

# 해운·조선업 2019년도 3분기 동향 및 2020년도 전망

**I. 산업 환경 및 거시경제**

- 1. 세계 경제 및 교역
- 2. 유가 및 연료가 동향
- 3. 후판가 동향

**II. 해운업 동향 및 전망**

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

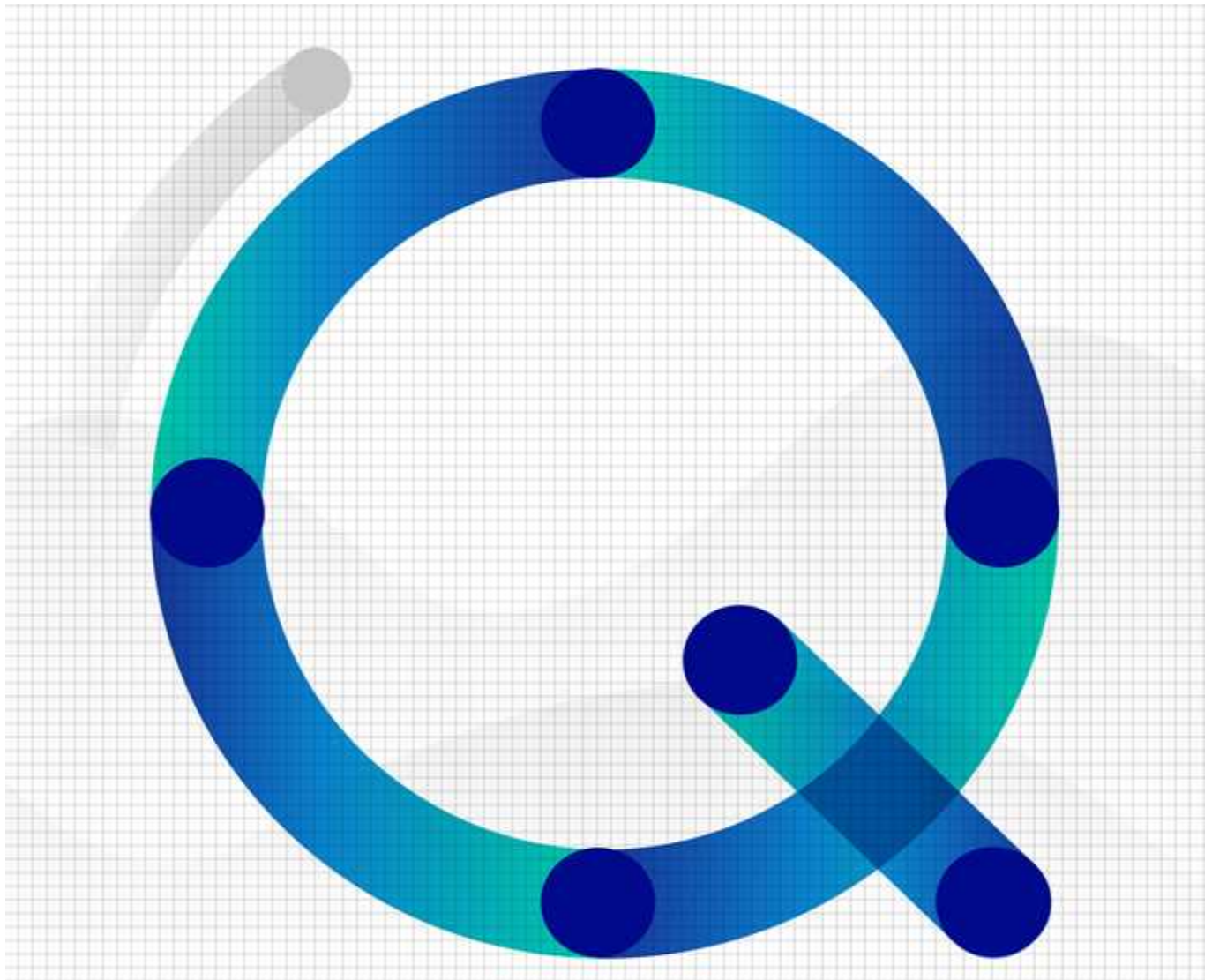
**III. 세계 신조선 시장 동향**

**IV. 한국 조선업 동향**

**V. 2020년도 전망**

**작성**

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)



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

**K 한국수출입은행 | 해외경제연구소**



## <요 약>

### I. 산업환경

#### (경제전망) IMF는 2020년 경제성장률이 2019년 대비 개선될 것으로 전망

- IMF는 2020년 세계 실질경제성장률은 3.41%(2019년 3.01%), 상품교역증가율은 3.34%(2019년 0.89%)로 2019년 대비 개선될 것으로 전망

#### (유가 및 연료유가) 3분기 중 안정 흐름

- 브렌트유 월평균 가격기준 3분기말 가격은 전분기말 대비 4.1% 상승한 56.97달러
- 3분기 중 싱가포르항 기준 MGO 가격은 2.5% 상승

#### (후판가) 3분기 중 후판 가격은 전분기대비 소폭 하향 안정화

- 국내산 20mm 후판 유통가는 3분기 중 톤당 677천원에서 679천원으로 큰 변동 없음

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 수요증가율은 높지 않으나 개조선박의 공급감소 효과 등으로 운임 개선

- 3분기 평균 운임지수는 2011년 이후 최고치인 2,030을 기록

#### (탱커) 탱커 시황은 선박공급 감소 효과로 빠르게 개선됨

- 미국의 베네수엘라 제재로 인한 동국적 선박의 활동정지로 공급이 감소하며 310K급 VLCC의 1년 정기용선료 3분기 평균 1일당 35,346달러로 전분기 대비 10.0% 상승
- 제품선 용선료는 선형에 따라 전분기 대비 약 1~11% 상승

#### (컨테이너) 3분기 중 CCFI는 전년 동기대비 소폭 하락

- 미중 무역분쟁의 효과 등으로 CCFI 3분기 평균치는 전년 동기대비 1.7% 낮은 821.6
- 미주, 구주, 근해노선 모두 전년 동기대비 낮은 운임수준을 기록

#### (LNG선) 3분기 스팟운임은 양호한 수준으로 회복되었으나 전년 동기대비 하락

- 160KCum급 3분기 평균 스팟운임은 전년 동기대비 20.4% 하락한 1일당 65,269달러



### Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

#### (세계 조선업) 3분기까지 세계 신조선 발주량은 큰 폭으로 감소

- 환경규제 발효를 앞둔 관망세의 확대로 신규발주가 억제되며 주요 선종 수요 감소
- 선종별로 LPG선을 제외한 모든 선종의 발주 감소하며 3분기 누적 세계 발주량은 1,539만CGT(42.9% ↓)<sup>1)</sup>, 발주액은 419억달러(31.7% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 2,522만CGT(2.9% ↑)

#### (신조선가) 3분기 중 신조선가는 소폭 하락

- 3분기 중 탱커와 가스선은 가격을 유지하였으나 벌크선과 컨테이너선이 각각 0.7%와 2.0% 하락하여 9월 Clarkson 신조선가 지수는 0.7% 하락한 129.92를 기록

#### (한국 조선업 수주) 3분기 누적 수주량은 크게 감소, 건조량은 증가

- 3분기 누적 수주량은 527만CGT (49.1% ↓), 수주액은 126.7억달러 (41.1% ↓)
- 동 기간 건조량은 762만CGT (22.0% ↑)

#### (수주점유율) 3분기 중 중국은 점유율 하락, 한국은 상승

- 중국의 점유율은 상반기 42%에서 3분기 누적 기준 38.8%로 하락
- 한국은 상반기 31%에서 3분기 누적 기준 34.3%로 상승

#### (2020 시황 전망) 환경규제 효과 등으로 발주량 및 수주량 개선 전망

2019년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2018	2019 추정	2020 전망
세계 발주량 (백만CGT)	34.4	25.0	31.5
(증감)	(16%)	(-27%)	(26%)
한국 수주량 (백만CGT)	13.1	8.5	10.5
(증감)	(68%)	(-35%)	(24%)
세계 발주액 (억달러)	784	600	770
(증감)	(-11%)	(-23%)	(28%)
한국 수주액 (억달러)	271	190	240
(증감)	(56%)	(-30%)	(-26%)

