

2017년도 1분기 조선·해운 현황

I. 세계 조선시장 동향	1
II. 국내 조선업 동향	5
III. 주요 해운시장 동향 및 전망	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

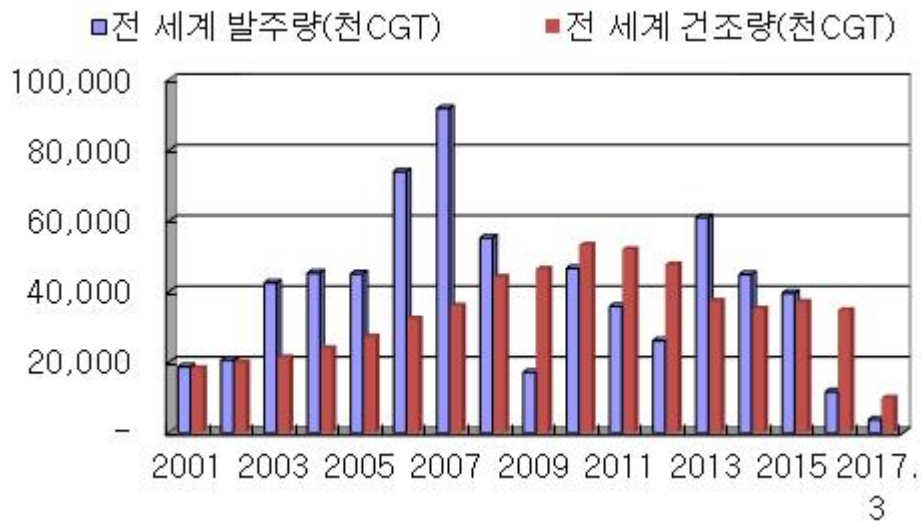
< 요약 >

- 2017년도 1분기 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 36.6%와 57.2% 증가 (Clarkson)
 - 1분기 세계 발주량은 374만CGT, 발주액은 120.2억달러
 - 크게 개선되었으나 여전히 부진한 수준
 - 1분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.0% 하락한 121
- 국내 조선산업의 1분기 수주는 전년 동기대비 크게 개선되었으나 여전히 부진한 수준
 - 수주량은 89만CGT (전년 동기대비 348.8% ↑)
 - 수주액은 22.3억달러 (전년 동기대비 376.4% ↑)
 - 탱커와 LNG선을 중심으로 수주
- 1분기 벌크선 시장의 운임과 용선료는 크게 개선
 - 1분기 평균 BDI는 전년 동기대비 163.7% 상승한 945.2
 - 용선료는 전분기대비 14~25% 상승
 - 세계 교역량 증가와 신규공급 압력 약화로 시황은 점차 개선될 전망
- 1분기 탱커시황은 공급과잉이 심화되며 용선료가 하락
 - 1분기 평균 용선료는 전분기대비 4~7% 하락
 - 탱커시장은 해상물동량의 둔화와 저유가시기 발주된 선박의 인도로 시황 개선은 어려울 전망
- 1분기 컨테이너선 시황은 낮은 수준에서 벗어나지 못하고 있으나 개선 추세
 - 1분기 HRCI 평균치는 전분기대비 10.0%, CCFI는 8.0% 각각 상승
 - 컨테이너선은 다량의 신규공급 예정에도 불구하고 해운수요 증가와 폐선에 의한 공급조절로 2017년 중 일부 시황 개선 기대
- Clarkson Forecast Club은 3월 장기전망을 통해 지난해 가을 전망에 비하여 2017년을 소폭 상향, 2018년 이후 소폭 하향 조정함
 - 2017년 전 세계 발주량은 낮은 가격의 영향으로 지난 전망에 비하여 4.4% 상향 조정됨
 - 그러나 2018년 이후는 LNG선의 부정적 요인 등으로 3~13% 하향 조정

I. 세계 조선시장 동향

- 2017년도 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 같은 기간에 비해서는 개선되고 있으나 여전히 크게 부진한 수준을 나타냄
 - 1분기 세계 총 발주량은 전년 동기대비 36.6% 증가한 374만CGT를 기록
 - 동 기간 발주액은 57.2% 증가한 120.2억달러로 집계됨
 - 동 기간 전 세계 선박건조량은 8.5% 감소한 990만CGT를 기록
 - 발주량과 발주액은 최악의 시황을 기록한 전년대비 개선되었으나 같은 기간 건조량의 약 1/3 수준에 그치며 여전히 심각한 부진 양상을 나타내고 있음
 - 이러한 침체요인으로는 저유가에 의한 에코십 수요 축소, 선박량 과잉에 의한 해운침체, 환경규제 강화 속에 연료의 선택에 대한 선주들의 고민과 관망세 등임

< 전 세계 조선산업 발주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

- 선종별로는 크루즈선을 제외한 대부분의 상선이 여전히 극심한 수요침체 보이고 있음
 - 크루즈선의 1분기 발주량은 총 7척으로 CGT 기준으로는 전체 발주량의

