

# 해운·조선업 2020년도 3분기 동향 및 2021년도 전망

## I. 산업환경 및 거시경제

1. 세계 경제 및 교역
2. 유가 및 연료가 동향
3. 후판가 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. 2021년도 전망

### 작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)





## <요 약>

### I. 산업환경

#### (경제전망) IMF는 2021년 경제와 교역은 회복할 것으로 전망

- IMF는 세계 실질GDP성장률이 '20년 -4.36%를 기록 후 '21년 5.15%, 상품교역 증가율은 '20년 -8.12%, '21년 8.40%로 각각 전망

#### (유가 및 연료유가) 2021년 다소 상승하겠으나 평균 50달러 이하 전망

- 9월 평균 브렌트유 가격은 41.87\$/bbl, 싱가포르항 MGO 가격은 387.6\$/ton
- '21년 브렌트유 가격은 47~49달러로 다소 강세를 보이겠으나 상승폭은 제한될 전망

#### (후판가) 3분기 중 후판 가격은 전분기대비 상승

- 국내산 20mm 후판 유통가는 9월 톤당 63.1만원으로 전분기말 대비 8.1% 상승

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 전년동기 대비 낮은 운임수준이나 2021년 중 개선 가능 예상

- 코로나19 효과 등으로 3분기 평균 BDI는 전년동기 대비 약 25% 낮은 수준
- '21년은 각국의 경기부양 등으로 다소 개선될 것으로 전망

#### (탱커) 탱커 시황은 3분기 중 크게 하락, 2021년까지 개선 가능성 낮음

- 2분기 투기 거래 이후 각국 석유재고 증가로 3분기 운임 및 용선료는 크게 하락
- 각국 석유 재고 증가와 OPEC 감산 유지 등으로 2021년 시황개선 기대는 어려움

#### (컨테이너) 3분기 중 일시적 원양노선 호황, 2021년 교역량 증가로 개선 전망

- 3분기 중 선진국의 수요 증가 등으로 원양노선 운임이 일시적으로 크게 상승
- '21년은 교역량 증가로 전반적인 시황 개선 전망

#### (LNG선) 3분기 중 스팟운임의 하락추세 지속

- 중국의 수요 폭증으로 운임이 급상승한 2018년 이후 지속적으로 스팟운임 하락



### Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

#### (세계 조선업) 3분기까지 세계 신조선 발주량은 크게 감소

- 코로나19, 유가하락 등의 영향으로 신조선 발주량 크게 감소
- 모든 선종의 발주량이 감소하며 3분기 누적 세계 발주량은 975만CGT(-51.3%)<sup>1)</sup>, 발주액은 231억달러(-57.0%) 기록
- 동 기간 세계 건조량은 2,131만CGT(-19.1%) 기록

#### (신조선가) 3분기 중 신조선가는 소폭 하락

- 3분기 중 신조선가 지수는 벌크선 0.7% 컨테이너선 4.0%, 탱커 2.6%, 가스선 1.2% 각각 하락

#### (한국 조선업 수주) 3분기 누적 수주량 크게 감소, 건조량도 감소

- 3분기 누적 수주량은 262만CGT (-56.3%), 수주액은 62.2억달러 (-55.7%) 기록
- 동 기간 건조량은 699만CGT (-12.1%)

#### (2021 전망) 강화된 환경규제 효과 등으로 발주량 및 수주량 개선 전망

- '22년 EU의 온실가스 배출권 규제, '23년 EEXI 시행 예상 등으로 발주 증가 전망
- 연료효율성의 중요도 증가로 한국 조선업 수주점유율 확대 전망
- '20년 수주 부진에 따라 '22년의 일시적 일감부족 위기 대응 모색 필요

#### 2021년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2019	2020 추정	2021 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	28.6 (△18.5%)	14.2 (△50.4%)	30 (111%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	9.9 (△25.8%)	4.4 (△55.7%)	10 (127%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	792 (1.0%)	330 (△58.3%)	710 (115%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	231 (△14.6%)	110 (△52.4%)	225 (105%)

자료 : 실적은 Clarkson, 전망치는 해외경제연구소, (증감)은 전년 대비

1) 본 요약의 ( )안은 전년 동기대비 증감률



## I. 산업환경 및 거시경제

### 1. 세계 경제 및 교역

#### □ 2021년 세계 경제와 교역은 회복 전망 (IMF 2020. 10월 전망)

- IMF는 2020년 10월 World Economic Outlook을 통하여 2020년 세계 실질 GDP는 -4.4% 역성장 후 기저효과와 각국의 코로나19 사태로부터의 회복 노력 등으로 2021년 5.1% 성장하여 코로나19 이전 수준을 회복하는 것으로 전망함
  - 선진국의 경우 2020년 -5.8% 후퇴한 후 2021년 3.9% 성장에 그쳐 2021년까지도 코로나 19 이전 수준으로 회복을 기대하기는 어려울 것으로 전망함
  - 반면, 신흥국의 경우 2020년 -3.3%의 역성장 후 2021년 6% 성장하여 2021년의 회복은 신흥국이 주도할 것으로 전망
- 2020년 세계 상품교역성장률<sup>2)</sup>은 -8.1%를 기록한 후 2021년 8.4% 성장하여 2021년까지 코로나19 이전 수준을 완전히 회복하지 못하는 수준이 될 전망

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료: IMF, 2020년 이후는 전망치

2) 상품교역성장률은 세계상품(goods)수출 성장률과 상품수입성장률의 평균치로 계산



## 2. 유가 및 연료가 동향

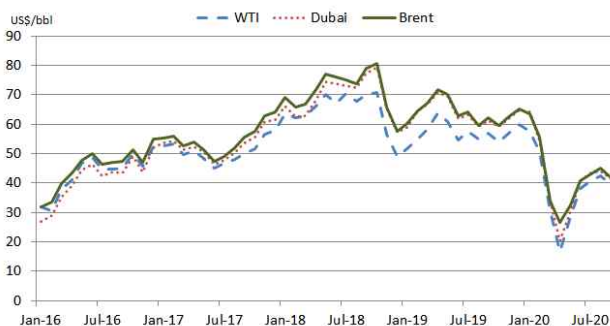
### □ 유가는 3분기 중 다소 상승하였으나 낮은 수준을 유지함

- 국제유가는 7, 8월 상승 흐름을 보였으나 9월 다시 하락하는 양상이 나타남
- 3분기 중 코로나19의 세계적인 재확산까지 진행되며 석유소비가 정상수준을 찾지 못하는 가운데, 허리케인 등으로 단기적 변동성이 나타나기도 하였음
- 9월 평균가격 기준 WTI는 6월 대비 3.4% 상승한 배럴당 39.63달러, 브렌트유는 2.7% 상승한 41.87달러, 두바이유는 1.7% 상승한 41.51달러를 각각 기록하여 배럴당 40달러 전후의 낮은 수준을 유지하고 있음

### □ 선박연료유 가격 역시 7월 중 다소 상승하였으나 9월 다시 하락함

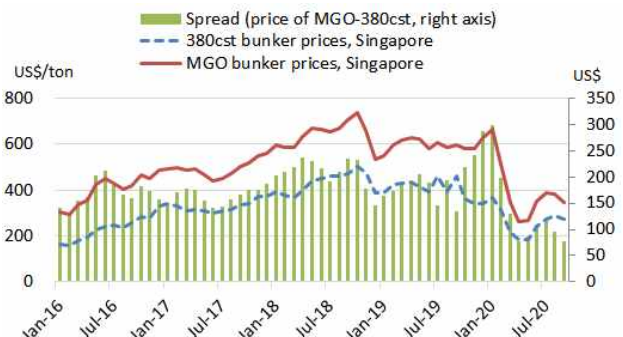
- 싱가포르항 기준 HFO<sup>3)</sup> 380cst의 월평균 가격은 8월까지 전분기말 대비 18.3% 상승하여 톤당 287.44 달러를 기록 후 9월 다시 5.8% 하락하여 9월 평균 270.63 달러를 기록하였으며 이는 전분기말 대비 11.4% 높은 수준
- 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 7월 10.3% 상승한 톤당 387.55달러를 기록 후 하락하여 9월에는 10.5% 하락한 346.81달러로 전분기말 대비 1.2% 낮은 수준을 기록
- 9월 기준 380cst와 MGO의 가격 차이는 76.2달러에 불과하였고, MGO는 2016년 2분기 이후 가장 낮은 수준을 유지하고 있어 상대적으로 저유황유를 채택한 선박들에 유리한 반면, 스크러버 채택 선박들의 경제성에는 다소 불리한 상황

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

3) Heavy Fuel Oil



## □ 2021년 평균 유가는 다소 상승 전망

- IEA는 10월 초 Short Term Energy Outlook을 통하여 2021년 평균 WTI 가격을 전년 대비 18.1% 상승한 배럴당 44.72달러, 브렌트유는 14.3% 상승한 47.07달러로 전망
- IHS Markit 역시 2021년 브렌트유 평균가격을 49.25달러로 전망 (8월 발표)
- 대체로 2020년 대비 강세 전망이나 코로나19 이전인 2019년 평균 WTI 56.99달러, 브렌트 64.34 달러에는 크게 미치지 못하는 낮은 수준임

