

해운조선업 2018년도 3분기 동향 및 2019년도 전망

I. 산업환경	1
1. 경제 및 무역성장률 전망	1
2. 유가 및 철강재가격 동향	2
II. 해운업동향 및 전망	5
1. 벌크선 시장	5
2. 탱커시장	7
3. 컨테이너선 시장	10
4. LNG선 시장	14
III. 세계 신조선시장 동향 및 전망	16
IV. 한국 조선업 동향 및 전망	21

작성

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



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



<요 약>

I. 산업환경

□ **[경제전망]** 2019년도 세계 경제성장률과 상품교역증가율은 소폭 둔화될 것으로 전망

- IMF의 10월 전망치는 2019년 세계 실질경제성장률을 3.65%로 전년대비 0.08%p 둔화되는 것으로 예상
- 세계 상품교역량증가율 역시 4.13%로 0.32%p 둔화될 것으로 예상

□ **[유가]** 3분기 중 지속적으로 상승하였고 연료유가도 높은 수준을 기록

- 유가는 3분기 중 유종별로 4~5% 상승하여 브렌트유의 9월평균 가격은 배럴당 79.1달러
- (싱가포르항 9월 평균가) 380cst는 톤당 471달러, MGO는 706달러로 3분기 중 5.1%와 6.3% 각각 상승

□ **[철강재 가격]** 3분기 중 후판 가격은 국내산 약 19% 상승하였고 중국산은 전분기 수준을 유지하여 가격상승세가 둔화되며 안정화 경향

II. 해운업 동향 및 전망

□ **[벌크선]** 3분기 중 BDI는 개선추세 시현, 2019년 중에는 어려움이 예상되나 완만한 수준의 시황개선은 가능할 전망

- BDI지수는 3분기 평균 1,067로 전년 동기대비 41.3% 상승한 수준
- 2019년에는 교역환경 둔화 등 어려움이 예상되나 약 10%의 시황개선 가능 전망

□ **[탱커]** 3분기 중 유조선 용선료는 반등하였으나 제품운반선은 하락세가 지속되었고, 2019년 시황은 석유시장의 움직임에 따라 개선여부가 달라질 전망

- 3분기 중 유조선 용선료는 선형별로 약 5~6% 상승하였고 제품운반선은 약 1~4% 하락
- 2019년 탱커 선복량 증가가 높지 않을 전망이나 석유시장의 움직임에 따라 수요가 결정되어 현재로서는 예상하기 어려움



□ [컨테이너] 컨테이너선은 전반적으로 시황개선이 이루어지지 않았으나 2019년에는 개선 가능 전망

- 3분기 CCF는 계절적 영향 등으로 상승하였으나 전년 동기대비 2.9% 낮은 수준
- 2019년 해운수요 둔화가 예상되나 낮은 수준의 선복량 증가로 시황개선 가능 전망

Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

□ [세계 조선업] 세계 신조선 발주량은 개선추세이나, 건조량은 감소

- 9월까지 세계 발주량은 2,114만CGT(12.9%↑), 발주액은 451.3억달러(9.3%↓)
- 동 기간 세계 건조량은 2,230만CGT(11.9%↓)
- 세계 LNG선과 컨테이너선 등 한국에 유리한 선종의 수요가 크게 증가하며 9월까지 한국이 수주점유율(45.0%) 1위로 기록 (중국 30.8%, 일본 11.5%)

□ [신조선가] 신조선가는 대부분 선종에서 완만한 상승세 지속

- 9월까지 Clarkson 신조선가 지수는 전년말대비 4.2% 상승한 129.97
- 선종별로는 약 1~14% 상승

□ [국내 조선업] 국내 조선업은 수주실적은 크게 개선된 반면, 건조량은 심각한 수준의 감소 추세

- 9월까지 수주량은 950만CGT (70.5%↑), 수주액은 189.9억달러 (39.2%↑)
- 동 기간 건조량은 603만CGT (33.8%↓)

□ [전망] 2019년도 세계 조선시황의 개선은 지속될 것으로 예상되며 한국 조선업 수주는 시황개선에도 불구하고 기저효과로 소폭 감소 전망

- 2019년 세계 신조선 발주량은 전년대비 약 13% 증가한 31백만CGT, 발주액은 약 22% 증가한 820억달러 수준 전망
- 한국 수주량은 약 5% 감소한 1,060만CGT, 수주액은 약 4% 증가한 264억 달러 전망
- 한국의 수주량 감소는 2018년 세계시황대비 많은 수주에 대한 기저효과이며, 시황개선이 멈춘다는 의미는 아님



I. 산업환경

1. 경제 및 무역 성장률 전망

□ 2019년 세계 실질경제성장률을 3.65%로 전년 대비 0.08%p 하락한 수준으로 전망 (IMF 2018년 10월 전망)

- 2019년 세계경제는 신흥국 불안, 미중 무역 분쟁 등이 악재요인이 될 것으로 예상
- 지난 4월 전망과 비교하여 실질경제성장률 전망치가 하향 조정
 - 2018년 실질경제성장률 전망은 4월 전망 3.94%에서 3.73%로 0.21%p, 2019년은 3.94%에서 3.65%로 약 0.29%p 각각 하향 조정
 - 이후 4년간 전망치도 지난 4월 전망과 비교하여 각각 약 0.1%p 하향조정

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료 : IMF, 2018년 이후는 전망치

□ 2019년 상품교역증가율¹⁾ 역시 전년대비 둔화될 것으로 전망되었으며 지난 4월 발표대비 크게 하향 조정되어 교역상황이 악화되고 있음을 시사

- IMF가 10월 발표한 2019년 세계 상품교역증가율 전망치는 4.13%로 전년대비

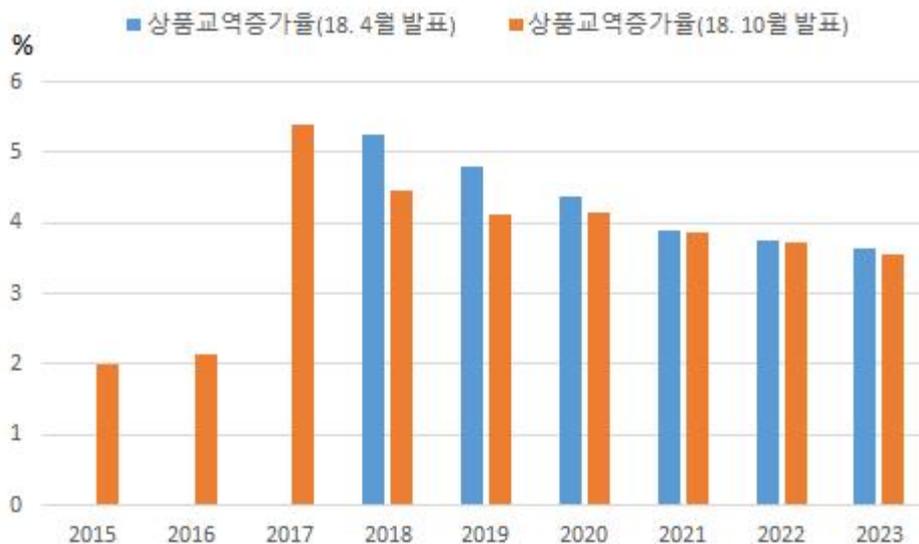
1) 상품교역증가율은 서비스를 제외한 세계 상품수입증가율과 상품수출증가율의 단순평균치임



0.32%p 둔화된 수준

- 이후 2023년 3.55%까지 점진적으로 둔화될 전망
- 지난 4월 발표된 전망치 대비 큰 폭으로 하향조정된 것으로 나타남
- 2018년 상품교역증가율은 4월 5.27%로 전망되었으나 10월에는 4.45%로 0.82%p 조정되었으며, 2019년 전망치 역시 4.79%에서 4.13%로 0.66%p 하향 조정
- 미중간 무역분쟁으로 촉발된 보호무역주의 등이 전반적인 세계 교역환경을 악화시키고 있는 것으로 평가되며 해운업 시황회복에 부정적 영향 우려

