

중단기 해운시황 및 이슈 분석

중단기 해운시황 진단과 글로벌 곡물시장 및 중국경제 전망

해운시황분석센터

2010. 3.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

중단기 해운시황 진단과 글로벌 곡물시장 및 중국경제 전망

일시 2010년 3월 30일(화) 13:30~17:30

장소 한국거래소 국제회의장 (1층)

초대의 말씀

안녕하십니까?

2010년 들어 해운시황은 건조한 회복의 분위기를 보여주고 있습니다. 1분기 건화물선 부문의 BDI는 평균 3000포인트를 기록, 전년동기 1500포인트에 비해 2배의 수준을 보이고, 유조선의 WS은 92.5수준을 기록해 전년동기의 48.4에 비해 크게 개선되고 있습니다. 컨테이너선도 운임이 회복되는 가운데 계선량이 9.4%로 감소하는 등 해운경기가 안정적 회복세를 나타내고 있습니다.

하지만 유럽의 재정위기와 선진국의 출구전략 속도, 중국의 위안화 절상 등 여러 부문에서 세계경기와 무역의 불안 요인이 아직도 남아 있습니다.

이번 KMI “시황과 이슈 세미나”에서는 전문가와 패널토론자를 모시고 세계 곡물시장과 최근 중국경제의 변화 방향을 전망하고, 아울러 해운경기를 진단하고자 합니다. 여러분의 참여로 본 세미나가 더욱 유익한 자리가 되리라 기대합니다.

귀사와 귀하의 무궁한 발전과 성장을 기원합니다.

2010년 3월
한국해양수산개발원 원장 강 종 희

프로그램

시 간	내 용	비 고
13:30~14:00	등록 및 발표자료 배포	
14:00~14:20	개 회 사	강종희 한국해양수산개발원 원장
14:20~14:50	주제발표 1 중국 위안화 절상과 수출입 전망	이봉걸 KITA 국제무역연구원 박사
14:50~15:20	주제발표 2 글로벌 곡물시장의 전망	이영일 농협사료 외자구매부장
15:20~15:40	Coffee Break	
15:40~16:10	주제발표 3 중단기 해운시황 진단	김우호 KMI 해운시황분석센터 센터장
16:10~17:30	패널토론(가나다 순)	좌 장 정봉민 KMI 해양·물류항만연구단 단장
	지명토론자	여경상 한진해운 부장 이동해 한국정책금융공사 실장 이장호 현대상선 부장 하창훈 국토해양부 사무관
	일반토론	
17:30~	폐 회	



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해운시황분석센터
Shipping Market Research Center

집필진

제 1 편

제1장 : 김 우 호 부연구위원

제2장 : 김 태 일 책임연구원·최 윤 석 연구원

제3장 : 고 병 욱 책임연구원

제4장 : 최 영 석 책임연구원·박 경 선 연구원

제 2 편

이 봉 겔 KITA 국제무역연구원 수석연구원

제 3 편

이 영 일 농협사료 외자구매부장

발 간 사

먼저, 경인년(庚寅年) 처음으로 개최하는 KMI 해운시황 및 이슈 세미나에 참석하여 주신 내외빈 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

지난해는 해운사에서 잊지 못할 한 해였습니다. 글로벌 금융위기의 충격에서 벗어나기 위해 정부와 기업, 관련 단체 등이 힘과 지혜를 모았습니다. 정부는 톤세제 연장, 선사의 구조개선 지원 등의 정책지원을 통해, 그리고 기업과 관련 단체는 뼈를 깎는 자구노력을 통해 위기에 대처했습니다. 어려운 시기를 함께한 모든 해운인들에게 위로와 감사의 말씀을 드립니다.

다행히도 2010년 들어 해운시황은 안정적인 회복세를 보이고 있습니다. 세계 경제가 회복세를 보이면서 컨테이너선 운임이 상승하고, 1분기 건화물선 해운지수인 BDI는 평균 3,000포인트를 기록하면서 전년 동기 대비 2배 이상의 높은 수준을 기록했습니다. 그리고 유조선 운임지수도 92.5포인트를 기록하면서 회복 국면에 있습니다. 올해는 시황이 회복세를 보이는 만큼 시련을 극복한 이후 새로운 도약의 시기가 될 수 있기를 기원합니다.

KMI가 지난해부터 시작한 ‘해운시황 및 이슈세미나’는 이러한 새로운 도약을 위한 작은 밑거름이 되도록 부단한 노력을 아끼지 않겠습니다. 올해 처음 진행하는 이번 세미나에서는 중국 위안화 절상과 수출입 전망, 그리고 글로벌 곡물시장 전망을 발표하실 전문가 두 분을 모셨습니다. 세계경제의 흐름과도 매우 밀접한 위안화 절상은 최근의 뜨거운 이슈이자 해운시황과도 관련이 매우 깊습니다. 그리고 지난해 철강과 석유 시장을 살펴본데 이어 금년에는 곡물시장에 대한 전망을 통해 건화물선 시장에 대한 이해가 한층 깊어질 수 있을 것으로 기대합니다.

끝으로 2010년이 우리 해운업계가 다시 도약하는 한해가 되기를 바라며, 만
물이 소생하는 새봄을 맞아 해운시황도 힘차게 솟아오르기를 기원합니다.

대단히 감사합니다.

2010년 3월 30일

한국해양수산개발원
원 장 강 종 희

제1편 중단기 해운시황 진단

제1장 세계경제 및 해운시황 변화	3
제2장 컨테이너선 해운시황 전망	12
제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망	36
제4장 유조선 시황변화 특징과 전망	51

제2편 중국 위안화 절상과 수출입 전망

제1장 최근 중국의 환율제도 개혁과 위안화 변동	75
제2장 최근 위안화 절상 논란의 배경	78
제3장 최근 위안화 절상 전망	87
제4장 수출입에 미치는 영향 및 시사점	90
제5장 전망 및 시사점	97

제3편 글로벌 곡물시장의 전망

제1장 곡물가격 변동요인	101
제2장 2010년 곡물시황 관전 포인트(View Point)	107
제3장 Flat계약과 Basis계약	111
제4장 최근 곡물시황 및 구매방향	114

제 **1** 편

중단기 해운시황 진단

김 우 호

한국해양수산개발원
해운시황분석센터 센터장

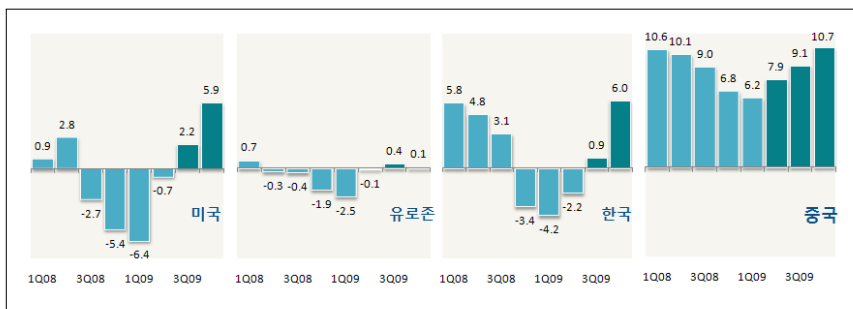
제1장 세계경제 및 해운시황 변화

1 세계경제 현황과 전망

세계경제는 2009년 4/4분기부터 안정적인 회복세 시현

- 글로벌 경제는 각국의 재정투자에 힘입어 2009년 3/4분기에 반등세를 시현한 후 4/4분기부터 안정적인 회복세를 보이고 있음
 - 미국은 2008년 3/4분기부터 4분기 연속 마이너스 GDP성장률을 보이다가 2009년 3/4분기 2.2%의 성장률을 기록한 후 4/4분기에는 5.9%의 성장세를 보임
 - 유럽은 2008년 2/4분기부터 5분기 연속 마이너스 성장률을 보였으며 2009년 3/4분기 반등해 회복세를 이어가고 있음
 - 우리나라도 대규모 경기활성화 투자에 힘입어 2009년 3/4분기부터 플러스 성장률을 기록하고 4/4분기 본격적인 회복세를 시현함
- 중국과 인도 등 주요 신흥국도 대규모 경기부양 투자로 선진국보다 앞서 회복세를 보임
 - 2009년 2/4분기부터 반등세를 시현해 회복세를 지속하고 있음

| 그림 1-1 | 분기별 GDP 성장률

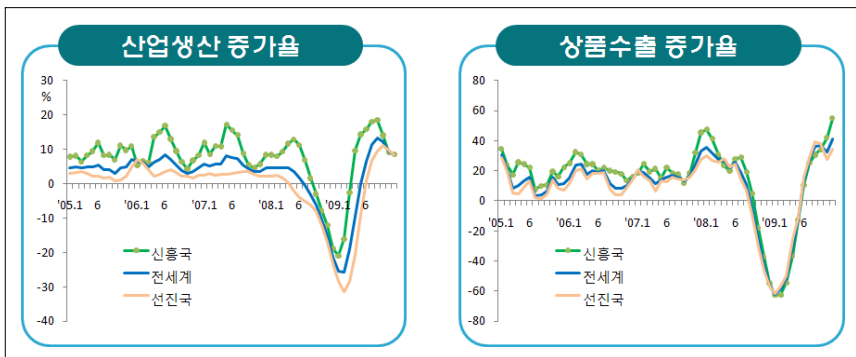


자료 : 한국은행, 해외경제포커스, 2010.3.25 및 각호

■ 신흥국 주도로 빠른 회복세를 시현

- 신흥국의 산업생산은 선진국보다 빠른 회복세를 보이고 있음
 - 신흥국의 산업생산 증가율은 2009년 6월부터 플러스 증가율을 나타내 6월 15.9%, 7월 18.1%, 8월 18.6%, 9월 14.1%로 지속적으로 증가했으며, 최근 증가세가 둔화되고 있으나 여전히 높은 증가율을 기록함
 - 반면에 선진국은 2009년 6월 6.6%, 7월 11.3%, 8월 13.2%, 9월 12.3%의 증가세를 나타냄
- 최근의 상품수출 증가율도 신흥국이 주도하고 있으며 선진국도 일시적인 조정을 거쳐 지속적으로 증가하고 있음
 - 신흥국의 상품수출 증가율은 2009년 하반기부터 플러스 증가율을 보였으며 6월 10.7%, 7월 25.2%, 8월 30.8%, 9월 34.1% 10월 42.1%, 11월 55%로 지속적으로 증가함
 - 선진국은 2009년 9월 36.7%를 기록한 후 10월 32.2%로 일시적으로 조정됐으나 11월 다시 41.2%로 증가함

| 그림 1-2 | 산업생산 및 상품수출 증가율

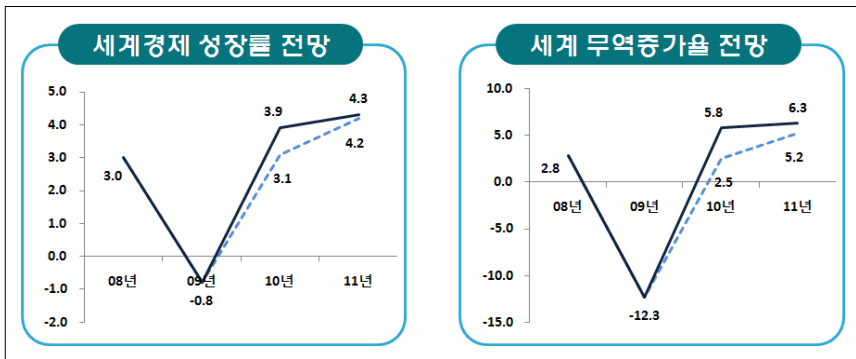


자료 : IMF, WEO Update, 2010.1

■ 각국 정부의 노력으로 경제성장과 무역이 예상보다 빠른 회복세를 보일 전망

- 세계경제는 2010년 3.9%, 2011년 4.3%의 성장률을 보일 것으로 예상되어 지난 해 전망치를 웃도는 빠른 성장률을 기록할 것으로 보임
 - IMF는 2009년 10월, 금년도 세계경제 성장률을 3.1%로 예측한 바 있으며 2011년은 4.2%로 예상한 바 있음
- 세계 무역은 2010년 5.8%, 2011년 6.3%의 증가율을 보일 것으로 예상되어 지난 해 예상보다 빠르게 증가할 것으로 보임
 - IMF는 2009년 10월, 금년도 세계무역 증가율을 2.5%, 2011년은 5.2%로 예상한 바 있음

| 그림 1-3 | 세계경제 성장률 및 무역 증가율 전망



주 : 점선은 2009.10월 전망치

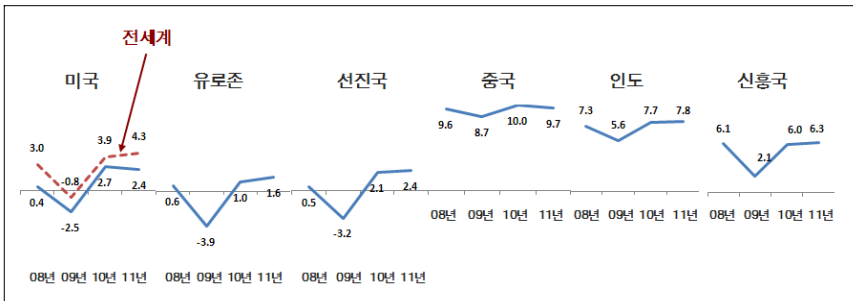
자료 : IMF, WEO Update, 2010.1

■ 신흥국 중심의 지속적 경제성장 예상

- 2010년 신흥국 경제는 5.0%의 성장세를 보일 것으로 예상돼, 세계 전체 성장률 전망 3.9%를 웃돌 것으로 전망됨
 - 신흥국은 2011년에도 6.3%의 성장세로 예상되며 세계 전체의 성장률

- 전망인 4.3%를 웃돌아 세계 경제회복을 주도할 것으로 판단됨
- 중국은 2010년 10.0%에 이어 2011년에는 9.7%의 성장률을 보일 것으로 예상됨
 - 인도는 2010년 7.7%, 2011년 7.8%의 성장세를 보일 전망임
 - 반면, 선진국의 경제 성장률은 신흥국보다 낮은 2.1%(2010년)와 2.4%(2011년)으로 예상됨
 - 미국은 2010년 2.7%, 2011년 2.4%로 예상되며, 유럽지역은 각각 1.0%와 1.6%로 전망되고 있음

| 그림 1-4 | 주요국 경제 성장률 전망



자료 : IMF, WEO Update, 2010.1

■ 세계경제는 유럽의 재정위기, 출구전략, 금융규제, 주요국간 갈등 등 리스크 요인이 상존하고 있음¹⁾

- 남유럽국가들(PIGS)의 재정악화로 신용위기가 재현될 우려가 있음. 유럽전체 국가의 지원을 얻어내기 위한 해당국의 노력이 요구되나 내부 저항으로 쉽지 않을 전망이다

1) 박준, 강석기, “우리 수출을 둘러싼 글로벌 리스크 점검”, 한국무역협회 국제무역연구원, 「IIT Trade Focus」, 2010.3를 참조

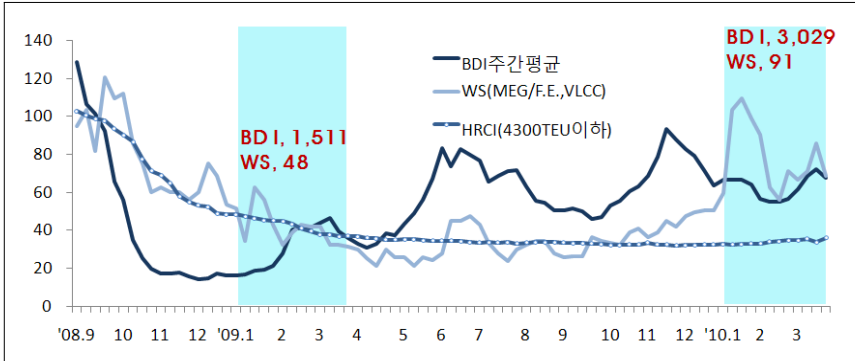
- 금융기관의 무분별한 투자와 외형경쟁으로 인한 경제위기의 재발을 방지하고자 하는 미국의 금융규제안은 국제금융시장에 달려 유동성 감소와 기업대출에 영향을 줄 것으로 판단됨
- 중국의 출구전략 시행은 해운경기에 직접적이 영향을 줄 수도 있음
 - 중국은 2010년 초부터 유동성 흡수노력을 강화하고 있으나 부동산 시장 등의 과도한 거품생성을 방지하는 성격이 강함
- 위안화 절상 문제를 포함해 미국과 중국 간의 갈등관계는 세계경제 구도와 무역에 큰 영향을 줄 것임
 - 2010년 4월 미국이 중국을 환율조작국으로 포함시키느냐의 여부가 중요한 사항이며 만약 포함될 경우 양국간 통상마찰로 세계무역과 경제에 큰 영향을 미치게 될 것임

2 해운시황 변화

 2010년 1/4분기 해운시황 주요지표는 전년 동기대비 2배 수준

- 건화물선 지표는 2010년 1/4분기 평균 BDI가 3,029포인트를 기록, 2009년 1/4분기 평균 BDI 1,511포인트에 비해 약2배 수준
- 유조선 지표는 2010년 1/4분기 평균 WS(중동-극동 VLCC 기준)가 91로서 2009년 1/4분기 평균 WS 48에 비해 약2배 수준
- 컨테이너선 지표는 용선료를 기준으로 2009년 4분기 반등세를 시현한 후 지속적으로 회복세를 보이고 있음
 - 용선료는 운임의 선행지표의 특성이 있으므로 실제 1분기 운임은 상승세를 보임(제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망에서 상술)
 - 따라서 컨테이너선 시황도 1/4분기 회복세를 지속하고 있음

| 그림 1-5 | 금융위기 이후 주요지표 추이



자료 : 발틱해운거래소, Fearnley, Howe Robinson

2009년 2분기 이후 중고선 매매 활성화 지속

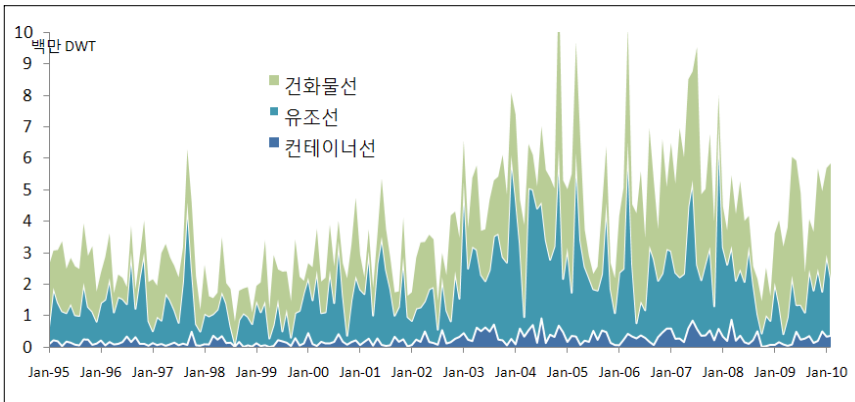
- 월간 건화물선 중고선 매매는 금융위기 당시 급감한 후 지속적으로 회복해 2009년 월평균 48척 274만DWT의 거래실적을 보임
 - 금융위기 발발 직전인 2008년 8월 11척, 54만DWT로 2005년 7월 49만 DWT 거래 실적 이후 3년만에 최저치를 기록
 - 2010년 1/4분기는 월평균 44척, 283만DWT의 거래실적으로 2006년 거래 47척, 283만DWT과 비슷해 매매가 매우 활발해지고 있음
 - 다만, 최근의 거래는 신조인도 예정량이 많이 계획되어 있어서 2006년의 상황과는 달리 저선가로 선박을 확보하기 위한 자산투자가 많은 것으로 판단됨
- 유조선도 2009년 8월 9척, 83만DWT의 최저거래 실적을 나타낸 후 월간 거래가 지속적으로 증가해 2010년 1/4분기에는 월평균 24척, 235만 DWT가 매매됨
 - 이러한 실적은 호황기인 2005-2007년의 월간 평균거래 실적과 유사한 규모로서 최근 유조선 매매가 매우 활발히 진행되고 있음
- 컨테이너선은 상대적으로 거래량은 적으나 2009년 4월, 3만9천DWT

(2,580TEU)의 매매를 보인 후 지속적으로 증가해 2010년 1/4분기에는 월평균 13척 34만DWT(2만6천TEU)의 거래를 보여 크게 증가함

- 1995년이후 컨테이너선 월평균 거래량이 9척, 24만DWT(1만7천TEU)임을 감안하면 최근의 거래는 상당히 많은 것임을 알 수 있음

- 최근 중고선 매매는 저선가를 이용한 자산투자 목적이 많은 것으로 판단됨
 - 운항선사는 저가선박을 매입함으로써 운임경쟁력을 확보하는 동시에 수익을 극대화 할 수 있게 됨

| 그림 1-6 | 중고선 거래량 추이(월간)



자료 : Clarkson, SIN

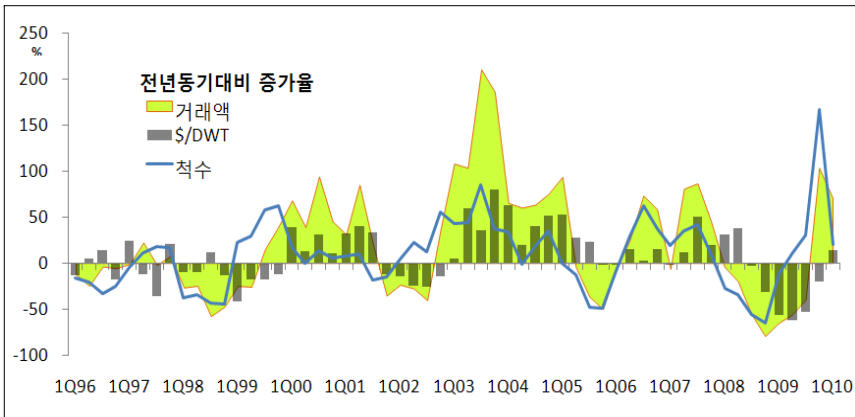
■ 활발한 거래로 2010년 1/4분기 중고선가는 전년동기대비 14% 상승함

- 컨테이너선, 건화물선, 유조선의 주요 선종을 모두 합해 DWT당 중고선가는 2010년 1/4분기 278달러를 나타내 전년 동기의 244달러에 비해 14% 상승
- 2009년 2/4분기부터 전년 동기대비 중고선 매매척수가 증가해 2/4분기

는 9%, 3/4분기 31%, 4/4분기는 167%로 급증한 후 2010년 1/4분기는 20%의 증가함

- 2009년 2/4분기부터 2010년 1/4분기 동안 분기별 매매척수는 평균 277척 정도임
- 총 매매규모는 2009년 4/4분기부터 급증해 전년동기대비 104%의 증가했고 2010년 1/4분기는 71%의 증가세를 보이고 있음
- 2009년 2/4분기부터 2010년 1/4분기 동안 분기별 거래액은 약 40억달러 정도임

| 그림 1-7 | 선박매매 증가율 추이



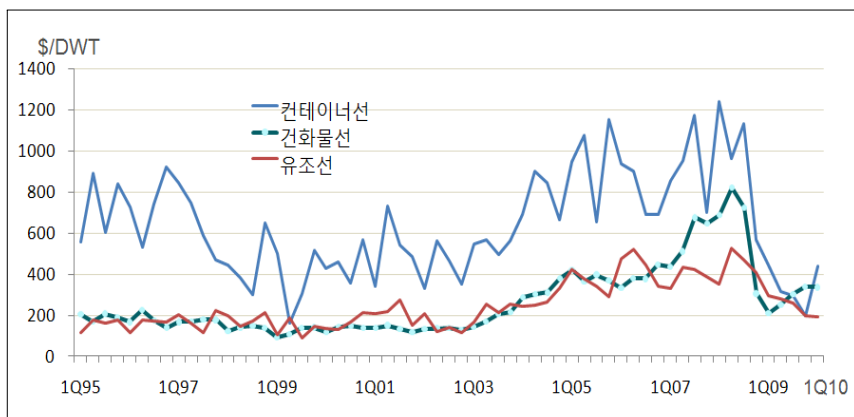
자료 : Clarkson, SIN

건화물선과 컨테이너선을 위주로 중고선가 상승

- 건화물선은 2009년 1/4분기 DWT당 209달러로 저점을 기록한 후 2010년 1/4분기는 337달러로 60%이상 상승함
- 이는 2004년도 매매선가평균 330달러보다 높은 수준이며, 1995-2010년 1/4분기간 매매선가평균인 307달러보다도 높음

- 컨테이너선은 금융위기 이후 2009년 4분기 DWT당 199달러로 저점을 기록한 후 2010년 1분기는 평균 441달러로 급증한 것으로 나타남
 - 2009년 1/4분기 평균 선가인 446달러와 유사한 수준을 보이고 있으며 2002년 연간 평균 선가 441달러와도 같은 수준임
- 2010년 1/4분기 유조선은 DWT당 191달러를 기록해 2009년 4/4분기 196달러에 이어 하락세가 지속되나 하락속도는 크게 둔화되어 저점을 확인하고 있음
 - 2009년 1/4분기 294달러에 비해 35%정도 하락한 수준이며 2003년 연평균 218달러와 유사한 수준임

| 그림 1-8 | 중고선가(\$/DWT) 추이



자료 : Clarkson, SIN

제2장 컨테이너선 시황변화 특징과 전망

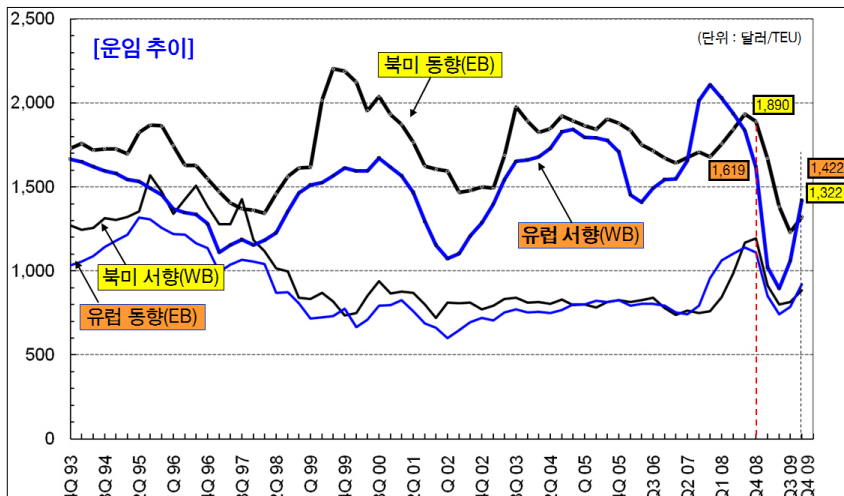
1 컨테이너선 시황변화의 특징

1) 원양항로

 원양항로, 지난해 3분기 저점 이후 회복세 전환

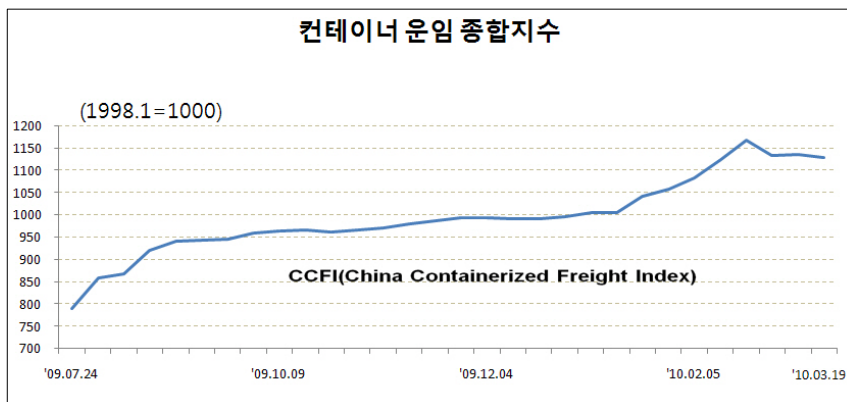
- 2009년 3분기까지 이어지던 원양항로의 운임하락세가 3분기를 저점으로 하여 4분기 들어 상승세로 반전했으며, 2010년 1분기도 이 같은 분위기가 지속되었음
 - 이는 금융위기 이후 세계 경제가 위기 국면에서 벗어나 서서히 회복 과정에 진입하면서 수요가 되살아났기 때문인 것으로 풀이됨
- *CI(Containerization International)* 운임조사 결과에 따르면, 2009년 4분기 북미동향, 유럽서향 항로의 운임은 각각 1,322달러, 1,422달러임
 - 이는 2009년 3분기 대비 각각 7%, 34% 증가한 수치로 소폭 반등세를 보여주고 있음
 - 또한 북미서향, 유럽동향 항로의 운임도 883달러, 920 달러로 3분기 대비 각각 8%, 17% 증가하였음
- 중국 상해항운교역소에서 발표하는 컨테이너선운임지수 CCFI는 2월 하반기 약세를 보이고는 있으나 2009년 하반기 이후 지속적인 상승세를 보이고 있음
 - 2010년 3월 19일 CCFI 지수는 2009년 7월 대비 42.8% 상승한 1,127.62 포인트를 기록함
 - 특히 유럽과 지중해 항로의 경우 운임인상 폭이 커 동기간 중 각각 118.2%, 80.9%의 상승률을 보였음

| 그림 2-1 | 원양항로 운임추이



자료 : Containerization International, KMI 분석.

| 그림 2-2 | CCFI(중국컨테이너운임지수) 추이



자료 : 상해항운교역소, KMI 분석.

| 표 2-1 | KMI 정기선 원양항로 운임지수

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008년					2009년					2010년
		1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4
북미	수출	109.2	110.4	113.0	106.8	109.9	98.8	95.8	95.9	100.9	97.9	108.4
	수입	110.7	118.4	131.6	117.9	119.7	112.5	93.0	91.9	94.6	98.0	100.1
유럽	수출	118.3	117.0	115.5	93.6	111.1	84.0	77.9	79.0	85.7	81.7	87.1
	수입	102.7	100.3	107.5	82.4	98.2	73.2	72.9	85.4	86.0	81.9	87.1

자료 : KMI 패널 조사.

