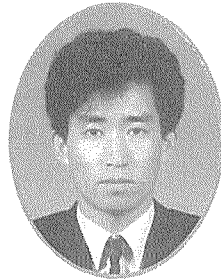


'95년 탱커시황전망



'95년

유조선 경기전망



박 병 인
〈해운산업연구원〉

1. 유조선 운임 약세지속

유조선 운임은 1988년 1월 *World Scale*(WS) 28.5(페만/서유럽항로, 25만dwt급기준)에서부터 지속적으로 상승하여 1991년 1월에는 WS 87.5을 기록하였으며, 대략적으로 1989년 하반기 이후 1991년말까지는 WS 50~70선을 계속 유지하여 왔다(그림-1) 참조).

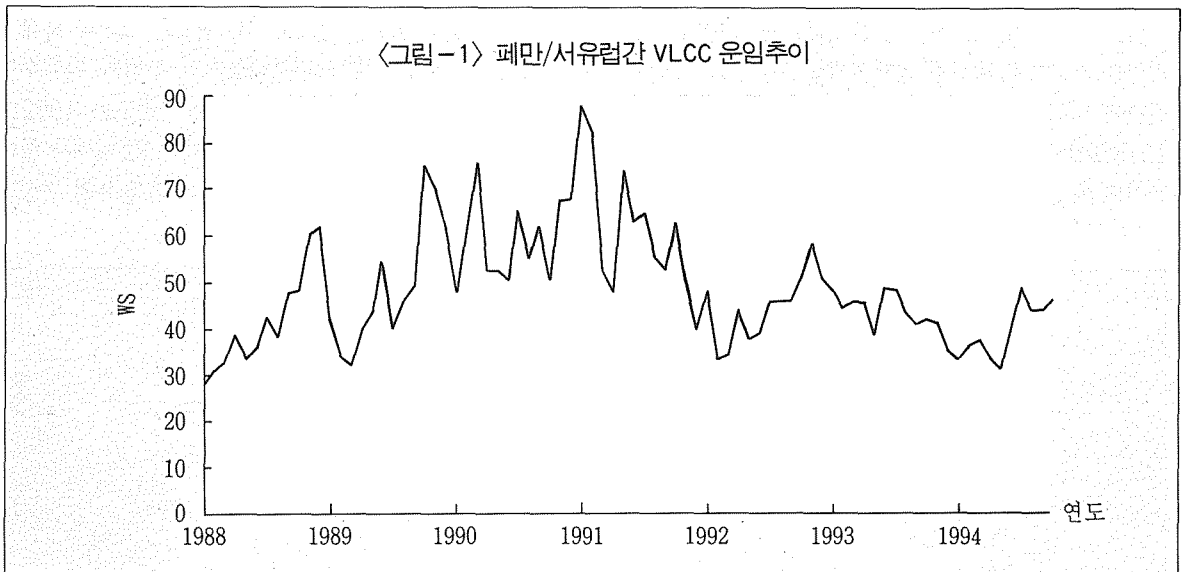
그러나 이와같이 지속적으로 높은 수준을 유지하던 유조선 운임이 1991년 말을 지나면서 WS 40이하로 떨어진 후 약세추이를 보이다가 1994년 상반기에는 WS 30수준의 바닥세를 나타냈는데, 이는 1988년 1월 이후 최저운임이었다.

하지만 그동안의 유조선 시장에 대한 일반적인 수급 분석에 따르면 이와같은 유조선 운임의 지속적인 약세 추이는 유조선 선박과잉률이 1994년 들어 전년에 비해 약간 개선된 것으로 나타나고 있는데도 운임은 지속적인 바닥세를 형성하는 특이한 현상으로 판단된다(〈그림-2〉참조). 즉, 선박과잉률은 1993년의 16.4%에서 1994년에는 15.3%로 개선된 것으로 추정되어, 선박량 수급개선에 따라 유조선 운임이 침체국면에서 벗어날 것으로 생각이 되나 실제로는 더욱 깊은 침체의 수렁에서 벗어나지 못하고 있는 것이다. 이는 특히 1994년의 세계석유수요가 미국을 비롯한 OECD선진국의 경기회복과 지속적인 아시아 개도국의 수요증가에 힘입어 늘어남과 동시에, 1994년들어 신조인도량

의 감소, 해체량의 증가 및 건화물시황 강세에 따른 겸용선의 건화물시장 전배 증가로 유조선 시장 운항선 박량이 감소세로 돌아섰는데도 불구하고 운임은 약세를 지속하고 있는 것이다.

