

해운·조선업 2024년 1분기 동향

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

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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

 한국수출입은행 | 해외경제연구소



<요 약>

I. 산업환경

(거시경제 및 교역) '24년도 세계경제성장률은 전년도와 유사, 교역성장률은 개선 전망

- IMF는 '24년도 세계 실질경제성장률을 '23년과 유사한 3.2%, 상품교역성장률은 3.7%p 높은 2.8%로 전망 ('24년 4월 World Economy Outlook)

(유가 및 연료가) 유가는 1분기 중 지정학적 요인 등으로 상승세를 보였으나 연료유 시장은 LNG의 하락 영향 등으로 안정적인 양상을 보임

- 유가는 1분기 중 유종별로 8.9~11.5% 상승하여 12월 평균 80~84달러대 기록
- 선박연료유 가격은 1분기 중 제품에 따라 소폭 하락하거나 소폭 등락하는 안정적 경향을 보임
- 싱가포르항 기준 MGO의 1분기 평균 가격은 톤당 794달러, 380cst는 462달러 기록
- 북서유럽 MGO열량 등가 추정 가격은 전년동기 대비 41.2% 하락

(후판 가격) 1분기 후판가격은 소폭 등락하며 비교적 안정적 흐름을 보임

- 중국산 중후판 20mm의 3월 평균 유통가격은 톤당 81만원, 국내산과 일본산 수출가격은 톤당 104.8만원과 730달러

II. 해운업 동향

(벌크선) 1분기 중 느린 신조선박 공급 속도와 운하문제에 의한 운항거리 증가로 양호한 시황

- 1분기 평균 BDI는 1,823.7(80.4% ↑)¹⁾

(탱커) 러-우 전쟁 영향 지속과 적은 신조 선박 공급, 운하문제 등으로 양호한 수준 유지

- 310K VLCC 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 46,750달러(전분기 대비 7.6% ↑)

(컨테이너선) 홍해사태 영향으로 양호한 수준이 유지되었으나 운임은 하향 추세

- 1분기 평균 CCFI는 1,290.5(18.8% ↑)로 양호한 수준

(LNG선) 많은 신조선 인도로 1분기 중 하락추세이나 양호한 수준 유지

- 174KCuM급 평균 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 76,308달러(22.8% ↓)

(LPG선) 많은 신조선 인도로 1분기 중 큰 폭으로 하락하였으나 양호한 수준 유지

- 82.4KCuM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 1분기 평균 톤당 67.5달러(22.5% ↓)

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



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 1분기 신조선 발주량은 전년동기 대비 감소하였으나 비교적 양호

- 1분기 세계 발주량은 1,034만CGT(5.9% ↓), 발주액은 303.9억달러(2.4% ↑)
- 1분기 세계 건조량은 872만CGT(4.2% ↑)

(신조선가) 발주량 감소에도 1분기 중 상승 흐름 유지

- 3월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 1분기 중 2.7% 상승한 183.27

(수주점유율) 한국의 점유율 확대로 중국과의 격차가 좁혀졌으며 양국이 90% 이상 차지

- 1분기 CGT 기준 수주점유율은 중국 47.1%, 한국 43.4%, 일본 2.0%

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 1분기 세계 발주량 감소에도 한국은 카타르 LNG선 수주 등으로 수주 증가

- 1분기 수주량은 449만CGT(32.9% ↑), 수주액은 135.7억달러(41.4% ↑)
- 동 기간 건조량은 248만CGT(5.7% ↓)로 일감확보 대비 부족한 수준

(수주잔량) 1분기 수주 호조로 소폭 증가하였으며 3.5년치 이상의 안정적 일감 확보 유지

- '24년 4월초 수주잔량은 3,928만CGT로 연초 대비 1.4% 증가

Ⅴ. 결론 및 시사점

1분기 국내 신조선 수주는 매우 양호한 양상을 보였으나 이러한 상황이 금년 내 유지되기는 어려울 전망

- 1분기 수주 호조는 카타르 2차 LNG선 발주 물량이 동 시기에 집중된 특이 상황이며 금년 내내 유지되기는 어려울 것으로 예상
- 단기적 수주 감소가 이루어지더라도 국내 조선사에 충격은 크지 않을 전망

중국과의 수주량 경쟁보다는 국내 조선산업이 경쟁력과 규모를 유지하고 국가 기간 산업으로서 건재하기 위한 노력이 보다 중요할 것임

- 이를 위하여 수주선종이 일부 선종에 집중되고 있는 점, 인력난에 의한 생산시스템 안정화에 어려움을 겪는 점 등 극복할 문제에 대한 개선 노력이 요구됨



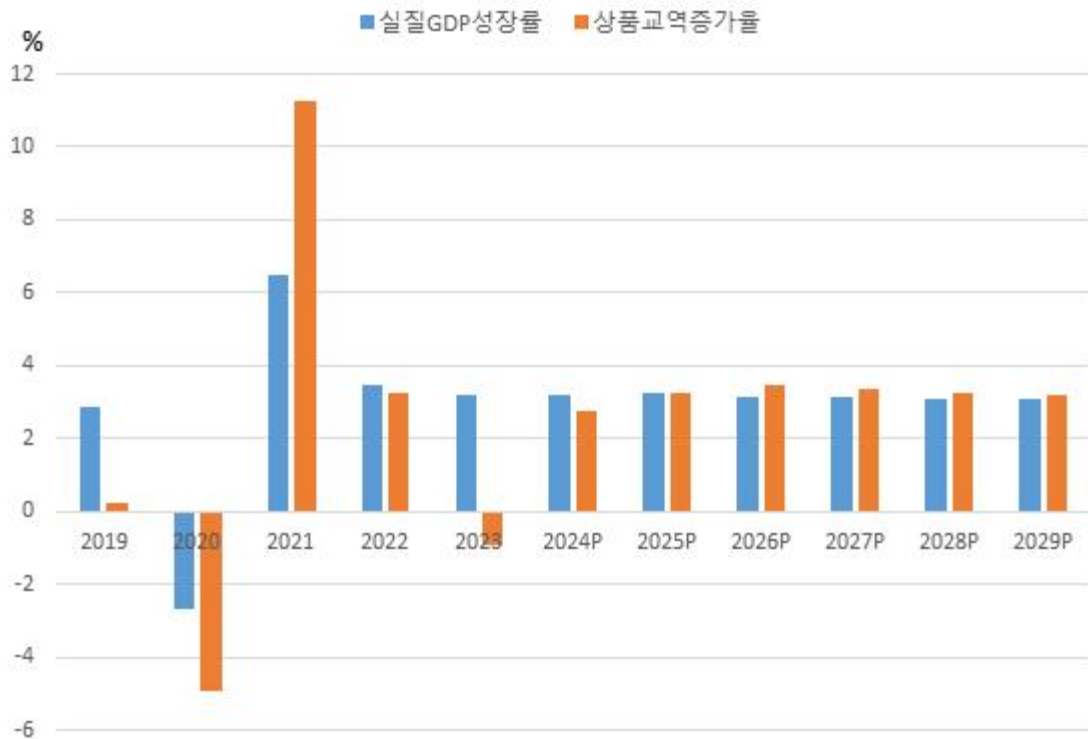
I. 거시경제 및 산업환경

1. 세계 경제 및 교역

2024년 세계 경제와 상품교역은 각각 3.2%와 2.8% 성장 전망 (IMF 2024. 4월 전망)

- IMF는 2024년 4월 World Economic Outlook을 통하여 아직 성장률은 역사적 관점에서 부진한 수준이나 미국 경제의 예상을 넘는 소비와 고용 등으로 2024년 세계 실질 GDP성장률을 전년도와 유사한 3.2%로 전망
 - 이는 지난해 10월 전망치 대비 0.3%p 상향한 수준임
- 세계 상품교역증가율²⁾은 '23년 -0.9%에서 '24년 2.8%로 개선될 것으로 전망
 - IMF의 '24년 상품교역증가율 개선 전망은 유지하였으나 지난해 10월 발표에서의 동 전망치 대비 0.4% 하향 조정하여 교역 여건이 우호적이지 않음을 시사함
 - '23년의 마이너스 성장을 벗어나는 기저효과까지 감안하면 상품교역 증가는 매우 부진한 수준으로 평가됨

IMF의 세계 실질 경제성장률 및 교역 성장률 전망



자료: IMF(2024년 4월), 2024년 이후는 전망치

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

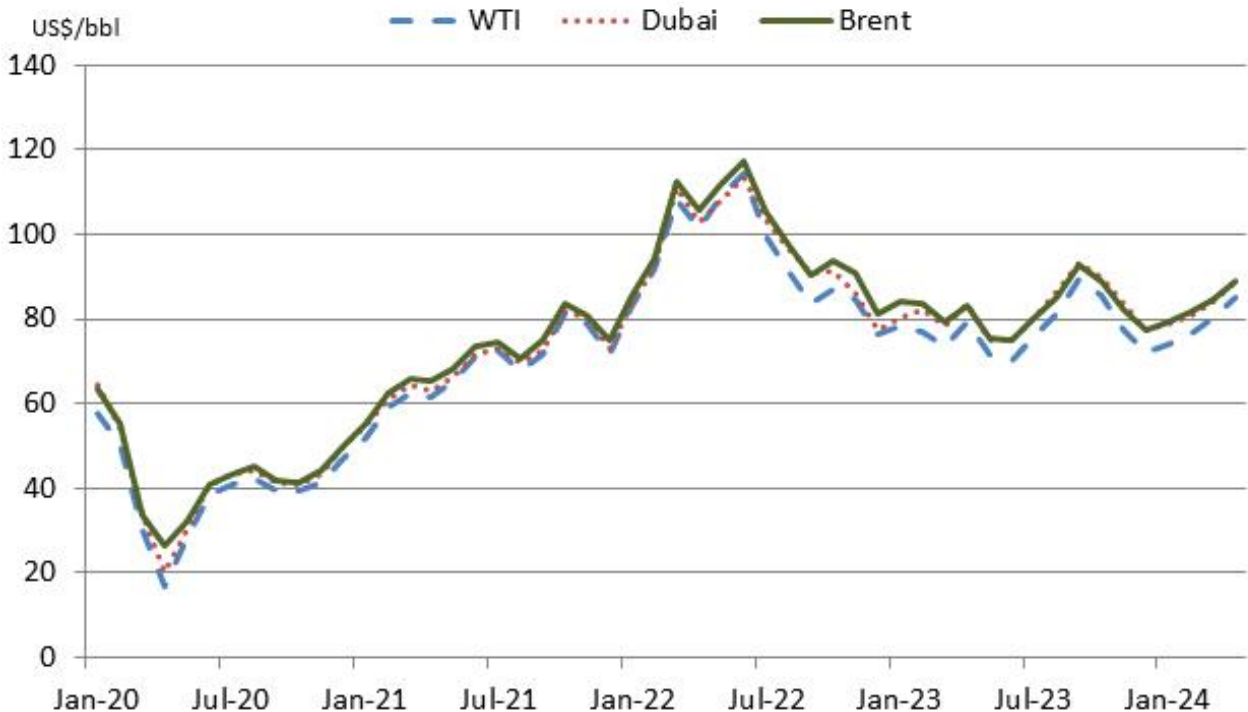


2. 국제 유가 및 연료유 가격 동향

2024년 1분기 국제유가는 지정학적 요인과 미국의 수요증가 기대 등으로 상승세로 전환됨

- 이스라엘-하마스 분쟁 이후 중동지역에서의 긴장관계가 지속될 뿐 아니라 상황이 오히려 악화되는 경향을 보이고 있으며 러시아-우크라이나 전쟁에서도 석유시설이 타격을 받는 등 지정학적 요인이 유가 상승을 유발함
- 미국의 양호한 경제성장으로 수요가 예상보다 증가하는 등 수요측 증가요인에 사우디아라비아의 생산확대 보류 결정에 이어 3월 중 OPEC+의 감산연장 결정까지 나오며 미국의 재고 증가와 같은 유가 하락 요인에도 불구하고 분기 중 상승추세가 이어짐
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 3월 평균 배럴당 84.7달러로 1분기 중(전년 12월 대비) 9.5% 상승함
- 동 기간 두바이유는 8.9% 상승하여 3월 평균 84.2달러, WTI는 11.5% 상승하여 3월 80.4달러를 기록
- EIA Short Term Energy Outlook('24. 4월)은 2024년 평균 브렌트유 가격을 전년대비 7.3% 높은 88.5달러로 전망하였으며 지난 1월 발표치 대비 7.2% 상향함

