

Cello Square Conference 2024

글로벌 해운시황 및 공급망 동향

Global shipping market and supply chain

2024. 05. 20

한국해양진흥공사 이석용 센터장

SAMSUNG SDS



AGENDA

- I. 글로벌 경제
- II. 해운시황
- III. 디지털 전환

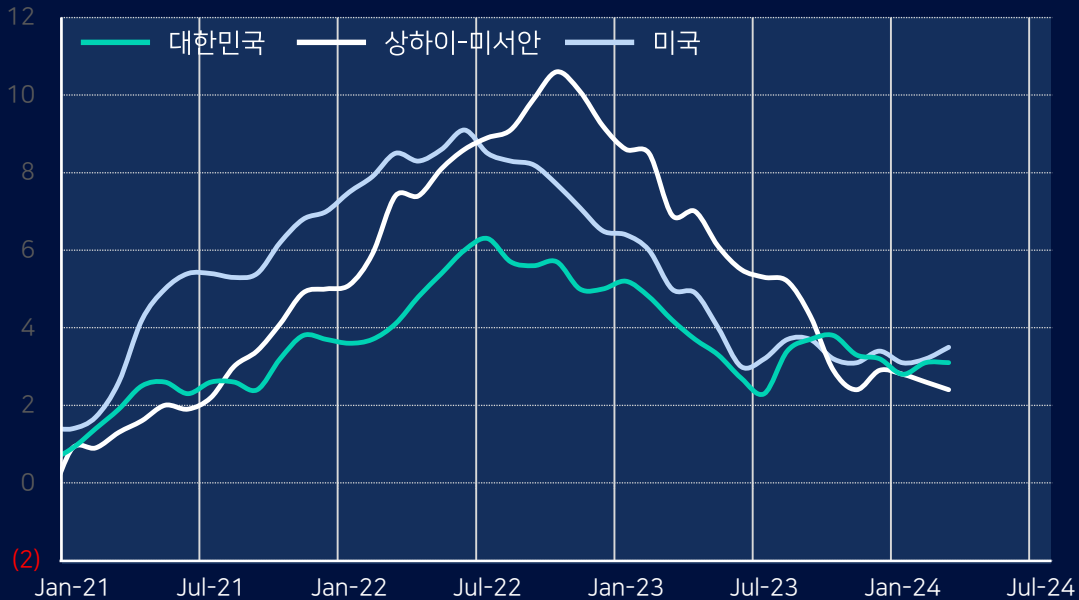


I. 글로벌 경제

1. 물가 및 원자재
2. 미국 소매 및 주가 지수
3. 금리 및 통화가치
4. 경제성장률

1. 물가 및 원자재

소비자 물가지수 (전년동월비교)

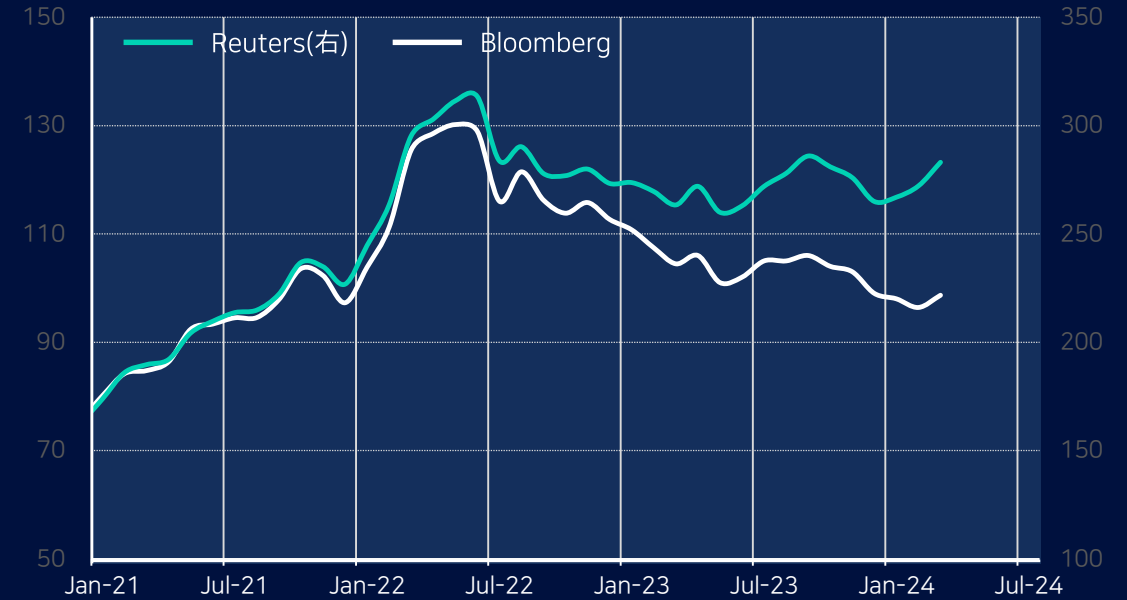


※ 출처: 미국 노동부 / 대한민국 통계청 / 유로스타트, 단위: %

• '24.1월 이후 미국 소비자물가지수 상승세 지속

- [현황] 3월 소비자물가지수 미국 3.5%, 유로존 2.4%, 한국 3.1%
- [전망] 미국 1분기 경기 둔화 속 물가 상승, 금리 인하에 대한 기대 반감

원자재 지수



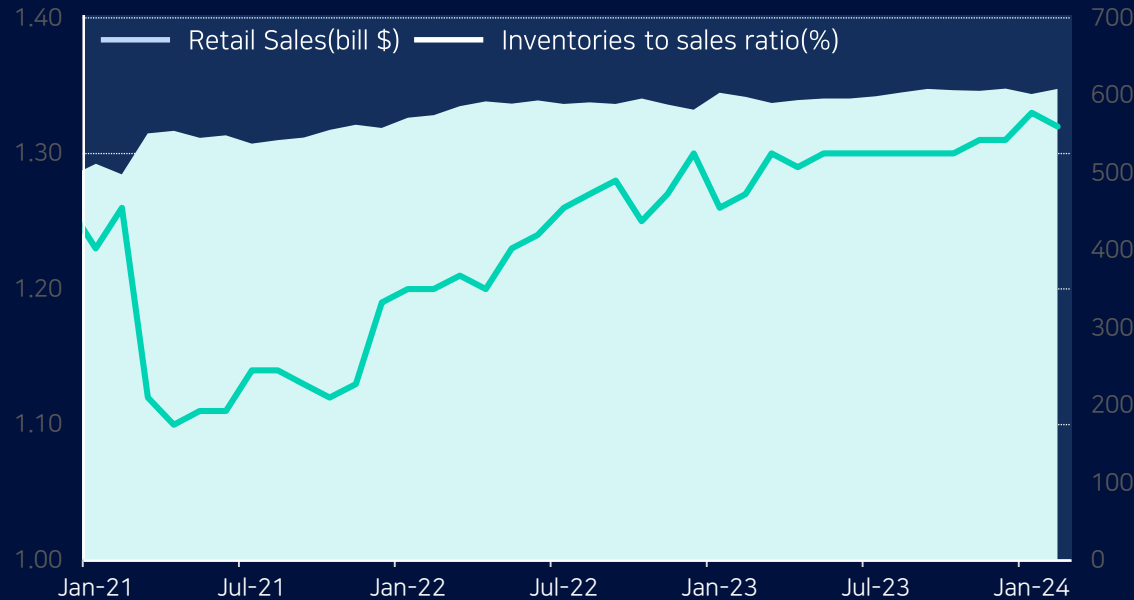
※ 출처: Bloomberg/Reuters, 단위: 포인트

• 지정학적 이슈 지속에 따른 수급 변동성에 가격 변동성도 확대

- [분석] 중동 분쟁 지속, 글로벌 원자재 가격 반등 및 원자재 지수 상승세
- [전망] 원자재 가격 및 물가 상승으로 중앙은행 기준금리 인하에 걸림돌

2. 미국 소매 및 주가 지수

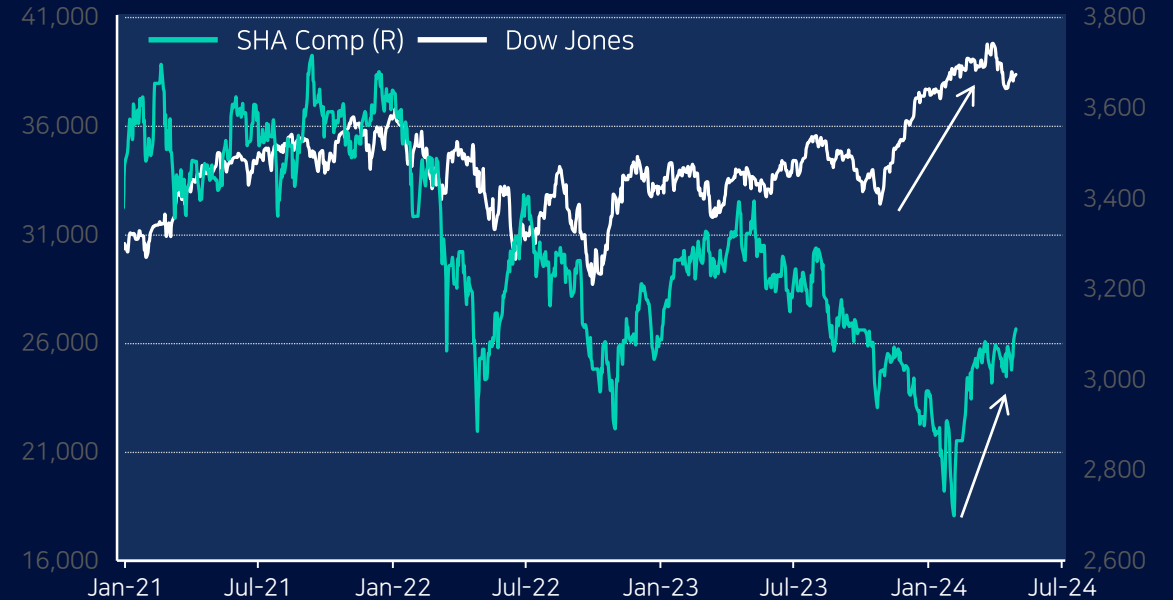
미국 리테일 판매 및 재고 추이



※ 출처: 인구조사국/미국 연방준비제도

- '24년 3월, 연초 대폭 감소한 미국 소매 판매 회복세
 - 최근 소매 판매는 휘발유 가격 상승이 주도, 고물가에도 소비는 회복세
 - 인플레이션 장기화로 정책당국의 조기 금리 인하에 부담으로 작용

