

해운·조선업 2023년 3분기 동향 및 2024 전망

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

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)



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

 한국수출입은행 | 해외경제연구소



<요 약>

I. 산업환경

(거시경제 및 교역) '24년도 세계경제성장률은 소폭 둔화, 교역성장률은 상승 전망

- IMF는 '24년도 세계 실질경제성장률을 '23년대비 0.02%p 낮은 2.94%, 교역성장률은 3.5%p 높은 3.2%로 전망

(유가 및 연료가) 3분기 중 국제유가와 연료가격은 크게 상승

- 유가는 3분기 중 유종별로 전분기말 대비 24~27% 상승하며 9월 평균 89~93달러대를 기록
- 싱가포르항 기준 MGO의 3분기 평균 가격은 톤당 875.9달러, 380cst는 549.8달러 기록
- 저유황유와 고유황유의 가격 스프레드는 3분기 중 최대 톤당 415달러 수준까지 확대됨

(후판 가격) 상반기 후판가격은 3분기 중 정체 또는 소폭 상승함

- 중국산 중후판 20mm의 유통가격은 8월 이후 3.4% 상승하여 9월 평균 톤당 90만원 기록, 국내산과 일본산 수출가격은 3분기 중 각각 톤당 110만원과 800달러를 유지함

II. 해운업 동향

(벌크선) 3분기까지 다소 부진한 시황 지속

- 3분기 평균 BDI는 1,169(43.4%↓)¹⁾로 수요 부진에 의해 약세를 나타냄

(탱커) 라우 전쟁 영향에 의한 과도한 상승 후 하락 추세가 지속되고 있으나 양호한 수준 유지

- 150K 수에즈막스급 정기용선료의 3분기 평균치는 1일당 39,385달러(전분기 대비 2.8%↓)

(컨테이너선) 수요 둔화와 신조선박 인도 급증으로 시황 부진

- 3분기 평균 CCFI는 875.8(70.3%↓)로 부진한 수준까지 하락

(LNG선) 3분기 중 매우 양호한 수준을 유지하고 있으나 용선료는 하락

- 174KCUM급 3분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 129,615달러(전분기 대비 22.9%↓)

(LPG선) 3분기 중 많은 신조선 인도에도 불구하고 미국-아시아 원거리노선 수요 증가로 호조

- 82.4KCUM급 VLGC 중동-일본간 스팟운임은 3분기 평균 톤당 122.9달러(84.2%↑)

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



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 3분기까지 신조선 시장은 전년동기 대비 감소하였으나 비교적 양호

- 3분기 누적 세계 발주량은 3,014만CGT(23.0% ↓), 발주액은 836.9억달러(17.8% ↓)
- 3분기 누적 세계 건조량은 최근 3년간 수주 호조로 다소 증가, 2,503만CGT(9.4% ↑)

(신조선가) 발주량 감소에도 '23년 중 완만한 상승 흐름 유지되었으나 3분기 중 다소 정체

- 9월 평균 Clarkson 신조선가 지수는 연중 8.4% 상승한 175.37

(수주점유율) 중국이 대형 컨테이너선 대량 수주 등으로 압도적 점유율 차지

- 3분기까지 CGT 기준 수주점유율은 중국 59.7%, 한국 24.6%, 일본 10.5%

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 국내 신조선 수주도 감소하여 연간 생산능력 대비 양호도 부진도 아닌 수준

- 3분기 누적 수주량은 742만CGT(46.2% ↓), 수주액은 217.8억달러(39.8% ↓)
- 동 기간 건조량은 694만CGT(12.9% ↑)

(수주잔량) 3분기 중 소폭 감소하였으나 3.5년치 이상의 안정적 일감 확보 유지

- 10월초 수주잔량은 3,887만CGT로 3분기 중 1.0% 감소

Ⅴ. 2024년도 전망

2024년 중 신조선 시장은 뚜렷한 수요 요인이 없으며 관망세 확산 우려로 발주 및 국내 수주 감소 전망

	2022	2023 추정	2024 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	50.2 (△10.1%)	38.5 (△23.4%)	29.0 (△24.7%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	16.8 (△7.6%)	11.5 (△31.4%)	9.5 (△17.4%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,378 (15.1%)	1,070 (△22.3%)	810 (△24.3%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	463 (4.6%)	335 (△27.6%)	280 (△16.4%)



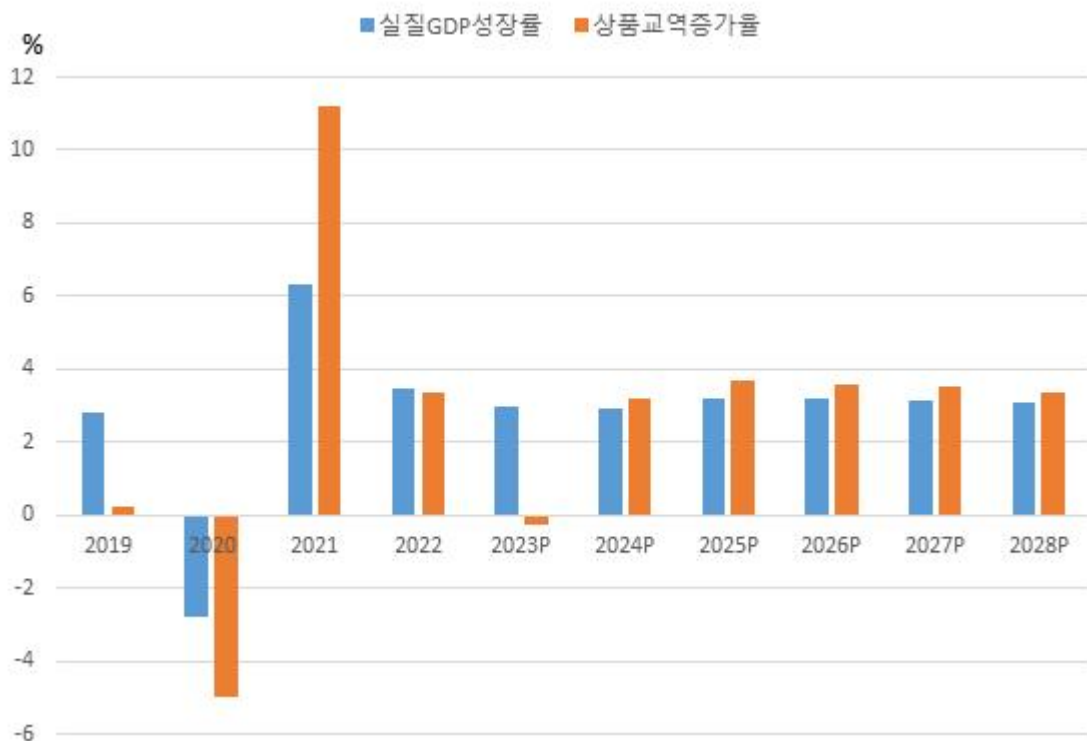
I. 산업환경

1. 세계 경제 및 교역

2024년 세계 경제와 상품교역은 각각 2.9%와 3.2% 성장 전망 (IMF 2023. 10월 전망)

- IMF는 2023년 10월 World Economic Outlook을 통하여 선진국의 경제회복 기대에도 불구하고 신흥국의 부진으로 2024년 세계 실질 GDP성장률을 전년도 2.96% 대비 소폭 둔화된 2.94%로 전망
- 지난 7월 전망치 대비 '24년도 성장률 전망을 0.1%p 낮춰 경제 상황이 나아지고 있지 못함을 암시함
- 세계 상품교역증가율²⁾은 '23년 -0.3%에서 '24년 3.2%로 다소 개선될 것으로 전망
- IMF는 2023년 상품교역증가율은 강대국간 무역 분쟁의 영향과 신흥국 저성장 등으로 마이너스 증가율을 나타낸 것으로 추정하고 있음
- '24년에는 악화된 여건이 다소 개선되며 3% 내외의 교역증가율을 나타낼 것으로 전망하였으나 기저효과 등을 감안하면 여전히 교역은 침체수준에서 크게 벗어나지 못할 것으로 보임

IMF의 세계 실질 경제성장률 전망



자료: IMF(2023년 10월), 2023년 이후는 전망치

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

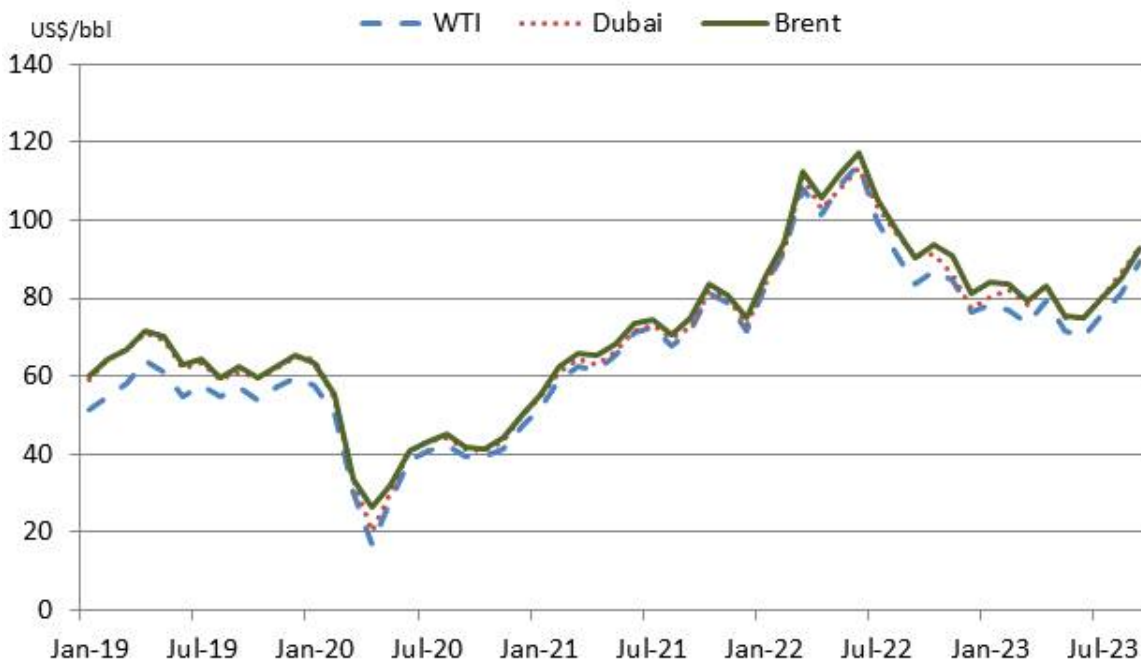


2. 국제 유가 및 연료유 가격 동향

2023년 상반기까지 하락추세를 보였던 국제유가는 주요 산유국의 감산 등으로 3분기 중 다시 급등하는 양상

- 상반기 중 수요 부진 등으로 하락 흐름을 보였던 국제유가는 하반기 이후 빠른 상승으로 전환되었으며 10월 지정학적 리스크까지 부각되며 상승세가 더욱 빨라짐
- 사우디아라비아 등 주요 산유국의 자발적 감산 지속과 8월 이후 중국의 소비 및 생산 증가율이 전망치를 웃도는 등의 수요 증가 요인이 유가 상승의 원인
- 월평균 현물가격 기준 브렌트유는 9월 평균 배럴당 92.6달러로 3분기 중(6월말 대비) 23.5% 상승
- 동 기간 두바이유는 24.3% 상승하여 9월 평균 93.3달러를 기록
- WTI의 역시 동 기간 중 27.3% 상승하여 9월 평균 89.4달러
- EIA Short Term Energy Outlook(10월)은 OPEC+의 2024년 감산이 30만bpd에 이를 것으로 예상하며 2024년 브렌트유 평균 가격이 94.9달러 수준이 될 것으로 전망
- 이는 전월 88.2달러로 제시한 예측치보다 7.6% 상향한 수치이며 이스라엘-팔레스타인 분쟁 영향을 반영한 것으로 보임

