

해운·조선업 2020년 2분기 동향 및 하반기 전망

I. 산업 환경

1. 코로나19 사태와 세계 경제 전망
2. 유가 및 연료유가 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

V. 하반기 전망 및 시사점

작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)





<요 약>

I. 산업 환경

(세계 경제) 코로나19 사태로 인하여 교역과 성장률 감소 불가피 전망

- 주요 기관들은 2020년 세계 경제성장률을 -6.0%~-2.5% 수준으로 전망
- IMF는 2020년 세계 교역성장률을 -11.9%로 전망

(유가 및 연료유가) 상반기 중 국제 유가 및 연료유가 급락

- 브렌트유 월평균 가격기준 4월 26.6달러까지 하락 후 6월 40달러대로 일부 회복
- MGO 가격은 2018년의 고유황유 가격 수준에도 미치지 못하여 IMO 황산화물 규제에 의한 연료비용 증가 우려가 악화되며 신조선 투자 유인 감소

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 코로나19 사태 영향으로 급격히 하락 후 6월 초 이후 빠르게 회복

- BDI는 3월 393까지 하락하였으나 중국 인프라투자 영향으로 6월 말 1,799까지 회복

(탱커) 탱커 시황은 유가하락으로 4월까지 급상승 후 5월부터 하락 추세

- 유조선, 제품선 모두 4월까지 저유가 영향으로 운임, 용선료 급등 후 5월 이후 급락
- 아직까지 많은 탱커가 저장용으로 사용되고 있어 용선료는 전년 동기대비 높은 수준

(컨테이너선) 상반기 중 수요감소에도 운임은 전년 동기대비 높은 수준 유지

- 선사들의 투입 선박량 감소 노력으로 운임은 전년 동기대비 4~8% 높은 수준
- 상반기 말 미국 노선을 중심으로 빠르게 시황 상승
- 감편노력 지속 여부는 불확실

(LNG선) 상반기 중 스팟운임은 전년 동기대비 낮은 수준

- 상반기 중 코로나19 사태로 LNG 수요도 감소한 것으로 추정
- 상반기 평균 스팟운임은 선형별로 전년 동기대비 10~12% 낮은 수준



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

(세계 조선업) 코로나19 사태의 영향으로 상반기 신조선 발주량 크게 감소

- 해운시황 악화, 저유가로 인한 노후선 폐선유인 악화 등 모든 선종 발주량 감소
- 상반기 중 세계 발주량은 575만CGT(△58.3%)¹⁾, 발주액은 138억달러(△62.3%)
- 동 기간 세계 건조량은 1,302만CGT(△20.5%)

(신조선가) 상반기 중 신조선가는 선종별로 2~3% 하락

- 2분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 2.49포인트, 1.9% 하락

(수주점유율) 중국의 점유율 급상승, 한국, 일본은 하락

- 중국의 점유율은 자국 발주에 힘입어 상반기 수주 61% 점유
- 한국은 20.5%, 일본은 9.9%로 하락

(한국 조선업 수주) 상반기 수주량은 크게 감소

- 상반기 모든 선종의 수주가 감소하였으며 LNG운반선의 수주는 전무함
- 상반기 수주량은 118만CGT (△68.6%), 수주액은 30.4억달러 (△67.4%)
- 동 기간 건조량은 418만CGT (△18.6%)

(하반기 수발주 전망) 상반기보다 개선될 것이나 전년 대비 부진한 수준 전망

2020년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020. 1H 실적	2020. 2H 전망	2020 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	5.7 (-58%)	8.5 (-40%)	14.2 (-49%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	1.2 (-69%)	3.2 (-48%)	4.4 (-56%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	138 (-62%)	192 (-53%)	330 (-58%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	30 (-67%)	80 (-42%)	110 (-52%)

자료 : 실적은 Clarkson, 하반기 및 금년 전망치는 해외경제연구소, (증감)은 전년 동기대비

1) 본 요약의 ()안 증감은 전년 동기대비



I. 산업환경

1. 코로나19 사태와 세계 경제 전망

□ 상반기 중 코로나19 사태는 세계 경제에 큰 충격을 줌

- 예상치 못한 바이러스의 대유행으로 세계적인 봉쇄와 외출 자제령 등으로 인하여 경제활동 차질, 소비감소 등이 나타나며 세계 경제에 큰 악영향을 미침
- 특히, 각국의 GDP 감소 뿐 아니라 국제간 인적 이동 급감, 교역 감소 등 해운 및 조선업에 직접적 악영향을 끼치는 상황들이 발생함

□ 세계 주요 기관들은 2020년 큰 폭의 경제성장률 하락과 교역 감소 예상

- 세계 주요 기관들은 2020년 세계 경제성장률을 -6.0~-2.5%까지 큰 폭의 역성장을 전망
- 이러한 수치들은 추가적인 코로나19의 대규모 재확산 및 봉쇄조치가 없을 것이라는 전제 하에 제시되어 하반기 전염병 상황이 호전되더라도 세계경제의 역성장은 불가피할 전망
- 특히, 해운업 경기와 밀접한 관련이 있는 교역성장률은 2020년 -11.9%로 예상 (IMF 6월 발표)

주요 기관들의 세계경제 성장률 전망

(단위 %)

	2019	2020	2021
IMF	2.9	-4.9	5.4
OECD	2.7	-6.0	5.2
World Bank	2.4	-5.2	4.2
Global Insight	3.0	-2.5	3.8
Goldman Sachs	3.1	-4.0	6.4
Nomura	3.1	-4.7	5.8
IB 9개사 평균	3.1	-3.7	5.6
IMF 교역성장률	0.9	-11.9	8.0

자료 : IMF, OECD, World Bank는 2020년 6월 발표 전망치, 나머지는 5월 발표 전망치



2. 유가 및 연료유가 동향

□ 코로나19 사태 여파로 급락한 유가는 5월 이후 회복세를 보임

- 코로나19 사태의 영향으로 수요가 감소하였고 여기에 산유국간 감산 관련 이견으로 3월부터 급락하였던 유가는 5월 이후 다시 회복되기 시작함
- 브렌트유 현물 가격은 월평균 기준 4월 배럴당 26.6달러로 2004년 이후 가장 낮은 수준을 기록하였으나 5월 평균 32.4달러, 6월 평균 40.8달러로 40달러대 까지 회복됨
- 동 기간 두바이유 역시 4월 평균 배럴당 20.4달러까지 하락한 후 5월 평균 30.5달러, 6월 평균 40.8달러로 브렌트유와 같이 40달러대에 진입함
- WTI 역시 4월 평균 배럴당 16.7달러까지 하락한 후 5월 28.5달러, 6월 38.3달러로 점차 회복 중에 있음

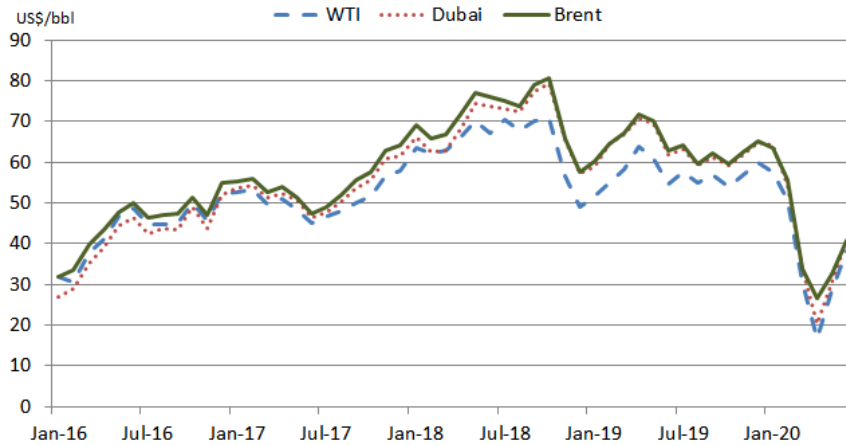
□ 저유황 연료유 가격도 회복세에 있으나 아직 낮은 수준 유지

- 싱가포르항 기준 380cst(기존 사용연료)의 월평균 가격은 4월 톤당 185.4달러까지 하락하였다가 6월 평균 243달러로 회복됨
- 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 4월 톤당 262.4달러까지 하락한 후 5월 269.9달러, 6월 351.2달러로 다소 회복됨
- 대표적 저유황 연료인 MGO의 가격이 고유황 연료인 380cst의 과거 2018년 가격 수준에도 미치지 못하는 낮은 수준에 머물러 있음
- 저유황유의 가격이 아직 매우 낮은 수준을 유지하고 있어 금년부터 발효된 IMO 황산화물 규제의 영향에 의해 연료비용이 크게 증가할 것이라는 선사들의 우려가 크게 약화된 것으로 추정됨
- 이에 따라 저효율 노후선 폐선과 교체 투자에 대한 유인이 크게 약화되며 부진한 신조선 수요의 원인 중 하나가 되고 있음
- 저유황유와(MGO)와 고유황유(380cst)의 싱가포르항 기준 가격차이가 지난해 연말 285달러까지 벌어진 바 있으나 6월 평균가격을 기준으로 한 차이는 108달러에 불과하여 이 때문에 스크러버 투자에 대한 유인도 크게 약화됨



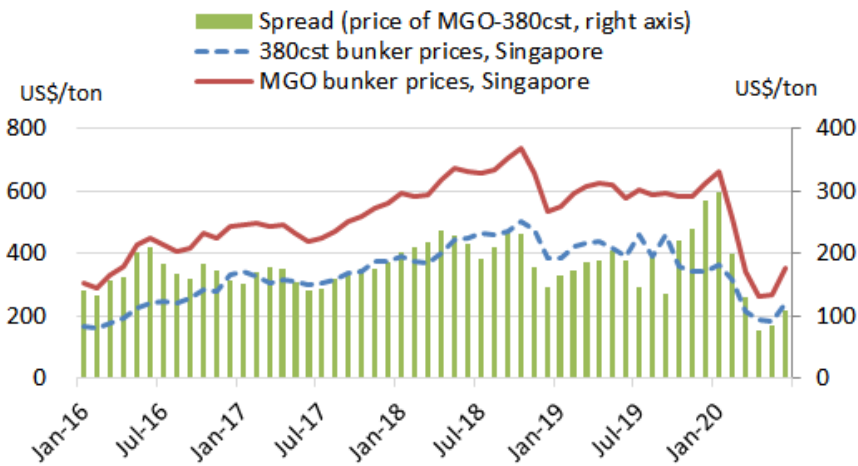
- 전반적으로 해운업계는 낮은 연료가격의 흐름 속에 저유황유를 연료로 채택하는 현존선의 비중이 높아질 것으로 예상됨

