

## 조선·해운 시장 변동 현황 및 주요 이슈

### 부정기선 : 연말 거래가 한산한 가운데 일부 선형을 중심으로 투매심리가 작용

- 연말 투매 심리 작용으로 케이프 운임이 폭락하며 BDI지수가 1,000선 아래로 하락
- 유조선 수요 증가세가 지속되고 있으나 이에 대응하는 공급량 또한 만만치 않은 상황

### 정기선 : 유럽항로를 중심의 운임 회복세가 나타나고 있으나 초대형 선박 경쟁은 지속

- 계절적 비수기임에도 불구하고 유럽항로를 중심으로 운임의 회복세가 예상됨
- 애버그린이 18,000TEU급 6척(+6)을 발주하기로 최종 확정하며 초대형 선박 경쟁에 참여

### 클락슨 신조선가가 1포인트 상승하였으나 해양특수선 수주 시장이 악화일로

- 클락슨 신조선 지수가 1포인트 상승한 139포인트를 기록하였으나 부정기선의 가격은 하락
- 유가 급락으로 인하여 해양 특수선 시장이 예상보다 빨리 악화되고 있음

### 월간 주요 이슈

- 국내 빅3 조선사 중 대우조선해양만 유일하게 2014년 수주 목표치를 초과 달성
- 중소조선사 중 성동조선해양만 2014년 수주 목표를 초과 달성하며 재기를 모색 중
- LNG선 발주량이 금융위기 이후 최대치를 기록한 가운데 친환경 선형이 대세로 자리 잡음
- 후동중화조선이 2018년부터 LNG선 연간 건조 가능 척수를 8척까지 늘릴 예정
- 중국수출입은행, 선박금융을 통해 중국조선사들에게 올바른 방향성을 제시 중
- 일본 선박금융이 Sumitomo Mitsui Trust Bank를 시작으로 해외시장 진출을 모색

## I. 월간 선박 운임지수 변동 현황 외

### 1. 부정기선(벌크선 & 탱크선) 운임지수 및 시황 변동 현황

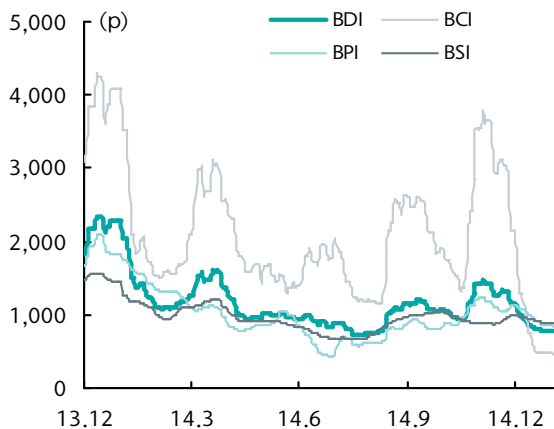
#### ■ 연말 투매 심리 작용으로 케이프 운임이 폭락하며 BDI지수가 1,000선 아래로 하락

- BDI지수는 연말 휴가로 거래가 한산해진 가운데 일부 선사들의 투매 심리가 작용하여 케이프 운임이 하락세를 보이자 전월대비 32.2%(371포인트) 하락한 782포인트로 마감
  - BCI지수는 전월대비 무려 78.0% 하락한 1,677p를 기록하며 BDI지수 하락을 견인
- Pioneer Marine은 최근 지속되고 있는 벌커 시장 침체를 중국 수력발전량 증가로 인한 석탄 수요 감소의 영향이 일부 작용하고 있는 것이라 진단하며 2015년 중국 수력발전량이 예년 수준으로 돌아간다면 시황 회복의 단초를 마련할 수 있을 것으로 기대

