

2013년도 조선해운시황 동향 및 2014년도 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	11
3. 컨테이너선 시장	14
IV. 조선산업 전망	17

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
 - 11월 누적 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 93.2% 증가한 4,223만CGT
 - 신조선가는 6월 이후 지속적인 상승 추세를 나타냄
- 국내 조선산업도 대형 컨테이너선, 제품운반선, LNG선 등 고효율선박과 미국발 비전통 에너지 수요로 상선 위주의 큰 폭의 수주 증가
 - 11월 누적 수주량은 117.5% 증가한 1,392만CGT, 수주액은 36.8% 증가한 371.5억 달러

2. 주요 해운시장 동향 및 전망

- 금년중 BDI 평균은 1,157로 하반기에 급등한 양상을 나타내었으나, 빠른 회복의 신호로 보기는 어려움
 - 최악의 상황은 지났으나 회복속도는 더딜 것으로 전망
- 유조선 시황은 침체가 장기화될 전망이다 반면 제품운반선 시장은 완만한 속도이나마 시황 개선 기대
- 컨테이너선 시장은 HRCI가 500선 근처에서 2년째 횡보하는 등 선복량 과잉문제로 시황 부진 지속
 - 그럼에도 불구하고 대형컨테이너선 발주가 늘어나고, P3동맹이 등장하는 등 향후 시장은 복잡한 양상으로 전개될 전망

3. 조선산업 전망

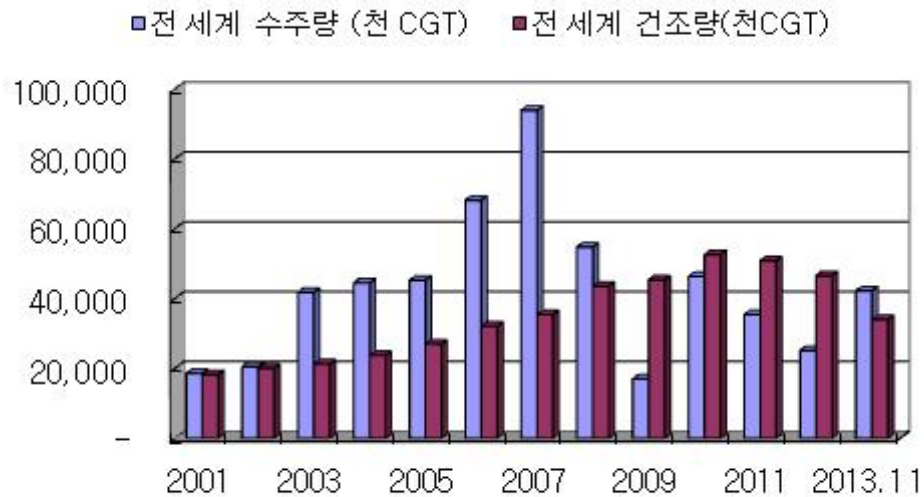
- 해운업 부진에도 불구하고 조선업의 회복추세는 유지될 것으로 전망
- 2014년도에는 LNG선과 제품운반선의 수요가 다소 감소할 우려가 있으나 컨테이너선의 증가 지속 등으로 전년대비 약 3%의 수주증가 예상

I. 전 세계 조선산업 동향

□ 전 세계 선박 수주량은 큰 폭으로 증가한 반면 건조량은 감소

- 11월까지 전 세계 수주량은 전년 동기대비 93.2% 증가한 4,223만CGT를 기록
- 해양플랜트 부문은 지난해대비 위축된 양상을 나타냈으나 고효율선박 수요에 따른 대형 컨테이너선, 벌크선 등의 수주가 급증하였고 미국발 비전통에너지 운송수요로 LNG선, 제품운반선, LPG선의 수주도 증가
- 고가의 해양설비 수주 부진으로 동 기간 수주액은 12.9% 증가한 899억달러 수준에 그침
- 수년간 지속되어온 수주 부진과 해운업황 침체로 건조량은 전년 동기대비 24.1% 감소한 3,402만CGT로 나타남

< 전 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 12월초 기준 전 세계 수주잔량은 연초대비 2.5% 증가한 1억48만CGT로 집계(Clarkson)

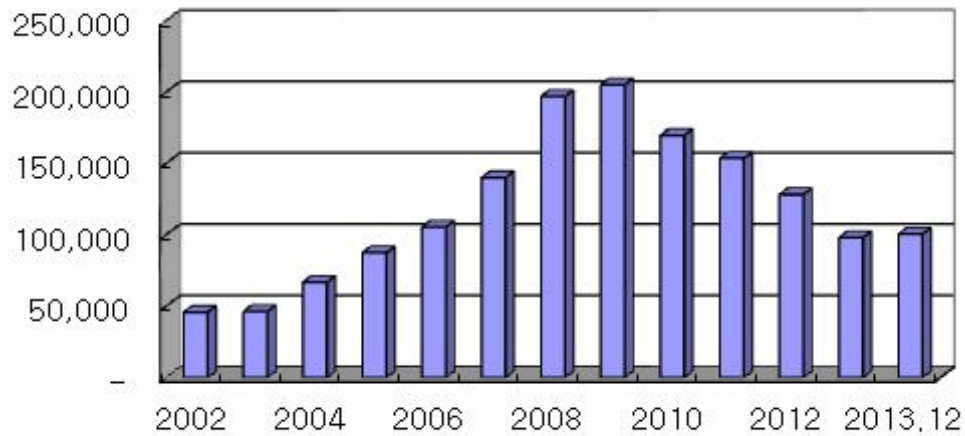
- 연초대비 연간 수주잔량 기준으로 금융위기 이후 처음으로 증가 추세 기록
- 금년도 수주량이 절대적으로 많은 양이라 할 수 는 없으나 세계적인 구조 조정의 여파와 수년간 누적된 수주 부진에 의한 건조량 감소로 수주잔량이

