

해운·조선업 2020년 동향 및 2021년 전망

I. 산업 환경

- 1. 환율 동향
- 2. 유가 및 연료가 동향

II. 해운업 동향 및 전망

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

III. 조선업 동향 및 전망

- 1. 세계 신조선 시장 동향
- 2. 한국 조선업 동향
- 3. 2021년 전망 및 시사점

작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)





<요 약>

I. 산업환경

(환율) 2020년 달러 환율 하락으로 조선사들에 불리한 변화

- 12월 평균 환율은 달러당 1,094.5원으로 전년 동월대비 6.9% 하락
- 다만, 중국 위안화의 대달러화 환율도 유사한 수준으로 하락하여 가격경쟁력의 변화는 심각하지 않은 수준

(유가 및 연료가격) 2020년 낮은 수준이었으나 연말로 갈수록 회복세를 보임

- 싱가포르항 기준 MGO 가격은 4월 톤당 262달러까지 하락 후 12월 421달러까지 회복

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 2020년 중 코로나19 영향으로 시황하락, 하반기 개선 추세

- 2020년 평균 BDI지수는 1,066으로 전년대비 21.2% 하락
- 2021년 수요, 공급측 모두 불안 요인이 있으나 완만한 개선 전망

(탱커) 2020년 탱커 시황은 2분기 호황 후 3, 4분기 심각한 침체

- 4분기 용선료와 운임은 시황 개선 이전인 2018년 수준까지 후퇴
- 저장용 탱커의 시장 복귀 등 부담 요인으로 2021년 시황개선은 쉽지 않을 전망

(컨테이너) 2020년 중 컨테이너선 시황은 3~4분기 중 빠른 상승

- 미국 노선의 수요증가 등으로 일시적 선복부족이 야기되며 하반기 이후 빠른 운임 상승
- 과열 시황은 하향할 것이나 2021년 안정적 시황 유지 기대

(LNG선) 2020년 스팟운임과 용선료는 전년대비 하락

- 174KCum급 2020 평균 스팟운임은 전년 대비 13.1% 하락한 1일당 71,173달러
- 2021년 많은 신규 선복 공급의 영향으로 큰 폭의 시황개선은 어려울 전망



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

(세계 조선업) 2020년 세계 신조선 발주량은 크게 감소, 4분기 호전은 긍정적

- 환경규제 발효를 앞둔 관망세의 확대로 신규발주가 억제되며 주요 선종 수요 감소
- 선종별로 컨테이너선을 제외한 모든 선종 발주가 감소하며 2020년 발주량은 1,924만CGT(전년비 33.9% ↓), 발주액은 423.8억달러(전년비 46.9% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 2,869만CGT(전년비 14.7% ↓)

(신조선가) 2020년 중 신조선가는 다소 하락

- 2020년 말 Clarkson 신조선가 지수는 전년 동기대비 3.2% 하락

(한국 조선업) 2020년 수주량은 감소하였으나 4분기 대량 수주는 긍정적

- 2020년 수주량은 819만CGT (전년비 16.5% ↓), 수주액은 182.8억달러 (전년비19.9% ↓)
- 4분기에만 연중 수주량의 62%인 511만CGT(전년 동기비 35.4% ↑)를 수주
- 2020년 건조량은 880만CGT (전년비 7.8% ↓)
- 2020년 말 수주잔량은 2,216만CGT (전년말 대비 4.7% ↓)

(2021년 전망) 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 증가 전망

- 2020년 채택된 EU 온실가스배출권 거래 의무화, EEXI 규제 등이 노후선 교체에 대한 실질적 압력으로 작용하며 점차 발주량 증가 기대
- 2021년 세계 발주량은 약 56% 증가한 3천만CGT, 한국 수주량은 약 22% 증가한 1천만CGT 내외 전망

(시사점) 2020년 수주량 부족으로 2021년 하반기부터 일시적 일감부족

- 2020년 4분기 대량 수주에도 불구하고 2022년 인도물량 부족을 해소하지 못함
- 2022년 인도물량은 2021년 하반기 이후 점차 야드에 투입되므로 하반기부터 조선 및 기자재업계 일감부족 우려



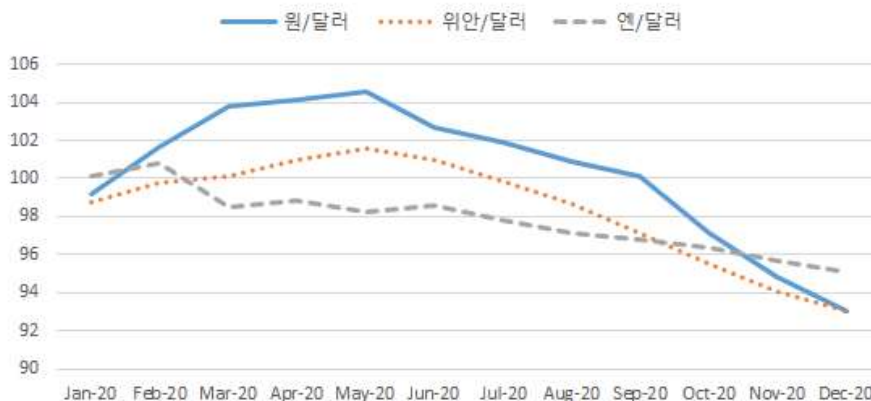
I. 산업환경

1. 환율 동향

□ 2020년 미달러화 약세 등으로 조선사들에 불리한 변화

- 코로나19 위기극복을 위한 미국의 대규모 달러화 양적완화에 따른 약세요인과 2020년 상대적으로 양호한 경제수준을 유지하였던 한국의 원화강세 요인이 겹치며 6월 이후 원/달러 환율이 크게 하락함
 - 12월 평균 환율은 달러당 1,094.5원으로 전년 동월대비 6.9% 하락한 수준임
- 대부분의 선박건조 비용을 달러로 결제받아 운영비, 원자재, 기자재 비용 등 약 90% 내외의 비용을 원화로 결제해야 하는 조선사들로서는 크게 불리한 여건이 조성됨
- 주요 경쟁국들의 대미달러 환율 역시 달러화 약세 요인으로 같은 기간 하락하여 가격경쟁력에 미친 효과는 심각하지 않은 것으로 추정됨
 - 2020년 12월 평균 각국 대미 달러환율은 전년 동월 대비 원/달러 환율은 6.9%, 중국 위안/달러는 7.0%, 일본 엔/달러는 4.9%로 각각 하락함
 - 상대적으로 일본 엔화의 하락폭이 다소 작으나 원화와 중국 위안화는 유사한 수준의 낙폭을 기록함
 - 다만, 한국 원/달러 환율은 5월까지 상승흐름을 보인 후 6월 이후 가장 큰 폭으로 하락하여 단기적으로 조선사들이 느끼는 충격은 3국 중 가장 클 것으로 추정됨

2020년 주요 경쟁국 대미달러 환율 추이



데이터 : 한국은행

주) 2019년 12월 평균환율을 100으로 계산한 상대수치임



2. 유가 및 연료가 동향

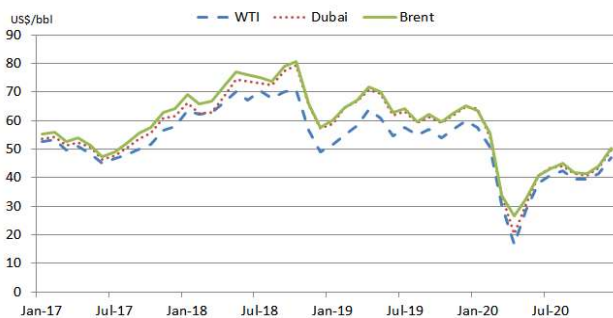
□ 2020년 중 유가는 연말로 갈수록 회복세를 나타냄

- 2020년 중 유가는 코로나19 효과와 러시아-사우디 감산합의 실패 등으로 1~2분기 중 배럴당 20달러 내외까지 하락한 바 있으나, 3분기 이후 점진적으로 회복, 상승하였으며 특히, 4분기 중 빠른 회복세를 나타냄
- 12월 평균가격 기준 WTI는 배럴당 47.07달러로 9월 평균 대비 18.8% 상승하였고, 동기간 브렌트유는 19.9% 상승한 50.22달러, 두바이유는 20.1% 상승한 49.84달러를 기록하여 주요 유종의 가격이 약 50달러 내외까지 회복됨

□ 선박연료유 가격 역시 연말로 갈수록 상승폭이 빠르게 유종간 격차도 확대

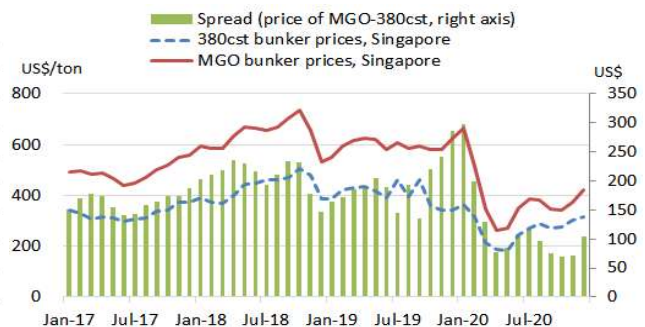
- 싱가포르항 기준 HFO1) 380cst(현 사용연료)의 월평균 가격은 2019년말 톤당 340.1달러에서 5월 평균 184.5달러까지 하락하였으나 이후 반등하여 4분기 중에만 16.9% 상승하며 12월 평균 316.4달러를 기록
- 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격도 2019년말 626.0달러에서 4월 262.4달러까지 하락하였으나 이후 상승추세로 접어들며 4분기 중에만 21.5% 상승하여 12월 평균 421.3달러를 기록
- 12월 기준 두 유종간 월평균 가격 차이는 9월에 톤당 76.2달러 수준에서 12월 104.9달러로 확대됨
- SOx규제 효과에 의한 노후선 폐선 촉진에는 저유황유 가격이 아직까지 약한 수준으로 추정

