2023 SEMI-ANNUAL REPORT

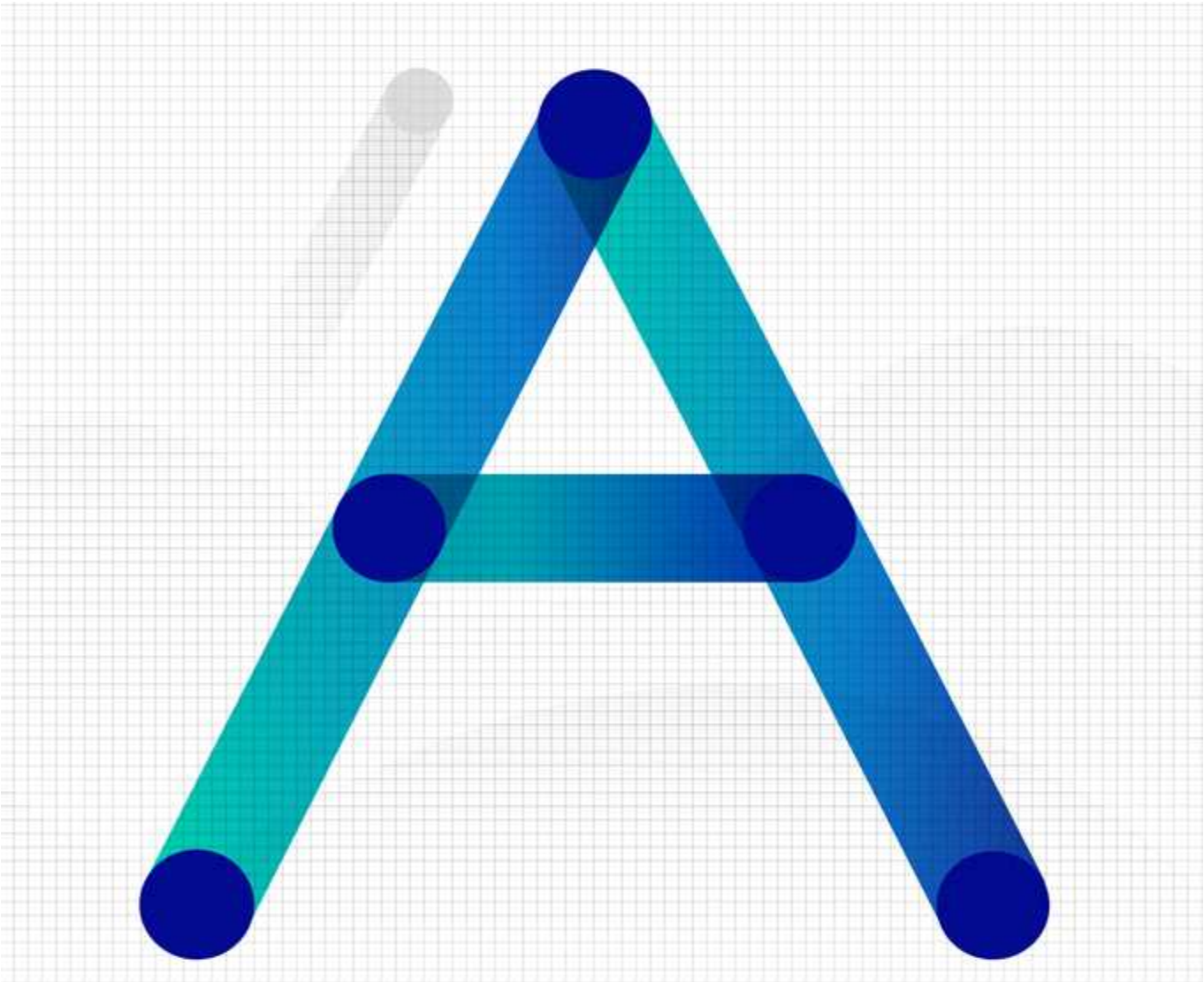
VOL.2023-해양-7호(2023.08.16)

중형조선산업 2023년 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)



※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.

한국수출입은행 | 해외경제연구소

<요 약>

I. 세계 중형조선 시장 동향

(세계 중형조선 시황) '23년 상반기 중형선박 발주량은 전년 대비 15.9% 감소

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 428척, 860만CGT로 다소 부진한 수준
- 중형 벌크선과 중형 컨테이너선 발주량은 전년동기 대비 20.7%와 88.3%와 감소한 반면, 중형 탱커의 발주량은 197.7%로 크게 증가
- 중형 가스선 발주는 전년동기 대비 20.6% 증가하였으나 자동차전용선의 감소로 기타화물선은 37.5% 감소함

(신조선가) 상반기 중 수요 감소에도 불구하고 전체 조선업의 수주잔량이 증가한 상황으로 조선사들이 수주 속도를 조절하여 상반기 중에도 전반적인 상승 흐름 지속

II. 국내 중형선박 수주 동향

(국내 중형선박 수주) '23년 상반기 수주량은 전년동기 대비 1.5% 감소

- 상반기 국내 중형선박 수주량은 46척, 101만CGT
- 대형조선사의 중형선박 수주는 없었음
- 현대미포조선의 중형선박 수주는 40척 89만CGT로 전년동기 대비 23.0% 증가
- 중형조선사의 중형선박 수주는 6척 12만CGT로 전년동기 대비 49.0% 감소
- 국내 중형선박 수주량은 현대미포 88.3%, 중형사 11.7%의 비중으로 구성

(선종별 수주 동향) 상반기 중형 탱커와 가스선 수주는 크게 증가, 나머지 선종은 감소

- 중형탱커 수주량은 31척, 75만CGT로 전년동기 대비 389.5% 증가
- 중형컨테이너선 수주량은 5척, 7.58만CGT로 전년동기 대비 89.1% 감소
- 중형가스선 수주량은 8척, 16만CGT로 전년동기 대비 384.5% 증가
- 중형벌크선 수주는 없었음
- 기타 중형화물선 수주량은 2척, 2만CGT로 전년 대비 85.4% 감소
- 상반기 국내 조선사들의 세계 중형조선 시장에서 수주 점유율은 11.7%로 전년동기 대비 1.8%p 상승

III. 중형조선사 동향

(수주 실적) 국내 중형조선사의 상반기 총 수주량은 전년동기 대비 30.0% 감소, 수주액은 11.0% 증가

- 대형 및 소형 선박을 포함한 총 수주량은 12척, 33만CGT, 총 수주액은 8.1억 달러
- 중형사들은 상반기 중 탱커 수요 증가에도 불구하고 내부적인 생산인력 부족으로 인한 일감 조정의 영향으로 수주가 다소 부진하였으나 신조선가 상승의 영향으로 수주액은 증가

