

# 해운·조선업 2023년 동향 및 2024년 전망

- I. 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 2024년 조선업 전망 및 시사점

## 작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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



## <요 약>

### I. 산업환경

**(유가 및 연료가) 유가는 '23년 3분기 중 감소 영향 등으로 일시적 상승이 있었으나 대체로 '23년 중 하락 추세를 보였으며 4분기에도 하락 지속**

- 유가는 4분기 중 유종별로 16.5~19.4% 하락하여 12월 평균 72~77달러대 기록
- 선박연료유 가격 역시 4분기 중 하락하였으나 3분기 상승의 영향으로 비교적 높은 수준 유지
- 싱가포르항 기준 MGO의 4분기 평균 가격은 톤당 610.5달러, 380cst는 464.5달러 기록
- 저유황유와 고유황유의 가격 스프레드는 연말 톤당 290.8달러로 전분기 대비 축소됨

**(후판 가격) 상반기 후판가격은 3분기 중 정체흐름 후 4분기 중 하락하였으나 여전히 코로나19 이전 대비 높은 수준 유지**

- 중국산 중후판 20mm의 12월 평균 유통가격은 톤당 79.8만원, 국내산과 일본산 수출가격은 톤당 106.8만원과 730달러

### II. 해운업 동향

**(벌크선) '23년 중 다소 부진한 상황이 지속되었으나 4분기 중 비교적 양호한 수준까지 상승**

- '23년 평균 BDI는 1,378(23.7%↓)<sup>1)</sup>, 4분기 평균은 2,033(33.5%↑)

**(탱커) 러-우 전쟁 영향 지속과 적은 신조 선박 공급으로 양호한 수준 유지**

- 310K VLCC 1년 정기용선료는 '23년 평균 1일당 41,303달러(31.1%↑), 4분기 평균은 43,462달러 (전분기 대비 6.1%↑)

**(컨테이너선) 경기둔화와 신조선 대량 공급으로 하락추세 지속, 홍해사태로 12월 중 반등**

- '23년 평균 CCFI는 937.3(66.4%↓)로 연중 부진한 수준 지속, 4분기 평균은 853.6(47.1%↓)

**(LNG선) 러-우 전쟁으로 급등한 운임과 용선료가 조정되며 하락하였으나 양호한 상황 유지**

- 174KCUM급 평균 1년 정기용선료는 '22년 정점 대비 63.9% 하락, '23년 12월 1일당 93,800달러

**(LPG선) 많은 신조선 인도에도 중국의 수입증가와 미국-아시아 원거리노선 수요 증가로 호조**

- 82.4KCUM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 '23년 평균 톤당 107.5달러(35.2%↑), 4분기 평균은 130.2달러(9.8%↑)

1) 괄호안 수치와 화살표는 별도의 설명이 없는 한 전년(동기) 대비 증감을 의미



### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

#### (발주/건조량) '23년 신조선 발주량은 전년대비 감소하였으나 비교적 양호

- '23년 세계 발주량은 4,168만CGT(18.6% ↓), 발주액은 1,149.8억달러(17.1% ↓)
- 4분기 발주량은 826만CGT(26.2% ↓), 발주액은 230.6억달러(36.3% ↓)
- '23년 세계 건조량은 3,454만CGT(10.0% ↑), 4분기 건조량은 871만CGT(2.5% ↑)

#### (신조선가) 발주량 감소에도 '23년 중 상승 흐름 유지

- 12월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 '23년 중 10.2% 상승한 178.36, 4분기 중에는 1.7% 상승

#### (수주점유율) 중국이 압도적 점유율을 차지하였으며 한국의 점유율은 하락

- '23년 CGT 기준 수주점유율은 중국 59.8%, 한국 24.2%, 일본 10.7%

### Ⅳ. 한국 조선업 동향

#### (수주/건조량) 국내 신조선 수주도 감소하여 다소 부족한 수준

- '23년 수주량은 1,008만CGT(39.9% ↓), 수주액은 279.5억달러(35.7% ↓)
- 4분기 수주량은 267만CGT(10.0% ↓), 수주액은 78.9억달러(20.9% ↓)
- 동 기간 건조량은 910만CGT(16.4% ↑), 4분기 건조량은 204만CGT(22.5% ↑)

#### (수주잔량) 소폭 증가하였으며 3.5년치 이상의 안정적 일감 확보 유지

- '24년 1월초 수주잔량은 3,930만CGT로 '전년초 대비 2.0% 증가

### V. 2024년도 전망

#### 2024년 중 신조선 시장은 관망세 확산 우려 등으로 발주 및 국내 수주 감소 전망

- '24년 세계 발주량은 전년대비 29백만CGT(30% ↓), 발주액은 810억달러(30% ↓) 수준 전망
- 국내 수주량은 900만CGT(11% ↓), 수주액은 275억달러(8% ↓) 수준 전망

#### '24년 국내 조선업계의 최대 과제는 인력문제 해소와 생산시스템 안정화

- 컨테이너선 시황 변화로 선주들과의 인도연기 협상이 어려워지는 등 여건 악화 우려
- 대중국 블록 하청 의존도도 낮추어야 할 것으로 예상

중장기적 인력 양성과 경쟁력 제고를 위해서는 선박의 가격 유지, 가치 향상을 위한 R&D 투자와 기자재의 동반 발전 등 근본적 노력과 전략이 필요함



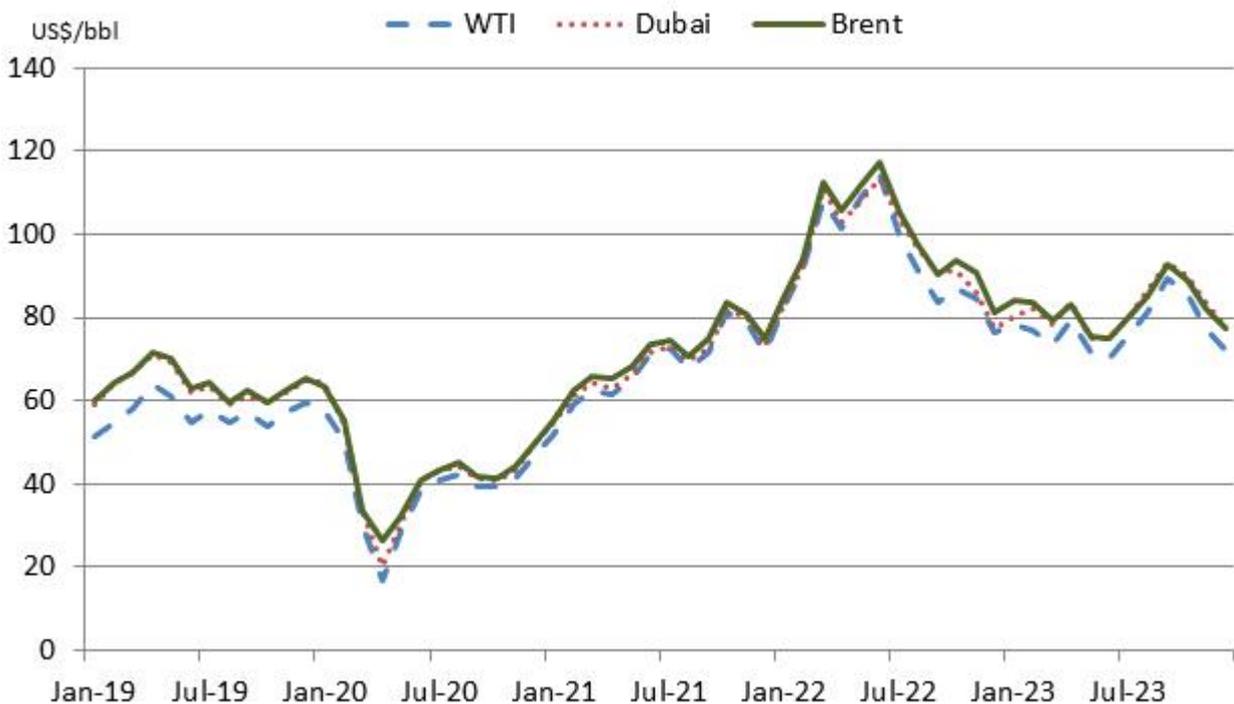
## I. 산업환경

### 1. 국제 유가 및 연료유 가격 동향

2022년 하반기 이후 하락세를 지속했던 국제유가는 '23년 3분기 중 사우디 감산 등의 영향으로 일시적 상승이 있었으나 9월말 이후 다시 하락추세로 돌아섬

- 사우디아라비아 등의 자발적 추가 감산과 중국의 수요 증가 기대로 상승세를 나타냈던 국제유가는 미국을 비롯한 비OPEC 국가들의 증산과 예상보다 더딘 수요증가 속도로 인해 9월말 브렌트와 두바이유는 96달러대, WTI는 93달러대를 정점으로 하락추세로 반전됨
- 이스라엘-하마스 분쟁으로 10월 2번째 주에 다소간 상승하였으나 1주일 후 다시 하락 반전하였고, 예멘 후티반군의 홍해 선박 공격으로 인해 소폭 상승하기도 하였으나 월평균 가격 기준으로 하락추세를 반전시키지 못하여 4분기 중 지정학적 리스크의 영향은 제한적이었음
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 12월 평균 배럴당 77.3달러로 4분기 중(9월말 대비) 16.5% 하락
- 동 기간 두바이유는 17.1% 하락하여 12월 평균 77.3달러를 기록하였으며 WTI 역시 19.4% 하락하여 12월 평균 72.1달러 기록
- EIA Short Term Energy Outlook('24. 1월)은 지난 11월 발표된 OPEC+의 추가 감산정책의 효과 등으로 2024년 평균 브렌트유 가격은 전년대비 0.2% 높은 82.57달러로 전망

#### 국제유가 동향



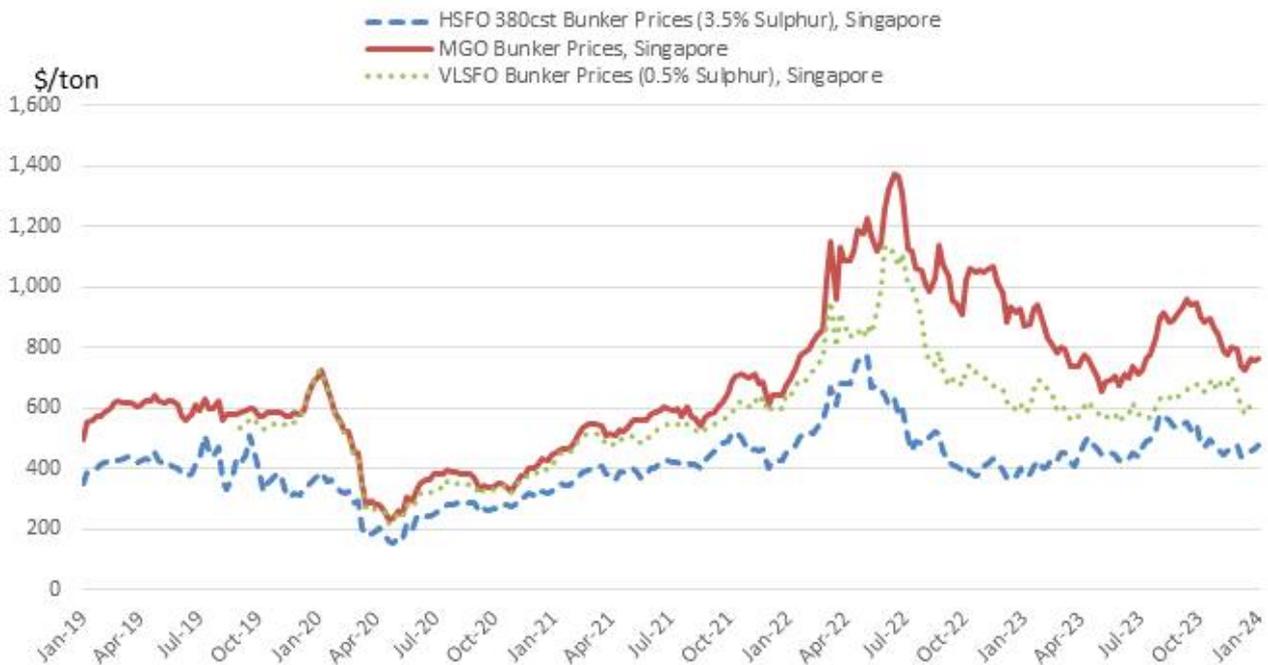
자료 : 석유공사 Petronet



## 선박연료유의 가격 역시 '23년 4분기 중 대체로 하락하는 흐름을 보였으나 3분기 중 상승 영향으로 분기 평균 가격은 다소 높은 수준을 유지함

- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유) (주간)가격은 12월말 톤당 755.3달러로 4분기 중 12.7% 하락하였고 4분기 평균 가격은 전분기 대비 7.3% 낮은 811.3달러를 기록
- 동일항 VLSFO(황 0.5%함유) 가격 역시 동 기간 7.0% 하락하여 12월말 톤당 610.5달러를 기록 하였으나 4분기 평균가격은 전분기 대비 3.9% 높은 톤당 652.6달러를 기록
- 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 4분기 중 2.4% 하락하여 12월말 톤당 464.5달러를 기록하였으며 4분기 평균가격은 전분기 대비 13.1% 낮은 톤당 466.2달러를 기록
- MGO와 등가 열량으로 환산한 북서유럽 LNG병커링의 Clarkson 추정 4분기 평균 가격은 계절적 영향에 따른 LNG가격 상승으로 전분기 대비 18.4% 높은 670.4달러를 기록하여 MGO보다 낮았으나 VLSFO보다는 다소 높은 수준을 기록
- 싱가포르항 기준 MGO와 고유황유인 380cst 가격차(스프레드)는 지난 9월 중 415.3달러까지 확대된 바 있으나 연말 290.8달러로 축소되어 스크러버를 장착한 고유황유 사용 선박의 상대적 이익이 감소한 것으로 추정됨
- 또한, 코로나19 이후의 집중 수요와 러-우전쟁 영향 등으로 폭등했던 LNG의 가격도 하향 안정화되고 있어 이중연료로서의 수요 확대도 기대됨

