

해운·조선업 2022년도 3분기 동향 및 2023년도 전망

- I. 거시경제 및 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 2023년도 조선업 전망

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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

 한국수출입은행 | 해외경제연구소



<요 약>

I. 거시경제 및 산업환경

(거시경제 및 교역) IMF는 2023년 세계경제 및 교역 성장률 둔화 전망

- 2023년 중 세계 경제는 2.7%, 세계 상품교역은 2.0% 성장 전망

(환율 동향) 미국 금리 인상 등의 영향으로 원달러 환율이 크게 상승

- 9월말 기준 원/달러 환율은 연초대비 23.9% 상승한 1,434.8원

(철강재 가격) 5월 이후 하향흐름을 보였으나 9월 포항제철소 수해 이후 재상승

- 20mm 중후판 유통가격은 톤당 111만원을 다시 상회하였고 향후 공급차질 우려도 제기됨

(유가 및 연료가) 국제유가와 연료가격은 하반기 이후 하락하고 있으나 여전히 높은 수준 유지

- 브렌트유 9월 평균 현물가격은 배럴당 90.57달러, 싱가포르항 MGO 9월 평균가는 톤당 1,329.4달러

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 3분기 벌크선 시황은 하락세 지속

- 3분기 평균 BDI 1,655(55.7%↓)¹⁾, 3분기까지 연중 평균 2,066(23.5%↓)

(탱커) 3분기 탱커 시황은 빠른 상승 흐름

- 310K급 VLCC 정기용선료는 3분기 평균 1일당 25,661달러로 전분기 대비 61.2% 상승

(컨테이너선) 3분기에 운임은 빠르게 하락하였으나 여전히 높은 수준을 유지

- 3분기 중 CCFI는 28.8% 하락하여 9월말 2,329를 나타냈으나 역사적으로는 매우 높은 수준

(LNG선) 3분기 중 매우 양호한 흐름

- 174KCuM급 3분기 평균 스팟운임은 1일당 136,375달러(75.0%↑)

(LPG선) 3분기 중 운임은 상승, 용선료는 소폭 하락하였으나 양호한 수준 유지

- 82.4KCuM급 VLGC 미국-일본간 스팟운임은 3분기 평균 톤당 105.95달러(30.3%↑)

1) 요약 내의 모든 괄호안 수치와 화살표는 전년동기 대비 증감을 의미



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 3분기까지 신조선 발주량은 양호한 수준이나 하반기 발주량은 다소 부진

- LNG선과 컨테이너선의 활발한 발주로 양호한 수준을 유지하였으나 경기둔화와 고금리 기조 등으로 하반기 이후 다소 부진한 양상
- 3분기 누적 세계 발주량은 3,034만CGT(32.1% ↓), 발주액은 855.7억달러(12.2% ↓)
- 동 기간 세계 건조량은 2,173만CGT(16.4% ↓)

(신조선가) 3분기까지 완만한 신조선가 상승 지속

- 3분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 0.5% 상승하여 9월 평균 162.27

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 3분기 누적 수주량은 양호한 수준, 건조량은 일감부족으로 감소

- 3분기 누적 수주량은 1,322만CGT(10.5% ↓), 수주액은 350.1억달러(5.6% ↓)
- 동 기간 건조량은 601만CGT(30.3% ↓)

(수주잔량) 10월초 기준 3년치 이상의 일감 확보

- 10월초 수주잔량은 전분기 대비 3.0% 증가한 3,606만CGT

Ⅴ. 2023년도 조선업 전망

경기둔화와 고금리 영향 등으로 선주들이 관망세를 유지하며 2023년 일시적으로 침체 수준의 발주량 및 수주 전망

2023년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2021	2022 추정	2023 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	52.0 (108.1%)	35.0 (△ 32.7%)	22.0 (△ 37.1%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	17.7 (98.6%)	14.6 (△ 17.4%)	8.5 (△ 41.8%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,160 (127.5%)	1,000 (△ 13.8%)	610 (△ 39.0%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	443 (127.1%)	385 (△ 13.1%)	220 (△ 42.9%)



I. 거시경제 및 산업환경

1. 세계 경제 및 교역

2023년 세계 경제와 상품교역은 각각 2.7%와 2.0% 성장 전망 (IMF 2022. 10월 전망)

- IMF는 2022년 10월 World Economic Outlook을 통하여 전쟁과 팬데믹 영향, 인플레이션과 금리 상승과 같은 세계적인 경제여건 악화 등으로 2022년 세계 실질 GDP성장률은 전년도 6.0% 대비 크게 둔화된 3.2%에 그칠 것으로 예상하며 2023년 성장률은 2.7%로 더욱 둔화 전망
- 지난 4월 전망치 대비 2022년 성장률은 0.39%p, 2023년 성장률은 0.90%p 하향 조정하여 시간이 갈수록 상황이 악화되고 있는 것으로 추정됨
- 선진국의 경우 2022년과 '23년 성장률은 각각 2.4%와 1.1%, 신흥국은 2년 연속 3.7%로 전망
- 세계 상품교역증가율²⁾ 역시 2021년 10.8%에서 '22년 2.9%로 크게 둔화된 후 '23년 2.0%로 둔화 전망
- 상품교역증가율 전망치 역시 4월 전망대비 2022년 1.5%p, '23년 1.8%p 하향 조정되어 향후 해운수요에 대한 우려가 제기됨

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료: IMF, 2022년 이후는 전망치

2) 상품교역증가율은 세계 상품(goods)수출증가율과 상품수입증가율의 평균치로 계산



2. 환율 동향

미국의 금리상승 등의 영향으로 원/달러 환율이 빠르게 상승하고 있으며 9월 하순 이후에는 1,400원을 상회하고 있음

- 미국의 급격한 금리인상에 의한 통화량 조절 속에 국내 금리상승 속도가 미국을 따라가지 못하고 있고 여기에 무역수지 적자까지 겹치며 원/달러 환율이 금년 중 빠르게 상승하고 있음
- 9월말 원/달러 환율은 1,434.8원으로 연초 대비 23.9% 상승한 수준

환율 상승이 조선·해운업에 악영향을 미칠 것으로 보이지 않으나 주의 필요

- 해운업의 경우 해외 벙커링 등 달러화 지출비용이 높은 수준이나 운임 역시 미달러화로 수취하는 경우가 많아 큰 타격은 없을 것으로 추정
- 조선업의 경우 인건비, 후판가, 국산 기자재 등 원화 지출 비중이 높은 반면, 선박건조 대금은 대부분 미달러화로 결제되어 오히려 수익성 개선에 긍정적 영향 예상
- 다만, 환율은 미국의 금리조절 등에 의해서도 1~2년 내에 다시 원화강세로 반전될 수 있으므로 향후 영업에서 이러한 위험성을 반영하지 않고 부적절한 환율을 적용하여 수주할 경우 건조 시점에서 손실을 기록할 수 있는 위험이 있으므로 주의가 필요함

원/달러 환율 추이



자료: 한국은행

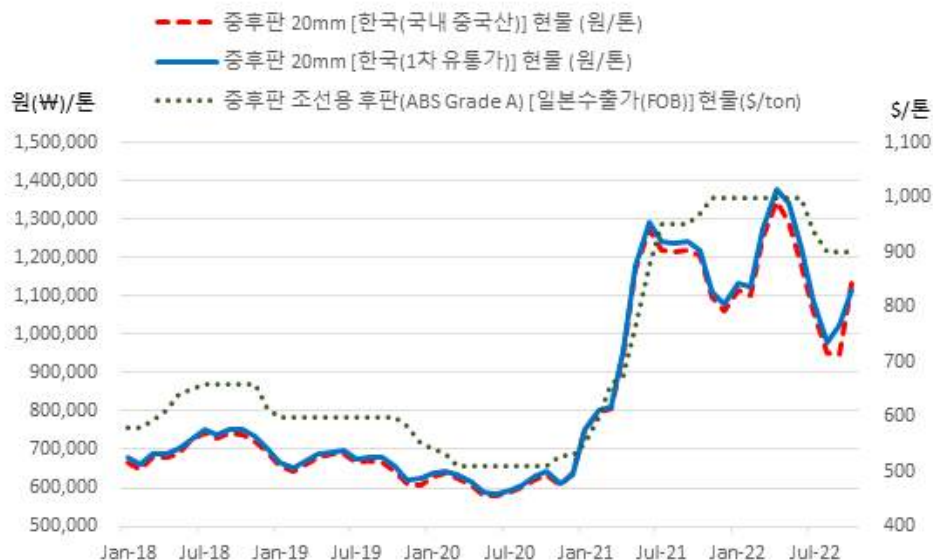


3. 후판 가격 동향

국내 후판가격은 5월 이후 하향 흐름을 보였으나 9월 포스코 포항제철소의 태풍 수해 이후 다시 반등하는 양상을 보임

- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 4월 평균 톤당 138만원으로 최고치 기록 후 8월까지 29.0% 낮은 98만원까지 하락하였다가 9월 평균 102.5만원으로 4.6% 재상승하였고 10월 중순까지 평균 111.7만원으로 전월 대비 8.9% 추가 상승
- 중후판 20mm 중국산 1차 유통가격의 경우 4월 평균 톤당 134.5만원의 최고치 기록 후 9월까지 29.7% 하락하여 94.5만원 기록, 이후 10월 중순 평균치 113.3만원으로 전월 대비 19.9% 상승
- 일본산 조선용후판 대한민국 수출가격은 연초부터 6월까지 톤당 1천달러를 유지한 후 하락하여 8월 이후에는 900달러를 유지함
- 국제 철강재 가격은 하향추세를 지속하고 있음에도 국내 대형제철소의 수해 악재로 국내 후판가격이 재상승하고 있으며 대형조선사들의 가격협상에도 악재가 될 것으로 추정됨
- 가격 뿐 아니라 후판 공급에 대한 우려도 제기되고 있음
- 포항제철소의 후공정 복구는 아직까지 정확한 계획조차 발표되지 않았고 상당한 시일이 걸릴 것으로 우려되는 상황이며 광양제철소의 증산, 중국 및 일본산 수입 확대 등이 논의되고 있음
- 10월 현대제철 파업까지 악영향을 미쳐 후판 재고소진이 예상보다 빠르게 이루어질 수 있으며 국내 타 철강사들의 증산 여력에 한계가 있어 후판 공급에 대한 우려가 제기되고 있음

