

## 조선·해운 시장 변동 현황 및 주요 이슈

### 부정기선 : BDI지수가 역대 최저수준으로 하락, 유조선 운임 상승세도 한풀 꺾임

- 벌커 : 춘절 연휴 영향으로 벌커 수요가 급감하자 BDI지수가 역대 최저수준인 500p대로 하락
- 탱커 : 시황 회복으로 선박 공급 조절의 수단이었던 저속운항과 계선이 축소되자 유조선 운임이 하락

### 정기선 : 운임이 하락세를 보이고 있는 가운데 Maersk가 다량의 컨테이너선 발주를 예고

- 유럽항로 컨테이너선 스팟 운임이 크게 하락하면서 SCFI 지수가 전월대비 3% 가량 하락
- Maersk, 2015년 상반기부터 향후 총 425,000TEU 규모의 컨테이너선을 순차적으로 발주 예정

### 선가 및 수주 : 수주 감소세 및 벌커 선가 하락으로 클락슨 신조지수가 135p로 하락

- 선박 수주 감소세와 벌크선 시황 악화로 신조 및 중고 선가 지수가 모두 하락세를 기록
- 대우조선해양, 2015년 들어서도 총 8척(약 14억불 추정)의 선박을 수주하며 수주 순항 중

### 월간 주요 이슈

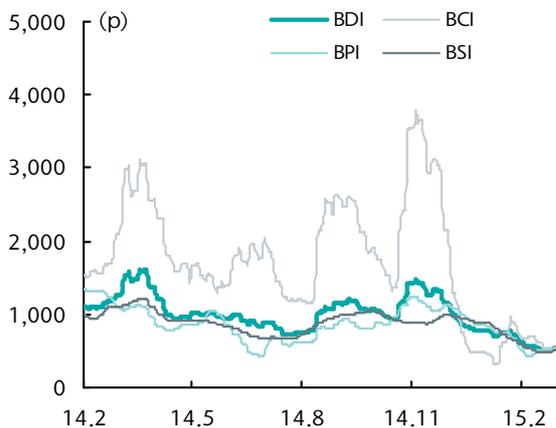
- 2015년 1월 일본이 6년 10개월 만에 월별 기준 선박 수주량 세계 1위로 올라섬
- 이마바리조선이 삼성중공업을 제치고 수주잔량 3위로 올라서며 일본 조선 부활을 견인
- 구조조정을 완료한 일본 조선 업계가 엔저를 등에 업고 한국 조선산업을 위협 중

# I. 월간 선박 운임지수 변동 현황 외

## 1. 부정기선(벌크선 & 탱크선) 운임지수 및 시황 변동 현황

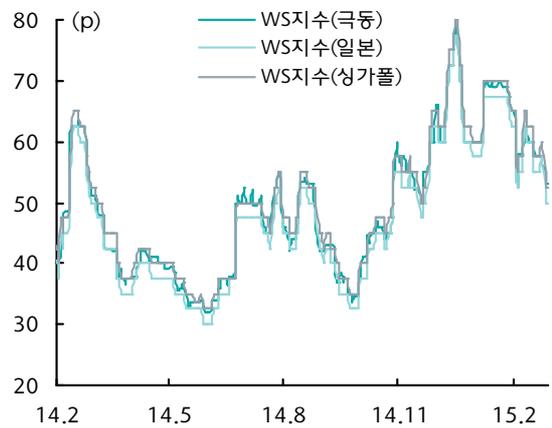
- **벌커: 춘절 연휴 영향으로 벌커 수요가 급감하자 BDI지수가 역대 최저수준인 500p대로 하락**
  - 중국 춘절 연휴 영향으로 신규 수요가 급감하자 BDI지수가 2월 18일 역사상 최저치(509p)를 기록하는 등 약세가 지속되다 월말 전월대비 11.2%(68p) 하락한 540포인트로 마감
    - 단, 중국의 경기 부양이 점차 구체화되고 있어 향후 BDI지수 회복이 가능할 전망
  - 한편 남미 곡물 시즌을 겨냥해 동아시아 지역에서 파나마스 선박들이 대서양 수역으로 모여들고 있는데 곡물출하량이 기대에 못 미칠 경우 시황 하락 압력은 증가할 전망
    - 태평양 수역의 석탄 수요 증가량도 그리 많지 않을 것으로 예상되어 파나마스의 고전 예상
  
