

해운·조선업 2022년 및 2022 4분기 동향과 2023년 전망

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

작성

선임연구원 양종서 (02-6252-3586)



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



<요 약>

I. 산업환경

(유가 및 연료가) 국제유가는 연중 높은 수준 유지, 저유황 연료는 사상 최고치 기록

- 국제유가는 러시아-우크라이나 전쟁 발발로 급등한 후 하반기 중 하락하였으나 연말까지 배럴당 76~81달러의 고유가 수준 유지
- 싱가포르항 기준 MGO의 2022년 평균 가격은 톤당 1,038달러로 사상 최고치 기록
- 북서유럽 LNG 벙커링 추정가격은 2022년 평균 톤당 1,793달러로 매우 높은 수준 기록

(후판 가격) 4월을 정점으로 5월 이후 하락하였으나 12월까지 높은 수준 유지

- 국내산 중후판 20mm의 월평균 유통가격은 4월 톤당 138만원으로 정점 기록 후 12월까지 33.1% 하락하여 95만원 기록, 팬데믹 이전인 2019년 12월 대비 51.8% 높은 수준

II. 해운업 동향

(벌크선) 2022년 시황은 경기 둔화 영향 등으로 6월 이후 약세로 반전

- 2022 평균 BDI는 1,934(34.3%↓)¹⁾로 전년 대비 하락

(탱커) 2022년 중 전쟁 영향으로 운임과 용선료가 빠르게 상승

- 310K급 VLCC 정기용선료의 2022년 평균치는 1일당 25,644달러(22.5%↑)

(컨테이너선) 항만체선 개선과 경기둔화 등의 영향으로 7월 이후 빠른 운임 하락

- 2022년 평균 CCFI는 2,782(6.7%↑)로 상반기 중 지수가 높아 평균치는 전년 대비 소폭 높음

(LNG선) 전쟁 영향으로 유럽의 러시아산 천연가스 수입이 LNG로 대체되며 상승 흐름 지속

- 174KCuM급 2022년 평균 스팟운임은 1일당 167,548달러(49.2%↑)

(LPG선) 다량의 신조선 인도에도 불구하고 전쟁 영향으로 운임 상승

- 82.4KCuM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 2022년 평균 톤당 79.52달러(51.6%↑)

1) 괄호안 수치와 화살표는 전년(동기) 대비 증감을 의미



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 2022년 신조선 시장은 전년대비 발주량이 소폭 감소하였으나 LNG선 시황 활황과 컨테이너선의 대거 발주로 양호한 시황 유지

- 2022년 세계 발주량은 4,278만CGT(19.2% ↓), 발주액은 1,243억달러(6.0% ↑)
- 신조선 가격 상승, 고가의 LNG선 비중 확대 등으로 발주량 감소에도 불구하고 발주액은 증가
- 동 기간 세계 건조량은 일감 부족으로 다소 감소한 3,055만CGT(8.1% ↓)

(신조선가) 2022년 중 전반적으로 상승하였으며 4분기 이후 선종별로 등락이 엇갈림

- 12월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 전년동기 대비 5.3% 상승한 161.81

(수주점유율) 중국은 높은 점유율 유지, 한국은 양호, 일본은 지속적으로 위축

- 2022년 수주점유율은 중국 48.7%(0.4%p ↓), 한국 38.0%(4.5%p ↑), 일본은 7.6%(4.6%p ↓)

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) LNG선과 컨테이너선의 대거 수주로 양호한 수주 실적

- 2022년 수주량은 1,627만CGT(8.9% ↓), 수주액은 453.4억달러(1.9% ↑)
- 동 기간 건조량은 781만CGT(25.7% ↓)

(수주잔량) 약 3.4년치의 안정적 일감 확보

- '23년초 수주잔량은 전년동기 대비 24.5% 증가한 3,750만CGT

Ⅴ. 2023년도 조선업 전망 및 시사점

경기둔화, 고금리 영향 등으로 선주들의 관망세가 확산되며 위축될 전망

- 해운수요 부진, 고금리와 유동성 축소로 인한 자금조달 어려움 등 경제적 여건 악화
- EEXI, CII 등 신규 환경규제의 영향이 제한적일 것으로 예상되어 노후선 사용 연장 가능
- IMO와 EU가 요구하는 탄소중립 대안 선박이 확실히 개발되지 않은 점도 관망세 확산의 원인이 될 수 있음
- 다만, 시황 위축은 1~2년의 일시적 현상 가능성 높음



빠른 시황 회복을 위해서는 국내 조선사들의 적극적 노력 필요

- 현재 해운시장은 저성장 국면에 있으며 선복량 과잉 상태 지속
- 주요 신조선 수요는 환경규제 강화에 대응하기 위한 노후선 교체 수요
- 빠른 시황 회복을 위해서는 세계 시장을 선도하는 국내 조선사들이 적극적으로 국제적 논의에 임하고 해운, 연료업계 등 관련 산업계와의 폭넓은 소통과 협력을 통해 확실한 탄소중립 대안 선박을 조기에 개발 완료해야 함
- 이를 위해 조선업계의 보다 적극적인 준비와 대응 필요

2023년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2021	2022	2023 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	53.3 (107.4%)	42.8 (△19.7%)	22.0 (△48.6%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	17.9 (100.4%)	16.3 (△8.9%)	8.5 (△47.7%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,172 (129.2%)	1,243 (6.0%)	610 (△50.9%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	445 (128.0%)	453 (1.9%)	220 (△51.5%)



I. 산업환경

1. 유가 및 연료가 동향

2022년 국제유가는 6월을 정점으로 하반기 중 하락하였으나 높은 수준을 유지함

- 주요 산유국의 공급속도 조절에 따른 유가 강세요인과 '22년 2월 발발한 러시아-우크라이나 전쟁 영향 등으로 가파르게 상승한 국제유가는 6월 중 정점을 기록함
- 하반기 이후에는 경기둔화 우려 등으로 하락하였으나 12월 평균 현물가격 기준으로 유종에 따라 배럴당 76~81달러선을 기록하여 연말까지 높은 수준을 유지함
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 6월에 배럴당 117.5달러로 정점에 이른 뒤 12월까지 30.8% 하락하여 12월 평균 81.3달러를 기록
- 두바이유의 월평균 가격은 6월 113.3달러를 정점으로 12월까지 31.8% 하락하여 12월 77.2달러를 기록
- WTI의 월 평균 가격 역시 6월 114.3달러에서 12월 76.5 달러로 33.1% 하락

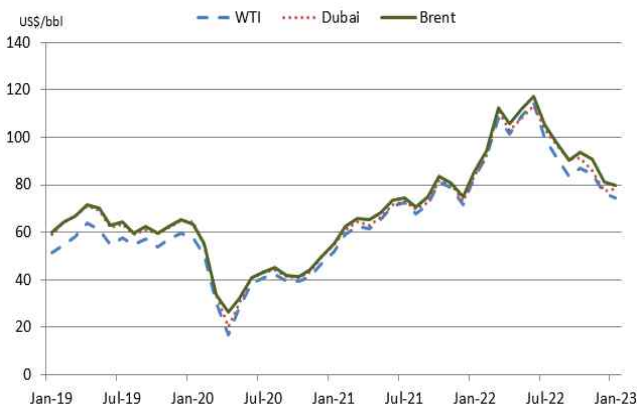
2022년 중 저유황 연료가격은 사상 최고치 수준을 기록하여 선사들의 연료비 부담이 매우 높았던 것으로 추정되며, LNG연료가격은 급등과 함께 높은 변동성까지 나타남

- 싱가포르항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 2022년 평균 톤당 527.31 달러로 직전 고유가 시기였던 2011~2014년까지 4년(연 평균 560~664달러)에 이어 높은 수준을 기록
- 동일항 월 평균가격 기준 6월 717.4달러를 정점으로 12월까지 37.4% 하락하여 12월 평균 386.0달러 기록
- 동일항 기준 MGO(저유황유)의 2022년 평균가격은 톤당 1,038.3달러로 사상 최고치를 기록
- 6월 평균 톤당 1,329.4달러의 정점을 기록한 후 12월까지 30.1% 하락하며 928.9달러까지 하락하였으나 매우 높은 수준을 유지함
- 동일항 VLSFO(황 0.5%함유) 2022년 평균가격은 톤당 804.2달러로 2019년 개발된 이후 가장 높은 수준을 기록
- 6월 평균 톤당 1,110.6달러의 정점을 기록한 후 12월까지 44.1% 하락하여 620.8달러를 기록
- 2008년과 2011~2014년 등 국제유가가 배럴당 100달러 이상의 고유가 시기가 있었으나 동 시기에는 저가의 고유황유를 사용할 수 있었던 반면, 2020년 황산화물 규제 이후 대부분 선박들은 저유황유를 사용하여야 하므로 지난해 매우 높은 비용을 부담한 것으로 추정됨



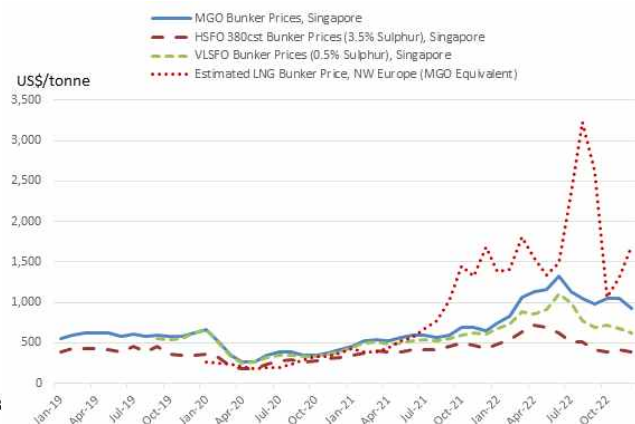
- 과거 고유가 시기 선박들이 사용 가능했던 380cst의 연평균 가격은 최고 664달러 수준임
- 2022년은 90% 이상의 선박이 싱가포르항 기준 1,038달러의 MGO 또는 804달러의 VLSFO 등 저유황유를 사용해야 하므로 역사상 가장 높은 연료비용을 부담한 것으로 추정됨
- 싱가포르항 연평균 가격 기준 380cst와 MGO의 차이는 '21년 165.4달러에서 '22년 511.0달러로 크게 확대되었고 380cst와 VLSFO의 차이 역시 '21년 118.5달러에서 276.9달러로 확대됨
- 이러한 차이로 인해 스크러버를 장착하고 고유황유를 사용한 소수의 선박들은 저유황유를 사용한 선박들에 비해 연료비용을 크게 낮출 수 있어 각국의 스크러버 규제의 어려움에도 상대적으로 높은 비용저감 효과를 누린 것으로 추정됨
- 최근 수년간 저탄소 연료로 가장 많은 선박이 이중 연료로서 채택한 LNG의 경우 전쟁의 영향으로 유럽지역의 수급이 불안해지며 매우 높은 가격을 형성하였을 뿐 아니라 높은 변동성까지 보여 선박 연료로서의 가능성에 부정적 영향을 미침
- MGO와 등가의 열량 기준으로 환산하여 톤당 가격으로 추정한 LNG의 북서유럽 가격은 2022년 평균 1,793.4달러로 MGO 가격보다도 72.7% 높은 수준을 기록하여 사실상 선박 연료로서의 역할을 기대하기 어려운 수준이었음
- 전쟁 발발 이후 유럽의 수급 불안정으로 가격이 급변하며 8월 평균 추정가격은 톤당 3,224달러까지 급상승하는 등 매우 높은 변동성을 나타내기도 함
- 9월 이후 하향 추세가 뚜렷하였으나 12월 평균 1,697달러로 여전히 매우 높은 수준을 유지함
- 2019년을 전후하여 저유황유 대비 낮은 수준을 유지하여 선박 연료로서 높은 가능성을 보였던 LNG는 코로나와 전쟁 국면에서 높은 가격과 변동성을 보이며 안정성에 대한 우려가 제기됨