IMF의 세계 상품교역증가율 전망



자료 : IMF, 2018년 이후는 전망치

2. 유가 및 철강재 가격 동향

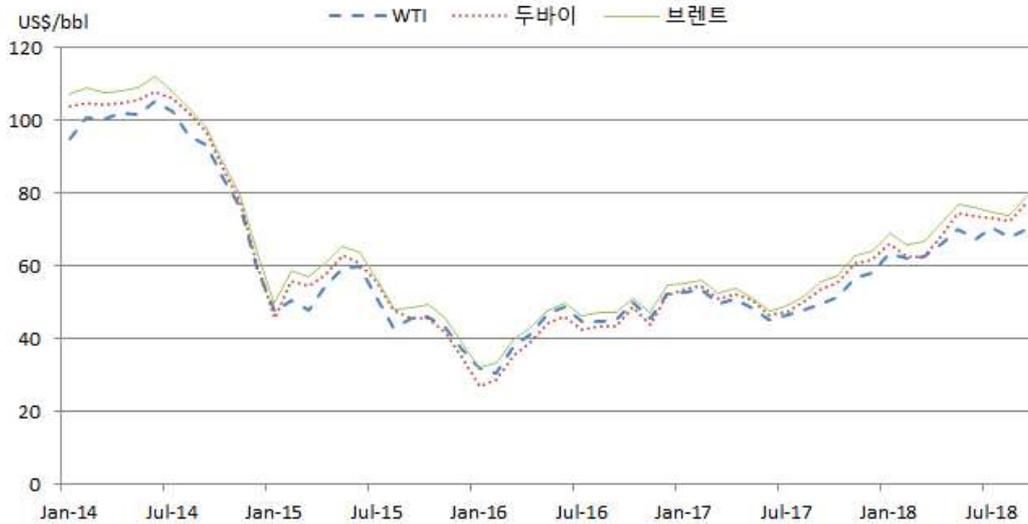
□ 국제유가는 3분기 중 상승세를 지속함

- 9월 평균 브렌트유 가격은 배럴당 79.1달러로 전분기말 대비 4.2% 상승하였고 동 기간 두바이유의 가격 역시 4.9% 높은 77.2달러를 기록
- WTI 가격은 같은 기간 4.1% 상승한 70.1달러를 기록
- 미국내 셰일오일의 생산량 증가로 미국내 유가는 다른 유종에 비하여 낮은 수준을 시현



- 3분기 유가는 이란제재의 영향 등이 반영되며 상승하였고 2019년 중에도 70달러 이상을 유지할 것으로 전망

국제 유가 동향



자료 : 한국석유공사 Petronet

□ 선박연료유 가격 역시 상승하며 2015년 이후 최고치를 기록

- 싱가포르항 기준 벙커유 380의 가격은 9월 평균 톤당 471달러로 전분기말 대비 5.1% 상승한 수준을 나타냈고 10월 평균치는 500달러를 상회할 것으로 추정
- 동일 항의 MGO 가격은 9월 평균 톤당 706달러로 전분기말 대비 6.3% 높은 수준

선박 연료유 가격 동향



자료 : Clarkson



□ 3분기 중 후판가격은 비교적 안정된 추세를 유지함

- 3분기 중 포스코 유통가(SS400)는 8월 중 한차례 톤당 15천원 인상되어 전분기말 대비 1.9% 상승한 톤당 79.5만원을 기록
- 이러한 상승은 지난 2분기 연속 분기당 4%의 인상률을 보였던 것보다는 둔화된 것으로, 후판가격 인상이 멈춘 것은 아니나 비교적 안정화되고 있는 것으로 추정
- 중국산 수입유통가(SS400)는 전분기 가격 톤당 73만원을 3분기까지 유지

국내 후판 유통가격 동향



자료 : 스틸데일리



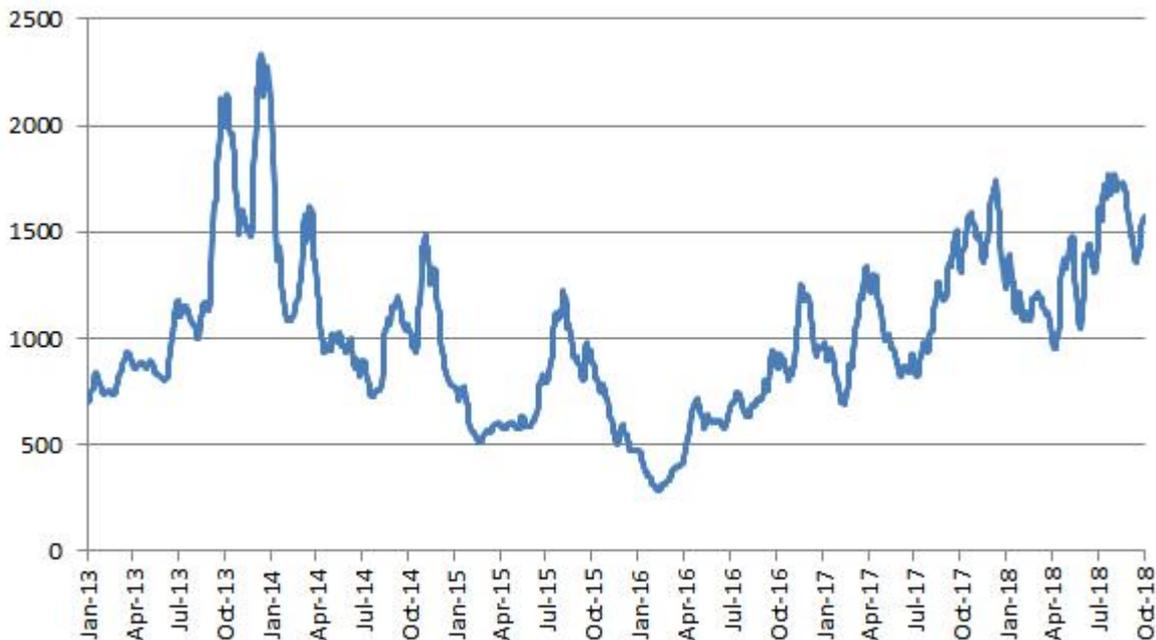
II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 3분기 중 BDI는 다시 개선 추세를 나타냄

- 중국의 철광석 수입둔화로 상반기 중 예상보다 부진한 수준을 보였던 BDI는 3분기 평균 1,067을 기록하여 전년 동기대비 41.3% 높은 수준
- 높은 교역성장률 전망에 따라 비교적 양호한 개선속도를 기대했던 당초 예상과는 달리 무역분쟁의 여파와 중국내 철강산업 재편 및 구조조정 등으로 해운수요 증가율이 크게 둔화된 것으로 추정
- 연초 2018년 해운물동량 증가율은 약 4% 내외가 기대되었으나 이에 못 미치는 3% 내외가 될 것으로 추정
- 2015년 이후 신규선복 발주량이 적어 신규공급선박이 수요증가에 미치지 못하는 것으로 추정되며 2018년 중 시황은 완만한 수준 개선

