

2019년 해운시황 전망

2018. 12.

글로벌 TOP5로 도약하는 해운강국 코리아
한국해양진흥공사

Korea Ocean Business Corporation

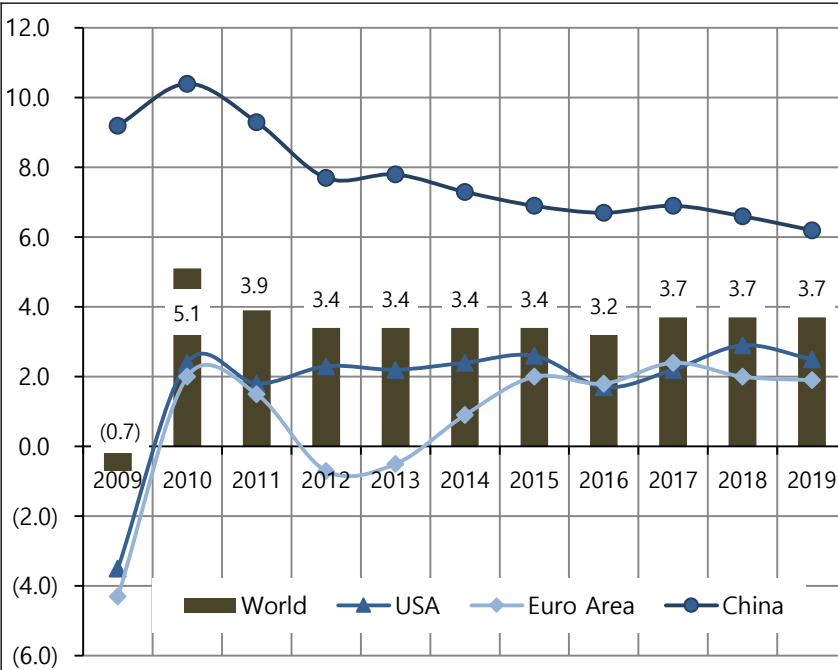


Korea Ocean Business Corporation

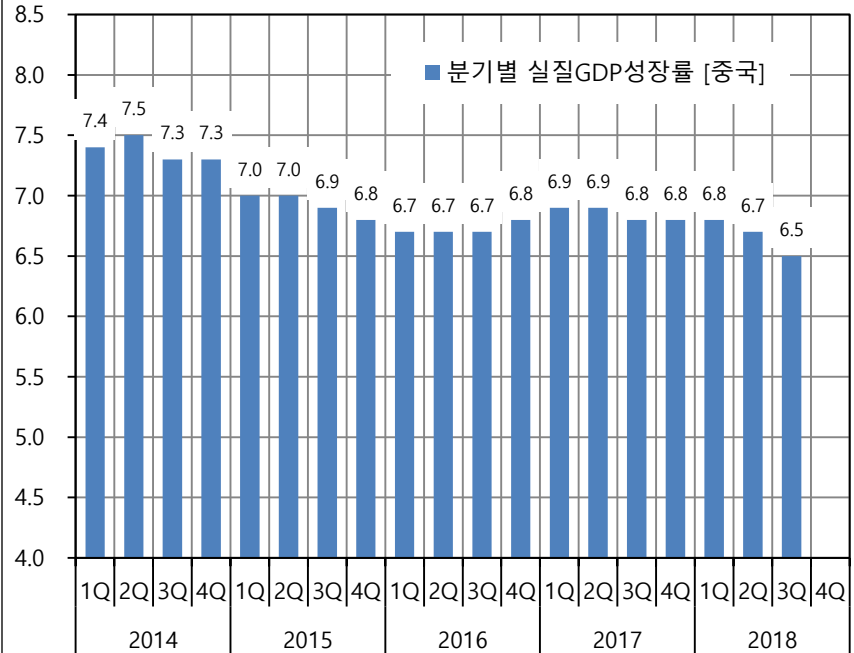
——• Part 1. 건화물선 시황전망



1. 글로벌, 중국경제 동향



※ 출처: IMF, 단위: % Change



※ 출처: 중국 국가통계국, 단위: % Change

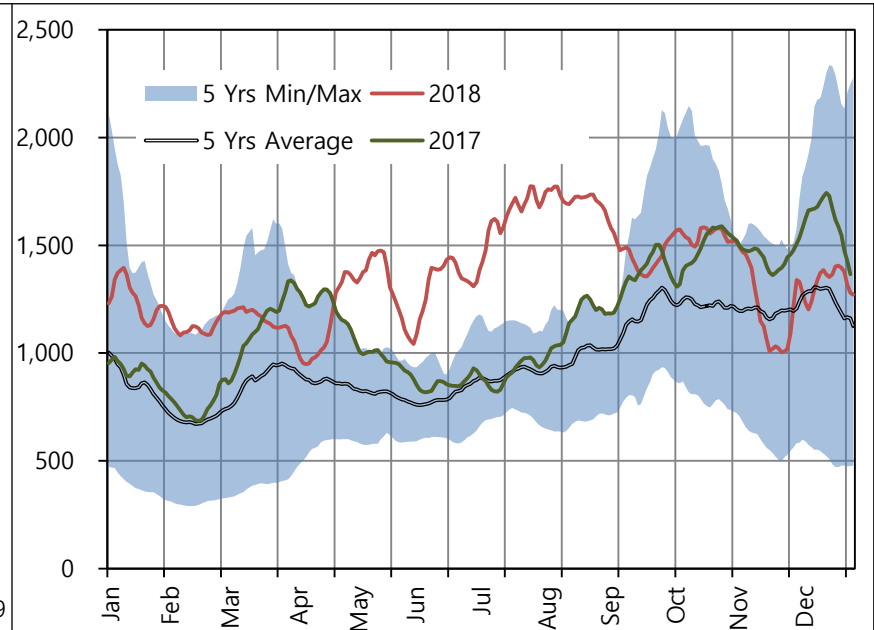
- ❖ ‘IMF’는 지난 10월 발표한 보고서를 통해 글로벌 경제가 본격적인 하강 국면으로 접어들 수 있다는 전망을 제시하며 금년과 내년 세계 경제 성장률 전망치를 기존 ‘3.9%’에서 ‘3.7%’로 하향 조정하였음
- ❖ 미국의 경우 무역분쟁의 여파로 내년 성장률이 ‘2.5%’로 금년 ‘2.9%’ 대비 낮아질 전망이며, 유로존 또한 금년 ‘2.9%’에서 내년에는 ‘1.9%’까지 성장률이 크게 둔화될 것으로 동 기관은 전망하였음
- ❖ 중국의 지난 3분기 경제 성장률이 ‘6.5%’로 글로벌 금융위기인 2009년 1분기 이후 최저치를 기록한 가운데, 내년 성장률 목표치는 금년 ‘6.5%’ 보다 낮은 ‘6%’ 대 초반으로 제시될 가능성이 높아 보임



