

중소조선산업 2014년도 3분기 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	9
3. 중소 선박의 신조선가 동향	10
4. 기타 관련 동향	13
III. 다음 분기 전망 및 시사점	16

확인 : 팀 장 이윤관 (3779-5710)
 lyk@koreaexim.go.kr

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
 flydon@koreaexim.go.kr

 **한국수출입은행**

< 요약 >

- 2014년도 3분기 누적 전 세계 신조선 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 23.0%와 14.7% 감소
 - 전 세계 3분기 누적 수주량은 3,085만CGT로 집계
 - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기 대비 2point 하락한 138
 - 전 세계 3분기 누적 수주액은 751.7억 달러를 기록
- 국내 중소 조선산업의 수주는 전년 동기대비 큰 폭으로 감소
 - 3분기 누적 수주량은 131만CGT (전년 동기대비 30.2% ↓)
 - 3분기 누적 수주액은 24.8억달러 추정 (전년 동기대비 5.9% ↓)
- 국내 중소 조선산업의 3분기말 수주잔량은 전분기와 유사한 수준을 유지하였으며 3분기 누적 건조톤수는 전년 동기대비 48.7% 감소
 - 3분기말 수주잔량은 439만CGT
 - 3분기 누적 건조량은 221만DWT
- 벌크선의 신조선가는 3분기 중 전 선형이 하락한 반면 중소형 탱커의 경우는 선형에 따라 등락이 다름
 - 중소형 컨테이너선 역시 선형에 따라 소폭 등락이 었갈림
- 3분기 벌크선의 운임은 극심한 침체수중이었고 용선료도 하락함
- 3분기 중소형 탱커운임은 개선되는 추세를 나타내었고 용선료는 중대형 위주로 상승
- 전반적으로 3분기 중소조선 시장은 악화된 것으로 나타났으나 제품운반선 등 탱커류에 대한 희망은 남아 있음
 - 제품운반선은 근본적인 수요가 뒷받침되어 4분기중 회복 가능성도 있음
- 금년도 수주 상황은 어려움이 예상되며 4분기부터 점차 개선 기대
 - 제품운반선 위주의 개선이 기대되며 중소형 컨테이너선 역시 일정 수요 기대

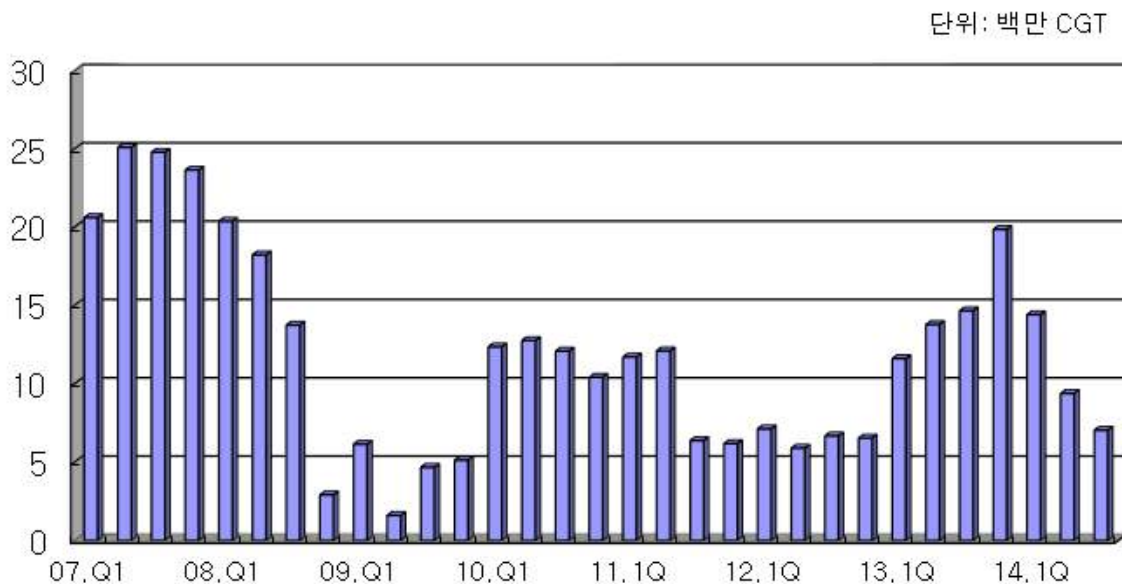
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2014년 3분기 전 세계 신조선 누적 수주량은 전년 동기대비 23.0% 감소한 3,085만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 해양플랜트와 상선 시장이 모두 위축된 양상을 보이고 있고 하반기의 수주 현황은 더욱 좋지 않은 것으로 나타남
- 전 세계 3분기 신조선 누적 수주액은 전년 동기대비 14.7% 감소한 751.7억달러를 기록하였으며 한국은 이중 약 30%인 223억달러를 수주한 것으로 집계됨

