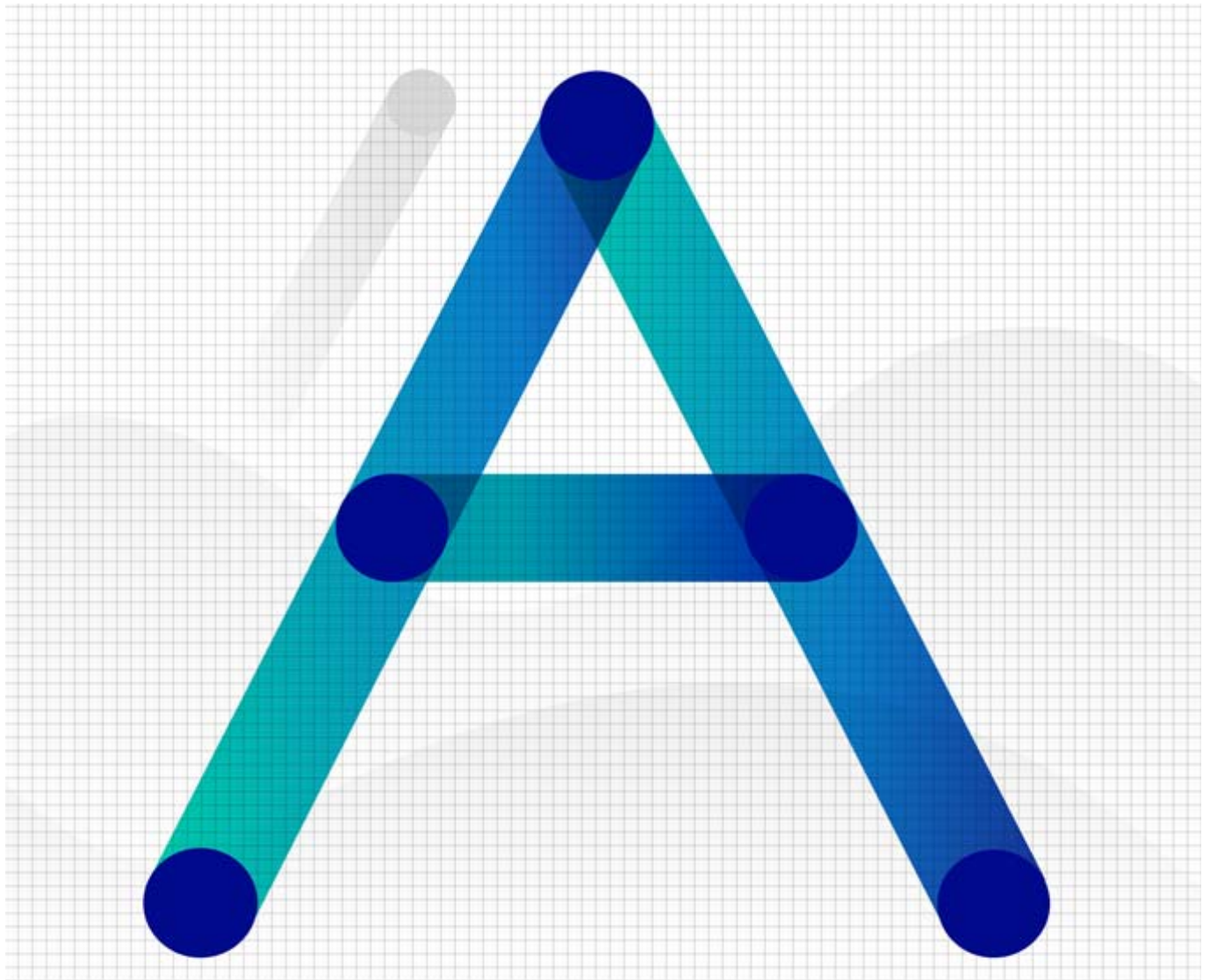


해운·조선업 2019년도 동향과 2020년도 전망

- I. 산업 환경 및 거시경제
- 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. 2020년 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) 2019년 중 다소 높은 변동성을 보임

- 브렌트유는 2019년 중 4월까지 급상승 후 하락추세를 보였으며 12월 평균 배럴당 65.17달러를 기록
- 연료유는 SOx규제가 다가옴에 따라 380cst 가격은 수요 부족으로 하락하였고 MGO의 가격은 상승하며 2019년말 두 유종간 가격격차는 84%까지 벌어짐

(후판가) 2019년 중 대체로 하락추세를 보임

- 2019년 중 국내산 20mm 후판 유통가는 10.8%, 중국산 현물가는 12.0% 각각 하락

II. 해운업 동향

(벌크선) 2019년 중 높은 변동성을 보였고 연평균 BDI지수는 전년 수준과 유사함

- 2019년 평균 BDI지수는 1,352.81로 전년대비 0.01% 높은 수준

(탱커) 2019년 탱커 시황은 선박공급 감소 효과로 빠르게 개선됨

- 미국의 베네수엘라 석유제재로 인한 동국 선박의 활동정지로 공급이 감소하며 310K급 VLCC의 1년 정기용선료는 2019년 중 47.7% 상승
- 제품선 용선료는 선형에 따라 2019년 중 15~33% 상승

(컨테이너) 2019년 중 컨테이너선 시황은 개선에 실패

- 미중 무역분쟁 악재 등으로 2019년 평균 CCFI는 전년대비 0.7% 높은 823.98에 그침
- 일본, 지중해 노선을 제외한 원양 및 근해 항로 모두 2019년 중 운임 하락

(LNG선) 2019년 스팟운임은 전년대비 하락하였으나 여전히 양호한 시황 유지

- 160KCum급 2019 평균 스팟운임은 전년 대비 21.8% 하락한 1일당 69,333달러
- 운임과 용선료 절대치는 매우 양호한 시황 수준을 유지함



Ⅲ. 조선업 동향 및 전망

(세계 조선업) 2019년 세계 신조선 발주량은 큰 폭으로 감소

- 환경규제 발효를 앞둔 관망세의 확대로 신규발주가 억제되며 주요 선종 수요 감소
- 선종별로 LPG선과 크루즈선을 제외한 모든 선종 발주가 감소하며 2019년 발주량은 2,529만CGT(전년비 27.0%↓), 발주액은 724.5억달러(전년비 8.0%↓)
- 동 기간 세계 건조량은 3,281만CGT(전년비 6.3%↑)

(신조선가) 2019년 중 신조선가는 변동이 적었으며 연말로 가면서 소폭 하락

- Clarkson 신조선가 지수는 2019년 중 0.2% 하락

(한국 조선업 수주) 2019년 수주량은 크게 감소, 건조량은 증가

- 2019년 수주량은 943만CGT (전년비 28.4%↓), 수주액은 222.7억달러 (전년비18.1%↓)
- 동 기간 건조량은 951만CGT (전년비 23.1%↑)

(수주점유율) 2019년 중 한국 수주점유율은 전년도에 이어 가장 높은 수준 유지

- 한국은 2018년 38%(CGT 기준)에 이어 2019년 37.3%로 2년 연속 1위
- 중국은 전년대비 3.5%p 상승하여 33.8%, 일본은 7.0%p 하락한 13.0%

(2020년 전망) 환경규제 효과 등으로 발주량 및 수주량 개선 전망

- 하반기 이후 전략적인 투자에 나서는 선주들이 점진적으로 증가할 것으로 예상되어 세계 발주량은 약 31.5백만CGT로 25% 증가 전망
- 한국의 수주량은 약 11% 증가한 10.5백만CGT 내외, 수주액은 12% 증가한 250억 달러 내외가 될 것으로 전망

(시사점) 조선사와 선주사 간 불확실성 해소를 위한 공동 노력 필요

- 선주들은 환경규제와 선박기술의 많은 불확실성으로 관망세를 유지함
- 불확실성을 해소 또는 완화하여 선주들의 잠재 수요가 발주로 실현되기 위해서는 조선사들의 별도 노력이 필요함



I. 산업환경

1. 유가 및 연료가 동향

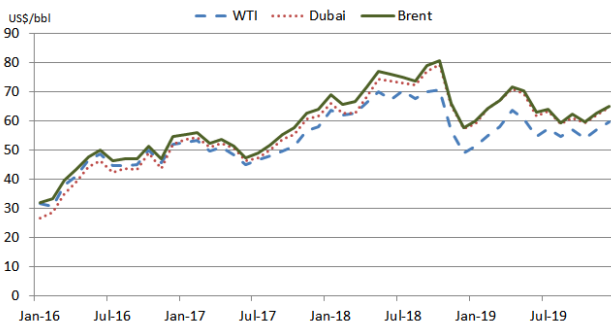
□ 2019년 유가는 상반기에 높은 변동성을 보이고 하반기에 하향 안정화

- 유가는 4월까지 급격한 상승세를 나타내며 월평균 가격 기준으로 브렌트유는 24.2% 상승하여 4월 평균 배럴당 71.63달러를 기록
- 이후 하향 안정화되는 추세를 보여 브렌트유의 10월 평균가격은 4월 대비 16.7% 하락한 59.63달러를 기록하였으나 11월부터 지정학적 불안감 등으로 4.6% 상승하여 12월 평균 65.17달러를 기록함