### 연료유 가격 동향



자료 : Clarkson

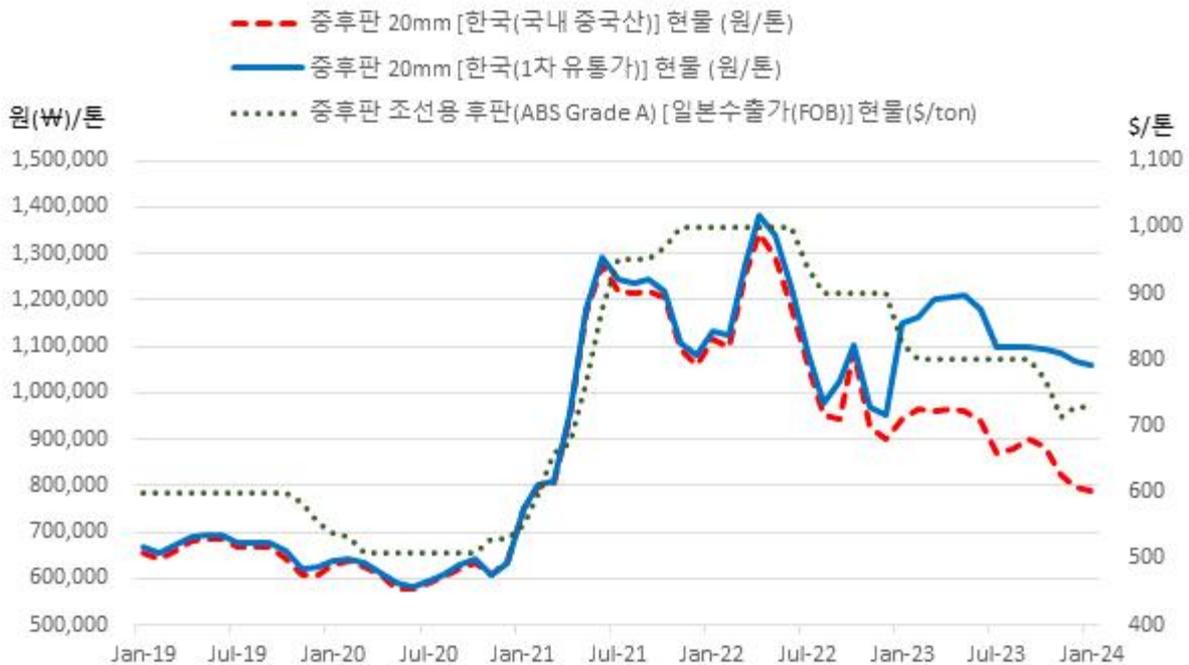


### 3. 후판 가격 동향

큰 변동 없이 3분기 중 횡보하는 흐름을 보였던 후판가격은 4분기 중 다시 하락하였으나 여전히 코로나19 이전 대비 높은 수준을 유지하고 있고 국산과 중국산의 가격차이는 더욱 벌어지고 있음

- 4분기 중 국제 철강재 가격은 열연코일과 철광석 가격이 상승하는 흐름을 보인 반면, 국내 후판 가격은 다소 하락하는 추세를 보여 대조를 나타냄
- 중후판 20mm 중국산 유통가격의 경우 12월 평균 톤당 79.8만원으로 9월 대비 11.4% 하락함
- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 12월 평균 톤당 106.8만원으로 동 기간 중 3.0% 하락하여 중국산 대비 하락속도는 매우 완만한 수준임
- 이러한 가격 하락속도의 차이로 국내산과 중국산의 가격차이는 9월 200달러에서 12월 270달러 수준으로 확대됨
- 일본산 조선용 후판 대한민국 수출가격은 2월 이후 유지되던 톤당 800달러의 가격이 4분기 부터 하락하며 동 기간 중 8.8% 하락하여 12월 평균 730달러를 기록

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



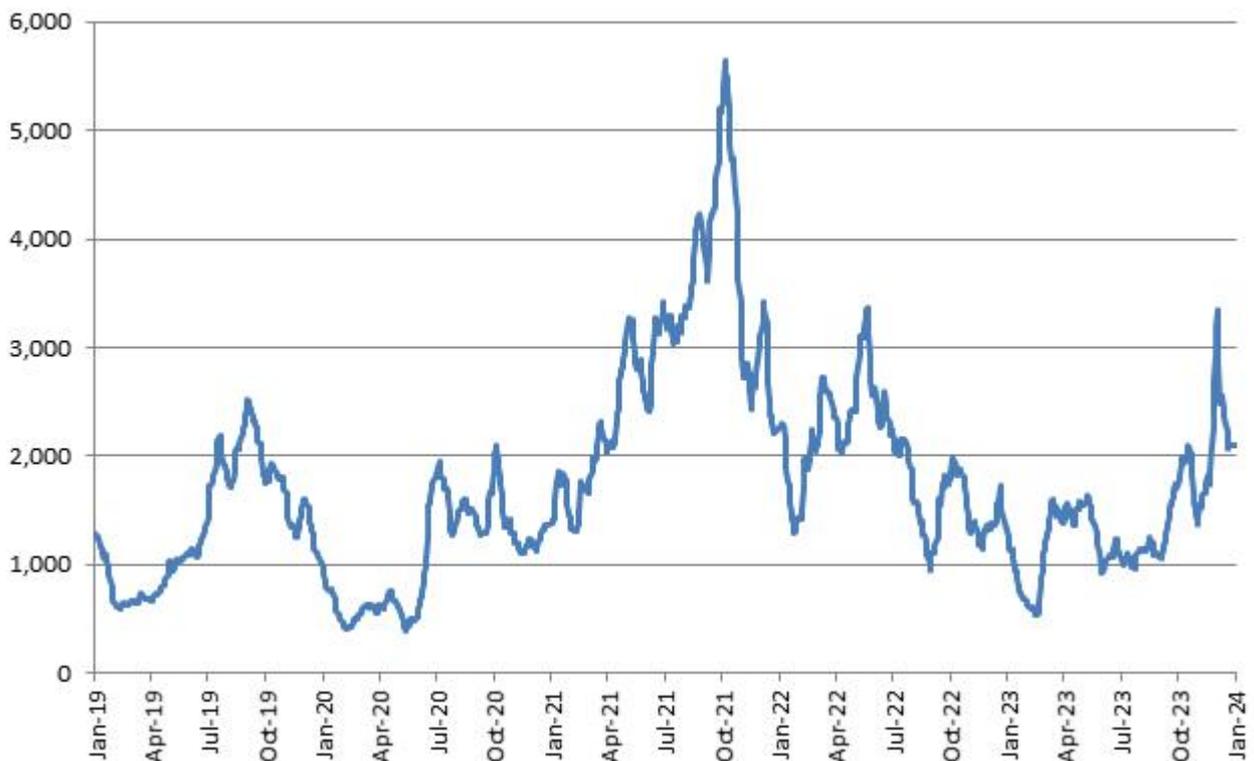
## Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

**2023년 벌크선 시황은 대체로 다소 부진한 수준이었으나 4분기 운임지수는 비교적 양호한 수준까지 상승함**

- '23년 BDI의 평균치는 1,378.4로 전년 대비 23.7% 낮은 수준을 기록하였으나 4분기에는 빠른 상승세가 나타나며 4분기 평균 2,033.1로 전년동기 대비 33.5% 높은 수준을 나타냄
- '23년 중 벌크선의 신규공급에 의한 선박증가율은 2%대의 비교적 낮은 수준을 유지하였음에도 불구하고 세계경기의 둔화 등 수요측 부진으로 인하여 다소 부진한 시황이 이어짐
- 그러나 4분기 중 미국의 곡물수출량 증가, 중국의 경기부양 정책에 의한 중국 수입물동량 증가 등 일시적 수요증가에, 제한적 선박량 증가와 규제에 의한 저속운항, 파나마운하의 통행량 제한 등 공급측 제한요인으로 인하여 운임이 일시적으로 급상승함
- 또한, 컨테이너선 등에 비해 영향이 매우 작을 것으로 보이나 홍해 선박공격 사태에 따른 화물선의 아프리카 남단 우회 운항 역시 시황상승에 다소의 영향을 미쳤을 것으로 추정

**BDI 추이**



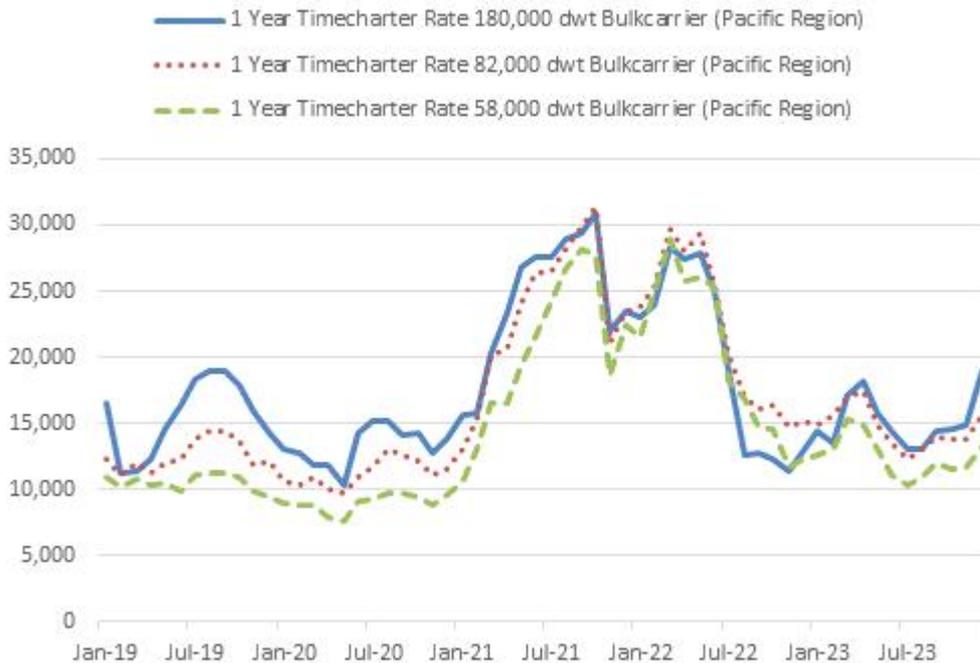
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



## '23년 벌크선 정기용선료는 운임상승에 따라 9월 이후 빠른 상승이 나타났으나 전반적으로 전년대비 약세를 나타냄<sup>2)</sup>

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 4분기 평균 전분기 대비 20.6% 상승한 1일당 16,327달러를 기록했으나 '23년 평균치는 15,264달러로 전년대비 22.0% 낮은 수준
- Kamsarmax 82Kdwt급의 4분기 평균치 역시 10.0% 상승한 1일당 14,508달러를 기록하였으나 '23년 평균으로는 전년대비 32.1% 낮은 1일당 14,674달러를 기록
- Supramax 58Kdwt급의 경우도 4분기 평균 전분기 대비 9.2% 상승한 1일당 12,231달러를 기록하였으나 '23년 평균은 12,526달러로 전년대비 37.1% 낮은 수준

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

## “Clarkson 어닝(earnings)<sup>3)</sup> 역시 4분기 중 강세를 보였으나 연평균으로는 전년 대비 감소한 수준을 나타냄

- 4분기 중 연료가격이 비교적 높은 수준이었음에도 운임이 빠르게 상승하며 Clarkson 어닝(이하 “어닝”)은 전년동기 대비 크게 증가한 수준을 나타냄
- 그러나 연중 다소 부진한 시황으로 인하여 연평균으로는 전년대비 감소한 수준임

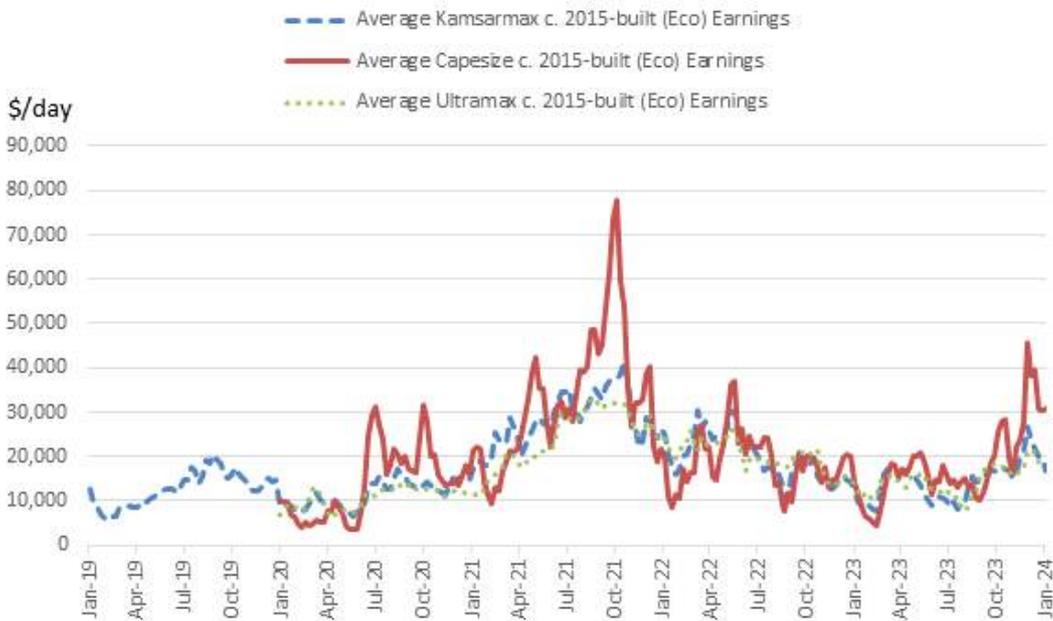
2) 본 절에서 벌크선 용선료는 모두 태평양수역 기준

3) Clarkson이 추정 및 계산하여 발표하는 어닝(earnings)은 선박 운항 수익성의 지표중 하나로 사용될 수 있음. 어닝은 해당시기 스팟운항 1항차에 대하여 총 운임수입에서 연료비, 항만사용료, 운하통행료, 브로커 수수료 등의 비용을 제한 수익을 총 항해일수로 나눈 개념임. 총 항해일수에는 화물을 탑재하고 운항한 기간뿐 아니라 항만 하역일수, 항만 대기일수를 포함하고 하역 후 공선 항해일수까지 포함하여 1일당 수익을 산정함. 계산에 선원비, 선용품비, 감가상각비 등이 고려되지 않아 동 수치가 선박운항으로 얻어지는 영업이익을 나타내는 것은 아님. 자세한 설명은 Clarkson, “Sources & Methods for the Shipping Intelligence Weekly” 참조.