증가하는 효과를 가져옴

- 현재 전 세계 건조량 기준으로 약 2.5년치 일감에 해당하는 물량

< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >

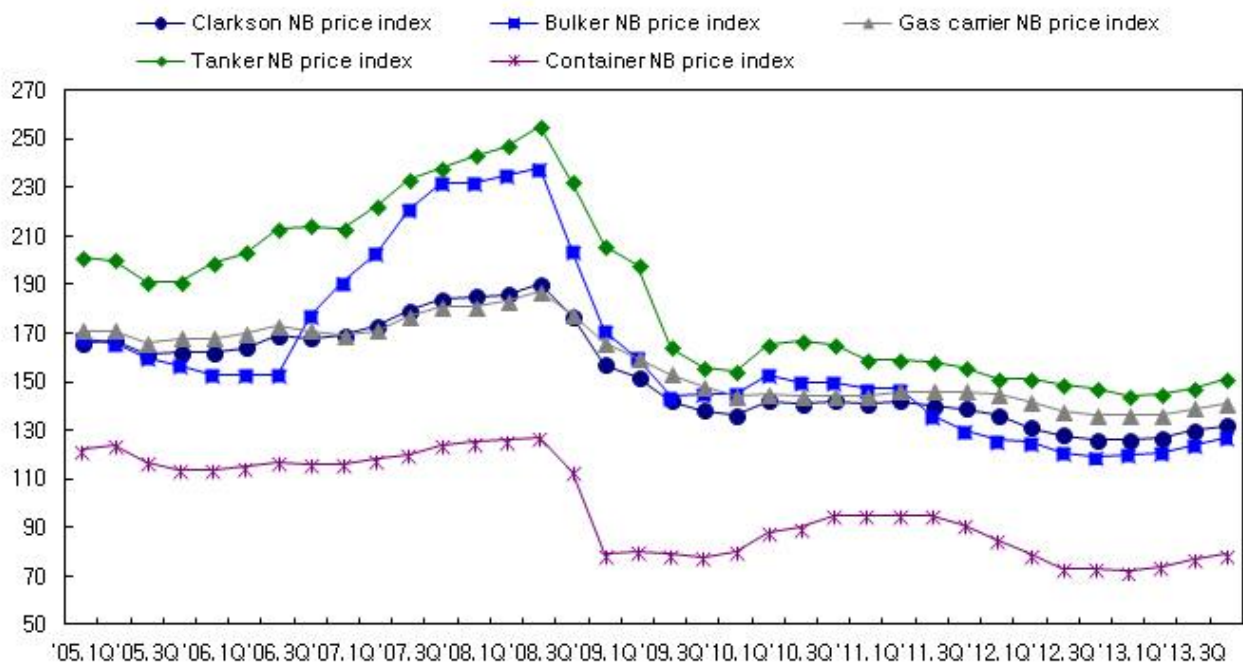
전 세계 수주잔량 (천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 선가는 하반기 이후 반등하여 상승세 지속

< 신조선 선가 추이 >



* 자료 : Clarkson

- 2013년 상반기말을 전후하여 거의 전 선종의 신조선 가격이 반등하였으며 선종에 따라 약 4~7% 상승
- 2분기말 대비 벌크선과 컨테이너선의 가격 상승폭이 각각 5.0%와 6.7%로 비교적 크고 탱커와 Gas선은 각각 4.1%와 3.7%를 기록
- Clarkson 신조선가지수는 6월 이후 지속적으로 월 1point씩의 상승세를 나타내며 11월 132를 기록
- 아직까지는 선가가 낮은 수준으로 평가할 수 있으나 금년의 수주로 주요 조선소들이 상당 부분의 선표를 채운 상황이어서 선가는 완만하나마 안정적인 오름세를 나타낼 것으로 전망

□ 2013년 신조선 시장은 전반적으로 상선 시장의 강세와 해양시장의 약세로 평가

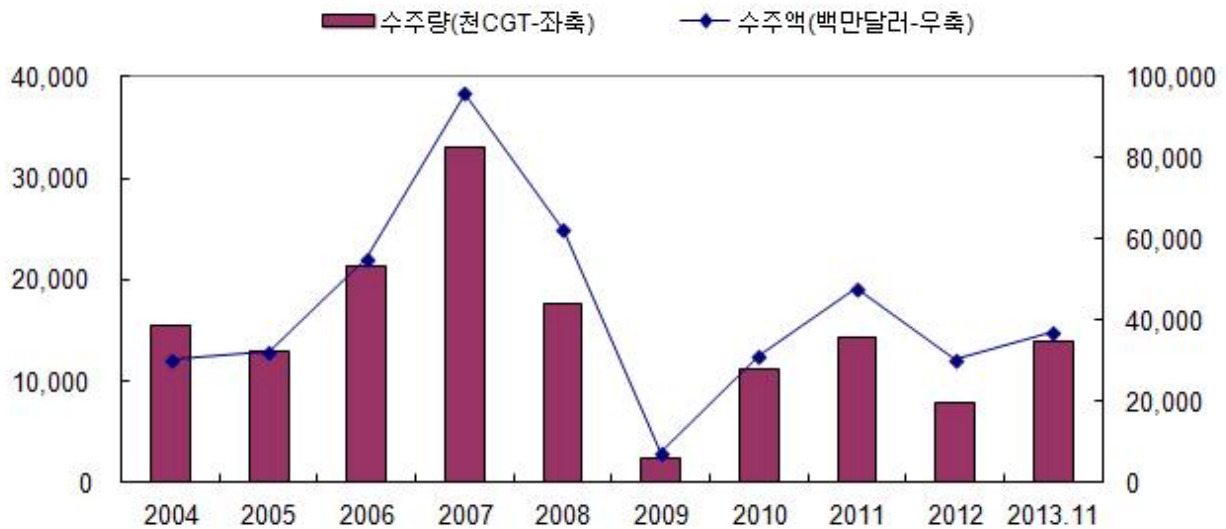
- 상선 시장은 셰일가스 및 타이트오일의 영향에 의한 LNG선과 제품운반선 시장의 수주 증가, 고효율선박 수요에 의한 컨테이너선과 벌크선의 수주 증가가 나타남
- 반면, 비전통오일에 의한 유가 하락의 우려, 선박량 과잉 우려 등으로 drillship 발주가 크게 감소하는 등 해양 시장은 위축된 움직임을 나타냄

