

# 해운·조선업 2021년 및 2021 4분기 동향과 2022년 전망

- I. 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 2022년도 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) 국제유가와 연료가격은 2021년 중 높은 수준이 유지됨

- 국제 원유가격은 수요 증가 대비 완만한 생산 증가로 4분기까지도 상승추세 지속
- 12월 평균 싱가포르항 기준 MGO 가격은 톤당 644달러로 전년말 대비 52.9% 높은 수준이며 2022년에도 500달러 후반대 이상을 유지할 전망

#### (후판 가격) 중국의 철강 감산 정책 등으로 연중 높은 가격 수준 유지

- 하반기 중 다소 하락하였으나 하락폭은 상반기 상승폭에 크게 미치지 못하여 높은 가격 유지
- 2021년 12월 기준 국내 후판 유통가는 전년동월 대비 국내산은 70.8%, 중국산은 66.3% 높은 수준

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 2021년 벌크선 시황은 수요 증가, 항만 정체 등으로 13년 만의 최고 수준 기록

- 2021 평균 BDI는 2,943(176.1% ↑)<sup>1)</sup>로 2008 금융위기 이후 최고치 기록

#### (탱커) 2021년 중 탱커 시황은 산유국 생산 제한 등의 영향으로 침체 상황 지속

- 310K급 VLCC 정기용선료의 2021년 평균 1일당 20,932달러(47.4% ↓) 기록

#### (컨테이너선) 물류 정체 등의 영향으로 사상 최고 운임 수준 기록

- 2021 평균 CCFI는 2,615(165.7% ↑)로 지수 발표 이후 최고치 기록

#### (LNG선) 중국의 수입 증가, 미국 수출 증가 등의 영향으로 2021년 중 양호한 흐름

- 174KCuM급 2021 평균 스팟운임은 1일당 112,283달러(57.8% ↑)

#### (LPG선) 다량의 신조선 인도로 전년 대비 약세를 보였으나 비교적 양호한 수준

- 82.4KCuM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 2021 평균 톤당 52.45달러(11.3% ↓)

1) 괄호안 수치와 화살표는 전년동기 대비 증감을 의미



### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

#### (발주/건조량) 2021년 신조선 시장은 침체에서 벗어난 매우 양호한 상황을 나타냄

- 컨테이너선 선주들의 수익성 호전에 따른 재투자, 환경규제 영향 등으로 발주량 호전 지속
- 2021년 세계 발주량은 4,664만CGT(95.2% ↑), 발주액은 1,071억달러(112.8% ↑)
- 동 기간 세계 건조량은 3,242만CGT(10.8% ↑)

#### (신조선가) 시장 호전과 후판가 상승 등의 영향으로 연중 상승세 지속

- 12월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 전년말 대비 22.7% 상승한 154.18

#### (수주점유율) 중국은 점유율 확대, 한국은 양호한 점유율 유지, 일본은 위축

- 2021년 수주점유율은 중국 49.0%(8.1%p ↑), 한국 37.4%(1.0%p ↑), 일본은 8.8%(5.1%p ↓)

### Ⅳ. 한국 조선업 동향

#### (수주/건조량) 컨테이너선과 LNG선을 위주로 수주량 크게 증가

- 2021년 수주량은 1,744만CGT(100.5% ↑), 수주액은 439.1억달러(125.7% ↑)
- 동 기간 건조량은 1,051만CGT(19.1% ↑)

#### (수주잔량) 수주잔량 증가로 선가인상에 유리한 환경

- 연말 수주잔량은 전년말 대비 28.1% 증가한 2,939만CGT

### Ⅴ. 2022년도 조선업 전망 및 시사점

#### 2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020	2021	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	23.9 (△21.9%)	46.6 (95.2%)	35.0 (△25.0%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	8.7 (△12.9%)	17.4 (100.5%)	13.0 (△25.4%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	503 (△36.8%)	1,071 (112.8%)	860 (△19.7%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	195 (△14.8%)	439 (125.7%)	340 (△22.6%)



## 국내 조선사들은 수주 대상 선형을 확대하여 중국이 장악한 일부 선형 시장의 주도권을 되찾아올 필요가 있음

- 최근 한중 양강구도에서 일본의 점유율 하락분을 흡수하며 비대해지는 중국에 대한 견제 필요
- 국내 조선사들의 규모의 경제 확보를 위하여 잃어버린 시장의 재흡수 필요
- 7,000TEU급을 전후한 중대형 컨테이너선은 재흡수가 가능한 시장 중 하나로 꼽힘
- 최근 약 9년 동안 수요가 거의 없었던 7,000TEU급 컨테이너선의 수요가 '21년 중 살아나며 가능성을 보임
- 동 선형은 과거 한국 조선사들이 지배하던 시장으로, 새로운 선형 개발과 친환경 기술 적용 등을 토대로 중국의 시장 주도권을 다시 가져올 수 있는 후보 선형이 될 수 있음
- 또 하나의 가능성으로 10~15Kdwt급 중소형 탱커 시장이 있음
- 동 시장 역시 과거 한국 중형 조선사들이 지배하던 시장으로, 당시 조선사들이 금융위기 이후 모두 퇴출되며 잃어버린 시장이며 노후선 비중이 높아 향후 수요가 기대됨
- 국내 연구기관들과 중형조선사들의 협력을 통하여 기회를 만들 수 있을 것으로 보임
- 그 외에도 공략 가능한 선종과 선형 시장을 탐색하여 후발국 중국에 쫓기던 입장을 전환하여 빼앗긴 시장을 되찾아오는 공세적 전략을 구사할 필요가 있음



## I. 산업환경

### 1. 유가 및 연료가 동향

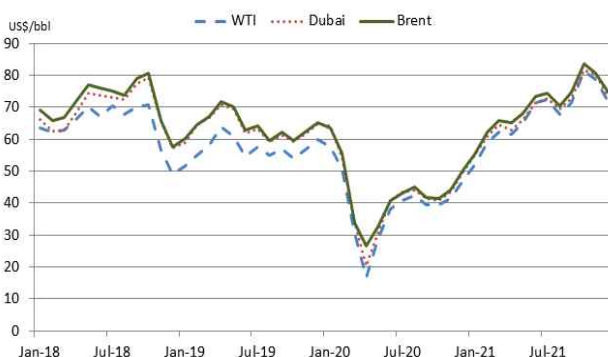
#### 국제유가는 4분기까지 상승추세가 지속되며 2021년 중 높은 수준 기록

- 2021년 중 국제유가는 세계적인 석유수요 증가와 불구하고 산유국들의 더딘 증산으로 연중 지속적으로 상승하였으며 10월 평균 가격이 2014년 하반기 이후 최고치를 기록하기도 함
- 10월 평균 현물가격 기준 브렌트유는 배럴당 83.75달러, 두바이유는 81.61달러, WTI는 81.22달러를 각각 기록하며 모든 유종 가격이 2014년 하반기 이후 최고치를 기록
- 월평균 현물가격 기준 12월 브렌트유는 배럴당 74.80달러로 2021년 중 12개월간 48.9% 상승하였고, 동 기간 두바이유는 46.9% 상승한 73.21달러, WTI는 52.3% 상승한 71.69달러를 기록
- EIA는 최근 발표한 "Short Term Energy Outlook"에서 2022년 세계 석유수요를 전년 대비 3.6백만b/d 증가한 100.5백만b/d로 예상하였으며 브렌트유의 평균가격은 전년 대비 5.7% 상승한 배럴당 74.95달러로 전망하여 유가 강세가 지속될 것으로 전망함

#### 연료 가격 역시 2021년 중 지속적인 상승추세를 유지하며 높은 수준 기록

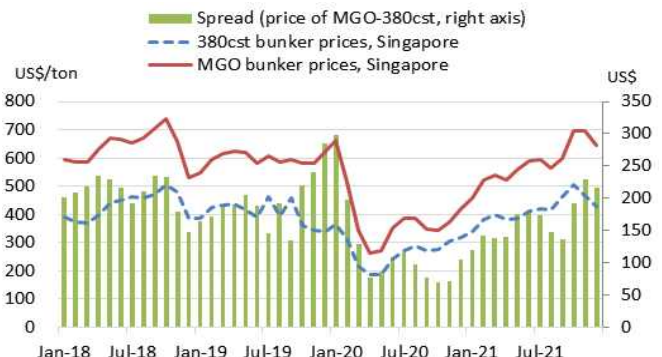
- 유가 상승으로 싱가포르항 기준 MGO(저유황유)의 12월 평균 가격 역시 전년동기 대비 52.9% 상승한 톤당 644.0달러로 높은 수준을 나타냈으며, 동일항 기준 고유황 연료인 380cst는 동 기간 35.3% 상승한 톤당 428.3달러를 기록
- 싱가포르항 MGO의 4분기 평균가격은 676.5달러로 저유황 연료사용이 의무화된 2020년 1월 이후 최고치를 기록하여 선사들의 운항비에 큰 부담으로 작용하였을 것으로 추정됨
- 두 유종간 가격차이는 2021년 말 215.8달러로 전년말 104.9달러 대비 2배 이상 확대됨
- 2022년에도 싱가포르항 MGO가격은 톤당 500달러 후반대 이상이 유지될 전망

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson

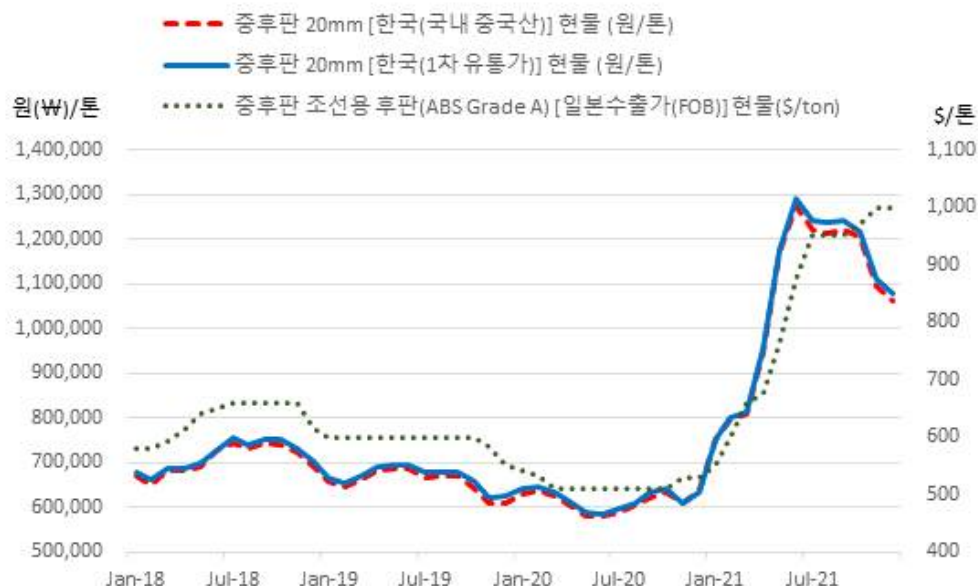


## 2. 후판 가격 동향

**2021년 상반기 중 가파르게 상승한 국내 후판 가격은 하반기 이후 다소 하락하였으나 연말까지 매우 높은 수준을 유지함**

- 2021년 들어 중국의 환경개선을 위한 철강재 감산과 수출규제 정책으로 공급이 부족해지며 상반기 중 국내 후판 가격도 가파르게 상승함
- 하반기 이후 철광석 가격 하향 안정화 등의 영향으로 국내 후판 가격은 다소 하락하였으나 상반기 상승 폭에는 크게 미치지 못하여 연말까지 매우 높은 수준을 유지함
- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 월평균 가격은 6월 톤당 129만원까지 상승하여 전년말 대비 104.0% 상승하였으며 이후 12월까지 16.3% 하락하여 12월 평균 톤당 108만원을 기록
- 연말까지 하락 폭은 상승 폭에 크게 미치지 못하여 12월 가격은 전년동월 대비 70.8% 높은 수준을 기록
- 중국산 20mm 후판 현물가는 6월 톤당 127.5만원으로 전년말 대비 100.0% 상승한 후 12월까지 16.9% 하락하여 106만원을 기록하였으며 이는 전년동월 대비 66.3% 높은 수준
- 일본산 조선용 후판의 수출 가격은 예외적으로 3분기 유지 후 4분기 추가 상승하는 추이를 보이며 12월 평균 톤당 1,000달러로 전년동월 대비 88.7% 높은 수준을 나타냄
- 후판의 고가 추세는 세계 철강재 수요증가 지속과 중국의 제한적 공급 지속 등으로 2022년에도 이어질 것으로 예상되어 조선사들의 실적 악화가 우려되며 이에 대한 대비가 필요함

