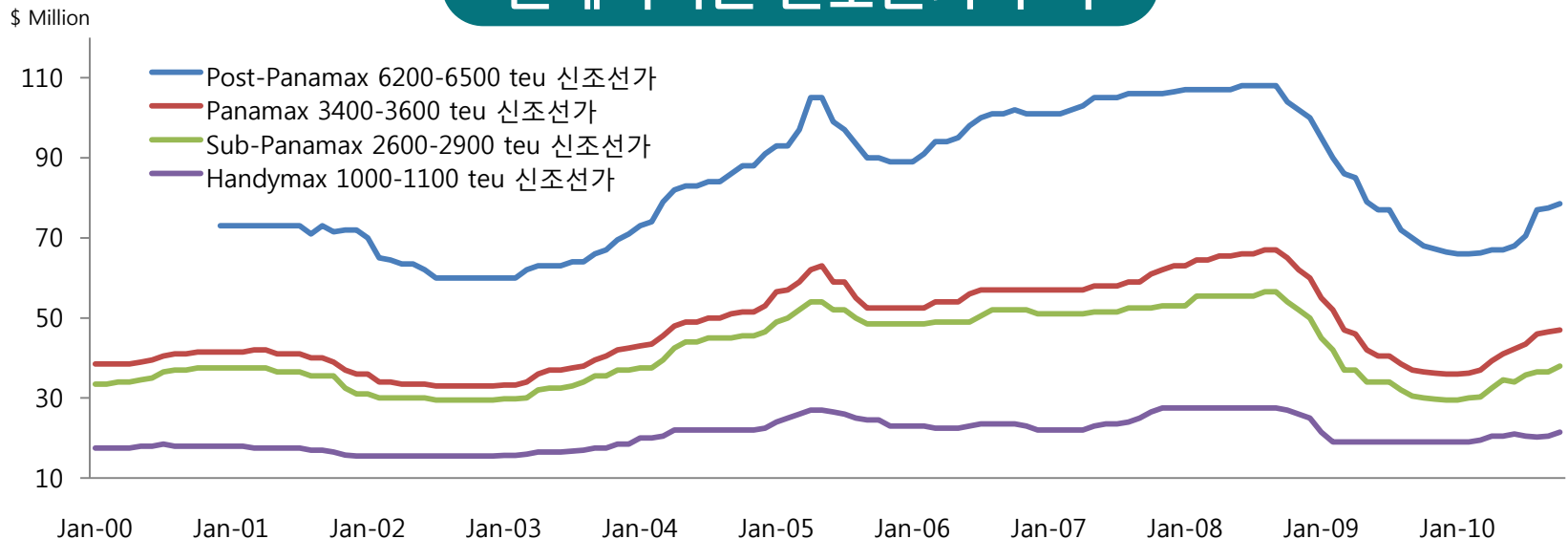
2.1 컨테이너선 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 신조선가 상승세 지속

- 호황기인 2004년 상반기 수준으로 회복
- 6,200TEU급 포스트 파나마스급 최고 7,800만 달러 기록 (10월)

컨테이너선 신조선가 추이



자료 : Clarkson

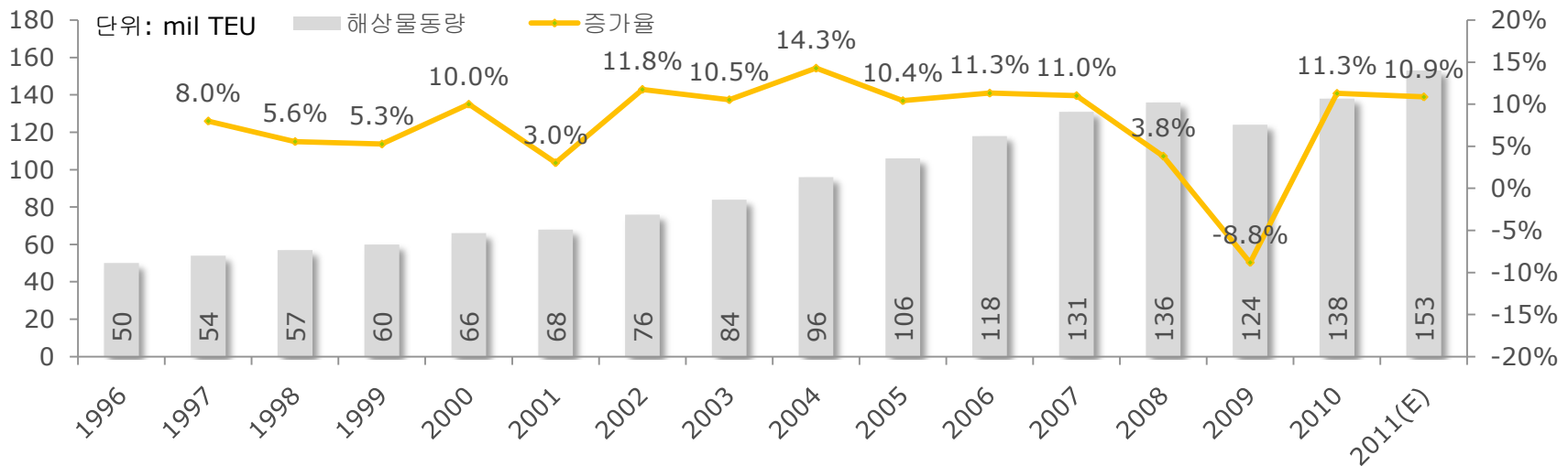
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 수요 호전 예상

- 2010년, 전년 대비 11.3% 증가한 1억 3,800만 TEU기록
- 위기이전 해상 물동량 수준 회복

컨테이너선 해상물동량 증가율



자료 : Clarkson



2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

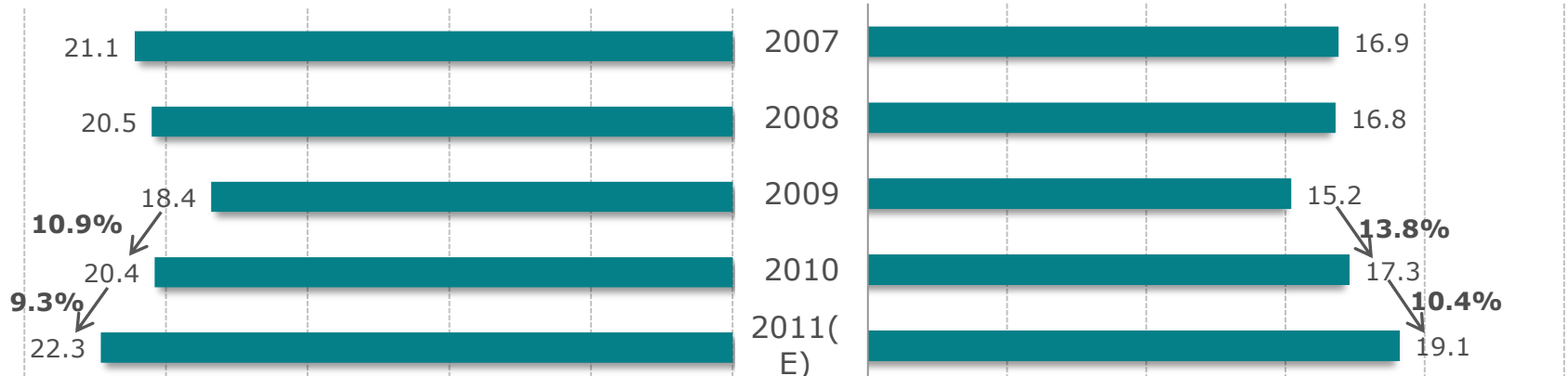
❖ 컨테이너선 수요 호전 예상

- 중국, 미국, OECD 등 주요국 산업생산율 모두 + 성장으로 안정적인 해상물동량 증가세 유지

북미/유럽항로 해상물동량 증가율

북미항로
(백만 TEU, %)

유럽항로
(백만 TEU, %)



자료 : Clarkson

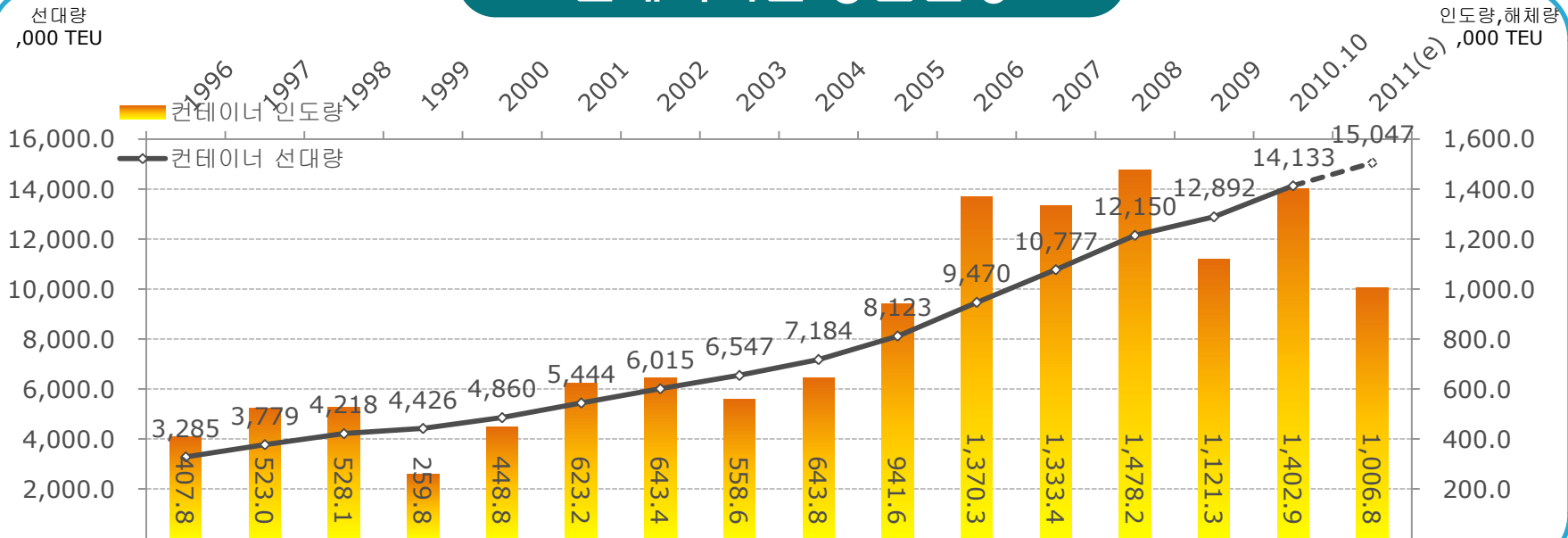
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 공급량은 장기적으로 시황개선에 부담

- 향후 1-2년 수요증가 속도(2010년 11.3%, 2011년 10.9%)보다 낮아 공급 부담이 적을 전망
- 단, 2011년 대형선의 대량 투입(8,000TEU급 2011년 101척 인도)으로 시장 변화 초래 예상

컨테이너선 공급전망



자료 : Clarkson



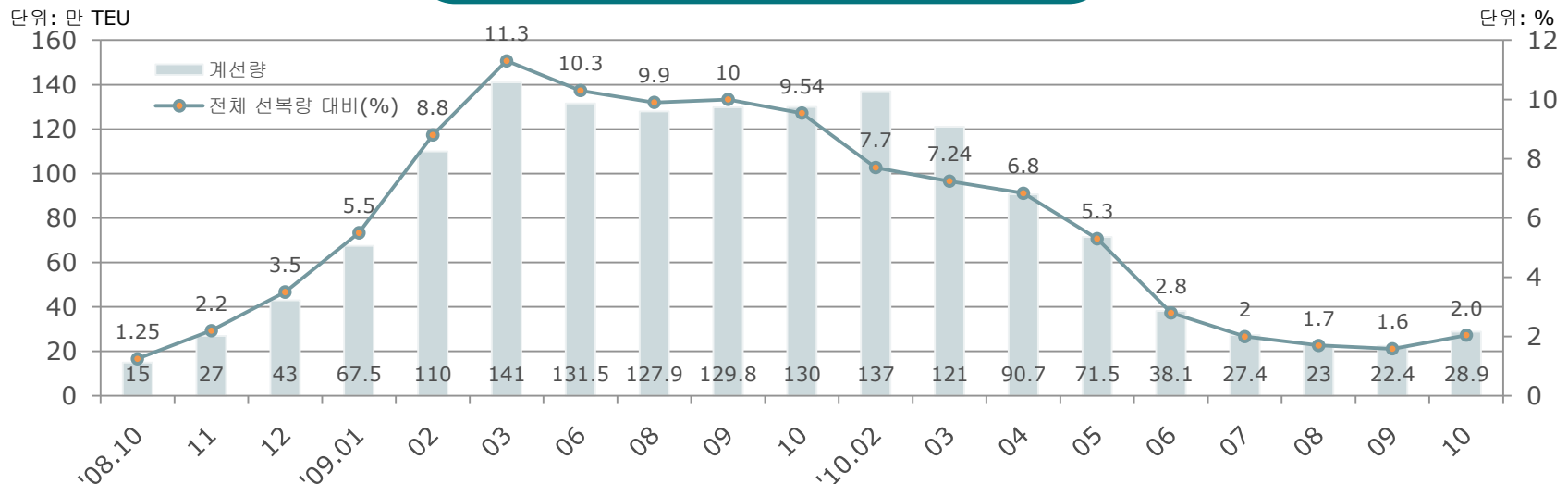
2.2 컨테이너선 수급 현황과 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 계선량의 지속적인 감소

