

# 해운·조선업 2019년 1분기 동향

## I. 산업 환경

- 1. 거시경제 전망
- 2. 유가 및 연료가 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

### 작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)





## <요 약>

### I. 산업환경

#### (경제전망) 2019년 세계 실질경제성장률과 상품교역 증가율은 둔화 전망

- IMF는 4월초 World Economic Outlook을 통하여 2019년 실질경제성장률을 전년 대비 0.27%p 둔화된 3.33%로, 상품교역증가율은 0.59%p 둔화된 3.30%로 전망

#### (유가 및 연료유가) 1분기 중 유가와 연료유가는 상승세를 나타냄

- 국제유가는 1분기 중 지속 상승하여 월평균 가격 기준 브렌트유는 16.2% 상승
- 1분기 중 싱가포르항 기준 380cst 가격은 11.9%, MGO 가격은 15.9% 각각 상승

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 브라질 댐붕괴 사고 등의 영향으로 운임이 하락함

- 1분기 평균 BDI지수는 797.7로 전년 동기대비 32.1% 하락

#### (탱커) 신조선 인도물량 감소로 전분기 대비 소폭 개선되는 양상

- 310K급 VLCC의 1년 정기용선료는 전분기 대비 1.7% 하락하였으나 150K급 수에즈막스는 12.4% 상승
- 제품선 용선료는 선형에 따라 전분기 대비 5~15% 상승

#### (컨테이너) 과거 대량 발주 물량이 대부분 지난해 인도완료되어 1분기 중 운임은 전년 동기대비 소폭 개선

- 1분기 평균 CCFI 지수는 전년 동기대비 4.5% 높은 851.77
- 1분기 중 미주를 중심으로 원양노선은 전년 동기대비 높은 수준의 운임을 기록 하였으나 근해노선은 높은 경쟁강도로 운임개선이 이루어지지 못함

#### (LNG선) 1분기 중 스팟운임은 전년 동기대비 소폭 하락하였으나 비교적 양호한 수준을 유지함

- 160KCum급 1분기 평균 스팟운임은 전년 동기대비 6.4% 하락한 1일당 61,231달러 수준을 기록



### Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

#### (세계 조선업) 세계 신조선 발주량은 큰 폭으로 감소

- 브라질 댐붕괴사고 영향에 의한 투자심리 경색과 환경규제 발효를 앞둔 관망세의 확대로 잠재적 수요가 발주로 이어지지 못함
- 1분기 중 세계 발주량은 573만CGT(42.5% ↓)<sup>1)</sup>, 발주액은 167억달러(22.2% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 817만CGT(16.8% ↓)
- 크루즈선과 중국 자국발주 물량 비중이 증가하면서 한국에 불리한 구조

#### (신조선가) 신조선가는 선종별로 소폭 상승하거나 전분기 수준 유지

- 1분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 0.7%, 선종별로는 0.2~1.8% 상승

#### (수주점유율) 중국의 점유율 상승, 한국은 하락

- 중국의 점유율은 자국 발주에 힘입어 2018년 31.6%에서 1분기 중 45.0%로 상승
- 한국은 2018년 40.8%에서 1분기 중 28.3%로 하락

#### (한국 조선업 수주) 국내 조선업은 LNG위주의 수주활동이 지속되었으나 절대량은 감소

- LPG선을 제외한 모든 선종의 수주가 크게 감소
- LNG선 수주비중은 53%로 금년에도 LNG선이 가장 중요한 수주 선종임
- 1분기 수주량은 162만CGT (56.5% ↓), 수주액은 38.7억달러 (47.7% ↓)
- 동 기간 건조량은 266만CGT (12.7% ↓)

#### (한국 수주잔량) 전분기 대비 소폭 감소

- 1분기말 수주잔량은 전분기대비 4.7% 감소한 2,133만CGT로 아직까지 안정적 일감 확보에는 미흡한 수준

1) 본 요약의 ( )안 증감은 전년 동기대비



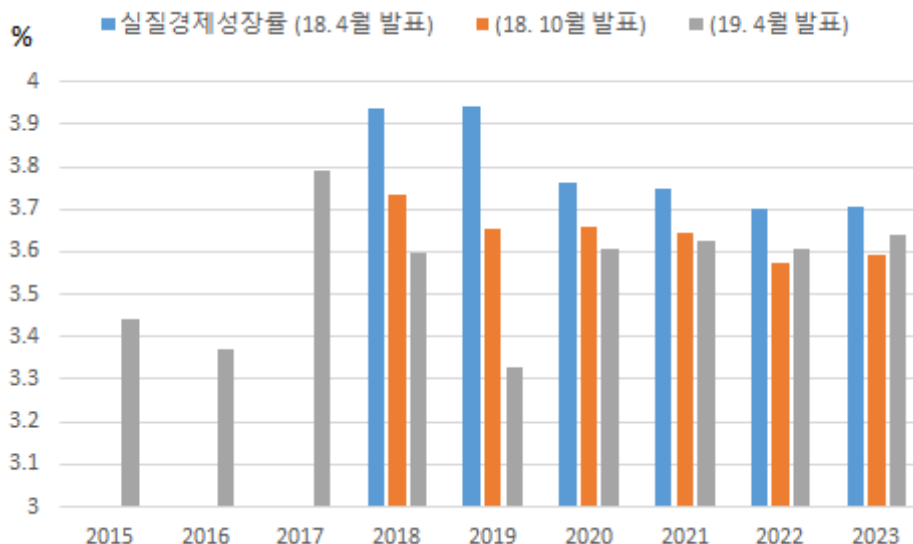
## I. 산업환경

### 1. 거시경제 전망

□ 지난 4월 초 IMF는 World Economic Outlook을 통하여 2019년 세계 실질경제성장률이 전년대비 크게 둔화될 것으로 전망함

- IMF는 2019년 실질경제성장률을 3.33%로 전년 대비 0.27%p 낮은 수준으로 전망함
- 특히, 최근 3차례의 발표에 있어서 2021년까지의 성장률을 매년 하향 조정하여 최근 경제 여건이 다소 악화되고 있음을 암시함
  - 2019년 실질경제성장률은 '18년 4월 발표시 3.94%로 전망되었으나 10월 발표시 3.65%로 하향 조정되었고 '19년 4월에는 3.33%로 다시 하향 전망됨
  - 2020년 실질경제성장률은 '18. 4월 발표 3.76%, '18. 10월 3.66%, '19. 4월 3.61%로 하향 전망됨
  - 이러한 결과는 특히, 미중 무역분쟁에 의한 불확실성과 악영향이 반영된 결과로 보임