## 3. 후판가 동향

### □ 3분기 중 후판가격은 전분기 대비 상승

- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 9월 평균 가격은 톤당 63.1만원으로 전분기말 대비 8.1% 상승
- 중국산 20mm 후판 현물가 9월 평균 가격은 톤당 62.1만원으로 전분기말 대비 7.5% 상승
- 코로나19 사태 등으로 국내 후판가격은 상반기 중 중국산 현물가 6.3%, 국내산 1차 유통가는 7.0% 각각 하락하였으나 하반기 중 철광석 가격의 상승 영향 등으로 재상승하여 연초 가격을 거의 회복함

국내 후판 가격 동향



자료: Korea PDS



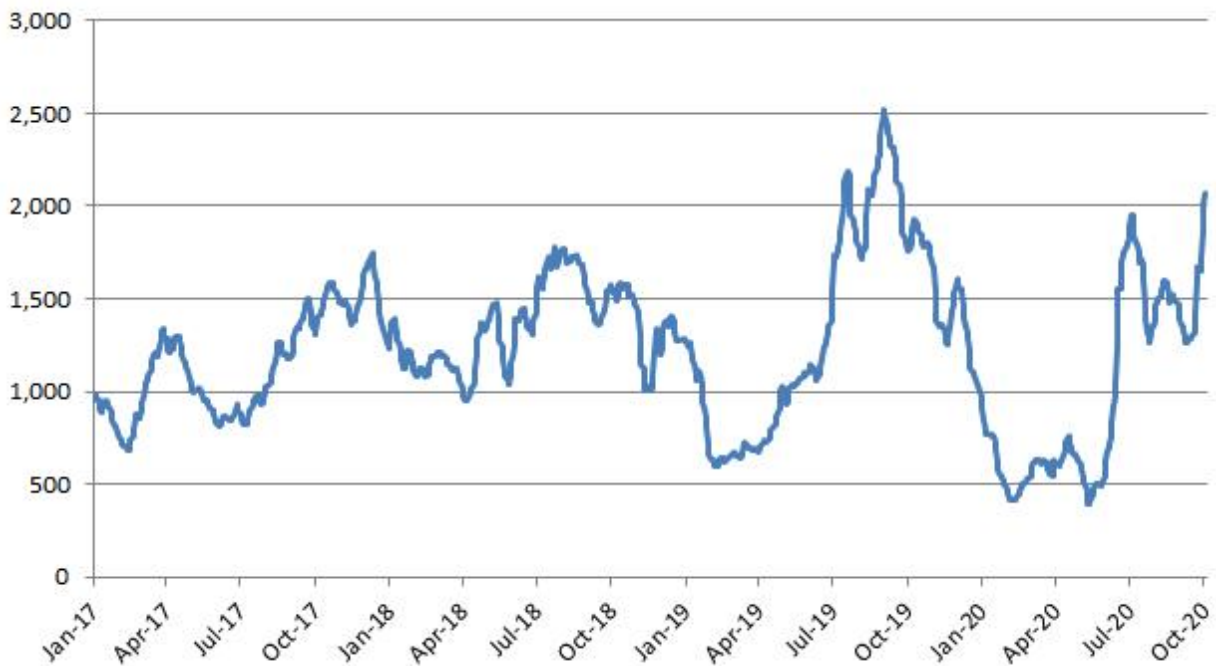
## Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

#### □ 3분기 중 벌크선 시황은 다소 저조했으나 우려에 비해 비교적 양호한 수준

- 3분기 평균 BDI는 1,522로 전년 동기대비 25.1% 낮은 수준을 기록하였으나 연초 코로나19 사태 발발로 2분기 평균 BDI가 783까지 하락하였던 점을 감안하면, 우려에 비해 비교적 양호한 수준을 보임
- 중국의 경기부양책에 의한 인프라 투자로 철광석 교역이 소폭이나마 증가추세를 유지한 것으로 추정되고 홍수에 따른 중국의 곡물 작황 악화로 수입량이 증가하며 3분기 비교적 양호한 시황을 보임
- 다만, 금년 중 석탄의 해상 운송수요가 크게 감소하고 있어 전체적인 해상물동량은 전년 대비 감소할 것으로 예상되며 4분기 중 시황의 재하락 가능성도 상존함

**BDI 추이**



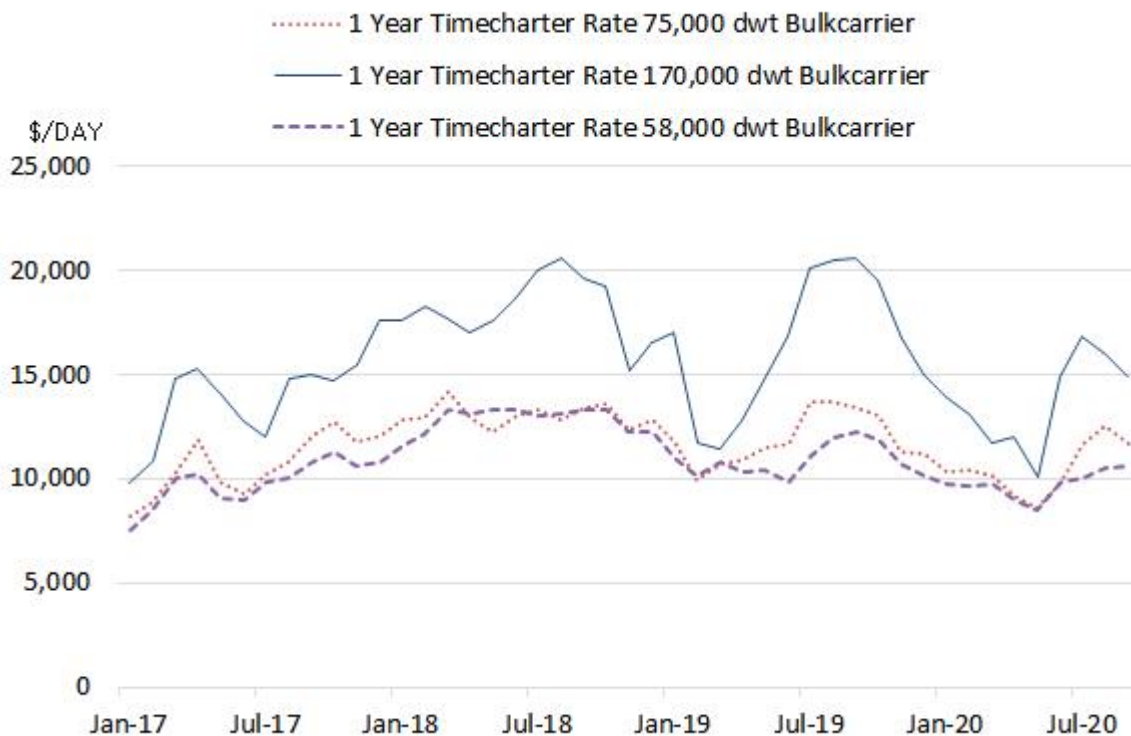
자료: Baltic Exchange, Clarkson



### □ 3분기 중 벌크선 용선료는 큰 폭으로 상승

- 벌크선 용선료는 7~8월 운임 개선에 힘입은 큰 폭의 상승으로 분기 평균 용선료는 전분기 대비 크게 상승하였으나 9월 중 소폭 하락흐름이 나타남
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 15,952달러로 전분기 대비 31.4% 상승
- Panamax급 75Kdwt급의 3분기 평균 1년 정기용선료 역시 전분기 대비 30.4% 상승한 1일당 11,898달러를 기록
- Supramax급 58Kdwt급 3분기 평균 용선료는 1일당 10,332달러로 전분기 대비 14.0% 상승

벌크선 용선료 추이



자료: Clarkson





## □ 2020년 중 벌크선 시황은 선복량 증가와 물동량 감소로 어려운 상황임

- 2020년 중 코로나19 사태로 인한 유가 하락으로 IMO SOx 규제로 인한 노후선 폐선 등 공급감소 효과가 나타나지 않음
- 3분기까지 벌크선 폐선량은 1,128만dwt로 연초 선복량의 약 1.2% 수준이며 SOx 규제 효과로 예상하였던 3% 내외의 폐선량에 크게 미치지 못함
- 이에 따라 2020년 중 약 3% 내외의 선복량 증가가 불가피할 것으로 예상되는 가운데, 코로나19로 인한 수요 감소와 환경규제 영향 등으로 석탄 운송 수요가 크게 감소하며 벌크화물의 물동량은 전년대비 감소한 수준이 될 것으로 추정됨
- 1,2분기 대비 코로나19가 해운시장에 미친 영향은 감소한 것으로 추정되나 선복량의 증가율이 물동량 감소를 고려하면 다소 큰 폭이므로 전년 대비 낮은 수준의 운임은 금년 중 불가피할 것으로 보임

## □ 2021년 시황은 개선 전망

- 코로나19 사태가 종식되지 못하더라도 중국의 경기부양책에 의한 인프라투자 지속 등으로 전반적인 해운수요는 증가세를 회복할 것으로 예상됨
- 2021년 예상 저유황유 선박연료의 낮은 가격 수준으로 인하여 노후선의 대량 폐선은 나타나지 않을 전망
- EIA 등의 유가전망치를 기반으로 2022년 싱가포르항 기준 MGO 가격은 연평균 톤당 410~430달러 수준으로 예상되며 이는 SOx 규제 이전인 2019년 벙커유 평균 가격 대비 약 2~7% 높은 수준임
- 그러나 벌크선의 신조선 수주잔량이 크게 감소하고 있어 신조선 인도량에 의한 선복량 증가율이 물동량 증가율을 하회할 것으로 예상되어 벌크선 해운 시황은 전반적으로 호전될 전망
- 다만, 코로나19의 재확산, 환경규제 움직임에 의한 석탄교역량 제한 등 수요측 불안 요인이 상존하여 연평균 BDI 1,352를 기록한 2019년 수준의 시황에는 다소 미치지 못할 것으로 예상됨