- **탱커: 시황 회복으로 공급 조절의 수단이었던 저속운항과 계선이 축소되자 유조선 운임이 하락**
  - 최근 유가 하락과 운임 상승의 영향으로 저속 운항과 계선(繫船)이 축소되자 공급이 증가하며 운임에 부담으로 작용, WS지수(극동)가 전월대비 12포인트 하락한 53p로 마감
    - WS(일본)과 WS(싱가폴)은 모두 13p씩 하락해 각각 50p와 52.5p를 기록
    - ※ 그간 선주들은 저속운항 및 계선 등을 통해 공급을 조절, 선복과잉에 대응
  - McQuilling Services는 최근 발표한 보고서를 통해 아시아 국가들의 전략 비축유 증가와 인도의 원유 수요 증가로 2015년 내 VLCC 수요가 1% 늘어나고 카리프해, 중남미 아시아 원유 수출로 톤마일이 증가해 향후 유조선 전망이 밝을 것으로 예상

그림1 | 벌크선 운임 (BDI) 지수 추이 (최근 일년간)



자료 : Bloomberg

그림2 | 유조선 운임 (WS) 지수 추이 (최근 일년간)

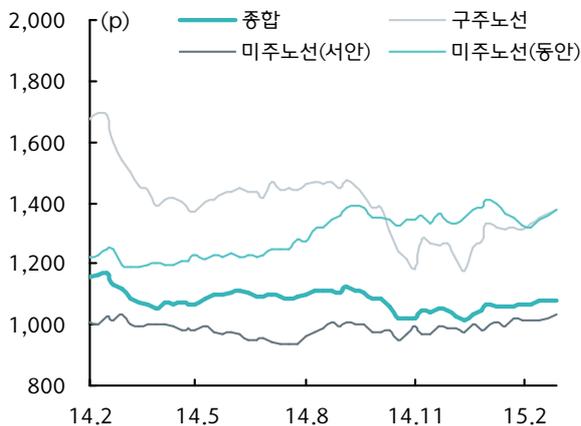


자료 : Bloomberg

## 2. 정기선(컨테이너) 운임지수 및 시황 변동 현황

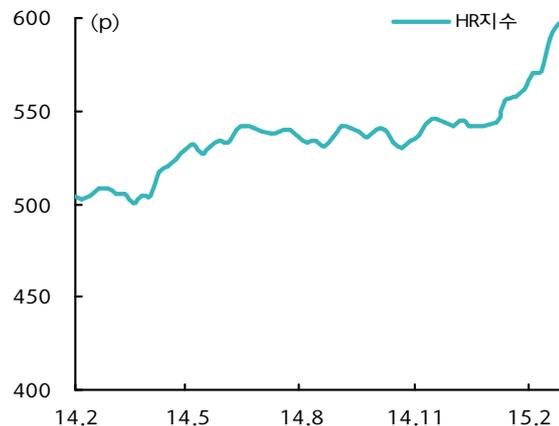
- 유럽항로 컨테이너선 스팟 운임이 크게 하락하면서 SCFI 지수가 전월대비 3% 가량 하락
  - 상해-유럽 스팟 운임이 938달러/TEU를 기록하며 약 3개월 만에 다시 1,000달러/TEU 이하로 하락하자 SCFI 지수가 전월대비 3%(31.1p) 하락한 1,023p를 기록
    - 2월 말 美서부 항만 파업이 종결되자 美노선 운임도 하락 전환해 지수에 부담으로 작용
  - SCFI지수를 한 달 정도 후행하는 CCFI지수는 유럽 항로(4.9%)와 미주 동안 항로(4.1%)의 높은 지수 상승으로 전월대비 1.1%(11.4p) 상승한 1,076.2p를 기록
    - 미국 서안 항로 또한 2.16%(21.9p)상승한 1,076.2p를 기록하며 지수 상승에 기여
  