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

1) 본 요약의 ( )안 증감은 전년 동기대비



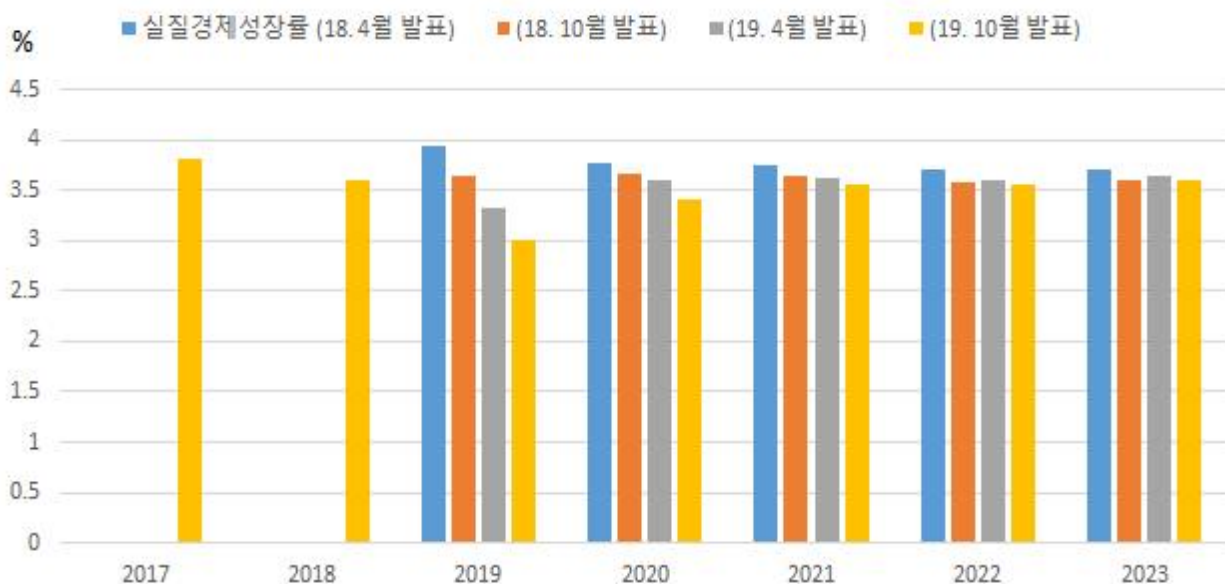
## I. 산업환경 및 거시경제

### 1. 세계 경제 및 교역

#### □ 2019년 성장률은 하향조정 되었으며, 2020년은 개선 전망 (IMF 2019년 10월 전망)

- IMF는 2019년 10월 World Economic Outlook을 통하여 2019년 세계경제 실질 성장률을 3.01%로 추정하였고 2020년은 3.41%로 전년대비 개선되는 것으로 전망함
- 개선 요인은 선진국보다 인도 등 신흥국의 성장이 원동력이 될 것으로 예상함
- 2019년 세계 경제성장률은 미중 무역분쟁 등 악재요인과 선진국 경기의 둔화로 당초 예상(2018년 10월 발표 : 3.65%)보다 크게 둔화된 결과가 나타남
- 2021년까지의 단기적 성장 전망도 3회 연속 하향 조정됨
- 2020년 실질경제성장률 전망은 2018년 4월 전망 3.76%에서 2018년 10월 전망 3.66%, 2019년 4월 3.61%, 2019년 10월 3.41%로 2018년 이후 지속적으로 하향 조정됨

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



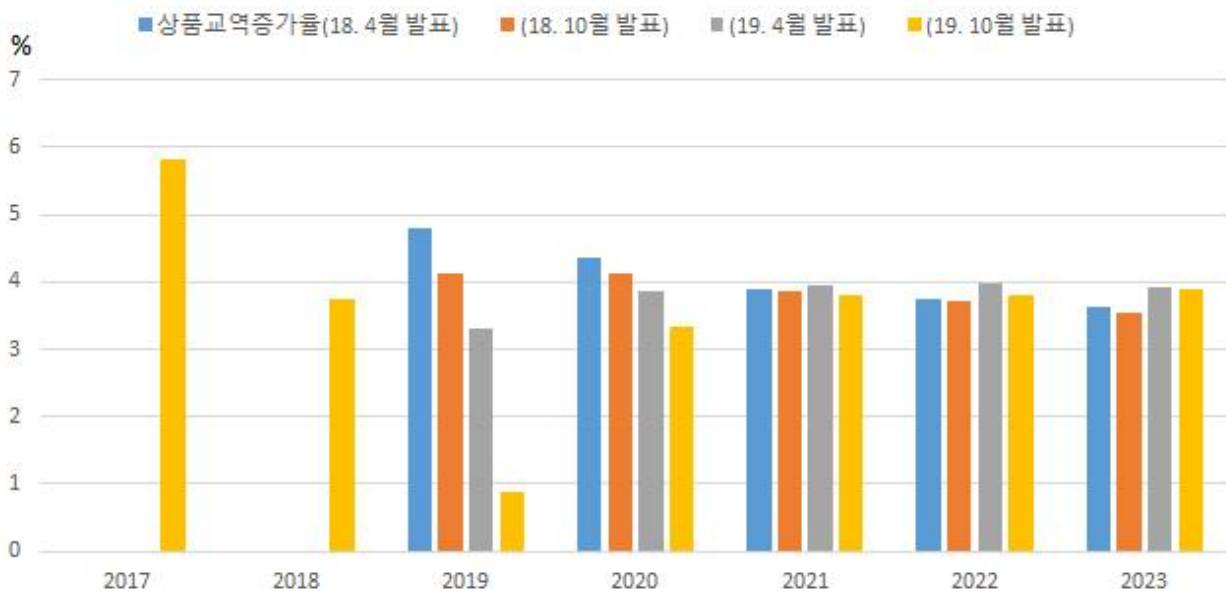
자료 : IMF, 2019년 이후는 전망치



## □ 2019년 상품교역증가율<sup>2)</sup>은 크게 둔화되었고 2020년에는 큰 폭으로 개선 전망

- IMF의 동 발표에서 2019년 세계 상품교역증가율을 0.89%로 추정하여 금융위기 직후인 2009년 -11.8% 이후 최저치를 기록함
- 미중 무역분쟁의 악영향이 예상보다 심각했던 것으로 해석됨
- 2020년 상품교역증가율은 3.34%로 개선될 것으로 전망
- 다만, 2020년 상품교역증가율 전망 역시 2018년 4월 전망 4.37%에서 2018년 10월 전망 4.14%, 2019년 4월 3.87%, 2019년 10월 3.34%로 2018년 이후 대폭 하향 조정됨
- 향후 교역 성장에 있어서 관건은 강대국간 무역분쟁의 해소에 있으며 상황이 진전되지 않을 경우 3%대의 교역 성장률 역시 재하향 조정될 가능성도 있음
- 2019년 해운시장의 수요 여건은 어려운 상황이었으며 2020년 전망은 다소 개선될 것으로 예상되나 IMF의 전망대로 시장이 움직인다 하여도 수요증가율이 2017년이나 2018년 수준에는 미치지 못할 전망

IMF의 세계 상품교역증가율 전망



자료 : IMF, 2019년 이후는 전망치

2) 상품교역증가율은 서비스를 제외한 세계 상품수입증가율과 상품수출증가율의 단순평균치임



## 2. 유가 및 연료가 동향

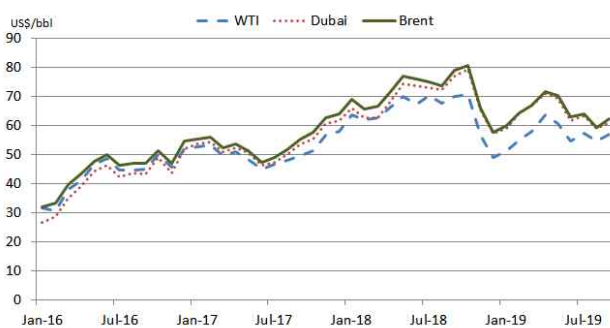
### □ 유가는 3분기 중 비교적 안정된 흐름을 보임

- 국제유가는 4월 하순부터 하락추세를 나타낸 이후 3분기부터 비교적 하향 안정화 되는 흐름을 보임
- 9월 사우디 석유시설에 대한 테러로 수일간 급등락을 보이며 불안한 모습이 나타나기도 하였으나 일시적 영향에 그침
- 월 평균가격 기준 9월 가격은 WTI는 전분기말 대비 4.1% 상승한 배럴당 56.97달러 였으나 브렌트와 두바이유는 각각 1.2%와 1.1% 하락한 62.29달러와 61.13달러를 기록함

### □ 선박연료유 380cst의 가격은 월별로 변동, MGO 가격은 안정된 흐름

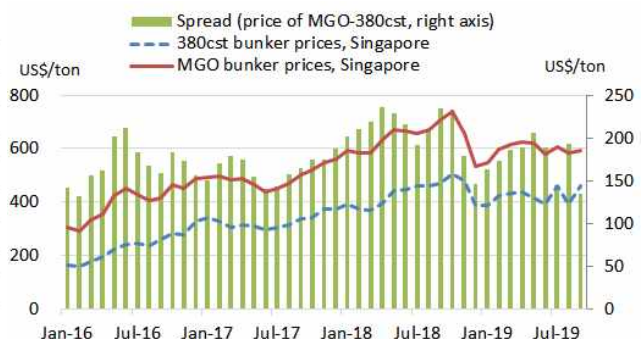
- 싱가포르항 기준 HFO<sup>3)</sup> 380cst(현 사용연료)의 월평균 가격은 7월 18.0% 상승한 톤당 460.88 달러를 기록 후 8월 14.7% 하락하였고 9월 다시 16.9% 상승하여 459.63달러를 기록하는 등 3분기 중 등락폭이 큰 다소 불안한 모습을 보임
- 반면, 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 월별로 5% 이내의 변동폭을 나타내며 6월 톤당 594.25달러를 기록
- 9월 기준 월평균 가격은 380cst가 17.7% 상승하였고 MGO는 2.5% 상승
- 두 유종간 가격차이는 380cst가 크게 오르며 전분기말 189달러에서 3분기말 134.6달러로 감소