국제유가 동향



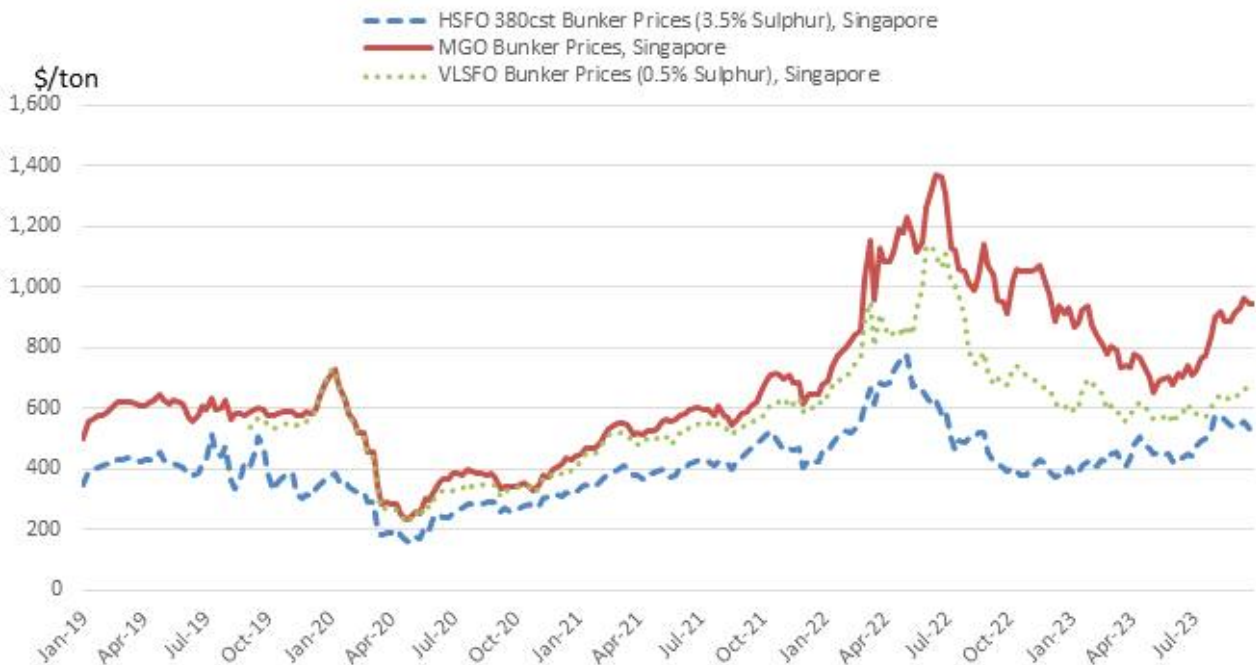
자료 : 석유공사 Petronet



선박연료유의 가격도 국제 유가가 3분기 들어 상승하며 함께 급등하였으나 예외적으로 LNG 병커링 분기 평균 가격은 전분기 대비 다소 하락함

- 싱가포르항 기준 MGO(저유황유) (주간)가격은 9월말 톤당 946.8달러로 3분기 중 33.0% 상승하였고 3분기 평균 가격은 전분기 대비 25.7% 상승한 875.9달러
- 동일항 VLSFO(황 0.5%함유) 가격 역시 동 기간 17.2% 상승하여 9월말 톤당 681.5달러를 기록하였으며 3분기 평균가격은 전분기 대비 7.1% 높은 톤당 628.2달러
- 동일항 기준 고유황 연료인 380cst의 가격은 3분기 중 24.5% 상승하여 9월말 톤당 549.8달러를 기록하였으며 3분기 평균가격 역시 전분기 대비 17.4% 높은 톤당 536.3달러
- MGO와 등가 열량으로 환산한 북서유럽 LNG병커링의 Clarkson 추정 가격은 9월말 톤당 652.5달러로 3분기 중 9.7%의 상승했으나 3분기 평균 가격은 전분기 대비 5.9% 낮은 566.5달러로 MGO와 VLSFO보다 낮은 수준을 기록
- 싱가포르항 기준 MGO와 고유황유인 380cst 가격차(스프레드)는 지난 5월 중 206달러까지 좁혀졌으나 3분기 중 최대 415달러까지 확대되어 3분기 중 스크러버를 장착한 고유황유 사용 선박이 상대적으로 유리하였을 것으로 추정됨
- 또한, LNG의 가격도 계속 안정화되며 LNG를 이중연료로 채택한 선박의 운항에도 안정적 영향을 미쳤을 것으로 추정됨

연료유 가격 동향



자료 : Clarkson

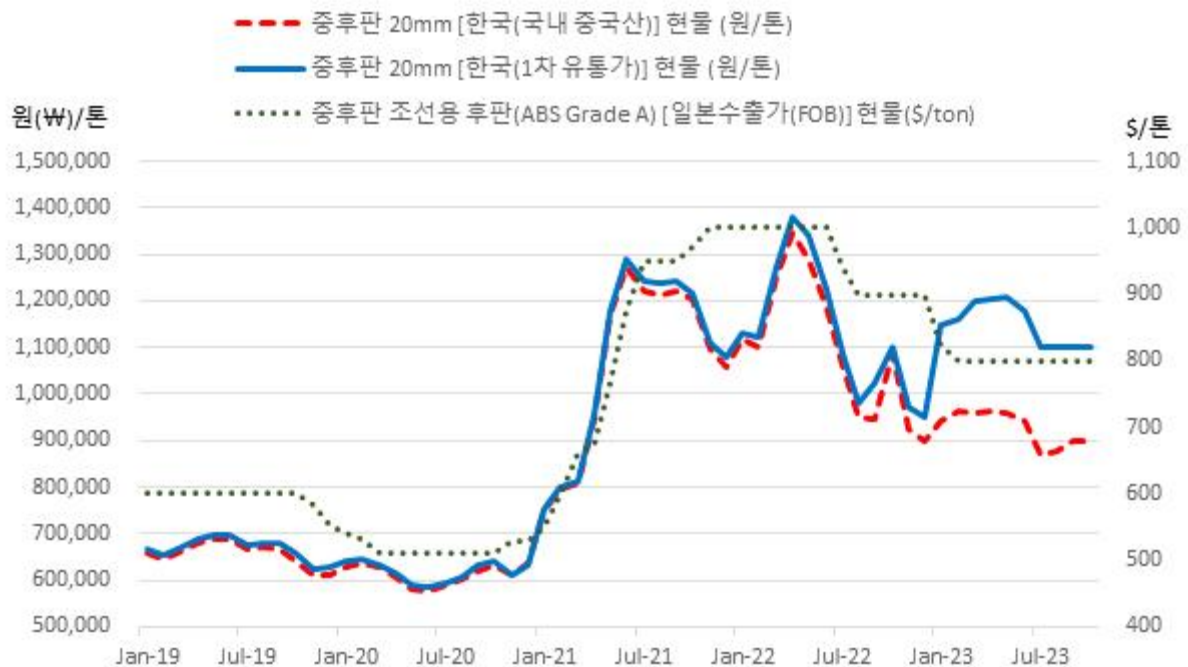


3. 후판 가격 동향

3분기 중 후판 가격의 움직임은 정체되거나 소폭 상승하는 경향이 나타남

- 3분기 중 국제 철강재 가격은 소폭 등락하는 수준의 변동성이 낮은 움직임을 보였으며 국내 후판 가격 역시 유사한 흐름을 나타냄
- 중후판 20mm 중국산 1차 유통가격의 경우 7월 평균 전월 대비 7.4% 하락한 톤당 87만원까지 하락한 후 8월부터 다시 반등하여 9월까지 3.4% 상승하며 9월 평균 톤당 90만원원을 기록
- 중후판 20mm 국내산 1차 유통가격은 7월 평균 전월대비 6.8% 하락한 톤당 110만원원을 기록 후 이 가격이 3분기 중 그대로 유지됨
- 일본산 조선용 후판 대한민국 수출가격은 2월 이후 톤당 800달러를 계속 유지하고 있음

국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS



II. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

'23년 3분기까지 벌크선 시황은 다소 부진한 시황이 지속되는 모습을 보임

- 3분기까지 BDI의 평균치는 1,169.4로 전년동기 대비 43.4% 낮은 수준을 기록함
- 1, 2분기 BDI 평균이 전년동기 대비 약 48~50% 낮은 수준에 이어 3분기 평균 역시 1,193.8로 27.9% 낮은 수준을 나타냄
- 벌크선의 신규공급에 의한 선복 증가율은 3분기말까지 2.4%로 나타나 높지 않은 수준이었으며 EEXI 시행으로 인한 운항속도 감속까지 감안하면 실질 선복 증가율은 낮은 수준으로 평가됨
- 또한, 중국의 철강생산량이 다시 증가추세로 반전되었고 중국으로의 원자재 수입량이 비교적 양호한 수준이었음을 감안하면, 세계적인 경기둔화와 그 외 신흥국 등의 부진, 코로나19로 발생했던 항만적체의 해소로 인한 가용선복 증가 등이 시황에 영향을 미친 것으로 추정됨
- 중국은 저성장과 부동산 위기 등에도 불구하고 비교적 높은 수준의 2차산업 투자를 이어간 것으로 발표하여 일반적 인식과 달리 중국의 경제위기가 벌크선 시황 악화의 주요 원인은 아닌 것으로 추정됨

BDI 추이



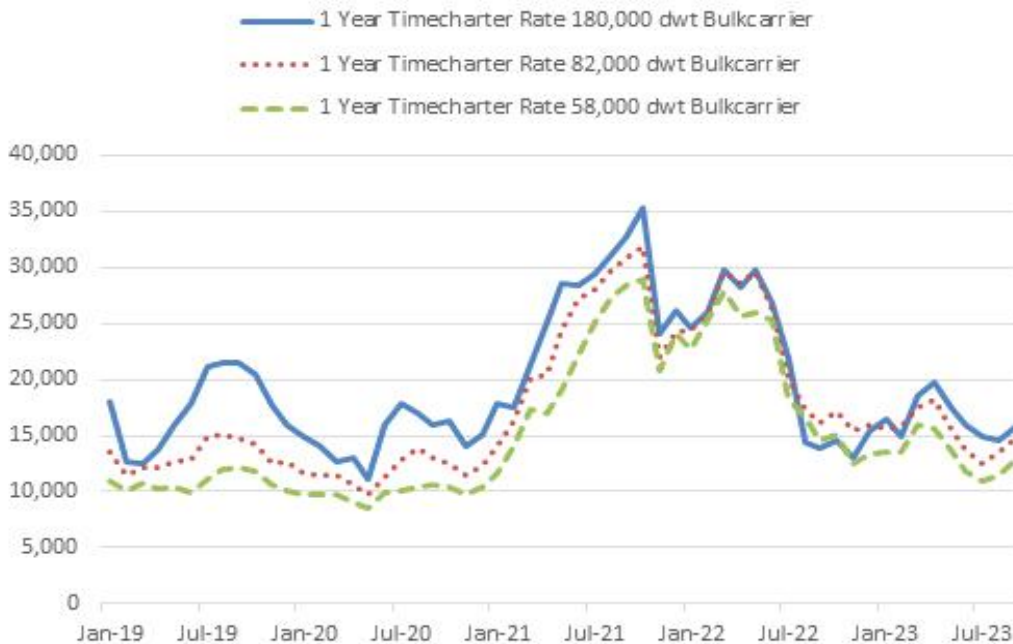
자료 : Baltic Exchange, Clarkson



벌크선 정기용선료는 전반적으로 3~4월을 정점으로 하락하는 추세가 이어졌으며 9월 들어 소폭 반등함

- Capesize 180Kdwt급 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 13.9% 낮은 1일당 15,163달러 수준이었으며 9월에 소폭 반등하여 평균 1일당 15,750달러를 기록
- Kamsarmax 82Kdwt급의 3분기 평균치는 전분기 대비 12.7% 낮은 1일당 13,703달러 수준이었으며 9월 평균 1일당 14,765달러로 소폭 상승
- Supramax 58Kdwt급의 경우도 3분기 평균치는 전분기 대비 12.9% 낮은 1일당 11,793달러 수준이었으며 9월에는 평균 1일당 12,625달러로 상승

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

“Clarkson 어닝(earnings)”³⁾은 3분기 중 전년동기 대비 크게 낮은 수준을 나타냄

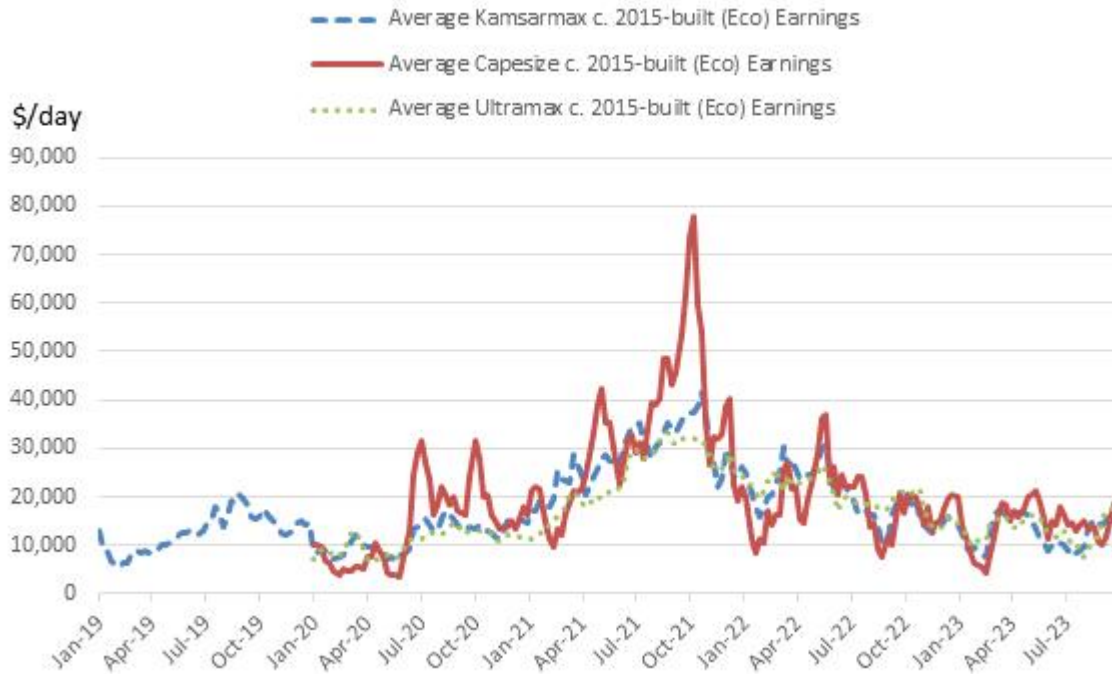
- 3분기 중 연료가격은 전년동기 대비 높지 않으나 운임 수준이 크게 하락하며 Clarkson 어닝은 전년동기 대비 크게 감소한 수준을 나타냄
- 또한, 어닝 수준은 지난해 러-우전쟁 이후 유가의 상승으로 전반적으로 완만한 감소 경향을 보임
- 180K급 내외의 Capesize 어닝은 3분기 평균 1일당 14,158달러로 전년동기 대비 14.7% 감소한 수준을 기록함

