

## 2017년도 3분기 조선·해운 현황

I. 세계 조선시장 동향 .....	1
II. 국내 조선업 동향 .....	5
III. 주요 해운시장 동향 및 전망 .....	8
1. 벌크선 시장 .....	8
2. 탱커 시장 .....	10
3. 컨테이너선 시장 .....	13
IV. Clarkson Forecast Club 장기 전망 .....	14
V. 결론 및 시사점 .....	15

확인 : 팀            장 이재우 (3779-6685)  
                         [jaewoolee@koreaexim.go.kr](mailto:jaewoolee@koreaexim.go.kr)  
작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)  
                         [flydon@koreaexim.go.kr](mailto:flydon@koreaexim.go.kr)

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

## < 요약 >

- 2017년도 3분기 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 62.8%와 52.9% 증가 (Clarkson)
  - 3분기 누적 세계 발주량은 1,593만CGT, 발주액은 440.7억달러
    - 크게 개선되었으나 여전히 부진한 수준
  - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.1% 상승한 124
- 국내 조선산업의 3분기까지 수주는 전년 동기대비 크게 개선되었으나 여전히 부진한 수준
  - 수주량은 504만CGT (전년 동기대비 294.8% ↑)
  - 수주액은 121.5억달러 (전년 동기대비 384.5% ↑)
  - 컨테이너선과 LNG선 비중이 확대되었으나 탱커의 비중은 여전히 높음
- 3분기까지 벌크선 해운시황은 개선 추세 지속
  - 3분기까지 평균 BDI는 전년 동기대비 80.1% 상승한 1,030
  - 3분기 중 용선료는 전분기대비 17~31% 상승
  - 세계 교역량 증가와 신규공급 압력 약화로 시황은 개선추세 지속 전망
- 3분기 탱커 해운시황은 전년 동기대비 약세
  - 3분기 평균 용선료는 전분기대비 4~7% 하락
  - 탱커시장은 해상물동량의 둔화와 저유가시기 발주된 선박의 인도로 시황 개선은 어려울 전망
- 3분기 컨테이너 해운시황은 일부 조정이 있었으나 금년 중 개선추세 지속 전망
  - 3분기말 HRCI는 전분기말 대비 15.5% 상승, CCFI는 5.7% 하락
  - 컨테이너선은 선복증가속도보다 수요증가속도가 빠른 양상을 보이고 있어 금년 중 개선 추세는 지속될 전망
- Clarkson Forecast Club은 9월 장기전망을 통해 금년 봄 전망에 비하여 대체적으로 상향 조정된 세계 발주량 전망치를 발표함
  - 가을 전망치는 봄 전망치에 비하여 단기적으로 약 8.5%, 중기적으로 8~9% 상향 조정된 전망치를 발표함
    - '17) 21.4 → 23.2, '18) 25.6 → 27.8, '21) 35.2 → 38.4, '22) 39.6 → 42.7

(단위 : 백만CGT)

## I. 세계 조선시장 동향

- 2017년도 3분기까지 세계 신조선 발주량은 전년 같은 기간에 비해서 지속적으로 개선되고 있으나 아직은 크게 부족한 수준임

### < 세계 조선산업 발주 및 건조량 추이 >



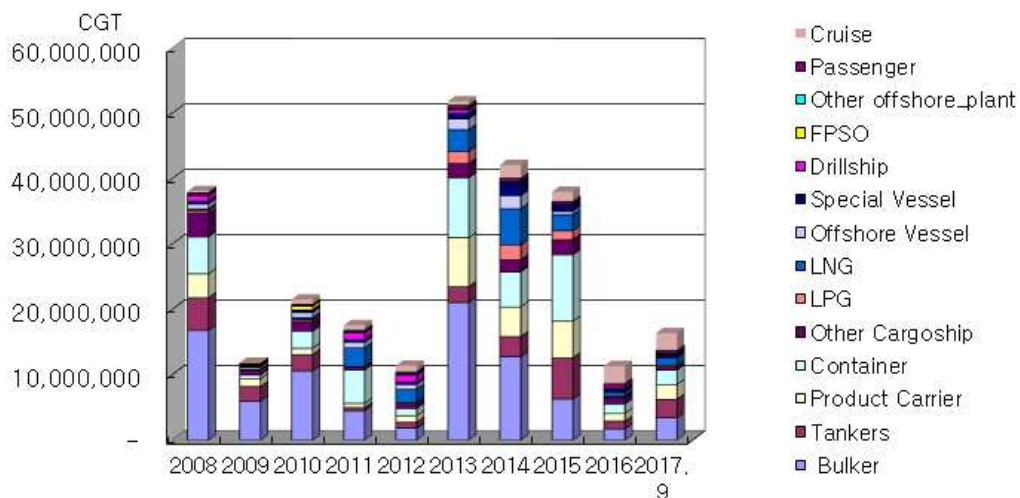
자료 : Clarkson

- 3분기 누적 세계 총 발주량은 전년 동기대비 62.8% 증가한 1,593만CGT
  - 3분기 중 발주량은 7, 8월의 부진에도 불구하고 9월의 대형 발주물량 등으로 전년 동기대비 98.7% 증가
- 3분기 누적 발주액은 52.9% 증가한 440.7억달러
- 동 기간 세계 선박건조량은 3.1% 감소한 2,704만CGT
- 발주량과 발주액의 전년대비 실적 개선은 뚜렷하게 나타나고 있으나 여전히 건조한 물량의 59%만 발주되고 있어 심각한 부진에서 벗어난 수준은 아님
- 해운시황이 여전히 낮은 수준이지만 다소의 개선 징후가 나타나고 있고 신조선가격이 바닥이라는 점에서 지난해에 비해 수요가 개선되는 움직임은 관찰됨
- 그러나 여전히 선복량 과잉이 심각한 수준이고 특히, 2020년 SOx 규제에 대하여 선주들이 대응방향을 정하지 못한 채 관망세를 유지