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

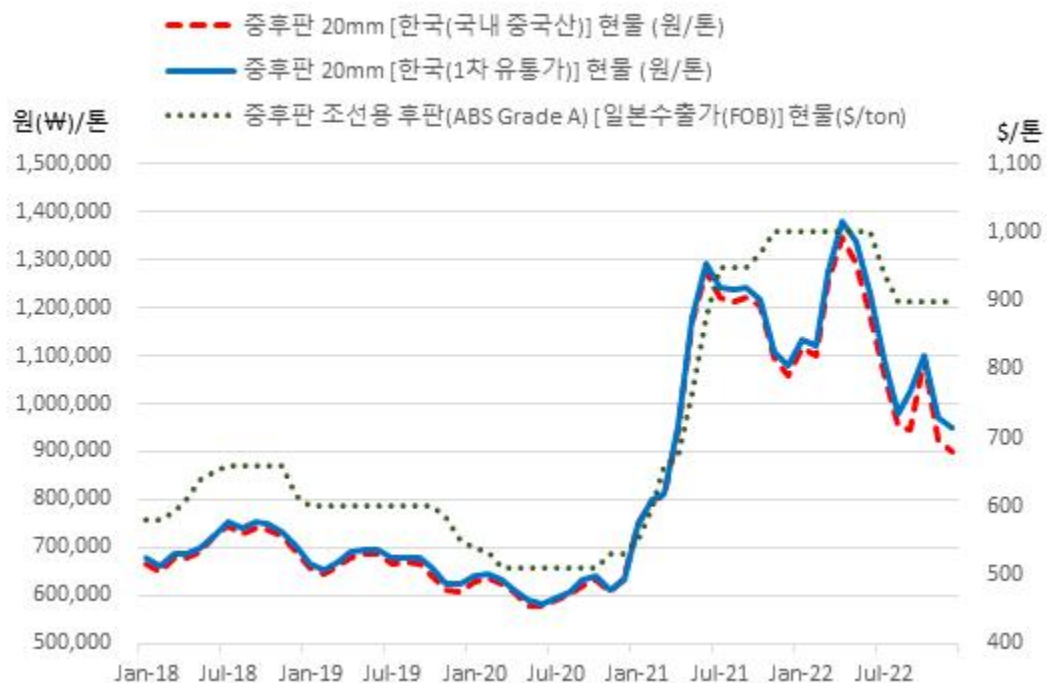


2. 후판 가격 동향

국내 후판가격은 4월을 정점으로 5월 이후 하향 흐름을 보였으나 12월까지 높은 가격 유지

- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 4월 평균 톤당 138만원으로 최고치 기록 후 12월까지 95만원으로 31.2% 하락하였으나 코로나 이전인 2019년 12월 평균치 62.6만원 대비 51.8% 높은 수준을 기록
- 중후판 20mm 중국산 1차 유통가격의 경우 4월 평균 톤당 134.5만원으로 최고치를 기록 후 12월까지 33.1% 하락하여 90만원을 기록하였으며 2019년 12월 대비 47.8% 높은 수준임
- 일본산 조선용후판 대한국 수출가격은 연초부터 6월까지 톤당 1천달러를 유지한 후 하락하여 8월 이후에는 12월까지 900달러를 유지하였으며 2019년 12월 대비 62.9% 높은 수준임
- 9월 중 포스코 포항제철소의 태풍 침수 피해와 10월 현대제철의 파업 등으로 9, 10월 가격이 일시적으로 상승하기도 하였으나 전반적으로 하락추세를 지속하고 있어 조선업계에는 다소 긍정적인 신호로 보임
- 다만, 연말까지도 높은 가격 수준을 유지하여 추가적인 하락 여부를 지켜볼 필요가 있음

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

2022년 벌크선 운임지수는 하반기 이후 지속적인 하락으로 전년 대비 낮은 수준을 기록

- 2022년 벌크선 시장은 중국 부동산 경기 부진에 따른 철광석 교역량 감소, 세계 경기둔화 영향 등으로 수요가 둔화되며 코로나19 국면에서 양호한 상황을 보였던 '21년도의 흐름을 유지하지 못하고 악세로 반전됨
- BDI는 5월까지 전년도와 유사한 수준을 유지하였으나 6월 이후 뚜렷한 하락 흐름을 보임
- 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 우크라이나 곡물 수출까지 차질을 빚으며 가을 곡물시즌의 반등도 강하게 뒷받침되지 못하고 연말까지 하락 흐름이 지속됨
- 2022년 평균 BDI는 1,934로 전년대비 34.3% 낮은 수준을 나타냄
- 하락 흐름이 지속된 4분기 평균 역시 1,523으로 전년동기 대비 56.5% 낮은 수준

BDI 추이

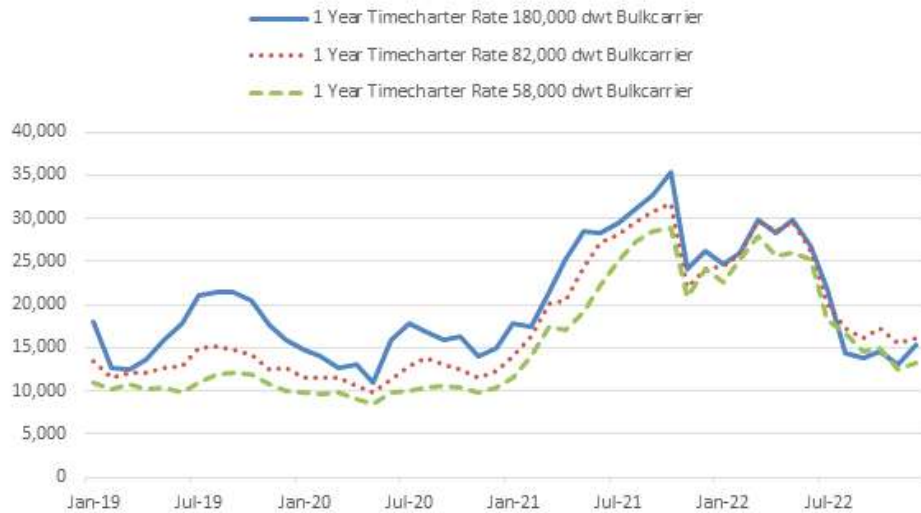


자료 : Baltic Exchange, Clarkson



하반기 이후 벌크선 운임이 하락하며 용선료 역시 빠르게 하락함

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 14,404달러로 전분기 대비 15.2% 하락
- Kamsarmax 82Kdwt급 역시 4분기 평균 1일당 16,221달러로 전분기 대비 9.5% 하락
- Supramax 58Kdwt급 4분기 평균 용선료도 전분기 대비 17.1% 하락한 1일당 13,611달러
- 철광석 운송수요의 심각한 부진으로 180K급 케이프사이즈의 용선료가 빠르게 하락하며 하반기에 82K급 용선료보다도 낮은 역전 현상까지 일어남

2023년 중 벌크선 시황은 양호한 수요를 기대하기 어려우나 상반기 중 낮은 시황과 환경규제 등의 영향으로 많은 물량의 노후선 폐선이 이루어진다면 연평균 BDI 2000선에 다소 미치지 못하는 수준의 운임은 가능할 전망

- '23년초 BDI는 전년동기 대비 약 45% 낮은 1,250으로 시작하여 다소 부진한 수준을 나타냄
- '23년도 세계 경제의 저성장, 고금리 기조에 따른 건설 및 설비 투자 부진 등으로 양호한 벌크선 해운수요를 기대하기 어려운 가운데 '21년의 비교적 많은 발주량으로 연초 선복량의 3% 내외에 해당하는 다소 부담스러운 신조 선복 공급도 예정되어 어려움 가중
- 그러나 상반기 중 낮은 시황에 금년부터 시행되는 환경규제의 영향으로 높아진 노후선 폐선 유인이 겹쳐 연초 선복량의 약 2% 내외 수준의 다량 폐선이 진행된다면 하반기 이후 시황의 반전을 기대할 수 있음
- 이러한 경우 심각한 침체 수준까지 시황이 하락하지는 않을 것으로 예상되며 연평균 BDI 2,000선에 다소 미치지 못하는 수준에서 시황하락 방어가 가능할 것으로 전망

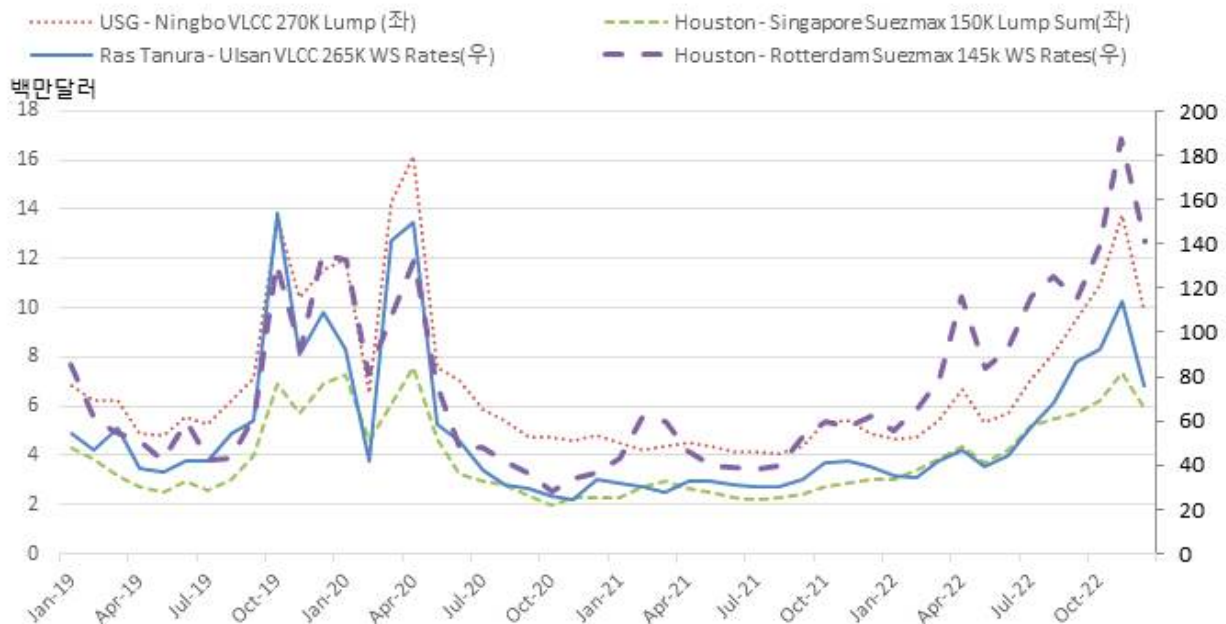


2. 탱커 시장

러시아-우크라이나 전쟁의 영향 등으로 2022년 중 유조선 운임과 용선료는 빠른 상승 흐름을 보였으며 4분기까지도 상승 추세 지속

- 2022년 유조선 운임은 전년 대비 석유 수요 증가와 생산량 증가, 고연료비 대응을 위한 저속 운항과 특히, 러시아-우크라이나 전쟁으로 유럽의 수입노선 원거리화 등으로 빠른 상승흐름이 나타남
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 2022년 평균 WS지수는 61.8으로 전년 대비 82.8% 높은 수준이었으며 4분기 평균 역시 92.9로 전년동기 대비 128.2% 높은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 2022년 평균 운임도 전년 대비 69.6% 높은 770만 달러를 기록하였으며 4분기 평균 역시 전년동기 대비 118.5% 높은 1,138만달러 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 운임 역시 2022년 평균 491만 달러로 전년 대비 89.8% 높은 수준을 기록하였으며 4분기 평균도 전년동기 대비 124.0% 높은 647만 달러 기록
- 미국 휴스턴 - 네덜란드 로테르담 간 145K 수에즈막스의 2022년 평균 WS지수도 110.7로 전년 대비 122.0% 높은 수준을 기록하였으며 4분기 평균은 전년동기 대비 158.5% 높은 154.6으로 비교 구간 중 가장 높은 상승률을 나타냄

