

2016년도 3분기 조선·해운 현황

I. 세계 조선시장 동향	1
II. 국내 조선업 동향	5
III. 주요 해운시장 동향	7
1. 벌크선 시장	7
2. 탱커 시장	10
3. 컨테이너선 시장	13
IV. Clarkson Forecast Club 장기 전망	14

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

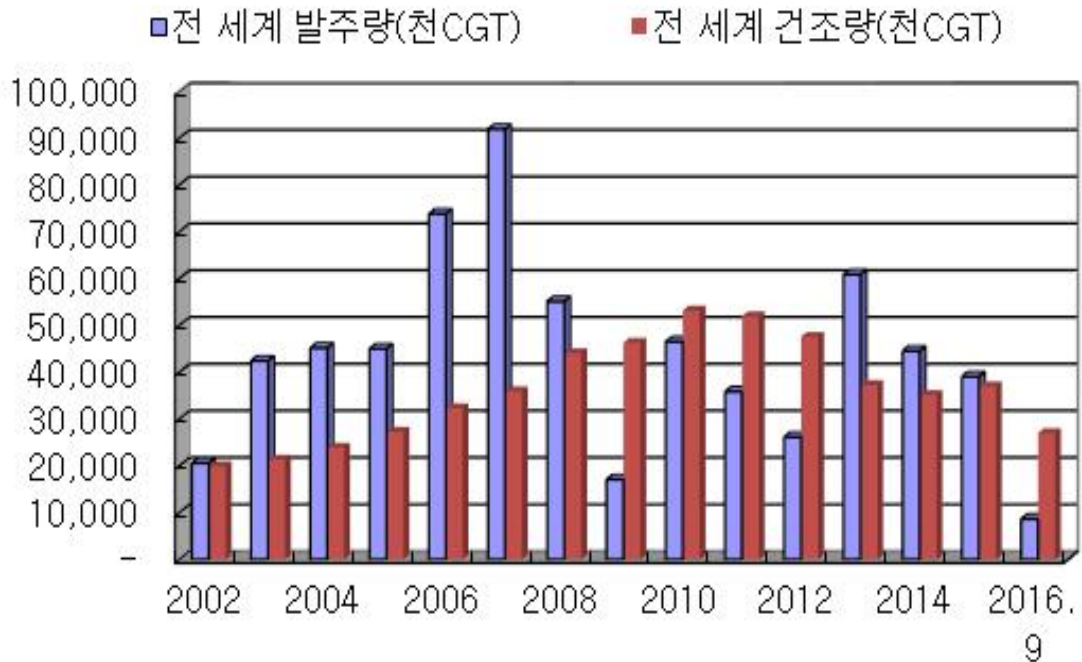
< 요약 >

- 2016년도 3분기 누적 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 72.0%와 63.2% 감소
 - 3분기 누적 전 세계 발주량은 866만CGT, 발주액은 260.8억달러
 - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.3% 하락한 125
- 국내 조선산업의 3분기 누적 수주는 전년 동기대비 대폭 감소
 - 수주량은 125만CGT (전년 동기대비 86.7% ↓)
 - 수주액은 26.9억달러 (전년 동기대비 87.2% ↓)
 - 탱커와 LNG선을 중심으로 소량 수주하였으나 시장이 비정상적인 상황
- 벌크선 시장의 운임은 여전히 극심한 침체수준이나 용선료가 3분기 중 개선됨
 - 1분기 평균 BDI는 전년 동기대비 24.4% 하락한 736.5
 - 용선료는 전년 동기대비 19~38% 낮은 수준이나 전분기 대비 4~15% 상승
 - 폐선량이 증가하면서 큰 폭의 시황상승은 어려우나 완만한 개선 기대
- 탱커는 운임, 용선료 모두 하락추세를 나타냄
 - 3분기 평균 운임은 전년 동기대비 유조선 16~23%, 제품운반선 17~43% 각각 하락
 - 3분기 평균 용선료는 전분기대비 12~25% 하락
 - 탱커시장은 당초 예상보다 선복공급의 효과가 크게 나타나면서 운임과 용선료의 하락이 빠른 속도로 진행되고 있음
- 컨테이너선 용선료는 약세이며, 운임은 소폭 상승
 - 3분기 HRCI 평균치는 전분기대비 3.5% 하락, CCFI는 7.4% 상승
 - 컨테이너선은 중형선의 본격 폐선이 시작되면서 수급상황이 소폭 개선될 여지는 있으나 근본적인 선복량 해소까지는 시간이 걸릴 전망
- Clarkson Forecast Club은 9월 장기전망을 통해 단기전망을 대폭 하향조정 하였으나 2018년 이후 회복과 안정화의 흐름은 유지함
 - 2016년과 2017년 전 세계 발주량은 지난 3월 전망대비 40%와 22% 하향 전망함
 - 그러나 2018년 이후는 소폭 조정에 그쳐 회복 및 안정화 추세는 유지

I. 전 세계 조선시장 동향

- 3분기 누적 전 세계 신조선 발주량은 예년에 비하여 크게 부진한 양상을 보이고 있고, 건조량 역시 감소추세를 나타냄
 - 3분기 누적 전 세계 발주량은 전년 동기대비 72.0% 감소한 866만 CGT를 기록
 - 동 기간 발주액은 63.1% 감소한 260.8억달러로 집계됨
 - 동 기간 전 세계 선박건조량은 8.6% 감소한 2,700만CGT를 기록하여 발주 부진에 비하여는 비교적 정상적인 건조가 이루어지고 있음을 나타냄
 - 이러한 침체요인으로는 저유가에 의한 에코십 수요 축소, 선박량 과잉에 의한 해운침체, 환경규제 강화 속에 연료의 변경에 대한 선주들의 고민과 관망세 등이 있음