- 2010년 이후 지속적인 계선량 감소가 이미 상당부분 이루어져 큰 폭의 선복 증가 효과는 없을 전망(금융위기 이전 수준으로 계선량 감소)

컨테이너선 계선량 추이



자료 : Alphaliner Weekly

2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

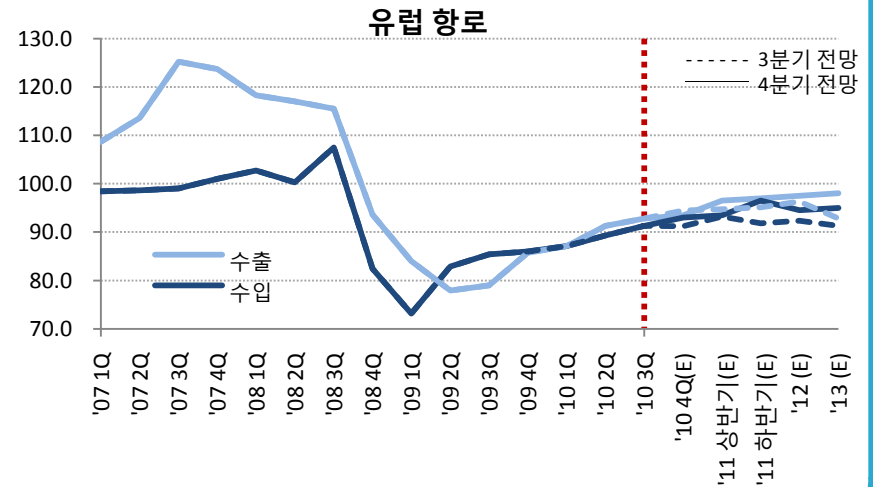
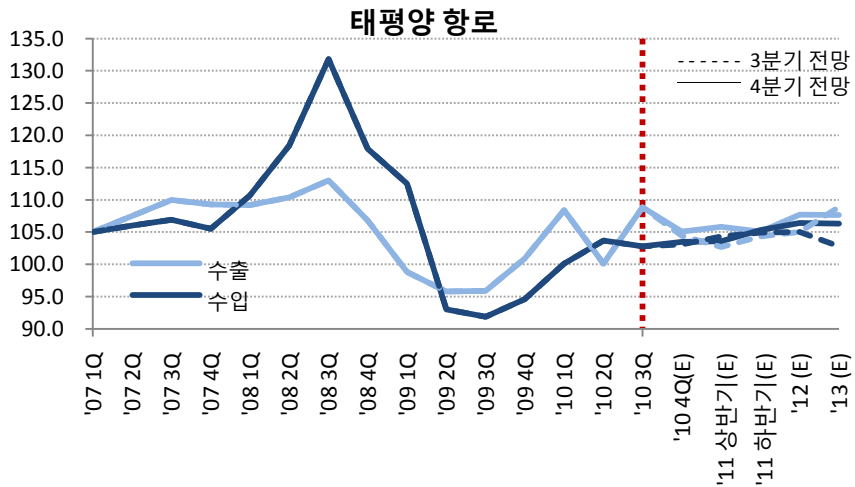
❖ 원양항로

■ 2010년 하반기 이후 완만한 상승세 유지 전망

	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
태평양항로 수출	105.8 (3.1)	105.1 (0.7)	107.7 (2.7)
태평양항로 수입	103.6 (-0.8)	105.3 (0.4)	106.4 (1.4)

	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
유럽항로 수출	96.5 (1.8)	97.0 (1.9)	97.5 (1.2)
유럽항로 수입	93.5 (0.3)	96.5 (4.7)	94.5 (2.2)

원양항로 시황 전망





2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

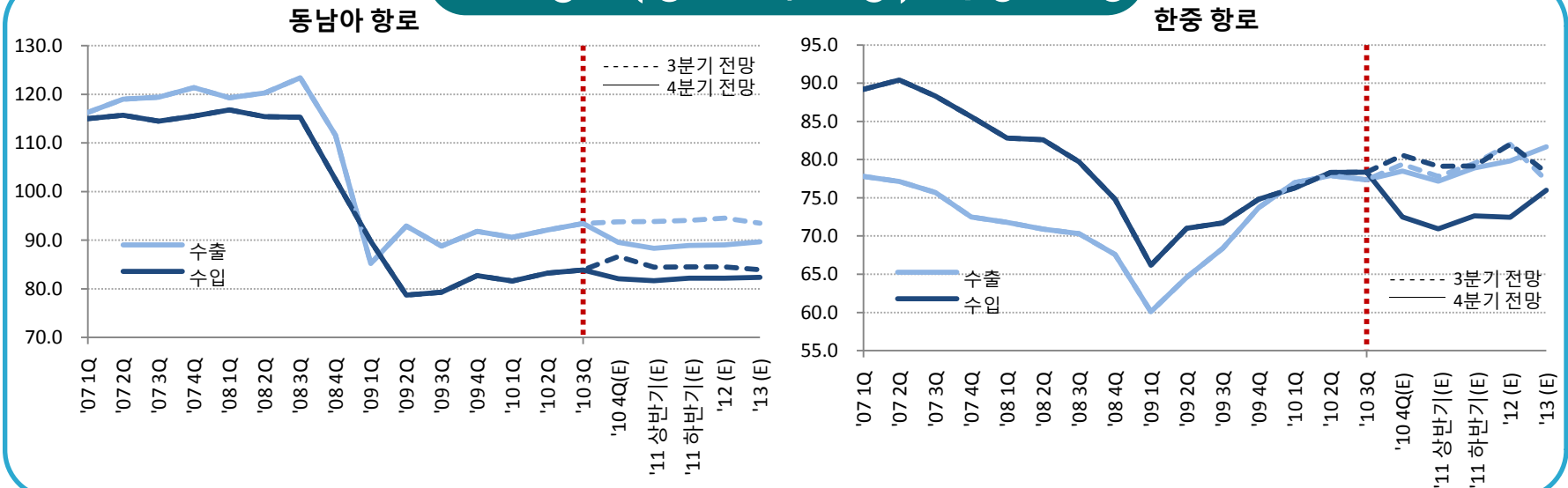
❖ 근해 항로

■ 동남아, 한중 항로 완만한 상승 전망

구분	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
동남아항로 수출	88.3 (-5.5)	88.9 (-5.2)	89.0 (-5.5)
동남아항로 수입	81.7 (-2.8)	82.2 (-2.3)	82.2 (-2.3)

	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
한중항로 수출	77.2 (-0.6)	78.9 (-0.6)	79.8 (-2.2)
한중항로 수입	71.0 (-8.2)	72.6 (-6.6)	72.5 (-9.5)

근해 항로(동남아/한중) 시황 전망



자료 : KMI 패널 조사, 기준 : 2003년 4분기 = 100

2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

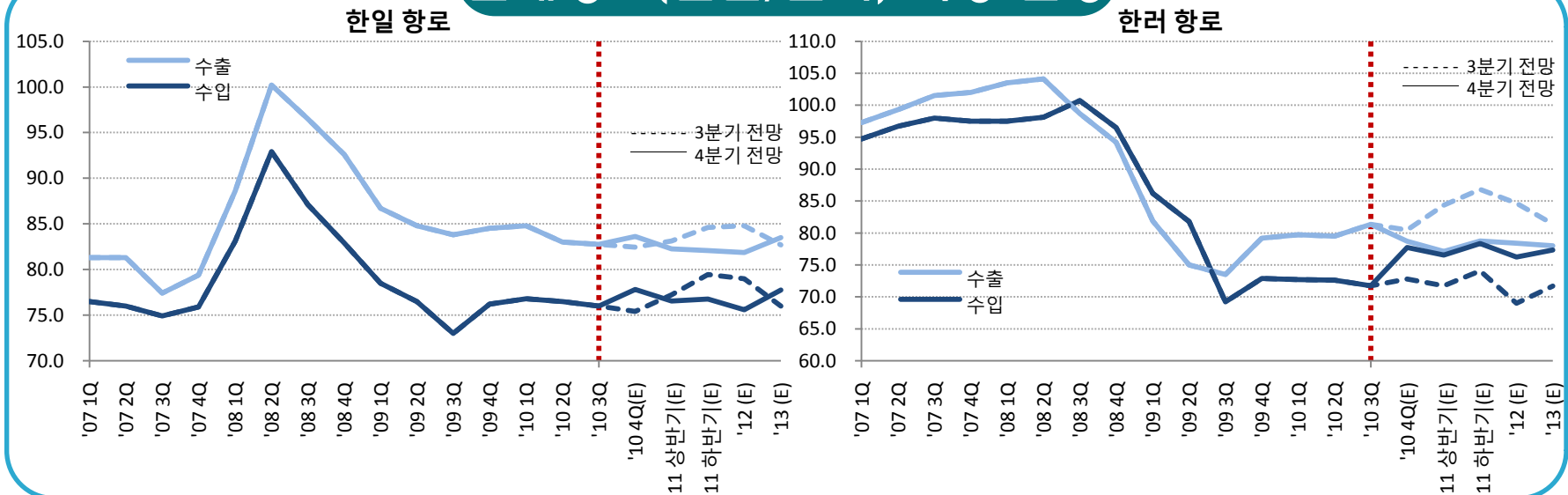
❖ 근해항로

■ 한일, 한러 항로 완만한 하락 전망

	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
한일항로 수출	82.3 (-0.8)	82.1 (-2.5)	81.9 (-3.0)
한일항로 수입	76.6 (-0.7)	76.8 (-2.7)	75.6 (-3.4)

	'11 상반기(E)	'11 하반기(E)	'12 (E)
한러항로 수출	77.1 (-7.3)	78.7 (-8.1)	78.4 (-6.3)
한러항로 수입	76.5 (4.8)	78.4 (4.3)	76.2 (7.2)

근해항로(한일/한러) 시황 전망



자료 : KMI 패넬 조사, 기준 : 2003년 4분기 = 100



2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 시황 전망 종합 (I)

- 수급 개선 뚜렷 : 물동량 증가율 10.9% > 공급 증가율 6.5%
- 초대형선 인도량 증가와 발주
 - 초대형선 인도량 증가는 공급 부담 요인이 보다는 선사들의 경쟁력 판단 요인
 - 초대형선 확보선사들의 원가 하락으로 경쟁력 우세 예상
 - 근해시장에도 대형선 cascading 영향
- * 2011년 인도량은 101척, 113만 TEU, 2010년 대비 12.3% 증가



2.3 컨테이너선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 컨테이너선 시황 전망 종합 (II)

- 감속운항과 계선전략 여전히 유효
 - 금융위기 이후 불황 탈출의 성공전략 : slow steaming, lay up
 - 수급이 명시적으로 개선된 신호가 있을 때까지 선사들은 이 같은 전략을 유효적으로 적용하거나 고려
- 컨테이너선 호전 상황은 선박금융시장에도 영향
 - 세계 컨테이너선 74% 보유한 선사 20위, 선주 20위 등 40여개 선주의 발주량은 총 발주잔량의 83%
 - 이들 선박 인도는 2012년 이전에 몰려 있으며, 2013년 이후 인도 잔량은 크게 줄어듦 전망
 - 2013년 이후 인도 선박들은 2012년 이전에 발주되어야 하며, 적어도 2011년 하반기부터 발주 증가 전망
 - 이에 따라 내년 하반기 부터는 세계적인 저금리 기조, 저선가 상황과 맞물려 선박금융이 새로운 전기 마련 예상



3. 맺음말(대응방향)

KMI 해운시황분석센터

❖ 초대형선 확보와 비용절감을 통한 경쟁력 우세

2011년 컨테이너선 시장 안정세 확대



비용절감 전략을 통한 경쟁력 확보 중요



목 차

KMI 해운시황분석센터



3. 건화물선 시황 전망

3.1 2010년 시황 변화의 특징

3.2 2011년 이후 전망



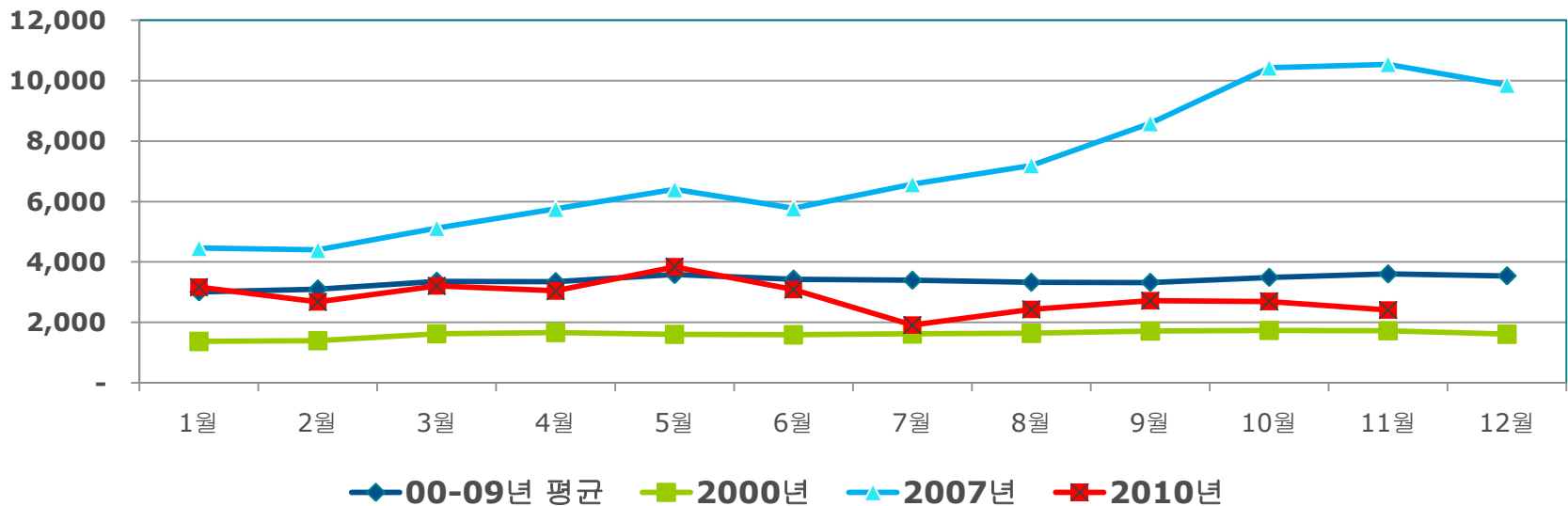
3.1 2010년 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 BDI 월평균치는 장기 월평균치에 비해 다소 하회

