

해운·조선업 2021년도 1분기 동향

- I. 거시경제 및 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향

작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)



※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.



<요 약>

I. 산업환경

(경제전망) 2021년 세계 경제 및 교역 성장률은 기저효과 등으로 높은 수준 전망

- IMF는 2021년 세계 실질경제성장률 6.0%, 교역증가율 9.5%로 각각 전망

(유가 및 연료유가) 국제유가와 연료가격은 1분기 중 크게 상승

- 국제유가는 수요회복 기대감, OPEC+의 감산 연장 등으로 1분기 중 30% 내외 상승
- 3월 평균 싱가포르항 기준 MGO 가격은 톤당 538달러로 전분기말 대비 27.8% 상승하여 노후선 교체 압력으로 작용할 가능성이 높아짐

(후판가격) 국내 후판 가격은 1분기 중 상품별로 25~28% 상승

- 철강재 가격상승으로 약 3~4%의 원가상승 요인 발생 추정

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 1분기 벌크선 시황은 매우 양호한 수준

- 1분기 평균 BDI 1,739로 11년만의 최고치 기록

(탱커) 1분기 탱커 시황은 침체 상황

- 전년도 저가물량 집중 수입에 기인한 증가된 재고로 인하여 전년도 3분기 이후 하락 추세에서 벗어나지 못하고 있음

(컨테이너) 미국 등 원양노선을 중심으로 호황기 수준의 운임 지속

- 1분기 평균 CCF는 1,961로 지수 발표 이후 최고 수준 기록

(LNG선) 1분기 중 스팟운임의 급격한 하락과 소폭의 용선료 상승이 나타남

- 1분기 중 동북아 추위와 전년도 LNG가격 하락에 의한 투자 지연 등이 복합적 영향을 미침

(LPG선) 1분기 중 높은 변동성을 보임

- 운임과 용선료가 1월 첫주 이후 급락하였으며 3월 중순 이후 소폭 반등이 나타남



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 1분기 중 신조선 발주량 크게 개선

- 컨테이너선 투자 급증, 탱커와 LPG선의 점진적 관망세 해소 등으로 발주량 급증
- 벌크선을 제외한 모든 선종의 발주량이 증가하며 1분기 세계 발주량은 1,024만CGT(158.0% ↑)¹⁾, 발주액은 224.8억달러(164.7% ↑)
- 동 기간 세계 건조량은 815만CGT(11.8% ↑)

(신조선가) 1분기 중 신조선가는 철강재 가격 인상과 신조 수요 증가로 소폭 상승

- 1분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 3.7% 상승하여 3월 평균 130.20

(수주점유율) 1분기 중 한국의 점유율은 경쟁우위 선종 수요 증가로 크게 확대

- 대형컨테이너선 수주 증으로 한국의 점유율은 52.0%로 확대되었으며, 중국은 41.6%, 일본은 3.5%를 각각 차지함

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 1분기 수주량 및 건조량은 크게 증가

- 1분기 수주량은 532만CGT (867.5% ↑), 수주액은 119.1억달러 (753.2% ↑)
- 동 기간 건조량은 305만CGT (50.4% ↑)

(수주잔량) 1분기말 수주잔량 증가로 다소 여유를 찾으며 선가인상 탄력 예상

- 1분기 수주잔량은 전분기 대비 8.0% 증가한 2,438만CGT

(시사점) 금년 중 시황은 양호한 흐름이 지속될 전망

- 컨테이너선 발주 호조가 하반기까지 이어질 것으로 기대하기는 어려움
- 그러나 카타르 등 LNG선 대량 발주 수요와 환경규제 강화 효과로 관망세가 점진적으로 해소되며 비교적 양호한 신조선 수요 예상

1) 본 요약의 ()안 수치는 전년 동기대비 증감



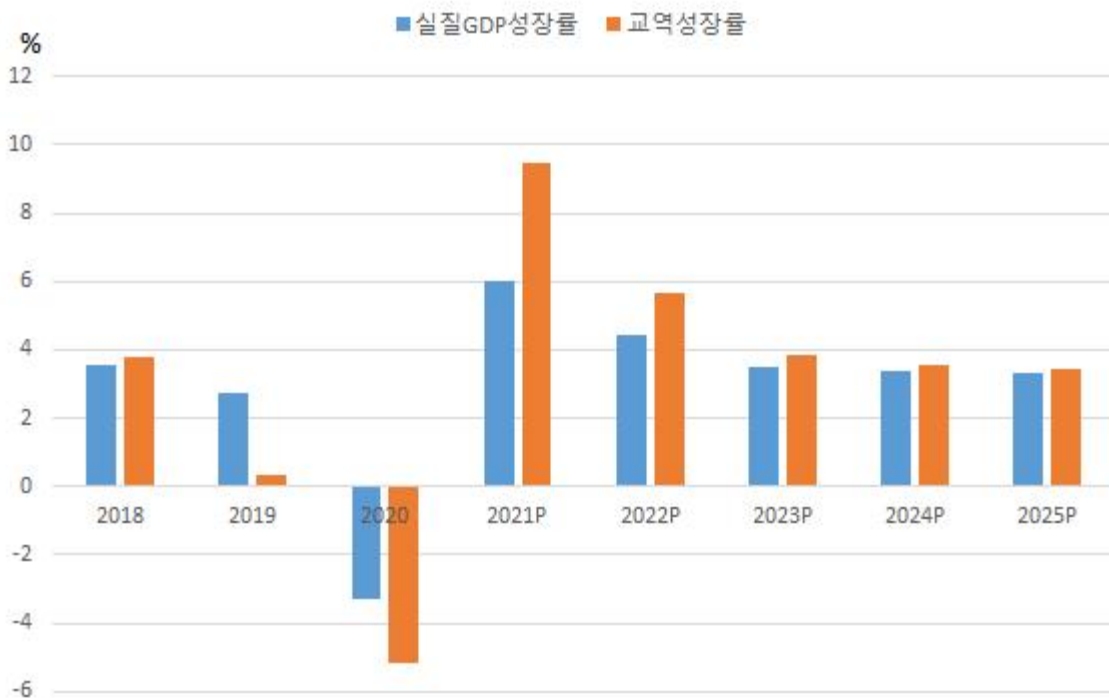
I. 거시경제 및 산업환경

1. 세계 경제 및 교역

□ 2021년과 2022년 경제 및 무역 성장률은 크게 상승할 것으로 전망

- IMF는 금년 4월 발표한 경제전망을 통하여 2020년 코로나19로 인하여 세계 실질경제성장률은 -3.3% 역성장하였으나 2021년과 2022년은 각각 6.0%와 4.4%의 비교적 높은 성장과 회복을 전망함
- 이러한 성장률은 전년도 역성장에 의한 기저효과를 고려하여도 매우 큰 폭으로 평가되며, 2021년의 성장률만으로도 코로나19 이전인 2019년 수준 회복에 더하여 2.6% 추가 성장한 수준임
- 세계 상품교역증가율²⁾은 2020년 -5.1% 역성장 대한 기저효과를 더하여 2021년 9.5%의 높은 증가율로 전망하였으며 2022년에도 5.6%의 비교적 높은 증가율 전망

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료 : IMF, 2021년 이후는 전망치

2) 세계 상품교역증가율은 상품수출증가율(Volume of exports of goods)과 상품수입증가율(Volume of imports of goods)의 단순 평균수치임

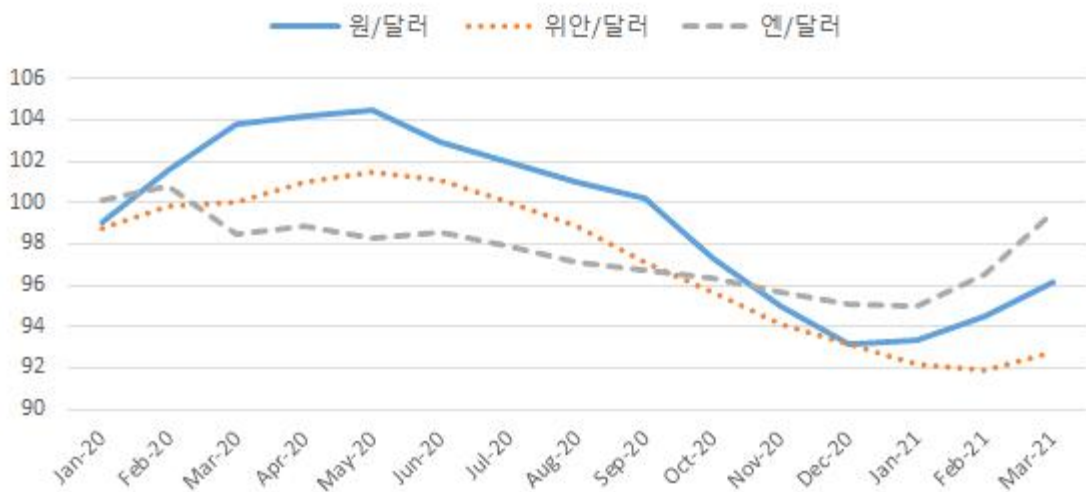


2. 환율 동향

□ 1분기 중 원/달러 환율은 소폭 상승

- 지난해 큰 폭으로 하락하였던 원/달러 환율은 미국 금리상승 등의 영향으로 1분기 중 소폭 상승함
 - 3월 평균 환율은 달러당 1,131.0원으로 전분기말 12월 평균치 대비 3.3% 상승
 - 코로나19 이전 시기인 2019년 12월 평균 대비로는 여전히 3.8% 낮은 수준임
- 중국 위안화와 일본 엔화의 대달러 환율은 1분기 중 다른 흐름을 보임
 - 일본 엔/달러 환율은 3월 평균 108.7엔/달러로 전년 12월 대비 4.7% 상승하여 비교적 큰 폭의 상승 흐름을 보임
 - 반면, 중국 위안화의 대달러 월평균 환율은 2월까지 하락하는 흐름이 이어지다 3월부터 소폭 상승하여, 3월 평균 6.5위안/달러로 전년 12월 대비 0.9% 상승에 그침
 - 일본 엔화의 상승 폭이 높았으나 중국 위안화의 흐름보다는 상대적으로 원/달러 환율 상승이 높아 환율이 원가경쟁력에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 추정됨

2020년 주요 경쟁국 대미달러 환율 추이



데이터 : 한국은행

주) 2019년 12월 평균환율을 100으로 계산한 상대수치임



3. 유가 및 연료유가 동향

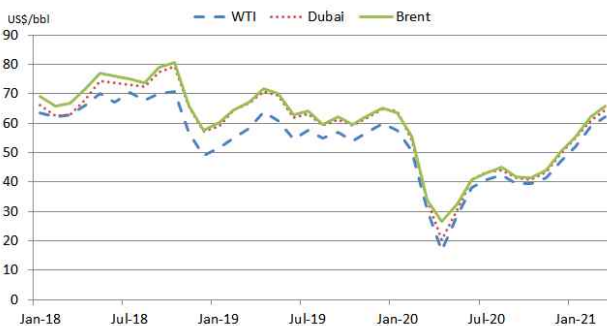
□ 1분기 중 국제유가는 크게 상승함

- 국제유가는 석유수요 회복 기대감, 재고 감소, OPEC의 감산유지 등으로 큰 폭의 상승 기록
- 월평균 현물가격을 기준으로 3월 브렌트유는 배럴당 65.7달러로 전분기말인 12월 대비 30.8% 상승하였고, 같은 기간 두바이유는 29.3% 상승한 64.4달러, WTI는 32.5% 상승한 62.4달러를 기록
- 3월 가격 수준은 코로나19 발생 이전인 2019년말과 유사한 수준으로 회복됨