1-1. 건화물선 시황변동 추이



※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: Points

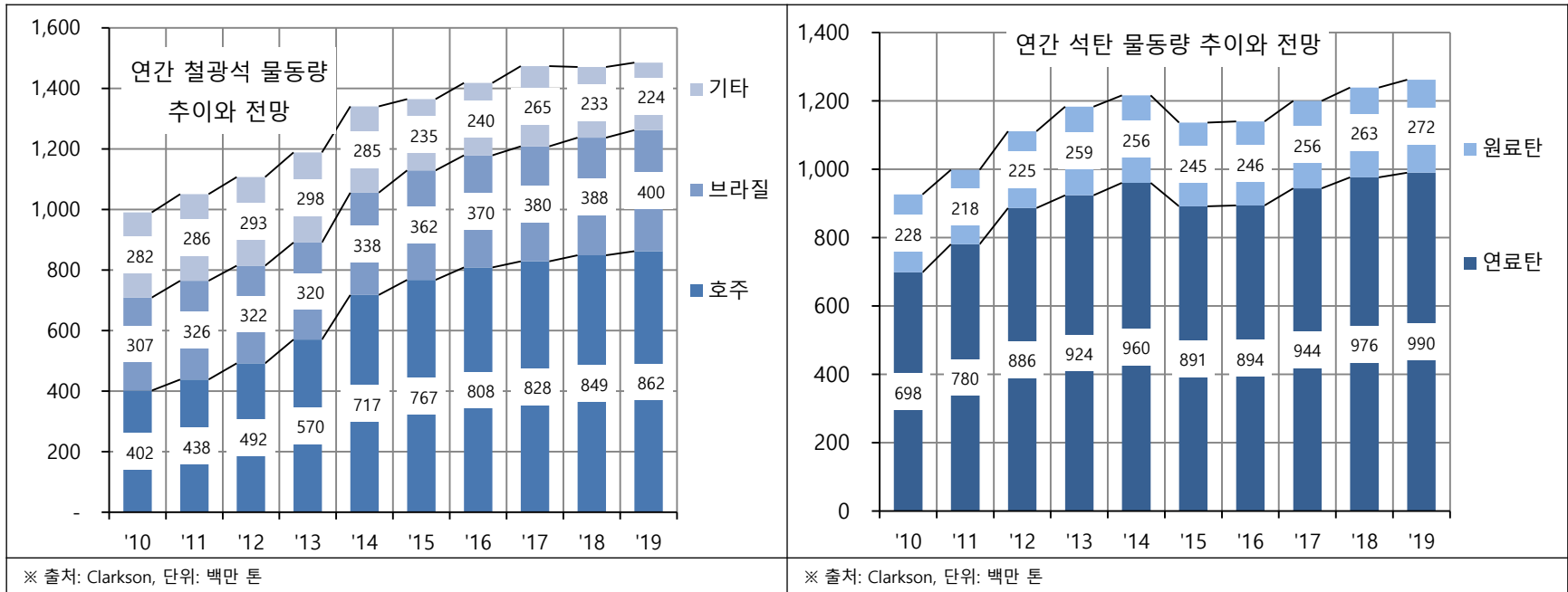


※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: Points

- ❖ 2008년 금융위기 이후 장기 불황의 양상이 나타나며 2016년 2월 건화물선 운임지수가 '290 pt'로 사상 최저치를 기록한 뒤 2017년부터 건화물선 시황의 점진적인 회복세가 나타나고 있으나 상승폭은 제한적인 상황
- ❖ 금년 건화물선 운임지수 평균값은 '1,353 pt'로 작년 '1,145 pt' 대비 약 '18%' 상승하였으며, 연중 최고 최저치는 각각 '1,774 pt(7/24)'와 '948 pt(4/6)'를 기록하였음
- ❖ 매년 4분기 신조 인도 감소와 중국의 원자재 수입 증가로 계절적인 시황 강세가 반복되어 나타났으나 금년에는 해체 감소와 중국의 철광석과 대두 수입 감소 등으로 다소 이례적인 시황 약세가 나타났음



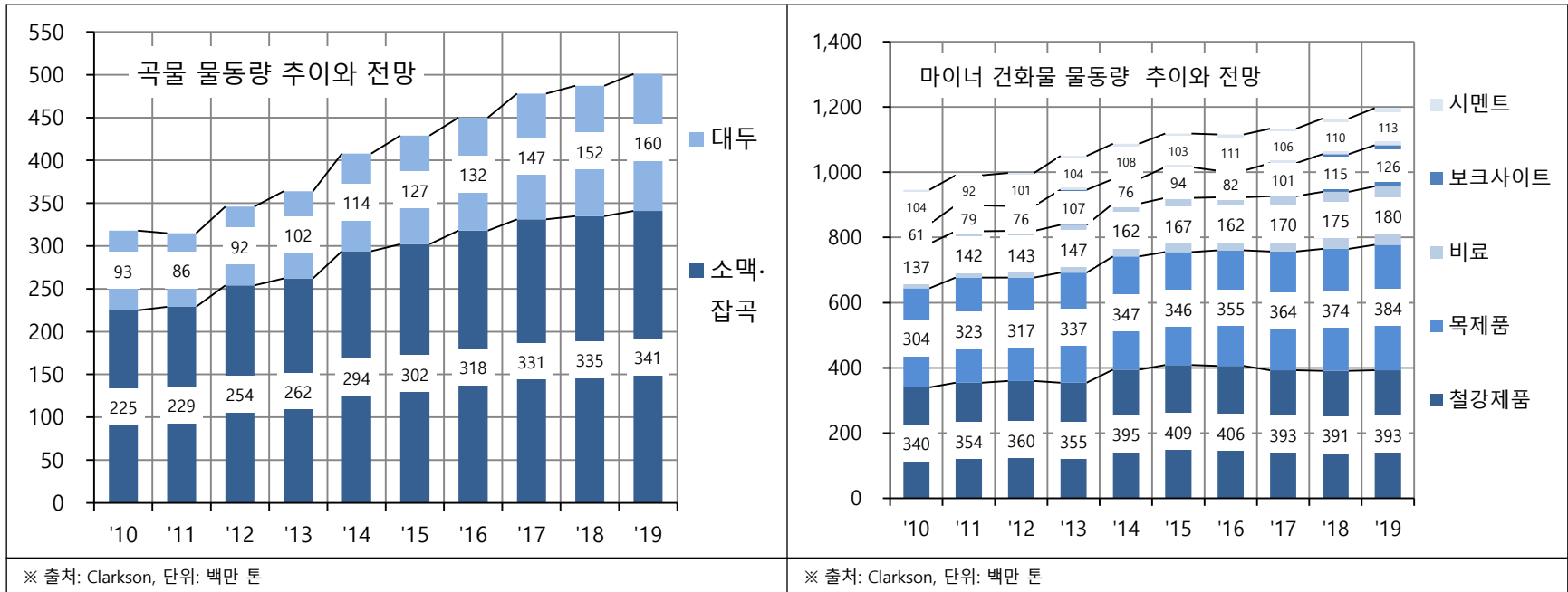
1-2. 건화물선 수요분석 (철광석, 석탄)



- ❖ 금년 전 세계 철광석 물동량은 전년과 비슷한 '14.7 억톤'으로 작년 대비 소폭 감소할 것으로 보이며, 내년 물동량은 금년 대비 '1.5%(1,500 만톤)' 가량 소폭 증가한 '14.9 억톤'으로 전망됨
 - 내년 중국의 철광석 수입량이 금년과 비슷한 10.5 억톤'에 그치며 대형선 시황 상승 동력을 약화시킬 것으로 보이나, 수출국 기준으로 호주 대비 브라질의 철광석 수출 증가율이 높게 예상되는 점은 시황에 긍정적인 영향을 미칠 전망
- ❖ 석탄의 경우 내년 원료탄과 연료탄 물동량이 금년 대비 각각 '3.4%(900 만톤)'와 '1.4%(1,400 만톤)' 증가할 것으로 예상되는 가운데 말레이시아, 필리핀, 베트남 등 아시아 신흥국들의 연료탄 수입 증가세가 두드러질 전망



