

# 중형조선산업 2022년도 동향

## I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가 동향

## II. 국내 중형선박 수주 동향

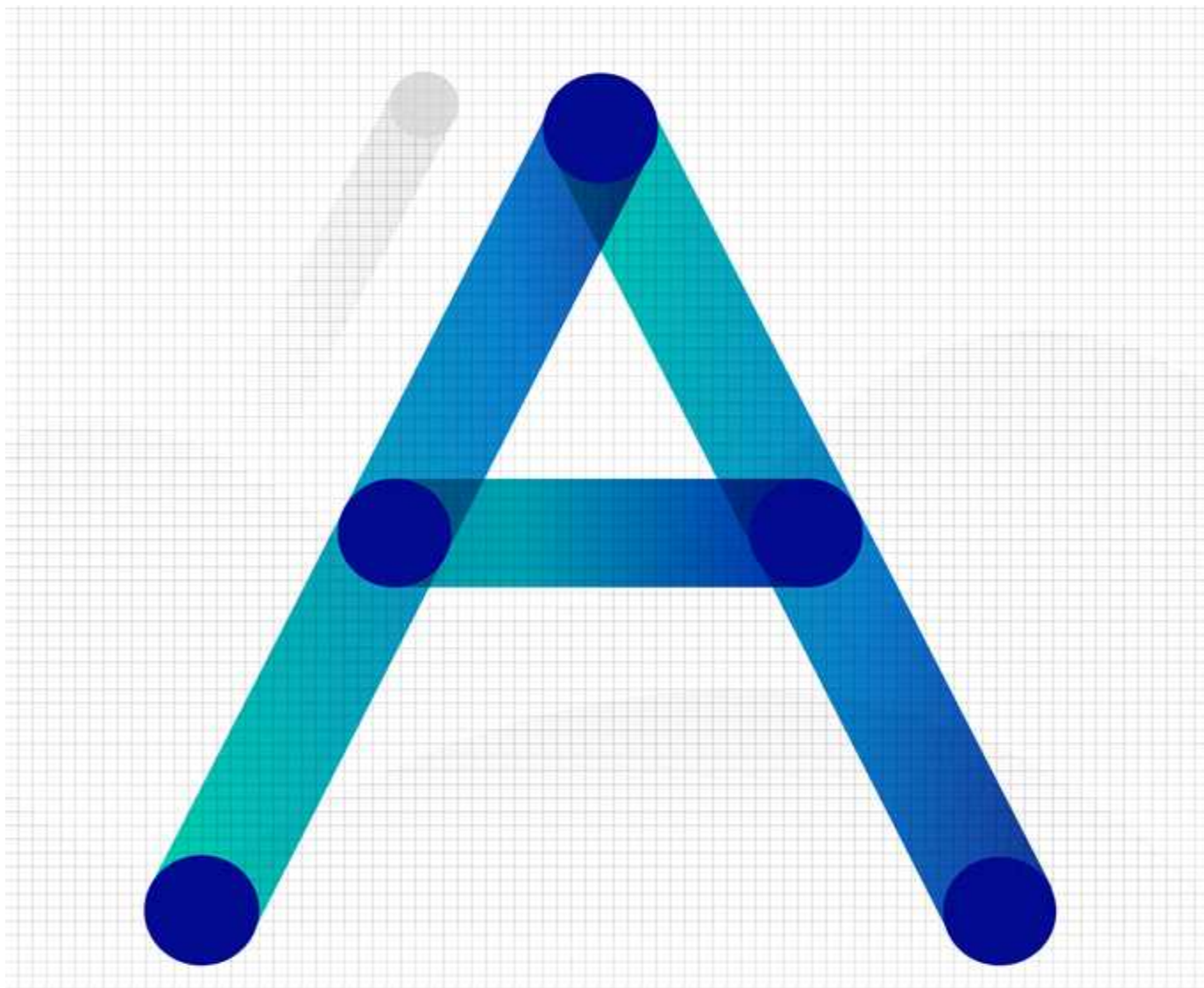
## III. 중형조선사 동향

1. 수주 동향
2. 건조량 및 수주잔량

## IV. 시사점

### 작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)





## <요 약>

### I. 세계 중형조선 시장 동향

#### (세계 중형조선 시장) 2022년 중형선박 발주량은 전년 대비 43.0% 감소

- 2022년 세계 중형선박 발주량은 711척, 1,358만CGT로 2017년과 유사한 다소 부진한 수준
- 중형 벌크선 발주량은 전년 대비 50.7% 감소하였고 중형 탱커와 중형 컨테이너선은 각각 42.1%와 57.3% 감소
- 중형 가스선 발주 역시 전년 대비 69.8% 감소하였으나 자동차전용선의 호조로 기타화물선이 유일하게 47.7% 증가함

(신조선가) 2022년 상반기 중 상승흐름을 보였으며 하반기 중 상승률이 둔화되었고 벌크선의 경우 9월 이후 하락하는 흐름이 나타나기도 함

### II. 국내 중형선박 수주 동향

#### (국내 중형선박 수주) 2022년 수주량은 전년 대비 52.7% 감소

- 2022년 국내 중형선박 수주량은 72척, 152만CGT
- 대형조선사의 중형선박 수주는 6척, 16만CGT로 전년 대비 29.1% 감소
- 현대미포조선의 중형선박 수주는 46척 90만CGT로 전년 대비 46.2% 감소
- 중형조선사의 중형선박 수주는 20척 45만CGT로 전년동기 대비 65.3% 감소
- 국내 중형선박 수주량은 대형사 10.8%, 현대미포 59.6%, 중형사 29.6%의 비중으로 구성

#### (선종별 수주 동향) 2022년 기타화물선을 제외한 모든 중형 선종의 수주 감소

- 중형탱커 수주량은 13척, 33만CGT로 전년 대비 79.3% 감소
- 중형컨테이너선 수주량은 47척, 88만CGT로 전년동기 대비 3.4% 감소
- 중형가스선 수주량은 5척, 10만CGT로 전년 대비 79.2% 감소
- 중형벌크선 수주는 없었음
- 기타 중형화물선 수주량은 7척, 21만CGT로 전년 대비 22.5% 증가
- 2022년 국내 조선사들의 세계 중형조선 시장에서 수주 점유율은 11.2%로 2021년도 대비 2.2%p 하락



### III. 중형조선사 동향

**(수주 실적) 국내 중형조선사의 2022년 총 수주량은 전년 대비 44.4% 감소하였으며 수주액은 53.0% 감소**

- 대형 및 소형 선박을 포함한 총 수주량은 28척, 75만CGT, 총 수주액은 21.7억 달러
- 상반기 중 중대형 컨테이너선까지 영업을 확대하였으나 전반적인 탱커 수요 부진과 하반기 컨테이너선 수요 급감, 중대형 컨테이너선 8척의 계약취소 등으로 감소폭이 커짐

**(건조 실적) 2022년 건조(인도)량은 전년 대비 13.5% 감소하여 부진을 나타냄**

- 2022년 중 총 16척, 142만dwt 건조
- 2019년, 2020년의 수주 부진으로 인한 일감 부족과 인력난 등이 원인으로 추정됨

**(수주잔량) 2022년 말 수주잔량은 전년말 대비 19.0% 증가하였으나 하반기 중 감소**

- 2022년 말 수주잔량은 83척 187만CGT로 상반기말 대비로는 14.0% 감소

### IV. 시사점

**하반기에 나타난 수주 부진은 점차 개선될 것으로 기대되며 다가올 신조선 수요 증가에 대비하여 국내 중형조선산업의 기반을 확고히 할 필요가 있음**

**중형조선사의 당면한 심각한 문제로 인력난과 RG발급 문제를 꼽을 수 있으며 이에 대한 정책적 지원이 필요함**

- 대형사보다 인력난은 더욱 심각한 상황이며 정책적 배려와 지원 필요
- 리스크관리 지침에 따른 각 기업별 RG 발급의 한도가 정해져 있는 상황에서 신조선 가격 상승으로 인하여 한도가 조기 소진됨에 따라 시황 호전에도 불구하고 조선사들이 수주할 수 있는 물량이 제한되는 어려움을 겪고 있어 정책적 지원이 필요함



