

조선업 동향과 전망

2018. 10.

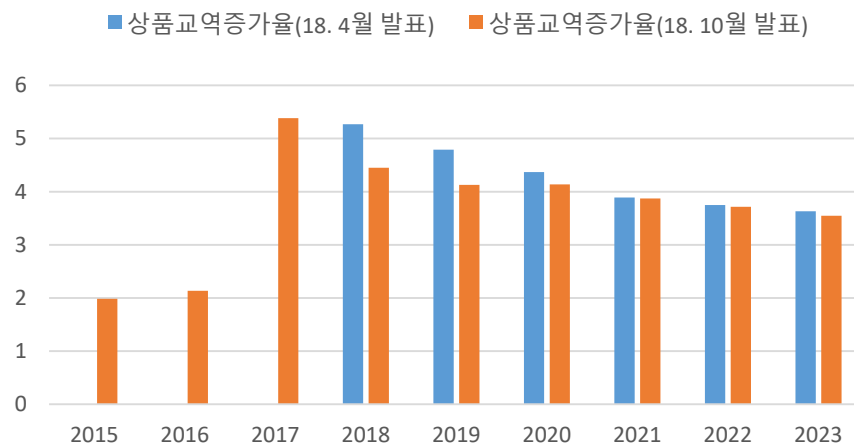
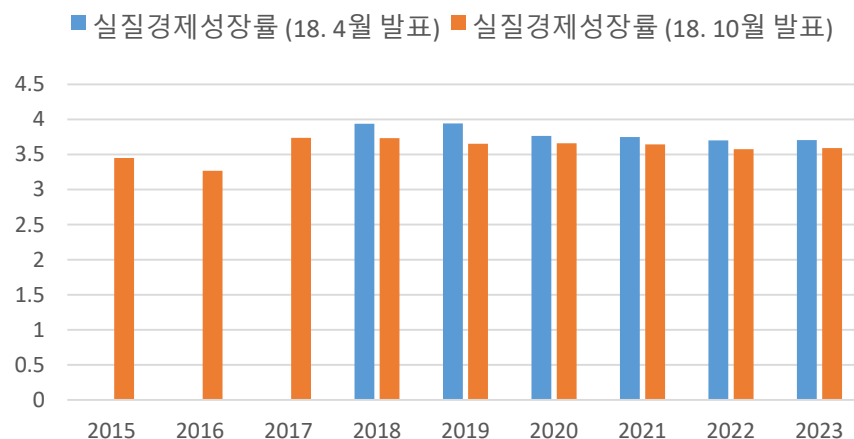
한국수출입은행 해외경제연구소

양 종 서

1. 세계 경제성장 및 교역성장률 전망 (IMF)

- 10월 IMF는 세계 경제성장률 및 교역 성장률 전망치 하향 조정
- 향후 3년간 실질 경제성장률은 봄 전망치 대비 0.1~0.3%p 하향 조정
- 향후 3년간 상품교역증가율은 봄 전망치 대비 0.2~0.8%p 하향 조정
- 금리인상에 따른 신흥국 위기, 미중 간 무역분쟁 등이 향후의 악재요인