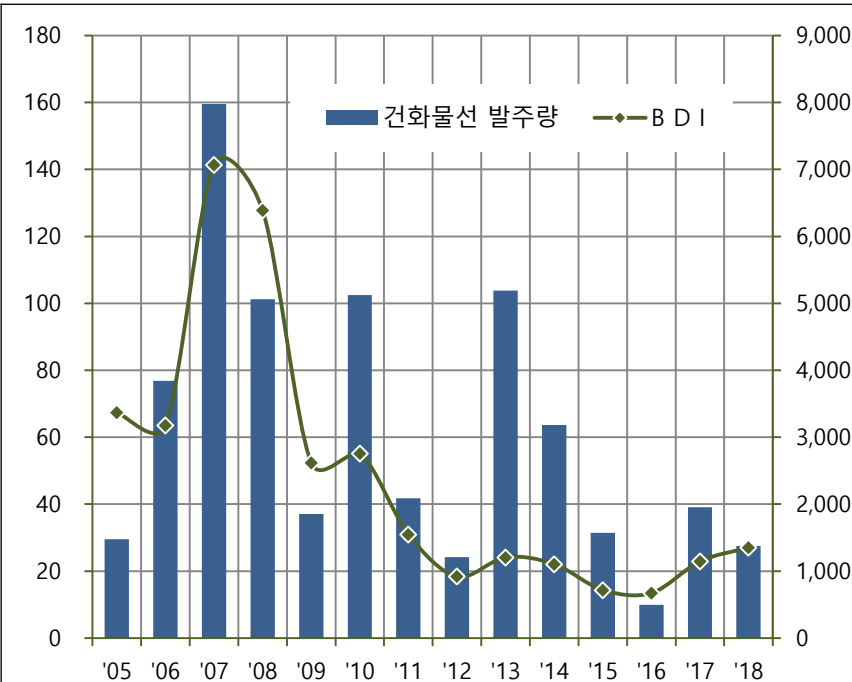
1-3. 건화물선 수요분석 (곡물, 마이너 화물)



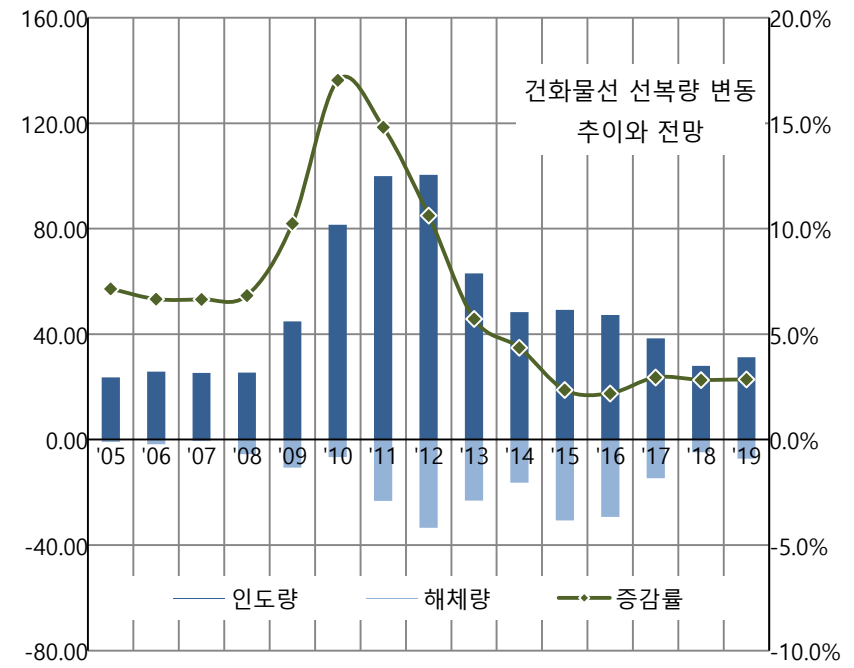
- ❖ 금년 전 세계 대두를 포함한 곡물 물동량은 전년 대비 '1.9%(900 만톤)' 증가한 '4.9 억톤'으로 전망되는 한편, 내년 물동량은 금년 대비 '2.9%(1,400 만톤)' 증가가 예상됨
 - 미·중 무역 분쟁의 영향으로 금년 3분기 이후 중국이 미국산 대두 수입을 중단하였으나, 최근 미국산 대두 수입 재개 및 내년 초부터 브라질산 대두 수입이 크게 증가할 것으로 예상되는 점은 운임 상승 요인이 될 전망
- ❖ 내년 마이너 화물 물동량이 금년 대비 '3.4%(6,800 만톤)' 증가하면서 중소형선 시황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상되는 가운데 보크사이트, 니켈 오어(Nikel Ore) 물동량 증가 폭이 상대적으로 클 전망



1-4. 건화물선 선복량 분석



※ 출처: Clarkson, 단위: 백만 톤, Points

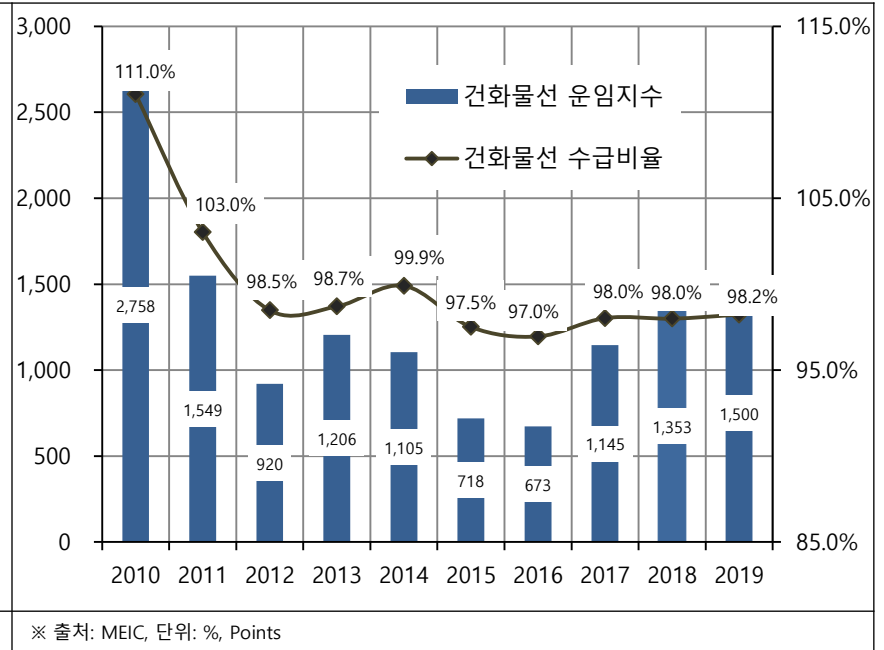
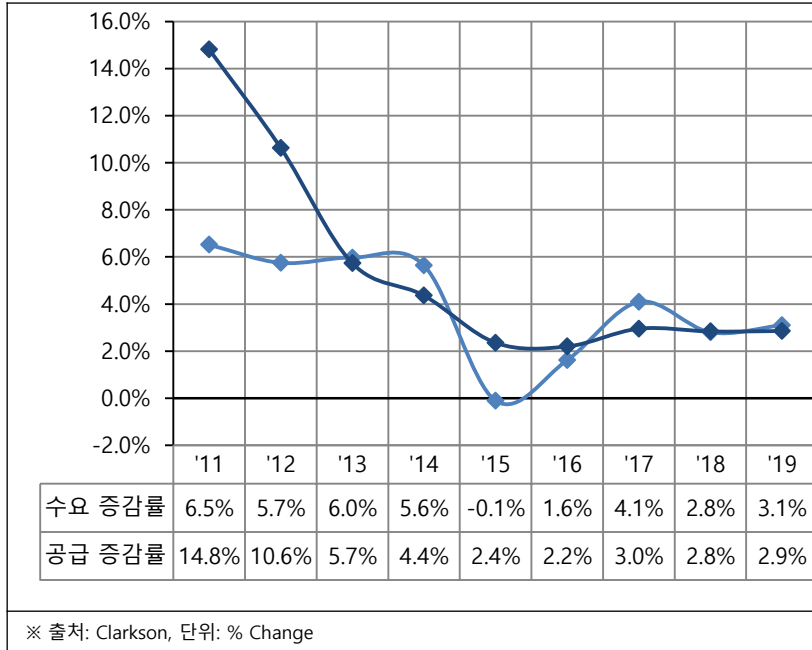


