

# 최근 해운시황 동향 및 전망

I. 해운시황 개요 .....	3
II. 선종별 시황 .....	3
1. 벌크선 시장 .....	3
2. 탱커 시장 .....	5
2. 컨테이너선 시장 .....	8
III. 전망 및 결론 .....	10

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)  
[flydon@koreaexim.go.kr](mailto:flydon@koreaexim.go.kr)

확인 : 실장 이진권 (3779-6670)  
[ljinghuan@koreaexim.go.kr](mailto:ljinghuan@koreaexim.go.kr)

## < 요약 >

- 전 세계적으로 물동량 증가는 꾸준히 이루어지고 있으나 선복량 과잉 해소에는 부족한 수준으로 해운경기가 침체를 벗어나지 못하고 있음
- 벌크선의 BDI 지수는 금년들어 단 한차례도 1,000을 넘어서지 못하는 등 최악의 침체 상황이 지속되고 있음
  - 선복량 과잉 문제가 매우 심각한 수준이며 아직도 많은 선박이 건조되고 있다는 점도 문제를 악화시키는 요인임
  - 시장이 정상화되는 데에는 최소한 3년 이상이 걸릴 것으로 전망
- 탱커시장 역시 매우 저조한 수준이나 MR탱커 시장의 경우 회복의 가능성을 보이기 시작함
  - 유조선 시장의 경우는 물동량 증가율보다 월등히 높은 선복량 증가율을 지속적으로 나타내고 있어 시황침체는 장기화될 전망
  - 제품운반선 시장의 경우는 미국발 유럽향 비전통오일 등 물동량의 증가로 완만한 시장 회복세 기대
- 컨테이너선 시장의 경우는 초대형선의 출회 등으로 중단기적으로 복잡한 시장 양상이 전개될 것으로 예상되며 운임이나 용선료의 개선은 단기적으로 어려울 전망
  - (중소형선) 용선료 수준은 매우 저조한 수준에서 1년째 답보상태임
  - CCFI를 기준으로 운임은 금융위기 이전 수준을 회복하였다가 하향 안정화된 상태임
  - 금년에도 물동량 증가율이 선복량 증가율에 소폭 못 미치는 수준으로 시황 개선을 어려울 전망
- 전반적으로 해운시황은 단기간에 개선되기는 어려울 전망이며 해운사들은 장기고객 확보 등 안정적인 영업에 집중하고 무분별한 신조투자 보다는 용선을 통한 최신 선박 확보 필요

## I. 해운시황 개요

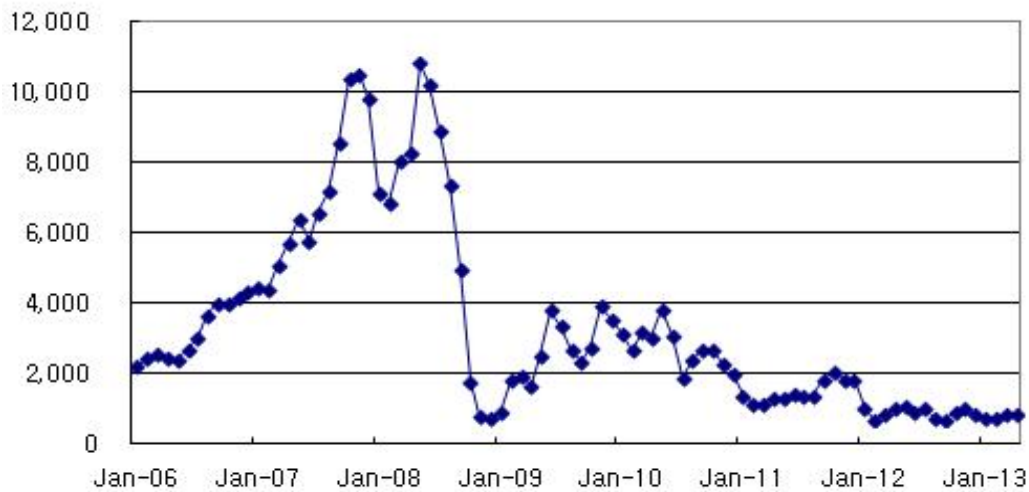
- 현재 해운시황은 꾸준히 물동량이 증가하고 있으나 지난해까지 선복량 과잉 문제가 지속적으로 악화되는 등의 여파로 여전히 침체국면을 벗어나지 못하고 있음
  - 유럽재정위기 사태가 실마리를 풀지 못하고 선진국 경기가 크게 개선되지 못하는 등 수요측의 문제로 인하여 물동량 증가율이 선박의 공급과잉 해소에 필요한 수준에는 미치지 못하고 있음
  - 여기에 고연비선박 확보 경쟁에 의한 신규수요와 중국의 자국 수요 독점 의욕에 의한 중국 조선소들의 물량 등 선박의 공급도 꾸준히 이루어지고 있어 해운시장의 수급여건 개선은 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상
- 전 세계 대부분의 해운사가 어려움을 겪고 있는 가운데 우량 해운사들의 경우 고연비 선박으로 경쟁력을 오히려 강화하는 등 해운사들의 양극화 현상도 점차 가시화되고 있음
  - 컨테이너선 시장의 경우 Maersk가 고효율 초대형 선박을 통하여 경쟁력 강화를 시도하고 있고 이러한 추세는 탱커시장까지 번지는 양상을 보이고 있음

