

Weekly

# Shipbuilding Brief



제299호 (2010.12.13)

## < Issue Highlights >

✚ 케이프사이즈 운임 4개월째 저조	3
✚ 중국 상해외고교 조선, 금년 건조량 7백만dwt 넘어	4
✚ 바하마, 모든 선박에 대한 강제적인 CO2 배출 저감 촉구	5
✚ 대우조선·삼성중, 대한민국 기술대상 수상	6

## 한국조선협회

The Korea Shipbuilders' Association

## < 목 차 >

### 1. 해운시장 동향

주 요 내 용	쪽
○ 메이저급 가스社 생산 full 가동에 LNG선 운임 전망 ‘희망적’	2
○ 인도의 철광석 수입 정책에 수프라막스, 핸디막스 운임 하락	2
○ 케이프사이즈 운임 4개월째 저조	3

### 2. 주요국 조선소 동향

주 요 내 용	쪽
○ 중국 상해외고교 조선, 금년 건조량 7백만 dwt 넘어	4
○ 중국 후동 풍화 조선, 일본 MOL로부터 LNG 4척 수주	4

### 3. 조선산업 정책 동향

주 요 내 용	쪽
○ 바하마, 모든 선박에 대한 강제적인 CO2 배출 저감 촉구	5
○ 대우조선·삼성중, 대한민국 기술대상 수상	6
○ IMO, 수면비행선박(위그선) 기준 제정키로	6

☞ 안내 1 : 본 조선정보 후반부(8P)에 ‘최근 선가 및 운임동향’ 을 정리해놓았습니다. 참고하시기 바랍니다.

☞ 안내 2 : 본 조선정보 후반부(10P)에 일주일 동안 언론에 게재된 조선산업 관련기사의 제목을 정리해 놓았습니다. 참고하시기 바랍니다.

# 1. 해운시장 동향

## 메이저급 가스社 생산 플 가동에 LNG선 운임 전망 ‘희망적’

- 전 세계 LNG 선(약 360 여 척)의 운임이 지난 3 년 간 침체 끝에 마침내 반등할 것으로 전망됨
  - 노르웨이 투자은행인 Arctic Securities 에 따르면 현재 LNG 선의 일일 스팟운임은 60,000 달러로, 내년 1 분기까지 유지될 만한 수준을 기록하고 있음
  - 이 같은 전망은 Qatar 같은 LNG 생산국의 생산 능력이 극대화되고 있기 때문임
  - 한편 중동 내 LNG 생산이 폭등함에 따라 향후 수 년 간 유효 LNG 선의 수가 약 28 척으로 매우 제한적일 것으로 보여짐

『 Lloyd's List, 2010.12.14 』

## 인도의 철광석 수입 정책에 수프라막스, 핸디막스 운임 하락

- 과잉공급에 따라 물동량 확보가 더욱 치열해지고 있음
  - 인도 내 국산 철광석 사용률 증가와 더불어 Karnataka 州로부터의 수입을 금지함에 따라 수프라막스/핸디막스급 벌커 물동량이 급격히 감소함
  - 또한 아시아 내 조선소로부터 신규 건조되는 물량이 총 271 척에 달하고 있어 철광석 물동량 확보 경쟁에 비상
  - 인도 동해-중국간 철광석을 운항하는 수프라막스 S6 항로의 일일 평균운임은 금년 5 월 들어 기타 항로보다 약 10,000 달러 높은 수준을 기록하였으나, 최근 위와 같은 이유로 S8 항로(중국 남부-인도) 운임수준으로 하락함
  - 최근 동 항로의 일일 평균 운임은 금년 피크 수준이던 3 월 말(39,000 달러)과 5 월 말(27,500 달러)보다 현저히 줄어든 15,500~16,000 달러를 기록하고 있음

『 Lloyd's List, 2010.12.16 』

## 케이프사이즈 운임 4개월째 저조

- 공급과잉과 연말 시즌 도래에 따라 케이프사이즈 운임이 4개월째 낮은 수준을 이어가고 있음
  - ▶ 정기선 평균운임은 일일 25,375 달러로 4개월 연속 하락세를 보이고 있는 가운데 아시아 내 조선소로부터 건조되는 물량이 압도적으로 많아 수급 차이가 좀처럼 줄지 않고 있음
  - ▶ 올해 현재까지 190여 척의 케이프사이즈선박이 신규 건조됨으로써, 총 선대는 1,140 척으로 증가하였으며, 스팟시장에서의 물동량 확보가 더욱 치열해짐. 하지만 스팟용선에 대한 inquiry 가 거의 없으며 지난 주 대비 평균운임은 11% 하락