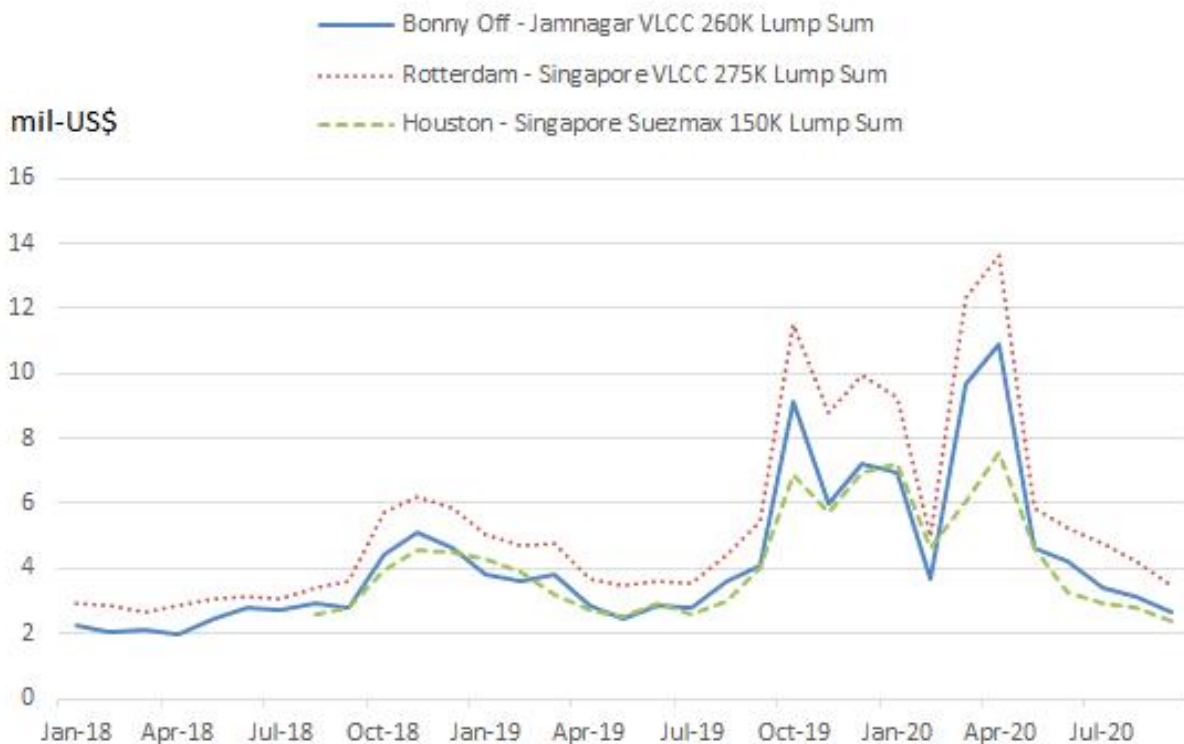


## 2. 탱커 시장

### □ 3분기에도 유조선 운임과 용선료는 5월 이후의 하락세를 지속함

- 2분기 중 유가급락으로 저가물량의 수입이 한꺼번에 몰리며 비정상적으로 치솟았던 유조선의 운임과 용선료는 산유국의 감산 합의, 저가물량 소화 후 물동량 급감 등으로 5월 이후 급락하였으며 3분기까지도 하락 추세가 지속됨
- 나이지리아 Bonny Off - 인도 Jamnagar 간 260K VLCC 월평균 운임은 3분기 중 36.9% 하락하였고, 분기 평균 운임은 310만달러로 전년동기 대비 11.6% 낮은 수준
- 네델란드 로테르담 - 싱가포르 간 275K VLCC 월평균 운임 역시 3분기 중 33.1% 하락하였고, 분기 평균 운임은 423만달러로 전년동기 대비 6.1% 낮은 수준
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스 월평균 운임도 3분기 중 27.2% 하락하였으며 분기 평균 운임은 271만달러로 전년동기 대비 15.2% 낮은 수준

#### 유조선 운임 추이

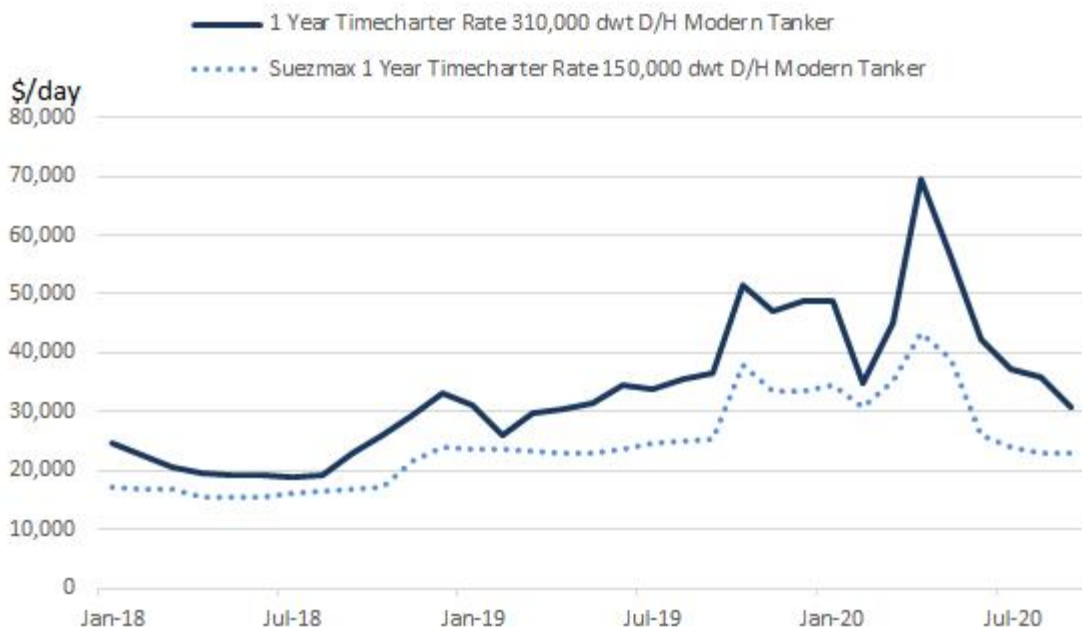


자료: Clarkson



- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료 역시 3분기 중 27.0% 하락하여 9월 평균 1일당 30,938달러 기록
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료도 3분기 중 11.5% 하락하여 9월 평균 1일당 23,000달러 기록

### 유조선 용선료 추이



자료: Clarkson

### □ 탱커의 저장수요가 빠르게 감소하며 운임, 용선료 하락에 영향

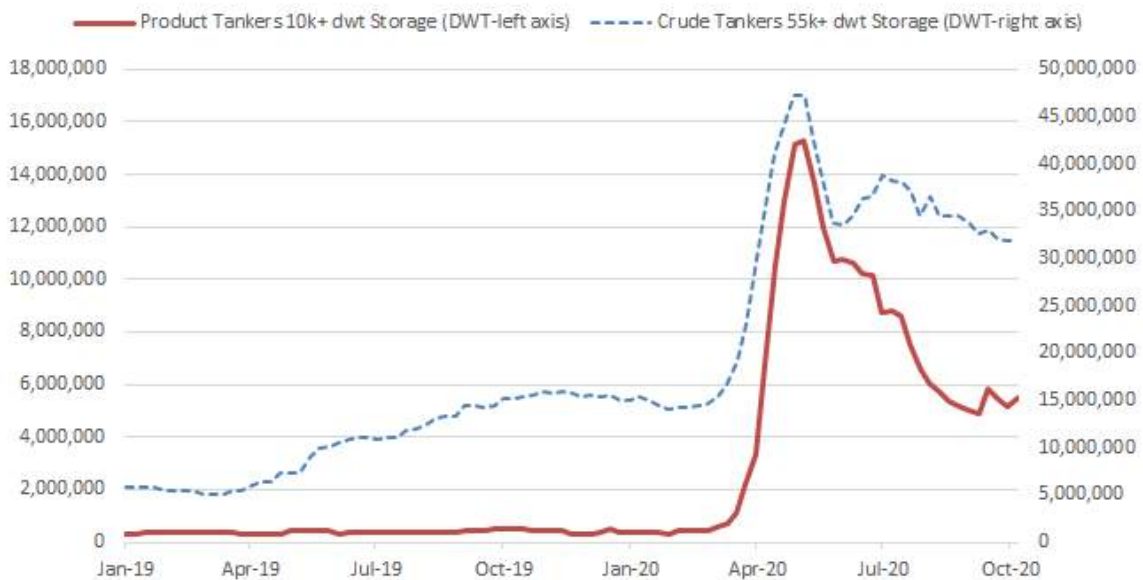
- 2분기 중 유가급락과 함께 투기거래된 물량을 저장하기 위해 용선된 탱커가 5월 이후 빠르게 감소하고 이들 선박이 다시 해운시장으로 반환되어 공급 증가에 의한 운임 및 용선료 하락이 가속화됨
- 9월말 기준 저장용으로 사용되고 있는 유조선은 총 3,207만dwt로 수요가 정점에 이르렀던 5월 초 대비 32.0% 감소한 수준이며 3분기에만 12.4% 감소함<sup>4)</sup>
- 동 시점의 저장용 제품운반선의 규모는 543만dwt로 5월초 대비 64.5% 감소하였고 3분기 중 46.6% 감소를 나타냄