이와같이 유조선 운임이 약세를 나타내고 있는 이유는 첫째, 해체부진, 둘째, 신조선의 운항효율 증가, 셋째, 원유의 평균수송거리 축소, 넷째, 석유제품의 원

유대체수요증가 등에 기인하며, 1994년말 이후는 위 사항 외에 미국 유류오염방지법(OPA '90)의 재정책 입증명서(COFR: The Certificate of Financial Responsibility)요건에 의한 지역별 이중운임 등의 영향을 받게 될 것으로 보인다.



〈자료〉 Platou R. S., The Platou Monthly, 각호.
주: 월말기준임.

〈표-1〉 유조선 시장의 수급추이 및 전망

(단위: 백만DWT)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
선박공급량(A)	267.0	274.6	282.4	288.4	287.5	284.0
유 조 선	255.0	262.2	269.6	275.9	276.5	275.0
겸 용 선	12.0	12.4	12.8	12.5	11.0	9.0
선박수요량(B)	225.2	233.7	241.5	241.1	243.5	245.2
선박과잉량(A-B)	41.8	40.9	40.9	47.3	44.0	38.8
선박과잉률((A-B)/A, %)	15.7	14.9	14.5	16.4	15.3	13.7

〈자료〉 Clarkson과 Lloyd's Shipping Economist 자료를 이용, 해운산업연구원(KMI) 작성.
주: 1) 1994년 이후는 전망
2) 연평균 선박량 기준

