

2015년도 3분기 조선해운시황 및 전망

I. 세계 조선산업 동향	1
II. 국내 조선산업 동향	4
III. 주요 해운시장 동향 및 전망	7
1. 벌크선 시장	7
2. 탱커 시장	9
3. 컨테이너선 시장	13
IV. 향후 조선산업 전망	15

확인 : 팀 장 이재우 (3779-6685)
 jaewoolee@koreaexim.go.kr

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

※ 본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해이며 한국수출입은행의 공식 입장과는 무관함

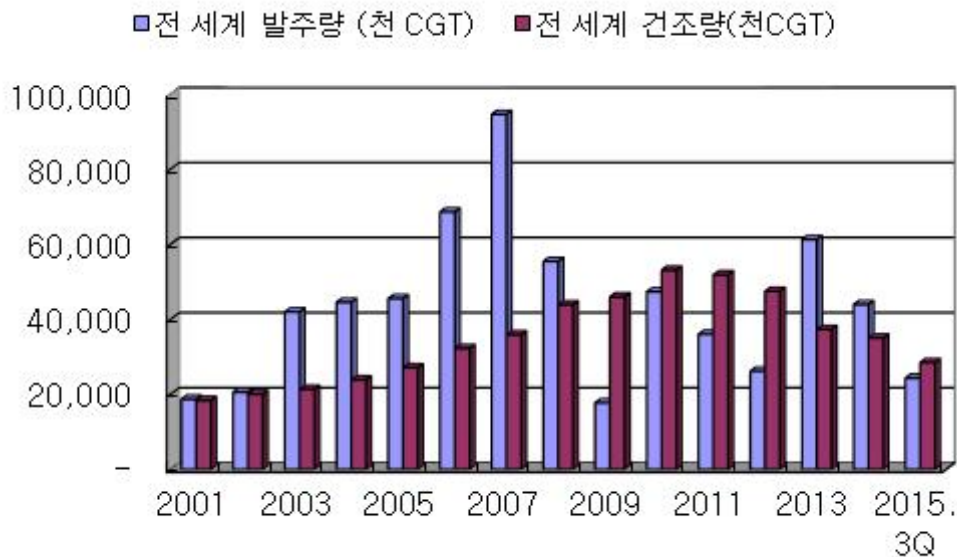
< 요약 >

- 2015년도 3분기 누적 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 32.8%와 41.9% 감소
 - 3분기 누적 전 세계 발주량은 2,334만CGT, 발주액은 537.6억달러로 집계
 - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기대비 0.1% 하락한 133
- 국내 조선산업의 3분기 누적수주는 전년 동기대비 감소
 - 수주량은 877만CGT (전년 동기대비 2.5% ↓)
 - 수주액은 190.5억달러 (전년 동기대비 19.4% ↓)
 - 컨테이너선과 유조선을 제외한 대부분 선종이 감소추세를 기록
- 벌크선 시장은 3분기 중 BDI지수가 상승하였으나 여전히 심각한 수준이며 향후에도 상황악화는 불가피할 전망
 - 3분기 중 평균 BDI는 전년 동기대비 2.5% 상승한 973.8
 - 용선료는 3분기 중 반등하였으나 회복추세로 볼 수는 없음
 - 중국 성장둔화 등 수요요인 침체로 선박량 과잉 악화 전망
- 탱커는 비교적 양호한 추세가 지속되고 있으며 금년 중 큰 변화는 없을 것으로 예상
 - 3분기 운임은 계절적 요인으로 하락하였으나 전년 동기대비 높은 수준
 - 용선료는 유조선의 상승세가 다소 둔화되었으며 제품운반선이 비교적 견조한 흐름을 보임
 - 탱커시장은 저유가의 영향으로 큰 폭의 수요증가가 뒷받침되고 있으며 향후 선박공급 속도 등이 변수가 될 것으로 추정됨
- 컨테이너선은 용선료 운임 모두 약세 추세
 - HRCI는 하락반전 되었고 CCFI는 금융위기 이후 최저 수준에 근접
 - 해상운송 수요 둔화 속에 대형선 위주의 선박공급이 지속되고 있음
- 향후 수주여건은 단기적으로 어려워질 전망
 - 2015년 수주액은 전년 대비 약 27% 감소할 전망이며 2016년까지 어려운 상황 전망

I. 전 세계 조선산업 동향

- 전 세계 선박 발주량은 큰 폭의 감소를 나타내고 있고, 건조량은 소폭 증가
 - 3분기 누적 전 세계 발주량은 전년 동기대비 32.8% 감소한 2,334만 CGT를 기록
 - 동 기간 수주액은 41.9% 감소한 537.6억달러로 집계됨
 - 전 세계 선박건조량은 4.0% 증가한 2,845만CGT를 기록하였고 2010년을 최고치로 지속적으로 감소하던 신조선 건조량이 5년만에 다시 증가세로 돌아섬
 - 2013년 에코십 발주가 대량으로 이루어지면서 선박건조량이 증가추세로 반전되는 것으로 추정

