

중형조선산업 2022년 상반기 동향

I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가 동향

II. 국내 중형선박 수주 동향

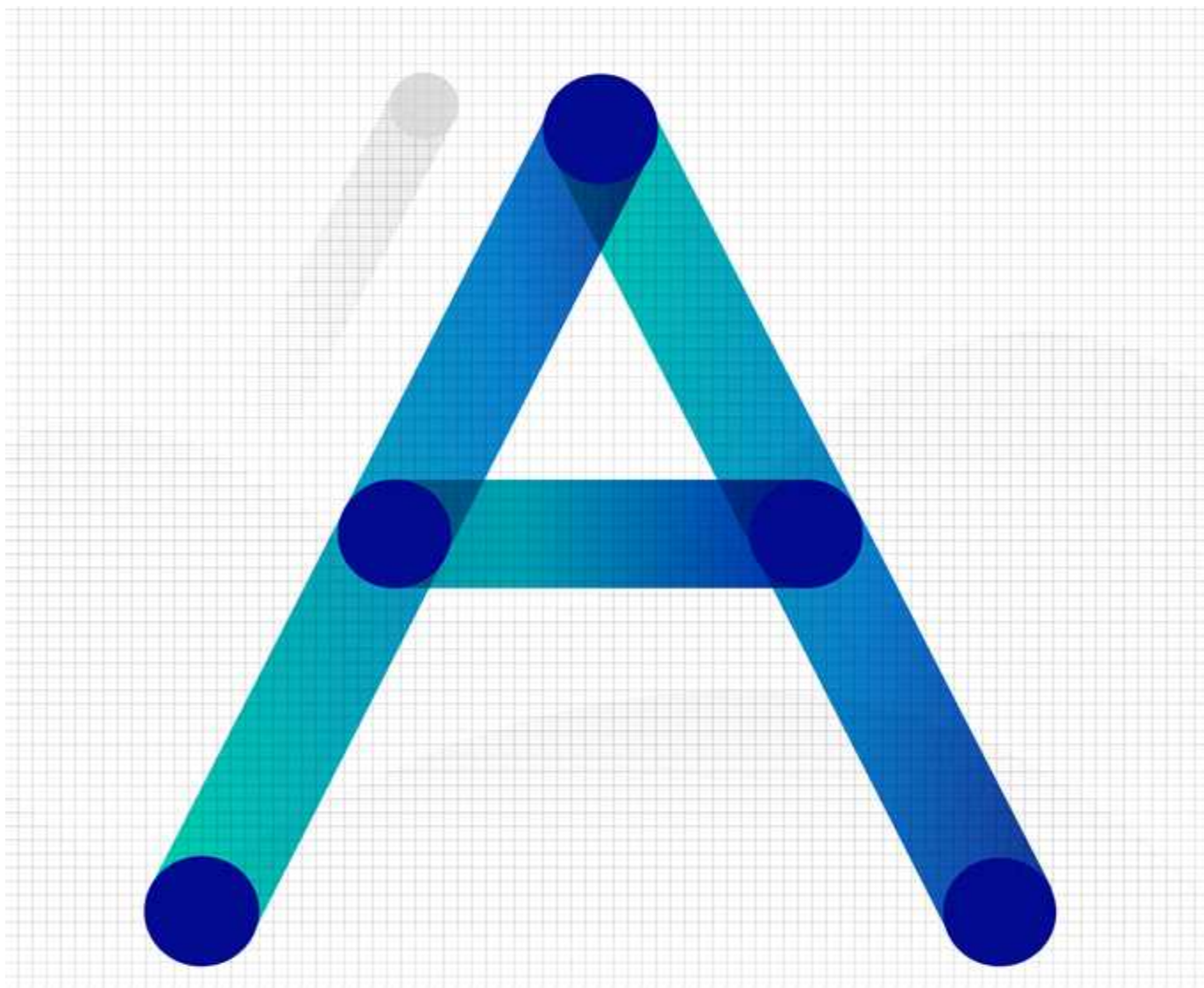
III. 중형조선사 동향

1. 수주 동향
2. 건조량 및 수주잔량

IV. 시사점

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)





<요 약>

I. 세계 중형조선 시장 동향

(세계 중형조선 시황) 2022년 상반기 중형선박 발주량 전년동기 대비 53.5% 감소

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 311척, 591만CGT로 다소 부진한 수준
- 중형 벌크선 발주량은 전년 대비 54.1% 감소하였고 중형 탱커와 중형 컨테이너선은 각각 76.7%와 51.4% 감소
- 컨테이너선 발주량 감소는 전년도 상반기 발주 급증에 의한 기저효과이며, '22년 상반기에도 비교적 양호한 수요를 나타내며 중형선박 시장에서 비중 확대

(신조선가) 2022년 중 상반기 중 대부분 선종 및 선형 신조선가는 4% 이상 상승함

- 상반기 말 중형선박 신조선가는 전년말 대비 탱커가 선형별로 3.7~4.2%, 벌크선은 3.4~6.5%, 컨테이너선은 4.3~7.0%, LPG선은 4.2~5.6% 상승

II. 국내 중형선박 수주 동향

(국내 중형선박 수주) 2022년 상반기 수주량은 전년동기 대비 52.6% 감소

- 2022년 상반기 국내 중형선박 수주량은 48척, 98만CGT
- 대형조선사의 중형 선박 수주는 중형 컨테이너선 등 4척, 10만CGT에 그침
- 현대미포조선의 중형 선박 수주는 34척 67만CGT로 전년동기 대비 46.3% 감소
- 중형조선사의 중형 선박 수주는 10척 21만CGT로 전년동기 대비 74.4% 감소
- 국내 중형선박 수주량은 대형사 10.6%, 현대미포 68.3%, 중형사 21.1%의 비중으로 구성

(선종별 수주 동향) 2022년 상반기 중 컨테이너선을 제외한 모든 선종의 수주 감소

- 중형탱커 수주량은 4척, 10만CGT로 전년동기 대비 90.0% 감소
- 중형컨테이너선 수주량은 38척, 73만CGT로 전년동기 대비 77.4% 증가
- 중형가스선 수주량은 2척, 3만CGT로 전년동기 대비 92.2% 감소
- 중형벌크선 수주는 없었음
- 기타 중형화물선 수주량은 4척, 11만CGT로 전년동기 대비 37.6% 감소
- 국내 조선사들의 상반기 세계 중형조선 시장에서 수주 점유율은 16.5%로 2021년도 대비 2.4%p 상승



III. 중형조선사 동향

(수주 실적) 국내 중형조선사의 2022년 상반기 총 수주량은 전년동기 대비 9.3% 감소하였으나 수주액은 5.4% 증가

- 대형 및 소형 선박을 포함한 총 수주량은 24척, 79만CGT, 총 수주액은 21.7억 달러
- 국내 중형사의 중형선박 수주는 주력 선종인 탱커 대신 국내 대형사와도 경쟁하며 중대형 급인 7,000~8,000TEU급 컨테이너선을 집중 수주하여 부진한 시황 속에서 비교적 양호한 수주 실적을 달성함

(건조 실적) 2022년 상반기 건조(인도)량은 전년 대비 24.2% 감소하여 부진을 나타냄

- 상반기 중 총 10척, 107만dwt 건조
- 2019년, 2020년의 수주 부진으로 인한 일감 부족이 원인

(수주잔량) 2022년 상반기 말 수주잔량은 전년말 대비 38.5% 증가

- 상반기 말 수주잔량은 93척 217만CGT

IV. 시사점

탱커시장의 침체에도 불구하고 컨테이너선 수주에 주력한 점은 다각화 가능성 측면에서 긍정적으로 평가됨

- 또한, 컨테이너선 수주만으로도 중형선박 시장에서 점유율을 확대함으로써 중국과의 중형선 경쟁에서도 가능성을 보임

중형사들 역시 시장의 수요 변화에 빠르게 대응하여 수주선종을 다각화하며 경쟁력 회복의 가능성을 나타냄

중형조선사들의 경쟁력을 유지 및 제고하기 위해서는 R&D, 인력양성 등 국가적 지원 필요



< NOTE >

본고는 다음의 2가지 동향을 기술하기 위하여 작성됨

- 첫째, 대형조선사와 그 계열사, 중형조선사, 소형조선사 등을 모두 포함한 국내 조선사들의 중형선박 수주를 집계하여 기술함 (제 II장 “국내 중형선박 수주 동향”)
- 둘째, 대형조선사와 그 계열사 그리고 소형조선사를 제외한 중형조선사들만의 산업활동으로, 중형조선사들의 대형, 중형, 소형 등 모든 선박에 대한 수주 및 건조실적을 집계하여 기술함 (제 III장 “중형조선사 동향”)

