

# 해운·조선업 2022년 상반기 동향과 하반기 전망

- I. 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 2022년도 하반기 조선업 전망

## 작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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

 한국수출입은행 | 해외경제연구소



## <요 약>

### I. 산업환경

#### (거시경제 및 금리) 경제성장률 둔화와 금리상승 등 경제여건 악화

- IMF와 World Bank는 2022년과 2023년 성장률을 하향 조정하고 성장률 둔화를 전망
- 미연준은 상반기 중 3차례에 걸쳐 기준금리를 총 1.5%p 인상하였고 7월에 0.75%p 추가 인상함

#### (유가 및 연료가) 러시아-우크라이나 전쟁 영향 등으로 매우 높은 가격 수준 유지

- 국제 원유가격은 상반기 중 상승추세를 지속하였고 2분기 이후 배럴당 100달러 이상의 가격 형성
- 6월 평균 싱가포르항 기준 MGO 가격은 톤당 1,329달러로 상반기 중 106.4% 상승

#### (후판 가격) 5월 이후 소폭 하락이 나타나고 있으나 상반기 중 매우 높은 수준 지속

- 6월말 국내산 및 중국산 중후판은 톤당 120만원 내외의 높은 가격 유지

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 상반기 벌크선 시황은 비교적 양호하나 6월 이후 하락 추세가 나타남

- 상반기 평균 BDI는 2,271(0.6% ↑)<sup>1)</sup>로 양호한 수준이나 6월 뚜렷한 하락 흐름을 보임

#### (탱커) 러시아-우크라이나 전쟁 효과로 수에즈막스 이하급 유조선과 제품운반선 시황 개선

#### (컨테이너선) 상반기 중 운임하락이 나타났으나 여전히 매우 높은 수준 유지

- CCFI는 5월까지 전년말 대비 8.6% 하락 후 상반기 말까지 4.2% 재상승하여 6월 말 3,187 기록

#### (LNG선) 1분기 중 소폭 부진한 시황, 2분기 들어 전쟁효과로 큰 폭의 시황 개선

- 174KCuM급 정기용선료는 1분기 16.4% 하락 후 2분기에 31.3% 상승

#### (LPG선) 전쟁효과가 반영되며 2분기 중 운임 대폭 개선, 상반기 양호한 수준 유지

- 82.4KCuM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 1분기 중 전년동기 대비 3.4% 하락, 2분기에는 47.4% 상승

1) 괄호안 수치와 화살표는 전년동기 대비 증감을 의미



### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

**(발주/건조량) 상반기 신조선 수요는 전년동기 대비 감소하였으나 양호한 수준 유지**

- 신조선 수요가 컨테이너선과 LNG선에 집중됨
- 상반기 세계 발주량은 2,148만CGT(29.8% ↓), 발주액은 559.7억달러(15.0% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 1,415만CGT(22.0% ↓)

**(신조선가) '22년 상반기 들어 상승속도가 둔화되었으나 상승 추세 지속**

- 월평균 Clarkson 신조선가 지수는 상반기 중 5.2% 상승하여 6월 평균 161.51

**(수주점유율) 한국의 유리한 선종시장 활성화로 세계 1위의 높은 점유율 달성**

- 상반기 수주점유율은 한국 46.3%, 중국 43.1%, 일본 7.2%

### Ⅳ. 한국 조선업 동향

**(수주/건조량) 전년동기 대비 감소하였으나 컨테이너선과 LNG선을 위주로 양호한 수주 실적**

- 상반기 수주량은 994만CGT(10.1% ↓), 수주액은 264.5억달러(6.0% ↓)
- 동 기간 건조량은 405만CGT(36.1% ↓)

**(수주잔량) 수주잔량은 약 3년치 일감 확보**

- 6월말 수주잔량은 전년말 대비 28.7% 증가한 3,508만CGT

### Ⅴ. 2022년도 조선업 전망

**2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망**

	2020	2021	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	24.5 (△ 20.7%)	51.3 (109.5%)	35.0 (△ 31.7%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	8.8 (△ 12.4%)	17.6 (100.6%)	15.0 (△ 14.9%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	509 (△ 36.1%)	1,147 (125.3%)	915 (△ 20.2%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	195 (△ 14.7%)	443 (127.5%)	400 (△ 9.7%)



## I. 산업환경

### 1. 거시경제 및 금리

**세계적인 인플레이션, 공급망 붕괴, 전쟁의 영향 등으로 성장률이 둔화되고 경기침체와 스태그플레이션 우려까지 제기되고 있음**

- IMF는 7월 Global Economy Outlook을 통하여 2022년과 2023년 세계 경제성장률이 2021년 대비 크게 둔화될 것으로 예상하였으며 4월 발표된 전망치 대비 하향 수정함
  - 7월 발표에서 2021년 세계 경제성장률을 6.1%로 추정하였고 2022, 2023년은 3.2%와 2.9%로 둔화될 것으로 예상하였으며, 지난 4월 발표한 전망치 대비 2022년은 0.4%p, 2023년은 0.7%p 하향 수정함
  - IMF는 특히, 러시아-우크라이나 전쟁이 세계 경제성장 둔화에 영향을 미치고 인플레이션을 가속시키고 있다고 평가함
- World Bank 역시 지난 6월 초 발표한 Global Economic Prospects에서 2022년과 2023년 세계 경제성장률 전망치를 지난 1월 대비 하향 수정함
  - 6월 발표에서 World Bank는 2021년 세계 경제성장률을 5.7%로 추정하였고 2022년과 2023년 성장률을 2.9%와 3.0%로 전망하여 지난 1월 발표한 전망치 대비 1.2%p와 0.2%p 하향 수정함
  - World Bank는 중국 봉쇄와 러시아-우크라이나 전쟁이 세계 경제성장을 더욱 둔화시켰고 글로벌 공급망 붕괴와 스태그플레이션 위험성이 경제성장을 위협하며 많은 나라들이 경기침체를 피하지 못할 것으로 우려함

**상반기 중 미국의 빠른 금리인상으로 금융환경도 악화되며 선박금융에도 악영향을 미칠 것으로 우려**

- 미국 연방준비제도는 인플레이션 억제를 위하여 금년 상반기 중에만 3차에 걸쳐 기준금리를 총 1.5%p 인상하였고 7월에 0.75%p 추가 인상을 단행함
  - 미 연준은 상반기 중 3월, 5월, 6월에 각각 0.25%p, 0.5%p, 0.75%p의 금리 인상을 단행
- 선박 구매 수요가 증가하고 있는 시점에서 거래에 가장 많이 활용되는 결제 화폐인 미국 달러의 급격한 금리 인상의 영향으로 선박금융 환경이 악화되고 선박 구매에도 악영향이 우려됨



## 2. 유가 및 연료가 동향

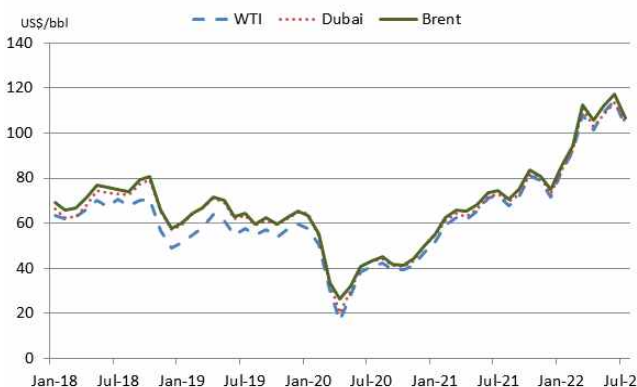
### 국제유가는 전쟁 영향까지 겹치며 상반기 중 빠른 상승추세를 유지함

- 2022년 들어 산유국의 더딘 생산증가로 전년도에 이어 상승추세를 지속하였으며 러시아-우크라이나 전쟁에 따른 러시아산 원유 수출 차질로 가파른 상승추세를 이어감
- 전쟁 개시 이후 3월부터는 월평균 현물가격 기준으로 모든 유종의 가격이 배럴당 100달러 이상을 지속함
- 현물가 기준 6월 평균 브렌트유는 배럴당 117.50달러로 상반기 중 57.1% 상승하였고, 동 기간 두바이유는 54.7% 상승한 113.27달러, WTI는 59.5% 상승한 114.34달러를 기록
- 7월 들어 경기침체 우려로 배럴당 100달러 이하로 하락 후 반등하는 양상이며 EIA도 최근 Short-term Energy Outlook에서 하반기 WTI 평균 가격을 95.58달러로 예상하여 하반기 중 상승추세는 멈출 것으로 예상되나 매우 높은 수준을 유지할 전망

### 고유가 추세에 따라 연료 가격 역시 상반기 중 매우 높은 수준 기록

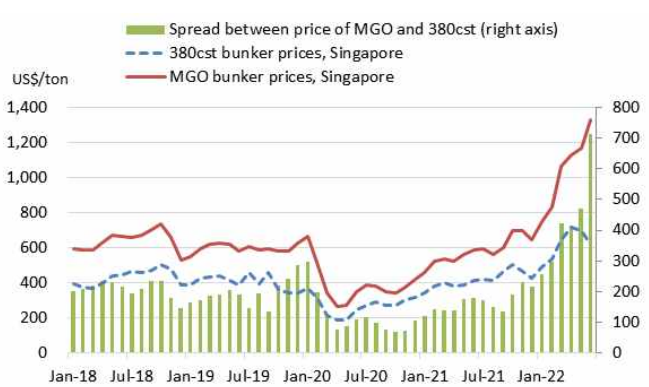
- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유) 6월 평균 가격은 톤당 1,329.4 달러로 상반기 중 106.4% 상승하였고 동일항 기준 고유황 연료인 380cst는 동 기간 44.0% 상승한 톤당 616.6달러 기록
- 특히, 소비가 많은 저유황유의 가격이 보다 빠르게 상승하여 두 유종간 가격차이는 2022년 6월 712.8달러로 전년말 215.8달러 대비 3배 이상 확대됨
- 2분기 중 동일항 연료유 가격은 사상 최고치의 국제유가 수준을 기록했던 2008년 4~7월과 유사한 수준임
- 2008년 당시에는 저유황유 사용이 의무화되지 않아 저가의 벙커유 사용이 가능했던 반면, 2020년 이후 황산화물 규제로 저유황유가 대부분 선박의 연료로 사용된 금년 상반기는 해운 역사상 연료비 부담이 가장 높은 시기인 것으로 추정됨

#### 국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

#### 연료유가 동향



자료 : Clarkson

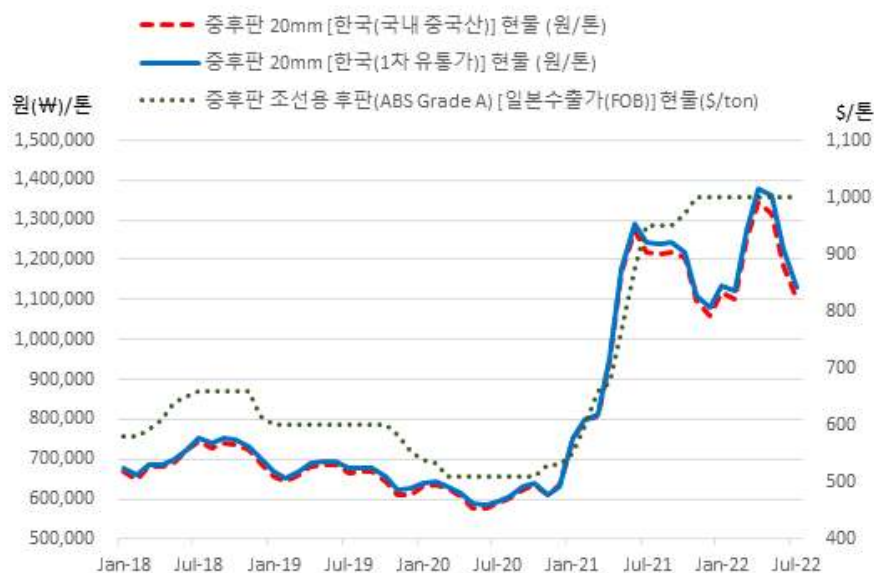


### 3. 후판 가격 동향

**2022년 상반기 중 국내 후판 가격은 4월까지 상승추세를 지속한 후 5월부터 소폭 하락하고 있으나 여전히 매우 높은 가격 수준을 유지함**

- 2021년 하반기 하락추세를 보이던 국내 후판가격은 '22년 들어 상승추세로 반전되었으며 5월 이후 다시 하락함
- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 월평균 가격은 4월 톤당 138만원을 기록하여 '22년 들어 4개월간 27.8% 상승한 후 6월까지 11.1% 하락하여 6월 평균 톤당 122.7만원을 기록
- 중국산 20mm 후판 현물가는 4월 평균 톤당 134.5만원으로 4개월간 26.9% 상승한 후 2개월간 11.9% 하락하여 6월 평균 118.5만원을 기록
- 일본산 조선용 후판의 수출 가격은 예외적으로 상반기 중 톤당 1,000달러를 유지함
- WSA<sup>2)</sup> 통계에 의하면 '22년 1~5월 중국의 조강생산량은 4억35백만톤으로 전년동기 대비 8.7% 적은 수준이나, 감산과 수출통제가 강화되어 가파른 철강재 가격상승을 일으킨 '21년 하반기에 비하여 월평균 10.9% 많은 수준임
- 5월까지 중국의 조강생산량은 월평균 87.0백만톤으로 연간 최대 생산량을 기록했던 지난 2020년 월평균 87.2백만톤에 근접하고 있어 하반기 이후 철강재 가격의 점진적 하향 안정화 기대