## < NOTE >

### 본고는 다음의 2가지 기준으로 동향을 기술함

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

### 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



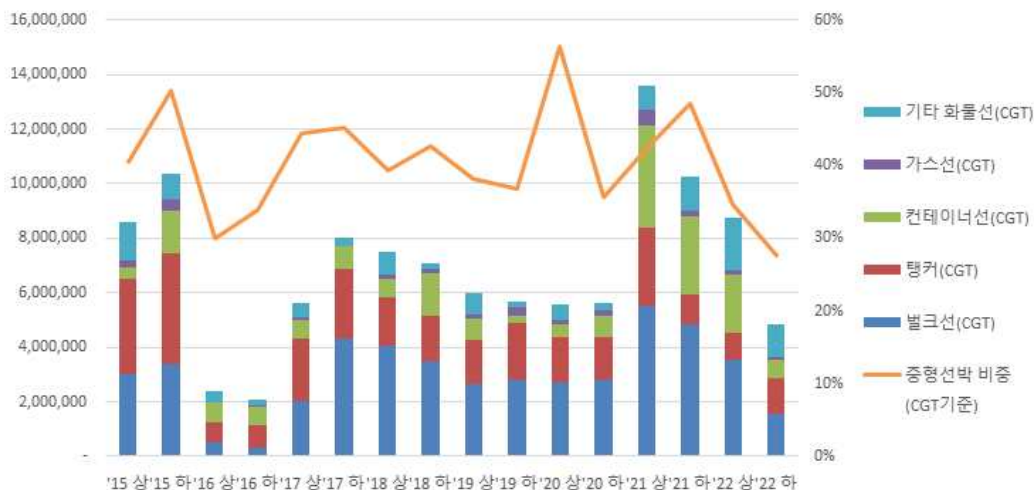
## I. 세계 중형조선 시장 동향

### 1. 선박 발주량 동향

#### 2022년 중형선박 발주량은 다소 부진한 수준 기록

- 2022년 세계 신조선 수요가 전년에 이어 양호한 시황을 나타낸 반면, 중형선 발주는 2017년과 유사한 수준으로 다소 부진한 양상임
- 상반기 중 중형선 발주량은 컨테이너선과 벌크선을 중심으로 2015년과 유사한 비교적 양호한 수준이었으나 하반기 들어 발주량이 급감함
- 전체 신조선 발주에 있어 대형 LNG선이 가장 큰 비중을 차지하였고 상반기 중 컨테이너선 발주세가 활황을 보였으나 이 역시 대형선의 비중이 59%를 차지하여 전체 조선시황 대비 중형선의 발주세는 약한 수준이었음
- 인플레이션과 금리인상 등으로 경기가 둔화되고 코로나19 영향으로 발생한 항만체선이 완화되며 컨테이너선과 벌크선의 운임이 하반기 이후 급락한 점이 하반기 신조선 수요 감소의 원인이 되기도 함
- 2022년 세계 중형선박 발주량은 총 711척, 1,358만CGT로 전년 대비 43.0% 감소(CGT 기준)
- 하반기 발주량은 247척 482만CGT로 전년동기 대비 52.9% 감소하였을 뿐 아니라 상반기 464척, 876만CGT에 비해서도 크게 감소하여 하반기로 갈수록 부진해지는 양상을 보임
- 2022년 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형선박 비중은 31.7%로(CGT 기준) 전년(44.7%) 대비 크게 축소됨
- 하반기 중형선박 비중은 27.6%까지 축소됨

중형선박 발주량 추이

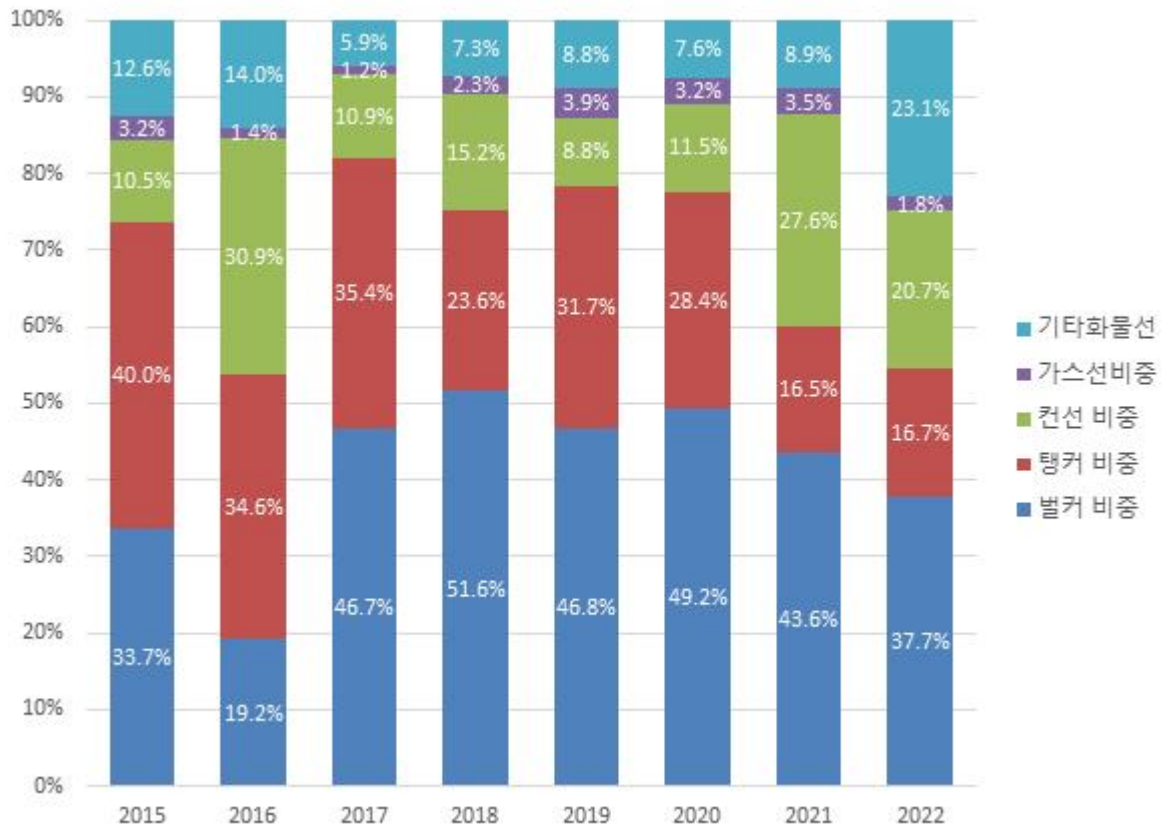


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



2022년 선종별 발주량은 기타화물선을 제외한 모든 선종이 전년 대비 감소하였고 선종별 비중 변화의 특이점은 탱커의 비중이 예년보다 축소되었다는 점임

중형선박 선종별 발주량 비중 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 2022년 중형 벌크선 발주량은 305척 512만CGT로 전년 대비 50.7% 감소
  - 상반기 발주량은 207척 355만CGT를 기록하였으나 금리상승과 수요둔화, 하반기 중 벌크선 운임의 빠른 하락 등으로 신조선 투자가 위축되며 하반기 발주량은 98척 157만CGT로 크게 감소함
  - 벌크선 비중은 37.7%로 2017년 이후 가장 작은 비중을 나타냄
- 2022년 제품선을 포함한 중형 탱커 발주는 108척 227만CGT로 전년 대비 42.1% 감소
  - 벌크선과 달리 상반기 발주량 46척, 96만CGT 대비 하반기에 62척, 131만CGT로 증가세를 보임
  - 이는 2022년 초까지 극심한 침체를 보였던 탱커시황이 러시아-우크라이나 전쟁 발발 이후 유럽 석유수입 노선의 원거리화로 시황이 빠르게 개선되며 투자가 다소 활성화된 점이 원인으로 추정됨
  - 그러나 팬데믹 초기의 일시적 호조 이후 2년여간의 극심한 침체를 겪은 탱커 업계의 신조선 투자는 여전히 매우 저조한 수준이며 호황기 직후 금융위기 충격이 발생한 2010년 이후 수주절벽으로 평가되는 2016년에 이어 두 번째로 저조한 발주량을 나타냄



- 2022년 중형선박 시장에서 탱커가 차지한 발주량 비중은 16.7%로 전년도와 유사한 수준을 보였으며 예년에 비해 크게 축소된 양상을 보임
- 2022년 중형 컨테이너선 발주량은 156척 281만CGT로 전년 대비 57.3% 감소
- 상반기 중형 컨테이너선 발주량은 215만CGT로 2020년 이전 침체기 5년간의 반기 평균 74만 CGT의 약 3배에 이르며 전년도에 이어 양호한 수준을 유지하였으나 하반기 컨테이너선 운임 급락으로 투자가 위축되며 66만CGT 발주에 그쳐 다시 침체기 수준으로 감소함
- 그러나 상반기 중 많은 발주량의 영향으로 전체 중형선박 시장에서 20%를 상회하는 비교적 높은 비중을 차지함
- 2022년 중형 가스선 발주량은 19척, 25만CGT로 전년 대비 69.8% 감소
- '22년도 전체 신조선 시장은 대형 LNG선의 발주가 폭발적으로 증가하며 매우 양호한 시황을 나타낸 반면, 중형 가스선 발주는 LPG선, LNG선 모두 부진한 양상을 보임
- LPG선과 LNG선 모두 해운시장은 활황을 나타내고 있으나 두 선종 모두 대형화 경향을 보이며 해운시장 수요가 중형 가스선 신조 투자로 이어지지 못함
- 2022년 중형 선박 시장에서 1.8%를 차지하여 비중도 미미한 수준이었음
- 2022년 기타 화물선의 발주량은 123척 313만CGT로 전년 대비 47.7% 증가
- 코로나19의 영향이 약화로 세계 자동차 시장의 수요가 회복되고 교역이 활발해지며 자동차전용선(PCC)의 발주가 크게 증가하여 기타 화물선 수요 증가를 주도함
- 다목적선(MPP) 등 나머지 기타화물선의 발주는 부진하였으나 자동차전용선의 활발한 수요로 전체 중형 선박시장에서의 비중이 23.1%까지 확대되어 탱커와 컨테이너선 등 주요 선종을 능가하기도 함

