

'95년 탱커시황전망



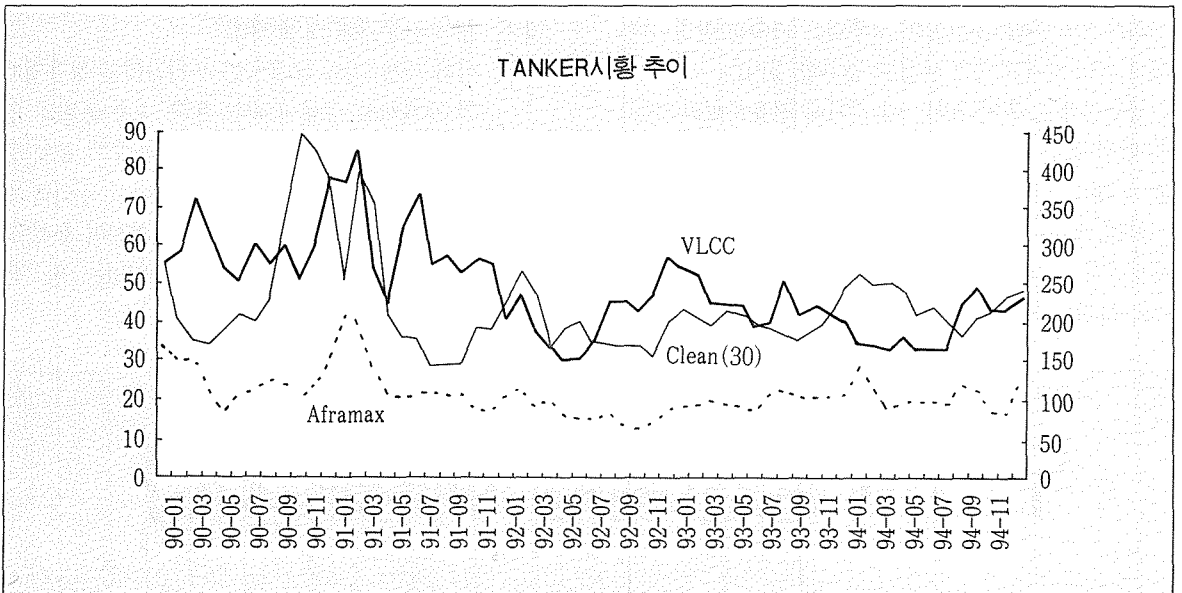
'95년 탱커시황 전망

〈유공해운 R&D팀〉

1. '94년 탱커시황 회고

'94년 탱커마켓은 특히 VLCC를 중심으로 저조한 수준을 보이며 바닥수준에서 벗어나지 못하다가 7월

들어 유가급등과 나이지리아 유전파업등에 따른 원유 사전비축 움직임으로 인해 상승하기 시작, 8월 중순경 VLCC의 WS이 50까지 오르는등 뚜렷한 상승세를 나타냈으나 탱커가격의 하락과 유휴선복의 증가로 인해



8월말 이후 소폭의 등락을 보였지만 하반기 들어 전반적인 Trend는 상반기에 비해 10~15포인트 정도 높은 상승국면을 보였다.

이처럼 마켓의 Trend가 상·하반기에 뚜렷한 차이를 보이며 상반기에 마켓이 저조했었던 것은 당초 예상대로 원유 수요가 꾸준히 상승했음에도 선박 해체가 부진하였던 점과 원유의 장거리 물동량이 감소하였기 때문으로 풀이된다. 이와같이 장거리 수송물량이 부진한 것은 북해의 원유 생산증가로 유럽의 권역외에서의 수입량이 감소하고 유럽에서 미국으로 수출량을 증가 시킴에 따라 미국의 중동등 장거리지역에서의 수입이 감소하는 요인으로 작용, 특히 VLCC에 부정적인 영

향을 미쳤다.

이후에는 12/28일 이후 미국에 입항하는 선박은 새로운 COFR(Certificate of Financial Responsibility)를 확보해야 한다는 미의회 결정에 의해 미국에 입항할 수 있는 선박들이 소수 Major들로 제한될 것으로 우려한데 따른 가수요와 동절기 수요로 인해 VLCC운임이 WS50까지 상승세를 보였다.

