

# 최근 LNG선 운임 및 용선료 하락 현황과 전망

I. LNG선 운임 및 용선료 현황 .....	3
II. 운임 및 용선료 하락 원인과 전망 .....	4
III. 결론 및 시사점 .....	8

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

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

## < 요약 >

### 1. 보고서의 목적

- ☐ 본고는 최근 LNG선 운임의 급격한 하락에 따른 현황 파악과 향후 전망을 목적으로 하고 여신에 대한 참고자료로 활용하기 위하여 작성함

### 2. LNG선 운임 및 용선료 현황과 전망

- ☐ 금년 들어와 유럽지역의 운임은 32%, 아시아 지역 운임은 26% 하락하는 등 예상보다 지나치게 빠른 용선료 및 운임의 하락이 이루어지고 있음
  - 이에 따라 운임이 BEP를 하회할 위험마저 현실화되고 있음
- ☐ 이처럼 빠른 속도의 하락은 2011년 대량 발주된 선박들이 2013년 하반기부터 인도되기 시작하여 선박량이 증가하고 있는데 반하여 LNG 물동량은 정체상태로 수급의 불균형 발생이 근본 원인으로 추정됨
  - 2014년의 LNG 물동량은 정체 수준, 2015년 물동량은 약 4%의 증가가 예상되는 반면 선박량의 증가는 향후 3년간 해마다 6~8% 수준으로 예상되어 2015년까지 시황악화가 불가피할 전망
- ☐ 운임 및 용선료는 2016년 반등하여 2017년 이후 안정화될 전망
  - 2016년부터는 호주발 물량과 미국발 셰일가스 물량이 물동량 증가를 주도할 것으로 예상
  - 내년까지의 시황악화는 투기 수요를 억제하고 노후선 폐선을 유도하여 중장기적인 수급 안정에 도움이 될 것으로 예상

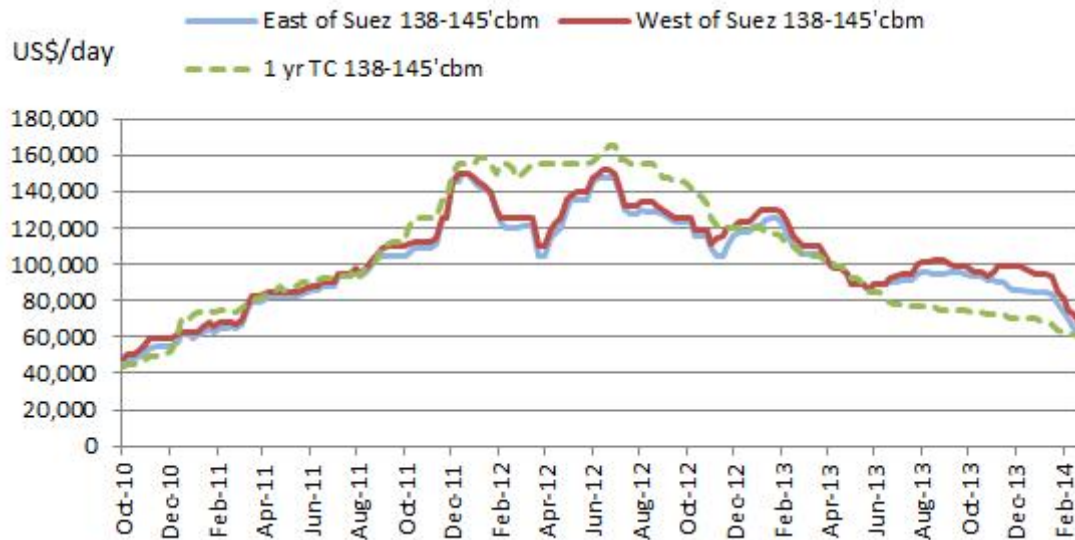
### 3. 결론 및 시사점

- ☐ 최근의 시황 악화는 중장기적 추세는 아닐 것으로 예상되어 지나치게 비관적인 시각을 유지할 필요는 없을 것으로 보임
- ☐ 다만, 선박의 투기적 수요는 견제할 필요가 있음