< 분기별 전 세계 수주량 추이 >



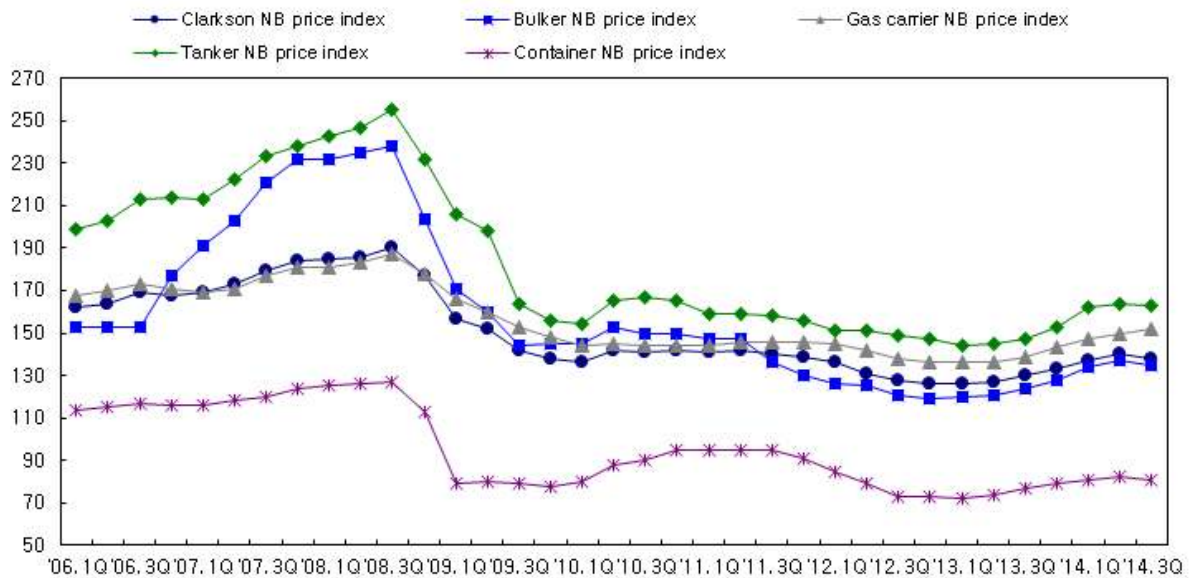
자료 : Clarkson

□ 3분기 중 신조선가는 전반적으로 소폭 하락함

- Clarkson 신조선가 지수는 9월 138로 전분기말 대비 2point 하락하여 지난해 2분기 이후 상승하였던 신조선가격이 5분기만에 하락 반전됨
- Clarkson 신조선가 지수는 전분기대비 1.4% 하락하였고 벌크선과 탱커, 컨테이너선의 신조선가 지수는 각각 1.5%, 0.6%, 1.2%씩 하락하였으며 Gas선 지수만이 1.3% 상승함

- 3분기 중 수주 감소에도 불구하고 조선소들의 수주잔량이 어느 정도 확보되어 있고 선가가 아직도 매우 낮은 수준이어서 신조선가의 하락 폭은 제한적인 수준으로 나타남

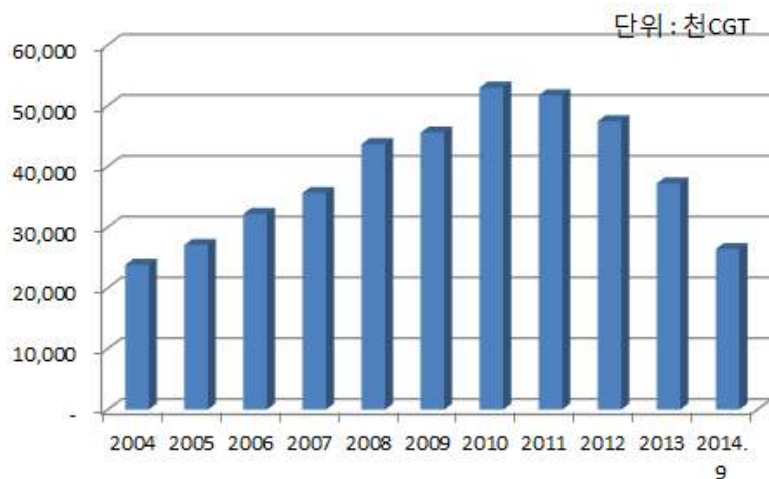
< 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >



자료 : Clarkson

- 전 세계 3분기 누적 선박 건조량은 전년 동기대비 11.4% 감소한 2,643만 CGT를 기록

< 전 세계 선박건조량 추이 >



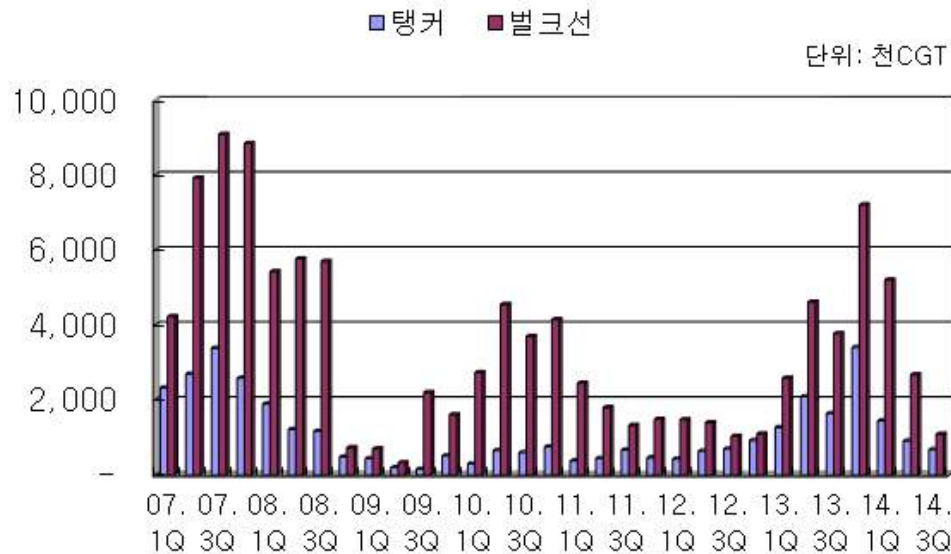
자료 : Clarkson

- 전 세계 선박건조량은 4년째 감소 추세를 지속하고 있음
- 한국의 3분기 누적 건조량은 전년 동기대비 11.9% 감소
- 같은 기간 중국의 건조량은 14.4%, 일본은 11.5% 각각 감소하여 중국의 감소추세가 다른 경쟁국들에 비하여 빠른 것으로 나타남

2. 중소 조선 현황

- 3분기까지 전 세계 중소선박 시장의 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾는 모두 발주량이 전년 동기대비 큰 폭의 감소세를 기록

< 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



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

- Clarkson 통계를 재가공하여 3분기 누적 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 897만CGT로 전년 동기대비 18.3% 감소
- 동 기간 Aframax급 이하 탱커의 전 세계 수주량은 303만CGT로 전년 동기대비 39.3% 감소
- 지난 분기에 이어 3분기의 전 세계 수주량은 더욱 감소하는 양상을 나타냄

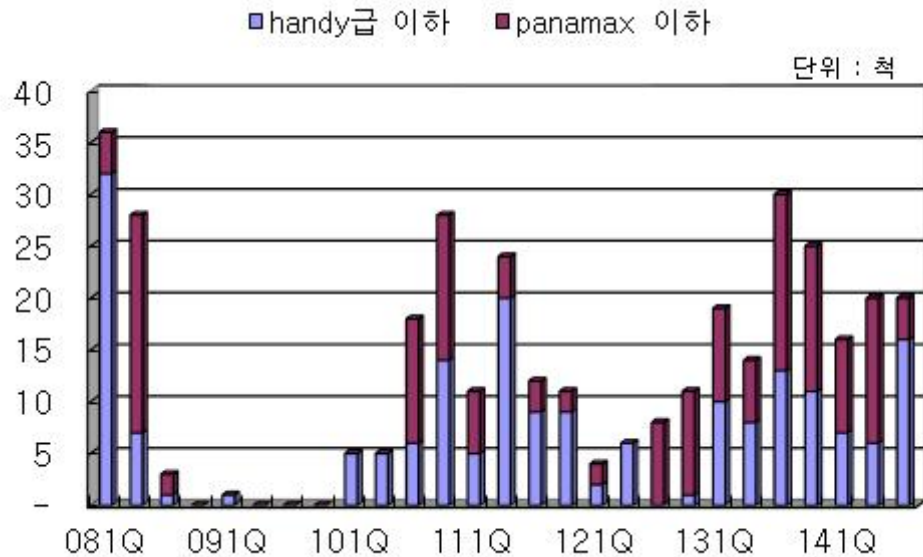
1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