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



- 82K급 내외의 Kamsarmax의 경우 3분기 평균 1일당 12,945달러로 전년동기 대비 21.9% 감소
- 61K급 내외의 Ultramax의 경우도 3분기 평균 1일당 12,837달러로 전년동기 대비 32.6% 감소⁴⁾

벌크선 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

2024년 벌크선 시황은 소폭 하락할 전망

- 드라이벌크 해운시황은 2024년에도 경기둔화 등의 영향으로 순탄하지 않을 것으로 예상되며 비교적 낮은 선복공급 증가 등으로 크게 악화되는 수준은 아닐 것이나 개선은 어려울 전망
- '24년도 벌크선 선복량 증가율은 2%대에 그칠 것으로 예상
 - '23년도 3분기까지 분기평균 벌크선 폐선량은 162만dwt로 전년도 108만dwt보다는 증가하였으나 환경규제의 영향이 본격화된 수준은 아니며 시황하락에 의해 대량 폐선이 실행되었던 '20년 분기평균 380만dwt나 '16년 737만dwt에 비해서도 매우 적은 수준임
 - 2024년에도 시장 여건이 '23년도와 크게 다르지 않아 폐선량이 선복 공급을 조절할 수 있는 정도는 아니나 '24년 신규 인도예정량은 현재 선복량의 약 3% 내외에 그쳐 전반적인 선복량 증가율은 2%대에 그치며 높지 않은 수준이 될 것으로 예상됨
- 문제는 해운수요가 얼마나 시황을 견인할 것인가에 달려 있는데 중국의 성장률 둔화와 세계적인 경기둔화 등으로 개선 기대는 어려움
 - 경제전망에 의하면 중국 경제의 성장률은 '24, '25년에 시간이 갈수록 둔화될 것으로 예상되며 고금리의 장기화로 세계 경기과 투자에 대한 개선도 어려울 전망

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



- 또한, 중국의 부동산 악화로 건설경기마저 침체될 것으로 예상되어 드라이벌크 화물의 해상운송 수요에 대한 개선 기대감이 어려운 상황임
- 전반적으로 선복량 증가가 낮을 것으로 예상되어 큰 폭의 시황 악화 위험은 낮은 것으로 보이나 수요 역시 부진할 것으로 예상되어 시황은 금년대비 소폭 하락하는 지지부진한 경향이 나타날 전망

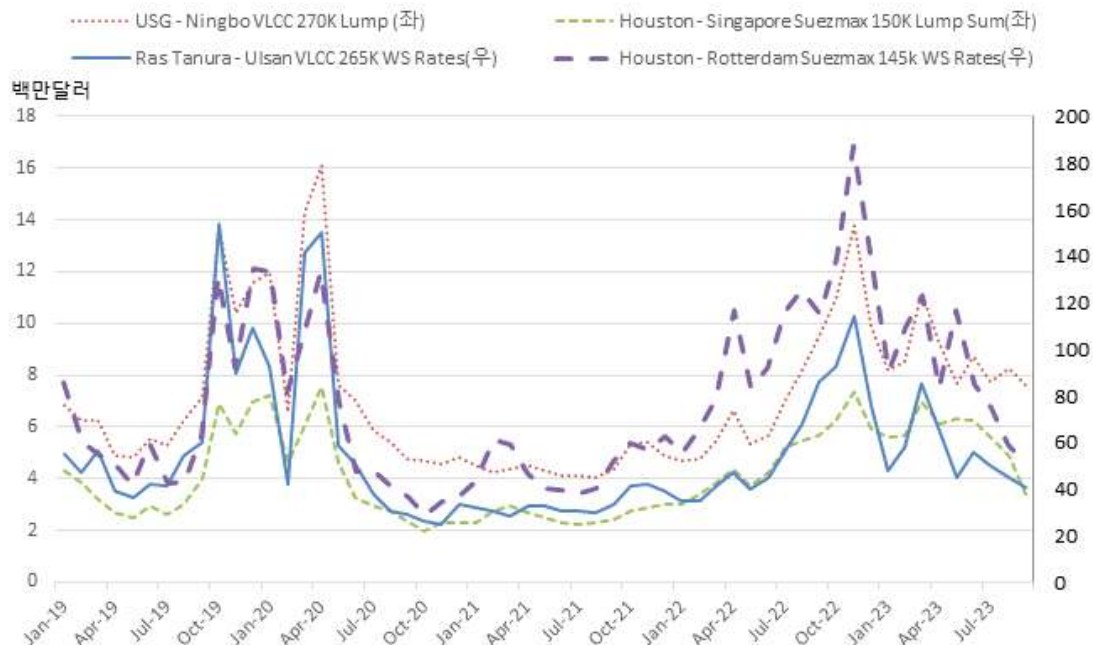
2. 탱커 시장

러시아-우크라이나 전쟁 이후 과도하게 상승한 운임과 제품운반선의 용선료가 전년 말 이후 하락하고 있으나 여전히 양호한 수준을 유지하고 있음

- 사우디아라비아의 자발적 감산이 연말까지 이어지는 등 석유 시장의 일부 불안요인에도 불구하고 러-우 전쟁의 영향으로 유럽의 수입선과 러시아의 수출선이 원거리화되며 거리 효과에 의한 해운수요 증가 효과가 지속되고 있음
- 또한, 최근 수년간의 탱커 신조선 발주량 부진으로 선복공급이 매우 낮은 수준으로 이루어져 양호한 시황이 비교적 길게 유지되고 있음

3분기 중 유조선 운임은 하향 흐름이 뚜렷하였으나 용선료는 약간의 등락이 있을 뿐 대체로 유지되는 경향을 보임

유조선 운임 추이



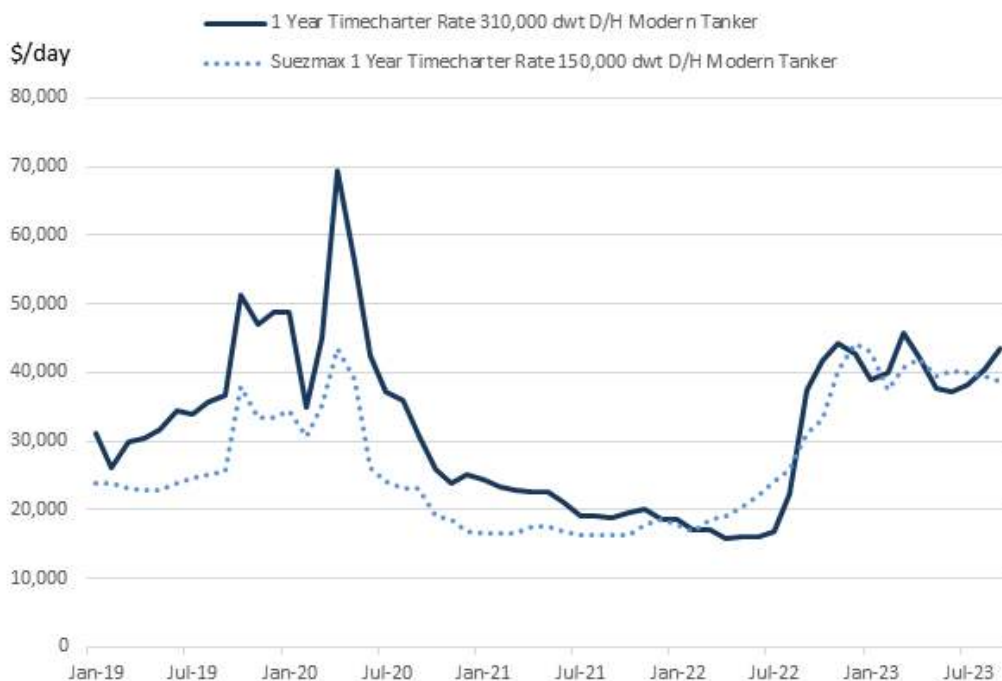
자료 : Clarkson

- 3분기 유조선 운임은 하향흐름을 보여 전쟁의 영향으로 가파른 상승 흐름을 나타냈던 전년동기 대비 크게 낮은 수준을 나타냄



- 그러나 코로나19 이전 비교적 양호한 수준이었던 2019년 3분기와 비교하여 아직 높은 운임을 유지하는 등 양호한 운임수준 유지
- 사우디 Ras Tanura - 울산 간 265K VLCC의 3분기 평균 WS지수는 전년동기 대비 36.6% 낮은 44.77로 2019년 3분기와 비교하여 14.1% 낮은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 3분기 평균 운임도 전년동기 대비 4.7% 낮은 785만달러를 기록하였으나 2019년 3분기와 비교하면 26.1% 높은 수준
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 3분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 16.8% 낮은 454만달러이나 2019년 3분기와 대비하면 42.2% 높은 수준
- 미국 휴스턴 - 네덜란드 로테르담 간 145K 수에즈막스의 경우도 3분기 평균 WS 60.96으로 전년동기 대비 48.5% 낮은 수준이었으나 2019년 3분기 대비 24.8% 높은 수준
- 3분기 중 중국의 석유제품 수출을 위한 원유 수입량이 양호한 수요를 나타내며 VLCC 운임 하락을 일정 수준 방어한 것으로 보이며 유럽 노선의 수에즈막스 수요는 여전히 양호한 것으로 추정됨

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 유조선의 운임과 달리 용선료는 3분기 중 뚜렷한 하향 흐름은 아니었으며 중국향 수요 증가로 VLCC 용선료는 소폭 상승함
- 310Kdwt급 VLCC의 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 40,962달러로 전분기 대비 5.2% 상승
- 150Kdwt급 수에즈막스의 경우 3분기 평균 1일당 39,385달러로 전분기 대비 2.8% 하락



제품운반선 시장 역시 지난해 전쟁의 영향으로 가파르게 상승했던 정점 대비 하락 추세가 이어지고 있으나 여전히 높은 수준을 기록함

- 지난해 유조선보다 더욱 큰 폭으로 상승했던 제품선 운임은 지난해 연말 정점을 기록한 후 점차 하락하고 있으나 여전히 매우 높은 수준을 유지하고 있음
- 3분기 중에는 계절적 영향으로 상승하는 경향을 보였으나 가파르게 상승했던 전년 동기에 비해서는 낮은 수준이며, 2019년 3분기에 비해서는 여전히 크게 높은 수준을 나타냄
- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 3분기 평균 운임은 350만달러로 전년동기 대비 23.7% 낮은 수준이나 2019년 3분기 대비로는 73.7% 높은 수준
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 3분기 평균 운임 역시 전년동기 대비 46.5% 낮은 76만 달러를 기록했으나 2019년 3분기 대비로는 72.1% 높음
- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 3분기 평균 전년동기 대비 34.3% 낮은 212만 달러였으나 2019년 3분기 대비로는 75.2% 높은 수준을 기록

