

2014년도 조선해운시황 동향 및 2015년도 전망

I. 세계 조선산업 동향	3
II. 국내 조선산업 동향	6
III. 주요 해운시장 동향 및 전망	9
1. 벌크선 시장	9
2. 탱커 시장	11
3. 컨테이너선 시장	15
IV. 2015년도 조선산업 전망	18

확인 : 팀 장 이윤관 (6255-5710)
lyk@koreaexim.go.kr

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

< 요약 >

1. 전 세계 및 국내 조선산업 동향

- 전 세계 조선산업은 해양부문의 침체지속 속에 상선시장 마저 부진한 양상을 보이며 큰 폭의 수주량 감소 기록
 - 11월 누적 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 31.0% 감소한 3,587만CGT
 - 신조선가는 소폭 상승함
- 국내 조선산업도 LPG선과 LNG선 외에는 대부분의 선종이 수주 감소를 나타냄
 - 11월 누적 수주량은 전년 동기대비 35.6% 감소한 1,020만CGT, 수주액은 34.5% 감소한 269.5억 달러

2. 주요 해운시장 동향 및 전망

- 금년중 BDI 평균은 1,120으로 전년 동기대비 1.2% 하락한 수준이며, 2015년에는 선박인도 증가 예상으로 시황은 소폭 악화될 전망
 - 2017년까지는 세계 경기의 큰 폭의 진전이 없는 한 시황악화 전망
- 유조선 시황은 산유국들의 석유증산과 수출확대로 소폭 개선되고 있으며 내년에도 이같은 상황은 지속될 전망이나 심각한 선복량 과잉의 해소는 어려운 수준
- 컨테이너선 시장은 선복량 과잉에 의한 시황악세가 지속되고 있으며, 향후 수년간 개선이 어려울 전망
 - 2015년에도 선복량과 물동량 증가율이 유사한 수준으로 예상되어 시황 개선에는 어려움이 있음

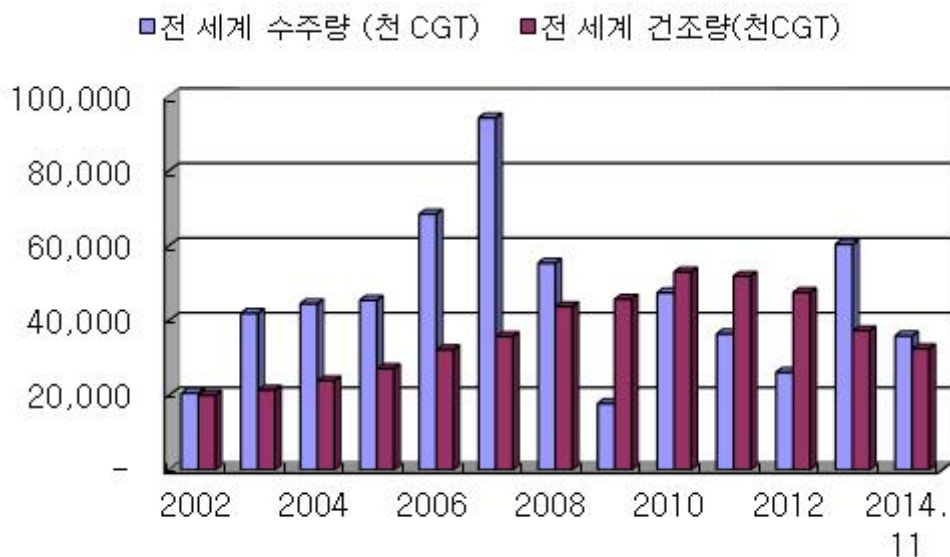
3. 조선산업 전망

- 유가하락과 에코십 투자부진, 해양플랜트 침체 지속 등으로 내년도 선박 수주는 감소할 전망
 - 컨테이너선을 제외한 대부분 선종의 수주 감소 전망

I. 전 세계 조선산업 동향

- 전 세계 선박 수주량 및 건조량 모두 감소하였으며 수주량의 감소폭이 큼
 - 11월까지 전 세계 수주량은 전년 동기대비 31.0% 감소한 3,587만CGT를 기록
 - 해양플랜트 부문은 크게 위축된 양상을 보이고 있고 유가하락 양상이 당분간 계속될 것으로 보여 이러한 추세는 지속될 전망
 - 지난해 에코십투자 붐을 이루었던 컨테이너선, 제품운반선 등의 선종이 모두 부진하면서 감소폭이 커짐
 - 동 기간 수주액은 20.9% 감소한 901.3억달러로 집계됨
 - 전 세계 선박 건조량은 감소추세를 지속하며 전년 동기대비 8.7% 감소한 3,245만CGT로 나타남

< 전 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >

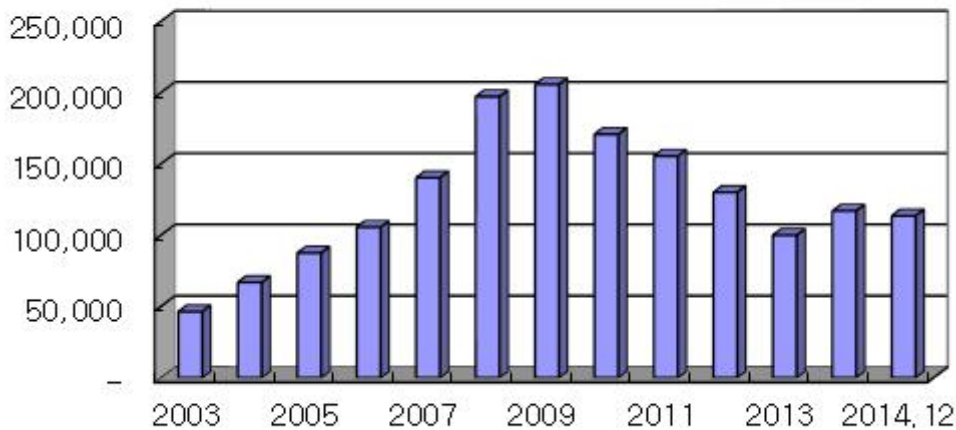


자료 : Clarkson

- 12월초 기준 전 세계 수주잔량은 연초대비 2.9% 감소한 1억 1,364만CGT로 집계 (Clarkson)