□ 선박연료유 가격은 연말로 갈수록 380cst는 하락, MGO는 상승

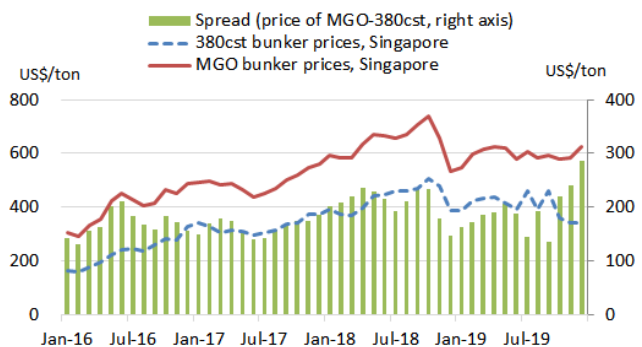
- 싱가포르항 기준 HFO¹⁾ 380cst(현 사용연료)의 월평균 가격은 3분기까지 톤당 385~460달러 범위에서 등락하였으나 SOx 규제 준비가 시작된 4분기에 수요가 감소하며 9월 이후 26.0% 하락하여 12월 평균가격은 340.13달러를 기록함
 - 반면, 동일 항 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 4분기에만 5.3% 상승하여 12월 평균 가격 626.0달러를 기록하며 SOx 규제에 의한 수요증가 영향을 보이기 시작함
 - 12월 기준 두 유종간 월평균 가격 차이는 톤당 285.9달러까지 벌어졌으며 비율로는 380cst 대비 MGO 가격이 84%나 높은 수준을 보임
- 단기적으로 스크러버를 장착하지 않은 선박들의 부담이 커질 것으로 추정됨

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

1) Heavy Fuel Oil

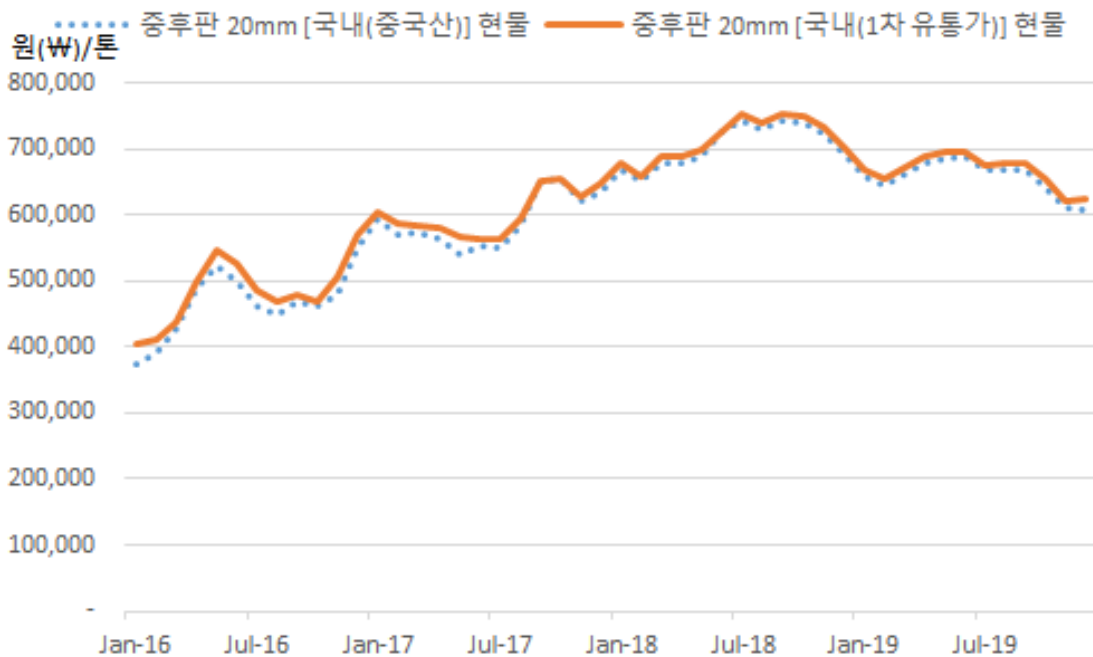


2. 후판가 동향

□ 2019년 국내 후판 가격은 대체로 하락추세 지속

- 국내산 20mm 후판 1차 유통가는 상반기 동안 소폭 상승세를 나타낸 이후 하반기에 지속적으로 하락하였으며 2019년 연중 10.8% 하락하여 12월 평균 톤당 62.6만원 기록
- 중국산 20mm 후판 현물가 역시 유사한 추세를 나타냈고 2019년 한 해 동안 12.0% 하락하여 12월 평균 톤당 60.9만원을 기록
- 4분기 중 국내산 1차 유통가는 7.7%, 중국산 현물가는 8.8% 각각 하락

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



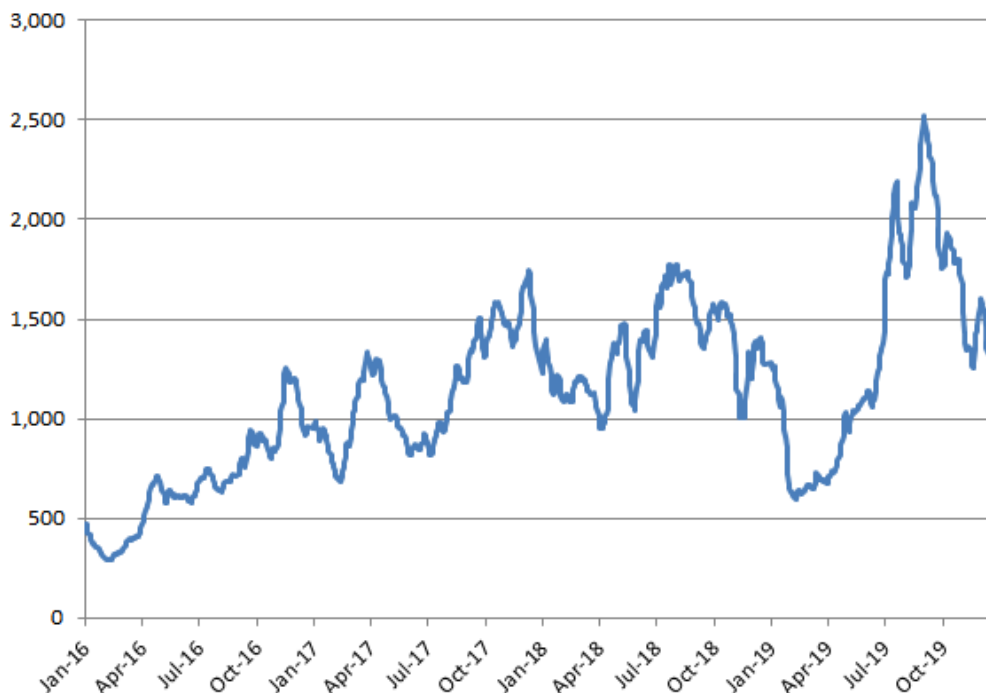
Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 2019년 중 벌크선 시황은 1, 2분기 악화, 3, 4분기 개선

- 2019년 벌크선 시황은 1월에 발생한 브라질 댐붕괴 사고의 여파로 운임지수가 급락하며 1, 2분기 평균 BDI 지수가 전년 동기대비 각각 31.2%와 21.0% 하락
- 3분기 이후 철광석 운송 물량 회복, 스크러버 개조공사에 따른 공급감소 효과 등으로 시황이 급격히 개선되며 3, 4분기 평균 BDI 지수는 전년 동기대비 26.3%와 14.6% 높은 수준을 기록
- 3분기에는 2008년 금융위기 이후 처음으로 BDI가 2,500선을 상향돌파 함
- 4분기에는 곡물시즌 종료 등으로 지수가 하락하였으나 평균치는 1,562로 최근 시황과 비교할 때 비교적 양호한 수준임

BDI 추이



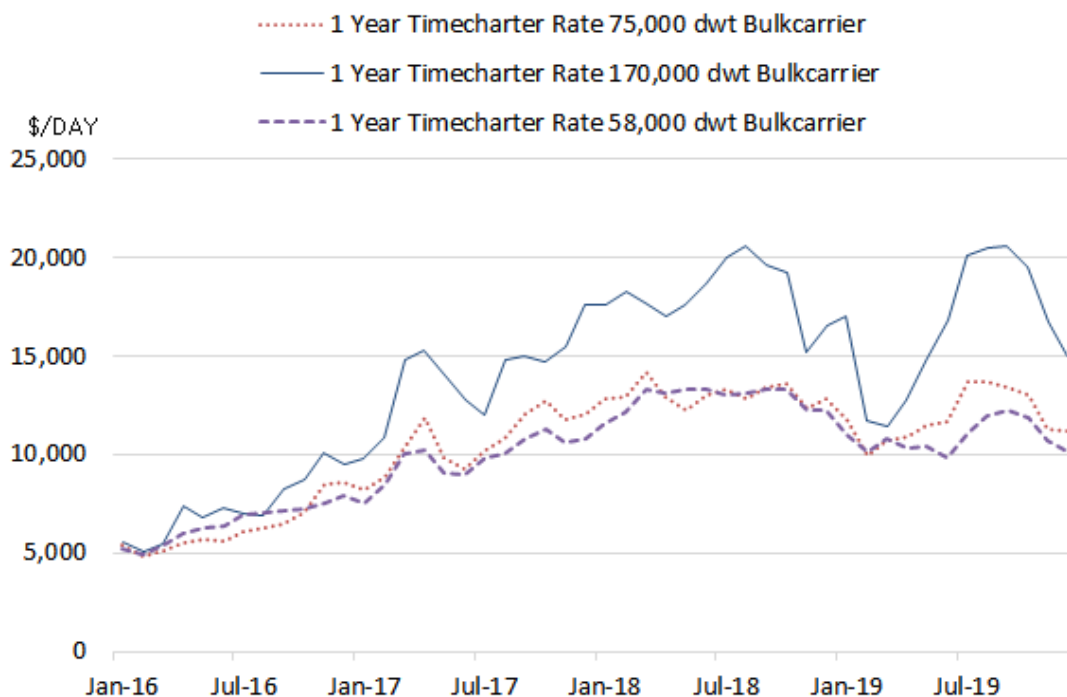
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