< 전 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >



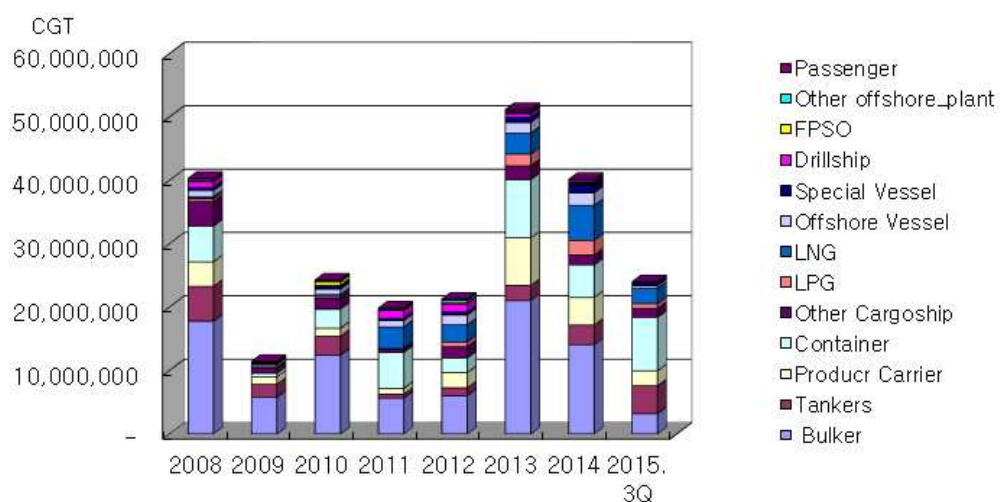
자료 : Clarkson

- 해양플랜트 시장의 극심한 침체가 지속되고 있는 가운데 컨테이너선과 탱커(유조선)를 제외한 대부분의 선종 발주가 부진함
 - Clarkson 통계에 의하면 부유식 해양플랜트는 FSRU 한척만이 발주되었고 drill-ship이나 FPSO 신조 수요는 전무하여 해양플랜트

시장의 침체는 매우 심각한 수준인 것으로 나타남

- 벌크선이 금년들어 가장 심각한 발주감소를 보였으며 상반기 발주량이 전년 동기대비 92%까지 감소하였으나 3분기에 발주량을 소폭 늘리며 감소폭을 75%로 줄임
- 제품운반선은 LR급의 발주수요가 비교적 양호하였으나 전체적인 발주량은 3분기 누적 약 33% 감소
- 상반기에 비교적 양호한 추세를 보이던 LNG선도 미국 셰일가스 생산에 대한 회의론과 선박량 과잉 우려 등으로 하반기 들어 위축 양상을 보임
- 지속적인 에코십 투자에 힘입어 대형선을 중심으로 한 발주 수요로 컨테이너선의 3분기 누적 발주량은 전년 동기대비 71% 증가
- 저유가 이후 중국의 비축용 석유수입 등 운송수요 증가로 용선료가 개선되면서 금년도 탱커(유조선)의 발주가 3분기 누적 전년 동기대비 87% 증가
- 금년도에는 초대형 컨테이너선과 유조선의 투자증가가 시장을 이끌었으며 그 외 시장은 대부분 침체 양상을 보임

< 선종별 세계 발주량 추이 >

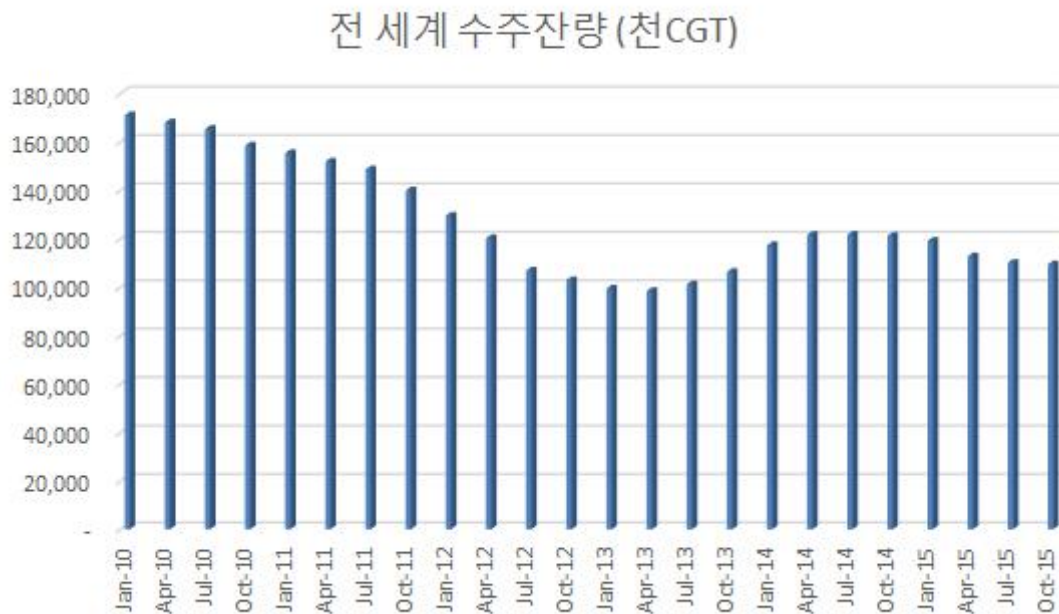


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

□ 10월초 기준 전 세계 수주잔량은 전분기초 대비 0.6% 감소한 1억 94만CGT로 집계 (Clarkson)