4) 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)



- 저장용 탱커의 빠른 감소에도 불구하고 코로나19 사태 이전인 연초 수요량과 비교하면, 유조선은 115%, 제품운반선은 1,252% 많은 수준을 유지하고 있음
- 이는 저가물량 거래에서 비롯된 석유 재고량이 석유소비 감소로 여전히 많은 수준이며, 상황에 따라 해운시장으로 반환될 잠재적 추가 공급 선복 역시 시장에 상당기간 부담이 될 우려가 있음을 의미함

### 유조선의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

### □ 제품운반선의 운임과 용선료도 3분기 전반적인 하락흐름을 보임

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmad - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 월평균 운임은 6월 대비 16.8% 하락하여 9월 평균 180만달러를 기록하였고 분기평균은 173만달러로 전년동기 대비 14.5% 낮은 수준임
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 월평균 운임은 6월 대비 6.0% 하락하여 9월 평균 27만달러를 기록하였으며 분기평균 역시 27만달러로 전년동기 대비 38.8% 낮은 수준임
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커 월평균 운임은 6월 대비 17.2% 하락하여 9월 평균 69만달러를 기록하였으며 분기평균은 70만달러로 전년동기 대비 41.9% 낮은 수준임



### 제품운반선 운임 추이

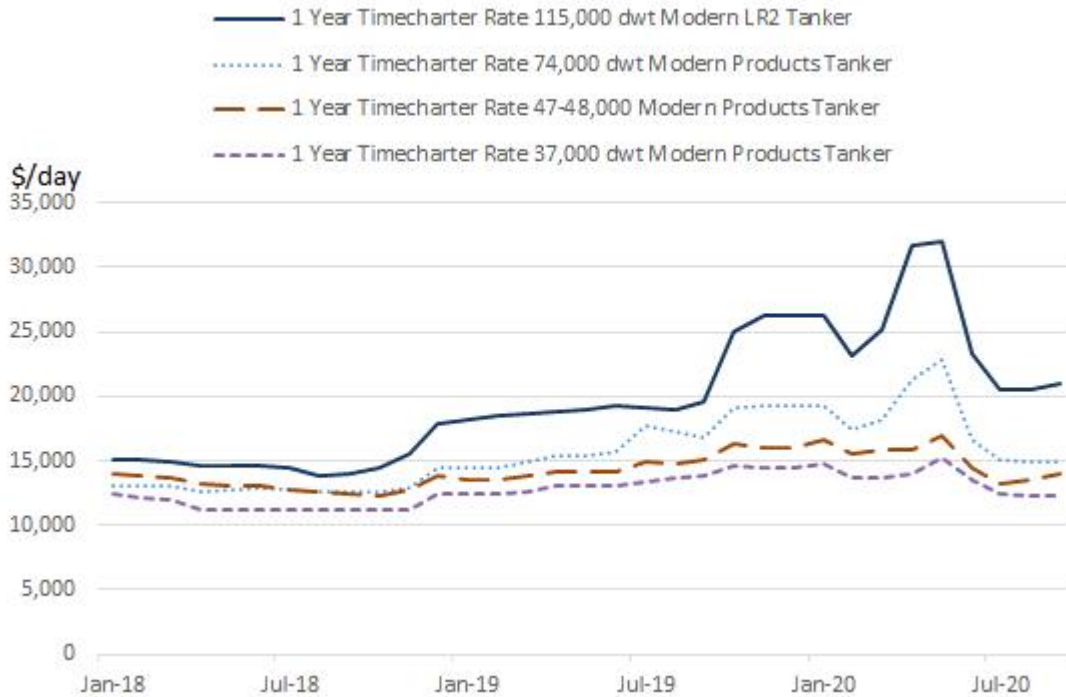


자료: Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 6월 대비 10.2% 하락하여 9월 평균 1일당 21,000달러 기록
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 6월 대비 10.7% 하락하여 9월 평균 1일당 14,875달러
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 6월 대비 2.6% 하락하여 9월 평균 1일당 14,000 달러 기록
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 6월 대비 9.3% 하락하여 9월 평균 1일당 12,250달러 기록
- 제품운반선 시황은 전반적으로 5월 이후 급격히 하락하는 경향을 보였고 3분기까지 하락 추세는 이어졌으나 하락속도는 둔화된 것으로 나타남
- 노선이나 선형에 따라 운임 및 용선료가 8, 9월 소폭 반등이 나타나기도 함



### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

### □ 2021년 중에도 탱커 시황은 약세를 지속할 전망

- 세계 경제가 2021년까지 완전한 회복이 이루어지지 않고, 항공운송 등 교통 수요의 회복도 지연되어 석유소비가 코로나 이전 수준으로 회복되기는 어려울 전망
- 산유국 감산조치 역시 유지될 것으로 예상되며 현재 석유재고량이 높은 수준이므로 2021년 석유에 대한 해상운송 수요가 큰 폭으로 증가하기는 어려울 전망
- 또한, 현재까지 노후선 외에도 유조선의 7.7%, 제품운반선의 3.2%가 저장용으로 사용되고 있어 시장상황에 따라 이들 선박이 해운시장으로 반환될 경우 수요증가 대비 선박 공급 증가가 높아질 위험도 상존함
- 이들 상황을 종합적으로 고려할 때 유조선과 제품선 모두 큰 개선 기대감보다 위험 요인이 높게 평가되어 탱커시황은 2021년까지 어려움을 겪을 전망

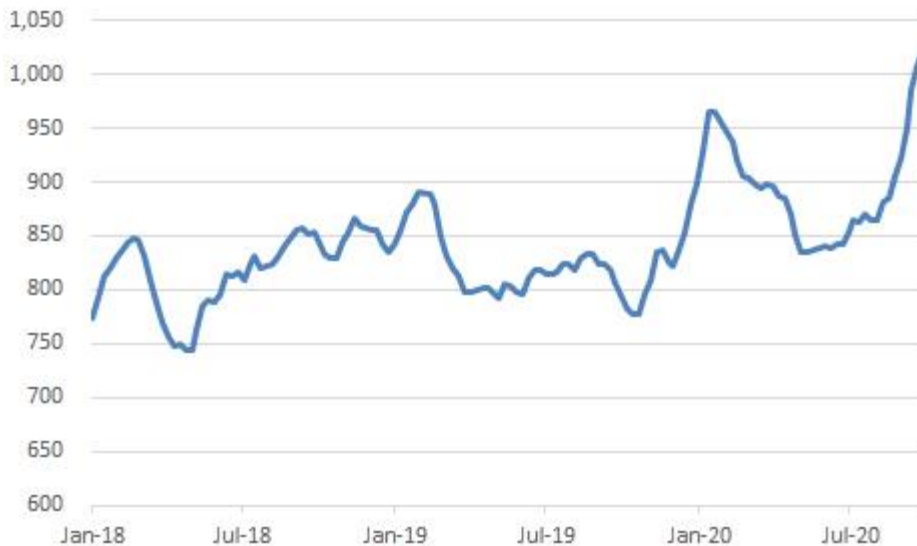


### 3. 컨테이너선 시장

#### □ 3분기 중 컨테이너선 시황은 크게 호전됨

- 3분기 평균 CCFI 지수는 910.0으로 전년동기 대비 10.8% 높은 수준
- 코로나19 영향으로 인한 1,2분기의 봉쇄령 이후 소비 회복 중인 선진국(특히, 미국) 수입량 급증과, 중국 공장들의 상반기 생산차질 만회를 위한 생산 및 공급 증가 등으로 일시적으로 교역량이 급증한 때문으로 추정됨