(건조 실적) 상반기 건조(인도)량은 전년동기 대비 2.1% 증가하였으나 다소 부족한 실적

- 상반기 중 16척 36만CGT 건조
- '21년의 수주 호조로 증가한 일감을 감안하면 다소 부족한 수준으로 추정

(수주잔량) 상반기 말 수주잔량은 전년도 하반기 말 대비 8.0% 증가

- 상반기 말 수주잔량은 83척 202만CGT

IV. 시사점

상반기 중 국내 중형사 수주 실적은 아쉬움이 있음

- 주력 선종인 탱커 발주 증가에도 불구하고 인력 부족 등 내부 생산역량 저하로 인한 일감의 물량 조정 등의 영향으로 수주가 미흡한 수준을 기록

아직까지 신조선 잠재 수요가 충분하고 기회가 있는 만큼 조속히 생산시스템을 안정화하고 시황 호전에 대비할 필요가 있음

- 인력 부족 문제가 지속되는 만큼 효율적인 생산관리의 필요성이 더욱 높아지고 있어 이에 대한 중점적인 노력이 필요함
- 조속한 생산시스템 안정화 후 조선소의 생산능력을 정확히 평가하여 2~3년 내 환경규제 강화 영향 등에 의한 수요에 대응할 필요가 있음

< 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 미만급으로서 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 그룹사이나 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 SK오션플랜트, 마스텍중공업 등 동급의 건조역량을 갖추었으나 아직까지 신조선 수주활동이 활발하지 않은 일부 조선소들도 포함됨

- SK오션플랜트는 2022년 11월 대기업집단 계열사로 편입되었으나 대형조선사의 계열이 아니므로 독립적인 중형사로서 통계에 산정함

- 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

'23년 상반기 중형선박 발주량은 전년동기 대비 감소하며 다소 부진한 수준을 기록

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 전년동기 대비 15.9% 감소한 860만CGT에 그치며 다소 부진한 양상을 보임

- 척수로는 428척이 발주되어 전년동기 대비 24.9% 감소

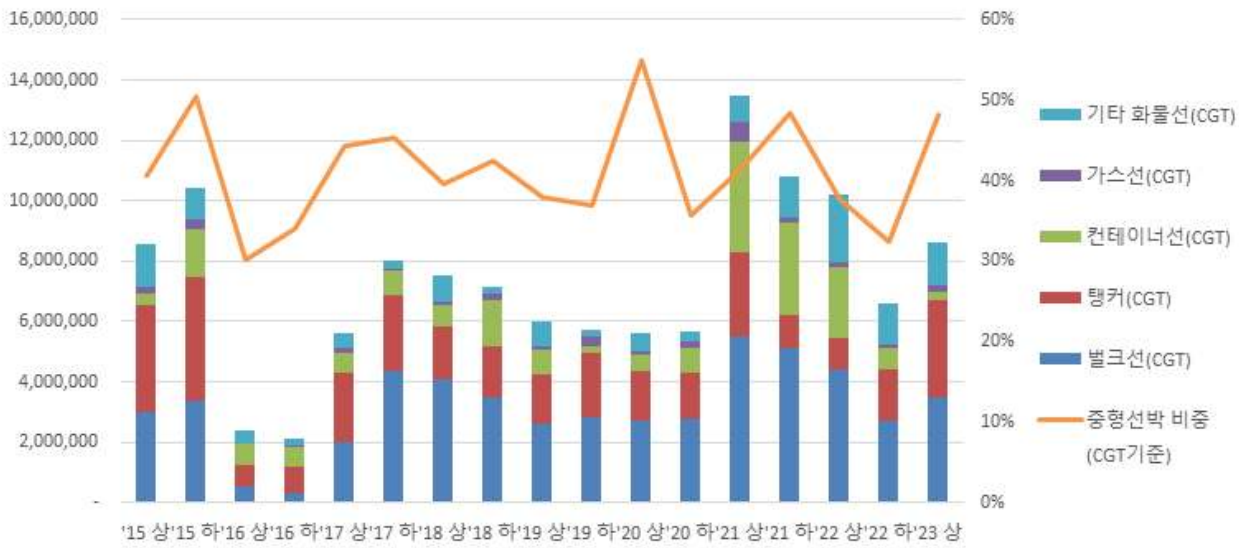
- LNG선과 컨테이너선 등 대형선의 발주량이 크게 감소하며 전체 신조선 시장은 상반기 55%의 발주 감소를 나타낸 반면, 중형선 시장에서는 탱커 발주량이 증가하면서 전년 상반기 대비 감소폭은 전체 시장 감소폭 대비 작은 수준

- 전반적으로 해상 온실가스 저감요구가 더욱 강해지고 있으나 아직까지 뚜렷한 대안 연료가 제시되지 못하여 높은 불확실성으로 인한 선주들의 관망세가 유지되고 있음

- 여기에 선가와 금리가 높은 수준이므로 노후선의 교체 필요성이 높아지고 있음에도 중형선 시장이 좀처럼 활성화되지 못하는 것으로 추정

- 다만, 상반기 중 중형탱커 수요는 해운시황 호조로 예외적으로 크게 증가함

중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 상반기 중형 벌크선 발주량은 194척 348만CGT로 전년동기 대비 20.7% 감소

- 벌크선은 코로나 특수로 운임이 높은 수준을 기록했던 2021년 발주량이 호조를 나타냈으나 2022년 이후 발주량이 다시 감소하며 불황기 수준을 유지하고 있음
- 상반기 전체 중형선박 발주량의 40.5%를 차지하여 전년도 42.1% 대비 비중이 소폭 축소됨

- 상반기 중형 탱커 발주는 145척 323만CGT로 전년동기 대비 197.7% 증가

- 벌크선과 달리 탱커 해운 시황은 코로나19 초기의 유가 급락에 의한 짧은 호조를 보인 후 2022년 초까지 극심한 침체를 보임
- 그러나 '22년 2월 러시아-우크라이나 전쟁 발발 이후 시황이 급격히 개선되며 '23년 상반기까지도 운임과 용선료 모두 매우 높은 수준을 유지하였고 특히, 대형선 위주의 유조선보다 중형선 위주의 제품선 시황이 더욱 호조를 보임에 따라 중형 탱커 발주가 크게 증가함
- 상반기 중형선박 시장에서 탱커가 차지한 발주량 비중은 37.5%로 전년도 16.5% 대비 크게 확대됨

- 상반기 중형 컨테이너선 발주량은 22척 27만CGT에 그쳐 전년동기 대비 88.3% 감소

- 원양노선 운임 급락은 근해노선에도 영향을 미쳐 근해노선 수요가 많은 중형 컨테이너선의 발주량도 부진한 수준이며
- '21~'22년 중 많은 물량이 이미 발주된 점도 부진 원인 중 하나로 추정됨
- 전체 중형선박 시장에서 차지하는 비중은 전년도 18.2%에서 금년 상반기 3.1%로 크게 축소됨

- 상반기 중형 가스선 발주량은 11척, 20만CGT로 전년동기 대비 20.6% 증가

- '상반기 중 중형 LNG선의 발주가 없어 LPG선 위주로 발주가 이루어졌으며 전반적인 LPG선 시장의 대형화 추세로 중형선의 수요는 많지 않은 수준임
- 상반기 중형 선박 시장에서 2.3%를 차지하여 전년도 1.6% 대비 소폭 확대되었으나 비중은 미미한 수준임

