

2013년도 조선해운시황 상반기 동향 및 하반기 전망

I. 세계 조선산업 동향	3
II. 국내 조선산업 동향	5
III. 주요 해운시장 동향 및 전망	8
1. 벌크선 시장	8
2. 탱커 시장	10
3. 컨테이너선 시장	13
IV. 조선산업 전망	15

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr

확인 : 실장 이진권 (3779-6670)
ljinghuan@koreaexim.go.kr

< 요약 >

1. 전 세계 및 국내 조선산업 동향

- ☐ 전 세계 조선산업은 해양부문의 부진에도 불구하고 상선 발주가 크게 증가하면서 큰 폭의 수주량 증가 기록
 - 전 세계 상반기 신조선 수주량은 전년 동기대비 39.5% 증가한 1,666만CGT
 - 신조선가는 6월 들어 큰 폭은 아니지만 반등하는 양상
- ☐ 국내 조선산업도 제품운반선, 대형 컨테이너선의 증가와 LNG선의 양호한 수주를 기반으로 수주량이 크게 증가
 - 상반기 수주량은 61.5% 증가한 599만CGT, 수주액은 24.6% 증가한 184.9억 달러

2. 주요 해운시장 동향 및 전망

- ☐ 벌크선은 상반기 BDI 평균 834로 극심한 침체를 보이고 있으며 이러한 상황은 하반기에도 개선되기 어려울 전망
 - 금년에도 선복량 증가율이 물동량 증가율을 약간 상회할 전망
- ☐ 탱커 시황도 전반적인 선복량 과잉문제가 있으나 유조선 시황은 문제가 점점 더 심각해지고 있는 반면 제품운반선 시장은 과잉을 해소하는 국면으로 접어들고 있음
- ☐ 컨테이너선 시장은 HRCI가 500선 근처에서 1.5년째 횡보하는 등 선복량 과잉문제로 시황이 극히 부진함
 - 그럼에도 불구하고 대형컨테이너선 발주가 늘어나고, P3동맹이 등장하는 등 향후 시장은 복잡한 양상으로 전개될 전망

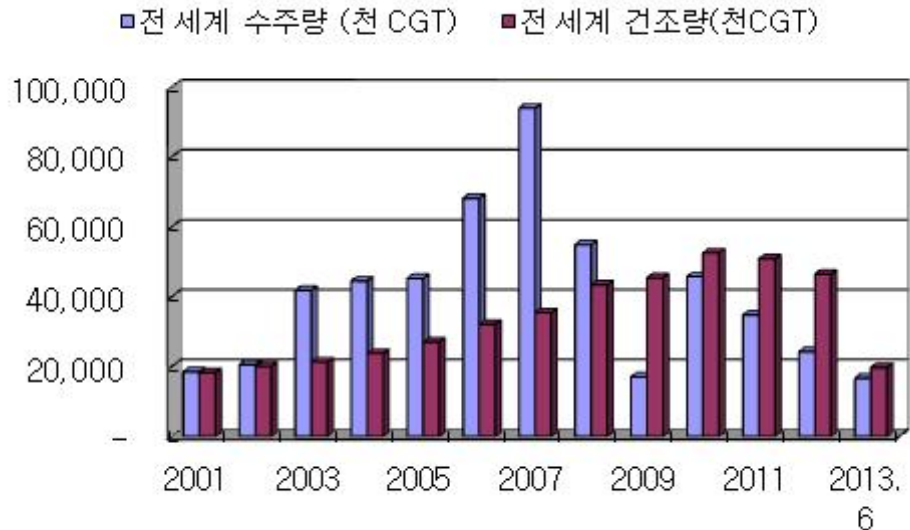
3. 조선산업 전망

- ☐ 하반기 전 세계 신조선 시황은 상선 강세와 해양 부진 등 상반기와 비슷한 흐름을 보일 전망
- ☐ 국내 조선산업은 LNG선, 컨테이너선, 제품운반선 등 상반기와 유사한 선종을 중심으로 금년 수주량이 전년대비 약 52% 증가 전망

I. 전 세계 조선산업 동향

- 2013년 상반기 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 39.5% 증가한 1,666만CGT를 나타냈으며 선박 건조량은 전년 동기대비 33.6% 감소한 1,973만CGT로 집계 (Clarkson)

