

# 해운 산업

## : 국내 외항 해운사의 선종별 리스크 분석

---

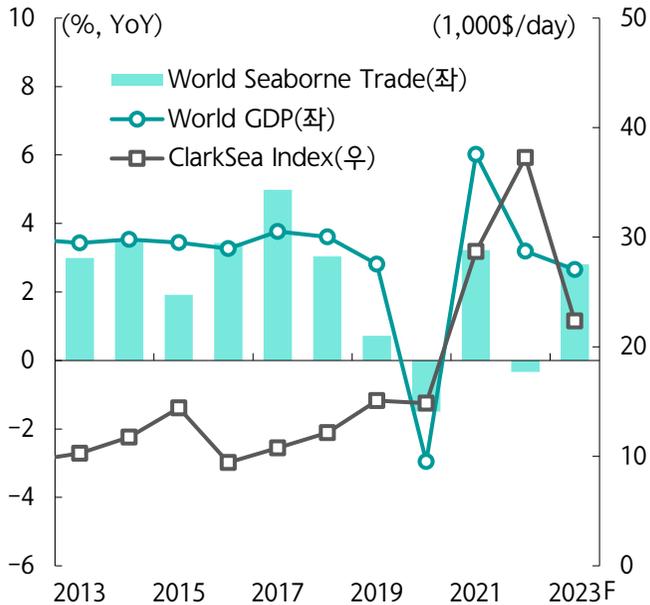
2023. 2. 27

김종현 연구원



- 국내 해운사를 주력 선종에 따라 벌크, 탱커, 컨테이너 선사로 구분하여 수익성 및 재무 구조를 분석한 결과 2021년 컨테이너 선사의 수익성이 가장 크게 반등하였고, 순차입금 의존도는 모든 선종에 걸쳐 개선되며 안정적 수준을 기록**
  - Ⓢ 2020년 대비 2021년 EBITDA 마진을 증가폭(%p)은 선종별로 컨테이너선 32.6p, 벌크선 5.9p, 탱커 2.3p를 기록
- 2020년 4분기부터 이어진 운임 강세로 인해 2021년 벌크, 컨테이너 선사의 수익성과 재무 구조가 개선되었으나, 2023년에는 경기 둔화에 따른 운임 약세로 수익성이 악화되고 선박 확보 관련 금융 부담이 증가할 것으로 예상**
  - Ⓢ 벌크 선사와 컨테이너 선사의 ebitda 마진은 각각 20년 16%, 19%에서 21년 20%, 50%로 증가
  - Ⓢ 선박금융 조달 금리는 주로 변동금리(Libor+가산금리)를 적용하므로 금리 상승 영향에 따른 이자비용 증가가 불가피
- 2023년 전반에 걸쳐 운임 약세가 지속될 경우 선가 하락에 따른 선박 담보가치 하락이 우려되며, 운임 수익 감소로 인해 영업 현금흐름이 악화되면서 국내 해운사의 유동성 위험이 증가할 것으로 예상**

해상교역량, GDP, Clarkson Index



국내 외항 해운사의 선종별 현황

	벌크	컨테이너	탱커
주력 항로	아시아-남미, 아시아-호주	인트라 아시아, 아시아-북미	아시아-중동, 아시아-유럽
선대 규모	2,375만GT (303척)	819만 GT(161척)	1,163만GT (315척)
평균 선령	12.5	13.9	19.0
매출액 증가율(%)	54.5	98.8	19.3
EBITDA 마진율(%)	21.0	50.3	23.7
순차입금/EBITDA(배)	0.7	-0.1	2.8
순차입금 의존도(%)	9.7	-2.4	26.1
유동비율(%)	174.4	270.4	71.1

자료 : Clarkson, 한국해운협회, KIS-Value  
 주 : 선대 관련 자료는 2022년 말 기준, 재무 비율은 2021년 외감 이상 외항화물운송업 기준

---

# Contents

---

<b>Part I. 글로벌 경기 둔화와 고조되는 해운 위기</b> .....	<b>2</b>
- 글로벌 경기 둔화	
- 해운업 대내외 환경 악화	

Part II. 글로벌 해운 경기 동향 및 전망

Part III. 주요 선형별 국내 해운사 분석

Appendix

- 2023년 1월 글로벌 경기는 주요국 경기 개선, 중국 경제 조기 회복 기대감으로 인해 당초 예상보다는 경기흐름이 견조하나, 올해 경제 성장세는 여전히 취약한 상황이므로 경기침체 우려에서 완전히 벗어난 것으로 보기는 어려운 상황

⊙ World GDP(% , YoY) : 2.8 ('19) → -3.0 ('20) → 6.0 ('21) → 3.2 ('22) → 2.7 ('23F)

- 생산자 물가 상승 지속에 따른 산업 생산성 둔화 및 소비자 물가 상승에 따른 소비 심리 위축으로 재고 적체 심화 우려

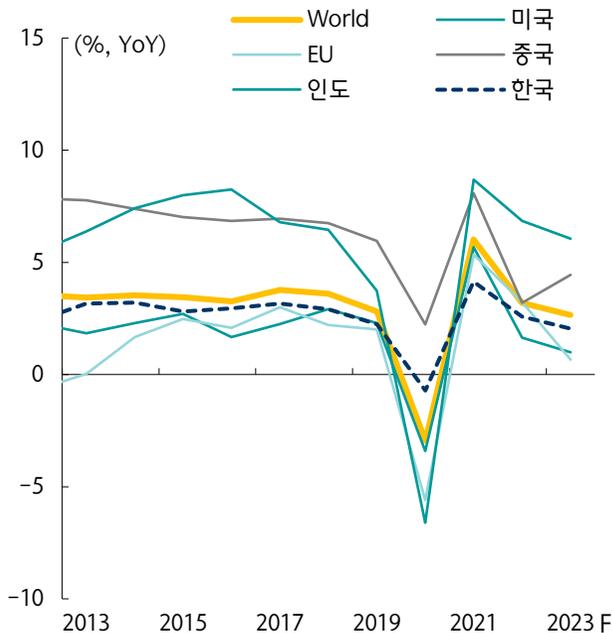
⊙ 미국 산업생산 : 1.1 ('19) → -7.1 ('20) → 5.8 ('21) → 5.0 ('22) → 0.5 ('23.1)

⊙ 중국 산업생산 : 5.7 ('19) → 2.0 ('20) → 11.5 ('21) → 4.1 ('22) → 1.3 ('23.1)

- 통화긴축 영향이 점증한 가운데 금리 상승에 따른 이자비용 증가 및 기업 수익성 악화로 인한 유동성 리스크 확대 우려

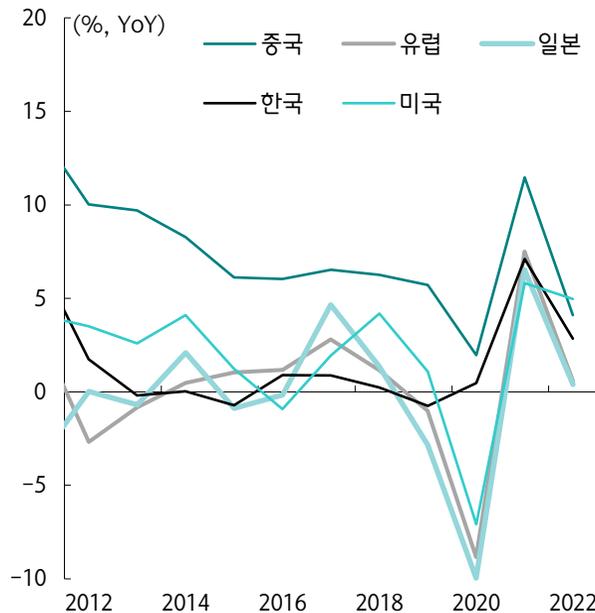
⊙ Libor 6M 금리 : 2.33 ('19) → 0.71 ('20) → 0.2 ('21) → 2.91 ('22) → 5.17 ('23.2)