- 수주잔량은 금융위기 이후 처음으로 지난해 증가세를 나타낸 바 있으며 금년도 수주의 감소로 증가세를 이어가지 못함
- 현재 전 세계 건조량 기준으로 약 3년치 일감에 해당하는 물량임

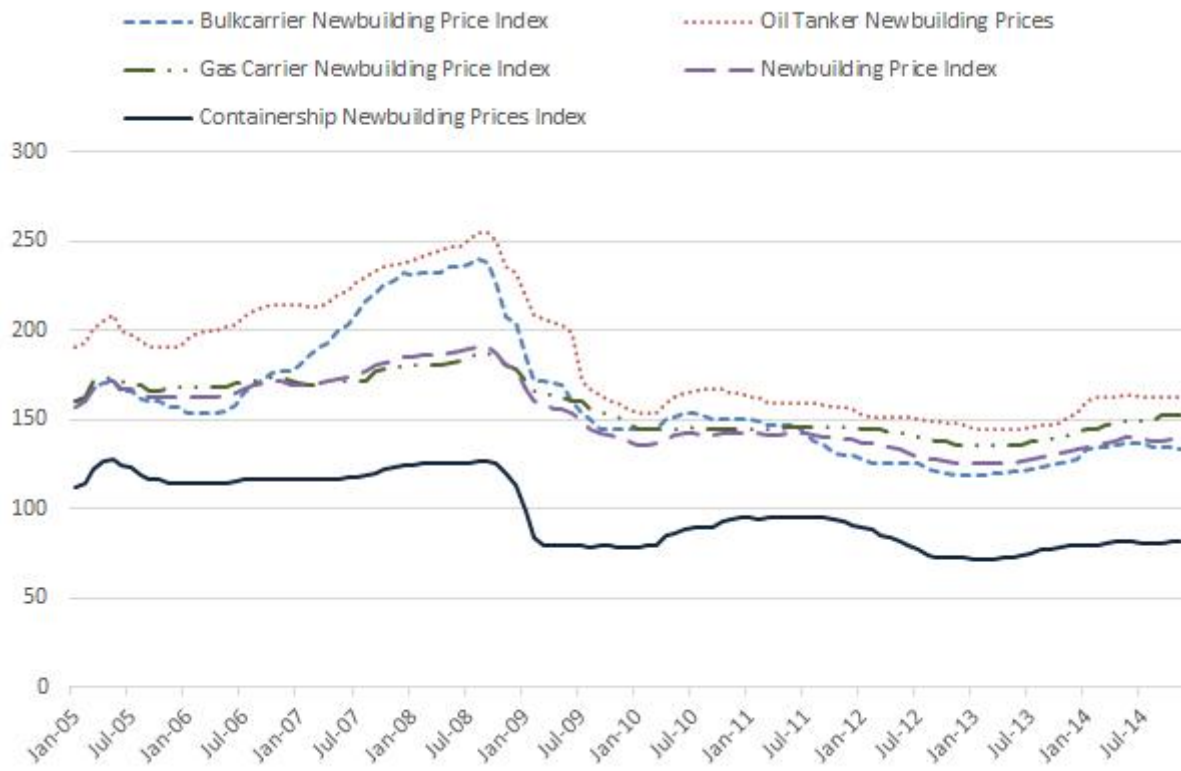
< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 신조선가는 상반기 중 상승세를 보인 후 하반기에 소폭 감소 또는 정체를 나타냄
 - 상반기중 선종에 따라 약 4~7%의 가격상승을 기록하였고 7월 이후 약 1% 내외 하락하였다가 9월 이후 정체상태를 보이고 있음
 - Gas선과 컨테이너선은 9월 이후 소폭 상승이 나타나기도 함
 - 11월 신조선가 지수는 전년말 대비 벌크선과 탱커의 가격 상승폭이 각각 7.0%와 7.2%로 비교적 크고 컨테이너선과 Gas선은 각각 3.8%와 4.9%를 기록
 - Clarkson 신조선가지수는 11월 현재 139로 전년말 133에 비하여 5.3% 상승한 수준
 - 지난해의 발주 호조 이후 금년도 신규 수주가 저조하였음에도 조선소들의 일감이 지난해 물량으로 확보된 이후 신조선가격은 시황에 비해 잘 방어된 것으로 평가됨

< 신조선 선가 추이 >



자료 : Clarkson

- 2014년 신조선 시장은 전년도 에코십 발주붐 이후의 침체시황 속에서도 LPG 등 GAS선이 시장을 지지하며 선가를 방어하는 양상을 보임
 - 2013년부터 위축되는 양상을 보인 해양플랜트 시장은 2014년 하반기 유가 급락이 현실화되면서 본격적인 침체국면으로 들어가고 있음
 - 지난해 에코십과 미국 비전통에너지의 기대수요로 활황을 보였던 컨테이너선, 제품운반선, 벌크선 등 상선시장 역시 투자붐 후의 휴식기로 수주가 급감하는 추세를 나타냄
 - 유일하게 양호한 시황을 나타낸 것은 LPG선과 LNG선 등 Gas선임
 - LPG선의 경우 북미 비전통에너지의 석유제품 생산 증가에 따른 실수요가 뒷받침된 발주증가가 나타남