< 전 세계 조선산업 발주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

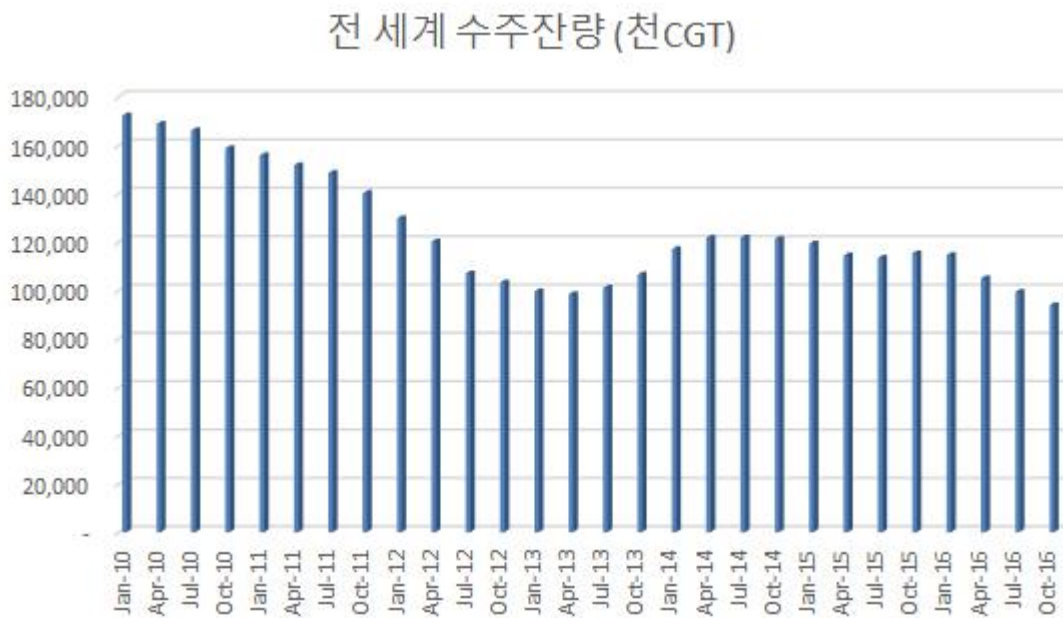
□ 선종별로는 크루즈선을 제외한 대부분의 선종이 극심한 수요침체를 나타내고 있음

- 크루즈선은 사상 최대발주가 이루어지며 과거 신조선 시장에서의 비중이 1~8% 수준이었으나 금년에는 26%로 전체 발주수요의 1/4을 차지하는 기현상이 나타남
- 중국의 초대형 광석운반선이 대량 발주되었으나 전체적으로는 예년수준에 크게 못미치는 선박 수요를 나타냄
- 해양플랜트 역시 극심한 침체 수준으로 3분기까지 drill-ship과 FPSO는 단 1기도 발주되지 않음

□ 3분기말 기준 전 세계 수주잔량은 연초 대비 18.2% 감소한 9,369만 CGT로 집계 (Clarkson)