#### ■ 유조선 수요 증가세가 지속되고 있으나 이에 대응하는 공급량 또한 만만치 않은 상황

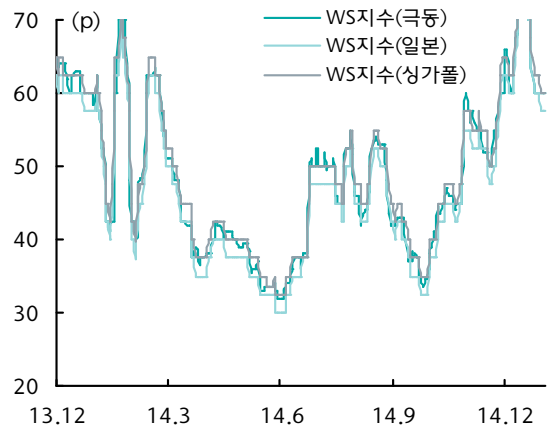
- 유가 하락으로 인한 수요 증가세가 지속되고 있으나 계선 선박 투입 등으로 공급 증가세 또한 만만치 않아 WS지수(극동)는 전월과 동일한 60포인트로 마감
  - WS(일본)과 WS(싱가폴)은 모두 5p씩 하락해 각각 57.5포인트와 60포인트를 기록
  - ※ 단, 현재 VLCC 스팟 운임은 6년 만에 처음으로 10,000달러를 넘어서기 직전
- 한편, 유조선 시황이 최근 회복세를 보임에 따라 신조선뿐만 아니라 중고선 거래가 크게 증가하는 등 유조선 S&P 시장에 대한 선주들의 관심이 증가 추세임
  - 중고 VLCC 투자 금액은 2013년 32척(\$891m)에서 2014년 89척(\$4.2bn)으로 크게 증가

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

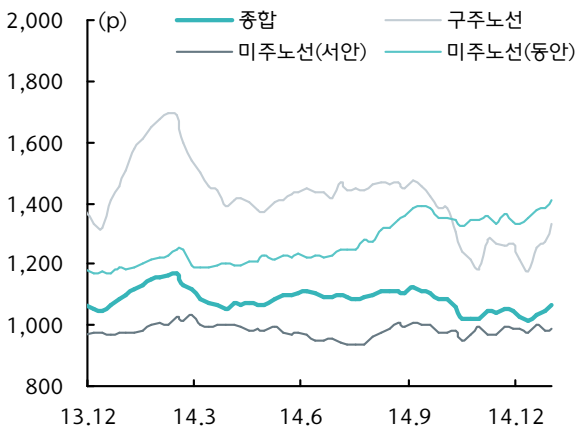
### ■ 계절적 비수기임에도 불구하고 유럽항로를 중심으로 한 운임의 회복세가 예상

- 전통적 컨테이너 비수기임에도 양대(미주&구주)항로의 선전으로 CCFI 지수는 전월대비 1.7% 상승한 1,064.4포인트를 기록하며 2014년을 마감
  - 유럽항로는 전월대비 5.19% 상승, 미주 동안 항로는 5.3% 상승
- CCFI지수를 한달정도 선행하는 SCFI지수는 컨테이너선사들이 예정중인 2015년 1월 공동운임인상을 선반영, 전월대비 10.5%(99.2포인트) 상승한 1,048.9포인트를 기록
  - 특히 유럽항로의 경우 스팟운임이 무려 46.8% 급등하며 지수 상승을 견인

### ■ 애버그린이 18,000TEU급 6척(+6)을 발주하기로 최종 확정하며 초대형 선박 경쟁에 참여

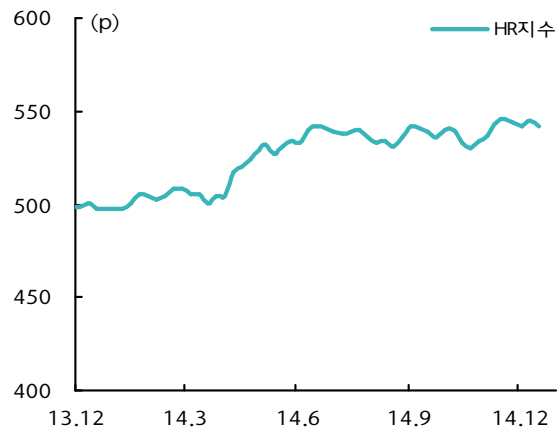
- 애버그린은 최근 산하 계열사 Peony Investment를 통해 용선하는 방식으로 18,000 TEU급 컨테이너선 6척(+6)을 발주하기로 최종 확정하고 선박 발주를 준비 중
- CKYHE 얼라이언스는 상대적으로 초대형컨테이너선 비율이 낮았으나 애버그린의 초대형 컨테이너선 발주 결정으로 향후 세계 4대 얼라이언스들 간의 치열한 경쟁 예고
- CKYHE 얼라이언스의 서비스 협약 조건에 따라 애버그린은 초대형 컨테이너선의 효율적 가동으로 운항비를 줄이고 선대 운용의 효율성 극대화를 도모할 수 있을 전망
- 애버그린의 발주로 인해 현재 진행되고 있는 극초대형컨테이너선 계약은 총 4건[MOL 6척, OOCL 6척, Maersk 4척(+2)]으로 한·중·일 조선사들이 경합 중
  - 2만TEU 기준 신조선 가격은 척당 1.6억불을 소폭 상회하는 수준에서 형성될 전망