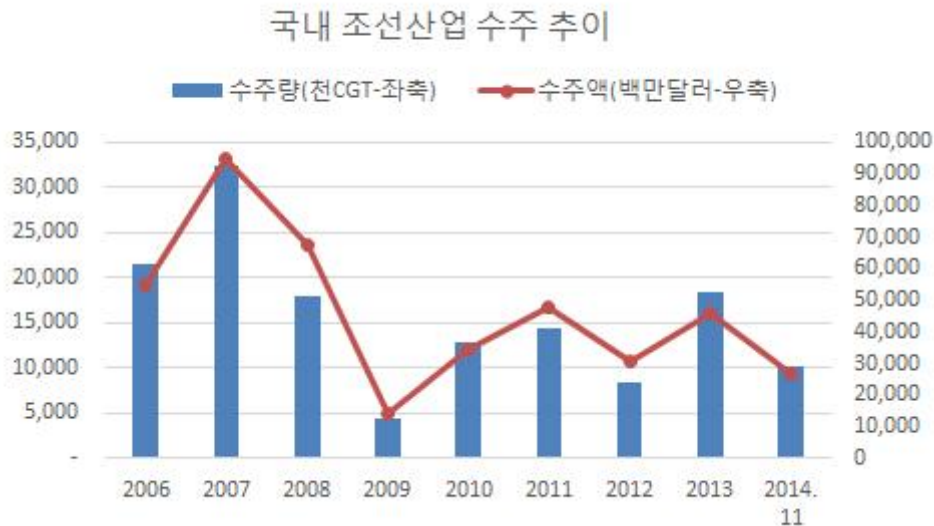
- LNG선의 경우 해상운임이 하향세를 나타냄에도 불구하고 야말과 같은 대형 프로젝트 연계 수요와 향후 셰일가스 수출프로젝트에 대한 기대수요로 여전히 발주량이 많은 상황임
- 상선의 수주급감에도 불구하고 주요 조선소들이 2016년까지의 일감을 확보한 상황이어서 신조선가는 소폭 상승함

II. 국내 조선산업 동향

□ 2014년도 수주는 해양플랜트와 상선 시장의 동반침체에 따라 전년대비 큰 폭의 감소를 기록

- 11월까지 수주량은 전년 동기대비 35.6% 감소한 1,020만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년 동기대비 34.5% 감소한 269.5억 달러를 기록

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



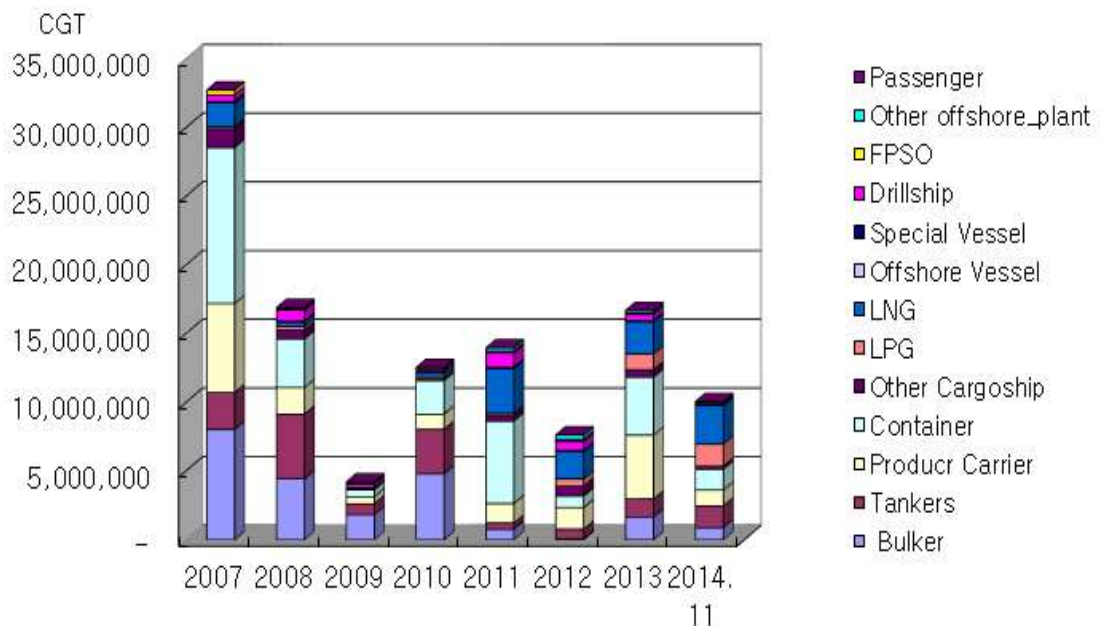
자료 : Clarkson

□ 선종별 수주실적을 살펴보면 GAS선과 Oil Tanker를 제외한 나머지 모든 선종의 수주가 크게 감소하였음을 알 수 있음

- 금년들어 drillship은 2척, FPSO는 1척만이 수주되는 등 해양플랜트의 수주가 극히 부진함

- 지난해 많은 수주량을 기록하였던 컨테이너선과 제품운반선이 전년대비 약 1/3~1/4 수준으로 감소하였고 벌크선의 수주 역시 크게 감소함
- 반면, 미국의 석유제품 수출 증가로 LPG선의 수주가 급증하였으며 야말프로젝트와 미국 셰일가스에 대한 기대감으로 LNG선 역시 양호한 흐름을 지속하여 금년도 국내 조선업 수주에 큰 도움이 되었음
- 탱커의 경우 VLCC보다는 수에즈막스급 수주가 증가하며 전년대비 수주가 2배로 증가하였으나 전 세계 탱커시장이 활발하였던 것은 아님

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



자료 : Clarkson, 산업투자조사실 채구성

□ 건조량은 2012년 이후 감소추세 지속

- 11월까지 건조량은 전년 동기대비 6.3% 감소한 1,113만CGT로 집계
- 2012년부터 건조량 감소추세가 이어져 왔으나 감소폭은 작아졌음

< 국내 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 선박수주 잔량은 전년도 증가 추세를 이어가지 못하고 금년은 다시 감소추세로 반전됨

- 12월초 기준 수주잔량은 연초대비 7.0% 감소한 3,243만CGT를 기록
- 건조량은 약 6% 감소한데 비하여 수주량은 35% 이상 감소한 것이 수주잔량 감소의 원인임