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

1) Heavy Fuel Oil



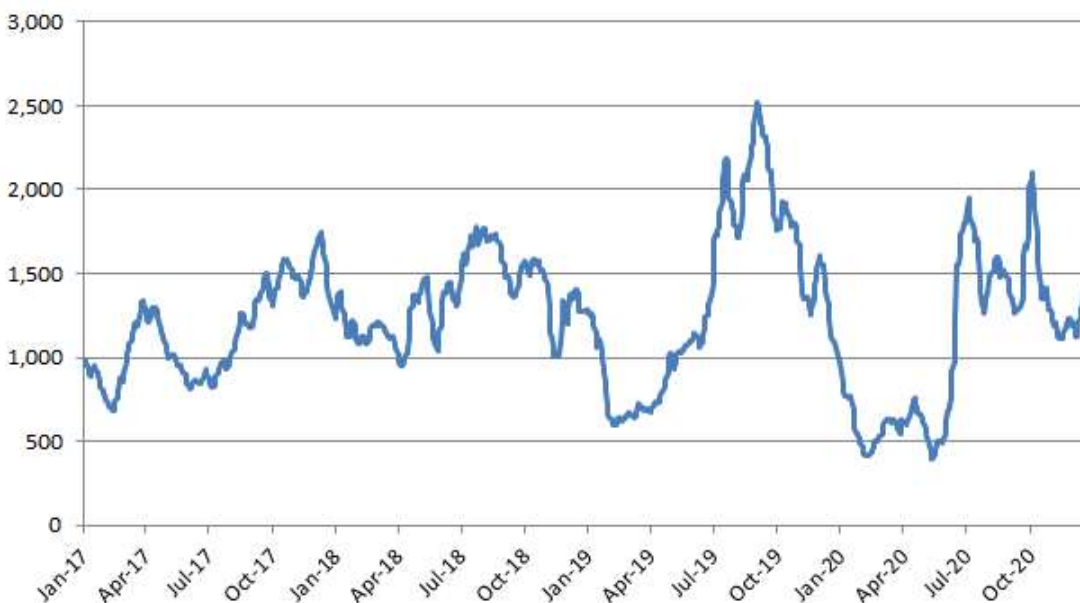
II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 2020년 중 벌크선 시황은 상반기 부진과 하반기 개선 양상

- 2020 벌크선 시황은 코로나19 사태에 따른 연초 중국 공장가동률 하락과 이어진 각국 봉쇄조치 등의 영향으로 상반기 중 크게 부진하였으며 이러한 영향으로 연평균 BDI는 1,066.2로 전년 대비 21.2% 하락함
 - 특히, 코로나19 사태발발 초기인 1분기 평균 BDI는 전년 동기대비 49.7% 낮은 591.6으로, 1분기 평균치로서 지수발표 이후 역대 최저치인 2016년 1분기 358.4에 이어 두 번째로 낮은 수준까지 하락
- 3분기 이후 중국 등의 경기부양 정책으로 철광석 운송수요가 크게 증가하고 중국 홍수에 따른 농작물 피해로 곡물수입까지 증가하며 점차 회복하는 모습을 보임
 - 3분기 평균 BDI는 전년 동기대비 25.1% 낮은 1,521.6으로, 상반기의 우려와 달리 1,500선을 회복한 점은 긍정적임
 - 4분기에는 곡물시즌 종료로 다소 하락하여 전년 동기대비 12.8% 낮은 1,361.5를 기록

BDI 추이



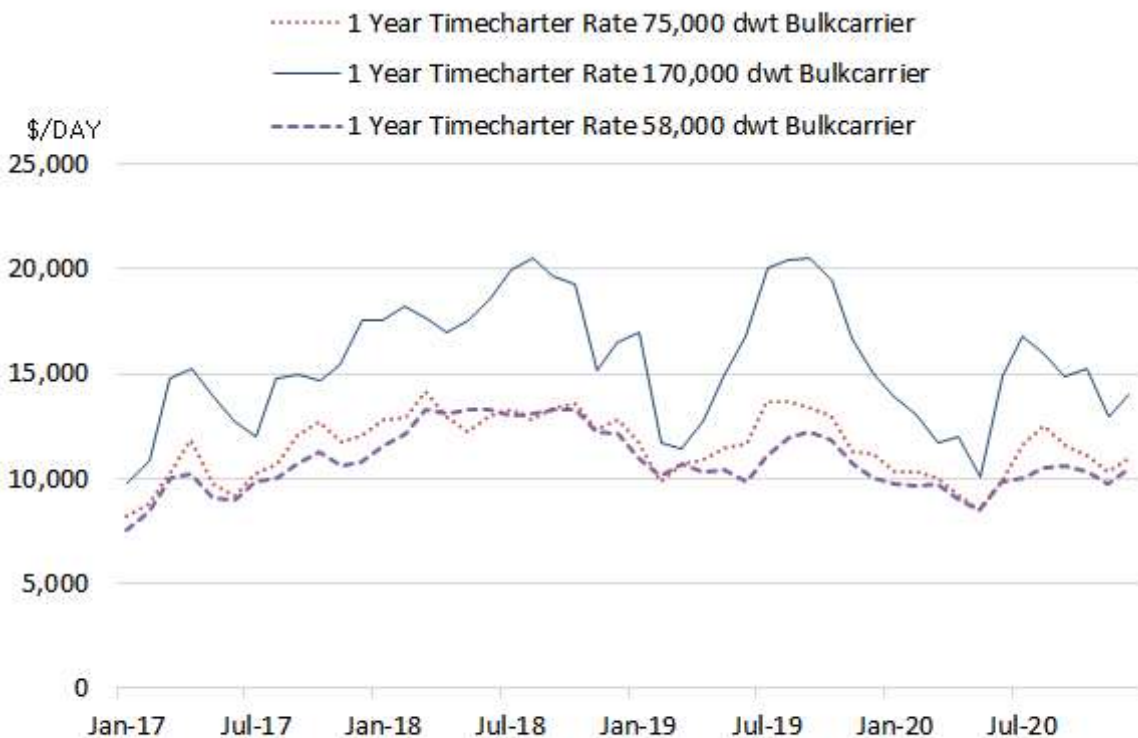
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



□ 벌크선 용선료는 3분기 소폭 회복 후 4분기에 다시 하락함

- 벌크선 용선료는 코로나19의 영향으로 1,2분기에 급락한 후, 3분기에 운임 상승으로 다소 회복하는 흐름을 보였으나 4분기에 다시 조정양상을 보이며 하락함
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 14,173달러로 전분기 대비 11.1% 하락하였고, 전년 4분기 평균 대비 16.8% 낮은 수준임
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 4분기 평균 1일당 10,846달러로 전분기 대비 8.8%, 전년 4분기 평균 대비 7.9% 하락
- Supramax급 58Kdwt급의 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 10,207달러로 전분기 대비 1.2%, 전년 4분기 평균 대비 6.0% 하락

벌크선 용선료 추이



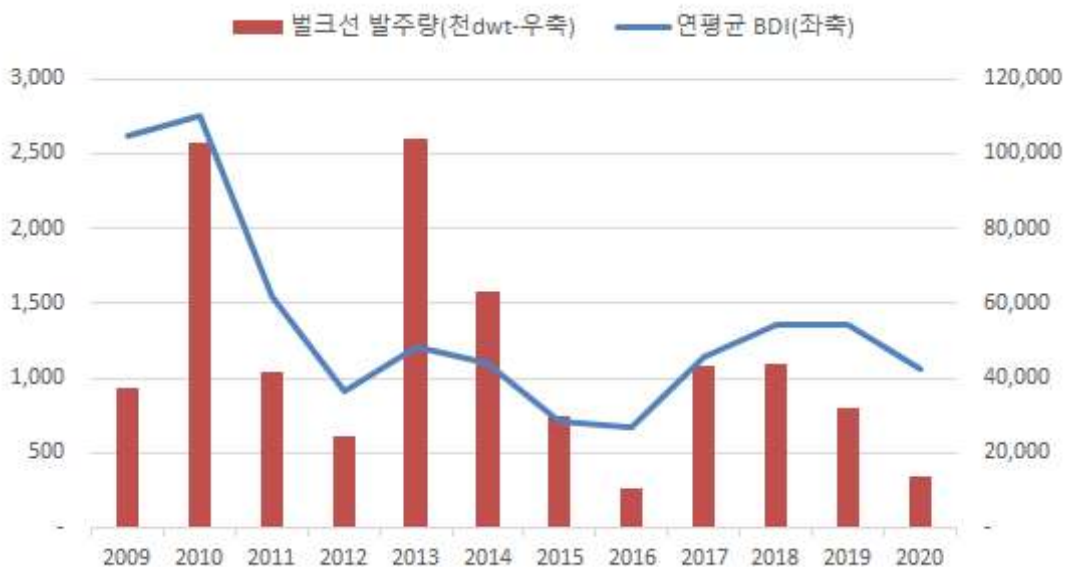
자료 : Clarkson



□ 2017년 이후 벌크선 시황의 중장기적 개선 흐름이 일시적 중단됨

- 금융위기 이후 중장기적 시황주기 상의 하락흐름이 2016년까지 이어진 후 2017년부터 개선되는 흐름이 나타나기 시작함
- 이러한 하락과 개선 흐름은 수요측 변수인 해운업의 성장보다는 주로 선박의 공급량에 의해 좌우됨
 - 금융위기 이후 운임지수의 급락은 세계 경기둔화와 해운수요 증가율 둔화에도 원인이 있으나 그보다 금융위기 직전까지 진행된 호황기의 과잉발주에 기인하며, 2012년까지 호황기 발주물량이 집중 인도되며 운임의 하락속도를 가속화함
 - 이후 2013년 에코십 발주붐이 일어나며 2014년까지 다량의 선박이 발주되어 이들 공급량이 2016년까지의 하락 장세를 가져온 것으로 추정됨
 - 2015년 이후 신규 선박 발주량이 크게 감소하며 석탄 규제와 중국의 경제성장속도 둔화 등 수요측 요인이 우호적이지 않았음에도 완만하나마 개선흐름이 나타남
- 다만, 2019년은 브라질 댐붕괴사고의 영향으로, 2020년에는 코로나19의 영향으로 운임이 하락하여 중장기적 시황개선 흐름이 일시적으로 중단됨

