

제 3 편

중단기 해운시장 수급동향과 전망

한국해양수산개발원 해운시장분석센터

김 우 호
김 태 일
고 병 욱
김 지 만
최 상 희

제1장 최근 세계경제 여건과 해운시황

1 세계경제 여건

1) 하반기 세계경제 회복세 확대

상반기의 일시적 성장 둔화를 극복하고 하반기 이후 회복세 확대 전망

- 상반기에는 중동·북아프리카지역의 정정 불안, 고유가, 일본 대지진 등 불안 요인이 지속되면서 세계경기 회복의 하방위험을 증가시킴
 - IMF는 미국과 일본 경제의 올해 전망을 종전보다 각각 0.3%p, 2.1%p 하향 조정한 2.5%와 -0.7%로 전망했으며, 유럽경제에 대해서는 재정 위기 해소에 대한 기대감으로 '11년 2.0%, '12년 1.7%로 종전 대비 각각 0.4%p와 0.1%p 상향 조정함
 - 선진국 경제의 불안요인에도 불구하고 개도국과 유럽경제의 회복으로 세계경제 성장률은 0.1%p 감소한 4.3%로 전망했음
- 하반기에는 상품가격 상승세의 둔화, 글로벌 공급망의 회복 등 부정적 영향이 완화되면서 회복세가 강화될 전망¹⁾
 - 최근 OECD는 1분기에 발생한 세계경제 회복 위험요인에도 불구하고 '11년 이후 세계경제 성장률을 '10년 11월과 동일 수준으로 전망
 - '11년과 '12년에 각각 4.2%, 4.6%로 회복세가 강화될 것으로 전망했으며, 일본은 2.6%p 하향 조정한 반면 미국은 0.4%p 상향 조정함
- 선진국 경제는 '11년 하반기 이후 회복세 확대 전망
 - IMF는 선진국의 '11년 성장률을 2.2%로 종전보다 0.2%p 하향 조정한 반면, '12년에는 2.6%의 성장세를 보일 것으로 전망

1) 기획재정부, OECD Economic Outlook 설명자료, 2011.5.25

- 신흥국은 2011년에는 견고한 성장세를 유지할 것으로 예상되나 지속적인 성장에는 한계
 - '12년 신흥개도국의 성장률은 6.4%로 종전 보다 0.1%p 하향 조정
 - 중국 경제는 정책당국이 12.5계획('11-'15)에서 설정한 목표 성장률인 7.0% 보다 높은 9.6%로 예상. '12년 9.5% 예상
 - 인도는 종전과 동일하게 '11년 8.2%, '12년 7.8%의 성장세로 전망
 - 브라질은 '11년 4.1%, '12년 3.6%로 각각 종전대비 0.4%p, 0.5%p 하향 조정함

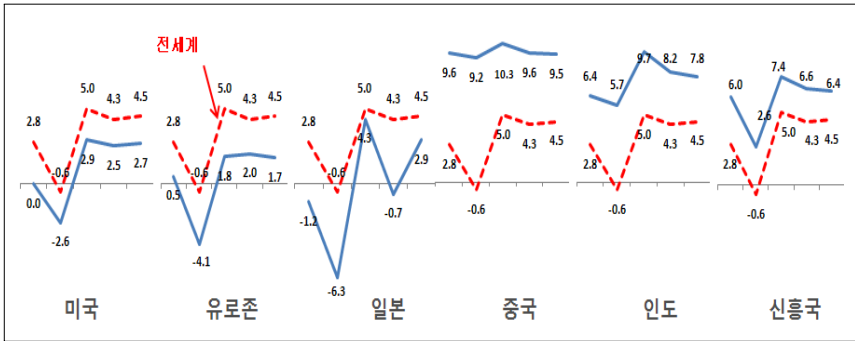
| 표 1-1 | IMF의 주요국 경제성장률 전망

(단위: %, %p)

구 분	2010 (실적치)	2011년			2012년		
		11.4월	11.6월	조정폭	11.4월	11.6월	조정폭
세 계	5.1	4.4	4.3	△0.1	4.5	4.5	-
선진국 (소비자물가)	3.0 (1.6)	2.4 (2.2)	2.2 (2.6)	△0.2 (0.4)	2.6 (1.7)	2.6 (1.7)	- (-)
미 국	2.9	2.8	2.5	△0.3	2.9	2.7	△0.2
유로지역	1.8	1.6	2.0	0.4	1.6	1.7	0.1
독 일	3.5	2.5	3.2	0.7	2.1	2.0	△0.1
프랑스	1.4	1.6	2.1	0.5	1.8	1.9	0.1
이탈리아	1.3	1.1	1.0	△0.1	1.3	1.3	-
스페인	△0.1	0.8	0.8	-	1.6	1.6	-
일 본	4.0	1.4	△0.7	△2.1	2.1	2.9	0.8
영 국	1.3	1.7	1.5	△0.2	2.3	2.3	-
캐나다	3.2	2.8	2.9	0.1	2.6	2.6	-
신흥개도국 (소비자물가)	7.4 (6.1)	6.5 (6.9)	6.6 (6.9)	0.1 (-)	6.5 (5.3)	6.4 (5.6)	△0.1 (0.3)
브라질	7.5	4.5	4.1	△0.4	4.1	3.6	△0.5
러시아	4.0	4.8	4.8	-	4.5	4.5	-
인 도	10.4	8.2	8.2	-	7.8	7.8	-
중 국	10.3	9.6	9.6	-	9.5	9.5	-
멕시코	5.5	4.6	4.7	0.1	4.0	4.0	-

자료 : IMF 및 기획재정부

| 그림 1-1 | 주요국 경제 성장률 추이와 전망



자료 : IMF, WEO 2011.6

주 : 2008년부터 2012년까지의 기간임

| 표 1-2 | OECD의 주요국 경제성장률 전망

(단위: %, %p)

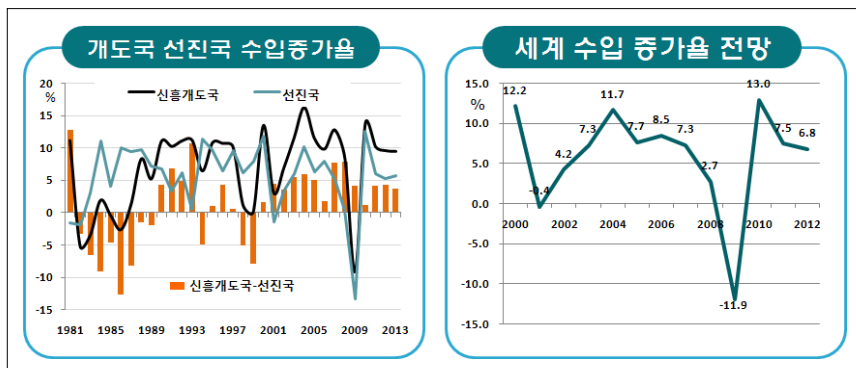
구 분	2011년			2012년		
	10,11월	11,5월	조정폭	10,11월	11,5월	조정폭
세 계	4.2	4.2	—	4.6	4.6	—
OECD	2.3	2.3	—	2.8	2.8	—
미 국	2.2	2.6	0.4	3.1	3.1	—
유로지역	1.7	2.0	0.3	2.0	2.0	—
독 일	2.5	3.4	0.9	2.2	2.5	0.3
프랑스	1.6	2.2	0.6	2.0	2.1	0.1
이탈리아	1.3	1.1	△0.2	1.6	1.6	—
일 본	1.7	△0.9	△2.6	1.3	2.2	0.9
영 국	1.7	1.4	△0.3	2.0	1.8	△0.2
한 국	4.3	4.6	0.3	4.8	4.5	0.3
캐나다	2.3	3.0	0.7	3.0	2.8	△0.2
브라질	4.3	4.1	△0.2	5.0	4.5	△0.5
러시아	4.2	4.9	0.7	4.5	4.5	—
인 도	8.0	8.5	0.3	8.5	8.6	0.1
중 국	9.7	9.0	△0.7	9.7	9.2	△0.5

자료 : OECD 및 기획재정부

■ 세계 무역은 종전 예상보다 빠른 7.5%의 성장세 예상

- 1분기 기상이변, 중동사태, 고유가, 글로벌 공급망 차질, 재정 및 금융불안 등의 요인에도 신흥개도국의 수입증가세로 빠른 회복 예상
 - 최근 IMF는 올해 세계 수입증가율을 '10년 10월 전망보다 0.5%p 높은 7.5%로 전망
 - '12년에는 올해보다 성장세가 다소 둔화된 6.8%의 수입증가율 전망
- 신흥개도국은 2000년 이후 선진국의 수입증가율을 앞섰으며 '11년 이후 당분간 지속될 전망
 - 선진국은 높은 실업률, 주택가격 회복 지연 등으로 수입 수요가 큰 폭으로 확대되기 어려울 전망
 - OECD 국가의 실업률은 '10년 8.3%에서 '11년 7.9%, '12년 7.4%로 점차 개선될 것으로 보이나 여전히 금융위기 이전 수준을 상회할 것으로 전망되고 있음
 - 신흥국 수입증가율은 '11년 10.2%, '12년 9.6%로 예상되는 반면, 선진국은 그 보다 낮은 5.2~6.0% 정도 수준으로 예상됨

| 그림 1-2 | 세계 무역 증가 추이 및 전망



주 : IMF, WEO 2011.4

| 표 1-3 | 세계 수입증가 추이 및 전망

단위 : %

구 분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
세계 수입증가율	8.5	7.3	2.7	-11.9	13.0	7.5	6.8
선진국(A)	8.0	5.1	0.3	-13.3	12.6	6.0	5.2
신흥개도국(B)	9.8	12.8	8.2	-9.2	13.8	10.2	9.6
(B-A)	1.8	7.7	8.0	4.1	1.2	4.2	4.3

자료 : IMF, WEO 2010.10 및 2011.4

2) 주요경제권 전망과 주요 이슈

■ 상반기 주요국 경제는 중동사태, 일본 대지진, 신흥국 긴축 등으로 성장세 둔화 양상²⁾

- 미국은 1분기 성장률이 1.9%로 지난 해 4분기(3.1%)에서 크게 둔화되고 2분기까지 이어지면서 소프트 패치(Soft Patch) 국면³⁾ 전개
 - 최근 고용지표 및 기업활동, 주택경기 등 제반 경제지표가 악화되며 경기 둔화 우려 확산
 - 소위 ‘소프트 패치’의 장기화 우려로 더블딥에 빠질 것이라는 의견도 힘을 얻고 있음. 유럽 재정위기, 중동지역 정정불안, 재정상화 악화 등은 이러한 주장을 뒷받침하고 있음
 - 그러나 상반기 미국 경제의 위축은 고유가와 일본 부품공급 차질과 같은 외생적 충격의 일과성 요인에 따른 것으로 보여, 지난 해 2분기의 추세적 경기침체 위험과는 다른 모습으로 판단됨⁴⁾

2) 국제금융센터, “2011년 하반기 세계경제 주요 이슈 및 시사점” 대외경제장관회의의 보고 안건, 2011.6.24에서 발췌 정리, 인터넷 구글 검색(2011.6.26)

3) 소프트 패치란 용어는 2002년 말 미국 연방제도이사회(FRB) 그린스펀 의장이 당시 미국 경제의 상황을 골프장의 라지패치(large patch)에 빗대어 소프트 패치란 신조어를 만들어 진단하면서 처음 사용됨. 즉, 라지패치에 해당할 정도의 위험한 상황은 아니지만 경기가 시원하게 회복되지 못함을 모습을 가르킴. 박용하. ‘미국경제’ 소프트패치‘위에서 치는 골프샷’, 조선닷컴, 2011.6.24

- 하반기 미국경제는 산업생산의 회복과 소비심리의 회복으로 연 3% 이상의 성장률을 보일 전망. 주요 투자은행은 2분기 미국 경제성장률을 전기 대비 연율 기준으로 2.0~3.0% 정도로 예상, 1분기 실적 1.9%에 비해 회복세 유지, 하반기는 3.0~4.2% 정도로 전망, '12년은 연간 2.5~3.4% 수준으로 전망
- 그러나 유럽 재정위기와 같은 글로벌 신용위기 확산 문제가 재발되는 경우, 미국의 주택시장 문제, 높은 실업률, 재정여력의 한계 등의 내부적 문제들과 겹쳐 미국경제는 어려운 상황에 처할 가능성도 제기되고 있음⁵⁾
- 유럽, 더디고 불균형적인 회복세를 보이며 재정위기는 심화 양상
 - 올 초 견조한 회복세를 보였지만 여전히 부진한 모습임
 - 독일을 비롯한 북유럽 국가들은 상대적으로 양호한 성장세를 시현한 반면 남유럽 국가들의 회복이 특히 부진
 - 견조한 수출과 실업률 하락, 기업투자 확대 등을 바탕으로 성장 시현
 - 그러나 그리스와 아일랜드, 포르투갈에 이르는 구제금융에도 불구하고 위기가 진화되지 못하고 그리스에서 우려가 재발됨
 - 긴축 강화에 의한 성장 둔화로 세입이 급감하며 재정목표를 달성하지 못해, '12년 이후 중장기 국채 발행 재개가 사실상 불가능하게 됨
 - 2차 구제안이 논의되어 합의된다고 하더라도 재발 가능성이 있으며, 또한 여타 남유럽 국가 및 재정이 취약한 유럽 중심국으로 위기가 확산될 가능성도 있음
 - 남유럽 국가에서 시작된 재정위기 문제가 재부각되는 경우 벨기에, 이탈리아와 같은 상대적인 재정 취약한 국가에 대한 불안도 상존

4) 이상재·이지형, '2분기 미국경제 소프트웨어 국면, 그 특징과 시사점', 현대증권, 2011.5.25

5) 누리엘 루비니 교수는 이러한 상황이 오는 경우 미국으로부터 퍼펙트 스톰(perfect storm)이 불어닥칠 수 있음을 경고하고 있으며, 데이빗 로젠버그는 내년 미국경제의 침체가능성은 99%라고 할 정도로 미국경제가 심각하다고 지적한 바 있음

- 중국, 경기 과열 우려는 다소 완화되었으나 여전히 가능성은 있으며, 연착륙 시나리오에도 불구하고 경착륙 가능성도 제기
 - 1분기 성장률 9.7%로 '10년 성장률 10.3%보다는 둔화 그러나 예상치인 9.0%를 크게 상회, 수출 및 소매판매 증가세 둔화에도 고정자산 투자가 32.5%로 지난 해 24.4% 대비 급증한데 따른 것임
 - 소비자 물가는 식료품 가격불안, 원자재가격 상승으로 32개월 만에 최고치인 5.4% 상승, 생산자 물가도 30개월 만에 최고치인 7.3% 상승
 - 물가상승을 억제하기 위해 인민은행은 올들어 6번째 기준을 인상을 단행하여 대형은행은 사상최고치인 21.5%, 중소형은행은 평균 19.5%로 인상⁶⁾
 - 2분기 들어 고정자산 투자는 지속되나 여타 산업생산 증가율, 소매판매 증가율, 구매자관리지수 등 주요 경제지표는 완만한 둔화세를 나타내 하반기 긴축 강도는 완화될 전망
 - 하반기 소비자 물가의 안정화, 미국 경제의 회복에 따른 견조한 수준의 대외수요 지속 등으로 중국경제의 연착륙 가능성
 - 하지만 통화긴축에 따른 민간부문 위축, 미국, 유럽 경제의 불확실성, 주택가격 거품과 신용대출 급증에 따른 은행위기 점증⁷⁾ 등으로 경착륙에 대한 경고 제기
- 일본, 대지진 영향으로 상반기까지 마이너스 성장 예상, 하반기 플러스 성장으로 전환 예상
 - 금년 1분기 성장률이 전분기 대비 -0.9%(연율 -3.7%)를 기록, 2분기 연속 마이너스 성장

6) 이치훈, 중, 기준율 인상. 하반기 긴축강도 완화 가능성 증대, KCIF 이슈브리핑, 2011.6.14

7) 최근 중국 정부는 은행권에 부동산 가격이 종전의 30%에서 최대 50%까지 떨어질 경우를 가정한 스트레스테스트를 실시할 것을 요청한 바 있음. 올해 부동산 가격 낙폭이 20~30%로 예상하고 있는 상황에서 이러한 요청이 나온 것은 은행권의 부동산 대출 리스크가 예상보다 클 수 있음을 전제할 것으로 판단되며 이로 인해 경착륙의 가능성이 있기 때문임. 중앙일보, 인터넷 뉴스, 2011.4.24

- 3.11 발생한 지진의 영향은 20여일 정도만 1분기 실적에 포함됐음에도 큰 폭의 하락세 기록. 소비 및 투자 심리 위축, 수출부진이 직접적인 영향을 미침
- 하반기 플러스 성장은 전력공급 정상화 및 공급망 회복 여부가 관건임. 2분기는 공급망 훼손에 따른 생산 감소가 경제성장률 하방 압력 요인으로 작용할 전망
- 전력공급이 정상화⁸⁾되고 지진 복구 투자가 본격적으로 재개되는 3분기 이후 본격적인 경제 회복이 시현될 전망
- 일부 산업의 지진 피해 복구가 예상보다 빠른 속도로 진행돼 관련 산업의 생산 회복이 가속화 되고 있음⁹⁾
- 일본 경제는 '11년은 마이너스 성장이 예상되나 '12년은 2.9%의 성장률 전망
- 중동·북아프리카(MENA) 지역 정정불안으로 경제상황은 악화 전망¹⁰⁾
 - 이집트, 튀니지, 리비아에서 시작된 소요사태는 바레인, 예멘, 시리아로 확산. 알제리, 이란, 요르단 등 여타 국가들도 불안요인 잠재
 - 상업거래, 투자, 관광업 등 타격으로 2011년 경제성장은 크게 둔화될 것으로 예상되며 수입 증가로 대외수지 악화 전망
 - 걸프만 석유수출국(사우디, UAE 등)들은 고유가 및 정부지출 증가로 경제성장 확대 전망
 - 정치적 소요 지속으로 불확실성은 당분간 지속될 전망이며 특히 고용창출, 경쟁력 제고 등과 같은 이슈들이 중기적으로 동 지역의 안정을 좌우하는 중요한 요소가 될 것으로 예상

8) 대지진 영향으로 도요타자동차의 일본 내 17개 공장 중 11개가 현재 전력 부족으로 어려움을 겪고 있는 것으로 알려짐, 한국경제, 2011.6.27

9) 당초 '11년 7월께나 가능하다고 보던 르네사스 나카 공장의 조업 재개는 한 달 이상 앞당긴 6월 1일부터 시작됐음. 도요타나 닛산자동차의 뚜렷한 생산량 회복은 르네사스 조기구복 때문임. 웨이퍼를 공급하는 신에츠 역시 예상을 뛰어넘는 복구 속도로 일본 반도체 산업의 생산을 회복시키고 있음, <http://www.etnews.co.kr>, 2011.6.27

10) 김영엽, '2011년 하반기 세계 및 주요 국가별 경제전망', KCIF, 이슈 브리핑, 2011.5.31

■ 글로벌 인플레이션 압력은 원자재 수급 불안에도 불구하고 각국의 금융긴축으로 하반기에 완화될 전망

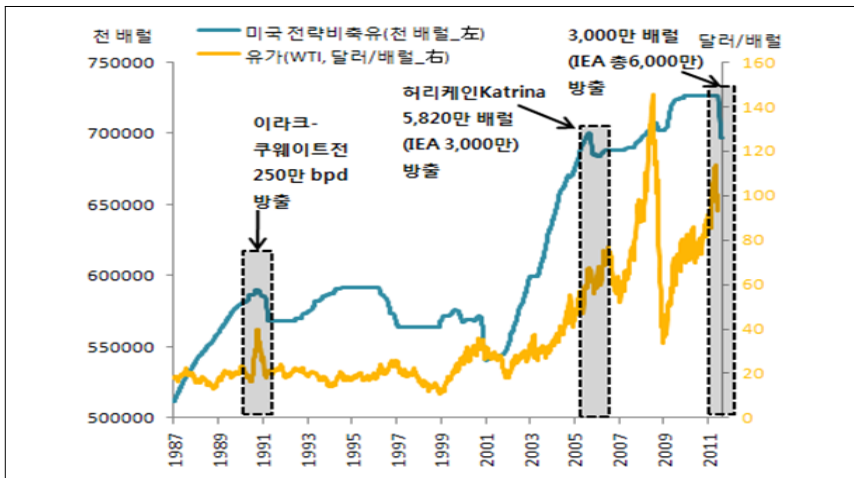
- '11년 선진국과 개도국 모두 소비자 물가 상승세가 지속되고 있음
 - 선진국 경제는 지난 해 1.6%의 소비자물가 상승률이 올해 2.6%로 상승할 전망이며 개도국은 6.9%로 예상돼 전년 6.1%를 크게 상회할 전망이다
- 중국 등 신흥국의 고성장에 따른 수요증가와 에너지 및 식품 가격 상승으로 인플레 압력은 지속
 - 중국은 5월 소비자물가 상승률 5.5%는 8개월 연속 목표치(4.0%)를 상회했으며, 인도는 5월까지 9%의 물가상승을 지속
 - 미국은 5월 전년동월대비 3.6% 상승 '10년도 상승률 1.6%를 크게 웃돌고 있으며 5월 유로권도 2.7%로 목표치 2.0%를 상회함
- 중동·북아프리카 지역 정정불안 등으로 인한 고유가 요인은 내재하나 신흥국과 유로권의 금융긴축, 신흥국 경제의 성장둔화 가능성 등은 물가상승 압력을 완화
 - 미국 경제회복에 따른 달러화의 강세는 원유가격 상승 압력을 완화시키며, 중국 등의 금융긴축은 경제 성장세를 둔화시켜 고성장에 따른 수요 증가 부담 완화

■ 고유가는 상대적으로 안정화 될 전망

- 하반기 국제 유가는 세계경제 회복세의 둔화 및 미국 양적완화의 종료에 따른 달러화 강세 가능성 등으로 상대적으로 안정세를 보일 전망
 - 미국의 출구전략 논의가 전개되는 경우 미국 금리 인상은 달러화 강세로 이어질 전망
 - 1분기 중동사태, 신흥국 수요증가로 급등했던 원유가격이 세계경제 성장세 둔화 움직임에 따라 5월 이후 조정 국면

- IEA는 6월 23일 향후 한 달 동안 세계에서 6천만 배럴의 비축유를 방출하기로 결정했음
- 방출 물량 가운데 미국이 3천만 배럴(50%)을 공급하고, 유럽과 아시아가 각각 1,800만 배럴(30%)과 1,200만 배럴(20%)을, 우리나라는 367만 배럴(5.8%)을 공급하기로 함
- 이로 인해 WTI 및 브렌트 유가가 6/23일 하루에만 각각 4.6%와 6.1% 하락하는 등 큰 폭으로 하락함
- 이번의 비축유 방출 결정은 리비아 내전으로 인한 원유공급 차질과 OPEC의 증산합의 실패에 따라 IEA가 결정한 것으로 91년 쿠웨이트 전과 2005년 미국 태풍이 정유시설을 강타한 때에 이어 세 번째임

| 그림 1-3 | 미국 전략 비축유와 WTI 가격 추이



주 : Korea PDS

- IEA는 30일 후 추이를 보며 추가 방출 가능성을 시사했으며 단기적으로 원유가 하락압력으로 작용할 전망이다. 다만, 장기적 영향은 불확실함

- 특히 이번 방출이 경질유에 초점이 맞춰져 있는 만큼 특히 WTI 및 브렌트 가격에 하락압력으로 작용할 전망
- 하지만 방출물량 만큼 추후에 다시 비축해야 하며 장기적 수급문제 해결에 도움이 되지 않는다는 의견도 제기됨
- 이로 인해 세계 석유 시장에서 OPEC의 영향이 위축되고 비OPEC국가들의 석유생산 확대 등 위상이 강화되고 있음

2 해운시황

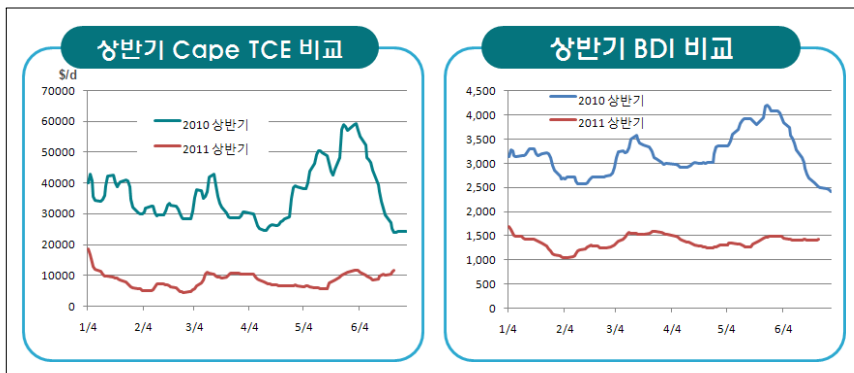
1) 운임 동향

 '11년 상반기 해운시장, 대형선 공급 증가로 인한 운임 급락

- 뚜렷한 호재 없이 1분기 호주의 홍수와 일본 대지진, 브라질의 수출 감소 등 수요 위축으로 인한 케이프선형의 운임하락이 지속되고 있음
 - '11년 상반기 케이프선형의 TCE 기준 수익은 8,380달러로 지난 동기의 33,298 달러에 비해 1/4수준으로 대폭 하락함
 - 이로 인해 '11년 발틱건화물운임지수(BDI)도 3,165에서 1,375포인트로 절반 이하 수준으로 하락함
- 대형유조선(VLCC)은 수요 위축과 선대 공급 증가로 상반기에 약세를 이어가고 있음
 - 금년 상반기 유조선 Earning은 일일 24,963 달러로서 지난 해 같은 기간(53,683달러)의 절반 수준
 - 상반기 최고치와 최저치를 기준(100)으로 각각 운임의 변동성을 살펴본 결과 시장의 변동성도 지난 해와 유사한 수준으로 계속되고 있음
- 컨테이너 운임은 연초 강세를 보였으나 대형선 투입과 계선 선박의 재투입으로 인한 공급과잉으로 상반기 내내 약세를 지속하고 있음

