

상반기 조선·해운 현황 및 하반기 전망과 조선·해운시장 이슈

I. 상반기 현황

- ☐ 전 세계적으로 선박량 과잉 및 유럽 재정위기에 따른 물동량 둔화로 조선
현황 침체
 - (상반기 한국 기준) 수주량은 전년 동기대비 65.3% 감소한 331만CGT 기록
 - 수주액은 전년 동기대비 63.2% 감소한 140억달러로 집계
 - 수주액 중 LNG선 및 해양설비 수주액이 약 100억 달러로 71% 차지
 - 선박 수출액은 금융위기 이후 수주된 저선가 물량들이 인도됨에 따라 전년
동기대비 20.1% 감소한 255억달러 기록
- ☐ 해양설비와 LNG선은 수주를 이어가고 있으나 상선 수주는 극심한 침체
 - LNG선과 Drillship은 전년도에 비해 약 45% 감소하였으나 전년도 두
선종의 호황을 감안하면 양호한 수준
 - 상반기 중 상선수주는 57척에 그쳤으며 이중 24척이 제품운반선
(product carrier : PC)임
- ☐ 해운 운임지수 현황
 - 벌크선 : 상반기 평균 BDI는 943 (전년 동기대비 31.2% ↓)
 - 컨테이너선 : 상반기 평균 HRCI는 481 (전년 동기대비 44.1% ↓)
 - 상반기 탱커운임은 전년 동기대비 4~9% 하락한 수준

II. 하반기 전망

□ 하반기 상선시장의 회복가능성이 낮아 전년보다 큰 폭의 수주 감소 전망

- 상선 수주는 극심한 부진 지속 전망
- LNG선과 Drillship은 전년대비 절반 수준 전망
- 다만, 고가의 해양설비인 FPSO의 추가수주 가능성으로 수주액 감소폭은 수주량 감소폭에 비해 작을 것으로 전망
- 금년도 총 수주량은 전년 대비 약 48% 감소한 7백만CGT 수준으로 전망
- 금년도 총 수주액은 전년 대비 약 30% 감소한 337억달러 수준으로 전망
- 수출액은 약 15% 감소한 480억 달러 수준으로 전망

< 2012년 한국 조선산업 수주 및 수출 전망 >

(백만CGT, 억달러, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년P
수 주 량	17.7	2.5	11.3	13.6	7.0
(증 감 율)	(△46.3%)	(△86.2%)	(359.9%)	(20.0%)	(△48.4%)
수 주 액	648	74	313	482	337
(증 감 율)	(△33.9%)	(△88.0%)	(323.9%)	(53.7%)	(△30.0%)
수 출 액	432	451	491	565	480
(증 감 율)	(55.4%)	(4.6%)	(8.8%)	(15.1%)	(△15.0%)

□ 벌크선의 경우 BDI는 1,000을 상회하기는 어려울 전망

- 계절적 요인에 따라 1,000을 기준으로 등락할 것으로 보이나 하반기 평균 BDI는 상반기와 마찬가지로 1,000을 넘기는 어려울 전망
- 금년도 물동량 증가율은 4%대, 선박량 증가율은 13% 이상 전망
- BDI가 2,000~3,000 수준에 안정화되기 위해서는 최소 3년 이상 소요 예상

□ 컨테이너선의 경우 HRCI는 500~600 사이를 등락 전망

- 선박량과 물동량 증가율이 연 7~8%로 비슷한 수준이며 전 세계 경기 회복에 의한 물동량 증가가 관건
- 컨테이너선 시황은 세계경기 회복이 관건이며 대형 선박들의 인도가 완료되는 2014년 이후 회복 가능

□ 하반기 탱커 시황도 회복이 어려우나 제품운반선 시장은 다소 호전 가능성

- 금년도 유조선의 물동량 증가율은 2%, 선박량 증가율은 6% 전망
- 금년도 제품운반선의 물동량 증가율은 2~3%, 선박량 증가율은 4% 수준이나 세계경제가 다소 안정시 물동량 증가율은 6% 회복 추정
- 유조선 시황은 3년 이내에 회복이 어려울 것으로 예상되며 제품운반선 시황은 이르면 내년부터 회복 가능
- 전 세계 경기가 다소 호전될 경우 제품운반선의 신조선 수주량은 내년 부터 점차 회복될 전망

III. 조선·해운시장의 주요 이슈

1. 배기가스 규제와 그린쉽 개발

□ IMO(국제해사기구)는 2013년부터 계약되는 모든 신조선박에 대한 배기가스 규제를 시행하고 점차 강화할 예정으로 이는 조선소들에 대하여 고연비 기술개발 촉진을 유도

- 2013년의 배기가스 규제치는 최근 10년간의 실적선의 평균치를 기준으로 하고 있어 한국 조선소들은 이에 대한 대비 가능
- 그러나 2015년 현행대비 10% 감축, 2020년 20% 감축, 2025년 30% 감축으로 강화되어 고연비 선박을 개발해야하는 상황

□ 최근 3년간 국내 주요 조선소는 약 5% 내외의 연료효율화를 이룬 것으로 추정되며 향후 5년간 약 10%의 추가적인 연비효율화 기술이 개발될 전망

- 조선소들은 최근 3년간 약 10%의 연료절감 기술개발을 주장하나 해운사들은 실제 운항조건에서 연료절감을 5% 이내로 주장
- 조선소들은 향후 7~8년간은 현행 선박시스템 내에서 고효율화를 위한 부가물 장착, 폐열회수시스템 개발, 특수 도료 개발 등으로 고연비 기술을 개발할 계획

- 2025년의 규제를 맞추기 위해서는 현재의 선박추진 시스템으로 불가능하며 LNG연료 추진, 연료전지 등 획기적인 선박추진 시스템의 변화를 가져올 것으로 예상
- 점차 고연비화되고 있는 선박 때문에 해운사들은 적절한 선박발주 시기를 결정하기 어려운 상황
- 조선업체는 이러한 환경규제가 경쟁국인 중국과의 기술력 격차를 크게 확대할 기회로 인식

2. Sub-sea 시스템 개발과 시장 진출

- Sub-sea는 바다 밑 해저면에 설치되어 해저생산 석유와 가스를 정제하고 분리하여 육상기지 혹은 해상 플랜트로 보내는 생산처리시스템
 - 장비가격이 대당 5~10억달러 내외의 고가 장비로 기술집약적인 제품
- 국내 대형조선소들은 Sub-sea system을 차세대 성장동력으로 개발하여 시장진출 모색 중
 - 향후 해양자원개발 시장 규모가 매우 커질 것으로 예상되며 국내 대형 조선소들은 해양플랜트 기술을 기반으로 동 시장 진출을 계획
- 시장진출 시기는 약 5년 후로 예상하고 있으며 실적과 보증 등이 가장 큰 문제가 될 것임
 - 국내에는 해저자원이 없어 실적(track record)을 증명하기 곤란
 - 해저생산시스템으로서 문제 발생시 손실액이 크고 기름유출 사고 등이 일어날 경우 피해액이 크므로 실적이 없는 국내 설비에 대한 리스크의 보증 여부가 관건

< 해저자원 생산 시스템 >



주 : 해저면 설치 장비들이 국내 조선소들이 개발하는 sub-sea system 제품임

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

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