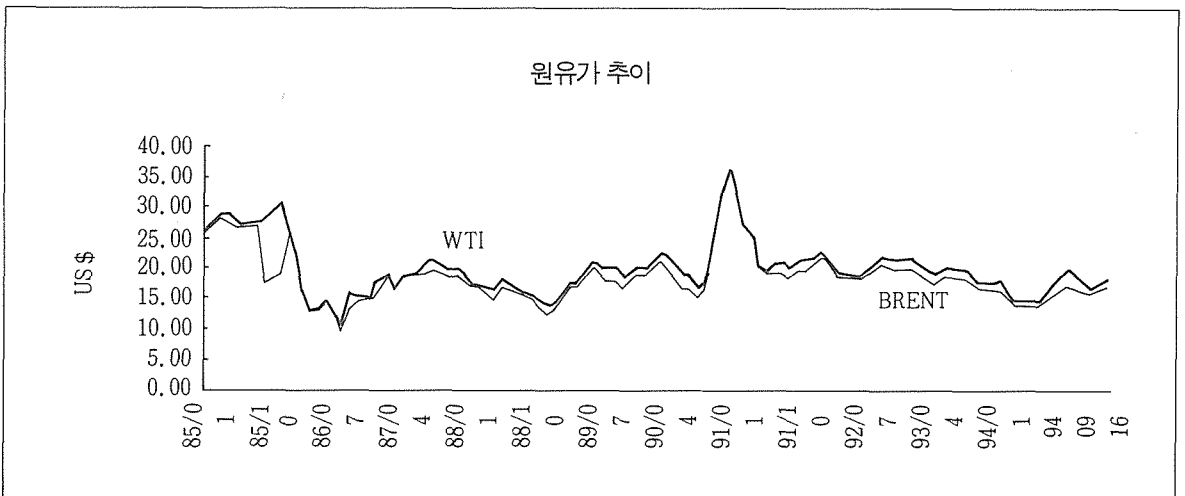
'94년 탱커마켓의 특징은 상반기에는 특히 VLCC마켓이 저조한 반면, Product마켓은 상승세를 보이는 등 선형별로 다른 Trend를 보였다는 점인데 이러한 현상은 하반기에도 두드러져 VLCC마켓이 상반기에 비해 뚜렷한 회복세를 보이는 반면, Aframax급과 Product

〈도표 1〉 경제성장을 전망

(단위 : %)

구	분	1991	1992	1993	1994	1995
세	계	0.8	1.7	2.3	3.1	3.6
선	진	0.6	1.5	1.3	2.7	2.7
	미	-0.6	2.3	3.1	3.7	2.5
	일	4.3	1.1	0.1	0.9	2.5
	독	1.5	2.1	-1.1	2.3	2.8
개	도	4.5	5.9	6.1	5.6	5.6

〈자료〉 IMF, 세계경제전망 '94년 10월.



마켓은 상대적으로 약보합세 추이를 나타내었다.

2. 시황영향 요인

(1) 선복 수요

가. 세계 경제 및 유가전망

유럽과 일본을 비롯한 선진국 경제의 착실한 회복세와 더불어 개도국의 급성장에 따라 '93년 하반기부터 서서히 회복세를 보이기 시작한 세계경제는 '94년도도 뚜렷한 회복세를 보였으며 이와같은 성장세가 일본과 유럽을 중심으로 가속화 될 전망이다.

한편 '93년말이후 '94년 3월까지 하락세를 보이던 유가는 경기회복에 따른 수요증가와 공급측면에서 북해유전의 보수에 따른 공급 감소, 예멘사태, 나이지리아 파업등으로 상승세를 보이다가 8월 중순부터 나이지리아 사태가 해결기미를 보임에 따라 9월까지 조정기간을 거쳤다.

이후에는 동절기 수요, OPEC 생산상한연장 적용방침, 미국의 청정 휘발유 사용계획에 대한 펜실베니아주, 뉴욕주등의 불참 결정등으로 등락을 보이며 전년 대비 보합세를 나타냈다.

향후 유가는 OPEC이 유가상승을 위해 현 생산상한을 1년간 연장 적용하기로 결정함에 따라 완만한 상승

이 예상되나 이라크의 석유수출 재개라는 하락요인도 상존하고 있다.

〈도표 3〉에서 예측하고 있는 것처럼 '95년도 원유 수요는 일일 약 1.2백만 배럴이 증가하는 한편, 비 OPEC의 공급 증가량은 일일 0.4~0.5백만배럴에 그칠 것이므로 이라크의 금수해제조치 여부에 따라 그 폭이 달라지겠지만 유가는 상승할 것으로 예상된다.

