

해운·조선업 2018년 동향 및 2019년 전망

I. 산업 환경

- 1. 유가 및 연료가 동향
- 2. 후판 가격 동향

II. 해운업 동향 및 전망

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

III. 세계 신조선 시장 동향 및 전망

IV. 한국 조선업 동향 및 전망

작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)

flydon@koreaxim.go.kr





<요 약>

I. 산업환경

(유가 및 연료유가) 2018년 중 상승세를 지속한 후 11월부터 크게 하락함

- 국제유가는 11월 이후 급락하여 브렌트유 기준 12월 평균 57.7달러까지 하락
- 연료유가격도 하락하여 12월 싱가포르항 기준 380cst는 톤당 385.6달러, MGO는 532.3달러를 기록

(후판가) 2018년 중 국내 후판유통 가격 상승세는 크게 둔화됨

- 후판 유통가격은 11월말 하락하며 연중 국산은 3.5%, 중국산은 1.4% 상승하여 전년도 상승률(각 12.5%)에 비하여 크게 둔화

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 2018년 중 중국 철강산업 재편 등 수요둔화에도 불구하고 시황은 개선되었고 2019년에도 완만한 개선은 가능할 전망이다

- BDI지수는 2018 평균 1,353으로 전년대비 18.1% 상승
- 2019년에는 경기 둔화 등 불확실성 속에서도 약 10%의 시황개선 가능 전망

(탱커) 2018년 상반기 중 하락 후 하반기 반등하였으며 2019년에는 저유가 등의 영향으로 개선이 가능할 전망이다

- 유조선 용선료는 선형별로 연중 29~37% 상승하였고 제품운반선은 약 0~15% 상승
- 2019년 탱커시장은 저유가에 따른 수요 증가와 적은 인도예정 물량으로 시황 개선 가능 전망

(컨테이너) 2018년 중 시황개선에는 실패하였으나 2019년에는 가능할 전망이다

- 2018년 중 2015년 다량 발주된 마지막 물량이 인도되며 CCFI 지수 평균치가 전년대비 0.2% 하락하는 등 전반적인 시황 개선에는 실패
- 2019년에는 낮은 선복량 증가율과 노선별 선대정리 등의 효과로 점진적 시황개선 전망



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

(세계 조선업) 세계 신조선 발주량은 소폭 개선, 건조량은 감소함

- 2018 세계 발주량은 2,860만CGT(1.7% ↑), 발주액은 647억달러(6.6% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 3,022만CGT(10.4% ↓)
- LNG선과 컨테이너선 등 2개 선종만이 의미있는 증가수준을 보임
- 한국에 유리한 선종의 수요 증가로 2018년 한국 수주점유율이 44.2%로 확대된 반면, 중국의 점유율은 크게 하락

(신조선가) 신조선가는 대부분 선종에서 상승세가 지속됨

- 2018년 중 Clarkson 신조선가 지수는 4.2%, 선종별로는 1.2~14.5% 상승
- 다만, 전반적으로 4분기 중에는 등락이 거의 나타나지 않고 정체

(국내 조선업) 국내 조선업은 수주실적은 크게 증가한 반면, 건조량은 심각한 수준의 감소 추세를 보임

- 2018년도 수주량은 1,263만CGT (66.8% ↑), 수주액은 259억달러 (48.3% ↑)
- 동 기간 건조량은 770만CGT (27.2% ↓), 수출액은 213억달러 (49.6% ↓)

(전망) 2019년도 세계 발주량 및 한국 수주량은 소폭 감소할 전망이나 시황 회복 기초의 후퇴는 아님

- 2019년 세계 신조선 발주량은 전년대비 약 2.1% 감소한 28백만CGT, 발주액은 약 2.1% 증가한 660억달러 수준 전망
 - 선가 상승효과로 발주액은 소폭 증가 예상
- 한국 수주량은 전년도 LNG선의 대량 수주와 현대상선 특수 등에 대한 기저효과로 약 17% 감소한 1,050만CGT, 수주액은 약 14% 감소한 224억달러 예상
- LNG선의 활황은 지속될 것으로 예상되나 전년도 사상 최대발주에 대한 기저효과로 발주량은 소폭 감소 전망이며 한국 수주에서 LNG선 비중은 여전히 높을 것으로 예상
- 세계 발주량 감소는 환경규제 강화를 앞두고 선주들의 관망에 의하여 수요가 잠재된 채 실현되지 못한 영향일 뿐 근본적인 시황개선 기초의 퇴조 의미는 아님
- 한국의 건조량은 약 850만CGT로 증가 전망



I. 산업환경

1. 유가 및 연료가 동향

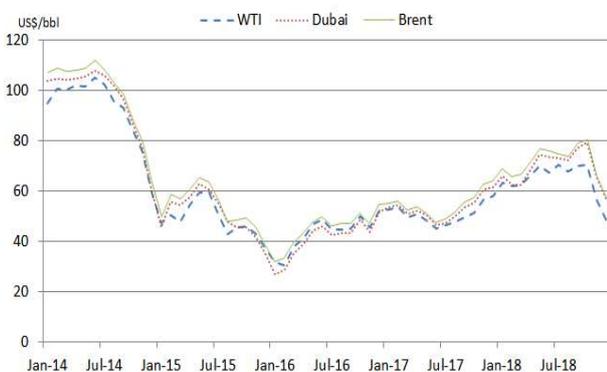
□ 2018년 상승세를 지속하던 유가는 11월 이후 크게 하락함

- 브렌트유 가격은 월평균 기준 2018년 10월까지 25.8% 상승하여 배럴당 80.6달러를 기록 후 급락하며 연말 57.7달러로 전년말 보다도 낮은 수준까지 하락함
- 이러한 하락추이에 따라 2019년 전망 역시 크게 하향 조정되고 있으며, 일례로 EIA의 2019년 브렌트유 전망은 현재 배럴당 60.0달러로 지난 10월 전망치 75.1달러보다 크게 낮아짐

□ 유가하락에 따라 선박 연료유 가격도 11월 이후 하락함

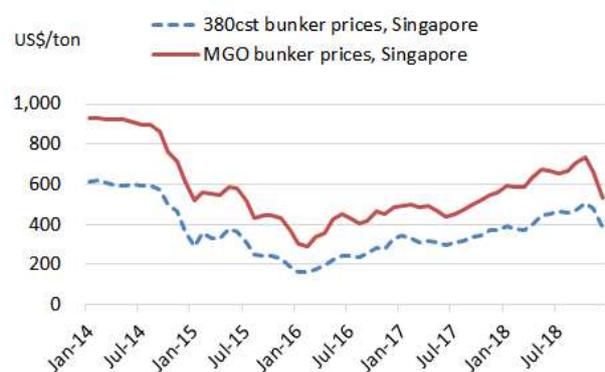
- 싱가포르항 기준 380cst의 월평균 가격은 2017년말 톤당 373.5달러에서 2018년 10월 504.75달러까지 지속 상승한 후 하락하여 12월 평균 385.63달러를 기록함
- 동일 항 기준 MGO의 월평균 가격은 2017년말 톤당 560.3달러에서 2018년 10월 737.38달러까지 상승 후 12월 평균 532.25달러로 하락함
- 이러한 연료유가 하락은 해운업계의 수익성 개선에는 도움이 될 것으로 예상되는 반면, 환경규제 강화 이후에도 노후선 수명 연장으로 신조선 수요를 감소시키는 효과가 있을 것으로 추정됨