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 선박 수출은 건조량 감소에도 불구하고 소폭 증가

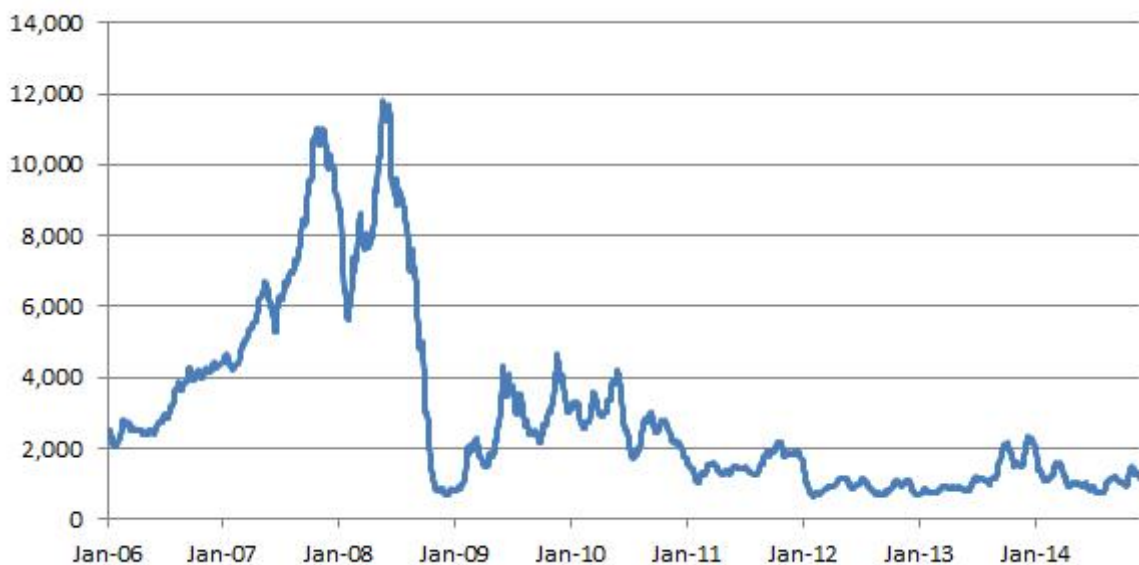
- 11월까지 선박수출은 전년 동기대비 7.7% 증가한 357.9억달러를 기록
- 건조량은 전년대비 감소하고 있으나 LNG선, drill-ship 등 고가 물량이 인도됨에 따라 수출액은 증가추세를 나타내고 있음

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 금년 중 BDI는 평균 1,120으로 전년 동기대비 약 1.2% 하락한 수준이며 금융위기 이후 침체수준에서 벗어날 징후가 보이지 않음

< BDI 추이 >

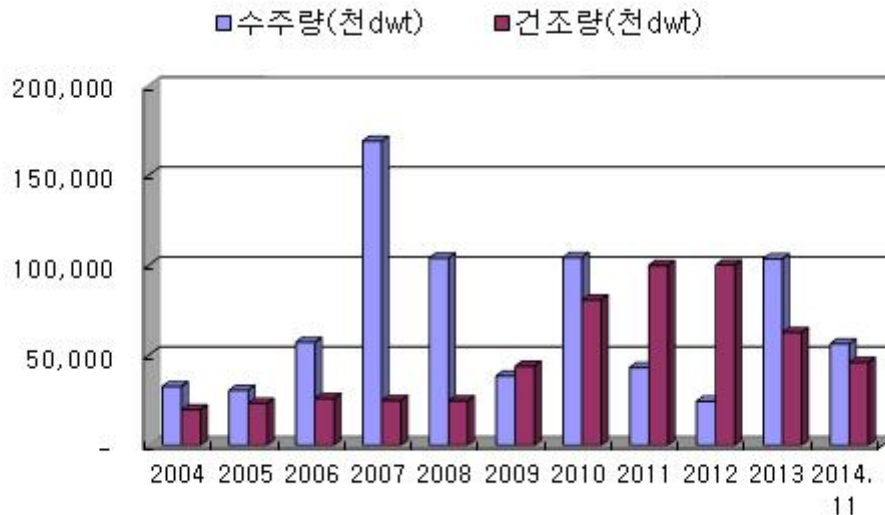


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 금년도 BDI는 720선부터 1,480선까지 큰 변동폭을 나타내었으며 절대적 수준은 극심함 침체를 나타내고 있음
- 금년도 벌크선 시장은 중국의 경기둔화 등 악재 요인이 많았고 가을 곡물 시즌을 맞아 지수가 상승하였으나 다시 1,100선 초반대까지 하락한 상태임

- 2014년도 벌크선의 수주량과 건조량은 모두 큰 폭으로 감소하였으나 지난해 수주호조의 여파가 1분기까지 이어지면서 수주의 절대량은 비교적 많은 수준임

