

해운·조선업 2020년도 1분기 동향

I. 산업 환경 및 거시경제

1. 코로나19 사태의 영향
2. 세계 경제 및 교역
3. 유가 및 연료가 동향

II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장
2. 탱커 시장
3. 컨테이너선 시장
4. LNG선 시장

III. 세계 신조선 시장 동향

IV. 한국 조선업 동향

작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)





<요 약>

I. 산업환경

(코로나19 사태) 예상치 못한 전염병 사태로 해운, 조선시황 악화

- 국제적인 이동제한, 수요 감소 등으로 주요국 공장 가동을 하락 → 밸류체인 이상 발생 → 해운 물동량 저하 등이 나타나고 있으며 신조선 시황에도 악영향

(세계 경제·교역) 경제 및 무역성장률의 큰 하락 전망 (WTO 전망)

- 시나리오에 따라 세계 실질GDP 성장률은 -2.5~-8.8% 기록 전망
- 실질 무역 규모 역시 2020년 중 전년대비 12.9~31.9% 감소 전망

(유가 및 연료유가) 유가 급락으로 연료비용 급감

- 국제유가는 코로나19 영향과 산유국간 이견 등으로 3월들어 20달러대까지 급락함
- 1분기 말 싱가포르항 기준 MGO 가격은 282달러를 기록하며 과거 저유가시기의 고유황 벙커유 수준으로 하락함

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 1분기 벌크선 시황은 2016년 이후 최저치 수준

- 춘절 이후 미흡한 운임회복 수준을 보이고 있으며 용선료도 하락함

(탱커) 탱커 시황은 3월 들어 급상승

- 유가 급락으로 운송과 저장수요 급증을 예상한 선주들의 확보경쟁으로 운임 급상승

(컨테이너) 2월 이후 주요 노선 운임은 대체로 하락

- 그러나 선박 감축 운항 등으로 운임은 비교적 양호한 수준에서 방어된 것으로 평가됨

(LNG선) 아직까지 운임은 전년보다 다소 높은 수준을 유지하였으나 불안감 상승

- 3월물부터 LNG 스팟가격이 급락하는 등 LNG 현물시장의 수요감소가 두드러짐



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

(세계 조선업) 1분기까지 세계 신조선 발주량은 큰 폭으로 감소

- 신조선 투자심리 위축, 연료비용 급감으로 노후선 대체압력 약화 등 악재 요인 발생
- 모든 선종의 발주량이 감소하며 1분기 세계 발주량은 233만CGT(71.3%↓)¹⁾, 발주액은 54.9억달러(77.0%↓)
- 동 기간 세계 건조량은 682만CGT(27.4%↓)

(신조선가) 1분기 중 신조선가는 소폭 하락

- 1분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 0.3% 하락한 129.42

(수주점유율) 1분기 중 중국은 점유율 상승, 한국은 하락

- 중국의 점유율은 64.8%로 상승한 반면, 한국의 점유율은 15.6로 하락

(한국 조선업) 1분기 수주량 및 건조량 크게 감소

- 1분기 수주량은 36만CGT (81.1%↓), 수주액은 10.2억달러 (77.2%↓)
- 동 기간 건조량은 207만CGT (26.3%↓)
- 수주잔량은 전분기대비 9.5% 감소한 2,074만CGT

(시사점) 금년 중 시황 개선 전망은 매우 불확실하며 향후 충격 대비 필요

- 해운시황은 전 세계 수요회복 여부, 조선시황은 유가 회복 여부가 관건임
- 그러나 코로나19 사태의 전개를 예상하기 어려우므로 향후 시황에 대한 불확실성이 매우 높음
- 한국 조선업의 수주 부진은 매우 심각한 수준이며 2016년과 같은 수주절벽 사태 재현 가능
- 수주절벽 재현시 2년 후 일감부족에 의한 생산량 감소 충격으로 나타날 것이며 이에 대한 대응 필요
- 전염병 사태에 의한 수요 지연으로 장기적 일감 불균형에 대한 대응책도 고려 필요

1) 본 요약의 ()안 증감은 전년 동기대비



I. 산업환경 및 거시경제

1. 코로나19 사태의 영향

□ 1분기 중 예상치 못한 코로나19 사태로 해운, 조선 시황 악화

- 2020년 초 코로나19에 의한 전염병 사태가 나타나기 시작한 이후 전 세계로 급속하게 확대되며 경제, 산업 전반에 매우 큰 영향을 미치고 있음
- 해운업에 있어서 가장 중요한 비중을 차지하는 중국의 춘절 이후 지역 봉쇄와 이동 제한 등으로 산업 생산이 급격히 저하됨으로써 원자재 해운 물량의 위축을 초래하며 해운업이 악화되기 시작함
- 이후 공장가동률 하락 → 부품 등 일부 품목 생산 차질 → 세계적인 밸류체인 이상 발생 → 제조업 생산 저하 등으로 이어지며 컨테이너 물동량 등 해운수요가 저하된 것으로 추정됨
- 이러한 해운업 시황부진으로 선주들의 신조선 투자가 단기적으로 보류되는 등 조선업 수요 부진으로도 이어지고 있음
- 해운시황 부진 이외에도 세계적인 입출국 제한으로 국제 거래의 특성이 강한 조선업 비즈니스 환경이 악화되고 있어 거래 협의, 협상 등이 중단·보류되며 단기적 신조선 계약에도 어려움을 겪고 있음
- 2020년 이후 신조선 수요를 좌우할 수 있는 가장 큰 변수 중 하나인 유가 역시 세계적인 수요 감소와 산유국간 이견으로 가격이 크게 하락하여 이 문제 역시 해운, 조선업 시황에 큰 영향을 미칠 것으로 보임

□ 향후 코로나19 사태의 영향은 불확실성이 매우 높음

- 중국 생산 가동률은 3월 이후 회복세를 보이고 있으며 3월말까지 업종별로 공장 노동자들의 70~90%가 복귀한 것으로 알려짐²⁾
- 그러나 코로나19 사태의 향후 전개를 예상할 수 없고 수요 감소, 이동 제한 조치, 유가 변동 등 주요 변수들도 예측하기 어려워 해운, 조선업의 단기 시황마저 높은 불확실성 속에 있음

2) Reuters, "China's factory activity seen recovering in March, but still in contraction after virus shock", 2020. 3. 30자



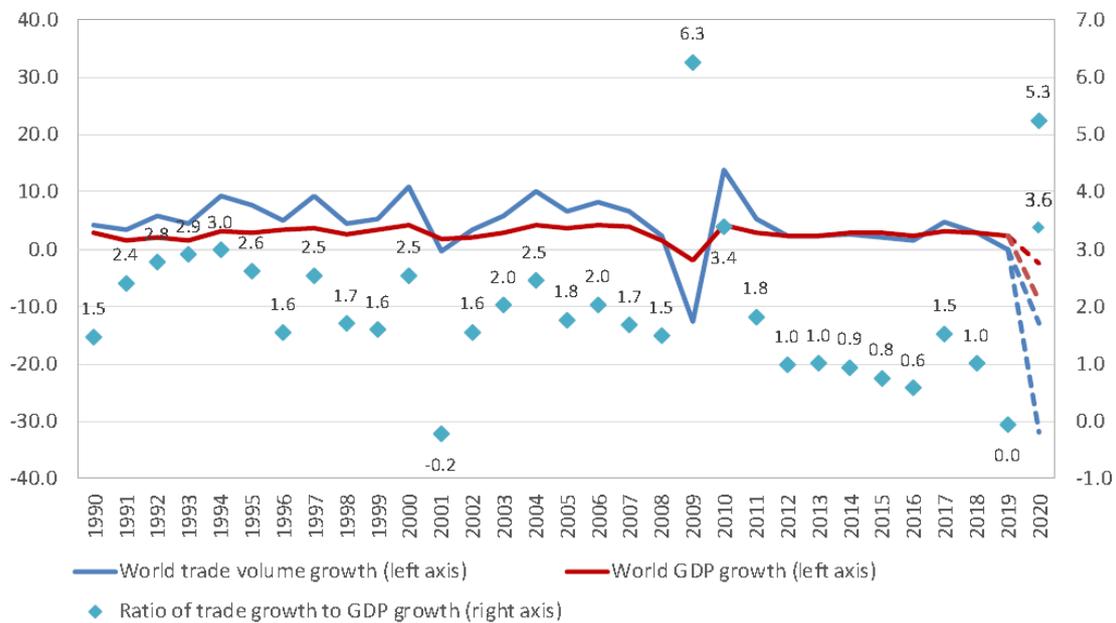
2. 세계 경제 및 교역

□ 2020년 경제 및 무역 성장률은 크게 하락할 전망

- WTO는 금년 4월 무역전망을 통하여 코로나19 사태로 인한 경제 및 무역 위축이 심각할 것으로 전망
- 2020년 세계 실질GDP 성장률은 긍정적 시나리오 하에서 2.5% 하락할 것으로 예상 하였으며 부정적 시나리오 하에서는 8.8%까지 급감할 것으로 전망³⁾
- 세계 무역규모(실질)는 긍정적 시나리오 하에서 2020년 12.9% 감소한 후 2021년 21.3% 증가할 것으로 예상하였으며, 부정적 시나리오가 전개될 경우 2020년 최대 31.9%까지 감소한 후 2021년 24.0% 증가할 가능성을 전망

WTO의 세계 실질GDP 성장률과 무역규모 증가율 추이 및 전망

% change and ratio



자료 : WTO, "Trade set to plunge as COVID-19 pandemic upends global economy", 2020. 4

3) 긍정적 시나리오는 대유행 사태가 통제되어 2020년 하반기부터 회복을 시작하며 코로나19 사태 이전의 수준을 거의 회복할 정도의 강력하고 전면적인 회복력이 뒷받침 되는 경우를 의미함. 반면, 부정적 시나리오는 사태가 장기화되고 초기 보다 더 급한 위축 속도를 보이며 회복이 시작된 후 부분적 회복에 그치는 경우를 가정함.