※ 출처: Clarkson, 단위: 백만 톤, % Change

- ❖ 2013~14년 시황 약세 지속에도 불구하고 연료유가 강세로 인해 에코쉽 선박 발주가 크게 증가하면서 시황 회복이 상당 기간 지연되는 결과로 나타나고 있음
- ❖ 금년 건화물선의 신조 인도량이 전년 대비 소폭 감소하였으나 시황 회복에 대한 기대감으로 해체량이 급감함에 따라 선복 증가율이 2015~16년의 '2.2~2.4%' 대비 다소 높은 '2.8% (2,300 만톤 증가)'를 기록할 것으로 전망됨
- ❖ 2016년 이후 건화물선의 신조 발주량이 비교적 적은 수준을 유지함에 따라 신조 인도량 또한 많지 않을 것으로 보이나 내년에도 해체가 저조한 수준에 머물며 선복 증가율은 금년과 비슷한 '2.9%'에 이를 전망



1-5. 건화물선 수요·공급 분석



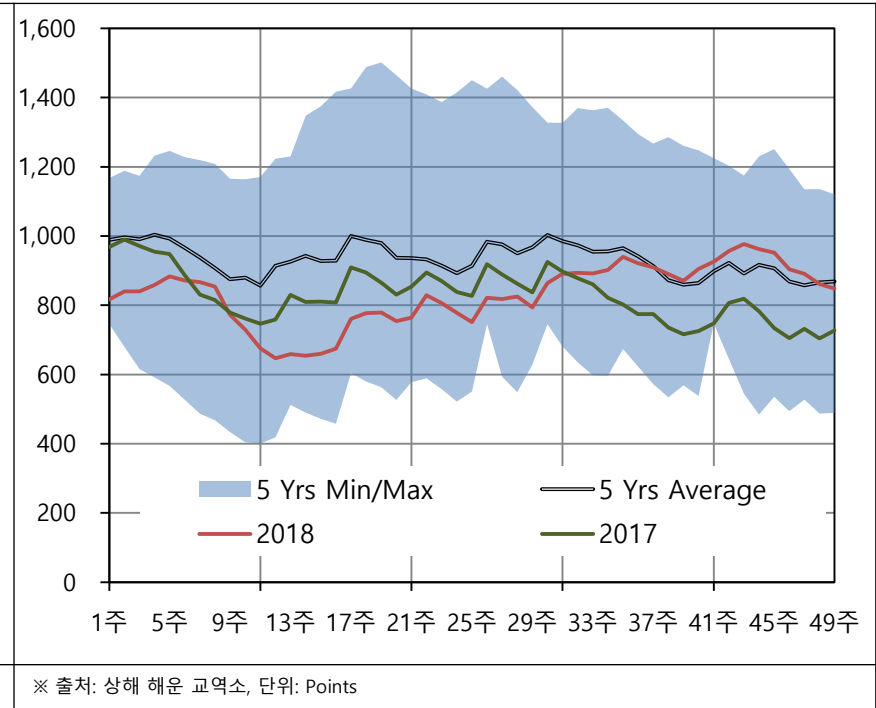
- ❖ 금년 건화물선 선복 증가율이 '2.8%'로 2015~16년 대비 다소 높은 수준을 유지하는 가운데 물동량 증가율이 전년 대비 크게 둔화되며 '2.3%'에 그칠 것으로 예상되나 항해거리를 감안한 수요 증가율은 '2.8%'로 예상, 수급 균형은 어느 정도 유지되고 있는 상황으로 분석됨
- ❖ 내년 항해 거리를 감안한 건화물선 수요 증가율이 '3.1%'로 예상되는 동시에 선복 증가율 또한 금년과 비슷한 '2.9%'를 기록할 것으로 보임에 따라 내년 수급 비율 또한 금년과 큰 차이가 없을 전망
- ❖ 한편 강화되는 선박 환경 규제로 인해 노후선들이 빠르게 퇴출되는 동시에 철강과 철광석 등 원자재 시장의 회복세가 뚜렷하게 나타날 경우 시황 상승 탄력이 커질 가능성 또한 있어 보임

