



## 세계조선해양 시장동향

글 : 한국조선해양플랜트협회 김성현 본부장 / [shkim@koshipa.or.kr](mailto:shkim@koshipa.or.kr)

### 1. 조선시장동향

#### 가. 수주/건조/수주잔량

- (수주) '24년 1~8월 4,207만CGT, 전년 동기 대비 30.2% 증가
  - 중국, 8월 발주량 중 89.7%인 347.2만CGT 수주(한국, 2.2%인 8.4만CGT 수주)
  - 크루즈선, 크루즈 시장 호황에 따른 발주 증가로 전년 동기 대비 1,291.5% 증가
- (건조) '24년 1~8월 2,687만CGT, 전년 동기 대비 15.5% 증가
  - 중국, '24년 1~8월 건조량 중 53.8%인 1,444만CGT 건조(한국, 26.8%인 720만CGT 건조)
  - 컨선 및 LNG선 건조량 가파른 증가세. 반면, 탱커 건조량은 전년 동기 대비 61.9% 감소
- (수주잔량) '24년 8월 말 1억4,481만CGT, 전년 동월 대비 12.8% 증가
  - 한국, 8월 축소된 수주량의 영향으로 수주잔량 전월 대비 72만CGT 감소
  - 탱커, 주요 선종 중 전년 동월 대비 증가율(+94.8%) 최대(컨선을 제외한 주요 선종 모두 증가)

<2024년 1~8월 지역별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~8월	'24. 1~8월	증감 (%)	'23. 1~8월	'24. 1~8월	증감 (%)	'23. 8월	'24. 8월	증감 (%)
한국	7.18	8.22	14.5	6.33	7.20	13.8	38.90	38.30	△1.5
중국	18.49	28.22	52.7	11.71	14.44	23.3	62.17	78.88	26.9
일본	4.77	1.81	△62.1	3.22	3.30	2.5	14.22	12.89	△9.4
유럽	0.72	2.78	286.2	1.07	1.14	5.9	8.71	10.00	14.7
기타	1.15	1.04	△9.9	0.93	0.78	△15.5	4.40	4.74	7.8
총계	32.31	42.07	30.2	23.26	26.87	15.5	128.41	144.81	12.8
2023	41.68			34.54			124.41		

\* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 9. 3.)

<2024년 1~8월 선종별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~8월	'24. 1~9월	증감 (%)	'23. 1~8월	'24. 1~8월	증감 (%)	'23. 8월	'24. 8월	증감 (%)
탱커	7.16	10.91	52.4	12.46	4.75	△61.9	12.41	24.18	94.8
벌커	7.06	5.45	△22.7	25.85	24.70	△4.4	22.30	24.01	7.7
컨테이너선	6.62	9.40	41.9	1.39	2.10	50.8	36.20	30.56	△15.6
LNG선	3.65	5.93	62.3	3.12	5.27	68.7	28.09	30.66	9.2
LPG선	0.90	1.11	22.6	3.12	2.14	△31.6	3.87	6.95	79.5
크루즈선	0.17	2.41	1,291.5	0.66	0.73	10.7	5.66	6.76	19.3
소계	25.57	35.22	37.7				108.54	123.12	13.4
기타	6.74	6.85	1.7				19.87	21.68	9.1
총계	32.31	42.07	30.2				128.41	144.81	12.8

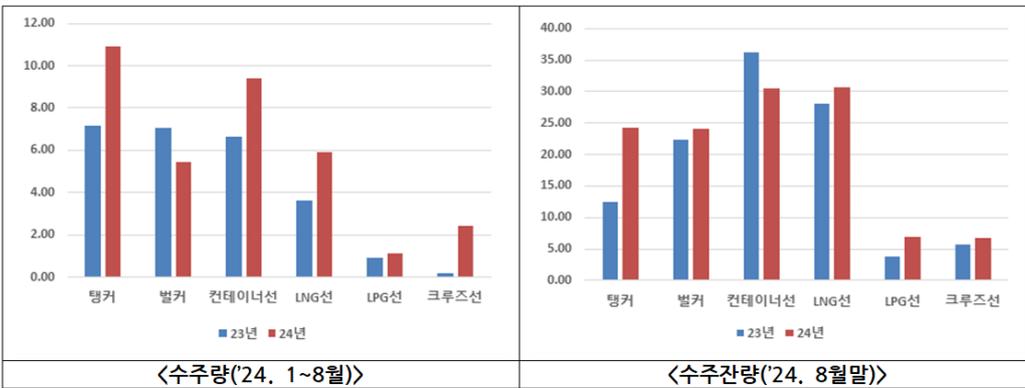
\* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 9. 3.)