2) 근해항로

근해항로, 원양항로보다는 회복 더뎠다

- 2009년 3분기 저점을 형성하고 회복세를 타고 있는 것은 원양항로와 마찬가지로 그 폭이 원양항로보다는 낮은 수준임
- 이는 아시아 역내 선사들의 고질적인 과당경쟁 구조와 신규 노선 개설, 대형선의 투입 등에 시장이 민감하기 때문인 것으로 풀이됨

| 표 2-2 | KMI 정기선 근해항로 운임지수

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008년					2009년					2010년
		1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4
동남아 항로	수출	119.3	120.8	123.4	111.6	118.8	85.2	81.2	88.8	91.8	89.7	90.6
	수입	116.8	115.4	115.3	102.5	112.5	89.8	91.8	79.3	82.7	82.6	81.6
한중 항로	수출	71.8	70.9	70.3	67.6	70.2	60.1	70.8	68.4	73.7	66.7	77.0
	수입	82.8	82.6	79.7	74.8	80.0	66.2	68.9	71.7	74.8	70.9	76.3
한일 항로	수출	88.6	100.2	96.5	92.6	94.5	86.7	76.3	83.8	84.5	85.0	84.8
	수입	83.1	92.9	87.1	82.9	86.5	78.5	84.7	73.0	76.2	76.1	76.8
한러 항로	수출	103.5	104.1	98.7	94.2	100.1	81.9	81.8	73.5	79.2	77.4	79.7
	수입	97.5	98.1	100.7	96.5	98.2	86.2	75.0	69.2	72.9	77.5	72.7

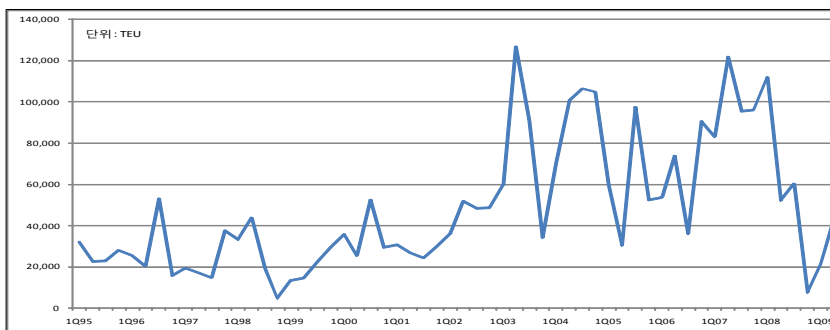
자료 : KMI 패널 조사.

3) 컨테이너선(중고선) 매매 추이

2010년 컨테이너선(중고선) 매매 전년 동기 대비 회복세

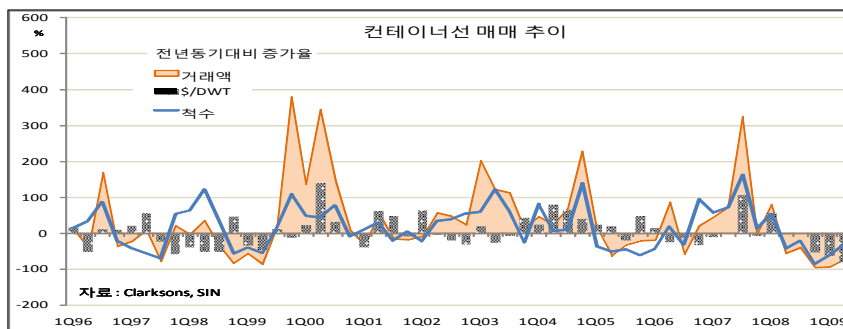
- 2008년 말 저점을 통과한 이후 컨테이너 중고선 거래도 다소 회복 기미를 보이며, 2010년 1분기 6만 TEU에 근접했음
- 특히, 2009년 10월 말 기준 컨테이너 중고선 매매의 전년 동기 대비 증가는 500%를 넘어서면서 회복세로 반전되었음

| 그림 2-3 | 컨테이너선(중고선) 매매량 추이



주: Clarkson자료, KMI 분석

| 그림 2-4 | 컨테이너선(중고선) 매매 추이



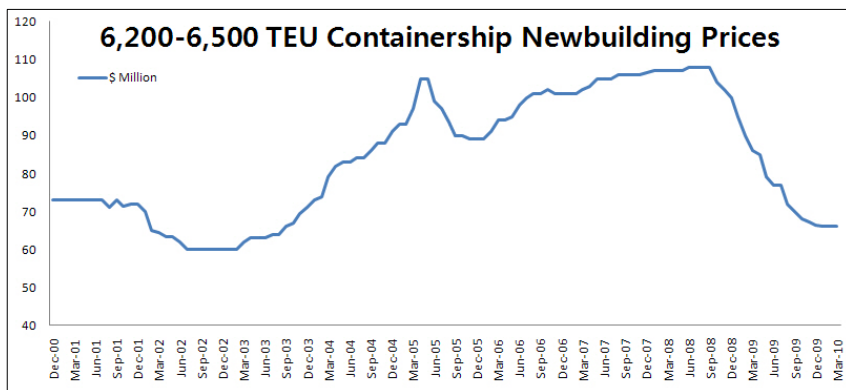
주: Clarkson자료, KMI 분석

4) 컨테이너선 신조선가 추이

2009년 하반기 이후 하락폭 둔화

- 미국발 글로벌 금융위기 이후 대폭락 했던 신조선가는 2009년 하반기 들어 하락폭이 둔화되고 있음
 - 다만, 최근 까지 하락세가 이어지면서 아직 저점 확인이 안된 상황으로 보임
- 2008년 9월 6,200~6,500TEU급 컨테이너선의 가격은 최고 1억 800만 달러였으나 금년 1~2월 6,600만 달러로 39% 하락했으며, 3월에는 소폭 회복한 6,625만 달러를 기록했음

| 그림 2-5 | 컨테이너선 신조선가 추이



주 : Clarkson자료, KMI 분석

2 컨테이너선 수급 현황과 전망

1) 수요 전망

2010년 물동량, 전년대비 4.8% 증가한 1억 3,000만 TEU 예상

- 미국발 금융위기 이후 2009년 물동량은 전년 대비 9.5% 감소하였으나 소비 수요가 호전될 것으로 예상됨에 따라 2010년에는 1억 3,000만 TEU, 2011년에는 1억 4,000만 TEU를 기록할 것으로 전망됨
- 2009년 말에 예측한 2010년 물동량은 1억 2,800만 TEU이나 미주 및 유럽의 수요가 호전될 것으로 예상되어 2010년 3월에 예측한 금년 물동량은 이 보다 200만 TEU 상승한 1억 3,000만 TEU로 전망됨
- 또한 주요국의 산업생산율(Industrial Production)도 2009년 하반기부터 상승세로 반전하고, 미국 및 유럽의 경기회복 등 수요증대에 따라 향후 물동량은 증가세를 이어갈 것으로 예상됨

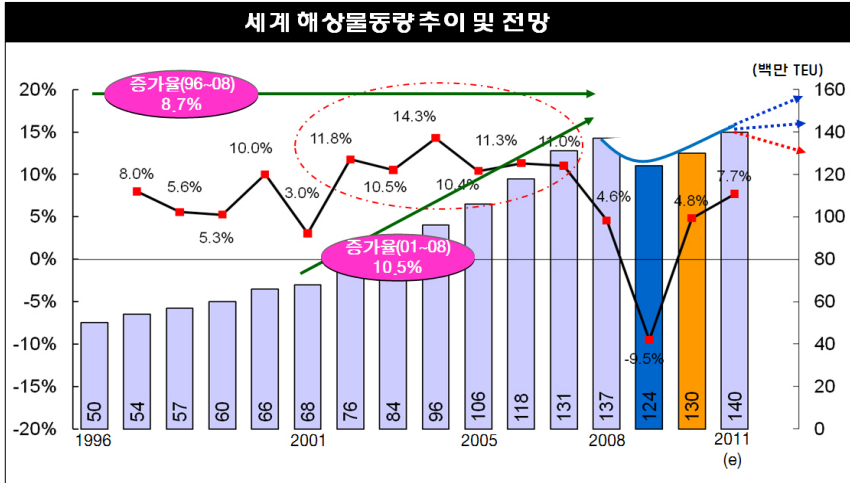
| 표 2-3 | 세계 컨테이너 해상물동량 추이 및 전망

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)	130
2001	68	2006	118	2011(E)	140

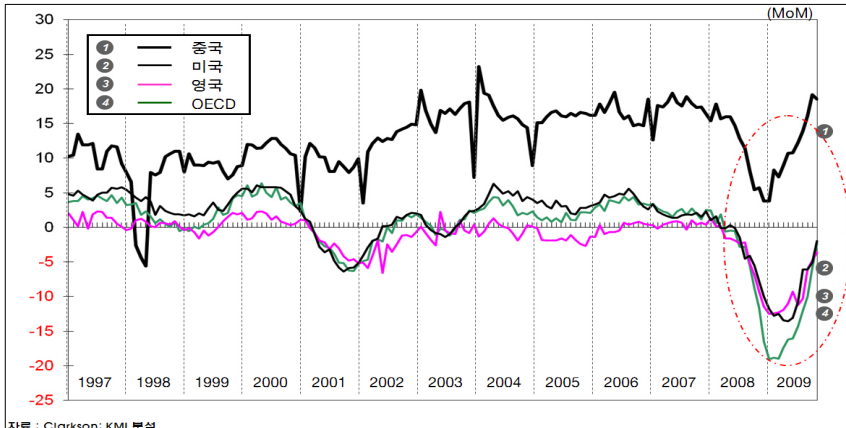
자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, February, 2010, 각년호.

| 그림 2-6 | 세계 컨테이너 해상물동량 증가율 추이 및 전망



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, February, 2010, 각년호, KMI 분석.

| 그림 2-7 | 주요국 산업생산 증가율 추이 전망



자료 : Clarkson, KMI 분석.

주 : 1997년 1월~2009년 12월 분석.

자료 : Clarkson, KMI 분석.

2010년 북미 및 유럽항로 물동량, 증가세로 돌아설 전망

- 2010년 북미항로의 물동량은 1,860만 TEU로 2009년 대비 2.8% 증가할 것으로 전망됨
 - 미시간 소비자심리지수(Consumer Sentiment Index)²⁾는 2009년 11월 66이었던 것에 비해 금년 1월과 2월에는 각각 74.4와 73.7을 기록함
 - 다만, 전문가들이 예상하기로는 경제성장에 따라 미국 소비자들이 소비를 늘리는 대신 현금을 보유할 것이라는 관측도 있음³⁾
 - 2010년 2월 미국의 실업률은 9.7%를 기록하였으며, 이는 5개월 만에 최저치로 경제성장에 대한 기대를 할 수 있음⁴⁾
- 2010년 유럽항로의 물동량은 1,590만 TEU로 2009년 대비 4.6% 증가할 것으로 전망됨
 - 유럽은 금융 위기의 충격이 미국보다는 상대적으로 작았고, 기업들의 비용절감 효과에 힘입어 물동량 회복이 다소 빨랐던 것으로 보임
 - 다만, 2010년 1월 유럽의 실업률은 9.9%로 2009년 동기대비 약 2% 포인트 상승하여 경기 회복에 대한 불안 요소로 작용할 수 있음⁵⁾
 - 그리고 유로존 2월 경기신뢰지수가 95.9를 기록해 예상과 달리 지난 달에 비해 0.1포인트 하락하는 등 소비가 살아나지 않는 점은 불안 요소임⁶⁾

2) MCSI, 미시간 대학교에서 발표, 1964년 12월을 100으로 함. 매달 500개 이상의 가구에 50개 문항의 설문조사하고, 1~3년의 장기적인 기간의 소비자 심리를 파악함. 한편, 미국 소비자신뢰지수(US Consumer Confidence Index)는 민간기관 The Conference Board에서 작성한 것으로 1967년에 산출 시작, 1985년을 100으로 함. 매달 현재 경제상황(40%) 및 미래 기대(60%)에 대한 가계의 의견을 반영하고, 향후 6개월 이내의 소비자 지출에 대한 설문을 실시함

3) FT.com, US consumer indicators tell mixed story, 2010.2.12

4) FT.com, US data boost hopes for recovery, 2010.2.5

5) Europolitics, EU jobless rate stable at 9.5%, 2010.3.1

6) EC, 2010.2.25

| 표 2-4 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

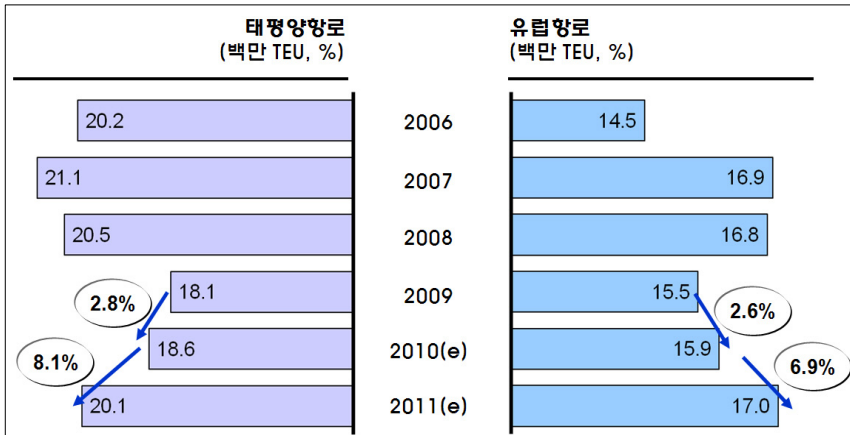
단위 : 백만 TEU

구분		2007년	2008년	2009년	2010년(E)	2011년(E)
북미항로	물동량	21.1	20.5	18.1	18.6	20.1
	증가율	4.3%	-2.9%	-11.7%	2.8%	8.1%
유럽항로	물동량	16.9	16.8	15.2	15.9	17.0
	증가율	14.2%	-0.6%	-9.5%	4.6%	6.9%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, February 2010.

| 그림 2-8 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU



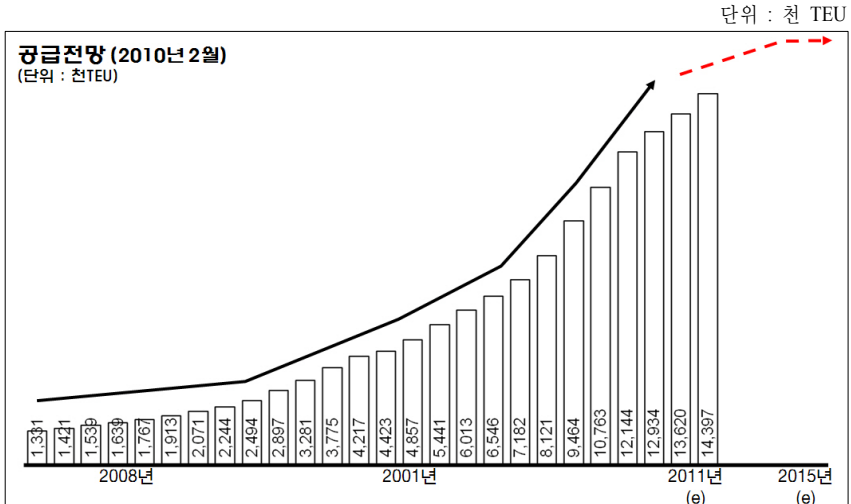
자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, February 2010, KMI 분석.

2) 공급 전망

2010년 컨테이너선 선박량, 5.3% 증가 전망

- 2010년 세계 컨테이너선 공급 규모는 전년 대비 5.3% 증가한 1,362만 TEU, 2011년에는 2010년 대비 5.7% 증가한 1,440만 TEU로 전망됨
 - 2010년 1~3월 컨테이너선 인도량은 46척(205,538 TEU)이며, 1~3월에 인도될 예정이었으나 인도가 연기된 컨테이너선 규모는 72척(307,843 TEU)에 달함
 - 1~3월 인도량과 인도 연기된 선박은 모두 118척(513,381 TEU)로 현재 등록 선박의 척수로는 2.4%, 선박량 기준으로는 3.9%에 달함
 - 2010년 신조선 인도량 잠정규모는 193만 TEU으로, 전체 발주량의 척수 기준으로는 52.5%, 선박량 기준으로는 43.1%에 해당함
- 한편, 2010년 3월 말 세계 컨테이너선 등록선대는 4,837척(1,310만 TEU)이며, 향후 2015년까지 인도 예정 선박은 768척(447만 TEU)로 등록 선대의 34%에 달해 향후 선박 증가 요인이 컨테이너선 시장의 주된 변수로 작용할 전망이다

| 그림 2-9 | 컨테이너선 공급전망



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

| 표 2-5 | 등록선대와 인도예정선대 비교

단위 : TEU

구분	척수	TEU
전 세계 등록선대	4,837	13,097,462
인도예정선대	768	4,470,802
비중	15.9%	34.1%

주 : 등록선대는 2010년 3월 말 기준이며, 인도예정선대는 2015년까지임.

자료 : Clarkson, Shipping Intelligence Network.

2010년 해체량, 전년 대비 36% 감소 전망

- 2010년 컨테이너선 해체량은 2009년 33만 7,400TEU에 비해 36% 감소한 21만 7,300TEU로 전망됨
 - 다만, 2009년 말에 예측한 2010년 해체량은 17만 2,800TEU이나 2010

년 2월에 21만 7,300 TEU로 상향 수정되어 기존 예상보다는 많은 해체가 이루어질 전망이다

표 2-6 | 전망시기별 세계 컨테이너선 해체량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구분	2006년	2007년	2008년(E)	2009년(현재)	2009년(E)	2010년(E)
'09.01	20.4	23.8	101.5	8.9	157.9	133.1
'09.04	20.7	20.1	100.0	69.9	202.9	150.7
'09.07	23.8	20.6	98.9	123.6	210.9	160.0
'09.11	23.8	20.6	99.9	283.0	319.8	172.8
'10.02	-	20.6	99.9	-	337.4	217.3

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

컨테이너선 계선량, 선박량 대비 9.5%로 여전히 많은 수준⁷⁾

- 2010년 3월 초 기준 총 124만 TEU가 계선된 것으로 추정되었는데, 이는 세계 컨테이너 선박량의 9.5% 규모임
 - 다만, 계선량은 지난 9월 이후 다소 감소 추세를 보이는데, 이는 신규 서비스 투입, 선박량 업그레이드, 감속운항(slow steaming)에 따른 결과로 보이며,
 - 추가 신규 서비스 및 물동량 증가가 뒷받침 된다면 계선량이 두 달 이내 100만 TEU 이하까지 떨어질 수 있다는 긍정적인 전망도 있음⁸⁾
- 또한, 선사들의 원가절감 차원의 감속운항이 당분간은 지속될 것으로 보이며, 이에 따라 선박계선량이 줄어들 수 있다는 긍정적인 전망도 있음

7) ALPHALINER, "Charter of the Week - major capacity influx on Asia-Europe starts", Weekly Newsletter, Issue 11, Volume 2010, 2010.03.15.

8) ALPHALINER, "Charter of the Week - Reactivation of laid up vessels to deplete idle fleet", Weekly Newsletter, Issue 10, Volume 2010, 2010.03.02.

| 표 2-7 | 세계 컨테이너선 계선량 추정 추이

단위 : 만 TEU, %

구분	척수	TEU	증가율	
			척수 기준	TEU 기준
'08.10.25	70	15		
'08.12.08	135	30	92.8	100.0
'09.01.20	255	67.5	88.9	125.0
'09.02.16	392	110	53.7	63.0
'09.03.14	484	141	23.5	28.2
'09.06.10	533	131.5	10.1	-6.7
'09.08.31	524	127.9	-1.7	-2.7
'09.09.22	548	129.8	4.6	1.5
'10.03.02	-	124.0	-	-4.5

자료 : AXS-Alphaliner. 각년도.

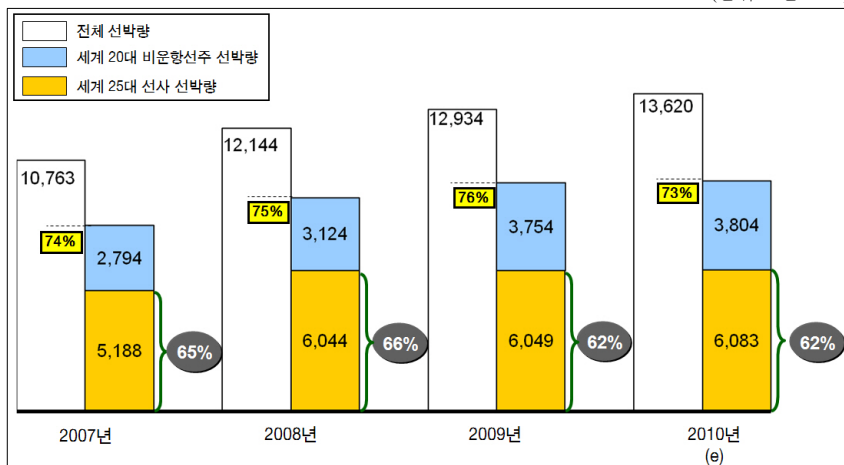
비운항선주의 계선 선박량 증가 추세

- 2010년 세계 25대 주요 운항선사 및 20대 비운항선주의 선박량은 각각 608만 TEU, 380만 TEU로 세계 컨테이너선 선박량(1,362만 TEU)의 72.6%에 달할 전망이다
 - 2010년 비운항선주의 선박소유 비중은 2007년과 2008년 26%보다 높은 28%이나 2009년 29%보다는 다소 감소할 것으로 전망됨
 - 운항선사들은 감속운항과 같은 방법으로 서비스 선박 투입량을 늘리는 형태로 계선량을 줄이고 있는 것으로 파악됨⁹⁾

9) Containerisation International, "Slow steaming cuts mothballed tonnage", 2010.02.03.

| 그림 2-10 | 세계 주요 운항선사와 비운항선주의 선박량 추이 및 전망

(단위 : 천 TEU)



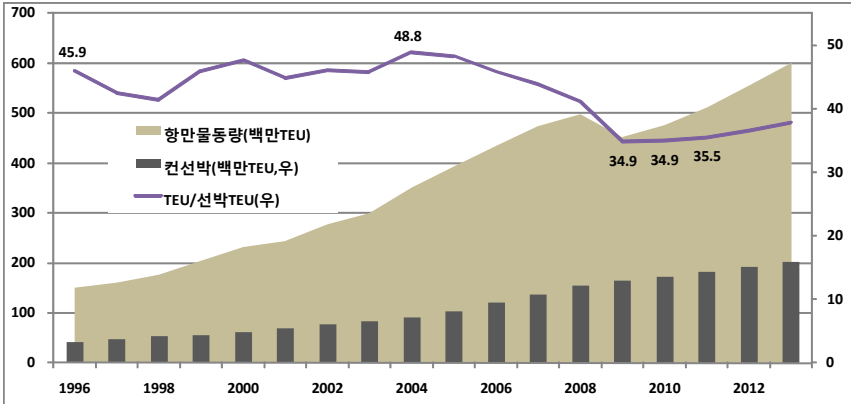
자료 : Clarkson, 2010.2, KMI 분석.