하는 것이 수요 부진의 원인으로 추정됨

- 선종별로는 크루즈선만 호황세를 보이고 있고, 벌크선과 탱커를 중심으로 전년 대비 큰 폭의 개선추세가 나타나고 있으나 모든 화물선종의 발주량은 예년에 비해 크게 부진한 수준임
- 크루즈선은 전년 3분기까지 26척이 발주된 데 이어 금년 같은 기간 동안에도 23척이 발주되어 호황세를 유지하고 있음
  - 벌크선은 금년 중 주로 중소형 선형의 발주가 증가하며 전체적으로는 전년 동기대비 111% 증가
  - 탱커는 해운시황의 부진에도 불구하고 저유가기조 지속과 미국의 원유수출 등 미래 수요에 대한 기대감으로 유조선과 제품선의 발주가 각각 238% 와 167% 증가
  - 컨테이너선은 초대형선의 발주증가로 전년 동기대비 84% 증가
  - LNG선은 17척이 발주되어 기대보다 양호한 수준을 나타냈고 전년 동기 대비 123% 증가 기록
  - 부유식 해양플랜트는 전년도의 전무한 발주에 비하여 금년들어 FPSO 2척과 FSRU 2척이 발주되면서 다시 개선되는 양상을 보임 (Clarkson 기록)

< 선종별 세계 신조선 발주량 추이 >

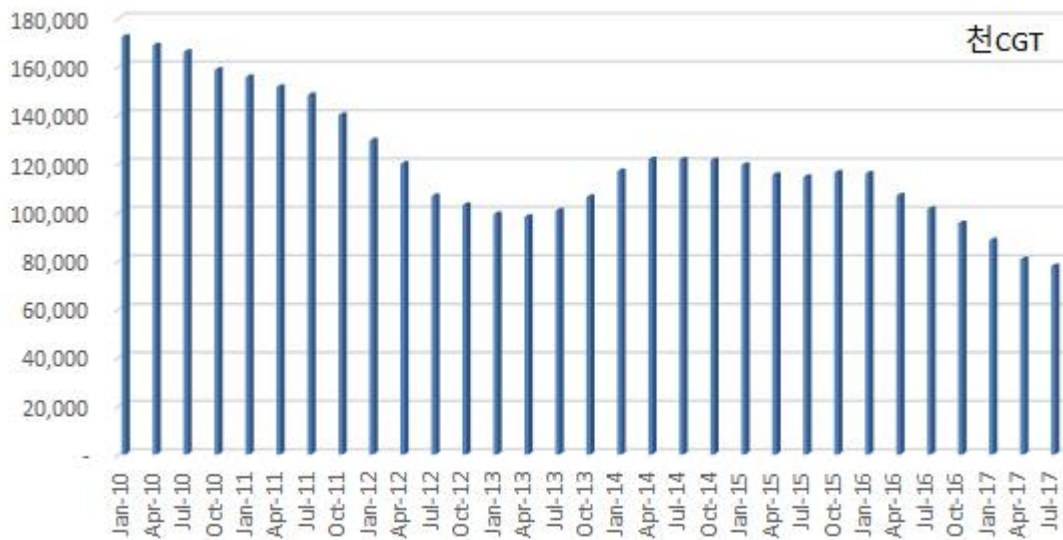


자료 : Clarkson

□ 3분기말 기준 수주잔량은 전분기대비 3.5% 감소한 7,764만CGT (Clarkson)

- 2016년 이후 7분기 연속 수주잔량은 감소 중

< 전 세계 분기별 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 3분기 중 신조선가는 대체적으로 보험세 수준을 유지한 것으로 나타남

- 9월 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 1.1% 상승한 124.30를 기록
- 컨테이너선 지수가 전분기말 대비 0.4% 상승한 70.04, 탱커는 전분기말과 동일한 140.09를 기록
- 반면, 벌크선과 가스선 지수가 각각 0.5%씩 하락한 약보험세 수준을 나타냈고 114.73과 136.56을 각각 기록
- 전반적인 신조선가 추이는 하락 흐름이 거의 멈춘 바닥상태를 유지하고 있으나 상승추세로의 반등은 아직까지 어려운 것으로 보임

## &lt; 신조선가 지수 추이 &gt;

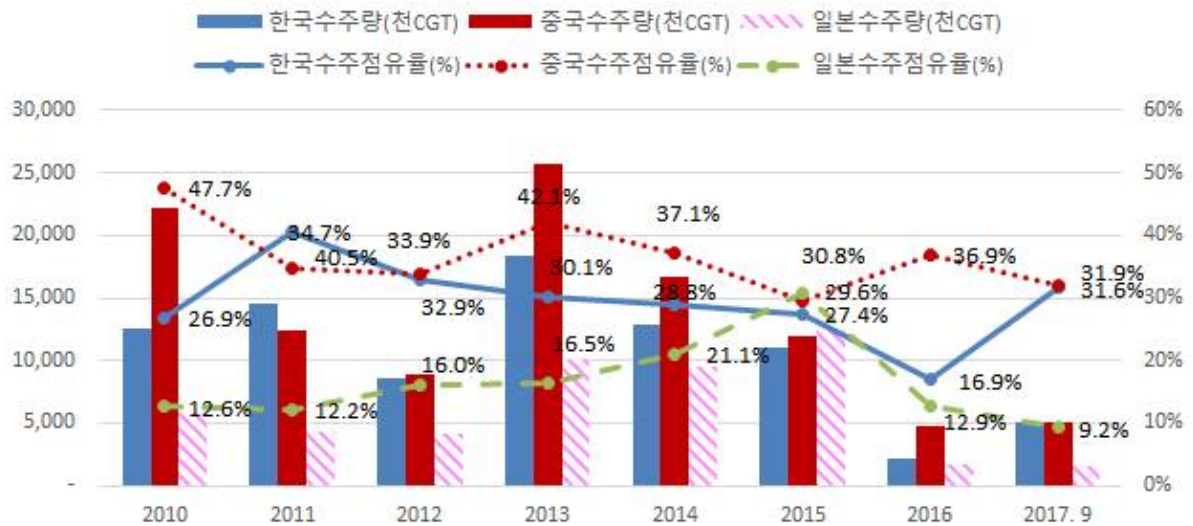


자료 : Clarkson (1988년 1월 가격지수 100 기준)