유조선 운임 추이

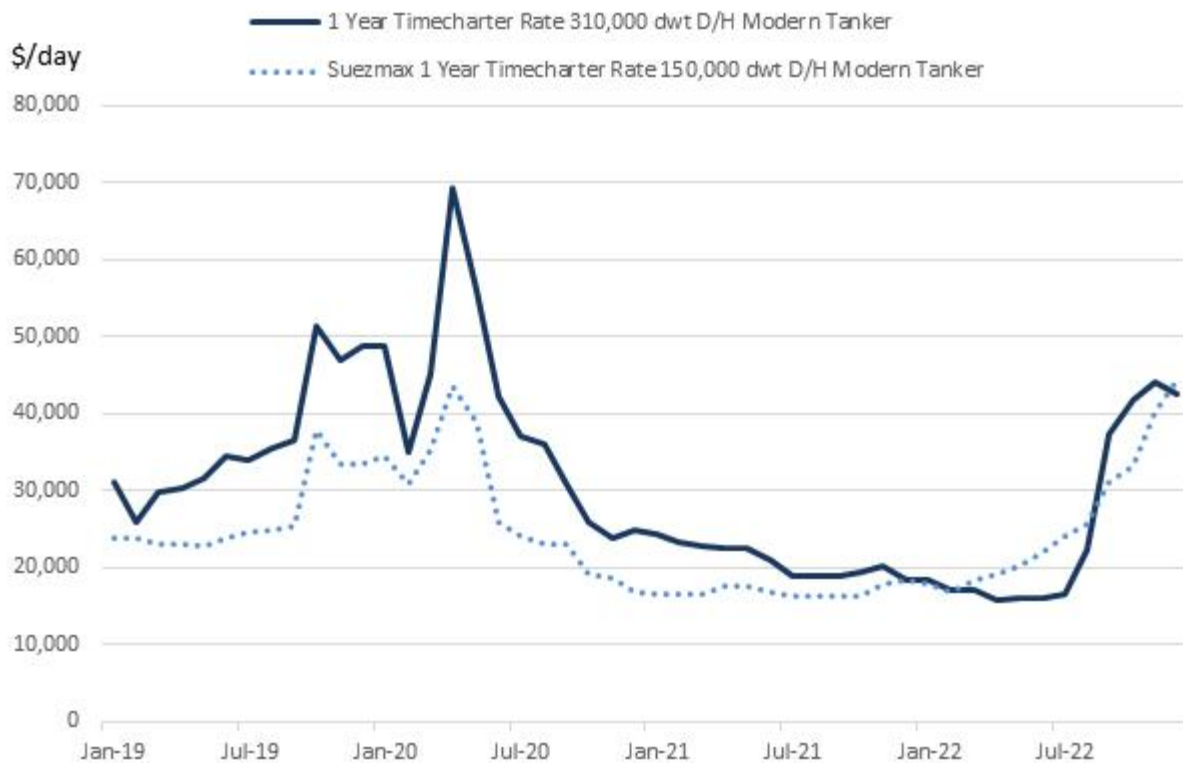


자료 : Clarkson



- 유조선의 용선료 역시 2022년 중 빠르게 상승하였으며 4분기까지도 상승 추세를 지속함
- 전쟁 발발 후 유럽향 수요 비중이 높은 수에즈막스 용선료가 먼저 빠르게 상승하며 주로 아시아향에 집중된 VLCC 용선료와의 역전 현상이 나타나기도 하였으나 VLCC의 운임도 상승하며 하반기 이후 역전 현상을 해소하는 움직임을 보임
- 다만, VLCC의 정기용선료가 12월 중 소폭 하락하는 조정 현상을 보이며 수에즈막스 용선료와 다시 역전되는 현상이 나타남
- 310Kdwt급 VLCC의 2022년 평균 1년 정기용선료는 전년 대비 22.5% 높은 1일당 25,644달러를 기록하였으며 4분기 평균은 전분기 대비 66.7% 높은 1일당 42,788달러
- 150Kdwt급 수에즈막스 2022년 평균 1년 정기용선료의 경우는 전년 대비 56.0% 높은 1일당 26,370달러를 기록하였고 4분기 평균은 39,615달러로 전분기 대비 46.1% 상승

유조선 용선료 추이



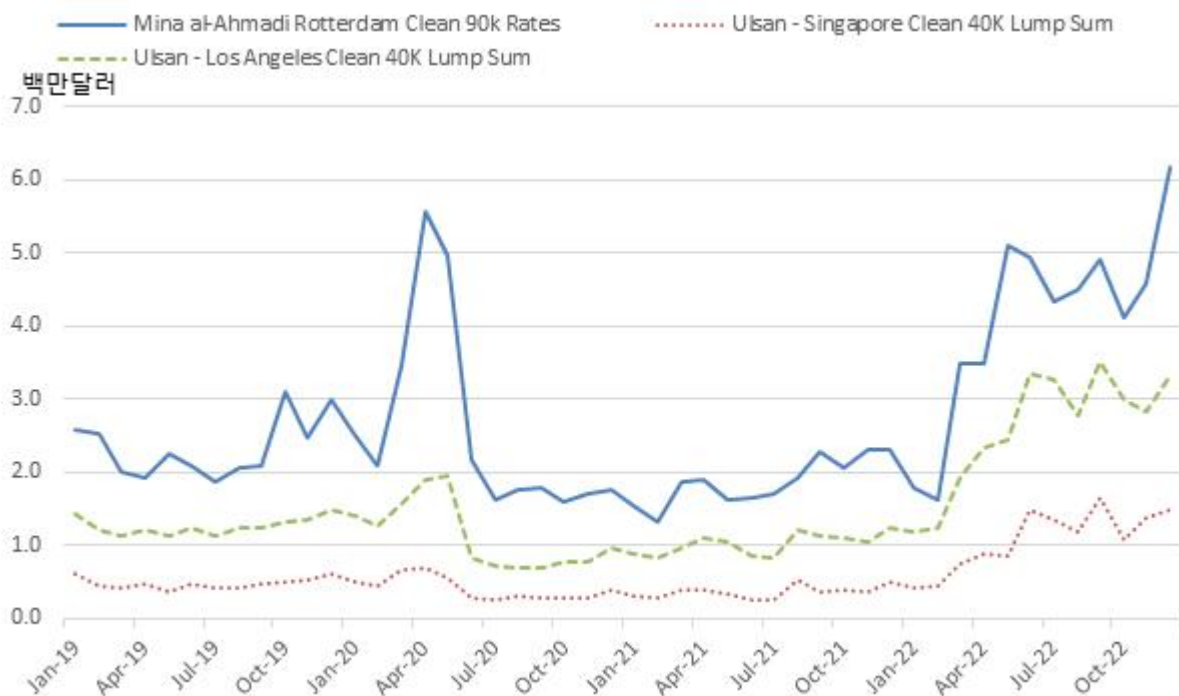
자료 : Clarkson



제품운반선의 운임과 용선료 역시 유조선과 유사한 원인으로 2022년 중 빠르게 상승하였고 상승세는 4분기까지도 지속됨

- 제품운반선 운임 역시 전쟁의 영향 등으로 '22년 중 빠르게 상승하는 흐름을 보임
- '22년 12월부터 발효된 EU의 정제된 러시아산 석유제품 금수조치로 유럽향 제품선 운임이 가파르게 상승하는 양상이 나타나기도 함
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 2022년 평균 운임은 전년대비 120.1% 높은 414만달러를 기록하였으며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 126.6% 높은 505만달러
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 2022년 평균 운임 역시 전년 대비 200.7% 높은 110만달러를 기록하였고 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 211.6% 높은 132만달러
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 2022년 평균 264만달러로 전년 대비 156.9% 높은 수준이었으며 4분기 평균 운임도 306만달러로 전년동기 대비 167.5% 상승

제품운반선 운임 추이

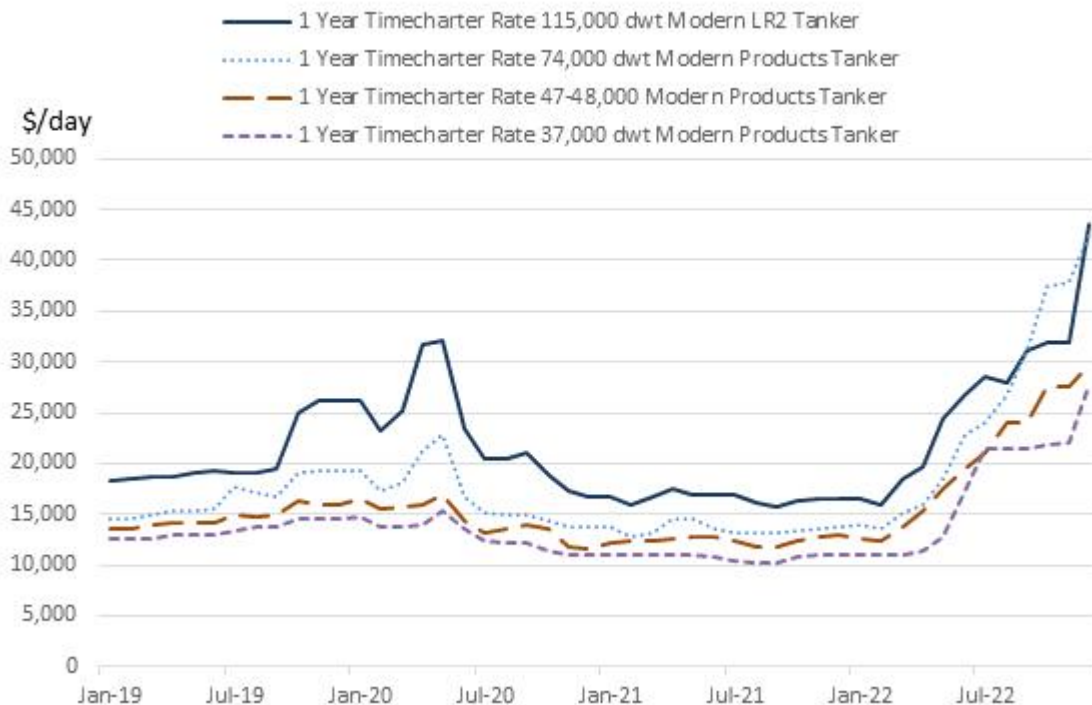


자료 : Clarkson



- 유럽을 중심으로 한 선박 수요 급증과 운임 급상승으로 2022년 중 제품운반선의 용선료도 빠르게 상승하였으며 가파른 상승 추세는 4분기까지도 지속됨
- 115Kdwt급 LR2탱커 2022년 평균 1년 정기용선료는 1일당 26,445달러로 전년 대비 57.9% 높은 수준이며 4분기 용선료는 전분기 대비 24.2% 상승한 36,462달러를 기록
- 74Kdwt급 LR1탱커의 2022년 평균 1년 정기용선료 역시 전년 대비 85.8% 높은 1일당 25,236달러를 기록하였으며 4분기 평균치는 전분기 대비 44.4% 상승한 39,519 달러
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우 역시 2022년 평균 전년 대비 65.5% 상승한 1일당 20,570달러를 기록하였으며 4분기 평균치는 전분기 대비 23.5% 상승한 28,346달러
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우도 2022년 평균 전년 대비 64.6% 높은 1일당 17,774달러를 기록하였고 4분기 평균치는 전분기 대비 12.3% 상승한 24,154달러 기록