Dow Jones & Shanghai Composite Index

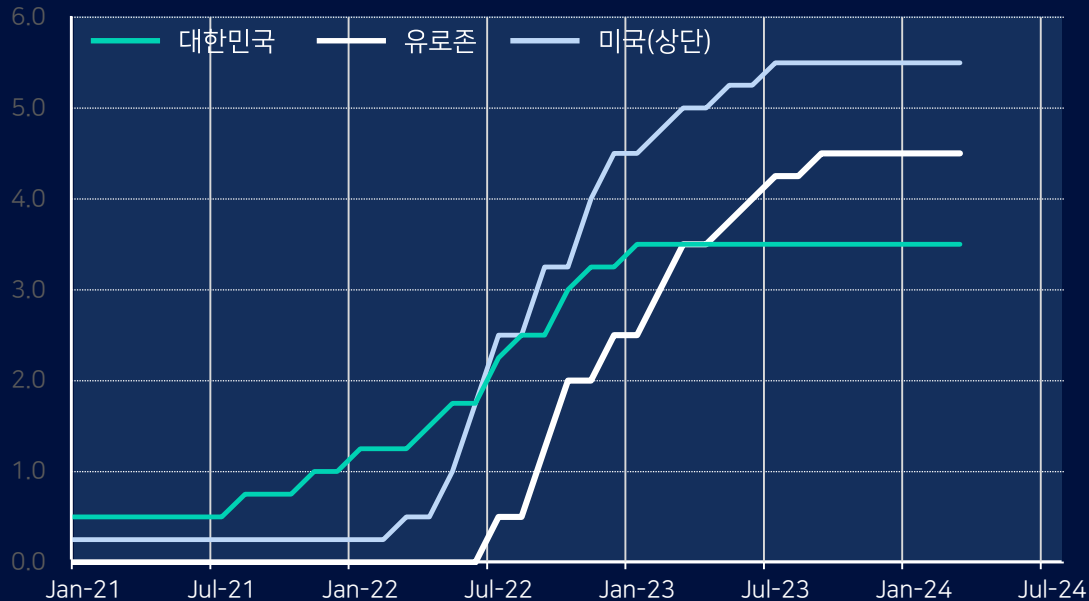


※ 출처: S&P Global/상하이증권거래소, 단위: 포인트

- '24년 1분기 미국과 중국 증시 동반 상승
 - [미국] AI 반도체 주가와 연준의 금리인하 기대감으로 1분기 강한 상승세
 - [중국] 양호한 경제 지표 및 정부의 경기 부양 정책 기대감으로 상승세

3. 금리 및 통화 가치

주요국 기준금리 추이

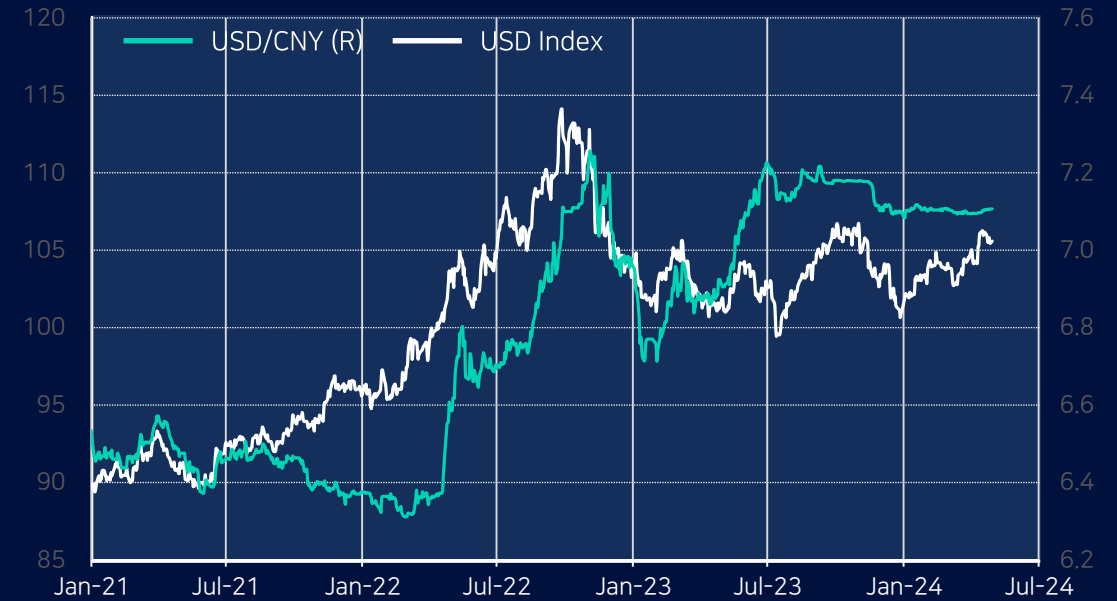


※ 출처: 미국 연방준비위원회/한국은행/영국중앙은행, 단위: %

• 인플레이션 억제 목적 주요국 통화긴축 기조 유지

- [미국] '22.3월 이후 총 10차례 기준금리 인상, '23.7월 이후 5.5% 유지
- [한국] '23.1월 0.25% 인상 후 3.5% 유지, 한미 금리 역전 부담은 지속

USD Index & USD/CNY



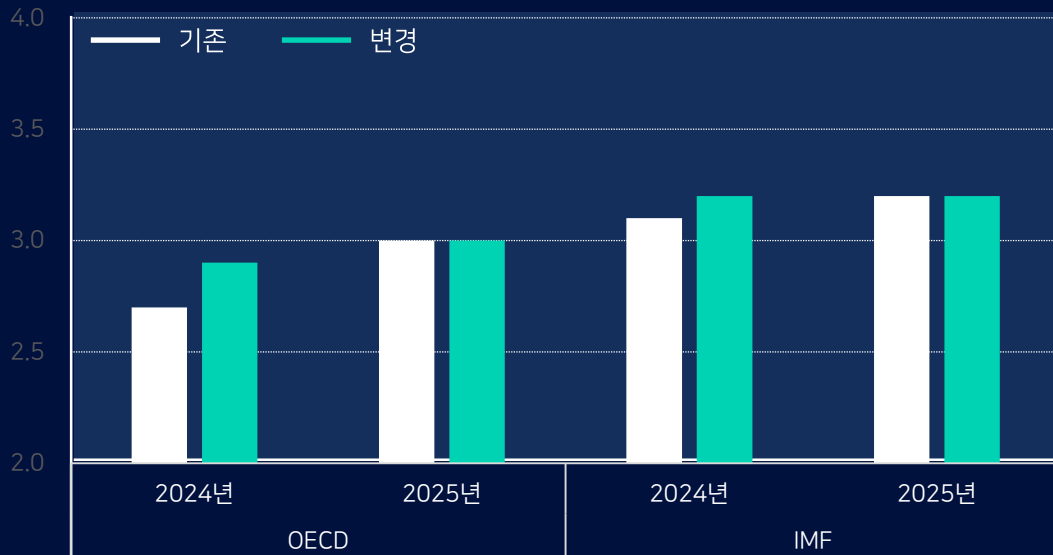
※ 출처: Bloomberg, 단위: 포인트

• 미 연준 고금리 유지되면서 달러 강세 지속

- [USD] 미국 견조한 경제지표 및 경기상승 기대감에 달러화 상승 압력 증가
- [CNY] '23.5월 '1달러=7위안' 상향 돌파 후 달러당 7.1 위안 수준에 안정

4. 경제성장률

세계 경제성장률 전망



※ 출처: OECD/WB/IMF, 단위: %

IMF 세계 경제성장률 전망 ('24.04)

구분	2023년 경제성장률	2024년 경제성장률 전망	
		24.1	24.4
세계	3.1%	3.1%	3.2% (▲0.1)
미국	2.5%	2.1%	2.7% (▲0.6)
유로존	0.5%	0.9%	0.8% (▼0.1)
일본	1.9%	0.9%	0.9% (-)
중국	5.2%	4.6%	4.6% (-)

※ 출처: IMF, 단위: %, %p

• 주요기관 '24년 세계 경제성장률 2.9~3.2% 전망

- [원인] 미국 경제 호조세와 인플레이션 완화 등의 이유로 소폭 상향 조정
- [전망] 중국경제 둔화 지속, 지정학적 긴장상태와 무역 갈등은 위험 요소

• IMF '24년 세계 경제성장률 전망 3.1→ 3.2% 조정(24.4)

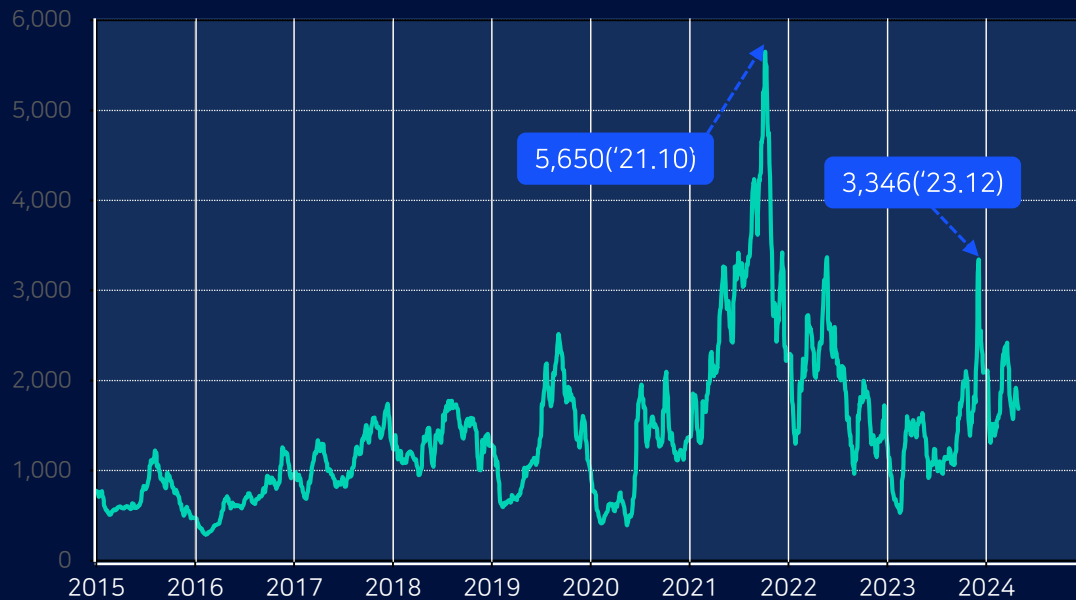
- [미국] 미국 경제는 코로나19 팬데믹 이전을 넘어섬, 유로존도 회복 조짐
- [중국] 부동산시장 약세 지속 등 경기부진 등 우려로 4.6% 성장률 유지