3) 수급 전망

2010년 완만한 회복의 연장

- 컨테이너선 수급은 2009년 저점을 형성한 이후 2010년에도 회복세를 이어갈 것으로 전망됨
- 특히, 그 동안 늘어난 선박량 공급의 부담으로 수급의 급격한 개선은 어려울 것으로 판단되어 2012년 이후까지 완만한 회복이 예상됨

| 그림 2-11 | 컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : Fearnleys Review

3 컨테이너선 시장 전망

1) 원양향로

 패널은 2010년 전망치에 대해 2009년 4분기때 보다 상향 조정함

- 2010년 태평양향로 운임지수는 지난 4분기 때 전망치보다 수출향로의 경우 4.9포인트, 수입향로의 경우 3.6포인트 상승할 것으로 전망됨
 - 이는 지난 4분기에 비해 수출입향로 물동량 증가에 대한 낙관적 기대감이 상대적으로 크게 반영되었기 때문인 것으로 보임
- 유럽향로의 경우 지난해 4분기 전망치보다 낮게 예측되었으나, 시장의 견조세가 지속될 것으로 예상되어 2010년 시장은 낙관적 시각이 우세한 것으로 판단됨

| 표 2-8 | 2009년 4분기와 2010년 1분기 조사 비교(원양)

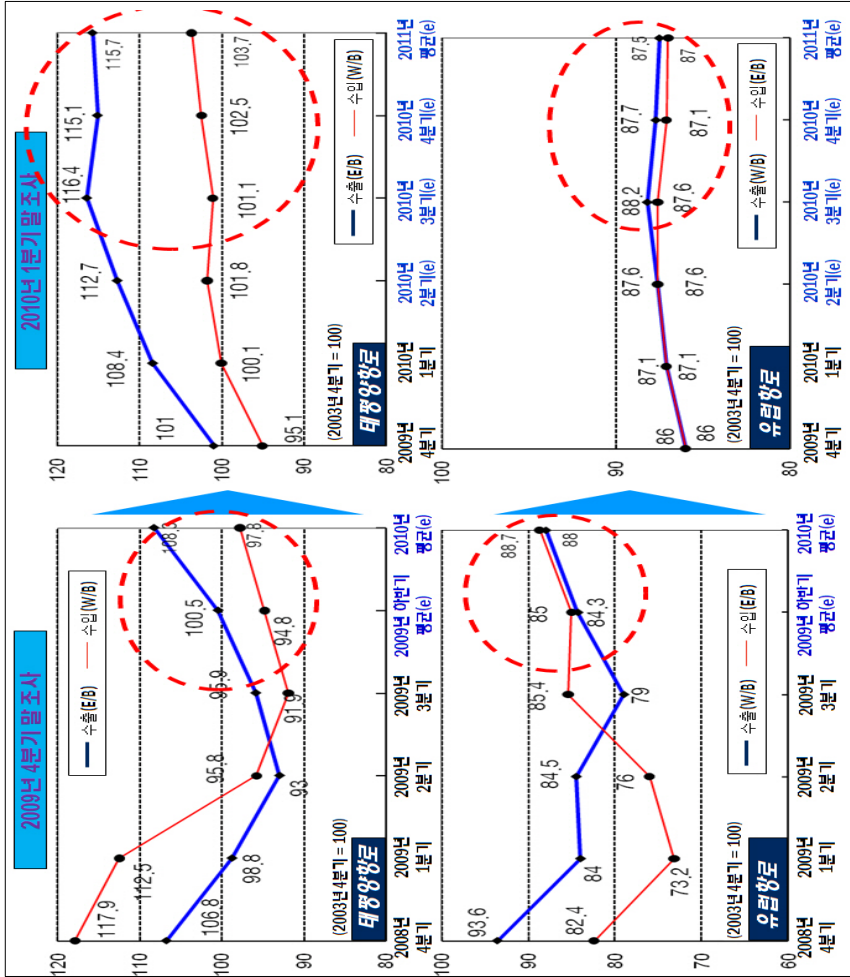
구분	항로	수출입	전망시점		변동폭
			2009년 4분기전망	2010년 1분기전망	
원양항로	북미	수출	108.3	113.2	4.9 ↑
		수입	97.8	101.4	3.6 ↑
	유럽	수출	88.7	87.7	1.0 ↓
		수입	88.0	87.4	0.6 ↓

주 : 전망치는 2010년 연평균 운임지수

원양항로 운임지수, 2010년 이후 완만한 상승세 전망

- 태평양항로는 지난해 4분기 이후 운임 상승세로 반전됨
 - 태평양 항로는 1분기 수출입 물량 급증이 운임인상을 이끌었음
- 유럽항로의 경우에도 연초 운임 회복 시현
 - 원양항로에서 모두 선사들은 소석물 제고를 통한 운임인상 노력 중

| 그림 2-12 | 분기별 원양/태평양, 유럽)항로 시황전망



자료 : KMI 팩널 조사.

2) 근해항로

■ 패널은 2010년 전망을 2009년 4분기때 보다 하향 조정함

- 2010년 근해항로의 운임지수는 동남아항로를 제외한 모든 항로에 있어 지난 4분기 때 전망치보다 다소 낮게 예측되었음
 - 이는 대형선의 시장투입(cascading), 신규노선 개설 등으로 원양항로에 비해 시황회복에 대한 기대감이 상대적으로 반감되었기 때문인 것으로 지적됨

| 표 2-9 | 2009년 4분기와 2010년 1분기 조사 비교(근해)

구분	항로	수출입	전망 시점		변동폭
			2009년 4분기	2010년 1분기	
근해항로	동남아	수출	85.0	91.5	6.5 ↑
		수입	80.0	83.7	3.7 ↑
	한중	수출	80.0	78.3	1.7 ↓
		수입	78.7	77.2	1.5 ↓
	한일	수출	88.0	85.4	2.6 ↓
		수입	80.0	77.9	2.1 ↓
	한러	수출	85.3	79.8	5.5 ↓
		수입	77.3	72.9	0.4 ↓

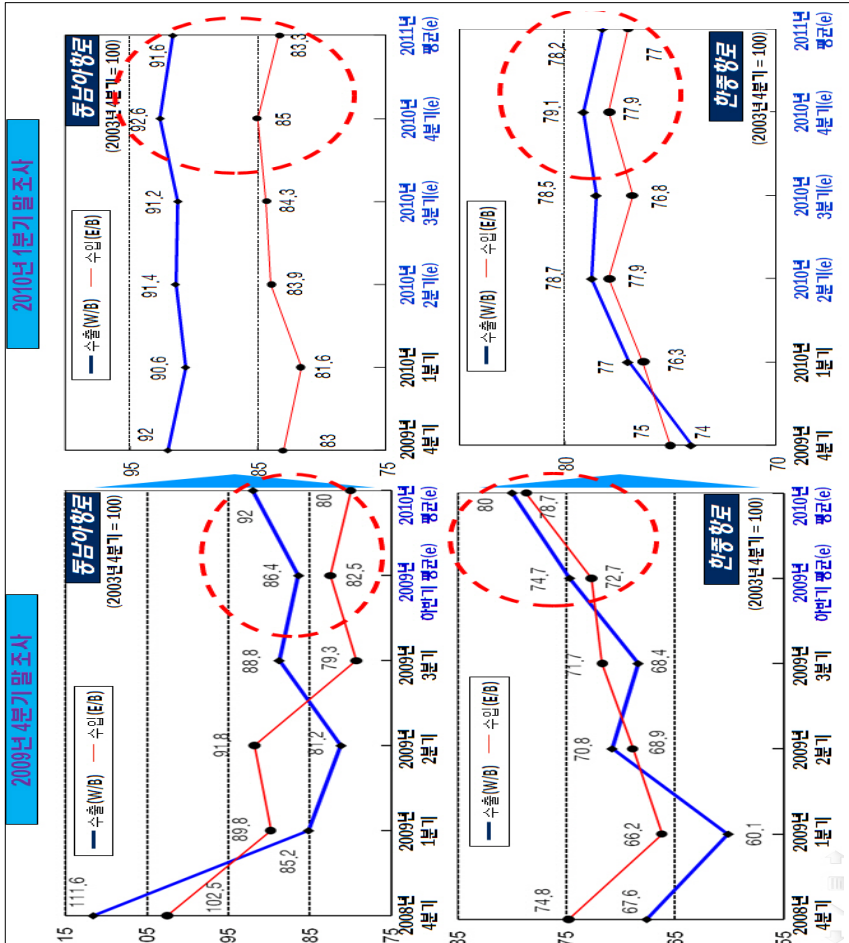
주 : 전망치는 2010년 연평균 운임지수
 자료 : KMI 패널 조사

■ 2010년, 점진적인 시황개선 예상

- 근해 항로는 전반적으로 운임상승에 대한 기대감이 형성되고, 3월 물동량 증가로 인한 운임지수의 강보합세가 나타나고 있어 2010년 근해항로의 운임은 전반적으로 강보합세를 보일 것으로 전망됨
 - 동남아항로는 IADA 운임인상협의, 물동량 증가 등을 보이나 신규서비스 개설 및 선사 진입 등으로 인한 경쟁이 불안 요인임
 - 한중항로는 선복부족 현상 등으로 운임인상을 기대할 수 있을 것으

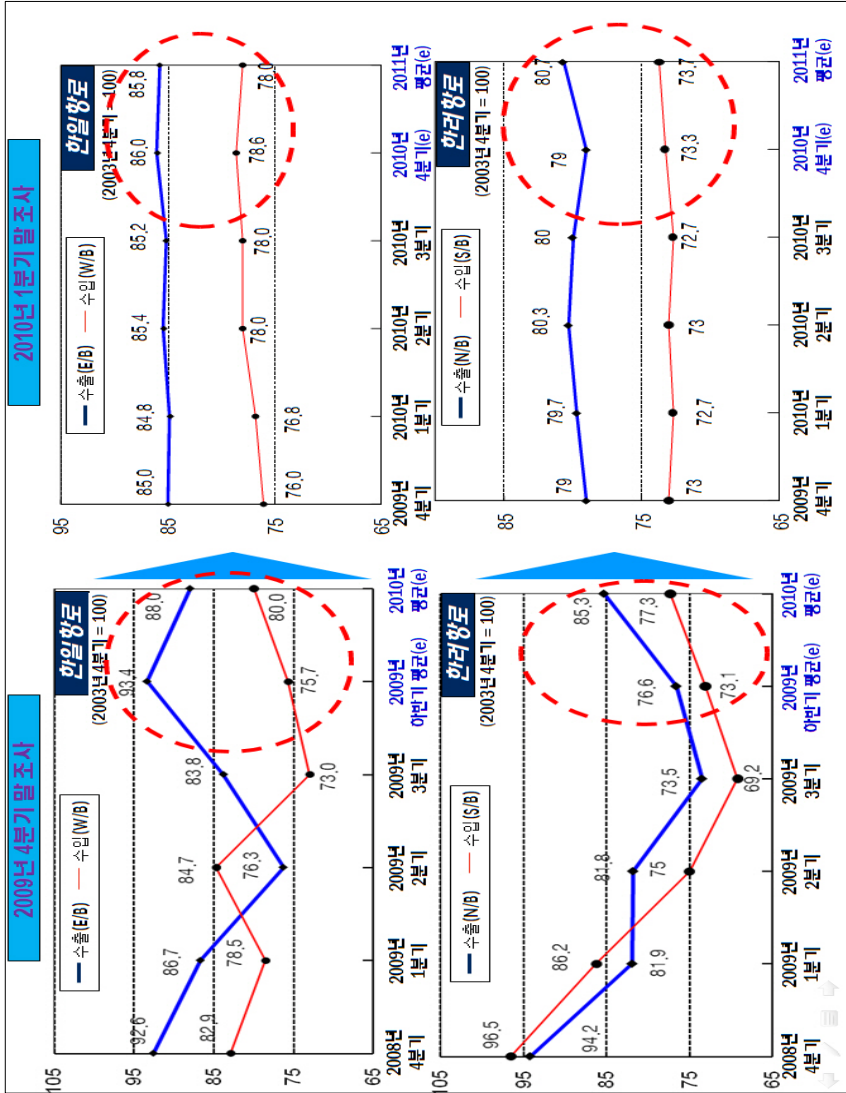
- 로 보이나 경쟁심화, 선박대형화 등으로 폭은 크지 않을 전망
- 한일과 한리항로는 기존의 흐름을 유지하면서 보합세를 지속할 전망

| 그림 2-13 | 분기별 근해(동남아, 한중)항로 시황전망



자료 : KMI 해운조사.

| 그림 2-14 | 분기별 근해(동남아, 한중)항로 시황전망



자료 : KMI 블랜드 조사.

3) 해외예측기관 전망

- 해외예측기관 및 주요 글로벌 선사들은 2010년 해운시장이 2009년에 비해 나아질 것으로 전망하고 있으나 선복 증가에 따른 부담은 지속될 것으로 지적하고 있음

| 표 2-10 | 해외예측기관 및 주요 선사 전망

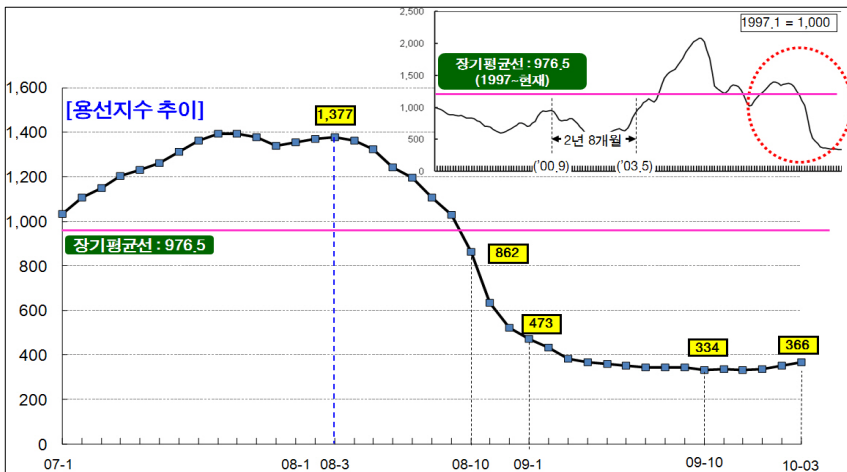
전망기관	내 용
Citi Investment Research & Analysis (Citigroup Global Markets Inc. 산하)	○ 수익성 창출 기대, 다만 불안 요인 여전 - 2010년 소폭의 수익 향상 기대 ○ 수요 측면 - G3의 소비량 증가에 운임인상 여부 크게 의존 - 기업 재고물량 배출, 선사의 계선량 조절에도 의존 ○ 공급 측면 - 크게 늘던 계선량이 줄면서 2010년 2분기에 선복량 투입이 늘 것으로 예상 - 이는 운임 인상의 제약 요인으로 작용할 전망
DnB NOR	○ 낙관론 등장에 대해 ‘깨지지 쉬운’ 견해로 평가 - 2009년 ‘암흑 터널의 끝’을 지난 2010년 이후 수요/공급상의 펀더멘털은 다소 밝을 것으로 전망 - 다만, 경제지표와 펀더멘털은 상승세를 보이고 있으나 여전히 많은 계선량은 선사의 위험으로 작용 - 수요 증가세가 보인다면, 전체 선대의 약 14%(계선량+운항속도 저감)가 급속히 시장에 투입될 것이며, 이는 과잉공급을 초래하기에 충분한 선대량임
Evergreen, China Cosco, RCL 등	○ 2010년 3월 1일 태평양 항로의 운임인상 기대 - 2010년 2분기 들어 손익분기점 탈환 전망 ○ 미서안항로의 운임 인상 기대 - 단, 2010년 선복 투입 증가, 물동량 증가 미미 등 불안 요인 상존

자료 : KMI 조사.

HR지수 추이와 전망

- 컨테이너용선지수(Howe Robinson Container Index)는 11월 넷째주 329.4 포인트를 저점으로 완만한 상승세를 보이고 있으며, 3월 넷째주 370.2 포인트를 기록했음
 - 그러나 이는 2009년 3월 이후 400포인트 이하로 떨어진 이후 아직까지 그 수준을 회복하지 못하고 있어 매우 낮은 수준으로 평가됨
- 가장 큰 원인은 계선 선박량인데, 계선 선박량이 3월 15일 기준 474척, 122만 TEU으로 점차 줄어들고 있지만,¹⁰⁾ 이는 전체 선박량의 9.2%에 달해 컨테이너선 용선시장 전망은 아직까지 밝지 않은 것으로 보임

| 그림 2-15 | HR지수 추이



자료 : KMI 분석.

10) ALPHALINER, "Charter of the Week - Major capacity influx on Asia-Europe starts", ALPHALINER Weekly Newsletter, Issue 10, Volume 2010, 2010.3.15.

4) 컨테이너선 시장 전망 종합

글로벌 경제 불안 요인 지속

- 미국발 금융위기 이후 불안한 세계 경제의 흐름이 다소 회복세를 보이고는 있으나 최근 들어서는 ‘유럽발 금융위기론’이 대두하는 등 불안 요인이 상존하고 있음
- 이 같은 세계 경제의 불안 요인은 직접적인 영향뿐만 아니라 해운 시장 참여자들의 투자를 더디게 만드는 심리적 요인으로 크게 작용할 것으로 예상됨

컨테이너선 시장 수급, 2009년 저점을 지나 2010년 회복 국면에 진입

- 컨테이너선 시장의 수급은 수요측면이 공급측면을 크게 웃돌지는 못하지만 수급 흐름이 완만한 상승을 보이고 있고, 운임, 선가, 선박매매 등 기타 지표도 완만한 상승이 예상되면서 일단은 한숨 돌린 상황으로 판단됨
- 다만, 수요가 급격히 살아나는 경우 그 동안 인도가 연기된 선박량이나 묶여 있던 계선량은 한꺼번에 시장에 쏟아져 나올 수 있는 불안 요인으로 작용하고 있음
- 결국 최근 상황은 글로벌 금융위기 이후 대폭락에서 반등 후 ‘회복국면으로 진입하는’ 것으로 평가되나, 세계경제 성장세, 공급 부담 등의 요인이 안정적 회복국면을 방해하고 있는 것으로 보임

2010년 이후 적극적인 시장 파악에 주력

- 최근 현물 시장의 불안성이 큰 불안요인이나 이에 따른 심리적 불안도 적극적인 시장 대응을 어렵게 만드는 요인으로 작용하고 있음

- 2010년 이후 불안 요인에도 불구하고, 적극적인 시장 파악에 주력하면서
이머징 마켓 등 새로운 시장에 눈을 돌릴 필요가 있을 것으로 판단됨

제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망

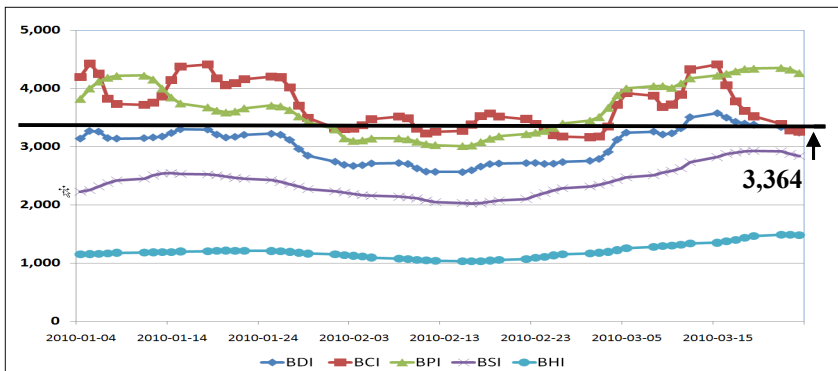
1 건화물선 시황변화의 특징

1) 운임

BDI 지수는 1/4분기 3,000포인트 내외에서 변동

- 2010년을 3,140포인트로 시작한 BDI는 2월 15일 최저점인 2,566포인트를 기록한 이후 3,000포인트 내외에서 변동하고 있음(1/4분기 BDI 평균은 3,024포인트)
- 2009년 4/4분기 3,401포인트에 비해 약 12% 정도 하락한 것임
- 또한 2000년 이후 장기 평균인 3,364포인트를 조금 하회하는 실적임
- 2010년 1/4분기 건화물선 시황은 케이프, 파나막스 선형은 변동성이 큰 반면, 수프라막스, 핸디 선형은 안정성을 나타냄

| 그림 3-1 | 발틱운임지수 추이(2010년 1/4분기)



자료 : Clarkson

BDI 변동의 선형별 기여도

- 2010년 1/4분기 BDI 변동성에 가장 큰 영향을 미친 선형은 케이프 사이즈임
- 다음으로 파나막스, 수프라막스, 핸디 선형 순으로 BDI 변동성에 영향을 미쳤음
- 파나막스의 경우 2월 이후 BDI 변동과 큰 동조성을 보이고 있음

[표 3-1 | BDI 변동성 설명력 추이

구분	BCI	BPI	BSI	BHI
1월	83.7%	11.6%	12.4%	26.8%
2월	62.2%	67.8%	20.6%	11.9%
3월	94.1%	69.0%	36.7%	10.9%
1분기	83.1%	41.8%	25.8%	17.3%

주 : BDI 일일 변동률을 각 선형별 지수의 일일 변동률에 회귀분석하여 도출한 결정계수를 BDI 변동성 설명력으로 측정하였음

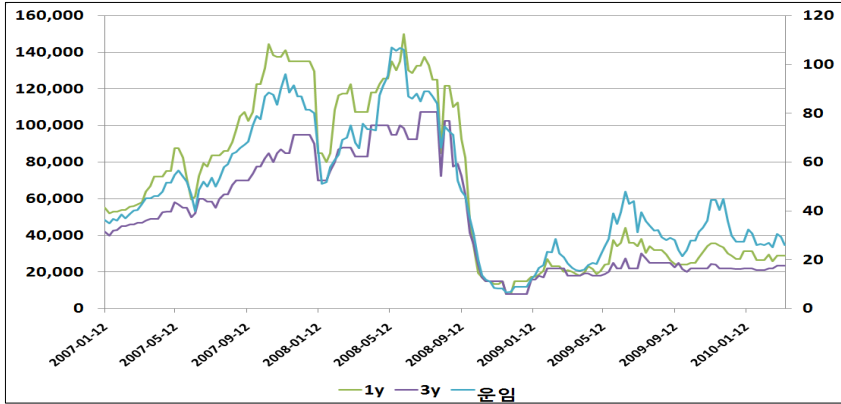
자료 : KMI 분석

2) 용선료

2008년 위기 이후에는 시장 운임의 일부 폭등 시기에도 3년 용선료는 거의 변동을 보이지 않고 있음(그림 3-2) 참조)

- 이는 시장운임 상승이 일시적 수요 증가, 항만체선 등의 일회적 성격을 지닌 것으로서, 향후 대규모 신조선 인도에 대한 강한 우려감이 작용하여 미래 시장운임의 기대치를 반영하는 3년 용선료의 상승을 억제한 것으로 해석됨

| 그림 3-2 | 케이프 선형의 운임 및 용선료 추이('07년 이후)