## II. 선종별 시황

### 1. 벌크선 시장

- 금년 4월까지 BDI는 평균 817.2로 전년동기 평균 대비 약 9.4% 낮은 수준을 기록
  - 금년도 BDI는 단 한차례도 1,000을 넘지 못하는 최악의 침체상황을 지속하고 있음
  - 이러한 낮은 벌크선 운임은 중국의 철광석 수요 둔화 등 전 세계 경기 침체에 따른 수요 부진과 여전히 중국을 중심으로 출회되고 있는 신조 선박의 영향으로 수요와 공급 모든 측면에서의 어려운 상황에 기인함

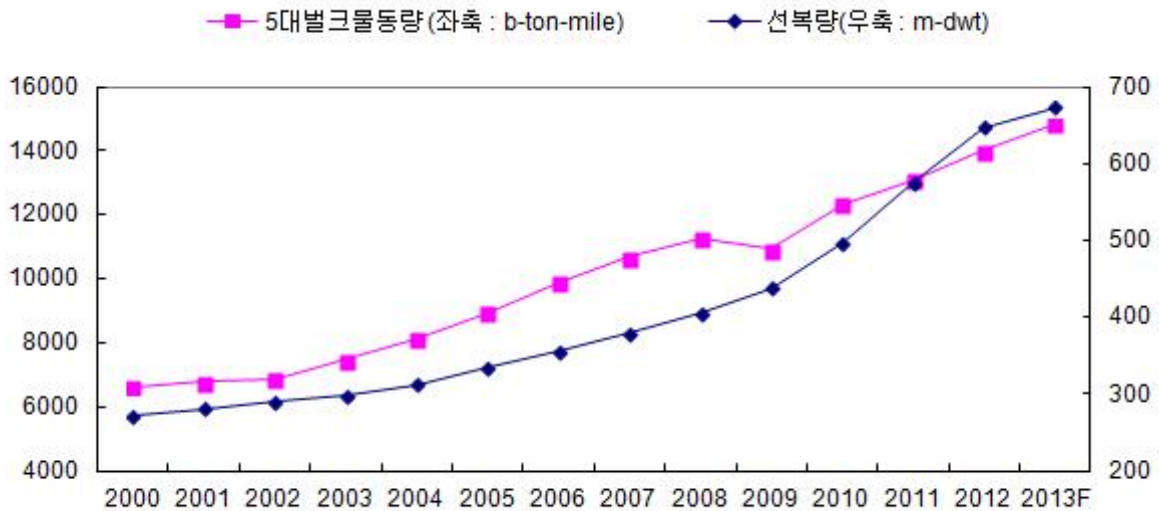
### < BDI 월평균 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 선복량 과잉 상황이 심각한 현재에도 많은 선박이 건조되고 있다는 점이 회복의 가장 큰 걸림돌인 것으로 추정