본고에서 중형선박과 중형조선업의 범주는 다음과 같이 정의함

- 중형 선박은 탱커 또는 벌크선 기준 10,000dwt 이상, 선박의 총길이 기준 100~300m 미만 급으로서 각 선종별 유사한 크기를 가진 선박으로 정의함
- 국제적 혹은 국내적으로 명확한 구분은 없으나 국내 중형조선사들의 건조능력을 감안하여 기준을 설정함
- 본고에서는 ① 벌크선 10,000~200,000dwt 미만급, ② 탱커 10,000~125,000dwt 미만급, ③ 컨테이너선 1,000~6,000TEU 미만급, ④ 가스선(LPG선 5,000~65,000CuM 미만급, LNG선 2,000~40,000CuM 미만급), ⑤ 기타 화물선(MPP(다목적선) 10,000dwt 이상급, RoRo선 5,000dwt 이상급, 일반화물선 7,500dwt 이상급, PCC(자동차전용선) 전 선형) 등 5개 선종으로만 구분하여 통계에 반영함

국내 중형조선산업에서 활동하는 조선사는 다음과 같이 구분함

- 대형조선사(이하 본문에서는 “대형사”)는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대삼호중공업 등 4개사
- 현대미포조선(이하 본문에서는 “현대미포”)은 현대중공업과 동일한 한국조선해양 그룹사이거나 주로 중형선박을 수주, 건조하는 특성상 국내 중형조선사들과 경쟁관계에 있으며 이에 따라 중형조선사들과의 실적 비교를 위하여 대형사 범주에서 제외하고 별도의 통계를 집계함
- 중형조선사(이하 본문에서는 “중형사”)는 본고에서 정의한 중형선박 즉, 총길이 100~300m 미만급 선박을 주로 수주, 건조하는 조선사로서 대기업 계열에 속하지 않은 기업을 의미함
- 현재 케이조선(구 STX조선해양), 대한조선, 대선조선, HJ중공업(구 한진중공업) 등이 영업활동 중에 있으며 삼강S&C, 마스텍중공업 등 동급의 건조역량을 갖추었으나 아직까지 신조선 수주활동이 활발하지 않은 일부 조선소들도 포함됨.
- 기타 조선사는 대부분 소형 조선사이며, 드문 경우이나 조선소가 아닌 일부 중공업사에서 일시적으로 선박을 수주하는 경우 등을 포함함



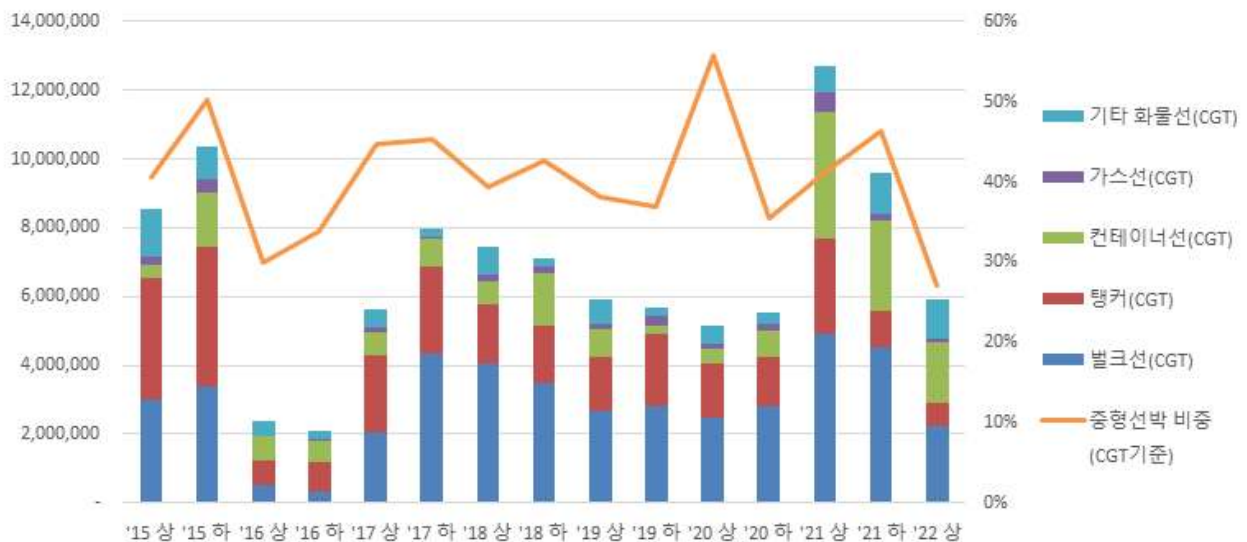
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

2022년 상반기 중형선박 발주량은 부진한 수준 기록

- 2022년 상반기 세계 신조선 수요는 전년도 활황으로 전년동기 대비 감소한 수준이나 대형 LNG선과 컨테이너선의 높은 수요로 비교적 양호한 발주량 기록
- 반면, 탱커와 벌크선 신조 발주가 크게 감소하여 중형 컨테이너선을 제외한 중형선박 발주량이 저조하였음
- 2022년 상반기 세계 중형선박 발주량은 총 311척, 591만CGT로 전년동기 대비 53.5% 감소하여 2019~2020년과 유사한 수준을 보임(CGT 기준)
- 상반기 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형선박 비중은 27.0%로(CGT 기준) 전년동기(41.3%) 대비 크게 축소됨

중형선박 발주량 추이

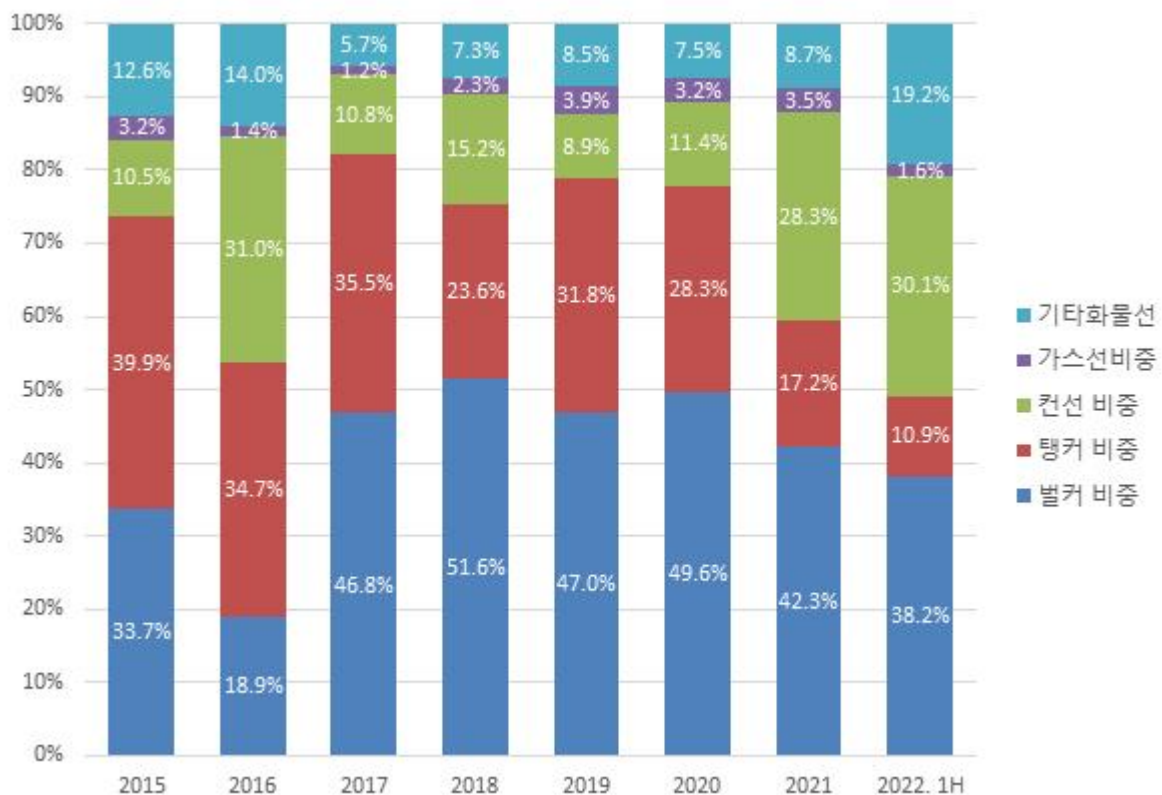


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



상반기 선종별 발주량은 기타화물선을 제외한 모든 선종이 전년동기 대비 감소하였고 선종별 비중에 있어서는 컨테이너선과 기타 화물선이 확대됨

중형선박 선종별 발주량 비중 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 상반기 중형 벌크선 발주량은 131척 226만CGT로 전년동기 대비 54.1% 감소
 - 벌크선에 대한 보수적인 신조선 투자가 이루어졌던 2015~2020년 기간 중 반기 발주량 평균치는 265만CGT로 금년도 상반기 발주량은 이에도 못 미치는 저조한 수준임
 - 2021년 중 해운수요 증가, 코로나19 영향에 의한 체선 등으로 벌크선 운임이 강하게 반등하며 연 943만CGT의 비교적 활발한 발주량을 기록하였으나 2022년 상반기 중 전년동기와 유사한 운임 수준이 유지되었음에도 다시 관망세로 돌아서며 신규투자가 위축됨
 - CII 등 강력한 IMO 규제 시행이 2023년으로 다가왔음에도 경기둔화 우려와 금리상승 등으로 신규투자가 위축되며 관망세가 강해진 것으로 추정됨
- 상반기 제품선을 포함한 중형 탱커 발주는 29척 64만CGT로 전년동기 대비 76.7% 감소
 - 2021년까지 극심한 부진을 겪은 탱커 해운시황은 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 상반기 중 빠르게 개선되었으나 아직까지 신조선 수요로 이어지지 못함
 - 제품운반선 발주량은 "수주절벽"으로 평가되었던 2016년 이후 가장 저조한 실적을 보임