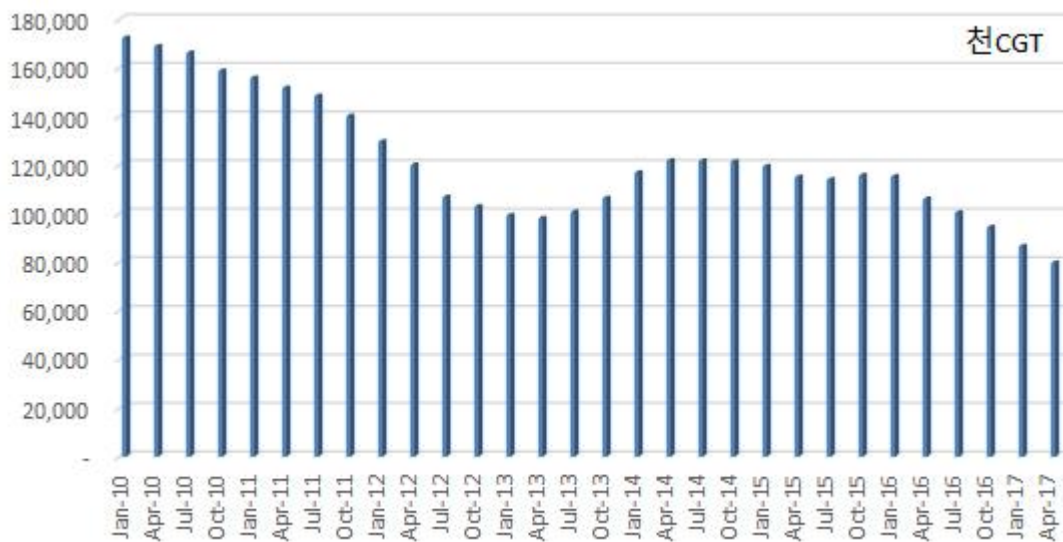
27%를 차지하며 지난해에 이어 여전히 호황을 나타내고 있음

- 벌크선은 지난해 같은 기간에 중국의 초대형 광석운반선의 발주가 있었던 반면, 금년 1분기에는 Capesize급 이상의 발주가 전무하고 중소형 이하급 12척만이 발주되어 사실상 발주가 거의 없는 상황임
- 탱커는 VLCC 12척, MR 및 LR급 각각 13척과 10척 등이 발주되어 예상 보다는 양호한 수준이나 예년과 비교하면 여전히 침체상황을 나타냄
- 컨테이너선은 중소형급 8척만이 발주되어 극심한 수요침체를 보이고 있음
- LNG선은 5척 발주되어 기대보다 양호한 수준을 보이고 있음
- 해양플랜트는 drill-ship과 FPSO의 발주가 전무한 상황이 지속되는 가운데 FSRU 2척이 발주되어 전년도 전무한 기록에 비해서는 점진적으로 개선 되는 양상이 나타남 (Clarkson 기록)

□ 1분기말 기준 수주잔량은 전분기대비 7.9% 감소한 7,970만CGT (Clarkson)

- 2016년 이후 수주잔량은 빠르게 감소 중

< 전 세계 분기별 수주잔량 추이 >

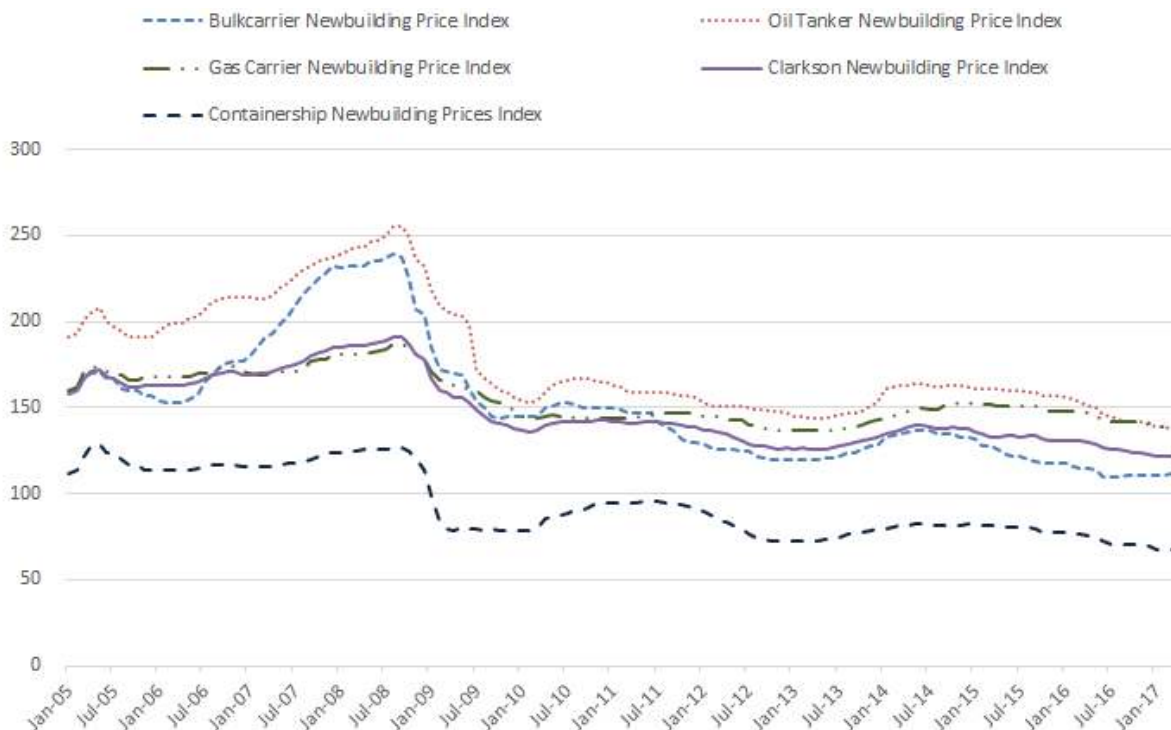


자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 1분기 신조선가는 대체적으로 완만한 하락세를 나타냈으나 벌크선의 신조선가 지수가 반등하는 등 바닥권을 지나고 있는 모습임