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

- 벌크선은 전분기대비 59.2% 감소하였고 중소형 탱커는 25.1% 감소

□ 전 세계 중소형 컨테이너선의 3분기 누적 수주량은 전년 동기대비 소폭 감소한 것으로 나타남

< 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

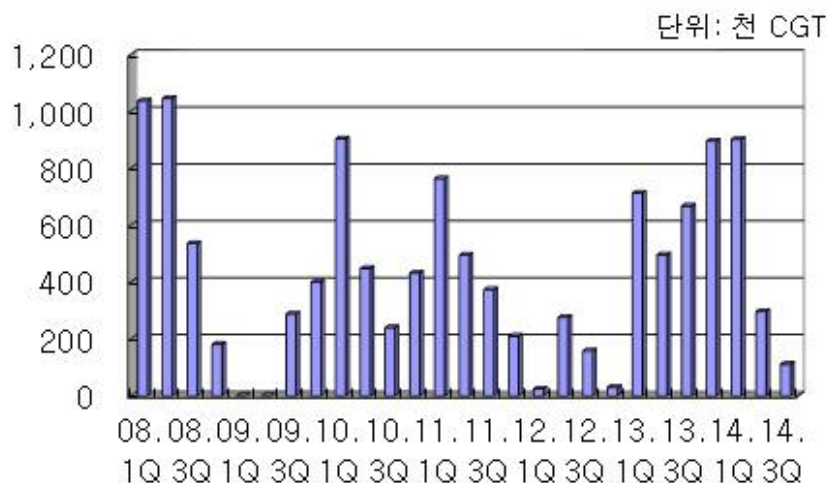
- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 3분기 누적 수주는 전년 동기 31척에서 2척 감소한 29척으로 집계
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우는 전년 동기 32척에서 5척 감소한 27척으로 집계됨
- 지난해 같은 기간의 수주실적에 비해서는 감소하였으나 감소폭을 감안할 때 벌크선이나 중소형 탱커에 비하여 비교적 양호한 수준을 나타낸 것으로 평가됨

II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2014년도 3분기 누적 국내 중소조선소³⁾의 수주량은 131만CGT로 전년 동기대비 30.2% 감소

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >

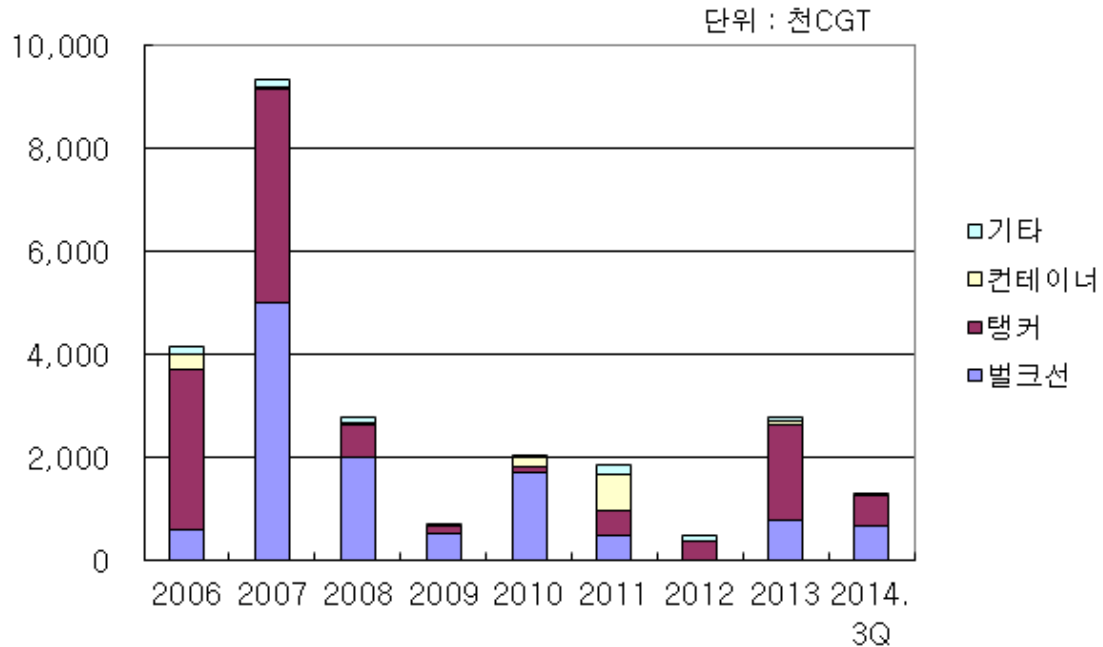


자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- 특히, 3분기에는 단 7척만이 수주되는 매우 저조한 실적을 기록
- 벌크선과 중소형 탱커시장이 위축된 점과 엔화 약세의 영향으로 일본 조선소들의 약진이 계속되어 시장환경이 국내 중소조선소들에게 극히 불리한 상황으로 전개되고 있음
- 지난해 PC(제품운반선) 시장의 호조로 PC의 비중이 크게 높았으나 금년도 PC 시장이 지난해에 비하여 위축되면서 3분기까지 벌크선과 탱커의 비중이 비슷한 수준을 나타내고 있음
- 3분기에 소형 컨테이너선 4척이 수주되었으나 비중이 벌크선이나 탱커에 비해서 작아 그래프상으로 뚜렷하게 나타나지는 못함