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

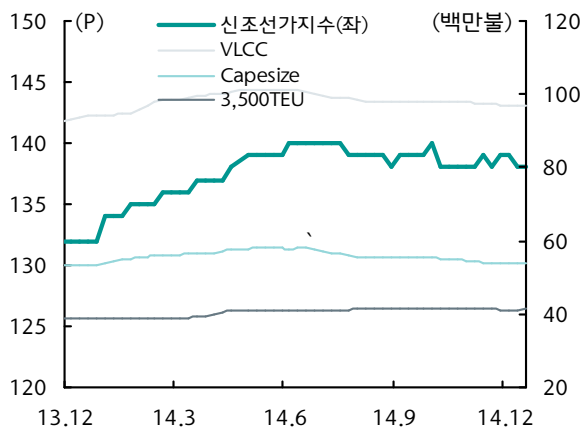
### ■ 클락슨 신조선 지수가 1포인트 상승한 139포인트를 기록하였으나 부정기선의 가격은 하락

- 클락슨 신조지수는 전월대비 1포인트 상승한 139포인트를 기록하였으나 헨디막스와 파나막스 벌커 신조 가격이 각각 2.9%, 1.7% 하락하고 VLCC와 수에즈막스 탱커도 각각 1.0%, 0.8% 하락하는 등 부정기선을 중심으로 선가 하락세 지속
- 중고선가 지수는 케이프 벌커 선가의 하락세가 2달 연속 지속되며 지수 하락을 견인하자 전월대비 1포인트 하락한 103포인트로 마감하며 7개월째 하락세를 이어감
  - 케이프사이즈 벌커 5년 선형 중고선가는 전월대비 5%(200만불) 하락한 4,000만불을 기록

### ■ 유가 급락으로 인하여 해양 특수선 시장이 예상보다 빨리 악화되고 있음

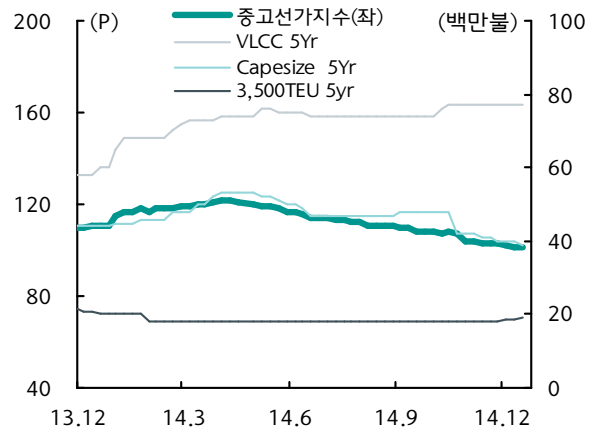
- DNB Markets은 유가 급락으로 해양(Off-Shore)특수선 선박 시장이 예상보다 빠른 속도로 악화되고 있다고 최근 보고서를 통해 경고
  - 해당선박은 해양작업지원선, 서브씨선, 지질탐사선, 읍쇼어서비스선, 시추선 등
- 특히 해양특수선 수요를 직접적으로 반영하고 있는 시추선 시장의 경우 지금과 같은 시추선 공급 과잉 상태가 2017년 혹은 그 이후까지 지속될 것으로 예상
  - 시추선 가동률은 2015년 87%, 2016년 81%, 2017년 79%로 예상
- 이같이 동사는 최근의 유가 하락이 에너지 회사들의 장기 전력 수립 시 해양 특수선 지출 예산 삭감을 유도해 시장 냉각기간이 장기화될 것을 우려