- 상반기 기타 화물선의 발주량은 56척 142만CGT로 전년동기 대비 37.5% 감소

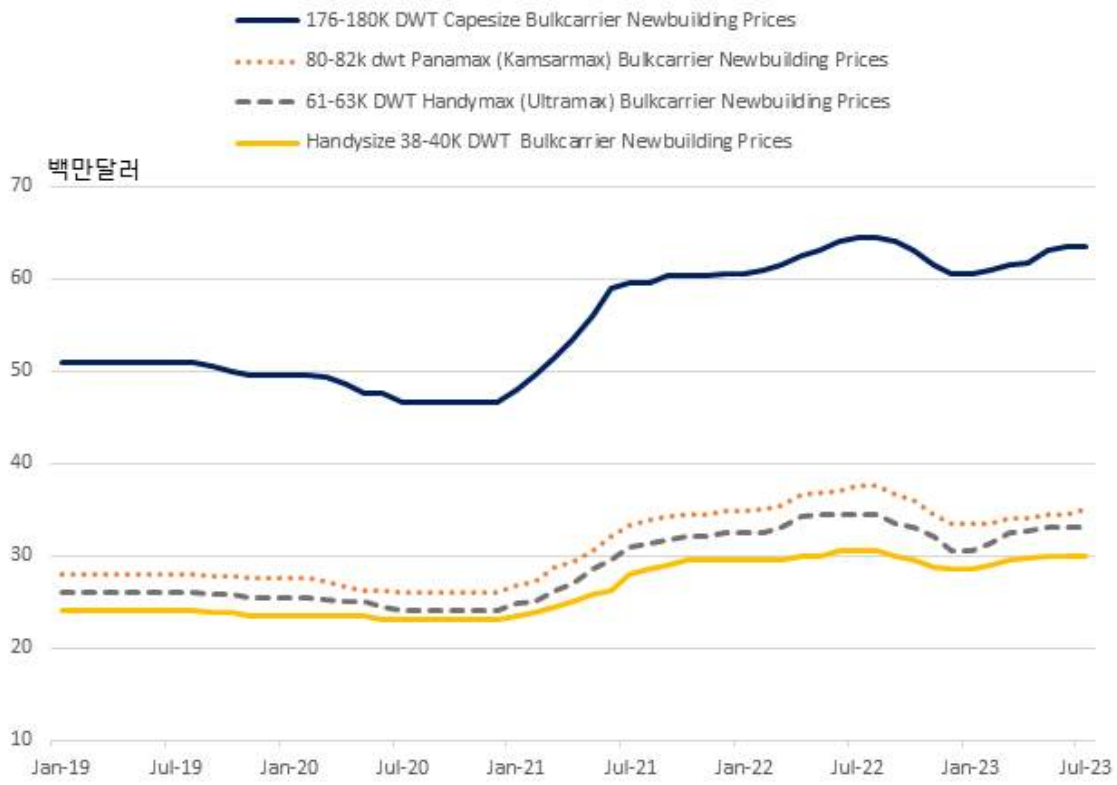
- 전년도 세계 자동차 교역 증가로 자동차전용선(PCC)의 발주가 크게 증가한 이후 1분기까지 양호한 PCC 발주량이 기록되었으나 2분기에 급감하며 전체 기타 화물선의 발주량이 감소함
- 다목적선(MPP) 등 나머지 선종의 발주는 부진한 수준을 기록
- 전체 중형 선박시장에서의 비중은 16.5%로 전년도 21.6% 대비 축소되었으나 벌크선과 탱커 다음으로 큰 비중을 차지함

2. 신조선가 동향

전년도 말까지 하락흐름을 보였던 중형 벌크선 신조선가는 금년들어 완만한 상승세로 전환되었으며 상반기 중 상승 흐름을 유지함

- 전년동기 대비 발주량은 감소하였으나 주요국 조선소들이 충분한 수주잔량을 확보한 반면, 한국과 중국 조선소 모두 구조조정 이후 갑자기 증가한 수주물량으로 구인난을 겪고 있어 조선소들이 수주 속도를 조절하며 전반적인 신조선가 상승세가 이어지고 있음
- 벌크선은 중국내 철강재 가격 하락 영향 등으로 전년도 4분기에 하락흐름을 보였으나 상반기 중 다시 반등함
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 6월 평균 63.5백만달러로 전년말 대비 5.0% 상승함
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 동일한 흐름을 보이며 6월 평균 35백만달러로 동 기간 3.0% 상승
- 61~63K Ultramax 역시 동 기간 중 8.2% 상승하여 6월 평균 33백만달러 기록
- 38~40K Handysize도 같은 기간 5.3% 상승하여 6월 평균 30백만달러를 기록

