

2013년도 조선해운시황 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	16

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 상선부문의 침체로 큰 폭의 수주감소를 나타낸 반면 건조량 감소폭은 비교적 작아 공급과잉 심화 우려
 - 해양설비 시장의 비교적 활발한 움직임에도 불구하고 신조선가가 지속적으로 하락하는 등 어려운 상황이 지속되고 있음
- ☐ 국내 조선산업도 해양부문의 활발한 수주에도 불구하고 상선부문의 극심한 침체로 수주가 크게 감소한 양상을 나타냄
 - 수주잔량도 크게 감소하여 현재는 2년치 일감을 밀도는 정도임

2. 주요 해운시장 동향 및 전망

- ☐ 벌크선은 금년 BDI가 1,000을 하회하여 극심한 침체를 보이고 있으며 이러한 상황은 2013년에도 지속될 전망
 - 벌크선 선복량 과잉은 더 이상 심화되지는 않겠으나 빠른 개선도 나타나지 않을 전망
- ☐ 탱커 시황도 선복량과잉의 문제로 부진한 가운데 유조선시황은 2013년에 공급과잉 문제가 더욱 심화될 것으로 예상되는 반면 제품운반선 시황은 소폭이나마 개선될 전망
- ☐ 컨테이너선 시장은 HRCI가 500선 이하에서 답보상태를 나타내는 등 타 시장과 마찬가지로 선복량 과잉문제로 시황이 극히 부진함
 - 2013년에도 물동량 증가율이 선복량 증가율에 미치지 못하여 이러한 상황은 개선되기 어려울 전망

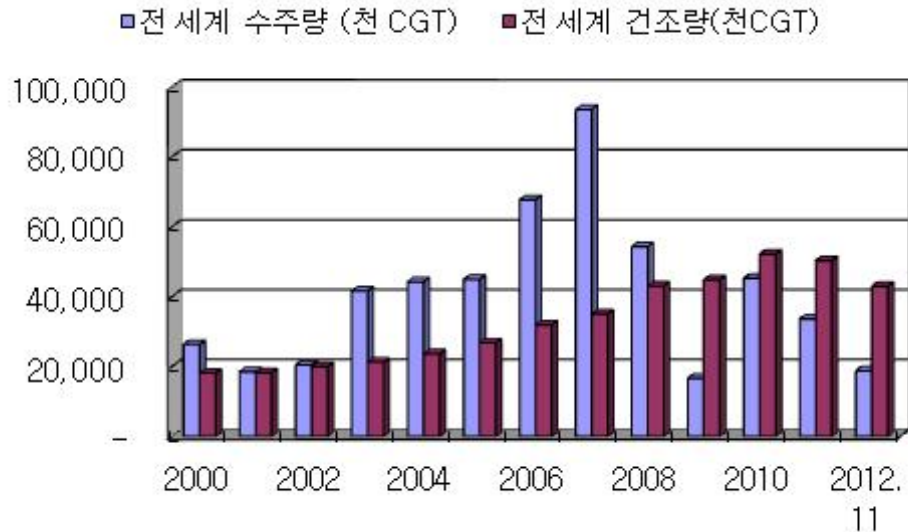
3. 조선산업 전망

- ☐ 2013년도 전 세계 신조선 시황은 금년과 마찬가지로 상선 침체와 해양시장의 비교적 활발한 움직임이 나타날 것으로 전망
- ☐ 국내 조선산업은 LNG선, 컨테이너선의 그린쉽 투자 등의 영향으로 수주량과 수주액이 각각 9%와 11% 증가할 전망이나 여전히 침체 수준은 벗어나지 못할 것으로 예상

I. 전 세계 조선산업 동향

- 전 세계 조선산업은 지난해에 비하여 큰 폭의 수주감소를 나타낸 반면 건조량 감소폭은 소폭에 그쳐 금년에도 시장침체를 나타내는 가운데 많은 신조선박이 시장에 공급되었음

< 전 세계 신조선 수주, 건조량 추이 >

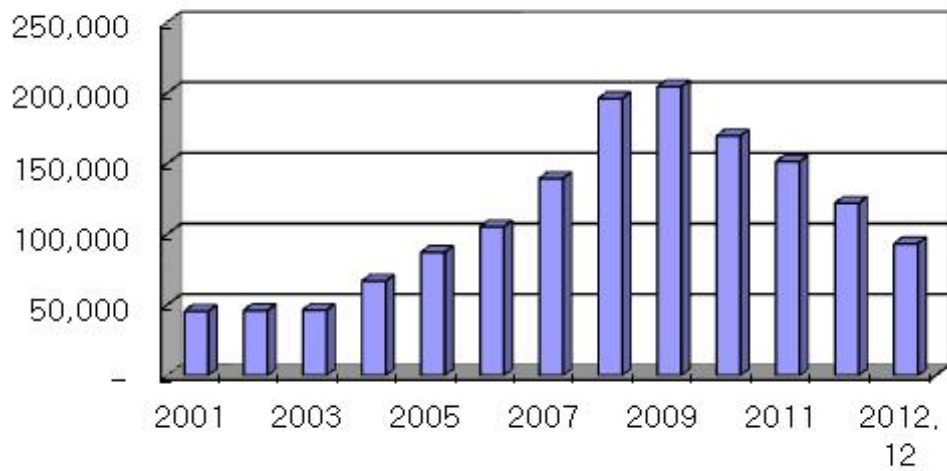


자료 : Clarkson

- Clarkson 통계에 의하면 11월까지 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기 대비 41.1% 감소한 1,876만CGT를 기록
 - 건조량은 전년 동기대비 8.6% 감소한 4,301만CGT를 나타냄
 - 수주량은 세계 경기 및 해운시황의 침체를 그대로 반영하며 큰 폭의 감소를 나타낸 반면 건조량은 여전히 많은 수준으로 금년에도 많은 선박을 공급한 것으로 나타남
- 12월 초 기준 전 세계 수주잔량은 연초대비 23.4% 감소한 9,332만CGT를 기록
 - 이는 약 2년치에 가까운 일감이나 계약취소 물량 등 통계상의 허수로 실제로는 이보다 훨씬 적은 일감만이 조선소에 남아있을 것으로 추정
 - 2008년 금융위기 이후 수주잔량은 지속적으로 감소하고 있음

< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >

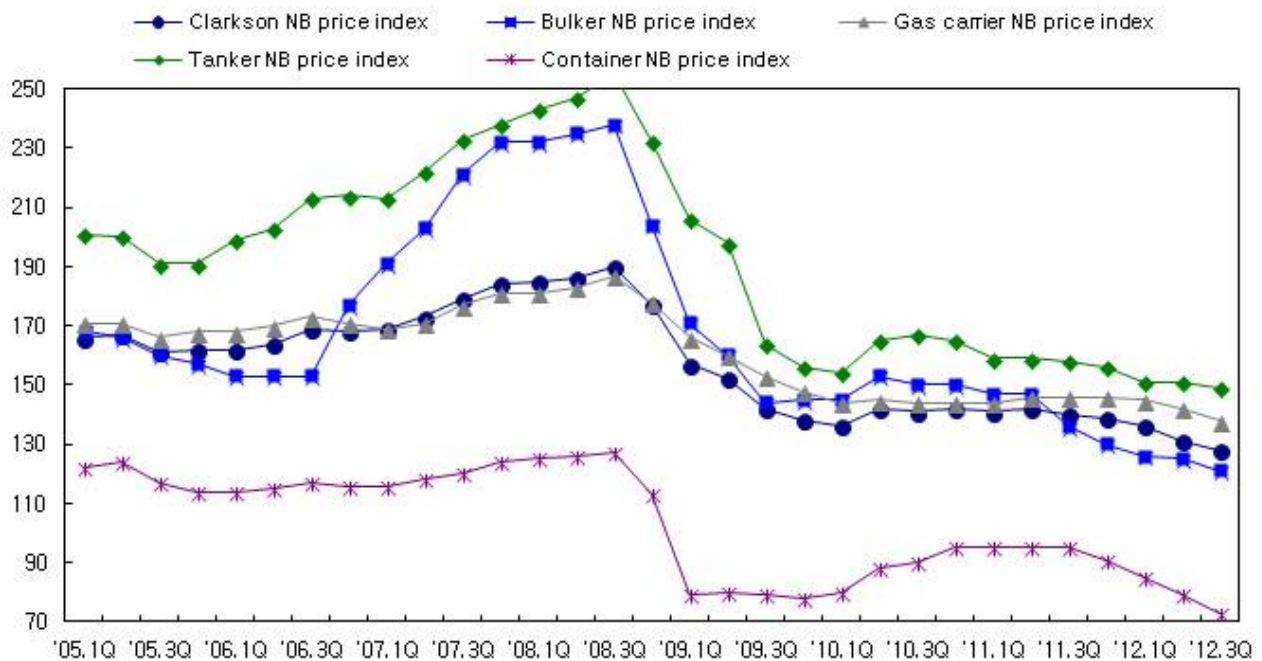
전 세계 수주잔량 (천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 신조선가격도 지속적인 하락을 나타내고 있음

< 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

○ 3분기말을 기준으로 전체적인 신조선가격은 연초대비 약 8% 하락

- 신조선사가 가장 높은 수준을 나타냈던 2008년 3분기대비 벌크선은 49%, 탱커는 42%, 컨테이너선은 43%씩 각각 하락

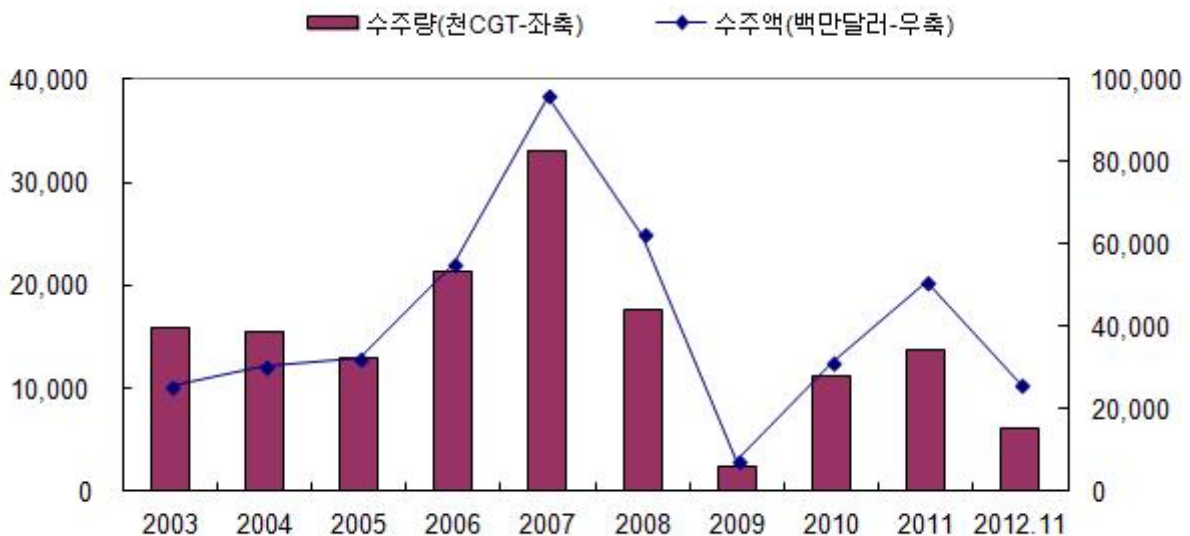
□ 전 세계 신조선시장은 해양설비 시장이 비교적 양호한 시황을 나타내고 있으나 상선시장의 극심한 침체로 어려운 상황이 지속되고 있음

- 선박량 과잉과 유럽 재정위기 등 세계 경기 침체의 영향으로 해운시황 침체가 지속되고 있음
- 현재 낮은 선가에도 불구하고 유럽 금융권의 위축으로 선박금융마저 경색되어 신조선 발주량에 악영향을 미치고 있음

II. 국내 조선산업 동향

□ 국내 조선산업 역시 큰 폭의 수주량 감소가 나타나고 있음

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson, 2009~2010년도 자료는 해외경제연구소 산업투자조사실

- 11월까지 누적 수주량은 전년 동기대비 55.2% 감소한 605만CGT를 기록
- 수주액은 전년 동기대비 48.3% 감소한 260.7억달러를 기록

