



세계조선해양 시장동향

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

1. 조선시장동향

가. 수주/건조/수주잔량

- (수주) '24년 1~6월 2,401만CGT, 전년 동기 대비 2.8% 감소
 - 중국, 누적 발주량 중 64.1%인 1,540만CGT 수주(한국, 594만CGT로 24.7% 점유)
 - LNG선, 탱커, LPG선 '24년 누적 발주량 전년 동기 대비 각각 87.8%, 28.5%, 27.1% 증가
- (건조) '24년 1~6월 2,004만CGT, 전년 동기 대비 17.0% 증가
 - 한국, 누적 건조량 535만CGT로 전년 동기 대비 16.0% 증가
 - LNG선, '21~'22년 다량 발주된 물량 납기 도래에 따라 전년 대비 81.4% 증가(Cu.M 기준)
- (수주잔량) '24년 6월 말 1억3,270만CGT, 전년 동월 대비 4.7% 증가
 - 중국, 전년 동기 대비 14.5% 증가한 6,912만 CGT이며 주요국 중 유일한 증가세
 - 탱커, 6월 말 기준 수주잔량 전년 동월 대비 83.2% 증가, 주요 선종 중 증가율 최대

<2024년 1~6월 지역별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~6월	'24. 1~6월	증감 (%)	'23. 1~6월	'24. 1~6월	증감 (%)	'23. 6월	'24. 6월	증감 (%)
한국	5.43	5.94	9.4	4.61	5.35	16.0	38.84	37.92	△2.4
중국	13.78	15.40	11.7	8.68	10.66	22.8	60.35	69.12	14.5
일본	3.79	0.71	△81.3	2.46	2.50	1.4	13.95	12.40	△11.1
유럽	0.66	1.35	104.1	0.66	0.92	40.6	9.17	8.82	△3.8
기타	1.04	0.61	△41.2	0.71	0.60	△15.6	4.49	4.46	△0.8
총계	24.71	24.01	△2.8	17.13	20.04	17.0	126.80	132.70	4.7
2023	41.68			34.54			124.41		

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 7. 2.)

<2024년 1~6월 선종별 수주량/건조량/수주잔량>

(단위 : 백만CGT, %)

구분	수주량			건조량			수주잔량		
	'23. 1~6월	'24. 1~6월	증감 (%)	'23. 1~6월	'24. 1~6월	증감 (%)	'23. 6월	'24. 6월	증감 (%)
탱커	5.32	6.84	28.5	10.34	3.50	△66.1	11.17	20.47	83.2
벌커	5.78	3.64	△37.1	19.30	18.78	△2.7	22.54	23.31	3.4
컨테이너선	4.49	2.22	△50.5	0.98	1.64	66.0	36.00	25.88	△28.1
LNG선	2.79	5.23	87.8	2.03	3.68	81.4	27.76	30.63	10.3
LPG선	0.64	0.81	27.1	2.44	1.93	△21.0	3.66	5.87	60.3
크루즈선	0.17	1.01	484.1	0.40	0.69	72.5	6.04	5.46	△9.5
소계	19.20	19.76	2.9				107.17	111.62	4.2
기타	5.51	4.26	△22.8				19.63	21.08	7.4
총계	24.71	24.01	△2.8				126.80	132.70	4.7

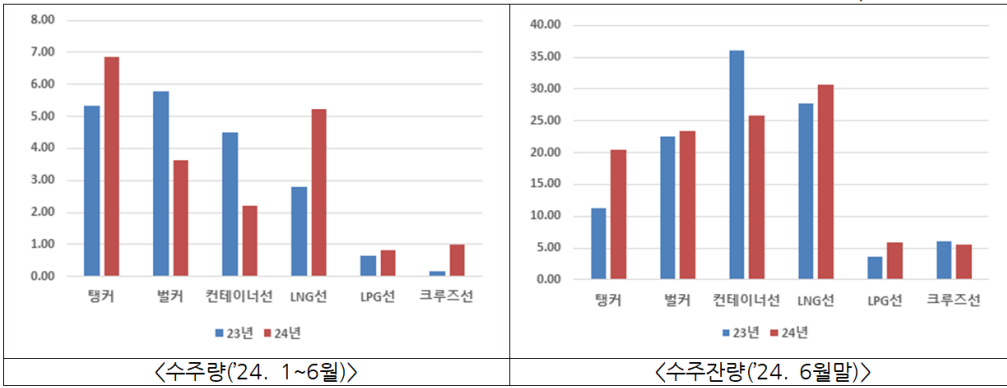
* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 7. 2.)