- 3월 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.0% 하락한 121.29를 기록
- Gas선의 3월 지수는 전분기말 대비 1.7% 하락한 138.51을 기록하였으며 1분기 중 완만한 하락추세를 지속하였음
- 탱커의 동월 신조선가 지수 역시 전분기말대비 1.7% 하락한 137.77을 기록하였고 1분기 중 완만한 수준의 하락 추세를 지속
- 컨테이너선 지수는 전분기말 1.9% 하락한 67.70으로이였으며, 3월에는 2월 지수를 그대로 유지하여 하락세를 멈춘 모습이 나타남
- 벌크선은 관찰대상 선종 중 유일하게 전분기말 대비 1.4% 상승하여 3월 111.90을 기록
- 전반적인 신조선가 추이는 여전히 약세이고 일부 선종은 완만한 하락을 지속하고 있으나 벌크선의 가격지수가 2014년 5월 이후 약 3년만에 처음으로 상승추세가 나타나는 등 바닥권을 지나가고 있는 양상이 나타남

< 신조선가 지수 추이 >

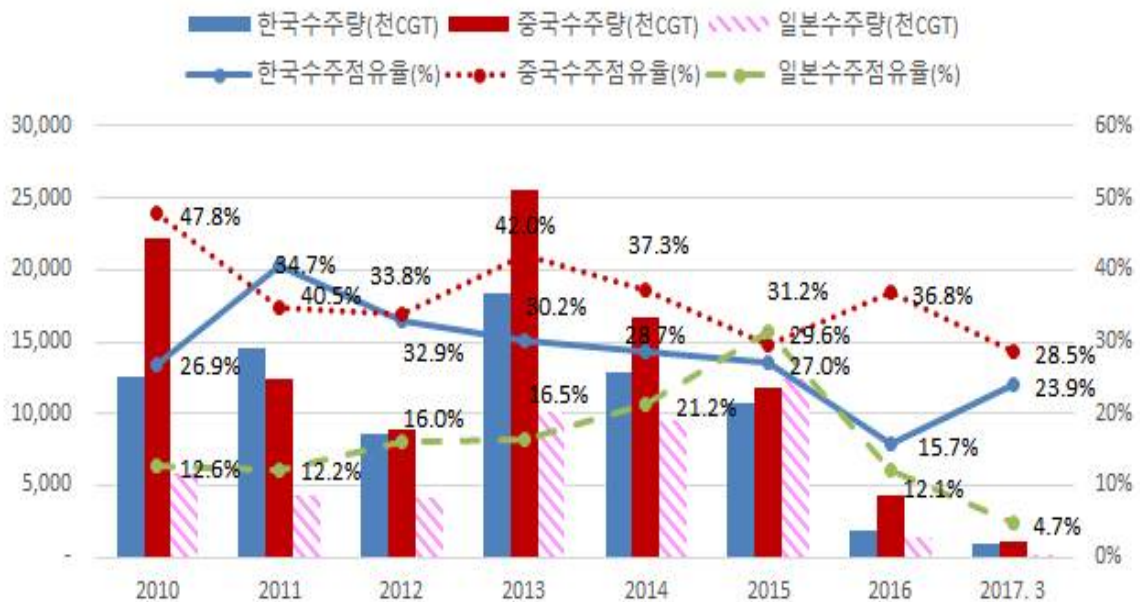


자료 : Clarkson (1988년 1월 가격지수 100 기준)

□ 1분기 수주시장의 점유율은 한중일 3국의 비중이 더 낮아졌으며 한국만 전년대비 점유율이 상승함

- CGT 기준으로 2015년 이전 약 86~88%의 점유율을 가지고 있던 한중일 3국의 수주점유율은 1분기에 57%까지 낮아짐
 - 크루즈선의 비중이 전년보다도 높아지며 핀란드와 이탈리아가 일본의 약 2배와 4배를 각각 수주하는 현상이 나타남
- 특히, 벌크선 발주가 크게 감소하며 이를 주력으로 하는 중국과 일본의 수주점유율이 각각 28.5%와 4.7%까지 하락함
 - 중국의 자국내 수요까지 크게 감소한 것으로 나타남
- 지난해 15.7%까지 점유율이 하락했던 한국은 탱커와 LNG선의 비중이 높아지며 1분기 중 점유율이 23.9%까지 상승하였으나 과거의 점유율 수준을 회복하지는 못하고 있음

