

중소조선산업 2014년도 2분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	5
II. 국내 중소조선산업 동향	7
1. 수주량 및 수주잔량	7
2. 건조량	10
3. 중소 선박의 신조선가 동향	10
4. 기타 관련 동향	13
III. 다음 분기 전망 및 시사점	16

확인 : 팀장 이윤관 (3779-5710)
 lyk@koreaexim.go.kr
작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
 flydon@koreaexim.go.kr

 한국수출입은행

< 요약 >

- 2014년도 상반기 전 세계 신조선 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 17.2%와 10.9% 감소 기록
 - 전 세계 상반기 수주량은 2,048만CGT로 집계
 - 2분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기 대비 3point 상승한 140
 - 전 세계 상반기 수주액은 474.6억 달러를 기록
- 국내 중소 조선산업의 수주는 전년 동기대비 소폭 감소하였으나, 특히 2분기 감소폭은 심각한 수준임
 - 상반기 수주량은 116만CGT (전년 동기대비 1.4% ↓)
 - 상반기 수주액은 22.2억달러 추정 (전년 동기대비 17.4% ↑)
- 국내 중소 조선산업의 2분기말 수주잔량은 전분기 대비 10.3% 증가하였으며 상반기 건조톤수는 전년 동기대비 52.7% 감소
 - 2분기말 수주잔량은 439만CGT로
 - 상반기 건조량은 130만DWT 수준으로, 일부 조선소의 생산차질 등으로 인한 비정상적인 수치로 보임
- 벌크선과 중소형 탱커의 신조선가격은 1분기에 상승세를 보인 후 2분기에 상승세 둔화 또는 보합세가 나타남
 - 중소형 컨테이너선 가격은 상반기 내 상승세를 유지
- 2분기 벌크선의 운임은 전분기 대비 하락하였고 용선료도 하락 반전됨
- 2분기 탱커운임은 큰 변동이 없고 용선료는 하락 반전됨
- 전반적으로 2분기 시장상황은 악화된 것으로 나타남
 - 수급 측면의 변화보다는 에코십에 대한 투자분위기가 조정국면에 들어간 것이 큰 원인으로 보임
- 금년도 수주에는 다소 어려움이 있을 것으로 예상되며 4분기 경부터 점차 개선 전망
 - 근본적으로 에코십에 대한 투자모멘텀이 사라진 것은 아니며 7월의 신조선가도 하락하고 있어 4분기부터는 점차 투자수요가 살아나면서 수주도 개선될 전망

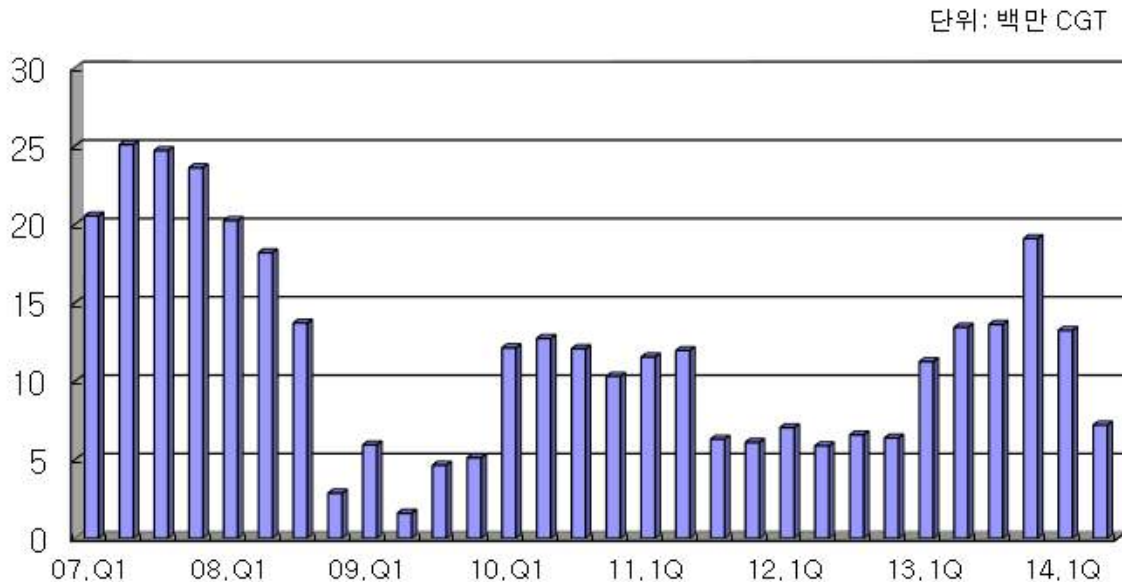
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2014년 상반기 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 17.2% 감소한 2,048만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 전체적으로 해양플랜트의 수주감소 추세가 지속되고 있고 상선의 수주도 3월 이후 급감하는 양상을 나타냄
 - 지난해 전 세계적인 수주 회복을 이끌었던 선종들 중 벌크선만이 전년 추세에서 소폭 감소한 정도를 유지하고 있고 LNG선, 컨테이너선, 제품운반선 등의 수주가 크게 감소함
- 전 세계 상반기 신조선 수주액은 전년 동기대비 10.9% 감소한 474.6억 달러를 기록하였으며 한국은 이중 약 30%인 139.9억달러 수주 추정