**IMF의 세계 실질경제성장률 전망치**



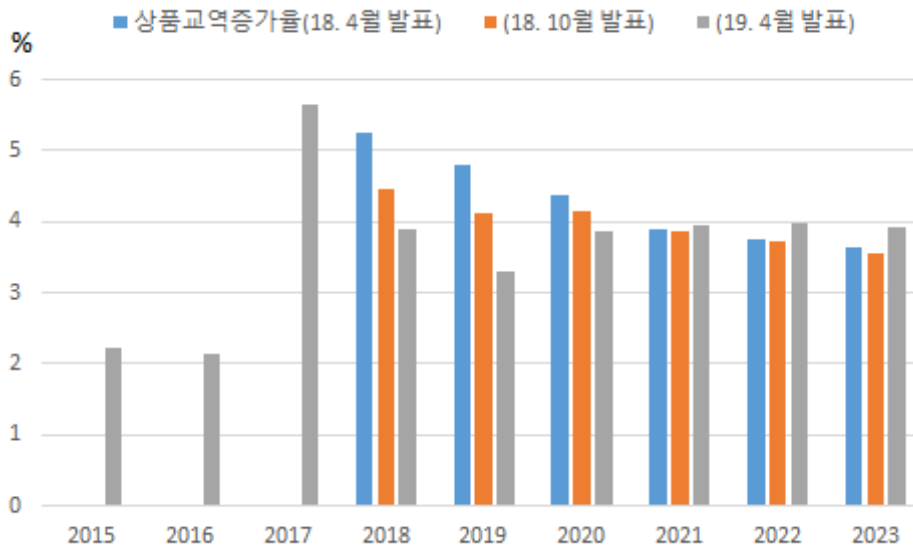
자료 : IMF



## □ 2019년 상품교역증가율<sup>2)</sup> 역시 전년대비 크게 둔화될 것으로 전망됨

- IMF는 지난 4월 2019년 세계 상품교역증가율을 3.30%로 전년 대비 0.59%p 낮은 수준으로 전망함
- 동 전망에서 2019년 세계 상품교역증가율을 '18년 4월 발표에서 4.79%로 양호한 수준으로 전망하였으나 '18년 10월 발표에서 4.13%로 하향조정 되었고 '19년 4월 발표에서는 3.30%로 더욱 크게 하향 전망됨
- 2020년 전망치 역시 발표때 마다 소폭 하향 조정되고 있으며 미중 무역분쟁 등으로 인한 국제 교역여건의 단기적 악화가 반영된 결과로 보임
- 2020년 세계 상품교역증가율 : ('18. 4월 발표) 4.37% → ('18. 10월 발표) 4.14%,  
→ ('19. 4월 발표) 3.87%
- 다만, 2020년 교역성장률은 2019년 대비 0.57%p 상승하여 국제 무역경기는 금년을 가장 어려운 고비로 보고 있으며 2021년부터는 과거 전망보다 소폭 상향한 전망치를 보여주고 있어 장기적으로는 안정화 전망

### IMF의 세계 상품교역증가율 전망치



자료 : IMF

2) 상품교역증가율은 상품수입증가율(Volume of imports of goods - Percent Change)과 상품수출증가율(Volume of exports of goods - Percent Change)의 평균치임



## 2. 유가 및 연료가 동향

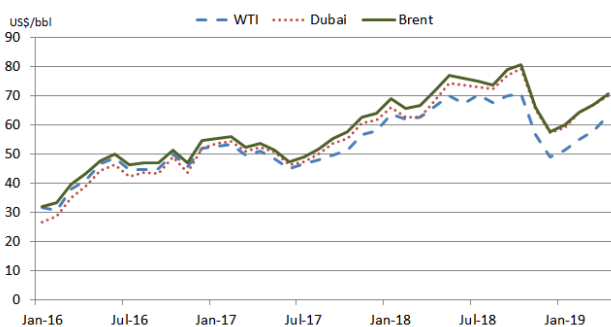
### □ 지난해 4분기에 하락했던 유가는 1분기 들어 다시 상승하고 있음

- 국제유가는 이란 제재와 OPEC의 감산 지속, 베네수엘라 사태 등의 영향으로 1분기 중 상승 추세를 지속하고 있음
- 브렌트유 현물 가격은 월평균 기준 1분기 중 16.2% 상승하여 3월 배럴당 67.0달러를 기록하였고, 동 기간 두바이유와 WTI는 각각 16.8%와 18.8% 상승한 66.9달러와 58.2달러임

### □ 유가 상승에 따라 선박 연료유 가격도 1분기 중 상승함

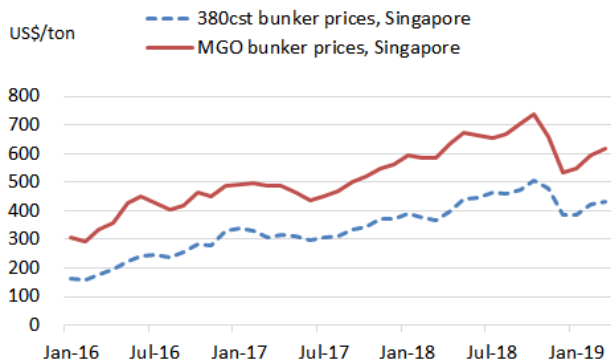
- 싱가포르항 기준 380cst의 월평균 가격은 2018년 12월 톤당 385.6달러까지 하락한 후 2019년 3월 다시 431.5달러까지 상승하여 1분기 중 11.9% 상승
- 동일 항 기준 MGO의 월평균 가격은 2018년말 12월 톤당 532.3달러에서 2019년 3월 617.1달러로 분기 중 15.9% 상승하여 다시 600달러선을 상회함
- 이러한 연료유가 상승은 9월부터 시행되는 기존선의 평형수처리장치 규제, 2020년 1월부터 시행되는 황산화물 강화규제 등과 함께 운영비용이 높은 노후선 폐선에 대한 압력으로 작용할 가능성이 높아짐
- 특히, 2020년 1월부터는 스크러버를 장착하지 않은 선박들은 MGO와 같은 고가의 저유황유를 사용하여야 하며 해운시황이 연료비 상승을 화주에 전가할 수 있을 정도의 활황이 아니므로 유가 상승은 선사들에게 상당한 압박으로 작용할 전망

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



## Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

□ 2019년 1분기 벌크선 시황은 브라질 댐붕괴 사고의 영향 등으로 급락 추세를 나타내었으며, 특히 대형선의 운임 악화가 두드러짐

- 중국의 철광석 수요 둔화, 석탄수입 감소, 미중 무역분쟁 등의 영향과 더불어 브라질 댐붕괴 사고의 여파로 철광석 생산까지 감소하며 1분기 BDI는 크게 하락함
- 춘절을 전후한 계절적 침체 요인에 댐붕괴 사고 영향이 시황하락 압력을 더욱 크게 증폭시키며 운임지수 급락 현상이 발생함
- 1분기 평균 BDI지수는 전년 동기대비 32.1% 낮은 797.7을 기록

BDI 추이



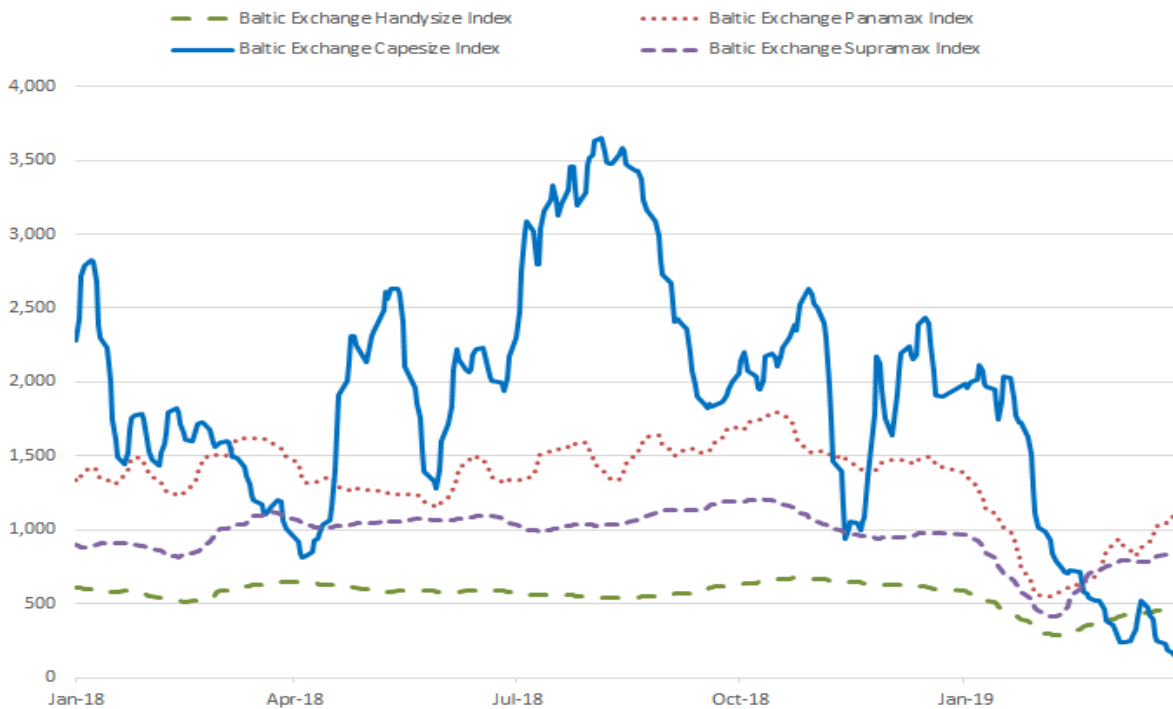
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