국제유가 동향



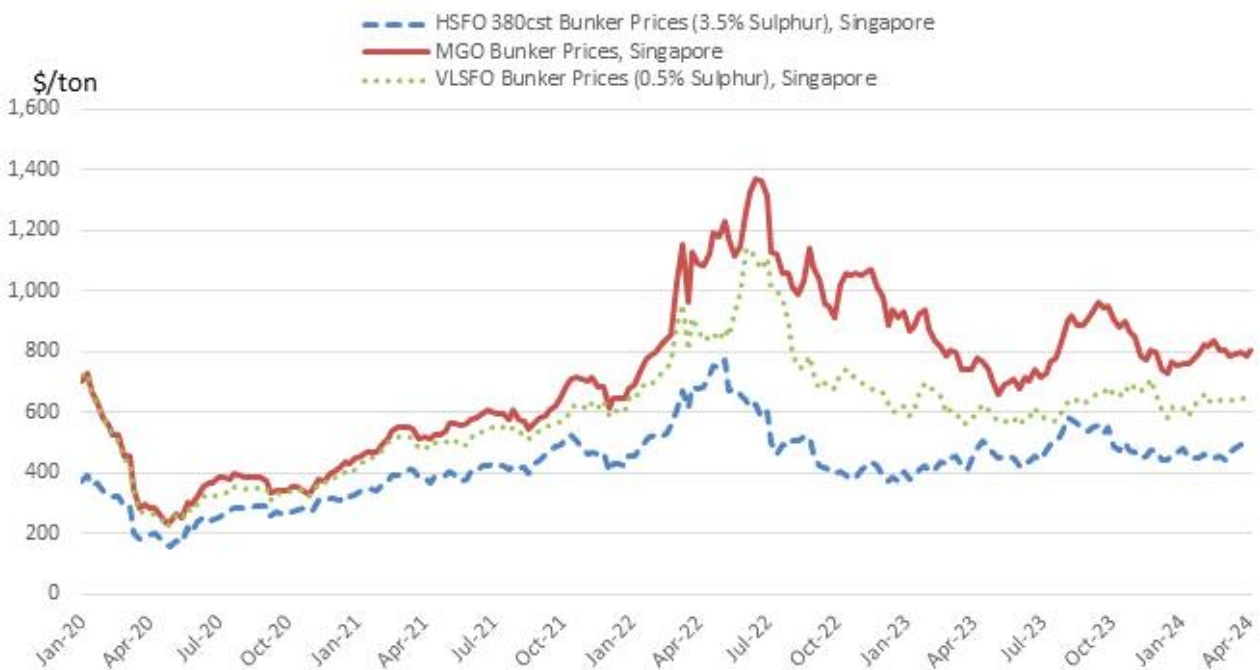
자료 : 석유공사 Petronet



국제 원유가격의 상승에도 불구하고 1분기 중 선박연료유의 가격은 비교적 안정적인 흐름을 보였으며 주요 제품의 평균 가격은 전분기 대비 다소 하락함

- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유) (주간)가격은 연초부터 상승세를 보인 후 2월 중순 이후 하락세로 반전되었고 3월에는 소폭 등락하며 비교적 안정적인 추세를 보임
- 1분기 평균 가격은 전분기 대비 2.1% 낮은 톤당 794.0달러
- 동일항 VLSFO(황 0.5%함유) 가격 역시 MGO와 유사한 흐름을 보였으며 1분기 평균가격은 전분기 대비 3.1% 낮은 톤당 632.5달러 기록
- 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 1분기 중 소폭의 등락만 나타났으며 1분기 평균 가격은 전분기 대비 0.9% 낮은 톤당 462.0달러 기록
- MGO와 등가 열량으로 환산한 북서유럽 LNG병커링의 Clarkson 추정 1분기 평균 가격은 계절적 영향으로 전분기 대비 26.6% 하락하였으며 전년동기와 비교하여도 41.2%나 낮은 수준으로 톤당 492.5달러를 기록
- 국제유가의 상승이 지속되었음에도 불구하고 국제 LNG가격이 낮은 수준을 나타내며 크게 증가한 LNG연료를 포함한 이중연료추진선이 저유황유보다 LNG의 수요를 늘림으로서 석유계 연료의 가격이 안정적 수준을 유지한 것으로 추정됨

연료유 가격 동향



자료 : Clarkson

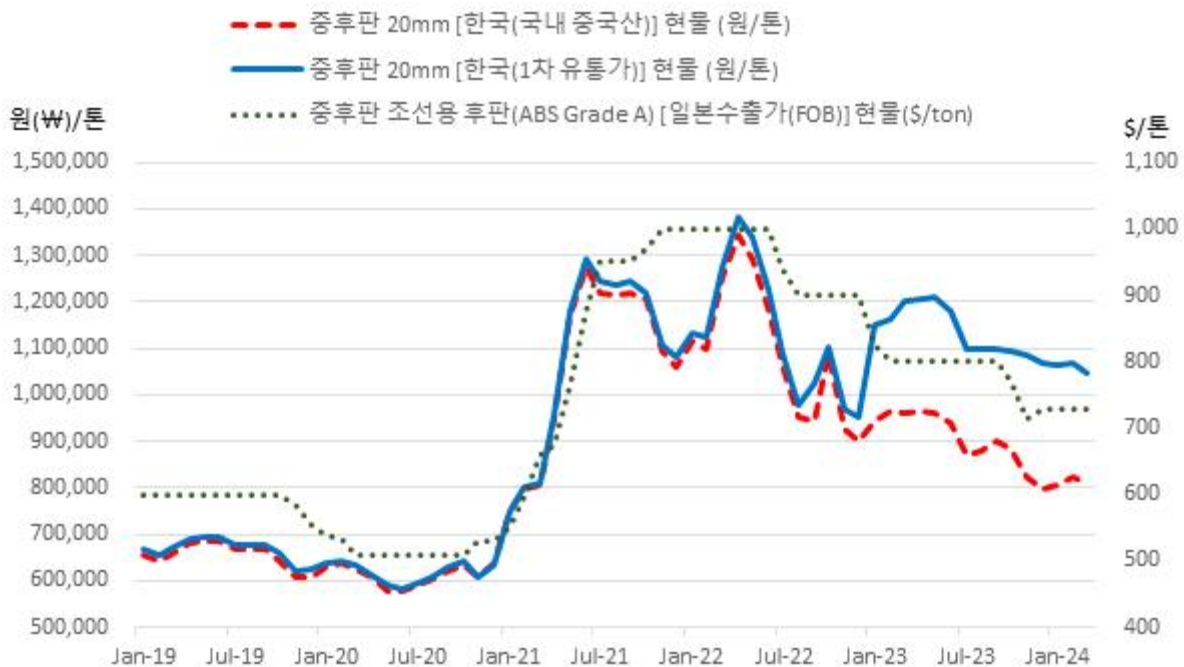


3. 후판 가격 동향

1분기 중 후판의 국내 유통 가격은 소폭 등락하며 비교적 안정적인 모습을 보였으며 일본산 조선용 후판 수입가격은 전분기말 수준이 그대로 유지됨

- 중후판 20mm 중국산 유통가격은 3월 평균 톤당 81만원으로 전분기말('23. 12월) 대비 1.6% 상승함
- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 3월 평균 톤당 104.8만원으로 동 기간 중 1.9 하락함
- 그 동안 국내산 대비 크게 낮은 가격을 보였던 중국산 후판은 소폭이나마 상승하였고 국내산은 소폭 하락하여 두 제품의 가격 차이는 전년말 27만원에서 3월 평균 23.8만원으로 축소됨
- 일본산 조선용 후판 대한국 수출가격은 '23년 12월 평균 가격이 그대로 유지되며 톤당 730 달러를 기록
- 후판 가격은 부분적 등락이 나타나고 있으나 전반적으로 완만한 하향세를 유지하고 있음
- 중국산 후판의 국내 유통 가격과 일본산 수입가격(달러화 기준)은 코로나19 이전 대비 약 20% 높은 수준까지 조정되었으나 국내산 유통가격은 여전히 약 50% 높은 수준에 머물러 있음

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

1분기 벌크선 시장은 비교적 양호한 상황을 나타냈으며 BDI 1분기 평균은 2011년 이후 두 번째로 높은 수준을 기록

- '24년 초 역시 예년과 동일하게 중국 춘절 비수기 영향으로 운임이 하락하며 시작하였으나 춘절 이후 운임이 빠르게 상승하며 비교적 양호한 상황을 기록
- '24년 1분기 평균 BDI는 1,823.7로 연중 가장 운임이 낮은 시기인 춘절이 포함된 1분기 수준으로는 매우 양호하였으며 금융위기 이후 해운업 불황이 본격화된 2011년 이후 2022년 팬데믹 시기에 이어 두 번째로 높은 수준을 기록함
- 주요 벌크화물의 주 수요처인 중국과 개도국의 경제가 큰 변화를 보이지 않아 1분기 중 해운 수요가 예상보다 크게 개선된 것으로 보이지 않으나 신조선의 신규 공급 압력이 높지 않은 상황에서 양대 운하 문제가 여전히 해결되지 않은 영향 등이 작용한 것으로 추정됨
- 운하문제로 운항거리가 길어져 선박 공급이 다소 감소한 상황에서 환경규제 등의 영향으로 선박이 저속운항하며 수요보다는 공급측 요인이 운임을 끌어올린 것으로 추정됨

BDI 추이



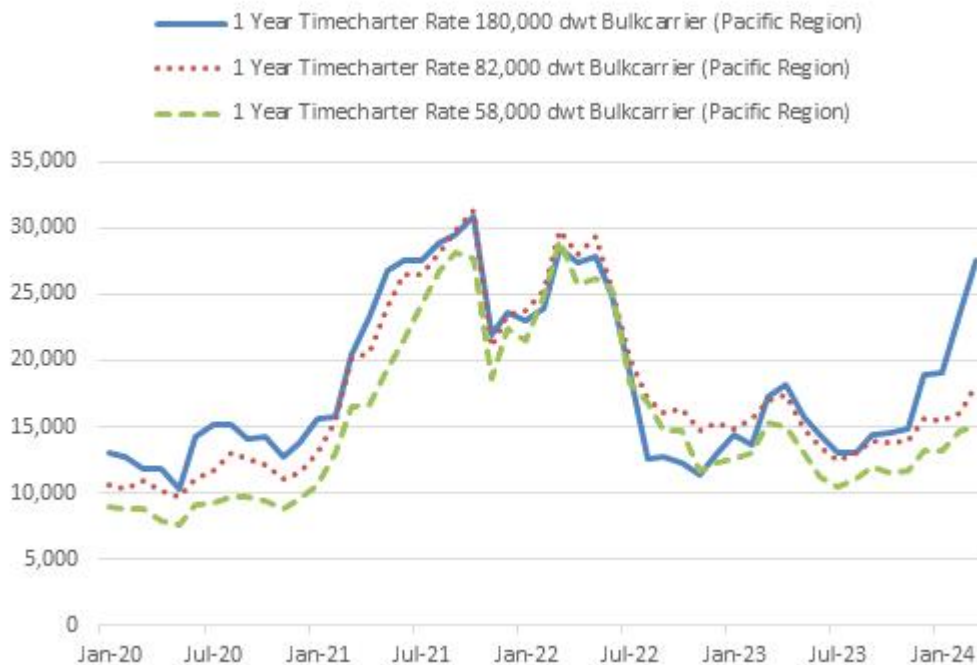
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



정기용선료 역시 운하문제로 인한 운항거리 증가와 완만한 속도의 신조 선박 공급, 운임 상승 등의 영향으로 1분기 중 빠르게 상승함³⁾

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 1분기 평균 전분기 대비 45.2% 높은 1일당 23,712달러를 기록했으며 3월 평균 용선료는 27,550달러를 기록하여 1분기 중 45.4% (전분기말 대비) 상승
- Kamsarmax 82Kdwt급 역시 1분기 평균 전분기 대비 15.0% 높은 1일당 16,681달러를 기록했으며 1분기 중 16.1% 상승하여 3월 평균 용선료는 18,130달러 기록
- Supramax 58Kdwt급의 경우도 1분기 평균 전분기 대비 17.1% 높은 1일당 14,327달러를 기록했으며 1분기 중 13.6% 상승하여 3월 평균 용선료는 15,000달러 기록
- 정기용선료는 코로나 팬데믹에 의한 물류정체가 해소된 후 금리 인상 등 경기둔화의 영향까지 겹쳐 빠르게 하락하였으나 운하문제가 영향을 미친 '23년말부터 상승세로 전환되어 1분기까지 상승이 이어짐
- 이러한 상승세는 근본적인 수요개선에 의한 것이 아니며 운하문제의 개선 등 여러 요인에 의해 추세가 바뀔 수 있는 다소 불안정한 추세로 추정됨

