



산업별 주요 이슈 분석

# 산업재

Industry Issue Report (2023년 2월 3주)

삼일PwC경영연구원

## 건설

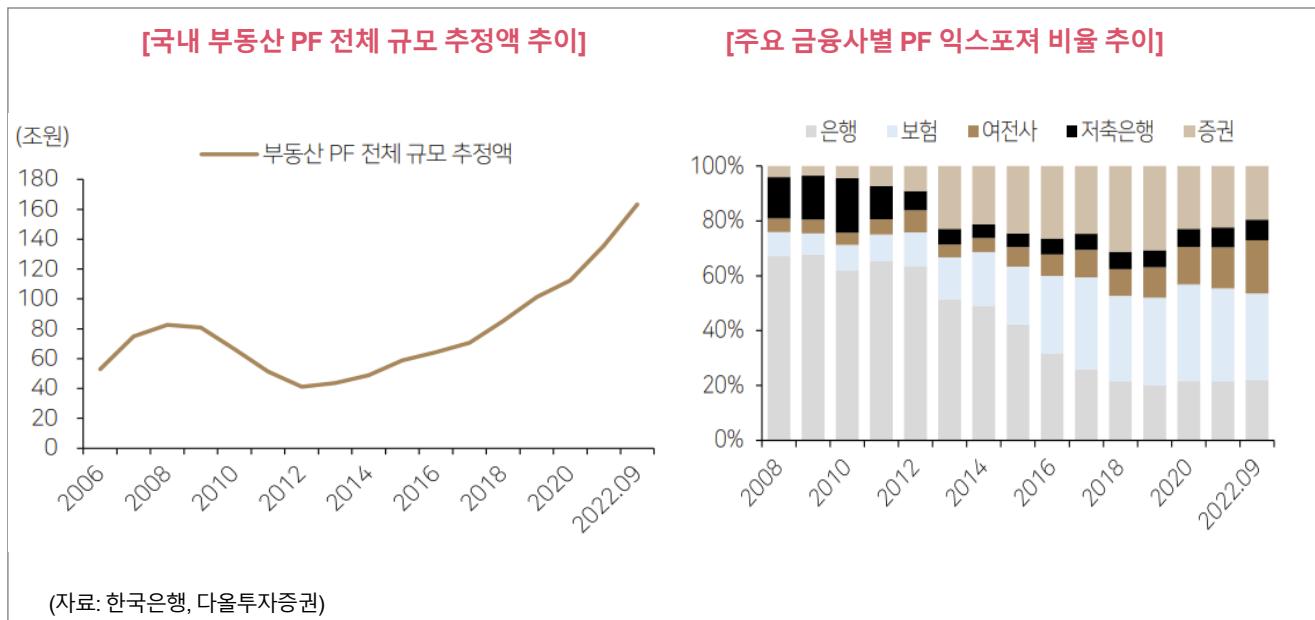
### 대형 건설사도 시공포기, 부동산 PF 불안감 재확산

- '23년 2월 6일 대우건설은 울산 동구 주상복합아파트 개발사업의 시공권을 포기했음. 상기 사업은 '22년 시행사가 토지매입 및 인허가 비용 충당을 위해 브릿지론으로 증권사 및 캐피탈사에서 약 1천억원을 조달했으며, 대우건설은 이중 440억원을 보증하고 1,600억원을 공사비로 받기로 한 건이었음.
- 동사는 해당 딜의 사업성 부족과 미분양 우려, 최근 금리 인상으로 높아진 브릿지론 금리 부담, 공사비 인상 등으로 인해 시공을 포기한 것으로 판단됨. 동사는 후순위 대출 보증 브릿지론 440억원을 자체 자금으로 상환하고 시행사 측에 시공권 포기를 통보했으며, 해당사업은 선순위 브릿지론 만기가 3개월 연장되어 기간 내 대체 시공사를 찾을 예정임. 다른 건설사가 나타나지 않으면 사업 추진이 중단 및 청산될 가능성도 있음.
- 실제로 본 PF 실행 전 브릿지론 단계에서 사업철수는 충분히 발생가능한 일이지만, 국내 시공능력평가 6위 대형 건설사의 시공포기라는 점에서 국내 부동산 PF 시장에 대한 위기감이 재확산되고 있음. 지금까지 대형 시공사가 낸 PF 딜은 안정적이라고 평가되었으나, 해당 사태로 시공사 신용 리스크가 확대되었기 때문임. PF 시장 우려 대상이 기존의 중소형 증권사에서 건설사로 전이되는 분위기로, 선순위나 1군 시공사 책임준공 딜을 제외한 PF 사업 확대가 제한될 것으로 예상됨.
- 대우건설의 경우, 연대보증 및 채무인수를 맡은 사업 중 미착공 상태인 PF 금액이 지속적으로 축소되고 있음. '23년 1월 9,649억원 규모였던 동사의 미착공 PF 금액은 대전 도안 2-2 지구 사업장이 토지담보대출로 전환되면서 PF에서 제외되며 2월 13일 기준 5천억대까지 감소했음. 향후 다수의 착공이 시작되면서 미착공 PF는 계속 줄어들 것으로 전망되며, PF 차환과 최종 분양 실적 모니터링이 필요함.

#### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

- '23년 2월 7일 금융감독원은 연간 업무계획 발표에서 4대 추진전략 중 1번으로 부동산 PF 리스크 관리 주력을 언급했음. 동 기관은 부동산 PF 등 잠재 리스크 요인을 조기에 진단해 선제적으로 대응하고 금융권의 위기대응 능력을 제고하는 등 금융시스템 안정을 위한 전 방위적 대응을 강화할 계획임. 부동산發 시장위험 확산에 대비해 금융권역별로 관리되고 있는 부동산 PF 관리체계를 사업장 단위로 통합관리하고 선제적으로 대응하는 등 PF 사업 리스크를 집중 점검하겠다고 밝힘.
- 이는 국내 부동산 PF 시장 리스크 관리가 현재 시점으로도 가장 시급한 사안으로 인식되고 있다는 의미임. '22년 9월말 레고랜드 사태로 정점을 찍었던 국내 부동산 PF 시장 불안은 '22년 10월 정부의 긴급 자금 지원으로 잠시 누그러지는 듯했으나, 최근 대우건설이 울산 주상복합 사업의 시공권을 포기하고 브릿지론을 디폴트 처리하면서 위기론이 재확산 되고 있음.
- 국내 PF 시장의 규모는 '08년 기준 약 83.1조원에서 '22년 9월 기준 163.3조원(건설 보증 유동화증권 포함, 상호금융 제외)으로 확대된 바 있음. 직전 부동산 사이클 고점 직후였던 '08년의 PF 시장 비중은 시중은행 63%, 저축은행 14%로 대부분 은행이 차지했던 반면, 현재는 금융업권 전반에 확산되어 '22년 기준 PF 시장 비중은 보험사 27%, 은행 19%, 증권사 17%, 여전사 17%, 저축은행 6% 등으로 다변화되어 있음. 과거에는 은행 PF

대출이 대부분이었으나, 현재는 대출채권 SPC를 통한 다양한 유동화 증권 발행을 통해 2차 조달을 하는 형태가 늘어났기 때문임.



- ▶ **부동산 PF의 사업단계별 리스크로는, 1) 토지매입 및 인허가 단계에서의 인허가 리스크, 토지 확보 여부, 본 PF 전환 성사 여부, 2) 공사 진행 및 분양 단계에서의 미분양 리스크, 시공사 리스크, 3) 준공 단계에서의 미입주 리스크, 준공후 미분양 리스크, 임대 리스크 등이 있음. 토지구입 단계에서 시행사가 자체 자금과 증권사 등으로부터 대출을 받아 계약금을 지불하고 잔금 납부를 위한 브릿지론을 일으키는 경우, 해당 시점에서 분양 수익이 전혀 발생하지 않았기 때문에 미래의 현금흐름을 담보하기 위한 신용보강이 이루어짐.**

**[PF 사업 단계별 리스크 유형]**

구분	사업단계	자금조달	자금출처	리스크
토지매입/인허가단계	토지매입계약	계약금	자기자본: 시행사 PI대출: 증권사 등	인허가 리스크
	토지매입완료(잔금납부)	브릿지론 (토지잔금, 기타비용)	선순위: 상호금융, 저축은행 중순위: 자산운용사, 투자법인 후순위: 증권사, 시공사	토지 확보 여부 본PF 전환 성사 여부
	인허가, 시공사 선정			
공사진행/분양 단계	착공	본PF (공사비, 사업비 등)	금융기관(유동화금융)	미분양 리스크 시공사(부도) 리스크
	분양	중도금대출	수분양자(금융기관)	
준공 단계	준공, 입주	담보대출	일반 금융기관	미입주 리스크 준공후 미분양 리스크 임대 리스크

(자료: 금융감독원, 한국기업평가, 신영증권)