3. 유가 및 연료가 동향

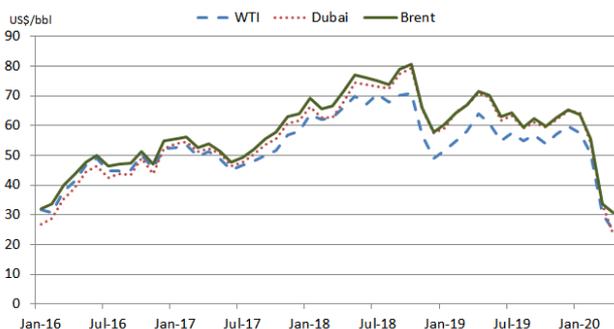
□ 국제 유가는 1분기 중 급락

- 국제유가는 코로나19 사태의 전개에 따라 수요 감소 우려 등으로 연초부터 지속 하락함
- 3월 초에 들어와 OPEC+ 회의에서 사우디와 러시아의 감산합의 실패에 이어 사우디의 증산 선언까지 이루어지며 3대 유종 모두 3월말 배럴당 20달러대까지 하락하였고 2004년 이후 최저치를 기록함

□ 연료유의 가격도 크게 하락하며 신조선 시장에 영향을 미칠 가능성이 높음

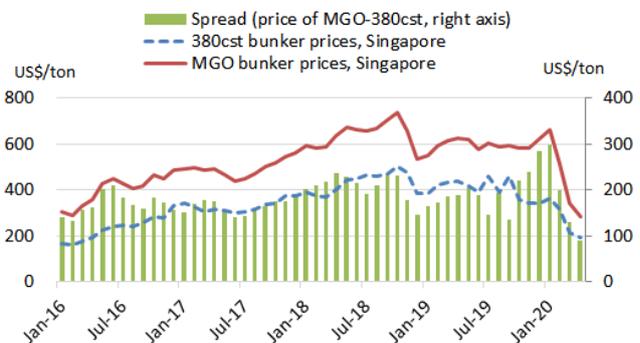
- 유가 하락에 따라 연료유 가격도 크게 하락하였으며 1분기 말 싱가포르항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 톤당 282달러로 전년말 대비 55% 하락하여 저유가 시기의 고유황 벙커유 수준까지 하락함
- 이러한 연료유가 하락은 SOx규제 발효 이후 해운업계에 있어서 연료비용 상승 부담이 완전히 제거되며 노후선 선주들의 신규투자에 대한 관망세를 연장시키는 효과를 가져온 것으로 추정됨
- 반면, 신조선 시장은 연료비용 상승에 따른 노후선 대체투자 유인이 사라지거나 최소한 보류되며 발주가 크게 감소하는 결과를 가져옴
- MGO와 기존 고유황 벙커유인 380cst간 가격스프레드가 90달러까지 감소하며 스크러버에 대한 투자효과가 크게 감소함

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



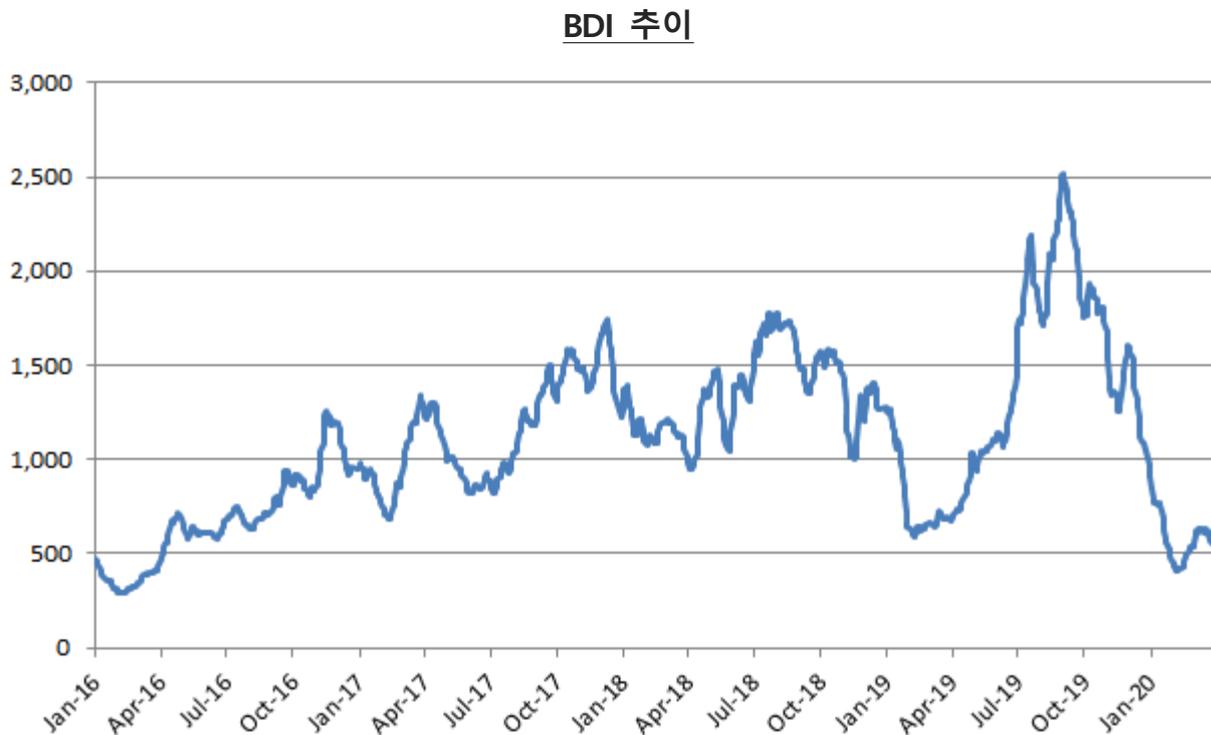
자료 : Clarkson



Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 1분기 중 벌크선 시황은 2016년 이후 최저 수준을 나타냄



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

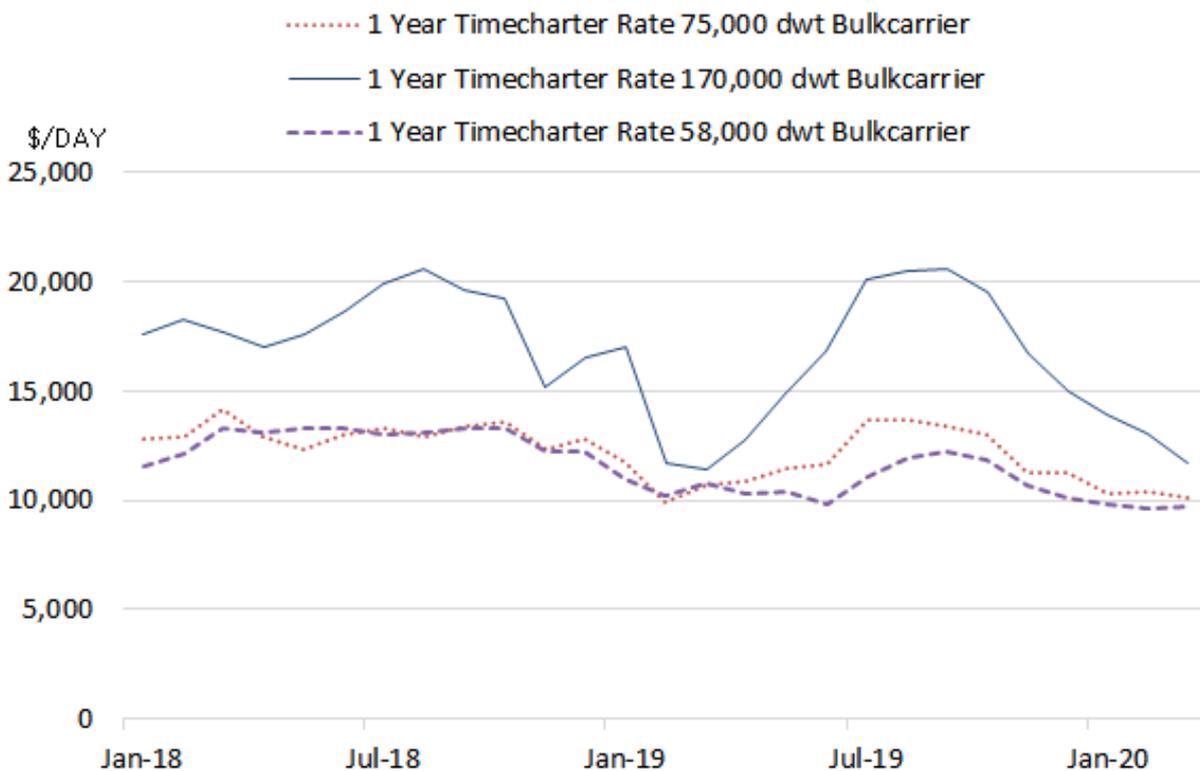
- 1분기 벌크선 시황은 전통적 비수기인 중국 춘절을 전후하여 코로나19 사태까지 급격히 확산되며 매우 저조한 운임 수준을 나타냄
- 1분기 평균 BDI는 591.6으로 브라질 댐사고의 여파로 시황이 좋지 못하였던 전년 동기보다도 32.1% 낮았으며, 비교적 양호한 수준이었던 2018년 1분기 대비 49.7%나 하락한 수준임
- 중국 춘절 직후 BDI가 반등하였던 예년과는 달리 금년에는 중국의 코로나19 상황이 악화되어 중국항 물동량이 회복되지 못하였으며 BDI는 춘절 이후 약 2주간 추가 하락하여 2월 10일 411로 최저점을 기록



- 2월 11일 이후 BDI는 다소 회복 움직임을 보이며 3월 중순 630선까지 상승하였으며, 이후 550~620선을 등락하는 소폭의 변동성을 보이고 있음
- 2월의 부진은 코로나19 사태로 인하여 중국의 산업생산이 정상화되지 못하고 원자재 수입이 감소한 때문으로 추정됨
- 중국의 공장가동률이 점차 회복되고 있음에도 사태가 유럽, 미국 등지로 확산되며 세계적인 수요 감소와 생산차질이 빚어지고 있어 주로 원자재 운송을 담당하는 벌크선 해운의 상황이 회복되지 못하고 있는 것으로 보임

