

해운·조선업 2023년 1분기 동향

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

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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



<요 약>

I. 산업환경

(세계경제 및 교역) '23년 세계 실질경제성장률은 2.8%, 상품교역증가율은 1.5% 전망

- IMF는 '23년 세계경제성장률과 상품교역증가율이 전년대비 크게 둔화될 것으로 전망

(유가 및 연료가) 1분기 중 국제유가는 하락 흐름 유지, 연료유종간 가격 차이도 축소

- 유가는 1분기 중 완만한 하락 흐름을 유지하였으나 배럴당 70달러 이상의 높은 수준 유지
- 싱가포르항 기준 MGO의 1분기 평균 가격은 톤당 826.2달러, 380cst는 419.0달러 기록
- 저유황유와 고유황유의 가격 스프레드는 축소되어 스크러버의 이점이 상대적으로 감소됨

(후판 가격) 1분기 중 철광석 가격 상승 등의 요인으로 후판가격도 반등함

- 국내산 중후판 20mm의 월평균 유통가격은 3월 평균 톤당 120만원으로 전분기말 대비 26.3% 상승하였으며 중국산은 96만원으로 6.7% 상승

II. 해운업 동향

(벌크선) 1분기 중 운임지수가 약세를 보였으나 3월 들어 회복 움직임

- 1분기 평균 BDI는 1,011(50.5%↓)¹⁾로 약세였으나 3월말 1,500선 내외까지 회복함

(탱커) 1분기 중 전쟁 영향이 지속되며 양호한 시황 유지

- 310K급 VLCC 정기용선료의 1분기 평균치는 1일당 41,865달러(전분기 대비 2.2%↓)

(컨테이너선) 항만체선 개선과 경기둔화, 선복 증가 등의 영향으로 운임 하락

- 1분기 평균 CCFI는 1,087(68.5%↓)로 하락 추세 지속

(LNG선) 1분기 중 운임 강세 유지, 용선료는 과도한 상승분 조정

- 174KCuM급 1분기 평균 스팟운임은 1일당 96,519달러(70.4%↑)

(LPG선) 1분기 중 높은 운임 수준 유지, 신조 선복 공급 증가로 일부 용선료는 하락

- 82.4KCuM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 1분기 평균 톤당 87.0달러(54.1%↑)

1) 괄호안 수치와 화살표는 전년(동기) 대비 증감을 의미



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 1분기 신조선 시장은 고금리 기조와 선주들의 관망세로 다소 부진

- 1분기 세계 발주량은 707만CGT(45.7% ↓), 발주액은 209.5억달러(34.9% ↓)
- 컨테이너선은 예상 외 발주가 있었으나 탱커 수요 등이 기대에 미치지 못하며 시황 부진
- 1분기 세계 건조량은 '21년 이후 발주량 증가 등으로 다소 증가, 769만CGT(2.5% ↑)

(신조선가) 시황 부진에도 불구하고 1분기 중 완만한 상승 흐름 유지

- 3월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 2.3% 상승한 165.56

(수주점유율) 한국이 가장 높은 점유율 차지

- 1분기 CGT 기준 수주점유율은 한국 44.1%, 중국 36.6%, 일본 12.5%

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 1분기 세계 시황 부진을 감안하면 비교적 양호한 수주

- 1분기 수주량은 312만CGT(40.2% ↓), 수주액은 89.7억달러(34.3% ↓)
- 동 기간 건조량은 244만CGT(15.9% ↑)

(수주잔량) 1분기 중 소폭 증가하여 안정적 일감 확보 유지

- 1분기말 수주잔량은 전분기말 대비 1.7% 증가한 3,868만CGT

Ⅴ. 시사점

'23년 새로 시행된 환경규제의 직접적 영향은 지연되는 것으로 추정

- 규제 효과로 선복공급 조절을 통한 해운시황 상승, 노후선 폐선 증가로 인한 신조선 발주 증가가 기대되었으나 효과는 수년 지연되어 나타날 것으로 예상

선주들의 관망세 해소를 위해 조선사들은 보다 적극적인 대응 필요

- 최근의 부진 시황개선을 위해 선주들의 탄소중립연료 고민 해소에 적극 대응 필요

인력문제 해소를 위해서는 장기적으로 내국인 젊은 세대의 양성이 필요하며 이를 위해 이미지 개선, 안전환경 개선, 처우 개선 등 노력 필요



I. 산업환경

1. 세계 경제 및 교역

2023년 세계 경제와 상품교역은 각각 2.8%와 1.5% 성장 전망 (IMF 2023. 4월 전망)

- IMF는 2023년 4월 World Economic Outlook을 통하여 인플레이션 완화와 안정적 성장에 의한 세계 경제의 연착륙 가능성이 낮아진 것으로 평가하며 2023년 세계 실질 GDP성장률을 전년도 3.42% 대비 둔화된 2.83%로 전망
- 다만, 지난해 10월 발표에서는 '23년도 성장률을 직전('22. 4월) 전망치 대비 0.89%p 낮춘 2.66%로 하향 전망하였으나 금번 발표에서는 인플레이션 강도 완화, 전쟁 영향으로 상승했던 원자재 가격의 하락, 중국의 리오프닝 등으로 '22. 10월 전망치 대비 0.17%p 상향 전망함
- 2024년 세계 실질경제성장률은 직전 전망치('22년 10월 발표) 대비 0.16%p 하향한 3.02%로 전망
- 세계 상품교역증가율²⁾ 역시 2022년 3.31%에서 '23년 1.54%로 크게 둔화될 것으로 전망
- 2023년 상품교역증가율은 '22년 4월 3.82%의 전망치가 발표되었으나 '22년 10월 발표에서 1.82%p 하향한 2.00%로 제시되었으며 금번 '23년 4월 발표에서는 다시 0.46%p 하향한 1.54%로 전망되어 실질 경제성장률 전망치와 다른 방향의 조정 양상을 보임
- 강대국간 분쟁에 의한 세계화의 퇴조로 교역환경은 점차 악화되는 것으로 추정

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료: IMF(2023년 4월), 2023년 이후는 전망치

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

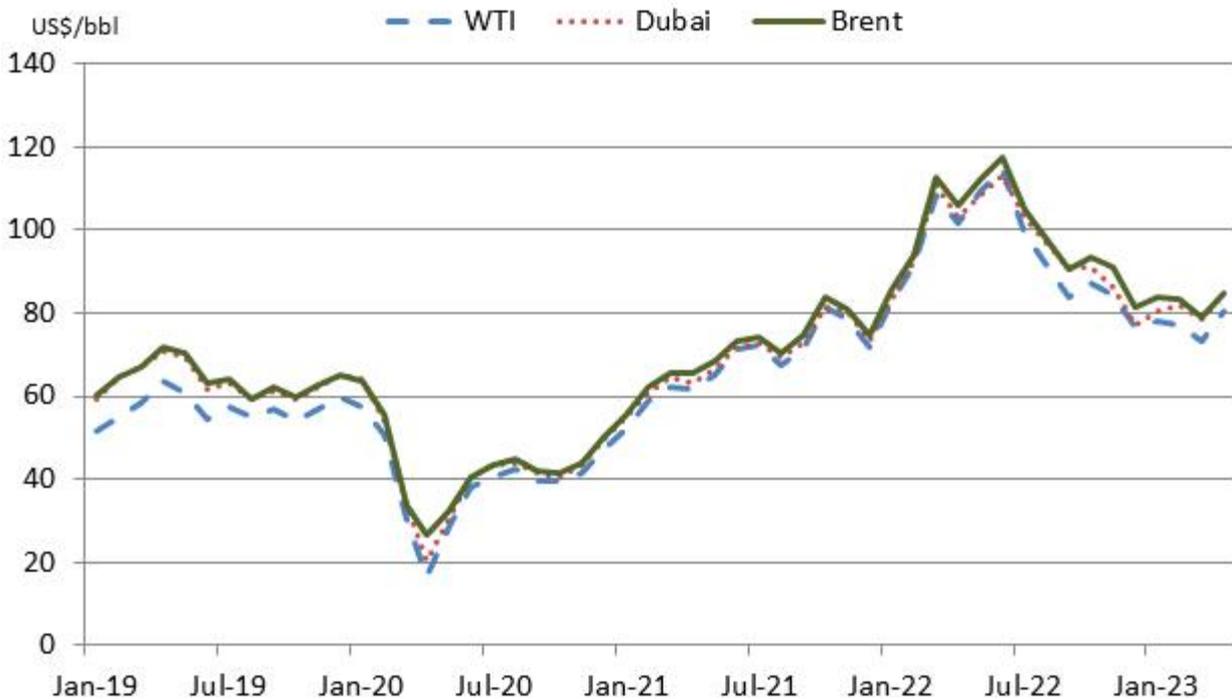


2. 국제 유가 및 연료유 가격 동향

2023년 1분기 중 국제유가는 완만하나 하락하는 흐름을 유지하였으나 배럴당 70 달러 이상의 높은 수준이 유지됨

- 러시아-우크라이나 전쟁 영향 등으로 가파르게 상승한 후 지난해 하반기부터 하락추세로 반전된 국제유가는 1분기 중에도 달러화 강세, 경기 침체 우려, 미국의 높은 재고 수준 등으로 전쟁과 대러시아 제재가 지속되고 있음에도 완만한 하락 흐름을 유지함
- 1월 중 전월대비 소폭 상승 후 2월부터 다시 하락추세가 나타남
- 다만, 1분기 중 전 유종의 가격은 70달러 이상의 높은 수준을 여전히 유지함
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 1월에 전월대비 3.2% 상승한 배럴당 83.9달러를 기록 후 2개월 간 5.6% 하락하여 3월 평균 가격은 79.2달러 기록
- 두바이유는 1월 4.1% 상승한 80.4달러를 기록 후 3월까지 2.4% 하락하여 78.5달러 기록
- WTI의 역시 1월 2.1% 상승한 78.2달러를 기록 후 3월까지 6.3% 하락하여 73.4달러 기록
- 4월 초 OPEC+의 갑작스러운 추가 감산 발표로 4월 첫 주에 모든 유종의 가격이 80달러대로 치솟는 등 금년 중 유가는 높은 수준을 유지할 것으로 추정됨

국제유가 동향



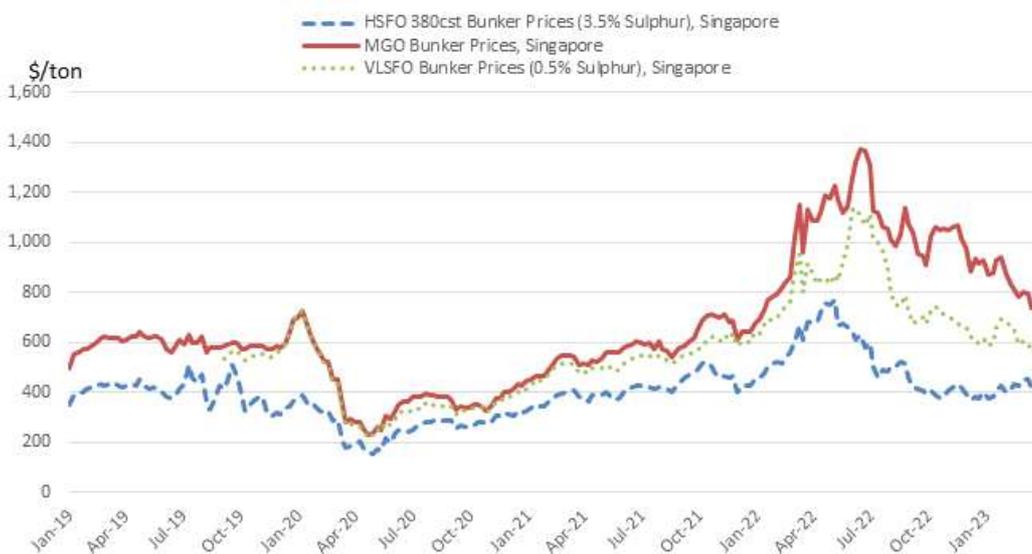
자료 : 석유공사 Petronet



1분기 중 유가 하락의 영향으로 저유황유와 LNG 벙커링 가격이 하락하였으며 고유황유의 가격 차이도 축소됨

- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유)의 가격은 1분기 중 하락하여 1분기 평균가격은 전분기 대비 17.6% 낮은 톤당 826.2달러를 수준이었으며 3월말 737.75달러까지 하락
- 동일항 VLSFO(황 0.5%함유) 가격 역시 1분기 평균가격은 전분기 대비 7.9% 낮은 톤당 619.2달러를 기록했으며 3월말 575.25달러까지 하락
- 반면, 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 1분기 중 완만하게 상승하여 1분기 평균가격은 전분기 대비 5.4% 높은 톤당 419.0달러를 기록했으며 3월말 439.25달러까지 상승
- MGO와 등가 열량으로 환산한 북서유럽 LNG벙커링의 Clarkson 추정 가격도 빠르게 하락하여 1분기 평균가격은 톤당 837.8달러로 전분기 대비 39.5% 낮은 수준을 기록했으며 3월말 720.5달러까지 하락
- 2021년 이후 높은 변동성으로 4,100달러까지 치솟은 바 있는 동 가격은 하향 안정화되며 싱가포르항 기준 MGO 가격보다 소폭 낮은 수준까지 하락함
- 싱가포르항 기준 MGO와 고유황유인 380cst 가격차(스프레드)는 지난해 6월말 782달러까지 벌어지며 고유황유 사용이 가능한 스크러버 장착 선박들이 높은 반사이익을 누린 바 있으나 3월말 기준 289.5달러까지 축소되며 이들 선박의 상대적 경쟁력도 감소한 것으로 추정
- 저유황유 가격은 유가 하락 영향으로 빠르게 하락한 반면, 고유황유 사용에 따른 이익 극대화로 지난해 많은 선박들이 스크러버를 장착하며 고유황유 수요를 늘려 가격이 오히려 소폭 상승함에 따라 제품 간 가격 스프레드가 축소된 것으로 추정
- 다만, 저유가 시기의 동 스프레드가 100~150달러 수준이었음을 감안하면 여전히 높은 수준이며 산유국 감산에 따른 유가 상승 시 확대될 가능성이 높음