제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson



2023년에도 탱커시황은 강세를 유지할 전망

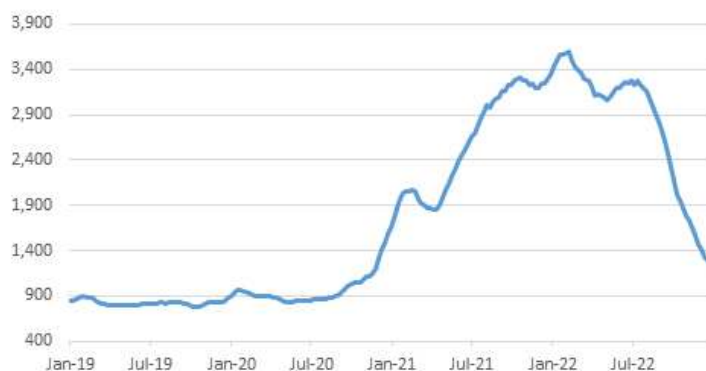
- 2023년 석유 교역은 OPEC+의 감산유지, 제재에 따른 러시아의 추가 감산, 경기 침체에 의한 수요 둔화 등 부정적 요인과 미국의 증산, 이란의 제재 완화와 수출재개 가능성, 중국의 코로나19 규제 완화에 의한 수요 증가 등 긍정적 요인이 혼재됨
- 이러한 복잡한 변수들 속에서도 유럽의 러시아산 석유금수 조치는 유럽의 수입노선을 더욱 원거리화 하며 탱커 시장의 수요 증가를 유발할 것으로 평가됨
- 또한, 최근 수년간 탱커의 신조선 발주량이 낮은 수준을 유지하고 있고 지난해 발주량은 최악의 침체로 평가되는 2016년보다도 적은 물량으로 당분간 탱커의 신규공급에 의한 공급증가율은 낮은 수준을 유지할 전망
- 이러한 상황 등을 고려하면 석유 수요에 대한 부정적 요인들이 존재함에도 탱커 시황은 2023년에도 추가 상승이 동반된 강세가 유지될 전망

3. 컨테이너선 시장

2022년 컨테이너선 운임은 7월 이후 빠른 하락세를 나타냈으며 4분기까지도 하락 추세는 지속되었고 연말 운임은 팬데믹 이전 수준에 근접함

- 팬데믹 국면에서 항만체선 등으로 급등한 운임수준은 다소의 등락이 있었으나 '22년 상반기 까지 유지되었고 항만체선 개선과 경기둔화 등으로 7월 이후 빠르게 하락하기 시작하여 연말 까지 급격한 하락 추세가 지속됨
- 하반기 급락에도 불구하고 상반기 운임지수가 최고점에서 유지되었으므로 '22 평균 CCFI는 전년 대비 소폭 높은 수준을 보여 전년대비 6.7% 높은 2,782를 기록
- 다만, 4분기 평균 CCFI는 빠른 하락으로 1,615를 기록하여 전년동기 대비 50.5% 낮은 수준을 기록

CCFI 추이



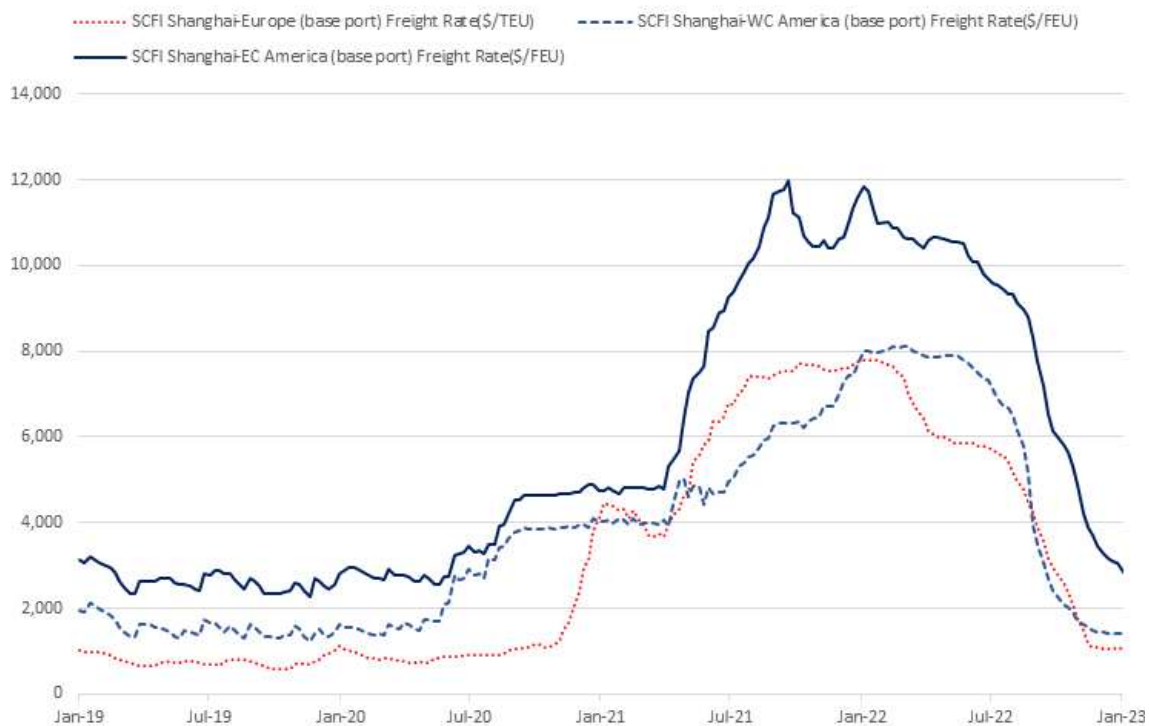
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 원양노선의 운임 역시 하반기 이후 빠른 하락추세가 4분기까지 이어졌으며 팬데믹 이전 운임 수준에 근접함

- 상하이-유럽노선의 2022년 평균 운임(SCFI 기준)은 TEU당 4,846달러로 전년 대비 20.8% 낮은 수준이었으며 4분기 평균운임은 전년동기 대비 80.5% 하락한 1,490달러
- 동 노선의 '22년 말²⁾ 운임은 TEU당 1,078달러로 팬데믹 이전인 2019년말 대비 5.0% 높은 수준에 불과해 팬데믹 이전 수준에 근접한 수준까지 하락
- 상하이-미서안 노선의 2022년 평균 운임은 FEU당 5,656달러로 전년 대비 5.8% 높은 수준을 기록하였으며 4분기 평균운임은 전년동기 대비 76.1% 낮은 1,627달러
- 동 노선의 '22년 말 운임은 2019년말 대비 0.8% 낮은 FEU당 1,423달러로 팬데믹 이전과 유사한 운임 수준을 기록
- 상하이-미동안 노선의 2022년 평균 운임은 FEU당 8,514달러로 전년 대비 0.9% 높은 수준이며 4분기 평균운임은 전년동기 대비 61.8% 낮은 4,126달러
- 동 노선 '22년 말 운임은 FEU당 3,067달러로 2019년말 대비 19.7% 높은 수준

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

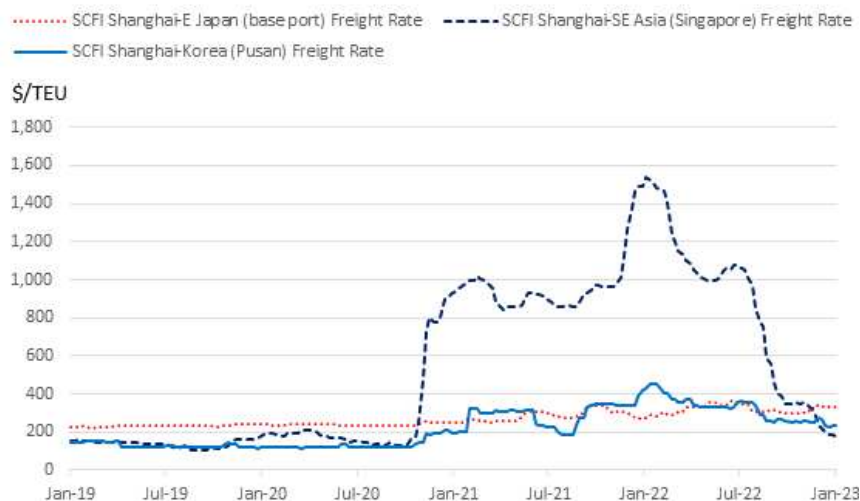
2) SCFI 기준 연말 운임은 해당 연도 마지막주 금요일에 발표되는 운임을 기준으로 함



주요 근해노선 운임은 하반기 이후 4분기까지 대체로 하락하였으나 하락 추이는 노선별로 다르게 나타남

- 근해노선의 운임 역시 '21년 이후 상승, '22년 하반기 이후 하락하는 추세를 보였으나 원양노선의 영향으로 수백 퍼센트 급상승한 동남아 노선은 급격한 하락을 보인 반면 타 노선의 하락은 비교적 완만한 추세를 나타냄
- 상하이-동일본 노선의 2022년 평균 운임(SCFI 기준)은 전년 대비 12.0% 높은 TEU당 320.3달러를 기록하였고 4분기 평균운임은 319.1달러로 전년동기 대비 4.2% 높은 수준을 나타내 원양노선과 달리 팬데믹 시황의 급등락 추이를 보이지 않음
- 동 노선의 '22년 말 운임은 TEU당 331달러로 팬데믹 이전인 2019년 말 대비 37.9% 높은 수준으로 비교적 양호한 수준을 유지함
- 상하이-부산 노선의 경우 2022년 평균 운임은 전년 대비 10.4% 높은 TEU당 321.5달러를 기록하였으나 하반기 이후 빠른 하락추세를 보이며 4분기 평균운임은 전년동기 대비 28.8% 낮은 251.8달러로 일본 노선과는 다른 흐름을 보임
- 다만, 동 노선의 '22년 말 운임은 TEU당 238달러도 팬데믹 이전인 2019년 말 대비 112.5% 높은 수준을 나타내고 있는데, 이는 2019년 당시 동 노선이 한·중 선사간 치열한 경쟁으로 운임이 낮은 수준에 머물러 있었던 점에 기인한 기저효과임
- 원양노선의 영향으로 운임이 급상승했던 상하이-동남아 노선은 '22년도 상반기부터 운임이 빠르게 하락하는 추세를 나타내며 2022년 평균 운임은 전년 대비 14.2% 낮은 TEU당 837.1달러를 기록하였고 4분기 평균운임은 284.4달러로 전년동기 대비 75.1% 낮은 수준
- 동 노선의 '22년 말 운임은 TEU당 188달러도 2019년 말 대비 8.7% 높은 수준

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



컨테이너선은 향후 수년간 어려운 상황을 유지할 전망

- 최근, 경기침체를 감수하더라도 물가상승을 억제하겠다는 경제정책이 기조가 주를 이루며 컨테이너의 활발한 교역 수요를 기대하기 어려운 상황임
- 반면, 2020년 4분기 이후 선주들의 수익성 개선으로 신조선 발주가 집중되며 2023~2024년까지 매년 선복량의 10% 내외에 해당하는 물량이 인도되며 환경규제 효과에 의한 폐선으로도 조절하기 어려운 수준의 선복량 증가가 예상됨
- Clarkson 데이터에 의하면 2025년 인도예정 물량은 현재 선복량의 약 6%에 해당하는 152만TEU로 2023~2024년에 비해 공급량은 다소 감소할 것이나 시황에 부담이 될 수 있는 수준이며 대대적인 노후선 폐선과 세계 경기 회복 여부가 관건이 될 것임
- 항만 체선의 개선까지 이루어지며 운임의 급격한 하락 추세가 언제 멈출 것인지 예상하기 어려우나 선사들의 노후선 폐선과 선복 공급 조절에 좌우될 것으로 전망
- 운임의 빠른 하락에도 아직까지 운임 수준은 팬데믹 이전 대비 유사하거나 다소 높은 수준을 나타내고 있고 지난해 4분기 이후 계류선박이 증가 추세이나 팬데믹 초기와 같은 대대적인 투입 선복량 감축이 이루어진 수준은 아님
- 향후 2년간 운임이 심각한 수준으로 하락할 경우 선사들의 능동적인 투입 선복량 조절이 예상되며 이로써 심각한 수준의 시황하락은 방어할 것으로 전망