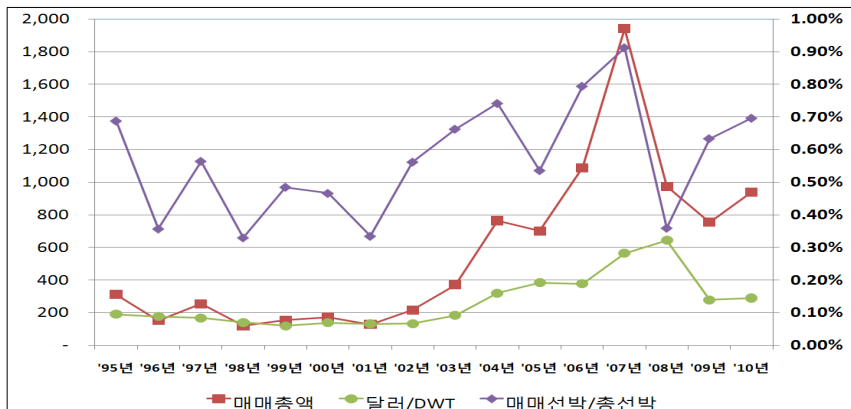
자료 : Clarkson

3) 중고선 시장

중고선 시장은 2003~4년 수준으로 안정화

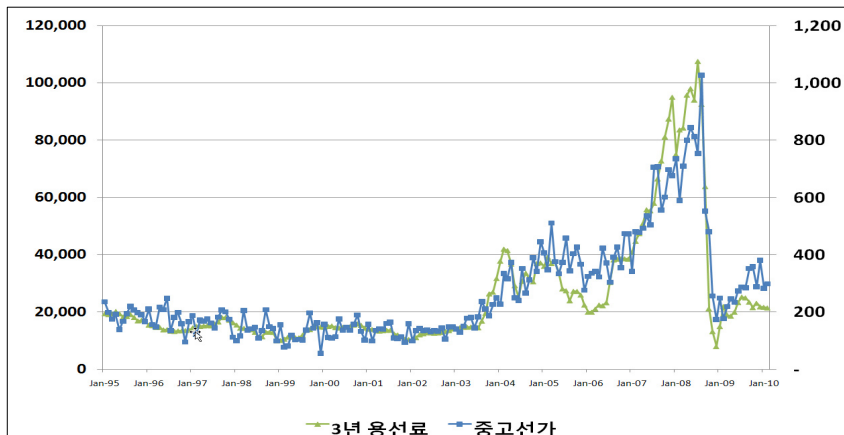
- 단위매매 가격(달러/DWT)의 경우, 2009년은 월평균 279 달러/DWT, 2010년 1~2월 월평균 291 달러/DWT를 기록하여 2003~4년 월평균 253 달러/DWT 수준으로 안정화되었음
- 매매총액은 2009년은 월평균 755백만 달러, 2010년 1~2월 월평균 940백만 달러를 기록하여 2003~4년 월평균 568백만 달러 수준 보다 많음. 이러한 증가는 총 선박량 증가에 따른 중고선 매매량이 증가한 효과도 있는 것이기 때문에 2003~4년 수준이라고 평가할 수 있음
- 중고선 매매선박량을 총 운항선박량으로 나누어 살펴보면, 2009년은 월평균 0.63%, 2010년 1~2월 월평균 0.69%를 기록하여 2003~4년 월평균 0.70% 보다 다소 낮으나, 상승 기조에 있어 2003~4년 수준이라고 평가할 수 있음

| 그림 3-3 | 건화물선 중고선 시장 주요 지표



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

| 그림 3-4 | 건화물선 3년 용선료와 중고선가 추이



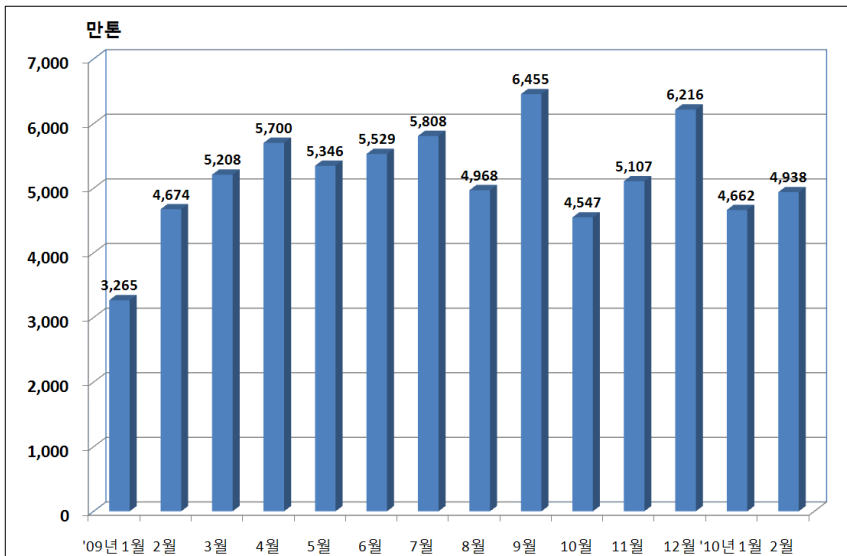
2 건화물선 수급 현황과 전망

1) 수요 현황과 전망

■ 중국의 철광석 수입수요가 전년 동기(1, 2월) 대비 21% 상승하여 시황에 긍정적인 영향을 미쳤음

- 반면, 전년 월평균 5,235만톤에 비해 올해 2월까지 월평균은 4,800만톤을 기록하여 추가 증가의 여력이 있는 것으로 판단됨

| 그림 3-5 | 중국 철광석 월별 수입량 추이

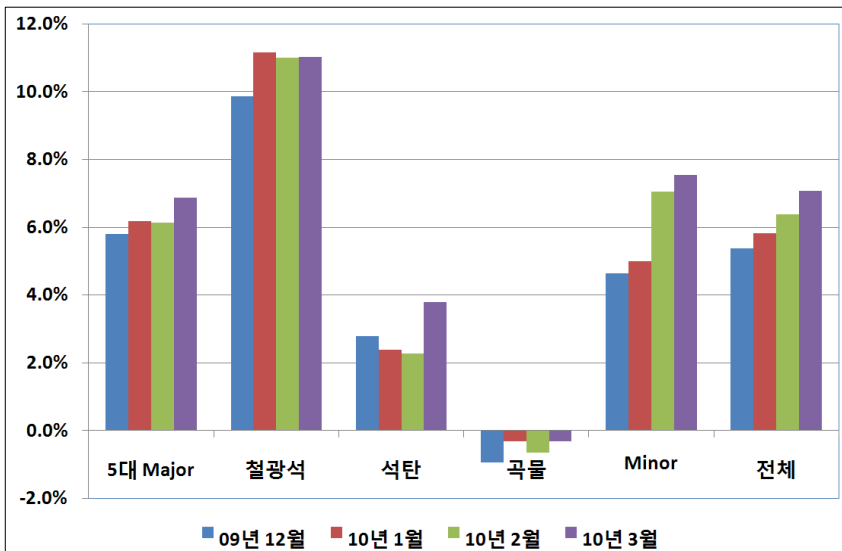


자료 : 중국해관총서

■ 세계 경기 회복 및 주요 원자재 수요 프로젝트 움직임 모니터링 중요

- 2009년 12월 이후, Clarkson의 2010년 물동량 증가율 전망치가 전체적으로 계속해서 상향조정되고 있음
 - 건화물선 전체 물동량은 작년 12월, 2010년 증가율을 5.4%로 전망했으나, 올해 3월에는 7.1%로 상향 조정했음
 - 5대 Major 화물 또한 5.8%에서 6.9%로 상향 조정했음
 - Minor 화물 또한 4.6%에서 7.5%로 상향 조정했음
- 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 3-6 | 2010년 물동량 증가율 전망치 변경 추이



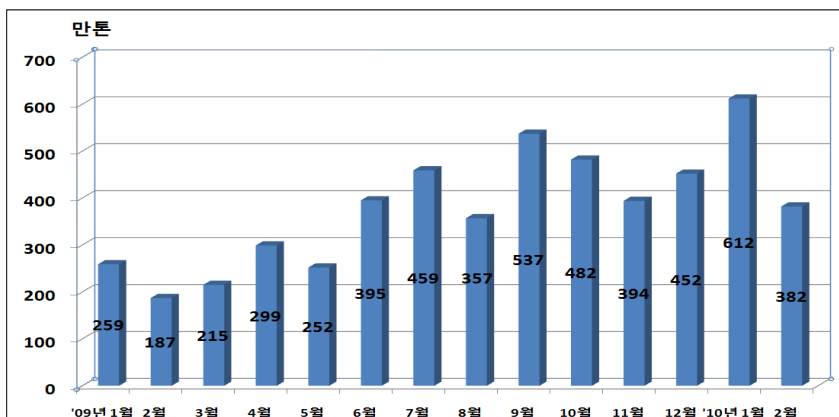
자료 : Clarkson ; KMI 분석

2) 공급 현황과 전망

2010년 6월 이후 월별 신조선 인도량이 최소 380만톤을 상회하고 있음

- 특히 2010년 1월의 경우, 사상 최고치인 612만톤의 신조선이 인도되어 2월의 BDI 하락에 영향을 미친 것으로 판단됨

| 그림 3-7 | 벌크선 월별 신조선 인도량 추이



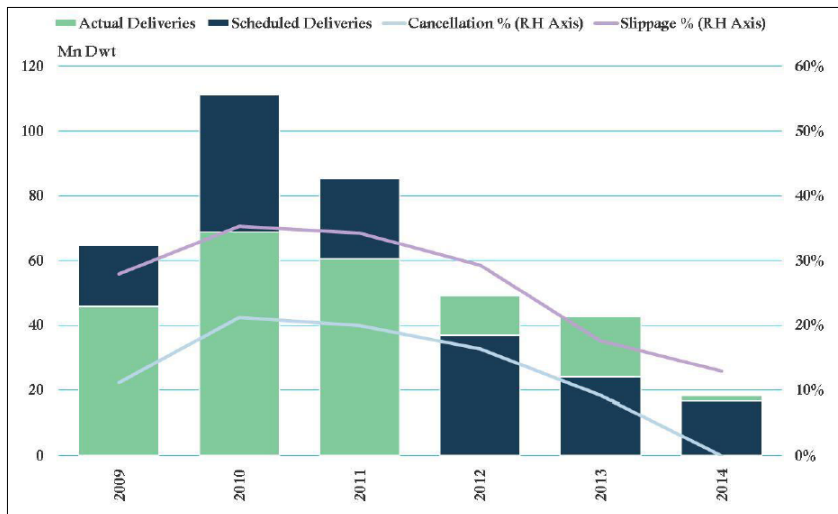
자료 : Clarkson

MSI¹¹⁾ 전망에 따르면, 2010년 발주취소 선박량이 약 20%, 인도연기 선박량이 약 35%에 달할 것으로 나타남

- 따라서 인도 예정 선박량 약 1억 1천만 DWT 중에서 약 7천만 DWT만이 실제로 인도될 것으로 전망함
- 이 같은 전망은, Dryships사가 추계한 2009년 실제 인도비율 60%(인도 지연 비율 40%) 수준과 유사한 패턴을 보이는 것임

11) MSI : Maritime Strategies International Ltd

| 그림 3-8 | 건화물선 인도량, 발주취소, 인도지연 전망



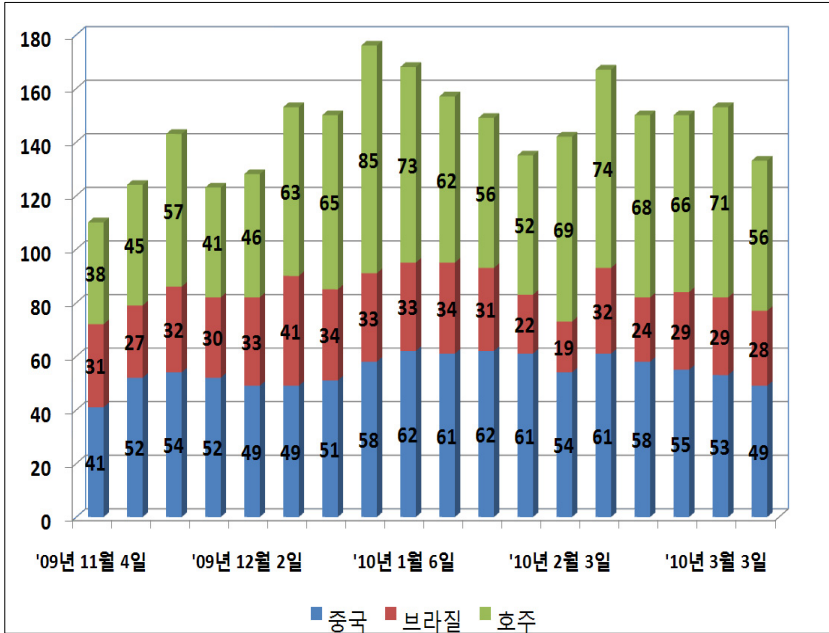
자료 : MSI, Dry Bulk Market, 2010. 3.

3) 항만 체선

■ 신조선 인도가 진행되는 가운데, 케이프 선형의 시황이 유지되는 것은 전년에 비해 항만체선 문제가 다소 악화된 것에서 일부 설명이 가능함

- 중국, 브라질, 호주에서 2009년 평균 체선 척수가 약 123척이었던 것에 반해, 2010년 3월 현재 평균 체선 척수는 약 150척임
- 양하항인 중국의 체선 문제는 특히 악화되지 않았으나, 선적항인 브라질과 호주의 체선 문제가 악화되었음. 특히 호주의 경우 평균 20척 정도의 체선이 증가한 것으로 나타났음

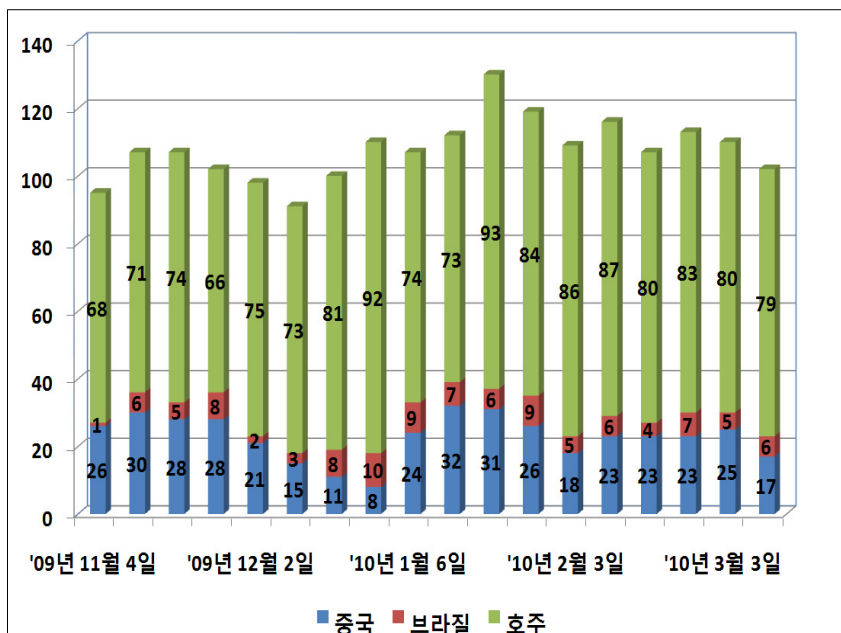
| 그림 3-9 | 주요국의 케이프 항만 체선 추이



자료 : Global Ports Congestion Index

이 같은 체선 문제는 파나마스 선형에도 유사하게 나타나고 있음

| 그림 3-10 | 주요국의 파나마스 항만 체선 추이



자료 : Global Ports Congestion Index

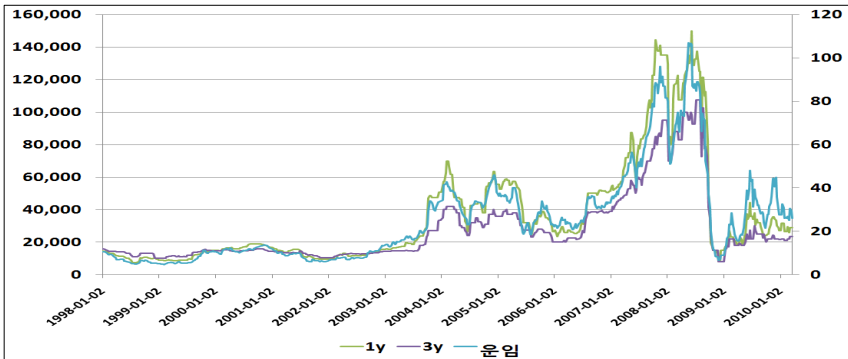
4) 신조선 공급 부담

통상적으로 시장운임이 상승하면 중단기 용선료는 미래 운임의 기대를 반영하여 같이 상승하는 패턴을 보임(그림 3-11) 참조)

- 특히 1년 단기 용선료의 경우 2005년 전후, 2007, 8년 호황 시에 시장 운임보다 높은 변동성을 보여 당시에 시황상승에 대한 시장의 기대감을 보여주고 있음. 그러나 3년 용선료의 경우는 미래 신조선 인도에 대

한 우려가 반영되어 상승폭이 제한적임

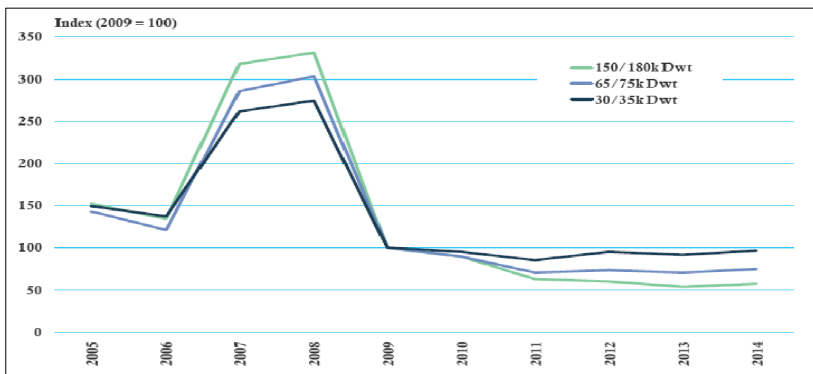
| 그림 3-11 | 케이프 선형의 운임 및 용선료 추이('98년 이후)



자료 : Clarkson

■ 앞의 <그림 3-2>에서 본 것과 같이, 3년 용선료가 상승하지 않는 것은 MSI가 전망한 각 선형별 1년 용선료 전망치가 하향 안정화된 것과 같은 시사점을 제공하는 것임

| 그림 3-12 | 건화물선 1년 용선료 전망



자료 : MSI, Dry Bulk Market, 2010. 3.

3 건화물선 시황 전망

1) 패넬 전망의 특징

■ 운임 및 용선료 전망의 특징

- 전 선형에 걸쳐 2분기에 운임 및 용선료가 최고치를 보이고 이후 하향 국면이 될 것이라고 전망함

| 표 3-2 | 건화물선 선형별 운임 전망(패넬 조사 결과)

단위 : 달러/톤

구분		'09년4Q 실적	'10년 예상실적				'11년 예상실적
			1분기	2분기	3분기	4분기	
철광석	평균	34	28	33	29	26	27
	변이계수	-	5%	9%	13%	18%	13%
석탄	평균	21	24	26	21	22	21
	변이계수	-	7%	16%	22%	38%	11%
곡물	평균	64	62	62	58	56	51
	변이계수	-	25%	24%	31%	38%	27%

주 : 철광석 - 케이프(브라질/중국), 석탄 - 파나마스(호주/일본), 곡물 - 핸디막스(미국/일본)

| 표 3-3 | 건화물선 선형별 용선료 전망(패넬 조사 결과)

단위 : 달러/일

구분		'09년4Q 실적	'10년 예상실적				'11년 예상실적
			1분기	2분기	3분기	4분기	
케이프	평균	36,327	34,800	37,900	33,750	30,300	29,900
	변이계수	-	4%	11%	8%	15%	13%
파나마스	평균	26,127	28,783	30,833	25,333	24,833	25,167
	변이계수	-	10%	12%	14%	29%	8%
핸디막스	평균	20,173	22,757	23,929	22,143	20,214	19,000
	변이계수	-	16%	20%	8%	16%	13%

발틱건화물운임지수 전망의 특징

- 2010년 BDI는 2분기에 3,388포인트를 기록한 후 하향세로 돌아설 것으로 전망함
- 이러한 전망은 BCI, BPI, BSI 모두에 동일하게 나타남
- 2009년 4분기 대비 BCI의 하락세가 크게 나타남
- BCI에 반해, BPI 및 BSI는 2009년 4분기와 비슷하거나 약간 낮은 수준을 보일 것으로 전망되었음

[표 3-4 | 발틱건화물운임지수 전망(패널 조사 결과)

구분		'09년4Q 실적	'10년 예상실적				'11년 예상실적
			1분기	2분기	3분기	4분기	
BDI	평균	3,401	3,075	3,388	3,071	2,833	2,775
	변이계수	-	4%	10%	8%	14%	14%
BCI	평균	5,342	3,925	4,338	3,825	3,506	3,638
	변이계수	-	12%	15%	14%	16%	15%
BPI	평균	3,421	3,533	3,850	3,400	3,167	3,283
	변이계수	-	5%	15%	20%	22%	11%
BSI	평균	2,118	2,415	2,629	2,390	2,164	2,129
	변이계수	-	12%	20%	13%	17%	16%

패널 전망 종합

- 패널들은 2010년 연평균 BDI 지수를 전년 평균인 2,617포인트보다는 약 18% 상승한 3,092포인트로 전망함
- 이러한 패널들의 전망에는 큰 차이가 나타나지 않음

2) 건화물선 시황 전망

(1) 수급지표를 이용한 BDI 전망

- 클락슨이 발표한(2010년 3월 자료) 2010년 건화물선 신조선 인도 예정량 (Orderbook 및 추세 전망치)과 2010년 건화물선 물동량 전망치를 활용하여 BDI를 전망하면 아래 <표 3-5>와 같음
- 2010년의 경우(클락스 물동량 전망치 적용), 공급 측면에서 신조선 인도량 조절 정도에 따라 BDI는 최대 3,415포인트, 최소 2,852포인트를 기록할 것으로 보임
 - 클락슨이 예측한 신조선 인도량 추세 전망치가 실현될 경우(기본), BDI는 2,852포인트를 기록할 것으로 나타났음

| 표 3-5 | 수급지표를 이용한 BDI 전망

구분	공급전망	
	기본	축소
수요전망	2,852	3,415

자료 : KMI 분석

(2) 건화물선 시황 전망 : 종합

- 2010년 연평균 BDI는 3,000~3,200포인트 수준을 실현할 것으로 전망됨
 - 유럽의 재정위기, 각 국가의 출구전략 시행의 우려 등으로 세계 경기에

대한 불확실성이 상존하는 가운데, 수요 위축의 가능성은 있지만, 건화물선 중요 화물에 대한 불확실성은 상대적으로 낮은 것으로 판단됨

- 중국 철광석 수요의 경우, 세계 경기 위축에 따른 내수 진작책의 일환으로 대규모 인프라 건설사업이 진행되고 있고, 시기적으로도 원자재 확보 경쟁이 덜 치열한 현 시점이 필요한 인프라 건설의 호기일 수 있기 때문에,¹²⁾ 올 해 전망치 달성에 큰 어려움은 없을 것으로 판단됨. 여기에 위안화가 일부 절상된다면 중국 수입 물동량에는 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단됨

- 각 선주들의 선박량 공급 조절 노력이 지속될 것으로 전망됨
 - 예정 인도량의 몇 %가 실제로 인도될 지는 아직 미지수이나, 중단기 용선료가 하향 안정세를 보이고 있어 선주들이 선박인도를 연기하거나 취소할 동기는 충분한 것으로 판단됨
- 아울러 양적하 항만의 체선 문제 또한 단기간에 해소되기는 어려울 것으로 전망됨

중장기 우려 요인

- 세계 경기가 급격히 좋아질 가능성은 낮으며, 오히려 출구전략 시행 여부에 따라 일부 경기 위축이 우려됨
- 이와 함께 현재 인도연기되는 선박이 미래 공급량으로 남아 시황회복에 걸림돌로 작용할 것으로 전망됨
- 따라서 단기적인 물동량 쏠림 현상, 항만체선 등으로 시황 상승 및 하락과 같은 변동성이 지속되면서 시황불안은 지속되고 선박공급 부담이 시장에 나타나는 경우 시황은 약세로 이어질 수 있음

12) 중국의 경기부양 예산 중에서 인프라 투자액은 2,637억 달러임(삼성경제연구소, “새로운 성장동력 : 신흥국 인프라 시장”, 2010. 3. 17. p. 3.)

제4장 유조선 시황변화 특징과 전망

1 유조선 시황변화의 특징

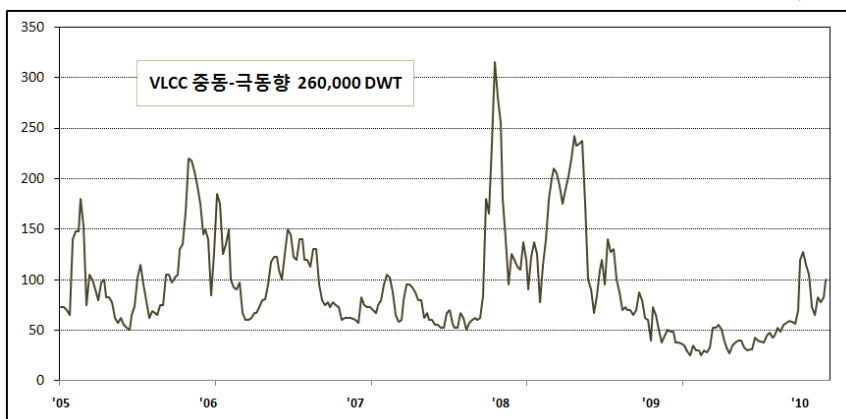
1) 유조선 운임

2010년 1분기 원유선 운임, 물량 증가로 상승

- 중동 - 극동항 VLCC 운임은 2009년 4분기 WS 49.6으로 상당히 저조하였으나, 북반구 동절기 한파로 석유소비가 증대하며 2010년 1월 급등 - 2010년 들어 최고점 WS 127.5를 기록하며, 1분기 평균 WS 91.4를 나타냈음

| 그림 4-1 | VLCC 운임 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-1 | VLCC 분기별 운임 추이

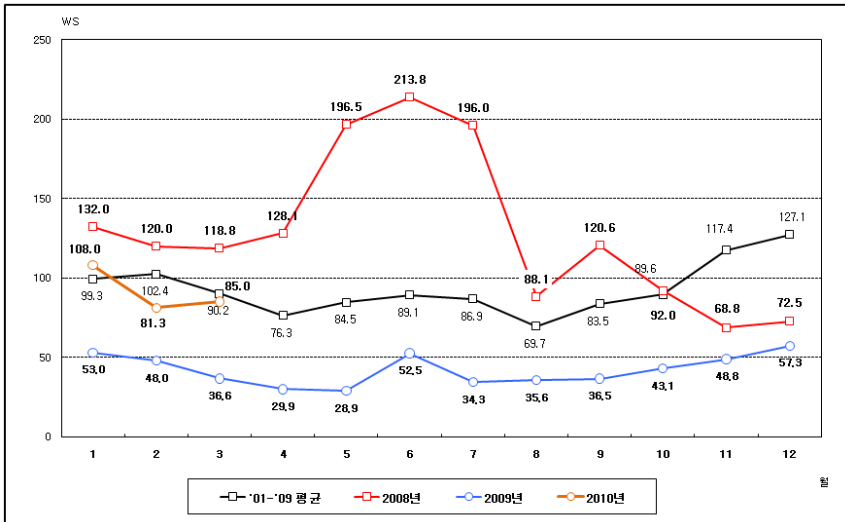
단위 : WS

'07	2008					2009					2010
	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q	2Q	3Q	4Q	평균	1Q
89.5	124.2	180.8	139.6	78.8	148.2	46.4	36.5	35.2	49.6	41.9	91.4

주 : 중동 -극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준이며, 2010년 1분기는 3월 중순 기준임
자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 그림 4-2 | VLCC 운임 월평균 변동 추이

단위 : WS



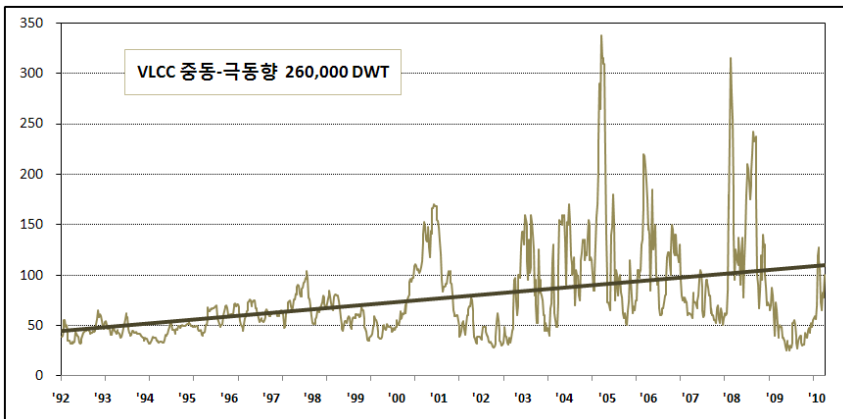
자료 : Fearnleys Weekly 각호

- 2010년 VLCC 운임은 강한 상승탄력을 받으며, 회복세로 출발
- 1분기 물동량 회복으로 운임 상승이 일시적으로 실현되었으나, 현재 조정을 보이며 WS 80~100 수준에서 횡보세 유지