중형 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이

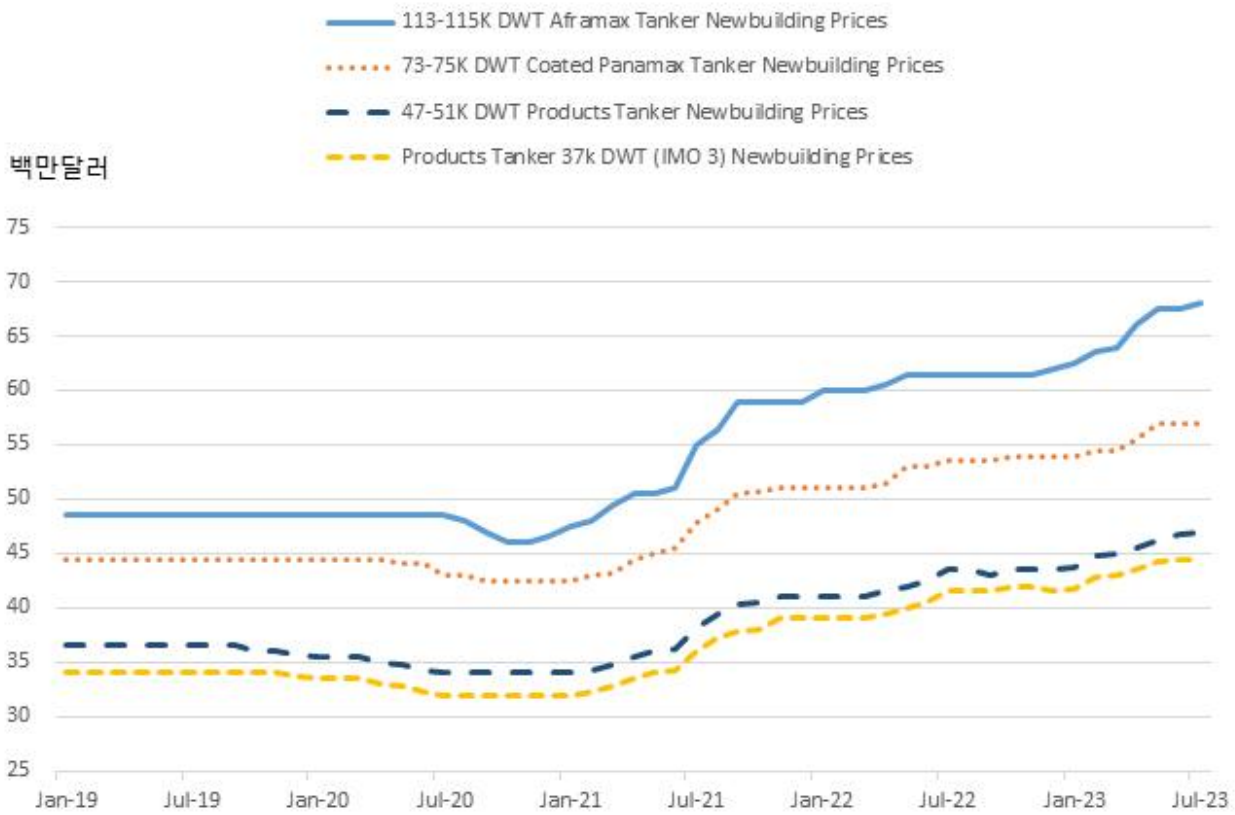


자료 : Clarkson

중형 탱커의 신조선가는 '21년 초 이후 상승흐름이 지속되고 있음

- 제품선 해운시황 호조로 발주가 증가한 중형 탱커의 신조선 가격은 상반기 중에도 상승 흐름을 이어나갔으며 상승폭은 벌크선 대비 크게 나타남
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 신조선가는 6월 평균 67.5백만달러로 상반기 중 8.9% 상승함
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우도 6월 평균 57백만달러로 상반기 중 5.6% 상승
- MR급인 47~51K급 제품운반선 역시 6월 평균 신조선가 46.75백만달러로 상반기 중 7.5% 상승
- 37K급 IMO III MR 탱커는 6월 평균 44.5백만달러로 상반기 중 7.2% 상승

중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

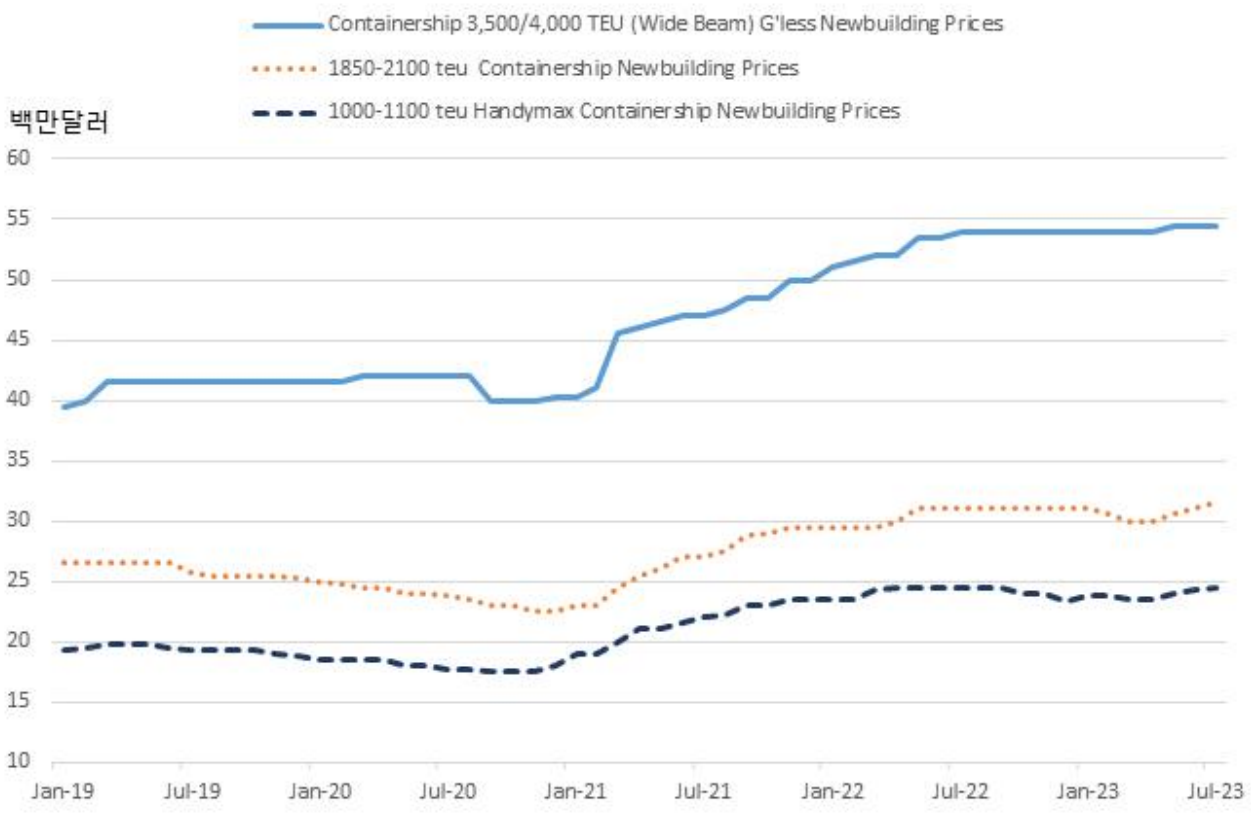
중형 컨테이너선은 '23년 들어 발주량이 크게 감소하며 타 선종 대비 가격 상승폭은 작은 수준을 나타냄

- 중형 컨테이너선 가격은 상반기 중 하락하지는 않았으나 1,000TEU급 Feeder선을 제외한 2,000TEU 이상급 선형의 발주량이 전혀 없어 가격상승 폭이 미미한 수준에 그침
- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 6월 평균 가격은 전년말 대비 0.5백만 달러 상승하여 54.5백만달러를 기록하였으며 상반기 중 발주량은 단 한척도 없음
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 31백만달러로 전년말 가격과 동일한 수준을 기록했으며 역시 상반기 중 발주는 없었음
- 1,000~1,100TEU Feeder선의 경우는 상반기 중 4.3% 상승하여 6월 24.25백만 달러를 기록했으며 전년말 대비 4.3% 상승한 수준

- 상반기 중형 컨테이너선 발주는 1,000~2,000TEU 미만급 22척이 전부임

- 해운시황 호조와 발주량 증가로 '21년 초부터 빠르게 상승한 중형컨테이너선 신조선가는 '22년 하반기 이후 상승 추세가 정체 상태를 보이고 있음