- 180K급 내외의 Capesize 어닝은 4분기 평균 1일당 28,954달러로 전년동기 대비 63.6% 증가 하였으나 '23년도 전체 평균으로는 전년대비 5.2% 감소한 17,789달러 기록<sup>4)</sup>
- 82K급 내외의 Kamsarmax의 경우도 4분기 평균 1일당 19,478달러로 전년동기 대비 26.49% 증가하였으나 '23년도 전체 평균은 전년대비 27.0% 감소한 14,405달러 기록
- 61K급 내외의 Ultramax의 어닝은 4분기 평균 1일당 18,202달러로 전년동기 대비 7.7% 증가 하여 타 선형에 비해 증가폭이 다소 낮았으며 '23년도 전체 평균은 전년대비 27.9% 감소한 14,568달러 기록

### 벌크선 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

### 2024년 벌크선 시황은 전년대비 유사하거나 소폭 하락하는 수준이 될 전망

- 2024년 드라이벌크 해운시장에서 큰 폭의 수요증가를 기대하기는 어려울 전망
  - 세계 경제성장이 '23년도와 유사한 수준이 예상되고(IMF) 미 연준의 금리인하 등 긍정적 신호에도 불구하고 세계적인 경기둔화에서 벗어날 가능성은 높지 않은 것으로 전망됨
  - 지난해 10월 중국의 1조위안 국채발행 등 경기부양책이 발표되고 이후에도 다양한 경기부양 정책이 시도될 것으로 예상되나 지방정부 부채 등을 감안하면 이들 자금이 인프라 등 건설과 부동산 경기부양에 투자될 여력은 높지 않다는 것이 대체적인 전망임
- '24년도 선박의 신규 공급이 많지 않아 공급측면에서는 다소 긍정적 요인이 있으며 예상 외의 수요가 나타나면 시황이 지난 4분기와 같이 빠르게 상승할 가능성도 높음
  - '24년도 신조선 인도예정량은 연초 선복량의 3.5% 수준으로 폐선량을 감안하면 선복량 증가율은 3% 이내가 될 것으로 예상됨

4) 본고에서 어닝 산정 대상 선박은 2015년 건조 스크러버 미장착 선박으로 저유황유와 LNG연료 등을 사용하는 선박임



- 또한, 환경규제에 의한 운항속도 감속으로 실질 증가효과는 이보다 낮을 것으로 예상되며 파나마운하의 통행 제한은 우기인 5월 이후 해소될 것으로 기대되나 예상과 달리 연중 지속될 경우 선박 증가효과는 매우 미미거나 톤마일 관점에서 감소 수준이 될 가능성이 있음
- 이러한 공급 상황에서 예상외의 수요증가가 나타난다면 운임이 빠르게 상승할 가능성도 높음
- 다만, 현재와 같은 낮은 수요증가 기대감 하에서는 전년대비 평균적으로 유사하거나 소폭 낮은 시황을 나타낼 것으로 전망

## 2. 탱커 시장

### 2023년 탱커 시황은 OPEC+의 감산과 세계 경기둔화에도 불구하고 러-우 전쟁 이후의 장거리화된 교역노선 유지, 적은 신규 선박 공급 등으로 양호한 수준을 유지함

- 사우디아라비아 등의 감산정책으로 '22년대비 136만bpd 감소한 OPEC 생산량에 대응하여 미국 등 비OPEC 국가가 248만bpd 증산하였으나 생산량은 전년대비 1.7% 증가에 그쳤고 '23년에서야 코로나19 이전 수준을 회복함
- 세계 석유수요 역시 중국의 양호한 수입 증가에도 불구하고 세계 경기둔화 등으로 전년대비 1.9% 증가에 그쳤으며 코로나19 이후 처음으로 팬데믹 이전 수준을 회복함<sup>5)</sup>
- 전반적으로 '23년도 석유시장의 수요 및 공급은 양호한 상황이 아니었으나 러-우전쟁 이후 러시아 수출물량 및 유럽 수입물량의 교역노선 장거리화가 여전히 유지되고 있어 유조선 및 제품선 해운수요는 매우 양호한 수준을 나타냄
- Clarkson은 '23년 유조선 수요 증가율을 전년대비 6.5%, 제품선은 8.2%로 추정
- 공급측면에서는 2016년 이후 탱커 발주량이 장기간 침체기 수준에서 크게 벗어나지 않아 선박량 증가율이 낮은 수준을 유지하고 있는 점도 양호한 해운시황을 유지하는 요인으로 작용
- '21년 이후 LNG선, 컨테이너선의 수요 급증과 달리, 탱커와 벌크선의 신조선 투자는 일시적 호조를 보이기도 하였으나 대체로 침체기 수준에서 크게 벗어나지 않는 관망세를 여전히 유지하고 있음
- 컨테이너선은 정기선 운항으로 계획된 항만에 기항하며 LNG나, 메탄올 등 상대적으로 대체연료를 공급받기 용이한 조건인 반면, 비정기노선을 운항하는 탱커와 벌크선은 기항 항만에서의 저탄소 연료 병커링 가능 여부가 불확실하여 대체연료 채택에 상대적으로 소극적인 경향을 보임
- 그뿐 아니라 아직까지 규제를 벗어날 대안 연료조차 확실히 제시되지 못하고 있어 부정기선 운항 선사들은 관망세를 유지하며 신조선 투자에 소극적인 경향을 보여 해운 및 조선시황 호조에도 발주량이 크게 증가하지 않음<sup>6)</sup>

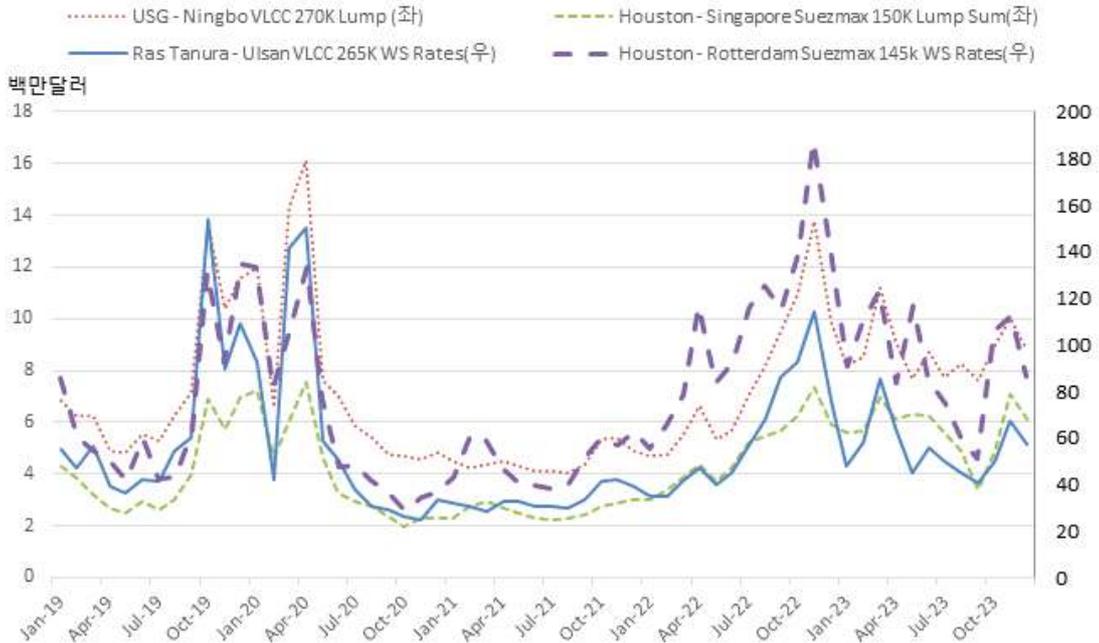
5) 본 절의 석유 생산 및 수요 통계는 EIA의 24년 1월 Short Term Energy Outlook 통계를 인용

6) 러-우 전쟁 이후 해운운임의 급상승으로 수요가 크게 증가한 제품운반선과 수에즈막스 유조선 등의 발주량 증가는 일부 나타나기도 하였으나 최근 조선시황 호조에 부응할 만한 수준은 아님



2023년 중 유조선 운임은 전년도의 상승 정점 이후 하향 조정 흐름이 나타났으나 양호한 수준을 유지하였고, 용선료는 다소의 등락이 있었으나 4분기까지도 높은 수준에서 유지됨

### 유조선 운임 추이

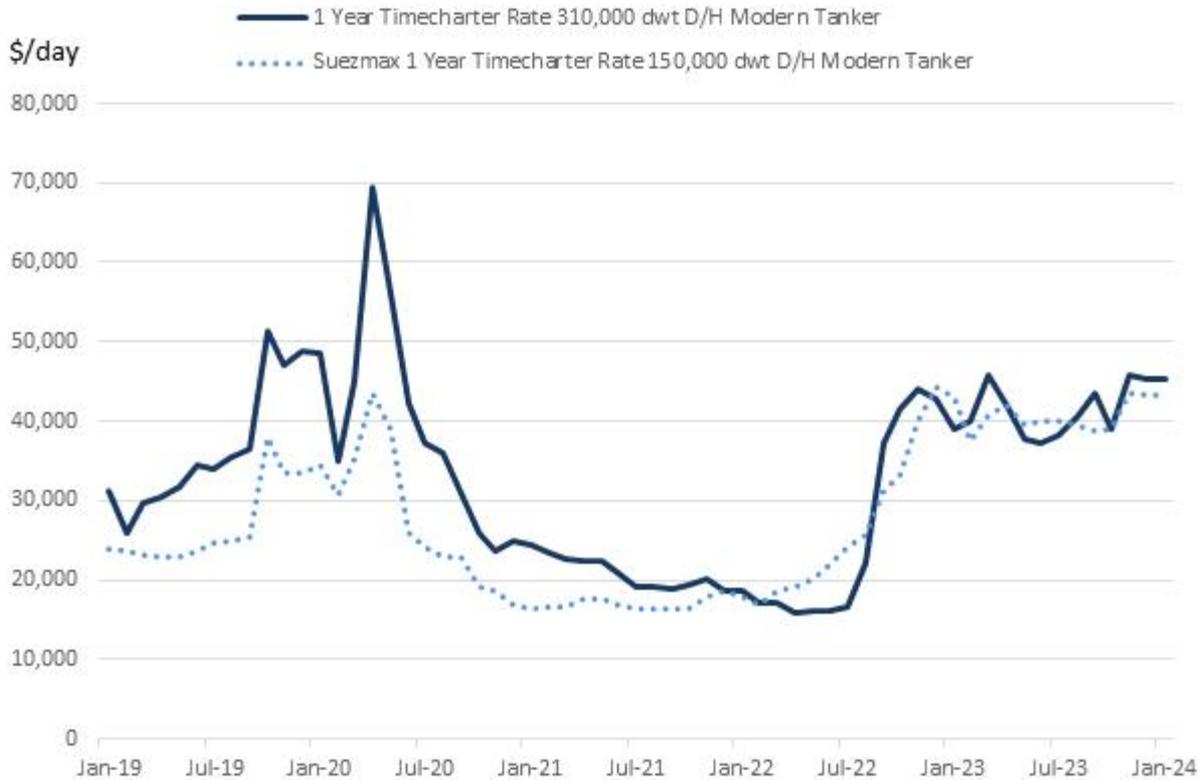


자료 : Clarkson

- 유조선 운임은 러-우전쟁 이후의 상승추세가 '22년 4분기 중 정점에 이른 후 하향조정 되는 경향을 보였으나 연말까지도 양호한 수준을 유지함
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 '23년 평균 WS지수는 55.81로 전년대비 9.6% 낮은 수준이며, 4분기 평균 역시 58.04로 전년동기 대비 37.5% 낮은 수준을 기록
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC '23년 평균 운임은 전년대비 13.8% 높은 876만달러를 기록하여 '22년도 상승속도와 '23년도 하락속도에 따라 노선별로 등락이 다르게 나타났으며 4분기 평균 운임은 921만달러로 전년동기 대비 19.1% 낮은 수준 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 23년 평균 운임 역시 전년대비 17.1% 높은 876만달러를 기록하였으며 4분기 평균 운임은 921만달러로 전년동기 대비 19.1% 낮은 수준 기록
- 미국 휴스턴 - 네덜란드 로테르담 간 145K 수에즈막스의 WS지수는 '23년 평균 91.15로 전년대비 17.6% 낮은 수준을 나타냈으며 4분기 평균 지수 역시 100.38로 전년동기 대비 35.1% 낮은 수준 기록
- 홍해사태 이후 유조선 운임은 수에즈운하통과 노선 등에서 연말과 24년 초에 급등 추세가 나타났으나 그 외 노선은 연말까지 큰 변동을 보이지 않았고 연초에 상승하는 추세가 나타남



## 유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 계절별 변동성이 강한 운임추이와 달리 유조선 용선료는 '22년 4분기 이후 일정 수준에서 등락하며 대체로 유지되는 경향을 보이고 있음
- 310Kdwt급 VLCC는 해당 기간 중 1일당 37,000~46,000달러 사이에서 등락하고 있으며 150Kdwt급 수에즈막스는 37,000~44,000달러 사이에서 등락함
- 310Kdwt급 VLCC의 1년 정기용선료는 '23년 평균 1일당 41,303달러로 전년대비 61.1% 높은 수준이었으며, 4분기 평균은 전분기 대비 6.1% 상승한 43,462달러
- 150Kdwt급 수에즈막스의 경우도 '23년 평균 전년대비 53.9% 높은 1일당 40,572달러를 기록했으며 4분기 평균은 전분기 대비 6.7% 상승한 42,019달러
- 유조선의 용선료는 운임추세와 달리 '24년 초까지 홍해 사태에 의한 상승흐름이 나타나고 있지 않음

### 제품운반선 시황은 운임과 용선료 모두 '23년 중 하향 흐름을 보였으나 4분기까지도 매우 양호한 수준을 유지하고 있음

- 러-우 전쟁의 영향으로 '22년 중 유조선보다 큰 폭으로 상승하였던 제품선 운임은 '22년말 정점에 이른 후 '23년 중 하락하는 경향을 보였으나 매우 높은 수준에 이른 후 상승속도보다 완만하게 하락하며 여전히 매우 양호한 수준을 유지하고 있음
- 3분기 중 계절적 영향에 의한 상승 후 4분기에 다시 하락하였으나 홍해사태 등의 영향이 반영되며 12월 다시 상승하는 모습이 나타났고 상승폭은 노선에 따라 다르게 나타남



- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi-네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 '23년 평균 운임은 391만달러로 전년대비 5.6% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임은 413만달러로 전년동기 대비 18.2% 낮은 수준을 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커의 '23년 평균 운임 역시 전년대비 28.4% 낮은 79만달러를 기록했으며 4분기 평균 운임은 76만달러로 전년동기 대비 42.4% 낮은 수준 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 '23년 평균 전년대비 16.4% 낮은 220만달러를 기록했으며 4분기 평균 운임은 205만달러로 전년동기 대비 33.2% 낮은 수준 기록