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



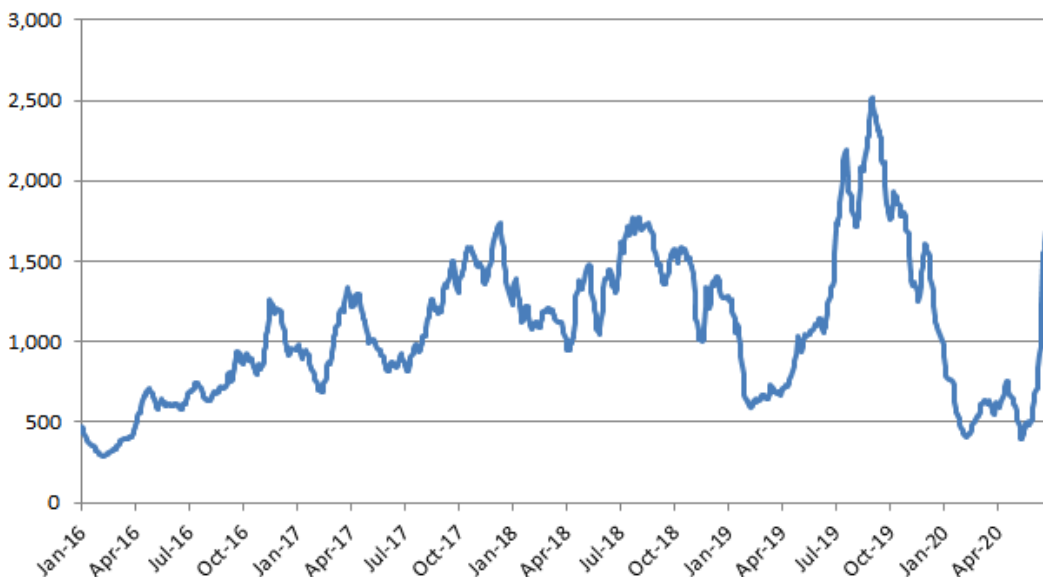
Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 2분기 중 벌크선 시황은 분기말로 갈수록 급격한 회복추세를 보임

- 1분기 중에는 코로나19 사태의 발발로 BDI 지수가 급격히 하락한 후 소폭 회복하는 추세를 보임
- 2분기 시작 후 BDI는 4월 하순 이후 비교적 빠르게 하락하며 5월 중순 393까지 기록한 바 있으며 이 수치는 사상 최저치(290)를 기록한 2016년 2월 이후 가장 낮은 기록임
- 6월 초 이후 중국의 경기부양을 위한 대대적인 인프라 사업투자의 영향으로 철광석 등 벌크화물이 단기적으로 크게 증가하며 BDI는 6월말 1,799까지 매우 빠르게 상승함
- 최악의 코로나19 사태 및 중국향 화물의 급증 등 상반기 중 벌크선 시장은 매우 높은 변동성을 보임
- 상반기 BDI 평균치는 전년 동기대비 23.8% 낮은 685.2, 2분기 평균치는 21.3% 낮은 783.5를 각각 기록

BDI 추이



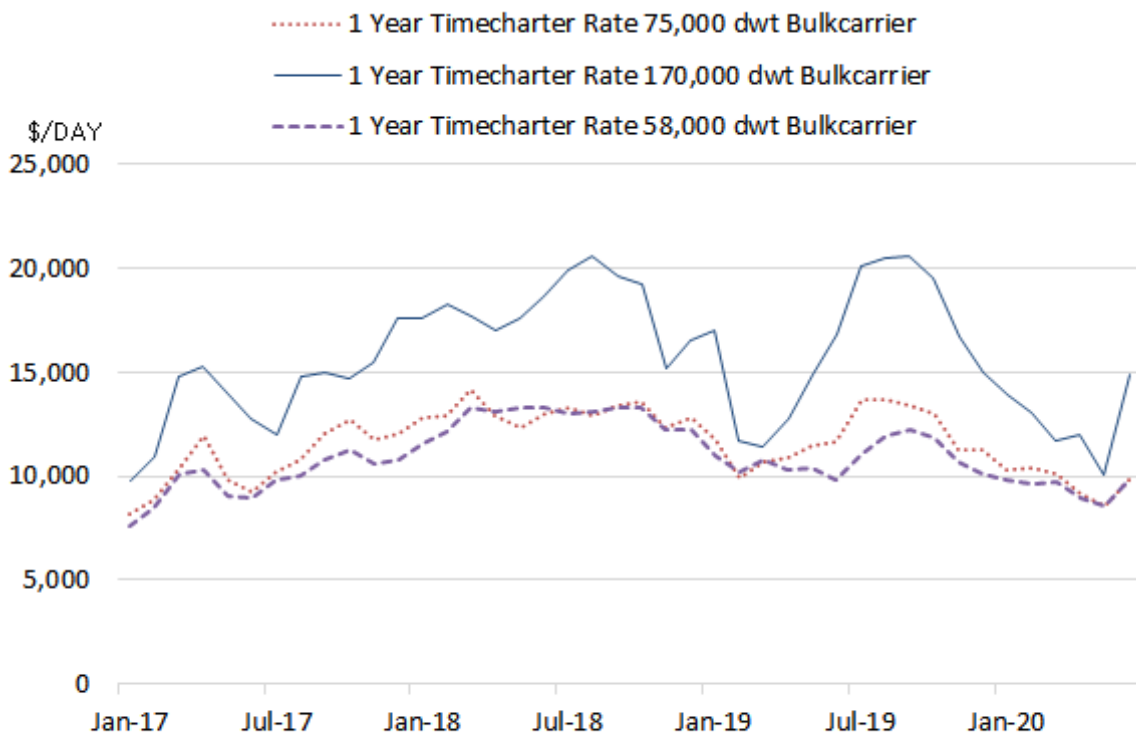
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



□ 2분기 중 벌크선 용선료는 하락 후 6월 들어 반등함

- 2019년 4분기부터 하락추세로 반전된 벌크선 용선료는 상반기 중 코로나19 사태의 영향으로 빠르게 하락하였으나 6월 시황의 반등으로 용선료 역시 반등함
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 5월까지 월평균치 기준으로 전년말 대비 33.0% 하락하여 1일당 10,050달러를 기록한 후 6월 48.3% 상승하여 6월 평균 용선료는 1일당 14,906달러
- Capesize 선형의 용선료는 중국항 철광석 등의 물동량 급증으로 6월 중 타 선형 대비 높은 상승률을 나타내며 전년말(1일당 15,000달러) 수준을 거의 회복함
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 5월까지 연중 23.9% 하락하여 5월 평균 1일당 8,535달러 기록 후 6월은 전월 대비 15.4% 상승하여 1일당 9,850달러까지 상승
- Supramax급 58Kdwt급은 연초부터 5월까지 15.5% 하락하여 5월 평균 1일당 8,513달러를 기록하였으며 6월은 전월 대비 15.5% 반등하여 1일당 9,828달러

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



□ 하반기 중 시황은 전년 대비 낮은 수준이나 상반기 대비 개선 전망

- 당초 예상으로는 2020년 IMO 황산화물 규제효과에 의하여 노후선 폐선이 점진적으로 이루어지며 선복량 증가가 억제될 것으로 전망되었으나 상반기 중 폐선율은 연초 선복량 대비 0.9%의 적은 수준에 불과함
 - 상반기 중 코로나19 사태로 인하여 연료가격이 급락하며 황산화물 규제에 따른 연료 비용 증가 효과가 없었으므로 노후선 폐선 수요가 크게 약화됨
 - 더욱이 고철 가격이 하락하며 1월 중 846만달러에 수준이었던 케이프사이즈 스크랩 가격이 6월 632만달러까지 하락하며 폐선에 대한 보상이 크게 축소된 점도 큰 원인임
 - 코로나19 사태가 심각한 수준으로 확산되었던 일부 기간 동안 아시아지역의 선박해체 야드가 폐쇄되었던 점도 폐선량 감소의 원인 중 하나가 되었음
 - 이러한 이유로 시황이 극도로 부진하였음에도 폐선량이 미미한 수준에 그침
- 현재 선박의 스크랩 가격이 소폭이나마 상승하고 있고 유가도 40달러대로 회복되어 연료유가도 상승 중인 점 등을 고려하면 하반기 폐선량은 상반기 대비 증가할 것으로 예상됨
- 그러나 여전히 연료유와 선박 스크랩 가격은 낮은 수준에 있으므로 황산화물 규제 효과가 반영된 수준의 대량 폐선을 기대하기는 어려울 것으로 보임
- 이에 따라 금년 중 벌크선 선복량 증가율은 당초 예상치 약 2%를 상회하는 3% 이상의 수준이 될 가능성이 높음
- 반면, 중국 및 각국의 경기부양책에 의한 벌크화물의 수요가 하반기에 기대되나 전체적으로 전년 대비 해운물동량의 감소는 불가피할 것으로 예상됨
- 다만, 상반기 중 코로나19 사태의 급격한 확산에 의한 충격이 컸던 만큼 하반기 수요는 상반기 대비 크게 개선될 것으로 기대됨
- 현재 1,800수준까지 치솟은 BDI 수준이 오래 유지하기는 어려워 전년 하반기 평균 1,803에는 이르지 못할 것으로 예상되나 전반적으로 1,000~1,500사이에서 BDI 지수가 변동될 것으로 전망
 - 다만, 각국의 코로나19 사태가 어떠한 방향으로 전개되느냐에 따라 시황이 영향을 받는 만큼 높은 수준의 불확실성이 상존함