< 한중일 3국의 수주량 추이 >

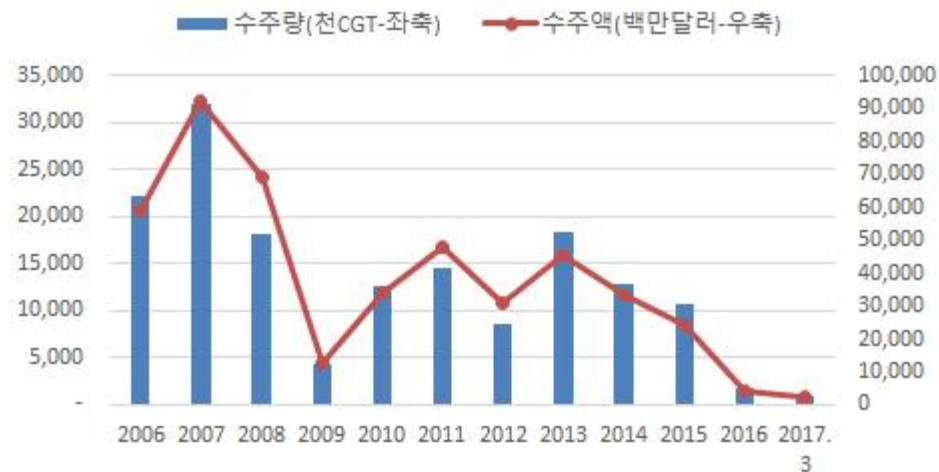


자료 : Clarkson

II. 국내 조선업 동향

- 한국의 2017년도 1분기 신조선 수주는 전년 동기대비 크게 개선된 수치를 기록하고는 있으나, 여전히 부진한 수준에서 벗어나지 못하고 있음
 - 1분기 수주량은 전년 동기대비 348.8% 증가한 89.4만CGT를 기록
 - 동 기간 수주액은 전년 동기대비 376.4% 증가한 22.3억 달러를 기록
 - 전반적으로 수주개선 폭은 매우 크게 나타나고 있으나 이는 전년 동기의 매우 저조한 수주량에 기인한 기저효과에 불과하며 여전히 동기간 건조량의 1/3에도 못 미치는 부진한 수준임

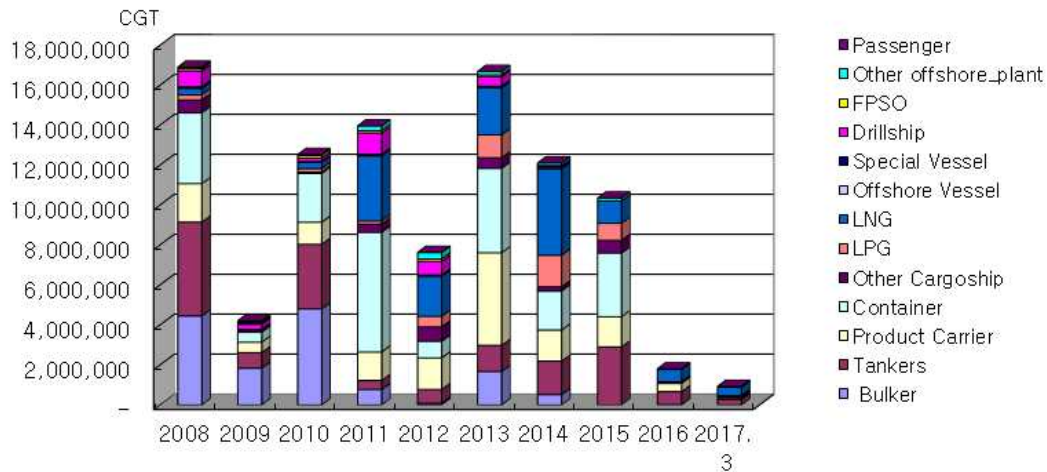
< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson

- 선종별 수주실적을 살펴보면 주로 LNG와 탱커 위주로 수주를 이어가고 있음
 - 유조선과 제품운반선, LNG선 등 3개 선종의 비중이 85%를 차지하고 있음
 - 세계 시장에서 크루즈선의 비중이 지속적으로 높아지고 있고 화물선의 수요가 극히 부진한 가운데 범용선박의 수주가 거의 이루어지지 못하고 있음

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >

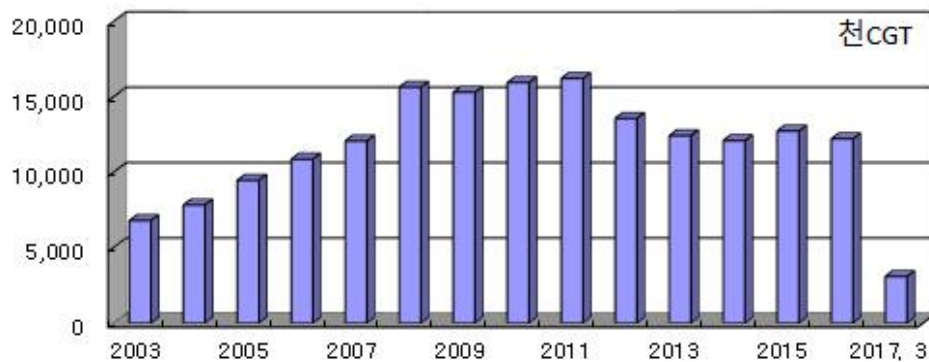


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

□ 건조량은 점차 감소추세가 뚜렷해지고 있음

- 1분기 건조량은 전년 동기대비 19.6% 감소한 309만CGT를 기록
- 2015년 이후 수주가 부진하여 수주잔량의 부족으로 점차 건조량 감소가 현실화되는 것으로 추정

< 국내 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 연초 대비 11.4% 감소

- 4월초 기준 수주잔량은 1,767만CGT로 통계상 일부 허수 등을 감안하면 약 1.3년치 수준으로 추정됨
- 2016년 이후 빠르게 감소하고 있는 수주잔량 추이가 1분기에도 지속되고 있음

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 1분기 선박(해양플랜트 포함) 수출은 전년 동기대비 11.3% 감소한 70.5억달러

○ 건조량 감소의 영향으로 수출감소 추세가 지속되고 있음

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 1분기 BDI는 평균 945.2로 전년 동기대비 163.7% 상승하였고 아직 절대치는 낮은 수준이나 벌크선 시황의 개선 기대감을 가능하게 함

