

# 해운·조선업 2021년도 3분기 동향 및 2022년도 전망

- I. 거시경제 및 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 2022년도 조선업 전망

작성

선임연구원 양종서 (02-6252-3586)



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



## <요 약>

### I. 거시경제 및 산업환경

#### (거시경제 및 교역) IMF는 2022년에도 비교적 양호한 세계경제 및 교역 성장 전망

- 2022년 중 세계 경제는 4.9%, 세계 상품교역은 6.0% 성장 전망

#### (철강재 가격) 중국의 철강 감산 정책으로 높은 가격 수준 지속

- 국내 후판 유통가는 전년말 대비 91~96% 높은 수준이며, 향후 환경규제 영향으로 철강재 가격은 높은 수준이 지속될 가능성이 있어 이에 대한 대응책 필요

#### (유가 및 연료가) 국제유가와 연료가격은 3분기까지 상승추세 지속

- 국제 원유가격은 수요 증가 대비 완만한 생산 증가로 3분기까지도 상승추세 지속
- 9월 평균 싱가포르항 기준 MGO 가격은 톤당 599달러로 전년말 대비 42.2% 높은 수준이며 2022년에도 500달러대를 유지할 전망이므로 저연비 노후선에 큰 부담이 될 전망

### II. 해운업 동향 및 전망

#### (벌크선) 3분기 벌크선 시황은 가파른 운임 상승으로 매우 양호한 흐름

- 3분기 평균 BDI 3,732(145.3%↑)<sup>1)</sup>로 2008 금융위기 이후 최고치 기록

#### (탱커) 3분기 탱커 시황은 2분기에 이어 침체 상황 지속

- 310K급 VLCC 정기용선료는 3분기 평균 1일당 18,962달러(전분기 대비 -14.0%)까지 하락

#### (컨테이너선) 3분기에도 사상 최고치 운임 지속 경신

- 3분기 평균 CCFI는 2,974로 지수 발표 이후 최고치 기록

#### (LNG선) 3분기 중 양호한 흐름

- 174KCUM급 3분기 평균 스팟운임은 1일당 77,942달러(48.5%↑)

#### (LPG선) 3분기 중 운임과 용선료는 하락하였으나 양호한 수준 유지

- 82.4KCUM급 VLGC 미국-일본간 스팟운임은 3분기 평균 톤당 81.31달러(4.3%↓)

1) 괄호안 수치와 화살표는 전년동기 대비 증감을 의미



### Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

#### (발주/건조량) 3분기까지 신조선 발주량은 양호한 수준 유지

- 컨테이너선 선주들의 수익성 호전에 따른 재투자, 환경규제 영향 등으로 발주량 호전 지속
- 3분기 누적 세계 발주량은 3,755만CGT(184.0% ↑), 발주액은 857.5억달러(193.2% ↑)
- 동 기간 세계 건조량은 2,515만CGT(11.4% ↑)

#### (신조선가) 3분기까지 신조선가 상승 지속

- 3분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 7.4% 상승하여 9월 평균 149.12

#### (수주점유율) 3분기 한국의 점유율은 상반기 대비 소폭 하락하였으나 양호한 수준

- 한국의 3분기 누적 수주점유율은 38.8%로 양호한 수준 유지, 중국은 48.9%, 일본은 9.0%

### Ⅳ. 한국 조선업 동향

#### (수주/건조량) 3분기 누적 수주량은 크게 증가, 건조량도 증가

- 3분기 누적 수주량은 1,457만CGT(306.6% ↑), 수주액은 366.1억달러(404.6% ↑)
- 동 기간 건조량은 838만CGT(16.0% ↑)

#### (수주잔량) 3분기말 수주잔량 증가로 선가인상 탄력 예상

- 3분기말 수주잔량은 전분기 대비 5.2% 증가한 2,856만CGT로 약 2.5년치 내외 일감 확보

### Ⅴ. 2022년도 조선업 전망

2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020	2021 추정	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	23.2 (△23.5%)	41.3 (81.1%)	35.0 (△15.3%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	8.7 (△12.8%)	17.0 (96.4%)	13.0 (△23.5%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	496 (△37.8%)	965 (94.5%)	860 (△10.9%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	195 (△14.8%)	420 (115.9%)	340 (△19.0%)



## I. 거시경제 및 산업환경

### 1. 세계 경제 및 교역

#### 2022년 세계 경제와 상품교역은 각각 4.9%와 6.0% 성장 전망 (IMF 2021. 10월 전망)

- IMF는 2021년 10월 World Economic Outlook을 통하여 2021년 세계 실질 GDP는 5.9% 성장 후 2022년 4.9% 성장할 것으로 전망
- 지난 7월 전망치 대비 2021년 성장률은 0.1%p 하향 조정하였으나 2022년 성장률 전망치는 유지함
- 선진국의 경우 2021년 5.2%, 2022년 4.5%의 성장률 전망
- 신흥국은 2021년 6.4%, 2022년 5.1%의 성장률 전망
- 2020년 세계 상품교역증가율<sup>2)</sup>이 -4.9%를 기록한 후 2021년 10.5%로 2021년까지 코로나19 이전 수준보다 5.1% 증가한 수준을 보일 것으로 전망하였으며, 2022년에도 6.0%로 비교적 높은 수준의 증가율 전망

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료: IMF, 2021년 이후는 전망치

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



## 2. 철강재 가격 동향

### 3분기 중 철광석 가격 하락에도 불구하고 철강 제품 가격은 오히려 상승하는 추세가 나타남

- 시카고상업거래소 62% 철광석 중국수입가(CFR)의 경우 6월 평균 톤당 205.41달러로 최고치 기록 후 9월 평균 119.5달러로 3분기 중 41.8% 하락하는 등 전반적으로 철광석 가격은 상반기 급등 추세에서 벗어나며 3분기 중 하락하는 흐름을 보임
- 그러나 동일 거래소의 열연코일 미중서부 도매가격이 동 기간 16.6% 상승하는 등 원재료 가격의 하락에도 불구하고 철강제품의 가격이 상승하는 기현상이 나타남

### 이러한 현상은 중국의 온실가스 배출 저감을 위한 철강재 감산 영향에 기인함

- 중국 정부는 2021년부터 온실가스 배출 저감 등 환경문제 개선을 위한 철강재 감산 및 노후시설 현대화 정책을 추진함
- WSA(세계철강협회) 철강생산 자료에 의하면 중국의 조강생산량은 7월에 전년 동월대비 8.4%, 8월에 13.2% 감소하여 동 기간 주요 생산국들이 6~27% 증산한 점과 달리 유일하게 감산을 실행함
- 상반기 중 중국정부의 감산정책과 통제가 철강사들에게 효력을 미치지 못하여 오히려 증산이 이루어졌으나 하반기 중에는 강력한 통제하에 정책대로 큰 폭의 감산이 이루어지고 있음
- 중국은 감소한 철강재 생산이 자국 산업에 미치는 악영향을 최소화하기 위하여 강력한 수출 규제 정책도 시행함
- 지난 5월 주요 철강제품에 대한 수출증치세 환급을 폐지한 중국 정부는 8월에 또 한차례의 환급 폐지 품목을 추가 지정하는 등 수출억제에 대한 강한 의지를 보이고 있으며 수출이 목표대로 억제되지 않을 경우 수출관세 정책까지 준비 중인 것으로 알려짐
- 3분기 중 철광석 가격 하락은 세계 철강 생산량의 절반 이상을 차지하는 중국의 감산 영향에 따른 것으로 추정되며 거대 생산국 중국의 세계 시장에 대한 철강제품 공급 감소로 제품 가격은 오히려 상승하는 결과를 가져온 것으로 추정됨

### 3분기 중 국내 후판 유통가격은 소폭 하락하였으나 여전히 매우 높은 수준임

- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 9월 평균 가격은 톤당 122만원으로 전분기말 대비 3.7% 하락하였으나 전년말 대비 96.4% 높은 수준임
- 중국산 20mm 후판 현물가 역시 9월 톤당 120.5만원으로 3분기 중 4.3% 하락하였으나 전년말 대비 91.4% 높은 수준임



- 일본산 조선용 후판의 수출 가격은 전분기말 가격인 톤당 950달러를 유지하였으며 전년말 대비 79.2% 높은 수준임

### 국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS

### 철강재 가격은 장기적으로 높은 가격에 대비할 필요가 있음

- 철광석 가격 하락 등의 영향으로 철강재 가격은 단기적으로 다소 하락할 가능성은 있으나 탄소배출 조정을 목적으로 하는 중국의 감산정책이 단기에 해소될 가능성은 낮으므로 상당 기간 동안 높은 가격이 형성될 우려가 있음
- 세계적인 탄소중립 달성 움직임에 맞물려 탄소배출량이 가장 많은 업종 중 하나인 철강산업의 생산 비용이 증가하고 이에 따라 제품 가격도 과거보다 높은 수준이 될 것으로 예상되어 이에 대한 장기적 대응책이 필요할 것임
- 금번 철강재 가격 폭등은 거대 철강산업국인 중국의 환경규제 대응 움직임으로 매우 큰 변동성을 보였으나 이는 향후 세계적 움직임에 의해 반복적으로 나타날 현상임을 인식하여야 하며 금번 가격상승을 경험삼아 대응 전략을 다듬을 필요가 있음



### 3. 유가 및 연료가 동향

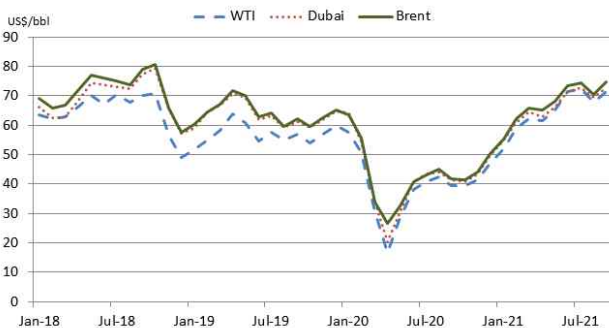
#### 국제유가는 3분기까지도 빠른 상승추세 지속

- 2021년 중 국제유가는 주요국들의 빠른 경기회복 노력으로 전년대비 석유수요가 증가하고 있으나 OPEC+, 미국 셰일오일 등의 생산이 아직까지 코로나19 이전 수준을 회복하지 못하며 더디게 증가하여 연중 가격 상승추세가 지속되고 있음
- EIA 데이터에 의하면, 2021년 세계 석유 수요는 1일당 9,738만배럴로 전년대비 5.4% 증가한 반면, 생산량은 1일당 9,614만 배럴로 전년대비 2.1% 증가에 그침
- 월평균 가격 기준 9월 브렌트유는 배럴당 74.9달러로 2021년 중 9개월간 49.1% 상승하였고, 같은 기간 두바이유는 45.7% 상승한 72.6달러, WTI는 52.0% 상승한 71.5달러를 기록
- EIA는 세계 석유생산량 증가로 브렌트유 기준 2022년 평균 가격을 배럴당 66.04달러, 금년 대비 3.7% 하락한 수준으로 예측하였으나 여전히 높은 수준을 유지할 것으로 전망함