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

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

□ 국내 중소조선산업의 3분기 누적 수주액은 전년 동기대비 5.9% 감소한 24.8억달러로 추정

- 수주량이 큰 폭으로 감소하였음에도 금년도 선가의 수준이 지난해보다 높아 수주액 감소는 소폭으로 나타남
- 3분기까지 중소 조선산업의 수주액 비중은 전체 국내 수주액의 11.1% 수준으로 지난해보다 높은 수준을 유지함

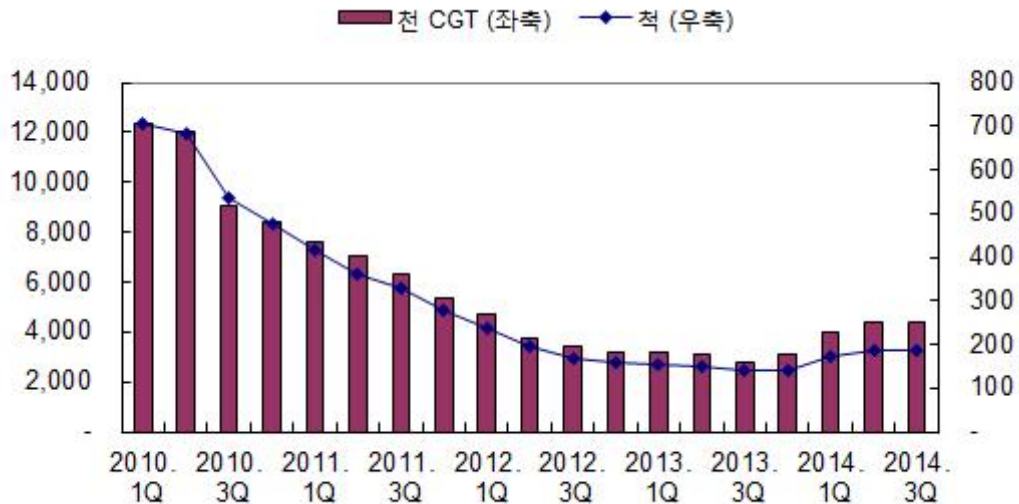
< 국내 중소조선 수주액 추이 >

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. 3Q	24.8	11.1%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 9월말 현재 약 439만CGT로 집계되었으며 전분기말과 유사한 수준

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 3분기 수주가 저조한 수준을 나타내었음에도 불구하고 수주잔량이 감소하지 않은 것은 건조실적 역시 부진했기 때문인 것으로 추정됨

2. 건조량

- 2014년도 3분기 누적 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 48.7% 감소한 221만dwt로 집계

- 3분기 건조량은 전분기 대비 42.4% 증가한 86만dwt로 집계되었으나 전분기의 건조실적이 매우 부진한 탓에 기저효과에 의한 증가일 뿐 전년 같은 기간의 55%에 불과한 수준임
- 건조량의 감소는 수주잔량 부족에도 원인이 있으나 생산인력 수급의 불안정성, 일부 조선소의 기술적 문제 등에 의한 차질도 또 다른 원인으로 추정됨

< 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	8
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	403	8	—	—	—	—	—	—	18	3
14 3Q	77	1	774	14	—	—	—	—	—	—	6	3

