

해운·조선업 2018년도 상반기 동향 및 하반기 전망

I. 산업환경 동향	1
1. 환율 동향	1
2. 석유가스 및 후판가격 동향	2
II. 해운업 동향	6
1. 벌크선 시장	6
2. 탱커 시장	8
3. 컨테이너선 시장	11
III. 세계 조선업 동향	15
IV. 국내 조선업 동향	20
V. 시사점 및 하반기 전망	23

※ 본 보고서의 내용은 담당 연구원의 견해이며 한국수출입행의 공식 입장과는 무관합니다.

작 성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr

요 약

I. 산업 환경

- **[환율]** 1분기 이후 환율은 완만한 상승 움직임을 보였고 6월 급등 현상
 - 상반기 중 미달러 환율은 한국 4.4% 상승, 중국과 일본은 각각 0.06%, 2.4% 하락하여 상대적으로 한국에 유리한 흐름
- **[유가 및 연료유]** 상반기 중 유가는 급등하였고 연료유 가격도 상승하였으며 벙커유와 MGO의 가격 차이가 230달러 수준으로 확대
 - 지정학적 리스크 등으로 유가는 상반기 중 유종별로 14~19% 상승
 - 싱가포르항 기준 380cst는 상반기 중 18.3%, MGO는 19.8% 각각 상승
 - LNG 일본 수입가격은 5월 mmBTU당 8.2달러로 2018년 들어 19.6% 하락
- **[철강재 가격]** 5개월간 후판 가격은 국내산 약 8.3%, 중국산 유통가 8.9% 상승

II. 해운업 동향

- **[벌크선]** 상반기 중 개선흐름은 미진하였고 용선료의 일부 조정도 나타났으나 하반기에는 시황 개선 기대
 - BDI지수는 1분기 하락세를 보였으나 상반기 기준 전년 동기대비 24.6% 상승
 - 상반기 중 무역분쟁 등에 의한 수요증가 둔화 추정
 - 하반기에는 신규 선박공급압력 약화로 시황 개선 기대
- **[탱커]** 상반기에는 용선료 하락, 하반기에는 개선 기대
 - 유가 상승과 지정학적 불안 요인 등으로 상반기 해운 수요 둔화 추정
 - 그러나 하반기에는 선박 공급량 둔화로 시황 개선 가능 전망
- **[컨테이너]** 상반기 운임 수준은 소폭 하락하였으며 단기적 시황 개선 기대는 어려울 전망
 - 미국의 통상 압력 등 국제 무역에 대한 악재요인으로 상반기 해운수요 둔화 추정
 - 반면, 선박량 공급은 상반기 중 대량 이루어져 운임하락 원인이 됨
 - 하반기 신규 선박공급은 둔화될 것이나 해운수요 증가 모멘텀이 약하며 시황개선 기대감은 저조함

요 약

III. 조선업 동향

- **[세계 조선업]** 상반기 중 발주량은 소폭 개선, 건조량은 감소
 - 5월까지 세계 발주량은 1,007만CGT(16.6% ↑), 발주액은 242억달러(3.8% ↓)
 - 동 기간 세계 건조량은 1,479만CGT(13.0% ↓)
 - 5월까지 한국의 수주점유율은 40.7%로 가장 높으며 중국 35.6%, 일본 11.3% 기록

- **[신조선가]** 신조선가는 대부분 선종에서 완만한 상승세 지속
 - 5월까지 Clarkson 신조선가 지수는 전년말대비 2.0% 상승한 127.21
 - 5월까지 벌크선, 탱커, 컨테이너선의 신조선가 지수는 각각 5.0%, 4.8%, 7.8% 상승
 - Gas선만 유일하게 0.3% 하락

- **[국내 조선업]** 상반기 중 국내 조선업은 수주실적이 크게 개선된 반면, 건조량은 감소하였고 수주잔량은 감소폭 둔화
 - 5월까지 수주량은 410만CGT (전년 동기대비 72.1% ↑)
 - 동 기간 수주액은 80.3억달러 (전년 동기대비 61.3% ↑)
 - 동 기간 건조량은 406만CGT (전년 동기대비 17.6% ↓)
 - 늘어난 수주량과 감소한 건조량으로 인하여 수주잔량 감소폭은 둔화되어 연초 대비 약 1.1% 감소한 1,696만CGT

IV. 시사점 및 시황 평가

- **[해운]** 벌크선과 탱커는 하반기 시황 개선 기대
 - 다만, 미중간 무역분쟁 등 악재요인의 현실화 정도에 따라 개선폭이 미미한 수준으로 그칠 가능성도 있음

- **[조선]** 하반기 흐름 역시 상반기와 크게 다르지 않을 전망
 - 환경규제 강화 대응방향 혼돈으로 수요 개선은 제한적 전망
 - 한국 조선업은 약 32%의 수주점유율로 850만CGT, 200억 달러 내외 수주액 전망

I. 산업환경 동향

1. 환율 동향

- 상반기 원/달러 환율은 1분기 이후 완만한 상승 움직임을 보인 후 6월부터 급격한 상승이 나타남

< 원/달러 환율 추이 >



자료 : 미국 연방준비은행

- 원/달러 환율은 상반기 동안 4.4% 상승하여 6/22일 기준 1,114.49원을 기록¹⁾
- 원/달러 환율은 특히 6월들어 급등하였는데, 미국 금리인상 효과로 추정되며 향후 한국은행의 금리인상 여부에 따라 다시 변동할 가능성도 있음
- 상반기 중 엔/달러 환율은 2.4%, 위안/달러 0.06% 오히려 하락하여, 원화의 흐름이 수출에 있어 상대적으로 다소 유리하게 전개됨
 - 다만, 엔화, 위안화 모두 1분기까지 하락 흐름을 보이다가 2분기부터 상승하고 있음