< 분기별 전 세계 수주량 추이 >



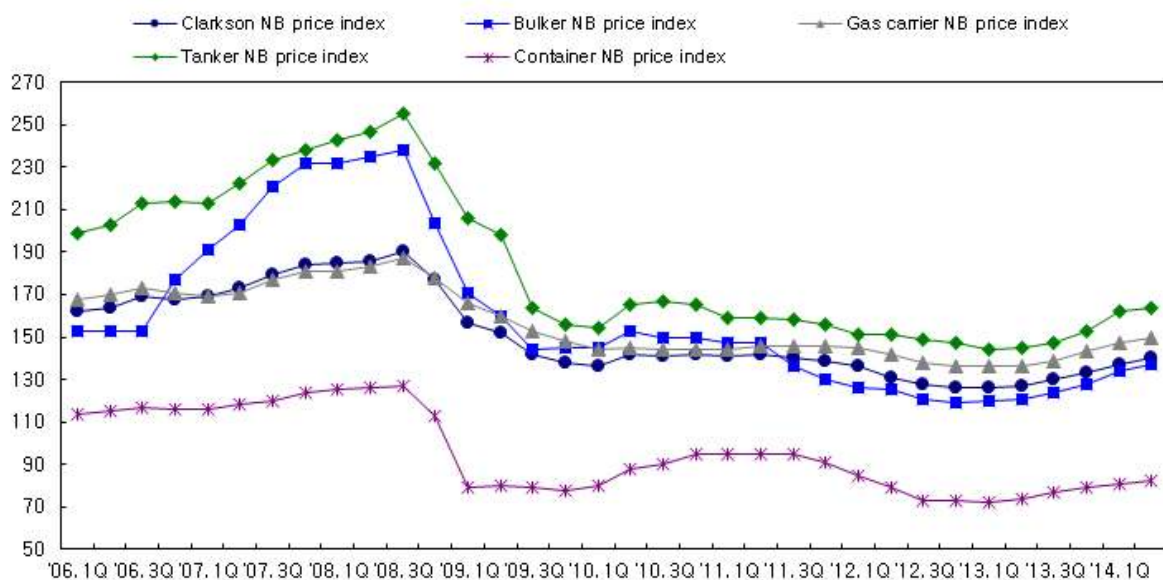
자료 : Clarkson

□ 상반기 중 신조선가는 상승세를 지속

- Clarkson 신조선가 지수는 6월 140으로 전분기대비 3point 상승하여 상승 추세를 유지하였음

- Clarkson 신조선가 지수는 전분기대비 2.2% 상승하였고 벌크선과 탱커 신조선가 지수는 각각 2.2%, 1.2%씩 상승하였으며 Gas선과 컨테이너선 지수는 각각 2.0%와 1.2% 상승
- 2분기들어 수주량이 크게 감소하였음에도 급한 일감을 확보한 조선소들이 가격 협상에 있어서 우위를 점하며 신조선가 상승 추세를 유지한 것으로 보임

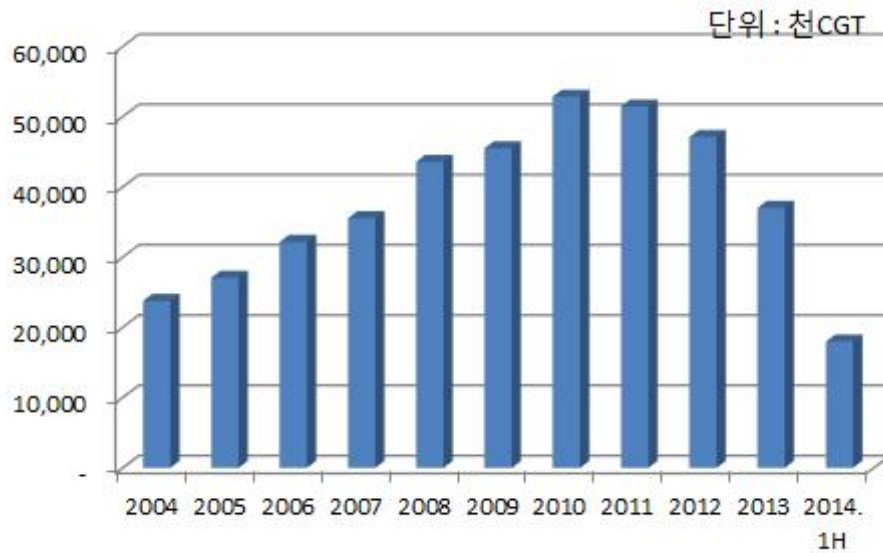
< 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >



자료 : Clarkson

- 상반기 전 세계 선박 건조량은 전년 동기대비 15.1% 감소한 1,801만 CGT를 기록
 - 전 세계 선박건조량은 2010년을 정점으로 감소 추세 지속
 - 상반기 중 한국의 건조량은 18.1% 감소하여 세계 평균보다 큰 감소폭을 나타냈고 특히 2분기의 감소폭이 큰 것으로 보임
 - 중국의 상반기 건조량은 전년 동기대비 16.3% 감소하였고 일본은 같은 기간 12.7% 감소