* 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 1~6월 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	47	1.33	19.5	-	-	-	2	0.08	3.5	35	3.00	57.3	17	0.38	47.1	-	-	-
중국	218	4.97	72.6	159	3.29	90.4	61	2.14	96.5	20	2.23	42.7	16	0.28	34.6	-	-	-
일본	14	0.18	2.6	13	0.27	7.4	-	-	-	-	-	-	11	0.15	18.3	-	-	-
유럽	5	0.04	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	1.00	98.9
기타	13	0.33	4.8	4	0.08	2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.01	1.1
총계	297	6.84	100	176	3.64	100	63	2.22	100	55	5.23	100	44	0.81	100	11	1.01	100

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 7. 2.)

나. 선가 동향

- '24년 6월 신조선가 지수는 187.23pt으로 전월(186.42pt) 대비 0.81pt 증가
- '24년 6월 신조선가 187.23pt로 '22년 11월(161.69pt) 이후 19개월 연속 증가
- * 전월 대비 선종별 선가 변동 : VLCC 변동 없음, 컨선(13,500TEU) +130만달러, 컨선(22,000TEU) +100만달러, 벌커(180K) +200만달러, LNG선(174K) 변동 없음, LPG선(91K) +50만달러

<선종별 선가 추이>

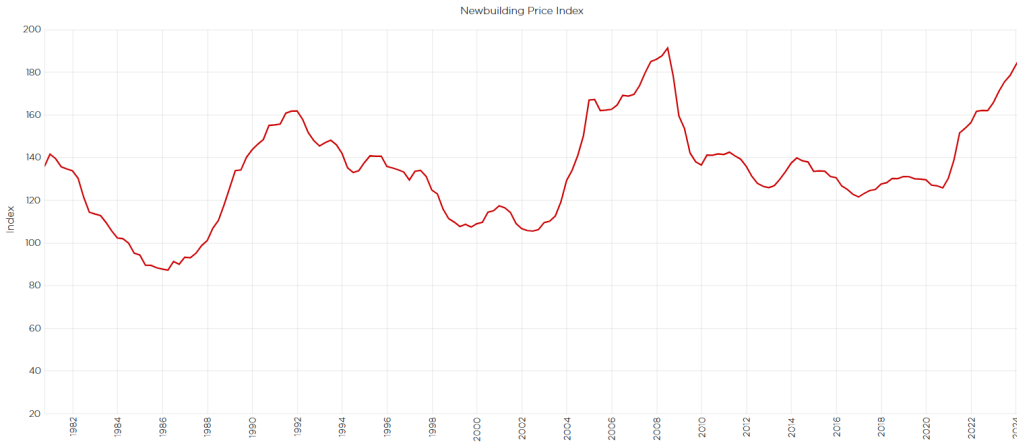
(단위 : 백만\$, 포인트)

구분	'19년		'20년		'21년		'22년		'23년		'24년		
	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	6월	12월	3월	6월	
탱커(VLCC)	93.0	92.0	89.0	85.0	97.5	112.0	117.5	120.0	126.0	128.0	130.0	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	174.0	177.5
	(22,000TEU)	146.0	146.0	144.0	142.0	165.0	189.0	209.0	215.0	225.0	235.5	265.5	268.5
벌커(180K)	51.0	49.5	47.5	46.5	59.0	60.5	64.0	60.5	63.5	67.0	68.5	76.5	
LNG선(174K)	185.5	186.0	186.0	186.0	190.0	210.0	231.0	248.0	260.0	265.0	264.5	264.0	
LPG선(91K)	71.0	71.0	71.0	71.0	75.0	81.5	87.0	89.5	105.5	113.5	117.5	120.0	
클락슨 지수	130.9	129.8	126.9	125.6	138.5	153.6	161.5	161.8	170.9	178.4	183.2	187.2	

* 클락슨 Shipping Intelligence Network 기준('24. 7. 2.)