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

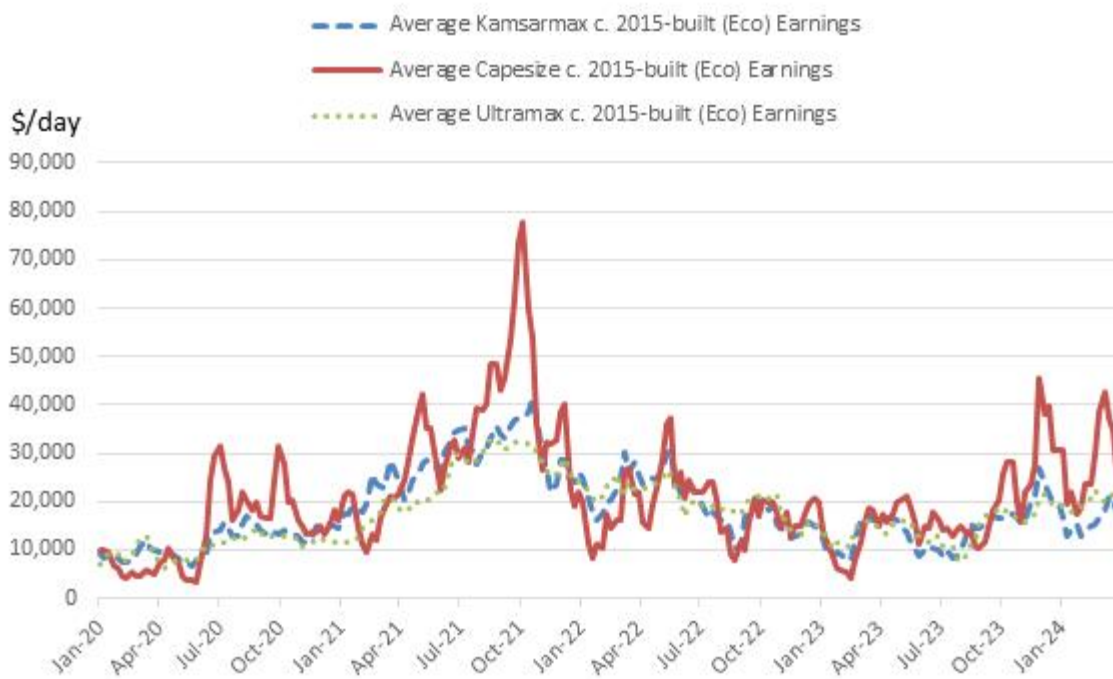
3) 본 절에서 벌크선 용선료는 모두 태평양수역 기준



1분기 중 “Clarkson 어닝(earnings)”⁴⁾은 준절 비수기가 포함되어 운임이 크게 등락한 영향으로 큰 변동성을 보였으나 평균적으로 전년동기 대비 강세를 나타냄

- 1분기 중 연료가격은 싱가포르항 기준 VLSFO가 전년동기 대비 2% 높은 수준이었으나 MGO 가격은 약 4% 낮았고 북유럽 LNG 벙커링 가격은 41% 낮은 수준을 나타냄
- 여기에 1분기 중 운임이 크게 높아지며 Clarkson 어닝(이하 “어닝”)은 전년동기 대비 크게 증가함
- 2015년 건조된 Capesize 에코십 기준 1분기 평균 어닝은 1일당 28,077달러로 전년동기 대비 154.0% 증가⁵⁾
- 2015년 건조 Kamsarmax 에코십의 경우도 1분기 평균 1일당 16,233달러로 전년동기 대비 31.4% 증가
- 2015년 건조 Ultramax 에코십의 어닝 역시 1분기 평균 1일당 19,950달러로 전년동기 대비 50.9% 증가

벌크선 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

4) 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.

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



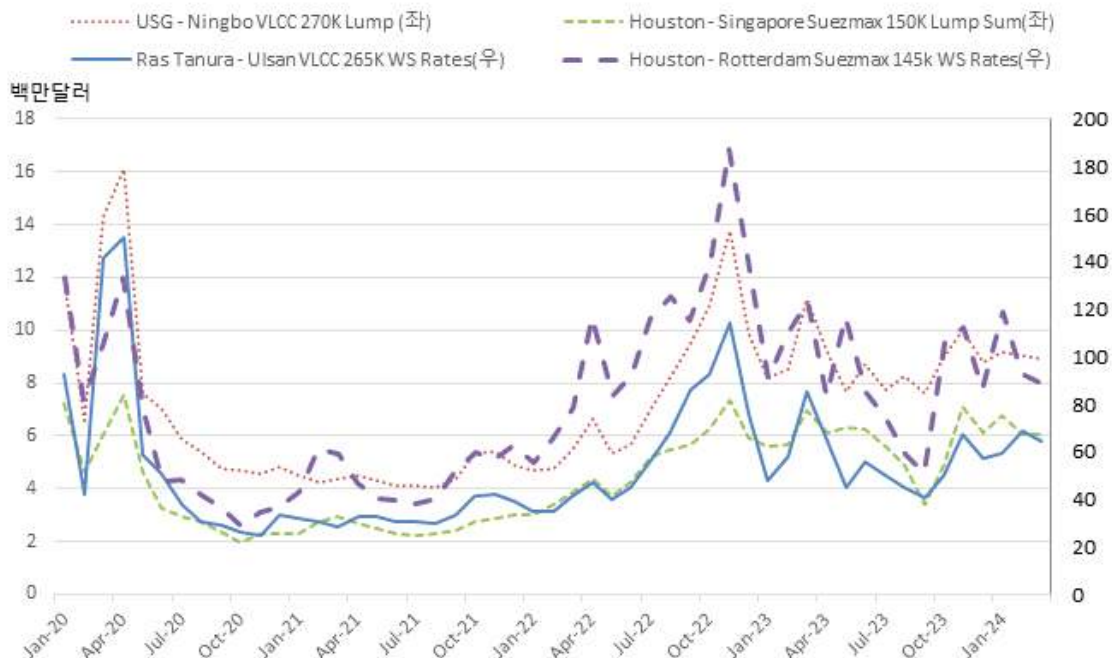
2. 탱커 시장

‘24년 1분기 탱커 시황은 러-우 전쟁 이후의 장거리화된 교역노선 유지와 홍해사태 등 운하 이용률 하락에 따른 운항거리 증가에, 적은 신규 선박 공급 등으로 강세를 유지함

- 사우디아라비아, 러시아 등 OPEC+ 국가들의 감산계획이 유지되고 있는 가운데 미국의 ‘24년도 증산이 전년도 8.4%에 비해 둔화된 2.3% 수준으로 예측되어⁶⁾ 탱커의 물동량 기준 수요 증가는 높지 않을 것으로 추정됨
- 그러나 러-우 전쟁 이후의 장거리화된 교역 노선이 여전히 유지되고 있고 홍해사태로 인한 수에즈운하 통항률 감소 등 운하문제로 인한 운항거리 증가까지 더해져 톤-마일 기준 수요 증가는 양호한 추세를 유지하는 것으로 추정
- 여기에 2020~2022년까지 탱커의 신조선 발주량이 침체기 수준에서 벗어나지 않아 수요증가 대비 신규 선박 공급이 다소 부족한 점도 탱커 시황의 강세를 유지하는 또 하나의 요인으로 작용함
- 이에 따라 ‘24년 중 원유, 석유제품 등 탱커 시황은 선종과 선형에 따라 차이는 있을 것이나 전반적으로 강세가 지속될 것으로 전망

1분기 중 유조선 운임은 전년동기 평균 대비 다소 낮은 수준을 보였으나 전반적인 강세가 유지됨

유조선 운임 추이



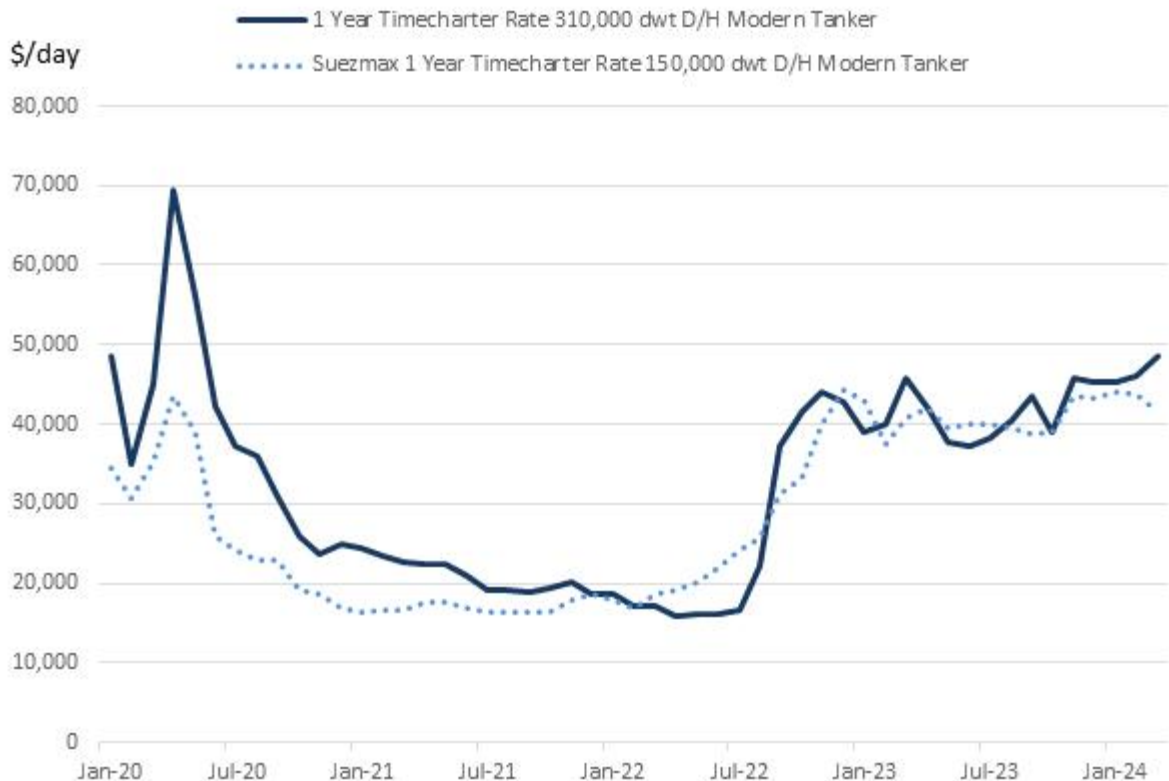
자료 : Clarkson

6) EIA, Short Term Energy Outlook



- 유조선 운임은 노선에 따라 다소 편차를 보였으나 전년동기 대비 다소 낮은 수준을 기록
- 전년동기에 전쟁 이후 운임이 최고점으로부터 하향했으나 고점이 매우 높은 수준임을 고려하면 분기 평균으로 전년도('23) 1분기 운임은 높은 수준이었음
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 '24년 1분기 평균 WS지수는 64.37로 전년 동기 대비 1.6% 낮은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC '24년 1분기 평균 운임은 전년동기 대비 4.4% 낮은 905만달러를 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 1분기 평균 운임은 627만달러로 타 노선과 달리 전년동기 대비 1.9% 상승
- 미국 휴스턴 - 네덜란드 로테르담 간 145K 수에즈막스의 WS지수는 1분기 평균 99.23으로 전년동기 대비 8.8% 낮은 수준 기록

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 1분기 중 VLCC의 1년 정기용선료는 7.2% 상승한 반면, 수에즈막스의 경우 4.3% 하락하는 등 선형별로 엇갈린 경향을 보였으나 두 선형 모두 높은 수준을 유지함
- 310Kdwt급 VLCC의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 46,750달러로 전분기 대비 7.6% 높은 수준 기록



- 150Kdwt급 수에즈막스의 경우도 1분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 42,904달러로 전분기 대비 2.1% 높은 수준을 기록했으며 분기 중 소폭 하향세에도 불구하고 높은 수준을 나타냄

제품운반선 시황은 운임과 용선료 모두 높은 수준을 유지하며 매우 양호한 시황을 나타냄

- 러-우 전쟁 이후 '22년 상반기까지 기록적인 수준까지 상승한 후 하반기부터 하향하기 시작한 제품선 운임은 견조한 석유제품 교역 수요와 신규 선박의 제한적 공급으로 '23년 8월부터 재상승하기 시작했으며 '24년 1분기 중에도 상승추세를 유지함
- 1분기 중 우크라이나의 러시아 본토 정유시설 타격으로 일부 정유설비 가동이 중단되며 러시아 석유제품 수출 차질이 발생하는 등의 시황하락 요인이 다소 있었으나 큰 영향을 미치지 않음
- 반면, 수에즈운하의 통항 차질은 시황 상승에 비교적 큰 영향을 미친 것으로 추정됨
- 제품선 운임은 계절적 요인에 의한 변동이 발생하지만 러-우 전쟁 이후의 상하향 추세는 계절적 영향을 압도하는 수준으로 나타남
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi-네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 '24년 1분기 평균 운임은 625만달러로 전년동기 대비 46.3% 높은 수준을 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커의 1분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 46.2% 높은 119만 달러 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 1분기 평균 전년동기 대비 21.9% 높은 290만 달러 기록