- 상반기 중형 컨테이너선 발주량은 96척 178만CGT로 전년동기 대비 51.4% 감소
 - 상반기 컨테이너선 발주량은 전년동기 대비 감소하였으나 지난해 상반기 발주량이 폭발적으로 증가하였던 점에 기인하며, 2020년 이전 최근 5년간 반기 평균 발주량이 78만CGT이었던 점을 고려하면 상반기 발주량은 여전히 양호한 수준으로 평가됨
 - 컨테이너선은 정기선 운항을 하는 특성상 2023년부터 시행되는 EEXI 규제에 감속운항에 의해 발생하는 부족분이 예측 가능하여 환경규제의 효과가 다른 선종보다 먼저 반영되며 상반기 중에도 양호한 발주를 나타낸 것으로 추정됨
 - 또한, 컨테이너 운임이 하락추세이나 여전히 높은 수준을 기록하고 있어 선주들의 재무적 투자 여력이 충분하다는 점도 원인으로 작용
 - 상반기 중 발주는 3,000TEU 미만급 Feeder선(84척 발주) 위주로 이루어졌으며 3,000~6,000TEU 미만급 중형 선형도 12척으로 2020년 이전 대비 비교적 양호한 수준을 보임
- 상반기 중형 가스선 발주량은 10척, 9만CGT로 전년동기 대비 84.7% 감소
 - 상반기 중형 가스선 발주는 LPG선, LNG선 모두 부진하여 2020년 이전 최근 5년간 반기 평균 발주량 16만CGT에 비해서도 저조한 수준을 기록함
 - 중형 LPG선은 LPG 이중연료 채택 등을 위하여 2021년 대규모 발주가 이루어졌고 최근 LPG선 시장이 대형화 경향을 보이고 있어 대규모 수요를 기대하기는 어려움
 - 중형 LNG선 수요는 LNG벙커링선과 연안 또는 근해용 중형 LNG선 등이 있으나 시장 규모가 크지 않아 발주량 부진이 특이한 사안이라 할 수는 없음
- 상반기 기타 화물선의 발주량은 45척 113만CGT로 전년동기 대비 51.2% 증가
 - 코로나 이후 세계 자동차 시장의 활발한 수요로 자동차운반선 발주량이 전년동기 대비 133% 증가하여 기타 화물선 수요 증가를 이끌었으며 다목적선(MPP) 등 나머지 선종의 발주량은 부진하였음
 - 기타화물선은 본고에서 정의한 중형 선종 중 유일하게 증가 추세를 보이며 전체 중형선종 발주량 중 비중이 19.2%까지 확대됨

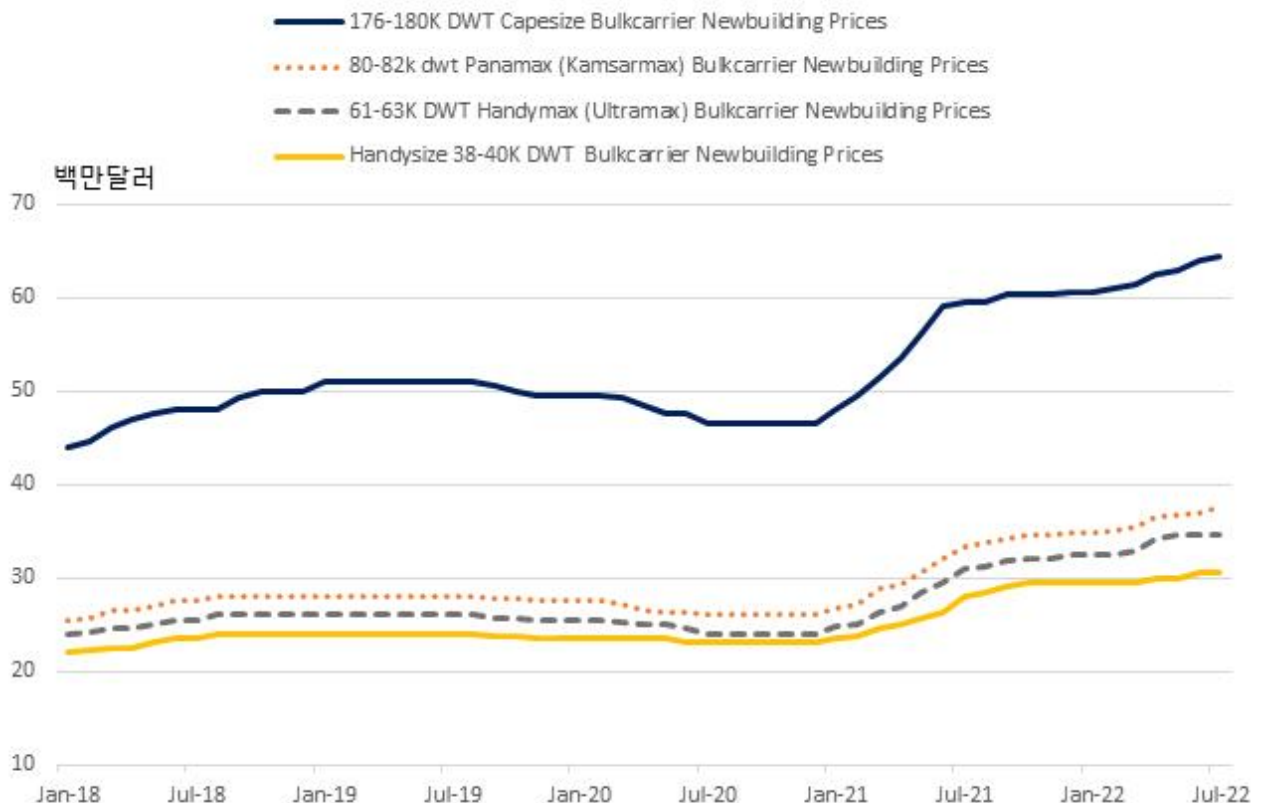


2. 신조선가 동향

중형 벌크선 신조선가는 상반기 중 상승 추세 지속

- 2021년 중 빠르게 상승한 벌크선 신조선가는 2022년 상반기 중 상승속도가 둔화되었으나 상승 추세를 이어감
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 2021년 중 30.1% 상승한 데 이어 2022년 상반기 중에도 5.8% 추가 상승하여 6월 평균 64백만달러 기록
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 동일한 흐름을 보이며 2021년 중 33.7% 상승에 이어 금년 상반기 중 6.5% 추가 상승하여 6월 평균 37.5백만달러 기록
- 61~63K Ultramax의 경우도 2021년 중 35.4% 상승하였으며 금년 상반기 중 6.2% 상승하여 6월 평균 34.5백만달러 기록
- 38~40K Handysize 가격 역시 2021년 중 28.3% 상승한데 이어 상반기 중 3.4% 상승하여 6월 평균 30.5백만달러 기록