< 전 세계 신조선 수주, 건조량 추이 >

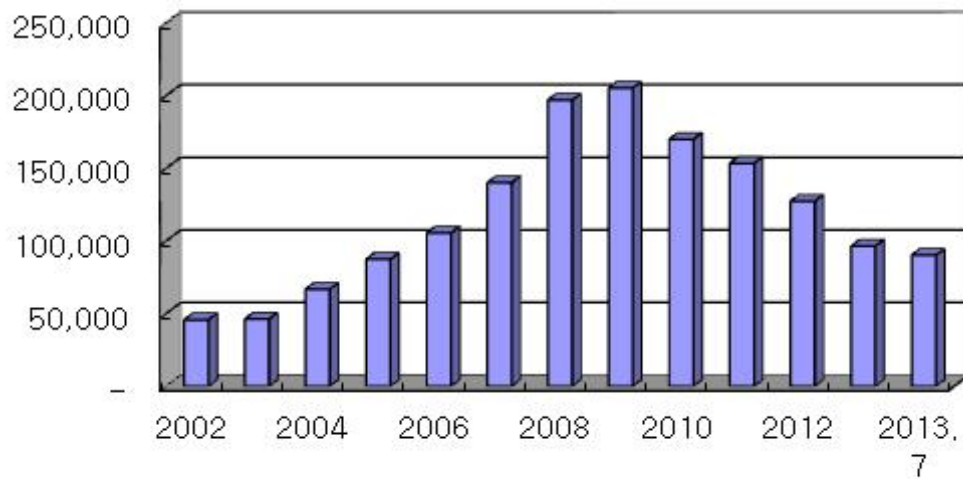


자료 : Clarkson

- 전 세계적으로 셰일가스 및 오일 등 비전통 자원으로부터 파생된 해상 운송 수요의 증가와 고효율 선박 투자수요 증가로 상선을 중심으로 신조발주 증가 추세
 - 유가하락 우려로 인하여 drill-ship 등 해양플랜트 발주는 감소
 - 해운시황 침체와 선박금융 경색, 수주잔량 감소, 조선소들의 재무적 어려움 등의 이유로 건조량은 감소하고 있는 것으로 추정
- 상반기말 기준 전 세계 수주잔량은 연초대비 6.5% 감소한 9,017만CGT로 집계(Clarkson)
 - 전 세계적으로 평균 2년치를 밑도는 수준의 일감이 남아 있음
 - 상선 수주 증가에 따라 감소폭은 둔화된 추세

< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >

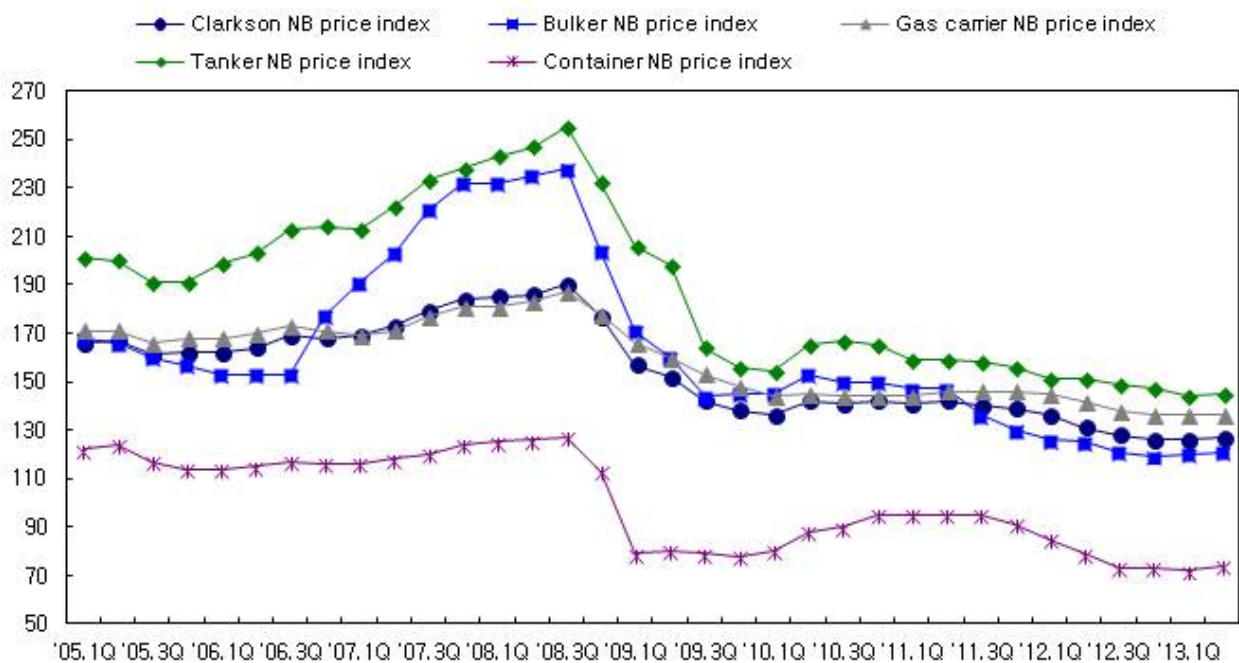
전 세계 수주잔량 (천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 신조선가격은 2분기말 소폭이나마 반등이 나타났으며 2010년 이후 지속적인 하락 추세가 멈추었다는 점에 큰 의미가 있음

< 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- Clarkson 신조선가지수는 7개월째 바닥권인 126을 횡보한 끝에 6월 지수가 1point 상승

- 2분기 신조선가는 벌크선과 탱커가 1분기 대비 1point씩 상승하였고 Container선은 2point 상승하였으며 Gas선은 동일수준 유지
- 2분기말 선종별 신조선가는 가장 높은 수준을 나타냈던 2008년 3분기대비 벌크선은 49%, 탱커는 43%, 컨테이너선은 42%씩 각각 하락
- 하락세가 멈추었다는 의미는 크지만 아직까지 바닥권에서 벗어나지는 못하고 있음