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

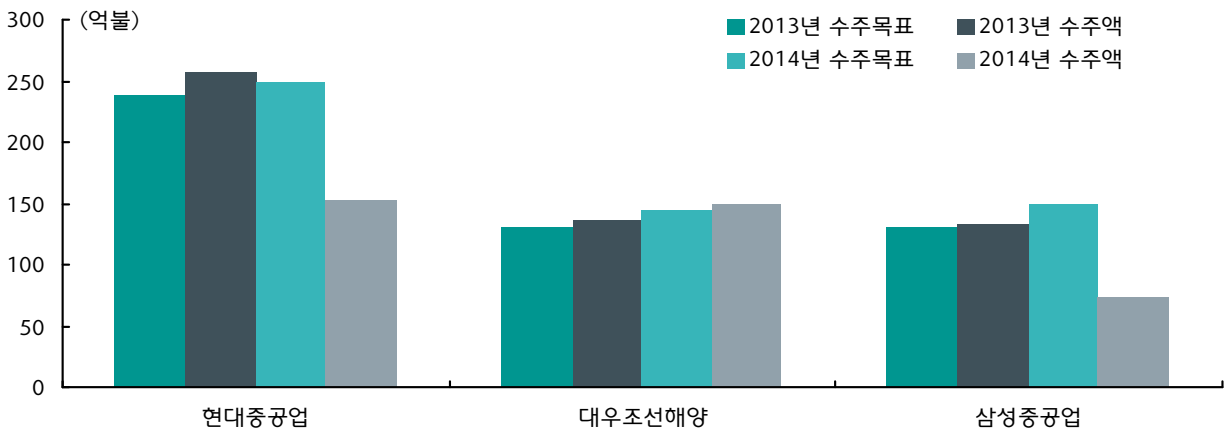
#### ■ 국내 빅3 조선사 중 대우조선해양만이 유일하게 2014년 수주 목표치를 초과 달성

- 대우조선해양이 연말 LNG선 수주를 휩쓸며 2014년 총 149억달러를 수주해 국내 빅3 조선사 중 유일하게 2014년 수주목표치(145억달러)를 초과 달성 (목표달성률 102.3%)
  - 대우조선해양 수주 상세: 선박부문 122억달러(68척), 해양플랜트부문 27억달러(1기) 수주
- 반면 현대중공업(목표액:250억달러, 수주액:153억달러, 목표달성률 61.2%)과 삼성중공업(목표액:150억달러, 수주액:73억달러, 목표달성률 48.7.3%)은 목표달성에 실패
  - 양사의 저조한 수주 실적은 저가수주를 지양하고자 하는 경영진의 강력한 의지에 기인
- 이 가운데 저유가와 선복과잉 지속으로 2015년 선박수주시장 또한 순탄치 않을 것으로 예상됨에 따라 현증과 삼중의 저가수주 지양 정책은 오래가지 못할 것으로 판단

#### ■ 중소조선사 중 성동조선해양만 2014년 수주 목표를 초과 달성하며 재기를 모색 중

- 성동조선해양은 22억 6천만 달러(약 2조 5천억 원)에 달하는 수주 실적을 기록하며 2014년 수주 목표치(1조 9천억) 초과 달성에 성공 (수주목표달성률 131.6%)
  - 2014년 12월 15일 기준 71척, 1,894CGT의 수주잔량을 보유해 세계 조선사 15위를 기록
- 이는 주력 선종인 5만~18만톤 급 탱커선과 정유운반선 등의 중소 상선 선형 개발을 지속하는 한편 참치선망선 같은 원양어선 시장까지 개척하며 수주에 집중한 결과
  - 성동조선해양의 경우 연비 향상을 위한 R&D도 지속 병행해 선주들의 요구를 충족

그림7 | 빅3 조선사 2013-2014년 수주 목표 및 수주액



자료 : 각사 자료 취합

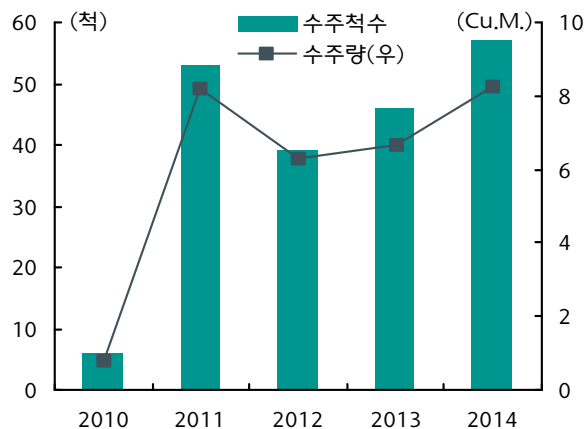
■ LNG선 발주량이 금융위기 이후 최대치를 기록한 가운데 친환경 선형이 대세로 자리 잡음