중형 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



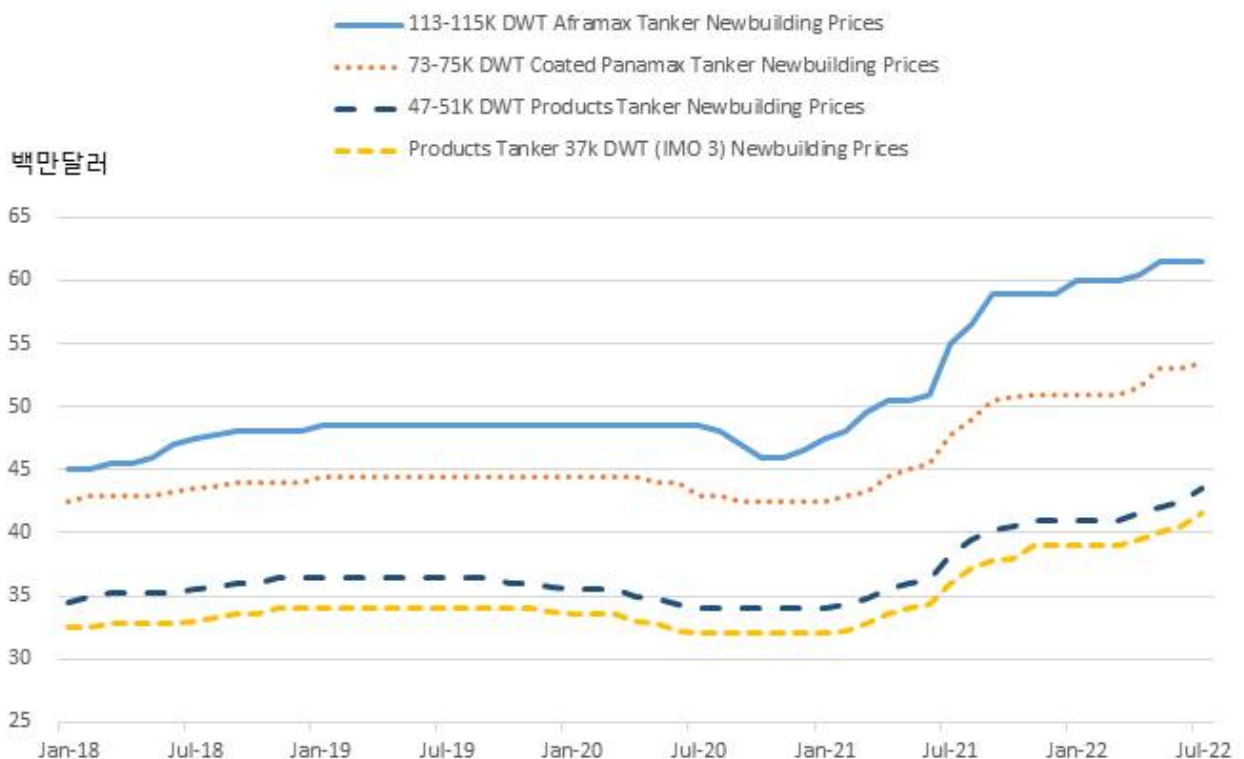
자료 : Clarkson



중형 탱커의 신조선가도 상반기 중 상승추세를 지속함

- 상반기 중 중형 탱커의 발주는 매우 부진하였으나 전반적인 신조선 시장 호조가 계속되며 조선사들의 수주잔량 증가로 중형 탱커의 가격도 따라서 상승함
- 상승폭은 벌크선 대비 작은 폭
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 6월 평균 신조선가는 61.5백만달러로 전년말 대비 4.2% 상승
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우 6월 평균 53.0백만달러를 기록하여 전년말 대비 3.9% 상승
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 경우도 6월 평균 전년말 대비 3.7% 상승한 42.5백만 달러 기록
- 37K급 IMO III MR 탱커의 6월 평균 신조선가도 전년말 대비 3.8% 상승한 40.5백만 달러 기록

중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



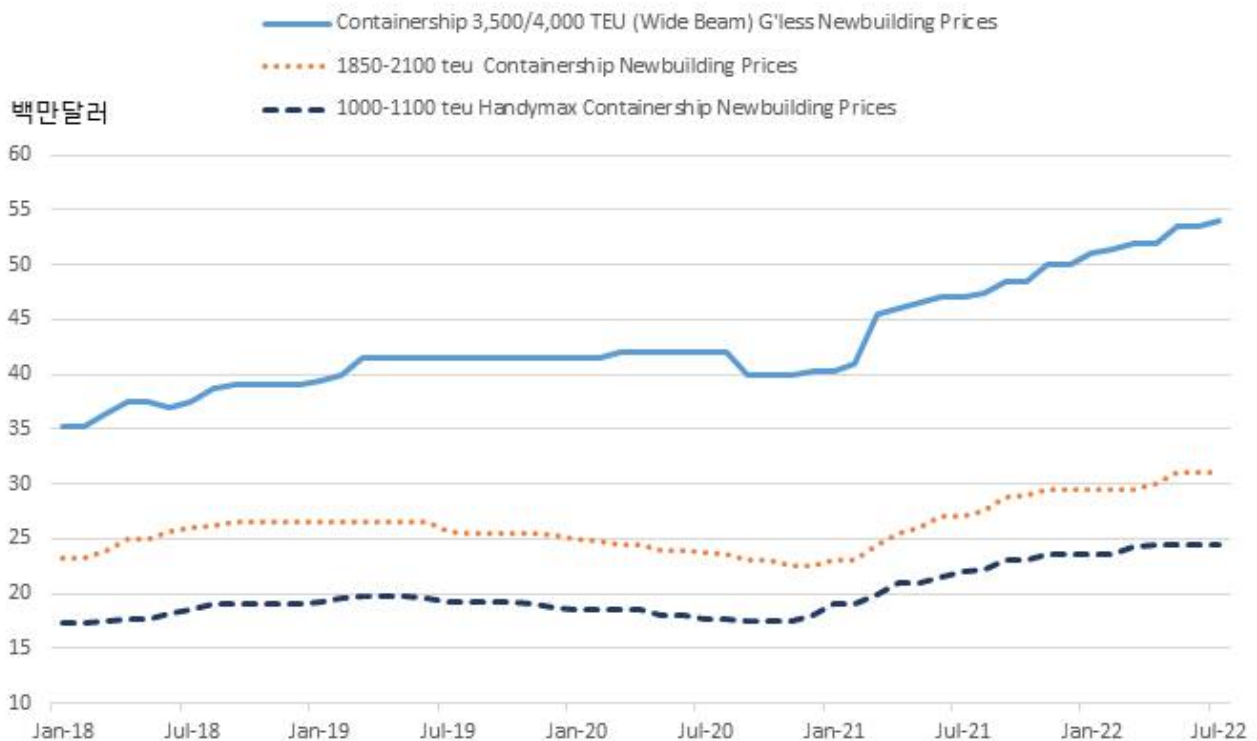
자료 : Clarkson



중형 컨테이너선 신조선가 역시 상승추세 지속

- 중형 컨테이너선 가격 역시 상반기 중 최대 7% 수준의 상승을 기록하였으며 활발한 발주로 타 선종 대비 상승폭은 다소 높음
- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 월평균 가격은 6월 53.5백만 달러로 전년말 대비 7.0% 상승
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 6월 평균 31.0백만 달러로 전년말 대비 5.1% 상승
- 1,000~1,100TEU Feeder선의 경우도 6월 평균 24.5백만 달러로 전년말 대비 4.3% 상승

중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



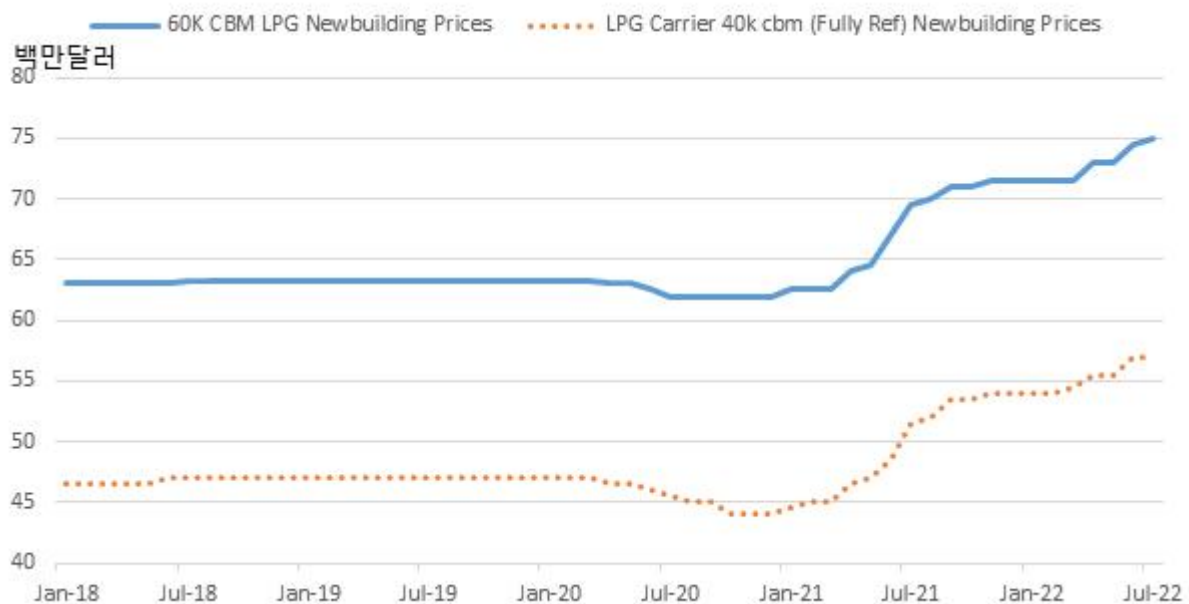
자료 : Clarkson



중형 LPG선의 신조선 가격도 역시 상반기 중 상승 추세 지속

- 중형 LPG선 역시 중형 탱커의 경우와 같이 상반기 중 발주는 부진하였으나 전반적인 신조선가 상승추세에 따라 상승을 이어감
- 60KCUM LPG선의 신조선가는 6월 평균 74.5백만 달러로 전년말 대비 4.2% 상승
- 38KCUM LPG선은 동 기간 5.6% 상승하여 6월 평균 57.0백만 달러를 기록