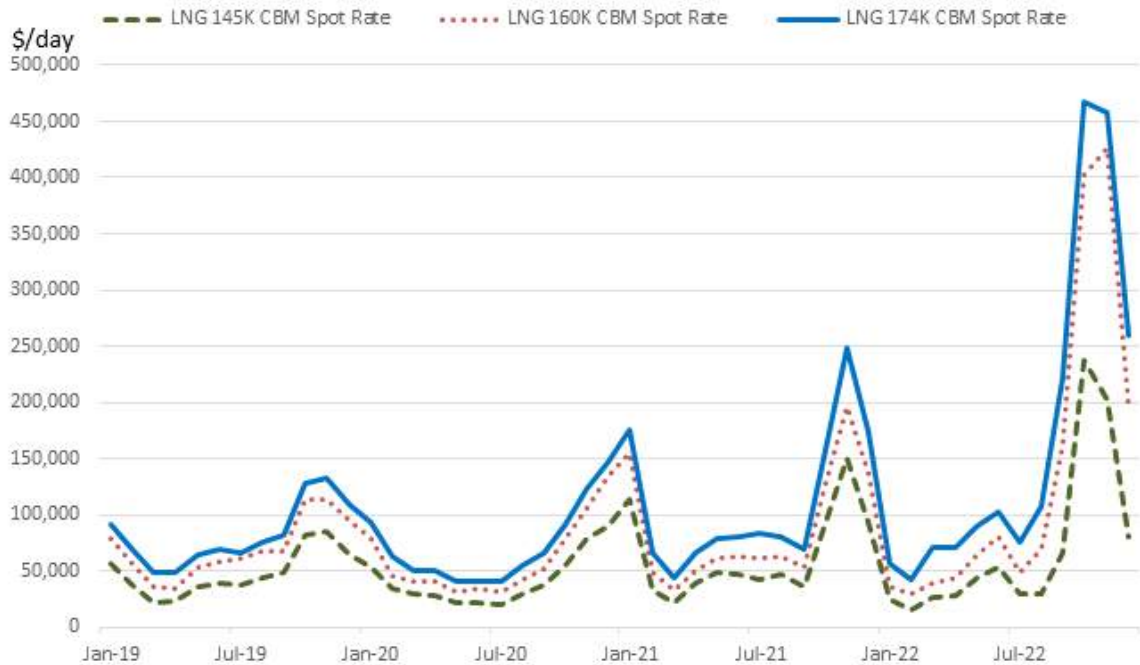
4. LNG선 시장

2022년 중 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 수입국간 LNG에 대한 확보 경쟁이 벌어지며 LNG선 시황이 더욱 호전되었으며 4분기에도 높은 수준을 유지함

- 2022년 중 전쟁의 영향으로 유럽의 러시아산 파이프라인 천연가스 수입물량 중 상당 부분을 LNG로 대체하여 LNG 해운수요가 증가하고 운임과 용선료가 폭등함
- 겨울 난방용 LNG 확보를 위한 수입 증가로 4분기 중 운임과 용선료는 역사상 최고치까지 상승한 후 재고 증가와 유럽의 겨울 이상 고온 현상 등으로 수급이 안정화된 연말에 다시 하락하는 추세를 보였으나 여전히 매우 높은 수준을 유지함



LNG선 Spot 운임 추이

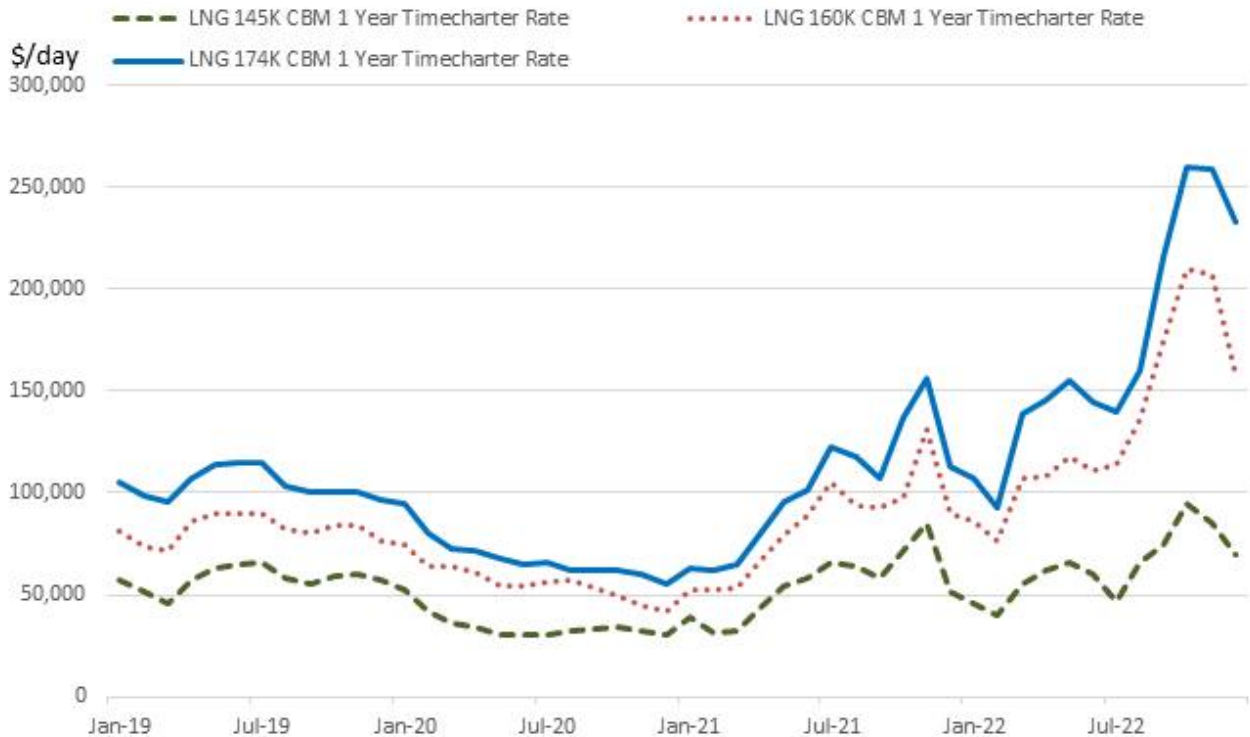


자료 : Clarkson

- 스팟운임은 전쟁 발발 후 빠르게 상승하였으며 특히, 하반기 이후 급격한 상승 추세를 나타냄
- 구형 선형인 145KCUM급의 2022년 평균 스팟운임은 전년 대비 5.6% 상승한 1일당 68,284달러였으며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 53.1% 상승한 166,923달러를 기록
- 동 선형은 저효율 구형 선형으로서 전쟁 이전 연초 운임이 매우 낮은 수준까지 하락하여 연평균 운임 상승률은 타 선형에 비해 낮은 수준임
- 160KCUM급 LNG선의 경우 2022년 평균 1일당 131,517달러로 전년 대비 50.1% 높은 수준이었으며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 119.0% 높은 330,327달러 기록
- 최근 가장 선호되는 선형인 174KCUM급의 경우도 2022년 평균 1일당 167,548달러로 전년 대비 49.2% 높은 수준이었으며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 103.1% 높은 384,712달러 기록
- 정기용선료 역시 2022년 중 매우 높은 수준을 나타냄
- 145KCUM급의 1년 정기용선료는 2022년 평균 전년 대비 16.9% 상승한 1일당 63,829달러를 기록하였으며 4분기 평균은 전년동기 대비 33.6% 높은 83,333달러
- 160KCUM급의 경우는 2022년 평균 전년 대비 60.0% 상승한 1일당 133,854달러이었으며 4분기 평균은 전년동기 대비 35.7% 상승한 191,833달러
- 174KCUM급 역시 2022년 평균 전년 대비 68.0% 상승한 1일당 171,125달러이었으며 4분기 평균은 전년동기 대비 45.7% 상승한 250,583달러



LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

LNG선 해운시장은 2023년에도 양호한 시황 전망

- 유럽지역의 이상 고온현상으로 겨울 난방수요가 예상보다 감소하였고 동북아의 혹한도 발생하지 않아 LNG 가격도 안정화되고 있으며 운임과 용선료도 하락 추세임
- 그러나 이러한 하락은 지난해 급등한 부분에 대한 조정일 뿐 2023년 1월 현재 운임과 용선료는 전년 같은 시기에 비하여 약 50~150% 높은 수준임
- 2023년도 신규 인도예정 선박은 연초 선복량의 약 7% 수준인 770만CuM으로 적지 않은 물량임
- 그러나 정치적으로 러시아산 에너지에 대한 유럽의 수입이 쉽지 않은 상황이며 지난해 9월에 발생한 Nord Stream 폭파 사고로 PNG 교역 인프라마저 크게 손상된 상황이므로 당분간 유럽의 LNG 수입물량이 증가하며 선복공급 이상의 수요 증가가 발생할 전망
- 이에 따라 2023년 LNG선 해운시황 역시 양호한 수준을 유지할 것으로 예상됨

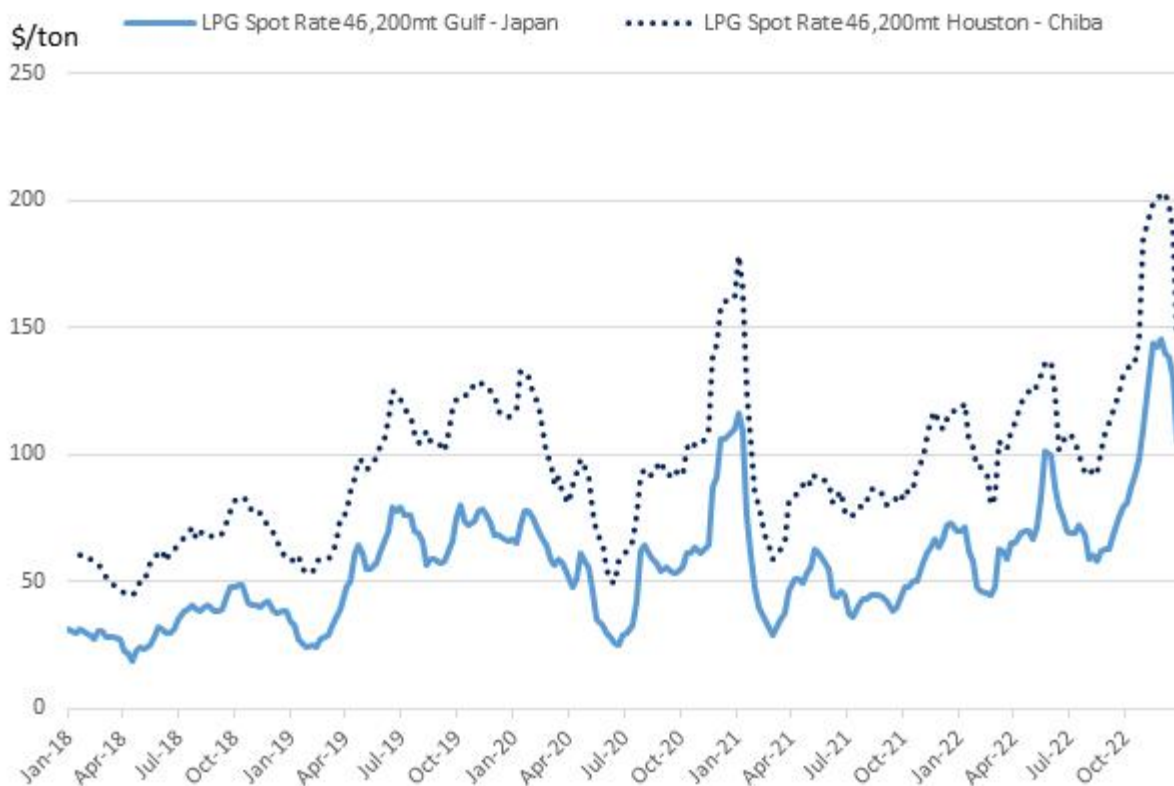


5. LPG선 시장

2022년 중 러시아-우크라이나 전쟁 영향으로 인한 미국-유럽 등 장거리 노선의 물량 증가로 많은 신규 공급 선복에도 불구하고 LPG선 시황은 연중 지속적으로 상승함