- 1월~5월 간 장기평균치와 비슷했으나, 6월 이후 장기평균치와 2000년 평균치 사이에서 등락

BDI의 장기평균과 최근 추이



자료 : Clarkson

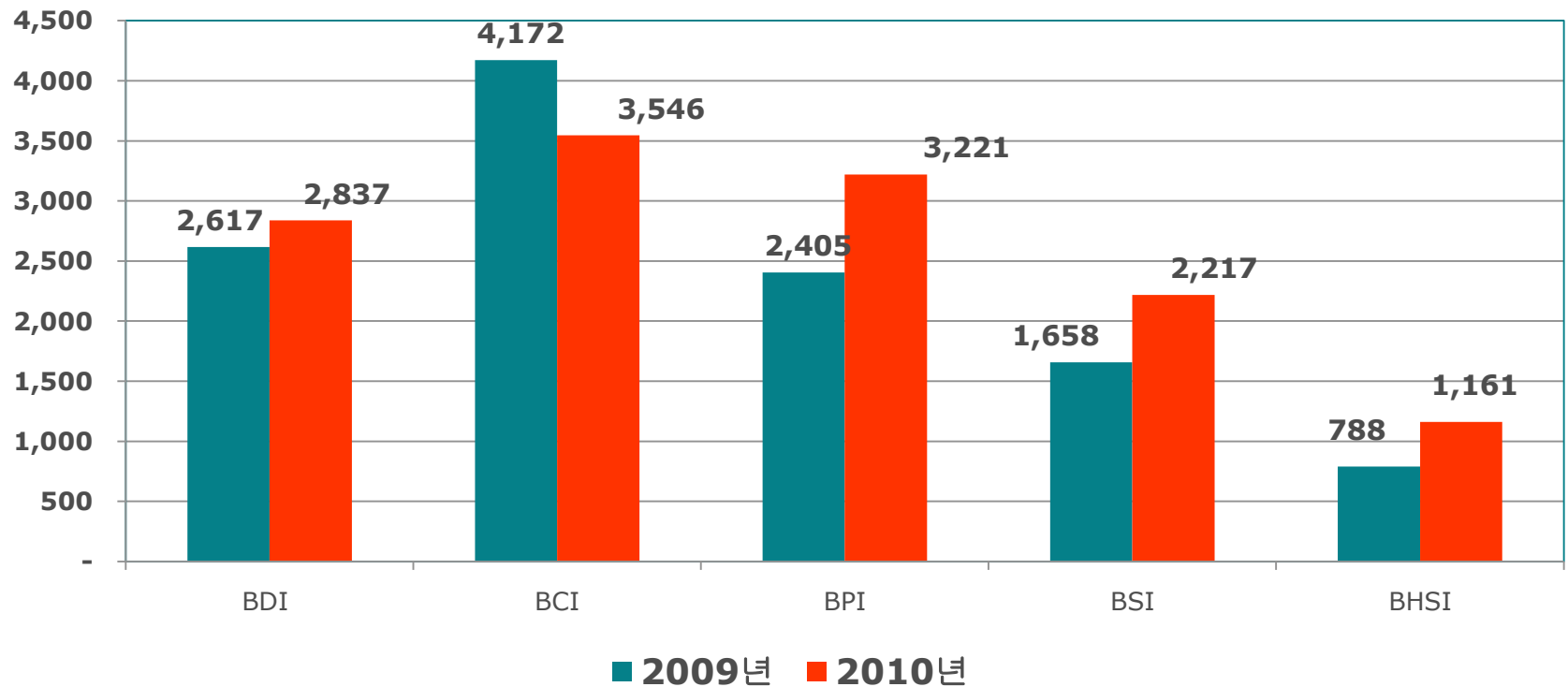


3.1 2010년 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년, BDI, BPI, BSI, BHSI는 전년대비 증가, BCI는 감소

09, 10년 발틱지수 추이



자료 : Clarkson



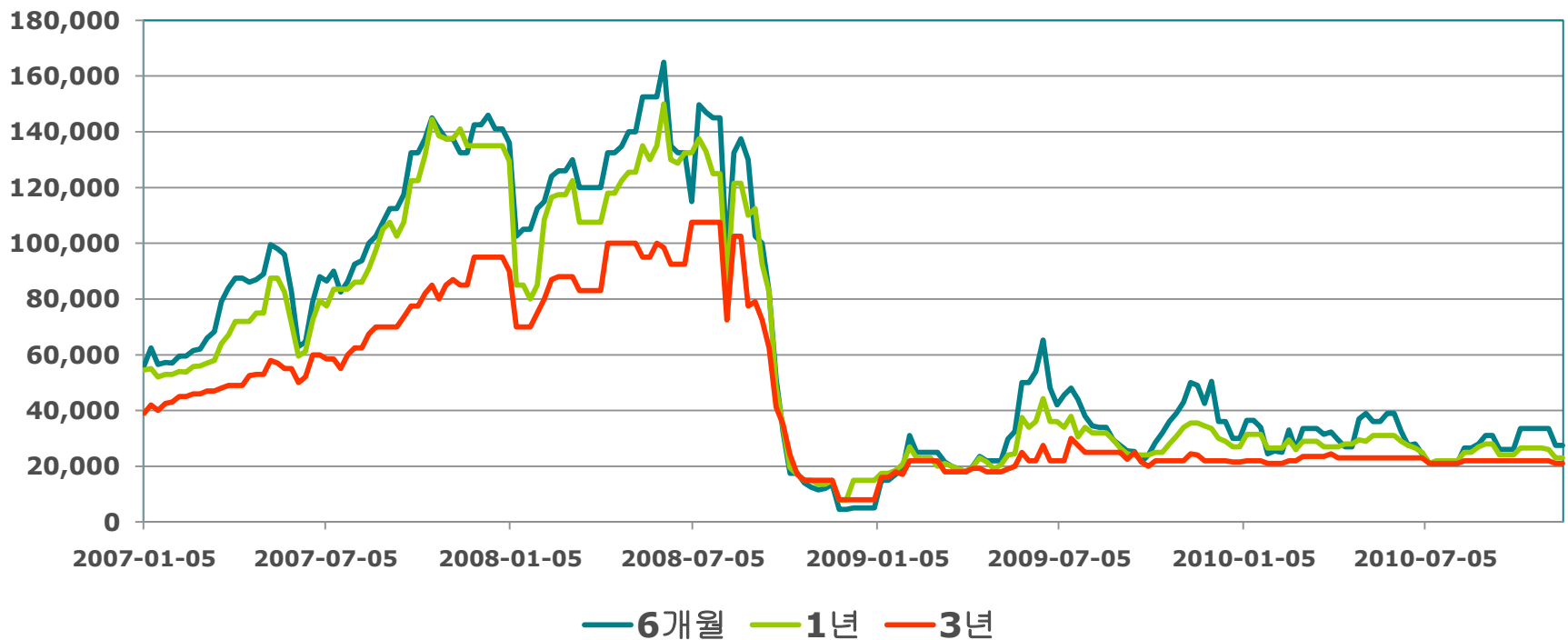
3.1 2010년 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년, 3년 용선료 시장은 안정세를 보임

- 3년 용선료는 단기 운임 및 6개월, 1년 용선료의 안전판으로서 역할

케이프 용선료 추이



자료 : Clarkson

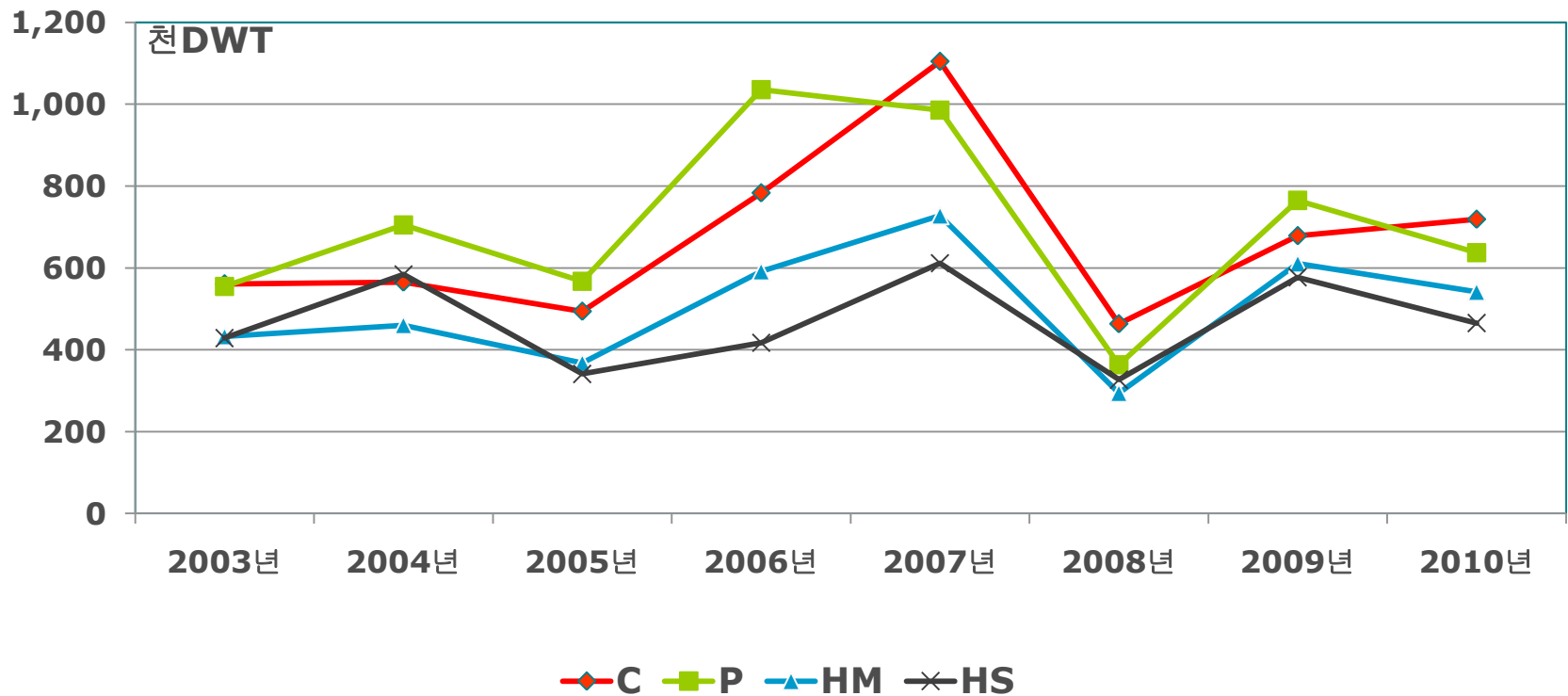


3.1 2010년 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 중고선 시장, 안정세 시현

중고선 매매량



자료 : Clarkson

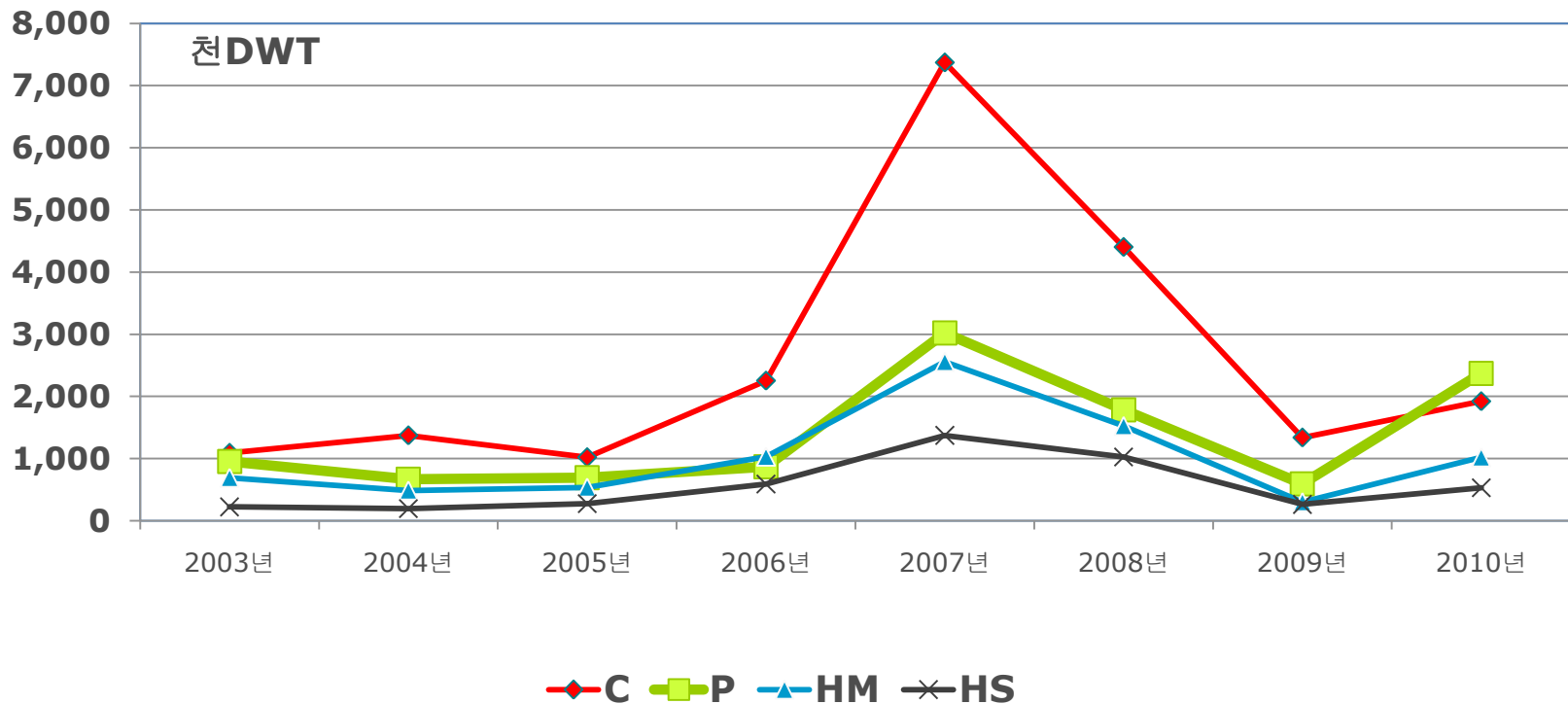


3.1 2010년 시황변화의 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 신조선 시장, 파나마맥스 대폭 증가