중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

중형 선박의 신조선가는 발주 부진에도 불구하고 철강재 가격 상승과 조선업체의 수주잔량 증가에 의한 협상력 우위 등으로 상승 추세 지속

- 상반기 중 후판 유통가격은 약 12% 상승하였으며 이로 인해 약 3.5% 내외의 원가 상승 요인이 발생한 것으로 추정됨
- 대형선 시장과 달리 중형 선박의 발주는 상반기 중 부진하였으나 조선소들이 전년도 수주실적 호전으로 이미 안정적 일감을 확보하고 있어 협상력을 발휘하며 철강재 가격에 의한 원가상승분 이상으로 신조선가격을 인상한 것으로 추정됨



II. 국내 중형선박 수주 동향

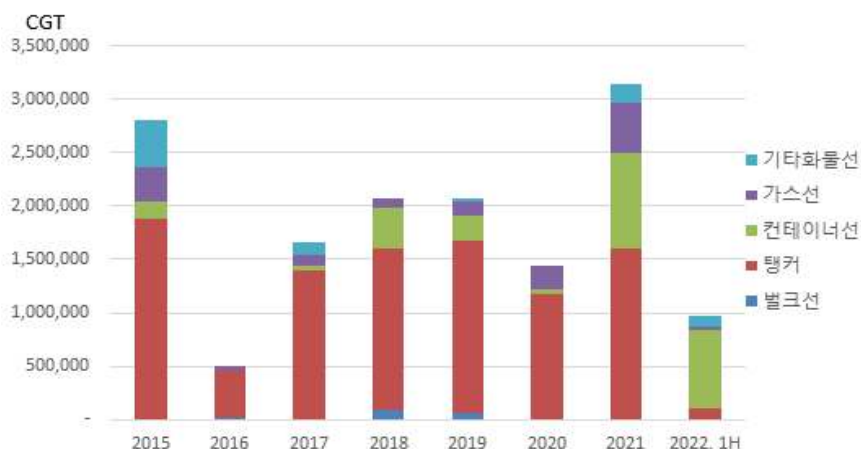
2022년 상반기 국내 조선사들의 중형선박 수주는 다소 부진

- 상반기 국내 중형선박 수주는 48척 98만CGT로 전년동기 대비 52.6% 감소하였으며 시황이 부진했던 2017년과 유사한 수준임

상반기 중형선 선종별 수주는 컨테이너선을 제외한 모든 선종의 수주가 감소함

- 중형 벌크선은 2020년 이후 아직까지 수주가 없음
- 유조선과 제품선 등을 포함하는 중형 탱커의 상반기 수주량은 4척 10만CGT로 전년동기 대비 90.0% 감소
- 중형 컨테이너선의 상반기 수주량은 38척 73만CGT로 전년동기 대비 77.4% 증가
- LPG선과 LNG선을 포함하는 중형 가스선의 상반기 수주량은 2척 3만CGT로 전년동기 대비 92.2% 감소
- 기타 중형화물선의 상반기 수주량은 4척 11만CGT로 전년동기 대비 37.6% 감소
- 상반기 조선사들은 중형 선종 중 비교적 발주량이 풍부한 컨테이너선을 집중 수주한 결과 국내 중형선박 수주량의 74.8%를 차지하여 전통적인 탱커위주의 수주구성이 변화함
- 국내 중형조선 수주에 있어서 탱커의 비중은 2020년 82.2%에서 2021년 컨테이너 강세에 따라 50.8%로 축소되었으며 금년도 상반기에는 탱커수요의 극심한 침체까지 겹쳐 10.7%로 더욱 축소됨
- 가스선과 기타화물선 비중은 각각 3.5%와 11.1%

선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



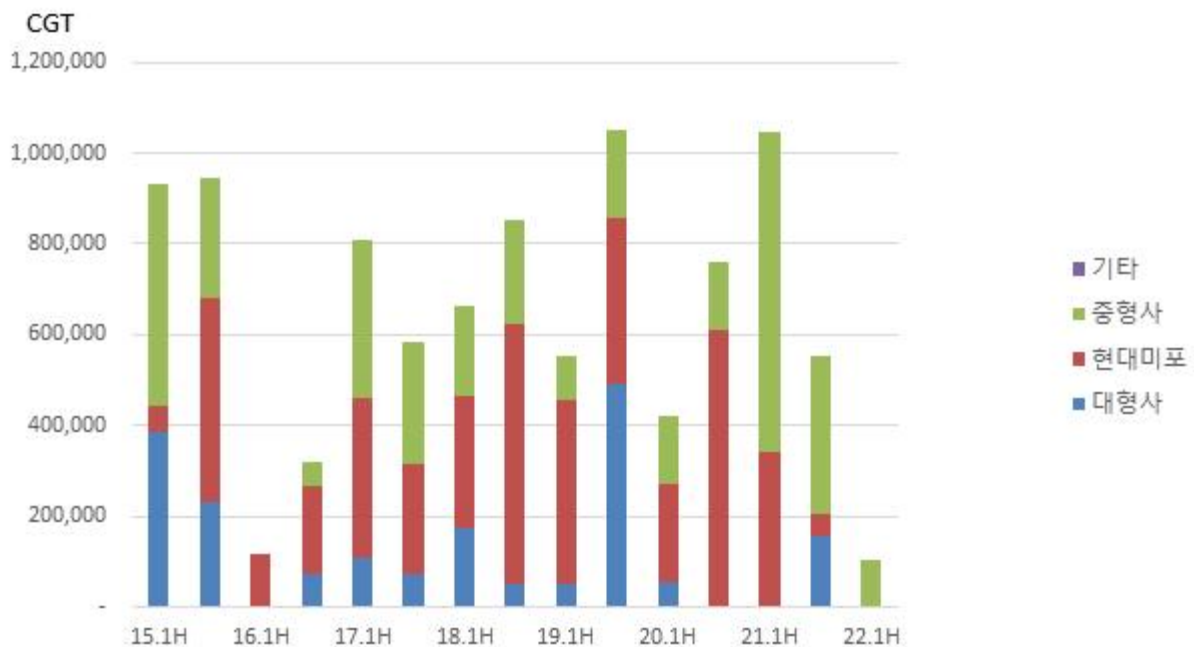
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



국내 중형조선산업의 주력 선종인 중형탱커의 상반기 수주는 4척으로 모두 중형사가 수주함

- 상반기 중 수주한 중형 탱커는 아프라막스 제품운반선 4척으로 모두 케이조선이 수주하여 중형사 비중이 100%이며 대형조선사와 현대미포는 수주가 전무함
- 상반기 중 대형사, 현대미포, 중형사 간의 탱커 수주 비중은 수주량 자체가 작은 양이므로 큰 의미가 없음
- 상반기 중 탱커수요의 극심한 침체로 상대적으로 활발한 수요를 보인 컨테이너선에 집중하였으나 이러한 변화는 장기화될 것으로 보이지 않음
- 상반기 중 탱커시황이 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 개선되며 수요가 점차 회복될 것으로 예상되어 점차 국내 중형조선 주력 선종으로서의 위치도 점차 회복될 전망

중형 탱커 수주량 추이



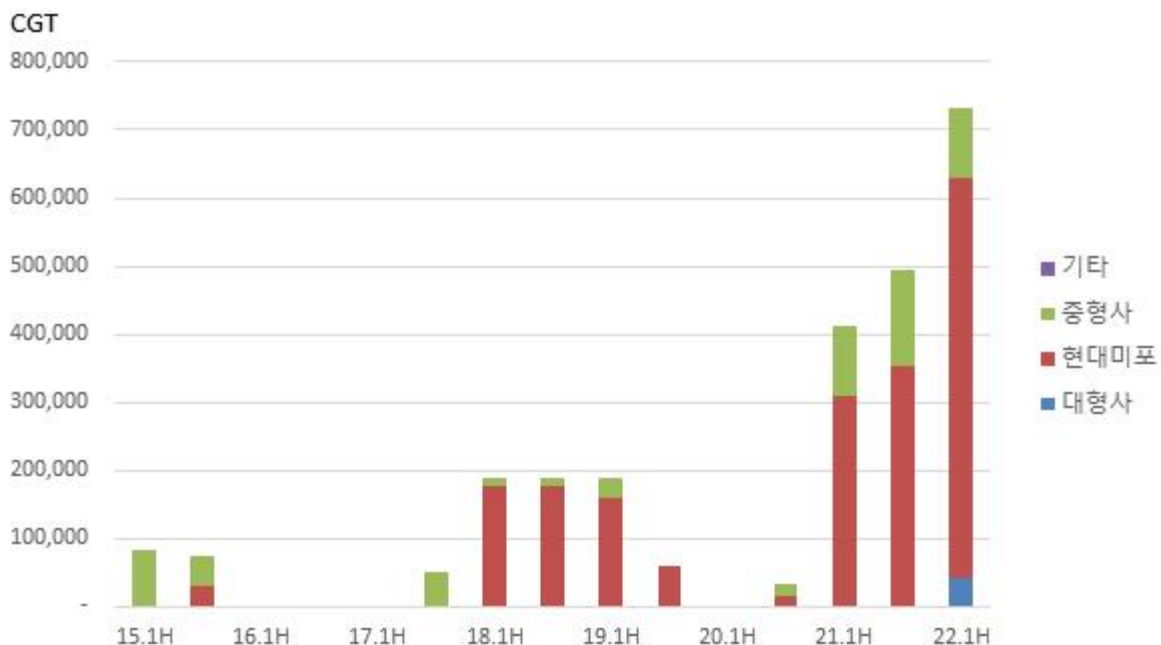
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