- 2022년 중 연초 선복량 대비 7.1%에 해당하는 많은 신조 선박이 인도된 반면, 폐선량은 미미한 수준으로 연간 6.9%의 높은 선복량 증가율을 기록하여 시황에 큰 부담이 될 수 있었음
- 그러나 전쟁의 영향으로 유럽지역의 러시아산 LPG 수입을 대체할 미국, 중동 등 원거리 운송수요가 증가하고 가격이 급등한 LNG를 대체하는 수요도 증가하여 LPG선 운임과 용선료는 연중 지속적으로 상승하였으며 4분기까지 추세가 이어짐
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 2022년 평균 운임은 톤당 79.5달러로 전년 대비 51.6% 높은 수준이며 계절적인 높은 수요 증가가 발생한 4분기 평균 스팟운임은 전년 동기 대비 98.8% 상승한 118.6달러를 기록하여 4분기까지도 매우 양호한 시황을 유지함
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 2022년 평균 스팟운임은 전년대비 35.6% 높은 톤당 125.5달러, 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 69.5% 상승한 174.3달러를 기록

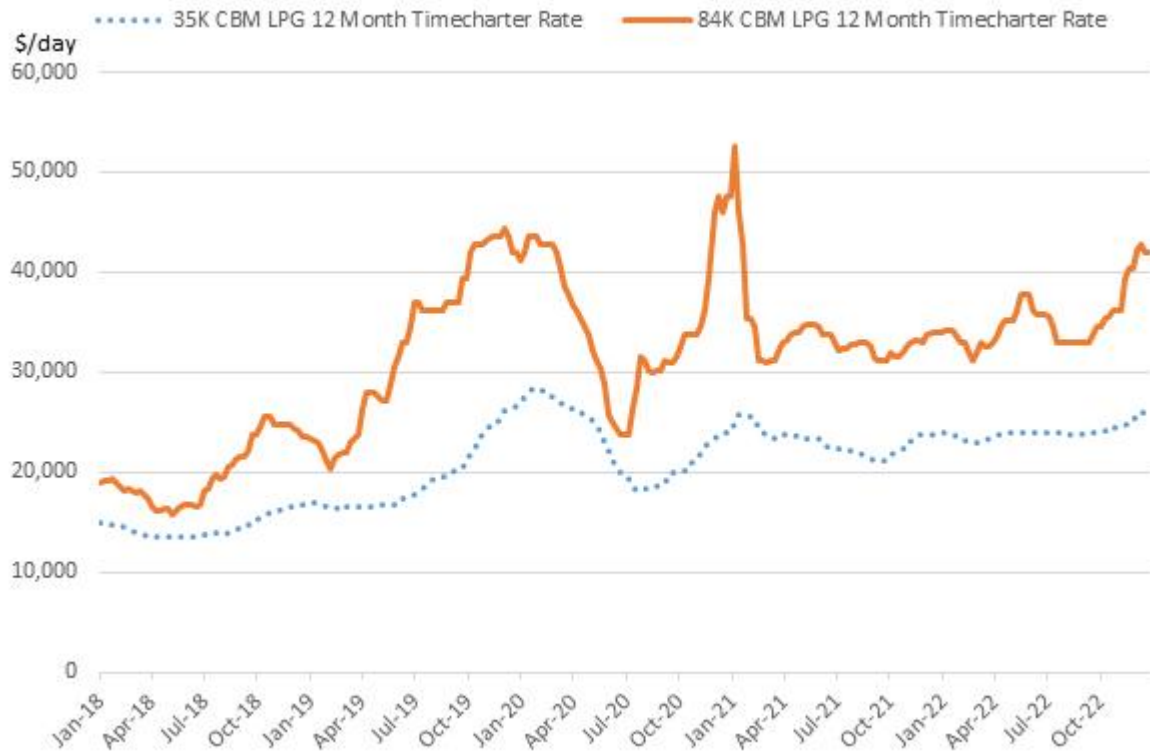
LPG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료 역시 연중 지속적인 상승 추세를 나타냄
- 84KCuM급 VLGC의 2022년 평균 1년 정기용선료는 1일당 35,220달러로 전년 대비 3.5% 높은 수준이며 4분기 평균 용선료는 38,669달러로 전분기 대비 15.2% 상승함
- 35KCuM급 LPG선의 경우 2022년 평균 1년 정기용선료는 1일당 24,035달러로 전년 대비 3.9% 높은 수준이며 4분기 평균 용선료는 24,924달러로 전분기 대비 4.5% 상승

2023년 LPG선 시황은 신조 선박의 다량 공급에 따라 하락 전망

- 2021년 중 대량 발주된 신조선 물량의 인도로 2023년 선박량 증가율은 기존 노후선의 대량 폐선이 이루어지더라도 7%대 이상이 될 것으로 예상
- LPG 시장은 유럽지역의 전쟁 영향에 의한 수요 지속 등 수요 측의 긍정적 요인이 존재하나 OPEC+의 감산 기조와 경기 둔화 또는 침체 등의 부정적 요인이 혼재되어 있음
- 이러한 요인들을 감안하면 2023년 중 LPG 운송수요 증가가 선박량 증가 수준을 넘어서기는 어려울 것으로 예상되어 운임과 용선료의 하락이 예상되나 원거리 노선 운송수요 증가 등의 영향으로 침체 수준까지 하락할 가능성은 높지 않음



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

2022년 신조선 시황은 전년대비 발주량이 다소 감소하였으나 전년도에 이어 양호한 시황을 유지함

- 카타르발 발주를 포함한 LNG선의 대량 발주와 2021년 이후 재무적 투자여력이 높아진 컨테이너선주들의 대량 발주 등으로 2022년에도 전년에 이어 양호한 신조선 시황을 이어감
- 금리상승 등 전반적인 경기둔화와 금융조건 악화 등으로 하반기 이후 발주량은 상반기 대비 감소하며 다소 위축되는 양상을 보임
- 상반기 중 월평균 신조선 발주량은 421만CGT를 기록하였으나 하반기는 월평균 292만CGT로 뚜렷한 차이를 나타냄
- 2022년 세계 신조선 발주량은 전년 대비 19.8% 감소한 4,278만CGT를 기록하였고 4분기 중 발주량은 전년동기 대비 20.9% 증가한 866만CGT (Clarkson)
- 전년도의 폭발적 발주량에 의한 기저효과로 전년 대비 발주량은 다소 감소하였으나 연간 3천만CGT 내외를 건조하는 세계 조선산업의 규모를 감안하면 매우 양호한 수준임
- 2022년 세계 신조선 발주액은 전년 대비 6.0% 증가한 1,242.6억 달러를 기록하였고 4분기 발주액은 70.0% 증가한 303.6억달러
- 전년 대비 발주량 감소에도 불구하고 '22년 중 신조선 가격이 상승하였고 고가의 LNG선이 집중 발주되었으며 4분기 중에는 고가의 해양플랜트도 발주되며 발주액은 증가세를 보임
- 2020년 발주량 부진으로 인한 일감이 부족으로 2022년 세계 건조량은 전년 대비 8.1% 감소한 3,055만CGT를 기록하였으나 4분기 건조량은 전년동기 대비 10.2% 증가한 795만CGT로 개선됨

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



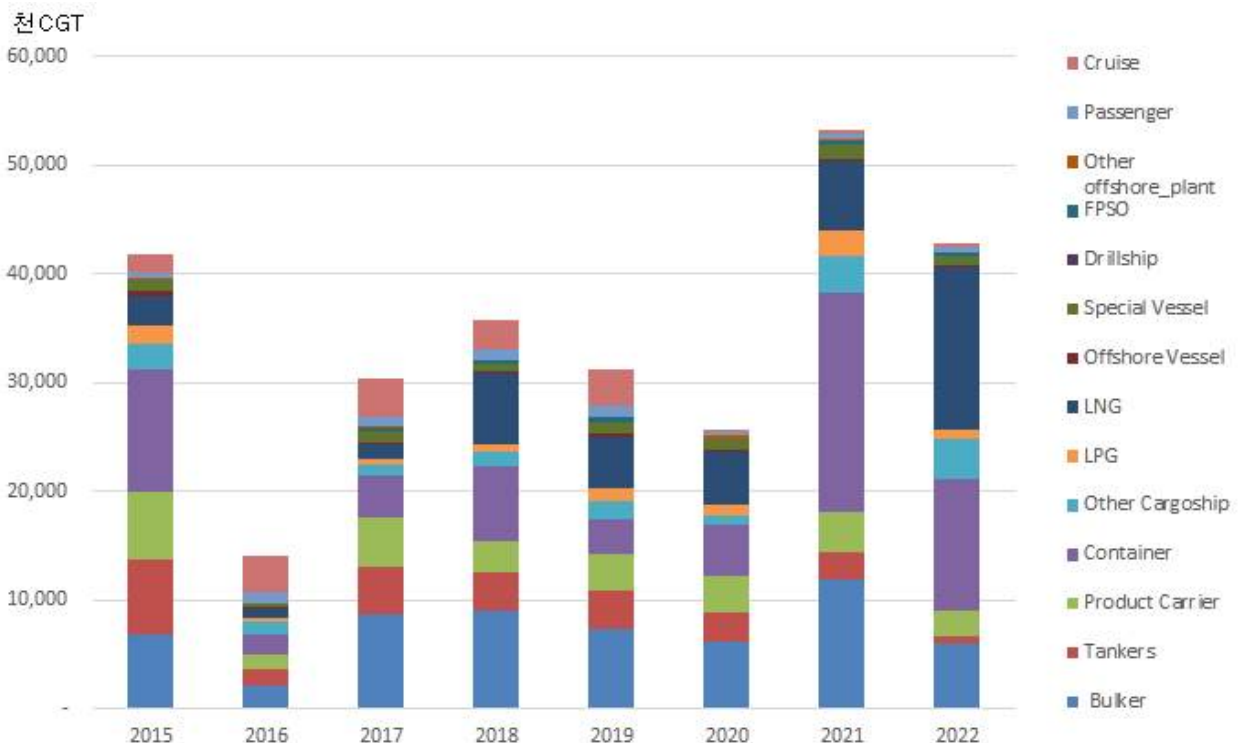
자료 : Clarkson



세계 발주량 중 LNG선이 가장 높은 비중을 차지하였으며 그 다음은 컨테이너선으로 이들 2개 선종이 약 63%를 차지하며 2022년 시장을 주도함

- LNG선은 2022년 중 182척이 발주되며 CGT 기준 세계 발주량의 34.9%를 차지하여 역사상 가장 많은 LNG선이 발주되었을 뿐 아니라 세계 신조선 시장에서 가장 높은 비중을 차지한 것도 처음임
- 컨테이너선은 소형 Feeder선부터 초대형선까지 고른 발주 분포를 보이며 전체 발주량 중 28.2%를 기록, LNG선과 컨테이너선 2개 선종이 전체 발주량의 63.1%를 차지함
- 반면, 벌크선과 탱커 등 최대 시장 규모를 가진 선종들은 발주가 부진한 양상을 보임
- 벌크선의 발주량 비중은 14.2%로 세 번째로 높은 비중을 차지하였으나 시황이 부진했던 2020년 발주량과 유사한 수준임
- 탱커는 유조선 발주량이 최근 20여 년간 최악의 시황을 나타냈던 2016년보다도 적은 물량을 기록하며 유조선과 제품운반선 합계 7.0%의 작은 비중을 차지함
- 그 외에 LPG선이 2.2%, 크루즈선이 1.0%의 비중을 나타냄
- 해양플랜트는 FPSO가 6기 발주되며 전년도 5기에 비해 소폭 증가한 수요를 보임