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



4. 유가 및 연료가 동향

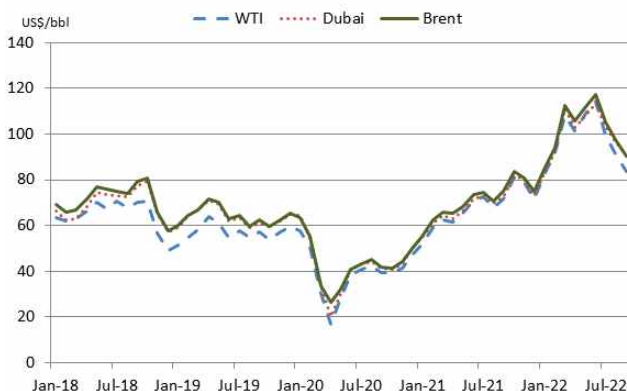
국제유가는 하반기 이후 하락하고 있으나 여전히 매우 높은 수준

- 상반기 중 주요 산유국의 더딘 증산과 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 가파르게 상승한 국제 유가는 6월을 정점으로 하반기 이후 하락하는 추세를 보임
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 6월 배럴당 117.5달러의 정점에 이른 뒤 9월까지 22.9% 하락하여 9월 평균 90.57달러까지 하락하였고, 같은 기간 두바이유는 19.7%, WTI는 26.7% 하락하여 9월 평균 90.95달러와 83.80달러를 기록
- EIA는 10월에 발표한 Short Term Energy Outlook을 통해 2023년 Brent유 평균 유가를 금년 대비 7.4% 낮은 94.58달러로 전망
- 경기둔화로 인한 하방요인이 작용하겠으나 OPEC+의 감산 등 주요 산유국의 가격방어 전략으로 높은 수준을 유지할 전망

연료 가격 역시 하반기 이후 하락하였으나 여전히 매우 높은 수준임

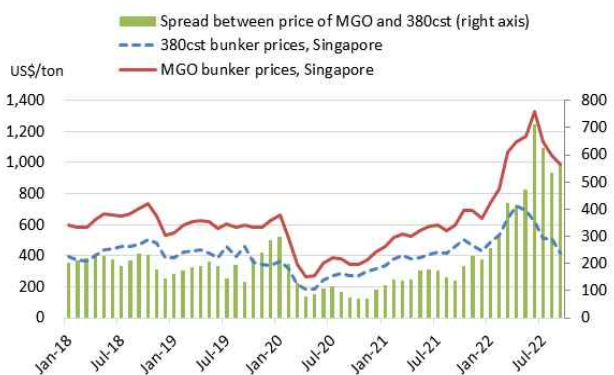
- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유) 가격은 6월 평균 톤당 1,329.4달러의 정점을 기록한 후 하락하여 9월 평균 가격은 6월 대비 25.8% 낮은 986.6달러를 기록
- 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 4월 평균 717.4달러까지 상승 후 5월 이후 하락하여 9월 평균치는 41.6% 하락한 419.3달러를 기록
- 두 유종간 가격차이는 6월 712.8달러로 최고치를 기록 후 9월에는 567.4달러로 다소 축소
- 수요가 크게 감소한 380cst와 같은 고유황유는 코로나 이전 수준 가격으로 낮아진 반면, 수요가 많은 저유황유는 역사적으로 가장 높은 수준에서 크게 벗어나지 못하고 있는 상황임

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

벌크선 운임지수 BDI는 6월 이후 하락하기 시작하여 3분기 내 추세 지속

BDI 추이



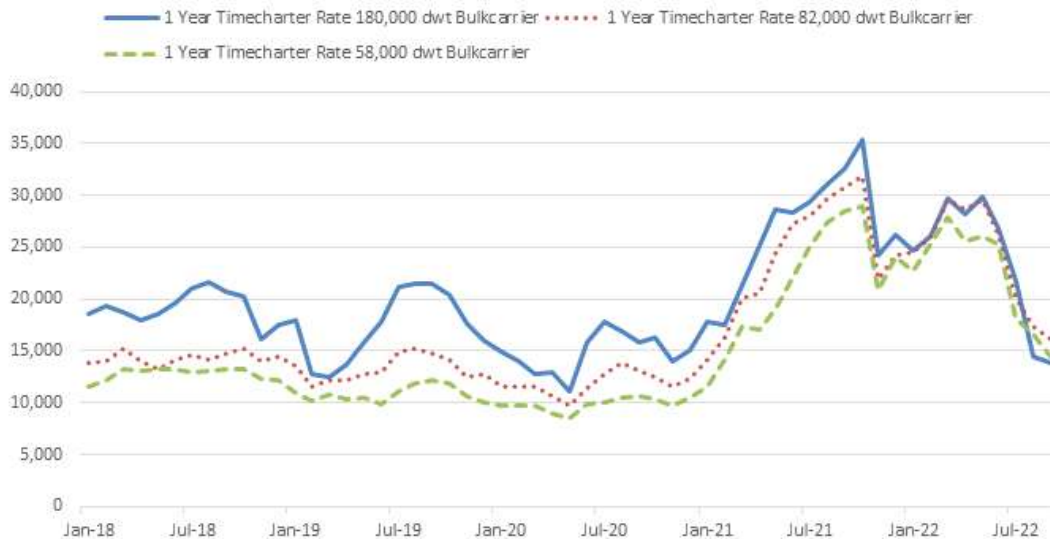
자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- 5월까지 전년 같은 기간과 유사한 수치 및 흐름을 유지한 BDI는 6월부터 하락추세로 반전되어 전년도와 다른 양상으로 전개되었으며 인플레이션과 금리인상 등에 따른 수요 및 투자 부진, 항만 체선 개선 등의 영향으로 3분기까지 지속적인 하락 흐름을 이어감
 - 9월 중순 이후 곡물시즌의 도래로 다시 반등이 나타나기도 함
- 3분기 평균 BDI는 1,655로 전년동기 대비 55.7% 하락하여 전년도와 크게 다른 움직임을 보였으며 3분기까지 연중 평균치는 2,066으로 전년동기 대비 25.3% 낮은 수준을 나타냄
 - 4분기 중 곡물시즌에도 불구하고 분기 평균 2,000선을 유지하기 어려울 것으로 예상되어 연평균 BDI는 1,980 내외로 추정



3분기 중 벌크선 운임이 지속적으로 하락함에 따라 용선료 역시 큰 폭으로 하락

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 16,983달러로 전분기 대비 39.9% 하락
- Kamsarmax 82Kdwt급 역시 3분기 평균 1일당 17,920달러로 전분기 대비 36.4% 하락
- Supramax 58Kdwt급 3분기 평균 용선료도 전분기 대비 36.0% 하락한 1일당 16,411달러

2023년 중 벌크선 시황은 세계 경기둔화와 고금리 기조에 의한 건설, 산업 등에 대한 투자부진 예상으로 양호한 수요를 기대하기 어려우나 노후선 폐선이 증가하며 소폭 개선이 가능할 전망

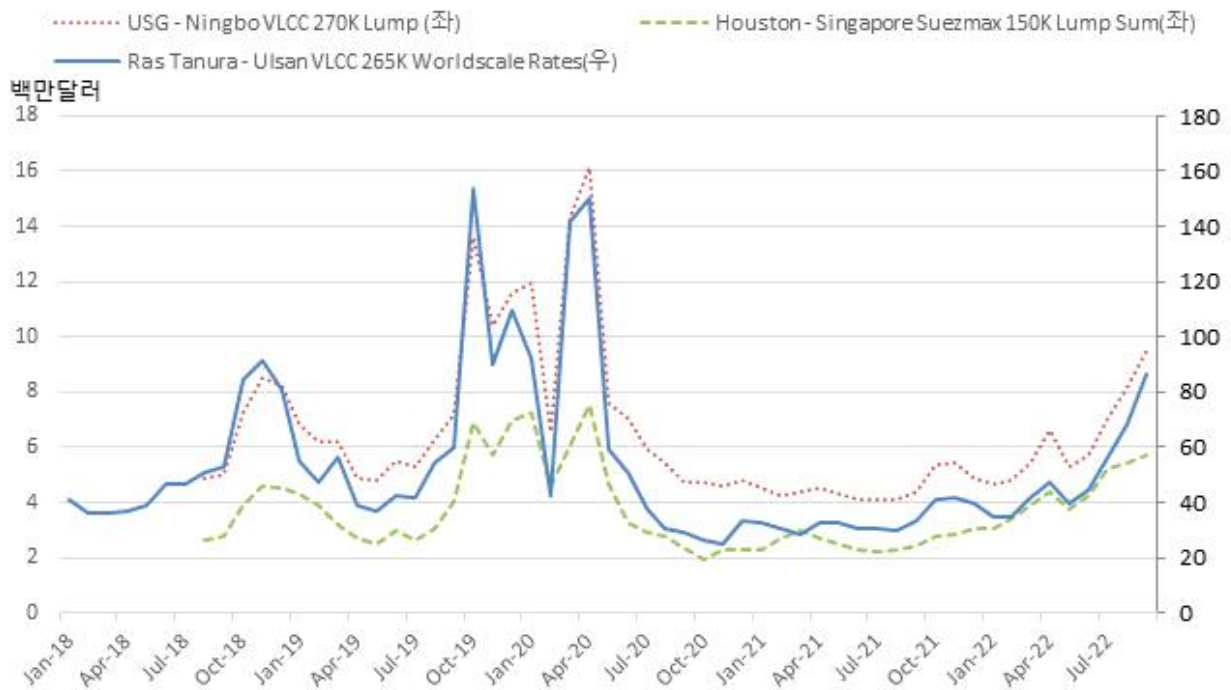
- 현재 세계 경제상황을 고려하면 2023년도 세계 경제의 저성장, 고금리 기조에 의한 투자 부진 등으로 벌크선 해운수요의 증가를 기대하기 어려운 수준임
- 또한, 2015년 이후 신조선 발주량은 많지 않은 수준에서 유지되고 있으나 이 중 2021년 비교적 많은 신조선이 발주되었고 대부분 2023년 중 인도 예정으로, 연초 선복량의 약 3% 내외에 해당하는 선박이 신규공급될 전망이며 수요 상황과 비교해 부담스러운 수준임
- 그러나 EEXI, CII 등 IMO 규제 시행이 2023년으로 예정되어 있어 노후선의 폐선이 본격화될 것으로 예상되며 신규공급량의 상당 규모에 해당하는 선박이 퇴출됨으로써 선복량 증가율이 미미한 수준에 그칠 것으로 전망
- 이에 따라 부정적 수요 전망과 체선 개선에 의한 운임하락 우려에도 불구하고 연평균 BDI 2,000 내외 수준에 이를 것으로 기대