#### 국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS

2) WSA : World Steel Association

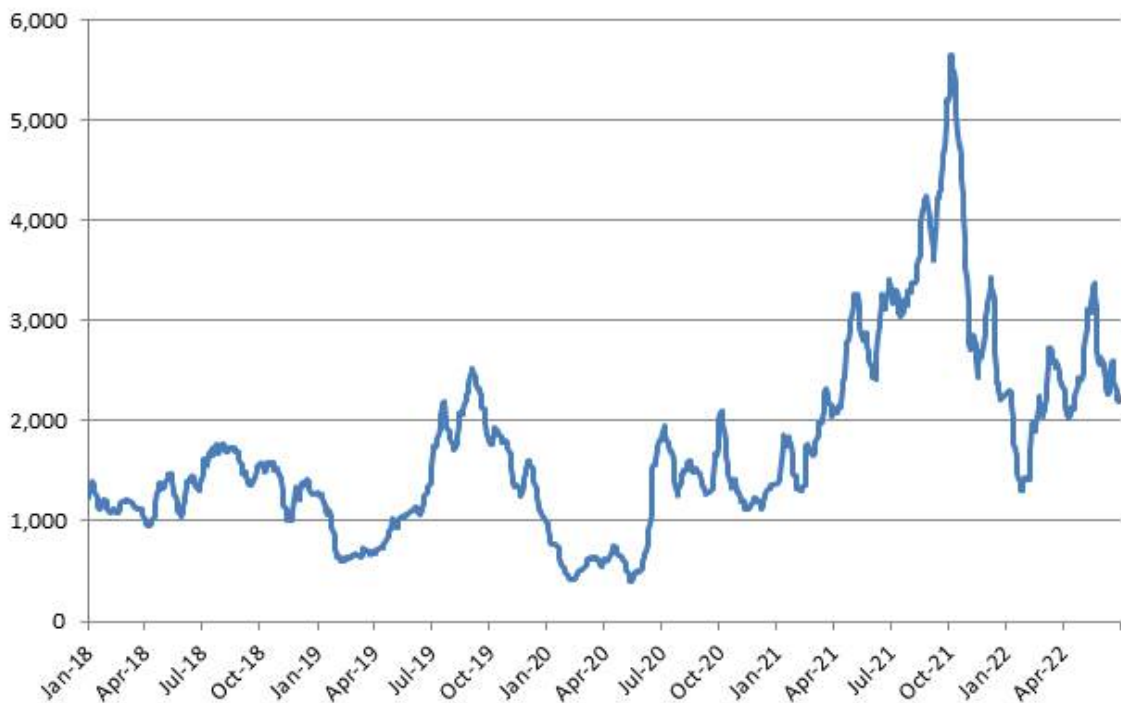


## II. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

2022년 상반기 벌크선 시장은 BDI 지수가 대부분 기간 중 2,000선 이상을 유지하는 등 비교적 양호한 시장을 보였으나 6월 이후 하락추세가 뚜렷하여 하반기 상황에 대한 우려가 제기됨

BDI 추이



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- 상반기 벌크선 시장은 춘절 비수기를 제외한 대부분의 기간 중 2,000선 이상을 유지하였으며 5월 중순에는 3,000선을 상회하는 등 양호한 수준을 유지함
- 상반기 평균 BDI는 2,271로 전년동기 대비 0.6% 높은 수준으로 5월까지 전년도와 유사한 흐름을 보였으나 6월에 뚜렷한 하락추세가 나타나며 전년 동월과 다른 흐름을 보임
- 6월 평균 BDI는 2,389로 전년동월 대비 18.5% 낮은 수준을 보이며 차이를 나타냄
- 6월의 BDI 하락은 최근의 경기침체 우려 등 경제상황과 코로나19로 인한 항만 물류정체의 점진적 회복에 따른 것으로 추정되며 하반기 상황에 대한 다소간 우려가 제기됨



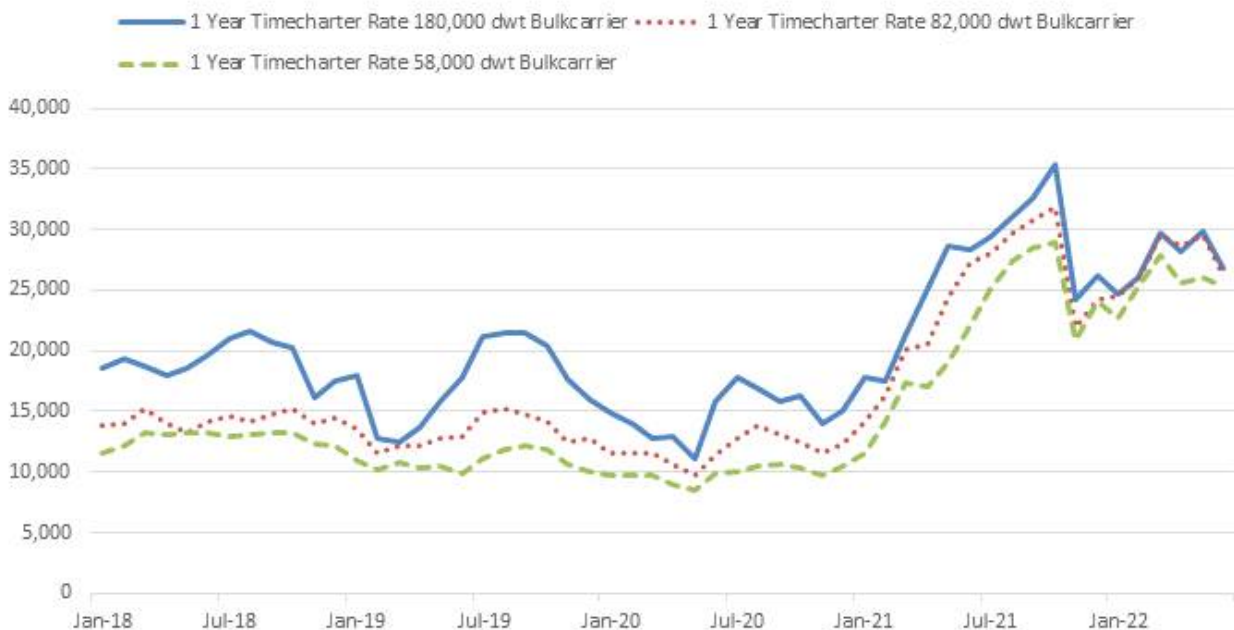


- 상반기 중 중국의 성장률 둔화 및 전년동기 대비 철강 생산량 감소, 석탄 가격 인상으로 인한 중국내 자국산 생산량 증가, 우크라이나산 곡물 수출 중단 등으로 벌크선 해상운송량은 크게 둔화된 것으로 추정됨
- 그러나 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 기존 교역로 변화로 운송거리가 길어지며 원거리효과에 의한 선복 수요 증가가 상반기 중 시황하락을 방어함

### 상반기 중 벌크선 정기용선료는 전반적으로 상승하였으며 높은 수준을 유지함

- 지난해 빠르게 상승하였던 벌크선 정기용선료는 전년도 11월 중 한차례 급락하는 조정 양상을 보인 후 2022년 상반기 중 재상승하며 여전히 높은 수준을 유지함
- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 26,813달러로 전분기 대비 7.1% 낮은 수준이었으나 2분기에 5.5% 상승하며 분기 평균 28,279달러를 기록
- Kamsarmax 82Kdwt급의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 26,644달러로 전분기 대비 1.4% 높은 수준을 기록하였으며 2분기에 5.7% 상승하며 분기 평균 1일당 28,173달러를 기록
- Supramax 58Kdwt급 역시 동일한 흐름으로 1분기 평균 1일당 25,271달러를 기록하여 전분기 대비 1.5% 높은 수준을 기록하였으며 2분기에 1.5% 상승하며 분기 평균 1일당 25,654달러를 기록

### 벌크선 1년 정기용선료 추이



자료 : Clarkson





## 하반기 벌크선 시황은 전년 동기 수준을 유지하기 어려울 것으로 예상되며 상반기 대비 다소 부진할 것이나 연평균 BDI 2,000선 유지는 가능할 것으로 전망

- 하반기 벌크선 시황은 러시아-우크라이나 전쟁 양상 등의 변수가 남아있으나 인플레이션과 이의 억제에 위한 금리인상 등으로 경기침체 우려가 확산되며 전반적인 해운수요가 다소 위축될 것으로 예상됨
- 최근 수년간 벌크선의 신조선 발주가 많지 않았던 탓에 금년도 선복량 증가율은 약 2% 내외에 불과할 것으로 예상되나 벌크선 해운수요의 증가율은 여기에도 미치지 못할 것으로 추정됨
- 또한, 코로나19 영향에서 점차 벗어나 항만물류가 정상을 회복해 나갈 것이라는 점도 벌크선 시황에는 다소 부정적 요인이 될 전망
- 이에 따라 가파르게 상승하며 평균 3,500선 이상의 BDI를 나타냈던 전년도 하반기와는 반대의 양상이 나타나며 시황은 하락할 것으로 전망됨
- 다만, 실질적인 선복 공급증가율이 높은 수준은 아니므로 침체 수준까지 시황이 하락할 것으로는 보이지 않으며 하반기 중 자주 BDI 2,000선을 하회할 가능성이 높으나 연평균으로는 2,000선을 유지하는 수준이 될 전망

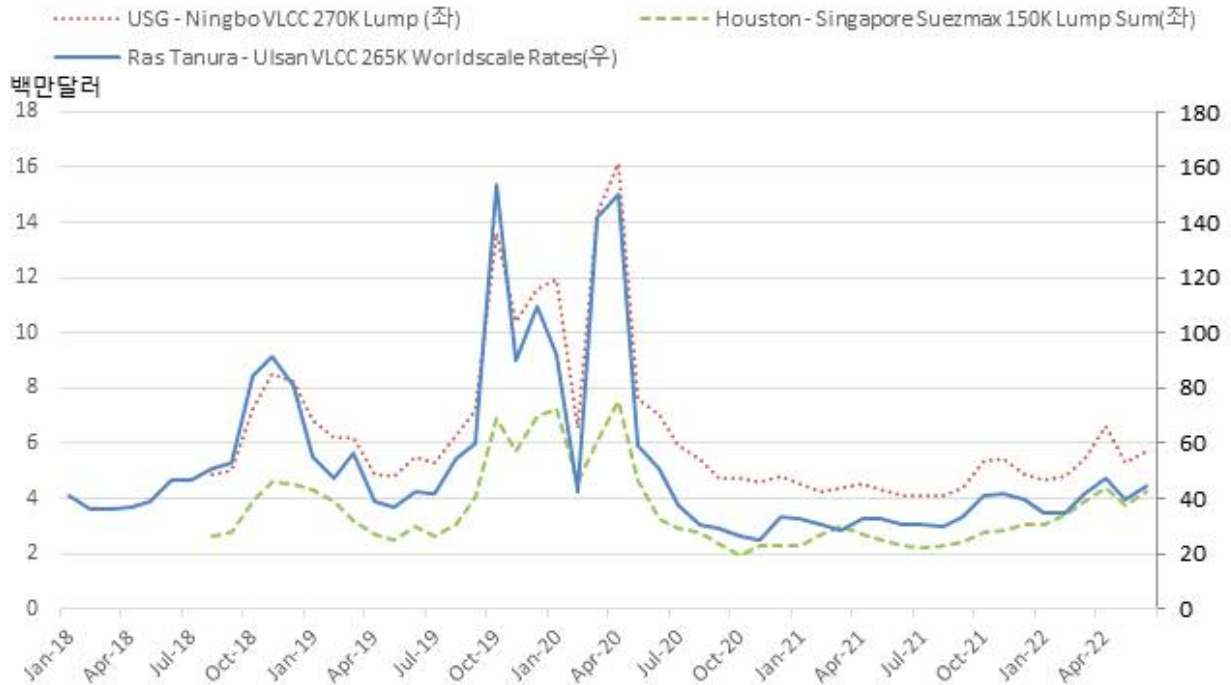
## 2. 탱커 시장

지난해까지 침체되었던 유조선 시황은 상반기 중 주요 노선의 운임이 상승하며 개선 움직임을 보이고 있으나 선형별로 운임과 용선료의 흐름이 다르게 나타나는 등 다소 복잡한 양상으로 전개됨