< 전 세계 선박 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

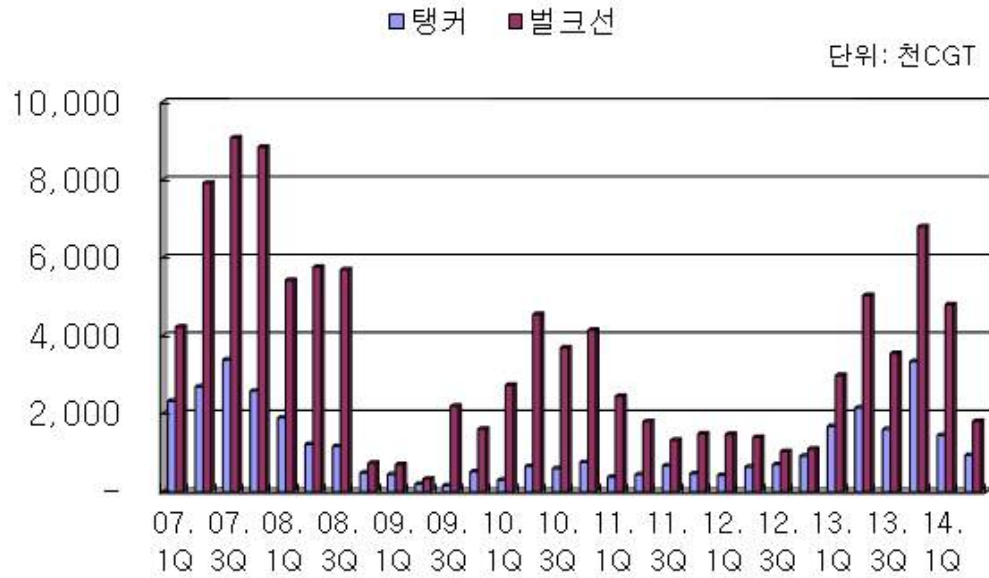
2. 중소 조선 현황

- 상반기 중소선박 시장은 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾ 모두 발주량이 전년 동기대비 감소세를 기록
 - Clarkson 통계를 재가공하여 상반기 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 661만CGT로 전년 동기대비 17.6% 감소
 - Aframax급 이하 탱커의 상반기 전 세계 수주량은 239만CGT로 전년 동기대비 37.7% 감소
 - 특히 2분기에 들어와 수주량이 급감하는 모습을 나타내고 있음
 - 벌크선은 전분기대비 62.3% 감소하였고 중소형 탱커는 35.3% 감소

1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

2) 중소형 탱커는 탱커의 규격 중 국내 중소조선소가 주로 수주하는 aframax(8~12만dwt), panamax(6~8만dwt), handysize tanker(1~6만dwt), small tanker(5천~1만dwt) 등 4개 선종만 집계

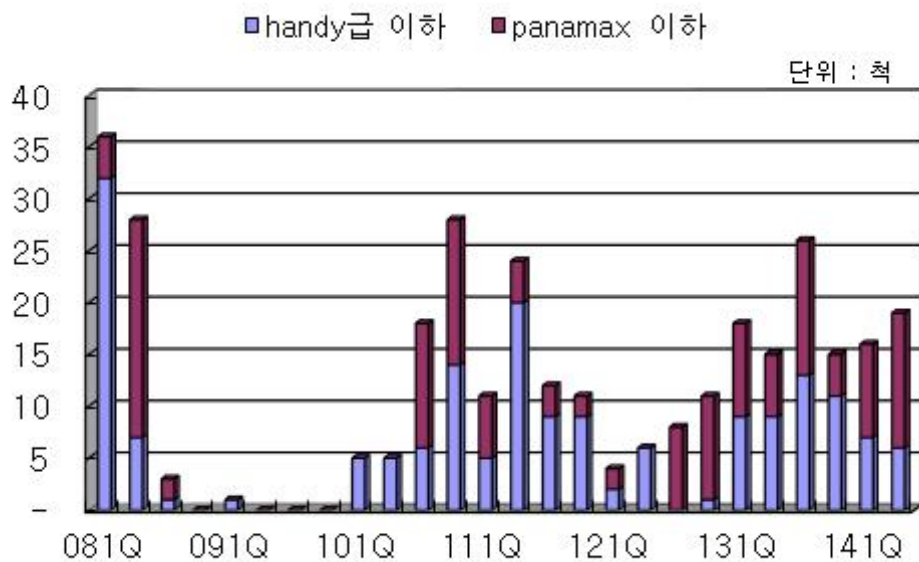
< 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 주 : 탱커는 아프라막스급 이하, 벌커는 케이프사이즈급 이하

- 상반기 중 전 세계 중소형 컨테이너선의 수주 시장은 전년 동기 대비 소폭 개선된 것으로 보임

< 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 상반기 수주는 전년동기 18척에서 13척으로 감소

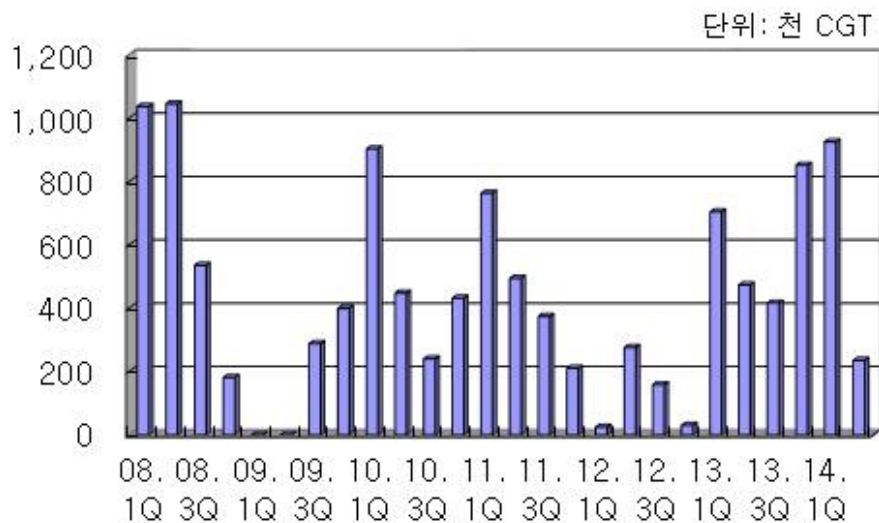
- 반면 Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우는 전년 상반기 15척에서 금년 같은 기간 중 22척으로 수주 증가
- 다만, 아직까지 수주량은 미흡한 수준임