### 국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS

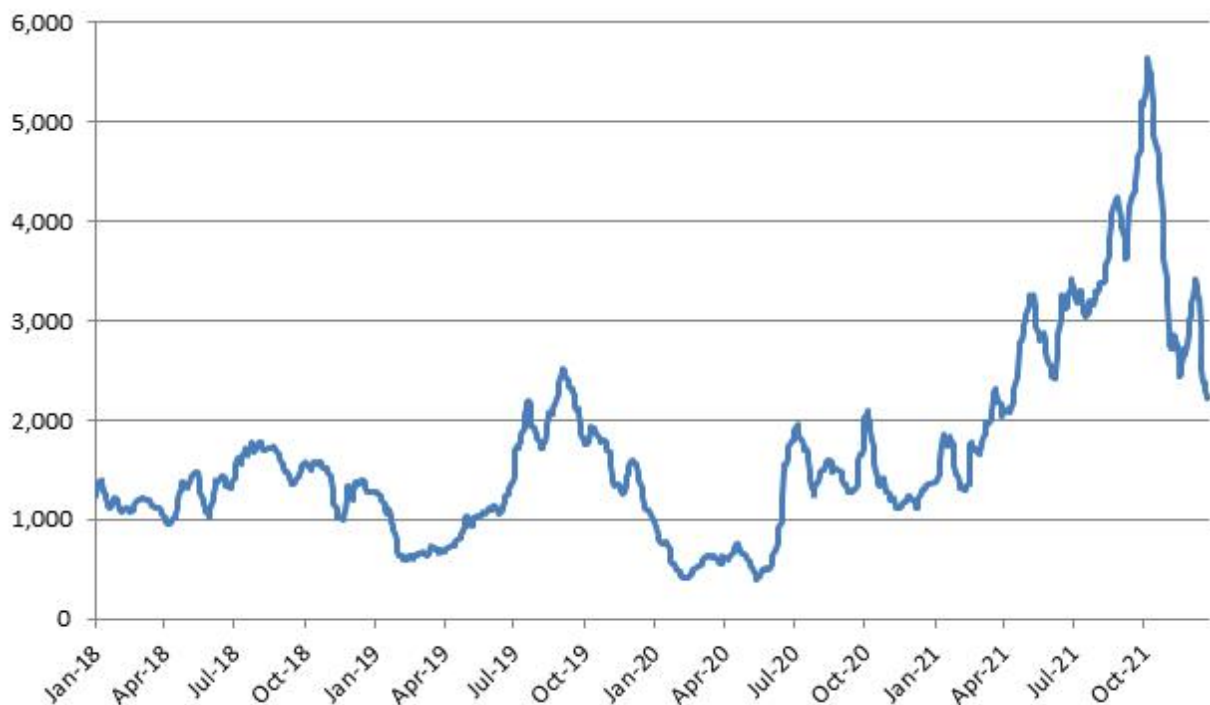


## II. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

2021년 벌크선 시장은 운임지수가 가파르게 상승하며 빠르게 개선된 이후 4분기에 큰 폭의 하락을 나타냈으나 2021년 평균 운임은 13년만의 최고치를 기록

BDI 추이



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

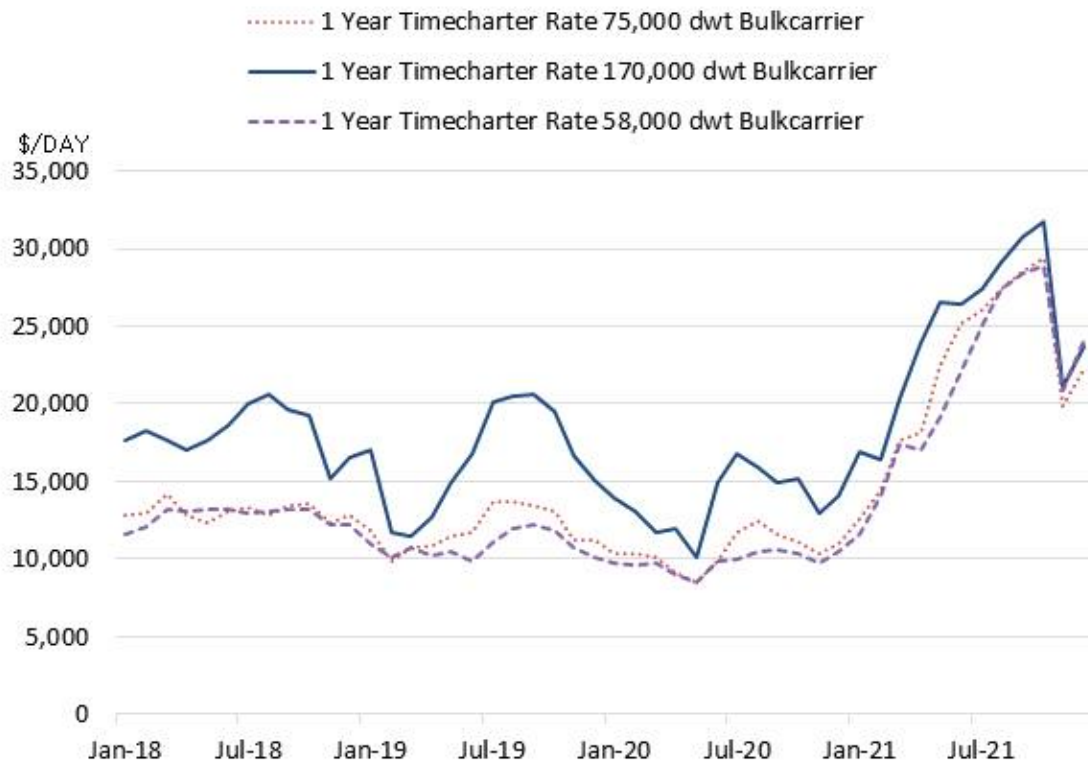
- 2021년도 벌크선 시장은 각국 경제회복에 따른 수요 증가, 코로나19 영향에 의한 항만 체선으로 선박 공급 감소효과 발생, 컨테이너선 부족에 따른 대체 수요, 중국 전력난으로 인한 석탄수입 급증 등으로 3분기까지 운임이 가파르게 상승함
- 그러나 4분기 이후 중국의 철강재 감산 본격화에 따른 철광석 수입 수요 감소, 중국내 자체 공급 증가 등에 따른 석탄 수입 감소, 항만 체선의 완화 등으로 운임이 크게 하락함
- BDI는 10월 7일 5,650으로 연중 최고치를 기록한 이후 연말까지 60.8% 하락하여 2,217로 2021년을 마무리함
- 2021년 평균 BDI는 2,943으로 금융위기로 호황이 종식된 2008년 이후 최고치를 나타냄





## 2021년 벌크선 용선료는 10월까지 빠르게 상승하며 전반적으로 높은 수준을 나타냄

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 벌크선 정기용선료는 2021년 들어 10월까지 지속적으로 상승한 후, 11월 한 차례 큰 폭의 하락을 기록하였으나 전반적으로 전년도에 비해 매우 높은 수준을 나타냄
- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 10월까지 126.1% 상승하여 10월 평균 1일당 31,725달러 기록 후 11월 33.3% 하락하였으나 12월에 다시 11.8% 상승하여 12월 평균 23,650달러를 기록
- 동 선형의 2021년 평균 1년 정기용선료는 1일당 24,561달러로 전년 대비 77.9% 높은 수준
- Panamax 75Kdwt급 역시 10월 평균 전년말 대비 167.2% 상승한 1일당 29,420달러 기록 후 11월 32.7%의 큰 하락폭을 보였으나 12월 다시 12.3% 상승하며 평균 22,255달러를 기록
- 2021년 평균 1년 정기용선료는 1일당 21,973달러로 전년 대비 108.7% 높은 수준
- Supramax 58Kdwt급 역시 동일한 흐름으로 10월 평균 전년말 대비 175.6% 상승한 1일당 28,900달러 기록 후 11월 28.0% 하락하였고 12월 다시 15.9% 상승하며 12월 평균 24,125달러를 기록
- 2021년 평균 1년 정기용선료는 1일당 21,343달러로 전년 대비 117.0% 높은 수준





## 2022년 중 벌크선 시황은 비교적 양호한 시황을 유지할 것으로 기대되나 수요 둔화 등으로 운임은 전년대비 하락 예상

- 벌크선 시황은 2016년을 저점으로 2017년부터 점차 개선되는 큰 흐름을 보이고 있으나 브라질 댐붕괴 사고, 코로나19 영향 등으로 단기적 변동성이 매우 크게 나타나고 있음
- 2021년 벌크선 시황은 실질 운송수요 증가가 시황을 견인하였으나 코로나19 영향 등에 의한 항만 체선과 컨테이너선의 공급부족에 따른 대체 수요 발생 등으로 11년 만에 지수가 5,000선을 돌파함
- 항만 체선 등으로 실제 수급보다 지수가 과도하게 상승한 거품효과도 발생한 것으로 추정
- 항만 체선 등이 모두 해소되기는 어려울 것이나 점차 개선될 것으로 예상되어 일부 거품 효과가 사라지며 운임 하락 요인으로 작용할 전망
- 또한, 올림픽을 전후한 중국의 산업가동률 저하, 중국 경기둔화, 철강재 감산 정책, 환경 개선 합의에 따른 석탄의 점진적 수요 감소 등의 영향으로 2022년 벌크선 해운 수요는 '21년 대비 둔화될 전망
- 다만, 2015년 이후 신조선 대량 발주가 없어 선박의 신규공급 압력이 높지 않은 상황으로, 선복량 증가율은 약 2% 이내로 추정됨
- 이러한 요인들을 종합하면 전년대비 운임은 하락하겠으나 BDI 지수는 연평균 2,000 이상의 비교적 양호한 수준이 예상됨