- Maersk, 2015년 상반기부터 향후 총 425,000TEU 규모의 컨테이너선을 순차적으로 발주 예정
  - Maersk는 최근 실적보고서를 통해 향후 총 425,000TEU 규모의 컨테이너선들을 순차적으로 발주해 2017~2019년까지 인도받을 예정이라 밝힘
    - 이는 과거 대우에 발주했던 18,000TEU급(Triple-E 타입) 기준 약 23척에 달하는 규모
  - 단, 금번 발주 프로젝트는 모두 Triple-E급 선박만으로 구성될 수도 있지만 유가하락이 대형선의 매력을 떨어뜨려 좀 더 작은 선박 발주도 고려될 것이라 덧붙임
  - Maersk는 향후 시장 성장세를 따라잡기 위해 2017년부터 선박 인도가 가능해야 할 것으로 보고 우선적으로 11척의 Triple-E급 선박을 금년 2/4분기 내에 발주할 예정
    - Maersk의 초대형 컨테이너선 발주는 2011년 18,000TEU 20척 발주 이후 4년만임

그림3 | CCFI 지수 추이 (최근 일년간)



자료 : 상하이 항운 교역소

그림4 | HR 지수 추이 (최근 일년간)

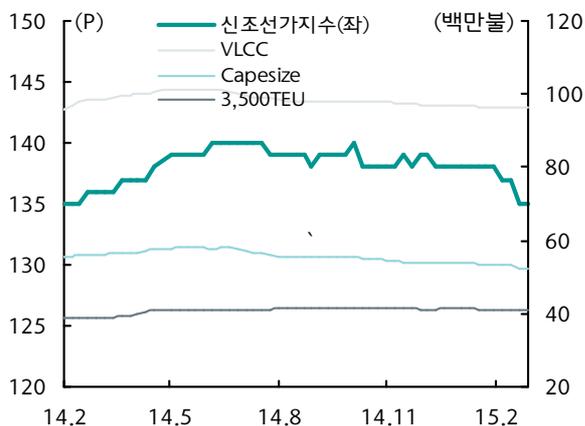


자료 : KMI

## II. 월간 선가 변동 및 시황 변동 현황

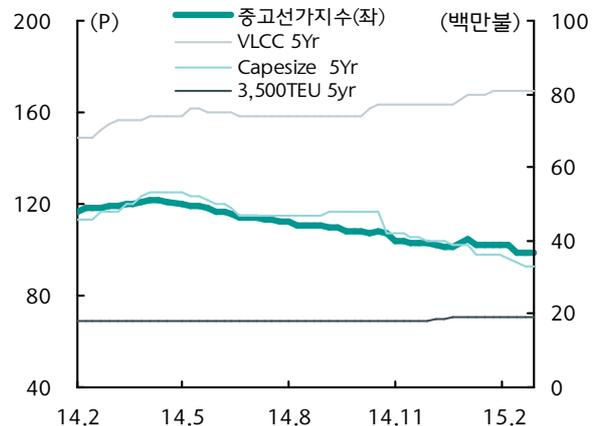
- 선박 발주 감소세와 벌크선 시황 악화로 인하여 신조 및 중고 선가 지수가 모두 하락세를 기록
  - 신조선 발주가 감소세를 보이는 가운데 2월 들어 벌크선 시황 악화로 벌커 신조 선박 가격이 하락세를 보이자 클락슨 신조지수가 전월대비 3p 하락한 135p를 기록
    - 벌커 선형별 하락폭 : 케이프 2.8%, 파나마스 2.8%, 헨디: 3.0%
  - 중고선가 지수는 그간 상승세를 지속하던 VLCC 중고선가 상승세가 멈추고 벌커 중고선가가 하락하자 전월대비 3p 하락한 99p를 기록하며 100p선 아래로 추락
    - 케이프사이즈 벌커 5년 선형 중고선가는 전월대비 8%(300만불) 하락한 3,300만불을 기록
  