#### 연료 가격도 상반기 중 크게 상승함

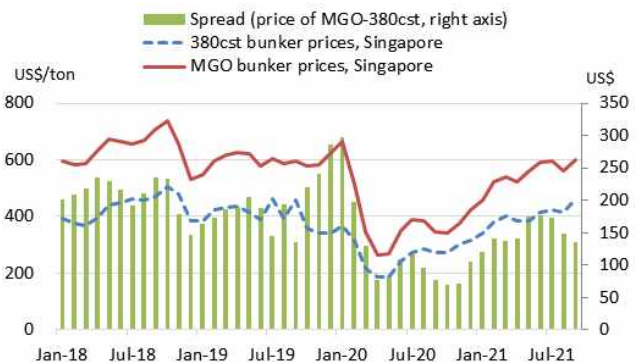
- 유가 상승에 따라 싱가포르항 기준 MGO(저유황유)의 9월 평균 가격 역시 전년말 대비 42.2% 상승한 톤당 599.3달러를 기록
- 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 동 기간 46.5% 상승한 톤당 463.4달러를 기록
- 두 유종간 가격차이는 2분기말 177.4달러까지 확대되었으나 9월 135.9달러로 축소됨
- 2022년에도 비교적 높은 수준의 유가전망에 따라 싱가포르항 기준 MGO가격 기준으로 톤당 500달러대 이상이 유지될 것으로 예상되며 저연비 노후선의 부담을 증가시킬 전망

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



## II. 해운업 동향 및 전망

### 1. 벌크선 시장

3분기에도 벌크선 시황은 운임지수가 빠른 상승을 나타내며 매우 양호한 시황흐름을 보임

BDI 추이



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

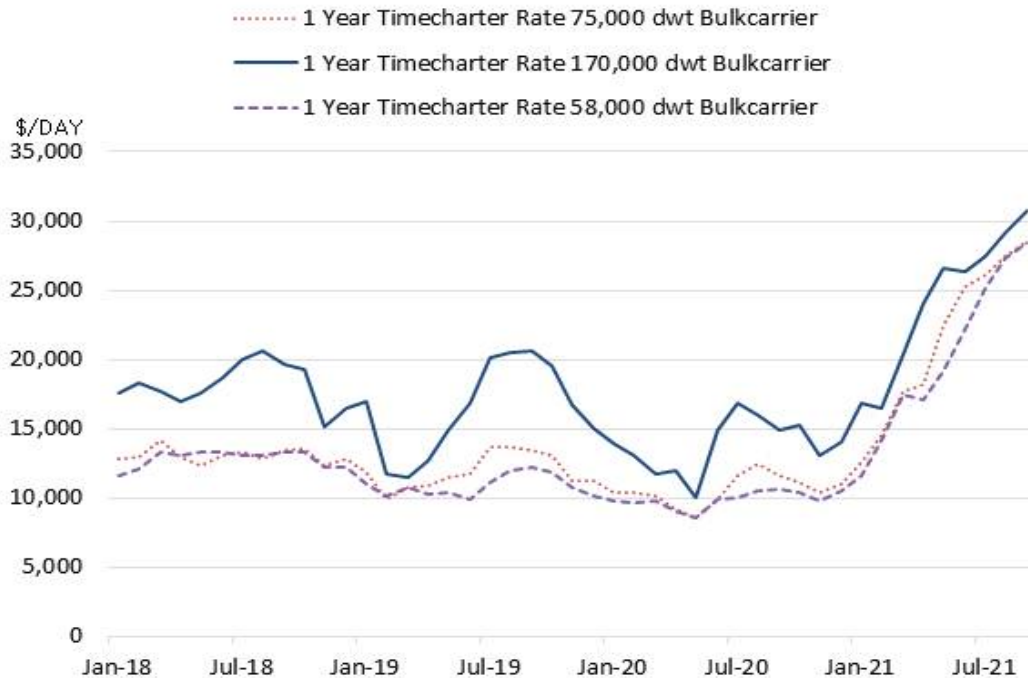
- 2021년도 벌크선 시황은 각국 경제회복에 따른 수요 증가, 코로나19 영향에 의한 항만 체선으로 선복 공급 감소효과 발생, 컨테이너선 부족에 따른 대체 수요 등으로 빠른 운임 상승이 나타났고 3분기에는 중국 전력난으로 인한 석탄수입 급증까지 겹치며 더욱 가파른 상승 추세를 보임
- 중국 전력난에 의한 석탄 운송수요 증가가 나타난 9월 말에는 2008년 금융위기 이후 처음으로 BDI 5,000선을 상향 돌파함
- 3분기 평균 BDI는 3,732로 전년동기 대비 145.3% 상승하였으며 분기 평균치로는 2008년 금융위기 이후 가장 높은 수준을 나타냄





## 벌크선 운임 상승에 따라 용선료 역시 3분기 중 큰 폭으로 상승

### 벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 28,990달러로 전분기 대비 13.6% 상승
- Panamax 75Kdwt급 역시 3분기 평균 1일당 27,231달러로 전분기 대비 25.7% 높은 수준
- Supramax 58Kdwt급 3분기 평균 용선료도 1일당 26,817달러로 전분기 대비 39.3% 상승

### 2022년 중 벌크선 시황은 수요 둔화와 운임하락이 예상되나 양호한 시황 유지 기대

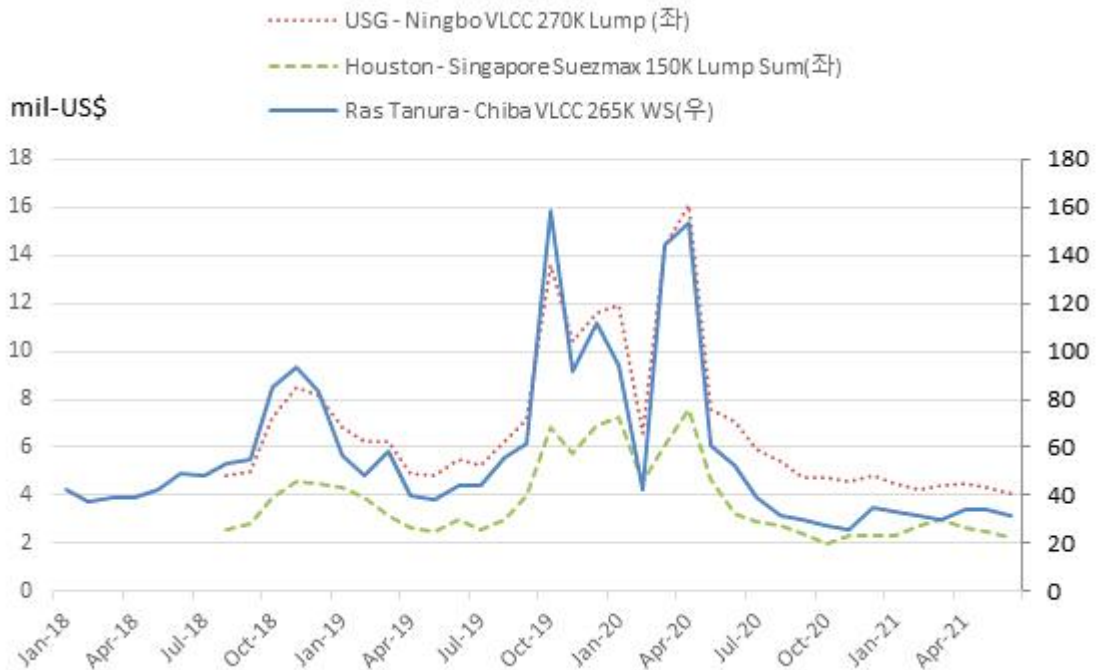
- 중국 경기둔화, 철강재 감산 정책 유지 등의 영향으로 2022년 벌크선 해운 수요는 '21년 대비 둔화된 수준이 될 전망
- 또한, 각국의 백신효과로 일상으로의 전환이 가속화되며 코로나19에 따른 항만 체선과 컨테이너선 물류 혼란도 다소간 수습되며 선복공급 부족 효과도 상당 부분 해소되어 운임은 '21년 대비 평균적으로 하락할 것으로 예상됨
- 다만, 항만체선 문제가 완전히 해소될 때까지는 다소 시간이 걸릴 것으로 예상되고, 2015년 이후 신조선 발주량이 많지 않아 신규공급 압력이 높지 않은 상황이므로 약 2% 이내로 추정되는 선복량 증가율이 수요 증가율을 상회할 가능성은 높지 않을 전망
- 이에 따라 2017년 이후 이어온 벌크선 시황개선의 큰 흐름은 이어질 전망이며 BDI 지수는 연평균 2,000 이상의 비교적 양호한 수준이 예상됨