II. 해운시황

1. 건화물선
2. 컨테이너선
3. 유조선
4. 주요현안

1-1). 건화물선 - 시황변동 추이

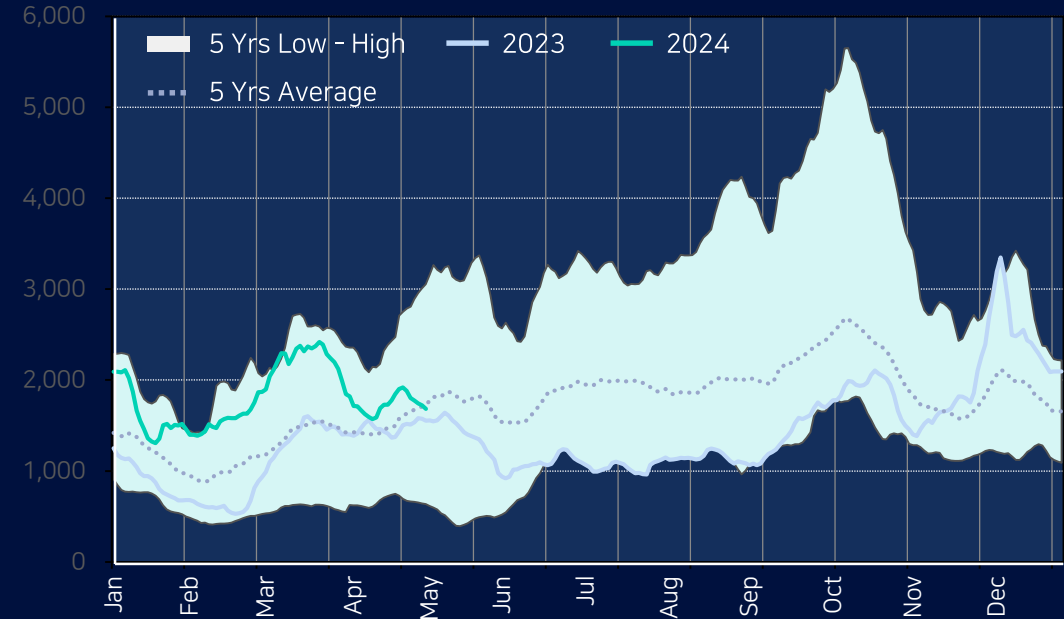
건화물선 운임지수 변동 추이 (중장기)



※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: 포인트

- '24.1~4월 평균 BDI 지수 1,802pt 기록
 - '21년 평균 2,943pt 대비 낮으나, '22년 평균 1,934pt에 근접
 - '22년 이후 금리인상, 엔데믹에 따른 체선 정상화 등 하방압력은 지속 중

건화물선 운임지수 변동 추이 (단기)

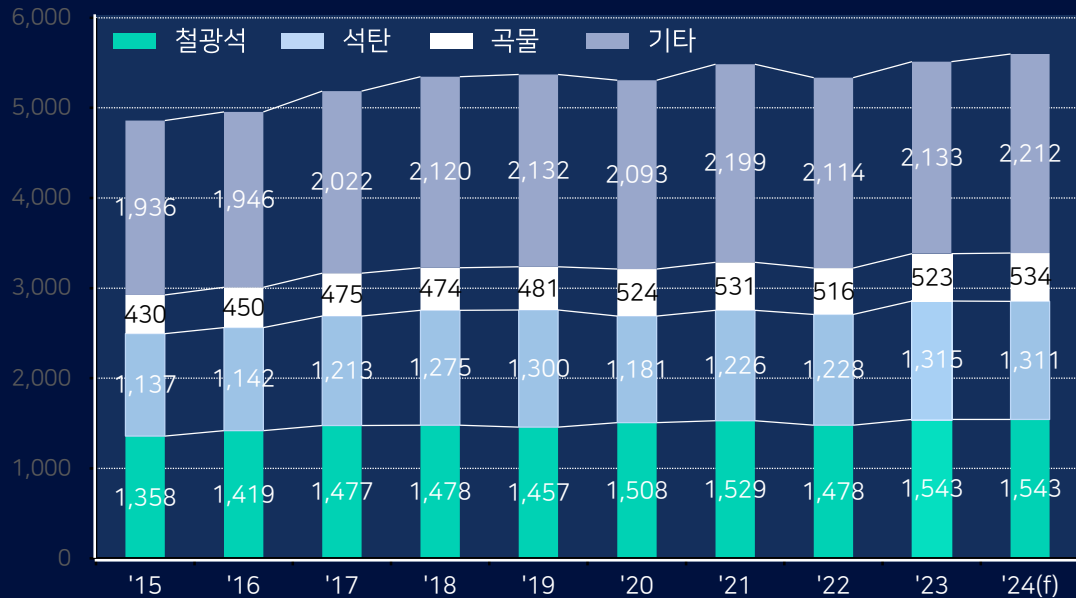


※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: 포인트

- '23.11월 중순 이후 최근 5년 평균치 상회 지속
 - 양대 운하(파나마, 수에즈) 통항제한 장기화 영향으로 시황상승 모멘텀 지속
 - 연초 브라질 철광석 수출 호조, 남미 곡물 수요 강세가 지지요인으로 작용

1-2). 건화물선 - 물동량 및 선복량 전망

주요 건화물선 물동량 변동 추이와 전망

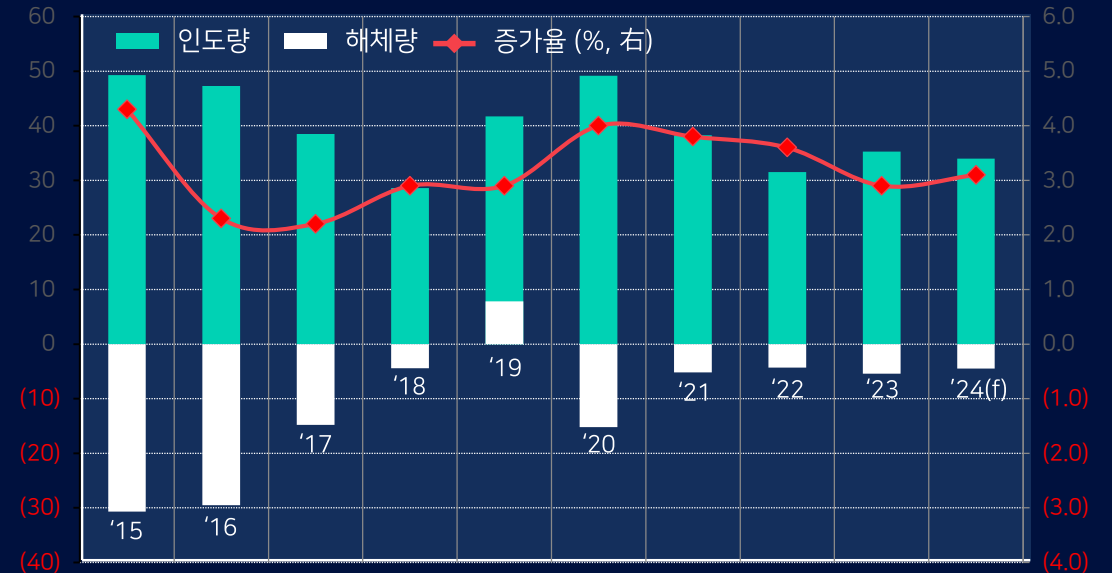


※ 출처: 클락슨, 단위: 백만 DWT, %

• '24년 건화물선 물동량 전망 1.3% → 1.6% 증가

- 철강제품, 보크사이트 등 마이너 벌크(▲4.0%)가 물동량 성장 견인
- 中부동산 약세, 유럽 석탄 수요 침체가 철광석 및 석탄 물동량 지속 압박 중

건화물선 인도/해체 및 선복 증감률 추이와 전망



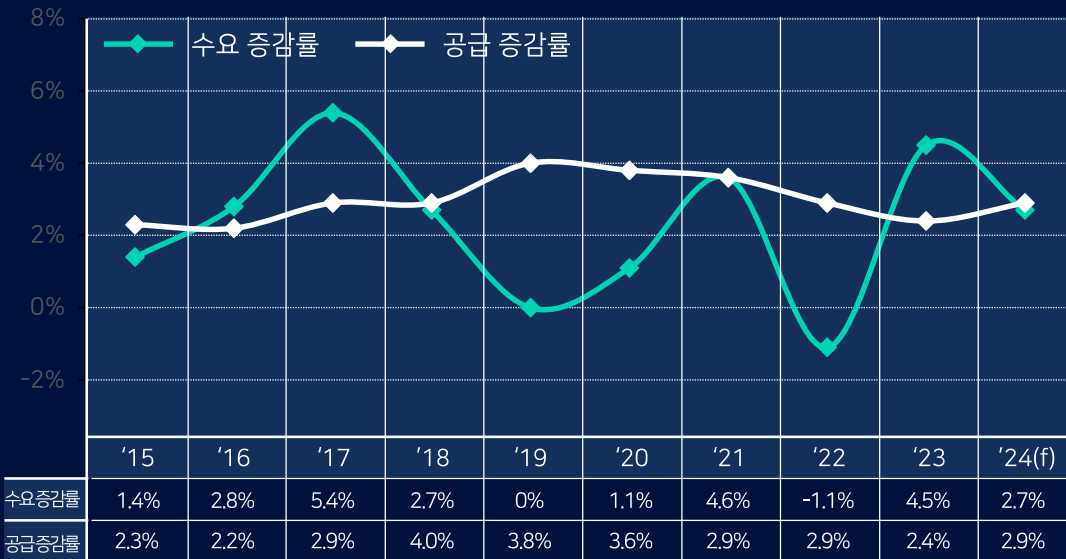
※ 출처: 클락슨, 단위: 백만 DWT, %

• '24년 건화물선 선복량 2.9% 증가 전망

- 신조선 인도는 '23년 대비 약 3.7% 감소한 3,400만DWT로 전망
- 다만, 고 시황 지속에 해체 수요 위축으로 선복 증가는 전년보다 확대 우려

1-3). 건화물선 - 수급 전망

건화물선 수요/공급 증감률 추이와 전망



※ 출처: 클락슨, 단위: %

- 톤마일 기준 '24년 수급, 수요증가율 < 공급증가율
 - 양대 운하 통행 제한으로 인한 톤 마일 증대로 2.7% 수요 증가 전망
 - 엔데믹 기조에 따른 체선 정상화 및 선박해체 둔화로 시황 압박 지속

글로벌 주요 기관 '24년 전망

주요기관	수요 증가율	공급 증가율
Clarkson	2.7%	2.9%
	수요 증가율이 공급 증가율을 하회, 시황 강세에 따른 선박 해체 수요 위축되며 선복량 증대	
Drewry	4.1%	1.2%
	주요 건화물(철광석, 곡물, 마이너벌크) 건조한 수요 지속, CII 규제에 따른 선박 해체는 '25년부터 본격화	
MSI	2.7%	0.7%
	'24년 물동량 자체는 2.7% 증가, 양대 운하 통행 차질에 대한 정상화 시기가 올해 시황 변동성을 좌우할 것	