선종별 세계 신조선 발주량 추이



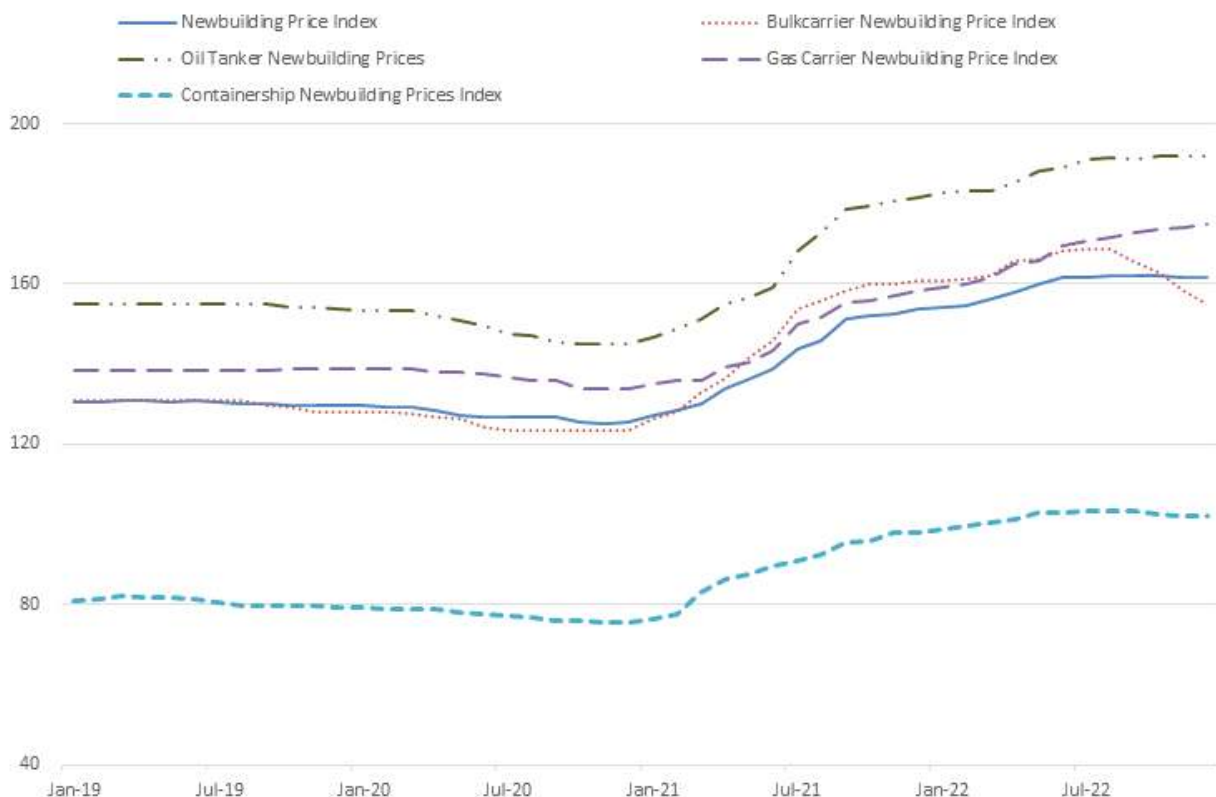
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



신조선 가격은 2022년 중 전반적으로 상승하였으나 4분기 들어 선종별로 등락이 엇갈리며 3분기말 수준을 유지하는 흐름을 보임

- Clarkson 신조선가 지수는 12월 평균 161.81로 전년말 대비 5.3% 상승하였으며, 8월까지 지속적으로 상승한 후 9월 이후 소폭의 등락 변화를 보이며 4분기 중 0.1% 하락하는 수준의 흐름을 보임
- 벌크선 가격지수는 12월 평균 155.15로 전년말 대비 3.5% 하락하여 주요 선종 중 유일하게 2022년 중 가격이 하락하였으며 특히, 9월 이후 빠른 하락을 보이며 4분기 중 6.2% 하락함
- 탱커 가격지수는 12월 평균 192.06으로 전년말 대비 5.7% 상승하였으며, 연중 하락 흐름 없이 4분기 중 192.06을 유지함
- 가스선 가격지수는 12월 평균 175.07로 전년말 대비 10.7% 상승하여 주요 선종 중 가장 높은 상승률을 나타냈으며 연초부터 연말까지 지속적으로 상승하여 4분기 중에도 1.3% 상승
- 컨테이너선 가격지수는 12월 평균 102.06으로 전년말 대비 4.0% 상승하였으며, 9월 이후 소폭 하락하는 흐름이 나타나기 시작하여 4분기 중 1.2% 하락

신조선가 지수 추이



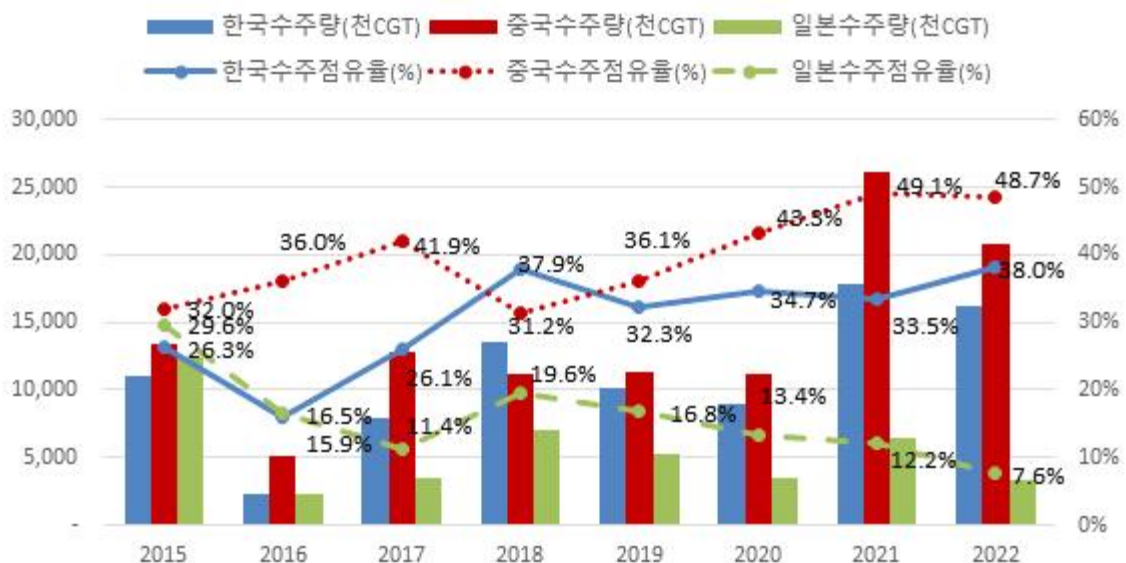
자료 : Clarkson



2022년 중국은 거의 절반의 수주점유율을 차지하였으며 한국도 30% 후반대의 비교적 높은 점유율 기록 (CGT 기준)

- LNG선과 대형 컨테이너선 등 한국이 우위를 가진 선종들이 신조선 시장에서 큰 비중을 차지하며 한국은 2022년 38.0%의 비교적 높은 수주점유율을 차지하였고 중국에 이어 2번째의 점유율을 기록
- 중국은 하반기 중 자국발 벌크선 등을 대거 발주하며 전년에 이어 2022년에도 절반에 가까운 48.7%의 수주 점유율을 차지하여 세계 1위의 자리를 지킴
- 일본은 점유율이 2019년 이후 지속적으로 하락하고 있으며 2022년 7.6%까지 하락함

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

2022년도 한국 조선업 수주 역시 양호한 실적을 이어감

- 2022년 한국 신조선 수주량은 전년 대비 8.9% 감소한 1,627만CGT로 양호한 수준을 기록
- 전년도의 많은 수주에 따른 기저효과로 전년 대비 감소한 수준이나 최근 연간 1천만CGT 내외의 국내 건조량을 감안하면 수주잔량을 늘리며 일감을 충분히 확보할 수 있는 양호한 실적으로 평가됨
- 2022년 한국 조선사들은 LNG선 시장의 강점을 기반으로 대량 발주된 LNG선을 대거 수주하였고 컨테이너선 역시 초대형, 대형, 중대형, Feeder급 소형 선형까지 수주하며 주력 선종 중 하나인 탱커의 수요 부진에도 불구하고 양호한 수주 실적을 달성함
- 연말로 갈수록 수주량이 점차 감소하는 현상이 나타났으나 상반기 중 대량 수주에 성공하며 하반기 중 선가를 크게 하락시키지 않고 비교적 여유있는 수주경쟁에 나선 것으로 보임
- 4분기 수주량은 전년동기 대비 2.3% 감소한 285만CGT에 그쳐 다소 부진한 양상을 나타냄
- 2022년 수주액은 전년 대비 1.9% 증가한 453.4억 달러
- 4분기 수주액은 전년동기 대비 37.5% 증가한 99.2억달러
- 전년대비 수주량 감소에도 불구하고 신조선가의 상승, 고가 LNG선의 집중 수주, 4분기 고가의 해양플랜트(LNG FPSO) 수주 등으로 수주액은 증가함

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



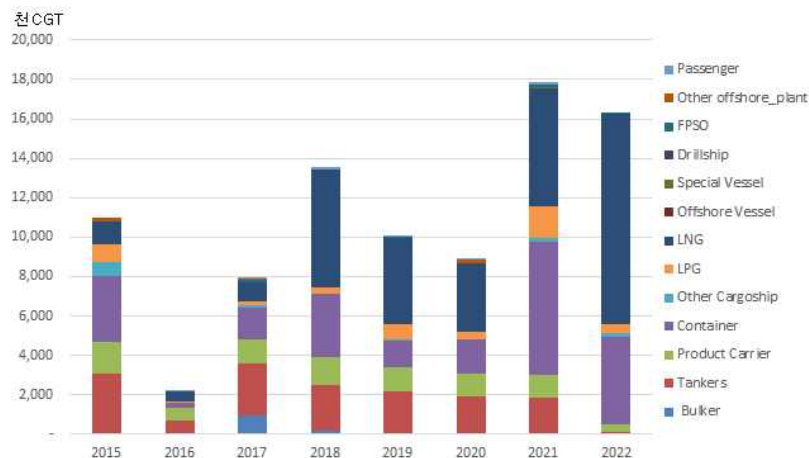
자료 : Clarkson



2022년 선종별 수주를 살펴보면 LNG선과 컨테이너선이 대부분을 차지하고 있으며 특히, LNG선에 지나치게 편중됨

- 2022년 국내 조선사들이 수주한 신조선 물량 중 선종 구성을 살펴보면 수주량(CGT) 기준 LNG선 65.4%, 컨테이너선 27.3%로 이들 2개 선종이 92.7%를 차지함
- 그 외 탱커는 유조선과 제품운반선을 포함하여 총 2.9%, LPG선 2.8%, 기타 화물선 1.4%, FPSO 0.2% 등으로 구성됨
- 국내 주력 선종 중 하나인 탱커의 비중이 크게 축소된 점은 기자재산업의 불균형 문제가 우려되나 지난해 하반기 이후 유조선 발주가 시작되고 컨테이너선 발주가 크게 감소하는 등의 양상으로 2023년에는 보다 선종별 균형에 접근할 것으로 기대

한국 조선업 선종별 수주량 추이

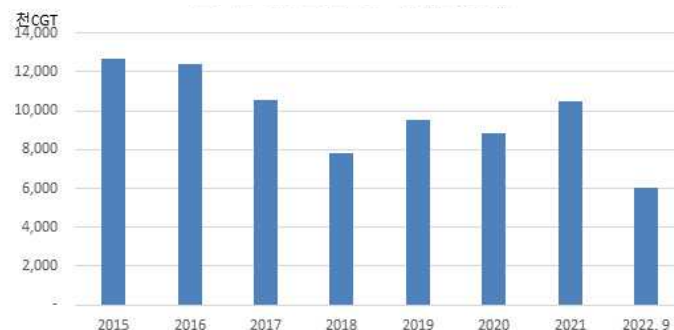


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

2022년 건조(인도)량은 일감 부족과 인력 부족 등으로 전년 대비 감소

- 2022년 건조(인도)량은 전년 대비 25.7% 감소한 781만CGT에 그쳤으며 4분기 건조량은 전년 동기 대비 12.2% 감소한 167만CGT