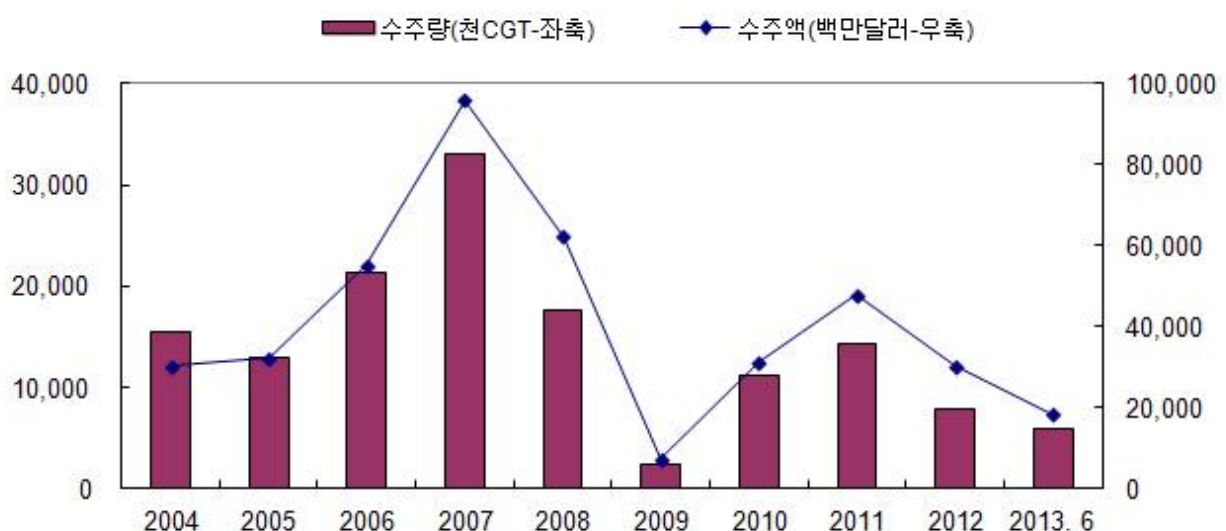
□ 상선 시장은 2012년을 저점으로 점차 수주량이 증가하는 움직임을 보인 반면 해양시장은 2013년 들어 크게 위축된 양상

- 상선 시장은 셰일가스 및 타이트오일의 영향에 의한 LNG선 수요와 제품운반선 시장의 개선, 고효율선박 수요에 의한 컨테이너선 발주 증가 등의 영향으로 신조선 시황이 다소 개선되고 있음
- 반면, 비전통오일에 의한 유가 하락의 우려 등으로 drillship 발주가 급격히 감소하는 등 해양 시장은 크게 위축된 움직임을 나타냄

II. 국내 조선산업 동향

□ 상반기 국내 조선산업 수주량은 큰 폭의 개선을 나타냄

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson, 2009~2010년도 자료는 해외경제연구소 산업투자조사실

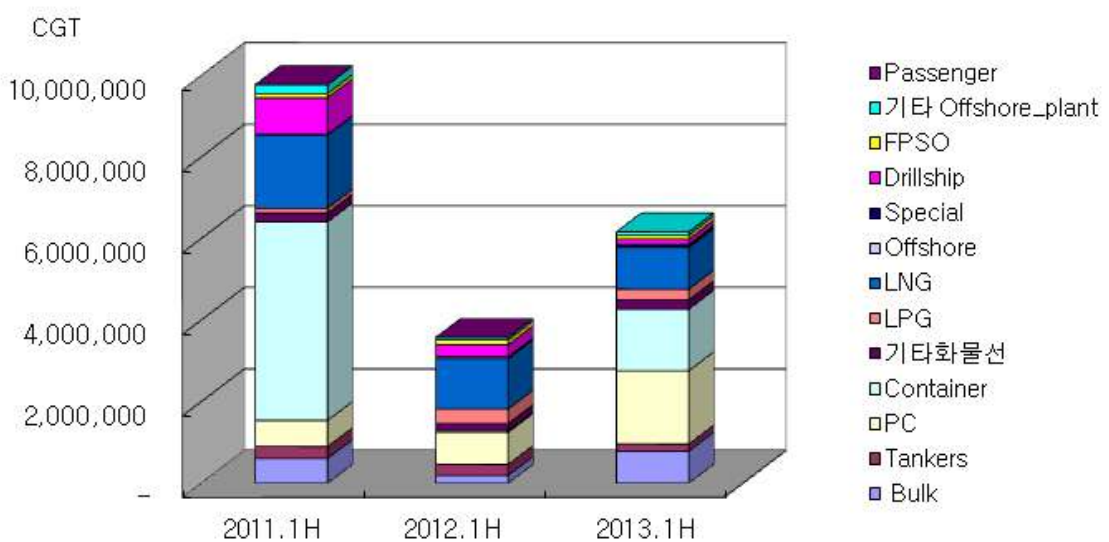
- 상반기 수주량은 전년 동기대비 61.5% 증가한 599만CGT를 기록

- 수주액은 전년 동기대비 24.6% 증가한 184.9억달러를 기록
- 해양플랜트의 수주 부진으로 수주량 증가율 대비 수주액 증가율은 낮게 나타남

□ 선종별로는 해양시장에서 특히, drill-ship의 수주 감소가 두드러지며 컨테이너선과 제품운반선이 수주증가를 주도하고 있고, LNG선이 양호한 실적으로 뒷받침하고 있음

- 상반기 drill-ship 수주는 단 3척으로 지난해 총 17척 수주를 감안하면 수주가 크게 위축된 것으로 이는 유가하락의 위험에 따른 것으로 추정되며 하반기에도 개선되기는 어려울 것으로 보임
- 전년도에 사라졌던 고효율선박 투자를 위한 컨테이너선의 신규 수주가 금년도에 다시 살아나면서 수주량 증가에 크게 기여
- 또한 제품운반선이 비전통오일의 제품화와 교역량 증가에 따라 시장 개선 움직임을 보이며 수주량 증가를 나타내었고 전년 상반기 대비 128% 증가
- LNG선은 전년 상반기 15척 수주에 비하여 다소 감소한 12척을 수주 하였으나 예년대비 양호한 수준을 나타내고 있고 하반기에도 많은 양의 수주가 기대됨