제품운반선 운임 추이

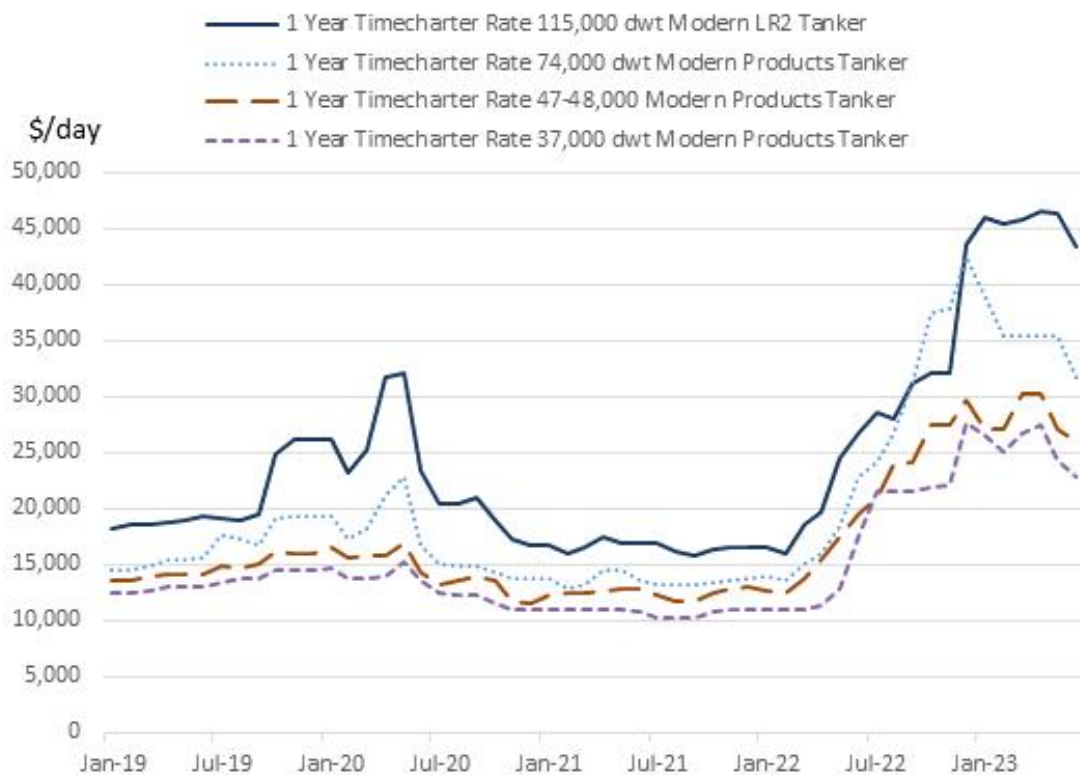


자료 : Clarkson



- 3분기 중에도 제품운반선의 정기용선료의 하락은 지속되었으나 지난해 상승폭이 매우 크고 정점이 전쟁 이전 대비 약 3배 수준으로 매우 높아 지난 5월 이후 용선료 하락이 진행되고 있으나 여전히 매우 높은 수준을 유지하고 있음
- 115Kdwt급 LR2탱커의 3분기 평균 1년 정기용선료는 1일당 38,808달러로 전분기 대비 14.1% 낮은 수준이었으나 양호한 시황을 나타냈던 코로나19 직전 2019년 4분기에 비해 50.1% 높은 수준
- 74Kdwt급 LR1탱커 역시 3분기 평균 1일당 28,750달러로 전분기 대비 15.5% 낮은 수준을 기록했으나 2019년 4분기에 비해 49.6% 높은 수준
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우도 3분기 평균 1일당 25,250달러로 전분기 대비 8.7% 낮은 수준이나 2019년 4분기에 비해 57.0% 높은 수준
- 37Kdwt급 MR탱커 역시 3분기 평균 1일당 22,962달러로 전분기 대비 7.1% 낮은 수준이나 2019년 4분기에 비해 58.1% 높은 수준

제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

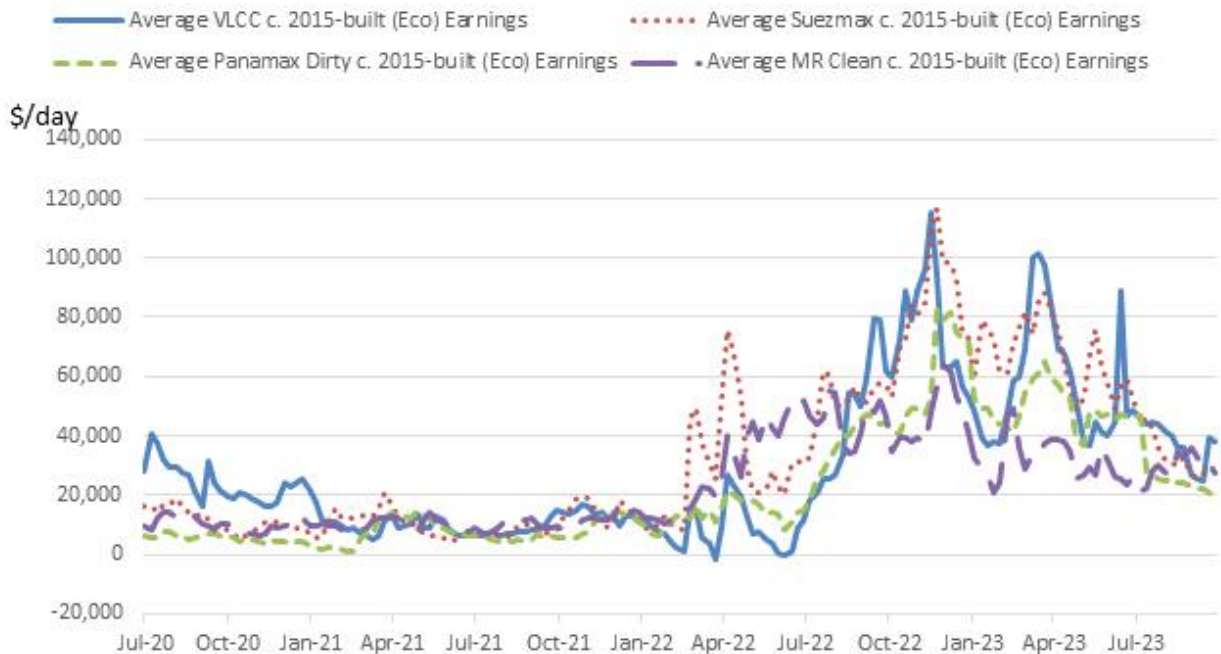
3분기 탱커의 어닝(earnings)은 감소 추세를 보였으나 여전히 양호한 수준 추정

- 벌크선의 어닝과 유사하게 운임 수준이 전년동기 대비 하락하며 평균 어닝 역시 감소하였고 유가가 3분기 중 상승함에 따라 분기 중 어닝이 감소하는 추세를 보임
- 2015년 건조 VLCC의 3분기 평균 어닝은 1일당 37,448달러로 전년동기 대비 12.6% 감소
- 동일 선령의 수에즈막스 3분기 평균 어닝은 1일당 32,903달러로 전년동기 대비 35.8% 감소



- 동일 선령의 파나막스급 더티(dirty) 탱커의 3분기 평균 어닝은 1일당 25,603달러로 전년동기 대비 29.3% 감소
- 동일 선령의 MR급 클린(clean) 탱커의 3분기 평균 어닝은 1일당 29,270달러로 전년동기 대비 36.1% 감소

탱커 어닝(earning) 추이



자료 : Clarkson

2024 탱커 시황은 추가 하락 여지가 있으나 러-우 전쟁의 영향이 지속되고 신규 선박 공급 압력이 낮아 강세가 유지될 전망

- OPEC+의 감산기조와 최근 이스라엘-팔레스타인 분쟁 등 지정학적 요인 등에 따른 가격 불안이 세계 경제의 저성장 기조와 맞물릴 경우 석유수요 둔화로 이어져 탱커시황 하락 가능성이 있으므로 시황의 추가 하락 여지가 있음
- 그러나 러-우 전쟁의 종식 여부와 관계없이 정치적으로 형성된 현재의 석유교역 노선은 극적인 변화가 없는 한 당분간 유지되며 상당 수준의 탱커 수요를 견인할 것으로 예상됨
- 또한, 제품운반선 시황 호조로 '23년 중 제품운반선의 신규 발주가 증가하였으나 시장에 공급과잉을 유도할 수준은 아니며 최근 수년간 전반적인 탱커 신규 발주량이 미미한 수준이므로 '24년 중 탱커 선박량 증가는 1% 내외의 낮은 수준에 그칠 전망
- 이러한 요인들을 고려하면 일부 시황하락 압력이 작용할 것이나 과도한 하락이 발생할 가능성은 낮으며 '24년 중 탱커의 운임과 용선료는 강세를 유지할 것으로 전망

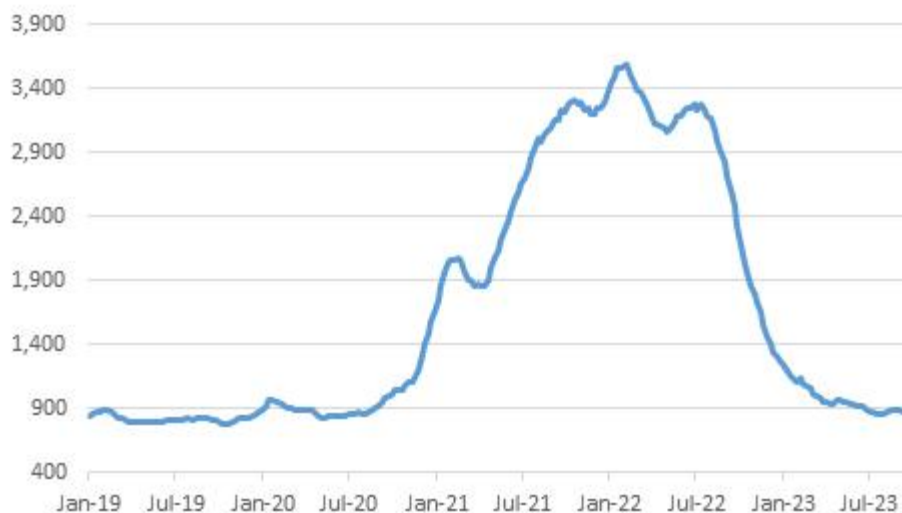


3. 컨테이너선 시장

3분기 중에도 수요 둔화와 신조 선박 인도 증가에 따른 시황하락 지속

- '23년 중 컨테이너선 시장 수요는 인플레이션과 세계 경기둔화 등의 영향으로 저조한 수준으로 추정됨
- Clarkson의 Container Intelligence Monthly는 최근호에서 '23년도 컨테이너선 해운수요 증가율을 톤마일 기준으로 0.9%로 추정하고 있으며, 컨테이너선 수요 증가율과 연관성이 높은 IMF의 세계 상품교역 증가율은 '23년 -0.25%로 추정하고 있음
- 이러한 데이터를 참조하면 금년도 컨테이너선 시장의 수요 증가율은 1% 미만으로 추정됨
- 반면, 2020년 4분기 이후 대량 발주된 선박이 본격적으로 인도되며 컨테이너선복 증가율은 매우 높은 수준임
- 이미 3분기까지 인도된 선박은 총 157만TEU로 연초 선박량의 6.1%에 해당하는 물량이며 동 기간 폐선량은 연초 선박량의 0.4%에 불과하여 3분기말까지 선박량 증가율은 5.7%에 이르고 있음
- 연말까지는 7%를 초과하는 수준의 선박량 증가가 이루어질 것으로 예상됨
- EEXI의 시행으로 선박 운항속도가 감속되어 일부 공급 감소효과가 발생한 것으로 추정되나 현재의 신규 선박 공급속도를 감안하면 큰 영향을 미치지는 못할 것으로 보임
- 3분기 평균 CCFI는 875.8로 전년동기 대비 70.3% 낮은 수준이며 전분기 대비 6.7% 추가 하락함

CCFI 추이



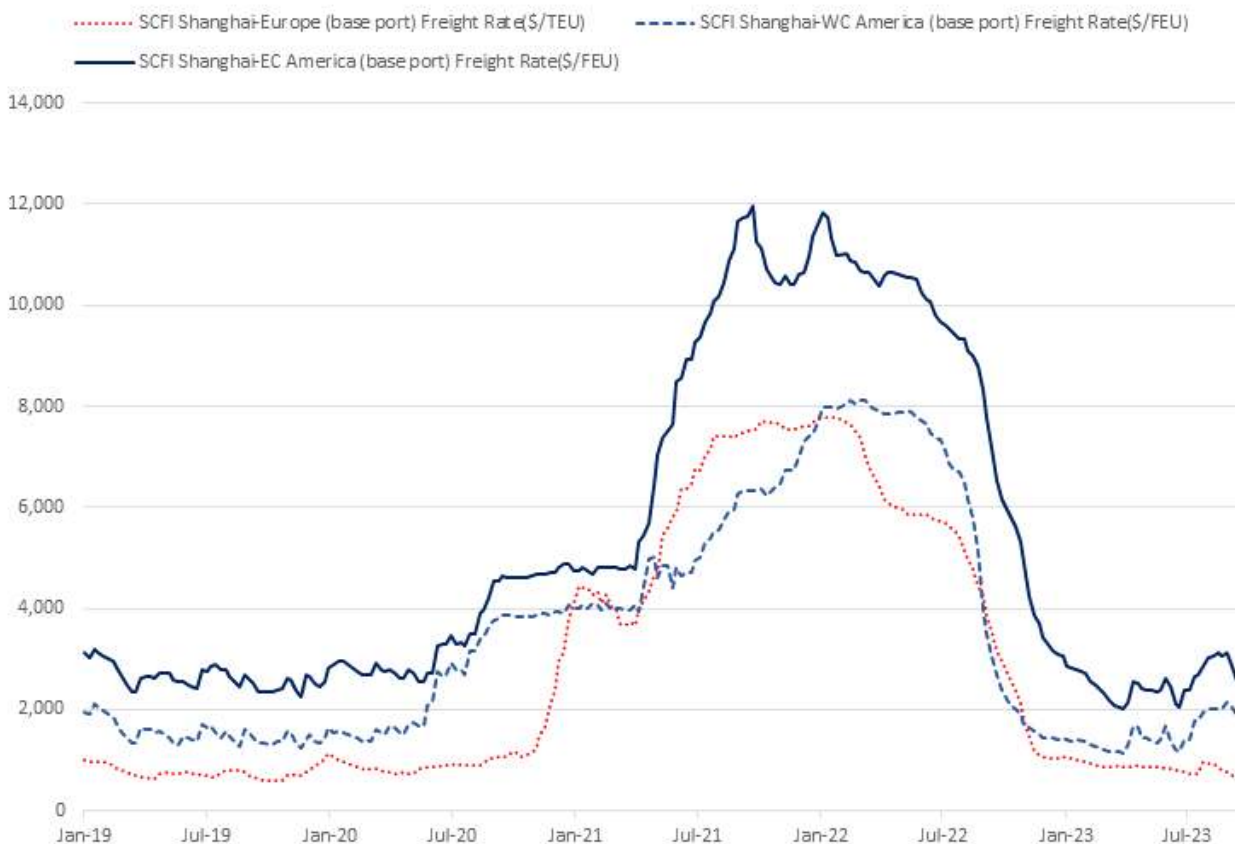
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 원양노선의 운임은 전반적으로 전년동기 대비 크게 하락하였으나 북미 노선의 경우 투입 선박 감축을 통해 운임 반등에 성공함