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



2. 후판 가격 동향

□ 2018년 중 후판가격은 전반적인 상승 추세 후 연말 하락세로 반전됨

- 2018년 중 포스코 유통가(SS400)는 4차례 인상되어 8월 이후 전년말대비 10.4% 상승한 톤당 795천원이 유지되었으며 11월 말 6.3% 인하되어 연말 745천원을 기록함
- 동 기간 중국산 수입유통가(SS400)는 상반기 중 등락이 반복되며 하반기에 전년 말대비 9.0% 상승한 톤당 73만원을 유지하였으며 11월말 6.8% 하락하며 연말 가격은 68만원임
- 연말기준 전년 동기대비 후판 유통가격 상승은 국산 3.5%, 중국산 1.4% 수준으로 전년도 각각 12.5%에 비해서는 상승속도가 크게 둔화됨

국내 후판 유통가격 동향



자료 : 스틸데일리



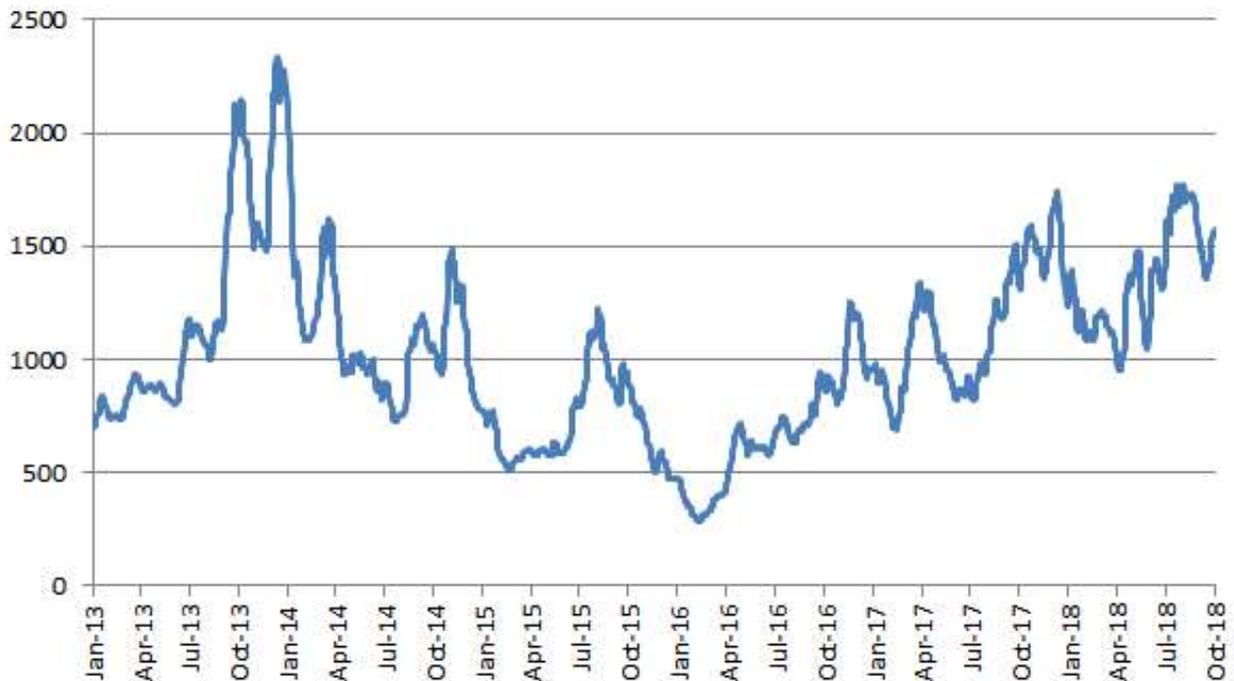
II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 2018년 벌크선 시장은 수요의 둔화로 어려움이 있었으나 전반적으로 BDI는 개선 추세를 나타냄

- 선박의 신규인도는 연초 선복량의 3.4%로 많지 않은 물량이었으나, 중국 철강 산업 재편으로 인한 철광석 수입 감소, 미중 무역분쟁 영향 등의 영향으로 시황에 다소간 어려움이 있었음
- 그러나 전반적인 시황 개선추세는 완만하게나마 이어지며 연평균 BDI는 전년대비 18.1% 상승한 1,353을 기록함

BDI 추이



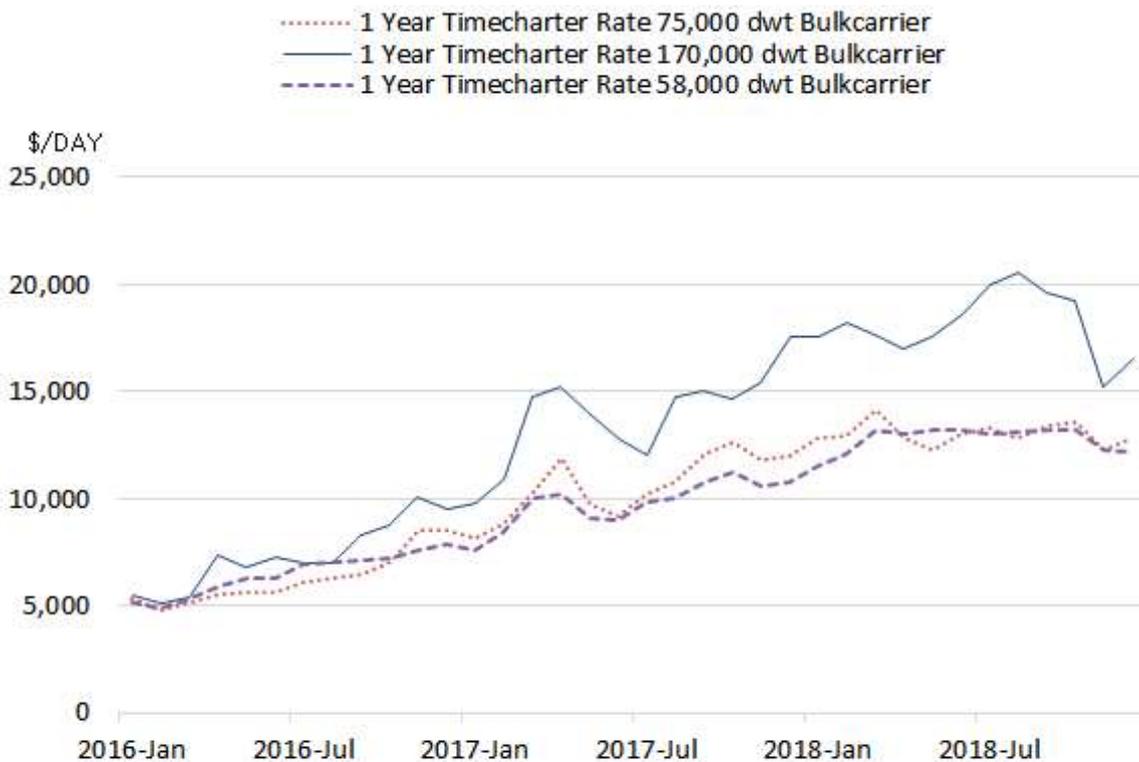
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



□ 2018년 중 벌크선 용선료는 등락을 반복하는 가운데에서도 3분기까지 상승추세를 유지하였으나 4분기 중 하락함

- 1년 정기용선료 기준 Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 분기 평균 기준으로 3분기 1일당 20,090달러(전년말대비 25.3%↑)에서 4분기 16,837달러로 하락(16.2%↓)하여 연중 6.2% 하락한 수준을 나타냄
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 3분기 평균 1일당 13,162달러(전년말대비 8.3%↑)에서 이후 4분기에 12,848달러(2.4%↓)로 연중 6.6% 상승한 수준을 기록함
- Handymax급 58Kdwt급 3분기 평균 용선료는 1일당 13,115달러(전년말대비 20.5%↑)에서 4분기 중 12,538달러(4.4%↓)로 하락하여 연중 12.8% 상승함
- 2016년 이후 벌크선 용선료는 지속 상승하여 2018년도 3분기까지 선형별로 약 150~270% 상승하였으며, 이에 대한 조정이 발생한 것으로 보임