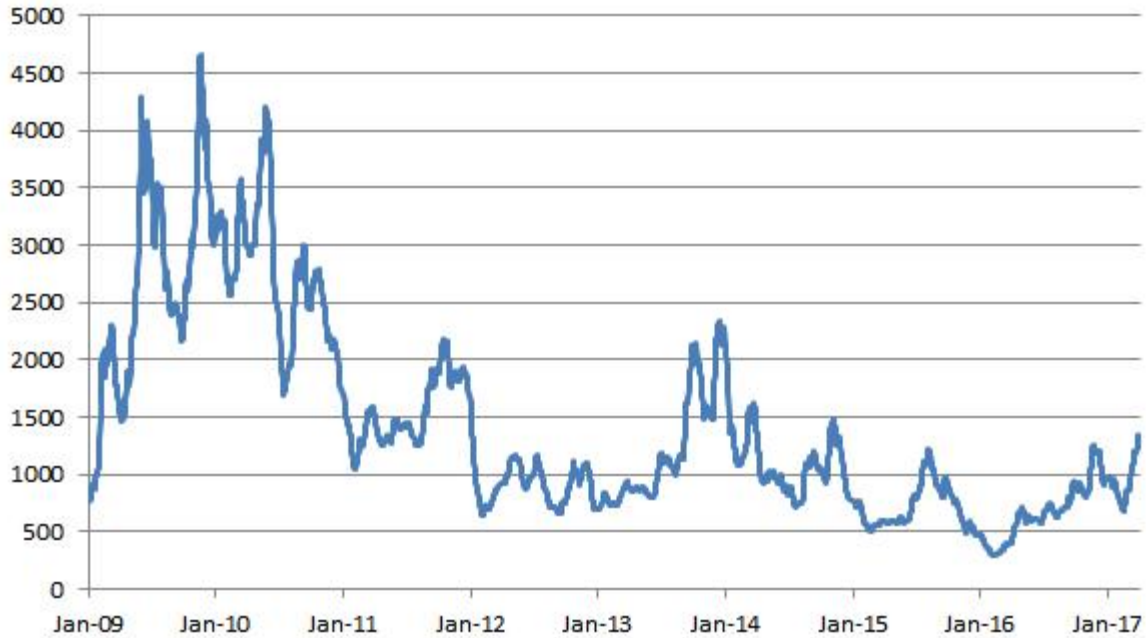
○ 사상 최악의 시황을 보인 지난해 1, 2분기에 많은 양의 폐선이 수급의 불균형을 일부나마 조정하는 역할을 하였고, 하반기 이후 철광석, 석탄 등의 물동량이 증가하며 운임지수가 상승세로 전환

○ 2017년 들어와 전 세계 교역량 규모의 증가율이 소폭 상승하며 1분기 중 상승탄력을 받은 것으로 추정

- IMF의 2017년 4월 발표된 전망치에 따르면 전 세계 교역규모 증가율은 2016년 2.2%에서 2017년 3.8%로 증가할 것으로 전망

- 1분기 중 BDI 지수는 한때 1,300선을 상향하기도 하였으나 아직까지는 선사들의 안정적인 수익을 위한 수준에 크게 못 미치는 정도임

< BDI 추이 >

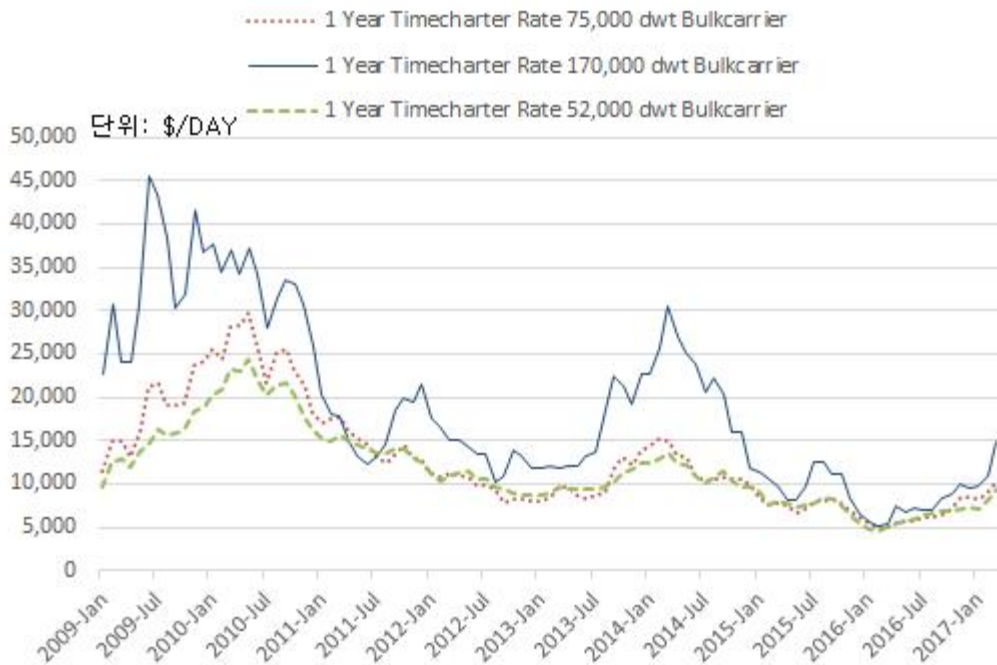


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용 (1985. 1. 1 지수 1,000 기준)

□ 벌크선의 용선료도 1분기 중 큰 폭으로 상승함

- 1년 정기용선료 기준으로 1분기 Capesiz 170Kdwt급의 용선료는 평균 11,796\$/day로 전분기 대비 24.9% 상승
- 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 용선료는 평균 9,125\$/day로 전분기 대비 13.7% 상승
- 동 기간 Handymax급 52Kdwt급 용선료는 평균 8,133\$/day로 전분기 대비 15.0% 상승
- 운임과 함께 선박의 용선료도 크게 상승하는 추세를 나타내고 있어 최악의 상황에서 벗어나며 점차 개선되는 것으로 추정됨

