

# 해운·조선산업 2018년도 1분기 동향

I. 산업환경 동향 .....	1
1. 경제 및 무역성장률 .....	1
2. 에너지시장 동향 .....	4
3. 철강산업 및 철강재 가격 동향 .....	6
II. 해운업 동향 .....	9
1. 벌크선 시장 .....	9
2. 탱커 시장 .....	11
3. 컨테이너선 시장 .....	15
4. 전체 해운 시황 .....	18
III. 세계 조선업 동향 .....	20
IV. 국내 조선업 동향 .....	25

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

---

**작 성**

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)  
[flydon@koreaexim.go.kr](mailto:flydon@koreaexim.go.kr)

---

## 요 약

### I. 산업 환경

- **(세계 경제 및 무역)** IMF, OECD 등은 2018년 세계 실질경제성장률과 무역규모 성장률을 양호한 수준으로 전망
  - 세계 실질경제성장률은 전년대비 0.1~0.2%p 높은 수준으로 전망
  - 세계 상품수입규모 등 무역 성장률도 지난해 수준 정도의 양호한 흐름을 예상
- **(환율)** 1분기 중 환율은 소폭 하락하였으나 중국이나 일본 등 경쟁국 대비 환율 하락폭은 작은 수준
  - 1분기 중 대달러 환율은 한국 1.4%, 중국 4.2%, 일본 6.1% 각각 하락
- **(에너지 시장)** 1분기 중 유가와 연료유는 비교적 높은 가격을 유지하였고, 중국의 수요 증가로 아시아 천연가스가격도 강세를 기록
  - 지정학적 리스크 등으로 유가는 1분기 중 66~69달러 수준을 유지하였고, 이에 따라 싱가포르항 380cst는 전분기 대비 4.1%, MGO는 8.6% 높은 수준
  - LNG 일본 수입가격은 1월 mmBTU당 11달러까지 상승 후 3월 8.8달러로 하락
- **(철강산업)** 1분기 중 세계 조강생산량은 견조한 증가세를 나타냈고, 세계 제철소가동률도 1분기 들어 상승추세로 전환
  - 세계 조강생산량은 2월까지 전년 동기대비 4% 증가
- **(철강재 가격)** 1분기 중 후판가는 약 4% 내외, 형강 가격은 약 2%대의 상승 기록

### II. 해운업 동향

- **(벌크선)** 용선료 개선이 지속되고 있고, 선박의 신규 인도 등 공급이 안정적 수준 이므로 수급의 완만한 개선이 지속될 것으로 기대
  - 벌크선의 용선료는 전분기대비 약 9~12% ↑, BDI지수는 전년 동기대비 20.6% ↑
  - 1분기 선복량 증가율은 약 0.8%로 시황대비 비교적 안정적 수준
- **(탱커)** 용선료 하락이 나타나고 있으나 단기적으로 시황 반등 예상
  - 여전히 선복량 과잉의 영향으로 1분기 중 유조선 용선료는 4~12%, 제품운반선은 약 1~4% 하락
  - 그러나 유조선의 대량 폐선, 제품운반선의 선복량증가율 제한 등으로 시황은 완만하나마 단기적 반등이 가능할 전망

## 요 약

- **(컨테이너)** 상승탄력을 받지 못하고 있으며 높은 수준의 수요에도 불구하고 대형선 위주의 선박공급도 많아 금년 중 시황개선 기대는 낮음
  - 용선료는 개선되고 있으나 운임이 상승하지 못하고 있는 상황
  - 수요증가율과 선박량 증가율이 유사한 수준으로 예상

### III. 조선업 동향

- **(세계 조선업)** 1분기 중 세계 신조선 발주량은 큰 폭의 개선을 나타낸 반면, 건조량은 일감 부족으로 감소세
  - 1분기 세계 발주량은 623만CGT(61.4% ↑), 발주액은 149억달러(20.5% ↑)
  - 1분기 세계 건조량은 859만CGT(24.3% ↓)
  - 1분기 한국의 수주점유율은 42.2%로 가장 높으며 중국 31.5%, 일본 12.8% 기록
- **(신조선가)** 신조선가는 대부분 선종에서 완만한 상승세 지속
  - 1분기 Clarkson 신조선가 지수는 2.3% 상승한 127.33
  - 1분기중 벌크선, 탱커, 컨테이너선의 신조선가 지수는 각각 2.7%, 4.5%, 5.0% 상승
  - 국내 조선사의 수주가 활발한 Gas선만 유일하게 0.3% 하락
- **(국내 조선업)** 1분기 중 국내 조선업은 매우 큰 폭의 수주실적 개선이 나타난 반면, 건조량은 감소하였고 수주잔량은 감소폭 둔화
  - 1분기 수주량은 263만CGT (전년 동기대비 205.4% ↑)
  - 동 기간 수주액은 50.0억달러 (전년 동기대비 143.3% ↑)
  - 동 기간 건조량은 276만CGT (전년 동기대비 17.7% ↓)
  - 늘어난 수주량과 감소한 건조량으로 인하여 수주잔량 감소폭은 둔화되어 전분기 대비 약 1.4% 감소한 1,685만CGT를 기록

# I. 산업환경 동향

## 1. 경제 및 무역 성장률

- 주요 기관의 2018년도 세계경제성장률과 교역규모 성장률 예상은 양호한 수준을 나타냈고 직전 발표대비 상향 조정됨

< IMF의 경제성장률 및 수입규모 성장률 추이 및 전망치 >



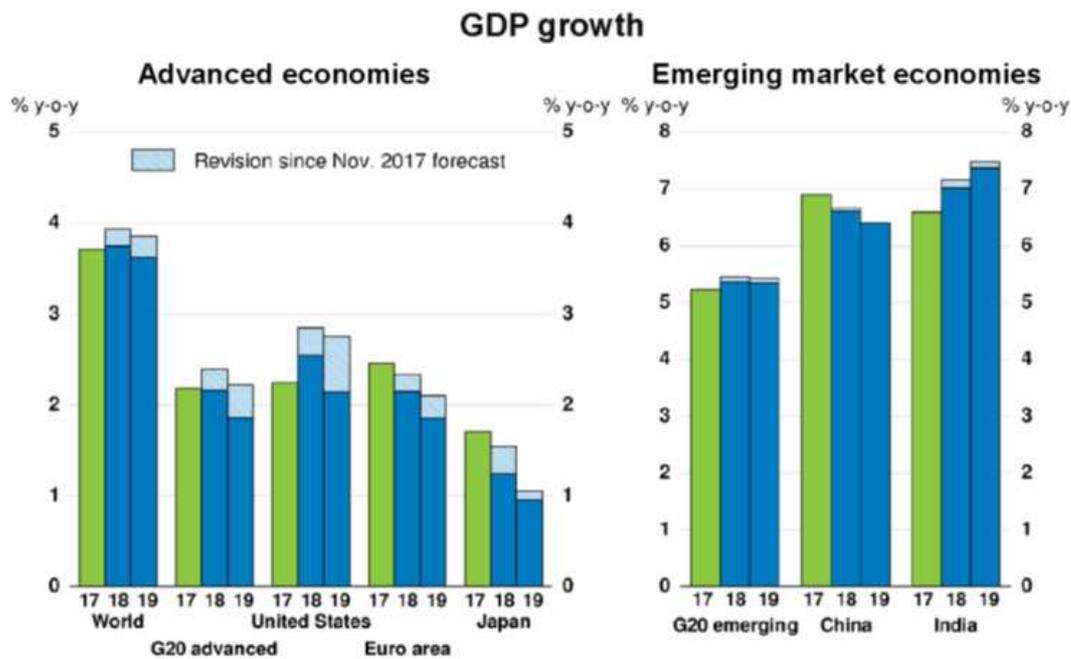
자료 : IMF, World Economic Outlook, 2018. 4.

- IMF는 2018년 세계 실질 경제성장률을 3.94%로 전년대비 0.18%p 높은 수준으로 전망<sup>1)</sup>
  - 세계 실질경제 성장률은 직전 발표인 2017년 10월 전망치 대비 0.23%p 상향 조정된 수치임
  - 2018년 선진국 경제성장률 전망치는 2.48%로 전년대비 0.14%p 높은 수준이고, 신흥국 성장률은 4.94%로 전년대비 0.18%p 높은 수준으로 전망

1) 출처 : World Economic Outlook(2018. 4). 실질경제성장률은 constant price 기준

- 선진국의 전망치는 직전 전망치 대비 0.45%p 상향 조정한 반면, 신흥국은 0.09%p 상향 조정하여 최근 개선흐름은 선진국이 보다 긍정적인 방향으로 전개되고 있는 것으로 보임
- IMF가 전망한 세계 상품수입규모 증가율<sup>2)</sup>은 2017년 5.52%에 이어 2018년에는 5.70%로 전년대비 0.18%p 높은 수준을 나타냄
  - 직전 전망치 대비 1.39%p의 큰 폭의 상향 조정이 이루어짐

< OECD의 세계 및 국가 그룹별 실질경제성장률 전망 >



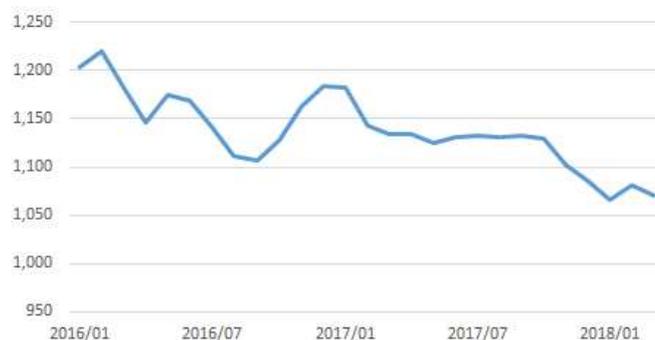
자료 : OECD, Interim Economic Outlook, 2018. 3

