

# 자동차운반선 해운 시황 전망

I. 자동차운반선 해운 개요 .....	4
II. 해운시장 현황 .....	4
III. 시황 전망 .....	7
IV. 검토의견 및 결론 .....	10

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)  
[flydon@koreaexim.go.kr](mailto:flydon@koreaexim.go.kr)  
인턴연구원 전영건 (3779-5326)  
9017@koreaexim.go.kr  
확인 : 실장 안상술 (3779-6679)  
[ssahn@koreaexim.go.kr](mailto:ssahn@koreaexim.go.kr)

## < 요약 >

### 1. 자동차운반선 해운 개요

- 자동차운반선 해운업은 일본의 북미수출 물량과 유럽 및 한국의 북미 수출 물량, 일본과 한국의 유럽수출 물량 등이 중요한 수요임
- 해운업의 거래관행은 완성차업체와 해운사간의 장기운송계약에 의하여 이루어지며 중고차의 수출은 spot성 거래임
- 금융위기의 여파로 수출 물동량이 급감하면서 해운업이 위기를 맞고 있음

### 2. 해운시장 현황

- 2007년까지 연평균 6.1%의 증가율을 보이던 자동차 수출물동량은 2008년 0.5%로 둔화되고 2009년 약 25% 감소할 것으로 추정
- 선복량은 연평균 4.8%의 증가율로 증가하여 왔으며 현재 선복량의 30%에 해당하는 수주잔량이 2012년까지 남아있으나, 노후 선박이 많아 폐선으로 수급 조절이 가능하여 긍정적인 상황임
  - 연평균 3.5척에 불과하던 폐선량이 2009년 8월까지 46척이 폐선되어 큰 폭으로 증가하는 추세임
  - 물동량 감소에 따른 시황악화의 영향도 있으나 노후선박의 대체 의미도 큼

### 3. 시황 전망

- 수출 물동량은 2009년 하반기부터 점차 회복 추세이며 기저효과에 의하여 2010년, 2011년 물동량 증가율은 각각 20%와 15% 수준이 될 전망
  - 이후 2015년까지 연평균 5~6% 증가 전망
  - 2015년 이후 중국 등 대형 개도국들의 수출물량도 늘어 꾸준한 증가세 유지 전망
- 많은 수주 잔량에도 불구하고 폐선대상 노후선박이 많으므로 선복량 증가율은 1~2%대로 억제될 전망
- 전체적인 시황은 2011~2012년 경 회복될 것으로 전망되며 이후 지속적인 시황 개선 예상

- 많은 수주 잔량에도 불구하고 폐선대상 노후선박이 많으므로 선복량 증가율은 1~2%대로 억제될 전망
- 전체적인 시황은 2011~2012년 경 회복될 것으로 전망되며 이후 지속적인 시황 개선 예상

#### 4. 결론 및 검토의견

- 자동차 해운시장은 많은 노후선박의 폐선으로 인한 수급조절이 가능할 것으로 보여 긍정적이며 타 해운시장에 비하여 회복이 빠를 전망
- 다만, 2010년까지는 해운선사에 있어서 최대의 위기상황이므로 이 기간 동안의 해운사의 재무적 안정성은 매우 중요할 것으로 사료됨
- 자동차해운업의 경우 자동차 제조사와의 관계가 매우 중요하므로 해운선사의 과거 계약실적 및 현재 유지계약 내용도 중요

