

# Market Intelligence

## 〈특집〉 2016년 세계경제 전망 및 주요 이슈

### I . 세계경제 전망 및 주요 이슈

### II . 신흥국 경제 전망 및 이슈

### III. 주요 산업 전망 및 이슈

#### 1. 2016년 주요 산업 전망

#### 2. 해운 및 조선산업 구조조정의 주요 이슈

[참고자료] 주요 경제지표

## 1

## 2016년 주요 산업 전망

- ◆ 세계 수요부진 등 경기적인 요인과 공급과잉이라는 구조적 요인까지 복합되어 2016년 산업경기 회복은 지연될 전망
- ◆ 현 상황의 장기화에 대한 우려가 커짐에 따라 산업재편을 위한 구조조정 이슈가 2016년 내내 지속될 전망
  - 조선, 건설, 철강 등 공급조절이 필요한 분야의 구조개편을 통한 경쟁력 강화가 최우선 과제로 떠오를 전망

#### □ (조선) 저유가의 영향으로 에코십수요가 위축되며 수주 감소 전망

- (전망) 2016년 수주액은 전년대비 약 22% 감소
  - \* 한국 수주액 : ('14) 329억달러 → ('15) 218억달러 → ('16) 170억달러
- (이슈) 신조선 시장은 저유가 기조가 유지되면서 해양플랜트 발주가 사실상 사라졌고 에코십 수요마저 위축되면서 어려움을 겪고 있음.

#### □ (해운) 선복량 과잉의 심화로 극심한 침체 시황 지속

- (전망) 2016년 BDI 지수는 전년대비 약 10% 하락한 평균 645 수준
  - \* 연평균 BDI : ('14) 1,105 → ('15) 718 → ('16) 645
- (이슈) 중국 저성장 등 세계경기 저성장에 따른 해운물동량의 둔화가 뚜렷한 반면 에코십 투자에 의한 선복공급 지속으로 해운시황 악화

#### □ (해외건설) 저유가의 부정적인 영향이 지속되는 한해

- (전망) 2016년 해외건설 수주액은 중동 수주 부진이 이어질 것으로 예상됨에 따라 2% 감소할 전망
  - \* 해외건설 수주액: ('15) 461억달러 → ('16) 450억달러
- (이슈) 과거와 같은 저가수주는 줄어들 것으로 예상되나, 중동 지역 수주 공백에 대한 대책 마련이 필요

## □ (철강) 생산 및 수출 모두 부진한 한해가 될 전망

- (전망) 세계 철강수요 감소와 공급과잉으로 인한 철강가격 약세로 2016년 수출은 전년대비 7% 감소할 전망

\* 철강 수출액: ('15) 302억달러 → ('16) 280억달러

- (이슈) 중국 업체들의 공급과잉 물량 해소를 위한 수출확대는 국내 기업들의 수출 감소 및 수익성 악화로 이어질 것으로 예상됨에 따라 이에 대한 대비책 마련이 필요

## □ (자동차) 선진국시장 회복에도 불구하고 신흥국 부진으로 수출 소폭 증가

- (전망) 2016년도 자동차 수출은 3% 내외의 증가 전망

\* 자동차 수출액 : ('14) 489억달러 → ('15) 458억달러 → ('16) 472억달러

- (이슈) 미국과 유럽시장이 호전될 것으로 보이나, 중국시장에서의 고전과 러시아 등 신흥국 시장의 부진이 부정적 영향을 미칠 것으로 예상

## □ (석유화학) 2016년 선진국 수요 회복 등으로 양호한 실적 기대

- (전망) 2016년 선진국 경기 회복, 2015년 기저효과 등으로 석유화학 제품 가격의 완만한 상승세가 예상되어 수출액\*이 전년대비 5% 상승 전망