나. 원유물동량 전망

① 원유 수요

'95년 OECD의 원유 수요는 일본과 유럽의 경기회복에 따른 수요 증가로 '94년에 비해 0.5백만BPD가 증가한 40.4백BPD가 될 것으로 IEA는 전망하고 있다.

비OECD의 원유수요는 '94년에는 중국의 예상보다 저조한 성장으로 인해 전년대비 0.1백만BPD증가에 그쳤던 것이 '95년에는 구소련의 원유 수요가 소폭 증가될 것으로 예상됨에 따라 '94년 대비 0.7백만BPD가 증가, 28.9백만BPD로 예상된다.

따라서 '95년 세계 원유수요는 전년대비 약 1.2백만BPD, 즉2%증가한69.3백만BPD로 '94년(1.5%)을 상회할 것으로 전망되고 있다.

② 원유 공급

'94년 11월21일 OPEC총회에서 OPEC의 현 원유

〈도표 3〉 세계 원유수급 현황 및 전망

(단위 : 백만B/D)

구 분	93	94					95				
		1/4	2/4	3/4	4/4	평 균	1/4	2/4	3/4	4/4	평 균
OECD	39.1	40.6	38.7	39.6	40.7	39.9	41.0	39.3	39.9	41.3	40.4
비OECD	28.1	28.7	27.6	27.6	29.0	28.2	29.2	28.3	28.3	29.7	28.9
수 요 합 계	67.1	69.3	66.3	67.2	69.7	68.1	70.2	67.6	68.2	71.1	69.3
비OPEC	40.4	40.9	40.6	40.8	42.2	41.1	41.8	41.1	41.3	42.3	41.6
OPEC 원 유	24.7	24.9	24.8	24.9	25.0	24.9	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5
OPEC NGL	2.2	2.3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.5	2.5	2.5
공 급 합 계	67.5	68.1	67.7	68.0	69.3	68.4	69.4	68.0	68.3	69.3	68.6

〈자료〉 IEA, Oil Market Report '94. 11
Fearnley Quarterly '94. 4Q

생산상한 24.52백만BPD를 '95년 1년간 연장하기로 쉽게 합의가 이루어짐에 따라 '95년 OPEC의 원유생산량은 동 수준에서 이루어질 전망이다.

이는 현재의 유가 수준으로는 OPEC 각국의 재정문제를 해결하기에는 역부족이라는 OPEC의 공통된 인식때문에 비롯된 것으로 유가 상승보다는 시장 점유율 확보를 추구해왔던 사우디가 쿼타준수를 적극 주장하고 당초 현수준의 생산상한을 3~6개월만 연장할 계획이었던 이란, 리비아, 쿠웨이트등이 이에 섰듯 동의함에 따라 예년의 OPEC와는 달리 '95년에는 쿼타준수가 착실히 시행될 것으로 보인다.

한편 비OPEC은 영국과 노르웨이를 중심으로 북해에서 원유의 생산을 계속 증가시키고 있고 향후에도 계속 증가시킬 것으로 예상됨에 따라 '95년에도 공급량이 전년대비 0.5백만배럴정도 증가할 것으로 예상된다.

③원유 물동량 전망

'95년 원유에 대한 수요는 '94년에 이어 증가할 것으로 예상되는 반면, OPEC의 생산량 동결합의로 공급의 증가는 기대할 수 없어 원유의 수급은 타이트해질 것이다.

따라서 원유의 해상물동량은 OPEC이 생산쿼타를

<도표 4> 미국의 원유수입량중 국가별 세어

(단위 : %)

년	도	중 동	중 남 미	West Af	북 해	기 타	Total
1985		7.6	36.7	13.6	9.7	32.4	100
1990		30.6	27.3	18.4	4.3	19.5	100
1993		24.2	31.7	17.8	6.3	20	100
1994		23.5	32.2	15.7	6.9	21.7	100

<자료> MSI

<도표 5> 북해의 원유생산량 추이

(단위 : 백만톤)

구 분	1980	1985	1990	1993	1994
영 국	80.5	127.6	91.6	100.1	120
노 르 웨 이	25.8	40.3	81.9	114.5	127.9
합 계	106.3	167.9	173.5	214.6	247.9

<도표 6> 세계 원유해상물동량 추이

년	Total Tonnes (million)			Ton-Miles (billion)		
	Crude Oil	Products	Totals	Crude Oil	Products	Totals
80	1,320	276	1,596	8,219	1,020	9,239
85	871	288	1,159	4,007	1,150	5,157
90	1,190	336	1,526	6,261	1,560	7,821
91	1,247	326	1,573	6,757	1,530	8,287
92	1,305	330	1,635	7,070	1,540	8,610
93	1,345	358	1,703	7,250	1,775	9,025

<자료> Fearnleys Review 각 년호

준수하는 한 전년과 비슷한 수준에 머물거나 유럽이나 라틴 아메리카, 아프리카등 비OPEC 국가에서의 해상 물동량이 증가할 것으로 예상된다.