연료유 가격 동향



자료 : Clarkson

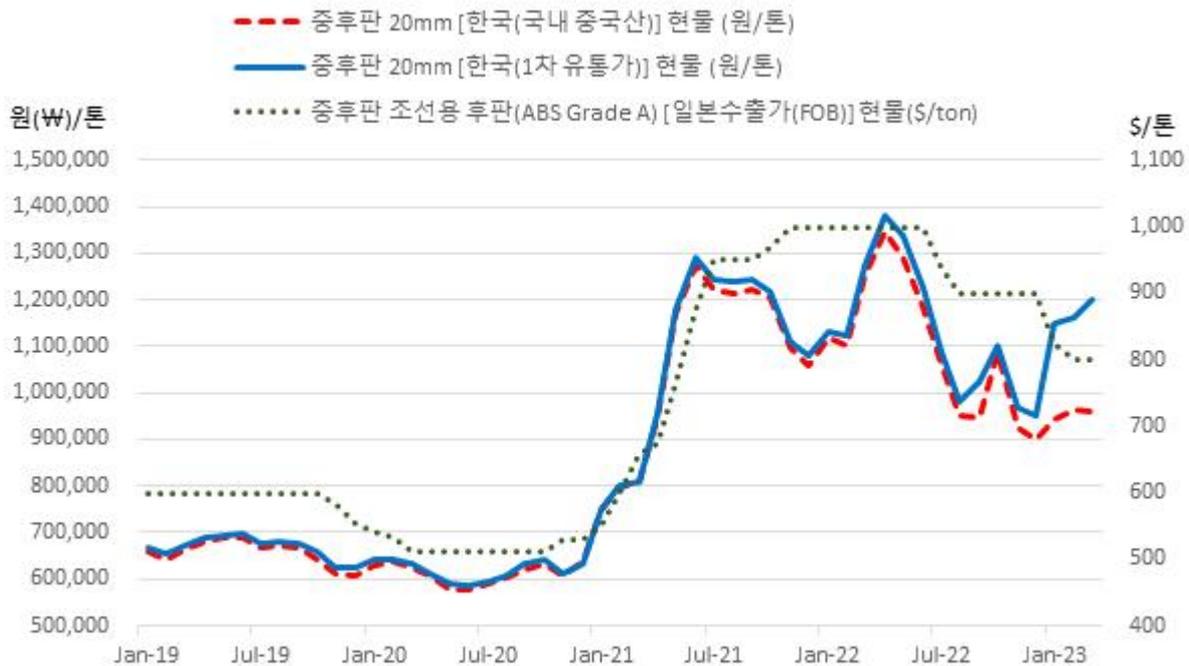


3 후판 가격 동향

전년도 5월 이후 하향 추세로 반전된 후판 가격은 '23년 1분기 중 철광석 가격 상승 등으로 다시 반등함

- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 3월 평균 톤당 120만원으로 12월말 대비 26.3% 상승
- 중후판 20mm 중국산 1차 유통가격의 경우는 3월 평균 톤당 96만원으로 1분기 중 6.7% 상승하여 국내산 대비 상승률은 낮은 수준
- 예외적으로 일본산 조선용후판 대한민국 수출가격은 1분기 중에도 하락추세를 지속하여 3월 평균 톤당 800달러로 1분기 중 11.1% 하락
- 1분기 중 후판 가격 상승은 중국의 리오프닝 기대감 등에 의한 철광석 가격 상승이 가장 직접적 요인으로 꼽히고 있음
- CME의 62% 철광석 상품의 3월 중국수입가격이 125.89달러/톤으로 전분기말 대비 14.6% 상승하는 등 전반적으로 철광석 가격이 빠르게 상승하고 있음
- 중국산 가격이나 일본산 수출가격 대비 국내 후판가 상승률은 크게 높은 수준이며 이는 철광석 가격 상승에 조선소 일감 증가로 인한 수요 증가까지 겹쳐 국내 철강사들이 후판 가격 상승을 통한 수익성 개선을 꾀하고 있기 때문으로 추정됨

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

'23년 1분기 벌크선 운임지수는 대체로 약세를 보였으나 3월 들어 BDI가 1,000선을 상회하며 회복하는 움직임도 나타남

- '23년 벌크선 시황은 세계 경기둔화에 따른 해운수요 부진과 항만 체선 해소에 따른 실질 선복공급 증가 등의 우려와 벌크선 시장의 가장 중요한 수요국인 중국의 리오프닝 및 EEXI 규제에 의한 선박운항 속도 감속에 따른 공급감소 효과 등의 긍정적 요인이 혼재됨
- 1분기 BDI는 춘절을 전후한 봄철 비수기에 530선까지 하락하며 코로나19 발생 후 회복 국면이 시작된 2020년 하반기 이후 가장 낮은 수준을 기록하였으나 2월 하순 이후 반등하여 3월에는 1,000선을 돌파하고 3월말 1,500선 내외까지 회복함
- BDI의 1분기 평균치는 1,010.7로 전년동기 대비 50.5% 낮은 수준을 기록함

BDI 추이



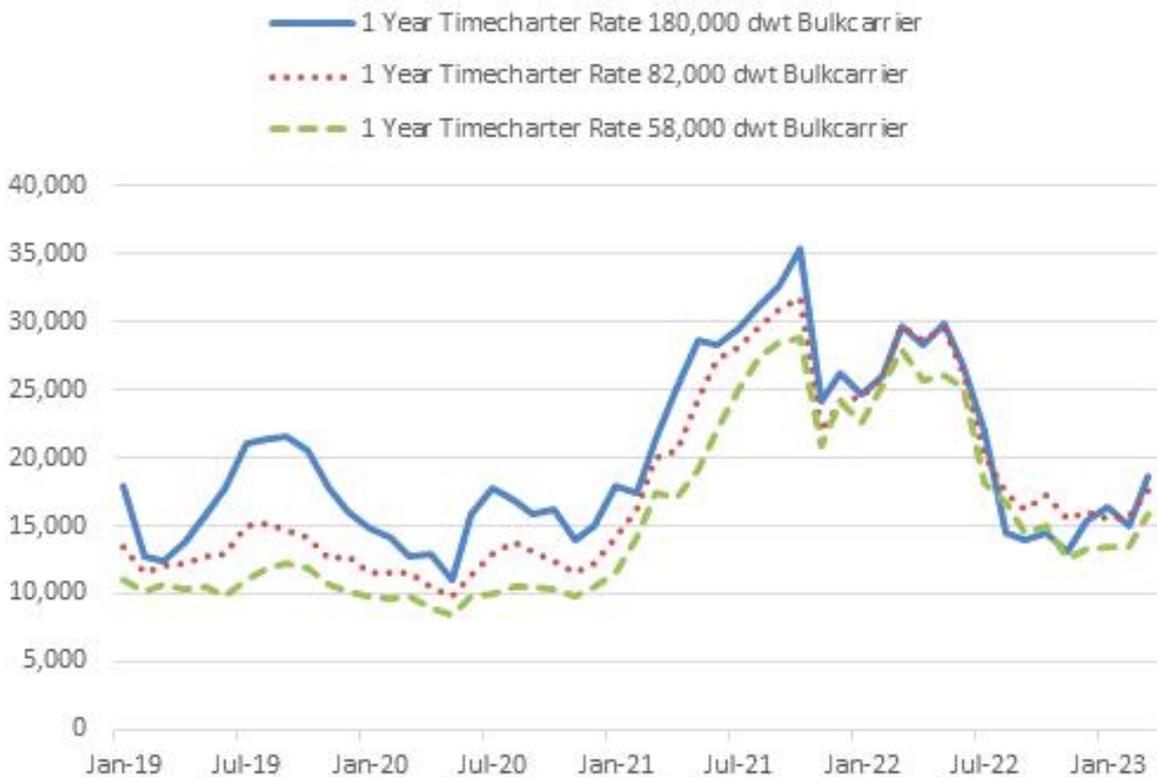
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



벌크선 정기용선료 역시 1~2월 중 선형에 따라 부분적인 하락이 나타났으나 3월 들어 다시 상승하여 지난해 6월 이후의 급락추세에서 벗어나 반등하는 움직임을 보임

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료의 1분기 평균치는 1일당 16,788달러로 전분기 대비 16.6% 상승하였고 3월 평균 용선료는 1일당 18,575달러까지 상승
- Kamsarmax 82Kdwt급 역시 1분기 평균치는 1일당 16,394달러로 전분기 대비 1.1% 높은 수준을 기록했으며 3월 평균 1일당 17,575달러까지 상승
- Supramax 58Kdwt급의 경우도 1분기 평균치는 1일당 14,418달러로 전분기 대비 5.9% 높은 수준이었고 3월 평균 1일당 15,900달러까지 상승
- 벌크선의 정기용선료는 지난해 5월 정점을 기록한 후 고금리 기조 등에 따른 경기둔화와 항만 체선의 해소 등 코로나19 특수가 약화된 영향으로 급락함
- 이러한 급락추세가 1분기 중 반전된 것은 의미가 있으나 이 추세가 금년 중 지속될 것인지는 시장 상황을 더 지켜 보아야 할 것임

벌크선 용선료 추이



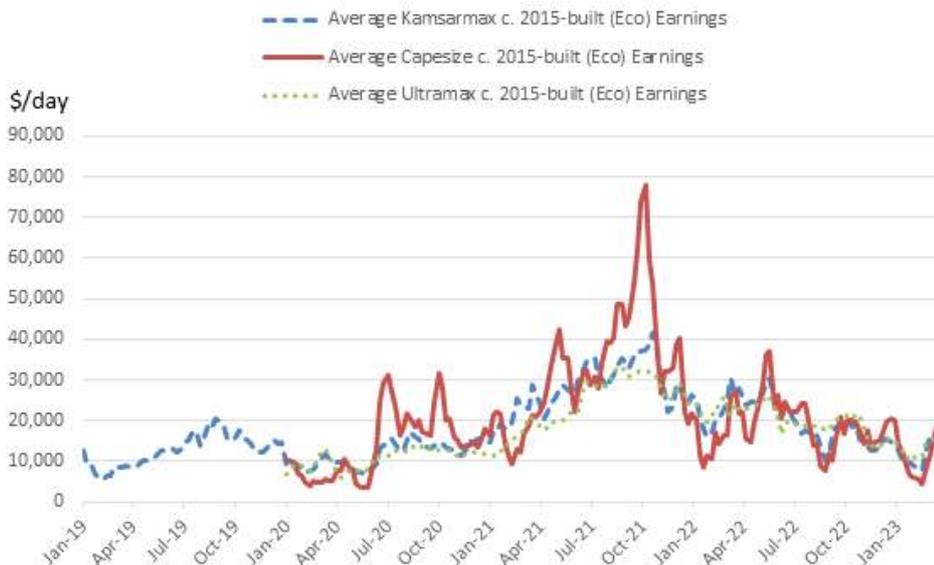
자료 : Clarkson



“Clarkson 어닝(earnings)”³⁾은 3월 들어 상승하였으나 1분기 중 운임이 낮은 수준이었고 분기 평균 어닝은 기저효과까지 더하여 전년동기 대비 크게 낮은 수준을 기록

- 1분기 중 벌크선의 어닝은 연료유 가격 하락에도 불구하고 낮은 운임수준과 전년동기의 코로나19 특수에 의한 높은 운임의 기저효과까지 더해져 큰 폭의 감소를 보임
- 180K급 내외의 Capesize 어닝은 1분기 평균 1일당 11,053달러로 전년동기 대비 33.8% 감소
- 82K급 내외의 Kamsarmax 어닝은 1분기 평균 1일당 12,357달러로 전년동기 대비 44.9% 감소
- 61K급 내외의 Ultramax 어닝은 1분기 평균 1일당 13,222달러로 전년동기 대비 41.5% 감소⁴⁾
- 1분기 어닝 수준은 예상치 못한 팬데믹 특수를 보였던 2021년과 2022년 1분기 대비 크게 낮은 수준이나 금융위기 이후 선복량 과잉과 수요 부진으로 인한 장기적 불황에서 개선되기 시작한 2017년과 2018년 1분기 대비 약 3~39% 높은 수준임
- 또한, 2017~2018년은 금년도 1분기 대비 유가도 낮은 수준이었을 뿐 아니라 당시에는 가격이 낮은 고유황유 사용이 가능했던 시기이므로 이를 감안하면 현재의 어닝 수준은 불황기 대비 개선된 수준으로 평가됨
- 그러므로 전년대비 낮은 수준이라 하여도 현재의 수익성은 벌크선 시장이 장기적 부진에서 개선되고 있는 연장선상에 있는 것으로 판단하는 것이 타당할 것으로 보임

벌크선 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

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 하역 일수, 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.