□ 3분기까지 한중일 3국의 수주시장 점유율은 전년대비 상승하였으며  
한국은 30%대를 회복

- CGT 기준으로 2015년 이전 약 86~88%의 점유율을 가지고 있던 한중일 3국의 수주점유율이 2016년 67%로 하락한 후 금년 3분기까지 73%로 다시 상승함
- 크루즈선의 비중 증가에 의하여 하락한 3국의 점유율은 2017년 화물선 수요의 개선으로 다시 상승함
- 특히, 탱커의 수주개선 폭이 컸고 초대형 컨테이너선의 발주가 재개되면서 한국의 점유율은 다시 30%대를 회복함
- 중국은 한국과 거의 유사한 수준인 약 32%의 점유율을 나타내고 있고 2015년의 대량수주로 비교적 수주잔량의 여유가 있는 일본이 금년도 수주에서 크게 부진한 양상을 보임

## &lt; 한중일 3국의 수주량 추이 &gt;

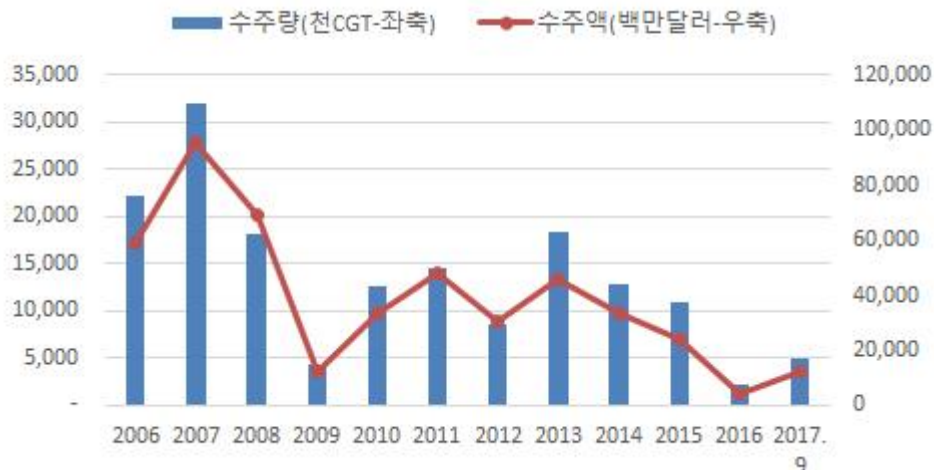


자료 : Clarkson

## II. 국내 조선업 동향

- 2017년도 3분기까지 한국의 신조선 수주는 전년 동기대비 큰 폭의 개선을 보이고 있으나 전년도의 극심한 부진에 의한 기저효과이며, 여전히 수주량은 크게 부족한 수준임

## &lt; 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 &gt;



자료 : Clarkson

- 3분기 누적수주량은 전년 동기대비 294.8% 증가한 504만CGT
- 이중 3분기 수주는 전년 동기대비 340.2% 증가한 191만CGT

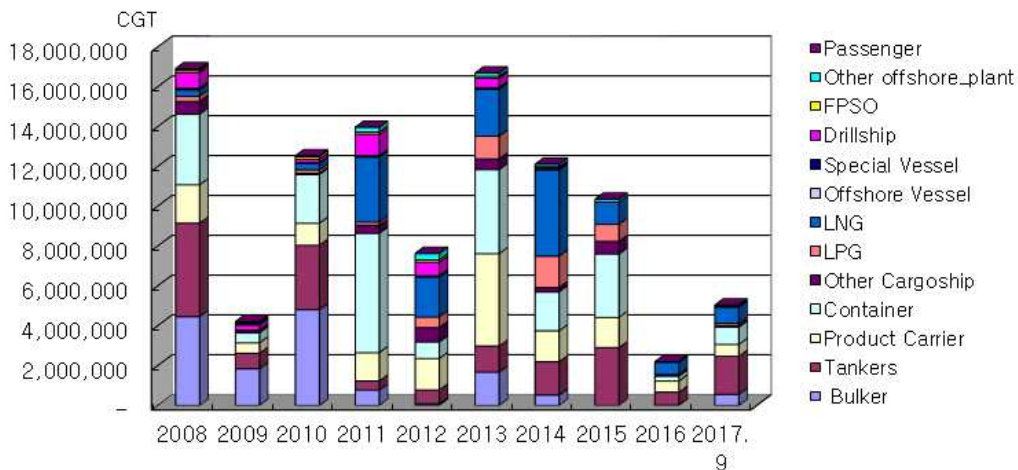


- 3분기 누적 수주액은 전년 동기대비 384.5% 증가한 121.5억 달러
  - 이 중 3분기 수주액은 전년 동기대비 274.6% 증가한 33.1억 달러
- 큰 폭의 증가율은 전년도의 극심한 수주부진에 의한 기저효과이며 3분기 누적 수주량은 건조량의 57%에 불과함

□ 선종별 수주실적을 살펴보면 탱커의 비중이 높고, 컨테이너선과 LNG선의 비중이 확대되었음을 볼 수 있음

- 유조선과 제품운반선 등 탱커의 비중이 50%를 차지하고 있고 LNG선과 컨테이너선까지 합치면 88%의 비중임
- 금년도에 상대적으로 탱커시장이 호전된 것이 한국의 점유율 상승에 크게 기여한 것으로 보임