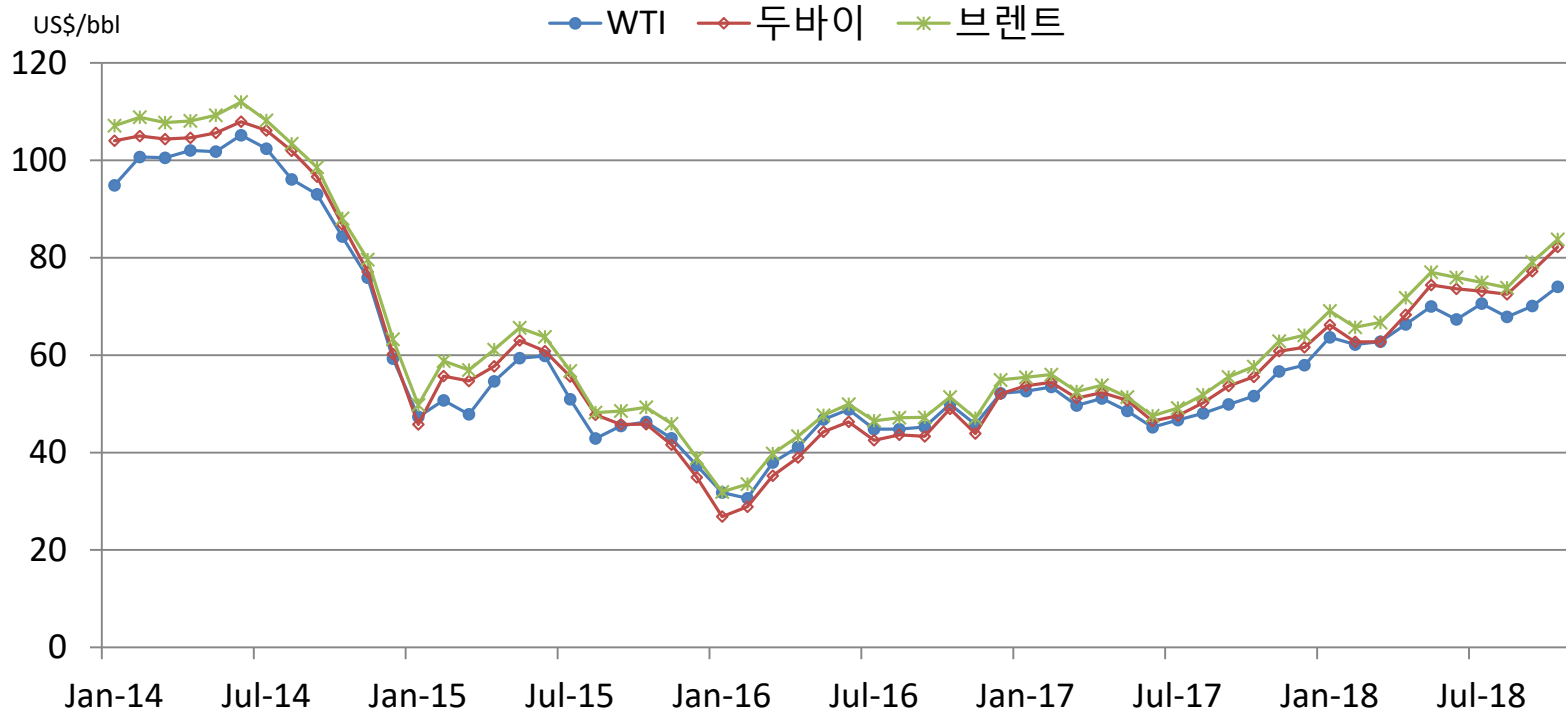
< 세계 GDP성장률과 교역성장률 추이 >



자료 : IMF

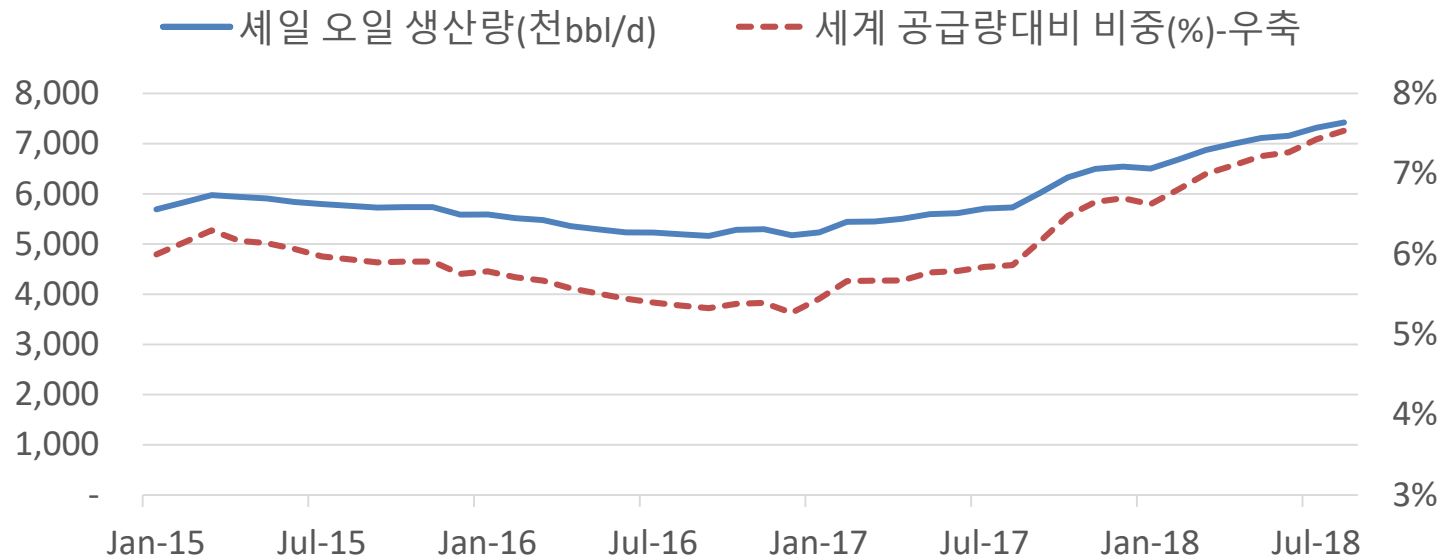
2. 유가 동향

- ▶ 유가는 금년 하반기 이후 급격한 상승세 지속 - 10월 초 평균 유가는 80달러를 상회
- ▶ 이란 제재 효과와 OPEC의 증산 거부 움직임 등이 유가 상승 주도
- ▶ 미국 WTI 가격은 나머지 유종과 이격(decoupling) 현상을 나타냄



3. 세일 오일 동향

- 미국 세일 오일 역시 유가의 상승에 따라 투자 및 생산 증가
- 세계 석유공급량에서 차지하는 비중은 2017년초 약 5.5%에서 최근 7.5%까지 증가
- 파이프라인 운송 능력과 수출항 용량 한계 등 수출능력 한계로 국제 유가에 대한 영향은 제한적
 - 다만, 미국내 유가를 상대적으로 낮추는 효과
- 2019년말까지 세계 공급량의 약 0.6% 에 해당하는 파이프라인 운송 용량 강화, 항구도 재정비
 - 시간이 갈수록 수출능력 증가로 국제유가에 대한 영향은 강화될 것이나 단기적으로는 제한적 전망



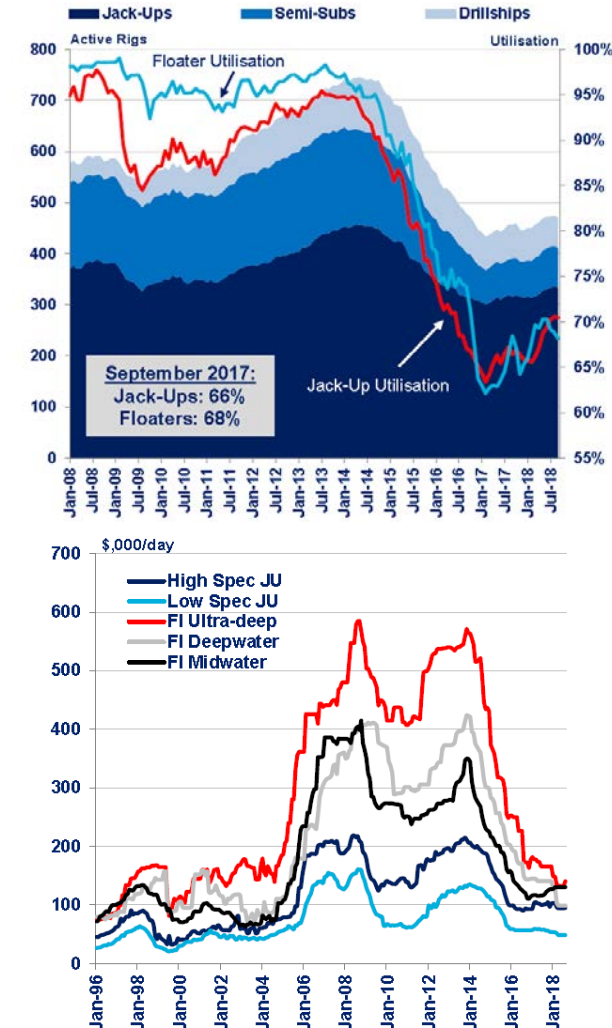
자료 : EIA

4. 유가 전망

- 최근 EIA는 브렌트유 가격을 2018년 74.43달러, 2019년 75.06달러로 전망 (2017년 54.15\$)
- 단기적으로 60달러대를 전망하던 과거의 전망치에 비해서는 크게 상향된 수준
 - 다만, 연평균 80달러대까지 이를 것으로 예상하지는 않는 분위기임
- OPEC의 회원국간 이견으로 감산유지에 대한 불확실성 존재
 - 9월 OPEC 보고서는 회원국들이 감산을 논의하면서도 22만bbl/day를 오히려 증산한 것으로 나타남
- 미국의 정치적 이유에 의한 유가 안정화 시도가 영향을 미칠 가능성도 높음
- 과거 유가 상승의 브레이커로 기대하였던 미국 셰일 오일의 영향력이 단기적으로 제한적일 가능성을 보임에 따라 당분간 유가는 70달러대 이상에서 형성될 가능성 높음
- 다만, 80달러 이상대에서 안정될 가능성은 낮을 것으로 보여 해양플랜트 투자에 대한 대폭적인 활성화를 기대하기는 어려울 것으로 보임