### 제품운반선 운임 추이

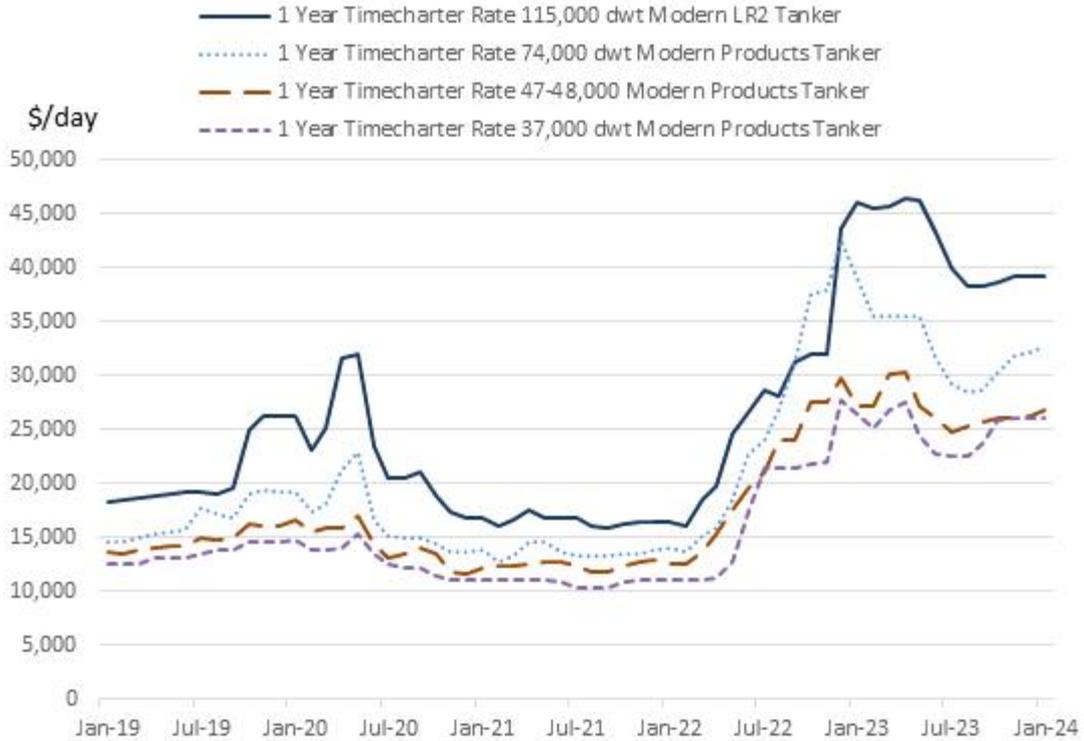


자료 : Clarkson

- '23년 중 제품운반선의 정기용선료도 하락하는 경향을 보였으나 4분기 이후 소폭 상승하거나 유지되는 흐름을 보임
- 다만, 러-우 전쟁의 영향으로 상승하기 시작한 '22년 상반기 용선료는 하반기 대비 크게 낮은 수준이므로 '23년 중 하락 흐름이 나타났으나 평균적으로 전년대비 높은 수준을 기록
- 115Kdwt급 LR2탱커의 '23년 평균 1년 정기용선료는 1일당 42,245달러로 전년대비 59.7% 높은 수준이었으며 4분기 평균은 39,058달러로 전분기 대비 0.6% 상승
- 74Kdwt급 LR1탱커의 '23년 평균 1년 정기용선료 역시 전년대비 29.6% 높은 1일당 32,707달러를 기록했으며 4분기 평균은 31,481달러로 전분기 대비 9.5% 상승
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우도 '23년 평균 1년 정기용선료는 전년대비 40.4% 높은 1일당 24,947달러를 기록했으며 4분기 평균은 26,115달러로 전분기 대비 3.4% 상승
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 '23년 평균 1년 정기용선료는 전년대비 30.4% 높은 1일당 26,832달러를 기록했으며 4분기 평균은 25,962달러로 전분기 대비 13.1% 상승



## 제품운반선 용선료 추이



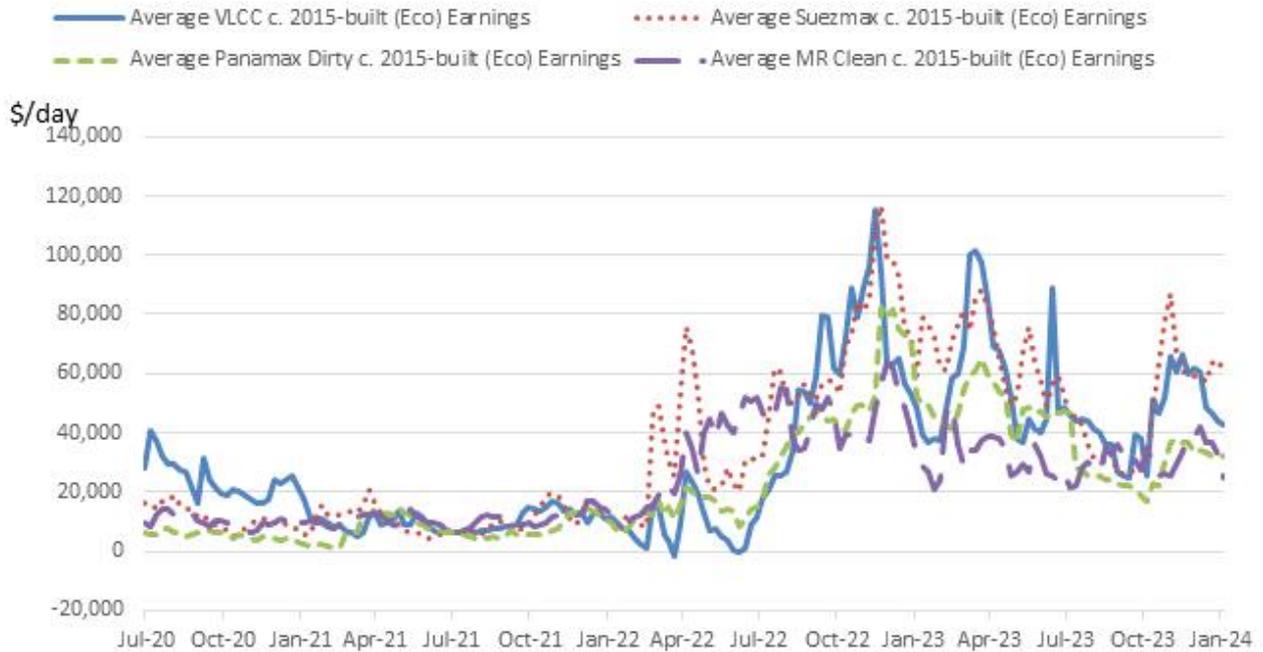
자료 : Clarkson

### 탱커의 어닝(earnings)은 '22년 4분기 중 정점에 이른 후 '23년 중 대체로 감소 추세를 보였으나 4분기까지도 양호한 수준임

- 다만, 전년도 1분기의 낮은 수준으로 인하여 연평균 기준으로는 '23년도 어닝이 높게 나타남
- 2015년 건조 VLCC의 '23년도 평균 어닝은 1일당 51,484달러로 전년대비 48.7% 증가하였으며 4분기 평균치는 52,997달러로 전년동기 대비 30.8% 감소
- 동일 선령의 수에즈막스 역시 '23년도 평균 어닝은 1일당 57,185달러로 전년대비 16.1% 증가한 수준을 나타냈으며 4분기 평균치는 61,085달러로 전년동기 대비 28.4% 감소한 수준
- 동일 선령의 파나막스급 더티(dirty) 탱커의 '23년도 평균 어닝은 1일당 38,949달러로 전년대비 23.8% 증가하였으며 4분기 평균치는 31,131달러로 전년동기 대비 48.8% 감소한 수준 기록
- 동일 선령의 MR급 클린(clean) 탱커의 경우는 '23년 평균 1일당 31,489달러로 전년대비 16.2% 감소하였고 4분기 평균치는 33,122달러로 전년동기 대비 28.4% 감소
- MR탱커의 경우 전년도 2분기 운임이 빠르게 상승하며 높은 수준의 어닝을 나타내 연평균 기준으로 '23년도에 감소한 것으로 나타남



## 탱커 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

### 2024 탱커 시황은 석유시장의 혼란과 경기둔화 우려에도 불구하고 제한적인 신규 선박 공급과 교역노선의 장거리화 등으로 강세를 유지할 전망

- 지난해 연말까지도 감산 기초를 유지하던 사우디아라비아가 연초에 수출가 인하를 통한 점유율 확보로 전략을 변경하고 미국도 증산 기초를 지속할 것으로 예상되고 있어 석유 생산량의 부족이 해운업에 미칠 악영향은 크지 않을 전망
- 다만, 중동 정세 불안으로 인한 유가 상승도 나타나고 중국의 수요 둔화와 세계 경기 둔화 등으로 석유 수요에 부정적 예측이 지배적이므로 '24년 중 해운수요의 개선을 기대하기는 어려울 것으로 보임
- 그러나 금년도 원유운반 유조선의 인도예정량이 연초 선박량의 0.8%에 불과하고 제품선의 인도예정량도 약 2.2%의 낮은 수준에 그쳐 제한적 선박공급에 의해 운임과 용선료 등 시황이 충분히 지지될 것으로 예상됨
- 또한, 러-우전쟁의 영향으로 인한 석유교역로의 장거리화가 유지되고 파나마의 기후 조건과 중동 지역 분쟁 양상에 따라 세계 양대 운하의 통행 제한이 장기화되어 선박 공급에 여유가 없거나 부족해질 가능성도 배제할 수 없음
- 사우디아라비아의 점유율 유지와 미국의 증산 경쟁으로 유가가 크게 하락하며 예상 외의 수요발생과 시황급등 가능성 등 석유시장과 운송시장의 불확실성은 어느 때보다 높은 상황이나 수요보다는 탱커의 제한적 공급으로 시황강세가 유지될 전망

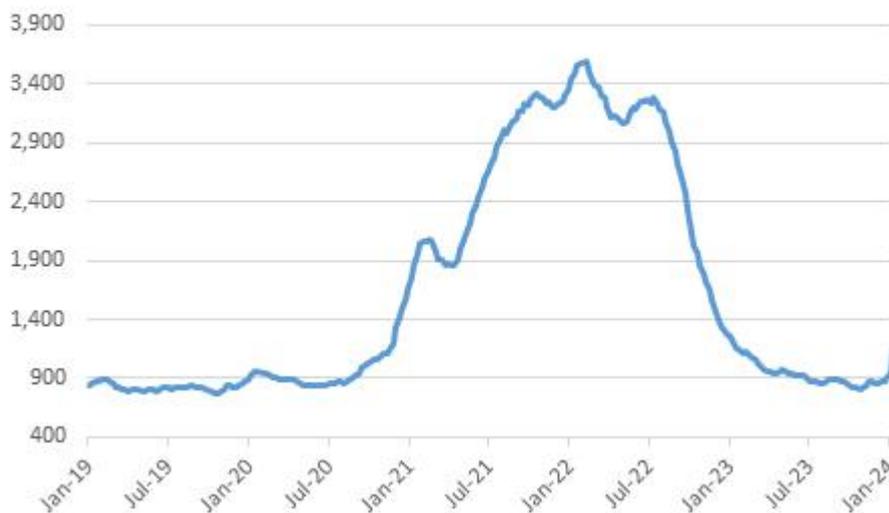


### 3. 컨테이너선 시장

**‘23년 중 세계 경기둔화에 따른 수요 부진에 ‘20년 4분기 이후 대량 발주된 선박의 집중 인도까지 겹쳐 시황하락이 지속되었으나 홍해사태로 인하여 12월 중 반등이 나타나기도 함**

- ‘23년 중 컨테이너선 해운수요는 세계 경기둔화의 영향으로 부진하였음
- IMF는 지난해 10월 전망에서 ‘23년 세계 상품교역 증가율을 -0.3%로 추정하였으며 Clarkson은 ‘23년 컨테이너선 교역량 증가율을 TEU-Miles 기준으로 1.4%로 추정하여 해운 수요가 매우 부진하였음을 알 수 있음
- 반면, 2020년 4분기 이후 대량 발주된 선박의 본격 인도로 ‘23년 컨테이너선복 증가율은 매우 높은 수준임
- Clarkson 통계에 의하면 2023년 컨테이너선의 인도량은 연초 선복량 대비 8.6%로 매우 많은 물량이었으나 폐선량은 0.6% 수준에 불과하여 선복량 증가율이 8.0%로 매우 높은 수준임
- EEXI의 시행에 따른 선박 운항속도 감속으로 일부 공급 감소효과가 발생하였으나 이러한 높은 선복증가율을 보완하기에는 크게 부족한 수준으로 추정됨
- 다만, 파나마운하 통행 제한과 홍해사태에 따른 수에즈운하 통항 차질이 큰 규모의 공급감소 효과를 일으키며 다소의 운임하락 속도 둔화를 가져온 것으로 추정되며 홍해사태 이후에는 운임이 반등하는 현상도 나타나 ‘24년 시황에 큰 변수로 작용할 것으로 예상됨
- ‘23년 평균 CCFI는 전년대비 66.4% 낮은 937.3을 기록하였으며 4분기 평균 CCFI는 853.6으로 전년 동기 대비 47.1% 하락하여 12월 반등으로 인한 하락속도 둔화가 나타남

#### CCFI 추이



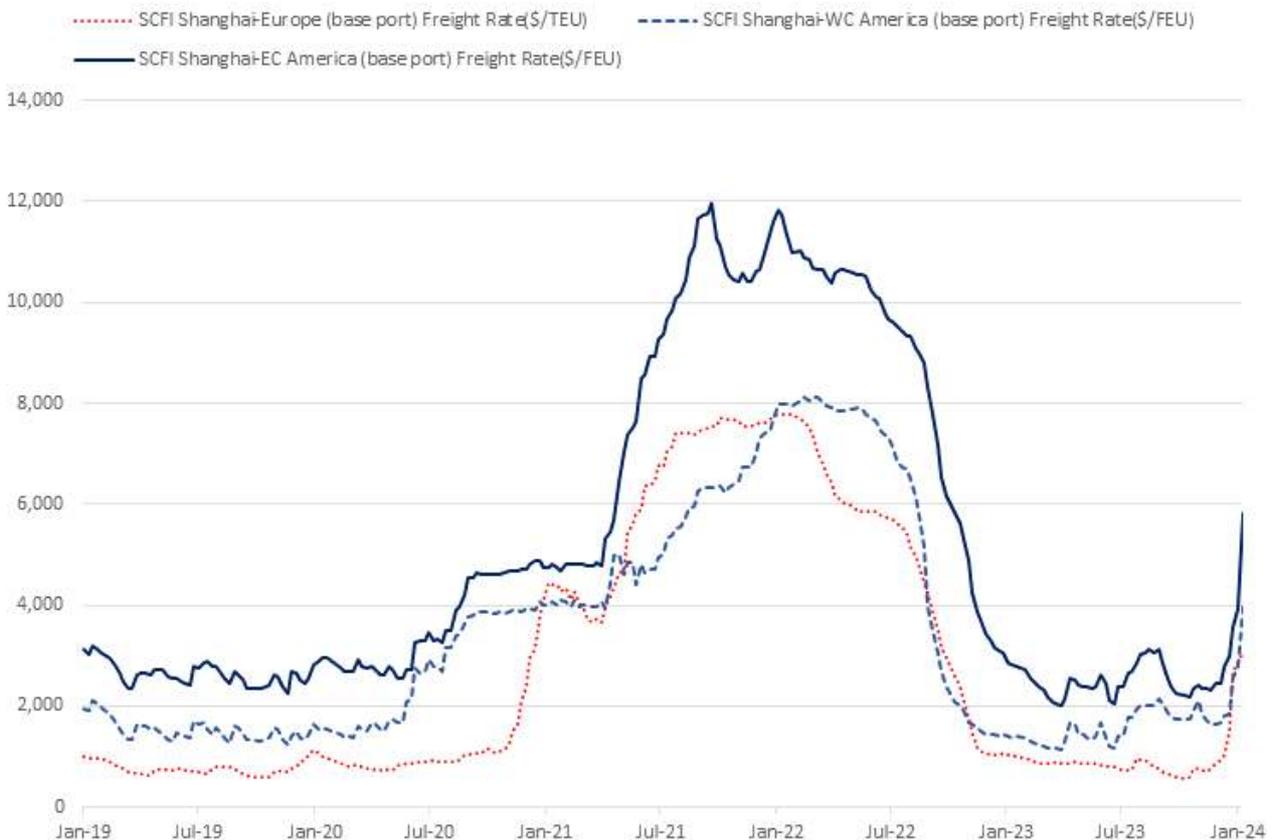
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 주요 원양노선의 운임은 '23년 중 전반적으로 하락 추세를 보였으나 계절적 수요 변화와 양대 운하의 상황에 따른 부분적 등락이 나타나기도 함