- 현재 수주잔량은 금융위기 이후 최저치를 기록

< 전 세계 분기별 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

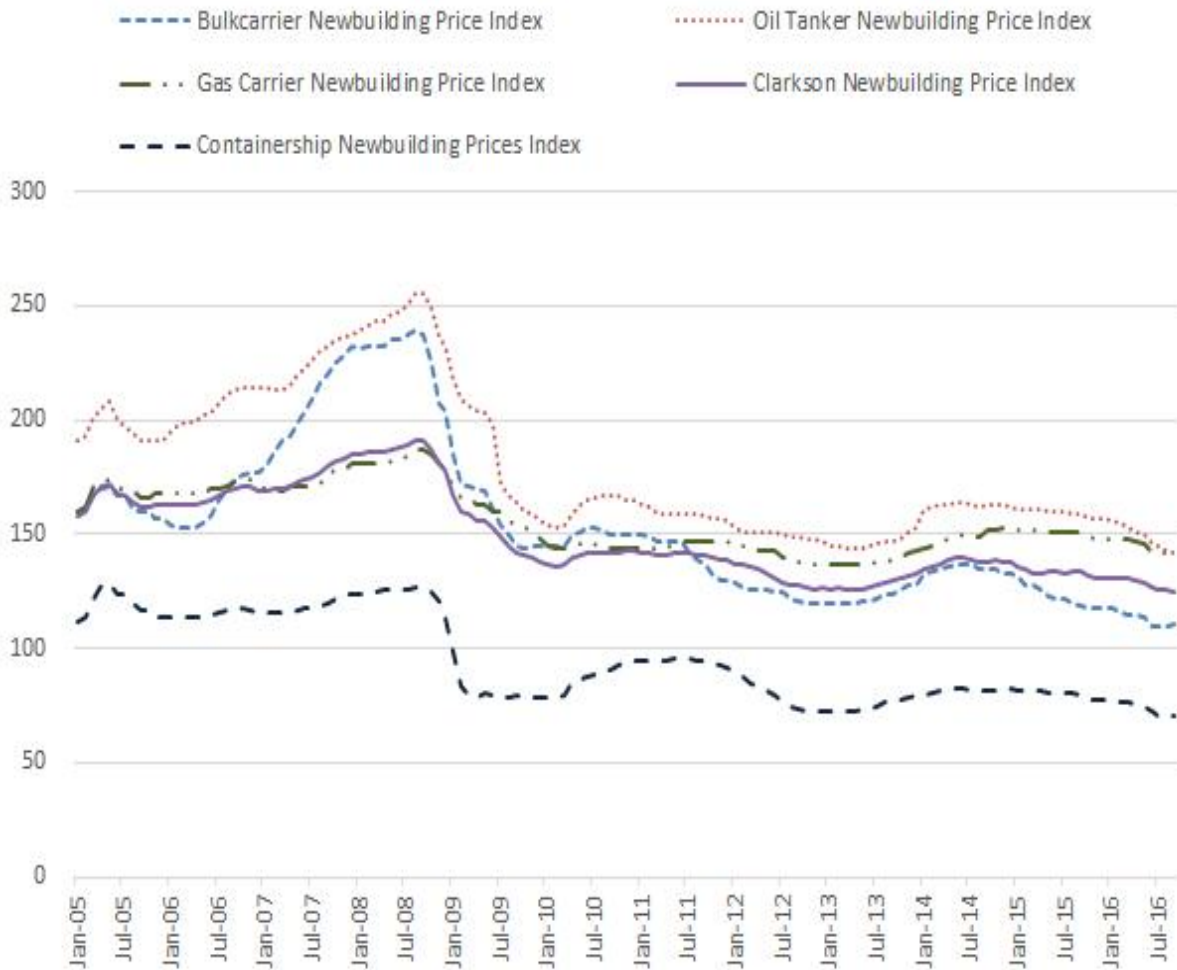
□ 3분기 신조선가는 하락폭이 줄어들면서 바닥을 다지는 양상이 나타남

- 9월 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.3% 하락한 124.79로 하락

폭이 완만해지는 양상을 나타내며 신조선가는 거의 바닥에 이른 것으로 보임

- 특히, 2014년 하반기 이후 가장 큰 폭의 하락세를 지속하였던 벌크선 가격지수가 9분기만에 처음으로 0.1% 상승하여 신조선가의 바닥을 확인하는 것으로 추정됨
- 탱커와 컨테이너선 가격지수는 전분기대비 3.3%와 2.6% 하락하여 아직까지 비교적 큰 폭의 하락세를 유지하고 있음
- Gas선 가격지수는 0.4% 하락에 그침

< 신조선 선가 추이 >

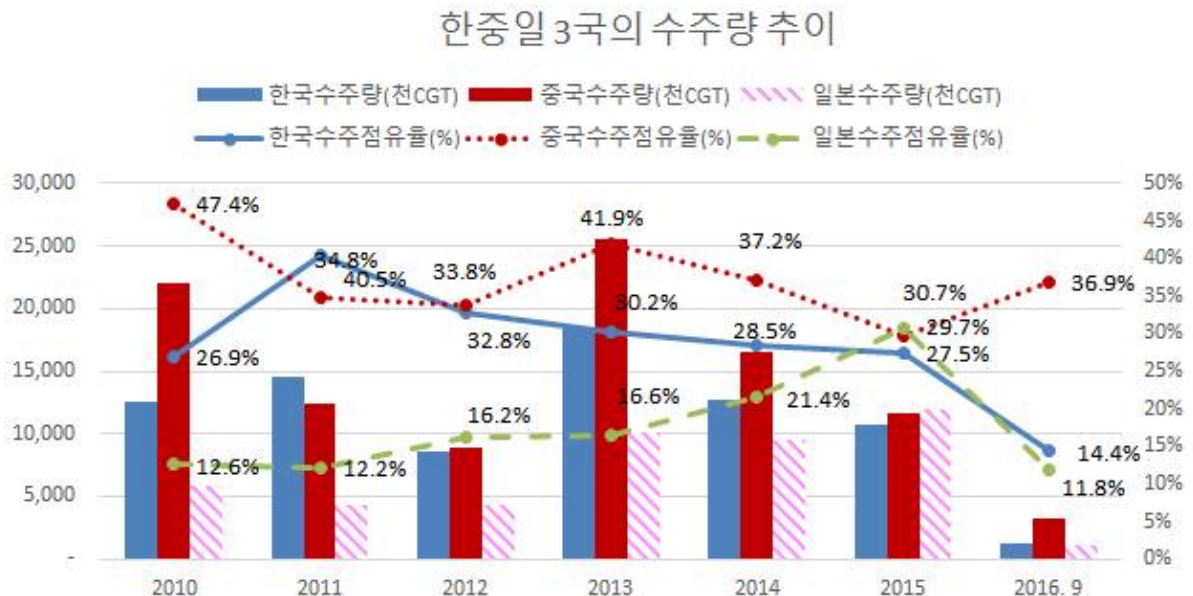


자료 : Clarkson

□ 금년도 수주시장의 점유율은 한국과 일본이 크게 하락한 양상이 나타났는데 시장이 비정상적인 상황이어서 장기적 관점에서 큰 의미는 없음

- 3분기 누적 수주량을 기준으로 한국, 일본은 각각 14%와 12%의 수주 점유율을 기록하고 있음
 - 한국과 일본 모두 극심한 수주 부진을 나타내고 있으며 특히 브렉시트 이후 엔화가치 상승으로 금년도 일본 수주는 전년 대비 크게 부진한 양상임
- 반면, 중국은 초대형 광석운반선 등 자국 발주물량을 대거 수주하며 현재 37%의 점유율을 보이고 있음
- 유럽의 크루즈선 발주량 증가로 유럽 조선소들의 비중이 증가하면서 한중일 3국의 수주 비중은 지난해 88%에서 3분기 누적 63%로 감소
- 금년 중 이러한 추세는 개선되기 어려울 것으로 보이나 장기적으로 지속되는 않을 것이며 상선수요가 회복되면서 다시 3국의 점유율이 정상화 될 것으로 기대