제품운반선 운임 추이

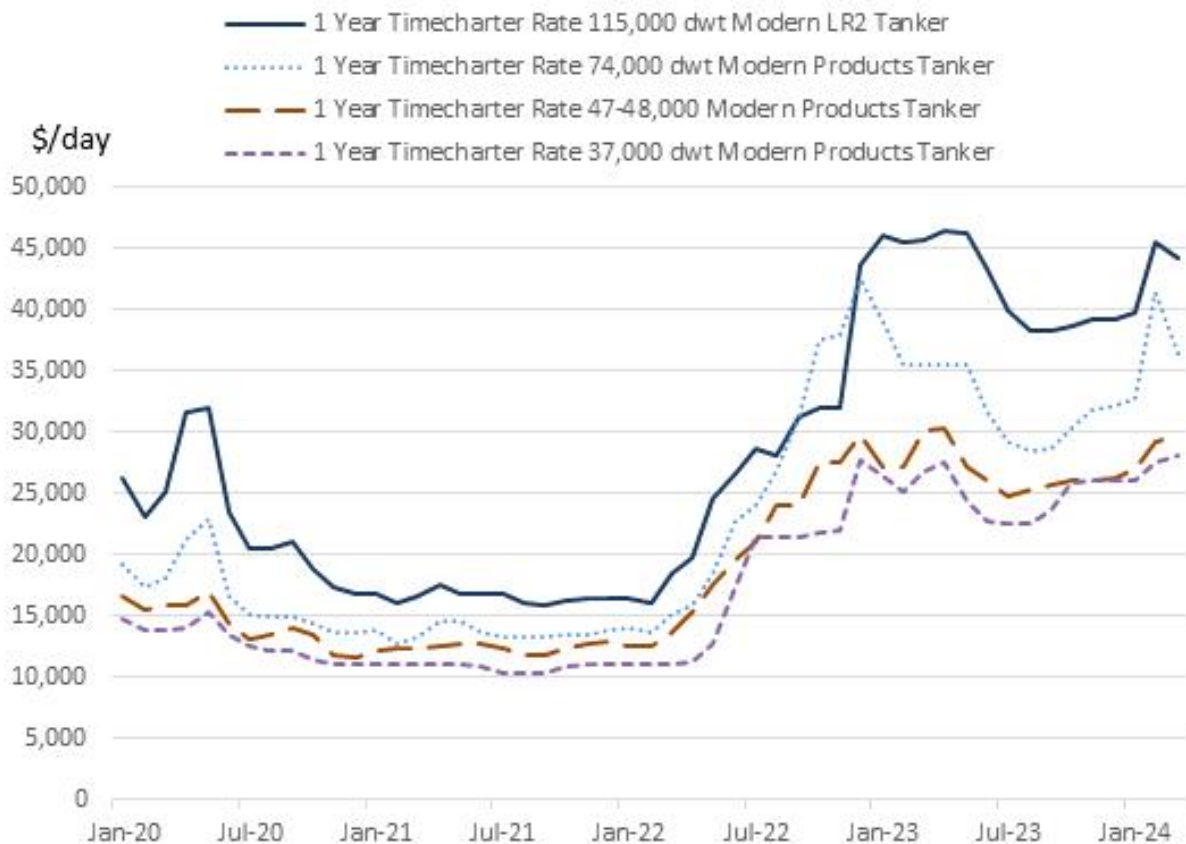


자료 : Clarkson



- '23년 중 하락, 조정양상을 보였던 제품운반선의 정기용선료는 '23년 4분기부터 재상승하기 시작하여 '24년 1분기 중 상승 흐름이 다소 빨라지는 경향을 보이며 매우 높은 수준을 기록하고 있음
- 115Kdwt급 LR2탱커의 '24년 1분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 43,231달러로 전분기 대비 10.7% 높은 수준임
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1분기 평균 1년 정기용선료 역시 전분기 대비 17.06% 높은 1일당 36,827달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우도 1분기 평균 전분기 대비 10.1% 높은 1일당 28,750달러 기록
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 1분기 평균 전분기 대비 4.9% 높은 1일당 27,232달러 기록
- 제품선의 용선료는 러-우전쟁 발발 초기에 포함된 '22년 1분기 대비 선형별로 126~159%까지 상승하여 매우 높은 수준을 나타내고 있음

제품운반선 용선료 추이



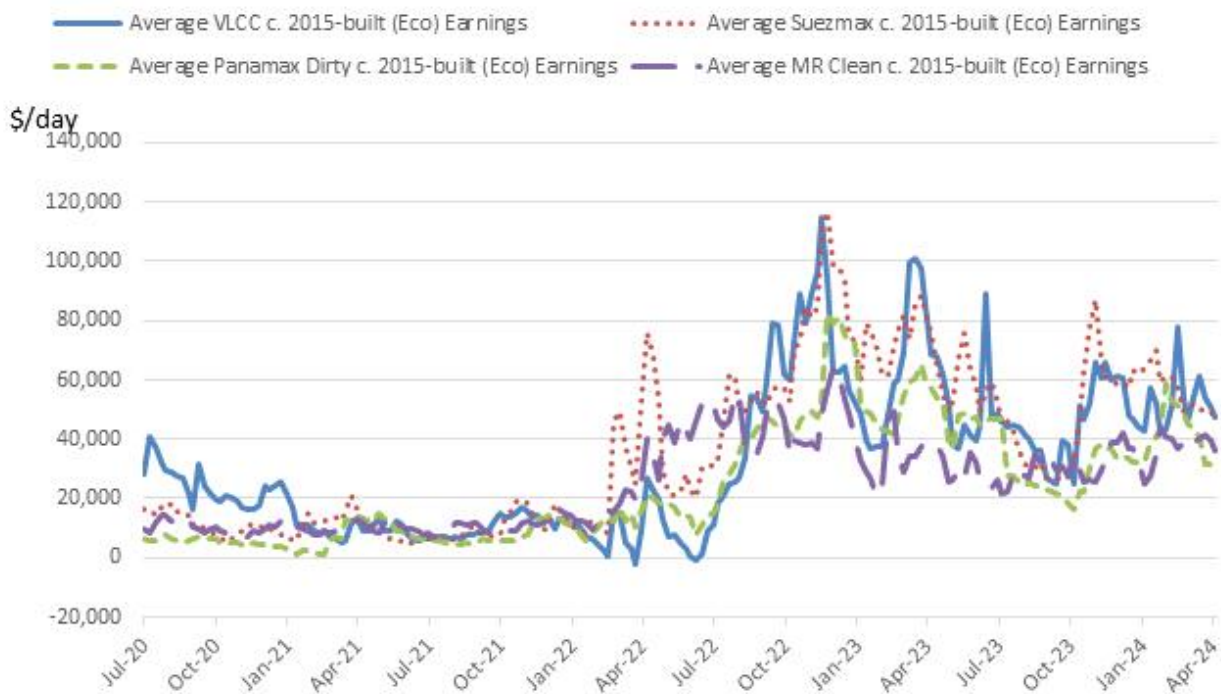
자료 : Clarkson



탱커의 어닝(earnings)은 1분기 중 유조선 등이 전년동기 대비 다소 감소하는 경향을 보였으나 제곱운반선은 증가하였고 여전히 높은 수준을 유지함

- 연료가격은 전년동기 대비 제품마다 다르게 나타나고 있으나 어닝에 큰 영향을 미칠 정도의 차이는 아니었으며 운임 수준이 큰 영향을 미친 것으로 추정됨
- 2015년 건조 VLCC의 '24년도 1분기 평균 어닝은 1일당 52,849달러로 전년동기 대비 16.2% 감소함
- 동일 선령의 수에즈막스 역시 1분기 평균 1일당 56,977달러로 전년동기 대비 23.7% 감소
- 동일 선령의 파나막스급 더티(dirty) 탱커의 경우 1일당 42,926달러로 전년동기 대비 16.9% 감소
- 동일 선령의 MR급 클린(clean) 탱커의 경우는 1분기 평균 1일당 37,233달러로 전년동기 대비 10.3% 증가
- 유조선과 파나막스급 더티탱커의 감소는 전년동기 어닝이 지나치게 높았던 탓에 기저효과가 작용하였으며 현재 어닝수준은 러-우 전쟁 발발 초기인 '21년 1분기 대비 선형별로 281~408% 높은 수준임

탱커 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

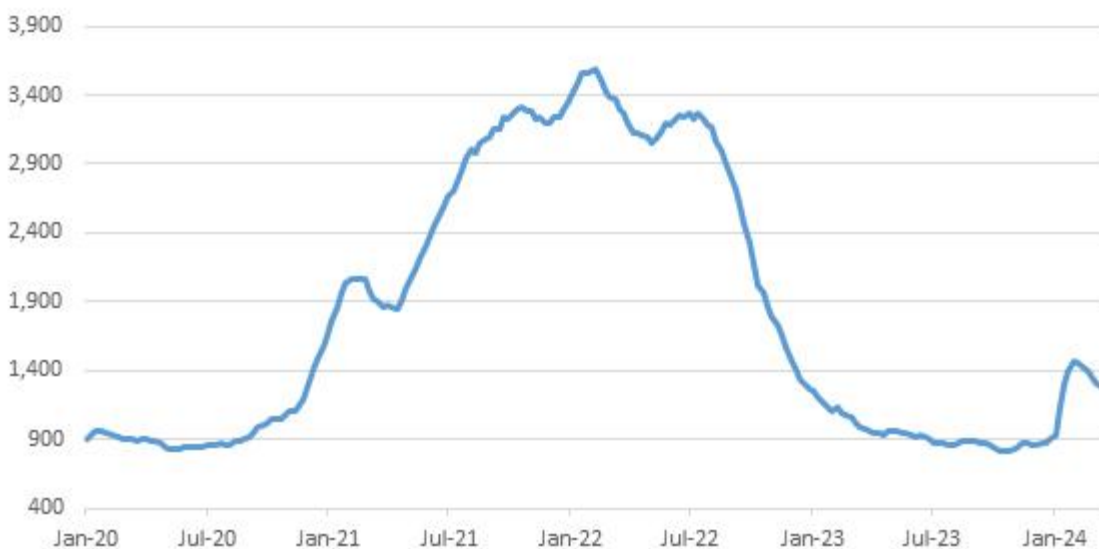


3. 컨테이너선 시장

'24년 1분기 중 컨테이너 해운시장은 신조 선박의 집중적인 인도가 이루어졌음에도 불구하고 홍해사태의 영향으로 비교적 높은 시황을 유지하였으나 그 효과가 약화되며 점차 운임지수가 하향하는 흐름을 보임

- '23년 중 코로나 특수가 사라진 상황에서 저조한 운임수준이 지속되었던 컨테이너 해운시황은 '21년 이후 집중 발주된 신조 선박이 대거 인도되며 최소한 '26년까지 어려운 시황이 시황이 예측된 바 있음
- 실제로 '24년 1분기 중 연초 선박량 대비 2.4%에 해당하는 신조선박이 인도되었고 1분기만 선박량 증가율이 2.3%에 이르는 등 빠른 속도로 선박량이 증가하고 있음
- 그러나 지난해 말 예멘의 후티 반군이 홍해에서 민간선박을 공격한 홍해사태 이후 수에즈 운하를 이용하지 못하고 아프리카 남단을 우회하여 먼 항로로 운항하는 선박이 증가하며 선박 공급의 감소효과로 운임이 급등함
- 여전히 이 상황은 해소되지 않고 있으나 2월 초를 정점으로 운임은 하락추세로 반전됨
- CCFI를 기준으로 홍해사태가 발발한 12월 중순 이후 2월 초까지 운임지수가 68.5% 상승하여 2월 초 지수는 1,465를 기록하였으나 이후 하락추세로 반전되어 3월 말 17.5% 하락한 1,208을 기록
- 다만, 과거 2000년대 호황기에 동 지수가 1,000~1,200선에서 변동하였던 점을 감안하면 여전히 운임은 높은 수준을 유지함
- 홍해사태가 해소되고 수에즈운하 통항이 정상적인 수준에 도달하면 운임이 다시 침체기 수준으로 하락할 것으로 예상되나 중동정세 불안으로 사태가 장기화되고 있고 종료시점을 예상하기 어려워 컨테이너선 시황은 선불리 예측하기 어려움