- 전년도 2분기 이후 감소추세 지속

< 전 세계 신조선 수주잔량 추이 >

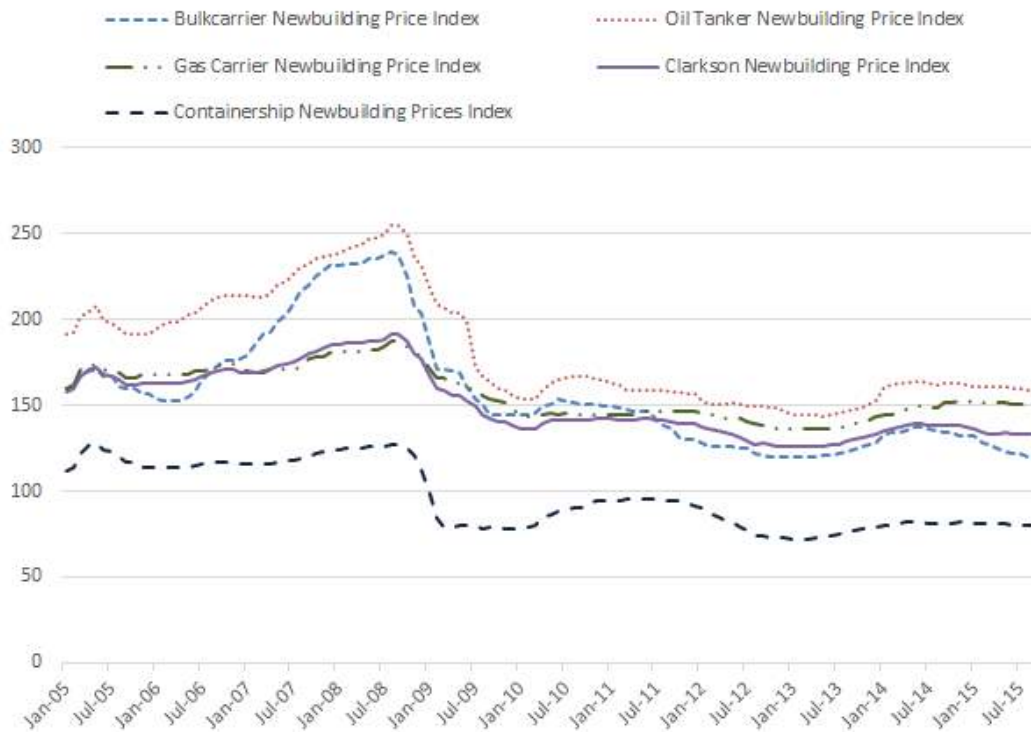


자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 신조선가는 3분기 중 벌크선의 가격이 비교적 크게 하락하였고 나머지 선종은 소폭 하락하였거나 전분기 수준을 유지함

- 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 0.1% 하락한 수준의 약보합세를 나타내고 있으며 133을 기록
- 동 기간 벌크선의 신조선가 지수가 2.5% 하락한 118을 기록
- 같은 기간 컨테이너선은 0.5% 하락한 79, oil tanker는 0.8% 하락한 159를 기록했으며, Gas선은 전분기 수준을 유지한 150을 기록
- 벌크선을 제외한 대다수 선종들의 신조선가는 시황부진에도 소폭의 하락세로 방어하고 있는 것으로 나타남

< 신조선 선가 추이 >



자료 : Clarkson

II. 국내 조선산업 동향

- 2015년도 3분기 누적수주는 세계 신조선시장 침체의 영향으로 감소하였으나 세계 시장의 감소폭과 비교하면 양호한 수준

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >

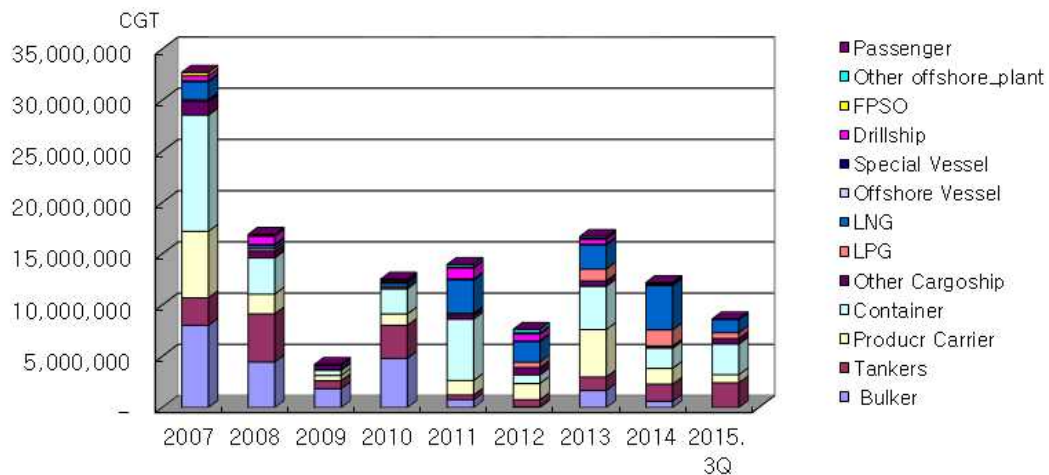


자료 : Clarkson

- 3분기 누적수주량은 전년 동기대비 2.5% 감소한 877만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년 동기대비 19.4% 감소한 190.5억 달러를 기록

□ Clarkson 기록을 토대로 선종별 수주실적을 살펴보면 컨테이너선과 탱커 등 2 선종만이 크게 증가하였고 나머지는 부진

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

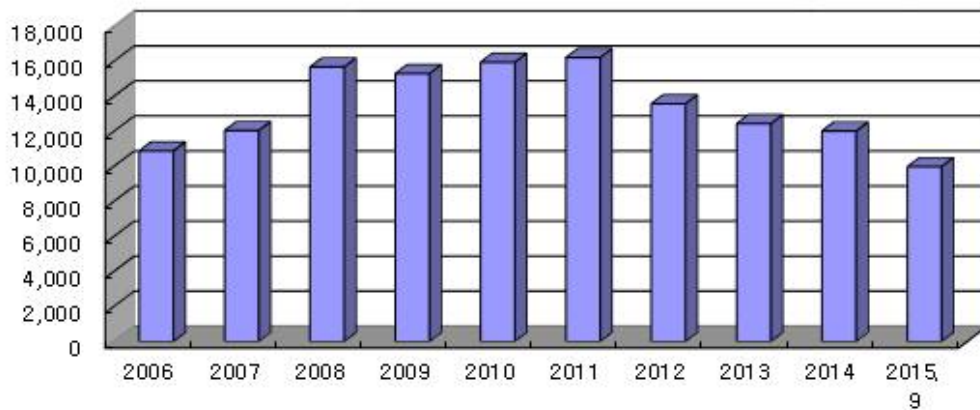
- 해양플랜트는 FSRU 한척만을 수주하는데 그쳤고 벌크선의 수주는 전무함
- 제품운반선 역시 LR급 PC의 수주가 약 230% 증가하였음에도 MR급의 부진으로 전체 수주는 32% 감소
- 컨테이너선은 초대형 선박의 수주가 증가로 79% 증가
- 탱커(유조선)는 세계적 수요증가 추세로 64% 증가

□ 건조량은 소폭 증가

- 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 6.2% 증가한 998만CGT로 집계

< 국내 신조선 건조량 추이 >

한국 조선산업 건조량(천CGT)



자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 전분기 대비 3.6% 감소

- 10월초 기준 수주잔량은 전분기대비 3.6% 감소한 3,208만CGT
- 건조량의 증가와 수주량의 대폭 감소로 수주잔량 감소

< 국내 신조선 분기별 수주잔량 추이 >

한국 수주잔량(천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 선박(해양플랜트 포함) 수출은 건조량 감소에도 불구하고 크게 증가