## I. LNG선 운임 및 용선료 현황

□ 금년 들어와 LNG선의 용선료와 운임이 동반 급락하고 있음

### < LNG선의 운임 및 용선료 추이 >



자료 : Fearnley

- Fearnley의 발표자료에 따르면 금년 들어와 LNG선의 용선료와 spot 운임이 급락하는 현상이 나타나고 있음
- 지난해 연말 마지막 발표인 12월 18일 이후 유럽지역의 운임은 1일당 99,000달러에서 67,000달러로 32.3% 급락하였고 아시아향 운임은 86,000달러에서 64,000달러로 25.6% 하락
- 용선료 역시 연말에 1일당 70,000달러에서 60,000달러로 14.3% 하락
- 지난해에는 현물시장에서의 일본향 등의 수요가 비교적 견조하여 용선료보다 현물운임이 높은 추세가 지속되었으나 금년들어 현물 운임도 동반 급락하면서 금액이 차이를 보이지 않고 있음
- RS Platou 자료에 의하면 160K급의 경우에도 지난해 12/12부터 금년 2월말까지 약 2.5개월 동안 카타르-일본간 운임이 16.3% 하락하였고 같은 기간 카타르-프랑스간 운임은 21.8% 하락함

□ 운임과 용선료의 하락은 당초 예상된 바이기는 하나 그 하락

속도가 예상보다 너무 빨라 손익분기점까지 위협받고 있음

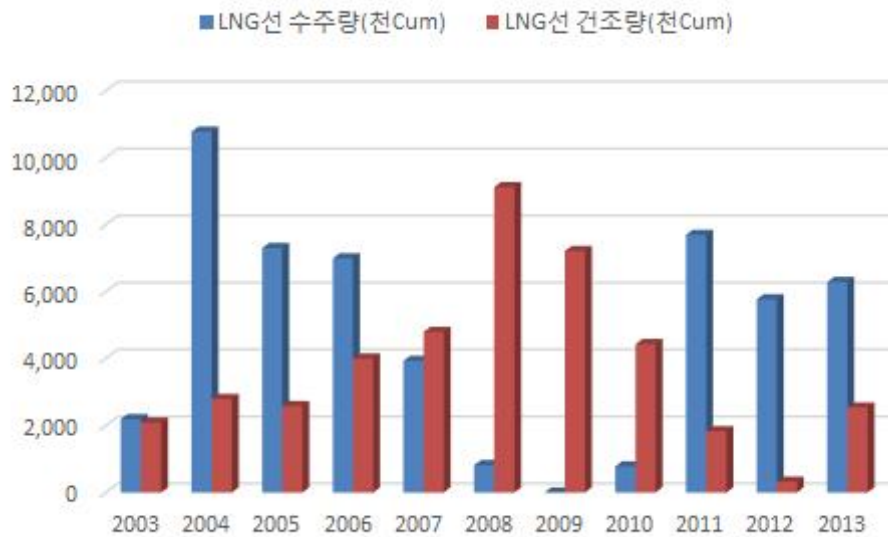
- 후쿠시마 원전사태 이후 15만달러 이상까지 상승하였던 윤임과 용선료의 거품이 걷히면서 2012년 이후 하락세가 지속됨
- 금년에도 상승 요인이 없어 하락세 지속은 예견되었으나 불과 3개월만에 25% 이상의 윤임하락은 예상을 뛰어넘는 빠른 속도임
- LNG선의 손익분기점은 대략 55,000달러 전후로 추정되는데 이러한 속도로 하락이 지속되면 손익분기점 아래로 내려가는 것은 시간 문제인 것으로 보임
- LNG선 해운시장에서는 2015년까지 윤임의 상승요인이 없어 하락 추세가 지속될 것으로 전망되어 현재의 하락 속도는 심각한 수준인 것으로 보임

## II. 윤임 및 용선료 하락의 원인과 전망

□ LNG선 신조선 시장은 2004~2006년까지 과잉 발주된 선박의 영향으로 한차례 선복량 과잉이 발생하였으며 최근 3년간 후쿠시마 원전사태와 셰일가스의 기대감으로 또 많은 선박이 발주되었음

- 2004년~2006년까지 전 세계적인 천연가스 개발붐과 당시까지 선복량의 공급에 여유가 없었던 탓에 매우 많은 선박이 발주된 바 있음
- 이들 물량은 2008~2010까지 3년간 선복량 과잉문제를 야기하며 특히, 현물시장에서 윤임하락과 많은 선박의 계선이 이루어졌음
- 그러던 중 후쿠시마 원전사태가 발생한 2011년 3월 이후 일본이 전력용으로 현물시장의 LNG 물량을 거의 흡수하다시피 수입하면서 순간적인 선복량 부족사태가 일어남
- 이로 인해 시장의 윤임이 급격히 상승하고 신조선 시장의 투자 분위기가 살아나면서 신조선 발주량이 급격히 증가함
- 또한 2011년에 이어 향후의 셰일가스에 의한 기대감이 높아지면서 발주량은 2013년도까지도 크게 줄어들지 않는 양상임

