

# 해운·조선업 2019년 상반기 동향 및 하반기 전망

I. 산업 환경

- 1. 유가 및 연료가 동향
- 2. 후판가 동향

II. 해운업 동향 및 전망

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

III. 세계 신조선 시장 동향

IV. 한국 조선업 동향

V. 하반기 전망 및 시사점

작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)



※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.



## <요 약>

### I. 산업환경

**(유가 및 연료유가) 1분기 중 상승하던 유가와 연료유가는 5월 이후 하락**

- 브렌트유 월평균 가격기준 4월까지 24.2% 상승한 후 5월 이후 6.0% 하락
- 상반기 중 싱가포르항 기준 380cst와 MGO 가격은 각각 1.8%, 8.9% 상승

**(후판가) 상반기 중 후판 가격은 완만한 하향 흐름을 나타냄**

- 포스코(SS400) 유통가와 중국산(SS400) 유통가는 상반기 중 각각 2.3%와 1.5% 하락

### II. 해운업 동향 및 전망

**(벌크선) 1분기 중 급락한 운임지수는 2분기에 회복되는 양상을 보임**

- 2분기 회복에도 불구하고 평균 BDI지수는 전년 동기대비 26.2% 낮은 995.1

**(탱커) 유조선은 신규선박의 다량 인도로 다소 불안정하였으며 제품선 시황은 개선**

- 310K급 VLCC의 1년 정기용선료는 2월까지 21.2% 하락한 후 3월 반등, 6월까지 32.7% 상승
- 제품선 용선료는 선형에 따라 전분기 대비 1.6~7.3% 상승

**(컨테이너) 상반기 중 운임지수 CCFI는 소폭 개선**

- 예상보다 낮은 수요 증가율로 인하여 다소 불안감이 존재함
- 상반기 중 미주 노선은 개선되었으나 유럽노선은 여전히 약세
- 근해노선은 일본 노선을 제외하고 상반기 중 운임 하락

**(LNG선) 상반기 중 스팟운임은 비교적 양호한 수준을 유지하였으나 전년 동기 대비 하락함**

- 160KCum급 상반기 평균 스팟운임은 전년 동기대비 15.6% 하락한 1일당 52,096달러



### Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

#### (세계 조선업) 상반기 중 세계 신조선 발주량은 큰 폭으로 감소

- 환경규제 발효를 앞둔 관망세의 확대로 신규발주가 억제되며 주요 선종 수요 감소
- 상반기 중 세계 발주량은 1,026만CGT(42.3% ↓)<sup>1)</sup>, 발주액은 293억달러(23.2% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 1,667만CGT(7.7% ↓)
- 선종별로 크루즈선을 제외한 모든 선종의 발주 감소

#### (신조선가) 상반기 중 신조선가는 선종별로 1% 이내의 소폭 상승

- 1분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 0.7%, 선종별로는 0.2~1.0% 상승

#### (수주점유율) 중국의 점유율 상승, 한국, 일본은 하락

- 중국의 점유율은 자국 발주에 힘입어 2018년 30.4%에서 상반기 중 42.1%로 상승
- 한국은 2018년 38.7%에서 상반기 중 30.8%로 하락

#### (한국 조선업 수주) 상반기 수주량은 크게 감소

- FPSO 1기 수주를 제외한 모든 선종의 수주가 감소
- 상반기 수주량은 317만CGT (50.7% ↓), 수주액은 80.3억달러 (37.6% ↓)
- 동 기간 건조량은 496만CGT (11.3% ↑)

#### (하반기 수발주 전망) LNG선 대량 발주 등으로 상반기보다 개선 전망

2019년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2019. 1H 실적	2019. 2H 전망	2019 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	10.3 (-42%)	15.2 (-7%)	25.5 (-25%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	3.2 (-51%)	6.8 (+2%)	10.0 (-24%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	292 (-23%)	388 (-1%)	680 (-12%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	80 (-38%)	145 (+2%)	225 (-17%)

자료 : 실적은 Clarkson, 하반기 및 금년 전망치는 해외경제연구소, (증감)은 전년 동기대비



## I. 산업환경

### 1. 유가 및 연료가 동향

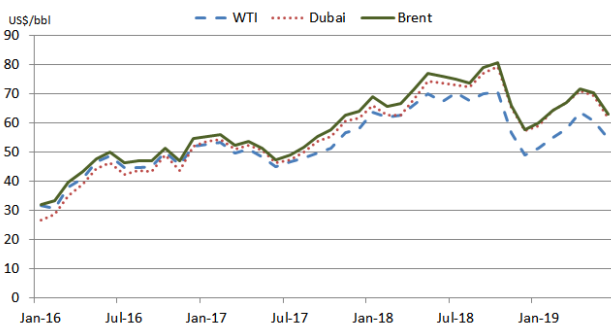
#### □ 1분기 중 상승세를 보이던 유가는 5월부터 다시 하락함

- 국제유가는 미중무역분쟁에 의한 수요둔화 우려, 미국의 생산량 증가 등으로 지정학적 리스크가 개선되지 못하고 있음에도 불구하고 4월 하순 이후 하락추세를 나타냄
- 2019년 들어 브렌트유 현물 가격은 월평균 기준 4월까지 24.2% 상승한 후 2개월 동안 6.0% 하락하여 6월 평균 63.04달러를 기록
- 동 기간 두바이유와 WTI도 4월까지 각각 23.8%와 30.4% 상승한 후 5~6월 동안 각각 7.7%와 5.9% 하락하여 6월 평균 61.78달러와 54.71달러를 기록

#### □ 유가 상승에 따라 선박 연료유 가격도 5월 이후 하락함

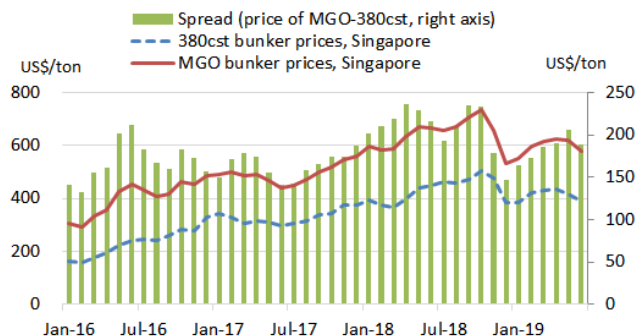
- 싱가포르항 기준 380cst(현 사용연료)의 월평균 가격은 4월 톤당 436.25달러까지 상승하였다가 4~5월 10.5% 하락하여 6월 평균가격 390.5달러를 기록
- 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 4월 톤당 625.63달러까지 상승 후 4~5월 간 7.4% 하락하여 톤당 579.5달러를 기록
- 두 연료유간 가격차이는 189달러로 4~5월 중 연료유 가격이 크게 하락하였음에도 가격 격차는 크게 감소하지 않는 현상을 보임

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

1) 본 요약의 ( )안 증감은 전년 동기대비

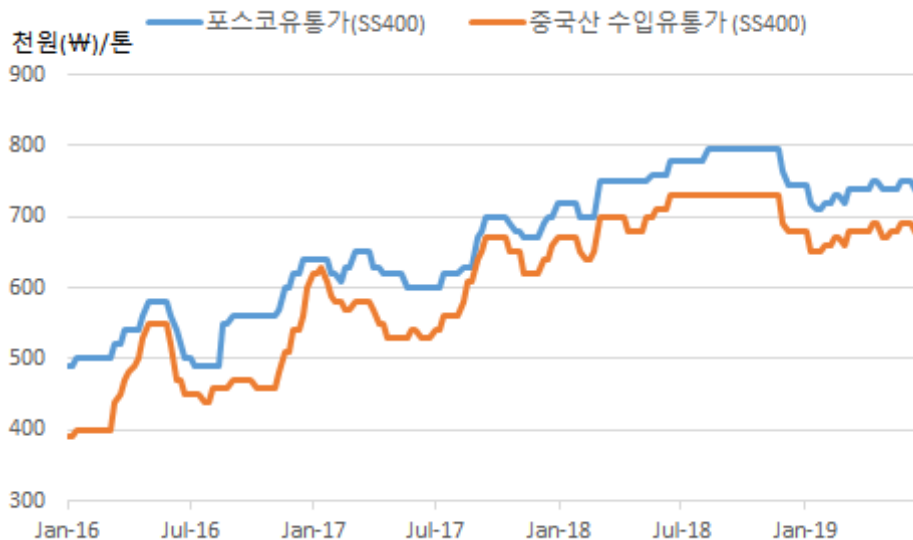


## 2. 후판가 동향

### □ 상반기 중 후판가격은 큰 폭의 변동 없이 완만한 하향흐름이 나타남

- 포스코 유통가(SS400)는 연초에 톤당 35천원 하락한 이후 소폭의 상승이 있었으나 6월 다시 하락하며 6월말 톤당 72만원으로 상반기 중 2.3% 하락
- 중국산 수입유통가(SS400) 역시 유사한 흐름을 보였으며 상반기 중 1.5% 하락하여 6월말 톤당 67만원을 기록
- 1월 브라질 댐붕괴사고로 전반적인 철강재 가격상승이 우려되었으나 수요부진 등으로 예상과 달리 하락함
- 신조선가격이 낮은 수주물량을 생산하여야 하는 조선소들로서는 다소 간의 부담 완화 효과가 있을 것으로 추정