- 주요 원양노선의 운임은 코로나19 기간 중의 항만체선 여건이 크게 완화된 '22년 중 빠르게 하락한 후, '23년 들어 하락속도가 둔화되었으나 코로나19 이전 미중 무역분쟁 영향으로 시황이 부진했던 2019년 수준으로 하락하는 등 전반적으로 부진한 흐름을 보임
- 다만, 수에즈운하와 파나마운하 등 양대 운하의 영향을 크게 받는 만큼 5월 이후 파나마 운하의 통항조건 강화와 12월 홍해 선박공격 사태 등이 운임에 영향을 미친 것으로 추정되며 특히, 수에즈운하 통항 차질로 12월 운임이 빠르게 상승하며 전반적인 하락세가 마감됨
- 상하이-유럽노선의 '23년 평균 운임은 TEU당 882.0달러로 전년대비 81.8% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 33.6% 하락한 989.3달러로, 연평균 운임 대비 100달러 이상 상승함
- 상하이-미서안 노선의 '23년 평균 운임은 FEU당 1,606.7달러로 전년대비 71.6% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 오히려 13.7% 높은 1,850.6달러를 기록
- 상하이-미동안 노선은 '23년 평균 FEU당 2,529.3달러로 전년대비 70.3% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 38.4% 낮은 2,539.8달러를 기록

### 주요 원양노선 SCFI 추이



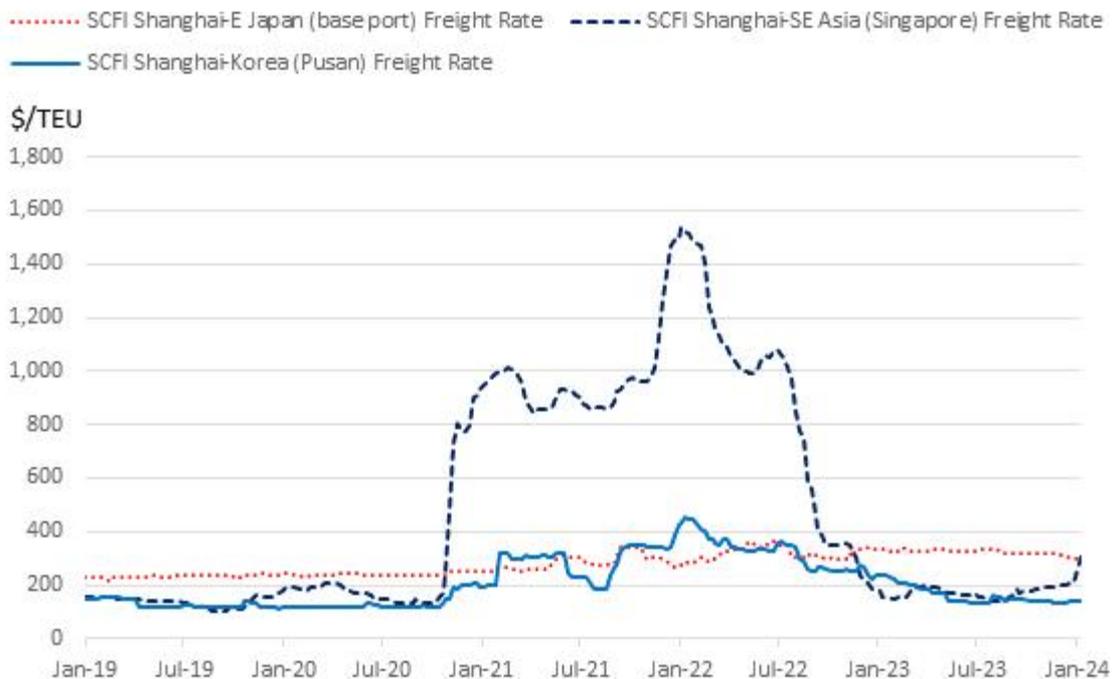
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 주요 근해노선 운임 역시 '23년 중 대체로 하락하였으며 원양노선과 가장 큰 연동성을 보이는 동남아 노선은 12월에 반등이 나타나기도 함

- 상하이-동일본 노선은 '23년 중 완만한 등락을 거듭하며 '23년 평균 운임은 전년대비 1.5% 높은 TEU당 325.0달러를 기록하여 예외적으로 전년대비 소폭 높은 수준을 나타냈으며 4분기 평균 운임은 315.2달러로 전년동기 대비 1.2% 낮은 수준
- 상하이-부산 노선의 경우 '23년 중 하락 추세가 지속되어 '23년 평균 운임은 전년대비 49.8% 낮은 TEU당 161.3달러를 기록하였고 4분기 평균은 전년동기 대비 5.7% 낮은 139.3달러 기록
- 상하이-동남아(싱가포르) 노선은 역시 대체로 하락추세를 보여 '23년 평균 운임은 전년대비 79.2% 낮은 TEU당 173.8달러, 4분기 평균은 전년동기 대비 31.3% 낮은 195.4달러 기록하였으나 12월 중에만 6.1% 상승하여 연말 208달러를 기록함

### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

## 2024년 컨테이너선 시황은 양대운하의 문제가 해소된다면 어려운 시황이 이어질 전망

- 세계 거시경제 전망 등에 따르면 '24년도 세계 교역성장률이 개선되며 컨테이너선 수요도 다소 증가하겠으나 세계 경기둔화가 크게 개선될 것으로 기대하기 어려운 상황에서 컨테이너 물동량 증가율은 3~4%의 높지 않은 수준에 그칠 것으로 예상됨
- 반면, '24년 선박은 연초 선복량의 11%에 해당하는 306만TEU의 물량이 인도 예정으로 계획되어 있으며 8% 이상의 선복량 증가가 이루어질 가능성이 높아 심각한 공급과잉 현상이 '24년 중에도 이어질 전망



- 한국 조선사들의 인력수급 문제로 인한 생산지연으로 일부 물량 인도가 연기될 가능성이 있고 시황 악화에 의한 폐선 증가도 예상되나 이를 감안하여도 8% 내외의 선복량 증가를 피하기는 어려울 전망
- 특히, 12,000TEU 이상 대형선의 증가세가 매우 빠르게 나타나고 있어 대형선이 주로 투입되는 미국, 유럽 등 주요 원양노선의 상황은 더욱 심각해질 가능성이 있음
- '21~'22년 집중발주된 컨테이너선 중 대형선의 비중이 높아 '24년 중 인도예정 대형선은 연초 대형선 선복량의 18%에 해당하는 물량이며, 이는 탈탄소 대체연료추진선박 도입을 위한 신조선 투자물량이 주로 대형선에 집중되었기 때문임
- 더욱이 대부분의 대형선이 개발되고 건조된 시기가 최근 15년 이내로 아직 선령이 낮아 12,000TEU급 이상 선박 중 폐선된 물량은 지금까지 단 1척도 없으며 당분간 많은 폐선을 기대하기 어려워 폐선에 의한 선복량 조정도 어려운 상황임
- 그러므로 원양노선에서의 경쟁은 더욱 격화될 것으로 예상되며 이에 대한 대응이 필요함
- 현재 예상되는 유일한 변수는 양대 운하의 정상화 여부이며 이들 운하의 통항 차질이 지속되면 운임이 비교적 높은 수준에서 유지되거나 하락을 방어할 수 있을 것으로 보이나 운하가 정상화되며 하반기 이후 운임이 침체 수준으로 하락할 가능성이 높음
- 수에즈운하 문제는 이스라엘과 중동 지역 내의 정치적 이해관계에 따른 분쟁으로, 향후 전개나 해소 가능성을 예측하는 것은 매우 어려우나 미국과 영국의 군사력이 직접 개입하고 있고 대체로 확전가능성은 낮은 것으로 전문가들이 판단하고 있어 단기적 해법이 나올 가능성도 있음
- 파나마운하의 경우 동 지역의 강수량과 관련된 기후 문제로, 이 역시 예측이 어려우나 5월 이후 운하 지역의 정상적 강수량 회복으로 하반기 이후 정상화 될 가능성도 있음
- 양대 운하의 문제가 정상화될 경우 컨테이너선 시황은 다시 하락추세로 돌아설 것으로 보이나 예상외로 양대 운하의 문제가 지속될 경우 시황이 운임이 비교적 높은 수준에서 형성될 수 있음

#### 4. LNG선 시장

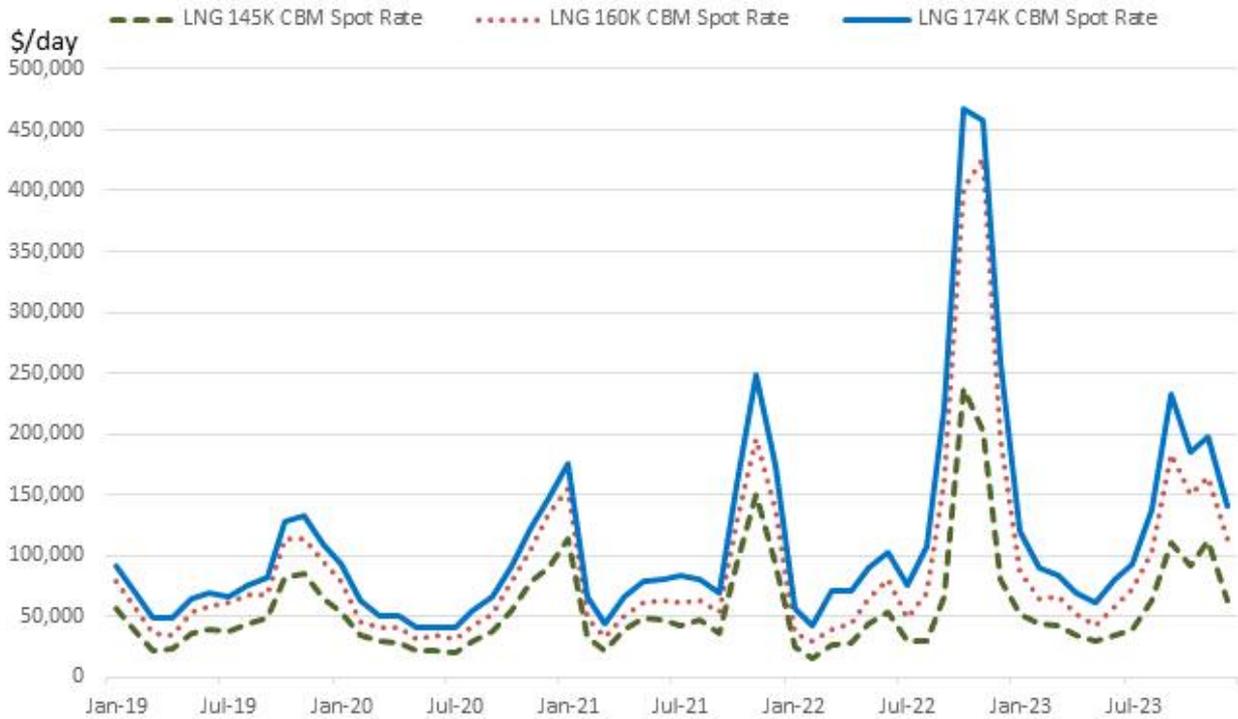
##### '23년 LNG선 해운 운임은 전년대비 하락하였으나 4분기까지도 양호한 수준을 유지함

- '22년 중 러-우 전쟁의 영향으로 급등한 운임과 용선료에 비해 '23년 중 운임은 크게 낮은 수준임
- '23년에도 많은 신조선이 시장에 인도되었고 유럽의 천연가스 도입선도 안정화되며 '23년 시황이 하향 조정된 것으로 추정됨
- 금번 겨울이 비교적 온화할 것이라는 예상으로 가을 피크시즌의 운임도 최근 2년간 수준에 비해 낮아 기후 조건도 전반적인 운임 하락에 영향을 미친 것으로 추정됨
- 미국산 LNG의 아시아항 수출물량이 통과하는 파나마운하와 중동산 물량의 유럽항 항로의 지름길인 수에즈막스가 모두 통항에 지장을 초래하였으나 운임하락을 막을 수준은 아닌 것으로 평가됨



- 그러나 '23년 평균 운임 수준은 중국이 LNG수요를 빠르게 늘려가며 시황이 양호한 수준으로 상승하고 있었던 2019년 수준과 유사하여 전년대비 하락에도 불구하고 여전히 양호한 시황은 유지되고 있음

### LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

- 구형 선형인 145KCuM급의 '23년 평균 스팟운임은 1일당 59,510달러로 전년대비 12.8% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임은 86,731달러로 전년동기 대비 48.0% 낮은 수준을 기록
- 160KCuM급의 경우도 '23년 평균 스팟운임이 1일당 97,077달러로 전년대비 26.2% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임 역시 140,865달러로 전년동기 대비 57.4% 낮은 수준을 기록
- 최신 선형이 주를 이루는 174KCuM급의 '23년 평균 스팟운임 역시 1일당 124,837달러로 전년대비 25.5% 낮은 수준이며 4분기 평균 운임도 171,250달러로 전년동기 대비 55.5% 낮은 수준을 기록

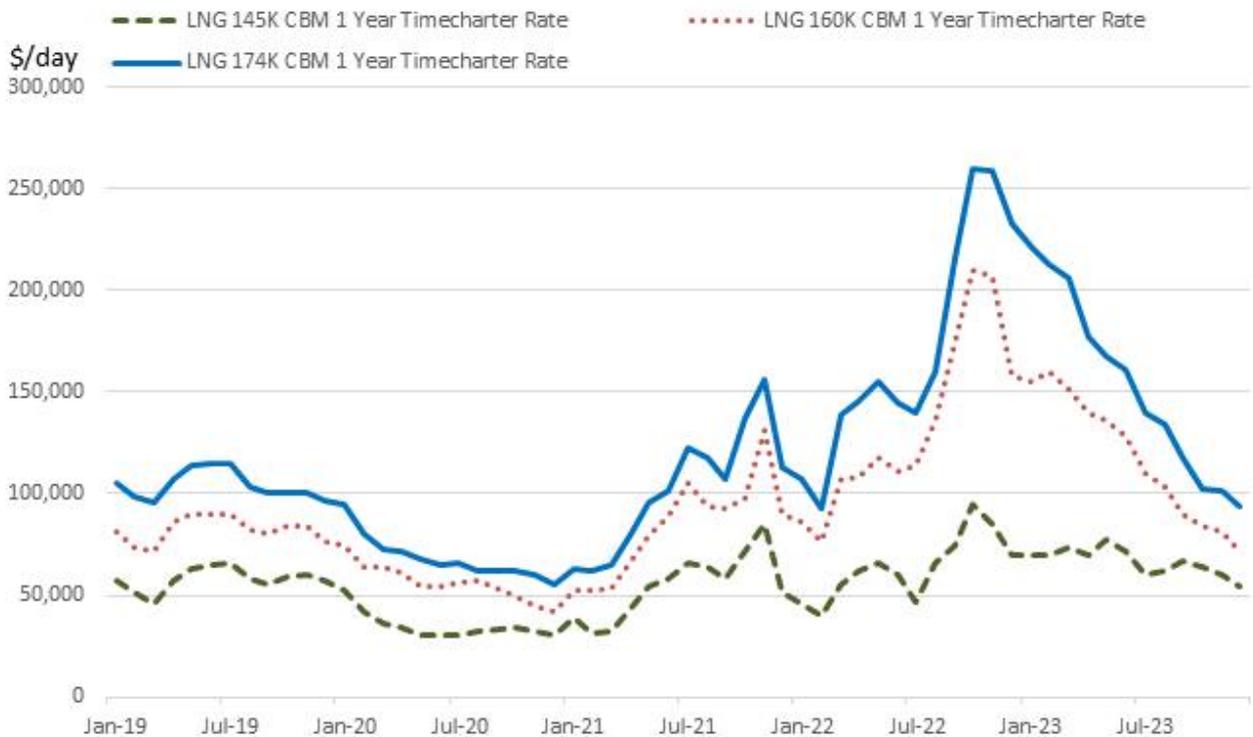
### '23년 LNG선 용선료는 빠르게 하락하는 추세를 보였으나 4분기까지도 양호한 수준을 유지함