## I. 자동차운반선 해운 개요

- 자동차운반선 해운(이하 '자동차 해운')은 자동차의 국가간, 특히 대륙간 교역을 위한 해상운송업으로 일본, 한국, 유럽 등의 수출이 큰 비중을 차지함
  - 자동차 해운업의 가장 큰 비중은 일본 → 북미간 노선이며, 일본 → 유럽, 유럽 → 북미, 한국 → 북미, 한국 → 유럽 등이 비중이 큰 노선으로 추정
- 해운업의 거래 관행은 주로 자동차 제조사와 해운사 간의 장기운송 계약에 의하여 이루어지며, 중고차의 경우는 spot성 거래가 주로 이루어짐
  - 완성차업체와 해운사 간의 장기운송거래는 국내의 경우 2~3년 단위로 갱신하는 것으로 보임
  - 장기계약 운임은 계약기간 내 일정한 기본운임에 유가 등에 따른 변동 운임을 시기마다 협상하여 정하는 것이 관행임
  - 중고차의 spot 운임은 수급 상황에 의한 시황에 따라 변동됨
- 금융위기 이전까지 선복량의 부족으로 해운사들은 비교적 안정된 일감을 확보하고 있었으나 최근 시황은 자동차 수출의 급감으로 해운사들이 어려움을 겪고 있음
  - 최근 국내 최대 자동차 메이커가 계약기간이 만료된 장기운송계약의 갱신을 미루고 spot 운송으로 운영하고 있을 만큼 시황이 악화됨

## II. 해운 시장 현황

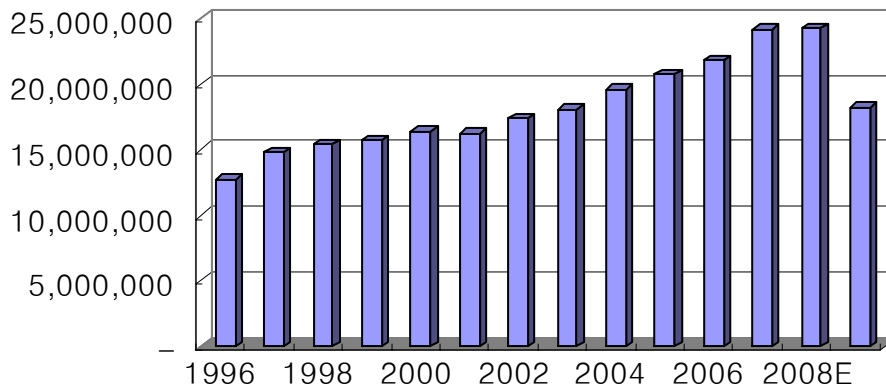
- 자동차의 수출물동량<sup>1)</sup>은 911 테러 등으로 경기 침체가 있었던 2001년을 제외하고 1996년 이후로 꾸준히 증가하여 왔으나 최근의 금융위기로 급감한 것으로 추정

1) 본고에서 사용된 자동차 수출물동량은 8대 수출국 중 역내무역 비중이 큰 멕시코, 스페인을 제외하고 일본, 프랑스, 독일, 한국, 미국, 영국 등 6개국과 최근 부상하고 있는 BRICs 중 유럽내 수출비중이 큰 러시아를 제외한 3국 등 총 9개국의 수출 총량임, 이 수치 중 육로를 통한 역내 무역분이 존재하나 정확한 데이터가 없어 이를 제거하지는 못하였고 다만 추세를 파악하는 데 의미를 두었음. 수출물동량에는 승용차 및 상용차를 모두 포함

- 자동차 수출물동량은 2001년을 제외하고 연간 최소 1.7%에서 최대 16.2%까지 증가하여왔으며 2007년까지 연평균 6.1%의 증가율을 기록
- 이 기간 동안에 주요 완성차 업체들의 해외 현지공장 투자와 생산이 가속화되었으나 수출증가 추세는 유지되었음
- 2008년도는 전년 말부터 진행된 서브프라임 모기지 사태로 시황이 위축되었으며 하반기에 금융위기로 비화되면서 0.5% 증가에 그친 것으로 추정
- 2009년도는 6월까지 일본의 자동차 수출대수가 전년 동기대비 59.1% 감소하는 등 전반적으로 큰 폭의 감소 추세를 보이고 있으며 하반기의 수출실적 개선으로 전년대비 약 25% 감소 추정