중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이

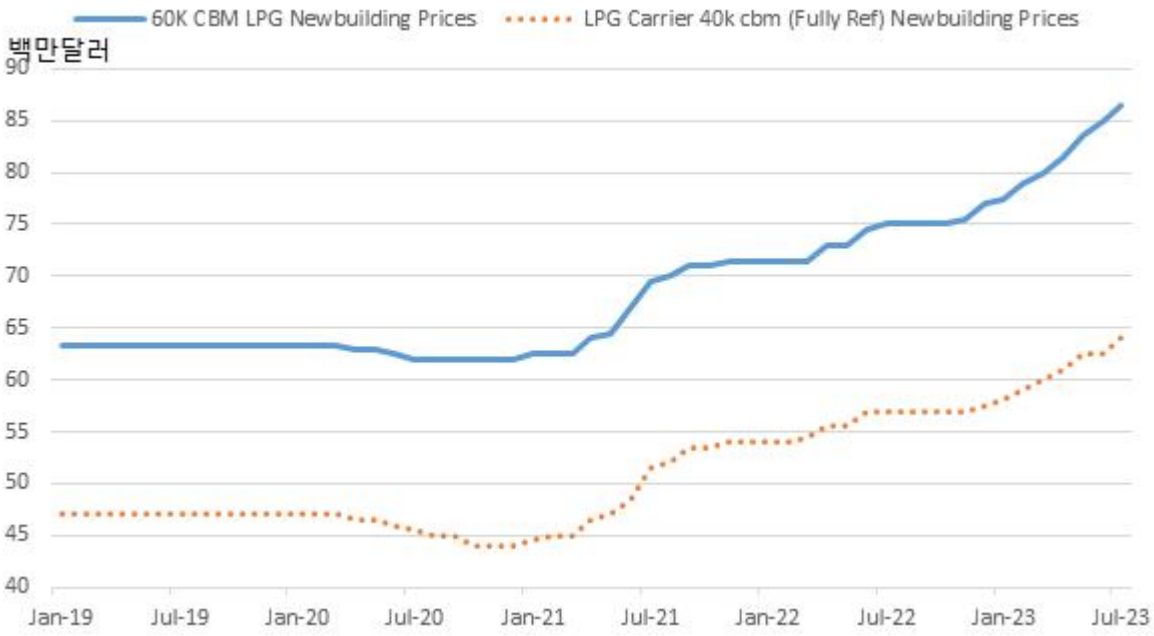


자료 : Clarkson

LPG 해운시황의 호조와 대형을 포함한 전반적인 LPG선 신조 발주 증가의 영향으로 중형 LPG선의 신조선 가격도 상반기 중 비교적 큰 폭으로 상승함

- 60KCuM LPG선의 6월 평균 신조선가는 85백만달러로 상반기 중 10.4% 상승
- 38KCuM LPG선의 신조선가 역시 상반기 중 8.7% 상승하여 6월 평균 62.5백만달러를 기록

중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



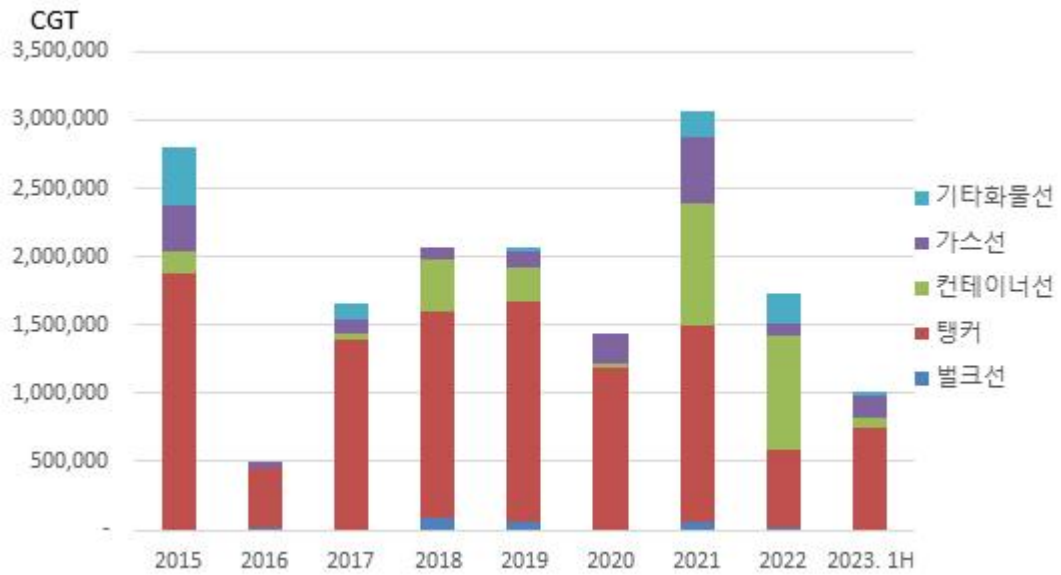
자료 : Clarkson

Ⅱ. 국내 중형선박 수주 동향

'22년 국내 조선사들의 중형선박 수주는 다소 부진한 수준임

- 상반기 국내 중형선박 수주량은 총 46척 101만CGT로 전년동기 대비 1.5% 감소
- 상반기 중 탱커 수요 증가로 국내 수주도 크게 증가하였으나 중형 컨테이너선 수주의 급격한 감소로 전년대비 소폭 감소하였고 전반적으로는 아직 부진한 수준을 나타냄

선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

선종별로는 탱커와 LPG선의 수주가 크게 증가한 반면, 컨테이너선과 기타화물선이 크게 감소함

- 상반기 중에도 중형 벌크선은 수주는 없었음
- 유조선과 제품선 등을 포함하는 중형 탱커의 수주는 31척 75만CGT로 전년동기 대비 389.5% 증가
- 동 기간 중형 컨테이너선 수주는 5척 7.5만CGT로 전년동기 대비 89.1% 감소
- 중형 가스선은 LPG선 8척 16만CGT로 전년동기 대비 384.5% 증가
- 기타 중형화물선의 수주는 2척 2만CGT 수주에 그치며 전년동기 대비 85.4% 감소
- 상반기 중형선박 수주는 수요가 증가한 탱커가 전체 74.4%를 차지하며 탱커의 비중이 압도적으로 높았던 예년의 수주구성으로 회귀한 듯하나 컨테이너선의 비중이 7.5%로 지나치게 축소된 점은 다소 부정적임

- 상반기 수주량 중 가스선은 16.2%, 기타 화물선은 2.0%의 비중을 차지함

상반기 국내 수주 중형탱커의 대부분을 현대미포가 차지하여 동 시장에서 중형사들의 실적이 위축된 모습을 보임

- 상반기 중형 탱커 수주는 MR급 31척, 75만CGT로 이중 27척을 현대미포가 수주하였으며 중형사의 수주물량은 4척에 그침

- 현대미포의 중형탱커 수주량은 65만CGT로 86.9%를 차지하였고 중형사는 13.1%에 그쳐 중형탱커 수주에 있어서 국내 중형사의 입지가 다소 위축된 것으로 나타남

- 대한조선은 수요 호조를 보인 대형급 수에즈막스를 주로 수주하였고 일부 중형사는 소형 케미컬 탱커도 수주하여 중형탱커의 수주가 중형사 실적의 전부를 나타내는 것은 아니나 최근 5년간 동급 국내 수주 중 중형사 비중이 약 40%를 차지한 점을 고려하면 부진한 실적으로 평가됨