2. 탱커 시장

유조선 운임과 용선료는 3분기 중 빠른 개선 흐름을 보임

유조선 운임 추이

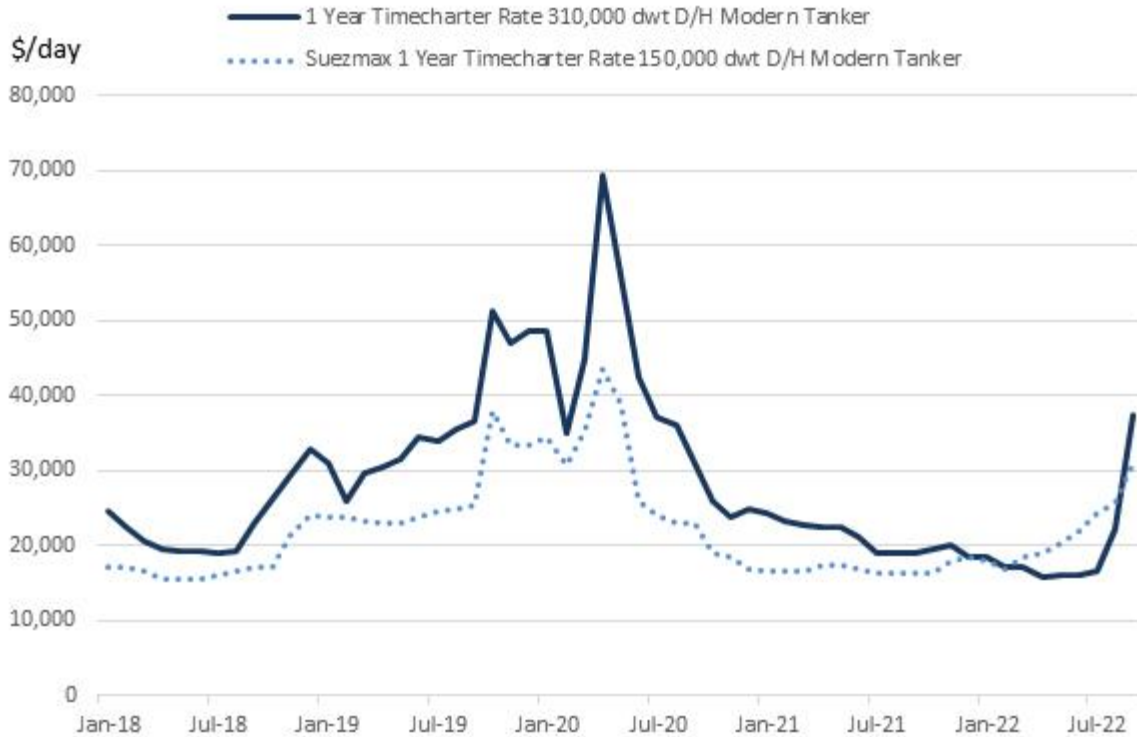


자료 : Clarkson

- 유조선 운임은 석유 증산, 고연료비 대응을 위한 저속 운항, 특히, 러시아-우크라이나 전쟁으로 유럽의 수입노선이 길어진 영향 등으로 연초부터 개선추세를 보이고 있으며 3분기에는 빠른 상승흐름까지 나타남
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 2022년 3분기 평균 WS지수는 70.54로 전년동기 대비 124.7% 높은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 2022년 3분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 97.1% 높은 824만 달러 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 운임상승률은 2022년 3분기 평균 545만 달러로 전년동기 대비 137.1% 높은 기록



유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 유조선의 3분기 용선료 역시 빠르게 호전됨
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 3분기 평균은 전분기 대비 61.2% 상승한 1일당 25,661달러
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료의 경우는 3분기 평균 1일당 27,107달러로 전분기 대비 33.2% 상승
- 전쟁의 영향으로 유럽 수입물량의 운송을 주로 담당하는 수에즈막스 용선료는 3월부터 상승하기 시작한 반면 VLCC 용선료는 7월부터 오르기 시작하여 한동안 수에즈막스 용선료가 VLCC 용선료를 능가하는 용선료 역전현상이 발생함
- 이러한 현상은 3분기 중 VLCC 용선료가 빠르게 상승하며 9월 들어 재역전되어 9월 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료는 1일당 33,100달러, 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료는 37,350달러 기록



제품운반선의 운임과 용선료도 3분기 중 상승하여 매우 높은 수준 지속

제품운반선 운임 추이

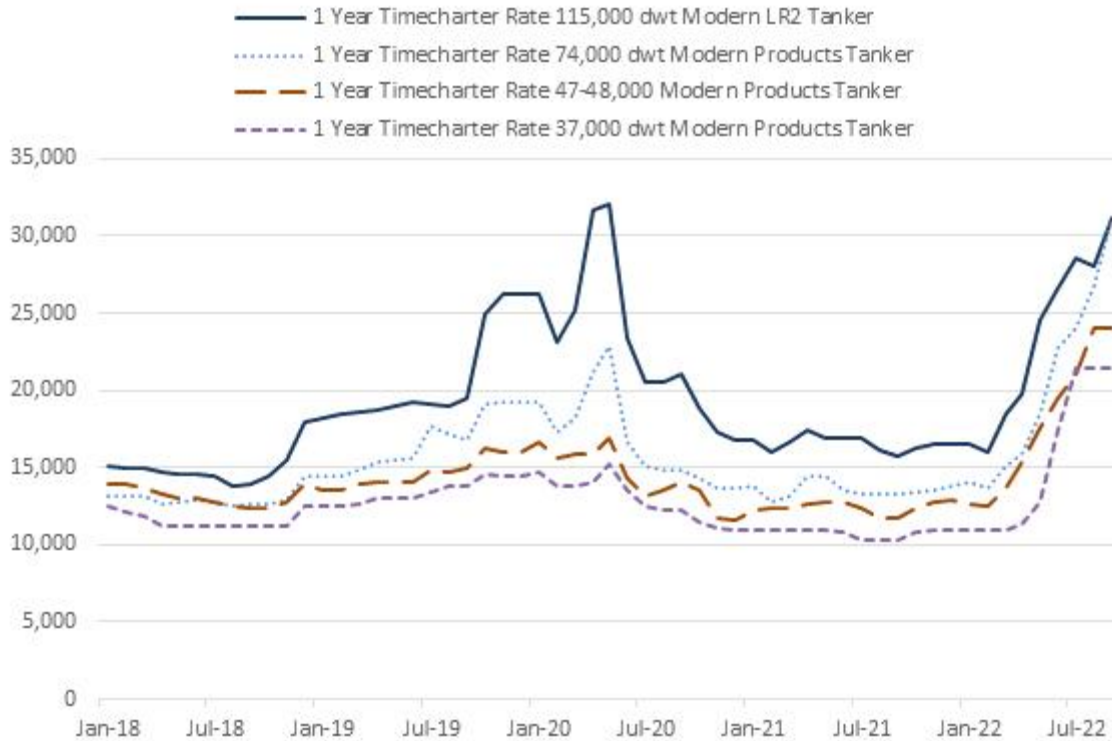


자료 : Clarkson

- 지난해 하반기 이후 완만한 개선을 나타낸 제품운반선 운임은 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 유럽의 수입노선 다변화와 원거리화 영향으로 3월 이후 빠르게 상승하였으며 3분기 중 다소간의 조정이 있었으나 높은 수준을 유지함
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 3분기 평균 운임은 전년동기 대비 135.1% 높은 459만달러를 기록하여 역사적으로도 매우 높은 수준을 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 3분기 평균 전년동기 대비 278.8% 높은 142만달러를 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 3분기 평균 운임도 322만달러로 전년동기 대비 207.6% 높은 수준



제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

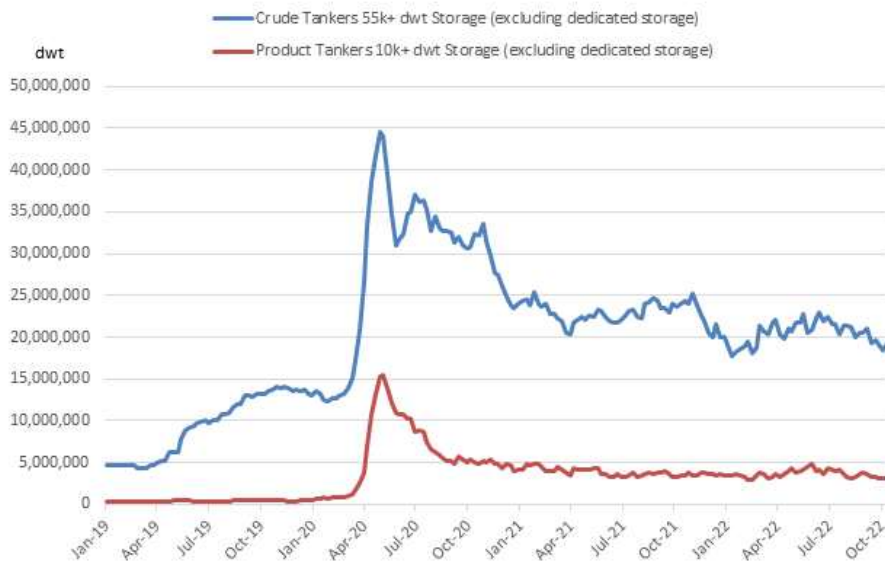
- 운임이 역사적으로 매우 높은 수준을 형성함에 따라 3분기에도 용선료가 빠르게 상승함
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 25.7% 상승한 1일당 29,357달러를 기록하여 전분기의 빠른 상승 추세를 이어감
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료 3분기 평균치도 전분기 대비 45.7% 상승한 1일당 27,375달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우 역시 전분기 대비 32.7% 상승한 1일당 22,946달러 기록
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 3분기 평균 전분기 대비 57.7% 상승한 1일당 21,500달러를 기록하였으나 7월에 전월 대비 큰 폭으로 상승한 이후 3분기 중 용선료의 변화는 없었음



저장용 탱커 수요는 감소 추세임

- 저장용으로 활용되고 있는³⁾ 탱커 선복량은 유가가 높은 수준을 유지하고 용선료가 빠르게 상승하면서 재고소진이 이루어져 하반기 이후 감소추세를 나타냈으며 향후 해운시장으로 반환되는 선복 공급이 시황개선을 저해할 우려도 감소함
- 55Kdwt 이상급 유조선의 저장용 활용 비율은 선복량 대비 전년말 4.08%에서 10월초 3.11%로 하락하였으며 10Kdwt 이상급 제품선의 경우는 동 기간 1.97%에서 1.75%로 하락

탱커의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

2023년 탱커시황은 강세를 유지할 전망

- 10월 초 OPEC+의 1일 200만배럴 감산합의와 경기 둔화 및 주요국 경제의 저성장으로 높은 석유수요 및 해운수요 증가를 기대하기는 어려울 전망
- 그러나 2020년 이후 탱커의 신조선 발주량이 침체기 수준에서 크게 벗어나지 않은 수준으로, 신규공급 압력이 낮으며 여기에 IMO의 환경규제 시행으로 점차 폐선이 증가함에 따라 선복량은 오히려 감소할 가능성도 있어 공급 조절에 의한 시황 강세 유지 예상
- 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 대러시아 제재가 지속되고 유럽의 수입선이 원거리를 유지할 것으로 예상되어 탱커선주들이 폐선을 미루어 더 이상의 시황 호전이 없을 가능성도 있으나 그러하더라도 높은 수준의 운임과 용선료는 유지될 전망