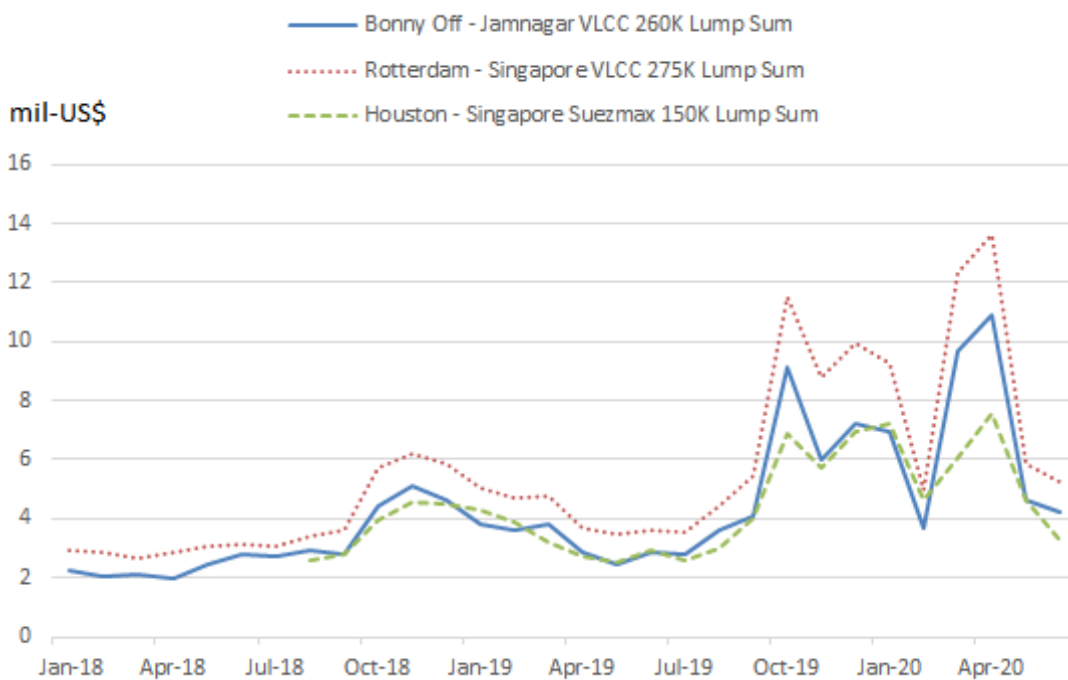


2. 탱커 시장

□ 유조선 운임과 용선료는 5월 이후 급격히 하락하는 양상을 보임

- 유조선 운임과 용선료는 3월 급등 이후 4월까지 크게 상승하였고, 국제유가가 회복되기 시작한 5월 이후 하락하기 시작함

유조선 운임 추이

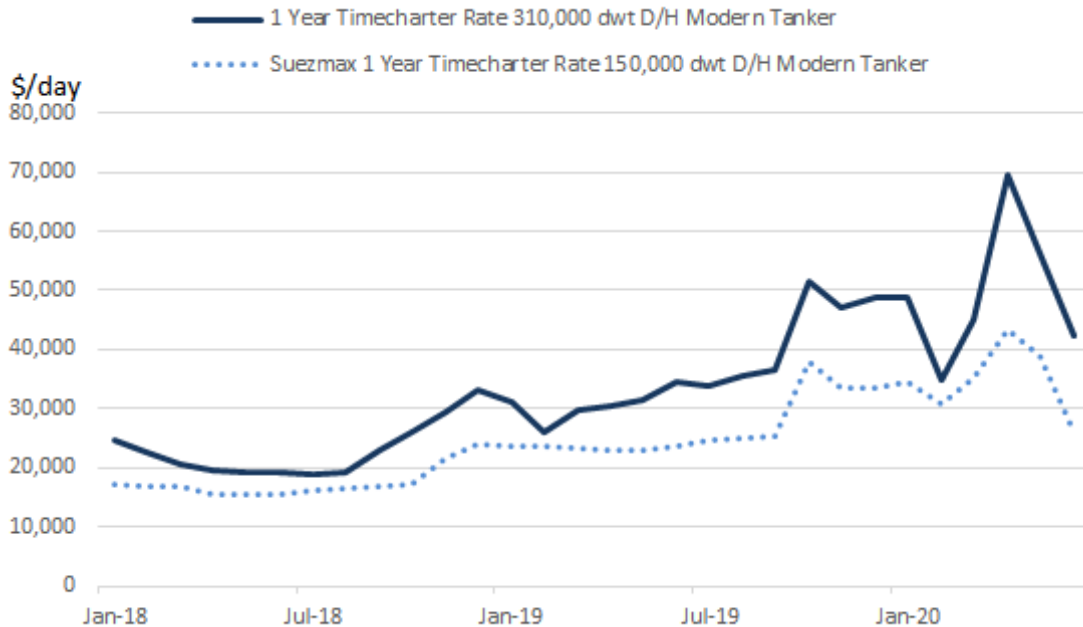


자료 : Clarkson

- 나이지리아 Bonny Off - 인도 Jamnagar 간 260K VLCC 월평균 운임은 3월 급등에 이어 4월에도 12.1% 추가 상승하여 1,088만달러를 기록한 후 5월부터 하락 반전되며 6월까지 2개월간 61.4% 하락하여 6월 420만달러로 급락함
- 네델란드 로테르담 - 싱가포르 간 275K VLCC 월평균 운임 역시 4월에 전월 대비 10.7% 추가 상승한 1,363만달러까지 오른 후 5월부터 하락 반전되어 6월까지 2개월간 61.5% 하락하며 6월 525만달러를 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스 월평균 운임도 4월 24.7% 추가 상승하여 756만달러를 기록 뒤 5월 이후 하락하여 6월까지 56.9% 하락하며 6월 평균 326만달러를 기록



유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료도 운임과 유사한 흐름을 보이며 3월 급등에 이어 4월 평균 1일당 69,375달러로 54.2% 추가 상승하였으며 5월 이후 하락 반전되어 6월 평균 42,375달러로 2개월간 38.9% 하락함
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료 역시 유사한 흐름을 보이며 4월 평균 1일당 43,500달러로 3월에 이어 4월 23.6% 추가 상승한 후 5월부터 하락하며 6월 평균 26,000달러로 2개월간 40.2% 하락함

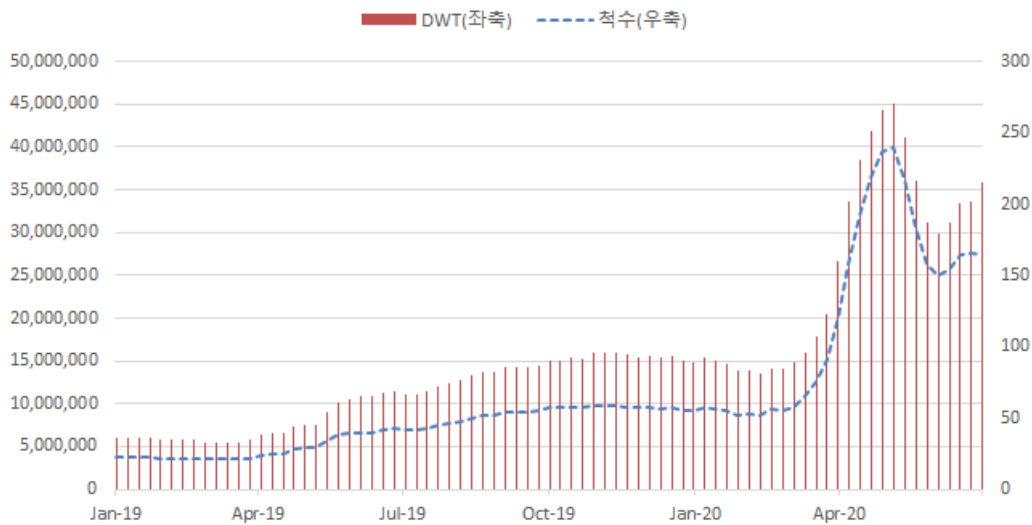
□ 5월 이후 유조선의 시황 하락은 수요 감소, 저장용 선박의 반선 등에 기인

- 이러한 운임과 용선료의 하락은 3~4월 저가 물량의 비축유 수입 증가로 각국의 석유재고가 증가하며 유가가 상승한 5월 이후의 운송수요가 감소한 것이 하나의 원인으로 추정됨
- 또 하나의 원인으로서는 석유투자자들이 저장설비 부족으로 유조선에 보관하던 저가 물량을 5월 이후 차익을 실현하며 매도한 후 선박을 반선하여 해운 시장에서의 운송용 선박이 크게 증가하였기 때문으로 추정됨
- 저장용 수요에 사용된 55K급 이상 유조선은 연초 54척, 1,490만dwt에서 최고치를 기록한 5월 초 240척 4,497만dwt까지 약 202% 증가한 바 있음



- 이후 6월말까지 최고치 대비 25% 감소하여 6월말 현재 166척 3,366만dwt²⁾
- 이는 연초 이후 5월까지 유조선 선복량의 7.2%가 저장수요로 동원된 후 6월 말까지 다시 2.7%의 선복이 시장으로 반환된 효과가 있으며, 타이트한 수급을 유지하는 유조선 시장에서 운임과 용선료에 큰 영향을 미칠 수 있는 선복량 수준임

유조선의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

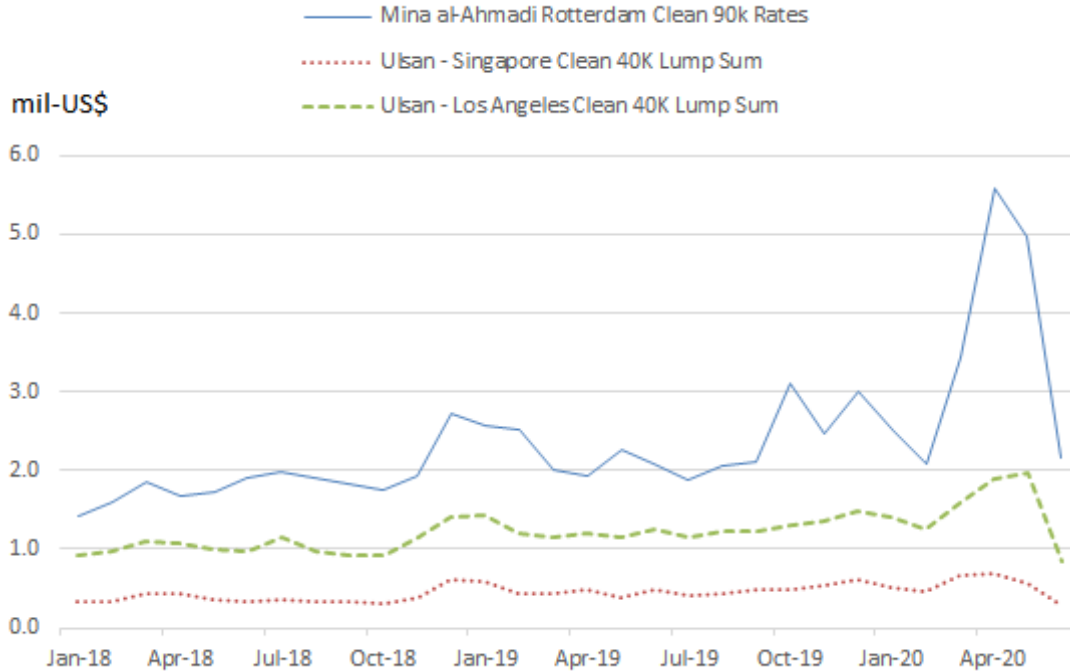
□ 제품운반선의 운임과 용선료도 유조선과 유사한 흐름을 보임

- 제품운반선의 경우도 코로나19 사태 영향 등으로 2월 운임이 하락한 후 유가 급락이 있었던 3월에 급등하여 4월까지 상승을 이어갔으며 5월 이후 하락함
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmad - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 월평균 운임은 2분기 들어 4월에 전월 대비 61.5% 상승하여 558만달러를 기록한 후 5~6월 2개월간 61.2% 하락하여 6월 216만달러를 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 월평균 운임은 4월에 전월 대비 4.6% 상승한 69만달러를 기록하였으며 이후 6월까지 57.7% 하락하여 6월 29만달러를 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커 월평균 운임은 타 노선과 달리 5월까지 24.4% 상승하여 196만달러를 기록하였으며 6월 55.8% 하락하여 84만달러 기록