- ▶ **최근 대우건설의 시공포기 건 또한 상기 토지매입/인허가 단계에서의 후순위 브릿지론을 시공사가 부도 처리하면서 본 PF로의 전환이 중단된 경우임. '23년 2월 5일 대우건설은 브릿지론 후순위 연대보증 시공사로 들어갔던 울산 동구 일산동 주상복합아파트 건축 사업을 포기한다고 밝혔음. 본 PF 실행전 시공사의 책임준공확약을 하지 않기로 결정하고, 후순위채권 440 억원을 자체 자금으로 상환하며 사업을 '손절'한 것임.**

**울산 부동산 약세장 지속으로 미분양 리스크가 커지고, 금리인상으로 인한 유동성 위축, 브릿지론 금리 부담, 공사비 원가 인상 등이 복합적으로 작용하여 선제적 리스크 관리를 단행한 것으로 판단됨.**

- ▶ 대우건설 사례에서 언급된 브릿지론을 포함한 부동산 PF의 현금 수입원은 전부 분양대금으로, 미분양 리스크가 해소되지 않는 한 불안이 종식되기 어려움. '22년 12월 기준 국내 미분양세대수는 6.8만세대로, '12년 7.5만세대 이후 최대치를 기록했음. 업계 추산 '23년 1분기말 PF ABCP 만기 물량은 32조원 수준으로 추정되어, 향후 PF 디폴트 가능성에 대한 우려가 높아진 상황으로 모니터링 강화가 필요함.

**[전국 및 지역별 미분양 세대수 추이]**

구분	(단위: 세대)										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
전국	74,835	61,091	40,379	61,512	56,413	57,330	58,838	47,797	19,005	17,710	68,107
서울	3,481	3,157	1,356	494	274	45	27	151	49	54	953
수도권	32,547	33,192	19,814	30,637	16,689	10,387	6,319	6,202	2,131	1,509	11,035
대구	3,288	1,234	1,013	2,396	915	126	362	1,790	280	1,977	13,445
준공 후 미분양	28,778	21,751	16,267	10,518	10,011	11,720	16,738	18,065	12,006	7,449	7,518

(자료: 국토교통부, 신영증권)

## 모빌리티

### 중고차 시장 한파 속 우려와 기대감 공존

- 경기 불황 우려로 소비심리가 위축되며 중고차 시장의 한파가 지속되고 있음. 대기 수요가 쏟아지는 연초에는 보통 중고차 가격이 상승하는데 올해는 고금리와 경기침체 영향으로 반대 흐름을 보이고 있음
- 한편, 중고차 시세가 전반적으로 하락해 가격 매력도가 증가함에 따라 초기 구매 비용 지출로 인한 부담감이 완화되면서 중고차 구매 심리도 회복될 조짐을 보임. 업계에서는 본격적인 중고차 성수기인 3월을 목전에 두고 중고차를 고려하는 수요가 늘어남에 따라 중고차 거래가 활발해질 것으로 예상됨
- 국내 중고차 업체들은 고금리 및 수요 위축의 여파로 작년 4 분기 매출액이 감소하는 등 불황이 이어지고 있는 한편, 올해에는 금리 부담이 낮아질 거라는 기대감이 공존하며 시장 추세를 주시하고 있음

#### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

- 2022년 인플레이션으로 급격히 상승했던 중고차 가격이 최근 조금씩 하락세를 보이면서 예년 수준으로 돌아가고 있음. 다만, 중고차 가격은 보통 대기 수요가 쏟아지는 연초에 상승하는 경향이 있어 업계 기대감이 있었으나, 올해는 고금리와 경기침체 영향으로 하락세가 지속되는 중으로 중고차 시장 한파 우려감이 증폭됨. 긴 신차 출고 대기 및 높은 할부 금리로 소비자들의 신차 구매 수요가 꺾이자, 고객 확보를 위해 완성차 업체들이 올해 초부터 신차 할인, 저금리 할부 또는 무이자 프로그램을 내세운 영향도 상당부분 미친 것으로 판단됨
- 올해 2월 국산차 및 수입차 대표 모델의 평균 시세는 전월 대비 6.66% 하락함(국산차 5.74% ↓, 수입차 7.73% ↓). 특히 급격한 금리 인상으로 인한 할부 이자 부담이 가중되면서 수입차 가격은 한 달 새 100 만~200 만 원까지 떨어짐. 지난 1월과 마찬가지로 할부 금융을 필요로 하는 높은 가격대의 매물은 여전히 시세가 하락 중이며, 그간 가격 방어를 해오던 국내 인기 모델까지 시세가 떨어지고 있어 현재 수요보다 공급이 많은 상황으로 해석됨