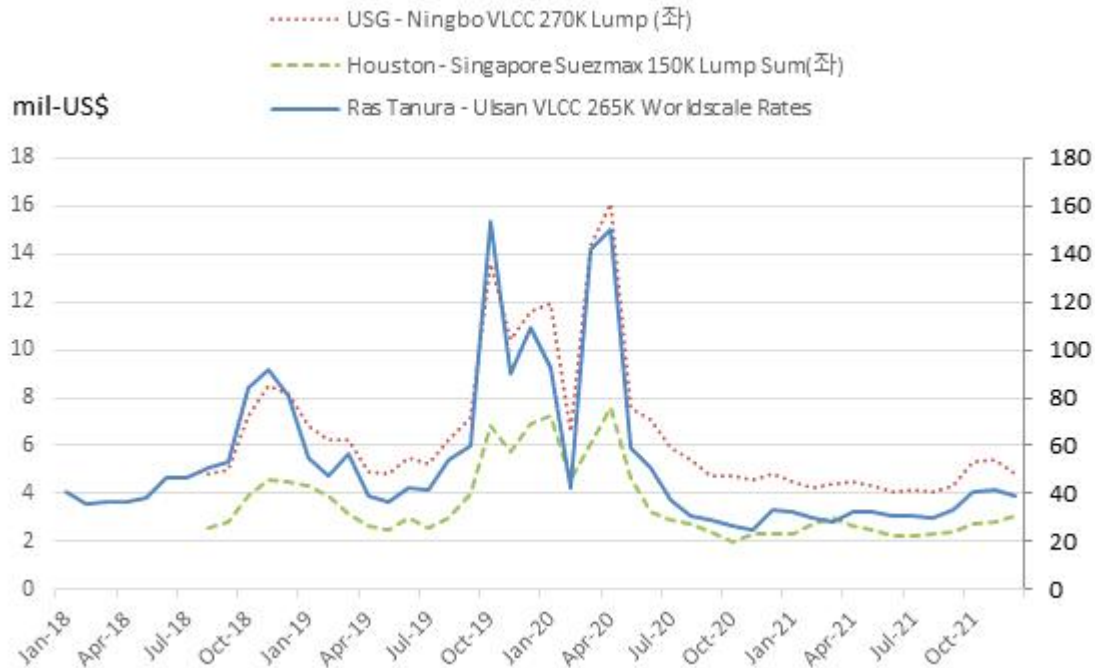
## 2. 탱커 시장

### 유조선 운임과 용선료는 2021년 중 하락 흐름이 지속되었고 4분기 중 소폭 반등이 있었으나 부진한 수준에서 벗어나지 못함

- 2021년 세계 석유시장은 수요 증가에 비하여 주요 산유국들의 제한적인 감산 완화로 2020년 초 유가 급락기에 대량 축적된 재고 물량에 대한 소비가 이루어져 교역량이 위축되었고 이에 따라 해운 운임과 유조선 용선료는 지속적으로 하락하는 흐름을 보임
- 4분기 중 운임과 용선료의 소폭 반등이 나타났으나 지속적인 하락폭에 비하여 작은 수준으로 여전히 부진에서 벗어나지 못하고 있음



## 유조선 운임 추이

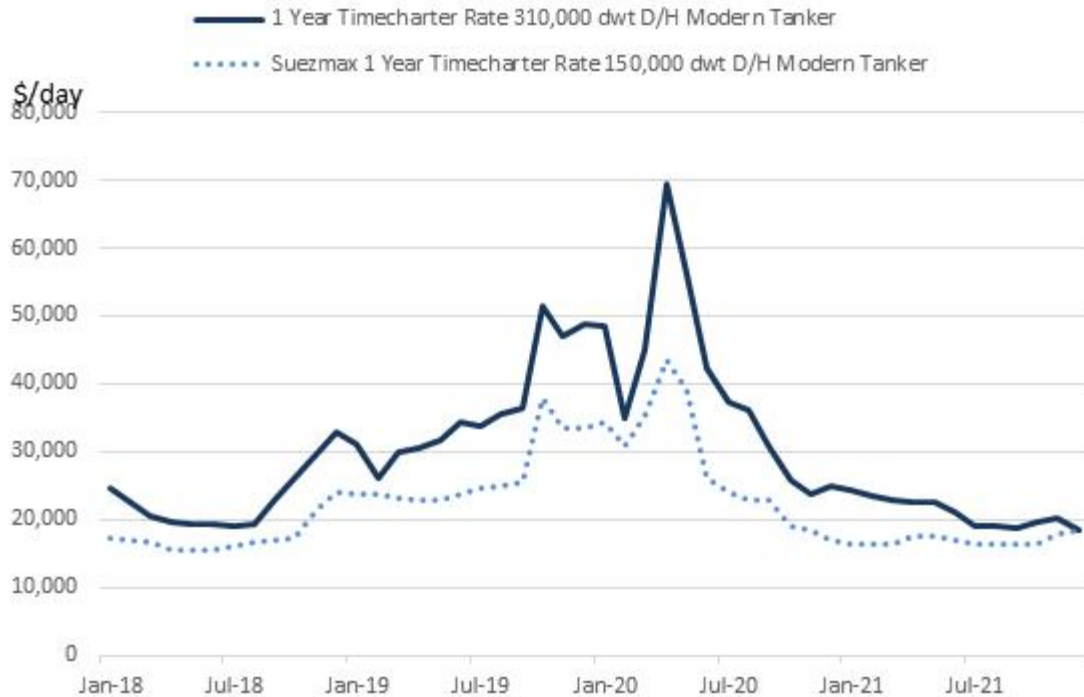


자료 : Clarkson

- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 2021년 평균 WS지수는 33.79로 전년 대비 43.1% 하락한 수준이며 코로나19 효과가 배제된 2019년 대비해서도 역시 48.0% 낮은 수준
- 4분기는 운임이 반등하며 평균 40.68로 운임이 급락했던 전년동기 대비 45.1% 높은 수준이나 2019년 4분기 대비 64.8% 낮은 수준으로 여전히 부진한 상황
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 2021 평균 운임 역시 전년 대비 41.8% 하락한 454만 달러로, 2019년 대비 38.4% 낮은 수준
- 동 노선 운임 역시 4분기에 개선되는 추이를 보이며 분기평균 521만달러로 전년동기 대비 10.6% 상승하였으나 2019년 동기 대비로는 55.7% 낮은 수준을 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 운임도 2021 평균 전년 대비 35.6% 낮은 258만 달러이며, 2019년 대비로도 35.8% 낮은 수준임
- 동 노선 운임도 4분기에 타 노선과 동일한 개선추세를 보였으며 분기 평균 289만달러로 전년동기 대비 33.3% 상승하였으나 2019년 동기 대비로는 55.2% 낮은 수준



## 유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 유조선 용선료 역시 운임 추이와 유사한 하향 흐름이 지속됨
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 2021년 평균치는 1일당 20,932달러로 전년 대비 47.4% 낮은 수준을 기록하였으며 2019년과 비교하여도 42.4% 낮은 부진한 수준임
- 동 용선료의 4분기 평균치는 전분기 대비 1.9% 상승한 1일당 19,321달러를 기록하였으나 상승폭이 매우 작아 연평균치에도 미치지 못하는 수준임
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료의 경우도 연평균 1일당 16,908달러로 전년 대비 39.4% 하락하였으며 2019년 대비로도 36.6% 낮은 수준
- 동 용선료의 4분기 평균치는 전분기 대비 7.9% 상승한 1일당 17,536달러로, 310K급 보다 큰 폭의 상승을 기록하였으나 여전히 부진한 수준에서 벗어나지 못함



## 제품운반선의 운임과 용선료는 유조선과 달리 2021년 2분기 이후 완만한 개선 움직임이 나타났으나 전반적으로 크게 부진한 수준이었음

- 석유제품 역시 2020년 유가 급락기에 많은 수입 거래로 재고가 증가하였으나 원유시장에 비해 재고 소진이 비교적 빠르게 이루어졌고, 재고 원유로 정제된 석유 제품도 국가간 교역이 이루어져 원유의 해운수요 증가는 미미했던 반면, 석유제품은 해운수요를 다소 개선시킬 수 있었음
- 2021년은 백신 효과 등으로 교통수요가 증가하며 전반적으로 석유제품의 수요가 전년대비 증가하였으나 세계적으로 석유수요가 코로나 이전 수준을 회복하지 못하여 정상적인 해운수요를 기대하기는 어려웠음
- 이러한 이유로 유조선 시장에 비해 완만하나마 개선흐름이 있었으나 전반적인 제품운반선 시황은 저조한 수준을 나타냄

### 제품운반선 운임 추이



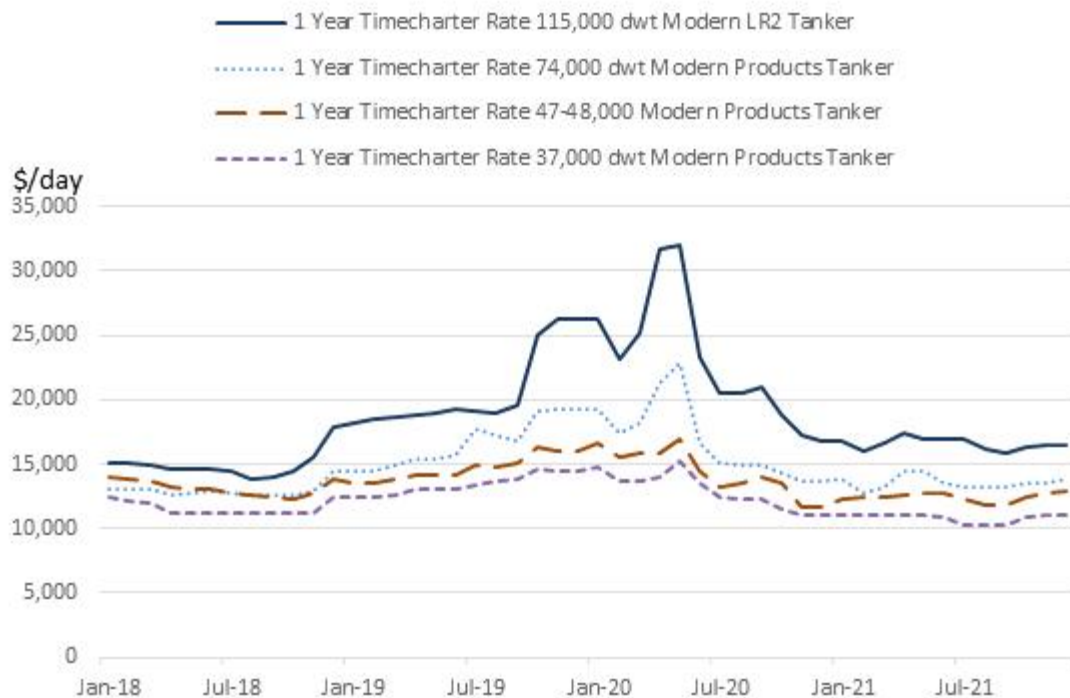
자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 2021년 평균 운임은 전년 대비 27.4% 하락한 188만달러로 코로나19 이전인 2019년 대비 27.4% 낮은 수준 기록
- 동 노선의 4분기 평균운임은 223만달러로 전년동기 대비 32.6% 상승하였으나 2019년 동기 대비 21.3% 낮은 수준을 기록



- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커의 2021년 평균 운임은 37만달러로 전년 대비 10.5% 하락하였으며 2019년 대비 23.5% 낮은 수준을 기록
- 동 노선의 4분기 평균운임은 42만달러로 전년동기 대비 31.5% 높은 수준이었으나 2019년 동기 대비 22.7% 낮은 수준
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 2021년 평균 운임은 103만달러로 전년 대비 9.7% 하락하였으며 2019년 대비로도 18.5% 낮은 수준
- 동 노선의 4분기 평균운임은 114만달러로 전년동기 대비 37.1% 높은 수준이었으나 2019년 동기 대비 17.1% 낮은 수준

### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 2021년 평균 1일당 16,557달러로 전년 대비 28.2% 낮은 수준이며 코로나19 이전인 2019년과 대비하여도 19.7% 낮은 수준
- 동 선형의 4분기 평균 용선료는 전분기 대비 0.7% 상승한 1일당 16,429달러로 연평균치에도 미치지 못하며 저조한 수준을 나타냄
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료는 2021년 평균 1일당 13,583달러로 전년 대비 19.7% 하락하여 2019년 대비 18.3% 낮은 수준 기록
- 동 선형의 4분기 평균 용선료는 전분기 대비 2.6% 상승한 1일당 13,589달러로 연평균치와 유사한 수준의 부진함을 나타냄



- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우는 2021년 평균 1일당 12,429달러로 전년 대비 13.9% 하락, 2019년 대비로도 15.3% 낮은 수준 기록
- 동 선형의 4분기 평균 용선료는 전분기 대비 6.0% 상승한 1일당 12,696달러로 타 선형에 비해 비교적 높은 개선을 보였으나 연평균치와 크게 차이 없는 부진한 수준임
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 2021년 평균 1일당 10,797달러로 전년 대비 16.9%, 2019년 대비 19.6% 낮은 수준 기록
- 동 선형의 4분기 평균 용선료 역시 전분기 대비 6.5% 상승한 1일당 10,946달러로 타 선형에 비해 높은 개선을 보였으나 연평균치와 크게 차이 없는 부진한 수준을 나타냄