연평균 BDI 및 벌크선 발주량 추이



자료 : Clarkson



□ 2021년에는 상승흐름을 회복하나 속도는 완만할 전망

- 2021년에는 예상치 못한 코로나19로 흐름이 이탈된 벌크선 시황의 개선 추세가 회복되는 양상이 나타날 것으로 예상됨
 - 전년도 시황 하락에 따른 기저효과로 운임지수 상승 예상
- 다만, 수요와 공급측 모두에 불안 요인이 있어 시황상승 속도가 빠르지 못할 전망
 - 2021년도 벌크선 인도 예정물량은 연초 선복량의 약 4% 수준으로 비교적 많은 물량임
 - 또한, 연료가격도 높은 수준까지 상승하지 못할 것으로 예상되고 현존선에너지효율지수 (EEEXI) 등 주요 환경규제 시행(2023년 예상)을 앞두고 노후선 활동이 아직까지 가능한 시기이므로 대규모 폐선 기대는 어려워, 약 3% 내외의 비교적 높은 선복량 증가율 예상
 - 2020년말 중국 정부의 2021년 철강 감산과 철광석 수입 감소 등의 언급²⁾은 해운 수요에 부정적 요인이 될 가능성이 있음
- 이러한 요인들로 인하여 2021년 벌크선 시황의 개선 속도는 완만할 전망
- 2022년 이후는 연료가격의 상승, 환경규제 효과 등으로 노후선 폐선이 본격화 되는 등 공급 둔화로 시황 개선 속도가 빨라질 것으로 전망

2. 탱커 시장

□ 유조선 운임과 용선료는 3분기에 이어 4분기에도 하락 지속

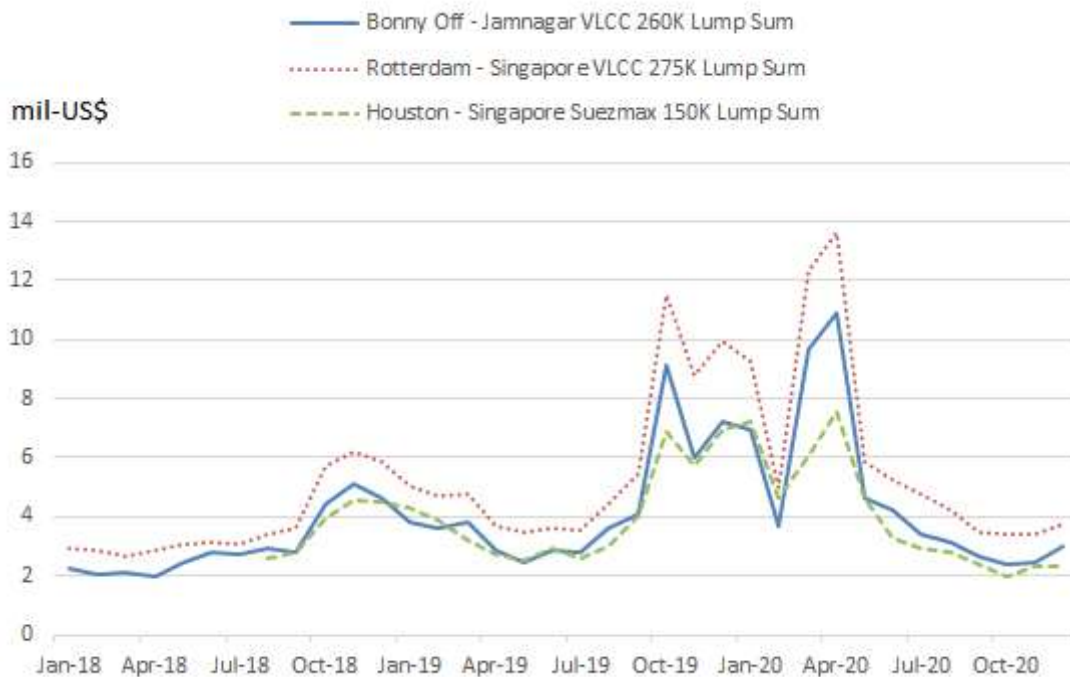
- 2분기 중 저가 석유물량 운송 수요로 급등하였던 유조선 운임과 용선료는 3분기에 이어 4분기에도 하락추세를 지속하였으며 시황 침체 수준을 나타냄
- 나이지리아 Bonny Off - 인도 Jamnagar 간 260K VLCC 4분기 평균 운임은 262만달러로 전년 동기대비 64.3% 낮은 수준을 기록
- 네델란드 로테르담 - 싱가포르 간 275K VLCC 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 64.9% 낮은 351만달러

2) 중국정부의 이러한 조치는 표면상 탄소저감을 들고 있으나 호주와의 외교마찰이 실질적 이유로 알려지고 있어 실행 가능성이 높음



- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스 4분기 평균 운임은 217만달러로 전년동기 대비 66.4% 낮은 수준
- 2019년 4분기 운임은 중국 선박 제재효과에 의하여 비정상적으로 상승하여 전년 동기대비 하락폭이 크게 나타나고 있으나, 이러한 효과가 배제된 2018년 4분기와 비교하여도 구간별로 약 6~15% 낮은 수준임
- 이는 1~2분기에 집중된 이후 침체된 탱커 수요로 인하여 시황이 개선 이전인 2018년 수준까지 후퇴하였음을 의미함

유조선 운임 추이

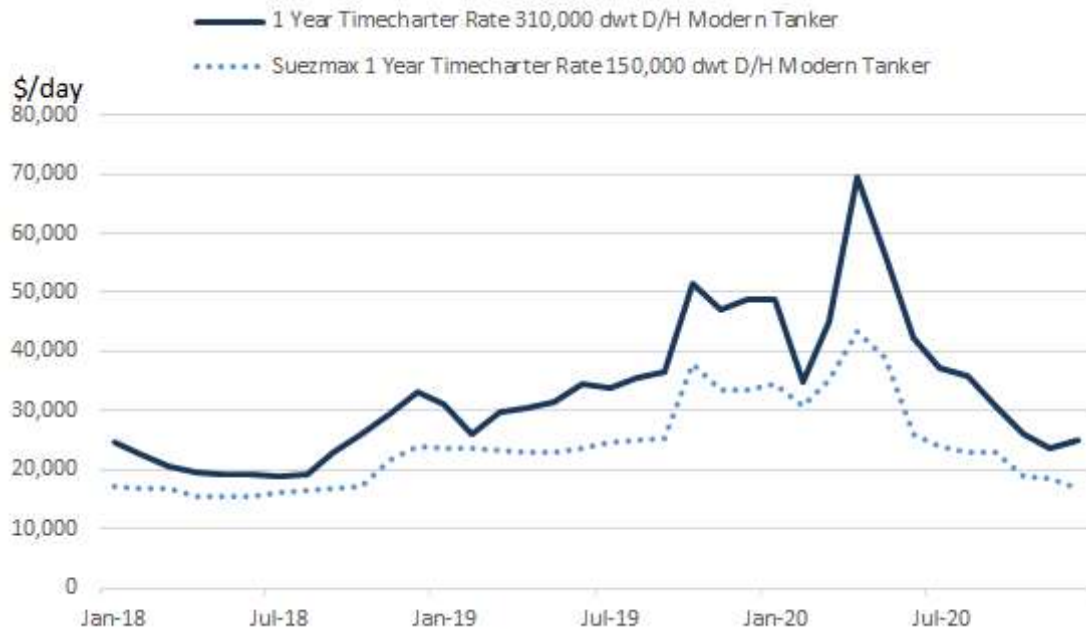


자료: Clarkson

- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료 4분기 평균은 전분기 대비 28.4% 하락한 1일당 24,964달러를 기록
 - 다만, 월평균치 기준으로 11월에 1일당 23,750달러로 7개월 연속 하락한 후 12월 평균 25,000달러로 소폭 반등함
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료도 4분기 평균 1일당 18,231달러로 전분기 대비 22.2% 하락
 - 동 선형의 월평균 용선료의 반등은 없었으며 12월 평균 16,875달러로 8개월 연속 하락



유조선 용선료 추이



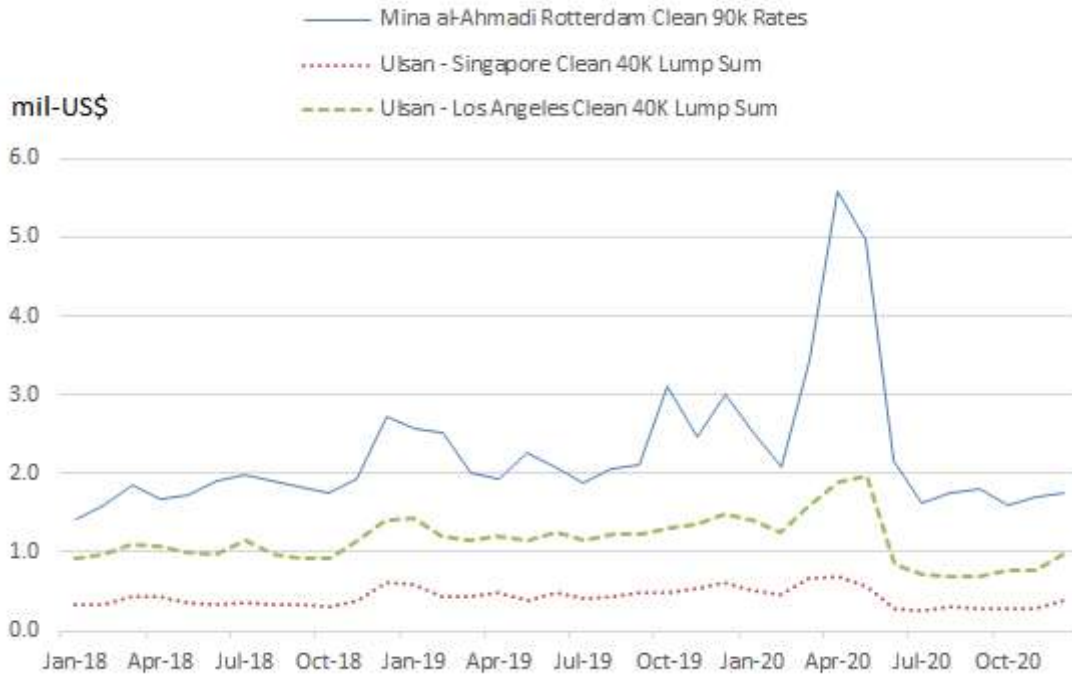
자료: Clarkson

□ 제품운반선의 운임과 용선료 역시 3분기에 이어 4분기에도 하락함

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmad - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 40.6% 낮은 168만달러를 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 4분기 평균 운임 역시 전년 동기대비 42.7% 낮은 31만달러
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 39.6% 낮은 83만달러를 기록
- 제품운반선 운임 역시 중국 탱커선사 제재 효과가 배제된 2018년 4분기와 비교하여도 구간별로 20~28% 낮은 수치를 기록하고 있어 2분기까지 고운임에 이은 침체가 다소 심각한 수준임을 알 수 있음