CCFI 추이



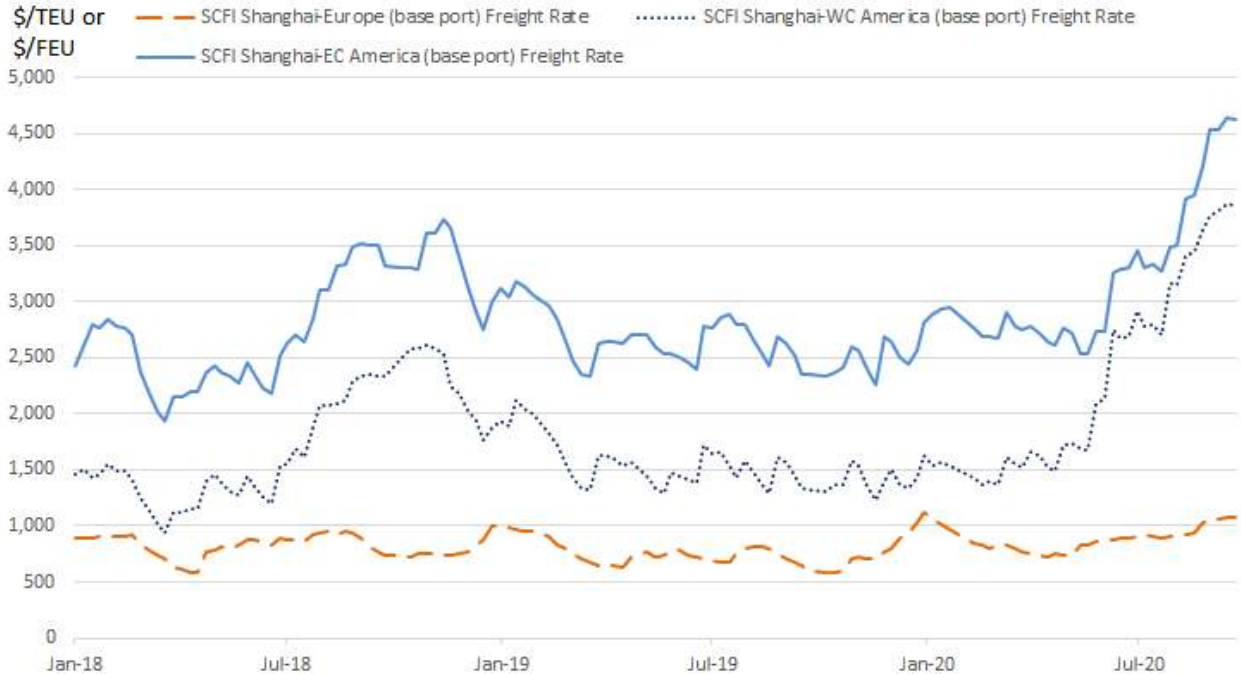
자료: 상하이항운교역소, Clarkson

#### □ 주요 원양노선의 3분기 운임수준은 전분기 및 전년동기 대비 급등함

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년동기 대비 36.0% 상승한 TEU당 982.00달러(전분기 대비 21.6% 상승)
- 상하이-미서안 노선의 3분기 평균 운임은 전년동기 대비 127.0% 높은 FEU당 3,368.14달러로 주요 원양노선 가운데 가장 높은 상승률을 기록함(전분기 대비 71.8% 상승)
- 3분기 중 상하이-미동안 노선의 평균 운임은 전년동기 대비 50.0% 높은 FEU당 3,956.0달러를 기록(전분기 대비 40.3% 상승)
- 유럽보다는 미국 노선의 상승폭이 매우 크고 운임 절대치도 높은 수준임



### 주요 원양노선 SCFI 추이



자료: 상하이항운교역소, Clarkson

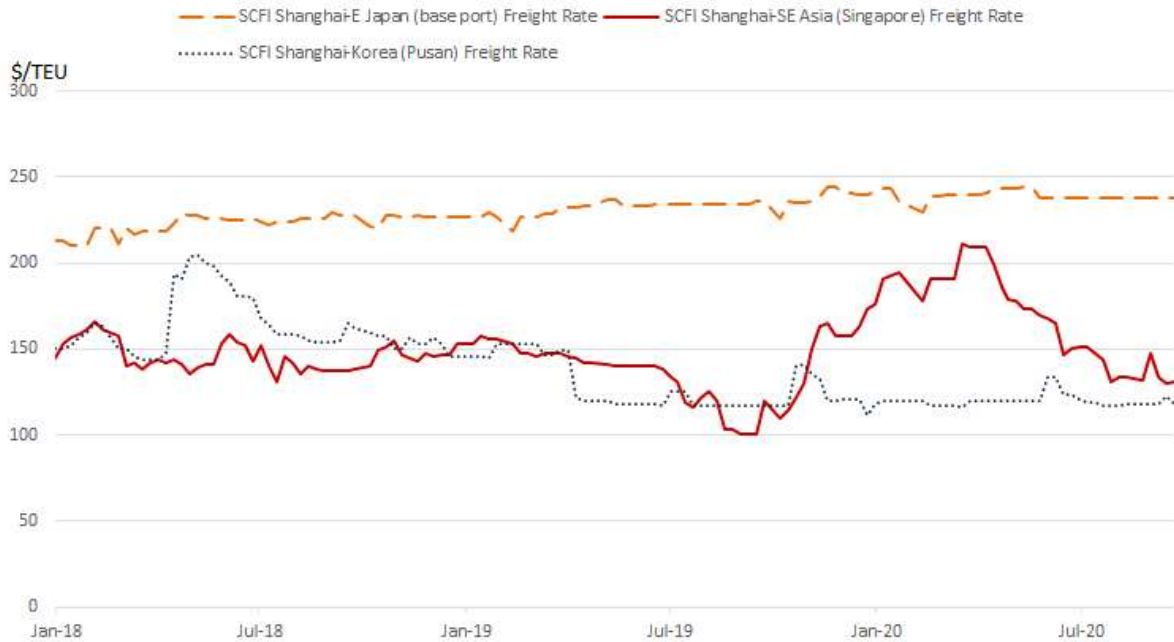
#### □ 주요 근해노선은 원양노선과 같은 높은 변동성이 나타나지 않음

- 상하이-동일본 노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년동기 대비 1.6% 상승한 TEU당 238.0달러를 기록
- 반면, 상하이-부산 노선의 동 운임은 전년동기 대비 0.3% 낮은 TEU당 118.5달러
- 상하이-동남아 노선의 경우는 전년동기 대비 19.9% 높은 TEU당 138.0달러
- 근해 노선은 노선에 따라 전년동기 대비 등락이 엇갈리게 나타나고 있으나 명목운임은 근해노선의 경쟁이 가열되기 이전인 2013년 3분기에 비하여 약 30~40% 낮은 수준으로, 원양노선의 급등과 같은 특이점은 나타나지 않음





### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료: 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 2021년 중 컨테이너선 시황은 수요 증가로 금년 대비 다소 개선 기대

- 최근 3분기 중 원양노선의 급등시황은 1, 2분기와 달리 선복량의 인위적 조절에 의한 것이 아닌, 실질적인 해상운송 수요 증가에 기인함
  - 코로나19 사태 발발과 함께 컨테이너선 업계는 노선감편 등을 통하여 비활동 계류 선박을 연초 127만TEU에서 5월 272만TEU까지 증가시키며 선복공급 조절을 통한 운임 하락 방어에 성공하여 왔음
  - 그러나 3분기 들어 원양 물동량이 크게 증가하며 이미 8월초 계류선박이 120만TEU까지 감소하여 코로나19 사태로 인하여 비활동으로 전환된 모든 선박들이 다시 해운시장으로 복귀한 것으로 추정됨
- 그러나 이러한 시황은 일시적이며 연말 이후까지 지속하기는 어려울 것으로 예상됨
  - IMF의 경제전망 등을 참조하면 2020년 컨테이너선 해상물동량은 전년 대비 8% 내외 감소할 것으로 예상되며 현재의 원양 물동량 증가는 상반기 코로나19 사태의 봉쇄령이 해제되면서 소비심리가 회복되고 재고비축을 위한 수입이 늘어난 때문으로 추정됨
  - 이러한 수요는 재고확보 이후 감소할 것으로 예상되고 그 이후에는 전년 대비 감소한 해운수요의 흐름이 다시 나타날 것으로 추정됨



- IMF의 교역 전망을 참조하면 2021년도 교역량은 기저효과에 의하여 크게 증가하겠으나 절대 교역량이 코로나19 이전인 2019년 수준을 회복하지는 못할 것으로 전망
- 다른 선종과 달리 시장에서 주력으로 자리잡은 초대형선들의 선령이 아직 까지 매우 낮아 노후선 비중이 작으며, 낮은 연료비 수준으로 환경규제 강화에도 불구하고 대량 폐선이 이루어질 가능성은 낮은 것으로 판단됨
- 그러므로 폐선 증가에 의한 선복공급 조절을 기대하기는 어려우며 2021년 까지도 코로나19의 영향으로 수요 증가는 제한적일 것으로 예상되어 수급 여건의 개선은 어려울 것으로 전망됨
- 다만, 팬데믹 초기 상황에서도 노선 축소를 통한 선복 투입량 조정으로 운임 하락을 방어하고 물량증가 시 매우 높은 운임을 형성하는 등 M&A로 경쟁 강도를 낮춘 컨테이너선 업계의 시장 지배력이 높아진 상황으로 보임
- 2021년에도 역시 유사한 전략으로 대응할 것으로 예상되며 선복량 증가율 대비 높은 수요 증가가 예상되는 만큼 다소 개선된 상황을 유지하는 방향으로 해운사들이 시장의 흐름을 주도할 전망