II. 국내 조선산업 동향

□ 2013년도 수주는 상선을 중심으로 큰 폭의 개선을 나타냈으나 drillship 등 고가 해양부문의 수주 약화로 수주액 증가폭은 수주량 증가폭에 비하여 작은 수준을 기록

- 11월까지 수주량은 전년 동기대비 117.5% 증가한 1,392만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년 동기대비 36.8% 증가한 수준에 그쳐 371.5억 달러를 기록
- 해양플랜트의 수주가 감소한 반면 상선 수주를 위주로 수주회복이 이루어져 수주액 증가율은 낮게 나타남

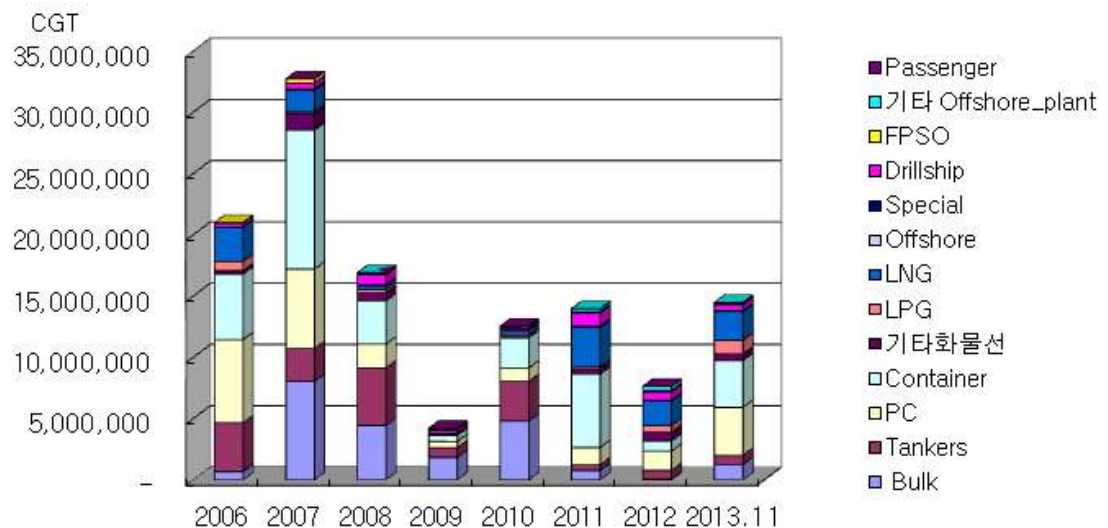
< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson, 2009~2010년도 자료는 해외경제연구소 산업투자조사실

- 선종별 수주실적을 살펴보면 고효율선박과 북미 비전통에너지에 대한 수요가 지배적임을 볼 수 있음

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



자료 : Clarkson, 산업투자조사실 재구성

- 금년들어 drillship 등 해양플랜트 부문의 수주는 공급과잉 논란, 미국의 tight oil 생산에 의한 유가하락 우려 등으로 크게 위축됨
- 반면, 컨테이너선, LNG선, 제품운반선, 벌크선 등 상선 수주가 전년대비 급증한 양상을 보임
- 이중 컨테이너선과 벌크선의 경우 고효율선박 수요에 의한 수주 증가를

나타냄

- 또한 LNG선, 제품운반선, LPG선 등은 미국의 셰일가스, tight oil의 정제품 수출에 의한 수요로 수주량이 크게 증가함

□ 건조량은 2012년 이후 감소추세 지속

- 11월까지 건조량은 전년 동기대비 12% 감소한 1,173만CGT에 그침
- 수년째 지속되어온 수주 부진에 의한 수주잔량 감소와 해운경기 부진에 따른 인도 차질 등이 원인으로 추정

< 국내 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 선박수주 잔량은 연말기준 수주잔량으로 2008년 이후 처음으로 증가추세로 돌아섬

- 금년말 수주잔량은 전년말 대비 약 2% 증가한 3,080만CGT 수준을 기록할 것으로 추정
- 수주잔량의 증가폭이 크지는 않으나 수주잔량 감소세가 반전된 것은 의미 있는 변화로 보임
- 다만, 건조량이 계속 감소하고 있는 상황에서의 반전으로 수주잔량 증가 추세가 지속될 것인지 여부는 더 지켜봐야 할 것임

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 선박 수출은 전년도에 이어 금년에도 감소세를 이어가고 있으나 감소폭은 줄어든 양상

- 11월까지 선박수출은 전년 동기대비 10.4% 감소한 332억달러를 기록
- 건조량의 감소와 선가 하락기 수주물량이 인도되어 감소 요인이 크게 작용하였으나 LNG선, drillship 등 고가 물량의 인도가 하반기부터 시작되면서 감소폭은 줄어들고 있음