제품운반선 운임 추이

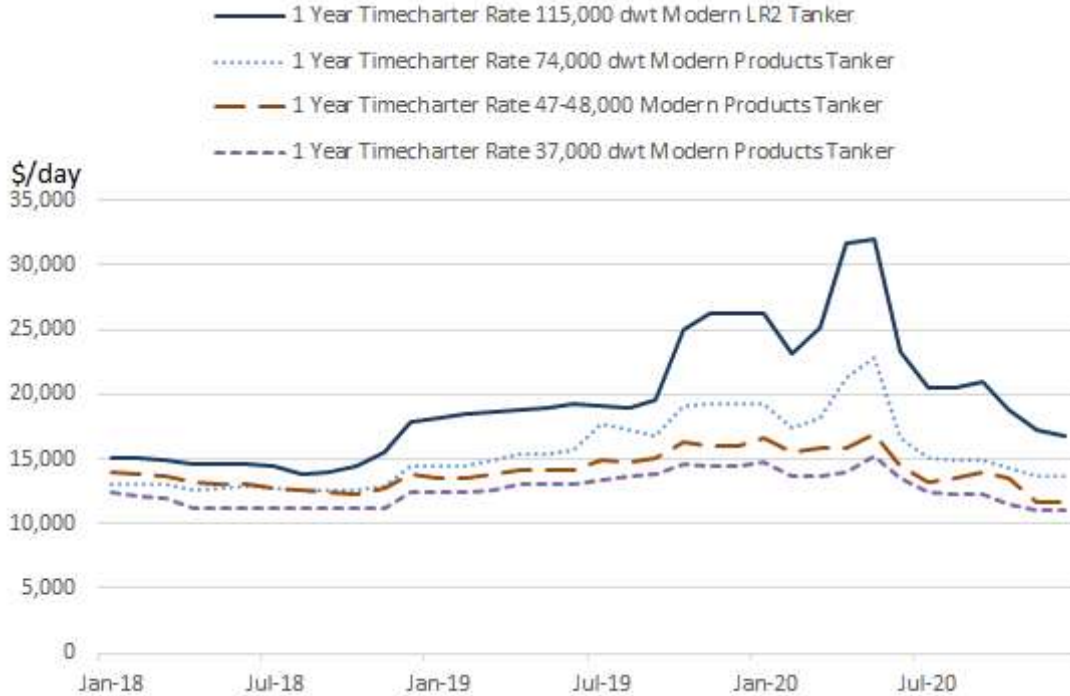


자료: Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료 4분기 평균치는 1일당 17,731달러로 전분기 대비 14.2% 하락
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 4분기 평균 1일당 13,933달러로 전분기 대비 6.8% 하락
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 4분기 평균 1일당 12,394달러로 전분기 대비 8.3% 하락
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 4분기 평균 1일당 11,192달러로 전분기 대비 9.2% 하락
- 제품운반선 1년 정기용선료의 월평균치는 연중 최고치를 기록한 5월 대비 115K급 47.7%, 74K급 40.2%, 47~48K급 31.3%, 37K급 27.9% 각각 하락하여 매우 빠른 하락 속도를 나타냄



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

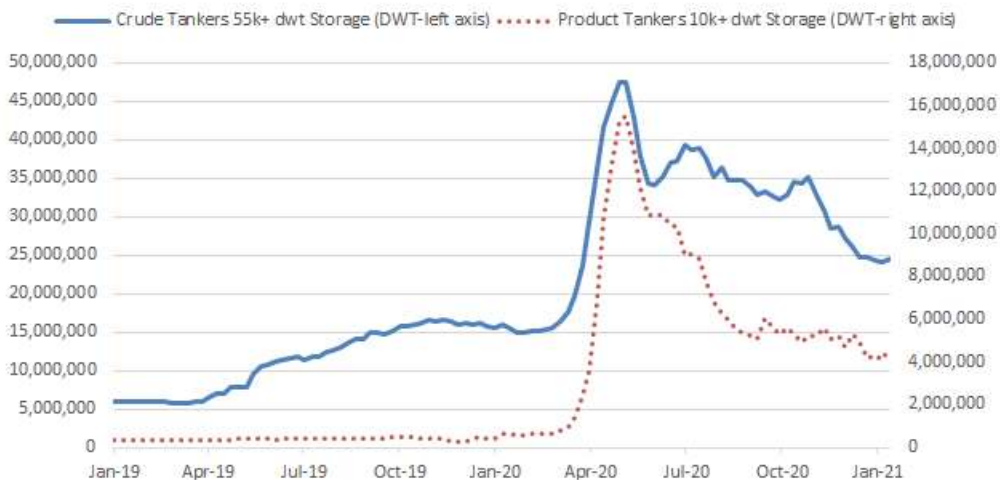
□ 2021년 탱커 시황의 개선은 쉽지 않을 전망

- 2021년 세계 석유 수요는 전년도 코로나19 팬데믹의 영향에 대한 기저 효과로 증가할 것으로 예상되나 큰 폭의 증가를 기대하기는 어려움
- 세계 경제가 2019년 수준으로 회복되기도 어려울 것으로 예상되며 주요국의 코로나19 집단면역도 2021년 말에야 가능할 것으로 예상되는 등 전반적인 경제 활성화와 이동 자유 등에 의한 석유 수요 개선 기대감은 아직 낮은 수준임
- 이에 따라 산업수요는 정상화를 기대할 수 있을 것이나 항공 등 교통수요의 정상화는 어려울 것으로 예상되어 석유수요 증가는 제한적일 전망
- 탱커 시장의 또 하나의 변수는 저장용 탱커로, 2020년 연말 수요는 상반기 대비 크게 감소하였으나 아직까지 많은 수준을 유지하고 있음
- 2020년말 기준, 저장 수요에 동원된 유조선은 101척 2,470만dwt로 연중 최고치였던 5월 초에 비하여 48.0% 감소한 수준이나 코로나19 이전인 2019년말 대비 57.5% 많은 수준으로 전체 유조선 선복량의 약 6%에 해당함



- 동 시점 기준 제품운반선의 경우도 79척 419만dwt로 5월초 대비 73.0% 감소한 수준이나 2019년말 대비 912% 많은 즉, 10배 수준에 이르고 있으며 전체 선복량의 2.5%에 해당함³⁾
- 이처럼 아직까지 많은 선박이 저장용으로 사용되고 있는 점은 해운 시장에 두 가지의 부정적 의미를 내포함
 - 첫째, 아직까지 해상에 많은 원유나 제품을 저장할 만큼 재고가 많다는 점이며 이는 세계 석유소비 증가에도 불구하고 재고 우선 소진을 통하여 해상운송 수요를 둔화시킬 요인으로 작용할 수 있다는 점임
 - 둘째, 이들 선박이 재고 소진으로 해운시장에 복귀 시 공급증가로 인하여 시황 개선의 걸림돌로 작용할 수 있다는 점임
- 이처럼 석유의 교통수요 정상화가 어렵다는 점과 다량의 석유 재고 및 저장용 선박수요 현황 등을 감안하면 2021년 시황 개선이 쉽지 않을 것으로 전망됨
- 다만, 탱커 시황이 낮은 수준에서 유지될 경우 노후선들의 조기폐선 증가 가능성이 있어 시황 개선에 대한 변수가 될 수 있음
- 2021년은 유럽 탄소배출권 거래제(2022년), EEXI(2023년 예상) 등의 주요 규제 시행 이전이므로 아직까지 노후선 활동 가능 시기이나, 조기 폐선을 통한 공급 조절은 시황 개선의 단초가 될 가능성도 존재함

탱커의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

3) 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)



3. 컨테이너선 시장

□ 2020년 컨테이너선 시황은 3~4분기 중 매우 빠른 상승

- 2020년 컨테이너선 시황은 하반기 이후 빠른 운임상승을 보였으며 특히, 4분기 중 운임 상승은 호황기 수준 이상 수준까지 매우 빠르게 상승함
- 상반기 중 코로나19 팬데믹 상황의 수요 감소 속에서도 운항 감축을 통한 선복량 조절로 운임 하락을 방어하며 전년 동기대비 높은 운임수준을 유지한 해운업계는 하반기 수요 증가에 매우 높은 수준의 운임 인상을 실현함
- 3분기 이후 미국의 경제부양 정책으로 인한 소비 증가, 코로나19 특수, 수요 감소를 우려한 도매업의 낮은 재고의 소진으로 인한 수입 폭증 등의 요인들이 겹치며 3분기 이후 미국향 수요가 크게 증가한 것으로 추정
- 미국 노선의 선복 부족과 고수익으로 타 노선의 선박들이 미국 노선으로 이동하였고 이후, 유럽, 아시아 등의 수요도 상반기 위축에서 벗어나 증가하면서 전 지역의 운임이 연쇄적으로 상승함
- 2020년 평균 CCFI는 984.42로 전년대비 19.5% 상승
- 4분기 평균 CCFI는 1,250.41로 전년 동기대비 52.6% 높은 수준을 기록하였으며 연말 CCFI는 1,577.20까지 상승하여 지수 발표 이후 사상 최고치를 기록함