< 국내 조선산업 상반기 선종별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 기록을 재정리

□ 건조량은 비교적 큰 폭으로 감소하는 경향을 나타냄

- 상반기 국내 조선산업 건조량은 전년 동기대비 23.0% 감소한 693만 CGT를 기록
- 수주량 및 수주잔량 감소, 선박금융 경색과 해운시황 침체에 따른 인도 지연 등으로 2011년을 정점으로 2년째 선조량이 큰 폭으로 감소하고 있음

< 국내 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 수주잔량은 연초대비 감소하였으나 감소폭은 수주량 증가의 영향으로 둔화됨

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 7월초 기준 수주잔량은 연초대비 6.4% 감소한 2,832만CGT로 약 2년치에 못 미치는 수준임
- 수주량이 증가하였으나 여전히 건조량에 미치지 못하여 수주잔량은 계속 감소중임

□ 선박 수출은 전년도에 이어 상반기에도 큰 폭의 감소를 나타냄

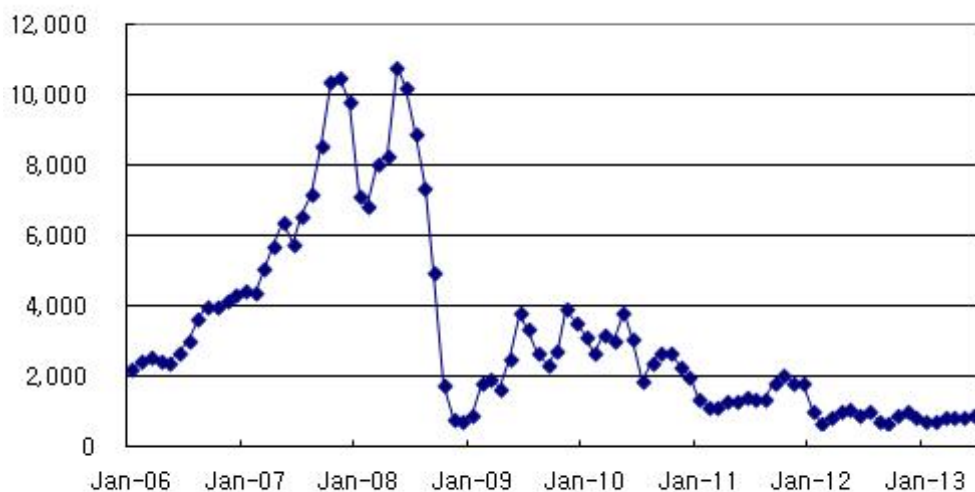
- 지난해 29.8% 감소한 선박 수출은 상반기에도 전년 동기대비 25.3% 감소한 190.4억달러를 기록
- 건조량의 감소와 선가 하락기 수주물량이 본격 인도되면서 수출감소 현상이 두드러짐

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 금년 상반기중 BDI는 평균 843.4로 전년 동기대비 10.5% 낮은 수준을 나타내었으며 1999년 지수 발표 이래 반기평균으로 가장 낮은 수치를 기록

< BDI 월평균 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

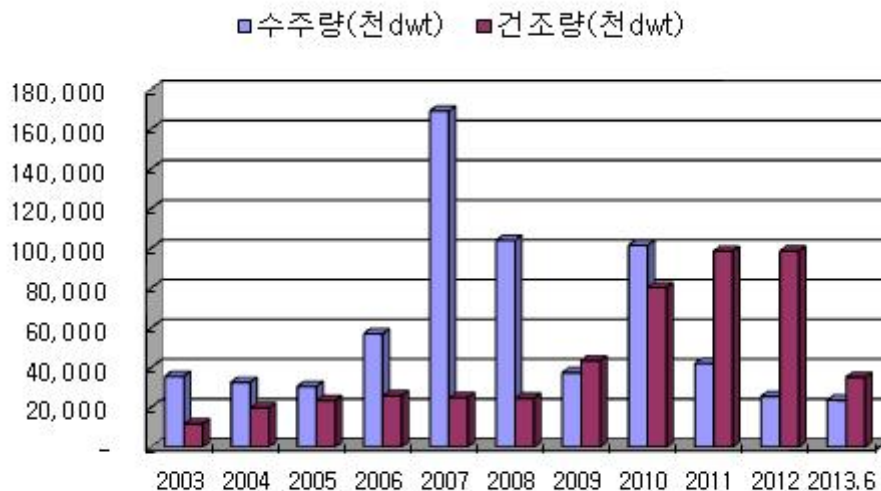
- 상반기중 BDI는 6/19일 이전까지 단 한차례도 1,000에 도달하지 못하는 극심한 침체를 나타냄
- 시황침체의 주요 원인은 불경기에 의한 해상물동량 부족 보다는 과잉

선복량이 주 원인인 것으로 추정

□ 상반기 벌크선의 건조량은 전년 동기대비 크게 줄었으나 수주량이 크게 증가하여 중장기적으로 선복량 과잉해소에 어려움이 우려됨

- 상반기 벌크선 건조량은 329만dwt로 전년 동기대비 44.7% 감소하였으나 전 세계 선복량의 약 5%에 해당하는 양으로 여전히 많은 벌크선이 건조 중에 있음을 나타냄
- 수주량은 전년 동기대비 45.6% 증가한 2,355만dwt로 이는 전 세계 선복량의 3%를 상회하는 물량으로 2~3년후 시황의 변수가 될 전망
- 건조량이 2012년을 정점으로 감소하는 추세이나 여전히 물동량에 비하여 많은 선박이 건조되고 있는 것으로 평가됨