□ 벌크선 용선료 역시 1분기 중 큰 폭으로 하락

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 1분기 벌크선 시장은 운임하락과 함께 용선료도 큰 폭으로 하락함
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 12,962달러로 전분기 대비 23.9% 낮은 수준을 보였고, 3월 평균 1일당 11,719달러를 기록, 용선료는 1분기 중 21.9% 하락함



- Panamax 75Kdwt급의 경우 1분기 평균 1일당 10,254달러로 전분기 대비 13.0% 낮은 수준이었으며 3월 평균 1일당 10,069달러로 1분기 중 10.3% 하락
- Supramax 58Kdwt급 1분기 평균 용선료는 1일당 9,734달러로 전분기 대비 10.3% 낮았으며 3월 평균은 9,759달러로 1분기 중 3.2% 하락에 그쳐 대형선형에 비하여 변동폭은 비교적 낮은 수준을 보임

□ 2020년 중 벌크선 시황은 높은 불확실성으로 예측하기 어려움

- 벌크선 시황은 스팟(spot) 영업비중이 높아 노선병합이나 폐지 등 인위적 조정이 가능한 컨테이너선이나 유가의 높은 변동에 영향을 받는 탱커시황에 비하여 코로나19 사태의 영향을 직접적으로 드러내는 특성이 있음
- 코로나19의 영향은 환경규제효과 등 해운시장의 모든 변수를 덮어버릴 정도의 강력한 영향력을 나타내고 있으며 1분기 중 벌크선 시황은 역사상 가장 저조하였던 2015~2016년 1분기와 유사한 수준을 보임
- 이러한 저조한 시황 속에서도 1분기 중 폐선량은 전년 동기대비 약 2배 수준이나 시황이 저조하였던 2015~2016 1분기와 비교하면 1/2~1/3 수준에 그치고 있음
- 이는 저조한 시황에도 불구하고 유가급락에 의하여 연료비용이 낮아지며 노후선의 경쟁력이 상대적으로 상승함으로써 적극적인 노후선 폐선이 이루어지고 있지 않기 때문임
- 반면, 선박의 1분기 중 인도실적은 전년 동기대비 43% 증가하여 비교적 정상적인 신규공급이 이루어지고 있어 금년 중 2%대의 선복량 증가가 이루어질 전망
- 선복의 공급은 비교적 정상적으로 증가하는 반면, 세계적인 이동제한 등으로 소비가 감소하고 산업생산 위축이 원자재의 수요 감소로 이어져 벌크선 시황의 개선 요인은 기대하기 어려움
- 또한, 코로나19 사태가 다소 진정국면을 보이는 중국과 한국 등의 상황과 달리 미국, 유럽, 일본 등 주요 선진국들의 상황은 크게 악화되고 있어 향후 사태의 전개가 매우 불확실한 상황임
- 향후 세계적인 소비 및 산업생산의 회복이 시황 회복의 관건이 될 것이나 불확실성이 매우 높은 상황임

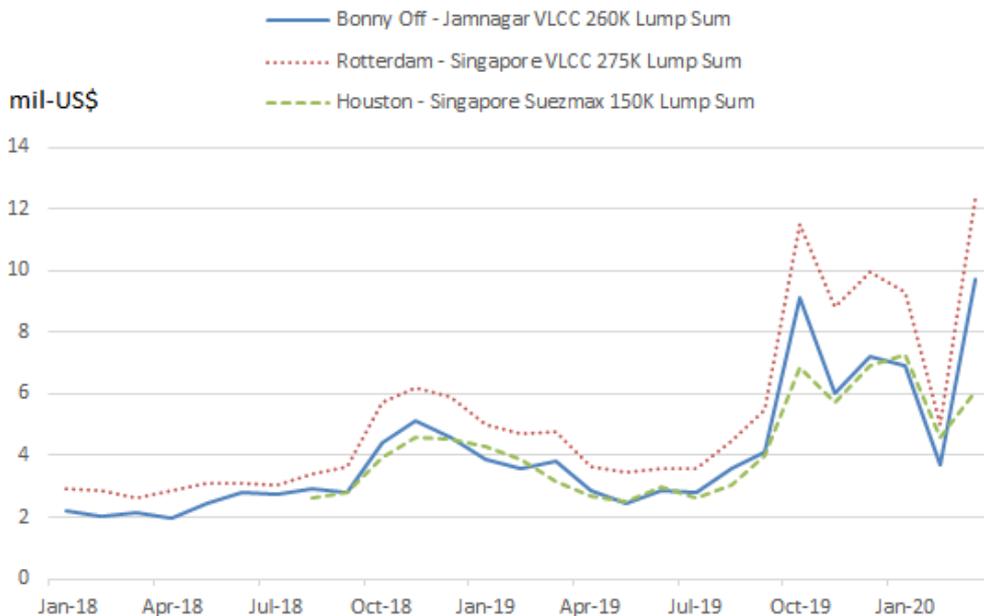


2. 탱커 시장

□ 유조선 운임과 용선료는 3월 중 급반등하는 양상을 보임

- 유조선 운임은 전년말 중국 선사소유 일부 유조선들이 미국의 베네수엘라 석유제재 위반으로 제재 대상에 오르며 공급이 감소하여 1월 높은 수준으로 출발하였으나 코로나19 사태 영향으로 2월 운임은 급락
- 그러나 3월 초 OPEC+ 회의의 감산 합의 결렬과 사우디의 증산선언으로 국제유가가 급락함에 따라 단기적 수입급증을 예상한 선사들의 선박용선 선점 경쟁으로 운임이 3월 들어 급반등하는 양상을 보임

유조선 운임 추이



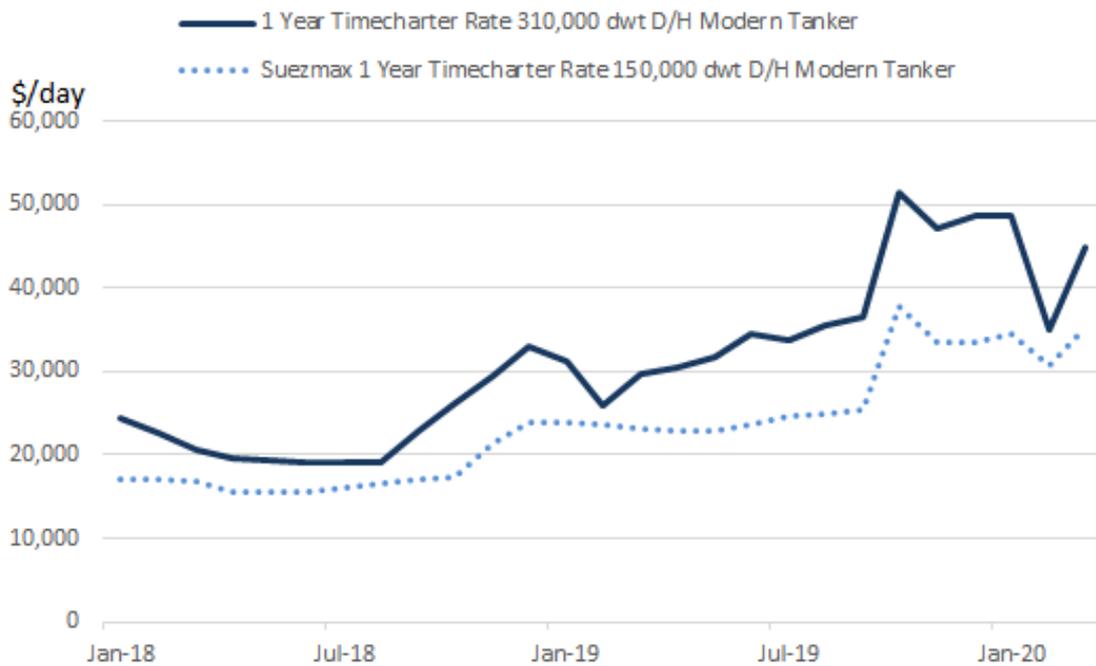
자료 : Clarkson

- 나이지리아 Bonny Off - 인도 Jamnagar 간 260K VLCC 운임은 1월 평균 전년 동월대비 80.3% 높은 694만달러로 출발하였으며 2월 평균 운임은 46.7% 하락한 370만달러를 기록한 후 3월 162.2% 상승하여 970만달러를 기록함
- 네델란드 로테르담 - 싱가포르 간 275K VLCC 운임도 역시 1월 평균 전년 동월 대비 84.6% 높은 930만달러이였으나 2월에는 46.2% 하락하여 500만달러를 나타낸 뒤 3월 146.3% 상승하여 1,231만달러를 기록함



- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 경우는 1월 평균 전년 동월 대비 67.6% 높은 725만달러에서 2월에 36.4% 하락하여 461만달러 기록 후 3월에 다시 31.4% 상승하며 606만달러를 기록함
- 수에즈막스 운임 역시 유사한 패턴이었으나 변동폭은 VLCC에 비하여 작음
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 1월 평균 1일당 48,650달러로 전년말과 유사한 수준이었으나 코로나 영향 등으로 2월 35,000달러로 28.1%하락한 후 3월 다시 45,000 달러로 28.6% 상승함
- 지난해 4분기에 일부 중국 선박들에 대한 제재로 급등한 용선료가 매우 높은 수준이었으므로 1분기 평균은 그보다 낮은 수준으로 전분기 대비 11.4% 하락한 1일당 43,327달러
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 1월 평균 1일당 34,500달러로 전년말 대비 1천달러 높은 수준이었으며 2월 30,750달러로 28.1%하락한 후 3월 14.4% 상승하여 35,188달러를 기록
- 1분기 평균 용선료는 전분기 대비 3.7% 낮은 1일당 33,558달러