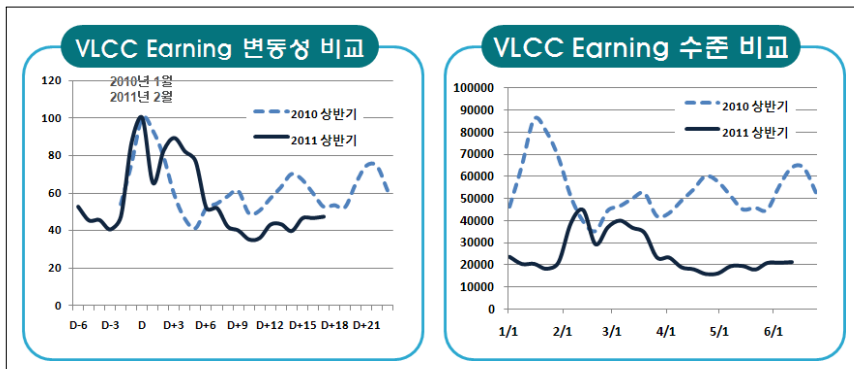
- 지난 해는 연초 약세에서 감속운항과 물동량 증가, 그리고 컨테이너 박스 부족으로 인한 영향으로 상반기에 강세를 보였음
- 특히 원양항로에서 1만TEU급 이상의 초대형선 투입이 크게 늘어난 유럽항로에서의 운임하락이 크게 나타나고 있음

| 그림 1-4 | 건화물선 운임 추이 비교

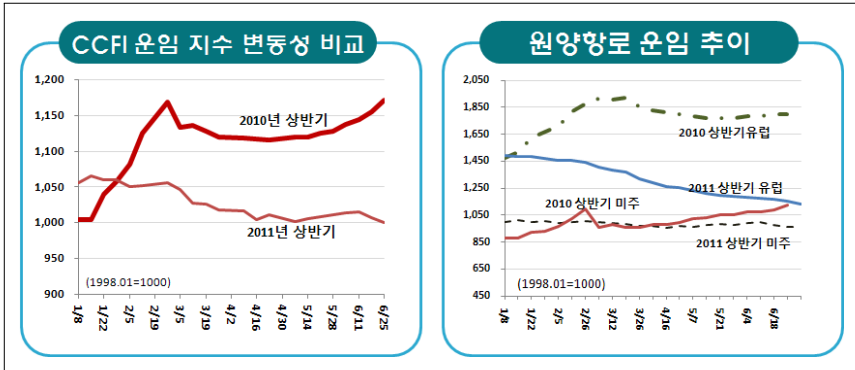


주 : 발틱해운거래소

| 그림 1-5 | 유조선 운임 추이 비교



주 : 클락슨



주 : 상해항운교역소

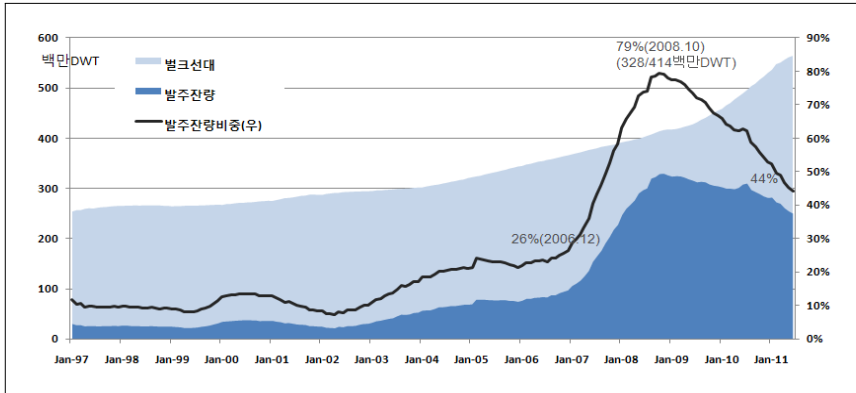
2) 부정기선 선박 공급량 증가세 둔화

■ 건화물선은 발주잔량은 지속적으로 감소하나 여전히 많은 수준

- '11년 6월 운항중인 전체 건화물선은 5.6억DWT정도이며 발주잔량은 2.5억DWT 정도임
 - 발주잔량의 비중이 약 44% 수준으로 '08년 10월 79%에 비해 대폭 감소했으나, '06년 이전의 수준에 비하면 높은 수준임
 - 운항선대 대비 발주잔량의 비중은 '96년 이후 '99년까지는 약 10% 수준, '00~'05년까지는 약 15%, '06~'11년까지는 약 54%의 비중을 보이고 있음. 일부 계약은 금융조달의 어려움이나 계약당사자의 사정으로 지연되거나 취소된다고 하더라도 여전히 그 비중은 높은 수준임
- 전년동월대비 월간 발주잔량은 23개월 연속 감소해 건화물선 선대증가율이 둔화되고 있음
 - 최근 시황을 고려할 경우 신규계약이 위축되는 한편 발주한 선박의 취소나 연기도 많아 운항선대의 증가세가 둔화될 전망이다

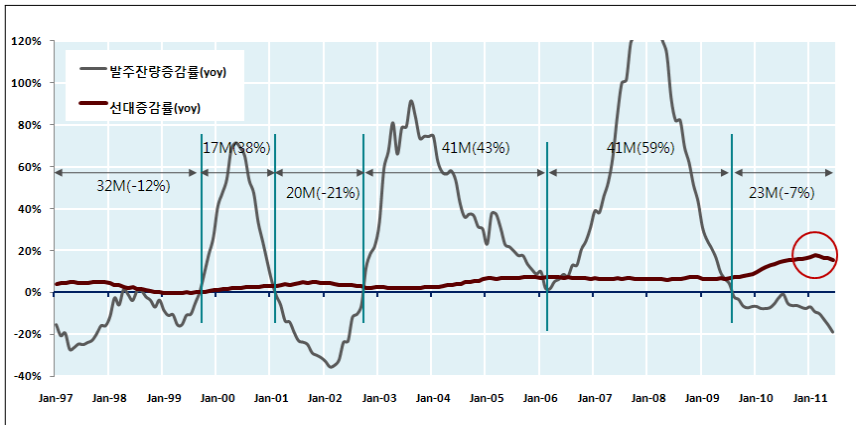
- '09년 8월 발주잔량 증가세가 마이너스로 돌아선 후 23개월 지속되고 있음. 비록 변동 폭은 다르나 종전의 82개월 연속 전년대비 증가한 것은 당시 해운시황이 매우 좋았다는 점을 시사하고 있음

| 그림 1-7 | 건화물선 선대 및 발주잔량 추이



자료 : Clarksons

| 그림 1-8 | 건화물선 선대의 변화 추이



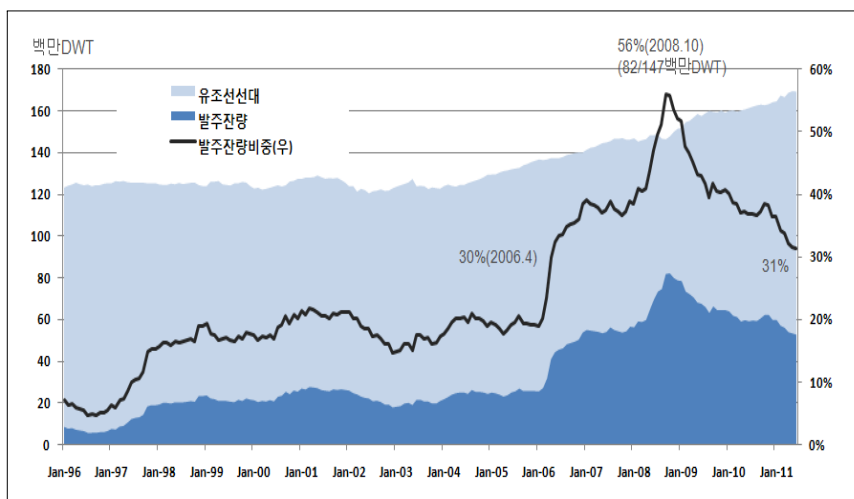
자료 : Clarksons

- 선대증가율은 올해 초 빠른 증가율을 나타냈으나, 최근의 건화물선 시황을 고려할 경우 신규계약이 크게 위축되고 또한 발주한 선박의 취소나 연기가 많아 실제 운항선대의 증가세가 둔화될 전망이다

■ 유조선 선대의 발주잔량은 지속적으로 감소

- '11년 6월 VLCC 총선대규모는 1.69억DWT이며 발주잔량은 약 53백만 DWT로 전체의 기존 선대의 31% 수준
- 이는 '06년 4월의 수준이며 '08년 최고 56%에 비해 지속적으로 축소되고 있음
- 향후 원유 물동량이 안정적으로 늘어날 경우 선대의 안정적 공급을 바탕으로 비교적 빠른 시간내에 수급균형이 회복될 것으로 예상됨

| 그림 1-9 | VLCC 선대 및 발주잔량 추이

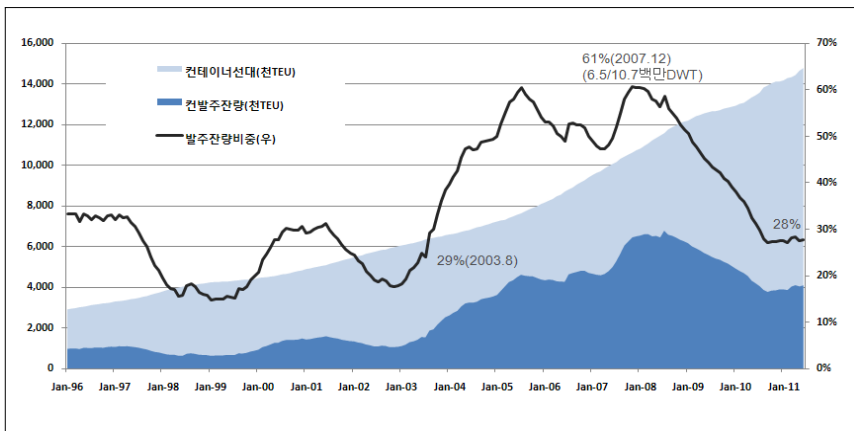


자료 : Clarksons

컨테이너선의 발주잔량은 최근 증가세로 반전

- '11년 6월 총선대규모는 14,792천TEU로서 전년동월대비 발주잔량이 10% 정도 증가
- '10년 7월 이후 대형선 위주의 월 평균 20여척의 선박이 신조계약되고 있음 2분기 들어 발주잔량이 다시 증가하고 있음
- 향후 컨테이너선대의 공급과잉을 심화시킬 것으로 예상됨

| 그림 1-10 | 컨테이너선 선대 및 발주잔량 추이



자료 : Clarksons

3) 선박해체 동향과 전망

상반기 컨테이너선과 유조선 해체실적이 지난 해 대비 감소

- 컨테이너선은 '11.5월까지 13척, 14천TEU 정도 해체된 것으로 알려져 있으며 이러한 추이가 지속되는 경우 연간 31척 정도 수준으로서 지난 해 대비 37%수준에 머물 것으로 예상됨

- TEU 기준으로는 지난 해 실적에 훨씬 못 미치는 수준임. 올해 운임이 떨어져 경쟁력이 없는 선박의 계선과 해체선이 늘어날 가능성이 있음
- 유조선은 제품선보다 탱커의 해체가 많았는데 지난 해 수준의 60% 정도 해체가 이루어 질 수 있을 것으로 보임
- '11년 1-5월까지 52척, 3.4백만DWT의 탱커가 해체된 것으로 조사됨

| 표 1-4 | 선종별 해체선 실적

단위 : 척, TEU, DWT

구 분	컨테이너선		유조선 (10k이상 탱커)		유조선 (제품선)		건화물선	
	척	천TEU	척	백만DWT	척	백만DWT	척	백만DWT
1996	18	21.5	57	5.9	24	0.6	138	7.1
1997	23	25.0	35	3.5	14	0.5	165	7.9
1998	55	87.3	47	6.5	14	0.4	268	12.3
1999	51	52.7	116	16.5	24	0.7	205	9.3
2000	15	15.5	148	14.0	80	2.4	124	4.6
2001	33	36.6	120	15.9	33	1.0	198	8.2
2002	57	68.1	152	17.2	76	2.7	148	6.0
2003	26	25.7	196	19.6	91	3.3	108	4.2
2004	10	7.8	121	8.0	55	1.8	14	0.4
2005	4	1.9	71	4.0	40	1.4	23	1.0
2006	16	23.8	74	3.0	47	1.6	46	1.7
2007	21	20.9	85	3.4	58	1.9	18	0.6
2008	60	100.1	75	4.1	34	1.2	104	5.5
2009	201	377.1	139	8.5	61	2.2	273	10.6
2010	83	130.7	206	12.7	97	3.9	123	5.9
2011,5	13	14.4	52	3.4	18	0.7	137	9.7

자료 : Clarksons

■ 상반기 건화물선 해체가 큰 폭으로 증가함

- 상대적으로 공급부담이 큰 건화물선의 경우 지난 해 보다 해체선이 크게 증가했음
 - '11년 5월까지 137척 9.7백만DWT가 해체된 것으로 알려져 이러한 추세가 계속될 경우 작년보다 2배 이상 해체선이 늘어날 것으로 보임

■ 경쟁력이 약화된 노후선박이 해체되는 경우 건화물선 선박공급에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨

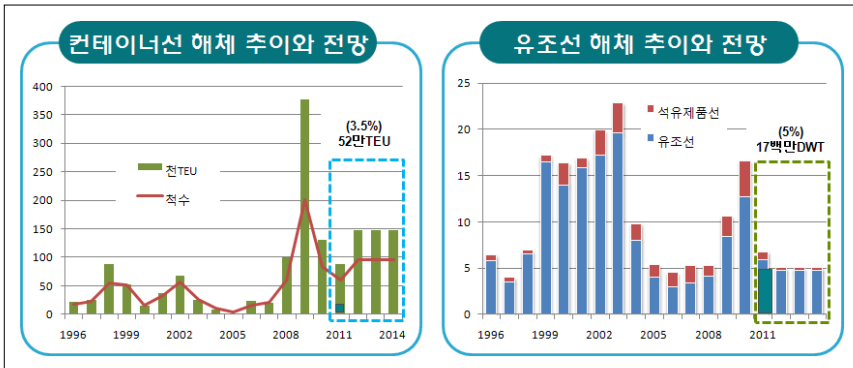
- 노후선 해체 선령은 평균 30년 정도¹¹⁾이며, 이를 기준으로 향후 2014년까지 30년에 달하는 기존 선박이 해체될 것으로 보는 경우 건화물선은 약 62백만DWT 정도가 될 것임(이는 기존 선대의 14%정도 임)
 - 이 규모를 가정하는 경우 매년 18백만DWT의 선박이 해체가 필요함
- 이러한 해체 전망과 앞서 살펴 본 신조발주량 감소 추이를 고려하는 경우 2012년 이후 건화물선 선대 증가율이 크게 둔화될 것으로 보이며, 공급량 부담이 어느 정도 완화될 것으로 판단됨

■ 컨테이너선과 유조선의 경우에도 30년 이상 노후선박 해체를 가정하는 경우 공급부담이 완화될 수 있을 것으로 보임

- 컨테이너선 해체는 금년도 상반기 실적보아 크게 늘어나야 할 것으로 보이나, 계선을 통한 조절가능성도 있음
- 유조선의 경우 선령 30년 정도의 노후선이 기존 선대의 약 5%정도이며 이들 선박이 향후 3년내 해체되기 위해서는 올해 상반기 수준인 연간 4백만DWT 정도의 선박 해체가 지속될 필요가 있음

11) 유조선은 28.3년, 건화물선은 30.6년, 컨테이너선은 27.0년, 일반화물선은 28.6년, 여객선은 43.0년 정도임, ISL, *Shipping Statistics Yearbook*, 2010.12, p.37

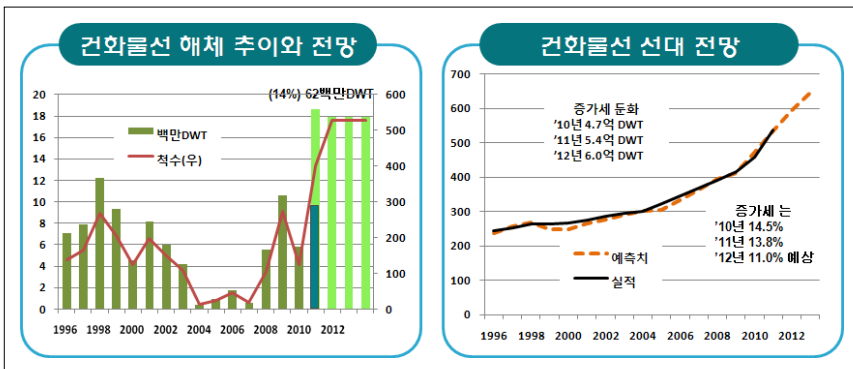
| 그림 1-11 | 컨테이너 및 유조선 해체 추이와 전망



주 : ISL 및 Clarksons을 활용 KMI 전망, 2011년도는 1-5월 실적과 연간 규모를 각각 표시함

제
3
편

| 그림 1-12 | 건화물선 해체 추이와 선대규모 전망



주 : ISL 및 Clarksons을 활용, 발주잔량과 해체선 실적자료를 이용, System Dynamics 방법론을 활용해 전망함

제2장 컨테이너선 시황 전망

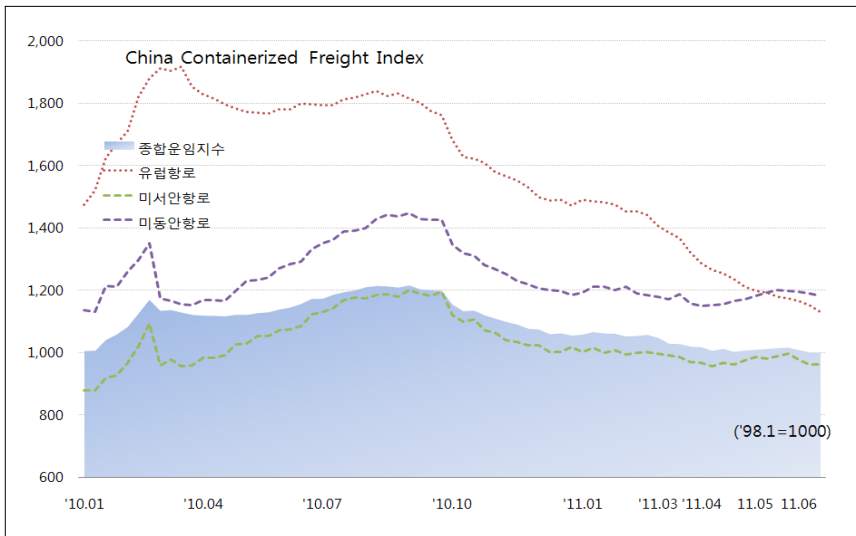
1 2011년 2분기 시황변화의 특징

1) 운임 지수

■ 원양항로, 전분기 대비 4.2% 하락

- 금년 2분기 평균 컨테이너 운임지수(CCFI)는 1,007.8포인트로 전 분기 1,050.3포인트에 비해 4.2% 낮은 수준을 기록했음
- 미서안 및 미동안 항로는 전분기 대비 각각 2.6%, 1.3% 하락하였으며, 유럽항로는 전분기 대비 16.6% 하락해 낙폭이 컸던 것으로 나타났음

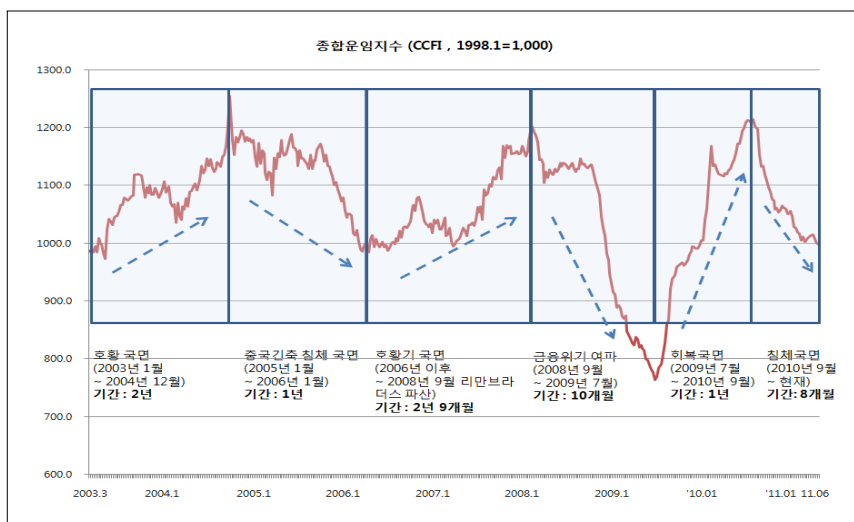
| 그림 2-1 | 컨테이너 운임지수(CCFI) 추이-원양항로



주 : KMI 분석(상해항운교역소 데이터 활용)

- 원양항로 운임은 지난해 9월 이후 지속적인 하락세를 보이고 있음
 - 이는 금융위기로 인한 2009년 최저 운임 수준을 제외하면 과거 2003년 및 2006년 최저점 수준에 근접한 것으로 평가됨
- 원양항로 운임이 금년 1분기까지 지속적인 하락세를 보인 것은 대형선 출현이 지속되면서 유럽항로를 중심으로 수급 불안이 지속된 점,
 - 그리고 3월 들어서는 중동발 위기에 이어 유럽의 재정위기가 지속적으로 불거지고 있는 점 등이 운임 하락으로 이어진 것으로 판단됨
- 장기적인 관점에서 원양항로를 살펴보면, CCFI 1,000포인트 이하가 시황 악화, 1,100포인트를 시황 호전으로 판단할 수 있는데,
 - 2011년 6월 17일 998.3포인트로 1,000포인트 이하를 기록하면서 시황 악화단계에 돌입한 것으로 판단됨
 - 다만, 2003년 이후 호황국면은 길고, 침체국면은 상대적으로 짧게 나타나는 특징이 있어 하반기 이후 시황 악화 여부가 주목됨

| 그림 2-2 | 컨테이너 운임지수(CCFI) 장기 추이

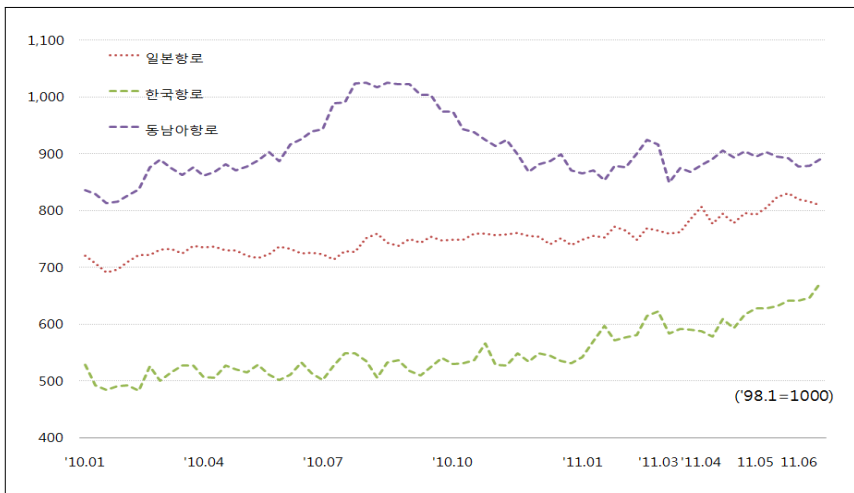


주 : KMI 분석(상해항운교역소 데이터 활용), 2011년은 1월~6월 평균치

■ 근해항로, 중국발 한국·동남아·일본 항로 상승세

- 근해항로의 경우 중국발 한국과 일본항로, 동남아 항로 운임이 지난해 9월을 기점으로 하락세를 보였으나 2011년 이후 상승세가 이어짐
 - 2분기 한국항로의 운임지수는 622.6포인트로 1분기 평균 584.9포인트 대비 6.4%, 일본항로는 5.8%, 동남아 항로는 1.3% 상승한 것으로 나타났다
- 근해항로가 원양항로에 비해 상대적으로 호전된 것은 아시아 지역 역내 물동량 수송수요가 이어지기 때문인 것으로 판단됨
 - 아시아 지역 물동량은 원양항로와 달리 지난 금융위기도 플러스 성장을 보이는 등 증가 속도가 빠름
 - 다만, 동남아항로가 상승폭이 적은 것은 이 항로가 주로 아시아-유럽 항로의 경유지로서 영향을 받고 있기 때문 것으로 판단됨

| 그림 2-3 | 컨테이너 운임지수(CCFI) 추이-근해항로



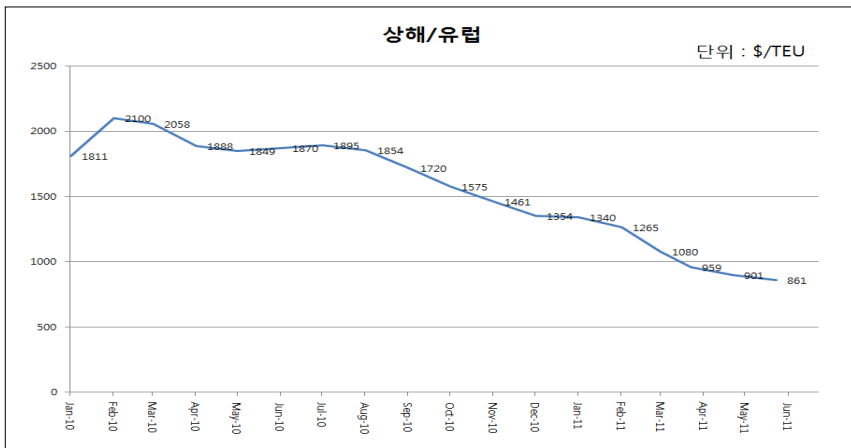
주: KMI 분석(상해항운교역소 데이터 활용)

2) 운임 시장

■ 상해/유럽 항로, 전년 고점 대비 59% 하락

- 중국 상해발 유럽 항로의 경우 2010년 2월부터 대형선 투입이 이루어지는 등의 요인으로 지속적인 하락세를 보이고 있음
 - 2010년 2월 상해발 유럽 항로 운임은 TEU당 2,100달러에서 금년 6월 기준 861달러로 59% 하락했음

| 그림 2-4 | 중국/유럽 컨테이너선 운임

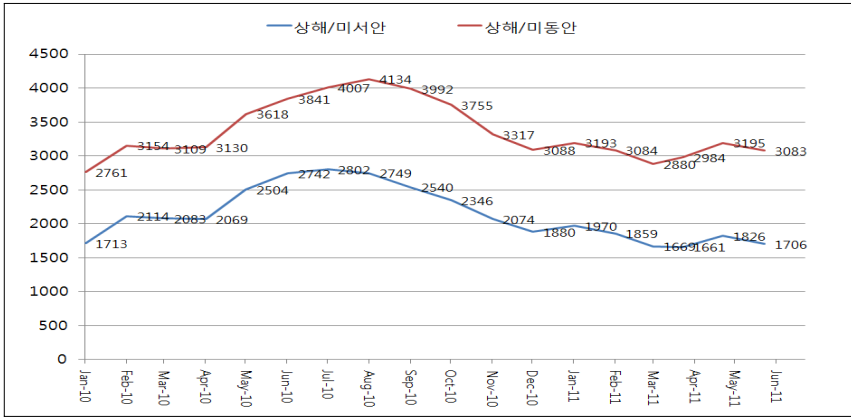


자료 : KMI 분석(상해항운교역소 데이터 활용)