- OECD는 금년 3월 OECD Interim Economic Outlook을 통하여 “세계 경제가 무역과 투자의 회복으로 확대되고 있으며, 미국과 독일의 투자촉진이 단기적 성장을 가속화하고 있다”고 발표함
  - 2018년 세계 실질경제성장률을 3.9%로 전년대비 0.2%p 높은 수준으로 전망하였으며, 직전 발표인 2017년 11월에 비하여 0.2%p 상향 조정함
  - 특히, 선진국의 성장 전망치를 보다 크게 상향조정하였고, G20국가들 중 선진국 그룹과 미국의 성장률 등을 신흥국보다 높게 조정

2) Volume of imports of goods : 서비스는 제외

- 주요 기관의 전망치를 종합하면 세계 경기는 무역, 투자증가 등을 기반으로 선진국의 상황이 개선되는 등 양호한 흐름을 보이는 것으로 추정됨
  - 선진국, 신흥국 모두 전년도에 비하여 대체로 성장률이 개선되는 등 긍정적 흐름이 나타나고 있는 것으로 보임
  - 특히, 해운업과 조선업에 직접적인 영향을 미치는 무역의 수요측 요인이 전년도와 유사하게 비교적 양호한 수준을 나타낼 것으로 기대됨
  - 다만, 미국발 무역전쟁이 얼마나 영향을 미칠 것인지 등 불확실성은 아직 남아 있음
  
- 환율은 1분기 중 하락추세를 보였으며 2월 중 상승세가 나타난 영향으로 하락률은 소폭에 그쳤고, 경쟁국 대비 하락률도 낮은 수준임
  - 2017년 중 원/달러 환율 하락이 지속되었고 월평균 환율 기준으로 금년 1분기 중에도 1.4% 하락하여 3월 평균 1,071.21원을 나타냄
    - 1월 평균 1,066.5원까지 하락하였다가 2월 평균 1,080.7원까지 상승하여 1분기 전체 하락률은 소폭에 그침
  - 1분기 동안 엔/달러환율은 6.1% 하락하였고, 위안/달러 환율은 4.2% 하락하여 주요 조선업 경쟁국들에 비하여 환율 하락폭은 다소 낮았음

< 원/달러 환율 추이 >



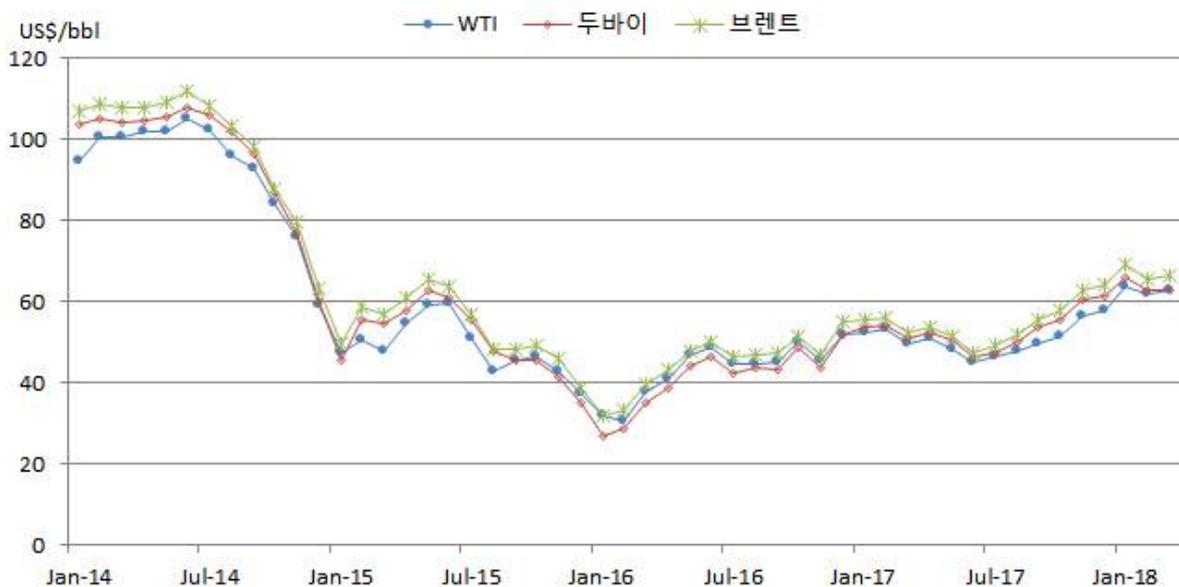
자료 : 한국은행

## 2. 에너지 시장 동향

### □ 유가는 1분기 동안 비교적 높은 수준인 60달러 후반대를 유지함

- 유가는 미국의 석유재고 감소 등으로 1월 평균 브렌트유 가격은 배럴당 69달러를 상회하는 강세로 시작하였음
- 이후 미국의 생산 증가 등으로 2월 평균 65.7달러선까지 하락하였으나 3월 지정학적 리스크가 높아지며 브렌트유는 다시 66.7달러를 기록함

#### < 국제 유가 추이 >



자료 : Petronet, 주 : 각 유종의 배럴당 월평균 가격

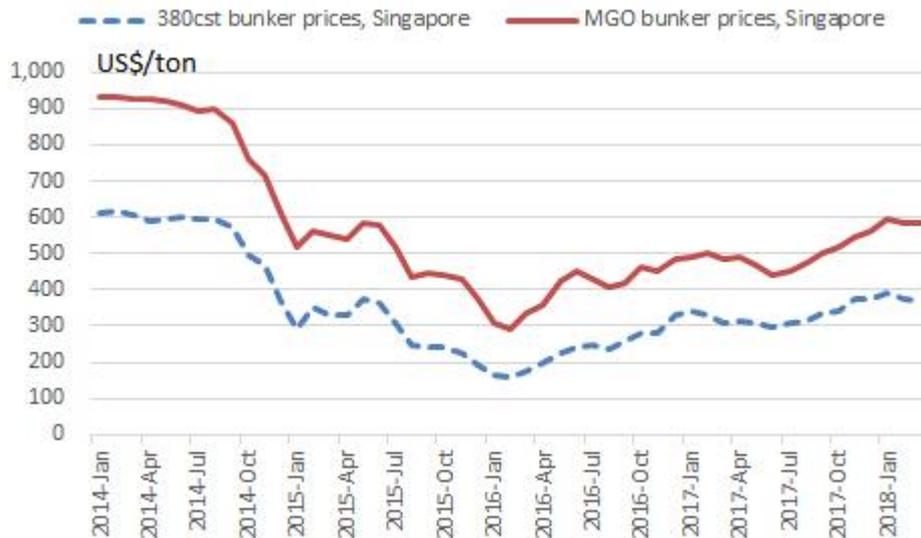
### □ 유가 추이와 유사하게 연료유의 가격도 2월부터 소폭 하락하는 추세이나 전분기 대비 높은 수준이며, MGO와 380cst<sup>3)</sup>의 가격 차이는 200달러를 상회하고 있음

- 유가 상승의 영향으로 1분기 중 싱가포르항의 평균 연료유가격은 전분기 대비 380cst는 4.1%, MGO는 8.6% 각각 높은 수준을 기록
- 싱가포르항을 기준으로 380cst의 월평균 가격은 1월에 전월대비 5.0% 상승한 톤당 392.1달러까지 상승한 후 다시 하락하여 3월에는 1월대비 6.4% 하락한 367.2달러를 기록

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

- 동일 항의 MGO의 경우는 1월 6.1% 상승한 594.3달러를 기록한 후 3월까지 1.4% 하락하여 586.2달러를 기록
- 2016년 132달러까지 좁혀졌던 380cst와 MGO의 가격차이는 연료유 가격 상승에 따라 점차 벌어지며 1분기 동안 202~219달러를 기록함
- 유가는 2분기 중 지정학적 위험이 높아짐에 따라 더욱 상승할 것으로 예상되며 연료 유종간 가격차이도 더욱 벌어질 전망
- 이러한 추이로 인하여 SOx 규제 이후 MGO를 대안으로 고려하고 있는 선주들의 고민이 깊어질 것으로 보임

### < 싱가포르항 연료유가 추이 >

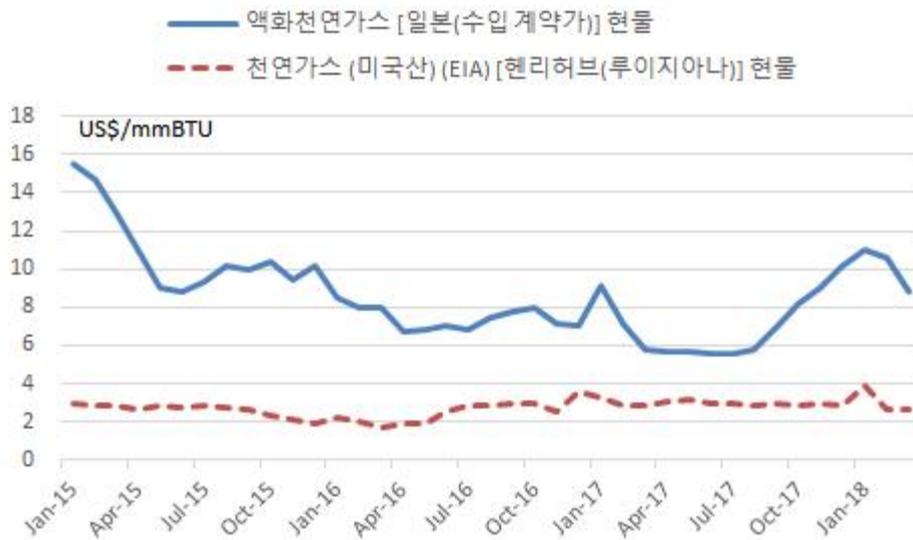


자료 : Clarkson

- 천연가스 시장에서 미국 Henry-Hub 가격은 안정된 가격 유지를 보이고 있는 반면, 일본 수입가격은 2017년 하반기에 폭등한 후 1분기 다소 하락하는 양상을 나타냄
  - 미국산 Henry-Hub 현물가격은 1월 평균 mmBTU 당 3.87달러로 일시적 폭등을 보인 후 2월부터 다시 2.6~2.7달러 수준으로 안정화됨
  - 반면, 아시아지역에서는 중국의 에너지정책 변화에 따른 수입량 급증으로 천연가스 가격이 2017년 하반기 이후 폭등하는 양상이 나타남