신조선 발주량



자료 : Clarkson



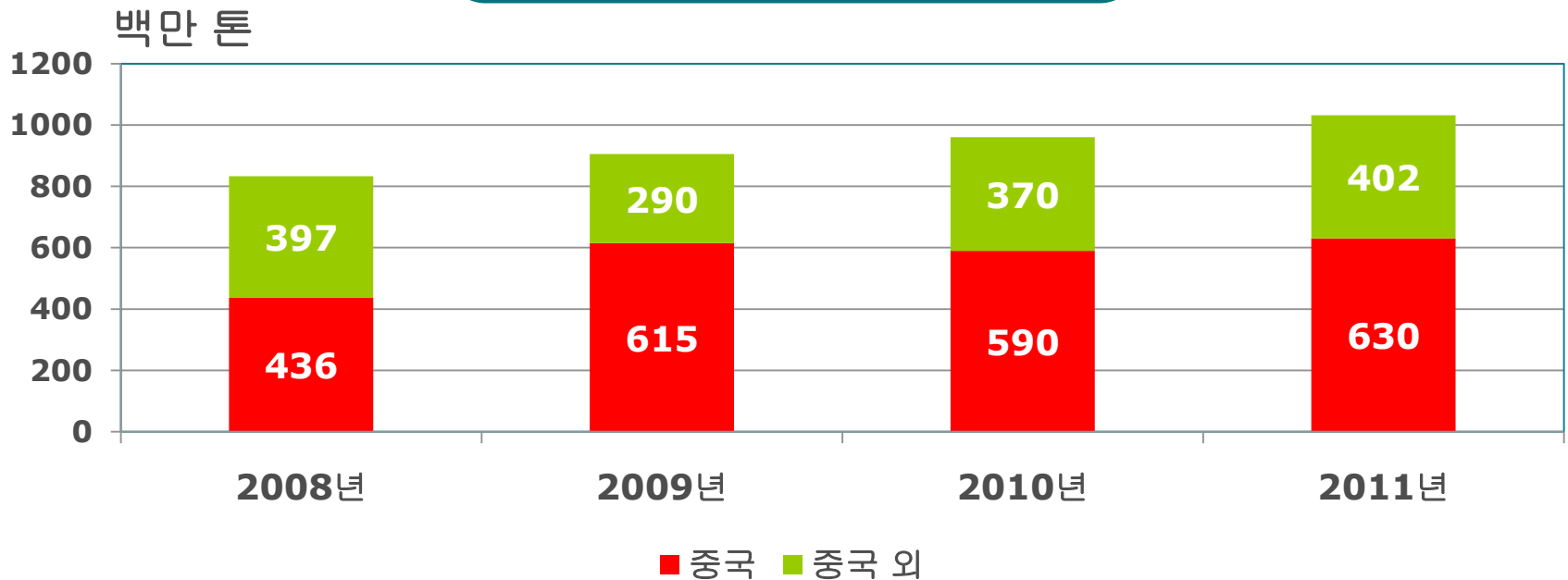
3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 중국을 포함한 중요 철광석 수입국 물동량 증가 전망

- 중국 6.8%, 중국 외 8.6% 등 총 7.5% 증가 전망

철광석 물동량 추이 및 전망



자료 : Clarkson



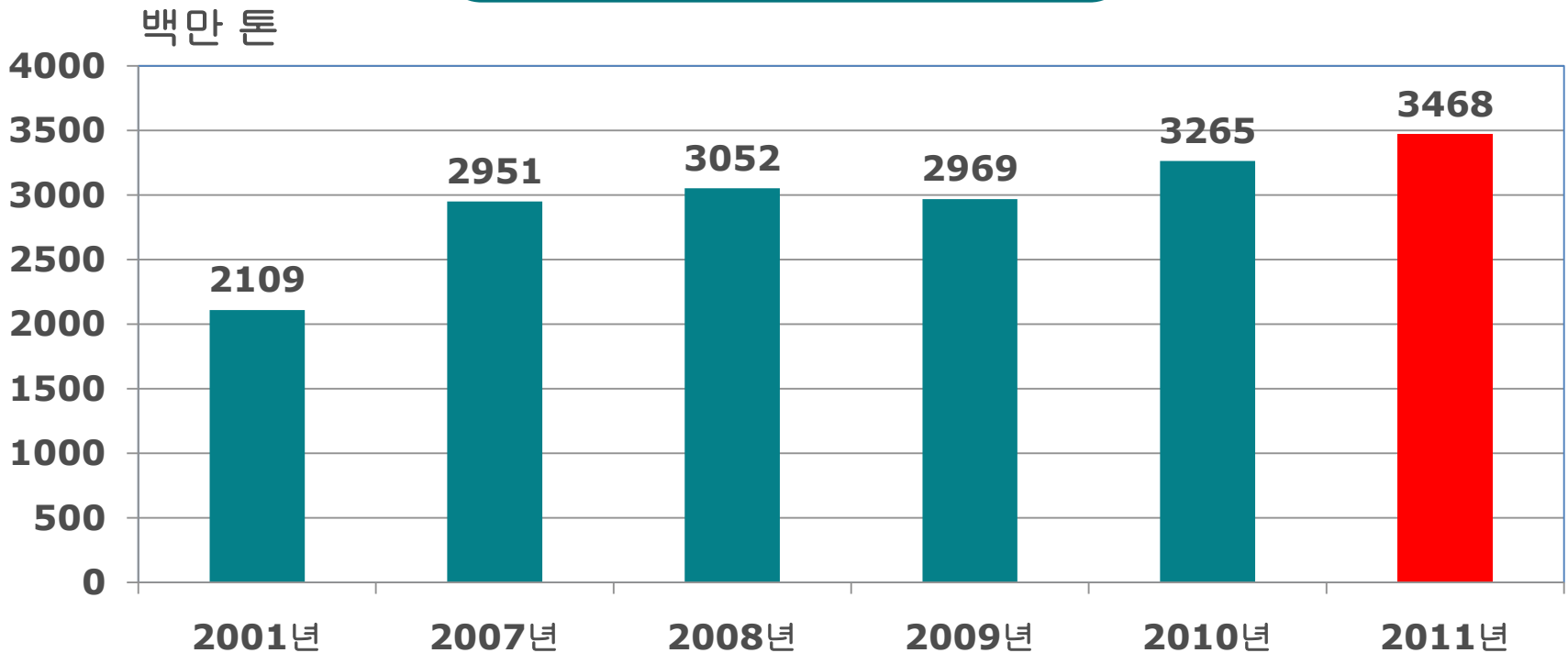
3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 건화물선 전체 물동량 약 35억 톤 전망

- 예년 증가율 5.8%보다 높은 6.2% 증가 전망

건화물선 물동량 추이 및 전망



자료 : Clarkson



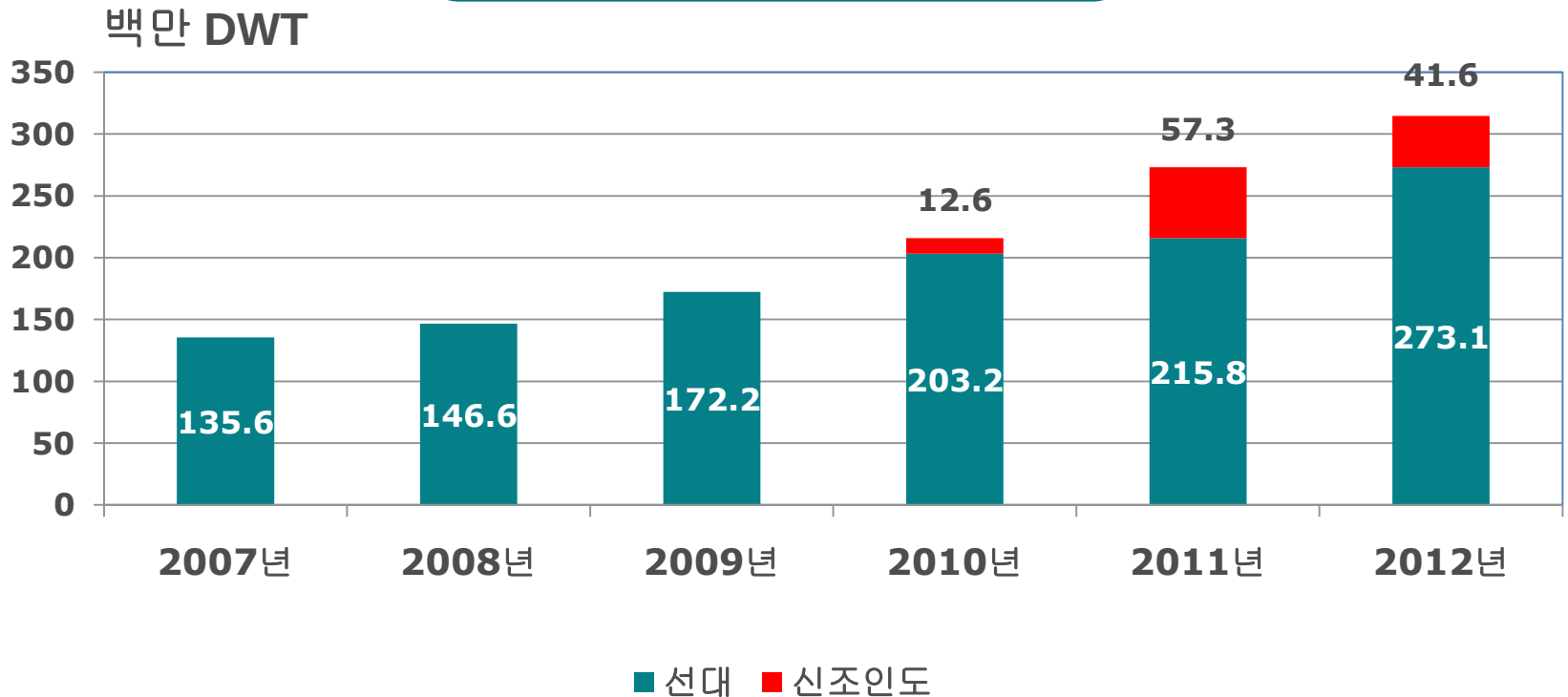
3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 케이프 선박 기존선대의 26.6% 인도 예정