## 2022년 중 탱커시황은 전반적으로 개선될 것이나 유조선의 경우 매우 완만한 개선이 이루어져 부진해소는 어려울 수 있으며, 제품운반선 시황은 비교적 양호한 수준의 개선 전망

- 세계적인 경기회복과 코로나19로부터 일상으로의 복귀 노력으로 석유수요는 2022년에도 빠르게 증가할 것으로 예상되며 코로나19 이전 수준을 회복할 것으로 전망
- 또한, 높은 유가의 영향으로 OPEC+ 등 주요 산유국들 및 미국 셰일오일의 증산도 이루어 질 것으로 기대됨
- 이러한 영향으로 탱커 해운수요 증가율은 양호한 수준으로 평가되는 3~4%를 상회할 가능성이 높음
- 반면, 2021년도 시황 부진의 영향으로 9월까지 이미 연초 선복량 대비 제품선, 유조선 각각 1.6%씩의 비교적 많은 폐선이 이루어졌고 선복량 대비 수주잔량 비율도 낮아지며 2022년 선복의 신규공급 압력도 높지 않을 전망
- 이에 따라 전반적인 운임과 용선료의 호전으로 탱커 시황은 개선될 것으로 예상됨
- 다만, 유조선의 경우 주요국의 비축유 방출로 다소 재고가 감소하기는 하였으나 여전히 전체 선복량의 약 4%가 재고 원유 저장용으로 사용되고 있으며 재고 감소에 따라 이들 선박들이 해운시장으로 복귀할 경우 시황 회복에 부담이 될 수 있음
- 주요 수입국들은 산유국들의 제한적 감산 완화에 따라 물량 확보에 중점을 두고 2021년 중 유조선에 저장된 재고를 크게 줄이지 않았으며 이러한 높은 수준의 원유재고와 저장용 유조선의 해운시장 복귀 영향 등으로 '22년 유조선 시황 회복 속도는 높지 않을 전망
- 제품선의 경우 현재 저장용으로 투입된 선박은 전체 선복량의 1.8% 수준으로 향후 시황 회복에 큰 지장을 초래할 수준은 아닌 것으로 추정됨
- 이러한 영향으로 제품선의 시황 회복 속도는 유조선 시황에 비하여 양호할 전망

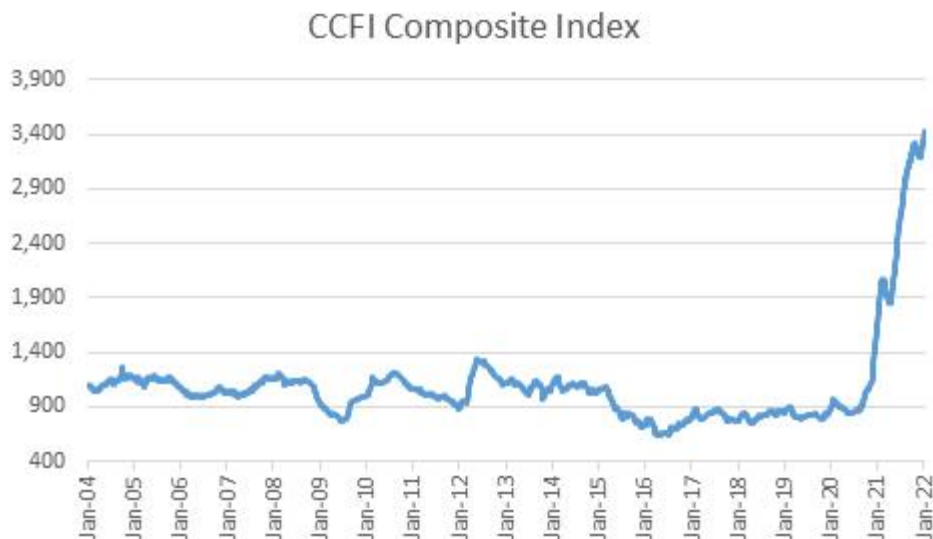


### 3. 컨테이너선 시장

#### 컨테이너선 시황은 4분기까지 운임 상승이 지속되며 사상 최고치를 지속적으로 경신

- 컨테이너선 해운시황은 2021년 중 수요증가와 더불어 코로나19 영향에 기인한 물류와 항만 정체까지 겹쳐 선박 공급부족 효과가 발생하며 비정상적으로 운임이 치솟는 현상이 연중 지속됨
- 4분기 중 일부 원양 노선의 운임이 다소 하락하는 변동성이 나타나기도 하였으나 미국 등에서 물류 및 항만 정체가 연말까지 지속되며 전반적인 운임 상승세가 지속됨
- 2021년 평균 CCFI 지수는 전년 대비 165.7% 높은 2,615.5로 연평균치 기준 사상 최고치 기록
- 4분기 평균 지수는 3,262.5를 기록하여 전년동기 대비 160.9% 높은 수준을 기록하였고, 연말 지수는 3,344.2로서 사상 최고치로 2021년을 마무리 함

#### CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson





## 주요 원양노선의 운임은 4분기 중 일부 노선의 등락이 나타났으나 전반적인 운임 상승세와 고운임 추세가 지속됨

- 상하이-미동부 노선은 10월부터 운임이 일시적으로 하락하였으나 12월 다시 재상승하는 변동이 나타났고 동 기간 중 유럽 노선은 상승세 둔화, 미서안 노선은 상승세가 유지되는 모습이 나타남
- 상하이-유럽노선의 2021년 평균 운임은 전년 대비 408.2% 높은 TEU당 6,119달러를 기록
  - 동 노선의 4분기 평균 운임은 TEU당 7,629달러로 전년동기 대비 263.3% 높은 수준
- 상하이-미서안 노선 운임은 2021년 평균 전년 대비 94.8% 높은 FEU당 5,347달러를 기록
  - 동 노선의 4분기 평균 운임은 FEU당 6,799달러로 전년동기 대비 73.8% 상승
- 상하이-미동안 노선은 2021년 평균 전년 대비 133.6% 높은 FEU당 8,434달러를 기록
  - 동 노선의 4분기 평균 운임은 FEU당 10,793달러로 전년동기 대비 129.2% 상승

### 주요 원양노선 SCFI 추이



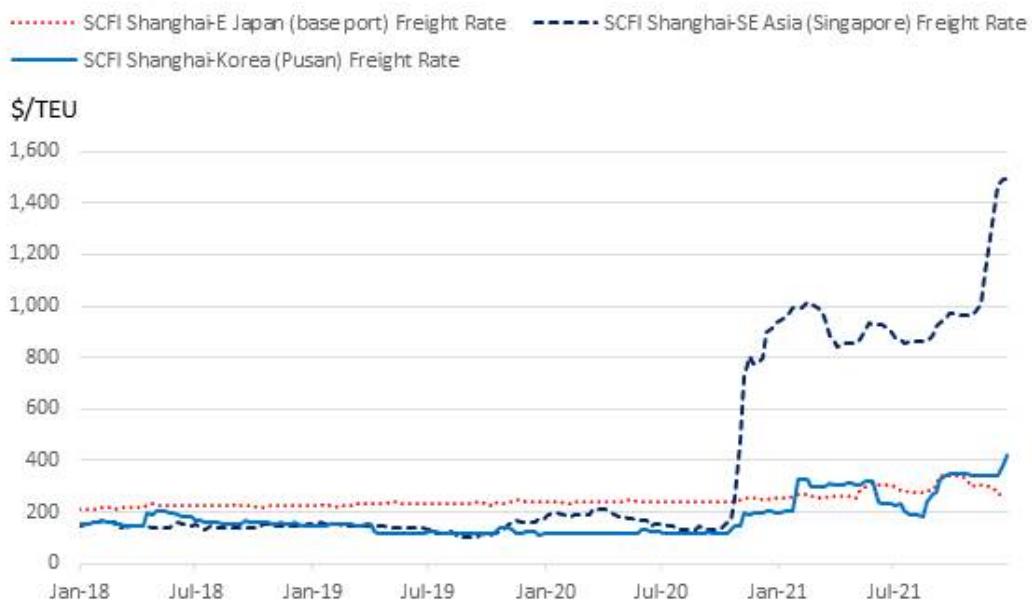
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 주요 근해노선 운임 역시 원양 노선의 공급 부족 영향으로 2021년 중 강한 상승세가 나타났으며 연말까지도 운임은 강세를 유지함

- 2021년 중 유럽, 미주 노선 등 원양노선의 선복부족과 높은 운임으로 아시아 주요 근해노선 운항 선박들이 원양노선으로 이동하며 근해노선의 운임도 크게 상승하였으며 노선에 따라 연말까지 상승세가 지속되거나 고운임이 유지됨
- 상하이-동일본 노선의 2021년도 평균 운임(SCFI 기준)은 전년 대비 18.4% 상승한 TEU당 285.9달러를 기록
  - 동 노선은 최근 수년간 완만한 상승세를 유지하며 안정적인 흐름을 보여왔고 코로나19 상황에서도 큰 변동이 나타나지 않음
  - 2021년 4분기 동 노선의 평균 운임은 TEU당 306.1달러로 전년동기 대비 23.7% 높은 수준을 기록
- 선사간 경쟁 심화 등으로 2020년 3분기까지도 부진한 양상을 보였던 상하이-부산 노선 운임 역시 2021년 중 강한 상승세가 나타나며 연평균 TEU당 291.1달러로 전년동기 대비 118.4% 높은 수준을 기록
  - 동 노선의 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 105.0% 높은 TEU당 353.8달러를 기록
- 코로나19 이전까지 가장 활발하며 경쟁이 치열하였던 상하이-동남아 노선 운임은 2021년 중 다소간의 변동성을 보였으나 4분기에 다시 가파르게 상승하여 2021년 평균 운임은 전년 대비 251.1% 높은 TEU당 975.4달러를 기록
  - 동 노선의 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 90.1% 높은 TEU당 1,142.5달러를 기록

### 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



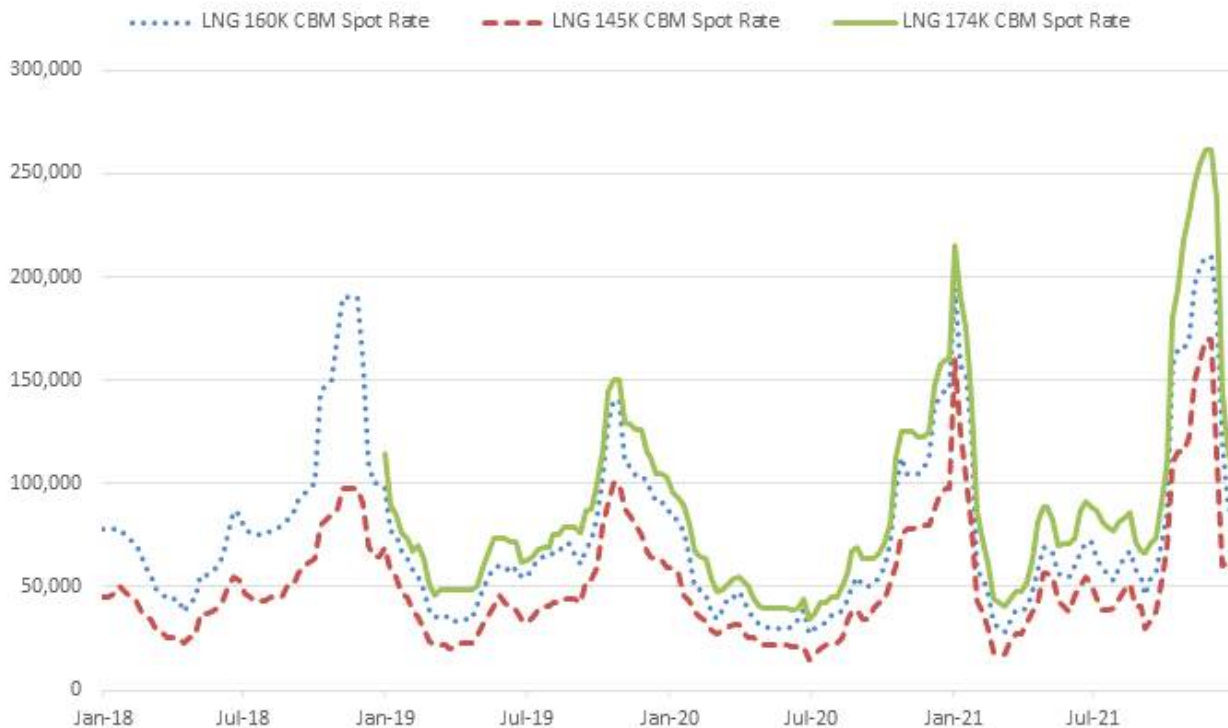
## 컨테이너선 운임은 2022년 중 큰 폭으로 하락 가능성이 존재하나 높은 수준을 유지할 전망