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

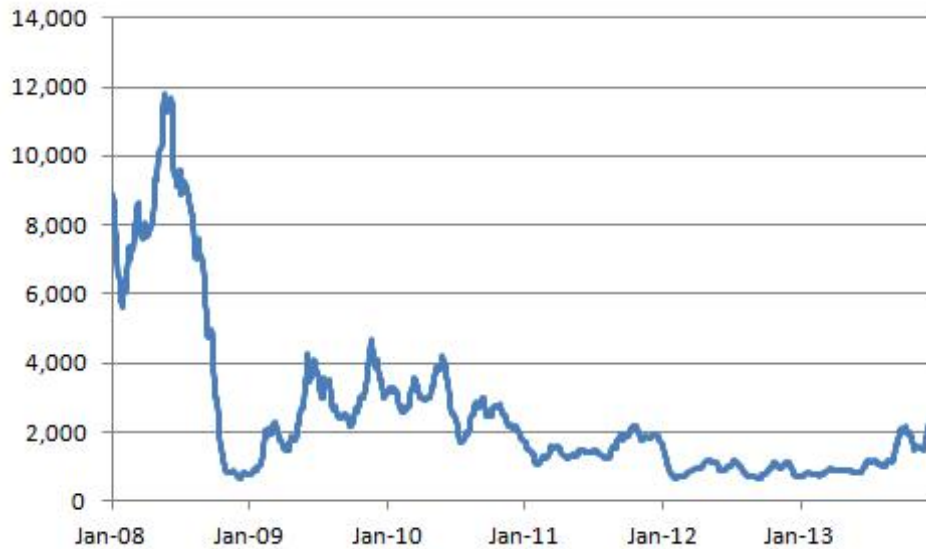
1. 벌크선 시장

□ 금년 중 BDI는 평균 1,157로 전년대비 약 26% 상승한 수준을 나타내었으나 아직까지 본격적인 회복국면으로 보기에는 무리가 있음

- 상반기중 BDI는 6/19일 이전까지 단 한차례도 1,000에 도달하지 못하는 극심한 침체를 나타냈으며 전년 동기 대비 10.5% 낮은 수준
- BDI는 9월 이후 급격히 상승하는 추세를 나타내며 2,000선을 상회
- 9월 이후 상승요인은 환율 영향에 의한 브라질의 철광석 수출 급증이 가장 큰 원인으로 추정되며 이는 일시적 영향일 뿐 근본적인 시황개선

으로 보기는 어려움

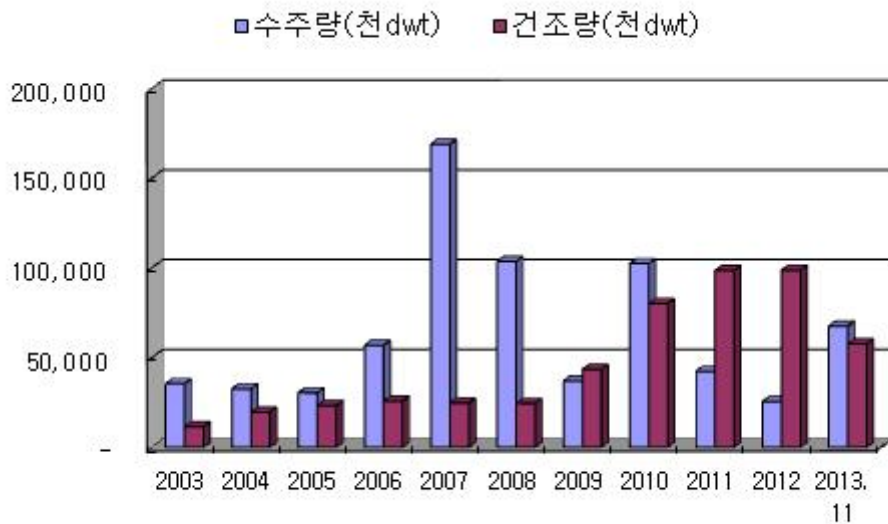
< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 2013년도 벌크선의 건조량은 전년 대비 크게 감소하였으나 수주량이 큰 폭의 증가를 나타내어 중장기적인 시황회복에 걸림돌로 작용할 우려가 있음

< 전 세계 벌크선 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

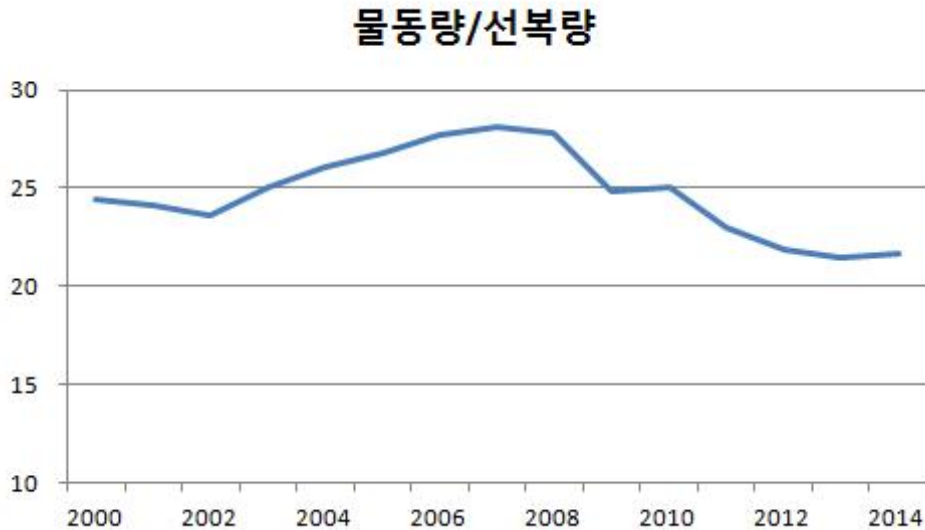
- 11월까지 벌크선 건조량은 5,770만dwt로 전년 동기대비 39.6% 감소하여 신규공급에 의한 공급과잉 문제 악화는 고비를 지난 것으로 보임
- 다만, 같은 기간 수주량은 전년 동기대비 165% 증가한 6,762만dwt로

집계되었고 이는 전 세계 선복량의 약 10%에 해당하는 물량으로 2~3년후 시황의 변수가 될 전망

- 선복량 과잉 심화는 고비를 넘겼으나 아직까지 공급과잉의 해소가 기대될 정도는 아니며 향후 2~3년후 시장의 회복이 더디어질 우려도 있음

- 2013년 중 해운시장의 수급상황은 소폭 개선된 것으로 보이며 이러한 추세는 2015년까지 지속될 것으로 예상되나 개선폭이 작은 수준이고 선복량 과잉해소에는 못 미치는 정도이므로 더딘 회복을 나타낼 전망