2) 동 수치는 Clarkson의 통계를 인용하였으며 장기저장을 본래의 목적으로 석유 저장업체에서 보유한 노후 유조선 등 용도가 저장용으로 당연히 기대되는 선박은 통계에서 제외된 수치임.(데이터 제공사 주석에 의함)



제품운반선 운임 추이

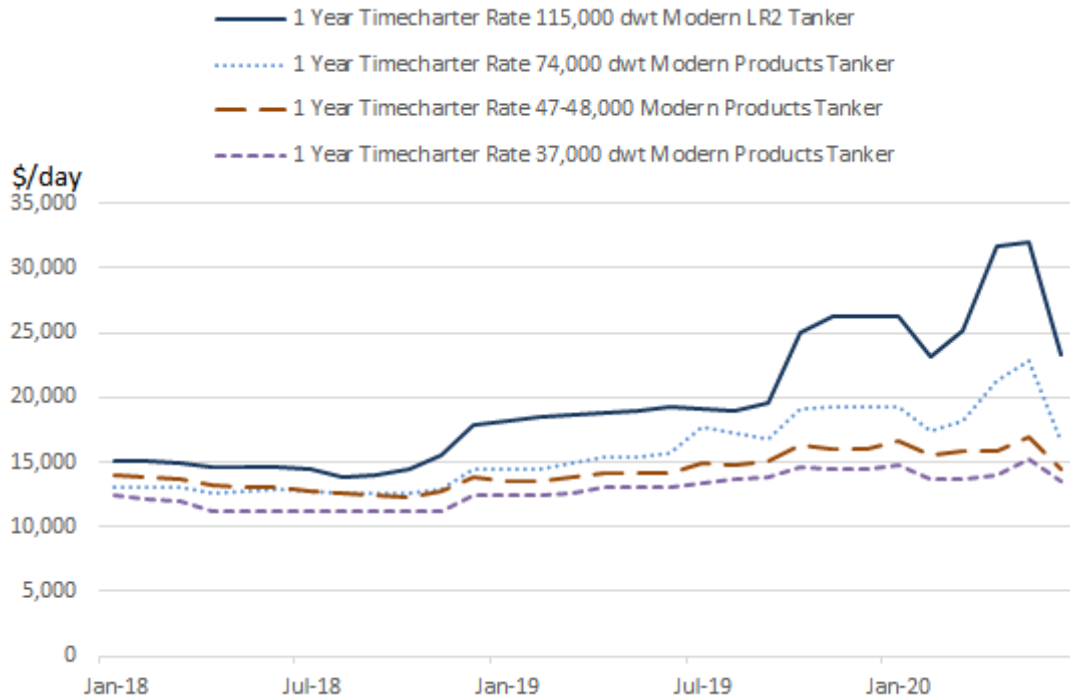


자료 : Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 월평균 기준 2분기 들어 5월까지 27.4% 상승하여 5월 평균 1일당 32,050달러를 기록 후 6월 23,375달러로 27.1% 하락
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 2분기 들어 5월까지 26.1% 상승하여 5월 평균 1일당 22,900달러를 기록 후 6월 16,656달러로 27.3% 하락
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료도 유사한 흐름을 보이며 5월 평균 16,925달러로 4~5월 동안 7.0%의 상승폭을 보였으며 6월 15.1% 하락하여 14,375달러를 기록
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 2분기 들어 5월까지 10.9% 상승하여 5월 평균 1일당 15,250달러를 기록 후 6월 13,500달러로 11.5% 하락
- 제품운반선의 용선료 역시 5월 1일 최고치를 기록 후 5월 첫주부터 하락하기 시작 하였으나 5월 중 하락속도가 다소 완만하여 평균치 기준으로는 4월보다 높게 나타남



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 제품운반선 시황의 하락 역시 유조선과 유사한 원인으로 추정됨

- 정유시장 역시 3~4월 중 저가 원유물량을 적극적으로 확보하여 정제하고 저가에 밀어내기식 판매가 이루어지며 해운시장이 활발하게 움직였음
- 그러나 코로나19 사태 이후 지속된 항공유 수요 감소 등 전반적인 수요 부진에 의하여 5월 이후 시장의 수요와 공급이 빠르게 현실화 된 것으로 추정됨
- 제품운반선 역시 3~4월의 집중적인 생산과 판매가 이루어지며 생산물량과 저가 구입물량의 저장용 선박수요가 있었고 5월 이후 이들 선박 중 일부가 다시 해운시장으로 반환되며 선박량의 일시 증가로 하나의 시황하락 원인이 됨
- Clarkson 통계에 의하면, 저장용 수요에 사용된 제품운반선은 1월 초 6척, 40만dwt에 불과하였으나 5월 초 3,680% 증가한 238척 1,518만dwt로 증가하였으며 6월말까지 33.1% 감소하여 157척, 1,016만dwt 수준임



□ 하반기 중 석유소비의 감소가 지속되어 탱커시황 약세 지속 전망

- 탱커 선복 인도는 중국 조선소의 생산차질 등으로 전년에 비하여 적은 수준이나 벌크선의 경우와 유사한 이유로 폐선율이 매우 낮은 수준임
- 2020년 선복증가율이 최근 5년 평균 (유조선 3.9%, 제품선 4.5%) 보다는 낮은 수준이나 저조한 폐선율로 인하여 유조선과 제품선 모두 2% 내외에는 이를 것으로 예상됨
- 반면, 코로나19 사태의 영향으로 세계적인 석유 수요가 감소하면서 탱커시장의 운송 수요는 연간 약 6% 내외의 감소가 예상됨
 - IEA는 최근 4월 전망발표를 통하여 금년 중 석유수요 감소를 9% 또는 9백만bpd 수준으로 전망하였고 EIA는 6월 short term outlook을 통하여 8.3% 감소를 예상하는 등 주요 기관들은 금년도 9% 내외의 석유수요 감소를 예상하고 있음
 - 이러한 전망을 기반으로 거리효과 등을 감안하더라도 금년도 탱커시장의 수요 감소는 약 6% 내외에 이를 것으로 예상됨
- 다만, 상반기 중 코로나19 사태 초기에 세계적인 락다운 등의 영향으로 석유수요 감소가 19백만bpd에 이르렀음을 감안할 때, 세계적인 락다운이 하반기 중 다시 강화되지 않는다면 해운수요는 상반기보다는 다소 양호할 전망
- 석유수요 감소에도 불구하고 현재 탱커의 용선료 수준은 선형에 따라 전년 동기대비 유조선의 경우 약 9~22%, 제품선의 경우 2~21% 높은 수준을 유지하고 있음
- 현재의 높은 운임은 3~4월 중 가파르게 상승한 운임과 용선료의 여파로도 볼 수 있으나 아직까지도 유조선의 8%와 제품선의 6% 수준의 많은 선복이 운송 수요가 아닌 저장용 수요에 사용되고 있는 것이 더 큰 원인으로 추정됨
 - 저장용 선박수요는 전년 동기대비 유조선은 약 3배, 제품선은 26배에 이르는 많은 물량임
 - 만일, 하반기 중 주요국의 석유 수입 및 재고 감소, 정유업자들의 용선료 부담을 줄이기 위한 석유제품의 헐값 처분 후 대규모 반선 등이 발생한다면 운임이나 용선료의 폭락 가능성도 배제할 수 없음
- 탱커시장의 시황은 항공운항의 재개 등 교통수요의 회복 정도, 세계 경제활동의 회복 정도, 석유가격 변동 등 불확실 요인이 많음



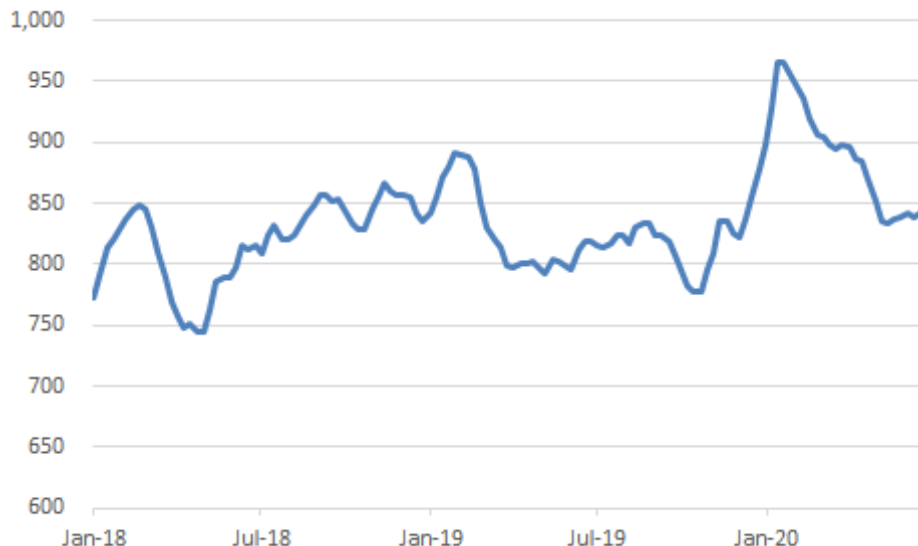
- 이에 따라 하반기 탱커시황에 대한 예측은 매우 어려우나 전반적으로 어려운 흐름이 예상되며 전년 같은 기간에 비하여 낮은 수준이 될 가능성이 높음

3. 컨테이너선 시장

□ 상반기 중 컨테이너선 운임은 전년 동기대비 소폭 높은 수준

- 상반기 평균 CCFI 지수는 883.7로 전년 동기대비 6.8% 높은 수준을 기록함
 - 2분기 평균지수는 전년 동기대비 6.2% 높은 853.7
- 전년 말 미-중간 합의에 의한 무역분쟁 완화 효과로 컨테이너선 운임지수가 급등하며 연초 높은 수준에서 시작하였고 코로나19 사태 이후 선사들이 투입 선복량을 감소시키며 수요대비 높은 운임 수준을 유지함
 - 미중 무역분쟁의 완화로 전년도 연말부터 운임이 급상승하며 2020년 1월초 CCFI는 2016년 이후 처음으로 900선을 상회함