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



'23년 벌크선 시황은 양호한 수요를 기대하기 어려우나 중국 리오프닝과 운항속도 감소 효과, 폐선량 등의 변수가 남아있어 지켜볼 필요가 있음

- '23년 중 벌크선의 해운물동량 수요 증가는 1% 내외의 낮은 수준으로 예상됨
- 그러나 인도예정 선복량도 연초 선복량 대비 3% 내외로 높은 수준은 아니며 EEXI 규제로 인한 운항속도 감소로 일부 선복공급 감소효과도 기대됨
- 여기에 중국의 경제성장률 목표치가 다소 실망스러운 수준이라는 평가도 있으나 가장 많은 드라이 벌크화물 운송수요를 가진 중국의 리오프닝이 어떤 결과를 가져올 것인지 지켜볼 필요도 있음
- CII 규제의 패널티 조항 악화와 고금리 영향 등으로 선주들이 당분간 신조선보다 중고선 유지를 택할 가능성이 높으나 시황이 악화될 경우 노후선 폐선에 의한 선복량 조절 가능성도 남아 있음
- 이러한 가능성을 종합하면 해운 수요 부진에도 불구하고 벌크선 시황이 심각한 수준으로 악화되어 상당 기간 유지될 가능성은 높지 않을 것으로 예상됨

2. 탱커 시장

러시아-우크라이나 전쟁 이후 개선된 탱커 시황은 1분기 들어 급등한 운임과 용선료가 일시적 하락을 보이는 등 조정 양상이 나타나기도 하였으나 여전히 강세 지속

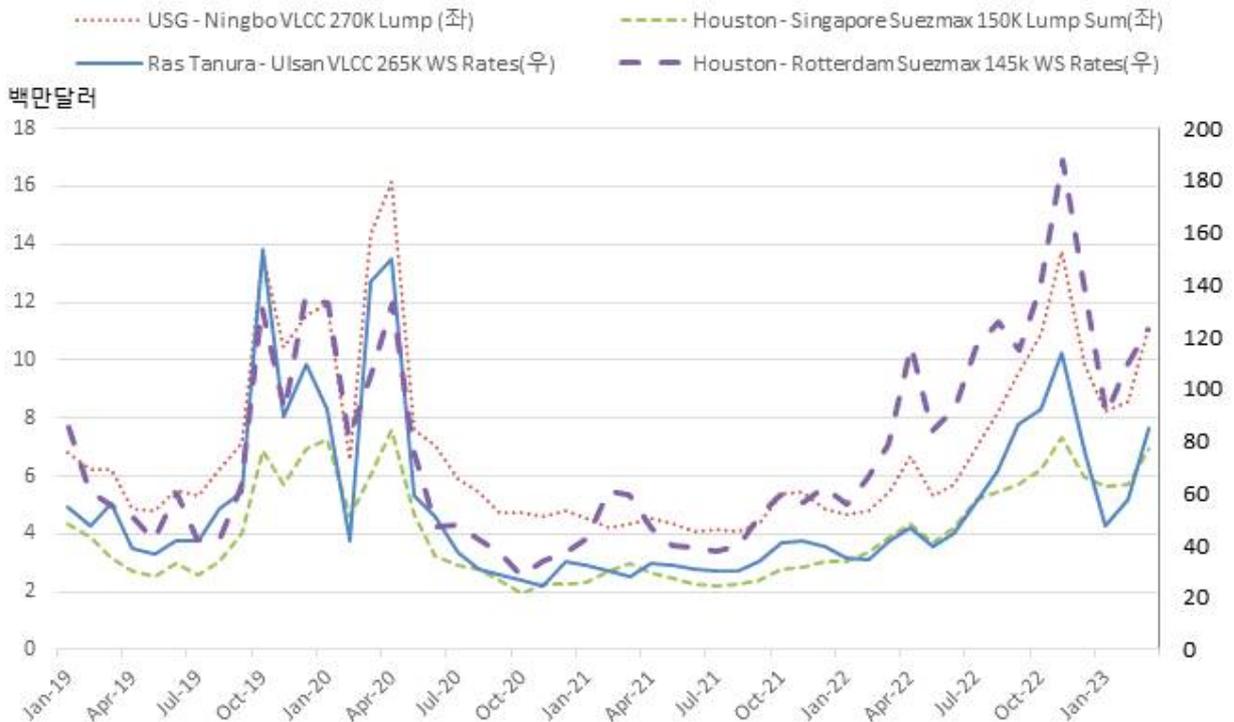
- 전쟁 이후 러시아 원유와 제품이 기존 유럽 대신 중국, 인도 등 먼 거리로 수출되고, 유럽 수입물량 역시 미국, 중동 등 보다 먼 거리에서 수송되어 원거리효과로 인한 시황개선이 빠르게 이루어지며 1분기 중에도 시황 호조가 지속됨
- 다만, 전쟁이후 급등했던 운임과 용선료의 일시적 하락이 지난해 연말부터 1분기까지 나타나는 등 일시적 조정 양상을 보이기도 함
- 세계 경기둔화에 의한 석유수요 위축 우려가 제기되기도 하였으나 대러시아 제재에 따른 선박 운영의 비효율성 등으로 선박의 운임과 용선료가 더욱 크게 상승하며 탱커 시장에 큰 영향을 미치지 못함



1분기 중 유조선 운임과 용선료는 일시적 하락이 나타나기도 하였으나 강세를 유지함

- 북반구 겨울철 대비 운송수요 특수가 종료된 계절적 요인도 운임하락의 원인 중 하나이나 지난해 11월을 정점으로 금년도 1월까지 대부분 노선에서 운임이 빠르게 하락하는 조정 양상이 나타남
- 그러나 2월 들어 대부분 재반등하였고 운임이 높은 수준에서의 조정이 일어났으므로 전쟁발발로 운임이 개선되기 시작한 단계인 전년 동기와 비교하여 유조선 운임은 매우 높은 수준을 유지함
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 1분기 평균 WS지수는 65.3으로 전년동기 대비 76.3% 높은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 1분기 평균 운임도 전년동기 대비 90.3% 높은 946만 달러를 기록
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 1분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 79.2% 높은 615만 달러 기록
- 미국 휴스턴 - 네덜란드 로테르담 간 145K 수에즈막스의 1분기 평균 WS지수 역시 전년 동기 대비 63.3% 높은 108.9를 기록

유조선 운임 추이

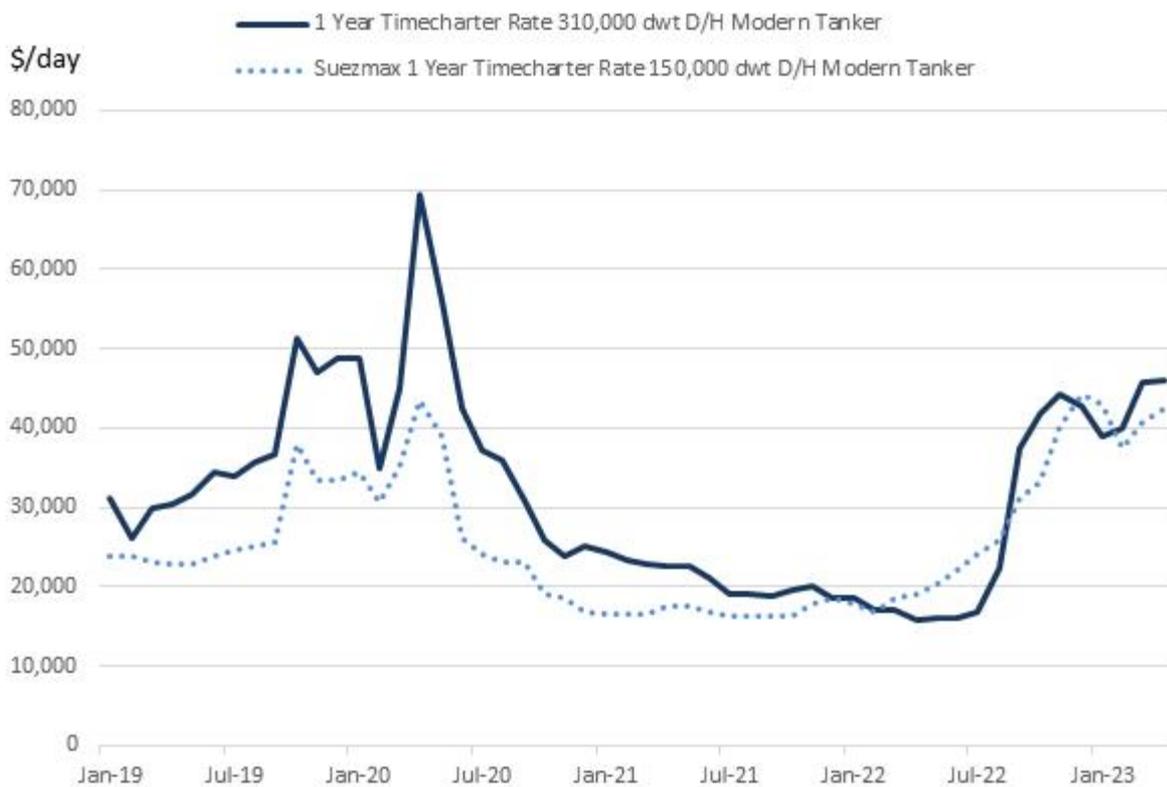


자료 : Clarkson



- 유조선의 용선료는 1분기 중 높은 수준에서 상승폭이 둔화되는 등 속도 조절이 이루어짐
- 전분기에 유럽향 수요 비중이 높은 수에즈막스 용선료가 VLCC 용선료를 상회하는 역전 현상이 일어났으나 2월 중 수에즈막스 용선료가 한차례 크게 하락하며 동 현상은 해소됨
- VLCC는 1월에, 수에즈막스는 2월에 한 차례씩 용선료가 크게 하락하였으나 두 선형 모두 익월부터 다시 재상승하였으며 높은 수준을 유지하고 있음
- 310Kdwt급 VLCC의 월평균 1년 정기용선료는 1월 중 전월대비 8.7% 하락한 1일당 38,938달러로 떨어진 후 2월부터 반등하여 3월까지 17.5% 상승하며 3월 45,750달러를 기록
- 1분기 평균치는 1일당 41,865달러로 전분기 대비 2.2% 낮은 수준
- 150Kdwt급 수에즈막스의 월평균 용선료는 2월 중 전월대비 13.1% 하락하여 1일당 37,375달러를 기록 후 3월에 8.9% 재상승하며 40,700달러를 기록
- 1분기 평균용선료는 1일당 40,385달러로 전분기 대비 1.9% 높은 수준

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson



1분기 중 제품운반선의 운임과 용선료는 부분적 하락과 상승속도 조절이 나타났으나 매우 높은 수준을 유지함

- 러시아-우크라이나 전쟁과 대러시아 제재의 영향으로 유럽의 수입선이 장거리화되며 제품선 시황 역시 크게 상승하여, 전쟁발발 초기였던 전년동기 대비 1분기 운임은 매우 높은 수준을 나타냄
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 1분기 평균 운임은 전년동기 대비 85.3% 높은 427만달러를 기록
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 1분기 평균 운임 역시 전년 대비 56.7% 높은 84만 달러 기록
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 1분기 평균 238만달러로 전년동기 대비 64.7% 높은 수준을 기록