II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2014년도 상반기 국내 중소조선소³⁾의 수주량은 116만CGT로 전년 동기대비 1.4% 감소

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

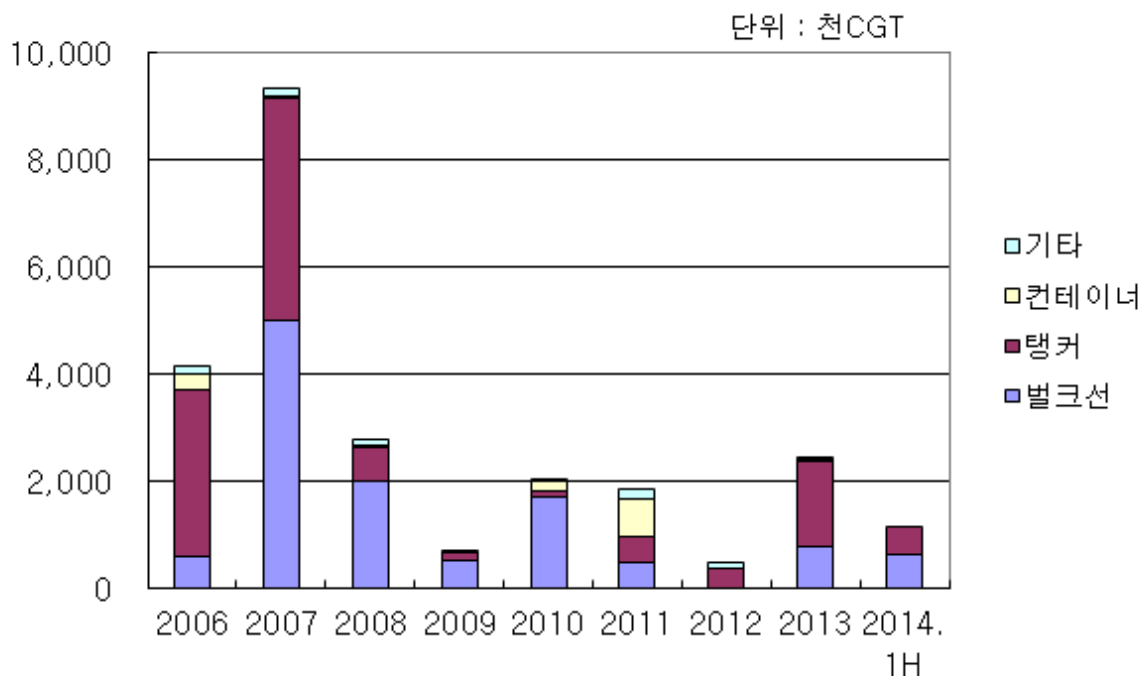
주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

- 상반기 누적 수주는 전년 동기대비 소폭 감소한 것으로 집계되었으나 분기별 수주량 그래프에 나타난 수주는 2분기의 감소추세가 다소 심각한 것으로 보임
- 금년 1분기 수주는 지난해의 분위기를 이어가는 듯하였으나 전체적인 신조선 수주가 2분기 이후 급감하는 양상이 중소조선 시장에도 영향을 미친 것으로 보임

3) 본고의 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출용 강선을 건조하는 조선소에 한함. 최근 수주잔량면에서 성동조선, SPP 등은 한진중공업에 추월하여 세계 10위권에 진입하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

- 지난해 PC(제품운반선) 시장의 호조로 PC의 비중이 높았던 점에 비하여 금년 상반기 수주는 PC 시장의 부진으로 벌크선의 비중이 54%를 차지하고 있음
- 특히 국내 중소조선소들의 Capesize 벌크선(200K이하)의 수주는 금년들어 증가하고 있어 과거 수주점유율(척수 기준)이 지난 4년간 0~18% 수준이었던 점에 비하여 상반기에는 43%까지 상승함

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치와 2011년 통계는 Clarkson 통계수치를

사용하였으며 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

□ 국내 중소조선산업의 상반기 수주액은 전년 동기대비 17.4% 증가한 22.2억달러로 추정

- 수주량 소폭 감소에도 불구하고 선가의 상승세 지속으로 수주액은 증가한 것으로 나타남
- 상반기중 중소 조선산업의 수주액 비중은 전체 국내 수주액의 15.9% 수준으로 예년보다 높은 수준임