\* 석유화학제품 수출액: ('15) 380억달러 → ('16) 400억달러

- 단 공급과잉이 심한 제품군(합성원료, 프로필렌) 실적 부진은 지속될 전망

- (이슈) 저유가 지속에 따른 원가경쟁력 개선, 타이트한 제품 수급밸런스 등이 석유화학기업 수익성에 긍정적으로 작용할 것으로 기대

- 유가하락 폭에 비해 선진국 제품수요 회복 등으로 석유화학 제품가격이 상대적으로 덜 하락하며 마진 개선

## □ (ICT) 세계시장이 전년대비 0.6% 성장하면서 수출은 소폭 증가








\* 세계 ICT시장 성장률: ('14) 1.5% → ('15) △5.8% → ('16) 0.6%

- (전망) 중국과의 경쟁이 심화되나 스마트폰의 선전, 반도체의 기술우위 유지 등으로 수출액은 전년대비 약 2.3% 증가

\* ICT수출액: ('15) 1,729억달러 → ('16) 1,769억달러

- (이슈) 스마트폰 등 기기 수요 부진, 중국기업들의 해외진출 가속화 및 메모리반도체 시장 진출은 위협요인

### <주요 산업별 업황 전망 및 주요 요인>

구 분	업황전망	주요 요인
조 선		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저유가에 의한 해양플랜트 및 에코십 수요 침체</li> <li>• 해운 시장 침체</li> </ul>
해 운		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저성장 기조에 따른 해운 물동량 둔화</li> <li>• 에코십 투자에 의한 선박량 과잉 지속</li> </ul>
해 외건설		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저유가에 의한 중동시장 부진</li> <li>• 다만, 저가수주는 감소 추세</li> </ul>
철강		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전 세계 철강경기 침체</li> <li>• 중국발 공급과잉에 의한 가격 하락</li> </ul>
자동차		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선진국 시장의 회복</li> <li>• 신흥국 시장의 침체</li> </ul>
석유화학		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 저유가에 의한 제품가격 하락으로 수출 감소</li> <li>• 선진국 시장 회복 및 가격의 완만한 상승 예상</li> </ul>
ICT		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경쟁심화와 해외생산 증가로 수출 증가율 둔화</li> </ul>

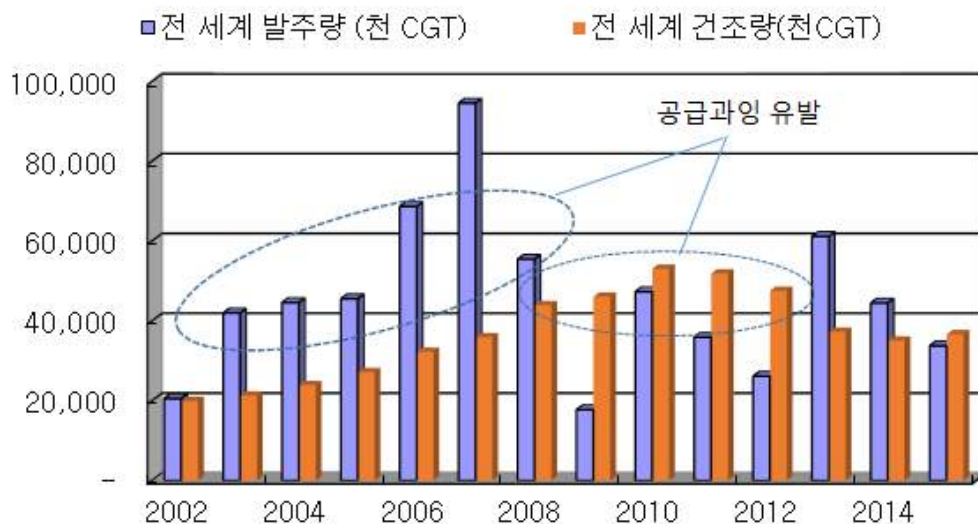
☀ : 좋음, ☁ : 보통, ☔ : 나쁨

- ◆ 산업계의 가장 큰 이슈 중 하나인 해운 및 조선업의 구조조정에 대하여 필요성, 현황, 주요 고려사항에 대하여 알아봄.

## 1. 해운 및 조선산업의 구조조정 필요성

- 전 세계 해운 및 조선산업은 2000년대 양 시장의 호황기를 거치면서 심각한 공급과잉 상황을 만들었음.
- 2003년경부터 중국의 경제개발 효과로 인하여 해운시장의 규모가 성장하고 운임이 상승하면서 선박 발주량이 급격히 증가함.
- 그러나 호황초기 한국과 중국 조선소들의 설비증설 미흡으로 호황기 발주된 선박이 금융위기 이후인 2008년부터 본격적으로 인도되면서 선박량 과잉문제가 발생함.
- 호황기 과정에서 한국, 중국의 무분별한 조선업 투자로 조선소들이 신규 설립되면서 조선업 역시 설비과잉이 발생함.