< 한중일 3국의 수주량 추이 >



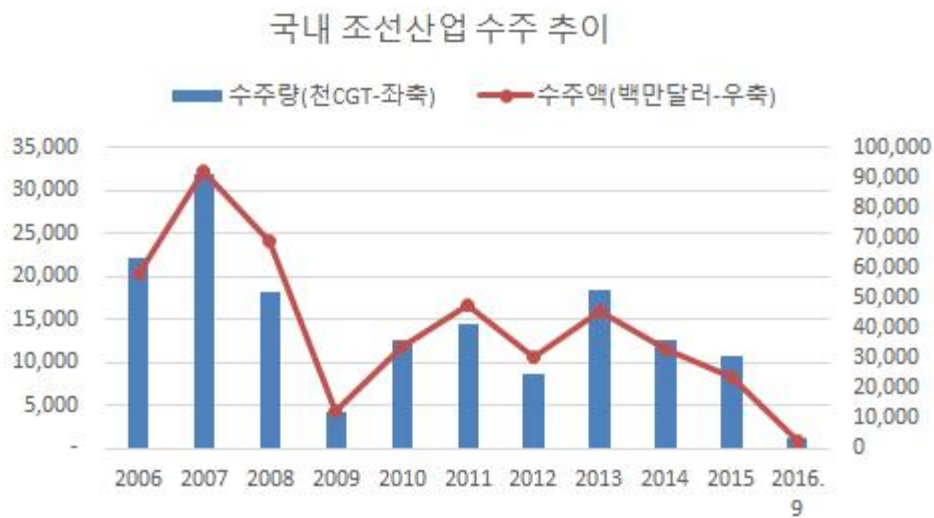
자료 : Clarkson

II. 국내 조선업 동향

□ 한국 조선산업의 2016년도 3분기 누적수주는 극심한 침체 수준을 지속하고 있음

- 3분기 누적 수주량은 전년 동기대비 86.7% 감소한 125만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년 동기대비 87.2% 감소한 26.9억 달러를 기록

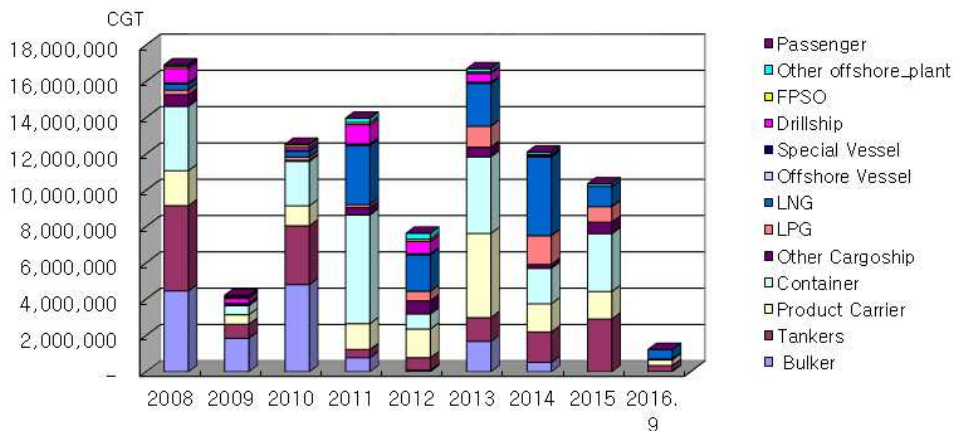
< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson

□ 선종별 수주실적을 살펴보면 유조선과 제품운반선 등 탱커류와 LNG선을 중심으로 소량 수주가 이루어졌음 (Clarkson 통계 기반)

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



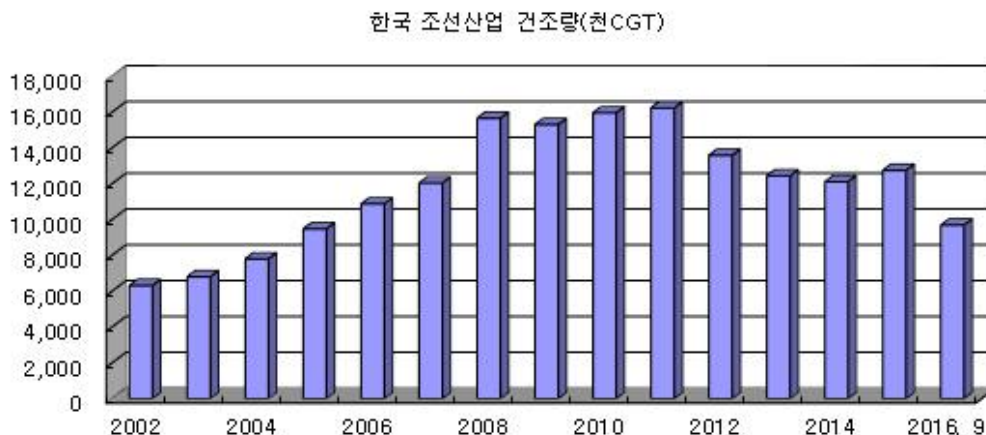
자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 유조선, 제품운반선, LNG선 등 3개 선종의 비중이 90%를 상회하고 있으나 이들 3개 선종 역시 예년에 비하여 크게 감소된 비정상적 수주량을 나타내고 있어 큰 의미는 없는 것으로 보임
- 크루즈선과 중국의 자국 발주 물량 등에 접근하기 어려운 한국 조선 업계로서는 수주에 있어 크게 고전하는 양상임

□ 건조량은 소폭 감소한 수준에 그치고 있음

- 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 5.1% 감소한 969만CGT를 기록
- 전 세계 건조량의 감소세에 비해서는 비교적 건조작업이 원활하게 이루어지는 것으로 나타남