- 2014년 LNG선 발주량이 금융위기 이후 최대(66척)를 기록한 가운데 대우조선해양이 이중 37척을 수주하며 LNG선 시장을 독식 (삼성중공업 8척, 현대중공업 6척 수주)
  - 2011년 이후 LNG선 발주 러시 지속 중 (2011년 53척, 2012년 39척, 2013년 46척)
- 화물창별로는 프랑스 GTT의 멤브레인트াই프이 발주선박의 대부분을 차지했으나 Type-C (7척), 모스타입 (5척), SPB타입 (3척), 한국가스공사의 KC-1 시스템 (2척) 등도 발주
  - 멤브레인 타입은 한진중공업이 국내 최초로 건조하였으나 현재 LNG선 오더북 “0”
- 추진시스템별로는 Dual-Tri Fuel Diesel 엔진이 대부분이었으나 20척을 상회하는 선박이 ME-GI 엔진을 탑재해 친환경 선형발주가 대세로 자리 잡음
  - 일부 선박(3척)은 일본에서 개발된 reheat steam-turbine 시스템을 탑재

■ 후동중화조선이 2018년부터 LNG선 연간 건조 가능 척수를 8척까지 늘릴 예정

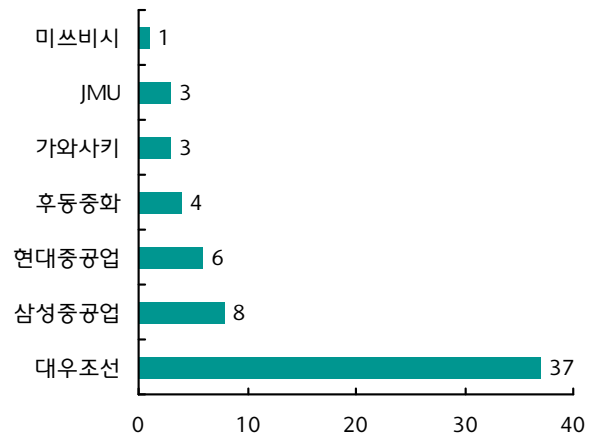
- 중국의 후동중화조선이 현재 연간 4척 수준의 LNG 연간 건조 능력(174kCu.m)을 2018년까지 8척으로 늘려 나갈 계획이어서 따라 공격적인 LNG선 수주가 예상됨
  - 세계 최대 LNG 건조선사인 대우조선해양의 경우 연간 30척의 LNG선 인도 가능
- 후동중화조선은 현재 LNG선 14척(세계 수주잔량의 10%)의 수주잔량을 보유 중이며 대형 220kCu.m 규모의 LNG선 디자인 또한 개발 중
- 한편 중국 정부는 LNG 프로젝트 관련 2척의 LNG선을 자국 조선사인 DSIC에 발주해 LNG 건조 시장에 진출할 수 있도록 적극 지원 중

그림8 | LNG선 발주 추이



주 : 2014년 12월 발주분 미반영  
자료 : Clarkson

그림9 | 2014년 주요 조선사 LNG선 수주 척수



자료 : 각사 발표 자료 취합

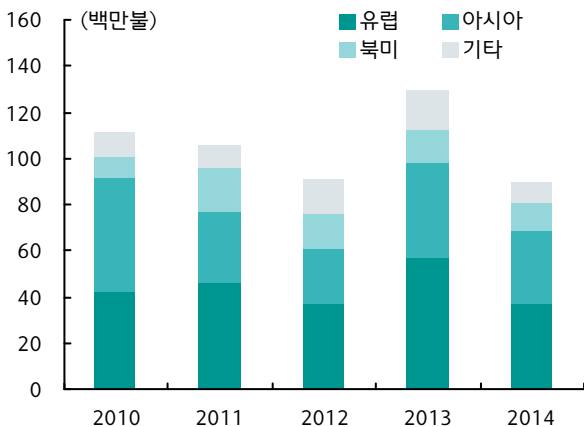
■ 중국수출입은행, 선박금융을 통해 중국조선사들에게 올바른 방향성을 제시 중