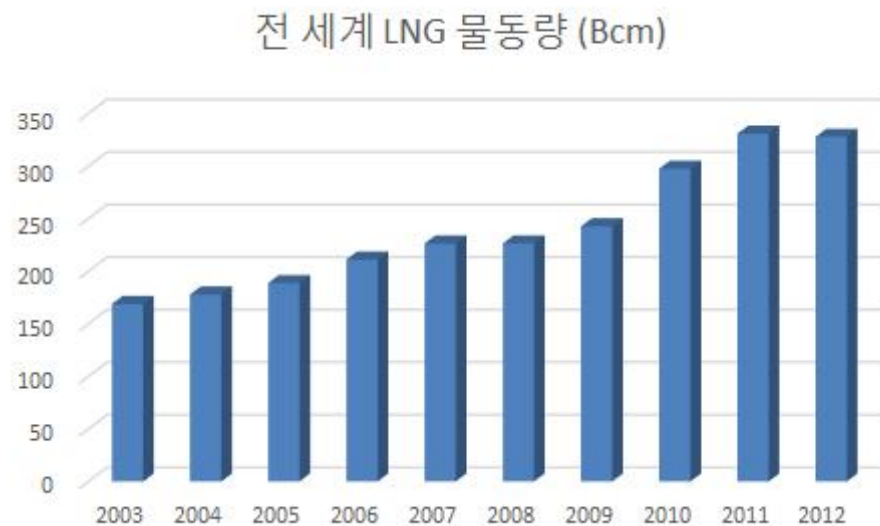
### < 전 세계 LNG선 수주량 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 해운 수요라 할 수 있는 LNG 물동량의 추이를 살펴보면 2011년 이후 정체되고 있음

### < 전 세계 LNG 교역량에 의한 해운 물동량 추이 >



자료 : BP

- 전 세계 LNG 교역량은 2010년 카타르의 생산량 증가와 2011년 아태지역의 생산 증가 및 일본의 수입 증가 등으로 큰 폭의 증가율을 기록

- 그러나 그 이후 신규 생산을 개시하는 가스전이 거의 없고 인도네시아마저 자국 수요를 위하여 수출을 줄이는 등의 요인으로 2012년 물동량은 오히려 0.8% 감소
- 2013년에도 유사한 상황이 진행된 것으로 보여 물동량은 정체 수준을 나타낸 것으로 추정되며 2014년에도 정체는 지속될 전망

□ 현재의 운임 및 용선료 하락은 2011년 발주된 선박이 인도되고 있어 선박량이 증가하고 있는 반면 물동량은 정체되고 있어 수급의 불균형이 발생하였기 때문임

- 2011년 후쿠시마 원전사태 후 운임이 1년동안 약 2.5배로 급등한 것은 그 당시 일본의 추가수입 물량이 전 세계 물동량의 4%에 불과하다는 점을 고려하면 거품현상이었을 가능성이 있음
  - 일본이 현물시장에서 무조건적인 수입을 강행하여 선박의 운항거리가 떨어진 점도 있었으나 거리를 감안한 톤마일 측면에서도 5%를 상회하는 정도의 증가에 그쳤을 것으로 추정됨
- 당시 운임의 급등은 LNG선 시장의 특성상 선박운항의 비효율성이 있었기 때문이며 또한 2010년 카타르의 생산량 증가로 시황이 회복되고 있었던 상황에서 상승탄력의 시너지 효과도 하나의 원인으로 추정됨
  - 후쿠시마 원전사태 이전까지 LNG 해운시장은 선박량 과잉 상태이었으나 갑자기 발생한 일본의 수요로 인하여 모든 과잉선박이 동원되고도 단기적으로 선박이 부족한 상황이 발생함
  - 선박의 부족은 많은 선박들이 장기운송계약에 의해 움직이고 중동에서 일본이나 한국으로 운항하는 장거리 운항선박이 많은 상황에서 스케줄 조정의 어려움으로 선박들이 현물시장에서 운항하기 어려워 발생하였으며 근본적으로 시장 내의 선박이 부족한 것은 아니었음
- 일본의 수입증가에 대한 선박 배치가 안정화된 이후 2012년 하반기부터 운임과 용선료가 하락하기 시작하여 하락추세가 지속되고 있음
- 2008~2010년까지 전 세계 LNG선 수주가 11척에 그치는 부진으로