□ 2019년 벌크선 용선료는 급등락 후 4분기 중 다시 하락

- 브라질 댐사고의 여파로 벌크선 용선료는 1분기에 급락하였다가 2분기에 반등하여 급상승하였고 3분기까지 완만하나마 상승세를 이어감
- 그러나 전분기까지 과도한 상승 영향으로 4분기 중 조정양상을 보이며 용선료가 다시 하락함
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 17,029달러로 전분기 대비 16.4% 하락하였고 2019년 전체 평균치는 1일당 13,708달러로 전년 대비 16.2% 낮은 수준 기록
- Panamax급 75Kdwt급의 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 11,783달러로 전분기 대비 13.4% 하락하였고 2019년 전체 평균치는 1일당 10,375달러로 전년 대비 12.6% 낮은 수준 기록
- Supramax급 58Kdwt급의 경우 4분기 평균용선료는 1일당 10,856달러로 전분기 대비 7.6% 하락하였고 2019년 전체 평균치는 1일당 9,688달러로 전년 대비 10.8% 낮은 수준임

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson



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

- 2020년 중 벌크선 시장에서 높은 수요증가를 기대하기는 어려울 것으로 예상됨
- 미중무역분쟁의 완화 등 긍정적 요인이 있으나 중국 철강산업 생산이 정점을 지나 둔화될 것이라는 전망이 강하고 석탄 역시 환경규제 등의 영향으로 큰 폭의 수요증가를 기대하기는 어려워 전체 벌크선 운송수요 증가율은 3%선을 하회할 전망
- 2020년 비교적 많은 양의 선박 인도가 예정되어 있으나 IMO 2020 규제 효과로 폐선이 증가하면서 공급 증가폭을 억제할 것으로 전망
- 2020년에는 20만톤 이상 초대형선 86척 등을 포함하여 50백만dwt 이상의 인도 예정 선박이 있으며 이는 선박량의 약 6%에 해당하는 많은 물량임
- 그러나 연초부터 저유황유의 가격이 예상보다 높게 형성되며 운항비 증가에 따른 노후선 폐선량이 많아질 가능성이 있음
- 부진한 수요에도 불구하고 폐선에 의한 공급조절 효과로 큰 폭은 아니나 매우 완만한 수준의 시황 개선은 가능할 것으로 예상됨

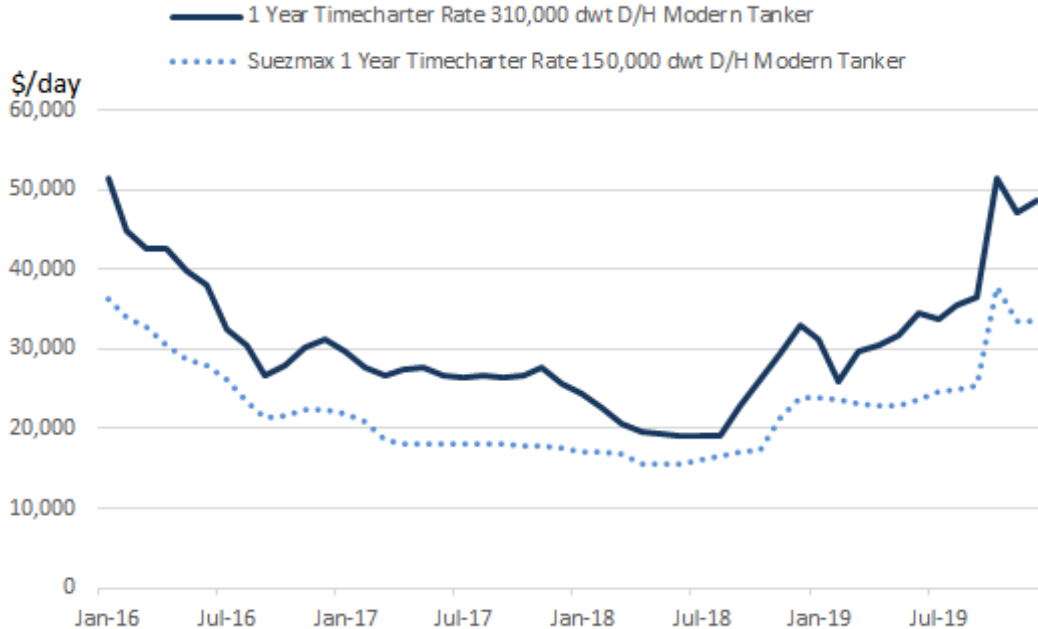
2. 탱커 시장

□ 유조선 용선료는 2019년 중 큰 폭의 상승세

- 유조선 시장은 2019년 중 수요 증가가 낮은 수준이었음에도 불구하고 미국의 제재로 인하여 베네수엘라 국적 선박들이 시장에 참여하지 못하는 등 공급측 감소요인으로 시황이 크게 개선됨
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 월평균치를 기준으로 2019년 중 47.7% 상승하여 12월 평균 1일당 48,750달러를 기록하였으며 4분기 평균치는 48,904달러로 전분기 대비 38.4% 상승
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 2019년 중 39.6% 상승하여 12월 평균 1일당 33,500달러를 기록하였으며 4분기 평균은 34,846달러로 전분기 대비 39.2% 상승



유조선 용선료 추이



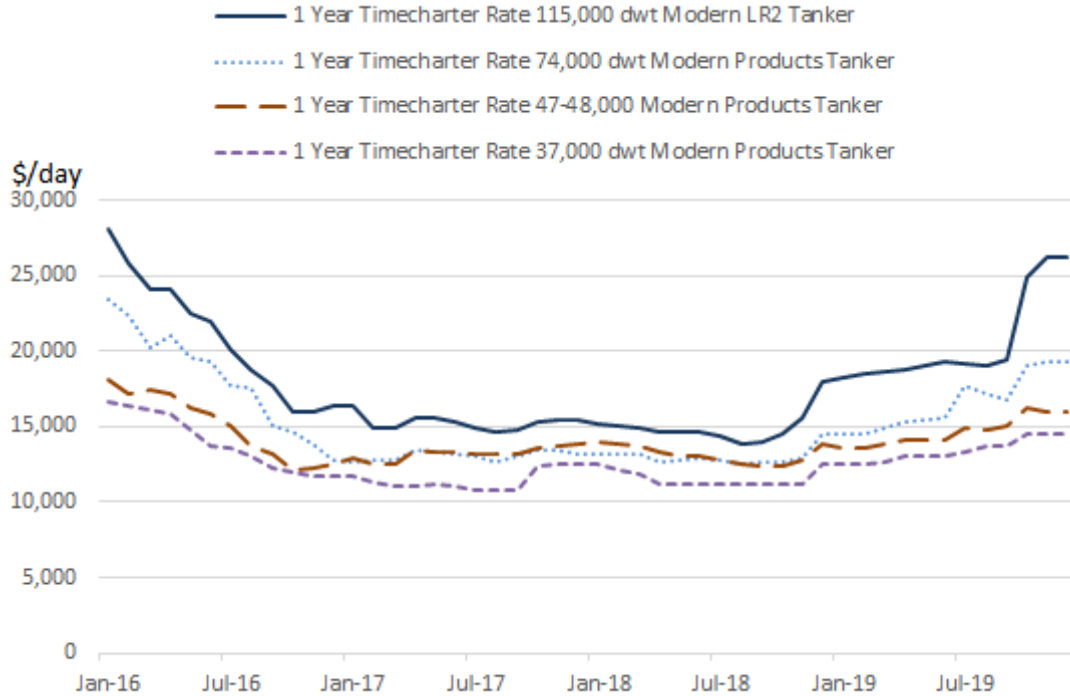
자료 : Clarkson

□ 제품운반선 시황 역시 2019년 중 큰 폭의 개선이 이루어짐

- 제품운반선의 경우도 유조선과 유사한 공급측 감소효과가 발생하며 시황이 크게 개선됨
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 월평균치 기준으로 2019년 중 33.0% 상승하여 12월 평균 1일당 19,250달러를 기록하였으며 4분기 평균치는 25,846달러로 전분기 대비 34.7% 상승
- 74Kdwt급 LR1탱커의 경우는 2019년 중 46.3% 상승하여 12월 평균 1일당 26,250달러를 기록하였으며 4분기 평균치는 19,221달러로 전분기 대비 11.7% 상승
- 47~48Kdwt급 MR탱커 용선료는 2019년 중 15.1% 상승하여 12월 평균 1일당 16,000달러 수준, 4분기 평균치는 16,087달러로 전분기 대비 8.3% 상승
- 37Kdwt급 MR탱커는 2019년 중 16.0% 상승하여 12월 평균 1일당 14,500달러 수준, 4분기 평균치는 14,519달러로 전분기 대비 6.4% 상승