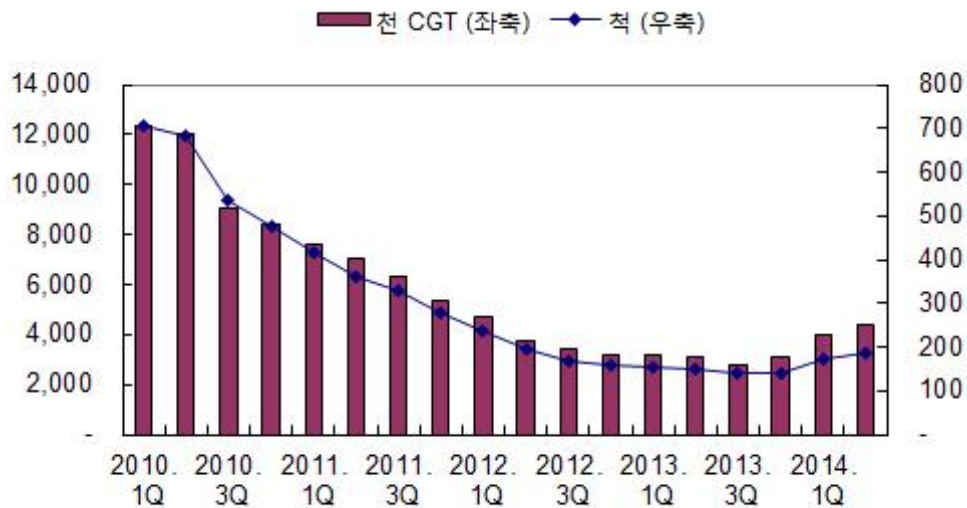
< 국내 중소조선 수주액 추이 >

년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2006	96.1	17.1%
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.4%
2013	42.2	10.3%
2014. 1H	22.2	15.9%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 6월말 현재 약 439만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 10.3% 증가

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 2분기 침체국면으로 수주량이 급감하였음에도 불구하고 전분기 대비 수주잔량이 증가한 것은 2분기 중소조선 건조량이 매우 저조한 때문으로 추정

2. 건조량

□ 2014년도 상반기 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 52.7% 감소한 130만dwt로 집계

- 2분기 건조량은 전분기 대비 26.7% 감소
- 수년간의 영업 부진에 의한 물량 부족이 있었지만 최근의 건조량 부진은 일부 조선소의 내부적 생산차질이 원인인 것으로 보이며 매우 비정상적인 수준으로 판단됨

< 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
10 1Q	1,651	16	802	17	96	8	2	-	-	-	-	-
10 2Q	1,350	17	573	14	96	8	2	-	-	-	-	-
10 3Q	1,966	18	749	17	192	15	4	-	-	-	11	1
10 4Q	2,161	23	419	8	13	1	1	-	-	-	12	2
11 1Q	1,996	23	385	9	-	-	-	-	-	-	35	3
11 2Q	2,208	22	677	11	-	-	-	-	-	-	-	-
11 3Q	2,374	26	373	5	13	1	1	-	-	-	9	1
11 4Q	1,402	17	262	5	-	-	-	-	-	-	19	1
12 1Q	2,288	29	125	2	13	1	1	-	-	-	19	4
12 2Q	2,186	26	395	4	13	1	1	-	-	-	19	3
12 3Q	859	12	419	6	13	1	1	-	-	-	1	3
12 4Q	219	5	321	7	13	1	1	-	-	-	-	-
13 1Q	297	3	657	10	161	13	4	-	-	-	157	3
13 2Q	343	6	423	8	493	39	7	-	-	-	219	7
13 3Q	508	7	652	12	394	31	5	-	-	-	-	-
13 4Q	105	3	252	5	528	41	9	-	-	-	0	1
14 1Q	214	5	501	10	-	-	-	-	-	-	35	4
14 2Q	180	1	352	7	-	-	-	-	-	-	18	1

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

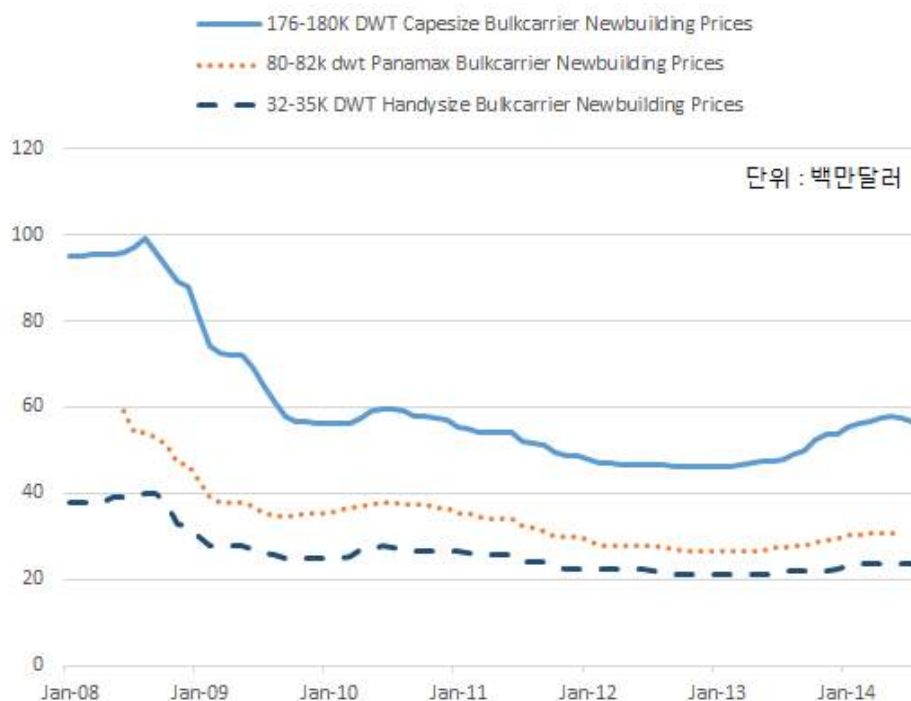
3. 중소 선박의 신조선가 동향4)

□ 벌크선의 주요 선형별 신조선가는 1분기동안 상승세를 유지하였고 2분기 들어 상승속도가 둔화되거나 보합세를 나타냄

4) 본고의 신조선가 동향은 Clarkson 자료를 인용하였는데 이들 자료는 중국 조선소와 한국 조선소의 중간가격 정도를 제시하는 것으로 추정됨. 실제 국내 중소조선소의 계약가격은 이보다 약 3~5% 높은 경우가 많음