■ 상해/미주 항로, 전년 고점 대비 25~39% 하락

- 상해/미주 항로는 동안항로와 서안항로가 같은 패턴을 보이고 있는데,
 - 미서안은 지난해 7월 FEU당 2,802달러에서 금년 6월 39% 하락한 1,706달러, 미동안은 지난해 8월 FEU당 4,134달러에서 25% 하락한 3,083달러를 기록했음

| 그림 2-5 | 중국/미주 컨테이너선 운임

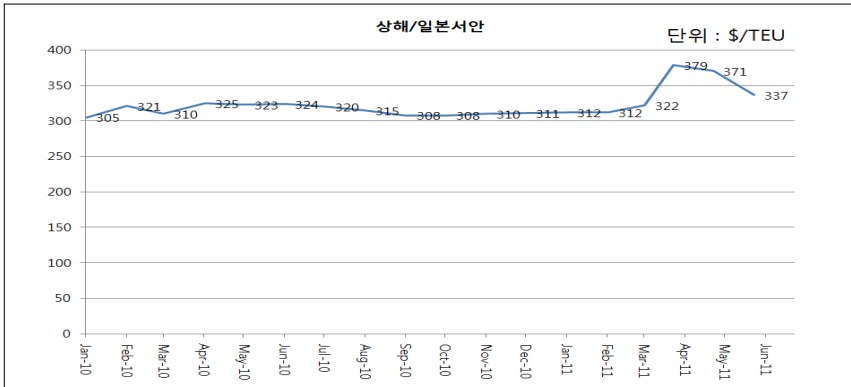


자료 : KMI 분석, 상해항운교역소

상해/일본 항로, 4월 이후 다소 둔화세

- 상해/일본 항로는 지난해 9월 이후 완만한 상승세를 보이다 최근 대지진 여파로 서안항로에 물동량이 몰리면서 급등세를 보였는데, 4월 이후 둔화세에 있음

| 그림 2-6 | 중국/일본서안 컨테이너선 운임

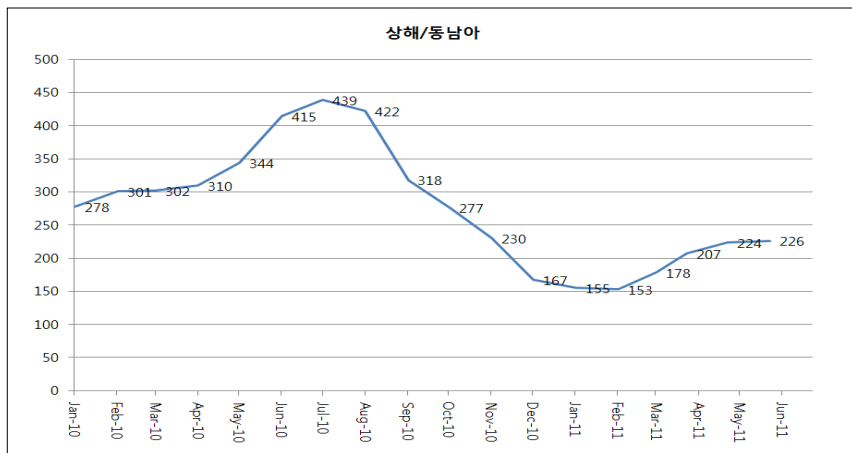


자료 : KMI 분석, 상해항운교역소

■ 상해/동남아 항로, 3월 들어 반등 이후 상승 지속

- 상해/동남아 항로는 지난해 7월 TEU당 439달러로 고점을 기록한 후 금년 2월까지 하락세를 보여 153달러를 기록한 후 3월 들어 반등했으며, 4월 이후에도 이 같은 추세가 지속됐음
- 동남아항로의 경우 한국 및 일본항로 등 기타 다른 근해항로에 비해 회복속도가 느린 편임
- 기타 근해항로는 전년 동기에 비해 높은 수준이나 동남아 항로는 전년 동기에 비해 46% 낮은 수준임
- 이는 아시아-유럽항로의 운임 하락의 영향으로 판단됨

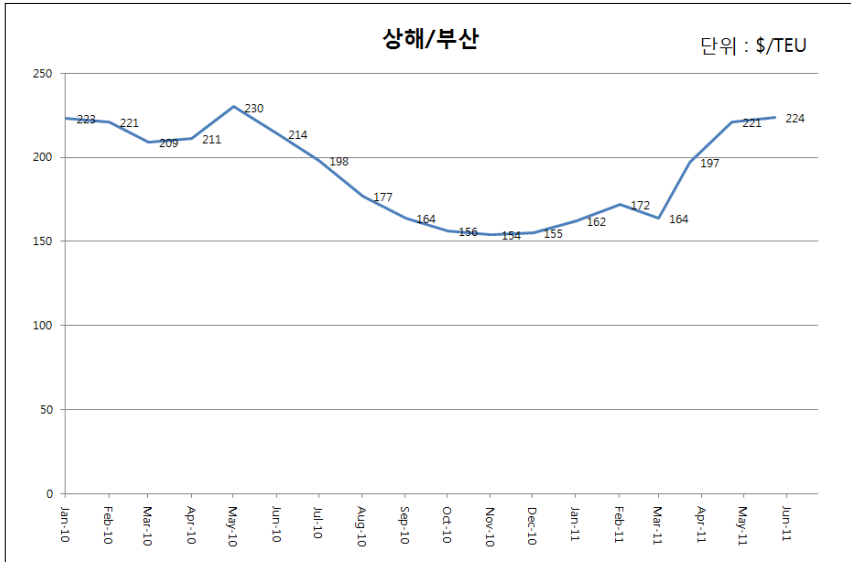
| 그림 2-7 | 중국/동남아 컨테이너선 운임



자료 : KMI 분석, 상해항운교역소

■ 상해/부산 항로, 3월 반등후 상승세

- 상해/부산 항로는 지난해 5월 TEU당 230달러로 고점을 기록한 후 11월까지 하락세를 보이다 금년 2월까지 반등을 보였음
- 3월 들어 다시 하락을 기록했으나 4월 이후 상승세를 이어가고 있음



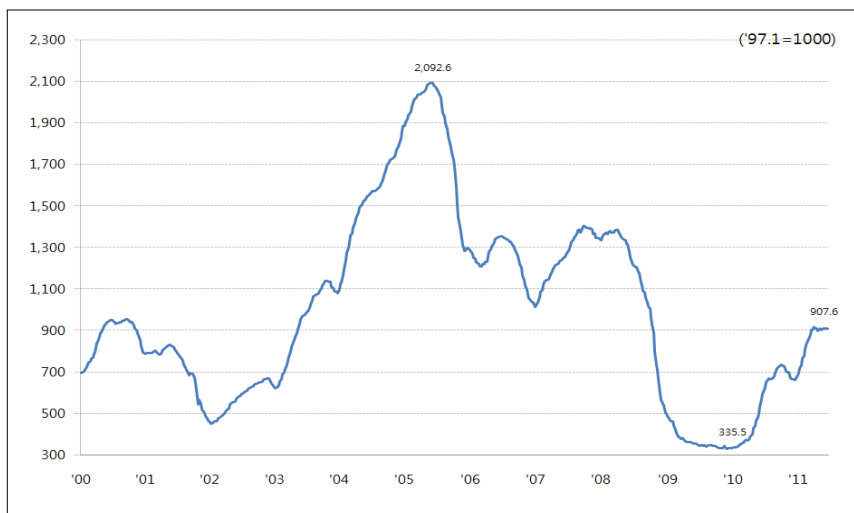
자료 : KMI 분석, 상해항운교역소

3) 용선지수

■ 용선시장, 1분기 대비 10.9% 상승

- 6월 15일 기준 컨테이너선 용선료 지수(HRCI)는 907.3포인트로 전년 동기 596.4포인트에 비해 52% 상승했음
 - 2분기 평균 용선료 지수는 906.4포인트로 전분기 817.5포인트에 비해 10.9% 상승했음
- 이 같이 4,500TEU급 이하 용선시장의 호전세가 지속되고 있는 것은 아시아 역내 시장의 물동량 증가로 용선수요가 지속되고 있기 때문인 것으로 판단됨
 - 최근 대형선 위주의 발주가 이루어지면서 아시아 역내 운항에 필요한 중소형선은 상대적으로 부족한 것으로 판단되며, 고유가에 따른 ‘경제선(economic ship)’ 수요가 지속되었기 때문인 것으로 판단됨

| 그림 2-9 | 컨테이너선 용선료 지수(HRCI)



자료 : KMI 분석(Howe Robinson 데이터 활용)

2 수급 전망

1) 수요 전망

2011년 물동량, 전년대비 10% 증가한 1억 5,400만 TEU 전망

- 2009년 124백만 TEU → 2010년 140백만 TEU
 - 2009년 대비 12.9% 증가
 - 2010년 2월 130백만 TEU 예상치를 넘어서 140백만 TEU를 기록
- 2010년 140백만 TEU → 2011년 154백만 TEU
 - 2010년 대비 9.1% 증가 전망
- 최근 주요국의 산업생산(Industrial Production)은 2010년 9월 이후 하락 세로 돌아섰으나 호황기인 2004년과 2007년 고점 수준임
 - 다만, 그리스의 재정위기가 불거지는 등 유럽지역의 재정위기, 미국의 실업률 증가 등이 경기둔화로 이어질 것이란 우려를 낳고 있음

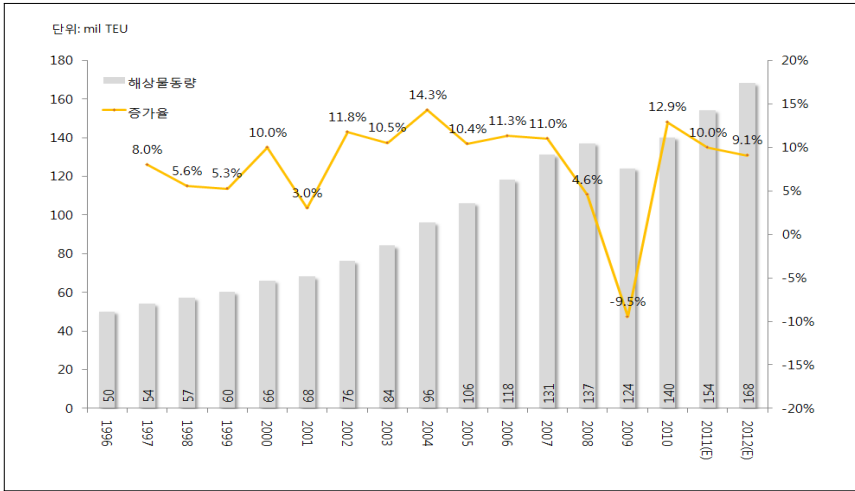
| 표 2-1 | 세계 컨테이너 해상물동량 추이 및 전망

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	140
2001	68	2006	118	2011(E)	154
				2012(E)	168

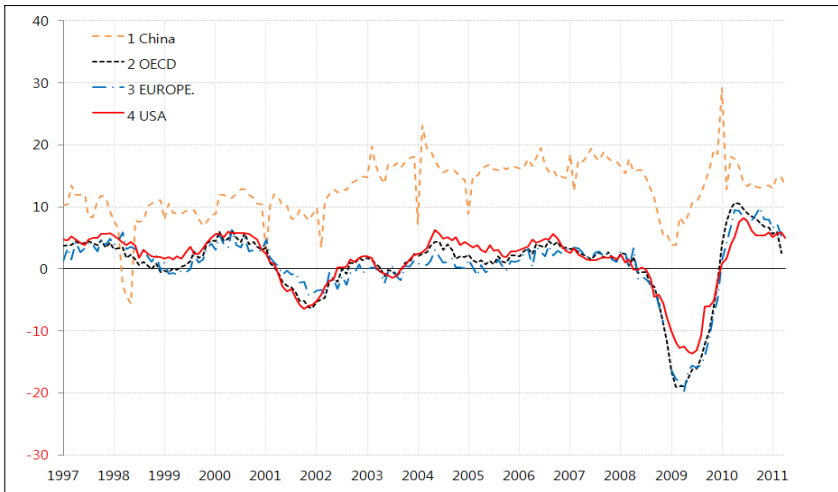
자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

| 그림 2-10 | 세계 컨테이너 해상물동량 증가율 추이 및 전망



자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

| 그림 2-11 | 주요국 산업생산 증가율 추이 전망



자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

■ 북미항로 및 유럽항로, 2011년 해상물동량 7.6~7.9%대 증가 전망

- 2011년 북미항로 물동량 21.9백만 TEU, 전년 대비 7.9% 증가 전망
 - 최근 주요 기관들은 올해 미국 경제성장율을 다소 낮추고 있는 점이 우려되는 상황임
 - 미국 연방준비제도이사회(Fed)는 최근 3.3%대 성장률 전망치를 2%대 낮추었으며, 저성장-고실업-인플레이라는 우려도 나오고 있음
- 2011년 유럽항로 물동량 18.4백만 TEU, 전년 대비 7.6% 증가 전망
 - 유럽지역의 경우는 EU 재정위기 위험이 상존하고 있는 점이 가장 큰 문제임
 - 최근 국제통화기금(IMF)가 유럽 재정위기와 관련해 '유럽 각국이 적극적으로 공동대처하지 않으면 세계경제에 영향을 미칠 것'이라고 밝히는 등 재정위기의 영향에 주목하고 있음
 - 이에 따라 미주항로에 비해 유럽항로 물동량의 증가폭은 지난해에 비해 둔화될 전망이다

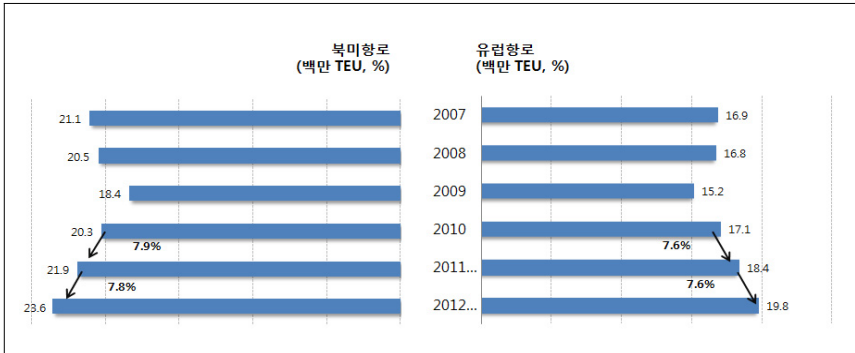
| 표 2-2 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년(E)	2012년(E)
북미항로	물동량	21.1	20.5	18.4	20.3	21.9	23.6
	증가율	4.3%	-2.8%	-10.2%	10.3%	7.9%	7.7%
유럽항로	물동량	16.9	16.8	15.2	17.1	18.4	19.8
	증가율	14.2%	-0.6%	-9.5%	12.5%	7.6%	7.6%

자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

| 그림 2-12 | 북미항로/유럽항로 해상물동량 추이 및 전망



자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

2) 공급 전망

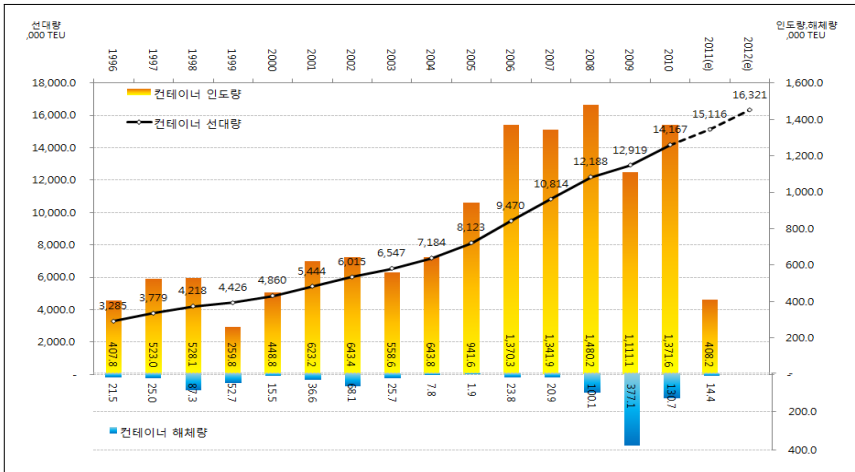
2011년과 2012년에 각각 6.7%, 8.0% 공급 증가 예상

- 2011년 세계 컨테이너선 공급 규모는 전년대비 6.7% 증가한 15,116천 TEU로 예상되고, 2012년에는 2011년 대비 8.0% 증가한 16,321천 TEU로 전망됨
- 2005~2008년 12.7~16.6% 이상 성장하던 공급량 성장속도는 둔화될 것으로 보이며, 지난해 증가율인 9.7%보다는 둔화될 전망이다

초대형선 투입에 따라 유럽항로 운임시장에 영향

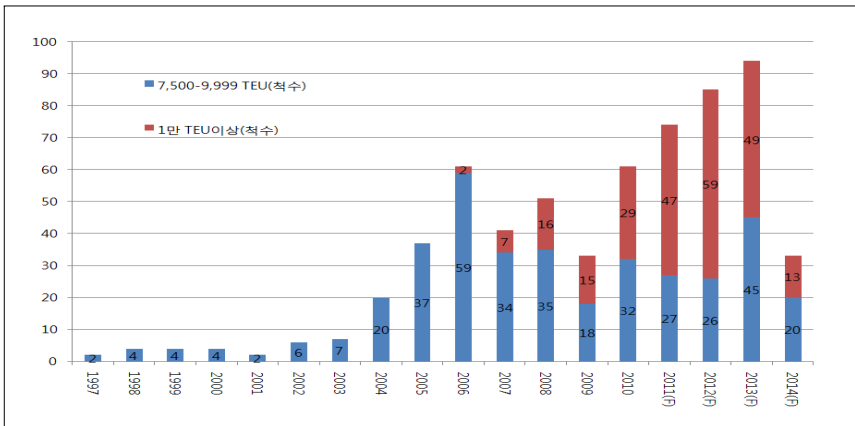
- 현재 운항 중인 1만 TEU급 이상 초대형선은 96척이며, 발주된 선박만 143척에 이릅니다
- 이에 따라 초대형선이 주로 투입되는 유럽항로의 운임 시장에 이들 선박이 영향을 미칠 것으로 보임

| 그림 2-13 | 컨테이너선 공급전망



자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

| 그림 2-14 | 초대형 컨테이너선 공급(인도량) 전망



자료 : KMI 분석(Alphaliner 데이터 활용)

■ 컨테이너선 해체량, 전년대비 18% 감소, 2008년 수준 넘어

- 2011년 해체량은 107.8천 TEU로 예상되는데, 이는 전년 130.7천 TEU에 비해 18% 감소한 수준이나 꾸준한 해체가 이루어지는 것으로 판단
- 2006년 및 2007년의 해체량 24천 TEU와 21천 TEU에 비해서는 높은 수준이며, 2012년에도 일정 수준의 선박이 지속적으로 퇴출될 전망

| 표 2-3 | 전망시기별 세계 컨테이너선 해체량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

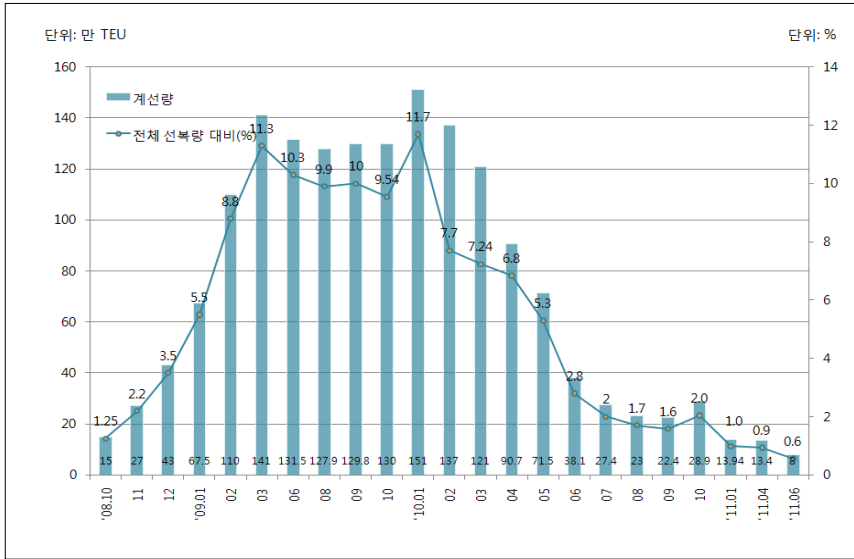
구분	2008년	2009년	2010년	2011년(E)	2012년(E)
'10.01	99.9	334.4	217.3	128.3	-
'10.04	99.9	364.3	217.3	128.3	-
'10.07	100.1	374.4	213.7	112.9	-
'10.10	100.1	376.1	153.7	92.6	-
'11.04	100.1	377.1	130.7	107.8	67.6

자료 : KMI 분석(Clarkson 데이터 활용)

■ 컨테이너선 계선량, 거의 소진

- 2011년 6월 말 기준, 8만 TEU가 계선된 것으로 추정되며 이는 전체 선복량 대비 0.6% 수준에 불과함
- 2분기까지 계선량이 급격히 줄면서 대부분 선사들의 선박 투입이 월 활히 이루어지고 있는 것으로 판단됨
- 원양항로에서 급격한 수급 불안 요인이 없다면, 아시아 항로를 중심으로 하는 근해항로는 물동량이 견고하기 때문에 계선량의 급격한 증가는 없을 것으로 예상됨

| 그림 2-15 | 세계 컨테이너선 계선량 추이



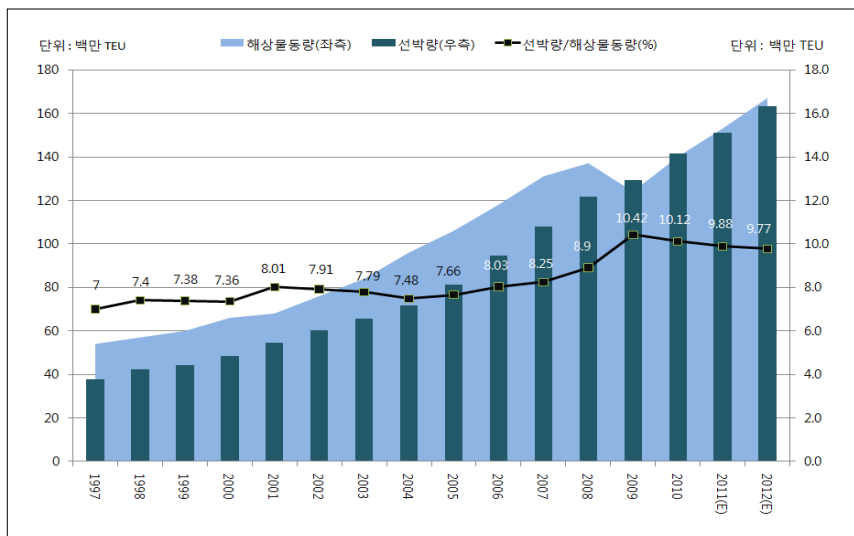
자료 : KMI 분석(Alphaliner, Clarkson 데이터 활용)

3) 수급 전망

2011년, 점진적인 공급 둔화 국면 전망

- 컨테이너선 수급은 2009년 저점을 형성한 이후 2011년에도 회복세를 이어갈 것으로 전망됨
 - 다만, 금융위기 2008년 이전에 비해서는 여전히 선박량 부담이 높은 것으로 판단됨
- 선박량/해상물동량 수급 균형율은 1997~2008년 기간 중 7%대이나 2009~2011년 기간 중 10%대로 예상됨¹²⁾

| 그림 2-16 | 컨테이너선 시장 수급 전망



자료 : KMI 분석(Alphaliner, Clarkson 데이터 활용)

12) 세계 시장을 보았을 경우 연간 비교가 가능한 지표로서 활용이 가능하나 특정 비율이 수급의 기준이 되기 어려움. 예를 들어 2011년은 9.88%로 2008년 8.9%에 비해 높아 공급 압력이 크다고 볼 수 있으나 2011년이 공급과잉인지에 대한 판단은 별개 문제이며, 향후 별 판단이 필요함

2011년, 원양항로 컨테이너선 시장 수급 추이 및 전망

- 2011년 태평양 항로의 동향항로 물동량은 1,399만 8,000TEU, 선박량은 1,737만 7,000TEU로 소석율 81% 전망
- 서향항로의 물동량은 797만 1,000TEU, 선박량은 1,435만 6,000TEU로 소석율 56% 전망

| 표 2-4 | 태평양 항로 수급 추이 및 전망

구분	선박량(천 TEU)		물동량(천 TEU)		소석율	
	동향항로	서향항로	동향항로	서향항로	동향항로	서향항로
2007	16,655	13,747	14,340	6,276	86%	46%
2008	16,537	13,548	13,307	6,644	80%	49%
2009	15,621	12,760	11,534	6,527	74%	51%
2010	15,618	12,911	13,137	7,246	84%	56%
2011	17,377	14,356	13,998	7,971	81%	56%

자료 : KMI 분석(Drewy 데이터 활용), 2011년은 KMI 추정치

- 2011년 유럽항로의 동향항로 물동량은 540만 8,000TEU, 선박량은 789만 7,000TEU로 소석율 68% 전망
- 서향항로의 물동량은 925만 3,000TEU, 선박량은 1,059만 3,000TEU로 소석율 87% 전망

| 표 2-5 | 유럽항로 수급 추이 및 전망

구분	선박량(천 TEU)		물동량(천 TEU)		소석율	
	동향항로	서향항로	동향항로	서향항로	동향항로	서향항로
2007	7,380	9,550	4,218	9,102	57%	95%
2008	8,110	10,819	4,051	8,991	50%	83%
2009	6,825	9,145	4,430	7,874	65%	86%
2010	6,873	9,399	4,743	8,859	69%	94%
2011	7,897	10,593	5,619	9,253	71%	87%

자료 : KMI 분석(Drewy 데이터 활용), 2011년은 KMI 추정치, 유럽항로는 지중해 제외

3 2011년 2분기 이후 시황 전망

1) 우리나라 컨테이너선 시장 수급 현황 및 전망

(1) 컨테이너선 시장 수급 현황

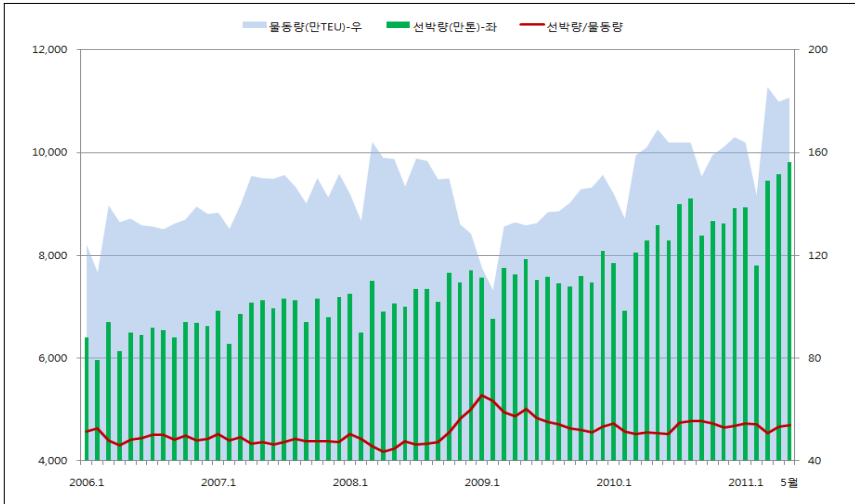
장기 수급 추이

- 우리나라 컨테이너선 시장의 물동량은 2011년 5월 기준 181.5만 TEU로 전년 동월 대비 7.3% 증가했음
 - 수급 측면에서 우리나라 시장은 2009년을 기점으로 나누어 볼 수 있는데, 2006~2009년¹³⁾ 기간 중 선박량은 8.1%, 물동량은 6.8% 증가해 동기간 중 선박량 증가 속도가 더 빨랐음
 - 그러나 2009년~2011년 기간 중 선박량은 8.7%, 물동량은 18.6% 상승하여 물동량 속도가 빨랐으며, 이는 금융위기 이후 경제회복에 따른 것으로 보임
 - 다만, 2006~2011년 기간 전체적으로 보면, 선박량은 6.9%, 물동량은 5.5% 증가해 회복세를 보이고 있으나 수요가 공급의 증가 속도에 미치지 못하는 것으로 분석됨
- 우리나라 컨테이너 시장의 수급 상황을 보면, 선박량/물동량¹⁴⁾ 수준이 현재 54.1로 2009년 초 최고 수준인 65.6에 비해서는 낮은 수준임
 - 그러나 금융위기 이전인 2008년 이전에 비해서는 여전히 높아 이 시기에 비해 상대적으로 선박량이 물동량 수준을 웃돌고 있음