5. 해양플랜트 시장 현황 및 전망

- 현재 Rig (시추설비) 가동률은 70% 이하이고 용선료 역시 매우 낮은 수준에 머물러 있음
 - Drillship 등 rig의 공급과잉으로 추가 발주는 기대하기 어려움
- 유가상승으로 과거 투자보류 또는 연기된 프로젝트들이 주로 활성화되고 있으며 이들 생산설비들이 발주되고 있는 상황임
- 현재 심해석유의 BEP는 배럴당 약 45~70달러대로 추정
 - 다만, 개발이 활성화되어 리그용선료가 상승할 경우 BEP는 상승할 것임
- 현재의 유가수준만을 고려하면 대대적인 개발활성화도 가능해 보이나 사업주들은 유가의 불확실성에 대하여 조심스러운 입장
- 유가가 85달러 전후에서 안정되는 경향을 보여야 개발 활성화 가능 추정
- 당분간은 소수의 생산설비 위주의 시장수요 전망

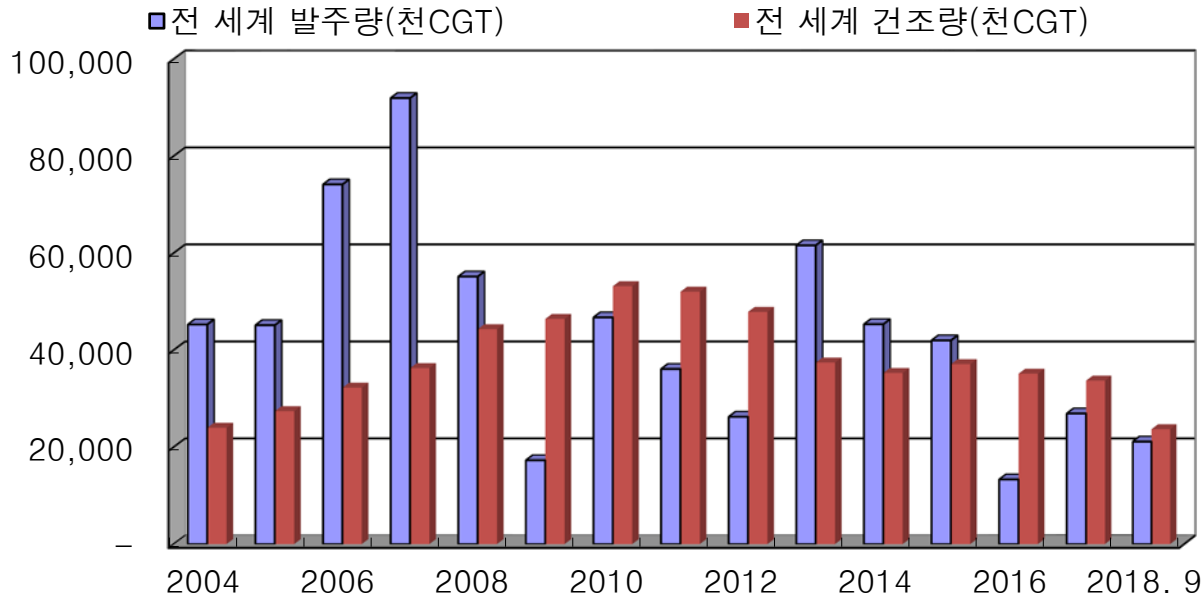


자료 : Clarkson Research

6. 전 세계 신조선 발주 및 건조량 추이

- 세계 발주 시장은 당초 예상에서 크게 벗어나지 않은 수준의 개선을 나타냄
- 2018년 9월까지 세계 발주는 2,114만CGT(12.9%↑), 451억달러(9.3%↓)
 - 발주량 증가에도 고가의 크루즈 및 대형 해양플랜트 물량 부진으로 발주액은 감소
- 세계 건조량은 9월까지 2,230만CGT (11.9% ↓)