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

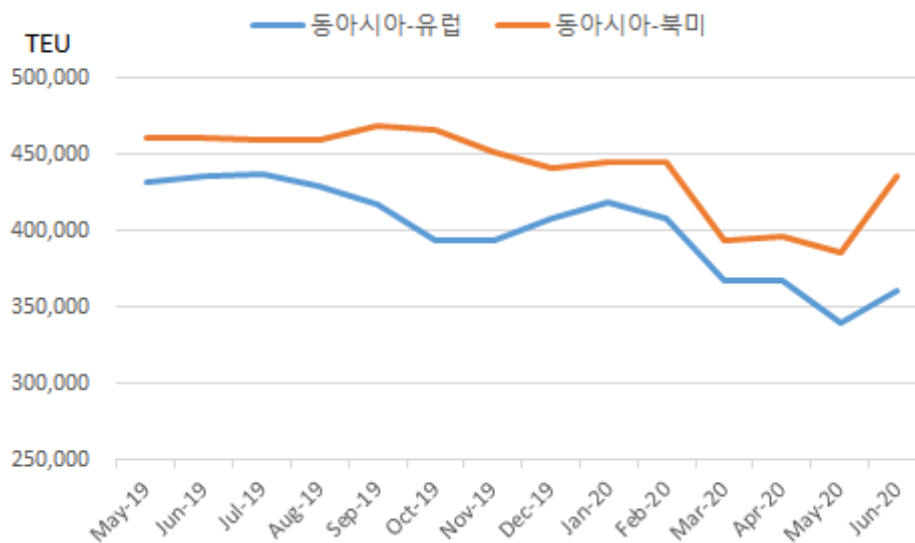
□ 상반기 컨테이너선 시장은 적극적인 투입 선복량 관리로 하락 방어

- 코로나19 사태 이후 세계적인 수요와 교역의 감소로 컨테이너 물동량도 크게 감소함



- 알파라이너의 통계에 의하면, 동아시아-유럽 노선의 운송수요는 1분기 중 전년 동기 대비 11.9% 감소하였고 4월에도 전년 동월대비 19.8% 감소함
- 동아시아-미국 노선의 경우 1분기 중 전년 동기대비 9.6%의 수요감소를 나타냈고 4월과 5월에 전년 동월대비 각각 1.8%와 6.4% 감소
- 이러한 수요 감소에 대응하여 선사들은 노선 통폐합이나 운항편수 감편 등 운임을 유지하기 위한 공급축소로 대응함
- 동아시아-유럽 노선의 주당 운송 선복량은 1월초 41.9만TEU에서 5월초까지 34.0만TEU로 18.9% 감소하였다가 6월 초 기준 36.1만TEU로 전월 대비 6.2% 증가하며 소폭 회복됨
- 동아시아-북미 노선의 경우는 1월초 44.5만TEU에서 5월초까지 38.5만TEU로 13.5% 감소 후 6월 초 43.6만TEU로 13.2% 증가하며 유럽노선보다는 다소 빠른 회복을 보임
- 유럽-북미 노선은 연초 14.8만TEU에서 6월초 13.6만TEU로 8.4% 감소하였으며 감소폭은 작으나 6월초까지 지속적으로 감소하는 추세를 보임

노선별 주당 운송 선복량 추이



자료 : Alphaliner Monthly Monitor 2020년 6월호

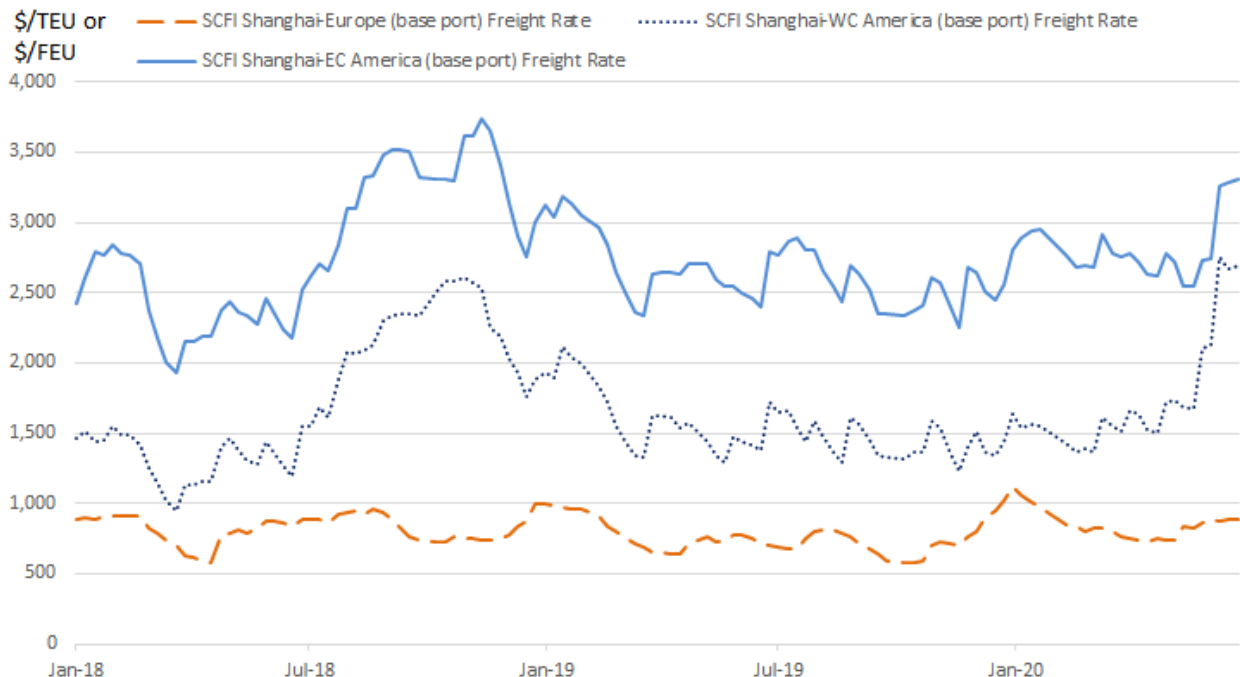
- 이러한 감편운항에 따라 컨테이너선 유휴 선복량(idle fleet)이 크게 증가함
- 알파라이너 통계에 의하면, 1/6일 유휴 선복량은 140.5만TEU에서 5/25일 93.7% 증가한 272.2만TEU로 최고치를 기록한 후 6/8일 261.2만TEU로 4.1% 소폭 감소함
- 1월초 전체 선복량의 6.1%였던 유휴 선복량은 6월 초 현재 11.2%로 증가함



□ 주요 원양노선의 운임은 전년 대비 강세임

- 중국-유럽, 중국-미국 노선 등 주요 원양 노선의 운임은 상반기 중 전년 동기 대비 높은 수준을 유지하였으며 특히, 미국 노선의 운임은 6월 들어 급격히 상승하는 양상이 나타남
- 상하이-유럽 노선의 상반기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 8.3% 높은 TEU당 848.5달러이며 2분기 평균 역시 전년 동기대비 12.6% 높은 807.5달러
- 상하이-미서안 노선의 상반기 평균운임은 전년 동기대비 8.6% 높은 FEU당 1,749.3달러이며 2분기 평균치는 전년 동기대비 31.8% 높은 1,959.9달러
- 상하이-미동안 노선은 상반기 평균 전년 동기대비 3.9% 높은 FEU당 2,813.1달러를 기록하였으며 2분기 평균치는 8.5% 높은 2,819.2달러
- 6월들어 한달 동안 미서안 노선의 운임은 28.4% 상승하였고 미동안 노선은 20.9% 상승한 반면, 유럽 노선은 3.1% 상승에 그쳐 미주 노선을 위주로 최근 시황이 크게 회복되고 있음을 보여줌

주요 원양노선 SCFI 추이



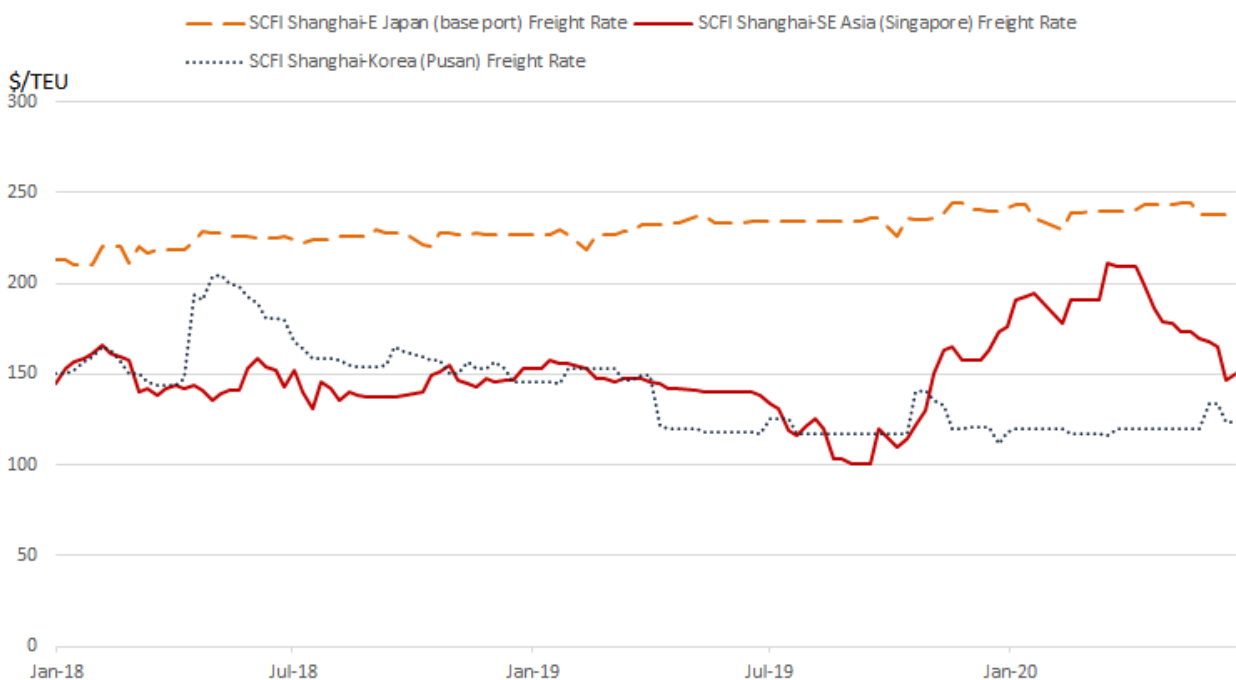
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 주요 근해노선은 상반기 중 노선별로 다른 흐름이 나타남