GDP



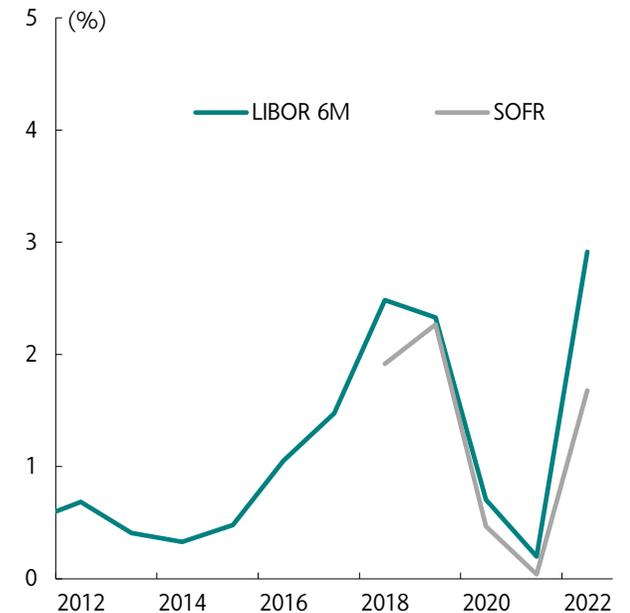
자료 : IMF

주요국 산업생산



자료 : IMF

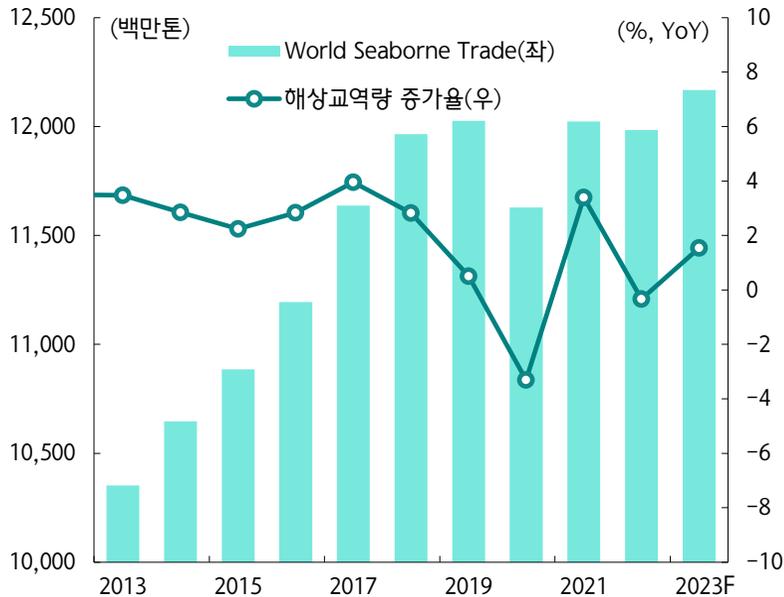
시장금리 : LIBOR, SOFR



자료 : Bloomberg

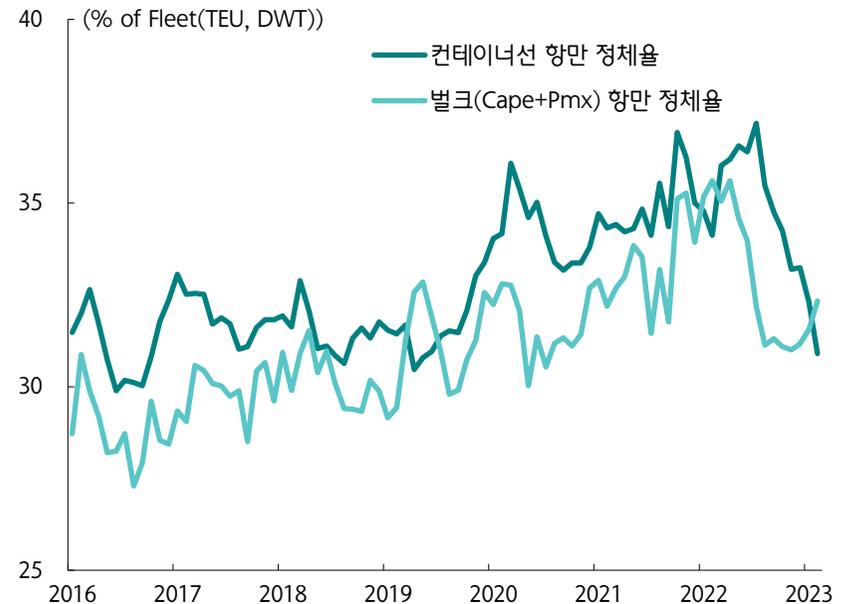
- 中 리오프닝에도 여전한 주요국 성장 둔화 우려와 중국발 수요 증가에 따른 원자재價 상승 등으로 각국 수입 둔화 예상**
  - Ⓣ IMF의 글로벌 교역량 증가율 전망은 기존 2.5%에서 2.4%로 하향 조정되어 글로벌 해상 물동량 또한 성장폭이 둔화될 것으로 전망
  - Ⓣ 벌크 선사와 컨테이너 선사의 ebitda 마진율은 각각 20년 16%, 19%에서 21년 20%, 50%로 증가
- 글로벌 항만 정체가 완화되면서 가용 선복량이 증가하였고 이에 따라 운임 하방 경직성이 완화되며 하락세 심화**
  - Ⓣ 화물 처리를 위한 항만 대기시간은 '21년 8월 32.7시간으로 정점을 기록한 뒤 지속적으로 하락하여 '23년 2월 25.5시간 기록
- IMO 신규 환경규제(EEXI, CII)로 인해 규제 범위가 신조선에서 기존 선박까지 확대됨에 따라 친환경 설비 장착 등 선박 개조 및 노후선 교체 부담이 증가하는 한편, 탄소 저감을 위해 선속을 낮추면서 선대 운영이 일부 제한될 것으로 예상**

글로벌 해상 교역량



자료 : Clarkson

항만 정체 지수



자료 : Clarkson

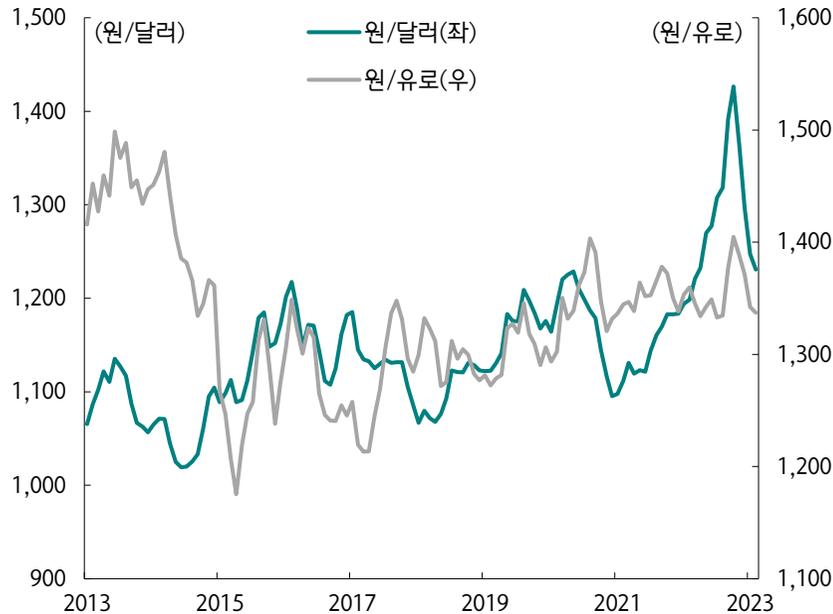
■ 2023년 환율은 2022년 대비 하락할 것으로 예상됨에 따라 환율 강세 영향 역시 약화되어 외화 평가 차익 둔화

- ⊙ 국내 해운사는 외화 매출 비중이 높은 편이므로 환율 상승시 외화 환산 이익이 증가하면서 수익성이 일부 개선되는 효과
- ⊙ 원/달러 환율 추이 : 1,166.1 ('19) → 1,180.0 ('20) → 1,144.6 ('21) → 1,291.3 ('22) → 1,245.1 ('23.2)

■ 유가 강세에 따른 영향으로 운항 원가 부담이 증가하며 해운사의 수익성 악화가 심화될 것으로 전망

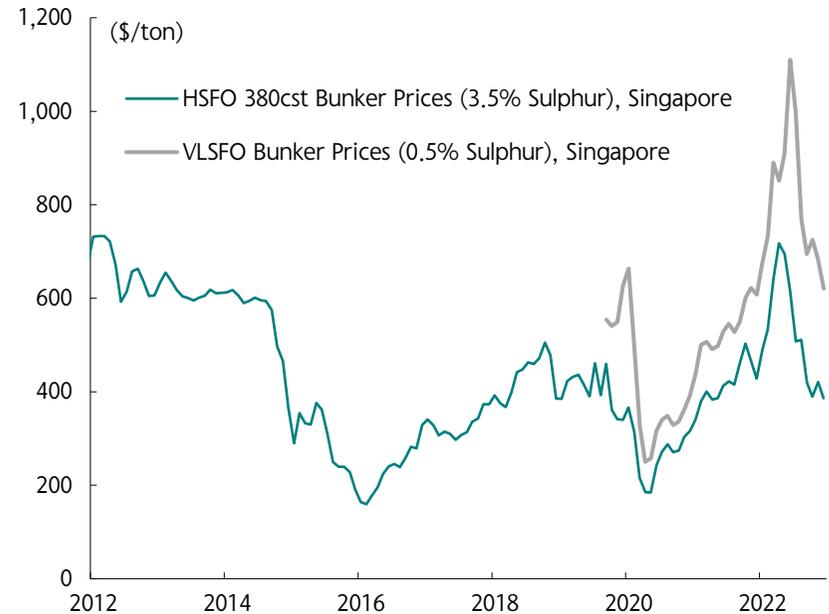
- ⊙ 해운사의 운항 비용 중 유류비 비중은 약 4~50% 정도이므로 유가 상승시 원가 부담 증가에 따른 수익성 악화가 불가피
- ⊙ 한편, 유가 상승에 따라 저유황유과 고유황유의 가격 스프레드가 확대되면서 스크러버 비용 회수 기간이 단축되는 효과

환율



자료 : 인포맥스

선박 연료유 가격 추이



자료 : Clarkson

---

# Contents

---

Part I. 글로벌 경기 둔화와 고조되는 해운 위기

**Part II. 글로벌 해운 경기 동향 및 전망** .....

6

- 벌크

- 탱커

- 컨테이너

Part III. 주요 선형별 국내 해운사 분석

Appendix

■ **글로벌 교역 증가율은 하향 조정되었으나 전 세계적 지정학적 리스크 지속과 무역 패턴의 변화 등에 따른 항로 변경으로 인해 해상 교역량(톤-마일 기준)은 소폭 성장할 것으로 전망**

⊙ 해상 물동량은 수송량과 운송 거리에 따라 결정되므로 수송량이 감소하였다더라도 운송 거리가 증가할 경우 감소분 상쇄 효과

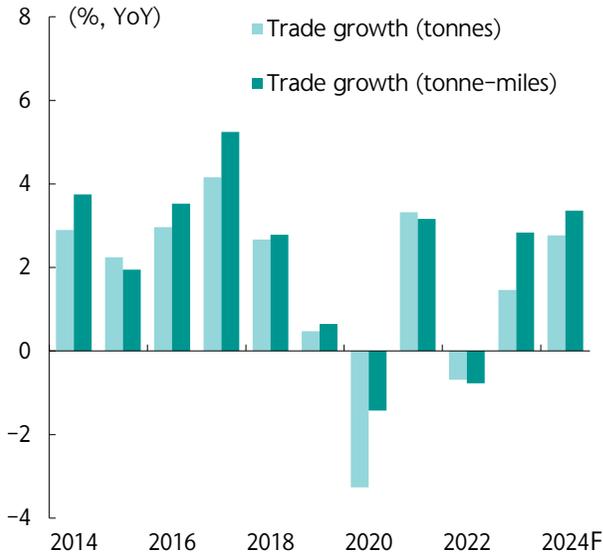
■ **기존 대량 발주 선박의 인도에 따른 신규 선박의 공급 유입에도 불구하고 환경 규제와 운임 약세에 따른 노후선 폐선 등으로 인해 2023년 선박 증가율은 다소 완화되는 양상을 보일 것으로 전망**