### < 5대 벌크물동량과 벌크선복량 추이 및 전망 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

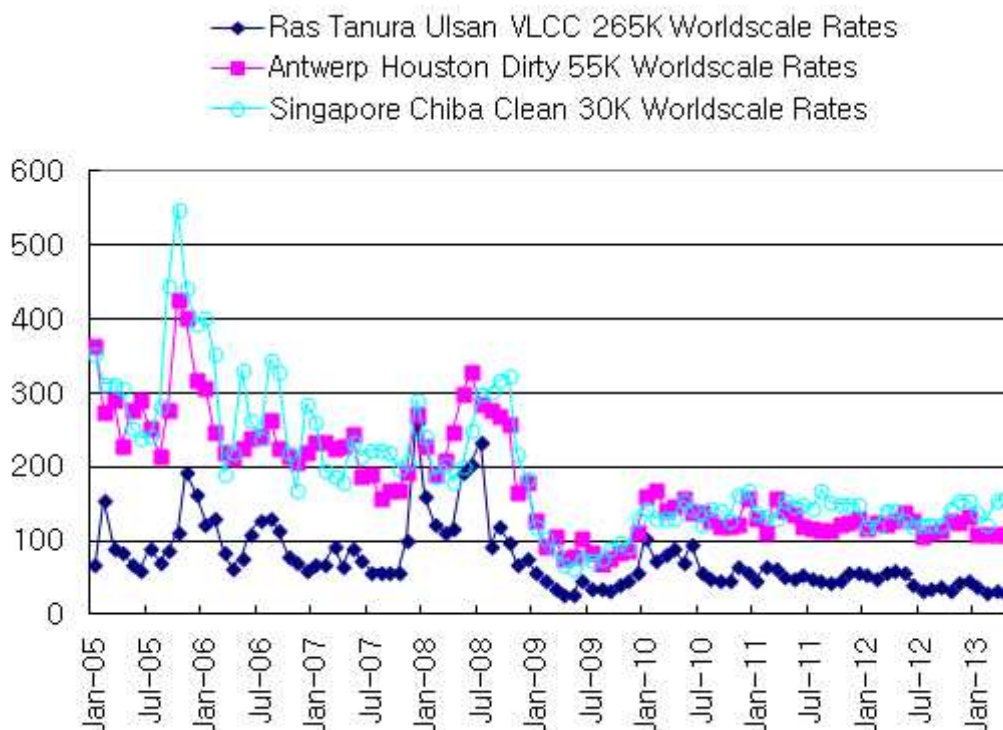
- 2012년 물동량 증가율도 7%대로 비교적 높은 증가율을 나타낸 것으로 추정되나 선복량 증가율이 10%를 상회함으로서 시황은 오히려 더 악화됨
- 2013년 물동량 증가율은 6%에 이를 것으로 추정되며 선복량 증가율도 이와 비슷한 수준으로 예상되어 금년에도 시황 개선은 어려울 것으로 전망

- 벌크선 시황은 회복까지 상당한 시일이 걸릴 전망이며 단기적으로는 금년 하반기에 다소 호전될 가능성도 있으나 운임개선은 극히 제한적일 전망
  - 세계경기의 회복이 소폭이나마 하반기에 진행된다면 수요의 증가에 따라 운임의 개선이 일부 진행될 가능성도 있으나 개선폭은 제한적일 전망
  - 금년도 BDI 지수는 하반기 개선 가능성에도 불구하고 평균 1,000내외에 그칠 것으로 예상되며 벌크선 시장이 정상화될 것으로 평가되는 BDI 2,500선 수준까지 개선되는 데에는 3년 이상의 시간이 걸릴 것으로 전망