#### [2023년 2월 국산차 시세] \*2020년식 인기 차종/주행거리 60,000km 무사고 차량 기준

제조사	모델명	등급	연료	시세(만원)	전월대비 시세 증감율
현대	더 뉴 그랜저 IG	2.5 익스클루시브	가솔린	3,205	-1.83%
	쏘나타 (DN8)	2.0 인스퍼레이션		2,517	-4.84%
	더 뉴 아반떼 AD	1.6 스마트		1,460	-5.88%
	더 뉴 쏘나타	2.2 2WD 프레스티지	디젤	3,076	-4.88%
	투싼 (NX4)	1.6 터보 2WD 인스퍼레이션	가솔린	3,135	-6.21%
	팰리세이드	2.2 2WD 프레스티지	디젤	3,592	-6.27%
제네시스	G80 (RG3)	가솔린 2.5 터보 AWD	가솔린	4,917	-5.84%
	GV80	3.5T 가솔린 AWD		6,918	-2.83%
기아	모닝 어반	프레스티지	가솔린	1,002	-7.63%
	K7 프리미어	2.5 GDI 노블레스		2,674	-8.57%
	K5 3세대	2.0 노블레스		2,494	-5.43%
	쏘렌토 4세대	디젤 2.2 2WD 시그니처	디젤	3,491	-6.75%
	스포티지 더 블드	디젤 2.0 2WD 프레스티지		2,037	-4.54%
	더 뉴 카니발	9인승 프레스티지		2,525	-6.10%
르노	더 뉴 니로	1.6 HEV 노블레스 스페셜	가솔린+전기	2,632	-4.86%
	더 뉴 SM6	1.8 TCe 프리미에르	가솔린	2,527	-8.61%
쌍용	더 뉴 QM6	2.0 GDe RE 시그니처 2WD	가솔린	2,312	-5.18%
	베리 뉴 티볼리	가솔린 1.5 2WD V5	가솔린	1,688	-7.24%
쉐보레	더 뉴 스파크	프리미어	가솔린	894	-4.97%
	트래일블레이저	1.3 터보 2WD RS		2,170	-5.50%
	트래버스	3.6 AWD 레드라인		3,657	-6.69%

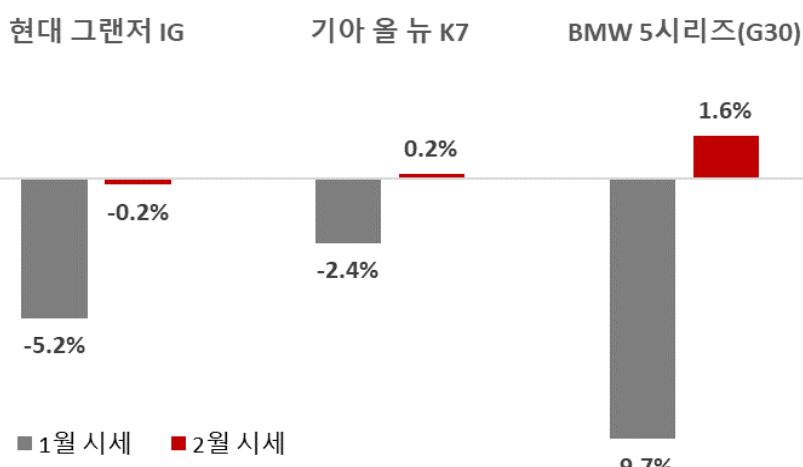
## [2023년 2월 수입차 시세] \*2020년식 인기 차종/주행거리 60,000km 무사고 차량 기준

제조사	모델명	등급	연료	시세(만원)	전월 대비 시세 증감율
벤츠	E-클래스 W213	E250 아방가르드	가솔린	4,497	-9.37%
	C-클래스 W205	C200 아방가르드		3,520	-3.78%
	GLE-클래스 W167	GLE300d 4MATIC		7,340	-6.82%
BMW	5시리즈 (G30)	520i M 스포츠	가솔린	4,389	-9.49%
	3시리즈 (G20)	320i M 스포츠		3,731	-8.76%
	X5 (G05)	xDrive 30d xLine		7,663	-8.46%
아우디	A6 (C8)	40 TDI 프리미엄	디젤	4,045	-6.20%
	A4 (B9)	35 TDI 프리미엄		2,902	-6.17%
폭스바겐	티구안 2세대	2.0 TDI 프레스티지	디젤	2,847	-11.15%
볼보	XC60 2세대	T6 인스クリプ션	가솔린	5,400	-5.57%
	XC90 2세대	T6 인스クリプ션		7,018	-7.27%
미니	쿠퍼	기본형 3세대	가솔린	1,995	-10.80%
포르쉐	카이엔 (PO536)	3.0 쿠페	가솔린	10,182	-8.28%
포드	익스플로러 6세대	2.3 리미티드 4WD	가솔린	4,040	-10.24%
지프	랭글러 (JL)	2.0 투비콘 파워 탑 4도어	가솔린	5,447	-8.70%
도요타	캠리 (XV70)	2.5 XLE 하이브리드	가솔린+전기	3,330	-2.29%
렉서스	ES300h 7세대	이그제큐티브	가솔린+전기	5,125	-8.02%
테슬라	모델3	롱레인지	전기	4,808	-7.72%