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

□ 2020년 탱커시황은 완만한 개선이 기대되나 높은 변동성 우려

- 탱커시장은 IMO 2020 효과로 저유황유 생산이 증가하며 정유설비의 가동률 제고, 원유수요 확대 등이 예상되므로 수요 측면에서 전년보다 높은 증가율을 나타낼 전망
- 그러나 2017년 이후 선박 수요 회복과정에서 비교적 많은 유조선과 LR2급 탱커들이 발주되어 대량의 폐선이 없다면 2020년 전체 탱커의 선복량 증가율이 수요 증가율을 상회할 가능성도 있음
- 2019년 시황이 크게 개선됨에 따라 폐선량은 소량에 그칠 수도 있으며 이에 따라 시황이 하락하면 다시 폐선이 많아지고 시황이 다시 상승하는 등 높은 변동성이 예상됨
- 미국의 베네수엘라 석유공사에 대한 제재 지속 여부에 따라 선박이 시장에 추가로 투입될 여지도 있어 변동성이 증가 가능성
- 이러한 요인들을 감안하면, 수요측 기대감이 다소 약한 타 선종시장에 비하여 시황개선 속도는 다소 빠를 수 있으나 높은 변동성 우려는 상존함

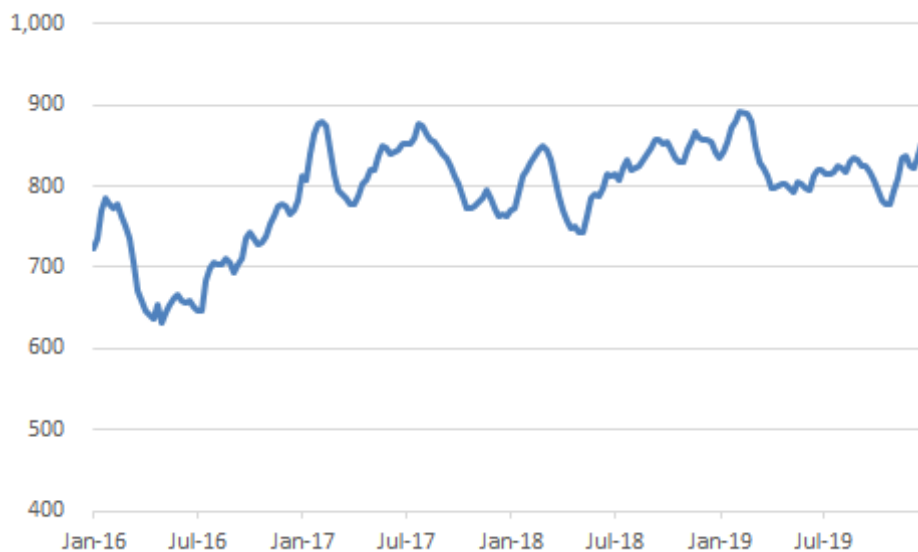


3. 컨테이너선 시장

□ 2019년 중 컨테이너선 시황은 개선에 실패하였으며 4분기 중에도 부진

- 2019년 컨테이너선 시장은 미중 무역분쟁 악재 등의 직접적인 영향으로 컨테이너 해운물동량 증가율이 미미하였던 것으로 추정됨
- 반면, 초대형선을 중심으로 신규 선박이 여전히 시장에 공급되고 있어 시황 개선이 좀처럼 이루어지지 못하고 있음
- 2019년 평균 CCFI는 823.98로 전년대비 0.7% 높은 수준에 불과함
- 4분기 평균 CCFI는 819.20으로 전년 동기대비 3.3% 낮은 수준이었음

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

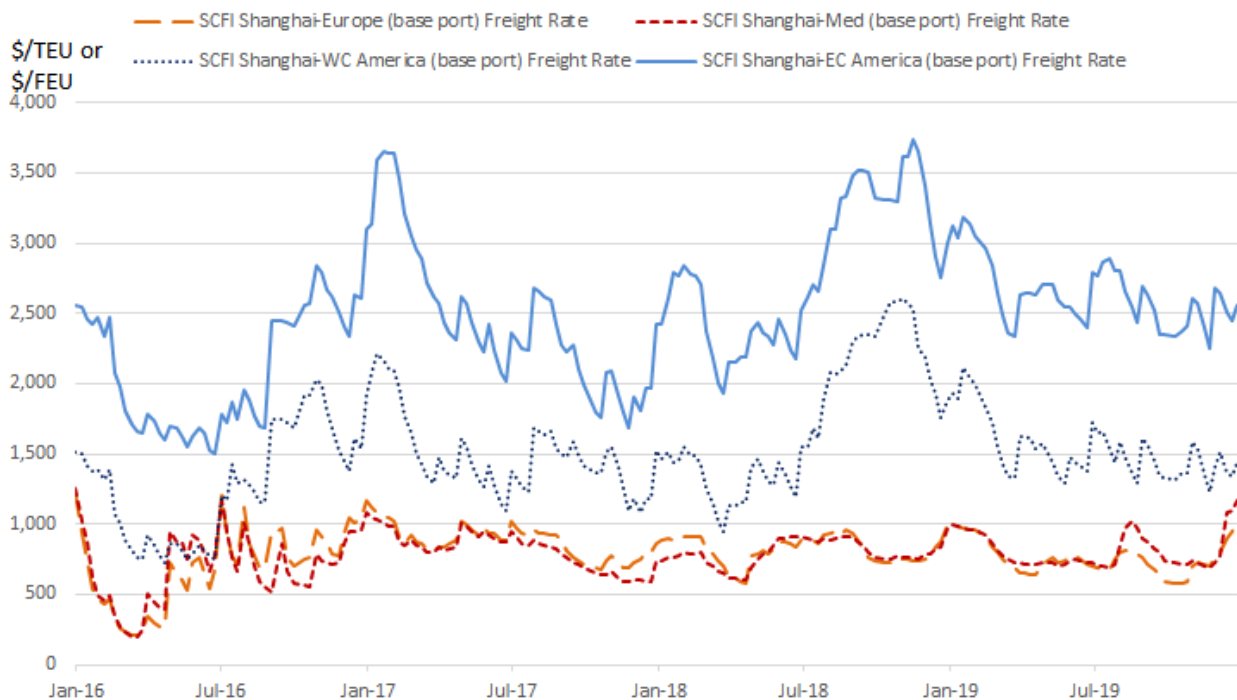
□ 주요 원양노선의 2019년 운임 수준은 대체로 전년대비 하락함

- 상하이-유럽노선의 2019년 평균운임(SCFI 기준)은 전년대비 7.6% 하락한 TEU당 759.67달러
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 4.1% 낮은 TEU당 752.58달러
- 상하이-지중해 노선은 타 원양노선과 달리 2019년 평균운임이 유일하게 소폭 이나마 상승하였으며 전년대비 1.7% 상승한 TEU당 810.98달러 기록
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 3.4% 높은 TEU당 820.83달러



- 2019년 중 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년대비 12.8% 하락한 FEU당 1,525.33달러 기록
 - 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 38.8% 낮은 FEU당 1,400.17달러
- 동 기간 중 상하이-미동안 노선의 평균 운임은 전년대비 6.1% 하락한 FEU당 2,633.67달러
 - 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 25.0% 낮은 FEU당 2,483.08달러
- 유럽 노선 뿐 아니라 2017년 이후 상승흐름을 보이던 미주 노선의 운임마저 다시 약세로 반전되며 2019년 원양 컨테이너선 해운 시장은 크게 약화되는 흐름을 보임