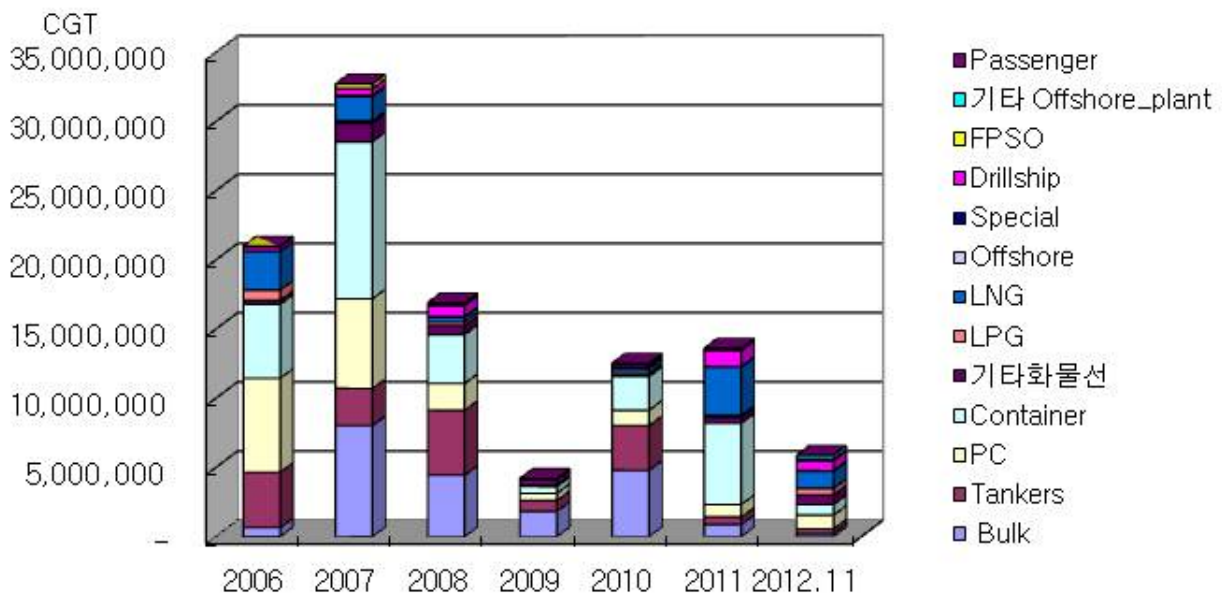
□ 선종별로는 해양(Offshore)시장이 비교적 양호한 수주실적을 나타낸 반면 상선의 극심한 부진이 지속되고 있음

- Drillship 수주는 17척을 기록하여 지난해 27척에 비해서는 감소하였으나

비교적 양호한 실적을 나타냄

- 그 외에도 FSRU 등 고부가 해양설비의 수주가 비교적 활발하였고 PSV도 4척 수주되는 등 해양지원선 시장에도 본격적으로 진출할 수 있는 계기가 마련된 점은 고무적임
- LNG선의 경우는 금년 11월까지 15척을 수주하여 저조한 수준은 아니나 기대에는 미치지 못함
- 상선은 제품운반선 수주가 연말까지 전년대비 약 30% 증가한 수준을 기록할 것으로 기대되고 LPG선의 수주가 전년대비 약 150% 증가하는 등 2개 선종에서 비교적 좋은 수주성과를 거두었음
- 그 외에는 벌크선과 컨테이너선의 수주가 지난해의 25% 수준에도 미치지 못하는 등 주요 상선 수주가 모두 최악의 침체 상황을 나타내고 있음

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson 기록을 재정리

□ 건조량도 비교적 큰 폭으로 감소하는 경향을 나타냄

- 11월까지 건조량은 전년 동기대비 13.6% 감소한 1,315만CGT를 기록
- 해운시황의 불황으로 미인도 선박이 증가함에 따라 건조량 집계가 크게 줄어든 것으로 추정

< 국내 신조선 건조량 추이 >

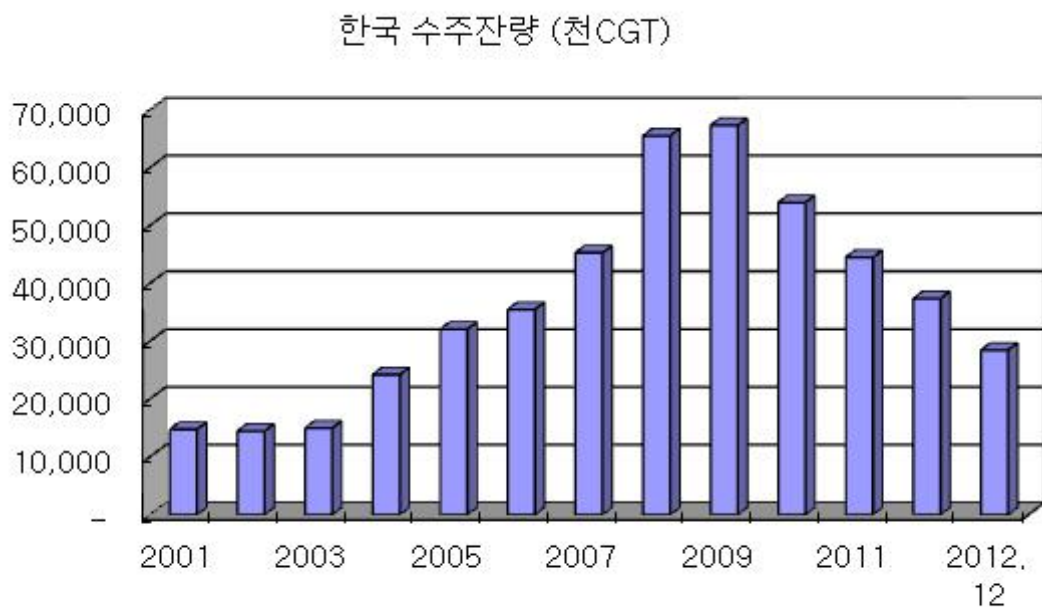


자료 : Clarkson

□ 국내 수주잔량 역시 빠르게 감소하고 있음

- 12월초 기준 수주잔량은 연초대비 23.9% 감소한 2,827만CGT로 약 2년치 일감에 해당하는 물량임
- 다만, 국내 수주잔량 기록 역시 파기된 계약 등 허수 데이터가 일부 있을 것으로 보여 실제 수주잔량은 2년치에 훨씬 못 미칠 것으로 추정

< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >



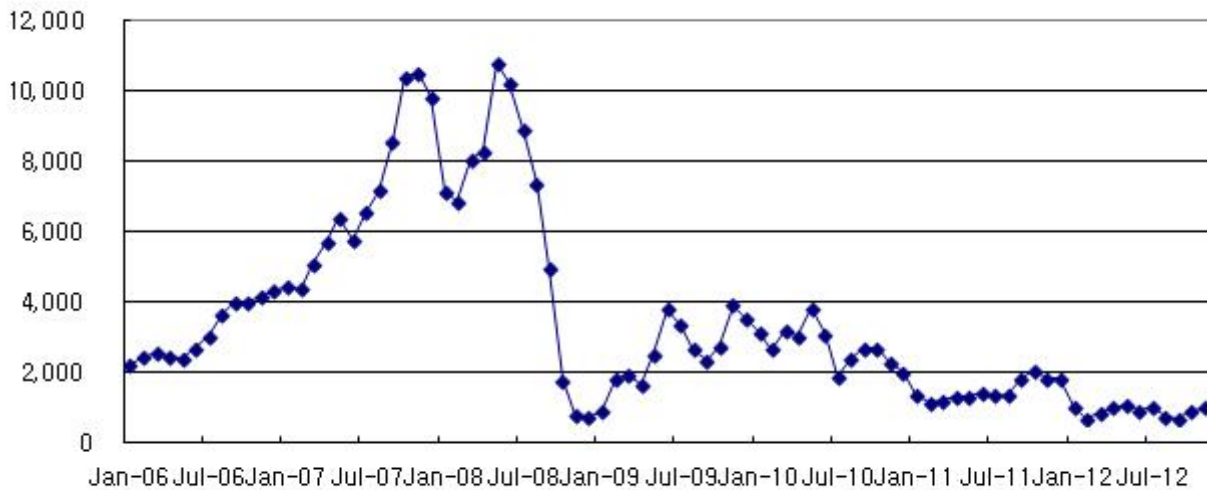
자료 : Clarkson, 각 기초 기준

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 금년 11월말까지 BDI는 평균 924.8로 전년 평균 대비 약 32% 낮은 수준을 나타냄

< BDI 월평균 추이 >

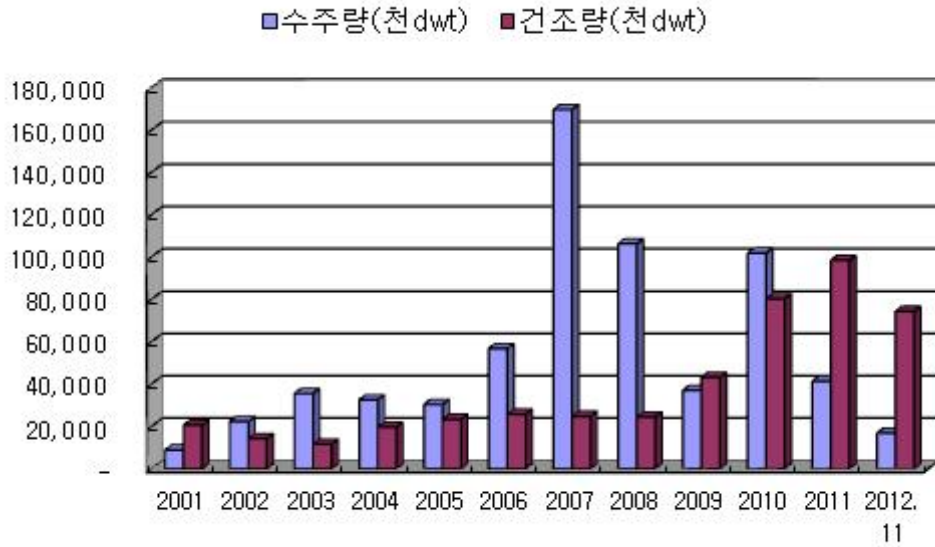


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 금년도 BDI는 한때 사상 최저수준을 나타내는 등 계절적인 변동이 심하였으며 대부분 700~1,100 사이를 등락하여 매우 낮은 수준을 나타냄
 - 이러한 낮은 수준을 기록한 이유는 세계 경기침체에 따른 수요둔화의 영향도 있으나 그보다는 과잉선복량이 주 원인인 것으로 추정
- 벌크선의 선복량 과잉은 2007~2008, 2010년에 집중 발주된 벌크선이 2010~2012년까지 3년간 집중 건조됨으로서 발생하고 있음
 - 지난해에 이어 금년도에도 매우 많은 양의 선복이 시장에 공급됨에 따라 사상 최다 선박 폐선에도 불구하고 금년도 선복량 증가율은 10%를 상회할 전망
 - 반면, 금융위기 이후 세계 경기의 침체로 물동량 증가율이 둔화된 가운데 금년도 5대 벌크화물의 물동량 증가율은 5%에 그친 것으로 추정됨
 - 이에 따라 선복량 과잉문제가 심화되었으며 벌크 해운시장은 운임,