- LNG선의 정기용선료는 '22년 중 전쟁의 영향으로 과도하게 상승했던 추세에서 빠르게 하향 조정되는 움직임을 보였으나 여전히 양호한 수준을 유지함
- '23년말 기준 각 선형의 정기용선료는 2019년말과 유사한 수준을 나타내고 있음
- 145KCuM급의 1년 정기용선료는 월평균 기준으로 '22년 10월에 1일당 95,000달러까지 상승 하였으나 11월 이후부터 '23년 내 하락추세를 지속하며 '23년 12월 정점대비 43.2% 낮은 54,000달러까지 하락



- 160KCuM급 역시 '22년 10월 1일당 210,000달러의 정점을 기록 후 하락하여 '23년 12월에는 정점대비 66.1% 낮은 71,200달러까지 하락
- 174KCuM급 역시 '22년 10월 1일당 26만달러를 정점으로 하락하여 '23년 12월에 정점대비 63.9% 낮은 93,800달러까지 하락
- 용선료의 하락폭으로는 과도하다고 느껴질 수 있으나 지난해 러-우 전쟁의 영향으로 에너지 안보 위기에 몰린 유럽의 LNG 확보 경쟁 등이 가져온 용선료의 과도한 상승에 의한 기저효과로 볼 수 있으며 여전히 용선료는 양호한 수준을 유지하고 있음

### LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

### 2024년 LNG선 해운시장은 운임과 용선료의 추가 하락이 예상되나 비교적 양호한 수준은 유지할 전망

- '24년 LNG선의 인도 예정량은 연초 선복량의 약 12%에 해당하는 물량으로, 시황에 상당한 부담이 될 것으로 예상됨
- '24년 중 LNG 해운시장은 미국의 LNG 수출 증대와 유럽의 장거리 도입선, 중국 산업의 LNG 수요 등이 여전히 수요를 창출할 것으로 예상되나 수요증가율 예상치는 대략 5~6% 수준으로 큰 규모의 신조선 인도량에 비하여 다소 부족한 수준임
- 다만, 시황 침체 시 많은 수의 노후선 폐선이나 퇴출로 공급조절이 가능하고 양대 운하의 정상화 문제도 소폭이나마 운임을 지지할 가능성이 남아있어 비교적 양호한 수준의 시황은 유지될 전망

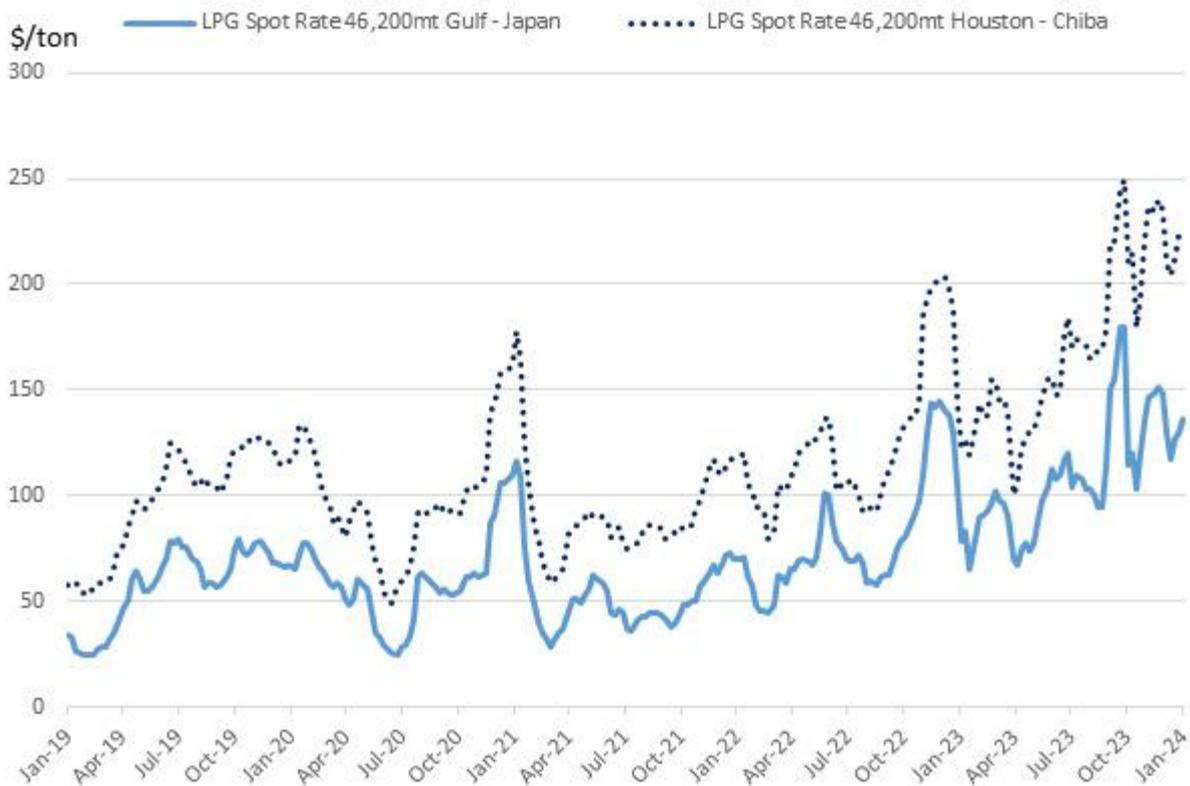


## 5. LPG선 시장

**'23년 LPG선 시황은 많은 높은 선복량 증가율을 보였으나 견조한 수요로 운임과 용선료 모두 4분기까지 뚜렷한 상승 추세를 유지함**

- 지난 2021년 조선업 호조기에 LPG선의 대량 발주가 이루어졌고 이들 물량이 '23년 중 집중 인도되어 '23년도 LPG선 선복량 증가율은 10.7%로 매우 높은 수준을 기록
- 그러나 중국의 수입량이 약 20% 가까운 증가율을 나타냈고 인도도 대형 수요국으로 비교적 탄탄한 수요 증가를 보여 LPG 해상운송 수요를 견인함
- 또한, 중동의 석유 감소 대신 미국이 8.5%의 높은 석유생산 증가율로 LPG 수출을 크게 증가시킴에 따라 중거리의 중동-아시아 교역노선 대신 미국산 LPG를 아시아로 수출하는 장거리 운송수요가 크게 증가하며 해운수요가 견조한 증가추세를 유지함
- Clarkson은 '23년 톤마일 기준 해운수요 증가율을 12.6%로 추정하여 높은 선복 증가율을 능가한 것으로 평가함

### LPG선 Spot 운임 추이

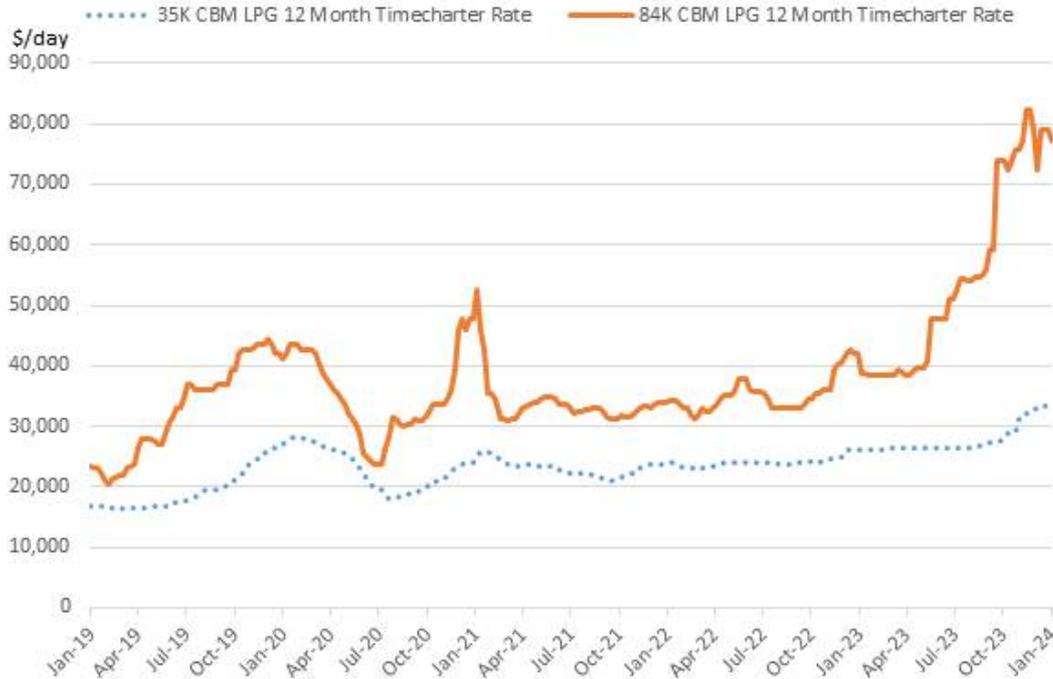


자료 : Clarkson

- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 '23년 평균 스팟운임은 전년 대비 35.2% 높은 톤당 107.5달러를 기록하였고 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 9.8% 높은 130.2달러
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국(Huston)-일본(Chiba) 간 23년 평균 스팟운임 역시 전년 대비 36.5% 높은 톤당 191.5달러, 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 24.2% 높은 216.5달러 기록



## LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료 역시 많은 신조 선박 공급에도 불구하고 대형선의 빠른 상승이 나타남
- 84KCuM급 VLGC의 1년 정기용선료는 '23 평균 전년대비 54.8% 높은 1일당 54,520달러, 4분기 평균은 전년동기 대비 32.6% 높은 77,009달러 기록
- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료는 '23 평균 전년대비 15.2% 높은 1일당 27,690달러, 4분기 평균은 전년동기 대비 17.1% 높은 31,411달러를 기록하여 대형 선형에 비해 상승폭은 작게 나타남

### 2024년 LPG선 해운시황은 하락할 것으로 예상되나 비교적 양호한 시황을 유지할 전망

- EIA의 최신 Short Term Energy Outlook에 의하면 '24년도 미국의 석유생산 증가율을 2.3%로 예상하여 전년도 8.5%에 비해 크게 둔화된 수준을 나타낼 것으로 전망
- 반면, 감산기조를 고수하던 사우디아라비아 등 OPEC+ 국가의 전략적 변화 움직임이 나타나며 '24년 LPG 시장은 미국대신 중동산 위주로 수출이 증가할 가능성이 높으며 이러한 경우 운송 거리가 짧아지며 해운수요 증가율이 둔화될 것으로 예상
- '24년도 신조 선박 인도량은 연초 선박량의 약 6% 수준으로, 비교적 많은 물량이며 높은 용선료 수준으로 폐선에 대한 기대감도 낮아 '24년 중 약 5% 내외의 선박량 증가 예상
- 중국, 인도 등 주요 LPG 수입국의 수요증가는 이상이 없을 것으로 기대되나 운송물량의 단거리화로 해운수요는 선박량 증가율을 하회하는 낮은 수준이 될 것으로 전망
- 이에 따라 LPG 해운시황은 다소 하락할 것으로 예상되나 현재 시황이 높은 수준에 있어 비교적 양호한 시황은 유지될 것으로 전망됨

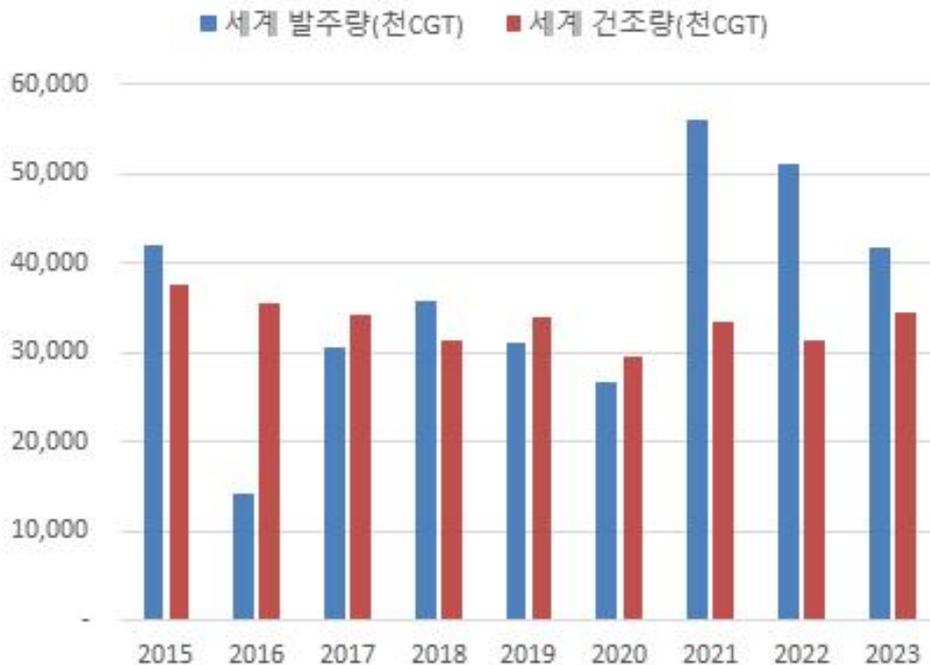


### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

#### 2023년 신조선 발주량은 전년대비 감소하였으나 비교적 양호한 수준이나 4분기에는 감소폭이 커짐

- '21년 이후 신조선 수요 호조를 이끌었던 LNG선과 컨테이너선의 발주량이 '23년들어 크게 감소하였고 탱커와 LPG선의 해운시황의 호조로 해당 선종의 발주가 증가하였으나 LNG선과 컨테이너선의 감소폭을 메우기에는 크게 부족하였음
- 벌크선과 컨테이너선 해운시황의 부진, 고금리 기조 지속 등 전반적인 신조선 투자여건은 좋지 못하였으나 석유, LNG, LPG 등 에너지제품 관련 해운시황이 양호한 수준을 유지하였고 새로운 대체연료로서의 메탄올 붐 등이 신조선 수요를 견인함
- 이러한 수요로 인하여 전체 발주량은 전년대비 감소하였음에도 연간 건조량의 약 121%의 비교적 양호한 신조선 시황을 유지함
- '23년 세계 신조선 발주량은 전년대비 18.6% 감소한 4,168만CGT (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년대비 17.1% 감소한 1,149.8억달러를 기록
- 4분기에는 감소폭이 확대되어 발주량은 전년동기 대비 26.2% 감소한 826만CGT, 발주액은 36.3% 감소한 230.6억달러
- 2023 세계 건조량(인도량)은 전년대비 10.0% 증가한 3,454만CGT 기록
- 4분기 건조량은 전년동기 대비 2.5% 증가한 871만CGT