이로 인해 선박수요량도 수에즈막스나 아프리카막스 급 중심으로 증가할 것이며 대형 탱커의 장거리 수송 물량은 정체될 것으로 보인다.

특히 '94년과 마찬가지로 미국이 OPEC등 장거리에서의 원유 수입량을 줄이고 중남미나 북해등에서의 수입량을 증가시킬 것으로 예상됨에 따라 VLCC의 선박 수요는 감소될 것 같다.

또한 '94년에 이어 향후 미국의 Product Oil 수입은 증가할 것이므로 Product의 물동량은 계속 증가할 것으로 예상된다.

미 청정대기법(Clean Air Act)의 영향으로 인해 '94년에 92%이던 정제가동율이 향후 계속 줄어들 것으로 예상됨에 따라 미국의 Product Oil수입량은 장기적으로 증가세를 보일 전망이다.

(2) 선박 공급

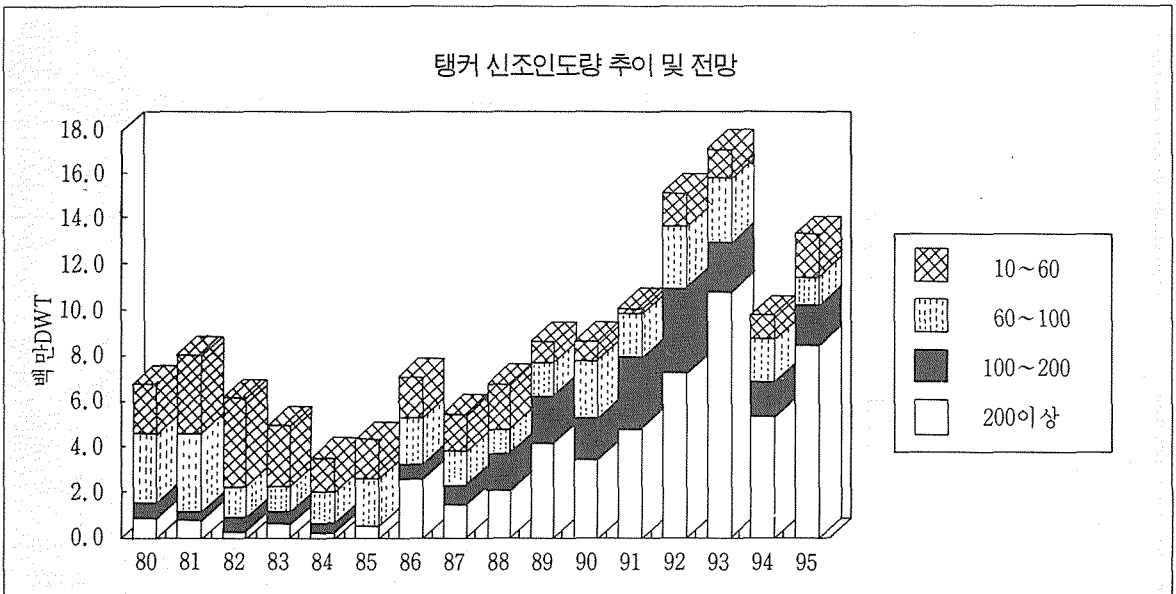
가. 탱커 신조인도량 전망

'80년대 중반 불황기를 거쳐 '88년이후 회복세를 보이기 시작한 이래로 탱커의 신조발주량은 급속히 증가해 '89년과 '90년에 19.5백만DWT, 21.5백만DWT로 정점을 보였으나, '92년 조정기를 거쳐 상승폭은 둔화되었다.

발주잔량면에서도 '90년의 38.6백만DWT에 비해 '94년 10월말에는 28.3백만DWT에 불과한 수준에 머물고 있으나, '94년 상반기동안 다소 주춤하던 신조 주문량이 하반기들어 활발해지고 있음에 따라 '95년 발주잔량은 소폭 증가세를 보일 것으로 예상된다.

'89년, '90년 신조주문량의 급증으로 인해 '91년 이후 신조 인도량이 증가해왔으나 '94년부터 그 증가폭이 둔화되어 '93년의 17.7백만DWT이던 것이 '94년에는 9.7백만DWT로 한층 더 감소되었다.