- 대우조선해양, 2015년 들어서도 총 8척(약 14억불 추정)의 선박을 수주하며 수주 순항 중
  - 대우조선해양은 2014년 LNG선만 35척을 수주하는 등 창사 이래 두 번째로 높은 149억불을 수주하며 국내 빅3 조선사 중 유일하게 수주 목표를 달성
    - 동사의 역대 최대 수주 기록은 조선 호황기였던 2007년 기록한 215억 달러
  - 2015년 들어서도 대우조선해양은 LNG선(173~179kCu.m급) 6척, 초대형원유운반선(319kDWT급) 2척 등 총 8척의 선박을 수주하며 수주 행진을 지속 중
    - 2015년에 수주한 선박 8척의 총 수주금액은 약 14억 3,800만불에 이르는 것으로 추정
  - 이 같은 수주를 통해 대우조선해양은 단일 조선소 기준으로는 3개월 연속 세계 조선사 수주잔량 세계 1위를 지속 중 (그룹기준으로는 현대중공업이 여전히 1위 유지)

그림5 | 클락슨 신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

그림6 | 클락슨 중고선가 지수 추이

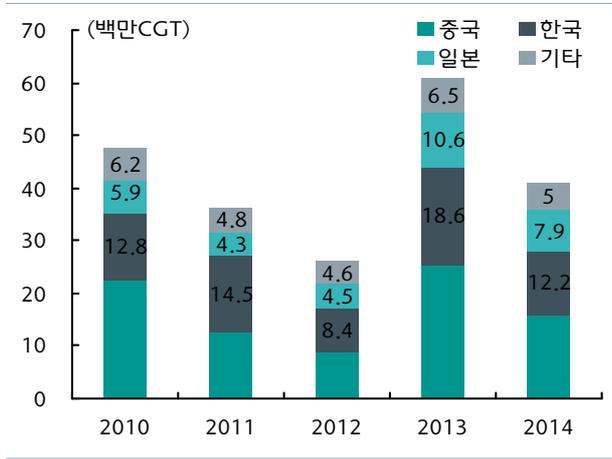


주 : 2012년 1월 13일 이후 3500TEU 5yr가 4,500TEU 5yr로 변경  
 자료 : Clarkson

### III. 월간 주요 이슈

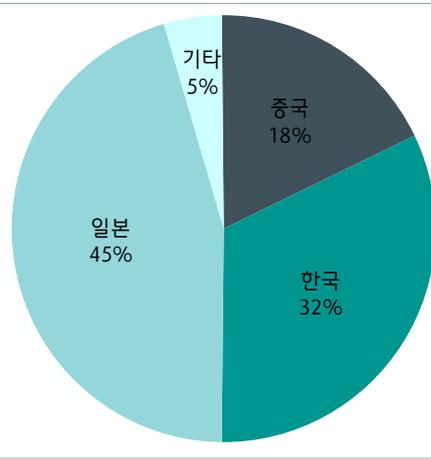
- 2015년 1월 일본이 6년 10개월 만에 월별 기준 선박 수주량 세계 1위로 올라섬
  - 2015년 1월 전세계 선박 발주량이 전년동기대비 213% 증가한 215.7만CGT를 기록한 가운데 한국은 66.7만CGT를 수주해 세계 시장점유율 30.9%로 2위를 차지
    - 단, 2014년 12월 대비 세계 선박 발주량은 84% 감소하며 발주 증가 추세가 한풀 꺾이는 모습
  - 이 가운데 줄곧 선박 수주 1위를 기록한 중국은 3위로 밀려났으며 엔저의 수혜를 받고 있는 일본 조선사들의 수주가 크게 증가하자 일본이 선박 수주 1위로 올라섬
    - 일본의 2015년 1월 선박 수주량은 99.1만CGT로 45.9%의 시장점유율을 차지
    - 중국의 2015년 1월 선박 수주량은 37.9만CGT로 17.6%의 시장점유율을 차지
  - 일본 조선사들은 2003년까지 선박 수주량 기준 세계 1위를 지속하였으나 이후 세계 3위까지 하락한 뒤 2014년 4-6-9월 한국을 제치고 세계 2위로 올라서며 약진한바 있음
    - 일본이 월별 선박 수주(CGT 기준) 세계 1위로 올라선 것은 6년 10개월 만임
  