국내 후판 유통가격 동향



자료 : 스틸데일리



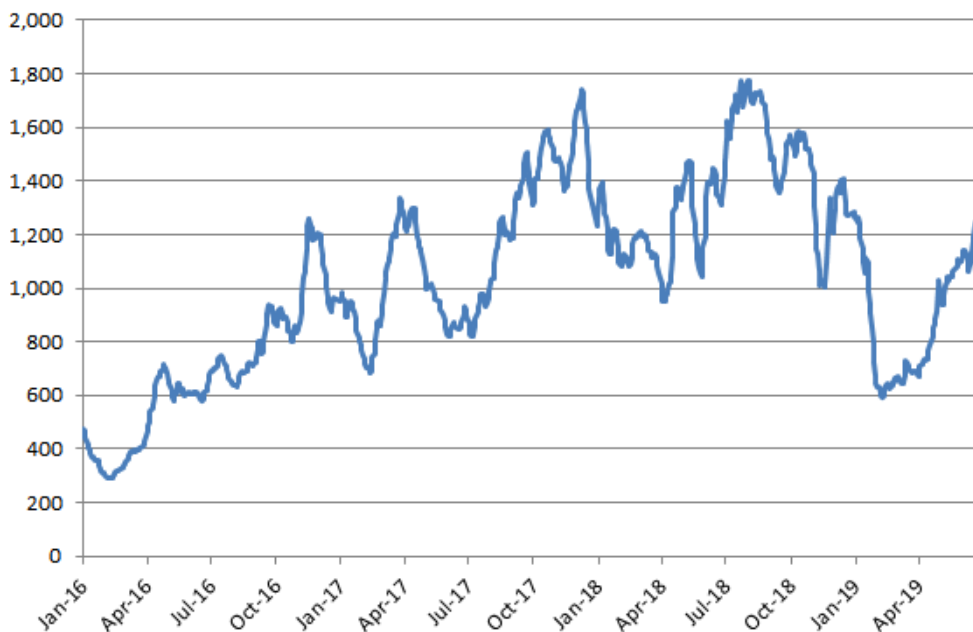
## II. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

□ 2019년 상반기 중 벌크선 시황은 1분기 중 브라질 댐사고의 여파로 급락한 후 2분기에 회복되는 양상을 보임

- 브라질 댐붕괴 사고의 여파, 중국의 자국 석탄 생산 증가로 인한 수입감소 등 수요 위축 요인이 겹치며 철광석 운송수요가 단기적으로 감소하여 1분기 BDI 지수 평균치는 전년 동기대비 32.1% 하락한 797.7로 하락
- 그러나 2분기부터는 전분기 과도한 조정의 영향과 점진적인 물동량 회복으로 분기 동안 BDI가 96.5% 상승하여 6월말 지수 1,354를 기록
- 상승추세에도 불구하고 2분기 BDI 평균치는 미중무역분쟁에 의한 영향 등으로 전년 동기 대비 21.0% 낮은 995.1에 그침
- 상반기 BDI 평균치는 전년 동기대비 26.2% 낮은 898.7

BDI 추이



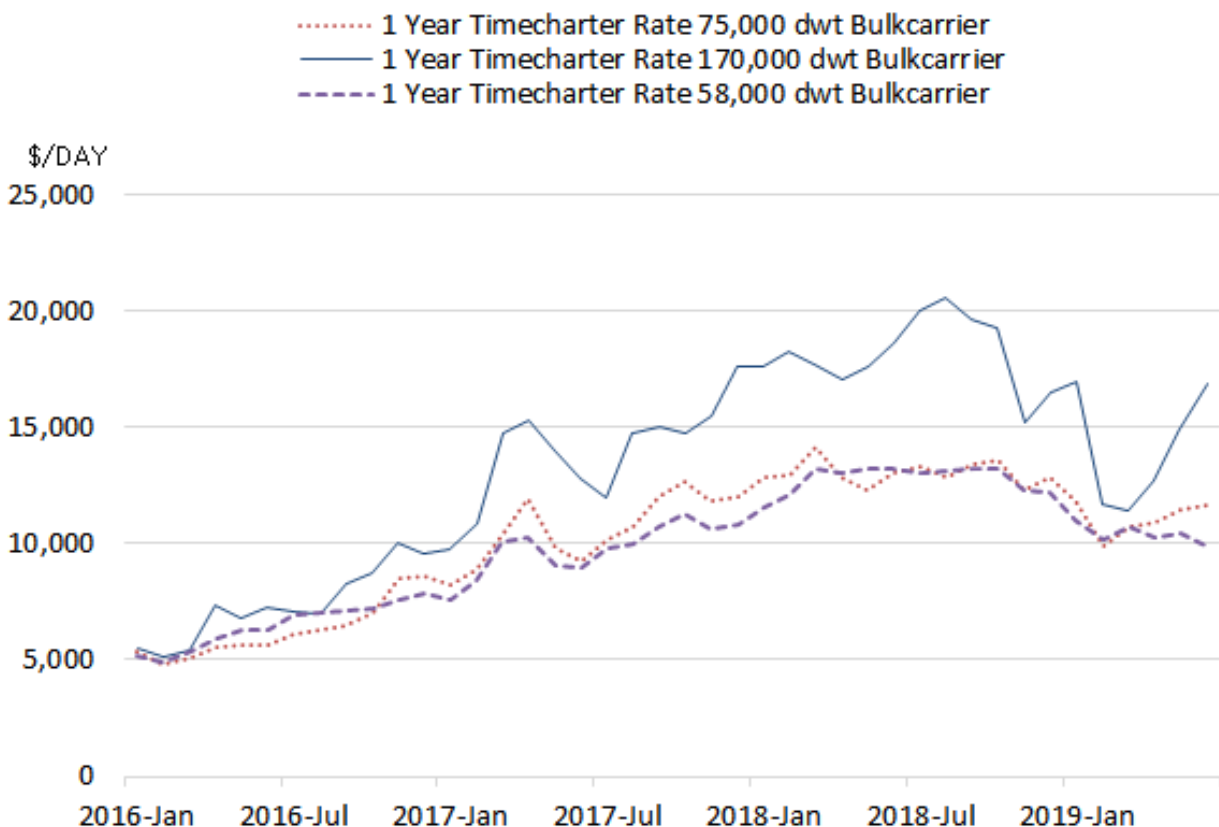
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



## □ 1분기 중 하락한 벌크선 용선료는 2분기 중 회복됨

- 벌크선 용선료는 Supramax급에 예외가 있었으나 대체로 1분기의 충격에서 벗어나며 2분기 중 회복하는 양상을 보임
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 중 30.6% 하락하였다가 2분기 중 46.8% 상승하여 6월 평균 1일당 16,813달러로 전년말 수준(16,500달러)을 회복함
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 1분기 중 16.5% 하락하였다가 2분기 중 9.2% 상승하였으나 6월 평균 1일당 11,669달러로 전년말 수준(12,806달러)에 다소 못 미침
- Supramax급 58Kdwt급 1분기 평균 용선료는 예외적으로 2분기에도 하락 추세를 지속하여 6월 평균 1일당 9,844달러까지 하락하였으며 상반기 중 19.2% 하락함