- 상하이-동일본 노선의 상반기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 4.2% 높은 TEU당 240.13달러를 기록하였으며 2분기 평균치는 전년 동기대비 3.1% 높은 240.85달러
- 상반기 중 등락이 일부 있었으나 전반적으로 완만한 상승흐름이 이어짐
- 반면, 상하이-부산 노선의 상반기 평균 운임은 전년 동기대비 10.7% 낮은 TEU당 120.8달러이었으며 2분기 평균치는 전년 동기대비 1.2% 높은 122.8달러
- 동 노선은 상반기 중 대체로 운임이 유지되는 흐름을 보였으나 전년 초 운임이 높아 상반기 평균치는 전년 동기대비 낮은 수준으로 나타남
- 상하이-동남아 노선 상반기 평균 운임은 전년 동기대비 26.0% 높은 TEU당 184.3달러이었으며 2분기 평균 운임은 전년 동기대비 25.7% 높은 177.4달러
- 상반기 중 동남아 노선 운임은 전년말 이후 3월 하순까지 22.0% 상승하여 TEU당 211달러를 기록 후 하락추세로 반전되어 6월 말까지 28.9% 하락하며 6월말 150달러를 기록

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 하반기 중 획기적인 컨테이너선 시황 개선은 기대하기 어려울 전망

- 현재 중국 공장의 생산활동이 급격히 회복되고 있고 미국의 수입량도 증가하고 있으나 금년 내 코로나19 사태로 인하여 전 세계 소비의 정상화는 기대하기 어려운 만큼 컨테이너 해운 수요의 감소는 불가피할 전망
- 반면, 최근 5년 평균치의 약 절반 수준에 불과하나 대형선을 중심으로 연초 선복량 대비 약 3% 내외의 선박건조 및 인도가 예상되는 만큼 폐선 물량을 고려하면 약 2% 내외의 선복량 증가가 이루어질 전망
- 컨테이너선대의 중심인 대형선의 선령이 낮아 코로나19 사태가 아니라 하더라도 폐선에 의한 선복량 조정이 어려웠던 만큼 선복량 증가는 불가피할 전망
- 세계적으로 경제활동을 정상화하려는 노력 추진으로 재차 대유행만 없다면 상반기보다는 개선된 해운수요를 나타낼 것으로 예상됨
- 그러나 하반기 중 해운수요 개선 수준이 코로나19 사태 이전 수준을 회복할 정도는 아닌 것으로 예상되고 일부 활발한 활동을 보이는 노선에서 선사들의 감편을 통한 적극적 관리가 지속될 것인지 여부도 불확실함
- 세계적인 경제활동 정상화 노력이 지속되고 선사들의 공급관리도 지속된다면 전년 수준 이상의 운임수준 유지는 가능할 것으로 보이나 획기적 시황 개선을 기대하기는 어려울 전망

4. LNG선 시장

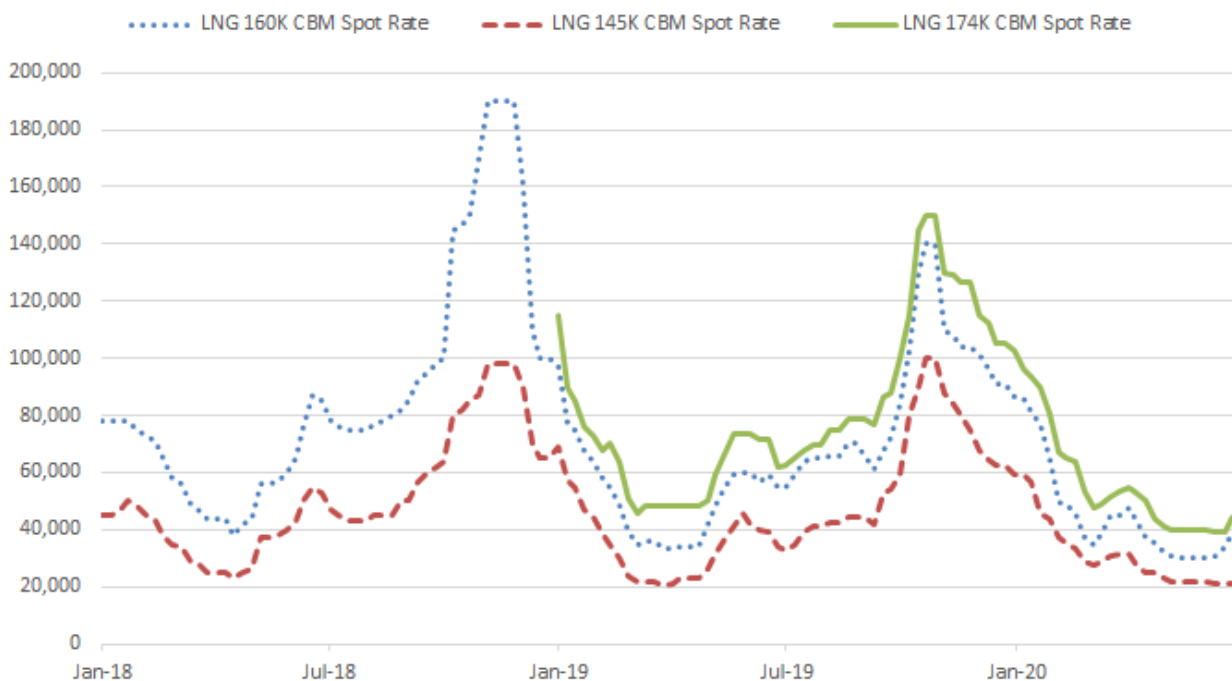
□ 상반기 중 LNG선 해운 스팟 운임은 전년 동기대비 낮은 수준을 기록

- 174KCum급 LNG선의 상반기 평균 스팟 운임은 1일당 56,846달러로 전년 동기대비 11.9% 낮은 수준이며 2분기 평균은 전년 동기대비 28.9% 낮은 43,500달러
- 160KCum급 LNG선 역시 상반기 평균 1일당 45,769달러로 전년 동기대비 12.1% 낮은 수준이며 2분기 평균 역시 34,615달러로 전년 동기대비 28.7% 낮음



- 145KCum급의 경우도 상반기 평균은 전년 동기대비 9.9% 낮은 1일당 31,596달러이었으며 2분기 평균은 전년 동기대비 28.9% 낮은 23,269달러
- 코로나19 사태에 따라 상반기 소비가 전년 동기대비 감소한 것으로 추정되는 가운데 2018년 이후 대량 발주된 선박의 영향으로 상반기 동안에만 2.2%의 선복량 증가가 일어나며 수급 불균형으로 운임이 약세를 나타냄

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

□ 하반기 중 운임 역시 전년 동기대비 낮은 수준 유지 전망

- LNG 수요증가를 주도하는 중국의 생산활동이 회복 중에 있는 등 LNG 수요는 하반기에 다소 회복될 것으로 예상됨
- 다만, 유럽 등 전 세계적인 수요가 완전 정상화될 것을 기대하기는 어려우므로 수요의 증가속도가 약 5% 내외로 예상되는 금년 선복량 증가율을 하회할 것으로 예상됨
- 이에 따라 상반기에 비하여 해운수요가 다소 개선됨으로써 전년 동기대비 운임 하락폭은 상반기 대비 낮출 수 있을 것으로 기대되나 전년 같은 기간의 운임 수준에 이르는 것은 어려울 것으로 전망됨

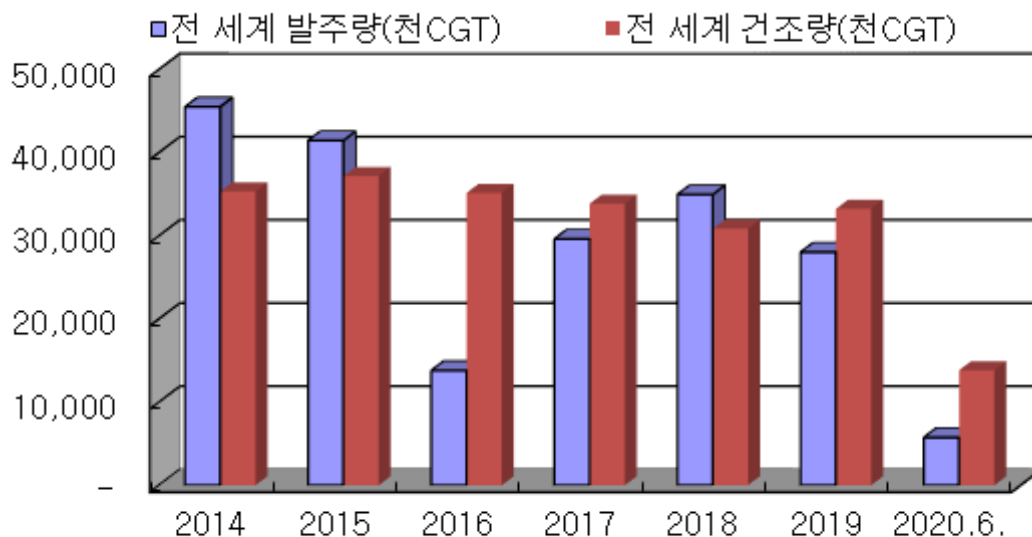


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

□ 상반기 세계 신조선 발주수요는 코로나19 사태 영향으로 크게 감소

- 상반기 중 세계 발주량은 전년 동기대비 58.3% 감소한 575만CGT
- 상반기 발주량으로는 장기불황에서 벗어나 본격적인 시황회복으로 접어든 1996년 이후 가장 적은 물량이며 수주절벽으로 기록되었던 2016년 상반기보다도 25% 적은 수준임
- 발주액은 전년 동기대비 62.3% 감소한 138.4억달러
- 상반기 세계 건조량은 전년 동기대비 20.5% 감소한 1,302만CGT를 기록함
- 코로나19 사태에 따른 해운시황 악화, 연료유 가격 하락으로 인한 노후선 교체투자 유인 약화, 국제간 단절에 따른 영업활동 마비 등 복합적 요인으로 신조선 수요가 25년 내 최저 수준을 기록함
- 선박 건조활동 역시 코로나19 사태에 따른 중국 조선소들의 가동률 하락, 일부 선사들의 업무 마비에 의한 인도 지연 등으로 예상보다 큰 폭으로 감소함