- 2022년에도 비교적 높은 세계경제 성장률과 6% 이상의 상품교역증가율이 예상되는 바 컨테이너 해운 수요는 비교적 견조한 증가율 지속 전망
- 또한, 2019~2020년 컨테이너선 신규 발주량이 많지 않아 신조선 인도량이 시장 수급상황을 악화시킬 가능성은 낮음
- 그러나 현재의 높은 운임 수준은 해운시장의 수급상황 보다 코로나19 영향에 따른 혼란이 근본적 원인으로, 백신효과 등 각국의 방역상황에 따라 항만 및 컨테이너 물류가 점차 정상을 되찾을 경우 운임이 크게 하락할 가능성이 높음
- 다만, 물류와 운임의 정상화까지는 아직 시간이 걸릴 것으로 예상되고, 운임이 크게 하락한다 하여도 전반적인 수급 상황을 고려할 때 비교적 높은 운임 수준은 유지될 것으로 예상

## 4. LNG선 시장

### 2021년 및 2021 4분기 시황은 모두 양호한 상승흐름을 보임

#### LNG선 Spot 운임 추이



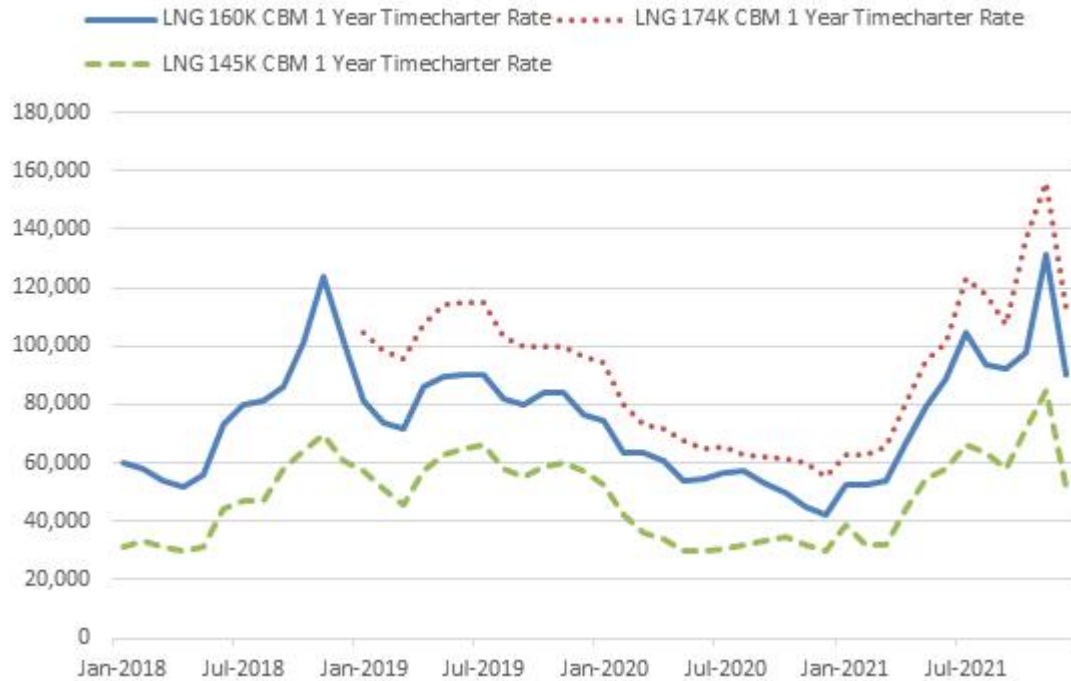
자료 : Clarkson



- 사상 최대 LNG선 인도가 예정되었던 2021년 시황은 과잉 공급에 대한 우려가 다소 있었으나 높은 LNG 수요 증가와 미국의 원거리 공급 등이 뒷받침되며 양호한 흐름이 이어짐
- 2021년 실제로 LNG선은 연초 선복량의 10.8%에 해당하는 66척, 1,007만CuM의 사상 최대 규모 신규 공급량이 시장으로 인도되었고 이로 인하여 연간 선복량 증가율이 9.8%에 이룸
- 그러나 전년도 코로나19 발발로 일시적으로 위축되었던 산업 활동이 재개되었고 환경 개선을 위한 LNG 사용 비중 증가로 중국 등의 수입 증가가 매우 견조하였음
- 또한, 미국의 신규 수출개시 프로젝트 등으로 아시아로의 원거리 수출이 크게 증가하며 해운수요가 증가한 점도 LNG선 해운 시황 호조에 영향을 미친 것으로 평가됨
- 160KCuM급 LNG선의 2021년 평균 스팟 운임은 1일당 89,179달러로 전년 대비 57.6% 높은 수준
  - 동절기 난방수요가 집중되는 4분기의 동 선형 최고 운임은 1일당 21만달러까지 치솟아 전년도 19.5만달러보다 높은 수준을 보였으며 4분기 평균 운임은 1일당 15.1만달러로 전년 동기 대비 44.4% 상승
- 145KCuM급의 2021년 평균 스팟 운임 역시 1일당 64,679달러로 전년 대비 57.6% 높은 수준 기록
  - 저효율 구형 선형으로 평가되는 동 선형의 4분기의 최고 운임도 1일당 17만달러까지 치솟아 전년도 16만달러보다 높은 수준 기록, 4분기 평균 운임은 1일당 10.9만 달러로 전년 동기 대비 49.2% 상승
- 174KCuM급의 2021년 평균 스팟 운임도 1일당 112,283달러로 전년 대비 57.8% 높은 수준을 기록
  - 시장 내에서 가장 인기 있는 선형인 동 선형의 4분기의 최고 운임은 1일당 26.1만달러로 전년도 21.5만달러보다 크게 높은 수준 기록, 4분기 평균 운임은 1일당 18.9만 달러로 전년 동기 대비 59.9% 상승
- 정기용선료도 2021년 중 상승 흐름을 나타냄
- 174KCuM급의 1년 정기용선료는 4분기 평균 1일당 135,417달러로 전분기 대비 16.7%, 전년동기 대비 130.0% 높은 수준으로 2021년 중 빠른 상승세를 보임
- 160KCuM급 1년 정기용선료 4분기 평균 역시 전분기 대비 9.5% 상승한 1일당 106,417달러를 기록하였고 전년동기 대비로는 133.4% 상승
- 145KCuM급의 경우도 4분기 평균 전분기 대비 10.7% 상승한 1일당 69,367달러로 전년동기 대비 115.9% 높은 수준



## LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

## LNG선 해운시장은 2022년에도 양호한 시황을 유지할 전망

- 2022년 LNG선 인도예정물량은 약 560만CuM으로 2021년 대비 약 60%에 미치지 못하는 수준이며 이에 따라 신규 공급 압력은 다소 약화될 전망
- 반면, 각국의 탄소배출 저감 등 환경개선 정책으로 석탄과 석유대비 배출량이 적은 LNG 수요가 중국 뿐 아니라 유럽에서도 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
- LNG의 공급측면에서도 미국의 셰일가스 수출이 원활하게 이루어질 것으로 기대되며 아시아항 원거리 교역으로 LNG 해운수요 증가에 기여할 것으로 예상

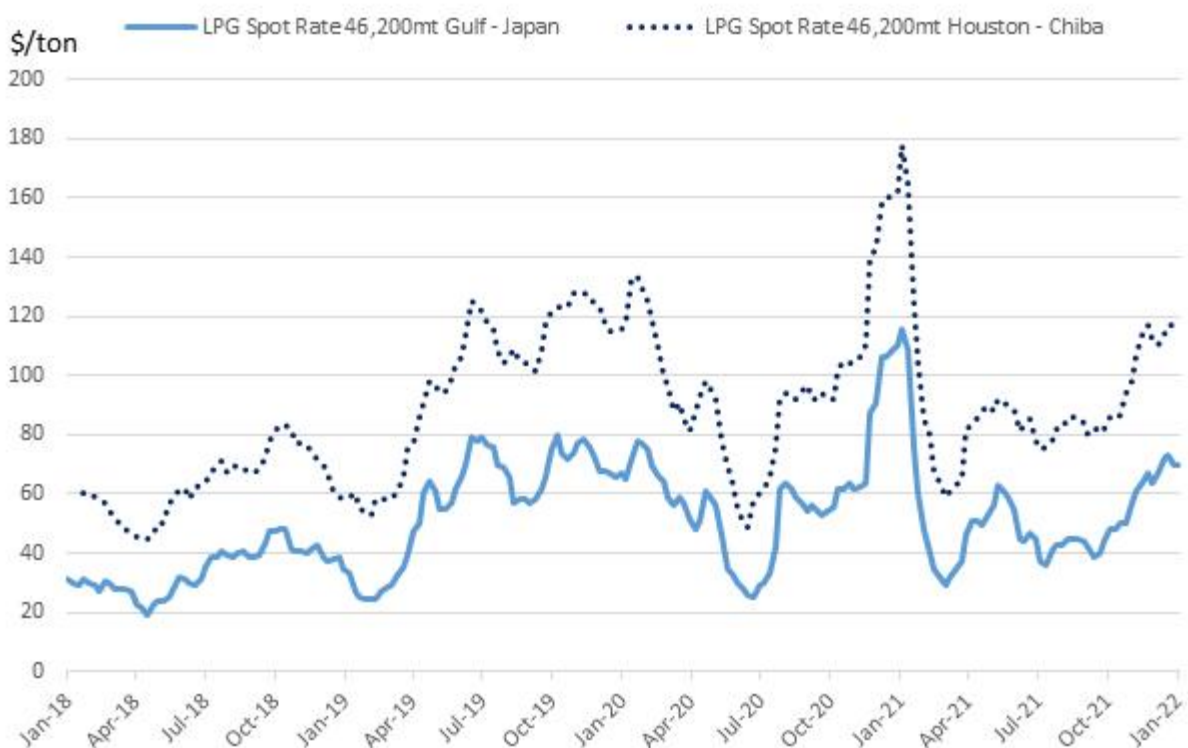


## 5. LPG선 시장

**2021년 중 LPG선 해운 시장은 상승·하락 요인이 혼재된 상황에서 전년 대비 다소 약세를 보였으나 전반적으로 양호한 수준은 유지됨**

- 중국은 석유화학 수요증가 등으로 11월 누적 전년동기 대비 26% 이상의 높은 LPG 수요 증가를 보였으나 동 기간 인도의 수요증가는 코로나19 사태 악화에 따른 봉쇄 등으로 기대에 미치지 못한 7% 수준에 그침
- 그 외 국가들의 LPG 수요는 정체되거나 소폭 증가에 그침
- 중동국가들이 코로나19 초기의 석유 감산 이후 2021년 중 감산 완화에 소극적인 모습을 보인 반면, 미국이 LPG 수출량을 늘림으로써 미국-아시아의 원거리 교역 증가로 LPG 수요 증가 대비 해운수요 증가폭이 비교적 양호한 수준을 유지한 것으로 추정됨
- 그러나 2018년 이후 다량 발주된 신조선박으로, 2021년 중 연초 선복량의 6.4%에 해당하는 56척, 238만CuM의 선박이 시장에 인도되어 '21년 중 6.1%의 높은 선복량 증가율을 나타냄
- 다만, 4분기에는 파나마운하의 체선이 발생하며 미국-아시아 교역의 선복 공급 여유가 감소하여 운임과 용선료의 개선이 나타나기도 함