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



## □ 하반기 중 지수의 등락 속에 전체적으로 완만한 개선이나 유지 수준의 흐름으로 이어질 전망

- 상반기 중 벌크선 폐선은 총 45척, 451만dwt로 연초 선복량의 약 0.5%에 해당하는 수준이며 전년보다는 증가하였으나 선복량 조절에 영향을 미칠 수준은 아님
- 2020년 황산화물 규제를 앞두고 폐선 후 대체될 선박의 발주가 많이 이루어진 상황이 아니므로 선주들이 노후선박도 규제 시행 이후까지 운항하며 추이를 관망할 것으로 예상되어 금년 중 대량 폐선을 기대하기는 어려움
- 이에 따라 금년 중 선복량 증가율은 최소한 2%를 상회할 것으로 예상됨
- 이에 비하여 여전히 미중 무역분쟁의 불확실성이 해소되지 않고 있으며 철광석의 실질 운송거리 감소효과 등 수요측 요인들이 견조하지 못하여 해운수요 증가율이 둔화되며 금년도 선복량 증가율을 상회하기는 어려울 것으로 전망됨
- 다만, 규제 시행을 앞두고 스크러버 개조 등 일시적으로 활동에서 제외되는 선박들이 발생하여 공급감소 효과가 발생함으로써 시황이 추가적으로 하락할 가능성은 높지 않을 전망
- 하반기 중 곡물 시즌 등으로 운임의 등락은 거듭될 것이며 전반적으로 완만하게 개선되거나 최소한 평균적으로 유지되는 흐름이 예상됨

## 2. 탱커 시장

### □ 유조선 용선료는 상반기 중 선형에 따라 급락 후 반등 또는 소폭 하락하는 등 다소 불안정한 모습을 보임

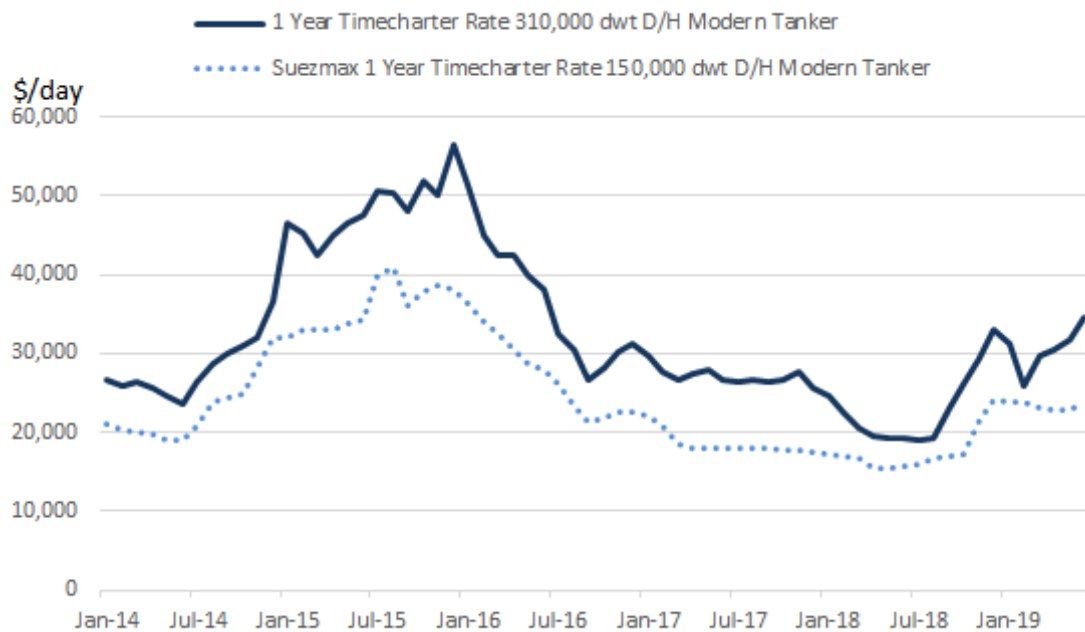
- 베네수엘라, 이란 제재 등 부정적 요인에도 불구하고 미국과 브라질의 수출 증가에 따른 원거리 효과로 전년 동기대비 3%대의 비교적 양호한 수요증가가 나타남
- 그러나 연초 선복량 대비 VLCC는 5%, 수에즈막스는 4%에 해당하는 많은 선복이 인도되어 수요증가 효과를 압도하면서 용선료가 하락하는 등 시황은 다소 불안정한 흐름을 보임





- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 월평균치 기준 2월까지 21.2% 하락한 후 3월 반등하여 6월까지 32.7% 상승하였으며 6월 평균 1일당 34,500달러를 기록
- 2분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 32,144달러로 2016년 3분기 이후 최고치임
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 월평균치 기준 5월까지 4.6% 하락한 후 6월에 3.7% 상승하여 1일당 23,750달러를 기록
- 2분기 평균치는 1일당 23,173달러로 전분기 대비 1.6% 낮은 수준

### 유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

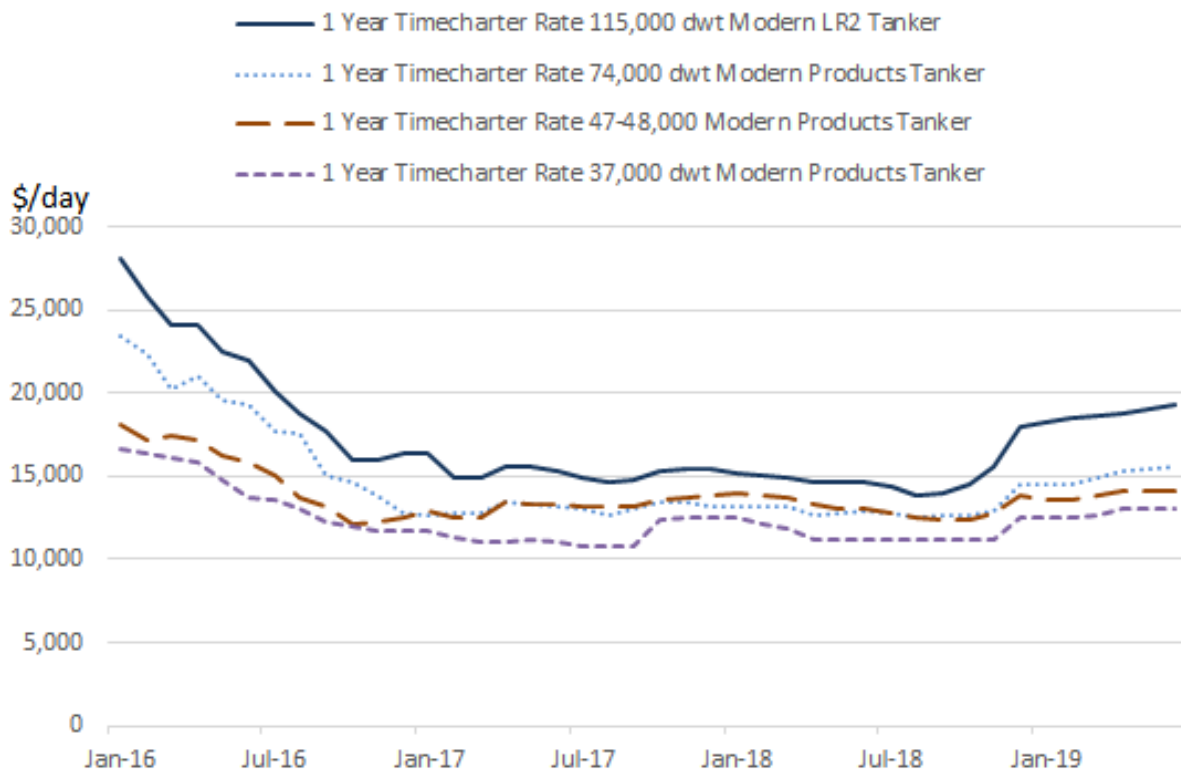
### □ 제품운반선은 상반기 중 개선되는 양상을 보임

- 제품운반선은 상반기 중 연초 선복량의 3%에 해당하는 적지 않은 수준의 인도와 미미한 수준의 폐선량에도 불구하고 3%대의 비교적 양호한 해운수요 증가가 이루어지며 유조선과 달리 상반기 내 꾸준한 개선이 이루어진 것으로 추정됨
- 1년 정기용선료 분기 평균치 기준으로 전분기 대비 1분기에는 선형별로 5.4~15.4%, 2분기에는 3.0~5.6%의 개선이 이루어짐
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 월평균치 기준으로 상반기 중 7.3% 상승하여 6월 평균 용선료는 1일당 19,250달러를 기록



- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 상반기 중 8.0% 상승하여 6월 평균 용선료 15,625달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 상반기 중 1.6% 상승하여 관찰대상 선형 중 가장 낮은 상승률을 기록하였으며 6월 평균치는 1일당 14,125달러를 기록
- 37Kdwt급 MR탱커는 상반기 중 4.0% 상승하여 6월 평균치는 1일당 13,000달러를 기록

### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

### □ 탱커시황은 하반기 중 지속적 개선이 가능할 것으로 예상되며 연말로 갈수록 개선폭이 커질 전망

- 상반기 중 탱커 폐선은 VLCC 5척, 수에즈막스 3척, 전체 제품운반선 24척 등으로 선복량 변화에 영향을 미치기 어려운 미미한 수준이었음
- 반면, VLCC와 수에즈막스 유조선의 인도량이 크게 증가하여 2019년도 유조선 선복량 증가율은 해운수요 증가율을 약 3%p 상회할 것으로 예상되어 하반기 시황에도 다소 부담으로 작용할 가능성이 있음



- 제품운반선의 경우는 인도량이 비교적 많은 수준이나 크게 부담으로 작용할 수준은 아닌 것으로 추정됨
- 2020년에는 선박의 폐선 증가 등으로 선박량 증가율이 둔화되고 저속운항까지 시행되어 공급증가 압력이 크게 낮아지는 반면, 새로운 연료수요로 인한 교역량의 급증으로 탱커시황 개선이 비교적 큰 폭으로 이루어질 전망
- 2020년 IMO의 SOx 규제 시행은 탱커시황에 유리하게 작용할 것으로 예상되며 이러한 영향은 연말로 갈수록 긍정적 영향을 미칠 전망
  - 2020년부터 SOx 규제로 인하여 기존 벙커유의 수요가 크게 감소하고 황함유량 0.5% 이하의 연료 사용이 증가함에 따라 고도화설비 비중이 높은 아시아 지역에서 유럽 등지로의 연료유 수출이 크게 증가할 전망
  - 저유황유 생산을 증가시키기 위하여 동일한 용량의 원유로부터 일부 유종의 생산이 감소할 수밖에 없어 이들의 부족분을 메우기 위하여 또한, 저유황유 수요증가에도 대응하기 위하여 원유 수요도 증가할 것으로 예상됨
  - 이에 따라 2020년 이후 원유 교역량도 증가할 것으로 전망
  - 이러한 교역 움직임은 준비 기간이 필요하므로 금년 4분기경부터 시작될 것으로 예상되어 연말로 갈수록 원유와 석유제품 해상운송 수요가 증가할 것으로 보이며 이에 따라 탱커시황 개선 속도도 다소 빨라질 전망
- 규제의 영향으로 일부 선박이 스크러버 설치를 위하여 시장에서 활동을 일시적으로 중단하여 공급감소 효과가 발생하므로 유조선의 대량 인도에 의한 선박공급 문제는 하반기 중 다소 약화될 것으로 기대됨
- 2020년 이후 저유황유 사용에 따른 연료비용 급증으로 선박들이 속도를 낮추어 연비를 개선할 것으로 예상되어 선박공급 감소효과가 나타날 것으로 전망



### 3. 컨테이너선 시장

#### □ 상반기 중 컨테이너선 시황은 전년 동기대비 소폭 개선됨

- 상반기 평균 CCFI 지수는 829.3으로 전년 동기대비 4.1% 높은 수준을 기록함
  - 1분기 평균지수는 전년 동기대비 4.5% 높은 851.8, 2분기는 3.3% 높은 803.6
- 다만, 연초에 IMF 교역성장률 등을 근거로 컨테이너 해운수요 증가율을 3% 이상으로 기대하였으나 Clarkson, MSI 등 주요 기관들은 2019년 수요 증가율을 3% 이하로 추정하고 있어 시황에 대한 다소의 불안감이 존재함

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

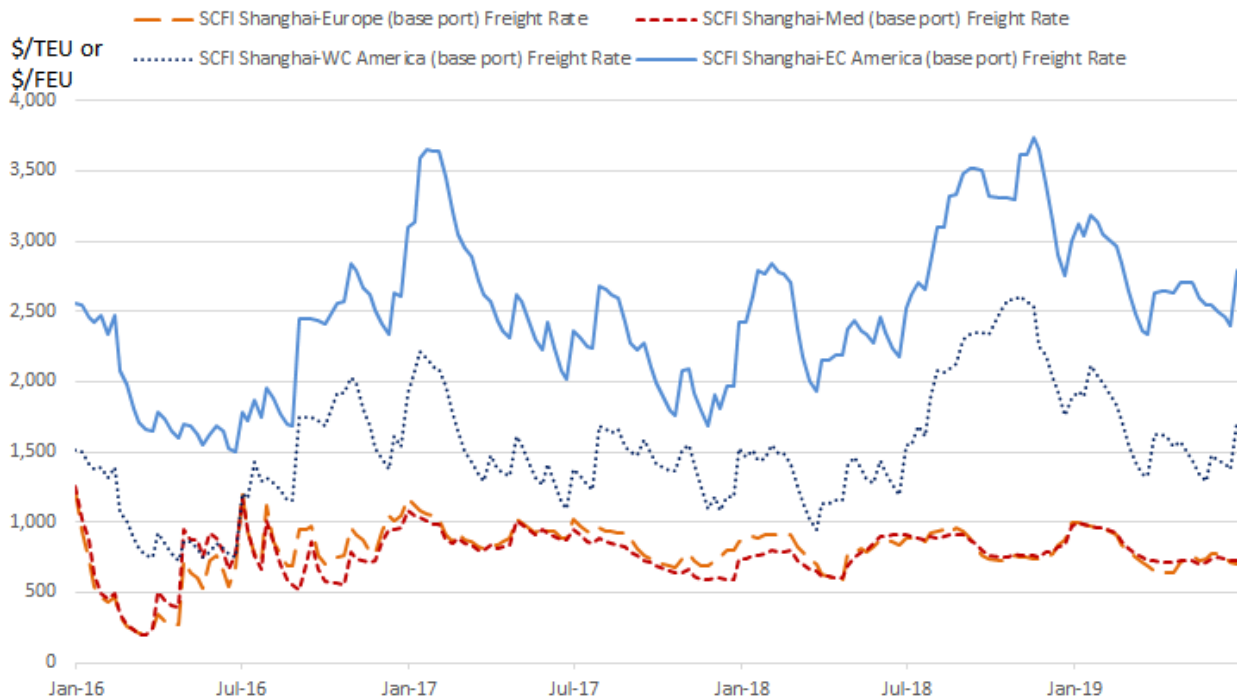
#### □ 주요 원양노선의 경우 상반기 중 유럽 노선의 약세와 미주노선 강세가 나타남

- 상하이-유럽노선의 상반기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 3.1% 하락한 TEU당 783.71달러
  - 1분기 평균치는 TEU당 850.08달러로 전년 동기대비 1.1% 상승하였으나 2분기에는 717.33달러로 전년 동기대비 7.7% 하락
- 상하이-지중해 노선의 동 운임은 상반기 평균 전년 동기대비 4.7% 상승한 TEU당 796.92달러



- 1분기 평균치는 전년 동기대비 18.4% 상승한 TEU당 870.17달러이었으나 2분기는 8.0% 하락한 723.67달러
- 상반기 중 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년 동기대비 21.8% 상승한 FEU당 1,610.33달러, 상하이-미동안 노선은 12.8% 상승한 FEU당 2,706.63달러
- 미서안 노선은 1분기와 2분기 평균 전년 동기대비 30.4%와 13.1% 상승하였으며 미동안 노선의 평균 운임은 1, 2분기 각각 13.2%와 12.3% 상승
- 미중 무역분쟁의 우려에도 불구하고 2017년 이후 미주 노선의 운임개선 추세가 지속되고 있음