## 2. 탱커 시장

유조선 운임과 용선료는 3분기 중에도 부진한 흐름이 지속됨

### 유조선 운임 추이

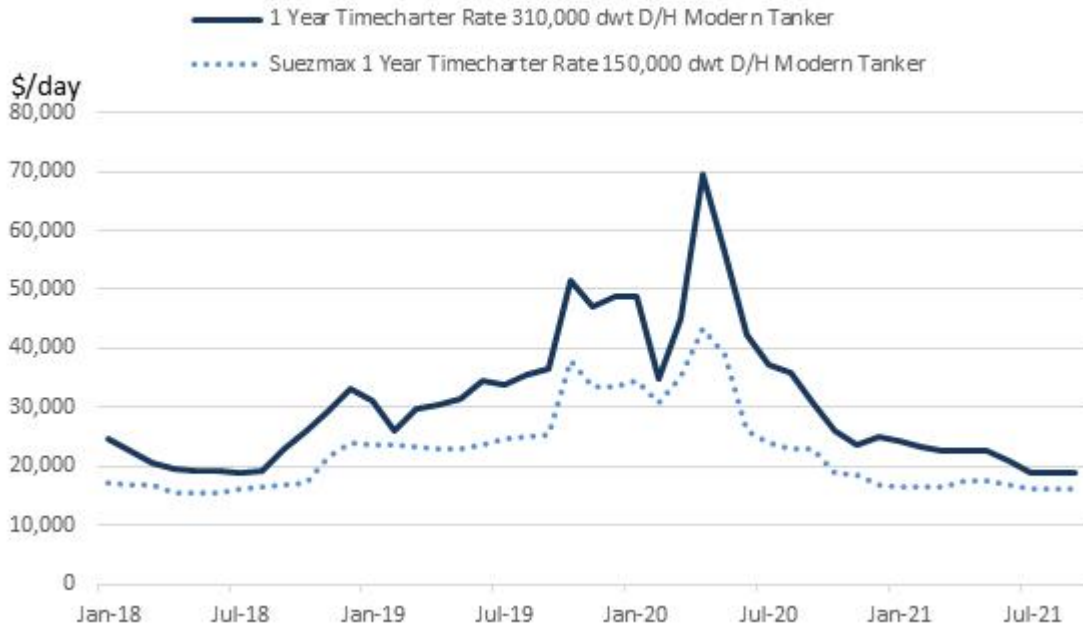


자료 : Clarkson

- 유조선 운임은 지난해 3분기 이후 하락추세가 이어지고 있음
- 세계적인 경기회복 노력으로 석유소비가 빠르게 증가하고 있으나 아직까지 코로나19 이전 수준에 미치지 못하고 있고, 생산 역시 지난해 감산 이후 OPEC+, 미국 셰일오일 등이 더딘 생산증가 속도를 보이고 있어 유조선 수요는 부진한 수준이 이어짐
- 사우디 Ras Tanura - 일본 치바 간 265K VLCC 3분기 평균 WS지수는 전년동기 대비 5.5% 낮은 32.17을 기록하였으며, 코로나19 영향이 배제된 2019년 3분기 대비 40.4% 낮은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 운임 역시 3분기 평균 전년동기 대비 22.6% 낮은 418만달러로, 2019년 3분기와 비교하여도 32.9% 낮은 수준
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 경우도 3분기 평균 전년동기 대비 15.1% 낮은 230만달러로, 2019년 3분기 대비 28.0% 낮은 수준임



### 유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

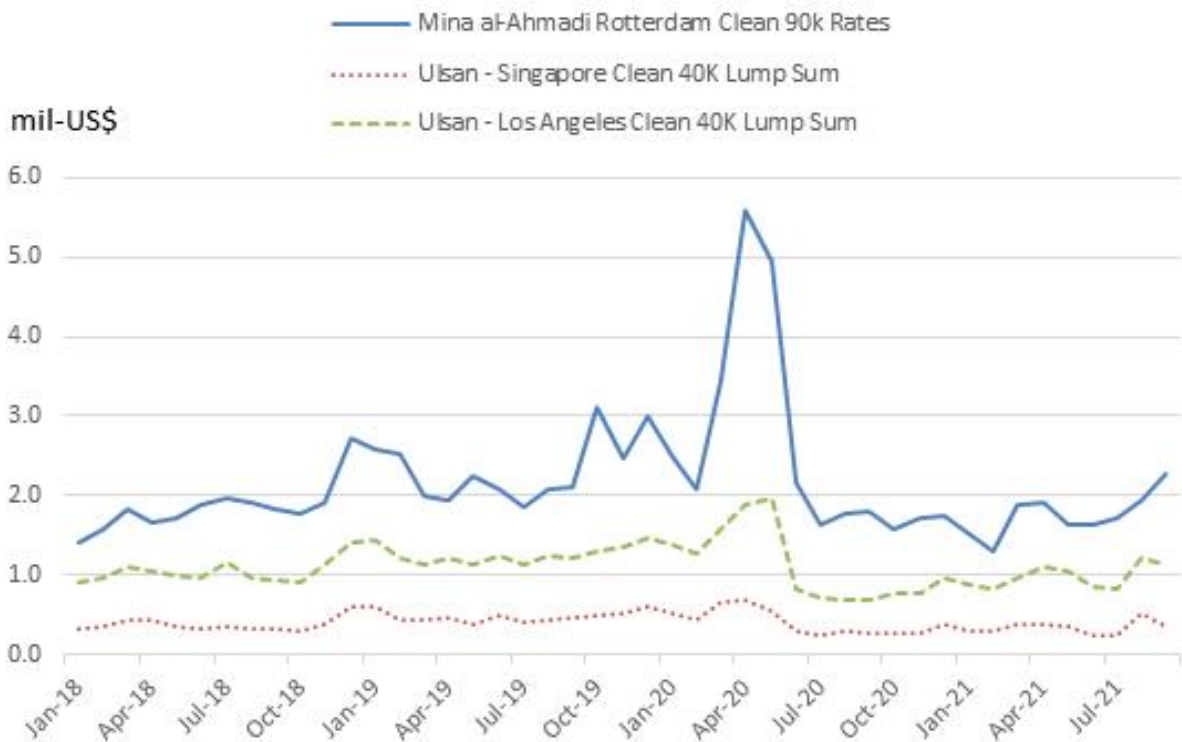
- 유조선의 3분기 용선료 역시 하향 흐름이 지속되고 있음
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 3분기 평균은 전분기 대비 14.0% 낮은 1일당 18,962달러
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료의 경우는 3분기 평균 1일당 16,250달러로 전분기 대비 6.1% 낮은 수준을 기록



**제품운반선의 경우 3분기 중 운임과 용선료가 선형별로 엇갈리게 나타나고 있으며 이는 저점에서 전반적인 반등이 이루어지기 전단계 수준으로 추정됨**

- 제품운반선의 운임은 계절적 요인으로 3분기 중 반등하였고 운임이 급락하였던 전년 동기와 비교하여 높은 수준을 보였으나 전반적으로 코로나19 이전 수준을 회복하지 못하고 있는 등 시황은 아직 부진한 수준임
- 용선료는 일부 선형이 상향 흐름을 나타내기도 하여 시황 개선에 대한 기대감을 높임

**제품운반선 운임 추이**

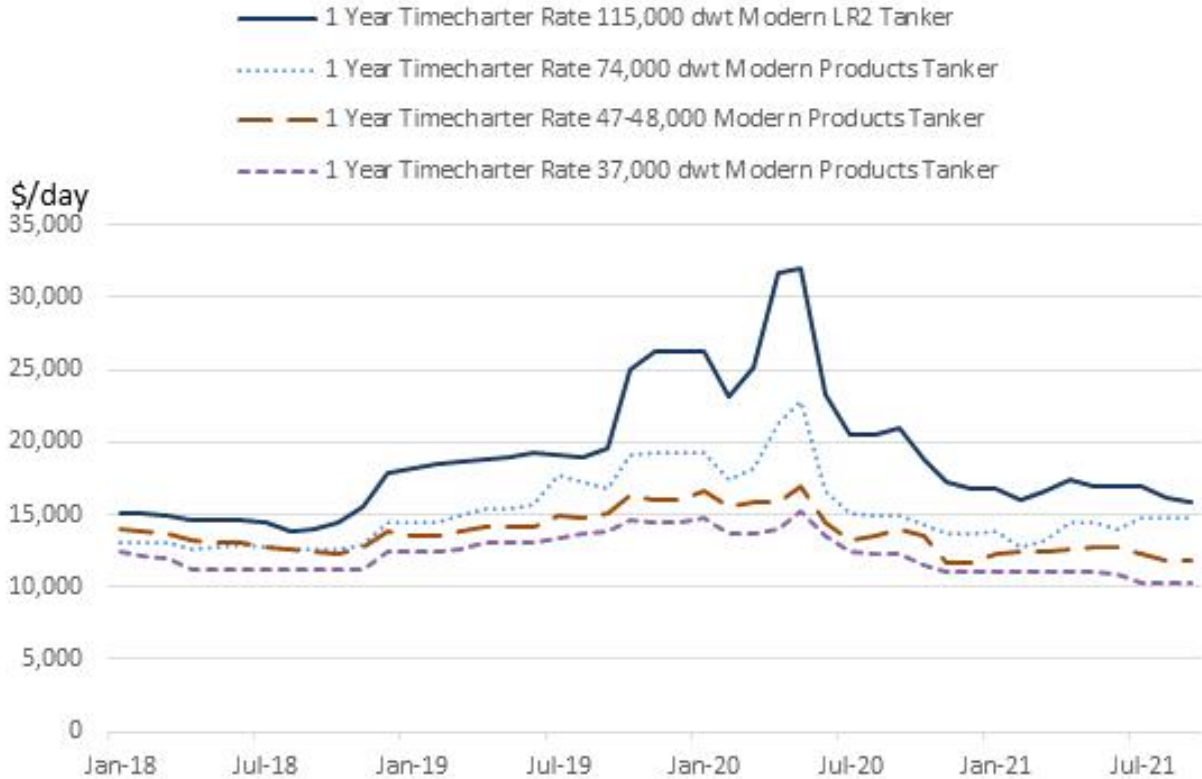


자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 3분기 평균 운임은 전년동기 대비 13.3% 상승한 195만달러를 기록하였으나 코로나19 이전인 2019년 3분기 대비 3.1% 낮은 수준
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 3분기 평균 전년동기 대비 38.6% 높은 37만 달러를 기록하였으나, 2019년 3분기 대비 15.1% 낮은 수준임
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 3분기 평균 운임은 105만달러로 전년동기 대비 49.0% 높은 수준이나, 2019년 3분기 대비 13.4% 낮은 수준