< 5대 벌크물동량/선복량 비율 추이 및 전망 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

주 : 연간 전체물동량/연초 및 연말 선복량의 평균치

- 호황기와 2010년의 대량 발주 물량의 상당부분이 지난해까지 소화됨으로서 금년의 선박공급은 다소 둔화된 것으로 나타남
- 2013년에는 선복량 증가율 5.8%, 물동량 증가율이 약 6% 내외로 추정되어 시장의 수급상황은 매우 작은 폭이나마 개선된 것으로 추정
- 2014년도에는 선복량 증가율 4.7%, 물동량 증가율 6~6.5% 수준으로 추정되어 수급상황 개선이 전망됨
- 다만, 2013년 들어 고효율선박 수요 등으로 발주가 급증하여 이들의 영향이 2015년 이후에 나타난다면 수급이 악화되는 수준은 아니더라도 회복 속도에 상당한 걸림돌이 될 전망
- 현재 20~25% 수준으로 추정되는 초과 선복량 문제를 개선하는데 고효율

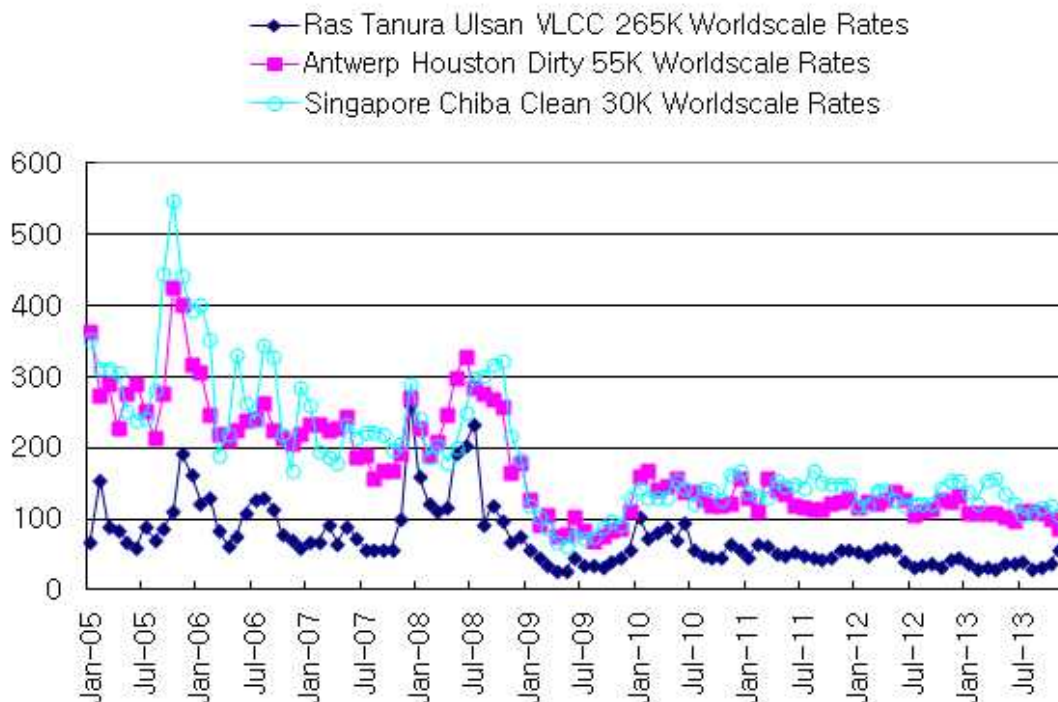
선박 수요로 인한 신조발주 등이 걸림돌로 작용하여 시황회복 속도는 매우 더딜 것으로 예상

- 이러한 상황들을 종합적으로 고려할 때 BDI 2,500선을 안정적으로 유지하는 정도의 시황은 2016년 이후가 될 것으로 전망

2. 탱커시장

- 탱커 운임은 여전히 낮은 수준에 머물고 있으며 전년과 비교하여 약세를 나타냄

< WS 추이 >



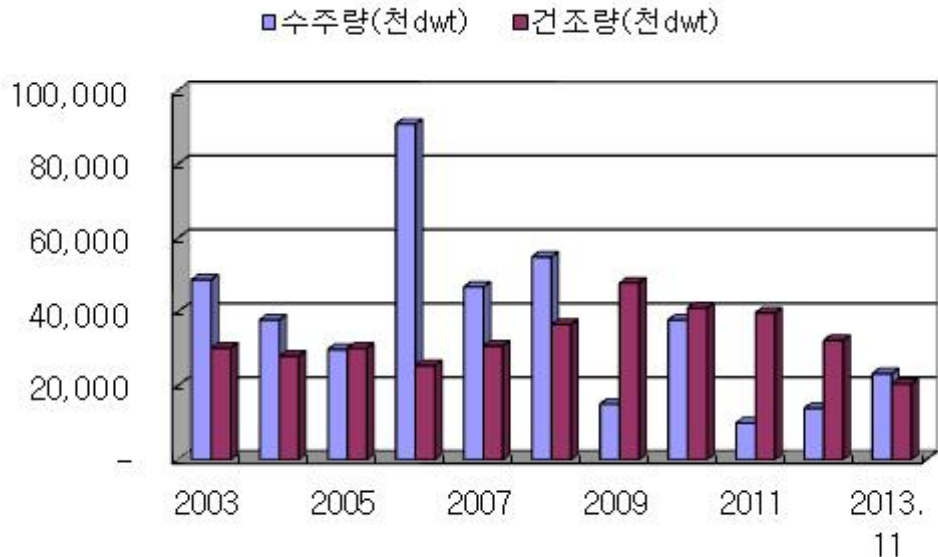
자료 : Clarkson

- 사우디-울산 간 265K 유조선의 11월까지 평균운임은 전년 동기대비 18.3% 하락한 수준
- 벨기에-미국 동부 간 55K dirty tanker의 동기간 평균운임은 전년 동기 대비 13.4% 하락한 수준
- 싱가포르-일본 치바간의 30K clean tanker의 경우는 전년 동기대비 3.5% 하락한 수준
- 탱커시장 역시 전반적으로는 선복량과잉의 영향이 크며 중소형 제품