- 인도네시아산 LNG 일본 수입가격은 2017년 하반기 동안에만 85% 상승
- 일본 수입가격은 1월에 7.8% 추가적으로 상승한 mmBTU당 11달러를 기록한 후 동절기 특수외 종료와 중국의 수입량 안정화로 3월 8.8달러까지 하락
- 유가가 상승한 영향은 있으나 이를 고려하여도 현재 아시아지역 천연가스 가격은 매우 높은 수준이며, 선박의 연료화에 대한 논의가 지연되는 효과를 가져온 것으로 추정됨

### < 천연가스 가격 추이 >



자료 : IMF, Korea PDS

### 3. 철강산업 및 철강재 가격 동향

#### □ 1분기 세계 조강생산량은 양호한 흐름을 보이고 있음

- 2월까지 세계 조강생산량은 전년 동기대비 4.0% 증가한 2억7,665만톤을 기록 (WSA 통계)
- 미국과 일본의 생산량이 각각 0.5%와 1.1% 감소한 반면, 중국 5.9%, 인도 2.9%, 한국 1.9% 등 아시아 주요 생산국이 증가한 추이를 보이고 있음

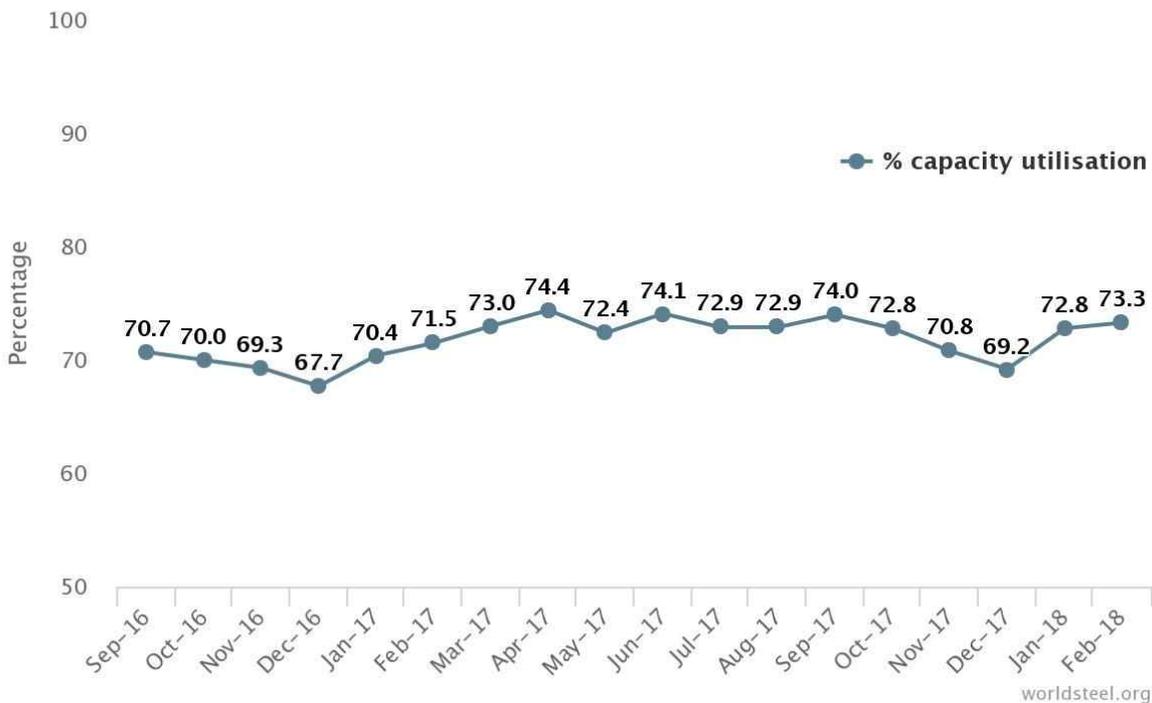
- 철광석 해운수요의 중요한 비중을 차지하는 아시아 지역의 조강 생산이 비교적 순조롭게 나타나고 있어 해운업 수요에는 긍정적 영향 추정

□ 세계 제철소 가동률도 1분기 들어 상승추세로 전환됨

- 2017년 12월 70% 이하로 하락하였던 가동률은 2개월 연속 상승하며 2월 현재 73.3% 수준을 나타냄
- 세계 경기회복으로 인하여 철강산업도 비교적 양호한 흐름이 나타나고 있음

< 세계 제철소 가동률 >

World steel capacity utilisation



자료 : WSA (세계철강협회)

□ 철강재 가격은 상승추세를 나타내고 있음

- 20mm 후판인 포스코 SS400의 국내 유통가격은 2017년 중 12.5% 상승한데 이어 1분기 중 4.2% 추가 상승하여 3월말 톤당 75만원을 기록

- 중국산 동일제품의 유통가는 2017년 중 8.1% 상승하였고 1분기 중 4.5% 추가 상승하여 3월말 톤당 68만원을 기록
- 현대제철의 대형 H형강의 거래가격은 2017년 4분기 중 2.2% 상승하여 톤당 91만원을 기록하였고 1분기 중 동일 가격을 유지함

< 국내 후판가격 추이 >



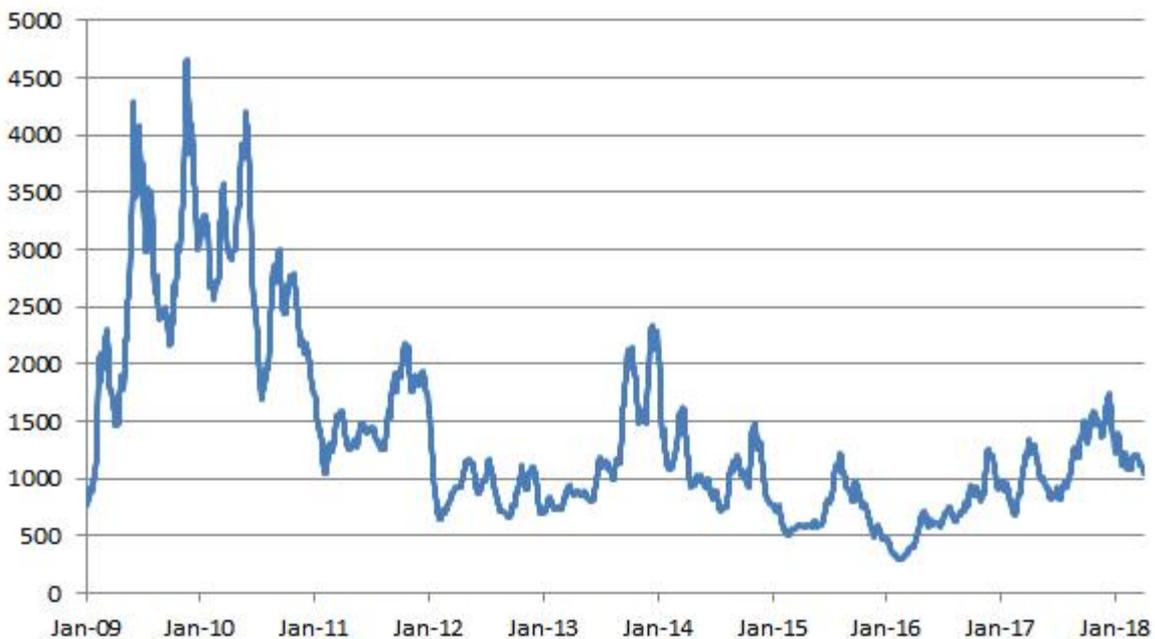
자료 : Steel Daily

## II. 해운업 동향

### 1. 벌크선 시장

- 2018년 1분기 BDI 지수는 계절적 영향 등으로 하락추이가 나타났으나 전년 동기에 비해서는 개선된 수준을 유지함
  - 1분기 BDI 지수는 1,230으로 시작하여 1월 초순 1,395까지 상승하였으나 중국 춘절 등 봄철 비수기의 영향으로 하락추세를 보였고 1분기 말 1,055를 기록함
  - 1분기 평균 BDI는 1,139.8로 전년 동기대비 20.6% 개선된 수준임