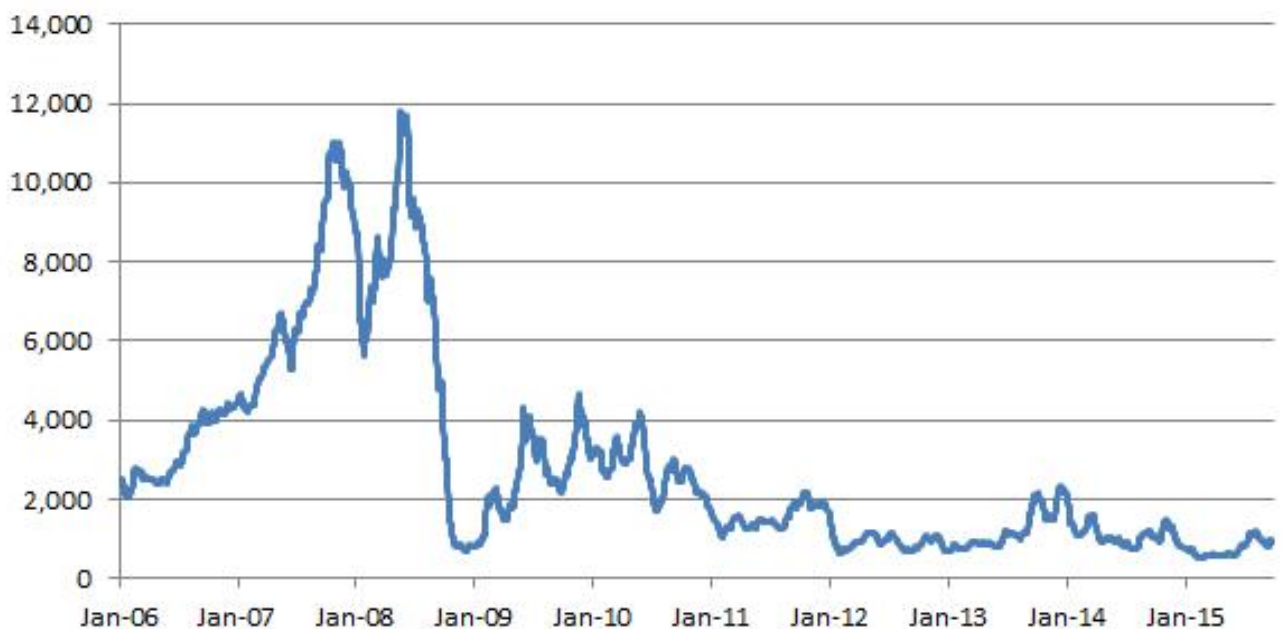
- 3분기 누적 선박수출은 전년 동기대비 3.9% 증가한 301.9억달러를 기록
- 연초 일부 거액의 해양플랜트 인도와 2013년 대량 수주된 선박 물량의 건조로 수출은 소폭이나마 증가추세 유지

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 3분기 중 BDI는 평균 973.8로 전년 동기대비 2.5% 상승한 수준이나 여전히 심각한 침체수준을 나타내고 있음
- 3분기 중 BDI는 8월중 1,200을 상회하기도 하였으나 9월 다시 800대까지 하락하는 변동성을 보임
- 여전히 많은 선박이 인도되고 있는 가운데 중국의 성장률 둔화로 해상운송수요까지 둔화되며 어려운 시황을 이어가고 있음

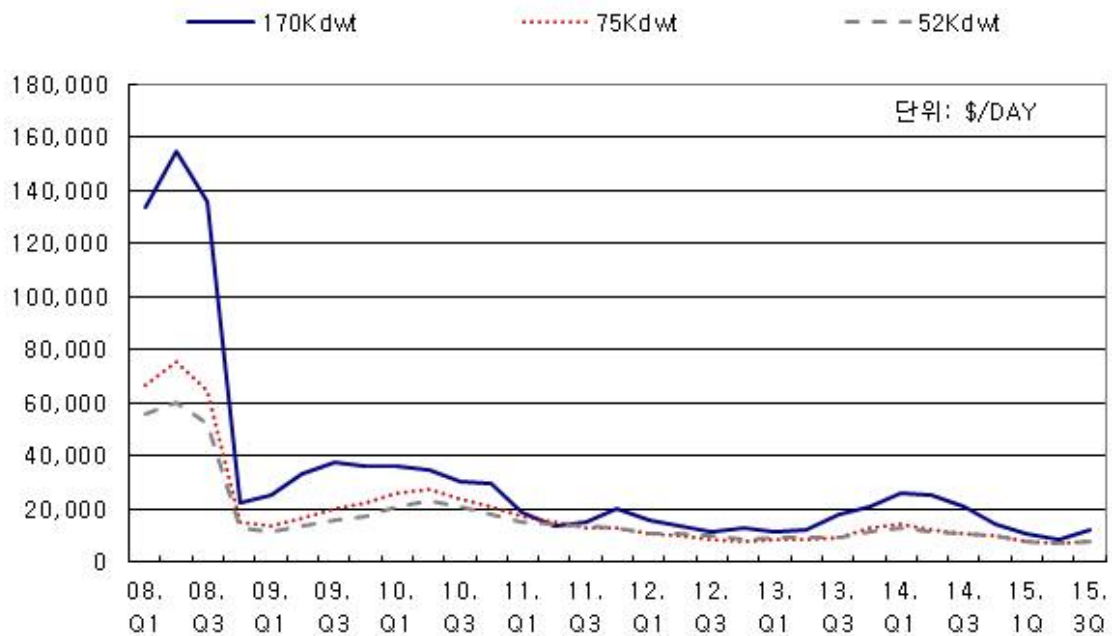
< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