- 2022년 상반기 세계 석유 생산량은 OPEC+의 증산으로 코로나19 이전 수준을 회복하며 해운 수요를 개선시킨 것으로 추정됨
- 여기에 러시아-우크라이나 전쟁의 여파로 유럽국가들이 러시아로부터의 수입을 감소시키고 미국, 중동 등지로부터 수입을 대체시켜 미국의 원유 증산뿐 아니라 새로운 운송수요가 창출된 점이 유조선 시황 개선 원인 중 하나임
- 또한, 고유가로 인한 연료효율 개선노력으로 선박들이 운항속도를 감속함으로써 선복공급 감소 효과까지 나타나며 운임개선에 기여한 것으로 추정됨



## 유조선 운임 추이

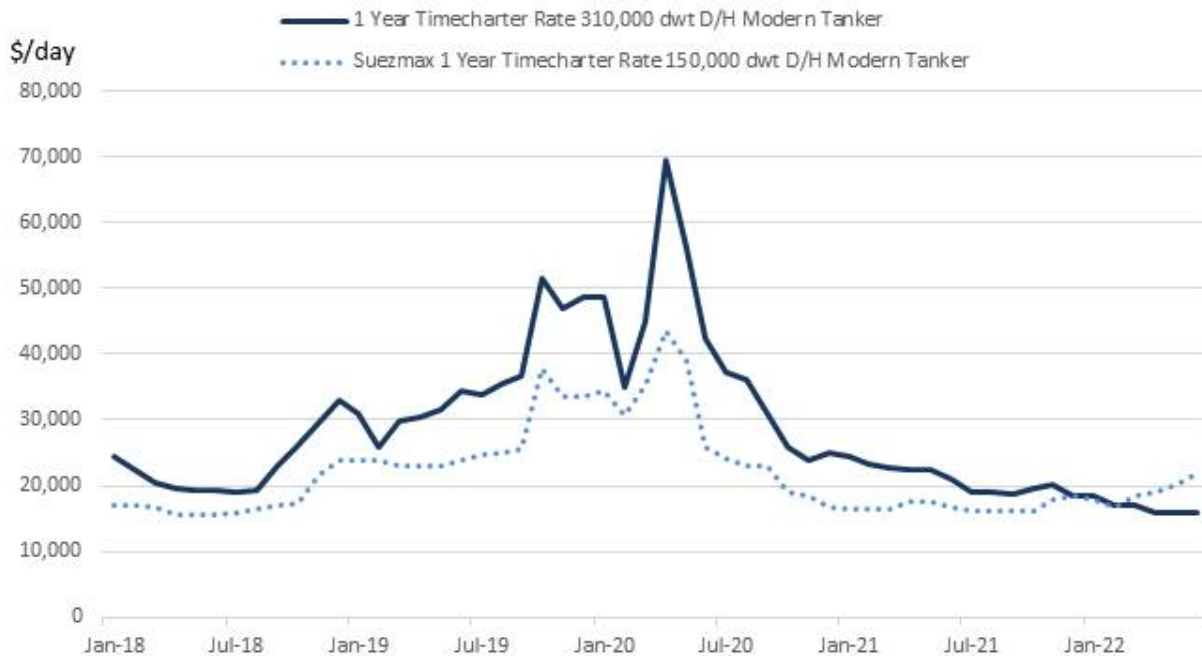


자료 : Clarkson

- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 2022년 1분기 평균 WS지수는 33.04로 전년동기 대비 21.9% 높은 수준이며 2분기 평균 역시 44.04로 전년동기 대비 36.8% 상승
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 2022 1분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 13.6% 높은 497만 달러이며 2분기 평균 운임도 전년동기 대비 37.3% 높은 595만달러를 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 운임상승률은 VLCC 노선보다 높아 2022 1분기 평균운임은 전년동기 대비 30.1% 높은 343만 달러, 2분기 평균은 65.4% 높은 412만 달러를 기록
- 전반적으로 유조선 운임은 전년도 4분기 이후 전년동기 대비 높은 수준이 나타나는 개선추세를 보이고 있으며 운임상승률은 수에즈막스가 VLCC보다 높게 나타남



## 유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 유조선 용선료는 VLCC와 수에즈막스급의 등락이 다른 방향으로 나타남
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 2022년 1분기 평균치는 전분기 대비 9.0% 하락하여 1일당 17,583달러를 기록한 후 2분기에 다시 전분기 대비 9.4% 하락하여 15,923달러를 기록
- 반면, 150Kdwt급 수에즈막스의 1년 정기용선료 분기 평균치는 전분기 대비 0.9% 상승한 1일당 17,688달러로 VLCC보다도 높은 수준을 기록하였고 2분기 평균치 역시 전분기 대비 15.0% 상승한 20,346달러로 VLCC 용선료 대비 21.7% 높은 수준까지 상승함

**상반기 유조선 시장에서는 용선료와 관련한 2가지의 기현상이 나타났는데 이는 러시아-우크라이나 전쟁의 영향과 중국의 석유수요 둔화에 의한 재고 조정 등이 원인으로 추정됨**

- 상반기 유조선 시장의 운임과 용선료를 살펴보면 ①VLCC의 운임 개선에도 불구하고 정기용선료가 하락하는 현상과 ②수에즈막스의 정기용선료가 크기가 2배 이상인 VLCC 용선료보다 높은 수준까지 치솟는 등의 2가지 기현상이 나타남
- 이러한 현상을 설명하기 위해서는 유조선의 저장용 수요에 대한 변화와 선박의 수익성(earnings) 추이를 살펴볼 필요가 있음
- 본고에서 인용한 선박의 수익성은 Clarkson Research에서 제공하는 earnings 데이터로서 평균적인 선박의 1항차당 총 운임에서 연료비와 항만비용을 차감하고 이를 1항차 총 소요 일수로 나눈 1일당 수익을 의미함



- 동 수치는 선원비와 선박의 용선료 또는 감가상각이 차감되지 않았으므로 양의 값이더라도 영업 흑자를 의미하는 것은 아님

### 유조선의 저장용 수요(좌)와 수익성(우) 추이



자료 : Clarkson

- 해상운송이 아닌 원유 저장을 위한 수요로서 고용된 VLCC는 상반기 중 감소한 반면, 수에즈막스와 아프라막스는 증가한 것으로 나타남
- VLCC는 전년말 44척에서 상반기말 38척으로 감소하였고 톤수로는 1,352만dwt에서 1,171만 dwt로 감소하여 상반기 중 13.4%의 감소율을 나타냄
- 반면, 수에즈막스는 동 기간 18척에서 27척으로 증가하였고 톤수로는 265만dwt에서 425만 dwt로 60.4% 증가하여 특히, 수에즈막스의 증가율이 높은 것으로 나타남
- 아프라막스도 동 기간 중 18척에서 20척으로 소폭 증가하였고 톤수로는 194만dwt에서 213만 dwt로 9.7% 증가함
- VLCC의 저장용 수요 감소는 중국의 원유 재고조정에 의한 것으로 용선료를 하락시킨 원인으로 추정됨
- 상반기 중 VLCC의 저장용 수요 감소는 2021년에도 완만하게 이루어져 왔으나 2022년 들어 특히 감소 속도가 빨라진 것은 VLCC를 주로 이용하는 노선인 동아시아 특히, 중국의 재고조정이 원인으로 추정됨
- 중국의 상반기 중 봉쇄의 영향과 경제성장률 둔화로 원유재고가 조정되며 매일 용선료를 감수해야하는 VLCC의 저장용 수요를 줄이고 선박을 해운시장으로 반환한 것으로 보이며 반환된 선박의 공급이 영향을 미치며 상반기 중 용선료가 하락한 것으로 추정
- 수에즈막스와 아프라막스의 저장용 수요 증가는 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 추정됨
- 미국-유럽, 중동-유럽 등 노선은 VLCC의 수용이 어려운 미국항만의 여건, 수에즈 운하 통과 등 여러 사정으로 VLCC보다 크기가 작은 수에즈막스 또는 아프라막스급 유조선이 주로 사용됨
- 전쟁의 여파로 서유럽국가들이 러시아로부터 수입하던 석유를 미국이나 중동, 아프리카 등지로부터 대체 수입하는 물량이 증가하며 상반기 중 이들 선형의 수요가 증가함



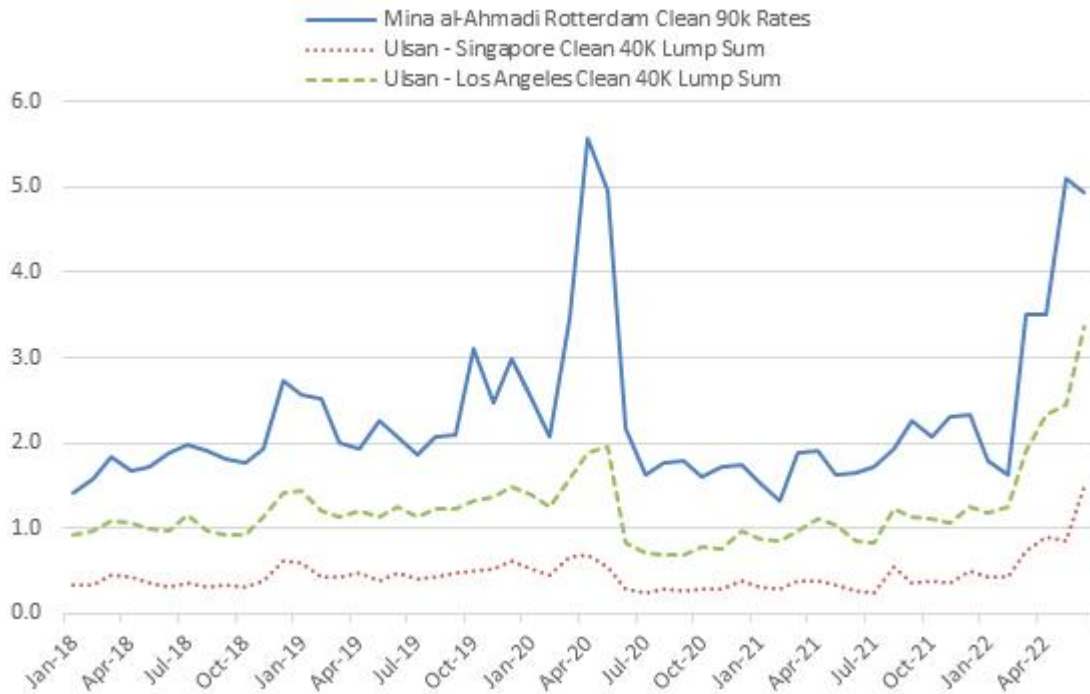
- 운송뿐 아니라 전쟁의 영향으로 석유 수급에 대한 불안감이 높아진 유럽국가들이 운송한 선박을 그대로 저장용으로 사용하여 재고를 증가시킴으로써 선박의 수요가 더욱 빠르게 증가하는 것으로 추정됨
- 이에 따라 수에즈막스의 운임과 용선료는 VLCC보다 빠르게 상승하는 결과를 가져옴
- 수익성을 살펴보면 VLCC 시장은 운임이 개선되었으나 고유가로 인한 비용 상승분을 메우지 못하는 수준으로 실질적인 시황 개선이 이루어지지 않은 것으로 추정됨
- 운임과 용선료가 빠르게 상승한 수에즈막스(2015년 건조선 기준)의 1분기 평균 Clarkson 어닝은 전년동기 대비 77.1% 높은 수준이었으며 2분기 평균치는 전년동기 대비 340.5% 높아 부진에서 완전히 벗어나 양호한 수준을 나타냄
- 아프라막스(2015년 건조선 기준) 역시 1분기 어닝은 전년동기 대비 167.6%, 2분기는 369.5% 높은 수준이므로 매우 큰 폭의 수익성 개선이 이루어진 것으로 나타남
- 반면, 운임이 상승한 VLCC(2015 건조선 기준)는 1분기 평균 어닝이 전년동기 대비 35.8% 낮은 수준이며 2분기에 다소 개선되었으나 전년동기 대비 0.3% 높은 수준에 불과하여 침체 시황을 보인 전년도 상반기 대비 수익성이 개선되지 못함
- 이는 명목운임 개선에도 불구하고 금년도 상반기 고유가에 의한 운항비 증가분을 메우지 못한 수준의 운임 인상에 그치며 실질적으로 침체시황에서 벗어나지 못하였음을 의미
- 결과적으로 상반기 중 유조선 시황 개선의 결정적 요인은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 수에즈막스 이하급 선박의 수요증가로 나타났으며, 전체 시황이 동시에 침체 또는 개선되었던 예년에 비해 전쟁이라는 특수한 요인에 의해 일부 선종만 개선되는 특성을 보임

## 제품운반선의 운임과 용선료는 상반기 중 특히 2분기 중 빠르게 개선되며 점차 침체에서 벗어나고 있음

- 석유제품 수요는 코로나19로부터의 일상 회복 움직임에 따라 증가하고 있는 것으로 추정
- 여기에 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 교역로가 변화하며 원거리효과가 더해져 해운수요가 증폭되는 것으로 추정됨
- 제품운반선 역시 고유가에 의한 운항속도 감속이 이루어지며 운임 개선에 영향을 미친 것으로 추정됨
- 상반기 중 운임과 용선료는 회복흐름으로 보이고 있으며 1분기보다 전쟁 효과가 본격화된 2분기에 더욱 빠른 상승 움직임을 보이며 침체를 벗어나고 있음