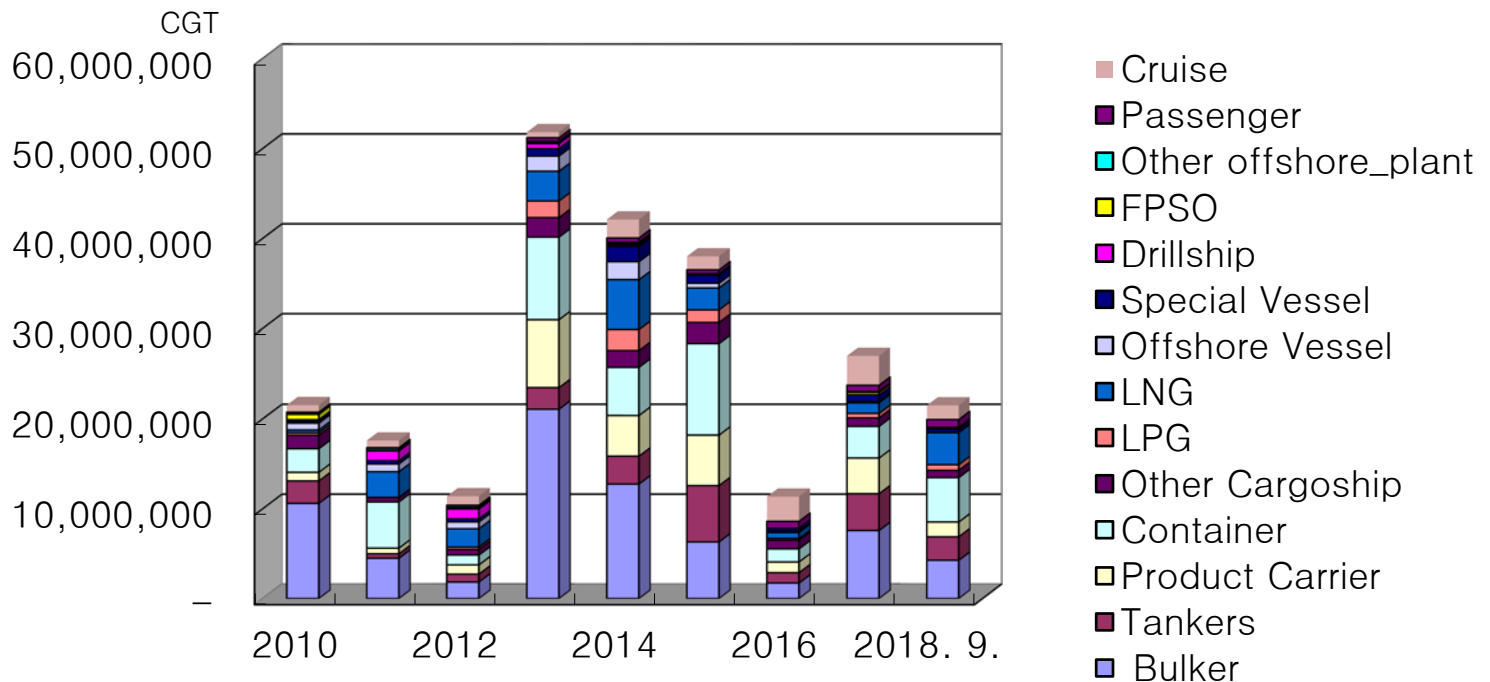
< 신조선 발주 및 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

7. 선종별 세계 발주량 추이

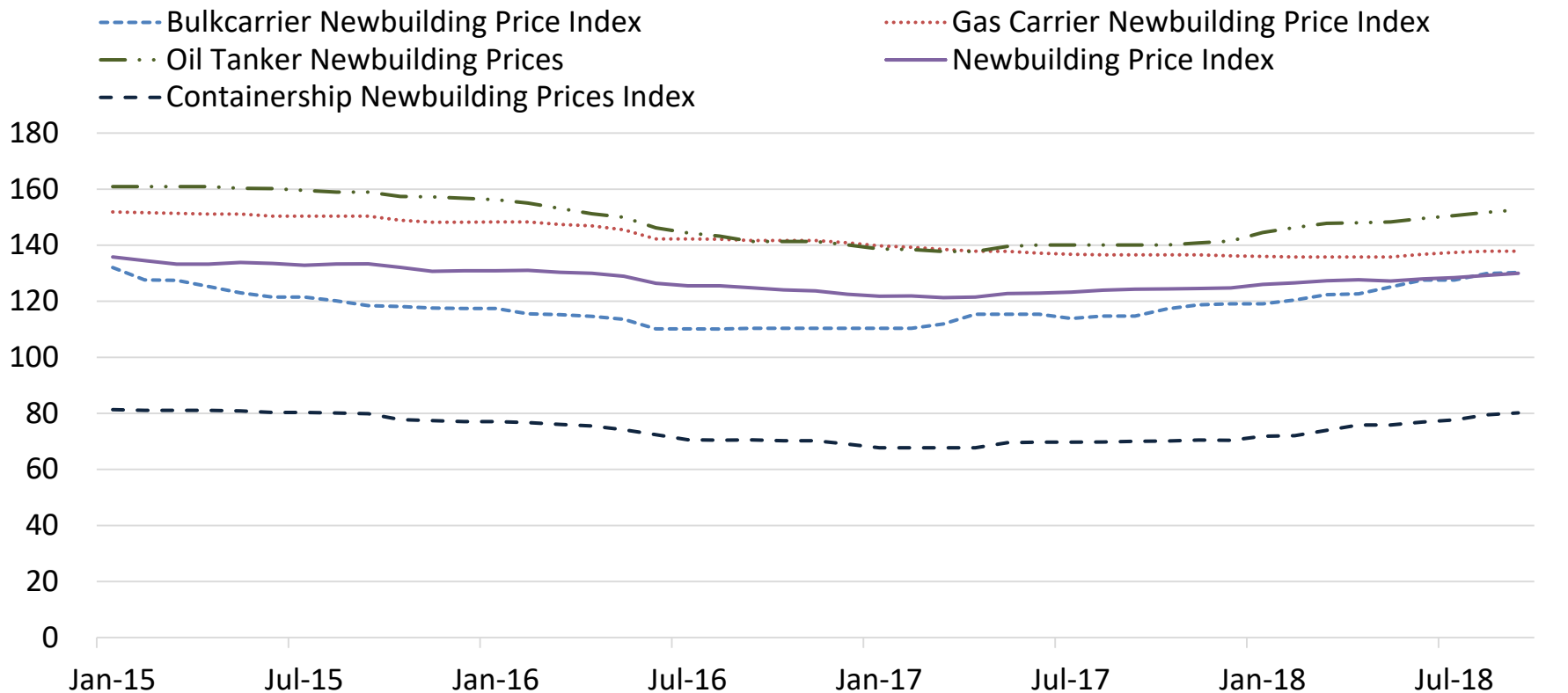
- 금년도 세계 발주시장에서 크루즈선, 벌크선 등의 비중은 하락
- 반면, LNG선, 컨테이너선 등의 비중이 확대되었고 유조선 시장도 비교적 양호
- 유럽, 중국보다 한국에 유리한 방향으로 전개되었으나 장기적 추세는 아닐 것으로 예상



자료 : Clarkson자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

8. 신조선가 추이

- 신조선가의 2017년 2분기 이후 완만한 상승세 지속은 긍정적 신호
- 연초대비 8월까지 상승세는 선종별로 약 1~14% 수준
- 아직까지 본격적인 선가상승 수준은 아니며 2019년 하반기 이후 가격상승 속도가 빨라질 전망