CCFI 추이

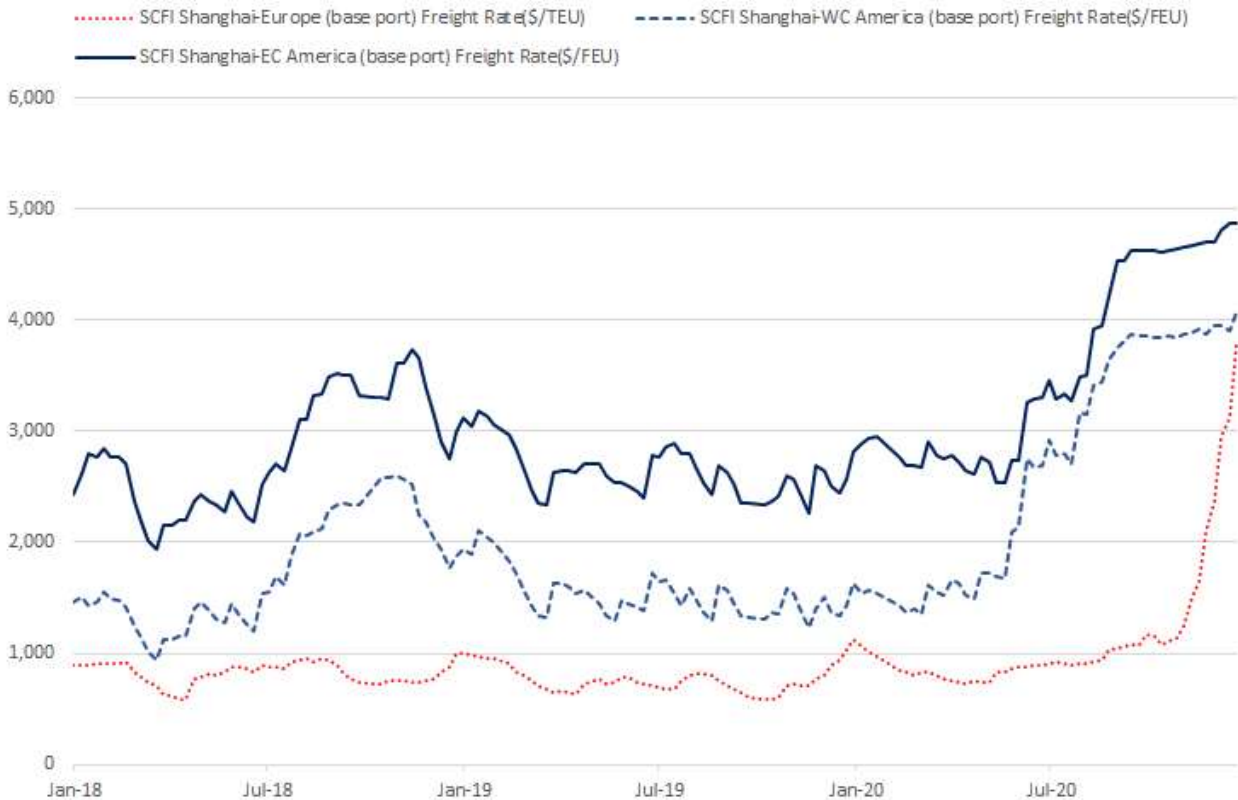


자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 주요 원양노선의 운임은 3, 4분기에 크게 상승하며 시황 상승 주도

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

- 상하이-유럽노선의 2020년 평균운임(SCFI 기준)은 TEU당 1,204.1달러로 전년대비 58.5% 상승
 - 동 노선의 운임은 4분기에 집중적으로 상승하여 4분기 평균 TEU당 2,099.7달러를 기록하며 전년 동기대비 179.0% 높은 수준을 나타내었으며 전분기 대비 113.8% 상승
 - 미서안 노선의 운임이 3분기부터 급상승한데 비하여 유럽노선 운임은 다소 늦은 9월 이후 급상승하기 시작하였으며 연말 3,797달러/TEU까지 상승
- 2020년 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 FEU당 2,744.8달러로 전년대비 79.9% 상승
 - 동 노선의 3분기 평균운임은 전분기 대비 71.9% 상승한데 이어 4분기에도 전분기 대비 16.1% 추가 상승하며 4분기 평균 FEU당 3,911.3달러를 기록하였으며, 이는 전년 동기 대비 179.3% 높은 수준으로 연말 4,080달러/FEU까지 상승



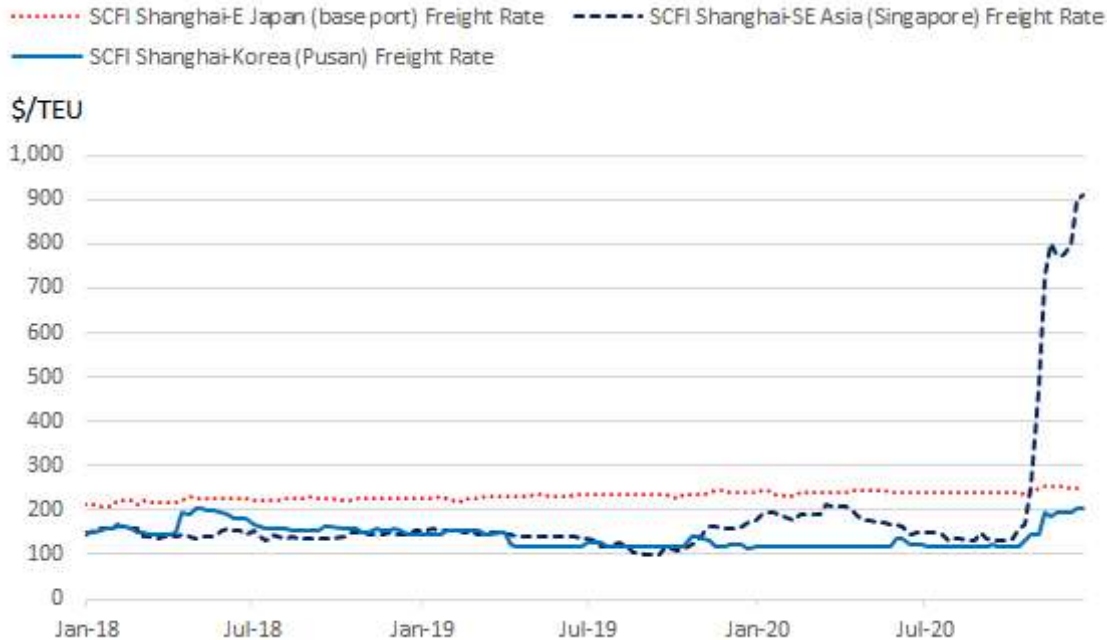
- 미서안 노선 운임은 하반기 들어서며 가장 빠른 운임상승률을 기록하여 하반기 글로벌 컨테이너선 운임 상승을 주도한 것으로 평가됨
- 2020년 상하이-미동안 노선의 평균 운임은 전년대비 37.1% 상승한 FEU당 4,775.0달러
- 동 노선 역시 3분기 평균운임이 전분기 대비 40.3% 상승한 후 4분기에도 전분기 대비 19.0% 추가 상승하며 4분기 평균 FEU당 4,709.3달러를 기록하여 높은 상승률을 나타냈으나 미서안 노선에 비해 상승폭은 다소 작은 수준임

□ 주요 근해노선 운임 역시 개선되었으며 동남아 노선은 4분기 급등

- 상하이-동일본 노선의 20년 평균운임(SCFI 기준)은 전년대비 3.5% 상승한 TEU당 241.4달러를 기록하여 비교적 양호한 수준 기록
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 4.0% 높은 TEU당 247.5달러
- 일본 노선은 원양 노선의 급등 영향에도 소폭 개선에 그침
- 상하이-동남아 노선은 4분기에 급등하여 2020년 평균 운임은 전년대비 101.1% 상승한 TEU당 277.8달러
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 308.8% 상승한 TEU당 601.0달러
- 과거 수년간 동남아 경제가 활성화되며 원양에서 밀려난 중형급 선박들까지 경쟁에 가세하여 운임이 부진한 수준에 머물렀으나, 북미 노선의 운임 급등으로 중형선 등이 대거 원양노선으로 이동하면서 4분기들어 운임이 6배까지 치솟는 현상이 나타남
- 상하이-부산 노선의 2020년 평균운임은 전년대비 3.9% 높은 TEU당 133.3달러
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 38.1% 상승한 TEU당 172.5달러
- 동 노선은 경쟁 심화로 상당기간 부진한 흐름을 보였으나 동남아 노선 등의 운임 상승으로 선박이 재배치되며 4분기에 비교적 큰 폭의 상승이 나타남
- 원양 노선의 수요증가로 수익성이 제고되었던 3분기에도 아시아 근해노선에서는 큰 영향이 나타나지 않았으나 원양 노선의 활황이 지속되며 4분기 들어 근해 노선의 운임도 급상승하는 연쇄효과가 본격화됨
- 이러한 영향은 2021년 1월까지도 지속되고 있음



주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 2021년 중 컨테이너선은 비교적 안정적 시황 기대

- 2020년 3분기 이후 나타난 컨테이너 운임의 급등은 코로나19 팬데믹 상황에 의해 재고물량의 비축을 위한 수출입이 상, 하반기 불균형하게 이루어졌고 일부 팬데믹 특수 등의 일시적 요인에 의한 것으로 판단됨
- 중국 춘절을 거치며 이러한 흐름은 진정될 것으로 예상되어 급등한 운임은 하향할 것으로 전망
- 또한, 미국 등 주요 선진국 재고가 최근 활발한 수출입으로 다소 과도하게 비축되었다면 일시적 수요 부진 가능성도 있음
- 그러나 코로나19 사태 초기의 부진에 선복 조절을 통한 성공적 대응으로 시황 하락을 방어한 컨테이너선 업계는 이러한 시기에도 적절한 대응을 통하여 2021년도 시황을 비교적 안정적으로 유지할 전망
- 최근의 일부 노선의 선복 부족에도 불구하고 아직까지 컨테이너선 해운 시장의 선복량 과잉 상황은 지속되고 있으며, 향후 환경규제에 강화에 의한 중대형선 폐선 정도가 시황의 또 다른 변수가 될 전망