< 국내 신조선 건조량 추이 >



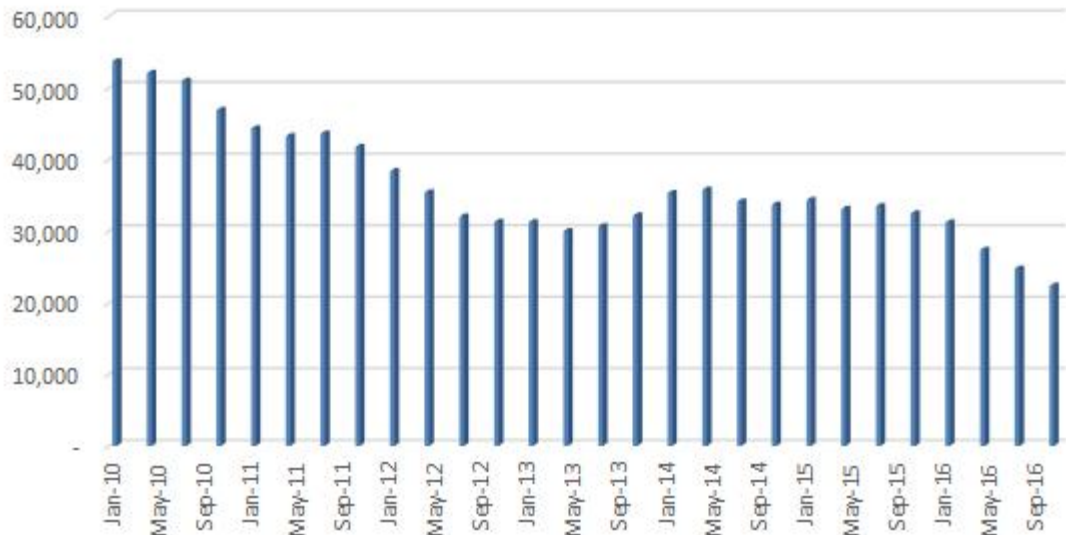
자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 연초 대비 28.3% 감소

- 10월초 기준 수주잔량은 2,234만CGT로 집계되었고 전년 동기대비 31.1% 감소한 수준
- 통계상의 허수 등 오류를 감안하면 현재의 일감은 약 1.5년치 이하로 추정됨

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >

한국 수주잔량(천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 3분기 누적 선박(해양플랜트 포함) 수출은 전년 동기대비 13.8% 감소한 259.9억달러

- 해양플랜트 인도 차질 등 고가 제품의 인도가 일부 원활히 이루어지지 않아 감소폭이 크게 나타남

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

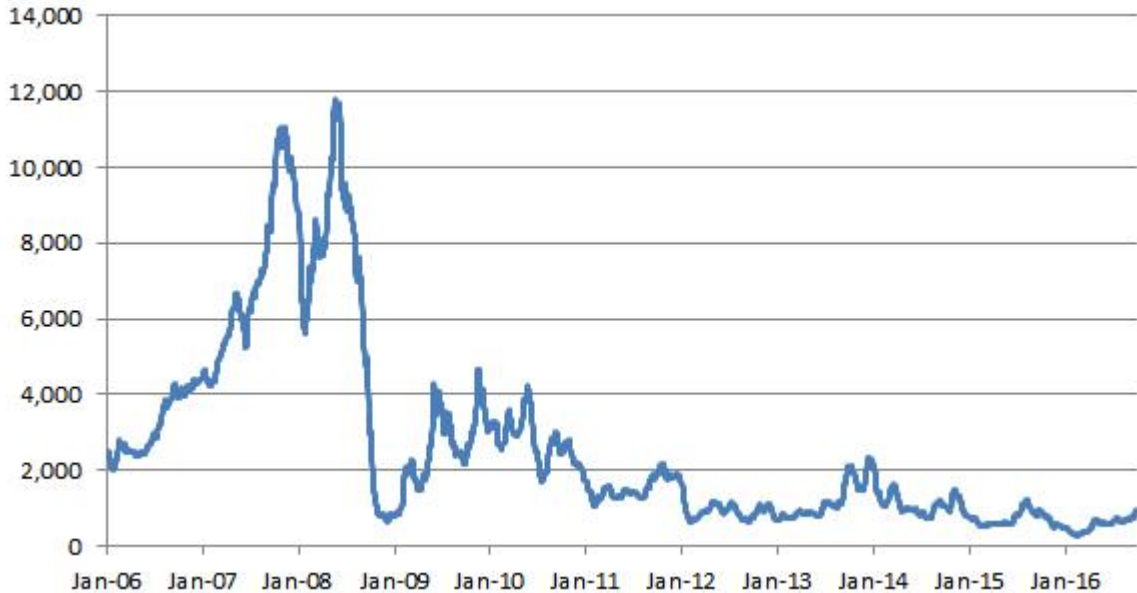
1. 벌크선 시장

- 3분기 BDI는 평균 736.5로 전년 동기대비 24.4% 낮은 수준으로 곡물 시즌이 시작되는 3분기의 특성을 감안하면 심각한 수준을 나타냄
- 1, 2분기 많은 양의 벌크선이 폐선되며 선복량과잉의 일부 해소에 대한 기대감을 높였으나 3분기들어 폐선량이 급감하는 양상
 - 1분기 1,392만dwt, 2분기 867만dwt를 기록한 벌크선 폐선은 3분기 273만dwt로 급감
 - 2013~2014년 많은 양의 선복량이 발주됨에 따라 금년도 인도량도