1) 상반기는 6/22일까지 환율 기준이며 본 환율은 미연방준비은행 데이터를 기준으로 하여 한국은행 자료와 다를 수 있음

< 엔/달러 및 위안/달러 환율 추이 >

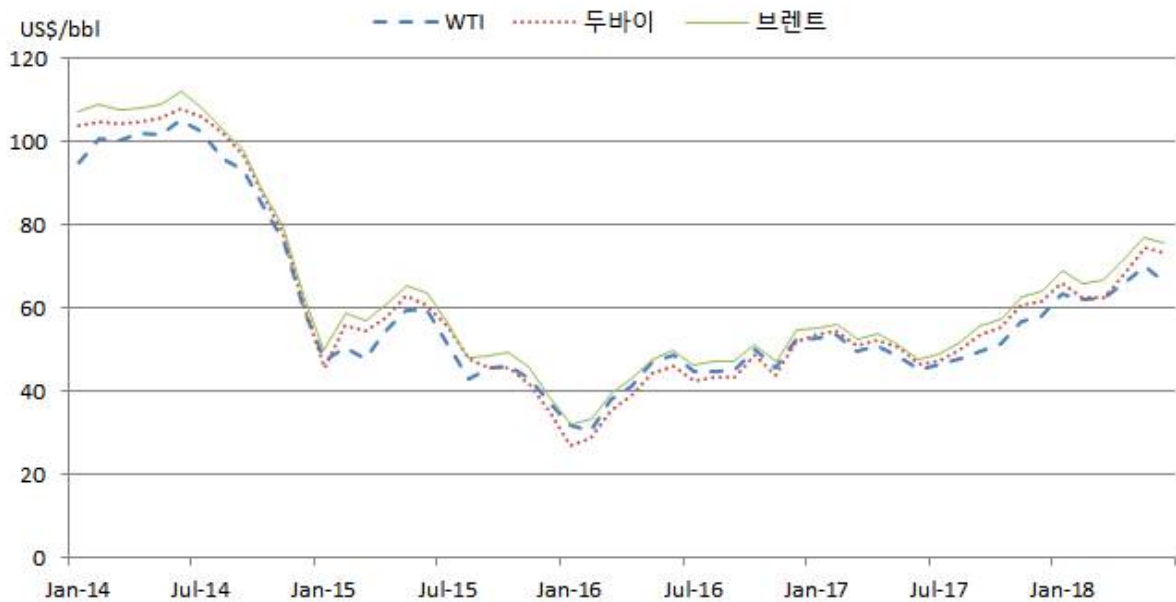


자료 : 미국 연방준비은행

2. 석유가스 및 후판가격 동향

유가는 상반기 동안 큰 폭의 상승을 나타냄

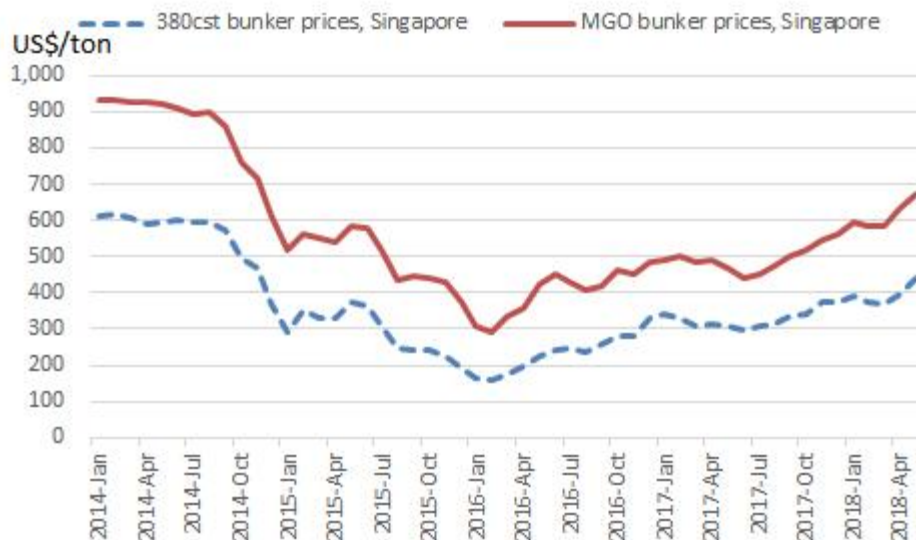
< 국제 유가 추이 >



자료 : Petronet, 주 : 각 유종의 배럴당 월평균 가격

- 상반기 유가는 지정학적 리스크 등이 부각되며 가파른 상승세 유지
 - 6월에 다소 하락하는 양상이 나타났으나 상반기 동안 브렌트유는 17.8%, 두바이유는 19.1%, WTI는 14.0% 상승²⁾
- 상반기 중 연료유 가격도 지속 상승하였으며, MGO와 380cst³⁾의 가격 차이는 싱가포르항 5월 평균 가격 기준으로 230달러에 이름
- 5월까지 싱가포르항 월평균 연료유가격 기준 380cst는 전년말 대비 18.3%, MGO는 19.8% 상승한 수준을 나타냄
 - 싱가포르항 5월 평균 가격은 톤당 380cst 441.75달러, MGO는 671.0달러로 가격차이가 무려 약 230달러에 이르고 있음
 - 황산화물 규제강화를 1년 반 앞두고 있는 시점에서 MGO를 대안으로 고려하고 있는 선주들에게는 어려운 고민거리가 될 것으로 보임
 - 다만, 2019년도 유가의 하락 가능성이 있고 가격차이도 좁혀질 가능성도 있으므로 지켜볼 필요는 있음

< 싱가포르항 연료유가 추이 >



자료 : Clarkson

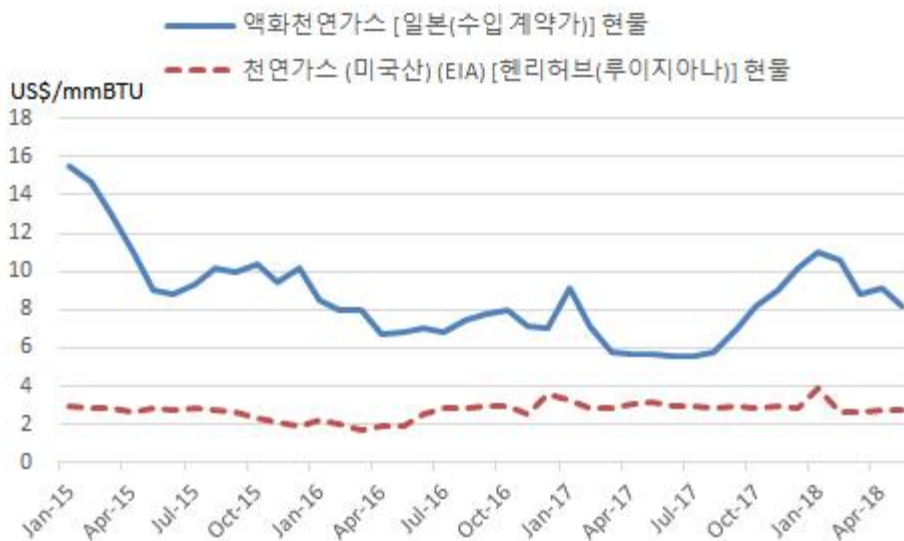
2) 월평균가격 기준으로 계산한 수치이며 6월 평균 가격은 6/25일까지의 평균치임

3) MGO(Marine Gas Oil)은 가장 많이 사용하는 저유황유, 380cst는 HFO(heavy fuel oil)로서 가장 많이 사용하는 병커유이며 이들 2종의 가격추이는 2020년 이후 선사들의 연료선택에 큰 영향을 미칠 전망이다

□ 천연가스 가격은 상반기 중 하향 안정화 양상을 나타냄

- 미국산 Henry-Hub 현물가격은 2분기들어 소폭 상승하였으나 5월 평균가격은 전년말 대비 0.7% 하락한 mmBTU 당 2.8달러
- 지난해 겨울 중국의 수입급증으로 급등하였던 동아시아 가스 가격은 계절적 요인과 중국의 수입 증가추이 안정화로 상반기 중 하향 안정화됨
- 일본 수입가격은 5월 평균가격 mmBTU 당 8.2달러로 전년말 대비 19.6% 하락

< 천연가스 가격 추이 >



자료 : IMF, Korea PDS

□ 후판가격은 상반기 중 지속적으로 상승

- 20mm 후판인 포스코 SS400의 5월 국내 유통가격은 톤당 78만원으로 2018년 들어 5개월간 8.3% 상승
- 중국산 동일제품의 5월 유통가는 톤당 73만원으로 2018년 들어 8.9% 상승