13) 1월 기준

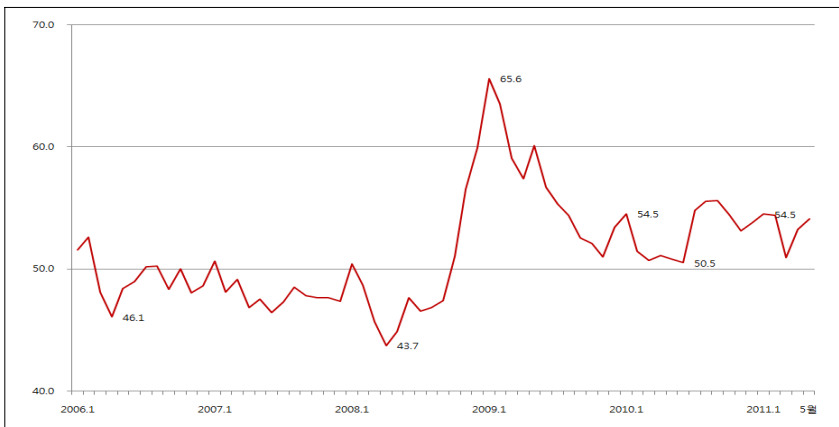
14) 선박량(만톤), 물동량(만TEU) 기준, 2006년~2011년 5월 기간 중 평균치는 51.4이며, 최소치는 43.7, 최대치는 65.6임. 본 분석은 SP-IDC통계의 한계로 톤과 TEU 각각 상이한 단위를 비교하였는데, 정치하지는 않으나 수급의 변화를 살펴볼 수 있을 것으로 판단됨. TEU로 보정한 수급분석도 마찬가지로 패턴을 보이고 있음(각주 4 참조)

| 그림 2-17 | 우리나라 컨테이너선 시장 물동량 및 선박량(월간)



자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

| 그림 2-18 | 우리나라 컨테이너선 시장 수급(월간)



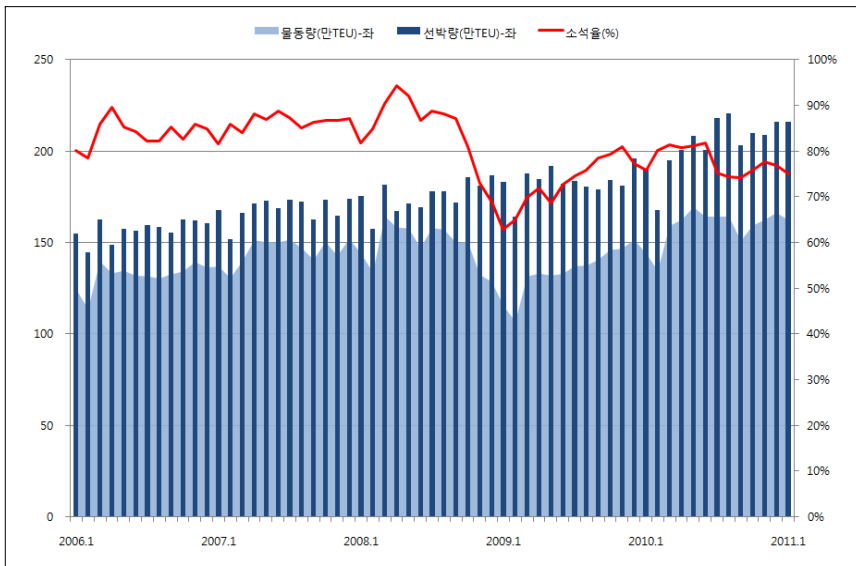
주 : 지난 4년간 월간 평균치 51.4, 최대치 65.6, 최소 43.7, 금년 1-5월 53.4로 평균치를 웃돌고 있어 예년에 비해 다소 과잉 공급 상태

자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

소식율 추이

- 우리나라 컨테이너선 시장의 수급 추이를 소식율로 살펴보면, 2008년 9월 금융위기 이전 시기는 2006년 이후 80%대 이상의 소식율을 보였음
 - 그러나 금융위기 이후 60%대 초반으로 하락하였으며, 지난해 80%대의 소식율을 회복하였으나 지난해 7월 이후 들어서는 경기 회복이 둔화되면서 70%대 소식율을 기록한 것으로 판단됨

| 그림 2-19 | 우리나라 컨테이너선 시장 수급 분석¹⁵⁾



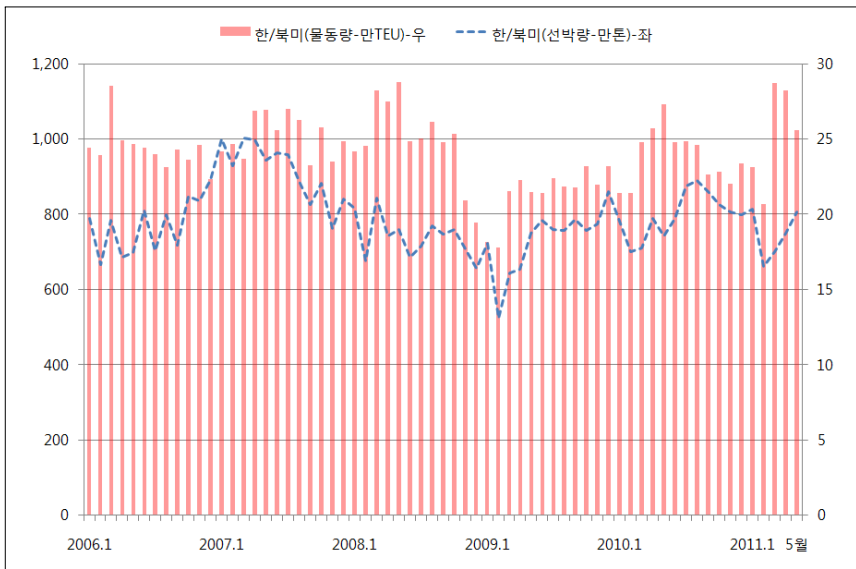
자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

15) SP-IDC자료의 선박량 데이터는 톤(DWT)으로 집계되어 이를 TEU 환산계수 적용하여 산출. TEU환산계수는 Clarkson 최근 4년 간 데이터를 활용하여 추정하였음.

(2) 원양항로

- 금년 1~5월 한/북미항로의 월평균 물동량은 25만 3,000TEU로 전년 동기 24만 1,000TEU보다 4.7% 증가
- 같은 기간 선박량은 552만 7,000DWT로 전년 동기 526만 6,000DWT에 비해 5% 증가했음

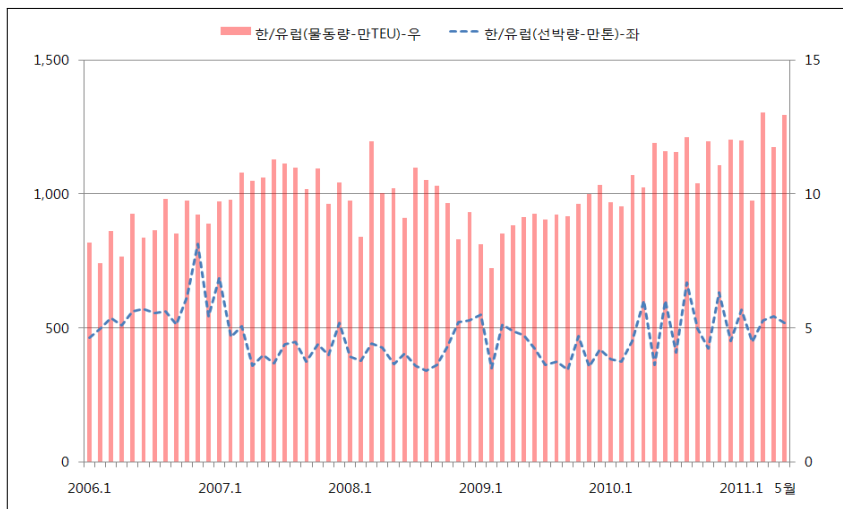
| 그림 2-20 | 한국/북미 컨테이너선 시장 수급



자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

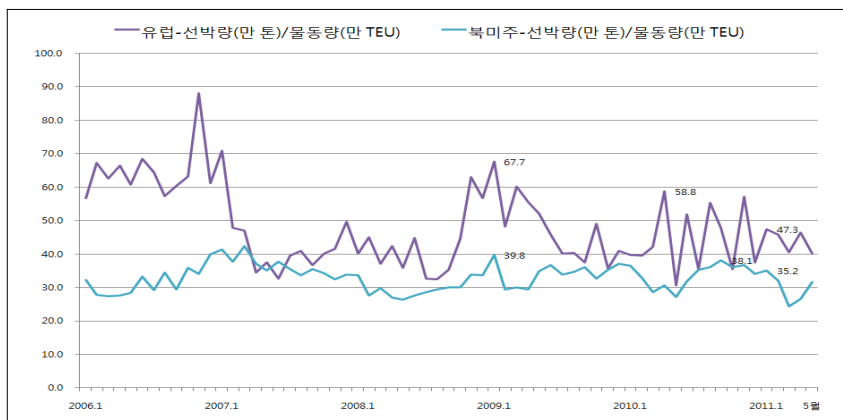
- 금년 1~5월 한/유럽항로의 월평균 물동량은 11만 9,000TEU로 전년 동기 10만 4,000TEU보다 14.2% 증가
- 같은 기간 선박량은 521만 2,000DWT로 전년 동기 435만 9,000DWT에 비해 19.6% 증가

| 그림 2-21 | 한국/유럽 항로 컨테이너선 시장 수급



자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

| 그림 2-22 | 한국/북미, 한국/유럽 항로 컨테이너선 시장 수급



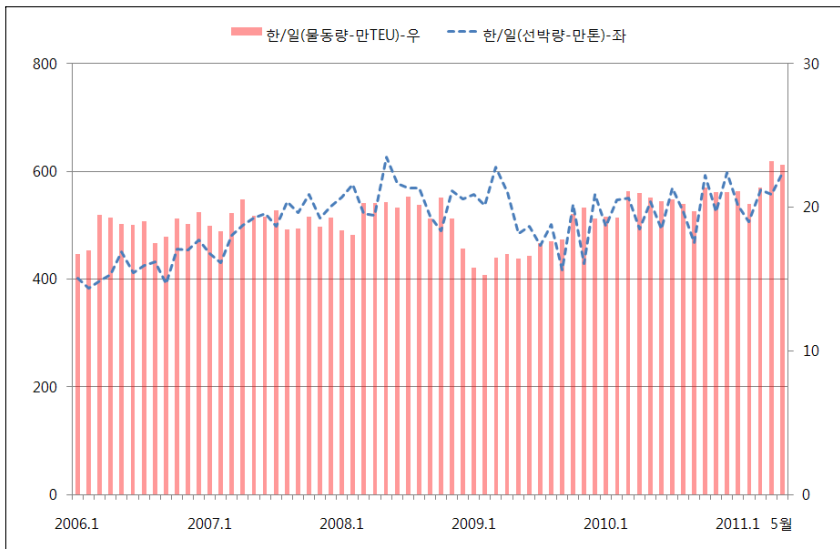
주 : 유럽항로 지난 4년 평균치 48.1, 1-5월 평균 44, 북미항로 지난 4년 평균 32.9, 1-5월 29.9

자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

(3) 근해항로

- 금년 1~5월 한/일항로의 월평균 물동량은 21만 8,000TEU로 전년 동기 20만 3,000TEU보다 7.4% 증가
 - 같은 기간 선박량은 552만 7,000DWT로 전년 동기 526만 6,000DWT에 비해 5% 증가

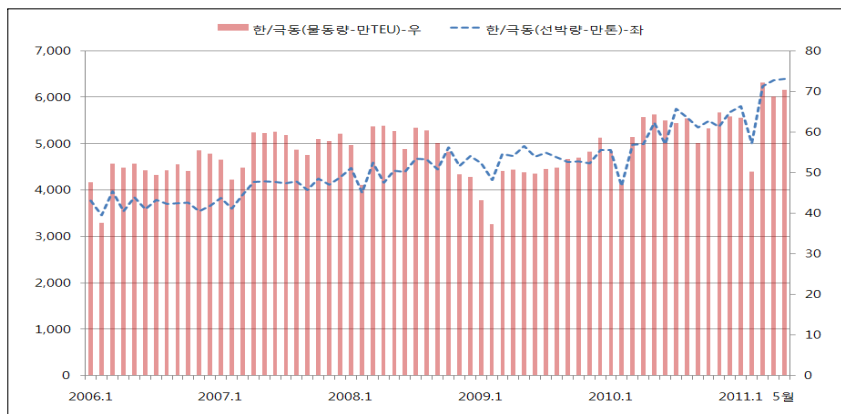
| 그림 2-23 | 한/일 항로 컨테이너선 시장 수급



자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

- 금년 1~5월 한/극동항로의 월평균 물동량은 65만 TEU로 전년 동기 57만 8,000TEU보다 12.4% 증가
 - 같은 기간 선박량은 5,960만 DWT로 전년 동기 4,870만 DWT에 비해 22% 증가

| 그림 2-24 | 한/극동 항로 컨테이너선 시장 수급

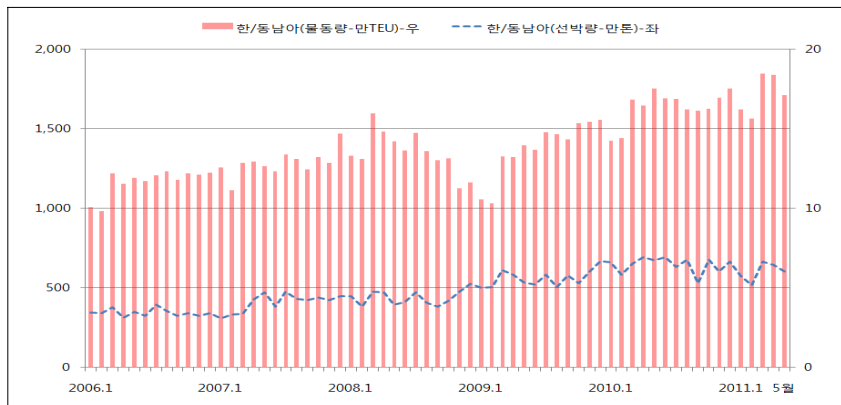


주 : 극동아시아는 중국, 홍콩, 대만 및 러시아 일부

자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

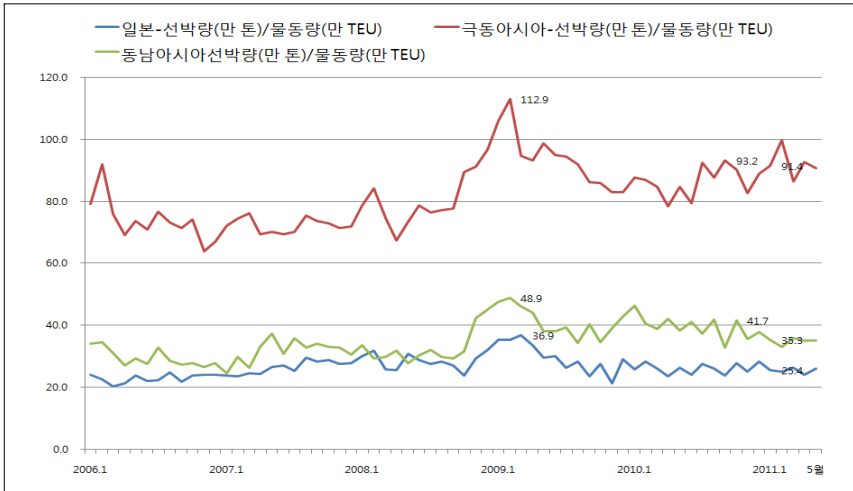
- 금년 1~5월 한/동남아항로의 월평균 물동량은 17만 2,000TEU로 전년 동기 15만 9,000TEU보다 8.1% 증가
 - 같은 기간 선박량은 599만 DWT로 전년 동기 652만 DWT에 비해 8% 감소

| 그림 2-25 | 한/동남아 항로 컨테이너선 시장 수급



자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

| 그림 2-26 | 한/일본, 한/극동, 한/동남아 항로 컨테이너선 시장 수급



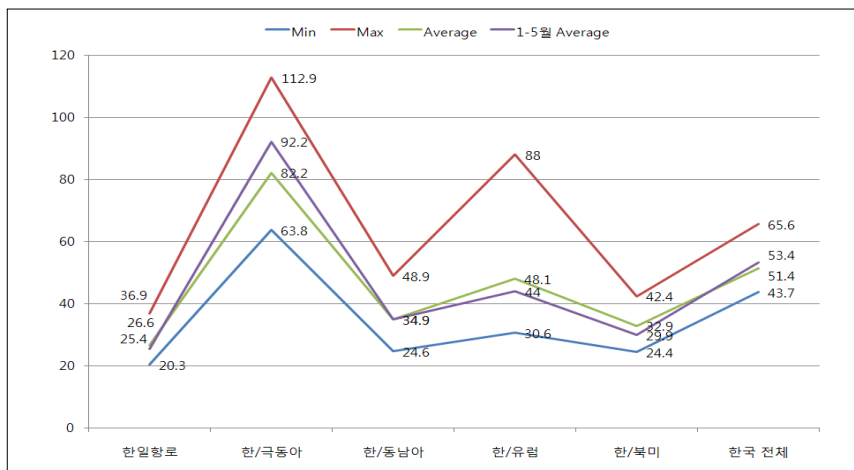
주 : 한일항로 지난 4년 평균 26.6, 1-5월 25.4, 한국동항로 지난 4년 평균 82.2, 1-5월 92.2, 동남아항로 지난 4년 평균 34.9, 1-5월 34.9
 자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

(4) 수급 전망

- 우리나라 중심의 항로 수급 지수는 지난 4년 평균치 수준
 - 금년 1~5월 한일항로의 월평균 수급지수는 25.4로 지난 4년 평균 26.6보다 낮아 상대적으로 물동량이 많았던 것으로 보이며, 최근 다소 감소세를 보이나 복구물량 지속 기대
 - 금년 1~5월 한국동항로의 월평균 수급지수는 92.2로 지난 4년 평균 82.2에 비해 높은 수준으로 선박량이 많은 편인데, 중국의 긴축정책의 영향에 따른 하반기 큰 폭의 물동량 증가는 어려울 것으로 예상
 - 금년 1~5월 동남아항로의 월평균 수급지수는 34.9로 지난 4년 평균 34.9와 동일 수준이나 초대형선 투입에 따른 영향으로 수급악화 요인 상존

- 금년 1~5월 북미항로의 월평균 수급지수는 29.9로 지난 4년 평균 32.9에 비해 낮아 선박 수급이 악화된 것으로 판단, 다만 하반기 유럽항로에 비해 수급 개선 여지가 있을 것으로 예상
- 금년 1~5월 유럽항로의 월평균 수급지수는 53.4로 지난 4년 평균 51.4에 비해 낮은 선박 수급이 개선되었으나 하반기 이후 초대형선 투입이 수급에 악화 요인으로 작용할 것으로 예상

| 그림 2-27 | 우리나라 항로별 컨테이너선 시장 수급



주 : Min, Max, Average는 2006~2010 기준

자료 : KMI 분석(SP-IDC자료 활용)

2) 델파이(Delphi) 조사에 의한 시황 전망¹⁶⁾

(1) 원양향로

2011년, 하반기 소폭 반등 예상

- 2011년 원양향로 운임은 상반기 하락세를 보였으나 하반기 다소 회복이 예상됨
- 북미 향로
 - 물동량 증가가 선박량 증가 속도에 크게 미치지 못함에 따라 현 수준의 운임에 비해 약보합세가 예상됨
- 유럽 향로
 - 대형선 투입과 유럽의 재정위기에 따라 운임이 하락했으나 하반기 이후 반등이 기대되면서 현 수준에 비해 큰 폭의 상승이 어려울 전망
- 패넬들의 경우도 하반기 시황의 반등을 점치고 있으나 그 폭을 낮게 잡고 있음

| 표 2-6 | KMI 정기선 원양향로 운임지수

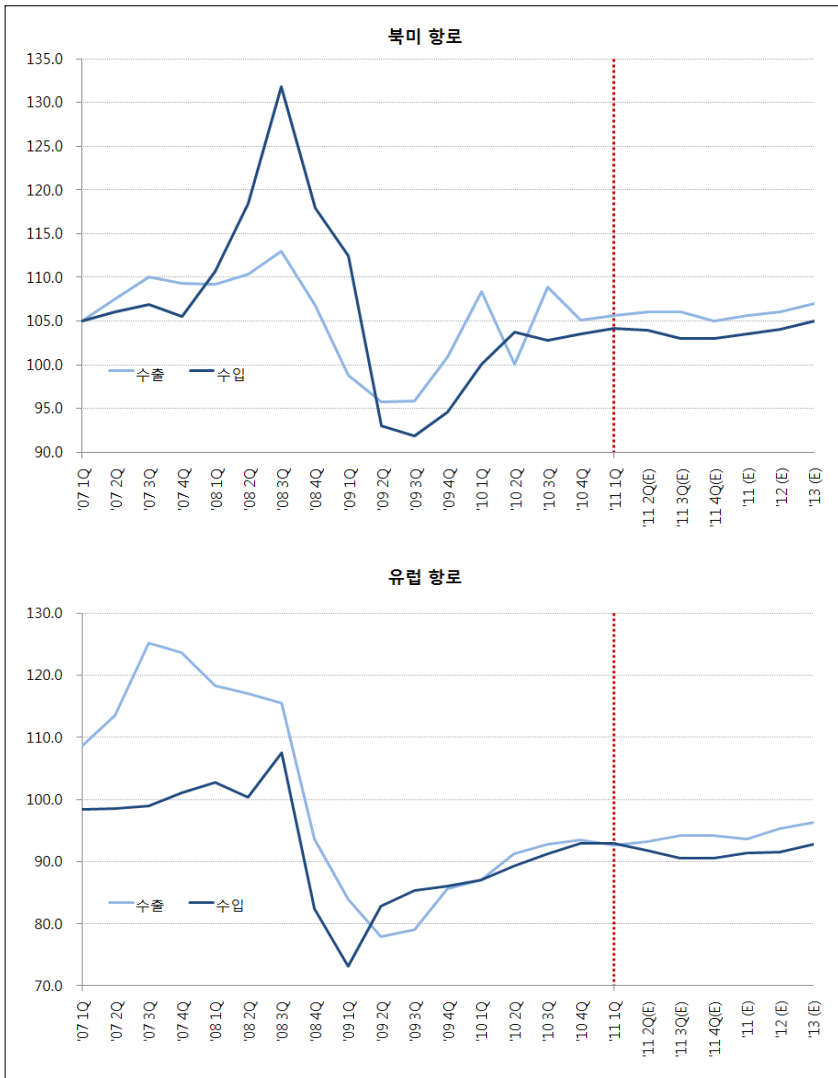
(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008	2009	2010					2011	2011(e)				2012(e)	2013(e)
		연평균	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	연평균	연평균
북미 향로	수출	109.9	97.9	108.4	100.1	108.9	105.1	105.6	105.7	106.0	106.0	105.0	105.7	106.0	107.0
	수입	119.7	98.0	100.1	103.7	102.8	103.5	102.5	104.1	103.9	103.0	103.0	103.5	104.3	105.0
유럽 향로	수출	111.1	81.7	87.1	91.3	92.8	93.5	91.2	92.7	93.3	94.3	94.3	93.6	95.3	96.3
	수입	98.2	81.9	87.1	89.3	91.3	93.0	90.2	93.0	91.8	90.5	90.5	91.4	90.3	92.8

자료 : KMI 패넬 조사

16) 한국 기종점 기준

| 그림 2-28 | 분기별 원양(북미, 유럽)항로 시황전망



자료 : KMI 패널 조사.

(2) 근해항로

2011년 한일항로를 제외한 기타 항로 큰 폭의 반등 어려워

- 우리나라 근해항로 가운데 2011년 한일항로를 제외한 기타 항로에서는 큰 폭의 반등은 어려울 것으로 예상
 - 동남아 항로는 유럽항로의 초대형선 투입의 영향을 받아 큰 폭의 운임 회복이 어려운 상황이며, 전년 대비 약보합세 예상
 - 일본 항로는 일본 대지진에 따른 복구 물자에 따라 물량이 늘었으나 최근 들어 그 물량이 줄고 있어 하반기는 상반기에 비해 약보합 전망
 - 한중항로와 한러항로는 일부항로(러시아 수입)를 제외하고, 전년에 비해 시황이 악화될 전망
- 2012년 이후 우리나라 기종점의 근해항로의 운임의 상승을 점치고 있음
 - 2012년 이후 근해항로의 운임상승을 예상하고 있으나, 큰 폭의 상승을 기대하지 않는 것으로 파악됨

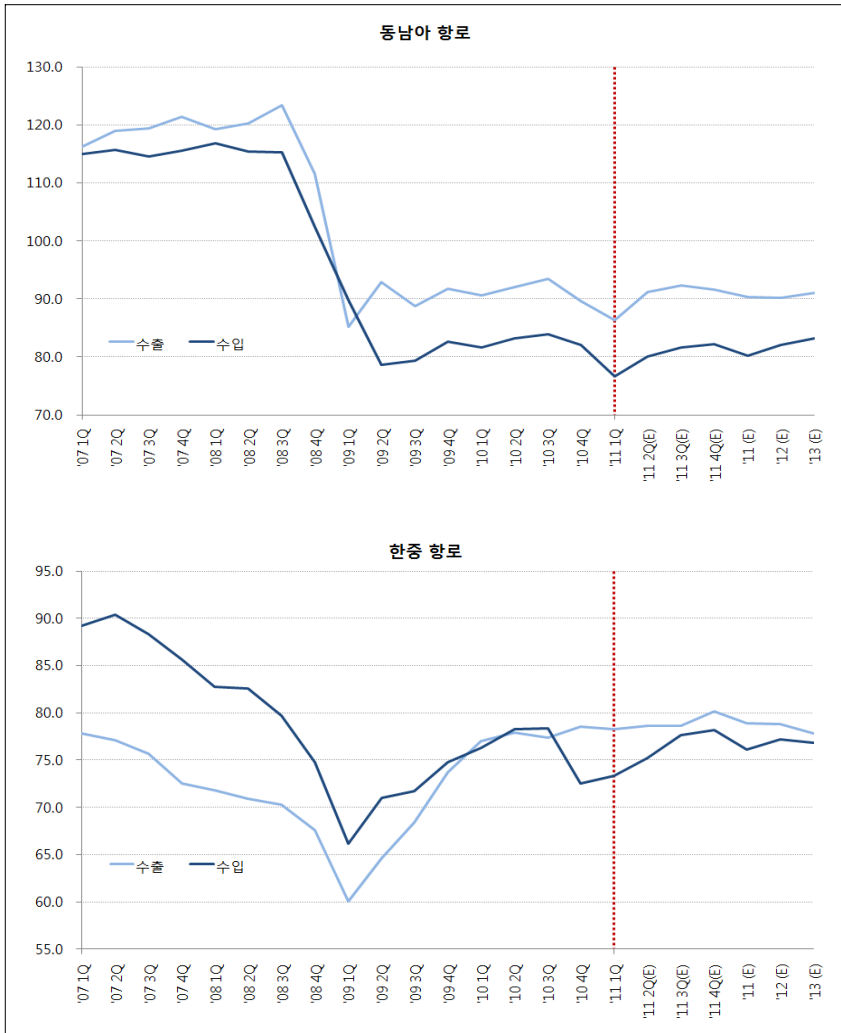
| 표 2-7 | KMI 정기선 근해항로 운임지수

(기준 : 2003년 4분기 = 100)

구분		2008	2009	2010					2011	2011(E)				2012(E)	2013(E)
		연평균	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	연평균	연평균
동남아 항로	수출	118.8	89.7	90.6	92.1	93.5	89.6	91.5	86.4	91.3	92.3	91.6	90.4	90.3	91.1
	수입	112.5	82.6	81.6	83.2	83.9	82.1	82.7	76.6	80.1	81.7	82.3	80.2	82.1	83.2
한중 항로	수출	70.2	66.7	77.0	79.5	81.4	78.5	79.1	78.3	78.6	78.7	80.2	78.9	78.8	77.9
	수입	80.0	70.9	76.3	72.6	71.7	72.5	73.3	73.4	75.2	77.6	78.2	76.1	77.2	76.9
한일 항로	수출	94.5	85.0	84.8	83.0	82.7	83.6	83.5	81.6	85.7	85.8	84.4	84.4	83.6	83.2
	수입	86.5	76.1	76.8	76.5	76.0	77.8	76.8	78.2	78.6	78.2	78.3	78.3	77.6	77.9
한러 항로	수출	100.1	77.4	79.7	77.9	77.3	78.7	78.4	77.6	78.2	78.4	76.6	77.7	77.6	77.6
	수입	98.2	77.5	72.7	78.3	78.3	77.7	76.8	77.4	77.5	77.6	77.4	77.5	77.2	77.4

자료 : KMI 패널 조사.

| 그림 2-29 | 분기별 근해(동남아, 한중)항로 사항전망



자료 : KMI 패널 조사.

| 그림 2-30 | 분기별 근해(한일, 한러)항로 시황전망



자료 : KMI 패널 조사.