- 파나마믹스 20.5%, 핸디믹스 18.3%, 핸디사이즈 15.9% 인도 예정

케이프 선대 및 신조인도 전망



자료 : Clarkson



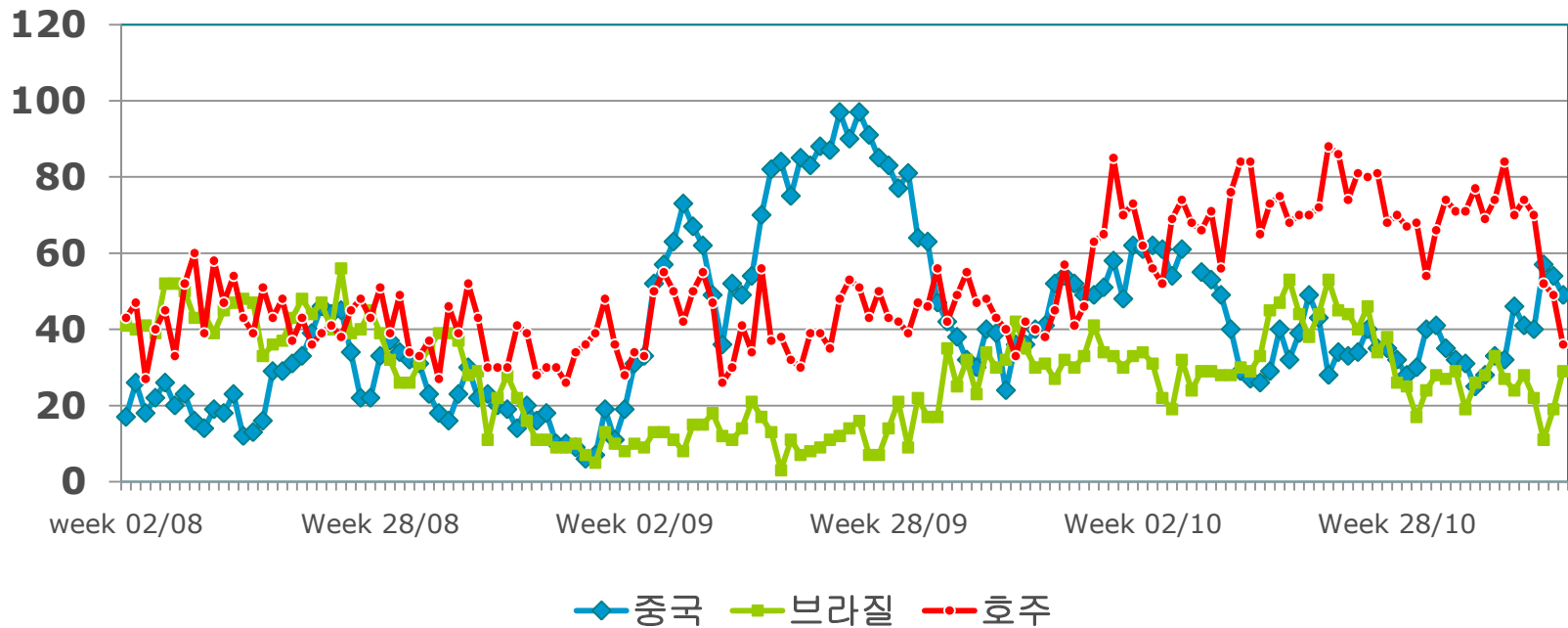
3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 항만체선, 2011년에도 지속 전망

- 최근 일시적인 항만체선 완화가 나타났으나, 구조적 현상으로 당분간 지속될 것으로 전망

주요 항만 케이프 대기 척수



자료 : Global Ports Congestions Index

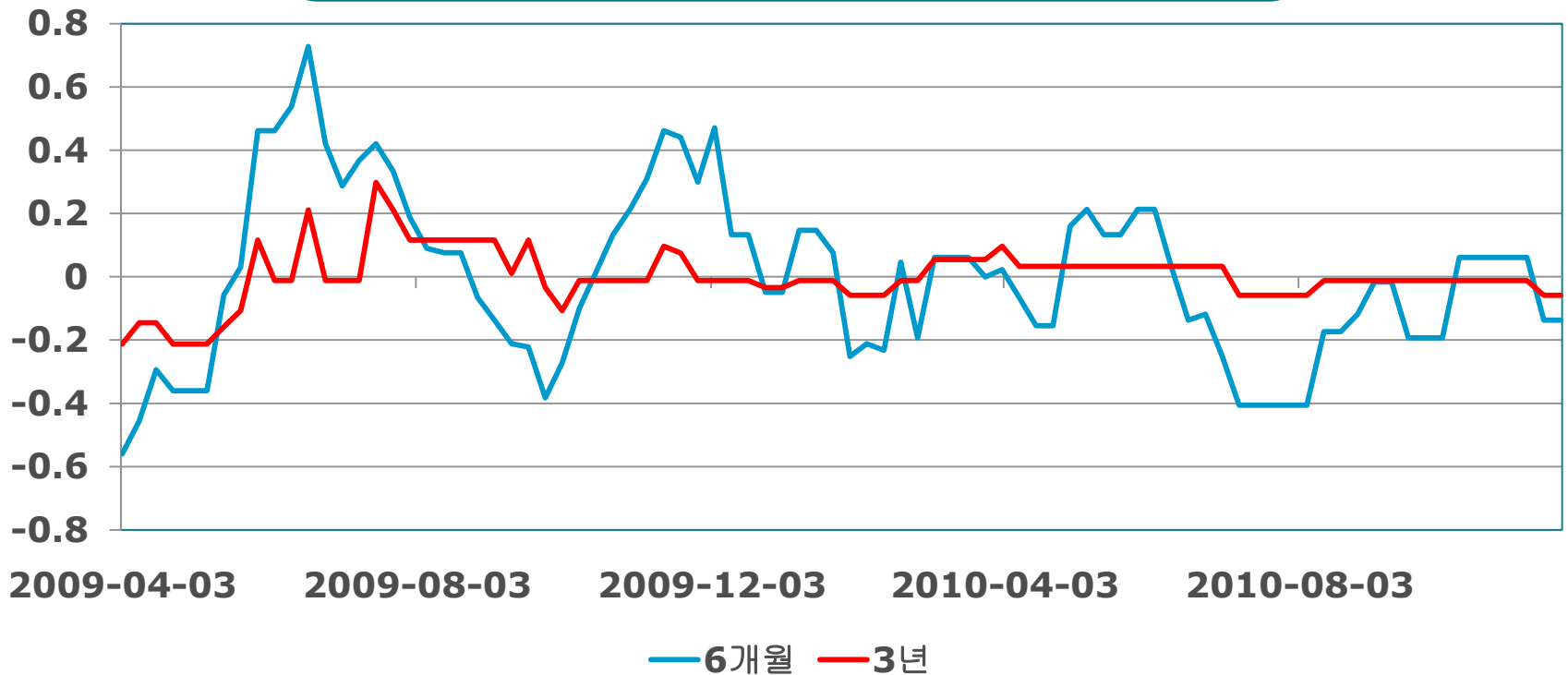


3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 각 선형별로 3년 용선료가 단기운임 변동의 중심축 기능 지속할 것

3년 및 6개월 용선료(평균을 뺀 로그대수 값)



자료 : Clarkson



3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년 BDI 연평균 2,600포인트 내외 전망

- 물동량 증가율 6.2%, Slippage(연기, 취소) 40% 가정
- 아래의 공급조절노력이 가시화되면 3,000포인트 내외 전망
 - : 항만체선 지속
 - : 공선운항
 - : 계선
 - : 선박해체 등
- KMI 패넬은 평균 2,500포인트 내외 전망(최대 3,225, 최소 2,100)



3.2 2011년 이후 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 대응방향

- 케이프 운영선사의 경우, 장기계약, 화주확보 등을 통해 선박의 활용도를 제고하는 전략이 중요해질 것으로 예상
: Vale사의 자사물류 전략에 따라 케이프 단기운임시장 축소가 불가피할 것으로 보임
- 파나막스급 이하 선박의 경우 새로운 시장기회에 대한 관심과 투자 필요
: 중국의 연안 석탄 운송 증가에 따른 반사이익 기대
: 대형 항만 운영에 따른 역내 Hub & Spoke 전략에 따른 지선서비스 수요 증대 기대



목 차

KMI 해운시황분석센터



4. 유조선 시황 전망

4.1 2010년 유조선 시황 특징

4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

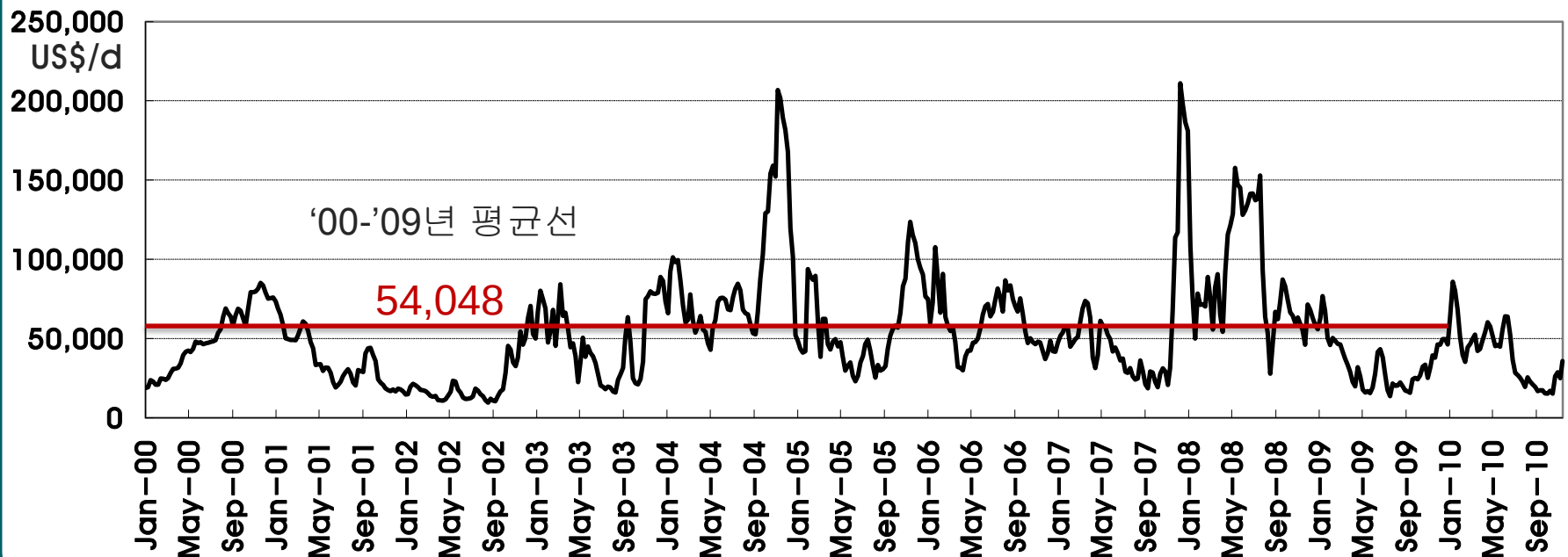
4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 유조선 Rate는 전년비 20% 증가

- 10년1-11월 평균 39,887\$/day로 09년 33,348 대비 크게 상승, 지난 10년간 평균 54,048 대비 74%수준

VLCC/ULCC Average Earnings



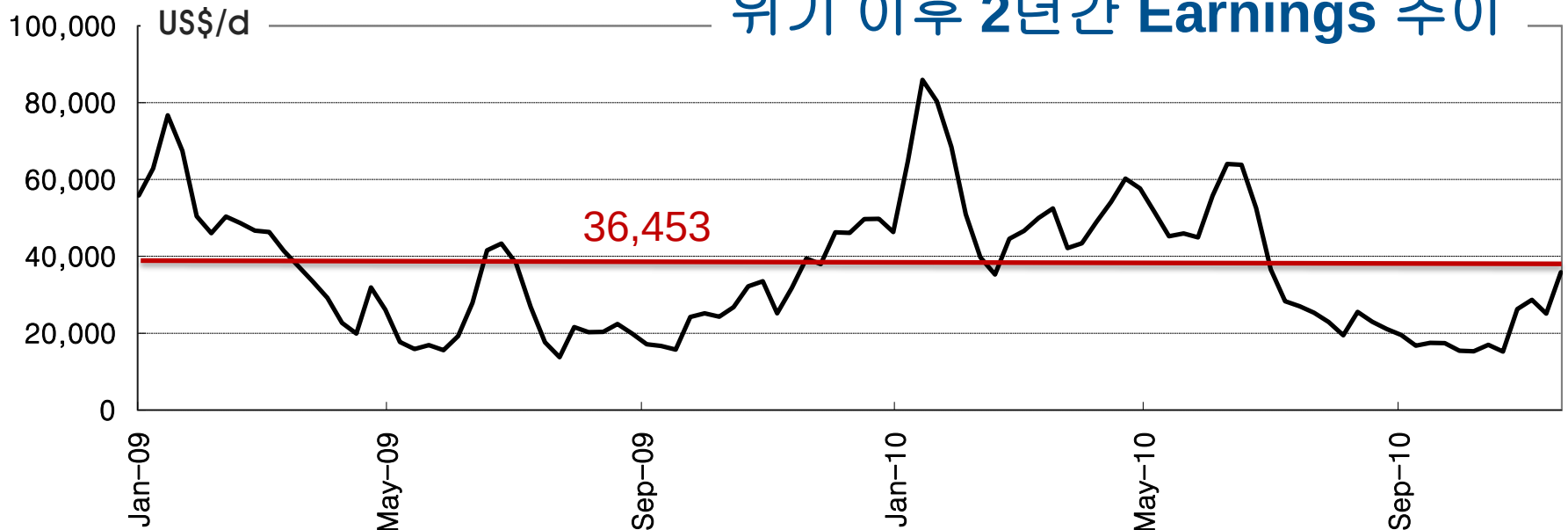
4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 상반기 급상승은 저장수요와 물동량 급증이 원인
 - 하반기, 저장용 선박의 재투입, 신조인도, 물동량 감소 등으로 시황 크게 하락, 4Q 동절기 수요증가로 시황 반등