\* 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 1~8월 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	68	1.92	17.6	-	-	-	14	0.86	9.1	43	3.70	62.4	23	0.53	47.4	-	-	-
중국	340	7.89	72.3	216	4.53	83.1	175	8.54	90.9	20	2.23	37.6	21	0.43	39.1	-	-	-
일본	32	0.49	4.5	40	0.75	13.7	-	-	-	-	-	-	11	0.15	13.5	-	-	-
유럽	5	0.04	0.3	1	0.01	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	2.40	99.5
기타	23	0.58	5.3	7	0.17	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.01	0.5
총계	468	10.91	100	264	5.45	100	189	9.40	100	63	5.93	100	55	1.11	100	19	2.41	100

\* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 9. 3.)

나. 선가 동향

□ '24년 8월 신조선가 지수는 189.20pt으로 전월(187.98pt) 대비 1.23pt 증가

□ '24년 8월 신조선가 187.98pt로 '22년 11월(161.69pt) 이후 21개월 연속 증가

\* 전월 대비 선종별 선가 변동 : VLCC -변동 없음, 컨선(13,500TEU) +100달러, 컨선(22,000TEU) +100만달러, 벌커(180K) 변동 없음, LNG선(174K) -50만달러, LPG선(91K) +100만달러

〈선종별 선가 추이〉

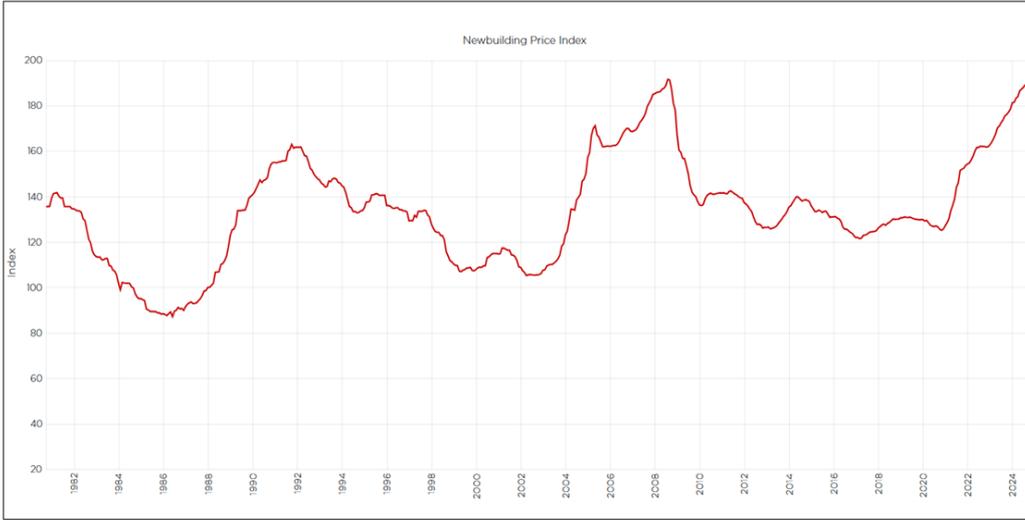
(단위 : 백만\$, 포인트)

구분	'19년		'20년		'21년		'22년		'23년		'24년	
	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	8월
탱커(VLCC)	93.0	92.0	89.0	85.0	97.5	112.0	117.5	120.0	126.0	128.0	130.0	129.0
컨선 (13,500TEU)	100.0	98.0	97.0	97.0	124.0	141.5	149.0	138.0	142.5	148.0	177.5	182.0
	(22,000TEU)	146.0	146.0	144.0	142.0	165.0	189.0	209.0	215.0	225.0	235.5	268.5
벌커(180K)	51.0	49.5	47.5	46.5	59.0	60.5	64.0	60.5	63.5	67.0	76.5	76.5
LNG선(174K)	185.5	186.0	186.0	186.0	190.0	210.0	231.0	248.0	260.0	265.0	264.0	262.0
LPG선(91K)	71.0	71.0	71.0	71.0	75.0	81.5	87.0	89.5	105.5	113.5	120.0	122.5
클락슨 지수	130.9	129.8	126.9	125.6	138.5	153.6	161.5	161.8	170.9	178.4	187.2	189.2

\* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 9. 3.)