- 중국수출입은행은 최근 국제선박금융자 포럼에서 자국의 조선 및 관련 업계에 5,796억 위안에 달하는 금융 지원을 해 1,977억불에 달하는 선박 건조를 도운 것으로 발표
  - 중국조선사들의 성장은 정책금융기관의 선박금융 지원이 가장 크게 작용
- 특히 중국수출입은행은 주로 LNG선, 대형 컨테이너선 등의 고부가가치 선박의 수출을 중심으로 본격 지원에 나서고 있어 중국 조선산업 발전에 일조
  - 고부가가치선에 대한 중국수출입은행의 선박금융은 대출선박 중 약 83%의 비중을 차지
- 뿐만 아니라 중국수출입은행은 투기성, 낙후된 선형 등의 프로젝트는 금융에서 배제해 중국 조선업계의 구조조정을 유도하고 향후 방향성을 제시하는 등의 기능도 수행

■ 일본 선박금융이 Sumitomo Mitsui Trust Bank를 시작으로 해외시장 진출을 모색

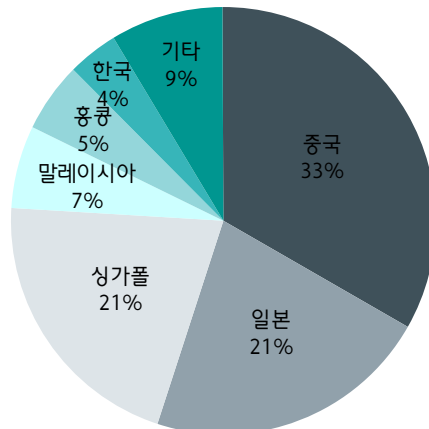
- 일본 Sumitomo Mitsui Trust Bank가 프랑스 Credit Agricole 산하의 Credit Agricole Corporate & Investment Bank(CA-CIB)와 선박금융 합작회사를 설립
  - 합작회사의 명칭은 "Sea Bridge Finance Limited"로 2015년 1월부터 영업 시작 예정
- 이 같은 Suitomo Bank의 시도는 일본 은행들이 자국 내 선주를 위한 선박금융 경쟁이 점차 심화되자 영업의 범위를 해외 선사로 확대하기 위한 조치
  - Offshore 분야도 포함해 향후 3년 내 10억 달러 규모의 선박금융이 목표
- 양 은행은 고객 기반과 금융 노하우 등을 공유하는 한편 선박자금 수요를 적극 발굴해 선박금융이 성사될 때마다 펀드를 조성해 선사에 용자를 제공할 계획