### 제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

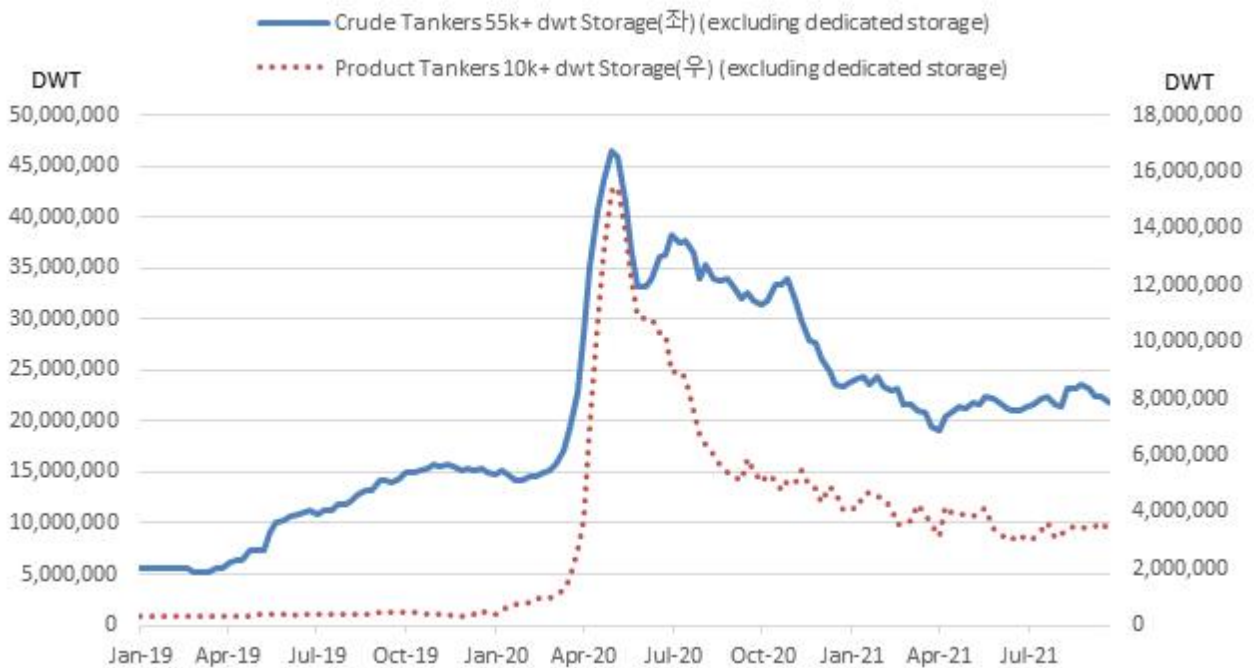
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 4.7% 하락한 1일당 16,308달러를 기록하여 전분기 상승 추세에서 다시 하락 반전됨
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료는 전분기 대비 3.0% 상승한 1일당 14,750달러를 기록하여 전분기에 이어 2분기 연속 상승 추세를 나타냄
- 반면, 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우는 전분기 대비 5.8% 하락한 1일당 11,981달러로 전분기 상승 추세를 이어가지 못함
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 3분기 평균 전분기 대비 6.1% 하락한 1일당 10,279달러로 2분기 연속 하락 추세를 보임



## 저장에 사용되고 있는 탱커 선복량은 3분기 중 오히려 소폭 증가하였으며 유조선의 경우 이들 저장용 탱커가 향후 시황 개선에 걸림돌이 될 우려가 높음

- 저장용 수요로 활용되고 있는<sup>3)</sup> 55Kdwt 이상급 유조선은 3분기말 95척 2,189만dwt로 전분기말 대비 4.0% 증가하였고 현재 선복량의 5.1%에 해당하는 물량임
- 동일 수요의 10Kdwt 이상급 제품선은 3분기말 64척, 333만dwt로 전분기말 대비 3.3% 증가하였으며 현재 선복량의 1.7%에 해당하는 물량임
- 유조선의 경우 2분기 이후 저장용 탱커가 오히려 소폭 증가하는 추이를 보이고 있는데, 이는 비교적 빠른 수요 증가에도 불구하고 산유국들의 더딘 증산으로 중국 등 주요 수입국들의 불안감이 확대되며 재고를 유지 또는 증가시켰기 때문인 것으로 추정됨
- 2분기까지 석유제품선의 저장용 선복량은 감소추세를 보였으나 3분기 이후 유조선과 같이 소폭 증가하는 경향이 나타남
- 향후 석유수급이 원활하고 해운수요가 증가하여 저장용 선박의 해운시장으로 반환시, 5%를 상회하는 유조선의 시장 재참여는 시황개선에 상당기간 부담이 될 것으로 전망

### 탱커의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

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



## 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 예상됨
- 또한, 높은 유가의 영향으로 OPEC+ 등 주요 산유국들 및 미국 셰일오일의 증산도 이루어질 것으로 기대됨
- 이러한 영향으로 탱커 해운수요는 양호한 수준으로 평가되는 3~4%를 상회하는 증가율이 나타날 가능성이 있음
- 반면, 2021년도 시황 부진의 영향으로 9월까지 이미 연초 선복량 대비 제품선, 유조선 각각 1.6%씩의 비교적 많은 폐선이 이루어졌고 선복량 대비 수주잔량의 비율도 낮아지며 2022년 선박의 신규공급 압력도 높지 않을 전망
- 이에 따라 전반적인 운임과 용선료의 호전으로 탱커 시황은 개선될 것으로 예상됨
- 그러나 유조선은 현재 전체 선복량의 5%가 넘는 저장용 탱커가 해운 운송시장으로 반환되며 공급을 증가시켜 완만한 속도의 개선에 그치며 부진한 상황이 완전해소 되기는 어려울 전망
- 제품선의 경우 코로나19로부터의 일상회복이 세계적으로 활발하게 이루어진다면 교통수요의 급증으로 비교적 양호한 수준의 개선이 예상되며 저장용 선박의 반환이 다소는 부담을 줄 수 있으나 큰 걸림돌은 아닐 것으로 전망



### 3. 컨테이너선 시장

#### 상반기에 이어 3분기에도 컨테이너선 운임은 상승 추세를 지속하며 사상 최고치를 경신

- 컨테이너선 해운시황은 2021년 중 수요증가와 물류정체에 의한 선박량 부족 효과로 운임이 빠르게 상승하였으며 이러한 추세는 3분기에도 이어지며 운임이 사상 최고치를 지속적으로 경신함
- 최근 수년간 컨테이너선의 발주량이 부진하여 금년 중 신규공급 선박도 제한적이었으므로 물류 정체에 의한 선박 부족에 대응하기 어려워 운임 상승이 가속화됨
- 3분기 평균 CCFI 지수는 전년동기 대비 226.8% 높은 2,974.4로, 2분기에 이어 지수발표 이후 분기 평균치로 최고치를 또 다시 경신함
- 3분기말 동 지수는 3,235.3으로 전년말 대비 105.1% 상승하여 사상 최고치를 기록

#### CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

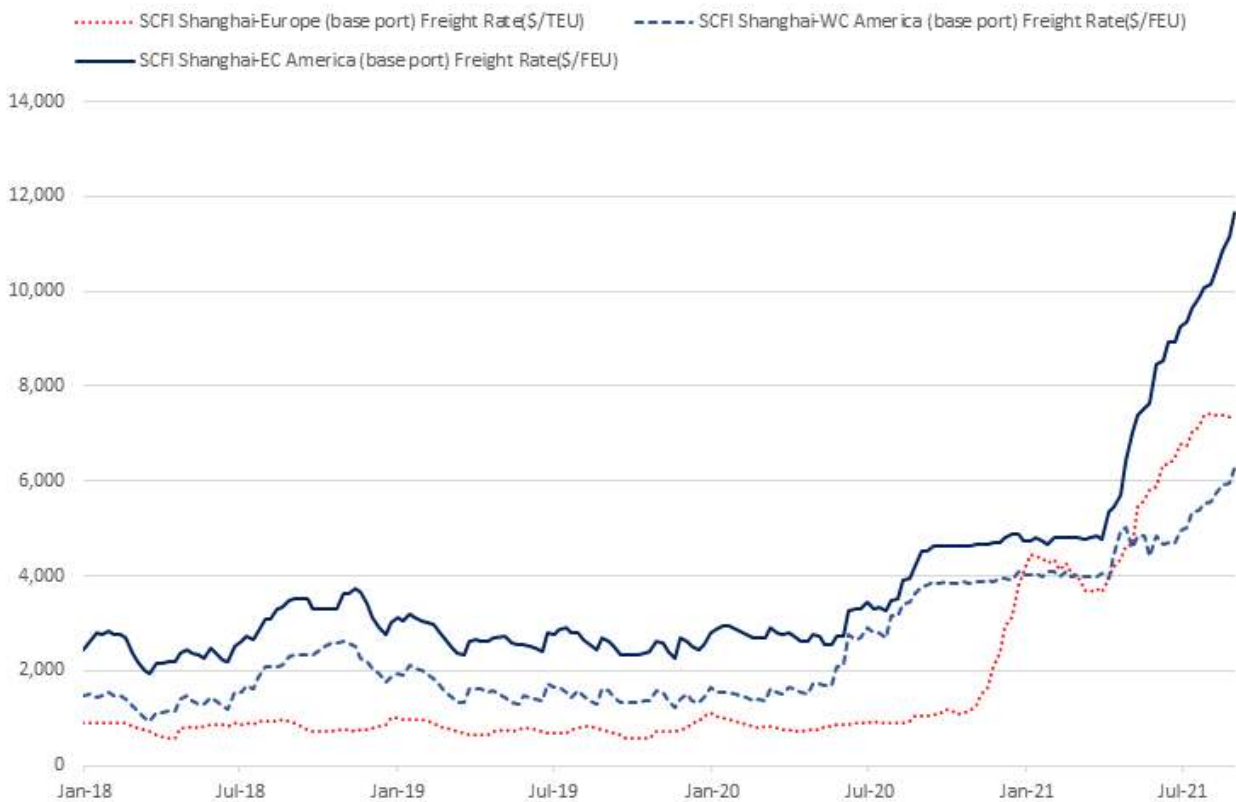




### 주요 원양노선의 운임은 3분기까지도 빠르게 상승함

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년동기 대비 641.6% 상승한 TEU당 7,282 달러로 주요 노선 중 가장 높은 운임 상승률을 기록
- 동 기간 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년동기 대비 70.4% 상승하여 FEU당 5,740 달러를 기록
- 상하이-미동안 노선은 전년동기 대비 168.2% 상승한 FEU당 10,610달러