(자료: 엔카)

- ▶ 한편으로는 중고차 사업자가 본인이 지불한 매입가보다 더 낮은 가격으로 차량을 내놔도 시장에서 거래가 이뤄지지 않을 만큼 내림세가 이어져, 일각에서는 시세가 저점까지 내려온 지금이 중고차 구매의 적기라는 평도 존재함. 이에 중고차 가격 이점이 다시금 부각되어 소비자들의 구매 수요가 증가할 것이라는 기대감도 보이는 중이며, 실제로 지난 1월 큰 하락세를 보였던 일부 프리미엄 자동차 중심으로는 가격이 소폭 상승하는 현상 보임
- ▶ 그랜저 IG의 경우 지난 1월만 해도 가격이 5.2% 하락했으나, 2월에는 0.2% 가격 하락에 그침. K7 도 2.4% 하락에서 0.2% 상승으로 전환됐으며, BMW 5 시리즈 (G30)도 9.7% 하락에서 1.6% 상승으로 흐름이 전환됨. 이는 3월 성수기를 앞둔 중고차 시장의 기대 심리와 소폭 살아난 중고차 구매 수요가 반영된 효과인 것으로 판단됨

## [2023년 2월 프리미엄 중고차 시세 추이]



(자료: 헤이딜러, 삼일 PwC 경영연구원)

- ▶ 뿐만 아니라, 중고차 시장에선 불황에 판매가 증가하는 합리적 가격대의 경차 매물은 빠르게 소진 중인 것으로 나타남. 특히, 천만원 내외의 신차급 경차보다 여유 자금으로 구매하기 좋은 500만원 미만 경차 매물이 빠르게

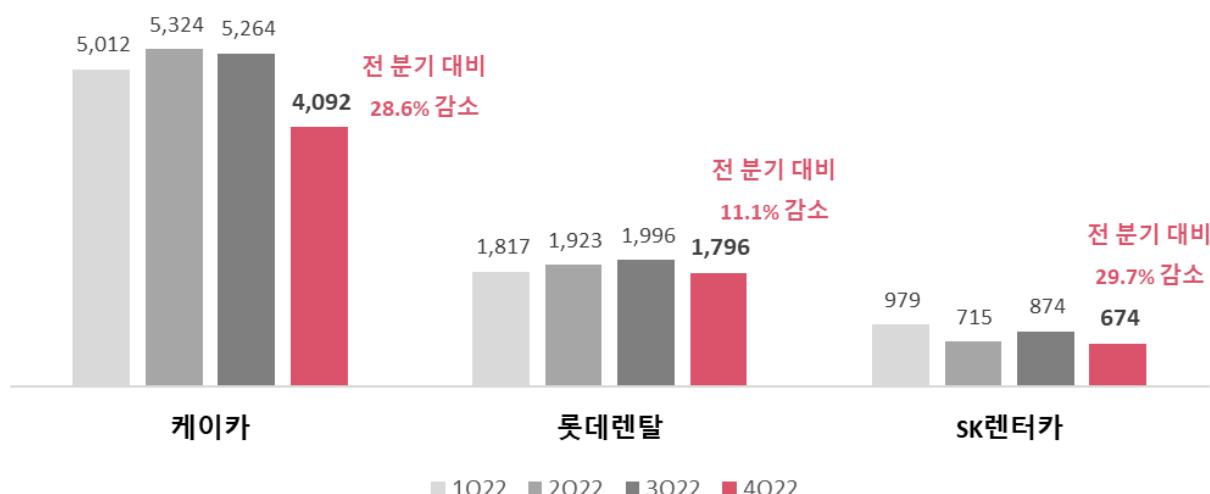
소진되고 있어, 높은 가격대의 중고차 매물의 시세는 여전히 큰 하락폭을 보이고 있는 반면 경차는 보합세를 유지하고 있음. 등록차량 데이터 분석기관인 카이즈유데이터연구소에 따르면 2022년 12월 전국 국산 중고차 거래 순위에서도 현대자동차 그랜저와 기아 모닝이 각각 1, 2위를 각각 차지했으며, 30대와 40대가 가장 많이 산 중고차 모델로 각각 '2011 기아 모닝(TA)'과 '2010 기아 뉴 모닝(SA)'이 꼽혔음.