### < 전 세계 자동차 수출 물동량 추이 >

전 세계 수출대수



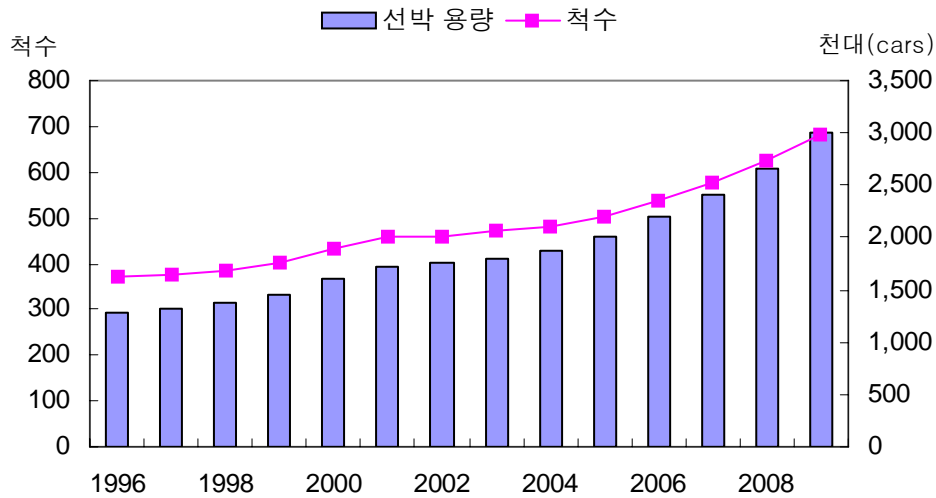
자료 : 한국자동차공업협회, 일본자동차공업협회, 한국자동차산업연구소

### □ 2009년초 자동차운반선의 선복량은 총 3백만대<sup>2)</sup> 수준임

- 자동차운반선의 선복량은 2004년까지 연평균 4.8%의 증가율을 나타내었으며 조선 호황기인 2004년 이후 연평균 증가율은 9.9%로 상승

2) 3백만대는 자동차 3백만대를 한꺼번에 운송할 수 있는 적재용량을 의미함

### < 전 세계 자동차운반선 선복량 추이 >



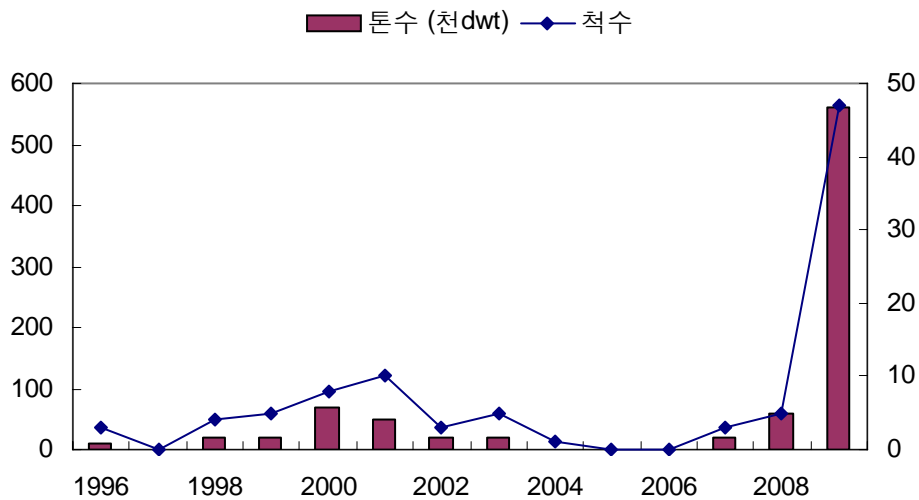
자료 : Clarkson  
 주 : 선복량은 연초 기준

- 2012년까지 남아있는 수주잔량은 총 차량적재용량 90만5천대 수준으로 현존하는 선복량의 약 30% 수준임
  - 2009년 잔여기간과 2010, 2011, 2012년의 인도예정 물량은 각각 23만대, 34.5만대, 28만대, 4.9만대 수준임
  - 현재의 해운 및 조선 시황을 감안하면 이중 약 20%는 취소되거나 인도가 2012년 이후로 연기될 것으로 전망됨
  