VLCC/ULCC Average Earnings

위기 이후 2년간 Earnings 추이



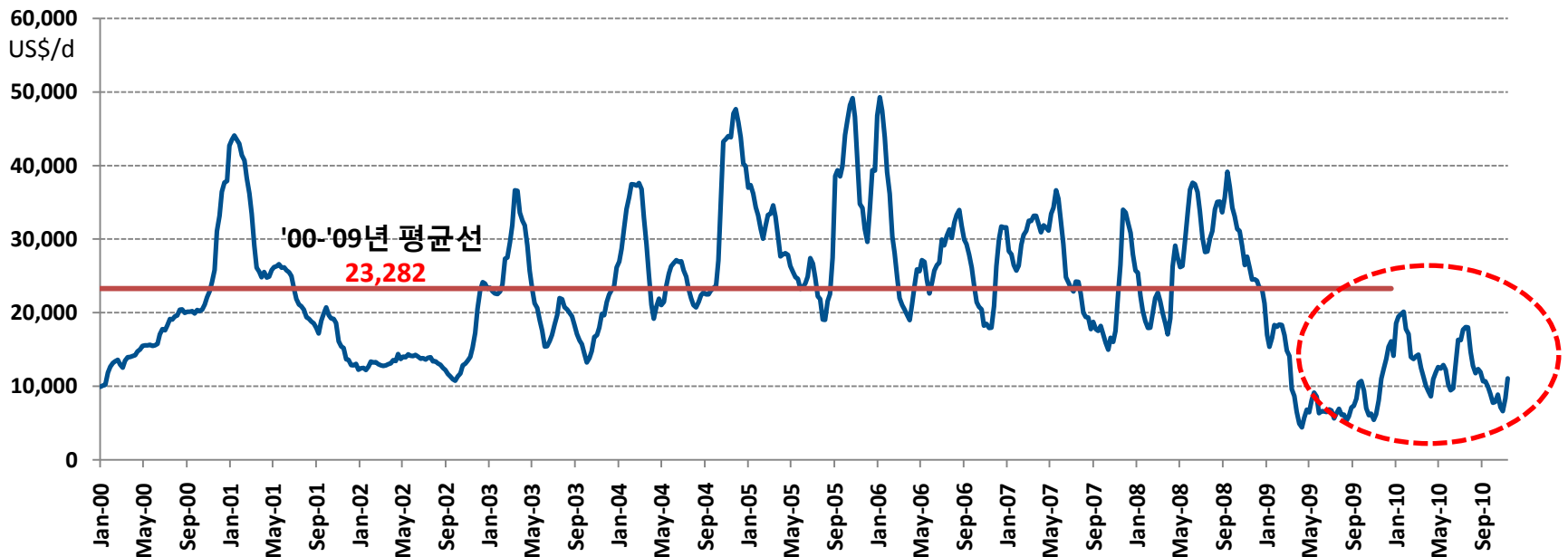
4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 제품선 Rate는 전년비 29.5% 증가

- 10년1-11월 평균 12,722\$/day로 09년 9,826 대비 큰 폭 상승, 지난 10년간 평균 23,282 대비 **54%** 수준

Clean Products Average Earnings

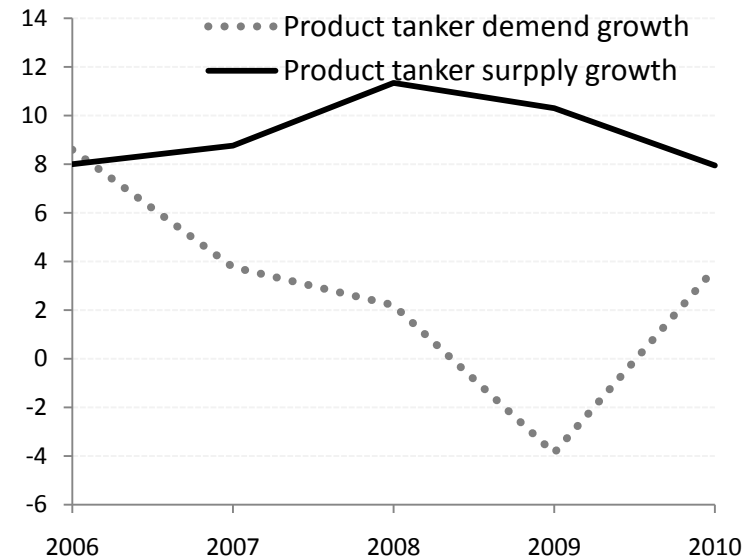
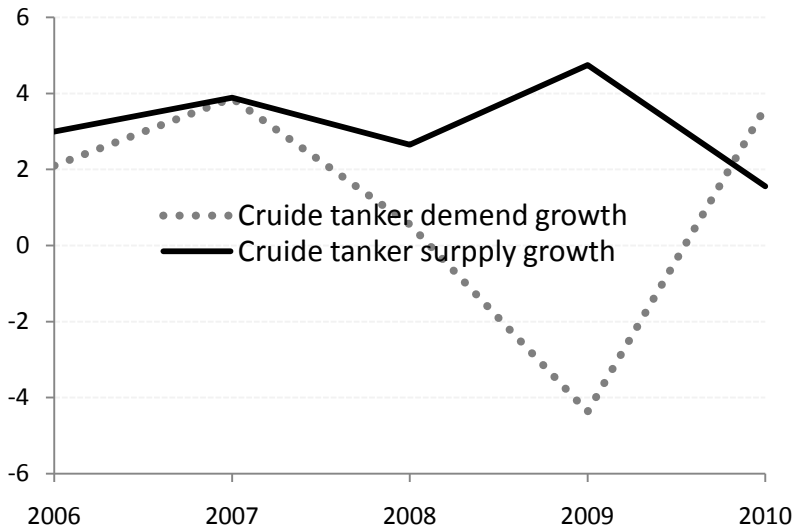


4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 공급증가세 둔화, 수요 회복

유조선 선형별 수급변동

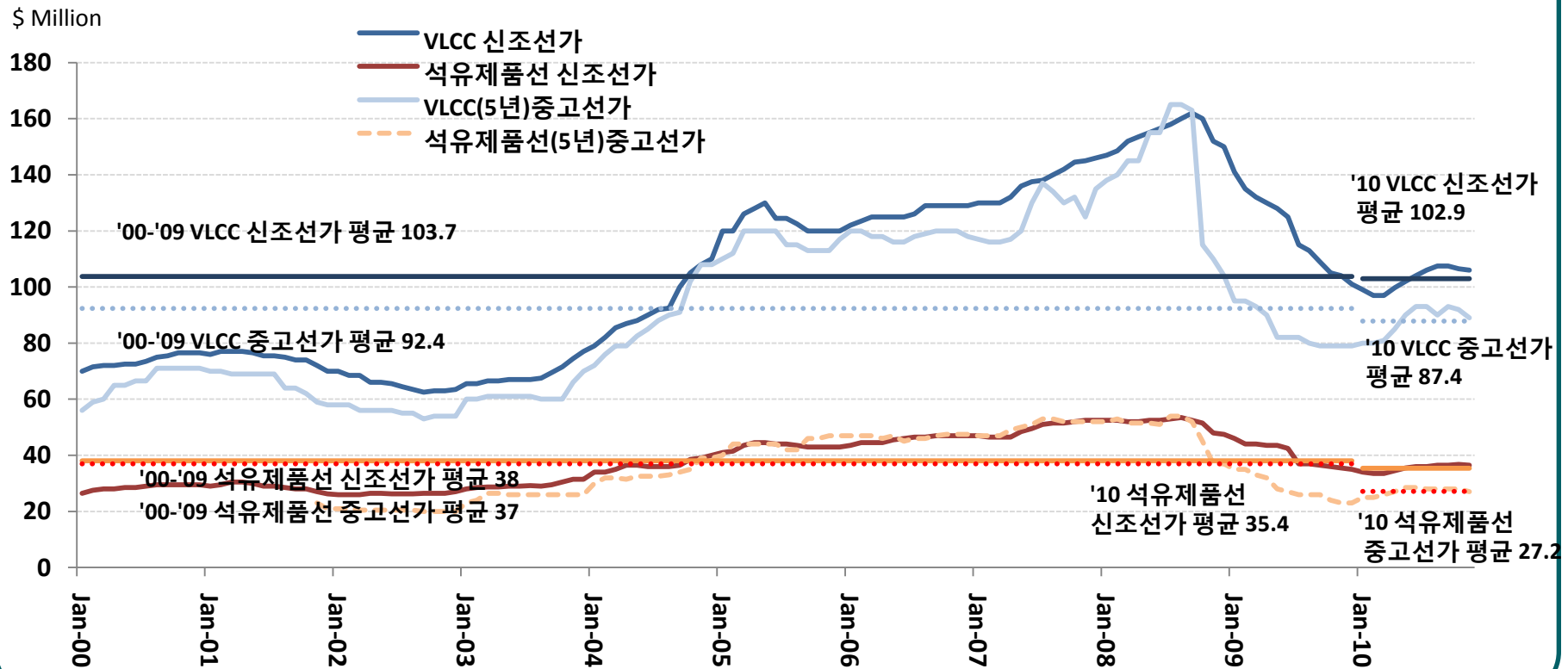


4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 신조선가 약세, 중고선가 상대적 회복

유조선 매매 가격 추이



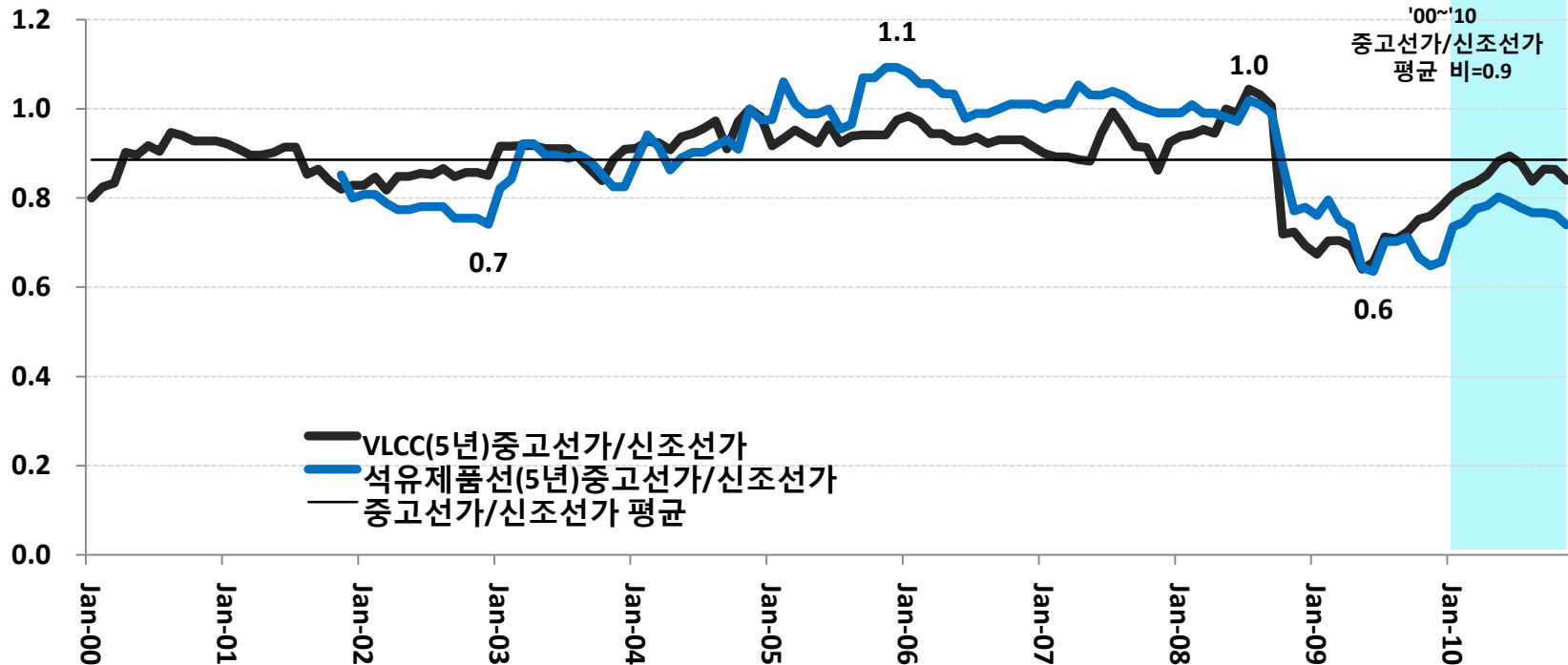
4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 2010년 신조선가 약세, 중고선가 상대적 회복