3,878만dwt로 적지 않은 양이나 폐선을 감안하면 금년 선복량 증가율은 약 2% 수준에 그칠 것으로 추정됨

- 그럼에도 불구하고 전 세계 벌크 해상물동량이 활발한 수준이 아니어서 시황의 개선은 나타나지 않는 것으로 보임

< BDI 추이 >

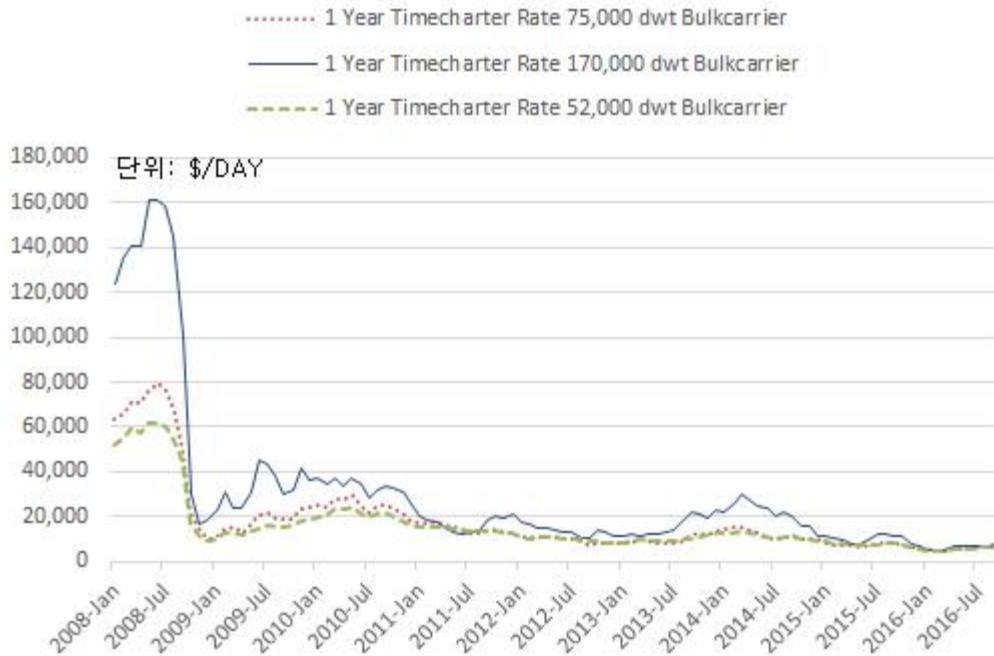


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

□ 운임이 기대보다 저조한 것과는 달리 벌크선의 용선료는 3분기 중 개선되는 움직임을 나타냄

- 1년 정기용선료 기준으로 3분기 Capesiz 170Kdwt급의 용선료는 평균 7,404US\$/day로 전년 동기대비 38.4% 낮은 수준이나 전분기 대비 4.2% 상승한 수준
- 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 용선료는 평균 6,278US\$/day로 전년 동기대비 22.5% 낮은 수준이나 전분기 대비 12.1% 상승
- 동 기간 Handymax급 52Kdwt급 용선료는 평균 6,578US\$/day로 전년 동기대비 19.2% 낮은 수준이나 전분기대비 14.7% 상승하여 타 선형보다 개선폭이 크게 나타남

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

□ 벌크선의 해운시황은 완만한 수준의 개선 기대

- 벌크 해상물동량은 세계적인 저성장 기조 속에 좀처럼 증가율을 높이지 못하고 있는 상황임
- 이러한 상황에서 2013~2014년 발주된 선박과 금년도 발주된 초대형 광석운반선 등을 포함하여 아직까지 현존 선박량의 약 12%의 수주잔량이 남아있어 향후 시황에 상당한 부담이 될 전망
- 그러나 금년 2분기까지 나타났던 대량 폐선은 향후 해상환경규제와 시황부진 등으로 선박의 수명을 단축하며 다시 나타날 가능성이 높아 완만한 수준의 시황회복은 가능할 것으로 전망
- 이러한 공급측 변수들이 시황을 개선하는 데에는 한계가 있으며 결국 관건은 세계경기의 회복과 해상물동량 수요 증가가 얼마나 이루어질 것인지에 달려 있음