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



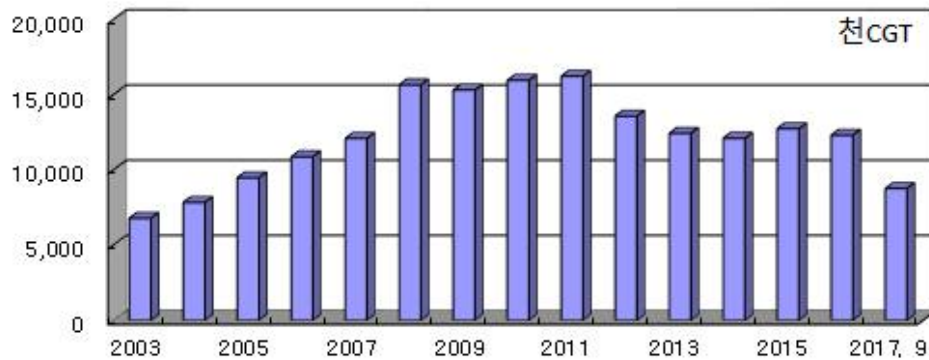
자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

□ 건조량은 점차 감소하고 있음

- 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 11.5% 감소한 877만CGT
  - 3분기 건조량은 전년 동기대비 8.3% 감소한 274만CGT
- 수주잔량의 부족으로 점차 건조량 감소가 현실화되고 있음



## &lt; 국내 신조선 건조량 추이 &gt;

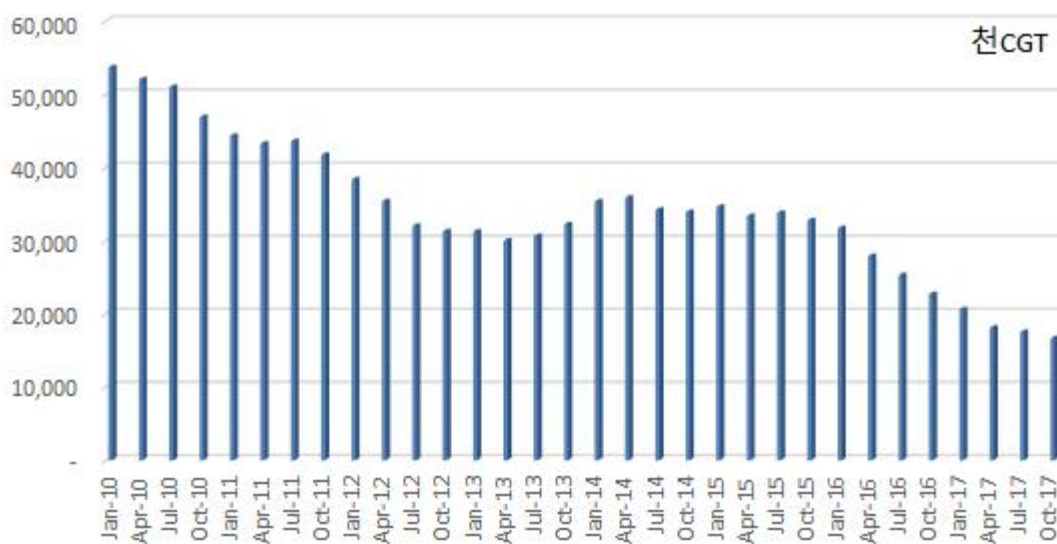


자료 : Clarkson

## □ 국내 선박 수주잔량은 연초 대비 19.2% 감소

- 10월초 기준 수주잔량은 전분기 대비 4.9% 감소한 1,665만CGT로 통계상 일부 허수 등을 감안하면 약 1.3년치 수준으로 추정됨
- 2, 3분기로 가면서 수주량이 증가하여 수주잔량 감소속도는 다소 완화된

## &lt; 국내 신조선 수주잔량 추이 &gt;



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

## □ 3분기 누적 선박(해양플랜트 포함) 수출은 전년 동기대비 36.7% 증가한 355억달러

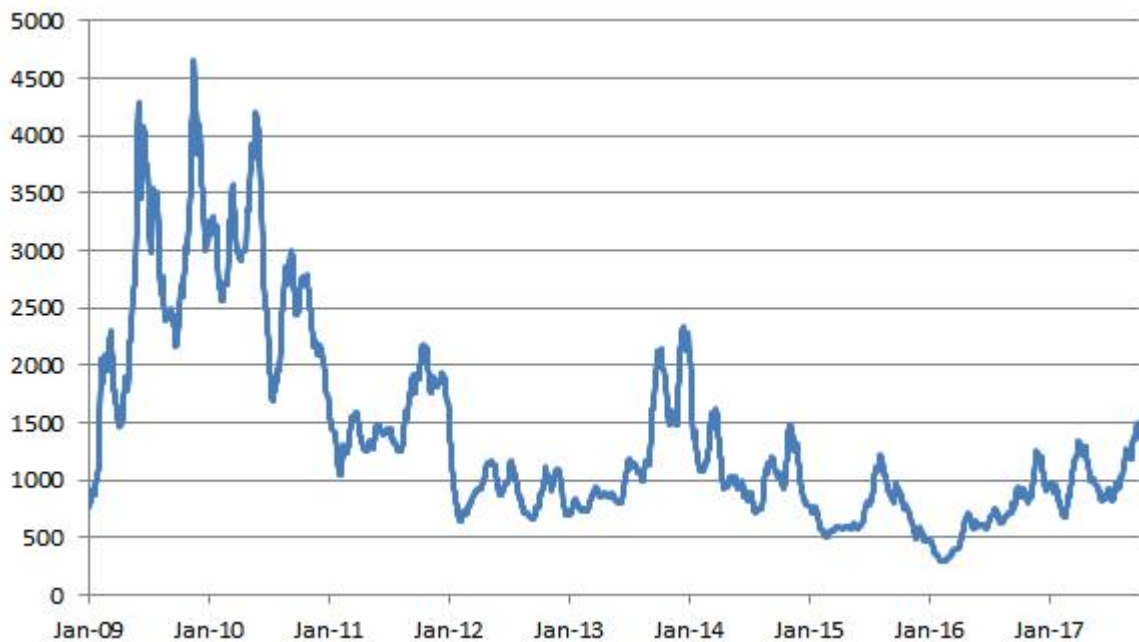
- 건조량 감소에도 불구하고 예상보다 많은 해양플랜트 인도로 수출은 증가