- 지난해 운임은 연평균 WS 41.9를 기록하며, 1992년 이후 가장 저조한 수준을 나타냈음
- 현재 시장 참가자들은 상승세가 주춤하여 약보합세를 보이고 있는 운임을 주시하며, 시장 분위기를 관찰하고 있음

| 그림 4-3 | VLCC 운임 변동 추이

단위 : WS



자료 : Fearnleys Weekly 각호

| 표 4-2 | VLCC 연간 운임 추이

단위 : WS

2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
110.5	67.2	52.6	99.6	149.6	105.3	101.5	89.5	148.2	41.9

주 : 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준임

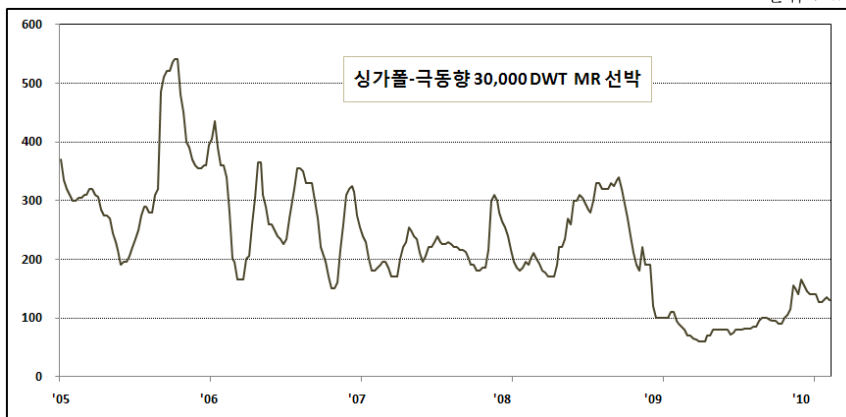
자료 : Fearnleys Weekly 각호

석유제품선, 1분기 운임 회복세

- 싱가포르 - 극동항 MR(Medium Range) 석유제품선(3만DWT) 운임은 1월 초 WS 165까지 크게 상승함
- MR 운임은 최저 수준에서 벗어나 상승하며, 1분기 평균 WS 138.5를 기록함

| 그림 4-4 | MR 석유제품 유조선 운임 변동 추이

단위 : WS



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	
218.6	203.3	220.2	311.5	243.8	244.7	96.9	71.4	84.6	111	90.2	138.5

주 : 싱가포르 -극동항 30,000 DWT MR 선박 기준이며, 2010년은 3월 중순 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

- MR 운임은 세계 경제 침체 상황에서 석유제품 소비 감소로 인해 2009

년 4분기 WS 111.0을 나타냈으나, 2010년 들어 수송물량 증가로 회복세를 보임

- 현재 운임은 바닥세를 벗어났으나, 과거 호황기인 2006년과 비교하여 큰 격차가 있음
- 3월 말 현재 WS 127.5를 나타내고 있음

| 표 4-4 | MR 연간 운임 추이

단위 : WS

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

주 : 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준임

자료 : Fearnleys Weekly 각호

2) 유조선 중고선가

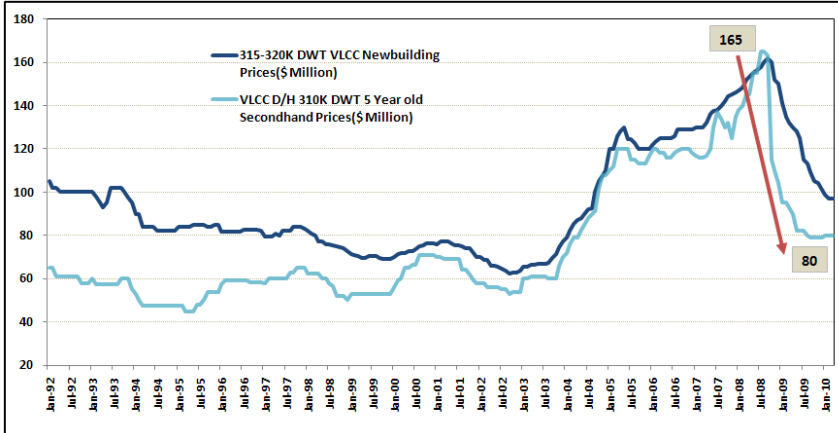
중고선 매매가격, 거래 증가로 약보합세

- VLCC 중고선가는 지난해 지속적으로 하락하였으나, 2010년 들어 매매 계약이 조금씩 발생하면서 하락세는 멈춤
- 3월 중순 발틱거래소의 30만 DWT급 VLCC 중고선(5년)의 가격은 7,930만 달러를 나타내며 견조세를 보이고 있음¹³⁾
- 아직까지 활발한 거래는 없지만 거래에 대한 관심과 문의가 증가하고 있음
- 특히 중국 및 그리스 선주들이 다양한 선형의 유조선 매입에 상당한 관심을 보이고 있음
- 이외에도 인도, 브라질, 베네수엘라, 리비아, 인도네시아 등의 신흥경제성장국의 선주들도 중고선 매입에 적극적인 의향을 나타냄

13) Lloyd's List, 2010.3.24.

| 그림 4-5 | VLCC 매매 가격 추이

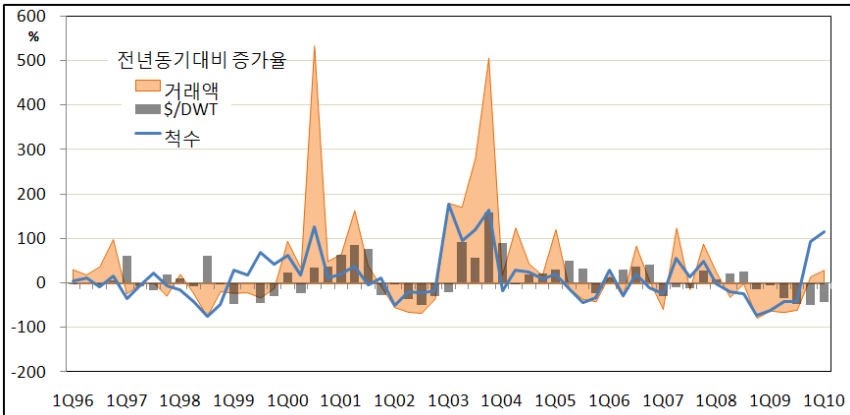
단위 : 백만 달러



자료 : Clarkson

| 그림 4-6 | 유조선 매매 변화율 추이

단위 : 증가율(%)



자료 : Clarkson

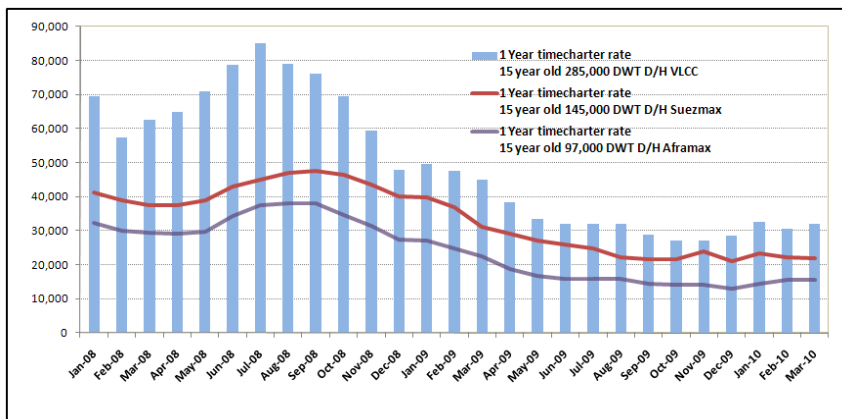
3) 유조선 용선료

■ 유조선 용선료, 시황개선 기대로 상승

- 유조선 용선료는 지난해 운임시장 폭락으로 인해 하락세가 지속되었으나, 지난해 12월 바닥을 탈출하며 소폭 상승함
- 지난해 10월 31,000 달러/일로 하락한 VLCC 1년 용선료가 1월부터 계약이 활발해짐에 따라 38,200 달러/일로 상승함
- 현재 VLCC 1년 용선료는 39,000 달러/일 수준을 유지하고 있으며, 3년 용선료는 37,500 달러/일을 나타냄
- 1년 이상의 VLCC 용선계약은 2010년 현재까지 12건이 체결됨

| 그림 4-7 | 용선료 변동 추이

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson

2 유조선 수급 현황과 전망

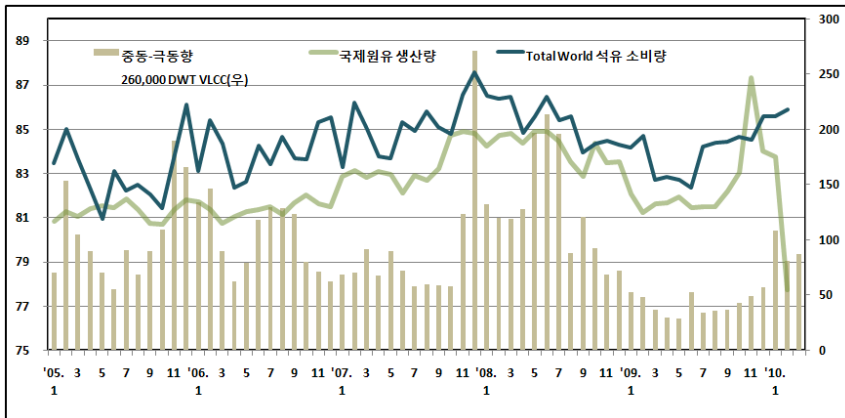
1) 해상운송 물동량

 세계 원유 생산량은 감소하였으나, 소비량은 증가

- 석유수출국기구(OPEC)는 지난해 국제유가 유지를 위해 생산량을 2484.5만 배럴/일로 감축하였음
- 2010년 3월 중순에 개최된 비엔나 회의에서 현 생산수준을 당분간 유지하기로 결정함¹⁴⁾

| 그림 4-8 | 세계 원유 생산량 및 소비량 추이

단위 : 백만 배럴/일



자료 : Petronet

- 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 최근에 2010년 세계 석유 수요량을 2009년 대비 160만 배럴/일 증가한 8,650만 배럴/일로 상

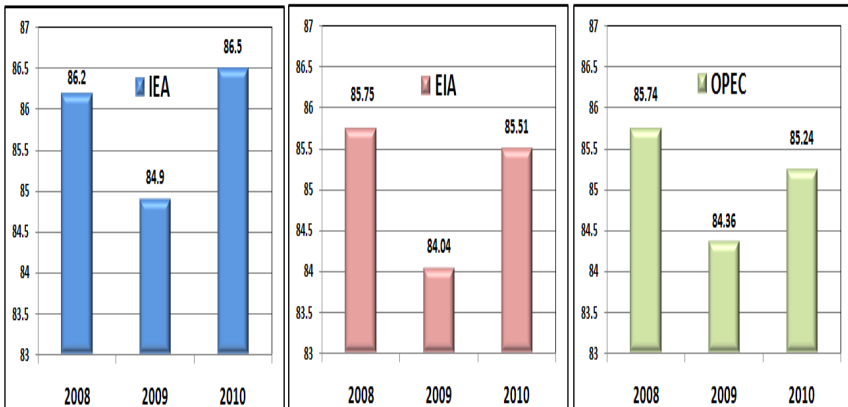
14) OPEC은 10월에 다시 회의를 개최하여 생산량을 조절할 계획임

향조정함

- 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2009년 대비 147만 배럴/일 증가한 8,551만 배럴/일, 석유수출국기구(OPEC)는 88만 배럴/일 증가한 8,524만 배럴/일로 세계 석유 수요를 예상함
- 비OPEC 국가들의 석유생산량은 지속적으로 증가할 것으로 전망됨
 - 특히 러시아의 경우 1,003.7만 배럴/일 정도의 원유 생산으로 최고 수준에 달하고 있음(2월 말 기준)
 - 이외에도 브라질, 미국, 아제르바이젠, 카자흐스탄 등의 생산이 크게 증가할 것으로 예상됨

| 그림 4-9 | 세계 원유 수요 전망

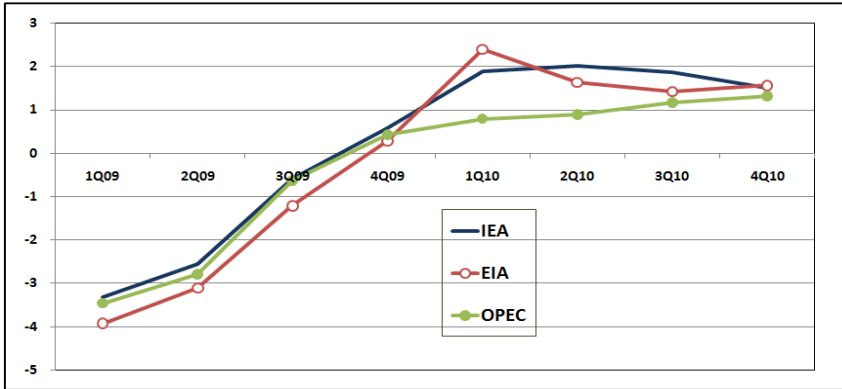
단위 : 백만배럴/일



자료 : IEA, EIA, OPEC

| 그림 4-10 | 세계 원유 수요 전망의 분기별 변화율

단위 : %



자료 : IEA, EIA, OPEC

중국, 석유 수요 증가로 원유 수입 확대

- 중국의 원유 수입은 지속적으로 증가하고 있음
 - 2009년 하반기부터 증가된 중국의 원유 수입은 연초까지 지속됨
- 중국의 원유 수입은 세계 경기 침체 영향에 관계없이 지속적으로 증가하고 있는 추세임
 - 원유뿐만 아니라 석유제품, 케미컬 제품 등 유류 관련 수입이 꾸준히 증가하고 있음
 - 특히 전략비축유 확대 등으로 수입 물량이 증대되고 있음¹⁵⁾
 - 최근에는 해상수입물량 이외에 러시아로부터 파이프라인 또는 열차를 통한 수입도 증가함

15) 현재 1억 배럴 수준에서 향후 1억 7,000만 배럴로 확대될 것으로 예상됨(Lloyd's List, 2010.3.25.)

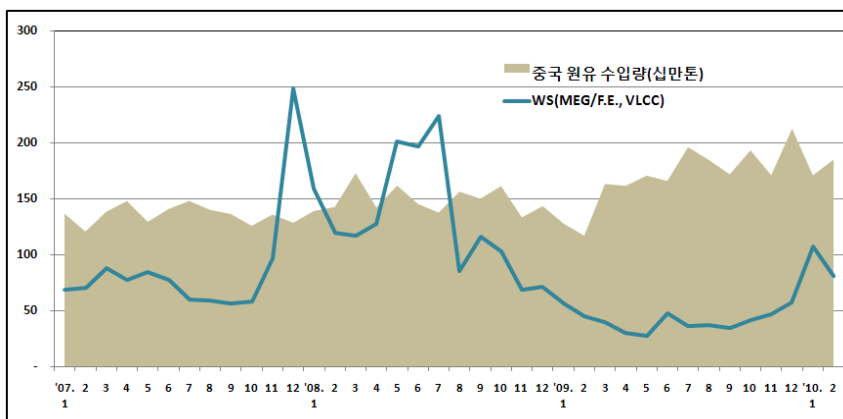
| 표 4-5 | 중국 해상 유류 수입량 추이

단위 : 백만 톤

구분	2004년	2005	2006년	2007	2008년	2009년
원유	115.5	118.2	132.7	148.1	163.3	187.0
석유제품	37.3	31.0	35.8	33.3	38.5	36.3
케미컬	34.2	37.7	38.1	39.6	38.5	50.9
기타 액체	9.4	9.3	9.9	12.1	10.7	13.0
가스 액체	6.4	6.1	6.0	7.0	5.9	9.7
합계	202.8	202.3	222.7	240.0	257.1	296.9

자료 : Clarkson, China Intelligence Monthly, 2010. 2.

| 그림 4-11 | 중국 원유 수입량과 운임 추이



자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn, Fearnleys Weekly 각호

- 정부 주도의 에너지 자원 확보 정책노력으로 앙골라, 브라질, 베네주엘라, 콜롬비아 등으로부터 원유 수입을 확대함
- 아직까지 70% 이상의 원유를 중동으로부터 수입하는 중국은 수입원 다변화를 추진하고 있음
- 남미 등으로부터 장거리 운송이 늘어남에 따라 톤마일 효과 증대로 유

조선 운임 시장에 긍정적인 영향을 미침

- 중국 정유시설의 급속한 증대로¹⁶⁾ 석유제품 수입 보다는 원유 수입이 크게 증가할 것으로 예상됨
- 향후 정제시설 확충에 따라 경유, 휘발유 등의 석유제품 수출이 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
- 한편 선박입항 시설 부족으로 체선 발생 가능성도 증대하고 있음

| 표 4-6 | 중국 원유 수입 추이

단위 : 만 톤

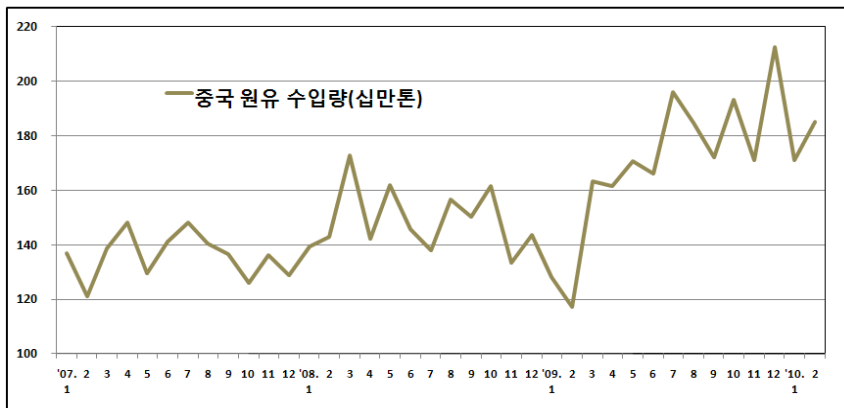
구분	2007년	2008월	2009년	2010년
1월	1,369	1,394	1,282	1,711
2월	1,210	1,429	1,173	1,851
3월	1,386	1,730	1,634	
4월	1,482	1,424	1,617	
5월	1,297	1,620	1,709	
6월	1,411	1,456	1,661	
7월	1,483	1,379	1,962	
8월	1,403	1,566	1,847	
9월	1,366	1,503	1,720	
10월	1,261	1,615	1,934	
11월	1,361	1,336	1,712	
12월	1,288	1,437	2,126	
2월 누적합계	2,579	2,823	2,455	3,562
연간	16,317	17,889	20,379	3,562

주 : 연간 합계는 육상 수입량도 포함되어 있음

자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn

16) 현재 정제처리 능력이 900만 배럴/일 수준임(Lloyd's List, 2010.3.25.)

| 그림 4-12 | 중국 원유 수입량 추이



자료 : 중국세관, www.customs.gov.cn, Fearnleys Weekly 각호

인도, 안정된 경제 성장으로 원유 수입 증가

- 인도는 중동 및 아프리카 지역으로부터 원유 수입을 확대하고 있음
 - 인도도 중국과 마찬가지로 서아프리카, 지중해¹⁷⁾, 카리브해 등으로부터 수입 다변화를 추구함에 따라 톤마일 증대가 예상됨
 - 최근에는 터키 세이한(Ceyhan)으로부터 원유 수입을 확대하고 있음
 - 인도는 원유를 80% 이상 수입에 의존하고 있으며, 정유시설 능력을 지속적으로 확대하고 있음
 - 현재 376만 배럴/일 정유능력을 보유하고 있지만, 향후 기존 시설에 2,390만 톤 정유능력을 증설하고, 정유능력 5,400만 톤의 신규 설비를 추가할 계획임

17) 이집트, 알제리 등의 북아프리카 국가들의 석유생산량이 지속적으로 증가하고 있음

2) 선박 공급량

세계 유조선 선박량, 신조선 인도 증가로 지속적 확대

- 세계 유조선 선박량은 신조선이 예정대로 인도됨에 따라 지속적으로 증가하고 있음
 - 금융 위기로 인한 선주의 발주 취소량은 미미하며, 발주 취소보다는 2012년 이후로 선박 인도를 연기하려는 움직임은 나타나고 있음
- 발주가 취소되더라도 다른 선주 또는 조선사가 매입하여 시장에 공급할 것으로 보임
 - 이에 따라 유조선 분야는 신조선 인도가 예정대로 진행되어 선박공급 과잉현상이 큰 문제임
 - VLCC의 경우 2009년 대비 2010년 신조 인도량이 증가할 것으로 나타남
 - 한편, 석유제품선 시장은 상황이 더욱 심각하여 올해에도 150척 이상의 MR 신조선이 시장에 인도될 예정임
- 최근 현대중공업에 발주된 그리스 알마 마리타임(Alma Maritime)사의 수에즈막스 선박 5척을 취소한 내용이 공식적으로 알려짐¹⁸⁾
- 한편 그리스 선주들은 VLCC 시장에 대해서는 낙관적인 전망을 바탕으로 선박투자를 진행하고 있음
 - 신조선가 하락으로 그리스 알미 탱커스(Almi Tankers)사는 대우조선해양에 VLCC 2척을 발주할 계획이며, 그리스 아난젤(Anangel Shipping Enterprises)사도 대우조선해양에 1척의 VLCC를 신조 발주한 것으로 알려짐¹⁹⁾

18) Lloyd's List, 2010.3.17.

- 그리스 캐피탈(Capital Ship Management)사는 시도상선이 일본에서 건조 중인 VLCC 2척 (2010년 상반기 인도 예정)을 각각 9,600만 달러에 매입한 것으로 전해짐²⁰⁾

| 표 4-7 | 유조선 신조 인도량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VLCC	9.3	5.8	9.0	12.4	16.7	18.0	17.3	18.0	8.0
수에즈막스	4.0	4.1	4.0	2.2	7.3	6.5	9.9	3.4	1.9
아프라막스	7.0	5.5	6.2	7.4	10.6	7.6	6.5	2.1	1.1
파나막스	3.2	3.2	3.1	3.1	2.9	1.8	2.9	0.8	0.3
석유제품선	3.5	4.2	4.3	6.0	6.2	5.8	3.8	1.7	0.5

주 : 석유제품선은 3만 DWT급 이상임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 3.

| 표 4-8 | 세계 유조선 선박량 추이

단위 : 척

구분	VLCC	수에즈막스	아프라막스	파나막스
2006년	470	326	668	272
2007년	485	349	699	307
2008년	502	362	743	341
2009년	516	365	781	369
2010년	540	395	837	389

주 : 매년 1월 기준

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 3.

19) Fairplay 2010.2.18.

20) Fairplay 2010.2.4.

2010년 VLCC 해체 확대 예상

- 2010년부터 단일선체 유조선 퇴출과 함께 실질적인 노후선 해체 활동이 확대될 것으로 전망됨
 - 한편, 컨테이너선 분야에 노후선이 많고 선박량 과잉 현상이 가장 심해 선박해체가 활발할 것으로 보임
 - 이에 반해, 건화물선 및 유조선 시장은 운임이 상승세이므로 선박 해체량이 상대적으로 많지 않을 것으로 판단됨
 - 단일선체 및 노후 VLCC 선박의 해체량은 증가할 것으로 예상되지만 현재 선주들은 불확실한 시장 상황을 주시하며 조금씩 움직임을 보이고 있음²¹⁾(2009년에는 총 VLCC 8척이 해체됨)
- 현재 단일선체 VLCC는 전 세계적으로 75척 정도이나, 이 가운데 25척은 거의 운항되지 않고 계선²²⁾되어 있거나 저장시설로 이용되고 있음
 - 이에 따라 일부 선박만이 인도, 태국, 대만 등에서 운항되고 있음

| 표 4-9 | 유조선 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

선형	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년(f)	2011년(f)
VLCC	0.3	0.0	0.0	0.8	2.4	23.4	0.2
수에즈막스	0.3	0.0	0.0	0.3	1.0	2.8	0.2
아프라막스	1.5	0.9	0.9	1.1	1.7	3.2	0.4
파나막스	0.5	0.3	0.2	0.5	0.7	1.3	0.3
석유제품선	1.4	1.3	1.8	0.5	1.2	2.3	0.3

주 : 석유제품선은 3만 DWT급 이상임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 3.

21) Fearnleys Weekly Report, 2010.3.24

22) 선박과잉 현상이 상대적으로 심한 석유제품선 시장에서도 계선현상이 나타나고 있음

| 표 4-10 | 단일선체 VLCC 유조선 추이

단위 : 척

구분	2006년	2007년	2008년	2009년
이중선체(DH)	326	353	394	447
단일선체(SH)	159	149	122	93
합계	485	502	516	540

자료 : Clarkson, Oil & Tanker Trades Outlook, 2010. 2.

유조선 저장시설 수요 감소

- 원유 및 석유제품에 대한 선물가격과 현물가격과의 차이가 크지 않아 유조선들이 저장시설로 이용되는 수요가 감소하고 있음
 - 콘탱고(contango) 현상 축소 및 용선료 상승으로 저장시설 수요가 크게 감소함
 - 지난해 11월 콘탱고 현상이 최고 수준일 때는 149척의 유조선(VLCC 56척)이 저장시설로 이용되기도 했음
- 2010년 3월 초 기준으로 총 79척의 유조선이 저장시설로 활용되고 있음 (VLCC 29척, 수에즈막스 8척, 아프라막스 42척)²³⁾
 - 그러나 세계 석유 생산량이 소비량을 초과하여 저장시설이 부족해진다면 유조선들이 석유 저장 시설로 활용될 가능성도 있음²⁴⁾

2010년 유조선 신조발주량 감소

- 2009년부터 VLCC를 포함한 대형 유조선에 대한 신조발주량이 급격하게 줄었음

23) Lloyd's List 2010.3.15

24) 사우디아라비아, 나이지리아, 이란 등이 지속적으로 유전 개발 계획을 확대하고 있음

| 표 4-11 | 유조선 신조발주량 현황

단위 : 백만DWT

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009
VLCC	12.3	9.9	35.1	12.1	34.7	6.1
수에즈막스	4.5	1.1	12.6	9.4	8.2	4.4
아프라막스	7.3	6.0	18.1	9.0	4.0	2.0
파나막스	4.1	2.3	4.3	3.8	1.5	0.1
석유제품선	4.7	6.1	11.6	5.0	4.1	0.6

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2010. 3.