중형 탱커 수주량 추이

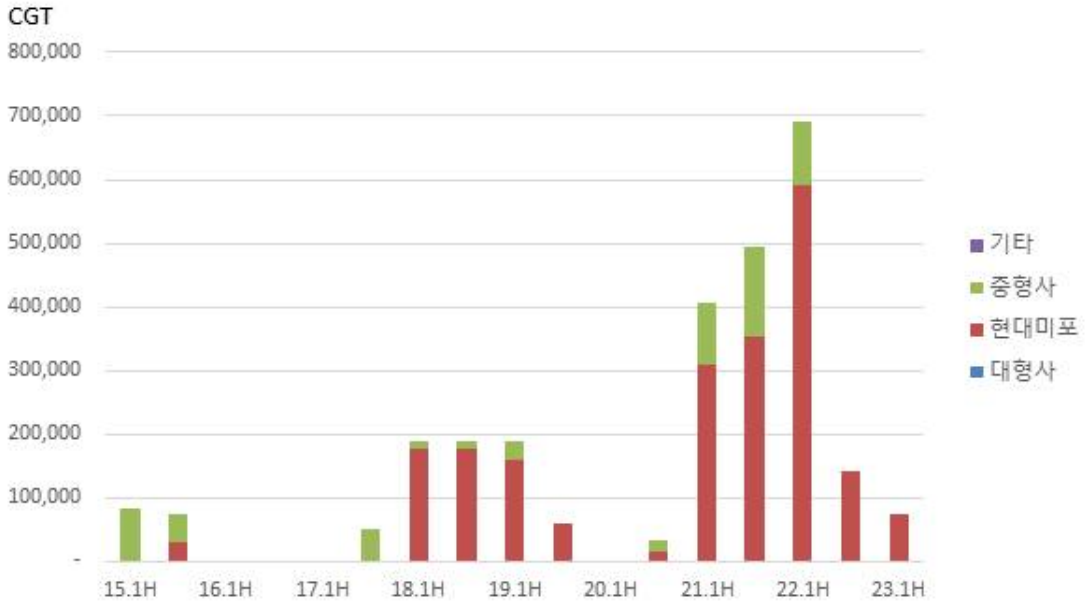
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

상반기 국내 수주 중형 컨테이너선은 전량 현대미포가 수주함

- 전반적인 컨테이너선의 수요 감소로 중형 컨테이너선 수주는 1,200TEU급 5척에 그쳤으며 모두 현대미포가 수주함

- 동급 선형은 중형사인 대선조선도 많은 실적을 가지고 있으나 상반기 중 동사의 수주는 없었음

중형 컨테이너선 수주량 추이

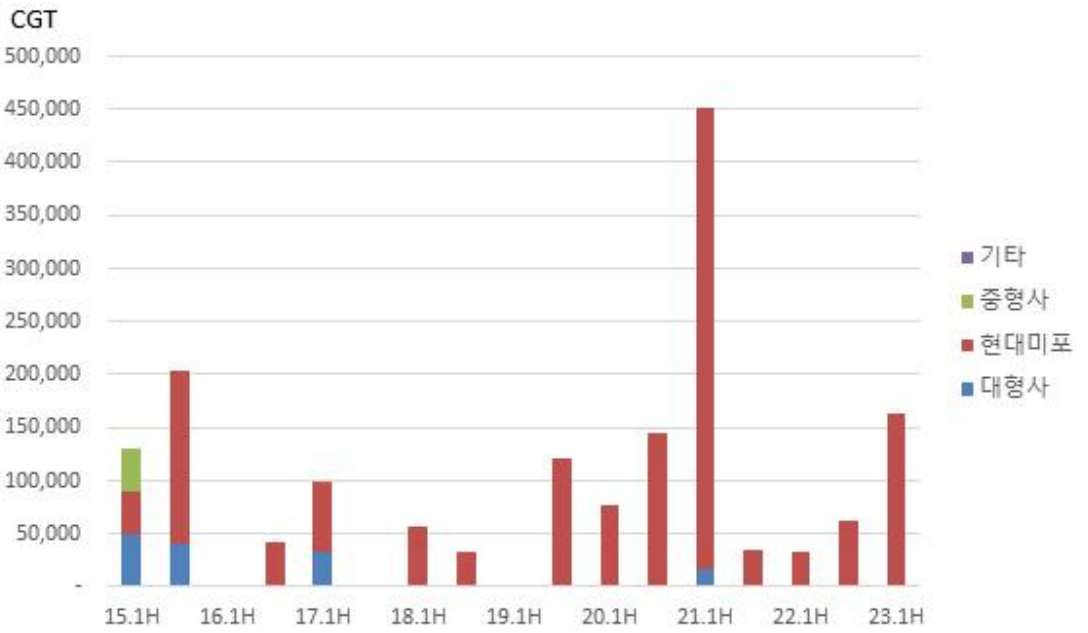


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

상반기 국내 수주 중형 가스선 역시 모두 현대미포가 수주함

- 상반기 수주 중형 가스선은 모두 LPG선으로 총 8척이며 국내 중형사는 최근 수년간 실적이 거의 없고 상반기 중에도 전량 현대미포가 수주함

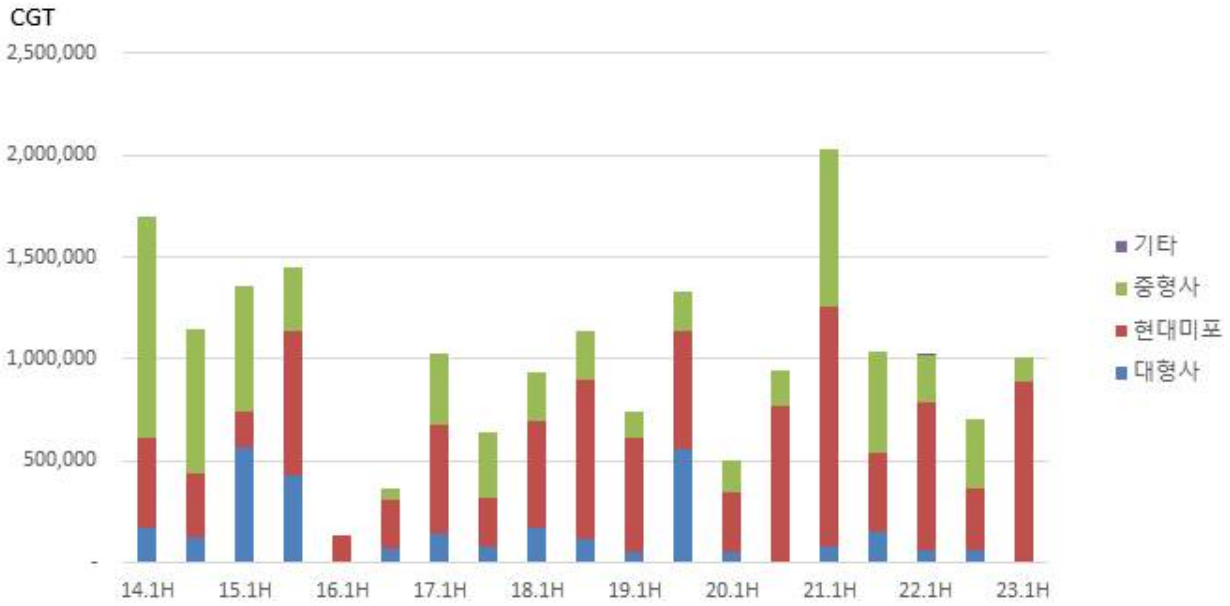
중형 가스선 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