### III. 주요 해운시장 동향 및 전망

#### 1. 벌크선 시장

- 3분기까지 BDI는 전년 동기대비 크게 상승한 수준으로 아직까지 공급과잉은 지속되고 있으나 벌크선 시황은 개선 흐름이 나타나고 있음

< BDI 추이 >



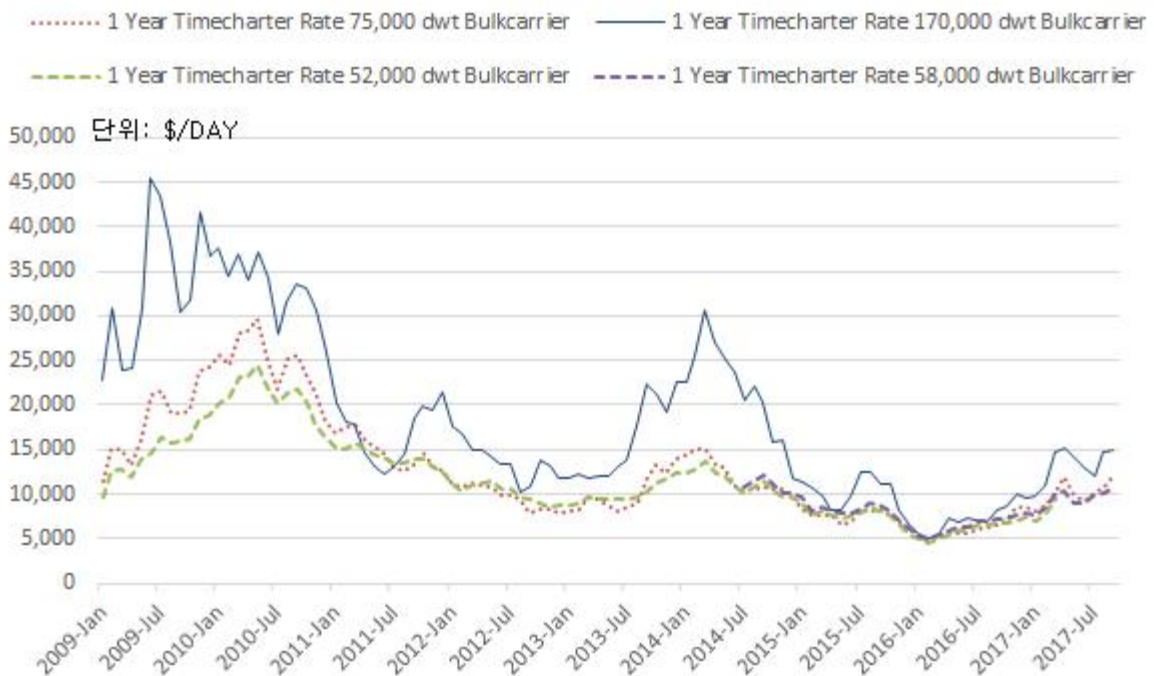
자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 3분기까지 BDI의 평균치는 1,029.8로 전년 동기대비 80.1% 높은 수준임
- 사상 최악의 시황을 보인 지난해 상반기에 이루어진 많은 양의 폐선 영향과 2017년 들어와서 상승한 물동량 증가율 등 수급 전반에 걸쳐 개선 흐름이 나타나고 있음
- IMF는 최근 10월 발표된 World Economic Outlook을 통하여 세계 교역규모 증가율은 2016년 2.39%까지 하락하였고 2017년에 4.16%로 회복한 후 향후 5년간 약 3.8~4.0% 수준을 기록할 것으로 전망
- 특히, BDI는 전통적으로 강세가 나타나는 4분기의 곡물 시즌 이전인 8월부터 상승탄력을 받고 있어 시장의 회복기대감은 높아지고 있음

□ 2분기 중 하락추세를 보였던 벌크선의 용선료는 3분기에 다시 큰 폭으로 상승함

- 1년 정기용선료 기준으로 3분기말 Capesize 170Kdwt급의 용선료는 15,000\$/day로 전분기말 대비 17.2% 상승
- 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 용선료는 12,040\$/day로 전분기말 대비 30.7% 상승
- 동 기간 58Kdwt Supramax 용선료는 평균 10,750\$/day로 전분기말 대비 20.1% 상승
- 운임 상승은 용선료 상승으로 이어지고 있으며 대형 보다는 Panamax급 이하 선형의 상승세가 더욱 두드러짐