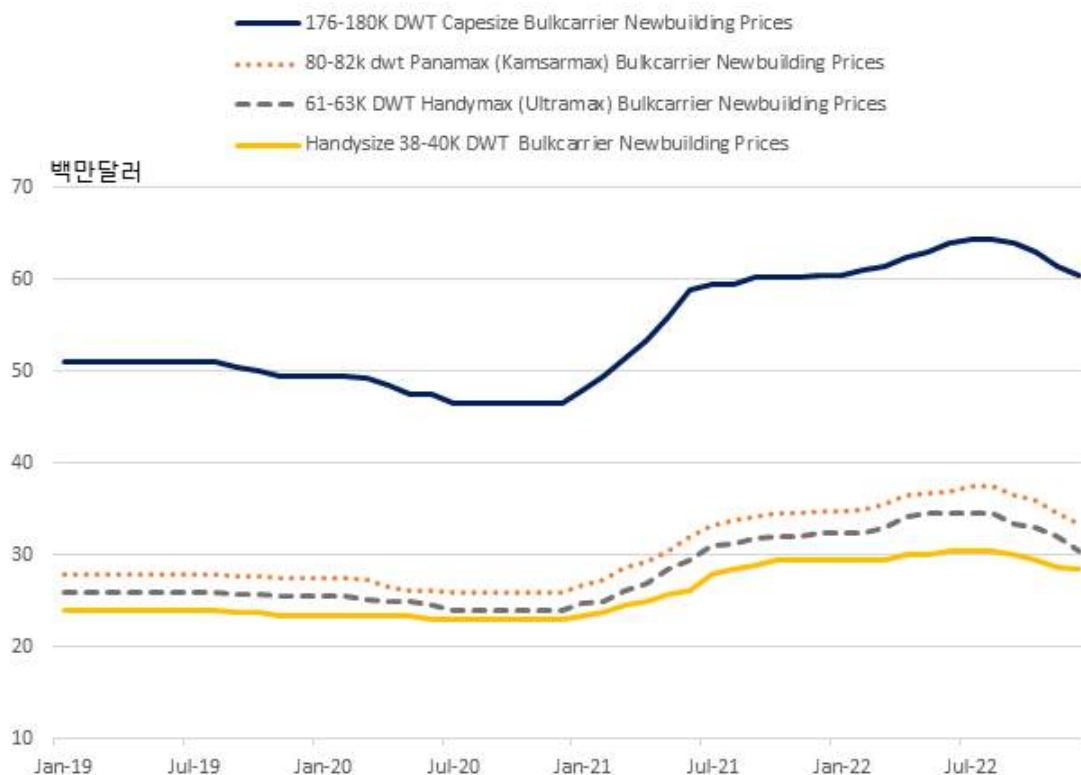


## 2. 신조선가 동향

### 2022년 중형 벌크선 신조선가는 상반기 중 상승하였으나 9월 이후 하락 흐름으로 반전됨

- 2021년에 이어 2022년 상반기까지 상승추세가 지속된 벌크선 신조선가는 하반기 중 2~3개월 간 가격이 유지된 후 9월 이후부터 하락 추세로 반전됨
- 벌크선은 대형을 포함한 전체 신조선 시장에서 하반기 중 뚜렷한 하락흐름을 보인 유일한 선종이며 중국내 철강재 가격 하락이 반영된 영향으로 추정
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 전년말 대비 7월까지 6.6% 상승한 64.5백만달러로 정점을 8월까지 유지한 후 9월부터 12월까지 6.2% 하락하여 60.5백만달러 기록
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 동일한 흐름을 보이며 7월까지 7.9% 상승한 37.5백만달러를 기록 후 9월부터 하락하여 12월에는 정점 대비 10.7% 하락한 33.5백만달러 기록
- 61~63K Ultramax의 경우는 5월까지 전년말 대비 6.2% 상승한 34.5백만달러의 정점을 기록 후 8월까지 유지하였으며 9월 이후 하락하여 12월에는 정점대비 11.6% 하락한 30.5백만달러 기록
- 38~40K Handysize 가격은 6월까지 전년말 대비 3.4% 상승하여 34.5백만달러의 정점을 기록 후 8월까지 유지하였으며 9월 이후 하락하여 12월에는 정점대비 11.6% 하락한 30.5백만달러 기록

#### 중형 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



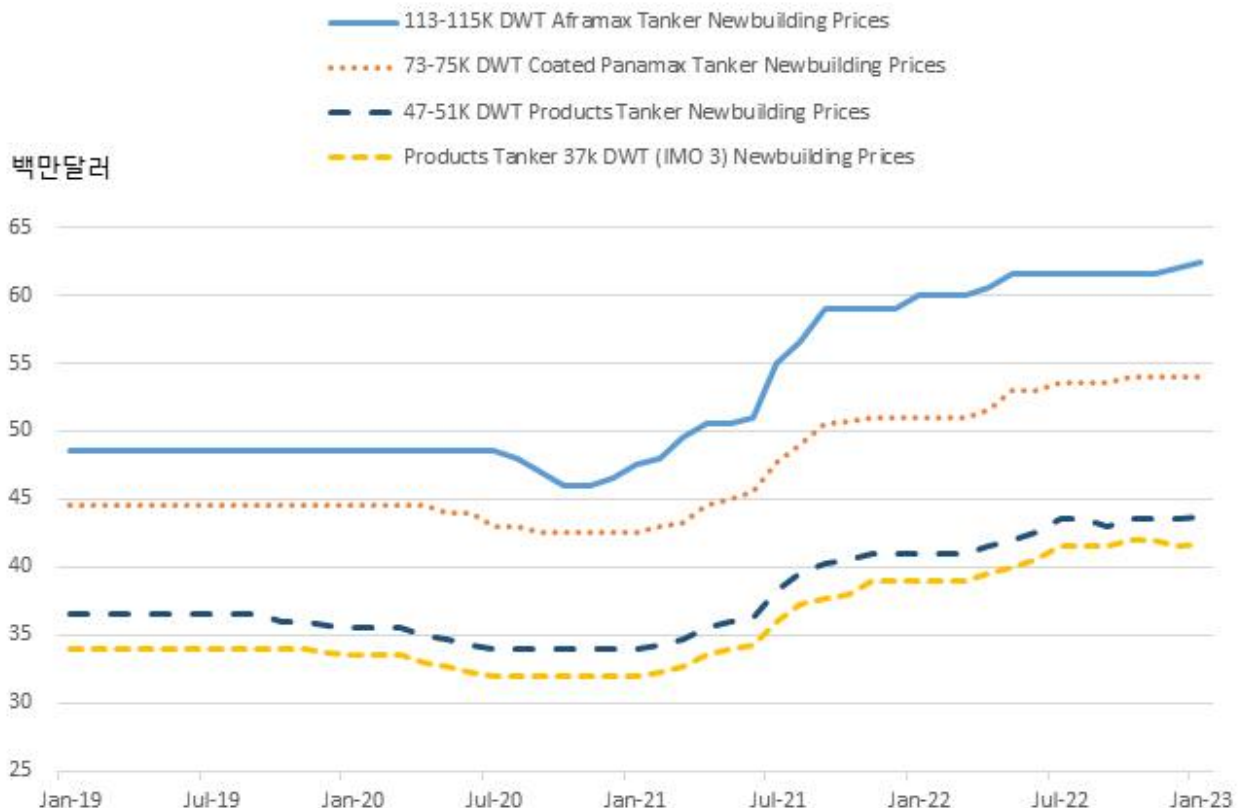
자료 : Clarkson



## 중형 탱커의 신조선가는 연중 상승세를 보였으나 하반기에는 상승률이 둔화됨

- 2022년 중 중형 탱커의 발주는 부진한 수준이었으나 신조선 가격은 벌크선과 달리 뚜렷한 하락 없이 하반기 중에도 완만하나마 상승 흐름을 이어감
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 월평균 신조선가는 상반기 중 전년말 대비 2.5% 상승하였고 하반기에는 상반기말 대비 0.8% 상승하여 12월 62백만달러를 기록
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우 상반기 중 전년말 대비 3.9% 상승하였고 하반기 상승률은 상반기말 대비 1.9%로 12월 54백만달러를 기록
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 경우도 상반기 중 전년말 대비 3.7% 상승하였고 하반기에 상반기말 대비 2.4% 추가 상승하여 12월 43.5백만달러를 기록
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 동일한 기준으로 상반기 3.8%, 하반기 2.5%의 상승률로 12월 41.5백만달러를 기록