용선료 등 시황이 매우 심각한 수준으로 나타남

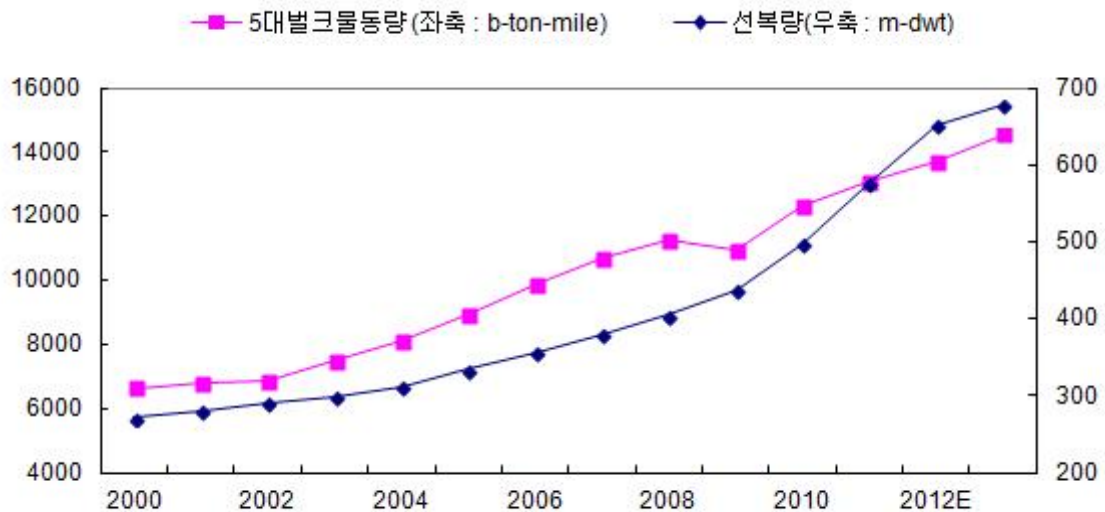
< 벌크선의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 2013년도 벌크선 시황은 조금 나아질 것으로 기대되나 시황은 여전히 침체 수준에서 벗어나기 어려울 전망이다 연평균 BDI 지수는 1,050 내외가 될 전망
- 2013년 인도예정 벌크 선복량은 약 72백만dwt로 비교적 많은 물량이나 금년대비 소폭 줄어든 수준임
- 시황 부진에 의한 인도 차질, 다량 폐선 등을 감안할 때 2013년도 선복량 증가율은 약 5%에 이를 것으로 전망
- 주요 선진국 경기는 금년대비 다소 나아질 것으로 기대되며 중국의 경기부양책이 지속될 것으로 전망되어 벌크선 해운 물동량은 약 6% 증가할 것으로 전망
- 그러므로 2013년에 벌크해운 시장의 수급이 크게 호전될 정도는 아니나 공급과잉 심화는 2012년을 끝으로 느리게 개선될 전망
- 이에 따라 BDI는 금년대비 약간 개선된 정도인 850~1,150 사이를 등락할 것으로 예상되며 전체 연평균치는 1,050 수준을 기록할 전망
- 이는 여전히 해운시황이 매우 침체된 수준을 나타내는 정도임

< 5대 벌크물동량과 벌크선복량 추이 및 전망 >

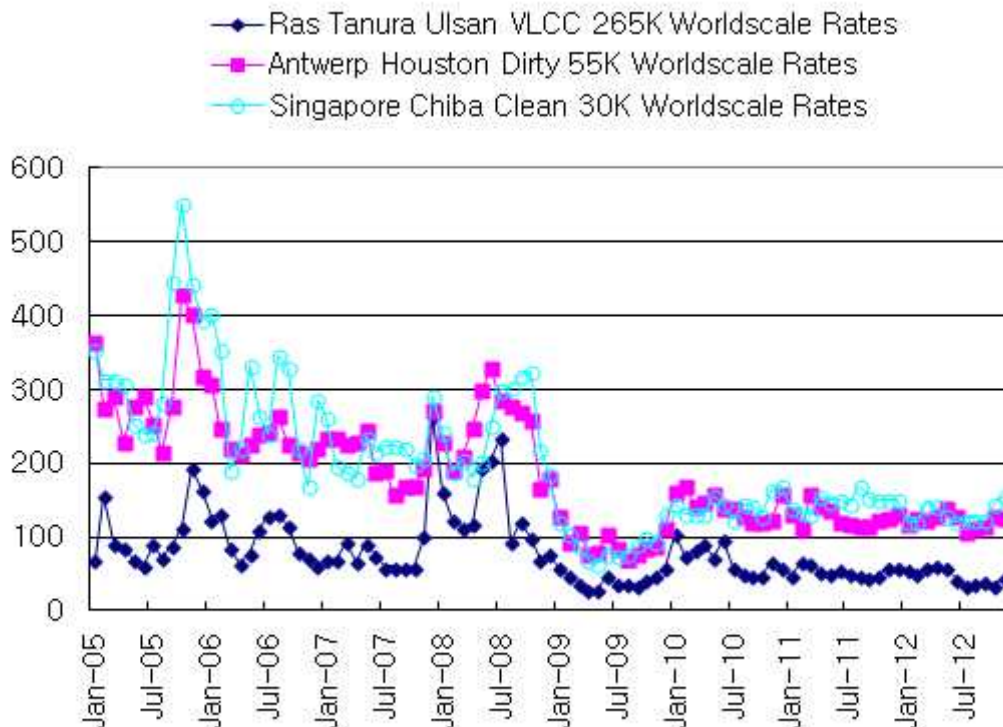


자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

2. 탱커시장

- 금년도 탱커 운임은 낮은 수준에 머물렀으며 전년 같은 기간과 비교하여 10% 내외의 하락을 나타냄

< WS 추이 >

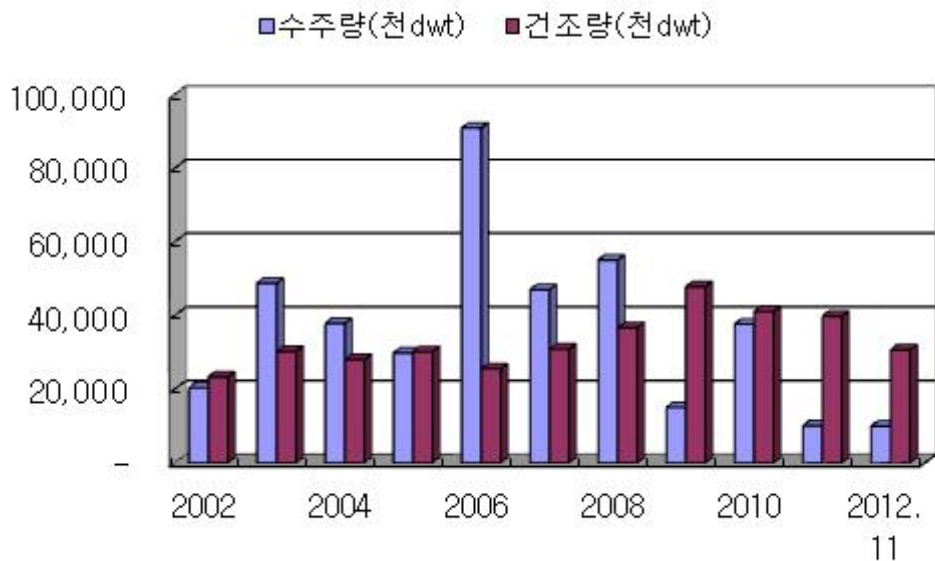


자료 : Clarkson

- 위의 그래프에 나타난 3개 구간 WS의 11월까지 연평균치를 계산한 결과 전년 동기대비VLCC의 경우 10.5%, 55K dirty tanker는 3.2%, 30K clean tanker는 11.1% 각각 하락한 것으로 나타남
- 전 세계 경기침체에 따른 물동량 둔화와 선박량 과잉의 영향으로 운임이 낮은 수준을 유지하고 있으며 특히, 유조선의 선박량 과잉이 심각한 것으로 추정