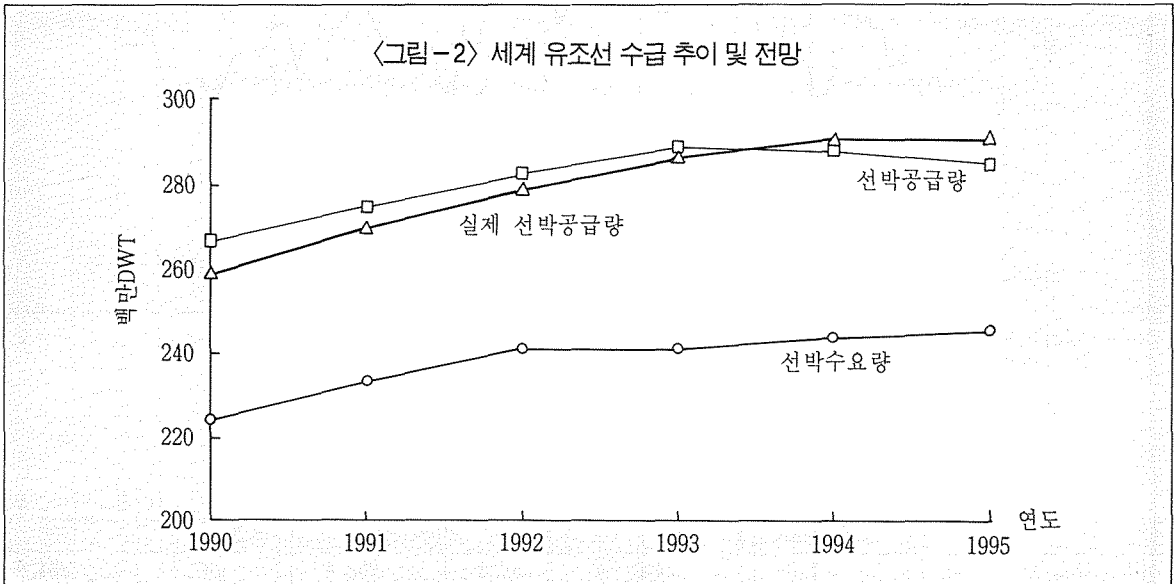
2. 신조선의 운항효율 증가에 기인

전술한대로 일반적인 해운시황분석에 의하면 1994년의 선박과잉률은 15.3%로 전년의 16.4%에 비해 개선된 것으로 나타나고 있는데도 유조선운임은 지속적인 바닥세를 나타내고 있다. (<표-1> 및 <그림-2> 참조). 그러나 신조선의 운항효율과 운항중지선박량(긴선 및 해상비축용 선박량)을 감안'한 운항가능 선박량을 기준으로 계산한 실제선박공급량은 1994년이 전년에 비해 오히려 늘어나 선박과잉률도 1993년의 15.8%에서 1994년에는 16.1%로 심화되는 것으로 분석되었다.

3. 평균수송거리 축소에 기인

또한 최근의 유조선 수요감소요인으로 원유수송거리의 축소를 들 수 있다(<표-2> 참조).

먼저 세계원유수입량의 약 1/4을 차지하고 있는 미국의 경우 유류수요가 꾸준히 늘고 있으나 국내생산은 높은 생산비때문에 지속적으로 줄어 수입량이 지속적으로 늘어나고 있다(<표-3> 참조). 그러나 북해·캐나다·멕시코 및 카리브해등으로 부터의 원유수입량은 지속적으로 늘어 對中東원유존도는 1992년 27% 수준에서 1994년 1/4분기에는 22%까지 줄어들고 있다(<표-4> 참조). 따라서 향후 원유의 주공급



<자료> <표-1>과 같음.

- 주: 1) 실제선박공급량은 선박운항효율과 운항중지선박량(계선 및 해상비축용선박량)을 감안한 수치임.
 2) 선박운항효율은 1990년 이후 인도선에 노후선 대비 20%의 선대가 추가된 것으로 계산
 3) 1994년 이후는 전망.

1) 신조선이 노후선에 비해 20% 정도 운항효율이 높다는 분석(Clarson, VLCC Investment, 1993)에 따라 자의적으로 1990년 이후 인도선에 20%의 추가 운항효율을 감안한 선박과잉률을 계산해보면 이전의 연구결과와는 달리 선박의 해체가 신조에 비해 20%이상 많아야 실제로 비슷한 선박량이 유지되는 것으로 판단할 수 있음(<그림-2> 참조).

지는 중동지역이 될 것이라는 그동안의 전망과는 달리, 중동을 제외한 근거리지역원유 의존도가 높아지고 있기 때문에 장거리운송에 주로 투입되는 대형유조선의 수요가 지속적으로 감소하고 있다.²⁾

둘째, 유럽지역 소요 원유의 수송방식이 변화되고 있다. 유럽의 對中東 원유수입량은 크게 변화가 없지만 수송방식에 있어 수메드를 비롯한 파이프라인 처리 능력의 향상과 수에즈운하확장으로 희망봉을 경유하는 장거리 물동량이 정체상태를 보이고 있다. 특히 최근 들어 수메드 파이프라인의 능력이 240만b/d규모로 늘어났으며, 수에즈운하도 滿載通過限界吃水가 53피트에서 1994년 9월 1일을 기해 56피트로 확장되었다. 따라서 Clarkson지료에 의하면 운하확장 후 추가적으로 195척 2,640만dwt의 선박이 수에즈운하를 이용할 수 있게 되어 中·小型船 수요가 더욱 늘어날 것으로 전망된다.

4. 재정운임증명서(COFR)관련 이중운임에도 기인

미국 정부는 유류에 의한 환경오염을 방지하고자 최대 선주의 무한책임을 담보로 하는 강력한 유류오염방지법(The US Oil Pollution Act of 1990 : OPA '90)을 1990년에 제정하였다.

이와 관련하여 유조선 운항시 선주의 책임을 담보하기 위해 1994년 12월 28일부로 새로운 재정책임증명서(COFR : The Certificate of Financial Responsibility)제도의 도입이 예정되어 있다. 同제도 도입시 미국항만에 입항하는 300GT 이상의 모든 유조선은 새로운 COFR을 반드시 소지해야 하는데, 그동안 COFR 발급을 보증해주던 선주운임상호보험조합(P & I Club)이 선주에게 무한책임이 부과될 가능성이 있는 새로운 COFR의 발급보증을 거절하고 있는 점이 커다란 문제가 되고 있다.