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

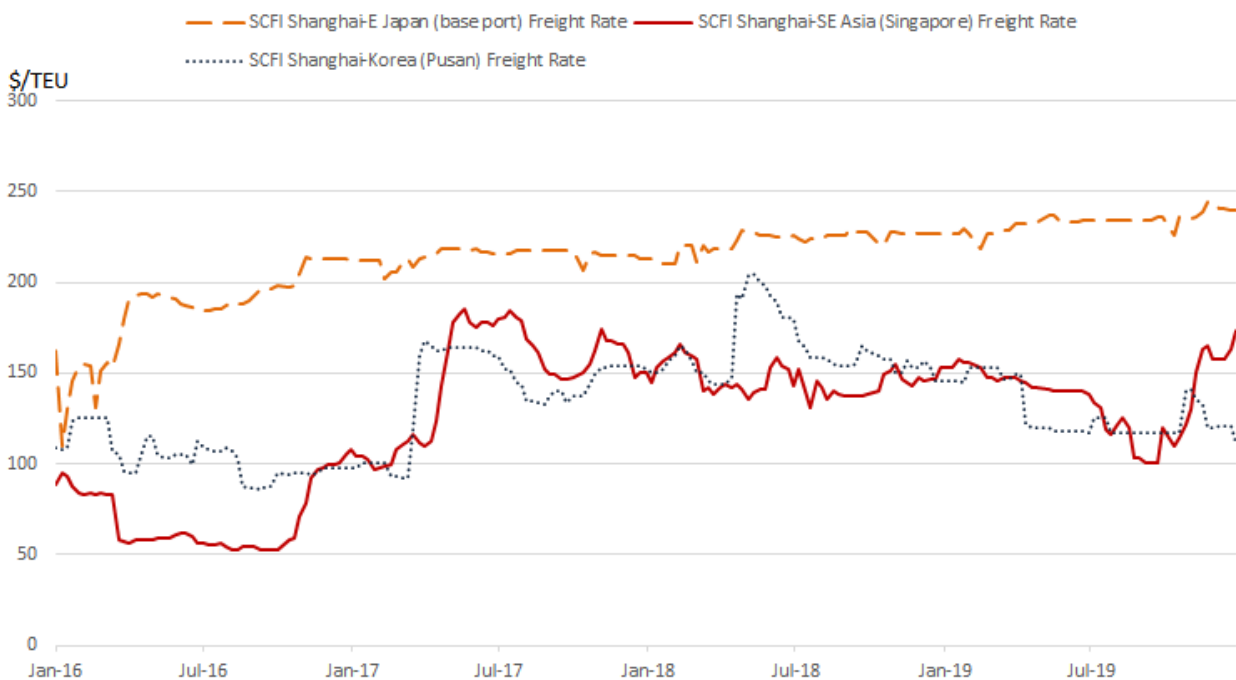
□ 주요 근해노선 역시 전년 동기대비 대체로 약세 유지

- 상하이-동일본 노선의 2019년 평균운임(SCFI 기준)은 전년대비 4.6% 상승한 TEU 당 233.37달러를 기록하여 비교적 양호한 수준 기록
 - 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 5.3% 높은 TEU당 238.08달러



- 반면, 상하이-부산 노선의 동 기간 평균운임은 전년대비 21.1% 낮은 TEU당 128.39 달러 기록
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 18.6% 하락한 TEU당 124.92달러
- 상하이-동남아 노선의 경우는 전년대비 5.5% 낮은 TEU당 138.14달러
- 동 노선의 4분기 평균운임은 전년 동기대비 0.4% 하락한 TEU당 147.0달러
- 일본 노선은 비교적 양호한 흐름을 보였으나 무역분쟁의 여파로 인한 한중간 교역량 둔화와 근해노선의 선사간 경쟁심화 등이 지속되며 2019년 중 전반적인 운임 하락으로 이어진 것으로 추정됨

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

□ 2020년 중 컨테이너선 시황은 완만한 수준의 소폭 개선 기대

- 2020년 컨테이너 해운 수요는 미중 무역분쟁의 완화와 세계 경제성장 전망 등에 따라 소폭 개선될 것으로 기대됨
- 신규 선박 인도물량이 적은 수준은 아니나 IMO 2020 규제 영향으로 폐선 증가 등 공급축소 효과가 나타날 것으로 예상되어 2019년에 비하여 시장의 수급 여건은 개선될 것으로 전망됨



- 이에 따라 완만한 수준의 소폭 개선은 가능할 전망

4. LNG선 시장

□ 2019년 운임수준은 하락하는 경향을 보였으나 시황은 여전히 양호함

- 북반구, 특히 중국의 겨울 난방수요 집중으로 2018년 4분기 1일당 20만 달러까지 치솟았던 스팟운임은 2019년 160KCum급은 14만달러, 174KCum급은 15만달러의 동 시기 최고치를 기록하며 완화되는 양상을 보임
- 중국의 운송수요는 여전히 증가하고 있는 것으로 보이나 중국 수입업자들이 급격한 운임 인상 방지를 위하여 정기운송 비중을 높인 것이 운임 최고치 완화의 원인으로 추정됨
- 145KCum급 LNG선의 2019년 평균 스팟운임은 1일당 47,695달러로 전년 대비 8.3% 하락한 수준이며 4분기 중 평균 운임은 77,885달러로 전년 동기대비 6.3% 낮음
- 160KCum급의 2019년 평균 스팟운임은 1일당 69,337달러로 전년대비 21.8% 하락하였고 4분기 동 운임은 107,885달러로 전년 동기대비 27.8% 낮은 수준을 나타냄
- 174KCum급 LNG선의 2019년 평균 스팟운임은 1일당 81,915달러이었으며 4분기 동 운임은 123,808달러 기록²⁾
- 전년도와 비교하여 다소 하락한 수준이나 운임과 용선료의 추정 손익분기점이 1일당 약 50~55천달러 수준임을 감안하면 160K급 이상 대형선의 운임은 여전히 매우 양호한 수준으로 판단됨
- 다만, 구형인 145K급의 경우 전체 시황에 비하여 매우 낮은 수준의 평균 운임을 보이고 있는데 이는 신형선박에 비하여 항해중 boil-off 가스³⁾ 손실분이 많아 이에 대한 보상 등이 반영된 결과로 추정됨
- 구형선박의 경우 운항효율성도 낮아 운항 비용이 높아지며 시장에서의 수요도 적은 편이어서 향후 이들 선박에 대한 교체 수요 정도가 LNG선 신조발주 수요의 한 변수가 될 것으로 예상됨

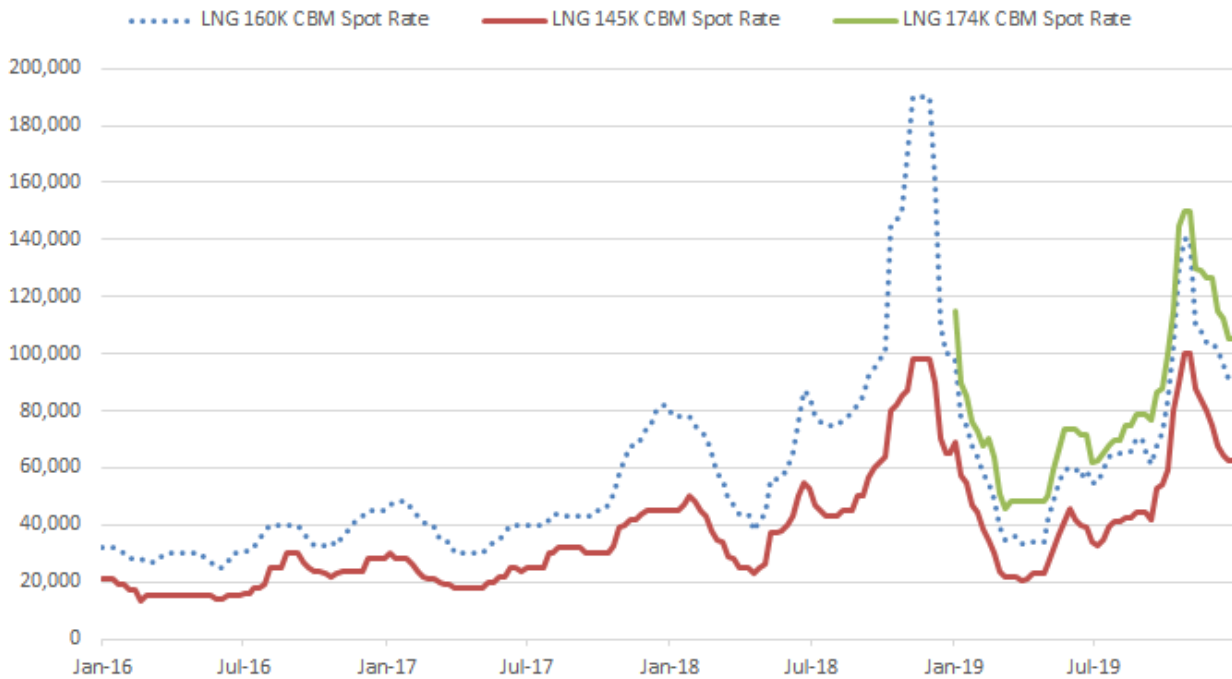
2) Clarkson 통계 중 174K급은 2019년부터 집계되어 전년 동기대비 증감은 계산하지 못함

3) 액화된 가스가 항해중 자연기화되어 손실되는 부분을 의미



- 전 세계 LNG선대 595척 중 100K 이상, 150K 미만급 선박은 총 209척으로 이 중 132척이 선령 15년차 이상임

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

□ 1년 정기용선료는 3분기 이후 하락추세이나 연평균치는 다소 상승

- 160KCum급 1년 정기용선료는 2019년 평균 1일당 82,383달러로 전년대비 6.4% 상승하였으나 4분기 평균 용선료는 전분기 대비 3.2% 하락한 81,333달러
- 174KCum급 1년 정기용선료는 2019년 평균 1일당 104,208달러로 매우 높은 수준을 보였으나 4분기 평균 용선료는 전분기 대비 6.8% 하락한 98,750달러로 3분기 이후 다소 하향하는 추세를 보임
- 3분기 이후 1년 정기용선료는 다소 하락추세이나 용선료 절대치는 여전히 매우 양호한 수준임