『 Lloyd's List, 2010.12.10 』

## 2. 주요국 조선소 동향

### 중국 상해외고교 조선, 금년 건조량 7백만dwt 넘어

- 중국 국영조선소 상해외고교 조선의 금년 건조량이 중국 최초로 7백만 dwt 를 넘어설 전망
  - ▶ 해외지에 따르면, 12 월 11 일 미국선사에 177,000dwt 급 벌커를 인도하면서 금년 현재까지 건조량 706 만 dwt 기록
  - ▶ 지금까지 연간기준 건조량이 7 백만 dwt 를 초과한 조선사는 현대중공업, 대우조선해양, 이마바리 조선의 3 개사임
  - ▶ 상해외고교조선은 1999 년 CSSC 산하 조선소로 설립되었으며, 2003 년 건조량은 50 만 dwt 에 불과하였으나 조선시장 붐을 타고 급속도로 성장함
- 한편 중국조선협회 CANSI 에 따르면, 2010 년 중국의 총 건조량은 7 천만 dwt 를 넘어설 것으로 예상됨

『 Marine-net, 2010.12.15 』

### 중국 후동 종화 조선, 일본 MOL로부터 LNG 4척 수주

- 중국 국영 Hudong-Zhonghua 조선소가 일본 Mitsui OSK Lines 로부터 LNG 선 4 척(14 만-18 만 m<sup>3</sup>)을 수주한 것으로 알려짐
  - ▶ CSSC 에 따르면 동 조선소는 이전에 LNG 선 6 척을 건조한 실적을 바탕으로 이번 수주를 성공적으로 체결하였으며 현 기술로 20 만 m<sup>3</sup>급 대형 LNG 선 건조도 가능하다고 발표
- 대련 조선소를 비롯, 중소형 조선소에서 LNG 선 건조를 위해 기술개발에 주력해온 것으로 알려진 가운데 이번 후동 조선소 LNG 선 계약은 최초의 수출계약이라는 점에서 의미 있음
- 한편 MOL 이 발주한 동 선박은 파푸아 뉴기니, 서호주 고르곤 지역에 투입될 전망이며, 특히 고르곤 지역의 경우 주 수출지는 중국(최대 LNG 700 만 톤)이 될 것으로 알려짐

『 Lloyd' s List, 2010.12.13 』

### 3. 조선기술 · 기자재 동향

#### 바하마, 모든 선박에 대한 강제적인 CO<sub>2</sub> 배출 저감 촉구

- 바하마, 단계적으로 현존선에 대한 강제적인 CO<sub>2</sub> 배출 저감(안) 회람
  - ▶ 바하마 당국은 3 월 예정된 온실가스에 관한 International Maritime Organization Working Group 에 CO<sub>2</sub> 배출 저감(안)을 제출하기 위해, 현재 의견을 취합하고 있음
  - ▶ 저감(안)의 내용으로는 CO<sub>2</sub> 배출을 줄이기 위한 선박 운영상 및 기술적인 조치의 수준은 미미하여, 단계적으로 모든 선박에 대한 강제적인 배출 저감을 위한 수단을 지지하고 있음
  - ▶ EEDI(Energy Efficiency Design Index)만이 신조선에 적용되는데, 이는 총 배출량에 대해 효과를 내기 위해서는 상당한 시간 필요
  - ▶ 신조선은 현존선에 대한 baseline 대비 25% 낮은 배출 기준을 가져야 하며, 선령 15 년까지의 선박에 대해서는 20% 저감이 이루어져야 하고, 선령이 그 이상인 선박도 상당한 저감을 요구하고 있음
  - ▶ 시간 및 용선 계약 하에서, 선주들은 연료비가 싸든 비싸든 상관없이 화물 운송비에 전가하기 때문에, 고가의 연료비로는 해결이 되지 않음
  - ▶ 저감(안)에 의하면, 설계, 기술적 해결, 탄소 포집, 선박 운영 및 IMO 에 의해 채택된 기타 방법을 통해 요구되는 저감은 이루어질 수 있음
  - ▶ 현존선에 대한 강제적인 20% 저감에 대한 제안은 쉽게 이루어질 수 있음
  - ▶ 단계적 저감 방안으로서 15 년에서 20 년 선령의 선박은 15%, 20 년에서 25 년 선령의 선박은 10%, 25 년 이상 선령의 선박은 5% CO<sub>2</sub> 배출 저감 목표 제시
  - ▶ 얼마 안 있어 폐선 되는 경우는 특별 면제가 될 수 있음
  - ▶ 초기에는, 모든 선박이 주기적으로 평균 수치를 이용한 신뢰할만한 CO<sub>2</sub> 배출 통계를 작성해서 제출해야 함
  - ▶ 약 3 년간 데이터를 수집하고, 강제 시행 전 2 년간은 자발적으로 문제를 해결하는 기간임
  - ▶ 5 년의 기간은 선주가 강제 시행되기 전, 필요한 조치를 취하기에 충분할 것임