⊙ 컨테이너선은 평균 선령이 낮고 신조선 유입이 많아 공급 과잉이 우려되나, 그 외는 선속 감소 및 선대 교체에 따른 공급 제한 예상

■ **2023년 운임은 해상 교역량 성장에도 선대 증가와 항만 정체 해소에 따른 가용 선박량 증가로 인해 약세 심화 전망**

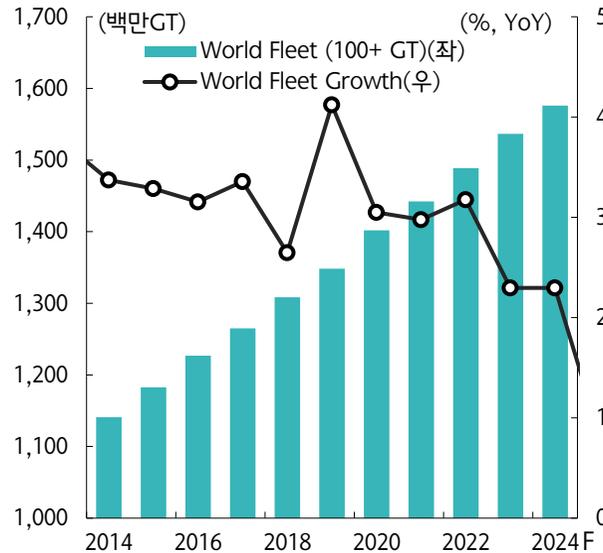
⊙ Clarkson Index(1,000\$/day) : 15.1 ('19) → 14.8 ('20) → 28.7 ('21) → 37.3 ('22) → 22.4 ('23.2) (10년 장기 평균 17,674 \$/day)

글로벌 해상 교역량 성장률



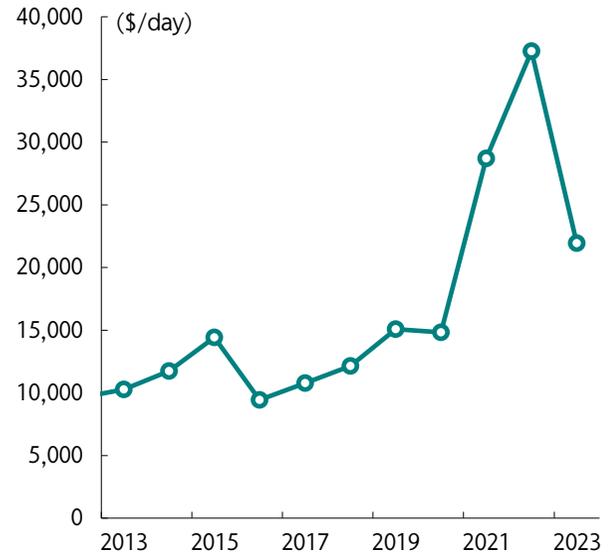
자료 : Clarkson

글로벌 총 선대 성장률



자료 : Clarkson

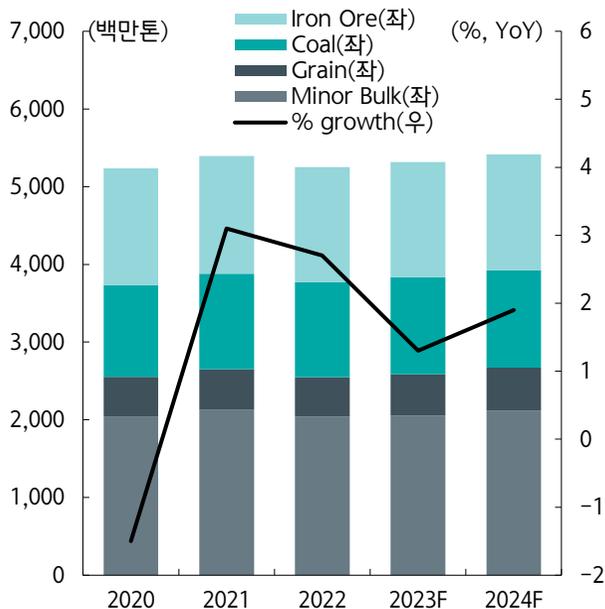
Clarkson Index



자료 : Clarkson

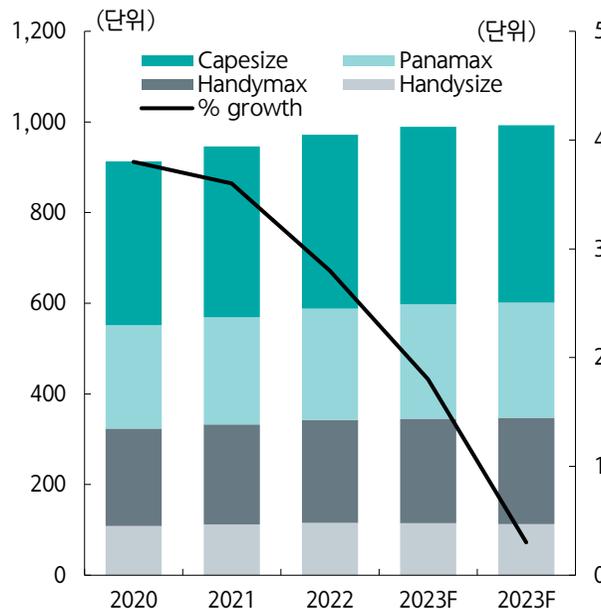
- [수요] 물동량 증가세는 다소 둔화되나 중국 리오프닝 영향과 곡물 수출 회복으로 인한 하반기 회복 여부 주시할 필요**
  - 철광석 해상 교역은 중국 리오프닝 효과에 힘입어 하반기에 더욱 강세를 보이면서 2023년은 안정적으로 유지될 것으로 예상
  - 2023년 석탄 무역은 러시아産 원유, 가스 의존도를 낮추기 위한 유럽의 석탄 수요 증가에 힘입어 2% 성장할 것으로 예상
  - 곡물은 러-우 전쟁으로 수출에 상당한 차질을 빚었으나, 2023년에는 우크라이나의 신규 판로 확보 등으로 인해 5% 성장 예상
- [공급] 낮은 수주잔량으로 인해 신규 유입 선박 규모가 적고, 환경규제 준수를 위한 저속운항으로 공급 증가 제한**
  - 벌크선 물동량은 전년대비 2.0% 증가하는 반면 선박 공급은 1.8% 증가할 것으로 전망되어 견조한 시황을 보일 전망
- [운임 및 선가] 벌크 운임은 中 춘절 이후 개선되는 양상을 반복해왔고, 수급도 양호하므로 2023년 2분기 중 상승할 것으로 예상되며, 견조한 운임 흐름에 따라 선가 역시 큰 변동없이 보합세를 보일 것으로 예상**

주요 화물 동향



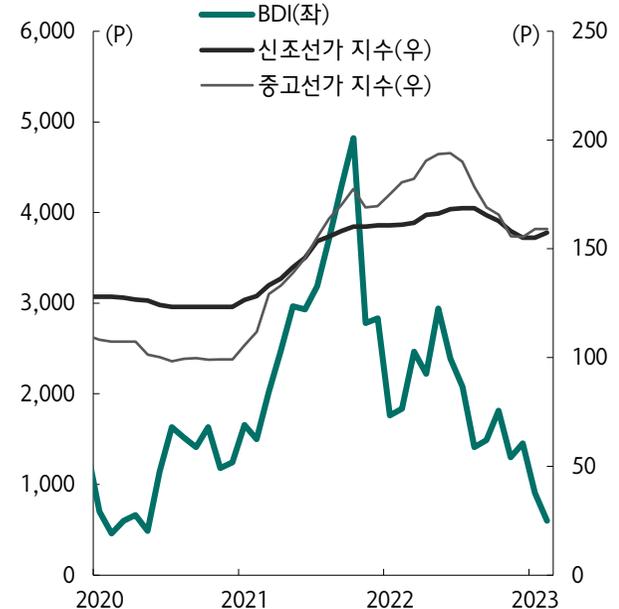
자료 : Clarkson

벌크선 선대



자료 : Clarkson

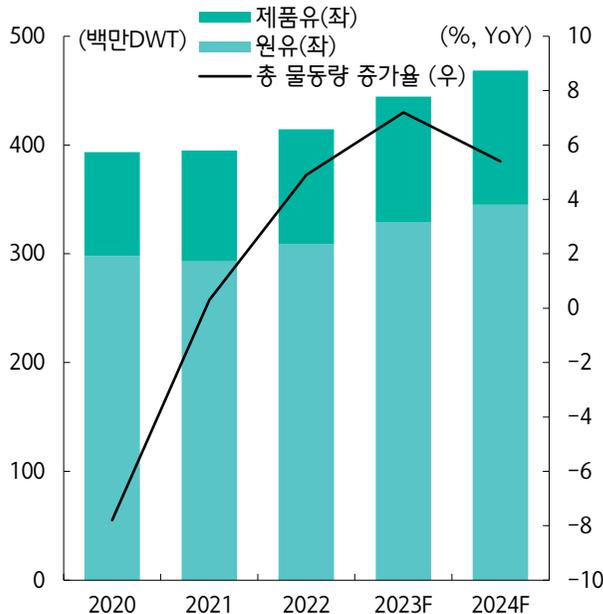
벌크 운임 및 선가 지수



자료 : Clarkson

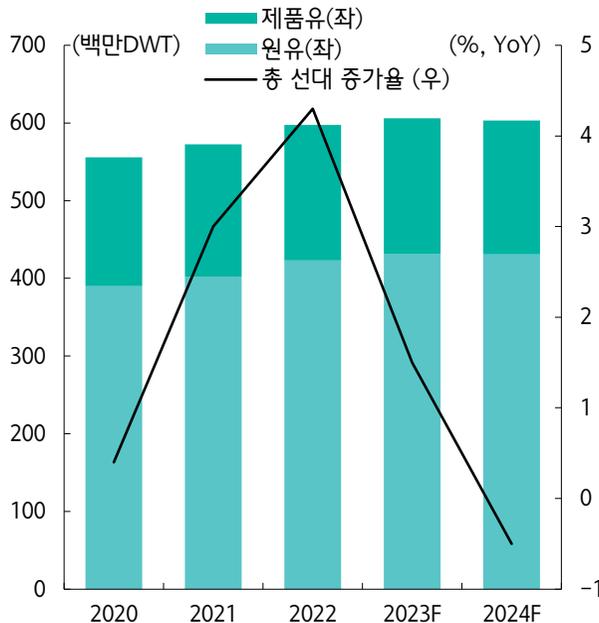
- [수요]** 러시아 관련 석유 교역 패턴 변화와 글로벌 유류 수요 증가에 따라 탱커 물량 수요는 약 7% 증가할 것으로 예상
  - ⓐ 탱커 물동량 증가율(DWT 기준, YoY %) : -1.3 ('19) → -7.5 ('20) → -0.6 ('21) → 4.7 ('22) → 7.6 ('23F)
  - ⓑ 유럽의 러시아산 석유 수입 금지 조치에 따라 중동과 미주에서 유류를 수입하는 등 탱커 운송 항로가 길어지면서 톤-마일 증가
  - ⓒ 유럽과 중국의 정유사 신설이 증가하면서 원유 수송 수요는 증가하는 반면, 제품유 수요 증가세는 다소 둔화
- [공급]** 2021년 운임 초약세로 인해 신조 발주가 제한적 수준을 보임에 따라 2023년 공급 상황은 우호적일 것으로 판단
  - ⓐ 탱커 선대 증가율(DWT 기준, YoY %) : 1.2 ('19) → 5.8 ('20) → 3.0 ('21) → 1.7 ('22) → 3.5 ('23F)
- [운임 및 선가]** 양호한 수급 상황에 따라 2023년 운임은 강세가 예상되며, 빠른 선박 확보를 위한 중고선가 상승에 주목
  - ⓐ Average Earnings(1,000 \$/day) : 24.0 ('19) → 24.8 ('20) → 6.5 ('21) → 38.2 ('22) → 48.6 ('23.2)
  - ⓑ 탱커 중고선가 지수(P) : 125.0 ('19) → 106.5 ('20) → 119.6 ('21) → 178.2 ('22) → 190.2 ('23.2)