'95년에는 13.3백만DWT가 인도될 예정으로 '94



<자료> Clarkson

년보다 높은 수준을 유지할 것으로 예상되는데 이는 '93년이후 시황이 침체되었음에도 불구하고 IMO 선박 규제에 따른 사전발주가 증가했기 때문이다.

나. 탱커 해체량 전망

'94년 11월말 현재 해체량은 13.2백만DWT로 전년도의 10.8백만DWT에 비해 2.4백만DWT가 증가했고 특히 VLCC의 해체량이 두드러져 '93년 26척이던 것이 '94년 11월말까지 37척으로 증가했다.

이와같이 VLCC의 해체량이 전년대비 약 50%정도, 증가한 것은 전체 VLCC 중 약 40%정도가 선령 20년 이상으로, 노후선이 많은 것이 주원인이겠지만 '94년에 회복세를 보일 것이라던 마켓이 계속 부진하였기 때문으로 풀이된다.

향후 해체량은 시황의 영향을 받겠지만 '95년이후 IMO규정에 의해 Pre Marpol선은 선령 25년까지만 운항할 수 있기 때문에 시황과 관계없이 해체는 꾸준히 지속될 것으로 보인다.

'95년에 해체되어야 할 Minimum대상선박은 해체 선령 25년을 적용할 때 VLCC를 제외하고 약 8백만

DWT이다.

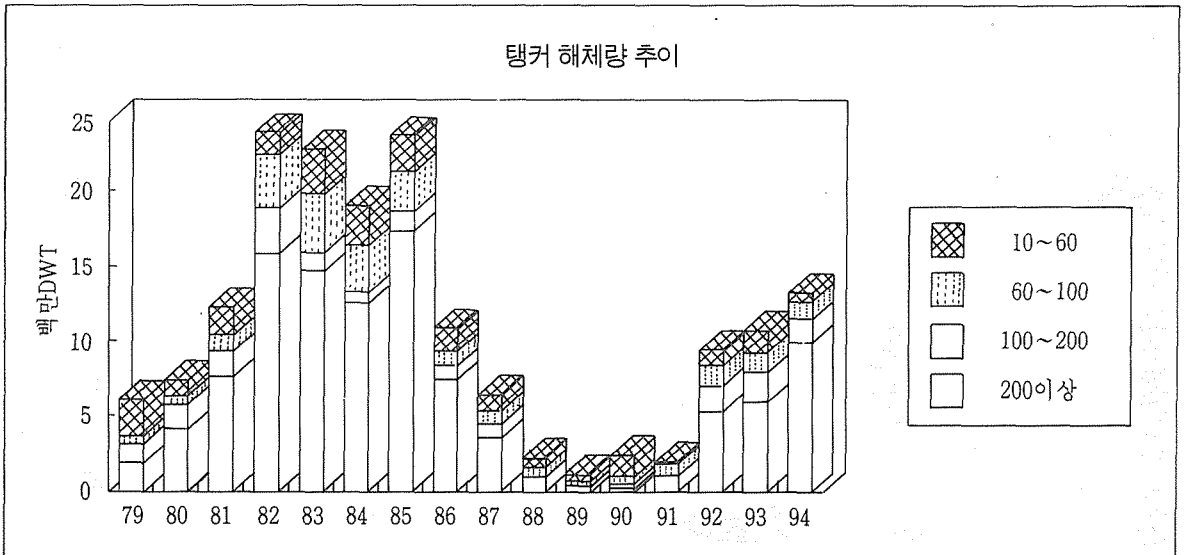
VLCC의 경우는 보통 선령 20~21년에 해체되므로 '95년에 선령 20년이상이 되는 VLCC는 약 155척 45백만DWT라는 점을 고려할때 해체량은 '94년의 약 10백만DWT와 비슷할 것으로 보인다.

따라서 탱커 총 해체량은 '94년 수준을 상회할 것으로 보인다.

다. 선복량 전망

'94년 10월말 현재 탱커 선복량은 약 275.2백만 DWT로 '93년말의 278.9백만DWT에 비해 감소를 보이고 있으며 '94년말까지도 계속 감소세가 이어지다가 '95년 역시 앞에서 언급한 것처럼 신조인도량의 감소추세와 해체량 증가로 선복량이 계속 감소될 것으로 전망된다.