- 180K capesize 벌크선의 상반기말 신조선가는 전분기 대비 1.8% 상승하였고 연초대비 7.4% 상승한 57.5백만달러 수준
- 82K panamax 벌크선의 상반기말 신조선가는 전분기와 같은 가격을 유지하였고 연초대비 4.2% 상승한 30.75백만달러 수준
- 35K handysize 벌크선의 상반기말 신조선가는 전분기 대비 1.1% 상승하였고 연초대비 6.7% 상승한 23.75백만달러 수준

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >

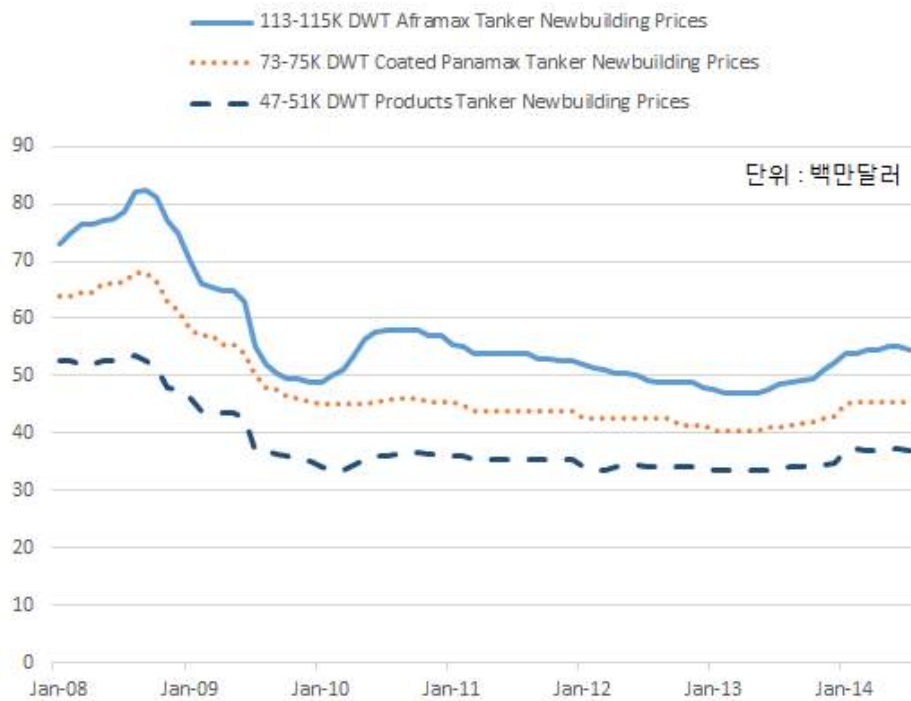


자료 : Clarkson

□ 중소형 탱커 주요 선형의 신조선가 역시 벌크선과 유사한 양상으로 1분기 동안 상승세를 유지하였고 2분기 들어 상승세가 둔화됨

- 115K aframax 탱커의 상반기말 신조선가는 전분기 대비 0.9% 상승하였고 연초대비 5.3% 상승한 55백만달러 수준
- 75K LR1 탱커의 상반기말 신조선가는 전분기와 같은 가격을 유지하였고 연초대비 5.8% 상승한 45.5백만달러 수준
- 50K급 MR 탱커 상반기말 신조선가는 전분기 대비 0.6% 상승하였고 연초대비 7.2% 상승한 37백만달러 수준

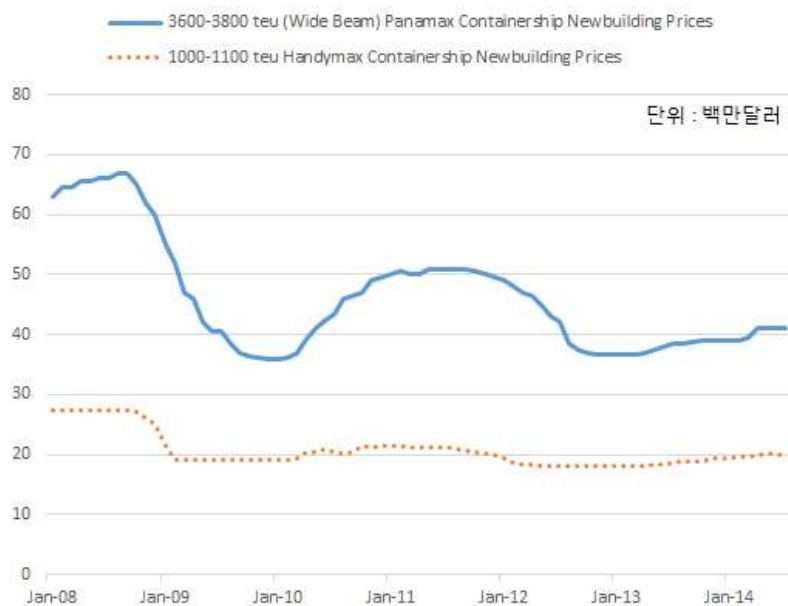
< 중소형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- ☐ 중소형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가는 상반기 내 상승세를 유지함