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

주 : 52,000dwt의 용선료는 2009~2017. 3월까지, 58,000dwt는 2014. 7~현재까지 표기됨

□ 벌크선의 해운시황은 완만한 수준의 개선 지속 기대

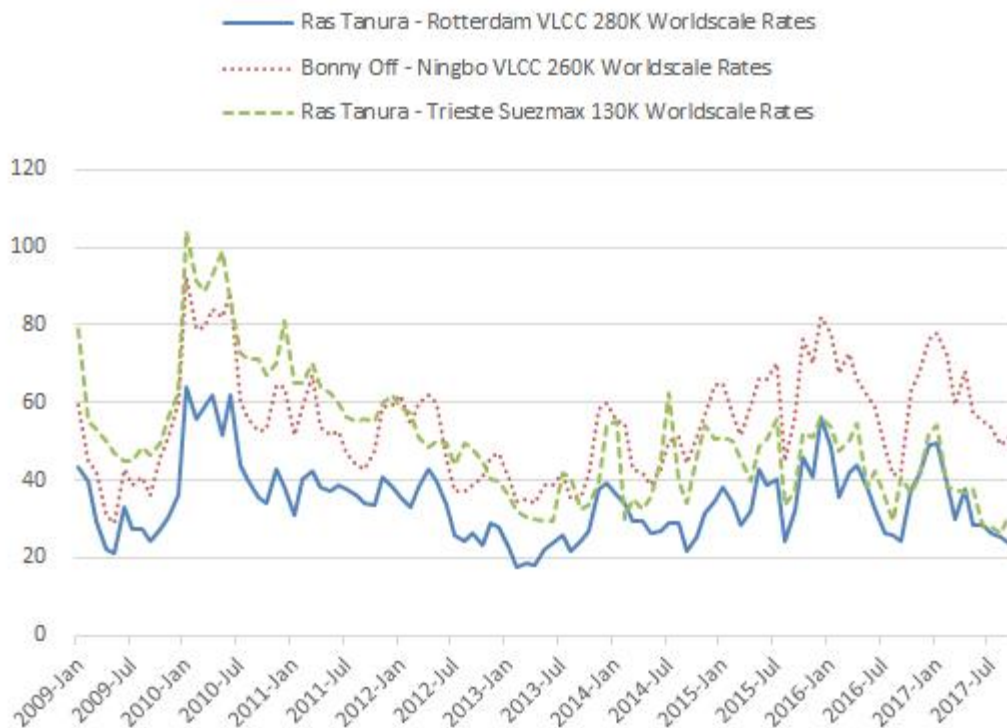
- 벌크선의 운임지수는 금년 내 견조한 상승추세를 유지하고 있으며 이러한 추세는 빠른 속도는 아니더라도 상당기간 지속될 전망

- 중국, 인도 등의 경제개발로 수요가 비교적 양호한 수준을 이어갈 것으로 예상되고 IMF 등 국제적인 전망 역시 이를 뒷받침하고 있음
- 특히, 금년의 상승추세는 2015년 이후의 선박발주량 급감으로 공급과잉이 다시 심화될 우려가 낮다는 점이 상승 추세를 지속시킬 수 있는 요인이라 할 수 있음
- 다만, 아직까지 선박량과잉이 해소될 수준은 아니므로 상승추세의 속도는 높지 않을 것으로 예상됨

## 2. 탱커시장

□ 3분기 탱커 운임은 유조선의 약세와 제품운반선의 강세로 엇갈림

### < 유조선 운임지수 WS 추이 >

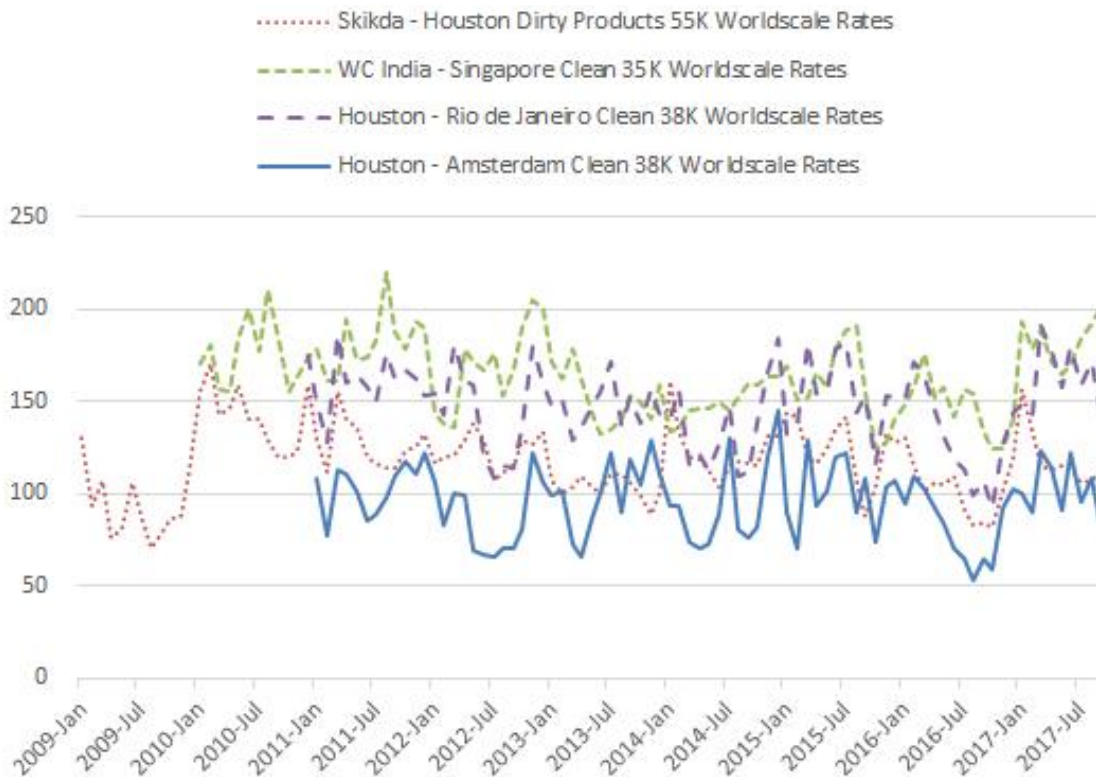


자료 : Clarkson

- 3분기 중 유가는 월평균 가격을 기준으로 유종별로 10~17% 상승하여 브렌트유의 9월 평균가격은 55.5달러를 기록하였으나 여전히 해상운송 수요는 양호한 것으로 추정됨