3 HR지수 추이 및 전망

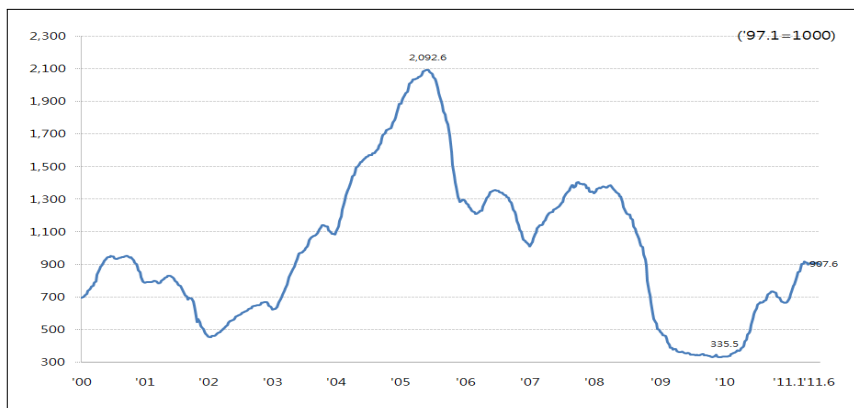
최근 HR지수 추이

- 2010년 1월 최저점인 335.5로 시작하여 최근까지 지속적인 상승세
 - 지난해 3분기 최대 735(9.29) 이후 계절적 비수기인 4분기에 접어들며 669.9(11.17)를 기록
 - 금년 4월 900포인트대를 유지하다 6월 22일 897포인트 기록

2011년 HR지수 견조세 유지 전망

- 초대형선 투입에 따라 선박전배(cascading)의 영향으로 근해항로의 수급이 좋지 않을 것으로 판단되나 근해항로의 중소형선은 상대적으로 부족한 상황이 연출되면서 주요 피더항로의 수요는 견고한 상황임
 - 특히, 발주가 대부분 대형선에 집중되면서 향후에도 중소형선 수요는 늘 것으로 예상되며, 당분간 운임시장과 달리 용선시장은 견조세 유지 전망

| 그림 2-31 | HR지수 추이



자료 : KMI 분석(Howe Robinson 데이터 활용)

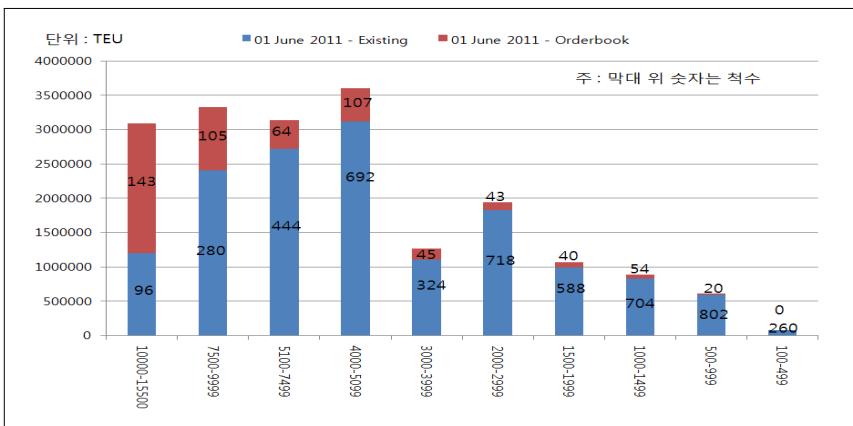
4 향후 주요 변동요인 및 시사점

1) 주요변동 요인

초대형선 투입, 시황 하락 요인

- 현재 세계 주요 항로에 투입된 1만 TEU급 이상 초대형선은 96척에 이르고 있으며, 발주잔량은 143척에 달함
 - 이러한 초대형선의 영향으로 유럽항로가 직접적인 운임하락의 영향을 받을 전망
 - 특히, 유럽항로는 동맹 폐지 이후 선사들의 운임 컨트롤이 어려운 상황
- 근해항로는 케스케이딩의 영향으로 영향을 받을 수 있으나 주요 피터항로가 활성화되면서 중소형선 수요는 견고할 수 있다고 판단
 - 특히, 최근 발주가 대형선에 집중되어 향후 중소형선 선박 수요가 늘 가능성도 있음
 - 따라서 케스케이딩에 따른 시황하락의 영향은 2013년 이후에나 발생할 것으로 예상

| 그림 2-32 | 선형별 컨테이너선 현황 및 발주량



자료 : KMI 분석(Alphaliner 데이터 활용)

■ 컨테이너 박스 부족으로 인한 가격인상, 유가 인상 등 수익성 하락

- 최근 컨테이너선 박스 가격의 인상으로 선사들의 수익성에 영향
 - 컨테이너 박스는 최근 이용율이 거의 100%에 가까운 수치를 보임
 - 이에 따라 주요 선사들의 컨테이너 박스 확보 경쟁이 치열함
 - 세계 최대 리스회사인 Taxtainer는 240만 개의 컨테이너 박스를 보유하고 있는데, 이에 따르면 20피트 컨테이너 1개 가격은 지난 수준에 비해 30% 증가한 2,800달러에 달함
 - 2011년 컨테이너선 박스 증가율은 전년 대비 2%로 예상되나 물동량 증가율에 비해서는 매우 낮은 수준이어서 여전히 공급 부족상황으로 전망
 - 계선량 및 감속운항은 선사들의 자구적인 노력 여하에 따라 가능함으로 시황변동을 가져오는 외생변수는 아닌 것으로 판단됨
- 이에 더하여 벙커 가격의 상승에 따라 선사 수익성에 악영향이 되고 있음
 - 로테르담 기준 380CST 가격은 지난해 평균 톤당 451달러에서 금년 6월 기준 626달러로 39% 상승
 - 주요 선사의 운항원가에 약 30~40%가 유가가 영향을 미친다고 보면, 벙커가격 인상으로 전체 운항원가가 16% 상승하는 효과
 - 이에 따라 운임 수준이 지난해에 비해 낮은 상황에서 박스 가격 인상, 유가 상승 등 선사들의 수익성 악화 요인이 작용하고 있음

2) 시사점

 2011년 하반기 이후 다소 회복이 예상되나 큰 폭은 어려워

- 하반기 이후 다소 반등이 예상되나 초대형선 투입의 효과와 유럽 재정 위기 상존 등 세계 경제 흐름의 변수도 있어 큰 폭의 반등은 기대하기 어려울 것으로 전망
 - 이에 따라 기대보다는 운임의 상승폭이 높지는 않을 것으로 예상됨
 - 2011년에는 수급 상황이 비교적 안정적이기는 하나 2008년 이전에 비해서는 여전히 공급 과잉 상황으로 판단
- 무엇보다도 기업의 경영적 측면에서는 컨테이너박스 가격 인상, 유가 인상 등으로 인한 벅커 가격이 오르면서 큰 타격이 예상
 - 따라서 금년 컨테이너선 시장은 지난해 말에 예상한 것보다 기대치를 낮추어야 할 것으로 판단됨
- 원양항로의 경우 초대형선 투입에 따른 경쟁구도를 어떻게 가져가야 할 것인지에 대한 판단 필요
 - 즉 현재 시장이 공급 과잉인 점, 초대형선 발주량이 많은 점 등을 감안 초대형선 도입에는 신중한 판단도 필요
- 근해항로의 경우 케스케이딩의 영향이 아직은 크지 않은 것으로 판단되는 바, 피더항로 개발 등이 지속적으로 추진되는 것이 오히려 선사의 수익성 창출에 기여할 것으로 판단
 - 특히, 일본항로는 복구물량 추이를 보면서 우리나라 선사간의 공동운항 등을 통한 협력이 요구됨
 - 동남아항로는 초대형선 투입의 영향이 큰 바 이에 대한 영향을 흡수할 수 있도록 피더 네트워크 확대를 통한 수익원 다변화가 필요할 것으로 보임

| 표 2-8 | 2011년 컨테이너선 시장 변동요인 전망

구분		주요 내용
공급 요인	긍정 요인	○선박량 증가 둔화 - 전년대비 6.9% 증가 ○컨테이너 박스 부족 지속 - 2011년 컨테이너박스 증가율 전년 대비 2% 수준 ○계선량 미미 - 6월 현재 8만 TEU 수준(세계 선대 대비 0.6%) ○해체량 높은 수준 - 2007년 이전에 비해 4배 이상(96.3천 TEU 전망)
	부정 요인	○초대형선 인도량 증가 - 2011년 현재 96척 운항, 발주잔량 143척
수요 요인	긍정 요인	○물동량 건조한 증가 - 전년대비 10% 증가 ○미국 경제 3% 대 성장 전망 ○일본항 복구 물량 증가
	부정 요인	○유럽 재정 위기 우려 상존 ○중국 긴축 정책
수익성 요인		○유가 상승에 따른 bunker가격 상승 ○컨테이너 박스 가격 상승
중국항로 운임현황 ¹⁷⁾		○상해/미서안 항로 : FEU당 2,802달러(2010.7)→1,706달러(2011.6), 39%하락 ○상해/유럽 항로 : TEU당 2,100달러(2010.2)→861(2011.6), 59%하락 ○상해/일본 서안 항로 : TEU당 300달러(2010.4)→337(2011.6), 12%상승 ○상해/동남아 항로 : TEU당 439달러(2010.7)→226(2011.6), 49%하락 ○상해/부산 항로 : TEU당 230달러(2010.5)→224(2011.6), 3%하락
용선시장		○HR지수 : 최저 335.5(2010.1)→735(2010.9)→800대(2011.6) : 최근 2년래 최대

주 : KMI 분석

17) 항로 : (고점기준) → (2011.6기준)

2011년 컨테이너선 시장 운임지수 하향 전망

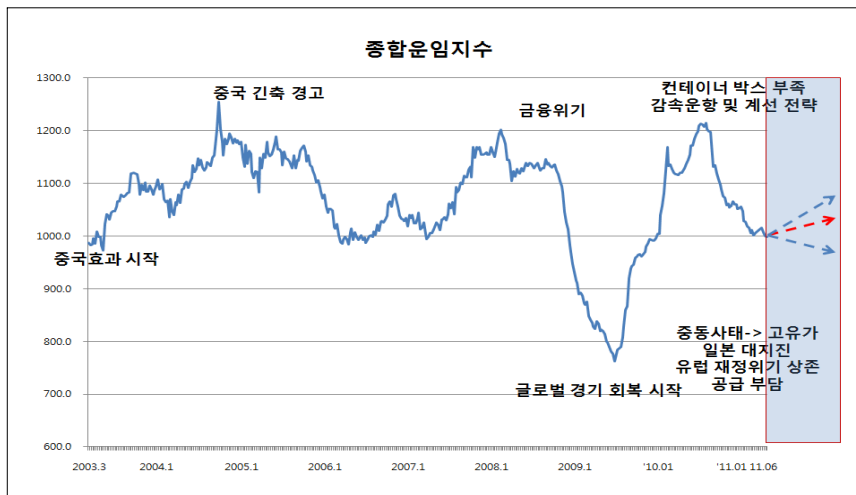
- 2011년 컨테이너선 운임지수(CCFI)는 6월 현재 998.3 포인트로 1998년 기준 1,000포인트 이하로 하락
 - 2010년 CCFI는 최대 1,215포인트까지 상승, 연평균 1,131포인트
- 하반기 이후 용선 수요가 크지는 않을 것으로 전망됨에 따라 CCFI는 2011년 평균 963포인트로 전망됨
 - 따라서 컨테이너선 운임지수는 전년 평균을 밑돌 것으로 예상되며, 긍정적으로 예상하는 경우 2011년 운임지수는 1,011포인트 수준으로 전망

| 표 2-9 | 컨테이너선 운임지수(CCFI) 전망

구분	2011년 3분기~4분기 평균 전망	2011년 연평균
Positive	993	1,011
Medium	996	963
Negative	981	933

자료 : KMI 분석

| 그림 2-33 | 컨테이너선 운임지수(CCFI) 추이 및 전망



자료 : KMI 분석

제3장 건화물선 시황변화 특징과 전망

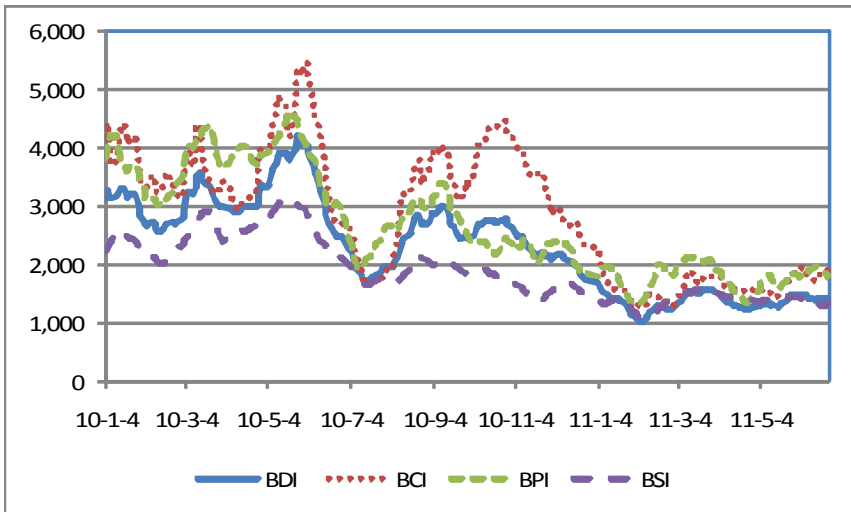
1 건화물선 시황변화의 특징

1) 발틱운임지수 추이

BDI 지수는 '11년 2분기 평균 1,375p를 기록, 전년 평균치(2,758p)의 50%로 저조한 실적을 보임

- 지난 2월 4일 최저점인 1,043p를 기록한 이후, 3월 25일 1,585p를 최고치 기록 후 1,400p대에서 변동하고 있음
- 지난 해와 달리 시황은 저점에서 균형을 보이고 있으며, 변동폭 또한 줄어든 모습을 띄고 있음

| 그림 3-1 | 2010년 1월 이후 발틱지수 추이



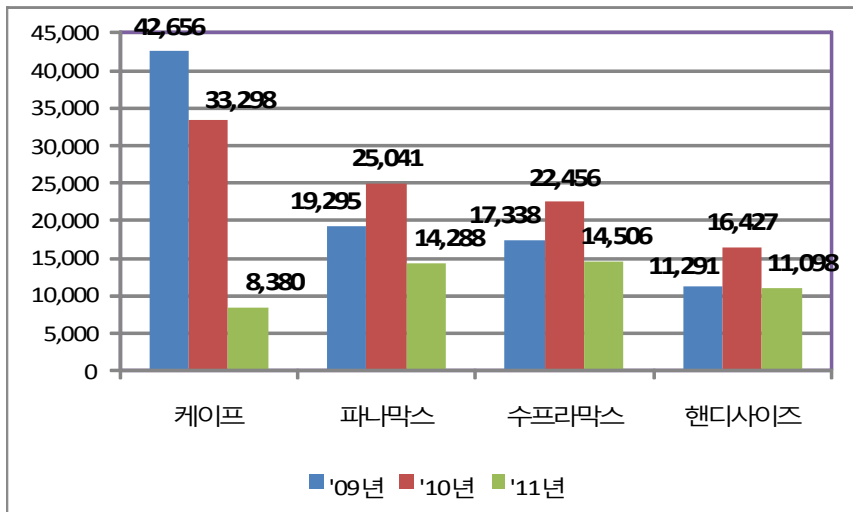
자료 : Clarkson

■ 지난해와 대비하여, '11년 2분기 현재까지 건화물선 운임 하락은 케이프 선형이 주도하고 있음

- 전 선형이 2010년 대비 운임이 하락함
- 2009년과 비교해서는, 케이프는 20% 수준, 파나마스 74%, 수프라막스 84%, 핸디사이즈 98% 수준을 보이고 있어 케이프 시황악화의 심각성을 보여주고 있음
- 아시아-구주 항로에서는 마이너스 운임이 1월 이후 지속되고 있음
- 특히 케이프 선박의 운임이 핸디사이즈의 수준에도 미치지 못한 것은 철광석, 석탄 등의 원거리 운송에 특화되고, 이들 대형선을 수용할 수 있는 항만이 제한적이기 때문에 그만큼 선박활용도 측면에서 유연성이 부족하기 때문임

| 그림 3-2 | 2009년 이후 볼틱 용선료 증가 운임(TCE) 평균 추이

단위 : 달러/일



자료 : Clarkson

2) 정기 용선

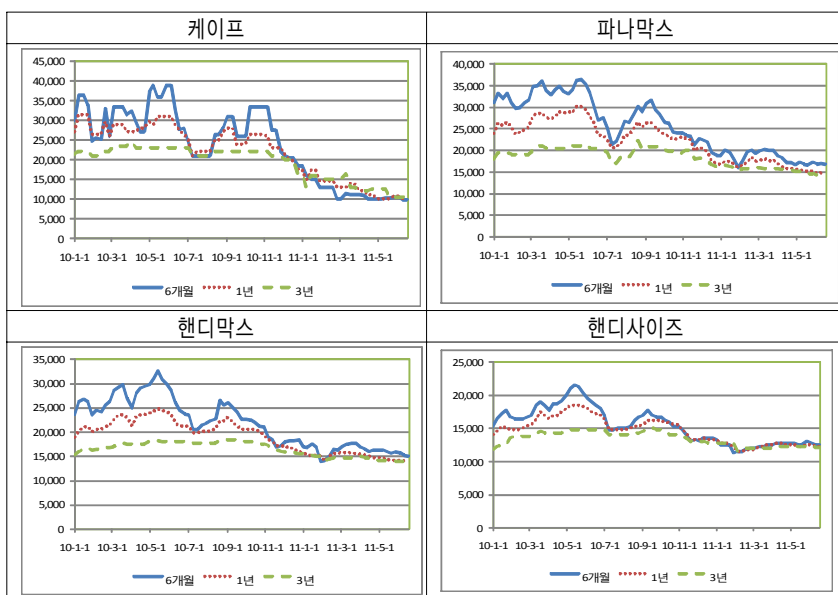
올해 정기 용선료는 6개월, 1년, 3년 용선료 등 용선기간의 차이에 따른 용선료 수준차이가 거의 없어진 상황임

- 이는 활발한 정기 용선시장 상황에서 발생한 것이 아니라, 용선계약 체결이 매우 위축된 상황에서 발생하고 있다는 점에 유의할 필요가 있음
- 이 같은 용선시장 위축은 지난 해 12월부터 시작된 것으로 볼 수 있음

한편, 케이프 선형의 용선료 수준이 핸디사이즈 선형에도 미치지 못하고 있어 케이프 시장의 어려움이 나타나고 있음

- 6월 17일 기준, 케이프 6개월 용선료가 9,750달러/일인데 비해 핸디사이즈는 12,500달러/일임

그림 3-3 | 각 선형별 6개월, 1년, 3년 용선료 추이



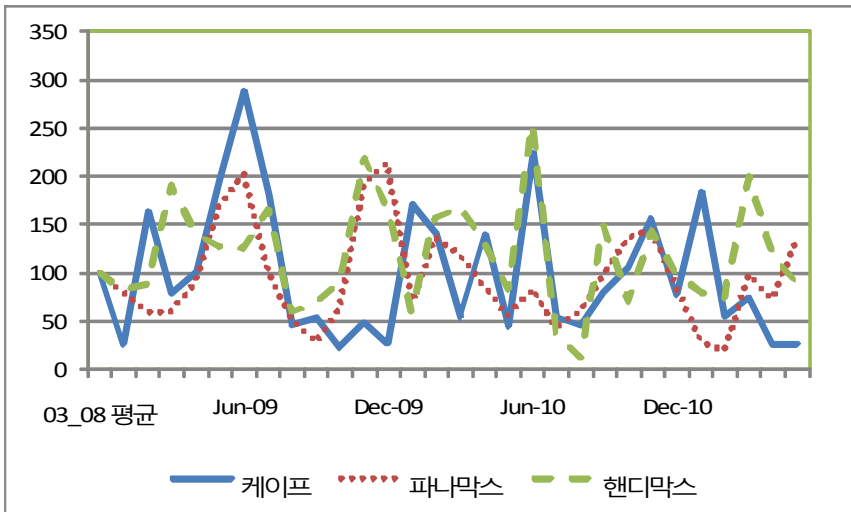
자료 : Clarkson

3) 중고선 시장

■ 소형선의 중고선 매매량이 예년 수준을 상회하고 있지만, 중대형선의 경우 예년에 비해 적은 기록을 보이고 있음

- 케이프 선형의 경우, 1월에 7척 122만 DWT거래되어 2003년~2008년의 예년 수준의 1.8배의 거래실적을 보였지만 이후 70% 선에 미치지 못하는 중고선 매매 실적을 보이고 있음
- 그러나 핸디막스의 경우 3월에 예년의 2배 수준(95만 DWT)의 중고선 박이 거래되었으며, 올해 상반기 동안 월평균 거래실적이 예년 수준보다 12% 많은 실적을 보이고 있음
- 따라서 전반적으로 중고선 시장은 매매 실적 측면에서 안정적이라고 평가할 수 있음

| 그림 3-4 | 건화물선 중고선 시장 매매량(월 단위)

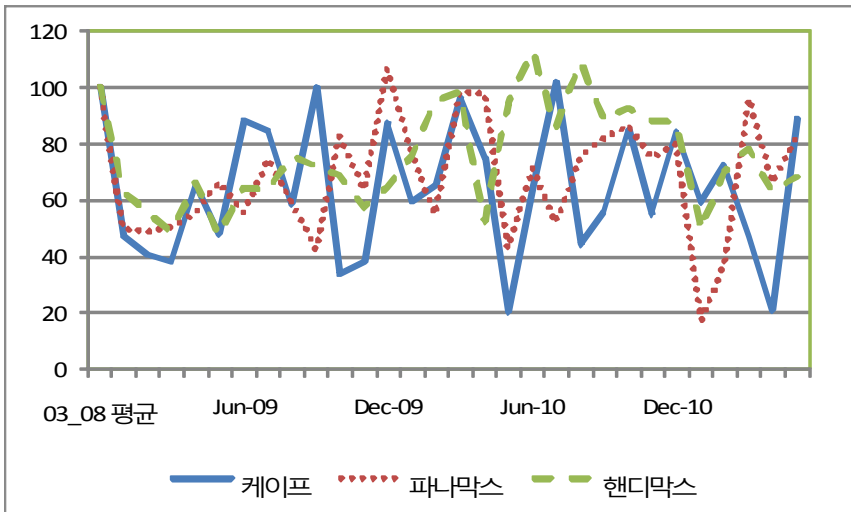


주 : 2003년~2008년 월평균 매매량을 100으로 설정함
자료 : Clarkson

올해 중고선 가격은 예년의 60% 내외의 수준을 보이고 있음

- 5월 현재, 케이프 선형의 경우 298 달러/DWT 수준의 가격을 보이고 있어 2003년~2008년 예년 수준의 89% 정도이고
- 파나막스는 362 달러/DWT(82%), 핸디막스는 354달러/DWT(68%) 수준임

| 그림 3-5 | 건화물선 중고선 시장 평균 매매가격(달러/DWT)



주 : 2003년~2008년 월평균 매매가격을 100으로 설정함
자료 : Clarkson

4) 신조선 시장

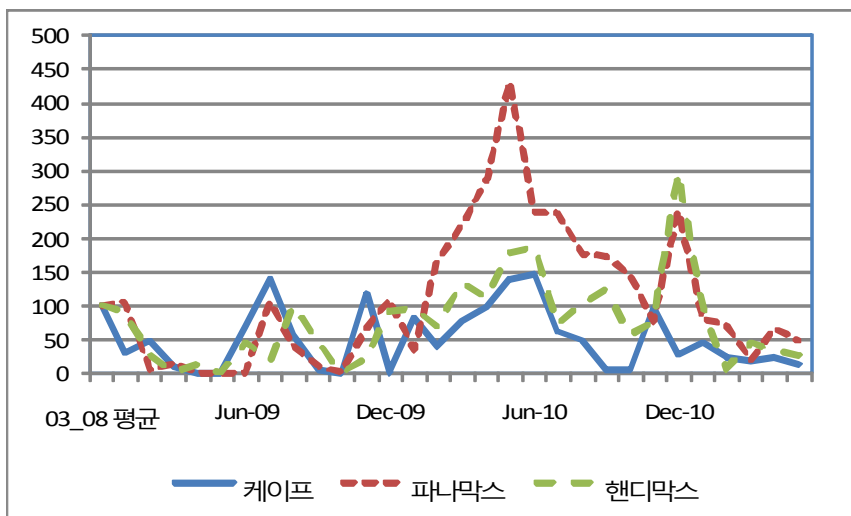
■ '10년 5월 파나마스는 '03년~'08년 평균치의 4배 가량 많은 신조선 발주를 기록하였음(570만 DWT)