유조선 용선료 추이



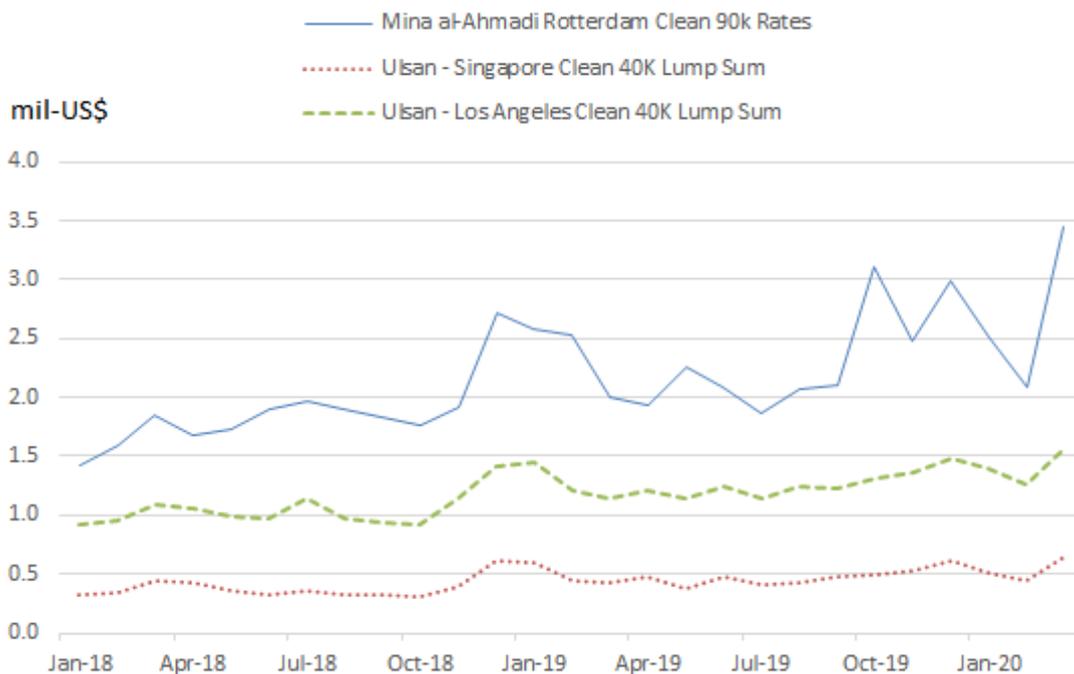
자료 : Clarkson



□ 제품운반선도 변동폭은 유조선에 비하여 낮았으나 유사한 흐름을 보임

- 제품운반선의 경우도 전년도 시황개선의 영향으로 1월 비교적 높은 수준의 운임과 용선료로 시작하였으나 코로나19 사태 영향 등으로 2월 운임이 하락함
- 전 세계적인 석유제품 수요 감소에도 불구하고 3월에는 유가급락과 함께 석유 제품 가격도 하락하여 저가물량을 확보하기 위한 수입증가와 이들 물량의 저장을 위한 선박수요가 증가하며 운임과 용선료가 급등함

제품운반선 운임 추이

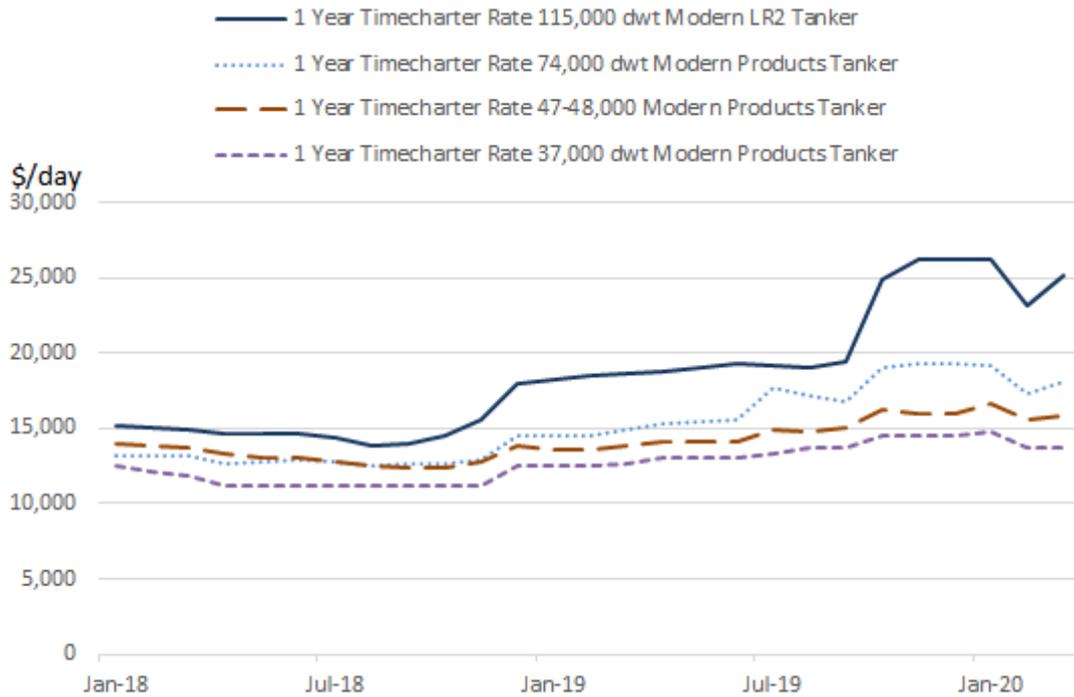


자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmad - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 2월 평균운임은 전월보다 17.1% 하락하여 208만달러를 기록한 후 3월 65.8% 급반등하며 345만달러까지 상승함
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 2월 평균치는 전월대비 12.0% 하락한 45만달러를 나타냈으나 3월 45.2% 상승하여 66만달러를 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 2월 9.8% 하락하여 126만달러를 기록한 후 3월에 24.8% 상승한 158만달러를 기록



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 2월 11.8% 하락한 후 3월 8.6% 상승하여 3월 평균 1일당 25,152달러를 기록하였으며 분기 평균으로는 전분기 대비 3.3% 낮은 24,981달러를 기록
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 2월 9.8% 하락 후 3월 4.7% 반등하며 3월 평균 1일당 18,156달러를 기록하였으며 분기 평균으로는 전분기 대비 4.7% 낮은 18,317달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 2월 6.2% 하락 후 3월 1.6% 반등한 15,813달러로 대형선형보다 작은 변동폭을 보였으며 분기 평균으로는 전분기 대비 0.3% 낮은 16,038달러를 기록
- 37Kdwt급 MR탱커는 2월에 6.8% 하락한 후 3월까지 같은 수준을 유지하여 3월 평균 13,750달러이었으며 1분기 평균치는 14,135달러로 전분기 대비 2.6% 하락

□ 탱커시황은 급격한 유가하락으로 높은 변동성 장세로 진입 추정

- 탱커시장 역시 코로나19 사태로 1분기 초 시황이 하락하였으나 이는 석유수요 감소 등에 따른 자연스러운 흐름이었음



- 3월 들어 유가가 급락하며 운임과 용선료가 급상승하는 양상이 나타났는데 이는 향후 높은 변동성을 유발하는 바람직하지 못한 현상으로 사료됨
- 운임과 용선료의 상승은 저가 석유물량에 대한 주요 소비국의 비축유 수입 증가와 투기세력의 매입 확대에 따른 선복 수요 증가때문임
- 실질적인 석유수요 증가가 뒷받침되지 못한 상황에서 급작스런 수입과 매입 확대는 석유의 저장공간 부족을 야기하고 이 때문에 선박이 저장수단으로 동원되며 운송수요 증가 이상의 수요 효과로 운임과 용선료가 더욱 급상승함
- 이후 주요국의 석유재고가 증가하여 유가 상승 후 수입량을 줄이고 투기세력도 해상에 저장된 석유를 매도한 후 저장에 동원된 선박을 반선하면서 운송수요는 감소하고 선복 공급이 증가하며 심각한 공급과잉을 유발함
- 과거 2014년 유가 급락기에도 유사한 현상이 일어났고 2016년 유가 회복기에 양호한 해운수요에도 불구하고 저장용 탱커들이 시장으로 복귀하며 9개월간 용선료가 53% 하락하여 손익분기점 이하를 기록한 경험이 있음
- 비정상적인 운임과 용선료 상승이 일어난 현재 상황에서 향후 급격한 하락이 일어날 가능성은 매우 높으며 다만, 코로나19 사태의 기간, 유가의 회복 시기 등에 따라 그 시점과 정도는 크게 달라질 수 있음
- 탱커 선사들은 현재의 높은 운임과 용선료에서 얻은 수익을 통하여 향후 시황 급락에 대비할 필요가 있음
- 반면, 고수익을 향유하지 못한 채 시황 하락기에 신규 인도되는 선박들의 경우 금융과 경영 관리 측면에서 유의하며 대응책을 세울 필요도 있음

3. 컨테이너선 시장

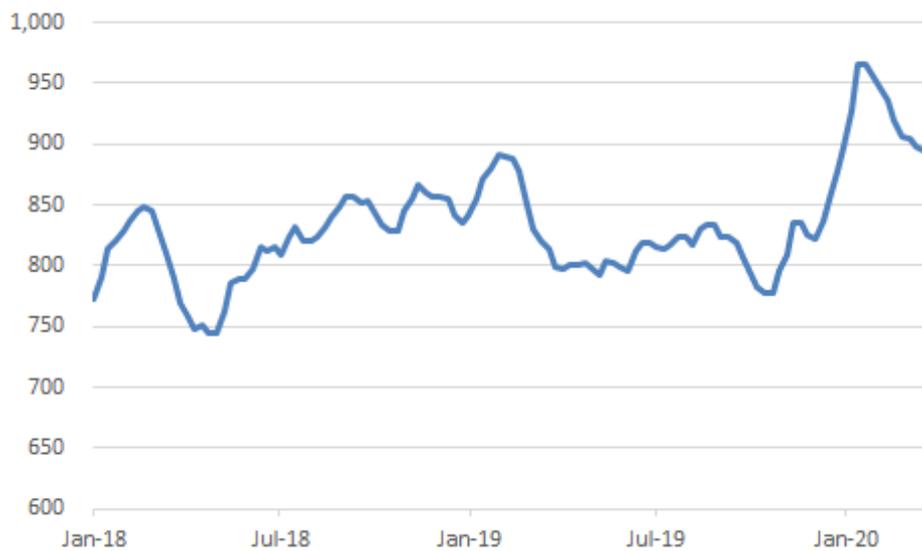
□ 1분기 중 컨테이너선 운임은 2월부터 하락

- 컨테이너선 운임지수 중 하나인 CCFI는 연초부터 상승세로 출발하여 1월 하순까지 전년말 대비 9.8% 상승하여 965.31을 기록한 후 2월부터 하락 흐름을 보이며 3월 말 897.69로 2월 이후 7.0% 하락함