3) 동 수치는 Clarkson의 통계를 인용하였으며 장기저장을 본래의 목적으로 석유 저장업체에서 보유한 노후 유조선 등 용도가 저장용으로 당연히 기대되는 선박은 통계에서 제외된 수치임.(데이터 제공사 주석에 의함)



3. 컨테이너선 시장

3분기 중 컨테이너선 운임은 빠르게 하락하는 경향을 보였으나 여전히 높은 수준 유지

- 인플레이션과 이를 억제하기 위한 긴축 정책 등으로 인한 세계적인 소비 둔화, 항만 체선의 개선 등으로 지난 3월 이후 컨테이너선 운임은 하락추세로 반전되었으며 3분기 중에는 더욱 빠른 하락속도를 나타냄
- 3분기 평균 CCFI는 2,950을 기록하여 전년동기 대비 0.8% 낮은 유사한 수준을 나타냈으나 7월초 3,271에서 9월말 2,329로 분기 중 28.8% 하락하여 분기 하락 폭으로는 매우 높은 수준을 보임
- 운임지수가 가파른 하락추세를 보이고 있으나 팬데믹 이전 지수 최고치가 2000년대 호황기 중 1,200선에 불과하였다는 점을 고려하면 여전히 운임은 매우 높은 수준임

CCFI 추이



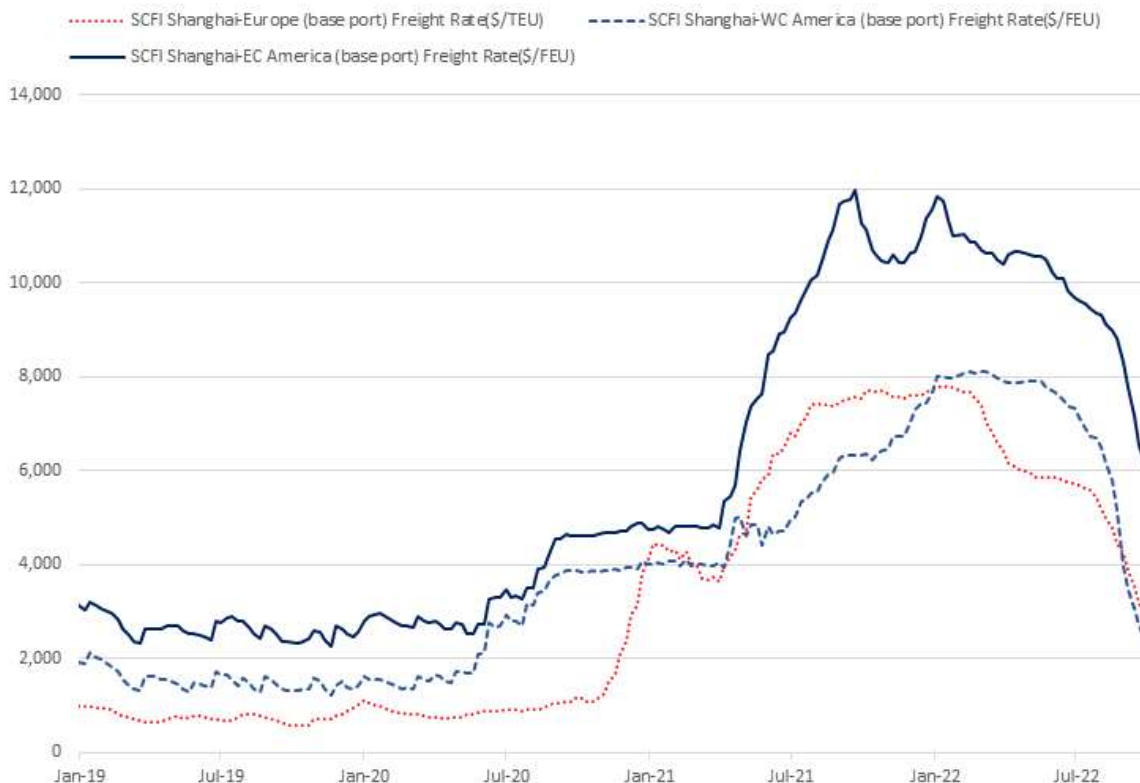
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 원양노선의 운임 역시 3분기 중 빠르게 하락하였으나 높은 수준을 유지

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년동기 대비 36.1% 낮은 TEU당 4,556달러를 기록하였으며, 3분기 중 48.5% 하락하여 9월말 운임은 2,950달러
- 3분기 평균 운임은 2019년 3분기 대비 545.0% 높은 수준이며 동 노선의 팬데믹 이전 최고 운임은 2000년대 호황기 중 2,164달러로 9월말 운임수준도 동 수치 이상을 기록하여 아직까지 매우 높은 수준을 유지함
- 동 기간 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년동기 대비 8.0% 낮은 FEU당 5,278달러를 기록하였으며 3분기 중 67.3% 하락하여 9월말 운임은 2,399달러
- 동 노선 3분기 평균치 역시 2019년 3분기 대비 255.7% 높은 수준이며, 팬데믹 이전 최고 운임은 2,833 달러로 9월말 운임이 이보다 낮은 수준까지 하락하였으나 역사적으로 여전히 높은 수준임
- 상하이-미동안 노선 3분기 평균치 역시 전년동기 대비 19.3% 낮은 FEU당 8,557달러를 기록했으며 3분기 중 36.4% 하락하여 9월말 운임은 6,159달러까지 낮아짐
- 동 노선 3분기 평균운임도 2019년 3분기 대비 224.4% 높은 수준이며 9월말 운임은 팬데믹 이전 최고 운임 5,049 달러 이상을 유지하여 여전히 매우 높은 수준을 나타냄

주요 원양노선 SCFI 추이



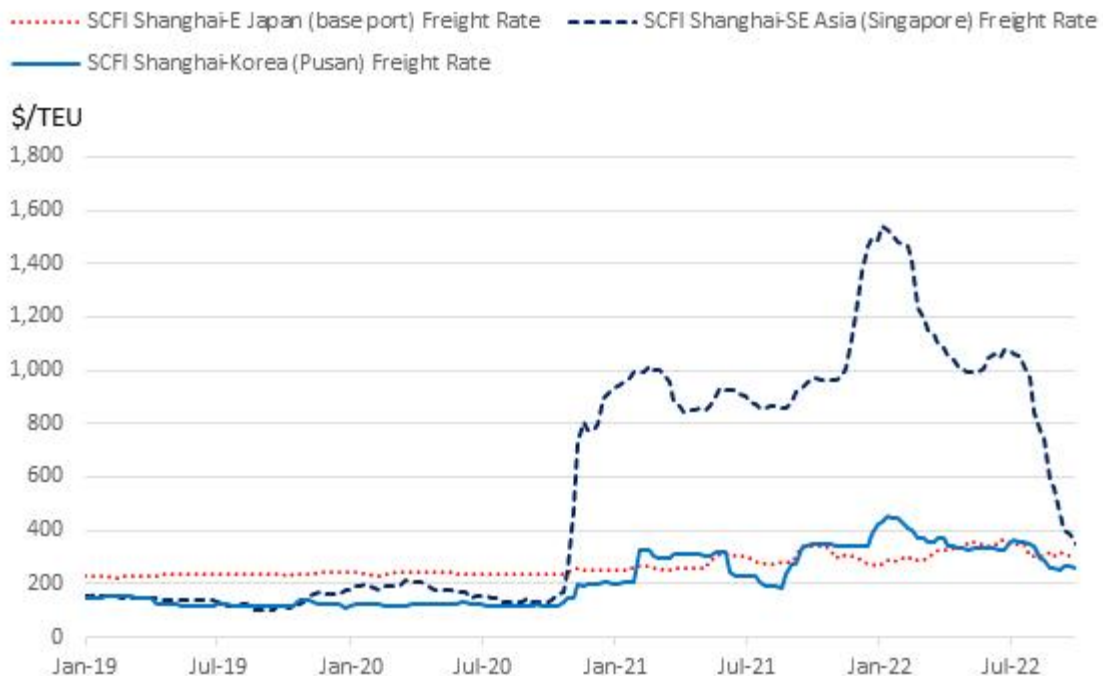
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 근해노선 운임도 3분기 중 비교적 큰 폭으로 하락함

- 근해노선의 운임은 지난해 원양노선과 같은 수백 퍼센트의 상승이 나타난 것은 아니므로 (동남아 노선 제외) 낙폭이 원양노선과 같은 수준은 아니나 비교적 빠른 하락속도를 나타냄
- 상하이-동일본 노선 운임은 3분기 평균(SCFI 기준) TEU당 308.5달러로 전년동기 대비 8.6% 높은 수준이며 3분기 중 13.3% 하락하여 9월말 301달러를 기록
- 팬데믹 이전인 2019년 3분기 대비 35.9% 높은 수준
- 상하이-부산 노선의 3분기 평균 운임은 TEU당 305.2달러로 전년동기 대비 28.4% 높은 수준이며 3분기 중 27.0% 하락하여 9월말 254달러를 기록
- 2019년 3분기 대비 156.8% 높은 수준
- 원양노선의 영향을 가장 크게 받으며 팬데믹 기간 중 가장 높은 운임 상승률을 기록한 근해 노선인 상하이-동남아의 운임은 3분기 평균 735.7달러로 전년동기 대비 16.9% 낮은 수준을 기록했으며 3분기 중 7월초 1,079달러에서 9월말 348달러까지 급락하여 67.7%의 하락율을 보임
- 동 노선의 2019년 3분기 평균치는 115.1달러로 9월말 운임도 아직은 높은 수준을 유지

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



컨테이너선 운임은 2023년에도 큰 폭으로 하락할 전망

- IMF의 최근 전망에 의하면 2023년 경기 둔화로 상품교역 증가율이 2%에 불과하여 컨테이너 해운수요 증가율은 낮은 수준 예상
- 반면, 2021년 이후 선주들의 수익성 개선으로 많은 물량의 신조선이 발주되었고 이들 중 상당수가 2023년 인도될 예정으로, 연초 선복량의 약 10%에 해당하는 신조 물량이 해운 시장에 공급될 예정임
- 2023년 IMO 규제의 시행으로 폐선량이 증가한다 하여도 6% 이상의 선복량 증가율이 예상되며 해운수요는 이보다 낮은 수준이 될 것으로 보여 운임은 연중 크게 하락할 가능성이 높음
- 운임 수준이 팬데믹 이전 수준까지 하락할 가능성을 배제할 수 없으나 환경규제의 영향으로 필요시 높은 선령 선박을 운항에서 제외하는 공급 조절을 통해 선사들이 적극적으로 운임 하락을 방어할 것으로 예상되어 다소의 수익성은 확보 가능할 것으로 기대