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

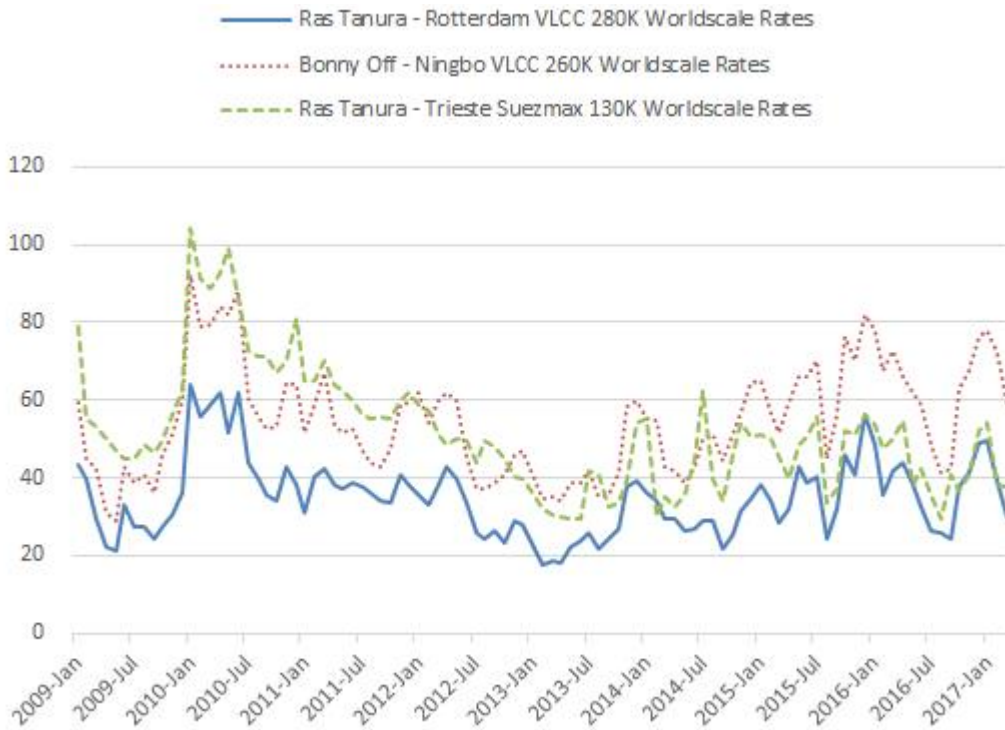
□ 벌크선의 해운시황은 완만한 수준의 개선 기대

- 벌크선의 운임지수는 2월부터 매우 급한 상승속도를 나타내며 다소간 거품이라는 논란도 일어나고 있음
 - 실제로 3월말 1,338을 정점으로 다시 하향흐름이 나타나기도 함
- 부분적인 운임의 변동성에도 불구하고 용선료의 흐름과 해운물동량 수요 증가 등을 감안할 때 시황은 바닥을 지나 개선 흐름으로 접어든 것으로 추정됨
- 특히, 2015년 이후 벌크선의 신조수요가 극히 저조하여 향후 신규 공급압력이 약화될 것으로 예상되어 점진적인 시황회복을 기대할 수 있음
- 그러므로 금년 중 BDI 지수의 변동성은 지속될 것으로 보이나 점차 개선되는 흐름은 이어질 전망