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



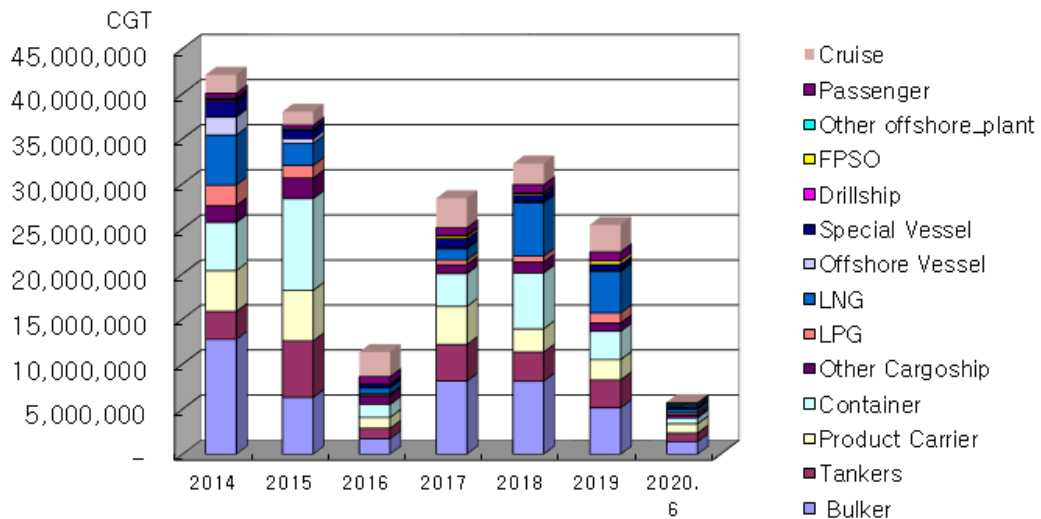
자료 : Clarkson



□ 선종별로 모든 선종의 발주가 크게 감소함

- 주요 선종의 경우 상반기 중 전년 동기대비 벌크선 -56.6%, 유조선 -36.9%, 제품운반선 -12.5%, 컨테이너선 -47.3% 등 모든 선종이 큰 폭으로 감소
- LNG선 발주는 전년 동기대비 -83.2%, 크루즈선도 -93.9%로 감소하여 최근 수년간 양호한 시황을 보였던 선종들도 예외 없이 매우 큰 폭의 감소를 나타냄

선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

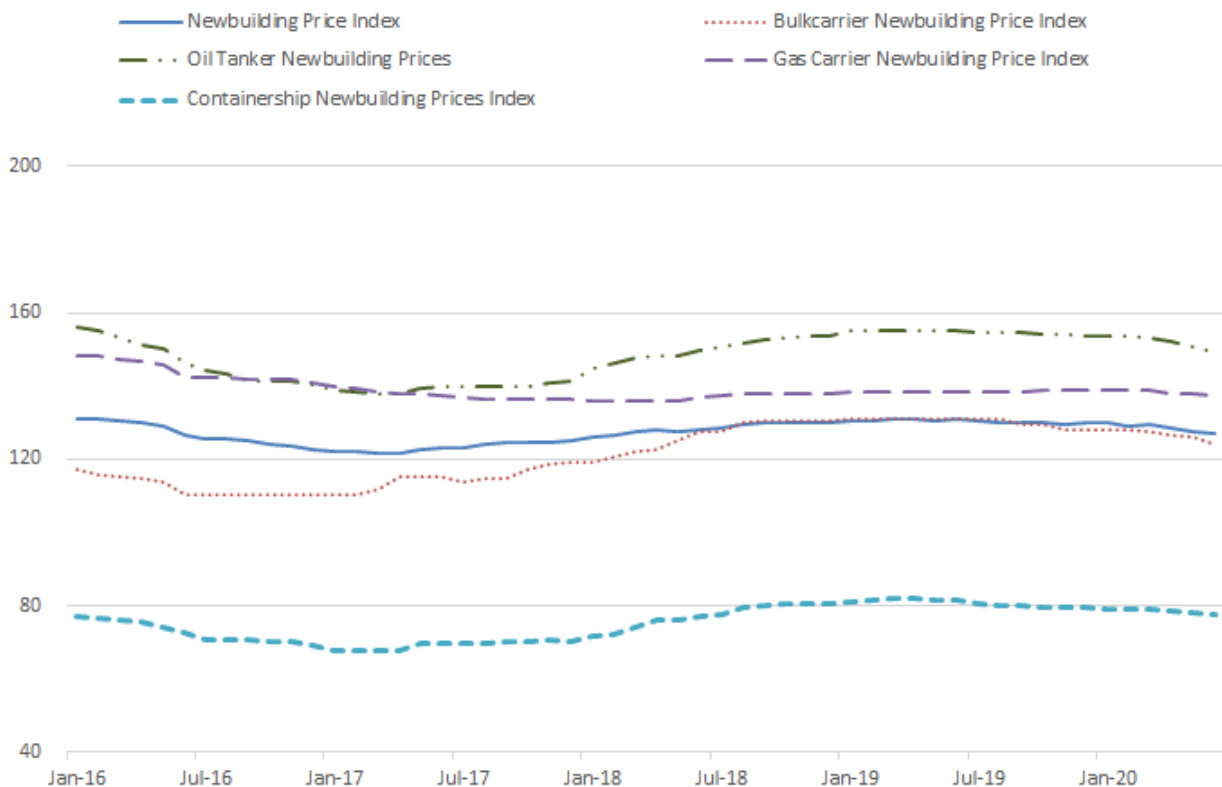
□ 신조선 가격은 상반기 중 소폭 하락 추세를 보임

- Clarkson 신조선가 지수는 6월 126.93으로 상반기 중 2.84포인트 2.2% 하락
 - 2분기 중 2.49포인트 하락하여 하락폭의 대부분이 2분기 중 이루어짐
- 탱커 신조선가 지수는 6월 149.43으로 상반기 중 4.36포인트 2.8% 하락
 - 탱커 지수 역시 2분기 중 3.94포인트 하락하여 2분기 하락폭이 대부분을 차지함
- 컨테이너선 신조선가 지수는 6월 77.50으로 상반기 중 1.83포인트 2.3% 하락
 - 컨테이너선 지수 역시 전체 하락폭 1.83 중 1.29포인트가 2분기 중 하락하여 2분기 하락 폭이 큰 것으로 나타남
- 벌크선 신조선가 지수는 6월 124.20으로 상반기 중 3.84포인트 3.0% 하락
 - 벌크선 지수 역시 2분기 중에만 3.38포인트 하락하여 2분기 하락폭이 컸음



- GAS선 지수는 6월 137.57로 상반기 중 1.15포인트 0.8% 하락하여 타 선종에 비하여 하락폭이 작았음
- Gas선 지수의 하락폭 1.15포인트는 모두 2분기 중 하락이 이루어짐
- 신조선 가격은 2017년 2분기부터 2018년까지 소폭 상승하여 2019년에는 가격의 유지 혹은 미미한 하락만을 기록하였으나 코로나19 사태의 영향이 본격화된 상반기, 특히 2분기 중 하락 흐름이 다시 나타남

신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

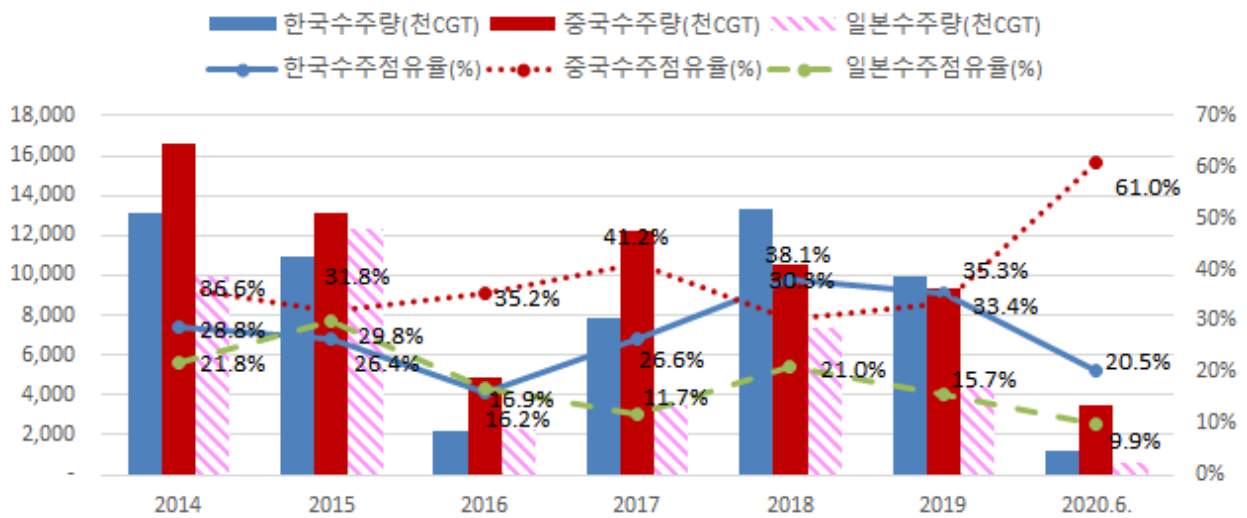
□ 상반기 중 중국내 자국 발주 영향으로 중국 수주점유율 크게 상승

- 중국은 일대일로 사업의 일환 등으로 꾸준한 선박 투자가 이루어지고 있으며 동 물량은 극심한 침체기일수록 시장 수요의 큰 비중을 차지함
- 상반기 중 코로나19 사태에 의한 침체기임에도 불구하고 중국 국영선사와 정부의 영향력이 미치는 리스사들을 위주로 많은 발주가 이루어졌으며 이들의 영향으로 중국의 상반기 수주점유율은 61%까지 상승함



- 한국은 탱커를 위주로 소량이나마 수주를 이어갔으나 수주점유율은 주력 선종인 컨테이너선과 LNG선의 극심한 수요 부진으로 점유율이 20.5%로 하락함
- 일본 역시 상반기 시장에서 고전하며 수주점유율은 10% 이하로 하락함