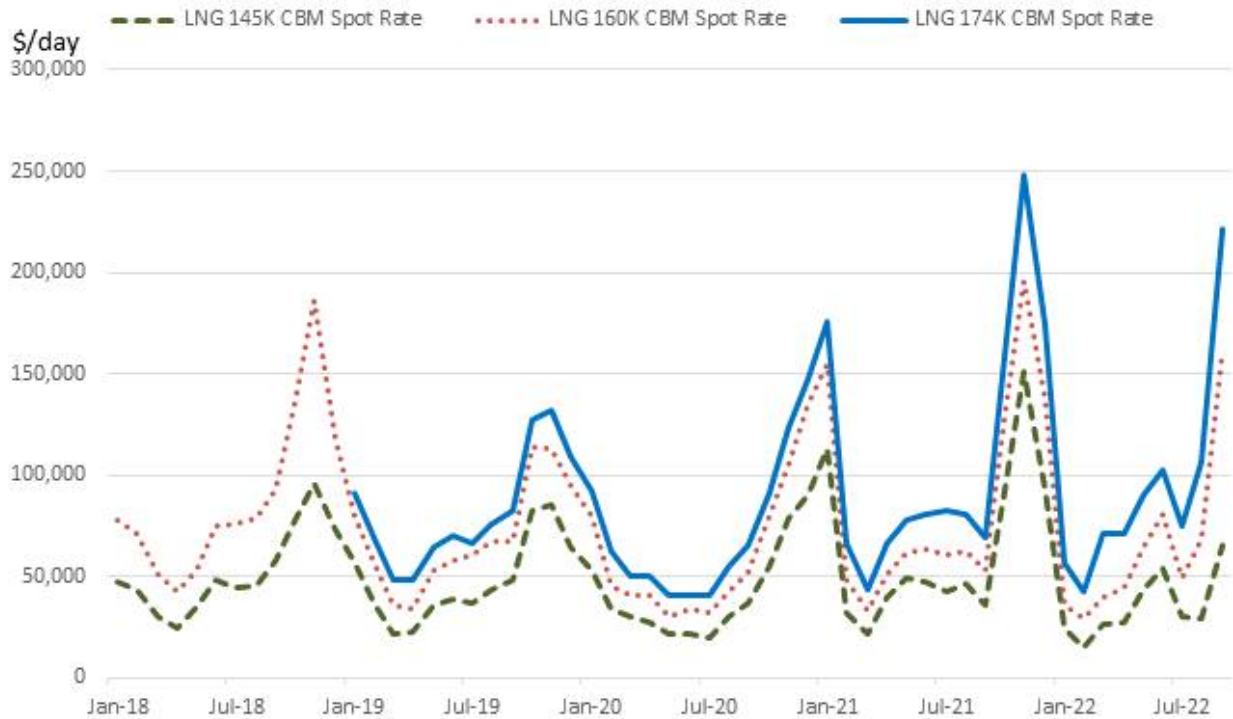
4. LNG선 시장

3분기 LNG선 해운시장은 매우 양호한 흐름을 나타냄

- 2022년 중 신조선 인도물량은 연초 선복량의 약 4% 내외 예정으로 세계 LNG 수요의 증가세에 비추어 신규 공급압력은 큰 부담이 없는 수준임
- 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 유럽의 러시아산 파이프라인 천연가스 수입이 크게 감소하고 이를 대체할 LNG 수입물량이 증가하며 기존 교역라인이 확대되어 LNG 해운 수요가 증가함
- 여기에 유럽의 겨울 난방용 천연가스의 공급 부족으로 에너지 안보 문제까지 제기되고 있어 9월부터 유럽과 아시아 등 각국의 난방용 LNG 확보경쟁까지 벌어지며 운임이 급등하고 에너지 수급불안 요인으로 인해 선박의 용선료도 급등하고 있음



LNG선 Spot 운임 추이

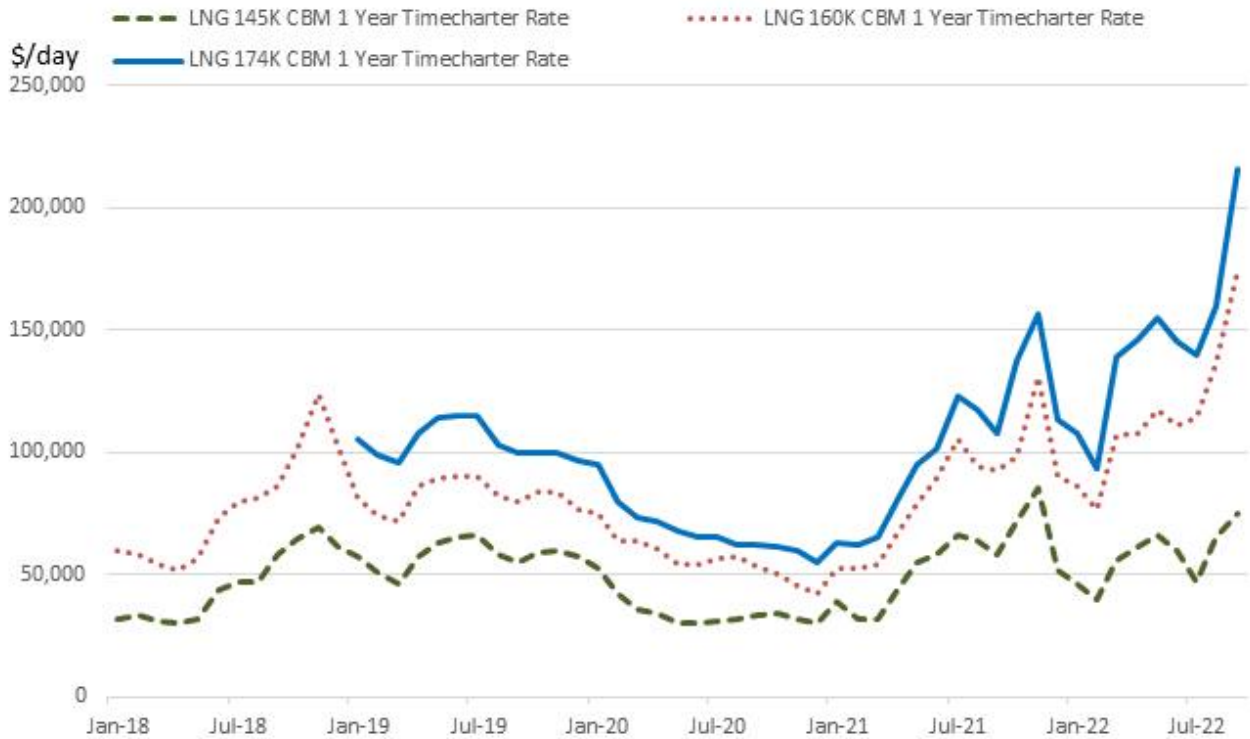


자료 : Clarkson

- 최신 선형일수록 스팟운임 상승률이 높게 나타났으며 특히, 9월중 급상승함
- 구형 선형인 145KCUM급의 2023년 3분기 평균 스팟 운임은 1일당 42,518달러로 전년동기 대비 2.0% 높은 수준이며 9월 평균운임은 1일당 65,750달러까지 상승
- 160KCUM급 LNG선의 경우 3분기 평균 스팟운임은 1일당 94,464달러로 전년동기 대비 60.7% 높은 수준으로 9월 평균 운임은 161,050달러까지 급상승함
- 최근 가장 선호되는 선형인 174KCUM급의 경우도 3분기 평균 1일당 136,375달러로 전년동기 대비 75.0% 높은 수준을 나타냈으며 9월 평균 운임은 221,500달러까지 급상승함
- 정기용선료 역시 3분기 중 빠르게 상승함
- 145KCUM급의 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 0.1% 하락한 1일당 62,367달러를 기록하였으며 운임 상승에도 불구하고 구형 선형의 용선료는 상승하지 못하는 양상
- 160KCUM급의 경우는 3분기 평균 1일당 141,417달러로 전분기 대비 26.0% 상승
- 174KCUM급의 역시 3분기 평균 1일당 172,000 달러로 전분기 대비 15.7% 상승



LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

LNG선 해운시장은 2023년에도 양호한 시황을 나타낼 전망

- 2018년 이후 지속되고 있는 다량의 신조선 발주로 2023년 약 770만CuM의 적지 않은 선복량이 신규 공급될 예정이며 이는 2023년초 추정 선복량의 약 7% 내외에 해당하여 다소간 부담이 될 소지가 있음
- 그러나 대러시아 제재의 유지로 유럽의 LNG수입 수요가 지속될 것으로 보이고 미국 셰일가스도 증산할 것으로 기대되어 선복량 증가율을 능가하는 수요 증가가 지속될 것으로 예상됨
- 또한, 시황 하락시 용선료가 낮고 공해배출량이 높은 구형 선박이 약 30% 이상 존재하므로 폐선 등 선박 퇴출에 의한 공급조절이 가능할 것으로 예상되어 양호한 운임수준의 유지는 가능할 전망

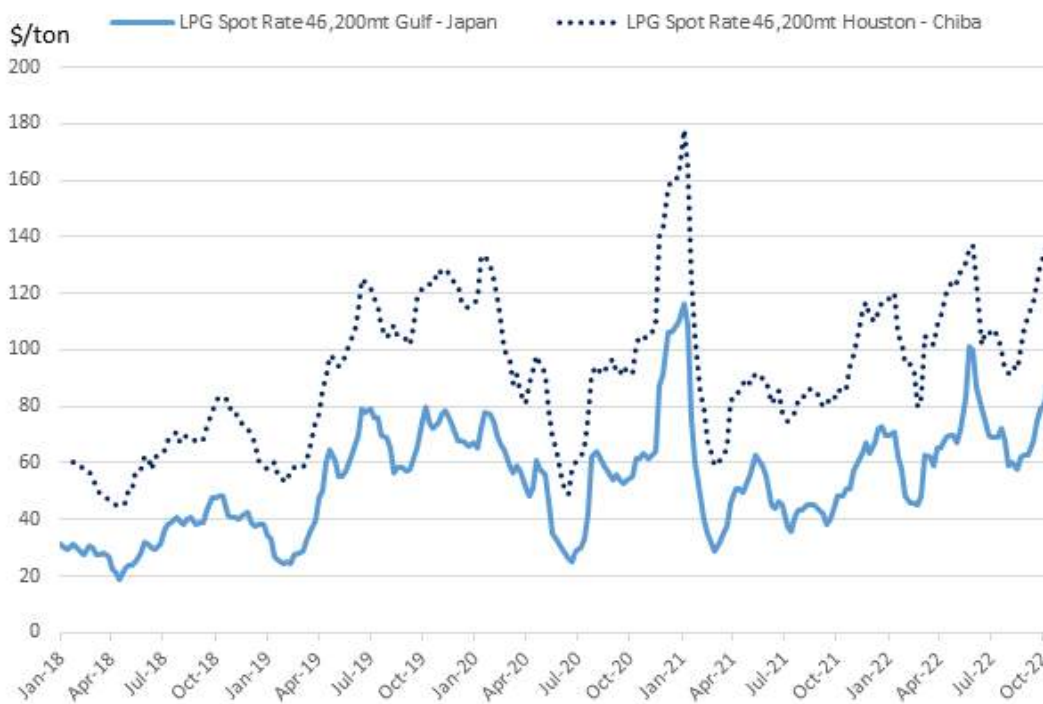


5. LPG선 시장

2022년 3분기 중 운임은 상승 흐름을 이어간 반면, 용선료는 전분기 대비 소폭 하락하였으나 전반적으로 양호한 시황을 유지함

- 2022년 중 신조 LPG선의 대량 신규 공급이 예정되어 당초 시황하락 우려가 있었으나 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 유럽의 새로운 수입 수요가 발생하며 2분기 이후 운임과 용선료가 크게 상승하였고 3분기에도 양호한 흐름을 이어감
- 또한, 매우 높은 가격의 LNG를 대체하여 LPG의 수입을 늘린 일부 수입국의 영향으로 금년 중 해운 수요가 예상보다 양호한 수준으로 추정됨
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 3분기 평균 스팟운임은 톤당 66.75달러로 전년동기 대비 59.2% 높은 수준을 기록
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 3분기 평균 스팟운임 역시 톤당 105.95달러로 전년동기 대비 30.3% 높은 수준