< 국내 후판가격 추이 >



자료 : Steel Daily

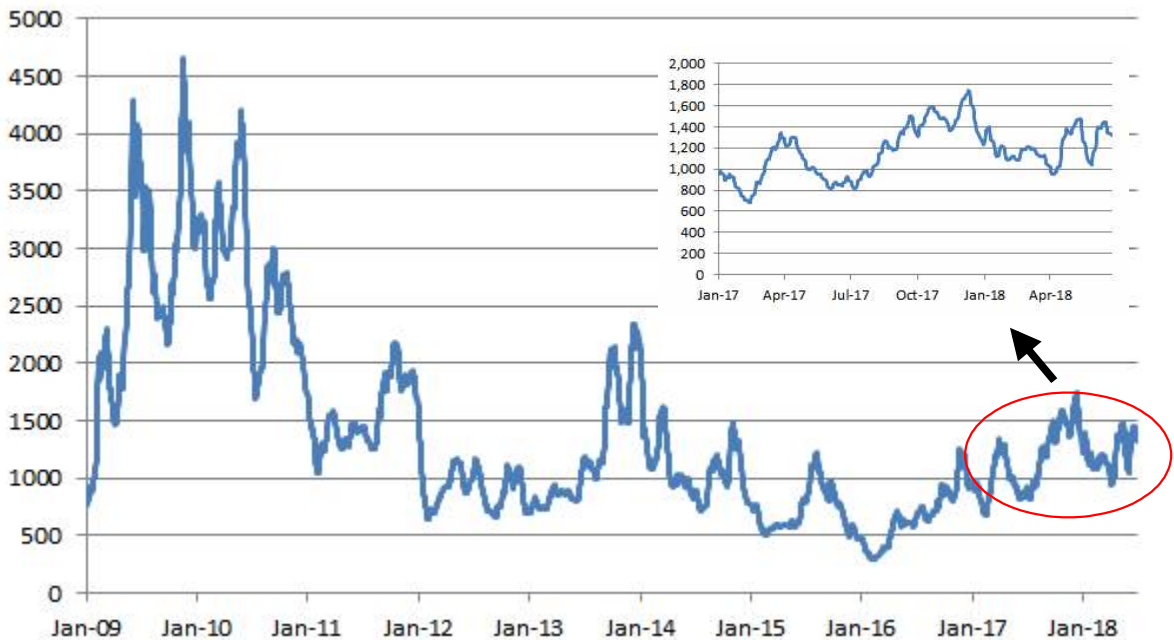
II. 해운업 동향

1. 벌크선 시장

□ 2018년 상반기 BDI 지수는 뚜렷한 상승추이가 나타나지 않았음

- BDI는 계절적 영향 등으로 1분기 중 하락, 4월 중 1,000선 미만까지 하락한 이후 다시 상승하여 6월말 연초 대비 유사한 수준으로 상승
 - 1분기의 하락추세가 당초 예상보다 큰 폭이었으나 벌크선 시황개선 추세의 근본적 변화라고 볼 수는 없음
- 상반기 BDI 평균치는 1,214로 전년 동기대비 24.6% 높은 수준을 기록

< BDI 추이 >



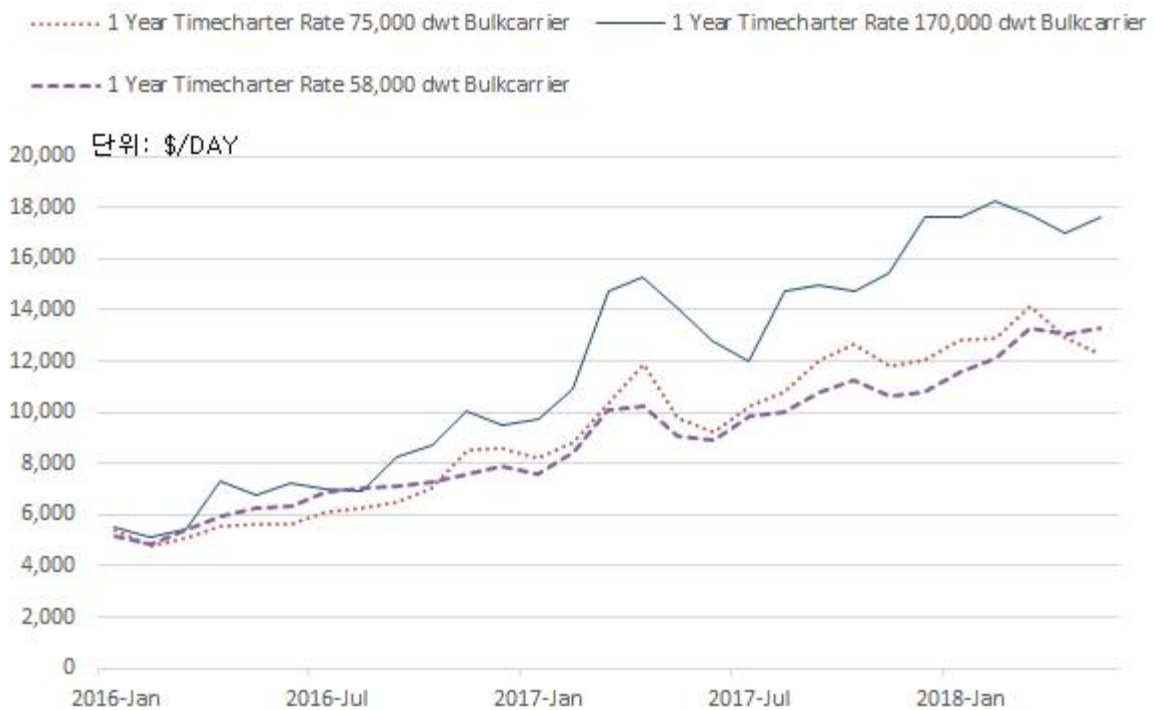
자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

□ 1분기 중 상승했던 벌크선 용선료는 2분기 중 소폭 하락

- 1년 정기용선료 기준 Capesize 170Kdwt급 1분기 평균 용선료는 전분기 대비 12.1% 높은 수준을 나타냈으나 4~5월은 평균 3.0% 하락하는 조정양상이 나타남

- 5월 용선료는 1일당 17,594달러로 전년말 대비 0.2% 높은 수준에 불과함
- Panamax급 75Kdwt급 1분기 평균 용선료 역시 전분기대비 9.3% 높은 수준이었으나 4~5월 평균 용선료는 5.4% 하락
- 5월 용선료는 1일당 12,275달러로 전년말 대비 2.2% 상승한 수준
- Handymax급 58Kdwt급 평균 용선료는 1분기 중 13.0% 상승한데 이어 4~5월 평균치도 6.9% 상승하여 대형선과는 다른 양상이 나타남
- 5월 용선료는 1일당 13,250달러로 전년말 대비 22.7% 상승

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

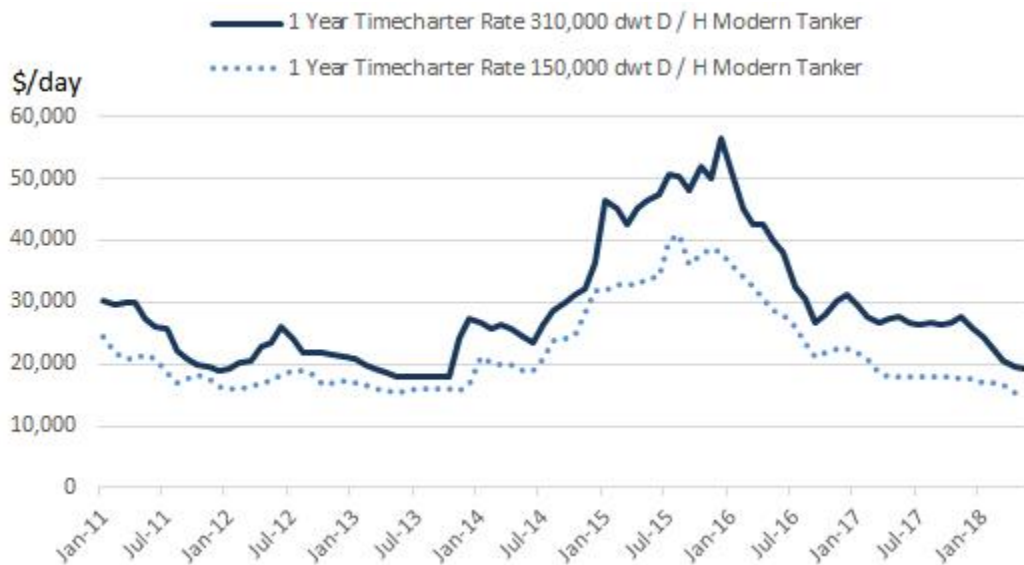
- 상반기 중 벌크선 시황은 선박 공급압력 약화에도 불구하고 미국 통상압력 등의 영향으로 개선흐름이 둔화된 것으로 추정되며 하반기 완만한 개선 기대
- 당초 IMF 등의 경제전망은 경제 및 교역성장률이 높아질 것으로 예상하였으나 미국 통상압력, 신흥국 불안 등 악재요인들이 영향을 미치며 해운수요 증가율은 이에 미치지 못한 것으로 추정됨