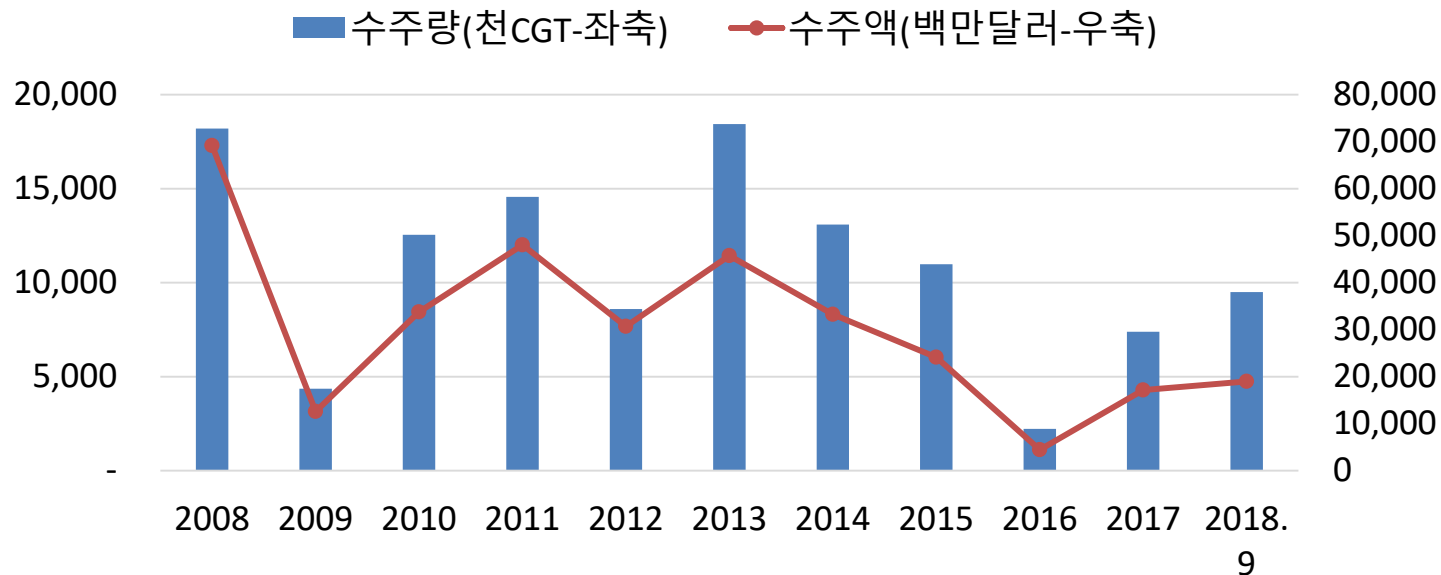


자료 : Clarkson

9. 한국 수주 추이

- 2018년도 한국 수주는 LNG선의 다량 수주와 현대상선 특수 등으로 예상보다 많은 수준
- 2018. 9월까지 수주는 950만CGT(70.5%↑), 190억달러(39.2% ↑)
- 수주개선 속도가 세계 시장보다 매우 높은 수준이나 일시적 현상으로 판단됨