< 중소형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



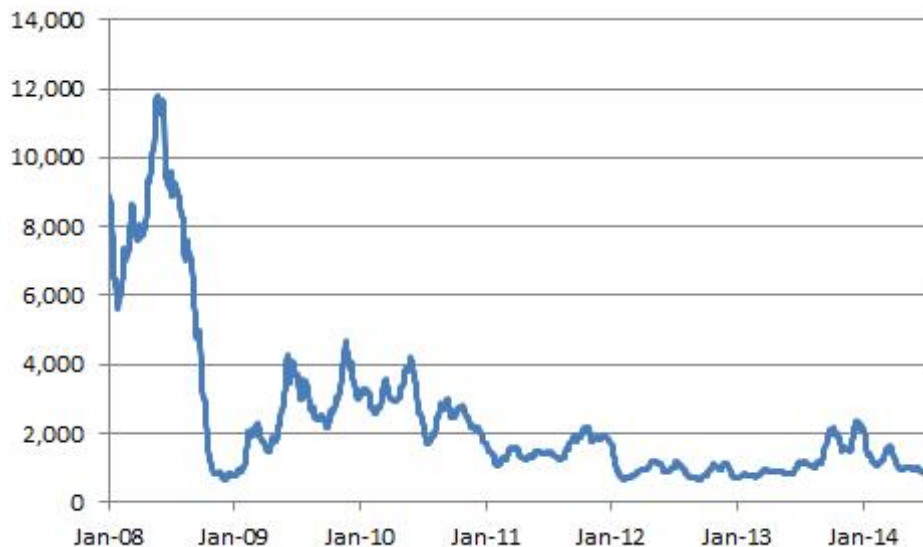
자료 : Clarkson

- 3,600TEU panamax 컨테이너선의 상반기말 신조선가는 전분기 대비 3.8% 상승하였고 연초대비 5.2% 상승한 41백만달러 수준
- 1,000TEU handymax 컨테이너선의 상반기말 신조선가는 전분기 대비 2.5% 상승하였고 연초대비 3.8% 상승한 20.25백만달러 수준

4. 기타 관련 동향

- 상반기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 1,179로 전년 동기대비 39.8% 높은 수준이나 시황이 좋은 상황은 아님

< BDI 추이 >



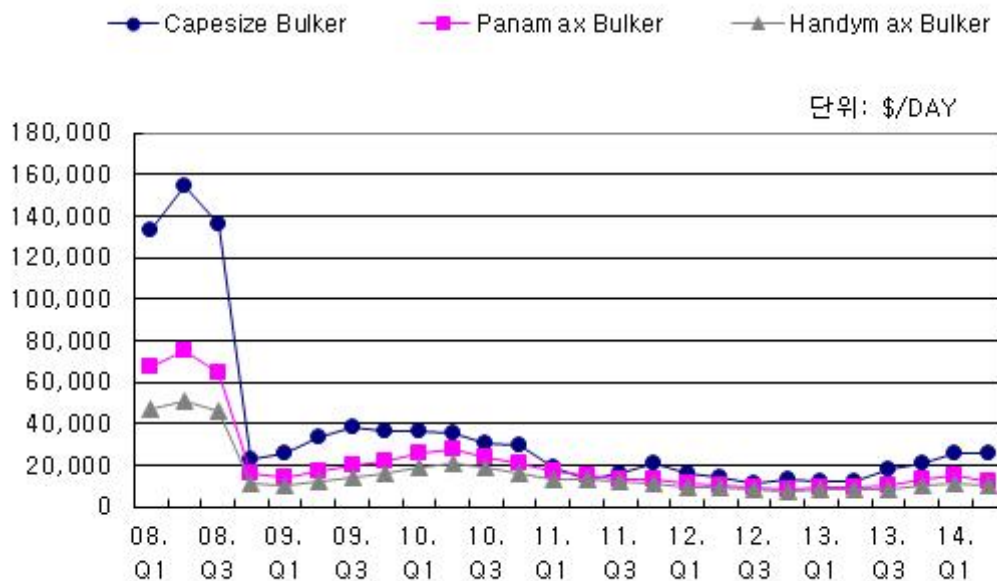
자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- BDI는 1분기 들어 지난해 말 상승기조에서의 영향으로 2,000선을 상회하는 수준에서 시작하였으나 하락세를 지속하여 상반기말 850으로 마무리함
- 사상 최저치를 기록한 전년 상반기에 대한 기저효과로 큰 폭의 상승을 나타냈으나 절대수치는 극심한 침체 수준임
- 여전히 선복량 과잉이 심각하고 중국의 경기 둔화 등 수요측 요인도 좋지 않은 상황임

□ 2분기 벌크선 용선료율은 하락 반전됨

- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 2.2% 하락하였으며 전년 동기대비 105.2% 높은 수준임
- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 15.7% 하락하였으며 전년 동기대비 42.2% 높은 수준임
- 4.5만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 6.8% 하락하였으며 전년 동기대비 24.4% 높은 수준임