제품운반선 운임 추이



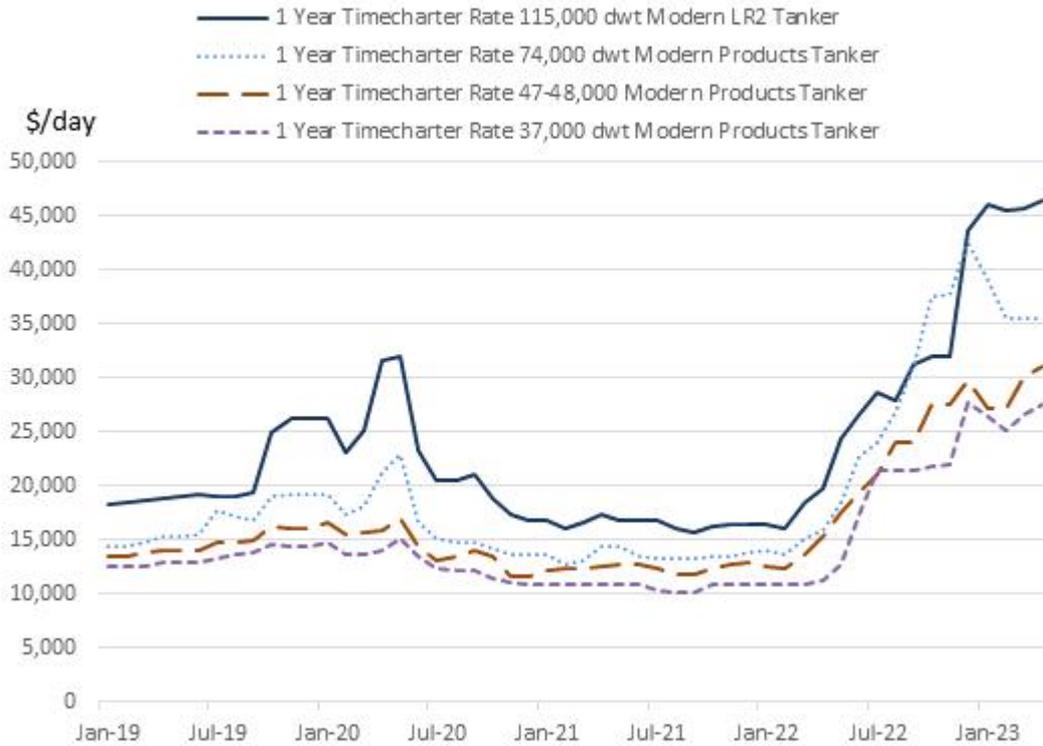
자료 : Clarkson

- 1분기 중 제품운반선의 정기용선료는 전년말 EU의 새로운 대러시아 금수조치로 급등한 가격 대비 선형에 따라 다소 하락하기도 하였으나 매우 높은 수준이 유지됨
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 지난해 12월 급등한 이후 1분기 중에도 완만하나마 상승세를 유지하였으며 1분기 평균 1일당 45,731달러로 전분기 대비 25.4% 높은 수준을 기록
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료 1월 이후 다소 하락하며 지난해 12월 급등한 추세를 유지하지 못하였고 1분기 평균 전분기 대비 7.4% 낮은 1일당 36,577달러의 분기 평균 용선료를 기록했으나 여전히 높은 수준임



- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우 역시 1분기 평균 1일당 28,308달러로 전분기 대비 0.1% 낮은 수준을 나타내며 다소 조정이 이루어지는 양상을 보임
- 37Kdwt급 MR탱커는 1분기 평균 1일당 26,154달러로 전분기 대비 8.3% 높은 수준

제품운반선 용선료 추이



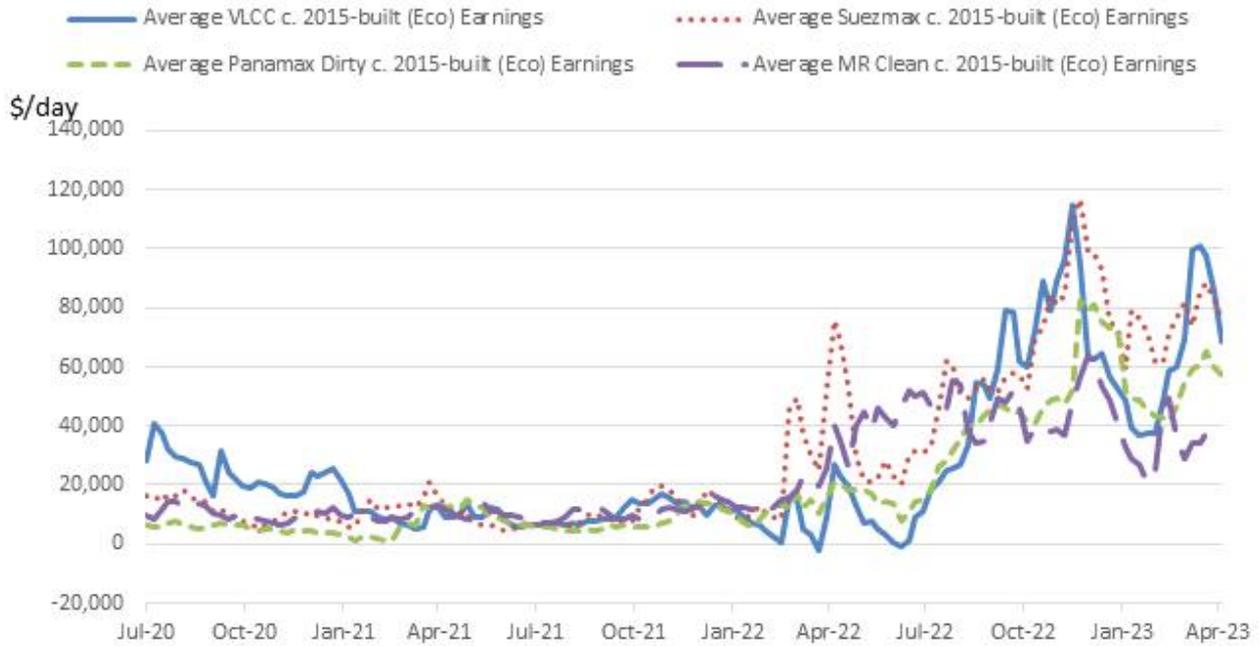
자료 : Clarkson

전년동기 대비 연료유가 상승에도 불구하고 운임이 크게 상승하며 탱커의 어닝 (earnings) 수준도 매우 큰 폭으로 향상됨

- 2015년 건조 VLCC의 1분기 평균 어닝은 1일당 63,082달러로 전년동기 대비 845.2% 증가
- 동일 선령의 수에즈막스 1분기 평균 어닝은 1일당 74,645달러로 전년동기 대비 248.2% 증가
- 동일 선령의 파나마급 더티(dirty) 탱커의 1분기 평균 어닝은 1일당 51,665달러로 전년동기 대비 359.6% 증가
- 동일 선령의 MR급 클린(clean) 탱커의 1분기 평균 어닝은 1일당 33,746달러로 전년동기 대비 120.2% 증가



탱커 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

2023년 중 OPEC+의 추가 감산이 예상외의 부정적 변수로 작용하며 운임과 용선료가 다소 하락할 가능성이 있으나 대체로 탱커시황은 강세를 유지할 전망

- 4월 초 OPEC+의 추가 감산 발표로 유가가 급등하는 등 석유시장이 불안정한 모습을 보이고 있으며 실질적인 해상운송 수요 감소로 이어질 가능성이 있어 탱커 시장에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 그러나 최근 수년간 유조선과 제품선을 포함한 탱커의 신조선 발주가 노후선 교체수요에도 부족할 만큼 많지 않은 수준인 반면, 유럽의 장거리 운송수요와 중국의 리오프닝, 코로나19로부터의 세계적인 일상 회복 등 긍정요인도 높은 수준임
- 이러한 요인들을 종합적으로 고려하면 갑작스러운 감산 발표에도 불구하고 운임과 용선료의 소폭 하락 가능성은 존재하나 전반적인 강세를 유지하는 데에는 큰 문제가 없을 것으로 예상됨



3. 컨테이너선 시장

지난해 8월 이후 급격하게 하락하고 있는 컨테이너 운임은 1분기 중에도 하락 추세 지속

- 팬데믹 국면에서 항만체선 등으로 역사상 유례없는 폭등을 기록했던 컨테이너 운임은 항만 체선 해소와 세계 경기 둔화로 인한 해운수요 둔화 등으로 '22년 8월 이후 빠르게 하락하고 있으며 1분기 중에도 하락 추세 지속
- 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 3월 말 958.43까지 하락하여 1분기 중에만 전분기 말 대비 24.6% 하락함
- '22년 4분기 중 45.4%의 높은 하락률과 비교하면 하락 속도는 다소 완화되었으나 여전히 빠른 속도로 하락하고 있음
- 다만, 팬데믹 이전 2019년 1분기 말 CCFI와 비교하여 아직 19.3% 높은 수준
- 1분기 평균 CCFI는 1,086.6으로 전년동기 대비 68.5% 낮은 수준을 기록

CCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 원양노선의 운임 역시 1분기 중 하락이 지속되었으며 미국 노선 운임은 팬데믹 이전 수준까지 하락

- 상하이-유럽노선의 3월말 운임은 TEU당 863달러로 전분기말 대비 19.9% 하락하였으며 전분기 63.5%의 하락률 대비 다소 둔화되었으나 여전히 빠른 하락추세를 유지하고 있음
 - 3월말 운임은 팬데믹 이전 2019년 동 시점 대비 아직 32.6% 높은 수준임
 - 동 노선의 1분기 평균 운임은 TEU당 926달러로 전년동기 대비 87.5% 낮은 수준
- 상하이-미서안 노선의 3월말 운임은 FEU당 1,148달러로 전분기말 대비 19.3% 하락하였으며 역시 전분기 40.7%의 하락률⁵⁾ 대비 다소 둔화되었으나 여전히 빠른 추세임
 - 동 노선의 3월말 운임은 유럽 노선과 달리 팬데믹 이전 2019년 동 시점 대비 29.4% 낮은 수준까지 하락함
 - 동 노선의 1분기 평균 운임은 FEU당 1,265달러로 전년동기 대비 84.2% 낮은 수준
- 상하이-미동안 노선의 경우 3월말, 전분기 대비 34.4% 하락한 FEU당 2,010달러까지 하락하였으며 전분기 하락률 50.2%에 비해 하락 속도는 다소 둔화되었으나 미서안 노선 대비 하락률이 아직까지 매우 빠른 수준임
 - 동 노선의 3월말 운임은 2019년 동 시점 대비 23.7% 낮은 수준으로, 미국 노선 운임은 이미 코로나 이전수준 이하까지 하락한 것으로 나타남
 - 동 노선 1분기 평균 운임은 FEU당 2,438달러로 전년동기 대비 77.8% 낮은 수준

주요 원양노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

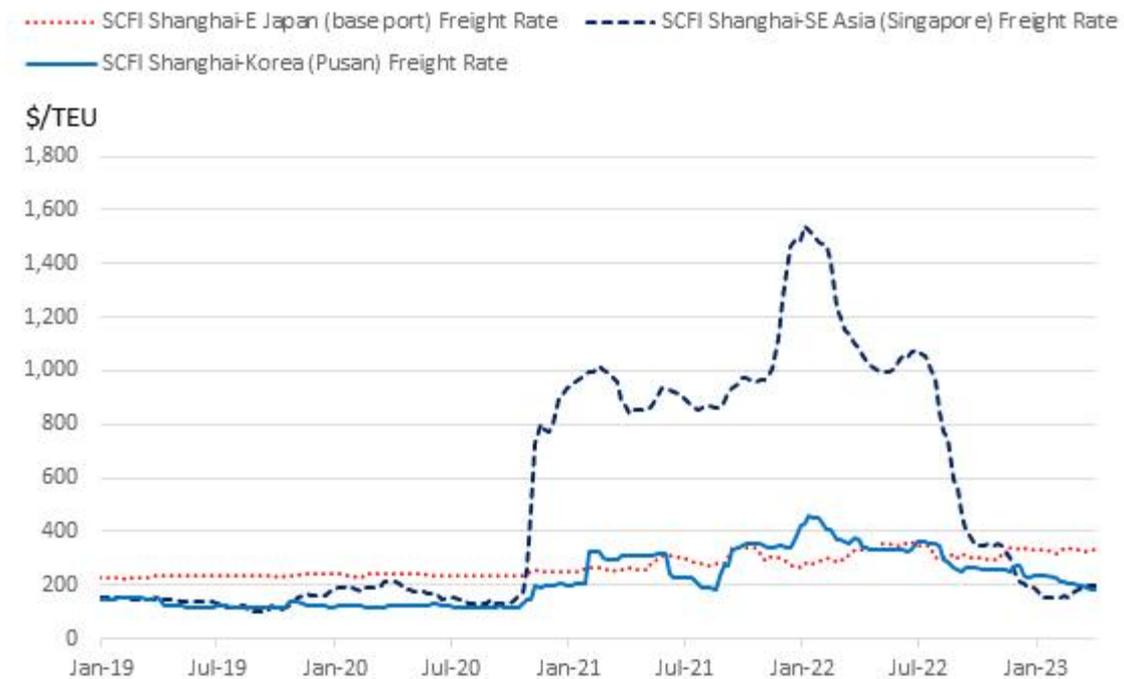
5) 전전분기말 운임 대비 전분기말 운임 하락률



1분기 중 주요 근해노선 운임은 노선별로 다른 양상이 나타났으며 대체로 팬데믹 이전 대비 높은 수준을 유지함

- 근해노선 중 싱가포르 중심의 동남아 노선 운임이 원양노선의 영향을 받으며 '20년 하반기 부터 급격한 상승 후 지난 분기까지 빠른 하락을 나타낸 바 있음
- 그 외 노선에서는 팬데믹 기간 중에도 비교적 완만한 변화를 보여왔으며 동남아 노선 역시 1분기 중 급격한 하락은 멈춘 상태임
- 상하이-동일본 노선의 3월 말 운임은 TEU당 329달러로 전분기 말 대비 2달러 하락에 불과해 0.6%의 하락률을 기록했으며 1분기 평균 운임은 329.2달러로 전년동기 대비 오히려 11.3% 높은 수준을 나타냄
- 상하이-부산 노선의 경우 3월 말 TEU당 186달러로 전분기 말 대비 21.8% 하락하였으며 1분기 평균 운임은 211.9달러로 전년동기 대비 47.3% 낮은 수준을 기록하여 빠르게 하락 중인 것으로 나타남
- 전분기에 46.0%의 빠른 하락률을 보인 상하이-동남아 노선은 '1분기 중 2월 들어 반등하며 3월 말 TEU당 199달러로 전분기 말 대비 5.9% 오히려 상승하였으며 1분기 평균 운임은 170.3달러로 전년동기 대비 87.3% 낮은 수준
- 상하이발 동일본, 부산, 동남아 노선의 3월말 운임은 팬데믹 이전인 2019년 동 시점대비 각각 41.8%, 24.8%, 34.5% 높은 수준임