- 상하이-유럽노선의 3분기 평균 운임은 TEU당 775.7달러로 전년동기 대비 83.3% 낮은 수준이며 전분기 대비 8.5% 하락하여 동 노선은 현재까지도 운임 하락 추세가 이어지고 있음
- 상하이-미서안 노선의 3분기 평균 운임은 FEU당 1,883.9달러로 전년동기 대비 64.3% 낮은 수준이나 운항선박 감축 효과로 전분기 대비 32.7% 상승
- 상하이-미동안 노선 역시 서안 노선과 유사한 흐름을 보이며 3분기 평균 전년동기 대비 67.7% 하락한 FEU당 2767.9달러를 기록하였으나 전분기 대비로는 17.0% 높은 수준
- 9월말 기준 운임은 미중 무역 분쟁으로 상황이 비교적 저조한 수준이었던 2019년 9월말 대비 미서안 노선만 약 30% 높으며 유럽과 미동안 노선은 5% 이내의 유사한 수준을 나타냄

주요 원양노선 SCFI 추이



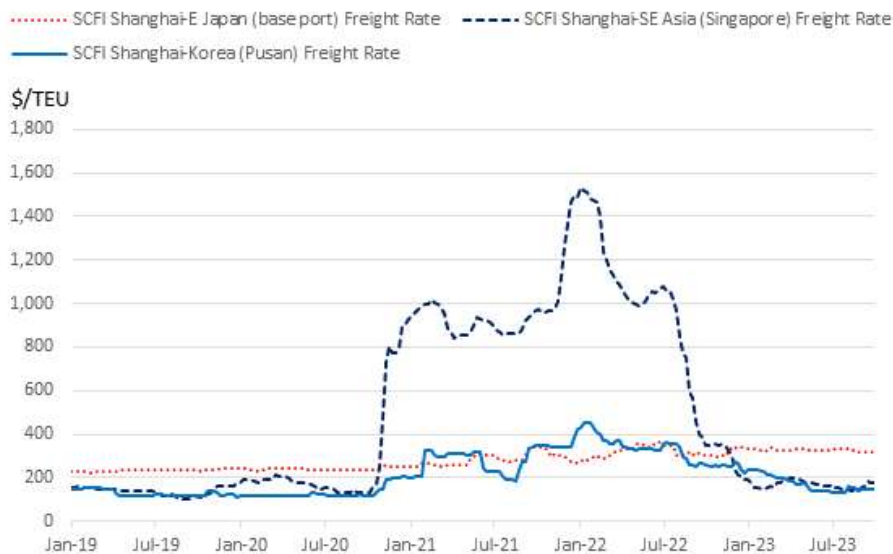
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



주요 근해노선 운임 역시 전반적인 하락 추세이나 일본노선은 예외적으로 완만한 상승 흐름을 유지함

- 상하이-동일본 노선은 3분기 중 평균 TEU당 326.1달러로 전년동기 대비 2.4% 상승하여, 코로나 19에 의한 시황변화에 영향을 거의 받지 않는 모습이나 2분기 대비로는 1.0% 하락
- 상하이-부산 노선의 경우 '23년 중 하락 추세가 이어지고 있으며 3분기 평균 TEU당 143.9달러로 전년동기 대비 52.9% 낮은 수준을 기록했으며 전분기 대비로는 5.7% 하락
- 상하이-동남아(싱가포르) 노선은 타 노선 대비 빠른 하락 속도를 보이고 있으며 3분기 평균 운임은 TEU 당 154.9달러로 전년동기 대비 78.9% 낮은 수준이며 전분기 대비 12.0% 하락

주요 근해 노선 SCFI 추이



자료 : 상하이항운교역소, Clarkson

컨테이너선 시황은 2024년에도 저조한 시황이 이어질 전망

- 거시경제 전망 등을 참조하면 '23년도 성장률 정체를 보였던 컨테이너선 시장 수요는 '24년 약 3%대의 증가율로 높지 않은 수준의 개선이 이루어질 것으로 기대됨
- 그러나 '21~'22년 집중 발주된 다량의 컨테이너선은 '24년에도 대량 인도가 이루어지며 '23년에 이어 '24년에도 7% 내외의 선박량 증가를 가져올 것으로 예상되어 낮은 수준의 수요 개선으로는 시황 악화를 방어하기 어려울 것으로 예상됨
- 시황 악화와 지난 2년간의 집중발주로 '23년 중 신조선 발주가 희박할 것이라는 예상과 달리 메탄올추진선이 부상하며 3분기까지 대형선 위주의 선박이 대량 발주되어 신규공급에 따른 시황 악화는 2026년까지도 이어질 가능성이 높아짐
- 선사들이 투입선박을 감축하고 노후선 폐선을 앞당기며 시황하락 방어에 나설 가능성도 있으나 '24년에 규제 강화 등 급격한 환경변화가 있을 것으로 보이지 않아 대량 폐선 가능성은 낮으며, 투입선박 조정이 시황하락을 어느 선에서 방어할 수 있을 것인지가 관건이 될 것임

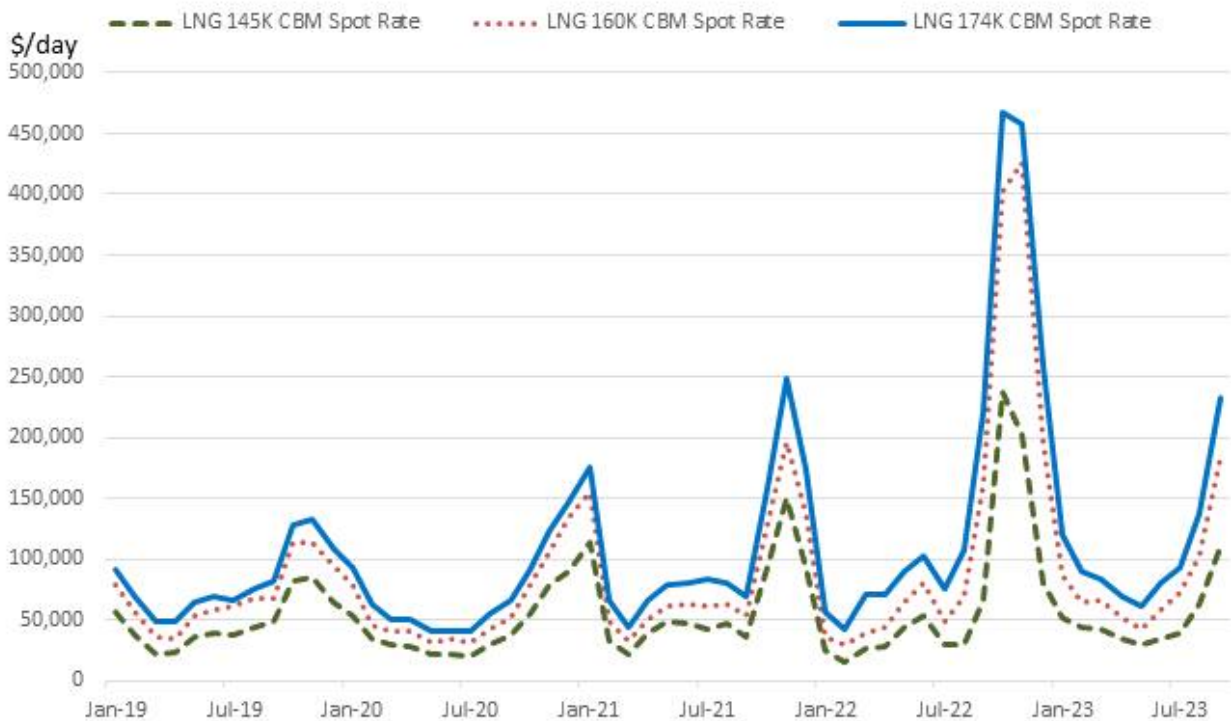


4. LNG선 시장

3분기 LNG선 해운시황은 여전히 양호한 수준을 유지하고 있으나 용선료는 하락 추세

- 3분기 운임은 러-우 전쟁의 영향으로 급등한 전년 동기간보다 높은 수준을 나타내는 등 양호한 시황을 유지함
- 용선료는 전쟁 영향으로 급등하여 정점을 나타낸 지난해 10월 이후 지속적으로 하락하고 있으나 여전히 높은 수준을 유지함
- 러-우 전쟁 이후 새롭게 LNG 수요가 확대되고 있는 유럽의 영향 등으로 현재까지 LNG 해상운송 수요는 탄탄한 것으로 추정됨

LNG선 Spot 운임 추이



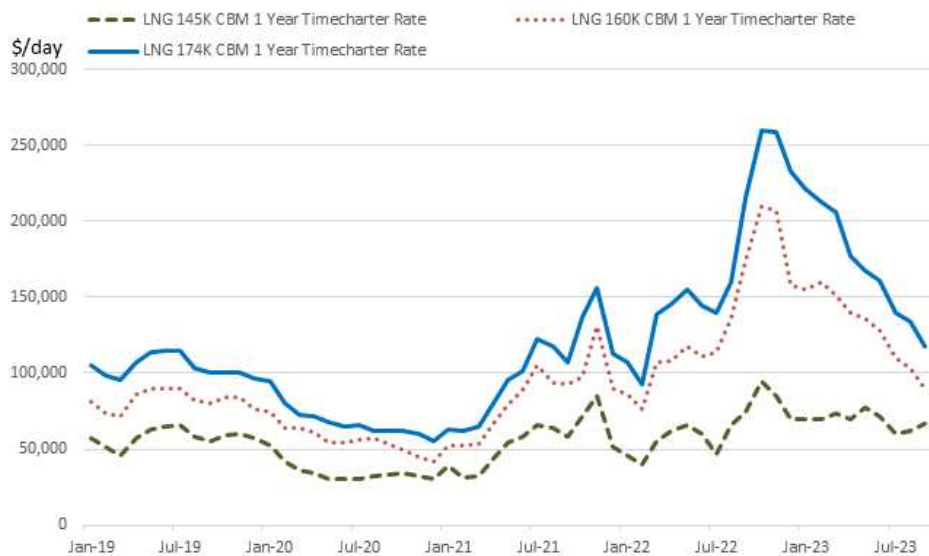
자료 : Clarkson

- 구형 선형인 145KCuM급의 3분기 평균 스팟운임은 1일당 73,769달러로 러-우 전쟁의 영향으로 빠르게 상승하던 시기인 전년동기보다도 73.5% 높은 수준을 기록함
- 160KCuM급의 경우 역시 3분기 평균 스팟운임은 전년동기 대비 31.8% 높은 1일당 124,519달러를 기록
- 174KCuM급의 경우도 3분기 평균 스팟운임은 전년동기 대비 17.5% 높은 1일당 160,308달러
- 금년도 연초 선박량 대비 3.7%의 선박이 신규 인도되었고 연말까지 2%에 해당하는 선박이 추가 인도될 예정이므로 폐선량을 고려하여도 약 5%의 선박량 증가가 예상되나 유럽의 수입물량 확대 등으로 선박 수급은 여전히 타이트한 것으로 추정됨
- 또한, EEXI의 시행으로 선박의 운항속도가 감속된 점도 영향이 있는 것으로 추정됨



- 그럼에도 불구하고 선박의 정기용선료는 비교적 빠르게 하락하고 있는데 전쟁의 영향으로 과도하게 상승했던 용선료가 조정되는 과정으로 보이며 아직은 여전히 높은 수준을 유지하고 있음
- 145KCuM급의 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 13.2% 하락한 1일당 63,462달러를 기록
- 160KCuM급의 경우는 전분기 대비 24.9% 하락한 1일당 102,250달러
- 174KCuM급 역시 3분기 평균 전분기 대비 22.9% 하락한 1일당 129,615달러 기록

LNG선 용선료 추이



자료 : Clarkson

2024년 LNG선 해운시장은 운임과 용선료의 하락이 예상되나 비교적 양호한 수준은 유지될 전망

- '24년부터 '26년까지 3년간 연간 80척 이상, 14백만CuM 이상의 LNG선이 인도될 예정이며 연간 인도 예정량은 당해연도 연초 예상 선복량의 12% 이상에 해당하는 막대한 물량으로, 매우 큰 폭의 수요 증가가 매년 뒷받침되지 않는 한 시황에 상당한 부담이 될 수준임
- 4분기 카타르발 LNG선 수주계약 결과에 따라 유사한 수준의 물량 인도는 '27년까지도 이어질 수 있음
- 반면, 유럽의 수요가 확대되었으나 에너지 안보차원에서 LNG 수요를 억제하고자 노력하고 있고 2030년 에너지 피크를 선언한 중국 역시 2020년대 중후반으로 넘어가는 시점에서 화석연료인 LNG의 공격적인 수요증가를 기대하기도 어려워 수요측 불확실성은 높은 상황임
- 다만, '24년까지는 기존 PNG를 대체하는 유럽의 수요가 여전히 높을 것으로 기대되고 시황이 빠르게 하락할 경우 폐선 가능한 노후 저효율선박의 숫자가 아직 충분하여 공급 조절 역할을 할 수 있을 것으로 보이므로 '24년까지는 비교적 양호한 수준의 시황이 유지될 전망
- '25년 이후의 시황 예측은 '24년 LNG 시장의 전개상황을 지켜보아야 할 것임