상반기 국내 중형선박 수주 활동에 있어서 중형사의 주력 선종인 탱커시장이 비교적 활황이었음에도 중형사들의 비중이 축소된 반면, 현대미포의 비중이 확대됨

국내 조선사 중형선박 수주량 추이



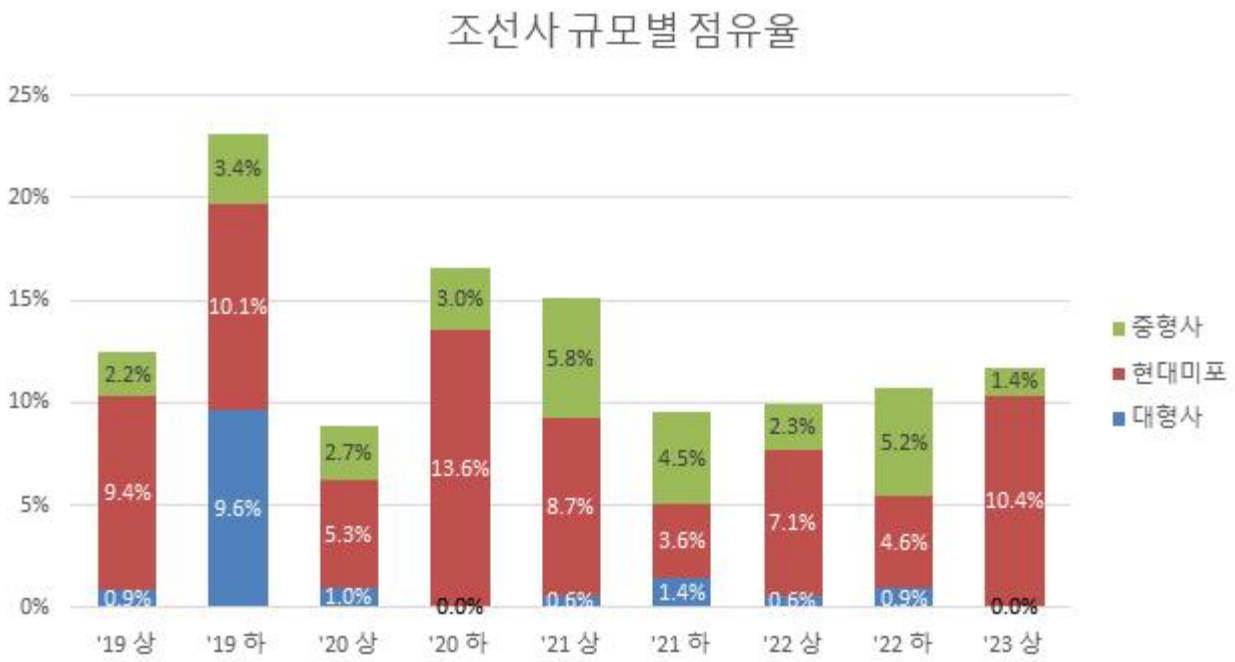
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 상반기 현대미포는 MR급 탱커의 수요 급증에 적극적으로 수주에 나서며 중형선박 총 40척 89만CGT를 수주하여 전년동기 대비 23.0% 증가한 실적을 나타냈으며 국내 중형선박 수주량 중 88.3%를 차지함
- 반면, 중형사의 수주는 총 6척, 12만CGT에 그치며 비중이 11.7%로 축소되었으며 최근 5년 평균 약 30%에 크게 미치지 못함
  - 중형사의 주력 선종인 탱커의 양호한 시황에도 불구하고 이러한 중형사의 수주 위축은 생산인력 부족으로 조선소들이 적극적인 수주에 나서기보다 내부 생산일정 조율에 더 공을 들인 점이 원인인 것으로 추정됨
  - 전체적인 조선업 인력 부족 문제로 대형사보다 대응력이 취약한 중형사들은 인력 채용에 더욱 어려움을 겪고 있으며 이로 인해 적극적인 수주전을 펼치기도 어려운 것으로 추정됨
- 상반기 중 대형사의 중형선박 수주는 없었음

상반기 국내 조선사들의 중형선박 수주점유율은 현대미포의 점유율 상승으로 다소 확대됨

- 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 전년동기 9.9%에서 금년 상반기 11.7%로 1.8%p 상승함
- 현대미포의 점유율은 많은 물량의 탱커 수주 등으로 전년동기 7.1%에서 상반기 10.4%로 크게 확대됨
- 반면, 중형사의 점유율은 전년동기 5.2%에서 상반기 1.4%로 축소됨

국내 조선사 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT 기준)