유조선 중고선가/신조가 추이

중고선가/신조선가



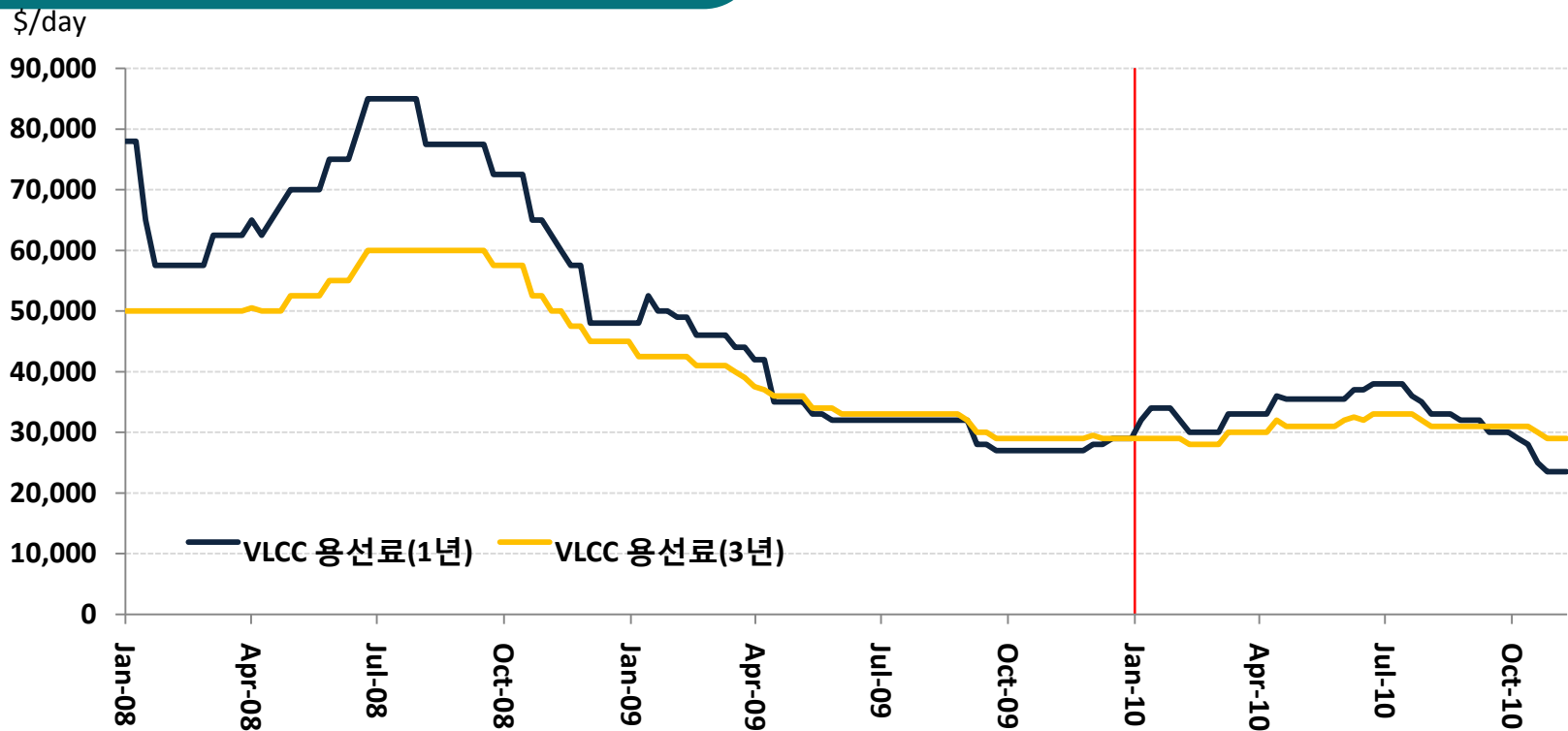


4.1 2010년 유조선 시황 특징

KMI 해운시황분석센터

❖ 4Q, VLCC 1년 용선료가 3년 용선료를 하회, 불안감 반영

유조선 용선료 추이

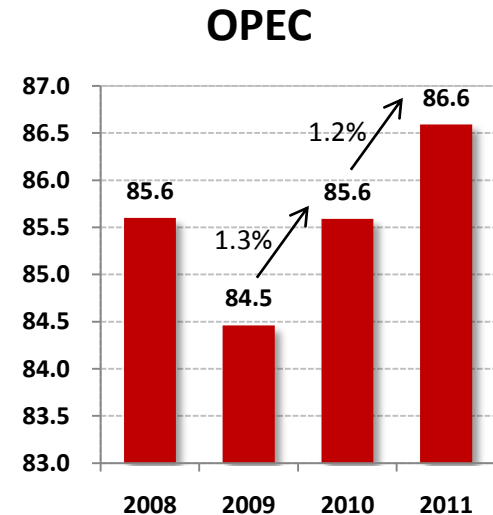
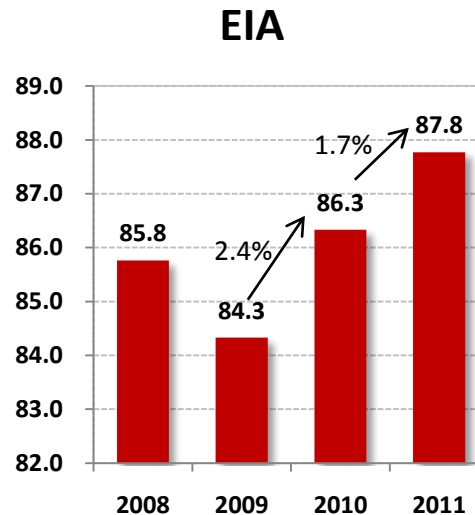
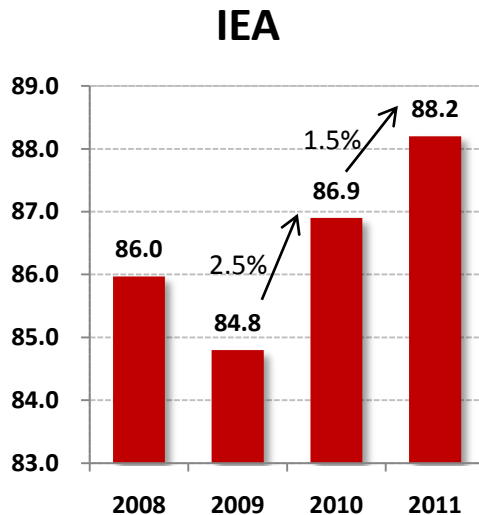


4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 2011년 석유 소비량 1.2~1.7% 증가 예상
 - 10년 대비 다소 둔화, 기저효과 소멸

세계 석유 소비 전망



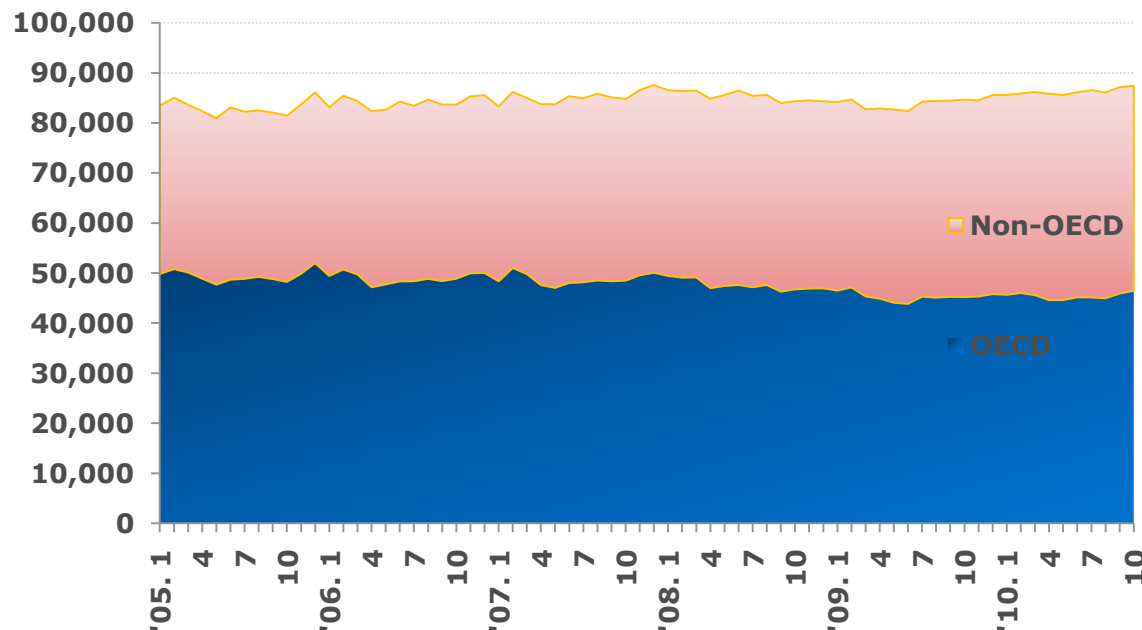


4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 2011년 신흥 소비국의 원유 소비 증가세 가속
 - BRICs, 사우디, 이란이 향후 소비 증가분의 75% 차지

OECD vs Non-OECD





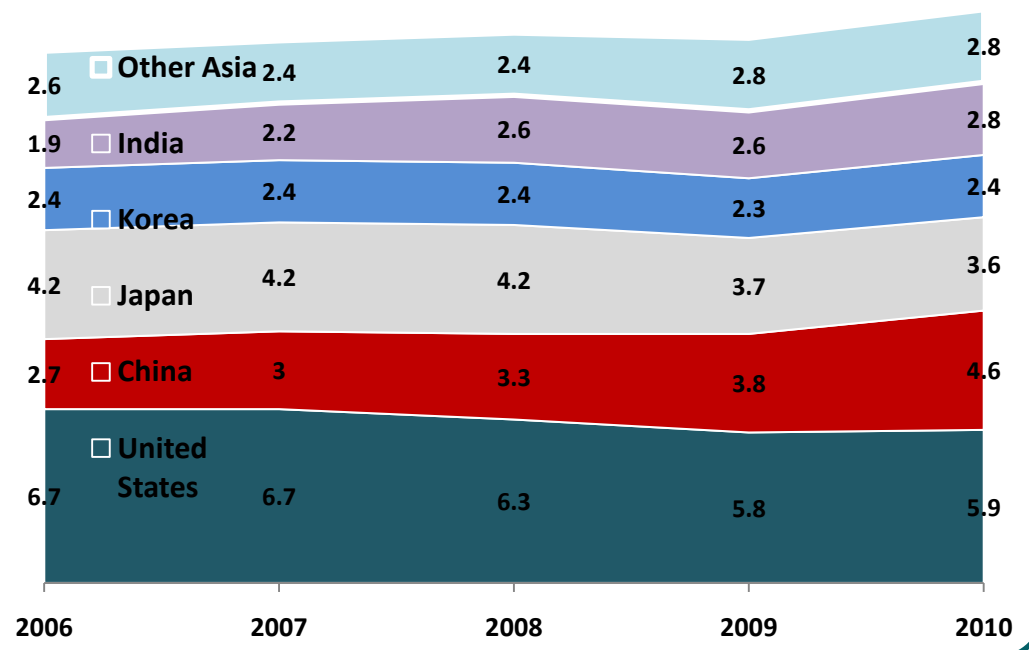
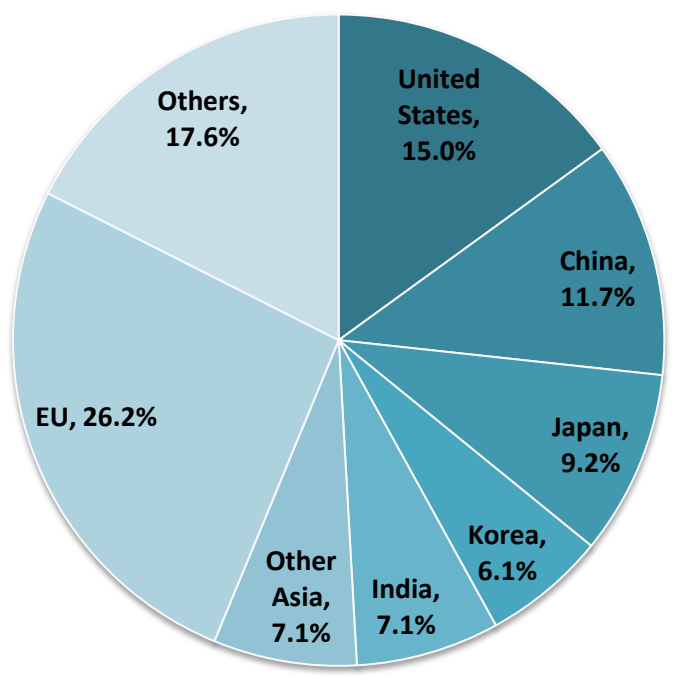
4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 중국비중 (06년) 7% → (10년)11.7% 큰 폭 증가
 - 인도 4.9%→7.1%, 아시아, 6.7%→7.1%

주요국 해상 원유수입량 추이

Million Bpd



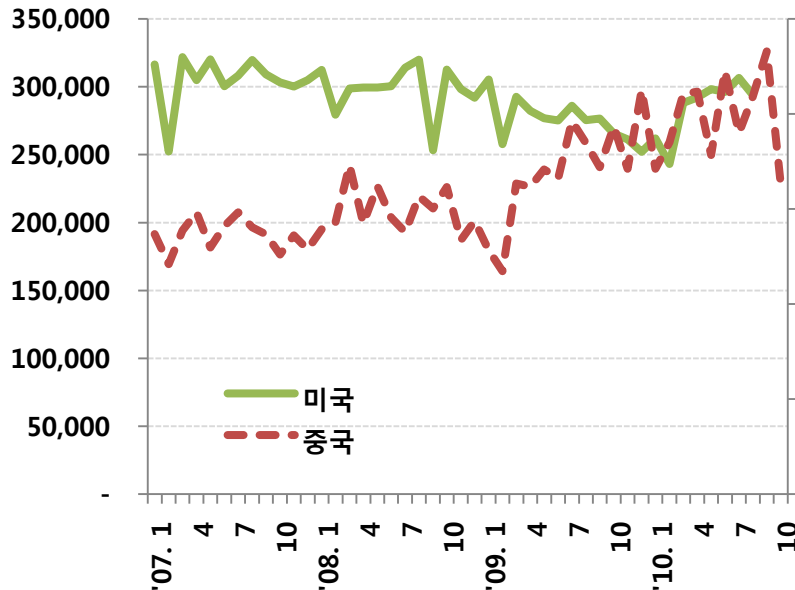
4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