- ▶ 이러한 중고차 시장에서의 경차 인기 상승세가 단기적으로는 소비자들의 구매 수요 회복으로 해석될 수도 있으나, 장기적으로는 시장 침체의 신호로도 해석될 수 있어 업계에서는 아직 추세를 주시하고 있음. 국내 중고차 업체들(케이카, 롯데렌탈, SK 렌터카 등)은 금리 상승으로 중고차 매물을 확보하기가 어려워진 데다, 수요 위축으로 시세마저 하락하고 있어 수익성이 크게 저하된 상황임. 실제로 케이카, 롯데렌탈, SK 렌터카 3사의 2022년 4분기 중고차 매출은 각각 전 분기 대비 28.6%, 11.1%, 29.7% 감소했음. 업계에서는 금리가 올해 상반기까지는 고점을 이어갈 것으로 예상되어 우려를 표하고 있으면서도, 상승폭은 둔화되고 있다는 점에서 금리 부담이 점차 완화될 것이란 기대감과 함께 시세 하락으로 수익성 개선에 대한 기대감이 공존하는 상황임.

[국내 중고차 업체 2022년 분기별 매출액 추이(단위: 억원)]

\*중고차 사업부 매출액 기준

\*케이카: 온라인+오프라인 매출 기준(렌터카, 경매 등 제외)



(자료: 각 사, 삼일 PwC 경영연구원)

## 조선

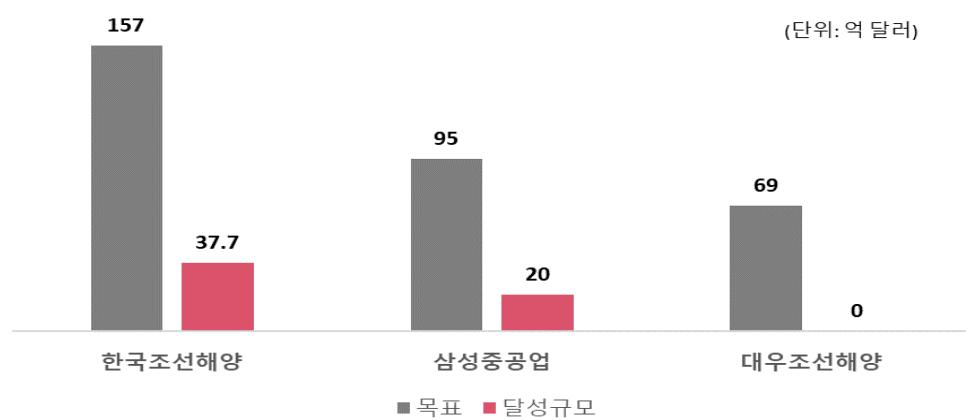
### 조선, 연초 수주랠리 이어지나 '23년 호황은 “두고 봐야”

- 국내 조선업계는 '22년부터 이어진 LNG 운반선 발주 증가로 '23년 초부터 수주 랠리가 지속되고 있어, 조선 3사 (한국조선해양, 삼성중공업, 대우조선해양) 모두 수주가 활발한 상황.
- 다만, 선박 발주량은 '22년 동월대비 대폭 감소하였는데, 이는 세계 선박 발주량이 '22년 동월대비 63% 감소(196만 CGT)하였으며 중국에 수주가 밀리고 있기 때문
- 수주 잔량은 소폭 감소하였으나, 한국은 '23.1월말 수주 잔량의 34%를 차지하여 아직 일감이 많은 상황. 국내 조선업계는 수주량이 늘어 선박을 건조할 수 있는 도크가 꽉 찬 상태이며, 수주량은 중국에 뒤쳐지지만 친환경 고부가 LNG 운반선 중심 수주 및 선가 상승으로 사업성은 우수함
- 한국수출입은행 경제연구소는 '해운·조선업 2022년 및 2022년 4분기 동향과 2023년 전망 보고서'를 발표하여 올해 조선업의 전망과 대처방안을 소개. '23년 글로벌 경기 침체, 고금리, 환경 규제로 인한 선주의 관망세 확산의 여파로 신규 발주는 '22년 대비 대폭 줄어드며, 발주량이 감소하는 만큼, 수주량도 감소할 전망.
- 또한, 선종별로는 LNG 선 발주 소폭 감소, 탱커 소폭 증가, 컨테이너선 침체가 예상되며, 신조선 수요를 재활성화하기 위해 업계의 탄조증립 대안 선박 조기 개발 및 판매 방안이 필요