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

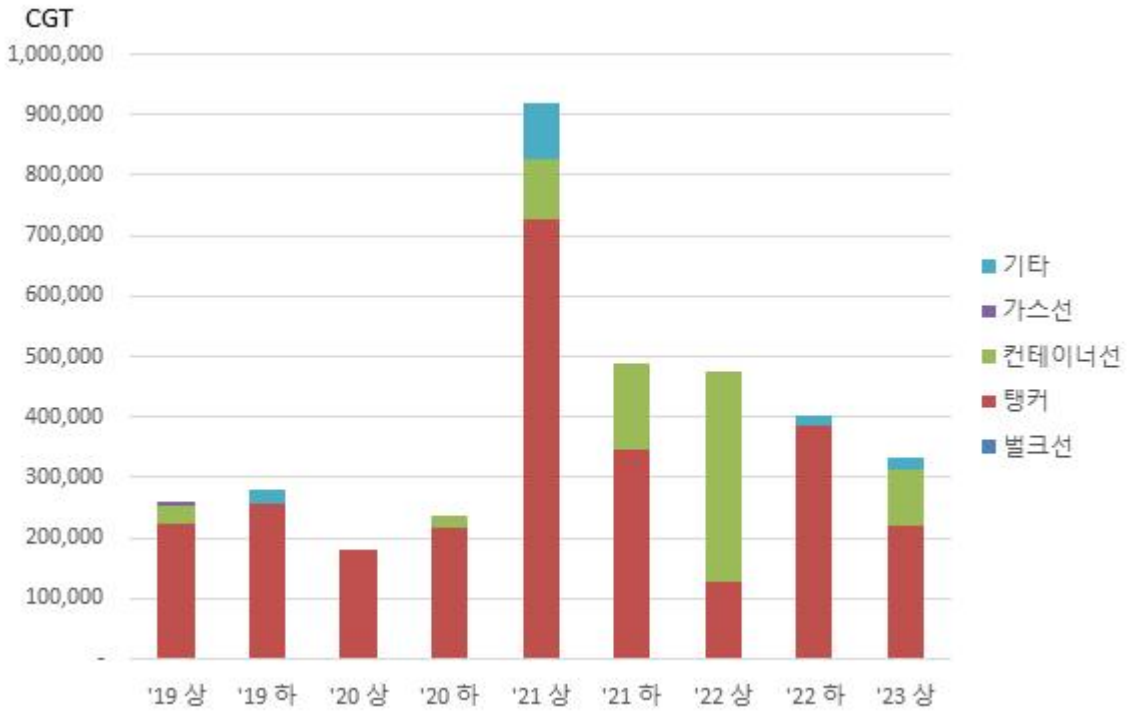
Ⅲ. 중형조선사 동향

1. 수주 동향

상반기 국내 중형조선사의 수주는 다소 부진한 수준임

- 상반기 국내 중형조선사들의 수주량은 탱커 8척과 컨테이너선 2척, 기타 화물선 2척 등 총 12척 33만CGT로 전년동기 대비 30.0% 감소(CGT 기준)
- 상반기 중 국내 중형조선사는 중형선박 외에도 대형사와 경쟁하며 수에즈막스급 대형 탱커와 9,000TEU급 대형 컨테이너선 등을 수주하였으나 '21년 상반기에 정점을 기록한 이후 반기별로 수주량은 점차 감소함
- 선종별로는 탱커의 비중은 전년동기 27.1%에서 상반기 66.4%로 확대된 반면, 컨테이너선 발주 감소에 따라 전년동기 72.9%에서 27.7%로 축소됨
- 그 동안 부진했던 탱커의 발주가 증가하면서 국내 중형사들의 수주 여력이 높아졌으나 시황 호전 대비 일부 조선소들이 적극적인 수주 의지를 보이지 않은 것으로 추정됨

중형조선사 선종별 수주량 추이

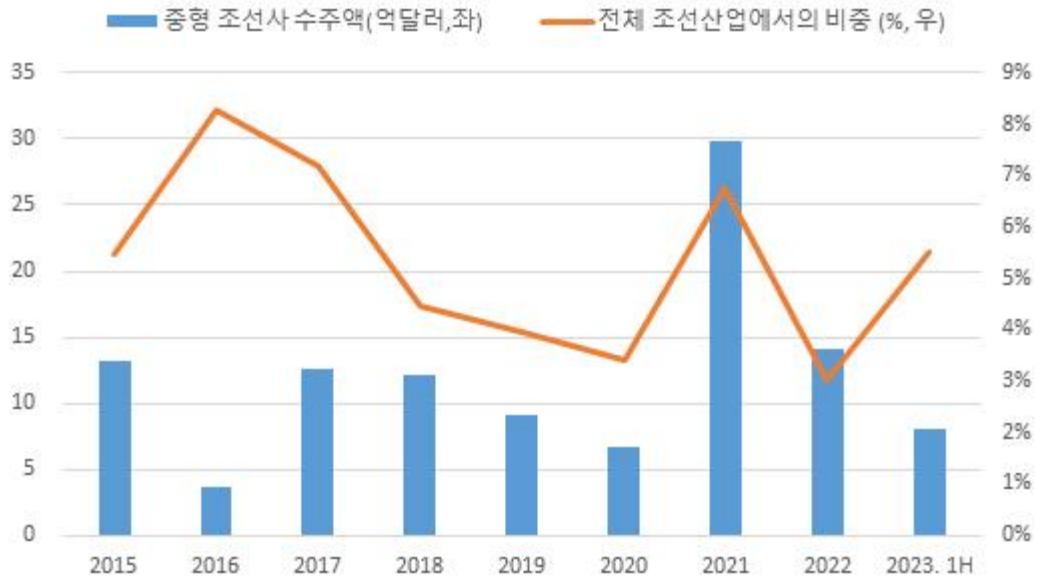


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

중형조선사의 수주액은 전년동기 대비 소폭 증가함

- 중형조선사들의 상반기 수주액은 8.1억달러로 추정되며 전년동기 대비 11.0% 증가
- 전반적인 신조선 가격이 여전히 상승 추세를 유지하고 있고 상반기 수주물량 중 대형 탱커와 대형 컨테이너선의 비중이 높아 전체적인 수주량 감소에도 수주액은 다소 증가함
- 중형사들의 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 5.5%로 전년도 전체 비중 대비 상승함

중형조선사의 수주액 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

2. 건조량 및 수주잔량

상반기 중형사의 건조량(인도량)은 전년동기 대비 소폭 증가하였으나 다소 부족한 실적으로 추정됨

- 상반기 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 16척 36만CGT로 전년동기 대비 2.1% 증가 (CGT 기준)
- 상반기 인도량은 소형~아프라막스급 탱커 13척과 1,000TEU급 중형 컨테이너선 3척 등이 인도됨
- 2021년의 수주 호조로 일감이 크게 증가하며 상반기 인도예정 물량이 많았으나 이에 비해 인도 실적은 다소 부족한 것으로 보이며 생산인력 부족에 의한 영향으로 추정됨

- 다만, 전년 하반기 건조량 대비 23.7% 증가하여 점차 생산 속도를 높이는 노력이 진행 중인 것으로 추정됨

중형조선사의 선종별 건조량 추이

;

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

상반기 말 기준 중형조선사 수주잔량은 전년도 하반기 말 대비 소폭 증가

- '23년 말 기준 중형조선사 수주잔량은 총 83척 202만CGT로 전년말 대비 8.0% 증가
- 수주가 호조를 보이지는 않았으나 인도량을 소폭 상회하는 수준으로 수주잔량 증가 견인

중형조선사의 반기말 기준 수주잔량 추이

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

Ⅳ. 시사점

'23년 상반기 중형조선사의 수주 실적은 아쉬움이 있음

- 상반기 신조선 시황이 큰 호조를 보인 것은 아니나 국내 중형조선사의 주력 선종인 탱커 발주가 증가하며 보다 유리한 국면으로 전환되었음
- 대형 계열사인 현대미포는 이러한 상황에서 점유율을 확대하며 비교적 양호한 수주실적을 기록한 반면, 국내 중형사들의 수주는 미흡한 것으로 평가됨
- 이러한 결과는 생산 인력부족에 의해 내부적인 생산시스템에 대한 자신감이 저하되었고 외부에서 블록 등 일부 기자재 조달이 원활하지 못한 점 등으로 일감을 조정할 필요성에서 비롯된 것으로 추정됨

아직까지 신조선 잠재 수요가 충분하고 기회가 있는 만큼 조속히 생산시스템을 안정화하고 시황 호전에 대비할 필요가 있음

- 인력 부족 문제가 지속되는 만큼 효율적인 생산관리의 필요성이 더욱 높아지고 있어 이에 대한 중점적인 노력이 필요할 것으로 보임

  - 내부적인 비효율성 제거가 수반되어야 할 것이며 생산관리 역량에 있어서는 외부 컨설팅이나 전문가의 도움이 필요할 경우 과감하게 이에 투자하는 방안도 고려할 필요가 있음

- 정부의 해외 인력 도입 지원에 있어서도 중형 조선사의 수요를 적극 고려할 필요가 있으며 일감이 증가하고 있는 만큼 외부 블록제작사들의 역할도 증대하고 있어 기자재업계의 인력 수요에도 대응할 필요가 있을 것임
- 조속한 생산시스템 안정화 후 조선소의 생산능력을 정확히 평가하고 2~3년 내 환경규제 강화 영향 등에 의한 수요가 크게 증가할 가능성이 여전히 남아있으므로 중형사들 역시 시장 수요에 대응할 필요가 있음