CCFI 추이



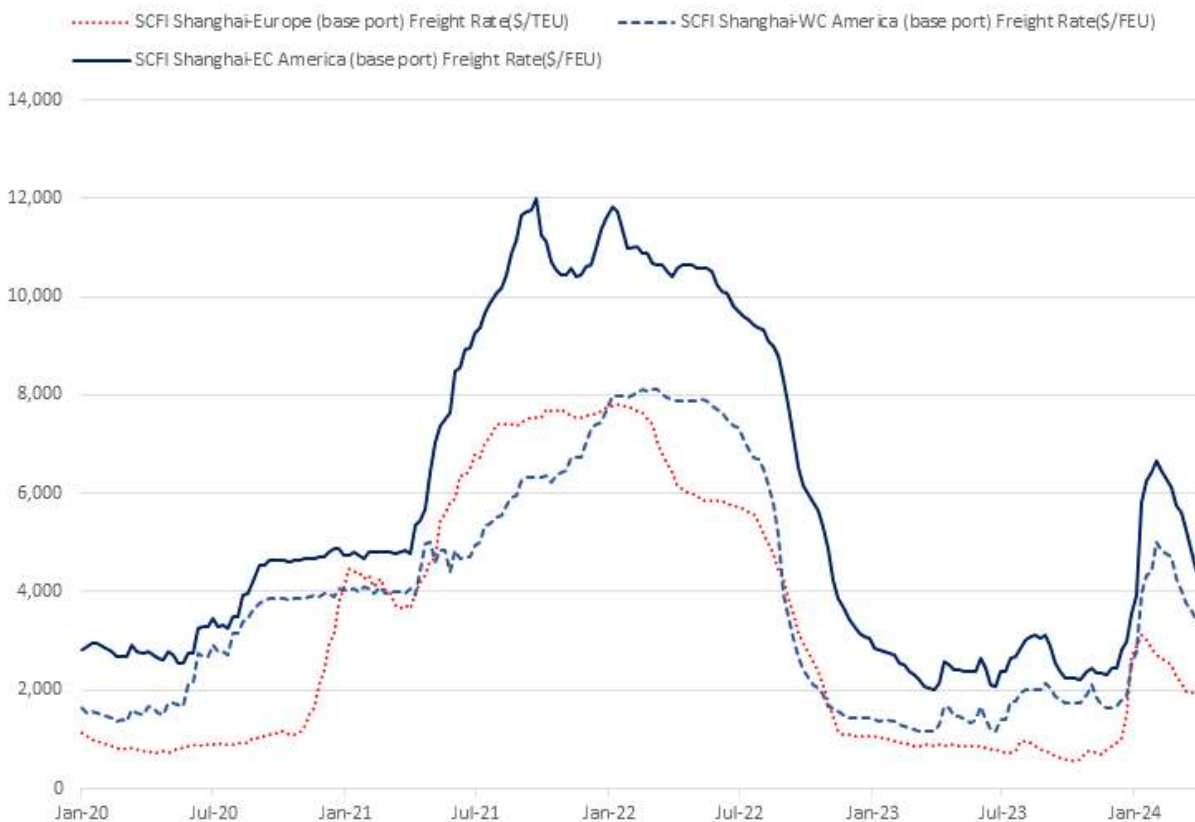
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



'24년 1분기 주요 원양노선의 운임은 홍해사태의 영향으로 높은 수준을 기록했으나 2월부터 하락추세를 보임

- 주요 원양노선의 운임은 홍해사태의 영향을 직접적으로 받으며 전년도 12월 중순 이후 급등한 후 2월 초부터 하락 반전됨
- 상하이-유럽노선의 1분기 평균 운임은 TEU당 2,505.3달러로 전년동기 대비 170.4% 높은 수준을 기록했으며 1월 19일 기준 3,030달러를 정점으로 하락하여 3월 말 1,994달러까지 하락함
- 상하이-미서안 노선의 1분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 223.4% 높은 FEU당 4,092.9달러를 기록했으며 2월 2일 기준 5,005달러까지 상승 후 3월 말 3,407달러까지 하락함
- 상하이-미동안 노선은 역시 1분기 평균 전년동기 대비 130.9% 높은 FEU당 5,628.8달러를 기록했으며 2월 2일 기준 6,652달러까지 상승 후 3월 말 4,447달러까지 하락함

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

- 아시아에서 유럽으로 가는 지름길인 수에즈운하의 통행 차질로 원양노선이 홍해사태의 영향을 직접적으로 받고 있어 높은 운임 상승이 있었으나 운하문제 해소 시 가장 큰 타격을 받는 노선도 원양노선이 될 전망이므로 홍해사태의 전개가 원양노선 시황의 핵심 변수가 될 것임
- '21년 이후 대량 발주된 컨테이너선 중 60% 이상이 주요 원양노선에 투입되는 12,000TEU급 이상 대형급으로 향후 2~3년간 컨테이너선 전체 선복량 증가율은 연 7~9% 수준이 예상되는 반면, 대형급 선복량 증가율은 연 15% 이상이 될 것으로 예상됨

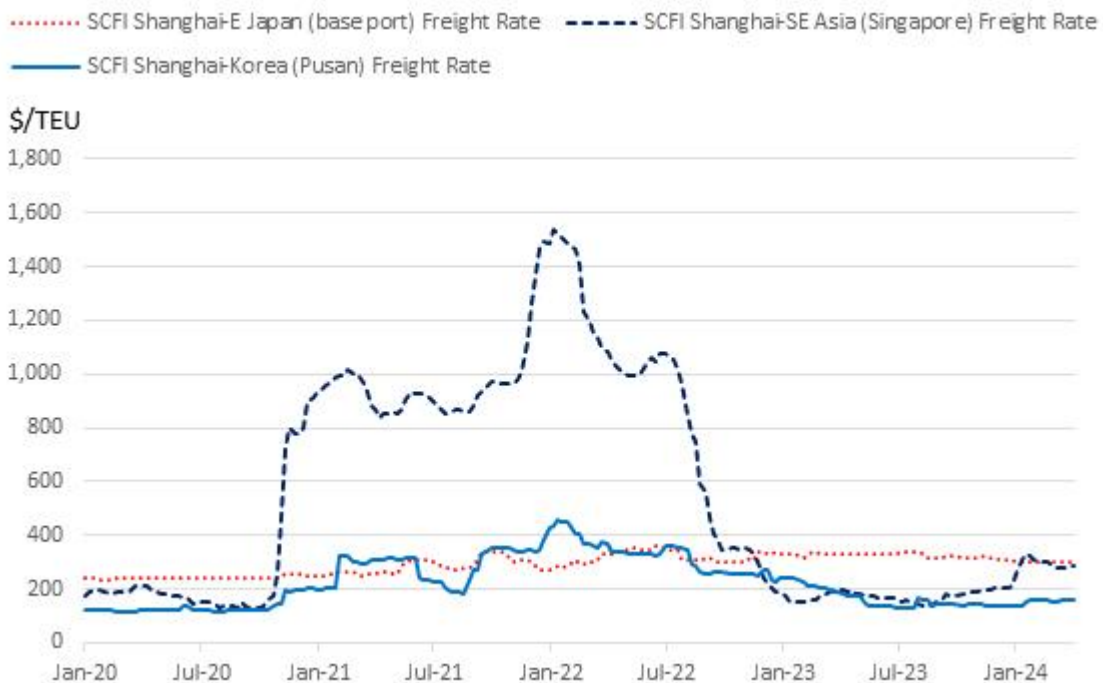


- 더욱이 대형선의 경우 대부분 선형이 2000년대 중반 이후 개발되어 선령이 낮은 탓에 아직까지 12,000TEU 이상급 선박이 폐선된 사례가 전무하며 향후에도 폐선을 통한 공급 조절이 쉽지 않아 근해노선보다 시황 악화가 더 빠르게 진행될 가능성이 높음

1분기 중 주요 근해노선 운임은 동남아 노선에서 상승이 나타났으나 노선에 따라 등락이 엇갈림

- 상하이-동일본 노선은 1분기 중 TEU당 302달러 수준을 유지하다가 3월 중순 이후 다소 하락하는 경향이 나타났으며 분기 평균 운임은 전년동기 대비 8.5% 낮은 TEU당 301.2달러를 기록
- 상하이-부산 노선의 경우 1월 중 비교적 큰 폭의 상승이 나타난 후 2~3월 중 TEU당 155달러 전후의 등락이 나타났으며 분기 평균 운임은 전년동기 대비 28.0% 낮은 TEU당 152.5달러를 기록
- 상하이-동남아(싱가포르) 노선은 다소 원양노선의 영향이 미친 것으로 보이며 1월 중 큰 폭의 상승이 나타난 이후 완만한 하락세로 반전되었고 분기 평균 운임은 TEU당 293.9달러로 전년 동기 대비 72.6% 높은 수준을 기록

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



4. LNG선 시장

'23년에 이어 '24년 1분기까지도 LNG선 해운시황의 하락 추세는 지속되고 있으나 아직까지 비교적 양호한 수준을 유지함

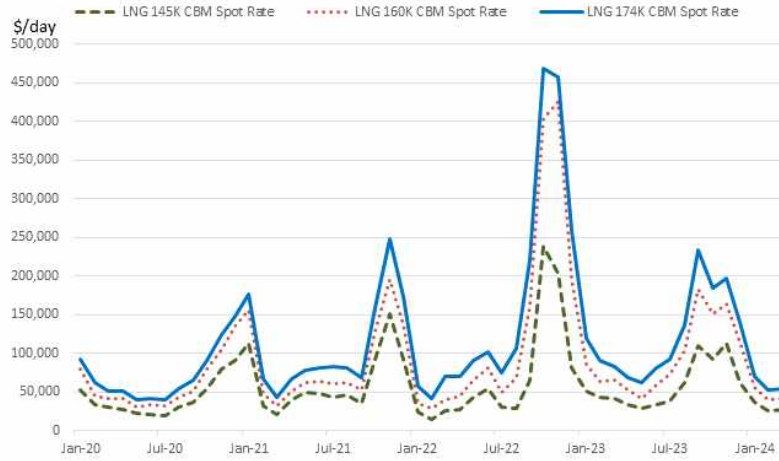
- '22년 러-우 전쟁의 영향으로 급등한 운임과 용선료는 '23년에 하락하며 재조정 되었고 '24년 1분기에도 이러한 하락추세가 지속되었음
- 가장 중요한 하락 요인은 '18년 이후 지속된 선박의 대량 발주로 인하여 누적된 신조선 공급량이 상당 수준에 이르렀고 '23년 이후 더욱 빠른 속도로 신조 선박이 공급되고 있다는 점임
- 신조선 발주량이 급증하기 시작한 2018년 이후 3년 즉, 2018~2020년 기간 중 LNG선 발주량 연평균 985만CuM에 비해 (이전 3년은 304만CuM) '23년부터 인도가 시작되어 '26년까지 대부분 인도될 2021~2023년 발주량은 연평균 1,848만CuM임
- 이는 '22년까지 인도량에 비해 '26년까지 인도량은 연평균 약 40% 이상 증가한다는 의미임
- 다만, 러-우 전쟁 이후 증가한 유럽 지역의 수요까지 감안하면 톤마일 기준 선박수요 역시 비교적 높은 증가율을 유지하고 있어 LNG선 시황침체기인 2017년 이전수준까지 하락할 가능성은 높지 않을 것으로 보임
- 현재 용선료를 기준으로 판단하면 노후화된 구형선형을 제외하면 손익분기점 이하로 하락한 수준은 아니며, 러-우 전쟁 이후 폭등한 수준에서는 벗어났으나 비교적 양호한 수준은 유지되고 있음
- 시황에서 하향 신호가 나타나고 있고 운임과 용선료가 투자심리를 고취할 수준은 아니므로 당분간 신조선 발주량은 신규 LNG개발 프로젝트에 기인한 투자분을 제외하면 제한적 수준에 불과할 것으로 예상되어 점차 수급의 균형점을 찾아가는 움직임이 예상됨
- 또한, 노후 선박이 많아 시황의 급격한 하락 시 노후선 폐선에 의한 공급조절이 가능한 만큼, 침체 수준으로 시황이 악화되더라도 오래 지속될 가능성은 높지 않을 것으로 예상됨

LNG선의 1분기 운임 수준은 전년동기 대비 크게 하락한 수준을 기록하였으나 아직까지 심각한 수준은 아닌 것으로 판단됨

- 구형 선형인 145KCUM급의 1분기 평균 스팟운임은 1일당 29,519달러로 전년동기 대비 35.0% 낮은 수준을 기록
- 160KCUM급의 경우도 1분기 평균 1일당 15,346달러로 전년동기 대비 36.6% 낮은 수준
- 최신 선형이 주를 이루는 174KCUM급의 경우도 1분기 평균 1일당 58,327달러로 전년동기 대비 39.6% 낮은 수준
- 시황이 개선된 2018년 이후, 1분기 평균 운임으로는 2022년에 이어 두 번째로 낮은 수준을 나타냈으나 침체기였던 2017년 동 기간보다는 선형별로 11~26% 높은 수준을 나타냄