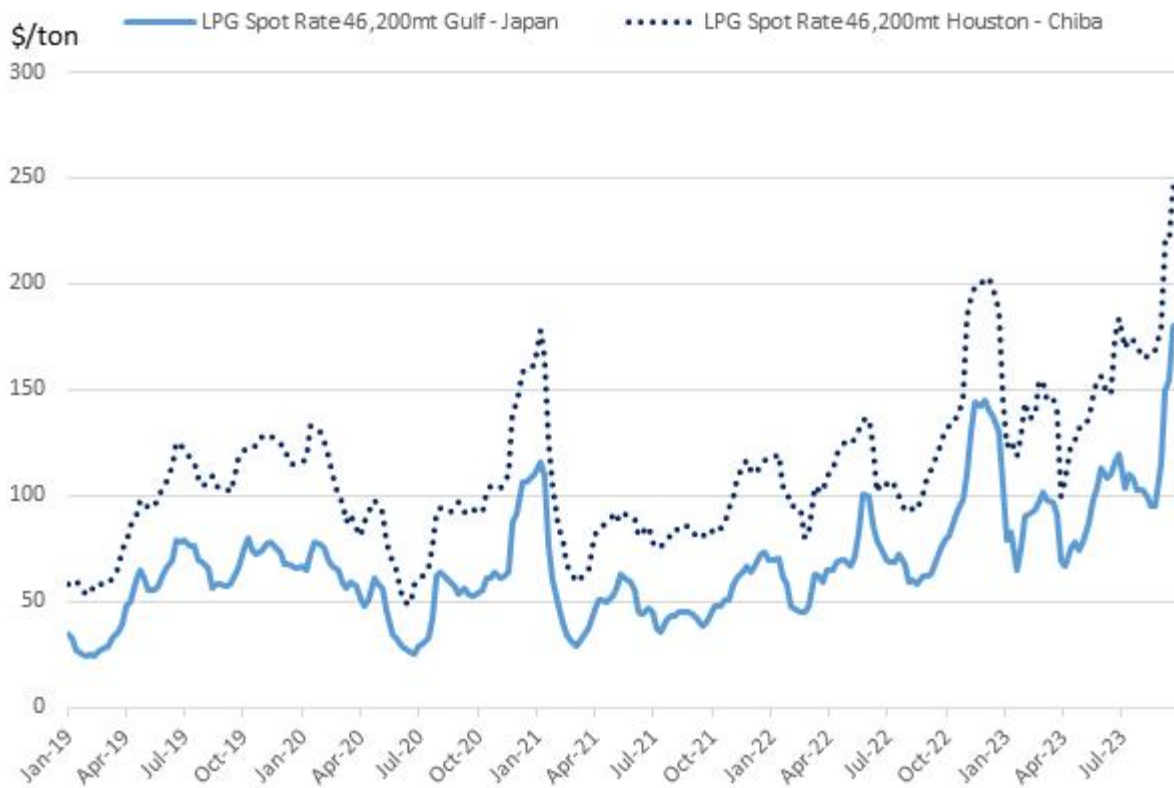


5. LPG선 시장

3분기 중 LPG선 시황은 많은 신조선 인도에도 불구하고 운임과 용선료가 급등하는 호조를 나타냄

- 지난 2021년 대량 발주의 영향으로 '23년 중 연초 선복량의 약 11.5%에 해당하는 대량의 신조 선박이 인도될 것으로 추정되며 시황 호조로 폐선량이 미미하여 금년도 선복량 증가율은 10%를 상회할 것으로 예상됨
- '23년 중 LPG 1위 수요국 중국이 두자리수의 수입량 증가를 기록하였고 2위 수요국 인도 역시 높은 수요증가를 기록할 것으로 추정됨
- 중동 산유국의 감산으로 중동국가 대신 대유럽 석유수출을 위해 증산한 미국이 아시아 LPG 수요에 대응하여 수출량을 늘림으로써 미국-아시아의 원거리 운송이 크게 증가하며 매우 높은 수준의 선복량 증가율에도 불구하고 시황이 크게 호전된 것으로 추정

LPG선 Spot 운임 추이

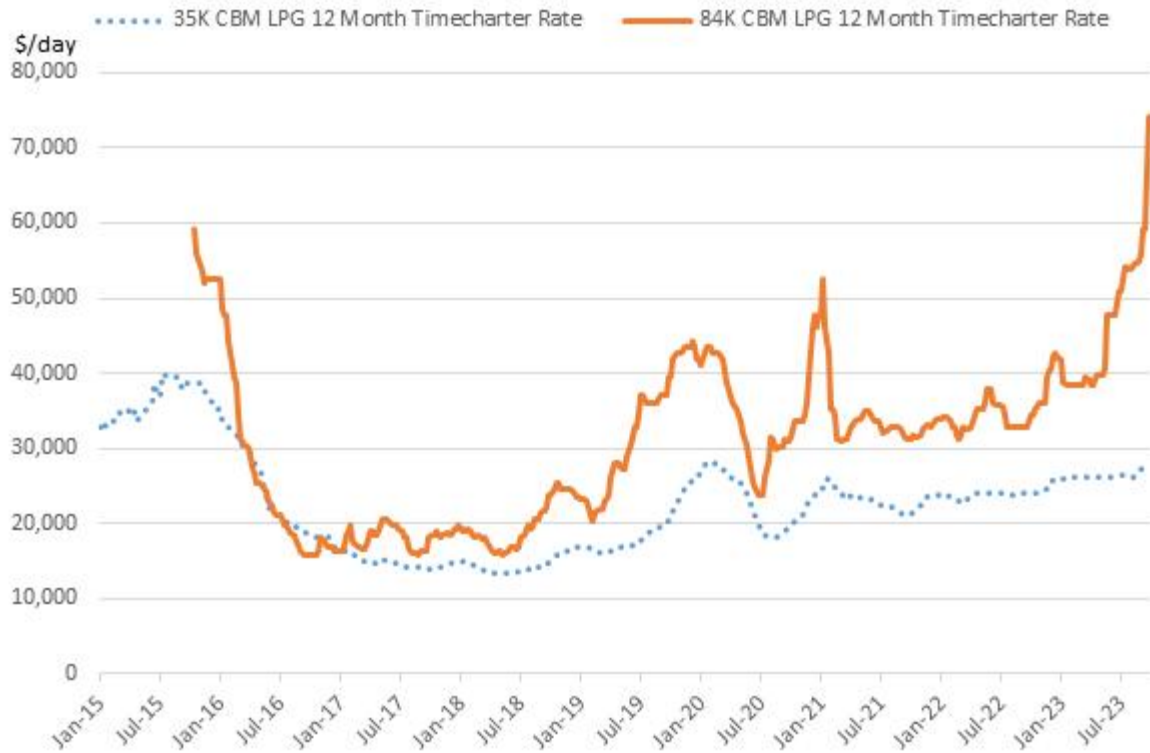


자료 : Clarkson

- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 중동-일본 간 3분기 평균 스팟운임은 전년동기 대비 84.2% 높은 톤당 122.92달러 기록
- 46,200mt(82.4KCUM)급 VLGC의 미국(Houston)-일본(Chiba) 간 운임 역시 3분기 평균 전년동기 대비 79.4% 높은 톤당 190.08달러 기록



LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 정기용선료 역시 많은 신조 선박 공급에도 불구하고 대형선 위주로 급격하게 상승함
- 84KCuM급 VLGC의 1년 정기용선료는 3분기 평균 전분기 대비 30.7% 상승한 1일당 58,092 달러 기록
- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료는 3분기 평균 1일당 26,833달러로 전분기 대비 1.9% 상승에 그쳐 미국-아시아 노선에 수요가 많은 대형선에 비해 상승률이 제한적이었음

2024년 LPG선 해운시황은 다소 하락할 것으로 보이나 양호한 시황을 유지할 전망

- EIA의 전망에 의하면 '24년도 미국의 석유생산은 '23년 대비 1.5% 증가할 전망이며 이를 감안하면 북미-아시아 원거리 교역 물량의 증가는 제한적일 전망
- 중동의 감산이 변수가 될 것이나 '23년 연말까지의 자발적 추가 감산이 종료되고 '24년도 중동의 석유 생산량이 전년대비 증가한다면 LPG 시장의 교역이 원거리 대신 중동-아시아 노선 위주로 증가할 것으로 예상되어 톤마일 기준 선박수요의 증가율은 2% 내외에 그칠 전망
- 반면, '24년도 신조 선박 인도량은 연초 추정선박량의 5% 수준으로 비교적 많은 물량이며 시황이 호조를 보이고 있어 많은 폐선을 기대하기 어려워 약 4% 내외의 선박량 증가 전망
- LPG 운송수요 대비 선박 공급이 높은 수준이므로 다소 하락할 가능성이 높으나 현재 시황이 매우 높은 수준에 있으며 중국, 인도 등 아시아권의 수요 증가에 대한 기대감도 남아있어 시황이 부진한 수준까지 하락할 가능성은 낮으므로 양호한 시황은 유지될 전망

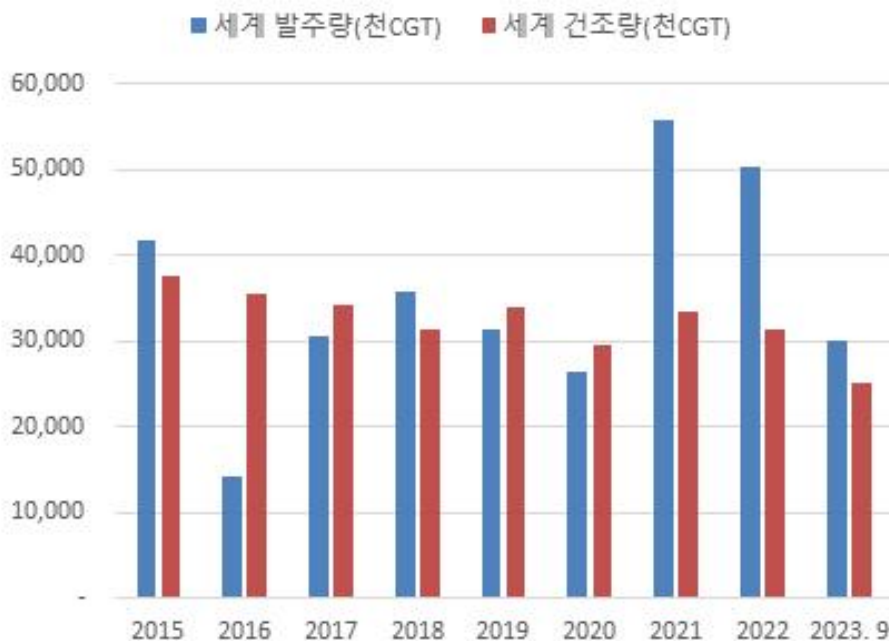


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

3분기까지 신조선 발주량은 전년동기 대비 감소하였으나 비교적 양호한 수준

- '23년들어 탱커 시장의 활황으로 제품운반선 등 탱커의 발주가 증가하였으나 '21년 이후 높은 비중을 차지하는 컨테이너선과 LNG선의 발주가 감소하며 전반적으로 발주량이 감소함
- 2년 활황 후 여전히 연간 세계 건조량 이상의 물량이 발주되고 있어 비교적 양호한 시장 유지
- 고금리가 유지되는 가운데 선사가 신조선 가격을 높은 수준으로 인식하는 등 신조선 투자 환경이 우호적이지 않으나 석유, LNG, LPG 등 에너지 상품의 해운시황이 양호하고 환경규제에 대응하기 위한 수요도 지속되고 있어 비교적 양호한 수준의 발주를 이어가고 있음
- 3분기 누적 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 23.0% 감소한 3,014만CGT (Clarkson)
- 동 기간 발주액은 전년동기 대비 17.8% 감소한 836.9억달러를 기록
- 3분기 발주량은 전년동기 대비 18.4% 감소한 844만CGT, 발주액은 25.2% 감소한 241.2억달러
- 3분기 누적 세계 건조량(인도량)은 전년동기 대비 9.4% 증가한 2,503만CGT 기록
- 4분기 중 카타르발 LNG선 등의 발주가 진행되고 있어 금년 중 세계 신조선 발주량은 약 3,850만CGT의 비교적 양호한 수준을 기록할 전망