< 전 세계 신조선 발주량 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 양 산업의 구조조정의 목적은 공급과잉 상황 하에서 한계에 닥친 기업을 정리하여 건전한 구조를 갖추고 산업의 핵심경쟁력을 잃지 않는 것임.

- 현재 해운업의 선복량 과잉은 선종에 따라 약 15~23% 수준으로 추정

< 선종별 과잉 선복량 추정치 >

선 종	현재 선복량	적정추정 선복량	추정 과잉률
벌크선	778.8백만dwt	약 633백만dwt	약 23%
탱커(유조선)	347.8백만dwt	약 286백만dwt	약 21%
탱커(석유제품선)	140.8백만dwt	약 118백만dwt	약 19%
컨테이너선	2,021만TEU	약 1,760만TEU	약 15%

\* 해외경제연구소 추정치임.

- 현재 조선업의 설비과잉은 시황악화에 따라 40% 이상으로 추정되며 시황 호전에 따라 과잉률은 축소 가능성이 있음.

< 전 세계 신조선 설비과잉 추정 >

연도	신조선 건조능력	전 세계 발주량	추정 과잉률
2014	5,000만CGT	4,448만CGT	약 12%
2015	4,800만CGT	3,377만CGT	약 42%

자료 : 건조능력 추정치 및 발주량은 Clarkson

## 2. 해운산업의 구조조정 현황 및 고려사항

□ **[특성]** 해운산업은 자국의 항만산업에 미치는 영향이 크고 특히, 비상사태시 중요성이 매우 높은 특성이 있음.

- 자국선적 선박이 중요한 역할을 하는 항만산업의 특성상 해운업은 해당국의 항만 발전에 중요한 영향을 미침.
- 또한 전쟁이나 국제 분쟁 등 비상시에는 자국선적 선박이 없을 경우 자국 필요물자의 수송이 어려워 국가의 생존에도 영향을 미칠 수 있음.

□ **[해외현황]** 해운업의 중요성 때문에 실질적인 해운사의 감축은 이루어지지 않고 있음.

- 비상시의 중요성 등 때문에 유럽 등 각국은 각종 지원정책을 통하여 해운업을 유지하는데 노력하고 있어 실질적 운항 감축이 어려운 상황임.

□ **[국내현황]** 우리나라 해운산업의 구조조정은 컨테이너선 양대 해운사의 문제로 압축되고 있으며, 정부 역시 해운시장에서의 기존 점유율과 경쟁력을 유지하려는 고민이 수반되고 있음.

- 국내 해운산업의 경우 대형 벌크선사들은 성공적인 M&A로 흑자 전환에 성공하였고 중소중견 해운사와 탱커선사는 구조조정의 필요성이 높지 않음.

**< 컨테이너선 이외의 국내 해운사 구조조정 현황 >**

선종	대상 기업	구조 조정 현황
벌크선	대한해운	2013년 SM그룹이 인수하여 흑자전환 성공
	팬오션	2015년 하림그룹이 인수하여 흑자전환 성공
탱커	SK해운	자사물량(SK석유사업 부문) 등이 뒷받침 되어 구조조정 대상이 아님.
중소중견	장금상선, 폴라리스 등	한중, 한일 노선 등을 주로 운항하며, 비교적 활발한 노선이므로 상황이 나쁘지 않음.

- 따라서 현재 해운업 구조조정의 문제는 한진해운(세계 8위)과 현대상선(세계 18위) 등 양대 컨테이너선사의 문제가 남아있음.
- 정부는 양사의 합병을 포함하여 다각도의 방안을 검토하고 있으나 뚜렷한 결론을 내리지 못하고 있는 상황임.
- 양사는 서로 다른 동맹에 소속되어 있어 합병할 경우 한 회사의 시장을 잃을 수도 있고 양사 모두 경쟁력 있는 선박이 많지 않아 합병의 시너지가 없다는 지적임.

□ **[고려사항 1]** 해운업 구조조정시 효율적인 **고효율 대형선박** 지원책이 고려되어야 함.