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

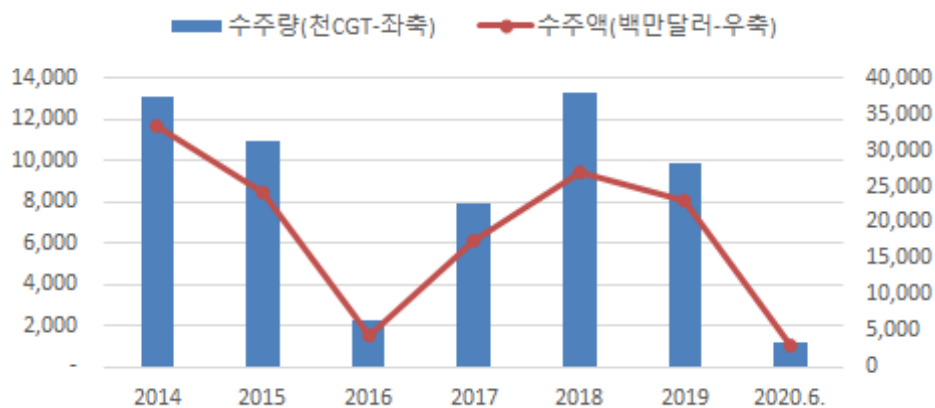


IV. 한국 조선업 동향

□ 상반기 중 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소

- 코로나19 사태에 따른 시장의 침체로 한국 역시 큰 폭의 수주 감소를 겪음
- 한국의 상반기 수주량은 전년 동기대비 68.6% 감소한 118만CGT
- 상반기 수주액은 67.4% 감소한 30.4억달러 기록
- 상반기 중 카타르의 대규모 LNG선 슬롯(slot) 예약이 있었으나 정식 발주로 이어지지 않아 상반기 수주실적에는 영향이 없었으며 발주는 2021년부터 4년에 걸쳐 본격적으로 이루어질 것으로 예상
- 상반기 수주액 중 약 7.5억 달러 규모의 해양플랜트가 포함되었으며 석유 시추나 생산과는 관련 없는 러시아의 극지 LNG저장을 위한 저장설비 LNG/FSU 2기임

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

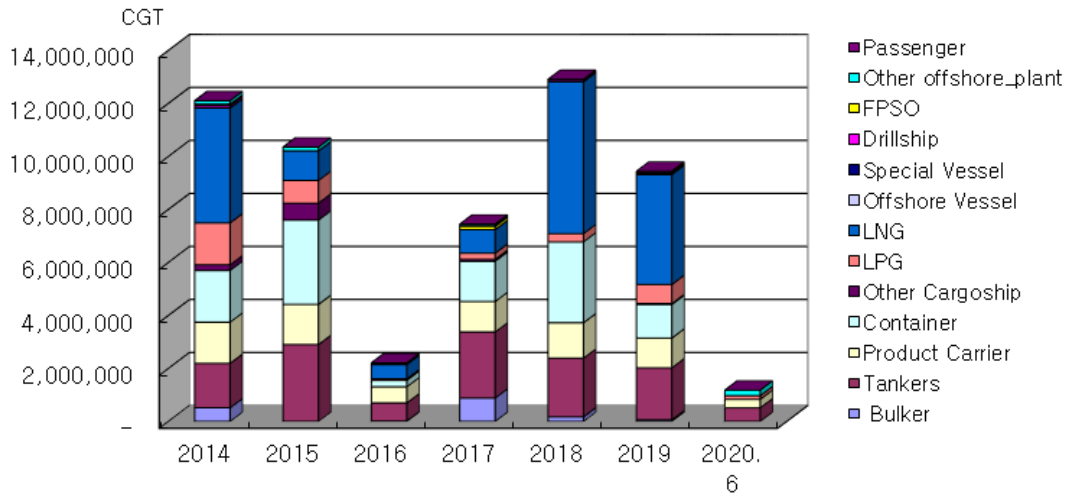
□ 선종별로 모든 선종의 수주가 감소함

- 최근 2년간 주력 수주 선종이었던 LNG선의 경우 상반기 중 소형 LNG빙커링선 1척을 제외하고 LNG운반선의 수주는 전무하였음
- 탱커 수주는 유조선 -40.8%, 제품운반선 -33.7% 각각 감소하여 큰 폭의 감소가 있었으나 타 선종에 비하여 상대적으로 양호하였으며 상반기 수주물량의 71%를 차지함



- 컨테이너선과 벌크선은 수주가 전무함

한국 조선업 선종별 수주량 추이

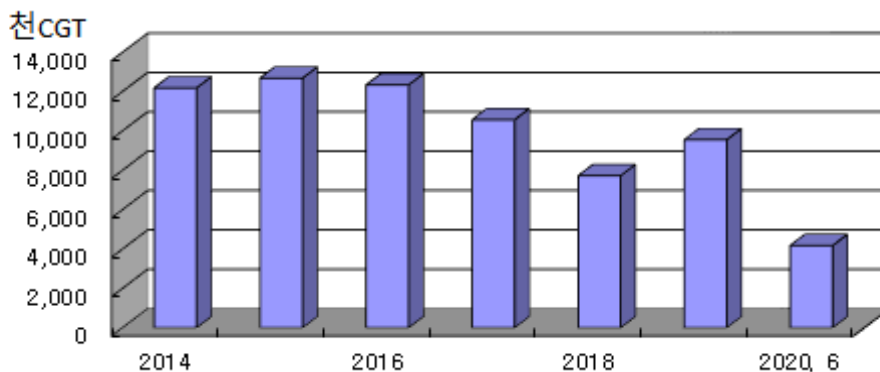


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 상반기 건조량은 전년 동기대비 감소

- 상반기 건조량은 전년 동기대비 18.6% 감소한 418만CGT
- 국내 조선소들은 중국 조선소들과 달리 코로나19 사태 속에서도 비교적 정상적인 조업을 이어왔음
- 수주잔량 내역을 근거로 2020년 건조량은 전년과 유사한 수준으로 예상되었으나 상반기 중 일부 기자재의 조달 차질과 유럽지역의 락다운 등에 의한 선주 측의 업무 차질 등으로 건조(인도)량이 예상보다 부진하게 나타남

한국 조선업 건조량 추이



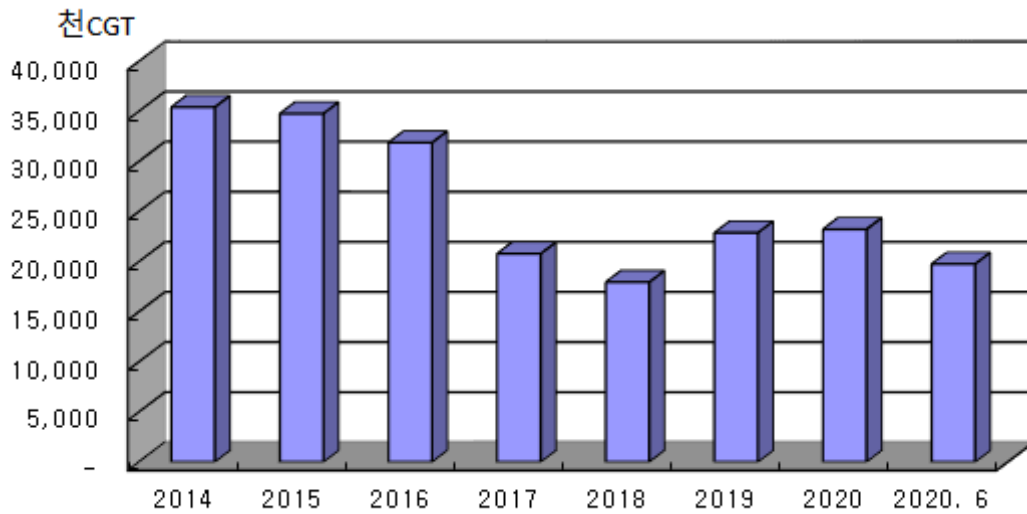
자료 : Clarkson



□ 상반기 중 수주 부진으로 수주잔량도 크게 감소

- 상반기 중 수주 부진에 따라 상반기말 수주잔량은 1,976만CGT로 연초 대비 14.9% 감소

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



V. 하반기 전망 및 시사점

□ 하반기 세계 발주는 여전히 부진하겠으나 상반기 대비 개선 기대

- 2020년은 IMO 황산화물 규제가 발효되며 노후선의 폐선이 증가하고 신조선 발주가 점진적으로 시작될 것으로 기대되었으나 코로나19 사태로 인한 혼란으로 극심한 시황 침체에 빠짐
- 그러나 IMO의 환경규제 강화 방침이 후퇴한 것은 아니며 여전히 신조선 투자 수요는 잠재되어 있음
- 다만, 유가가 배럴당 50달러대에 이르기까지 잠재된 수요가 발주로 실현될 가능성은 다소 낮을 것으로 보이며 이 때문에 하반기에 획기적인 발주 시황 개선을 기대하기는 어려울 전망
- 일부 LNG 프로젝트의 LNG선 발주, 세계적인 경제활동 정상화 노력 등의 영향으로 상반기 대비 하반기는 시장 활동이 증가하며 다소 개선된 발주량이 기대되나 전년도에 비해서는 크게 감소한 수준이 예상됨
- 하반기 세계 신조선 발주량은 상반기 575만CGT 대비 약 47% 증가한 845만 CGT 수준으로 예상되며 상하반기를 합쳐 2020년 1,420만CGT로 전년대비 49% 감소한 수준 전망
- 이러한 발주량은 수주절벽으로 불린 2016년 대비 약 3% 많은 수준임
- 하반기 세계 신조선 발주액은 약 192억 달러 내외가 예상되며 상하반기 합산 330억 달러 내외로 전년 대비 약 58% 감소한 수준이 될 전망
- 이러한 전망은 하반기 중 코로나19 사태의 급격한 확산으로 인한 대규모 락다운이 재발하지 않는 것을 전제로 한 것으로 여전히 코로나 사태로 인한 불확실성은 높음

□ 국내 조선업 수주는 하반기 중 개선될 전망이나 전년 대비 부진 예상

- 하반기 중에는 러시아로부터의 LNG선 수주, 세계 신조선 발주량의 증가에 따른 수주 증가 등으로 상반기 보다 크게 개선될 것으로 예상되나 전년 수준 대비 크게 감소한 수준 전망



- 하반기 국내 조선업은 320만CGT 내외의 수주가 가능할 것으로 예상되어 상하반기 합계 약 440만CGT의 수주량으로 전년 대비 약 56% 감소 수준 전망
- 하반기 국내 수주액은 약 80억 달러 내외가 예상되며 상하반기 합계 110억 달러의 수주로 전년대비 약 52% 감소한 수준 전망

2020년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020. 1H 실적	2020. 2H 전망	2020 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	5.7 (-58%)	8.5 (-40%)	14.2 (-49%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	1.2 (-69%)	3.2 (-48%)	4.4 (-56%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	138 (-62%)	192 (-53%)	330 (-58%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	30 (-67%)	80 (-42%)	110 (-52%)

자료 : 실적은 Clarkson, 하반기 및 금년 전망치는 해외경제연구소
(증감)은 전년 동기대비