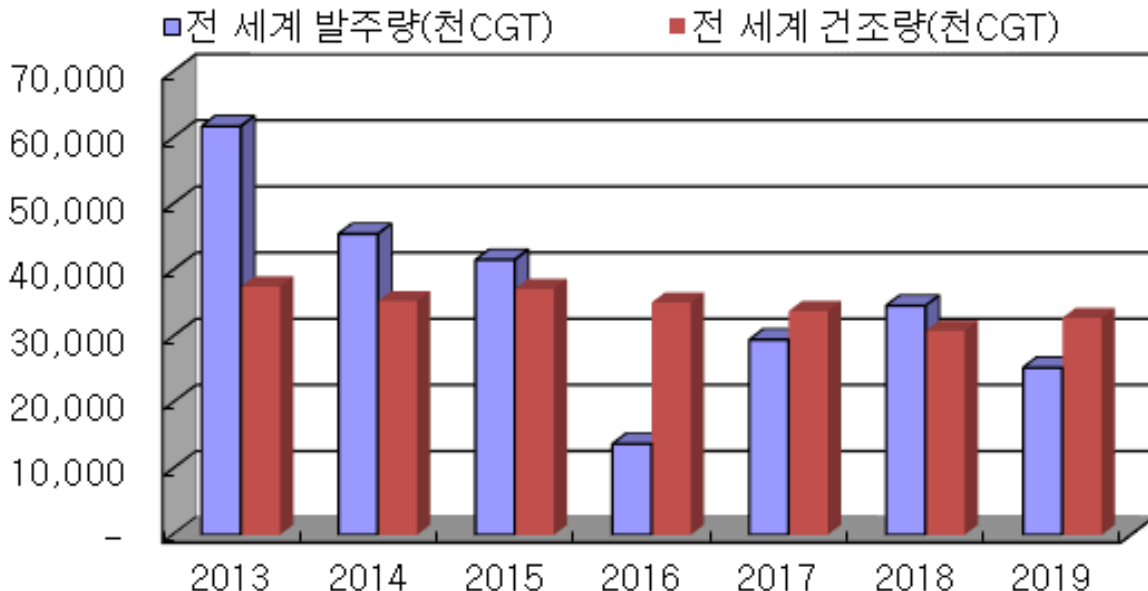


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

□ 2019년 세계 신조선 발주량은 전년 대비 크게 감소

- 2019년 신조선 시장은 SOx규제를 앞둔 선주들의 관망세 확산, 미중 무역분쟁 영향 등으로 인한 해운시황 침체가 겹치며 선박발주가 크게 감소함
- 2019년 세계 발주량은 2,529만CGT로 전년대비 27.0% 감소함
 - 4분기 중 발주량은 전년 동기대비 5.6% 감소한 713만CGT
- 2019년 발주액은 전년대비 8.0% 감소한 724.5억달러임
 - 3기의 FPSO와 전년 동기대비 50% 증가한 크루즈선 등 고가의 플랜트와 선박 발주가 4분기 중 증가하면서 발주액은 전년 동기대비 26.9% 증가한 220.2억달러
- 2019년 세계 건조량은 전년대비 6.3% 증가한 3,281만CGT를 기록하여 2018년을 저점으로 다시 개선되는 양상을 보임
 - 4분기 중 건조량은 전년 동기대비 7.2% 증가한 681만CGT

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



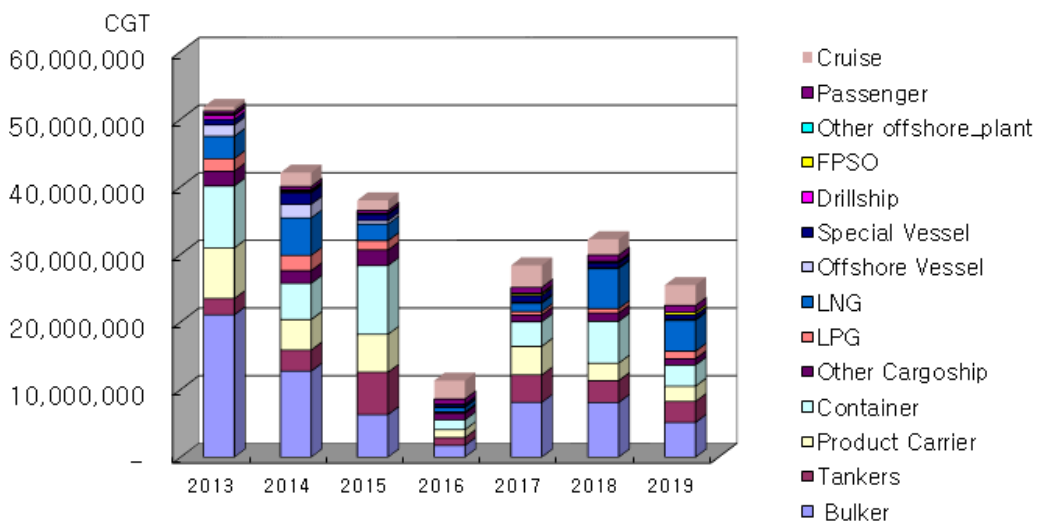
자료 : Clarkson



□ 선종별로 2019년 LPG선, 크루즈선을 제외한 모든 선종의 발주가 감소함

- 선종별 2019년 발주량(CGT 기준)은 벌크선 36.4%, 유조선 4.1%, 제품선 12.6%, 컨테이너선 49.4% 각각 감소하여 3대 주요 선종 모두 큰 감소세를 나타냈으며 유조선, 제품선 등 탱커류가 상대적으로 양호한 수준을 보임
- LNG선의 발주량은 전년대비 22.9% 감소한 457만CGT를 기록하였으나 발주량은 활황세를 유지하는 수준이며 전체 신조선 발주량의 18%로 여전히 시장에서 중요한 비중을 차지하고 있음
- LPG선 발주량은 전년 대비 71.5% 증가한 112만CGT를 기록하였으나 전체에서의 비중은 4.4%에 불과함
- 크루즈선은 전년대비 28.7% 증가한 301만CGT의 발주량을 기록하여 2년만에 다시 수요 증가세로 반전되었으며 전체 발주량에서의 비중이 11.8%를 차지하여 유럽 조선업계는 다시 호황세를 누린 것으로 추정됨
- 전년도 3기 발주에 불과하였던 FPSO는 2019년 6기가 발주됨

선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

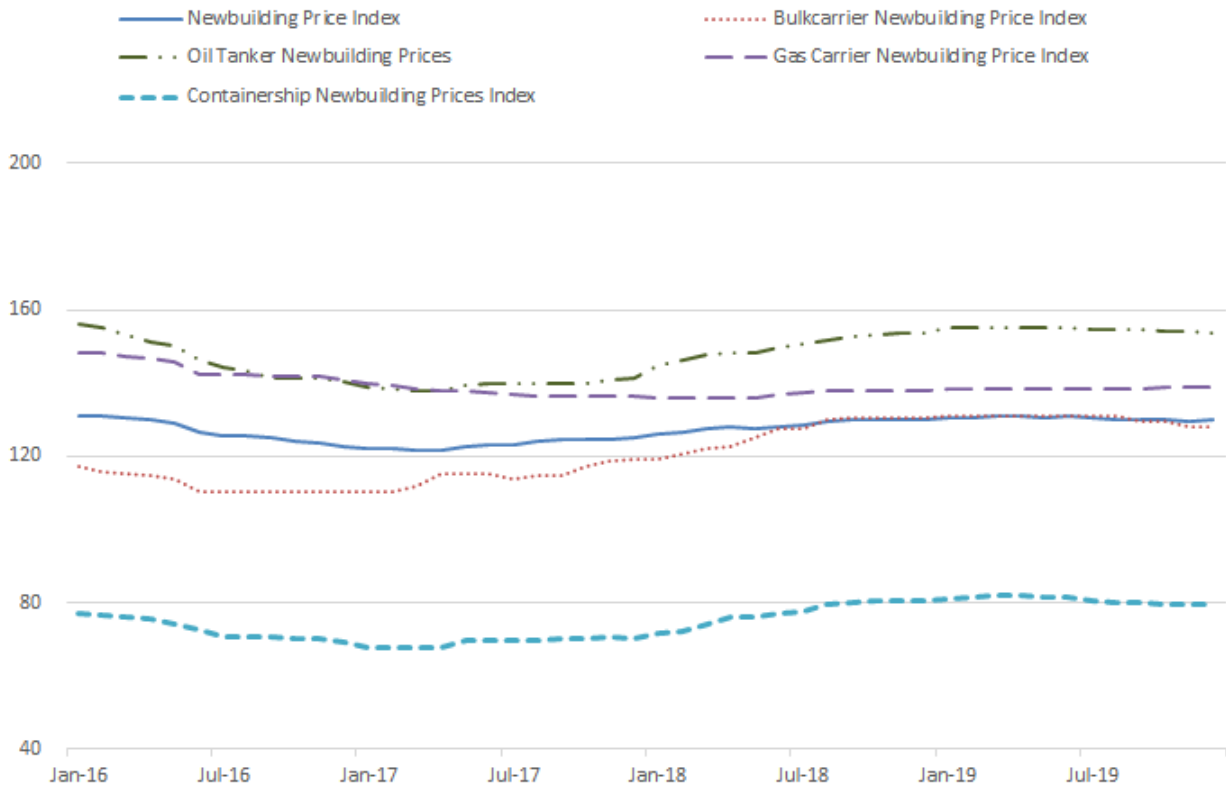
□ 2019년 중 신조선가격은 소폭의 미세한 변화만이 나타남

- Clarkson 신조선가 지수는 연중 1% 이내의 소폭의 등락을 보였고 2019년 중 0.2% 하락하였으며 연말로 갈수록 미세한 수준의 하락 흐름이 나타남