< BDI 추이 >

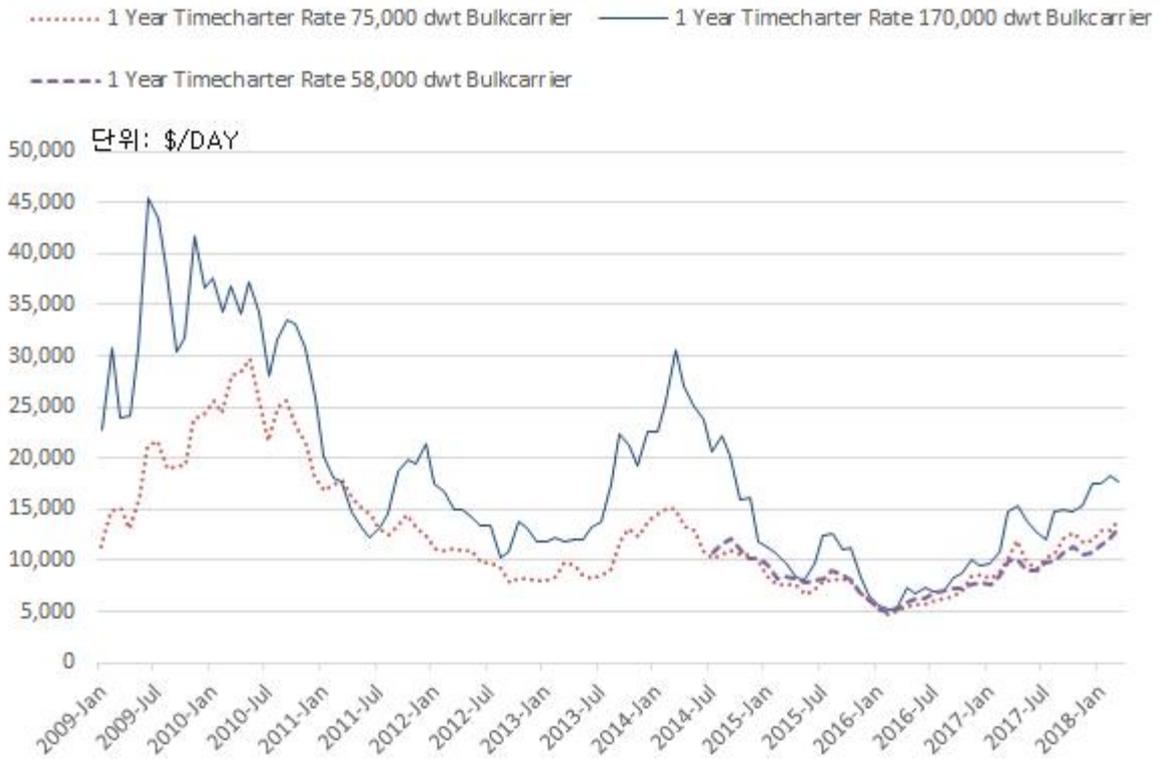


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 1분기 중 벌크선의 용선료는 상승세를 기록
  - 1년 정기용선료 기준으로 Capesiz 170Kdwt급의 용선료는 1분기 평균 1일당 17,838달러로 전분기대비 12.1% 높은 수준을 나타냄

- 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 평균 용선료는 1일당 13,290달러로 전분기대비 9.3% 높은 수준을 나타냄
- 동 기간 Handymax급 58Kdwt급 평균 용선료는 12,313US\$/day로 전분기대비 13.0% 상승

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

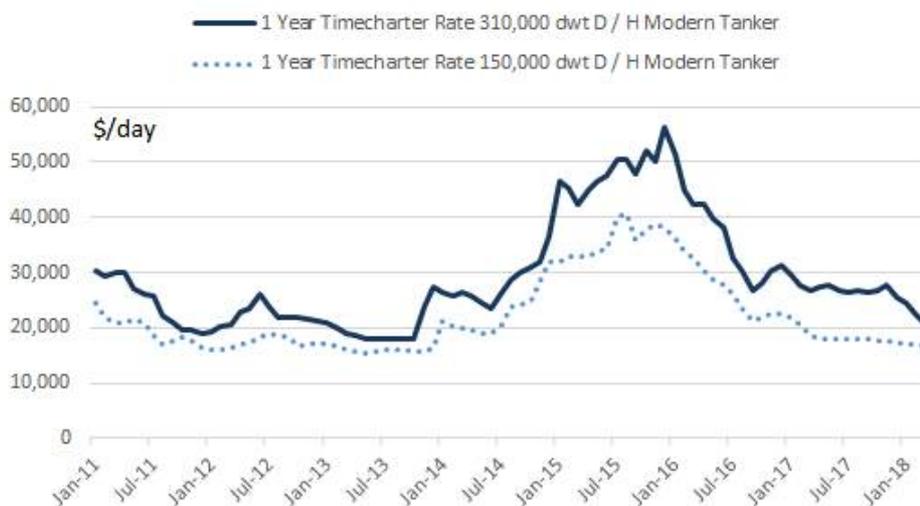
- 1분기 중 벌크선 선복량 증가율은 비교적 낮은 수준을 보였으며 신규 발주량의 규모도 많지 않아 수급 안정이 유지되는 것으로 추정됨
  - 1분기 중 벌크선 선복량 신규 인도는 794만dwt로, 연초 선복량의 약 0.97% 수준이며 최근 3년간 분기평균 1,124만dwt에 비해서는 안정화됨
  - 1분기 중 폐선량은 20척 160만dwt으로 연초 선박량의 약 0.2% 수준이며, 최근 3년간 분기평균 621만톤에 크게 미치지 못함
    - 시황의 개선으로 인하여 폐선이 크게 감소한 것으로 추정됨

- 1분기말 기준 전체 벌크선복량은 전분기 대비 0.78% 증가한 8억 2,362만dwt로 집계됨
- 1분기 신규 발주량은 43척 737만dwt로 연초 선복량의 0.9%에 해당하는 수준으로, 최근 3년 분기평균 642만dwt보다는 많은 편이나 수급상황을 불안하게 만들 정도는 아님
- 1분기말 수주잔량은 총 721척 8,116만dwt로 현재 선복량의 9.85% 수준
- 건조속도와 수주잔량 등을 감안하면 2018년도 전체 벌크선복량 증가율은 약 2% 내외가 될 것으로 추정
- 금년도 세계 상품교역 증가율은 전년보다 높은 5% 내외로 예상하고 있으나 세계 경제의 일부 불안요인과 중국의 석탄비중 감소로 인한 물동량 둔화 등으로 벌크물동량 증가율은 3% 내외 예상
- 수요 및 공급 상황을 감안하면 2018년 내 시황은 전반적으로 완만하나 개선추세가 지속될 것으로 보임

## 2. 탱커시장

□ 1분기 중 유조선의 용선료는 하락추세를 나타냄

< 유조선의 정기용선료 추이 >

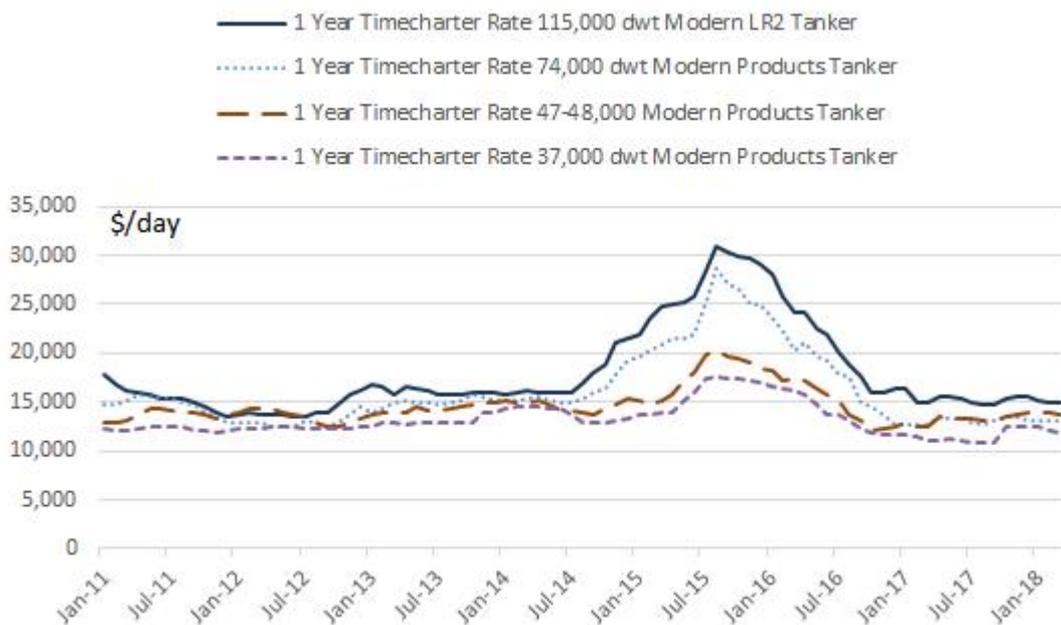


자료 : Clarkson

- 310Kdwt급 VLCC의 1년 정기용선료는 1분기동안 19.9% 하락하여 3월 평균 1일당 20,500달러를 기록하였으며 분기평균으로는 전분기 대비 15.9% 하락
- 150Kdwt급 수에즈막스 유조선의 경우는 1분기동안 4.6% 하락하여 3월 16,700달러를 기록하였으며 분기평균으로는 전분기대비 4.2% 하락
- 유조선의 용선료는 2017년에도 지속적으로 하락하였으며 1분기까지 선박의 과잉공급에 의한 부진이 지속되고 있는 상황임

□ 1분기 중 제품운반선의 용선료도 하락추세를 나타냄

< 제품운반선의 정기용선료 추이 >



자료 : Clarkson

- 115Kdwt급 LR2 탱커의 1년 정기용선료는 1분기동안 3.5% 하락하여 3월 평균 1일당 14,950달러를 기록하였으며 분기평균으로는 전분기 대비 2.7% 하락
- 74Kdwt급 LR1 탱커의 경우는 1분기동안 전년말 가격인 13,125달러 유지하였으며 분기평균으로는 전분기대비 1.4% 하락

- 47~48Kdwt급 MR 탱커의 경우는 1분기동안 1.4% 하락하여 3월 13,700달러를 기록하였으며 분기평균으로는 전분기대비 6.3% 하락
- 37Kdwt급 MR 탱커의 경우는 1분기동안 4.8% 하락하여 3월 11,900달러를 기록하였으며 분기평균으로는 전분기대비 2.7% 하락
- 제품선의 경우 2017년 4분기에 용선료가 반등하면서 소폭이나마 상승세로 전환되었으나 1분기 봄철 비수기 등으로 소폭 조정된 것으로 추정