BDI 추이



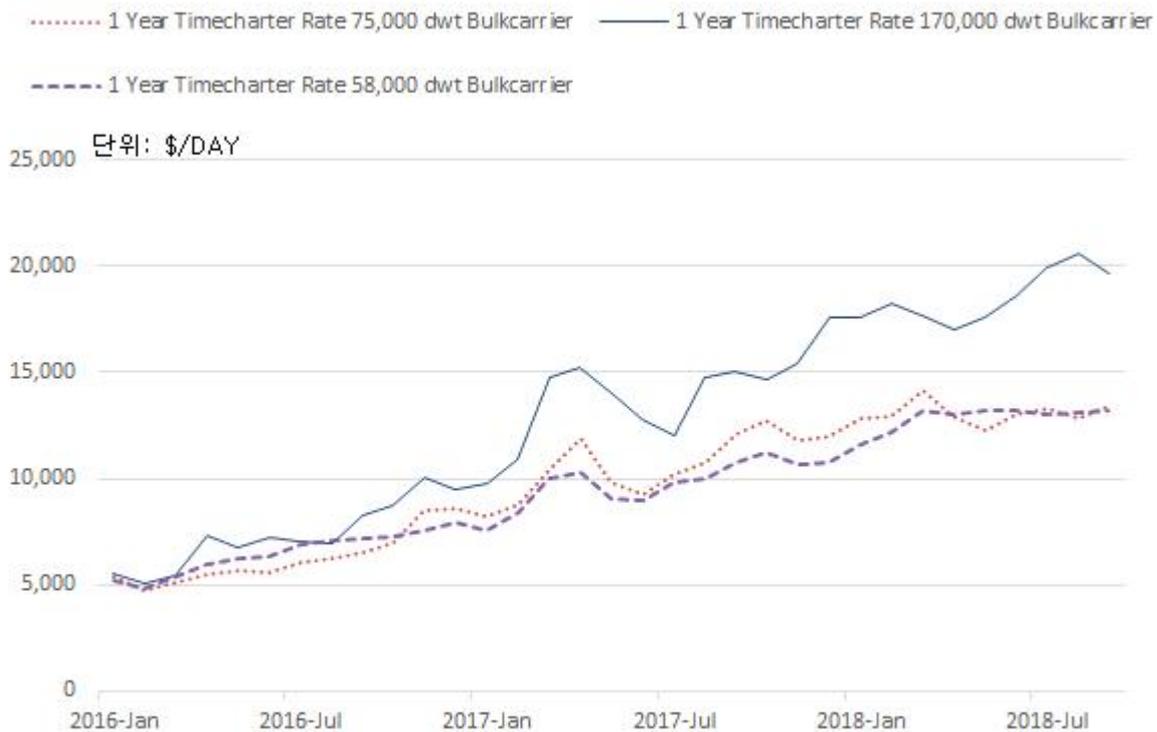
자료 : Baltic Exchmage, Clarkson



□ 3분기 중 벌크선 용선료는 대체로 상승추세이나 일부 선형에서 다소간 조정도 발생

- 1년 정기용선료 기준 Capesize 170Kdwt급 9월 용선료는 전월대비 4.5% 하락하여 1일당 19,638달러이었으나 3분기 평균 용선료는 전분기대비 12.8% 높은 1일당 20,090달러 수준 기록
- Panamax급 75Kdwt급 3분기 평균 용선료는 전분기대비 3.2% 높은 1일당 13,162달러를 기록
- Handymax급 58Kdwt급 3분기 평균 용선료는 전분기 대비 0.6% 낮은 1일당 13,115달러 수준을 기록
- 58Kdwt급 용선료는 8월 이후 지속 상승하였으나 7월에 소폭 하락하였고 상승폭이 완만하여 평균 용선료는 전분기보다 하락

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



□ 2019년에 벌크선 해운시황은 세계경기 둔화의 어려움 속에서도 완만한 시황개선이 이어질 것으로 전망

- 성장률 둔화, 미중 보호무역주의에 따른 교역량증가율 둔화로 해운시장의 수요는 큰 폭의 개선을 기대하기는 어려울 될 전망
- 다만, 중국의 철강산업 재편에 따라 해외 고품질 철광석 수입은 증가할 여지가 있어 전체 벌크선 해운수요 증가율은 약 3~4% 사이가 될 것으로 예상
- 2015~2017년 신규 선박발주가 제한적인 수준이므로 2019년도 선박량 증가율이 3% 미만에 그쳐 시황은 완만하나 개선추세를 나타낼 것으로 전망
- 2019년 BDI는 전년대비 평균 약 10% 높은 수준을 나타낼 것으로 예상

2. 탱커 시장

□ 2분기까지 지속적으로 하락하던 유조선시황은 3분기에 반등하면서 소폭 개선

- 선진국의 경기회복에 따른 수요와 상반기 중 대량 폐선까지 발생하며 유조선 시황 개선은 상반기 중에도 가능할 것으로 기대되었으나
- OPEC의 감산유지 등으로 해운수요 증가율은 당초 기대에 미치지 못한 것으로 보이며 저유가 시기에 발주된 탱커들이 상반기 중 인도되면서 시황이 오히려 악화됨
- 해운수요 둔화에도 불구하고, 하반기 이후 탱커의 신규 선박량 인도 감소 및 상반기 중 다량 폐선 효과 등으로 3분기 중 유조선 시황은 개선되는 양상
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 20,308달러로 전분기 대비 4.8% 상승한 수준을 기록하였으며 2016년 이후 처음으로 의미있는 수준의 반등에 성공
- 150Kdwt급 수에즈막스 유조선 1년 정기용선료 역시 3분기 평균 1일당 16,538 달러로 전분기 대비 6.4% 상승하였고 2016년 이후 처음으로 반등



유조선 용선료 추이



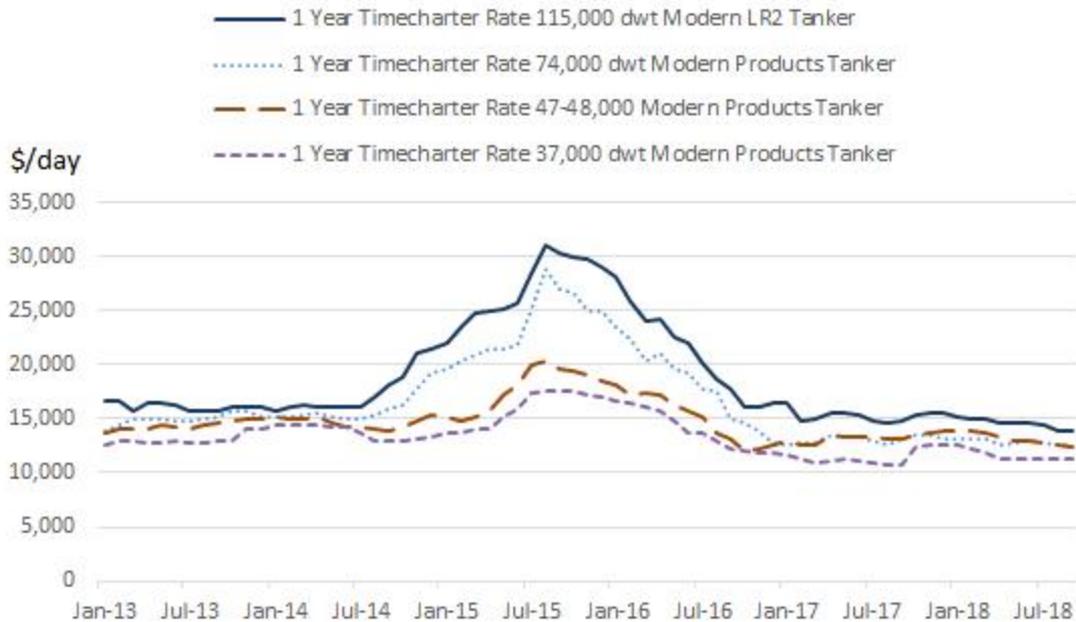
자료 : Clarkson

□ 제품운반선은 유조선과 달리 3분기 중에도 시황 개선에 실패함

- 제품운반선은 2015년 저유가시기에 다량 발주된 선박 상당부분이 2017년까지 인도되어 2018년 약 3% 미만의 선박량 증가 예상
- 당초 선진국 경기회복으로 석유제품에 대한 수요가 증가함으로써 해운수요의 증가율은 선박량 증가율을 상회할 것으로 기대되었으나 연초부터 유가의 강세가 이루어지면서 수요증가는 기대에 미치지 못한 것으로 추정
- 선박의 신규인도가 하반기로 갈수록 감소할 것으로 예상되어 3분기 중 용선료의 반등을 예상하였으나 기대와는 달리 3분기 중에도 시황 개선에 실패
 - 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 14,058달러 전분기 대비 3.9% 하락함
 - 74Kdwt급 LR1탱커의 경우도 동 기간 1.1% 하락한 12,635달러
 - 47~48Kdwt급 MR탱커는 동 기간 3.9% 하락한 12,587달러
 - 37Kdwt급 MR탱커는 동 기간 11,250달러로 전분기와 동일한 수준을 유지



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년 탱커시황은 석유시장의 움직임에 따라 시황개선 여부가 달라질 것으로 보이며 현재로서는 예상이 어려움