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



컨테이너선 시장은 향후 경쟁이 격화될 것으로 예상되며 단기적으로 운임이 심각한 수준까지 하락할 가능성도 있음

- 지난 2년간 예상 밖의 운임 호조에 따른 매우 높은 수익성을 기반으로 많은 현금자산을 확보한 컨테이너 해운업계는 고운임 시황이 종료된 시점에서 2M의 해체계획 발표 등 복잡한 경쟁상황에 직면하며 향후 수년간 어려움이 가중될 우려가 있음
- 2M 해체로 독자 운항기반을 마련해야 하는 MSC는 중고선을 집중적으로 매입하고 있어 환경규제로 중고선 퇴출이 예상되었던 시장흐름에 역행함
- 이러한 상황은 '21년 이후 대량 발주된 선박이 금년 이후 집중적으로 인도되는 영향과 맞물려 공급과잉을 심화시킬 우려가 있음
- 또한, 미국, 유럽 등은 지난 2년간의 지나친 운임 상승을 계기로 정기선사 동맹의 인정 범위 축소와 법안 반영 등을 검토 중인 것으로 알려져 선사들은 동맹에 대한 의존도 축소와 독자 생존을 위한 영업력 확보에 치열한 경쟁을 벌일 가능성이 높음
- 여기에 2M 소속 선사들의 독자 운항체계 구축을 위한 경쟁까지 더하여 더욱 격화될 것으로 예상되며 대부분의 선사들이 많은 현금을 확보하고 있어 비축된 체력을 기반으로 심각한 수준의 운임경쟁을 벌일 가능성도 있으므로 극심한 시황하락도 우려됨
- 이는 2020년 초 코로나 발생 초기의 수요 감소에 대부분 선사들이 투입 선박을 축소하며 일치된 대응으로 운임 방어에 성공한 사례와 완전히 배치되는 현상으로, 선사간 협력에 의한 시황 조정 기능이 발휘되기 어려운 환경으로 변화하고 있음을 의미
- 다만, 이러한 격렬한 경쟁이 일정 기간 지속되며 경쟁구도가 자리를 잡을 경우 보유 현금 소진 이전에 선사들은 자구책으로 투입선박 축소 등을 통한 운임인상을 시도할 것으로 예상되며 선사의 파산 등 극단적인 결말까지 이를 가능성은 낮을 것으로 전망
- 최소한 향후 2년간은 해운수요 둔화와 특히, 대량의 신조선 공급으로 어려운 시황이 예상되나 해상환경규제에 의한 노후선 퇴출 수준, 미국, 유럽 등 주요국의 해운동맹 관련 검토 및 조치 결과, 금리 조정 등 세계 경제환경의 변화 등이 변수가 될 것임

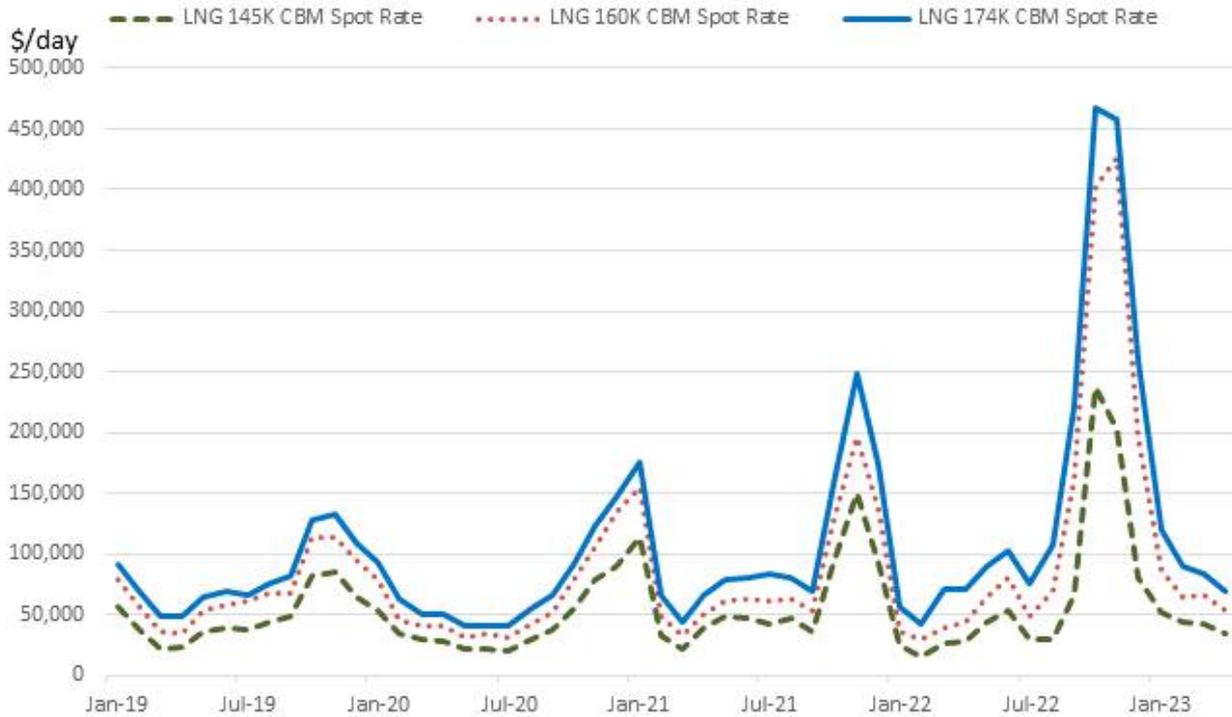
4. LNG선 시장

1분기 LNG선 해운시황은 지난해 전쟁을 계기로 유럽향 수요증가로 운임강세가 유지된 반면, 용선료는 단기적으로 과도한 상승분을 조정하는 하락 흐름을 보임

- 1분기는 LNG 시장의 비수기인 만큼 운임이 크게 하락하였으나 기존 동아시아향 수요에 더해 유럽향 수요가 증가추세에 있는 만큼 전년동기 대비로는 매우 높은 수준의 운임 강세를 유지함
- 여전히 LNG선의 수요는 공급대비 높은 수준으로 판단되나 단기적으로 과도하게 상승한 용선료는 1분기 중 하락 흐름을 보임



LNG선 Spot 운임 추이

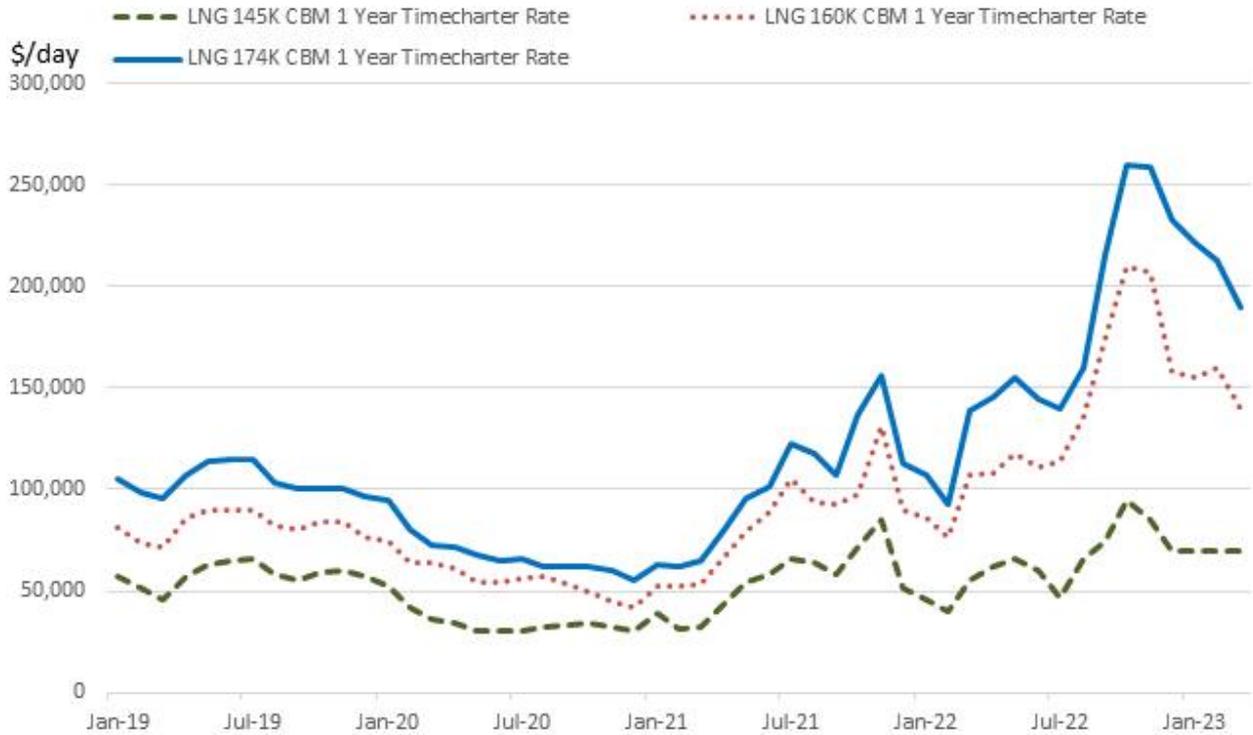


자료 : Clarkson

- 구형 선형인 145KCuM급의 1분기 평균 스팟운임은 전년동기 대비 108.7% 높은 1일당 45,385 달러를 기록
- 160KCuM급의 경우 1분기 평균 1일당 71,558달러로 전년동기 대비 105.4% 높은 수준
- 최근 가장 선호되는 선형인 174KCuM급의 경우도 1분기 평균 1일당 96,519달러로 전년동기 대비 70.4% 높은 수준
- 반면, 145KCuM급의 1년 정기용선료는 1분기 평균 1일당 71,558달러로 전분기 대비 13.1% 낮은 수준을 기록
- 160KCuM급의 경우 역시 1분기 평균 1년 정기용선료는 151,667달러로 높은 수준을 유지하고 있으나 전분기 대비 20.9% 하락한 수준임
- 174KCuM급 역시 1분기 평균 1년 정기용선료는 212,692달러로 매우 높은 수준이나 전분기 대비 14.7% 낮음



LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

LNG선 해운시장은 비교적 높은 선복 증가율에도 양호한 시황이 유지될 전망

- 현재 '23년 중 인도예정 물량 등을 감안하면 연초 선복량 대비 약 4~5% 수준의 선복 증가가 예상됨
- '23년 중 경기둔화 등의 부정적 요인이 있으나 중국의 리오프닝과 러시아산 수입 가스 대체에 따른 유럽의 수입량 증가 등으로 해운수요는 견조하며 운임과 용선료 역시 높은 수준에서 유지될 것으로 예상됨