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



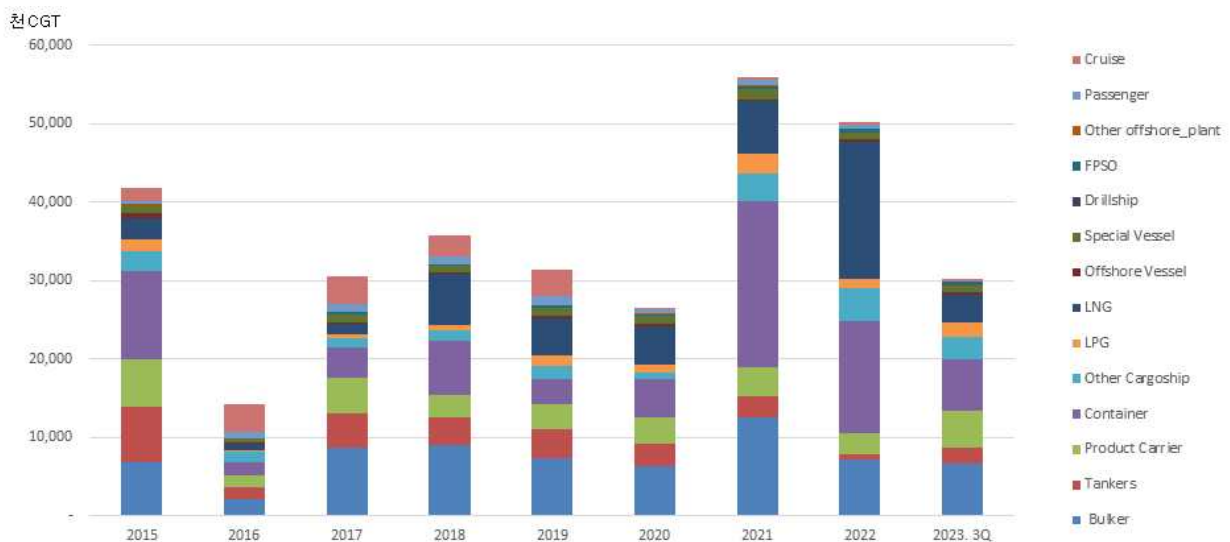
자료 : Clarkson



선종별로는 탱커와 LPG선의 발주량이 증가한 반면, LNG선과 컨테이너선 발주는 크게 감소함

- 최근 수년간 발주량이 크게 부진했던 탱커는 해운시황의 호조로 3분기까지 전년동기 대비 185.4% 증가한 637만CGT가 발주되었으나 지난해의 극심한 부진에 의한 기저효과로 발주 증가율이 크게 나타났을 뿐, 환경규제 대응수요가 본격화된 수준에는 미치지 못함
- 수에즈막스 유조선과 제품운반선의 발주가 크게 증가하였으나 VLCC의 발주는 3분기까지 16척에 불과하여 아직까지 탱커 선주들의 관망세는 풀리지 않은 것으로 추정됨
- 컨테이너선은 3분기까지 676만CGT가 발주되어 전년동기 대비 37.9% 감소하였으나 이는 호황기의 마지막해인 지난 2008년 전체 발주량과 유사한 수준이며 지난 2년의 집중 발주와 해운시황의 악화를 감안하면 예상보다 많은 물량이 발주됨
- 대형 선사를 중심으로 메탄올연료추진선의 수요가 크게 증가하며 '23년중 많은 선사가 시험 선대 구성을 위하여 대형 메탄올연료추진선을 발주하였기 때문임
- LNG선은 3분기까지 42척, 368만CGT의 나쁘지 않은 발주량을 기록했으나 사상 최대물량이 발주된 지난해 실적에 대한 기저효과로 전년동기 대비 69.6% 감소
- 다만, 4분기 중 카타르발 LNG선 물량이 대거 발주되며 '23년도 전체 발주량은 매우 양호한 수준이 될 것으로 예상
- 3분기 누적 벌크선 발주량은 전년동기 대비 4.1% 감소한 675만CGT
- LPG선은 해운시황 호조와 LPG 이중연료추진선 수요 등으로 3분기까지 190만CGT가 발주되며 전년동기 대비 225.3% 증가함

선종별 세계 신조선 발주량 추이



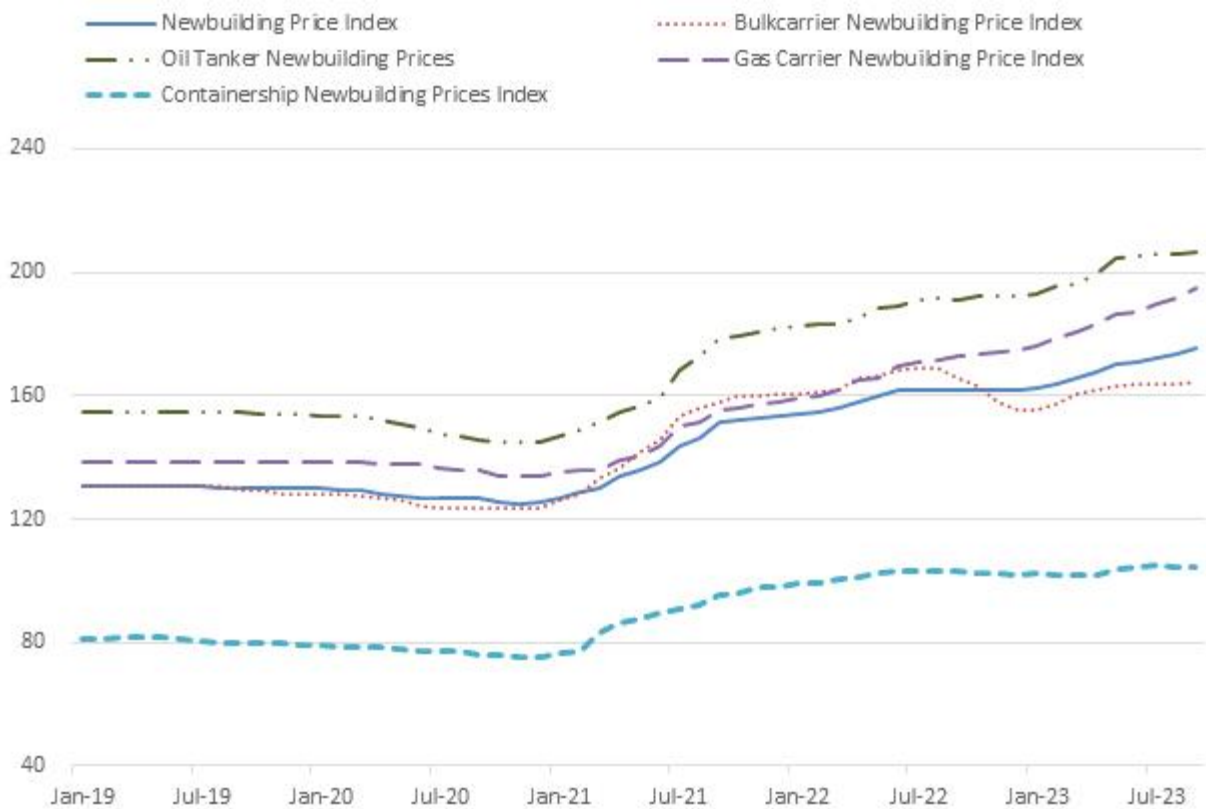
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성



신조선 가격은 '23년 중 완만하게나마 상승추세를 보였으며 3분기에는 가스선의 상승추세가 유지되었으나 나머지 선종의 가격은 정체된 흐름을 보임

- 전년대비 신조선 수요는 감소하였으나 한국과 중국 조선소의 일감이 충분히 확보되어 있고 인력부족의 문제로 조선소들이 적극적 수주보다 선별 수주에 나서는 경향을 보여 신조선 가격은 '23년중 완만하나마 상승세를 유지함
- 다만, 3분기에 들어와 가스선을 제외한 주요 선종 가격의 상승세가 둔화되거나 정체되는 흐름을 보임
- Clarkson 신조선가 지수는 9월 평균 175.37로 '23년중(전년말 대비) 8.4% 상승하였고 3분기 중에는 2.3% 상승
- 벌크선 가격지수는 9월 평균 164.15로 연중 5.8% 상승하였으며 3분기 중에는 0.4% 상승에 그침
- 탱커 가격지수는 9월 평균 206.60으로 연중 7.4% 상승하였으며 3분기 중에는 0.6% 상승
- 가스선 가격지수는 9월 평균 194.64로 연중 11.2% 상승하였고 3분기 중에 3.9% 상승하여 주요 선종 중 가장 높은 상승률을 나타냄
- 컨테이너선 가격지수는 9월 평균 104.22로 연중 2.1% 상승에 그쳤으며 3분기 중에는 0.4% 하락하여 유일하게 가격 하락을 나타냄

신조선가 지수 추이



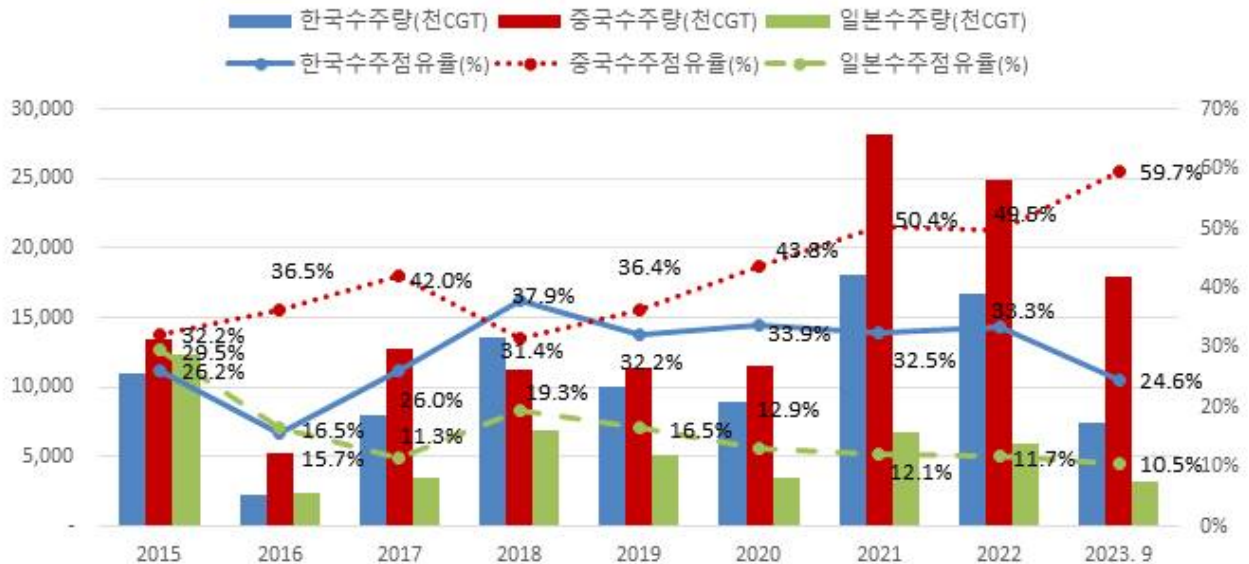
자료 : Clarkson



3분기까지 신조선시장에서 중국의 수주점유율이 크게 확대된 반면, 한국의 점유율은 20%대로 하락함 (CGT 기준)

- 중국은 3분기까지 약 1,800만CGT를 수주하며 전체의 59.7%를 점유하여 다른 경쟁국 대비 압도적 우위를 보임
- 한국은 3분기까지 24.6%까지 점유율이 하락하여 중국에 이어 점유율 2위를 차지하였으나 매우 큰 격차를 보임
- 동 기간 중 일본은 317만CGT를 수주하여 10.5%의 점유율을 차지함
- 중국의 점유율 확대와 한국의 축소는 한국이 큰 우위를 차지하는 LNG선의 발주량과 비중이 크게 감소한 데에 한 원인이 있음
- 또한, 중국이 프랑스와의 외교적 협력과 대형 선사와의 그린메탄올 협력 등을 내세우며 한국이 경쟁력 우위를 가지고 있던 대형 컨테이너선까지 대거 수주한 것도 큰 원인 중 하나가 됨
- 4분기 중 카타르발 LNG선 등의 수주에 한국 조선사들이 적극적으로 임하고 있어 동 수주전에서 성공적인 성과가 있을 경우 연말까지 한국의 수주량은 30% 수준을 회복할 것으로 기대

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

3분기까지 국내 조선업의 수주는 세계 발주량 감소 폭에 비해 더 큰 폭으로 감소하였으며, 연간 생산능력과 비교하여 양호도 부진도 아닌 수준의 실적을 기록

- 3분기 누적 국내 신조선 수주량은 전년동기 대비 46.2% 감소한 742만CGT를 기록
- 3분기 수주량은 전년동기 대비 42.4% 감소한 195만CGT로 3분기 중에는 부진한 수준을 나타냄
- 3분기 누적 수주액은 전년동기 대비 39.8% 감소한 217.8억 달러
- 3분기 수주액은 전년동기 대비 17.2% 감소한 61.5억 달러
- 국내 선박 건조 능력을 감안하면 중장기적으로 월 90~100만CGT 수준이 될 것으로 보이며 동 물량 이상을 수주할 경우 수주잔량이 증가하는 양호한 시황으로 평가할 수 있는데 3분기까지 누적 수주는 그 경계에 있음