3 유조선 시장 전망

1) VLCC 원유 운반선

2010년 VLCC 운임, 안정적인 회복세를 이어갈 전망

- 중국과 인도의 수입 확대 단일선체선박 해체 등으로 운임시장이 회복 될 것으로 보고 있음
- 한편 신조선 인도 과잉 현상과 세계 경제의 불안이 상존하여 유조선 시장은 아직까지 불확실성 있음

| 표 4-12 | VLCC 유조선 해운시장 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	• 중국, 인도 수입 확대 • 단일선체 선박 퇴출 확대 • 세계 원유 수요 증가 기대
하락요인	• 신조선 인도과잉 • 정유사 정기보수

- 국내 유조선 전문가 패널들을 대상으로 KMI가 3월에 조사한 2010년 시황은 평균 WS 82.7 수준으로 나타날 것으로 전망됨
- 지난해 11월 조사된 WS 61.7 보다 WS 21포인트 상향 전망됨

| 표 4-13 | 3월 조사 VLCC 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망					2011년
	1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	연평균
3월	89.8	71.0	78.0	93.6	82.7	86.3

주 : 중동-극동항 260,000DWT 기준임

2) 석유제품 운반선

2010년 평균 운임, 완만한 회복세가 지속될 전망

- 정제 마진 개선에 따른 동북아 지역의 정유제품 수출 증가와 세계 경제 회복으로 제품수요가 늘어날 것으로 전망됨
- 다만, 석유제품 운송 시장은 대량의 신조선박이 인도되고 있어 선복과잉 현상이 우려됨
 - 또한 선진국의 경제 침체로 휘발유 및 경유 등의 수요도 크게 감소하여 해상 운송물량이 큰 폭으로 줄어들
 - MR 석유제품선 해운시황 변화에 영향을 미칠 주요 변수 중 상승요인인 석유제품 저장수요 증가와 원거리 운송이 확대된다면 시황 개선이 가능함

| 표 4-14 | MR 석유제품선 해운시황 변화의 주요 변수

구 분	주요 변수
상승요인	정제마진 개선에 따른 정유사 가동율 증가 기대
하락요인	- 선박공급 과잉 심화 - 정유사 정기보수에 따른 계절적 약세 - 신조선 인도량 증가

- KMI가 석유제품 유조선 패널 전문가를 대상으로 3월에 조사한 2010년 싱가포르 - 극동항 MR 운임은 WS 125.9로 전망됨
- 지난 11월 KMI가 조사한 전망 WS 116 보다 WS 9.9포인트 높게 나타났다

| 표 4-15 | MR 석유제품 유조선 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2010년 전망					2011년
	1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	연평균
3월	127.2	122.0	124.2	130.2	125.9	125.8

주 : 싱가포르 - 극동항 30,000DWT 기준임

아시아 시장 주도로 유조선 시황 개선 전망

- 중국, 인도 등의 원유 및 석유제품 수요 증가로 운임 회복이 전망됨
- 아시아의 신흥 개도국을 중심으로 수입물량 확대 및 수입선 다변화로 톤마일 증대가 예상됨
- 또한 주요 선진국을 중심으로 재정지출 확대를 통한 경기부양정책으로 원자재 및 석유수요가 증가할 것으로 전망됨

- 시황 개선에 대한 낙관적 전망에도 불구하고 신조선 인도 증가에 따른 선박 공급 과잉으로 유조선 시장에서의 수급 불균형은 운임 시장에 계속해서 부정적인 요인으로 작용할 것으로 판단됨

이란, 서아프리카 등의 지정학적 불안 증대

- 이란과 미국·이스라엘간 갈등 확대로 지정학적 불안이 가중됨
 - 미국의 경제 제재조치 가능성으로 석유가격 상승과 함께 유조선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임
 - 또한 서아프리카 나이지리아도 유혈사태 및 정치 불안으로 인해 주요 석유시설에 대한 피해와 생산차질이 우려되며, 이는 유조선 시황의 불안요인으로 작용할 가능성이 높음
 - 특히 나이지리아는 정치 문제로 인해 석유산업이 상당히 불안한 상태임
 - 지정학적 불안요인으로서 중동 지역의 불안정성, 아덴만·말라카 해협 의 해적활동 증가 등은 유조선 운임 상승을 견인하는 긍정적인 효과를 나타낼 수 있음
- 해운시장의 심리적 요인과 외부변수들에 의한 운임시장 구조 변화에 대비해야 할 것임
 - 국제유가 상승, 지정학적 분쟁 등의 유조선 시장에서 외생변수들의 작용은 시황에 긍정적인 영향을 미침
 - 선주들의 운임하락에 대한 심리적 저항 확산과 계선, 공동운항(pool) 등을 통해 운임 시장에서 협상력을 제고할 수 있음
 - 또한 합리적인 선대 조절 및 신조 발주 선박에 대한 인도지연 등의 노력을 통해 선박 공급량 증가를 최대한 억제하여야 할 것으로 판단됨

| 표 4-16 | 주요 기관의 최근 유조선 해운시황 전망 내용

발표 기관	시황 전망 내용
McQuilling	- 선박량 과잉으로 인해 시황은 2012년부터 회복 - 선사의 고선가 재무구조 개선에 시간 필요
DnB NOR	중국, 인도 등의 신흥경제국의 석유 소비 증대하지만, 선박공급과잉으로 2011년까지 운임시장 저조
DVB	OPEC 생산증대 및 세계석유소비량 회복, 단일선체선박 퇴출로 2011년부터 VLCC 운임 회복
Morgan Stanley	OECD 국가 경제회복, 중국을 중심으로 아시아 수요 증가 등으로 2011년 하반기부터 시황 회복
Torm	- 중동 및 인도의 정유시설 확충으로 석유제품 수송량 증가와 지역 간 가격차이로 거래량 증가(arbitrage) - 석유제품 소비량 증대와 체선 가능성 등으로 2011년부터 MR 시장 회복되어 2012년 호황 기대
KMI	- 아시아 시장 주도로 유조선 시황 개선 전망 - 주요 선진국의 경기부양정책으로 석유소비 증대

제 2 편

중국 위안화 절상과 수출입 전망

이 봉 겔

KITA 국제무역연구원

수석연구원

제1장 최근 중국의 환율제도 개혁과 위안화 변동

■ 개혁 · 개방이후 이중환율제 도입 (1978년~1984년)

- 공식환율과 내부결제환율이 병존하는 이중변동환율제 시행
 - 공식환율: 외자유치, 관광, 해외송금 등에 적용 (1달러:1.53위안)
 - 내부결제환율: 대외무역 결제에 적용 (1달러:2.8위안)

■ 공식환율의 평가절하로 환율단일화 (1984년~1986년)

- 공식환율이 내부결제환율 수준까지 평가절하 (1달러:2.8위안 단일화)

■ 이중환율제로 복귀 (1987년~1993년)

- 기업간 외환거래를 통한 조절환율과 정부가 공시하는 공정환율의 이중 환율제로 복귀
 - 미, 재무부는 중국 이중환율제를 이유로 1992년 5월부터 1994년 7월 까지 5회에 걸쳐 중국을 환율조작국으로 지정

■ 단일 관리변동환율제 개혁 (1994년~1997년)

- 시장수급에 기초한 단일 관리변동환율제로 개혁
 - 1994년 1월 1일 외환시장 선진화 및 무역수지 개선을 목적으로 위안 화를 1달러당 기존의 5.7위안에서 8.7위안으로 약 35% 평가절하
 - 1994년 관리변동환율제이후 1995년 6월까지 8.7위안에서 8.3위안으로 약 5% 절상

■ 사실상 고정환율제로 실시 (1997년~2005년)

- 1997년 10월 아시아 외환위기 이후 정부당국의 강력한 외환시장 개입으로 관리변동환율제가 사실상 고정환율제도로 변질
 - 1997년 10월 아시아 외환위기 이후 달러대비 위안화 1일 변동폭을 $\pm 0.3\%$ 로 제한하고¹⁾ 외환시장 개입을 통해 달러당 8.28위안으로 유지

■ 복수통화 바스켓 기반 ‘관리변동환율제’도입 (2005년 7월 이후)

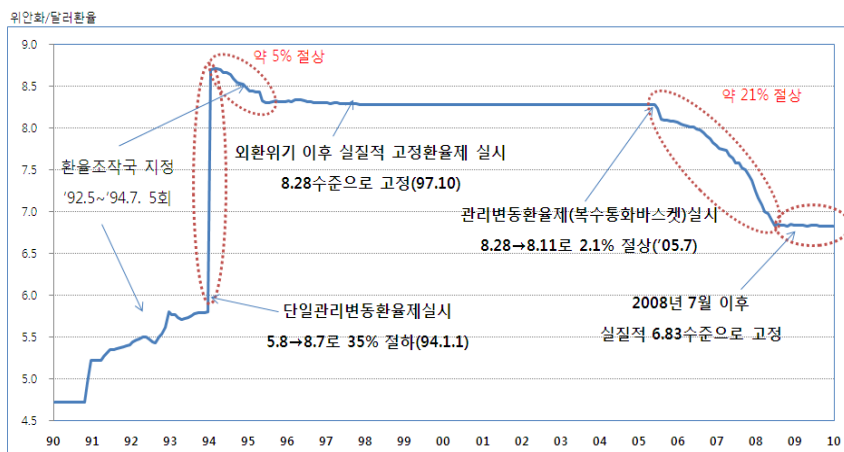
- 2005년 7월 복수통화 바스켓을 기반으로하는 ‘관리변동환율제’를 도입하고 위안화/달러 환율을 8.28위안에서 8.11위안으로 2.1% 절상, 이후 금융위기 전까지 연 6%의 속도로 3년간 약 21% 점진적 절상
- 세계금융위기 영향으로 2008년 7월이후 달러대비 위안화 환율을 실질적 6.83 수준으로 고정

| 표 1-1 | 중국 위안화 환율제도 변천

제도	시기	주요내용
이중환율제도	'78~'84	• 공식환율과 내부결제환율의 이중변동환율제 시행
환율단일화	'84~'86	• 공식환율의 평가절하로 환율단일화
이중환율제도	'87~'93	• 조절환율과 공정환율의 이중환율제로 복귀
단일관리변동제도	'94.1~'97.10	• 시장수급에 기초한 단일 관리변동환율제로 개혁
사실상 고정환율제	'97.10~'05.7	• 정부의 강력한 외환시장 개입으로 관리변동환율제가 사실상 고정환율제도로 변질
복수통화바스켓제도	'05.7~'08.7	• 복수통화 바스켓제도 도입을 통한 환율개혁
사실상 고정환율제	'08.7~현재	• 위안화/달러 환율을 6.83수준으로 고정

1) '07년 5월 달러대비 위안화 1일 변동폭을 $\pm 0.5\%$ 로 확대

| 그림 1-1 | 중국 위안화 환율의 변동 추이 (1990년~현재)



자료 : Datastream통계를 기초로 작성

제2장 최근 위안화 절상 논란의 배경

1 최근 위안화 절상 논란의 발단

가이트너 미 재무장관의 ‘환율조작국’ 발언

- 2009년 1월 가이트너 미 재무장관의 환율조작국 발언으로 위안화 절상 논란 발단
- 2009년 3월 원자바오 중국 총리는 미국 국제 안정성 발언으로 반격
- 2009년 4월 미 재무부는 중국을 환율조작국으로 지정하지 않았으며 가이트너 미 재무장관 방중을 통해 환율분쟁은 일단락

오바마 미 대통령 위안화 시스템 개혁 촉구

- 2009년 11월 오바마 대통령은 중국을 방문한 자리에서 위안화 시스템 개혁을 촉구하였으나 그 강도는 미약하였음
 - 중국 인민은행은 오바마 대통령 방중 4일전에 발표한 3분기 통화정책 보고서에서 위안화 절상을 시사²⁾하면서 정치적 유화적 태도를 보임

금융위기가 진정되면서 위안화 환율에 대한 논의 확산

- 사르코지 대통령은 올 해 1월 열린 다보스포럼 개막연설에서 무역불균형의 심화가 경제회복을 저해하고 있다면서 중국의 환율정책을 비판
- 소로스는 중국 위안화를 재평가해야 한다는 주장이 점점 더 거세지고 있다면서 위안화 절상을 요구

2) 인민은행은 3분기 통화정책보고서에서 “위안화를 합리적이고 균형있는 수준으로 안정적으로 유지하겠다”라는 문구를 삭제하고 “국제자본의 유입과 주요 통화가치의 변화에 대해 위안화 환율 구성 메커니즘을 개선할 것”이라고 밝힘

■ 오바마 대통령의 환율문제 언급으로 위안화 절상 논란 가열

- 오바마 대통령 위안화 절상을 정면으로 압박
 - 오바마 대통령은 2월 중국 등 아시아 국가들의 환율문제를 정면으로 거론한데 3월 11일 수출확대정책과 관련 “중국이 좀 더 시장친화적인 환율체계로 옮겨 간다면 이 같은 무역 불균형을 바로잡는 데 큰 기여를 하게 될 것”이라며 위안화 절상을 정면으로 압박
- 원자바오 총리 미국의 위안화 절상요구 거부
 - 원자바오 총리는 14일 전인대 폐막직후 가진 기자회견에서 “위안화가 결코 평가절하돼 있다고 생각하지 않는다”고 말하면서 미국의 위안화 절상압력을 거부
- 미 의회는 중국의 환율정책에 강력히 대처할 것을 요구
 - 3월 15일 미 하원의원 130명은 중국의 환율정책에 강력히 대응할 것을 촉구했으며, 16일에는 미 상원의원 5명도 중국에 제재를 가하는 법안을 상정
- 천더밍 중 상무부장 미국의 무역규제를 좌시하지 않겠다고 경고
 - 3월 21일 천더밍 중 상무부장은 “환율 조작국 지정이 무역 제재로 연결된다면 우리도 가만히 있지 않을 것이며 미국이 국제기구를 통해 소송에 나설 경우에도 대응할 것”이라고 밝힘
- 따라서 4월에 발표할 미국의 환율보고서에서 중국이 환율조작국으로 지정될 지가 미-중간 환율분쟁의 중요한 분기점이 될 전망

| 표 2-1 | 최근 미-중간 환율분쟁 일지

시기	주요내용
2009년 1월	• 미 재무부장관 가이트너 인준청문회에서 '환율조작국' 발언
2009년 3월	• 원자바오 중 총리 '미 국제 안정성이 걱정된다' 고 반박
2009년 11월	• 오바마 미 대통령 방중시 위안화 시스템 개혁 촉구
2010년 3월 6일	• 저우샤오촨 중 인민은행장 위안화 절상 시사
2010년 3월 11일	• 오바마 미 대통령 중국에 시장친화적 환율제도 전환 촉구
2010년 3월 14일	• 원자바오 중 총리 위안화 절상압력에 반대
2010년 3월 15일	• 미 하원의원 130명, 재무장관, 상무장관에게 중국을 환율조작국으로 지정하라고 촉구
2006년 3월 16일	• 미 상원의원 5명 환율조작국에 대한 보복관세 부과법안 상정
2006년 3월 21일	• 천더밍 중 상무부장 미국의 무역제제를 좌시하지 않겠다고 경고

자료 : 각종 언론자료 종합 작성

2 위안화 절상 논란의 배경

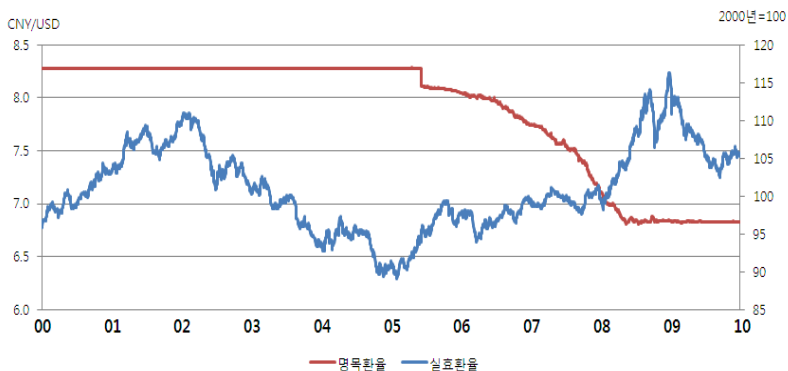
1) 미국측 주장

위안화의 재평가 필요성 제기

- 중국의 위안화가 달러대비 30~40% 저평가 되어 있어 위안화에 대한 재평가(절상)이 필요하다는 주장
 - 도미니크 스트로스 칸 IMF 총재는 중국 위안화가 너무 저평가 되어 있다고 말하고 세계경제와의 균형조정이라는 논리에서 위안화는 평가절상될 것이라고 언급
 - 노벨경제학상 수상자인 폴 크루그만 교수는 위안화가 약 40% 저평가 되어있으며 중국이 현행 인위적 위안화 환율정책을 버린다면 세계 경제는 1.5%포인트 성장할 수 있다고 추정

- 중국 위안화의 실효환율(JP모건지수)을 보면 중국의 위안화는 2000년 대비 약 5% 저평가 되어있는 것으로 나타남

| 그림 2-1 | 위안화의 실효환율



자료 : CEIC 통계

미국의 대중 무역불균형 개선 의지

- 경제위기로 미국의 대중무역적자 규모는 감소하였으나 미국의 무역적자에서 중국이 차지하는 비중은 오히려 증가
 - 2009년 미국의 대중 무역적자는 2008년에 비해 줄었지만 미국의 무역적자 중 중국이 차지하는 비중은 33.3%('08)에서 45.3%('09)로 증가

| 표 2-2 | 미국의 대중국 무역수지 연도별 변화

단위 : 억달러, %

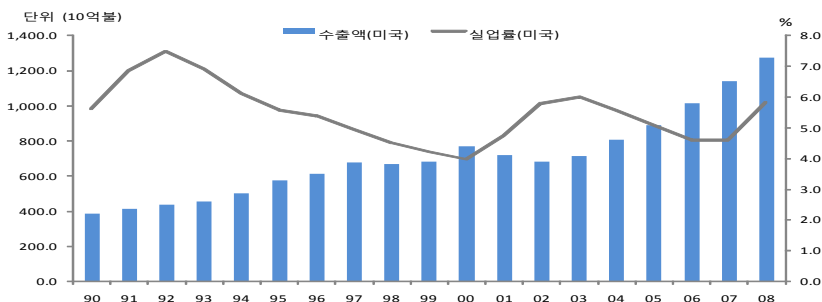
연도	2004	2005	2006	2007	2008	2009
무역수지(A)	-6,531	-7,666	-8,180	-7,910	-8,000	-5,009
대중무역수지(B)	-1,620	-2,016	-2,325	-2,563	-2,663	-2,268
비중(B/A)	24.8	26.3	28.4	32.4	33.3	45.3

자료 : 한국무역협회

■ 오바마정부의 일자리 창출을 위한 수출확대 정책

- 오바마 대통령은 향후 5년간 수출을 두 배로 늘려 2조 달러 수출, 200만개 일자리 창출을 목표로 하는 수출확대정책 발표
 - 이를 위해 중국 등 아시아 국가들의 환율정책을 거론하고 위안화의 절상을 직접 언급하며 압박

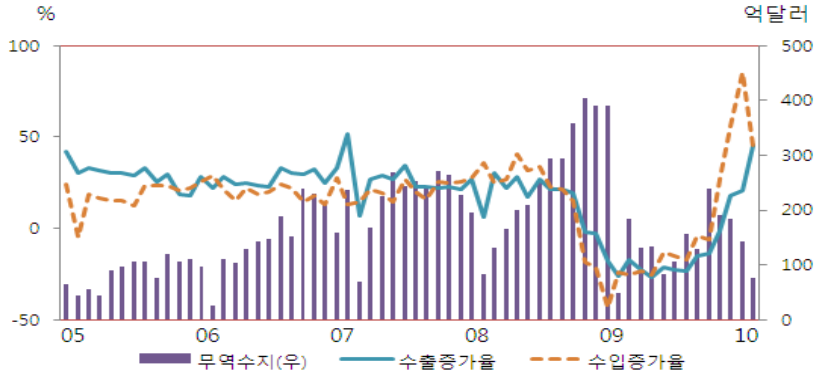
| 그림 2-2 | 미국의 수출과 실업률 변화



2) 중국의 위안화 절상 필요성 제기

■ 중국경제 회복과 수출의 증가세 전환

- 중국의 경제회복과 수출증가세 전환으로 그동안 달러에 페그되어 왔던 위안화에 대한 절상 요구 증대
 - 중국의 수출증가율: 17.7%(12월) → 21.0%(1월) → 45.7%(2월)
 - 올해 중국경제가 9%대의 높은 경제성장을 지속하고 세계경제가 회복세로 접어들 것으로 예상됨에 따라 중국의 수출도 점차 증가할 것으로 전망

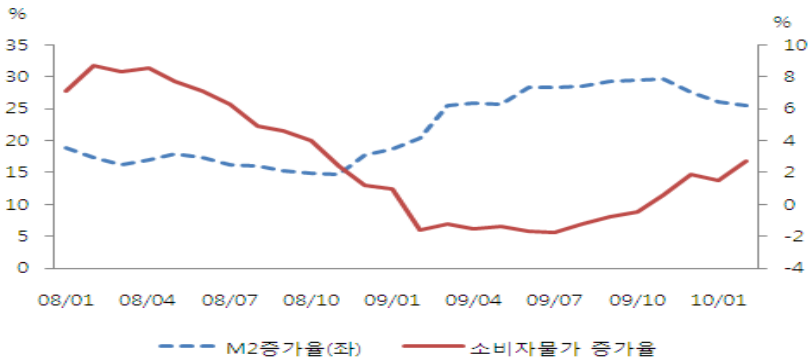


자료 : 한국무역협회 중국통계

과잉유동성에 따른 인플레이션 압력에 대응

- 과잉유동성에 따른 인플레이션 압력에 대응하기 위해 위안화 절상이 필요하다는 주장
 - 2009년 중국 금융기관의 신규대출 규모는 9조5900억 위안, 총통화(M2) 평균 증가율은 26.5%로 유동성 과잉 초래
 - 유동성 증가와 경제회복에 대한 기대심리로 중국의 소비자물가(CPI)는 지난해 말부터 상승하여 올해 2월 2.7%를 기록
 - 지급준비율 인상 등 유동성 흡수조치를 실시하였으나 여전히 과잉 유동성이 해소되지 않자 근본적인 해결을 위해 위안화 절상이 필요하다는 주장이 제기

| 그림 2-4 | 최근 소비자물가(CPI) 및 총통화(M2) 증가율



자료 : CEIC

3) 중국측 반응

강제적인 위안화 절상 반대

- 위안화 환율을 합리적이고 균형있는 수준에서 안정적으로 유지할 것이며, 강제적인 위안화 절상은 반대
 - 원자바오 총리는 “한 나라의 환율은 그 나라의 경제가 결정하는 것이며 환율변동은 그 나라의 종합적 경제상황에 따라 결정된다”고 말하고 강제적인 위안화 절상을 반대한다고 강조

위안화 절상이 대외불균형 해소에 효과적이지 않음

- 위안화 절상이 대외불균형 해소에 효과적이지 않으며, 중국정부는 금융위기 동안 글로벌 불균형 해소(Global Re-balancing)에 상당부분 기여했다고 주장
 - 중국 위안화 환율제도 개혁('05.7.21) 이후 위안화 환율은 3년간 약 21% 절상되었으나 무역수지 흑자는 오히려 확대³⁾되는 등 위안화 절

- 상이 대외불균형을 해소하는 효과는 미약⁴⁾
- 중국은 금융위기 동안 내수확대를 통한 대규모 경기부양으로 글로벌 불균형 해소에 상당부분 기여⁵⁾
 - 오히려 중국에 대한 첨단과학기술의 대중수출 금수조치 해제가 무역 불균형 해소 방안이라 주장

위안화 절상은 중국뿐만 아니라 세계경제에 부정적 영향을 줌

- 위안화 절상은 중국경제뿐 아니라 세계경제 회복에 부정적 영향을 미쳐 최악의 경우 더블딥을 초래할 수 있다고 주장
 - 최근 중국정부의 환율절상에 대한 스트레스테스트 결과 위안화 환율이 1%p 절상 → 1%p 수익률 감소로 나타나, 섬유, 의류, 신발, 장난감 등 고용효과가 큰 중국 수출기업에 타격을 주어 사회불안을 야기할 가능성이 있다고 주장
 - 중국 수출의 약 50%가 가공무역으로 중국의 수출둔화는 他국의 대중국 수출둔화로 이어짐
 - 미국 등 수입국의 물가상승 및 중국에 진출한 외자기업의 수익성 악화로 본국의 투자 및 고용위축을 초래할 가능성이 높다고 주장

-
- 3) 2005년 중국의 무역수지 흑자규모는 1,020억 달러에서 2008년 2,981억 달러로 약 2.9배 증가
- 4) 아시아개발은행(ADB)는 중국 수입의 60%와 수출의 34% 이상이 생산부품이므로 위안화 절상이 중국 수출에 주는 부정적인 영향은 중국의 부품 및 생산재에 대한 수입증가로 상쇄될 것이기 때문에 경상수지에 대한 환율의 조정능력은 제한적이라고 전망
- 5) 내수확대 정책으로 2009년 소비의 성장기여도는 12%p에 달한 반면 순수출은 -4%p로 감소되었으며, GDP대비 경상수지 흑자도 2007년 11%에서 2009년 6%로 반감하였음. 또한 2009년 중국의 수출은 16%감소한데 반해 수입은 11%밖에 감소하지 않아 무역흑자규모가 1,020억 달러 감소

4) 향후 전개방향

미-중 양국이 서로 협력관계를 모색해 나갈 것

- 미-중의 환율분쟁은 미-중 양국 이외에도 회복기에 접어든 세계경제에 악영향을 끼치므로 양국이 자존심이 상하지 않는 범위 내에서 정치적 협력관계를 모색해 나갈 가능성이 높음
- 미-중의 환율분쟁은 4월 환율조작국 지정과 핵안보 정상회의가 분수령이 될 전망
 - 4월 12일 중국의 후진타오 주석이 핵 안보회의에 참석하고 4월 15일 미 재무부 환율보고서에서 중국에 대한 환율조작국 지정에서 빠질 경우 미-중 환율분쟁은 소강상태로 들어갈 전망