- 유조선은 2017년 많은 물량이 발주되어 이 중 일부가 2019년에 인도될 예정이므로 1년간 약 3~4%의 선복량 증가 예상
- 제품운반선의 수주잔량은 유조선보다 심각성이 덜하나 2019년 3% 내외의 선복량 증가 예상
- 탱커시황의 관건은 해운수요 증가가 다음의 요인으로 선복량 증가율을 상회할 수 있을 것인가 여부임
 - 현재 2019년도 유가 전망이 70달러대로 예측되고 있으며 경제성장률 전망 역시 전년 대비 둔화되는 것으로 전망되고 있어 해운수요가 선복량 증가율을 하회할 가능성 높음
 - 반면, OPEC 회원국들간 협력이 약화되고 목표보다 생산량이 증가할 가능성도 예상되고 있으며 이러한 공급증가의 가능성이 현실화된다면 탱커시황 개선도 가능할 전망
 - 또한, 미국의 파이프라인 증설 등을 통하여 수출능력이 확대되고 정치적 목적하에 국제유가 안정화를 위하여 적극적인 수출에 나선다면 4% 이상의 유조선 해운수요 증가 가능



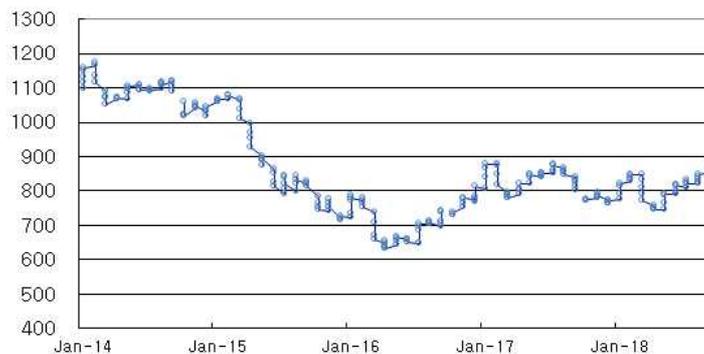
- 이러한 공급증가 상황이 일어날 경우 예상보다 낮은 유가의 영향으로 석유제품 수요가 예상보다 크게 증가하면서 제품운반선의 해운수요 증가율도 3% 상회 가능
- 이처럼 석유시장이 예상보다 공급을 늘리는 시나리오로 전개된다면 탱커시황의 개선이 가능할 것으로 예상

3. 컨테이너선 시장

□ 3분기 중 컨테이너선 운임 수준은 상승하였으나 전년 동기와 비교해서 아직 낮은 수준으로 전반적인 시황개선은 이루어지지 않음

- 2018년 3분기까지 CCFI 지수는 평균 810으로 전년 동기대비 2.9% 낮은 수준
- 3분기 중 CCFI는 지속적으로 상승하는 추이를 보였으나 전년 동기대비 1.2% 낮은 평균 836을 기록
- 2015년 다량 발주된 선박이 상반기 중에 많이 인도되어 시황에 부담을 준 것으로 추정

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

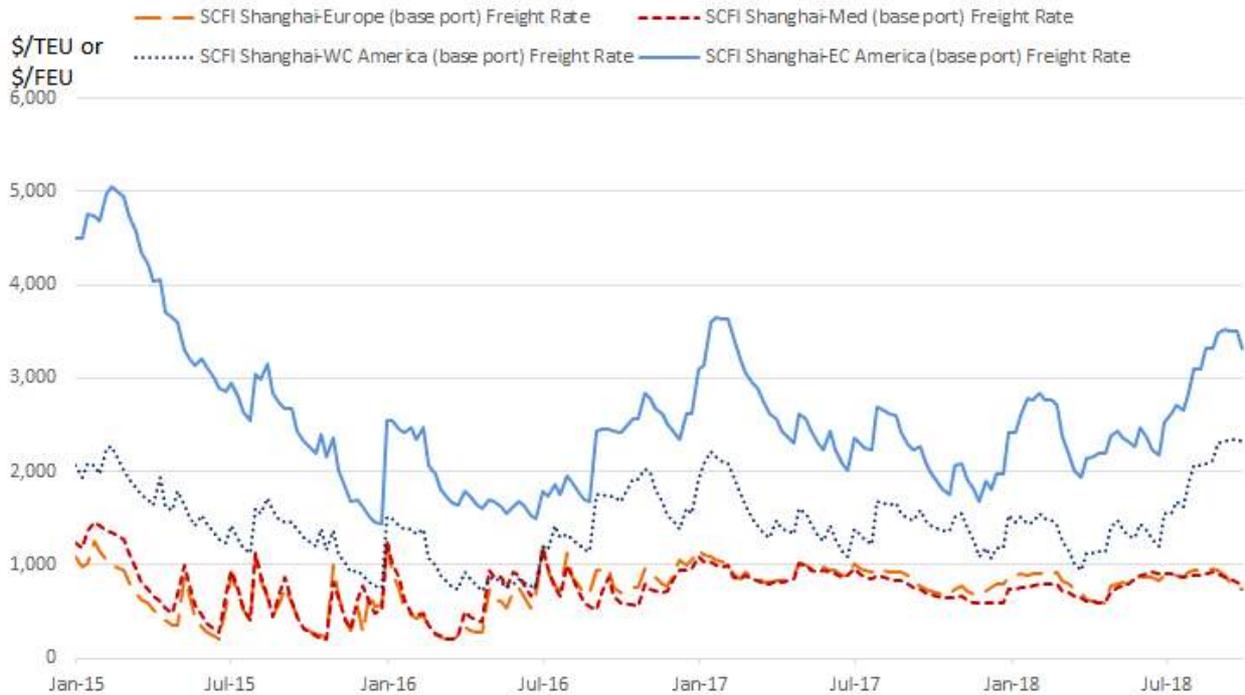
□ 주요 원양노선의 경우 미국노선을 중심으로 3분기 중 운임이 상승함

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 0.4% 상승한 TEU당 881.69달러를 기록하여 전년과 동일한 수준
- 상하이-지중해 노선의 경우 전년 동기대비 7.7% 상승한 TEU당 873.31달러로 소폭 상승



- 동 기간 상하이-미서안 노선 운임은 37.4% 상승한 FEU당 2,507.0달러, 상하이-미동안 노선은 33.8% 상승한 FEU당 3,154.77달러를 각각 기록하여 미국 경기 호조로 운임상승이 뚜렷함

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 주요 근해노선 중 동남아 노선은 3분기 중에도 어려운 상황 지속

- 상하이-동일본 노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 3.7% 상승한 TEU당 225.85달러
- 상하이-부산 노선은 전년 동기대비 13.6% 상승한 TEU당 158.92달러로 소폭 상승한 수준을 보여 최근 변동성이 높았음에도 양호한 흐름을 보임
- 경쟁이 격화되고 있는 상하이-동남아 노선은 최근까지도 하향추세를 지속하였고 3분기 평균 운임은 TEU당 139.31달러로 전년 동기대비 13.3% 낮은 수준