- 주요 시황분석 기관별 수급 전망은 상이
 - '23년 대비 '24년 수요 강세는 대체로 주요 기관의 공통적인 견해
 - 선박 해체수요 둔화와 철광석 수요 증감에는 엇갈린 전망

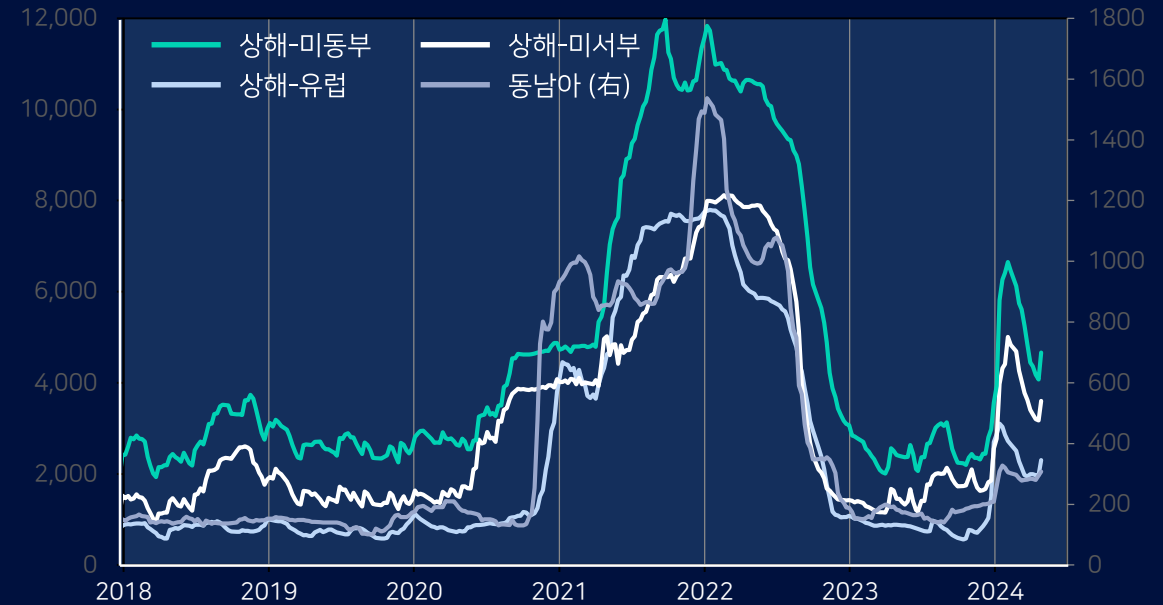
2-1). 컨테이너선 - 운임시장

컨테이너선 운임지수 변동 추이 (종합지수)



※ 출처: 상해항운교역소, 단위: 포인트

컨테이너선 운임지수 변동 추이 (항로별)



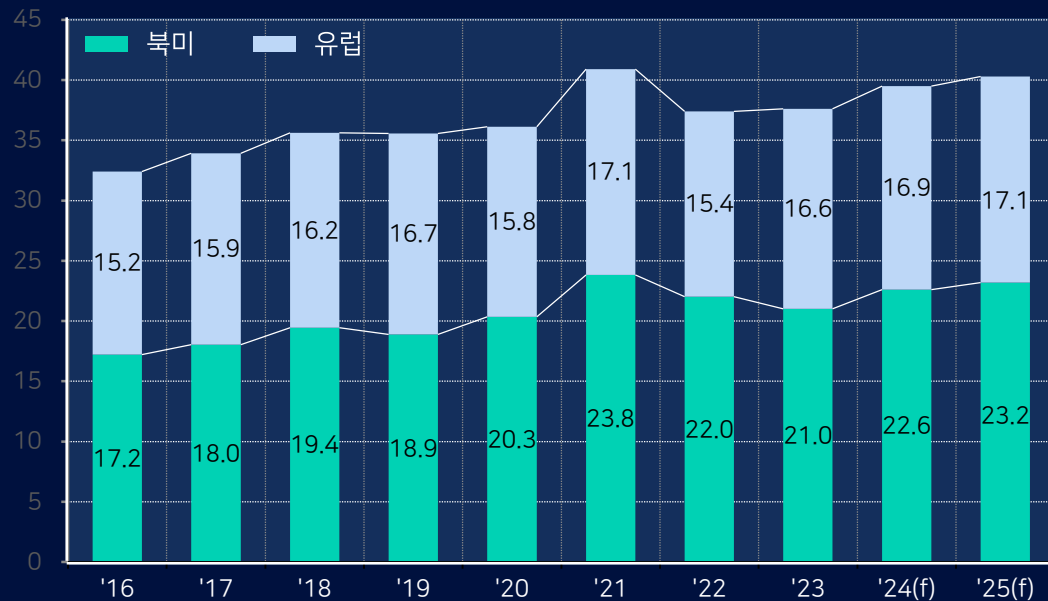
※ 출처: 상해항운교역소, 단위: USD

- '24.1~4월 컨테이너선 종합운임지수 평균 1,958pt
 - [증감] '22년 3,442pt 43% ↓, '23년 1,006pt 대비 95% ↑
 - [이유] 홍해사태, 파나마운하, 일시적 물량 러쉬 등 전년대비 2배로 급등

- 북미(서/동), 유럽, 아주 등 항로 평균운임 급등('23 → '24)
 - [북미] USD1,607(서)/USD2,529(동) → USD3,900(서)/USD5,301(동)
 - [유럽] USD882 → USD2,394 [아주] USD174 → USD293

2-2). 컨테이너선 - 물동량

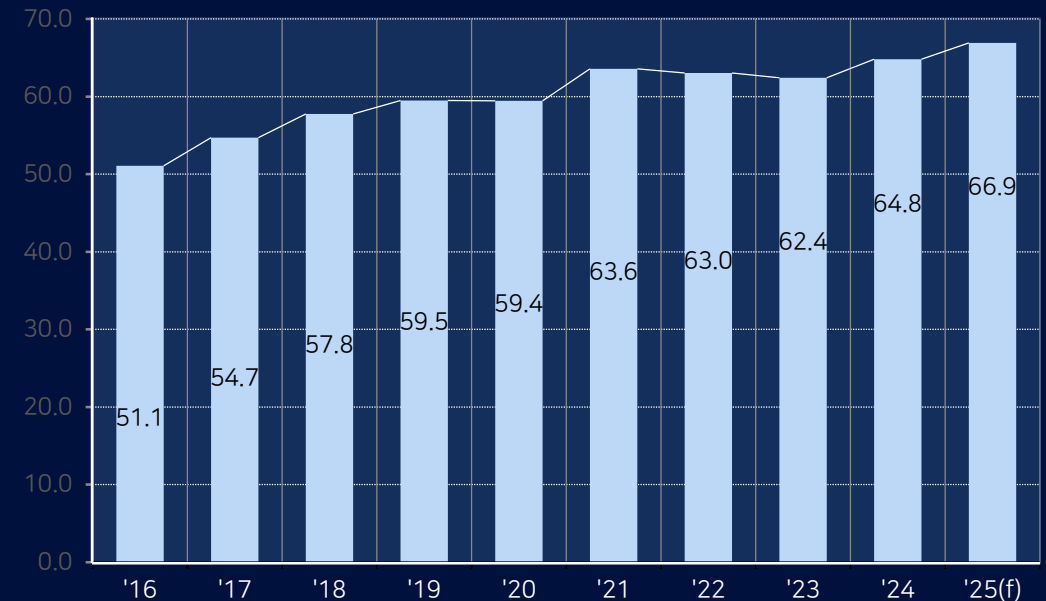
원양 컨테이너 노선 물동량 변동 추이와 전망



※ 출처: 클락슨, 단위: 백만TEU

- '24년 원양 컨테이너 물동량 전년대비 4.1% 증가 예상
 - [증감] '19년 대비 북미항로 19.7%, 유럽항로 1.3% 각각 성장
 - [전망] 전년대비 북미항로 7.6%, 유럽항로 1.8% 성장 전망

아주 컨테이너 노선 물동량 변동 추이와 전망

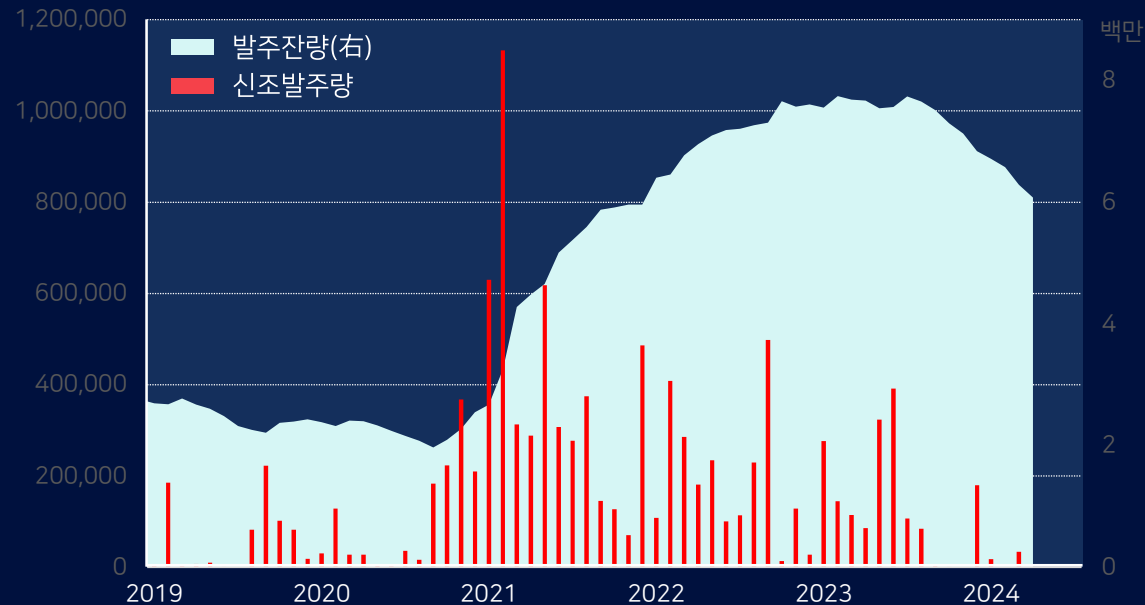


※ 출처: 클락슨, 단위: 백만TEU

- '22~'23 성장세 둔화된 아주 컨테이너 물동량 상승 전망
 - [증감] '19년 대비 '23년 4.9% 성장, 그러나 '22년 대비 1.0% 감소
 - [전망] '24년 물동량은 전년 대비 3.8% 증가하며 순 성장 지속 예상