중형 컨테이너선 수주는 현대미포가 수주량을 크게 늘리며 절대적인 비중을 차지함

- 상반기 세계 중형 컨테이너선 발주는 전년동기 대비 감소하였으나 국내 조선사들은 중국 조선사들과 경쟁하며 중형 컨테이너선 수주에 집중하여 수주량을 증가시킴
- 특히, 현대미포는 자사의 건조 경험이 많은 1,800~2,800TEU급 피더컨테이너선에 집중하여 상반기 국내 중형 컨테이너선 수주량 38척 중 30척(59만CGT)을 수주하였고 이는 전년동기 대비 89.0% 증가한 수주실적임
- 또한, 국내 중형 컨테이너선 수주량 중 80.2%의 비중을 차지함
- 동 기간 중형사의 중형 컨테이너선 수주는 6척, 10만CGT로 전년동기 대비 0.2% 감소한 유사한 수준의 수주량을 기록하였고 13.9%의 비중을 차지함
- HJ중공업이 5,500TEU 2척, 대선조선이 주력 선형 중 하나인 1,000TEU급 피더컨테이너선 4척을 수주하며 중형사들의 중형 컨테이너선 수주를 이어감
- 대한조선, HJ중공업, 케이조선 등 중형사들 중 규모가 큰 조선사들은 본고에서 규정한 중형선의 범위를 넘어선 7,000~8,000TEU급 컨테이너선을 14척 수주하며 대형사들과 경쟁하여 컨테이너선에 집중된 상반기 시장에서 새로운 양상을 보여줌
- 향후에도 이들 조선사들의 수주 및 건조활동이 이들 선형으로 확대될 것인지 지켜볼 필요가 있음
- 대형사는 현대중공업이 2,800TEU급 2척을 수주하였으며 5.9%의 비중을 차지함

중형 컨테이너선 수주량 추이



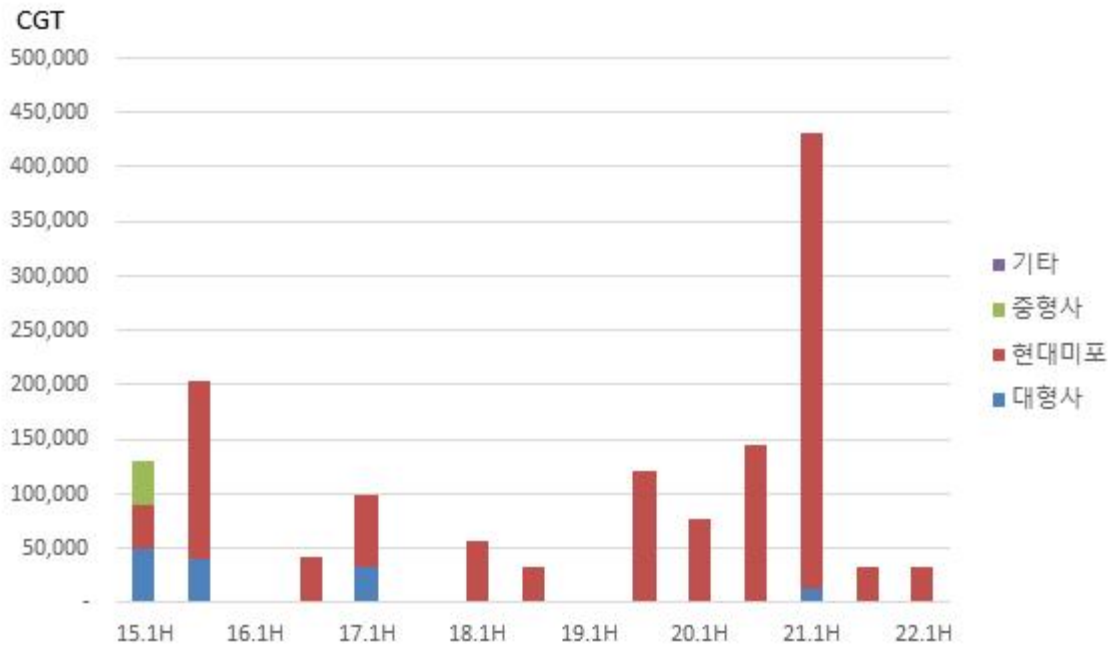
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



중형 가스선 수주는 현대미포가 수주한 2척이 전부임

- 상반기 중 가스선은 현대미포가 수주한 중형 LPG선 2척(3.4만CGT)이 전부이며 동사는 전년동기 대비 92.2% 감소한 가스선 수주실적을 나타냄
- LPG선은 2021년 활발한 수요를 보였으나 2022년 들어오며 수요 침체를 보임