□ 이러한 급락은 철광석을 주 화물로 운송하는 대형선형인 Capesize 시장에서 두드러졌으며, 중형 이하급 선형들의 운임은 춘절이후 다시 반등 추세를 나타냄

- Capesize(10만dwt 이상급)의 발틱운임지수인 BCI는 연초 1,987로 시작하여 3월 말 150까지 하락하여 매우 심각한 수준의 침체를 나타냄
- 반면, Panamax(65~100Kdwt미만급)의 발틱운임지수인 BPI는 연초 1,391로 시작하여 춘절기간인 2월초 60.3% 하락한 552까지 떨어졌으나 이후 반등하여 3월 말 1,102를 기록
- Supramax(60Kdwt 내외급)의 발틱운임지수인 BSI 역시 연초 967로 시작하여 춘절기간인 2월초 57.2% 하락한 414까지 떨어졌으나 이후 반등하여 3월 말 현재 813으로 재상승
- Handysize(10~40Kdwt미만급)의 발틱운임지수인 BHSI도 유사한 흐름으로, 연초 588로 시작하여 춘절기간인 2월초 290으로 50.7% 하락하였으나 이후 반등하여 3월 말 현재 464를 기록

선형별 Baltic Index 추이



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

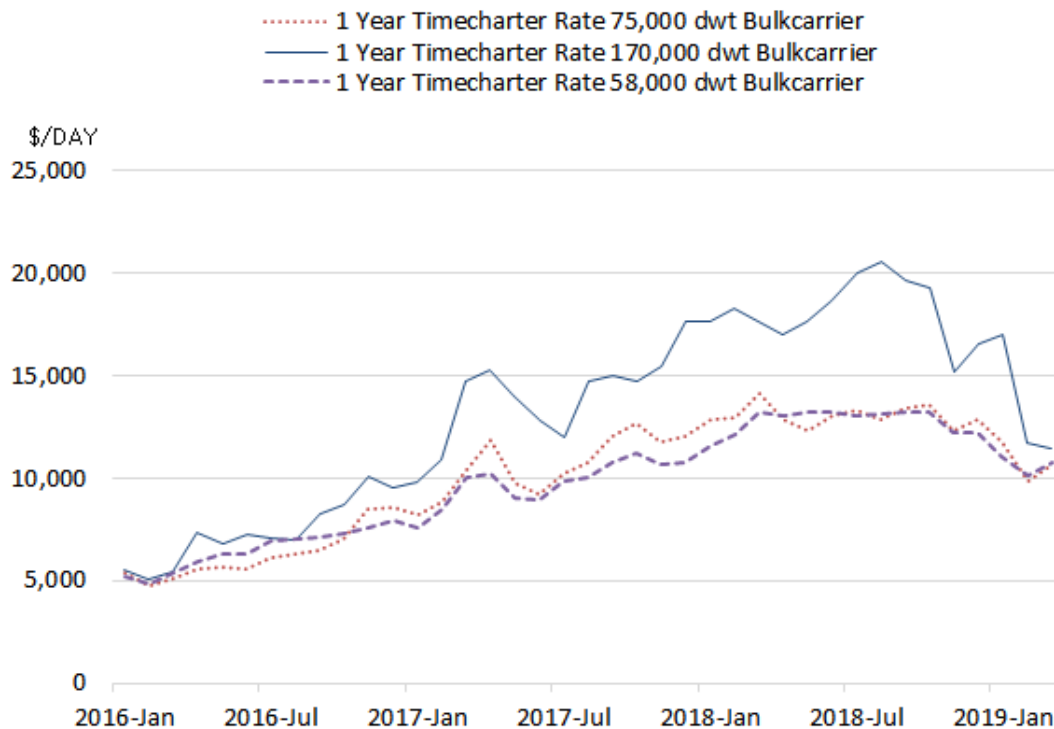




## □ 1분기 중 벌크선 용선료는 큰 폭으로 하락함

- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 13,231달러로 전분기 대비 16.1% 하락함
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 1분기 평균 1일당 10,777달러로 전분기 대비 21.4% 하락함
- Supramax급 58Kdwt급 1분기 평균 용선료는 1일당 10,644달러로 전분기 대비 15.1% 하락함
- 벌크선 용선료는 지난해 4분기에 이어 2분기 연속 하락하는 추세를 나타냄

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

## □ 1분기 중 벌크선의 폐선은 시황에 비하여 많지 않은 수준이며 2019년 중 벌크선 시황은 다소 어렵게 전개될 것으로 예상됨

- 1분기 중 벌크선 폐선은 총 23척, 247만dwt로 최근 5년간 분기평균 72척 478만dwt에 크게 미치지 못하여 폐선에 의한 공급 조절이 크게 이루어지지 않음

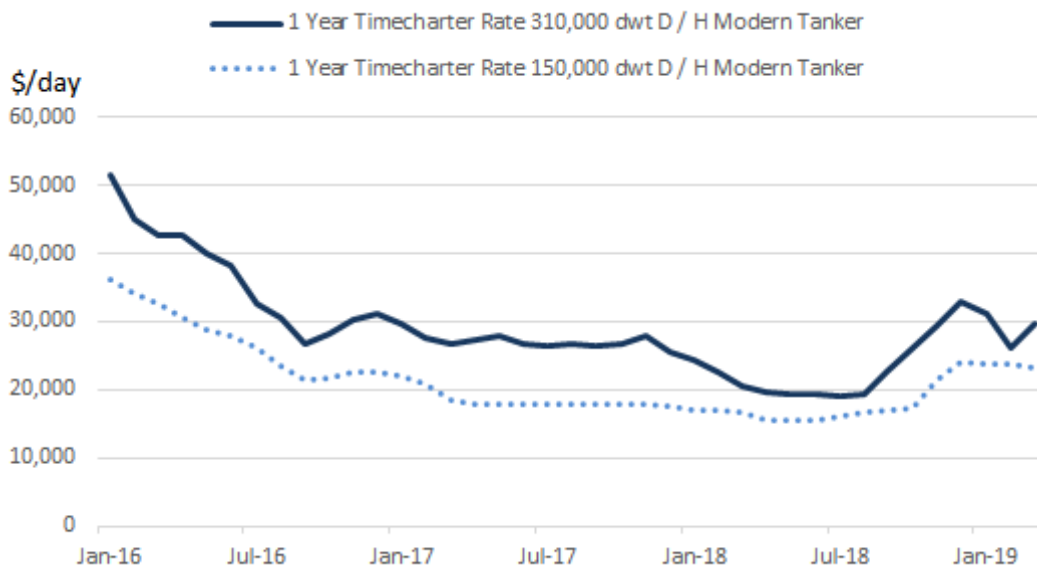


- 금년 중 시황 부진으로 대대적인 폐선 증가의 가능성도 배제할 수 없으나 금년 중 선복량 증가율은 최소한 2%를 상회할 것으로 예상됨
- 그러나 물동량 둔화의 영향으로 해운수요 증가율은 2%에도 미치지 못할 것으로 보여 금년 중 벌크선 시황은 다소 어렵게 전개될 전망