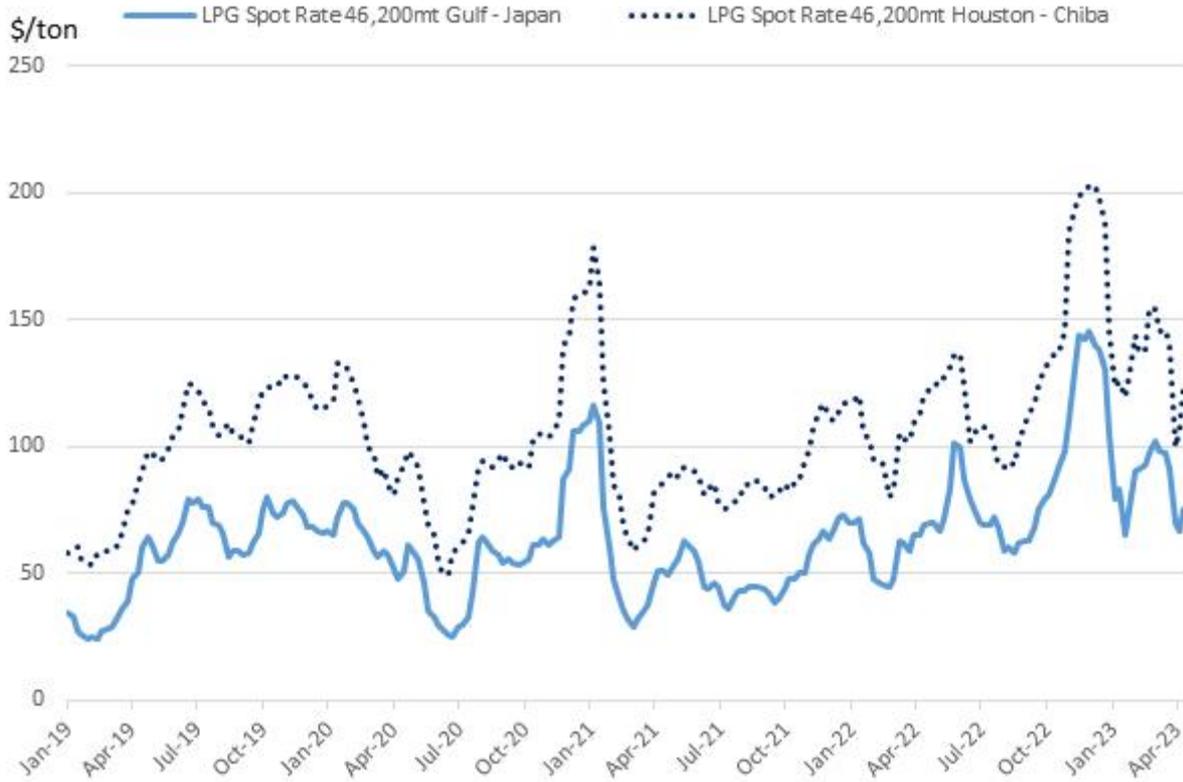
5. LPG선 시장

1분기 중 LPG선 시장은 높은 운임수준을 유지하였으나 용선료는 VLGC의 경우 소폭 하락하는 흐름이 나타나기도 함

- 2022년 중 많은 신조 선박 인도에도 불구하고 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 러시아산 LPG를 대체하기 위한 유럽의 수입선이 미국, 중동 등으로 원거리화되며 운임과 용선료가 지속적으로 상승함
- 1분기 중에도 이러한 상승세가 대체로 유지되었으나 2021년 대량 발주된 선박들의 인도가 본격화되며 다소의 시황하락 압력이 발생하여 VLGC 용선료가 먼저 영향을 받은 것으로 추정됨



LPG선 Spot 운임 추이

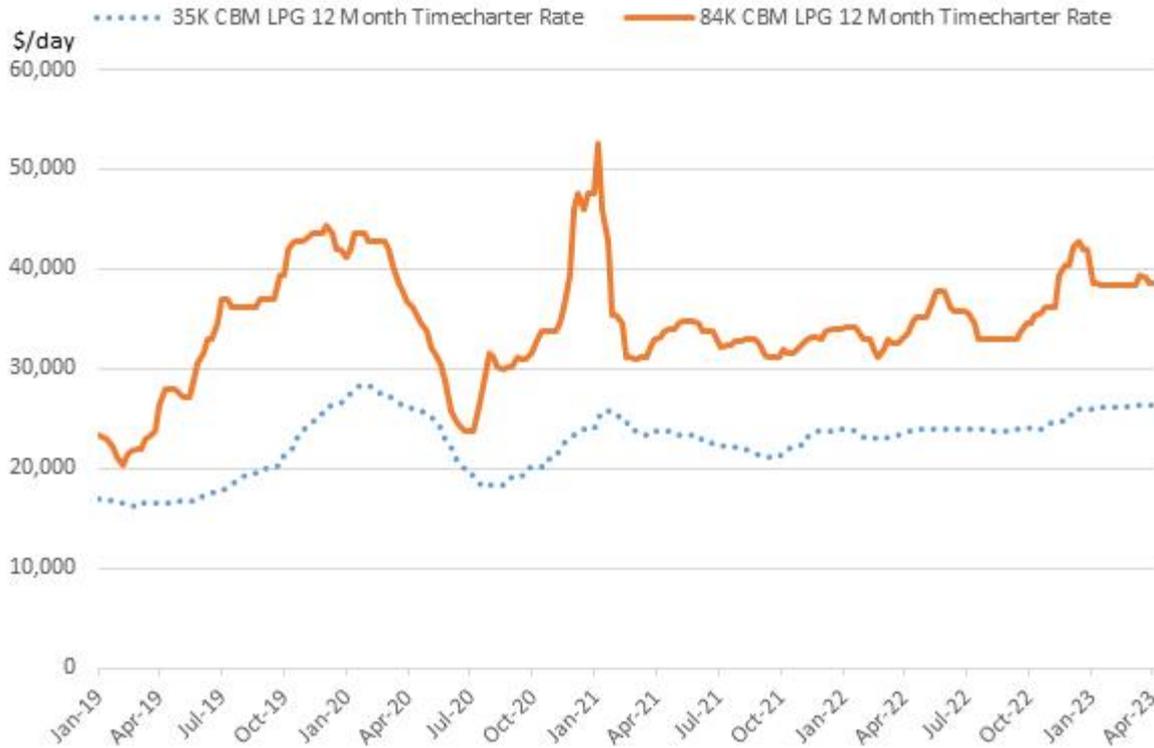


자료 : Clarkson

- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 1분기 평균 스팟운임은 톤당 87.0달러로 전년동기 대비 54.1% 높은 수준을 기록함
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국(Houston)-일본(Chiba) 간 1분기 평균 스팟운임도 전년 동기 대비 34.8% 높은 톤당 135.05달러를 기록
- 전년도 2월 말에 전쟁이 발발하여 전년 1분기는 운임의 상승추세가 본격화되기 전 시기이므로 금년 1분기 운임은 전년동기 대비 크게 높은 수준을 나타냄



LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 운임추이와 달리 정기용선료는 선형에 따라 소폭의 하락추세를 보임
- 84KCuM급 VLGC의 1년 정기용선료는 1분기 평균 전분기 대비 0.4% 낮은 1일당 38,517달러를 기록하였으며 3월말 38,467달러로 소폭 추가 하락함
- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료는 1분기 평균치로는 전분기 대비 5.1% 높은 1일당 26,188달러를 기록하였고 3월말에는 26,302달러
- 2021년을 전후하여 대량 발주된 LPG선 중 최근의 대형화 추세에 따라 VLGC 선박의 인도량이 다른 선형에 비해 압도적으로 많아 용선료 인하 압력으로 작용한 것으로 추정됨

2023년 LPG선 시황은 다소 하락 우려가 있으나 심각한 수준은 아닐 것으로 예상

- 2023년 LPG선 해운시장은 2021년을 전후하여 대량 발주된 신조선 물량이 대거 인도되어 약 7~8% 수준의 선복량 증가가 예상되며, 이는 유럽의 해운수요 증가와 환경규제에 의한 운항 속도 감소효과 등을 감안하여도 다소 과도한 수준으로 추정됨
- 또한, 경기둔화와 OPEC+의 석유 감산 등 시황에 부정적 영향을 미칠 요인들이 존재함
- 다만, 대러시아 제재 등으로 유럽의 수입선 원거리화가 지속되고 있고, OPEC의 감산은 중동 대신 원거리의 미국산 교역량을 늘려 선박운항 거리가 길어지는 등 일부 긍정적 요인도 혼재되어 운임과 용선료 등 시황이 심각한 수준으로 하락할 가능성은 높지 않음

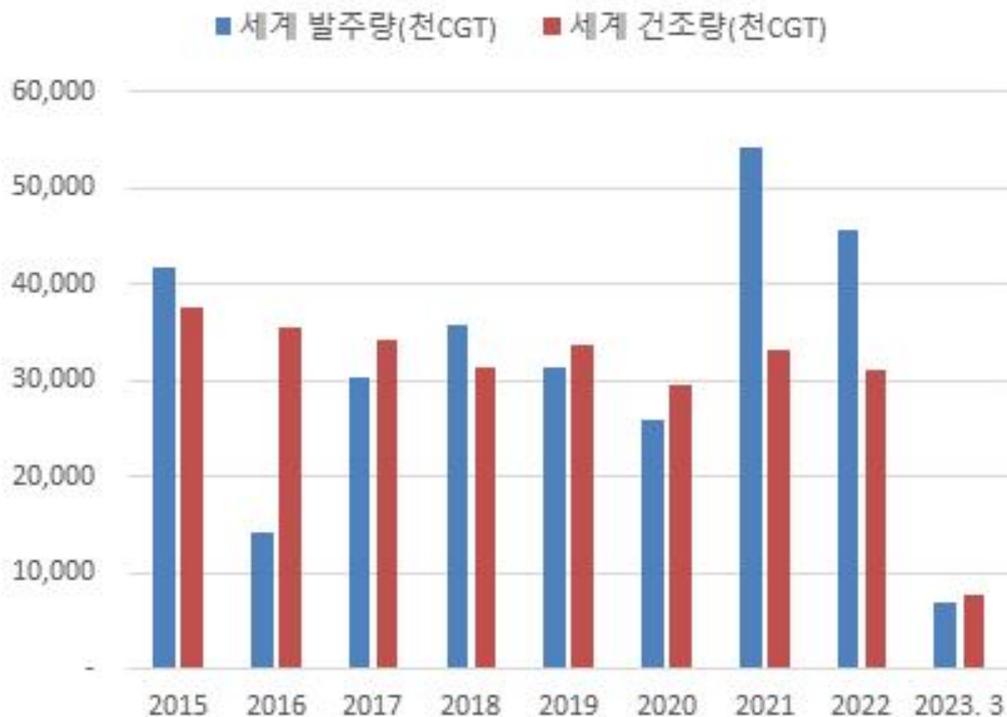


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

1분기 신조선 시황은 전년동기 대비 발주량이 감소하며 다소 부진한 수준을 나타냄

- 전반적인 고금리 기조로 선박금융 조달과 금융비용 부담이 높아지고 CII 규제의 노후선 퇴출 조치가 후퇴함에 따라 다소 시간적 여유가 생긴 선사들이 대체로 관망세를 유지하는 것으로 추정됨
- 여전히 LNG선 수요가 양호한 수준을 유지하고 있으나 그 외 선종들의 수요가 부진하고 러시아-우크라이나 전쟁 이후 수익성이 높아진 탱커시장의 수요도 기대에 미치지 못하며 1분기 발주량은 다소 부진한 수준을 나타냄
- 1분기 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 45.7% 감소한 707만CGT에 그침 (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년동기 대비 34.9% 감소한 209.5억달러를 기록
- 지난 한해 동안 신조선 가격이 꾸준히 상승하였고 1분기 중 부진한 시황에도 상승추세를 보여 발주액 감소폭은 발주량 감소폭에 비해 작음
- 2020년 4분기 이후 발주량의 증가로 2021년 들어 인도물량이 증가하고 있어 건조량(인도량)은 소폭 증가하며 1분기 중 세계 신조선 인도량은 전년동기 대비 2.5% 증가한 769만CGT 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