운반선의 경우는 상대적으로 다소 양호

□ 2013년도 탱커의 건조량도 전년 대비 감소한 반면 수주량은 크게 증가

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 11월까지 전체 tanker의 건조량은 전년 동기대비 34.1% 감소한 2,053만 dwt였으며 이중 제품운반선은 전년 동기대비 5.9% 감소한 528만dwt
 - Tanker의 건조량 감소는 최근 수년간 탱커시장의 수주 부진에 따른 것임
- 반면 같은 기간 탱커 수주량은 전년 동기대비 126.4% 증가한 2,332만 dwt를 기록
 - 제품운반선의 수주 증가가 전체 탱커 수주 증가에 크게 기여

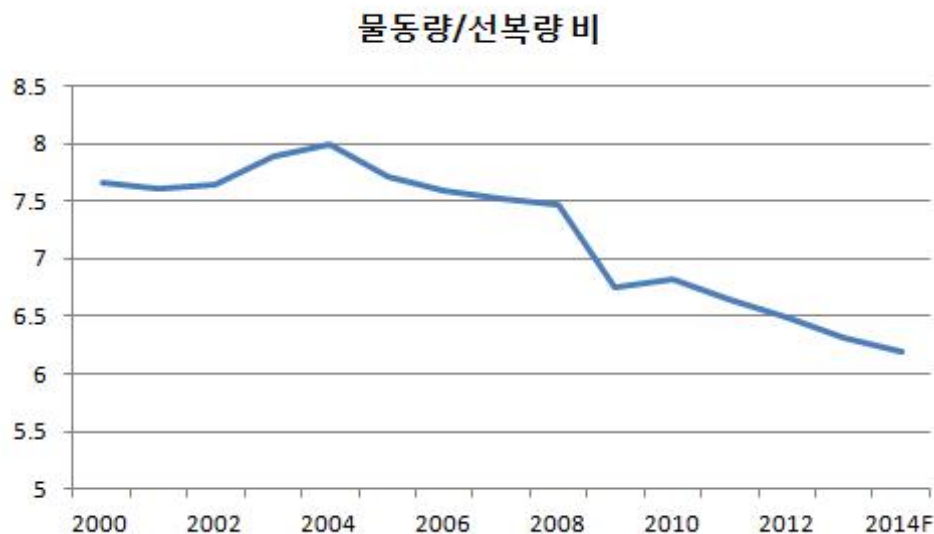
□ 유조선 시황은 과잉선복량 상황이 계속 악화되고 있으며 침체가 장기화될 전망

- 선진국의 에너지효율화 등의 노력에 따라 2005년 이후 둔화된 물동량에 비하여 선복량 증가율은 훨씬 더 큰 수치를 나타내었으며 이후 꾸준히 수급이 악화되어 왔음
- 특히 최근에는 미국이 tight oil을 생산하며 원유 수입을 감소시켜 물동량은 더욱 둔화되고 있음
- 반면 각국 석유공사 등 NOC를 중심으로 한 꾸준한 발주와 중국의

영향으로 선복량은 지속적으로 증가하고 있음

- 수년간 4~6%를 나타내던 선복량 증가율은 2013년 2.0%로 둔화된 것으로 추정되나 물동량 역시 과거 2% 내외의 증가율이 미국의 수익감소의 영향으로 1% 이하로 둔화된 것으로 추정됨
- 2014년도 선복량 증가율 역시 2% 내외로 예상되나 물동량 증가율도 0.5% 이하로 크게 둔화될 것으로 추정되어 수급상황은 지속적으로 악화될 전망
- 미국의 원유수입 감소의 영향으로 장기적으로 원유물동량의 증가 요인은 없는 것으로 보이며 유조선 해운시황은 장기적인 침체 전망

< 원유물동량/유조선선복량 비¹⁾ 추이 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

☐ 유조선 시장과 달리 제품운반선 시장은 완만한 속도이나마 선복량 과잉을 조금씩 해소하고 있어 시황 개선 기대

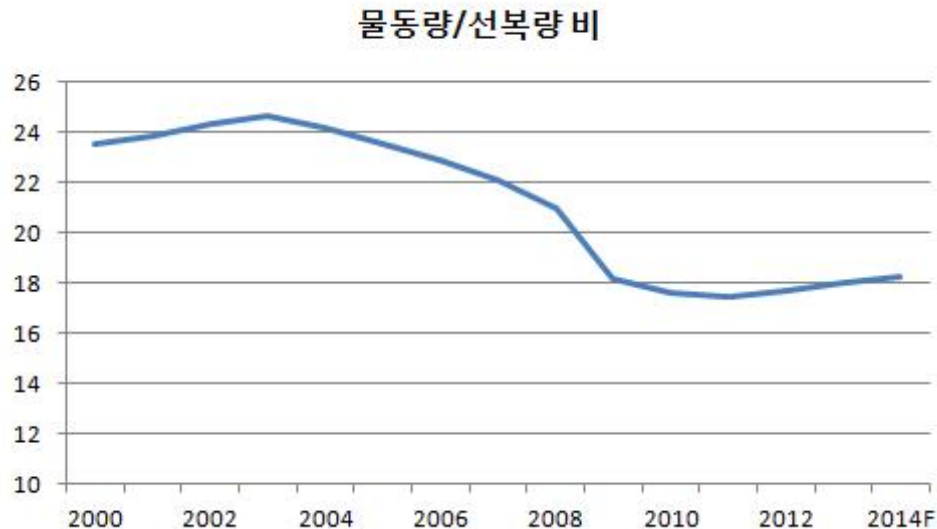
- 금융위기 이후 부진한 선박 수주의 영향으로 선복량 증가율은 2011년 이후 연평균 2.5% 내외를 유지함
- 반면 물동량의 경우 중동의 수출물량과 최근 미국 타이트오일의 제품 수출에 따른 영향으로 최근 수년간 4% 내외의 물동량 증가율을 기록하여 동 시장은 선복량과잉을 점차 해소하는 모습을 나타냄
- 2013년은 물동량 증가율은 약 4%로 예상되는 반면 선복량 증가율은 약