- 연말 Clarkson 신조선가 지수는 129.77
- 벌크선과 컨테이너선의 신조선가 지수가 2019년 중 각각 1.9%와 1.6% 하락하여 상대적으로 큰 폭의 하락을 보였으며 12월 지수는 벌크선 128.03, 컨테이너선 79.33을 기록함
- 탱커의 신조선가 지수는 미세한 변화만 나타나며 유지되는 수준을 보였고 가스선 지수는 2019년 중 0.6% 상승함

신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

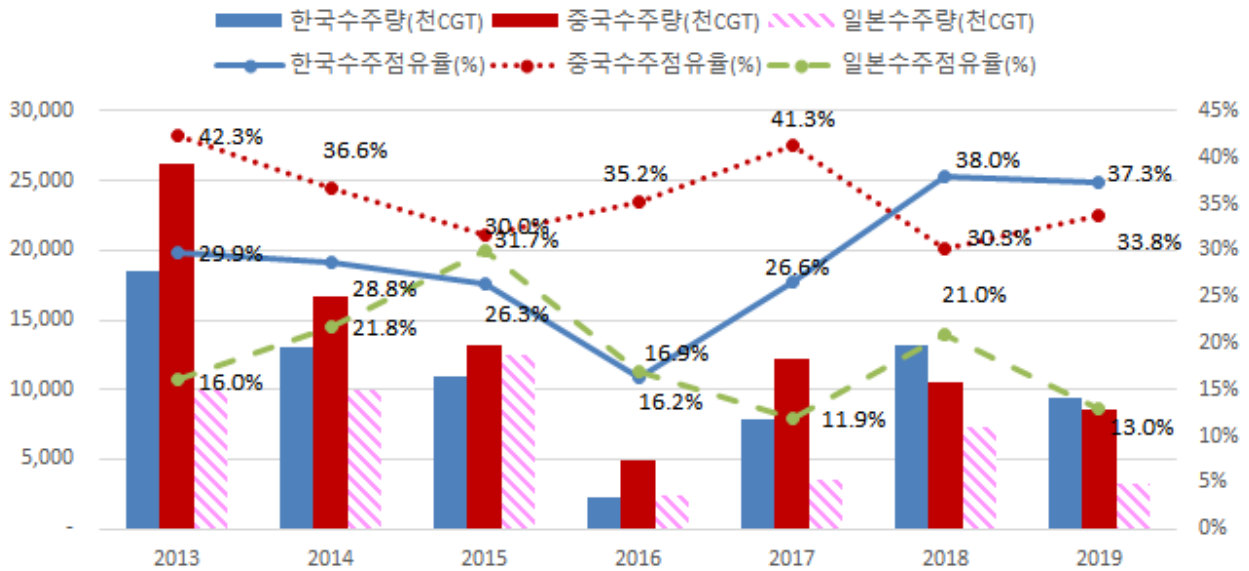
□ 2019년 한국은 2년 연속 가장 높은 수주점유율을 기록(CGT 기준)

- 한국의 점유율이 높은 LNG선과 탱커가 활황세이거나 상대적으로 양호한 흐름을 나타내며 한국의 수주점유율이 2018년에 이어 2019년에도 37%로 세계 최고 수준을 기록함
- 주력 선종인 벌크선 시장의 침체에 따라 점유율이 하락한 중국은 연초 많은 자국발주 대형 벌크선 물량에도 불구하고 전년대비 18.5% 감소한 855만CGT 수주를 기록하며 점유율이 약 34%에 그침



- 2018년 중형 벌크선과 대형 컨테이너선을 대거 수주하며 점유율을 21%까지 상승시켰던 일본은 2019년 중 이들 시장이 재침체되며 수주량이 54.9% 감소한 328만CGT에 그쳐 수주점유율이 13.0%로 재하락함

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

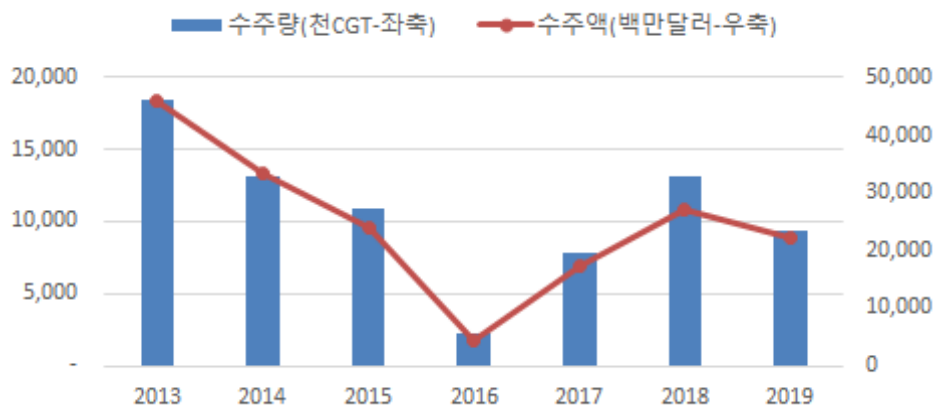


IV. 한국 조선업 동향

□ 2019년 한국 조선업 수주는 큰 폭으로 감소함

- 한국의 2019년 수주량은 전년 동기대비 28.4% 감소한 943만CGT⁴⁾
- 동 기간 수주액은 18.1% 감소한 222.7억달러를 기록
- 다만, 4분기에는 LNG선 등을 대거 수주하며 377만CGT(전년 동기대비 37.1% 증가), 89.0억달러(57.7% 증가)의 양호한 수주실적을 기록함
- 수주점유율은 전년 수준을 거의 유지하였으나 전반적인 발주량 감소로 인하여 한국의 수주도 큰 폭으로 감소함

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

□ 선종별로 LPG선을 제외한 모든 선종의 수주가 감소함

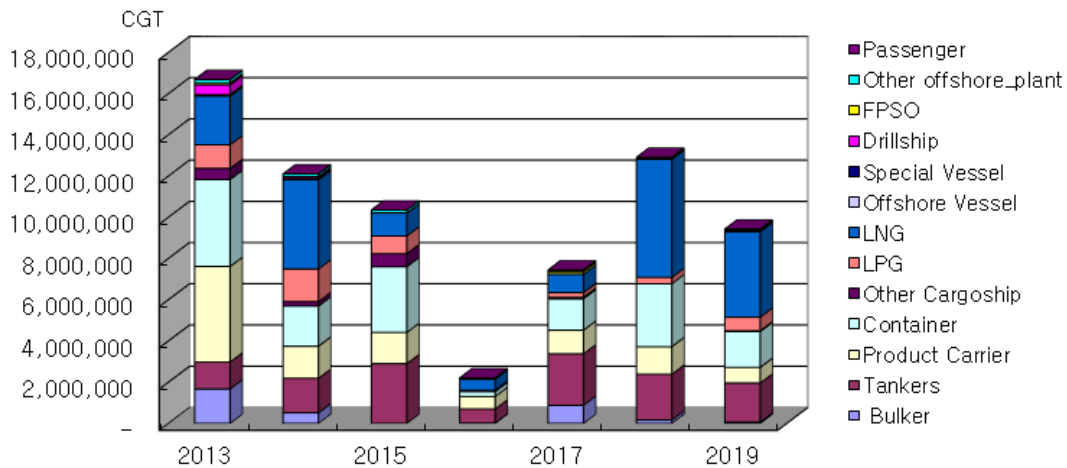
- 2019년 중 LPG선의 수주는 전체 수주량에서 7%를 차지하였으며 전년대비 111.9% 증가한 66만CGT를 기록하여 유일하게 수주가 증가한 선종임
- 선종별로 컨테이너선 -43.1%, 유조선 -14.3%, 제품운반선 -43.1% 등 모든 주요 선종이 큰 폭의 수주 감소를 나타냈으며 상대적으로 유조선의 감소폭이 작았음

4) 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



- LNG선 수주는 전년대비 27.6% 감소하였으나 2017년 이전 최고의 호황기였던 2014년 433만CGT에 근접한 415만CGT를 수주하여 여전히 매우 많은 수주 실적을 기록함