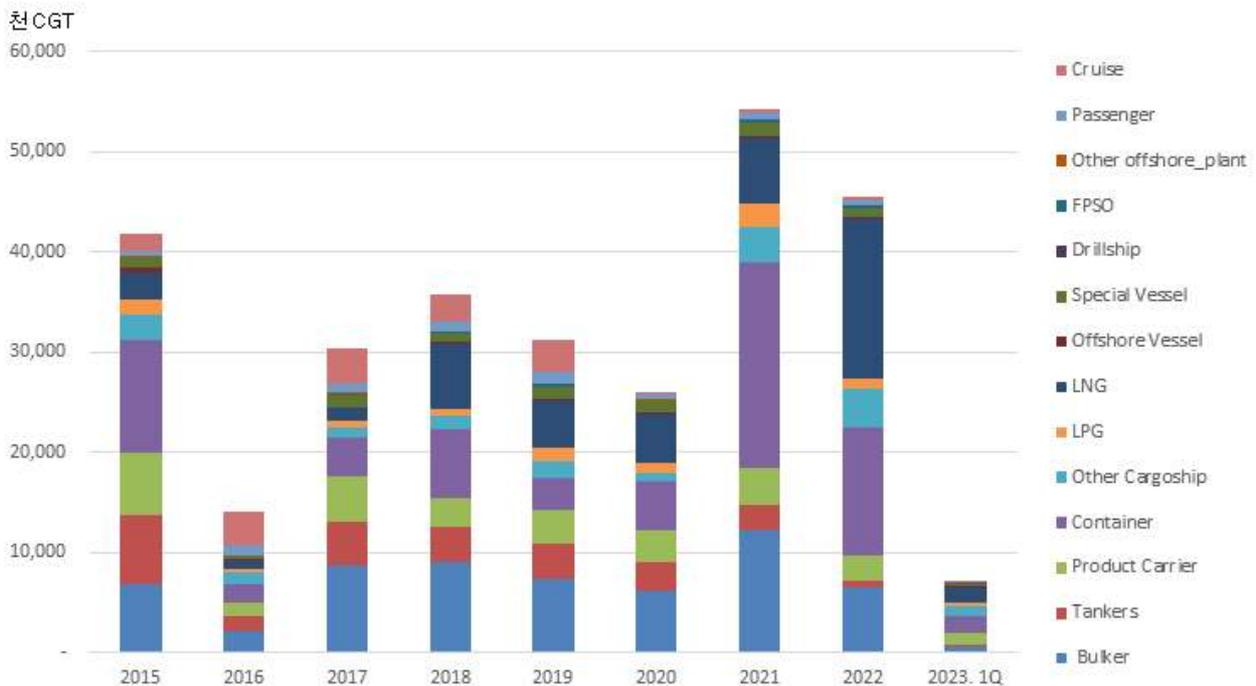
자료 : Clarkson



1분기 선종별 발주량 중 컨테이너선이 가장 높은 비중을 차지하였고 여전히 양호한 수요를 보이는 LNG선이 그 다음을 차지함

- 컨테이너선은 지난해까지의 집중 발주와 해운시황의 급락으로 금년 중 신조선 수요에 대한 기대감이 낮았으나 1분기 중 대형선사들의 메탄올 시험노선 선대구축을 위한 3건의 대량 발주로 부진한 1분기 시황에서 24.0%의 비중을 차지하며 예상외의 수요를 나타냄
- LNG선은 1분기 중 총 19척이 발주되어 양호한 수요를 지속하고 있으나 사상 최대 물량의 선박이 발주된 지난해 수준에는 미치지 못하였고 1분기 시황에서 20.8%의 비중을 차지함
- 반면, 벌크선과 탱커 등 최대 시장 규모를 가진 선종들은 발주가 부진한 양상임
 - 1분기 벌크선의 발주량은 최근 3년간의 분기 평균의 28.7%에 불과한 61만CGT에 그치며 1분기 시장에서의 비중 8.7%를 차지하여 부진함
 - 유조선 발주는 1분기 중 수에즈막스 5척에 그쳐 러-우 전쟁 이후 높은 해운 수익성에도 좀처럼 수요가 살아나지 않는 양상을 보임
 - 제품운반선은 수요가 다소 살아나 1분기 중 115만CGT가 발주량되며 최근 3년 분기 평균치 대비 47.5% 높은 수준을 나타냈고 1분기 시장에서 3번째로 높은 16.3%의 비중을 차지했으나 여전히 기대에는 미치지 못하는 수준임
- 그 외에 LPG선이 5.2%, 크루즈선이 0.6%의 비중을 나타냄

선종별 세계 신조선 발주량 추이



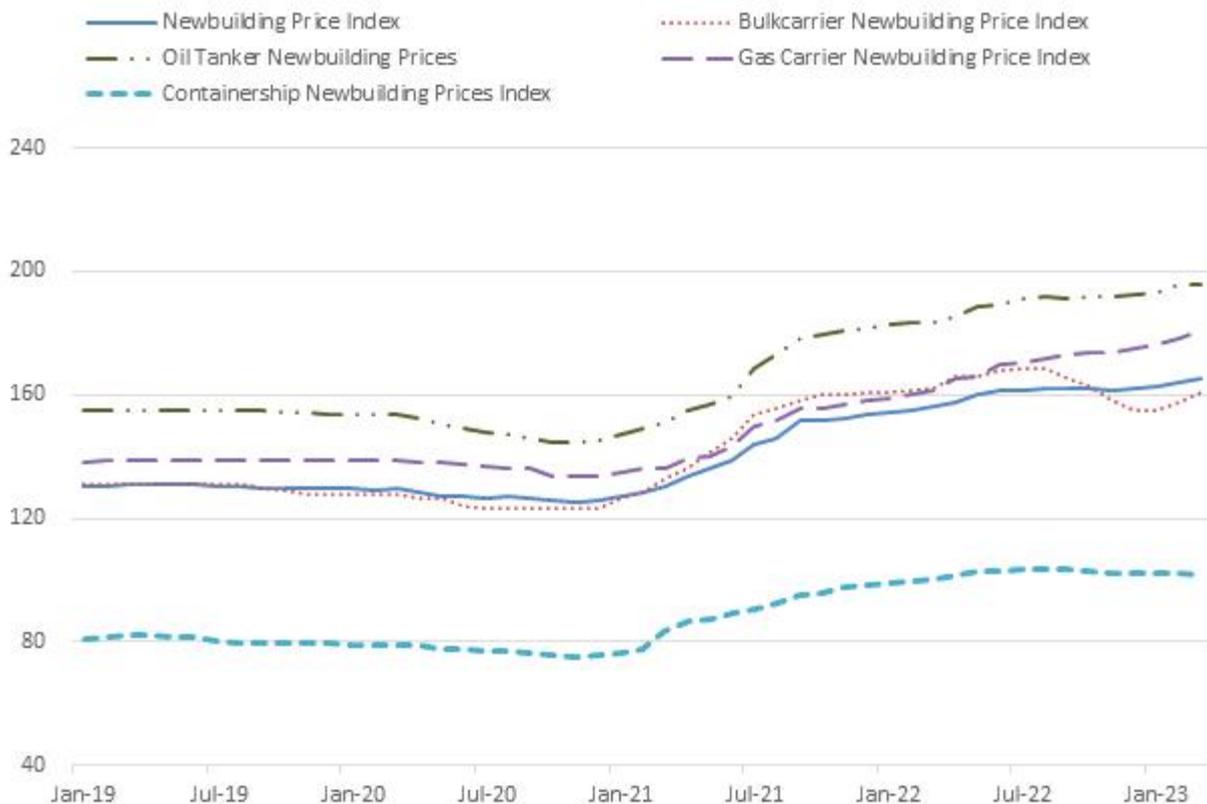
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



신조선 가격은 1분기 중 다소 부진한 시황 속에서도 전반적인 상승 흐름 지속

- Clarkson 신조선가 지수는 3월 평균 165.56으로 12월 평균 대비 2.3% 상승하여 신조선 시황이 다소 부진함에도 불구하고 조선사들의 안정적 수준 이상의 수주잔량 확보에 힘입어 완만하나마 신조선 가격 상승추세를 유지한 것으로 추정됨
- 벌크선 가격지수는 3월 평균 160.61로 12월 평균 대비 3.5% 상승함
- 탱커 가격지수는 역시 3월 평균 196.0으로 12월 평균 대비 1.9% 상승
- 가스선 가격지수도 3월 평균 180.58로 12월 평균 대비 3.1% 상승
- 컨테이너선 가격지수는 주요 선종 가격지수 중 1분기에 유일하게 소폭 하락하여 3월 평균 101.68로 전분기말 대비 0.4% 하락

신조선가 지수 추이



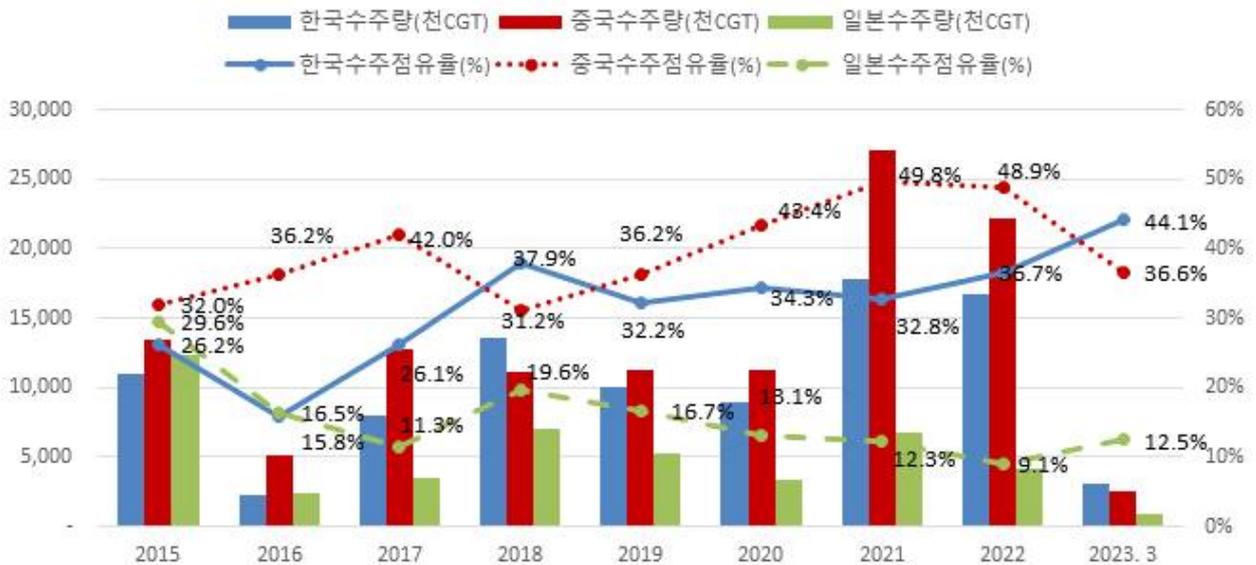
자료 : Clarkson



1분기 수주시장에서 한국은 중국을 압도하며 가장 높은 점유율을 차지함 (CGT 기준)

- 1분기 중 한국은 19척 발주된 LNG선 중 17척을 수주하였고 메탄올 선단 구축을 위한 컨테이너선 대량 발주 3건 중 2건을 수주한 데 힘입어 수주 점유율을 44.1%까지 끌어 올리며 가장 높은 비중을 차지함
- 중국은 아직까지 자국발 벌크선 발주 등이 본격화되지 않는 등 1분기 수주 점유율 36.6%로 2위를 차지함
- 일본은 컨테이너선 대량 발주 건 중 자국 연합선사인 ONE의 발주물량을 수주하며 1분기 점유율이 12.5%까지 상승함

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

1분기 국내 조선업 수주는 역시 큰 폭으로 감소하였으나 세계 시황의 부진을 감안하면 비교적 양호한 수준으로 평가됨

- 1분기 국내 신조선 수주량은 전년동기 대비 40.2% 감소한 312만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년동기 대비 34.3% 감소한 89.7억 달러
- 1분기 수주는 LNG선과 대형 컨테이너선 등 고가 선박의 비중이 여전히 높고 전반적인 신조선 가격 상승이 지난 한 해뿐 아니라 금년 1분기까지도 지속되어 수주량 감소 폭에 비해 수주액 감소 폭은 작은 수준임
- 1분기 국내 조선사들은 LNG선과 대형 컨테이너선 시장에서의 높은 수주경쟁력을 기반으로 44%의 수주점유율을 차지하며 세계 시황 부진에도 불구하고 월평균 100만CGT 이상의 비교적 양호한 수주실적을 이어감
- 컨테이너 선사들을 중심으로 메탄올이 주요 탄소중립 대안연료로 부상하면서 금년도 컨테이너선 수요가 급격히 위축될 것이라는 예상과 달리 시험선단 구축을 위한 대형 선사들의 발주가 일부나마 이어지고 있는 점은 국내 조선사에 긍정적 영향을 미침
- 그러나 국내 조선사의 주력 선종 중 하나인 탱커 시장의 수요가 기대만큼 살아나지 못하고 있어 수주 감소는 불가피할 것으로 보임

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



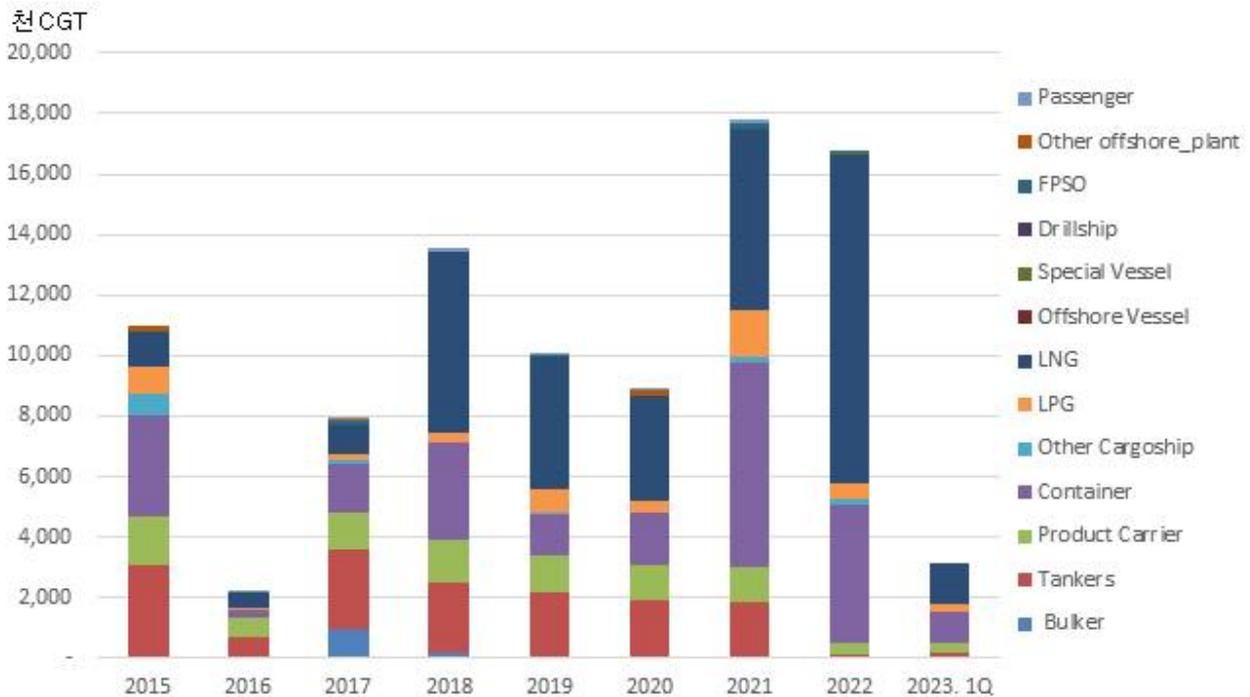
자료 : Clarkson



1분기 선종별 수주를 살펴보면 LNG선과 컨테이너선이 여전히 절대적인 비중을 차지하고 있으며 LPG선과 제품운반선의 비중이 다소 높아짐

- 1분기 국내 조선사들이 수주한 신조선 물량 중 선종 구성을 살펴보면 수주량(CGT) 기준 LNG선 41.9%, 컨테이너선 33.2%로 이들 2개 선종이 약 75%를 차지함
- 지난해 2.8%를 차지했던 LPG선은 9.0%로 비중이 증가함
- 유조선은 4.8%로 극단적 침체를 보였던 전년도 0.8%에 비해 비중이 다소 증가하였으나 국내 대형사들과 일부 중형사들에 대한 중요도를 감안하면 아직도 매우 낮은 수준으로 평가됨
- 제품운반선의 비중은 전년도 2.1%에서 수요가 다소 증가하며 11.0%로 비중이 확대됨
- 금년 들어 컨테이너선 수요의 급격한 위축 우려와 달리 1분기 중 비교적 많은 물량을 수주한 것은 긍정적이나 여전히 탱커시장이 활성화되지 않고 LNG선, 컨테이너선에 편중되어 있는 점은 관련 기자재업계의 불균형을 초래할 수 있다는 점에서 우려가 있음