□ 연료유의 가격도 크게 상승하며 노후선 교체 압력이 높아진 것으로 추정됨

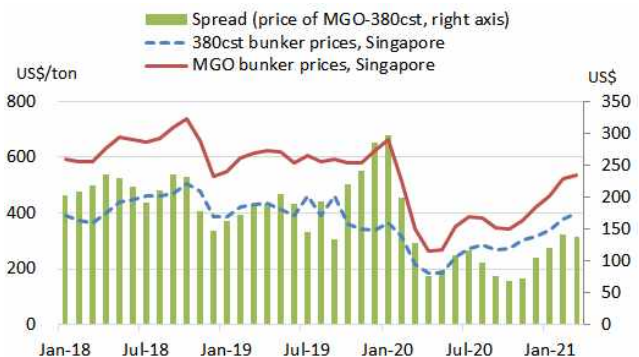
- 유가 상승에 따라 연료유 가격도 크게 상승하여 싱가포르 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 3월 톤당 538.3달러로 전분기말인 12월 평균치 대비 27.8% 상승함
- 3월 평균 저유황유 가격은 SOx 규제 시행과 동시에 발발한 코로나19 사태 이후 가장 높은 수준을 기록하고 있으며, 선사들의 노후선 운항에 있어 실질적인 연료 비용 부담으로 작용할 수 있음
- 1분기 중 탱커시장을 제외한 해운 운임이 양호한 수준이므로 많은 선사들이 비용을 감내할 것으로 보이나 온실가스 규제가 강화되는 기조에 더하여 노후선 교체에 대한 또 하나의 강한 압력으로 작용할 가능성이 높음

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

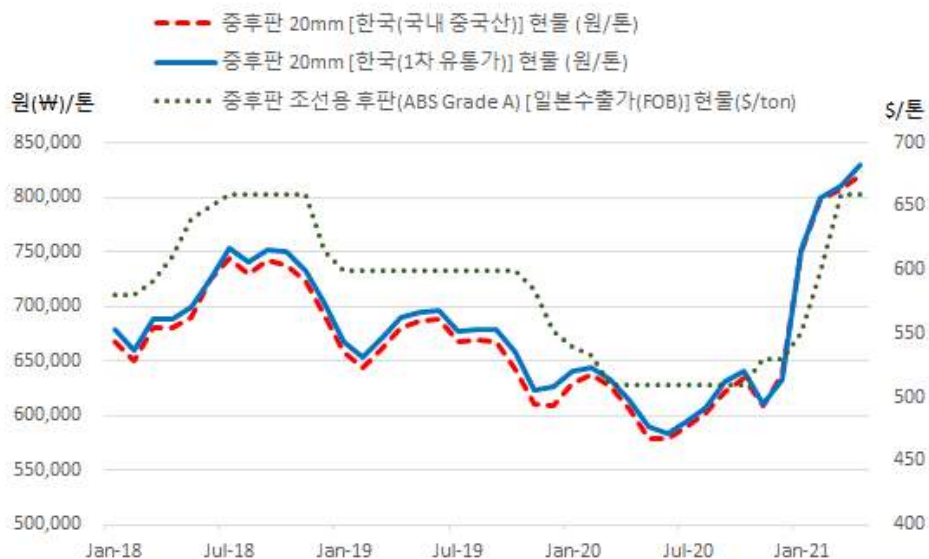


4. 후판가 동향

□ 1분기 중 후판가격은 전분기 대비 크게 상승

- 코로나19 이후 경기회복과 주요국 경기부양책 수요 등으로 2020년 하반기 이후 철강가격이 전반적으로 상승함에 따라 후판 가격 역시 상승하며 1분기 중 매우 높은 상승률을 나타냄
- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 3월 평균 가격은 톤당 81.1만원으로 전년도 12월 대비 28.2% 상승
- 중국산 20mm 후판 현물가 3월 평균 가격은 톤당 80.8만원으로 전년도 12월 대비 26.7% 상승
- 일본산 조선용 후판의 수출 가격 역시 빠른 상승세로 3월 평균가격은 톤당 660 달러로 전년도 12월 대비 24.5% 상승함
- 이들 후판의 3월 평균 가격은 코로나19 이전인 2019년 12월보다도 제품에 따라 약 20~30% 상승한 수준임
- 1분기 중 후판 가격의 상승으로 철강재 비용만으로도 약 3~4% 수준의 원가상승 요인이 발생한 것으로 추정되며, 현재 건조 중인 선박들의 수주 당시 가격이 낮은 수준이었으므로 조선사들에 큰 부담이 될 것으로 보임

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 1분기 중 벌크선 시황은 상승흐름을 지속하며 매우 양호한 수준을 나타냄

BDI 추이



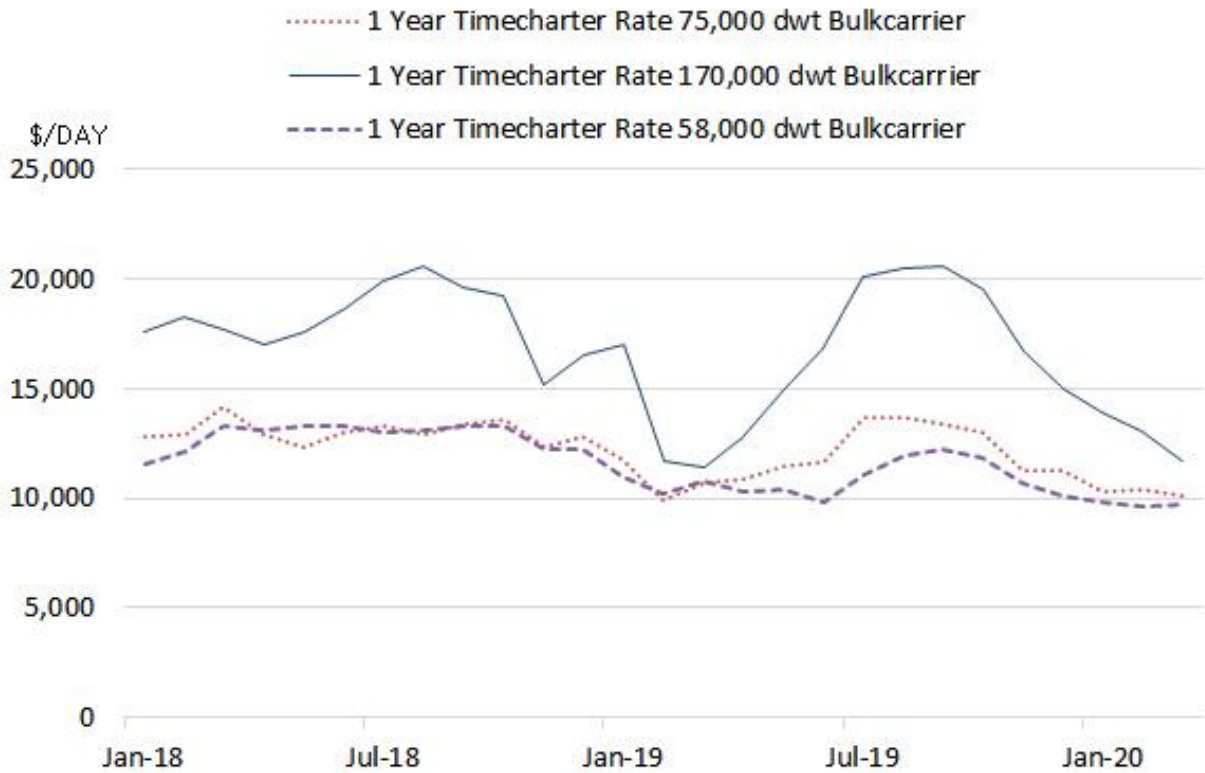
자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- 1분기 벌크선 시황은 코로나19의 영향에서 벗어나기 시작한 전년도 하반기 이후의 상승흐름을 지속하고 있음
- 1분기 평균 BDI는 1,738.8로 전년 동기대비 193.9% 높은 수준을 기록하였으며 1분기 평균 기준으로 2010년 3,026.7을 기록한 이후 11년만에 최고치를 나타냄
- 중국의 철강생산 제한정책에도 불구하고 전년도 코로나19 침체에 의한 기저효과와 각국의 경기부양 수요로 철광석, 석탄 등 벌크해운 수요가 크게 증가한 것으로 추정됨
- 또한, 2019년 댐붕괴 사고로 생산차질을 빚었던 브라질 발레(Vale)의 철광석 생산 능력이 정상화되며 공급측 제한도 해소된 점 역시 긍정적으로 작용



□ 벌크선 용선료 역시 1분기 중 큰 폭으로 상승

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 1분기 벌크선 운임의 호전으로 용선료 역시 큰 폭으로 상승
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 17,808달러로 전분기 대비 25.6% 높은 수준
- Panamax 75Kdwt급의 경우 1분기 평균 1일당 14,725달러로 전분기 대비 35.8% 높은 수준을 기록
- Supramax 58Kdwt급 1분기 평균 용선료는 1일당 14,154달러로 전분기 대비 38.7% 높은 수준임

□ 2021년 중 벌크선 시황은 양호한 시황 지속 기대

- 벌크선 시황은 2021년 중 세계 경제회복이 빠르게 진행됨에 따라 양호한 수요가 기대됨



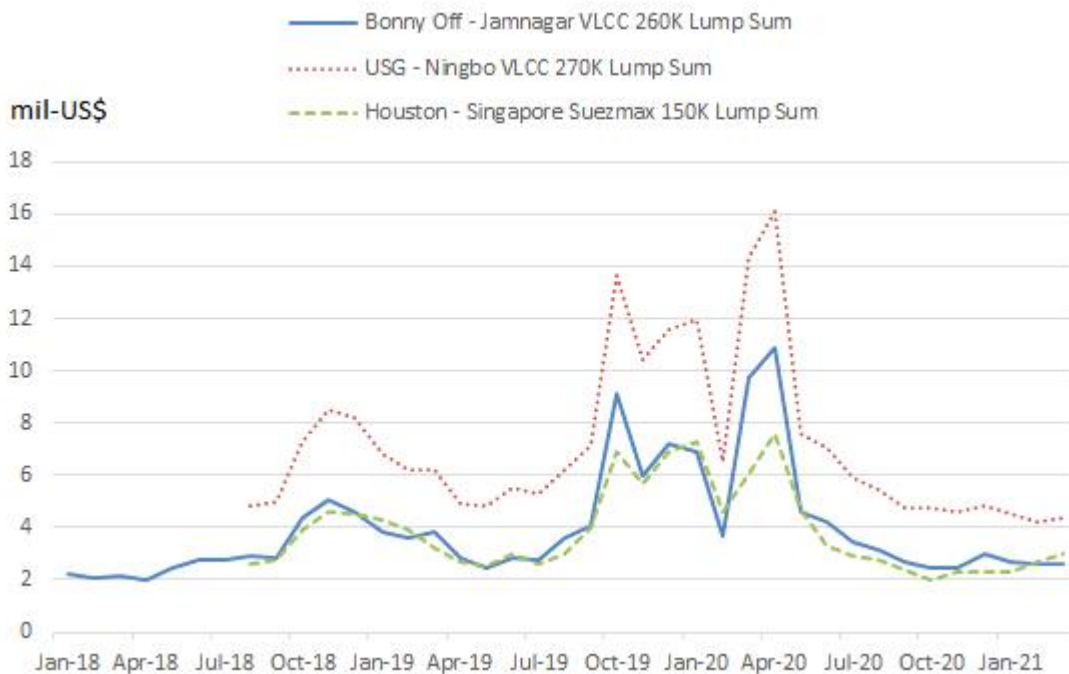
- 백신 접종자 수가 지속적으로 증가하는 등 코로나19 영향에서 벗어나고 해운수요 증가도 견조할 것으로 예상되어 2019년 댐붕괴사고, 2020년 코로나19 등으로 멈추었던 벌크선 시황 개선추세는 다시 이어질 것으로 기대
- 다만, 아직까지 코로나19 확산에 따른 각국의 봉쇄 재개, 중국의 철강재 생산 제한 영향, 비교적 많은 신조선 인도량 등 불확실 요인이 남아 있음