2. 탱커시장

- 탱커시장 운임은 유조선, 제품선 모두 전년 동기대비 낮은 수준으로 하락하는 흐름이 나타남

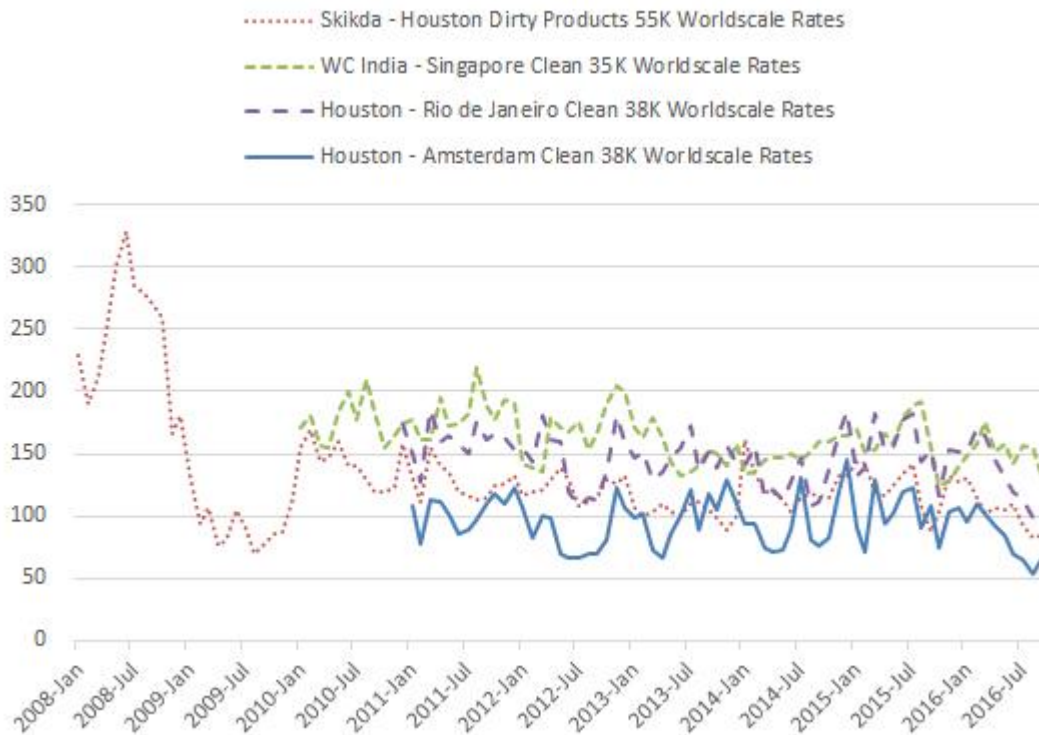
< 유조선 운임지수 WS 추이 >



자료 : Clarkson

- 여전히 저유가 기조가 유지되고 있는 가운데 유조선의 해상물동량 수요는 2%대 중후반 정도의 비교적 양호한 수준이 지속되는 것으로 추정
- 문제는 2014년 유가하락기 이후 발주된 선박량이 출회되고 있어 수급 상황이 다시 악화되고 있는 점임
- 3분기 평균치를 기준으로 유조선의 사우디 Ras Tanura -Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 20.3% 하락하였고 동 기간 나이지리아 Bonny Off-중국 Ningbo 간 VLCC는 23.0%, 사우디-이탈리 Trieste 간 수에즈막스는 16.2% 각각 하락

< 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >



자료 : Clarkson

- 동일 평균지수에 대하여 제품운반선의 경우도 전반적으로 전년 동기대비 하락하는 흐름을 보임
- 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty tanker는 전년 동기대비 23.3%, 서인도-싱가폴간 MR clean tanker는 16.9% 각각 하락
- 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 전년 동기대비 33.2%, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 42.9% 각각 하락
- 제품운반선의 경우도 지난해 만큼의 해상물동량 증가는 아니더라도 약 4% 전후의 비교적 양호한 증가세가 지속되고 있는 것으로 추정됨
- 그러나 유조선과 마찬가지로 신규선박의 인도 증가로 인한 공급 압력으로 시황이 점차 하락하는 추세를 보이고 있음

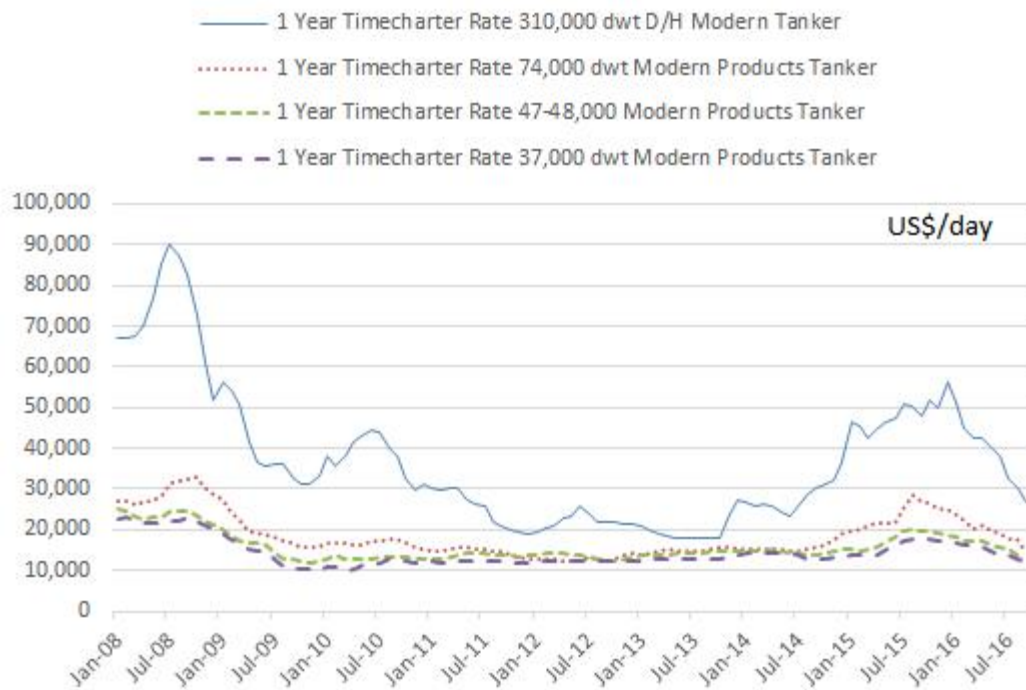
□ 탱커 용선료는 3분기 동안 크게 하락하는 흐름을 보임

- 3분기 동안 VLCC의 용선료 하락이 두드러져, 310K급 VLCC의 1년 정기용선료의 3분기 평균치는 전분기 대비 25.6% 하락한 28,896US\$/day를

기록

- 동 기간 제품운반선의 용선료도 큰 폭의 하락 추세를 보였음
- 74K LR급 제품운반선의 평균용선료는 전분기대비 15.8% 하락한 16,800US\$/day, 47K급은 14.8% 하락한 14,008US\$/day, 37K MR급은 12.2% 하락한 12,985US\$/day를 각각 기록

<용선료추이>



자료 : Clarkson

□ 2016년도 탱커 시황은 개선되기 어려울 전망

- 유조선과 제품운반선 모두 해운수요는 유가가 여전히 낮은 수준을 유지하고 있어 비교적 양호한 것으로 추정됨
- 그러나 2014~2015년의 유조선 발주량과 2013~2015년의 제품운반선 발주량이 수요흐름을 고려할 때 과다하여 이 선박들이 시장에 인도 되는 기간 동안은 시황이 지속적으로 악화될 전망
 - 현재 탱커 수주잔량은 현존 선박량의 15%임
- 탱커의 경우는 2010년을 전후하여 이중선체구조 규제로 낡은 선박