2-3). 컨테이너선 - 발주잔량

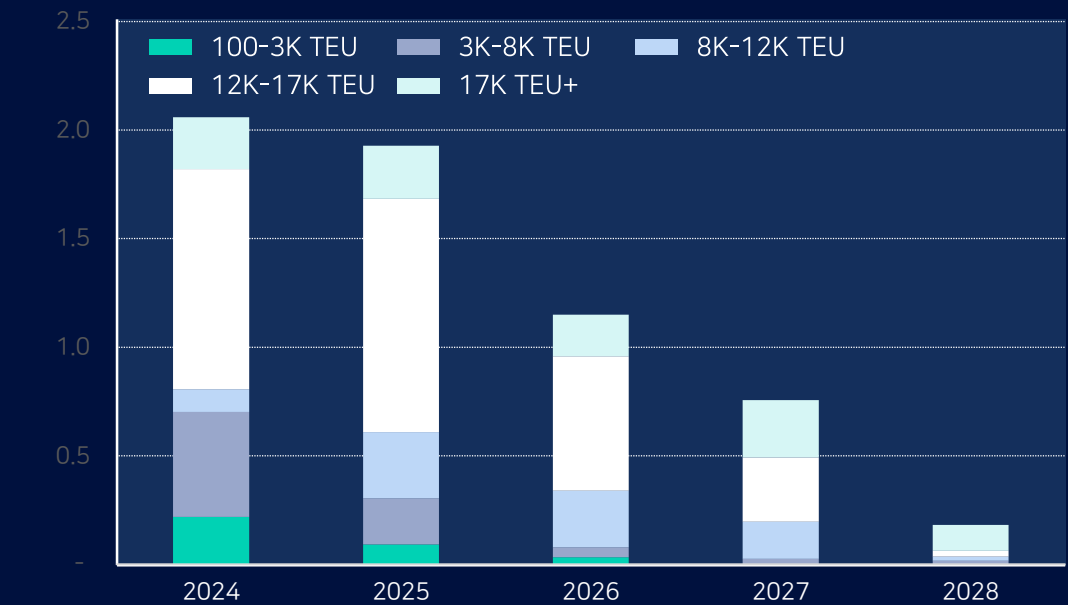
컨테이너선 신조 발주 및 발주 잔량 추이



※ 출처: 클락슨, 단위 :TEU

- '23년까지 신조 발주 지속, 그러나 발주 잔량은 감소 추세
 - [경과] '20년 10%를 밑돌던 발주 잔량 비중은 '23.8월 28.9%까지 증가
 - [전망] '23년 대규모 인도로 '24.5월 21% 수준이나 여전한 공급압력

컨테이너선 선형별 발주 잔량

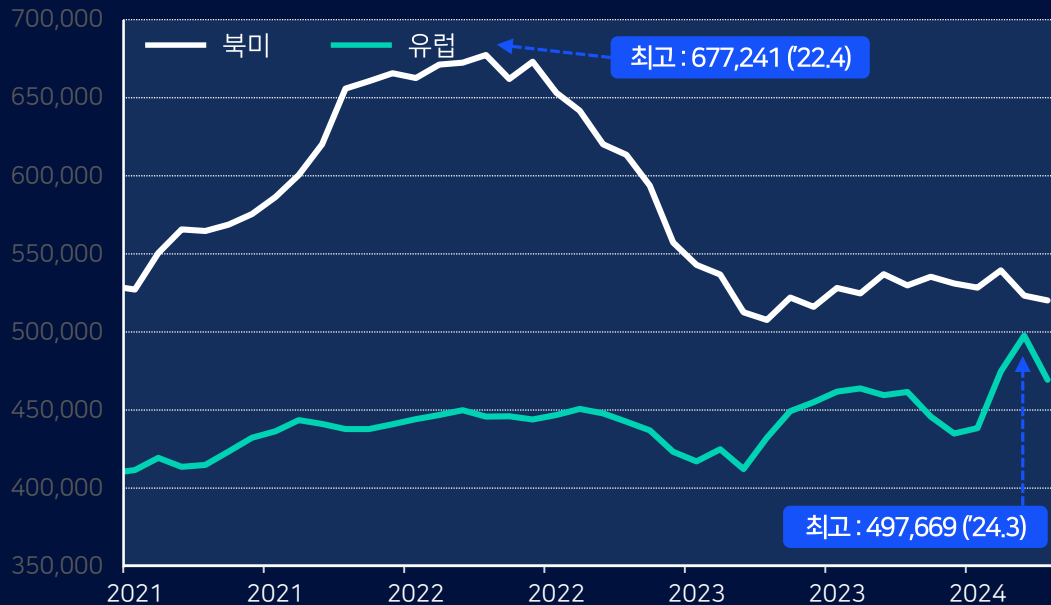


※ 출처: 클락슨, 단위: 백만TEU

- 발주잔량 중 10,000TEU 이상 73%, 전 항로 공급 압박 증가
 - [유럽] 유럽항로에 10,000TEU 이상 대형선 집중 투입으로 공급 조절에 한계
 - [전망] 신조 인도 및 이에 따른 선복 재배치로 원양→ 연근해 전방위 공급 압박

2-4). 컨테이너선 - 공급량

북미와 유럽항로 주간 공급량 변화



※ 출처: 알파라이너, 단위: TEU

항로별 투입 선박 변화(전년동기대비)

항로	투입 선박		평균 선형	
	TEU	증가율	TEU	증가율
아주 역내	3,015,778	-5.4%	1,723	-4.6%
유럽 역내	1,186,238	+17.0%	1,800	+4.5%
중동	3,818,667	+12.8%	5,031	+0.1%
남미	3,882,152	+15.5%	5,522	+3.5%
오세아니아	1,056,047	+0.9%	4,191	+2.9%
북미	5,047,942	+8.1%	9,898	+4.3%
유럽	6,793,881	+25.0%	14,154	-7.5%

※ 출처: 알파라이너

• 지속적인 공급압박 속에 선사 공급조절 역시 지속

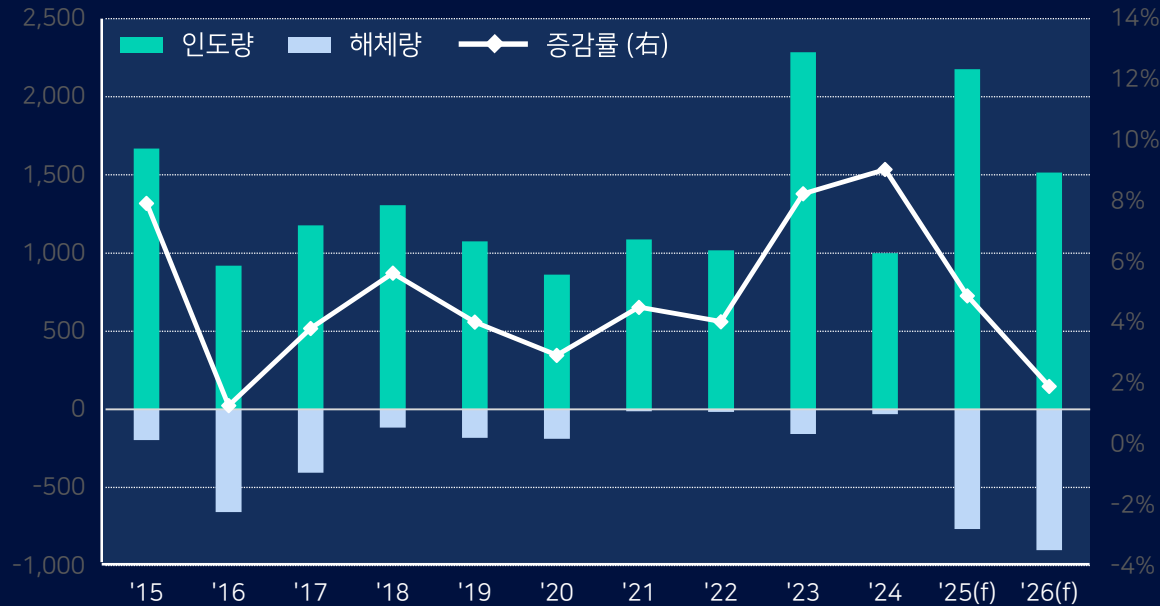
- [북미] '24년 4월 주간 공급량은 52만TEU, '22.4월 고점 대비 20% 축소
- [유럽] '23년 신조 대형선 인도 급증에 따라 공급 조절에 어려움 가중

• Cascading 확대 및 항로 전방위 선박 대형화 확산

- 원양항로(북미·유럽) 대형선 투입 → 선박재배치 확대 → 기타항로 공급 증가
- 대형선 역내 진출 → 경쟁심화 → Feeder 물량 감소 → 연근해 선사 위협

2-5). 컨테이너선 – 수급전망

컨테이너선 선복 증감률 추이



※ 출처: 클락슨, MSI, 단위: 천TEU, %

글로벌 주요기관 '24년 전망 ('24.1 ~ '24.5 발표)

주요기관	수요 증가율	공급 증가율
Clarkson	4.1%	9.0%
Alphaliner	3.0%	9.6%
MSI	4.0%	8.8%
Drewry	2.5%	8.0%
평균	3.4%	8.9%

- 팬데믹 발주 신조선 인도 러쉬, 공급압박 증가(700만/2,800만)
 - [신조] '24~'26년 평균 156만TEU 인도, '25년 217만TEU 인도 전망
 - [해체] '25년부터 대폭 증가, 친환경 규제 노후선 해체 가속화 예상

- '24년 공급압박 지속 전망, 반면 수요부진 완화 기대
 - [수요] 인플레이션 둔화, 금리 동결, 소비개선 등 영향으로 수요부진 완화 전망
 - [공급] '24년~'25년대규모 신조 인도 지속에 따라 공급압박 이어질 전망