#### 세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



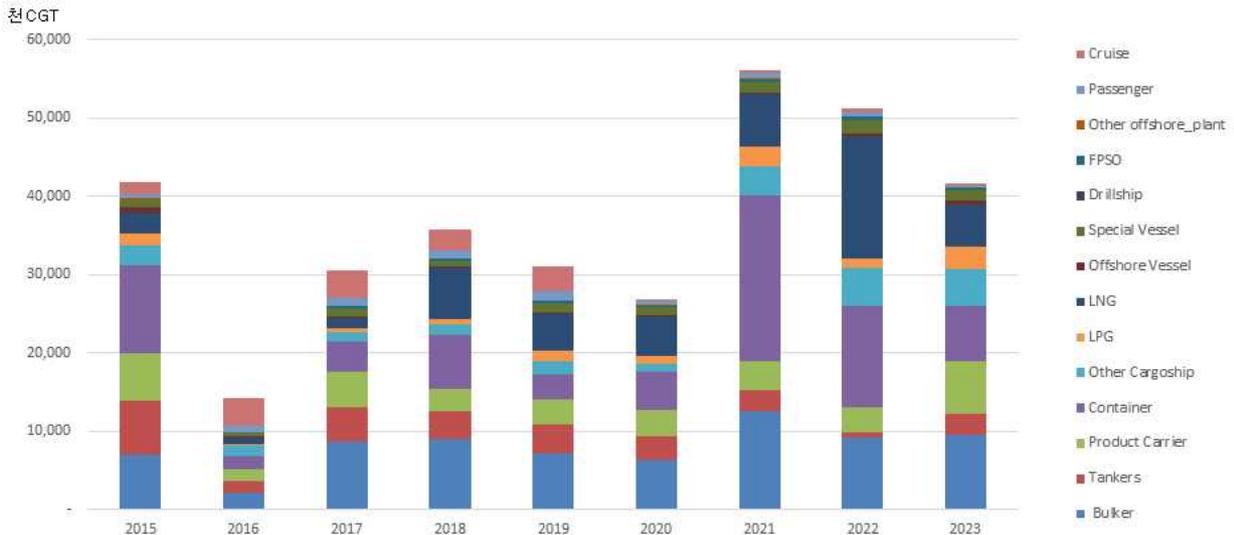
자료 : Clarkson



## 선종별로는 LNG선과 컨테이너선 발주가 크게 감소한 반면, 탱커와 LPG선의 발주량은 증가

- '23년 LNG선 발주량은 557만CGT로 카타르발 LNG선 수요 등으로 사상 최대 발주량을 기록했던 전년 대비 64.3% 감소하였으나 2018년 이후 지속된 LNG선 수요 호조수준에서는 벗어나지 않는 양호한 발주량을 나타냄
- 컨테이너선은 '21년 집중 발주된 물량의 대량인도로 해운시황 악화와 선박량 과잉 우려가 제기되었으나 대형 선사간 동맹재편에 대한 대응과 메탄올연료추진선의 도입을 위한 발주 등으로 비교적 양호한 수준인 723만CGT가 발주됨
  - 신조선 수요 호조를 보였던 전년대비 46.5% 감소한 수준
- 탱커는 러-우 전쟁 이후의 양호한 해운시황이 유지되며 특히, 제품운반선 발주가 크게 증가하여 전년대비 164.0% 증가한 894만CGT의 발주량을 기록
  - 다만, 탱커 발주량은 침체기 수준을 소폭 벗어난 정도로 평가되며 아직까지 대체연료추진선 투자 등 신조선 투자에 신중한 태도를 보이고 있음
- LPG선 역시 해운시황 호조로 '23년 중 전년대비 151.8% 증가한 283만CGT의 발주량 기록
- 벌크선은 전년대비 3.5% 증가한 969만CGT가 발주되어 '22년도와 유사한 수준을 유지

### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



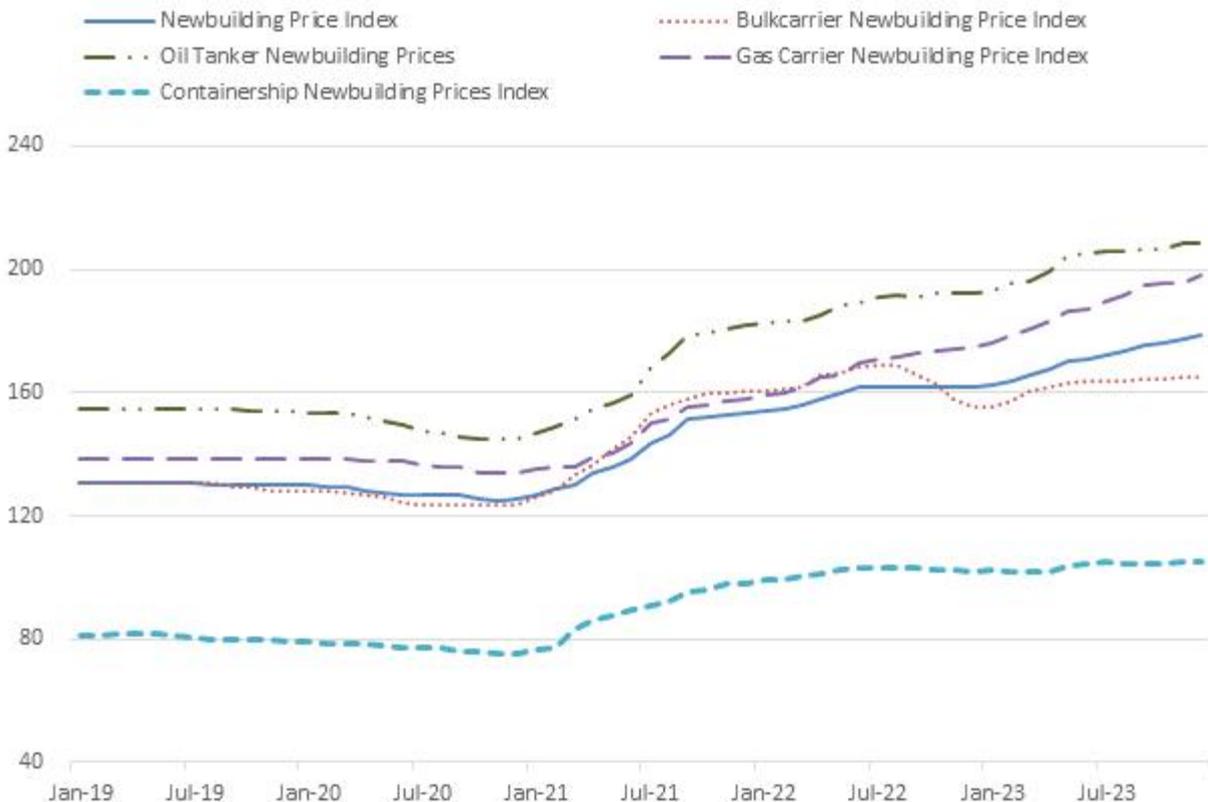
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



## '23년 중 신조선 가격은 수요감소에도 상승추세를 유지하였으며 발주량이 큰 폭으로 감소한 4분기까지도 유지됨

- '23년 초에 이미 한국과 중국 등 세계 주요 조선소의 일감이 3년치 이상 확보된 상황에서 '23년 신조선 수요 감소에도 불구하고 연중 건조량 이상의 수주를 지속적으로 확보하여 조선업계가 신조선 가격을 인하할 요인이 없었음
- 또한, 인플레이션에 의한 원자재가격의 불안과 인력난 이후 인건비 상승에도 대비할 필요가 있어 조선업계의 수주가격 인상이 소폭이나마 지속되어온 것으로 추정됨
- Clarkson 신조선가 지수는 12월 평균 178.36으로 '23년중(전년말 대비) 10.2% 상승하였고 4분기 중에도 1.7% 상승
- 벌크선 가격지수는 12월 평균 165.23으로 연중 6.5% 상승하였고 4분기 중에도 0.7% 상승
- 탱커 가격지수는 12월 평균 208.50으로 연중 8.4% 상승하였으며 4분기 중 0.9% 상승
- 가스선 가격지수는 12월 평균 198.07로 연중 13.1% 상승하였고 4분기 중에도 1.8% 상승하여 주요 선종 중 가장 높은 상승률을 보임
- 컨테이너선 가격지수는 12월 평균 105.16으로 연중 3.0% 상승에 그쳐 가장 낮은 상승률을 기록했으며 4분기 중에는 0.9% 상승

### 신조선가 지수 추이



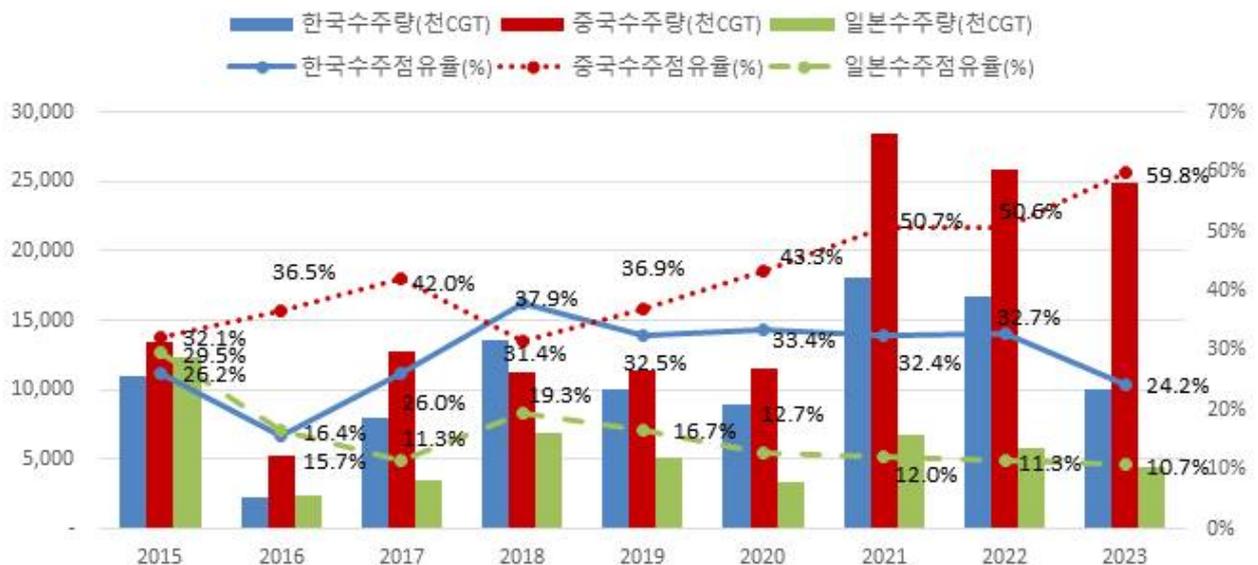
자료 : Clarkson



## 2023년 신조선시장에서 중국은 압도적인 수주점유율을 확보하며 2위 한국과의 격차를 더욱 벌리는 모습을 보여줌 (CGT 기준)

- 중국은 '23년 중 약 2,493만CGT를 수주하며 전체의 59.8%를 점유하여 다른 경쟁국을 압도하는 양상이 나타남
- 한국은 2018년 이후 전년도까지 약 32%대의 점유율을 유지하여 왔으나 '23년 1,008만 CGT로 점유율 24.2%까지 하락하여 중국과 큰 격차를 보임
- 동 기간 중 일본은 445만CGT를 수주하여 10.7%의 점유율을 차지하였으며 2019년 이후 지속적인 하락추세를 보임
- 한국의 점유율 축소는 국내 조선사들이 인력난을 겪으며 생산시스템에 대한 불확실성이 높아져 다소 소극적인 수주전을 펼쳤던 점이 하나의 원인으로 추정됨
- 또한, 기대했던 카타르 2차 LNG선 물량의 계약이 연내에 마무리되지 못한 점도 작은 이유 중 하나가 될 수 있음
- 반면, 중국은 해양굴기와 일대일로 전략으로 꾸준한 자국발주를 이어가고 있고 수주 선종과 선형을 다각화하며 한국이 대부분 독점하던 대형선까지 수주를 늘려가고 있음
- 신조선 가격이 높다는 점을 이용해 한국 조선소 대비 선가를 크게 낮춰 대형 탱커시장에서의 수요를 선점하는 등 가격 전략도 지속적으로 활용하고 있음
- 또한, 가장 중요한 이유 중 하나로 중국이 친환경 대체연료추진선 시장에서 한국과의 격차를 빠르게 줄여가고 있다는 점이며 이를 통해 대형 컨테이너선 등의 수주 경쟁에서 점차 입지를 확보하고 있음

### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



## IV. 한국 조선업 동향

### 2023년 국내 조선업의 수주는 세계 상황이 양호한 수준임을 감안하면 다소 부진한 실적 으로 평가됨

- '23년 수주량 중 LNG선과 컨테이너선의 비중이 69%로 여전히 절대적 비중을 차지하고 있으나 이들 선종의 수주량이 전년대비 크게 감소하며 전반적인 수주량 감소로 이어짐
- '23년 국내 신조선 수주량은 전년대비 39.9% 감소한 1,008만CGT를 기록하였으며 4분기 수주량은 전년동기 대비 10.0% 감소한 267만CGT 기록
- '23년 수주액은 전년대비 35.7% 감소한 297.5억 달러였으며 4분기 수주액은 전년동기 대비 20.9% 감소한 79.8억달러
- '23년 수주량은 국내 조선산업의 건조능력을 감안하면 다소 부족한 수준인 것으로 평가됨
- 다만, 현재 수주잔량이 충분한 수준이고 '23년 중 생산활동이 아직 정상화되지 못하여 건조 및 인도한 물량이 많지 않다는 점을 감안하면 '23년의 다소 부족한 수주가 향후 산업활동에 미칠 부정적 영향은 없는 것으로 판단됨