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



□ 2019년에 벌크선 해운시황은 세계경기 둔화 등 불확실성이 존재하나 완만한 시황개선은 가능할 전망

- 세계 경제성장률 둔화 등 수요측 부진 요인과 미중 무역분쟁 등 불확실성이 존재하며 해운시장의 수요는 큰 폭의 개선을 기대하기는 어려울 전망이다
- 다만, 2015~2017년 신규 선박발주가 제한적인 수준이므로 2019년도 선박량 증가율이 3% 미만에 그쳐 시황은 완만하나 개선될 전망이다
- 2019년 BDI는 전년대비 평균 약 10% 상승할 전망이다

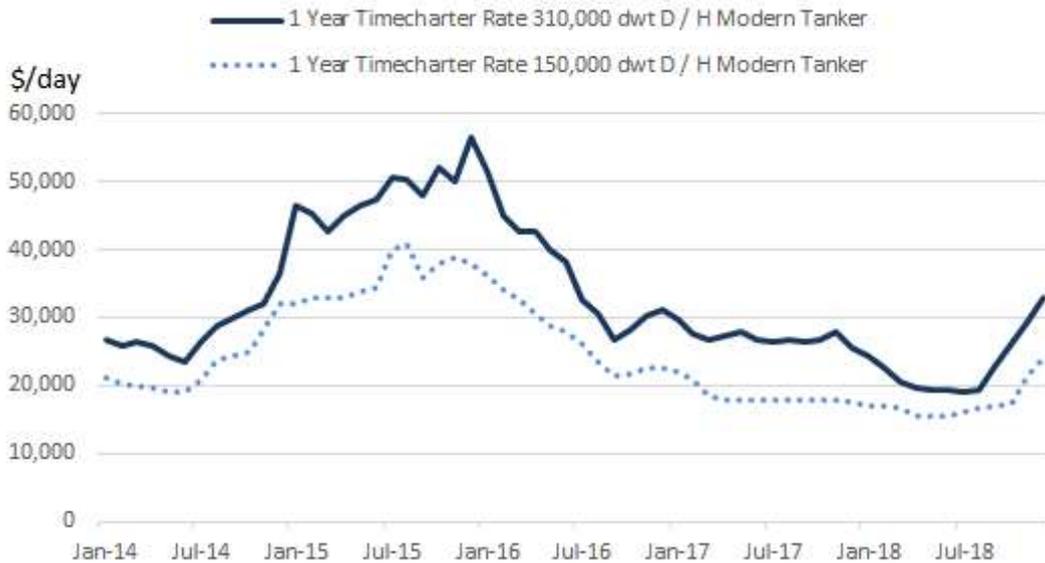
2. 탱커 시장

□ 유조선 용선료는 2018년 상반기 중 하락 추세를 보였으나 하반기 이후 반등하였고 유가가 하락한 4분기에 빠르게 상승함

- 상반기 중 유조선의 대량폐선이 있었으나 2015년 저유가 시기에 다량 발주된 물량이 인도되면서 시황이 오히려 악화되었고, 하반기에 선박 인도가 감소하며 수급 상황이 호전된 것으로 추정됨
- 수요 측면에서는 OPEC의 감산기조 유지와 유가 상승으로 수요증가율이 둔화되었으나 4분기 중 유가 하락으로 실질수요 증가와 운송수요 기대감 등이 작용하며 탱커 용선료가 상승한 것으로 추정됨
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 7월 평균 1일당 19,000 달러(전년말대비 25.8%↓)까지 하락한 후, 8월 반등하여 12월 평균 1일당 33,000달러로 연중 28.9% 상승함
 - 4분기 중에만 43.5% 상승하여 매우 빠른 속도의 상승을 보임
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료 역시 6월 평균 1일당 15,600 달러(전년말 대비 10.9%↓)까지 하락한 후 반등하여 12월 평균 1일당 24,000달러로 연중 37.1% 상승함



유조선 용선료 추이



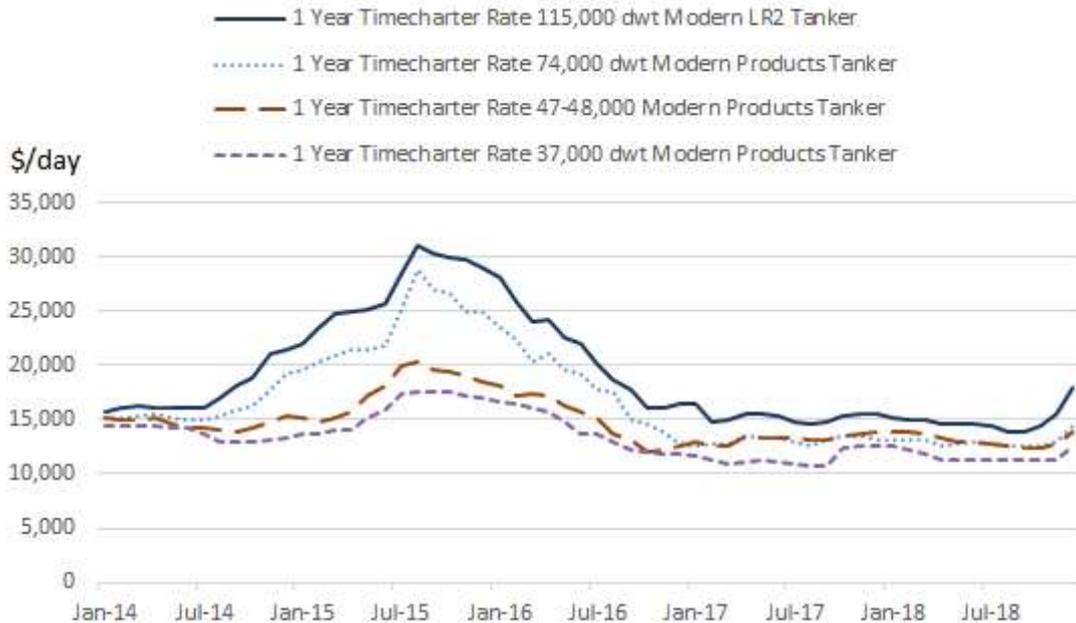
자료 : Clarkson

□ 제품운반선은 유조선보다 늦은 4분기를 전후하여 용선료가 반등함

- 제품운반선은 2018년 중 낮은 선복량 증가율에도 불구하고 고유가 등 수요의 둔화로 시황이 3분기까지 악화되는 추세가 나타남
- 4분기 이후 유가하락과 신규 선복인도의 급감으로 용선료가 상승하는 시황개선이 나타남
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 8월 평균 1일당 13,850달러(전년말대비 10.6%↓)를 기록 후 9월부터 반등하여 12월 평균 17,938달러로 연중 15.7% 상승함
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 9월 평균 1일당 12,594달러(전년말대비 4.6%↓)를 기록 후 10월에 반등하여 12월 평균 14,469달러를 기록하여 연중 10.2% 상승함
- 47~48Kdwt급 MR탱커는 10월 평균 1일당 12,344달러(전년말대비 8.5%↓)로 상승 후 4분기 중 반등하여 12월 평균 13,906달러를 기록, 전년말과 동일 수준으로 상승함
- 37Kdwt급 MR탱커는 전년말 대비 10.0% 하락한 1일당 11,250달러의 용선료가 2분기 이후 11월까지 유지되었으며 12월에 11.1% 상승하여 전년 동월과 동일한 12,500달러를 기록함



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년 탱커시황은 유가하락에 따른 석유수요 증가와 적은 물량의 신규 선복공급으로 개선될 전망이다