주요 근해 노선 SCFI 추이



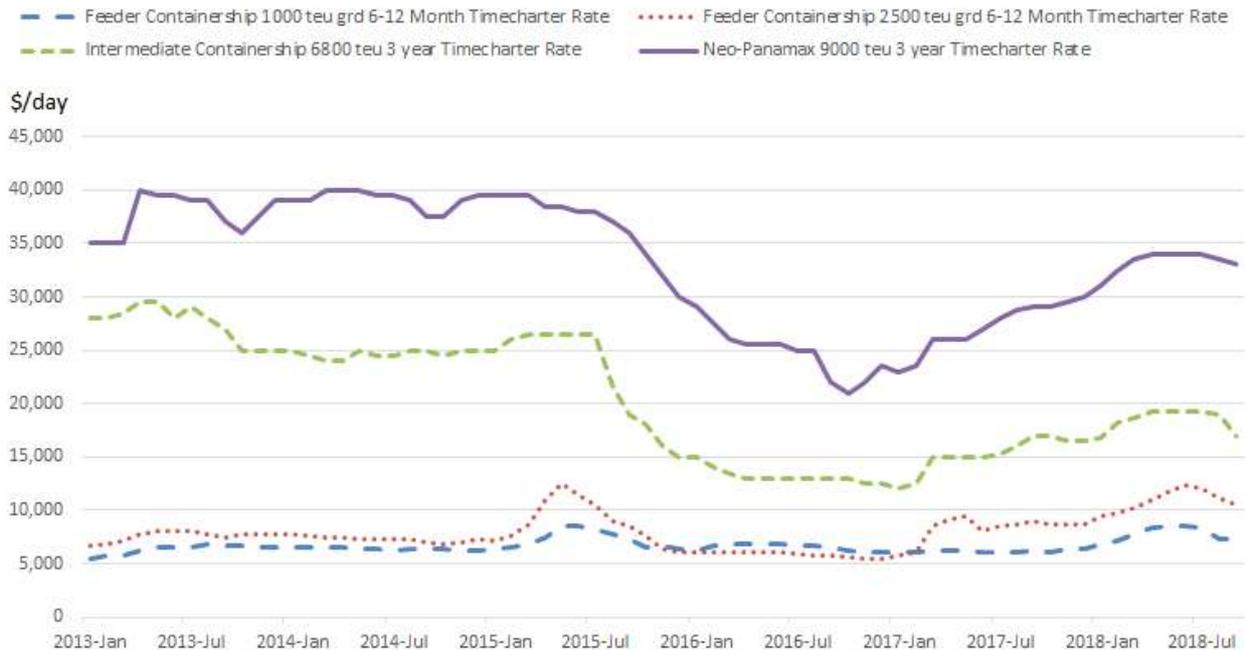
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 3분기 중 컨테이너선의 용선료는 하락추세를 나타냄

- 9,000TEU급 3년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 33,500달러로 전분기대비 1.5% 하락
- 6,800TEU급 3년 정기용선료의 경우도 동 기간 4.3% 하락하여 1일당 18,417달러를 기록
- 2,500TEU급 Feeder선의 6~12개월 정기용선료는 동 기간 중 3.9% 하락하여 1일당 11,233달러
- 1,000TEU급 Feeder선 6~12개월 정기용선료는 동 기간 10.2% 하락하여 1일당 7,600달러를 기록
- 운임개선 지연에도 불구하고 2017년 이후 지속적으로 상승하여온 컨테이너선 용선료는 3분기 들어 조정양상을 나타냄



컨테이너선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 컨테이너선은 2019년 중 시황개선이 가능할 것으로 전망

- 컨테이너선은 최근까지 초대형선의 인도가 지속적으로 이루어져 유럽 노선 등 원양노선 시황에 큰 부담이 되고 있으며, 이들에 의해 밀려난 중형 선박들이 근해노선 등으로 이동하며 점차 경쟁이 가열되고 있는 상황임
- 2016년 이후 신규 발주량이 예전에 비하여 크게 감소한 수준이고 2015년까지 대량 발주된 물량은 거의 인도가 완료된 상황이므로 2019년도 선복량 증가율은 3% 이내 소폭이 될 전망
- 세계 경기둔화 및 보호무역주의로 해운수요 증가율이 둔화될 것으로 예상되나 3% 이내인 선복량 증가율은 능가할 것으로 예상
- 각 동맹간 경쟁전략, Cascading 효과에 의한 혼란 등이 여전히 변수로 예상되나 세계 경제의 급격한 위축만 없다면 2019년 컨테이너선의 시황 개선은 완만한 수준이나마 가능할 것으로 전망



4. LNG선 시장

□ 3분기 중 LNG선 용선료와 운임은 매우 빠르게 상승함

- 160KCum급 LNG선의 스팟 운임은 9월 평균 1일당 92,500달러로 3분기 중 24.0% 상승하였고, 3분기 평균치는 전년 동기대비 93.8% 높은 수준이어서 3개월간 매우 빠른 상승추세를 보임
- 최근 10월 들어서 1일당 15만달러까지 급상승하는 경우도 발생
- 145KCum급 LNG선의 9월 용선료는 1일당 57,250달러로 3분기 동안 18.8% 상승하였고 분기평균은 전년 동기대비 66.4% 상승
- 난방수요가 종료된 봄철 용선료 및 운임이 손익분기점²⁾ 이하까지 하락한 바 있고 여전히 5년 이상 장기용선료는 1일당 7만달러 내외에서 형성되고 있는 것으로 알려짐
- 이러한 점들을 고려할 때 3분기 중 용선시장은 겨울철 난방수요, 특히 중국 특수를 바라보고 있는 선사들의 단기용선 확보경쟁에 의해 용선료가 급상승하여 스팟운임 역시 급등한 것으로 추정

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

2) 1일당 약 55천달러 수준 추정



□ 2019년 LNG선 해운시황은 2018년도 운임수준 대비 다소 약세가 나타날 것으로 예상되나 예년에 비해 강세기조는 유지될 전망

- 현재 9, 10월의 단기용선료와 스팟운임 급등은 지난 겨울 폭발적인 중국 수요를 경험한 선주들의 겨울 특수 기대치가 지나치게 높게 형성된 것에 기인한 것으로 추정
- 시장에서는 과거 발주된 선박들이 지속적으로 인도되고 있어 금년 중에 선복량 증가율도 2자리수를 기록할 것으로 추정
- 또한, 중국 정부의 장기정책에 의한 LNG 수요로 인하여 중국은 현물시장에서 갑자기 많은 겨울수요 물량을 구매하기 보다는 장기계약을 일정 정도 확보하려는 것으로 알려지고 있음
- 이러한 점들을 고려하면 금년 겨울 시장에서 단기 고용선료로 선박을 확보한 선사들의 수익률이 기대에 미치지 못할 수 있으며 이에 대한 학습효과로 2019년 운임과 용선료는 하향 조정될 가능성이 있음
- 다만, LNG의 공급국가들의 생산과 아시아 중심의 수요가 모두 견조하게 증가하고 있어 시장이 급격히 축소될 가능성은 낮으며 전반적인 해운운임 강세 기조는 유지될 전망

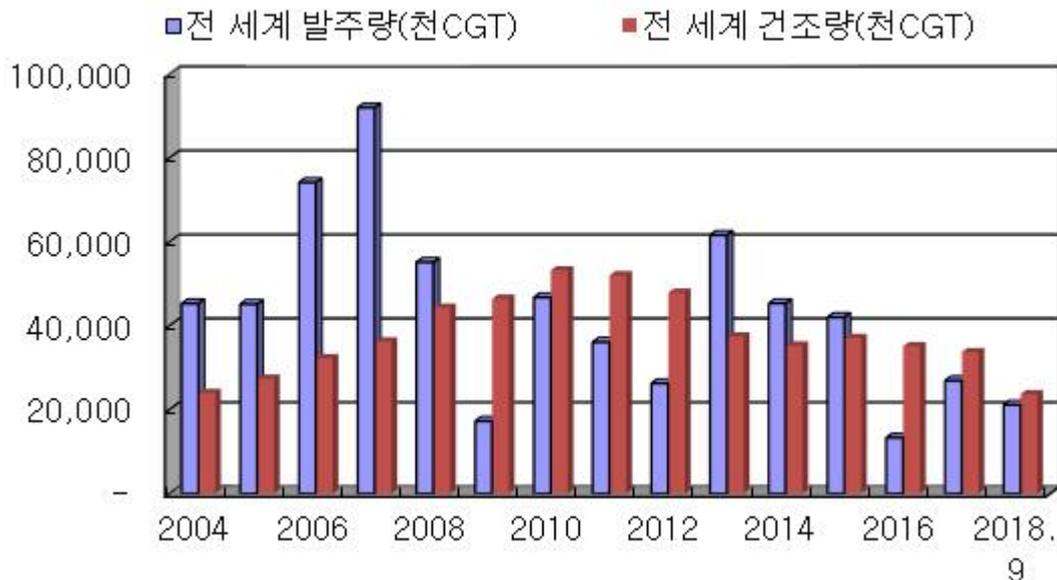


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향 및 전망

□ 2018년 3분기까지 세계 신조선 발주수요는 순조로운 개선 추세를 보이고 있으나 과거 수주 부진에 의한 일감 부족으로 건조량 감소 지속

- 아직까지 2020년 황산화물 규제강화에 대한 선사들의 대응책이 명확하지 않은 가운데 신조선 수요는 아직 본격화되고 있지 않음
- 그러나 낮은 수준의 신조선가를 고려한 투자수요와 규제발효 이후 예상되는 노후선 폐선의 일부 대체수요, 국제 LNG시장의 활성화에 따른 수요 등이 신조선 수요 개선 움직임을 주도
- 9월까지 세계 누적 발주량은 전년 동기대비 12.9% 증가한 2,114만CGT, 발주액은 9.3% 감소한 451.3억달러를 기록
- 전반적으로 발주량은 증가하였으나 고가의 크루즈선 물량이 감소함에 따라 발주액은 감소
- 2016년 발주수요 급감의 효과가 2018년 중 나타나면서 세계 조선업계의 일감 부족으로 세계 건조량은 전년 동기대비 11.9% 감소한 2,230만CGT 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