### 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이

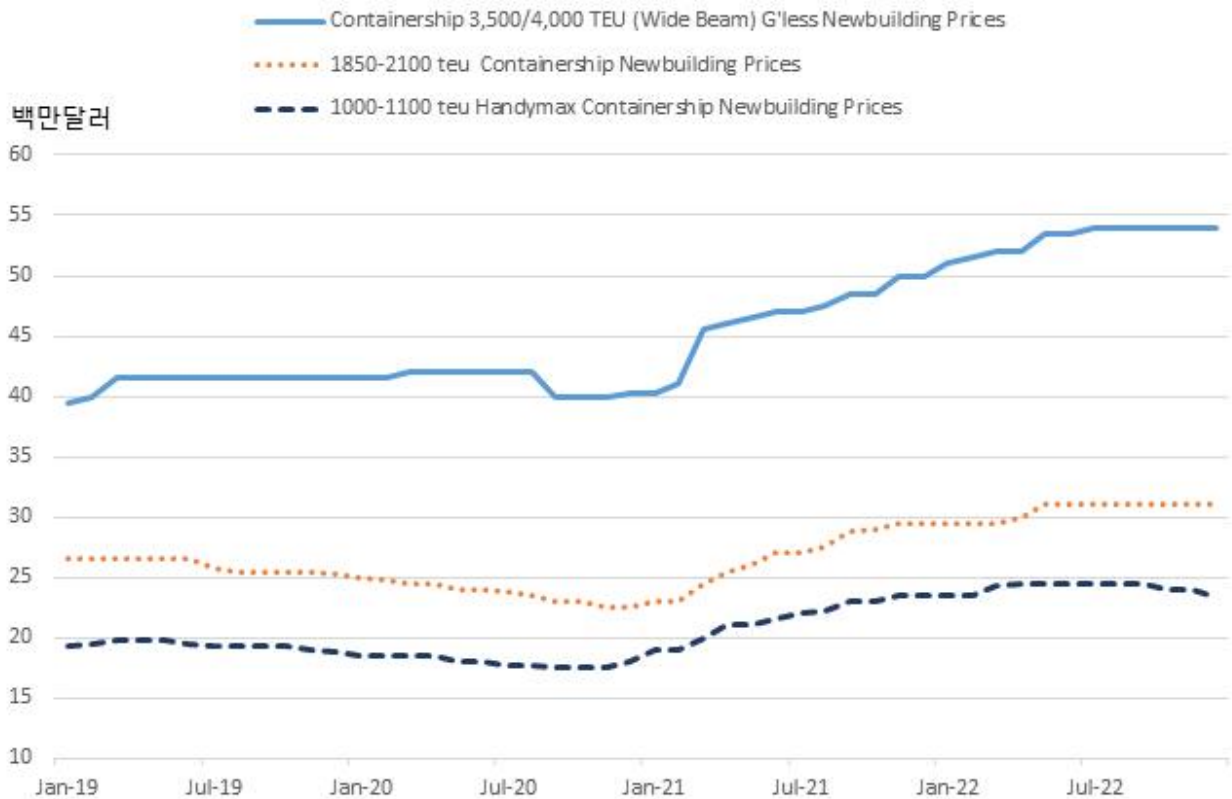


자료 : Clarkson

## 중형 컨테이너선 신조선가는 상반기 중 상승한 후 일부 선형은 소폭 하락하기도 하였으나 대체로 하반기에 상반기 수준이 유지되는 흐름을 보임

- 중형 컨테이너선 가격 역시 상반기 중 상승 추세를 유지하였으나 하반기 중 해운시황 하락과 신조선 발주 감소로 가격이 추가적으로 상승하지 못하고 대체로 유지하는 경향을 보였으며 1,000TEU급 Feeder선 가격은 4분기 중 소폭 하락하기도 함
- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 월평균 가격은 상반기 중 전년말 대비 7.0% 상승하였고 7월에 0.5백만달러 추가 상승하여 54백만달러가 된 후 연말까지 가격이 유지됨
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 상반기 중 전년말 대비 5.1% 상승하여 6월 31백만달러를 기록한 후 연말까지 유지됨
- 1,000~1,100TEU Feeder선의 가격은 상반기 중 4.3% 상승하여 6월 24.5백만 달러를 기록한 후 9월까지 유지되었으나 4분기 중 5.1% 하락하여 12월 23.25백만달러를 기록

### 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



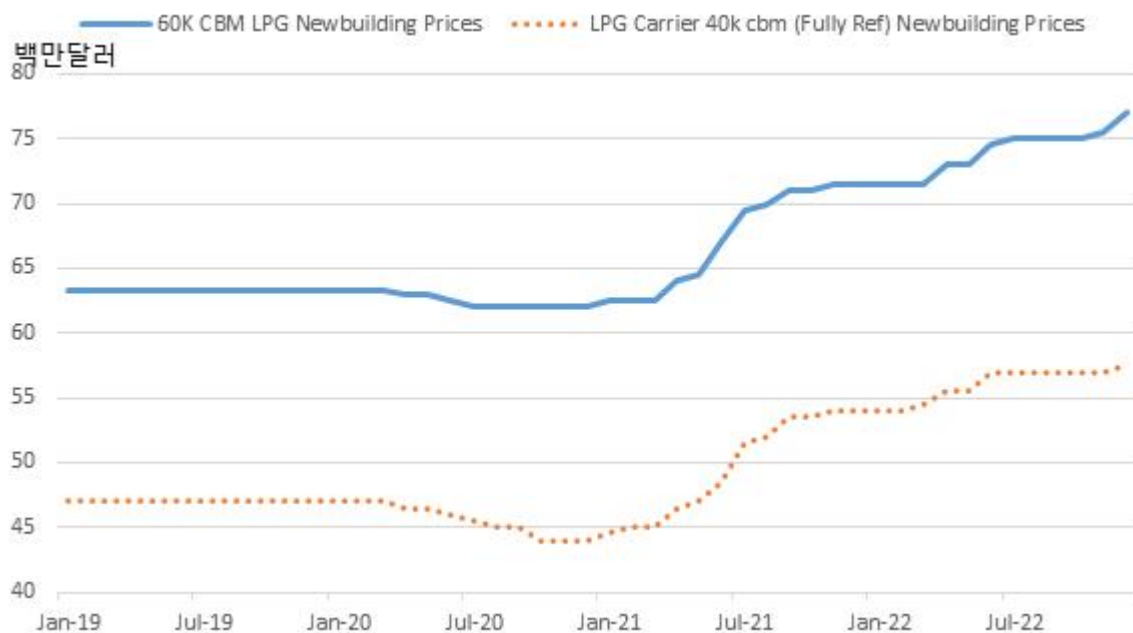
자료 : Clarkson



## 중형 LPG선의 신조선 가격 역시 상반기 중 상승하였으며 하반기에는 선형에 따라 추가 상승 또는 유지 경향으로 엇갈려 나타남

- 60KCUM LPG선의 월평균 신조선가는 상반기 중 전년말 대비 4.2% 상승하였고 하반기 중 상반기말 대비 추가로 3.4% 상승하여 12월 77백만달러를 기록
- 38KCUM LPG선의 경우는 상반기 중 전년말 대비 5.6% 상승하여 6월 57백만달러가 된 후 11월까지 유지되었고 12월 0.5백만달러 추가 상승하여 57.5백만달러를 기록

### 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

## 2022년 중형 선박은 컨테이너선을 제외하고 발주가 부진하였으나 전체 조선업계의 수주잔량이 증가하며 강세를 유지한 덕분에 대부분 선종이 가격 상승세를 유지함

- 2022년 중형 선박의 수요는 부진하였으나 2021년의 발주량 증가에 따른 수주잔량 증가로 중형 조선업계가 협상력 우위를 확보하며 2022년의 가격 강세를 이어간 것으로 추정됨
- 또한, 대형 조선업계는 2022년까지 호조를 이어가며 수주잔량 증가로 전 선종에 대한 가격 협상력을 더욱 강화하였으며 이에 따라 연쇄적으로 중형선 가격에도 영향을 미쳐 가격 강세가 유지됨
- 그 외에도 철강재 등 원자재 가격이 여전히 높은 수준으로 세계적인 인플레이션의 영향 역시 신조선가에 영향을 미친 것으로 추정됨