## 2. 탱커시장

- 현재 탱커의 운임은 여전히 낮은 수준을 유지하고 있으나 MR급 제품 운반선 시황은 다소 반등하는 추세를 나타내고 있음

### < WS 추이 >



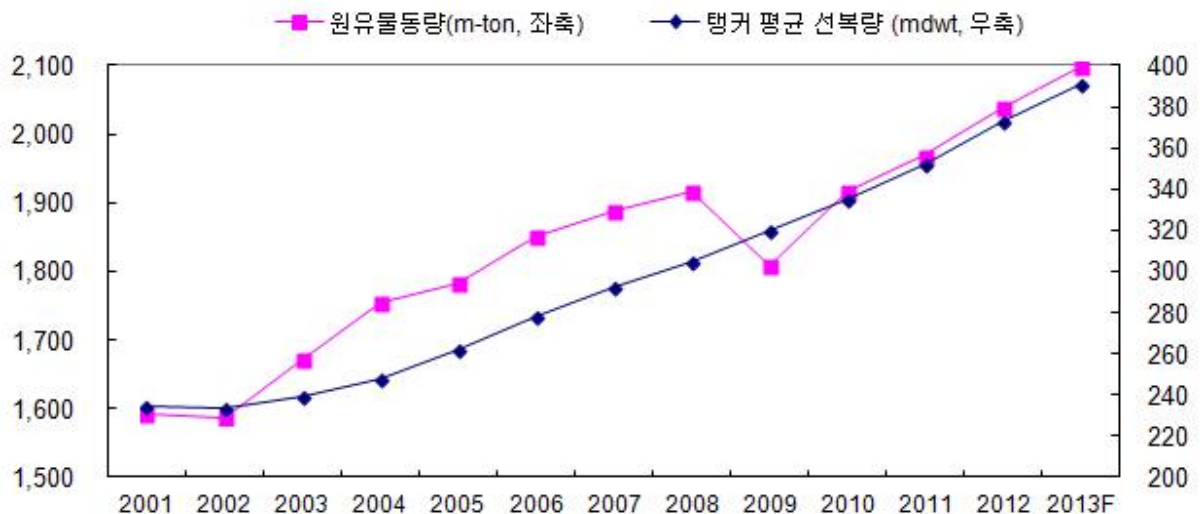
자료 : Clarkson

- Ras Tanura(사우디)-울산 간 VLCC 운임지수는 금년 4월까지 평균 34.1로 전년 동기대비 40.5% 낮은 수준임

- LR급인 Antwerp-Houston간 55K dirty tanker의 WS는 금년 4월까지 평균 운임지수가 전년 동기대비 10.7% 낮은 수준
- MR급인 Singapore-Chiba간 30K clean tanker의 경우는 금년 4월까지 평균 운임이 전년 동기대비 9.6% 상승
- 많은 항로의 MR급 탱커 운임이 금년 1분기 이후 상승하는 경향이 나타나고 있어 동 시장의 점진적 시황 회복 기대

□ 유조선 시장의 선복량과잉 문제는 개선되지 못한 채 시황 침체가 지속되고 있음

#### < 원유물동량과 유조선 선복량 추이 및 전망 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

- 2011~2012년 전 세계 원유 해상물동량의 증가율은 3% 내외인 것에 반하여 선복량 증가율은 6%내외에 달하여 최근 2년간의 선복량 과잉 추세는 오히려 심화되었음
- 2013년에도 물동량 증가율은 약 3%에 이를 것으로 예상되며 선복량 증가율은 4% 내외로 추정되어 금년에도 공급과잉 문제의 개선을 어려울 전망