- 최근 수년간에 비하여 2018년도 선박 신규공급압력이 약화되어 선박량 증가율은 2%대에 그칠 것으로 예상되므로 수요둔화에도 불구하고 시황이 악화되지는 않을 것으로 예상됨
- 그러나 당초 기대감에 비해서는 상반기 중 시황 개선 속도가 약화되었으며, 하반기에도 완만한 수준의 개선 예상

2. 탱커시장

□ 상반기 중 유조선의 용선료는 지속적 하락추세를 나타냄

< 유조선의 정기용선료 추이 >



자료 : Clarkson

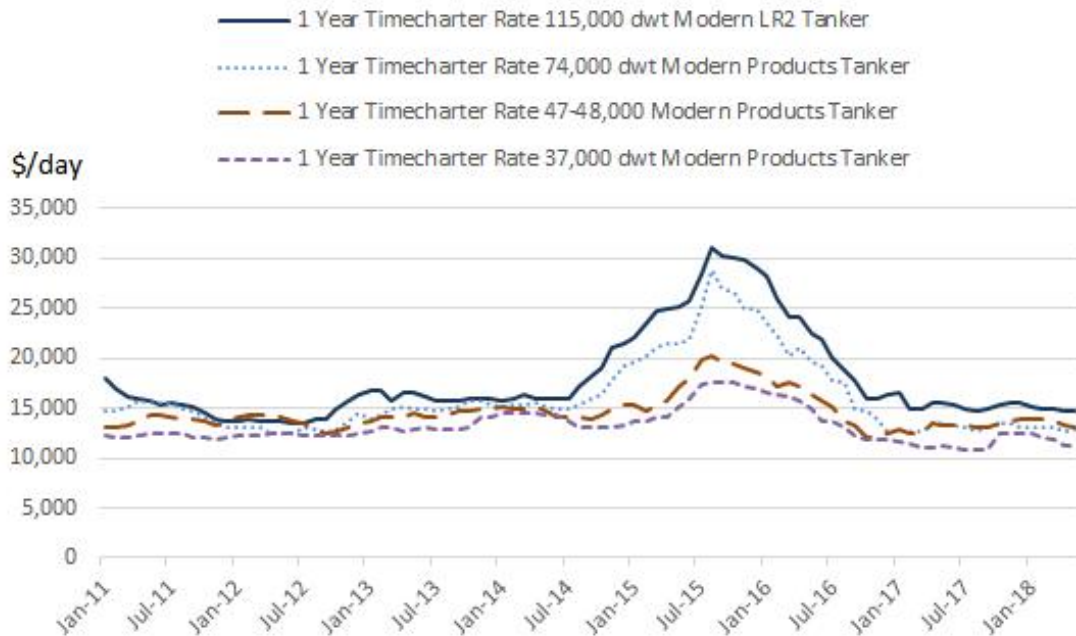
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 2018년 5월까지 24.3% 하락하여 1일당 19,375달러를 기록
- 150Kdwt급 수에즈막스 유조선 1년 정기용선료 역시 5개월간 11.4% 하락하여 1일당 15,500달러를 기록 중

□ 상반기 중 제품운반선의 용선료도 하락추세를 나타냄

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 5개월 동안 지속적으로 하락하여 5월 평균 1일당 14,625달러를 기록, 전년말 대비 5.6% 하락

- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우도 동 기간 2.4% 하락하여 12,8135달러
- 47~48Kdwt급 MR탱커는 동 기간 6.3% 하락한 13,031달러
- 37Kdwt급 MR탱커는 동 기간 10.0% 하락한 11,250달러

< 제품운반선의 정기용선료 추이 >



자료 : Clarkson

- 유조선의 상반기 중 용선료 하락은 이란 제재문제, 유가상승 등 수요 위축요인에 의한 것으로 추정되며 하반기 시황개선은 가능할 것으로 전망
 - 상반기 중 유조선 시황은 계절적 비수기이기도 하였으나 미국의 이란 경제제재와 유가상승 등으로 해운수요는 당초 기대치인 약 3~4% 증가에 미치지 못한 것으로 추정됨
 - 다만, 유조선 폐선량이 1분기에 2008년 이후 최대량을 기록하였고 2분기에도 적지 않은 물량이어서 저유가시기에 대량 발주된 유조선의 공급효과를 상쇄시키고 있음
 - 이에 따라 유조선 선복량 증가율은 금년 내 1% 내외 수준으로 크게 둔화되어 수급개선에 도움이 될 것으로 전망

- 하반기 유조선의 해운수요증가는 이란제재의 본격 실행으로 고유가 상황이 지속되고 베네수엘라 등 신흥국 생산마저 불안하여 당초 기대에 미치지 못할 것으로 예상
- 그러나 선박량 증가율의 둔화로 수요 증가율은 공급증가율을 약 1~2%p 상회할 것으로 예상되어 하반기 시황 개선 기대

□ 제품운반선 역시 비수기영향과 수요측 둔화 등으로 상반기 중 시황 하락이 나타났으나 하반기 중 개선은 가능할 전망

- 제품운반선 수요 증가 역시 고유가 등의 영향으로 당초 기대치에 미치지 못하는 것으로 추정
- 또한, 1분기 동안 선박 인도량이 연초 선박량의 1.4%에 이르고 있어 공급과잉이 심화된 것으로 보임
- 고유가 상황으로 수요증가율이 당초 기대에는 미치지 못한다 하여도 현재의 세계 경제상황을 감안하면 금년도 약 3% 이상의 해운수요 증가는 가능할 것으로 예상
- 선박 시장에서 유조선과 같은 많은 수준의 폐선이 이루어지고 있지 않으나 2분기 이후 선박의 신규 공급속도는 크게 느려진 상황임
 - 1분기 제품운반선 신규 공급량은 연초 선박량 대비 1.4% 수준이었으나 2분기는 약 0.6% 수준으로 추정
 - 특히, 제품운반선 시장의 높은 점유율을 보유한 한국 조선소들의 가동률 하락으로 금년 내 선박 인도량은 제한적일 것으로 예상
- 이에 따라 2018년도 선박량 증가율은 2% 이내의 제한적 수준 예상
- 이러한 점을 감안하면 하반기 제품운반선 시장 역시 선박공급의 완화로 완만하나마 시황 개선 가능 전망

3. 컨테이너선

- 상반기 컨테이너선 운임은 대체로 전년 동기대비 낮은 수준을 유지하며 시황개선이 좀처럼 이루어지지 못하는 상황임
- 상반기 중 컨테이너선 운임은 소폭의 변동성을 보였으며 전체적으로는 완만한 하락 흐름
- 상반기 CCFI 지수 평균치⁴⁾는 796으로 전년 동기대비 약 3.9% 하락