세계의 각 유조선 선주 및 관련기관들은 P & I Club

〈표-2〉 1992년 기준 지역별 주요항로 소요선박량

선 적 지	양 하 지	물동량(백만톤)	선박량(백만dwt)	지 수
PG	극 동	243.45	41.33	0.17
	동남아	93.36	9.29	0.10
	스칸디나비아	68.56	13.95	0.20
	서지중해	32.46	3.87	0.12
	미국만	42.59	10.49	0.25
	북아동안	26.54	6.10	0.23
동지중해		228.90	18.13	0.08
카리브해	북미	162.77	14.09	0.09
서아프리카		133.01	15.09	0.11
북해	북미/서지중해	64.20	8.79	0.14

〈자료〉 NYK자료를 이용하여 해운산업연구원(KMI) 작성.
 주 : 지수는 원유 1백만톤 수송에 필요한 유조선 선박량임.

2) 〈표-2〉를 이용하여 개략적으로 분석해보면 만약 미국의 원유수입선이 페만으로부터 근거리인 카리브해나 북해등으로 변경된다면 물동량 1백만톤당 페만은 25만DWT, 카리브해는 9만DWT, 북해는 14만DWT의 선박량이 소요되기 때문에 전체적으로 페만원유수입시에 비해 유조선수요는 44~64%가 줄어듬.

의 부보거절에 따른 대안으로 자가보험(Self Insurance)³⁾, 재정보증(Financial Guarantee)⁴⁾, 신보험기구인 Shoreline Mutual⁵⁾이나 First line⁶⁾ 설립, 보증증권

(surety bond)⁷⁾ 발행, OPAQUE⁸⁾ 및 OPAClub⁹⁾ 설립 등을 통해 문제를 해결하려는 움직임을 보이고 있다.

한편 재정책임증명관련 미국 연안경비대의 잠정최종시행규칙에 따른 증명서 소지 의무화시한인 12월 28일을 몇일 앞두고 있는 현재 미국을 비롯한 세계 유수의 유조선 관련기관은 同法規의 발효시한이 너무 촉박하기 때문에 선주들이 P & I Club 대신에 보증을 받을 수 있는 여러 대안에 대한 충분한 검토를 할 수 없어 시행일지를 연기해야 한다고 강력히 주장하고 있다.¹⁰⁾ 또한 동법안의 조급한 발효로 미국내 유류공급의 차질을 우려하는 미국 하원내 연안경비 및 운항소

〈표-3〉 미국 유류수급 전망

(단위 : 백만B/D)

	1993	1994	1995
유류 수요	17.13	17.66	17.86
원유 생산량	6.84	6.73	6.51
원유 수입량	6.70	6.88	7.25
제품 수입량	1.78	2.03	2.05

〈자료〉 미국 에너지부 에너지 정보국(EIA)

〈표-4〉 미국의 지역별 원유수입량

(단위 : 백만B/D)

	1979	1985	1990	1991	1992	1993
사우디아라비아	1.35	0.13	1.19	1.70	1.60	1.28
중 동 계	2.05	0.24	1.80	1.74	1.64	1.63
나 이 지 리 아	1.07	0.28	0.78	0.68	0.67	0.72
베 네 수 엘 라	0.29	0.31	0.66	0.67	0.83	1.00
OPEC 계	5.11	1.32	3.51	3.38	3.40	3.67
멕시코	0.44	0.71	0.69	0.76	0.79	0.87
캐나다	0.27	0.47	0.64	0.74	0.80	0.90
북해	0.28	0.31	0.26	0.18	0.33	0.41
비 OPEC 계	1.41	1.89	2.37	2.41	2.68	3.06
총 계	6.52	3.21	5.88	5.79	6.08	6.73

〈자료〉 Lloyd's Sipping Economist

주 : 수입국은 40만bd이상의 수입국임.