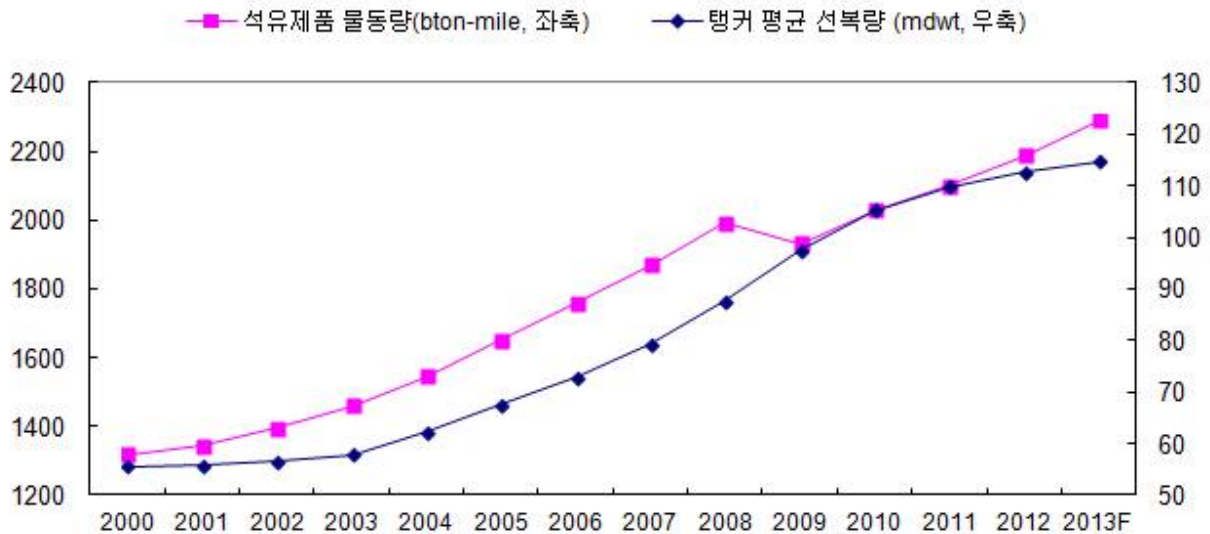
□ 제품운반선 시장(화학탱커 포함)은 다소 개선의 움직임을 나타냄

- 제품운반선의 경우 2011년 이후 건조량이 많지 않았고 2010년을 전후하여 단일선체 선박이 대량 폐선되어 상대적으로 선복량과잉 문제가 가장

## 가벼운 시장임

- 2011년부터 2년간 선복량 증가율은 평균 2.5%를 나타낸 반면 물동량 증가율은 평균 약 4% 내외에 달하여 점차 문제해소에 접근해가는 양상임
- 중동에서 미국, 유럽, 중국향 물동량이나 미국의 비전통 오일의 유럽 수출 등으로 꾸준한 물동량 증가가 예상되는 가운데 신조선 발주량도 증가하고 있음
- 2013년에도 선복량 증가율 2.6%, 물동량 증가율 4.6% 수준이 예상되어 상황은 점차 개선될 것으로 보임

### < 석유제품물동량과 제품운반선 추이 및 전망 >



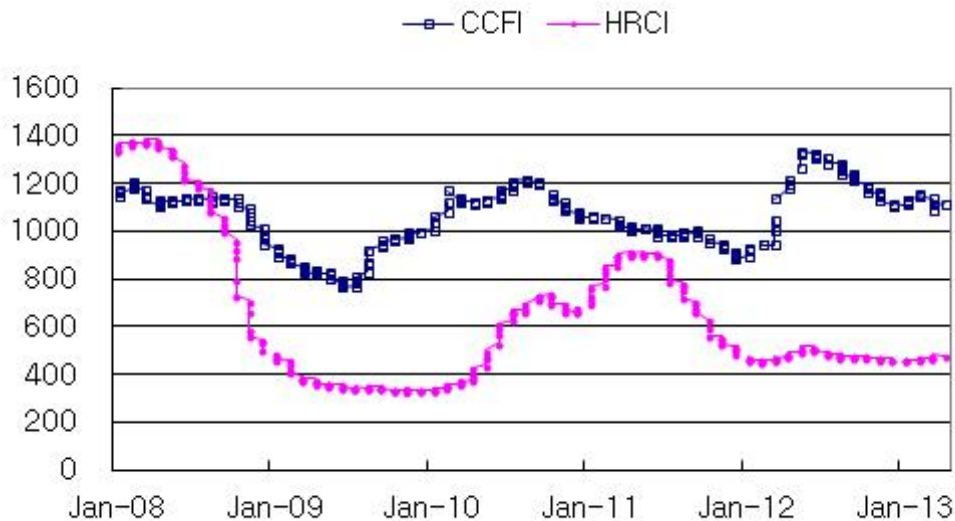
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