2. 탱커 시장

□ 유조선 운임과 용선료는 1분기 중 하락하는 침체 상황을 나타냄

- 유조선 운임은 지난해 2분기 유가 급락으로 인한 저가물량 확보로 운송이 집중된 후, 3분기부터 하락하는 추세에서 여전히 벗어나지 못하고 있음

유조선 운임 추이



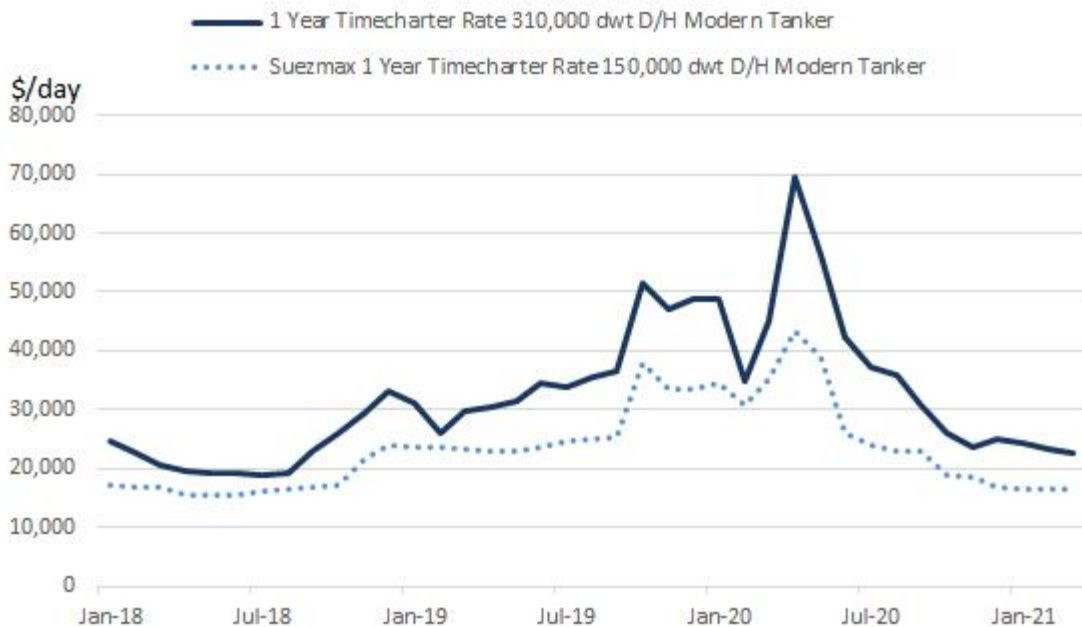
자료 : Clarkson

- 나이지리아 Bonny Off - 인도 Jamnagar 간 260K VLCC 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 61.4% 낮은 262만달러를 기록하였으며, 코로나19 영향에 의한 급등락이 배제된 2019년 1분기 대비로도 30.4% 낮은 수준



- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 운임 역시 1분기 평균 전년 동기 대비 60.3% 낮은 438만달러로, 2019년 1분기와 비교하여도 31.7% 낮은 수준
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 경우도 1분기 평균 전년 동기 대비 56.5% 낮은 264만달러로, 2019년 1분기 대비 29.6% 낮은 수준임

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 1분기 평균은 전분기 대비 5.7% 낮은 1일당 23,529달러를 기록
 - 월평균치 기준으로 1분기 중 하락추세를 지속하여 3월 평균 1일당 22,750달러를 기록 하였으며 전분기말인 전년 12월 평균 대비 9.0% 하락
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료도 1분기 평균 1일당 16,490달러로 전분기 대비 9.5% 낮은 수준
 - 3월 월평균 용선료는 1일당 16,500달러로 전년 12월 평균 대비 2.2% 하락

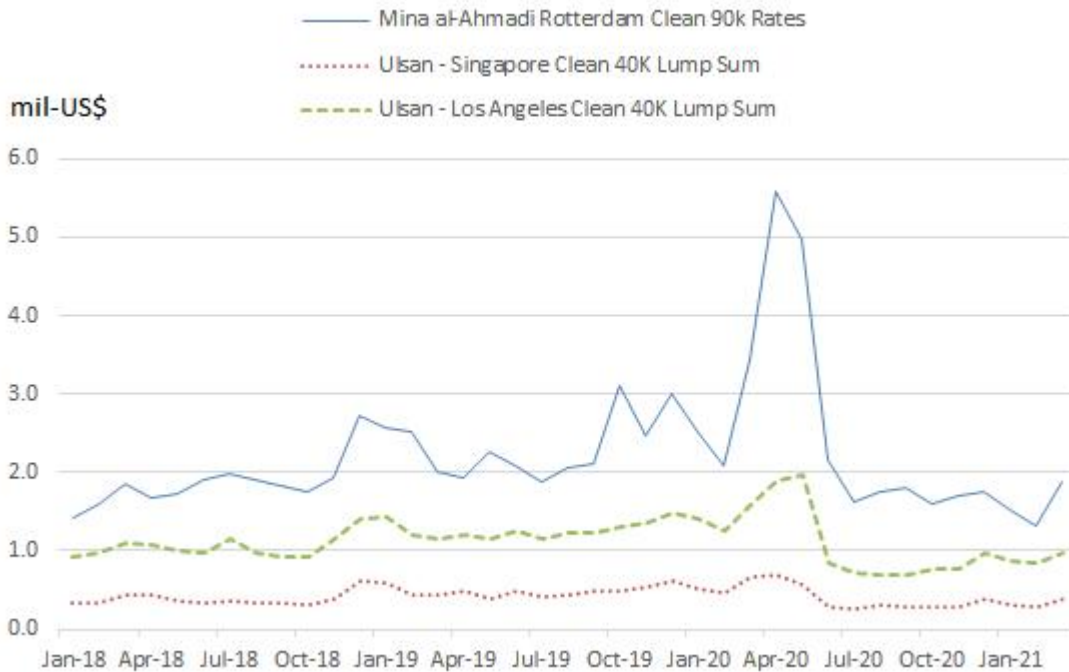
□ 제품운반선 역시 운임, 용선료가 동반 하락하여 유조선과 유사한 흐름을 보임

- 제품운반선의 경우도 전년도 3분기 이후 하락과 침체 수준에서 벗어나지 못하는 흐름을 나타냄



- 다만, 제품운반선의 경우 일부 선형의 용선료 수준이 1분기 중 반등하는 등 유조선에 비하여 시황 반등이 가까워진 것으로 판단됨

제품운반선 운임 추이

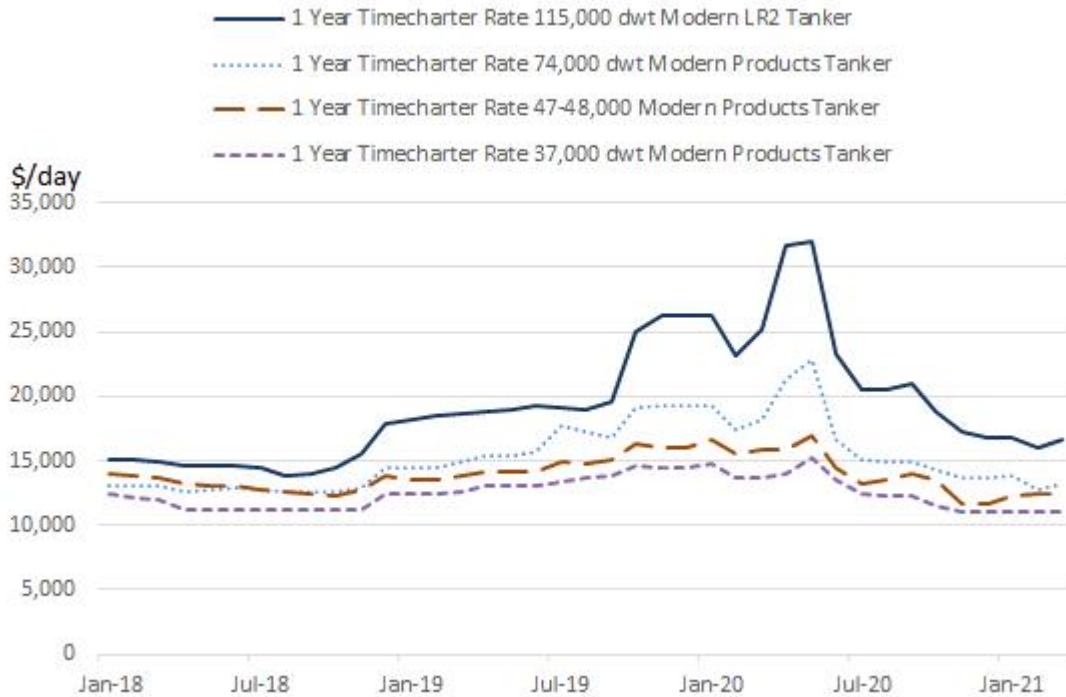


자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 41.2% 낮은 157만달러를 기록하였으며, 2019년 1분기 대비로도 33.0% 낮은 수준
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 1분기 평균 전년 동기대비 39.3% 낮은 33만달러를 기록하였으며, 2019년 1분기 대비 역시 32.8% 낮은 수준을 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 1분기 평균 운임은 90만달러로 전년 동기대비 36.5% 낮은 수준을 기록했으며, 2019년 1분기 대비 역시 28.6% 낮은 수준