4. LNG선 시장

□ 4분기 중 운임은 급상승하였으나 2020년 운임과 용선료는 전년대비 하락

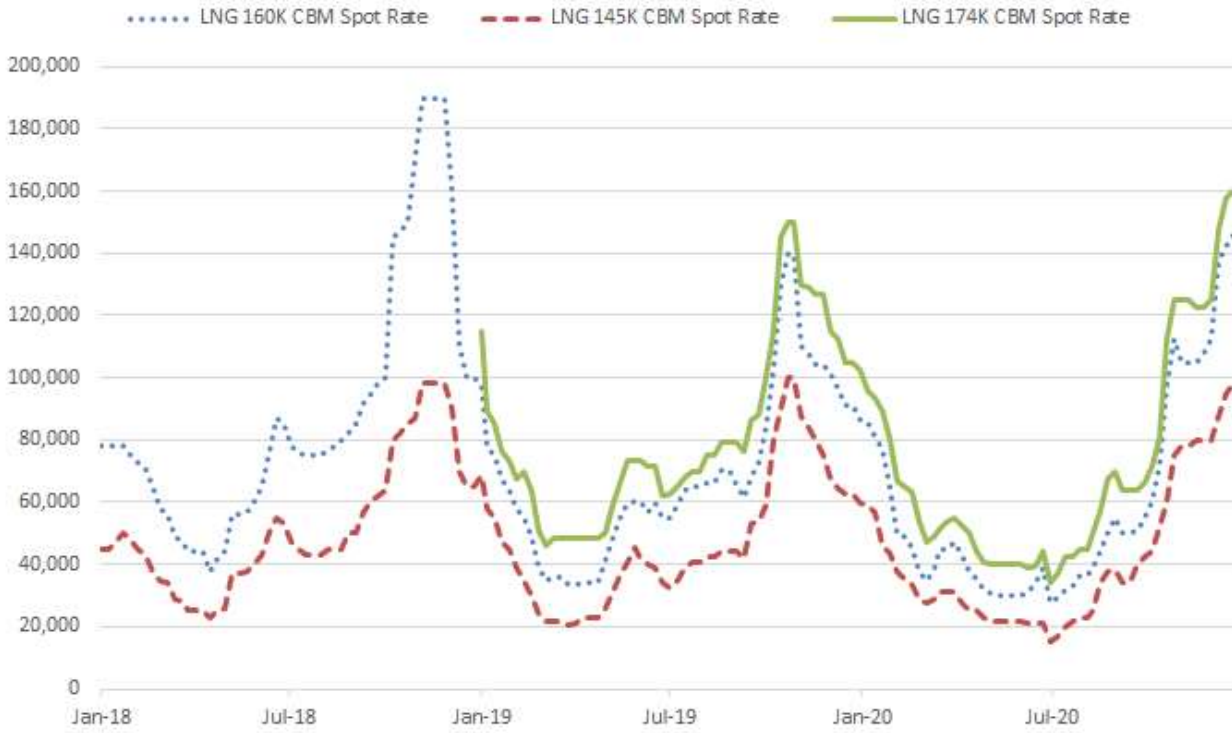
- 2020년 초 코로나19 팬데믹의 영향으로 중국 등 주요 산업국의 산업활동이 감소하며 LNG수요가 감소하는 등 전반적인 수요 부진으로 전년대비 연평균 스팟 운임은 하락함
- 2020년 174K급 평균 스팟운임은 전년 대비 13.1% 낮은 1일당 71,173달러를 기록하였고 160K급은 14.5% 하락한 1일당 59,269달러, 145K급은 13.9% 하락한 1일당 41,048달러 수준에 그침
- 2020년 평균 용선료 역시 전년대비 하락하여 174K급은 34.6% 하락한 1일당 68,183달러, 160K급은 31.7% 하락한 56,250달러, 145K급은 40.0% 하락한 34,742달러를 각각 기록
- 3분기 이후 산업활동도 회복되었고 4분기 들어 LNG 대형 수요국이 집중되어 있는 동북아 한파의 영향으로 수입량이 급증하며 스팟운임은 1일당 최고 16만달러까지 급등하는 현상이 나타남
- 최고치 기준으로는 전년 동기대비 높은 수준이나 4분기 평균 운임은 전년 동기에 미치지 못함
- 174K급 4분기 평균 스팟운임은 전년 동기대비 4.3% 낮은 1일당 118,500달러, 160K급은 3.2% 낮은 104,423달러, 145K급은 6.2% 낮은 73,077달러를 각각 기록

□ 2021년 시황은 큰 폭의 개선은 어려울 전망

- 세계적으로 LNG수요는 정상화되고 있고 LNG 해상 물동량도 전년 대비 증가할 것으로 예상됨
- 그러나 2018년 이후 대량 발주된 신조선 물량이 대거 인도될 예정으로, LNG선의 2021년 선복량 증가율은 9% 이상이 될 것으로 예상
- 이러한 선복량 증가가 수요 증가로 인한 개선 효과를 감소시키며 빠른 시황 개선은 어려울 것으로 전망



LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

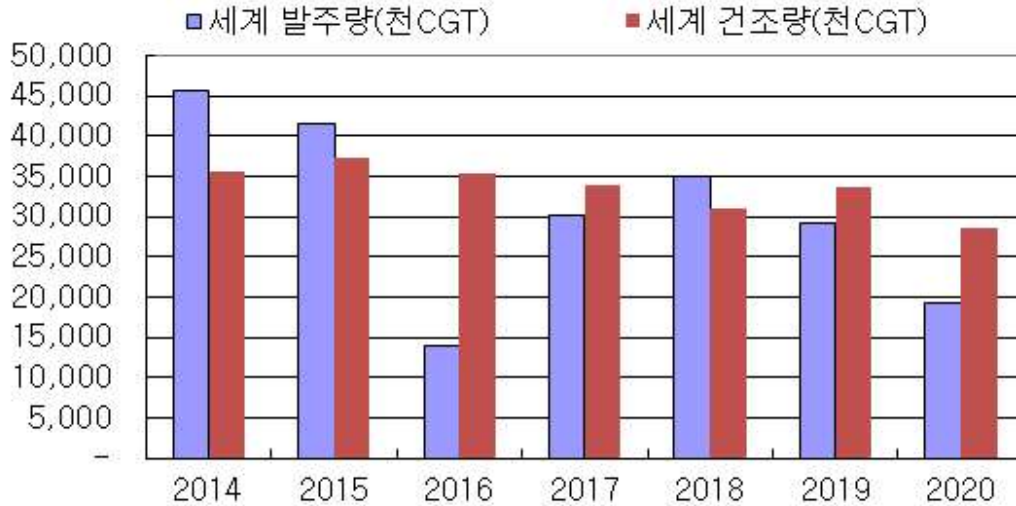
1. 세계 신조선 시장 동향

□ 2020년 세계 신조선 발주량은 전년 대비 크게 감소, 4분기에는 개선 양상

- 2020년 해운시황이 저조하지 않았음에도 불구하고 선주들이 일시적인 현상으로 판단하여 적극적으로 신조선에 투자하지 않고 관망세를 유지한 것으로 보임
- 또한, 국제유가와 연료유 가격이 낮은 수준을 유지하여, SOx 규제에 의한 연료비용 증가와 이에 따른 노후선 폐선 기대감을 무너뜨리며 신조선 발주는 전년대비 크게 감소함
- 다만, 4분기 들어 발주량이 크게 증가하며 개선 양상을 보였고 이는 긍정적 신호로 해석됨
 - 1~3분기 중 분기당 350~390만CGT에 불과하였던 신조선 발주량은 4분기 중 804만 CGT까지 증가하여 다른 양상을 보임
 - 이러한 현상은 상반기 중 각국 봉쇄로 업무가 원활히 이루어지지 못하여 발주 시기가 하반기로 밀린 일부 물량이 포함된 점도 영향을 미쳤을 것으로 추정됨
 - 그러나 2020년 중 EU의 온실가스배출권 거래의무 시행안(2022년 시행) 통과, EEXI의 초안채택 등 보다 강경한 조치들이 현실화되며 노후선 교체에 대한 실질적 압력증가로 인한 수요증가 요인의 영향도 반영되었을 것으로 추정됨
 - 이러한 압력 하에 2020년 신조선 시황 부진으로 선가가 하락하여 4분기 중 투자여건이 선주들에게 유리하였던 점도 일부 선주들의 투자 단행에 영향을 미쳤을 것으로 추정됨
 - 2020년 중 부진하였던 발주 시황이 4분기 들어 큰 규모는 아니라 할지라도 급진전 된 점은 향후 시황 호전에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대됨
- 2020년 세계 발주량은 1,924만CGT로 전년대비 33.9% 감소함
 - 4분기 중 발주량은 전년 동기대비 6.3% 감소한 804만CGT
- 2020년 발주액은 전년대비 46.9% 감소한 423.8억달러
 - 4분기 중 발주액은 전년 동기대비 32.9% 감소한 169.5억달러
- 2020년 세계 건조량은 전년대비 14.7% 감소한 2,869만CGT를 기록
 - 4분기 중 건조량은 전년 동기대비 13.7% 감소한 621만CGT



세계 신조선 발주량 및 건조량 추이

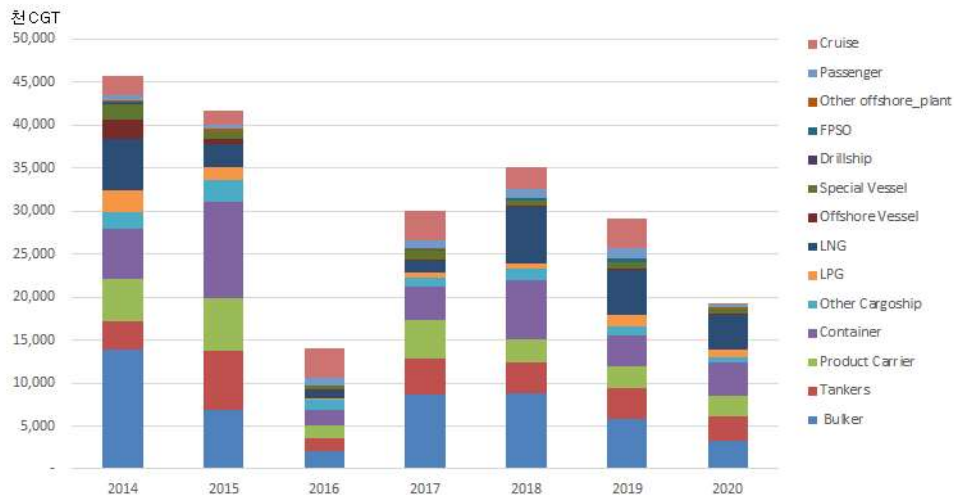


자료 : Clarkson

□ 선종별로 컨테이너선을 제외한 모든 선종의 발주가 감소함

- 2020년 발주량(CGT 기준)은 컨테이너선만 전년 대비 5.1% 증가하였을 뿐, 모든 선종이 감소세를 나타냈으며 벌크선 53.4%, 탱커 13.8%, LNG선 3.9% 각각 감소
- 컨테이너선의 발주량은 전년 대비 소폭 증가하였으나 전년도 발주량 역시 부진한 수준이므로 큰 의미를 부여하기는 어려움
- 전반적으로 부진한 상황에서도 LNG선은 여전히 양호한 수준을 유지함