- '10년 12월에도 파나마스 및 핸디막스는 '03년~'08년 평균치의 2배가 많은 신조선 발주가 이루어졌음

■ 최근에 전 선형에 걸친 시황 악화로 2011년에는 신조선 계약이 예년의 50% 수준을 밑돌고 있음

- 특히 케이프 선형의 경우 올해 들어 19척의 신조선 계약만이 보고되고 있어 예년의 1/4 수준의 발주가 이루어지고 있음

| 그림 3-6 | 건화물선 신조선 시장 계약 추이

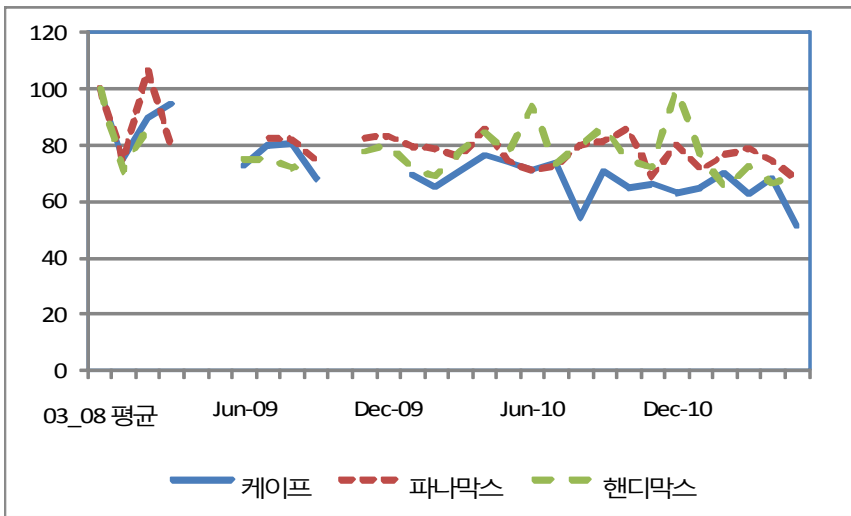


주 : 2003년~2008년 월평균 신조선 계약규모를 100으로 설정함
자료 : Clarkson

■ 케이프와 파나마스의 신조선 계약가격은 위기 이후 '03년~'08년 평균치의 60~80% 수준을 보이고 있음

- 케이프 선형의 신조선 가격이 2003년~2008년의 51% 수준(219 달러/DWT)을 보이고 있어, 최근 시황 악화가 신조선 가격에 크게 영향을 미치고 있음을 알 수 있음

| 그림 3-7 | 건화물선 신조선 시장 평균 계약가격(달러/DWT)



주 : 2003년~2008년 월평균 신조선 계약규모를 100으로 설정함
자료 : Clarkson

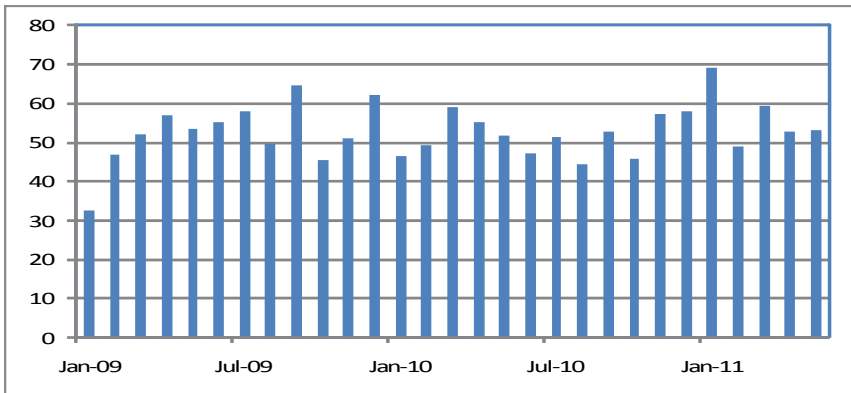
2 건화물선 수급 현황과 전망

1) 수요 현황과 전망

■ 중국의 철광석 수입량이 전년 동기(5월 누적) 대비 8% 증가함

- 특히 1월의 경우 사상 최고치인 6,897만 톤을 수입하여 전년 동기 대비 2천 2백만 톤 수입을 증가시켜 견조한 운송수요 창출에 기여하였음
- 2월의 중국 연휴 여파로 수입물동량이 잠시 주춤했던 것을 제외하면 3~5월 월간 철광석 수입물량이 50백만 톤을 상회하여 중국 측 수요요인은 시황에 긍정적인 영향을 미쳤을 것으로 판단됨
- 그러나 6월 현재 중국 항만의 철광석 재고량이 89백만 톤에 이르고 있어 시황을 견인할 정도의 중국 측 수요역할을 기대하기는 곤란함

| 그림 3-8 | 중국 철광석 수입량 추이(2009년 이후)(단위 : 백만 톤)

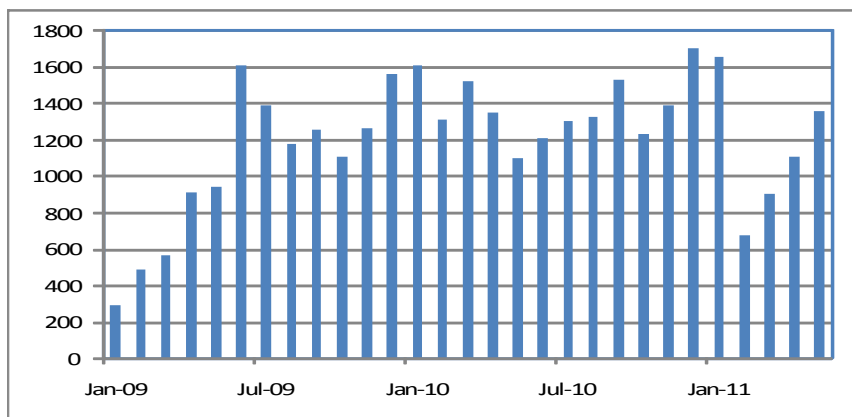


자료 : Clarkson

■ 올해 5월 중국 석탄 수입물동량 작년 월평균 실적으로 근접

- 작년 말, 올해 초 동호주 홍수사태로 수입에 곤란을 겪었던 중국은 2~3월 저조한 석탄수입실적을 보였음
 - 월 기준으로 호주로부터 수입하는 석탄물동량이 3월에는 1월 378만 톤보다 307만 톤 적은 71만 톤에 그쳤음
 - 동 기간에 인도네시아로부터 수입하던 물량도 약 298만 톤 감소하였음
- 이러한 수입물량 확보를 위해 중국은 베트남 및 내륙국가인 몽고, 그리고 북한으로부터의 석탄수입을 증가시켰음
 - 이러한 근거리 및 내륙 수입물량 증가는 해운시장에는 톤-마일 감소 효과를 야기했을 것으로 판단됨
 - 중국이 2000년 중반 석탄 수입을 늘이면서 호주 등 원거리 수입증대로 톤-마일 효과를 발생시켰던 것과는 대비되는 현상임

| 그림 3-9 | 중국 석탄 수입량 추이(2009년 이후)(단위 : 백만 톤)



자료 : Clarkson

| 표 3-1 | 중국의 국가별 석탄 수입량 추이(2011년)(단위 : 만 톤)

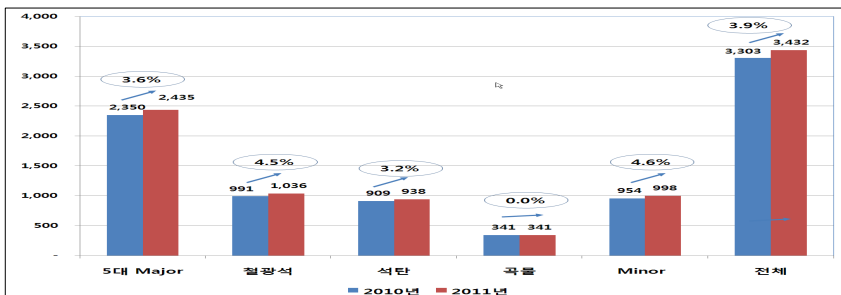
구분	호주	인도네시아	베트남	몽공	북한
'11년 1월	378	581	162	123	49
'11년 3월	71	283	118	154	81
'11년 4월	99	309	245	180	115

자료 : Clarkson

■ 2011년 건화물선 물동량은 전년 대비 3.9% 증가할 것으로 전망됨

- 이는 Clarkson이 지난 3월에 비해 물동량 증가율을 2.0%p 하향 조정한 것임
 - 철광석의 경우 지난 해 대비 4.5% 증가한 약 10억 3,600만 톤의 운송 수요를 발생시킬 것으로 전망됨
 - 석탄은 3.2% 증가하여 약 9억 3,800만 톤의 물동량이 전망됨
- 전체적으로 5대 메이저 화물이 3.6% 증가하여 총 24억 톤의 운송수요가 발생할 것으로 전망되는 가운데, 건화물 전체 물동량은 34억 톤에 이를 것으로 보임
- 이러한 물동량 증가 전망에도 불구하고, 전 선형에 걸쳐 공급압박 요인이 크게 작용하고 있어, 운송수요 증가는 저점에서 시황의 추가적인 하락을 막는 소극적인 역할에 그칠 것으로 판단됨

| 그림 3-10 | 2011년 건화물 물동량 전망치(단위 : 백만 톤)



자료 : Clarkson ; KMI 분석

2) 공급 현황과 전망

공급압박 속에 선박해체량 증가로 부담 완화

- 케이프의 경우 1월 사상 최대치인 605만 DWT의 신조선이 인도되어 호주 홍수사태로 악화된 시황을 급락시키는 요인으로 작용하였음
 - 그러나 총 37척 570만 DWT 케이프 선박이 5개월 간 해체되어 공급부담을 연초 대비 8.4%에서 5.7% 증가율로 2.7%p 낮춤
- 파나막스 선형은 신조선 인도비율은 5.6%였으며, 해체율은 1.2%로 5개월 간 약 4.6%의 공급압박 증가가 발생했음
- 핸디막스는 상대적으로 해체실적이 저조한 가운데 6.1%의 공급부담 증가가 발생했음
 - 핸디사이즈는 약 2.2%의 공급부담이 발생하여 물동량 증가세가 충분히 감당할 수 있는 수준으로 평가됨

| 표 3-2 | 벌크선 신조선 인도량 추이(단위 : 백만 DWT)

구분	선박량		1~5월 (% : 연초 선박량 대비)		
	'10년 말	'11년 5월말	인도량	해체량	기타 손실
케이프	209.26	222.28	17.57 (8.4%)	5.70 (2.7%)	1.15
파나막스	136.48	142.65	7.68 (5.6%)	1.65 (1.2%)	0.14
핸디막스	108.99	115.72	7.57 (6.9%)	0.84 (0.8%)	0.00
핸디사이즈	81.64	83.45	3.28 (4.0%)	1.48 (1.8%)	0.02
합계	536.37	564.1	36.10 (6.4%)	9.67 (1.7%)	-

자료 : Clarkson

■ 대형선의 경우, 발주잔량이 현재 선대 대비 50% 이상 남아 있어 향후에도 지속적인 공급압박이 상당할 전망이다

- 케이프 선형의 경우 올해 남은 인도예정량이 4,180만 DWT에 달하며 '12년에는 이 보다 많은 신조선(4,550만 DWT, 인도비율 17%)이 인도될 예정임
- 파나막스 선형은 올해에 2,400만 DWT(인도비율 : 17%)의 신조선이 인도될 예정이며, 내년에도 3,340만 DWT(인도비율 : 20%)의 막대한 신조선이 인도될 예정임

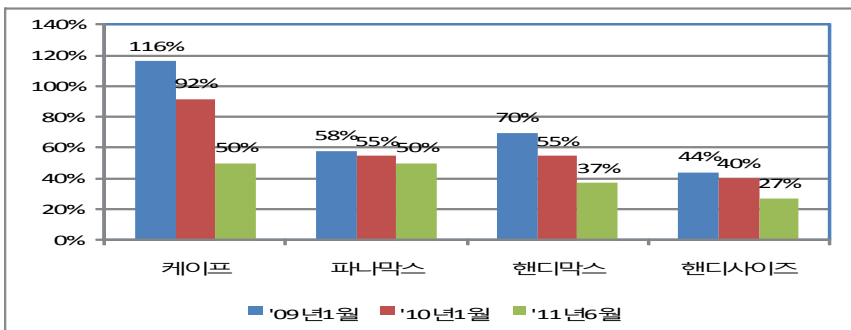
표 3-3 | 벌크선 선형별 신조선 인도예정량 추이(단위 : 백만 DWT)

구분	5월 현재 선대	발주잔량	인도예정량		
			'11년	'12년	'13년 이후
케이프	222.3	112.2	41.8	45.5	23.9
파나막스	142.7	71.6	24.0	33.4	14.2
핸디막스	115.7	43.6	17.3	18.1	8.2
핸디사이즈	83.4	23.0	11.0	9.3	2.7
합계	564.1	250.4	94.1	106.3	49

자료 : Clarkson

- 그러나 2009년 대비 발주잔량 비율이 파나막스 선형을 제외하고 모두 급격히 떨어지고 있어, 미래 공급압박 요인은 감소하고 있음

그림 3-11 | 벌크선 선형별 발주잔량 비율 추이



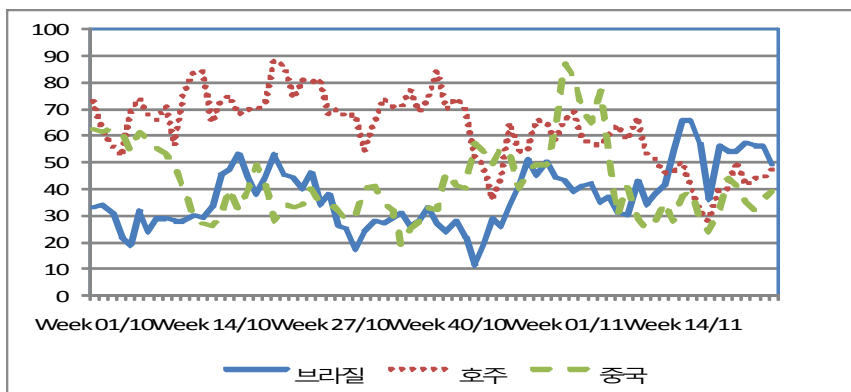
자료 : Clarkson

3) 항만 체선

■ 중국, 브라질, 호주 등 중요 항만에서 케이프 선형의 대기선박 척수가 6월 현재 130여 척인 것으로 알려지고 있음

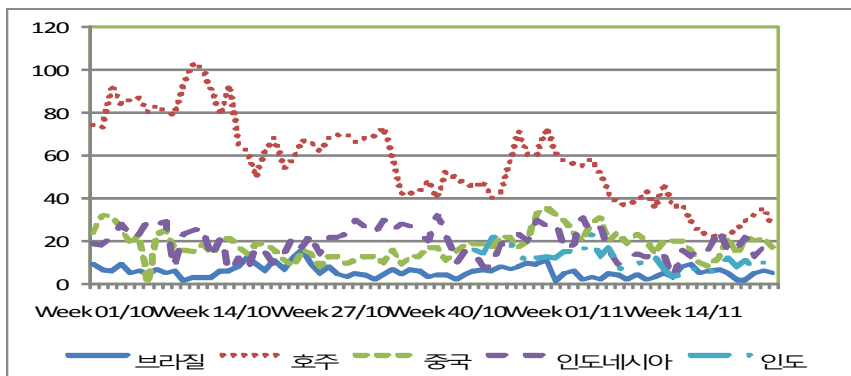
- 파나마스는 이보다 적은 약 70여 척이 체선으로 인해 대기 중임

| 그림 3-12 | 케이프 선형 항만 체선 추이(단위 : 척 수)



자료 : Global Ports Congestion Index

| 그림 3-13 | 파나마스 선형 항만 체선 추이(단위 : 척 수)



자료 : Global Ports Congestion Index

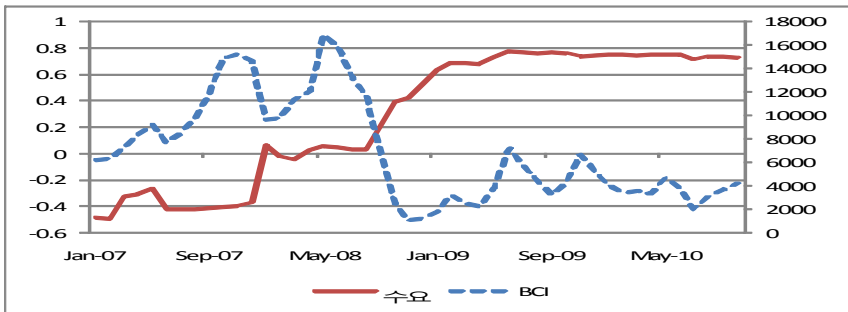
3 건화물선 시황 전망

1) 시황 변동 요인의 영향도 변화

2008년 금융위기 이후, 케이프 시황은 수요요인의 시황에 대한 영향도가 정상화된 측면이 있는 것으로 분석됨

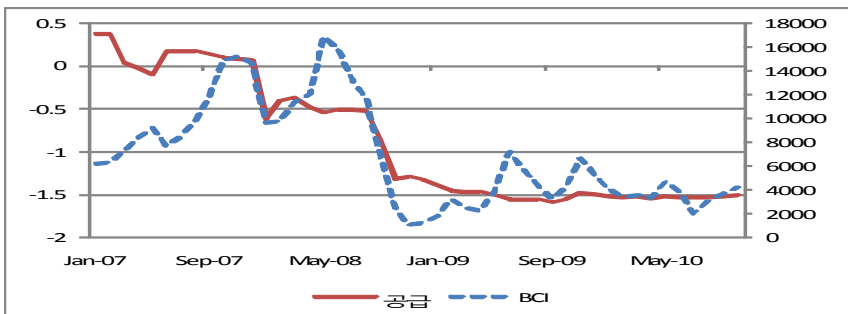
- 반면에 FFA의 시황에 대한 영향도는 탄성치가 1을 나타내는 안정적인 관계를 유지하는 것으로 보임

| 그림 3-14 | 케이프 시황에 대한 수요 측 영향도 변화



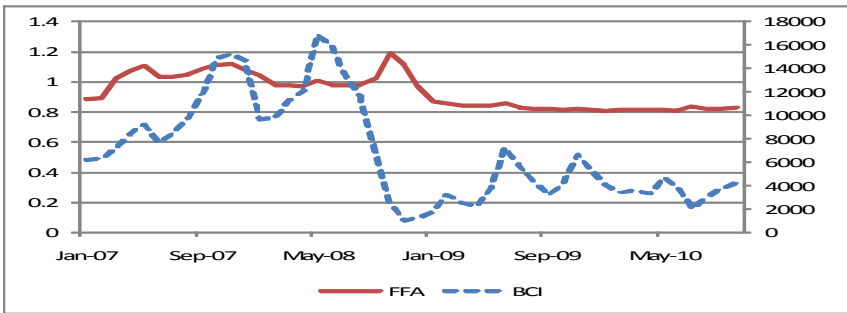
자료 : KMI 분석

| 그림 3-15 | 케이프 시황에 대한 공급 측 영향도 변화



자료 : KMI 분석

| 그림 3-16 | 케이프 시황에 대한 FFA 영향도 변화



자료 : KMI 분석

- 위의 분석이 시사하는 것은, 2007년 및 2008년의 초호황기가 수급 측면의 펀더멘털에 기초했다기 보다는 FFA라는 운임파생상품 시장의 영향에 그대로 노출되었던 측면이 크다는 것임
- 따라서 2008년 글로벌 금융위기 이후 건화물선 시장에서 수급측면의 요인이 시황에 미치는 영향이 정상화 되었다면, 향후 선대 편성 등의 경영의사결정 시에 이 같은 펀더멘털 변수에 더욱 초점을 두는 것이 바람직할 것으로 판단됨
 - 다만 FFA 시장의 현물시장과의 관계가 탄성치를 1로 유지하는 것은 선물시장의 가격발견기능이 여전히 유효하다는 것을 의미하기 때문에, 선물시장 동향 또한 면밀히 관찰할 필요가 있음
- 한편, 수요 측 영향도가 0.8, 공급 측 영향도가 (-)1.5로 절대 크기가 약 2배 차이가 나는 것은 최근의 약세 시황에서 수요의 건조한 증가세 보다는 공급압박의 요인이 크게 작용하고 있다는 것을 방증하는 것으로 판단됨

2) 건화물선 시황 전망

- 2011년 3분기 이후 건화물선 시황은 상승요인이 기대되지만, 2, 3년 간 누적된 공급압력으로 본격적인 시황회복을 기대하기는 어려움

| 표 3-4 | 시황 영향 요인

구분	내용
상승요인	• 브라질 우기 종료로 철광석 수출 정상화 • 중국의 지속적 인프라 건설 및 도시화 사업 추진 : 건설수요 진작 • 일본의 화력발전 수요 증가에 따른 석탄수입 증가 • 중국/인도 전력난에 따른 석탄 수입 증가 • 하반기 US Gulf 곡물시즌 • 선박해체 증가 • 연료유가 상승에 따른 운임원가 상승 및 감속운항 확대 • 중국 연안운송 증대에 따른 중소형 선박수요 증가 • 항만체선 지속 • 공선운항 등 선박생산성 감소요인 작용
하락요인	• 막대한 신조선 인도 • 남미 곡물시즌 종료 • 여름에 따른 건설부문 계절적 비수기 • 유럽 재정위기 상존

KMI 패널조사 결과, 2011년 BDI 평균은 1,380p로 예측됨

- 2012년은 BDI가 1,402p 수준으로 전망되어, 올해(1,380p) 보다는 소폭의 시황개선이 기대되나, 여전히 매우 낮은 수준의 시황을 전망하고 있음

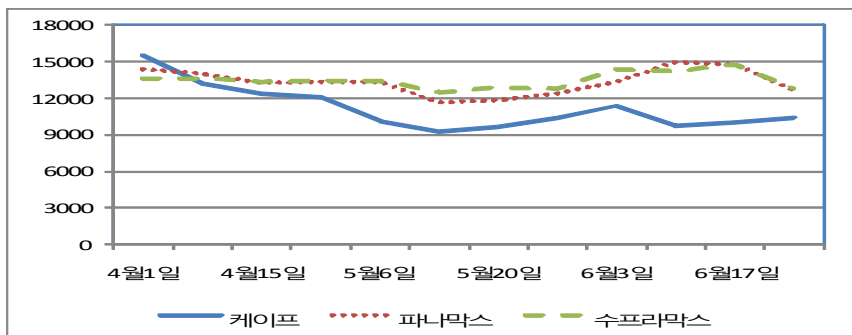
| 표 3-5 | 패널 조사 결과

구분	'11년3분기	'11년하반기	'11년 전체	'12년
BDI	1,450	1,417	1,380	1,402
BCI	1,934	1,986	1,821	1,830

6월 24일 현재 FFA 거래에서는 케이프의 경우 3분기 운임이 10,375달러/일을 기록하여 파나막스, 수프라막스 수준보다 낮음

- 4월 초에는 케이프 시황 개선에 대한 기대감으로 파나막스 및 수프라막스에 비해 약 1,000~2,000달러/일 정도 높게 형성되었던 FFA 3분기물이 지속되는 케이프 시황악세를 반영하여 5월 중순부터 파나막스(수프라막스)에 비해 약 2,000달러/일 낮은 수준을 보이고 있음

| 그림 3-17 | FFA 3분기물 거래 추이(TC avg.)