- 양호한 운송수요에도 불구하고 유가급락 이후 다량 발주된 유조선의 인도 지속으로 선복량 증가율은 수요증가율을 2%p 이상 상회할 것으로 추정되며 운임은 전년 동기대비 대체로 약세를 나타내고 있음
- 3분기 평균치를 기준으로 유조선의 사우디 Ras Tanura -Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 18% 하락하였고, 동 기간 , 사우디-이태리 Trieste 간 수에즈막스는 19.4% 각각 하락
- 다만, 나이지리아 Bonny Off-중국 Ningbo 간 VLCC는 전년 동기대비 16.6% 상승하였는데, 최근 중국의 원유수입 운송노선의 거리가 길어지면서 중국 노선의 운임이 예외적으로 상승한 것으로 추정됨

#### < 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >



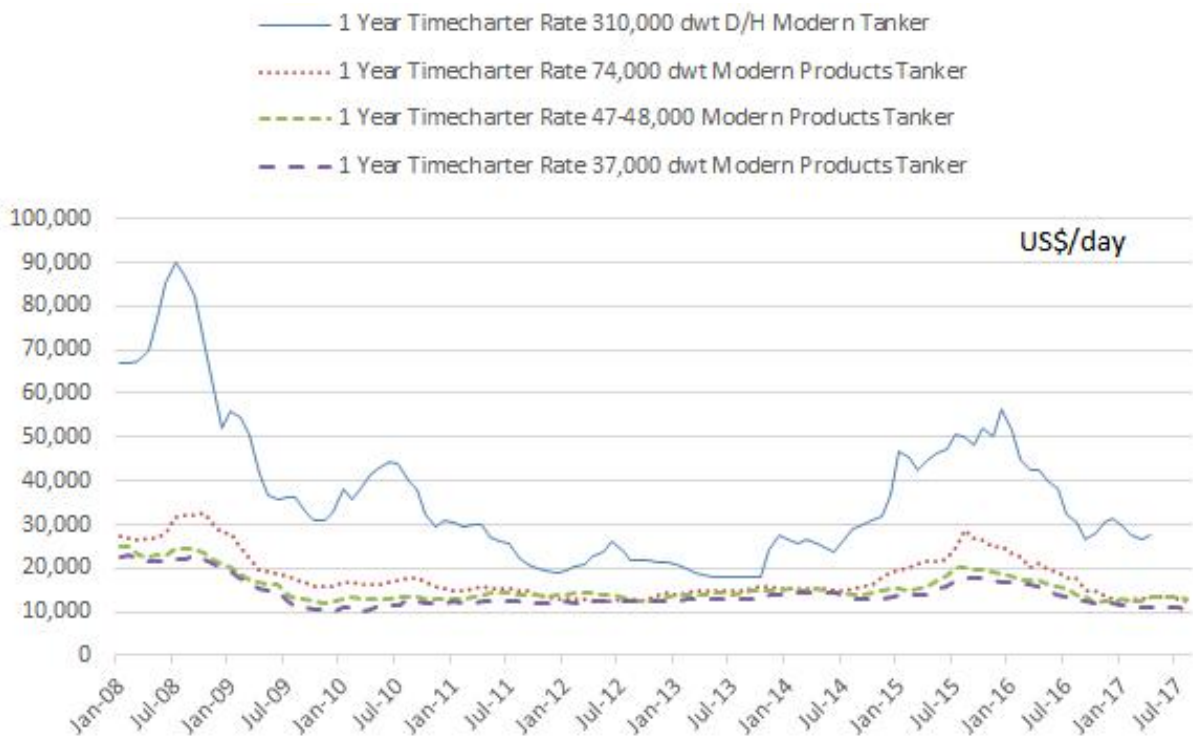
자료 : Clarkson

- 제 품 운 반 선의 경우는 3분기 평균지수가 전년 동기대비 높은 수준을 나타냄
- 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty tanker는 전년 동기대비 26.5%, 서인도-싱가폴간 MR clean tanker는 26.9% 각각 상승한 수준을 기록



- 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 전년 동기대비 49.4%, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 58.0%씩 각각 상승하여 전년 동기대비 운임상승폭이 높게 나타남
  - 제품운반선의 경우 3분기 중 비교적 양호한 수요증가가 있었고 미국 허리케인의 영향에 의한 일시적 운송수요까지 겹치며 운임이 전년 동기대비 강세를 기록한 것으로 추정됨
  - 제품운반선 시장 역시 금년 중 수요증가율보다 소폭 높은 선복량 증가율을 보일 것으로 예상되어 이러한 3분기의 전년 동기대비 강세 운임이 제품운반선 시황의 호전 또는 회복 신호라고 보기는 어려움
- 탱커 용선료는 3분기 동안 소폭의 등락이 있었으며 전반적으로는 전분기말 대비 소폭 하락하거나 약보합세 수준을 나타냄

#### <용선료추이>



자료 : Clarkson

- 3분기말 VLCC 310K급의 1년 정기용선료는 전분기 대비 0.7% 하락한 26,500\$/day를 기록
- 74K LR급 제품운반선의 용선료는 전분기말대비 1.3% 하락한 13,075

\$/day, 47~48K급은 1.3% 하락한 13,125\$/day, 37K MR급은 3.2% 하락한 11,354\$/day를 각각 기록

- 전분기말 대비 3분기말 용선료는 다소 낮은 수치를 나타내고 있으나 하락속도는 전년도에 비하여 크게 완화되었고 일부 선형은 약보합세 수준을 나타내고 있음