□ 유조선은 1분기중 많은 물량이 폐선이 이루어지며 단기적 수급의 개선이 가능할 것으로 예상됨

- 1분기 중 유조선의 인도는 연초 선복량의 1.3%에 해당하는 490만 dwt로 2016~17년도 평균 609만dwt보다는 크게 줄어들었으나 절대적으로는 결코 적지 않은 수준임
- 1분기 중 폐선량은 699만dwt로, 연초 선복량의 약 1.8%에 해당하며 분기별 폐선량으로는 사상 최대규모를 기록하여 1분기 인도량을 증가함
  - 시황의 부진, 철강재의 가격 상승에 따른 폐선가격 상승, 향후 환경 규제강화에 대한 부담감 등으로 노후선 폐선이 급증한 것으로 추정
- 폐선 효과로 전체 유조선 선복량은 1분기 중 0.7% 감소하였으며 금년 유조선 시장의 수급 개선에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보임
- 1분기 신규 발주량은 21척 468만dwt로 연초 선복량의 1.2%에 해당하여 적지 않은 수준이나, 향후 노후선 폐선 가능성 등을 감안하면 시장에 큰 부담을 줄 수준은 아닌 것으로 추정
- 1분기말 수주잔량은 총 253척 5,013만dwt로 현재 선복량의 13.2% 수준
- 1분기 중 대량 폐선으로 인하여 2018년도 유조선 선복량 증가율은 2% 이내로 억제될 가능성이 높아짐
- 금년도 석유시장의 불확실성을 감안하여도 선진국 경기회복과 미국산

원유수출 등 길어진 항해거리의 영향으로 약 3% 내외의 해운수요 증가율은 가능할 것으로 예상되어 시황개선 가능 예상

- 2016년 상반기 중 대량 폐선 이후 하반기부터 시황개선이 시작된 벌크선의 사례를 참조하면 유조선의 시황도 2분기 혹은 하반기경부터 개선이 가능할 것으로 예상됨

□ 제품운반선은 1분기중 시장에 다소 부담이 될 수준의 선박 인도가 이루어졌으나 금년 중 시황의 개선은 가능할 것으로 예상

- 1분기 중 제품운반선의 인도는 연초 선복량의 1.4%에 해당하는 216만dwt로 최근 3년 분기 평균 225만dwt와 유사한 수준이며 시장에 다소간의 부담이 되는 수준으로 보임
- 1분기 중 폐선량은 78만dwt이며 연초 선복량의 약 0.5%로 최근 3년간 평균치 29만dwt에 비해서는 크게 증가하였으나 1분기 인도량의 부담을 덜어줄만한 수준은 아님
- 이에 따라 1분기 중 선복량은 0.9% 증가하여 수요에 비해서는 다소 높은 수준의 증가율로 판단됨
- 1분기 신규 발주량은 13척 54만dwt로 최근 3년간 분기평균 180만dwt에 비하여 크게 감소하였으며 이는 전분기까지 제품운반선의 발주가 다소 많았던 영향인 것으로 보임
- 1분기말 수주잔량은 총 144척 1,443만dwt로 현재 선복량의 9.0% 수준이며 타 선종에 비해서는 많지 않은 수준임
- 1분기 중의 선박 신규공급은 폐선량 수준 등을 감안하면 다소 부담스러운 수준이라 할 수 있으나 금년 나머지 기간 중 인도될 선박이 많지 않아 선복량 증가율은 약 2% 내외 수준에 그칠 전망
- 선진국 경기회복의 영향 등으로 해운수요 증가율은 약 3% 이상 가능할 것으로 보여 1분기의 용선료 하락 등 시황 부진에도 불구하고 단기적 개선 가능성이 높을 것으로 예상됨

### 3. 컨테이너선

- 1분기 컨테이너선 운임은 대체로 전분기보다는 높은 수준이었으나 3월 이후 다시 하향하는 추세이며, 전년 동기대비 낮은 수준이어서 좀처럼 상승탄력을 받지 못하고 있음
  - 1분기 중 컨테이너선 운임은 대체로 2월까지 상승흐름이 나타난 후 3월 이후 다시 하락하는 추세로 반전됨
  - CCFI는 연초 773으로 시작하여 2월말 848까지 상승한 후, 3월말 770까지 하락
    - 분기 평균치 기준으로 전분기대비 5.2% 높은 수준이나 전년 동기대비 1.2% 하락

< CCFI 추이 >

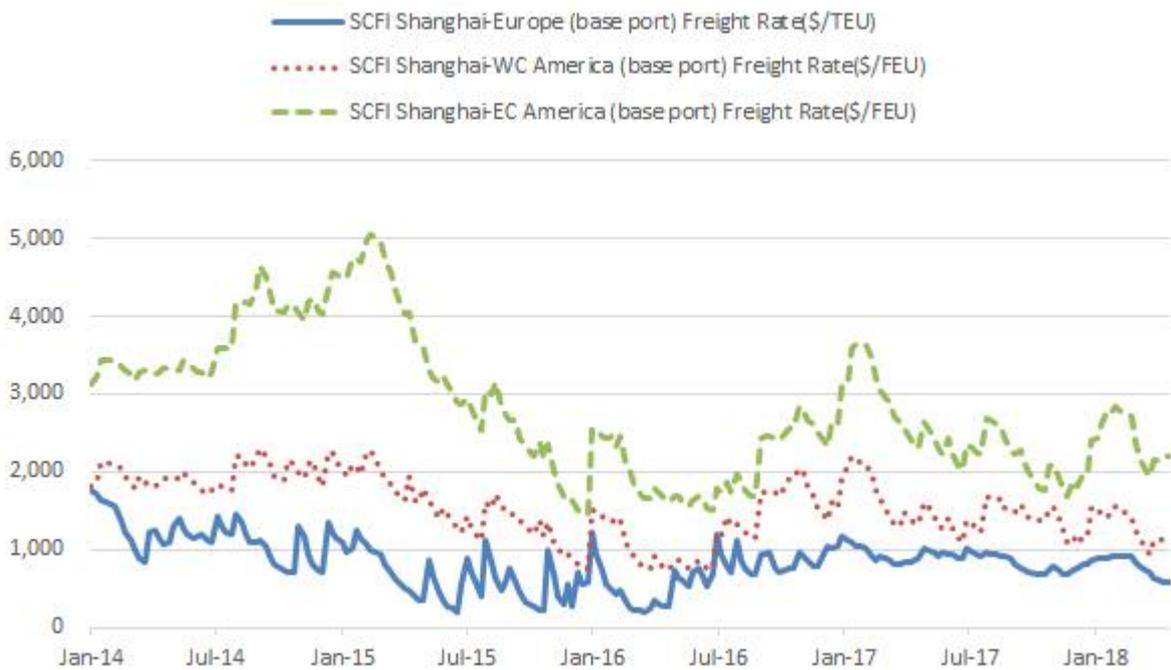


자료 : 상하이항운교역소, Clarkson에서 재인용

- 주요 노선의 SCFI 역시 유사한 흐름을 나타내고 있으며 상하이-유럽 1분기 평균운임은 840.46\$/TEU로 전분기 대비 12.7% 높은 수준이나 전년 동기대비 10.6% 낮은 운임을 기록
- SCFI 상하이-미서안 노선의 1분기 평균운임은 1,329.92\$/FEU로 전분기대비 1.7% 상승한 수준이나 전년 동기대비 25.1% 낮음
- SCFI 상하이-미동안 노선의 1분기 평균운임은 2,486.54\$/FEU로 전분기대비 28.7% 상승하였으나 전년 동기대비 21.4% 낮은 수준

- 근해 노선인 상하이-동남아 1분기 평균 운임은 전분기대비 4.6% 하락하였으나, 전년 동기와 비교하면 44.3% 높은 수준이어서, 계절적 특성에 의한 하락일 뿐 전반적으로는 상승 추세를 나타내고 있음
- 또 다른 근해 노선인 상하이-부산 역시 전분기 대비 1.3%, 전년 동기대비 40.1% 각각 높은 수준을 나타내고 있어 원양보다는 근해 노선의 흐름이 양호한 것으로 나타남

### < 주요 노선 SCFI 추이 >



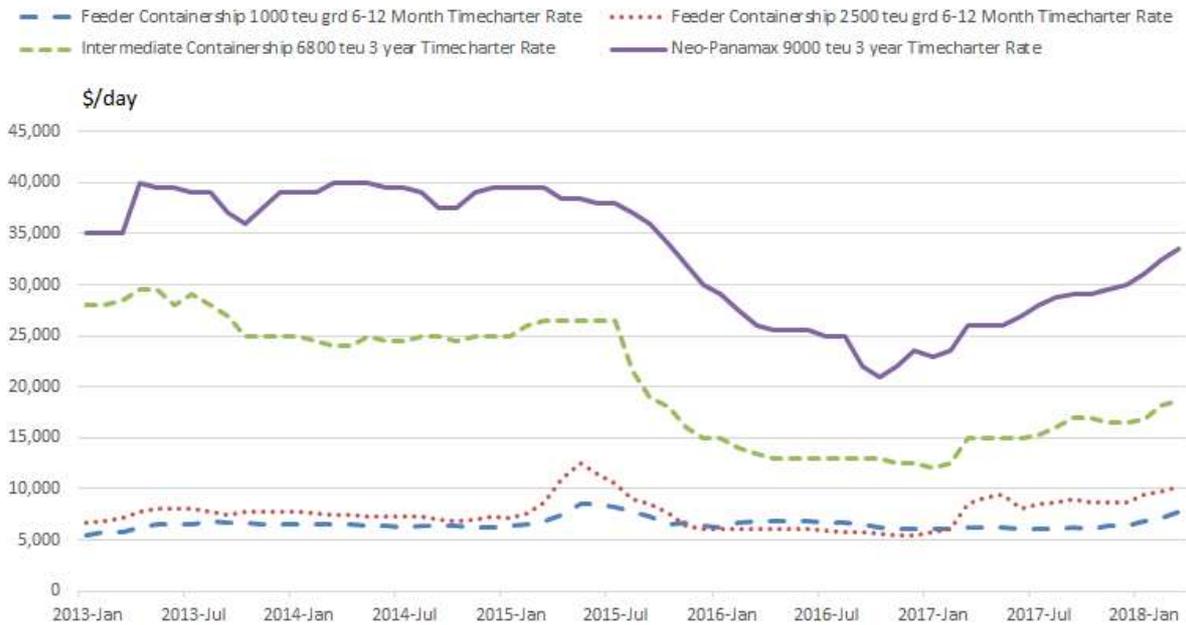
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson에서 재인용