- 유조선의 시황침체는 장기화될 가능성이 높으며 제품운반선 시장의 경우는 점차 시장이 활성화되고 운임도 상승할 것으로 전망
- 유조선 시장의 경우 전 세계적으로 호황기 과잉투자가 진행되었으나 여전히 중국의 선박보유를 위한 건조가 지속되고 있어 선복량 과잉에 의한 시황부진은 장기화될 전망
  - 제품운반선의 경우 유럽 경기가 조금씩 살아날 경우 중동발 물량과 미국의 비전통오일 수출 등 물량이 증가할 것으로 기대되며 경기회복 속도가 빠르지 않은 만큼 완만한 시장 회복세가 진행될 것으로 예상

### 3. 컨테이너선 시장

- HRCI는 2011년 하반기 이후 500선에서 장기간 담보상태를 나타내고 있으며 CCFI는 금융위기 이전 수준을 회복한 이후 하향 안정세를 나타내고 있음
  - HRCI(Howe Robinson Container Index)는 주로 중형 이하급 선박을 위주로 용선료를 나타내는 지수이며 금융위기에 의해 급락 후 운항속도 감속(Slow steaming)으로 개선되었다가 다시 크게 하락한 상황
    - 이러한 용선료 하락은 선박량 과잉 상황을 반영한 것으로 보임
  - 중국발 운임수준을 나타내는 CCFI는 최근 크게 하락하였으나 용선료 수준을 감안하면 비교적 양호한 수준인 것으로 평가됨

< HRCI, CCFI 추이 >

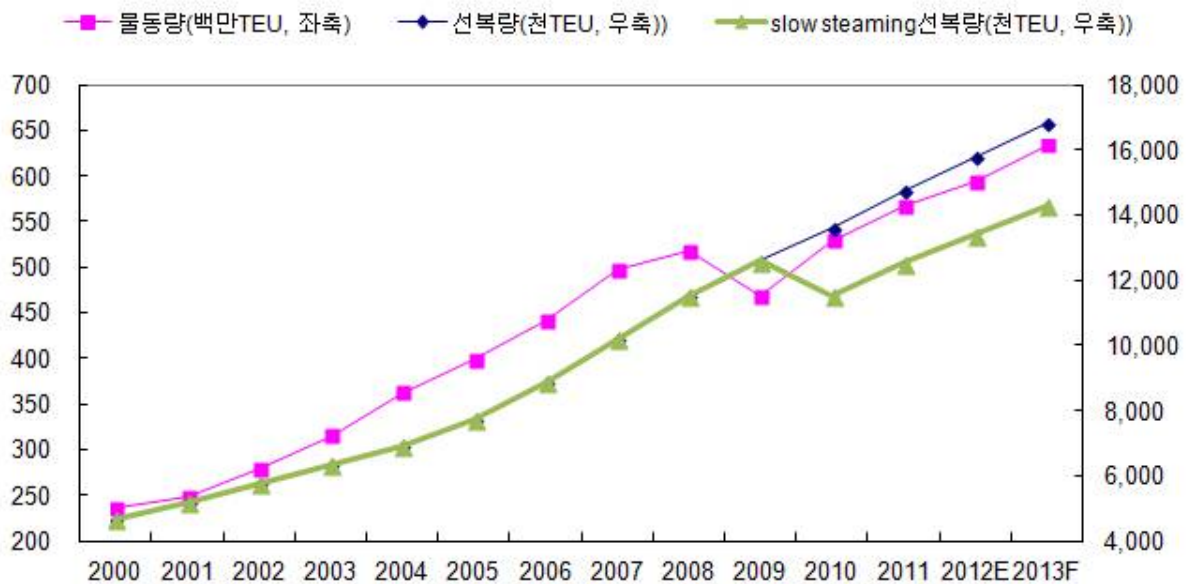


자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

- 컨테이너선의 경우도 타선종과 마찬가지로 선박량과잉의 문제를 안고 있으며 이를 저속운항(slow steaming)으로 극복하고 있음
  - 2003년부터 지속된 조선산업 호황기 동안 컨테이너선은 지속적으로 많은 양의 선박이 발주되었고 2007년에는 대형화추세로 인하여 초호황 양상이 나타남
  - 이 물량들은 2009년 금융위기로 인한 물동량 감소 이후 선박량 과잉 문제를 일으킨 원인이 되고 있음
  - 공급과잉 해소를 위하여 해운업계가 2010년 1월 감속운항(slow steaming)을 시작한 이후 지금까지 지속하고 있음