### 주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

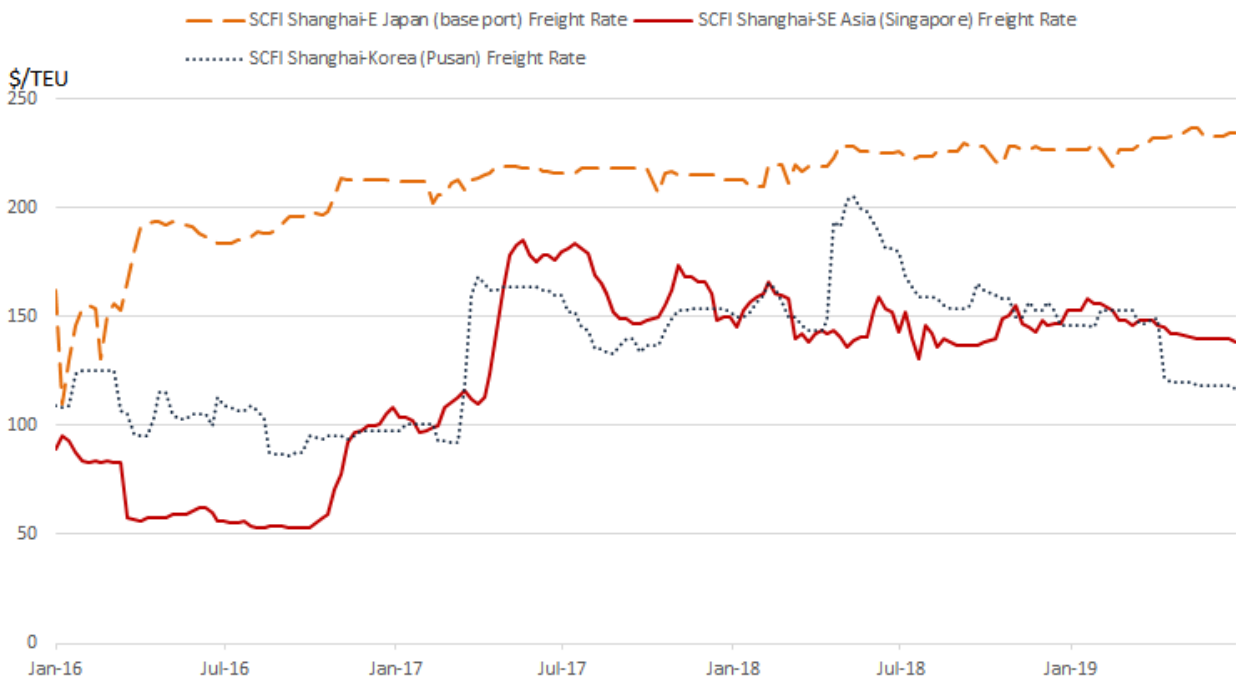
### □ 주요 근해노선은 상반기 중 일본 노선을 제외하고 대체로 전년 동기대비 약세를 나타냄

- 상하이-동일본 노선의 상반기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 4.6% 상승한 TEU당 230.50달러를 기록하여 상반기 중 지속적인 개선흐름을 보임
- 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 5.6% 상승한 TEU당 227.33달러, 2분기 평균은 3.9% 상승한 233.67달러



- 반면, 상하이-부산 노선의 동 운임은 전년 동기대비 20.0% 낮은 TEU당 135.29달러
  - 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 2.4% 하락한 TEU당 149.25달러, 2분기 평균은 3.4% 하락한 121.33달러
- 상하이-동남아 노선 상반기 평균 운임은 전년 동기대비 1.8% 낮은 TEU당 146.21달러
  - 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 0.8% 하락한 TEU당 151.25달러, 2분기 평균은 2.8% 하락한 141.17달러

### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 하반기 중 컨테이너선 시황은 불확실성에 의한 불안감이 있으나 대체적으로 소폭 개선이 가능할 것으로 기대됨

- 상반기 중 컨테이너선의 폐선은 59척 11.9만TEU로 연초 선복량 대비 0.5%에 해당하는 미미한 수준임
- 폐선량은 많지 않으나 2019년 인도예정 선복량이 많지 않아 선복량 증가율은 3% 이내가 될 것으로 예상됨



- 그러나 연초 예상보다 해운수요 증가율이 낮아 선복량 증가율을 하회할 가능성도 있음
- 다만, 스크러버 개조 공사 등으로 시장에서 활동을 정지한 선박들의 영향과 연료비 상승에 대비한 저속운항이 점차 시행될 것으로 예상되어 선복량 감소효과가 발생할 전망이다며 이러한 효과는 2020년에 두드러질 전망
- 이 때문에 낮은 수요증가율에도 불구하고 하반기 완만한 수준의 개선은 가능할 전망

#### 4. LNG선 시장

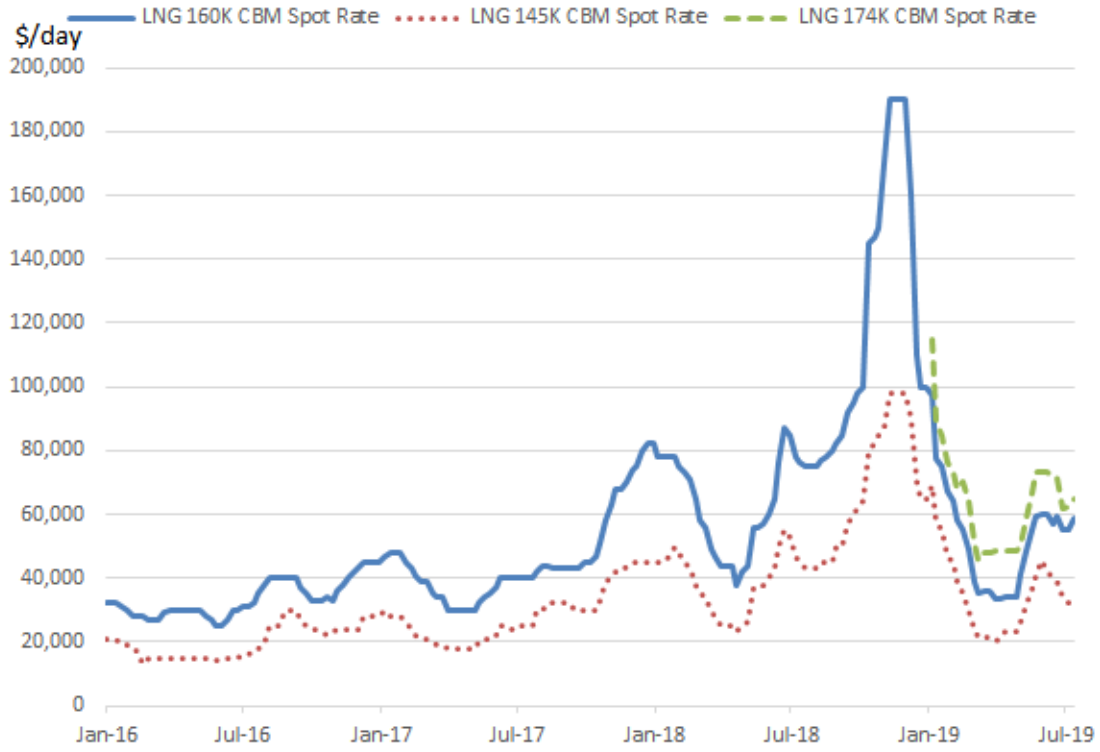
##### □ 상반기 중 LNG선 해운 스팟 운임은 비교적 양호한 수준을 유지하였으나 전년 동기대비 하락함

- 160KCum급 LNG선의 상반기 평균 스팟 운임은 1일당 52,096달러로 전년 동기대비 15.6% 하락
  - 1분기 평균은 전년 동기대비 14.9% 하락한 1일당 55,615달러, 2분기 평균은 16.2% 하락한 48,577달러
- 145KCum급 상반기 평균 스팟 운임은 1일당 52,096달러 전년 동기대비 7.8% 하락
  - 1분기 평균은 전년 동기대비 5.0% 하락한 1일당 37,397달러, 2분기 평균은 10.8% 하락한 32,731달러
- 174KCum급 LNG선의 상반기 평균 스팟 운임은 1일당 64,522달러<sup>2)</sup>
- 지난해 가을 중국의 난방수요 등으로 해상운송 수요가 몰리면서 1일당 약 20만달러까지 비정상적으로 치솟았던 급격한 운임상승은 금년 하반기에는 둔화될 것으로 예상
  - 중국 정부의 수입 수요는 여전히 대규모로 예상되나 중국 수입업자들이 장기운송 계약을 늘린 것으로 알려지고 있고 금년내 선박 인도량도 많은 수준이므로 전년도와 같은 급상승을 기대하기는 어려울 전망