### 제품운반선 운임 추이

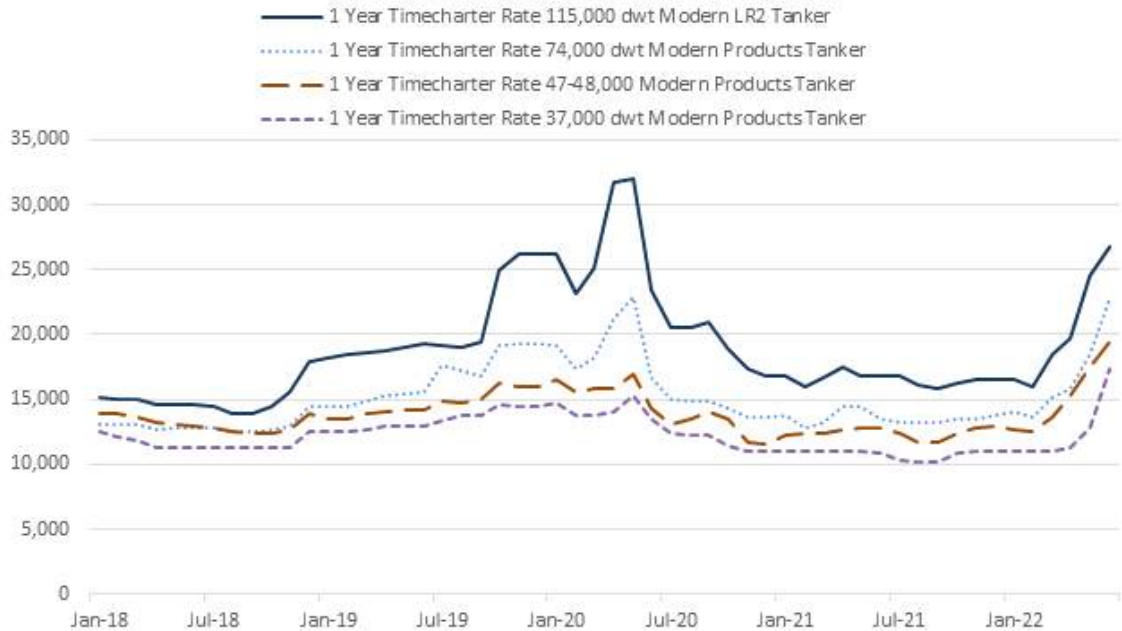


자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네덜란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 2022년 1분기 평균 운임은 230만달러로 전년동기 대비 46.8% 높은 수준이었으며 2분기 평균치는 444만달러로 전년동기 대비 154.2% 높아 2분기 중 상승폭이 확대됨
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커의 1분기 평균 운임은 53만달러로 전년동기 대비 63.9% 높은 수준을 기록하였으며 2분기 평균치는 전년동기 대비 216.6% 높은 106만달러까지 상승함
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 1분기 평균 운임은 145만달러로 전년동기 대비 61.3% 상승하였으며 2분기 평균치는 전년동기 대비 166.0% 높은 268만달러를 기록
- 전반적으로 운임은 전년도 하반기 완만한 상승흐름을 보이던 중 금년 들어 전쟁 발발 후 빠르게 상승하여 제품운반선 시장 역시 시황 개선의 가장 큰 요인은 러시아-우크라이나 전쟁으로 추정됨



## 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 2022년 1분기 평균 1일당 17,000달러로 전분기 대비 3.5% 상승하였고 이어서 2분기에도 1분기 대비 37.3% 상승한 1일당 23,346달러
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료 역시 유사한 흐름을 보이며 1분기 평균치는 전분기 대비 4.9% 상승한 1일당 14,250달러를 기록, 2분기에 다시 31.8% 상승하여 평균 18,788 달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우는 1분기 평균 전분기 대비 1.8% 상승한 1일당 12,927달러를 기록하였고 2분기 평균 역시 전분기 대비 33.7% 상승한 17,288달러를 기록
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 1분기 평균이 1일당 11,000달러로 전분기 대비 0.5% 상승에 그쳤으며 2분기 평균치는 1분기 대비 24.0% 상승한 13,635달러를 기록하여 작은 크기의 탱커 용선료는 중형 이상급에 비하여 상승률이 다소 작게 나타남

## 하반기 탱커 시황은 개선속도가 완화된 수 있으나 개선추세는 지속 전망

- 2021년까지 지속된 탱커시황 침체의 직접적 원인은 코로나19 팬데믹 초기인 2020년 3~5월에 발생했던 유가 급락과 저유가 물량의 집중 수입에 따른 소비국들의 재고 증가였음
- 이러한 문제는 2021년 하반기 이후 유조선 시황하락이 지속되었으나 제품운반선의 운임과 용선료가 완만하게나마 개선됨으로써 점진적 해소의 가능성을 보였음
- 2022년 들어오며 코로나19로부터의 일상회복과 러시아-우크라이나 전쟁의 영향이 동시에 해운수요를 증가시키며 시황이 빠르게 개선됨





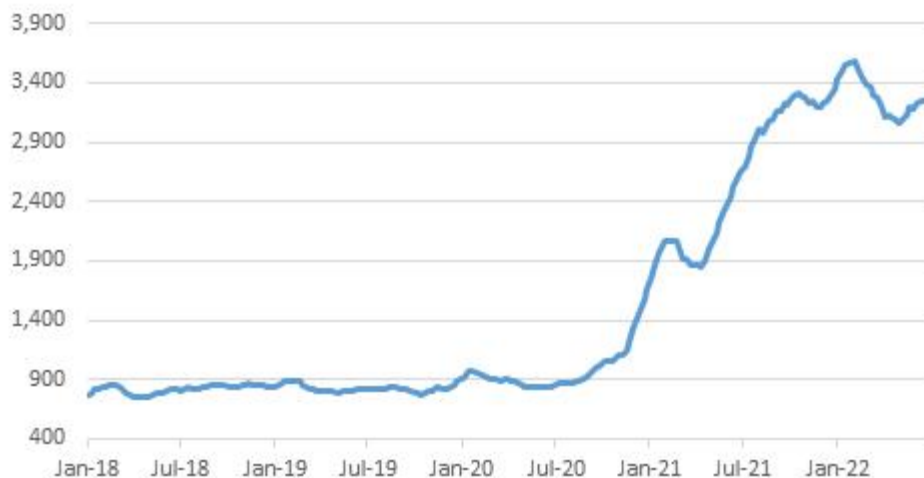
- 하반기 중 코로나19의 재확산 여부, 러시아-우크라이나 전쟁의 전개 양상, 세계 경기침체의 정도 등 여러 변수가 복잡하게 얽혀있어 이들 변수에 가장 민감하게 반응하는 탱커시황을 단정적으로 예측하기는 쉽지 않음
- 그러나 하반기 중 서유럽과 러시아의 빠른 화해와 러시아산 석유수입의 원상회복 가능성은 높지 않으며 코로나19의 재확산에도 치명률이 악화되어 봉쇄 등 강력 대응 가능성도 낮을 것으로 예상되어 탱커시황의 지속 개선이 기대됨
- 또한, 2020년까지 신조선 시황 부진으로 많은 신조선 물량이 발주되지 않아 선복량 증가율은 비교적 낮은 수준일 것으로 예상되어 개선중인 시황에 공급측 압력도 높지 않을 전망
- 다만, 경기침체의 가능성이 남아있어 개선 속도는 다소 둔화될 것으로 예상됨

### 3. 컨테이너선 시장

#### 컨테이너선 시황은 상반기 중 하락하는 경향이 나타났으나 매우 높은 수준을 유지

- 컨테이너 해운시황은 중국 상하이 봉쇄, 인플레이션과 금리인상 영향으로 인한 소비 위축 등 악재로 상반기 중 운임이 하락하였으나 2020년 하반기부터 나타난 항만물류 정체가 아직 해소되지 않아 여전히 매우 높은 수준이 유지됨
- CCFI 지수는 연초부터 하락추세가 나타나 5월까지 전년말 대비 8.6% 낮은 3,057까지 하락한 후 6월 말까지 다시 4.2% 상승하여 상반기말 3,187을 기록
- 상반기 중 하락이 나타났으나 3,000 이하 수준까지 하락하지 않아 여전히 매우 높은 수준을 유지함

CCFI 추이



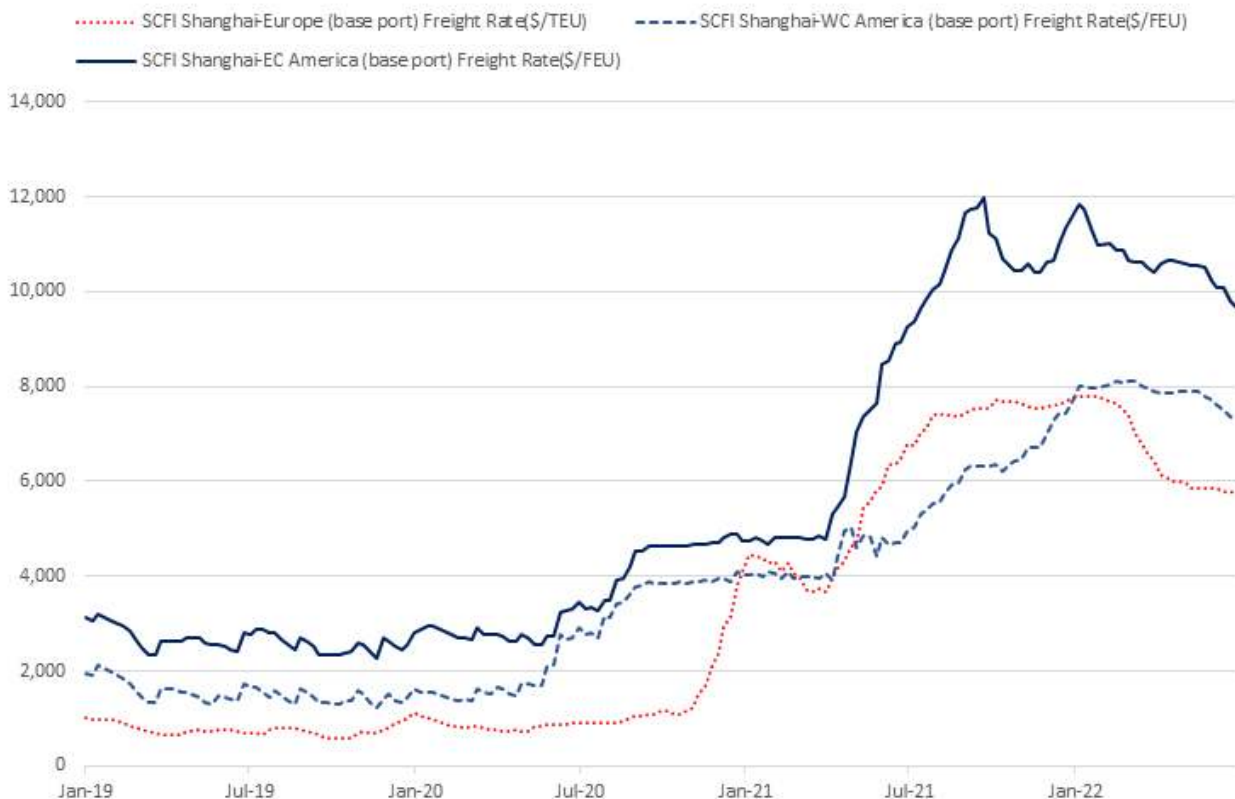
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 주요 원양노선의 운임 역시 상반기 중 전반적인 하락 흐름이 나타났으나 고운임 추세 유지

- 상하이발 원양 주요 3개 노선의 운임은 상반기 중 모두 전반적인 하락추세가 나타났으나 코로나19 이전인 2019년 동기 대비 몇 배 이상의 높은 수준을 유지하고 있음<sup>3)</sup>
- 상하이-유럽노선의 6월 말 운임은 연초대비 26.1% 하락한 TEU당 5,731달러를 기록하고 있으며 이는 2019년 6월말 대비 717.5% 높은 수준임
- 상하이-미서안 노선 운임 역시 6월말 FEU당 7,334달러를 기록하여 상반기 중 4.5% 하락 하였으나 2019년 6월말 대비 326.4% 높은 수준
- 상하이-미동안 노선도 6월말 FEU당 9,684달러로 상반기 중 16.4% 하락하였으나 2019년 6월말 대비 247.2% 높은 수준