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

3) Heavy Fuel Oil

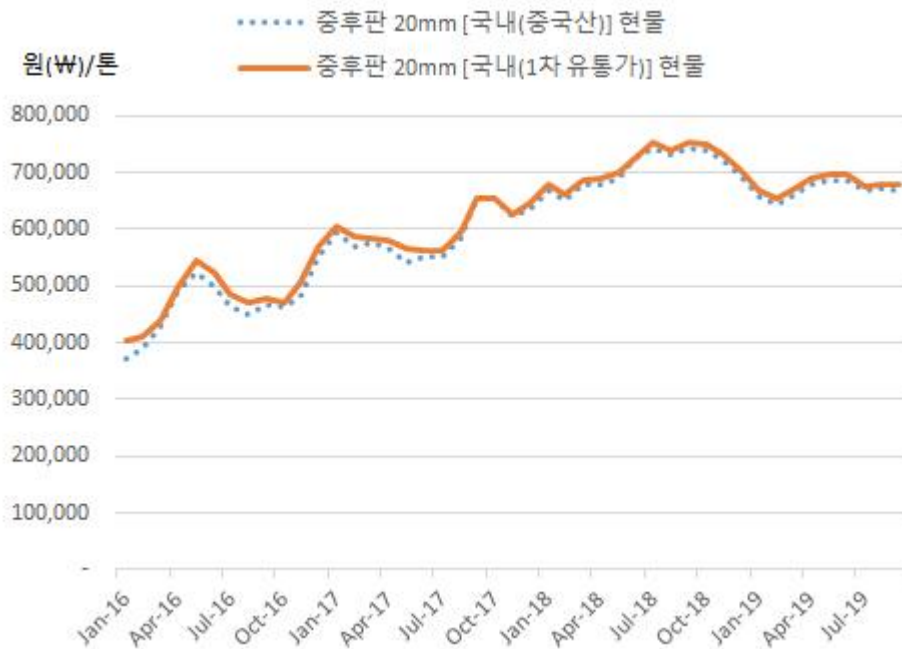


### 3. 후판가 동향

#### □ 3분기 중 후판가격은 전분기 대비 소폭 하락 안정화됨

- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 9월 평균 가격은 톤당 67.8만원으로 전분기말 대비 2.6% 하락하였으며 3분기 중 67.7만원에서 67.9만원으로 수준으로 전분기 대비 소폭 하락한 선에서 큰 변동이 없었음
- 중국산 20mm 후판 현물가 9월 평균 가격은 톤당 66.8만원으로 전분기말 대비 2.8% 하락하였으며 3분기 중 66.7만원에서 67.0만원으로 수준으로 큰 변동성은 없었음
- 전 세계적인 철강재 가격의 하락 안정세로 후판 가격 역시 안정된 흐름을 보임

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS





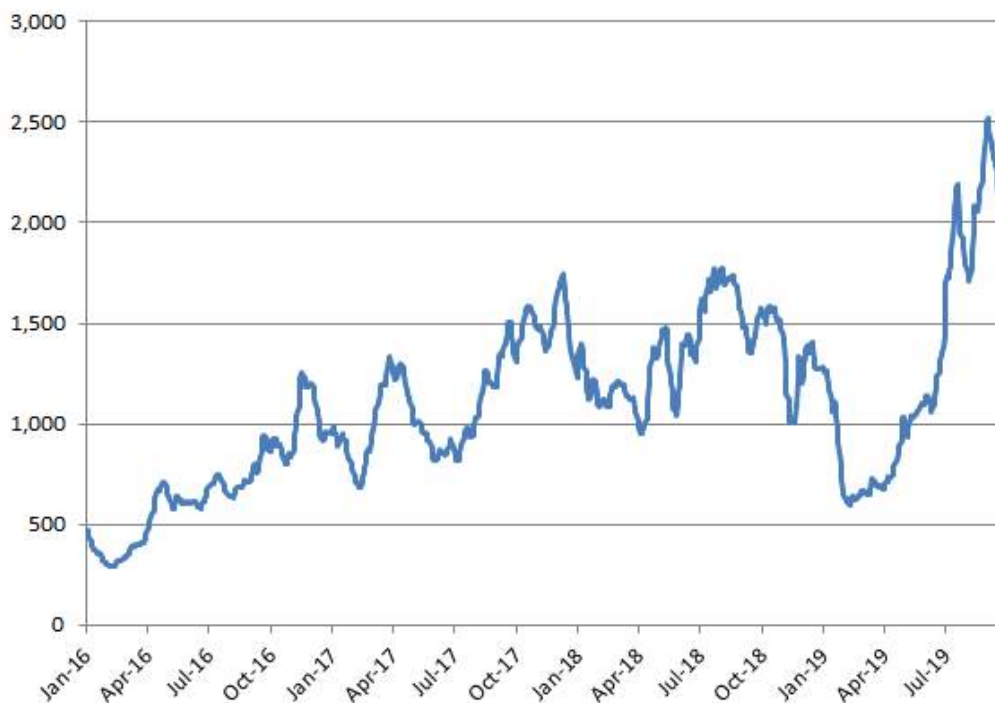
## II. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

#### □ 3분기 중 벌크선 시황은 2011년 이후 최고 수준을 나타냄

- 3분기 평균 BDI는 2,030으로 전년 동기대비 26.3% 상승하였으며 조선업 호황기 물량으로 인한 선박량 과잉이 형성된 2011년 이후 분기 평균치로 가장 높은 수준을 나타냄
- 1월 브라질 댐붕괴사고 영향에서 4월 이후 회복되기 시작하였고, 3분기에는 북반구 곡물시즌으로 인한 성수기에 스크러버 개조공사 선박들에 의한 공급감소 효과까지 겹치며 운임이 급격히 상승한 것으로 추정됨
- 다만, 미중 무역분쟁 등 교역에 대한 악재요인으로 해운수요가 높은 수준이 아닌 상황에서 스크러버 개조 등 특수한 사안이 영향을 미친 결과로 해운시황의 근본적 개선이라 보기는 어려움