- 미국내에 다액의 순자산에 보유하고 있는 기업에만 해당되는 것으로 자기 자산을 담보로 하여 미국 연안경비대에서 재정책임증명서를 발급해주는 것으로 대개는 엄청난 자본을 소유한 석유메이저들만이 사용가능한 방법임.
- 자가보험처럼 대형 석유메이저 등만이 사용 가능한 방법으로 Mobil은 소속선대에 대해 재정보증을 담당할 목적으로 자체적으로 재정보증사를 설립하여 COFR을 위한 보증을 함.
- 현재 자가보험 형태와 더불어 유일하게 이용 가능한 방법으로 미국내 석유수송을 커버하는데만 사용되는 단일목적의 새로운 선주상호책임보험임. 사고시 3억달러까지 보상하며, 선중, 선령, 구조, 선박환경특성 및 운항선대오염기록에 따라 선주에 대한 프레미엄이 달라짐.
- Lloyd부록과 미국보험사간의 모험기업으로 고정된 가격의 cofr 담보를 제공하는 특별한 목적의 보험회사임.
- 보증증권(surety Bond)의 발행을 통한 담보방법으로 CITIBANK에 따르면 보증액에 대해 연간 3%라는 높은 수수료(통상은 1%)가 필요하나, 보유선박중 최대선형 선박에 대한 재정책임만을 증명하면 전체선대가 커버될 수 있기 때문에 최근들어 미국을 제외한 외국기업이 주검토 대상이 되고 있다고 함. 싱가포르의 NOL이 동방법을 사용하여 COFR을 취득했으며, 일본의 상선상정도 동방법을 통한 COFR취득을 검토중임.
- Britania P&I Club을 운영하고 있는 영국의 Tindall, Riley & Co가 제안한 것으로 TOVALOP과 유사한 형태임. 미국에서 모든 선주들의 운송에 대한 위험을 커버해주는 새로운 선주책임 상호보험으로 아직 이용가능하지 않음.
- Willis Corroon & Sedgwick에 의해 설립된 새로운 미국내 유류오염 상호보험(new US Pollution mutual insurer)으로, 조만간 이용가능해질 전망이다. 선주들은 연간 프레미엄의 10배에 달하는 금액을 자적있는 은행(acceptable bank)으로부터 신용장(letter of credit)의 형태로 제공받아야 하며, 동시에 기존 P&I Club에 가입되어 있어야만 함.
- 실제로 페만/미국걸프만까지의 항해에 37일, 선박수배에 2주, 기타 급유등에 2~3일이 소요되기 때문에 12월28일의 발효는 시간이 너무 촉박하다고 함.

위원회(the House Coast Guard and Navigation Subcommittee)가 클린턴 대통령에게 시행일자 연기를 청원하였으나 아직까지 미국 연안경비대는 발효일을 늦추려는 움직임을 보이지 않고 있다.

그러나 이러한 여러 움직임에도 불구하고 석유메이저를 포함한 대규모 회사는 자가보험이나 기타 다른 방법을 이용하여 재정책임문제를 해결할 수 있을 것으로 전망되나 전체 美國內 유류수입의 70%이상을 담당하고 있는 中·小型船主에 대한 재정책임의 증명문제 문제로 남아있다.

현재 유조선시장의 많은 유조선사는 동COFR문제가 완전히 해결될 때까지 미국항만에 기항을 유보하려는 움직임을 보이고 있어 유조선 시장에 지역적인 이중운임구조가 나타날 가능성이 매우 높아지고 있다. 즉, 최근 노르웨이국적의 3개 선사 COFR문제가 원만하게 해결될 때까지 미국항만에 기항을 않겠다고 발표한 바 있으며, 최근 성약된 선령 20년된 Mobil社의 COFR을 보유한 27만DWT급 유조선은 쿠웨이트 국영석유와 페만/미국걸프만 항로에서 통상운임보다 WS 17이나 높은 WS 62.5에 용선성약을 하는 등 미국항로에 운항하는 선박과 기타지역을 운항하는 선박 간에 30%이상의 운임차이가 나타나고 있다.