2) Clarkson 통계 중 174K급은 2019년부터 집계되어 전년 동기대비 증감은 계산하지 못함



### LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



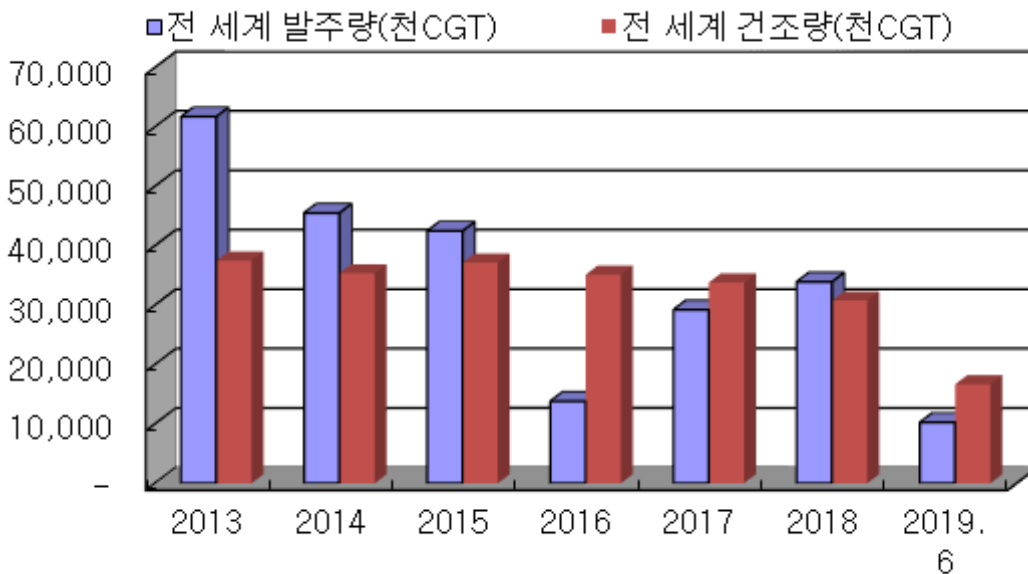


## Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

### □ 상반기 세계 신조선 발주수요는 전년 동기대비 큰 폭으로 감소

- 상반기 중 세계 발주량은 전년 동기대비 42.3% 감소한 1,026만CGT
- 발주액은 전년 동기대비 23.2% 감소한 292.5억달러임
- 발주액은 고가 크루즈선의 수요 증가로 발주량에 비하여 감소폭이 작게 나타남
- 상반기 세계 건조량은 전년 동기대비 7.7% 감소한 1,667만CGT를 기록함
- 2020년 황산화물 규제 시행을 앞두고 규제 영향을 더 지켜보려는 관망세의 확산에 따라 신규 발주가 억제되는 효과가 높아지며 발주량 감소 추정

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



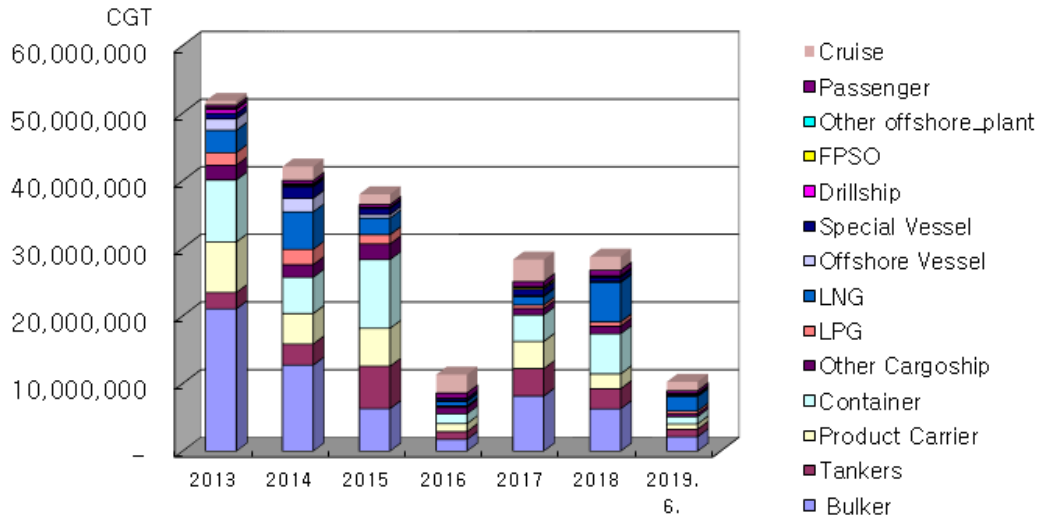
자료 : Clarkson

### □ 선종별로는 크루즈선을 제외한 대부분 선종의 발주가 감소함

- 전년 동기대비 크루즈선 발주만 37% 증가하였고 그 외 벌크선 -44%, 유조선 -46%, 제품운반선 -41%, 컨테이너선 -63% 등 주요 선종 대부분의 발주가 감소함
- LNG선 발주는 전년 동기대비 5% 감소하였으나 상반기에만 30척이 발주되어 여전히 많은 발주량을 유지하고 있으며 전체 신조선 발주량 중 CGT기준 21.1%로 탱커(18.3%), 컨테이너선(10.6%)보다 높은 비중을 차지함



### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



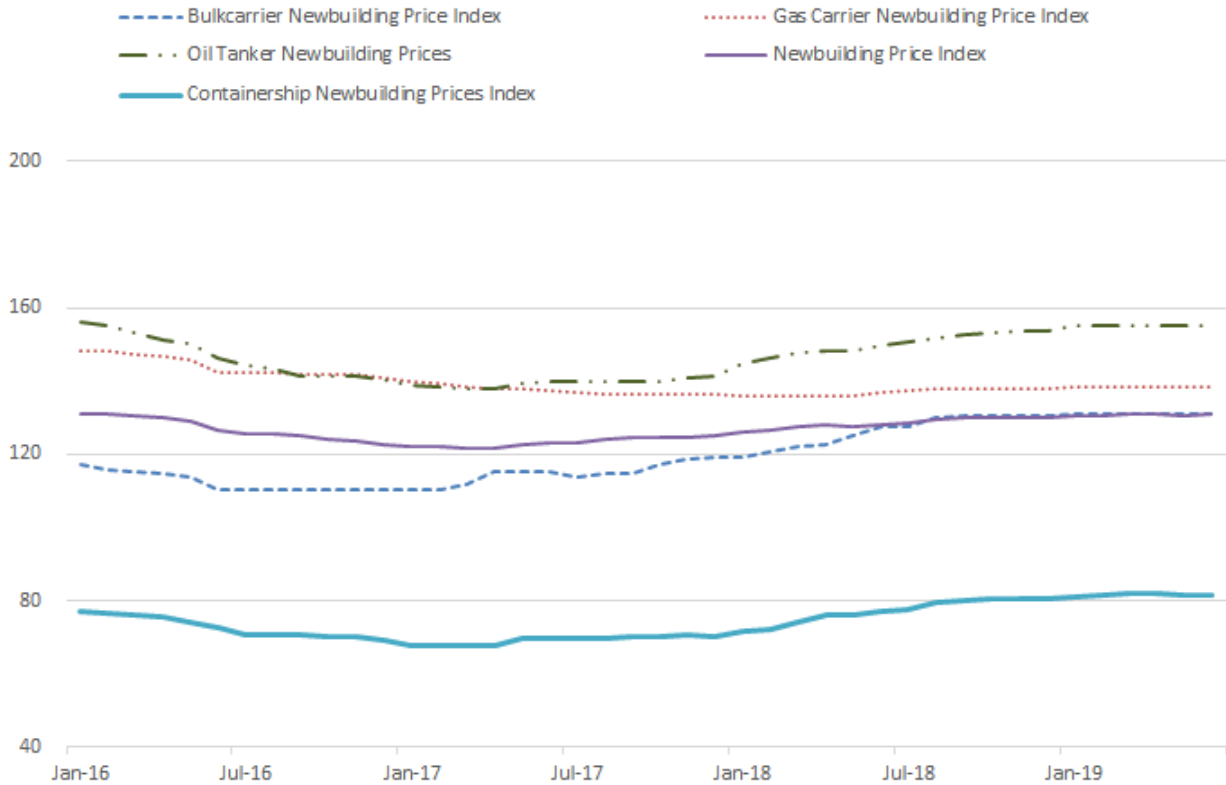
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

### □ 상반기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 1% 이내의 유지 수준에 가까운 미미한 상승세를 보임

- Clarkson 신조선가 지수는 상반기 중 0.7% 상승하여 6월 지수는 130.88을 기록
  - 다만, 1분기 중 0.74% 상승하였으나 2분기 중에는 컨테이너선가 지수 하락의 영향으로 0.1% 하락
- 탱커 신조선가 지수는 동 기간 0.8% 상승하여 6월 지수 154.95를 기록
  - 탱커 지수는 1분기 중 0.8% 상승 후 2분기 중 그대로 유지함
- 컨테이너선 신조선가 지수는 상반기 중 1.0% 상승하여 6월 지수는 81.42
  - 컨테이너선 지수는 1분기 중 1.8% 상승하였으나 주요선종 중 유일하게 2분기 중 0.7% 하락함
- 벌크선 신조선가 지수는 상반기 중 0.2% 상승에 그쳐 6월 지수는 130.80
  - 벌크선 지수는 1분기 중 0.2% 상승 후 2분기 중 그대로 유지함
- GAS선 지수는 상반기 중 0.6% 상승하여 6월 지수 138.61을 기록
  - Gas선 지수는 1분기 중 0.5%, 2분기 중 0.1% 상승하였으며 신조선 시황에 비하여 가격 상승 속도는 느리게 진행 중임