#### 4. LNG선 시장

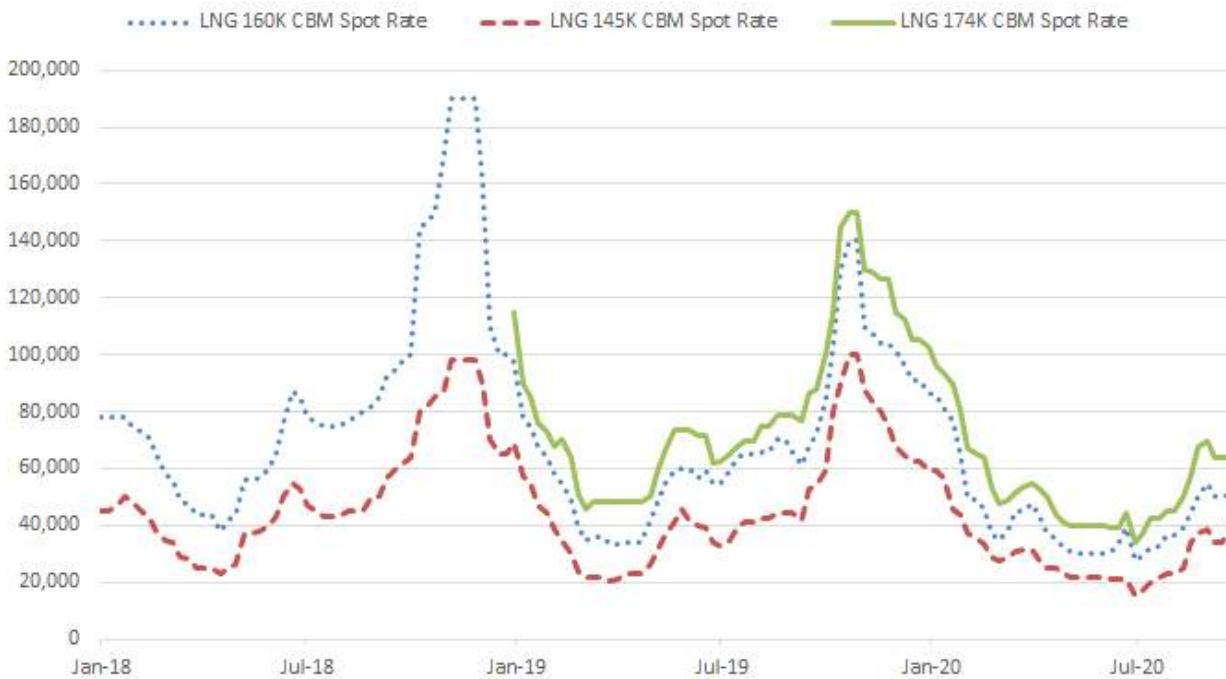
##### □ LNG선 해운 운임은 하락 추세이며 2021년에도 개선되기 어려울 전망

- 160KCum급 LNG선의 3분기 평균 스팟운임은 1일당 41,115달러로 전년동기 대비 37.0% 하락하였고 3분기까지 평균 운임 역시 1일당 44,218달러로 전년 동기 대비 21.7% 낮은 수준
- 145KCum급 3분기 평균 스팟운임은 1일당 27,923달러 전년동기 대비 34.7% 하락하였으며 3분기까지 평균 운임 역시 1일당 30,372달러로 전년 동기 대비 19.3% 낮은 수준
- 174KCum급 LNG선의 상반기 평균스팟 운임은 1일당 52,500달러로 전년 동기 대비 29.8% 하락하였고 3분기까지 평균 운임 역시 55,397달러로 전년 동기 대비 18.5% 낮은 수준
- 금년도 코로나19 사태로 중국 공장가동률 하락과 발전수요의 감소 등으로 LNG 운송 수요가 감소하며 운임이 전반적으로 하락한 것으로 추정됨



- 중국의 갑작스러운 수입 증가로 운임이 폭등하였던 2018년 이후, 많은 선박이 발주되어 시장으로 인도되고 있고, 운임 폭등을 경험한 중국 수요자들 역시 보다 안정적인 운송계약 비중을 늘리며 스팟시장 운임은 하락 추세를 지속하고 있음
- 스팟시장의 운임수준이 하락추세를 나타내며 LNG선의 신조선 발주는 스팟 시장에서의 투기성 거래가 사라지고 점차 개발프로젝트와 연계된 수요 위주로 전환되고 있음
- 2021년 세계 경제가 회복되며 LNG 수요도 증가하겠으나 2018년 이후 대량 발주된 선박이 시장에 인도되어 약 10% 가까운 선박량 증가가 예상되는 만큼 스팟시장의 운임의 개선 기대감은 높지 않음

### LNG선 Spot 운임 추이



자료: Clarkson

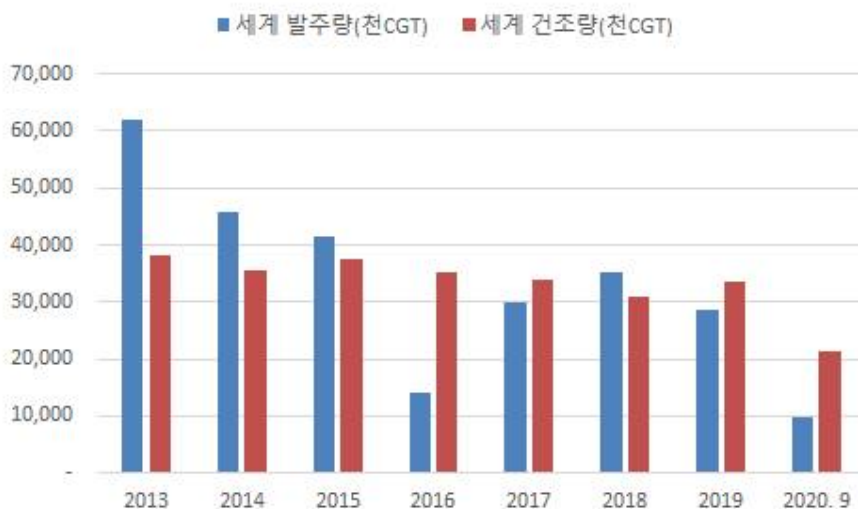


## Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

### □ 3분기 누적 세계 신조선 발주는 전년동기 대비 크게 감소

- 코로나19의 영향으로 연초부터 신조선 발주는 비정상적으로 침체되어 3분기 까지 이러한 추세가 지속됨
- 특히, 국제유가가 낮은 수준에서 유지되며 IMO SOx 규제에 의한 연료비 증가 효과가 나타나지 않아 노후선 선주들의 관망세가 지속되고 잠재수요가 신규 발주로 실현되지 못한 것이 큰 원인으로 추정됨
- 3분기 누적 세계 발주량은 전년동기 대비 51.3% 감소한 975만CGT로 수주 절벽으로 평가되었던 2016년 3분기 누적치 대비 약 7% 적은 수준임
  - 3분기 중 발주량은 전년동기 대비 46.5% 감소한 319만CGT
- 3분기 누적 발주액은 전년동기 대비 57.0% 감소한 231.4억달러임
  - 3분기 중 발주액은 52.7% 감소한 79.5억달러
- 3분기 누적 세계 건조량은 전년동기 대비 19.1% 감소한 2,131만CGT 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



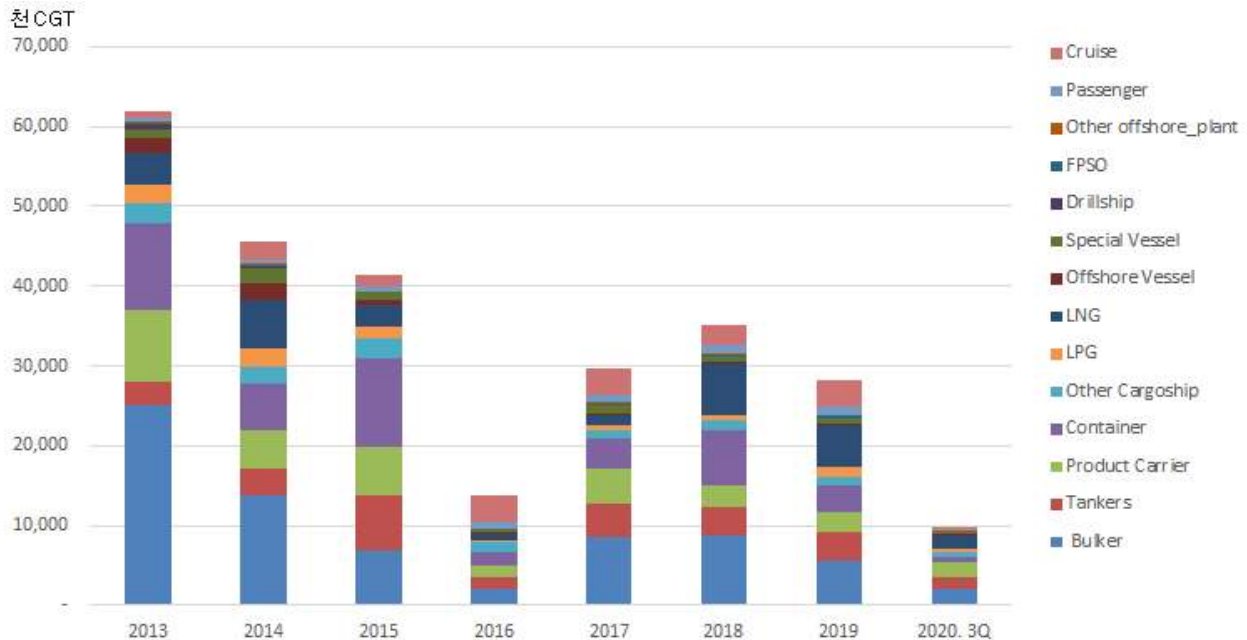
자료: Clarkson



## □ 선종별로 모든 선종의 발주가 크게 감소함

- 3분기 누적 발주량 기준으로 전년동기 대비 벌크선은 53.3%, 유조선 30.3%, 제품운반선 6.6%, 컨테이너선 47.7%씩 각각 감소하여 주요 선종의 발주감소 폭이 크게 나타났으며 상대적으로 탱커 발주량이 다소 양호
- LNG선과 LPG선 역시 각각 38.4%와 34.5% 감소
- 2016년 침체기 이후 오히려 호황을 유지하였던 크루즈선 역시 관광산업의 심각한 타격으로 95.5% 감소함

### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료: Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