## 2. 탱커 시장

□ 유조선 용선료는 1분기 중 등락하거나 소폭 하락하는 흐름이 있었으나 평균적으로 전분기 대비 양호한 수준을 보임

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

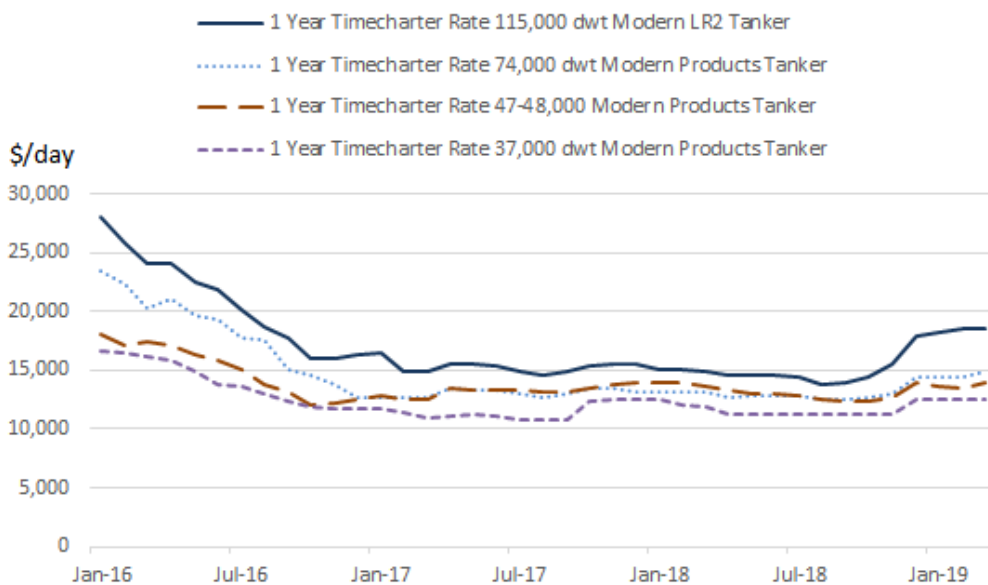
- 베네수엘라 사태, 이란 제재, 중국의 수입량 둔화 등 해운 수요측 악재요인들이 있으나 2019년 들어 미국의 아시아항 물량 증가 등에 따른 거리효과로 오히려 유조선 수요는 다소 활성화되고 있음
- 다만, 수요 증가속도가 신규 선복공급에 의한 선복량 증가 속도를 크게 상회하는 수준은 아니므로 1분기 중 두드러진 빠른 시황개선이 나타나지는 않았음
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 지난 12월 평균 1일당 33,000달러에서 2월 평균 26,000달러로 하락한 후 3월 평균 29,800달러로 재상승함



- 1분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 29,038달러로 전분기 대비 1.7% 하락한 수준임
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 지난 12월 평균 1일당 24,000달러에서 3월 월평균 23,150달러로 1분기 동안 완만한 하락을 나타냄
- 1분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 23,538달러로 전분기 대비 12.4% 높은 수준임

## □ 제품운반선은 1분기 중 정체되거나 소폭 개선 양상을 보임

### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 2018년 중 유가상승 영향 등으로 해운물동량이 크게 둔화되었으나 4분기부터 신규 선박 인도량이 감소하고 유가하락으로 수요가 다소 활성화되면서 선박 용선료도 개선됨
- 1분기에 들어와 이러한 개선 흐름이 정체되는 양상이나 용선료가 상승한 수준에서 유지되어 분기 평균 용선료는 전분기 대비 약 5~15% 높은 수준임
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 지난 12월 평균 1일당 17,938달러에서 3월 평균 18,600달러까지 소폭 상승추세를 이어갔으며 1분기 평균 용선료는 18,462달러로 전분기대비 15.7% 상승
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 지난 12월 평균 1일당 14,469달러에서 3월 평균 14,875달러로 소폭 상승하였고 1분기 평균 용선료는 14,644달러로 전분기대비 10.6% 상승



- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 지난 12월 평균 1일당 13,906달러에서 3월 평균 13,875달러로 미약한 수준의 하락이 있었고 1분기 평균 용선료는 13,673달러로 전분기대비 5.4% 상승
- 37Kdwt급 MR탱커는 지난 12월 평균 1일당 12,500달러를 2월까지 유지하다가 3월 들어 3월 평균 12,600달러로 소폭 상승하였고 1분기 평균 용선료는 12,538달러로 전분기대비 7.8% 상승

### □ 1분기 중 폐선에 의한 공급조절은 나타나지 않았으나 2019년 중 탱커 시황은 전년보다 개선될 것으로 기대됨

- VLCC와 수에즈막스 유조선은 1분기 중 각 1척씩 폐선되어 최근 5년간 분기 평균 폐선량 각각 2.9척과 2.2척에 미치지 못함
- 제품운반선 역시 1분기 중 5척 17만dwt가 폐선되어 최근 5년 분기 평균 폐선량 9.1척, 40만dwt에 미치지 못함
- 탱커는 2018년 중 비교적 많은 양의 폐선이 이루어져 2019년 중 또 다시 대량 폐선에 의한 공급 조절을 기대하기는 어려울 것으로 보임
- 그러나 전년 대비 유가 하락, 원거리 운송수요 증가 등의 영향으로 해운수요의 증가가 예상되며 탱커시황은 전년대비 개선될 것으로 기대됨

## 3. 컨테이너선 시장

### □ 1분기 중 컨테이너선 시황은 전년 동기대비 소폭 개선됨

- 1분기 평균 CCFI 지수는 851.77로 전년 동기대비 4.5% 높은 수준을 기록함
- 다만, 연말이후 미중 무역분쟁에 따른 밀어내기 물량이 소멸되었고 계절적 특수가 없는 비수기인 특성 등으로 2월 이후 지수는 하락하고 있음



### CCFI 추이



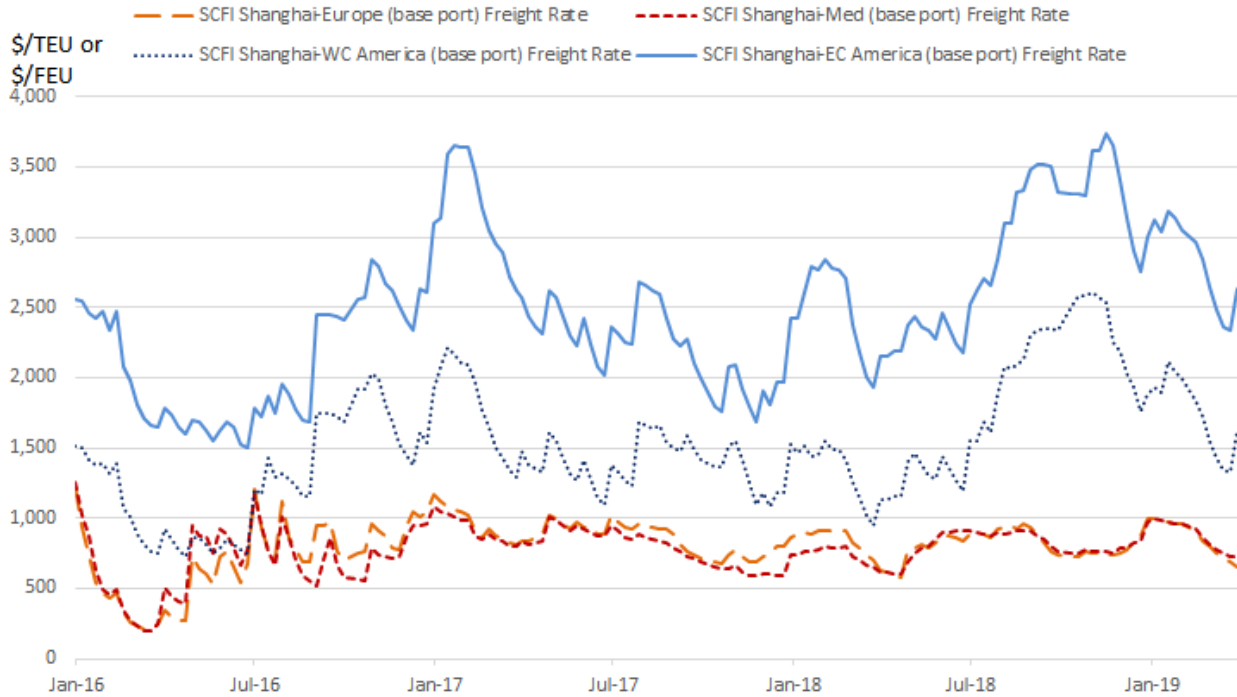
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 주요 원양노선의 경우도 대체로 1분기 중 전년 동기대비 개선된 수준임