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

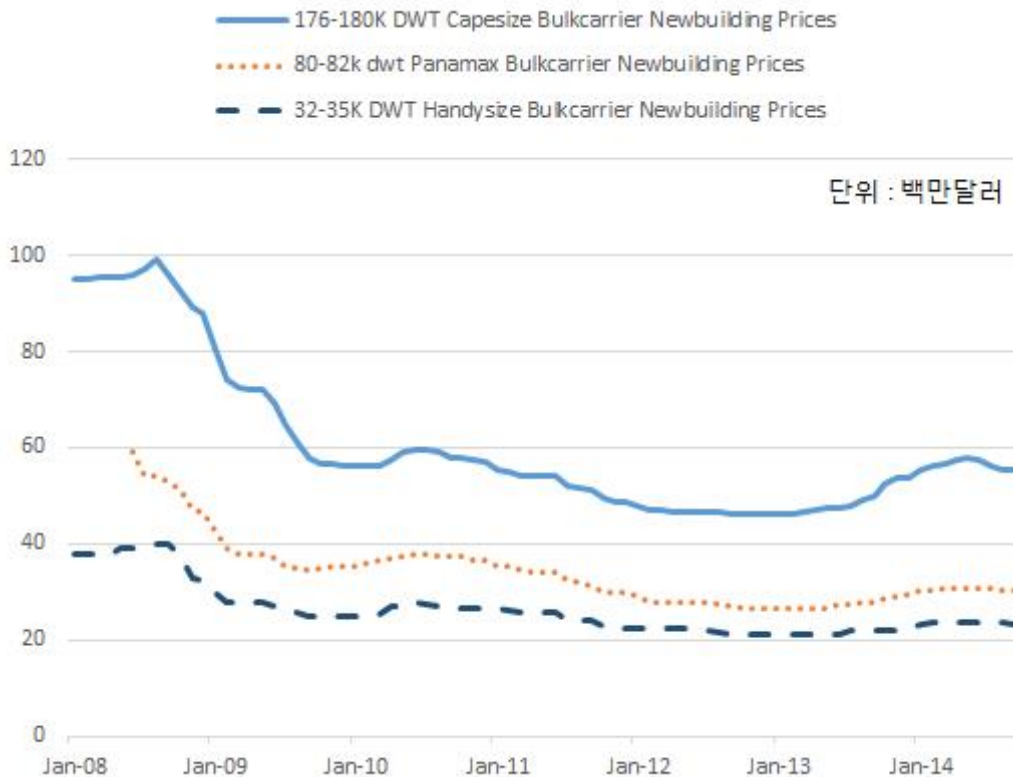
3. 중소 선박의 신조선가 동향⁴⁾

□ 벌크선의 주요 선형별 신조선가는 3분기동안 모든 선형에서 하락 추세를 나타냄

- 180K capesize 벌크선의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 4.3% 하락하였고 연초대비 3.7% 높은 55.5백만달러 수준
- 82K panamax 벌크선의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 0.8% 하락하였고 연초대비 5.2% 높은 30.5백만달러 수준
- 35K handysize 벌크선의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 1.1% 하락하였고 연초대비 6.8% 높은 23.5백만달러 수준

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

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >

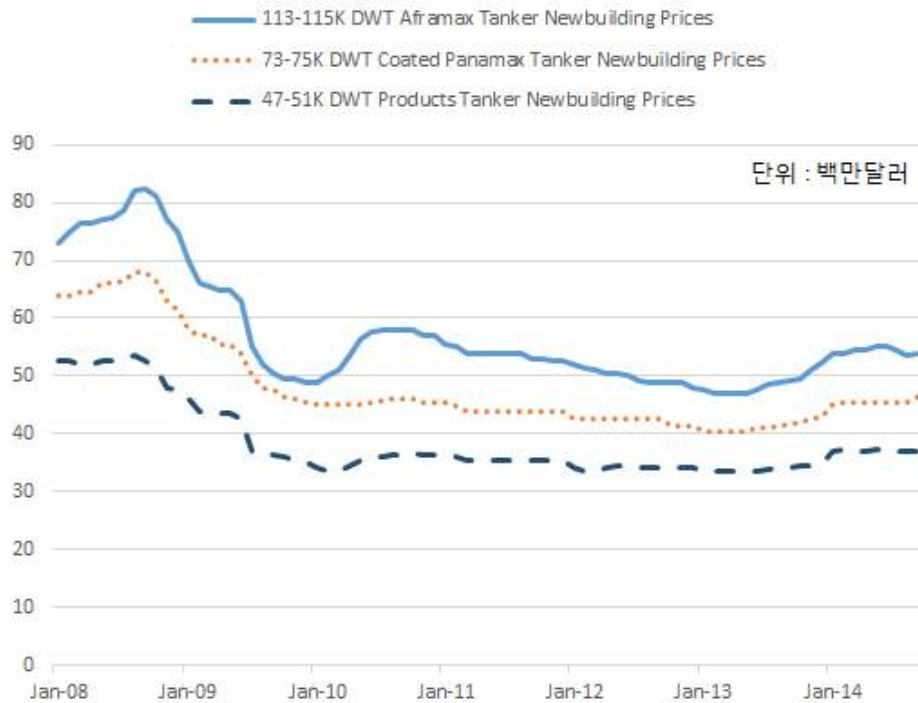


자료 : Clarkson

□ 중소형 탱커 주요 선형의 3분기 신조선가는 선형에 따라 등락을 달리한 것으로 나타남

- 115K aframax 탱커의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 1.8% 하락한 54백만달러 수준을 기록하고 있으며 7~8월 동안 53.5백만달러까지 하락한 후 9월에 상승 반전됨
- 75K LR1 탱커의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 2.2% 상승한 46.5백만 달러 수준이며 2분기 중 전분기말 가격을 유지하다가 9월에 소폭 상승함
- 50K급 MR 탱커는 7월 소폭 하락한 후 9월까지 가격을 유지하고 있으며 전분기말 대비 0.7% 하락한 37백만달러 수준을 나타냄