□ 벌크선의 용선료는 3분기중 반등하였으나 회복추세로 볼 수는 없음

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

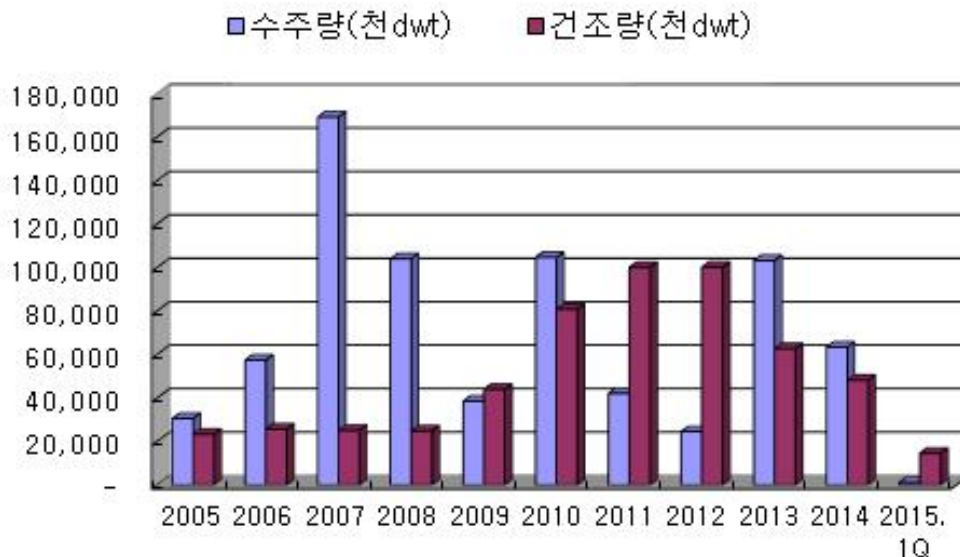
- 1년 정기용선료 기준으로 3분기 Capesiz 170Kdwt급 용선료는 평균 12,042US\$/day를 기록하였고 이는 전분기대비 39.3% 상승한 수준이나 전년 동기대비 42.8% 낮은 수준
- 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 용선료는 전분기대비 15.2% 상승한 8,096US\$/day를 기록하였으며 전년 동기대비 23.3% 낮은 수준
- 동 기간 Handymax급 52Kdwt급 용선료는 전분기대비 8.4% 상승한 8,115US\$/day를 기록하였고 전년 동기대비 25.0% 낮은 수준
- 용선료의 상승은 7~8월 중 브라질 철광석, 호주의 철광석 및 석탄 등의 수출이 일시적으로 증가하며 나타난 현상으로 보이며 회복의 신호로 보이는 근거는 없음

□ 벌크선의 해운시황은 금년 중 매우 어려울 전망

- 3분기 누적 벌크선 수주량은 dwt기준으로 전년 동기대비 83.3% 감소한 1,023만dwt를 기록하였고, 동 기간 건조량은 1.0% 증가한 3,971만dwt를 기록

- 현재의 벌크선 수주잔량을 감안할 때 선박의 건조는 당초 예상보다 느리게 이루어지는 것으로 보이며 중국 조선소 등에서 많은 양의 인도 지연이 일어나는 것으로 추정됨
- 당초 예상보다 선박량 공급은 많지 않을 것으로 보여 2015년 중 선박량 증가율은 4% 이내가 될 것으로 보이나 해상물동량 증가율이 2% 이내로 크게 둔화될 것으로 예상되어 시장악화는 불가피할 전망
- 해상물동량 증가율 둔화는 중국의 석탄 품질규제 등에 의하여 석탄운송 수요가 감소를 기록하고 있는 것이 큰 영향으로 추정됨

< 전 세계 벌크선 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 탱커시장

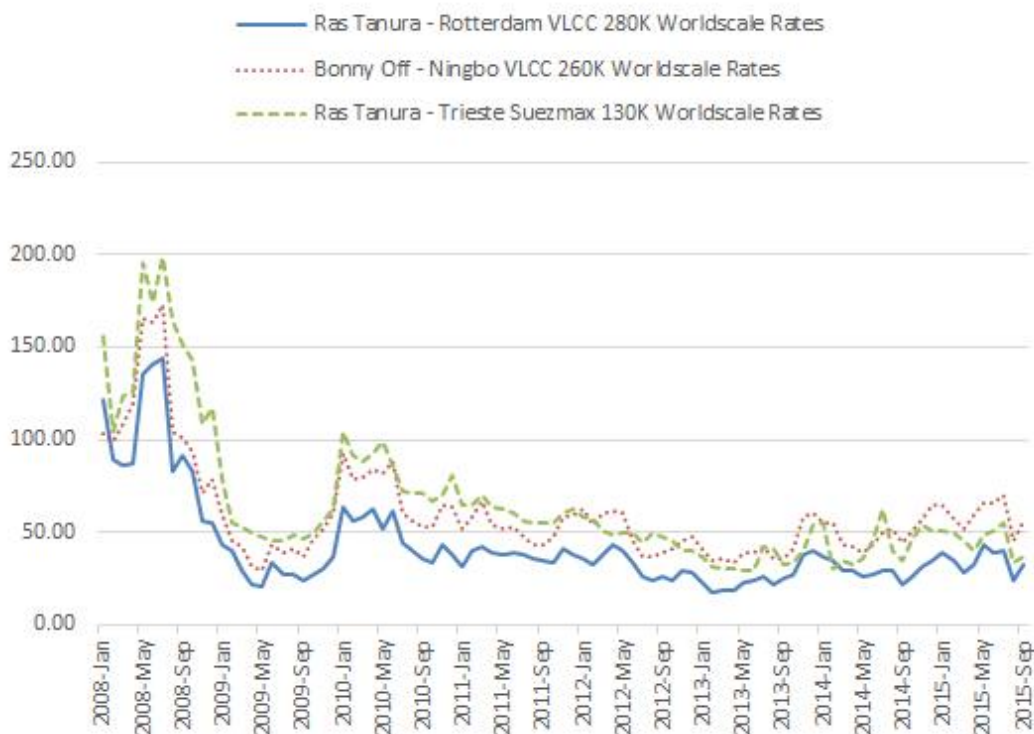
□ 탱커시장 운임은 3분기 중 계절적 요인으로 하락하였으나 전년 동기대비 높은 수준을 유지함