### 주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

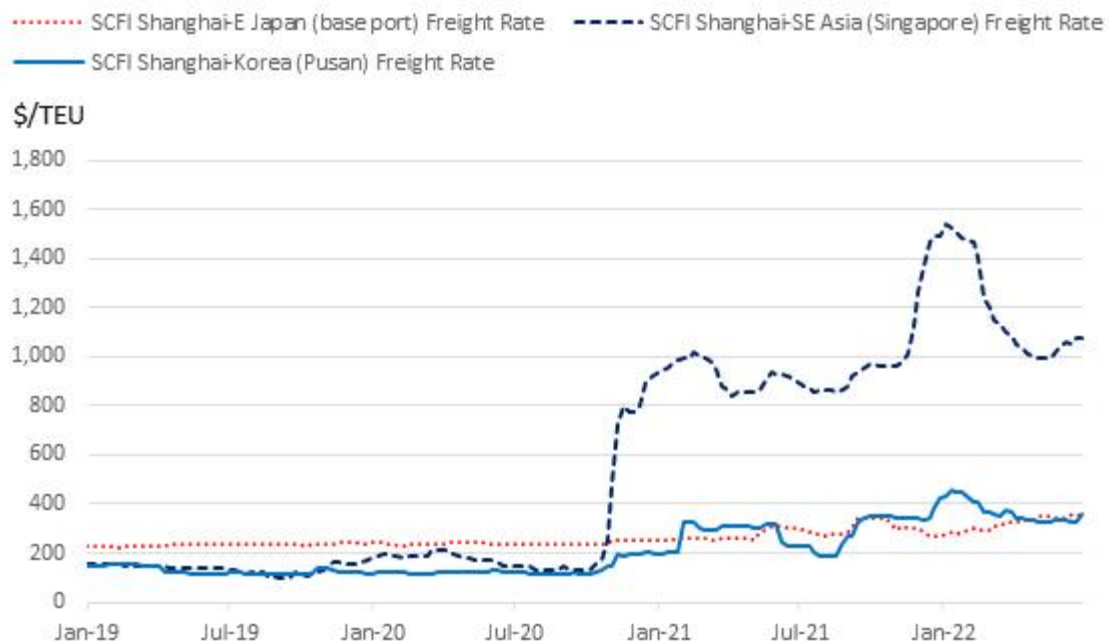
3) 원양노선의 현재 운임수준은 코로나19 이후 항만물류 정체에 의한 비정상적 상승추세의 연장선에 있는 만큼 전년 동기 대비 운임수준에 대한 평가는 의미가 없으며 코로나19 이전 대비 수준에 대한 평가가 필요함



## 주요 근해노선 운임은 노선에 따라 상반기 중 등락이 엇갈림

- 원양노선의 영향으로 많은 선박이 이탈하며 '20년 4분기 이후 운임이 급등했던 동남아 노선 운임은 비교적 큰 폭으로 하락한 반면, 일본 노선의 운임은 상반기 중 상승하는 등 근해노선의 운임은 노선별로 다른 양상을 보임
- 상하이-동일본 노선의 6월말 운임은 연초대비 29.5% 상승한 TEU당 347달러를 기록하였고 2019년 6월말 대비 45.8% 높은 수준
- 동 노선은 최근 수년간 완만한 상승세를 유지하였고 코로나19 상황에서도 큰 변동이 없었음
- 상하이-부산 노선의 6월말 운임은 TEU당 349달러로 연초 대비 15.3% 하락하였으나 2019년 6월말 대비 189.5% 높은 수준
- 상하이-동남아 노선 운임은 상반기 중 27.5% 하락하여 6월말 1,079달러를 기록하였으나 2019년 6월말 대비 619.3% 높은 수준으로 여전히 물류정체로 급상승한 영향에서 벗어나지 않음

## 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 컨테이너선 운임은 하반기 중 추가 하락 가능성이 높으나 높은 운임수준을 유지할 전망

- 하반기 중 인플레이션과 금리인상 기조가 이어질 것으로 예상되며 주요 선진국의 소비 위축이 나타날 전망
- 이에 따라 컨테이너 해운수요가 직접적 영향을 받으며 위축될 것으로 예상
- 컨테이너선은 2020년 이전까지 신조 발주량이 적은 수준이므로 금년도 선복량 증가율은 3% 이내의 낮은 수준으로 예상되나 경기둔화의 영향으로 해운수요 증가율은 동 수준에도 미치지 못할 것으로 예상됨
- 다만, 주요 해운전문 기관들이 주요국의 항만정체 해소까지는 다소 시일이 소요될 것으로 예상하고 있어 하반기에도 고운임 기조는 유지될 전망

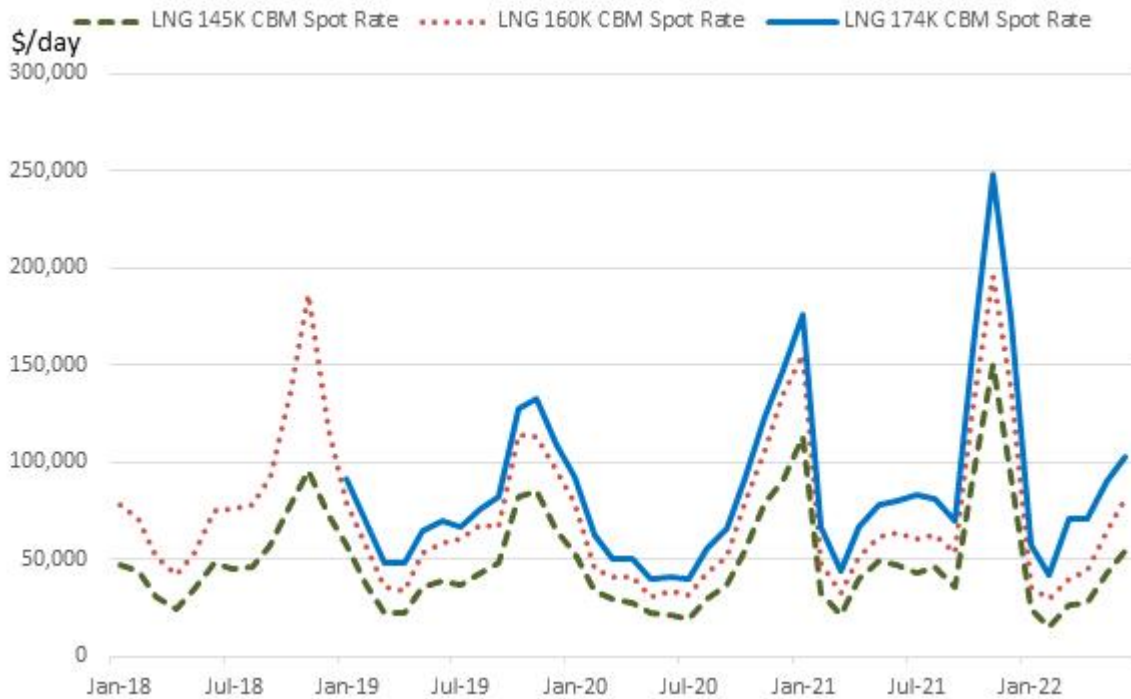
## 4. LNG선 시장

### 1분기 중 소폭 부진한 상황이 나타났으나 2분기 들어 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 운임과 용선료가 양호한 수준으로 회복됨

- 지난해 1월의 동북아 추위로 인한 운송수요 증가가 금년 초에는 발생하지 않았고 1분기 중 미국의 수출증가가 유럽투자자(offtaker) 위주로 이루어지며 거리단축 효과가 나타나 운임이 다소 약세를 기록하였고 용선료도 동반 하락
- 2분기 이후 러시아-우크라이나 전쟁의 여파로 유럽의 러시아 파이프라인 천연가스 수입이 미국, 중동 등지로부터의 LNG수입으로 일부 대체되고 심지어 아시아의 일부 물량까지 유럽으로 재수출이 이루어지며 해운수요가 크게 증가한 것으로 추정됨
- 3월말 이후 중국의 상하이 봉쇄 등 LNG 수요의 악재가 있었음에도 전쟁효과가 이를 압도하며 해운시황 회복을 견인함



## LNG선 Spot 운임 추이

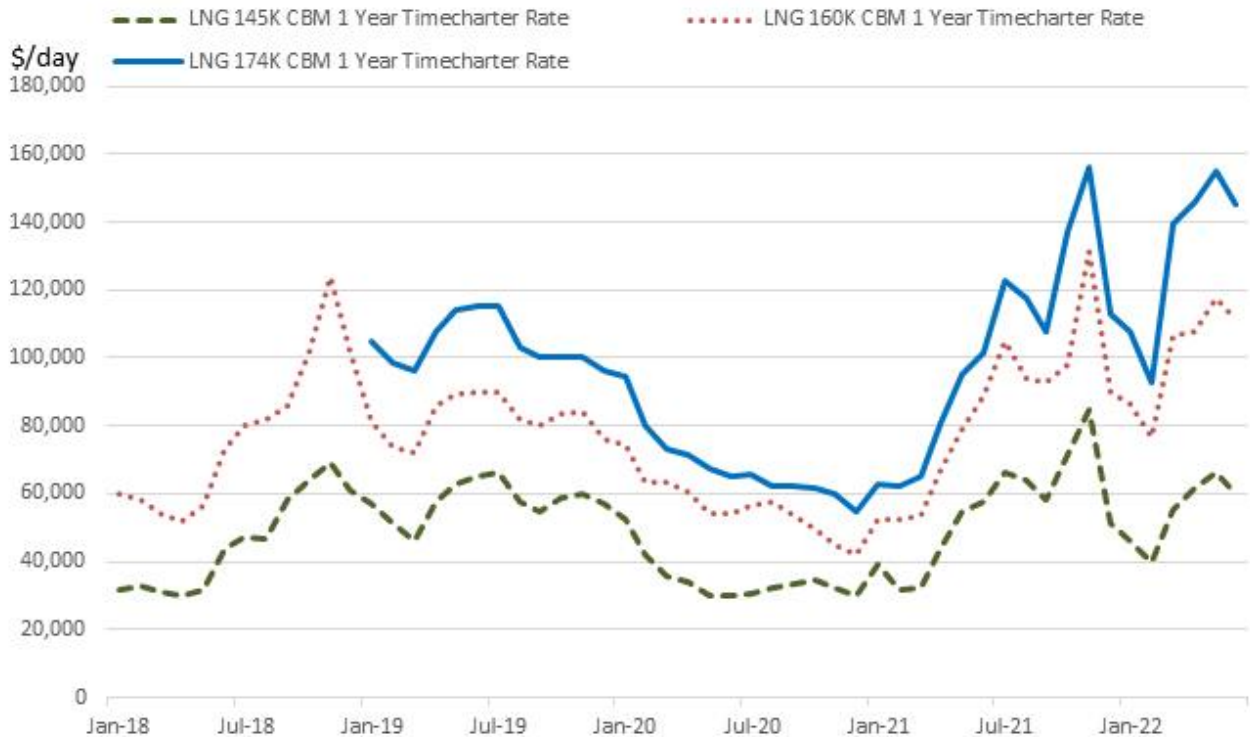


자료 : Clarkson

- 145KCUM급의 2022년 1분기 평균 스팟 운임은 1일당 21,750달러로 전년동기 대비 63.7% 하락하였으며 2분기에는 전년동기 대비 9.6% 낮은 40,346달러를 기록
- 145KCUM급은 저효율 구형 선박 비중이 높아 시황 회복 시 더딘 회복 흐름을 보이는 특성이 있음
- 160KCUM급 LNG선의 경우 1분기 평균치는 1일당 34,844달러로 전년동기 대비 58.7% 낮은 저조한 수준을 나타낸 반면, 2분기에는 평균 61,846달러로 전년동기 대비 6.7% 높은 운임을 기록하여 양호한 수준을 회복함
- 174KCUM급의 경우도 1분기 평균치는 1일당 56,646달러로 전년동기 대비 44.2% 낮은 수준을 나타낸 반면, 2분기에는 평균 86,327달러로 전년동기 대비 16.1% 상승함
- 정기용선료 역시 1분기 중 큰 폭으로 하락한 후 전쟁 효과로 2분기에 크게 상승함
- 145KCUM급의 1년 정기용선료는 1분기 평균 전분기 대비 32.0% 하락하여 1일당 47,167달러를 기록한 후 2분기에 1분기 대비 32.4% 상승하여 평균 60,450달러를 기록
- 160KCUM급 1년 정기용선료의 경우도 1분기 평균 전분기 대비 15.5% 하락한 1일당 89,917달러를 기록한 후 2분기에 24.8% 상승하여 평균 112,250달러로 회복
- 174KCUM급의 역시 1분기 평균 전분기 대비 16.4% 하락한 1일당 113,250달러를 기록한 후 2분기에 31.3% 상승하여 평균 148,667달러를 기록



## LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

## LNG선 해운시장은 하반기에도 양호한 상황을 유지할 전망

- 금년도 LNG 수요는 전쟁효과를 배제하면 경기침체 우려 등을 감안할 때 전년대비 크게 둔화될 것으로 예상됨
- 그러나 LNG선의 신조 건조물량이 지난해에 집중되며 금년도 신규공급 압력이 완화되었을 뿐 아니라 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 새로운 해상운송 수요가 발생하며 LNG 해운시장은 양호한 수준을 유지할 전망
  - 지난해 대형 LNG선만 57척이 인도되며 약 10%의 선복량 증가율을 기록하였으나 금년도 선복량 증가율은 약 4% 이내가 될 것으로 전망되어 공급 압력은 전년대비 완화됨
  - 또한, 러시아-우크라이나 전쟁 이후 러시아로부터의 파이프라인 수입 천연가스가 일부 LNG로 대체되는 신규 수요가 하반기에도 지속될 것으로 예상됨
  - 또한, 겨울을 앞둔 시점에서 유럽을 포함한 세계 각국이 LNG 확보를 위한 총력전을 펼치며 교역 루트가 길어지는 등의 영향으로 LNG선의 수요가 증가하며 해운시장은 양호한 수준을 유지할 것으로 전망