## 신조선가 지수 추이



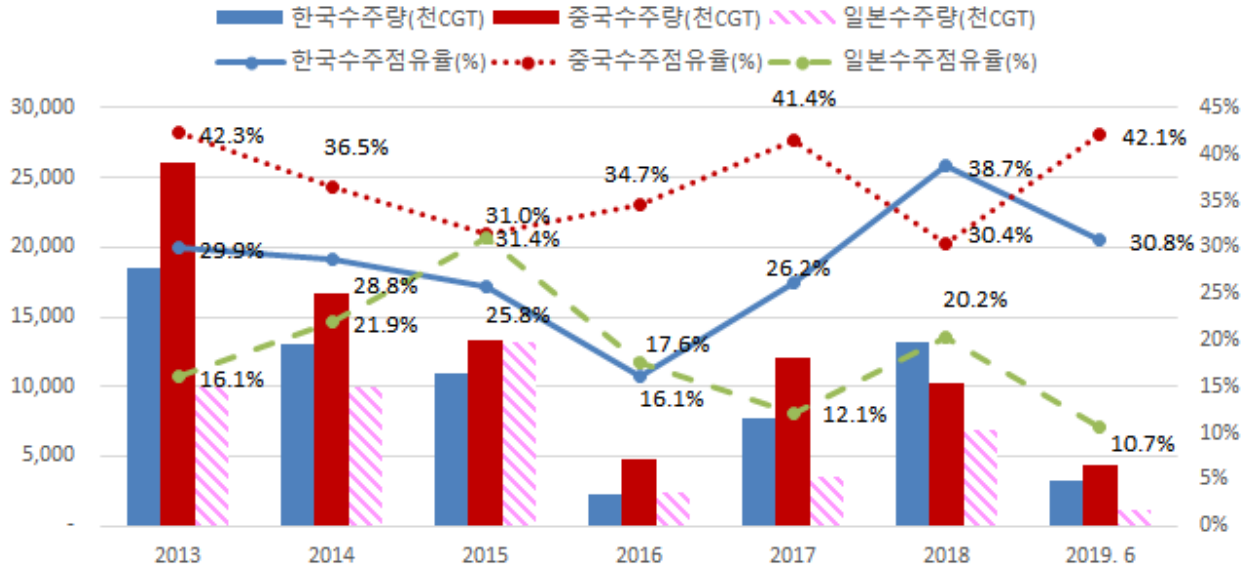
자료 : Clarkson

### □ 상반기 중 중국내 자국 발주에 힘입어 중국의 점유율은 크게 상승한 반면 한국과 일본의 점유율은 하락함 (CGT 기준)

- 크루즈선의 발주 증가로 한중일 3국의 수주점유율은 2018년 89.3%에서 상반기 중 83.7%로 감소
- 중국은 자국 리스사의 대량 발주 등 자국발주 물량에 힘입어 상반기 수주 점유율이 42.1%까지 상승함
- 한국의 점유율은 주요 선종인 탱커와 컨테이너선 시장의 부진으로 중국에 밀려나며 상반기 중 30.8%로 전년대비 하락함
- 일본은 상반기 점유율 10.7%로 전년 대비 다시 하락함



### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

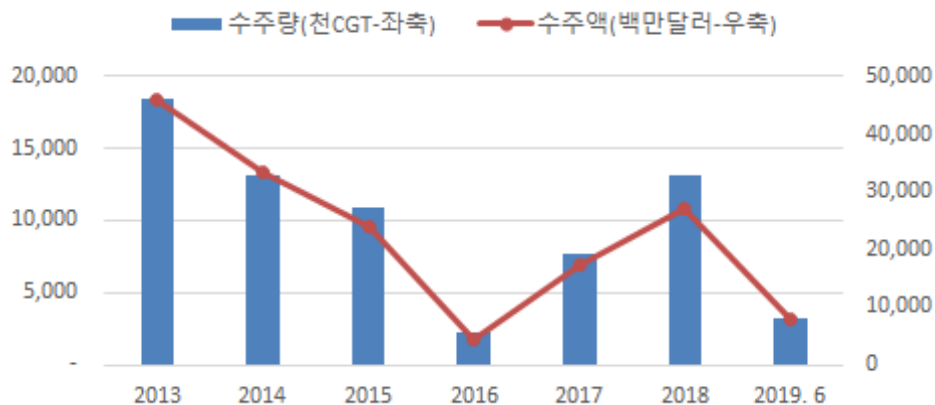


## IV. 한국 조선업 동향

### □ 상반기 중 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소함

- 상반기 세계 신조선 시장에서 LNG선 시장이 양호한 수준을 유지하였음에도 불구하고 크루즈선과 중국 자국수요 비중이 높아졌고 탱커와 컨테이너선 시장이 부진함에 따라 한국의 수주 점유율은 전년도에 비하여 크게 하락함
- 한국의 상반기 수주량은 전년 동기대비 50.7% 감소한 317만CGT
- 상반기 수주액은 37.6% 감소한 80.3억달러를 기록함
- 상반기 수주액 중 약 10억 달러의 해양플랜트 1가 포함되었고 LNG선의 비중이 전년대비 더욱 높아짐에 따라 수주액 감소율은 수주량 감소에 비해 작은 수준임
- 전체 수주물량 중 LNG선 비중(CGT 기준) : 2018. 1H) 35.5% → 2019. 1H) 56.9%

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

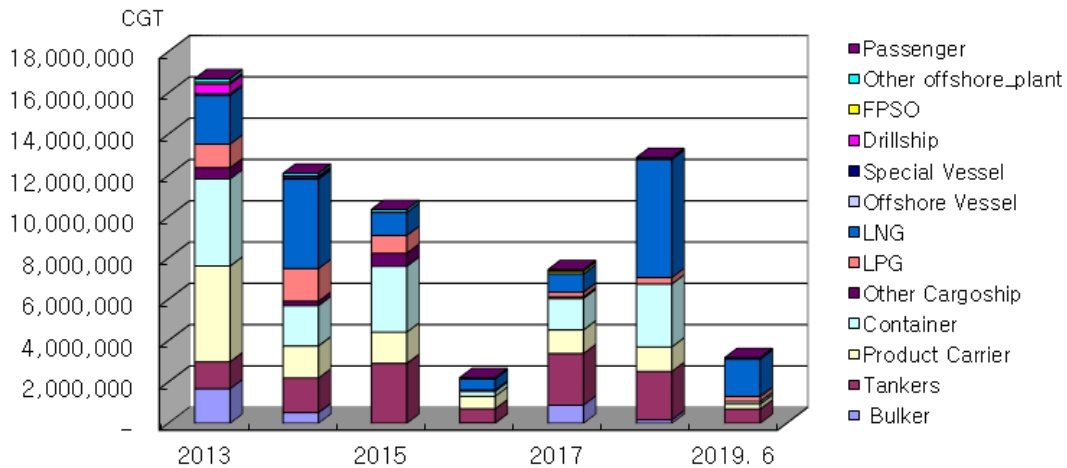
### □ 선종별로 FPSO 1기 수주를 제외한 모든 선종의 수주가 감소함

- 상반기 중 LNG선의 수주는 전년 동기대비 19.4% 감소하였으나 21척을 수주하여 반기 기록으로는 많은 물량이며 국내 조선업 수주의 약 57%를 차지함
- 선종별 수주는 컨테이너선 -91.8%, 유조선 -59.3%, 제품운반선 -55.3% 각각 감소하여 모든 주력선종이 크게 부진한 양상을 나타냄
- 특히, 컨테이너선은 상반기 중 중소형 선박만 수주하였고 대형 선박수주는 전무함



- 상반기 중 FPSO 1기를 수주하여 해양플랜트 수주가 2년만에 재개된 점은 의미가 있음

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이

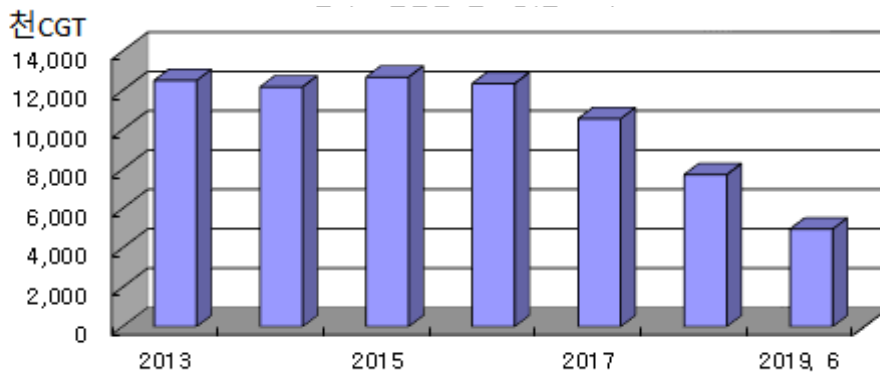


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### □ 상반기 중 건조량은 전년 동기대비 증가함