- 여름철이 포함된 3분기 중 탱커 수요는 2분기중 피크시즌 대비가 종료된 이후로 수요가 감소하며 운임이 하락한 것으로 보임
- 유조선의 경우 사우디 Ras Tanura-Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전분기말 대비 16.2% 하락하였고 동 기간 나이지리아 Bonny Off-중국

닝보 간 VLCC는 15.3%, 사우다-이태리 Trieste 간 수에즈막스는 26.7% 하락

- 그러나 전반적인 운임지수는 전년 동기대비 강세를 보이고 있음
- 사우디 Ras Tanura-Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 46.6% 상승하였고 나이지리아 Bonny Off-중국 닝보 간 VLCC는 25.8%, 사우다-이태리 Trieste 간 수에즈막스는 8.0% 상승한 수준

< 유조선 운임지수 WS 추이 >

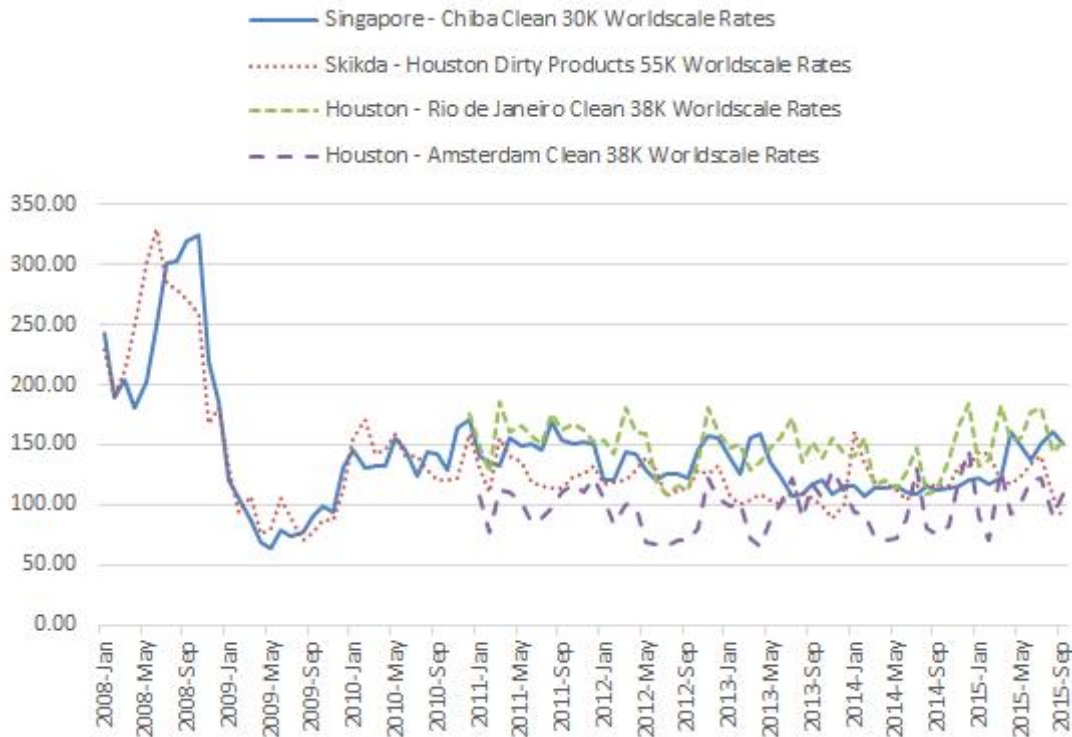


자료 : Clarkson

- 제품운반선의 경우도 싱가포르와 일본 치바간 MR clean tanker 운임 지수가 전분기말 대비 8.7% 상승하였을 뿐 관찰대상 나머지 구간 운임지수는 모두 하락
- 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty탱커의 운임지수는 전분기말대비 34.4% 하락하였고 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 14.0%, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 9.4% 각각 하락
- 제품운반선의 운임지수도 전년 동기대비로는 상승한 수준을 나타냄
- Skikda-휴스턴 간 LR dirty탱커 지수가 전년 동기대비 24.2%

하락하였으나 싱가포르-일본 치바 간 MR clean tanker 32.9%, 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 36.8%, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 42.6% 각각 상승한 수준을 나타냄