### 주요 원양노선 SCFI 추이



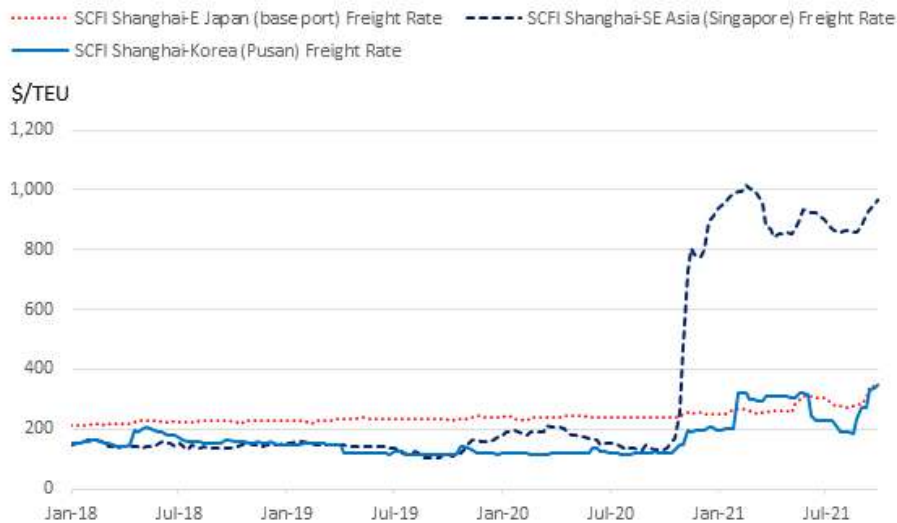
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



## 주요 근해노선 운임도 3분기 중 강세를 유지함

- 3분기 근해노선의 운임은 원양노선과 달리 상승추세를 보이지는 않았으나 원양노선의 영향으로 상승한 운임수준을 대체로 유지하며 강세를 보임
- 상하이-동일본 노선 운임은 3분기 평균(SCFI 기준) TEU당 293.2달러로 전년동기 대비 23.2% 높은 수준을 기록
- 선사간 경쟁 심화 등으로 2020년 3분기까지도 부진한 양상을 보였던 상하이-부산 노선 역시 3분기 평균 TEU당 237.7달러로 전년동기 대비 100.6% 높은 수준
- 상하이-동남아 노선 운임은 3분기 평균 885.3달러로 전년동기 대비 541.5% 높은 수준을 기록

## 주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

## 컨테이너선 운임은 2022년 중 큰 폭으로 하락할 가능성이 있으나 양호한 수준을 유지할 전망

- IMF의 최근 전망을 참조하면 2022년에도 4.9%의 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 코로나19 영향에 따른 비정상적 수준으로, 화주들이 정상적인 교역을 영위하며 감당할 수준을 넘어서 있으므로 백신효과 등으로 항만 및 컨테이너 물류가 점차 정상을 되찾으면서 2022년 중 크게 하락할 가능성이 높음



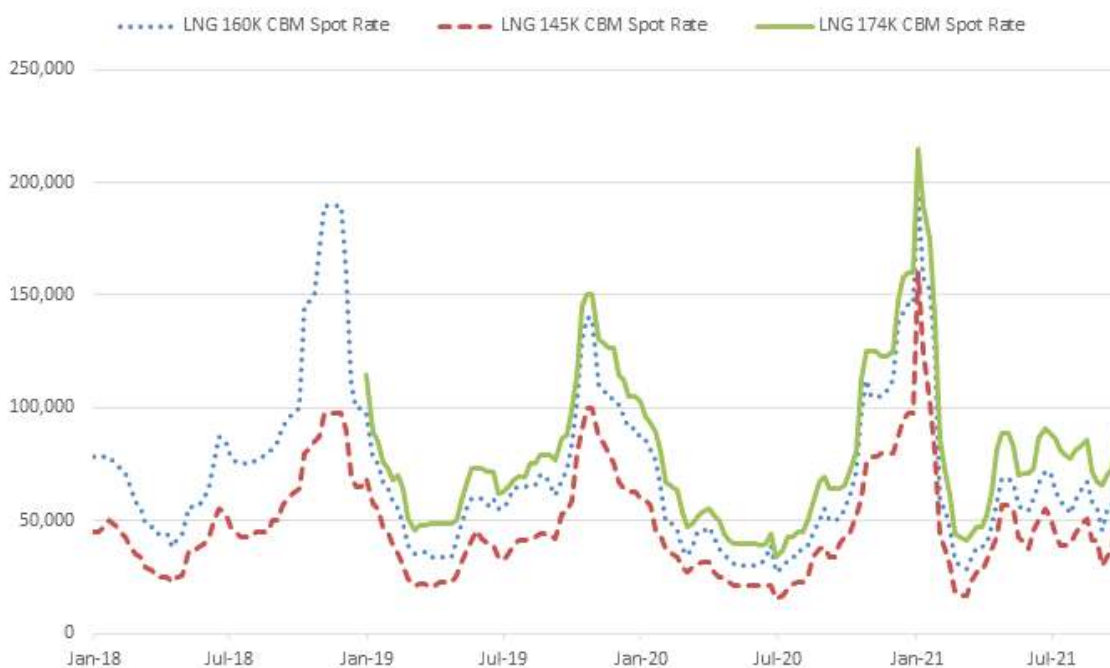
- 다만, 운임이 크게 하락한다 하여도 전반적인 수급 상황을 고려할 때 양호한 운임 수준 이하까지 하락할 가능성은 높지 않을 전망
- 또한, 물류와 운임의 정상화까지는 아직 시간이 걸릴 것으로 예상되어 2022년 평균 운임 수준은 예년에 비해 여전히 매우 높은 수준이 될 전망

## 4. LNG선 시장

### 3분기 LNG선 해운시장은 양호한 흐름

- LNG선 해운시황은 9월까지 연초 선복량의 8.5%에 해당하는 많은 신조선 물량이 신규 공급되었음에도 중국, 유럽 등의 수요증가를 기반으로 양호한 시황이 지속되고 있음
- 2020년 코로나19 영향으로 산업생산이 저하되고 LNG 광구개발 투자결정이 보류되는 등 LNG의 수요 및 생산 측면에서 침체국면을 보인 바 있음
- 그러나 2021년 연초 동북아 흑한으로 인한 수요 급증이 있었고 산업수요 회복과 탄소 배출 저감 노력에 의한 수요 증가까지 나타나며 해운수요도 회복 움직임을 나타냄
- 또한, 다가오는 겨울 흑한에 대한 우려로 3분기 말 물량 선점 경쟁까지 일어나며 LNG 가격상승이 유발되고 해운 운임도 전년동기 대비 강세를 나타냄

### LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson



- 160KCum급 LNG선의 3분기 평균 스팟 운임은 1일당 58,788달러로 전년동기 대비 43.0% 높은 수준이며 코로나19 효과가 배제된 2019년 3분기 대비 1.0% 낮은 수준
- 145KCum급 3분기 평균 스팟 운임 역시 1일당 41,692달러로 전년동기 대비 49.3% 높은 수준이며, 2019년 3분기 대비 2.5% 낮은 수준
- 174KCum급의 경우도 3분기 평균 1일당 77,942달러로 전년동기 대비 48.5% 높은 수준이며, 2019년 3분기 대비 4.2% 높은 수준
- 정기용선료도 크게 상승하여 코로나19 이전의 수준을 넘어섬
- 174KCum급의 1년 정기용선료 3분기 평균치는 1일당 116,000달러로 전분기 대비 25.4% 상승하였으며 코로나19로 급락하기 이전인 2019년 4분기 대비 17.5% 높은 수준임
- 160KCum급 1년 정기용선료의 3분기 평균 역시 전분기 대비 24.1% 상승한 1일당 97,167달러로 2019년 4분기 대비 19.5% 높은 수준
- 구형 저효율선의 비중이 높은 145KCum급의 경우도 3분기 평균 전분기 대비 20.3% 상승한 1일당 62,650달러로 2019년 4분기 대비 6.9% 높은 수준

### LNG선 해운시황은 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
- 미국 대형 셰일광구의 생산설비 투자도 코로나19 영향에서 점차 벗어나며 증가하고 있으므로 2022년 해운수요는 선복량 증가율을 능가하는 수준이 될 것으로 전망
- 2018년부터 급증한 LNG선 신조선 발주량과 2021년에 집중된 선박인도 스케줄로 2021년 시황 하락이 우려되었으나 견조한 수요를 바탕으로 양호한 시황이 유지되었고 이러한 흐름은 2022년에도 지속될 전망

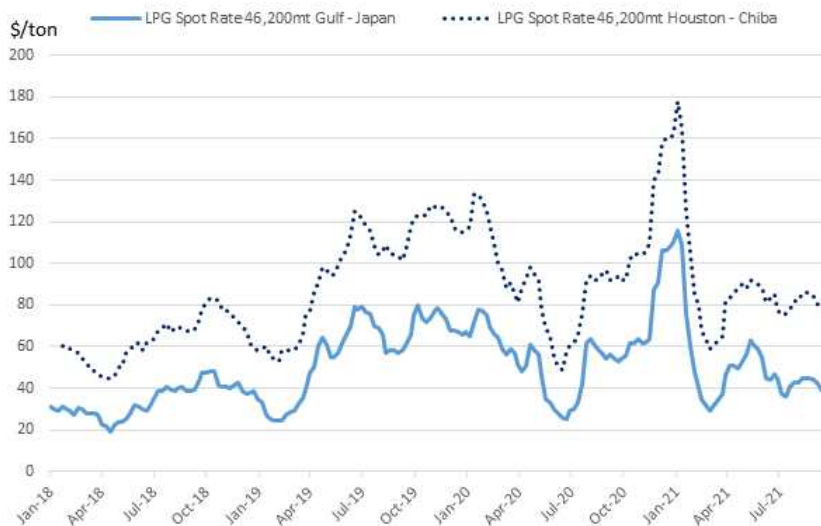


## 5. LPG선 시장

### 3분기 중 LPG선 운임과 용선료는 다소 하락하였으나 양호한 수준은 유지함

- LPG 해운수요는 시황 상승요인과 하락요인들이 혼재되며 연초부터 높은 변동성을 보임
- LPG는 코로나19 영향에서 정상화되지 못한 신흥국들의 산업 수요 감소가 있었으나, 중국이 높은 석유화학 생산증가율을 기반으로 LPG 수입을 전년 대비 약 30% 증가시키며 전반적인 수요를 견인함
- 반면, 2018년 이후 크게 증가한 LPG선의 신조선 발주량으로 2021년 중 9월까지 연초 선복량의 5.1%에 해당하는 많은 물량이 인도되는 등 공급측 부담도 높아진 상황
- 그러나 OPEC+의 석유감산으로 수요증가분을 주로 미국이 공급하며 북미-아시아의 원거리 항로 운송비중이 높아져 거리효과에 의한 해운수요 증가로 양호한 수준의 운임을 유지함
- 다만, 3분기 들어 OPEC+의 감산완화에 의해 거리가 비교적 가까운 중동-아시아 수출물량 증가로 원거리 효과가 감소하며 3분기 운임과 용선료는 다소 하락하는 경향을 보임