### 한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

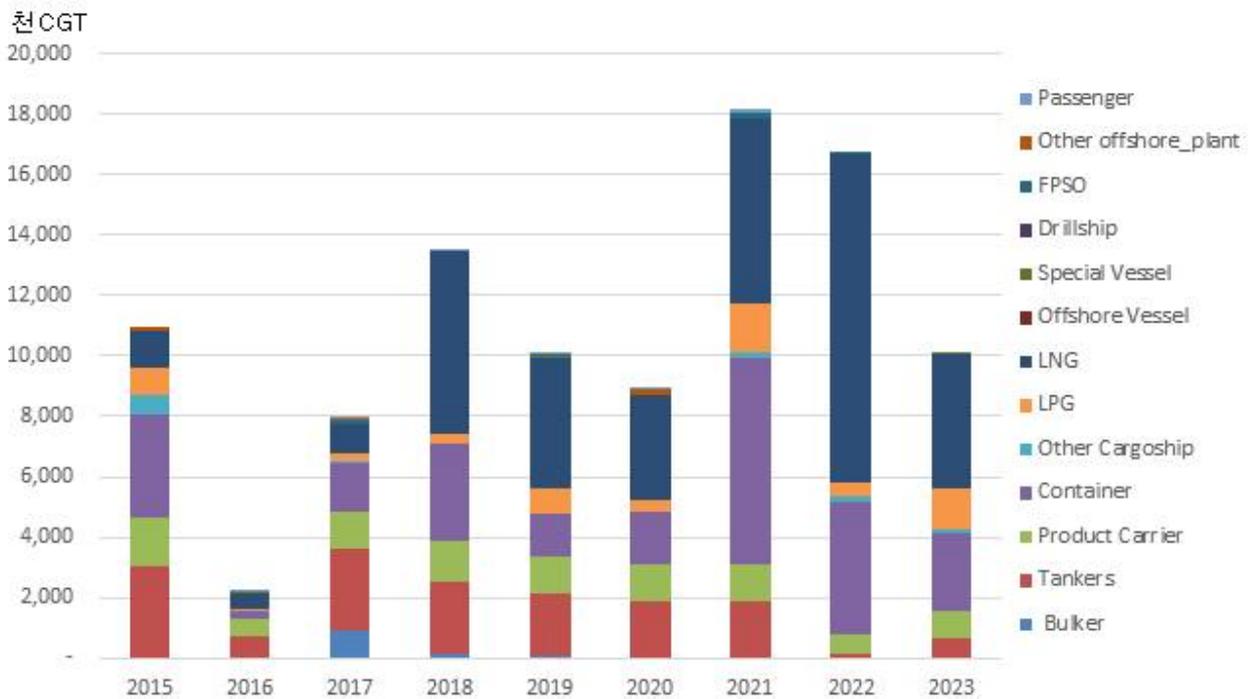
### 선종별로는 LNG선과 컨테이너선이 여전히 높은 비중을 차지하고 있는 가운데 수주가 크게 감소하였으며 탱커와 LPG선의 비중이 높아짐

- '23년 국내 수주 선종 중 LNG선은 세계시장에서 79.2%의 높은 점유율을 유지하였으나 전년대비 수주량은 57.5% 감소하였고 전체 수주 선종 중 43.8%로 여전히 가장 높은 비중을 나타냄



- 컨테이너선의 수주는 전년대비 39.6% 감소하였으나 전체 수주량에서 25.2%의 비중을 차지하여 '23년 중에도 동 선정의 비중은 작지 않은 수준을 유지함
- 컨테이너선은 이전 2년간의 과잉발주와 선복량 과잉에 의한 해운시황 악화로 수주기대감이 매우 낮았으나 예상과 달리 대형선사들의 신규투자가 이어지며 비교적 많은 물량을 수주하여 국내 수주가 부진한 수준으로까지 위축되지 않도록 하는데 기여한 것으로 평가됨
- 유조선과 제품운반선 등 탱커의 신조수요 증가로 국내 수주량도 전년대비 유조선은 343.6%, 제품선은 56.5% 증가하였으나 지난해의 극심한 탱커수주 부진에 따른 기저효과로 증가율이 높게 나타났을 뿐 2017~2020 불황기 수주량에도 미치지 못하는 수준임
- LPG선 시장의 호조에 따라 국내 수주 역시 전년대비 234.7% 증가하였고 전체 수주량 대비 비중은 '22년 2.6%에서 '23년 13.9%까지 확대됨

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이



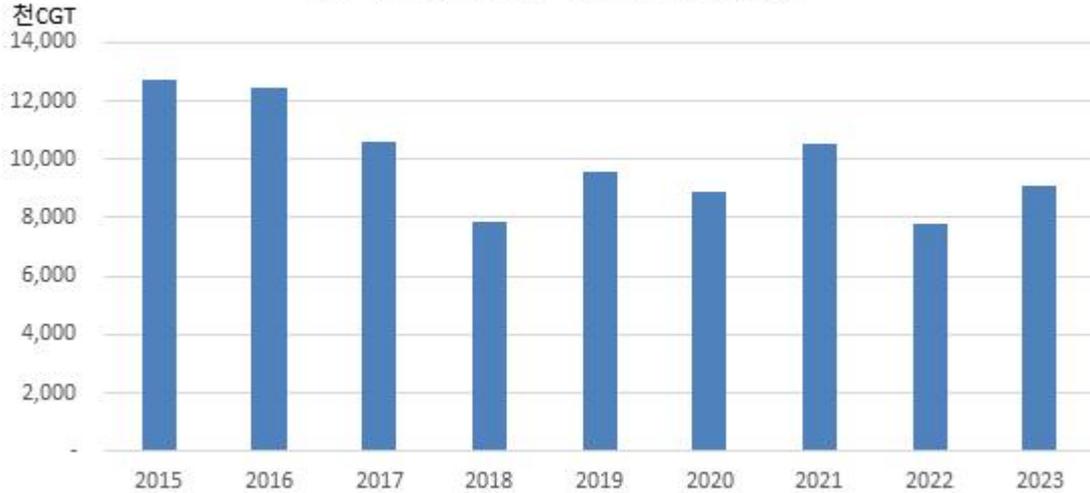
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### 2023 건조(인도)량은 전년대비 증가하였으나 현재의 수주잔량 등을 감안하면 인력부족 문제로 인한 생산차질로 약 15% 내외의 인도 지연 발생 추정

- '23년 건조(인도)량은 전년대비 16.4% 증가한 910만CGT 기록
- 4분기 건조량은 전년동기 대비 22.5% 증가한 204만CGT
- 조선소 내 절대인력의 부족뿐 아니라 생산인력 중 외국인 비중이 높아지며 생산시스템의 안정화가 지연되는 것으로 추정됨
- 다만, 연말에 비교적 많은 물량의 인도와 수출이 이루어지며 생산 안정화에 대한 기대감도 다소 높아졌으며 '24년 중 집중적인 노력을 통한 건조 능력 회복은 매우 중요한 사안이 될 것임



### 한국 조선업 건조량 추이

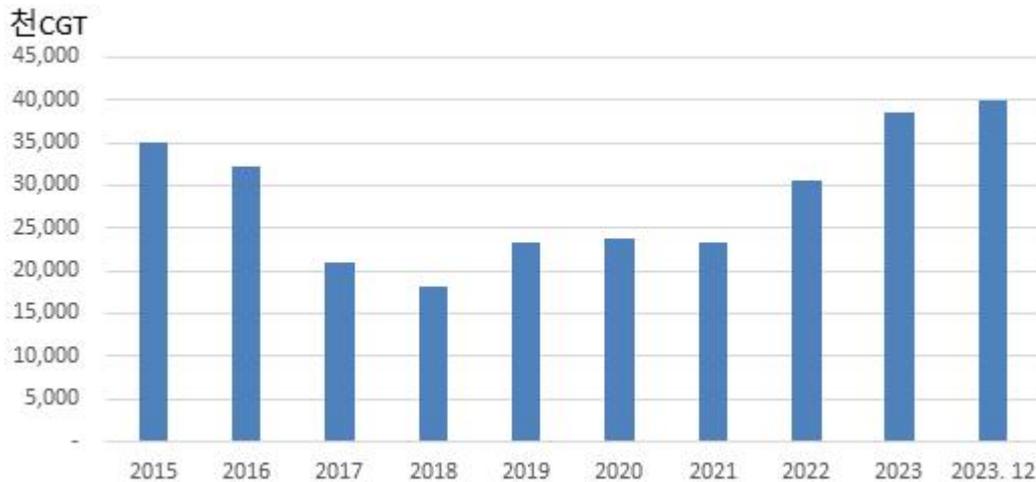


자료 : Clarkson

#### '23년 중 수주잔량은 소폭 증가하였으며 여전히 3.5년치 이상의 일감 확보가 유지됨

- '23년 수주량은 다소 부족한 수준이었으나 건조량 역시 기대치를 밑돌며 수주잔량이 소폭 증가함
- '24년초 기준 국내 조선업 수주잔량은 총 3,930만CGT로 전년 초 대비 2.0% 증가
- 약 3.5년치 이상의 일감이 여전히 확보되어 있어 '24년 수주전에 있어서도 여유를 확보할 것으로 보이며 신조선가 협상에서 우위를 유지할 것으로 전망

### 한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2024년 조선업 전망 및 시사점

### 2024년 세계 신조선 시장은 발주량 감소가 예상되며 다소 부진한 수준이 될 전망

- LNG선이 신조 수요의 정점을 지나 감소추세로 접어들고 컨테이너선 역시 양대 운하의 통항 차질로 운임이 상승하고 있으나 근본적인 수급상황은 악화되고 있어 신조선 수요는 감소할 것으로 예상되어 지난 3년여간 시황을 이끌었던 이들 선종의 수요가 약화될 전망
- 또한, 해운업계가 암모니아연료추진선의 상용화를 앞두고 관망세를 강화할 가능성도 있어 2024년의 신조선 수요를 끌어낼 유인이 약함
- 연료로서의 암모니아 운송수요 증가에 대한 기대감과 탄소포집 논의 활성화 등으로 암모니아 운반선과 LCO2운반선 등 새로운 선종의 수요가 증가할 것으로 예상되어 다소의 보완은 가능할 것이나 이들 물량이 전체 수요의 감소를 메우기에는 크게 부족할 것으로 예상됨
- 2024년 세계 발주량은 전년대비 약 30% 감소한 29백만CGT, 발주액 역시 약 30% 감소한 810억 달러 수준 전망
- 국내 수주는 전년대비 약 11% 감소한 900만CGT, 수주액은 약 8% 감소한 275억달러 수준 전망
- 세계 신조선 발주는 암모니아엔진의 상용화와 강화되는 탈탄소 규제에 대한 대응 수요 등으로 2025년부터 다시 증가할 것으로 예상되어 일시적 시황 후퇴에 의한 조선업계의 충격은 크지 않을 것으로 전망

### 2024년 국내 조선업계의 최대 과제는 인력문제 해소와 생산시스템 안정화가 될 것임

- 2021년 이후의 많은 수주로 인하여 조선소가 확보한 많은 일감은 오히려 산업계의 리스크가 될 수 있다는 역설적 상황이 2023년에 새롭게 제기됨
- 이는 생산인력의 부족 문제에 기인하며 현재 급하게 해외 기능인력 도입으로 부족 인력을 보완하며 대응하고 있으나 생산시스템의 안정화 수준에는 크게 미치지 못하고 있는 것으로 추정됨
- '23년에는 컨테이너선 해운시황의 침체로 선주들과 인도 일정 조정이 가능하여 이를 통해 지연배상금 손실을 최소화할 수 있었으나 홍해사태 이후 운임이 급상승하며 이러한 대안도 한계에 직면할 것으로 우려됨
- 국내 생산인력 부족으로 선박 부분품인 블록의 상당 부분을 상대적으로 인력운용에 여유가 있는 중국에 의존하고 있는데, 국내 수준의 품질을 확보하기 위하여 일정 수준의 기술 지도가 필요하며 이 때문에 국내 생산기술이 경쟁국에 유출될 우려가 높음
- 그나마 중국의 수주와 수주잔량도 빠르게 증가하고 있어 중국 역시 한국 물량을 받아주기 어려운 상황으로까지 변하고 있으므로 국내 조선업의 생산능력이 국내에서 회복되지 못한다면 시간이 갈수록 문제가 더욱 심각해질 우려가 제기됨



- 조선소가 현재의 인력구조를 기반으로 빠르게 생산시스템을 안정화하지 못할 경우 지연배상금에 의한 손실뿐 아니라 불가피한 기술유출과 경쟁력 저하로 이어지며 심각한 위기를 맞을 가능성이 있어 '24년에는 생산부문에 어느 때보다도 노력을 기울여야 할 것임

### **생산인력 양성을 통한 중장기적 안정화와 경쟁력 제고를 위해서는 젊은 세대에 대한 비전 제시, 선박의 가치제고 등의 지속적인 노력과 전략적 경영이 필요할 것임**

- 외국인 비중이 높아진 상황에서 생산안정화가 이루어진다 하여도 중장기적인 숙련도 축적 등을 기대하기는 어려워 근본적으로 국내 인력을 양성하지 않는 한 생산성 향상에 의한 경쟁력 제고는 요원할 전망
- 젊은 세대의 기피현상으로 인해 국내 인력의 양성은 어려운 과제이며 조선소들이 근본적으로 노동비용의 절감을 통한 경쟁과 이익을 추구하는 한 국내 인력 양성은 불가능할 전망
- 조선소의 노동에 대한 존중이 경영 철학으로 자리잡고 장기적으로 존경받을 수 있는 기능직으로서 성장할 비전을 조선소와 사회가 제시하지 않는다면 조선소의 인력난과 경쟁력 저하는 장기적으로도 불가피할 전망
- 이를 위해 현재 저점 대비 약 40% 상승한 신조선 가격 수준을 유지하고 상호간의 출혈 저가수주 경쟁을 지양하며 선박의 가치를 높일 친환경, 디지털화, 생산기술 개발 등 기술 투자에도 꾸준한 노력을 기울여야 할 것임
- 중국이 저가 전략으로 경쟁할 경우 시장의 수요를 면밀히 분석하여 중국의 저가 물량 선점을 허용하여 도크를 먼저 채운 이후 적정 가격에 우리 일감을 확보하는 전략 등 보다 고도화된 경영전략도 연구할 필요가 있음
- 또한, 이러한 전략에 있어 필수적인 선박의 가치 향상을 위해 조선산업을 후방에서 뒷받침하는 기자재업계와의 동반 성장을 전략적으로 고려할 필요가 있으며 이를 위해 대형사들이 연합하여 기자재사의 R&D를 지원하는 등 보다 발전적인 형태의 노력이 필요할 것임
- 중국과 일본의 경우 암모니아와 같은 새로운 연료추진시스템 개발에 있어 국가가 이를 주도 또는 지원하며 관련 기자재를 동시에 개발하는 노력이 진행되고 있음
- 이에 비해 국내 조선산업계의 경우 재무적으로 열악한 기자재업계와의 동반 노력이 이루어지지 못하고 있고 정부의 지원 역시 타 경쟁국에 비해 매우 빈약한 상황임
- 조선업계가 새로운 대체연료 선박의 설계를 완성했다고 공언하고 있으나 연료공급장치 등 관련 기자재 대부분을 해외 수입에 의존할 경우 원가 상승에 의한 경쟁력 저하뿐 아니라 국내 기자재업계의 퇴보로 인한 악순환이 발생할 가능성도 있음
- 기자재의 발전과 안정적 확보를 위해 조선소의 전략적 사고와 행동이 필요할 것임