< 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >

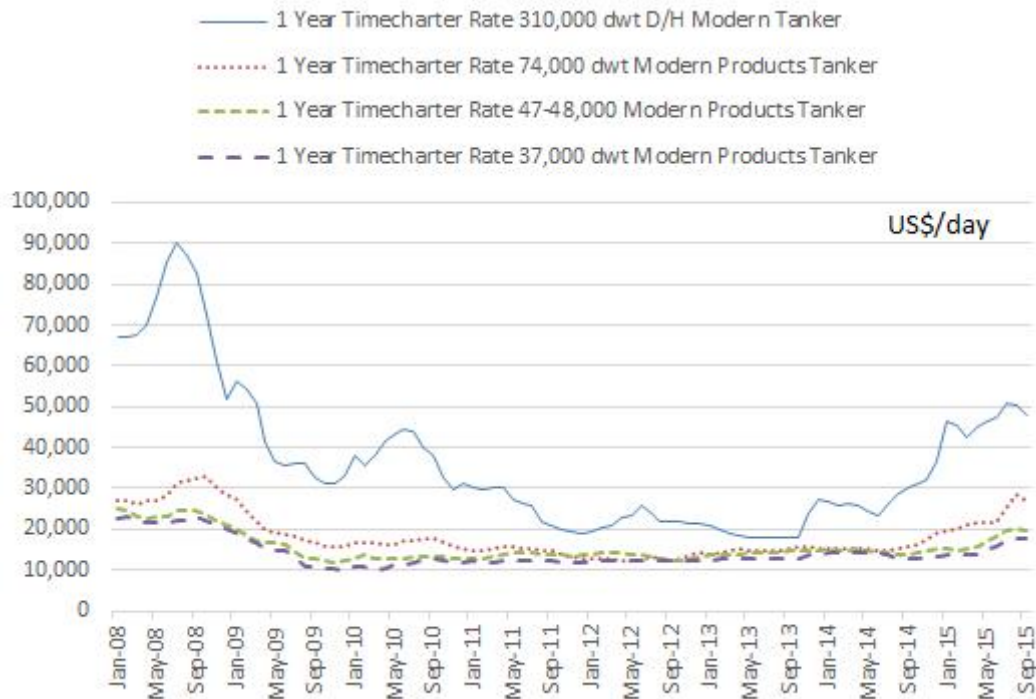


자료 : Clarkson

□ 탱커 용선료는 상승세를 지속하고 있음

- 2015년 3분기 중 310K VLCC 1년 정기용선료의 평균치는 49,658US\$/day로 7.2% 상승
 - 중동의 생산량 증가에 의한 수요 증가효과가 여전히 유효한 것으로 보임
- 74K LR급 제품운반선의 평균용선료는 전분기대비 24.6% 상승한 26,950US\$/day, 47K급은 17.1% 상승한 19,925US\$/day, 37K MR급은 16.8% 상승한 17,508US\$/day를 각각 기록
 - 3분기 들어 유조선보다 제품운반선의 용선료가 더 가파른 상승 중이며 증산에 의한 저유가 효과가 석유제품 수요 증가로 나타나는 것으로 추정

<용선료 추이 >



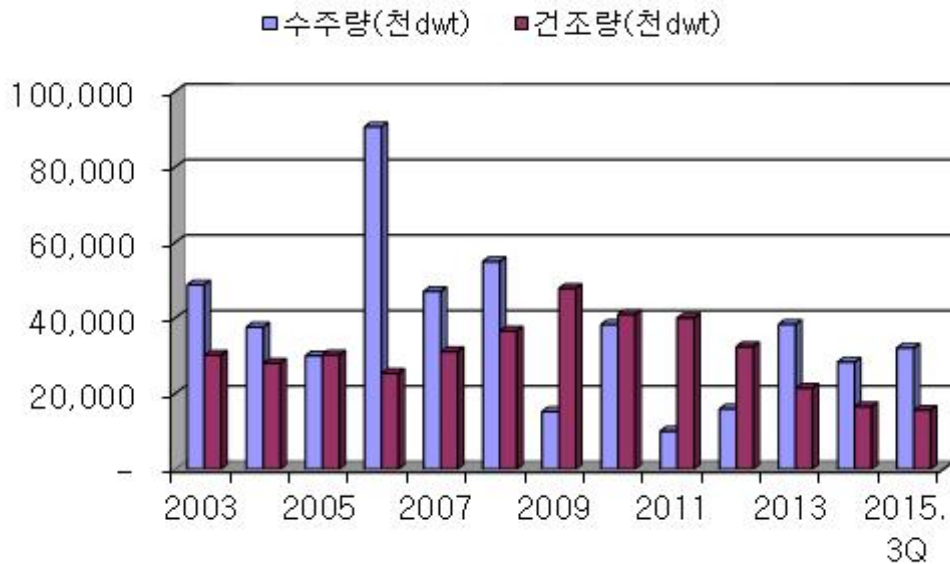
자료 : Clarkson

□ 2015년도 탱커 시장은 비교적 양호한 추세가 이어지고 있으며 금년 내 이러한 추세는 큰 변화가 없을 것으로 보임

- 유조선의 경우 Clarkson이 추정하 금년도 수요증가율은 3.5%로 선복량 증가율 추정치 1.4%를 크게 상회하여 시장의 호전이 금년 내 지속될 것으로 전망
 - 특히, 유럽국가들의 원유 수입이 크게 증가하며 수요증가를 주도
- 제품운반선의 경우도 2013년 MR탱커의 집중 발주로 인하여 이들 물량이 건조되면서 선복량 증가율이 약 6%에 이를 것으로 예상되나 이에 대응하는 수준의 건조한 수요가 있는 것으로 추정됨
 - 가격이 낮아진 석유제품의 수요 증가와 일부 국가들의 정유설비 폐쇄로 인한 수입량 증가 등이 원인으로 추정
- 단기적으로 OPEC의 감산 가능성이 낮고 저유가 기조가 유지되면서 당분간 해상운송수요는 비교적 안정적인 전망

- 다만, 유조선의 경우 석유의 해상저장 수요로 용선된 선박들이 시장으로 복귀하는 물량, 제품운반선의 경우 2013년 다량 발주된 선박의 인도속도 등이 변수가 될 전망

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >

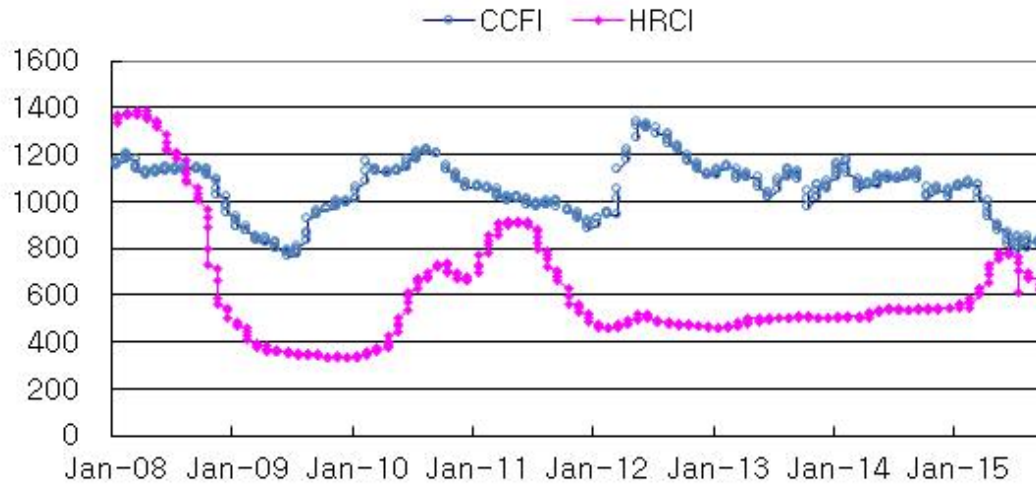


자료 : Clarkson

3. 컨테이너선 시장

- 3분기 중 용선료 수준을 나타내는 HRCI는 하락반전 하였고 중국발 운임지수 CCFI는 매우 낮은 수준의 약세를 기록함
 - HRCI 3분기 지수는 금년도의 지속적인 회복세를 이어가지 못하고 하락반전하여 급락하였으며 9월말 지수는 전분기말 대비 22.8% 하락한 593을 기록하여 심각한 침체를 나타내는 수준임
 - 3분기 CCFI는 800대의 약세수준을 지속하고 있으며 9월말 지수는 전분기말과 유사한 수준인 814를 기록하여 금융위기 이후 최저수준인 763에 근접하고 있음
 - HRCI의 급락은 중소형선의 움직임이 개선되던 중 다시 악화되는 신호로 해석되어 다소 우려스러움