\* 주 : 클락슨 인덱스 1988.1월=100

〈클락슨 신조선가 지수 추이〉



다. 주요 조선국 시장동향

구분	내용
중국	<p>(1) 中, 재가동 야드, 건조량 증가에 경계감도... - “낮은 선가로 2026년 등의 단납기를 제시해 중소형 벌커를 수주하고 있는 경우가 있지만, 납기대로 건조할 수 있을지는 심각한 의문”이라는 주장을 일본해사신문은 보도 - 일본 신조선 시장 관계자는 중국에서 있다는 휴먼 조선소의 재가동 움직임에 일정한 경계감을 보이고 있음</p> <p>(2) MSC, 24척 메가사이즈 컨선 주문 이어 중국조선소에 컨선 18척 추가 발주 - 24척의 메가사이즈 컨선 주문에 이어 18척을 추가 발주함으로써, 8월 14일 발주한 선박이 총 42척에 이르게 됐으며, 계약규모는 70억 달러를 넘어섰다고 트레이드윈즈는 보도 - MSC는 중국조선소 SWS에 19,000teu 컨선 6척과 Penglai에 11,500teu 선박 12척을 발주했다고 언급</p> <p>(3) 중국선사 CMES, 중국조선소 DSIC에 VLCC 5척과 아프라막스 탱커 5척 발주 - CMES는 DSIC에 10척을 발주했으며, 이는 CMES의 100척 신조 계획의 일부 - 인도 예정일은 2027-2028년으로 예상되며, VLCC 선가는 척당 1.23-1.25억 달러로 추정</p>
일본	<p>(1) 세계 최초, 수소연료 추진 유조선 AIP 취득 - 일본 우에노 트랜스텍, 안마 파워 테크놀로지(안마 PT), 미쓰이 E&amp;S 조선의 3사는 수소엔진 탑재의 유조선(5천킬로리터형)에 관한 일본 해사 협회로부터 기본 설계 승인(AIP)을 취득</p> <p>(2) 日 MOL-한화오션, 일본선급서 풍력추진장치 탑재 LNG선 개념승인 획득 - 일본 선사 MOL은 최근 한화오션과 공동으로 개발 중인 풍력추진 장치 '윈드챌린저'를 탑재한 LNG(액화천연가스) 운반선이 일본선급(NK)에서 개념 승인(AIP)을 받았다고 밝힘 - 풍력 보조 추진 장치를 갖춘 LNG선에 대한 AIP는 세계 최초로, MOL과 한화오션은 윈드챌린저 2기의 탑재를 위해 현재 상세 설계를 추진 중이며 MOL이 챌린저 설계를, 한화오션이 배에 장착할 수 있도록 구조·의장 설계를 각각 진행</p> <p>(3) 日 해운·조선사, LCO2 개발·공급 위해 '대동단결' - 7개의 일본 해운사와 조선소가 액화이산화탄소(LCO2) 운반선 개발과 2028년까지 대규모 LCO2 수송 실현을 위해 뭉쳤음 - 이들은 LCO2 운반선의 표준 사양과 설계를 확립하고 일본 내 건조 공급망을 구축한다는 계획</p>
싱가	<p>(1) 싱가포르 국부펀드, 조선업 호황 속 '삼성중공업 지분 6%' 확보 - 싱가포르 국부펀드인 GIC가 삼성중공업 지분을 추가 매입</p>

포르	- 현재까지 매입한 금액만 4,900억원을 웃도는 가운데, 국내 조선 업계의 호황과 맞물려 삼성중공업이 호실적을 기록한 가운데 향후 성장 가능성을 긍정적으로 평가한 것으로 보임
인도	(1) '전례 없는 성장': 모디 정부, 인도를 조선업 상위권으로 끌어올리려는 목표 - 인도 내각은 조선 및 선박 재활용 분야에서 글로벌 입지 강화를 위한 변혁적 조선 정책에 투표할 예정. 제안된 정책의 주요 요소는 인도 조선소에서 재활용된 선박의 고철 가치의 40%에 해당하는 선박 재활용 크레딧 노트를 발행하여 신조선 가격에서 차감할 수 있도록 하고, 신조선 비용에 대한 고정 보조금도 포함될 - 현재 인도의 조선업은 전 세계 시장에서 1% 미만을 차지하고 있지만, 이 정책은 2030년까지 인도를 상위 10위 안에, 2047년까지는 상위 5위 안에 들게 하는 것을 목표

## 2. 세계 해양플랜트 시장

□ [세계 수주 실적] '24. 1~7월 총 99기(척) 수주

〈해양플랜트 국가별 수주 동향, '24년 7월 말 기준〉

	탐사	시추	건설	생산		물류	지원	합계	전월비
				Mobile	Fixed				
한 국	-	-	-	1	-	5	-	6	-
중 국	-	-	19	3	10	3	13	48	+6
싱가폴	-	-	-	-	-	-	-	0	-
유 럽	-	-	11	-	-	-	6	17	-
기 타	1	-	14	1	10	-	2	28	+8
<b>세 계</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>99</b>	<b>+14</b>

\* 자료 : Clarksons (Offshore contracting monthly, 8월호)

\* 한국 수주는 현대 FSRU 1기, 삼성 FLNG 1척, 서틀탱커 1척, 대한 서틀탱커 3척