3-1). 유조선 - 시황변동 추이

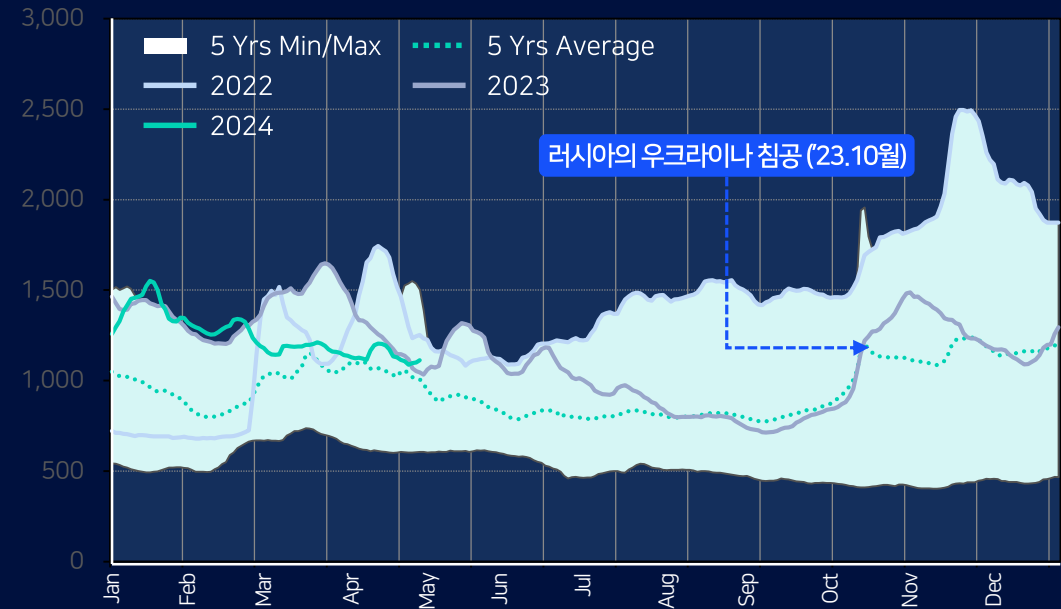
유조선 운임지수 변동 추이 (중장기)



※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: 포인트

- '22년 이후 시황호조는 실질수요보다 톤마일 증가에 기인
 - '22년 BDTI 평균 1,391 전년대비 2.2배 ↑ (우크라전쟁 이후 톤마일 증대)
 - 러·우 전쟁 2년 이상 지속되며 유조선 시황의 변수 아닌 상수로 작용

유조선 운임지수 변동 추이 (단기)

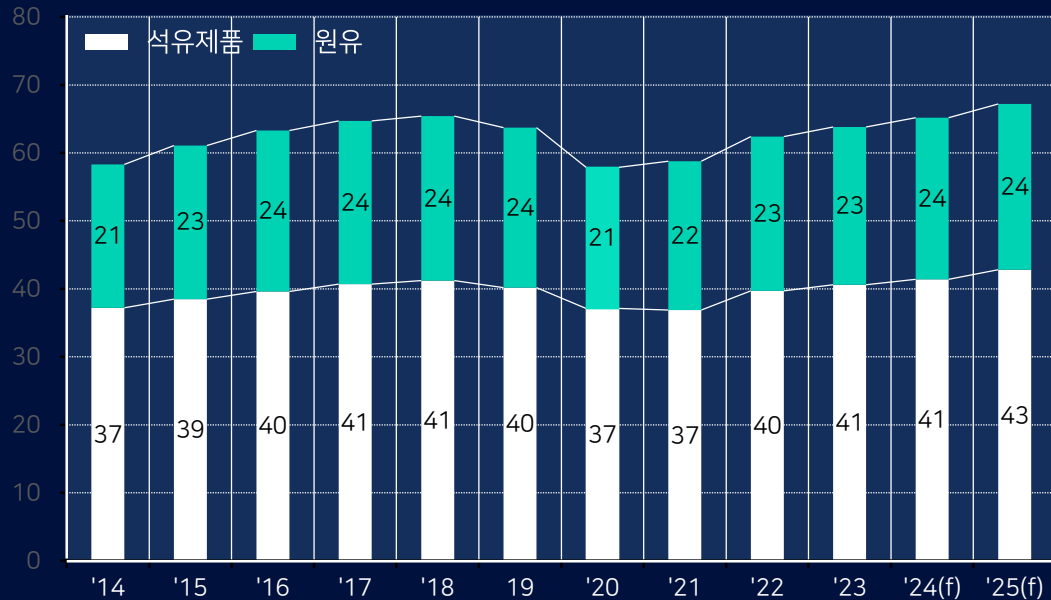


※ 출처: 발틱해운거래소, 단위: 포인트

- '24년 중동위기 지속, 비수기 불구 비교적 높은 시황 유지
 - 이스라엘·하마스 충돌로 시작된 중동 위기, 이스라엘과 이란 분쟁으로 확산
 - 다만, 이란의 호르무즈해협 봉쇄 가능성 낮아 시장 급등 없이 안정세 유지

3-2). 유조선 - 물동량 및 선복량 전망

글로벌 석유 물동량 변동 추이와 전망

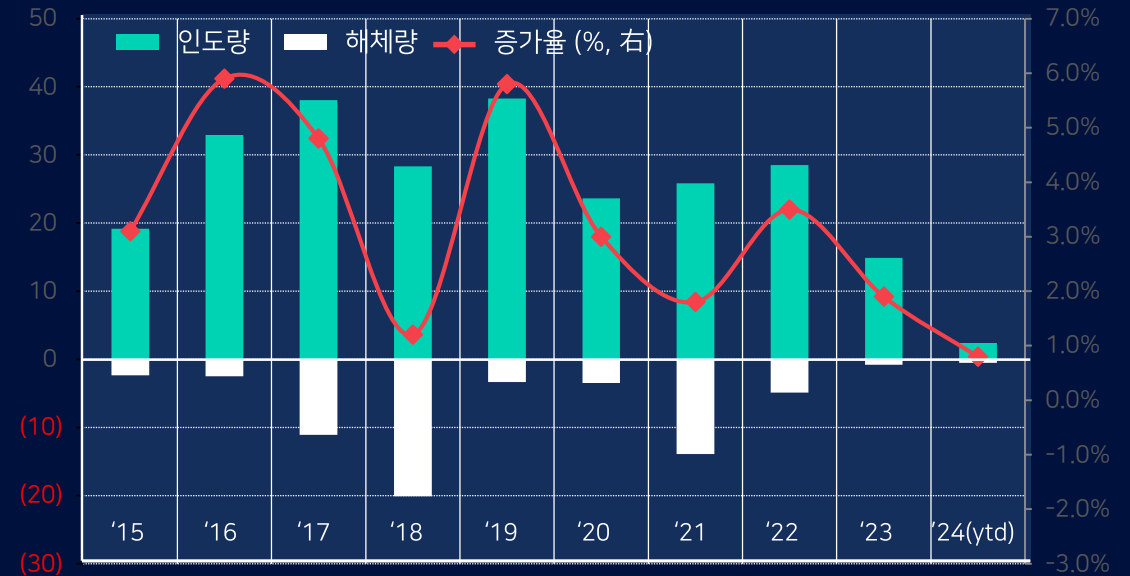


※ 출처: 클락슨, 단위: 백만 B/D

• '24년 석유 해상 물동량 전년대비 3.1% 증가 전망

- 미주 원유 생산 증가가 수출량 성장으로 이어져 석유 물동량 지지할 것
- OPEC+ 감산기조는 물동량 증가폭을 제한하겠으나, '24년말 완화 예상

유조선 인도/해체 및 선복 증감률 추이와 전망



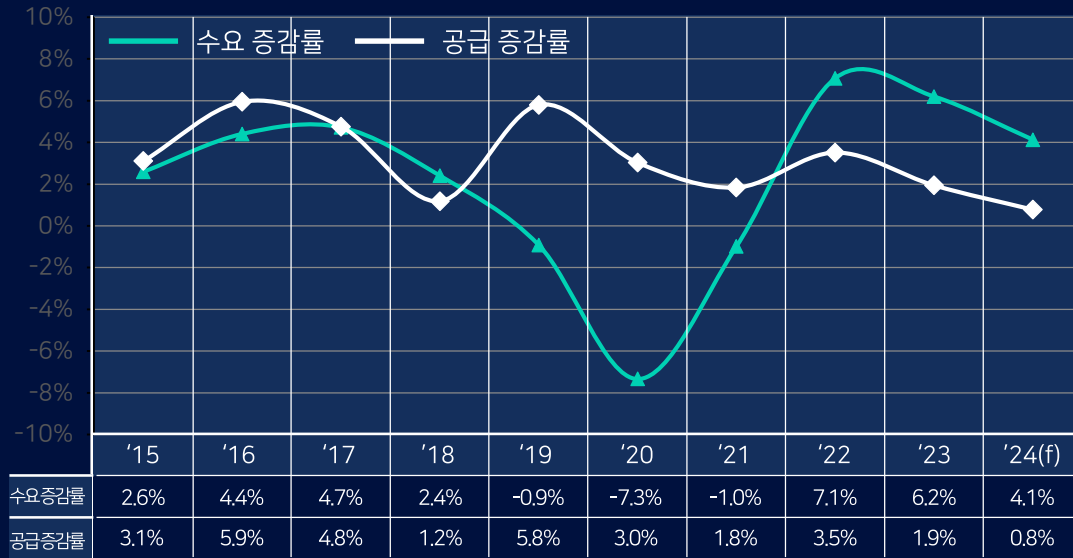
※ 출처: 클락슨, 단위: 백만 DWT, %

• '24년 유조선 선복량, 전년대비 0.8% 증가 전망

- '24년 신조선 인도량 전년 대비 49% 감소, '24년 수요 우위 지속 전망
- 중동 리스크, 러·우 전쟁 등으로 고 시황 유지, 노후선 폐선 연장 가능성

3-3). 유조선 - 수급 전망

유조선 수요/공급 증감률 추이와 전망



※ 출처: 클락슨, 단위: %

- '24년 수요 증가율 4.1%로 공급증가율 0.8% 상회 전망
 - 미주 수출 증가가 중국 수요 감소보다 크게 작용, 선박 수요 증가 예상
 - 신조 인도 감소로 공급증가율 둔화 예상

글로벌 주요 기관 '24년 전망

주요기관	수요 증가율	공급 증가율
Clarkson	4.1%	0.8%
	러·우 전쟁, 중동 리스크 확대 및 낮은 인도량으로 유조선 시장 강세 유지 전망	
Drewry	0.5%	0.0%
	러시아 석유에 대한 유럽 제재가 석유 무역 패턴 변화를 가져오며 공급자 우위 시장 예상	
MSI	1.7%	1.4%
	장거리 운항 고착화 및 환경 규제에 따른 친환경 선박 수요 증가는 운임 상승 요인으로 작용 예상	

- '24년에도 상승세 이어지겠으나 상승폭은 제한적
 - '24년 중국 석유 수요 둔화 및 미국과 유럽 석유 수요 정체 전망
 - 러·우 전쟁 및 중동 지역 리스크 종료 시점이 시장에 큰 변수로 작용

3-4). 주요현안

① 지역별 다양한 변수들

가뭄으로 인한 파나마 운하 흘수 제한 장기화

- 건기 끝나는 4월까지는 일일 통항 24척으로 제한(평상시 36척), 5월부터 슬롯 점진적 확대 계획
- 파나마 운하를 통한 운송량 저하
→ 美 서부를 통한 내륙운송 및 수에즈 경유 동부항 운송에 영향