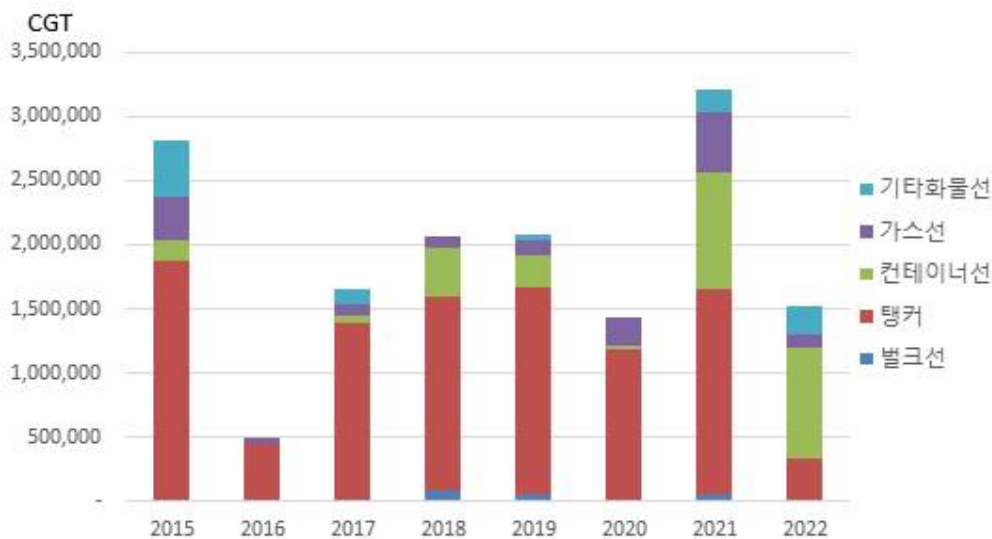


## II. 국내 중형선박 수주 동향

### 2022년 국내 조선사들의 중형선박 수주는 부진한 수준에 그침

- 2022년 국내 중형선박 수주량은 총 152만CGT로 전년 대비 52.7% 감소
- 상반기 수주량은 중형 컨테이너선의 수주가 비교적 활발하여 101만CGT를 기록하였으나 하반기에 탱커 수주가 증가하였음에도 컨테이너선 수주가 크게 감소하며 전년동기 대비 53.1% 감소한 52만CGT 수주에 그쳐 전체적으로 부진한 수준을 나타냄

#### 선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

### 2022년 중형선 선종별로는 기타화물선을 제외한 모든 선종의 수주가 감소함

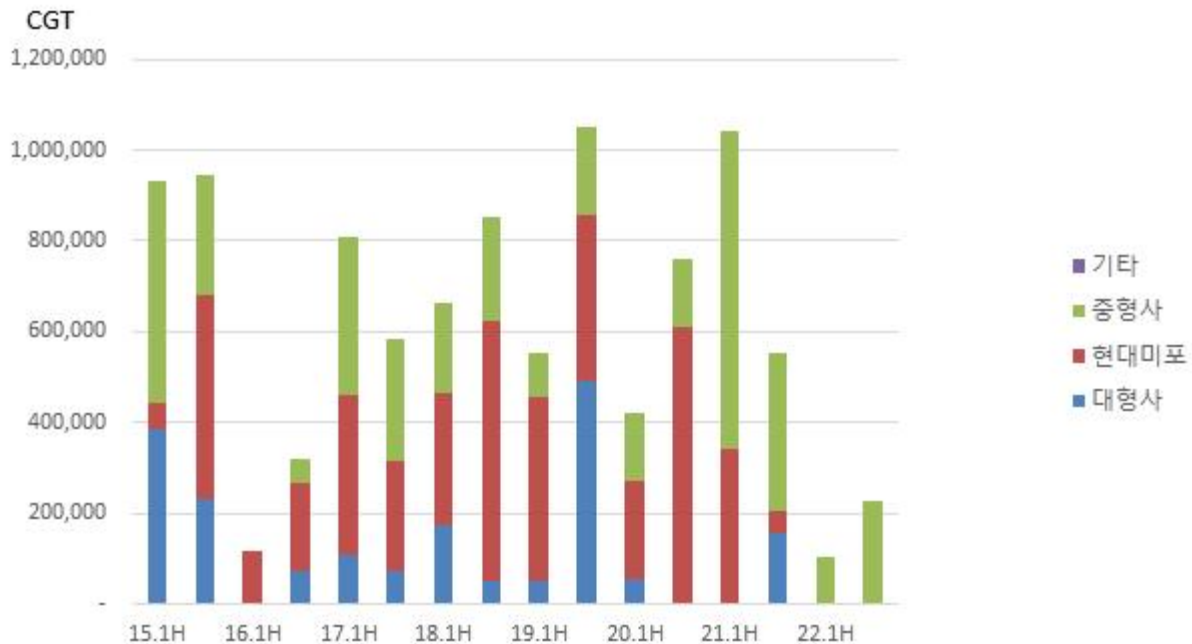
- 2022년 중 중형 벌크선은 수주는 없음
- 유조선과 제품선 등을 포함하는 중형 탱커의 2022년도 수주량은 13척 33만CGT로 전년 대비 79.3% 감소
- 동 기간 중형 컨테이너선 수주량은 47척 88만CGT로 전년 대비 3.4% 감소
- 중형 가스선은 LPG선 5척 10만CGT로 전년 대비 79.2% 감소
- 기타 중형화물선의 수주량은 자동차전용선의 호조로 7척 21만CGT를 수주하며 전년 대비 22.5% 증가하여 유일하게 수주가 증가함
- 상반기 조선사들은 중형 선종 중 비교적 발주량이 풍부한 컨테이너선을 집중 수주한 결과 국내 중형선박 수주량의 74.8%를 차지하여 전통적인 탱커위주의 수주구성에 변화 발생
- 전체 신조선 시장은 호조를 보였으나 국내 중형조선산업이 강점을 가진 탱커 시장이 심각한 침체를 나타냈고 컨테이너선 발주마저 하반기에 감소하며 중형 선박 수주가 위축됨

- 2020년 이전 전체 중형선박 수주의 80% 내외를 차지하던 탱커의 비중은 2022년 중 21.4%로 축소되었고 상반기 중 비교적 활발한 수주로 컨테이너선이 57.8%로 가장 큰 비중을 나타냄
- 그 외에 가스선은 6.4%, 기타화물선은 14.1%의 비중을 차지함

## 2022년 국내 중형탱커의 수주는 13척으로 모두 중형사가 수주함

- 상반기 중형 탱커 수주는 LR2급 제품운반선 4척에 그쳤고 하반기에 LR2급 3척, MR급 9척 등 다소 개선된 수주 성과를 보였으나 전반적으로 크게 부진한 수준
- 모든 중형 탱커 수주는 케이조선과 대한조선 등 중형 2사에 의해 이루어졌으며 대형조선사와 현대미포의 수주는 전무함
- 2022년 중형사의 중형탱커 수주는 전년대비 68.6% 감소한 수준이며 하반기 실적은 전년동기 대비 35.1% 감소
- 하반기 탱커 해운 시황은 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 운임이 빠르게 상승하는 등 크게 호전되었으나 발주량 개선은 기대에 미치지 못하여 수주증가는 소폭에 그침