- 폐선량은 2008년 이전까지 미미한 수준을 기록하였으며 2009년에 들어와 급증하는 양상을 나타냄
  - 2008년 이전까지는 자동차운반선의 선복량이 부족하였던 것으로 보이며 해운사들이 선령 30년 이상의 노후 선박들도 무리하게 운영하여 온 것으로 추정됨
  - 2009년의 폐선량 급증은 시황 악화에 따른 영향도 크지만, 노후선 교체의 의미도 큰 것으로 보임
  - 2007년 폐선된 선박들의 평균 선령은 34년이었으나 수출물동량이 둔화되거나 감소한 2008년, 2009년의 폐선 연령은 평균 29년으로

크게 하락함

- 현재 운항중인 선대에는 29년 이상 선령의 선박이 아직도 많이 남아 있어 시황에 따라서 폐선량은 더욱 증가할 전망
- 향후 3년 간 집중적인 선박 공급시에도 폐선으로 선복량의 급증은 막을 수 있을 것으로 전망

### < 전 세계 자동차운반선 폐선량 추이 >



자료 : Clarkson

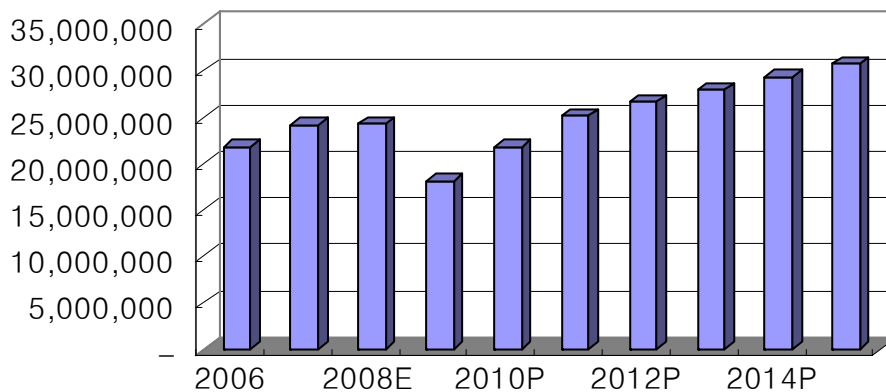
### III. 시황 전망

- 자동차 물동량의 경우 2009년 큰 폭의 감소세를 기록한 이후 2010년, 2011년은 기저효과로 인한 큰 폭의 증가세와 이후 개도국들의 수요 증가와 수출 증가로 인한 꾸준한 증가세 유지 전망
  - 2009년 하반기에 들어와 자동차 수출은 빠른 속도는 아니나 회복 추세로 돌아선 것으로 추정되며 2010년은 기저효과에 의한 약 20%의 물동량 증가 예상
  - 2011년에도 기저효과에 의한 15% 내외의 물동량 증가가 예상되며 물동량 수준도 2007~2008년 수준을 회복할 것으로 전망
  - 이후 2015년까지는 5~6%의 증가세를 유지할 것으로 예상

- 2015년 이후 주요 완성차 업체들의 해외 현지공장 생산확대가 큰 변수가 될 수 있으나 인도와 중국 등의 개도국 수출 물량이 늘면서 꾸준한 증가세를 유지할 것으로 예상