- 상하이-유럽노선의 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 1.1% 상승한 TEU당 850.08달러
- 상하이-지중해 노선의 동 운임은 전년 동기대비 18.4% 상승한 TEU당 870.17달러를 기록함
- 2018년 상하이-미서안 노선의 1분기 평균 운임은 전년 동기대비 30.3% 상승한 FEU당 1,734.0달러, 상하이-미동안 노선은 13.2% 상승한 FEU당 2,815.83달러로 유럽 노선보다는 전년 동기대비 큰 폭의 개선을 나타냄
- 다만, 전년도 연말까지 무역분쟁 회피를 위한 밀어내기 물량으로 3,4분기 운임이 강세를 보인 탓에 전분기 대비 평균 운임은 서안이 24.9%, 동안이 14.9% 등 비교적 큰 폭으로 하락함
- 전반적으로 미중 무역분쟁의 우려에도 불구하고 유럽 노선보다는 미주 노선의 운임개선이 다소 빠른 것으로 나타남



### 주요 원양노선 SCFI 추이



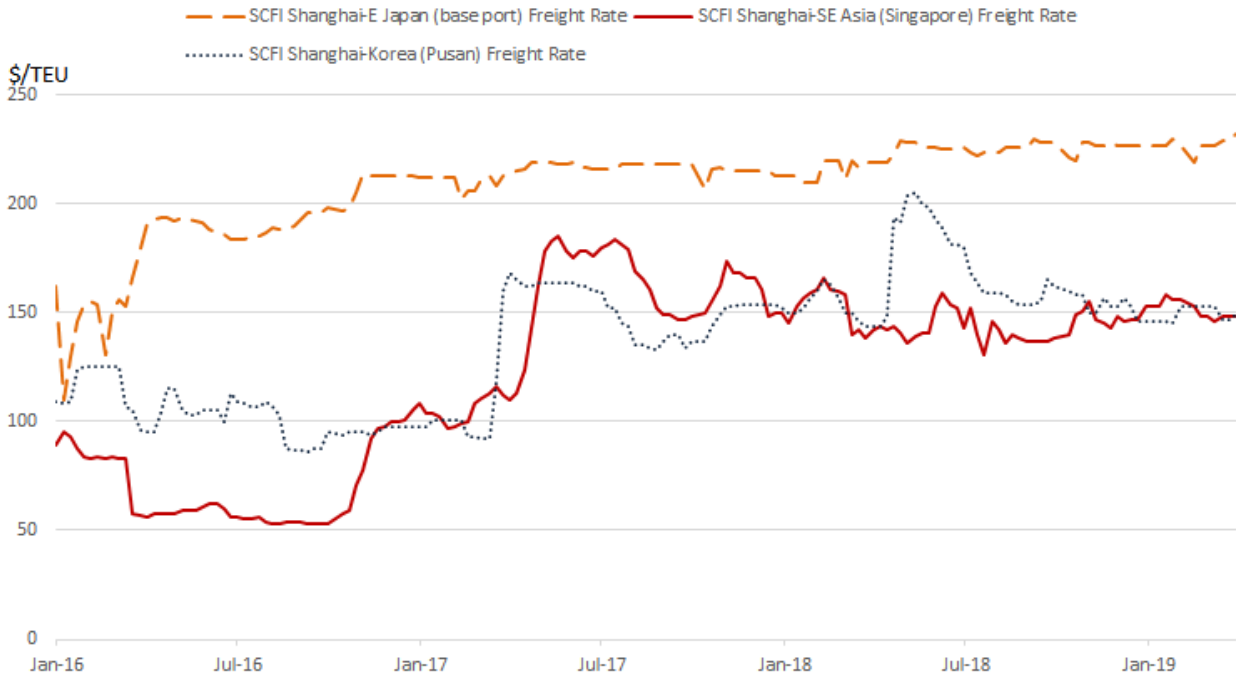
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

#### □ 주요 근해노선은 일본 노선을 제외하고 대체로 전년 동기대비 약세를 보임

- 상하이-동일본 노선의 1분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 5.5% 상승한 TEU당 227.33달러를 기록하여 비교적 건조한 움직임을 보임
- 반면, 상하이-부산 노선의 동 운임은 전년 동기대비 2.4% 낮은 TEU당 149.25달러
- 상하이-동남아 노선은 전년 동기대비 0.8% 낮은 TEU당 151.25달러를 기록함



### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 컨테이너선은 2019년 중 완만한 시황개선이 가능할 전망

- 1분기 중 컨테이너선의 폐선은 30척 7만TEU로 지난 5년간 분기 평균 33척, 8.7만TEU에 미치지 못하는 수준임
- 폐선량은 많지 않으나 2015년까지 대량 발주된 선박 대부분이 인도를 마치며 금년 중 선박량 증가율은 3% 이내가 될 것으로 예상됨
- 아직까지 미중 무역분쟁 등 위협요인이 존재하고 세계 경기도 둔화될 것으로 예상되나 IMF의 상품교역증가율을 참고하면 해운물동량 증가율은 3% 이상이 될 것으로 전망됨
- 이상의 요인들을 감안할 때 2019년 중 빠른 시황의 회복을 기대할 수는 없으나 완만한 운임의 개선은 가능할 전망