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

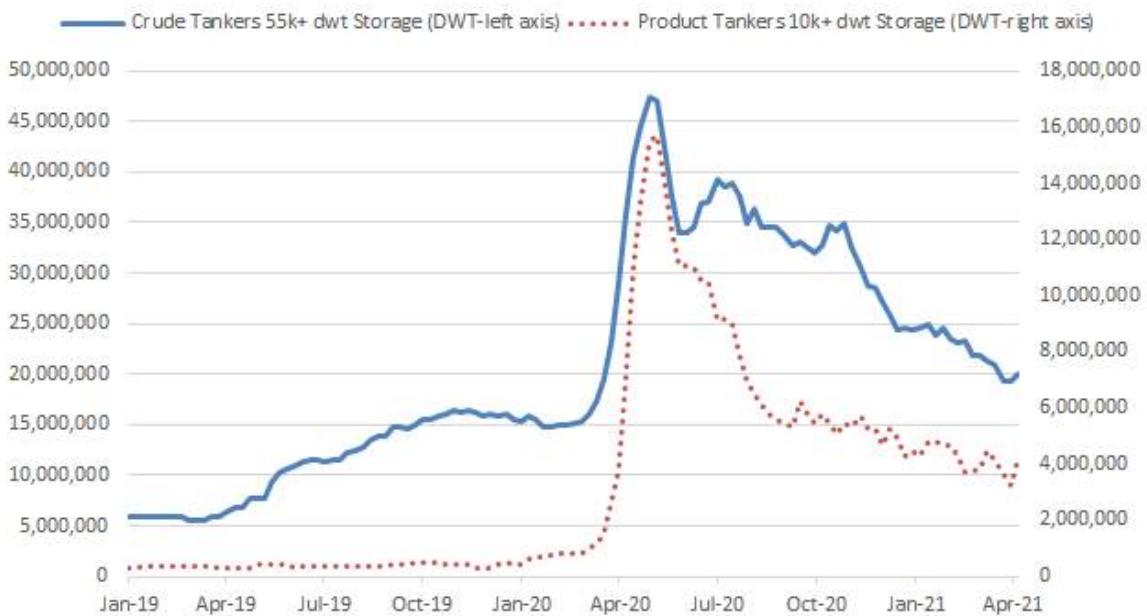
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 1분기 평균 전분기 대비 7.0% 낮은 1일당 16,481달러를 기록
 - 월평균치 기준으로 1분기에도 하락추세가 나타나 3월 평균 1일당 16,625달러로 전분기 말인 전년 12월 평균 대비 0.7% 하락한 수준이나 3월에는 전월대비 3.9% 반등하기도 함
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 전분기 대비 4.7% 낮은 1일당 13,279달러를 기록
 - 월평균치 기준으로 3월 평균 1일당 13,188달러로 전분기 말인 전년 12월 평균 대비 3.7% 하락한 수준이나 3월에는 전월대비 3.4% 반등함
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우는 전분기 대비 0.6% 낮은 1일당 12,317달러
 - 그러나 월평균치 기준으로는 1분기 중 상승흐름이 나타나며 3월 평균 1일당 12,375달러로 전년 12월 평균 대비 6.5% 상승한 수준을 기록함
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 1분기 평균 전분기 대비 1.7% 낮은 1일당 11,000달러를 기록
 - 그러나 월평균치 기준으로는 전분기말 11,000달러를 분기 내 그대로 유지함



□ 저장용 탱커수요는 감소하고 있으나 여전히 시황회복에는 다소 부담

- 저장용 수요로 활용되고 있는 55Kdwt 이상급 유조선은 1분기말 총 77척 1,933만dwt로 전분기말 대비 21.2% 감소함³⁾
- 동일 수요의 10Kdwt 이상급 제품운반선 역시 동기간 15.6% 감소하여 1분기말 72척 363만dwt 수준
- 저장용 수요가 감소하는 추세이기는 하나 아직까지 유조선 선복량의 4.5%, 제품선 선복량의 2.1%에 해당하는 물량으로, 이들 선복이 해운시장으로 빠르게 복귀할 경우 시황 회복에 부담이 될 수 있음

탱커의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

□ 탱커시황은 하반기 이후 완만한 반등을 기대할 수 있을 것으로 예상

- 세계 경기가 코로나19 영향에서 점차 회복되며 석유소비가 금년 중 크게 증가할 것으로 예상됨
- 그러나 탱커 시황은 석유 재고소진에 시간이 걸리고 저장용 탱커가 해운시장으로 복귀하며 공급증가 속도가 빨라져 회복에 시간이 걸릴 것으로 예상됨

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)



- 1분기 중 시황이 매우 저조한 수준임에도 불구하고 폐선량은 지난 3년간 분기 평균 폐선량에서 크게 벗어나지 못하고 있음
- 금년 내 폐선은 시황 침체 지속으로 증가할 것으로 기대되나 주요 환경규제 시행 시기까지 아직 1~2년의 여유가 있어 금년 내 노후선 대량 폐선을 통한 선복량 공급 조절로 시황을 반전시키기는 다소 어려울 전망
- 다만 폐선 선박의 평균 선령은 20년으로 낮아지고 있음
- 이에 따라 지난해 집중 수입하여 증가한 재고가 소진되고 세계 석유수요가 점차 증가하여 선복공급을 감당할 수 있는 시점에서 탱커시황의 반등이 기대됨
- 현재 침체 수준이 유조선보다 덜한 제품운반선의 경우 세계 경기회복과 코로나19 백신접종 등에 따른 석유의 교통수요 증가 등이 뒷받침된다면 하반기 이후 완만하나마 시황 반등을 기대
- 유조선의 경우는 더욱 시간이 걸릴 것으로 예상되어 4분기 이후 또는 2022년 에나 시황 반등이 예상됨

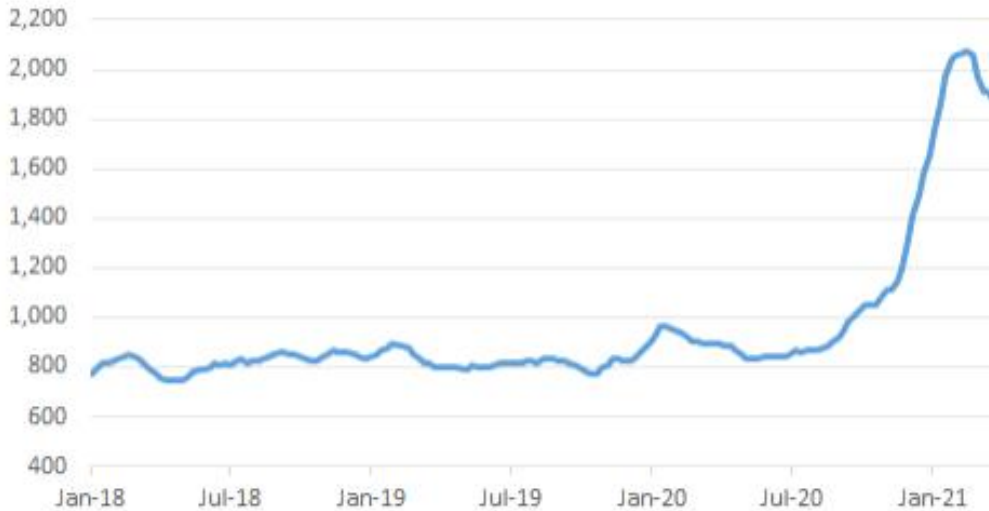
3. 컨테이너선 시장

□ 1분기 컨테이너선 시장은 원양노선을 중심으로 호황기 수준의 운임 유지

- 컨테이너선 해운시장은 전년도 4분기 이후 미국을 중심으로 재고부족과 경기부양 효과에 따른 수입물량 증가, 여기에 컨테이너박스 물류의 차질과 항만 비효율성으로 선박의 공급부족 효과까지 일으키며 높은 운임 수준이 지속되고 있음
- 이러한 미국 노선의 운임 급등은 다른 노선에도 연쇄적인 상승효과를 일으켜, 코로나19로부터의 회복으로 수요가 증가한 유럽 등 타 원양노선의 운임도 크게 상승하였고 일부 아시아 역내노선 등의 운임도 1분기 중 높게 유지됨
- 1분기 평균 CCFI 지수는 전년 동기대비 113.3% 높은 1,961로, 지수발표 이후 분기 평균치로 최고치를 기록함
- 다만, 2월 하순 이후 다소 하락하여 3월말까지 최고점 대비 10.0% 하락한 1,863.6을 기록



CCFI 추이



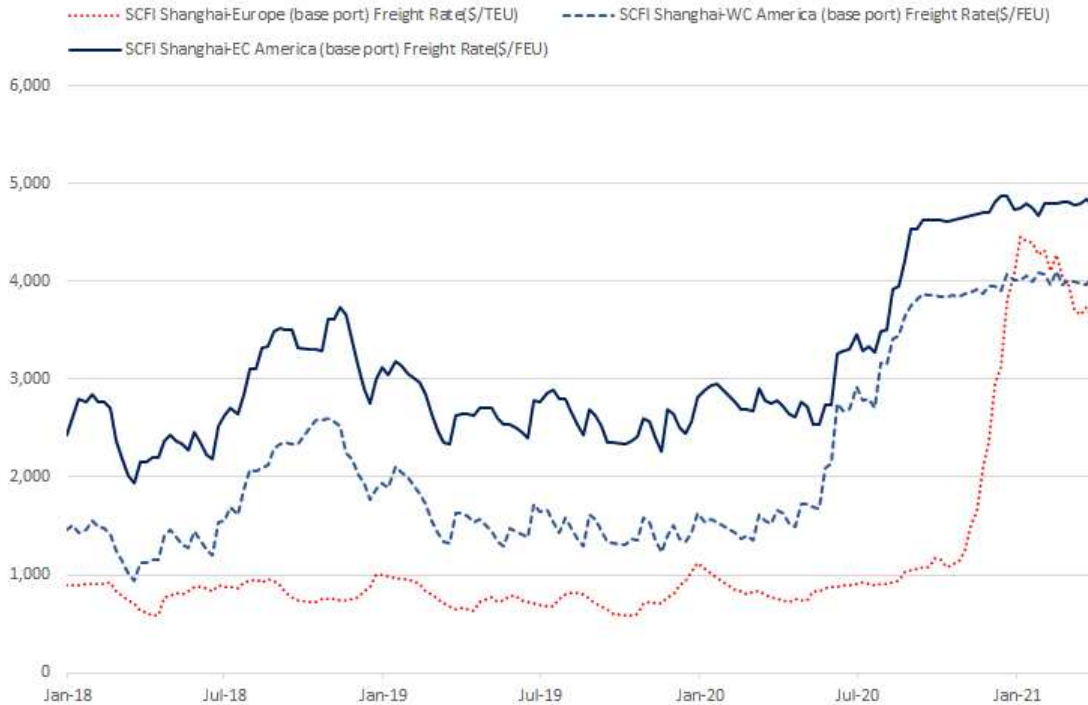
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 주요 원양노선의 운임은 1분기 중 매우 높은 수준을 유지함

- 경기부양효과와 항만체선 등이 동시에 나타난 미국 노선은 지난해 4분기 급등한 운임수준을 1분기 중 대체로 유지한 반면, 상대적으로 수요 증가가 약하게 나타난 유럽 노선의 운임은 다소 하락
 - 다만, 유럽 노선의 운임 역시 매우 높은 수준에서 유지되고 있음
- 상하이-유럽노선의 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 358.8% 상승한 TEU당 4,115.1달러
 - 다만, 동 노선의 운임은 1월 첫주 TEU당 4,452달러로 최고치를 기록 후 1분기 중 계속 하락하여 3월 마지막주 운임은 최고치 대비 15.9% 하락한 3,742달러
- 동 기간 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년 동기대비 167.9% 상승하여 FEU당 4,019.8달러를 기록
- 상하이-미동안 노선은 전년 동기대비 70.5% 상승한 FEU당 4,785.1달러