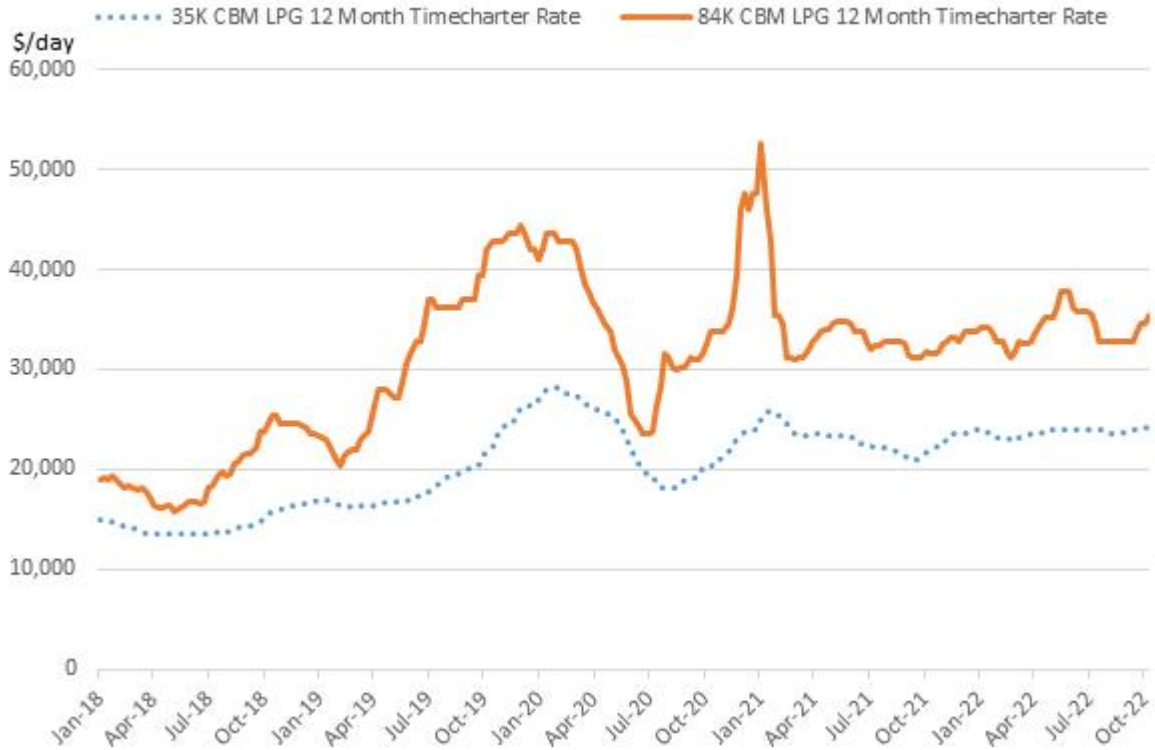
LPG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료는 운임과 달리 전분기 대비 소폭 하락하거나 유지됨
- 84KCuM급 VLGC의 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 33,570달러로 전분기 대비 5.9% 낮은 수준을 기록
- 35KCuM급 LPG선의 경우는 3분기 평균 1일당 23,907달러로 전분기와 동일한 수준 유지

2023년 LPG선 시황은 신규 공급량 증가에 따른 하락 전망

- 2021년 LPG선 신조선이 대량 발주되었고 이들 물량 중 상당수가 2023년 인도될 예정으로, 신규 공급량으로 인한 시황 하락이 예상됨
- 2023년 인도예정 물량은 약 530만CuM으로 연초 추정 선복량의 약 12.5%에 해당하는 수준이며 환경규제에 의한 대량 폐선이 진행되더라도 7% 내외의 선복량 증가는 불가피할 전망
- 반면, 경기둔화와 OPEC+의 감산 등 수요 요인의 약화로 선복 공급증가를 능가할 수요증가를 기대하기는 어려울 전망
- 이에 따라 운임과 용선료 등은 하락할 전망이나 현재 매우 양호한 수준을 유지하고 있고 시황이 크게 하락할 경우 폐선량을 늘리며 단기적 공급 조절이 일정 정도 가능할 것으로 예상되어 침체기 수준으로까지 시황이 하락할 가능성은 높지 않음



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

2022년 신조선 시장은 비교적 양호한 수준이나 하반기에 들어서며 발주량이 감소하여 3분기 중 발주량은 다소 부진한 수준

- 2021년 수익성 호전으로 대량의 신조선을 발주한 컨테이너선주들이 2022년 상반기 중에도 양호한 발주를 이어왔고 카타르 개발 사업 등으로 LNG선 역시 대량 발주되며 전반적으로 신조선 수요는 양호한 흐름을 이어감
- 그러나 신조선 가격이 지속적으로 상승하고 금리상승도 이어지며 3분기 이후 선주들의 투자가 다소 위축되는 양상을 보임
- 상반기 중 월평균 신조선 발주량은 394만CGT로 양호한 수준을 보였으나 3분기 중 월평균 발주량은 223만CGT로 크게 감소하며 다소 부진한 수준
- 3분기 누적 세계 발주량은 전년동기 대비 32.1% 감소한 3,034만CGT를 기록하였고 3분기 중 발주량은 전년동기 대비 50.8% 감소한 668만CGT (Clarkson)
- 전년도의 폭발적 발주량에 의한 기저효과로 전년동기 대비 발주량은 감소하였으나 3분기만에 전년도 1년 건조량 수준을 달성하며 3분기 누적 발주량으로는 양호한 수준
- 3분기 누적 발주액은 전년동기 대비 12.2% 감소한 855.7억 달러를 기록하였고 3분기 발주액은 5.1% 감소한 84.9억달러
- 2020년 팬데믹 기간 중 발주량 부진으로 2022년 중 건조(인도)일감이 부족하여 3분기 누적 세계 건조량은 전년동기 대비 16.4% 감소한 2,173만CGT를 기록했으며 3분기 건조량은 14.4% 감소한 667만CGT

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



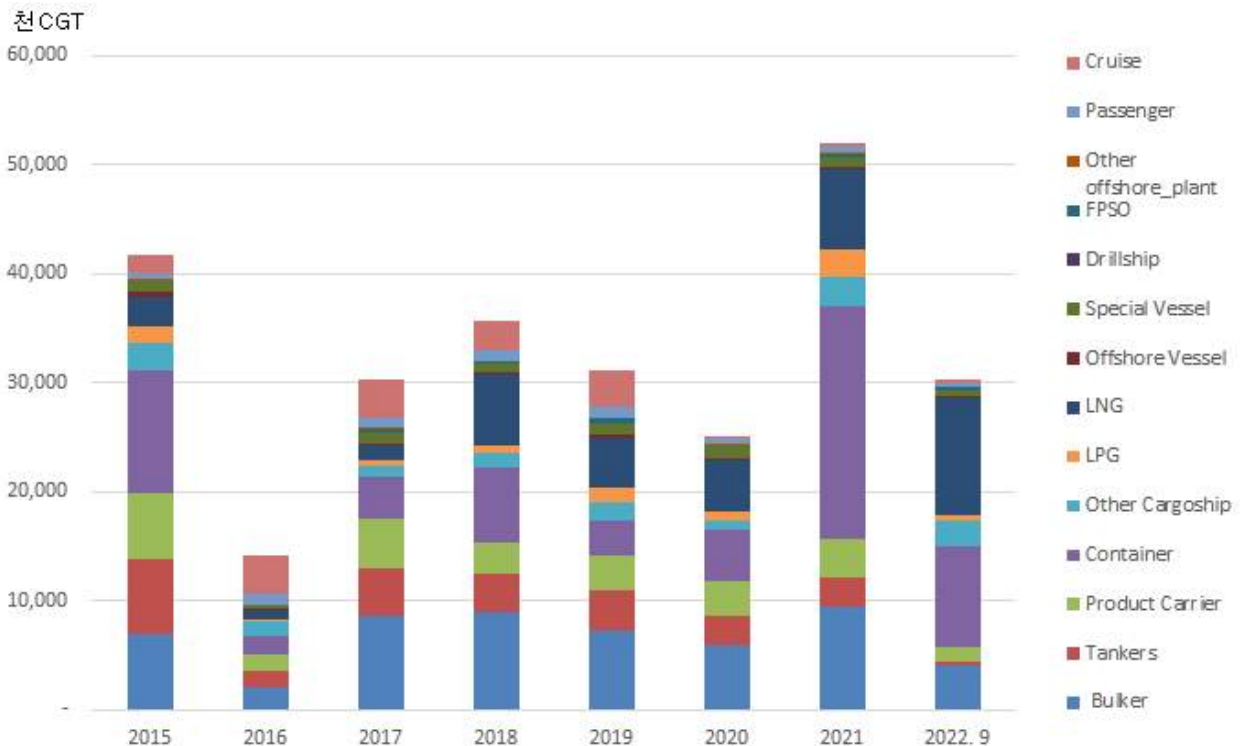
자료 : Clarkson



선종별 발주량을 살펴보면 사상 처음으로 LNG선이 가장 높은 비중을 차지하였으며 컨테이너선 역시 높은 비중을 보임

- 22년 9월말 현재 세계 등록선대가 700여척에 불과한 LNG선이 2022년 중 9월까지 131척이 발주되며 사상 최대 발주량을 기록하였고 전체 발주량의 36.0%로 가장 높은 비중을 차지함
- 컨테이너선 역시 전년에 이어 비교적 많은 물량의 발주가 이어지며 전체 발주량 중 31.1%로, LNG선과 컨테이너선 2개 선종이 전체 발주량의 67%를 차지함
- 그러나 벌크선과 탱커 등 최대규모의 선종 발주가 환경규제에 직면한 시점에서도 부진한 양상을 보임
- 벌크선의 발주량 비중은 13.1%로 세 번째로 높은 비중을 차지하였으나 전년동기 대비 59.5% 감소한 수준으로 상황이 부진했던 2020년 9월 누적치와 유사한 수준임
- 탱커는 유조선 발주량이 최근 20여 년간 최악의 상황을 나타냈던 2016년보다도 적은 물량을 기록하며 유조선과 제품운반선 합계 5.5%의 미미한 비중을 차지함
- 그 외에 LPG선이 1.8%, 크루즈선이 1.1%의 비중을 나타냄