- 유조선은 비교적 많았던 2017년의 발주물량이 일부 인도되며 2019년 약 3~4% 수준의 선복량 증가가 예상되나 수요가 이를 소폭 상회할 것으로 예상됨
- OPEC의 감산 유지 여부 등 불확실성이 있어 빠른 수준의 시황개선을 기대하기는 어려우나 시황하락 추세에서는 벗어날 것으로 전망됨
- 제품운반선은 유가 하락에 따라 석유제품 교역이 증가할 것으로 예상되고 2016년 이후 선박발주량이 낮은 수준이어서 유조선보다는 빠른 속도의 시황 개선 가능할 전망이다
- 다만, 세계 경기둔화의 영향으로 수요증가가 4% 이상을 기록하기는 어려울 것으로 보이므로 2% 내외의 낮은 선복량 증가에도 불구하고 시황이 빠르게 회복되기는 어려울 전망이다

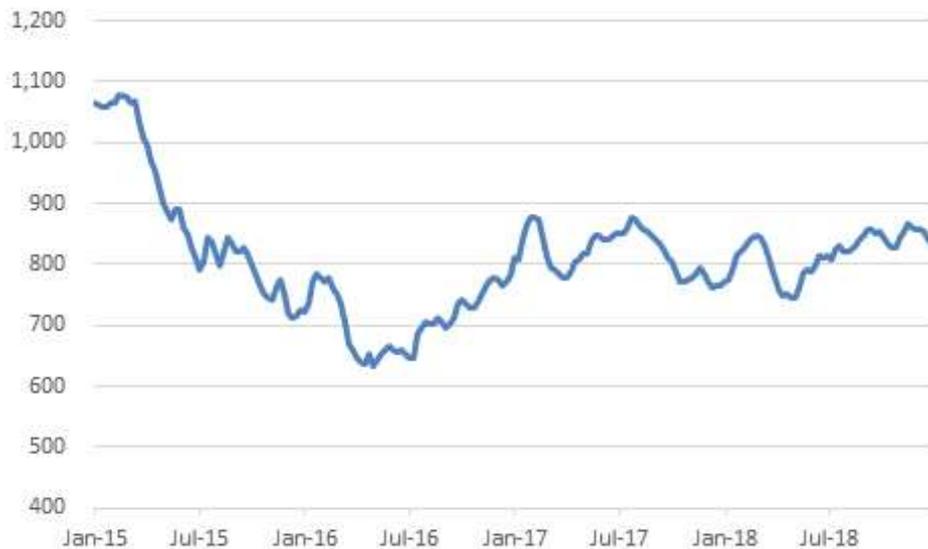


3. 컨테이너선 시장

□ 2018년 중 컨테이너선 전체 시황은 개선되지 못함

- 2018년 CCFI 지수는 평균 818.43으로 전년 대비 0.2% 낮은 수준임
- 다만, 2017년 4분기 중 지수는 하향추세를 보인 반면, 2018년 4분기는 상승 추세로 마감되어 전반적으로 2019년에 대한 기대감을 가지게 함
- 운임은 계절적 요인이 작용하기도 하였으나, 2015년 다량 발주된 초대형선 중 마지막 물량이 2018년 상반기 중 인도되며 시황 약세를 나타냈고 인도량이 감소한 하반기경 다시 운임이 상승함

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

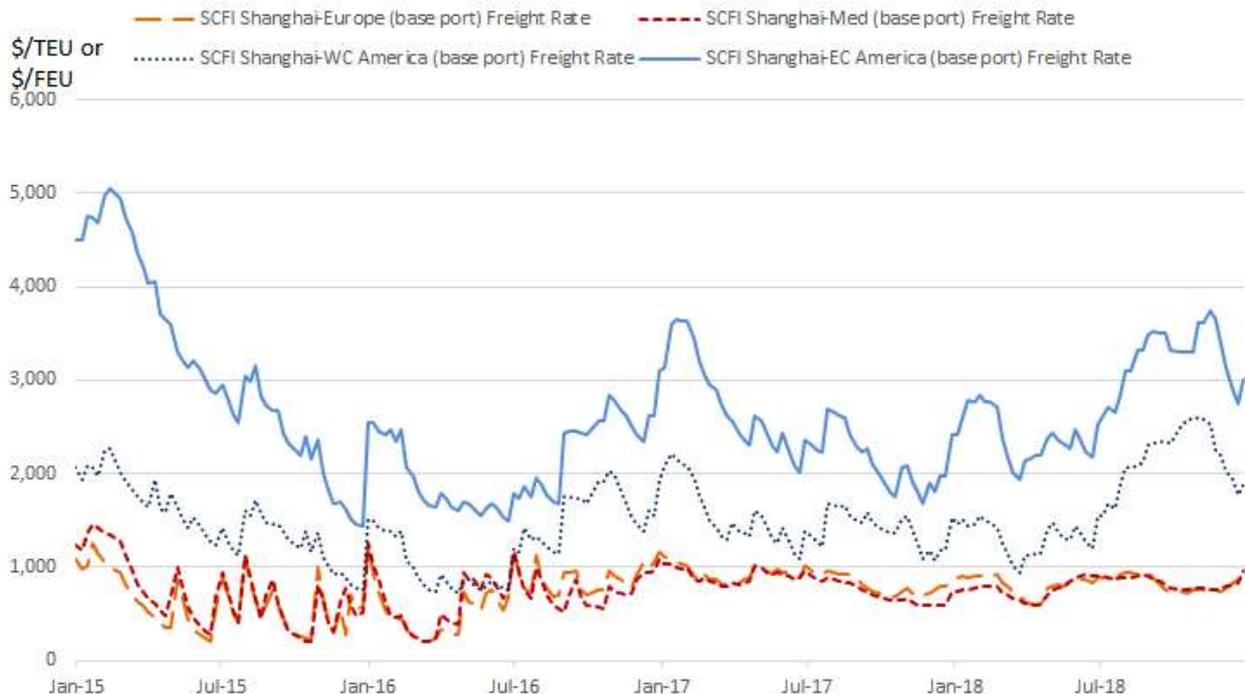
□ 주요 원양노선의 경우 미국노선의 운임이 개선되었으나 유럽과 지중해 노선은 하락하였음

- 상하이-유럽노선의 2018년 평균운임(SCFI 기준)은 전년 대비 6.2% 하락한 TEU당 821.76달러를 기록함
 - 동 노선의 4분기 운임은 전년 동기대비 5.3% 상승한 784.83달러
- 상하이-지중해 노선의 경우 전년 대비 2.4% 하락한 TEU당 797.29달러를 기록함
 - 4분기 운임은 793.83달러로 전년 동기대비 26.5% 높은 수준임



- 2018년 상하이-미서안 노선 평균 운임은 전년대비 16.9% 상승한 FEU당 1,736.25달러, 상하이-미동안 노선은 18.2% 상승한 FEU당 2,806.06달러로 유럽 노선과 달리 운임 상승이 뚜렷하게 나타남
- 상하이-미서안 노선 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 74.9% 상승한 FEU당 2,286.25달러, 상하이-미동안은 71.3% 상승한 3,309.08달러를 기록함
- 전반적으로 경기호전이 뚜렷한 미국노선의 운임은 강세를 나타낸 반면, 경기 개선도 미약할 뿐 아니라 신규 초대형선의 투입이 증가한 유럽노선은 하락세를 나타냄

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 주요 근해노선은 2018년 중 대체로 소폭 개선되었으나 경쟁이 격화되고 있는 동남아 노선은 소폭 하락함

- 상하이-동일본 노선의 2018년 평균운임(SCFI 기준)은 전년대비 3.8% 상승한 TEU당 223.08달러임
- 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 5.6% 상승한 226.17달러



- 상하이-부산 노선은 전년 대비 15.9% 상승한 TEU당 162.80달러임
 - 4분기 평균 운임은 전년 동기대비 1.6% 상승한 153.42달러
- 경쟁이 격화되고 있는 상하이-동남아 노선은 근해 노선 중 유일하게 하락세를 나타내며 2018년 평균 TEU당 146.14달러로 전년 대비 1.4% 낮은 수준임
 - 4분기 운임 역시 전년 동기대비 7.7% 낮은 147.58달러