□ 탱커의 선박량 과잉 문제는 호황기의 발주 물량이 부담이 되기 때문인 것으로 추정

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

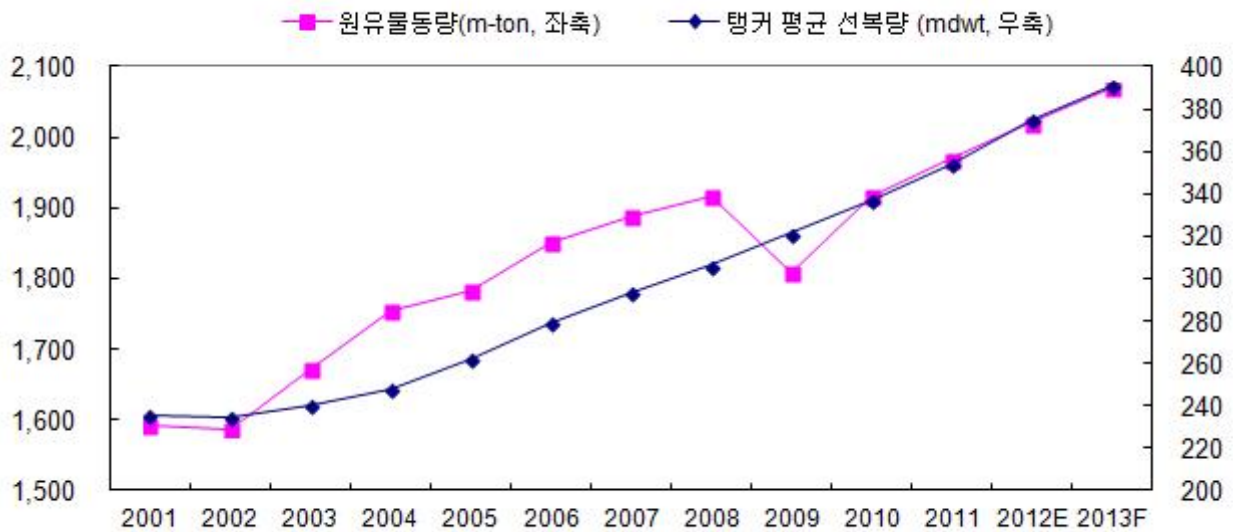
- 탱커시황은 2중선체구조 교체수요에 따른 2006년의 초호황 이후 2008년까지 많은 수주량을 기록하였고 이 물량은 금융위기 이후인 2009년부터 본격적으로 시장에 출회되기 시작함
- 유조선의 경우 원유물동량의 증가율은 연평균 약 2%대를 나타내고 있는데 비하여 호황기인 2004년 이후 선박량 증가율은 연평균 5.3%를 기록하고 있어 선박량 과잉문제는 여전히 심화되고 있음
- 제품운반선의 경우도 2004~2009까지 선박량 증가율이 연평균 9.5%에 달한 반면 물동량 증가율은 동기간 4.5%에 불과하여 2009년을 전후하여 선박량과잉 문제가 발생
- 다만, 제품운반선 시장은 최근 물동량 증가율과 선박량 증가율의 격차가 점차

작아지고 있어 선복량 과잉의 심각성은 유조선 시장에 비하여 작음

□ 2013년도 유조선 시장은 개선의 여지가 없이 극심한 침체 상황이 지속될 전망

- 2013년에도 전 세계 경기의 급격한 회복 가능성은 낮으며 석유소비와 급증할 것으로는 예상하기 어려워 해상물동량 증가율은 2.5% 내외로 예상
- 선복량 증가율은 최근 수년간의 수주 부진으로 다소 하락할 것으로 보이나 인도예정량과 폐선 예상을 감안할 때 약 3.6% 수준은 될 것으로 추정
- 따라서 선복량과잉은 내년에도 해소될 가능성이 희박하여 낮은 운임과 용선료 수준을 유지하며 침체상황을 나타낼 전망

< 원유물동량과 유조선 선복량 추이 및 전망 >



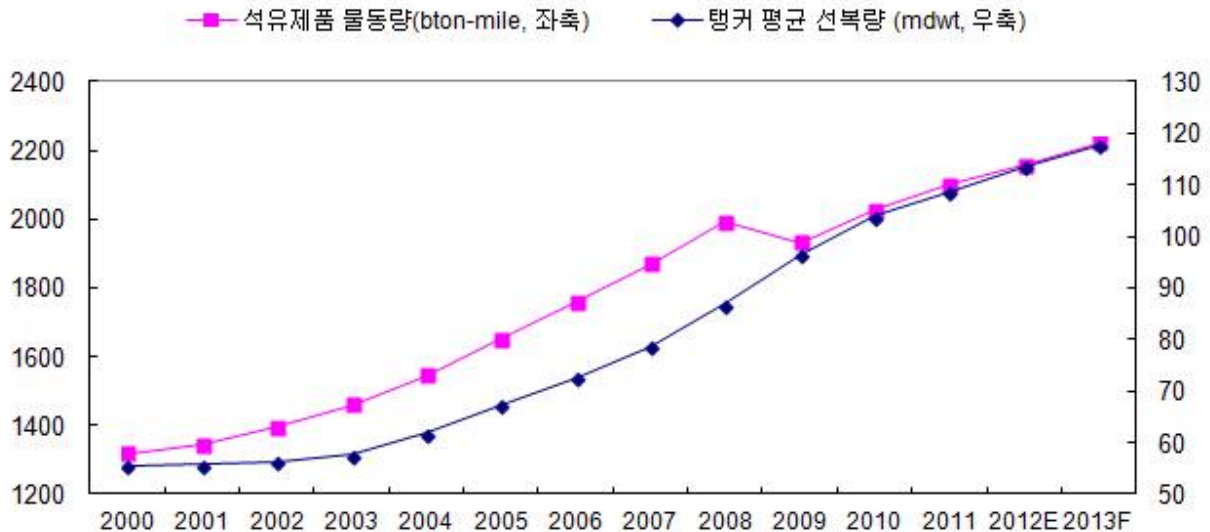
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