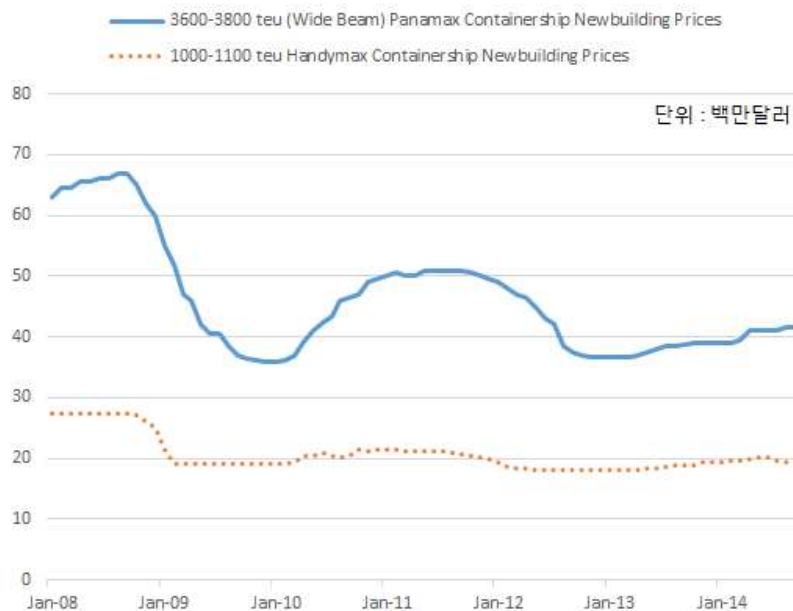
< 중소형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- ☐ 중소형 컨테이너선의 3분기 신조선가 역시 선형에 따라 등락이 었갈림

< 중소형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



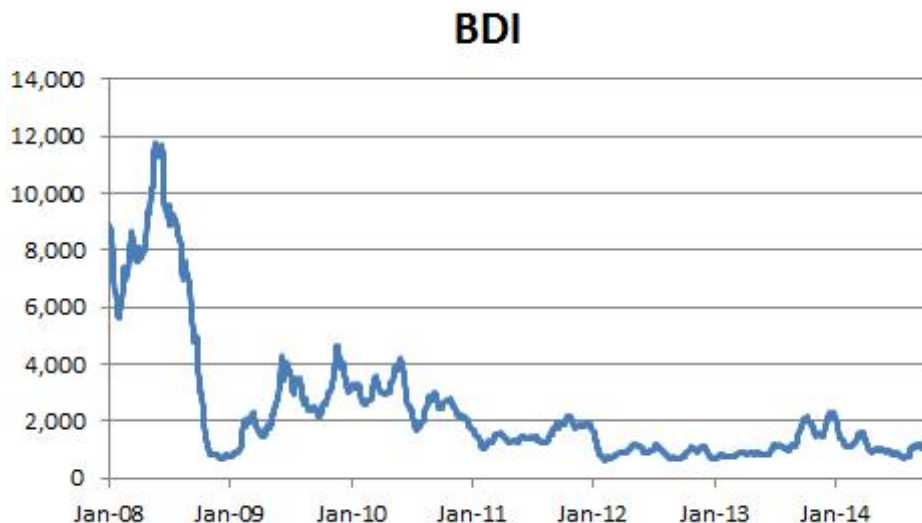
자료 : Clarkson

- 3,600TEU panamax 컨테이너선의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 1.2% 상승하였고 연초대비 6.4% 높은 41.5백만달러 수준
- 1,000TEU handymax 컨테이너선의 3분기말 신조선가는 전분기말 대비 3.7% 하락하였고 연초 가격과 동일한 19.5백만달러 수준

4. 기타 관련 동향

- 3분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 949.8로 전년 동기대비 26.5% 낮은 수준이며 상황이 매우 좋지 않음