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

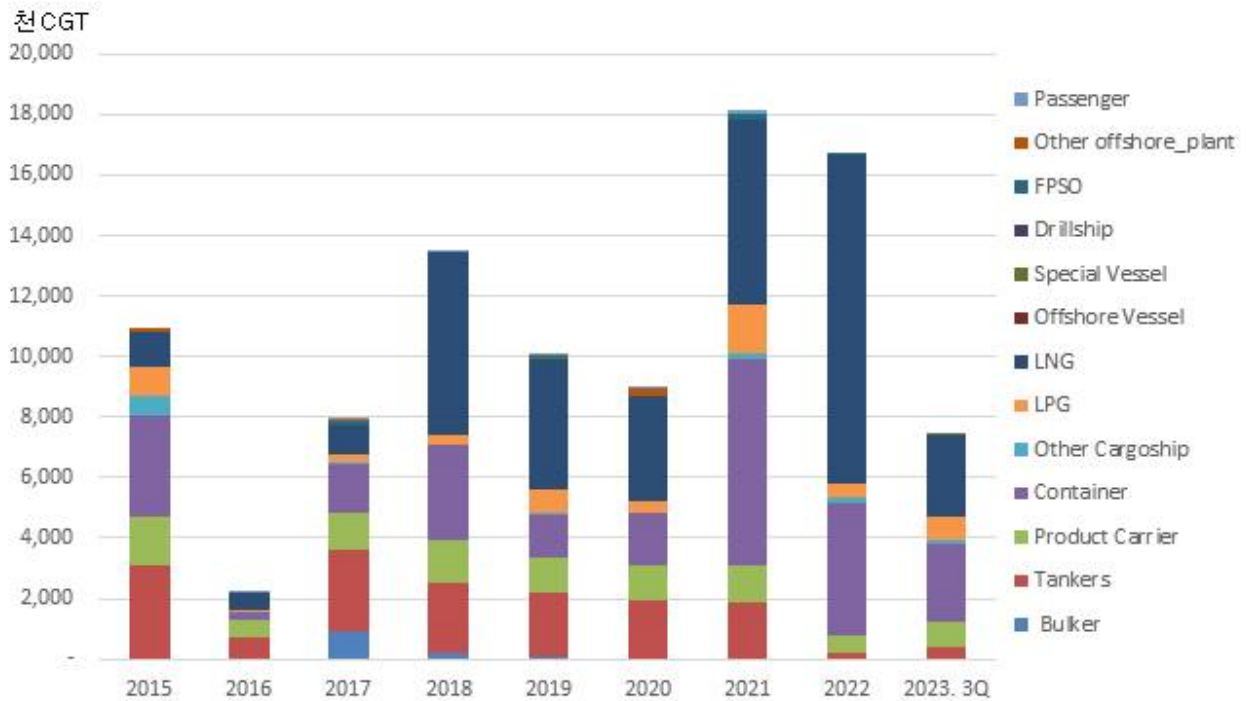
3분기까지 선종별 수주는 LNG선과 컨테이너선이 여전히 높은 비중을 차지하고 있고 탱커 비중이 다소 높아짐

- 3분기까지 국내 수주 선종 중 LNG선은 전년동기 대비 수주량이 68.2% 감소하였으나 전체 수주 선종 중 36.3%를 차지하여 여전히 가장 높은 비중을 나타냄
- 컨테이너선의 경우 12,000TEU급 이상 대형 및 초대형선의 수주는 오히려 전년동기 대비 약 37% 증가한 반면, 나머지 선형들의 수주가 부진하여 전체 컨테이너선 수주량은 전년동기 대비 33.5% 감소



- 그러나 전체 선종 중 34.2%로 여전히 높은 비중을 차지함
- 유조선과 제품운반선 등 탱커의 발주량이 전반적으로 증가함에 따라 국내 수주량도 전년동기 대비 유조선은 1,282.9%, 제품선은 118.1% 증가하였으나 지난해의 극심한 탱커수주 부진에 따른 기저효과로 증가율이 높게 나타났을 뿐 양호한 물량은 아님
- 유조선과 제품선을 포함한 탱커의 수주 비중은 전체 선종 중 15.6%에 불과하여 국내 주요 수주 선종으로서의 위상을 회복하지 못함
- 특히, 과거 60%를 점유하였던 VLCC 시장에서 3분기까지 발주된 16척 중 단 1척도 수주하지 못하는 문제점을 드러냈으며 '23년 중 국내 유조선 수주는 대부분 수에즈막스급임
- 3분기까지 LPG선의 수주가 활발한 모습을 보이며 79만CGT로 전년동기 대비 375% 증가하였고 전체 수주 선종 중 10.7%로 비교적 높은 비중을 차지함

한국 조선업 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성

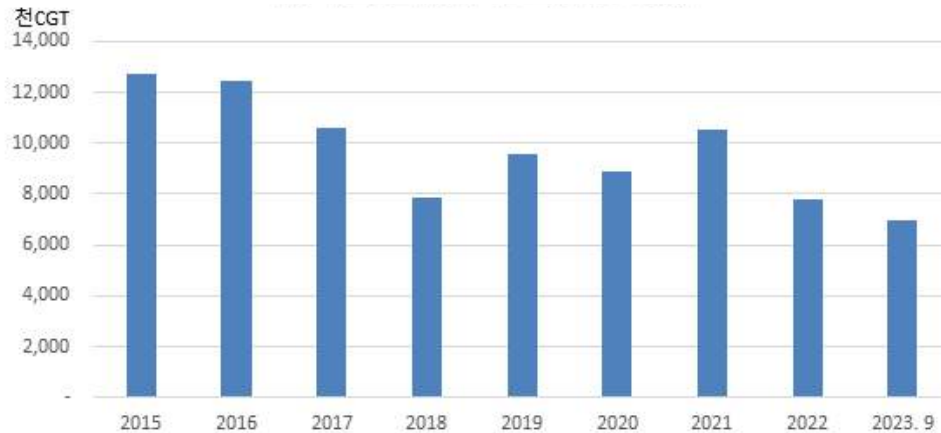
3분기까지 건조(인도)량은 다소 증가하였으나 아직까지 인력부족 문제로 생산 정상화는 이루어지지 못하고 있음

- 3분기 누적 건조(인도)량은 전년동기 대비 12.9% 증가한 694만CGT를 기록
- 3분기 중 월평균 건조량은 77.6만CGT로 2분기 평균 65.9만CGT 대비 개선되는 추세를 보이고 있으나 정상적 수준으로 판단되는 90만CGT에는 이르지 못하고 있음⁵⁾

5) 동 수치는 Clarkson의 Delivery 통계를 인용하였으며 동사가 향후 미처 파악하지 못한 물량을 반영할 경우 증가할 가능성도 있음. 정상적 수준 판단은 작성자의 주관적 견해임



한국 조선업 건조량 추이

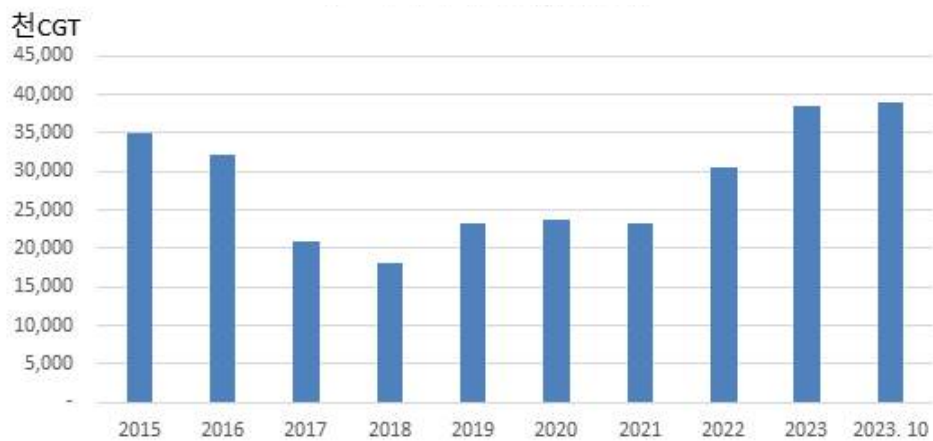


자료 : Clarkson

3분기 중에는 수주잔량이 소폭 감소하였으나 여전히 3.5년치 이상의 일감 확보가 유지됨

- 10월초 기준 국내 조선업 수주잔량은 총 3,887만CGT로 연초 대비 1.1% 증가하였으나 3분기 중 수주 부진으로 1.0% 감소함
- 그러나 여전히 약 3.5년치 이상의 일감이 확보되어 있어 수주협상력의 우위를 확보하기에는 충분한 수준임

한국 조선업 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 연초 및 월초 수주잔량 기준



V. 2024년 조선업 전망 및 시사점

2024년 세계 신조선 시장은 뚜렷한 신조선 투자 유인이 없어 발주량 감소 예상

- 최근 수년간 신조선 시장의 호조를 끌어온 가장 중요한 선종 중 하나인 LNG선은 지난 수년간의 집중적 발주로 필요물량에 다다르고 있어 점차 수요가 약화될 것으로 예상됨
- 최근 3년간 시장에서 중요한 역할을 하였던 컨테이너선 역시 일부 선사들의 메탄올연료추진선 등 대체연료 채택을 위한 물량이 일부 기대되나 해운시황 악화로 신규투자에 대한 실행은 다소 제한적일 것으로 예상됨
- 또한, 독성 문제 등에도 불구하고 100% 탄소저감이 가능한 연료로 꼽히는 암모니아 연료의 엔진이 '24년말 또는 '25년초 상용화될 것으로 예상되고 있어 선주들의 기대감이 높은 상황이므로 '24년까지 투자를 미루고 관망하는 추세가 강화될 가능성도 있음
- 이러한 추세는 일시적으로 시황이 후퇴하는 결과를 가져올 수 있으나 암모니아연료추진선의 상용화, 탄소포집 논의 활성화로 인한 LCO2운반선 등 새로운 선종의 수요 창출 가능성 등 중장기적으로는 탈탄소화를 기반으로 신조선 수요 확대의 과정 중에 있음
- 2024년 세계 발주량은 전년대비 약 25% 감소한 29백만CGT, 발주액은 약 24% 감소한 810억 달러 수준 전망
- 세계 신조선 발주는 암모니아엔진의 상용화와 강화되는 탈탄소 규제에 대한 대응 수요 등으로 2025년부터 다시 증가할 것으로 예상됨

한국 조선업계의 2024년 신조선 수주 역시 감소할 것으로 예상되며 다소 부진한 수준이 될 전망

- 세계 신조선 시장의 일시적 수요 감소에 따라 2024년 국내 수주량 역시 감소할 전망
- 2024년 국내 수주량은 전년대비 약 17% 감소한 950만CGT, 수주액은 약 16% 감소한 280억 달러 내외 수준 전망
- 국내 조선소의 생산시스템이 안정될 경우 2024년 국내 신조선 건조량은 11백만CGT 내외가 될 것으로 예상되며 수주량이 건조량에 미치지 못하여 '24년 중에는 수주잔량 감소가 다소 나타날 수 있음
- 그러나 큰 폭의 수주잔량 감소는 아닐 것으로 보이며 국내 조선사의 안정적 일감 유지에는 문제가 없을 전망

2024년 선박 시장은 많은 수요와 활발한 거래를 예상하기는 어려우나 큰 변화를 위한 준비가 진행되는 해가 될 것이며 해운, 조선업계가 예의주시해야 할 필요가 있음

- 2024년은 고금리의 장기화와 세계 경제성장률의 둔화 등으로 해운시장의 움직임도 활발할 것으로 기대하기 어려우며 신조선 수요 역시 뚜렷한 유인이 없을 것으로 예상됨



- 그러나 인류가 석탄을 사용하기 시작한 이후 처음으로 탄소를 함유하지 않은 암모니아 연료가 상선에 적용될 시점을 눈앞에 두고 있으며 향후 저탄소 또는 무탄소 연료의 향방에 중요한 전환점이 될 상용화 준비에 막바지 노력이 이루어질 것으로 보임⁶⁾
- 또한, 2023년 7월에 개정된 IMO의 해상탈탄소 중기전략이 개정되어 향후 이를 달성하기 위한 규제강화 등이 논의되고 특히, 2027년에 시행될 중기조치의 합의를 위한 논의도 치열하게 전개될 것으로 예상됨
- 이러한 사안들은 중장기적으로 선박 연료의 채택에 따라 선사들의 경쟁력과 지속가능성이 좌우될 수 있는 만큼, 선사와 조선사들은 변화를 주의깊게 살펴보고 고민하며 전략적 행동을 계획해야 하는 시점에 와 있음
- 2024년은 시장의 활발한 움직임보다는 기업들의 치열한 고민이 이루어지는 해가 될 것으로 예상되며 어느 때보다 해사업계 전반의 소통과 협력이 필요할 시기가 될 것임

2024년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망

	2022	2023 추정	2024 전망
세계 발주량 (백만CGT) (증 감)	50.2 (△ 10.1%)	38.5 (△ 23.4%)	29.0 (△ 24.7%)
한국 수주량 (백만CGT) (증 감)	16.8 (△ 7.6%)	11.5 (△ 31.4%)	9.5 (△ 17.4%)
세계 발주액 (억달러) (증 감)	1,378 (15.1%)	1,070 (△ 22.3%)	810 (△ 24.3%)
한국 수주액 (억달러) (증 감)	463 (4.6%)	335 (△ 27.6%)	280 (△ 16.4%)

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

6) 관련 내용은 해외경제연구소가 2023. 9월 발간한 “해상탄소중립을 위한 선박 대안 연료 현황과 시사점 - LNG, 메탄올, 암모니아를 중심으로”(이슈보고서 Vol 2023-해양-8) 참조