2. 탱커시장

- 탱커시장 운임은 유조선이 약세를 보이고 있고 제품선은 당초 예상보다 양호한 수준인 것으로 나타남

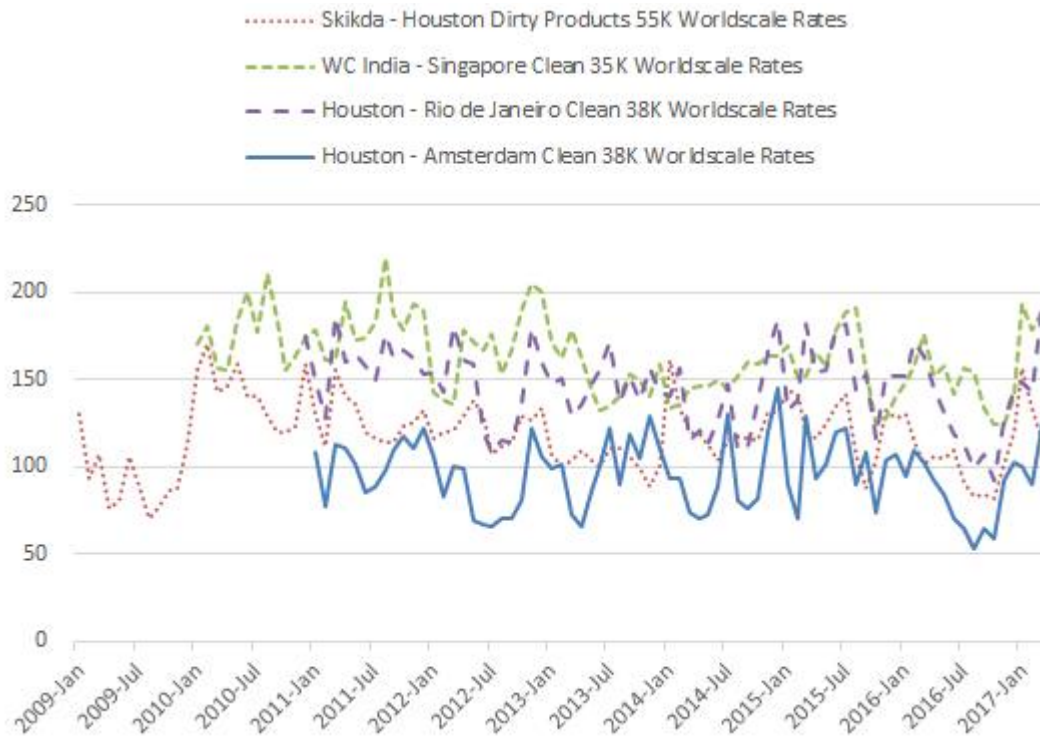
< 유조선 운임지수 WS 추이 >



자료 : Clarkson

- 1분기 중 1~2월은 유가의 상승기조가 나타난 후 3월 다시 하락세로 돌아섰으며 원유(Crude oil)의 해상물동량 수요 증가율은 예년 수준인 1%대로 둔화된 것으로 추정됨
- 반면, 2014년 유가하락기에 발주된 선박들이 신규 공급되고 있고 과거 해상저장수요에 동원된 유조선들도 일부 시장에 복귀하면서 유조선 해운시황은 공급과잉이 심화되고 있는 것으로 추정됨
- 1기 평균치를 기준으로 유조선의 사우디 Ras Tanura -Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 0.4% 하락하였고, 동 기간 나이지리아 Bonny Off-중국 Ningbo 간 VLCC는 2.2%, 사우디-이탈리 Trieste 간 수에즈막스는 8.9% 각각 하락

< 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >



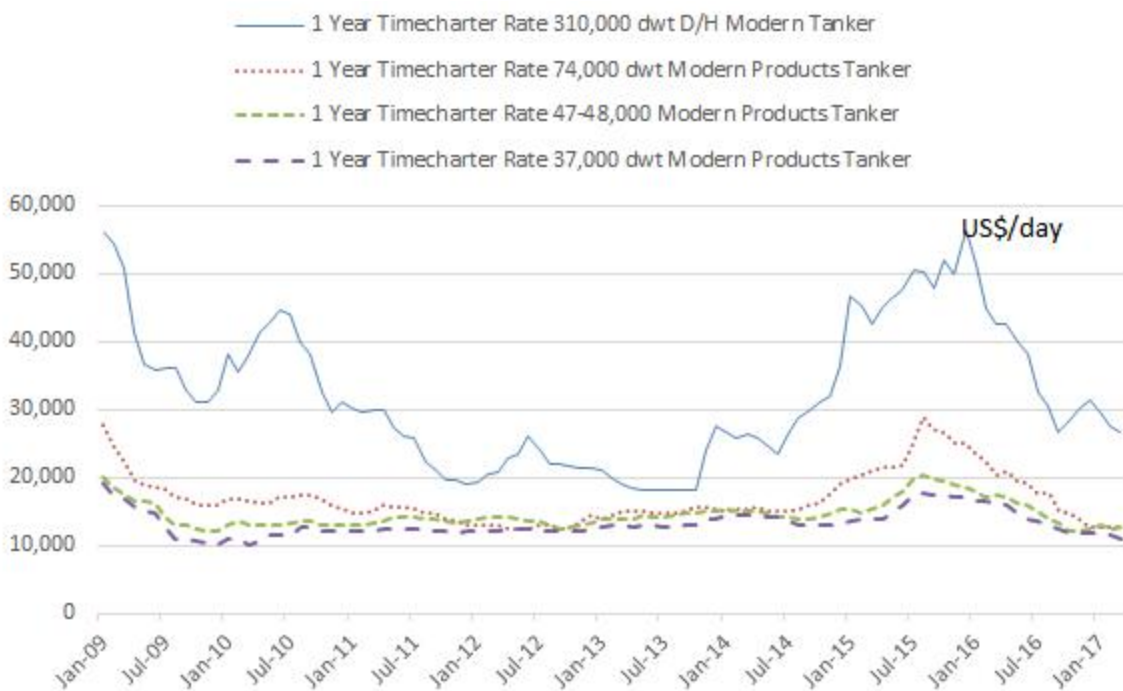
자료 : Clarkson

- 1분기 평균지수에 대하여 제 품 운 반 선의 경우는 전반적으로 전년 동기대비 다소 상승한 수준을 나타냄
- 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty tanker는 전년 동기대비 16.9%, 서인도-싱가폴간 MR clean tanker는 16.1% 각각 상승
- 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 전년 동기대비 0.2% 하락하였고, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 2.2% 상승
- 제 품 운 반 선의 경우 전년 같은 기간에 비하여 약간의 상승세가 관찰되고는 있으나 실질적으로 좋은 상황은 아닌 것으로 추정됨
 - 전년 1분기의 경우는 신규 선박공급이 확대되며 급격한 하향흐름이 나타난 바 있고 당시의 과도한 하향으로 인하여 금년 1분기 평균치가 더 높게 나타나고 있음
 - 그러나 2017년에도 해상물동량 증가율 둔화와 저유가시기 발주물량 인도로 공급증가율이 수요증가율을 능가하고 있는 것으로 추정되어 전체적인 시황은 하락 흐름으로 추정됨

□ 탱커 용선료는 1분기 동안 하락하는 흐름을 나타냄

- 1분기 동안 VLCC 310K급의 1년 정기용선료의 1분기 평균치는 전분기 대비 6.2% 하락한 28,013\$/day를 기록
- 동 기간 제품운반선의 용선료 역시 대체적인 하락 추세를 보였음
- 74K LR급 제품운반선의 평균용선료는 전분기대비 7.4% 하락한 12,708 \$/day, 37K MR급은 3.9% 하락한 11,354\$/day를 각각 기록
- 유일하게 47~48K급만 3.0% 상승한 12,642\$/day를 기록