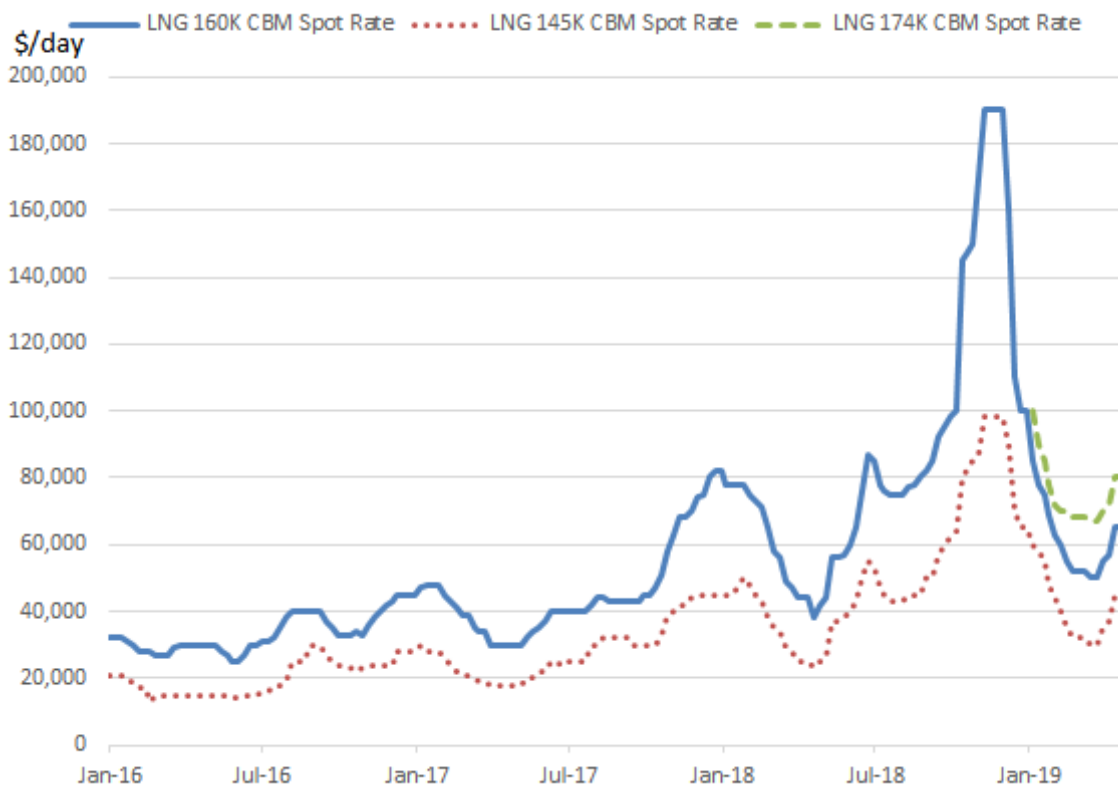


## 4. LNG선 시장

□ 1분기 중 LNG선 해운 스팟 운임은 전년 동기대비 하락하였으나 비교적 양호한 수준을 유지함

- 160KCum급 LNG선의 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 61,231달러로 전년 동기대비 6.4% 낮은 수준임
- 1분기 중 난방수요가 종료된 시즌이므로 운임이 하락하였으나 비교적 양호한 수준을 유지함
- 145KCum급 LNG선의 1분기까지 평균 용선료는 1일당 40,846달러로 전년 동기대비 3.8% 상승함

**LNG선 Spot 운임 추이**



자료 : Clarkson



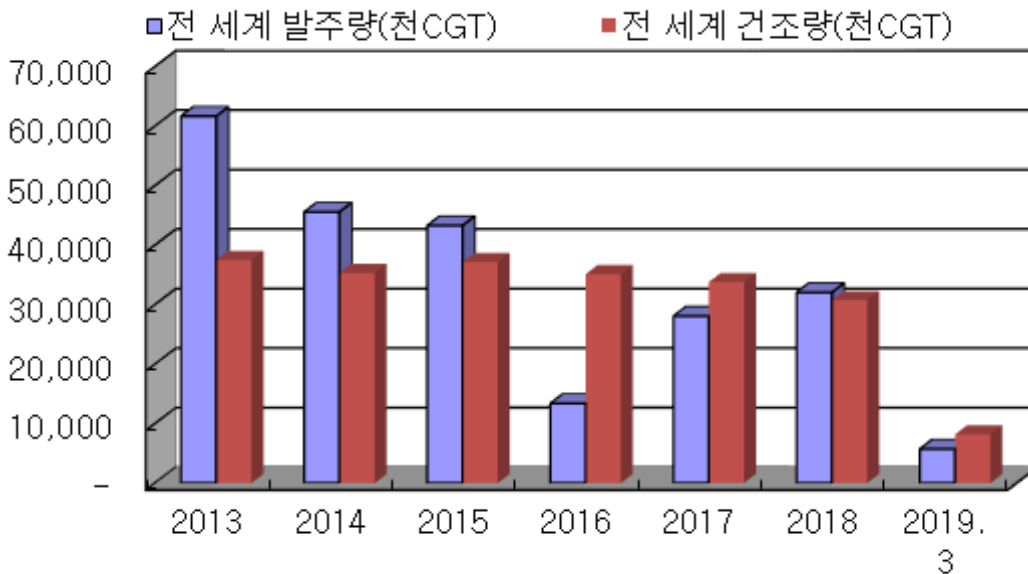


## Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

### □ 1분기 세계 신조선 발주수요는 전년 동기대비 큰 폭으로 감소

- 1월 중 브라질 댐사고에 의한 벌크시황 침체가 투자심리에 영향을 미쳤을 가능성이 있고, 무엇보다 2020년 환경규제 강화를 앞두고 상황을 지켜보자는 관망세가 확대되며 잠재적 발주수요가 실현되지 못한 것으로 추정됨
- 1분기 중 세계 발주량은 전년 동기대비 42.5% 감소한 573만CGT
- 발주액은 전년 동기대비 22.2% 감소한 167억달러임
- 발주액은 고가 크루즈선의 수요 증가로 발주량에 비하여 감소폭이 작게 나타남
- 1분기 세계 건조량은 전년 동기대비 16.8% 감소한 817만CGT를 기록함

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



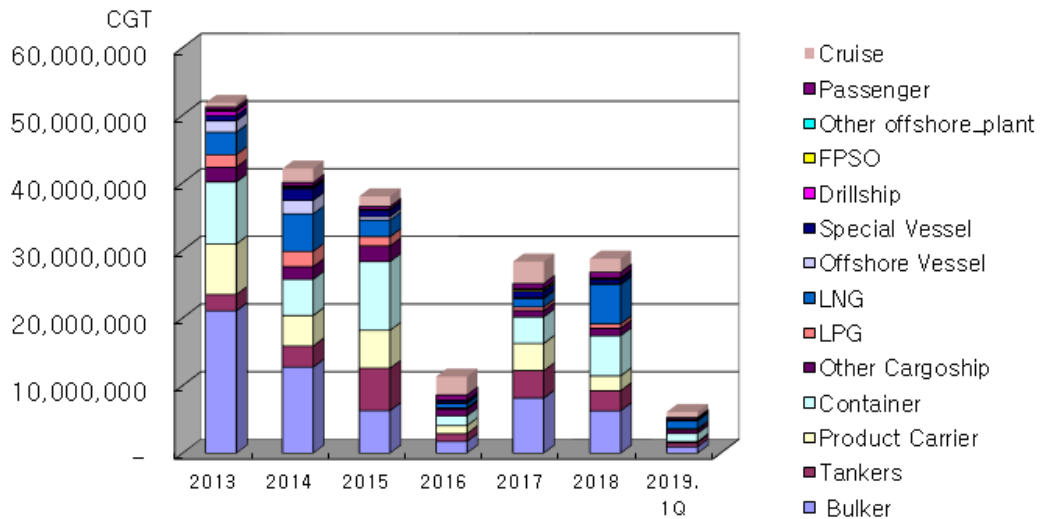
자료 : Clarkson

### □ 선종별로는 크루즈선을 제외한 대부분 선종의 발주가 부진함

- 전년 동기대비 크루즈선 발주만 19% 증가하였고 그 외 벌크선 -64%, 유조선 -50%, 제품운반선 -74%, 컨테이너선 -20%, LNG선 -28% 등 주요 선종 대부분의 발주가 감소함
- LNG선은 전체 발주량에서 약 20%의 비중으로 여전히 상대적 강세를 유지하고 있고 발주량은 전년 동기대비 감소하였으나 양호한 수준을 유지함



### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



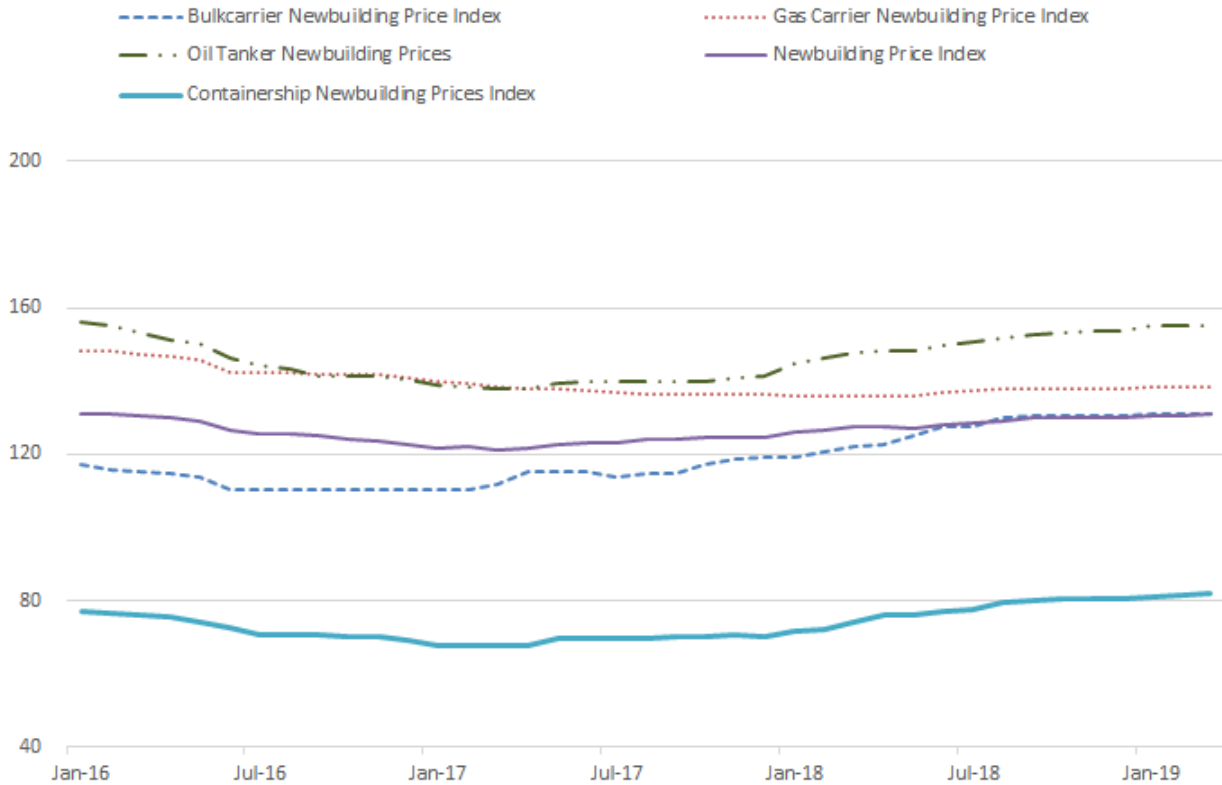
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

□ 1분기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 약 1% 내외의 상승세를 기록하였으며, 컨테이너선을 제외한 나머지 선종들은 전분기 가격을 유지하는 수준을 나타냄

- Clarkson 신조선가 지수는 1분기 중 0.7% 상승하여 3월 지수는 130.86을 기록
- 탱커 신조선가 지수는 동 기간 0.8% 상승하여 3월 지수 154.95를 기록
- 컨테이너선 신조선가 지수는 1분기 중 1.8% 상승하여 주요 선종 중 가장 큰 폭의 상승을 나타냈으며 3월 지수는 82.03
- 벌크선 신조선가 지수는 1분기 중 0.2% 상승에 그쳐 3월 지수는 130.80
- GAS선 지수는 분기 중 0.5% 상승하여 3월 지수 138.50을 기록



## 신조선가 지수 추이



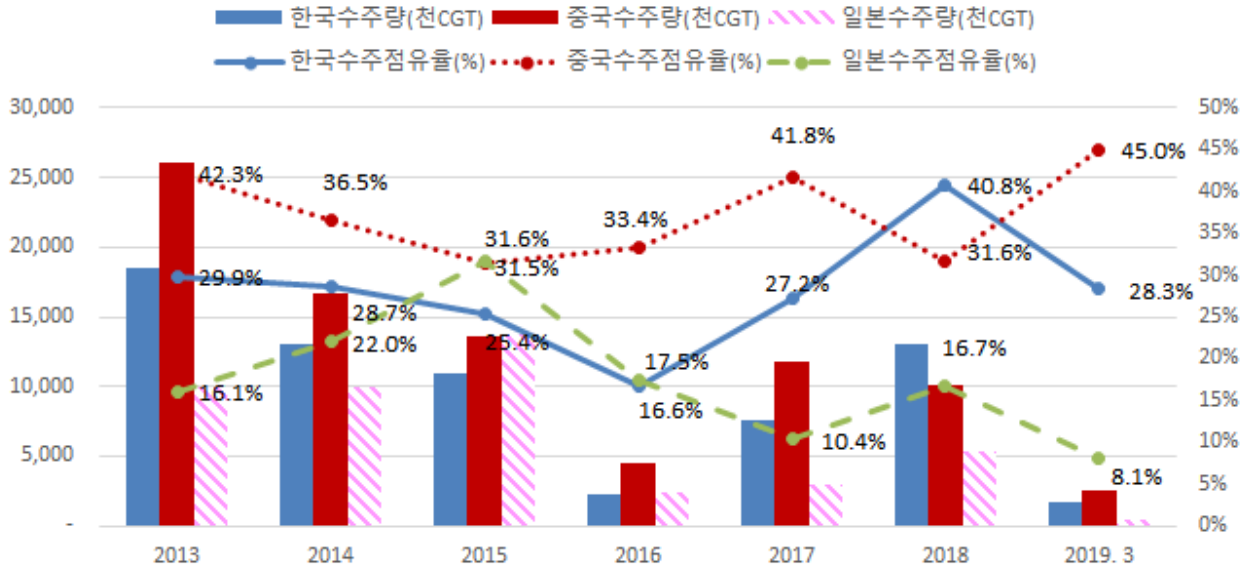
자료 : Clarkson

### □ 1분기 중 한국의 수주점유율은 전년 대비 하락하였고 자국 발주에 힘입어 중국의 점유율은 크게 상승함 (CGT 기준)

- 크루즈선의 발주 증가로 한중일 3국의 수주점유율은 2018년 89.0%에서 1분기 중 81.4%로 감소
- 중국은 자국 리스사의 대량 발주 등 자국발주 물량에 힘입어 1분기 수주 점유율을 45.0%까지 끌어올림
- 전년도 LNG선 시장의 호조로 7년만에 40%를 상회하였던 한국의 점유율은 중국에 밀려나며 1분기 중 28.3%로 하락함
- 일본은 1분기 점유율 8.1%를 기록하며 다시 점유율이 크게 하락하는 경향을 보임



### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

□ 2019년 신조선 시장은 관망세 속에 전년대비 다소 부진한 흐름이 이어질 가능성이 높으나 환경규제 발효시점이 가까워지는 하반기 변화에 대한 기대감이 있어 아직 판단하기에는 이릅니다

- 2019년 신조선 시장은 LNG선을 제외한 뚜렷한 수요이슈 부재와 규제 직전의 관망세 확대 등으로 발주량 감소가 예상되었으나 1분기 시황은 예상보다 더 부진한 수준을 보임
- 금년 중 극적인 개선 가능성은 높지 않으나 평형수처리장치 규제가 시행되는 9월과 황산화물 규제가 가까워지는 연말로 갈수록 변화 징후가 나타날 가능성이 있으므로 하반기 시장을 주시할 필요는 있음