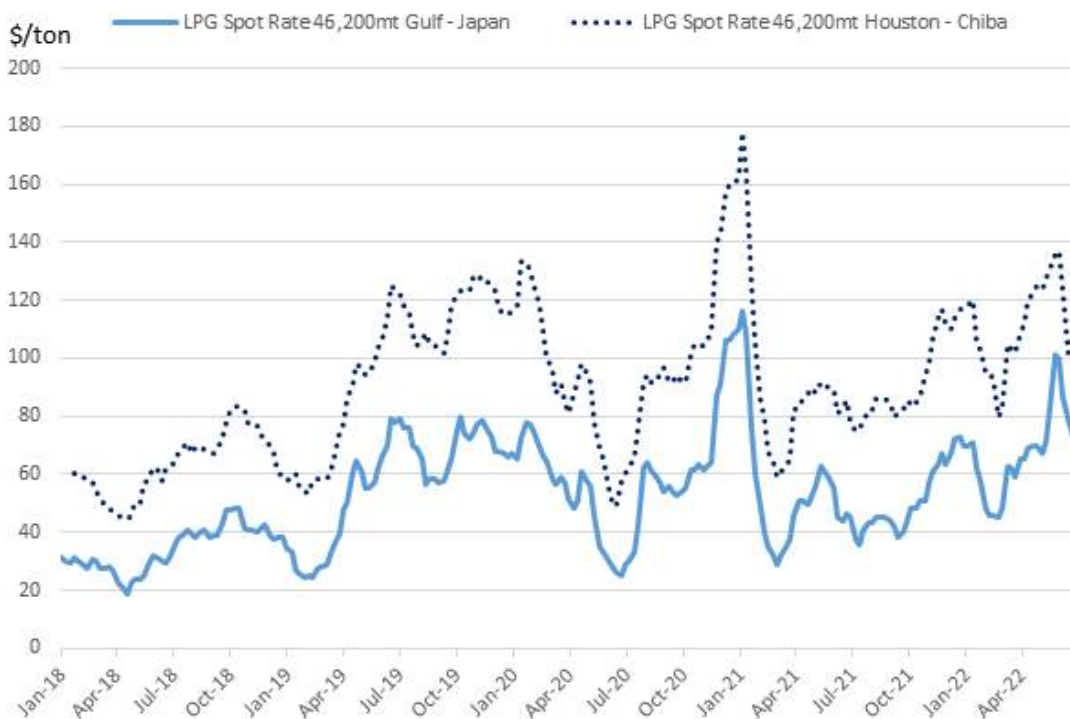


## 5. LPG선 시장

### 2022년 상반기 중 LPG 해운시황은 2분기 들어 전쟁효과가 반영되며 본격 상승함

- 2022년 중 LPG 시황은 신조 선박의 다량 인도로 약 7% 내외의 선복량 증가가 예상되어 전년도 수준을 유지하거나 소폭 하락하는 수준으로 예상되었으나 2분기 들어 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 운임과 용선료가 크게 상승함
- 유럽국가들이 철로를 통해 수입하던 러시아산 LPG를 미국으로부터의 수입으로 대체하였고 미국도 증산을 통한 적극적 수출로 새로운 해상운송 수요가 발생하며 시황이 상승함
- 5월 누적 수입량 기준, 전년동기 대비 한국 28.6%, 인도 13.8%, 중국 6.1% 등의 수입증가율로 아시아 주요 수요국의 견조한 LPG 수요 증가 역시 상반기 중 시황 상승에 기여함
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 1분기 평균 스팟운임은 톤당 52.46달러로 전년동기 대비 3.4% 하락하였으나 2분기 평균은 77.08달러로 상승하며 전년동기 대비 47.4% 높은 수준을 기록
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 1분기 평균 스팟운임은 톤당 100.17달러로 전년동기 대비 1.7% 상승에 그쳤으나 2분기 평균 121.23달러로 상승하여 전년동기 대비 39.7% 높은 수준을 나타냄

### LPG선 Spot 운임 추이

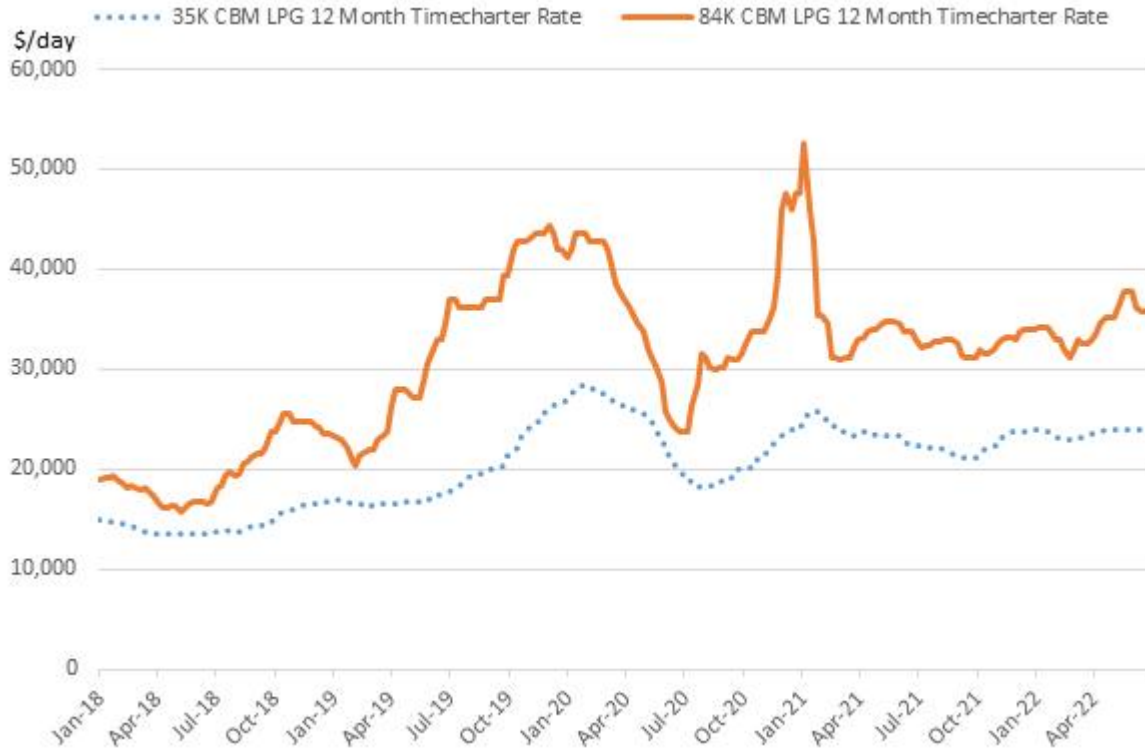


자료 : Clarkson





## LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료 역시 1분기 대비 2분기 상승폭이 크게 나타났으며 대형선 용선료가 더 크게 상승함
- 84KCuM급 VLGC의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 32,905달러로 전분기 대비 0.6% 상승에 그쳤으나 2분기에는 전분기 대비 8.5% 상승하여 평균 35,685달러를 기록
- 35KCuM급 LPG선의 경우는 1분기 평균 1일당 23,357달러로 전분기 대비 1.8% 상승하였고 2분기에는 2.7% 상승하여 1일당 평균 23,912달러를 기록

## 하반기 LPG선 시황은 경기침체 우려 등에도 불구하고 비교적 양호한 수준 유지 전망

- 하반기 경기침체와 세계 경제의 성장률 둔화 등으로 LPG 수요는 상반기 대비 둔화될 것으로 예상
- 그러나 러시아-우크라이나 전쟁에 의한 새로운 교역로가 유지될 것으로 예상되는 등 수요가 급격히 감소할 가능성은 높지 않음
- 많은 신조선이 인도될 예정인 만큼 시황의 하락 가능성은 있으나 비교적 양호한 수준은 유지할 수 있을 것으로 전망

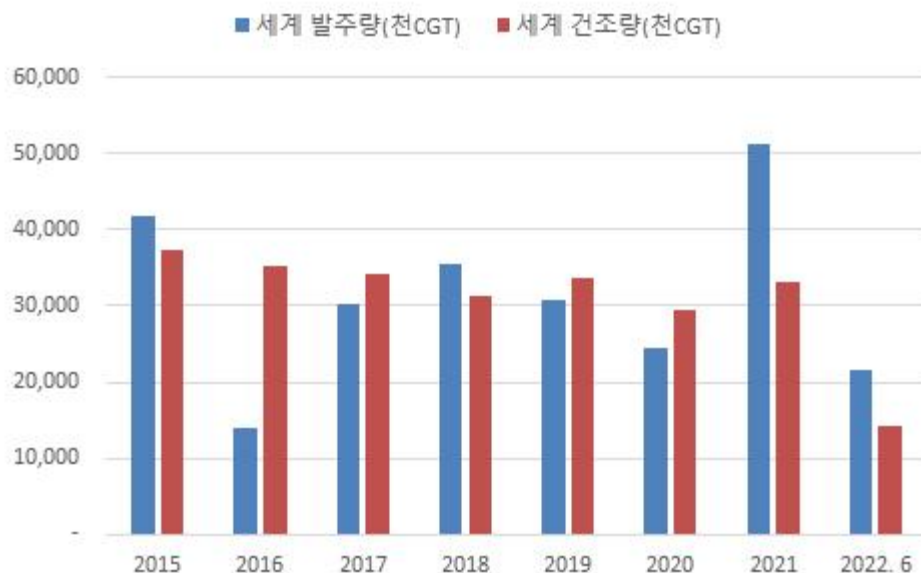


### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

**2022년 상반기 세계 신조선 시장은 전년도 수준의 발주 수요를 유지하지 못하였으나 양호한 수준으로 평가되며, 2020년 발주량 부진 영향으로 건조량은 감소함**

- 상반기 세계 신조선 시장은 세계 LNG 수요에 대한 강한 기대감으로 카타르발 LNG선을 포함한 LNG선 발주가 사상 최대치를 기록했고 환경규제에 대응하기 위한 컨테이너선의 발주가 이어지며 신조선 수요가 양호한 수준을 나타냄
- 상반기 세계 발주량은 전년동기 대비 29.8% 감소한 2,148만CGT (Clarkson)
- 전년동기 대비 발주량 감소폭은 큰 수준이나 이는 지난해 상반기에 컨테이너선을 중심으로 집중 발주가 이루어진 영향에 의한 역기저효과로, 최근 5년여간 세계 건조량이 연 3,000~3,500만CGT 수준이었음을 감안하면 상반기 수주량으로는 양호한 정도로 평가됨
- 상반기 총 발주액은 전년동기 대비 15.0% 감소한 559.7억 달러
- 2020년의 부진한 발주량의 영향으로 상반기 중 신조선 건조(인도)량은 일감부족에 의하여 전년동기 대비 22.0% 감소한 1,415만CGT 를 건조함