< 전 세계 벌크선 수주 및 건조량 추이 >

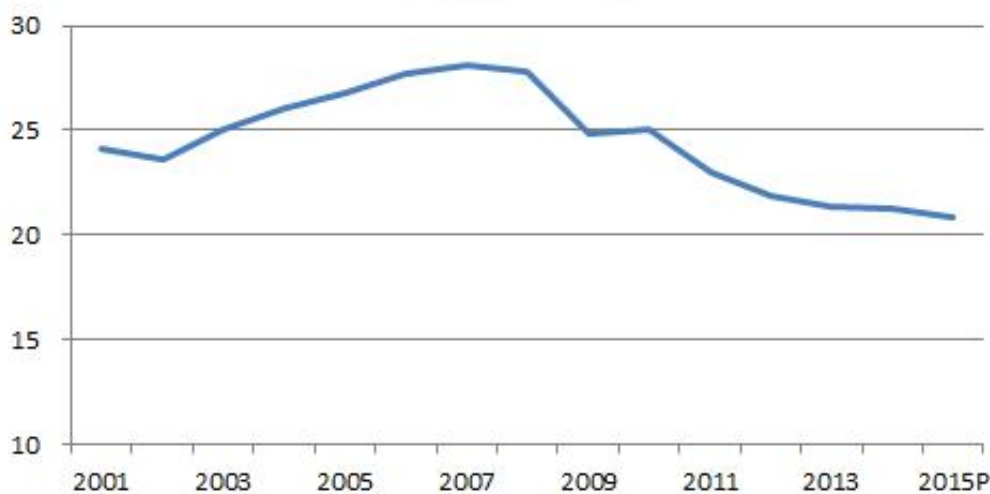


자료 : Clarkson

- 11월까지 벌크선 건조량은 4,606만dwt로 전년 동기대비 23.8% 감소하여 지난해부터 2년 연속 건조량에 의한 공급압력은 감소
 - 동 기간 수주량은 전년 동기대비 34.5% 감소한 5,639만dwt로 이는 전 세계 선박량의 약 7.5%에 해당하는 물량으로 현재 시황을 고려할 때 적은 수준이 아님
 - 지난해 규제회피 목적의 조기발주와 에코십 투자 등으로 많은 양이 발주되었고 금년에도 적지 않은 양이 발주됨으로서 2015~2017년 시장에 부담을 줄 가능성이 높음
- 2014년 중 벌크해운시장은 당초 기대하였던 완전한 시황개선을 보이지 못하였으며 내년에는 공급 증가에 의해 소폭의 시황악화 전망
- 금년도 벌크해운시장은 중국의 수요 둔화와 세계경기 회복의 지연 등으로 당초 기대에 못 미치는 4% 후반대의 수요증가를 기록할 것으로 추정되어 선박량 증가 추정치인 5%를 하회하는 것으로 평가됨

- 2015년에는 2013년 대량 수주의 영향으로 선복량 증가율이 7.5%에 이를 것으로 추정되는 반면 물동량 즉, 수요증가율은 금년과 비슷한 수준인 4% 후반대로 예상되어 시황이 소폭 악화될 것으로 전망
- 현재 수주잔량으로 쌓여있는 선복의 공급은 2017년까지 지속될 예정으로 2016~2017 기간 동안에도 선복량 증가율이 연 5%를 상회할 것으로 예상되어 세계경기의 큰 폭의 진전이 없는 한 시황악화가 지속될 전망

< 5대 벌크물동량/선복량 비율 추이 및 전망 >



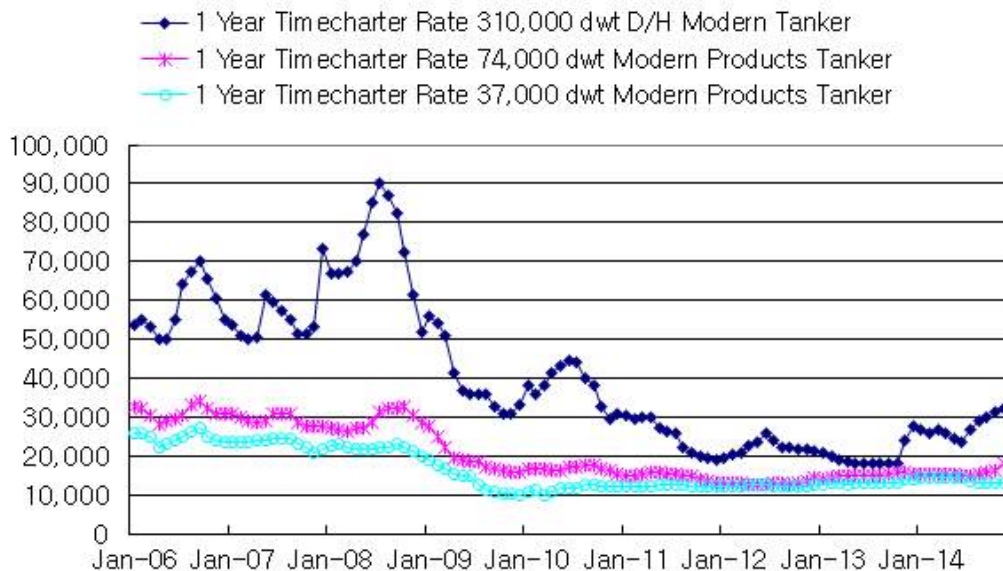
자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정
 주 : 연간 전체물동량/연초 및 연말 선복량의 평균치

2. 탱커시장

- 탱커 용선료는 최근 유가하락과 원유과잉 생산에 의한 수출량 증가의 영향 등으로 일부선형이 개선되는 현상을 보임
 - 310K VLCC 1년 정기용선료는 11월 현재 32,125달러/일 수준으로 지난해 말 대비 16.8% 상승
 - 미국의 비전통 원유생산을 저지하려는 사우디의 과잉 생산과 이에 따른 유가 하락, 밀어내기 수출, 소비국들의 비축유 증가 등으로 물동량 증가가 운임과 용선료를 상승시키는 것으로 보임
 - 주로 미국향으로 운항하던 Suezmax급의 용선료는 하락 추세임

- 74K LR급 제품운반선의 용선료는 유가하락이 시작된 하반기 이후 상승하기 시작하여 11월 현재 17,813달러로 지난해 말 대비 16.8% 높은 수준
- 미국 비전통원유로부터 정제된 석유제품의 수출증가가 용선료 상승의 원인으로 추정