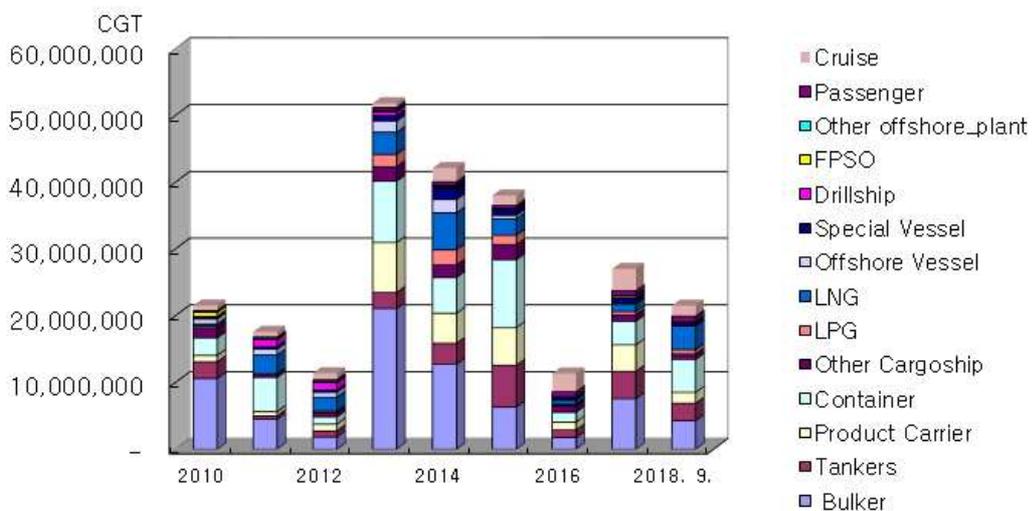
자료 : Clarkson



□ 선종별로는 LNG선과 컨테이너선의 발주 증가가 두드러짐

- 세계 LNG 공급증가와 중국 수요증가로 인한 LNG 해상물류 시장 확대로 9월 까지 LNG선 발주량은 전년 동기대비 253% 증가하여 2018년 신조선 시장에서 가장 중요한 선종 중 하나가 됨
- 컨테이너선도 대형선 위주로 발주가 확대되며 전년 동기대비 94.8% 증가함으로써 LNG선과 함께 2018년 수요 개선을 견인
- 크루즈선의 발주는 전년 동기대비 41% 감소하였으나 여전히 2013년 이전 수준과 비교하여 약 2배 정도의 양호한 수준을 유지
- 벌크선은 6.2% 감소하였고 탱커(유조선)은 0.6% 감소

선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

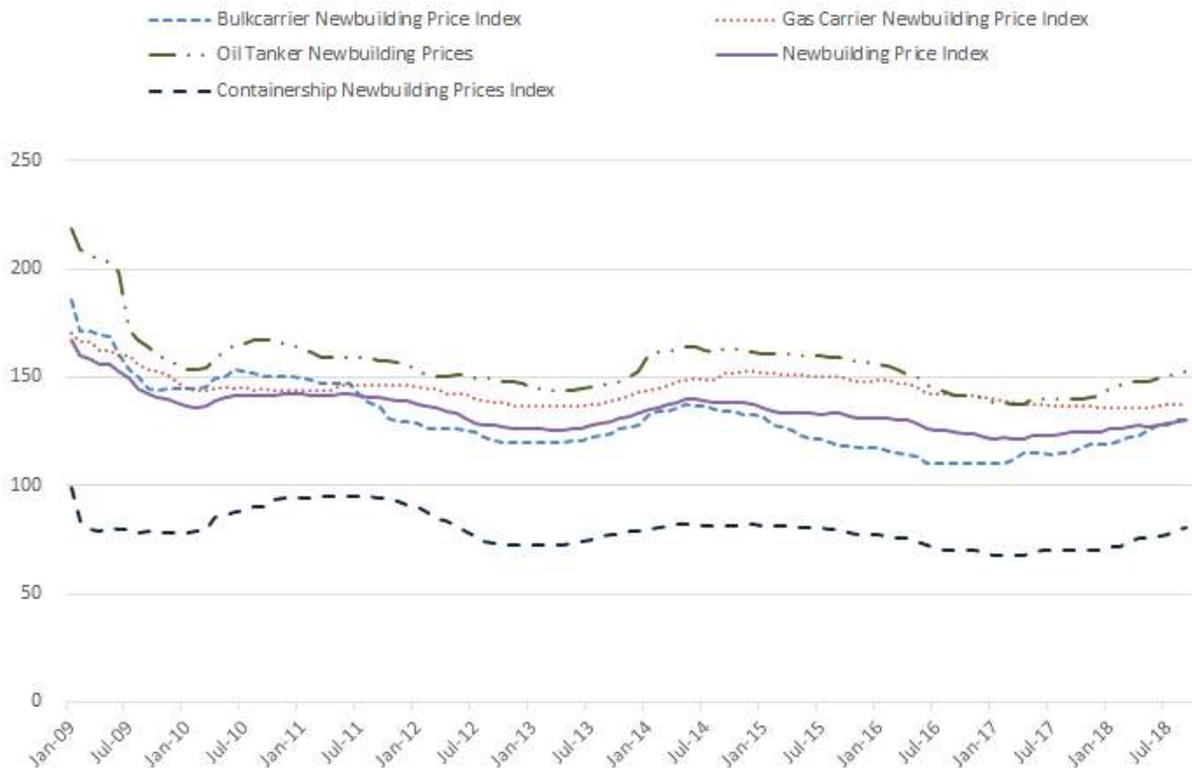
□ 3분기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 약 1~4% 상승하여 2017년 2분기 이후 완만한 상승세를 유지

- Clarkson의 신조선가 지수는 9월 129.97로 3분기 중 1.6% 상승하였고, 2018년 들어 4.2% 상승
- 9월 탱커 신조선가 지수는 152.61로 3분기 중 2.0%, 2018년 중 7.9% 상승
- 동월 컨테이너선 신조선가 지수는 80.19로 3분기 중 4.2%, 2018년 중 13.9% 상승



- 벌크선 신조선가 지수는 130.28로 3분기 중 2.1%, 2018년 중 9.4% 상승
- 동월 GAS선 지수는 137.85로 3분기 중 0.8%, 2018년 중 1.2% 상승하여 4개 선종 중 가장 작은 상승폭 시현