자료 : Clarkson

2011년 BDI는 연평균은 1,500~1,700p 전망됨

- '11년 3월 전망치보다 200p 하향 조정함
- 우선 공급 측 영향력이 수요 측 영향보다 약 2배 정도 크게 시황에 영향을 미치고 있기 때문에 다양한 시황상승 요인에도 불구하고 수요가 견인하는 시황개선은 기대하기가 어려움. 즉 막대한 신조선 공급압박이 당분간 지속될 것으로 판단됨
- 또한 BDI 변동 큰 부분을 차지하는 케이프 선형의 선물거래 또한 6월 현재 낮은 수준에서 거래되고 있어, 시장의 다양한 참여자(선사, 화주, 투자 금융기관 등)의 기대수준도 높지 않은 것으로 판단됨

- 다만 작년에 비해 활발해진 선박해체 부문의 역할이 일정정도 시황악화를 저지하는 역할을 수행할 것으로 보임. 이러한 선박해체 활성화는 약세시황의 긍정적 측면으로 해석됨
- KMI는 이러한 수급 요인을 고려하여, 하반기에는 전반기에 비해 공급탄성치는 다소 감소하고, 수요 탄성치는 증가할 가능성이 있다고 판단하며, KMI 패널조사 보다 약간 높게 하반기 시황을 전망하였음
- 상당기간 시황 약세가 전망되는 가운데, 글로벌 차원에서 선사의 구조조정이 일어날 가능성이 있는 것으로 판단됨
 - 이 과정에서 저가에 선박매물이 나올 경우, 이를 확보하는 선사는 단기에는 수익력이 낮은 선박자산 취득으로 불리할 수 있겠지만, 전체 선대의 원가구조를 낮추는 긍정적인 효과 또한 볼 것으로 기대됨
 - 원가개선 효과는 상당기간 동안 원가경쟁력 제고에 도움이 될 것으로 판단됨

3) 대응방향

-  선박공급압박이 지속될 것으로 전망되는 가운데, 주요 화물의 수요 측 반등이 시황결정의 핵심역할을 할 것으로 판단됨
- 따라서 화주의 동향을 예의 주시하면서 새로운 시황에서 안정적 운송수입을 확보할 수 있도록 화물확보의 요성을 재인식해야할 시점임
- 또한 공급 영향도가 큰 상황이기 때문에 선박해체, 인도지연/취소 등의 공급조절 노력도 필요함
- 아울러 해상운임선도거래(FFA)를 활용하여 적극적으로 운임위험을 헤징하는 방안 또한 강구해야 할 것임

제4장 유조선 시황변화 특징과 전망

1 유조선 시황변화의 특징

1) 운임

2011년 VLCC 1~6월 운임지수는 전년 동기 대비 37.6% 하락한 WS 55.2, 2분기 평균 운임지수는 WS 52.3

- 리비아 전쟁을 포함한 중동 산유국들의 정정불안, 중국의 원유 수입 주춤, 동남아시아 정유시설 설비점검 등으로 중동 - 극동항 VLCC 운임지수는 WS 48까지 하락하였으나 여름철 성수기 도래로 인한 정유시설 가동증가 및 일본의 정유시설 복구로 인한 원유수요 증대로 6월 말 현재 WS 59까지 상승

- 3월 이후 중국 원유 수입량 2,154만 톤에서 보합세 유지
- 2011년 6월 현재 일본 지진피해 정유공장 지진이전 상태 회복
- 하지만, 미국의 경기둔화 및 그리스 재정위기 등의 대내외적인 악조건 형성으로 운임 상승폭 제한

2011년 석유제품선 1~6월 운임지수는 전년 동기대비 3.8% 상승한 WS 143.3, 2분기 평균 운임 지수는 WS 153.3

- 일본 정유시설 가동중단에 기인한 단기적인 수요 증가로 5월 말 WS 159까지 상승한 운임지수는 일본 대지진 특수를 노린 선대투입 및 제품유 재고 증가로 6월 현재 하락세로 전환
- MR 운임 지수는 하락세를 보이며, 현재 WS 150선 까지 하락
- 미국 및 유럽발 경기둔화 소식에 하락세는 지속될 전망

| 표 4-1 | VLCC & MR 2011년 상반기 운임 동향

(단위 : Point, 전년 동기 대비 %)

선종	'10.1-6	1-12	'11.1	2	3	4	5	6	1-6
VLCC (증가율)	88.5 (115.3)	72.2 (72.3)	47.4 (-56.1)	63.5 (-21.9)	61.7 (-26.1)	50.8 (-45.4)	49.4 (-34.5)	56.8 (-37.2)	55.2 (-37.6)
제품선 (증가율)	138.0 (64.3)	139.1 (54.2)	141.5 (-6.5)	134.5 (0.5)	127.0 (-1.9)	153.75 (23.6)	154.1 (1.9)	151.9 (8.9)	143.3 (3.8)

주 : 1) VLCC: 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준

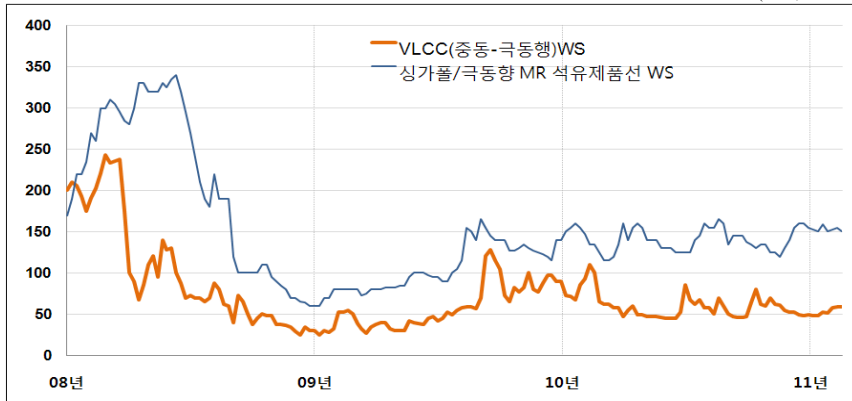
2) 제품선: 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준

3) 2011년은 6월 22일까지의 데이터 기준

자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

| 그림 4-1 | VLCC & MR 운임 지수 변동 추이

(단위 : WS)



2) 수익

■ 2011년 상반기 원유선 수익은 전년 동기 대비 53.5% 감소한 24,963달러/일 기록

- 2011년 2분기 Earning은 전년 동기(54,431 달러/일) 대비 64%, 1분기 (30,352 달러/일) 대비 36% 감소한 19,574 달러/일 기록
 - 일본 지진으로 인한 물동량 감소와 과잉 공급된 원유선 시장의 여파로 2분기 수익은 지속적인 하락세를 나타냄
 - 2분기 평균 118.10 달러/일(두바이유)로 대변되는 국제 유가의 고공행진과 더불어 벙커가격도 동반 상승, 수익 감소
 - 하지만, 여름철 성수기에 따른 정유시설 가동 증가 및 세계 경기회복 둔화 우려감에 따른 국제 유가 하락으로, 6월 한 달 동안 4-5월 평균 대비 10% 증가한 20,990 달러/일 기록

■ 석유제품선, 2011년 상반기 수익은 전년 동기 대비 5.2% 증가한 14,124 달러/일 기록

- 일본 정유시설 가동중단으로 인한 수입수요 증대로 4월 말 연중 최고 수익인 20,033 달러/일을 기록 하였으나, 지속적인 벙커가격의 고점형성과 과잉 공급부담으로 수익 감소세
 - 2분기 수익은 1분기 (12,778 달러/일)대비 21% 증가한 15,469 달러/일을 기록하였지만, 6월 평균 수익은 5월 한달 평균 수익 (16,441 달러/일) 대비 38% 감소한 10,163 달러/일 기록

| 표 4-2 | VLCC & MR 2011년 상반기 수익 동향

(단위 : 달러/일, 전년 동기 대비 %)

선종	'10.1-6	1-12	'11.1	2	3	4	5	6	1-6
VLCC (증가율)	53,683 (40.8)	38,515 (15.5)	20,642 (-70.2)	33,480 (-21.5)	36,934 (-22.8)	19,836 (-62.5)	18,184 (-61.2)	20,990 (-64.5)	24,963 (-53.5)
제품선 (증가율)	13,466 (18.9)	12,859 (30.9)	11,701 (-36.5)	10,576 (-32.4)	16,059 (23.1)	17,876 (75.6)	16,441 (31.1)	10,163 (-3.8)	14,124 (5.2)

주 : 1) VLCC: 중동-극동항 260,000 DWT VLCC 선박 기준

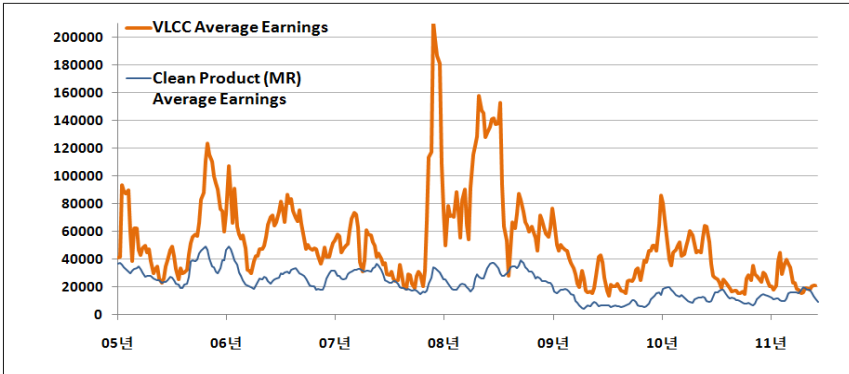
2) 제품선: 싱가포르-극동항 30,000 DWT MR 선박 기준

3) 2011년은 6월 22일까지의 데이터 기준

자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

| 그림 4-2 | VLCC & MR Earning 변동 추이

(단위 : 달러/일)



자료: Clarkson

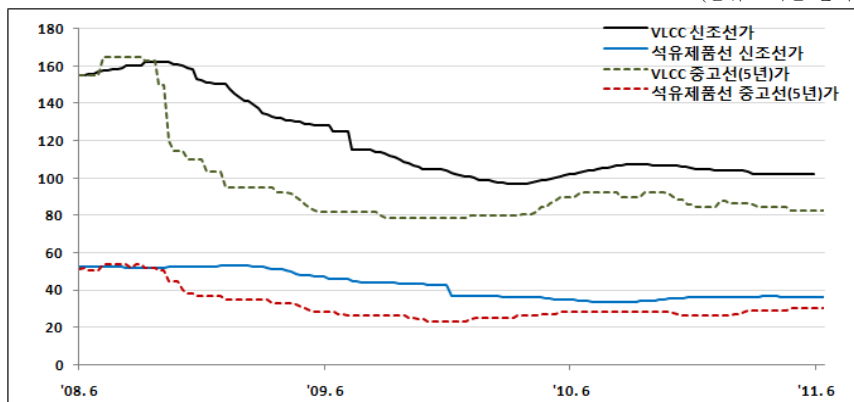
2) 선가

VLCC 보합세, 제품선 한때 상승 후 하락세

- 2분기 VLCC 신조선가는 102백만 달러, 5년 경과된 중고선가는 83백만 달러에서 보합세, 2분기 발주물량은 3척 (95만 9천 DWT)
 - 2분기 신조선 발주의 50%이상이 핸디사이즈급의 소형선
- 2분기 제품선 신조선가는 35.5백만 달러, 5년 경과된 중고선가는 30백만 달러 수준에서 보합세
 - 2분기 제품선 평균 중고선가 전분기 대비 3% 상승
 - 일본 수입수요 증대 및 여름철 성수기 도래에 따른 용대선 시장의 활성화를 반영, 중고선가의 상승

| 그림 4-3 | VLCC & 석유제품선 매매 가격 추이

(단위 : 백만 달러)



자료 : Clarkson

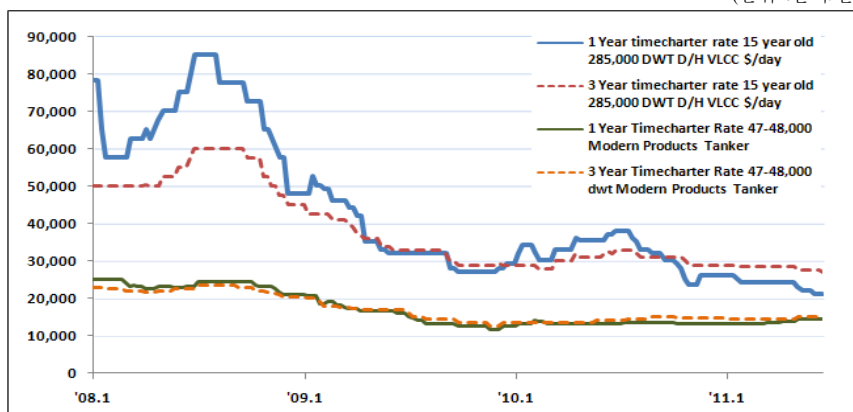
3) 용선료

■ 유조선 용선료, 선복량 공급과잉으로 약보합세

- 올해 투입될 VLCC 신조선 투입 물량 (약 62척)에 기인한 선복량 과잉 공급으로 정기용선의 가격 하락 예상
 - VLCC 1년 용선료는 전 분기에 24,000 달러/일을 유지하였으나 현재 21,000 달러/일로 전분기 대비 13% 하락
 - VLCC 3년 용선료는 현재 전 분기 (28,500 달러/일) 대비 5% 하락한 27,000 달러/일 기록
 - VLCC 1년 용선료가 3년 용선료를 하회, 단기적으로 미래 수익에 대한 불확실성 반영
- 일본 지진 이후 완만히 (13,000 달러/일 → 13,750 달러/일) 오르던 제품선 1년 용선료는 2분기 현재 14,250 달러/일 기록, 단기 시황에 대한 시장의 긍정적인 전망이 다소 반영

| 그림 4-4 | 용선료 변동 추이

(단위 :달러/일)



자료 : Clarkson

2 유조선 수급 현황과 전망

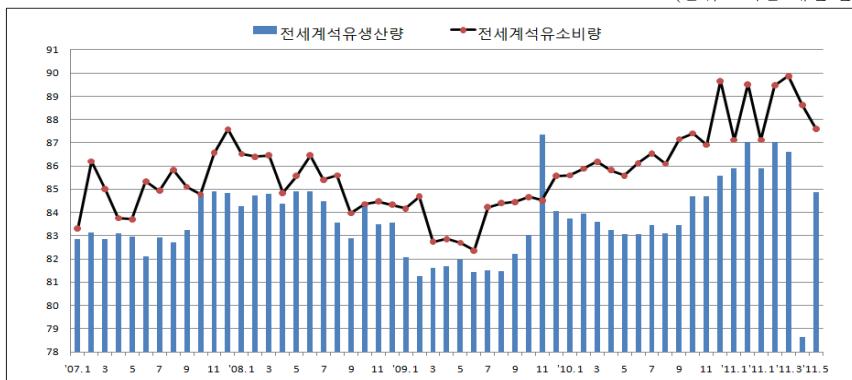
1) 세계 원유 소비 현황

2분기 세계 석유 소비는 감소세

- 선진국의 소비 감소세 지속
 - 전 세계 석유 소비는 경기회복 둔화에 따른 우려와 중동 불안으로 인한 국제유가의 고공행진으로 석유에 대한 수요가 감소하여 전체적으로 감소세를 보임
 - 선진국의 감소세가 주요인으로 2분기 선진국들의 석유소비는 전 분기 (42백만 bpd) 대비 5%, 전년 동기 대비 0.4% 감소한, 약 44백만 bpd 기록

| 그림 4-5 | 세계 원유 생산량 및 소비량 추이

(단위 : 백만 배럴/일)

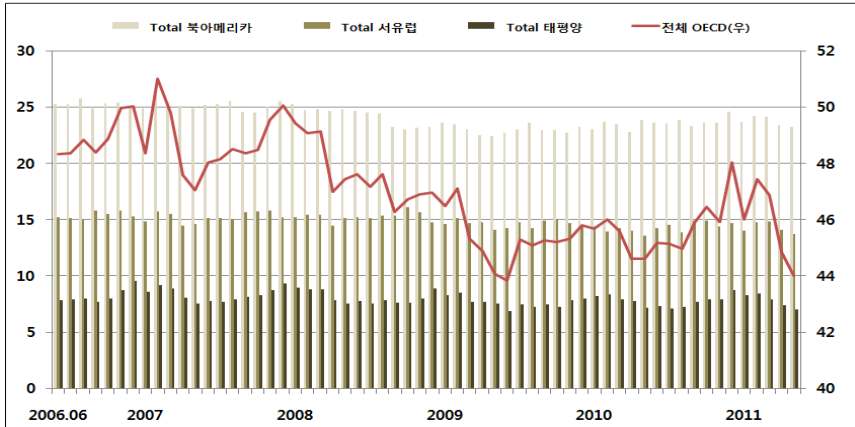


자료 : Petronet

- 중국과 신흥국들의 석유 수요는 강세가 지속
 - 2분기 비 OECD 국가들의 수요는 약 43백만 bpd로 전 분기 대비 4%, 전년 동기 대비 7% 증가

| 그림 4-6 | OECD 지역별 석유 소비

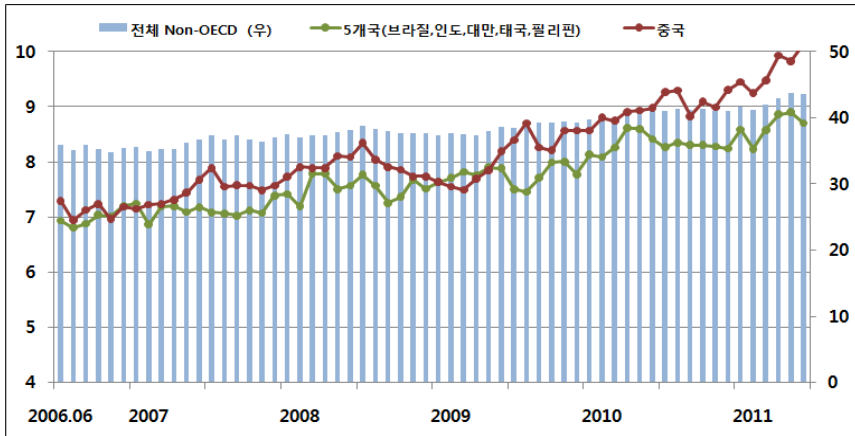
(단위 : 백만배럴/일)



자료 : Petronet

| 그림 4-7 | 비OECD 지역별 석유 소비

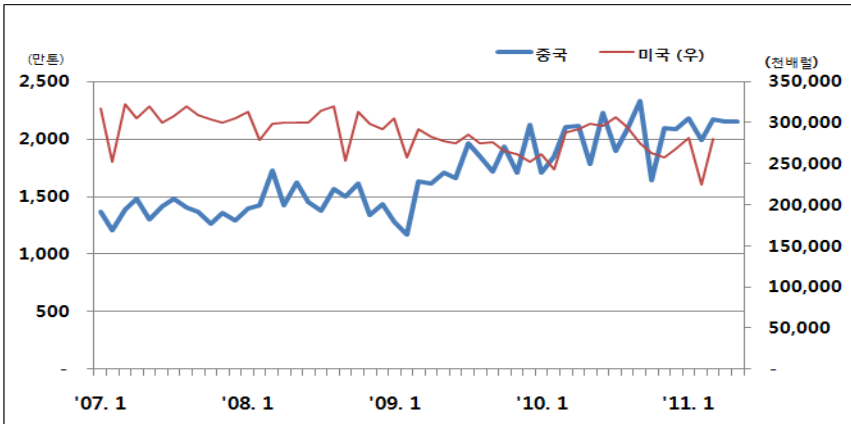
(단위 : 백만배럴/일)



자료 : Petronet

- 중국 원유 수입의 증가세는 2분기 주춤한 반면, 미국의 원유 수입량은 점진적 회복세
 - 중국의 '11년 4-5월 총 원유수입량은 전년 동기(3,901만톤)대비 10% 증가한 4,309만 톤을 기록하였으나, 증가세는 1% 에 그쳐 전월 증가세 (9%) 대비 급격한 하락
 - 미국은 '11년 초 가파른 원유 재고 감소에 따라 원유 수입량을 증가 시킴 (3월 기준 280백만 배럴 수입)

| 그림 4-8 | 주요국 원유 수입량 추이



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

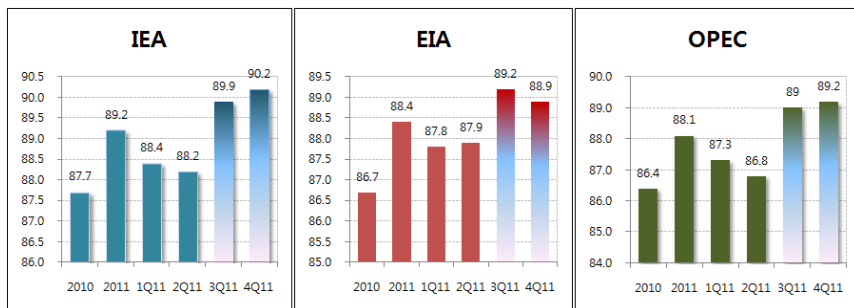
2) 물동량 전망

2011년 세계 석유 수요 증가세 예상

- 미국 에너지정보청(Energy Information Administration: EIA)은 2011년 세계 석유 수요를 전년 대비 170만 bpd 증가한 8,843만 bpd로 전망
 - 중국, 중동, 브라질 등 개도국이 석유수요 증가를 견인하리라 예상
 - 2011년 5월 국제에너지기구(International Energy Agency: IEA)는 고유가 부담에 따른 석유수요 가능성 및 선진국 수요 감소를 감안하더라도 신흥국들의 견조한 수요를 예상하며 2011년 세계 석유 수요를 전년 대비 130만 bpd 증가한 8,920만 bpd로 전망
 - 석유수출국기구(OPEC)는 아시아 개도국의 세계경제성장률 주도에 따른 수요 지속으로 2011년 세계 석유 수요를 전년 대비 141만 bpd 증가한 8,808만 bpd로 전망
 - 하지만, 미국의 경제성장 둔화, 글로벌 인플레이션으로 인한 소비감소 전망되며 그로인해 금년 3·4분기의 긍정적 수요전망에 대한 불확실성 피력
 - 각 기관 세계석유수요소비 2011년 이후 2-3년간 2~2.3% 증가 전망

| 그림 4-9 | 세계 석유 수요 전망

(단위 : 백만배럴/일)



자료 : IEA, EIA, OPEC

3) 해상 물동량 현황 및 전망

■ '11년 VLCC 및 석유제품선 물동량 모두 증가

- '11년 VLCC 해상 물동량 전년 대비 2.0% 증가한 127.9 백만 DWT 예상
또한 석유제품선 물동량도 전년 대비 2.0% 증가한 56.5백만 DWT 전망
- 세계 유수의 리서치기관들 세계 석유 해운물동량 평균 증가율 '11년 2.0%, '12년 2.2%, '13년 2.3% 수준에서 전망

| 표 4-3 | VLCC & 석유제품선 해상물동량

구분	VLCC ¹⁾		석유 제품선 ²⁾	
	물동량 (백만 DWT)	증가율(%)	물동량 (백만 DWT)	증가율(%)
2008년	127.8	0	55	0.36
2009년	121.1	-5.24	52.9	-3.82
2010년	125.4	3.55	55.4	4.73
2011년(전망)	127.9	2.00	56.5	2.00
2012년(전망)	130.7	2.20	57.8	2.20
2013년(전망)	133.7	2.30	59.1	2.30

주 : 1) 200,000 DWT 이상 선박 기준

2) 10,000 DWT~60,000 DWT 선박 기준

자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

4) 선박 공급량 현황 및 전망

2011년 유조선 총 인도예정량은 4,170만 DWT이며, 작년 인도량 3,920만 DWT 대비 16% 증가 예상

- 2011년 VLCC 선박량은 전년(164.4 백만 DWT)대비 6.07% 증가한 174.4 백만 DWT, 특히 2011년 VLCC 인도예정량은 1,930만 DWT로 2011년 인도 예정 총 유조선 선박량의 46%를 차지할 전망
- 2011년 석유 제품선 선박량은 64.8백만 DWT로 전년(61.7 백만 DWT)대비 5.05% 증가

| 표 4-4 | VLCC & 제품선 선박량 및 증가율

구분	VLCC ¹⁾		석유 제품선 ²⁾	
	선박량 (백만 DWT)	증가율(%)	선박량 (백만 DWT)	증가율(%)
2008년	151.6	3.34	56.0	8.74
2009년	159.9	5.47	60.4	7.86
2010년	164.4	2.81	61.7	2.15
2011년(전망)	174.4	6.07	64.8	5.05
2012년(전망)	184.4	5.76	67.0	3.39
2013년(전망)	188.7	2.32	67.7	0.98

주 : 1) 200,000 DWT 이상 선박 기준

2) 10,000 DWT~60,000 DWT 선박 기준

3) 11,12,13년 예정 인도량 Slippage 비율 VLCC 0.25%, 제품선 0.28% 적용

4) VLCC 11,12,13년 해체량 각각 4.5백만 DWT 차감

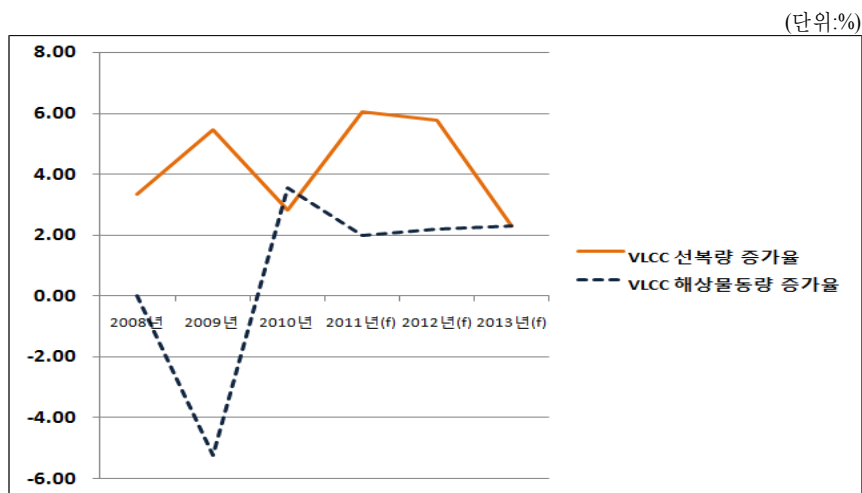
자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

5) 수급전망

VLCC, 2013년 상반기 수급비율 안정화로 시황반등 예상

- 2013년경 선복량의 감소세와 해상물동량의 증가세가 교점을 이루며 수급상황을 Tight하게 만들, 시황개선을 이끌어낼 전망
- 2010년 이후 6% 까지 상승하던 선복량 증가율은 2013년 2.3% 까지 하락하는 반면 해상물동량 증가율은 2011년부터 상승하며 2013년 경 2.3% 기록할 전망

| 그림 4-10 | VLCC 선복량 & 물동량 증가율

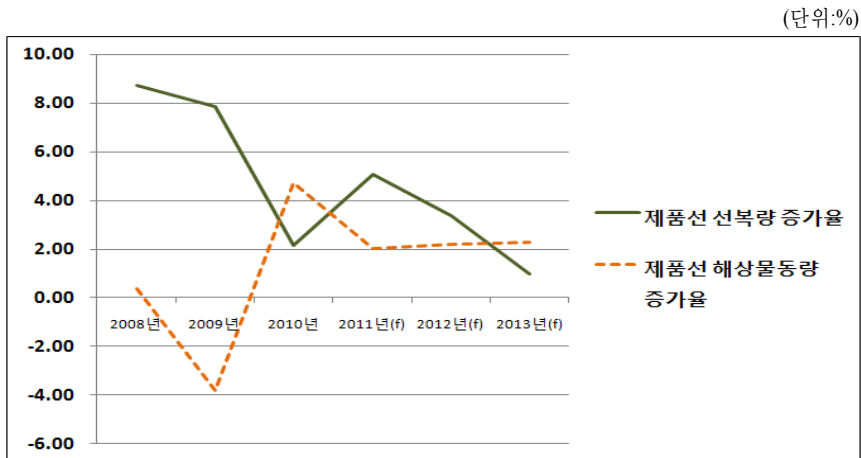


자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

■ 제품선, 2012년 하반기 수급비율 안정화로 시황반등 예상

- 2013년 상반기경 선복량의 감소세와 해상물동량의 증가세가 교점을 이룸, 시황반등을 이끌어낼 전망
- 2010년 이후 5% 까지 상승하던 선복량 증가율은 2013년 상반기 즈음 2.3% 까지 하락하는 반면 해상물동량 증가율은 2011년부터 상승하며 2013년 초 2.3% 까지 오를 전망

| 그림 4-11 | 제품선 선복량 & 물동량 증가율



자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

3 유조선 시황 전망

1) VLCC 원유 운반선

선박의 공급과잉으로 인해 시황 약세

- 3분기는 일본 지진과 각종 자연재해로 인해 감소되었던 원유 수요량의 회복세, Seasonal 성수기를 맞아 정유사 가동률 증가 등으로 인한 원유 수요 증가세가 예상되나, OPEC의 생산량 감소 및 미국의 늘어나는 원유 재고량 등이 수요 증가폭을 제한하리라 전망
 - 패널 전문가 그룹은 3분기 평균 WS 60.3의 운임지수를 예상
- 유조선 전문가들은 선박 공급 증대가 중단기 시황을 부정적으로 볼 수 밖에 없는 요인으로 지목
 - 선박의 공급과잉으로 인한 약세 시황이 중국 및 개도국들이 이끄는 수요 증가세를 상쇄할 전망

| 표 4-8 | VLCC 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2011년 실적	2011년 전망	2011년	2012년 전망			2013년 전망
	5월 누적	하반기	연평균	상반기	하반기	연평균	연평균
6월	49.9	60.3 (-2.6)	57.8 (-3.6)	52	52.4	52.2 (-5.9)	52.8

주 : 중동-극동항 260,000DWT 기준임, ()는 2011년 3월 조사치와의 차이

- 지난 3월 조사와 비교한 결과, 2012년 시황을 지난 조사보다 낮게 전망하고 있어 중국 및 개도국 중심의 석유 수요 강세에 대한 기대감이 있는 반면, 과잉 선박공급 및 선진국 경제 위기 등의 요인들이 시황개선에 부담으로 작용한 것으로 보임

- 국내 유조선 전문가 패널들을 대상으로 KMI가 3월에 조사한 2012년 시황은 연평균 WS 58.1 수준
- 지난 번 조사에 추가해 2013년의 시황에 대해서는 2012년 전망치와 비슷한 수준으로 응답, 약세장을 예상