5. 내년 유조선 선박량은 금년수준에 머물 듯

내년의 유조선 신조인도량은 금년의 950만DWT에 비해 45% 늘어난 1,380만DWT가 신조인도될 것으로 전망되고, 해체량도 금년수준의 1천만DWT가 넘을 것으로 예상되어 1995년말 세계 유조선 선박량은 금년말수준인 2억7,400만DWT~2억2,500만DWT만 사이에 머무를 것으로 전망된다.

그러나 이전의 전망대로라면 내년 7월6일부터 국제해사기구(IMO)의 해양오염방지조약(MARPOL) 부속서 13조항(기존선에 대한 대책)이 발효되기 때문에

선령 25년을 기준으로 25년이 넘는 선박은 이중선체와 동일한 방식으로 개조되거나 해체될 것으로 생각되었다. 하지만 최근 1994년 10월 31일에서 11월 4일 사이에 개최된 제36차해양환경보호위원회(MEPC)에서는 기존선에 대한 이중선체 대체조치의 일환으로 유체정역학적 평형적재방식(Hydrostatic Balance)이 채택되었다. 이러한 결정은 선령 25년이 넘는 선박도 유지보수상태가 좋은 경우에는 화물을 15~20%정도만 적게 싣고 그대로 선령 30년까지 운항할 수 있다는 사실을 제시해주기 때문에 이중선체 개조에 따른 급격한 해체는 나타나지 않을 것으로 전망된다.

이밖에도 그동안 선박검사를 기준으로 대략 선령 20년경에 받아야 하는 4차정기검사를 앞두고 과도한 입거검사비용때문에 해체를 하는 경우가 많아질 것이라는 전망들이 많았으나, 실제로는 과거에 계선기간이 있는 선박은 계선기간이 선박검사주기에 포함되지 않기 때문에 실제 올해까지 선박검사가 완료되어야 하는 1974년 건조 VLCC중 8척이 1995년, 5척이 1996년, 그리고 4척은 1997년에 선박검사를 받도록 예정되어 있다고 한다. 따라서 선박검사에 따른 노후 유조선의 해체도 급격히 이루어질 것으로는 예상되지 않기 때문에 향후 유조선의 해체는 선령보다는 물리적인 운항한계에 따른 해체가 주류를 이루게 될 것으로 전망된다.

6. 유조선 운임은 1995년에도 침체를 면치 못할 듯

(1) 수급 추이 및 전망

1990년 4,200만DWT의 선박과잉으로 15.7%의 선박과잉률을 기록했던 세계유조선 시장은 이후 1992년까지 과잉률로는 선박수급이 개선되는 추이를 나타냈으나 절대 과잉선박량은 보합추이를 나타냈다. 1993년 들어서는 1991년 이후 매년 1천만DWT가 넘는 신조선 인도로 인해 선박수요는 1992년의 2억4,150만

DWT보다 감소한 2억 4,100만DWT를 기록함에 따라 선박과잉률이 16.4%로 1990년대 들어 가장 심화되었다.

그러나 1994년에는 신조인도량이 950만DWT로 해체 및 상실량으로 전망되는 1,410만DWT에 비해 낮은 수준이 될 것으로 보여 실제 유조선 선박량이 감소추이를 보이며, 선박과잉률도 15.3%로 1993년에 비해 개선되는 추이를 보이고 있으나 유조선운임은 전년에 비해 더욱 침체된 상황을 나타내고 있다(〈표-1〉 참조).