신조선가 지수 추이



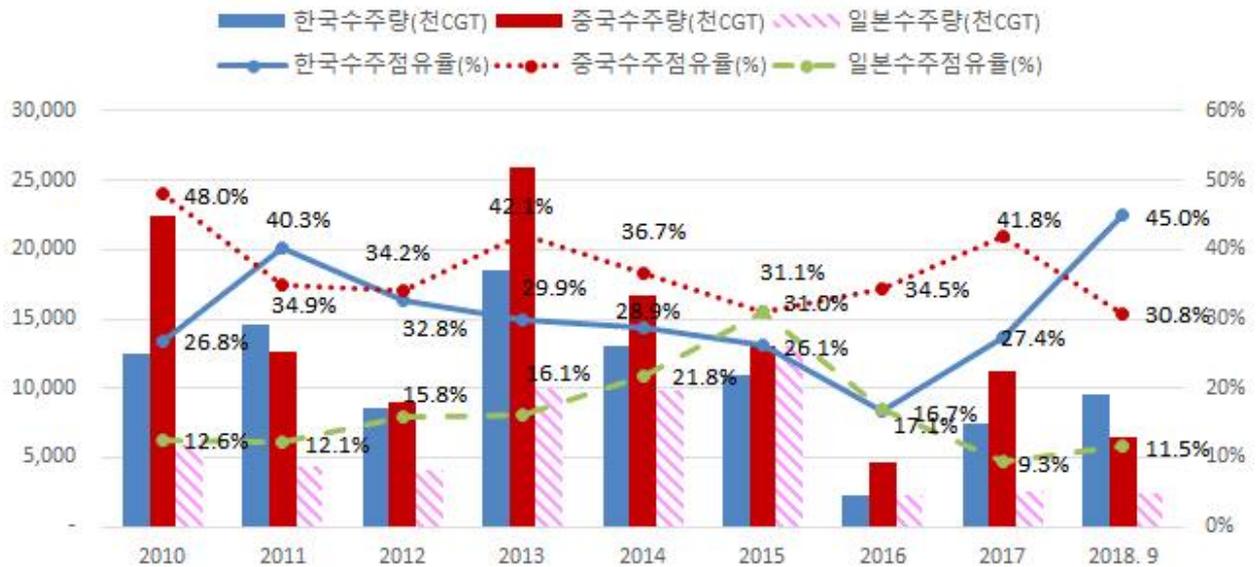
자료 : Clarkson

□ 3대 강국인 한중일 3국의 수주점유율 비중은 87%까지 높아져 과거 구조를 회복하였고, 2018년 시장에서는 한국의 점유율 상승이 뚜렷

- 크루즈선의 발주량이 감소하여 발주시장에서 차지하는 비중도 감소하면서 아시아 3국의 수주점유율(CGT 기준)이 9월까지 87.3%로 회복됨으로써 83~88%를 차지하던 과거의 시장 구조를 회복
- 2018년에는 LNG선 시장이 확대되고 대형 컨테이너선 발주도 증가하여 한국에 유리한 시장구도가 형성되었고 벌크선 발주량 감소로 중국과 일본에게 불리함
- 9월 누적수주 기준으로 한국은 45.0%의 점유율을 기록하였고 중국과 일본은 각각 30.8%와 11.5%를 차지



한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년에도 큰 폭은 아니더라도 조선시황 개선은 지속될 것으로 예상됨

- 2018년 세계 신조선 발주량은 2,750만CGT, 발주액은 670억 달러 내외가 될 것으로 전망
- 연말까지 일부 대형 해양설비의 발주가 확정될 것으로 기대되며 발주액 전망에 포함
- 2019년 시황은 LNG선 발주량이 소폭 감소할 수 있으나 환경규제에 따른 폐선증가와 이에 대한 일부 대체 수요, 고유가에 따른 고효율선 수요 등 예상
- 해양플랜트 시장은 급격히 활성화되는 것은 어려우나 생산설비 위주로 소수의 발주가 이어질 것으로 전망
- 2019년 세계 발주량은 전년대비 약 13% 증가한 31백만CGT가 예상되며 2016년 이후 처음으로 30백만CGT를 상회할 것으로 전망
- 발주액은 선가 상승과 해양플랜트 시장 소폭 확대 예상에 따라 전년대비 약 22% 증가한 820억달러 수준 전망

□ 2019년 이후 선박금융 시장의 자금 상황은 신조선 시황에 큰 변수가 될 수 있음



- 향후 수년간 신조선 수요는 LNG선 등 일부 선종을 제외하고 대부분은 실질적인 해운수요 보다는 환경규제강화에 의한 폐선과 규제 대응수요가 될 전망
- 선주들은 환경규제 대응에 평형수처리장치 개조, 스크러버 장착 혹은 고가의 저유황유 사용 등 화주에게 전부를 전가시키기 어려운 비용부담 뿐 아니라, 노후선 폐선에 대한 신조선 대체수요까지 막대한 투자자금 부담이 있음
- 그러나 오랜 불황으로 인하여 선주들의 재무적 여력은 약화된 상태로 금융에 의존할 수밖에 없는 처지이며, 세계 선박금융기관의 자금 공급은 향후 신조선 수요에 있어서 큰 변수가 될 것으로 전망
- 미국의 금리인상 등으로 유동성이 위축되며 선박금융 시장에서의 자금공급이 원활하지 못할 경우 신조선 수요가 예상보다 축소될 가능성도 잔존

□ 최근 미국정부가 2020년 황산화물 규제강화 연기를 요청하여 새로운 변수가 되고 있으며, 결과에 따라서는 신조선 수요회복 속도가 다소 늦춰질 가능성도 예상

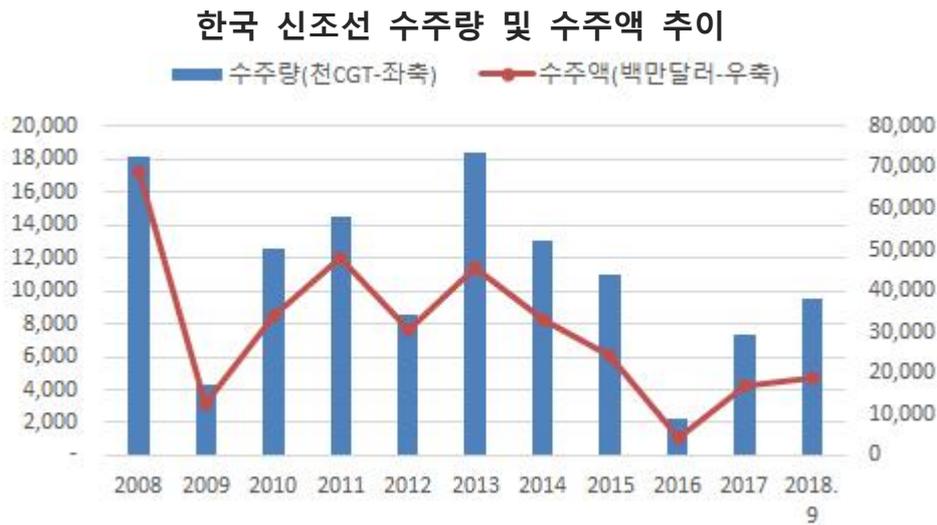
- IMO는 향후 회의에서 이 문제를 논의하기로 하였는데 규제강화 발효 시점을 보류하거나 연기할 가능성은 낮은 것으로 평가되고 있으나, 일정 수준 유예 조치가 취해질 가능성도 배제할 수는 없음
- 이러한 경우 선주들의 규제 대응 수요는 더 지연될 것으로 예상되어, 수요가 소멸되는 것은 아니나 단기적인 수요는 다소 감소할 수 있을 전망



IV. 한국 조선업 동향 및 전망

□ 한국 조선산업은 수요가 크게 증가한 LNG선 대량 수주 등의 영향으로 세계 시장의 흐름과 비교하여 보다 많은 물량을 수주

- 2018년 세계 신조선 발주시장에서 LNG선 수요급증, 대형 컨테이너선과 대형 유조선 등의 비교적 활발한 움직임 등 한국에 유리한 선종들이 상대적으로 양호한 상황을 시현
- 9월까지 세계 신조선 발주량이 전년 동기대비 약 13% 증가한 데 비하여 한국의 수주량은 70.5% 증가한 950만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 39.2% 증가한 189.9억달러
- 3분기 중 LNG선과 탱커, 현대상선 초대형 컨테이너선 등의 수요로 341만CGT를 수주하였으며 2분기 238만CGT에 비하여 개선