- 이마바리조선이 삼성중공업을 제치고 수주잔량 3위로 올라서며 일본 조선 부활을 견인
  - 조선사 순위에도 일본의 약진은 뚜렷한데 2015년 1월 이마바리 조선은 선박 수주잔량 기준 글로벌 국내 조선 빅3를 지속하던 삼성중공업을 누르고 3위로 올라섬
    - 2015년 1월 삼성과 이마바리 수주잔량은 각각 513만CGT와 514.2만CGT를 기록
  - ※ 조선 그룹별 기준, 단일 조선소 기준 시 이마바리조선소의 수주잔량은 세계 15위

그림7 | 한·중·일 선박 수주 변동 추이



자료 : Clarkson

그림8 | 국가별 선박 수주 비율 (2015년 1월 기준)



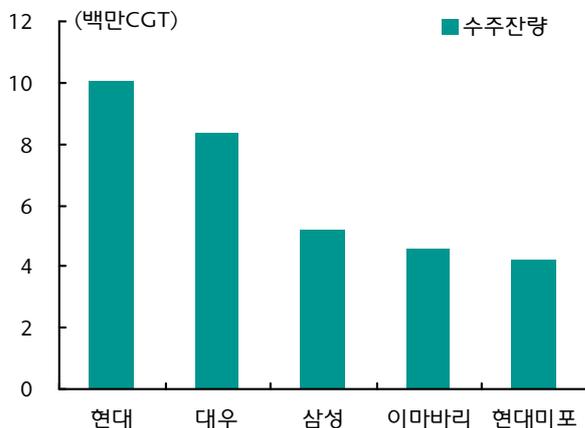
자료 : Clarkson

- 이마바리조선의 수주잔량 증가에는 일본 선주인 쇼헤이키센이 발주한 2만TEU급 [MOL 2척, 애버그린 11척(6+5)] 초대형 컨테이너선 발주가 한몫
  - 현재까지 2만TEU급 세계 초대형 선박 수주 성적은 일본(이마바리) 13척, 한국(삼성) 4척
- 이 가운데 이마바리는 가가와현 마루가메시에 약 400억엔을 투자해 도크를 설치하고 2015년 10월부터 도크를 가동할 예정으로 선박 건조 규모를 더욱 늘려나갈 계획
  - 새로운 도크는 길이 600m, 폭 80m 규모로 총 운반능력은 3,600톤 (일본 내 최대 규모)