선종별 세계 신조선 발주량 추이



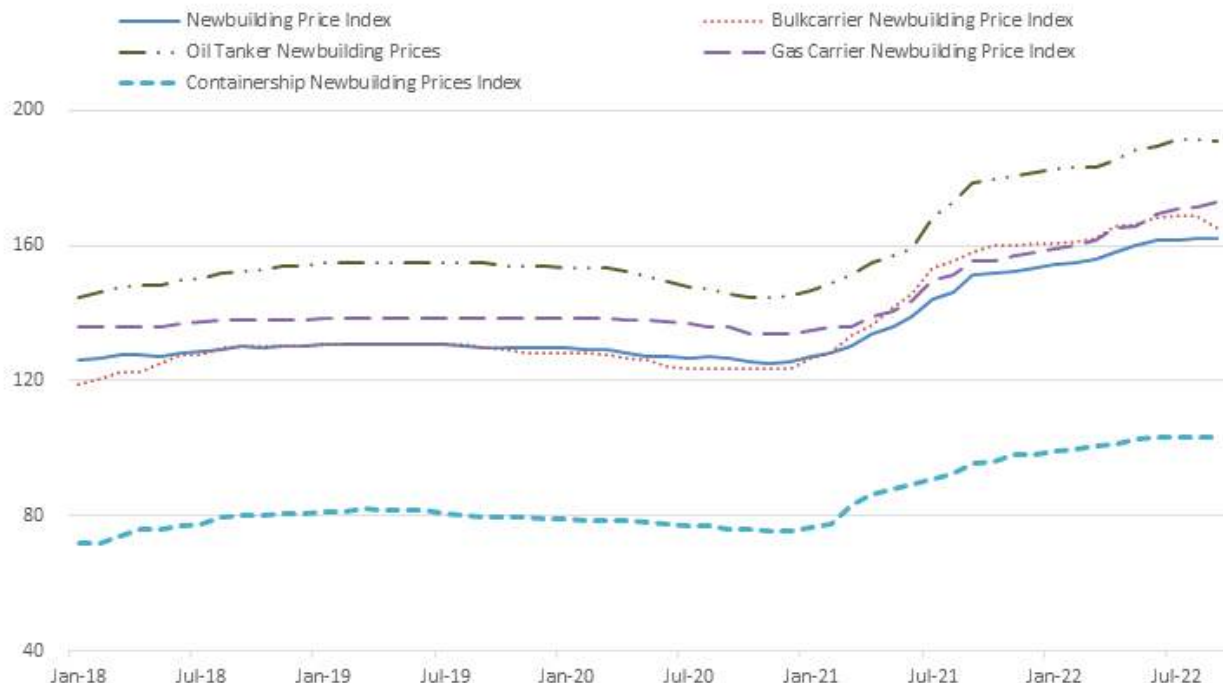
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



신조선 가격은 3분기에도 완만하나마 상승추세를 이어나갔으나 일부 선종은 9월 들어 소폭 하락이 나타나기도 함

- Clarkson 신조선가 지수는 9월 평균 162.27로 전분기말 대비 0.5% 상승하였으며, 3분기까지 연중 5.6% 상승
- 벌크선 가격지수는 9월 평균 전월대비 1.9% 하락하며 전분기말(6월말) 대비 1.6% 하락한 165.42를 기록하였고 3분기까지 연중 2.9% 상승에 그침
- 탱커 가격지수 역시 9월 평균 전월대비 0.3% 하락한 190.99로 전분기말 대비 0.9% 상승하였으며, 3분기까지 연중 5.1% 상승
- 가스선 가격지수는 완만하게나마 9월까지 상승흐름을 지속하고 있고 9월 평균 172.85로 전분기말 대비 1.9% 상승하였으며, 3분기까지 연중 9.3% 상승하여 주요 선종 중 가장 높은 상승률 기록
- 컨테이너선 가격지수는 9월에 전월 대비 0.1% 하락하여 9월 평균 103.34로 전분기말 대비 0.3% 상승하였으며, 3분기까지 연중 5.3% 상승

신조선가 지수 추이



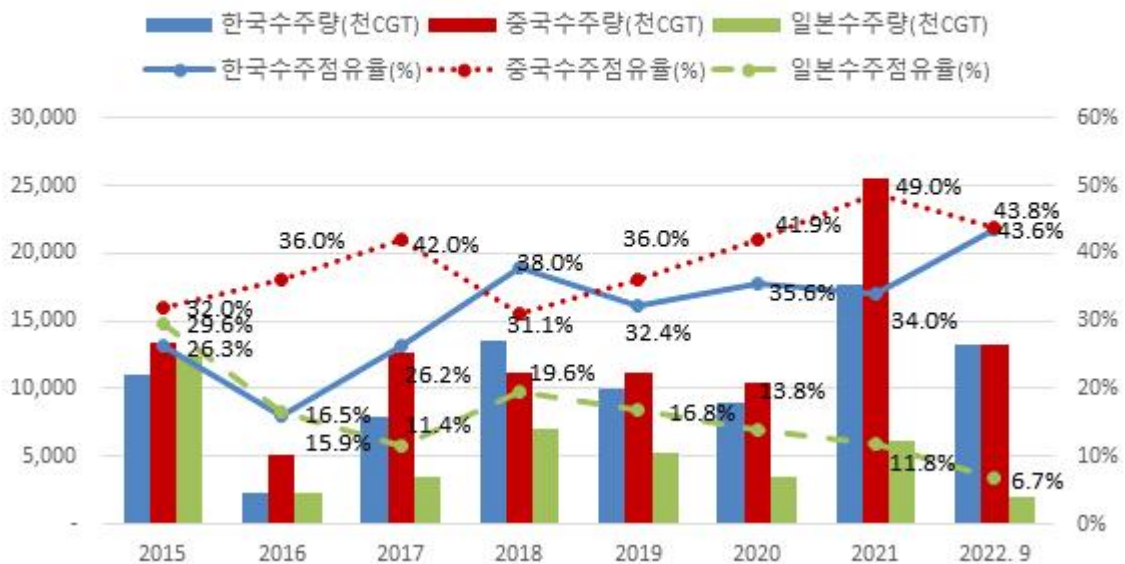
자료 : Clarkson



3분기까지 한국은 매우 높은 수주점유율 유지 (CGT 기준)

- 2022년 신조선 시장에서 LNG선과 컨테이너선이 가장 많이 발주되며 동 선종 시장에서 강한 경쟁력을 보유한 한국 조선사들의 점유율이 크게 상승함
- 3분기 누적 한국의 수주점유율은 43.6%로 LNG선의 집중 수주로 40%를 상회하며 0.2%의 근소한 차이로 중국에 이어 2번째 점유율을 차지함
- 중국은 2022년 들어 발주가 급증한 중형 컨테이너선을 집중 수주하였고 벌크선 점유율도 높이며 3분기 누적 43.8%로 가장 높은 점유율을 차지함
- 일본은 중형선시장 경쟁에서 중국에 밀리며 3분기 누적 점유율 6.7%로 2019년 이후 점유율 하락 추이를 이어감

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

3분기까지 한국 조선업 수주는 양호한 수준을 유지함

- 3분기 누적 한국 수주량은 전년동기 대비 10.5% 감소한 1,322만CGT로 양호한 수준을 기록
- 전년도의 많은 수주에 따른 기저효과로 전년동기 대비 감소한 수준이나 연간 1천만CGT 내외를 건조하고 있는 국내 조선업체가 9월에 이미 1천3백만CGT를 수주하며 전년에 이어 금년에도 양호한 수주 실적을 이어감
- 세계 신조선 발주가 위축되어 다소 부진한 수준으로 발주량이 감소한 3분기에도 국내 조선업체는 발주된 LNG선 대부분을 수주하며 3분기 중 326만CGT(전년동기 대비 11.1% 감소)로 양호한 실적을 기록
- 3분기 누적 수주액은 전년동기 대비 5.6% 감소한 350.1억 달러
- 3분기 수주액은 전년동기 대비 5.1% 감소한 84.9억달러

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

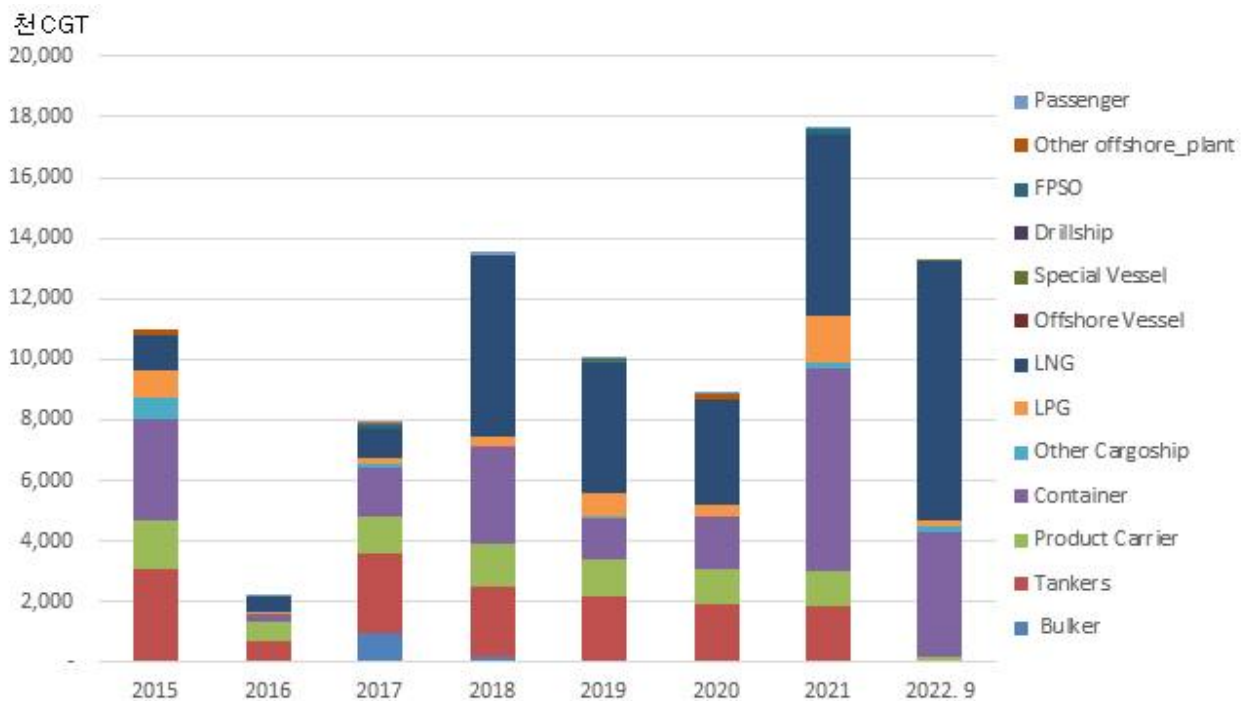
선종별로는 LNG선과 컨테이너선에 지나치게 편중된 수주실적을 보임

- 3분기까지 수주한 선종 구성을 살펴보면 수주량 기준 LNG선 64.6%, 컨테이너선 30.9%로 이들 2개 선종 비중이 95.5%를 차지하고 있어 나머지 선종의 수주는 미미한 수준임
- 탱커와 LPG선 등 다른 선종의 수요가 부진한 가운데 이들 2개 선종의 발주량이 풍부하여 양호한 수주실적을 이어갈 수 있었던 점은 긍정적인
- 그러나 조선소의 인력부족 문제가 심각해지고 있는 가운데 가장 노동력을 많이 요구하는 이들 2개 선종이 수주의 대부분을 차지하는 점은 향후 생산과정에서 해결해야 할 과제가 될 것임