### LPG선 Spot 운임 추이

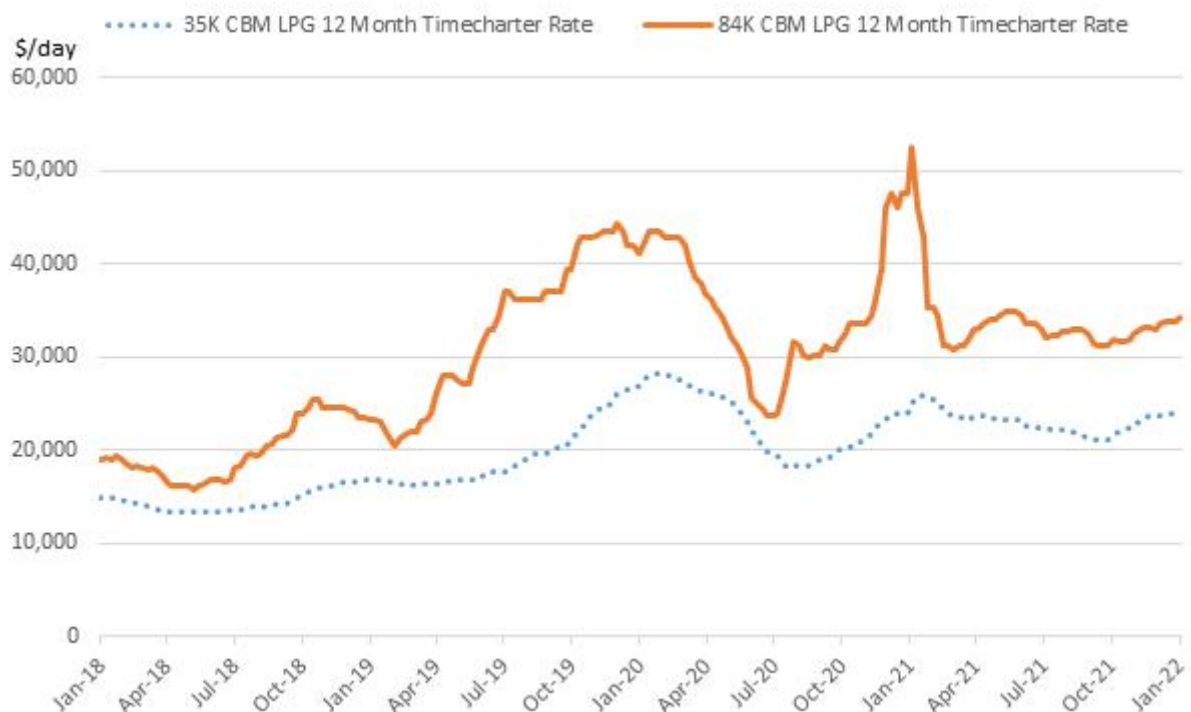


자료 : Clarkson



- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 중동-일본 간 스팟운임은 2021년 평균 톤당 52.45달러로 전년 대비 11.3% 낮은 수준을 기록
- 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 21.1% 낮은 톤당 59.14달러
- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 미국-일본 간 스팟운임은 2021년 평균 톤당 92.55달러로 전년 대비 5.6% 낮은 수준임
- 4분기 평균 운임은 전년동기 대비 15.2% 낮은 톤당 102.82달러

### LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료는 '20년 상반기의 하락 이후 완만한 회복 흐름을 보임
- 84KCUM급 VLCC의 1년 정기용선료는 2021년 평균 1일당 34,019달러로 전년 대비 2.6% 낮은 수준
- 4분기 평균 용선료는 1일당 32,725달러로 전분기 대비 1.2% 상승
- 35KCUM급 LPG선의 경우 2021년 평균 1일당 23,138달러로 전년 대비 0.4% 높은 수준 기록
- 4분기 평균 용선료는 1일당 22,944달러로 전분기 대비 5.3% 상승





## 2022년 LPG선 시황은 선복량 증가로 다소 하락할 것으로 예상되나 비교적 양호한 수준은 유지될 전망

- LPG 수요는 세계 경제성장 전망 등을 감안할 때 비교적 양호한 수준의 증가율 유지 전망
- 그러나 2018년 이후 증가한 신조선 발주로 2022년 인도예정 물량이 2022년초 선복량의 7.7%에 해당하는 많은 물량으로 신규공급에 의한 선복량 증가로 시황 하락이 우려됨
- 또한, 2022년 중 중동 지역의 석유생산량이 회복되며 전년도 미국-아시아 원거리 교역 물량을 일부 대체할 것으로 예상되어 해운수요 증가둔화 효과를 가져올 것으로 예상됨
- 다만, 인도의 코로나19로부터의 경제활동 회복 등 수요 증가요인도 비교적 확고하여 다소간의 시황 하락이 시황침체로까지 악화될 가능성은 높지 않음



### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

**2021년 세계 신조선 시장은 컨테이너선, LNG선 등의 호조로 2016년 이후의 침체에서 벗어나며 양호한 시황을 나타냄**

- 2021년 세계 신조선 시장은 컨테이너선 운임 급등에 따른 선주들의 투자역량 제고, 세계 LNG 수요증가에 따른 LNG운반선 수요 지속, 환경규제 대응 수요증가 등으로 2016년 이후 지속되었던 침체에서 벗어나며 발주량이 매우 큰 폭으로 호전됨
- 2021년 세계 발주량은 전년 대비 95.2% 증가한 4,664만CGT (Clarkson)
  - 발주량이 상반기 중 대형 컨테이너선을 중심으로 집중된 탓에 하반기로 갈수록 발주가 둔화되며 4분기 발주량은 전년동기 대비 40.2% 감소한 607만CGT에 그침
- 2021년 발주액은 전년 대비 112.8% 증가한 1,071.3억 달러 기록
  - 4분기 중 발주액은 전년동기 대비 23.1% 감소한 157.6억 달러
- 2021년 중 신조선 생산 활동 역시 원활하게 이루어지며 전년 대비 10.8% 증가한 3,242만CGT를 건조함
  - 전년도 코로나19에 영향으로 건조차질이 나타났으나 2021년 중 전년도 차질을 빚은 물량까지 함께 건조, 인도하며 양호한 생산 실적을 보인 것으로 추정됨

#### 세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



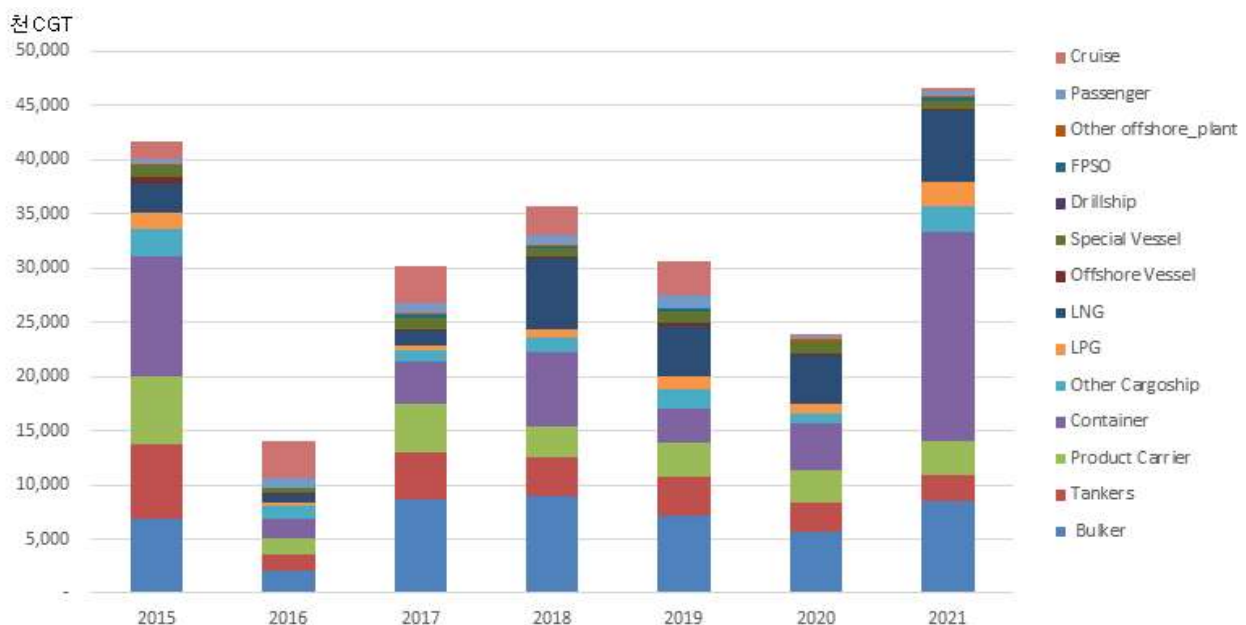
자료 : Clarkson



## 2021년 선종별 발주량 중 컨테이너선의 비중이 절대적으로 높은 수준을 차지하였으며 탱커를 제외한 대부분 주요 선종의 발주량이 전년 대비 크게 증가함

- 컨테이너선은 연료 소모량이 많고 정기운항의 특성상 유럽 등 환경규제가 강한 지역을 항행하는 경우가 많아 탄소중립을 위한 환경규제에 있어 가장 민감한 선종이라 할 있으며, 컨테이너선 해운시황이 큰 호조를 보이며 많은 수익이 발생하자 선주들의 적극적인 신조 투자가 이루어짐
- 컨테이너선은 CGT 기준으로 2021년 발주량 중 41%를 차지하였고 전년 대비 발주량이 342% 증가함
- 벌크선의 발주량도 전년 대비 49.3% 증가하였으며 LNG선 52.6%, LPG선 148.9%, 크루즈선 173.4%의 증가율을 나타냄
- LPG선의 경우 해운시황이 비교적 양호한 수준이나 시황에 의한 영향보다 최근 LPG 이중연료 기술이 LPG운반선에 적용되며 환경규제에 유리한 대응방안으로서 활용될 것으로 기대되어 노후선 교체수요 중심으로 많은 발주가 이루어진 것으로 추정됨
- 2021년 중 시황이 지극히 저조하였던 탱커의 경우, 유조선 발주량이 전년 대비 4.8% 감소하였고 제품운반선은 1.3% 증가에 그쳐 '21년 중 탱커 해운시황 침체의 영향이 신조선 발주량을 제한한 것으로 추정됨

### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



## 2021년 중 신조선 가격은 상승 추세 지속

- 신조선 시장 수요가 2020년 4분기부터 급증하였고 2021년 들어 점차 안정적 일감이 확보되며 신조선 가격이 본격적으로 상승하기 시작하여 그 추세가 연중 지속됨
  - 특히, 2021년 중 철강재 가격의 급등 영향이 반영되며 가격상승이 가속화된 것으로 추정됨
  - 다만, 4분기 중 신조선 수요가 다소 감소하며 상승속도가 둔화된 양상을 보임
- Clarkson 신조선가 지수는 12월 평균 154.18로 전년말 대비 22.7% 상승하였으며 4분기 중 상승률은 다소 둔화되어 3.4%에 그침
- 벌크선 가격지수 역시 12월 160.80으로 연중 30.4% 상승하였으며 4분기 중 상승률은 1.6%에 그침
- 탱커 가격지수는 12월 181.70으로 연중 25.1% 상승하였고 4분기 중 상승률은 1.8%
- 가스선 가격지수는 12월 158.18로 연중 18.1% 상승하여 타 선종에 비하여 비교적 소폭 상승하였으며 4분기 중 상승률도 1.9%에 그침
- 컨테이너선 가격지수는 12월 98.12로 연중 30.1% 상승하였고 4분기 중 상승률은 2.9%로 타 선종 대비 다소 높게 나타남

