



세계조선해양 시장동향

글 : 한국조선해양플랜트협회 김성현 본부장 / shkim@koshipa.or.kr

1. 조선시장동향

가. 수주/건조/수주잔량

- (수주) '24년 1~3월 1,033.8만CGT, 전년 동기 대비 5.9% 감소
 - 한국, '24년 1분기 135.7억달러 수주하며, 세계 1위 기록(금액 기준), CGT 기준 2위
 - 일본, '24년 1~3월 전년 동기 대비(198만CGT) 89.7% 감소한 20만CGT 수주
 - 탱커, 장거리 무역 및 오일수요 증가로 인한 발주 강세가 지속되며, 전년 동기 대비 69.6% 증가
- (건조) '24년 1~3월 872.4만CGT, 전년 동기 대비 4.2% 증가
 - 중국, '24년 1~3월 건조량 454만CGT로 전년 동기 대비 15.8% 증가
 - 컨선, 전년 동기 대비 84.1% 증가(TEU 기준)하였으며, 탱커, 벌커, 크루즈선 건조량 감소
- (수주잔량) '24년 3월말 기준 1억2,739만CGT, 전년 동월 대비 4.8% 증가
 - 한국과 중국 전년 동월 대비 각각 1.5%, 12.5% 증가, 중국은 주요국 중 증가율 최대
 - 컨선 및 크루즈선 外 주요선종 전년동월비 증가, 특히 탱커 전년 동월 대비 92.8% 증가

<2024년 1~3월 지역별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~3월	'24. 1~3월	증감 (%)	'23. 1~3월	'24. 1~3월	증감 (%)	'23. 3월	'24. 3월	증감 (%)
한국	3.38	4.49	32.9	2.63	2.48	△5.7	38.70	39.28	1.5
중국	4.90	4.87	△0.7	3.92	4.54	15.8	56.32	63.34	12.5
일본	1.98	0.20	△89.7	1.37	1.15	△15.8	13.14	12.23	△6.9
유럽	0.29	0.51	78.7	0.11	0.26	138.7	9.22	8.49	△8.0
기타	0.43	0.26	△38.8	0.34	0.29	△15.5	4.21	4.07	△3.4
총계	10.98	10.34	△5.9	8.37	8.72	4.2	121.59	127.40	4.8
2023	41.68			34.54			124.41		

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 4. 2.)

<2024년 1~3월 선종별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~3월	'24. 1~3월	증감 (%)	'23. 1~3월	'24. 1~3월	증감 (%)	'23. 3월	'24. 3월	증감 (%)
탱커	1.91	3.24	69.6	6.60	2.38	△64.0	8.77	16.90	92.8
벌커	2.38	1.15	△51.7	10.11	9.14	△9.6	20.79	21.71	4.4
컨테이너선	2.04	0.88	△57.0	0.36	0.67	84.1	36.55	29.20	△20.1
LNG선	1.65	2.49	50.3	1.47	1.64	11.3	26.93	28.78	6.9
LPG선	0.38	0.29	△22.6	1.56	1.10	△29.6	3.35	5.32	58.9
크루즈선	0.04	0.33	699.7	0.01	0.18	1,358.8	6.34	5.26	△17.2
소계	8.40	8.37	△0.4				102.73	107.17	4.3
기타	2.58	1.97	△23.7				18.87	20.23	7.2
총계	10.98	10.34	△5.9				121.59	127.40	4.8

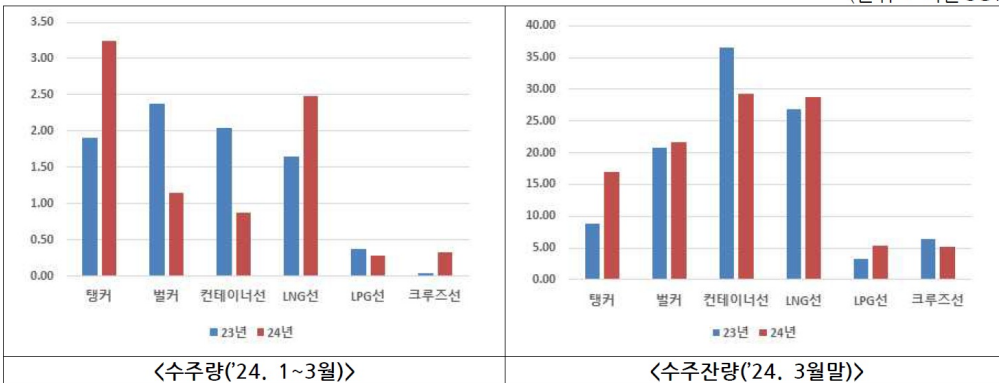
* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 4. 2.)