원유 및 제품유 해상 교역량



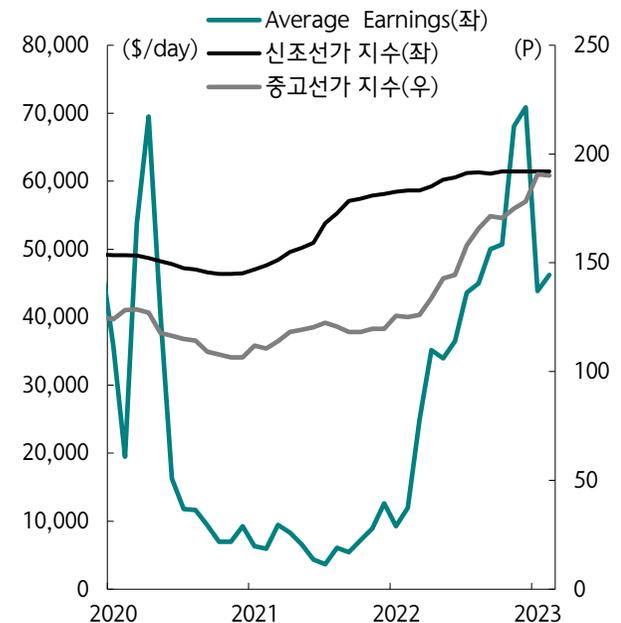
자료 : Clarkson

원유 운반선 및 제품유 운반선 선대



자료 : Clarkson

탱커 운임 및 선가 지수



자료 : Clarkson

▪ **[수요]** 인플레이션으로 인해 소비심리가 위축된 가운데 주요국 산업생산지수 하락 및 수입 둔화에 따른 물동량 감소

⊙ 글로벌 GDP 성장세 둔화와 소매 재고 적체 등으로 2023년 상반기 컨테이너 시황은 약세를 지속할 것으로 전망

▪ **[공급]** 지난해 운임 초강세와 선사간 치킨게임 경쟁으로 인한 대량 발주 선박이 '23년부터 인도되는 한편, 항만 정체는 완화되고 있으며 컨테이너 선대는 타 선종 대비 시장에서 퇴출되는 노후선 비중이 낮기 때문에 공급 과잉 우려

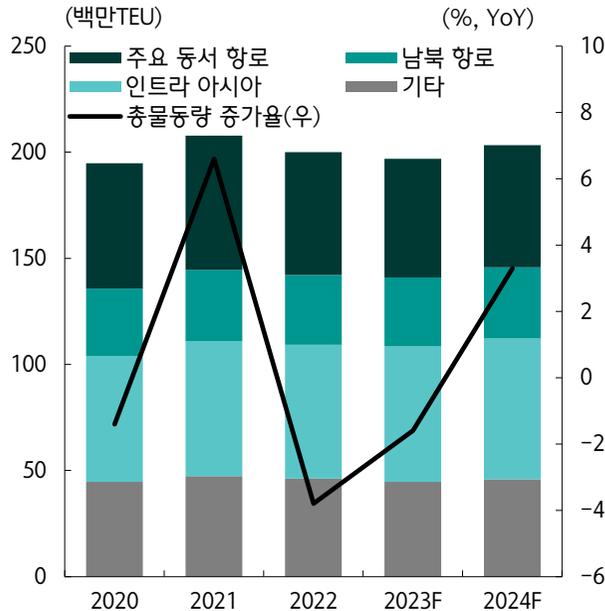
⊙ 한편 니어쇼어링 등 공급망 구조 변화에 따라 근거리 중심으로 항로가 재편되면서 톤-마일 하락폭은 더 클 것으로 예상

▪ **[운임 및 선가]** 수급 상황 악화에 항만 정체 역시 완화되면서 2023년 전반에 걸친 운임 약세 및 선가 하락 예상

⊙ SCFI 추이(P) : 810.9 ('19) → 1,264.8 ('20) → 3,791.8 ('21) → 3,410.2 ('22) → 992.2 ('23.2)

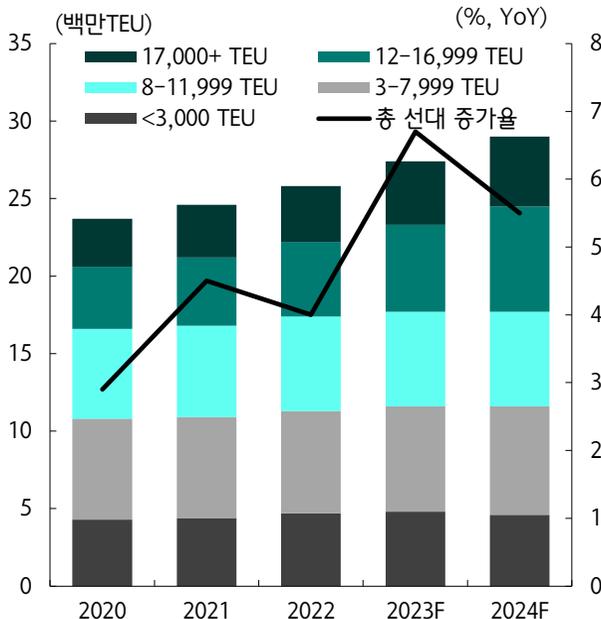
⊙ 컨테이너선 중고선가 지수(P) : 38.0 ('19) → 40.9 ('20) → 109.6 ('21) → 59.5 ('22) → 59.5 ('23.2)

항로별 화물 동향



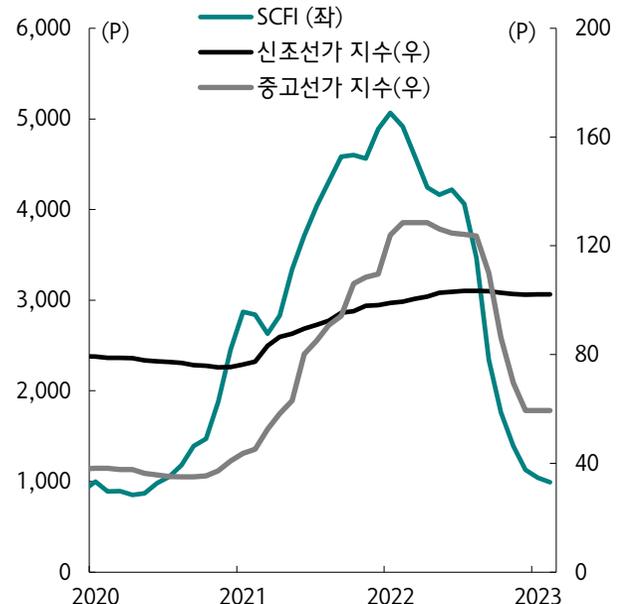
자료 : Clarkson

컨테이너선 선대



자료 : Clarkson

컨테이너 운임 및 선가 지수



자료 : Clarkson

---

# Contents

---

Part I. 글로벌 경기 둔화와 고조되는 해운 위기

Part II. 글로벌 해운 경기 동향 및 전망

**Part III. 주요 선종별 국내 해운사 분석** ..... 11

- 선종별 사업 분석

- 선종별 합산 재무분석

Appendix

■ **국내 해운사 보유 선박의 선종별 구성은 총톤수 기준 벌크선 45%, 탱커선 22%, 컨테이너선 16%, 기타 17%**

Ⓢ 국내 해운사의 선대 규모는 꾸준히 성장세를 기록하여 2021년 총 선대 규모는 5262만 GT(1,094 척)로 이중 벌크선은 2,375만 GT(303척), 탱커선은 1,163만 GT(315척), 컨테이너선은 819만GT(161척), 가스선 등 기타는 904만 GT(199척)

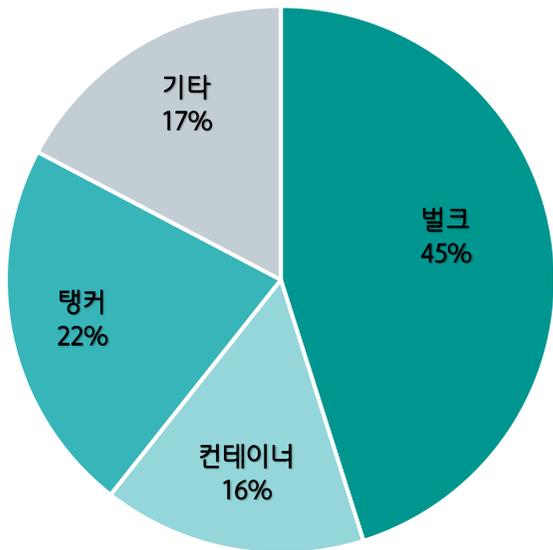
■ **수출입 물동량 기준 아시아와 대양주(호주 등), 중동의 비중이 높는데 이는 對중, 아세안 무역 등 지리적 인접성과 전략 자원(석탄, 철광석, 석유 등) 수입 물량 비중이 높은 것에 기인**

Ⓢ 벌크 선사와 컨테이너 선사의 EBITDA 마진율은 각각 20년 16%, 19%에서 21년 20%, 50%로 증가

■ **선대 규모는 벌크선이 높은 것에 반해 매출액은 컨테이너선의 비중이 과반 이상을 차지하는 구조**

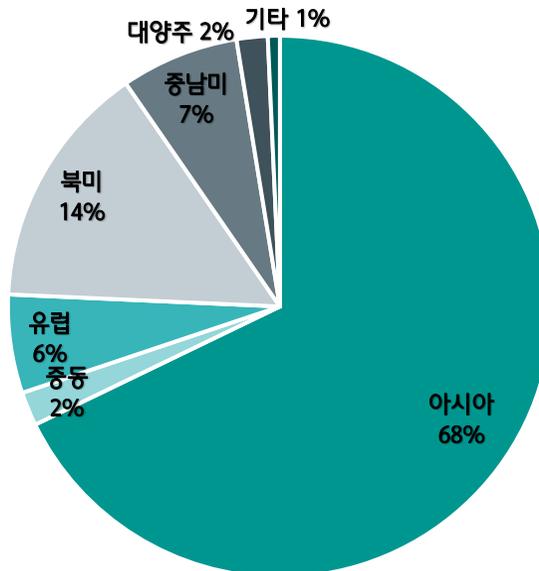
Ⓢ 2021년에는 컨테이너 운임 강세에 따라 국내 해운업 전체 매출이 크게 증가하였으나, 2023년에는 컨테이너 운임 약세에 따라 국내 해운업의 전반적 매출액 규모는 위축될 것으로 예상