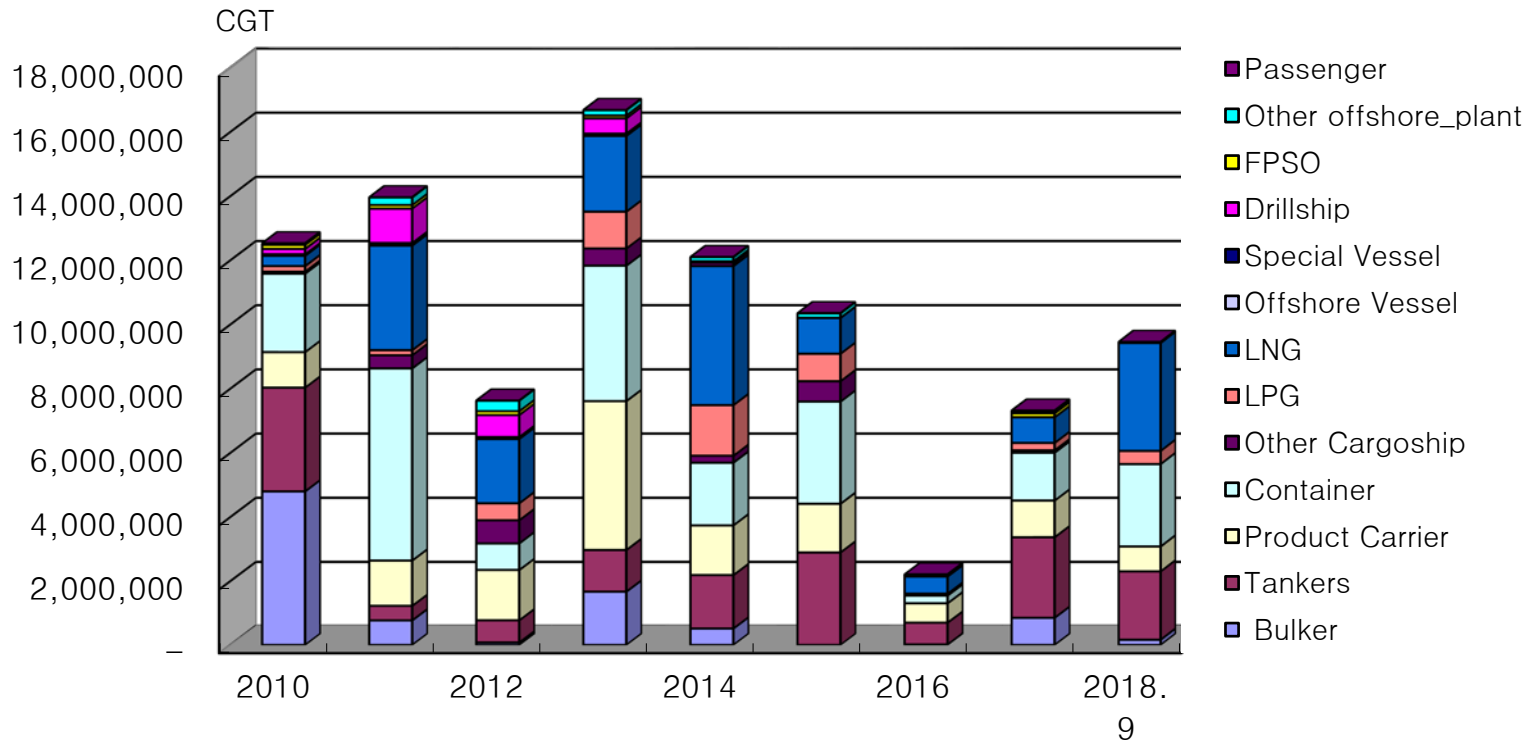
국내 조선산업 수주 추이



자료 : Clarkson

10. 선종별 수주 추이

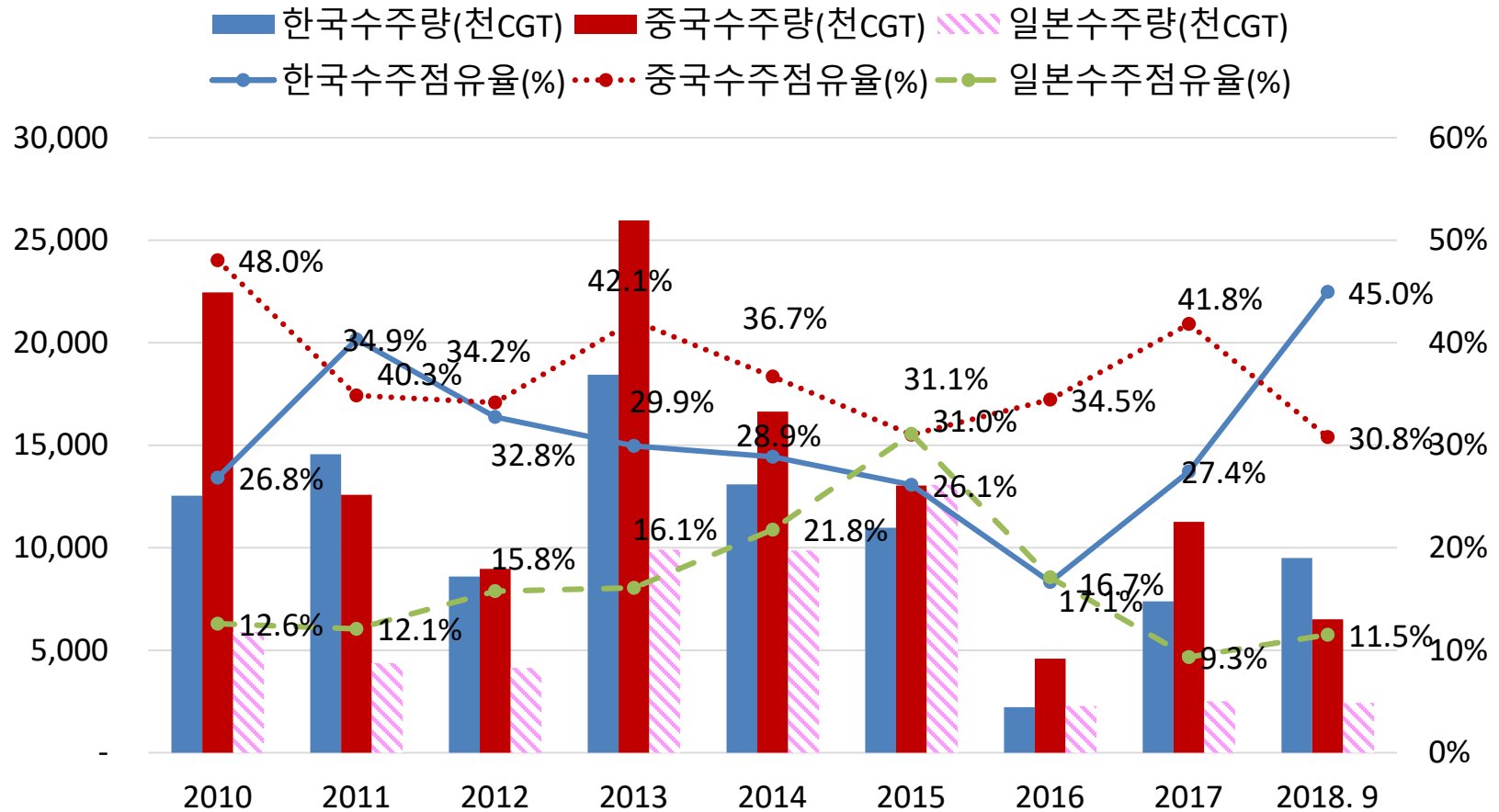
- 한국의 2018년 수주는 LNG선의 특수에 의해 비중이 35%에 이르는 다소 기형적 구조임
- 이러한 추세가 장기적으로 지속될 것으로는 보이지 않음