선종별 세계 신조선 발주량 추이



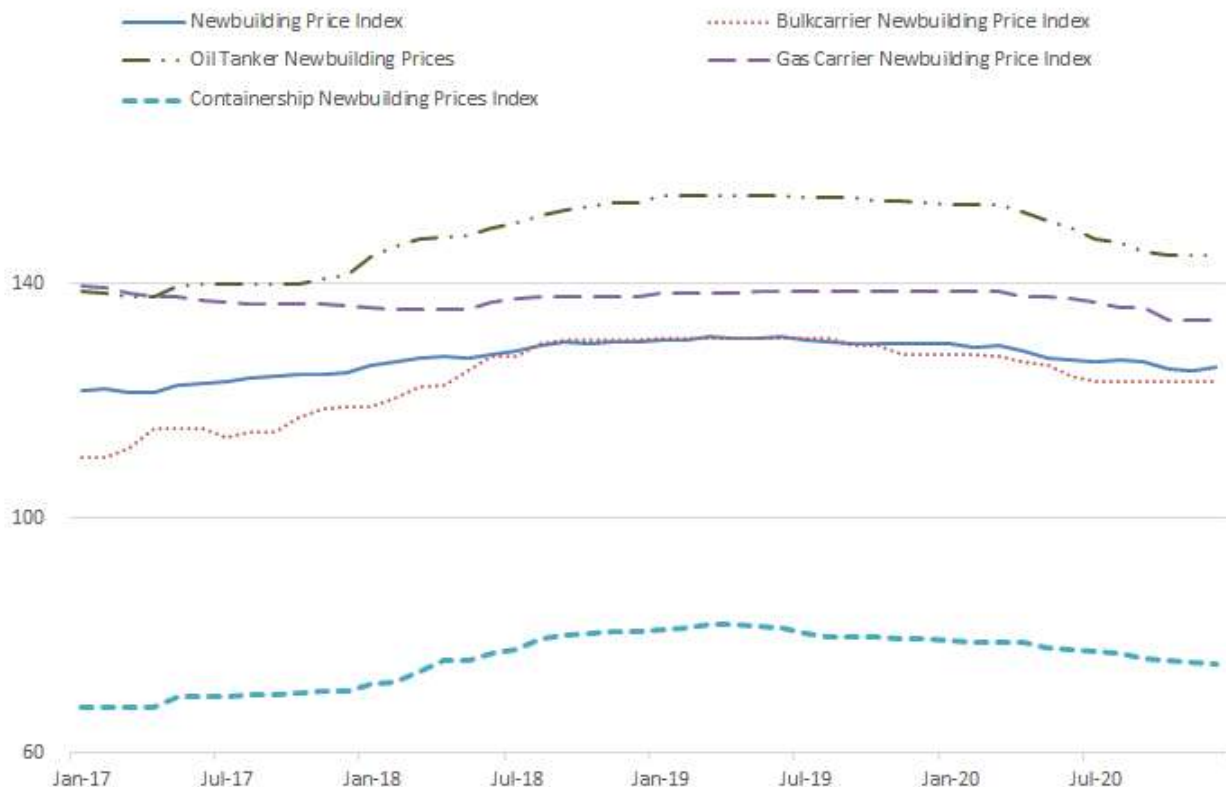
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



□ 2020년 중 신조선가격은 신조선 수요 부진으로 하락함

- 2020년 12월 Clarkson 신조선가 지수는 125.67로 전년말 대비 3.2% 하락하였고 시황이 호전된 4분기 중에도 0.7% 하락함
- 12월 벌크선 지수는 123.30으로 전년말 대비 3.7% 하락하였고 4분기에는 변화가 없었음
- 동 시기 탱커지수는 144.84로 전년말 대비 5.8% 하락하였고 4분기 중에도 0.5% 하락
- 컨테이너선 지수는 12월 75.24로 전년말 대비 5.2% 하락하였고 4분기 중에도 1.2% 하락
- 가스선 지수는 12월 133.90으로 전년말 대비 3.5% 하락하였으며 4분기 중에도 1.5% 하락

신조선가 지수 추이



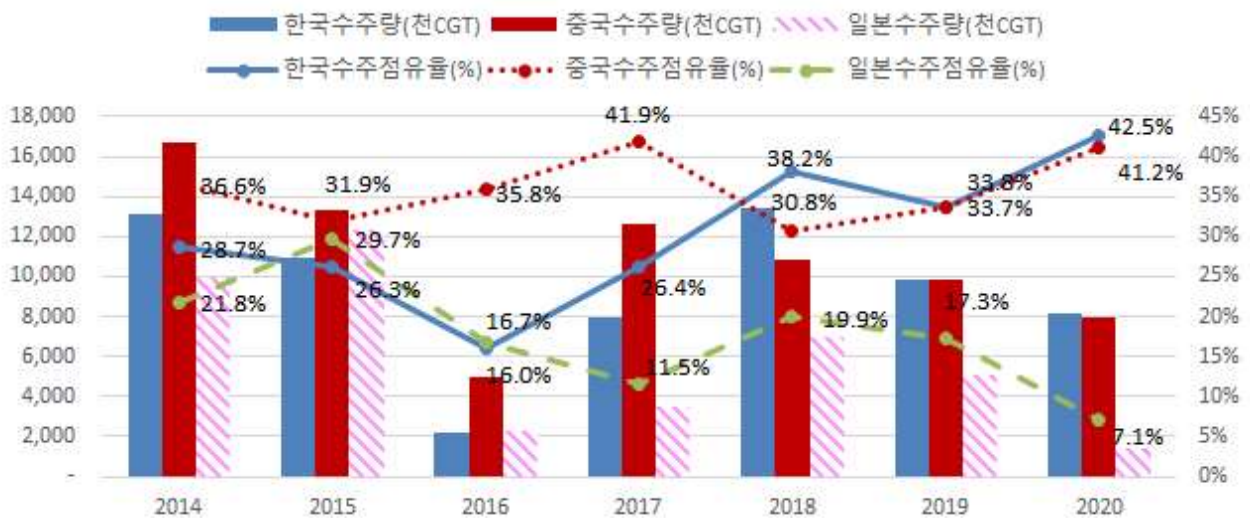
자료 : Clarkson



□ 2020년 한국은 가장 높은 수주점유율을 기록(CGT 기준)

- 상반기 중 특히 부진을 겪었던 한국의 신조선 수주점유율은 16%까지 하락한 바 있으나 하반기 이후, 특히 4분기의 집중 수주를 기반으로 전체 점유율 42.5%로 중국대비 근소한 차이로 가장 높은 수주점유율을 기록함
- 중국은 연초 많은 자국발주 대형 벌크선 물량에도 불구하고 하반기 이후 한국에 밀리는 양상을 나타내며 점유율 41.2%를 확보함
- 일본은 2020년 시장에서 크게 부진한 양상을 보이며 점유율이 7.1%까지 하락함
- 크루즈선 신조선 발주도 크게 부진함에 따라 유럽 조선소들의 점유율이 축소되며 한중일 3국의 수주점유율은 전년도 85%에서 2020년 91%까지 확대됨

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



2. 한국 조선업 동향

□ 2020년 한국 조선업 수주 역시 큰 폭으로 감소, 4분기 실적은 크게 호전

- 한국 역시 코로나19 팬데믹 영향 등으로 2020년 수주가 크게 감소하였으나 4분기 수주량이 크게 증가하며 2021년 시장에 대한 기대감을 높임
- 한국은 LNG선, 대형 컨테이너선, 유조선 등의 대량 수주로 연간 전체 수주량의 62%를 4분기 중 수주하며 매우 활발한 수주활동을 보임
- 한국의 2020년 수주량은 전년 동기대비 16.5% 감소한 819만CGT
- 한국의 4분기 수주량은 전년 동기대비 35.4% 증가한 511만CGT이며, 이는 분기 실적으로 예코십 붐이 있었던 2013년 이후 최대 수주량임
- 2020년 수주액은 19.9% 감소한 182.8억달러를 기록
- 4분기 수주액은 전년 동기대비 27.4% 증가한 112.0억달러
- 한국의 4분기 수주량은 중국의 동 기간 수주량 272만CGT를 압도하는 물량으로 환경규제 강화에 따른 한국의 상대적 선호도가 높아진 영향이 일부 반영된 것으로 추정됨
- 4분기 한국 수주 확대는 LNG선 등 한국의 독점적 선종이 포함된 영향이 있으나, 향후 온실가스 배출권거래제 등 더욱 강경해지는 환경규제로 한국의 높은 제품경쟁력이 중국의 저가 및 금융공세 등의 경쟁력보다 우위를 점한 영향도 반영된 것으로 보임