### 중형 탱커 수주량 추이

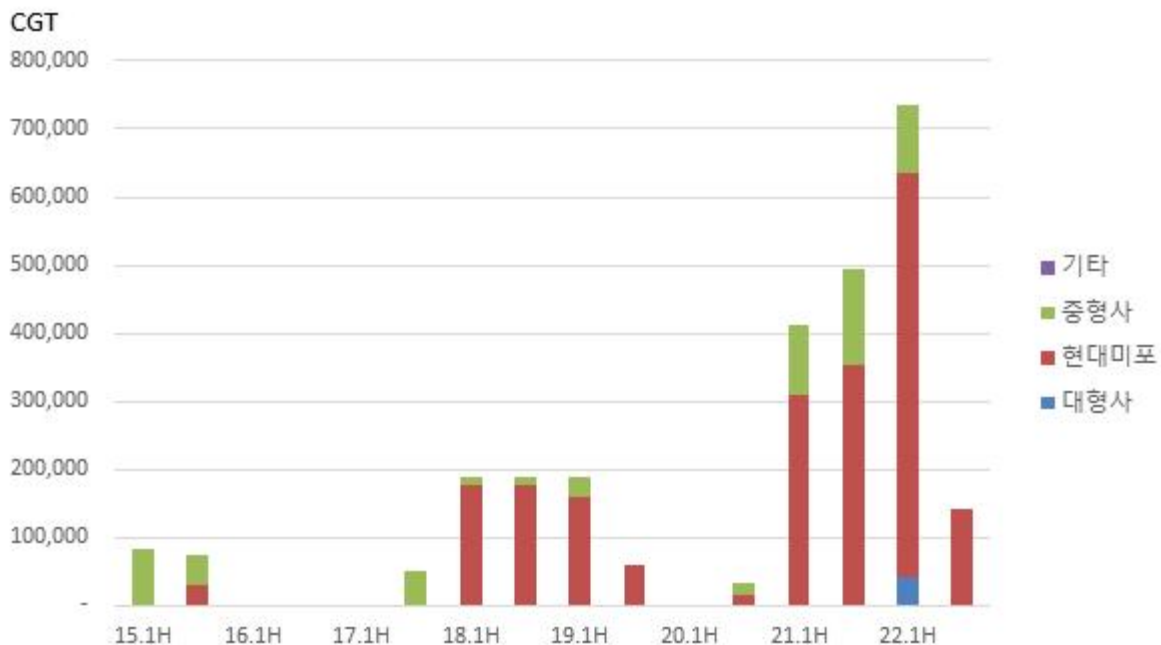


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

## 중형 컨테이너선은 현대미포가 집중 수주하여 절대적인 비중을 차지하였으며 중형사는 소량 수주에 그침

- 2022년 국내 중형 컨테이너선의 수주는 상반기 중 39척 74만CGT를 수주하였으나 하반기 발주가 급감하며 9척 14만CGT 수주에 그쳐 하반기 중 부진한 양상을 보임
- 이 중 현대미포는 자사의 건조 경험이 많은 1,400~2,800TEU급 피더컨테이너선을 중심으로 2022년 연중 39척, 73만CGT를 수주하여 중형 컨테이너선 수주량의 83.5%를 차지하였으나 주로 상반기에 집중되어 하반기 수주는 9척 14만CGT에 불과함
- 현대미포는 부진한 탱커 시장 대신 상반기 중 활발한 수요를 보인 컨테이너선 시장에 집중하는 모습을 보였으며 2022년 중형 컨테이너선 수주량은 전년대비 10.3% 증가한 수준이나 하반기 수주량은 전년동기 대비 60.1% 감소
- 2022년 중형사의 중형 컨테이너선 수주는 6척, 10만CGT로 중형 컨테이너선 수주량의 11.6%를 차지하였으며 전년 대비 58.3% 감소한 수준
- 이 중 하반기 수주실적은 없음
- 대형사는 현대중공업이 상반기에만 2,800TEU급 2척, 4만CGT 수주하였고 하반기 수주는 없으며 2022년 중형 컨테이너선 수주량의 4.9%의 비중을 차지함
- 전년도에 대형사 수주실적이 없어 전년동기 대비 증감은 구할 수 없음

### 중형 컨테이너선 수주량 추이



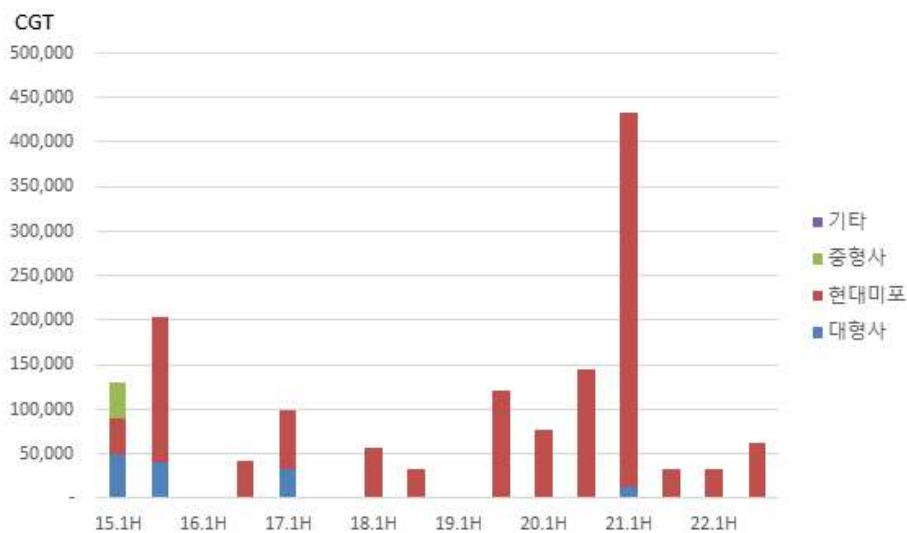
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 2022년 중형 가스선 수주는 LPG선만 5척으로 모두 현대미포가 수주함

- 현대미포는 상반기 중 2척(3.4만CGT), 하반기 3척(6.3만CGT) 등 총 5척, 9.7만CGT를 수주하여 전년 대비 78.6% 감소한 실적을 나타냈으며 하반기 수주량은 전년도 하반기의 부진한 가스선 수주에 따른 기저효과로 전년동기 대비 87.2% 증가
- 중형 LPG선은 수주는 2021년 상반기 중 활발한 수요를 보였으나 '21년 하반기 이후 침체 수준이 지속되고 있음

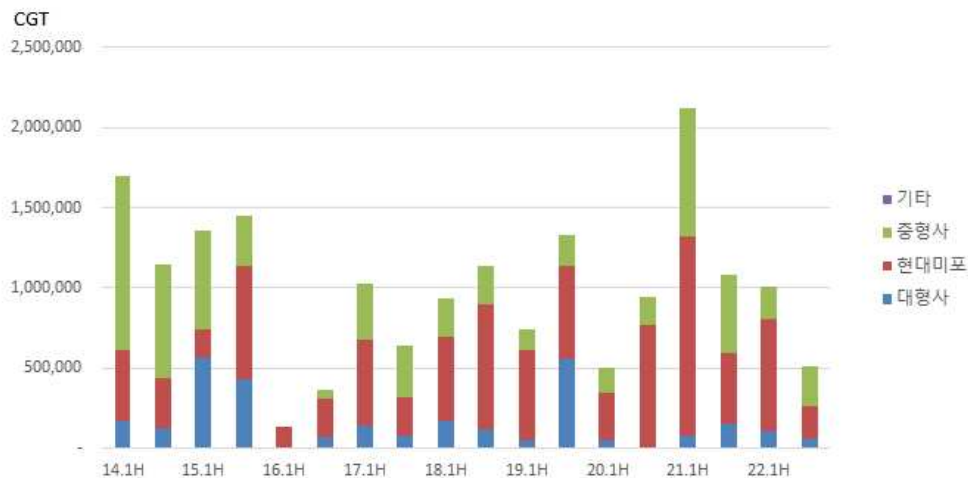
### 중형 가스선 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

2022년 국내 중형선박 수주 활동에 있어서 탱커시장의 침체로 중형사들의 비중이 축소된 반면, 현대미포조선과 대형사의 비중이 다소 확대됨

### 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



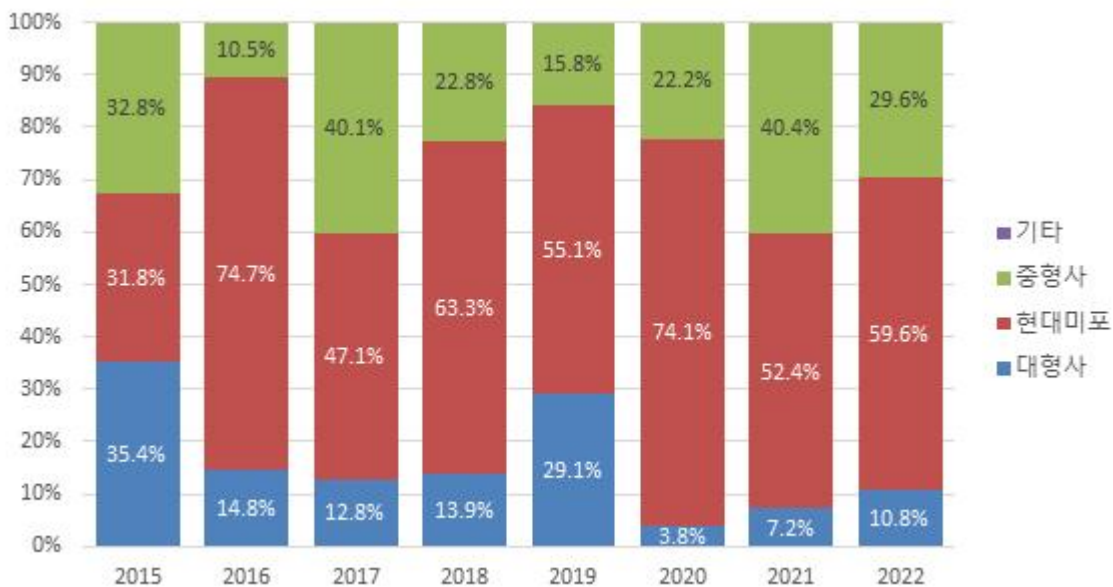
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성