- 전년 말, 신규 선박공급 축소와 미중 무역분쟁의 완화로 2020년 중 시황 회복을 예상한 바와 같이 1월에는 양호한 흐름을 나타냈으나 2월부터 코로나19 효과가 나타나며 물동량 감소가 일어난 것으로 추정됨
- 1분기 평균 CCFI 지수는 1월 상승 효과로 전년 동기대비 7.9% 상승한 919.23을 기록

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

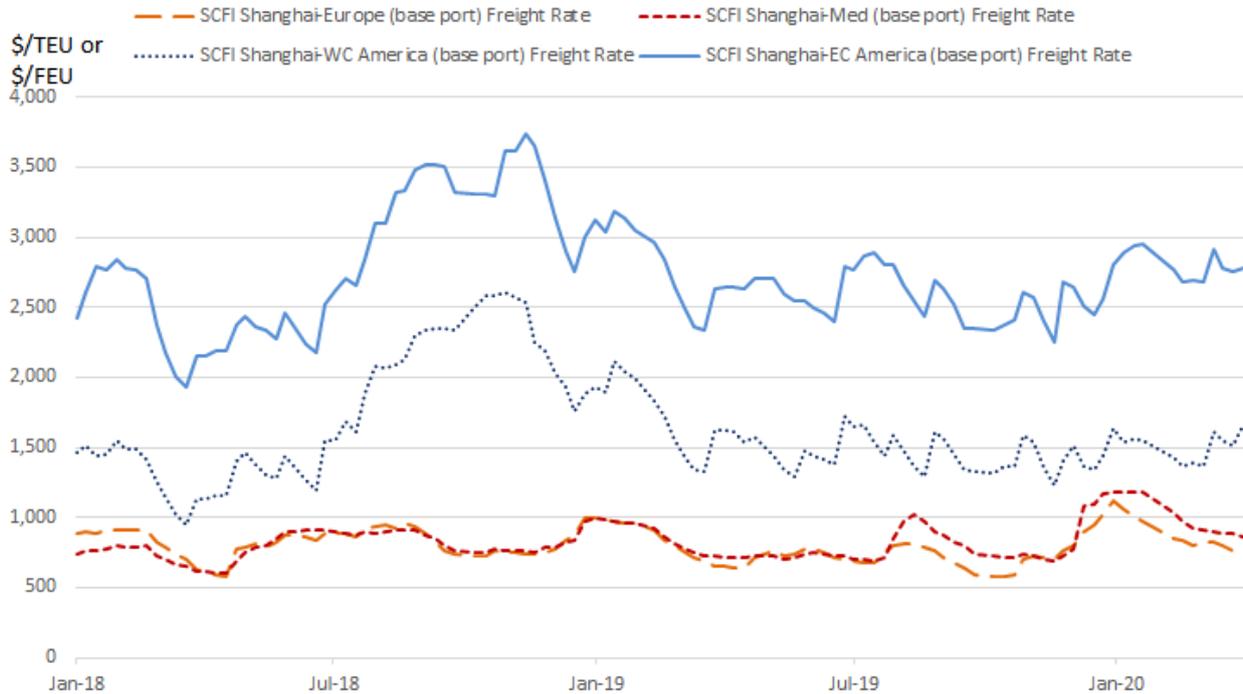
□ 주요 원양노선의 운임도 2월 이후 하락

- 중국-유럽, 중국-미국 노선 등 주요 노선의 운임은 1월 중 다소의 변동성이 있었으나 대체로 상승하는 추세를 보였고 2월부터 코로나19 사태의 영향이 나타나며 하락함
- 분기 평균치는 1월의 상승과 2월 이후 하락의 상대적 크기에 따라 전년 동기대비 상승/하락이 엇갈림
- 상하이-유럽노선의 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 5.5% 상승한 TEU당 897.0달러
- 상하이-지중해 노선의 동 운임은 1분기 평균 전년 동기대비 17.5% 상승한 TEU당 1,022.64달러
- 반면, 동 기간 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년 동기대비 13.5% 하락하여 FEU당 1,500.45달러를 기록



- 상하이-미동안 노선은 전년 동기대비 0.4% 하락하여 FEU당 2,805.91달러 기록

주요 원양노선 SCFI 추이



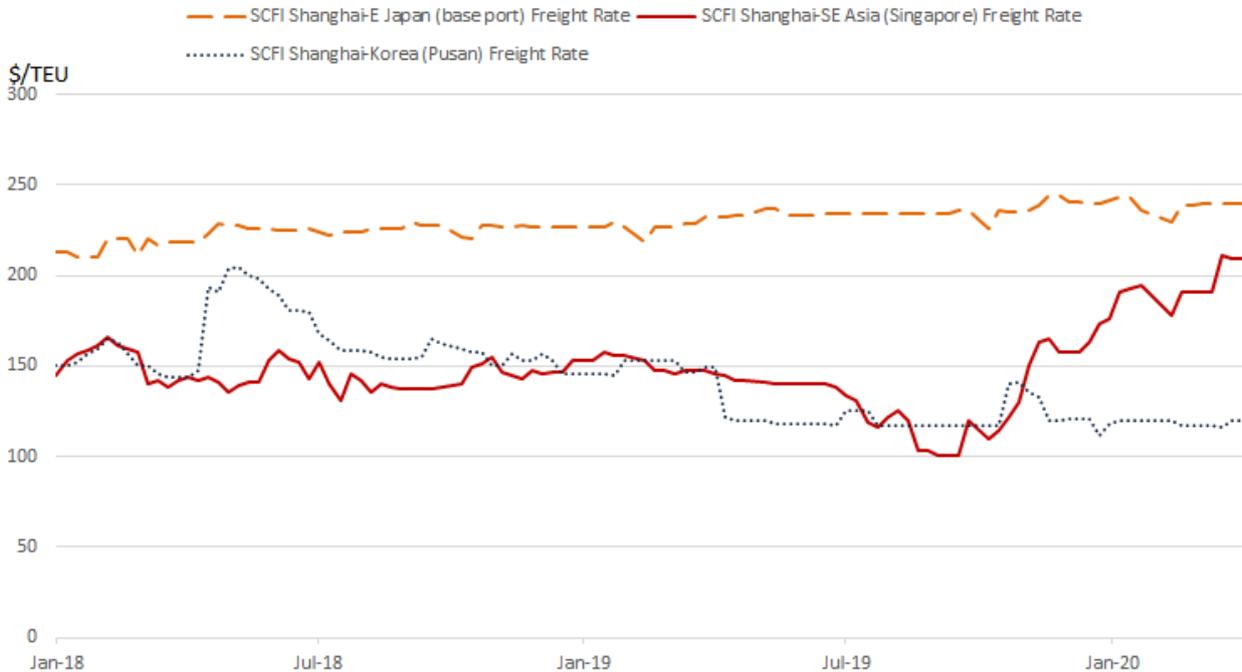
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 주요 근해노선 운임은 노선에 따라 다르게 나타남

- 코로나19 사태에도 불구하고 상하이-동일본 노선은 1분기 중 완만한 상승흐름을 지속하며 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 5.3% 상승한 TEU당 239.27달러를 기록
- 반면, 상하이-부산 노선의 동 운임은 완만한 하락 추세를 지속하였으며 전년 동기 대비 20.7% 낮은 TEU당 118.36달러
- 상하이-동남아 노선은 1분기 중 큰 상승을 나타내며 전년 동기대비 27.2% 높은 TEU당 192.45달러



주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 1분기 중 선사들의 감축 운항이 운임의 과도한 하락을 막은 것으로 추정

- 1분기 중 컨테이너선 시황은 중국을 비롯한 세계 제조업의 생산 차질과 각국 이동 제한령 등에 따른 수요 감소로 큰 폭의 하락 가능성도 있었던 것으로 추정됨
- 알파라이너에 따르면 계선된 비활동 선박이 1월 초 141만TEU에서 3월초 246만TEU로 71.4%나 증가하여 선사들이 노선편성 축소 등 감축운항을 통하여 시황하락을 일정 수준 방어한 것으로 추정됨
- 알파라이너에 따르면 1월초 계선율은 전체 선복량의 6.1% 수준에서 3월초 10.6%로 증가함
- Clarkson 통계 역시 1월 평균 5.52%의 계선율이 3월 평균 9.2%로 높아진 것으로 발표됨
- 2분기에 들어서며 유럽, 미국, 일본 등 주요 소비국들의 코로나19 사태는 더욱 심각하게 전개되고 있으므로 컨테이너선 시황 역시 시간이 지나며 개선 될 것으로 기대하기는 어려움
- 타 선종 시장과 마찬가지로 컨테이너선 시황 역시 코로나19 사태의 상황 전개에 따라 시황 회복 여부가 달라질 것으로 예상되므로 현재로서 2020년 중 시황을 예측하기는 어려움