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



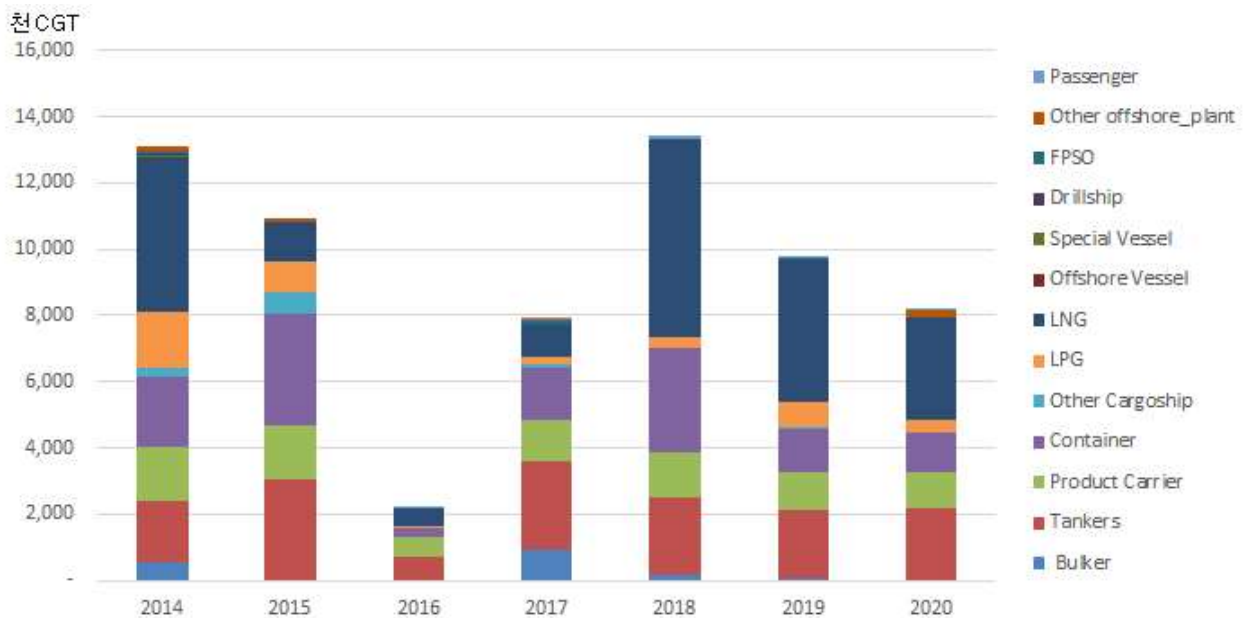
자료 : Clarkson



□ 선종별로 유조선을 제외한 모든 선종의 수주가 감소함

- 2020년 중 유조선의 수주만 전년 대비 10.5% 증가하였으며 컨테이너선 3.1%, LNG선 25.6%, 제품운반선 2.8%, LPG선 47.2% 각각 감소
- 벌크선의 수주는 없음
- 코로나19 영향 등으로 수주가 저조한 상황에서도 LNG선은 전체 수주량의 38% 수준으로, 여전히 가장 중요한 선종으로서의 위치를 유지함

한국 조선업 선종별 수주량 추이



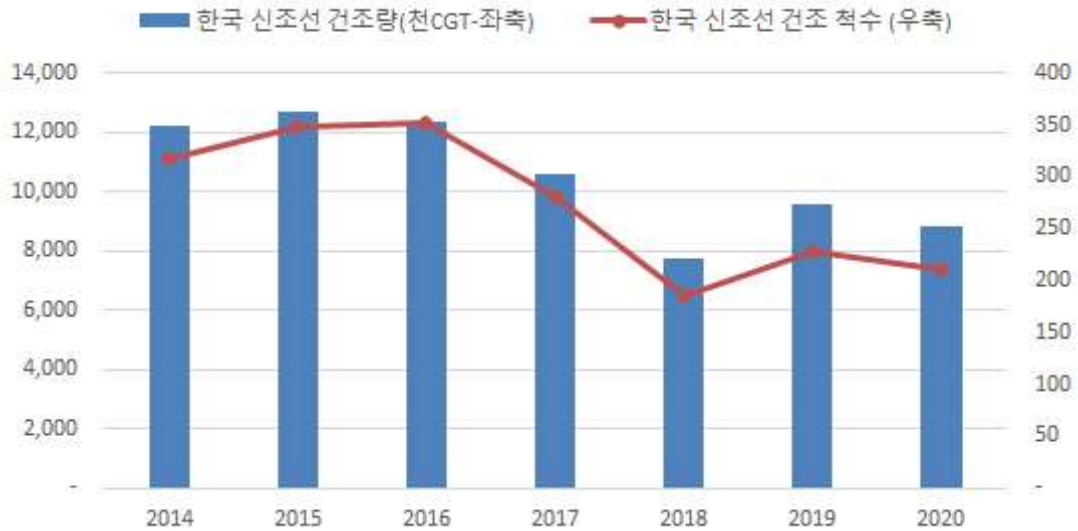
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 2020년 한국 건조량은 전년 대비 감소

- 2020년 건조량은 전년 대비 7.8% 감소한 880만CGT
- 연초 팬데믹 초기 상황에서 중국으로부터의 블록조달 차질 등 일부 생산 차질이 있었으며, 방역지침 등으로 제조활동을 크게 늘리기 어려워 이를 보완하지 못한 영향이 있는 것으로 추정됨



한국 조선업 건조량 추이

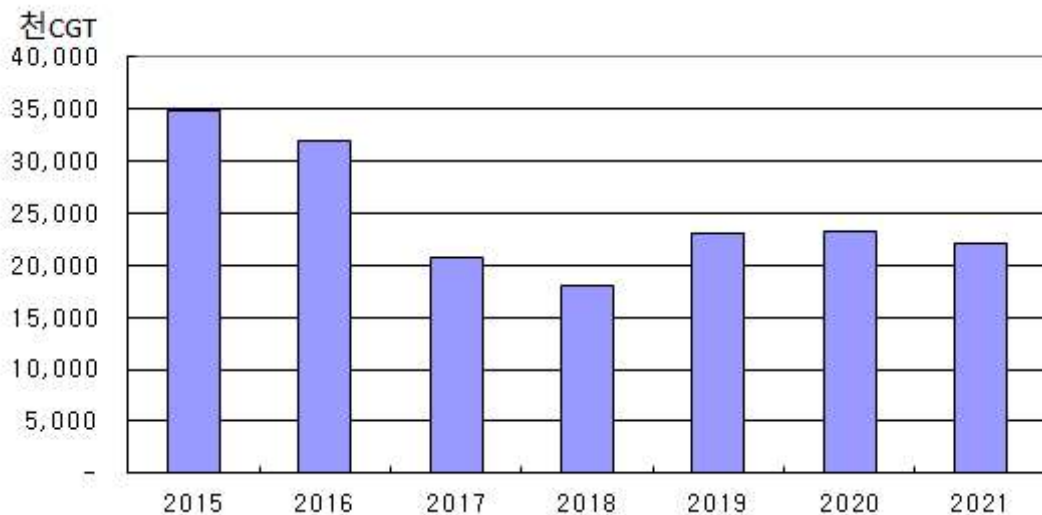


자료 : Clarkson

□ 수주잔량은 소폭 감소

- 2020년 말 수주잔량은 2,216만CGT로 전년말 대비 4.7% 감소
- 부진한 수주 상황에도 건조량도 다소 부진하여 수주 잔량은 소폭 감소에 그침
- 수주잔량은 9월말 1,871만CGT 수준까지 감소한 바 있으나 4분기 대량 수주로 다시 증가한 것은 긍정적임

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



3. 2021년 전망 및 시사점

□ 신조선 발주 및 한국 수주량은 증가 전망

- 2020년 4분기의 활발한 신조선 시황에도 불구하고 2020년 전반적인 신조선 투자는 부진하였으며 선주들의 관망세는 여전히 유지되고 있음
- 그러나 2020년 강화된 환경규제 조치들은 이전에 발효된 규제에 비하여 공해가 심한 노후선에 대하여 더욱 강경한 조치를 예고하고 있으며 실질적인 교체압력으로 작용하기에 충분함
- 특히, 노후선들이 운항속도를 크게 감속해야 하는 EEXI 규제가 2023년 시행될 것으로 예상됨에 따라 2021년은 이를 준비해야 할 임박한 시기임
- 이러한 상황들로 인하여 해운시황과 관계없이 점진적으로 노후선 교체수요가 증가할 것으로 예상됨
- 다만, 강경한 조치에도 불구하고 아직까지 선주들이 대응전략을 수립하기에는 미래 선박에 대한 불확실성이 여전하여 관망세가 일시에 종식될 가능성은 높지 않으며, 선박의 발주가 갑자기 증가할 가능성 역시 높지 않음
- 2021년은 조선사들이 필요한 일감을 확보할 수 있는 정상화로 진입하기 시작하는 시점이 될 것으로 기대되며, 세계 발주량은 약 3천만CGT, 한국 수주량은 약 1천만CGT 수준이 될 것으로 전망

2021년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2019	2020	2021 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	29.1 (△17.1%)	19.2 (△33.9%)	30.0 (56.9%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	9.8 (△26.9%)	8.2 (△16.5%)	10.0 (22.2%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	797 (2.4%)	424 (△46.8%)	710 (67.5%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	228 (△15.7%)	183 (△19.9%)	225 (23.1%)

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



□ 국내 조선업 하반기 이후 일감 감소 우려

- 2020년 중 4분기의 대량 수주에도 불구하고 전체 수주량은 국내 생산량을 감안하면 부족한 수준이었으며 특히, 2022년 인도물량이 크게 부족한 수준임
- 4분기 대량 수주물량도 2023년 이후 인도물량 비중이 높아 단기적 일감 부족을 해결하지 못하였음
- 2021년 1분기 내에 2022년 인도물량을 대거 수주하지 못하는 한 2022년 건조량은 800만CGT 이하가 될 우려도 있으며, 이는 2000년대 호황기 이후 최저점을 기록한 2018년 건조량과 유사한 수준임
- 2022년 인도물량들은 2021년 하반기 이후 점차 야드에 투입되므로 조선사와 기자재 업계는 금년 하반기부터 일감 부족이 현실화될 것으로 우려됨
- 이러한 단기적 일감 부족은 조선업계에 있어 시황 호전을 앞두고 고비가 될 것으로 예상되며 장기적 추세가 아닌 일시적 위기인 만큼 현명한 대응이 필요할 것임
- 2023년 이후 다시 건조량은 1천만CGT 내외로 증가 기대