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

2.9% 수준에 그칠 것으로 추정

- 2014년에도 물동량 증가율은 4% 초반, 선복량 증가율을 3% 초반 수준으로 수급개선이 이어질 전망
- 다만, 수급과 시황의 개선속도는 완만하여 아직까지 시장에서 뚜렷한 운임회복이 나타나지는 못하고 있어 예상되어 급한 기대감은 경계할 필요가 있음
- 또한 탱커시장에서도 고효율선박 이슈로 신조선 발주가 크게 증가하고 있어 수급개선 속도는 향후에도 더디게 진행될 전망

< 제 품운반선 물동량/선복량 비²⁾ 추이 >



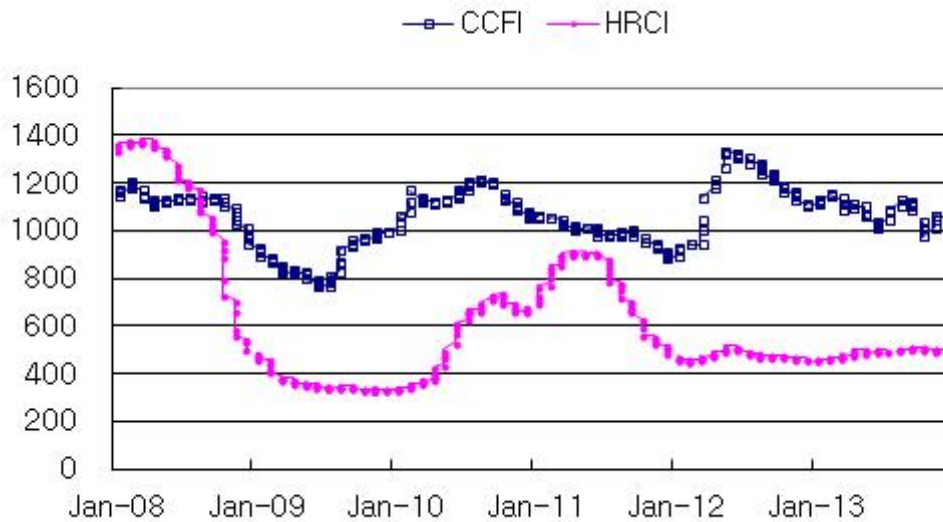
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

3. 컨테이너선 시장

- 용선료 수준을 나타내는 HRCI(Howe Robinson Container Index)는 2년째 500선 근처에서 횡보하고 있으며 운임수준을 나타내는 CCFI의 경우는 지난해 하반기 이후 약세 추세임
- HRCI 지수는 심각한 침체를 반영하는 수준에 머물고 있어 컨테이너선, 특히 중소형선의 선복량 과잉이 좀처럼 해소되지 못하고 있음을 나타냄
- 12월초 CCFI는 연초대비 약 5% 하락한 1,055 수준을 기록

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

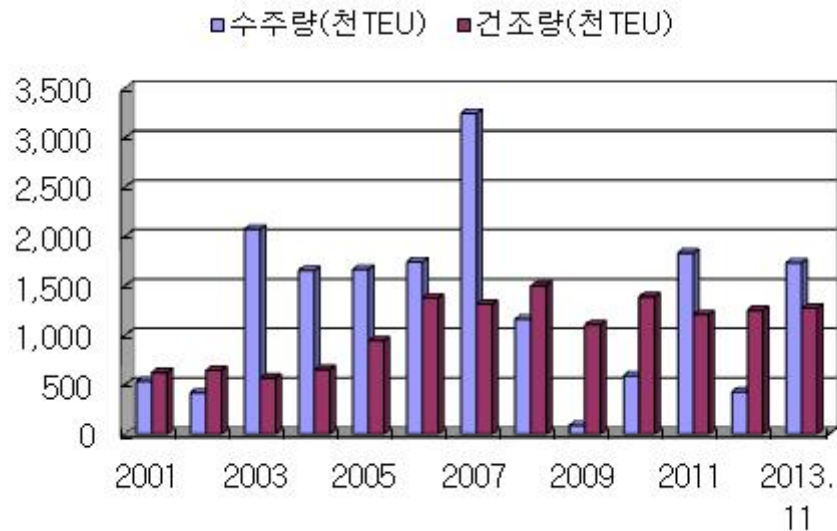
< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