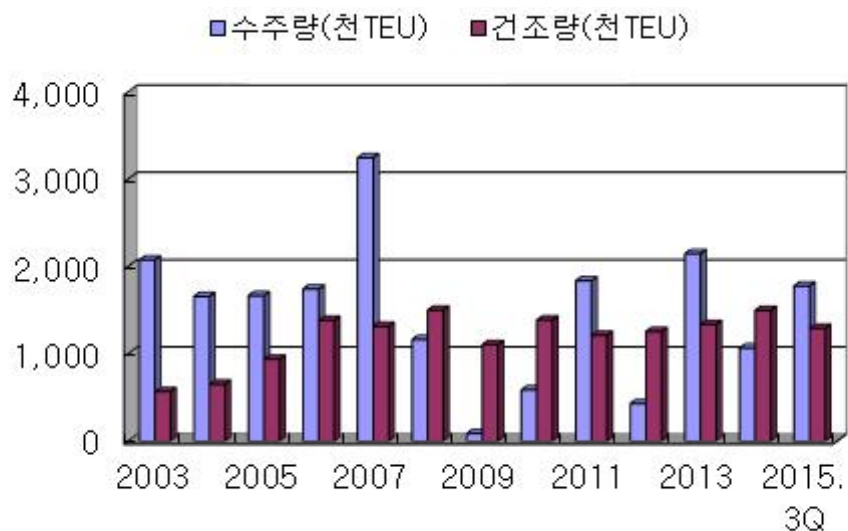
< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

- 2015년도 컨테이너선의 해운시황은 선복량 과잉이 심화되는 것으로 추정되며 운임 약세에서 벗어나기 어려울 것으로 추정

< 컨테이너선의 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 금년도 컨테이너선 시장은 물동량이 약 5%수준으로 둔화되고 있는 것으로 추정되고 이에 비해 선복량 증가율은 약 6%로 예상되어 선복량 과잉은 금년에도 심화되는 양상임
- 컨테이너선 신조선시장은 여전히 초대형선 위주로 수주를 이어가고 있으며 선복량 과잉 해소는 수년간 어려울 것으로 전망

- 수년째 대형 선박의 공급으로 수급상황은 큰 변화가 없음
- 현재의 저유가를 반영하더라도 운임이 심각하게 낮은 수준으로 판단되며 해운사들의 실적이 개선되기는 어려울 것으로 추정됨

IV. 향후 조선산업 전망

- 해양플랜트 시장의 극심한 침체가 지속될 것으로 예상되는 가운데 에코십 투자 위축, 해운시황 악화 등으로 상선시장 조차 별다른 발주 모멘텀이 보이지 않아 2016년까지도 어려운 시황 전망
 - 저유가 기조의 지속으로 해양플랜트 시장의 침체와 에코십투자 위축으로 신조선 시장은 2016년까지 수주 감소의 분위기가 이어질 전망
 - 2016년에도 해양플랜트와 벌크선의 수주는 쉽지 않을 전망
 - 금년도 시황을 주도한 선종 중 하나인 대형 컨테이너선 역시 금년도의 집중 투자로 2016년 조정에 들어갈 것으로 보임
 - 특히 향후 환경규제에 대응하기 위한 신규투자로 LNG연료를 택할 것인지 혹은 석유계연료를 택할 것인지 등의 결정이 쉽지 않아 당분간 관망한 후 2017년부터 신규투자가 서서히 움직일 것으로 예상
 - 불황기에 한국조선소에 적지않은 물량을 제공한 LNG선도 당분간 위축될 전망
 - 셰일가스에 대한 기대 수요로 많은 발주가 있었으나 시장 내에서 선박량 과잉의 논란이 있고 유가 하락으로 셰일가스 생산이 감소할 수도 있다는 우려에 따라 선박투자 위축 전망
 - 유조선 역시 2015년의 집중 투자에 따라 향후 다소 감소할 것으로 예상되며 제품운반선은 시황 개선에 따라 소폭 증가 전망
- 2015년도 수주량 및 수주액은 전년대비 감소할 전망이며 건조량은 소폭 증가 예상
 - 수주량은 전년대비 약 13% 감소한 10.9백만CGT, 수주액은 약 27%

감소한 240억달러 수준이 될 것으로 전망

- 건조량은 2013년 다량 수주의 영향으로 전년대비 약 6% 증가한 1,280만CGT 수준으로 전망
- 수주부진으로 인하여 수주잔량은 전년말 대비 약 9% 감소 전망
- 건조량의 소폭 증가와 drillship, LNG선, FPSO 등 고가 물량의 인도로 수출은 약 3% 증가 전망

< 국내 조선산업 추이 및 전망 >

단위: 백만CGT, 억달러, %

구 분		2012	2013	2014	2015. 3Q	2015(E)
한국 조선 산업	수 주 량(백만CGT)	8.4	18.7	12.6	8.8	10.9
	수 주 액(억달러)	306.6	464.5	327.1	190.5	240
	건 조 량(백만CGT)	13.6	12.4	12.1	10.0	12.8
	수주잔량(백만CGT)	31.0	35.3	34.2	32.1	31.4
	수 출 액(억달러)	397.5	371.7	398.9	301.9	411

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