한국 조선업 선종별 수주량 추이



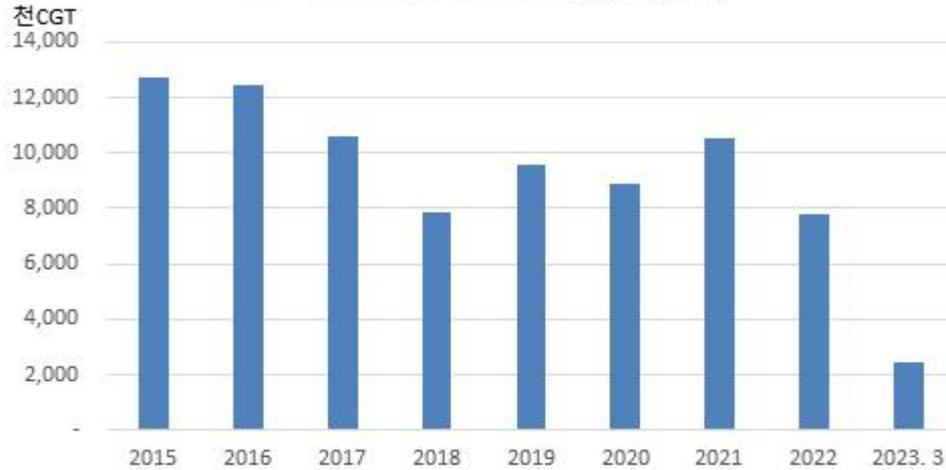
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성



1분기 건조(인도)량은 인도예정 물량 증가로 다소 증가함

- 1분기 건조(인도)량은 전년동기 대비 15.9% 증가한 244만CGT를 기록
- 건조량 증가 속도를 살펴보면 여전히 조선사들이 인력부족에 어려움을 겪으며 인도예정 일자에 적기 인도가 이루어지지 못하는 상황이 일부 발생하고 있는 것으로 추정됨

한국 조선업 건조량 추이

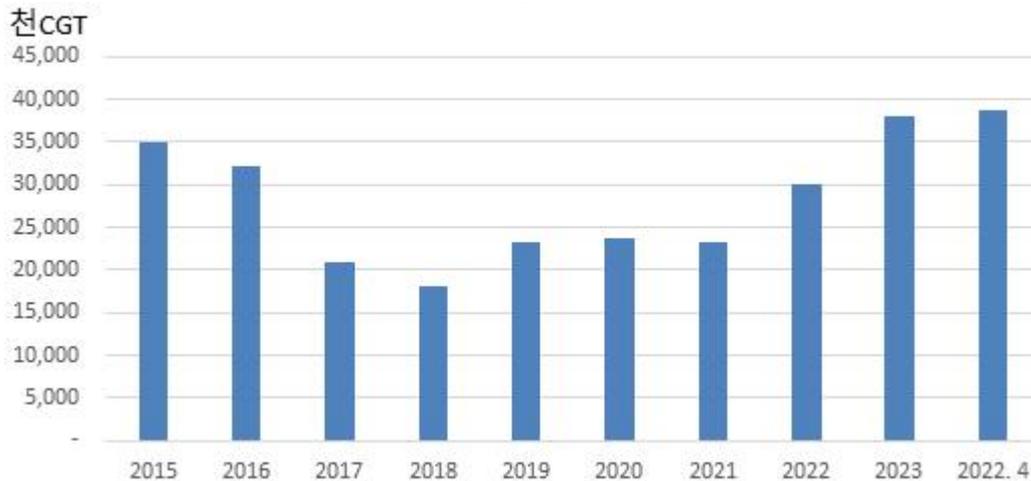


자료 : Clarkson

시황 부진 속에서도 1분기 중 건조량을 상회하는 수주실적을 거두며 조선업 수주잔량은 소량이나마 증가함

- 1분기말 기준 국내 조선업 수주잔량은 총 3,868만CGT로 전분기말 대비 1.7% 증가
- 1분기 세계 신조선 시황 부진에도 많은 수주잔량을 유지함으로써 수익성 위주의 수주활동 가능성을 높이고 있음은 긍정적임

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



V. 시사점

2023년 새로 시행되는 IMO 규제의 영향은 제한적 수준에 그치고 있으나 영향이 약화되기 보다는 직접적인 영향을 미칠 시점이 지연되는 것으로 추정됨

- 2023년부터 시행되는 EEXI와 CII 규제 등은 시행 후 선박의 운항속도를 낮춰 공급을 조절할 뿐 아니라 노후선 퇴출을 유도하여 선복공급 조절을 통한 해운 시장 호전과 신조선 발주량 증가를 가져올 것으로 시장의 기대감이 지속되어 왔음
- 그러나 이미 지난해부터 전쟁의 영향으로 유가가 급등하여 연료비용 저감을 위해 선박들이 대부분 자발적인 저속운항 중이며 CII 규제에서 퇴출조항의 시행이 보류됨으로써 노후선의 운항이 향후 수년간 실질적 어려움 없이 가능하게 됨
- 이에 따라 규제 효과는 해운 및 조선 상황에 큰 영향을 미치지 못하는 것으로 추정되며 선주들은 노후선 교체투자를 보류하고 관망세를 유지하는 것으로 보임
- 다만, 이러한 경향은 해상환경규제 의지가 퇴화되었음을 의미하는 것은 아니며 시장에 미칠 영향이 지연된 것으로 보는 것이 타당함
- IMO의 CII 패널티 조항도 재검토를 거친 후 다시 발표될 것으로 알려지고 있으며 2026년 기존 규제의 영향을 재검토하여 새로운 조치가 도출될 예정이므로 규제가 해운·조선 상황에 큰 영향을 미칠 상황까지는 긴 시간이 걸리지는 않을 것으로 예상됨
- 또한, 2024년부터 유럽의 해운 ETS(탄소배출권 거래제)가 시행될 예정이고 2025년부터 연료의 온실가스 배출에 따라 패널티를 부과하는 Fuel EU Maritime도 시행되는 등 추가적 규제 조치가 예정되어 있어 규제가 해운·조선 상황을 좌우할 여지는 여전히 높은 상황임
- 국내 선사들은 잠시의 시간적 여유가 생겼으나 이러한 상황을 대비하는 전략 마련이 시급함

선주들의 관망세 유지의 가장 큰 원인은 신조선 투자 시 확실한 탄소중립 대안 연료가 보이지 않기 때문이며 조선사들은 이 문제에 적극적으로 대응할 필요가 있음

- 2020년 4분기 이후 컨테이너선주들은 크게 향상된 수익성으로 발생한 수입을 집중적으로 신조선에 투자하였으나 벌크선, 탱커 등 다른 주요 선종 시장에서는 여전히 관망세가 강하게 유지되고 있는 것으로 추정됨
- 관망세 유지의 원인으로서는 최근의 고금리 등 어려워진 금융 상황과 단기간 내에 급등한 신조선 가격 등도 꼽을 수 있으나 이를 감수한다 하여도 2030년 온실가스 저감 목표조차 충족할 뚜렷한 대안연료가 제시되고 있지 못한 점이 가장 큰 원인으로 꼽힘
- 세계 최상위 조선사로 구성된 국내 조선소들은 모든 연료추진 시스템에 대한 기본선형 개발을 완료하였고 어떠한 주문에도 대처할 준비가 되어 있으나 이는 소극적 자세로, 선주들의 깊은 고민에 대해서는 고객의 고충을 해결하려는 적극적 노력이 보이지 않고 있음



- 내수 비중이 강한 중국, 일본 조선사들과 달리 전 세계 선주들이 가장 주목하고 있는 국내 조선소들의 이러한 소극적 태도는 탄소중립 요구에 대응하려 해도 대안 부재의 장벽에 직면해 있는 선주들의 관망세를 더 지속시킬 뿐 아니라 신조선 시황 개선에도 도움이 되지 않음
- 해운 전문 컨설팅사, 전문 연구기관, 선사 등과 협력하여 선주들의 고민을 이해하고 단계적 대안 연료와 추진 시스템 개발에 대응하기 위한 적절한 전략과 시나리오를 수립하여 선주들을 설득하고 영업에 활용하는 등의 노력이 필요할 것임
- 또한, 경제성 평가 연구에도 투자하여 전략과 시나리오에 반영하는 노력도 필요할 것이며 선사뿐 아니라 연료업계와의 소통과 협력도 강화하며 해운시장의 불확실성을 낮추려는 적극적인 노력에도 과감하게 투자할 필요가 있음
- 컨테이너선 투자 과잉 평가가 나오고 수요가 위축되고 있는 시점에서 다른 주요 선종 선주들의 관망세가 더 길어질 경우 현재의 선가 수준을 유지하지 못할 위험도 존재하며 그러한 경우 높은 철강재 가격과 예상되는 인건비 상승을 감당하지 못할 우려도 있음
- 조선사들도 높은 불확실성에 직면한 해사산업의 일원으로서 보다 적극적인 대응자세를 취할 의무가 있음

현재 건조(인도)량 추이를 살펴보면 2023년 들어 인력부족에 따른 인도 지연이 일부 발생하는 것으로 우려되며 조선사들은 중장기적 시각에서의 노력이 필요할 것으로 사료됨

- 2020년 4분기 이후의 수주 증가로 2023년부터 인도예정 일감이 증가하며 건조량이 비교적 빠른 속도의 증가를 보일 것으로 기대함
- 그러나 현재의 건조량 추이는 이에 미치지 못하고 있으며 이는 조선사들의 인력난이 가장 큰 원인으로 추정됨
- 현재 모든 조선사들이 단기적 대안으로서 해외 용접기능인력 도입 확충을 시도하고 있으며 일부 성과를 나타내기도 함
- 그러나 이러한 단기적 처방이 우선 실행된다 하더라도 향후 산업의 지속가능성과 경쟁력 유지를 위해서는 장기적으로 젊은 세대의 내국인을 양성하는 별도의 노력이 필요할 것임
- 현재의 일감 증가는 일시적이고 단기에 그칠 현상이 아니며 해상탄소중립 노력이 중장기적이고 단계적으로 이루어져야 하는 만큼 상당 기간 동안 선박의 활동 수명이 짧아지고 새로운 신기술 적용 선박으로의 교체수요가 꾸준할 것으로 예상되어 20여 년의 장기전에 대비할 필요가 있음
- 당면한 시급한 생산물량은 외국인 인력 도입에 의존한다 하더라도 국내의 젊은 세대들에게 기피 대상이 되고 있는 조선업의 이미지와 안전환경, 처우 개선 등을 통하여 내국인 고기능 인력을 양성하는 노력을 포기해서는 안될 것임
- 젊은 세대의 인구가 줄어든다 하여도 이들을 위한 양질의 일자리가 부족한 상황에서 이들에게 좋은 일자리를 제공하며 생산의 숙련도를 향상시키고 타 경쟁국 대비 생산경쟁력 우위를 지킬 방안을 고민하고 연구할 필요가 있음
- 이러한 노력은 조선산업이 더 이상 국내에 존속할 수 있을지 여부를 판가름할 수 있는 중요한 요인이 될 것임



- 중국 역시 인건비가 빠르게 오르고 있는 만큼 인건비 저하를 통한 가격 경쟁보다 시장의 기술적 변화 요구가 높은 만큼 기술경쟁력을 기반으로 선박의 고부가가치를 통한 수익성 제고 노력과 함께 중장기 전략으로서 산업의 방향을 고민하고 연구할 필요가 있음