선종별 선대 비중



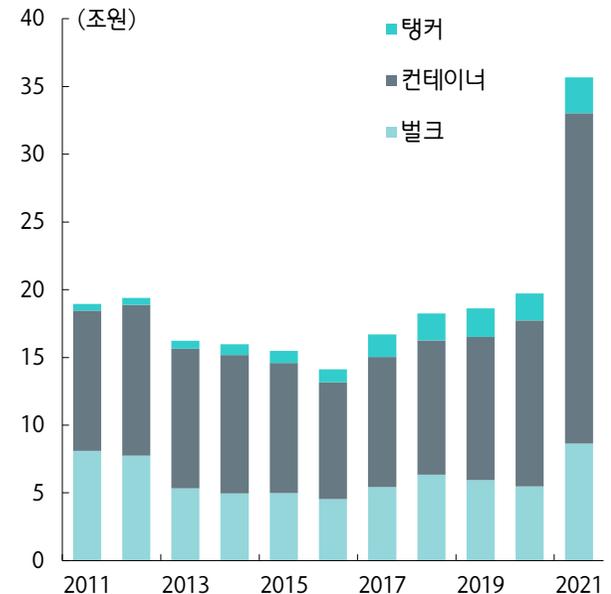
자료 : 한국해운협회

대륙별 수출입 해상 물동량 비중



자료 : 한국해운협회

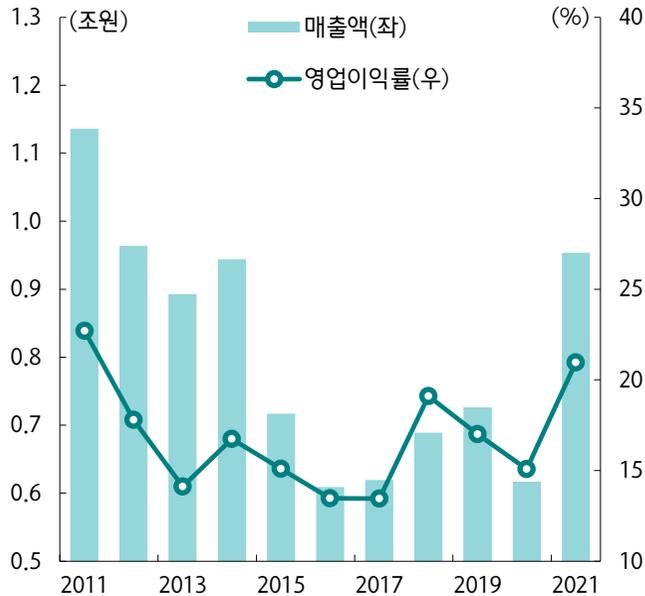
선종별 매출액 증가율, 매출 비중



자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

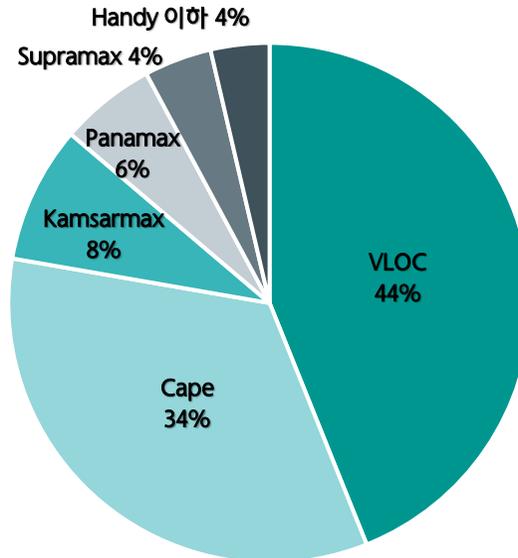
- 상위 벌크 선사는 포스코, 한전 등 대형 화주와의 장기계약을 통해 비교적 안정적인 매출을 확보하는 한편, 대다수의 벌크 선사는 부정기선(tramp) 영업을 통해 매출 확보하는 구조
  - ⊙ 대표 기업은 팬오션, 폴라리스쉬핑, 에이치라인해운 등으로 2021년 벌크선 매출액 중 상위 3개 기업의 비중은 69.6%
  - ⊙ 2021년 벌크 선사 20개사의 매출액은 15조 원이며, 이중 상위 3개 기업의 매출액은 10조원
- 국내 벌크선은 Cape 이상 대형선 비중이 높는데 일반적으로 대형 벌크선의 Spot 운임 변동성이 높은 것과 달리, 국내 대형 벌크선의 상당 부분은 대형 화주와 장기운송계약 수행을 위한 것이므로 시황 변동 리스크에 대해 비교적 안정적
  - ⊙ 단, spot 운영에 노출된 대형 선박의 경우 운임 변동성에 취약한 상황이므로 spot 물량 수익 감소에 따른 매출액 둔화는 우려
- 선령 15년 이상 노후선의 비중은 18%로 평균 선령이 타 선종 대비 높아 환경규제 부담이 가장 클 것으로 판단

매출액 및 영업이익률



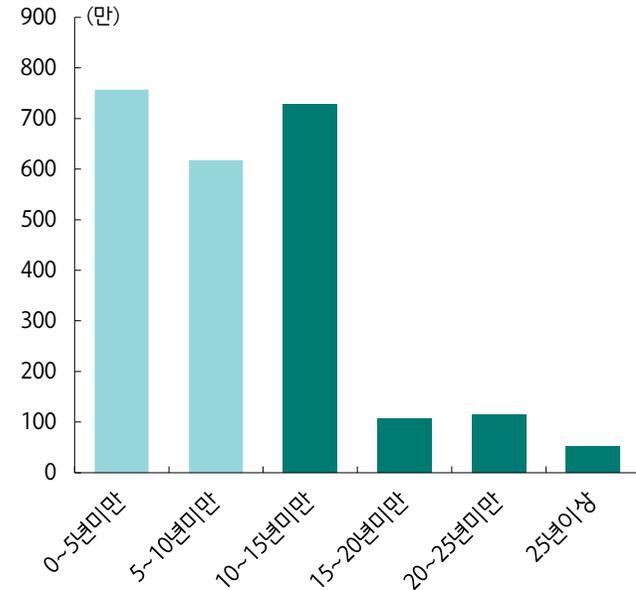
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

국내 수출입 벌크 물동량



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

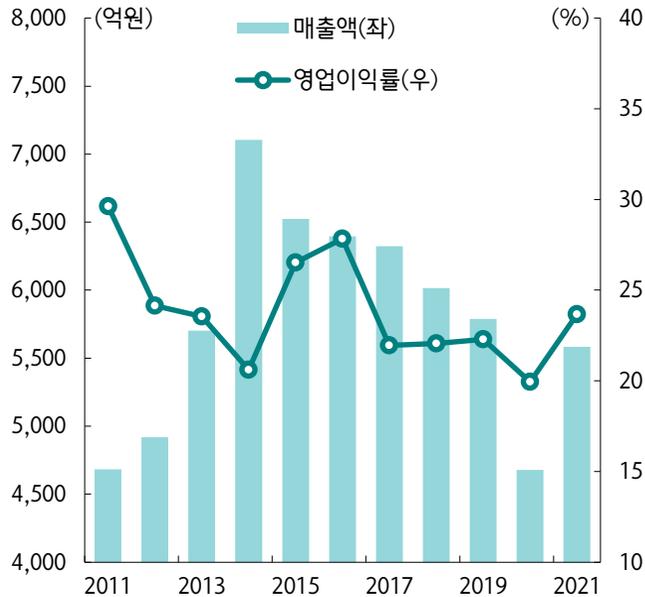
2021년 기준 선령 별 선복량



자료 : 한국해운협회, 하나금융경영연구소

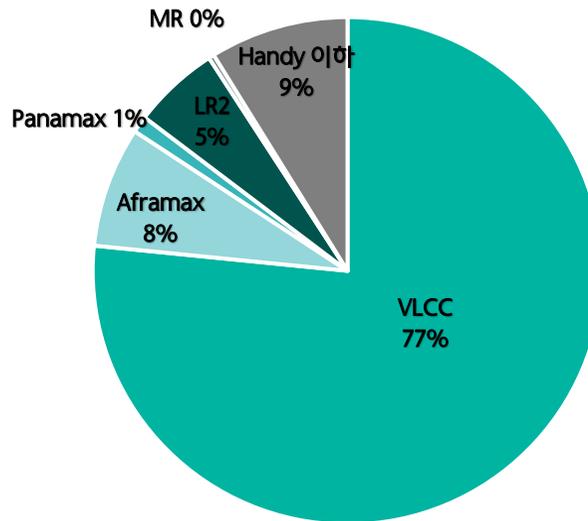
- 상위 탱커 선사는 한국가스공사, SK에너지 등 대형 화주와의 장기계약을 통해 비교적 안정적인 매출을 확보하는 한편, 대다수의 중소형 탱커 선사는 부정기선(tramp) 영업을 통해 매출 확보하는 구조
  - ⓐ 대표 기업은 SK해운, 시노코페트로케미컬, 디엠쉽핑 등으로 2021년 탱커선 매출액 중 상위 3개 기업의 비중은 61.8%
  - ⓑ 2021년 탱커 선사 15개사의 매출액은 2.6조 원이며, 이 중 상위 3개 기업의 매출액은 2.1조원
- 국내 탱커선 세부 선형은 원유 수송하는 VLCC의 비중이 절대적으로 높고, 제품유의 경우 국내 정유사를 통한 조달이 대부분이므로 제품유 선대(MR, LR2)는 상대적으로 소규모
  - ⓐ VLCC 선형은 GS 칼텍스, 현대오일뱅크 등 대형 화주의 장기계약 수송을 위한 선복량이 대다수
- 국내 탱커선은 15년 이상 노후선 비중은 15%로 친환경 설비 개조 또는 선대 교체 등 신규 환경규제 관련 대비가 필요