자료 : Clarkson자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

11. 수주 점유율 추이

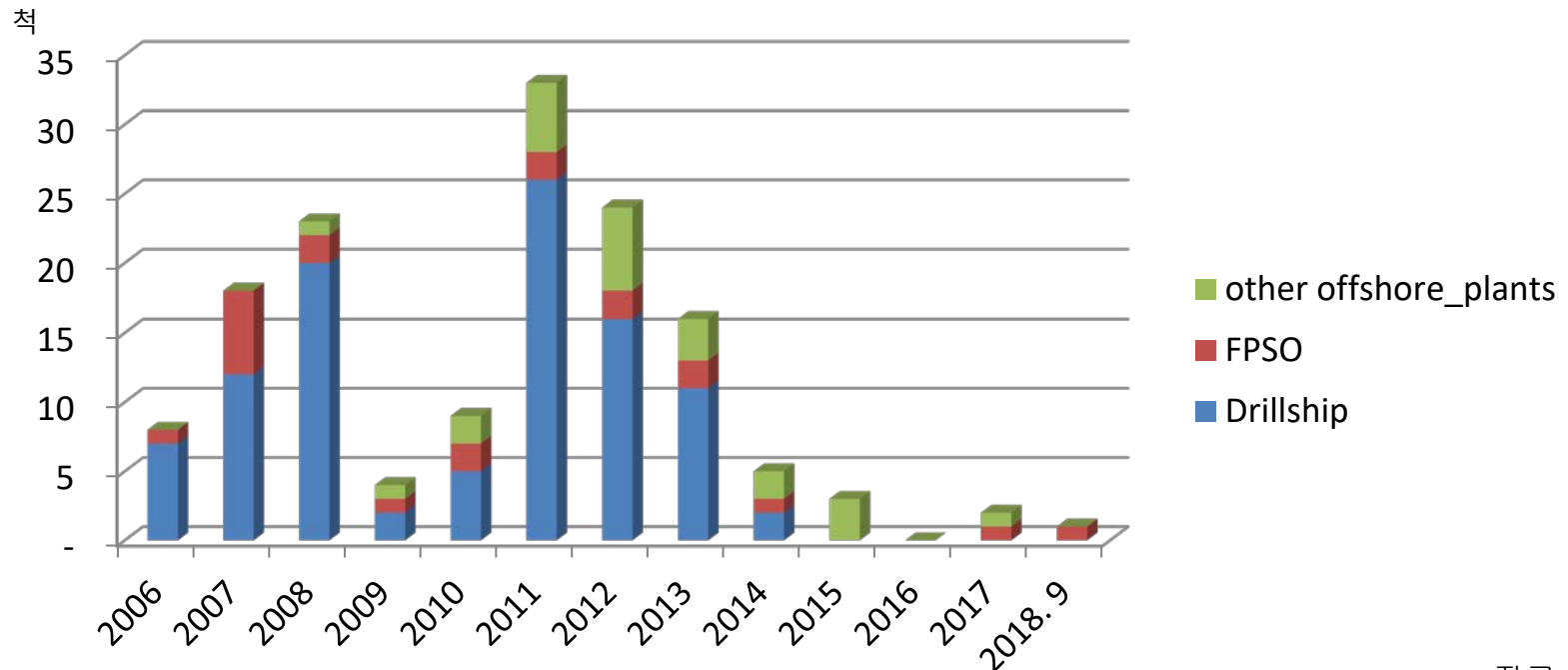
한중일 3국의 수주량 추이



자료 : Clarkson자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

12. 한국 해양플랜트 수주 현황

- 유가 급락 (2014) 이후에는 주로 LNG관련 설비들이 소수 수주되고 있음
- 금년 중 4.5억달러 FPU 1기 수주가 완료되었고 현재 3~4개 입찰 진행 중
- 2019년 중에는 국내 조선사들이 약 5개 내외의 생산설비 프로젝트에 접근이 가능할 것으로 예상되며 최대 약 60억달러 수준의 수주 가능 예상
- 2020년까지는 2019년과 유사한 수준의 수주 가능 전망

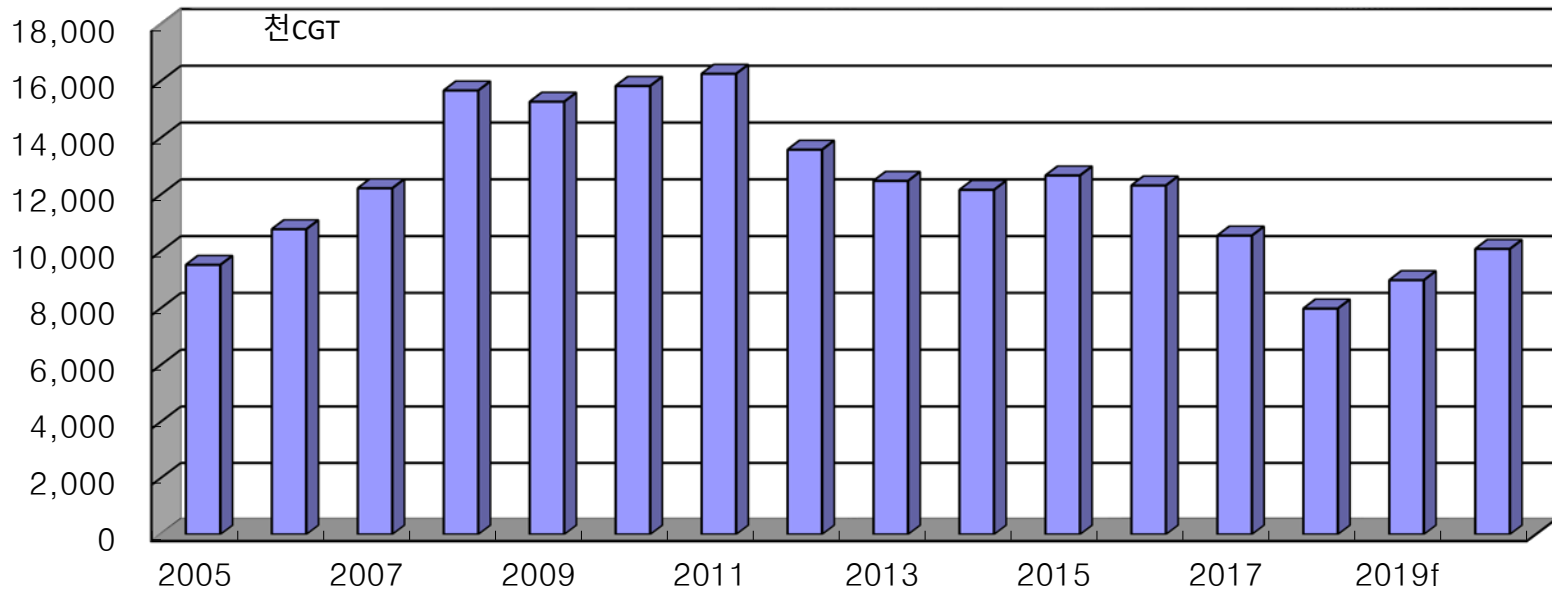


자료 : Clarkson

13. 한국 건조량 현황 및 전망

- 수주량은 개선, 반면 2016년 수주절벽의 효과 등으로 일감 부족에 의한 건조량 감소 심각
- 2018. 9. 누적 건조량 590만CGT(25.9% ↓) : 2018년 8백만CGT에 다소 미치지 못할 전망
- 2019년 약 8.5백만CGT 내외, 2020년 이후 장기적으로 연간 1천만CGT 내외 건조 전망