■ 구조조정을 완료한 일본 조선 업체가 엔저를 등에 업고 한국 조선산업을 위협 중

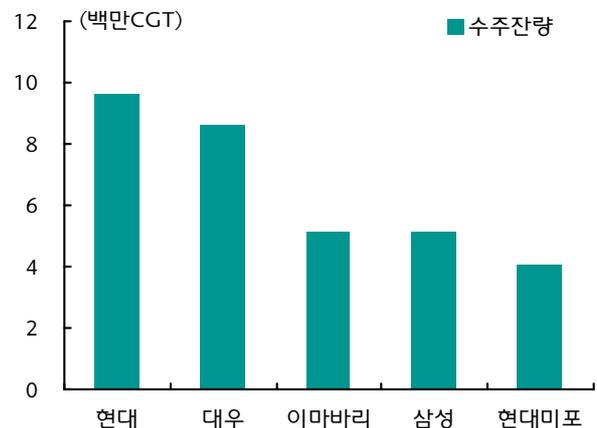
- 미쓰비시중공업과 이마바리조선은 2013년 LNG선 부문을 통합하면서 'MI LNG'를 출범시켜 LNG운반선 시장에 신흥 강자로 부상 (현재 총 10척의 LNG 수주잔고 보유)
- 또한 2014년에는 IHI마린유나이티드와 유니버설조선이 합병해 세계 4위 규모의 재팬마린유나이티드를 출범시키기는 등 일본 조선사들이 구조조정으로 경쟁력을 제고 중
  - JMU는 2015년 LNG선(165k Cu,m) 5척을 수주하는 등 수주 증가 추세
- 특히 최근 들어 일본의 일부 조선사들이 그간 중단했던 선박 디자인 개발에 착수한 것으로 파악되면서 글로벌 친환경 선박 수주 시장에도 적극 진입할 것으로 예상
  - 일본조선사들이 고객 맞춤형 선박 제작 시 국내 조선사들의 수주량 잠식 불가피
- 이에 2015년 국내 조선사들의 주요 수주 부문인 LNG선과 컨테이너선에서 일본 조선사들과 경쟁이 불가피해 보여 국내 조선사들의 수주에 부정적 영향이 예상됨
  - 엔저로 인한 일본조선사들의 원가 경쟁력 향상 또한 국내 조선사 수주환경에 부담으로 작용

그림9 | 조선사 수주잔량 기준 세계 TOP5 (2014년 12월)



자료 : Clarkson

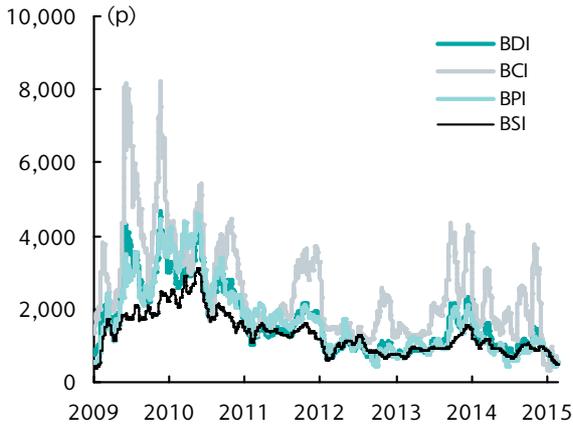
그림10 | 조선사 수주잔량 기준 세계 TOP5 (2015년 1월)