< 전 세계 벌크선 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 2013년도 하반기에도 벌크선 시황의 개선을 기대하기는 어려울 전망

- 2012년 전 세계 벌크물동량은 전년대비 7% 미만의 증가율을 나타낸 것으로 추정되는데 비하여 선복량은 10.4%의 증가율을 기록하여 벌크 해운시장의 수급이 크게 악화된 결과를 가져옴
- 이러한 결과 2013년 상반기 시황은 2012년 공급된 많은 선복량에 의하여 최악의 침체를 가져옴
- 2013년도 해운물동량 증가율은 5~6% 사이가 될 것으로 추정되며 선복량 증가율은 7%를 상회할 것으로 예상되어 수급은 더욱 악화되는 경향을

나타낼 전망

- 5대 벌크화물 물동량과 선복량의 비율을 나타낸 그래프에서 볼 수 있듯이 2010년 이후 수급비율은 지속적으로 악화되고 있으며 이러한 경향은 하반기에도 계속될 전망
- 이에 따라 BDI는 1,000을 사이에 두고 등락을 나타내겠지만 전반적으로는 1,000 이하에 머무는 날이 하반기에도 많을 것으로 전망되어 벌크해운 시장의 극심한 침체는 하반기에도 지속될 전망

< 5대 벌크물동량/선복량 비율 추이 >



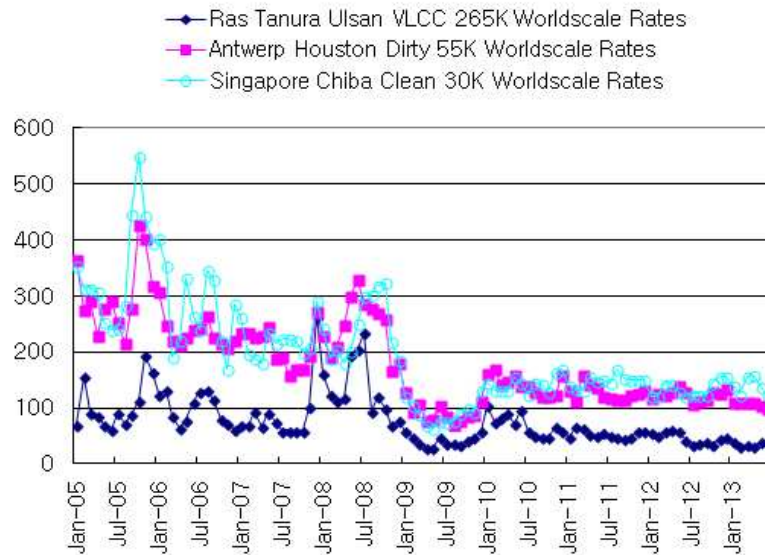
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정
주 : 연간 전체물동량/연초 및 연말 선복량의 평균치

2. 탱커시장

- 상반기 탱커 운임은 여전히 낮은 수준을 벗어나지 못하였으나 handysize tanker(MR 탱커) 운임은 전년 동기대비 일부 상승한 수준을 나타냄
- 사우디-울산 간 265K 유조선의 상반기 평균운임은 전년 동기대비 34.8% 하락한 수준
- 벨기에-미국 동부 간 55K dirty tanker의 상반기 평균운임은 전년 동기대비 15.4% 하락한 수준
- 싱가포르-일본 치바간의 30K clean tanker의 상반기 평균운임은 전년 동기대비 7.7% 상승한 수준