- 2022년 대형사들은 중형선박 수주에 적극적이지 않아 수주량도 6척, 16만CGT로 전년 대비 29.1% 감소한 수준이나 전반적인 중형선박 수주 부진으로 국내 중형선박 수주에 있어서의 비중은 다소 확대됨
- 2022년 대형사들은 2년째 지속된 대형LNG선과 대형 컨테이너선의 풍부한 수요로 중형선 시장에서의 영업 유인이 없었으므로 적극적인 수주활동은 보이지 않았음
- 상반기 중 2,800TEU급 Feeder 컨테이너선 2척과 자동차전용선 2척, 하반기 중 자동차 전용선 2척 등 총 6척 수주에 그침
- 국내 중형선박 수주에서의 비중은 전년도 7.2% 대비 확대된 10.8%
- 2022년 현대미포의 중형선박 수주량은 총 46척 90만CGT로 전년 대비 46.2% 감소하였으나 컨테이너선의 집중적인 수주로 비중은 확대됨
- 동사는 상반기 중 중형 컨테이너선의 집중적인 수주로 상반기에만 70만CGT를 확보하였으나 하반기 수요 위축으로 연간 총 90만CGT에 그침
- 그러나 상반기 수주 실적을 기반으로 국내 중형선박 수주에서 차지하는 비중은 전년도 52.4%에서 2022년 59.6%로 확대됨
- 2022년 중형사들의 중형선박 수주량은 20척, 45만CGT로 전년 대비 65.3% 감소하였으며 비중도 축소됨
- 중형사들의 주력 선종인 탱커 수요의 부진으로 전년도의 비교적 양호한 실적을 이어가지 못하고 다소 부진한 수주를 나타냄
- 중형사의 비중은 전년도 40.4%에서 2022년 29.6%로 축소됨

**국내 중형선박 수주 조선사 규모별 비중 추이**



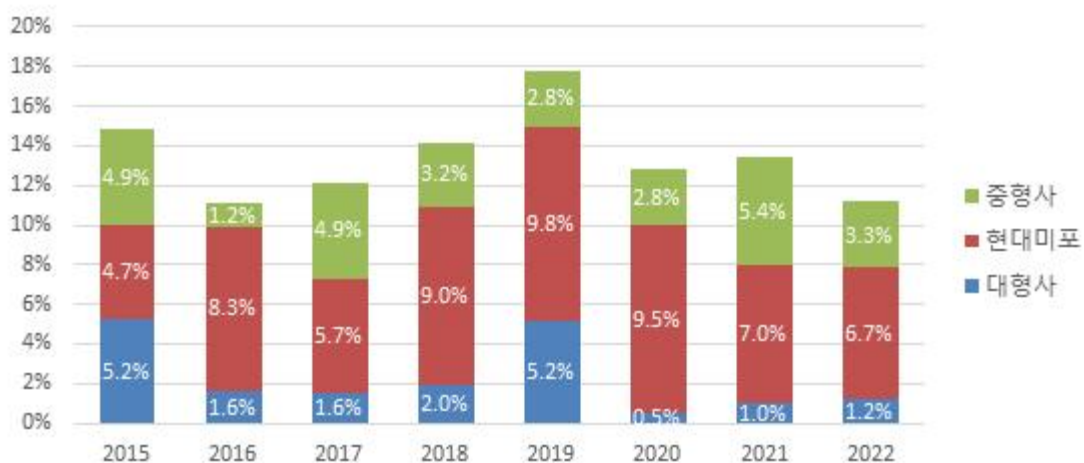
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 2022년 국내 조선사들의 중형선박 수주점유율은 전년대비 축소됨

- 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 전년도 13.4%에서 2022년 11.2%로 2.2%p 하락함
- 대형사들의 점유율은 전년도 1.0%에서 2022년 1.2%로 소폭 상승
- 현대미포의 점유율은 전년도 7.0%에서 2022년 6.7%로 소폭 하락
- 중형사들의 경우 전년도 5.4%에서 3.3%로 축소

국내 조선사 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT 기준)



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



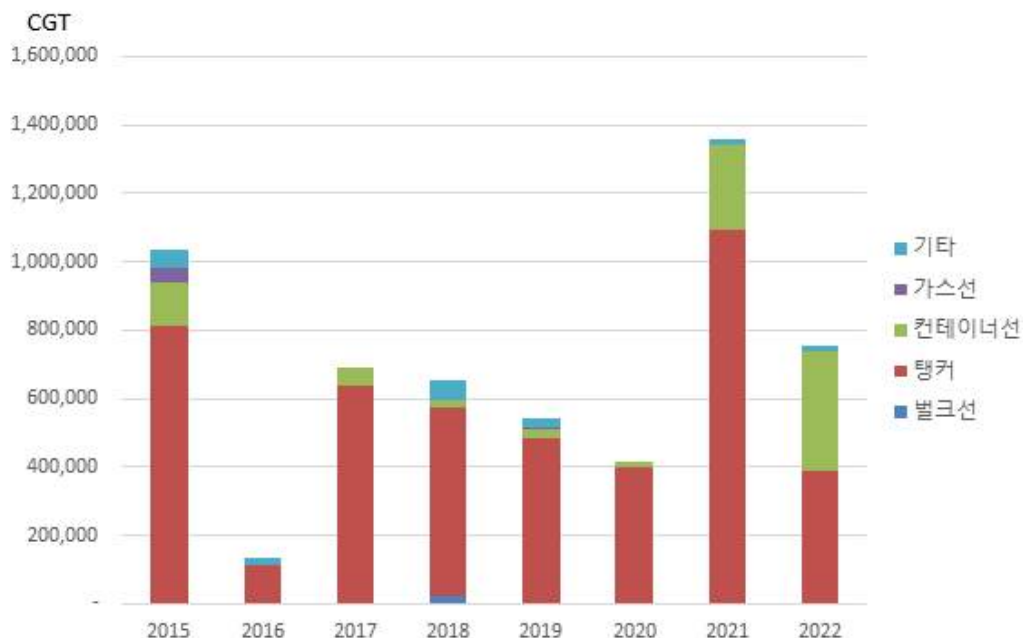
### Ⅲ. 중형조선사 동향

#### 1. 수주 동향

**2022년 국내 중형조선사의 수주는 전년도의 양호한 실적 흐름을 이어가지 못하고 다소 부진한 수준에 그침**

- 2022년 국내 중형조선사들의 수주량은 탱커 16척과 컨테이너선 12척 등 총 28척 75만CGT로 전년 대비 44.4% 감소(CGT 기준)
- 상반기 중 국내 중형조선사 수주는 탱커 대신 대형급 컨테이너선까지 영업을 확대하며 양호한 실적을 이어가는 듯하였으나 케이조선이 수주한 8,000TEU급 8척의 중대형 컨테이너선 수주가 RG 발급을 받지 못하여 하반기에 취소됨으로써 전년동기 대비 48.0% 감소한 45만CGT에 그침
- 하반기에는 탱커 수주를 늘려나갔으나 상반기 대비 컨테이너선 수주가 크게 감소하며 전년동기 대비 38.1% 감소(CGT 기준)한 12척, 30만CGT 수주에 그침
- 2022년 중형조선사 수주실적은 2021년을 제외하고 SPP와 성동 등 주요 중형조선사가 시장에서 철수한 이후 가장 좋은 실적이나 전반적인 조선업 활황 중에 중대형 컨테이너선까지 수주를 확대한 점 등을 고려하면 아쉬운 수준으로 평가됨
- 특히, RG발급을 받지 못하여 금년도 중형사 전체 수주의 약 44%에 해당하는 8척의 중대형 컨테이너선 수주가 취소되며 수주 감소폭이 더욱 커짐

**중형조선사 선종별 수주량 추이**



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



## 중형조선사들의 수주액 역시 크게 감소하였고 전체 조선업 수주액 대비 비중도 크게 축소됨

- 중형조선사들의 2022년 수주액은 14.0억달러로 추정되며 전년 대비 53.0% 감소
- 하반기 수주액은 전년동기 대비 27.5% 감소한 6.7억달러
- 중형사들의 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 2021년 6.8%에서 2022년 3.1%로 크게 축소됨