### LPG선 Spot 운임 추이

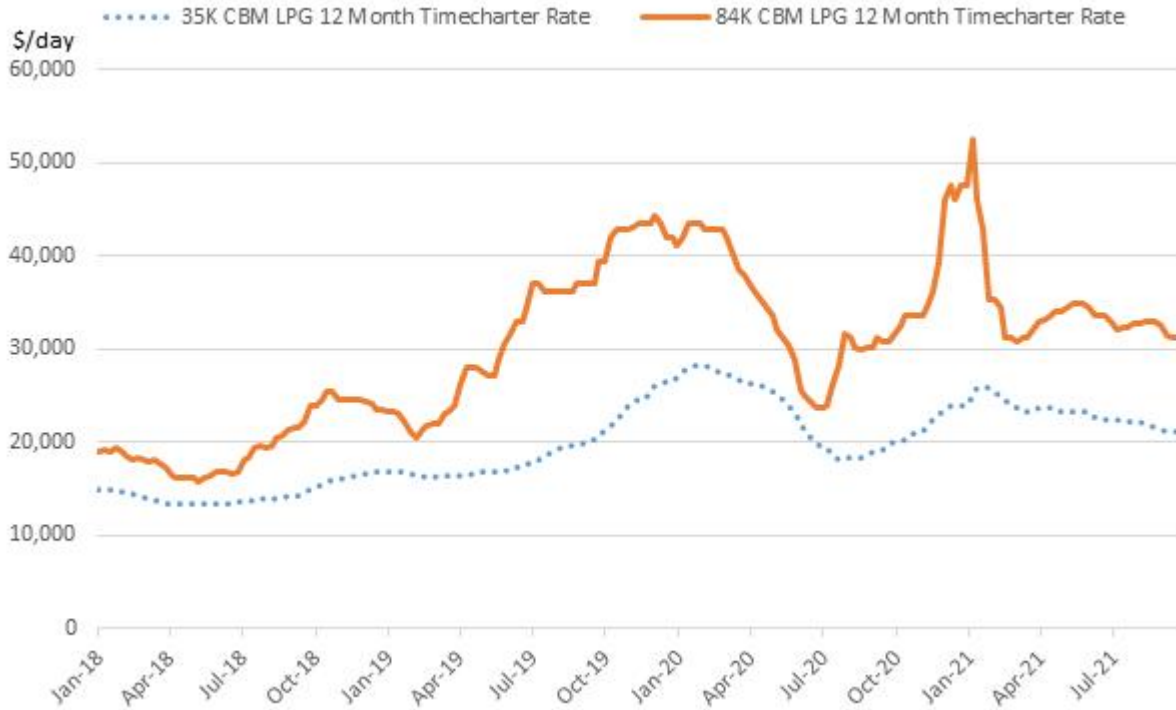


자료 : Clarkson

- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 스팟운임은 3분기 평균 톤당 41.92달러로 전년동기 대비 16.7% 낮은 수준이나 시황개선이 시작된 2018년의 3분기 대비 5.0% 높은 비교적 양호한 수준임
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 스팟운임 역시 3분기 평균 톤당 81.31달러로 전년동기 대비 4.3% 낮은 가격이나 2018년 3분기 대비 17.5% 높은 수준임



### LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 84KCuM급 VLCC의 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 32,321달러로 전분기 대비 5.1% 하락
- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료 역시 3분기 평균 1일당 21,788달러로 전분기 대비 6.4% 하락
- 분기 평균 용선료 하락에도 불구하고 여전히 비교적 양호한 용선료 수준을 유지하고 있음

### 2022년 LPG선 시황은 선복량 증가로 다소 하락할 것으로 예상되나 침체 수준으로 하락할 가능성은 낮을 전망

- LPG 수요는 세계 경제성장 전망 등을 감안할 때 양호한 수준의 증가율 기록 전망
- 그러나 2018년 이후 증가한 신조선 발주로 2022년 인도예정 물량이 2022년초 추정 선복량의 약 7% 내외가 될 것으로 예상되어 신규공급 증가에 의한 시황 하락이 우려됨
- 더욱이 중동 지역의 석유 증산으로 중동에서 아시아로 수출되는 LPG 물량이 증가할 것으로 예상되어 원거리효과에 의한 해운수요 증가를 기대하기도 어려움
- 다만, 인도 등 대형 수요국들이 코로나19로부터 회복되는 등 수요 증가 요인이 확고할 것으로 기대되어 다소간의 시황 하락이 시황침체로까지 악화될 가능성은 낮을 것임

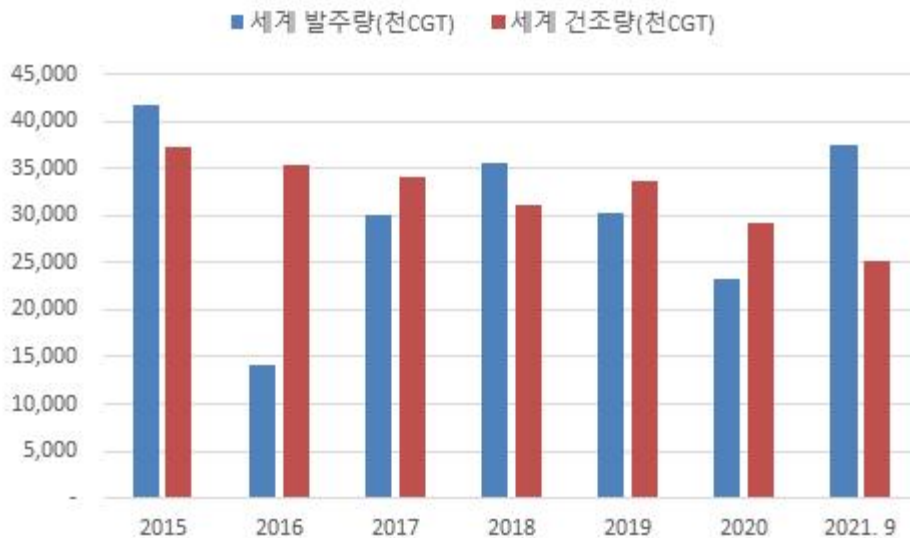


## Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

### 3분기 세계 신조선 시장의 발주량은 양호한 수준을 유지

- 2021년 중 세계 신조선 시장은 컨테이너선주들의 영업실적 급증에 따른 재투자 및 강화되는 환경규제에 대비하기 위한 노후선 교체투자 수요, 세계 LNG 시장의 활성화 등으로 발주량이 크게 호전됨
- 3분기 누적 세계 발주량은 전년동기 대비 184.0% 증가한 3,755만CGT (Clarkson)
- 3분기 발주량은 전년동기 대비 117.0% 증가한 1,004만CGT로 1분기 1,469만CGT, 2분기 1,281만CGT에 비하여 감소하였으나 여전히 양호한 수준을 유지
- 상반기에 집중된 컨테이너선의 발주가 3분기에 감소하는 등 다소의 발주 감소추세를 보이고 있으나 상반기 중 미진하였던 LNG선의 발주가 3분기 중 크게 증가하며 이를 보완하고 있음
- 3분기 누적 발주액은 전년동기 대비 193.2% 증가한 857.5억 달러 기록
- 3분기 중 발주액은 전년동기 대비 131.6% 증가한 241.8억 달러
- 3분기 누적 세계 건조량은 전년동기 대비 11.4% 증가한 2,515만CGT를 기록

### 세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



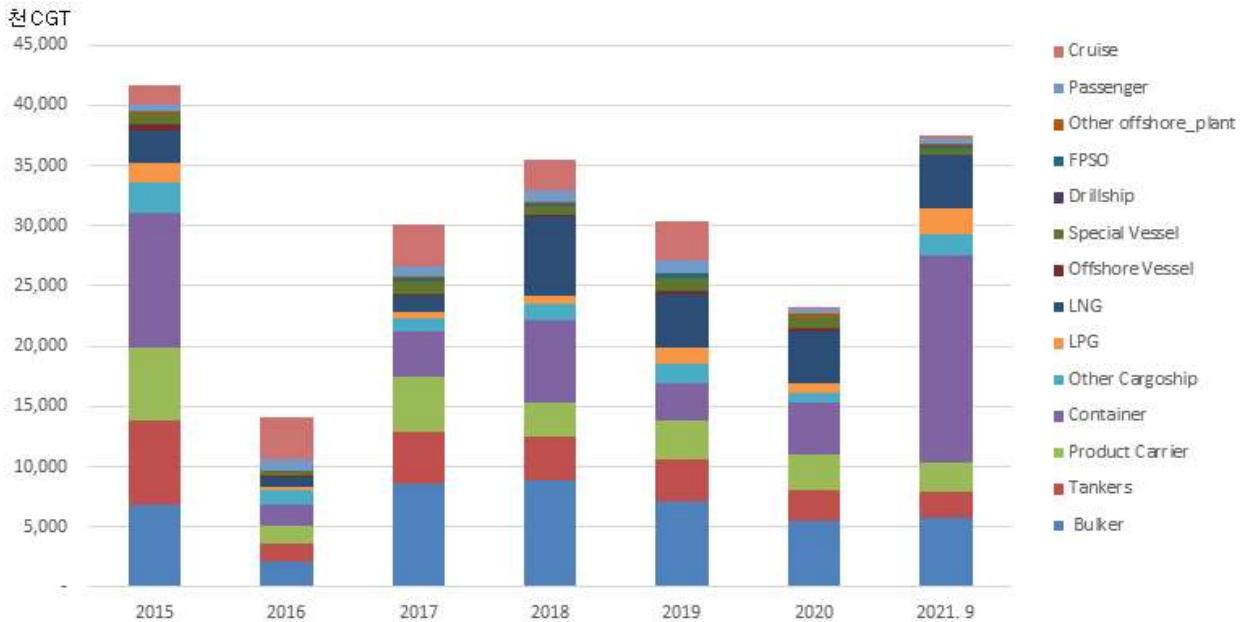
자료 : Clarkson



### 3분기까지 선종별 발주량은 컨테이너선의 비중이 절대적으로 높은 수준이며 대부분 선종의 발주량이 전년동기 대비 증가함

- 컨테이너선 발주량은 전년동기 대비 1,280% 증가한 수준으로 3분기 누적 세계 발주량 중 45.7%를 차지하였으며 그 외, 벌크선 15.5%, 제품선을 포함한 탱커 12.2%, LNG선 11.8%의 비중을 나타냄
- 9월 누적 기준으로 벌크선은 전년동기 대비 59.8% 증가하였고, 유조선은 33.8%, 제품운반선은 1.7%, LNG선은 149.4%, LPG선은 281.9% 각각 증가
- 해양플랜트 시장에서 여전히 drill-ship 발주는 전혀 없으나 FPSO 발주는 전년동기 1기에서 금년도 4기로 증가하여 생산설비 위주로 발주가 늘어나고 있음