주요 원양노선 SCFI 추이



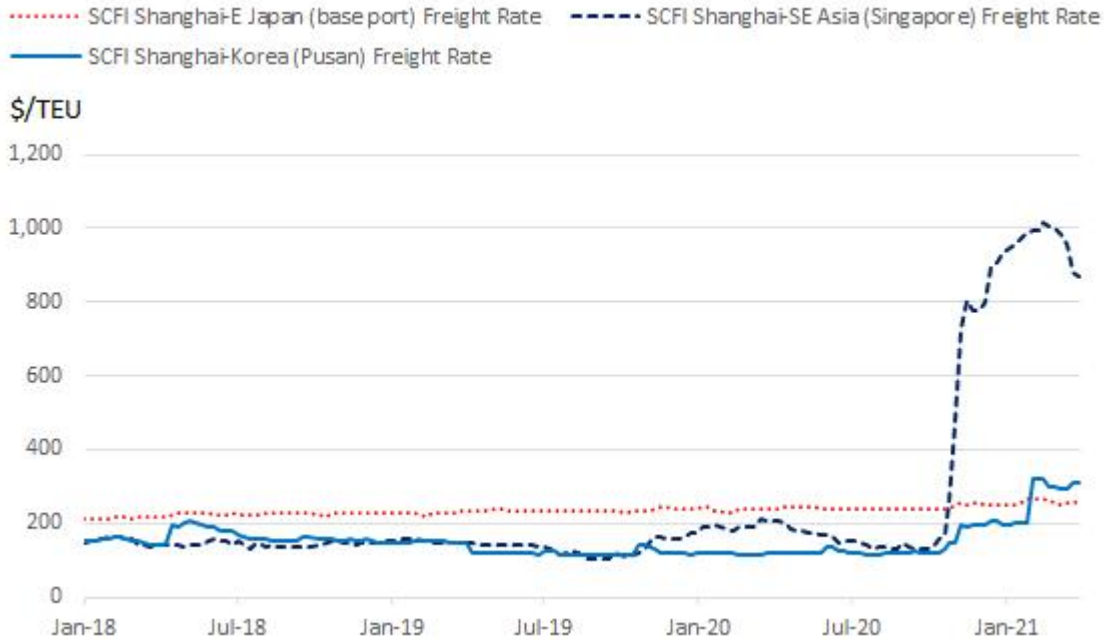
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 주요 근해노선 운임도 원양 노선의 영향으로 대체로 호전됨

- 원양노선의 영향으로 지난해 4분기 운임이 급등한 동남아(싱가포르) 노선은 1분기 중 정점을 지나 다소 하락하였으며 그 외 노선은 개선되는 움직임을 보임
- 수년간 완만한 상승흐름을 지속하여 왔던 상하이-동일본 노선은 1분기 중에도 이를 유지하여 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 7.8% 상승한 TEU당 257.9달러를 기록
- 선사간 경쟁강도의 증가 등으로 저조한 흐름을 보였던 상하이-부산 노선 역시 컨테이너선 시황의 전반적인 호조로 1분기 중 운임이 51.0% 상승하였고 1분기 평균운임은 전년 동기대비 130.6% 상승한 TEU당 272.9달러를 기록
- 전년도 4분기 중 급등한 상하이-동남아 노선 운임은 2월 3주차에 TEU당 1,017달러로 정점을 지난 후, 3월말까지 12.1%, 883달러까지 하락하였으나 여전히 매우 높은 수준으로 1분기 평균운임은 전년 동기대비 406.4% 높은 974.7달러



주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 컨테이너선 운임은 금년 내 높은 수준을 유지할 전망

- 세계 경제 전망에서 금년도 교역성장률이 9%를 상회하는 점을 고려하면 컨테이너선 해운수요 증가율은 금년 내 최소한 7% 내외의 수준으로 예상됨
- 또한, 미국항의 체선문제 등이 단 시간내에 해소되기는 어려울 것으로 전망하는 견해가 지배적이므로 선복공급의 문제로 인하여 최소한 상반기까지는 현재의 고운임 수준이 유지될 것으로 예상됨
- 항만 효율성 개선 시점에서 운임은 하락할 가능성이 높으나 금년 중 높은 수준의 컨테이너 해운수요의 증가율이 선복량 증가율 (약 3~4% 예상)을 크게 상회할 것으로 예상되어 비교적 높은 수준의 운임은 유지될 전망



4. LNG선 시장

□ 1분기 LNG선 해운시장은 운임 급락과 용선료 소폭 상승이 나타남

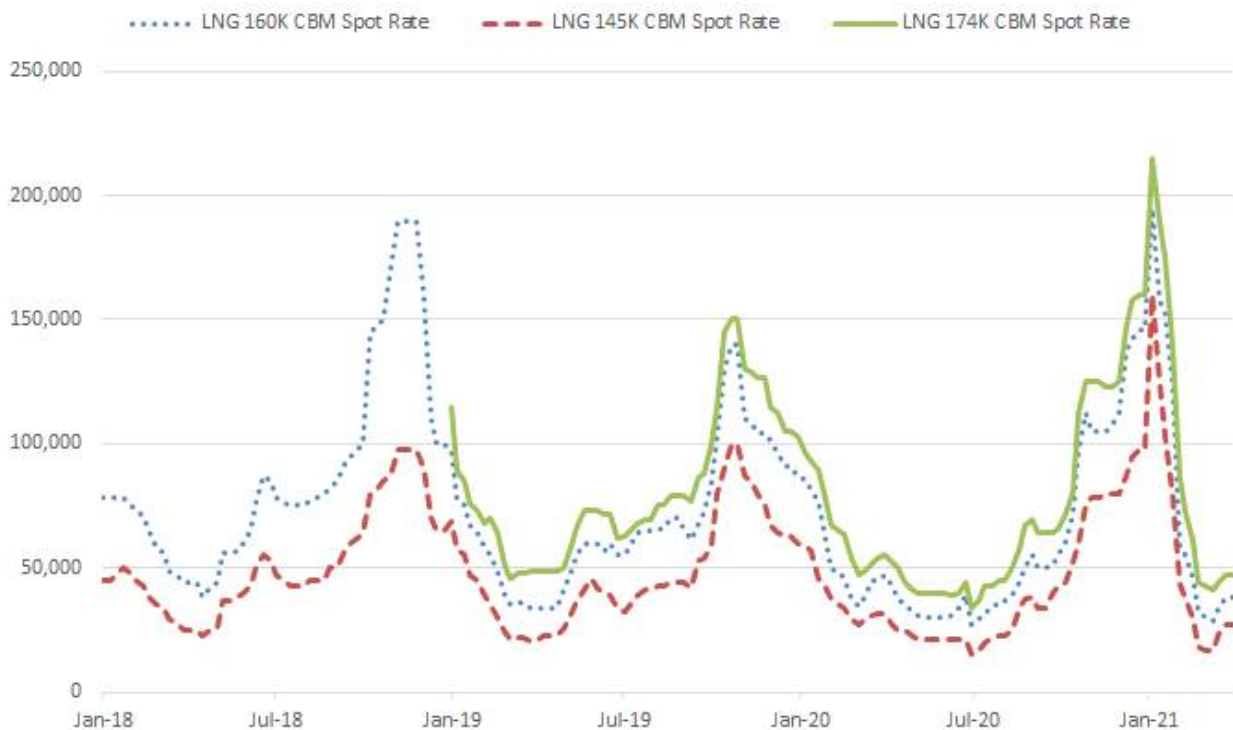
- 1분기 LNG선 평균 스팟운임은 전년 동기대비 높은 수준이나 이는 1월 동북아의 극심한 추위에 기인한 것으로 전년 대비 시황 개선 여부를 판단하기 어려움
 - 난방수요가 종료된 1분기 중 스팟운임의 하락은 전형적인 양상이나, 2021년 1분기의 운임하락폭은 이전에 비하여 과도한 수준으로, 1분기말 기준 스팟운임은 코로나19로 시장상황이 악화되었던 전년 동일 시점 운임보다 낮은 수준임
- LNG선의 용선료는 1분기 들어 전분기 대비 상승하였으나 2020년 과도하게 하락한 용선료 수준에 비하여 상승폭은 작은 수준이었음
 - 2020년 코로나19의 영향으로 중국을 비롯한 각국의 산업생산 가동률이 저하되며 LNG소비가 감소하여 아시아 현물가격이 mmBTU당 2달러대까지 하락하는 과도한 가격 하락이 있었음
 - LNG가격 급락은 세계 LNG개발업계에 충격을 가하여 일부 개발 프로젝트의 FID (최종투자결정)가 취소 또는 연기되는 등 LNG 업계의 분위기가 비관적으로 바뀜
 - 이러한 비관적 분위기가 선박 용선에도 영향을 미치며 2020년 내 용선료의 하락이 지속되었고 2020년 4분기까지 선형별로 40~45%⁴⁾ 하락하였으며 심지어 스팟 운임이 급등한 4분기에도 용선료의 하향 추세는 멈추지 않았음
 - 2021년 1분기 용선료는 소폭 상승하였으나 아직까지 전년 동기대비 20%내외 낮은 수준에 불과함
- 160KCum급 LNG선의 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 84,423달러로 전년 동기대비 48.3% 높은 수준
 - 1분기 스팟운임은 1월 동북아의 극심한 추위 영향에 따른 LNG 수입급증으로 1월 첫주 1일당 195,000달러의 최고점을 지난 후 지속적으로 하락하여 3월 말 최고점 대비 80.3% 하락한 38,500달러를 기록하였으며 이는 전년 동일 시점 대비 14.4% 낮은 수준
- 145KCum급 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 59,962달러로 전년 동기대비 50.2% 높은 수준
 - 1분기 중 1월 첫주 1일당 160,000달러의 최고점을 지난 후 하락하여 3월 말 최고점 대비 82.8% 하락한 27,500달러를 기록, 전년 동일 시점 대비 12.7% 낮은 수준을 보임

4) 분기평균치 기준



- 174KCum급 LNG선의 1분기 평균 스팟 운임은 전년 동기대비 44.6% 높은 1일당 101,500달러
- 1분기 중 1월 첫주 1일당 215,000달러의 최고점을 지난 후 하락하여 3월 말 최고점 대비 77.9% 하락한 47,500달러를 기록, 전년 동일 시점 대비 11.2% 낮은 수준을 보임

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

- 174KCum급과 160KCum급 LNG선의 1년 정기용선료의 1분기 평균치는 전분기대비 8.0%와 15.8% 상승한 1일당 63,583달러와 52,800달러 수준을 각각 나타냄
- 이는 전년도 1분기 대비 23.0%와 21.4% 각각 낮은 수준임
- 향후 LNG해운시황은 2018년 이후 대량 발주된 선박의 인도가 부담이 될 수 있으나 시황의 움직임은 2021년도 LNG 수요증가, FID 규모 등 LNG 시장의 움직임이 더 큰 변수가 될 것으로 전망