Korea Ocean Business Corporation

——• Part 2. 컨테이너선 시황전망



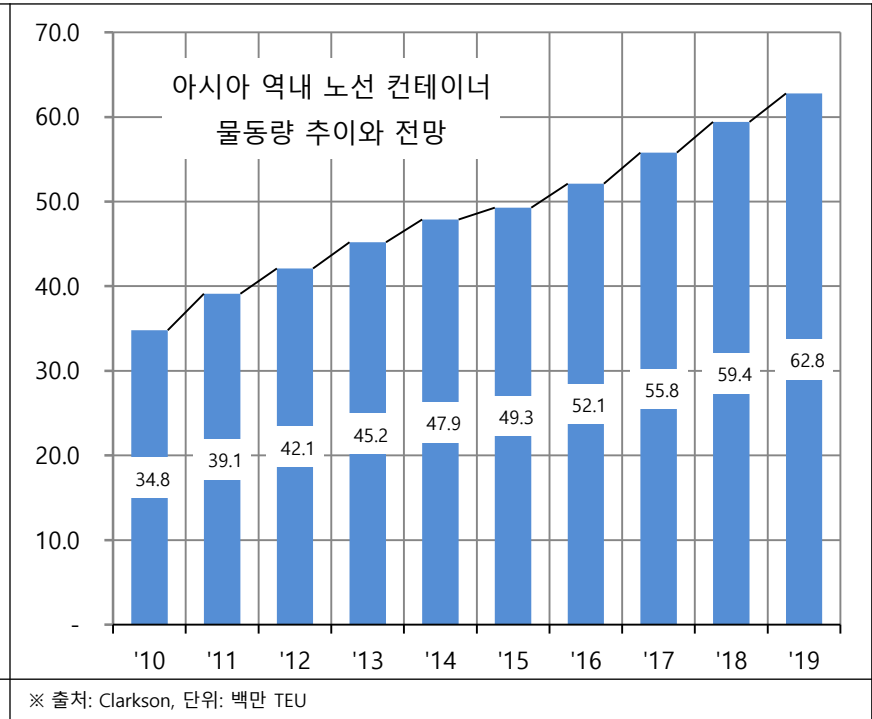
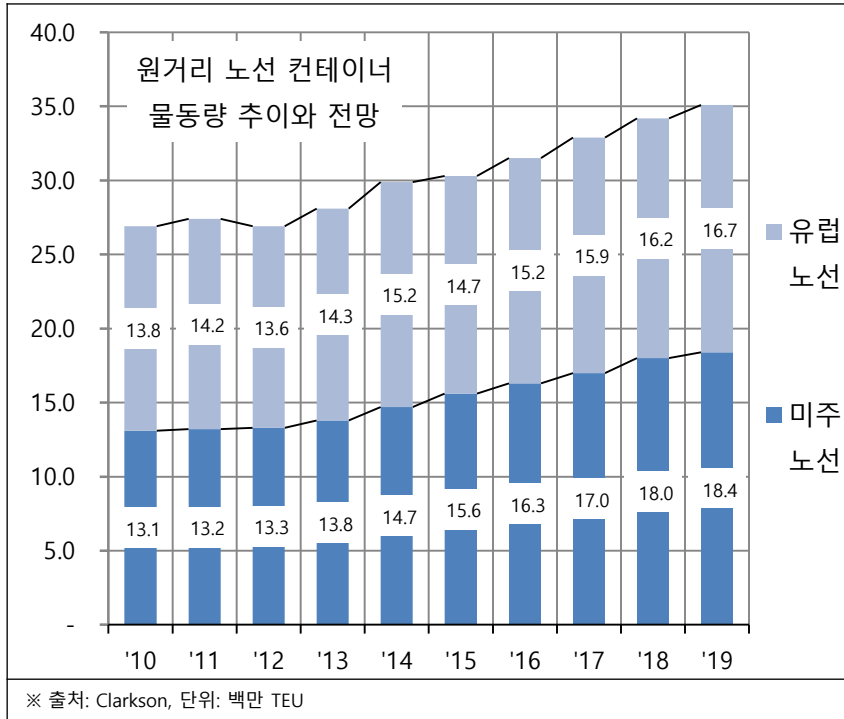
2-1. 컨테이너선 시황변동 추이



- ❖ '16년 3월 상해발 컨테이너선 운임 지수가(SCFI) '400 pt'로 사상 최저치를 기록한 뒤 선사 들의 공급 조절 노력과 해체 증가 등으로 '16년 하반기 이후 운임 회복세가 나타났으나 이후 뚜렷한 상승으로 이어지지는 못하고 있음
- ❖ 금년 미중 무역 분쟁의 영향으로 관세 부과 전 미국향 화물을 선적하려는 움직임이 크게 증가하며 미주 노선 운임 상승 폭이 크게 나타난 반면 유럽노선 운임은 전반적인 유럽 경기 침체와 메가컨선 투입 증가로 상승 폭이 제한되었음
- ❖ 용선 시장의 경우 금년 상반기까지 선복 확보 움직임이 크게 늘며 지난 6월 4,400 TEU P'max 컨테이너선의 용선료가 작년 대비 2배 가량 상승한 '\$13,500' 선을 기록한 뒤 연말에 접어들며 조정세를 보이고 있음



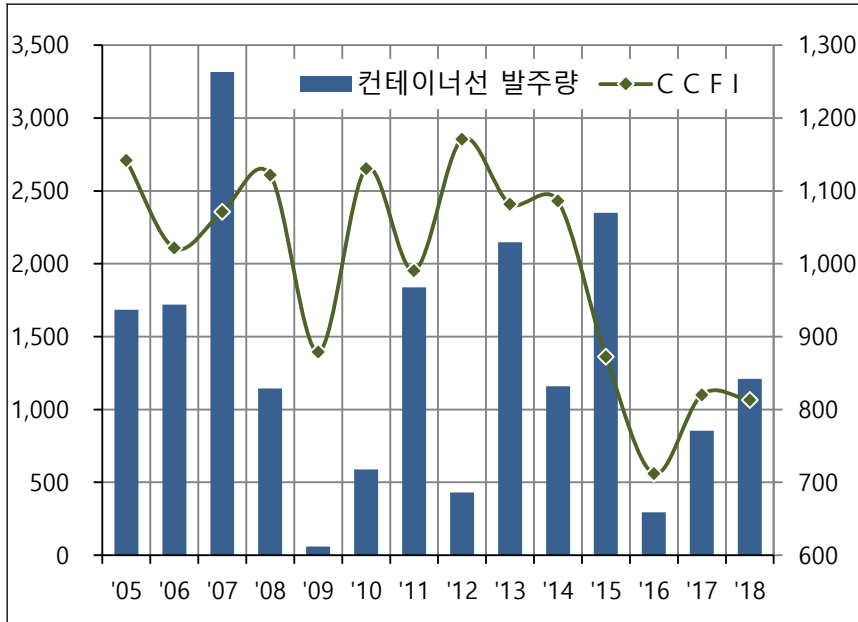
2-2. 컨테이너선 수요분석



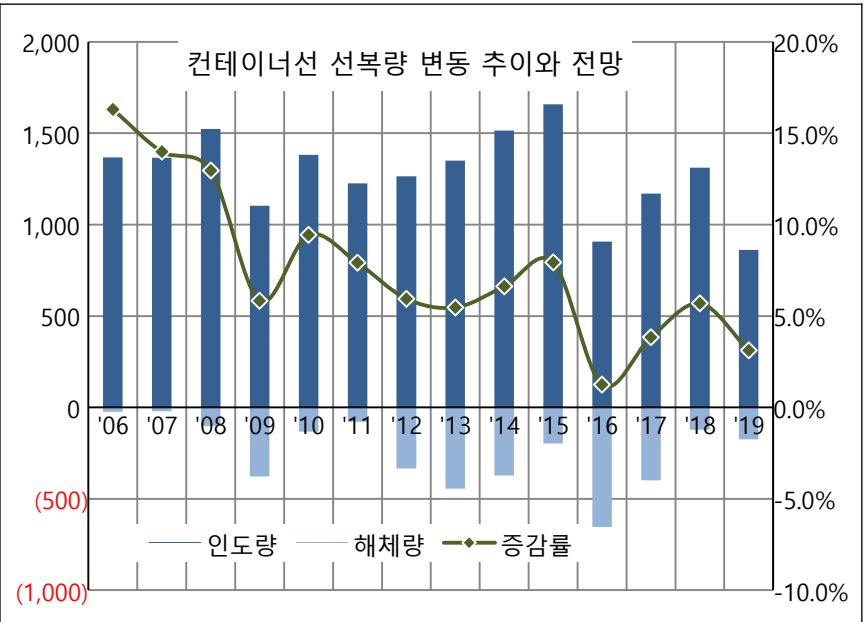
- ❖ 2017년 유럽 노선의 컨테이너 물동량이 비교적 높은 '4.5%' 증가를 기록한 뒤 금년 들어 물동량이 작년 대비 '2.2%' 증가에 그칠 것으로 예상되는 한편, 내년 물동량은 '2.8%' 증가하며 다소 회복세를 보일 전망
- ❖ 미주 노선의 경우 금년 물동량 증가율이 '5.7%'로 2017년 '4.5%' 대비 높아질 것으로 보이나, 내년에는 미국의 중국산 제품에 대한 밀어내기 수출 효과가 사라지며 물동량 증가율이 '2.2%'로 크게 둔화될 것으로 전망됨
- ❖ 아시아 역내 노선은 신흥국들의 빠른 경제 성장에 힘입어 작년과 금년 물동량 증가율이 각각 '7.1%'와 '6.3%'에 이를 것으로 보이는 가운데 내년에 '5.5%' 정도의 비교적 빠른 증가세를 유지할 것으로 전망됨