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

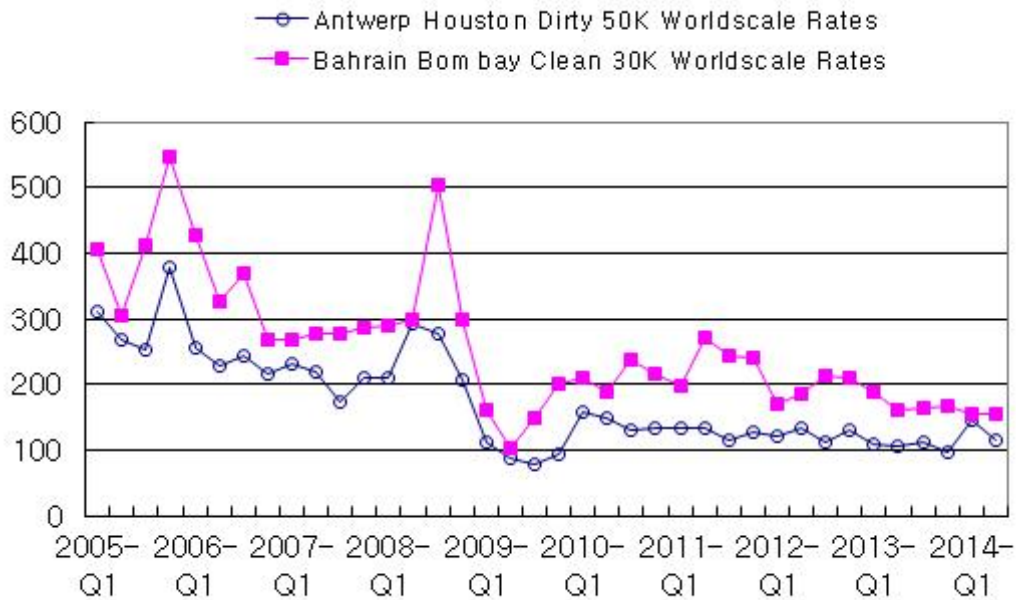
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

□ 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 2분기에도 낮은 수준의 운임이 개선되는 추세는 나타나지 않음

- 본고의 관찰 대상인 50K dirty tanker의 애틀워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 21.2% 하락하였고 전년 동기대비 10.3% 높은 수준임
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-뭍베이간 WS는 전분기대비 0.5% 상승하였고 전년 동기대비 2.6% 낮은 수준임

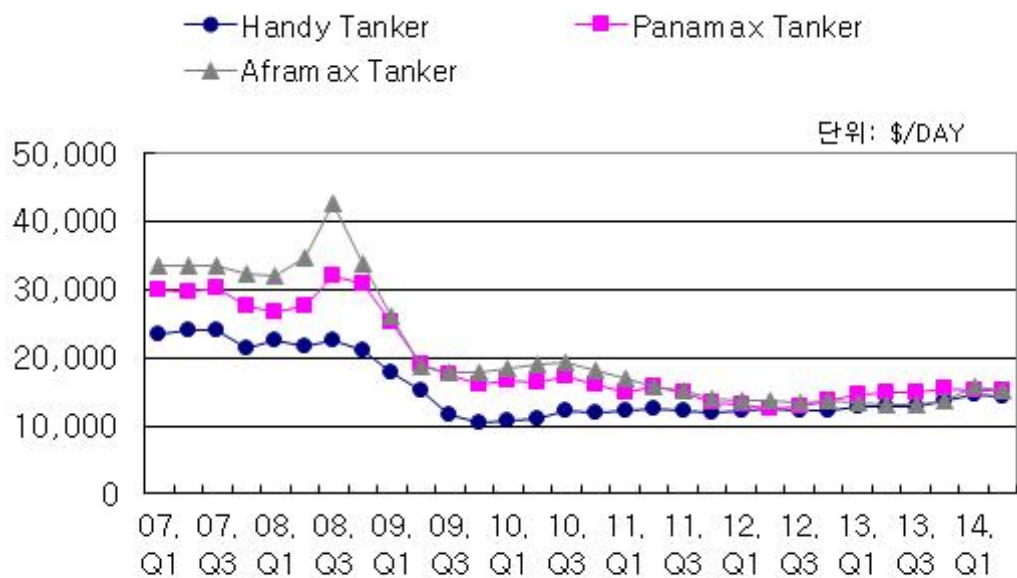
< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >



자료 : Clarkson

□ 2분기 중소형 탱커류의 용선료도 하락 반전됨

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Handy tanker 3.7만톤, panamax 7.4만톤, Aframax 11만톤 기준

- 11만dwt Aframax 탱커의 용선료는 전분기 대비 2.9% 하락하였으며 전년 동기대비 17.6% 높은 수준
- 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 0.2% 하락하였고 전년 동기대비 1.5% 높은 수준
- 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우는 전분기 대비 1.1% 하락하였고 전년 동기대비 11.2% 높은 수준을 나타냄
- 지난 분기의 기대와는 달리 아직까지 2013년 대량 발주된 탱커가 시장에 공급되기 전임에도 용선료가 하락하는 추세로 전환됨

III. 다음 분기 전망 및 시사점

□ 2분기의 시장상황은 전반적으로 악화된 것으로 보임

- 2분기의 수주량 급감과 중소형 벌크선과 탱커의 용선료 하락 반전 등 중소조선산업 뿐 아니라 해운시장의 분위기도 2분기 들어 악화된 것으로 보임
- 수요와 공급측면에서 이상이 생긴 것 보다는 에코십에 대한 투자 분위기가 조정국면에 들어간 때문으로 보임

□ 금년내 수주상황은 다소 어려움이 있을 것으로 보이나 4분기부터 발주 추이는 점차 개선될 것으로 전망

- 신조시장이 경색된 것은 지난해 과도하게 투자가 몰린 제품운반선 시장의 수요 조정과 2016년 NOx 규제를 피하기 위해 발주가 증가한 벌크선 시장의 분위기가 정점을 지났기 때문으로 보임
- 이러한 조정국면은 당분간 다음분기까지는 지속될 것으로 보여 다량의 수주를 기대하기는 어려울 전망
- 그러나 에코십에 대한 탱커나 벌크선의 투자모멘텀이 사라진 것은 아니고 선박의 가격도 7월에 다소 하락하고 있어 4분기 경에는 투자수요가 조금씩 다시 움직일 전망

- 이로 인하여 4분기경부터 수주는 개선될 것으로 예상되나 금년 중 대규모 수주보다는 점차 개선되는 수준일 전망