< CCFI 추이 >

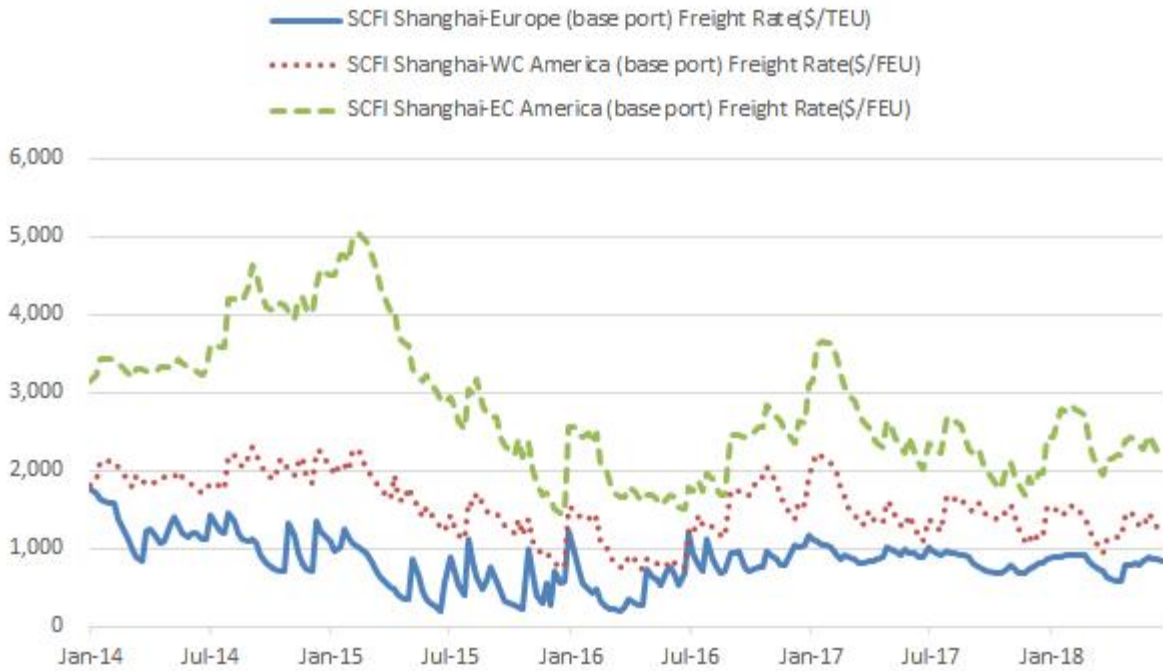


자료 : 상하이항운교역소, Clarkson에서 재인용

- 주요 노선의 SCFI 역시 유사한 흐름을 나타내고 있으며 상하이-유럽 상반기 평균운임은 806 \$/TEU로 전년 동기대비 13.9% 하락한 수준
- SCFI 상하이-미서안 노선의 동 기간 평균운임은 1,313 \$/FEU로 전년 동기대비 15.9% 하락
- SCFI 상하이-미동안 노선 역시 동 기간 평균운임 2,395 \$/FEU로 전년 동기대비 12.9% 하락
- 근해 노선인 상하이-동남아 상반기 평균 운임은 전년 동기대비 9.9% 상승한 149 \$/TEU, 상하이-한국 노선은 24.0% 상승한 169 \$/TEU를 나타내며 아시아 노선은 상승세를 이어감

4) 6월 22일까지의 평균치임

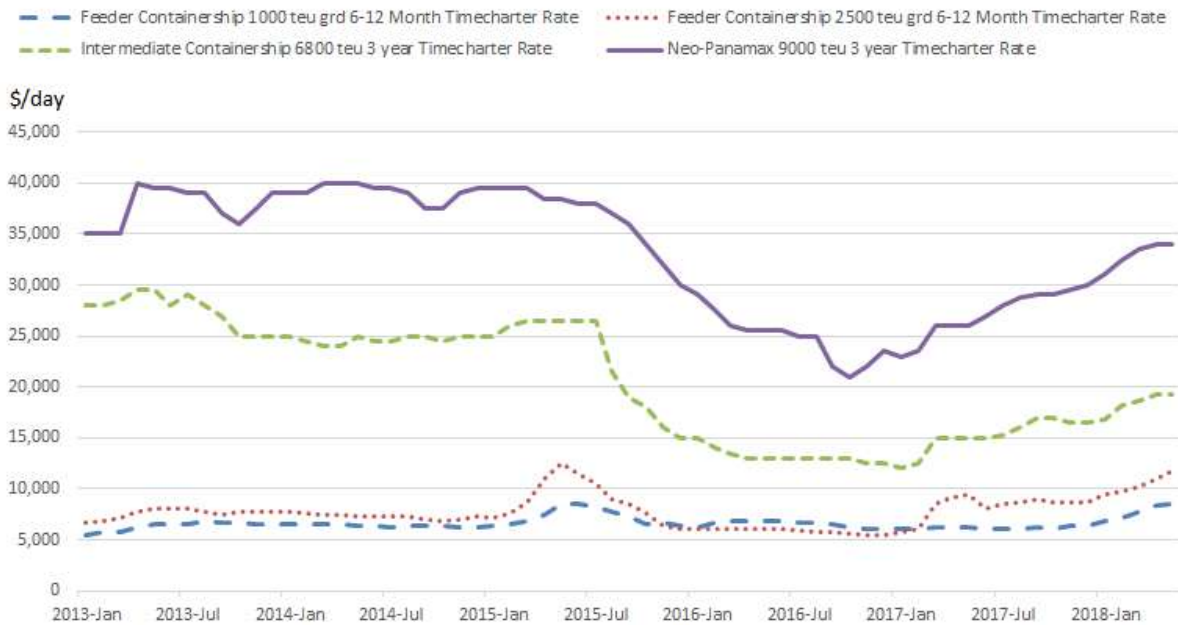
< 주요 노선 SCFI 추이 >



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson에서 재인용

컨테이너 선박의 용선료는 운임추이와 달리 상반기 중 개선 추세

< 컨테이너선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

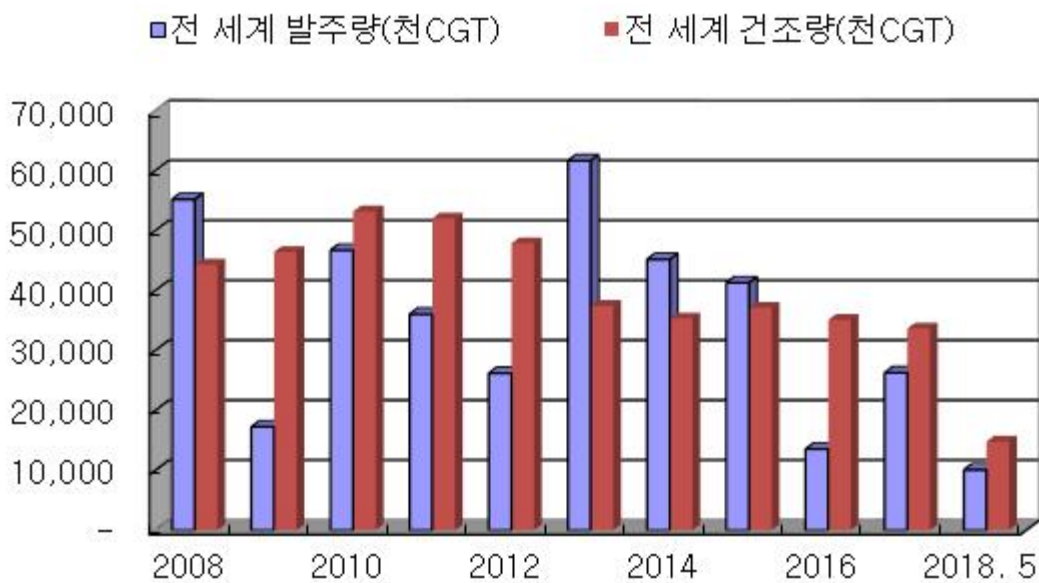
- 9,000TEU급 3년 정기용선료는 5월까지 13.3% 상승하여 1일당 34,000달러를 나타내고 있음
 - 6,800TEU급 3년 정기용선료의 경우도 동 기간 16.7% 상승하여 1일당 18,700달러
 - 2,500TEU급 Feeder선의 6~12개월 정기용선료는 동 기간 중 34.3% 상승하여 1일당 11,750달러
 - 1,000TEU급 Feeder선은 23.9% 상승한 8,500달러/일을 기록
- 상반기 중 해운수요는 당초 예상보다 둔화된 것으로 추정되는 반면, 대형선 위주의 선박인도가 비교적 대량으로 이루어지고 있으며 단기적 시황개선은 어려울 것으로 예상
- 세계 상품교역성장률의 상승에 따라 2018년도 컨테이너 교역량 증가율은 2017년을 능가할 것으로 기대되었으나 미국의 통상압력 등 악재요인으로 전년보다 낮은 약 4% 내외에 그칠 전망
 - 수요의 위축과는 달리 선박공급은 다량 발주가 이루어진 2015년의 영향으로, 많은 물량의 선박이 인도되고 있으므로 빠른 속도의 선박량 증가가 이루어지고 있음
 - 5월까지 컨테이너선의 건조 및 인도량은 69.7만TEU로 연초 선박량의 약 3.3% 수준임
 - 컨테이너선대의 신규 인도는 대형선인 반면, 대형선박의 선령이 낮아 폐선은 중소형 선박위주로 이루어지며 이는 선박량 조절에 큰 영향을 미치지 못하는 수준임
 - 이에 따라 금년도 5개월간의 선박량 증가율만도 3.2%에 이르고 있어 연간 5% 이상으로 예상되며 이는 수요증가 속도에 비해 빠른 수준
 - 하반기 한국 조선소들의 가동률 하락으로 선박신규 공급 속도는 완화될 것으로 보이나, 수요증가 모멘텀이 약하고 상반기 인도된 선박량의 영향으로 시황개선 기대감은 높지 않음