### □ 선박의 용선료는 개선 추세를 나타내고 있음

- 9,000TEU급 3년 정기용선료의 경우 1분기 중 11.7% 상승하여 3월 현재 1일당 33,500달러를 기록하고 있으며 분기 평균치 기준으로 전분기 대비 9.6% 상승
- 6,800TEU급 3년 정기용선료의 경우도 동 기간 중 13.3% 상승하여 1일당 18,700달러를 기록하고 있으며, 분기 평균치 기준으로 전분기 대비 7.3% 상승

- 2,500TEU급 Feeder선의 경우는 동 기간 중 17.1% 상승하여 1일당 10,250달러를 기록하였으며, 분기 평균치 기준으로 전분기 대비 12.2% 상승
- 1,000TEU급 Feeder선은 22.8% 상승한 7,800달러/일을 기록하였고 분기평균치는 전분기 대비 16.9% 상승

< 컨테이너선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

- 1분기 중 컨테이너선박의 인도와 선복량 증가는 다소 많은 수준이며 특히, 대형선 시장에서의 부담감이 있을 것으로 보임
  - 1분기 중 컨테이너선의 인도는 34.7만TEU로 최근 3년간 분기 평균인 31.1만TEU를 상회하고 있으며 이는 연초 선복량의 1.7%로 시장에 다소 부담이 되는 수준으로 판단됨
  - 반면, 폐선은 약 2.5만TEU로 선복량의 0.1%에 불과한 수준임
    - 컨테이너선은 중소형선 위주의 폐선이 수년간 지속적으로 이루어졌고 대형선들은 노령 선박이 없어 폐선대상이 거의 없는 실정으로, 폐선을 통한 선복량 조절에는 한계가 있는 상황임

- 1분기 중 선복량 증가율은 1.5%로 수요측 상황을 고려하면 다소 높은 수준임
  - 3,000TEU급 이하 피더선들은 수년간 폐선이 지속되었고 재발주율도 높지 않아 선복량이 유지되거나 오히려 소폭 감소하는 추세임
  - 반면, 초대형선 위주의 원양노선용 선형들의 발주와 인도가 집중되고 있어 선복량 증가는 주로 대형선형이 주도하고 있어 원양항로의 부담감이 가중되고 있는 상황임
- 1분기 중 선박 발주량은 23.8만TEU로 최근 3년간 분기 평균 27.9만 TEU보다는 다소 적은 편이나 선복량의 1.1% 수준으로 절대적으로 적은 수준은 아님
- 1분기말 기준 수주잔량은 TEU 기준으로 선복량의 12.7% 수준이며 특히, 대형선 시장에서의 부담은 당분간 지속될 것으로 보임
- 2017년의 수급개선 효과로 용선료는 상승하고 있으나 대형선 신규공급으로 인한 부담감, 동맹간 경쟁 격화 등으로 특히 원양노선의 운임개선은 이루어지지 못하고 있음
- 1분기 중에는 선복량 증가율도 다소 높아 2분기 중 용선료 개선도 불확실할 것으로 보임
- 2018년 세계 컨테이너 물동량 수요는 IMF 전망 등을 고려하면 약 5% 내외 수준으로 예상되며 선복량 증가율 역시 유사하거나 소폭 하회할 것으로 추정되어 금년 중 시황 개선 기대감은 높지 않음
  - 이는 2015년 대량 발주된 컨테이너선의 영향이라 할 수 있음

#### 4. 전체 해운 시황

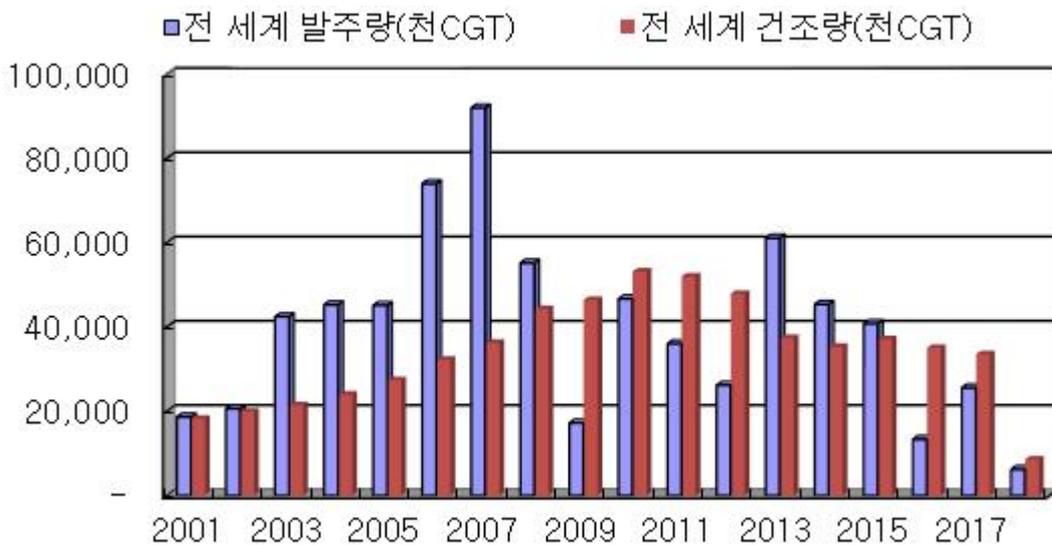
- 해운시황은 전반적으로 개선 기대감 속에서도 다소 어려운 흐름을 이어가고 있는 것으로 평가됨
  - 선진국 중심의 경기회복으로 해운 수요는 과거 호황기와 비교할 수준은 아니지만 비교적 양호한 수준으로 전개되고 있음

- 그러한 가운데에서도 아직까지 해소되지 못한 선복량 과잉문제와 일부 특정 화물의 해운수요에 대한 둔화요인으로 개선속도가 제한되고 있음
  - 벌크선의 경우 환경문제로 인한 석탄운송 수요의 둔화, 탱커는 유가 하락기에 다량 발주된 선박의 인도, 컨테이너선은 대형선에 대한 집중 투자와 동맹간 경쟁 격화 등이 부정적 요인으로 작용
- 2019년까지는 선박의 신규공급이 다소 제한적이고, 경기회복과 무역규모 증가율은 양호한 수준이어서 대체로 완만하나마 해운시황은 개선되는 흐름이 기대됨

### III. 세계 조선업 동향

- 2018년 1분기 중 세계 신조선 발주시장은 환경규제 강화 대응 수요, 낮은 선가, 고효율선의 가치 제고 등이 주요 발주요인으로 작용
  - 1분기 시장은 낮은 선가, 환경규제강화에 대한 점진적 준비, 해운 수요 증가에 대한 기대감 등이 중요한 발주요인으로 추정됨
  - 유럽의 MRV<sup>4)</sup> 발효, 유가의 상승 등으로 고효율 선박에 대한 가치가 제고되고 있는 점도 발주량 개선의 이유인 것으로 추정
  - 크루즈선의 호황세는 정점을 지난 것으로 보이나 1분기 중에도 여전히 양호한 수준의 발주가 지속됨
  
- 1분기 발주량은 아직까지 완전한 회복수준은 아니지만, 전년 동기 대비 크게 증가하여 2017년 이후의 빠른 개선 흐름이 이어짐

< 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

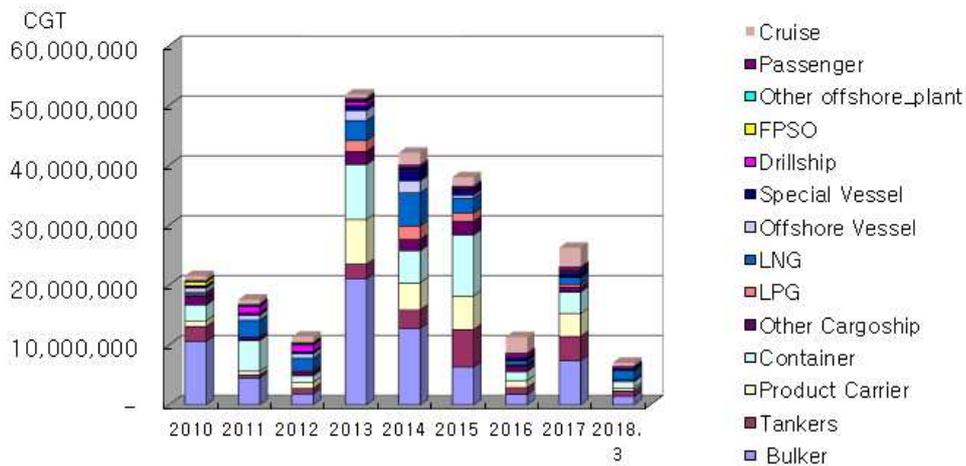
- 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 61.4% 증가한 623만 CGT
- 동 기간 발주액은 20.5% 증가한 149억달러를 기록

4) MRV(monitoring, reporting, verification) : EU와 회원국의 관리하에 있는 해역을 항행하는 선박에 대하여 연비와 유해물질 배출량 공시를 의무화하는 EU의 환경규제이며 이는 향후 용선 및 중고선 시장에 큰 파급력을 미칠 전망