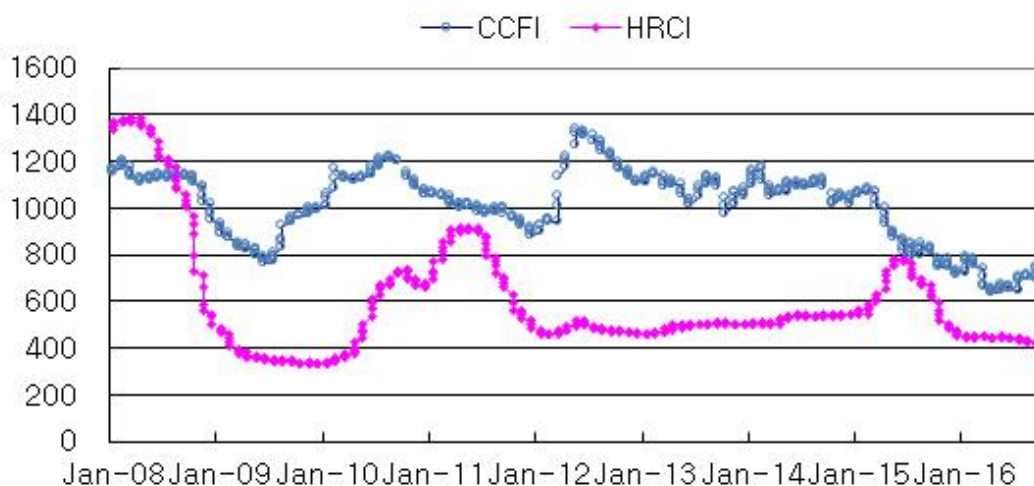
대부분이 폐선되어 폐선에 의한 수급조절도 어려운 상황임

- 이에 따라 향후 3년여간 선복량 증가율이 해상물동량 증가율을 약 2% 내외 상회하는 수급악화 상황이 지속될 것으로 예상됨
- 유가가 상승할 경우 시황 악화는 더욱 심각해질 가능성도 있음

3. 컨테이너선 시장

- 3분기 시황은 침체수준에서 벗어나지 못하고 있으며 운임은 3분기말 소폭 상승하였고 용선료는 지속적으로 하락 추세를 보임
- 8월말 한진해운 사태의 영향으로 공급이 소폭 감소하는 효과가 나타나며 운임은 소폭 개선되었으나 여전히 매우 낮은 수준에 머물고 있음
- 용선료 지수인 HRCI의 2016 3분기 평균치는 전분기대비 3.5% 감소한 428.1을 나타내고 있으며 이는 심각한 침체수준의 수치임
- 중국발 운임지수인 CCFI는 3분기 평균 699.0로 전분기 대비 7.4% 상승하였으나 전년 동기과 비교하면 14.9% 낮은 수준임

< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

□ 2016년도 컨테이너선 해운시장의 수급은 폐선에 의하여 소폭 개선될 여지가 있으나 근본적인 선복량 개선까지는 시간이 걸릴 것으로 전망

- 2016년 컨테이너선 시장은 3,000TEU이상급의 중형선들이 본격적으로 폐선되고 있으며 3분기까지의 폐선량은 전체 선복량의 약 2% 수준임
- 이로 인하여 금년도 선복량 증가율은 3% 이내에 그칠 것으로 예상되며 이는 전 세계 컨테이너 해운물동량 증가율을 하회하는 수준으로 추정됨
- 여기에 한진해운이 선복공급자로서의 지위를 잃고 공급이 축소될 가능성이 높아 단기적으로는 운임의 상승으로 이어질 가능성이 있음
- 다만, 여전히 선복량의 16%에 해당하는 수주잔량이 남아있고 전 세계 교역량은 둔화되고 있어 공급과잉의 근본적인 해소는 수년 내 쉽게 이루어질 것으로 보이지 않음
- 한가지 변수는 최근 강화되고 있는 해상환경규제가 기존 중고선의 폐선을 어느 정도까지 유발할 것인지가 될 것임

IV. Clarkson Forecast Club 장기 전망

□ Clarkson Forecast Club은 신조선 시장 장기 전망을 새로 발표하여 지난 봄 전망 대비 2016~2017 전망을 대폭 하향하고 2018년 이후는 소폭 조정함 (2016. 9 전망. Base case 기준)

- 지난 3월의 전망 대비 2016년 전 세계 신조선 발주량은 약 40% 하향 조정된 14백만CGT, 2017년은 약 22% 하향된 20백만CGT로 조정
- 이는 단기적인 발주수요 침체의 심각성을 반영한 결과로 보임
- 그러나 2018년 이후는 소폭 조정에 그치거나 2019~2022년 발주량은 약 7~11% 상향 조정하여 기존 장기전망 수준에서 큰 변화가 없는 것으로 나타남
- Clarkson 역시 국내의 대체적인 시각인 2018년 이후 회복 및 안정화와

의견을 같이 하는 것으로 해석됨

□ 향후 Clarkson 전망에서는 상향 조정가능성도 예상됨

- IMO가 해상환경규제에 대하여 강경한 입장을 고수하고 있고 유가가 OPEC 감산합의 등으로 추가 하락보다는 상승 가능성에 무게가 실리고 있음
- 여기에 글로벌 황산화물 규제를 당초 예정대로 2020년 시행한다는 발표가 있어 조선산업의 호재로 작용할 전망
- 금년말과 내년 초의 상황을 지켜봐야 하겠으나 대체로 이러한 기조들이 유지된다면 내년 봄 전망은 상향 조정할 가능성도 있음