<용선료추이 >

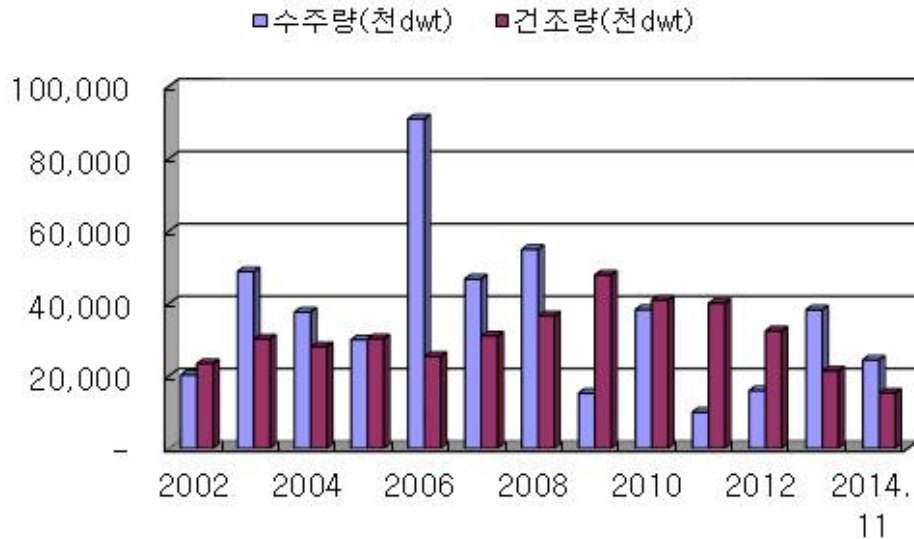


자료 : Clarkson

- 다만, 37K MR급 제품운반선의 용선료는 하반기 이후 하향추세를 보이고 있어 탱커시장의 주요 이슈가 중동과 북미에 국한되어 있음을 반증함
- 탱커시장은 유가하락의 영향으로 일부 선형에서 용선료상승이 나타나고 있으나 이는 석유 과잉생산에 의한 일시적 수요일 가능성이 있고 선복량 과잉이 여전한 상황이므로 경계가 필요할 것임
- 중동 일부 국가의 과잉생산으로 인한 유가 하락과 동아시아 소비국들의 비축유 증가 등은 일시적 수요일 가능성이 높음
- 운임이나 용선료 역시 상승반전시 과도한 움직임이 있을 수 있다는 점이 2011~2012 LNG선 시장에서 확인된 바 있어 이러한 시장의 움직임에는 경계가 필요할 것으로 보임

□ 2014년도 탱커의 수주와 건조량은 전년대비 감소

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

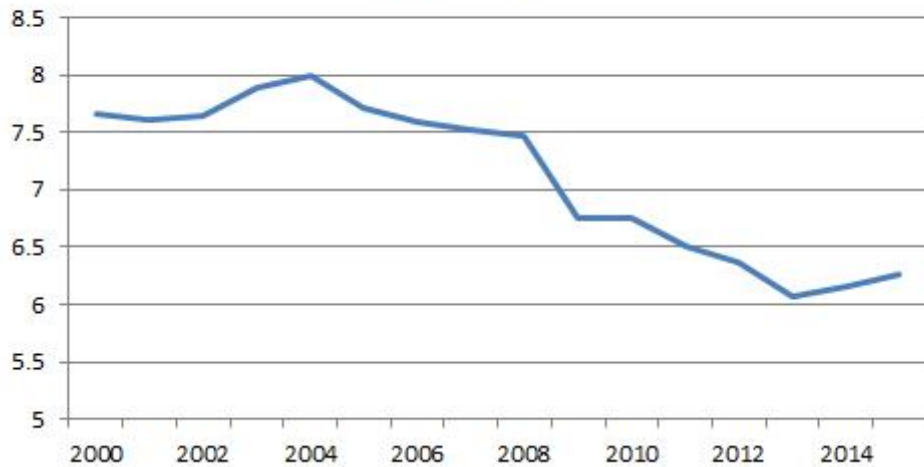
- 11월까지 전체 탱커 건조량은 전년 동기대비 26.7% 감소한 1,527만dwt 였으나 이중 제품운반선은 전년 동기대비 10.2% 증가한 606만dwt
- 유조선의 건조량은 감소추세를 이어갔으나 2012년 이후 수주가 증가하기 시작한 제품운반선은 금년부터 건조량이 증가세로 돌아섬
- 같은 기간 탱커 수주량은 전년 동기대비 9.4% 감소한 2,443만dwt를 기록

□ 유조선 시황은 내년도에 소폭 개선될 전망

- 2014년에도 하반기 유가하락의 영향으로 당초 예상보다 많은 물동량이 발생하여 선복량 증가율을 약 0.4%p 상회한 것으로 추정되어 약간의 개선이 있는 것으로 보임
- 대형 산유국들간의 생산경쟁이 지속되고 유가는 70달러 내외를 기록한다고 전망하면 내년도에 산유국의 과잉생산에 의한 수출량 증가와 석유소비의 증가가 촉진될 전망
- 이러한 전망하에 당초 감소할 것으로 예상되었던 해상물동량은 최대 2%(톤마일 고려)수준까지 증가할 전망

- 반면 최근 수년간 유조선의 발주량 저조로 선복량 증가는 정체될 전망
- 그러나 여전히 전체적인 유조선의 선복량 과잉은 심각한 수준이고 시황 개선은 소폭에 그쳐 근본적인 회복이나 개선까지 기대하기는 무리가 있음

< 유조선 물동량/선복량 비¹⁾ 추이 >



자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

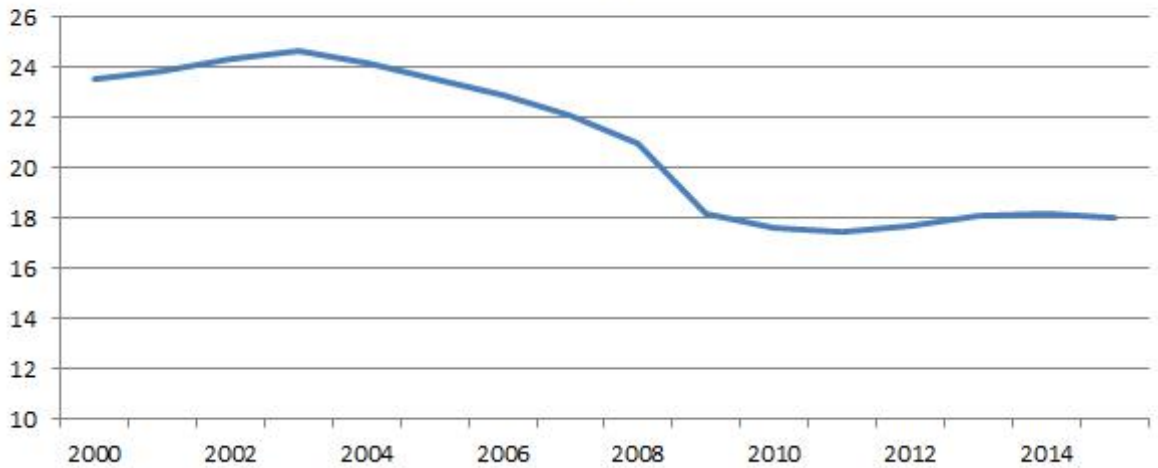
□ 금년까지 완만한 속도로 공급과잉을 해소하여온 제품운반선 시장은 2015년 소폭의 시황 악화 예상