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

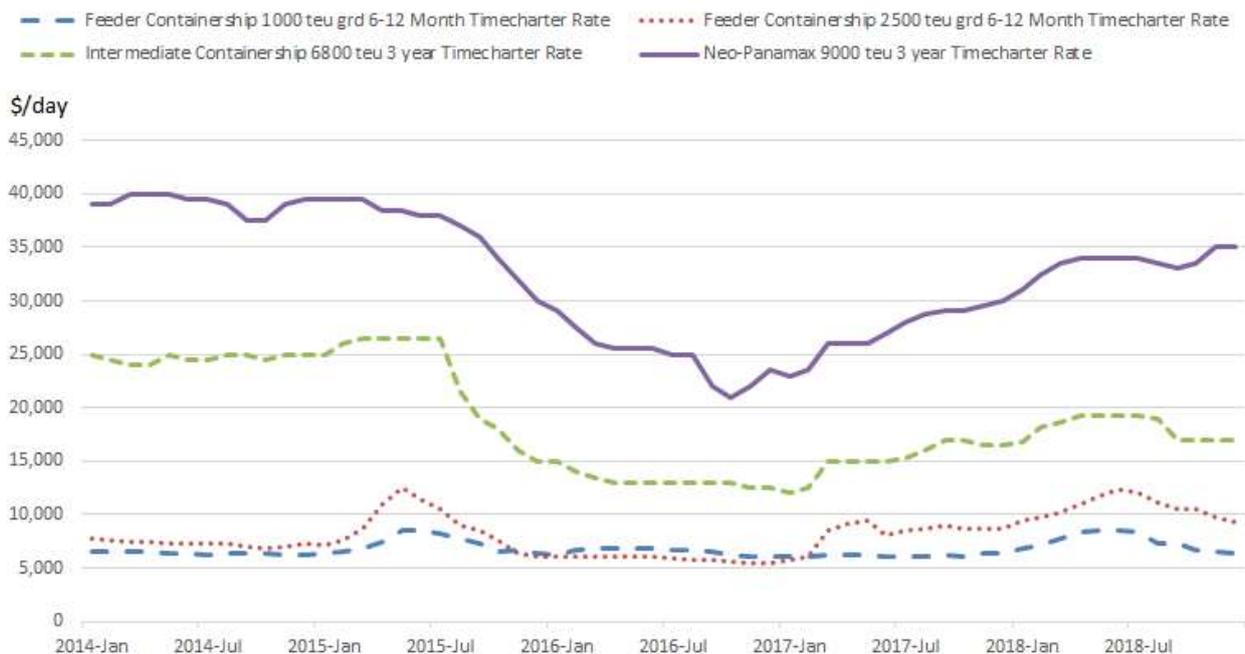
□ 2018년 중 컨테이너선 용선료는 대형선의 경우 지속적으로 상승한 반면, 중형 이하 선형은 하반기 이후 하락 반전됨

- 9,000TEU급 3년 정기용선료는 2018년 중 지속적으로 상승하여 연말기준 1일당 35,000달러를 기록하였으며 연중 16.7% 상승함
- 6,800TEU급 3년 정기용선료는 6월평균 1일당 19,250달러(전년말 대비 16.7%↑)까지 상승한 후 하반기부터 하락 반전되어 12월 평균 용선료는 17,000달러로 하락하여 연중 3% 상승한 수준에 그침



- 2,500TEU급 Feeder선의 6~12개월 정기용선료는 6월 평균 1일당 12,300달러 (전년말대비 40.6%↑)까지 상승 후 하반기부터 하락하여 12월 평균 9,250달러로 연중 5.7% 상승한 수준을 나타냄
- 1,000TEU급 Feeder선 6~12개월 정기용선료는 상반기 동안 33.9% 상승한 후 하반기 이후 25.3% 하락하여 12월 평균 전년 동월과 동일한 1일당 6,350달러를 기록함

컨테이너선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 컨테이너선은 2019년 중 시황개선이 가능할 것으로 전망임

- 2015년까지 대량 발주된 물량이 거의 인도 완료됨에 따라 2019년 선복량 증가는 3% 이내로 소폭이 될 전망임
- 세계 경기둔화 및 미중 무역분쟁에 의한 불확실성이 남아있으나 해운수요 증가는 선복량 증가율을 소폭이나마 상회할 것으로 예상됨
- 대형선 인도가 일정수준 마무리됨에 따라 노선에서 밀려난 중형선형들이 환경규제 강화를 앞두고 시장에서 퇴출되는 등 선대 정리가 이루어질 것으로 예상되며 이를 기반으로 시황은 점진적으로 개선될 것으로 전망임



4. LNG선 시장

□ 2018년 중 LNG선 운임과 용선료는 비교적 높은 수준을 보였으나 계절적 변동성이 높았으며 선형별로도 가격 차이가 나타남

- 160KCum급 LNG선의 스팟 운임은 3분기까지 평균 1일당 68,506달러로 전년 동기대비 74.3% 높은 수준을 보였으며, 난방수요가 시작된 4분기에는 평균 149,385달러로 전년 동기대비 125% 상승함
 - 4분기 중 운임은 19만달러까지 상승하며 과열 논란이 있었고, 연말 10만달러까지 하락함
- 145KCum급 LNG선의 3분기까지 평균 용선료는 1일당 41,667달러로 전년 동기대비 69.0% 상승하였고 4분기에는 평균 83,077달러로 전년 동기대비 105.7% 상승함
- 2018년 중 160KCum급 1년 정기용선료는 평균 77,396달러로 전년대비 192% 높은 수준을 나타냄
- 전반적으로 운임과 용선료는 양호한 수준을 보였으나 시장의 대형화 추세에 따라 160K급 이상의 선형과 145K급 선형 간 운임 차이가 매우 크게 나타남
 - 두 선형간 신조선가 차이는 크지 않으며 2014년 이전에는 운임이 거의 유사한 수준이었음

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



□ 2019년 LNG선 해운시황은 여전히 강세기조를 유지할 것으로 예상됨

- 2019년 약 40척의 비교적 많은 LNG선 인도가 예정되어 있으나 중국의 LNG 수요 증가가 이러한 신조선 인도효과를 능가할 것으로 예상되어 운임의 강세 기조는 지속될 전망이다
- 다만, 지난 가을 시장의 운임 강세를 경험한 중국 LNG수입업자들이 장기용선에 의한 안정적 운송 대안을 찾고 있는 것으로 보여 향후 LNG 해상 운임의 하향 가능성이 높으므로 2018년의 운임수준보다는 다소 낮을 것으로 전망됨



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향 및 전망

□ 2018년 세계 신조선 발주수요는 소폭 증가에 그침

- 해상환경규제를 앞두고 여전히 선주들의 대응이 가시화되지 않은 상황으로, 수요 증가는 기대에 다소 미치지 못하였음
- 특히, 4분기 발주가 전분기 대비 28% 감소한 548만CGT에 그쳐 유가 하락 이후 선주들이 노후선 수명을 연장시키며 조금 더 지켜보려는 관망심리가 증가한 것으로 추정됨
- 전체적으로는 국제 LNG시장의 활성화에 따른 수요 등이 신조선 수요를 주도함
- 2018년 세계 발주량은 전년대비 1.7% 증가한 2,860만CGT를 기록함
- 발주액은 고가 크루즈선의 발주량 감소로 전년대비 6.6% 감소한 647억달러임
- 2016년 발주수요 급감의 효과로 2018년 세계 건조량은 전년대비 10.4% 감소한 3,022만CGT를 기록함