### 신조선가 지수 추이

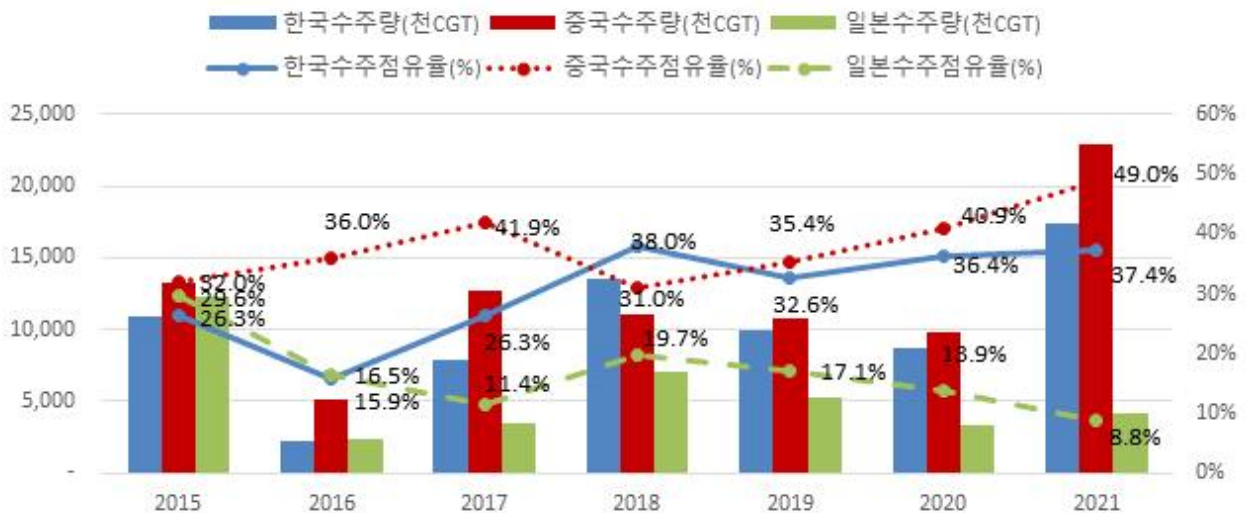


자료 : Clarkson



**2021년 중국의 수주점유율 확대가 두드러지며 한국은 양호한 점유율 수준 유지, 일본은 크게 위축되는 양상을 보임 (CGT 기준)**

### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson

- 중국은 2021년 전년 대비 133.8% 증가한 2,286만CGT를 수주하여 CGT 기준 49.0%의 수주점유율을 기록, 수주량 세계 1위의 자리를 차지함
- 중국은 자국 발주 물량, 벌크선과 중대형 이하급 컨테이너선 시장에서의 독점적 기반, 중국과의 이해관계가 있는 해외선주들로부터의 수주 등을 기반으로 약 절반의 물량을 독식하며 압도적인 시장 점유율을 기록함
- 벌크선 시장에서 중소형~초대형에 이르는 다양한 선형의 벌크선 326척을 수주하며 독점적 지위를 확인함
- 컨테이너선 시장에서도 한국 대형사들이 수주하지 않는 12,000TEU 미만급 267척을 수주하며 독점적 영역을 확보하였고 한국 대형사들과의 경쟁이 치열한 12,000TEU 이상급 역시 자국과 일부 해외선주 물량 83척(한국은 105척 수주)을 수주하며 위협적인 경쟁력을 보임
- LNG선과 LPG선 등 가스선 시장에서는 소량 수주에 그침
- 2021년 한국은 전년 대비 1%p 확대된 37.4%의 수주점유율로 양호한 수준을 유지함
- 한국은 대형 컨테이너선과 LNG선을 주력으로 수주하였고 유조선과 LPG선 시장에서도 높은 점유율을 확보하며 양호한 수주점유율을 유지함
- LNG선의 비중이 높아진 2018년 이후 한국은 2019년을 제외하고 30% 후반대의 점유율을 유지하고 있어 큰 이상 없이 경쟁력을 유지 또는 확대하고 있는 것으로 추정됨



- 일본은 2021년 8.8%의 수주점유율을 차지하여 점유율 하락이 3년째 지속되고 있으며 10% 미만으로까지 하락하여 다소 심각한 수준을 나타냄
- 일본의 주력 선종인 벌크선 시장에서 2021년 한 해 동안 중소형 위주로 92척 수주에 불과하였고 수요가 폭발적이었던 컨테이너선 시장에서도 중소형 위주 38척 수주에 그침
- 일본 수주량 역시 전년 대비 24.3% 증가한 413만CGT를 기록하였으나 한국과 중국의 수주 증가율이 100%를 상회하였던 점과 비교하면 시황 호전 대비 부진한 수주 실적으로 평가됨
- 일본 조선산업은 막강한 자국 해운산업을 기반으로 여전히 수주를 이어가고 있으나 최근 시장의 변화 움직임에 대응할 조선산업 내 R&D 기반이 취약하고 신규투자 없이 낡은 시설로 생산을 이어가고 있다는 점에서 획기적인 경쟁력 향상을 기대하기 어려운 상황으로 추정됨
- 일본의 점유율 하락 부분은 한국보다 중소형 시장에서 경쟁하고 있는 중국이 주로 흡수하고 있어 일본의 점유율 재상승이 일어나지 않는 한 중소형 시장을 기반으로 중국의 압도적 점유율 확대 추세는 당분간 지속될 전망



## IV. 한국 조선업 동향

### 2021년 한국 신조선 수주는 대폭 개선되며 부진에서 벗어나는 양상을 보임

- 신조선 시장의 수요증가에 한국 조선업계는 강한 경쟁력을 기반으로 상반기에는 대형 컨테이너선, 하반기에는 LNG선 위주의 착실한 수주를 이어가며 수주 실적을 크게 개선함
- 수주 실적이 호황기에 이르는 수준은 아니나 2023년 이후 일감부족 우려를 해소하기에는 충분한 수준으로 평가됨
- 2021년 한국 수주량은 전년 대비 100.5% 증가한 1,744만CGT
- 다만, 4분기 중에는 세계 신조선 수요 감소로 한국 수주량 역시 전년동기 대비 50.7% 감소하며 272만CGT의 다소 부진한 양상을 보임
- 2021년 한국 수주액은 전년 대비 125.7% 증가한 439.1억 달러를 기록
- 4분기 수주액은 전년동기 대비 43.7% 감소한 68.6억달러

### 한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

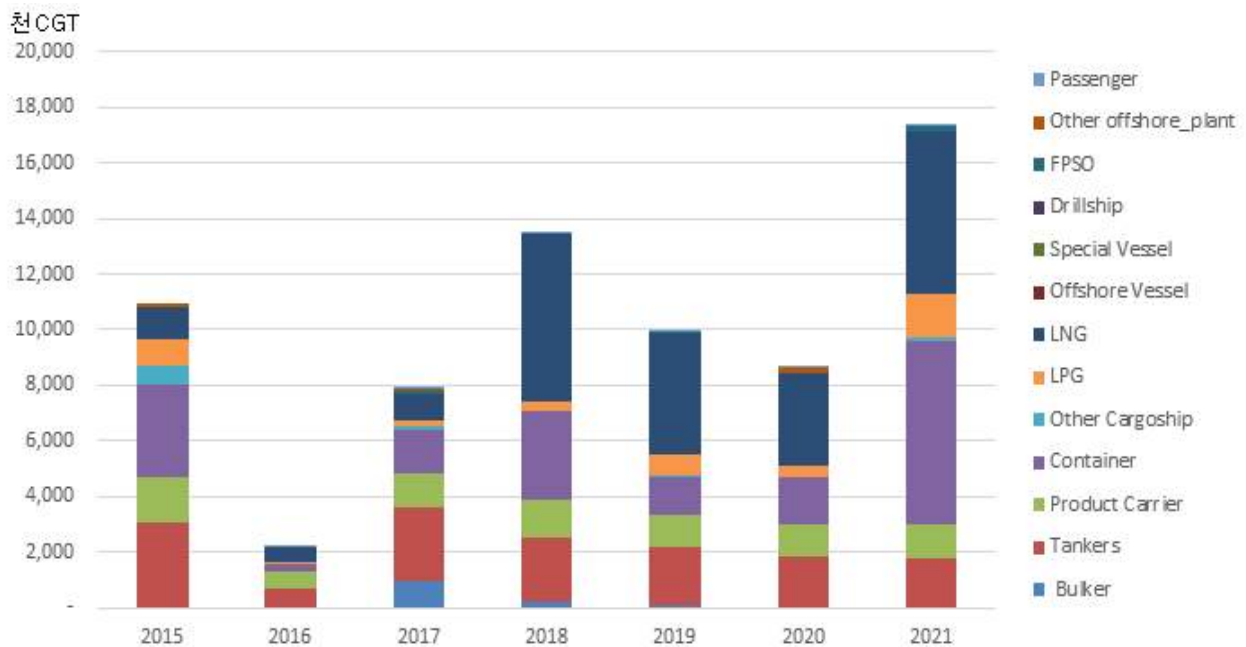




## 선종별로 컨테이너선과 LNG선 등 2개 선종이 큰 비중을 차지함

- 세계 신조선 시장에서 수요가 가장 많았던 컨테이너선은 주로 상반기 중 대형선 위주로 많은 물량을 수주하여 '21년도 전체 수주량의 37.8%를 차지함
- 하반기에 집중 수주한 LNG선의 경우, 71척 588만CGT로 사상 최대 물량을 수주하였고 전체 수주량에서 차지하는 비중도 33.7%로 두 번째 비중을 차지함
- 한국 조선업의 전통적 주요 수주 선종 중 하나인 유조선의 경우 19척을 수주하여 전체 수주량의 10%를 차지하였으나 전년 대비 2.8% 감소한 수준으로 주요 선종 중 유일한 감소세를 나타냄
- LPG선은 예상 밖의 수요 호조로 전체 수주량의 8.8%를 차지하여 수주 개선에 기여함
- 중형조선산업에 중요한 선종인 제품운반선은 총 55척을 수주하며 전체 수주량 중 6.7%를 차지

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이



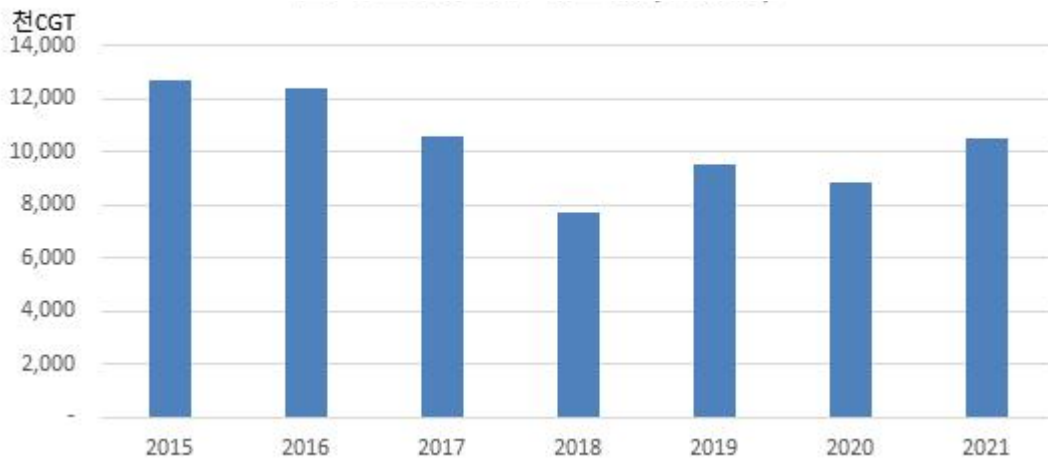
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성