LNG선 Spot 운임 추이

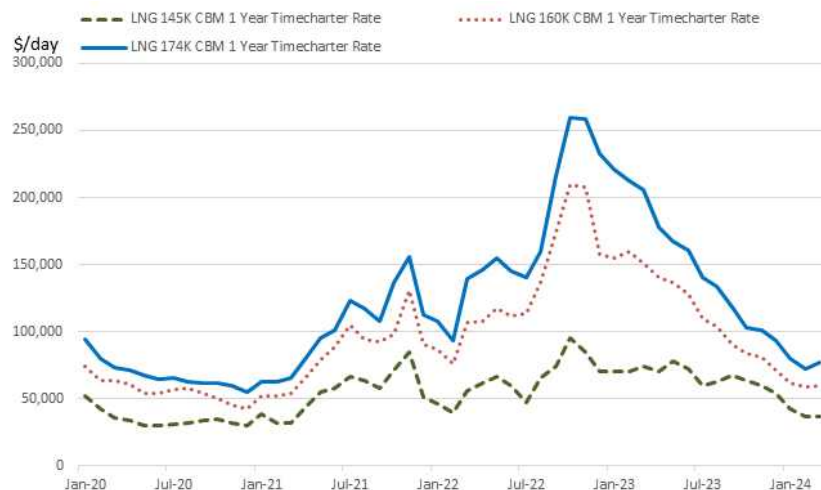


자료 : Clarkson

1분기 중 LNG선 용선료는 전분기에 이어 큰 폭의 하락추세를 지속하였으나 아직 심각한 수준은 아님

- LNG선 정기용선료는 전쟁의 영향으로 '22년 11월 정점에 이른 후 '23년 중 지속된 하락추세가 1분기까지도 이어졌고 비교적 빠른 하락 속도를 보이고 있으나 아직 손익 분기점을 밑도는 정도의 심각한 수준은 아님
- 145KCuM급의 1년 정기용선료의 1분기 평균은 1일당 38,538달러로 전분기 대비 34.5% 하락
- 160KCuM급 역시 1분기 평균 1일당 60,333달러로 전분기 대비 23.4% 하락
- 최신 선형인 174KCuM급의 경우도 1분기 평균 1일당 76,308달러로 전분기 대비 22.8% 하락
- 1분기 중 용선료의 하락 속도를 살펴보면 구형 노후선형일수록 빠른 속도로 하락하고 있음을 볼 수 있으며 3월에는 소폭 반등이 나타나기도 함

LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson



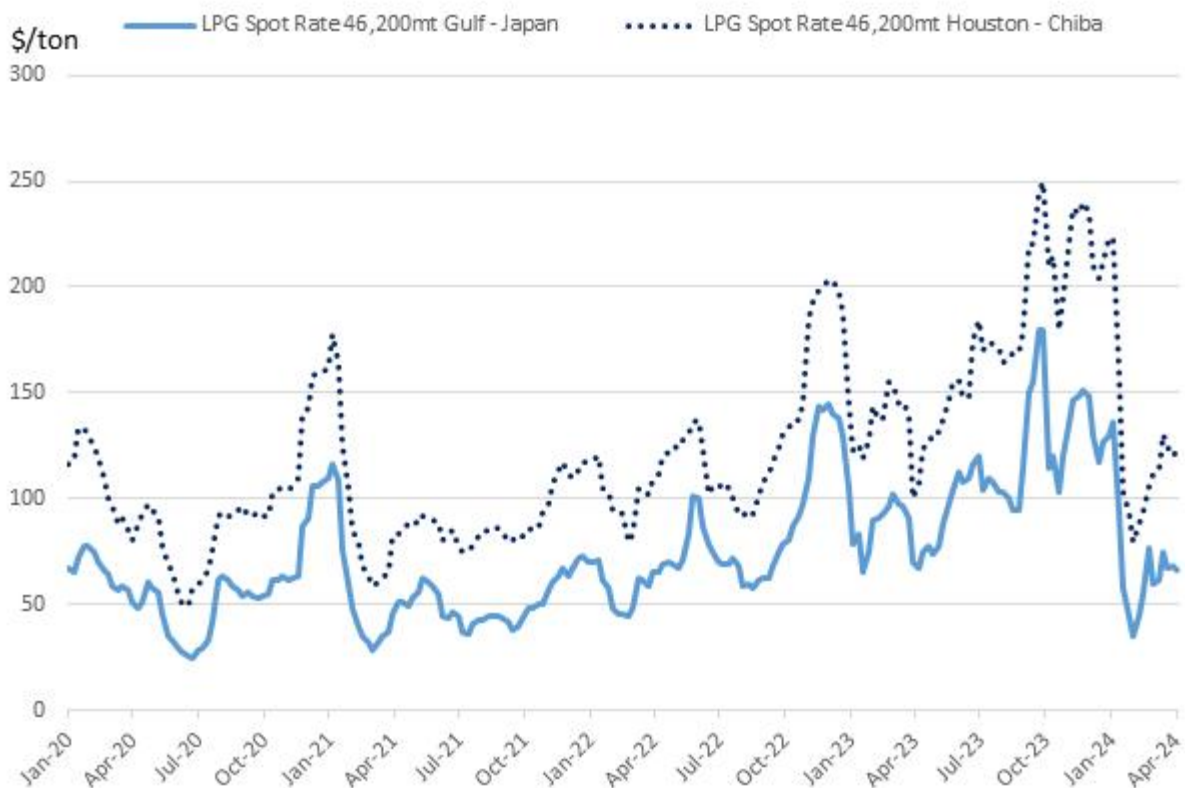
5. LPG선 시장

1분기 중 LPG선 시황은 다소 큰 폭의 하락을 나타냈으나 여전히 양호한 수준을 유지

- '23년 중 많은 신조 선박의 인도로 10% 이상의 선박량 증가율을 나타냈음에도 중국과 인도의 높은 수요증가율, 미국-아시아 원거리 노선 교역량 확대 등으로 시황이 상승 국면을 지속한 바 있음
- 그러나 금년들어 중동의 감산기조 지속, 미국 생산증가율 둔화 등으로 해운수요 증가 요인이 약화된 것으로 추정되는 가운데 '23년 분기 평균 인도량과 유사한 많은 물량의 신조 선박이 1분기 중에도 인도되며 운임과 용선료가 비교적 큰 폭으로 하락
- 1분기 중 109.6만CuM의 선박이 인도되며 분기중 선박량 증가율이 2.3%에 달함
- '24년 중 인도예정량을 감안하면 신조선 인도 속도는 완화될 것이나 수년간 지속된 많은 신조선 발주로 현재 선박량의 약 29%에 해당하는 잔량이 남아있어 중동과 미국 등 대량 생산국이나 중국, 인도 등 주요 수요국 상황에 따라 추가 하락 여지도 상존함
- 다만, 현재까지도 시황은 양호한 수준을 유지하고 있으며 금년 내 심각한 수준까지 하락할 가능성은 높지 않음

1분기 평균 대형선 스팟운임은 전년동기 대비 비교적 큰 폭으로 하락

LPG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

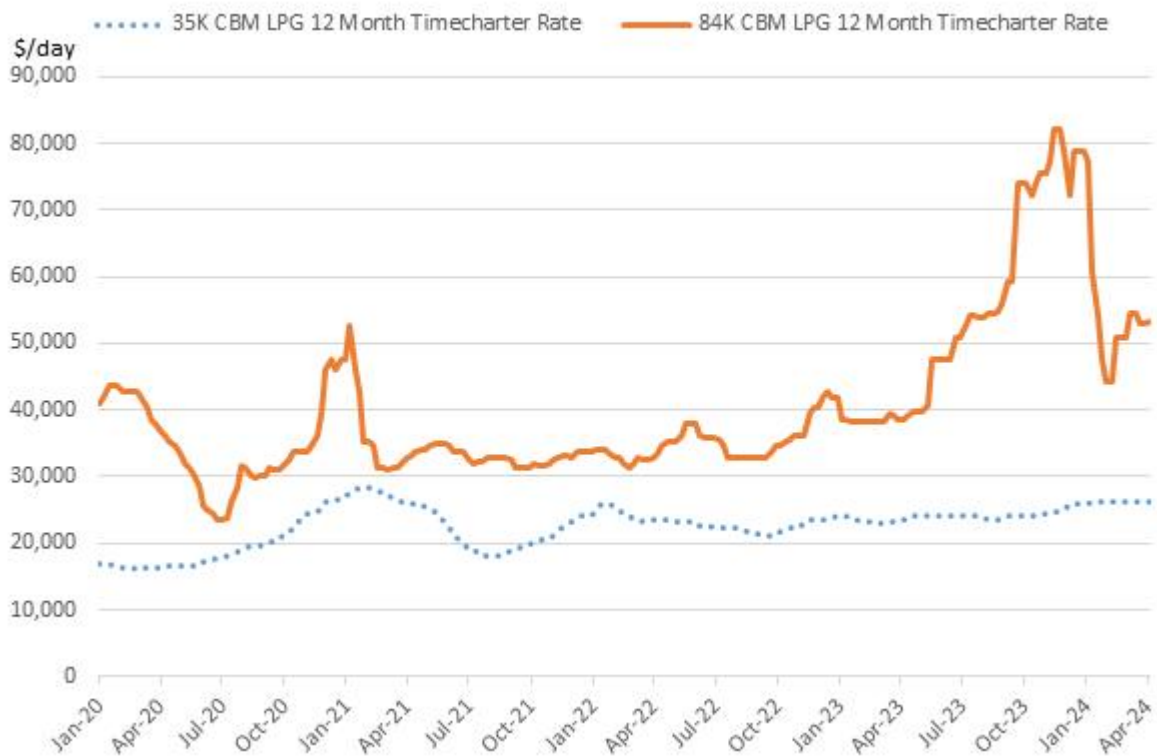


- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 중동-일본 간 1분기 평균 스팟운임은 톤당 67.5달러로 전년 동기 대비 22.5% 하락
- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 미국(Houston)-일본(Chiba) 간 1분기 평균 스팟운임 역시 전년 동기 대비 11.7% 하락한 톤당 119.2달러를 기록

정기용선료는 대형선에서 큰 폭의 하락이 나타남

- 35KCUM급 LPG선의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 31,385달러로 전분기 대비 0.08% 하락한 수준에 그쳐 사실상 전분기 수준을 유지함
- 반면, 84KCUM급 VLGC의 1년 정기용선료는 1분기 평균 전분기 대비 30.4% 하락한 '1일당 53,590달러를 기록하여 중소 선형에 비해 큰 폭의 하락을 나타냄
- 이러한 현상은 최근 수년간 시장에서의 선박 수요가 대형화 경향을 보이며 신조선 발주가 대형급에 집중됨에 따라 인도량 역시 대형 선형이 대거 인도되며 높은 변동률을 보인 것으로 추정됨

LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

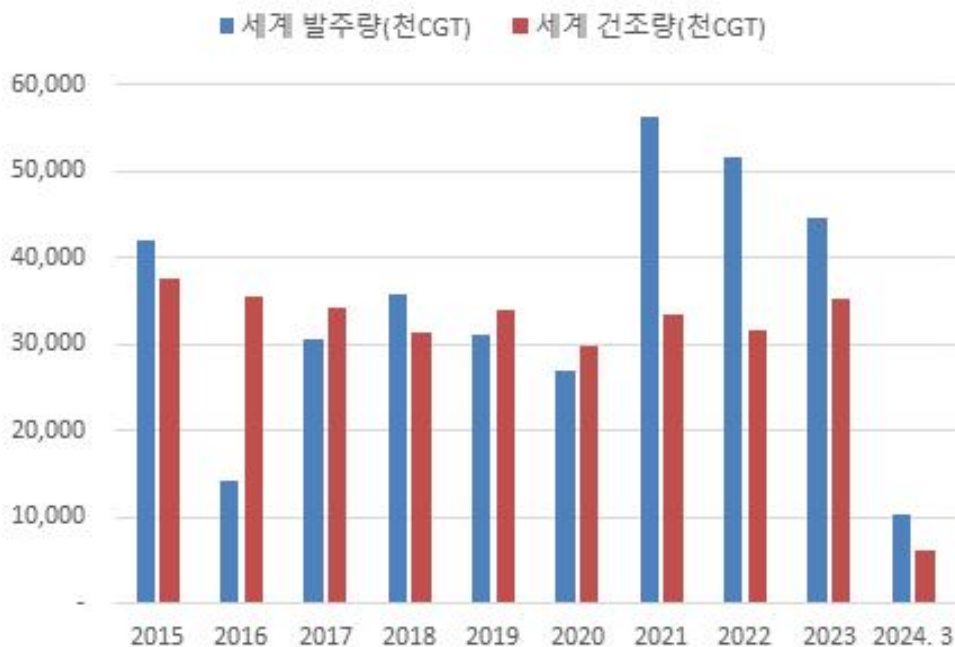


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

‘24년 1분기 신조선 발주량은 전년동기 대비 감소하였으나 비교적 양호한 수준을 유지함

- 1분기 신조선 시장은 LNG선과 컨테이너선이 시장수요를 이끌었던 ‘21년 이후의 시장구조에서 점차 탱커의 비중이 높아지는 방향의 변화를 보이고 있음
- LNG선의 경우 시황하락으로 신조선 투자 약화 요인이 있음에도 카타르 물량으로 비교적 많은 발주가 있었으나 컨테이너선의 신조선 발주는 급격하게 감소하는 경향을 보임
- 이러한 공백을 2018년 이후 발주가 부진하였던 VLCC 등 대형유조선과 중형급 제품운반선 등 탱커 물량이 보완하며 비교적 양호한 발주량을 기록
- 1분기 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 5.9% 감소한 1,034만CGT (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년동기 대비 2.4% 증가한 303.9억달러를 기록
- 발주량은 감소하였으나 전년동기 대비 고가의 LNG선 비중이 높아졌고 신조선가 역시 꾸준히 상승하고 있어 발주액은 다소 증가한 수준을 나타냄
- 1분기 세계 건조량(인도량)은 전년동기 대비 4.2% 증가한 872만CGT 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