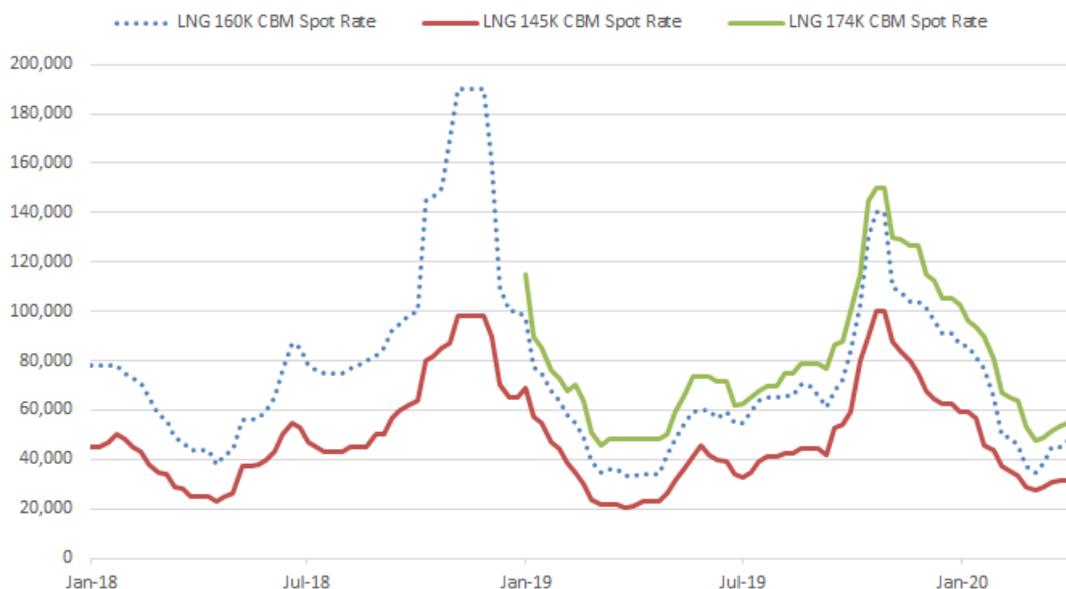


4. LNG선 시장

□ 1분기 LNG선 해운시장에 대한 코로나19의 직접 영향은 크지 않았음

- 1분기 LNG선 운임은 하락세를 나타냈으나 이는 겨울철 난방수요 종료 후 봄철 비수기에 나타나는 전형적인 추세이며 평균 운임은 전년도에 비하여 낮지 않아 코로나19 사태에 의한 직접적 영향은 크지 않았음
- 160KCum급 LNG선의 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 56,923달러로 전년 동기대비 2.4% 높은 수준
- 145KCum급 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 39,923달러로 전년 동기대비 6.8% 상승
- 174KCum급 LNG선의 상반기 평균 스팟 운임은 전년 동기대비 3.4% 높은 1일당 70,192달러

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

- 174KCum급과 160KCum급 LNG선의 1년 정기용선료의 1분기 평균치는 전분기대비 16.4%와 17.4% 하락한 1일당 82,533달러와 67,200달러 수준을 각각 나타냄
- 용선료의 하락 폭이 크지만 여전히 양호한 수준임



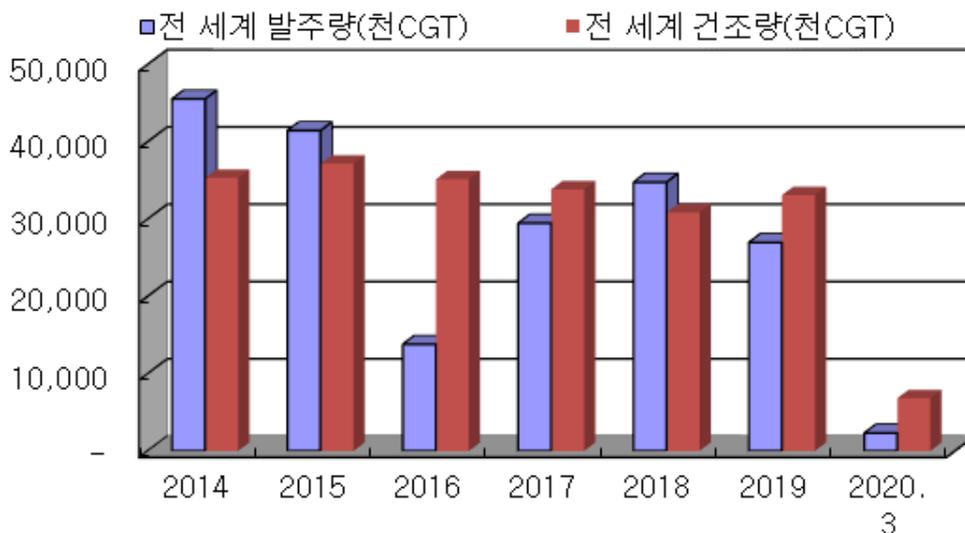
- 1분기 비교적 정상적 운임을 보인 것은 1월까지 코로나19 영향이 크지 않았던 관계로 LNG 스팟시장에서 2월말까지 정상적으로 거래되어 운송되었기 때문으로 추정됨
- 3월말부터 부정적 영향이 나타났으나 운임 시장에 대한 효과가 본격화되는 시점까지 시간차이가 있는 것으로 추정됨
- 각국의 발전수요 감소 등 LNG수요가 감소하고 아시아 스팟운임이 크게 하락한 3월 LNG 시장을 감안하면 2분기부터 해운시장의 운임 하락도 본격화될 가능성이 있음
- 이러한 LNG시장의 현상은 중동, 아프리카 등지의 LNG개발사업에 악영향을 미치며 금년 중 대규모 발주 예정이었던 LNG선 발주가 지연될 수 있는 위험을 높일 것으로 보임

Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

□ 1분기 세계 신조선 발주는 전년 동기대비 크게 감소

- 상반기 동안 황산화물 규제로 인한 연료비용의 변화를 관찰하며 선주사들의 관망세가 유지되어 발주가 부진할 것으로 기 예상한 바 있음
- 여기에 해운시황 부진으로 인한 선주들의 투자심리 위축, 연료비용 급감에 따른 노후선 교체 압박 감소 등이 나타남으로써 관망세가 더욱 강화되어 발주 급감으로 이어짐
- 또한, 선주, 조선사, 브로커, 선급, 금융기관 등 많은 다국적 기관들의 협의와 협상을 거쳐야하는 국제 거래라는 선박 계약의 특성상 세계적인 이동 제한 역시 신규계약을 어렵게 만들고 있는 요인 중 하나임
- 1분기 세계 발주량은 전년 동기대비 71.3% 감소한 233만CGT (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년 동기대비 77.0% 감소한 54.9억달러 기록
- 1분기 세계 건조량은 전년 동기대비 27.4% 감소한 682만CGT를 기록
- 건조량의 감소는 전년 1월달의 건조실적이 세계적으로 높았던 관계로 기저효과가 있었고 코로나19 사태에 의한 생산차질이 일부 영향을 미쳤을 것으로 추정됨

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



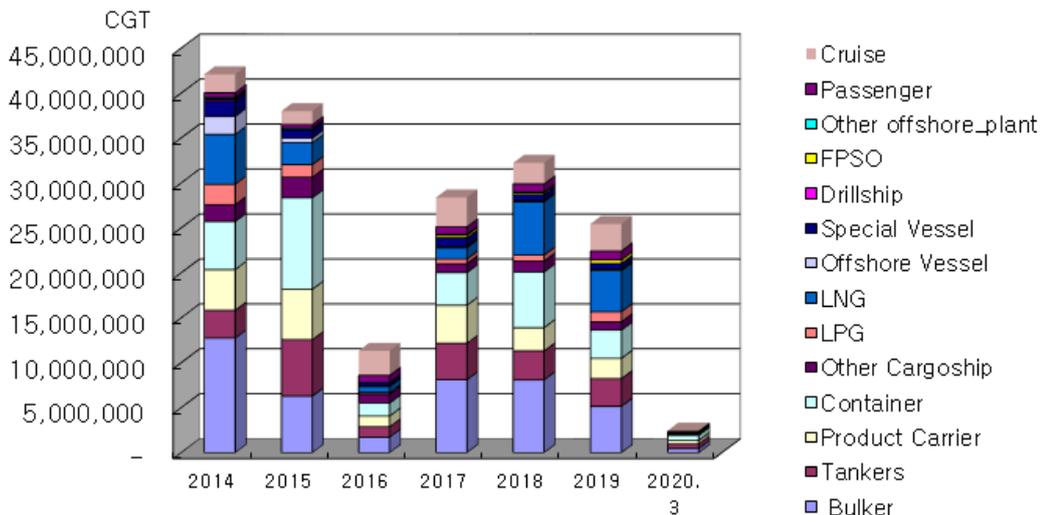
자료 : Clarkson



□ 모든 선종의 발주가 감소함

- 대부분의 선종이 전년 동기대비 50% 이상의 발주 감소를 나타내고 있으며 1분기 중 운임 수준이 높았던 탱커가 상대적으로 낮은 감소폭을 보임
- 벌크선은 모든 선형의 발주량이 크게 감소하며 전년 동기대비 71.5% 감소
- 컨테이너선은 1분기 중 OOCL의 초대형선 발주가 있었으나 중형, 소형 등의 발주가 크게 감소한 수준을 보이며 전년 동기대비 45.1% 감소
- 반면, 유조선은 수에즈막스급 발주가 비교적 양호하였으나 전년 동기대비 21.8% 감소하였고 제품운반선은 36.9% 감소하여 탱커류는 상대적으로 타 선종에 비해 낮은 감소폭을 나타냄
- 최근 2년간 신조선 시장을 주도하여 왔던 LNG선 역시 1분기 동안 중형선 2척만 발주되며 전년 동기대비 91.8% 감소
- 최근 수년간 호황을 보였던 크루즈선의 발주량 역시 전년 동기대비 92.9% 감소