- 다만, 이러한 추세는 하반기에 대한 단기적 전망이며 2019년부터 선박 신규공급 압력은 약화되며 중장기적인 개선 여지는 충분함

III. 세계 조선업 동향

- 2018년 상반기 세계 신조선 발주시장은 일부 환경규제 강화 대응, 낮은 선가, LNG산업 확대 등으로 발주수요가 개선됨
 - 상반기 신조선 시장은 해운시황의 개선과 투자기대감에 의한 수요는 약했던 것으로 추정됨
 - 규제강화 발효를 앞둔 노후선 교체수요, LNG시장 확대에 따른 기대수요 등이 신규 발주수요를 주도한 것으로 보이며 여전히 매우 낮은 수준에 머물러 있는 신조선가격도 영향을 미친 것으로 추정
 - 다만, SOx 규제의 대응방향이 아직 해운업계 전체적으로 정해지지 못한 채 혼돈 상태가 지속되어, 규제발효가 임박한 시점임에도 노후선 교체 등 관련 수요는 제한적 수준임
- 1분기 큰 폭의 발주증가 추세 이후 2분기에는 둔화되며 5월까지 발주량은 전년 동기대비 소폭 개선에 그쳤고, 2016년 발주부진 영향에 의한 일감 부족으로 건조량은 큰 폭으로 감소함

< 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >

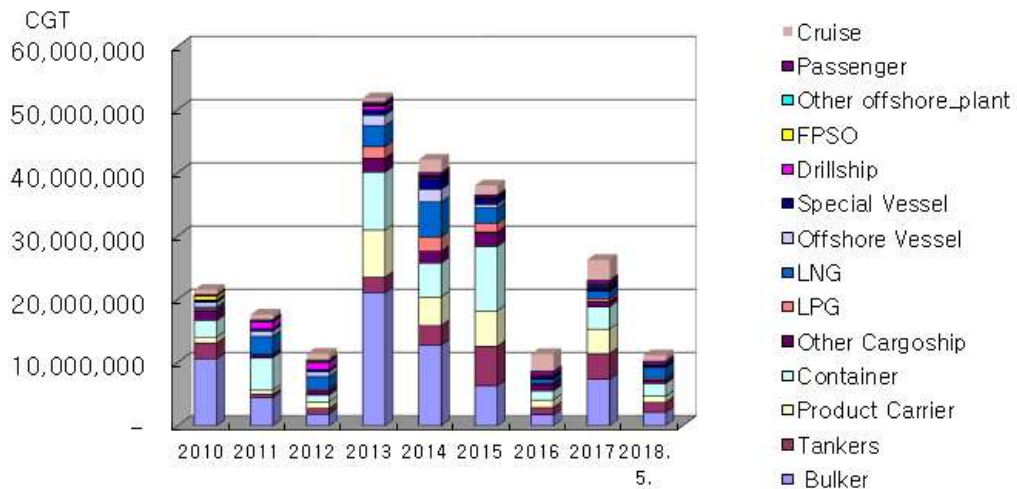


자료 : Clarkson

- 5월까지 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 16.6% 증가한 1,007만CGT
- 동 기간 발주액은 3.8% 감소한 242억달러
- 상반기 중 해양플랜트와 크루즈선 등 고가의 선종발주가 감소하여 CGT 단위의 발주량 증가에도 불구하고 발주액은 소폭 감소
- 5월까지 세계 건조량은 13.0% 감소한 1,479만CGT
 - 동 기간 주요국 건조량은 한국 17.6%, 중국 11.1%, 일본 4.8% 감소하여 한국의 감소폭이 가장 큼

□ 선종별 발주량은 컨테이너선, LNG선, LPG선 등의 발주 증가세가 크게 나타남

< 선종별 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 상반기) 중 벌크선 발주는 초대형 광석운반선들에 집중된 반면, 나머지 선형들의 발주량은 모두 감소하면서 전년 동기대비 5.0% 증가에 그침
- 동 기간 탱커의 발주량은 감소추세를 나타냈으며 전년 동기대비 유조선은 15.1%, 제품운반선은 41.9% 각각 감소
 - 탱커 발주수요는 유가의 상승과 수요 둔화의 영향으로 추정

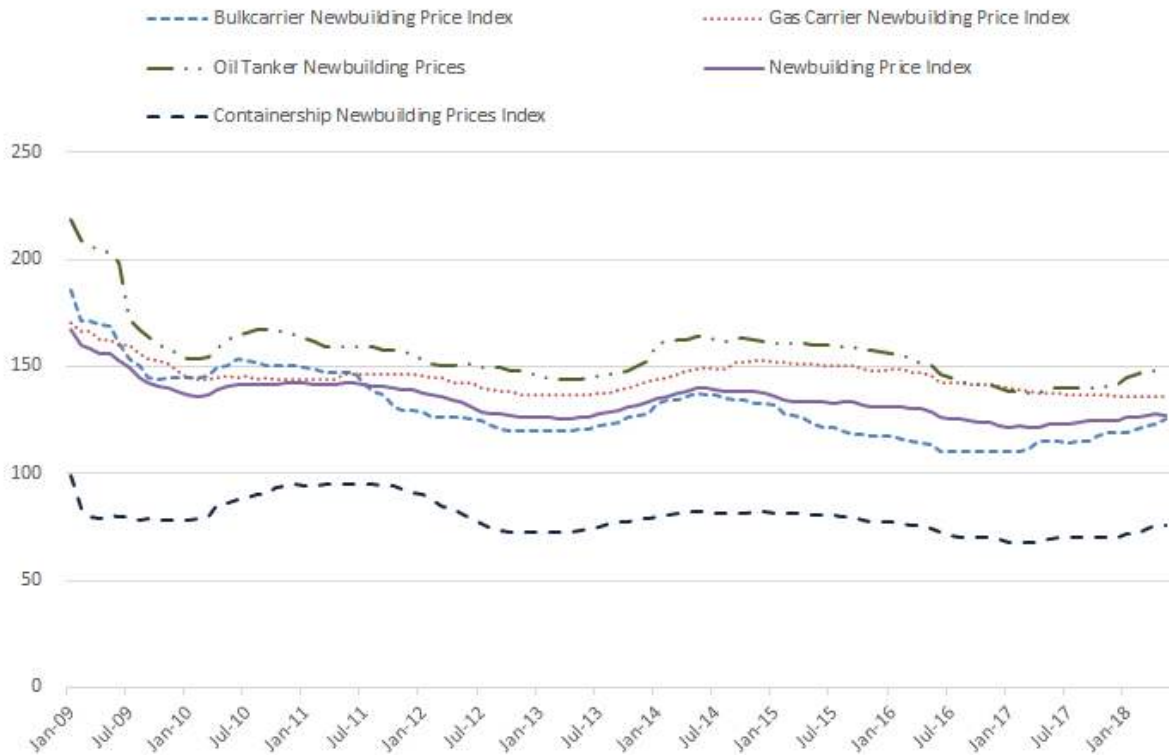
5) 본 데이터는 6월 15일 발주분까지 집계하여 선종별로 증감을 비교

- 지난해까지 신규 발주수요가 극히 부진하였던 컨테이너선은 상반기 중 11,000TEU급 대형과 2,000TEU 이하급 소형선들의 발주가 증가하며 전년 동기대비 197% 증가
- 지난해 부진했던 LPG선의 발주량 역시 예년에 비해 많은 물량은 아니나 상반기중 전년동기대비 275% 증가하며 수요회복 양상을 보임
- LNG선은 세계 LNG산업의 확대 추세에 힘입어 전년 동기대비 168% 증가
- 크루즈선은 상반기 중 50.1% 감소하였으나 예년에 비해서는 여전히 2~3배 수준의 물량이 발주됨
- 상반기 중 FPSO 2기가 발주되었으며 각각 싱가포르와 중국 조선소가 수주함