2013년도 상반기까지는 선복의 증가가 없었음에도 불구하고 기존 선복량만으로도 거품이 걷히면서 운임이 하락 추세를 나타냄

- 2013년 하반기 이후에는 2011년의 발주물량이 인도되기 시작하면서 선복량이 증가하기 시작하였고 이에 물동량 정체에 따른 수급 불균형의 영향이 본격적으로 나타나며 운임과 용선료가 하락함
- 2013년 하반기부터 금년 3월초까지 8개월간 선복량은 4.1% 증가하였으며 선복량 증가의 효과가 금년 초부터 본격화되면서 운임과 용선료가 빠르게 하락하는 것으로 보임

□ 현재 많은 물량의 선박이 수주잔량으로 남아있어 2015년까지 운임 및 용선료 하락은 더욱 심각해질 것으로 전망

- 현재의 하락추이 보다 더욱 심각한 문제는 3월 현재 선복량의 32%에 해당하는 선박이 조선소에 수주잔량으로 남아있다는 점임
- 이들 물량의 84%가 2016년까지 인도될 예정임
- 폐선을 감안하여도 2014~2016년까지 연평균 6~8%의 선복량 증가가 예상되고 있음
- 반면 2014년의 물동량은 정체 수준, 2015년 물동량도 4% 이내 증가에 그칠 것으로 예상되어 2015년까지 시황 악화는 불가피할 전망
  - 2015년에는 호주의 Gorgon, Australia Pacific LNG 등의 프로젝트가 수출을 시작할 예정이나 그 물량은 시장에 큰 영향을 줄 정도는 아닐 것으로 전망
- 2015년까지 운임 및 용선료 하락이 어느 정도일 것인지 예측하기는 어려우나 BEP 이하로의 하락 가능성도 높을 것으로 전망

□ 운임 및 용선료의 하락 추이는 2016년에 반동하여 2017년 이후 안정될 전망

- 2016년에는 카타르에 이어 두 번째 LNG 수출 대국을 꿈꾸는 호주의 물량이 본격적으로 수출될 것으로 보이고 미국의 셰일가스도 수출을

시작할 것으로 전망

- 현재 수출 프로젝트의 승인여부 불확실성과 국내수요의 증가로 인하여 미국산 셰일가스의 수출이 차질을 빚더라도 호주산 물량이 2017년 이후 증가율을 주도할 것으로 전망됨
- 또한 2020년부터 본격화될 예정인 캐나다산 물량으로 2017년 이후에는 중장기적으로 운송 시장도 안정화될 것으로 전망
- 다만, 향후 2~3년간 얼마나 많은 양의 선박이 발주될 것인가가 관건이나, 내년까지의 시황악화로 투기수요가 억제되고 노후선 폐선이 이루어질 것으로 보여 2017년 이후 안정화 예상은 큰 무리가 없을 전망

### III. 결론 및 시사점

□ 결론적으로 최근 예상보다 빠른 속도의 시황 급락으로 2015년까지 2년간의 어려움이 예상되나 장기적 추세는 아닐 전망이므로 지나치게 비관적일 필요는 없을 것임

- 미국 셰일가스의 수출프로젝트가 불확실하다는 전망들도 나오고 있으나 LNG의 개발과 에너지 시장에서의 천연가스 비중 증가는 대세적 경향임
- 그러므로 중장기적으로는 운송시장의 안정화에 큰 무리는 없을 것으로 예상됨

□ 다만, 투기적 수요는 경계할 필요가 있음

- 2012년 이후의 선박 발주 물량 중 상당부분은 미국의 셰일가스 물량에 대한 기대감에서 비롯된 투기 수요로 보임
- 이로 인하여 이미 많은 선박이 발주되었고 용선이 확보되지 않은 물량도 지나치게 많은 것으로 추정되어 이후 LNG개발 프로젝트에 근거하지 않은 투기 물량에 대해서는 경계감이 필요함



- 이러한 투기물량이 단기적으로 국내 조선소들의 실적에는 도움이 될 수 있으나 장기적인 변동성을 가중시켜 근본적으로 국내 조선소들의 운영에도 리스크 요인으로 작용할 가능성이 높음