선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

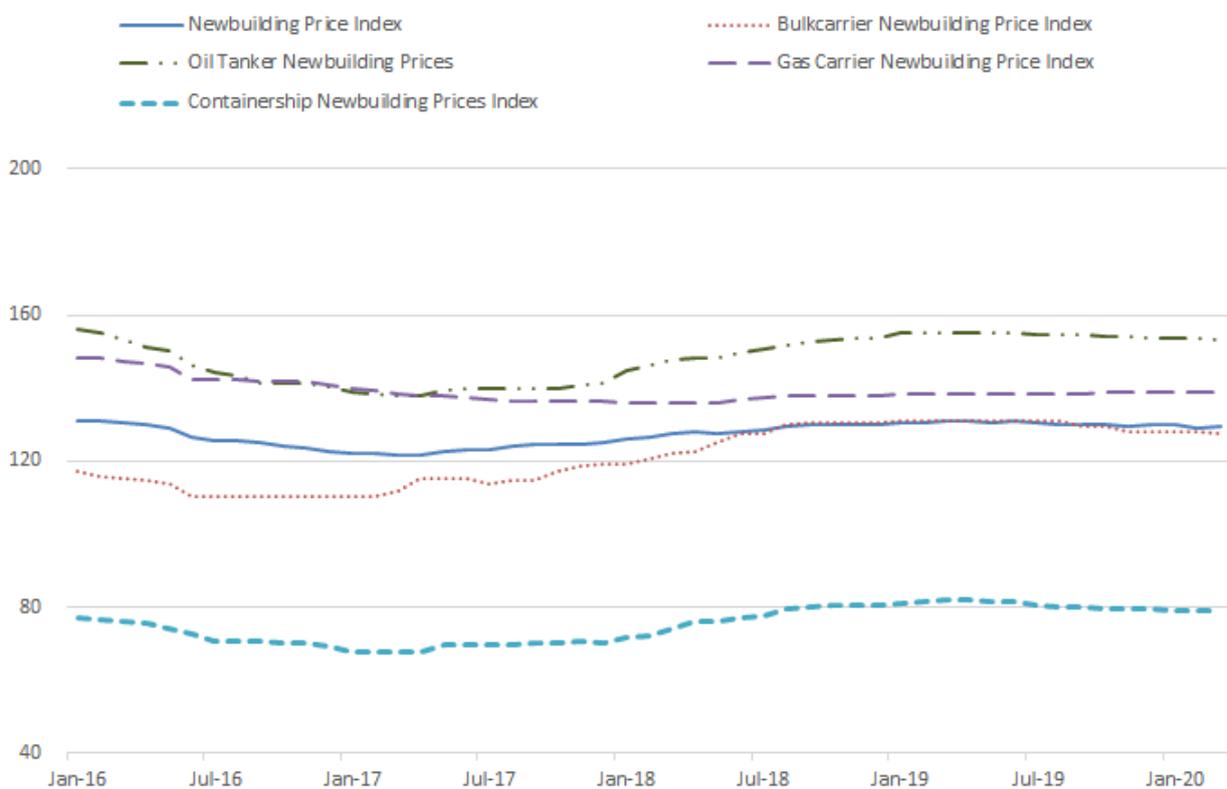
□ 1분기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 소폭 하락

- Clarkson 신조선가 지수는 1분기 중 0.3% 하락하여 3월 지수는 129.42를 기록
- 가스선 가격지수는 전년말과 동일한 138.72를 1분기 중 유지함



- 그러나 3월 지수 기준으로 전분기말 대비 벌크선 지수는 0.4% 하락한 127.58, 컨테이너선 지수는 0.7% 하락한 78.79, 탱커지수는 0.3% 하락한 153.37을 각각 기록하며 3대 선종 신조선가 지수는 전년대비 소폭 하락함
- 아직까지 가격지수가 큰 폭의 수주감소에도 큰 하락세를 보이고 있지 않으나 신조선 시장의 수요 위축으로 다소 불안한 양상임

신조선가 지수 추이



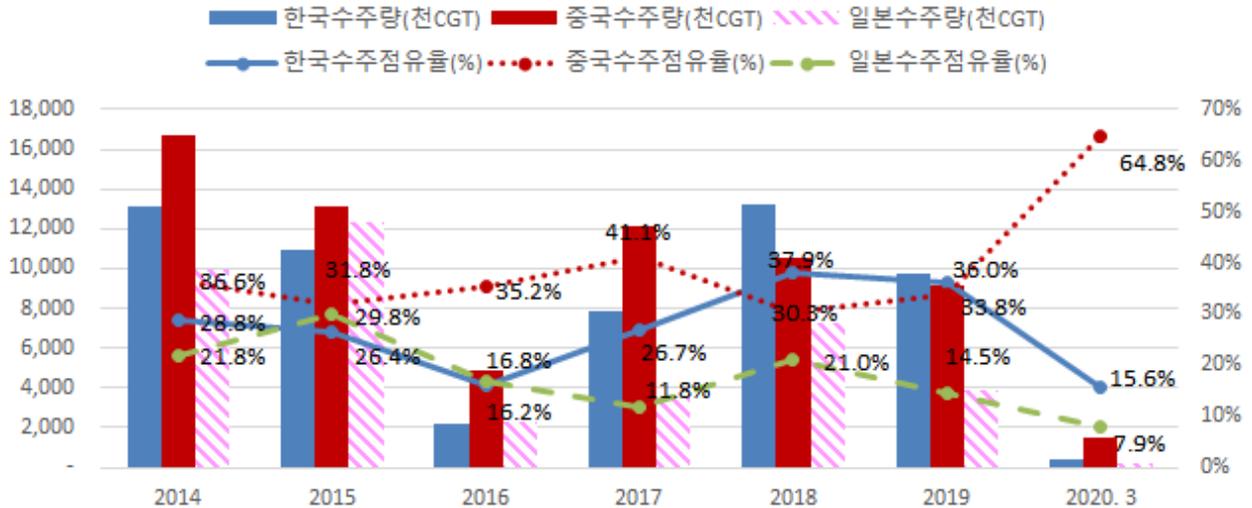
자료 : Clarkson

□ 1분기 중 중국 수주점유율은 크게 상승한 반면 한국은 하락 (CGT 기준)

- 1분기 중 중국은 세계 발주량의 약 32%를 차지하는 자국발주 물량과 벌크선, 중형 LNG선, VLCC를 포함한 대형 탱커 등 다양한 선종을 적극 수주하며 수주 점유율을 64.8%까지 확대함
- 한국은 특히 1월과 3월에 빈약한 수주 성과를 거두며 수주점유율이 15.6%까지 하락함
- 일본은 1분기 중 점유율 7.9%로 점유율이 더욱 축소되는 모습을 보임



한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

□ 국제유가 하락은 신조선 시장에 큰 악영향을 미침

- 금년 신조선 시장에서 기대한 수요는 대규모 LNG개발사업자들의 LNG선 발주와 황산화물 규제효과로 연료비용 증가에 의한 노후선 대체 수요가 대부분이었음
- 그러나 코로나19의 영향과 산유국간 의견차이로 인하여 유가가 급락하며 노후선 대체 유인이 크게 약화되었고 국제 LNG가격도 폭락하며 LNG개발사업마저 지연될 움직임을 보이고 있어 신조선 수요가 일시적으로나마 사라짐
- LNG선 수요와 노후선 대체 수요가 세계경제와 해운업의 호조를 전제로 한 수요가 아니었음을 감안할 때 현재의 사태에서 신조선 수요에 악영향을 미치는 결정적 요인은 국제유가 수준인 것으로 판단됨
 - 신조선 수요는 25~30년의 장기투자에 기반한 것으로 일시적 전염병 사태가 결정적 영향을 줄 것으로 보이지 않음
 - 그러나 유가의 영향은 선주들에게 노후선의 운영 가능성을 새롭게 보여 줌으로써 신조선 수요를 크게 위축시킬 수 있는 요인이 될 것으로 보임
- 코로나19 사태가 해소되어 세계적 이동과 경제활동이 재개되는 것이 중요하나 신조선 시장 입장에서는 국제유가가 45달러 이상의 비교적 정상적 수준으로 회복되는 것이 무엇보다 중요할 것으로 추정됨



- 신조선 수요가 점진적으로 개선될 시기는 코로나19 사태의 향후 전개와 국제 유가의 흐름에 달려 있으며 그 시기를 예상하는 것은 전염병 확산 정도를 예상하기 어려운 만큼 불확실성이 매우 높은 상황임

□ 수요 충격 재발에 대한 우려도 제기됨

- 현재 1분기 세계 신조선 발주량은 수요충격이 있었던 2016년 1분기보다도 34% 적은 수준이므로 새로운 충격에 대한 우려도 제기되고 있음
- 아직까지는 금년의 1/4이 조금 지난 시점이므로 상황을 조금 더 지켜봐야 할 것이나 하반기에도 1분기와 같은 상황이 지속된다면 조선업계로서는 금년 중 또 한번의 수요 충격에 대비할 필요가 있을 것임

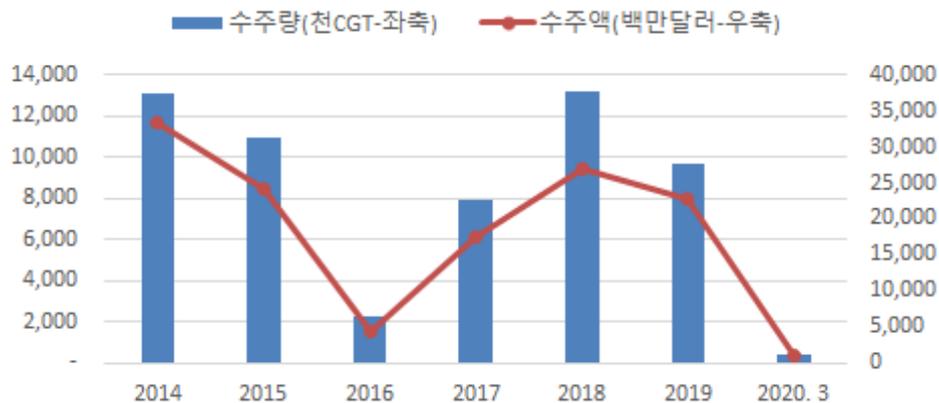


IV. 한국 조선업 동향

□ 1분기 한국 조선업 수주는 매우 큰 폭으로 감소함

- 한국의 1분기 수주량은 전년 동기대비 81.1% 감소한 36만CGT이며 1분기 동안 수주한 선박은 13척에 불과함
- 동 기간 수주액은 77.2% 감소한 10.2억달러를 기록
- 1분기 수주량은 수주절벽이 일어났던 2016년 1분기보다 약 76% 많은 수준이나 2016년 분기 평균 수주량에는 미치지 못하는 수준임
- 분기실적으로는 911사태 직후인 2001년 4분기, 수주절벽이 있었던 2016년 1분기, 금융위기 충격이 본격화된 2009년 2분기에 이어 최근 25년 이내 4번째로 부진한 수준임