#### 선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

### 신조선 가격 상승 추세는 3분기에도 지속됨

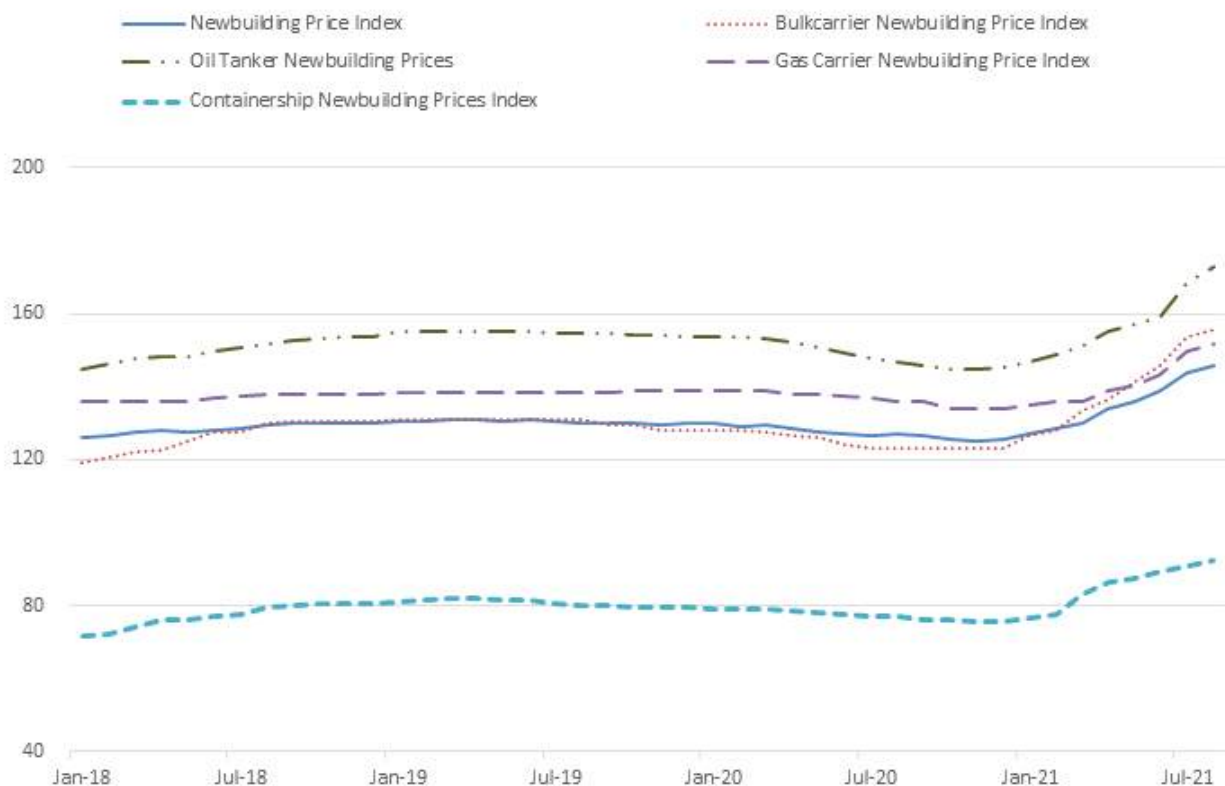
- Clarkson 신조선가 지수는 9월 평균 149.12로 전분기말 대비 7.4% 상승하였으며 3분기까지 총 18.7% 상승
- 벌크선 가격지수는 3분기 중 8.5% 상승하여 9월 평균 158.20을 기록하였으며, 3분기까지 총 28.3% 상승
- 탱커 가격지수는 3분기 중 12.2% 상승하여 9월 평균 178.51을 기록하였으며, 3분기까지 총 22.9% 상승





- 가스선 가격지수는 3분기 중 8.2% 상승하여 9월 평균 155.27을 기록하였고 3분기까지 총 16.0% 상승
- 컨테이너선 가격지수는 3분기 중 6.4% 상승하여 9월 평균 95.33을 기록하였으며 3분기까지 총 26.4% 상승

### 신조선가 지수 추이



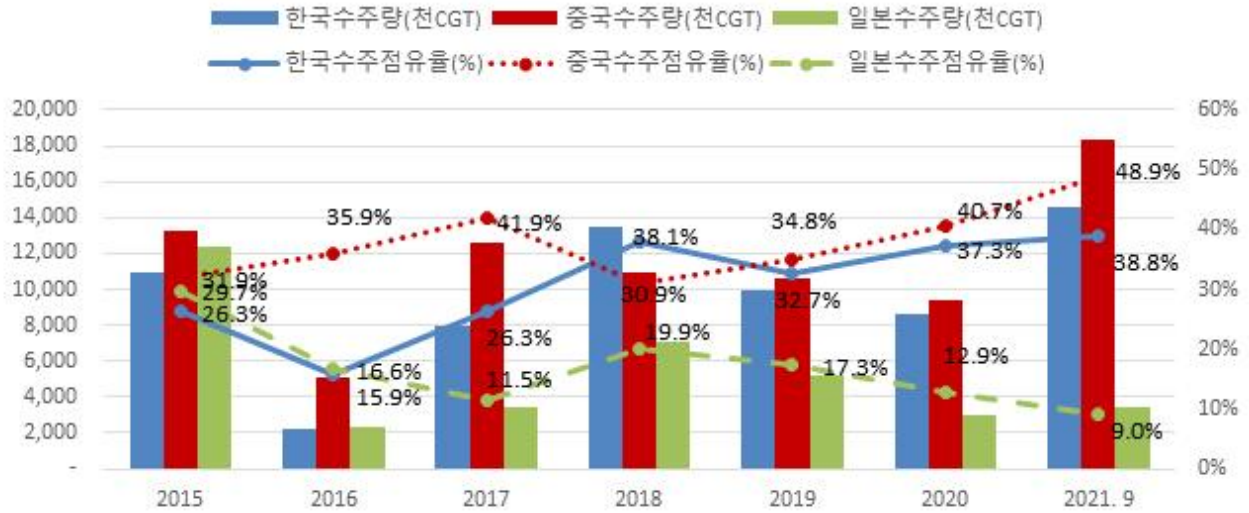
자료 : Clarkson

### 3분기까지 한국은 높은 수주점유율 유지 (CGT 기준)

- 3분기 누적 한국의 수주점유율은 38.8%로 상반기 40.4% 대비 소폭 하락하였으나 여전히 높은 수준을 유지하고 있음
- 3분기 들어 벌크선의 비중이 높아졌고, 컨테이너선의 경우 대형선 발주가 감소한 반면, 7,000TEU급 중대형선의 발주가 급증하여 이를 중국 조선소들이 대거 수주하며 중국의 점유율이 확대되고 한국의 점유율은 다소 하락함
- 중국은 여전히 강력한 내수 등을 기반으로 3분기 누적 48.9%의 점유율로 우위를 유지함
- 일본은 3분기 누적 점유율 9.0%로 2019년 이후 점유율 하락 추이가 이어지고 있음



### 한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



## IV. 한국 조선업 동향

### 3분기 한국 조선업 수주는 1, 2분기 대비 감소하였으나 양호한 수준 유지

- 3분기 누적 한국 수주량은 전년동기 대비 306.6% 증가한 1,457만CGT
- 3분기 한국 수주량은 전년동기 대비 91.5% 증가한 347만CGT를 기록하였으며, 1분기 576만CGT, 2분기 534만CGT와 비교하여 감소된 실적을 나타내고 있으나 분기 수주로는 양호한 실적을 유지함
- 한국 조선업계가 강력한 경쟁력을 가지고 있는 대형 컨테이너선의 발주가 감소한 영향으로 3분기 수주가 다소 감소하였으며, 3분기 이후 크게 증가한 LNG선을 착실히 수주하며 컨테이너선 수주 감소를 보완함
- 3분기 누적 수주액은 전년동기 대비 404.6% 증가한 366.1억 달러를 기록
- 3분기 수주액은 전년동기 대비 116.5% 증가한 84.5억달러

### 한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

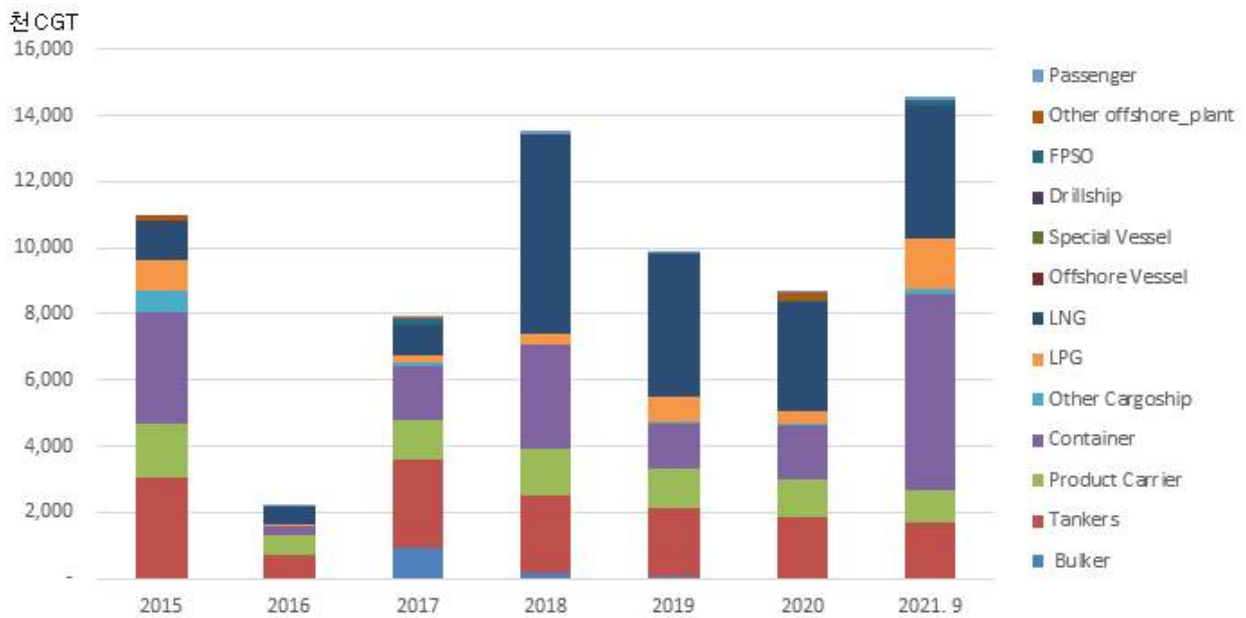
### 3분기까지 수주선종 중 컨테이너선의 수주 비중이 가장 높으며 모든 선종의 수주량 증가