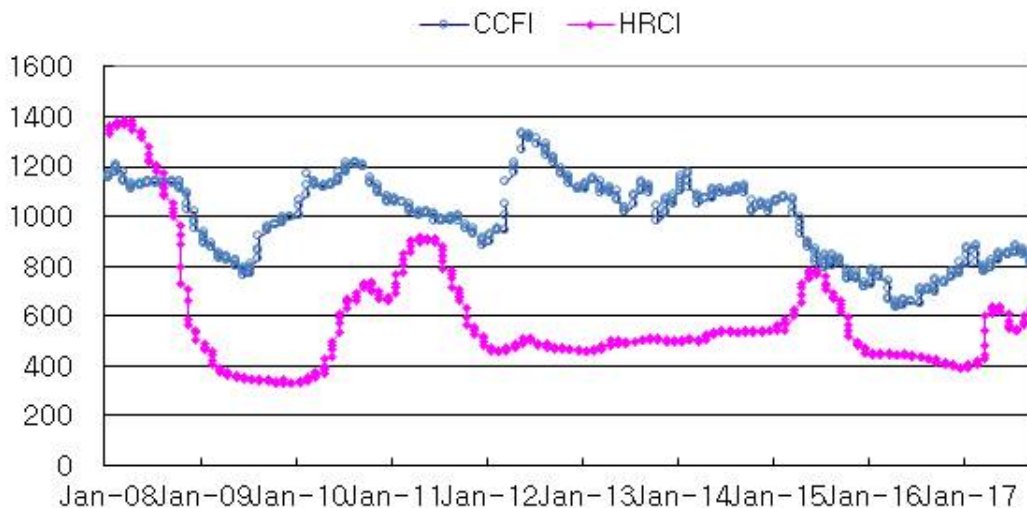
#### □ 2017년 중 탱커시황의 상승은 어려울 전망

- 최근 수개월간 유가는 소폭의 상승흐름이 나타나고 있고 석유수요가 급증할 요인이 없어 갑자기 탱커의 수요가 증가하기는 어려울 것으로 보임
- 여기에 탱커의 인도가 지속되고 있어 당분간 탱커시장은 개선보다는 약보합세 수준의 정체 또는 완만한 하락 흐름이 예상됨

### 3. 컨테이너선 시장

- 3분기 컨테이너선 시장의 운임은 조정을 받으며 하락한 반면 중소형 선형의 용선료 수준을 나타내는 HRCI는 상승하는 엇갈린 흐름을 나타냄

#### < HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

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



- 중국발 운임지수인 CCFI는 7월말까지 지속적으로 상승한 후 8~9월 2개월간 8.1% 하락하여 3분기말 현재 803을 나타내 여전히 낮은 수준을 나타내고 있음
  - 중소형선 용선료 지수인 HRCI의 1분기 평균치는 지난 5월 이후 하락하는 흐름이 7월말까지 지속되었으며 이후 2개월간 16.8% 상승하여 3분기말 현재 632를 기록함
- 금년 들어 개선되던 흐름이 최근 2~3개월간 조정양상을 보이고는 있으나 2017년 중 시황개선은 완만하나마 이어질 것으로 예상됨
- 아직까지 운임지수와 용선지수의 절대치는 낮은 수준이나 2017년 컨테이너선 시황의 흐름은 꾸준한 개선을 지속하여 왔음
  - 이는 시장 수요의 증가속도가 공급측 변수인 선박의 증가속도보다 높은 수준을 유지하였기 때문인데 이러한 양상은 최소한 2017년 중에는 유지될 것으로 예상됨

#### IV. Clarkson Forecast Club 장기 전망

- Clarkson Forecast Club은 지난 9월말 신조선 시장 장기 전망을 새로 발표하여 금년 봄 전망 대비 대체적으로 소폭 상향 수정함 (Base case 기준)
- 동 전망은 2017, 2018년의 세계 신조선 발주량 전망치를 지난 봄(2017. 3월) 전망 대비 각각 8.4%와 8.6% 상향 수정하여 각각 2,320만CGT와 2,780만CGT로 예측
    - 이러한 단기발주량 조정은 현재의 낮은 신조선 가격에 대한 매력과 현존하는 선박량규모 대비 낮은 비중의 발주잔량으로 미루어 단기적 신조발주 유인이 높아질 것으로 예상하기 때문임
  - 중기 전망에서는 2019, 2020년 전망은 지난 봄 전망 대비 1.6%와 0.9% 상향시켜 사실상 거의 같은 전망치 수준을 유지한 반면, 2021, 2022년도 전망을 각각 9.1%와 7.8% 상향 조정함

- SOx 규제강화 이후의 전망치를 과거보다 더 공격적으로 추정한 것으로 보임

#### < Clarkson Forecast Club 세계 발주량 장기전망 추이 >



자료 : Clarkson Forecast Club

## V. 결론 및 시사점

- 금년들어 해운시황의 개선 분위기는 아직까지 본격적으로 조선시황에 반영되지 않고 있으며, 향후 조선업 시황은 환경규제 강화에 따른 선주들의 대응 방안이 가시화된 이후 본격 회복 전망
  - 최근들어 해운업은 최악의 위기를 넘겼다는 평가가 주를 이루고 있으며 Panamax급 이하 벌크선의 발주 증가는 이러한 분위기를 일부 반영하기도 함
  - 그러나 아직까지 신조선가격이 바닥세에서 회복되지 않고 있음에도 신조 발주가 극심한 침체수준에 있는 것은 선복량 과잉상황이 여전하고, 무엇보다도 SOx 규제에 대한 대응책의 불확실성 때문으로 추정됨
    - 2020년 SOx규제 강화 이후 현존선들은 아직까지 중화장치인 스크러버 장착을 선택할 것인지, 탈황유나 LNG를 연료로 사용하기 위한 개조를 선택할 것인지 대체적인 움직임이 나타나지 않고 있음
    - 이러한 상황에서는 유리한 타입의 연료를 선택하는 것이 어렵고 따라서 신조선 발주에 대한 결정이 유보될 수밖에 없는 상황이므로 신조선

시황은 침체에서 벗어나지 못하고 있음

- 향후 이러한 상황에 대한 변화는 예상하기 어려우나 규제시한이 다가올수록 움직임이 가시화될 가능성이 높으므로 현재로서는 2019년경의 신조선 시황 회복을 기대함
- 향후 상황의 변화는 스크러버에 대한 기술적 신뢰도 향상, 석유 및 LNG의 가격변화 추이 등이 큰 변수가 될 것임