

## 최근 무역수지, 유가, 선박 시장 동향 및 향후 전망

### 1. 2월 수출입 및 무역수지

□ **현황** : 2월 수출증가율 22.7% 증가, 무역수지 22억달러 흑자 기록

- 1월의 수출 감소 및 무역수지 적자 등 부진에서 벗어남
- 산업별 : 자동차(60.2%)\*, 철강(44.4%), 석유제품(41.9%), 일반기계(37.1%) 등 호조세, 무선통신기기(-32.6%), LCD(-2.6%) 부진 지속

\* ( )는 전년동월대비 증가율

- 지역별 : 미국(64.5%), 일본(31.9%), EU(30.4%) 견조세, 중국(14.5%) 부진

□ **원인** : 미국 및 일본 경제의 회복 양상, 조업일수 증가 등으로 수출증가율 상승

- 미국경제는 실업률 지속적 하락 등 고용시장 회복 및 소비자 심리 개선 등 '11년 4/4분기 이후 경기회복 양상

※ 미국 실업률(%) : 8.9('11.10월) → 8.7(11월) → 8.5(12월) → 8.3('12.1월)

- 일본경제 역시 일본정부의 양적완화 정책 등으로 작년 대지진 이후 경기침체에서 점차 벗어나고 있는 상황임

※ 일본 산업생산 증가율(% , 전월대비) : 2.2('11.10월)→ -2.7(11월)→ 3.8(12월)→ 2.0('12.1월)

- 설연휴의 1월 이동에 따른 2월중 조업일수 증가(3일)가 수출증가에 일조함

□ **전망** : 상반기중 수출 완만한 회복세, 무역수지 흑자 전년대비 감소

- 선진국 경기회복세에도 불구하고 유로존 경기둔화세, 중국 등 개도국의 성장탄력 둔화 등으로 2월과 같은 높은 증가율의 수출 회복세가 유지되기는 어려울 전망

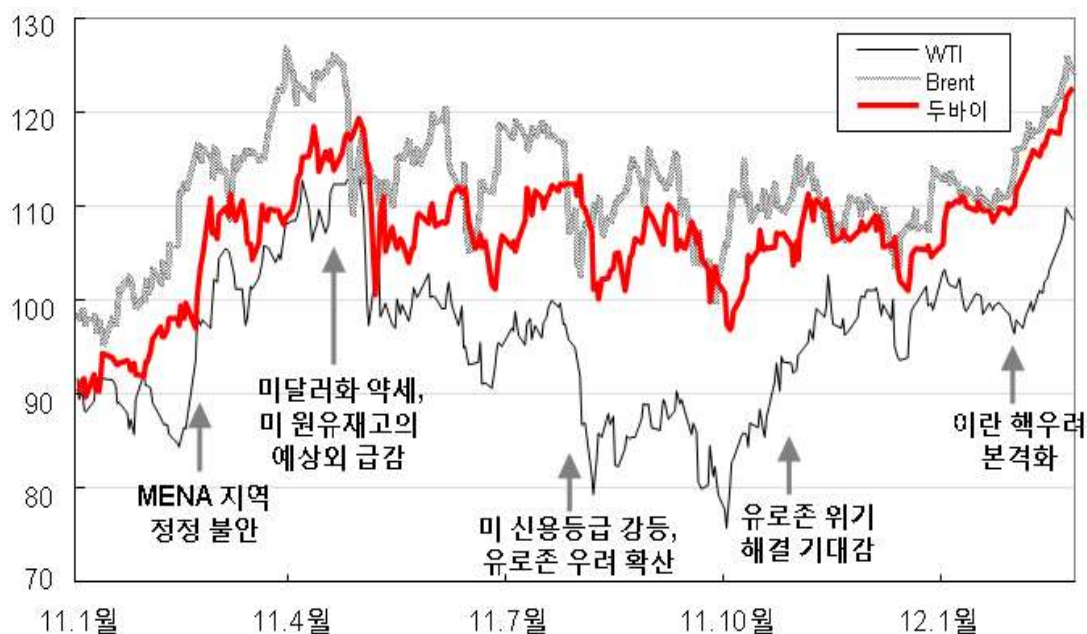
- 무역수지는 수출개선에도 불구하고 유가상승 압력 등으로 흑자규모는 전년대비 축소될 절망

※ 무역수지 전망(한국은행) : 321억달러(2011년) → 189억달러(2012년)

## 2. 유가동향 및 전망

- 최근 이란發 지정학적 리스크 확대로 인해 두바이油 가격이 급등하여 2008년 7월 이후 43개월 만에 배럴당 120달러 돌파(122.56달러, 2월 27일)
  - 2011년 두바이유 평균 유가는 배럴당 106달러로 이미 높은 수준에 도달한 상태이며, 이란產 원유 수출 제한에 따른 원유공급 차질 우려가 최근 유가 급등 주도
  - 이란 핵무기 개발 의혹에 따라 이란에 대한 각국의 경제적 제재가 잇따르는 한편 이란은 강경하게 맞서고 있는 상황
    - 미국, 유럽 등 서방국가의 對이란 제재를 비롯하여 일본, 한국 등 아시아 국가들도 제재에 동참하여 이란산 원유 수입 감축 계획 발표
    - 이란과 IAEA(국제원자력기구)간의 협상 결렬, 이란의 호르무즈 해협<sup>1)</sup> 봉쇄 경고 등 이란 핵개발을 둘러싼 국제사회 긴장감 고조

< 최근 유가 동향 >



자료 : Koreapds

- 추가급등 가능성은 제한적이나 100달러 이상의 고유가가 당분간 지속 전망
  - 이란 사태가 호르무즈 해협 봉쇄, 군사적 충돌로 확대될 가능성이 크지 않을 것으로 보임