『 Lloyd's List, 2010.12.2 』

## 대우조선·삼성중, 대한민국 기술대상 수상

- 대우조선해양과 삼성중공업이 9 일 열린 ‘2010 년 대한민국 기술대상’ 에서 친환경 컨테이너선과 LNG-FPSO 기술 개발로 동상 및 특별상을 수상함
  - ▶ 대우조선이 개발한 기술은 세계 최초·최대인 1 만 4 천 TEU 급 친환경·고효율 극초대형 컨테이너선으로 전류고정날개를 적용해 연료를 절감하고 이산화탄소 배출량을 줄임
  - ▶ 삼성중공업의 경험과 기술력을 바탕으로 개발한 ‘해상 LNG 생산·저장·하역 선박’ 은 화물창 내부 유체의 움직임에 의한 손상 우려가 없는 독립형 극저온 LNG 화물창 기술을 적용하여 가혹한 해상 환경에서도 LNG 생산이 가능하며 선박 간 계류와 LNG 하역 기능이 구현됨
  - ▶ 지식경제부에서는 국내에서 개발된 세계 최초·최고 수준의 신기술·신제품 중 경제적 파급효과가 큰 대한민국 10 대 신기술을 선정하여 기술대상을 수여해 오고 있음

『 선박뉴스, 2010.12.9 』

## IMO, 수면비행선박(위그선) 기준 제정키로

- 국토해양부는 2010.11.24~12.3 영국 런던에서 개최된 국제해사 기구 (IMO) 제 88 차 해사안전위원회(MSC)에서 우리나라가 제안한 수면비행 선박(위그선)의 국제안전기준 개정 제안이 참가 회원국 다수의 지지를 얻어 차기 정식의제로 채택되었다고 밝힘
  - ▶ 이에 따라 국제해사기구 해사안전위원회 산하의 설계 전문위원회 등에서 우리나라가 제안한 안전기준을 바탕으로 국제기준 개정예 착수하여 수년 내에 국제기준이 채택될 것으로 예상됨
  - ▶ 위그선 개발은 1960 년 구소련을 필두로 세계 각국에서 군사용 또는 민수용으로 연구 개발되었으나 아직까지 상용화된 사례는 없으며, 국내에서는 민간업체 C&S AMT 와 WINGSHIP TECHNOLOGY 가 위그선을 개발중에 있음
  - ▶ 국토해양부는 현행 위그선 국제기준이 강제성이 없는 권고기준 으로서 그 내용도 실제 선박의 설계 건조 및 운항 적용 상에 모호함과 신기술 적용에 한계가 있음을 발견하고 국제해사기구에 위그선 국제기준 개정을 제안하였으며 이번에 그 첫 결실을 보게 됨

『 국토해양부, 2010.12.6 』

# 최근 선가 및 운임 동향

(2010년 12월 둘째 주 현재)

## □ Clarkson 신조선가 동향

(단위 : 백만US\$)

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	
						11월	12월
							2주 (12.10)
탱 커	VLCC	129.0	146.0	150.0	101.0	<u>105.5</u>	<u>105.0</u>
	SUEZMAX	80.5	90.0	91.0	62.5	<u>67.0</u>	<u>67.0</u>
	AFRAMAX	65.5	72.5	75.0	49.0	<u>57.0</u>	<u>57.0</u>
	MR Tanker	47.0	52.5	47.5	35.0	<u>36.5</u>	<u>36.5</u>
벌 커	CAPE SIZE	68.0	97.0	88.0	56.0	<u>57.3</u>	<u>57.3</u>
	PANAMAX	40.0	55.0	46.5	33.8	<u>34.5</u>	<u>34.5</u>
	HANDYMAX	36.5	48.0	42.0	30.5	<u>31.0</u>	<u>31.0</u>
컨테이너선 (3,500TEU)		57.0	63.0	60.0	36.0	<u>49.0</u>	<u>49.5</u>
LNG운반선 (160,000m³)		222.0	237.0	245.0	211.5	<u>202.0</u>	<u>202.0</u>
Clarkson신조가격지수 (1987=100)		168	184	177	138	<u>142</u>	<u>142</u>