- 2011년 이후 물동량 증가율이 선복량 증가율을 상회하면서 점차 과잉이 해소되어온 제품운반선 시장의 분위기는 2015년~2016년 일시적으로 소폭 악화될 전망
- 2015년 물동량 증가율은 유가하락의 영향으로 소비가 증가하면서 다시 4% 중후반대를 기록할 것으로 전망
- 물동량 증가에도 불구하고 2013년의 선박 대량발주로 인하여 2015년 선복량 증가율은 약 7% 수준이 될 전망
- 물동량 증가보다 선복량 증가가 더 빠르게 이루어지며 내년도 제품운반선 해운 시황은 소폭 악화될 전망

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

- 이러한 시황은 2016년까지 지속될 가능성이 있으나 수급 악화는 소폭에 그칠 것으로 보여 심각한 수준의 운임하락까지 이어지지는 않을 전망

< 제품운반선 물동량/선복량 비²⁾ 추이 >

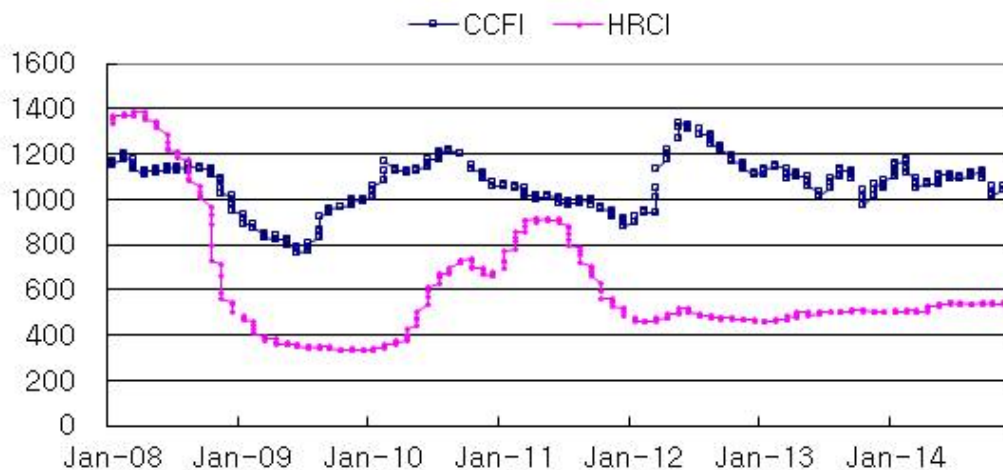


자료 : Fearnley, Clarkson, 일부 추정

3. 컨테이너선 시장

- 용선료 수준을 나타내는 HRCI는 완만한 상승세를 나타냈으며 CCFI는 2012이후 계속 약세를 기록하고 있음 ³⁾

< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

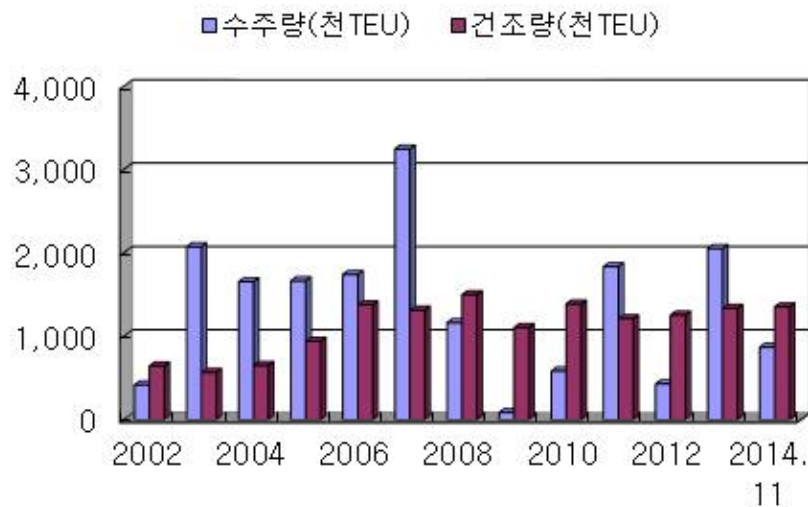
2) 물동량을 billion ton-mile로 나타내고 선복량을 million ton으로 계산하여 비를 구함

3) HRCI : Howe Robinson Container Index , CCFI : China Containerized Freight Index

- HRCI 지수는 11월말 현재 전년말대비 9.4% 높은 수준을 나타내고 있으나 절대치는 544로 극심한 침체수준에서 벗어나지 못한 채 매우 느린 속도의 개선양상을 보이고 있음
- 11월까지 CCFI 평균치는 1,092로 전년 동기간 대비 0.6% 높은 수준이나 2012년 평균치보다 6.1% 낮은 수준