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



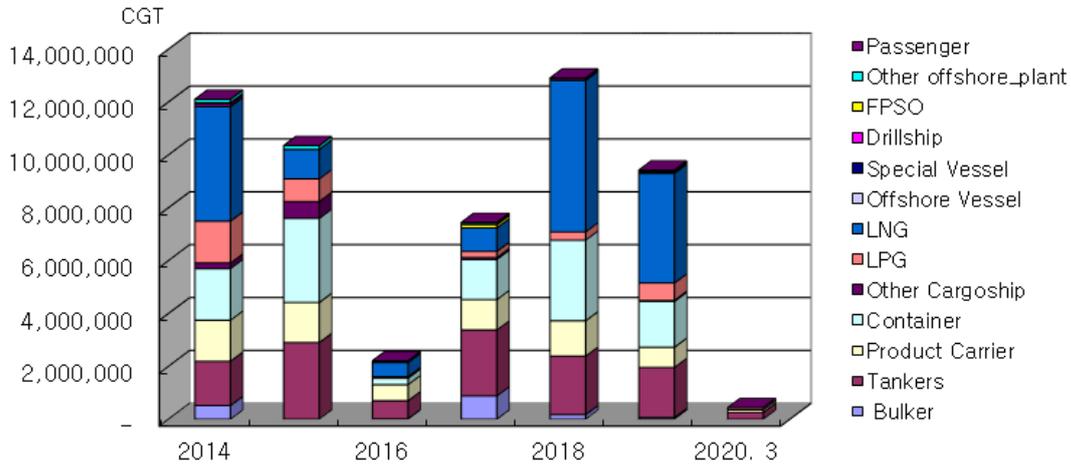
자료 : Clarkson

□ 선종별로 모든 선종의 수주가 크게 감소함

- 1분기 중 수주된 선종은 유조선, 제품운반선, LPG선 등 3개 선종에 불과하며 해양 플랜트를 포함한 나머지 선종의 수주는 전무함
- 선종별로 전년 동기대비 유조선 컨테이너선 -44.1%, 제품운반선 -19.2%, LPG선 59.2% 각각 감소한 수준임



한국 조선업 선종별 수주량 추이

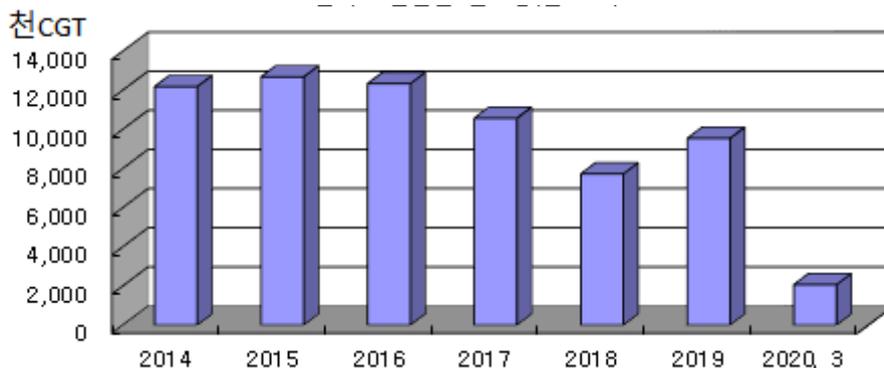


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 1분기 건조량은 전년 동기대비 감소

- 1분기 건조량은 전년 동기대비 26.3% 감소한 207만CGT
- 2020년 중 약 900~950만CGT 내외의 건조량이 예상됨을 감안하면 1분기 건조 속도는 다소 느리게 진행된 것으로 추정됨
- 해운시황 위축으로 건조완료 선박들에 대한 선주들의 인수지연 시도가 우려되기도 하나 아직까지 조선소에서 큰 혼란이 있는 것으로는 보이지 않음

한국 조선업 건조량 추이



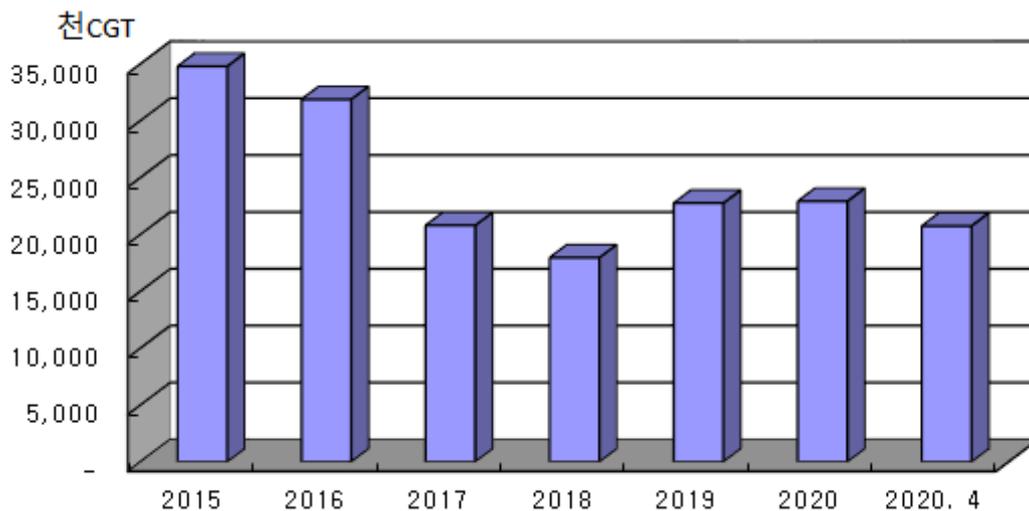
자료 : Clarkson



□ 1분기 중 수주잔량도 큰 폭으로 감소

- 1분기말(4월초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,074만CGT로 연초대비 9.5% 감소
- 1분기 수주의 극심한 부진 영향으로 수주잔량 감소폭이 크게 나타남

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준

□ 한국 조선업 역시 극심한 수주부진이 가장 심각한 문제임

- 세계 신조선 시장의 부진으로 한국 조선업 역시 2016년 이후 최대의 위기를 맞고 있음
- 금년에 예상되었던 카타르 등 대규모 LNG사업자들의 연내 발주도 불확실한 상황이며 1분기 중 탱커시황의 호전으로 소량의 수주가 진행되었으나 하반기 까지 이어질 것인지도 역시 불확실한 상황임
- 한국 조선업의 연내 수주개선은 유가 회복, 국제 이동제한의 완화, 세계적인 경제활동의 재개 등에 달려있으며 이러한 개선이 빨리 이루어지지 않는다면 한국의 2020년도 수주 실적은 또 한번의 수주절벽을 기록할 위험도 있음
- 모든 악재의 근본 원인이라 할 수 있는 전염병 확산이 억제되고 전 세계가 탈출구를 찾는 것이 이러한 위험에서 벗어나는 길이나 향후 사태의 전개를 누구도 예측할 수 없으므로 위험에 대비하는 전략도 필요할 것으로 사료됨



□ 한국 조선업계는 2년 후 일감 부족 충격에 대비해야 할 것임

- 조선업의 수주 부진은 약 2~3년후 생산충격으로 나타나는 시간 차이가 있음
 - 과거 수주절벽 사태가 나타났던 2016년에도 한국의 건조량은 1,234만CGT로 양호한 수준이었음
 - 수주절벽의 문제는 2018년에 생산량 급감으로 나타났으며 총 770만CGT 건조에 그쳐 2003년 이후 최저 생산량을 기록함
- 현재 인도예정량 기준으로 2020년과 2021년에는 약 950만CGT 내외의 일감이 확보되어 있어 부족하나마 비교적 정상적인 조업을 이어갈 수 있는 수준임
- 그러나 2022년 확보된 일감은 약 4백만CGT로 금년 중 2022년 인도계약분으로 최소한 500만CGT를 추가로 확보하지 않으면 다시 생산량이 감소하고 일감 부족으로 인한 기업의 유동성 위기, 고용 불안정 등의 재현 위험이 있음
 - 2020년 인도물량 5백만CGT를 확보하려면 계약인도기간이 2~4년에 걸쳐있음을 감안할 때 최소한 9백만~1천만CGT의 수주가 필요함
- 아직 1분기만 지난 상황이므로 속단할 수는 없으나 현재의 코로나19 사태, 시장 현황 등을 감안할 때 정상적 수준의 2022년 일감을 확보하기에 큰 어려움이 있을 것으로 전망됨
 - 하반기 중 시장 여건이 크게 개선되지 않는 한 이러한 목표를 달성하기는 어려울 것으로 보임
- 이에 따라 2022년을 대비한 유동성, 고용, 협력업체 문제 등에 대하여 미리 대비하는 전략이 필요할 것임
 - 선주들과의 협의를 통한 2022년까지의 스케줄 재분배, 금융 계획 등 다양한 대비책이 필요할 것임
- 코로나19 사태는 신조선 수요를 일시적으로 축소시키며 수요시점이 연기되는 효과가 있을 뿐 장기적으로 운영되는 선박의 신규 수요가 사라지는 것은 아님
- 따라서 위기의 대응책 수립에 있어서 무조건적인 축소보다는 장기적으로 불균형한 일감 배분 문제에 어떻게 대응할 것인지를 깊이있게 고민하여야 할 것임