2) 석유제품 운반선

견조한 수요증가와 공급과잉의 문제가 병행, 시황 보합세

- 중국 등 동아시아 수요 견조로 단기적 시황개선 예상되나, 선박의 공급 과잉 및 일본 정유시설 재가동으로 인한 일본행 물동량 감소 등의 요인으로 인해 상승 폭은 제한될 것으로 전망
 - 3분기 평균 운임은 WS 156.6을 전망
- 패널 전문가를 대상으로 6월에 조사한 2011년 싱가포르 - 극동항 MR 운임은 WS 150.9로 전망됨
 - 지난 3월 조사한 2011년 운임지수 전망치(WS 149.8)대비 0.7% 증가
- 국내 석유제품선 전문가들은 선박 공급과잉 등이 시황 개선의 부담으로 작용할 것으로 예상
 - 지난 3월 조사와 비교한 결과, 2012년 시황은 지난 조사보다 다소 낮아져 과잉 선박 공급이라는 부정적인 요소가 동남아 국가의 정제시설 증설에 따른 물동량 증가 기대를 상쇄하고 있다 판단됨
 - 2013년의 시황을 새로이 질문한 결과 2012년 전망치보다 낮은 WS 130.1로 응답, 2013년 시황을 부정적으로 예상

| 표 4-9 | MR 석유제품 유조선 운임 전망

단위 : WS

조사시기	2011년 실적	2011년 전망	2011년	2012년 전망			2013년 전망
	5월 누적	하반기	연평균	상반기	하반기	연평균	연평균
6월	150.6	156.6 (0.6)	150.9 (1.1)	133.4	137.7	135.6 (-2.4)	130.1

주 : 싱가포르-국동항 30,000DWT 기준임, ()는 2011년 3월 조사치와의 차이

3) 비축유 방출의 시황 영향

비축유 방출 현황

- 미국과 한국 등 28개 국가들로 이뤄진 국제에너지기구(IEA)는 6월 23일 6000만 배럴의 비축유 방출을 결정
 - IEA가 방출할 하루 200만 배럴은 내전으로 생산에 차질을 빚고 있는 리비아의 하루 생산량 150만 배럴을 조금 넘는 양
 - 리비아 등 중동 국가 석유 공급 감소, OPEC의 증산 합의 실패 여파, 계절적 수요 증가 등으로 단기적인 국제 석유수급이 차질을 빚을 우려가 있어 비축유 방출을 결정
 - 유럽 회원국들이 2000만배럴, 한국과 일본 등 아시아 회원국이 1000만 배럴을 방출
- 방출의 의의 및 효과
 - 방출의 효과가 미미할 시 OPEC과의 관계가 악화 및 국제 유가 불안정 지속, 국제유가 조정 마지노선 무너질 위험 내포
 - 방출의 효과가 높을시 국제유가 안정 및 OPEC에 의한 석유시장 Dominance 견제 가능
 - 방출의 즉시 효과로 국제유가 하락 (두바이유 24일 거래종가 하루 전

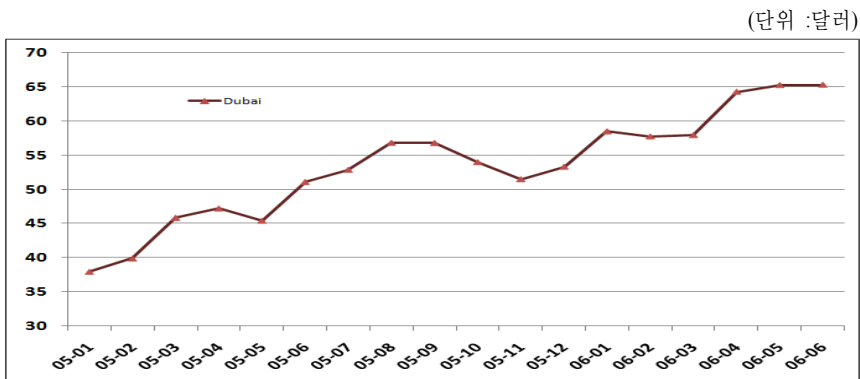
거래 가격보다 배럴당 4.6달러 (4.3%) 내린 101.54 달러 기록)

- 제품유 가격 동반 하락 (보통 휘발유 24일 거래종가 하루 전 거래 보다 배럴당 4.9달러 하락한 112.01 기록)

2005년 9월 2차 방출로 본 유조선 수익 변화

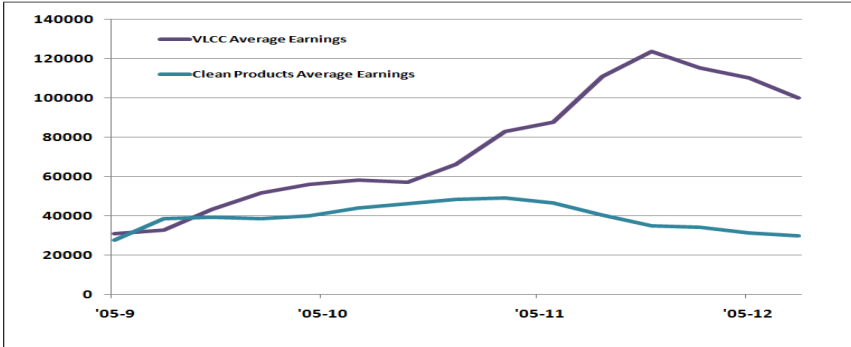
- 비축유 방출 후 국제유가 단기간 하락, 원유선 수익 증가
 - 2005년 10월 두바이유 평균 거래가 53.95 달러로 전월 대비 5% 하락
 - 방출 즈음 32,622 달러/일 하던 원유선 수익이 그 후 1개월 간 78% 가 파르게 증가, 58,106 달러/일 기록
 - 제품선의 수익도 방출 1개월 후 방출 때의 수익 보다 14.5% 증가한 44,145 달러/일 기록
 - 비축유 방출로 인한 병커가격 부담의 완화와 소진된 재고 물량의 충유를 위한 전세계적인 원유 물동량 증가로 고수익 실현

| 그림 4-12 | 2차 비축유 방출 후 국제유가 추이



자료: Petronet Figure 이용, KMI 분석

(단위 :달러/일)

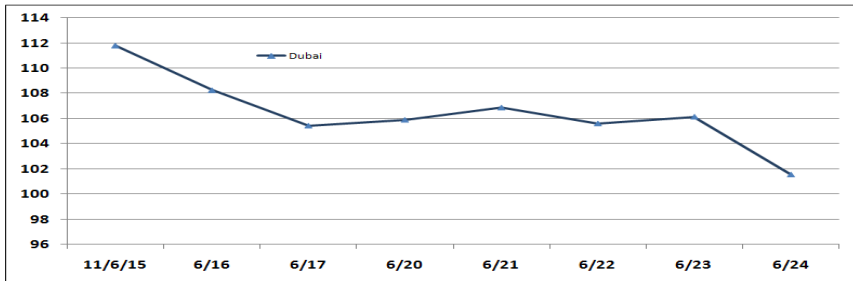


자료: Clarkson Figure 이용, KMI 분석

2011년 6월 3차 방출로 본 유조선 전망

- 과거 사례와 비슷하게 국제유가의 하락 및 수익 증가 예상됨, 다만 세계 경기회복 둔화 및 과잉 선박 공급의 악재들 속에 단기간의 시황 개선에만 기여할 가능성이 높음
 - 국제유가의 즉각적인 하락이 보여주듯, 벙커 가격 하락과 전략 비축유 충유 수요의 발생으로 인해 일시적으로 수요를 증가 시키며 시황 회복에 긍정적으로 작용 할 것이라 예상
 - 장기적으로 그 효과는 지속되기 어려울 것으로 보임

(단위 :달러)



자료: Petronet Figure 이용, KMI 분석

4 전망의 시사점

2011년 2분기 수익성 VLCC 흐름, 석유 제품선 맑음

- 2분기 유조선의 수익성(Earnings)은 전년 동기(54,431 달러/일) 대비 64%, 전 분기(30,352 달러/일) 대비 36% 감소한 19,574 달러/일 기록
 - 하지만, 여름철 성수기에 따른 정유시설 가동 증가 및 세계 경기회복 둔화 우려감에 따른 국제유가 하락이 병커가격 하락으로 연결, 6월 한 달 동안 4-5월 평균 대비 10% 증가한 20,990 달러/일 기록
- 2분기 석유 제품선 수익성은 전년 동기 (11,022 달러/일) 대비 40%, 전 분기(12,778 달러/일) 대비 21% 증가한 15,469 달러/일 기록
 - 다만, 지속적인 병커가격의 고점형성과 과잉공급 부담으로 6월 평균 수익은 5월 한달 평균 수익 (16,441 달러/일) 대비 38% 감소한 10,163 달러/일 기록
- 세계 경기회복에 대한 기대감과 일본 대지진 영향으로 인한 수익성의 반등이 있었으나 선박의 공급과잉, 고유가, 그리스 재정위기 등으로 그 상승폭은 제한되었음

유조선 시황은 안정적인 수요증가세를 바탕으로 선박공급 증가세가 둔화되는 2012년 이후 개선될 전망

- VLCC 공급과잉은 올해를 포함 2012년까지 지속되다 2013년경 해소될 전망

- KMI의 VLCC 수급분석 결과 2011년 약 6%의 선박량 증가가 예상되며 이는 점진적으로 둔화돼 2012년 5.8%, 2013년 2.3%기록할 전망
- 다만, 슈퍼사이클의 해운시장 트렌드를 고려할 때 2011년 시장이 사이클의 저점수준으로 판단, 2012년 이후 시황반등이 이뤄지리라 예상
- KMI 패널조사는 올해의 시황약세가 2012년 까지 지속되다 그 이후 개선될 것으로 예상

* 2011년 WS은 57.8, 2012년 52.2, 2013년 52.8 수준으로 전망

- 세계 원유 수요 지속적 증가 및 개도국 중심의 석유 소비가 계속해서 늘어나는 상승요인에도 불구하고, VLCC 시황은 선박 과잉공급 문제의 미해결 및 세계 경제 인플레이션 확대에 의한 경기위축으로 어두운 상황이 향후 1-2년 정도 지속될 전망

표 4-10 | VLCC 유조선 해운시황 전망 종합

구 분	주요 내용
상승요인	• 세계 원유 수요 지속적 증가 • 중국 및 개도국 중심의 원유 수요 강세 • 1세대 D/H (91~95 bbl 40여척) 스크랩 가능성 • 일본 지진 이후의 원유 수요량 증가
하락요인	• 선박 과잉 공급 • 중동 정정불안으로 산유국들의 불확실한 생산 움직임 • 미국 및 남유럽발 경제회복 위축 우려감 • 세계 경제 인플레이션 현상 확산

- 석유 제품선 공급과잉은 올해를 포함 2012년까지 지속되는 반면 2013년 상반기부터 감소세로 돌아설 전망
 - KMI의 석유 제품선 수급분석 결과 2011년 약 5%의 선박공급 증가세 예상되며, 이는 2013년 0.98% 까지 하락하며 수급균형을 맞추리라 예상
 - 2013년의 해상물동량 증가세 전망(2.3%)을 고려할 때 2013년 상반기 과잉공급이 점진적으로 해소될 전망이며, 이로 인해 시황개선은 2013년 상반기부터 본격적으로 이뤄질 전망
- 중동의 정정불안 지속 및 세계 경제회복 둔화에 대한 우려감으로 제품선 시황이 단기적으로 부정적일 수 있지만, 중국등 동아시아 국가들의 수요가 시장의 악재를 상쇄, 향후 2년 내에 시황 반등이 예상됨

| 표 4-11 | MR 석유제품선 해운시황 전망 종합

구 분	주요 내용
상승요인	• 중국 등 동아시아 국가들의 수요 지속 • 말레이시아, 중동 정제설비 증설에 따른 물동량 증가 • Seasonal 성수기 도래에 따른 제품수요 증가
하락요인	• 일본 지진으로 인한 제품수요 증가분, 정제시설의 복구로 상실 • 중동사태 등으로 인한 공급불안이 지속적인 운임 하락 요인으로 작용할 전망 • 세계 경제회복 둔화에 대한 우려감

제5장 요약과 시사점

1 부문별 현황 전망 요약

1) 컨테이너선 현황 전망

■ 2분기 컨테이너선 운임지수(CCFI), 전분기 대비 4.2% 하락

- 원양항로는 유럽항로를 중심으로 초대형선 운항의 충격과 미주항로의 뚜렷한 회복세가 없는 점이 반등을 이끌지 못한 주요 원인임
 - 컨테이너운임지수(CCFI) : 2010년 1분기 (1,050.3) → 2011년 2분기 (1,007.8)
 - 미주 서안항로 전분기 대비 2.6%하락, 동안항로 1.3%하락, 유럽항로 16.6%하락
- 근해항로는 중국발 한국, 일본, 동남아 항로 운임이 다소 회복세를 보이고 있음
 - 2분기 중국발 한국항로는 전분기 대비 6.4%, 일본항로는 5.8%, 동남아항로는 1.3% 상승
 - 아시아 역내 물동량 증가가 주된 원인으로 풀이되며, 일본항로의 경우 복구물량 증가가 원인으로 보임
 - 동남아 항로는 유럽항로의 하락폭이 커지면서 증가폭이 적었던 것으로 판단됨

■ 2011년 컨테이너선 시장, 수급 전년에 비해 개선되지 않을 전망

- 수급이 2011년에 전년에 비해 거의 변화가 없어 2008년 이전보다는 수급 상황이 여전히 좋지 않은 상황
 - 2011년 해상물동량은 전년대비 10% 증가한 1억 5,400만 TEU로 예상되며, 공급량은 전년 대비 6.7% 증가한 1,512만 TEU 전망
 - 선박량/해상물동량 수급 균형지표는 2011년 9.88%로 1997~2008년 7%대 수준에 비해 높은 수준임
- 원양항로는 지난해 운임의 고점 이후 금년 6월까지 하락세를 이어가고 있으며, 하반기 반등하더라도 그 폭이 적을 전망이다
 - 주요 항로인 태평양 동향항로의 소석율 81% (전년 대비 3%포인트 하락), 유럽 서향항로의 소석율 87% (전년 대비 7%포인트 하락) 예상
- 우리나라 기종점 시장 수급도 2010년 또는 금융위기(2008년) 이전에 비해 악화된 상황임
 - 우리나라 컨테이너선 시장의 물동량은 2011년 5월 기준 181.5만 TEU로 전년 동월 대비 7.3% 증가했으며, 선박량은 9,820만 DWT(약 761만 TEU)로 전년 동월 대비 14% 증가해 물동량에 비해 성장속도가 빨랐음
 - 우리나라 기종점 항로의 컨테이너선 시장의 소석율은 2006년 이후 80%대를 유지하다가 금융위기 이후 60%대로 하락했으며, 지난해 80%대를 회복했음
 - 그러나 지난해 7월 이후 경기회복이 둔화되면서 '11년 5월 기준 70%대 소석율을 기록했음

2011년 컨테이너선 시장, 전년 보다 낮을 것으로 전망

- 올해 컨테이너선 운임지수는 시나리오별로 긍정적(1,011), 중립적(963), 부정적(933)으로 예상됨
 - 하반기 시장 회복에 대한 뚜렷한 모멘텀이 없는 점이 시장을 다소 낮추어 전망하는 요인이 되었음
 - 하반기 시장은 상반기에 비해 호전될 여지도 있으나 그 폭이 크지 않을 전망이다
 - 특히, 유가 상승에 따른 병커 가격의 상승, 컨테이너선 박스 가격이 사상최고치를 경신하는 점이 컨테이너선사의 수익성의 악화요인으로 작용할 전망이다
 - 게다가 중소형선 이하 용선가격이 견조세를 보이고 있는 상황에서 아시아 역내 선사들의 선박 확보 비용도 늘어날 전망이다
- 중소형선 이하 용선가격이 높아지고 있는 상황에서 근해선사들의 선박 확보에 어려움이 예상되는 바 정부의 지원 및 금융기관과의 긴밀한 협력을 이끌어 낼 필요가 있음
 - 원양항로와 달리 아시아 항로에서의 물동량 팽창은 더욱 빠른 것으로 판단됨에 따라 근해 선사들의 적극적인 네트워크 확대가 필요함

2) 건화물선 시장 전망

2011년 6월까지 BDI는 평균 1,375p로 전년도(2,758p)의 50% 수준

- 중국의 1월 철광석 수입량이 사상 최고치인 6,897톤을 기록하였으나, 동호주 홍수사태 등으로 석탄 물동량 감소, 일본 대지진으로 철광석,

석탄 물동량 일시 감소 등의 악재가 발생한 가운데 막대한 신조선이 인도되면서 시황약세가 지속되고 있음

- 6월 누적 기준, 케이프 용선료 증가 운임(TCE) 평균은 8,380달러/일 (전년 대비 75% 하락), 파나막스 14,288(43% 하락), 수프라막스 14,506(36% 하락), 핸디사이즈 11,098(33% 하락) 수준을 보임
- 케이프 운임이 핸디사이즈에도 미치지 못하는 상황이 약 6개월 간 지속되었음

건화물선 시장 수급은 공급량 부담이 크게 작용할 전망

- 동호주 사태, 일본 대지진 등의 운송수요 악재에도 불구하고, 2011년 전체적으로 건화물선 물동량은 3.9% 증가하여 총 34억 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 공급부문은 올 해 1월 전 선형에 걸쳐 월간 단위로는 최고치의 신조선이 인도되는 등 5개월 간 케이프 1,757만 DWT(기존 선대 대비 인도량 비율 : 8.4%), 파나막스 768만 DWT(기존 선대 대비 인도량 비율 : 5.6%)가 인도되어 공급압박이 강하게 작용하고 있음
- 그러나 2014년까지 선령 30년 이상의 노후선 비중이 전체 건화물 선대의 14%에 달해, 향후 이들 선박의 해체속도에 따라 시황회복에 미치는 영향이 달라질 것임. 최근 시황이 매우 낮은 편이어서 해체가 활발히 일어날 것을 기대해 볼 수 있음
- KMI 분석에 따르면 글로벌 금융위기 이후, 건화물선 시황(케이프 선형)은 수급 변수의 영향력이 FFA 시장변수의 영향력과 함께 시황에 영향을 미치는 것으로 나타났음

- 2007년과 2008년 초호황기에서는 수급변수 보다는 FFA 시장변수의 영향력이 큰 것으로 나타났으나, 2009년부터는 수급변수가 시황 결정에 중요한 역할을 하고 있음
- 2010년 말 기준, 수요 측면의 충격은 운임지수에 0.8 탄성치(영향도), 공급 측면 충격은 지수에 -1.5 탄성치(영향도)를 보임. 절대치로 보면 공급 측면 충격이 2배 정도 큰 것으로 분석됨

2011년 BDI 평균은 1,500~1,700p로 전망됨

- 2011년 상반기의 시황 침체는 공급 탄성치가 큰 상황에서 신조선 인도가 크게 발생하면서, 동시에 동호주 홍수사태로 석탄 물동량에 부정적 충격이 더해지면서 발생한 것으로 해석됨
- KMI는 이러한 수급 요인을 고려하여, 하반기에는 전반기에 비해 공급 탄성치는 다소 감소하고, 수요 탄성치는 증가할 가능성이 있다고 판단함. 특히 동호주의 석탄 수출이 완전히 정상화되면 중국이 몽골, 북한, 베트남 등으로 다변화했던 수입처가 동호주로 재전환되면 톤-마일 증대효과가 기대됨
- 이러한 상황을 종합적으로 고려하여 연간 평균운임을 제시하며 이는 2011년 3월 전망치보다 200p 정도 하향 조정한 것임

선박공급 압박이 지속될 것으로 전망되는 가운데, 수요 측면 반등이 향후 시황을 결정하는데 핵심역할을 할 것으로 판단됨

- 따라서 화주의 동향을 예의 주시하면서 약세 시황에서 안정적 운송수입을 확보할 수 있도록 화물확보의 중요성을 재인식해야할 시점임

- 아울러 해상운임선도거래(FFA)를 활용하여 적극적으로 운임위험을 헤징하는 방안 또한 강구되어야 할 것으로 생각됨
- 마지막으로 현재의 중고선 시장에서 저가의 선대를 확보할 경우, 향후 전체 선대의 원가구조를 낮춤으로써 경쟁력 강화의 계기가 될 수도 있음

3) 유조선 시황 전망

 금년 2분기 수익성은 VLCC 흐림, 석유 제품선 맑음

- 2분기 유조선의 수익성은 전반적으로 약세이나 연료유가격 하락으로 수익 회복
 - 석유제품선 수익성은 지난 해 상반기에 대비 높게 유지되고 있음
 - 세계 경기회복과 일본 대지진 영향으로 긍정적 기대에도 불구하고 선박 공급과잉, 고유가 등으로 그 상승폭은 제한되었음

 유조선 시황은 선박공급 증가세가 둔화되는 2012년 이후 개선될 전망

- VLCC는 수요증가의 상승요인을 바탕으로 2012년 이후 공급 증가세가 둔화될 것으로 예상되어 단기 회복은 쉽지 않을 전망
 - 중동지역 불안은 상존하며 이로 인해 원유수출이 차질이 발생할 경우 운임이 하락할 가능성이 있음
- 석유 제품선 공급과잉은 2012년까지 지속될 것으로 보임
 - 동아시아 지역의 석유수요 증가와 말레이시아 등 석유정제설비 증설, 우리나라의 중질유 수입증대 등 수요 증대 효과와 공급증가세 둔화가 조기에 나타나는 경우 운임회복은 빨라질 수 있음

2 시사점

■ 수요 위축에 이은 공급량 부담이 해운경기 회복을 지연

- 2008년 이전 해운경기 초호황에서 잇달아 발주한 대형선 위주의 선대가 2010년부터 본격적으로 시장에 투입되기 시작함
 - 건화물선의 경우 2008년까지 매년 평균 23백만DWT 수준에서 증가했던 선박량이 2009년 40백만DWT, 2010년 70백만DWT 정도로 크게 늘었고 올해도 이러한 추세가 지속될 전망
 - 단기간의 수요 급증이 운임을 회복시키는 경우는 있지만 구조적인 공급과잉을 해소하는 데는 한계가 있음
- 운임약세장에서 수익을 얻기 위해 확보한 대형선대는 공급량을 증가시켜 다시 운임하락으로 되돌아오는 순환 과정이 당분간 지속될 전망이다
 - 이러한 흐름이 지속되면서 경쟁력이 없는 비경제선의 해체가 늘어나고 발주잔량이 지속적으로 감소되는 등 신조선 시장이 위축되고 있음
- 이러한 과정을 통해 공급량 부담이 점차 완화될 것으로 판단됨
 - 공급부담이 큰 건화물선의 경우 2012년 이후 공급량 증가세가 둔화될 것으로 보임

■ 해운시황의 회복기에 경쟁력을 확보하기 위한 전략이 필요

- 세계경제의 불안요인이 해소되며 무역회복의 속도도 빨라질 것으로 예상되지만 여전히 불확실성이 내재돼 있어 수요증가세가 완만하게 이어갈 가능성이 큼
 - 현재의 불황을 회복하는 기간이 장기화 될수록 어려움을 겪는 한계기업이 발생할 가능성이 커지고 있음
- 고비용 선대를 저비용의 경쟁력있는 선대구조로 재편해 나가는 노력이 필요

- 시장 구조조정 과정에서 저가의 선박을 확보하여 선대의 원가구조를 낮추는데 관심을 가질 필요가 있음
- 경쟁력있는 선박자산을 확보하는 효과는 시장 운임 회복기에 경쟁력을 확보하는데 매우 중요함
- 이와 관련한 금융 등 관련분야에 대한 정책적 지원 필요성에 대한 검토가 요구됨
- 해운산업 클러스터를 이용하여 관련 사업의 연계를 강화하고 비용효율화를 도모해 나가야 할 것임
 - 선박관리업무의 효율화, 해운시장 정보의 비즈니스화 등 지식기반 비즈니스를 활발히 이용함으로써 해운산업의 다양한 비즈니스를 활성화해 나가야 할 것임

고객의 물류니즈 변화를 선도하고 지원하는 동반 노력 필요

- 고객기업의 변화패턴을 연구하고 동반 성장하려는 노력이 요구됨
 - 해운을 기반으로 한 글로벌 물류 경쟁력과 전문성을 활용해 고객 기업들이 글로벌 경영목표를 달성하는데 협력하는 동반자적 관계를 유지 필요
- 주요 이슈에 대응하는 프로젝트 기준의 전략적 노력 필요
 - 일본 지진이후 주요기업들의 물류 전략이 안전 재고를 유지하는 등 변화하는 모습을 보이고 있으며, 기상이변 등 위기에 대비해 생산 및 물류 거점을 분산하고 있음
 - 중동·북아프리카 지역의 정정불안 이후 기대되는 소비시장의 확대와 사회기반시설 투자 방향을 예상하고 물류기업으로서의 준비 체계를 갖추어 나가야 할 것임
 - 특히 글로벌 경쟁력을 확보하고 해외진출에 노력하고 있는 부품, 소재 전문기업 등의 강소기업들이 효율적인 국제물류를 통해 경쟁력을 확보할 수 있도록 협력할 필요가 있음

중단기 해운시황 진단과 글로벌 무역 및 선박연료유 시장 전망

2011년 6월 29일(수) 13:30~17:30

대한상공회의소 중회의실B

초대의 말씀

안녕하십니까?

2011년 해운시황은 호전될 것이란 예상과 달리 운임의 하락세가 나타나고 있습니다.

컨테이너선 시장은 초대형선의 투입이 이루어지면서 낙폭을 키우는 모습이며, 공급 부담이 큰 건화물선과 유조선시장도 연초 기상이변 영향으로 하락세가 이어지고 있습니다.

게다가 최근 유가 상승에 따른 벙커가격의 상승으로 선사들의 수익성 개선에 어려움이 클 것으로 예상됩니다.

6월 29일 **해운시황과 이슈 세미나**에서는 학계와 업계 전문가를 모시고, 중단기 해운시황을 진단하고, 세계 무역 및 벙커가격 전망과 대응에 관해 토론하고자 합니다.

귀하의 참여로 본 세미나가 더욱 유익한 자리가 되리라 기대하며, 귀하와 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

프로그램

시 간	내 용	비 고
13:30~14:00	등록 및 자료 배포	
14:00~14:20	환영사 및 내빈 소개	김학소 KMI 원장
14:20~14:50	우리나라 및 세계 무역 전망	제현정 국제무역연구원 연구위원
14:50~15:20	원유시장 분석을 통한 선박 연료유 시장의 동향과 전망	김성호 (주)STX 석유사업본부 팀장
15:20~15:40	Coffee Break	
15:40~16:20	중단기 해운시장 수급동향과 전망	김우호 KMI 해운시장분석센터장
16:20~17:30	패널토론	좌 장 정필수 한국종합물류연구원 원장 지명토론자 이익진 국토해양부 국제해운팀장 염정호 일도해운 사장 윤석홍 STX Pan Ocean 리서치팀장 이현중 한바다코퍼레이션 상무 장동우 천경해운 이사 정부영 한진해운 마켓리서치팀장
	방청객토론	
17:30	폐회	



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해운시장분석센터
Shipping Market Research Center