홍해 사태로 인한 수에즈 운하 통항 차질 장기화

- 홍해 사태 영향으로 희망봉 우회 운항
→ 항행거리 증가에 따라 자연적 공급조절 효과
- 수에즈 경유 美 동부항 운송
→ 美 서부 항만에서 하역 후 철도, 트럭을 통해 동부로 운송

美 동부항만 노사협약 만기 도래

- 기한 내 파업 금지 조항 포함 현재 협약은 '24년 9월 만료 예정, 작년부터 협상 진행 중
- '23년 미국/캐나다 ILWU 협상 과정에서 발생한 난맥상 고려, 비준 완료시점까지 불확실성 상존

3-4). 주요현안

② 얼라이언스 재편 Gemini

Alliance	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
	TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
MSC	5,642,150	799	2,742,544	503	2,899,606	296	51.4%	1,432,124	118	25.4%
Ocean(CMA+COS+EMC)	8,346,225	1,335	4,514,498	565	3,831,727	770	45.9%	435,002	34	5.2%
The(ONE, HMM, YML)	3,297,841	397	1,580,856	182	1,716,985	215	52.1%	1,170,246	107	35.5%
Germin(Marsk+Hapag)	6,136,163	948	3,684,084	458	2,452,079	490	40.0%	804,812	46	13.1%
기타	4,567,418	2,380								
Top 100 Total	27,989,797	5,859	15,150,102	3,146	12,839,695	2,713	45.9%	6,716,061	690	24.0%

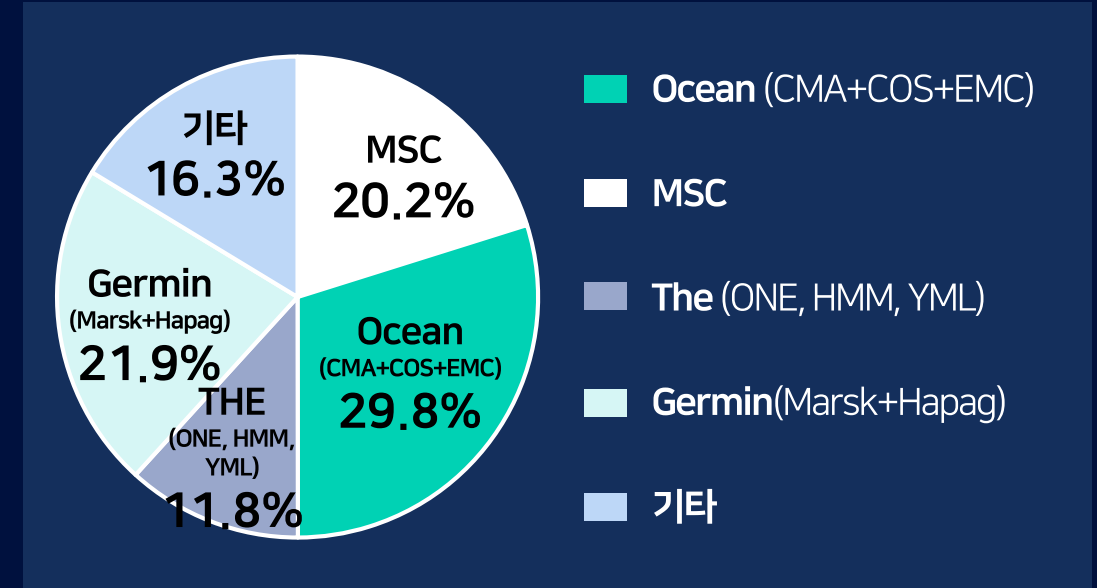
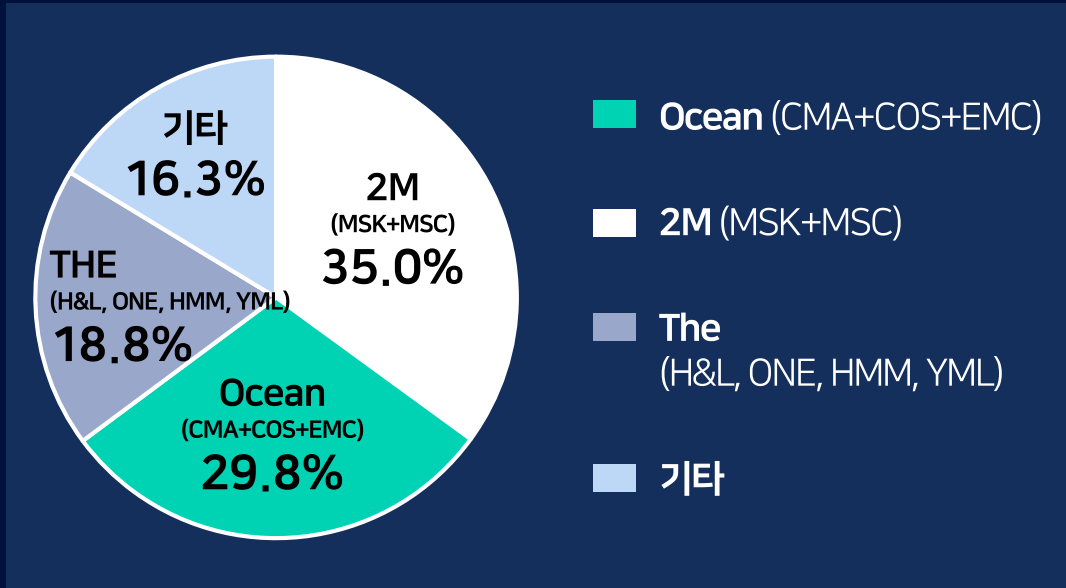
주요기관	Hapag-Lloyd	ONE	HMM	Yang-Ming
보유선대(TEU)	1,963,934	1,799,818	783,732	708,593
투입비중(%)	41.3	67	69.7	77.5
투입선대(TEU)	811,105	1,205,878	546,261	549,160
점유비중(%)	26.1	38.7	17.6	17.6

- ☑ 유럽, 지중해, 남미 등 서비스 축소, ONE와 서비스를 주도하는 아시아-남미서부서비스 축소 우려
- ☑ ONE 외 HMM, Yang-Ming이 운영하고 있지 않은 유럽 역내 서비스 차질(Hapag-Lloyd 3.1% 투입)

“ Hapag-Lloyd 이탈로 The Alliance 축소 ”

3-4). 주요현안

③ 얼라이언스 재편에 따른 점유율 변화



- ☑ ONE와 HMM 신규 인도를 통해 원양서비스에 투입 가능 선대는 20만TEU로 80만TEU에 크게 못 미침
- ☑ Ocean Alliance 협력기간 연장(~2032년) 합의로 협력대상 Zim(619,349TEU)과 Wanhai(482,837TEU)로 축소

III 디지털 전환

- 1. 디지털 전환과 해운산업
- 2. 디지털 전환, 해상
- 3. 디지털 전환, 육상

1-1). 디지털 전환과 해운산업

디지털 전환과 해운산업

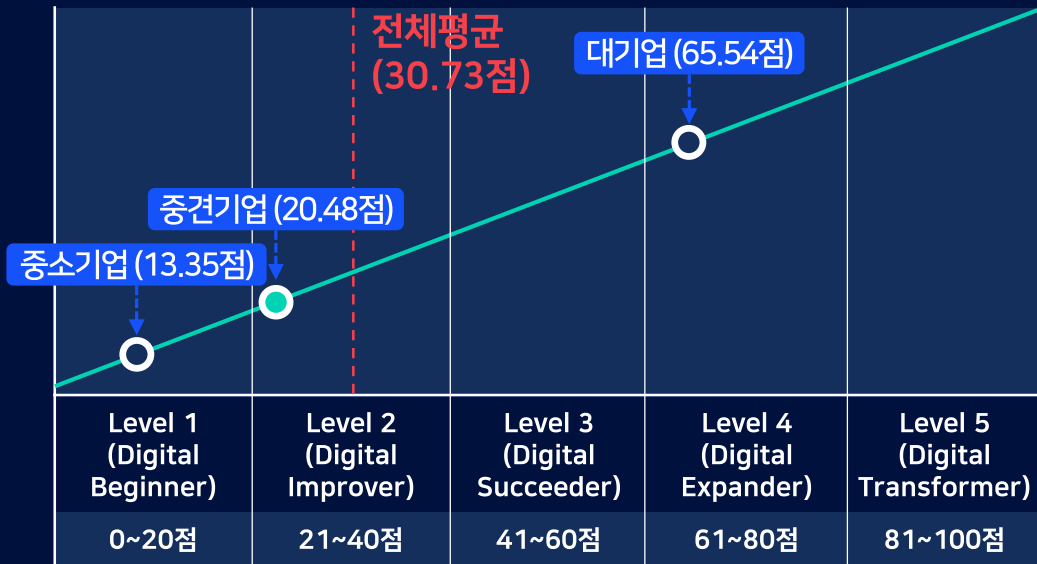


“ 디지털 기술을 도입한 해운산업의 진화 ”

1-2). 디지털 전환과 해운산업

해운기업 디지털 현 주소

해운기업 디지털 전환 수준진단 결과 (기업규모 기준)



해운기업 디지털 전환 수준진단 결과 (선박유형 기준)



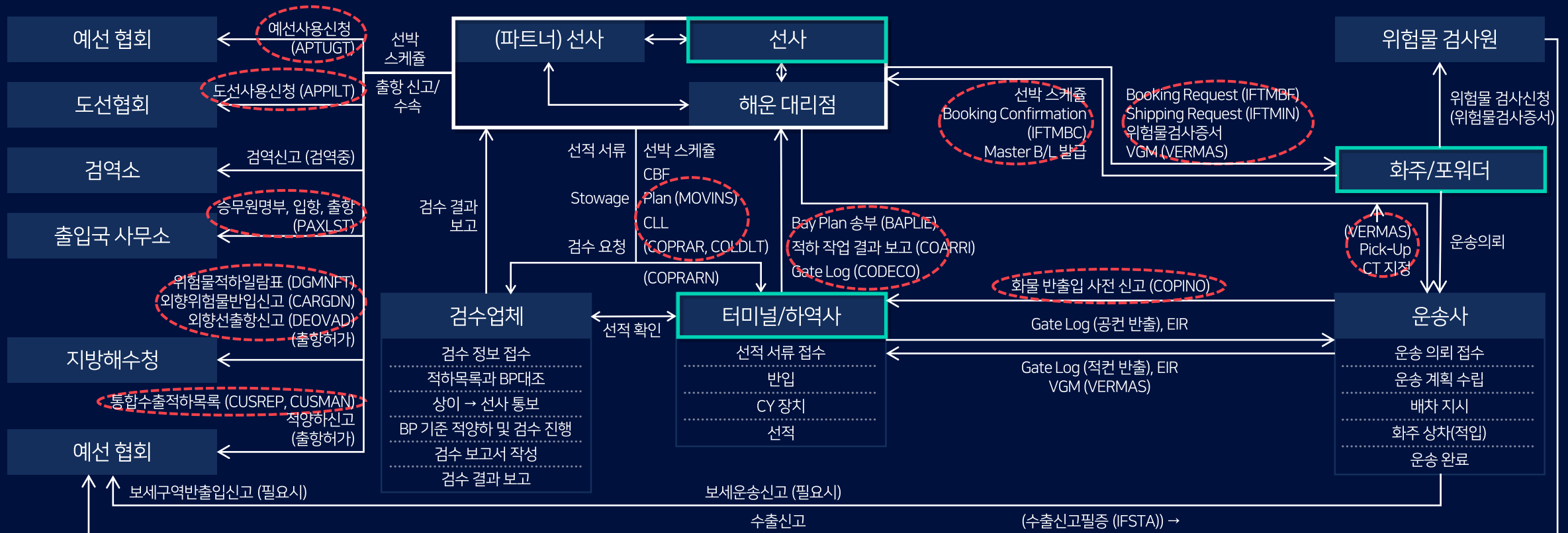
※ 한국해양진흥공사와 한국능률협회컨설팅 공동 진단 ('23년4분기)

“ 대기업, 컨테이너선사 외 잔 걸음 ”

1-3). 디지털 전환과 해운산업

데이터 통합·공유, 왜 어려운가?