**BDI 추이**



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

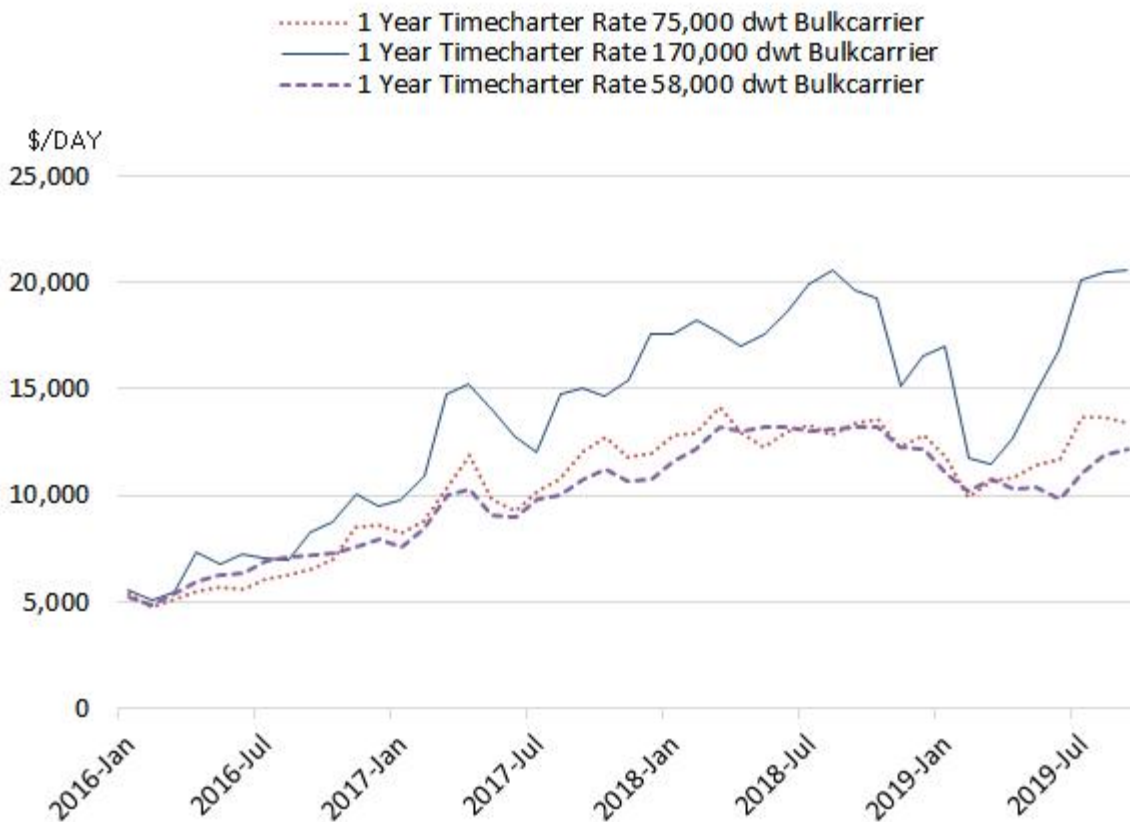




## □ 3분기 중 벌크선 용선료는 운임상승의 영향으로 상승

- 벌크선 용선료는 2분기에 이어 3분기에도 큰 폭으로 상승하며 전년 동기 수준으로 회복됨
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 20,375달러로 전분기 대비 37.5% 상승하였고 9월 평균 1일당 20,563달러를 기록하여 용선료 하락 이전인 전년도 8월 20,560달러 수준을 회복함
- Panamax급 75Kdwt급의 경우 3분기 평균 1일당 13,606달러로 전분기 대비 19.9% 상승하였고 9월 평균 1일당 13,388달러로 최근 1년간 가장 높은 수준인 전년도 10월 13,575달러 수준에 근접함
- Supramax급 58Kdwt급 3분기 평균 용선료는 1일당 11,745달러로 전분기 대비 15.1% 상승하였고 9월 평균 12,203달러로 전년 동월 13,250달러에는 미치지 못함

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



## □ 2020년 중 벌크선 시황은 공급 감소 효과에 의한 개선 전망

- 2020년 중 벌크선 시황은 높은 수요증가를 기대하기는 어려우나 IMO 2020의 영향으로 노후선 폐선 본격화, 스크러버 개조 선박 등에 의한 공급감소 효과로 시황개선이 지속될 전망
- IMF의 세계 경제전망은 2020년 경제성장률, 교역성장률이 모두 개선될 것으로 전망하고 있으나 미중무역분쟁이 여전히 해소되지 않은 불확실성이 존재하여 높은 수주개선 기대는 어려움
- 2020년 1월 황산화물 규제 시행 이후 약 6개월의 관망세는 지속될 것으로 예상되나 이후 연료비용 급증에 따른 노후선 폐선이 증가할 것으로 예상되고 스크러버 개조에 의한 시장활동 일시 중지 선박도 지속적으로 존재할 것으로 예상됨
- 이에 따라 시황개선은 지속될 것으로 예상되며 미중 무역분쟁 해소가 동반된다면 비교적 일시적인 큰 폭의 개선도 가능할 전망
- 큰 폭의 운임 상승 시 노후선 폐선 속도가 느려질 가능성이 있으므로 개선속도 조절로 지속적인 대폭 개선은 기대하기 어려울 전망

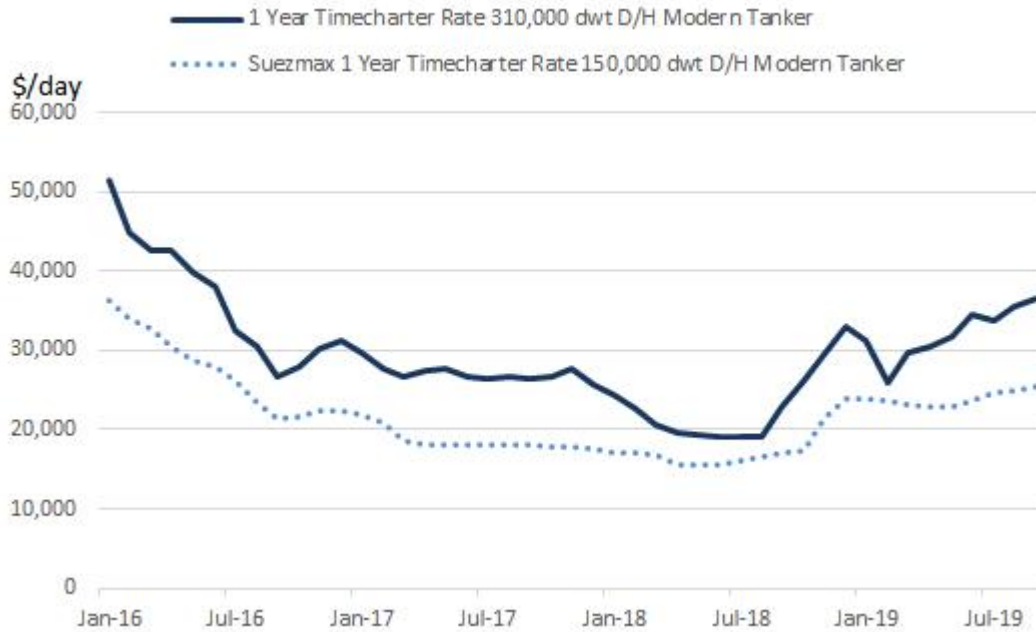
## 2. 탱커 시장

### □ 유조선 용선료는 3분기 중 상승

- 유조선 시장은 3분기 중 사우디 테러로 인한 일시적 수요 감소 등 수요측 악재요인에도 불구하고 공급부족 효과로 개선되는 양상을 나타냄
- 이는 스크러버 개조를 위하여 시장에서 일시적으로 빠져나온 선박 외에도 미국의 베네수엘라에 대한 제재로 동 국적의 선박들의 활동이 중지되면서 공급부족효과가 일어난 것으로 추정됨
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 35,346달러로 전분기 대비 10.0% 상승하였고 9월 평균 용선료는 36,563달러까지 상승한 상황임
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 25,038달러로 전분기 대비 8.0% 상승하였고 9월 평균 운임은 25,500달러를 기록



### 유조선 용선료 추이



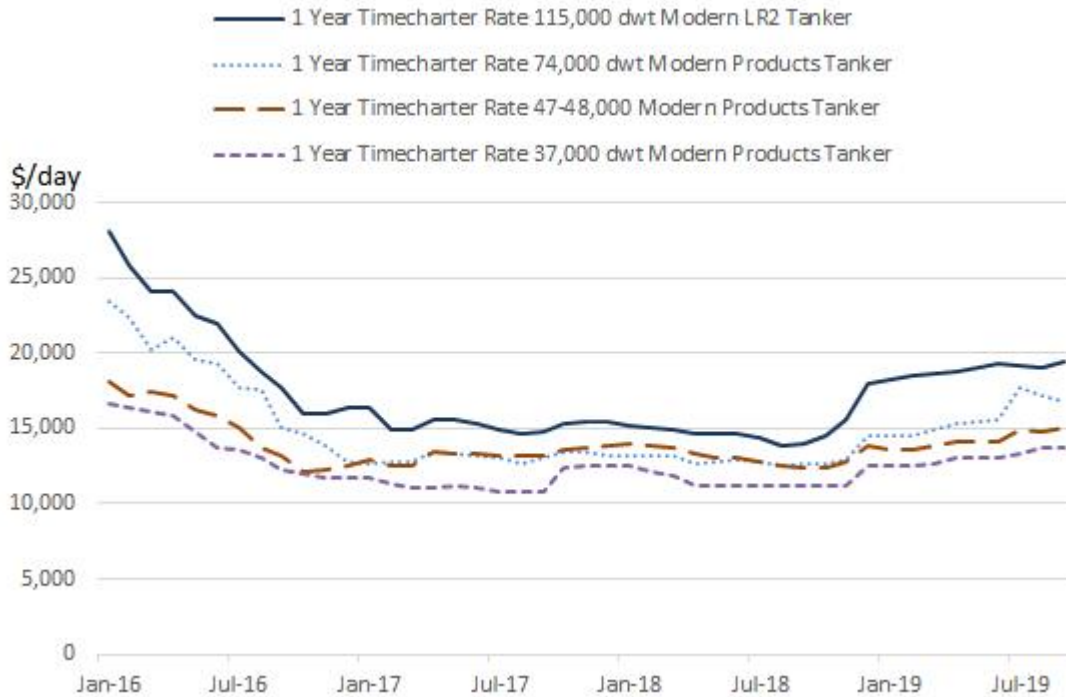
자료 : Clarkson

### □ 제품운반선도 3분기 중 시황이 개선되는 추세를 나타냄

- 제품운반선의 경우도 수요증가율이 약 2%대로 저조한 수준이며 상반기 중 연초 선복량의 3% 수준의 신규공급 증가에도 불구하고 스크러버 개조 선박 등 공급감소 효과로 3분기 중 시황이 개선됨
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 19,192달러로 전분기 대비 0.9% 상승하여 다소 정체된 모습을 보임
- 반면, 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 3분기 평균 1일당 17,212달러로 전분기 대비 11.3% 상승한 큰 폭의 개선을 나타냄
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 3분기 평균 14,856달러로 전분기 대비 5.2% 상승한 수준임
- 37Kdwt급 MR탱커는 3분기 평균 13,644달러로 전분기 대비 5.0% 상승



### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

### □ 2020년 탱커시황은 다른 선종에 비하여 빠른 시황개선이 이루어질 가능성이 높음 하반기

- 탱커시장 역시 황산화물 규제에 따른 노후선 조기 폐선과 스크러버 개조를 위한 선박들의 일시적 활동 중지 등으로 공급감소 영향이 있을 것으로 예상됨
- 또한, 과거 대량 발주된 시기의 선박들이 대부분 인도되어 신규 공급압력도 높지 않은 상황임
- 여기에 IMO 2020의 효과로 저유황유 수요가 급증하며 고도화설비가 잘 갖추어진 동아시아 등으로부터의 석유제품 수출이 촉진되고 원유수요도 증가할 것으로 예상되어 다른 시장과 달리 견조한 수요증가도 예상됨
- 이에 따라 수요측 기대감이 다소 약한 타 선종시장에 비하여 시황개선 속도가 비교적 빠르게 전개될 전망



### 3. 컨테이너선 시장

#### □ 3분기 중 컨테이너선 시황은 전년 동기대비 소폭 악화됨

- 3분기 평균 CCFI 지수는 821.6으로 전년 동기대비 1.7% 낮은 수준
- 미중 무역분쟁의 직접적인 영향으로 컨테이너 해운물동량 증가율이 3%에도 미치지 못하는 수준으로 둔화되면서 시황개선에 실패한 것으로 추정됨

CCFI 추이



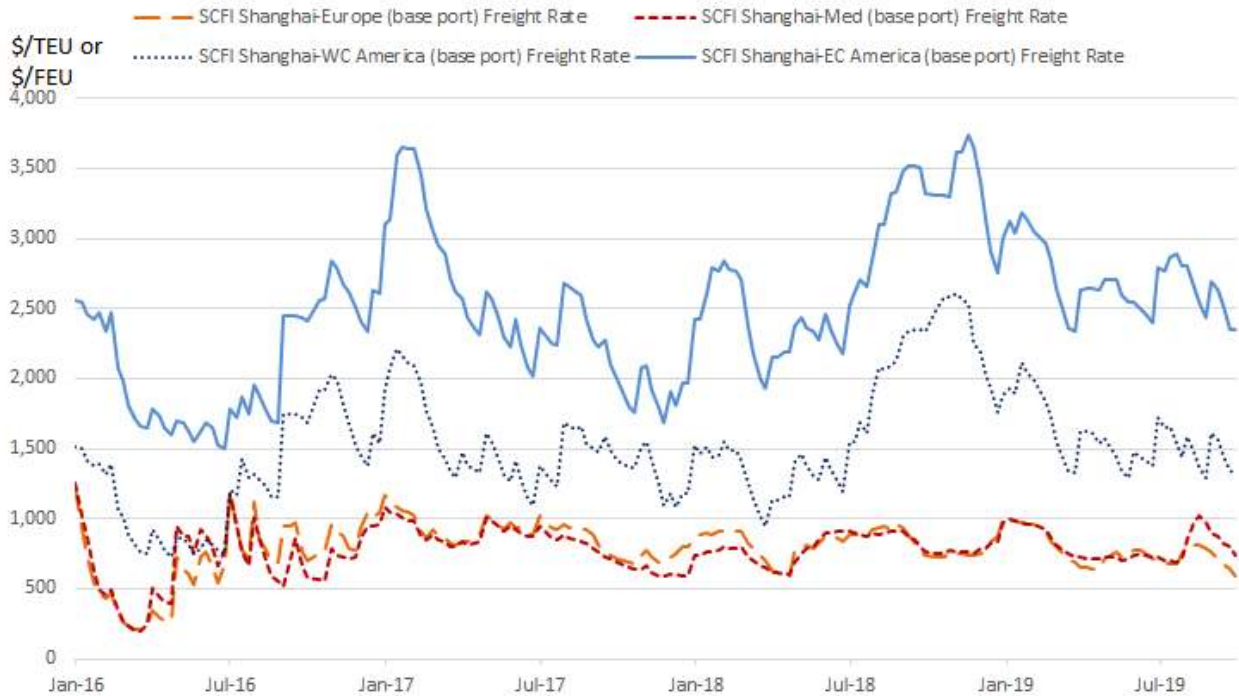
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

#### □ 주요 원양노선의 3분기 운임수준은 전년 동기대비 하락함

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 18.1% 하락한 TEU당 721.85달러
- 상하이-지중해 노선의 동 운임은 3분기 평균 전년 동기대비 5.2% 상승한 TEU당 827.85달러
- 3분기 중 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 크게 하락하여 전년 동기대비 27.9% 하락한 FEU당 1,483.92달러를 기록하였으며 미중 무역분쟁의 직접적 영향을 받은 것으로 추정됨
- 3분기 중 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년 동기대비 16.4% 하락한 FEU당 2,638.0달러



### 주요 원양노선 SCFI 추이



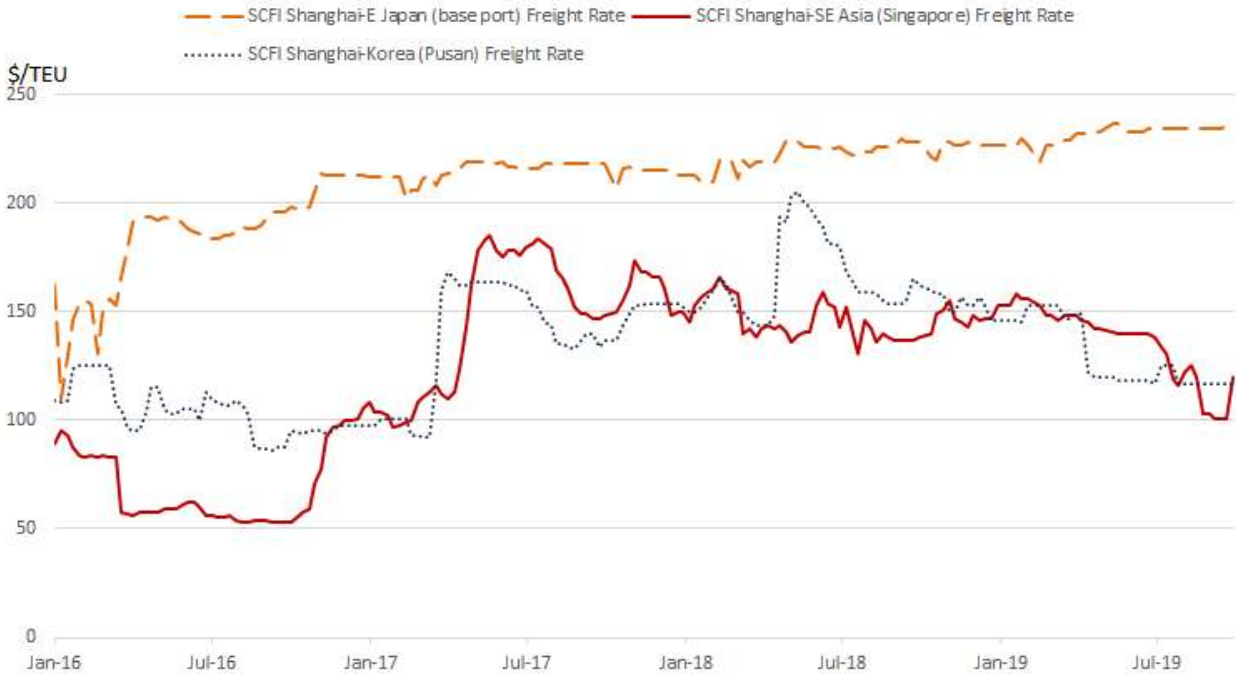
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 주요 근해노선 역시 전년 동기대비 대체로 약세를 나타냄

- 상하이-동일본 노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년 동기대비 3.7% 상승한 TEU당 234.31달러를 기록하여 소폭 높은 수준임
- 반면, 상하이-부산 노선의 동 운임은 전년 동기대비 25.2% 낮은 TEU당 118.85달러
- 미중 무역분쟁의 영향에 따른 한중간, 중국 자체의 교역량 감소로 한국 노선은 크게 부진한 양상을 보임
- 상하이-동남아 노선의 경우는 전년 동기대비 17.4% 낮은 TEU당 115.08달러



### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

### □ 2020년 중 컨테이너선 시황은 완만한 수준의 소폭 개선 기대

- 2020년 컨테이너 해운 수요는 미중 무역분쟁의 해소 등 여러 변수가 있으나 증가율이 높지 않을 것으로 예상됨
- IMF의 경제전망 등에 의하면 금년보다 큰 폭의 교역량 개선이 이루어질 것으로 예상하고 있으나 아직까지 미중 무역분쟁 등 불확실성이 높아 속단하기는 어려움
- 불확실성의 해소가 없다면, 컨테이너 해운수요 증가율은 2%대에 그칠 것으로 예상됨
- 반면, 선사 간 경쟁으로 꾸준히 발주된 초대형선 등 선박의 신규공급은 지속될 것으로 예상되어 선박량 증가율은 수요 증가율을 소폭 상회할 가능성이 높음
- 컨테이너선 시장은 주류를 이루고 있는 대형선들이 대부분 10년 내에 건조된 선박들이므로 환경규제에 의한 폐선효과가 높지 않을 것으로 예상됨
- 다만, 3,000~8,000TEU급 중형선형들이 시장에서 지속적으로 퇴출되고 있어 공급 조정 역할을 하고 있음
- 수요 침체와 선박공급 증가에도 불구하고 스크러버 개조를 위한 일시적 활동 중지 선박들과 연료비용 및 오염물질 배출저감 전략으로 유력시 되고 있는 저속운항 등이 공급감소효과를 유발할 것으로 예상됨





- 이에 따라 빠르지는 않을 것이나 완만한 수준의 소폭 개선은 가능할 전망
- 다만, 미중 무역분쟁의 해소 등 교역시장에서의 불확실성 감소가 이루어지고 IMF의 교역증가율 전망이 실현될 경우 비교적 빠른 개선도 가능할 전망이다

## 4. LNG선 시장

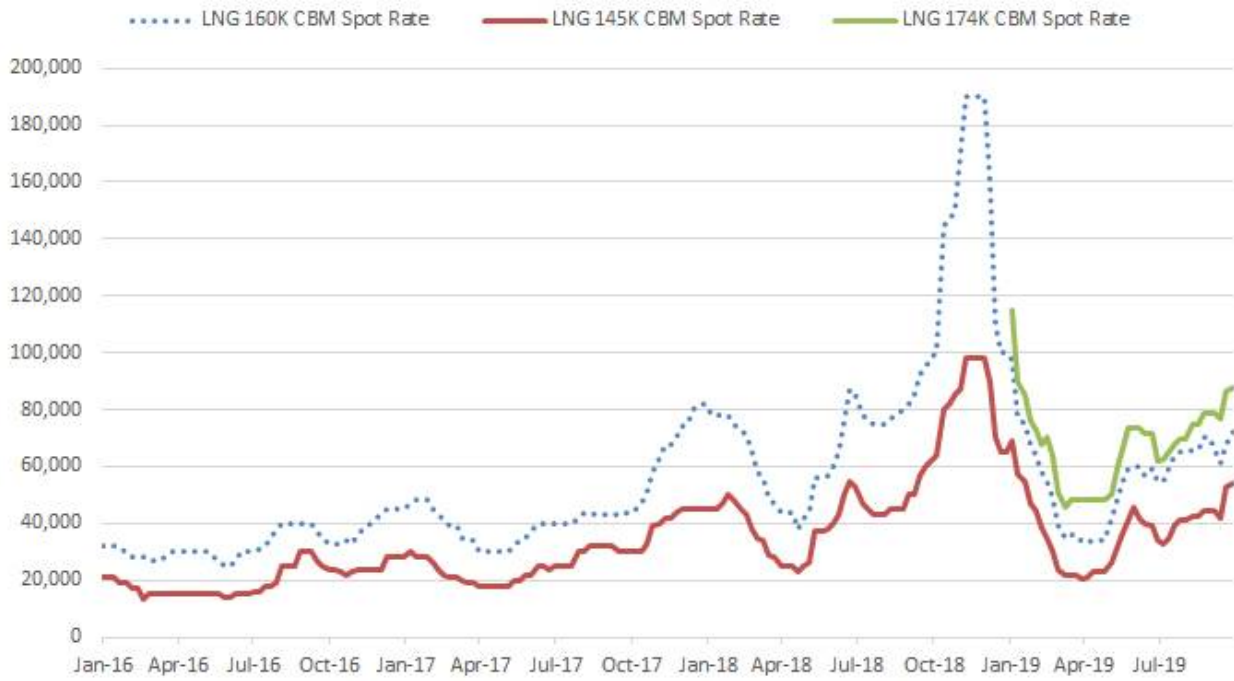
### □ 3분기 중 LNG선 해운 스팟 운임은 전년 동기대비 하락

- 160KCum급 LNG선의 3분기 평균 스팟 운임은 1일당 65,269달러로 전년 동기대비 20.4% 하락
- 145KCum급 3분기 평균 스팟 운임은 1일당 42,769달러 전년 동기대비 12.4% 하락
- 174KCum급 LNG선의 상반기 평균 스팟 운임은 1일당 74,808달러<sup>4)</sup>
- 3분기는 중국 등 주요국의 동절기 난방수요를 앞둔 수송물량으로 본격적인 스팟 운임상승이 시작되는 시기이며 뚜렷한 상승세를 보이고 있음
- 그러나 지난해 가을, 겨울의 비이성적인 급등세와 비교하여 상승흐름은 다소 둔화된 것으로 보이며 이는 지난해 이상 급등의 원인이었던 중국 수입업자들이 지나친 운임상승을 예방하고자 정기운송 비중을 높였기 때문으로 추정됨
- 160KCum급 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 84,000달러 수준으로 매우 양호한 수준이며 전년 동기대비 1.8% 높은 수준임

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



### LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

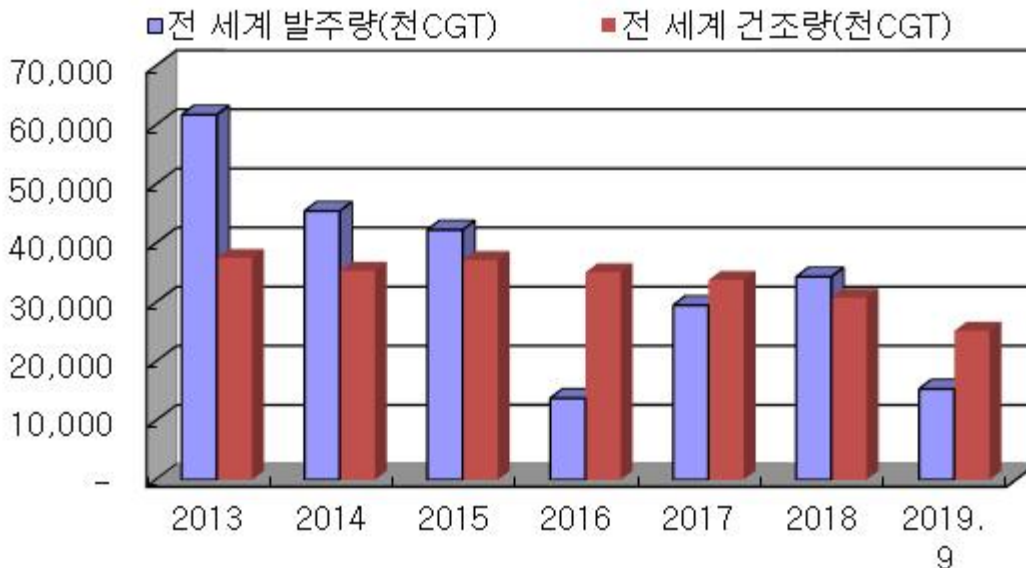


## Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

### □ 3분기 누적 세계 신조선 발주수요는 전년 동기대비 크게 감소

- 3분기까지 LNG선의 발주는 예년보다 활발한 반면, 2020년 황산화물 규제를 앞둔 관망세의 확산으로 벌크선, 탱커, 컨테이너선 등 주요 선종의 수요가 크게 위축되며 시장 침체가 지속됨
- 3분기 누적 세계 발주량은 전년 동기대비 42.9% 감소한 1,539만CGT
  - 3분기 중 발주량은 전년 동기대비 63.1% 감소한 333만CGT로 특히 위축된 양상을 보임
- 발주액은 전년 동기대비 31.7% 감소한 419.3억달러임
  - 3분기 중 발주액은 60.8% 감소한 88.1억달러
- 3분기 누적 세계 건조량은 전년 동기대비 2.9% 증가한 2,522만CGT를 기록함
  - 2016년 수요충격의 영향으로 2018년 중 최저점을 기록한 세계 건조량은 2017년의 발주량 증가로 2019년 중 소폭 개선됨