- 탱커시장 역시 전반적으로는 선복량과잉의 영향이 크지만 중소형 제품 운반선의 경우 이를 조금씩 해소하는 조짐이 나타나기 시작함

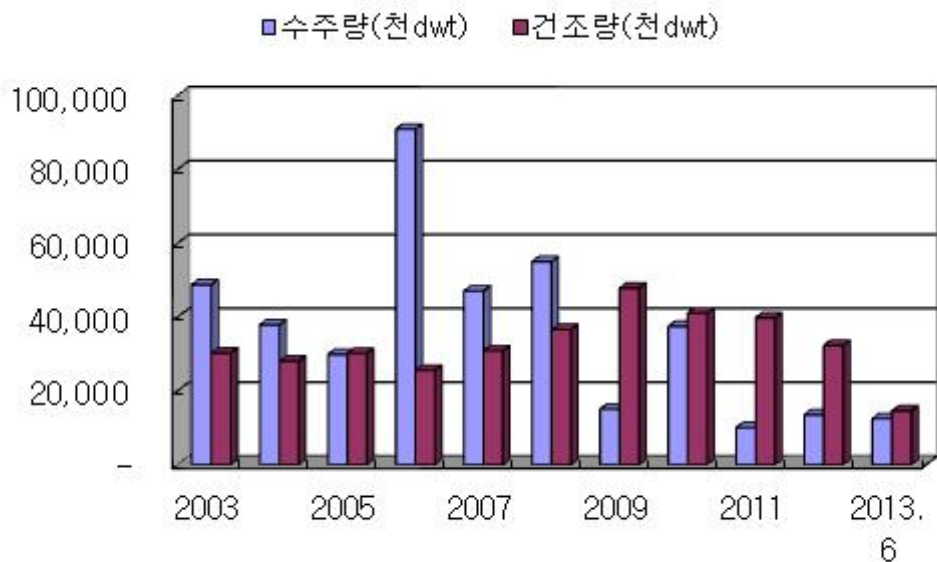
< WS 추이 >



자료 : Clarkson

- 벌크선과 마찬가지로 탱커의 경우도 상반기 건조량은 전년 동기대비 감소한 반면 수주량은 크게 증가

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

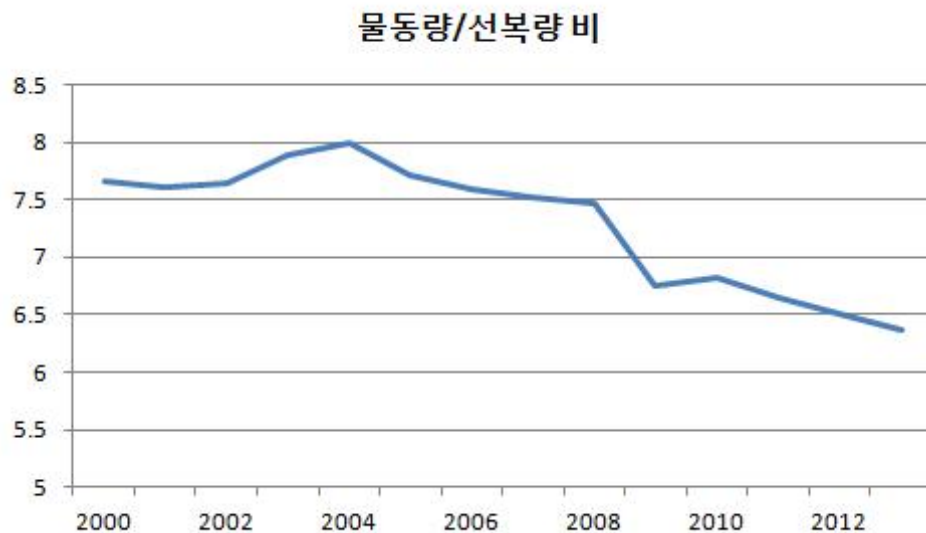
- 상반기 전체 tanker의 건조량은 전년 동기대비 24.1% 감소한 1,461만 dwt였으며 이중 제품운반선은 전년 동기대비 20.1% 감소한 222만dwt

- Tanker의 건조량 감소는 최근 수년간 탱커시장의 수주 부진에 따른 것임
- 반면 상반기 탱커 수주량은 전년 동기대비 87.6% 증가한 1,252만dwt
- 제품운반선의 수주 증가가 전체 탱커 수주 증가에 크게 기여

□ 상반기에 침체를 나타낸 하반기 유조선 시황은 하반기에도 개선을 기대하기는 어려우며 수급도 악화될 전망

- 선진국의 에너지효율화 등의 노력에 따라 2005년 이후 둔화된 물동량에 비하여 선박량 증가율은 훨씬 더 큰 수치를 나타내었으며 이후 꾸준히 수급이 악화되어 왔음
- 특히 호황기 물량이 쏟아지기 시작한 2008년 이후 이러한 수급비율의 악화는 더욱 급속히 진행됨
- 최근 미국의 원유수입 감소로 인하여 물동량 증가율은 더욱 둔화된 반면 각국 석유공사 등 NOC를 중심으로 한 꾸준한 발주와 중국의 영향으로 선박량 증가율은 연 5% 내외를 지속적으로 유지하고 있음
- 2013년 물동량 증가율은 약 2.8%로 추정되는 반면 선박량 증가율은 약 4.9% 수준으로 예상되어 수급상황은 더 악화될 것으로 전망되며 하반기에도 용선료, 운임 등의 지표는 어려운 수준을 나타낼 것으로 예상

< 원유물동량/유조선선박량 비¹⁾ 추이 >



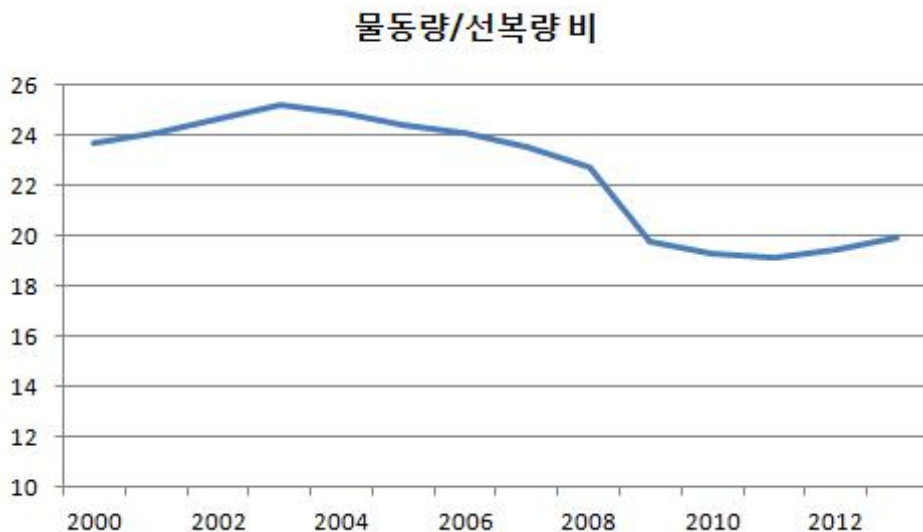
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