### 중형조선사의 수주액 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

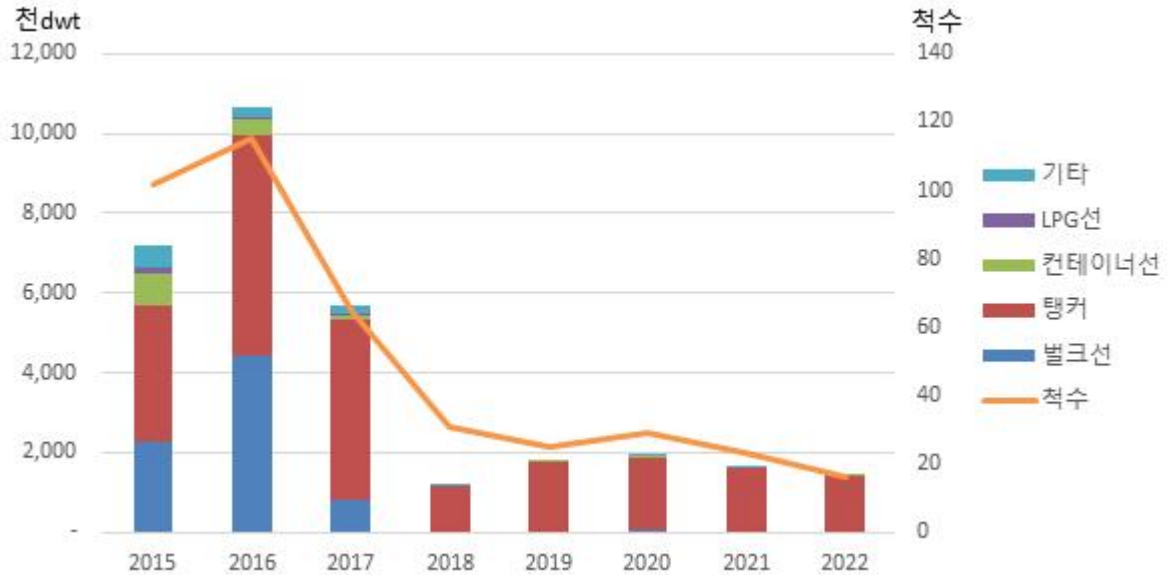
## 2. 건조량 및 수주잔량

### 2022년 중형사들의 건조량(인도량)은 일감 부족으로 전년대비 감소하며 부진

- 2022 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 16척 142만dwt로 전년 대비 13.5% 감소 (dwt 기준)
- 2022년 인도량은 주력 선종인 탱커 14척과 중형 컨테이너선 2척으로 이중 10척, 107만dwt의 선박이 상반기에 인도된 반면, 하반기에는 6척 35만dwt에 그쳐 하반기 건조실적이 더 부진한 것으로 나타났으며 인력난이 하나의 요인으로 작용한 것으로 추정됨
- 2021년 이후 수주실적과 수주잔량이 호전되어 2023년부터 건조실적도 증가할 것으로 기대



### 중형조선사의 선종별 건조량 추이

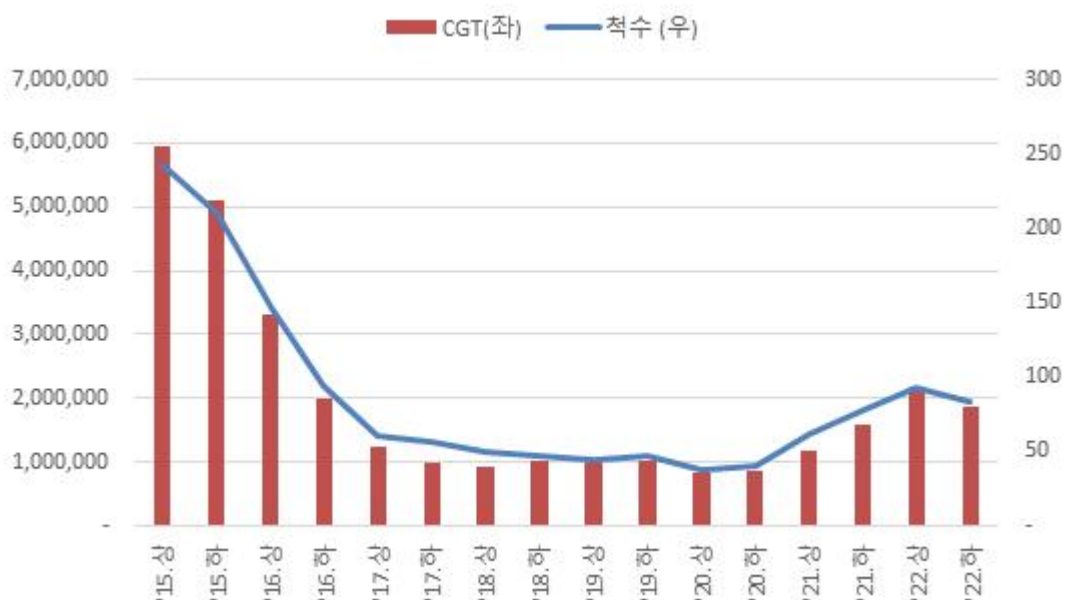


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

### 2022년 상반기까지 증가하였던 중형조선사 수주잔량은 하반기에 감소세로 전환

- 2022년 말 중형조선사 수주잔량은 총 83척 187만CGT로 전년말 대비 19.0% 증가한 수치이나 상반기 말 대비 14.0% 감소하여 '21년 이후 처음 감소세로 전환
- 상반기에 수주하였던 8,000TEU급 8척의 RG발급 실패로 인한 계약취소와 하반기 수주 부진 등이 수주잔량 감소의 원인임

### 중형조선사의 반기말 기준 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



## IV. 시사점

**‘22년 하반기에 나타난 수주 부진은 점차 개선될 것으로 기대되며 다가올 신조선 수요 증가에 대비하여 국내 중형조선산업의 기반을 확고히 할 필요가 있음**

- 2022년 전체 신조선 시장은 주로 대형선을 중심으로 활황을 보인 반면, 중형조선 시장은 탱커 시장의 침체 등 전반적으로 상황이 좋지 못하였으며 이는 국내 중형조선산업의 수주 부진으로 이어짐
- 그러나 러시아-우크라이나 전쟁의 영향으로 탱커시장의 운임이 매우 양호한 수준이며 선사들의 재무적 상황도 개선되고 있어 국내 중형조선산업의 주력 선종인 탱커의 수요가 점차 개선될 것으로 예상됨
- EEXI, CII 등 2023년부터 시행된 IMO 규제의 패널티 조항이 완화되고 고금리의 금융환경이 만들어지는 등 선주들의 관망세를 확대시킬 요인들이 있어 단기적으로 폭발적인 신조선 수요를 기대하기는 어려움
- 그러나 해상탄소중립 요구가 후퇴하고 있지 않으며 오히려 금년 중 2050년 탄소저감 목표가 강화되는 방향으로 IMO의 중간전략 수정 가능성이 거론되어 해상 온실가스 저감을 위한 많은 신조선 수요는 여전히 잠재되어 있음
- 이러한 시점에서 중형조선사들의 기술력을 강화하는 등 시장에서 입지의 우위를 확보하기 위한 기반을 확고히 하며 준비할 필요가 있음

**중형조선사들이 당면한 문제로 인력난과 RG발급 한도 문제 등을 꼽을 수 있으며 이에 대한 정책적 지원이 필요함**

- 현재 국내 대형사 역시 조선소 인력난은 심각한 수준이며 대기업으로의 인력 이동으로 중형사의 인력 문제는 더욱더 심각한 수준으로 평가되고 있어 해외 기능인력 도입 등 중형 조선사에 대한 정책적 배려와 지원이 절실히 요구됨
- 조선업 수주잔량 증가로 금년 중 인도 예정물량이 급격히 증가하였으나 대형 및 중형 조선업체 모두 기능인력을 구하지 못하여 기한 내 계약물량을 인도하지 못하고 지연배상금이 부과될 수도 있다는 위기감이 팽배한 상황임
- 단기적인 해결책으로 해외로부터 외국인 기능인력을 도입하는 것이 유일한 대안으로 꼽히고 있는데 현재 산업부와 고용노동부, 외교부 등 관련 부처의 협력하에 추진되고 있음
- 이러한 정책 추진 시 대형사보다 중형사의 인력난이 더욱 심각하다는 점을 정부가 인식할 필요가 있으며 적절한 정책적 배려와 지원이 요구됨
- 리스크관리 지침에 따른 각 기업별 RG 발급의 한도가 정해져 있는 상황에서 신조선 가격 상승으로 인하여 한도가 조기 소진됨에 따라 시황 호전에도 불구하고 조선사들이 수주할 수 있는 물량이 제한되는 어려움을 겪고 있어 정책적 지원이 필요함



- RG발급은 기업별 자본금 규모와 신용등급 등에 따라 결정되는 여신 한도 내에서 이루어지므로 특정 금융기관이 특정 기업에 대해 발급할 수 있는 RG 규모는 금액 기준 한도가 있음
- 최근 2년간 30% 이상의 신조선 가격 상승으로 과거보다 적은 물량의 수주에도 조선사의 RG 발급 한도가 소진되는 경우가 발생하여, 아직 시장의 수요와 조선사의 수주 여력이 남아 있음에도 수주가 제한되는 어려움이 발생함