## □ 3분기 중 Clarkson 신조선가지수는 선종별로 1~2% 하락

- 벌크선의 신조선가 지수는 3분기 중 0.7% 하락하여 9월 123.30을 기록하였으며 연중 3.7% 하락
- 탱커 신조선가 지수는 3분기 중 2.6% 하락하여 9월 146.60을 기록하였고 연중 5.3% 하락
- 컨테이너선은 동 기간 1.7% 하락하여 9월 76.16을 나타냈으며 연중 4.0% 하락
- 가스선은 3분기 1.2% 하락하여 9월 135.96을 기록하였으며 연중 2.0% 하락



- 전반적으로 신조선가 지수는 소폭 하락하는 추세를 나타내고 있음

### 신조선가 지수 추이



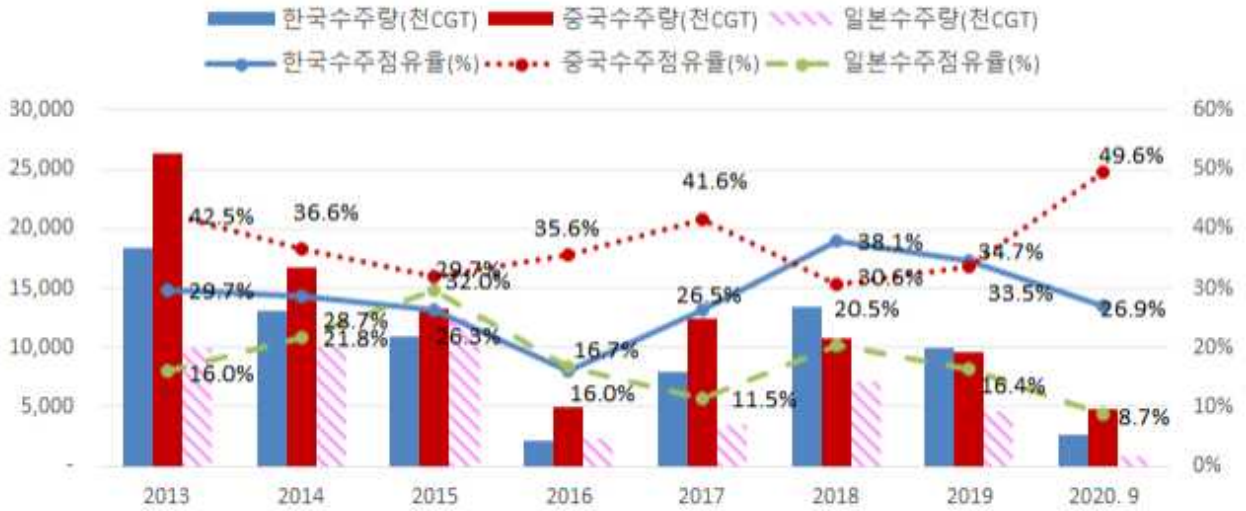
자료: Clarkson

### □ 중국은 약 절반의 수주점유율 차지, 한국 다소 낮은 수준 (CGT 기준)

- 3분기 누적 수주실적을 기반으로 중국은 자국 리스사 발주 물량 등에 힘입어 49.6%의 점유율을 차지함
- 중국은 일대일로와 같은 자국 국가전략의 일환으로 해운, 조선업 시황과 관계없이 꾸준히 신조 선박을 발주하고 있으며 이러한 물량은 침체기일수록 높은 비중을 차지하여 중국의 점유율이 상승하는 효과가 있음
- 한국은 최근 2년간 LNG선 대량 수주를 기반으로 중국보다 높은 30% 중 후반대의 높은 점유율을 차지하였으나 코로나19로 인한 침체기에서 다소 낮은 26.9%의 누적 수주점유율을 차지함
- 일본은 3분기 누적 점유율 8.7%를 차지함



### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료: Clarkson



## IV. 한국 조선업 동향

### □ 3분기 누적 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소

- 한국의 3분기 누적 수주량은 전년동기 대비 56.3% 감소한 262만CGT
- 3분기 중에는 LNG선 수주를 재개하는 등 다소 개선된 움직임을 보이며 142만CGT를 수주하였으나 전년동기 대비 36.4% 감소한 수준으로 침체를 벗어나지 못함
- 3분기 수주액은 전년동기 대비 55.7% 감소한 62.2억달러를 기록하였으며 3분기 중 수주액은 33.3% 감소한 31.4억달러

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료: Clarkson

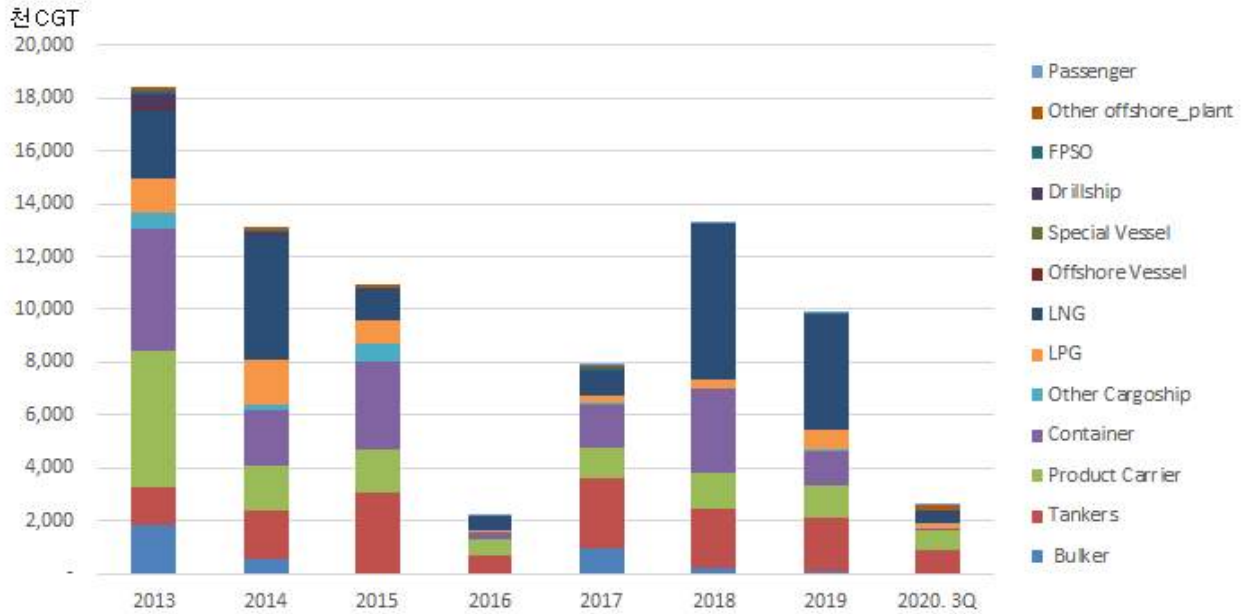
### □ 선종별로 모든 선종의 수주가 크게 감소함

- 선종별로 벌크선 수주는 전무하였고 전년동기 대비 컨테이너선 -96.0%, 유조선 -35.0%, 제품운반선 -15.0% 감소하여 국내 조선사들의 모든 주력 선종이 크게 부진한 양상을 나타냄
- 다만, 탱커의 수주감소 폭은 타 선종에 비하여 상대적으로 양호한 수준임
- LNG선 수주역시 전년동기 대비 79.3% 감소하며 부진한 양상을 나타냄
- LNG선은 하반기 들어 수주가 재개되었고 카타르의 슬롯 예약은 아직까지 단 1척도 발주로 이어지지 않아 시장 분위기와 대비하여 3분기까지 수주 실적은 매우 부진함





### 한국 조선업 선종별 수주량 추이

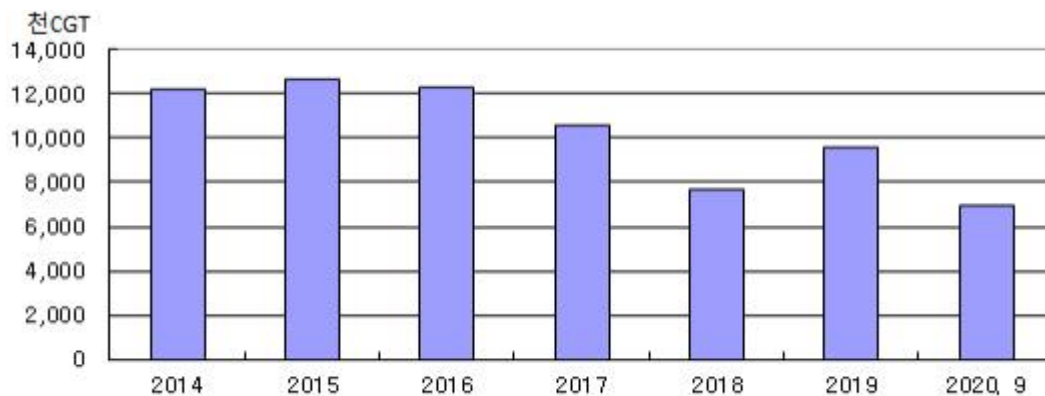


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### □ 3분기 누적 건조량은 전년동기 대비 소폭 감소

- 3분기 누적 건조량은 전년동기 대비 12.1% 감소한 699만CGT
- 2020년 인도 예정물량은 전년도와 유사한 930만CGT 내외로 추정되었으나 상반기 중 생산차질 등이 이루어지며 예상보다 건조량이 크게 감소한 수준으로 나타남