중형 가스선 수주량 추이

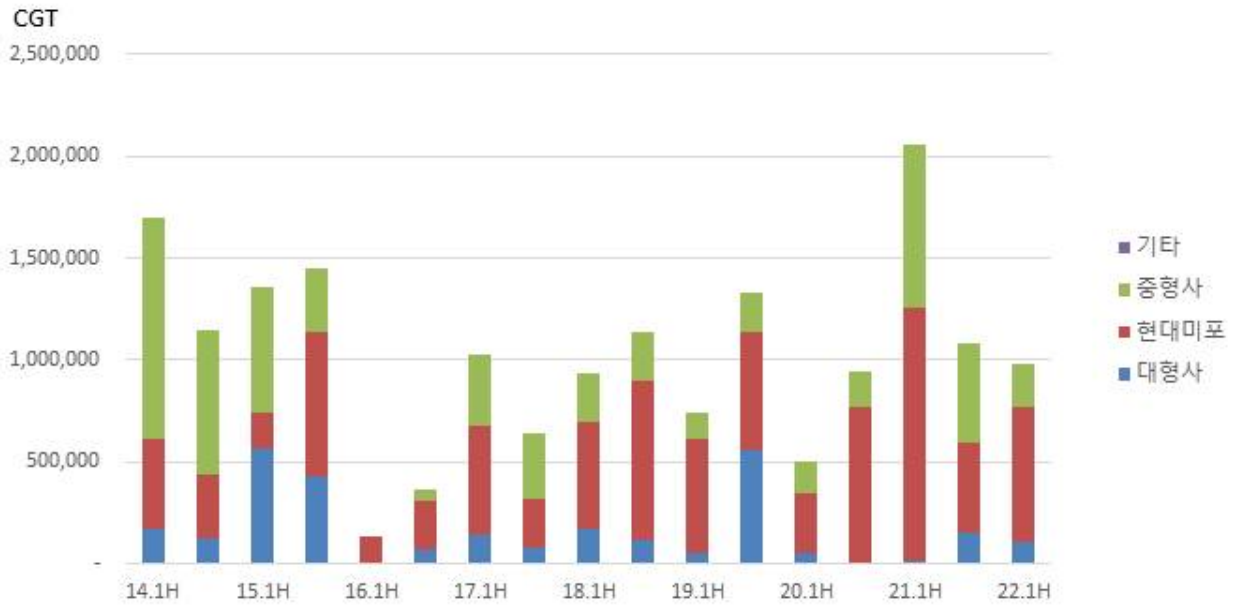


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



2022년 상반기 국내 중형선박 수주는 중형사들의 수주량과 비중이 축소되었고 현대미포조선 비중이 확대됨

국내 조선사 중형선박 수주량 추이

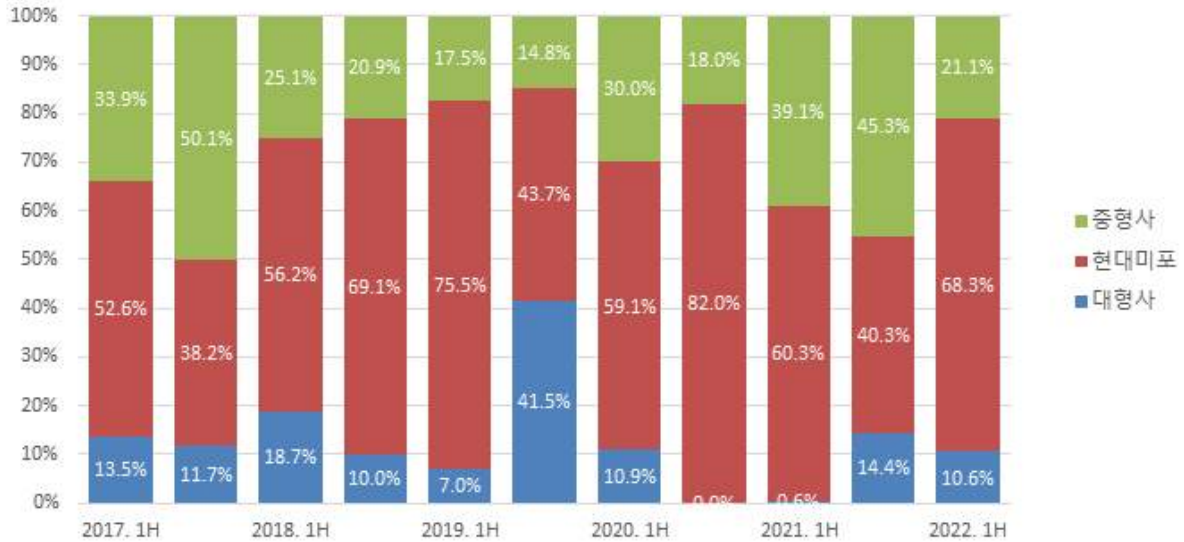


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 상반기 중 대형사들의 중형선박 수주는 4척 10만CGT에 불과하였으나 전년동기 대비 719% 증가하여 국내 중형선박 수주에서 비중도 확대됨
 - 상반기 중 대형사들은 LNG선과 컨테이너선의 풍부한 발주량으로 중형선박 수주에 대한 동기가 낮았으며 수주량 역시 자동차전용선(PCC) 2척과 중형 컨테이너선 2척 등 4척에 그쳤으나 전년동기 수주가 단 1척에 불과하여 기저효과에 의해 수주증가율이 매우 높게 나타남
 - 금년 상반기 국내 중형선박 수주에서의 비중도 전년동기 0.6% 대비 크게 확대된 10.6%
- 현대미포의 상반기 중형선박 수주량은 34척 67만CGT로 전년동기 대비 46.3% 감소
 - 동사는 상반기 중 발주가 활발했던 중형 컨테이너선 수주에 집중하여 수주선박 34척 중 30척이 컨테이너선임
 - 국내 중형선박 수주에서 차지하는 비중은 전년동기 60.3%에서 상반기 68.3%로 확대됨
- 중형사들의 상반기 중형선박 수주량은 10척, 21만CGT로 전년동기 대비 74.4% 감소하여 부진한 양상을 보임
 - 중형사들의 주력 선종인 탱커 수요가 크게 부진한 점이 원인
 - 중형탱커 수주는 아프라막스급 제품선 4척에 불과하였고 나머지 6척은 중형 컨테이너선임
 - 전체 수주량에서 중형사의 비중은 전년동기 39.1%에서 금년 상반기 21.1%로 축소됨



국내 중형선박 수주 조선사 비중 추이

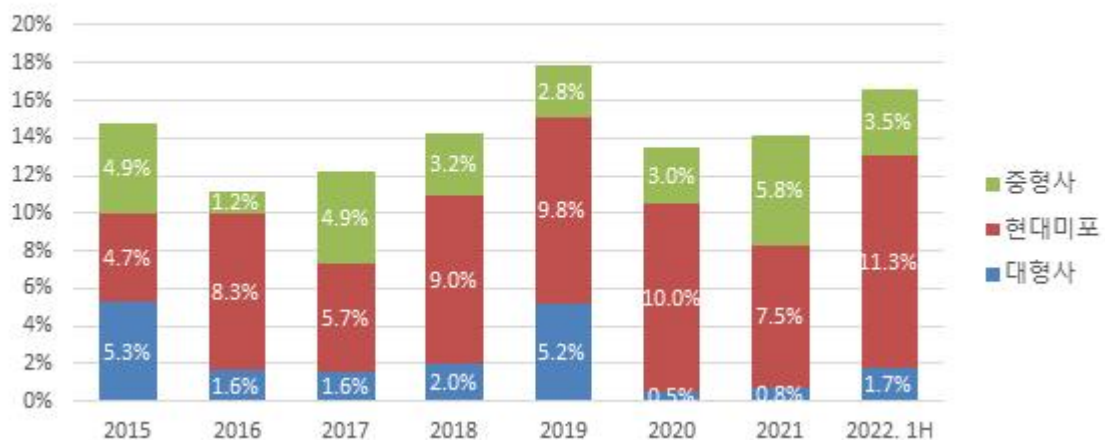


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

상반기 중 국내 조선사들의 중형선박 수주점유율은 현대미포의 컨테이너선 수주 확대에 힘입어 전년대비 상승함

- 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 2021년 14.1%에서 2022년 상반기 16.5%로 2.4%p 상승함
- 동 기간 대형사들의 점유율은 0.8%에서 1.7%로 소폭 상승
- 현대미포의 점유율은 전년도 2020년 7.5%에서 금년 상반기 11.3%로 크게 확대됨
- 중형사들의 경우 전년도 5.8%에서 3.5%로 축소됨

국내 조선사 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT 기준)



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



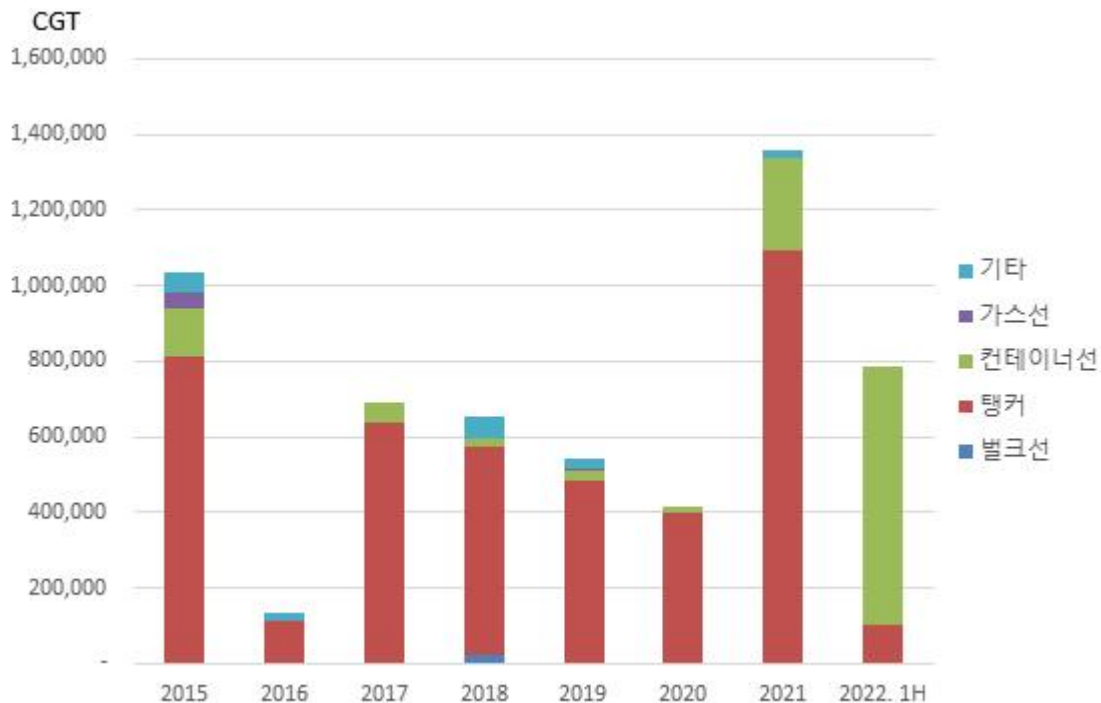
Ⅲ. 중형조선사 동향

1. 수주 동향

상반기 국내 중형조선사의 수주는 전년동기 대비 감소하였으나 양호한 수준

- 2022년 상반기 중 국내 중형조선사들의 수주량은 탱커 4척과 컨테이너선 20척 등 총 24척 79만CGT로 전년동기 대비 9.3% 감소
- 수주량은 전년동기 대비 감소하였으나 이는 전년도 상반기의 폭발적 수주 증가에 기인한 기저효과이며 최근 5년간 반기평균 수주량 37만CGT의 2배가 넘는 수준으로 반기 수주량으로 양호한 수준임
- 상반기 탱커 수주량은 10만CGT로 전년동기 대비 86.0% 감소하였고 과거 80~100%를 차지하던 탱커의 선종별 비중은 13.3%로 축소됨
- 반면, 컨테이너선은 중형선 뿐 아니라 7,000TEU 이상급의 중대형선을 14척 수주하여 많은 일감을 확보함으로써 상반기 수주량은 전년동기 대비 567.5% 증가한 68만CGT를 기록
- 상반기 전체 중형조선사 수주물량의 86.7%를 차지