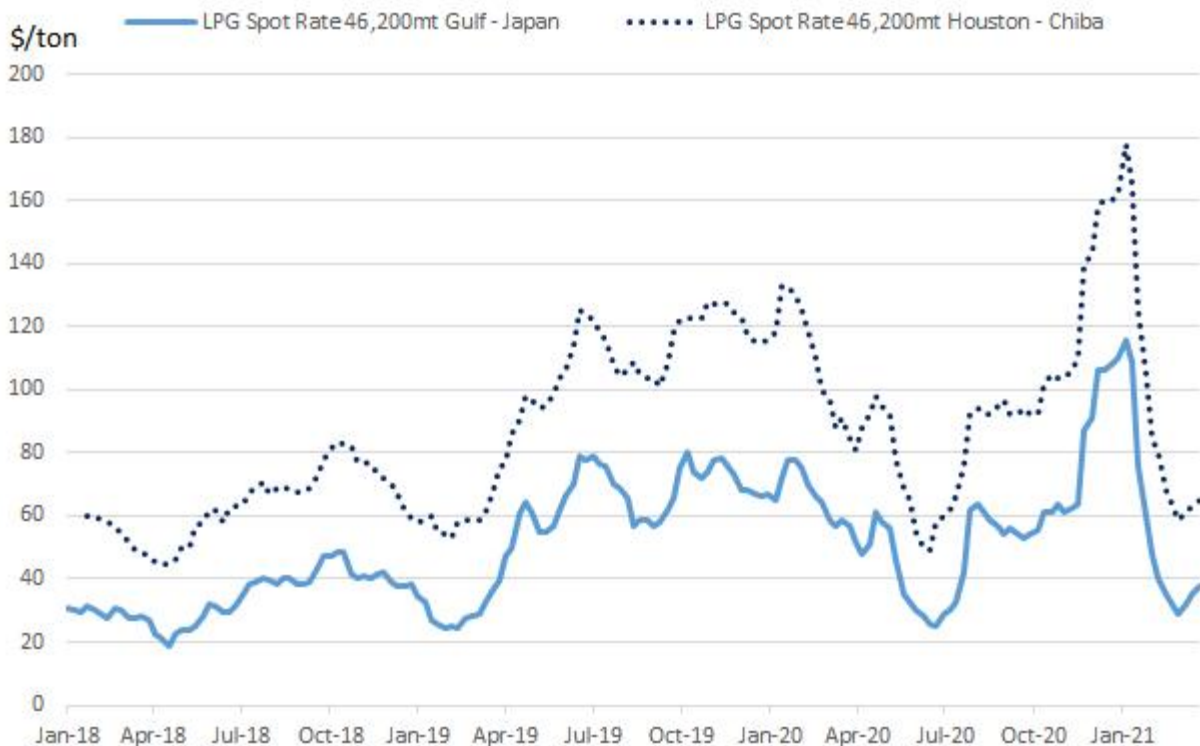


5. LPG선 시장

□ 1분기 중 LPG선 해운시황은 높은 변동성을 나타냄

- 2020년 초 상승추세로 출발한 LPG해운시황은 코로나19 사태로 LPG의 교통 수요가 감소하고 낮은 나프타 가격으로 석유화학 수요도 감소하며 상반기 동한 급격한 하락 추세를 보인 바 있음
- 타 해운시황과 동일하게 3분기 이후 회복추세를 보였고 4분기에는 빠른 운임 상승이 나타남
- 전년도 4분기의 상승 탄력에 일부 항만과 파나마운하의 체선까지 겹치며 공급 부족 효과가 발생하여 1월 첫주, 2014년 이후 가장 높은 운임수준까지 상승함
- 그러나 1분기 중 미국의 극심한 추위로 인한 LPG 생산 차질과 OPEC+의 감산 연장에 따른 가격 상승으로 수요까지 약화되며 3월 첫주까지 운임이 급락하였으며, 2주차 이후 소폭 반등하는 양상이 나타남

LPG선 Spot 운임 추이

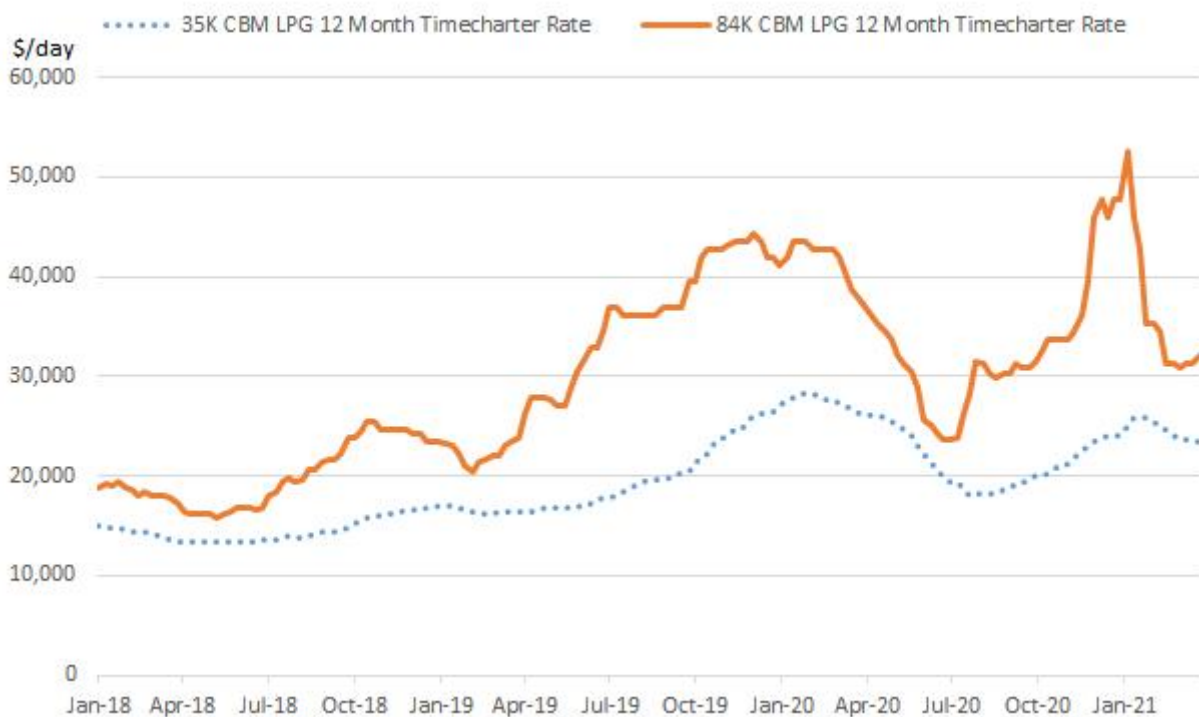


자료 : Clarkson



- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 스팟운임은 1분기 평균 톤당 58.4달러로 코로나19로 급락한 전년 동기보다도 12.4% 낮은 수준을 기록
- 동 노선의 스팟운임은 1월 첫주에 전년 동기대비 78.5% 높은 톤당 116.0달러까지 상승하였으나 이후 3월 첫주까지 75.0%, 톤당 29달러까지 하락 후 반등하여 3월말 29.3% 재상승한 37.5달러를 기록
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 스팟운임 역시 1분기 평균 톤당 98.5달러로 전년 동기대비 11.4% 낮은 수준을 기록
- 동 노선 역시 1월 첫주, 전년 동기대비 50.8% 높은 톤당 178.0달러까지 상승하였으나 이후 3월 첫주까지 66.9%, 톤당 59달러까지 하락하였고 다시 반등하여 3월말까지 10.2% 재상승한 65.0달러를 기록

LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 84KCuM급 VLCC의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 37,088달러로 전분기 대비 2.9% 하락
- 동 용선료 역시 1월 첫주에 전년 동기대비 25.5% 높은 1일당 52,604달러까지 상승하였다가 3월 첫주까지 41.3%, 30,905달러까지 하락한 후 소폭 반등함



- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 24,570달러로 전분기 대비 11.7% 상승한 수준
- 동 용선료는 1월 두번째주에 전년 동기대비 7.6% 낮은 1일당 25,906달러까지 상승하였다가 3월 첫주까지 9.6%, 23,343달러까지 하락한 후 소폭 반등하여, 대형 선형에 비해 작은 변동폭을 보임

□ LPG선은 2분기 이후 다소의 변동성 속에 상승추세를 보일 것으로 기대

- LPG는 금년 중 인도의 보조금제도로 인한 수요 증가, 코로나19 영향으로부터 회복 등으로 견조한 수요증가가 예상되며, OPEC+의 감산 종료, 미국의 활발한 생산 등으로 공급측도 정상화될 것으로 기대됨
- 이에 따라 해운시황 역시 상승세를 보일 것으로 예상됨
- 다만, 2019년 LPG선 발주량이 급증하였던 영향으로 이들 물량이 금년 중 인도되며 선복 공급 또한 증가할 것으로 전망되어 시황 상승 폭을 제한하거나 변동성이 높아질 가능성이 있음

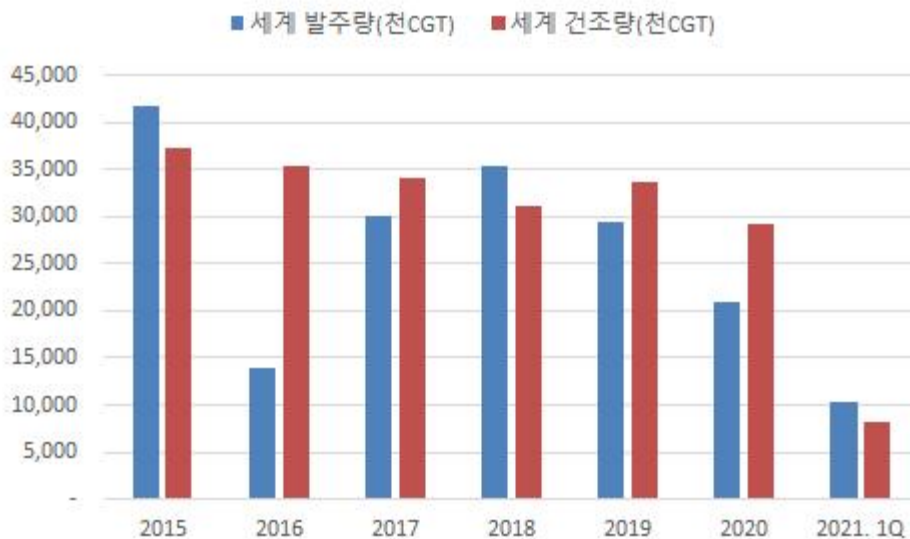


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

□ 1분기 세계 신조선 발주는 크게 호전된 시황을 나타냄

- 지난해 하반기 이후 컨테이너선 시황의 호조로 선주들의 재무구조가 개선되고 투자심리가 상승하며 2016년 이후 처음으로 컨테이너선의 신조선 발주가 활성화됨
- 이러한 영향으로 1분기 중 컨테이너선을 중심으로 발주량이 크게 증가함
- 1분기 세계 발주량은 전년 동기대비 158.0% 증가한 1,024만CGT (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년 동기대비 164.7% 증가한 224.8억달러 기록
- 1분기 세계 건조량은 전년 동기대비 11.8% 증가한 815만CGT를 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



자료 : Clarkson

□ 선종별로 컨테이너선의 비중이 매우 높으며 대부분 선종의 발주량 증가

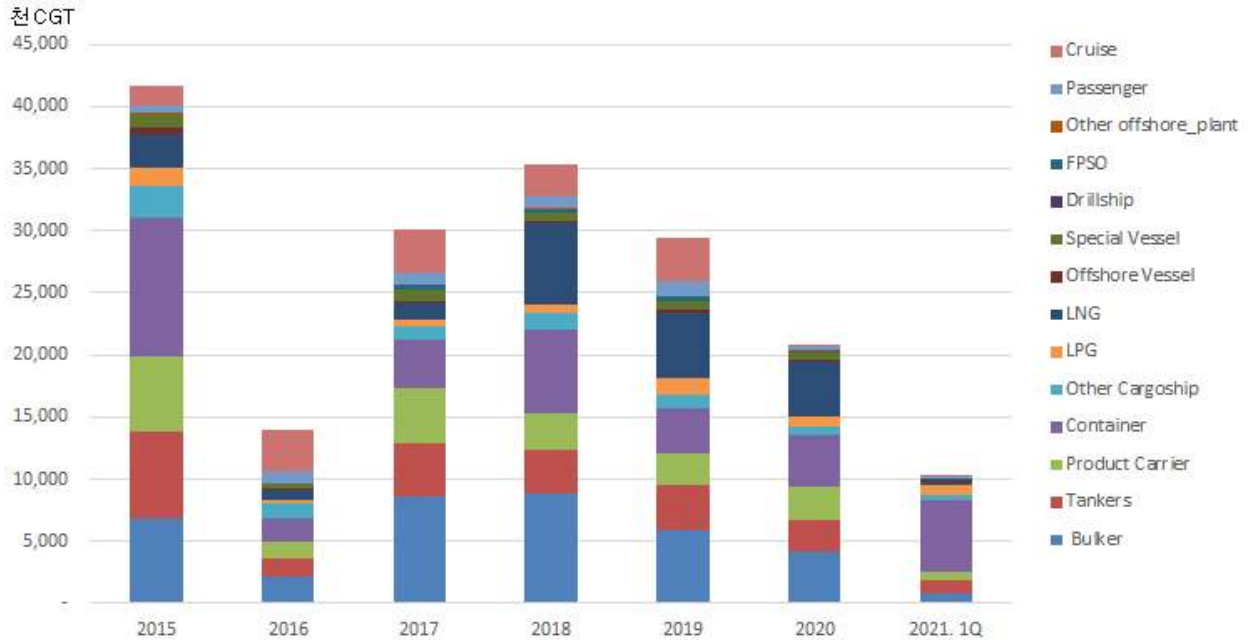
- 컨테이너선은 전년 동기대비 901.6% 증가한 수준으로 1분기 세계 발주량 중 56%를 차지하여 발주량 증가의 핵심요인으로 작용
- 그 외 유조선은 70.7%, 제품운반선은 4.4%, LPG선은 736.5% 각각 증가
- LNG선의 전년 동기대비 발주량은 158.1% 증가하였으나 이는 전년도 1분기