1) 비율은 전 세계 원유(crude oil) 물동량 톤수와 연초 및 연말의 산술평균 선박량의 비율을 나타냄

□ 유조선 시장과 달리 제품운반선 시장은 선복량 과잉에서 서서히 벗어나 소폭이나마 시황 개선 기대

- 금융위기 이후 부진한 선박 수주의 영향으로 선복량 증가율은 2011년 이후 연평균 2.5% 내외를 유지함
- 반면 물동량의 경우 중동의 수출물량과 최근 미국 타이트오일의 제품 수출에 따른 영향으로 최근 수년간 4% 내외의 물동량 증가율을 기록하여 동 시장은 선복량과잉을 점차 해소하는 모습을 나타냄
- 2013년은 물동량 증가율이 약 4.6%로 예상되는 반면 선복량 증가율은 약 2.6% 수준에 그칠 것으로 예상되어 시황 개선 전망
- 이에 따라 하반기 운임은 전년 동기대비 약 5~10% 상승한 수준에서 등락할 것으로 전망
- 다만, 수급과 시황의 개선속도는 완만할 것으로 예상되어 급한 기대감은 경계할 필요가 있음

< 제품운반선 물동량/선복량 비²⁾ 추이 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

3. 컨테이너선 시장

□ 용선료 수준을 나타내는 HRCI(Howe Robinson Container Index)는 1년 6개월째 500선 근처에서 횡보하고 있음

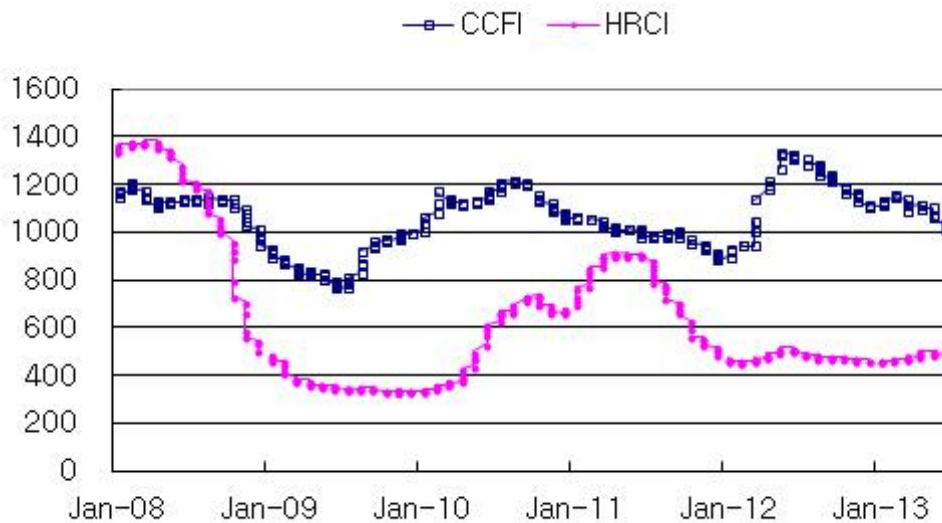
2) 물동량을 billion ton-mile로 나타내고 선복량을 million ton으로 계산하여 비를 구함

- 지수는 심각한 침체를 반영하는 수준에 머물고 있어 컨테이너선, 특히 중소형선의 선복량 과잉이 좀처럼 해소되지 못하고 있음을 나타냄

□ 운임수준을 나타내는 CCFI의 경우는 금년 상반기 내내 하락 추세를 나타냄

- 6월말 CCFI는 연초대비 8.7% 하락한 1,013.26을 기록하였으며 이는 금융위기 직전에 비하여 약 11% 하락한 수치임
- 다만, CCFI는 해운경기 전반에 비해서는 비교적 양호한 수준을 유지하는 것으로 평가됨

< HRCI, CCFI 추이 >



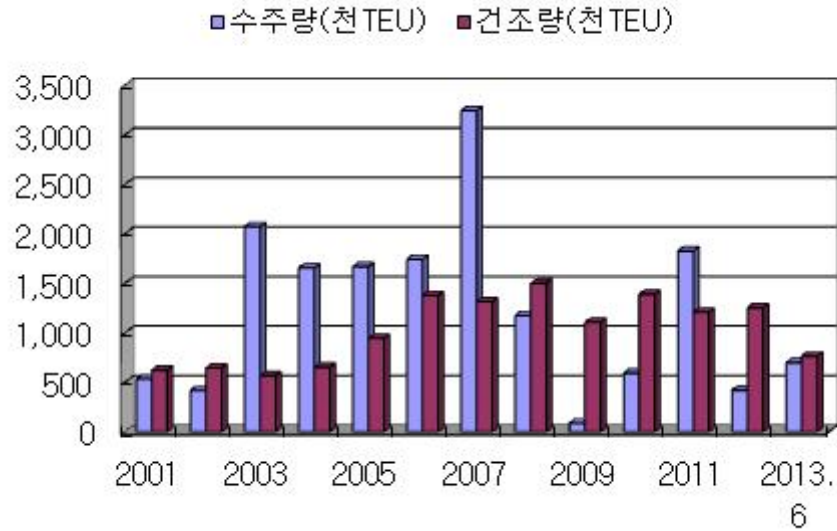
자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

□ 상반기중 컨테이너선의 건조량은 전년 동기대비 감소하였으나 수주량이 급격히 증가하는 경향을 나타냄

- 상반기중 건조량은 전년 동기대비 8.8% 감소한 764천TEU를 나타냄
- 지난해 극히 부진했던 컨테이너선 수주는 금년들어 고연비선박의 확보 경쟁이 다시 일어나면서 수주가 급격히 증가하는 추세를 보임
 - 상반기중 전 세계 컨테이너선 수주량은 전년 동기대비 565% 증가한 698천 TEU를 기록함
- 컨테이너선은 HRCI 지수에서 나타난 바와 같이 선복량과잉이 심각한 수준임
- 여기에 대형화와 고연비화 등 선박의 고효율화 경쟁이 일어나고 P3와 같은 상위권 선사들의 경쟁자 죽이기 전략이 노골화되면서 시장이 복잡한 양상으로