매출액 및 영업이익률



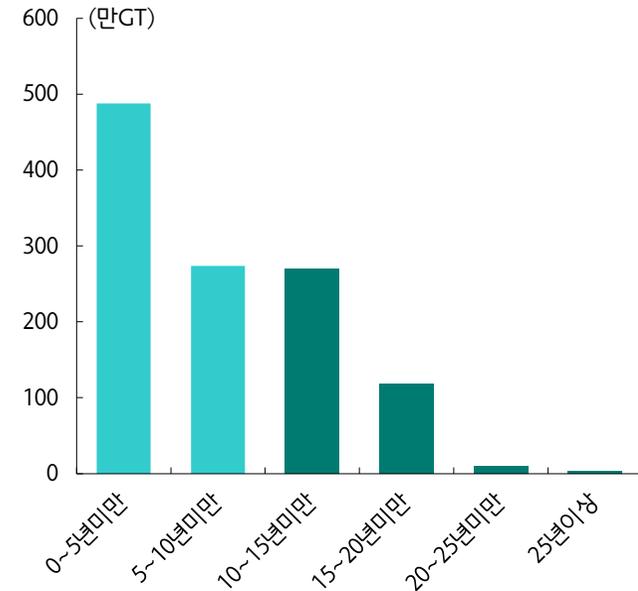
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

국내 탱커선 선형별 선대 비중



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

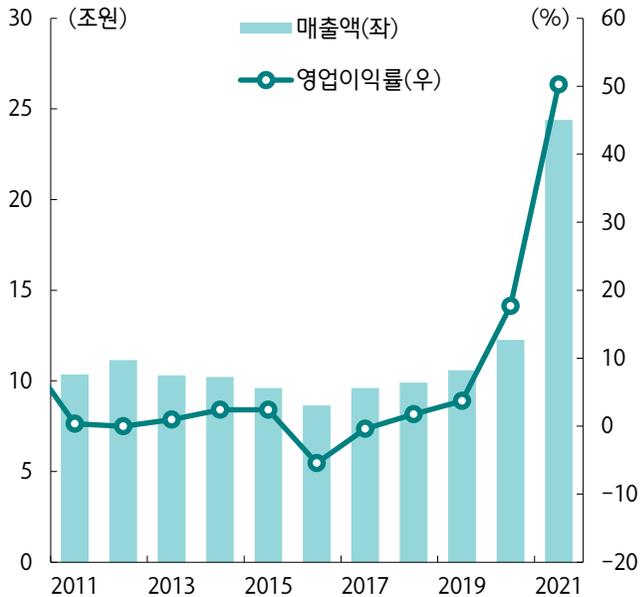
2021년 기준 선령별 선복량



자료 : 한국해운협회, 하나금융경영연구소

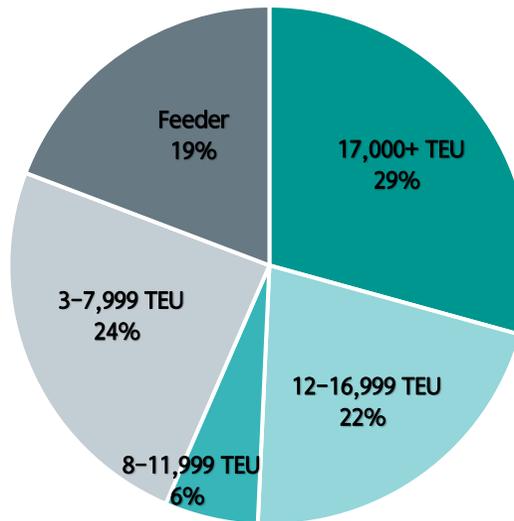
- 2021년 운임 강세 및 선박 확보 어려움으로 인해 2022년 초에는 화주들의 장기계약 수요가 높았으나, 2023년에는 공급 과잉 우려 및 spot 운임 급락으로 인해 장기계약 수요가 낮아지면서 시황 변동 리스크 노출 확대**
  - ⓐ 대표 기업은 HMM, 고려해운, 장금상선 등으로 2021년 컨테이너선 매출액 중 상위 3개 기업의 비중은 79.6%
  - ⓑ 2021년 컨테이너 선사 12개사의 매출액은 15조 원이며, 이 중 상위 3개 기업의 매출액은 10조원
- 국내 컨테이너 선대 주요 선형은 12,000 TEU 이상 대형 선박이며 해당 선형은 유럽, 미주 노선 의존도가 높은 반면, 피더선과 8,000 TEU 미만 선형은 아시아 의존도가 높아 2023년에는 대형 선형의 운임 하락폭이 더욱 클 것으로 예상**
- 국내 컨테이너선은 타 선형 대비 평균 선령이 낮아 신규 환경규제 대응 부담이 비교적 낮을 것으로 판단**
  - ⓐ 국내 컨테이너선 선대는 17,000 TEU 이상 대형선 비중이 높는데 이들은 2014년 이후 건조한 비교적 최신 선형으로 EEDI 기준 준수 및 양효한 연료 효율로 규제 대응 부담이 낮으나, 소형 선박은 평균 선령이 높아 소형선 중심의 규제 대응이 필요

매출액 및 영업이익률



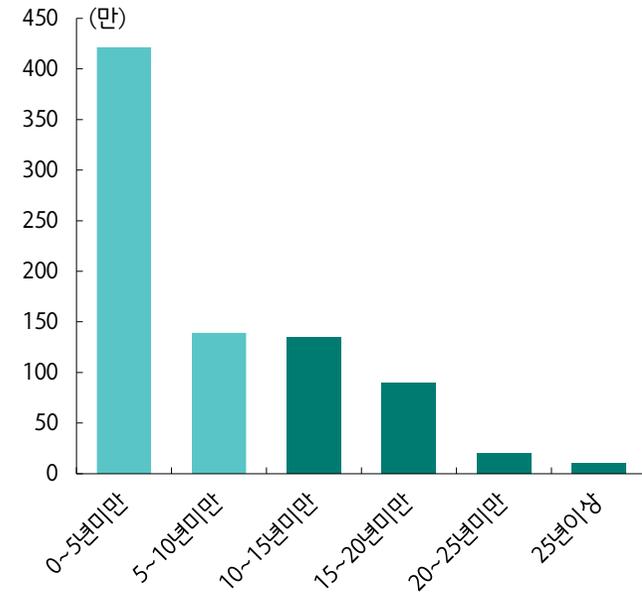
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

국내 컨테이너 선형별 선대 비중



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

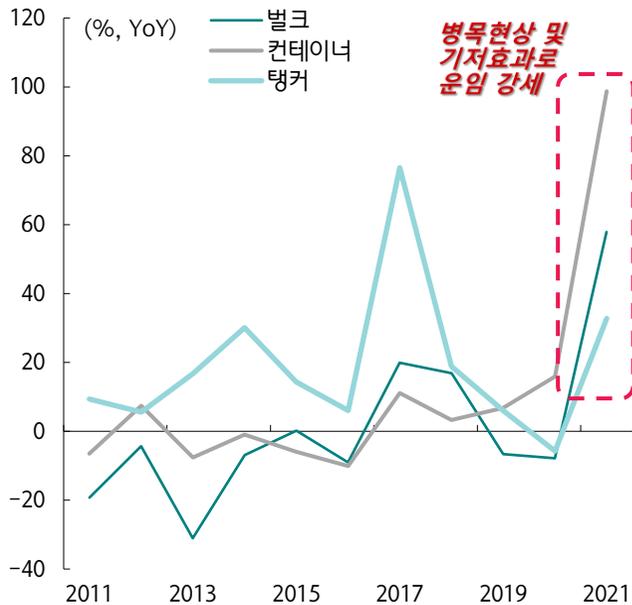
2021년 기준 선령별 선박량



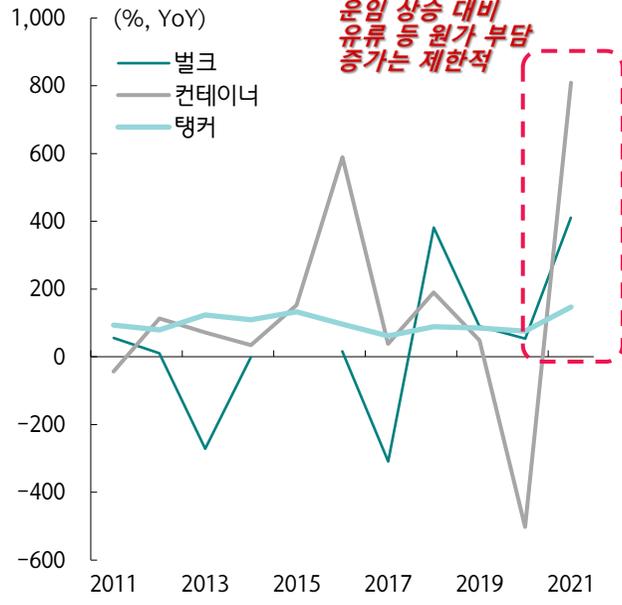
자료 : 한국해운협회, 하나금융경영연구소

- 매출액 증가율 : 항만 정체 및 기저효과에 따른 물동량 반등으로 '21년 매출액 급증하였으나 '23년은 하락세 불가피**
  - Ⓣ 2021년 전 세계적인 공급망 병목현상으로 인해 컨테이너선 운임이 급등하면서 타 선종대비 컨테이너 사업의 매출 증가율이 두드러졌으나, 2023년 운임 하락세도 컨테이너선 중심으로 나타나면서 매출액 하락폭 역시 컨테이너가 가장 클 것으로 전망
- 영업이익 증가율 : '21년은 매출 증가로 수익성이 개선되었으나, '23년에는 매출 하락, 원가 부담 지속으로 수익성 둔화**
  - Ⓣ 운임과 더불어 체선료 등 부대수익 상승폭이 선박 연료유 및 인건비 등 각종 비용 상승폭을 상회하면서 수익성 개선
- 자산 증가율 : 운임 수익 증가에 따른 현금성 자산 확보 및 선대 확장으로 인해 컨테이너선을 중심으로 증가**
  - Ⓣ 컨테이너 선사는 글로벌 선사간 치킨게임으로 인해 선대 확장 경쟁이 가속화되면서 운임 수익을 선박 확보에 재투자하였으나, '23년에는 운임 하락 및 공급 과잉 우려로 인해 선대 확장에 제동이 걸리면서 자산 증가율은 둔화될 것으로 예상