2-3. 컨테이너선 선복량 분석



※ 출처: Clarkson, 단위: 천 TEU, Points

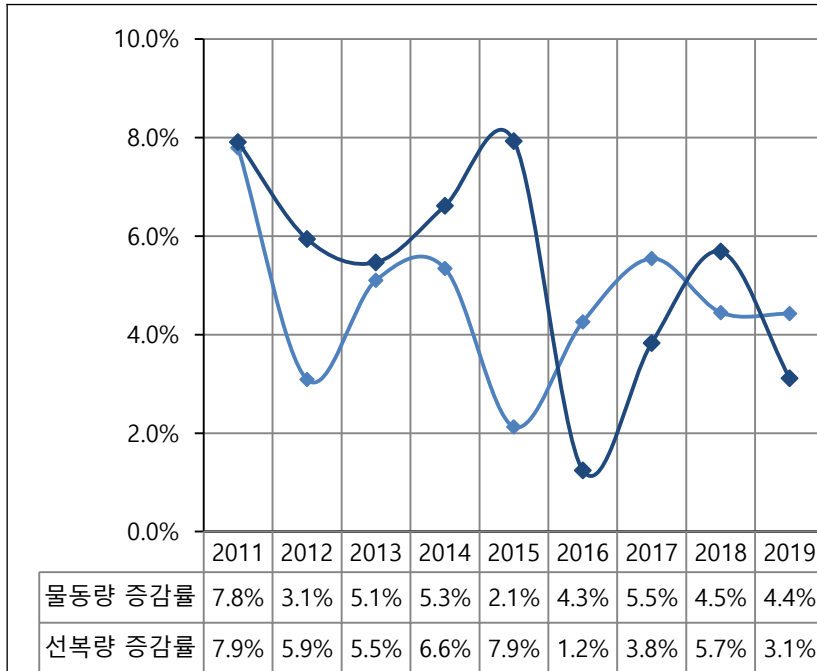


※ 출처: Clarkson, 단위: 천 TEU, % Change

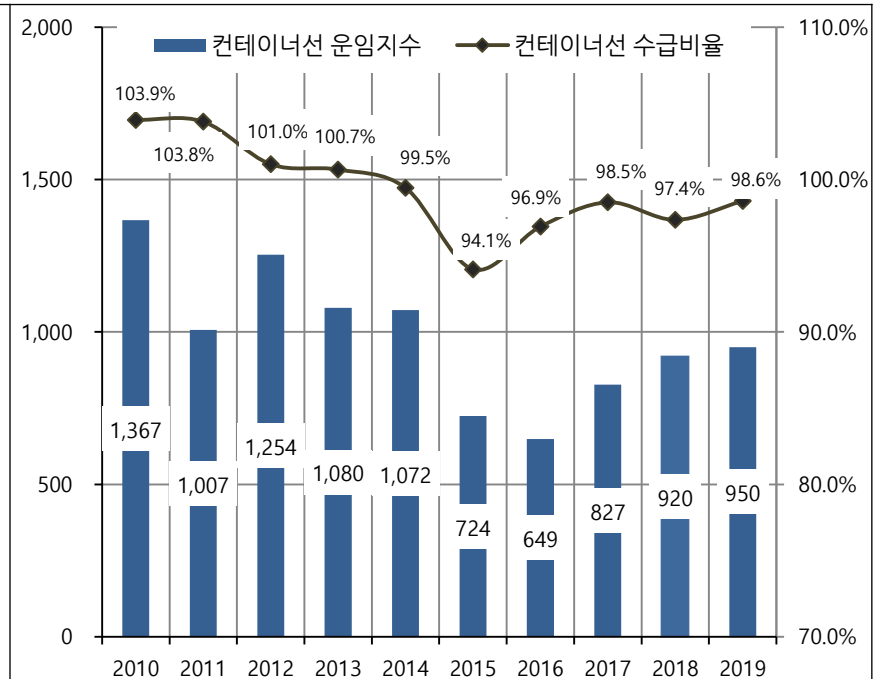
- ❖ 2016년에 컨테이너선의 신조 인도가 전년 대비 45% 감소하는 동시에 해체량이 약 '65만 TEU'로 사상 최대 수준을 기록함에 따라 선복 증가율이 '1.2%'에 그쳤으나, '17년 부터 다시 신조 인도 증가세가 나타나는 가운데 해체량이 급감하며 금년 선복 증가율이 '5.7%'로 크게 반등하였음
- ❖ 내년에도 해체량은 적은 수준을 유지할 것으로 예상되나 2016~17년 극심한 운임 약세로 인해 신조 발주가 크게 감소함에 따라 내년 신조 인도량이 금년 대비 감소하면서 선복 증가율은 금년을 단기 고점으로 다시 감소할 것으로 예상되며, 이는 시황 상승 요인이 될 전망
- ❖ 한편 2020년부터 적용되는 황산화물 배출 규제 시행에 따라 친환경 설비 장착을 위한 선박의 입거 수리가 크게 늘며 계선율이 크게 증가할 것으로 전망됨



2-4. 컨테이너선 수요·공급 분석



※ 출처: Clarkson, 단위: % Change



※ 출처: MEIC, 단위: %, Points

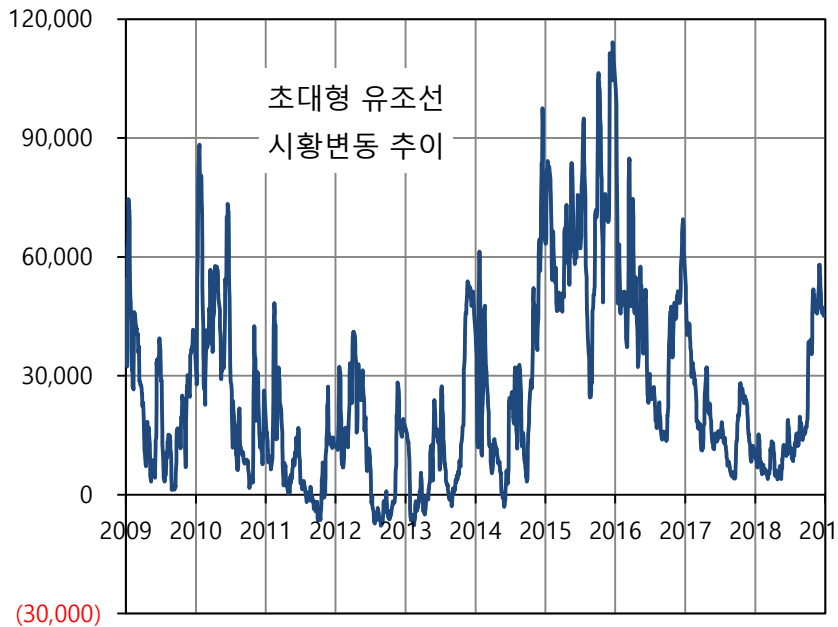
- ❖ 2016년 선복 증가율이 크게 완화되는 동시에 물동량 증가율이 높아짐에 따라 수급 개선이 나타나기 시작했으나 금년 들어 유럽을 중심으로 선진국의 경기 회복이 점차 둔화되고 신조 인도가 크게 증가하면서 수급 비율이 낮아졌음
- ❖ 내년 물동량 증가율이 '4.4%'로 금년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상되는 가운데 신조 인도 감소세가 뚜렷하게 나타나며 수급 비율은 개선될 것으로 보이며 미·중 무역 분쟁 추이가 시황에 큰 영향을 미칠 전망
- ❖ 한편 머스크, MSC, COSCO 등 상위 5개 선사 운항 선복량의 약 64% 가량을 점유하는 등 과점 현상이 계속 심화되고 있음을 감안 시 향후 시황은 수급 여건 보다는 메이저 플레이어들의 운임 정책에 따라 크게 좌우될 것으로 예상됨