자료 : Clarkson

□ 선종별로는 LNG선의 수주비중이 크게 확대되었고 컨테이너선과 유조선이 중요한 비중을 차지

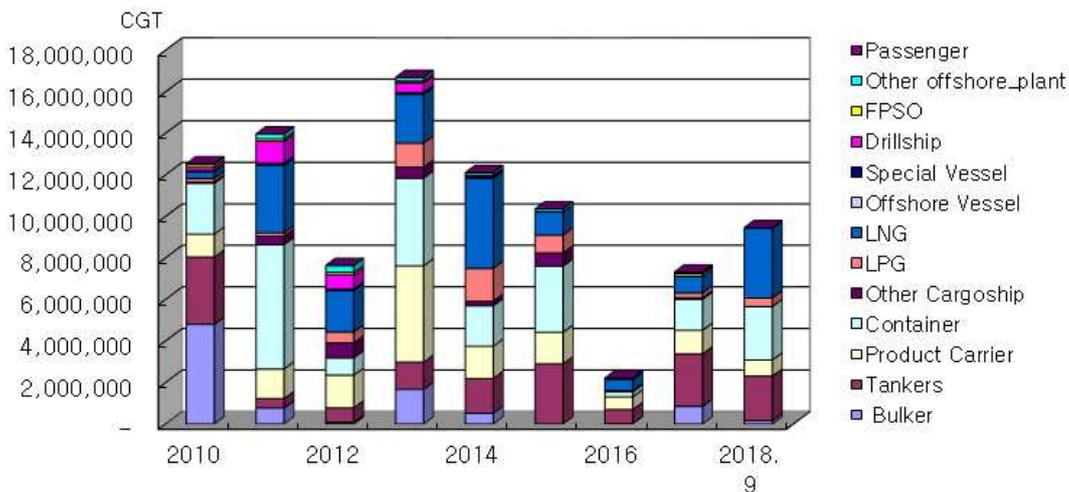
- 9월까지 수주량 중 LNG선의 비중이 36%를 차지하고 있으며 컨테이너선 27%, 유조선 23%로 3개 선종이 전체 수주의 86%를 차지
- LNG선의 비중은 예년에 비하여 크게 높은 수준을 나타내고 있으며, 당분간



국제 LNG산업의 성장으로 많은 수주가 기대되고는 있으나 세계 LNG해운업 규모를 감안하면 지나치게 높은 수준으로 평가

- 탱커나 벌크선의 세계 선대규모가 중형 이상급만으로도 각각 10,000척 규모인데 비하여 LNG선의 선대규모는 540척에 불과하여 상대적으로 규모가 매우 작은 시장임에도 신조선 수주규모가 주요 선종을 상회함
- 이는 상대적으로 주요 선종시장의 신조선 수요가 회복되지 않았음을 의미하며 LNG선의 수요가 일시적으로 크게 증가하였음을 시사
- 아직까지 환경규제 대응수요가 본격화되지 않은 주요 선종시장이 부진한 동안 LNG선의 수요가 이를 보완해 주는 것은 매우 다행한 일이나 이러한 추세가 장기화될 것으로 예상할 수는 없음
- 9월까지 해양플랜트에 대한 수주는 기록되지 않았으나 10월 4.5억달러 규모의 FPU 1기를 수주하였고, 입찰중인 대형 생산설비를 포함하여 약 2기 내외의 수주가 기대

한국 조선업 선종별 수주량 추이



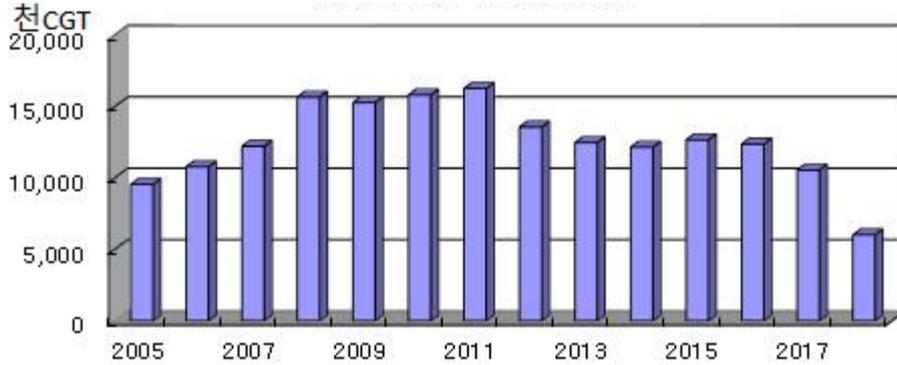
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 건조량은 큰 폭으로 감소함

- 9월까지 건조량은 전년 동기대비 33.8% 감소한 603만CGT
- 2018년 총 건조량은 800만CGT 미만이 될 것으로 추정되어 2005년 이후 가장 적은 수준이 될 것으로 예상



한국 조선업 건조량 추이

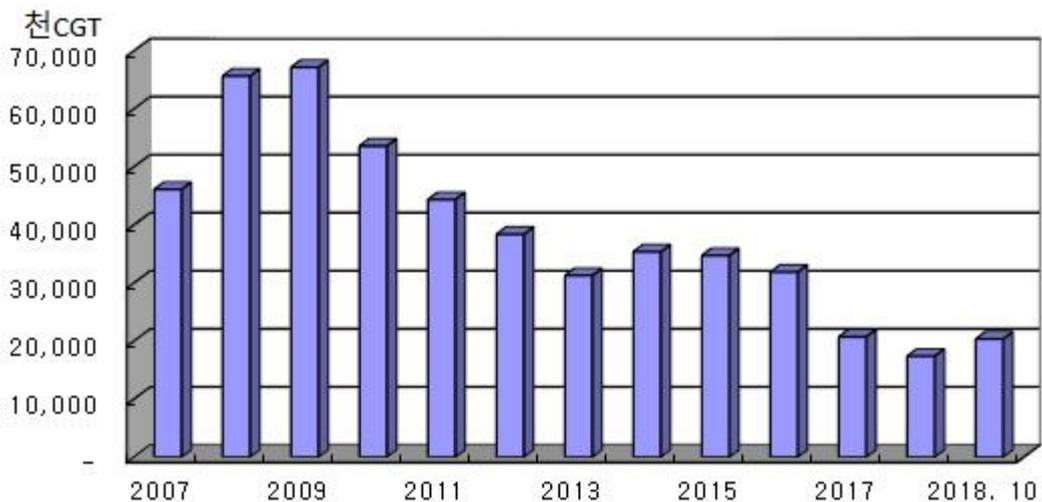


자료 : Clarkson

□ 수주잔량은 소폭 증가함

- 10월초 기준 수주잔량은 연초대비 17.0% 증가한 2,037만CGT
- 2018년 중 예상보다 많은 수주를 기록한 반면 건조량이 극히 적어 수주잔량은 소폭 증가

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년 한국 신조선 수주는 소폭 감소하고 건조량은 소폭 증가할 것으로 전망되며 수주감소가 개선추세의 후퇴를 의미하는 것은 아님

- 2018년도 한국 신조선 수주량은 전년대비 48.9% 증가한 1,100만CGT, 수주액은 48.1% 증가한 254억달러 수준 전망



- 연말까지 해양플랜트 수주 약 35억달러 수준이 기대되며 이 금액이 포함된 수치임
- 2019년 한국 신조선 수주량은 약 5% 감소한 1,060만CGT, 수주액은 약 4% 증가한 264억달러 수준 예상
- 2019년 수주는 여전히 LNG선의 수요강세가 예상되어 동 선종이 큰 비중을 차지할 것으로 보이나 2018년만큼의 수주에는 미치지 못할 것으로 전망
- 또한, 탱커나 컨테이너선 등 한국의 주요 선종에 대한 수요증가는 2019년 하반기 이후로 예상되어 연간 발주 증가폭이 크지 않을 전망
- 그러나 세계 신조선 시황은 빠르지 않은 수준에서 개선움직임이 지속될 것으로 예상되고 한국은 약 35% 내외의 정상적인 수주점유율을 차지하는데 이상이 없을 것으로 보여 단순히 수주량의 감소가 개선추세의 퇴보를 의미한다고 볼 수는 없음
- 해양플랜트 수주는 다소 확대되어 약 50~60억달러 내외의 수주가 가능할 것으로 전망되며 이에 따라 수주량 감소에도 불구하고 수주액은 소폭 증가 전망
- LNG선 수요가 커진 동안은 이를 활용할 필요가 있으나 점차 탱커, 컨테이너선 등 주요 선종에 대하여 환경규제 대안을 기술적으로 강화하며 영업노력을 기울일 필요성 증가
- 건조량은 2018년 총 8백만CGT 미만에서 2019년 8.5백만CGT로 증가할 것으로 예상되나 여전히 생산활동은 부진한 수준으로 평가