<용선료추이>



자료 : Clarkson

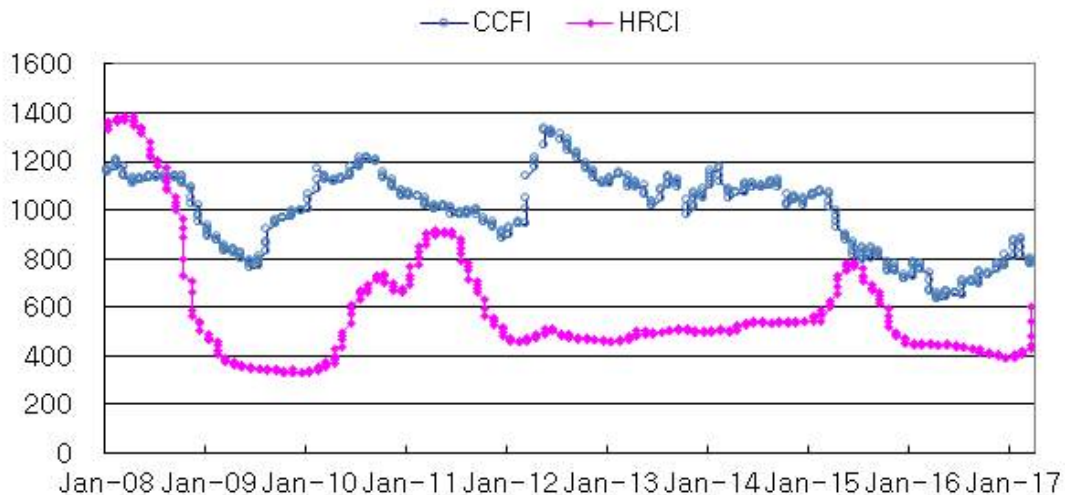
□ 2017년에도 탱커 시황은 어려울 전망

- 2017년 탱커시장은 원유, 석유제품 모두 전년대비 물동량 둔화가 예상되고 아직 많은 선박이 인도 예정으로 있어 수요 증가율보다 신규 선박 증가율이 높을 것으로 예상
- 이에 따라 2017년 중 탱커시황의 개선은 어려울 것으로 예상됨

3. 컨테이너선 시장

- 1분기 운임은 상승흐름이 있었고 중소형선의 용선료 역시 급격한 상승세가 나타났으나 절대치는 낮은 수준임
 - 지난해 8월말 이후 한진해운 사태로 탄력을 받은 운임상승은 2월초까지 지속된 후 하락반전됨
 - 중국발 운임지수인 CCFI의 1분기 평균치는 825.3으로 절대적으로는 아직까지 낮은 수준이나 전분기대비 8.0% 높은 수치임
 - 동지수는 2017년 들어 2월초까지 8.2% 상승한 후 3월말까지 다시 11.3% 하락
 - 중소형선 용선료 지수인 HRCI의 1분기 평균치는 전분기대비 10.0% 상승한 441.8을 기록하였으며 절대적으로는 매우 낮은 수준을 나타내고 있음
 - 다만, 연초 394로 시작된 지수가 1분기말 599까지 상승하며 개선됨

< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

주 : CCFI는 1988년 1월 1일 1,000, HRCI는 1997년 1월 1일 1,000 기준

- 1분기의 전반적인 흐름은 교역규모 증가에 의한 해운수요 증가, 폐선에 의한 공급 조절 등으로 아직 낮은 수준이지만 개선되고 있음

- 2017년 교역규모 증가에 의하여 컨테이너 해운물동량은 약 4~5% 수준에 이를 것으로 추정됨
- 2017년 신규공급은 2015년 다량 발주된 컨테이너선이 인도될 예정이나, 폐선에 의해 공급이 조절되며 전체 선복량 증가율은 3% 이내에 그칠 전망
 - 1분기 동안 전체 선복량의 약 1%가 폐선되었고 금년 중 약 3% 내외의 많은 폐선이 진행될 것으로 예상되어 공급조절에 큰 역할을 할 것으로 보임
- 이러한 수요 호조와 공급조절로 선복량 과잉의 해소단계는 아닐 것이나 시황의 일부 회복은 2017년 중으로 가능할 전망

IV. Clarkson Forecast Club 장기 전망

- Clarkson Forecast Club은 지난 3월말 신조선 시장 장기 전망을 새로 발표하여 지난해 가을 전망 대비 2018년 이후 전망을 하향 수정함 (Base case 기준)

< Clarkson Forecast Club 세계 발주량 장기전망 추이 >



자료 : Clarkson Forecast Club

- 지난 가을(2016. 9월) 전망 대비 2017년 전 세계 신조선 발주량은

4.4% 상향 수정하였고, 2018년은 13.2% 하향 조정하였으며 그 이후는 3~9% 하향 (CGT 기준)

- 2017년에는 신조선가격이 매우 낮게 형성됨에 따라 벌크선, 탱커 등의 수요가 당초 예상보다 늘어날 것으로 조정
- 2018년에는 당초 예상 수요의 일부가 2017년에 미리 발주되고 과거에 세일가스 등으로 과다하게 예상된 2018년 이후 LNG선의 수요를 현실성 있게 조정하는 등 지난 가을 전망에 비하여 대폭 하향 조정됨
- 2019년 이후에도 LNG선의 발주량이 과거보다 하향 조정되는 등의 영향으로 지난 가을 전망 대비 하향 수정됨