□ 신조선가는 상반기 중 완만한 상승세를 나타냄

- Clarkson의 신조선가 지수는 5월 127.21로 2018년 들어 2.0% 상승
 - 2017년 2분기 이후 완만하지만 지속적인 상승을 나타냄
- 탱커의 신조선가 지수는 5월 148.28로 같은 기간 4.8% 상승
- 컨테이너선 신조선가 역시 7.8% 상승하여 5월 78.88
- 벌크선 신조선가는 5.0% 상승하여 5월 125.12를 기록
- 가스선의 신조선가는 4개 선종 중 유일하게 0.3% 하락하여 5월 135.78을 기록
- 아직은 철강재 가격상승에 따른 원가 상승을 보완할 정도에 불과한 수준이나 지속적 상승은 긍정적 신호로 보임

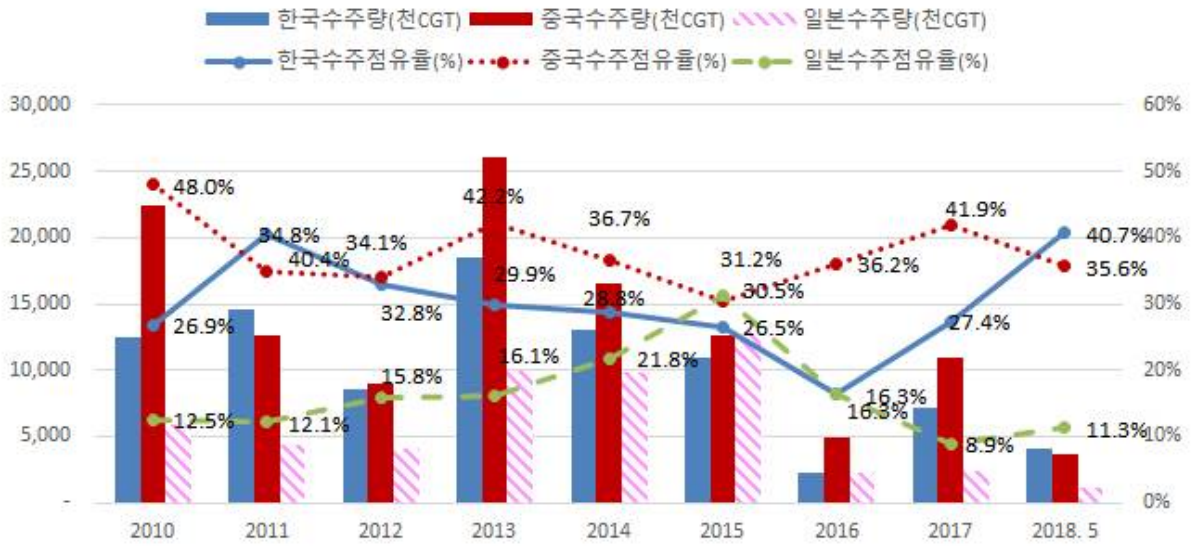
< 신조선 선가 추이 >



자료 : Clarkson

- 상반기중 아시아 3국의 수주점유율은 87.5%로 수주절벽 이전의 점유율 구조를 회복하였으며 한국은 가장 높은 40% 이상을 차지함
 - 한중일 3국의 수주점유율은 2016년 수주절벽, 크루즈선 비중 증가 등으로 68.7%까지 하락한 후, 2017년 77.8%에 이어 2018년 5월 누적 87.5%로 2016년 이전 구조로 회복됨
 - 중국의 수주점유율은 벌크선의 발주 증가가 소폭에 그쳐 5월까지 35.6%의 점유율로 한국 점유율을 하회함
 - 같은 기간 일본의 점유율은 11.1%로 전년 대비 소폭 높은 수준이며 과거 수준으로 회복됨
 - 상반기 중 발주시장이 유조선, LNG선, 컨테이너선 등 한국에 유리한 선종 비중이 높아지며 한국 수주점유율은 40.7%를 기록

< 한중일 3국의 수주량 추이 >

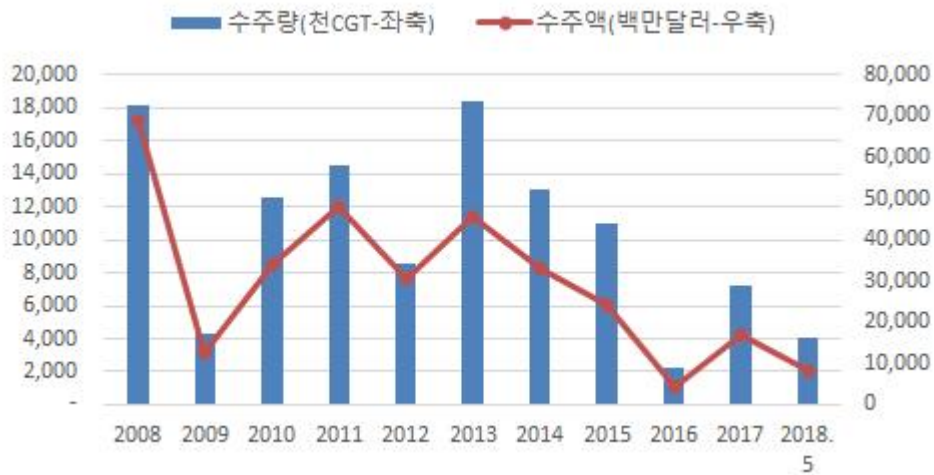


자료 : Clarkson

IV. 국내 조선업 동향

- 상반기⁶⁾ 중 한국 수주는 세계 신조선시장 발주량 증가폭을 능가하는 큰 폭의 개선추세를 나타냄
 - 5월까지 수주량은 전년 동기대비 72.1% 증가한 410만CGT
 - 동 기간 수주액은 61.3% 증가한 80.3억 달러를 기록
 - 1분기 수주는 월 100만CGT 이상으로 전년 동기대비 높은 증가를 나타냈으나 4,5월 연속 50만CGT 내외의 수주량을 기록하여 2분기 이후 속도 조절 양상을 보이고 있음
 - 큰 폭의 수주개선에도 불구하고 아직까지 연간 1천만CGT 수주에도 미치지 못할 것으로 예상되어 회복수준으로 보기에선 부족한 수준임