<도표 8>에서 '95년의 선복량을 예측한 근거는 인도량의 경우는 '94년 10월말 현재까지의 발주잔량을 토대로 산출했으며 해체량은 VLCC의 경우는 적어도 '94년만큼은 해체될 것으로 예상하고 Aframax 이하는 선령 25년 이상은 IMO 규정에 의해 강제 해체된다



<자료> Clarkson ('94년은 11월말까지의 실적)

〈도표 7〉 탱커 선복량 선령구조

(94년 9월 현재)

선 년 도	VLCC (200+)		SUEZMAX (100~200)		AFRAMAX (60~100)		HANDY (10~60)	
	척 수	DWT	척 수	DWT	척 수	DWT	척 수	DWT
70이전			4	519	21	1,651	167	4,565
70	2	484	2	307	7	559	28	686
71	3	703	3	419	5	374	44	995
72	8	2,080	5	703	7	603	44	1,129
73	24	6,304	8	1,017	7	569	67	1,907
74	64	17,300	32	4,254	31	2,626	73	2,025
75	68	19,272	46	6,128	40	3,459	110	3,232
76	67	20,493	44	6,097	39	3,379	104	3,087
77	28	9,480	30	4,223	14	1,230	67	2,027
78	10	3,496	18	2,624	14	1,043	57	1,885
79	8	2,797	11	1,413	18	1,446	52	1,701
80	2	642	5	674	44	3,508	58	1,804
81	3	847	4	486	54	4,135	89	3,046
82	1	299	4	588	25	1,736	119	3,569
83	3	945	4	514	22	1,601	76	2,281
84	1	239	5	655	19	1,327	56	1,741
85	2	498	0	0	27	2,178	68	1,914
86	9	2,181	6	657	27	2,203	67	1,995
87	6	1,453	5	659	25	2,033	52	1,687
88	10	2,548	15	1,830	14	1,140	52	1,749
89	16	4,221	21	2,758	20	1,705	41	1,289
90	14	3,738	15	1,850	25	2,085	32	920
91	18	4,787	28	3,724	20	1,814	54	1,762
92	27	7,346	32	4,413	35	3,098	48	1,601
93	39	11,098	20	2,590	31	2,574	47	1,303
94	13	3,772	5	700	16	1,416	20	656
TOTAL	446	127,023	372	49,803	607	49,491	1,692	50,558

(자료) Faiply PC Register

〈도표 8〉 탱커 총선복량 현황 및 전망

	'93		'94. 12월말		'95. 12월말	
	척 수	백만 DWT	척 수	백만DWT	척 수	백만DWT
FLEET	3,155	278.9	3,109	274.7	3,066	270
인 도 량	137	17.1	94	9.7	118	13.1
해 체 량	113	10.6	95	14	161	17.8

(자료) Clarkson, Ship Yard Monitor를 토대로 R&D팀에서 추정

주) 인도량과 해체량은 당해년도 1.1일부터 기준월말까지의 실적 및 예측치임.

〈도표 9〉 선형별 선복량 현황 및 전망

	'93		'94. 12월말		'95. 12월말	
	척 수	백만 DWT	척 수	백만 DWT	척 수	백만 DWT
〈VLCC〉						
선 복 량	456	128.9	405	123.7	393	121.4
인 도 량	137	17.1	19	5.3	29	8.2
해 체 량	113	10.6	41	10.5	41	10.5
〈SUEZMAX〉						
선 복 량	357	48.4	345	48.2	345	48.3
인 도 량	15	2.1	10	1.4	12	1.7
해 체 량	16	2	12	1.6	12	1.6
〈AFRAMAX〉						
선 복 량	577	48.1	597	49.2	584	48.3
인 도 량	34	2.9	22	2	15	1.3
해 체 량	16	1.3	10	0.9	28	2.2
〈SMALL〉						
선 복 량	1,765	53.5	1,762	53.6	1,744	52
인 도 량	50	1.4	38	1.1	62	1.9
해 체 량	57	1.5	32	1.0	80	3.5

〈자료〉 Clarkson, Ship Yard Monitor를 토대로 R&D팀에서 추정

주) 인도량과 해체량은 당해년도 1.1일부터 기준월말까지의 실적 및 예측치임.

는 기준하에 추정한 것이다.

'94년 11월말까지 해체량은 약 13.2백만 DWT임에 따라 12월 한달동안 약 1백만 DWT 정도 더 해체된다고 본다면 '94년 해체량은 약 14백만 DWT가 될 것으로 추정된다.

한편 선복량이 톤수로는 감소함에도 불구하고 척수로는 감소하지 않은 것은 VLCC를 중심으로 해체가 활발히 이루어지고 있기 때문이다.