수주가 극히 저조하여 발생한 기저효과이며 1분기 중 발주는 5척에 불과하고 아직까지 카타르 등 본격적인 발주는 이루어지지 않았음

- 주요 선종 중 유일하게 벌크선의 발주는 전년 동기대비 37.4% 감소함

선종별 세계 신조선 발주량 추이



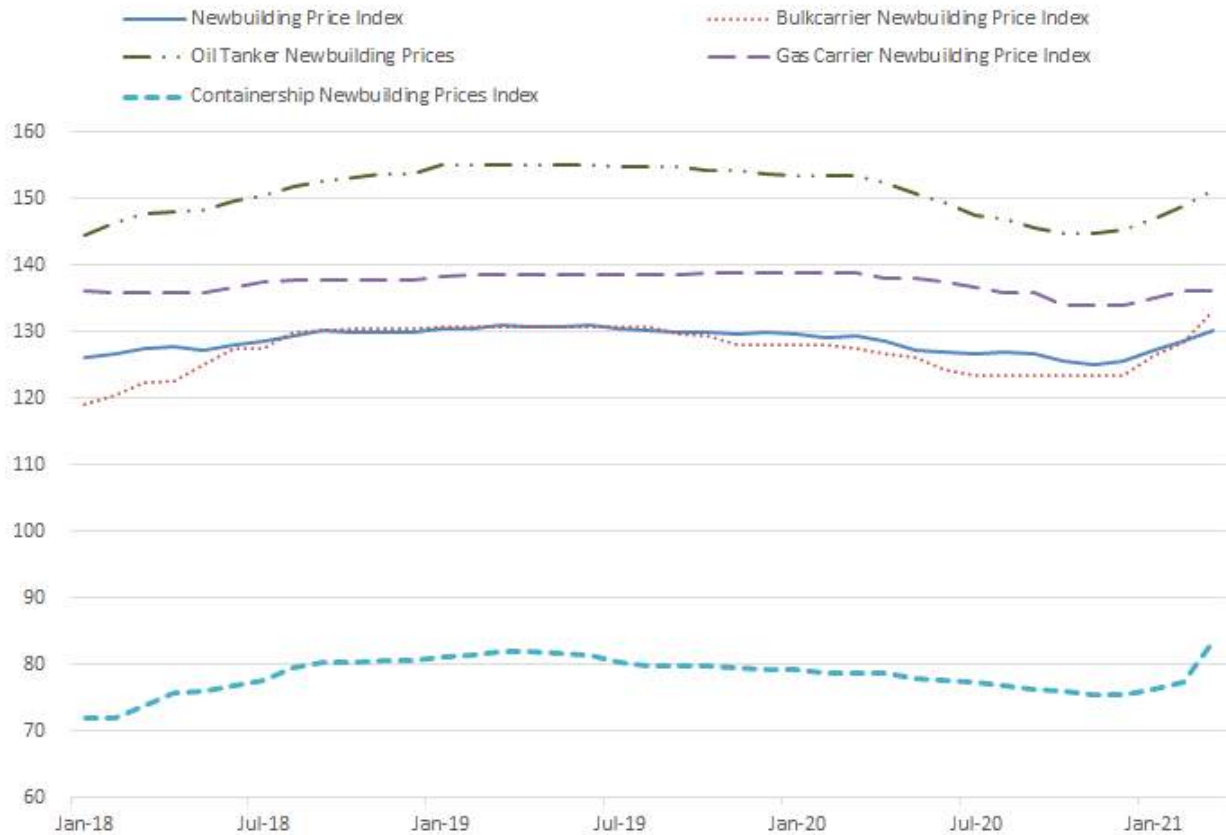
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

□ 1분기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 다소 상승함

- Clarkson 신조선가 지수는 3월 평균 130.20으로 전분기말 12월 평균 대비 3.7% 상승
- 동 기간 벌크선 가격지수는 8.0% 상승한 133.21, 탱커 가격지수는 4.2% 상승한 151.29로 비교적 양호한 수준
- 가스선 가격지수는 1.7% 상승에 그친 136.12로 주요 선종 중 가장 작은 상승폭을 보인 반면, 발주량이 크게 호전된 컨테이너선의 가격지수는 10.3% 상승한 83.18을 기록하며 가장 큰 상승폭을 기록
- 철강재 가격 인상을 고려할 때 1분기 중 신조선 가격의 상승수준은 평균적으로 이를 보완하는 수준이나, 비중이 높은 컨테이너선의 가격 상승폭은 이를 넘어서는 수준으로 조선업계 입장에서 긍정적으로 평가됨



신조선가 지수 추이



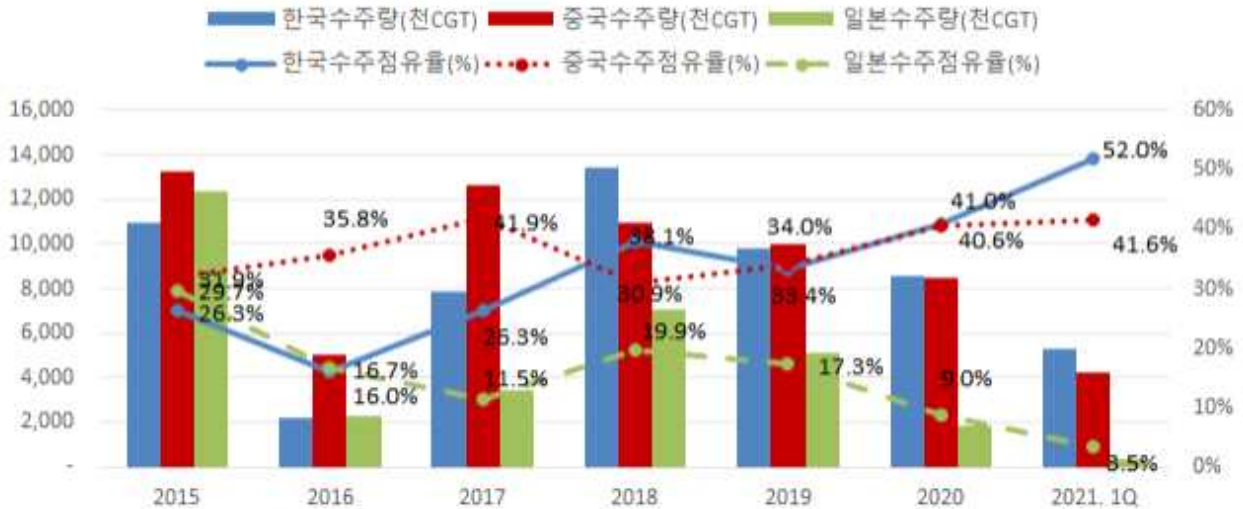
자료 : Clarkson

□ 1분기 중 한국의 수주점유율이 크게 확대됨 (CGT 기준)

- 1분기 중 한국은 높은 경쟁우위를 가진 대형 컨테이너선과 대형 유조선의 발주량이 절대적 비중을 차지함에 따라 한국의 1분기 수주 점유율은 52.0%까지 확대됨
- 중국은 1분기 중 41.6%를 차지하며 전년도 40.6%와 유사한 수준을 유지함
- 일본의 1분기 중 점유율은 3.5%로 매년 하락하고 있는 점유율 감소 추이가 지속되고 있으며 시장 내의 지위가 심각한 수준까지 축소된 것으로 보임
- 한국과 중국의 1분기 점유율 합은 93.6%로 조선 시장내에서 양국의 비중이 크게 확대됨



한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

□ 시황 호조는 컨테이너선 수요급증과 관망세 해소 시작에 기인함

- 1분기 중 예상을 뛰어 넘는 발주량 호조의 원인 중 가장 중요한 부분은 컨테이너선 시황의 호전에 따른 신규투자 증가임
- 지난해 10월 컨테이너선 운임 급등에도 불구하고 선박 발주 증가에 대한 기대감은 낮은 편이었으나, 실제 대량 발주가 실행된 것은 조선업계로서는 긍정적이나 이들 물량의 중장기적 과잉 유발 가능성에 대한 우려도 있음
- 컨테이너선 해운시장은 지난 10여 년간 초대형선과 소형 Feeder선으로 양극화되는 재편이 진행됨
- 이들 중 초대형선은 개발, 건조된 시기가 오래되지 않아 선령이 낮은 수준으로, 최근 해상환경규제의 영향에 의해 노후선 교체수요가 발생할 여지가 거의 없음
- 또한, 최근의 선박 부족 사태는 코로나19 상황에 의하여 수요가 2020년 하반기 이후에 집중되며 시장 수요가 왜곡되었던 점과 미국 지역 물류의 비효율성에 기인하는 것으로 근본적인 선박의 부족은 아니었음
- 이 때문에 최근의 고운임이 신조선 발주로 이어지는 물량은 많지 않을 것으로 기대하였으나 선박의 대선을 전문으로 하는 전문 선주들이 대형 선박 발주에 가세하며 분기 발주량으로서 2007년 호황기 이후 최대 물량의 대형 컨테이너선이 발주됨
- 이러한 현상은 조선업계로서는 부족한 일감 확보와 이에 따른 선박의 가격인상 등 단기적으로 긍정적 효과를 기대할 수 있음



- 그러나 미국의 물류 비효율성이 개선되고 해운수요가 둔화되는 시점에서 이들 선박이 시장에 인도되면 해운시장의 단기적 공급과잉 유발 및 대형 컨테이너선의 신규발주 위축 우려도 상존한다는 점은 유의할 필요가 있음
- 컨테이너선 외에 탱커와 LPG선의 신조선 수요가 해당 해운시장의 1분기 침체에도 불구하고 2014~2015년 수준으로 회복되어 시장에서 견고하게 구축되어 있던 관망세가 조금씩 해소되는 것으로 판단됨
- 운항노선의 제한과 효율성 저하 등의 이유로 용도가 제한적인 3,000~6,000TEU 미만급 중형 컨테이너선의 경우 지난 5년간 분기 평균 발주량이 1.5척에 불과하였으나 금년도 1분기에 32척이 발주됨
- 이는 새로운 시장확대에 의한 수요 증가에 원인이 있는 것이 아니며, 컨테이너선 운임 상승으로 재무적 여건이 개선된 선주들의 노후선 교체가 본격화되는 신호로 해석되어 관망세 해소의 사례로 추정됨