### 한국 조선업 건조량 추이



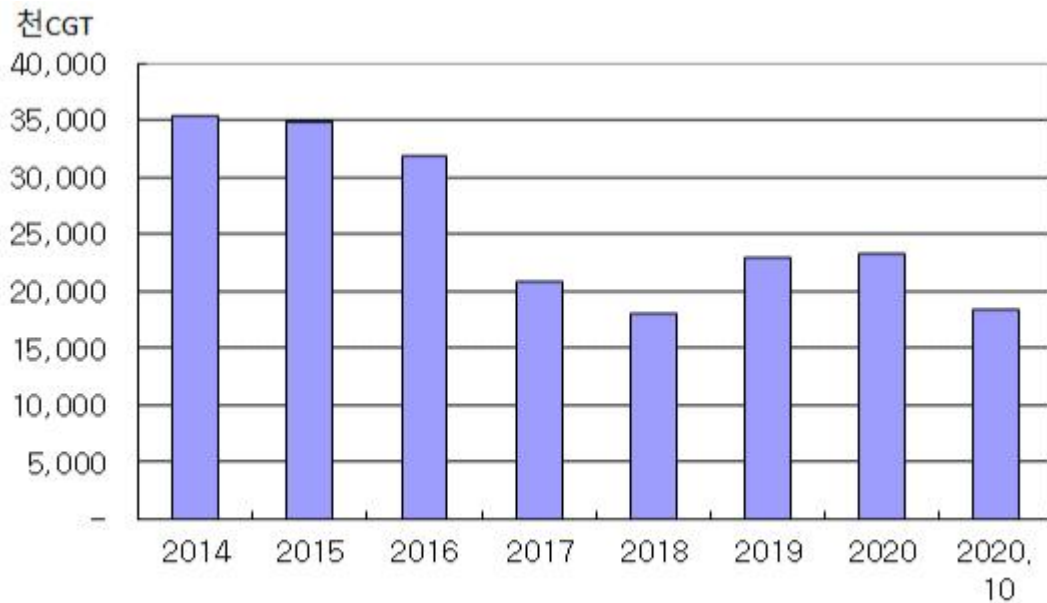
자료: Clarkson



## □ 수주잔량은 3분기까지 꾸준히 감소 추세임

- 10월 초 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 1,842만CGT로 연초 대비 21.1% 감소하였으며 3분기 중에도 6.0% 감소함
- 한국의 건조능력을 감안하면 약 1.5년치 일감에 불과하여 단기적으로 일감 부족이 심각한 수준이 될 것으로 우려됨

한국 조선업 수주잔량 추이



자료: Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2021년 전망

### □ 신조선 발주 수요는 환경규제 강화 효과로 크게 개선 전망

- 2020년 황산화물(SOx) 규제에 의한 연료비 증가에 기인한 노후선 폐선 및 교체 압력은 유가급락으로 크게 약화되었으며, 2021년도 유가상승은 제한적 수준으로 예상되어 교체수요 증가에 대한 기대감은 높지 않음
- 이에 따라 최소한 2021년까지 SOx 규제가 신조선 시장에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 전망됨
- 그러나 9월 중 유럽 의회의 선박에 대한 온실가스배출권 거래제가 2022년 시행 계획으로 통과되며 유럽 기항 선박들에 대한 또 하나의 강한 규제가 예고됨
- 의회의 결의에서는 탄소배출 허용치 등 구체적 규제안은 확정되지 않았고 추후 회원국들과의 협상을 통하여 법제화한다고 밝힘
- 향후 유럽 내 탄소배출권 가격이 규제 시행 이후 상승할 것으로 예상되나 현재 가격을 적용하여도 약 10~20%의 연료비 증가효과가 있으며<sup>5)</sup> 배출권 가격 상승과 규제치의 엄격한 적용이 시행될 경우 연료비의 30% 이상 증가 효과도 가능
- EU는 EU 관리해역 항행 선박들에 대한 데이터 수집을 IMO보다 1년 앞서 시행하여 이를 기반으로 2022년 배출권 거래제를 서둘러 결의하였는데 IMO 역시 2024년을 전후하여 유사한 규제를 실행할 가능성이 높음
- 또한, 11월 중 MEPC<sup>6)</sup> 회의에서 EEXI<sup>7)</sup>까지 결의될 경우 노후선박들은 2023년 이후 정상적인 영업이 어려운 수준의 속도제한 규제도 받을 수 있음
- 이처럼 크게 강화된 선박에 대한 공기오염 규제로 노후선들에 대한 교체 압력은 과거 어느 때 보다 높아진 상황이며 선주들 중 일부는 규제시기에 맞춰 2021년부터 투자를 단행할 것으로 예상됨
- 2021년 이후 국제 유가의 점진적 상승이 이루어지며 이러한 압력은 더욱 높아질 전망

5) 저유황유 가격을 톤당 400달러로 가정하고 석유계 연료 톤당 3.1톤의 온실가스를 배출하며 온실가스배출권 가격을 최근 가격인 톤당 약 27달러 수준으로 가정하면 연료 1톤당 약 84달러의 배출권 구입이 필요하여 연료비의 약 20%의 부담이 가중됨. 허용기준치가 약 절반으로 정해질 경우는 연료비의 약 10% 수준의 추가부담이 예상됨. 2030년 이전에 배출권 가격이 65유로까지 상승할 것이라는 전망도 있어 연료비 400달러의 최대 65%까지 추가부담 우려도 제기되고 있으며 현재 기준으로 부담수준을 추정하는 것은 큰 의미가 없을 수 있음

6) MEPC : Maritime Environment Protection Committee, IMO 해양환경보호위원회

7) EEXI : Energy Efficiency Existing Ship Index. 현존선에너지효율지수



- 2021년에도 SOx 규제에 의한 대량 폐선은 이루어지지 않을 것으로 예상되나 2022년 유럽 ETS, 2023년 EEXI 등에 대응한 스케줄로 인도받기 위한 투자가 점진적으로 이루어질 전망
- 노후선의 본격적인 폐선은 이들 선박의 인도로 교체가 이루어지며 2022년 이후 본격화될 것으로 예상됨
- 다만, 현재 위축된 선박금융 시장의 움직임이 교체투자 활성화에 부정적 요인으로 작용하여 2021년 중 선박에 대한 신규투자가 매우 큰 수준은 아닐 것으로 예상
- 2021년 세계 발주량은 전년대비 약 111% 증가한 약 3,000만CGT 내외가 될 것으로 예상되며 발주액은 710억달러 내외가 될 전망

#### □ 국내 조선업수주 역시 호전될 전망

- 세계 신조선 수주가 환경규제, 특히 온실가스배출 규제에 대응하기 위한 수요라는 점에서 낮은 선가와 금융보다 효율성과 성능에 대한 중요성이 높아질 전망
- 또한, 단기적으로 석유계 대비 경제성을 확보해 나가고 있으며 이산화탄소 배출량이 적은 LNG연료가 신조선의 대안으로 비중이 확대될 전망
- LNG는 석유계 대비 톤당 이산화탄소 배출량이 약 2/3 수준이며 열량 효율로 인하여 연료소모량(톤)도 약 20% 적으므로 탄소배출량이 석유계 연료에 비하여 최대 약 40% 적은 장점이 있음
- 이처럼 가격과 금융보다 효율성이 중시되며, 기술적 신뢰도를 필요로 하는 LNG연료추진선의 비중 확대에 따라 한국 조선업의 수주 점유율은 점차 확대 될 것으로 예상됨
- 2020년 총 수주량은 4분기 중 수주 가능한 LNG선에 대한 기대감으로 약 440만CGT에 이를 것으로 추정됨
- 2021년 수주량은 전년 대비 약 127% 증가한 약 1,000만CGT 내외가 될 것으로 예상되며 수주액은 약 105% 증가한 225억달러 내외가 될 전망



## □ 한국 조선사들은 일감 부족에 의한 일시적 위기 극복방안 강구 필요

- 2020년 코로나19의 확산효과로 수주가 크게 부진하여 2022년 인도물량이 2018년 저점 수준 이하로 감소 우려
- 2022년 인도물량이 야드에 투입되기 시작하는 2021년 하반기 이후 국내 조선사 대부분이 일감 부족 위기를 겪을 것으로 예상됨
- 이러한 부족 현상은 장기적 추세가 아닌 코로나19 확산에 의한 단기적 위기로 조선사들은 이에 대한 위기 극복 방안을 모색해야 함
- 2021년 수주가 호전될 것으로 예상되는 만큼 2023년 인도물량은 전년 대비 증가할 것으로 예상되나 절대적 수준은 부족할 것으로 예상되어 일감 부족 위기는 2023년 상반기까지도 지속될 전망
- 향후 환경규제 강화 효과에 의한 잠재적 수요 기대가 높은 만큼 핵심인력 등 경쟁력 손실을 최소화하면서 일시적 위기를 해소할 방안을 조기에 강구할 필요가 있음

### 2021년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2019	2020 추정	2021 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	28.6 (△18.5%)	14.2 (△50.4%)	30 (111%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	9.9 (△25.8%)	4.4 (△55.7%)	10 (127%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	792 (1.0%)	330 (△58.3%)	710 (115%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	231 (△14.6%)	110 (△52.4%)	225 (105%)

자료 : 실적은 Clarkson, 추정 및 전망치는 해외경제연구소  
 (증감)은 전년 대비