□ 2013년도 제품운반선 시장의 선복량 과잉은 큰 폭은 아니지만 다소 개선될 것으로 기대

- 2013년도 석유제품 물동량은 유럽 경제성장률의 소폭 호전 등으로 3% 이상의 증가 기대
- 반면 최근 수년간의 극심한 제품운반선 수주 침체로 내년도 선복량 증가율은 2.4% 수준에 그칠 것으로 전망

- 따라서 급격한 시황개선을 기대하기는 어려우나 신조선박의 시장공급 둔화로 인한 약간의 시황 호전 예상
- 이에 따라 운임은 최소한 강보합 수준을 보일 것으로 예상되며 경우에 따라 5~10%의 운임 상승도 가능할 전망

< 석유제품 물동량과 제품운반선 추이 및 전망 >



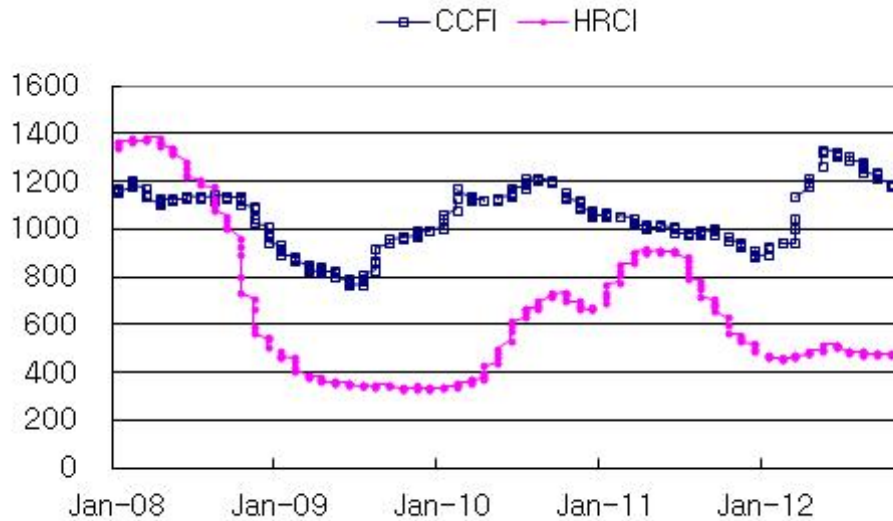
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

3. 컨테이너선 시장

- 용선료 수준을 나타내는 HRCI(Howe Robinson Container Index)는 지난해 하반기 이후 하락세를 지속하다가 금년 내내 500선 이하에서 답보상태를 나타내고 있음
 - 현재의 상황은 선복량 과잉에 의한 심각한 침체를 나타내는 것으로 평가되며 이는 해운수요의 둔화에도 불구하고 연간 7~8%대의 선복량 증가 지속이 원인으로 추정
- 운임수준을 나타내는 CCFI의 경우 금융위기 이전 수준을 회복하였으며 최근에는 하락 추세
 - 금년 6월 이후 하락세를 나타내고는 있으나 매우 낮은 용선료 수준과는 달리 운임은 정상적인 수준을 유지하고 있는 것으로 보임
 - 해운업계는 2010년 1월 이후 슬로우 스티밍을 지속하며 낮은 속도의 선박 운행으로 선복량 과잉문제를 해소하고 있으며 화주들과의 협상력도

비교적 강하여 용선시장에 비해서 운임은 양호한 수준 지속

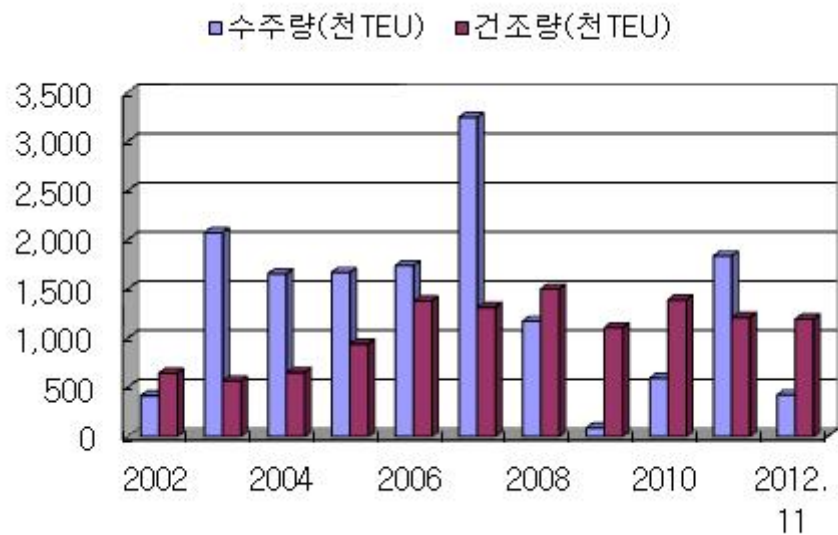
< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