1) 호르무즈 해협의 원유수송량(하루 1,700만 배럴)은 2011년 기준 전세계 해상 물동량의 35%, 전세계 원유 거래의 20% 수준으로 추정(EIA)

- 이란정부는 재정수입의 약 66%를 원유수출에 의존하고 있어, 석유수출에 차질이 발생할 경우 자국에 매우 불리한 결과를 초래할 수 있음
- 또한 글로벌 원유재고가 여전히 높은 수준에 있고 이란 외 산유국의 잉여생산능력에도 여유가 있으며, 유로존 재정위기 지속에 따른 수요 둔화 등으로 향후 추가적인 유가 급등 가능성은 높지 않음
- 그러나 이란 및 기타 중동지역 지정학적 리스크 지속, 신흥국의 견조한 원유 수요, 미국 경기지표 호조 등에 기인해 높은 수준의 유가가 지속될 가능성이 높음
- 한국은행은 유가 102달러를 전제로 2012년 경제성장률 3.7% 전망하여, 유가가 추가급등하지 않는 한 경제성장률에 큰 영향은 없을 것으로 보임
- 한편 최근 노무라 증권은 유가가 135달러로 상승할 경우 경제성장률이 2%대로 하락할 것으로 전망

### 주요기관의 국제유가 전망

(단위: \$/bbl)

기관 (전망시기)	기준 유종	2011년 평균	2012년				
			1/4	2/4	3/4	4/4	평균
CERA (11.2.2.)	Dubai	106.18	109.00	111.95	112.60	115.43	112.00
EIA (11.2.7.)	WTI	94.86	100.09	100.00	100.50	101.00	100.40
PIRA (11.2.27.)	Brent	111.25	118.75	126.00	121.35	126.00	123.00
	WTI	95.05	104.30	114.50	113.60	120.25	113.15

CERA: 美 캠브리지에너지연구소(Cambridge Energy Research Associates)

EIA: 美 에너지정보청(Energy Information Administration)

PIRA: 석유산업연구소(Petroleum Industry Research Associates)

### 3. 조선 및 해운 산업 동향 및 전망

- 2월 조선산업 수주는 1월 수주에 비하여 다소 개선되는 것으로 보이나 해양설비와 LNG선 위주의 대형 조선소 수주물량이며 일반 상선은 침체가 지속되고 있는 것으로 추정됨
- 전년 동월대비 85%의 감소를 나타낸 1월 수주에 비하여 LNG선과 drillship 등 해양설비 등의 수주로 2월 수주 실적은 개선된 것으로 추정

- 일반 컨테이너선, 유조선 등 일반 상선은 여전히 침체를 나타내고 있는 것으로 추정되어 중견 이하 조선소의 수주는 매우 어려운 상황임

□ 금년과 내년 중 신조선 수주는 비교적 낮은 수준이 될 것으로 예상되며 수출도 점차 감소할 전망

- 수주는 2012년에 전년대비 약 30% 감소한 337억달러 수준이 될 것으로 전망되며 2013년에는 일반 상선수주의 소폭 증가로 약 380억달러 수준 예상
- 선박 수출은 저선가 시기 물량의 본격 건조와 일부 선주들의 인도 연기 또는 계약 취소의 영향으로 2012년에 전년대비 약 10% 감소한 497억 달러 수준, 2013년도는 약 5% 감소한 472억달러 수준 전망

□ 2월 해운산업 동향은 극심한 침체 분위기를 이어가고 있음

- 2월말 BDI는 750으로 2월초 사상 최저치(647)를 기록한 이후 소폭 반등에 그쳐 벌크선 시황은 극심한 침체 국면을 나타내고 있음
- 2월 마지막 주 HRCI(컨테이너선 종합용선지수)는 462.2로 작년 5월 이후 지속적인 하락세는 멈추었으나 반등폭이 미미한 수준이어서 컨테이너선 시황 역시 심각한 상황임

□ 해운시황 침체의 근본적인 원인은 선박의 공급 과잉에 의한 것이며 고유가 기조는 해운업계를 매우 어렵게 만들고 있음

- 해운 물동량은 유럽 등 선진국 경기가 침체됨에 따라 증가율이 둔화되고 있는 것으로 보이나 2009년과 같이 감소 추세는 아닌 것으로 추정
- 문제는 과거 호황기의 선박 발주 물량이 아직까지도 다량 출회되고 있어 금년에도 물동량 증가속도에 비하여 선박량 증가속도가 높을 것으로 예상된다는 점임
- 여기에 고유가로 인하여 연료유 가격마저 높아 저운임 고비용 구조가 지속되고 있으며 전 세계 해운업계가 매우 어려운 상황에 놓여 있음

□ 해운시황은 금년 중 바닥을 통과할 것으로 예상되나 당분간 큰 폭의 반등은 어려워 내년에도 시황이 회복될 것으로는 보이지 않음

- 금년에는 많은 선박 인도가 예정되어 있고 유럽발 경기침체의 영향도 지속되어 오일쇼크 이후 최악의 해운업 침체를 기록할 전망
- 2013년에 유럽 문제가 해소되고 경기가 상승한다 하여도 과잉 선박량을 해소하기에는 한계가 있을 것으로 예상되어 큰 폭의 반등은 일어나기 어려울 것으로 전망

작성 : 선임연구원 이재우 (3779-6685)  
 jaewoolee@koreaexim.go.kr  
 선임연구원 양종서 (3779-6679)  
 flydon@koreaexim.go.kr  
 책임연구원 성동원 (3779-6680)  
 dwsung@koreaexim.go.kr  
 확인 : 실장 이진권 (3779-6670)  
 ljinguhan@koreaexim.go.kr