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson

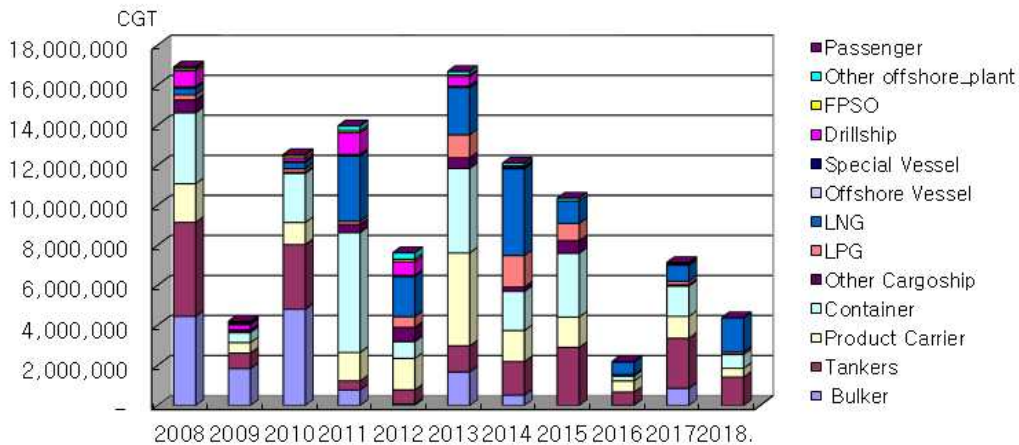
- 선종별 수주실적을 살펴보면 1분기 중 한국의 수주 증가를 주도한 것은 유조선, LNG선, 대형 컨테이너선 등임⁷⁾
 - 이들 3개 선종은 상반기 수주의 87%를 차지함

6) 5월까지 집계된 통계

7) 본 데이터도 세계 선종별 수주데이터와 같이 6월 15일까지 수주를 기준으로 함

- 유조선의 경우 세계 발주량은 다소 감소한 것으로 나타났으나 한국 조선소들의 집중수주로 전년 동기대비 16.8% 증가
- 유조선과 달리 제품운반선 시장은 금년들어 부진한 양상을 나타냈으며 한국의 상반기 수주는 전년 동기대비 5.8% 감소
- 컨테이너선은 11,000TEU급과 14,000TEU급의 집중수주로 69만 CGT의 수주량을 기록
- LNG선은 상반기에만 20척을 수주하여 활발한 수주활동을 보이고 있으며 전년 동기대비 172.7% 증가
- LPG선은 대형 위주의 수주로 전년 동기대비 92.3% 증가하였으나 수주척수는 전년과 동일한 4척으로 절대 수주량은 많지 않은 수준
- 상반기 중 해양플랜트와 벌크선 수주는 전무함

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



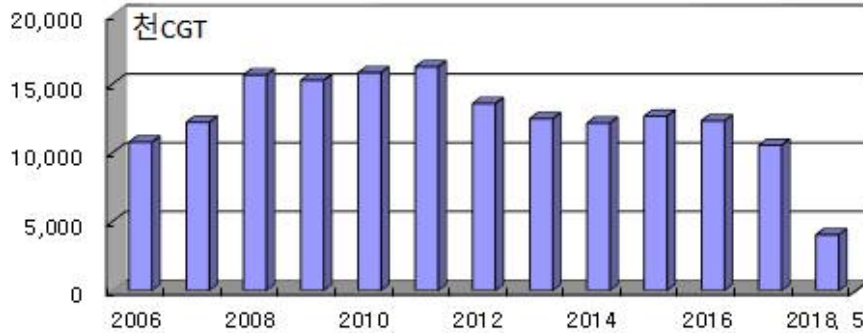
자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소⁵ 작성

□ 건조량은 일감 부족에 의한 생산 감소로 시간이 갈수록 감소폭이 커지고 있음

- 5월까지 건조량은 전년 동기대비 17.6% 감소한 406만CGT
- 시간이 지날수록 건조량이 감소하고 있으며 5월에는 40만CGT에 불과하였음

- 건조량(CGT) : 1월 150만CGT → 2월 67만 → 3월 88만 → 4월 61만

< 국내 신조선 건조량 추이 >

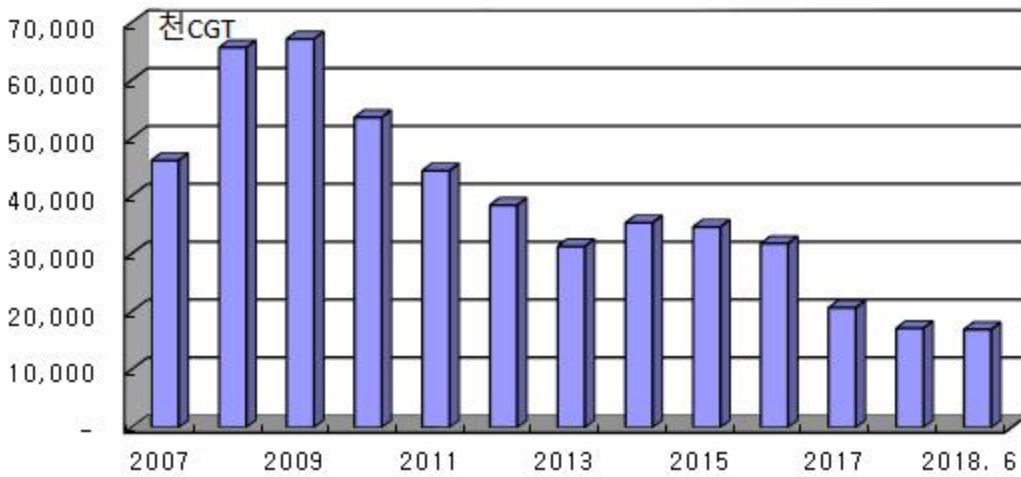


자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 상반기 중 소폭 감소함

- 6월초 기준 수주잔량은 1,696만CGT로 연초 대비 1.1% 감소함
- 5월까지 일감 부족에 의하여 건조량이 감소하면서 수주량과 유사한 수준이 되었으며 이에 따라 수주잔량 감소는 소폭에 그침

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

V. 시사점 및 하반기 전망

- 상반기 중 해운시황은 기대에 미치지 못하는 개선폭을 나타냈으며 미중간 무역분쟁 등 불확실성이 높아지고 있는 상황임
 - 상반기 중 벌크선, 탱커, 컨테이너선 등 3대 해운시황의 개선은 미진하였거나 혹은 악화되었음
 - 이는 당초 경제전망에 근거한 기대감에 미치지 못한 수준으로, 미국발 불확실성이 일부 시장에서 현실화된 영향을 미친 결과라 추정됨
 - 하반기에 벌크선과 탱커 등은 시황 개선이 기대되며 미중 무역분쟁 등 악재요인의 현실화 정도에 따라서는 개선폭이 미미한 수준이 될 가능성도 있음

- 조선업황은 환경규제 대응, 노후선박 대체, LNG 등 에너지 시장에 대한 기대감 등 보다 복잡한 요인이 작용하고 있는 것으로 추정됨
 - 현재까지 세계 선주들의 SOx 규제 강화에 대한 대응책이 뚜렷한 방향을 잡지 못하고 있어 발주수요를 제한하는 요인으로 작용함
 - 반면, 낮은 선가 속에 향후 대응책의 방향을 결정한 일부 선주들의 노후선 대체 수요와 LNG, 원유 운송 등에 필요한 실질 수요 등이 발주로 이어지고 있음
 - 1분기의 수요 활성화와 2분기의 속도조절 등 단기간 내에서도 변동성이 높게 나타나고 있으나 상반기 전체로는 전년 동기대비 소폭 개선된 수준이며 이는 당초 예상과 크게 다르지 않은 수준임

- 하반기 신조선 시장은 평균적으로 상반기와 크게 다르지 않은 흐름을 보일 것으로 전망됨
 - 여전히 연료의 선택 등 환경규제 대응방향이 하반기 내에 명확해질 가능성은 높지 않으며 이에 따라 하반기 신조선 발주도 제한적 수준이 될 전망이다

- 발주 수요 역시 상반기와 유사하게 일부 선주의 노후선 대체수요와 에너지 관련 상선 위주가 될 전망
- 하반기 벌크선 해운시황이 예상대로 개선될 경우 벌크선의 수요가 상대적으로 높아질 수 있으며 한국의 수주점유율은 상반기보다 낮아질 수 있음
- 세계 신조선 발주량은 2,650만CGT, 680억 달러 내외가 될 것으로 전망되며 한국은 약 32%의 수주점유율로 850만CGT, 200달러 내외의 수주가 가능할 것으로 예상