□ 2021년 중 신조선 시장은 양호한 흐름이 지속될 것으로 예상됨

- 컨테이너선의 발주 추세는 하반기로 가면서 둔화될 것으로 예상되나 카타르 등의 LNG선 대량 발주가 남아있는 등 시장 수요 여건은 금년 중 양호할 것으로 예상됨
- 또한, 시간이 지나며 유럽 ETS(온실가스배출권거래제 등 해상환경규제 논의가 구체화되며 노후선 교체에 대한 압력은 점차 높아질 것으로 예상되어 이들 교체수요만으로도 신조선 시황에 대한 개선 기대감은 높음



IV. 한국 조선업 동향

□ 1분기 한국 조선업 수주는 매우 양호한 수준

- 한국의 1분기 수주량은 전년 동기대비 867.5% 증가한 532만CGT
- 동 기간 수주액은 753.2% 증가한 119.1억달러를 기록
- 1분기 수주는 전년 1분기의 부진에 의한 기저효과까지 더해지며 증가 폭이 매우 크게 나타나고 있으며, 1분기 수주량은 신조선 수주의 완전 회복 수준으로 평가됨

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

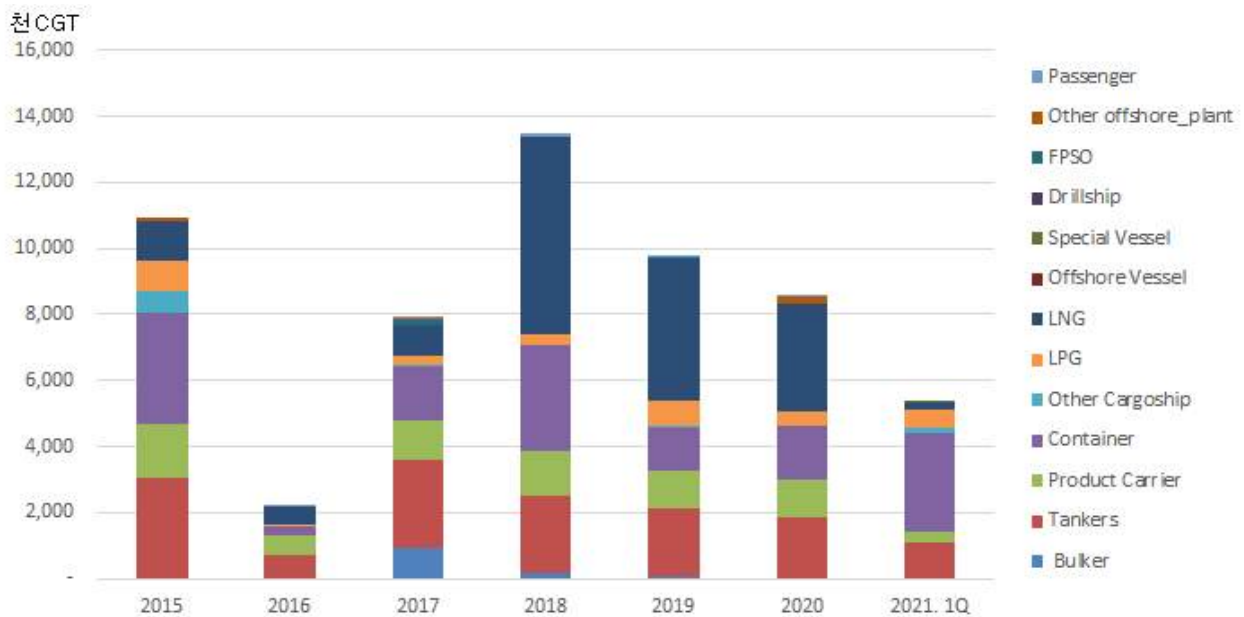
□ 선종별로 모든 선종의 수주가 크게 증가함

- 1분기 중 수주된 선종 구성을 살펴보면 지난 3년간 약 40% 내외의 비중을 차지했던 LNG선의 비중이 3.3%로 축소된 대신 컨테이너선이 56.5%로 크게 확대되었고 유조선 20.2%, LPG선 10.1%의 비중으로 나타남
- 또한, 전년도 1분기에 모든 선종의 수주가 극히 부진했으므로 각 선종별 수주량 증가 폭은 매우 크게 나타나고 있음
- 우선, 전년도 1분기에 단 1척도 수주하지 못했던 컨테이너선의 경우 금년 1분기 동안 Feeder선 1척과 대형선 55척을 수주함



- 유조선(tanker)의 경우 전년 동기대비 271.1% 증가하였고 제품운반선은 115.2% 증가하여 순조로운 수주 흐름을 보이고 있음
- 전년도 1분기에 단 2척을 수주하였던 LPG선은 금년 1분기 중 22척을 수주하여 전년 동기대비 1,072.7%의 증가율(CGT 기준)을 기록함
- LNG선은 전년도 1분기에 소형 LNG병커링선 1척 수주에 불과하여 금년도 1분기 수주증가율이 9,111.5%로 매우 높게 나타났으나 중대형 병커링선 1척과 대형 LNG선 2척 등 총 3척 수주에 그쳐 큰 의미는 없음

한국 조선업 선종별 수주량 추이



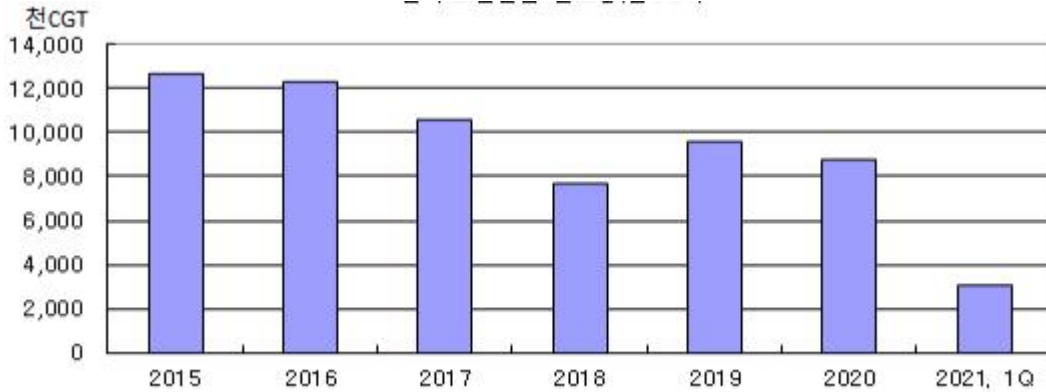
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 1분기 건조량은 전년 동기대비 크게 증가

- 1분기 건조량은 전년 동기대비 50.4% 증가한 305만CGT
- 다만, 1분기 건조량의 증가는 지난해 연말 부진했던 인도가 1월에 집중적으로 이루어져 1월에만 165만CGT를 건조 및 인도한 영향임
- 2~3월에는 월 70만CGT 내외로 금년도 인도 예정량의 월평균 수준을 유지하여 1분기 건조량 증가가 특이 동향은 아님



한국 조선업 건조량 추이

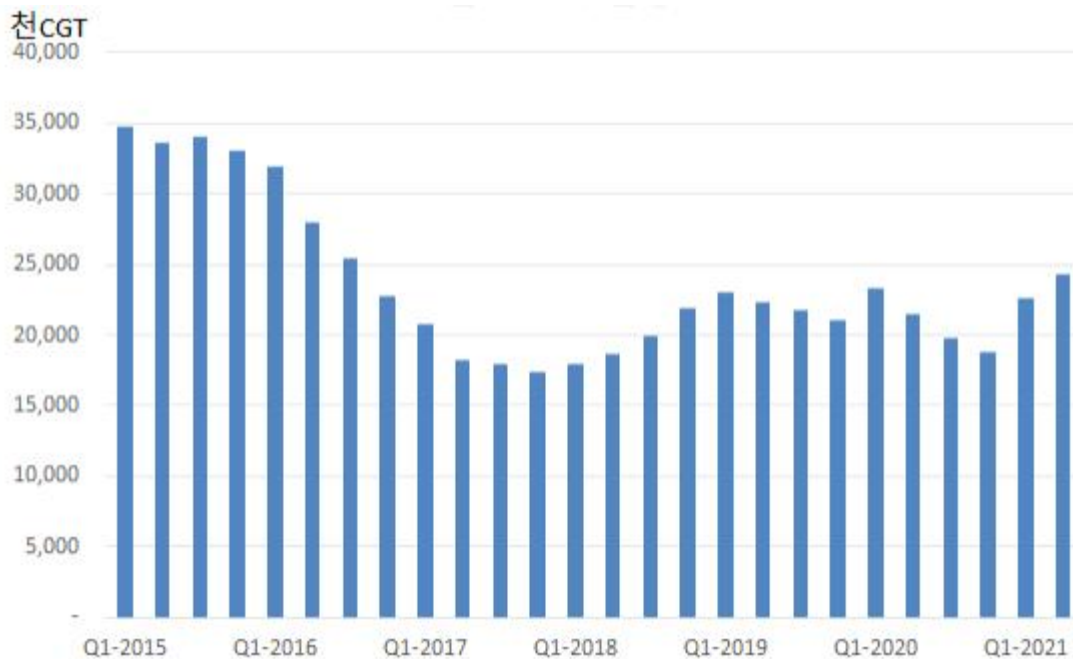


자료 : Clarkson

□ 1분기 중 수주잔량도 증가하여 선가 상승에 영향을 미칠 것으로 추정

- 1분기말(4월초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,438만CGT로 전분기 대비 8.0% 증가
- 1분기 수주 호조로 인하여 약 2년치의 안정적 일감으로 평가되는 24백만CGT 이상을 확보함에 따라 조선사들의 선가 인상이 탄력을 받을 것으로 추정됨

한국 조선업 분기별 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 분기 초 수주잔량 기준



□ 2021년 중 한국 조선업 수주는 양호한 수준이 지속될 것으로 전망

- 국내 조선업계의 1분기와 같은 대형 컨테이너선 위주의 수주가 하반기까지 지속되기는 어려울 것으로 전망됨
- 최근 미국 노선을 중심으로 한 수요의 폭증과 물류 비효율성으로 인한 공급부족 효과가 해소된 이후 투자심리는 하향할 것으로 예상됨
- 또한, 이러한 현상이 나타나기 전까지 컨테이너선 시장은 충분한 선복이 확보되어 있었음
- 이러한 한계로 인하여 신조 컨테이너선에 대한 집중 투자가 하반기까지 이어질 가능성은 높지 않으며 이에 따라 한국의 컨테이너선 위주 수주 역시 둔화될 전망
- 그러나 하반기 중 카타르의 LNG선 대량 발주 등 LNG선 수요가 아직 남아 있으므로 컨테이너선을 대체하며 양호한 수주 흐름은 이어질 전망
- 2021년은 환경규제 효과로 발주시장이 회복되는 시작점이 될 것이며 이러한 시황은 향후 수년간 지속될 것으로 예상되어 고품질 선박을 건조하는 한국의 수주실적은 수년간 비교적 양호한 흐름이 이어질 것으로 전망
- 다만, 이러한 흐름이 지속적인 수주증가를 의미하는 것은 아니며 상황에 따라 수주의 증감은 다소간 변동성을 나타낼 것으로 예상됨