Korea Ocean Business Corporation

——• Part 3. 유조선 시황전망



3-1. 유조선 시황변동 추이



※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: USD/Day

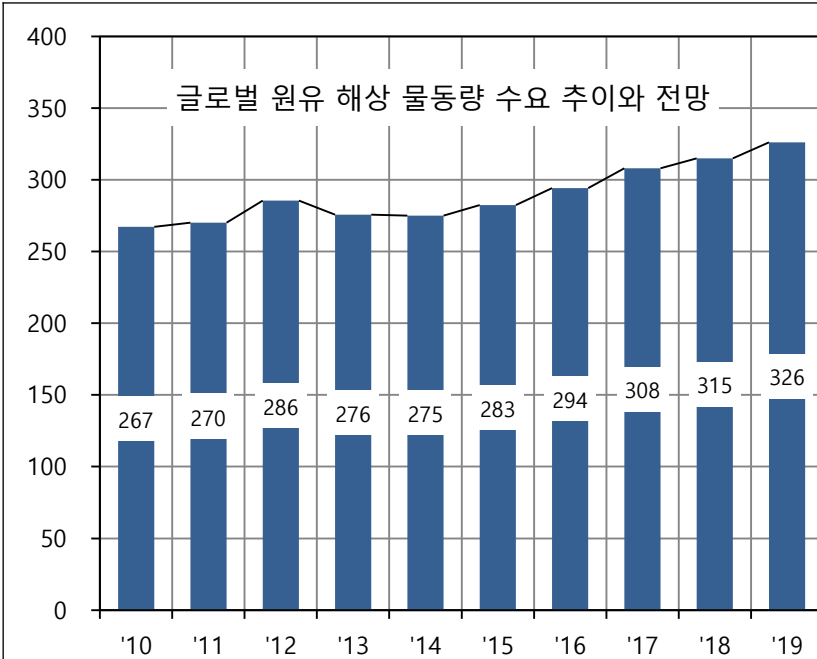


※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: USD/Day

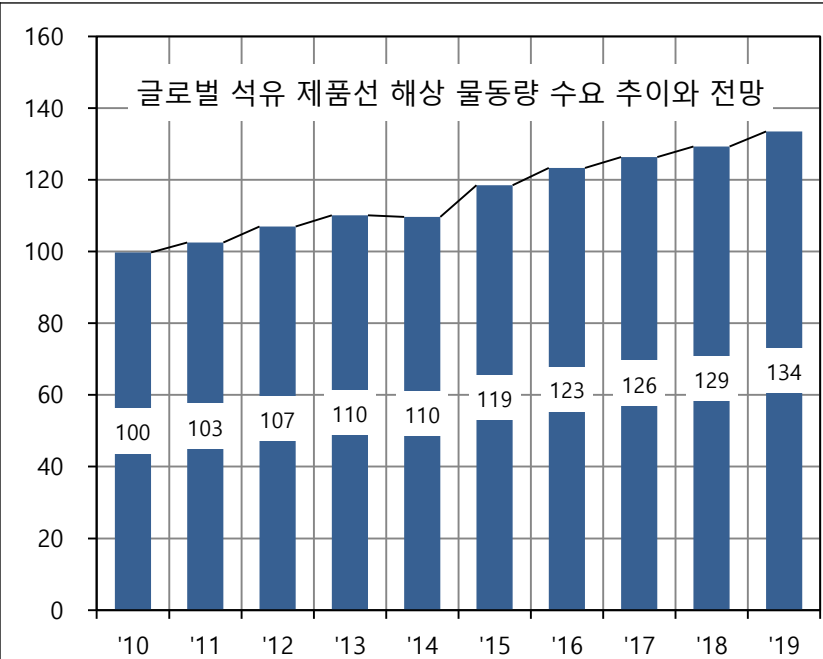
- ❖ 금년 '중동 선적/중국 하역 노선' 기준 초대형 유조선 용선료 평균값은 작년과 비슷한 '\$18,802'을 기록하였으며, 계절별로는 3분기까지 침체가 계속된 후 4분기 들어 국제 유가 상승 등의 영향으로 빠른 회복세를 보였음
- ❖ 금년 Suezmax 와 Aframax 시황은 점차 회복세를 보이며 용선료 평균값이 전년 대비 소폭 상승한 '\$13,764'와 '\$10,041'을 기록하였으며 초대형 유조선과 같이 4분기 시황 상승세가 두드러졌음
- ❖ 석유 제품선의 경우 2분기 이후 지속적으로 하락한 뒤, 연말에 접어들며 '한국/싱가포르 노선'에서 주요 선적 양하항의 체선이 심화되면서 일시적인 선복 부족 현상이 발생함에 따라 급등세를 보이고 있음



3-2. 유조선 수요분석



※ 출처: Clarkson, 단위: 백만 톤

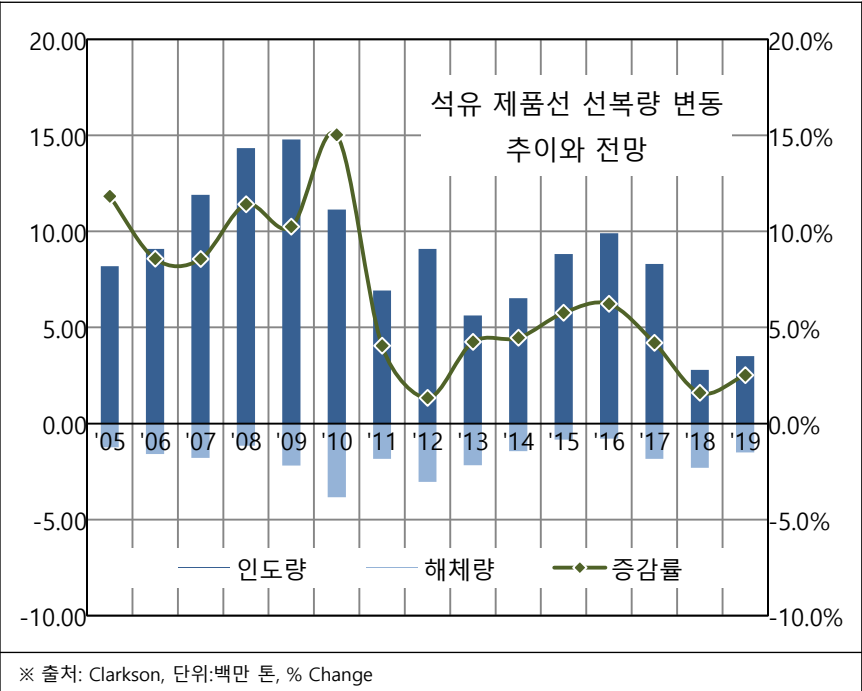
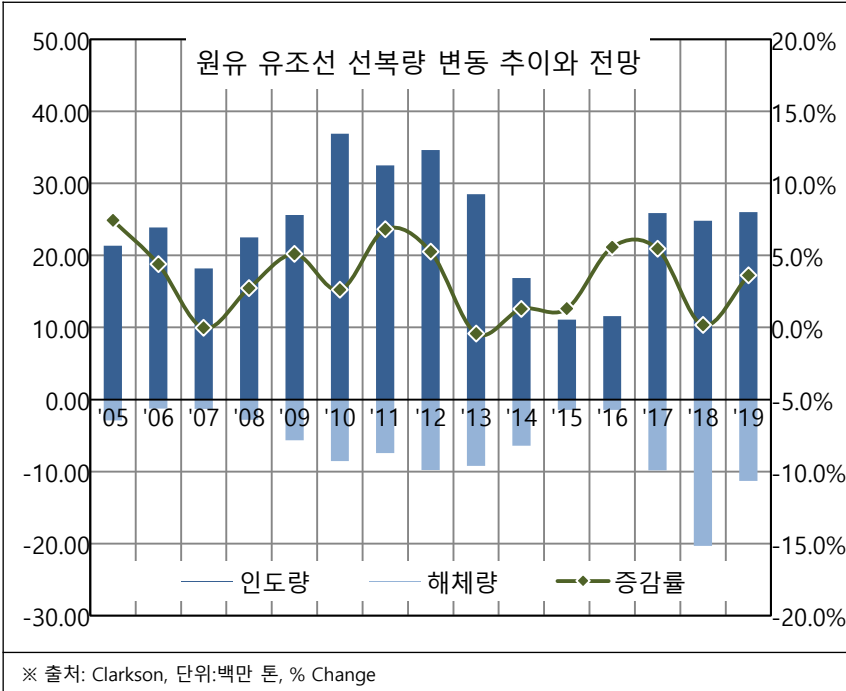