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



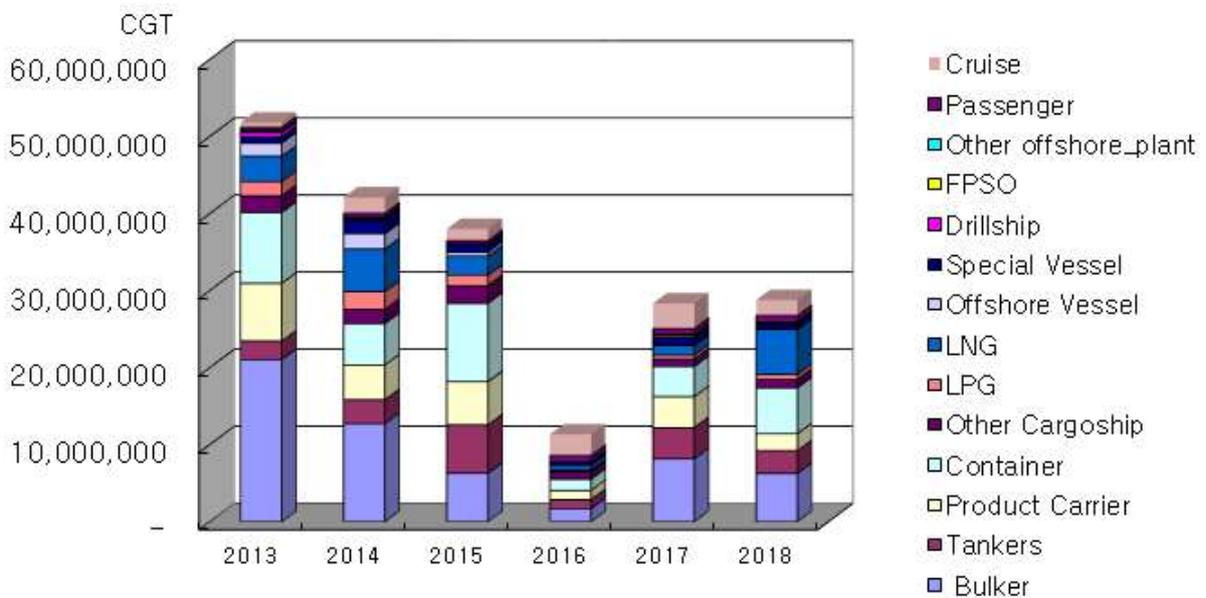
자료 : Clarkson



□ 선종별로는 LNG선과 컨테이너선의 발주 증가가 두드러짐

- 중국 수요증가로 인한 LNG 운송수요 확대로 선주들의 기대감이 높아지며 연말까지 LNG선 시장은 수요강세를 보였으며, 전년대비 366% 증가한 585만 CGT(76척)가 발주됨
- 컨테이너선은 현대상선의 초대형선 발주와 최근 2년여간 발주가 없었던 11,000TEU급 내외의 대형선들이 신규 발주되며 전년대비 46.9% 증가한 586만 CGT의 발주량을 기록함
- LNG선과 컨테이너선을 제외한 대부분의 주요 선종은 전년대비 발주량이 감소하는 등 여전히 환경규제강화에 의한 신규 수요는 본격화되지 못함
 - 벌크선은 전년대비 24.5% 감소한 630만CGT의 발주량 기록
 - 탱커는 36.0% 감소한 505만CGT
 - 크루즈선은 38.2% 감소한 201만CGT

선종별 세계 신조선 발주량 추이



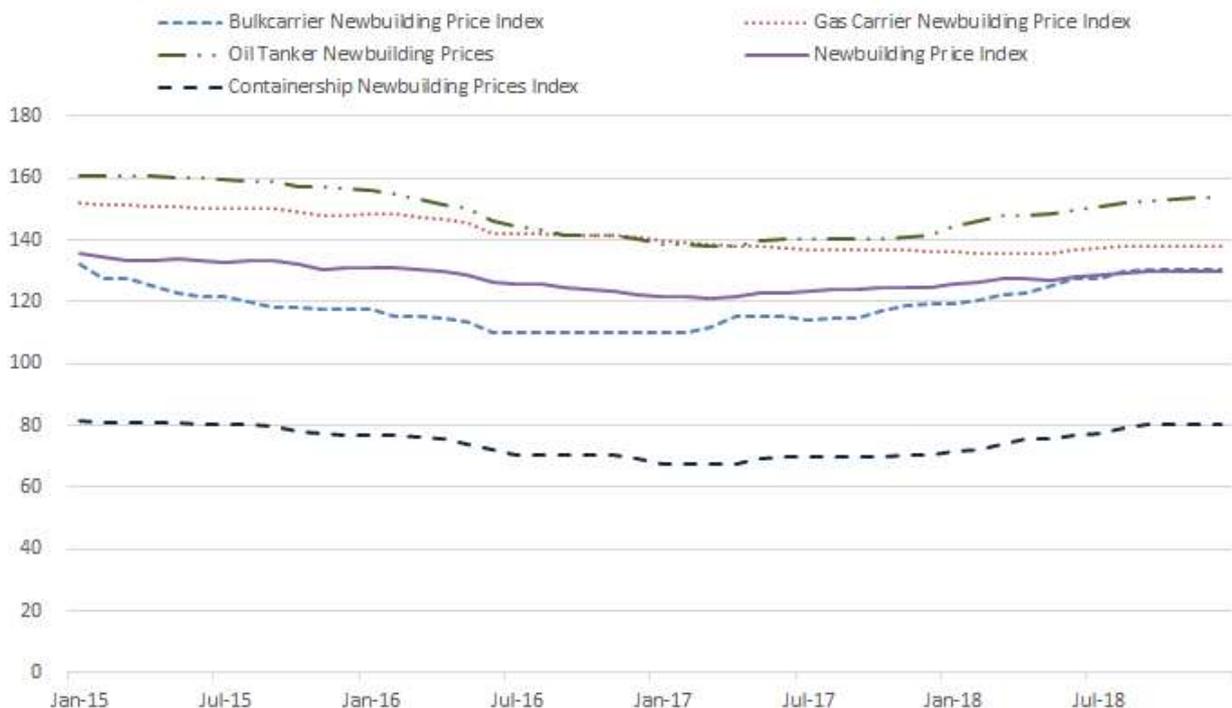
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



□ 2018년 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 약 1.4~9.5% 상승함

- Clarkson 신조선가 지수는 12월 129.91로 연중 4.1% 상승하였는데, 4분기 중에는 정체된 상태로 거의 변화가 없었음
- 12월 탱커 신조선가 지수는 153.75로 연중 8.7% 상승하였으며 4분기 중에는 0.7% 상승으로 정체된 양상을 보임
- 12월 컨테이너선 신조선가 지수는 80.59로 연중 14.5% 상승하여 주요 선종 중 가장 높은 선가상승률을 나타냈는데 4분기 중에는 0.5% 상승에 그치는 정체를 보임
- 12월 벌크선 신조선가 지수는 130.50으로 연중 9.6% 상승하였는데 4분기 중에는 0.2% 상승에 그침
- 12월 GAS선 지수는 137.85로 연중 1.2% 상승하여 주요 선종 중 선가 상승폭이 가장 작았으며 4분기 중에는 변화가 없었음