* 주 : 클락슨 인덱스 1988.1월=100

<클락슨 신조선가 지수 추이>



다. 주요 조선국 시장동향

구분	내용
중·일	<p>(1) 중국, CSSC '7조 5,000억원' 카타르 Q-Max급 LNG선 18척 수주 확정</p> <ul style="list-style-type: none"> - 중국 국영 중국선박공업그룹(CSSC)이 카타르 에너지와 초대형 Q클래스 액화천연가스(LNG) 운반선 18척 주문과 관련해 마지막 '도장'을 찍음 - 특히 중국이 수주한 LNG운반선은 1척당 27만.㎡의 LNG를 적재할 수 있다. 이는 카타르에너지가 지난달 우리나라 조선3사에 발주한 LNG운반선의 적재량인 17만4000㎡에 비해 57% 향상된 규모 <p>(2) 중국으로 향하는 그리스 선사…발주량 66% 집중</p> <ul style="list-style-type: none"> - 중국이 글로벌 선박시장 점유율 사냥에 나선 가운데, 한국 조선소를 찾던 그리스 선사들도 중국으로 시선을 돌리는 모양새. 한국 조선소가 인력부족과 원자재가격 상승으로 선박가격을 점차 높이고 있는 추세 속에서, 상대적으로 빠른 납기와 낮은 가격을 제시하는 중국 조선사가 반사익을 얻고 있는 셈 - 그리스 선사들은 지난해부터 올해 4월까지 총 410척의 선박을 발주했는데 이 중 66.3%인 266척이 중국 조선소에서 건조되며, 이 기간 중국으로 발주된 선박들의 건조에만 약 400억달러(한화 약 54조7680억원)의 자금이 투자됨
일본	<p>(1) 일본, 선주국 자산가치 2,063억달러로 선두</p> <ul style="list-style-type: none"> - 영국 베슬 밸류(VV)의 데이터를 기초 집계한 결과, 일본 보유 탱커의 자산가치 합계는 384억 달러로 지난번 조사에 비해 16% 증가 - 이 밖에 고부가가치선에서는 LNG선이 202척으로 자산가치 378억 달러, 자동차선은 334척으로 229억 달러, LPG선은 344척으로 134억 달러에 이룸 <p>(2) 일본 쓰네이시조선, 미쓰이조선 아키히마연구소 인수…수조시설 취득</p> <ul style="list-style-type: none"> - 쓰네이시조선은 최근 연결 자회사인 미쓰이E&S조선이 미쓰이조선 아키히마연구소의 전 주식을 취득 - 미쓰이조선 아키히마연구소는 선형 개발에 필요한 수조 시설 등을 보유하고 있는 가운데, 쓰네이시조선은 이번 인수로 폭넓은 수조 시험을 실시하는 등 유체 설계분야의 능력을 증강하고 상품 개발 경쟁력을 향상
미국	<p>(1) 미국 철강 및 조선 산업을 보호하기 위한 새로운 조치 발표</p> <ul style="list-style-type: none"> - 미국은 중국산 철강 및 알루미늄 수입에 대한 관세율을 세 배로 인상할 것을 촉구함 - 미국 무역대표부는 중국의 불공정 조선 관행을 조사할 예정 - 철강은 상업 선박이 미국 제품을 운송하는 데에서부터 글로벌 해상을 안전하게 지키는 미국 해군 선박에 이르기까지, 미국의 조선 산업에 있어 중요한 자재이며 상업 조선소는 미국 해군의 우위를 유지하고 수천 개의 공급업체 및 일자리를 지원하는 산업 능력을 제공 - 바이든 대통령은 중국의 공격적인 개입을 이해하고, 미국 노동자와 조선소에 해를 끼치는 상업용 선박, 해운 및 물류의 글로벌 시장 왜곡을 해결하는 조치를 취하는 것이 중요하다고 판단함
싱가포르	<p>(1) 싱가포르, EPS의 친환경선단 확충 속도 증가…발주량 108척까지 늘려</p> <ul style="list-style-type: none"> - 싱가포르 선주 이스턴퍼시픽쉬핑(EP)이 이중연료 추진선박 도입에 속도를 내어, 어느새 LNG(액화천연가스) 연료 등을 포함한 이중연료엔진이 탑재되는 신조 발주량이 108척 - 선종별로 보면, 컨테이너선 30척, 벌크선 27척, 가스선 22척, 유조선 11척, 자동차선 18척 등 108척

2. 세계 해양플랜트 시장

□ [세계 수주 실적] '24. 1~5월 총 66기(척) 수주

<해양플랜트 국가별 수주 동향, '24년 5월 말 기준>

	탐사	시추	건설	생산		물류	지원	합계	전월비
				Mobile	Fixed				
한 국	-	-	-	1	-	5	-	6	-
중 국	-	-	12	2	7	3	5	29	+8
싱가폴	-	-	-	-	-	-	-	0	-
유 럽	-	-	11	-	-	-	6	17	+1
기 타	-	-	10	-	4	-	-	14	+8
세 계	0	0	33	3	11	8	11	66	+17

* 자료 : Clarksons (Offshore contracting monthly, 6월호)

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