- 현재 양사의 어려움 중 하나는 14,000TEU급 이상의 **고효율 대형선박**의 보유가 없다는 점이며, 이는 향후 동맹에서의 퇴출로도 이어질 수 있는 심각한 경쟁력의 문제임.
- 향후 구조조정 대책은 양사의 재무개선 외에도 정부와 정책 금융권의 한정된 재정으로 가장 효율적인 **고효율 초대형선**에 보유를 위한 지원책이 포함되어야 함.

□ **[고려사항 2]** 또 하나의 고려사항은 컨테이너선 시장 내 해운 동맹의 변화가 예상되는 바 국적선사들이 이 속에서 자리를 잡을 수 있는 방향의 지원이 필요함.

< 글로벌 해운동맹 현황 >

해운동맹	점유율	선사(세계 순위, 시장점유율)
2M	28.4%	Maersk(1위, 15.2%), MSC(2위, 13.2%)
G6	18.5%	Lloyd(4위, 5.0%), OOCL(11위, 3.0%), NYK Line(14위, 2.5%), APL(12위, 2.9%), MOL(9위, 3.2%), <b>현대(18위, 1.9%)</b>
CKYHE	17.2%	COSCO(6위, 4.4%), <b>한진(8위, 3.3%)</b> , Yang Ming(13위, 2.5%), K Line(16위, 2.1%), Evergreen(5위, 4.9%)
Ocean3	14.8%	CMA CGM(3위, 9.0%), CSCL(7위, 3.6%), UASC(15위, 2.2%)

자료 : Alphaliner, 선주협회

- 현재 CKYHE소속의 세계 6위 COSCO와 Ocean 3 소속의 세계 7위 CSCL이 합병을 진행하고 있으며 이들은 세계 4위권으로 자리매김하는 동시에 중국시장 지배권을 강화할 것으로 예상
- Ocean 3의 리더인 세계 3위 CMA CGM이 싱가포르 선사인 G6 소속 세계 12위 APL을 합병할 것으로 발표되어 아시아시장 강화 전략의 의도를 드러내고 있음.

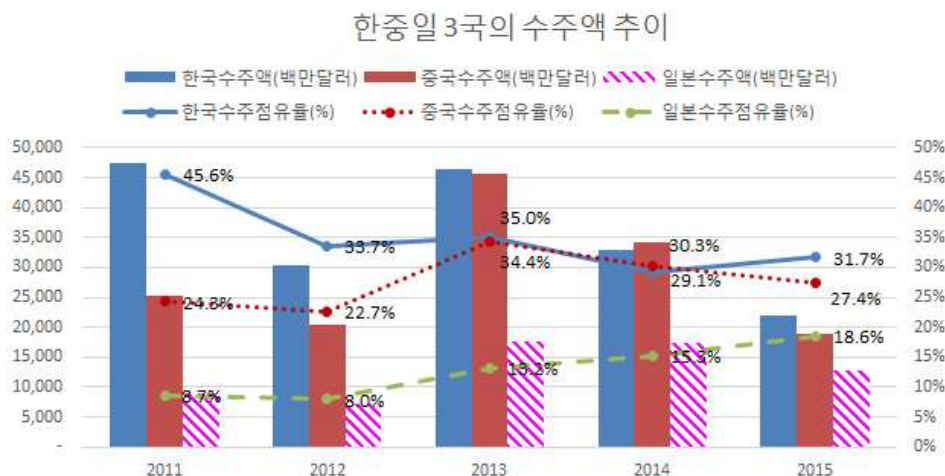


- 이러한 가운데 통합 중국선사의 선택에 따라 기존 해운동맹의 구도가 흔들리거나 새로운 동맹의 구성 가능성도 있어 국적선사들의 신중한 전략적 판단이 필요함.
- 새로운 동맹 구성시 국적선사들은 세계 5위의 허브항인 부산항의 지배력을 기반으로 아시아 기반을 강화하려는 동맹에 새롭게 합류하여야 할 것임.
- 또한, 이러한 동맹가입을 위해서는 고효율 대형선의 보유와 아시아 화주들에 대한 영업력 강화 등이 필요하므로 이에 대하여 정부의 적극적 지원이 요구되며 상황을 예의주시하여야 할 것임.