신조선가 지수 추이



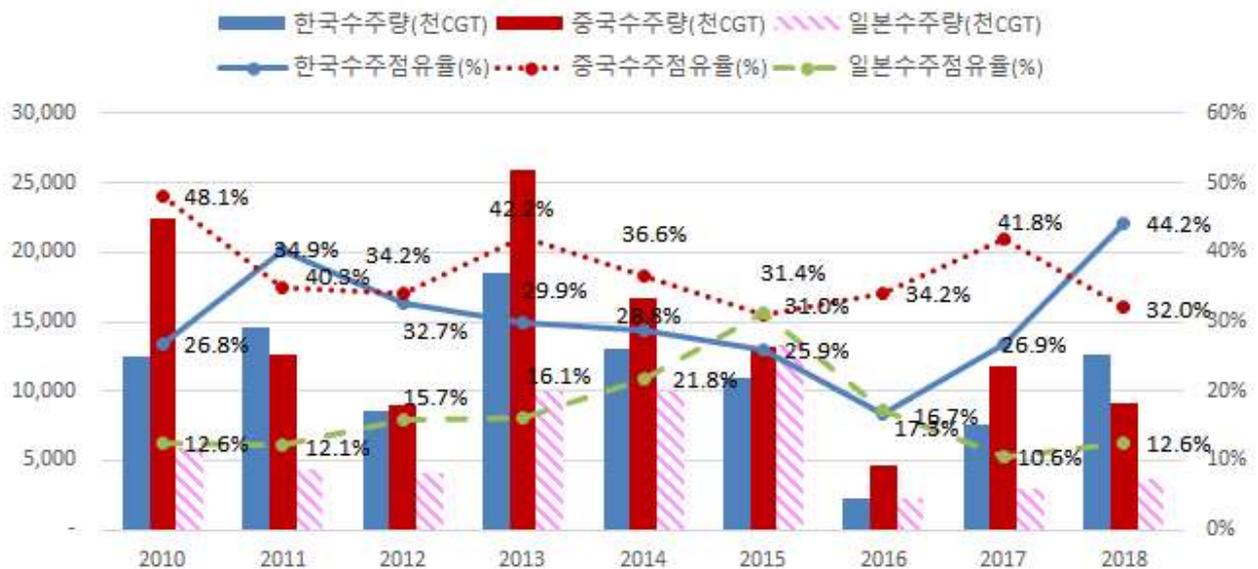
자료 : Clarkson



□ 3대 조선산업국인 한중일 3국의 수주점유율 비중이 높게 나타났고 이 들 중 특히 한국의 점유율 확대가 두드러짐(CGT 기준)

- 크루즈선의 발주수요 감소로 한중일 3국의 수주점유율이 88.7%까지 증가하여 3국 위주의 구조로 회복됨
- 특히, LNG선과 컨테이너선이 시장 수요증가를 주도하면서 3국 중 해당 선종에 가장 강한 경쟁력을 보유한 한국의 수주점유율이 크게 상승하여 44.2%를 차지함
- 벌크선 시장의 부진으로 중국 점유율은 32.0%로 전년대비 9.8%p 하락하였고 일본 점유율은 12.6%로 2.0%p 상승함

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년 신조선 발주는 전년대비 유사하거나 소폭 감소한 수준으로 예상되나 신조선 시황개선 기초의 후퇴는 아니며 선가 인상도 빨라질 전망이다

- 2019년 9월 기존선에 대한 평형수처리장치 규제 발효, 2020년 1월 황산화물 규제 강화 시작에도 불구하고 본격적인 규제대비 수요가 연중 실현될 것으로 보이지 않으며, 여전히 잠재된 수요가 많을 것으로 예상됨



- 한국 조선소들의 수주잔량이 증가하고 있고 2019년 중 비교적 안정적 일감으로 체감되는 잔량인 2년치에 가까워짐에 따라 하반기경 대형선부터 시작하여 본격적인 신조선가 인상이 예상됨
- 이러한 추세가 빨라질 경우 저선가에 선박을 발주하려는 선주들의 수요가 속도를 낼 가능성도 남아 있음
- 반면, 저유가 기조가 다시 나타남에 따라 노후선 폐선을 연기하고 관망하려는 선주들의 움직임도 증가할 가능성이 있어 유가는 2019년 중 신조선 수요를 다소 감소시키는 효과로 작용할 수 있음
- 2019년에도 LNG선 시장은 중국의 LNG 수요가 여전히 높아 선주들의 기대감이 지속되는 가운데 활황세를 나타낼 가능성이 높으나 절대 발주량은 전년도보다 다소 감소할 가능성이 있음
- 미국 셰일가스의 대아시아 수출 증가로 운송거리가 길어짐에 따라 선주들의 기대감은 여전히 높은 수준이나 중국 수입업자들이 높은 운송료를 경험하고 장기운송계약 비중을 높인다면 운임 수준이 전반적으로 하락하고 선주 기대감도 다소 감소할 수 있음
- 또한, 2018년도 사상 최대 발주량의 기저효과로 2019년도 발주량은 전년대비 다소 감소할 전망
- 저유가 기조로 탱커 수요는 증가할 것으로 예상되나 컨테이너선의 신규발주 유인이 약하여 감소하면서 2019년 발주량 증가를 제한하는 요인이 될 것으로 예상됨
- 2019년 세계 발주량은 전년대비 약 2.1% 감소한 28백만CGT가 예상되며 발주량 감소에도 불구하고 여전히 환경규제 효과에 의한 수요가 잠재되어 있다는 점에서 시황개선 기조의 후퇴를 의미하는 것은 아님
- 발주액은 선가 상승 효과로 2.1% 증가한 660억달러 내외가 될 것으로 전망
- 저유가 기조에 따라 해양플랜트 발주는 여전히 매우 부진한 수준이 될 전망

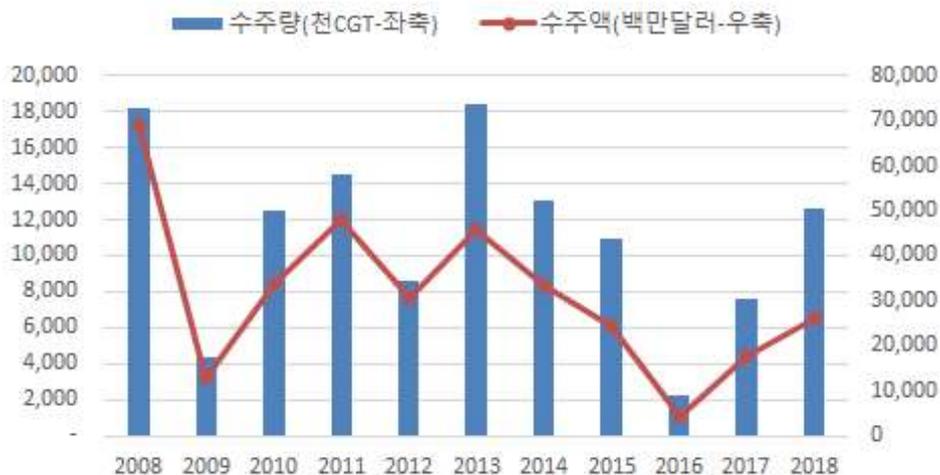


IV. 한국 조선업 동향 및 전망

□ 2018년 한국 조선업은 LNG선 특수와 초대형 컨테이너선의 대량 수주 등으로 높은 수주증가를 실현함

- 2018년 세계 신조선 시장은 LNG선과 대형 컨테이너선 등의 수요 증가로 한국에 유리한 구조가 형성됨
- 이에 따라 한국의 2018년 수주량은 전년대비 66.8% 증가한 1,263만CGT, 수주액은 48.3% 증가한 259억달러를 기록함
 - 세계 발주량 증가율이 1.7%인 점을 고려하면 한국의 수주증가율은 시황에 비하여 매우 높은 수준임을 알 수 있음
- 수주량은 2015년(1,099만CGT) 실적을 넘어 2014년(1,307만CGT)수주에 가까운 정도로 수치상 시황회복 수준이나 아직까지 본격적인 회복이라 보기에는 이룸
 - 세계 시장이 28.6백만CGT로 2015년 42.4백만CGT에 크게 미치지 못하였고, 국내 수주 내용면에서도 규모가 작은 LNG선의 비중이 45%를 차지하고 현대상선 특수도 약 11%에 해당하는 등 안정적 시황회복보다는 특수한 상황에 기인한 수주임
 - 세계 시장의 안정적 구조와 물량이 뒷받침된 수주실적이 아니므로 아직까지 본격적인 회복단계라 판단하기에는 다소 이룸