한국 조선업 선종별 수주량 추이

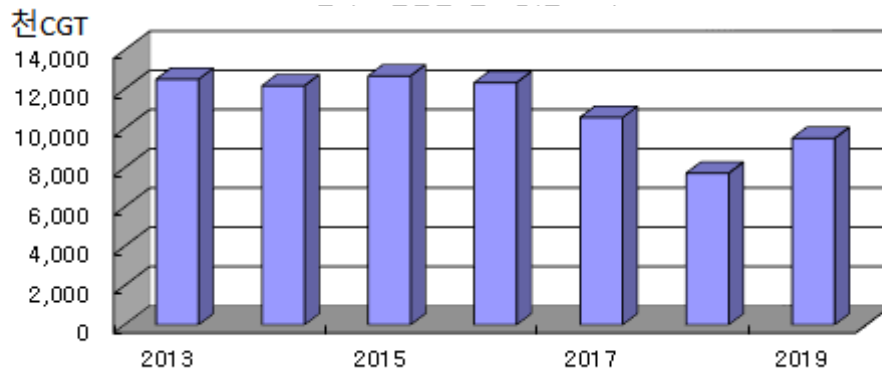


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

□ 2019년 건조량은 전년 대비 큰 폭으로 증가함

- 2019년 건조량은 전년 대비 23.1% 증가한 951만CGT
- 2016년 수요충격의 영향으로 인하여 급감한 2018년 건조량을 바닥으로 2017년 이후 개선된 수주의 영향으로 2019년 다시 건조량이 늘어난 것으로 평가됨

한국 조선업 건조량 추이



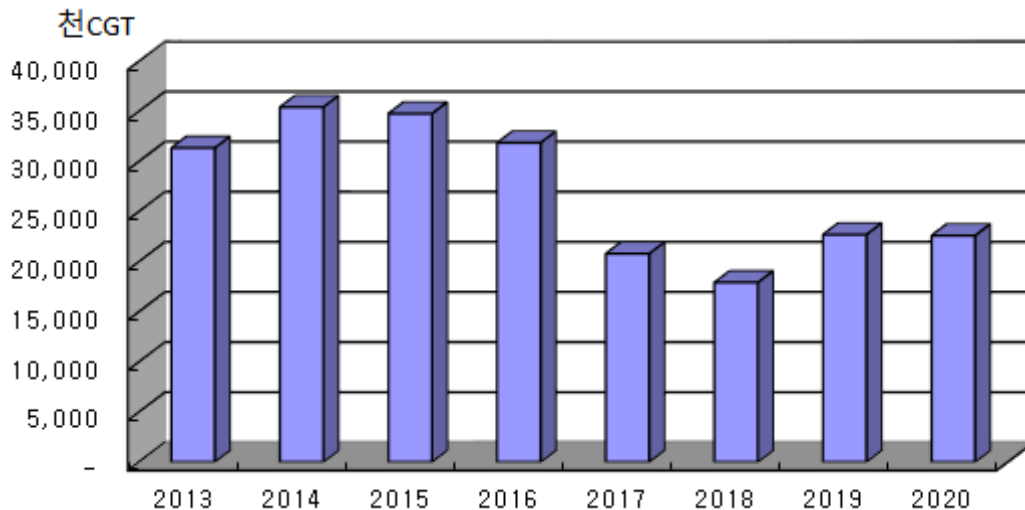
자료 : Clarkson



□ 수주잔량은 전년도 수준을 유지

- 2018년 많은 수주를 기록하며 2019년초 기준 전년 동기대비 약 27% 증가한 2,270만CGT까지 수주잔량을 끌어올린 이후 2020년초 약 0.4% 감소한 2,260만 CGT의 수주잔량을 기록
- 2019년 수주가 부진하였음에도 건조량과 유사한 수준의 물량을 수주하며 수주잔량을 유사한 수준으로 유지함

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 연초 및 월초 수주잔량 기준



V. 2020년 전망 및 시사점

□ 신조선 발주 수요는 하반기 이후 개선되며 발주 증가 전망

- 2020년 1월 황산화물 규제 시행 이후 해운업계는 변화에 적응하는 과정에 있으며 선주들은 여전히 관망세를 유지하고 있는 것으로 추정됨
- 연초에 지정학적 불안감으로 유가가 상승하며 저유황유의 가격이 폭등하였으나 시간이 지나며 유가가 하향 안정화되는 경향을 보이고 있어 선주들의 혼란은 다소 진정되는 것으로 보임
- 그러나 기존 벙커유 대비 70% 이상 높은 저유황유 사용에 따른 운항비의 심각한 증가에도 불구하고 해운시황이 크게 개선되지 못하여 운임에 모두 전가하기 어려운 상황이 지속되고 있음
- 이러한 요인으로 하반기 이후 관망자세를 전환하여 노후선에 대한 대체 투자에 나서는 선주들이 점진적으로 증가할 것으로 예상됨
- 이에 따라 세계 발주량은 전년대비 약 25% 증가한 31.5백만CGT 내외가 될 것으로 전망됨

□ 국내 조선업 수주 역시 소폭 개선 전망

- 2020년 중 대규모 LNG 개발사업자들의 선박발주가 예상되나 LNG선의 수주량은 전년 대비 다소 감소할 가능성도 있음
- 지난 2년간 한국의 주요 수주 선종인 LNG선과 탱커가 상대적으로 양호한 흐름을 보였으나 2020년 시황에서의 개선폭은 타 선종에 비하여 상대적으로 낮을 가능성이 있음
- 이에 따라 국내 조선업 수주 증가율은 세계 발주량 증가율에 다소 미치지 못하는 약 11%가 예상되며 수주량은 10.5백만CGT내외가 될 것으로 전망
- 수주액은 약 12% 증가한 250억 달러 내외가 될 것으로 예상됨
- 2020년 중에는 중소규모의 FPSO와 FSRU 등 LNG관련 해양설비 등에 대한 소량 수주가 기대됨



□ 선주들의 관망세가 발주로 전환되기 위해서는 조선사들의 노력도 필요

- 현재 해운 시장은 세계 교역성장의 부진에 따라 운송수요 대응을 위한 실질 선박 수요가 뒷받침되지 못하고 있으며 10여 년째 선복량 과잉이 지속되고 있음
- 이러한 상황에서 LNG선 등 가스선을 제외하면 대부분의 신규선박 수요는 환경규제에 대응하기 대체 수요이므로 선주들은 급하게 선박을 구매하기 보다는 시장 움직임에 따라 전략적으로 신중하게 대응하는 태도를 취함
- 현재 선주들은 혼란스러우며 관망세를 지속할 수밖에 없는 상황임
 - 10여년째 지속되고 있는 해운 불황으로 재무적 투자 여력이 부족한 상황에서 전통적 선박금융 기관인 유럽 금융권마저 선박에 대하여 냉정한 시각을 유지하고 있음
 - 선주들은 단기적으로 황산화물 규제에 대응하기 위하여 LNG, 저유황유, 스크러버와 기존 벙커유 등의 대안 중 무엇을 선택해야 할 것인지에 대한 불확실하고 어려운 문제에 직면하고 있음
 - 중장기적으로도 IMO의 강경한 온실가스 저감 의지에 대한 대응책으로 고민이 깊으나 기술적으로 어떠한 솔루션이 전략적으로 유리할 것인지, 언제 기술들이 구체화될 것인지 시점조차 알 수 없는 등 불확실성이 매우 높은 상황임
 - 이러한 상황에서 한정된 재무적 자원으로 어떠한 선박에 언제 투자하여야 할 것인지 결정하는 것은 매우 어려운 선택의 문제이며 이 때문에 선주들은 관망세를 유지할 수밖에 없음
- 조선사들마다 빠르게 변화 및 적용하고 있는 신기술 역시 선주들의 투자를 보류하게 하는 요인이 되고 있음
 - 조선사들은 시장에서의 경쟁력 제고를 위하여 빠르게 신기술을 개발하고 적용하고 있으나 조선업계의 의도와는 달리 선주들은 현재 시점의 발주선박이 수년 내에 뒤쳐진 기술이 적용된 구형 선박으로 취급될 것을 우려하며 투자타이밍을 잡지 못하고 있음
- 이처럼 혼란한 상황 속에서 선주들의 고민을 해소하고 선박에 대한 투자를 이끌어내기 위해서는 조선사들과 선주들의 공동 노력이 필요함
 - 조선사들은 광범위한 고객 선주들에 대하여 현재 진행되고 있는 기술개발 현황, 미래 전망, 기술적 선택 대안 및 각 대안의 장단점 등 선주들이 불확실하게 인식하는 선박 기술을 설명하고 이해시킬 필요가 있음



- 조선사들은 이러한 작업을 위하여 별도의 조직을 구성하거나 추가적인 노력을 기울일 필요가 있음
- 이러한 활동을 통하여 선주들이 불확실성을 완화시키고 자신들의 전략을 수립할 수 있도록 함으로써 선주들의 신규 투자활동을 실현할 수 있음
- 선주들은 선박의 기술적 흐름을 이해하고 예측할 수 있음으로써 금융기관도 이해시킬 수 있고 신규 투자를 구체화 할 수 있음
- 이러한 선순환이 이루어져야 시장의 관망세가 종식되고 잠재된 수요가 실현됨으로써 신조선 시황개선도 가능할 것으로 예상됨