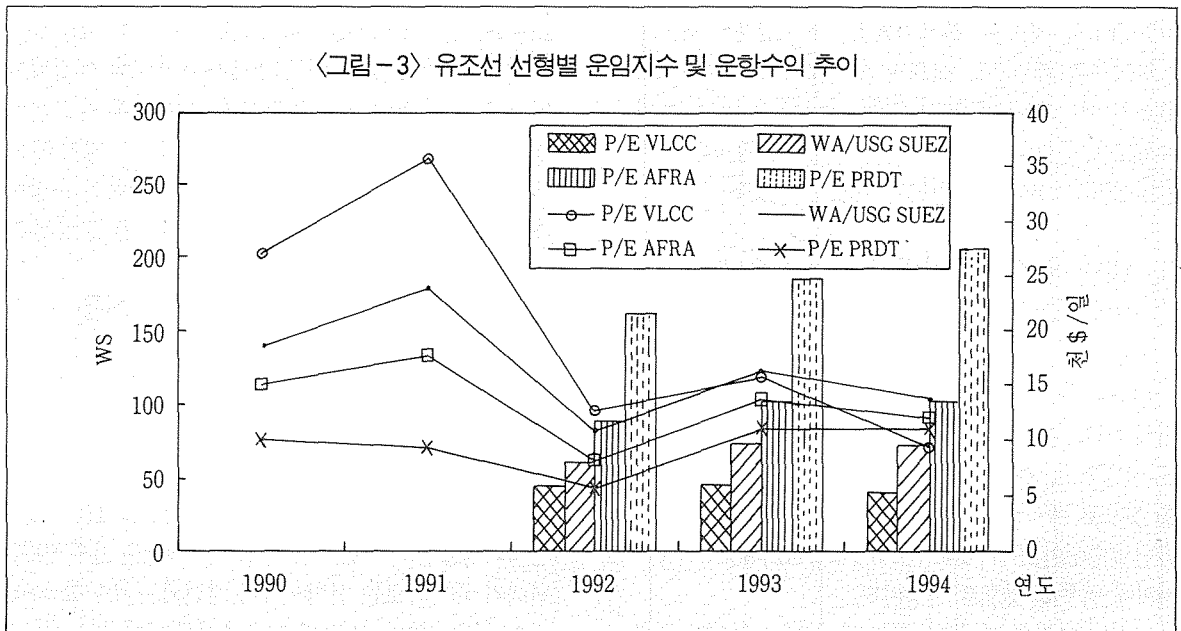
실제유조선운임을 반영한 수급분석을 위해 1990년 이후 인도되는 유조선의 운항효율을 감안하여 동선박량을 기존 선박의 1.2배에 해당되는 선박량으로 추정하고, 동기간의 운항중지중인 선박량(계선 및 해상비축용 선박량)을 제외한 경우 선박과잉률이 1993년의 15.8%에 비해 1994년에는 16.1% 수준으로 악화되

는 것으로 분석된다(〈그림-2〉 참조).

하지만 1995년에는 1990년 이후 신조선의 운항효율 증대를 감안하더라도 1천만DWT가 넘는 선박해체, 1994년의 신조인도량 감소 및 1994년의 건화물 경기 상승세가 1995년에도 이어져 겸용선의 유조선 시장 취향량이 크게 축소될 것으로 예상됨에 따라 금년에 비해 선박과잉률은 다소 개선된 15.4% 수준을 유지할 것으로 전망된다(〈그림-2〉 참조).

한편 국제해사기구(IMO)의 기존선 대책에 따라 선령25년기준 선박개조가 1995년 7월 6일부터 시행되기 때문에 해체량이 더욱 늘어날 가능성이 많았으나, 전술한대로 국제해사기구(IMO)의 제36차해양환경보호위원회(MEPC)의 결의대로 선령 30년까지 운항이 가능한 유지보수 상태가 좋은 선박들은 유체정역학적 평형적재방식을 이용한 화물적재로 해체대신 계속 운항될 가능성이 많아졌다. 또한 미국 유류오염방지법

〈그림-3〉 유조선 선형별 운임지수 및 운항수의 추이



〈자료〉 Clarkson, Shipping Intelligence Weekly, 각호

주: 1) 격은선은 운항수추이, 막대는 운임(WS) 추이를 나타냄.

2) P/E는 페만/극동 항로, WA/USG는 서아프리카/미국걸프만항로이며 PRDT는 석유제품운반선임.

(OPA '90)의 새로운 재정책임증명(COFR)규정에 따라 미국내 입항할 수 있는 선박이 제한되거나 입항을 거부하는 추세를 보이고 있다. 그러므로 내년에는 기존에 미국에 운항되던 선박이 타지역 원유수송에 전배됨에 따라 미국내 운항선박의 고운임과 미국의 운항선박의 저운임으로 대별되는 지역별 이중운임이 형성될 가능성도 크다.