**세계 신조선 발주량 및 건조량 추이**



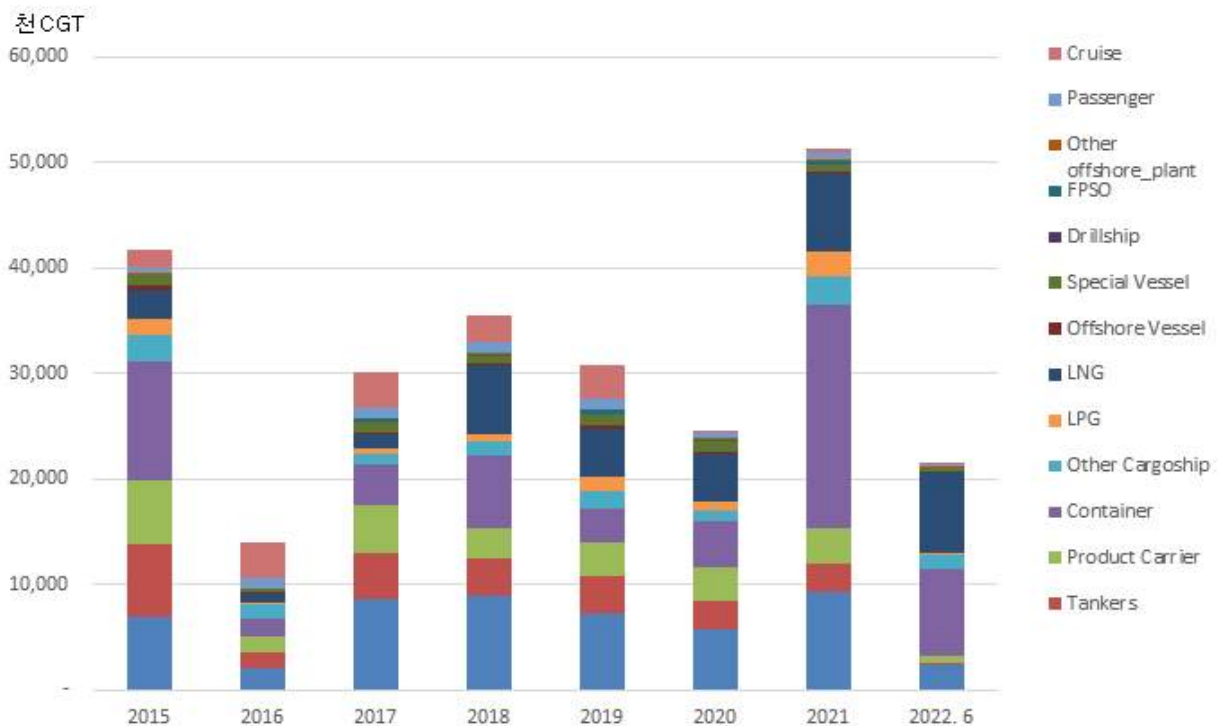
자료 : Clarkson



## 상반기 선종별 발주량은 컨테이너선과 LNG선에 집중됨

- 상반기 CGT 기준 세계 발주량은 컨테이너선 38.7%, LNG선 35.8% 등 2개 선종이 전체의 약 75%를 차지하여 시장 수요를 주도함
- LNG선은 세계적인 LNG 수요 증가추세가 유지되고 있을 뿐 아니라 러시아-우크라이나 전쟁의 여파로 유럽지역에서 러시아로부터 파이프라인으로 수입하던 물량의 상당 부분을 장기적으로 LNG 설비에 투자하고 수입할 것이라는 기대감까지 더해져 사상 최대발주량을 기록
- 여기에 세계 최대 LNG 생산광구를 개발 중인 카타르의 선박 발주가 본격화되며 LNG선의 비중을 더욱 높임
- 컨테이너선은 정기선 운항 특성상 2023년부터 시행되는 EEXI 규제에 의해 순차적 감속운항으로 발생할 선복 부족분을 쉽게 계산할 수 있으므로 타선종과 달리 2년 연속 선대보완을 위한 많은 물량의 신조선 발주를 이어가고 있음
- 지난해에는 14,000TEU 이상 대형급 발주에 집중된 반면, 금년 상반기에는 중대형, 중소형 등 다양한 선형에 대한 고른 발주가 이루어짐
- 상반기 발주량 중 벌크선은 11.3%, 유조선 0.5%, 제품운반선 3.2%, LPG선 1.2% 등 2개 선종 외의 나머지 선종들의 비중은 미미한 수준임

## 선종별 세계 신조선 발주량 추이



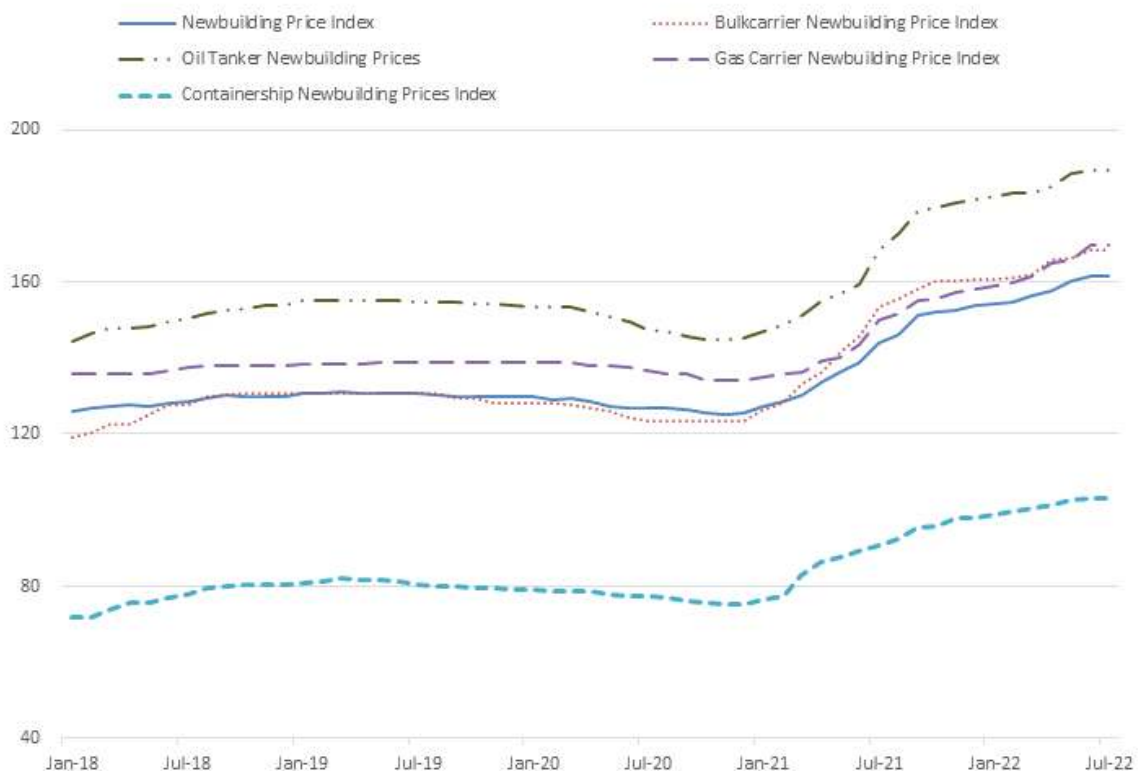
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



## 2022년 상반기 중 신조선 가격은 상승속도가 다소 둔화되었으나 상승 추세 지속

- 2021년 중 빠르게 상승한 신조선 가격은 2022년 들어 상승속도가 둔화되었으나 조선사들의 수주잔량 증가로 안정적 일감이 확보되며 가격상승 추세가 지속됨
- Clarkson 신조선가 지수는 6월 평균 161.51로 전년말 대비 5.2% 상승하였으며 가격 상승이 시작된 2021년 초 이후 총 28.6% 상승함
- 벌크선 가격지수는 6월 평균 168.48로 상반기 중 4.8% 상승하였으며 2021년 초 이후 총 36.6% 상승
- 탱커 가격지수는 6월 평균 189.32으로 상반기 중 4.2% 상승하였고 2021년 초 이후 총 30.4% 상승
- 가스선 가격지수의 경우 상반기 중 7.4% 상승하여 6월 평균 169.81을 기록하였고 2021년 초 이후 총 26.8% 상승하여 주요 선종 중 가장 낮은 상승폭을 기록
- 컨테이너선 가격지수는 6월 103.11로 상반기 중 5.1% 상승하였고 2021년 초 이후 총 36.7% 상승

### 신조선가 지수 추이

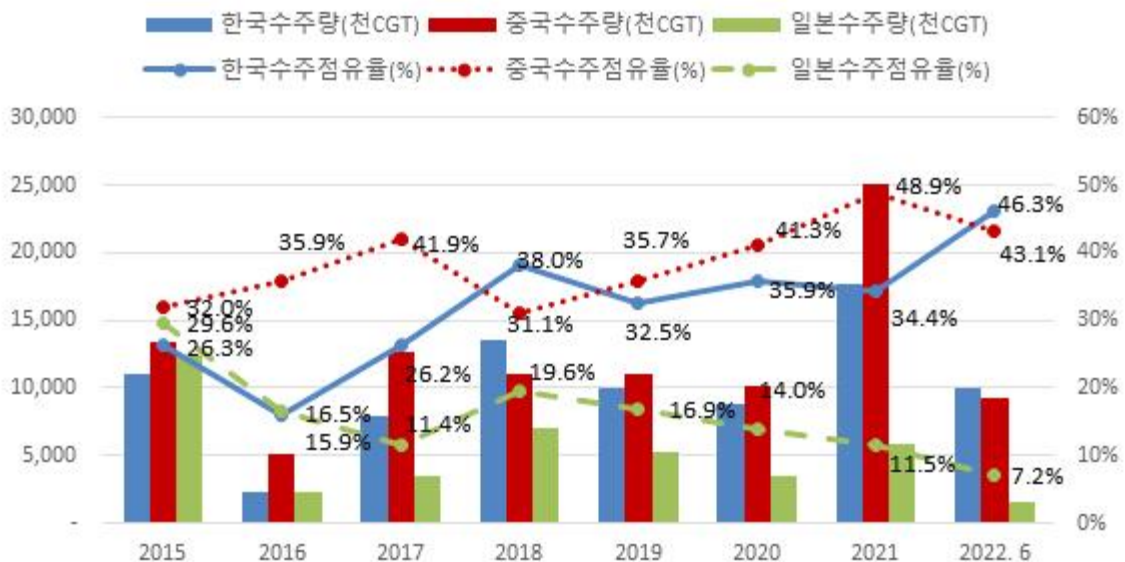


자료 : Clarkson



상반기 신조선 발주에서 LNG선과 컨테이너선 등 한국 조선업계에 유리한 선종이 절대적 비중을 차지함에 따라 한국의 수주점유율이 크게 확대되며 점유율 1위를 차지함(CGT 기준)

### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

- 한국은 상반기 중 발주된 대형 LNG선 89척 중 63척을 수주하는 등 LNG선과 대형 컨테이너선 시장의 압도적인 경쟁력을 기반으로 CGT기준 점유율을 46.3%까지 확대하며 가장 높은 점유율을 차지함
- 중국은 상반기 중 대형 LNG선 26척을 수주하며 LNG선 점유율을 약 30%로 확대하였고 중대형 이하급 컨테이너선을 대거 수주하여 전체 선종 기준 43.1%의 높은 점유율 기록
- 주력 선종인 벌크선의 비중이 작아 한국보다 소폭 낮은 점유율 기록하였으나 일본의 점유율 축소분을 흡수하며 여전히 40%대의 높은 수준을 유지함
- 일본은 2019년 이후 점유율 하락이 이어지고 있으며 금년 상반기 점유율은 7.2%로 한자리 수까지 하락하여 점차 경쟁력을 잃어가고 있는 양상임
- 상반기 중 자국 선주들이 발주한 대형 컨테이너선 9척을 수주하기도 하였으나 규모와 비중이 확대된 LNG선 시장에서 자국 선주의 중소형 LNG벙커링선 1척 외에 전혀 수주실적이 없어 점유율이 크게 하락함



## IV. 한국 조선업 동향

### 2022년 상반기 한국 신조선 수주 역시 전년동기 대비 감소하였으나 양호한 수주실적으로 평가됨

- 세계 신조선 시장은 지난해 수준의 수요를 유지하지 못하였으나 한국 조선업계가 강한 경쟁력을 보유한 컨테이너선과 LNG선 수요가 호조를 보여 양호한 상반기 수주 실적을 달성함
- 상반기 한국 수주량은 전년동기 대비 10.1% 감소한 994만CGT
  - 상반기 한국의 수주량 감소율은 세계 발주량 감소율 29.8% 대비 소폭에 그침
  - 한국의 중장기적 건조량이 연간 1,100~1,200만CGT로 추정되어 이를 감안하면 상반기 수주실적으로 매우 양호한 수준으로 평가됨
- 상반기 한국 수주액은 전년동기 대비 6.0% 감소한 264.5억 달러를 기록