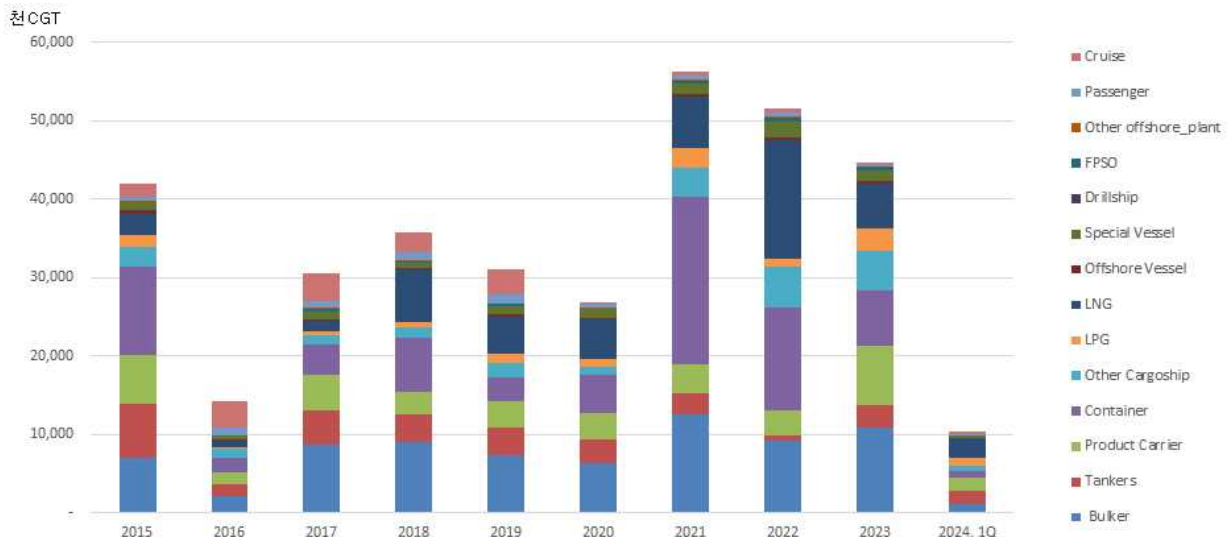
자료 : Clarkson



선종별로는 벌크선과 컨테이너선 발주가 크게 감소한 반면, 탱커와 LNG선, LPG선의 발주량이 크게 증가

- 1분기 벌크선 발주량은 121만CGT로 전년동기 대비 51.6% 감소하였으며 총 발주량에서의 비중도 전년동기 22.7%에서 1분기 중 11.7%로 축소된
- 컨테이너선은 높은 해운시황에도 불구하고 홍해사태 해소 시 과잉 선박량 우려가 상존하고 있어 1분기 중 발주량은 전년동기 대비 57.0% 감소한 88만CGT에 그쳤고 총 발주량 대비 비중은 전년동기 18.6%에서 8.5%로 LPG선보다도 낮은 수준으로 하락함
- 탱커는 러-우 전쟁 이후의 시황 상승에도 불구하고 발주 부진을 보였던 VLCC가 대거 발주되고 수에즈막스 유조선과 중형급 제품운반선 등도 활발한 수요를 나타내며 전년동기 대비 71.4% 증가한 311만CGT가 발주되었으며 비중도 전년동기 16.5%에서 1분기 30.0%로 확대됨
- LNG선은 1분기 중 용선료 하락세가 뚜렷하게 나타나는 등 신조선 투자요인이 약화되는 징후를 보였으나 카타르발 2차 선박발주가 진행된 영향으로 전년동기 대비 50.3% 증가한 249만CGT가 발주되었고 전체 발주량 대비 비중은 전년동기 15.1%에서 1분기 중 24.0%로 확대됨
- LPG선 해운시황도 1분기 중 큰 폭으로 하락하였으나 여전히 양호한 시황을 유지하고 있으며 세계적인 탈탄소화로 많은 운송 수요가 기대되는 암모니아 운송겸용 LPG선 수요까지 크게 증가하며 1분기 중 전년동기 대비 176.3% 증가한 108만CGT의 매우 많은 물량이 발주됨
- LPG선 분기 발주량으로는 '21년 2분기에 이어 두 번째로 많은 물량이며 전체 신조선 발주량에서 차지하는 비중 역시 전년동기 3.6%에서 1분기 10.5%로 크게 확대됨

선종별 세계 신조선 발주량 추이



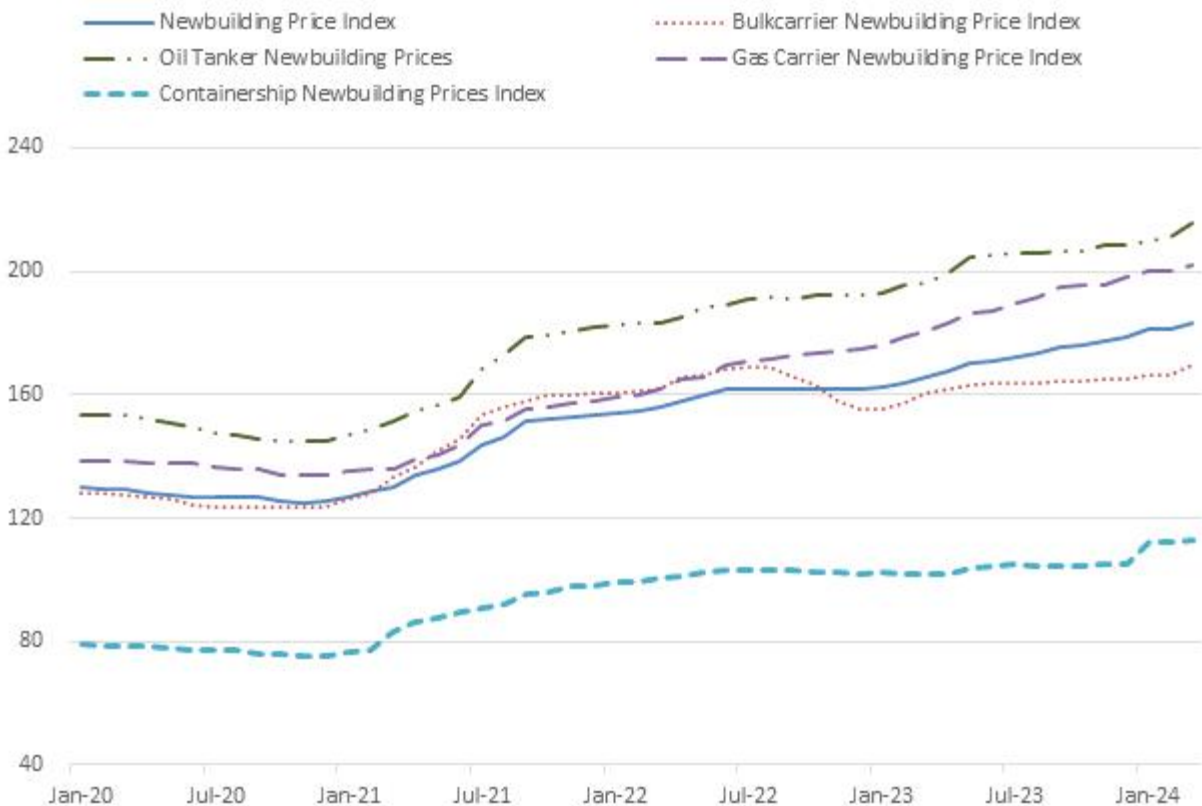
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



1분기 중 신조선 가격은 완만한 상승세를 유지함

- 한국과 중국 조선소의 생산공간 여유가 소진되며 공급자 우위의 시장구조가 지속되고 있어 신조선 가격은 신조선 발주량의 증감 여부에 관계없이 상승추세를 유지함
- Clarkson 신조선가 지수는 3월 평균 183.17로 1분기 중(전년말 대비) 2.7% 상승
- 벌크선 가격지수는 3월 평균 169.58로 1분기 중 2.6% 상승
- 탱커 가격지수는 3월 평균 215.71으로 1분기 중 3.5% 상승
- 가스선 가격지수는 3월 평균 201.76으로 1분기 중 1.9% 상승
- 컨테이너선 가격지수는 3월 평균 112.83으로 1분기 중 7.3% 상승

신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

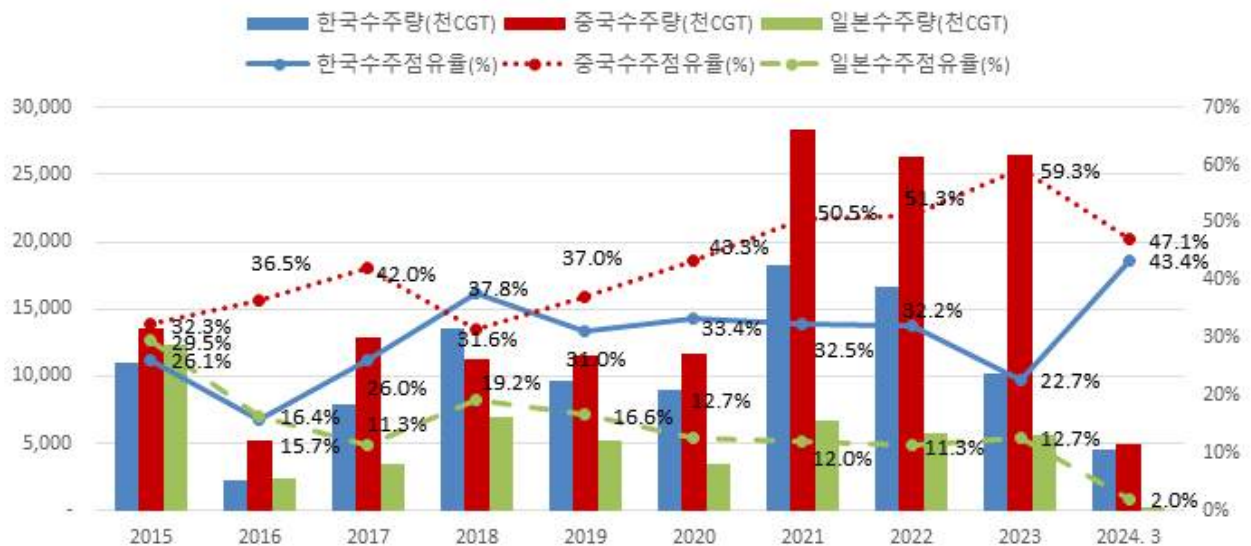
1분기 신조선시장의 수주량 기준 점유율은 한국과 중국 2개국이 90% 이상을 차지하였으며 두 나라간 격차도 크게 좁혀진 양상임 (CGT 기준)

- 중국은 1분기 중 약 487만CGT를 수주하며 전체의 47.1%로 수주량 기준 점유율 1위를 차지함
- 동 기간 한국은 449만CGT를 수주하여 43.4%의 점유율로 2위를 기록
- 일본은 1분기 수주량이 20만CGT에 불과하여 2.0%의 점유율을 나타냈으며 3국간 경쟁에서 크게 뒤처지는 모습을 보임



- 한국의 점유율 확대의 가장 중요한 요인은 카타르 2차 LNG선 29척 전량을 수주한 점이며 탈탄소화에 의한 신선종이라 할 수 있는 VLAC(대형 암모니아운반선) 등의 시장에서 점유율을 높인 점도 긍정적 영향을 미침
- 중국은 다양한 선종에 대형부터 중소형까지 다양한 선형을 수주하고 있어 점차 다각화되는 경향이 유지되고 있으며, 1분기 중 유일한 대형 컨테이너선 물량인 일본 선주의 13,000TEU급 12척 전량을 수주하는 등 점차 대형 시장의 입지를 넓히는 노력도 보이고 있음

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

‘24년 1분기 세계 발주량 감소에도 불구하고 국내 조선업계는 유일하게 수주량을 증가시키며 매우 양호한 수주 실적을 나타냄

- 1분기 수주 호조의 가장 직접적인 요인은 LNG선 카타르발 2차 물량의 수주로 전체 수주량 중 절반 이상을 차지하였으며, 그 다음으로는 VLAC(암모니아 겸용 대형 LPG선)의 대량 수주임
- 지난해 중국의 저가 공세에 밀려 단 한척도 수주하지 못했던 VLCC를 1분기에 8척(전체 발주량 24척 중) 수주하는 등 대형 유조선의 수주량을 늘린 점도 긍정적 영향을 미침
- 1분기 국내 신조선 수주량은 전년동기 대비 32.9% 증가한 449만CGT를 기록하여 분기실적으로 매우 양호한 수준을 나타냄
- 1분기 수주액은 전년동기 대비 41.4% 증가한 135.7억 달러로, 분기실적으로는 지난 10년 중 3번째로 많은 액수를 기록하는 등 매우 양호한 수준을 나타냄
- 이러한 분기 수주실적은 세계 신조선 발주량이 감소하는 가운데 국내 조선사들의 경쟁력을 통해 얻은 점에 의미가 있음