**< 전 세계 자동차물동량 예상치 >**

전 세계 수출대수

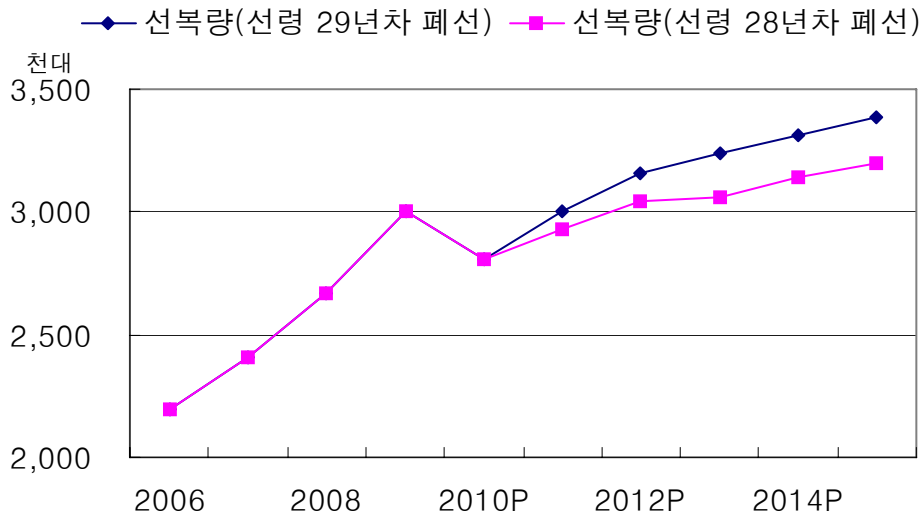


자료 : 과거치는 Clarkson,  
2008년 이후 추정은 해외경제연구소 산업투자조사실 추정

- 많은 수주잔량에도 불구하고 폐선 대상 노후 선박이 많이 남아 있어 이를 통한 수급조절이 가능하므로 2010년까지 많은 양의 폐선이 예상되고 선복량 증가폭은 크지 않을 것으로 전망
  - 2009년 해운 시황이 극도로 악화되어 남은 잔여기간 동안 선령 29년 이상 선박의 폐선이 다량으로 이루어질 경우 2010년초의 선복량은 전년대비 약 6% 감소할 가능성도 있음
  - 2010년에도 시황의 회복은 예상되나 해운시황이 좋지 못한 수준이므로 선주들이 폐선 연령을 28년으로 낮출 경우 선복량 증가는 더욱 억제될 전망
  - 해운업계에서는 이상적인 선령을 25년 이하로 생각하는 경향이 있어 28년차 선박의 폐선 가능성도 충분히 있음
  - 29년차 이상 선박폐선의 경우 2015년까지 연평균 선복량 증가율은 2.1%에 이를 전망이며 28년차 폐선의 경우는 1.2%에 불과할 것으로 예상