선형별 선복량을 보면 VLCC는 해체량 증가로 인해 선복량이 현저하게 감소될 것으로 예상되는 한편, SUEZMAX는 인도예정량이 해체예상량만큼 많은 관계로 '94년대비 보합세가 예상된다. AFRAMAX나 Small Size 선박들은 IMO 규정에 의해 '95년에 해체가 이루어진다고 가정함에 따라 비록 인도예정량은 많지만 해체의 증가로 인해 선복량은 감소할 전망이다.

(3) 탱커산업 환경변화

가. COFR(재정책임증명서) 발급문제

미국 정부는 유류에 의한 환경오염 방지를 위해 최대 선주의 무한 책임을 담보로 하는 OPA '90(유류오염방지법)을 '90년에 제정하였다.

이와 관련, 탱커 운항시 선주의 책임을 담보하기 위해 '94년 12/28일부로 새로운 COFR(재정책임증명서) 제도를 도입하게 되어 있다.

동 제도는 미국항에 입항하는 300GT 이상의 모든 탱커는 새로운 COFR을 소지해야 하는데 이로 인해 선주에게 무한책임이 부과될 가능성이 있기 때문에 그동안 COFR발급을 보충해주던 P & I 클럽이 동 증명서의 발급 증명을 거절하고 있는 점이 문제가 되고 있다.

한편, 구 COFR을 보유하고 있는 탱커도 '95년 1월 1일부터 '97년 12월 28일까지 단계적으로 새로운

선복수요는 원유물동량 증가율이
전년보다 높을 것으로 예상되어 전반적으로 선복수요량 증가가 예상된다.
선복공급은 해체량이 신조인도량보다 많아 선복량 면에서는 감소가 예상되나
신조선이 노후선보다 효율이 높다는 것을 감안하면 '94년과 비슷한 수준을 보일
것으로 전망된다.

COFR을 반드시 취득하도록 되어 있다.

세계 탱커선주 및 관련기관들은 P & I Club의 부보 거절에 따른 대안으로 자가보험이나 재정보증, 신보험 기구인 Shoreline Mutual이나 First Line의 설립, 보증증권 발행, OPAQUE 및 OPACLUB의 설립 등을 통해 문제를 해결하려 하고 있다.

자가 보험이 어려운 선주들은 12월 현재 이중 Shoreline과 First Line, OPACLUB이 승인을 받은 상태인데, Shoreline은 자가보험 형태와 같은 것으로 사고 시 3억불까지 보상하며 선종, 선령, 구조, 선박환경 특성 및 운항선대 오염기록에 따라 선주에 대한 프리미엄이 달라진다.

First Line은 로이드브로커와 미국 보험사간의 보험 기업으로 고정된 가격의 COFR담보를 제공하는 특별한 목적의 보험회사이며 OPACLUB은 선주들이 연간 프리미엄의 10배에 달하는 금액을 자격있는 은행으로부터 신용장의 형태로 받아야 하며 동시에 기존 P & I 클럽에 가입되어 있어야 한다.

이들 각각은 rate와 cover범위가 다르므로 향후 선주들이 무엇을 선택하는지의 문제가 남아있지만 미국 항만에 입항하는 탱커는 단기적으로 타항로보다 대략 WS7-10포인트정도의 Premium운임이 부과될 것이다. 이를 일반 선주들은 금전적으로 비교적 큰 부담없이 수용할 수 있게 된 한편, 동 규정의 취지가 노후선을 없애자는 취지임에 따라 비록 그리스 선주등의 반감은 예상되지만 '95년 봄부터는 노후선의 입지는 약화될

것으로 예상된다.

나. IMO의 기존선박에 대한 운항선령 규제

IMO에서는 MARPOL 13G 조항을 적용하여 2만 DWT 이상의 탱커와 3만DWT의 석유제품탱커에 한해서 '95년 7/6일 이후부터 '82년 6월 이전에 건조된 PREMARPOL선에 한해서는 선령 25년, '82년 6월 이후에 건조된 POST MARPOL선에 대해서는 선령 30년까지만 운항하도록 하고 있다.

따라서 '95년은 동 규정이 강제 적용되는 첫해가 될 것이므로 향후 탱커 해체추이를 예상하는데 중요한 한해가 될 것이다.