## 2021년 건조(인도)량은 전년 대비 증가하였으나 연말로 갈수록 월별 건조량이 감소하는 추세를 보임

- 2021년 건조(인도)량은 전년 대비 19.1% 증가한 1,051만CGT로 2017년 이후 처음으로 1,000만 CGT 이상을 기록함
- 그러나 1분기 건조량 354만CGT에서 2분기 280만CGT, 3분기 229만CGT, 4분기 188만CGT로 시간이 지날수록 분기별 건조량은 감소하였으며 이는 2019~2020년초 수주 부진으로 인한 일감부족이 원인임
- 2020년 3분기까지도 수주가 부진한 수준이었으므로 일감부족에 의한 건조량 저하는 2022년까지 지속될 것으로 예상
- 1분기 중 '20년 코로나19 영향으로 차질을 빚었던 생산 물량 일부가 이월되며 많은 건조량이 기록되어 3년 만에 1천만CGT를 넘어섰으나 아직까지 국내 조선사들의 일감 부족은 단기적으로 개선되지 못하였으며 2023년부터 비교적 정상적인 인도량이 기록될 것으로 전망

### 한국 조선업 건조량 추이



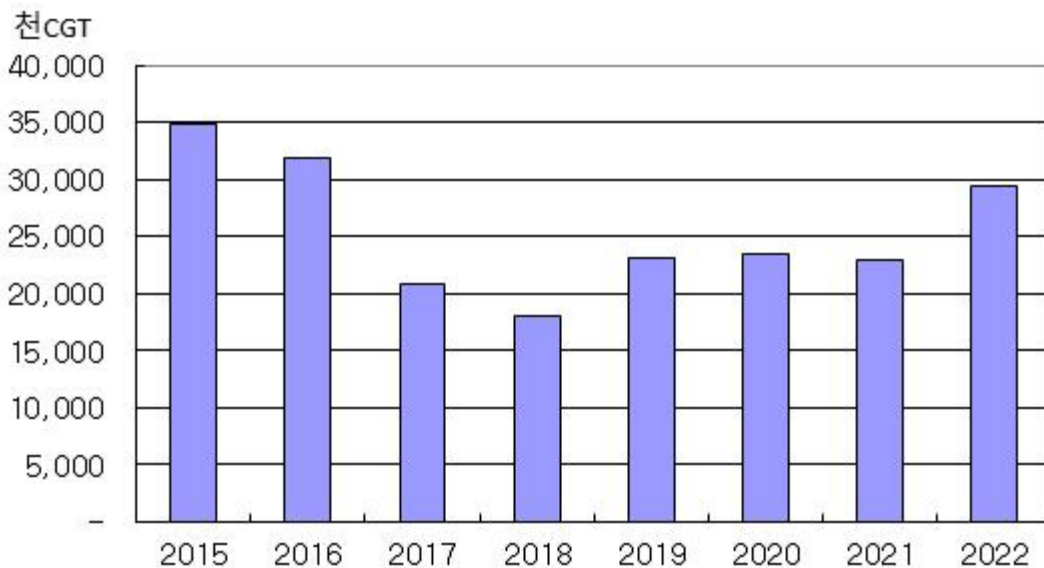
자료 : Clarkson



## 2021년의 양호한 수주실적으로 수주잔량이 크게 증가하였으며 이는 향후 국내 조선사들의 수주가격 인상에 유리한 영향을 미칠 것으로 평가됨

- 2021년말('22년 초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,939만CGT로 전년말 대비 28.1% 증가한 수준을 기록
- 2.5년치 이상의 일감이 안정적으로 확보된 만큼 조선사들은 단기적으로 성급하게 수주할 이유가 없으며 협상력이 강화됨에 따라 향후 신조선 가격 인상에 유리한 입지를 확보할 것으로 보임

### 한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2022년도 조선업 전망 및 시사점

### 2022년 중 세계 신조선 발주는 전년 대비 감소할 것으로 예상되나 비교적 양호한 수준은 유지될 전망

- 2021년 세계 신조선 시장의 회복은 표면적으로 컨테이너선과 벌크선 해운 시장의 호조로 인한 선주들의 투자증가로 보이나 신조선 투자 급증의 배경에는 2023년 일부 시행되고 향후 더욱 강화될 것으로 예상되는 해상환경규제가 존재함
- 향후 10여년 이상 해상 탄소중립을 향한 환경규제 강화는 많은 신조선 투자를 유발하며 수요를 견인할 것으로 예상됨
- 그러나 현재 저탄소 또는 무탄소 연료추진 선박이 상용화되지 못한 상황에서 단기적으로 노후선 퇴출을 압박하는 조치들의 시행을 앞두고 있어 선주들의 대대적인 투자 단행보다는 선박 개발 상황을 지켜보며 퇴출 노후선의 교체를 위한 최소한의 투자가 이루어질 가능성이 높음
- 이러한 관점에서 2021년 컨테이너선의 대규모 투자는 다소 과하게 이루어진 것으로 평가되며 당분간 컨테이너선의 신조선 발주는 많은 물량을 기대하기 어려울 전망
- '21년도 컨테이너선 해운 운임 급등으로 인한 선사들의 실적은 약 10여 년의 침체를 만회할 수 있는 수준으로, 예상 외로 찾아온 기회에 환경규제 대응을 위한 최신 선박에 대한 선주들의 투자가 한꺼번에 몰린 것으로 추정됨
- 이러한 투자는 수년씩 지속하기 어려운 수준이며 따라서 단기적으로 컨테이너선의 신조선 수요는 2021년 대비 감소할 것으로 전망
- 다른 선종들의 신조선 투자가 조금씩 증가한다 하여도 컨테이너선의 수요 감소분을 메우기는 어려울 것으로 예상되며, 이에 따라 2022년 전체적인 신조선 수요는 전년대비 감소 전망

### 선종별로 컨테이너선의 발주량이 감소하고 탱커 발주량이 증가할 것으로 예상됨

- 컨테이너선의 발주량은 대폭 감소하겠으나 지난해 수요가 상대적으로 부진했던 유조선 등 탱커의 신규투자가 다소 활성화될 것으로 예상됨
- 2021년 부진한 해운시장의 영향으로 투자여력이 감소하며 부진한 발주 수요를 나타낸 유조선 등 탱커 선사들은 금년도 시장 개선이 기대됨에 따라 환경규제 대응 속도를 높이며 신규투자를 증가시킬 것으로 예상됨
- LNG선의 경우 금년도 해운시장 상승이 기대되고 중장기적인 LNG시장 수요에 대한 기대감이 유지되어 양호한 신조선 발주가 기대되나 사상 최대 발주량을 기록한 2021년 수준에는 다소 미치지 못할 전망
- LPG선 역시 LPG 이중연료 선박에 대한 투자수요가 존재할 것으로 추정되나 금년도 해운 시장이 다소 하락할 것으로 예상되어 투자속도의 조절에 의한 발주량의 소폭 감소가 예상됨



## 2022년 세계 신조선 발주량과 한국 수주량은 약 25% 내외 감소할 전망

- 2022년 세계 신조선 발주량은 전년 대비 약 25% 감소한 3,500만CGT, 발주액은 약 20% 감소한 860억달러 수준이 예상됨
- 한국 수주량은 전년 대비 약 25% 감소한 1,300만CGT, 수주액은 약 23% 감소한 340억 달러 수준 가능 전망

### 2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020	2021	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	23.9 (△21.9%)	46.6 (95.2%)	35.0 (△25.0%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	8.7 (△12.9%)	17.4 (100.5%)	13.0 (△25.4%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	503 (△36.8%)	1,071 (112.8%)	860 (△19.7%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	195 (△14.8%)	439 (125.7%)	340 (△22.6%)

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

## 국내 조선사들은 수주 대상 선형을 확대하여 중국이 장악한 일부 선형의 시장 주도권을 되찾아 올 필요가 있음

- 최근 2~3년간 신조선 시장의 구조 변화를 살펴보면 일본의 시장 점유율 저하와 이를 흡수한 중국의 점유율 확대가 두드러지게 나타남
- 이는 양국이 중소형 시장에서 경쟁하고 있어 일본의 점유율 하락 부분이 자연스럽게 중국으로 흡수되고 있기 때문이며 주로 대형 시장에 집중하고 있는 한국으로서는 별다른 이익을 취하기 어려운 구조임
- 그러나 점차 한국-중국의 양강구도가 고착화되고 있는 시장 구조에서 중국이 지나치게 비대해지는 점을 한국으로서는 견제할 필요가 있으며 산업의 규모의 경제를 확보하기 위해서도 중국이 차지하고 있는 일부 선형 시장을 재흡수할 필요가 있음
- 선형의 다양화를 통한 규모의 경제 추구는 국내 조선산업을 뒷받침하고 있는 기자재 산업의 유지, 발전을 위해서도 중요한 문제이며 중국이 지나친 점유율을 보유할 경우 기자재 확보 경쟁에서 한국에 불리한 여건이 조성될 가능성도 있음
- 또한, 수주 가능 선형을 확대하는 것은 일부 선종 시장이 침체에 빠졌을 때 보완적인 역할을 하며 일감 확보의 안정성을 기할 수 있는 장점이 있음



- 중국이 차지하고 있는 흡수 가능한 선형 시장으로는 중대형 컨테이너선을 꼽을 수 있음
  - 2021년 컨테이너선 붐이 일어나며 새롭게 부상한 선형으로 7,000TEU급을 전후한 중대형 컨테이너선을 꼽을 수 있음
  - 동 선형은 2011년 22척이 발주된 이후 2020년까지 9년간 총 9척이 발주되었고 2013~2018까지는 단 한척의 신규수요도 없었던 탓에 시장에서 퇴출될 선형으로 여겨진 적도 있으나 지난해 60척이 한꺼번에 발주되며 발전 가능성을 나타낸 바 있음
  - 지난해의 투자 수요를 살펴보면 동 선형이 남북노선이나 각 대륙의 역내 또는 근해 노선에서 활동하며 시장을 구축할 가능성이 있음을 시사함
  - 동 선형이 개발되어 건조되던 초기 시장에서 국내 조선사인 한진중공업은 가장 강력한 경쟁력을 가진 조선사 중 하나였고 조선 3사 역시 이들 물량을 수주, 건조한 바 있음
  - 그러나 컨테이너선의 대형화가 빠르게 추진되고 국내 3사가 수요가 감소한 중대형 선형보다 대형화에 집중하였고 한진중공업 역시 야드를 필리핀으로 이전하며 대형 및 초대형 시장에 집중하면서 얼마 되지 않는 수요가 중국 조선소로 넘어가 중국이 동 시장을 장악하게 됨
  - 동 선형은 대형 선형에 비해 노후선 숫자가 많아 향후 투자수요가 증가할 가능성이 높아 국내 조선사들이 선형을 다시 개발하고 친환경 기술들을 접목하여 동 수요를 흡수할 필요가 있음
  - M&A가 진행된 후 시장 다각화를 꾀하고 있는 중형 조선사들 중 대형 도크를 보유한 야드와 대형 조선사들의 일부 폐쇄 도크 또는 플로팅 도크 등을 활용하면 시장 공략이 가능할 것으로 사료됨
- 또 하나의 가능성 있는 선형으로는 10~15Kdwt급 제품운반선이나 화학탱커 시장임
  - 동 선형은 과거 한국 중형조선사들이 시장의 약 60%를 점유했던 한국 지배 선형이었으나 2008년 금융위기를 전후하여 외환파생 손실 등으로 동 시장에 참여했던 모든 국내 조선소들이 퇴출되어 시장이 중국과 일본은 넘어가게 됨
  - 이후 동 선형은 전문 조선사들이 문을 닫으며 꾸준한 재투자가 이루어지지 못하여 노후선의 비중이 매우 높으며 향후 환경규제 등의 영향으로 교체투자 수요가 클 것으로 예상됨
  - 국내 연구기관들과 업계가 협력하여 선형 개발과 친환경 기술 적용 노력을 기울인다면 중소 조선소들을 중심으로 큰 기회가 만들어질 가능성이 있으므로 시장을 예의주시할 필요가 있음
- 그 외에도 국내 조선산업계에서 공략 가능한 선종과 선형 시장을 탐색하여 가능성을 발견하고 후발국 중국에 쫓기던 입장을 전환하여 빼앗긴 시장을 되찾아오는 공세적 전략을 구사한다면 산업 전체적으로 이익이 클 것으로 사료됨