미-중 갈등은 상당기간 지속될 듯

- 그러나 미국은 위안화의 대폭 절상을 요구하고 중국은 시장경제지위 인정과 첨단기술에 대한 금수조치 해제 등을 요구하고 있어 미-중간의 갈등은 상당기간 지속될 것으로 전망

| 표 2-3 | 향후 미-중간 중요 정치 일정

일정	주요내용
4월 12일	• 후진타오 주석 '핵 안보 정상회의' 참석예정
4월 15일	• 미 재무부 상반기 연례 환율조작국 지정 보고서 발표
5월 15~25일	• 게리 로크 미국 상무장관 중국 방문
5월 중	• 베이징에서 미·중 전략경제대화 개최
6월 26~27일	• 캐나다 토론토 G20 정상회의
11월 2일	• 미 의회 중간 선거
11월	• 서울에서 G20 정상회의
11~12월	• 후진타오 중국 주석 미국 방문 예정

제3장 최근 위안화 절상 전망

1 위안화 절상의 시기

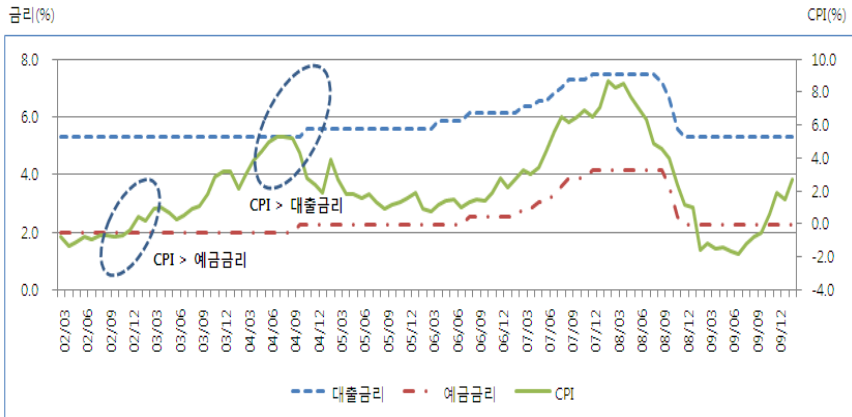
2010년 상반기 위안화 절상 가능성은 매우 낮으며, 6월 G20정상회담 이후 절상가능성이 높음

- 중국은 금융위기 동안 위안화를 실질적으로 달러화에 페그시켰으나 최근 중국경제가 조기 회복되고 달러화의 약세전환 등의 영향으로 2010년 중에 페그제를 철회하고 위안화 절상이 이루어질 것으로 전망
 - 저우샤오촨 인민은행 총재는 3월초 "2008년 7월 이후 위안화 환율을 고정시킨 현재의 환율정책을, 비상상황에서 취한 '특별한 수단'이며 중국의 비상 경제정책은 경제 상황의 변화에 따라 정상적 체제로 전환돼야 할 필요가 있으며 위안화 환율 정책도 마찬가지"라고 언급하며 위안화 절상을 시사

중국은 안정적 경제성장을 유지하기 위하여 금리인상 등 본격적 출구전략의 큰 틀 안에서 위안화 절상을 용인할 것으로 보임

- 출구전략의 틀 속에서 위안화 절상이 이루어진다면 그 수순은 실물경제 및 금융시장의 충격을 최소화하기 위해 기준율인상 → 예금금리인상 → 대출금리인상 → 위안화 절상 순이 될 것임
- 2004년 소비자물가 증가율이 대출금리에 도달할 때 금리를 인상한 예로 볼 때, 금리인상을 포함한 중국의 출구전략이 상반기에 시행될 가능성은 매우 낮음
 - 따라서 출구전략의 본격적 논의가 시작되는 6월 G20정상회담 이후 위안화 절상이 이루어질 것으로 전망

| 그림 3-1 | 소비자물가와 금리와의 관계



자료 : CEIC

2 위안화 절상 속도 및 절상폭

점진적인 절상할 것으로 전망

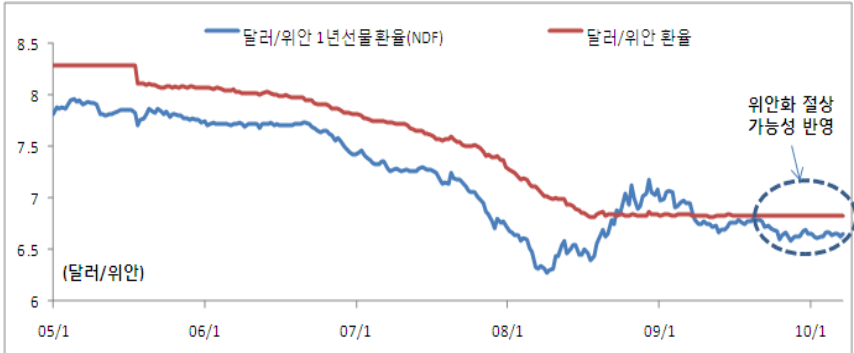
- ‘자주성, 점진성, 통제가능성’의 원칙하에 큰 폭의 절상보다 미세조정 방식의 점진적 절상기조를 유지할 전망
 - 중국경제 회복이 아직 완전하지 않다는 점에서 실물경제에 충격이 크지 않는 위안화 1일 변동폭($\pm 0.5\%$) 범위 내에서 외환시장 개입을 통해 점진적으로 절상 예상

위안화 절상폭은 연 3~5%내외로 제한될 것

- 중국정부는 인플레이션 억제보다는 안정적 성장에 중점을 두고 있어 미국 등 국제적인 압력에도 불구하고 위안화 절상폭은 3~5%로 제한될 것
 - 최근 1년만기 달러/위안 차액결제선물환(NDF)은 6.65위안대에 거래되

어 약 2.6%의 평가 절상할 것임을 반영

| 그림 3-2 | 달러대비 위안화의 1년만기 차액결제선물환(NDF)



자료 : CEIC

- 주요 예측기관들은 위안화 가치가 미 달러대비 연 약 3% 수준으로 절상될 것으로 전망

| 표 3-1 | 주요 투자 은행의 달러대비 위안환율 전망

(단위 : %)

기관	전망일자	2Q	3Q	4Q
J.P. Morgan	12,17	6.68	6.61	6.55
Goldman Sachs	12,30	6.83	-	6.83
Morgan Stanley	12,17	6.68	6.61	6.55
Citigroup	11,24	6.70	6.65	6.62
Barclays Capital	12,21	6.75	-	6.50
HSBC	12,15	6.80	6.73	6.66
Credit Suisse	12,23	6.81	-	6.50

자료 : 각종 보도자료 정리

제4장 수출입에 미치는 영향 및 시사점

1 중국 수출입에 미치는 영향

1) 중국의 수출에 미치는 영향

■ 위안화 절상은 세계 시장에서 중국제품의 가격경쟁력 하락으로 이어져 중국의 수출이 다소 감소할 전망

- 위안화 절상으로 중국 제품의 수출 감소는 불가피하나 위안화 절상은 중국과 경쟁하고 있는 동아시아 국가들의 통화가치 절상을 초래하여 수출감소는 크지 않을 것으로 보임

■ 또한 중소 수출기업의 수익악화를 가져와 회복기에 접어든 중국경제에 부담으로 작용할 전망

- 최근 상무부와 중국공업정보화부가 섬유, 의류, 신발, 장난감 등 노동집약적 수출업체 등을 중심으로 실시한 ‘스트레스 테스트’ 결과 위안화를 1%p 절상할 때마다 기업들의 이익률도 1%p 감소하는 것으로 나타남
- 이들 기업들의 순이익률이 3~5%밖에 되지 않는 점을 감안하면 위안화 절상의 피해는 심각함
- 블룸버그 통신이 최근 상해종합무역박람회에 참석한 10개 기업을 대상으로 인터뷰한 결과 이들이 올해 감내할 수 있는 위안화 절상폭은 2.3%인 것으로 나타남

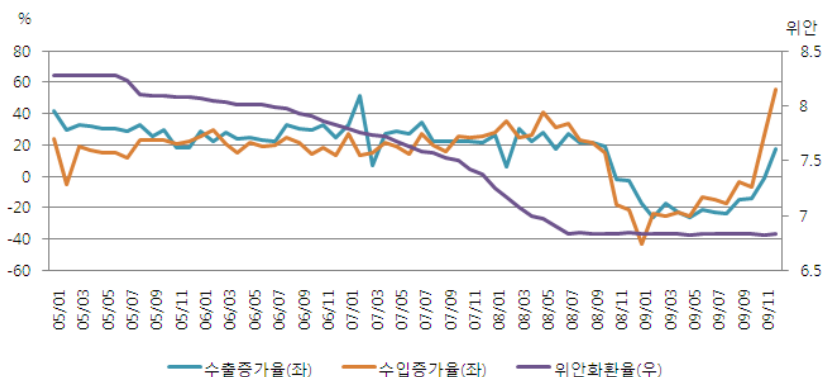
■ 그러나, 위안화 절상이 소폭이고 단계적으로 이루어질 가능성이 크기 때문에 중국의 수출감소는 크지 않을 전망

■ 중국 수출품 중 저가 소비재 비중이 많고 중국제품을 대체할 품질과 가격경쟁

력을 가진 제품이 많지 않아 수출감소 효과는 제한적

- 2005년 7월이후 2008년 10월 이전까지 위안화 환율은 약 21% 절상하였으나 중국의 수출은 지속적으로 증가

| 그림 4-1 | 위안화 환율과 중국의 수출입 증가율



2) 중국의 수입에 미치는 영향

■ 중국의 수입은 중간재와 소비재에 따라 상이하게 영향을 줄 것임

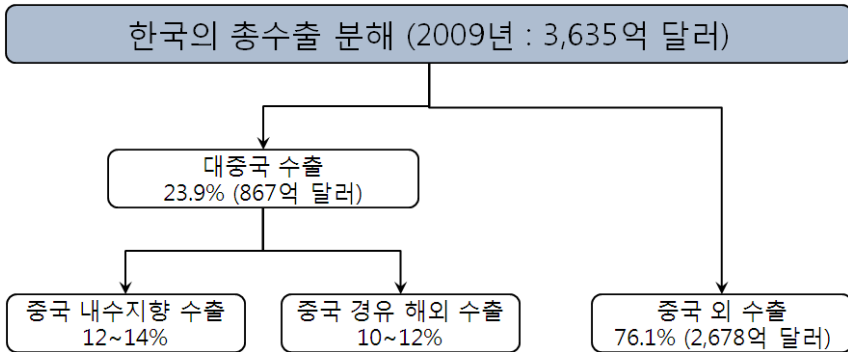
- 중간재의 경우, 수입가격의 하락으로 중국의 수입이 증가할 것으로 예상되나 그 효과는 수출감소로 인한 중간재 수입감소로 상쇄될 것으로 보임
- 그러나 소비재의 경우, 수입품에 대한 중국 소비자의 구매력 향상으로 수입수요가 증대할 것으로 보임
- 특히 중국 소비자의 소득향상으로 가전제품, 자동차, 핸드폰 등 내구소비재 및 IT제품 수입수요가 증가할 것으로 기대

2 우리의 수출입에 미치는 영향

■ 위안화 절상은 우리의 대세계 수출 및 대중국 수출입 모두에 직접적인 영향을 미칠 전망

- 중국은 우리나라의 최대 수출대상국으로 지난해 867억 달러를 수출, 우리나라 총 수출의 약 1/4을 차지
- 또한, 수입에 있어서도 우리나라 최대 수입국으로 지난해 542억 달러를 수입, 전체 수입의 16.8%를 차지
- 대세계 수출, 대중국 가공무역 수출, 중국 내수시장 수출에 대한 영향이 상이함

| 그림 4-2 | 한국의 총수출 분해도



자료 : 한국무역협회

1) 우리의 대세계 수출(중국 제외)에 미치는 영향

■ 위안화가 절상되면 우리 제품의 가격경쟁력이 회복될 수 있으나 절상 폭이 작을 것으로 예상되어 우리의 대세계 수출 확대 효과는 제한적일 것임

- 과거 위안화 절상(05~08)기에 중국의 대세계 수출 비중은 증가한 반면,

우리나라의 대세계 수출 비중은 오히려 하락

| 표 4-1 | 환율 변화에 따른 한·중 수출비중 변화

(단위 : %)

	2004	2005	2006	2007	2008	05~08	2009
		◀ 위안화 절상기 ▶					
위안/달러	8.2768	8.1922	7.9748	7.6098	6.9483	17.9%절상	6.8311
원/달러	1144.7	1024.3	955.5	929.2	1102.6		1276.4
원/위안	138.30	125.06	119.81	122.13	159.05		186.85
중국의 수출비중 (對한국제외)	6.23	7.01	7.73	8.40	8.62	1.61p 상승	9.39
한국의 수출비중 (對중국제외)	2.30	2.20	2.20	2.16	2.17	0.03p 하락	2.35

주 : 중국 위안화 환율제도 변경('05.7.21) 이후 위안화 환율은 3년간 약 21% 절상
자료 : 한국은행, Global Insight

그러나 한중간 경합의 정도 및 그 유형에 따라 품목별 구체적인 수출 확대 효과는 상이할 것으로 예상

- 위안화 절상으로 세계시장에서 경합이 높고 중국의 가격우위가 있는 품목(플라스틱, 비철금속, 섬유) 등에서 우리 제품의 대세계 수출 확대 효과가 기대됨
- 한국이 품질 우위를 나타내는 조선, LCD 등도 수출확대 기대

| 표 4-2 | 주요 품목의 한중간 경합도 및 경쟁구도

		경쟁구도	
		중국 우위(가격)	한국 우위(품질)
경합도	고	플라스틱, 비철금속, 섬유	조선, 통신기기, LCD
	저	의류, 고무, 컴퓨터	자동차, TV부품, 자동차 부품

자료 : 한국무역협회

2) 우리의 대중국 수출에 미치는 영향

- 위안화 절상으로 중국 내수지향수출은 증가할 것으로 예상되나 중국 경유 해외 수출(가공무역)의 감소로 상당부분 상쇄될 것임
- 위안화 절상으로 우리 수출제품의 가격경쟁력이 높아져서 중국 내수시장을 겨냥한 수출은 소폭 증가 예상
 - 디스플레이, 무선통신기기, 자동차 부품, 음향기기 등 소비재 중심으로 대중 수출이 증가할 가능성이 있으나, 대중 소비재 수출 비중이 6%에 불과하여 수출 확대 효과는 미미할 것으로 전망
 - 또한, 중국의 경우 대외의존도가 높기 때문에 위안화 절상에 따른 경기위축 효과가 소비확대 영향보다 클 가능성도 있음
- 위안화 절상으로 중국의 대세계 수출이 둔화되면 가공무역에 사용되는 우리의 원자재 및 자본재 수출이 감소될 전망
 - 우리 대중 수출 중 93% 이상이 원자재 및 자본재이고, 이 중 50% 가량이 가공무역용임
 - 중국의 대세계 수출과 우리나라의 대중국 자본재 수출간 상관관계수는 0.96으로 매우 높음
 - 따라서 중국의 대세계 수출 부진으로 생산이 위축될 경우 자본재를

- 중심으로 우리의 대중국 수출이 둔화될 가능성이 큼
- 위안화 절상은 특히 저임을 활용한 우회수출을 목적으로 중국에 진출한 우리 제조 수출기업의 경영에 직접적인 타격으로 작용할 전망

| 표 4-3 | 대중 수출 성질별 비중

(단위 : %)

	'05	'06	'07	'08	'09
원자재	39.8	40.8	38.8	40.8	36.6
자본재	52.4	51.7	54.7	52.6	57.2
소비재	7.7	7.4	6.5	6.7	6.2

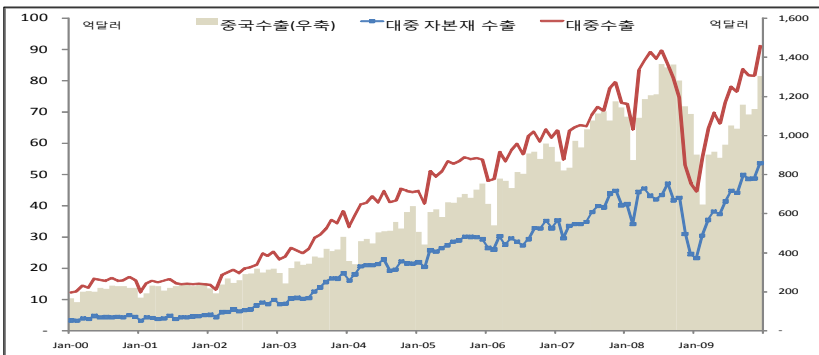
| 표 4-4 | 한중간 무역중 가공무역 비중

(단위 : %)

	'04	'05	'06	'07	'08
대한민국	50.7	53.0	51.2	50.5	49.0
대세계	47.6	48.5	47.2	45.4	41.4

자료 : 한국무역협회

| 그림 4-3 | 중국의 수출과 우리 대중수출의 상관관계



3) 우리의 대중국 수입에 미치는 영향

 위안화 절상으로 대중국 수입은 감소할 것으로 예상되나 그 효과는 제한적일 것임

- 대중국 수입품과 국내 제품간 가격 및 품질 격차가 크기 때문에 위안화 절상으로 수입가격이 다소 상승하더라도 국내 상품으로 대체되는 효과는 미미할 것으로 보임
 - 철강판, 정밀화학 원료, 석탄, 비금속 광물, 컴퓨터 등 원자재 및 자본재의 경우에는 위안화 절상이 우리 기업의 원가부담으로 전가될 수 있음
 - 어류, 목재류, 곡물 등 1차산품과 완구, 가방, 종이제품, 운동기구 등 경공업 위주의 소비제품의 가격 상승으로 가계지출 부담 우려
 - 위안화 절상은 중국인 관광객의 유입을 가속화하여 우리나라의 서비스 수지개선에는 도움이 될 전망

| 표 4-5 | 한중간 무역중 가공무역 비중

(단위 : %)

	2005	2006	2007	2008	2009
원자재	39.9	38.1	40.1	44.6	32.6
자본재	37.0	38.6	38.5	37.8	47.1
소비재	23.0	23.3	21.4	17.6	20.2
- 직접소비재	0.4	0.3	0.4	0.5	0.5
- 내구소비재	5.9	5.6	5.0	5.2	4.8
- 비내구소비재	1.4	1.4	1.2	1.0	0.9

자료 : 한국무역협회

제5장 전망 및 시사점

■ 최근 중국의 대내외 상황 및 경기회복에 따라 연내 위안화 절상은 불가피할 전망이나 우리 수출입 미치는 영향은 제한적

- 그러나 절상 시기, 속도 및 폭에 대해서는 의견의 차이가 있으며, 전례를 볼 때 올해 3/4분기 이후 3~5% 이내에서 점진적으로 절상될 것으로 예상
- 중국경유 해외수출(가공무역) 품목의 경우 위안화 절상시 대중국 수출 물량 감소 가능성에 대비할 필요가 있음
- 또한, 원부자재를 중국 수입에 의존하는 기업의 경우 위안화 절상시 원가상승에 대한 대책 마련이 요구됨

■ 향후 미중간 위안화 절상 논란 및 무역마찰이 악화 또는 되풀이될 가능성이 크므로 이에 대한 모니터링 및 기민한 대응체제를 갖출 필요가 있음

■ 위안화 절상은 중장기적으로 중국의 내수 의존도를 높이는 방향으로 구조조정이 진행됨을 의미하므로 우리 기업들의 중국 내수시장 진출을 강화해야할 것임

- IT제품, 가전제품, 자동차 등의 중국 내수시장 진출 및 확대 전략을 모색해야 할 것임
 - 특히 가공무역을 목적으로 중국에 진출한 우리 기업들은 위안화 절상으로 경영여건이 악화될 것에 대비하여 중국 내수시장 개척에 더 많은 노력이 요구됨
- 한중 FTA 추진 여부도 중국 내수시장진출 확대를 고려해야 함
 - 위안화절상을 활용한 중국 관광객 유치방안에 대해서도 적극적인 모색이 필요

- 이 경우 우리의 대중국 수출의존도가 높아져 우리 무역의 또 다른 리스크 요인으로 작용할 가능성이 있으므로 중국 이외의 신흥시장 개척에도 역점을 두어야 할 것임
- 미중간 갈등해소 여부는 11월 G20 정상회담 서울회의의 성과에도 영향을 미칠 것임

제 **3** 편

글로벌 곡물시장의 전망

이 영 일

농협사료 외자구매부장

제1장 곡물가격 변동요인

1 세계 곡물가격 변동흐름 개황

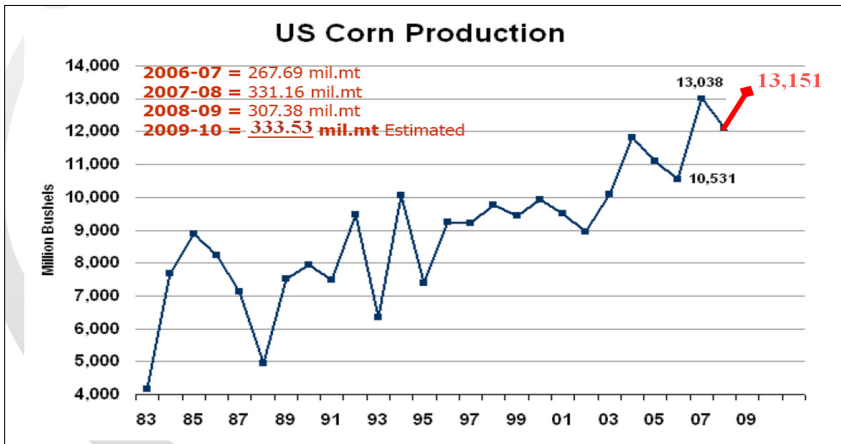
- 곡물시장은 주기적인 가격변동을 경험하고 있으며, 주로 공급측면의 문제가 주된 원인
- 2000년대 들어 경제성장에 따른 식용 및 산업용(주로 연료용) 수요증가가 가격급등의 새로운 요인으로 등장
- 최근 몇 년간은 달러화 유동성 확대와 상품선물 투기수요 급증 및 해상운임 급등이 곡물가격 상승세 주도

2 곡물가격 변동의 전통적 요인 : 펀더멘털(Fundamental)

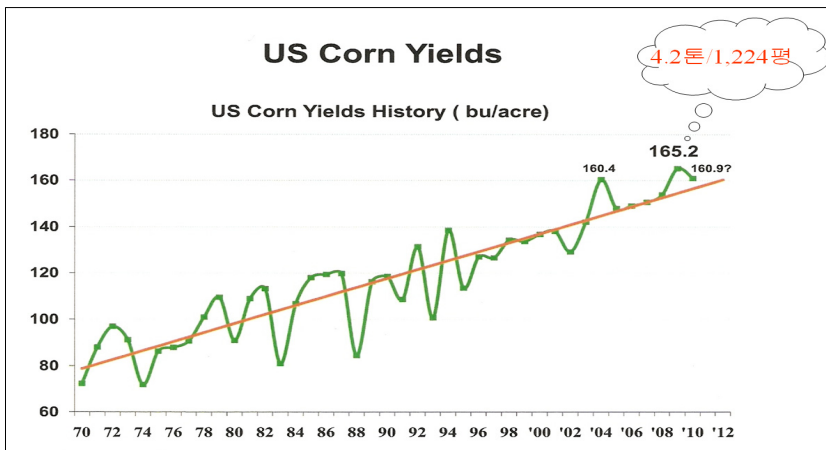
1) 공급과 수요(Supply & Demand)

- 세계 주요곡물 생산량은 관개시설(Irrigation)개량과 생명공학(Bio-technology) 기술의 발달 덕택에 꾸준한 증가세 시현
 - 세계 곡물창고인 미국Corn-belt 등이 옥수수 생산은 지난 '83년이래 최근까지 30년간 3배 이상 증가
 - 엘리뇨와 같은 극단적인 이상기후를 제외한 통상적인 가뭄, 홍수 및 병충해에 대한 내저항성 GMO종자 보급으로 단위당 수율(Yield)도 '70년 에이커당 65부셀에서 '09년 165부셀로 2.5배 개선

| 그림 1-1 | 미국 옥수수 생산 추이



| 그림 1-2 | 미국 옥수수 수율(Yield) 추이



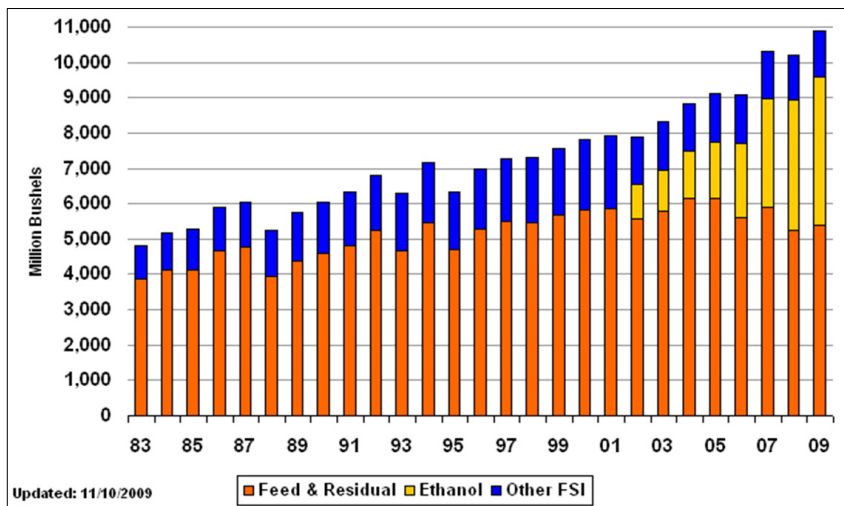
세계경제의 지속 성장과 산업용(주로 연료용) 곡물시장의 확대에 따라 곡물 수요도 지속적인 증가추세를 이어가고 있음.