- 1분기 중 발주시장은 크루즈선의 발주량이 감소하고 벌크선 등 범용선 시장 위주의 발주증가로 발주액 증가폭은 발주량 증가폭에 비해 낮은 수준임

□ 선종별 발주량은 대형 벌크선, 컨테이너선, VLCC, LNG선 등의 발주 증가세가 두드러짐

< 선종별 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 1분기 중 벌크선 발주량은 브라질 철광석 운송을 위한 전용선으로서 초대형 광석운반선들이 발주되며 전년 동기대비 320% 증가
- 컨테이너선 발주량은 11,000TEU급 20척이 발주된 영향으로 전년 동기 대비 434% 증가
- 탱커는 1분기 중 유조선의 발주량이 VLCC의 다량폐선의 영향으로 전년 동기대비 80.7% 증가하였으나 제품운반선은 24.8% 감소
- 지난해 1분기 중 3척에 불과하였던 LPG선은 금년 1분기 11척이 발주되어 507%의 증가율을 나타냄
- LNG선은 향후 시장수요 확대에 대한 기대감 등으로 분기당 발주량으로는 다소 많은 19척이 발주되며 265%의 증가율을 나타냄

- 크루즈선은 1분기중 전년 동기대비 발주척수는 1척 많은 8척이었으나 크기가 작은 선박들이 발주되며 발주량(CGT)은 36.3% 감소함
- 해양플랜트는 1분기중 FPSO 1기와 CFPU 1기가 발주되어 아직까지 시황개선이 나타나지 않고 있음

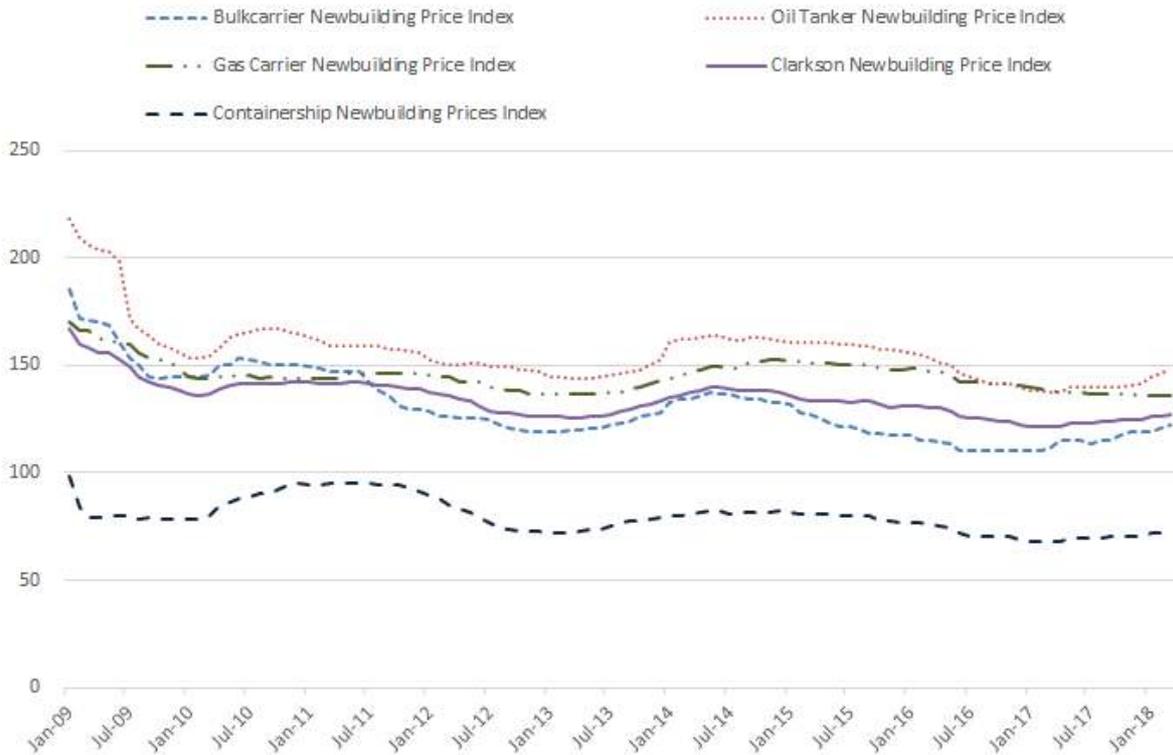
□ 1분기 중 세계 건조량은 세계적인 일감 부족으로 감소추세를 나타내고 있음

- 1분기 세계 건조량은 전년 동기대비 24.3% 감소한 859만CGT
- 중국 29.8%, 일본 25.7%, 한국 17.7% 각각 감소로 주요국 대부분이 일감 부족으로 1분기 중 생산 감소추세를 보임

□ 신조선가는 1분기 중 소폭 상승하는 추세가 나타남

- Clarkson의 신조선가 지수는 1분기말 127.33으로 전분기말 대비 2.3% 상승하여 2017년 이후 완만한 상승세를 지속하고 있음
- 탱커의 신조선가 지수는 3월 147.80으로 1분기 중 4.5% 상승하였으며, VLCC의 활발한 발주가 이루어지며 가격상승폭을 높이고 있음
- 컨테이너선 신조선가 역시 1분기 중 5.0% 상승하여 3월 73.94를 기록
- 벌크선 신조선가 1분기 중 2.7% 상승하여 3월 122.35를 기록
- 가스선의 3월 가격지수는 135.78로 1분기 중 0.3% 하락함
  - 하락폭이 큰 것은 아니지만 LPG, LNG선 모두 발주가 크게 증가한 상황에서 한국조선소들이 사실상 독점적으로 수주하는 가스선종만이 유일하게 선가 하락세가 나타난 것은 문제를 짚어볼 필요가 있음
- 선가의 상승은 건조량의 감소에도 불구하고 발주시황이 지속적으로 개선되고 있기 때문이며, 시황이 바닥을 지나 개선되는 징후로 여겨짐

### < 신조선 선가 추이 >

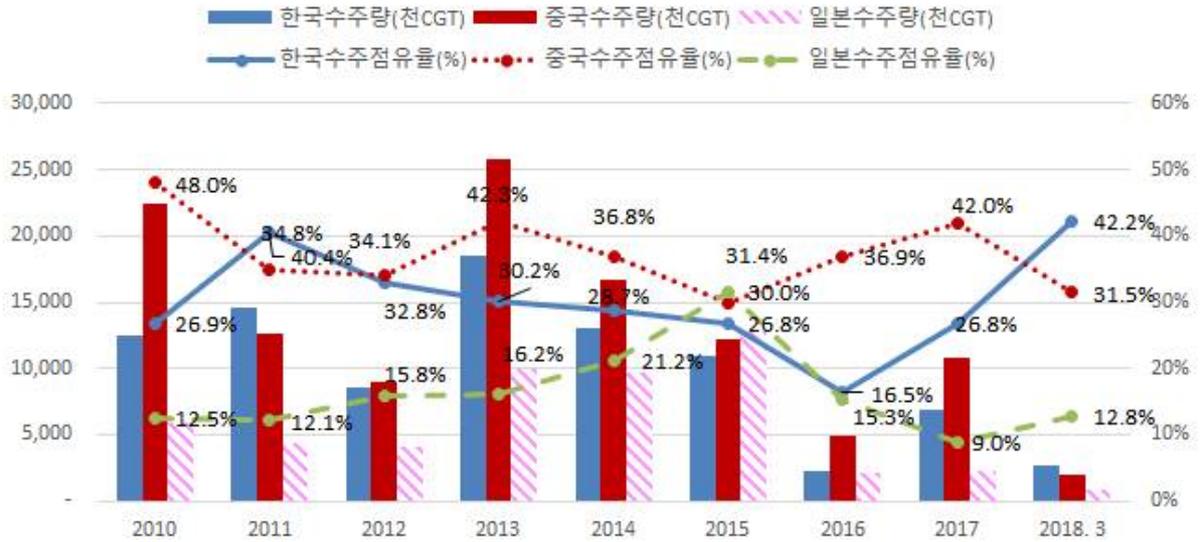


자료 : Clarkson

- 1분기 중 수주점유율을 살펴보면 아시아 3국의 점유율이 86.5%까지 증가하여 과거와 2015년 이전 아시아 3국이 주도하는 구조를 회복하였고 한국의 점유율이 가장 높게 나타남
  - 한중일 3국의 수주점유율은 2016년 수주절벽, 크루즈선 비중 증가 등으로 68.7%까지 하락한 후, 2017년 77.8%에 이어 2018년 1분기 중에는 86.5%까지 회복됨
    - 과거 88% 전후의 점유율이 나타났던 구조로 다시 회복되는 양상임
  - 중국의 수주점유율은 벌크선의 발주 증가에도 불구하고 한국에 다소 밀리는 듯한 모습을 보이며 1분기 중 점유율이 31.5%까지 하락
  - 일본의 1분기 중 점유율은 12.8%로 지난해 9.5%까지 하락한 점유율을 다소 만회하고 있음
  - 한국은 1분기 중 탱커와 LNG선의 수주가 증가하면서 42.2%까지 수주점유율 상승

- 한국의 1분기 중 점유율 상승은 탱커와 LNG선, 대형 컨테이너선 시장 등의 수요 증가가 주요 요인이며, 대형 조선사들의 유상증자 문제로 조선사들이 보다 적극적인 수주전을 펼친 것도 큰 요인 중 하나로 추정됨