- 2011년에는 상위권 해운사들의 선박의 초대형화에 의한 운항효율성 경쟁으로 인하여 선박량 과잉 시황임에도 많은 선박이 발주되어 2014년 이후 공급과잉 심화의 우려를 낳고 있음
- 2011~2012년도 선박량 증가율은 평균 6.9%인데 비하여 물동량 증가율은 평균 6.0%로 추정되어 선박량 증가율에 약간 미치지 못하였으며 이에 따라 시황부진이 지속되었음

### < 컨테이너 물동량과 컨테이너선 추이 및 전망 >



자료 : Drewry, Clarkson, 일부 추정

- 컨테이너선 시장의 시황 개선은 당분간 어려울 것으로 예상되고 초대형선들의 출회로 복잡한 양상이 전개될 전망
  - 2013년에는 물동량 증가율이 6.6% 내외까지 높아질 것으로 예상되나 선박량 증가율이 약 7~8%까지 예상되어 선박량과잉 문제의 개선은 어려워질 전망
  - 따라서 1~2년 내의 용선료, 운임 모두 약세를 나타낼 전망이며 시황개선은 2015년 이후에나 가능할 전망
  - 특히 사상 최대선박인 18,000TEU 선박의 출회와 초대형화로 선박이 연쇄적으로 항로 이동하는 Cascading 효과<sup>1)</sup>가 가시화될 것으로 전망되며 이에 따라 복잡한 시황의 변수들이 등장할 것으로 예상

1) Cascading 효과는 미주, 구주 등 메인 항로가 10,000TEU급 이상의 선박들로 채워짐에 따라 기존 메인항로의 10,000TEU급 이하 선박들이 지중해 항로 등 다음 항로로 이동하고 중대형 선박들이 지역 항로로 이동하는 등 연쇄적인 선박이동이 일어나는 효과를 의미함

### III. 전망 및 결론

- 전반적으로 해운시황은 단기에 개선되기 어려울 것으로 전망되며 해운사들은 선종별로 우선은 살아남기 위한 노력 필요
  - 벌크선 및 유조선의 경우는 장기운송계약을 통한 안정적인 일감 확보가 가장 중요할 것으로 보임
    - 현재의 운임은 낮은 수준이나 시황이 반등 또는 안정화될 시점인 약 3년 이상을 버티는 전략이 필요할 것으로 보임
    - 국내 대형화주와 국내 해운사의 장기계약 활성화를 위한 관련 지원 필요
  - 제품운반선의 경우 무리한 신조선 발주 보다는 최신선박을 위주로 한 용선 등을 통하여 선박을 확보하고 점차 증가하는 수요에 대처하는 것이 바람직할 것으로 보임
  - 컨테이너선의 경우 Maersk의 고효율화 경쟁이 본격화될 것으로 예상되어 고연비 선박확보에 의한 경쟁력 향상이 중요할 것으로 전망
- 시황 침체가 지속되고는 있으나 물동량이 감소하는 것은 아닌 만큼 장기고객 확보 등 영업에 집중하고 무분별한 신조 투자보다는 최신 선박의 용선 확보 등이 바람직할 것으로 보임
  - 선복량 과잉의 영향으로 전반적으로 물동량 증가속도 보다 선복량 증가속도가 빠른 만큼 운임의 상승은 기대하기 어려워 고연비선박 등 원가 절감을 위한 노력이 더 필요
  - 고연비 선박의 경우 용선료가 비싸 운임과의 관계, 효율성 등 원가 측면에서의 최적화를 고민해야할 것으로 사료됨