- 상반기 건조량은 전년 동기대비 11.3% 증가한 496만CGT
- 2019년 건조예정 물량은 예년에 비하여 크게 적은 편이나 2018년을 저점으로 건조량은 점진적인 개선이 예상되어 하반기 중 전년 동기 대비 약 10% 내외의 건조량 증가율을 유지할 것으로 예상됨

### 한국 조선업 건조량 추이

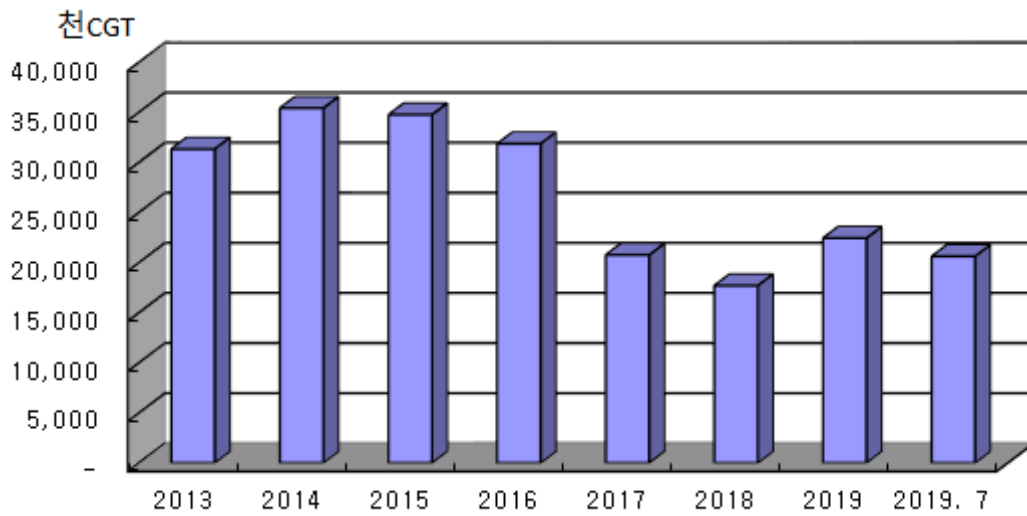


자료 : Clarkson

## □ 수주잔량은 상반기 중 감소함

- 상반기 중 수주 부진에 따라 상반기말 수주잔량은 2,062만CGT로 연초 대비 8.1% 감소

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 하반기 전망 및 시사점

### □ 신조선 투자에 대한 선주들의 관망세는 하반기에도 유지될 것으로 예상되나 하반기 중 LNG선 특수와 일부 선종의 연말을 전후한 소폭의 수요 증가 기대

- 2020년 황산화물 규제를 앞두고 아직까지 규제효과가 명확하지 않으므로 선주들의 관망세는 하반기에도 지속될 것으로 예상됨
- 이에 따라 노후선 폐선과 이에 대한 대체수요 투자 등은 하반기까지도 실현되지 못하고 잠재될 가능성이 높음
- 그러나 하반기 중 LNG개발사업자들의 실운송수요를 위한 대규모 선박발주가 계획되어 있어 LNG선의 발주와 비중이 증가할 것으로 기대됨
- 하반기 중 카타르발 40척 내외의 발주가 예상되며 러시아 ARCTIC-LNG2 프로젝트의 쇠빙LNG선 15척, 미국 에너지업체인 Anadarko의 모잠비크 프로젝트용 LNG 15척 등이 발주가 유력할 것으로 전해지고 있음
- 이들 3개 프로젝트의 발주만으로도 지난해 사상 최대의 LNG선 수요를 능가하는 발주가 이루어질 것으로 전망
- 또한, 주요 상선 시장의 하반기 분위기가 급반전될 가능성은 낮으나 고가의 저유황유 사용이 시험적으로 증가하면서 연말로 갈수록 신규투자 대책을 세우고 있는 일부 선주들의 발주가 늘어날 가능성도 있음
- 특히, 탱커 시황이 연말로 갈수록 개선되면서 탱커선주들의 발주계획이 일부 실현될 것으로 기대되고 초대형 컨테이너선에 대한 선주들의 선호도도 높아지고 있어 컨테이너선 발주 증가도 예상됨
- 이러한 요인으로 하반기 시황은 상반기보다 개선될 것으로 기대되며 하반기 세계 발주량은 15백만CGT 내외, 2019년 전체로는 약 2,550만CGT 수준의 발주량이 예상됨
- 하반기 세계 발주액은 약 385억달러 내외로 예상되며 이에 따라 2019년 세계 신조선 발주액은 약 680억달러 수준이 될 것으로 전망됨





## □ 국내 조선업계는 하반기 중 대규모 LNG선 발주 등의 영향으로 상반기 대비 크게 개선된 수주실적을 기록할 것으로 예상되며 건조량 역시 전년대비 개선된 수준이 기대됨

- 국내 조선사들은 앞서 기술한 LNG프로젝트들의 발주가 하반기 중 이루어질 경우 최소한 50척 이상의 LNG선 수주가 기대됨
- 하반기 중 발주가 기대되는 70~80척의 LNG선에 대한 전량수주 가능성도 배제할 수는 없으나 수요국으로서의 중국이나 일본의 영향력도 무시할 수 없고 일부는 러시아 조선소와의 공동수주도 예상되어 발주물량 중 약 70~80%의 수주가 가능할 전망
- 연말로 가면서 점차 탱커의 발주도 소폭 증가할 것으로 예상되어 한국 조선사들의 수주 개선에 도움이 될 것으로 전망됨
- 초대형 컨테이너선 역시 일부 선사들의 발주계획이 있어 수주가 가능할 것으로 보이나 중국, 일본 조선사와의 경쟁이 있을 전망
- 초대형 컨테이너선은 한국이 우수성을 인정받고 있으나 발주가 유력한 것으로 거론되고 있는 대만선사 Evergreen의 경우 과거부터 일본 조선사들과의 관계가 좋고 소속된 동맹 내에서는 중국의 영향력도 강하여 한국의 수주를 장담하기 어려운 상황임
- 하반기 국내 조선사들의 수주량은 상반기 대비 약 116% 개선된 680만CGT 내외로 예상되며 2019년 전체로는 전년대비 약 24% 감소한 1천만CGT 수준이 될 전망
- 하반기 수주액은 약 145억달러 내외가 될 것으로 예상되어 2019년 전체로는 전년대비 약 17% 감소한 225억달러 내외 전망
- 하반기 건조량은 상반기대비 소폭 감소할 것으로 예상되나 2019년 전체적으로 전년대비 약 10% 증가한 850만CGT의 건조가 가능할 것으로 전망
- 전년대비 개선된 수치이나 2016년 이전까지 약 12백만CGT를 건조하였던 한국으로서는 여전히 일감은 부족한 상황임
- 하반기 수주가 활발해짐에 따라 연말 수주잔량은 2,380만CGT 수준으로 증가 전망



## □ 주요 선종 시장이 침체된 상황에서 LNG선의 특수는 다행한 일이며 2020년 하반기 이후 선종별 수요 균형이 점진적으로 이루어질 전망

- 탱커, 컨테이너선 등 주요 상선 시장의 수요가 선주들의 관망세로 부진한 가운데 LNG산업의 확대에 의한 LNG선 특수는 한국 조선업계로서는 매우 다행임
- 주요 선종 시장의 수요는 IMO 2020 규제가 시행에 들어가고 상황이 전개되며 선주들의 대응책이 방향을 잡기 시작할 것으로 예상되는 2020년 하반기에야 수요가 점차 회복될 것으로 전망됨
- 이후에는 LNG특수가 감소하고 선종별 수요의 균형이 점진적으로 이루어질 것으로 예상됨

### 2019년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2019. 1H 실적	2019. 2H 전망	2019 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	10.3 (-42%)	15.2 (-7%)	25.5 (-25%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	3.2 (-51%)	6.8 (+2%)	10.0 (-24%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	292 (-23%)	388 (-1%)	680 (-12%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	80 (-38%)	145 (+2%)	225 (-17%)

자료 : 실적은 Clarkson, 하반기 및 금년 전망치는 해외경제연구소  
(증감)은 전년 동기대비