< 한중일 3국의 수주량 추이 >

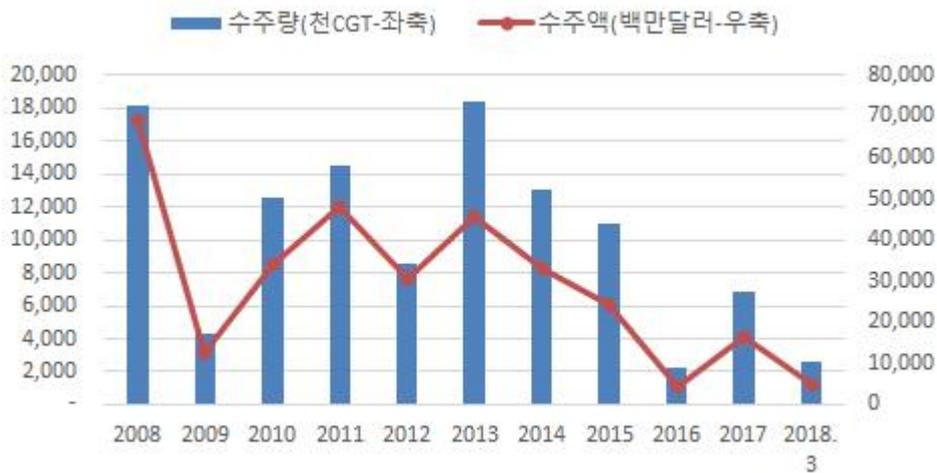


자료 : Clarkson

#### IV. 국내 조선업 동향

- 1분기 중 한국의 수주는 세계 신조선시장의 발주량 증가폭을 크게 능가하는 수준임
  - 1분기 중 수주량은 전년 동기대비 205.4% 증가한 263만CGT
  - 동 기간 수주액은 143.3% 증가한 50.0억 달러를 기록
  - 1분기 수주량만을 평가하면 장기적인 회복수준이라 할 수 있는 연간 1천만CGT 수주량에 접근한 물량임
  - 그러나 아직까지 세계 시장의 수요가 회복이라 평가할 수준에 미치지 못하고 있고, 1분기 중 조선사 유상증자 문제로 적극적 영업의 효과가 포함되어 있음
  - 다만, 한국 조선사들이 시장의 개선 기회를 잘 활용하고 있어 큰 폭의 수주량 개선을 달성한 것은 긍정적임

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >

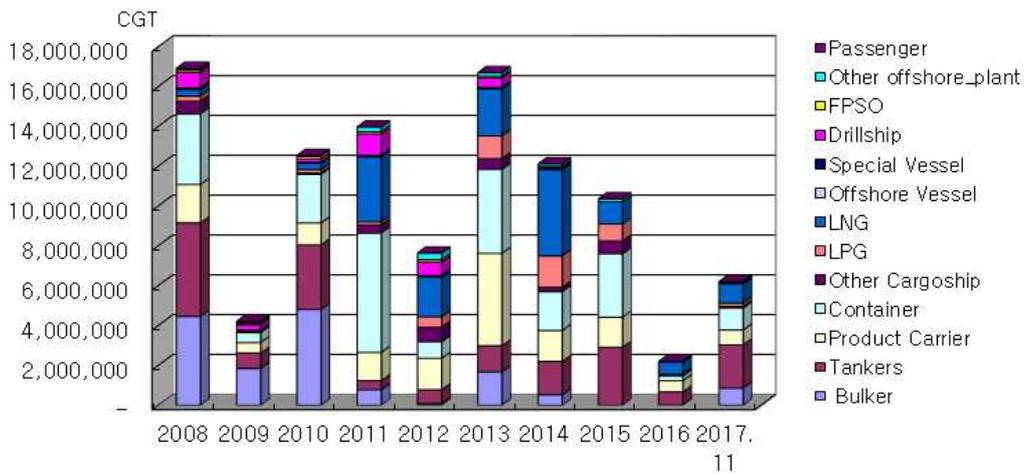


자료 : Clarkson

- 선종별 수주실적을 살펴보면 1분기 중 한국의 수주 증가를 주도한 것은 VLCC, LNG선, 대형 컨테이너선 등임
  - 지난해까지 절반 이상의 비중을 차지했던 탱커의 비중은 1분기 중 30% 이하로 감소한 반면, LNG선의 비중이 50.6%로 증가

- 유조선의 경우 VLCC 수주가 전년 1분기 4척에서 금년 1분기 13척으로 증가하여, CGT 단위로 220% 증가한 실적을 나타내었고 유조선 전체로는 전년 동기대비 139.6% 증가
- PC의 경우는 1분기 중 LR급의 수주가 전무한 대신 MR탱커의 수주가 전년 동기대비 300% 증가하였으며 전체 PC로는 18.9% 증가
- 컨테이너선은 11,000TEU급의 집중수주로 48만CGT의 수주량을 기록
  - 전년 1분기 중 컨테이너선 수주는 전무하였음
- LNG선은 138만CGT로 전년 동기대비 219.7% 증가하여 총 16척(전년 1분기 5척)을 수주함
- LPG선은 절대 물량 자체는 86천CGT로 많지 않은 물량이나 전년 동기대비 증가율은 188.4%로 크게 상승함
- 1분기 중 해양플랜트와 벌크선은 수주기록이 없음

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

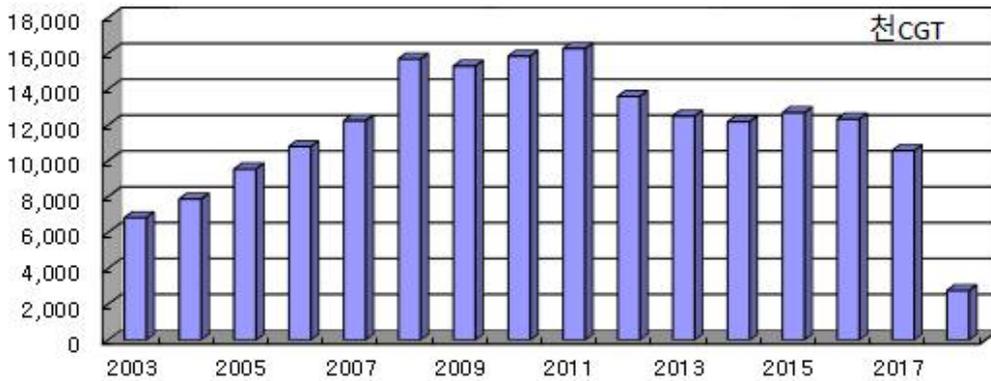
□ 건조량은 일감 부족에 의한 감소추세가 나타남

- 1분기 중 건조량은 전년 동기대비 17.7% 감소한 276만CGT
- 1분기 중 시간이 지날수록 건조량이 감소하고 있어 3월에는 58만

CGT 건조에 불과하였음

- 수주여건은 점차 개선되고 있어 약 2년 후 건조량은 일정 수준 회복이 가능할 것으로 보이나, 금년도 건조량의 부족문제가 조선소들이 극복해야 할 가장 큰 과제가 될 것임

< 국내 신조선 건조량 추이 >

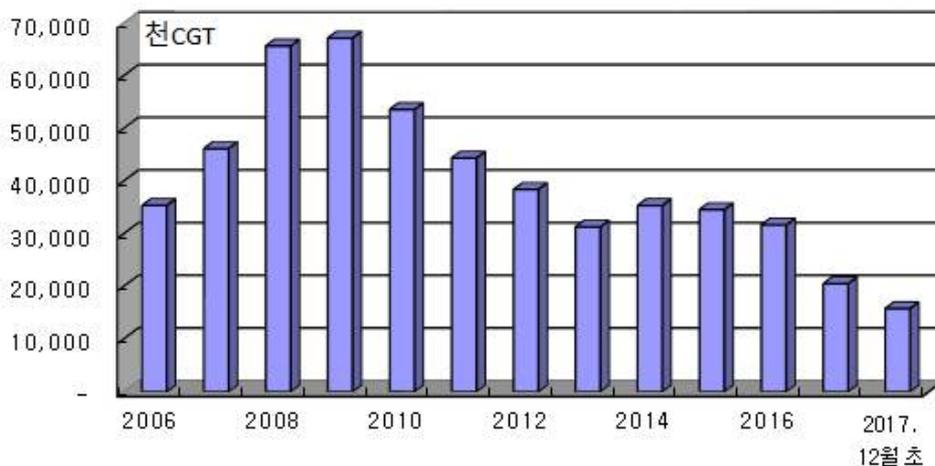


자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 1분기 중 소폭 감소함

- 4월초 기준 수주잔량은 1,658만CGT로 연초 대비 1.4% 감소함
- 1분기 중 건조량 대비 수주량은 12만CGT 적은 수준이지만, 건조량은 전년 동기대비 비교적 큰 폭으로 감소한 반면 수주량은 크게 증가하여 수주잔량 감소 속도는 둔화

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

- 수주량이 개선되면서 시황침체는 최악의 상황을 넘긴 것으로 보이나 전반적으로 일감 부족에 의한 조선소들의 어려움은 지속되고 있음
  - 금년 중 조선소들은 부족한 일감으로 생산이 감소하는 어려움에 처해 있으며, 향후 생산량 증가에 대비한 인원 및 설비의 유지, 영업실적 하락 최소화 등이 중요한 과제가 될 것임
- 1분기 중 수주 실적은 비교적 성공적인 것으로 평가되나, 이후에는 선가 인상 등 영업의 내실을 다질 필요가 있을 것임
  - 점차 2020년 이후 SOx 규제강화에 대한 대응 방안을 결정하는 선주들이 늘고 있고 이 때문에 수요는 점차 증가할 것으로 예상됨
  - 또한, 연료유가의 상승과 유럽 MRV 실행으로 고효율, 친환경기술의 가치가 상승하고 있음
  - 이러한 시점에서는 선주들의 요구를 충실히 반영한 설계와 건조 능력이 갖추어진 한국 조선소들이 유리하므로 지나친 과당경쟁을 지양하고 선가인상과 수익성 개선에 노력하여야 할 것임