자료 : Clarkson

주 : 1. 연·월·주말 기준

2. 지불조건은 10/10/10/70% 기준



□ 선종별 운임 동향

① 탱 커

구 분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	
							11월	12월 2주 (12.10)
VLCC	US\$/Day	60,660	61,759	63,691	105,036	31,186	<u>28,945</u>	<u>19,620</u>
	WS(PG-JAPAN)	105	99	89	134	42	<u>62.5</u>	<u>55.0</u>
수에즈 막스	US\$/Day	45,127	47,386	39,175	65,588	25,031	<u>29,676</u>	<u>21,262</u>
	WS(W.Africa-USG)	158	151	119	180	66	<u>107.5</u>	<u>95.0</u>
아프라 막스	US\$/Day	46,748	41,986	39,706	68,511	12,164	<u>9,520</u>	<u>66,431</u>
	WS(UK Continent)	164	146	138	184	82	<u>95.0</u>	<u>185.0</u>

자료 : Fearnleys, Clarkson

주 : 연평균·월말 기준

② 벌 커

구 분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	
							11월	12월 2주 (12.10)
케이프사이즈(US\$/Day)		51,613	44,732	111,380	97,699	39,064	<u>28,974</u>	<u>24,675</u>
파나막스(US\$/Day)		22,931	21,714	49,350	43,323	15,089	<u>15,017</u>	<u>16,440</u>
BDI지수(1985=1,000)		3,359	3,189	7,068	6,390	3,005	<u>2,170</u>	<u>2,095</u>

자료 : Clarkson, MRI, KMI

주 : 연평균·월말 기준

③ 컨테이너선<컨테이너선 HR(Howe Robinson C.I)종합 운임 지수>

구 분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	
							11월	12월 2주 (12.8)
HR 지수 (1997.1.15=1,000)		1,833.4	1,239.5	1,342.5	501.7	333.9	<u>666.8</u>	<u>663</u>

자료 : Howe Robinson Container Index

주 : 연말·월말 기준

\* 조선산업관련 주요 언론기사 \*

날 짜	주 요 기 사
2010.12.7	中 조선, 2년 연속 한국 제친다
	중국 '4중고'로 내년 조선 車 '시련기'...국내시장에도 악영향
	"단가삭감 강요" 협력사들, 원청 조선소에 손해訴
	"조선업은 현재 세일 중"-신영證
	열연 후판값 내년부터 내릴듯
	[다가오는 녹색해운시대_2] 국내 선사 대응현황은?
	조선株, IFRS 우려는 하락 핑계일 뿐?
	대형 컨테이너선 발주 러시... '빅4' 희비 교차
	삼성중공업, 대우조선해양 시추선 발주 수혜
	[CEO] 중공업 CEO, "인사 태풍 없어요"
2010.12.8	조선업, IFRS가 아니라 펀더멘털이 문제
	산업기술시험원-조선기자재연구원 업무협약
	동부證 "조선업계 시추선 발주 본격화될 것"
	조선업계, 최강 한국 이끈다
	불황으로 불거진 조선소 - 협력업체 갈등
	현대중공업 LNG선«해양플랜트 수주 본격화 전망
	현대중공업 3공장 신축... 음성경제 '청신호'
	STX, 해양플랜트지원선 업계 이끈다
	하락세로 돌아선 신조선가, 지금이 바닥?
	"中 선박금융, '조선대국' 명성에 걸맞지 않아"
	[다가오는 녹색해운시대_3] "기존 선박의 '친환경화' 위해..."
	DNV, LNG 추진 VLCC 선박 공개
2010.12.9	"STX대련 조선소 2012년 홍콩 증시 상장"-신한
	현대중공업, 임원 88명 승진
	벌크선 인도량 사상 최대..운임 약세 지속
	STX조선, 세계최초 광통신 디지털 용접시스템 개발
2010.12.10	국내 조선업계, 2011년엔 세계 1위 위용 되찾는다?
	국내 조선업체, 세계 첫 광통신 용접 시스템 개발
	현대제철, 내년 철강재 사상최대 생산..성장도 쇠물처럼 '뜨겁게'

	현대중공업 노사에 정부포상 잇따라
	[발로 뛰는 CEO]남상태 대우조선해양 사장의 내실경영
	조선해양SW교육센터 9일 개소
	어두운 '기름바다'에 암운 걸히나?