- 또한, 국내 조선업에서 비중 높은 탱커의 수주가 극히 부진한 점 등은 기자재업계 내의 불균형을 초래하여 일부 기자재업계는 조선업의 호조 속에 침체를 겪을 우려도 있음
- 다만, 이러한 편중 현상은 2023년 IMO 규제 시행 이후 탱커 등 타 선종 시장의 잠재수요가 발주로 실현되며 점차 해소될 것으로 추정

한국 조선업 선종별 수주량 추이



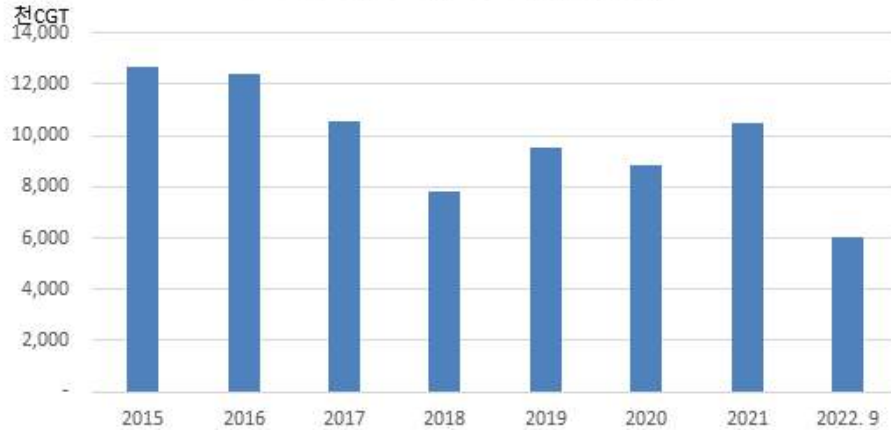
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

3분기 누적 건조(인도)량은 일감 부족으로 전년동기 대비 크게 감소

- 2020년 팬데믹 발생으로 인한 수주 부진으로 2022년 인도예정 물량이 부족하여 건조(인도)량은 전년동기 대비 크게 감소함
- 3분기 누적 건조(인도)량은 전년동기 대비 30.3% 감소한 601만CGT
- 3분기 건조량은 전년동기 대비 25.2% 감소한 171만CGT



한국 조선업 건조량 추이

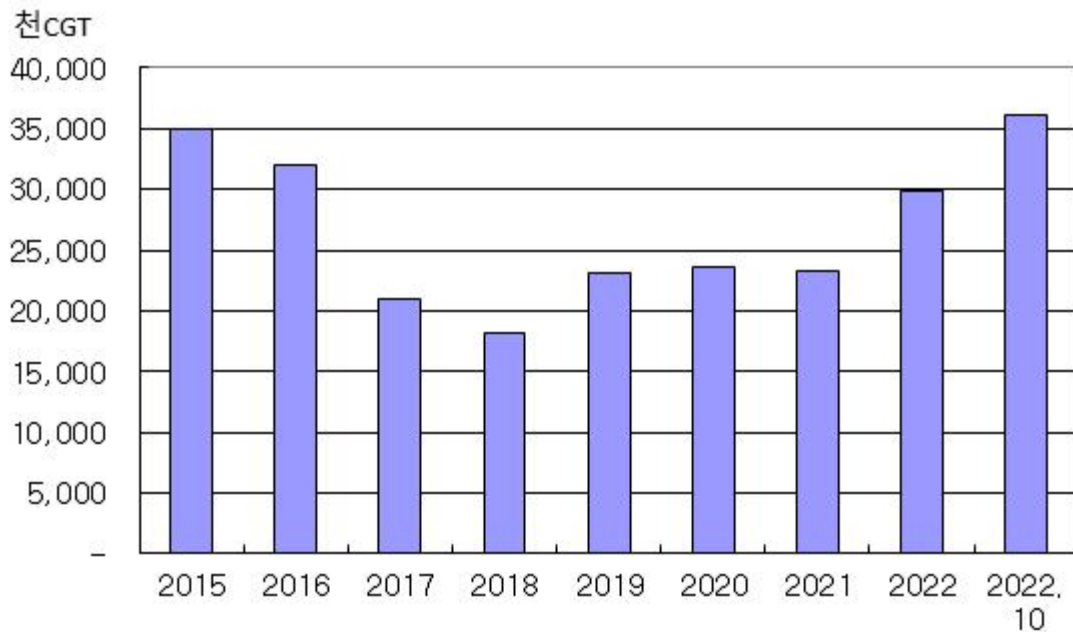


자료 : Clarkson

수주량이 건조량을 크게 상회하며 수주잔량 역시 빠르게 증가하고 있어 향후 조선소의 생산 안정성에 기여할 전망

- 3분기말 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 3,606만CGT로 전분기말 대비 3.0% 증가하였으며 2022년 들어 3분기까지 20.5% 증가
- 현재 3년치 이상의 일감이 안정적으로 확보되어 신조선가 협상에서 우위를 점할 수 있는 조건이 될 것이며 조선사들의 생산 운영에도 긍정적인 영향을 미칠 전망

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



V. 2023년도 조선업 전망

2023년 세계 신조선 시장은 경기 둔화와 고금리의 영향 등으로 일시적 어려움을 겪을 가능성이 있음

- 2021년에 이어 2022년에도 세계 신조선 시장의 발주량은 양호한 시황을 보였으나 이는 세계 LNG 시장의 활황과 컨테이너선주들의 집중적 투자에 의한 것이며 벌크선과 탱커 업계는 EEXI와 CII 등 주요 규제를 1년 앞둔 현재에도 여전히 관망세를 유지하는 경향이 나타남
- 이러한 선주들의 관망세는 해운시황의 하락 영향도 있겠으나 2021년 초 이후 지속적으로 상승한 신조선 가격을 아직 충격으로 받아들이고 있고 금리가 인상되며 금융환경이 악화된 것이 결정적 요인으로 추정됨
- 이러한 고금리 기조는 2023년 중에도 상당기간 지속될 것으로 예상되며 조선사들의 수주잔량도 3년 이상치 일감이 확보되어 신조선 가격을 단기적으로 인하할 가능성도 높지 않음
- 더욱이 2023년 해운시황도 수요의 둔화 또는 위축으로 어려운 흐름이 예상되어 선주들이 환경 규제에 효과를 실감하면서도 대대적인 신조선 투자를 단행하기 어려울 것으로 예상됨
- 이러한 상황들을 감안하면 2023년 중 선주들은 불리한 여건 하의 중장기적 신조선 투자계획을 수립하는 가운데 단기적으로 관망세를 유지할 것으로 전망됨

2023년 세계 신조선 발주량은 2020년의 침체 수준으로 감소할 전망이며 다만, 이는 일시적 현상이 될 것으로 전망

- 2022년 신조선 발주량은 총 3,500만CGT, 1,000억달러 내외 수준 예상
- 2023년 카타르 관련 LNG선 발주 등으로 LNG선 발주량은 양호한 수준이 이어질 것으로 기대되나 2022년 수준에 이르는 것은 어려울 것으로 예상
- 또한, 탱커 발주량은 해운시황 개선으로 다소 증가할 것으로 예상되나 양호한 수준의 물량까지 기대하기는 어려우며 컨테이너선의 발주는 대폭 감소 전망
- 그 외에도 발주량의 대폭 증가를 기대할 수 있는 선종은 없음
- 2023년 세계 신조선 발주량은 전년대비 약 37% 감소한 2,200만CGT, 발주액은 약 39% 감소한 610억달러 내외가 될 것으로 전망
- 다만, 발주량 위축은 고금리 기조와 해운업황 악화에 의한 일시적 현상이 될 것으로 예상됨
- 경제 및 금융환경과 해운업황의 악화가 세계적인 탄소중립 요구와 해상환경규제의 영향에 의한 노후 선박의 조기교체 수요를 축소시키는 것은 아니며 잠재수요의 현실화가 지연될 뿐임
- 그러므로 금리의 재인하 움직임이나 해운업황의 개선 등으로 선주들의 투자심리가 개선되는 시점에서 신조선 시장은 단기적으로 다시 회복될 것으로 기대



한국의 신조선 수주량도 감소 전망

- 한국은 2022년 약 1,460만CGT, 385억 달러 수준의 신조선 수주 가능 추정
- 세계 발주량 감소에 따라 한국의 신조선 수주도 침체기 수준으로 감소할 전망이다 2023년 수주량은 전년 대비 약 42% 감소한 850만CGT, 수주액은 약 43% 감소한 220억달러 수준 전망
- 한국 수주량의 위축도 역시 일시적 현상이 될 것으로 예상되며 2023년 경제 및 해운시황의 변화에 따라 2024년 다시 양호한 수준의 회복이 기대됨
- 현재 국내 조선산업은 3년치 이상의 수주잔량을 확보하고 있어 2023년의 일시적인 수주 부진에도 큰 충격은 없을 것으로 예상

2023년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2021	2022 추정	2023 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	52.0 (108.1%)	35.0 (△ 32.7%)	22.0 (△ 37.1%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	17.7 (98.6%)	14.6 (△ 17.4%)	8.5 (△ 41.8%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,160 (127.5%)	1,000 (△ 13.8%)	610 (△ 39.0%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	443 (127.1%)	385 (△ 13.1%)	220 (△ 42.9%)

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