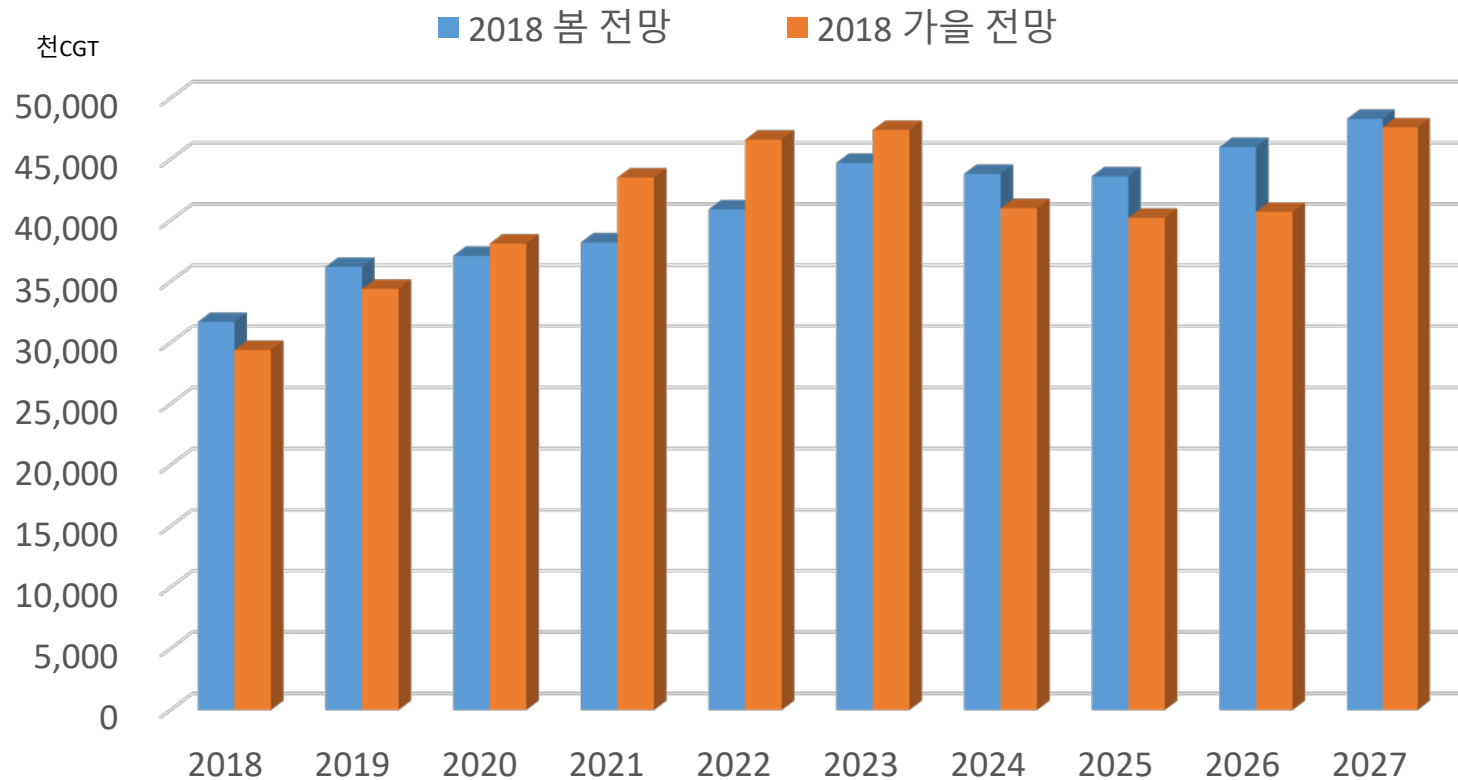
한국 조선산업 건조량(천CGT)



자료 : Clarkson

14. Clarkson의 장기 발주량 전망치

➤ Clarkson Forecast Club은 최근 단기전망치를 하향하고 장기전망치를 상향

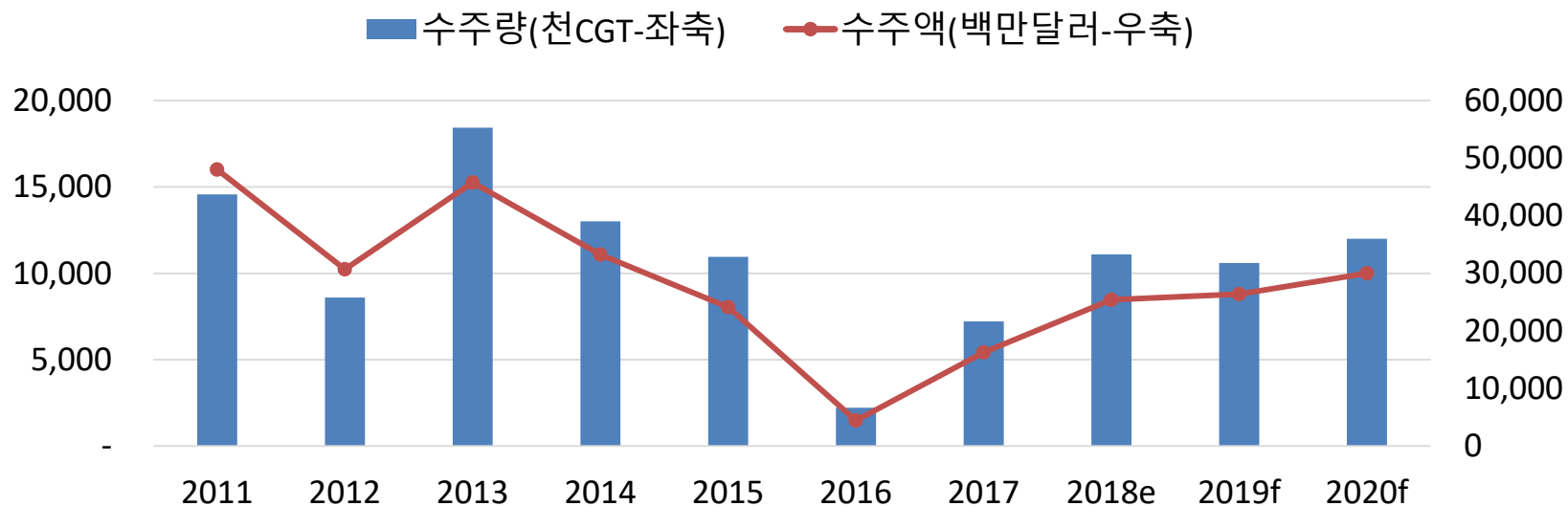


자료 : Clarkson Forecast Club

15. 향후 한국 조선업 전망

- 2018년 한국수주 : 1,100만CGT(50%↑), 254억달러(48%↑) 전망 (해양 35억달러 포함)
- 2019년 수주는 LNG선 수주감소 등으로 소폭 감소할 것으로 보이나 해양수주 증가로 수주액은 증가 전망 : 시황개선의 후퇴를 의미하는 것은 아님
 - 수주량은 1,060만CGT(5%↓), 수주액은 264억달러(4%↑) 전망

국내 조선산업 수주 추이 및 전망



감사합니다 !!

양종서 / 기술경영학 박사

한국수출입은행 해외경제연구소 (keri.koreaexim.go.kr)

(02-3779-6679, jongseo.yang@gmail.com)