한국 조선업 건조량 추이



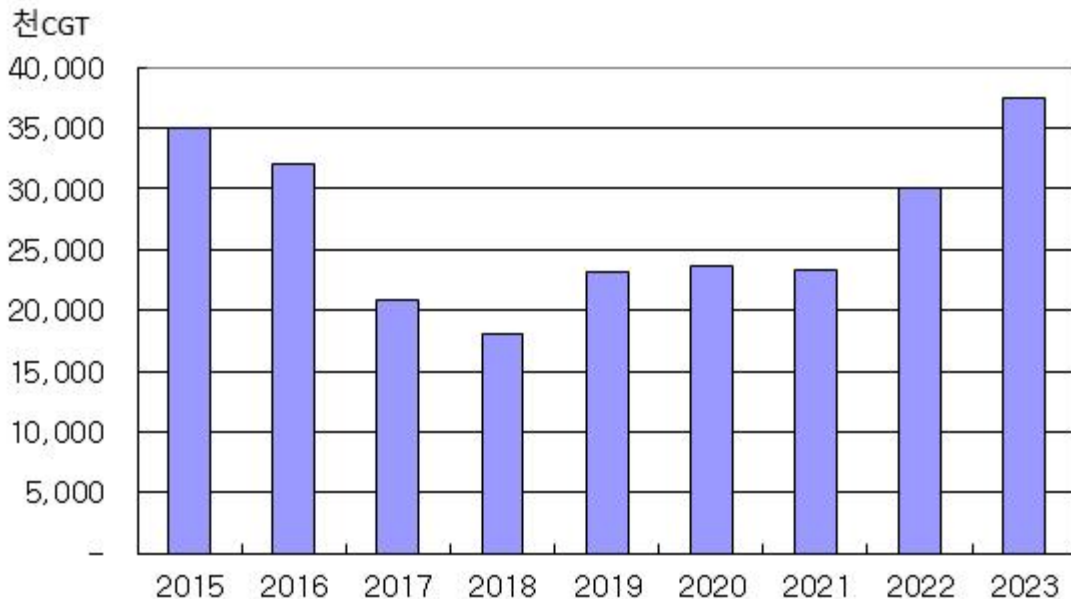
자료 : Clarkson



전년도에 이어 2022년에도 수주잔량이 빠르게 증가하여 영업부문에서의 유리한 입지를 확보하고 생산 안정성에 기여할 것으로 기대

- 2023년 초 기준 국내 조선업 수주잔량은 총 3,750만CGT로 집계되어 전년 대비 24.5% 증가
- 4분기 중 수주잔량 증가율은 3.3%
- 현재 수주잔량은 약 3.4년치 일감을 확보한 것으로 평가되며 금년을 포함하여 약 1~2년의 침체 시황이 발생한다 하여도 큰 충격을 받지 않는 수준으로 추정됨
- 이에 따라 단기적 시황 침체에도 신조선 가격을 대폭 인하할 필요는 없을 것으로 보이며 수익성 위주의 수주활동 가능 전망

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 수주잔량 기준



V. 2023년도 조선업 전망

2023년 세계 신조선 시황은 경기 둔화와 고금리의 영향, 선주들의 관망세 확산 등으로 위축될 가능성이 높음

- 2023년 중 세계 경제의 저성장에 따른 해운수요 부진과 해운사의 수익성 악화 등으로 선주들의 투자 심리가 위축될 가능성이 높음
- 여기에 고금리의 영향과 자금 유동성의 축소로 선박금융 조달이 어려워져 선주들의 신규 투자는 보류되고 관망세가 확산될 것으로 예상됨
- 또한, 금년부터 IMO의 EEXI와 CII 등 새로운 규제가 시행되나 영향이 제한적일 것으로 예상되어 선주들의 관망세를 더욱 확산시킬 가능성도 높음
 - EEXI의 경우 기준을 충족하지 못하는 선박들은 엔진출력 제한장치인 EPL을 장착하는 것만으로도 규제를 회피할 수 있고 장착 후 규정속도 이상의 운항도 가능하여 선사들에 주는 영향은 제한적이며 당장 노후선을 교체할 유인도 부족함
 - 또한, 현재와 같은 고유가에 경기둔화까지 겹치며 해운수요가 부진한 상황에서 선사들은 감속 운항을 통한 연료비용 저감을 채택하는 것이 유리하여 EEXI 규제에 의한 강제적 감속운항이 선사에 미치는 불리한 영향은 제한적일 것으로 예상됨
 - CII 규제의 경우 제재 등급인 D, E 등급 판정을 받는다 하여도 개선계획 제출 후 미이행에 대한 퇴출조항이 불명확하며 선사들은 최소한 2026년 IMO의 규제효과 재검토 시기까지 제재등급 선박의 활용이 가능할 것으로 기대하고 있어 이 역시 단기적 노후선 교체 필요성을 약화시킴
 - 이처럼 새로운 환경규제가 발표될 당시의 충격보다 시행 후 선사들이 체감하는 영향은 제한적 이므로 단기적인 노후선 교체투자보다 상황을 더 지켜보자는 관망세가 확산될 가능성이 높아질 것으로 추정됨
- 아직까지 IMO와 EU가 요구하는 수준의 탄소중립 선박 대안이 확실하지 않은 점도 관망세의 원인 중 하나가 될 것으로 추정됨
 - 현재 가장 많은 신조선들이 채택하고 있는 LNG연료의 경우 메탄슬립의 문제로 온실가스 저감률은 20~25% 수준에 그쳐 장기적 대안으로서 부족할뿐더러 최근 가격 급등과 고변동성으로 연료로서의 경제적 안정성도 흔들리고 있음
 - 최근 메탄올이 대안으로 부상하고 있으나 아직 탄소포집이 저감 방안으로 인정받지 못하여 대안연료로서의 가능성이 불확실하며 그린 수소 기반의 연료 공급 인프라 부족으로 병커링 부족 가능성도 우려가 제기되고 있음
 - 가장 현실적 대안으로 거론되고 있는 암모니아 연료는 엔진 개발 완료가 2024년으로 예상되어 암모니아 연료추진선박의 개발 상황을 지켜보며 단기적 관망 자세를 취할 선주들도 상당수 존재할 것으로 추정됨



2023년 세계 신조선 발주는 전년대비 크게 감소할 것으로 예상되며 다만, 이는 일시적 현상일 것으로 전망됨

- 2023년 LNG선 시장은 러시아-우크라이나 전쟁의 영향 등으로 비교적 활발하게 움직일 것으로 예상되나 사상 최대 물량이 발주된 지난해의 수요에 비해서 크게 감소할 것으로 예상됨
- 또한, 탱커시장은 해운시황 개선과 최근 신조선 발주량이 극히 적었던 점 때문에 신조선 발주가 증가할 것으로 기대되나 전체 신조선 시황의 침체를 극복할 수준에는 미치지 못할 전망
- 그 외에 발주량의 대폭 증가를 기대할 수 있는 선종은 없으며 컨테이너선 발주는 침체될 전망
- 2023년 세계 신조선 발주량은 전년대비 약 49% 감소한 2,200만CGT, 발주액은 약 51% 감소한 610억달러 내외가 될 것으로 전망
- 다만, 발주량 위축은 관망세 확산에 의한 1~2년여 기간의 일시적 현상이 될 것으로 예상되며 금리 인하와 세계 경기 활성화 등 경제여건의 호전과 해운시황 개선 등의 가능성도 남아있어 관망세가 약화와 예상보다 빠른 신조선 시황 회복 가능성도 존재함

한국의 신조선 수주량도 감소 전망

- 세계 발주량 감소에 따라 한국의 신조선 수주도 침체기 수준으로 감소할 전망이며 2023년 수주량은 전년 대비 약 48% 감소한 850만CGT, 수주액은 약 52% 감소한 220억달러 수준 전망
- 한국 수주량의 위축도 역시 일시적 현상이 될 것으로 예상
- 현재 국내 조선사들의 안정적 수주잔량 확보로 일시적 침체에 따른 충격은 제한적일 전망

2023년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2021	2022	2023 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	53.3 (107.4%)	42.8 (△19.7%)	22.0 (△48.6%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	17.9 (100.4%)	16.3 (△8.9%)	8.5 (△47.7%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,172 (129.2%)	1,243 (6.0%)	610 (△50.9%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	445 (128.0%)	453 (1.9%)	220 (△51.5%)

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



일시적 침체 예상에도 불구하고 노후선 교체 등 잠재적 수요가 사라지는 것은 아니며 이러한 수요를 다시 현실화하여 상황을 회복시키기 위해서는 확실한 탄소중립 대안 선박의 개발과 관련 산업계와의 협력 등 조선업계의 적극적인 노력이 필요함

- 해운업은 최근 코로나19와 러·우 전쟁 등 특수한 상황에서의 일시적 상황 호조가 있었으나 근본적으로 미·중 무역분쟁 이후 세계화의 기조가 흔들리며 저성장 국면에 진입했으며 특수 상황을 배제하면 여전히 선복량 과잉 상태인 것으로 판단됨
- 최근 신조선 수요는 LNG선 시장을 제외하면 해운업의 성장에 의한 것이 아니며 해상탄소 중립 요구에 의한 노후선 교체 필요성에 기인함
- 해상환경규제 영향이 제한적인 상황에서 최근의 경제 상황 악화로 인한 신조선 수요 침체는 일시적일 것으로 예상되나 경제상황 변화와 환경규제 논의 결과에 따라서 선사들의 관망세 유지 기간이 길어질 가능성도 배제할 수는 없음
- 이러한 관망세를 종식시키고 신조선 수요를 재활성화하기 위한 가장 좋은 방안은 선사들에게 확신을 줄 수 있는 탄소중립 대안선박을 조기에 개발 완료하고 판매하는 것임
- 이를 위해서는 국제적 논의에 있어서 조선사들이 제시할 수 있는 대안들³⁾이 국제적인 해상 탄소중립 방안으로 인정받을 수 있도록 능동적·적극적으로 임하여 이를 관철시키는 업계 공동의 협력 노력이 필요함
- 또한, 해운업계 및 연료를 공급할 화학·에너지업계와도 폭넓게 소통하고 협력하여 선사들의 연료공급에 대한 우려를 해소하며 개발된 신형 선박이 활발하게 판매될 수 있도록 하는 전략적 노력도 필요함
- 세계 조선업계를 선도하는 국내 조선사들이 국제기구의 논의 결과를 기다리고 결과에 따라 선박의 개발 방향을 수정하며, 해운사의 구체적 요구를 기다려 대응하겠다는 소극적인 시간이 길어질수록 선사들의 관망도 길어질 것이며 신조선 시장의 회복도 더디어질 것임
- 다만, 2024년부터 EU의 해운업 탄소배출권 거래제가 시행되고 뒤이어 EU의 선박연료 규제도 시행될 것이며 IMO도 시장기반조치에 대한 방안을 곧 확정하고 CII의 선박배출 규정도 논의 후 방안을 확정할 것으로 예상되어 선사들의 관망이 무한정 길어질 수는 없음
- 선사들이 현실적인 대안을 절박하게 요구할 시간이 점차 다가오고 있는 가운데 이들 요구에 대한 대응이 미리 준비된다면 그 시간은 시장 회복 시점이 될 것이나 그렇지 않다면 해운, 조선업계 모두 혼란에 빠질 가능성이 있어 조선업계의 보다 적극적 준비와 대응이 요구됨

3) 예를 들면, 탄소포집 등