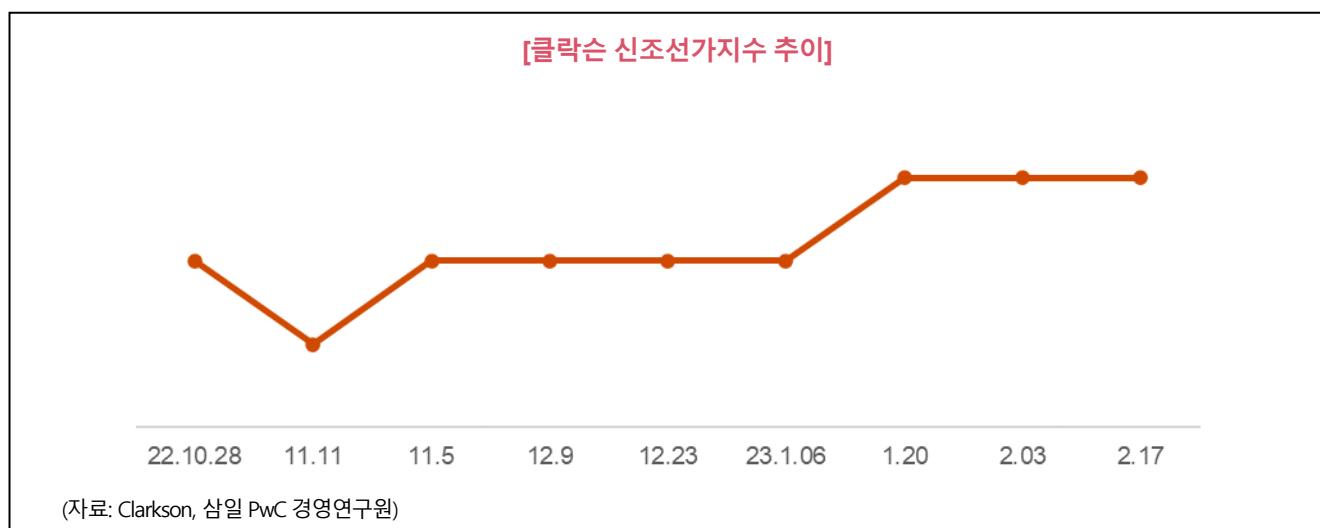
### 삼일 PwC 경영연구원 Comment

- 국내 조선업계는 '23년 초부터 수주 랠리를 지속하고 있으며, 조선 3사 (한국조선해양, 삼성중공업, 대우조선해양) 모두 수주가 활발한 상황. 특히, 한국조선해양과 삼성중공업은 '23.1월 기준 총 7조원에 달하는 수주 물량을 이미 확보하였으며, 이는 올해 수주 목표의 21~24%에 해당하는 수치
- 한국조선해양의 경우 '23.1월 유럽 선사와 메탄을 기반 컨테이너선 12척을 계약했으며, 이는 2조 5,264억원에 이릅니다. 계열사인 현대삼호중공업은 25억 6,000만 달러(약 3조 2,256억원)에 이르는 계약을 통해 목표치 98.5%를 달성했음. 삼성중공업은 고가 선박 위주로 수주했으며, 20억 달러(약 2조 5,200억원) 규모의 부유식 액화천연가스 생산 설비(FLNG)가 주목받는 중. 대우조선해양도 카타르에너지와 LNG 운반선 추가 발주 협상을 진행 중이며 조만간 대형 수주 소식을 전해올 것으로 전망됨

[조선 3사 2023년 수주 목표 및 달성 실적(2월 9일 기준)]