그림10 | 세계 주요 지역별 선박 투자 추이



자료 : Clarkson

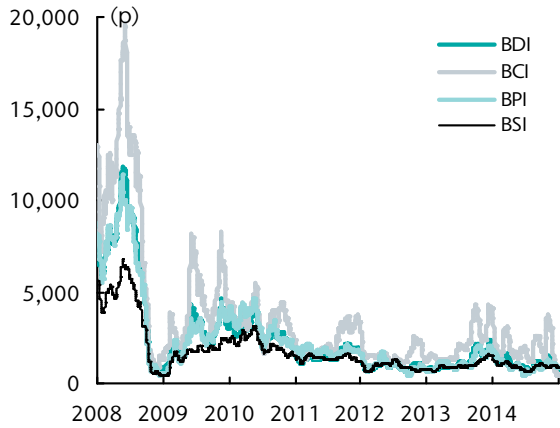
그림11 | 2014년 아시아 주요국 선박투자 비중



주 : 2014년 12월 15일 기준  
자료 : Clarkson

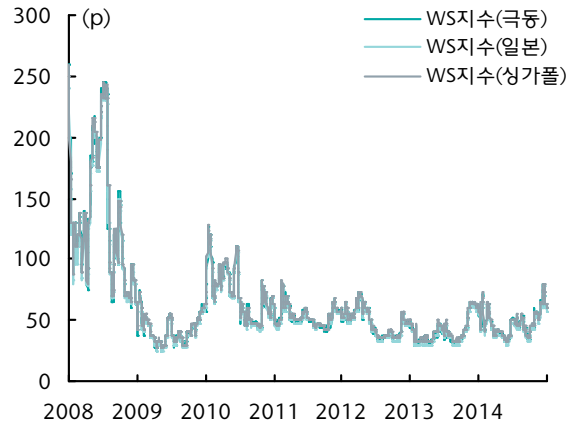
<별첨 - 2008년 이후 주요 지수 추이>

**그림12 | 벌크선 운임 (BDI) 지수 추이**



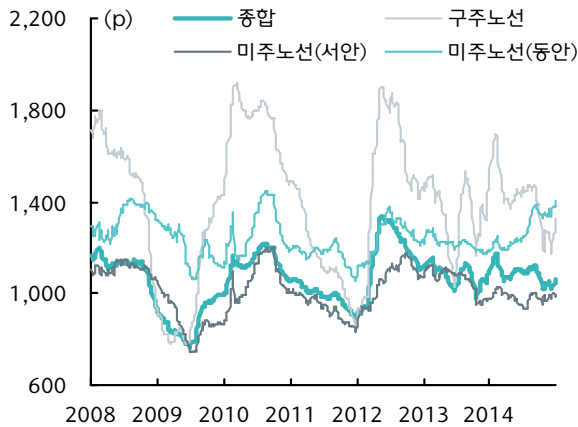
자료 : Bloomberg

**그림13 | 유조선 운임 (WS) 지수 추이**



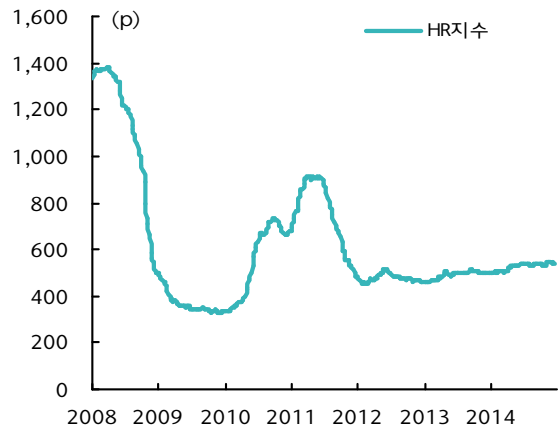
자료 : Bloomberg

**그림14 | CCFI 지수 추이**



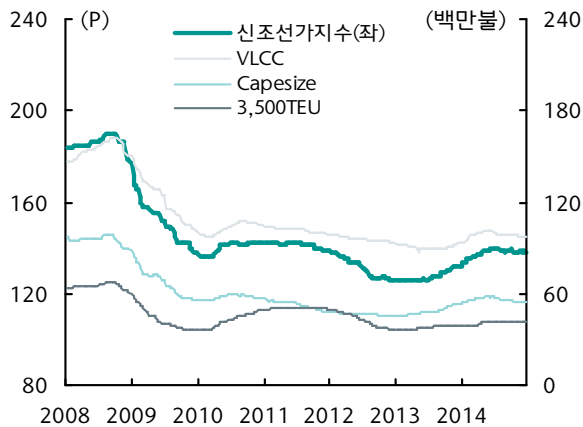
자료 : 상하이 항운 교역소

**그림15 | HR 지수 추이**



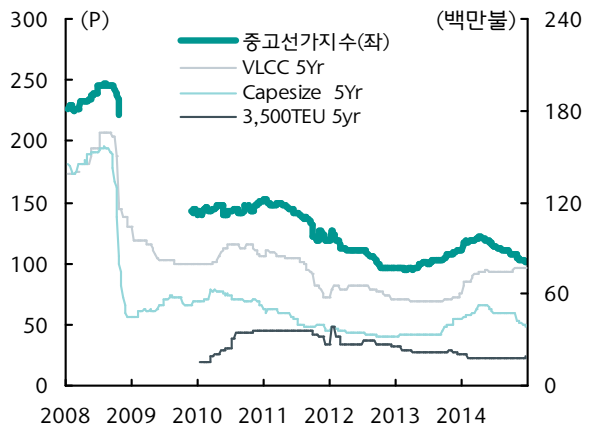
자료 : KMI

**그림16 | 클락슨 신조선가 지수 추이**



자료 : Clarkson

**그림17 | 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>