따라서 선박과잉물의 개선과 해상물동량의 지속적인 증가에도 불구하고 침체를 지속하고 있는 세계 VLCC시장은 석유소비지와 근거리 지역으로 부터의 원유생산 및 수출량 증가와 파이프라인의 증설 및 신설과 운하의 통과제한선형 증대등으로 지속적인 VLCC 수요의 감소가 예상된다.

또한 현재 문제가 되고 있는 COFR도 선령뿐 아니라 선주의 특성에 따라 발급되기 때문에 각국의 항만국통제(PSC)나 기타 새로운 국제협약의 등장으로 강력하게 노후선의 운항규제(또는 금지)를 실시하는 등 시장에서 대폭적인 변화가 이루어지지 않는다면 향후에도 당분간 유조선 운임은 개선될 가능성이 적을 것으로 전망된다.

(2) 선형별 운항수익 추이 및 전망

1993년은 유조선운임지수(WS)가 1992년에 비해 비슷한 수준을 유지하였음에도 불구하고 운항수익은 1992년에 비해 VLCC의 경우 평균 25~34%나 신장된 것으로 분석된다. 선형별로 페만/극동항로의 28만 DWT급 VLCC는 1992년 운임지수가 WS 43.7이었던 데 비해 1993년에는 WS 44.4로 보합세를 유지하였으나 운항수익은 1992년의 12,755달러/일로부터 23.5%상승한 15,717달러/일을 기록하였다. 서아프리카/미국걸프만항로 Suezmax형의 경우에도 1992년 운임지수인 WS 59.9에 비해 1993년에는 WS 73.2로 운임지수상으로는 22.2%가 상승하였지만, 운항수익은 1992년의 11,137달러/일로부터 1993년에는 16,243달러/일로 45.8%나 크게 상승하였다. 이러한

운항수익의 상승률 차이는 WS 산정시 기준 연료유가의 산정 잘못에 의한 시황왜곡현상이라 볼 수 있다. 1993년의 WS 산정기준 연료유가가 톤당 101달러였는데 실제로는 톤당 70달러 수준(중동 Fujairah항 기준)에 머물고 있어 상대적으로 낮은 운임수준에서도 선박운항수익은 높은 이상현상을 나타냈다(〈그림-3〉참조).

그러나 1994년에는 WS 기준 연료유가가 톤당 71.50달러로 책정되어 있는데 반해 금년들어 11월말까지의 실제 평균 연료유가는 톤당 80.5달러로 기준 연료유가를 12.6%나 상회하고 있다. 따라서 운임지수상으로는 작년대비 11.0%가 하락한 28만DWT, 페만/극동항로의 운임수준인 WS 39.5는 운항수익 기준으로는 작년대비 41.0%나 하락한 9,257달러를 나타내고 있다. 내년에도 1995년의 WS산정 톤당 연료유가가 83달러로 책정되어 있어 금년과 같이 연료유가가 강세를 보인다면 WS 운임지수에 비해 실제운항수익은 더 낮은 수준을 나타낼 가능성도 존재한다.

1994년들어 11월말까지의 이러한 운항수익침체 현상은 전술한 바대로 VLCC에 있어 특히 심각하나, Suezmax형 이하 중·小형 유조선의 경우는 VLCC에 비해 상대적으로 나은 수준을 나타냈다. 즉, Suezmax형은 1994년 운항수익이 전년대비 15.3% 낮은 수준인 13,599달러/일을 나타내고 있으며, Aframax형도 전년대비 운항수익이 13.43% 낮은 11,845달러/일을 기록하고 있다. 그러나 제품운반선의 경우는 원유 유조선과는 달리 운항수익이 전년대비 1.2% 오른 11,321달러/일을 기록하고 있다. 따라서 1994년의 유조선 시황은 상당히 침체된 가운데 VLCC의 상황이 특히 심각했으며 이밖에 Suezmax형 이하의 중·소형 유조선은 VLCC에 비해서는 상대적으로 더 나은 상황을 나타냈다. 이러한 대형선에 대한 운임침체 및 운항수익 저조경향은 1995년 이후에도 당분간 지속될 것으로 전망된다. ♣