- 2013년도 컨테이너선의 건조량은 전년 대비 소폭 증가한 것으로 나타났으며 수주량은 급격한 증가를 기록

< 컨테이너선의 수주 및 건조량 추이 >

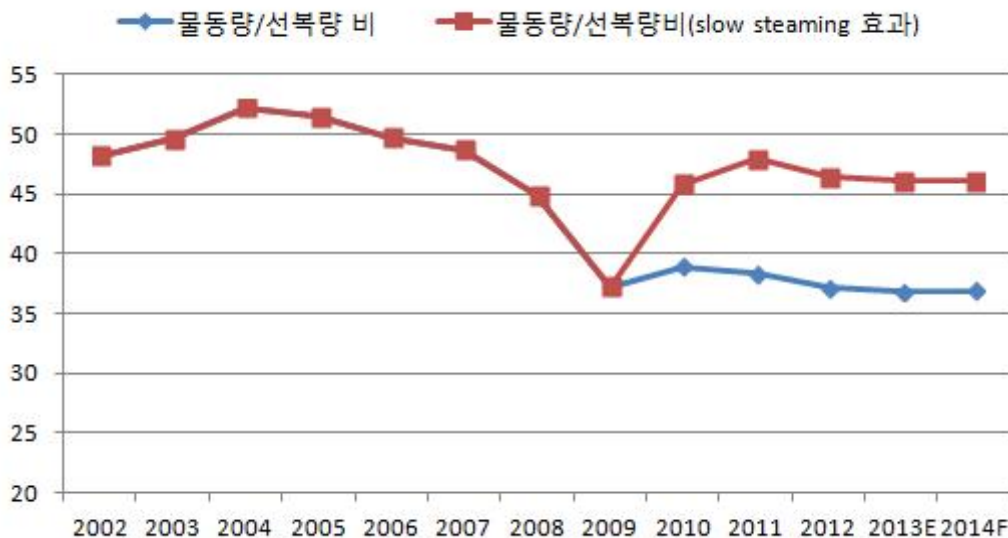


자료 : Clarkson

- 11월까지 건조량은 전년 동기대비 6.2% 증가한 127.3만TEU를 나타냄
- 금년도 컨테이너선 건조량 증가는 2011년 대형화와 효율화 경쟁으로 인한 발주 증가의 영향이 반영된 결과임

- 지난해 극히 부진했던 컨테이너선 수주는 금년들어 고연비선박의 확보 경쟁으로 수주가 다시 크게 증가
 - 11월까지 전 세계 컨테이너선 수주량은 전년 동기대비 330% 증가한 173만 TEU를 기록
 - 컨테이너선은 HRCI 지수에서 나타난 바와 같이 선복량과잉이 심각한 수준임
- 컨테이너선 해운시장은 선복량과잉 문제의 해소가 지연되고 있는 가운데 복잡한 양상으로 전개될 전망이다 국내 해운사들에게 더욱 어려운 상황이 될 것으로 예상됨

< 컨테이너 물동량과 컨테이너선 비율 추이 >



자료 : Drewry, Clarkson, 일부 추정

- 2013년중 전 세계 컨테이너 물동량증가율은 약 5% 수준으로 추정되며 선복량 증가율은 5.9%로 선복량과잉 문제는 해소기미를 보이지 않고 있음
- 2014년도 물동량과 선복량 증가율 예상치는 각각 6.1%와 5.9%로 물동량 증가율이 약간 높으나 문제해소에 큰 기여를 할 정도는 아닌 것으로 보임
- 2014년 이후에는 초대형화된 선박들이 본격적으로 주요항로를 점령할 것으로 보이며 세계 1~3위 선사의 연합체인 P3도 운항을 개시할 예정임
- 이에 따라 대형 고효율선박들의 점유율 확대, 이에 따른 선박들의 연쇄적인 항로 이동, P3의 전략에 따른 타 선사들의 움직임 등 시장이 매우 복잡하게 전개될 전망
- 고효율선박으로 무장한 P3에 이렇다 할 대응책이 없는 국내 선사 및

소속 동맹들에게는 어려운 시기가 될 것으로 전망

- 더욱이 P3의 전략, 선복량 과잉 문제 등으로 운임은 약세가 지속될 전망

IV. 2014년도 조선산업 전망

□ 해운업 침체의 지속에도 불구하고 조선업 수주는 뚜렷한 회복세를 나타내고 있으며 이러한 추세는 유지될 것으로 전망

- 해운업 침체에도 불구하고 고효율선박 이슈는 지속될 것으로 보이며 다만, 비전통에너지 관련 수요는 선복량 과잉우려 등으로 다소간의 조정을 받을 것으로 전망
- 2014년에는 컨테이너선의 수주가 지속적으로 증가할 것으로 기대되며 일시적 선복량 과잉현상에 의해 LNG선의 수주가 다소 감소될 전망
- 제품운반선의 경우는 2013년 발주에 투기수요가 다소 가세한 것으로 보여 이 부분이 조정될 경우 수주량은 감소할 가능성이 있음
 - 다만, 세계 석유무역 시장의 양상이 과거 원유수출이 지배적이었던 점에 비하여 최근 미국, 중동 등 대형 원유 생산국가들이 정제된 제품을 수출하는 형태로 점차 변화하여 꾸준한 물동량 증가와 일정 수주량 지속 기대
- 해양시장은 FPSO 등 생산설비가 다소 증가할 것으로 기대되나 drillship 등 리그선의 수주 감소 추세는 내년에도 계속될 전망
- 향후에도 급격한 수주 증가를 기대하기는 어려우나 완만한 수준의 수주 시황 회복 기대

□ 2014도 수주량 및 수주액은 금년대비 소폭 증가 예상

- 수주량은 금년대비 약 3% 증가한 15.2백만CGT, 수주액은 약 10% 증가한 421억달러 수준이 될 것으로 전망
 - 내년도에는 선가의 소폭 인상과 FPSO의 수주 증가 등으로 수주량 증가폭에 비하여 수주액 증가폭이 다소 높을 것으로 전망
- 건조량은 금년대비 약 4% 감소한 1,230만CGT 수준으로 전망
- 연간 건조량을 상회하는 수주량의 영향으로 수주잔량은 금년말 대비 약 6% 증가 전망

- 건조량 감소에도 불구하고 drillship, LNG선 등 고가 물량의 인도 증가로 수출은 약 15% 증가 전망

< 국내 조선산업 추이 및 전망 >

단위: 백만CGT, 억달러, %

구 분		2010	2011	2012	2013(e)	2014(f)
한국 조선 산업	수 주 량 (백만CGT)	11.3	14.3	7.6	14.8	15.2
	수 주 액 (억달러)	313.2	480.1	304.7	383.0	421.0
	건 조 량 (백만CGT)	16.0	16.1	13.6	12.8	12.3
	수주잔량 (백만CGT)	44.1	38.0	30.2	30.8	32.6
	수 출 액 (억달러)	491.1	565.9	397.5	370	425

주: ()은 전년동기대비 증감률
 자료: Clarkson, 산업통상자원부, 해외경제연구소