□ 2014년도 컨테이너선의 건조량은 전년 대비 소폭 증가한 것으로 나타났으며 수주량은 큰 폭의 감소 기록

< 컨테이너선의 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

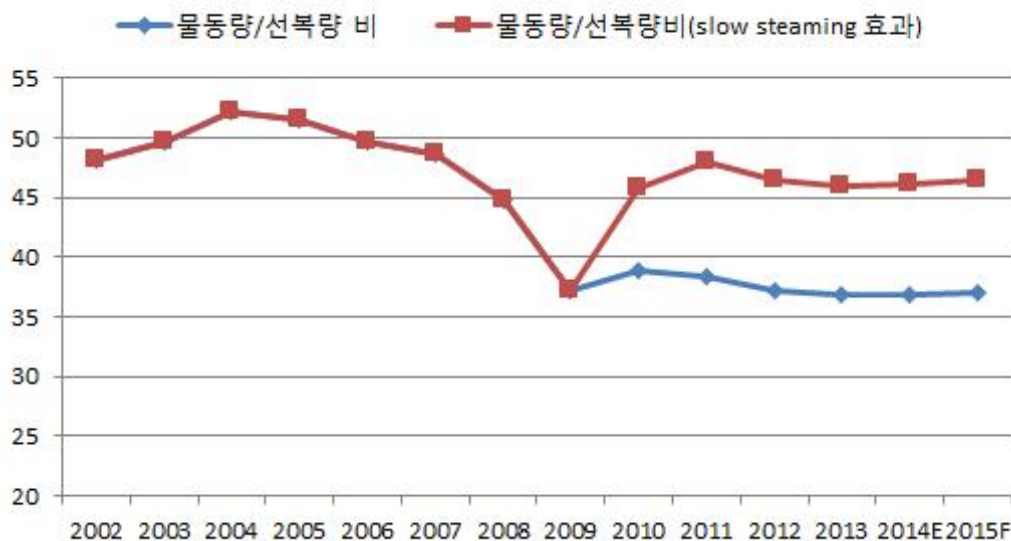
- 11월까지 건조량은 전년 동기대비 3.1% 증가한 135.3만TEU를 나타냄
- 동 기간 컨테이너선 수주는 전년동기대비 54.9% 감소한 87.1만TEU를 기록하여 다소 부진한 수주량을 나타냄
- 지난해 에코십 투자붐 이후 수요 조정이 나타난 것으로 보임

□ 2015년도 컨테이너선 해운시장은 금년과 유사한 수준을 나타낼 전망

- 2014년중 전 세계 컨테이너 물동량과 선박량 증가율은 유사한 수준인 6% 초반대를 나타낼 것으로 추정(Clarkson 추정치)
- 2015년도에는 2013년의 다량 수주의 영향으로 선박량 증가율이 이보다 소폭 높은 6% 중반대를 기록할 전망

- 동 기간 물동량 증가율 역시 금년도 증가율 수준을 고려할 때, 또한 최근 수년간 물동량 흐름이 견조함을 고려할 때 선복량 증가율과 유사한 6% 중반대를 기록할 가능성이 있음
- 이에 따라 시황은 금년과 유사한 수준을 나타낼 것으로 전망
- 다만, 현재의 선복량 과잉 해소에는 도움이 되지 못하는 수준으로 시황 회복까지는 시간이 더 걸릴 전망

< 컨테이너 물동량과 컨테이너선 비율 추이 >



자료 : Drewry, Clarkson, 일부 추정

IV. 2015년도 조선산업 전망

- 유가하락의 영향으로 에코십 투자부진, 해양플랜트 침체 지속 등 전반적인 수주여건이 좋지 않은 가운데 수주는 내년에도 위축될 전망
 - 유가하락의 영향으로 탱커와 벌크선 등 범용선박에 대한 에코십 투자가 위축될 것으로 예상되어 전반적인 선박 발주량이 축소될 전망
 - 벌크선의 경우 중국 내 자국수요에 대한 발주량이 주를 이룰 것으로 예상되어 한국 수주물량은 기대하기 어려울 전망

- 탱커의 경우 사우디 중심의 OPEC의 밀어내기 수출물량으로 VLCC의 용선료가 상승하고 있어 이에 대한 기대수요가 예상되며 유조선의 수주는 크게 줄지 않을 것으로 예상
- 제풍운반선은 실수요가 뒷받침되고는 있으나 2013년의 과다발주가 시황에 우려를 낳고 있고, 예코십으로 조성된 투자분의 분위기가 식으면서 내년도 수주는 전년대비 약 20~30% 감소할 가능성이 높음
- 컨테이너선의 경우는 유가하락에도 불구하고 연료소모량이 많은 특성상 여전히 예코십 투자수요가 살아있어 내년도 수주는 크게 증가할 것으로 전망
- 가스선은 LPG선의 경우 2014년의 대규모 발주, LNG선의 경우는 2011년 이후 지속된 발주의 영향으로 2015년도 수주는 30% 내외의 감소를 기록할 전망
- 해양시장은 유가하락 추세가 지속될 것으로 보여 내년에도 시장의 침체는 지속될 전망

□ 2015년도 수주량 및 수주액은 금년대비 감소할 전망이나 건조량은 소폭 증가 예상

- 수주량은 금년대비 약 12% 감소한 9.5백만CGT, 수주액은 약 14% 감소한 250억달러 수준이 될 것으로 전망
 - 내년도에는 범용선박의 수주 부진으로 선가가 2% 내외의 소폭 하락이 예상되어 수주액 감소폭이 다소 클 것으로 전망
- 건조량은 2013년 다량 수주의 영향으로 금년대비 약 1.7% 증가한 1,230만CGT 수준으로 전망
- 수주부진으로 인하여 수주잔량은 금년말 대비 약 8.7% 감소 전망
- 건조량의 소폭 증가와 drillship, LNG선 등 고가 물량의 인도로 수출은 약 3.6% 증가 전망

< 국내 조선산업 추이 및 전망 >

단위: 백만CGT, 억달러, %

구 분		2011	2012	2013	2014(e)	2015(f)
한국 조선 산업	수 주 량 (백만CGT)	14.5	8.4	18.3	10.8	9.5
	수 주 액 (억달러)	481.6	305.2	457.8	290	250
	건 조 량 (백만CGT)	16.2	13.6	12.5	12.1	12.3
	수주잔량 (백만CGT)	38.2	30.9	34.9	32.2	29.4
	수 출 액 (억달러)	565.9	397.5	371.7	384	398

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