전개될 가능성이 높음

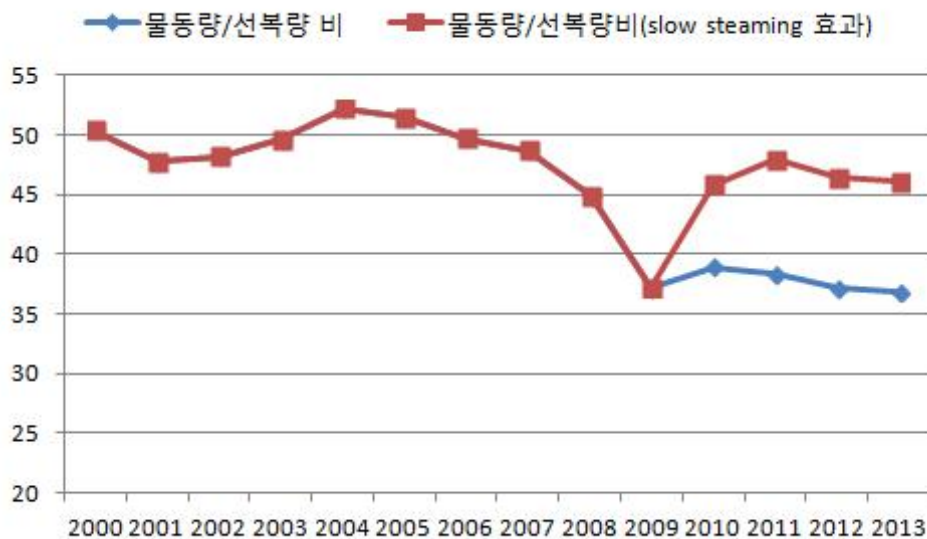
< 컨테이너선의 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 2013년 컨테이너선 해운시장은 선복량과잉 문제가 더욱 악화되는 방향으로 전개될 전망

< 컨테이너 물동량과 컨테이너선 비율 추이 >



자료 : Drewry, Clarkson, 일부 추정

- 상반기 중 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 약 5% 증가한 것으로 추정된 (Clarkson) 반면 선복량 증가율은 약 5.9%에 이를 것으로 예상되어 금년에도 수급은 악화되는 방향으로 전개될 전망
- 따라서 하반기 중 운임과 용선료의 개선은 어려울 것으로 전망

IV. 조선산업 전망

- 하반기 전 세계 신조선 시장은 상반기와 유사한 상선 강세와 해양 약세의 흐름이 이어질 것으로 전망
 - 최근 중동의 지역적 불안으로 유가가 일시적으로 강세를 나타내고 비전통 오일의 영향 등으로 해양개발 시장의 분위기를 반전시키기는 어려울 것으로 전망
 - 지난 2년간 drill-ship의 많은 발주량과 금년 하반기부터의 시장 출회로 더 이상의 대규모 발주를 기대하기 어려울 전망
 - 다만, 2008년 발주된 drill-ship들의 활동으로 FPSO의 수요가 점차 가시화될 것으로 보여 고가 해양플랜트 수주는 일부 이어질 것으로 기대
 - LNG선과 제품운반선 시장의 분위기는 하반기에도 그대로 이어져 양호한 수준의 수주량 기대
 - 하반기의 관건은 대형 컨테이너선 등 고연비선박 수요의 가시화 정도임
 - 아직까지 선박금융시장이 정상화되지 못하고 있는 시점에서 대형화 수요가 일어나고 있어 금융조달이 하반기 및 내년도 발주량을 결정하는 핵심 요인이 될 것으로 전망
- 2013년도 국내 선박 수주량은 전년대비 약 52% 증가한 11.6백만CGT 전망
 - LNG선과 대형 컨테이너선, 제품운반선 등 상반기와 비슷한 선종의 수주가 하반기에도 이어질 것으로 전망
 - 해양부문, 특히 drill-ship의 수주 부진은 하반기에도 이어질 전망
 - 해양부문의 부진으로 수주액 증가폭은 약 17%에 그쳐 수주액은 총 350억달러 규모 전망
- 수출은 하반기에 살아나면서 수출감소폭은 소폭에 그칠 전망
 - LNG선, drill-ship 등 2011년에 수주한 고부가선들의 인도물량이 하반기에 집중되어 있어 수출액은 상반기에 비해 증가 전망
 - 이러한 영향으로 상반기 수출액의 폭을 크게 줄이면서 감소폭은 전년대비

1.9%에 그칠 전망

< 국내 조선산업 추이 및 전망 >

단위: 백만CGT, 억달러, %

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	
				1~6월	전망 ^p
수 주 량 (증 감 율)	11.3 (359.9%)	13.7 (21.0%)	7.6 (△44.1%)	6.0 (61.5%)	11.6 (52.4%)
수 주 액 (증 감 율)	313.2 (323.9%)	508.3 (62.3%)	298.7 (△41.2%)	184.9 (24.6%)	350 (17.2%)
수 출 액 (증 감 율)	491.1 (8.8%)	565.9 (15.2%)	397.5 (△29.8%)	190.4 (△25.3%)	390 (△1.9%)

주: ()은 전년동기대비 증감률

자료: Clarkson, 지식경제부, 해외경제연구소