중형조선사 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



중형조선사들의 수주액은 소폭 증가 추정

- 중형조선사들의 2022년 상반기 수주액은 21.7억달러로 추정되며 전년동기 대비 5.4% 증가
- 전년동기 대비 수주량이 9.3% 감소하였음에도 신조선가 상승과 대형 컨테이너선의 수주 등으로 수주액은 소폭 증가
- 중형사들의 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 2021년 6.8%에서 2022년 상반기 8.2%로 확대됨

중형조선사의 수주액 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

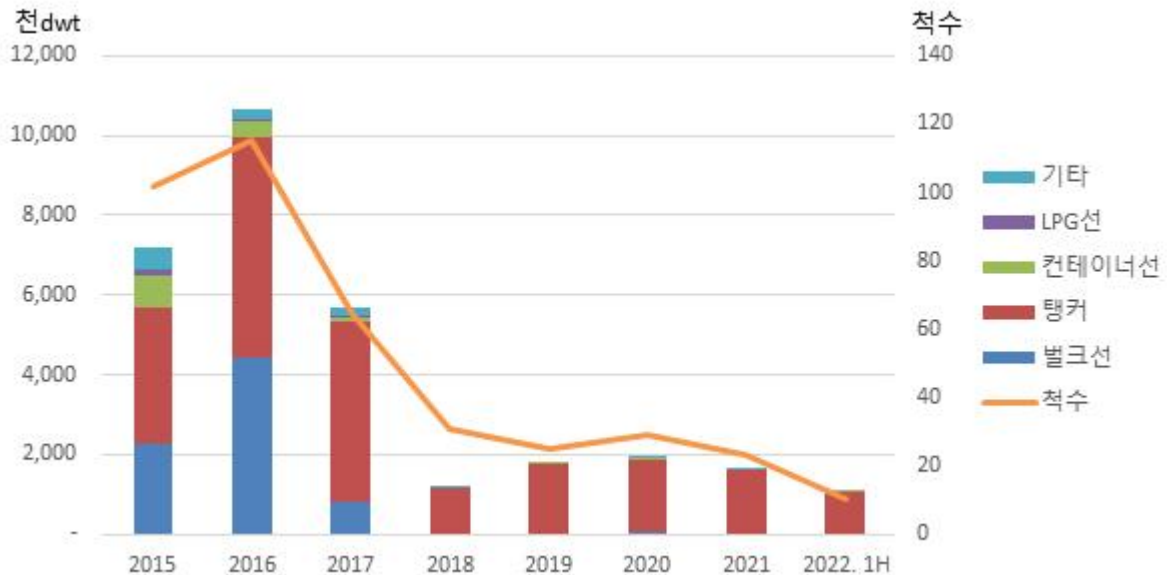
2. 건조량 및 수주잔량

2022년 상반기 중형사들의 건조량(인도량)은 일감 부족으로 부진한 수준

- 상반기 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 10척 107만dwt로 전년동기 대비 24.2% 감소 (dwt 기준)
- 상반기 중 인도량은 주력 선종인 탱커 9척과 중형 컨테이너선 1척에 불과함
- 2019~2020년 수주부진 영향에 의한 일감 부족이 원인으로 추정되며 2021년의 호전된 수주는 2023년부터 건조 및 인도될 것으로 예상되어 내년부터는 보다 활발한 건조활동 기대



중형조선사의 선종별 건조량 추이

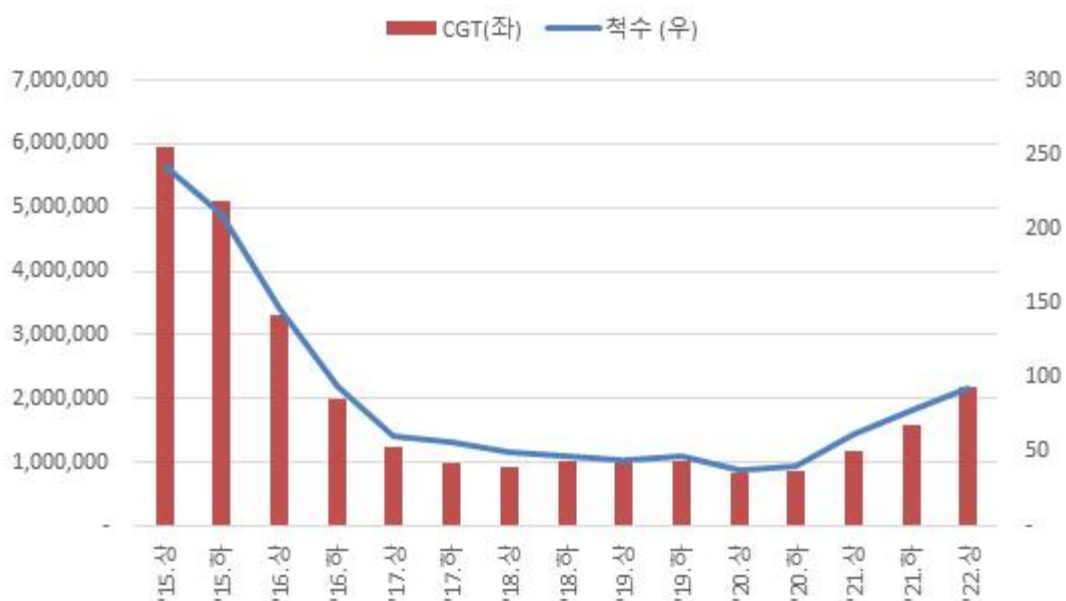


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

2022년 상반기 말 기준 중형조선사의 수주잔량은 전년말 대비 크게 증가

- 상반기 말 중형사들의 수주잔량은 총 93척 217만CGT로 전년말 대비 38.5% 증가
- 상반기에도 컨테이너선 중심의 활발한 수주활동으로 수주잔량은 빠르게 증가함

중형 중형조선사의 반기말 기준 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



IV. 시사점

탱커시장의 침체에도 불구하고 컨테이너선 수주에 주력한 점은 다각화 가능성 측면에서 긍정적으로 평가됨

- 국내 중형조선의 주력 선종인 탱커의 수요 침체로 중형조선 수주 실적에 대한 우려가 있었음에도 과거 건조실적이 적은 컨테이너선의 수주에 주력하며 시장상황 대비 양호한 수주를 기록한 점은 시장적응력과 향후 선종 다각화 가능성을 보여준 것으로 평가됨
- 특히, 대형조선 3사가 주도하는 12,000TEU 이상 대형급 컨테이너선을 제외하고 중대형급 이하 시장이 이미 중국으로 넘어간 상황에서 컨테이너선 수주만으로도 중형선박 시장에서 점유율을 확대한 점은 중국과의 중형선 경쟁에서도 가능성을 보인 것으로 해석됨

중형사들 역시 시장의 수요 변화에 빠르게 대응하여 수주선종을 다각화하며 경쟁력 회복의 가능성을 나타냄

- 대형사와 계열사를 제외한 중형사들도 주력인 탱커의 수요 부진에 대응하여 중국뿐 아니라 국내 대형사와도 경쟁하며 중대형 컨테이너선 시장까지 진출한 점 역시 높게 평가됨
- 조선 상황이 개선된 시점에서 M&A를 통한 독립 이후 시장 적응능력으로 새로운 가능성을 보여줌

중형조선사들의 경쟁력을 유지 및 제고하기 위해서는 국가적 지원 필요

- 중형조선사들은 상반기 중 불리한 시장 구조 속에서도 양호한 수주실적으로 경쟁력 가능성을 보인 만큼, 향후 경쟁력의 유지 또는 제고 노력으로 시장에서의 입지를 확고하게 만들 필요가 있음
- 특히, 친환경 변화 요구에 대응하여 국가지원으로 이루어지는 연구개발 결과가 중형사들에게 효과적으로 파급될 수 있도록 지원할 필요가 있으며 향후에도 연구개발 지원이 강화될 필요가 있음
- 최근 대형조선사에서도 불거진 인력난 문제가 중형사들에게는 더욱 심각하게 발생할 가능성이 높아 공정효율화, 생산성 향상 등으로 인력의 활용도를 제고함과 동시에 중장기적으로 기능 인력 양성 및 효과적 고용노동 정책을 통한 지원책을 강구할 필요가 있음
- 그 외에도 수주경쟁력 향상을 위한 지원 정책을 고민할 필요가 있음