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



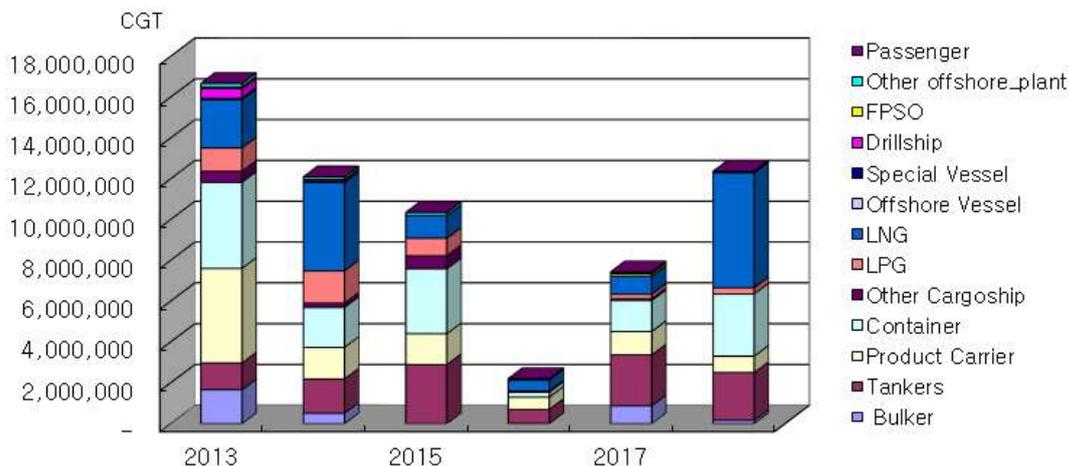
자료 : Clarkson



□ 선종별로는 LNG선의 수주비중이 가장 높고 컨테이너선과 유조선도 큰 비중을 차지함

- 2018년 중 LNG선의 수주는 전년대비 536% 증가한 563만CGT를 수주하여 전체 수주에서 44.6%의 비중을 차지함
- 컨테이너선 수주는 현대상선의 초대형선 발주와 11,000TEU급 등의 수요로 전년대비 101% 증가한 305만CGT를 수주하여 전체 수주량의 24.1%를 차지함
- 유조선은 전년대비 6.2% 감소한 234만CGT로 전체의 18.5%를 차지하였으며 절대 수주량은 전년대비 감소하였으나 비교적 양호한 수준의 물량을 수주함
- 제품운반선 시장은 세계 시장의 수요감소와 국내 중형조선업의 위축으로 수주가 크게 감소하여 전년대비 30.1% 감소한 80만CGT를 수주하였으며 전체에서 차지하는 비중은 6.4%에 그침
- 해양플랜트는 5억달러 내외의 소형 FPU가 1기 있었으나 Clarkson 수주기록에는 포함되지 않음

한국 조선업 선종별 수주량 추이



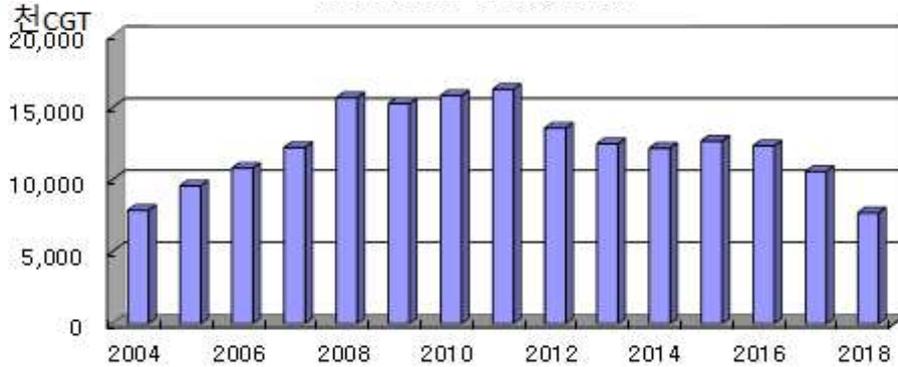
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 2018년 건조량은 큰 폭으로 감소함

- 2016년의 수주절벽 효과로 2018년 일감 부족이 현실화되며 전년대비 27.2% 감소한 770만CGT를 건조하여 2004년 이후 최저 건조량을 기록함



한국 조선업 건조량 추이

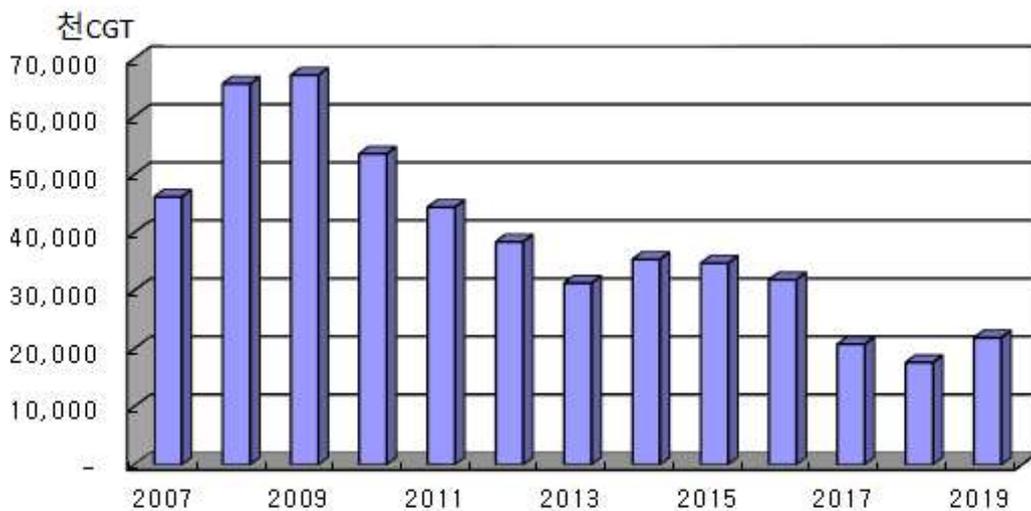


자료 : Clarkson

□ 수주잔량은 소폭 증가함

- 2018년 부진한 생산과 양호한 수주로 연말 수주잔량은 전년말대비 24.2% 증가한 2,189만CGT를 기록함
- 수주잔량 증가에 따라 신조선가의 본격적인 인상시기가 다가오고 있는 것으로 추정됨

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 수주잔량 기준



□ 2019년 한국 신조선 수주는 소폭 감소할 것으로 예상되나 회복 추세의 퇴조는 아니며, 건조량은 소폭 증가할 것으로 전망됨

- 2019년 한국 신조선 수주량은 약 17% 감소한 1,050만CGT, 수주액은 약 14% 감소한 224억달러 수준으로 전망됨
- 수주 감소는 2018년 LNG선의 대량 수주와 현대상선 초대형 컨테이너선 특수 등에 의한 기저효과로 점진적인 수주 회복추세의 퇴조는 아님
- 2019년 LNG선 수주는 2018년 사상 최대수요에 대한 기저효과로 다소 감소할 것으로 예상됨
- 저유가 기조로 탱커의 수주는 다소 개선될 것으로 예상되나 뚜렷한 발주수요 유인 부족으로 컨테이너선 수주는 감소할 전망
- 2019년까지는 LNG선 활황의 영향이 수주에서 큰 비중을 차지할 것으로 예상되나 2020년 이후 환경규제 영향이 가시화되며 수요는 타 선종으로 다각화될 것으로 전망되며 이에 따른 영업전략을 구사할 필요가 있음
- 건조량은 2019년 8.5백만CGT 내외 수준으로 증가할 전망이다