* 주1 : 건조량 단위 / LNG, LPG(백만Cu. M), 컨테이너선(백만TEU), 벌커·탱커(백만DWT), 크루즈(백만GT)

* 주2 : 소수점 셋째자리에서 반올림

<전년 동기 대비 선종별 수주량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT)



<2024년 1~3월 주요 선종 지역별 수주 점유율>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	탱커			벌커			컨테이너선			LNG선			LPG선			크루즈선		
	척	CGT	%	척	CGT	%	척	CGT	%	척	CGT	%	척	CGT	%	척	CGT	%
한국	30	0.92	28.4	-	-	-	-	-	-	29	2.49	100	8	0.19	64.2	-	-	-
중국	92	2.10	64.9	45	1.02	89.2	21	0.88	100	-	-	-	3	0.06	22.1	-	-	-
일본	2	0.02	0.6	6	0.12	10.8	-	-	-	-	-	-	3	0.04	13.7	-	-	-
유럽	3	0.02	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.33	100
기타	7	0.18	5.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
총계	134	3.24	100	51	1.15	100	21	0.88	100	29	2.49	100	14	0.29	100	2	0.33	100

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 4. 2.)

나. 선가 동향

□ '24년 3월 신조선가 지수는 183.17pt으로 전월(181.39pt) 대비 1.78pt 증가

□ '24년 3월 신조선가 183.17pt로 역대 최고선가('08년 9월, 191.51pt)의 95.6% 수준

* 전월대비 선종별 선가 변동 : VLCC +200만달러, 컨선(13,500TEU) +100만달러, 컨선(22,000TEU) +100만달러, 벌커(180K) +80만달러, LNG선(174K) -50만달러, LPG선(91K) +50만달러

<선종별 선가 추이>

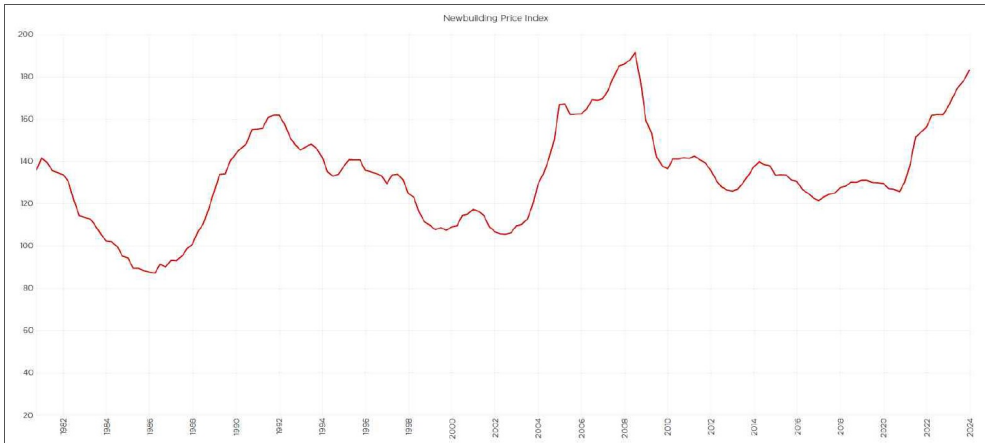
(단위 : 백만\$, 포인트)

구분	'19년		'20년		'21년		'22년		'23년		'24년	
	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	1월	3월
탱커(VLCC)	93.0	92.0	89.0	85.0	97.5	112.0	117.5	120.0	126.0	128.0	128.0	130.0
컨선 (13,500TEU)	100.0	98.0	97.0	97.0	124.0	141.5	149.0	138.0	142.5	148.0	173.0	174.0
	(22,000TEU)	146.0	146.0	144.0	142.0	165.0	189.0	209.0	215.0	225.0	235.5	264.0
벌커(180K)	51.0	49.5	47.5	46.5	59.0	60.5	64.0	60.5	63.5	67.0	67.8	68.5
LNG선(174K)	185.5	186.0	186.0	186.0	190.0	210.0	231.0	248.0	260.0	265.0	265.0	264.5
LPG선(91K)	71.0	71.0	71.0	71.0	75.0	81.5	87.0	89.5	105.5	113.5	116.5	117.5
클락슨 지수	130.9	129.8	126.9	125.6	138.5	153.6	161.5	161.8	170.9	178.4	181.2	183.2

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 4. 2.)