- 고밀도 인구대국인 중국과 인도의 곡물수요(특히, 동물성 단백질 수요 증가에

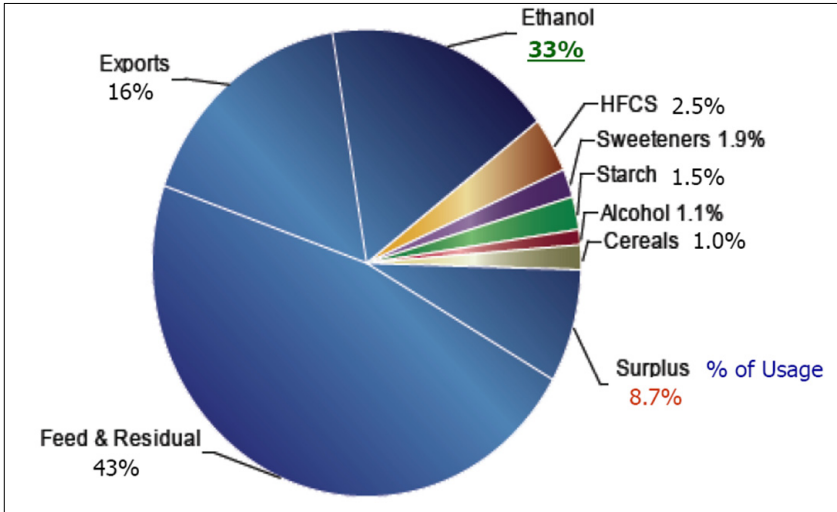
따른 사료용 수요) 지속적 증가

- 미국내 옥수수 생산량의 약1/3이 연료용 에타놀 생산에 사용되는 등 산업용 수요도 대폭 증가

| 그림 1-3 | 미국의 옥수수 사용량 추이



| 그림 1-4 | 미국의 옥수수 용도별 사용 비율



자료 : USDA, ERS ; Feed outlook

3 최근 곡물가격 변동 요인 : 금융시장, 해상운임

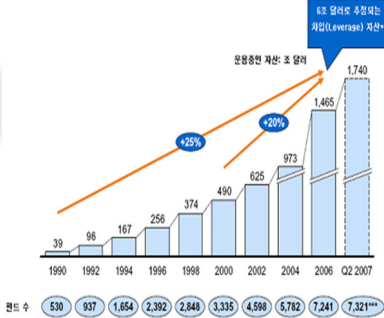
1) 세계경제 및 금융시장과 연동화(Coupling)

세계경제 상황 및 금융시장에서 유동자금이 투기성 자금으로 전환되어 상품시장에 유입되며 곡물선물가격 상승 견인

- 달러화 과잉유동성에 따른 투기적 거래와 인플레이션 헤지용 투자자금의 상품시장 대거 유입
- 곡물선물 거래중 90%이상이 실제 곡물인수 외의 투기 또는 헤지용 거래로 추정

◆ 투기자금 증가 → ◆ 상품가격 상승

지난 10여 년간 고속 성장한 헤지펀드의 자산규모 추이

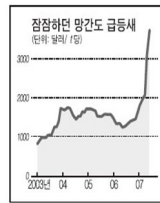
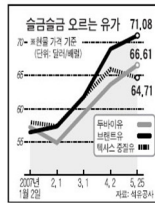
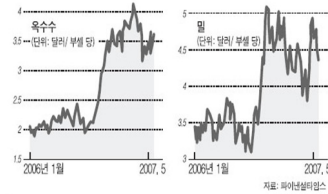


* Excluding assets of fund-of-hedge funds (FoHF).

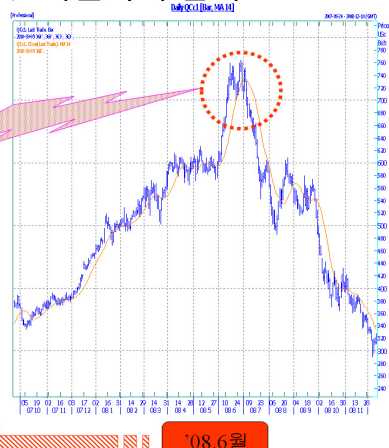
** On- and off-balance sheet leverage.

*** As of Q1 2007.

Source: Hedge Fund Research, McKinsey Global Institute analysis



◆ 금융위기 발생 → ◆ 곡물가격 급락

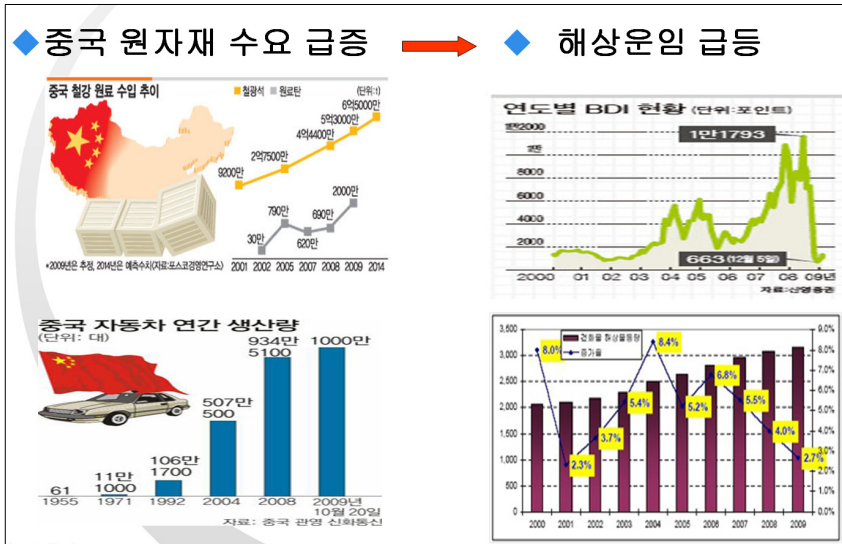


2) 해운시장의 불안정성(Volatility) 증대

■ 세계 원자재 시장 블랙홀인 중국의 벌크화물 수입 증가로 벌크 해운임 급등

- '02년 이전까지 C&F 가격의 15%내외이던 해운임 비중이 '08년에는 40% 수준까지 급등하며 곡물구매 계약가격 상승 견인
- 세계 경제성장에 따른 건설, 자동차 등의 철강수요와 이에 따른 철광석과 석탄 등 건화물의 견조한 수요증가 전망으로 상대적으로 Dirty Cargo인 곡물 C&F가격 상승에 일조

| 그림 1-7 | 중국의 원자재 수요와 해운임 급등



제2장 2010년 곡물시황 관전 포인트(View Point)

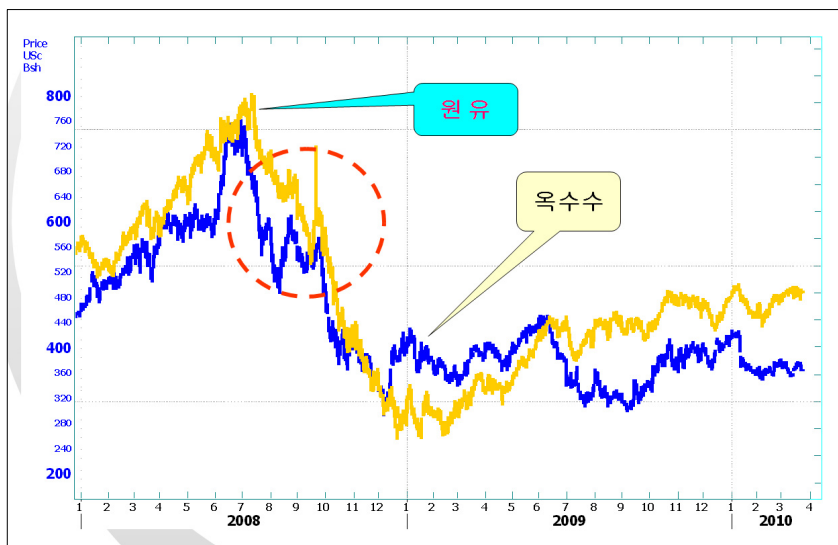
1 2008년 금융위기 이후 세계금융시장 안정화

1) 금융위기로 투기적 거래 감소

미국 서브프라임모기지(Sub-prime Mortgage) 사태이후 투기적 상품선물 거래의 위험성과 부작용 목격

- 곡물시장의 경우 단기투기자금의 급속한 이탈(Liquidation)로 단기간 급락하며 Buyer와 Seller 모두에 경각심

| 그림 2-1 | 2008년 금융위기 전후 투기 상품가격 변동 추이

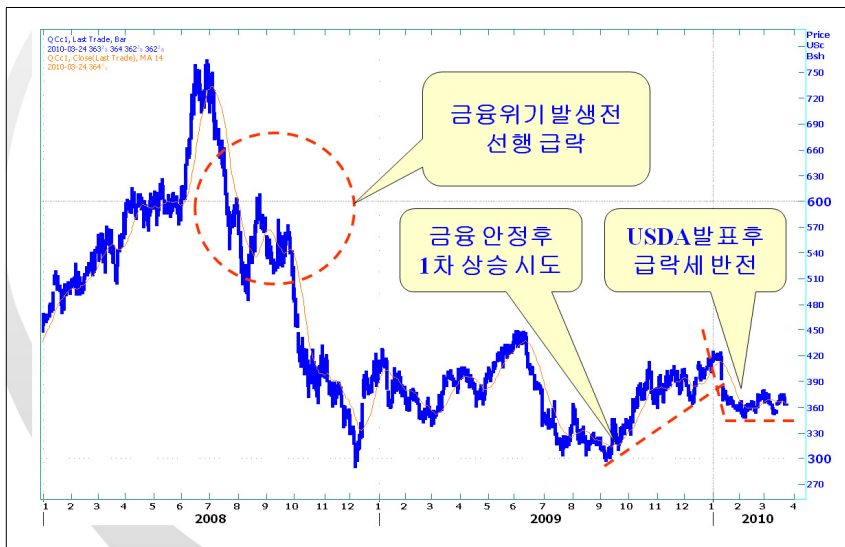


2) 전통적 수요·공급 시장으로 회귀

■ 곡물시장 투기적 거래비중의 감소로 펀더멘탈에 입각한 시장분석 기능 중요성 증대

- 곡물선물시장(CME/CBOT)에서 투자은행(I.B)들의 단기자금을 이용한 투기적 곡물투자 영향력 축소
- 최근 곡물가격은 미국 폭설에도 불구하고 이상적인 남미작황 등 공급 측면에서 안정적 전망

| 그림 2-2 | 2008년 이후 옥수수 선물가격 변동



2 세계경제의 불안정성 상존

1) 과도한 달러 유동성과 출구전략 지체의 불안감

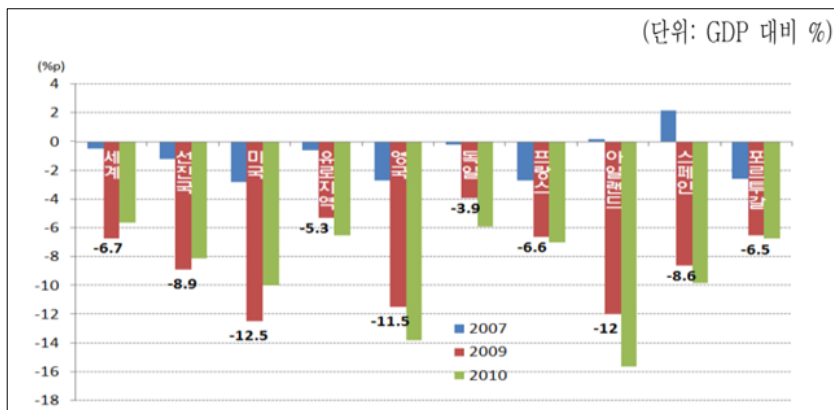
기축통화인 달러의 과잉공급과 이로 인한 금융위기 재연가능성

- 버냉키 미연준위(FRB) 의장의 저금리 정책기조에 따른 과잉유동성과 기축통화 가치 저하의 영향 (현재 그리스 사태에도 불구하고)
- 미국을 비롯한 주요 선진국의 과도한 적자재정을 통한 착시효과와 대중요법 부작용의 동시타격(T.O.T)시 곡물가격 급락상황 도래

2) 세계경기에 대한 시각

미국과 주요국의 재정적자 추이로 볼 때, 현재의 그리스발 사태의 확산가능성 배제 못함

| 그림 2-3 | 주요 선진국의 재정적자 추이



자료 : IMF, The State of Public Finances Cross-Country Fiscal, 2009. 11.

3) 후보계획에 의한 대비

세계경기상황 변동국면 진입시 상황별 시나리오에 의한 대비

- 후보계획(Plan-B)의 마련과 선제적 대응

| 그림 2-4 | Plan-B 및 구매대응

상황 I : 유럽사태 확산

○ 달러화 강세 지속에 따른 곡물시장 투자자금 이탈

○ 세계 경기침체 국면 재진입

☞ 원료 : 곡물선물운용 최소화 및 필요시 **Liquidation**

☞ 결제 : 달러화 강세에 따른 **At sight** 확대, **Usance** 축소

상황 II : Double-Dip 상황

○ 각국 이자율 인상 및 자산Bubble 붕괴

○ 경기회복세 둔화 및 곡물수요 감소

☞ 근월도 원료외 수입원료 구매 중단 및 시황관망

☞ 결제 : 적극적 환리스크 관리

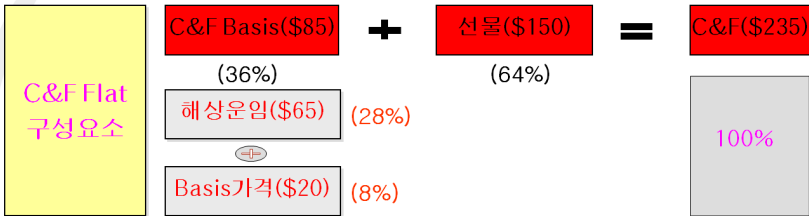
제3장 Flat계약과 Basis계약

1 C&F Flat계약의 구성요소

C&F Flat계약은 해상운임 가격과 Basis가격을 합친 C&F Basis에 선물가격을 합친 가격을 말함

- C&F Flat Price = C&F Basis(해상운임 + Basis) + 선물가격

| 그림 3-1 | C&F Flat 가격 구성



○ 선물(Futures) : 국제 현물가격 기준으로서 CBOT상장 거래가격

- 실수요 거래보다 투기적 거래비중 증가로 등락폭 확대추세

○ 해상운임(Freight) : 선적항에서 도착항까지 Bulk운임.

- 운송물동량 증감 및 선박수급 균형에 따라 과거대비 등락폭 확대추세

○ Basis : 현물가격과 선물가격의 차이 (규격, 지역, 시기에 인도 조건)

- 구성요소 : 내륙운송료, 창고료, 보험료, 취급수수료, 품질 등

2 Flat계약과 Basis선물계약 장단점 비교

- Flat계약은 완제품 구매가격이며, Basis선물가격은 요소별 분할 구매를 통해 구매자가 최종 Pricing

| 그림 3-2 | Flat Vs Basis 비교

Flat 계약

- 선물, 베이스스, 해상운임 동시 일괄구매(C&F Flat 계약)
- 장 점 : 도착도 구매로서 간편하고 매도자가 모든 책임부담
- 단 점 : 가격급락 Risk에 노출, 가격조정 불가 등

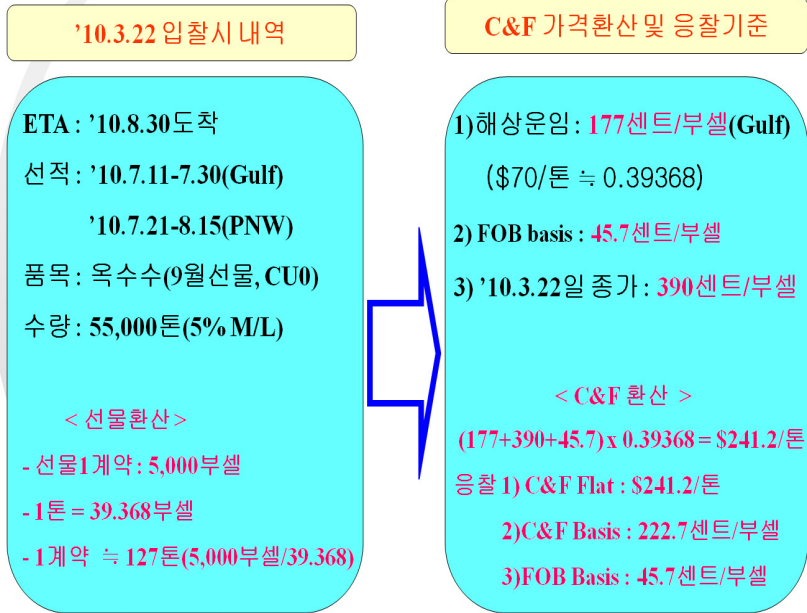
Basis선물 계약

- 구성요소별 분할구매 통해 가격 변동 Risk 회피(Basis선물계약)
- 장 점 : 시황분석을 통해 구성요소별 최적구매 및 가격조정 가능
- 단 점 : 계약방법의 복잡성, Night근무로 스트레스 증가 등

3 Basis가격 예시

실무상 Basis입찰시 응찰가격 산정 예시 : 아래 그림 참조

| 그림 3-3 | Basis 응찰가격 산정 예시



제4장 최근 곡물시황 및 구매방향

1 주요 곡물수급 추정

세계 총곡물 공급 및 소비는 지속적 증가 예상

- ‘10.3.10 미농무성 발표 수급자료상 소맥재고의 대폭 증가와 더불어 총 곡물 재고량 증가 예상

| 표 4-1 | USDA세계 곡물수급 추정

◆ 생산 및 소비 점진적 증가 예상

(단위 : 백만톤)

구 분		‘07/08	‘08/09	‘09/10 (예상)	비 고
총 곡물	공급량	2,467	2,600	2,666	지속적 증가
	소비량	2,101	2,152	2,193	"
	재고량	365	447	473	"
소 맥	공급량	740	806	844	증 가
	소비량	617	640	647	"
	재고량	123	166	197	대폭 증가
조 곡 (옥수수 포함)	공급량	1,217	1,265	1,291	옥수수 증가
	소비량	1,056	1,075	1,106	옥수수 증가
	재고량	161	191	185	
쌀	공급량	509	528	532	
	소비량	428	437	441	
	재고량	81	91	91	

(자료 : USDA, 10.03.10)

| 표 4-2 | 옥수수 수급추정(세계 및 미국)

(단위:백만톤)

	World Corn				미 국			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	109	129	146	17	33	41	43	1
생산	792	795	804	9	331	307	334	26
수입	98	82	83		1	0	0	
공급계	1,000	1,006	1,033	27	365	349	376	27
국내사용	772	777	810	33	262	259	282	23
(사료용	497	480	494	14	150	133	141	8
(산업용 외	275	297	316	19	111	126	141	15
수출	99	84	85	2	62	47	48	1
기말재고	129	146	140	-6	41	43	46	3
재고율	16.8%	18.8%	17.3%	-1.5%	12.8%	13.9%	13.8%	-0.1%

| 표 4-3 | 옥수수 수급추정(중국 및 유럽)

(단위:백만톤)

옥수수	중 국				유 럽			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	37	39	53	14	7	4	6	2
생산	152	166	155	-11	48	63	56	-7
수입	0	0	0	0	14	3	3	0
공급계	189	205	208	3	69	70	64	-5
국내사용	149	152	159	7	64	62	60	-2
(사료용	105	110	116	6	51	48	45	-3
(산업용 외	44	42	43	1	13	15	15	1
수출	1	0	1	0	1	2	2	0
기말재고	39	53	49	-4	4	6	3	-3
재고율	26.3%	34.9%	30.6%	-4.4%	6.8%	9.5%	4.6%	-4.9%

| 표 4-4 | 소맥 수급추정(세계 및 미국)

(단위:백만톤)

	World Wheat				미 국			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	130	123	166	42	12	8	18	10
생산	610	683	678	-5	56	68	60	-8
수입	113	136	124	-12	3	3	3	0
* 공급계	854	942	968	26	71	80	81	2
국내사용	617	640	647	6	29	34	32	-2
(사료용	96	113	112	0	0	7	5	-2
수출	117	143	125	-18	34	28	23	-5
* 사용계	734	783	772	-11	63	62	55	-7
기말재고	123	166	197	31	8	18	27	8
재고율	20.0%	25.9%	30.4%	4.6%	13.3%	29.5%	48.6%	19.1%

| 표 4-5 | 소맥 수급추정(EU 및 FSU)

(단위:백만톤)

소 맥	EU-27				FSU-12			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	14	12	18	6	11	13	20	8
생산	120	151	138	-13	93	116	114	-2
수입	7	8	7	-1	6	7	6	-1
* 공급계	141	171	163	-8	110	135	140	5
국내사용	117	128	127	-1	75	77	79	3
(사료용	52	61	59	-2	24	25	26	2
수출	12	25	19	-6	22	38	35	-3
* 사용계	129	153	146	-7	97	114	115	0
기말재고	12	18	17	-1	13	20	25	5
재고율	9.6%	12.0%	11.6%	-0.4%	13.0%	17.8%	22.0%	4.2%

| 표 4-6 | 대두 수급추정(세계 및 미국)

(단위:백만톤)

	World Soybean				미 국			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	63	53	42	-11	16	6	4	-2
생산	221	211	256	45	73	81	91	11
수입	78	77	80	3	0	0	0	0
* 공급계	362	341	378	37	89	87	96	9
국내사용	230	222	236	14	52	48	52	4
(가공	202	194	205	11	49	45	47	2
수출	80	77	81	4	32	35	39	4
* 사용계	309	299	317	18	83	83	90	7
기말재고	53	42	61	19	6	4	5	1
재고율	23.1%	18.9%	25.7%	6.8%	6.7%	4.5%	5.7%	1.2%

| 표 4-7 | 대두 수급추정(중국, 브라질, 아르헨티나)

(단위:백만톤)

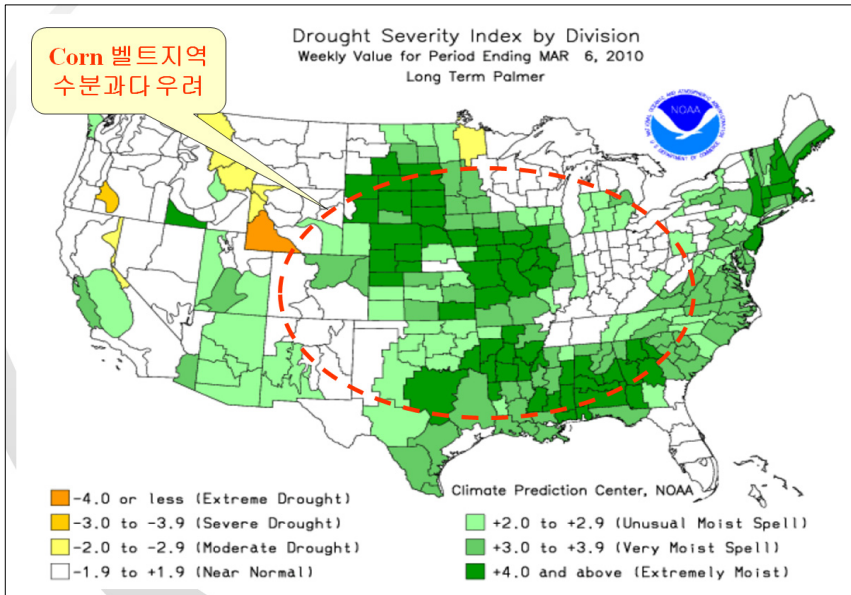
대 두	중 국				브라질				아르헨티나			
	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비	'07/08	'08/09	'09/10	전년비
기초재고	3	4	9	5	18	19	11	-8	23	22	17	-5
생산	14	16	15	-1	61	57	67	10	46	32	53	21
수입	38	41	43	1	0	0	0	0	3	1	-	-1
* 공급계	55	61	66	5	79	76	78	2	72	55	70	15
국내사용	50	51	56	4	35	35	35	0	36	33	38	5
(가공	40	41	45	4	32	33	32	-1	35	31	36	5
수출	0	0	0		25	30	26	-4	14	6	7	1
* 사용계	50	52	56	4	60	65	61	-5	50	38	45	6
기말재고	4	9	10	1	19	11	17	7	22	17	25	8
재고율	8.5%	17.5%	17.8%	0.3%	31.3%	16.1%	28.3%	12.2%	43.5%	43.2%	56.0%	12.7%

2 2010년도 기상상황

■ 주요 작황지인 미국 Corn-belt지역 초기 기상전망시 부정적 의견대두

- 기상예보상 '09년말 폭설로 인해 과도한 토양수분(Soil Moisture) 문제 제기
- 현지 농부들의 의견은 심각한 수준은 아니며 특별한 기상이변 없는 한 정상 파종 예상

| 그림 4-1 | 2010년 3월 미국기상 자료



3 곡종별 기술적 분석 및 전망

1) 옥수수

■ 펀더멘털 분석상 안정적 전망이 우세한 가운데 335~385센트/부셀(근월물 기준) Box권에서 횡보.

- 남미의 작황호조와 수출물량(브라질 800만톤, 아르헨티나 1,200만톤) 출회로 옥수수 선물 안정세 유지
- 4월 본격적 Weather Market진입시 소폭 반등 가능성 배제 못함
- 금년의 옥수수 가격은 기상이변과 국제금융시장 안정화 여부에 따라 움직일 것으로 전망

| 그림 4-2 | 옥수수 선물가격 변동 추이



2) 소 맥

■ 풍부한 재고를 바탕으로 지속적인 가격안정 예상

- 주요 소맥 생산국의 건조한 재고와 동유럽산 수출소맥의 지속적 출회로 안정세 전망
- 선물가격은 470~515센트/부셸(근월물 기준) 수준에서 안정을 예상하나 과도한 하락에 따른 기술적 반등 가능성 상존

| 그림 4-3 | 소맥 선물가격 변동 추이



3) 대 두

연간 4,000만톤이 넘는 중국의 수입물량에도 안정적인 가격 유지

- '10년도 남미의 대두작황 호조로 대두 선물가격은 하향 안정세 시현
- 기술적 분석상 900~950센트/부셀(근월물 기준) 수준에서 안정예상

| 그림 4-4 | 대두 선물가격 변동 추이



4 구매방향

강화된 시황분석을 기초로 Basis선물비중 확대 및 선제적 대응능력 제고

- 연간 2회 작황지 조사(파종기, 수확기)를 통해 현장 시황조사
- 세계경제동향 급변시 후보계획(Plan-B)에 의거 선제대응



www.kmi.re.kr



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

서울시 마포구 상암동 1652
Tel. (02)2105-2780 Fax. (02)2105-2839