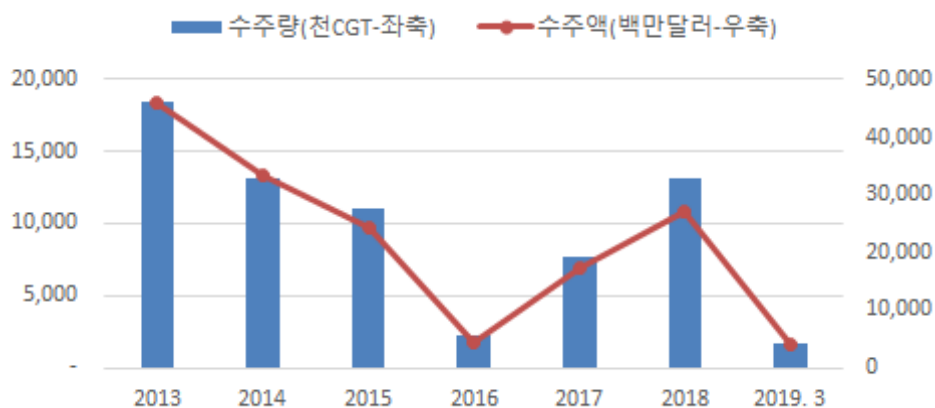


## IV. 한국 조선업 동향 및 전망

### □ 1분기 중 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소함

- 1분기 세계 신조선 시장 수요는 크루즈선과 중국 자국수요 등이 증가하며 전년 대비 한국에 불리한 구조가 형성됨
- 한국의 1분기 수주량은 전년 동기대비 56.5% 감소한 162만CGT, 수주액은 47.7% 감소한 38.7억달러를 기록함
- 1분기 중에도 LNG선의 수주는 비교적 양호하게 이루어졌으나 전년 동기대비 감소한 수준이고 컨테이너선, 탱커 등의 주력선종 수주가 크게 감소하면서 전반적으로 예상보다 부진한 수주실적을 보임

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



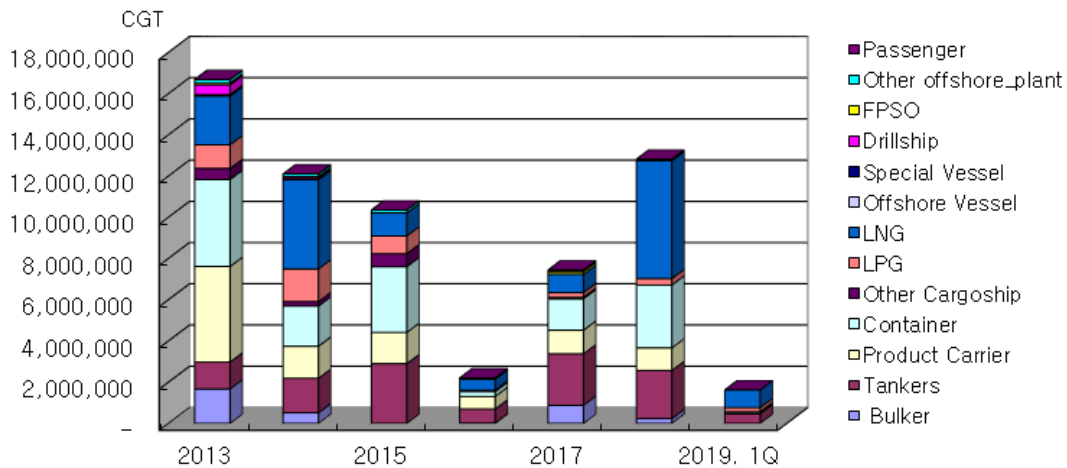
자료 : Clarkson

### □ 선종별로 거의 모든 선종에서 수주가 감소하였으며, LNG선의 수주비중은 여전히 가장 높음

- 1분기 중 LNG선의 수주는 전년 동기대비 47.6% 감소하였으나 예년에 비해서는 많은 10척을 수주하였고 전체 국내 조선업 수주의 53%를 차지함
- 선종별 수주는 컨테이너선 -88.9%, 유조선 -51.7%, 제품운반선 -81.1% 각각 감소하여 모든 주력선종이 부진한 양상을 나타냄

- 유일하게 LPG선이 Ethylene 겸용선을 위주로 5% 증가한 수주실적을 기록하였으나 비중이 작음
- 해양플랜트는 1분기 중 수주실적이 없음

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이

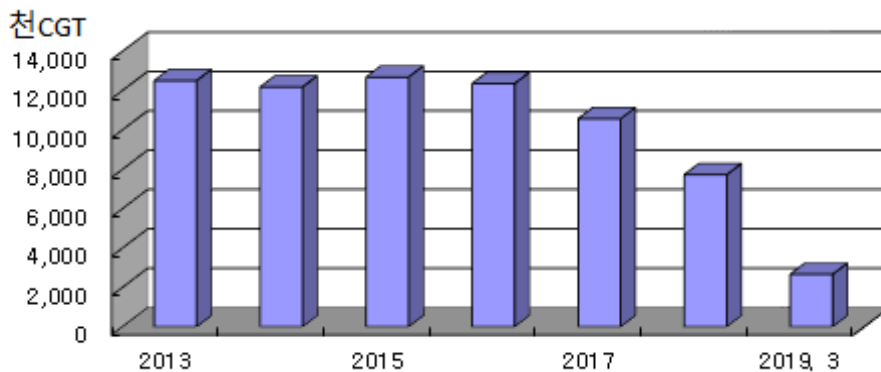


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### □ 1분기 중 건조량은 전년 동기대비 감소함

- 1분기 건조량은 전년 동기대비 12.7% 감소한 266만CGT임
- 건조량 감소는 전년 1월 건조량이 많았던 점에 기인하는 것으로 2019년 건조량이 전년대비 약 11% 증가한 850만CGT를 달성하는 데 무리가 없을 것으로 보임

### 한국 조선업 건조량 추이

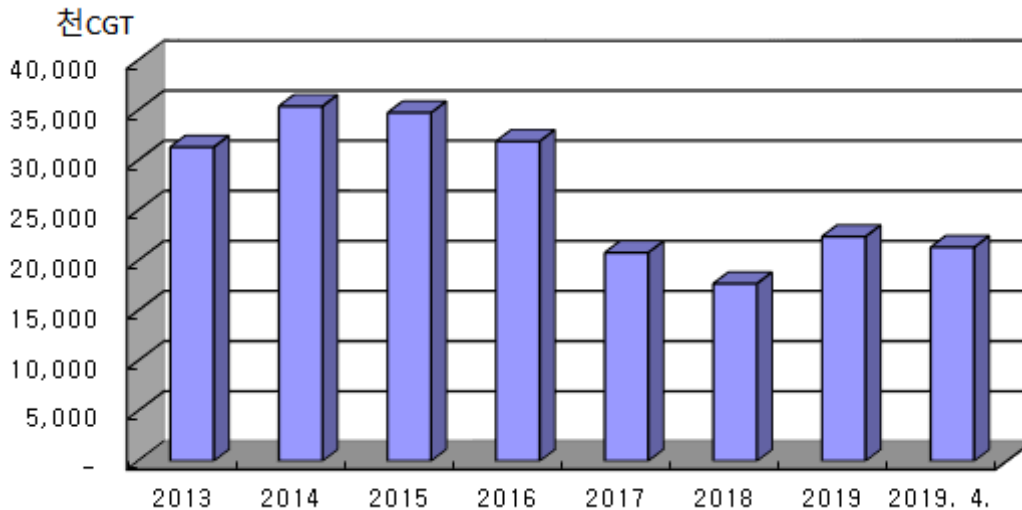


자료 : Clarkson

### □ 수주잔량은 전분기 대비 소폭 감소함

- 1분기 중 수주가 다소 부진함에 따라 1분기말 수주잔량은 2,133만CGT로 전분기 대비 4.7% 감소함
- 아직까지 한국 조선사들이 안정적 일감을 확보하지는 못한 수준이므로 신조선 가격을 올리기에는 이른 것으로 추정됨

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준

### □ 2019년 중 한국 신조선 수주는 전년 대비 다소 부진할 것으로 예상되나 실망할 수준은 아니며 하반기 시장을 더 지켜볼 필요가 있음

- 2019년 한국 신조선 수주는 LNG선 특수가 있었던 지난해와 비교하여 크게 부진한 것으로 나타남
- 그러나 이러한 현상은 환경규제를 앞둔 관망세 확대가 주요한 원인으로, 실망할 수준은 아님
- 하반기 시장의 분위기 전환까지 기대하기는 어려우나 환경규제 대응에 대한 징후는 나타날 수 있으므로 조금 더 지켜보며 시장에 대응하는 자세가 필요할 것으로 보임