* 주 : 클락슨 인덱스 1988.1월=100

<클락슨 신조선가 지수 추이>



다. 주요 조선국 시장동향

구분	내용
중국	<p>(1) 중국, 미국 철강노조의 무역제소 주장에 “사실적 근거가 부족하다” - 중국 상무부 대변인은 일일 뉴스 브리핑에서 자국 조선 산업에 대한 무역 제소에 대해 세계무역기구 규정을 위반하는 미국 무역 보호주의의 또 다른 사례라고 답함. 중국 언론은 미국 철강노조가 소위 “보조금”에 대해 불만을 제기하는 행위를 “용납 할 수 없다”고 말함</p> <p>(2) 중국, 900조원 장비 업그레이드 정책 발표 - 중국이 대규모 장비 및 설비 업그레이드를 지원하는 '대규모 장비 업그레이드 및 소비품 교체 행동방안'을 발표함. 이를 통해 추가적인 수요를 창출하고, 투자를 독려하며, 신형 장비 도입을 통한 탄소배출량이 저감되는 정책효과를 기대하고 있음" - 장비 업그레이드는 ▲철강 ▲도시 인프라 건설 ▲교통운수 ▲농업기계 ▲교육 ▲문화 ▲의료 등 7대 분야에 적용됨. 해당 업계에서 기준을 충족하는 업체가 기존 장비를 기준을 충족하는 새로운 장비로 업그레이드하면 정부가 보조금을 지원하고 세제혜택을 부여함</p>
일본	<p>(1) 일본, 스미모토 중공업 신규 상선 수주 중단 - 127년 전통의 일본 스미모토중공업이 더 이상 선박을 수주하지 않기로 결정한 것으로 알려짐. 원자재가격 상승과 인력부족, 치열한 경쟁 등 주된 요인임. 일본 정부는 조선산업의 침체를 국가안보의 위기로 인식하고 적극적인 지원에 나서고 있음</p> <p>(2) WinGD와 미쓰비시, 암모니아 연료 공급 시스템의 초기 설계 완료* - WinGD와 미쓰비시 조선은 WinGD의 X-DF-A 암모니아 연료 엔진으로 구동되는 선박용 암모니아 연료 공급 시스템의 초기 설계를 완료함. 양사는 2027년까지 첫 선박의 취항을 목표로 다양한 선박 설계에 적용하는 방안을 모색할 예정</p> <p>(3) MOL, 대형 암모니아 운반선 설계를 위한 개념 연구 계획 - 미쓰이 OSK 라인(MOL)은 잠재적인 친환경 연료의 운송에 규모의 경제를 가져올 것으로 기대하는 대형 암모니아 운반선에 대한 개념 연구 계획을 발표했음 - MOL은 자회사이자 연안 유조선 전문업체인 아사히 탱커와 선박 관리업체 IKOUS와 협력하여 향후 5년 이내에 선박을 출시할 수 있을 것으로 예상되는 연구를 진행하고 있음</p>
미	<p>(1) 미국, 중의 조선·해운업 불공정 관행 조사하나...노조 청원 접수</p>

국	- 캐서린 타이 미국무역대표부(USTR) 대표는 12일(현지시간) 성명을 내고 미국 5개 노조가 USTR에 핵심 해양, 물류, 조선 분야에서 이뤄지는 중국의 행동과 정책, 관행에 대해 조사해달라고 청원했다고 밝힘
싱가포르	<p>(1) 싱가포르, 암모니아 벙커링 테스트 세계 최초로 완료 - 싱가포르가 세계 최초로 이중 연료 선박에 대한 암모니아 벙커링 작업을 완료했다고 밝힘. 연료 시험에 사용된 3톤의 액체 암모니아는 주룽섬에 있는 10,000㎡ 규모의 보팍 반양 터미널의 기존 인프라를 활용해 보팍(Vopak)이 공급했음</p> <p>(2) 싱가포르, 해양 부문의 외국인 근로자 쿼터 강화 - 싱가포르는 해양 및 오프쇼어 산업에 영향을 미칠 외국인 워크패스 정책을 추가로 변경하고 있음. 무역산업부 장관은 의회 연설에서 “이러한 조치가 해당 부문의 운영 모델을 재고하고 고속선, 고부가가치 활동으로 전환하며 외국 인력에 대한 의존도를 낮추는 것을 목표로 한다”라고 말함</p>

2. 세계 해양플랜트 시장

□ [세계 수주 실적] '24. 1~3월 총 34기(척) 수주

〈해양플랜트 국가별 수주 동향, '24년 3월 말 기준〉

	탐사	시추	건설	생산		물류	지원	합계	전월비
				Mobile	Fixed				
한 국	-	-	-	-	-	5	-	5	+2
중 국	-	-	6	-	4	3	2	15	+4
싱가폴	-	-	-	-	-	-	-	0	-
유 럽	-	-	9	-	-	-	-	9	+1
기 타	-	-	5	-	-	-	-	5	+2
세 계	0	0	20	0	4	8	2	34	-

* 자료 : Clarksons (Offshore contracting monthly, 4월호)

* 한국 수주는 현대 FSRU 1기, 삼성 셔틀탱커 1척, 대한 셔틀탱커 3척