3. 선형별 시황 전망

선복수요 측면에서 보면 전년대비 원유물동량 증가율이 '94년의 1.5%보다 높은 2.0%의 증가율을 보일 것으로 예상되어 전반적으로 선복수요량은 증가할 것으로 예상되나 OPEC의 원유생산량 동결과 미국의 근거리지역에서의 원유수입 증가로 인해 대형선의 선복수요 증가는 기대할 수 없다.

반면, 공급측면에서 보면 해체량이 신조인도량보다 많아 선복량면에서는 감소가 예상된다. 실제로 신조선이 노후선보다 Efficiency가 20%나 높다는 점을 감안 하더라도 선복량은 '94년 수준보다 감소할 것으로 보인다.

그러므로 '95년 전반적인 탱커시황은 해체량이 '

94년 수준이상으로 이루어진다면 '94년보다 상승세를 보일 것으로 예상된다. 따라서 '95년 하반기경이 탱커 상황이 호황기로 가는 *Turning Point*가 될 것으로 보인다.

그러나 올해와 마찬가지로 선형별로는 마켓 상황이 아래와 같이 다를 것으로 예상된다.

한편, 비록 운임지수상의 운임은 상승한다 하더라도 운항수익은 그에 못미칠 가능성이 크다. 이는 '95년도 WS산정시 기준으로 삼은 연료유가가 전년도인 '94년 9월기준(연료유가 83불)이기 때문에 '95년에 유가가

상승한다면 선주들이 *Cost* 부담이 커져 운항 수익이 줄어들 수 있기 때문이다.

그런데 앞에서 언급한 것처럼 '95년 유가는 *OPEC* 이 원유생산량을 '94년과 같은 수준으로 동결시키는 등 결속력을 보이고 있기 때문에 '94년보다 상승할 가능성이 높다.

특히 이러한 운항수익의 상대적 감소현상은 '94년과 마찬가지로 대형선에서 그 현상이 뚜렷히 나타날 것으로 보인다. ♣

구 분	선복수요 측면	선복공급 측면	수급 및 운임추이
VLCC (200천 DWT이상)	<ul style="list-style-type: none"> · 미국의 중동에서의 원유수입 감소 · 중남미, 북해 등의 근거리지역에서 수입 증가 · 미국의 COFR실시로 국내생산량 증가 예상 · 미국 석유제품수입량 증가 · 북해의 원유생산 증가/유럽역의 수입량 감소 	<ul style="list-style-type: none"> · 인도량 29척/8.2백만DWT · 해체량 39척/10.1백만DWT · 신조선의 노후선대비 Efficiency 20% 상승 · 선복감소 효과 미비 	<ul style="list-style-type: none"> · 선복수요면에서 상대적으로 마켓 전망 불투명 · 노후 VLCC가 많아 선복수급은 개선될 전망 · 운임은 '94년 하반기와 비슷한 수준 예상
SUEZMAX (100~ 200천DWT)	<ul style="list-style-type: none"> · 미국의 중남미, 유럽에서의 원유수입량 증가 	<ul style="list-style-type: none"> · 인도량 12척/1.7백만DWT · 해체량 12척/1.6백만DWT · 신조선의 20% 높은 Efficiency 고려하면 선복 증가 예상 	<ul style="list-style-type: none"> · 신조 인도량이 많아 마켓의 본격적인 상승은 기대하기 어려우나 벌커의 CAPE마켓의 호조에 따른 겸용선의 벌커쪽 전배로 운임 '94년보다 상승 예상
AFRAMAX (60~100 천DWT)	<ul style="list-style-type: none"> · 미국의 남미, 아프리카 원유수입량 증가 · 유럽간 물량증가 · 일본의 경기 회복 	<ul style="list-style-type: none"> · 인도량 15척/1.3백만DWT · 해체량 28척/2.2백만DWT · 신조선의 20% 높은 Efficiency 고려해도 선복량 감소 예상 	<ul style="list-style-type: none"> · 수요에 대한 전망이 밝고 공급 역시 감소 예상되므로 운임을 '94년은 훨씬 상회할 전망
Product	<ul style="list-style-type: none"> · 미국의 석유제품 수입량 증가 추세 - 환경문제 강화로 미 원유정제 가동을 지속적 감소예상 · 극동, 동남아시아의 정제시설 확장 	<ul style="list-style-type: none"> · 인도량 62척/1.9백만(10~60척DWT 전체 탱커 기준) · 해체량 90척/3.5백만 · 선복 감소 예상 	<ul style="list-style-type: none"> · 선복수요에 대한 전망 밝고 선복량 감소 예상되므로 마켓 전망 매우 밝음. · 특히 Local 수송 증가 예상