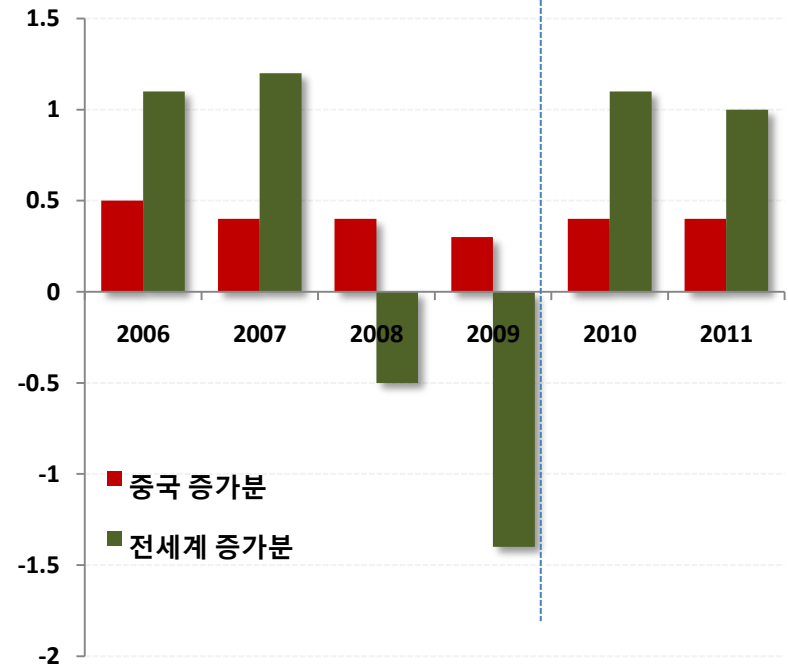
- ❖ 중국 원유 비축수요 등 원유수입 확대 전망
 - 대외의존도 47%(06)→ 52%(09), 65%(20전망)

중국 원유수입 전망

Thousand Barrels



만톤





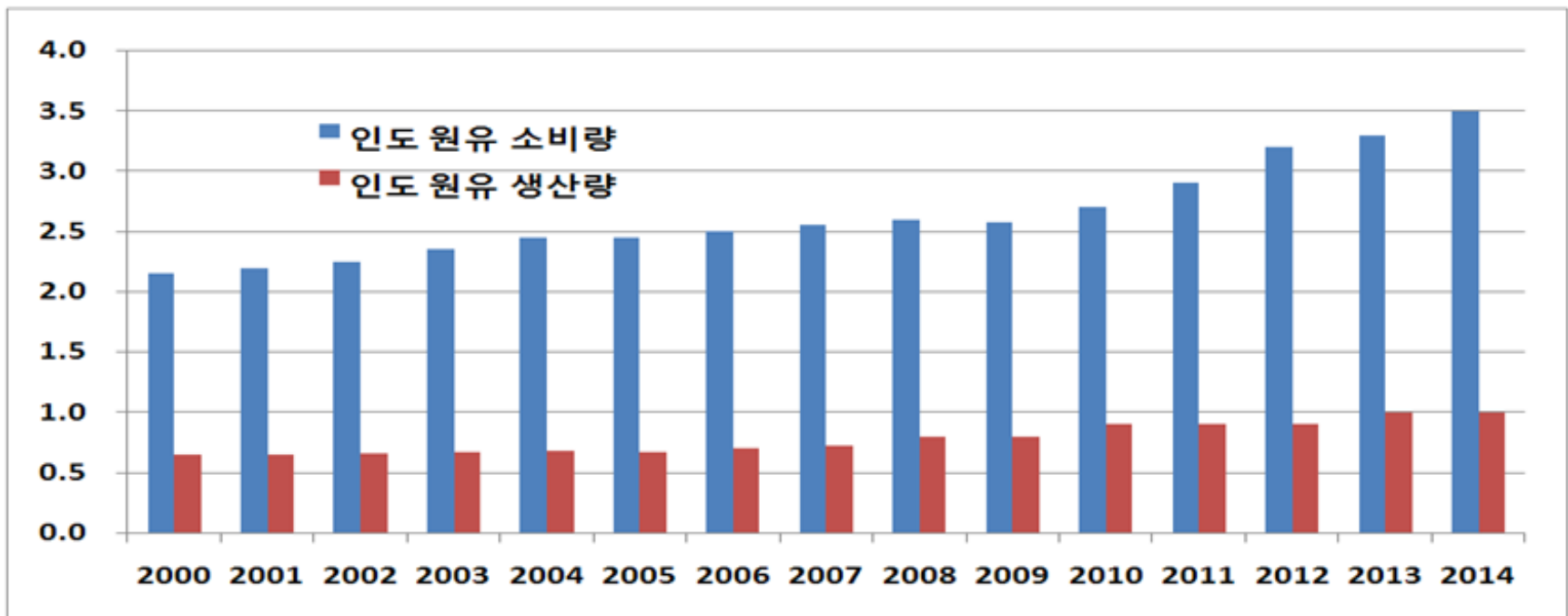
4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 인도, 에너지 소비 급증

- 전력부족 현상, 에너지 수요 지속 증가 예상

인도 생산 및 소비 변화 추세



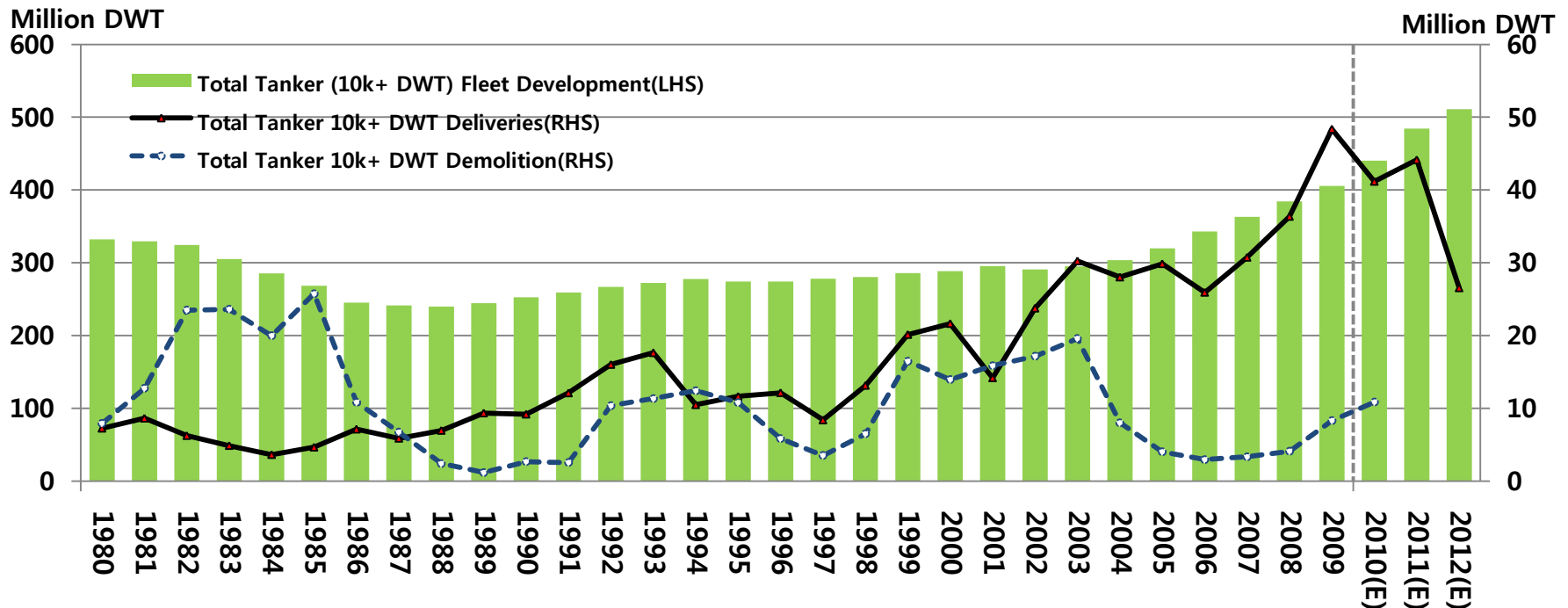
4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 유조선 선대, 대형선 위주로 증가 전망

- VLCC, 2011년 7% 급증, 석유제품선 8.1%(예년수준)

유조선 선박량 전망

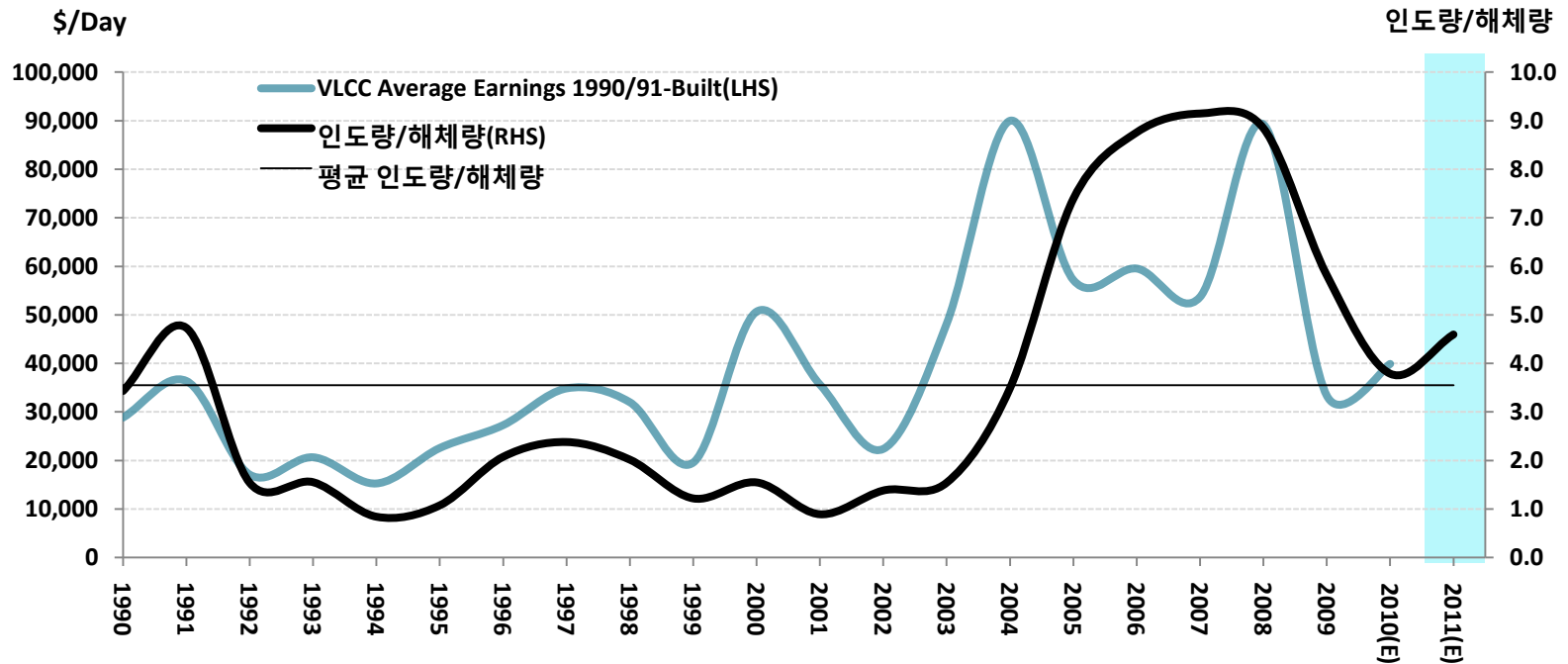


4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

- ❖ 2011년, 해체량은 전년 대비 30.4% 감소 전망
 - 인도량/해체량 비중이 3.6 예상

유조선 해체량 전망





4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 2011년, VLCC 약세 전망, 2012년 상승 예상

- 석유제품선 시황 유지
- 공급 급증과 석유소비증가세 둔화

유조선 수급 전망

구 분		2006	2007	2008	2009	2010(E)	2011(E)
VLCC 선박량(백만DWT)			147.9	152.8 (3.3)	161.1 (5.4)	164.2 (1.9)	175.7 (7.0)
VL/ULCC Demand		123.8	127.2 (2.8)	127.4 (0.2)	120.6 (-5.3)	125.3 (3.9)	
석유제품선 선박량			82	91.3 (11.3)	100.7 (10.3)	108.7 (7.9)	117.5 (8.1)
Product tanker Demand		87.5	90.8 (3.8)	92.8 (2.2)	89.2 (-3.9)	92.5 (3.7)	
합계(선박량)			384.8	406.5 (5.6)	437.3 (7.6)	455.4 (4.1)	485.9 (6.7)
총 수요 (세계석유소비전 망, mbpd))	IEA			86.0	84.8 (-1.4)	86.9 (2.5)	88.2 (1.5)
	EIA			85.8	84.3 (-1.7)	86.3 (2.4)	87.8 (1.7)
	OPEC			85.6	84.5 (-1.3)	85.6 (1.3)	86.6 (1.2)

주 : ()는 전년비 증가율

자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trade Outlook, October 2010



4.2 2011년 이후 유조선 시황 전망

KMI 해운시황분석센터

❖ 유조선 시황 변동성에 대비해야

- 원유가 상승에 따른 저장수요
- 석유정제시설, 원유 및 석유제품선 수송시장 구조 변화

유조선 시황 변동 요인

구 분	주요 변동 요인
상승요인	• 중국, 원유 비축 수요 증가 가능성 • 원유가격 상승 기대에 따른 스토리지 수요 증가 • 신조 인도 스케줄 • 2012년 이후 예정된 중국, 중동지역의 정제시설 추진 • 신흥 소비국들의 원유 수입량 확대 지속
하락요인	• 낮은 선가로 인한 지속적인 신조 선주 발주 (위기 이전 수준으로 공급 부담) • FSU의 파이프 라인을 통한 유럽향 원유 수출 감소 • 유럽 등 선진국의 석유제품 소비 회복 지연