### 3. 조선산업의 구조조정 현황 및 고려사항

- **[특성]** 조선업은 높은 고용효과를 가진 기간산업이며 한중일 3국의 과점적 시장임.
- 거대 기간산업으로 진입장벽이 높으며 높은 고용효과를 가짐.
- 한중일 3국이 약 90%의 시장점유율을 가지고 있으며 호황기에 설비를 크게 늘린 중국의 구조조정이 시장에 가장 큰 효과를 기대

#### < 한중일 3국의 수주점유율 >



자료 : Clarkson

□ **[해외현황]** 중국의 조선산업 구조조정은 아직까지 큰 성과가 드러나고 있지 않음.

- 중국 정부는 2013년 “구조조정 실시방안과 과잉생산해소를 위한 의견”을 발표하며 2015년까지 부실조선소의 퇴출과 주요 조선소의 통폐합을 통한 경쟁력강화 의지를 표명함.
- 그러나 고용문제로 인한 중국 정부의 적극성 부족과 지방 정부의 반발 등으로 뚜렷한 성과는 아직 나타나고 있지 않음.

□ **[국내현황]** 국내 조선산업 구조조정은 주로 중형조선소 문제로 압축되고 있음.

- 대형 조선소들의 경우 대규모 적자사태 이후 자율적인 인원 및 자산 조정을 시행중임.
- 중형 조선소들의 경우 과거 호황기 28개에서 현재 7개사 정도만이 영업과 조업을 시행중이며 STX 등 일부 조선소들의 설비 축소도 이루어진 상황임.
- 남은 문제는 경영위기를 겪고 있는 중형조선소들의 경쟁력 강화와 실적 개선 방안임.

□ **[고려사항]** 여전히 한국 조선산업은 최고의 경쟁력을 보유한 만큼 무조건적인 감축보다는 특화전략 등을 통한 경쟁력 강화방안을 고민할 필요가 있음.

- 한국 조선산업은 벌크선을 제외하고 범용선박인 탱커부터 고부가선박인 LNG선까지 대부분의 선종에서 아직까지 점유율 1위를 기록하고 있는 최고 경쟁력을 보유

< 2015년 주요 선종의 국가별 수주점유율 >

선종	한국	중국	일본
벌크선	0%	20.9%	65.4%
탱커	39.6%	32.6%	21.7%
대형 컨테이너선	38.2%	32.5%	22.5%
LNG선	50.8%	4.1%	43.8%

자료 : Clarkson

- 특히, 성동, 대한, STX 등 3사의 주력 선형이 탱커 기준 약 5~12만 dwt으로 겹쳐, 이에 대한 조정을 통하여 선형별 특화전략을 고민할 필요가 있음.
- 특화전략을 통하여 과도한 경쟁을 방지하고 영업경쟁력 및 품질, 생산기술력 강화가 가능할 것임.

확인자	산업경제팀장 이 재 우
작성자	선임연구원 양 종 서

## ① 외환시장

구 분	'15년말	'16. 1. 22	'16. 1. 29	전주비
₩/US\$	1,172.5	1,200.1	1,199.1	△1.0
₩/100¥	974.1	1,016.3	995.1	△21.2
CNY/US\$	6.4912	6.5788	6.5753	△0.0035
¥/US\$	120.4	118.1	120.5	2.4
US\$/€	1.0930	1.0828	1.0915	0.0087

## ② 채권시장

구 분	'15년말	'16. 1. 22	'16. 1. 29	전주비
한국 국고채(3년)	1.66	1.62	1.56	△0.06
미국 국채(10년)	2.27	2.03	1.98	△0.05

## ③ 주식시장

구 분	'15년말	'16. 1. 22	'16. 1. 29	전주비
한국 KOSPI	1,961.31	1,879.43	1,912.06	32.63
미국 DJIA	17,425.03	16,093.51	16,466.30	372.79

## ④ 해운시장

구 분	'15년말	'16. 1. 22	'16. 1. 29	전주비
BDI 지수*	478	354	317	△37
HRCI 지수**	449	453	453	-

\*Baltic Dry Index: 벌크선 운임지수

\*\*Howe Robinson Container Index: 컨테이너선 용선지수

## ⑤ 유가

유 종	'15년말	'16. 1. 22	'16. 1. 29	전주비
WTI유 현물	37.04	32.19	33.62	1.43
Brent유 현물	37.28	32.18	34.74	2.56
두바이유 현물	32.19	23.88	28.37	4.49