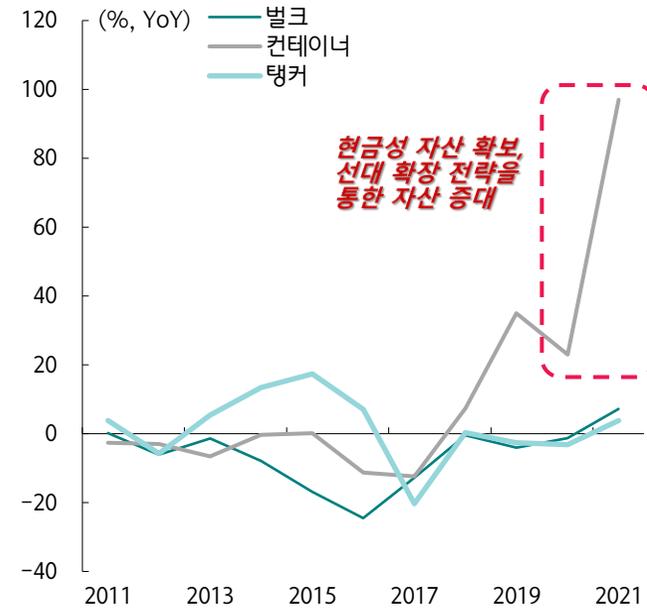
매출액 증가율



영업이익 증가율



자산 증가율



■ EBITDA 마진율 : 운임 강세 영향에 따라 수익성이 개선되었으나 '23년에는 운임 하락에 따른 수익성 악화 불가피

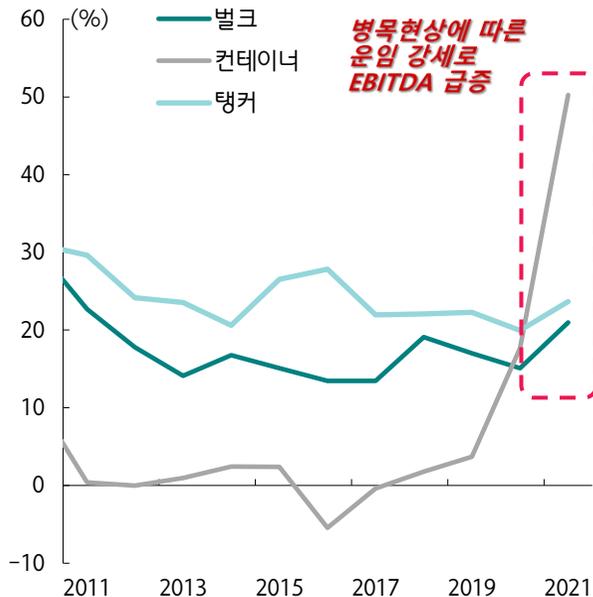
⊙ 2021년 컨테이너 운임은 팬데믹 이전 대비 5배 이상 상승하는 등 타 선종 대비 초강세를 보임에 따라 수익성과 현금흐름이 대폭 개선되었고 2022년도 이와 유사할 것으로 예상되나, 2023년 컨테이너 운임 급락에 따라 팬데믹 이전 수준으로 회귀할 것으로 전망

■ 총CF 대 매출액 비율 : 운임 상승 영향으로 양호한 현금흐름을 보였으나, 운임 하락세 전환에 따라 현금흐름 악화 전망

⊙ 2023년에는 금리 상승에 따른 이자비용 증가, 인건비 상승, 운하 통관비 인상 등 각종 비용 증가와 더불어 부채 축소 기조에 따른 재무활동 현금흐름 유출 등으로 인해서 총 CF는 감소할 것으로 전망

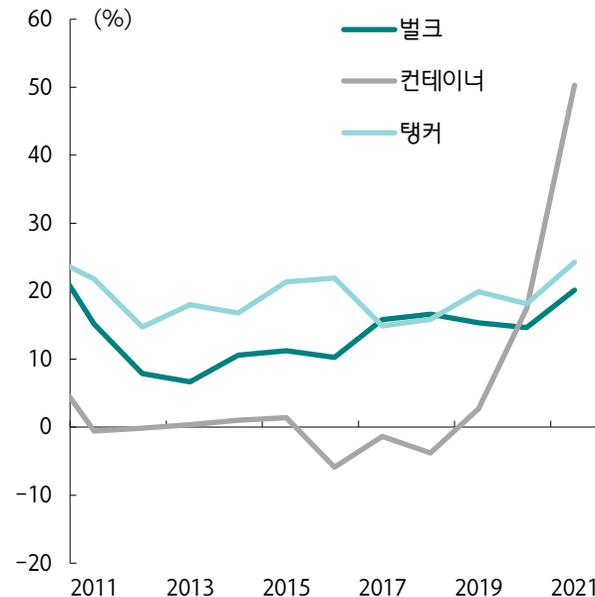
■ 순차입금/EBITDA : 운임 강세로 차입금 상환 부담은 전 선형에서 완화되었으나, '23년은 컨테이너 중심으로 악화 예상

EBITDA 마진율



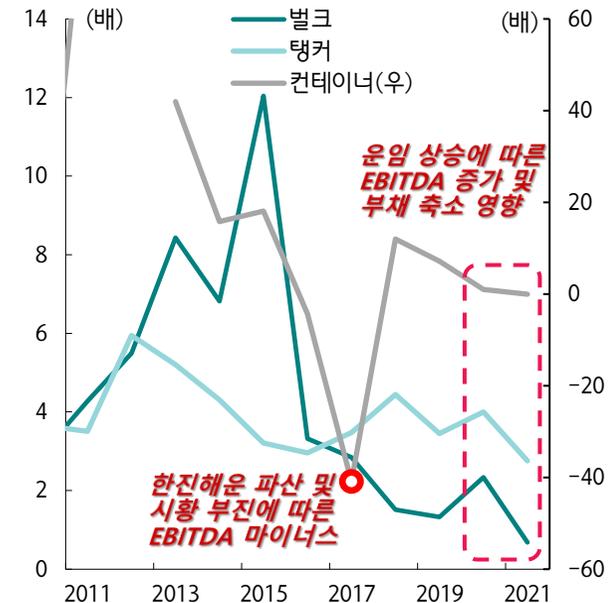
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

총CF 대 매출액 비율



자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

순차입금/EBITDA



자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

■ **부채비율 : 운임 상승에 따른 자본력 확대로 인해 해운사들의 디레버리징 확산**

⊙ 글로벌 주요 컨테이너선사의 디레버리징 흐름에 따라 국내 컨테이너 선사들도 운임 수익 증가분을 부채 상환에 사용

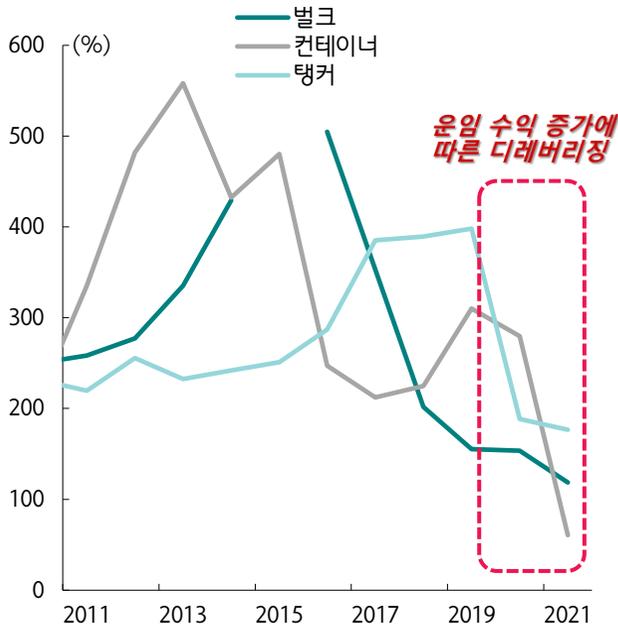
■ **순차입금 의존도 : 부채비율 하락과 유사하게 현금 창출력 증가에 따른 차입금 의존도 하락**

⊙ 2021년 컨테이너선 운임이 초강세를 보인 것에 비해 탱커 운임은 유가 하락 및 유류 수요 감소 등으로 인해 상대적으로 약세를 기록 하면서 탱커선의 순차입금 의존도 개선폭은 타 선종 대비 다소 부진한 것으로 나타남

⊙ 2023년에는 탱커 운임이 강세를 보이고 컨테이너 운임이 약세를 보임에 따라 2021년과는 상반된 흐름을 보일 것으로 전망

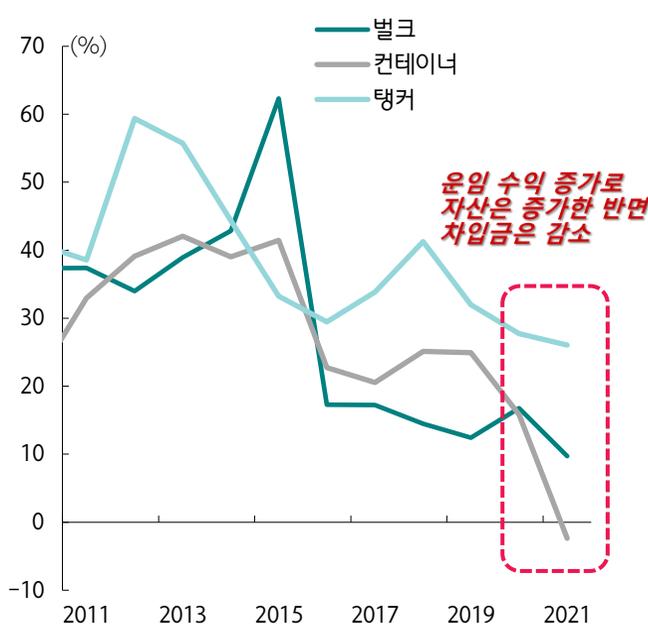
■ **유동비율 : 매출액 증대에 따른 현금흐름 개선으로 인해 유동비율 상승하였으나 '23년에는 유동부채 증가로 악화 예상**

부채비율



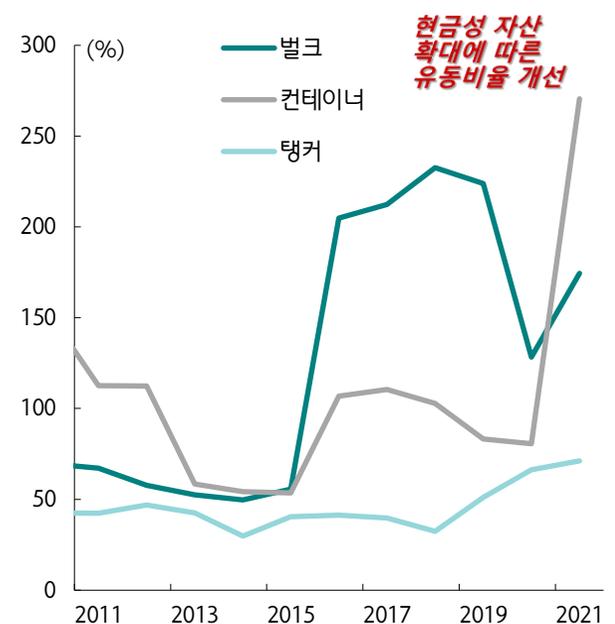
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