수출입물류 프로세스 상 발생 데이터 통합 · 공유



2. 디지털 전환, 해상

자율운항선박

스마트 선박



Source : Inmarsat

- (인지) 장비→(판단) AI→(조치)인간
- 첨단기자재와 다양한 ICT 기술 탑재

자율운항선박



Source : Koream Register

- (인지) 장비→(판단) AI→(조치) AI
- IoT, 제어 등 융합, 시스템이 인간을 대체

무인선박



Source : Rolls-Royce

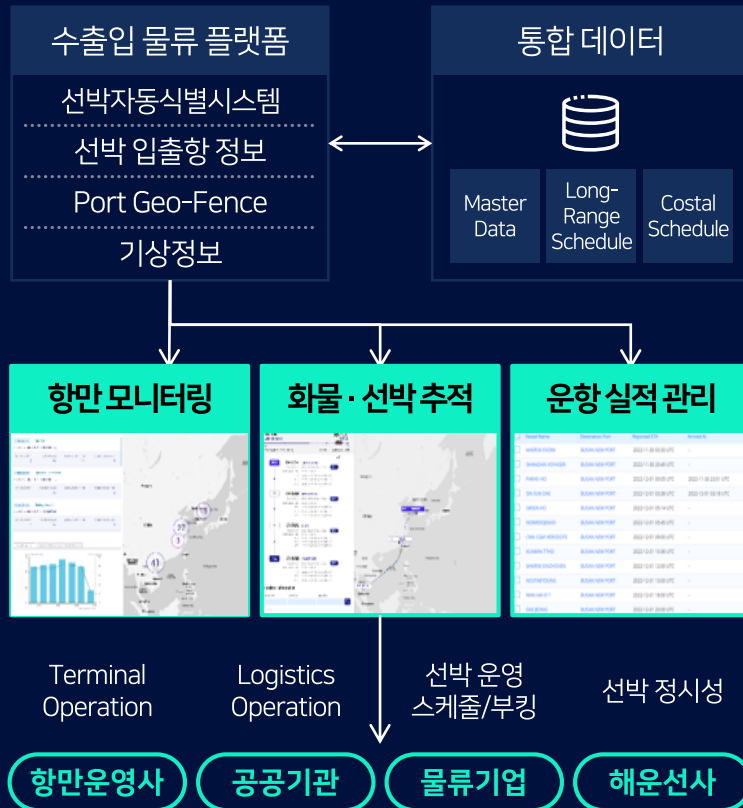
- (인지) 장비→(판단) AI→(조치)AI
- 인간의 개입이 없이 독립 운항 가능

“ 선박운항-항만운영 안정성 · 효율성 극대화를 위한 자동화 · 지능화 ”

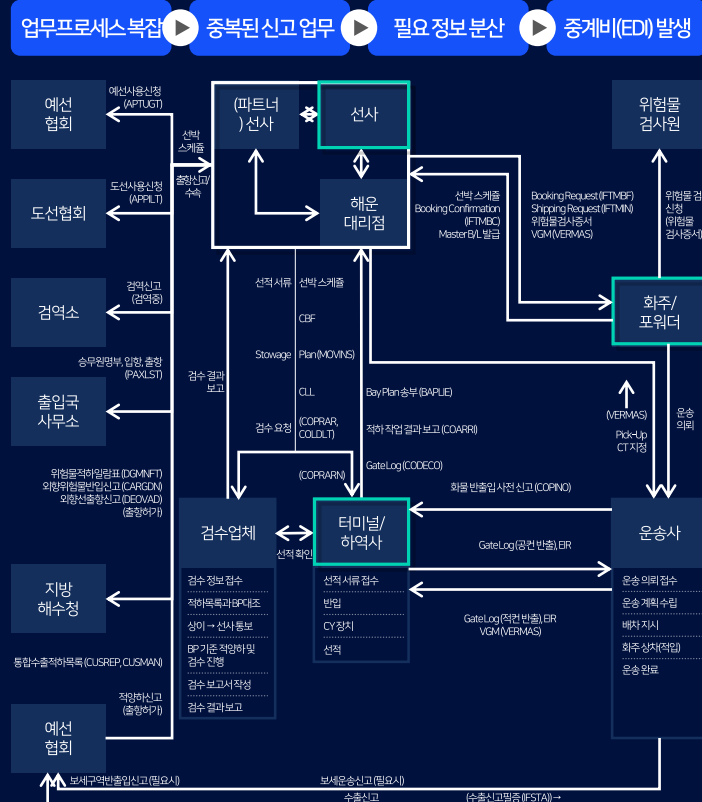
3-1). 디지털 전환, 육상

www.ldsp.mof.go.kr (수출입플랫폼- 진행중)

운항&입출항 정보



업무프로세스 간소화



화물추적



3-2). 디지털 전환, 육상

스마트선박관리플랫폼(기획완료)

과제 목적

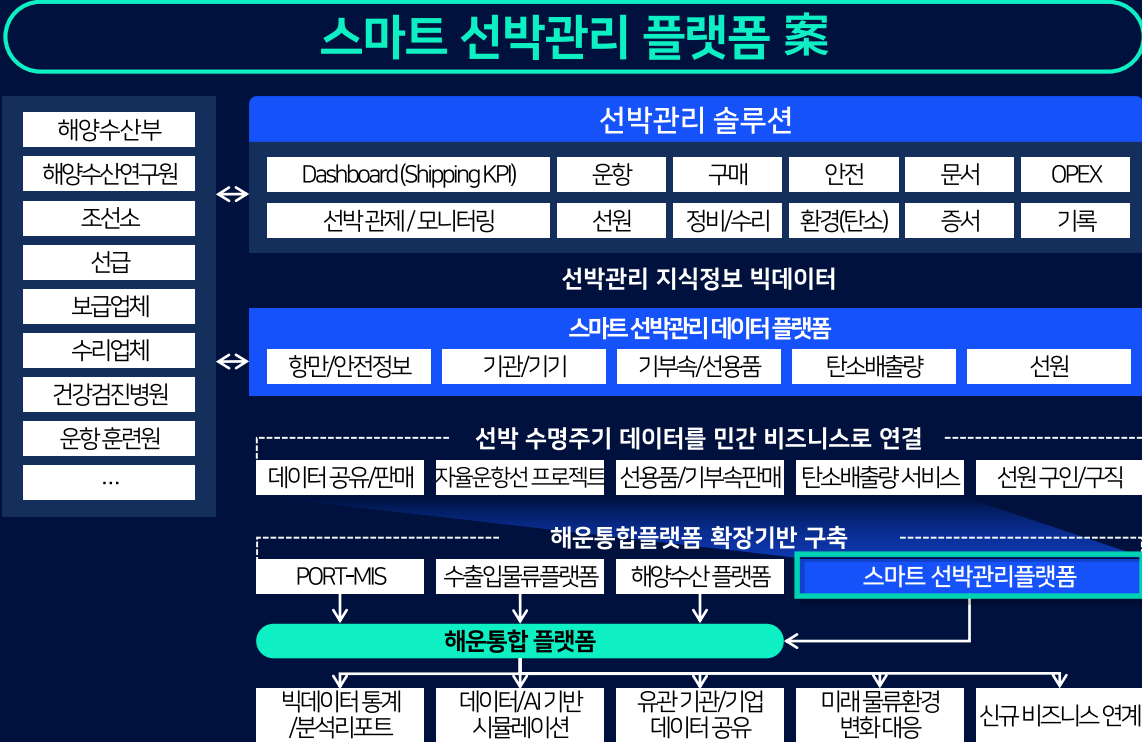


기대효과



선박관리 경쟁력 제고를 위해 국적선사와 선박관리기업을 연계하는 **운영 솔루션을 구현**, 다양한 **디지털 전환 기술 적용을 통해 스마트 선박관리 플랫폼 구현**

- 경제적**
 - 플랫폼 사용으로 선사및선박관리기업투자비용 절감및업무 효율성증대
 - 통합해운물류플랫폼체계 전환을 통해 신규 부가가치창출 기대
- 산업적**
 - 국내 **선박관리기업 경쟁력 제고** 및 선박 관리산업 활성화로 **해외시장 진출 확대**
 - 공공·민간 디지털 플랫폼 생태계 구축** 및 글로벌 경쟁력강화
- 사회적**
 - 최신 IT 기술 도입 등 선박관리산업의 **적극적 디지털화**를 통한 **효율성 증대**
 - 글로벌 환경규제에 대한 선제적 대응을 통한 **선박관리산업 ESG 경영 지원**



맺으며

COVID19 이후 글로벌 해운은 어디로 향하나



• 짧았던 팬데믹 특수, 경기하향에 대비할 때

- 미·중 무역갈등 및 우크라이나 전쟁 발발로 글로벌 교역구조 재편 가속화
- 팬데믹 양적 완화의 후폭풍으로 인플레이션, 기준금리 인상, 경기 위축

• 조여오는 환경규제, 치고 나가는 선진기업

- 탄소중립에 이어 탈 탄소를 향해: EEXI에 이어 더욱 강력해진 CII 시행
- 디지털화 도 갈 길이 먼데 디지털 전환?

Thank you

A smooth sea never made a skilled sailor!

– Franklin D. Roosevelt –



www.cello-square.com

SAMSUNG SDS