- 3분기까지 한국이 수주한 선종 구성을 살펴보면 발주시장에서 절대적 비중을 차지한 컨테이너선이 40.5%, LNG선 27.4%, 유조선 11.5%, LPG선이 10.5%로 나타남
- 예년 약 5% 내외에 불과했던 LPG선의 비중이 3분기까지도 10%대의 비중을 유지하고 있음
- 이는 LPG 이중연료 추진이 최근 LPG선에 상용화되며 친환경 선박으로서 경쟁력을 갖춘 최신 선형에 대한 투자가 급증하였고 한국 조선사들이 이를 대거 수주한 점에 기인함



- 3분기 누적 컨테이너선 수주는 전년동기 대비 3,121.8% 증가하였고, 동 기간 유조선은 70.3%, 제품운반선은 14.5%, LNG선 562.7%, LPG선 546.3% 각각 증가
- 동 기간 세계 제품선 발주증가율은 1.7%에 그쳤으나 한국 중형조선사들의 인수합병 등으로 중형사들의 제품선 수주가 증가하며 동 시장에서 경쟁력을 점차 회복하는 것으로 추정됨

### 한국 조선업 선종별 수주량 추이



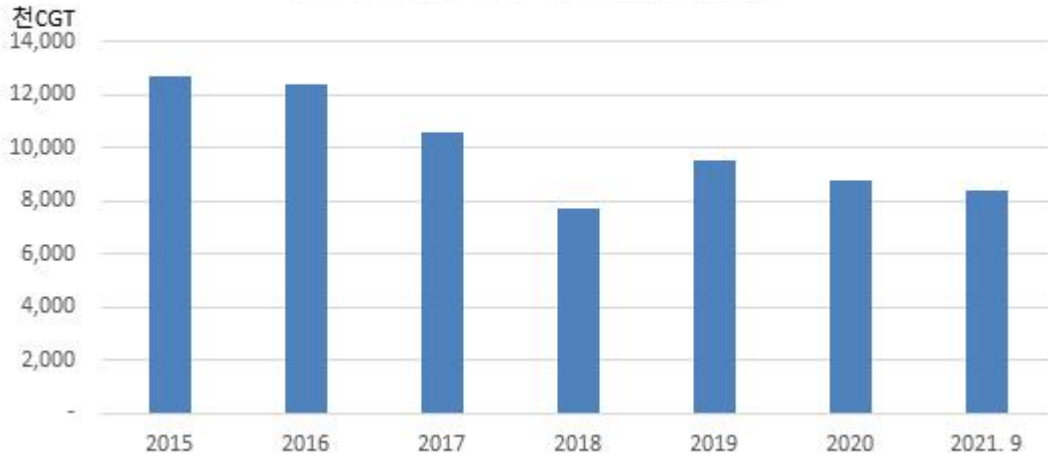
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

### 3분기 누적 건조(인도)량은 전년동기 대비 증가하였으나 연말로 갈수록 월별 건조량은 감소 추세

- 3분기 누적 건조(인도)량은 전년동기 대비 16.0% 증가한 838만CGT
- 그러나 1분기 건조량 353만CGT, 2분기 280만CGT, 3분기 205만CGT로 시간이 지날수록 분기별 건조량은 감소하고 있으며 이는 2019~2020년 수주 부진으로 인한 일감부족 현상이 나타나고 있기 때문임
- 3분기 건조량은 전년동기 대비 25.1% 감소한 수준임



### 한국 조선업 건조량 추이

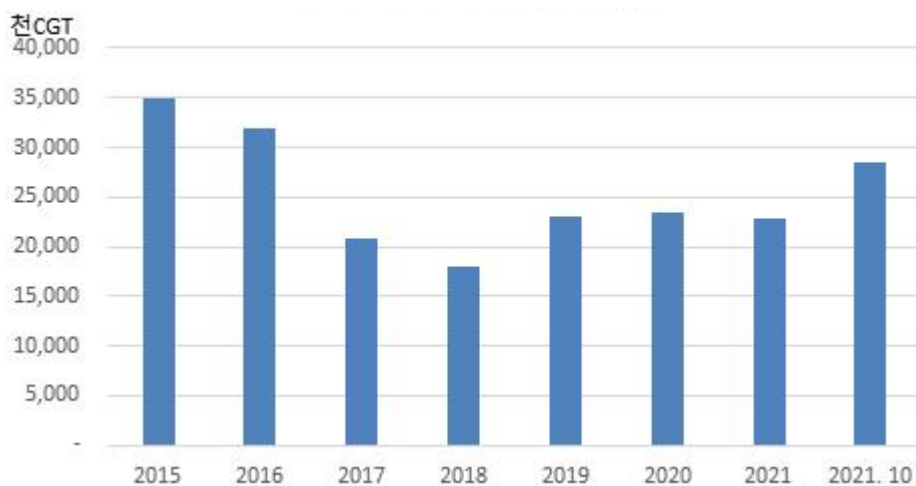


자료 : Clarkson

**3분기까지 건조량대비 많은 수주가 이루어지며 수주잔량은 지속적으로 증가하고 있고 선가 인상도 더욱 탄력을 받을 것으로 전망**

- 3분기말(10월초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,856만CGT로 전분기 대비 5.2% 증가하였으며 2021년 들어 3분기까지 25.1% 증가
- 약 2.5년치 내외의 일감이 안정적으로 확보됨에 따라 조선사들이 협상력이 점차 우위에 서며 원자재가격 리스크 반영 등에 따른 신조선가 인상에 탄력을 받을 것으로 예상됨

### 한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



## V. 2022년도 조선업 전망

### 2021년 중 세계 신조선 시장은 매우 양호한 흐름을 보였으나 아직까지 선주들의 관망세가 종식되고 본격적으로 환경규제 대비가 시작되었다고 보기는 어려움

- 2021년도 세계 신조선 시장의 발주량 호전은 사실상 컨테이너선이 견인하였고 LNG선이 보조하는 흐름을 보임
- 컨테이너선의 경우 가장 많은 연료를 소모하고 정기선 운항을 하는 특성상 환경규제에 가장 영향을 크게 받는 선종으로, 2020년 하반기 이후 컨테이너선사의 수익성이 크게 높아지며 '23년 시행 예정인 환경규제에 대비한 신규 투자를 본격 실행한 것으로 추정됨
- LPG선 역시 2018년 이후 시황과 수익성이 개선되며 이중연료추진 선박으로의 교체투자 여력이 발생하고 환경규제에 대응한 본격적인 신조선 투자에 나선 것으로 보임
- 그러나 이들 2개 선종을 제외하고 벌크선이나 탱커 등 주요 선종들도 아직까지 환경규제 대응을 위한 투자가 본격화되었다는 근거는 약하며, 선주들의 관망세가 일정 수준 지속되고 있는 것으로 추정됨
- 탱커와 벌크선의 발주량은 2020년 대비 증가하였으나 코로나19 효과가 배제된 2018~2019년 분기평균과 발주량이 급증한 2020년 4분기 이후 분기평균을 비교하면 벌크선의 경우는 오히려 약 9% 감소하였고 탱커는 유사한 수준을 보이고 있어 관망세는 여전히 지속되는 것으로 추정됨
- 다만, LNG선의 수요는 환경규제 영향이 아닌 실질 수요에 대한 기대감으로 여전히 매우 양호한 수준이 지속되고 있음

### 2022년 세계 신조선 발주량은 컨테이너선 발주 감소의 영향 등으로 감소할 전망

- 2021년 신조선 발주량은 총 4,130만CGT, 965억달러 수준이 예상됨
- 2021년 컨테이너선의 집중 발주로 2022년 컨테이너 투자는 다소 소강 상태를 보이며 발주량이 감소할 것으로 예상되어 전체 신조선 발주량 감소의 주 원인이 될 것으로 전망
- 탱커와 벌크선의 경우 관망세가 완전히 종식되기는 어려우나 강력한 규제 시행이 예정된 2023년이 다가옴에 따라 이를 준비하는 선주들의 투자는 다소 증가할 것으로 예상됨
- LNG선은 세계 LNG수요 증가에 따른 기대 수요를 포함하여 2022년에도 양호한 발주량 예상
- 해양플랜트는 고유가에도 불구하고 일부 생산설비 위주의 소규모 수요는 예상되나 시장 활성화 기대는 어려움
- 2022년에는 발주량은 전년 대비 15.3% 감소한 3,500만CGT, 발주액은 10.9% 감소한 860억달러 내외가 전망되며, 발주량 감소에도 불구하고 비교적 양호한 수준의 수요는 유지될 전망



## 한국의 신조선 수주량도 감소 전망

- 한국은 2021년 약 1,700만CGT, 420억 달러 수준의 신조선 수주 가능 전망
- 세계 발주량이 감소함에 따라 한국의 신조선 수주도 감소할 전망이다 2022년 수주량은 전년 대비 23.5% 감소한 1,300만CGT, 수주액은 19.0% 감소한 340억달러 수준 전망

### 2022년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2020	2021 추정	2022 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	23.2 (△23.5%)	41.3 (81.1%)	35.0 (△15.3%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	8.7 (△12.8%)	17.0 (96.4%)	13.0 (△23.5%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	496 (△37.8%)	965 (94.5%)	860 (△10.9%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	195 (△14.8%)	420 (115.9%)	340 (△19.0%)

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