- 컨테이너선의 경우도 타선종과 마찬가지로 선복량과잉의 문제를 안고 있으며 이를 저속운항(slow steaming)으로 극복하고 있음

< 컨테이너선의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

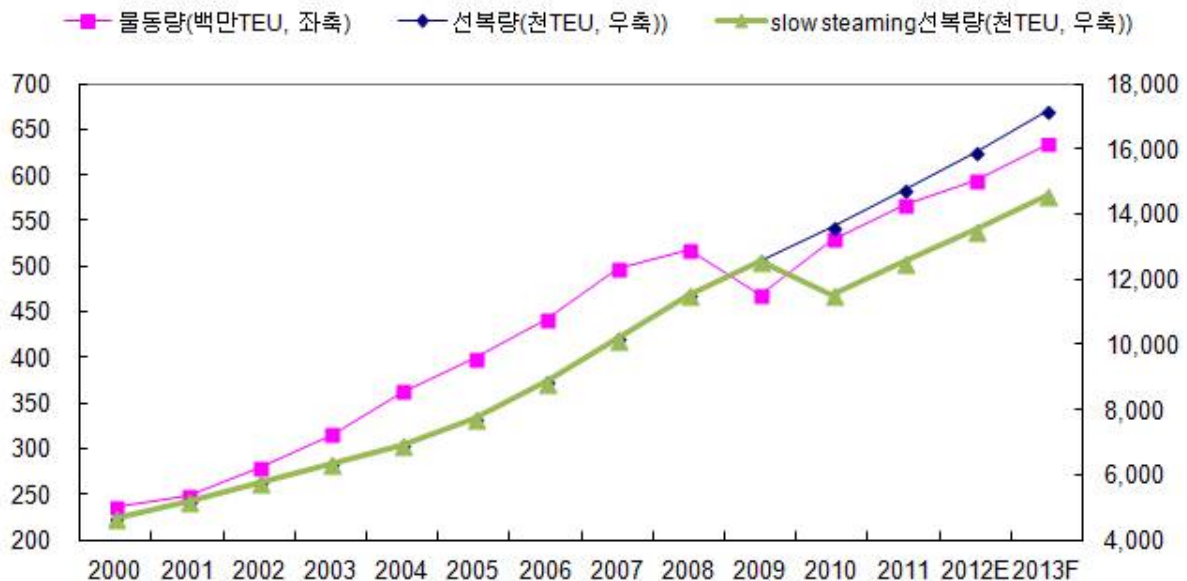
- 2003년부터 지속된 조선산업 호황기 동안 컨테이너선은 지속적으로 많은 양의 선박이 발주되었고 2007년에는 대형화추세로 인하여 초호황 양상이 나타남
- 이 물량들은 2009년 금융위기로 인한 물동량 감소 이후 선복량 과잉

문제를 일으킨 원인이 되고 있음

- 공급과잉 해소를 위하여 해운업체가 2010년 1월 감속운항(slow steaming)을 시작한 이후 지금까지 지속하고 있음
- 2011년에는 상위권 해운사들의 선박의 초대형화에 의한 운항효율성 경쟁으로 인하여 선박량 과잉 시황임에도 많은 선박이 발주되어 2014년 이후 공급과잉 심화의 우려를 낳고 있음

□ 2012년도에도 물동량 증가율이 선박량 증가율을 하회한 것으로 추정되어 공급과잉 문제가 심화된 것으로 보이며 이러한 추세는 2013년에도 지속될 전망

< 컨테이너 물동량과 컨테이너선 추이 및 전망 >



자료 : Drewry, Clarkson, 일부 추정

- 2012년 컨테이너 물동량 증가율은 5% 이내에 그칠 것으로 추정되는 반면 선박량 증가율은 7.6%로 예상되어 용선료의 부진을 면치 못한 것으로 보임
- 2013년에는 물동량 증가율이 6.6% 내외까지 높아질 것으로 예상되나 선박량 증가율이 약 8%까지 예상되어 선박량과잉 문제의 개선은 더욱 어려워질 전망
- 따라서 용선료, 운임 모두 약세가 될 것으로 전망

IV. 조선산업 전망

- 2013년도 전 세계 신조선 시장은 여전히 상선부문의 부진과 해양부문의 비교적 활발한 움직임이 가장 두드러진 특징이 될 전망
 - 상선부문에서 벌크선, 유조선 등 범용선박은 중국의 자국선박 발주가 중심이 된 시황 예상
 - 다만, 상선부문에서는 최신 고연비 선박투자에 의한 움직임이 그나마 신조선 시장을 다소 촉진하는 역할을 할 것으로 보임
 - 컨테이너선은 연비에 가장 민감한 시장으로 고연비 그린쉽투자로 금년 보다는 호전된 시황이 될 것으로 예상되나 선주들과 금융의 자금 상황을 고려할 때 대규모의 수주가 이루어지는 정도는 아닐 것으로 예상
 - LNG선은 2016년 미국 셰일가스 수출에 대한 선박수요 발주물량들이 나타날 것으로 기대되어 금년대비 호전된 시황이 될 전망
 - 상선 중에서는 LPG선과 제품운반선이 금년의 흐름을 이어가며 어려운 가운데에서도 타 선종에 비하여 비교적 활발한 시황을 나타낼 것으로 예상
 - 해양부문에서는 drill-ship의 발주가 줄어들 것으로 예상되는 가운데 FPSO의 수요가 증가할 것으로 전망
 - 또한 FSRU는 셰일가스의 개발에 따른 중소규모 수입국가의 수요증가로 발주가 점차 늘어날 것으로 전망
- 2013년 한국 조선산업의 수주량은 금년대비 약 9% 증가한 730만CGT에 불과하여 여전히 수주 침체를 벗어나지는 못할 것으로 전망
 - 선종별로는 벌크선과 유조선의 수주가 큰 폭의 감소를 나타낼 것으로 예상
 - 컨테이너선과 LNG선은 금년대비 약 50%와 40%씩 각각 증가 전망
 - 그 외에 상선으로는 제품운반선과 LPG선이 20% 내외의 수주증가 전망
 - 해양부문에서는 drill-ship의 수주가 약 30% 감소할 것으로 예상되나 FPSO의 수주가 100%이상 증가할 것으로 전망

□ 수주액은 금년대비 약 11% 증가할 것으로 예상되나 수출액이 해운시황 부진 등의 원인으로 약 3% 감소할 전망

- 수주액은 FPSO 등 대형 해양플랜트 수주에 힘입어 약 11% 증가한 311억달러 내외 전망
- 수출액은 금융위기 이후 지속적으로 선가하락 시기 물량이 출회되고 계약차질에 의한 물량도 예상되어 금년대비 약 3% 감소한 390억 달러 내외가 될 것으로 전망

< 국내 조선산업 추이 및 전망 >

단위: 백만CGT, 억달러, %

구 분	2009년	2010년	2011년	2012년E	2013년P
수 주 량 (증 감 율)	2.5 (△86.2%)	11.3 (359.9%)	13.7 (21.0%)	6.7 (△51.0%)	7.3 (9.0%)
수 주 액 (증 감 율)	73.9 (△88.0%)	313.2 (323.9%)	508.3 (62.3%)	280 (△44.7%)	311 (11.0%)
수 출 액 (증 감 율)	451.3 (4.6%)	491.1 (8.8%)	565.9 (15.2%)	402 (△29.0%)	390 (△3.0%)

주: ()은 전년동기대비 증감률

자료: Clarkson, 지식경제부, 해외경제연구소