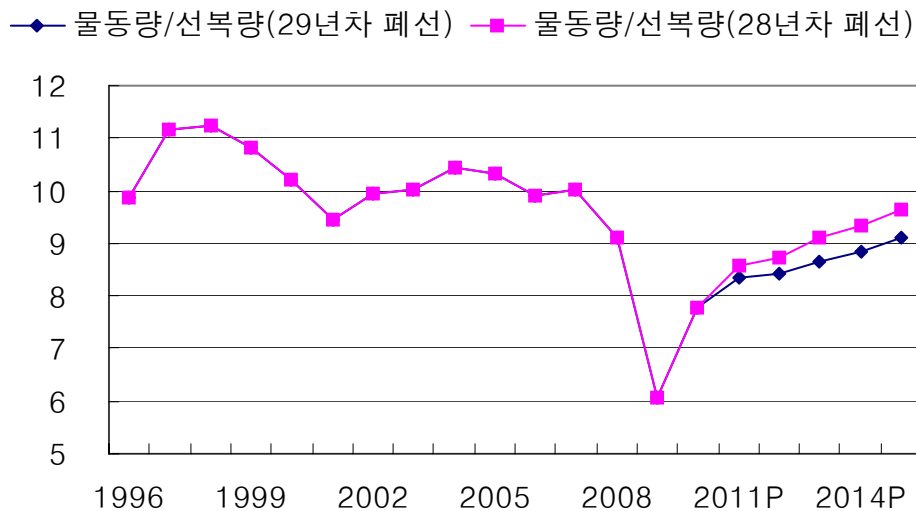
< 전 세계 자동차운반선 선복량 예상치 >



자료 : 과거치는 Clarkson,  
2008년 이후 추정은 해외경제연구소 산업투자조사실 추정

- 물동량/선복량 비를 살펴보면 2009~2010년 사이에는 선복량 과잉이 심각한 수준임을 볼 수 있으나 2011년경부터 점차 수급이 안정될 것으로 예상

< 물동량/선복량비 추이 및 예상치 >



자료 : 해외경제연구소 산업투자조사실 추정

- 예년의 상황을 고려하면 해운상황이 다소 나쁜 정도이나 해운선사들이 정상적인 영업을 할 수 있는 비율이 약 8.5인 것으로 판단됨
- 이러한 상황은 폐선 상황에 따라 2011년 또는 2012년에 이루어질 수 있을 것으로 예상되며 이후 점차 수급상황이 안정화될 것으로 전망
- 상황이 지속적으로 호전되면서 2014년 이후에는 금융위기 이전과 같은 정도의 양호한 상황이 전개될 전망
- 2015년 이후 중국, 인도, 브라질 등 대형 개도국들의 자동차 수출 물량이 증가한다면 이후 상황도 양호할 것으로 전망

#### IV. 검토의견 및 결론

- 자동차해운시장은 많은 노후 선박으로 이를 통한 수급조절이 가능한 것이 매우 긍정적인 요인이며 이를 통하여 타 해운시장보다 침체에서 벗어나는 시기가 빨라질 수 있을 것으로 전망
  - 현재의 상황은 전체 해운업의 큰 위기상황이며 시장에 따라 위기 탈출 시기가 달라질 수 있음
  - 예를들면 컨테이너선이나 유조선의 경우 향후 공급될 수주잔량에 비하여 노후선박의 숫자가 많지 않아 폐선을 통한 수급개선에 한계가 있어 상황회복까지 상당한 시일이 걸릴 전망
  - 이에 비하여 자동차운반선의 경우 폐선을 통한 수급 조절이 가능하여 회복시기는 다른 시장에 비하여 빠를 수 있을 것으로 예상
  - 다만, 자동차 해운상황 회복의 관건은 2011년의 세계경제 회복 정도와 이에 따른 자동차 수출 물동량 증가 정도이며 예상보다 부진할 경우 회복 시기가 약 1년 더 걸릴 수도 있을 것으로 전망
- 폐선 시나리오에 관계없이 해운선사들에 있어서 2009년과 2010년은 가장 큰 위기가 될 것이며 여신 심사시 이 기간동안의 기업의 안정성은 매우 중요

- 자동차운반선의 경우 해운 영업에 있어서 자동차 제조사와 해운 업체간의 관계가 무엇보다도 중요함
  - 자동차 해운업은 자국 내 자동차사와 해운사의 거래가 이루어지는 것이 일반적이며 양측의 관계유지가 매우 중요한 요인이 됨
  - 이러한 관행으로 인하여 타 해운시장에 비해 진입장벽이 높은 특성이 있음
  - 최근 수년간 자동차운반선 선주수자가 늘어나면서 경쟁이 치열해지고 있어 과거의 계약실적과 현재 유지하고 있는 계약실적은 매우 중요한 경쟁력 판단기준이 될 수 있음
  - 이러한 경쟁에서 밀려날 경우 중고차에 대한 spot 운항이나 혹은 장기계약 선사에 일시적 선박부족을 메우기 위한 용선으로 활용하여야 하므로 안정성이 위협받을 수 있음