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



자료 : Clarkson

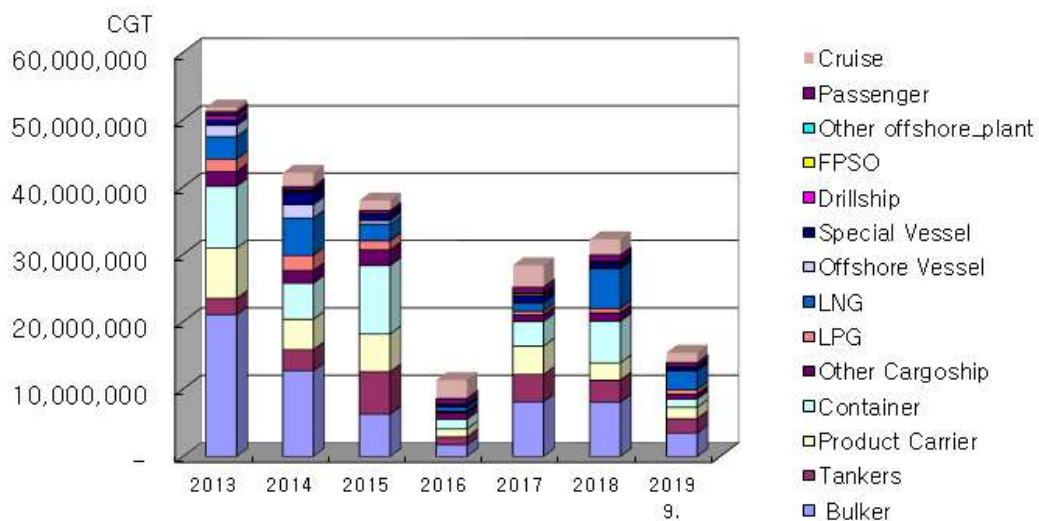
### □ 선종별로는 LPG선을 제외한 모든 선종의 발주가 감소함

- 3분기 누적 LPG선은 67만CGT로 전년 동기대비 25.7% 증가하였으나 절대 물량 자체가 매우 적은 수준이어서 큰 의미는 없음



- 벌크선은 46.0%, 유조선은 20.7%, 제품운반선은 8.0%, 컨테이너선은 76.6% 등 주요 선종의 3분기 누적 발주량은 매우 큰 폭으로 감소함
- 지난 해 한국 수주량 회복에 크게 기여하였던 LNG선의 발주는 39척 281만 CGT로 예년에 비해서는 매우 양호한 수준이나 전년 동기대비 28.7% 감소한 수준임
- 카타르 등 대규모 프로젝트의 발주가 2020년으로 연기되는 움직임을 보임에 따라 LNG선은 시장의 기대보다 적은 수준이 발주됨
- 크루즈선의 발주량 역시 양호한 수준이나 전년 동기대비 21.6% 감소

### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



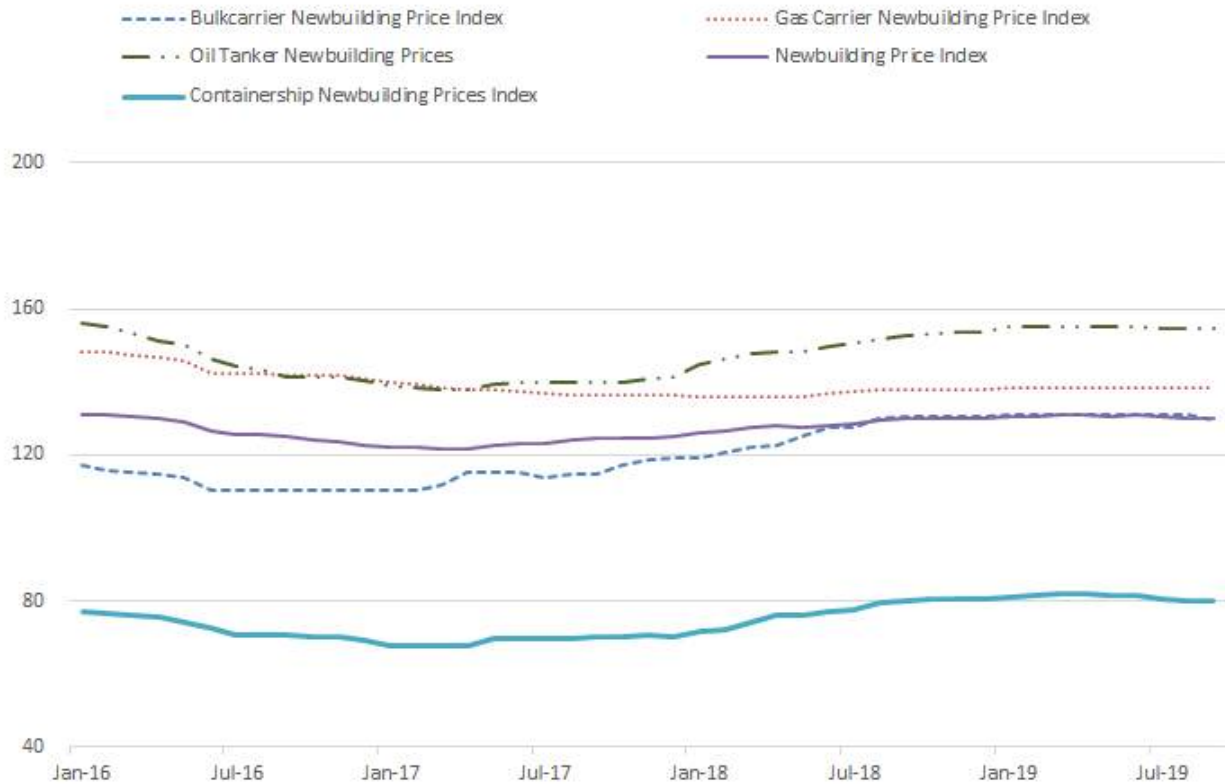
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

### □ 3분기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 소폭 하락

- Clarkson 신조선가 지수는 3분기 중 0.7% 하락하여 9월 지수는 129.92를 기록
- 탱커와 가스선의 9월 신조선가 지수는 각각 154.85와 131.61로 전분기 수준을 유지하였으나 컨테이너선 지수가 9월 79.81로 전분기 대비 2.0% 하락하였고 벌크선 지수도 9월 129.49로 0.7% 하락하여 3분기 중 소폭의 가격 하락함
- 신조선 시장의 수요가 위축되었고 후판 가격이 소폭 하락함에 따라 조선소들이 소폭 가격을 낮춘 것으로 추정됨



## 신조선가 지수 추이



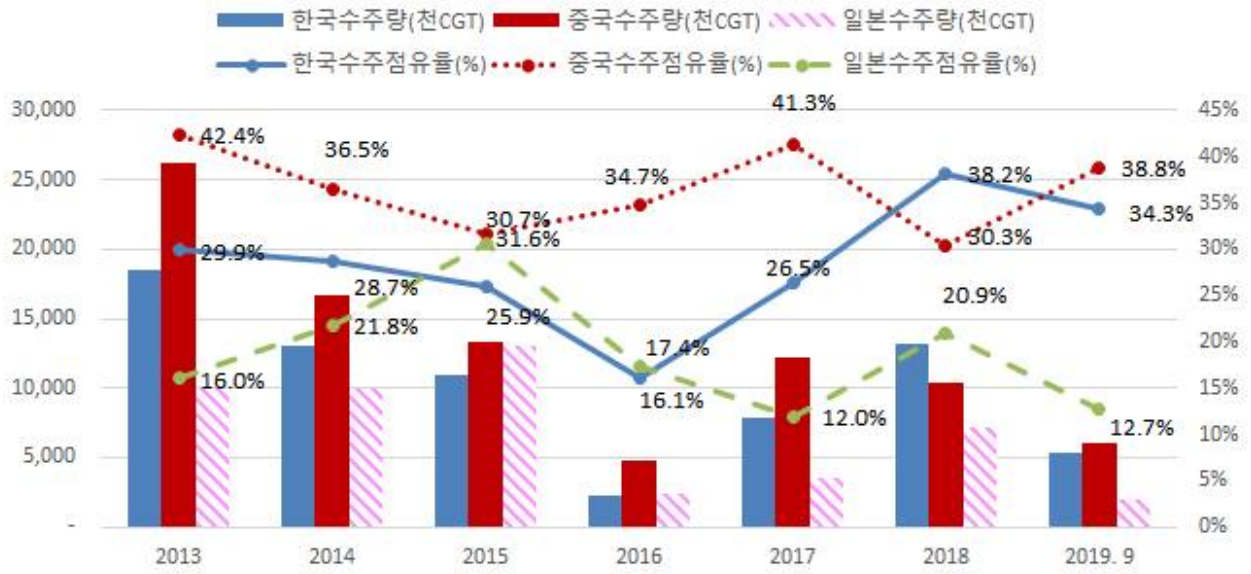
자료 : Clarkson

### □ 중국의 수주점유율은 상반기 대비 하락한 반면 한국은 상승 (CGT 기준)

- 상반기 중 중국은 자국 리스사 대량발주 물량 등으로 점유율이 42%에 이르렀으나 3분기 중 이러한 효과가 약화되며 3분기 누적 38.8%로 하락함
- 한국은 LNG선과 탱커 위주로 3분기 중 착실한 수주로 상반기 31%에서 3분기 누적 34.3%로 개선된 수주 점유율을 나타냄
- 일본은 3분기 누적 점유율 12.7%를 기록



### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



## IV. 한국 조선업 동향

### □ 3분기 누적 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소함

- 한국의 3분기 누적 수주량은 전년 동기대비 49.1% 감소한 527만CGT<sup>5)</sup>
- 동 기간 수주액은 41.1% 감소한 126.7억달러를 기록
- 주요 선종의 수주가 크게 위축된 가운데 LNG선의 발주량도 전년 대비 감소하면서 한국 수주는 크게 감소하는 양상이 나타남



자료 : Clarkson

### □ 선종별로 LPG선을 제외한 모든 선종의 수주가 크게 감소함

- 3분기까지 LPG선의 수주는 전년 동기대비 68.2% 증가한 42만CGT를 기록하였으며 유일한 수주 증가 선종임
- 선종별로 컨테이너선 -93.6%, 유조선 -28.5%, 제품운반선 -28.0% 감소하여 국내 조선사들의 모든 주력선종이 크게 부진한 양상을 나타냄
- LNG선은 3분기까지 28척을 수주하며 예년에 비하여 양호한 수준을 나타냈고 전체 수주량 중 46%를 차지하며 가장 중요한 수주 선종으로서 자리매김하고 있으나 전년 동기대비 수주량은 36.4% 감소함

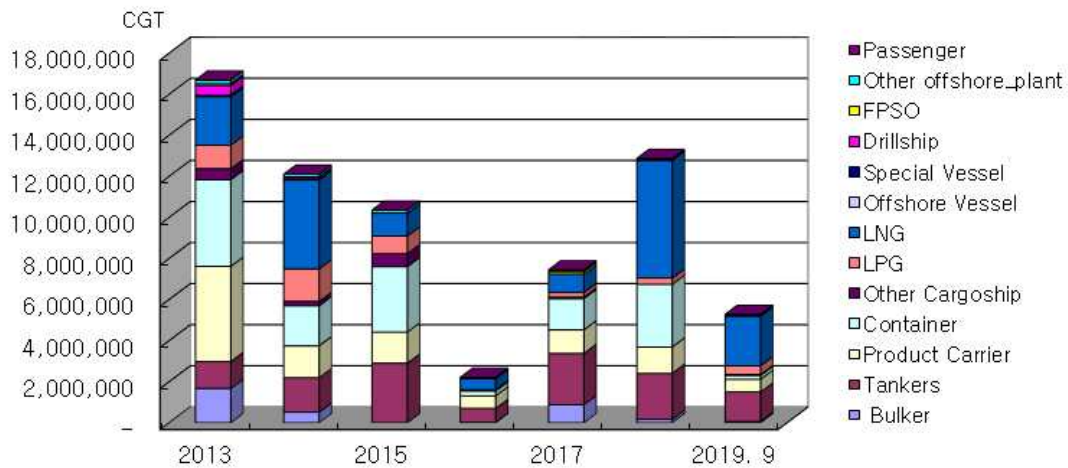
5) Clarkson의 통계에는 9월중 한국 조선사들이 수주한 대형 컨테이너선과 중형 탱커 등 약 30만CGT, 7억 달러의 내역이 누락되어 10월 통계 발표시 수정될 가능성이 높으나 본문에서는 현재 발표된 공식 통계 수치를 인용함





- CGT를 기준으로 LNG와 탱커(유조선, 제품선 등)의 비중이 약 85%를 차지하여 이들 2개 선종에 대한 비중이 지나치게 높음

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이

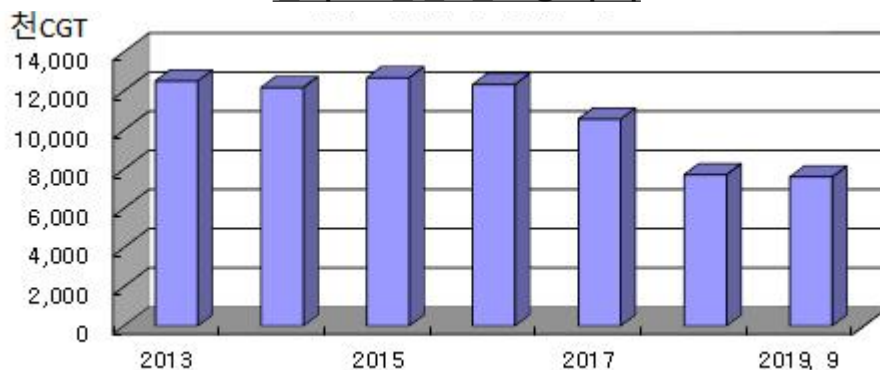


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### □ 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 증가하였고 예상보다 많은 수준임

- 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 22.0% 증가한 762만CGT
- 연초 2019년 건조예정량을 820~850만 수준으로 예상하였으나 당초 예상보다 많은 900만CGT를 상회할 것으로 추정됨

### 한국 조선업 건조량 추이



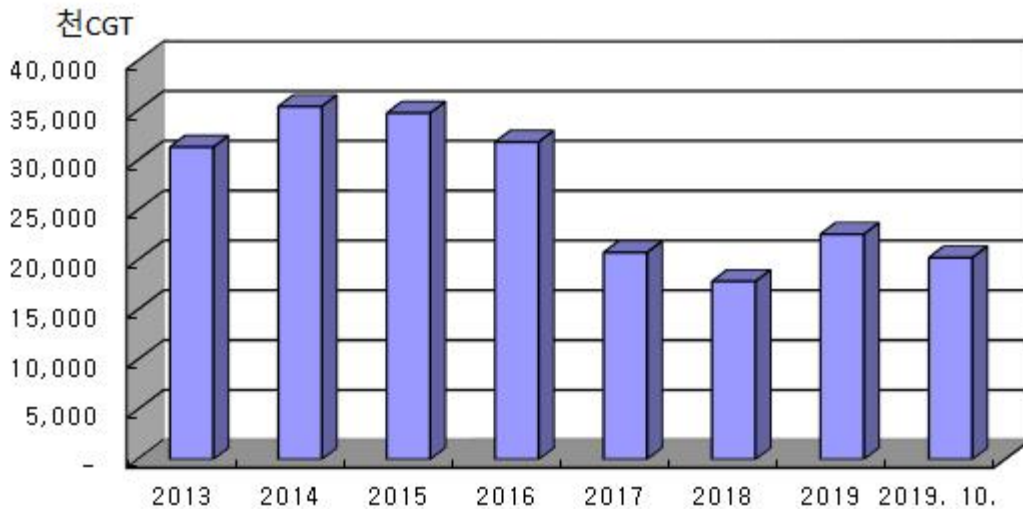
자료 : Clarkson



## □ 수주잔량은 3분기까지 꾸준히 감소 추세임

- 10월 초 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,062만CGT로 연초대비 10.4% 감소하였으며 3분기 중에도 3.8% 감소함
- 3분기까지 누적 수주량이 건조량에 크게 미치지 못함에 따라 수주잔량은 감소하고 있음

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2020년 전망

### □ 신조선 발주 수요는 2020하반기 이후 개선 전망

- 2020년 황산화물 규제를 앞두고 확산되고 있는 선주들의 관망세는 2020년 1월 규제 발효 이후에도 약 반년 이상 지속될 것으로 예상됨
- 상반기 동안 규제 효과를 확인하고 투자 결정에 나서는 선주들이 하반기 이후 점차 증가하면서 발주 수요가 개선될 것으로 기대됨
- 상반기 중에는 2019년 중 발주될 예정이었다가 보류된 대규모 LNG프로젝트의 LNG선들이 발주되며 LNG선의 비중이 높아질 전망
- 이러한 요인으로 2020년 세계 신조선 시황은 2019년보다 개선될 것으로 기대되며 연간 세계 발주량은 3,150만CGT로 전년대비 약 26% 증가할 것으로 전망
- 2020년 세계 발주액은 전년대비 약 28% 증가한 770억달러 내외로 예상됨

### □ 국내 조선업수주 역시 2020년 개선될 전망

- 국내 조선사들의 상반기 중 수주는 대규모 LNG선 수주가 기대되나 그 외 선종에 대한 기대감은 약한 수준임
- 국내 조선업 수주 역시 하반기에 점차 개선되면서 2020년 전체 수주량은 전년대비 약 24% 증가한 1,050만CGT내외가 될 것으로 전망
- 하반기 중에는 LNG선에 대한 수주가 감소하며 탱커 등 주력 선종의 수주가 개선될 것으로 예상됨
- 2020년 중에는 중소규모의 FPSO와 FSRU 등 LNG관련 해양설비 등이 소량 수주되며 약 25억달러 내외의 해양플랜트 수주가 가능할 것으로 추정됨
- 2020년 수주액은 전년대비 약 26% 증가한 240억달러 내외가 될 전망



### 2020년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2018	2019 추정	2020 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	34.4 (16%)	25.0 (-27%)	31.5 (26%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	13.1 (68%)	8.5 (-35%)	10.5 (24%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	784 (-11%)	600 (-23%)	770 (28%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	271 (56%)	190 (-30%)	240 (-26%)

자료 : 실적은 Clarkson, 추정 및 전망치는 해외경제연구소  
 (증감)은 전년 대비