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



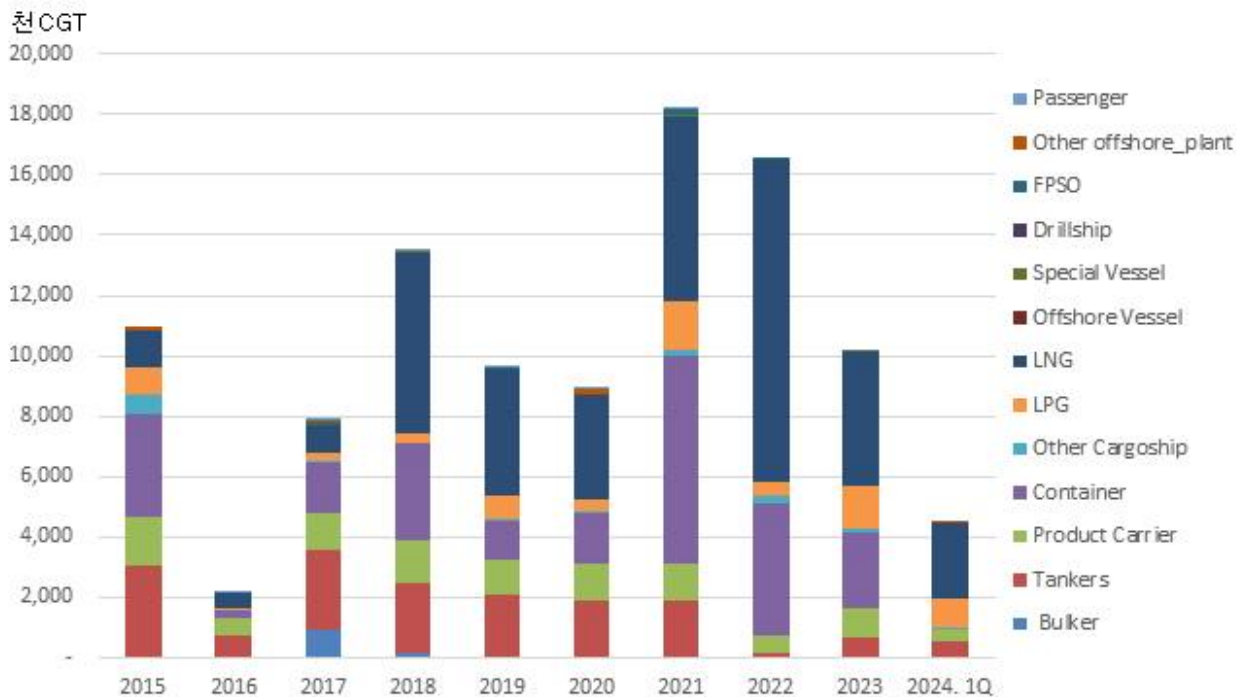
자료 : Clarkson



선종별로는 LNG선과 VLAC(대형 암모니아운반선) 기능을 포함하는 LPG선이 매우 높은 비중을 차지하였으나 컨테이너선의 수주는 전무함

- LNG선은 카타르발 2차 물량 등 대량 수주에 성공하며 1분기 전체 수주량 중 55.4%로 절대적 비중을 차지함
- 또한, 1분기에 전 세계에서 발주된 대형 LPG선 27척 중 VLAC 겸용 20척 전량을 포함하여 총 25척을 수주하며 전체 수주량 중 21.8%의 높은 비중을 차지함
- VLCC와 수에즈막스급 대형 유조선의 수주가 전년도까지 부진한 양상을 보였으나 '24년 1분기 중 전년동기 대비 328% 증가한 실적을 보였고 제품선의 수주는 0.8% 감소하여 전년동기와 유사한 수준을 유지하며 탱커 수주량은 전체의 20.4%를 차지함
- 국내 조선업계에 중요한 선종 중 하나인 컨테이너선은 1분기 중 단 한척도 수주하지 못함
- 컨테이너선의 신조선 공급 증가로 선주들의 발주가 크게 감소하였고 1분기 중 유일한 대형선 발주물량(7)을 중국이 12척 전체를 수주하여 국내 조선사의 컨테이너선 수주가 전무하였음
- 해양플랜트로서 FSRU도 1기 수주함
- 1분기 수주가 양호한 점은 긍정적이나 해운시장 규모가 작은 LNG선과 LPG선의 비중이 77%를 차지한 반면, 3대 주요 선종 중 유일하게 탱커만을 수주하며 전체 비중의 20%에 불과한 점은 다소 기형적인 구조임

한국 조선업 선종별 수주량 추이



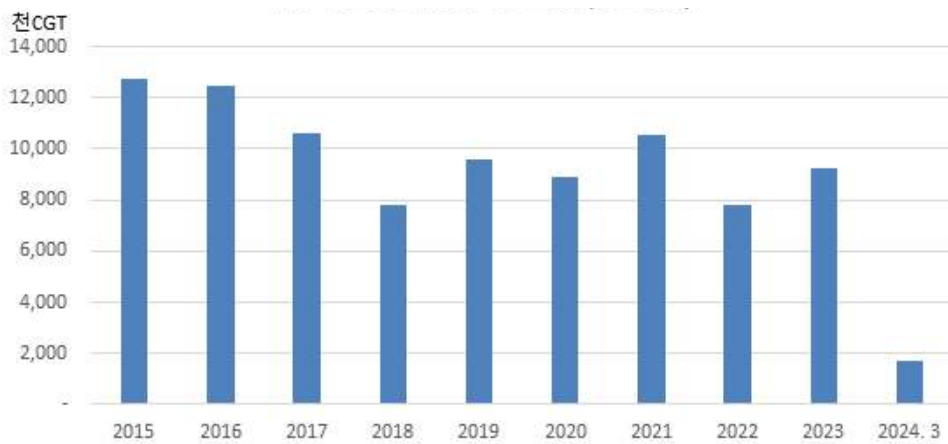
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성



1분기 건조(인도)량은 일감확보 증가에도 불구하고 전년동기 대비 오히려 감소한 것으로 나타나 생산시스템 안정화에 더욱 노력이 필요한 것으로 사료됨

- '24년 1분기 국내 신조선 건조(인도)량은 전년동기 대비 5.7% 감소한 248만CGT 기록
- 현재의 일감확보 수준과 인도예정량 등을 감안하면 월평균 최소 90만CGT의 건조량이 필요하나 1분기 실적으로는 부족한 수준으로 추정됨⁸⁾
- 현재 외국인 비중이 높아진 생산현장의 시스템이 조속히 안정화되고 고품질을 유지하면서도 건조속도를 높이는 노력이 필요할 것으로 사료됨

한국 조선업 건조량 추이

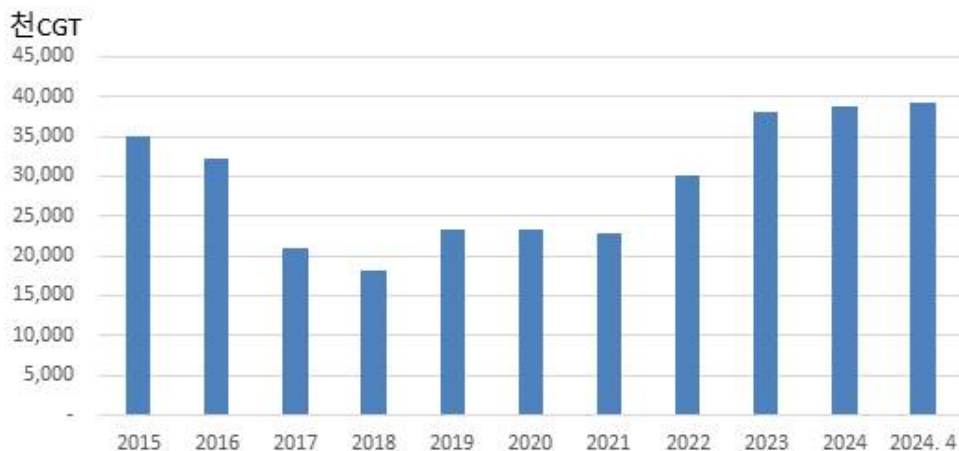


자료 : Clarkson

1분기 중 수주 호조로 수주잔량 역시 증가하여 여전히 3.5년치 이상의 일감 확보를 유지함

- '24년 4월초 기준 수주잔량은 총 3,928만CGT로 연초 대비 1.4% 증가
- 약 3.5년치 이상의 일감이 여전히 확보되어 있어 공급자 우위 시장구조가 지속될 전망

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준

8) 통계오류의 가능성도 존재함



V. 결론 및 시사점

1분기 국내 신조선 수주는 매우 양호한 양상을 보였으나 이러한 상황이 금년 내내 유지되기는 어려울 전망

- 1분기 국내 신조선 수주는 카타르 2차 발주 LNG선 물량을 기반으로 매우 양호한 수준의 수주 실적을 달성하였으나 LNG 해운시장의 하락으로 LNG선 신규발주는 카타르 발주 종료 후 일부 개발프로젝트 관련 물량 외에 많은 물량을 기대하기 어려울 것으로 예상됨
- 또한, 컨테이너선 해운시장이 홍해사태의 영향으로 양호한 운임 수준을 유지하고 있으나 과거 대량 발주된 선박의 영향으로 과잉 선복량 우려가 전 세계적인 공감을 얻고 있어 동 선종의 신규 발주 역시 급격하게 감소할 것으로 예상
- VLAC, 탱커 등의 신규발주가 다소 기대되나 LNG선과 컨테이너선 물량의 공백을 메우기에는 부족할 것으로 예상되어 4월 이후 신조선 시장은 1분기와 같지 못할 것으로 전망됨
- 그러나 이후에도 액화이산화탄소운반선 등 신선종 시장이 확대되고 중장기적으로 암모니아 엔진 개발 이후 새로운 신규투자자에 대한 기대감도 살아있어 이미 충분한 일감을 확보한 조선업체로서는 시장의 단기적 하향 변동이 큰 충격은 아닐 것으로 추정됨

1분기 국내 조선업계의 수주 호조로 조선산업에 과도한 기대감이 사회적으로 일어나고 있으나 산업적으로 큰 의미는 없으며 국내 조선산업이 경쟁력과 규모를 유지하고 국가 기간산업으로서 건재하기 위한 노력이 보다 중요할 것임

- 1분기 신조선 시장의 발주량 감소에도 불구하고 국내 조선업계의 수주가 크게 증가하자 일부 언론 등을 중심으로 수주액에서 중국을 넘어 1위를 탈환하고 이를 지켜야 한다는 기대감이 일어나기도 함
- 그러나 1분기 중 국내 조선업계가 점유율을 크게 확대한 것은 카타르발 LNG선의 계약이 동 기간에 몰린 특수한 상황때문이며 이러한 특이 여건이 오래 지속되기는 어려움
- 한국과 중국의 구조조정 이후 중국은 한국보다 더 큰 생산능력을 유지하고 운영 중에 있으며 자국의 전략적 발주 확대, 과거 일본이 수주하던 중형선 시장 잠식, 대형선까지 영업력 확대 등을 통해 점유율을 점차 늘려가고 있어 중국을 점유율에서 능가하는 것은 사실상 불가능함
- 이러한 가운데에서도 한국은 수요가 크게 확대된 LNG선 시장과 세계적인 탈탄소화 움직임에 기인한 신선종 시장 등을 착실히 공략하며 필요한 물량을 충분히 확보하고 있는 점은 긍정적이며 중국과의 순위 다툼보다는 경쟁력 우위와 시장에서의 높은 신뢰도를 유지하는 것이 중요함
- 또한, 생산능력과 경쟁력, 품질을 유지하고 국가 경제의 한 축으로서 부가가치 창출 능력과 세계에서 손꼽히는 대규모 신조선 가능 국가로서의 입지를 유지하고 공고히 하는 것이 더욱 중요한 의미를 가짐
- 국가적 전략자산인 선박을 대규모로 생산할 수 있는 능력은 이제 3개국에 불과함



- 이를 위하여 수주선종이 일부 선종에 집중되고 있는 점, 인력난에 의한 생산시스템 안정화에 어려움을 겪는 점 등 극복할 문제에 대한 개선 노력이 요구되고 있음
- 조선산업의 장기적 안정을 위해 조선사는 다시 수익성이 회복되고 있는 시점에서 과거 경험을 교훈 삼아 미래에 직면할 어려움에 대비하기 위한 자산을 축적하고 운영하는 일 역시 중요할 것임
- 공공부문의 산업정책 역시 좋을 때는 기간산업, 어려워지면 사양산업이라는 일관되지 못한 태도를 극복하고 전략적 관점에서의 장기적 지원정책을 수립하고 전개하는 것이 필요함