순차입금 의존도



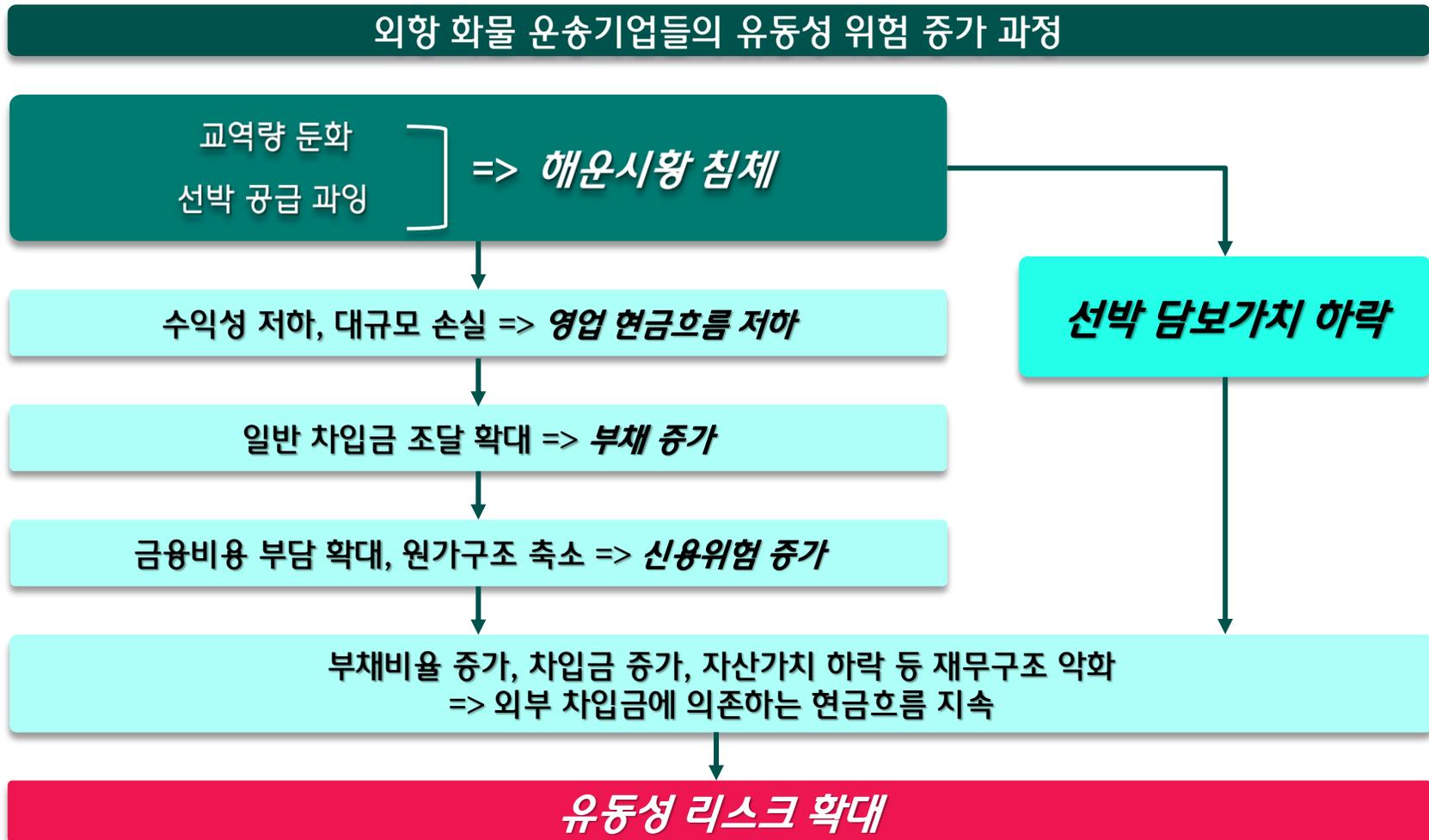
자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

유동비율



자료 : Kis-value, 하나금융경영연구소

- 2021년과 2022년은 운임 강세에 따라 수익성 및 재무 건전성이 개선되는 양상을 보였으나, 2023년에는 컨테이너선 운임이 특히 약세를 보이면서 컨테이너 선사를 중심으로 영업 현금흐름이 악화될 것으로 예상
- 국내 해운산업 매출 중 컨테이너 선사의 비중이 70%대 중반을 기록하고 있는 만큼 컨테이너 선사의 수익성 악화 및 선박 담보가치 하락에 따른 해운산업 전반의 유동성 리스크 확대가 우려되어 이와 관련하여 면밀한 모니터링이 필요



---

# Contents

---

Part I. 글로벌 경기 둔화와 고조되는 해운 위기

Part II. 글로벌 해운 경기 동향 및 전망

Part III. 주요 선종별 국내 해운사 분석

**Appendix**

**- 조사 대상 기업**

조사 대상 기업 (2021년 매출액 기준 나열, 자료 : Kis-value)

주요 선종	Name	시장구분	기업규모	설립일	대표자	주거래은행	회사채 등급
벌크	팬오션(주)	상장	대기업	1966.05.28	김홍국/안중호	한국산업은행	A
벌크	폴라리스쉬핑(주)	외감	대기업	2004.07.12	김완중/한희승	농업협동조합	BBB-
벌크	에이치라인해운(주)	외감	대기업	2014.01.02	서명득	우리은행	A-
벌크	대한해운(주)	상장	대기업	1968.12.12	김만태	한국씨티은행	A3
벌크	대한상선(주)	외감	대기업	1983.09.01	양진호	한국산업은행	
벌크	(주)화이브오션	외감	대기업	2006.02.01	조병호	한국외환은행	
벌크	장금마리타임(주)	외감	대기업	2008.11.11	김남덕	한국수출입은행	
벌크	하나로해운(주)	외감	대기업	2008.12.15	김철영	한국외환은행	
벌크	우양상선(주)	외감	대기업	1982.05.23	채영길	우리은행	
벌크	신성해운(주)	외감	대기업	1988.05.12	박영규	한국산업은행	B+
벌크	(주)지엔에스해운	외감	중소기업	2001.06.28	박덕헌	한국외환은행	
벌크	(주)한성라인	외감	대기업	2003.11.01	구현철	국민은행	BB
벌크	창명해운(주)	외감	대기업	1988.03.15	국종진	농업협동조합	
벌크	엔와이케이벌크쉽코리아(주)	외감	중소기업	2004.04.14	장철순	한국외환은행	
벌크	아산상선(주)	외감	대기업	2000.08.08	조창호	한국외환은행	
벌크	에스더블유해운(주)	외감	중소기업	1993.12.24	최영근/강성훈	우리은행	
벌크	중앙상선(주)	외감	중소기업	1975.07.18	김동기/김지영	신한은행	
벌크	대보엘앤에스(주)	외감	중소기업	2008.02.27	김창중	한국외환은행	D
벌크	케이씨에이치해운(주)	외감	중소기업	2009.05.12	석종훈	농협은행	
벌크	일신해운물류(주)	외감	중소기업	2009.08.06	문충도	수산업협동조합	

조사 대상 기업 (2021년 매출액 기준 나열, 자료 : Kis-value)

주요 선종	Name	시장구분	기업규모	설립일	대표자	주거래은행	회사채 등급
탱커	에스케이해운(주)	외감	대기업	2017.04.03	김성익/변수근		BBB+
탱커	시노코페트로케미컬(주)	외감	대기업	2011.03.07	김남덕		
탱커	(주)디엠씽핑	외감	중소기업	2000.06.13	곽민옥		
탱커	동아탱커(주)	외감	대기업	2006.05.09	노영철	하나은행	BBB-
탱커	하나마린(주)	외감	대기업	1996.12.23	강석심/강성구	신한은행	
탱커	우림해운(주)	외감	대기업	1983.04.02	최종태/최종석	하나은행	
탱커	거영해운(주)	외감	중소기업	2002.06.21	탁수경	부산은행	
탱커	우진선박(주)	외감	중소기업	1989.09.18	정성현/정지원	한국산업은행	
탱커	삼부해운(주)	외감	중소기업	1967.10.02	허영환	우리은행	
탱커	선우탱커(주)	외감	중소기업	2009.06.15	전대연		
탱커	포천마린(주)	외감	중소기업	1999.06.01	이길만	중소기업은행	
탱커	(주)케이티마린	외감	중소기업	2001.05.01	박옥열	하나은행	
탱커	두성선박(주)	외감	중소기업	1998.02.25	박복희	광주은행	
탱커	비에스씽핑(주)	외감	중소기업	2013.12.06	박용하		
탱커	페트로플러스로지스틱스(주)	외감	중소기업	2005.06.10	김종선	하나은행	

조사 대상 기업 (2021년 매출액 기준 나열, 자료 : Kis-value)

주요 선종	Name	시장구분	기업규모	설립일	대표자	주거래은행	회사채 등급
컨테이너	에이치엠엠(주)	상장	대기업	1976.03.25	김경배	한국외환은행	BB
컨테이너	고려해운(주)	외감	대기업	1985.10.01	박정석/신용화	하나은행	
컨테이너	장금상선(주)	외감	대기업	1999.05.02	금창원/정태순	한국수출입은행	BBB
컨테이너	에스엠상선(주)	외감	대기업	1991.04.02	유조혁/조유선	하나은행	
컨테이너	홍아라인(주)	외감	대기업	2019.11.13	구현철		
컨테이너	남성해운(주)	외감	대기업	1953.08.01	김용규	우리은행	
컨테이너	천경해운(주)	외감	대기업	1962.10.22	서성훈	하나은행	BB
컨테이너	동진상선(주)	외감	대기업	1984.10.23	오용환/임행자	IBK 기업은행	
컨테이너	범주해운(주)	외감	대기업	1969.10.01	노점구/이상복	하나은행	
컨테이너	동영해운(주)	외감	대기업	2016.01.01	백승교		
컨테이너	태영상선(주)	외감	대기업	1955.04.02	박영안	한국산업은행	
컨테이너	홍아해운(주)	상장	대기업	1961.12.08	이환구	부산은행	CCC

**감사합니다**