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



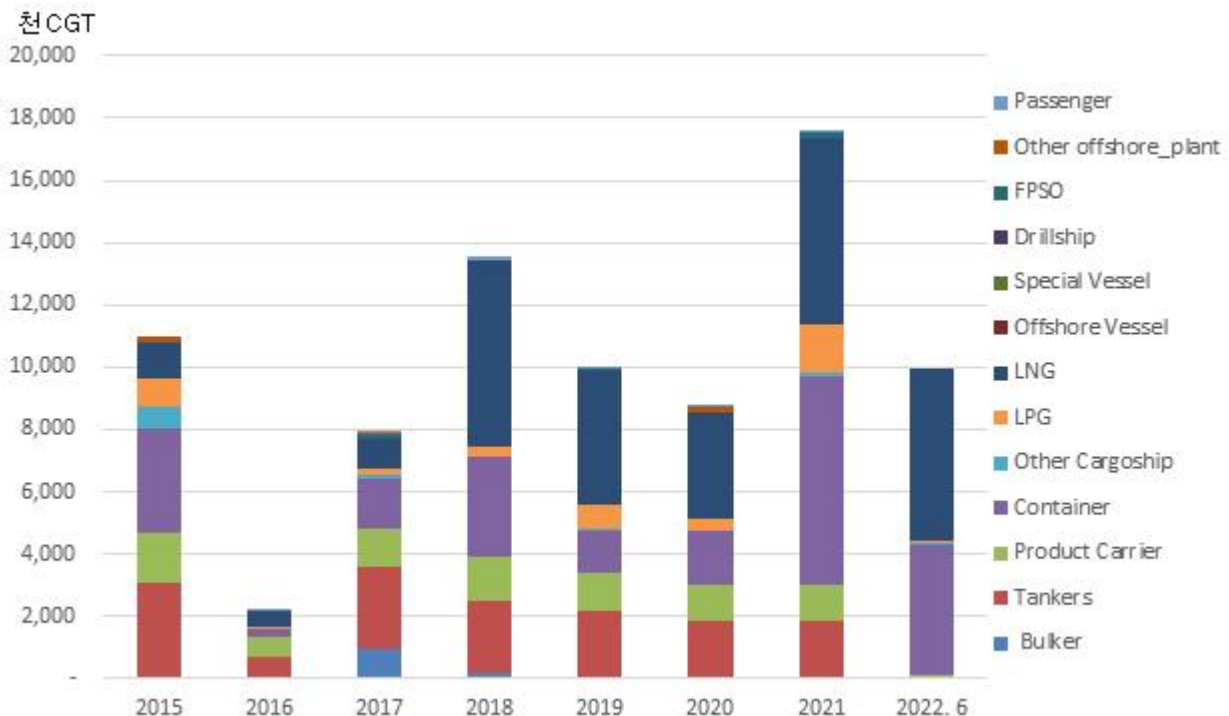
자료 : Clarkson



## 상반기 수주는 선종별로 컨테이너선과 LNG선 등 2개 선종이 수주량의 대부분을 차지하는 불균형적 구조가 나타남

- 상반기 선종별 수주량 중 컨테이너선 41.9%, LNG선 55.6%로 이들 2개 선종이 총 97.5%를 차지함
- 국내 대형사들의 주력 선종 중 하나인 대형 유조선마저 단 1척도 수주하지 못하여 이들 2개 선종에 지나치게 편중된 구조를 나타냄
- 상반기 세계 신조선 수요가 국내 조선사들의 경쟁력이 강한 이들 2개 선종에 집중되었고 이를 기반으로 안정적 일감 확보에 성공한 점은 긍정적임
- 그러나 특정 선종에 대한 지나친 편중은 조선산업을 후방에서 지원하는 기자재업계에 불균형적 생산구조를 초래하고 조선업계의 풍부한 일감 속에서도 침체를 겪는 기자재사들이 존재할 수 있다는 점이 문제임
- 또한, 이들 2개 선종이 타 선종에 비해 노동력을 많이 요구하는 특성이 있어 인력난에 직면한 조선업계에 또 다른 과제가 될 수 있음
- 다만, 2023년 해상환경규제는 모든 상선에 적용되어 선종에 무관하게 잠재수요가 존재하고 현재 탱커 해운시황도 개선 중에 있어 이러한 편중된 구조는 점차 개선될 것으로 기대함

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

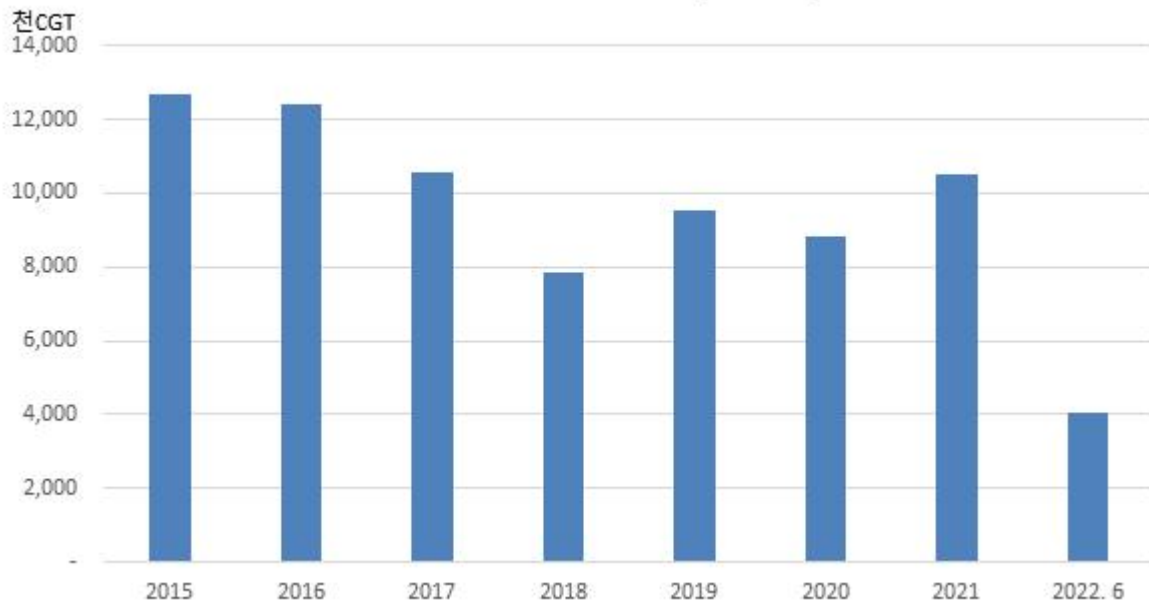




## 상반기 건조(인도)량은 2020년 수주부진에 따른 금년도 인도예정 일감의 부족으로 전년동기 대비 감소함

- 2022년 상반기 건조(인도)량은 전년동기 대비 36.1% 감소한 405만CGT
- 2020년 수주 부진의 영향으로 2022년 인도예정 물량이 전년 대비 감소한 점이 건조량 감소의 주요 원인임
- 생산능력의 여유가 있다 하여도 철강재 가격 상승으로 후년도 인도예정 물량을 앞당겨 건조하는 것이 수익성이 낮으므로 조선사들도 철강재 가격 추이를 살펴보고 건조일정을 최적화하는 것으로 추정됨
- 건조량 감소는 금년도의 일시적 현상이 될 것이며 2021년 이후의 풍부한 수주로 2023년부터 건조량은 정상화될 것으로 예상

### 한국 조선업 건조량 추이



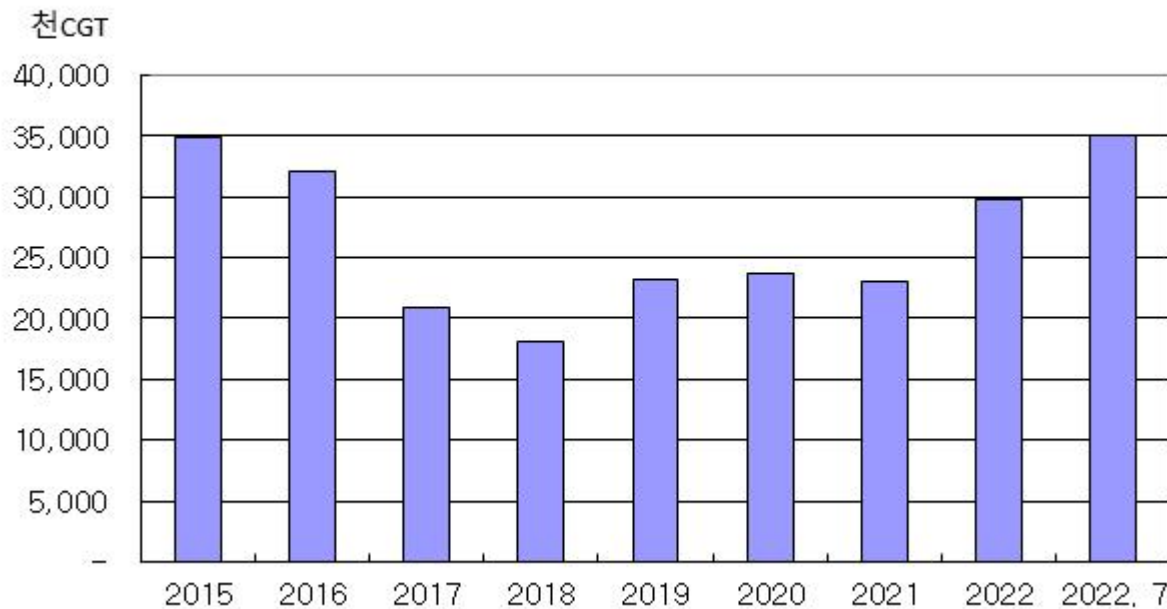
자료 : Clarkson



## 상반기 양호한 수주실적으로 수주잔량의 증가추세가 지속되고 있으며 조선사들이 신조선 가격 협상에 유리한 입지를 확보할 수 있는 기반이 될 것임

- 상반기 말(7월초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 3,508만CGT로 전년말 대비 28.7% 증가한 수준이며 2014년 말 이후 최고 수준을 기록
- 현재의 수주잔량은 국내 조선업계의 약 3년치 건조량에 해당하며 안정적 일감이 확보된 수준임
- 수주잔량이 상반기 중 증가함으로써 국내 조선사들은 향후 신조선 건조계약 협상에서 가격 결정에 더욱 유리한 입지를 확보할 것으로 예상되며 일시적 발주 부진이 있다 하더라도 가격 하락이 이루어지기 어려울 것으로 예상됨

### 한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2022년도 하반기 조선업 전망

### 상반기 세계 신조선 시장은 일부 선종의 잠재수요가 아직까지 본격적으로 발주되는 단계에 이르지 못함

- 상반기 발주 수요는 지난해에 이어 여전히 양호한 수준을 이어가고 있으나, 세계 LNG 수요에 대한 기대감과 재무적 투자여력이 강화된 컨테이너선의 환경규제 대응 투자 등 2가지 요인에 국한된 수요만이 나타나고 있음
- 메이저 해운시장인 벌크선과 탱커조차 내년으로 다가온 환경규제에 대한 대응 투자가 본격화되지 못하고 있는 상황으로 추정됨
- 이처럼 강력한 환경규제가 임박하였음에도 아직까지 본격적인 대응이 보류되고 있는 것은 부정기선들의 경우 규제의 영향을 정확히 가늠하기 어려운 내부적 요인과 신조선 가격 급등, 금리상승에 의한 금융환경 악화 등의 외부적 요인이 원인으로 추정됨
- 이러한 내외부적 요인이 연료결정의 어려움에 따른 관망세를 연장시키는 효과를 가져오는 것으로 추정됨

### 금리상승과 신조선 가격상승이 하반기 신조선 시장에 영향을 미치며 다소간 수요 위축이 나타날 전망

- 2021년 이후 약 30% 내외 상승한 신조선 가격은 조선사 입장에서 높은 원자재 가격, 인플레이션에 따른 기타 비용 상승, 오랜 부진에 따라 악화된 재무구조의 개선을 위한 적정 수익성 확보 등을 감안하면 높은 수준이 아님
- 그러나 선주들이 체감하는 신조선 가격은 단기간내 급상승하여 투자에 부담을 느끼는 수준일 것으로 추정되며 새로 형성된 가격에 적응하는데 많은 선주들은 시간이 필요할 것으로 보임
- 선가의 급상승에 더하여 금리까지 상승하며 높은 수준의 금융비용이 발생하여 많은 선주들이 환경규제가 임박하였음에도 투자결정을 보류하는 것으로 추정됨
- 이에 따라 금년 하반기를 포함하여 단기적인 수요위축 가능성이 있음
- 그러나 규제가 5개월여 앞으로 다가와 내년 초 이후 규제효과가 실제로 발생할 것이며 선주들의 규제효과 체감에 따라 투자결정이 늘어날 가능성이 있음
- 또한, LNG선과 컨테이너선의 수요가 비교적 탄탄하여 갑자기 시황이 침체 수준으로 악화될 가능성은 높지 않음
- 이제 침체에서 벗어나기 시작한 탱커 해운시장의 상황을 고려하면 하반기 중 탱커의 발주량이 급증할 가능성은 높지 않으나 벌크선은 중국 국가주도의 수요 등으로 개선될 것으로 기대됨



## 하반기 세계 신조선 발주량과 한국 수주량은 상반기 대비 감소할 것으로 예상되나 상반기의 양호한 실적으로 연간 발주 및 수주량은 비교적 양호한 수준이 될 전망

- 하반기 세계 신조선 발주량은 1,350만CGT 수준에 그쳐 2022년 총 발주량은 전년 대비 약 32% 감소한 35백만CGT 내외가 될 것으로 전망
- 하반기 한국 수주량 역시 상반기 대비 감소하여 5백만CGT 내외에 그칠 것으로 예상되며 이에 따라 2022년 수주량은 전년 대비 약 15% 감소한 15백만CGT 내외가 될 것으로 전망
- 이러한 발주 및 수주량 예상에 따라 2022년 세계 신조선 발주액은 전년 대비 약 20% 감소한 915억 달러, 한국 수주액은 약 10% 감소한 400억 달러 내외가 될 것으로 전망

### 2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020	2021	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	24.5 (△20.7%)	51.3 (109.5%)	35.0 (△31.7%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	8.8 (△12.4%)	17.6 (100.6%)	15.0 (△14.9%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	509 (△36.1%)	1,147 (125.3%)	915 (△20.2%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	195 (△14.7%)	443 (127.5%)	400 (△9.7%)

자료 : 실적은 Clarkson, 2022년 전망치는 해외경제연구소  
(증감)은 전년 대비