※ 출처: Clarkson, 단위: 백만 톤

- ❖ 글로벌 원유 수요 증가율이 2017년에 '1.7%'로 단기 고점을 기록 후 2018년에는 증가세가 '1.3%'선으로 둔화될 것으로 전망되며 내년 수요는 '일 평균 100.3 백만 배럴'로 금년과 비슷한 수준인 '1.4%' 증가가 예상됨
- ❖ '18년 전 세계 원유 해상 물동량 수요는 '3.15 억톤'으로 작년 대비 '2.2%' 증가에 그칠 것으로 보이며 내년에는 '3.6%' 증가가 예상되나 주요 산유국들의 감산 영향으로 상반기에는 증가 폭이 크지 않을 전망
- ❖ 금년 글로벌 석유 제품 해상 물동량 수요는 동남아시아 국가들의 수입 증가세 둔화로 인해 '2.3%' 증가에 그칠 것으로 보이나 내년에는 2020년 IMO 선박 환경 규제를 앞두고 물동량 증가 폭이 커지며 '3.2%'까지 상승할 것으로 전망됨



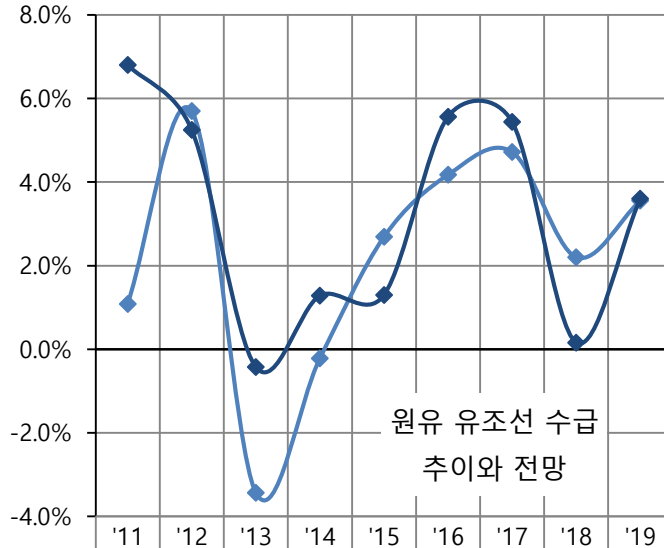
3-3. 유조선 선복량 분석



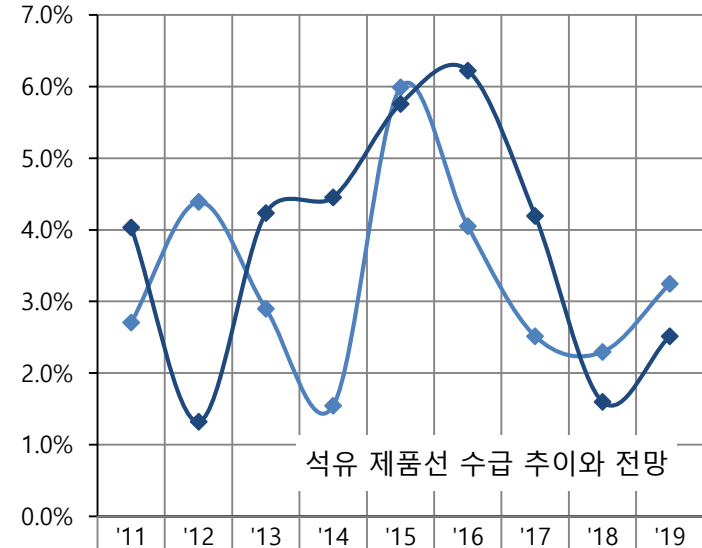
- ❖ 2018년 원유 유조선의 해체량이 '2,030 만톤'으로 작년 대비 2배 이상 증가하는 동시에 사상 최고치를 기록하면서 수급 개선에 크게 기여할 것으로 보이는 한편 내년에도 비교적 많은 양의 해체가 이루어질 전망
- ❖ 석유 제품선의 경우 금년 신조 인도량이 전년 대비 '66%' 가량 크게 크게 감소하면서 선복 증가율이 '1.6%'로 '12년 이후 6년 래 최저치를 기록하였음
- ❖ '18년을 단기 저점으로 내년 유조선의 선복 증가율이 다시 반등세를 보이며 원유 유조선이 '3.6%'를, 석유 제품선이 '2.5%'선을 기록할 것으로 전망됨



3-4. 유조선 수요·공급 분석



※ 출처: Clarkson, 단위: % Change



※ 출처: Clarkson, 단위: % Change

- ❖ '18년 원유 유조선의 수요 증가율이 '2.2%'로 전년 '4.7%' 대비 크게 둔화되었으나 공급 부문에서 기록적인 해체의 영향으로 선복량이 거의 증가하지 못함에 따라 전반적인 수급이 개선된 것으로 분석되며, 이에 따라 금년 상반기에 시장의 단기 저점을 지나고 회복 사이클에 접어든 것으로 판단됨
- ❖ 석유 제품선 또한 선복 증가세가 둔화되면서 '18년 이후 수요 우위의 시장이 형성된 것으로 보이며 내년에도 물동량이 선복 증가율을 상회하는 수급 상황이 지속될 것으로 예상됨에 따라 점진적인 운임 회복이 예상됨

감사합니다

한국해양진흥공사 산업진흥센터

건화물선: 박종연 차장 (☎ 051 717 0661)

컨테이너선: 김종민 과장 (☎ 051 717 0665)

유조선: 양윤옥 과장 (☎ 051 717 0669)

총괄: 정영두 부장 (☎ 051 717 0660)