- 수주 랠리는 이어지고 있으나, '23년 1월 기준 선박 발주량은 전년동월대비 대폭 감소. 이는 세계 선박 발주량이 196만 CGT로 전년동월대비 63% 감소하였으며, 한국의 수주는 64만 CGT(12척, 33%)로 2위, 중국 112만 CGT(40척, 57%) 1위로 수주가 중국에 밀리고 있기 때문으로 판단됨
- 한편, 수주 잔량(조선산업에서 조선소가 선박회사와 체결한 건조 수주 계약 중 선주에게 아직 넘겨주지 않고 남아있는 발주량)은 소폭 감소하였음. '23.1월 기준 글로벌 수주 잔량은 1억 913만 CGT로, 전월 말 대비 77만 CGT 감소했음. 이 중 중국이 45%, 한국 34% 차지하여 양국 모두 아직 일감이 많은 상황
- 국내 조선업계는 수주량은 중국에 뒤쳐지지만, 선박을 건조할 수 있는 도크가 꽉 찬 상태이며, 친환경 고부가 LNG 운반선 중심 수주 및 선가 상승으로 사업성은 우수한 것으로 보임. 영국 조선·해운시황 분석기관인 클락슨(Clarkson)이 '23년 1월에 발표한 신조선가지수(전 세계 선박 건조 가격 평균을 지수화한 것)는 162.51 포인트로 전년 동월 대비 8.25 포인트 상승하면서 선박 가격의 지속적인 상승세를 보임. 선종별 1척 가격은 17만 4,000m³ 이상 LNG 운반선이 2억 4,800만 달러, 초대형 원유운반선(VLCC)가 1억 2,000만 달러, 초대형 컨테이너선이 2억 1,500만 달러를 기록했음



- 한편, 한국수출입은행 경제연구소는 '해운·조선업 2022년 및 2022년 4분기 동향과 2023년 전망 보고서'를 발표하여 올해 조선업의 전망과 대처방안을 소개. '23년 글로벌 경기 침체, 고금리, 선주의 관망세 확산의 여파로 신규 발주는 '22년 대비 대폭 줄어들 전망이며, '23년 세계 신조선 발주량은 전년 대비 49% 감소(2,200만 CGT)하고 발주액은 약 51% 감소(610억 달러)할 것으로 예상됨
- 뿐만 아니라, 세계 경제 저성장에 따른 해운 수요 부진과 해운사의 수익성 악화 등으로 선주의 투자 심리가 위축될 가능성이 높을 것으로 판단. 고금리의 영향과 자금 유동성의 축소로 선박금융 조달이 어려워져 신규 투자가 보류될 전망임

[‘23년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망]

	2021	2022	2023 전망
세계 발주량 (백만 CGT) (증감)	53.3 (107.4%)	42.8 (-19.7%)	22.0 (-48.6%)
한국 수주량 (백만 CGT) (증감)	17.9 (100.4%)	16.3 (-8.9%)	8.5 (-47.7%)
세계 발주액 (억 달러) (증감)	1172 (129.2%)	1243 (6.0%)	610 (-50.9%)
한국 수주액 (억 달러) (증감)	445 (128.0%)	453 (1.9%)	220 (-51.5%)

(자료: Clarkson, 해외경제연구소, 삼일 PwC 경영연구원)

- 선종별로는 LNG 선 발주 소폭 감소, 탱커 소폭 증가, 컨테이너선 침체가 예상됨. LNG 선의 경우 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 수입국간 LNG에 대한 확보 경쟁이 벌어져 수주가 활발할 것임. 그러나 ‘22년 사상 최대 물량 발주가 이루어진 만큼 ‘22년 실적을 넘어서기는 쉽지 않을 것으로 보임. 탱커의 경우 최근 신조선 발주량이 극히 적었기 때문에 소폭 증가할 것으로 기대되나, 시황 침체를 극복할 수준에 미치지는 못할 것으로 판단되며, 컨테이너선의 경우 활발한 교역 수요를 기대하기 어려운 상황
- 발주량이 감소하는 만큼, 수주량도 감소할 전망으로, ‘23년 수주량은 전년 대비 약 48% 감소한 850 만 CGT, 수주액은 약 52% 감소한 220 억 달러를 기록할 것으로 예상
- 신조선 수요를 재활성화하기 위해 좋은 방안은 탄조증립 대안 선박을 조기에 개발 완료하고 판매하는 것임. 경제상황 악화 및 환경규제 논의가 이어짐에 따라 선사들의 관망세가 유지되고 있는 상황으로, 이에 환경규제 논의 결과에 따른 관망세 유지 기간이 길어질 가능성도 존재함. 실제 LNG 선 제외, 최근 신조선 수요는 해상 탄소 증립 요구에 의한 노후선 교체 필요성 및 환경규제에 기인함. 따라서 관망세 종식을 위해서는 탄소증립 대안 선박 개발 및 조선사들이 제시할 수 있는 대안들(ex. 탄소포집)이 국제 사회에서 해상탄소증립 방안으로 인정받을 수 있도록 관철시키는 업계의 노력이 필요함.

© 2023 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details.