자료 : Clarkson

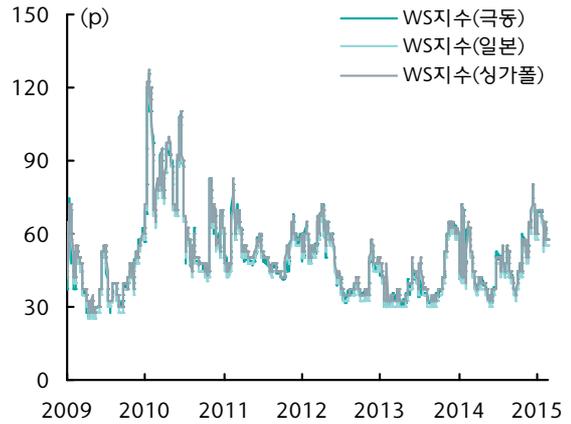
<별첨 - 2008년 이후 주요 지수 추이>

그림11 | 벌크선 운임 (BDI) 지수 추이



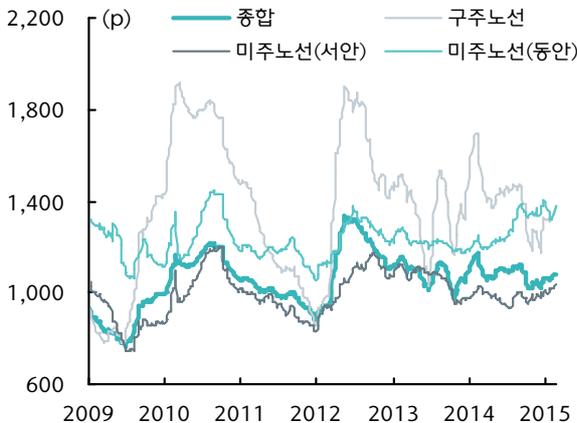
자료 : Bloomberg

그림12 | 유조선 운임 (WS) 지수 추이



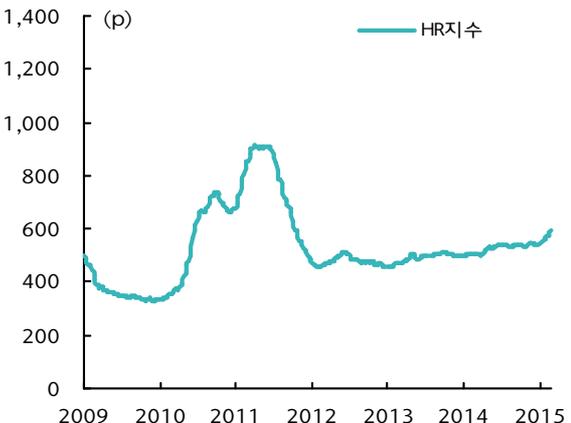
자료 : Bloomberg

그림13 | CCFI 지수 추이



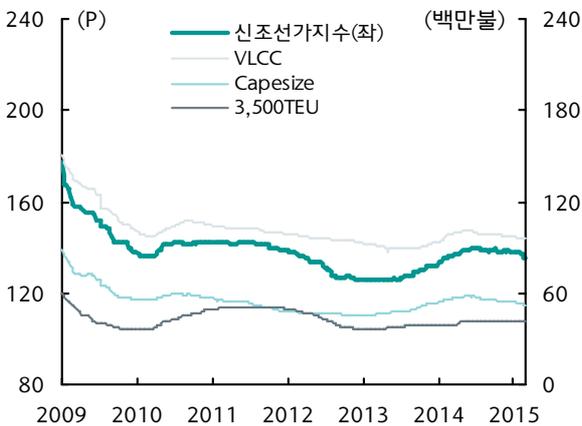
자료 : 상하이 항운 교역소

그림14 | HR 지수 추이



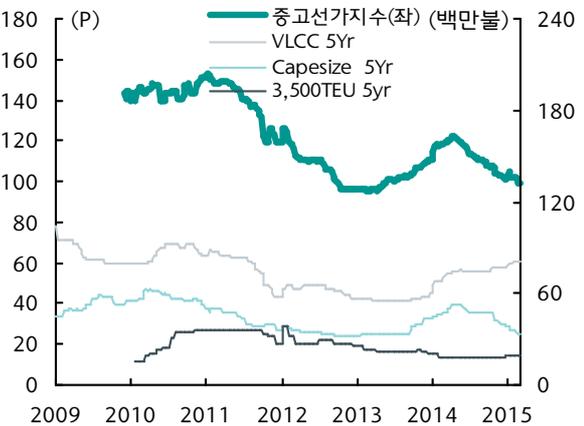
자료 : KMI

그림15 | 클락슨 신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

그림16 | 클락슨 중고선가 지수 추이



주 : 2012년 1월 13일 이후 3500TEU 5yr가 4,500TEU 5yr로 변경  
자료 : Clarkson

**하나 산업정보**  
**Hana Industry Info.**

150-705 서울특별시 영등포구 여의도동 27-3  
TEL 02-2002-2200  
FAX 02-2002-2610  
<http://www.hanaif.re.kr>