< BDI 추이 >



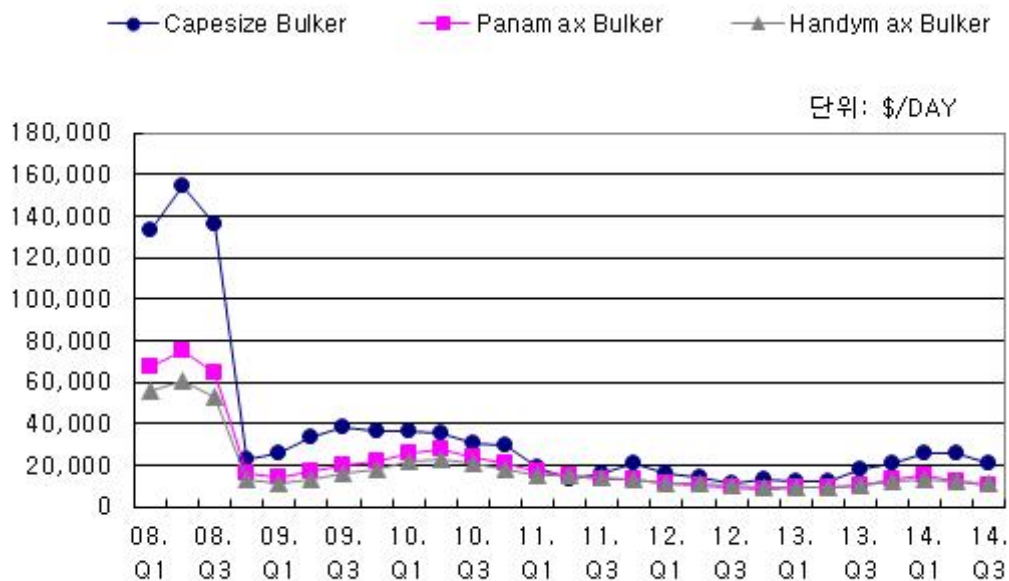
자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- BDI는 지난해 말의 호전 분위기를 이어 금년초 2,000을 상회하는 수준으로 시작하였으나 중국의 경기둔화, 공급과잉 등의 문제로 인하여 극심한 침체수준을 지속하고 있음
- 4분기에는 곡물시즌이 겹치며 일정 수준의 반등을 예상하고 있으나 선복량 과잉이 아직까지 심각한 수준이어서 큰 폭의 개선을 기대하기는 어려울 것으로 보임

□ 3분기 벌크선 용선료율은 전년 같은 기간에 비하여 아직 높은 편이나 전 선행에 걸쳐 전분기 대비 큰 폭으로 하락함

- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 17.0% 하락하였으며 전년 동기대비 17.9% 높은 수준임
- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 15.4% 하락하였으며 전년 동기대비 7.9% 높은 수준임
- 5.2만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 8.7% 하락하였으며 전년 동기대비 10.7% 높은 수준임

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

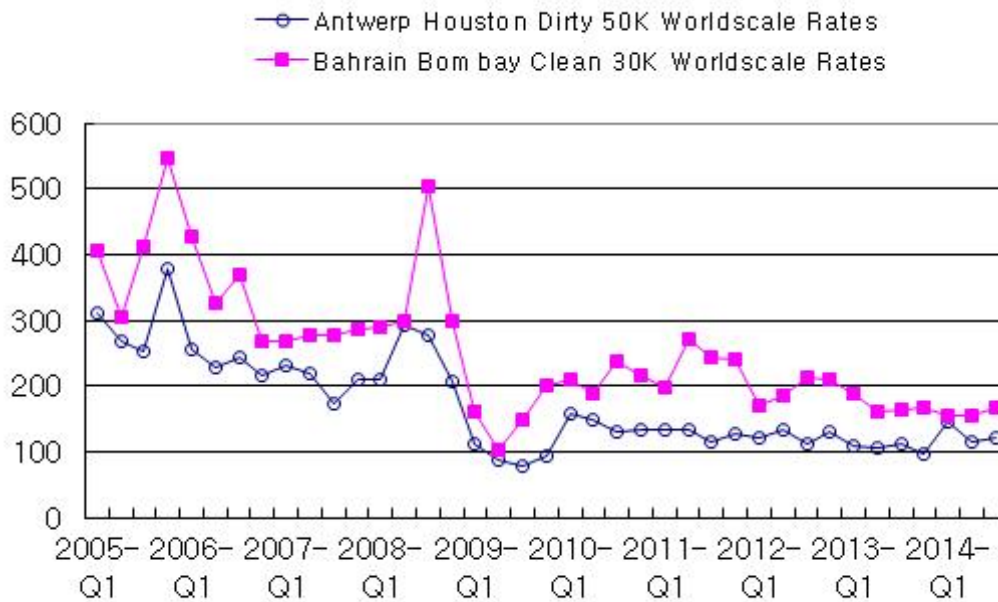
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 5.2만톤 기준

□ 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 3분기에 개선되는 추세를 나타냄

- 본고의 관찰 대상인 50K dirty tanker의 애틀워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 4.3% 상승하였고 전년 동기대비 7.7% 높은 수준을 나타냄
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-봄베이간 WS는 전분기대비 6.9% 상승하였고 전년 동기대비 2.6% 높은 수준임

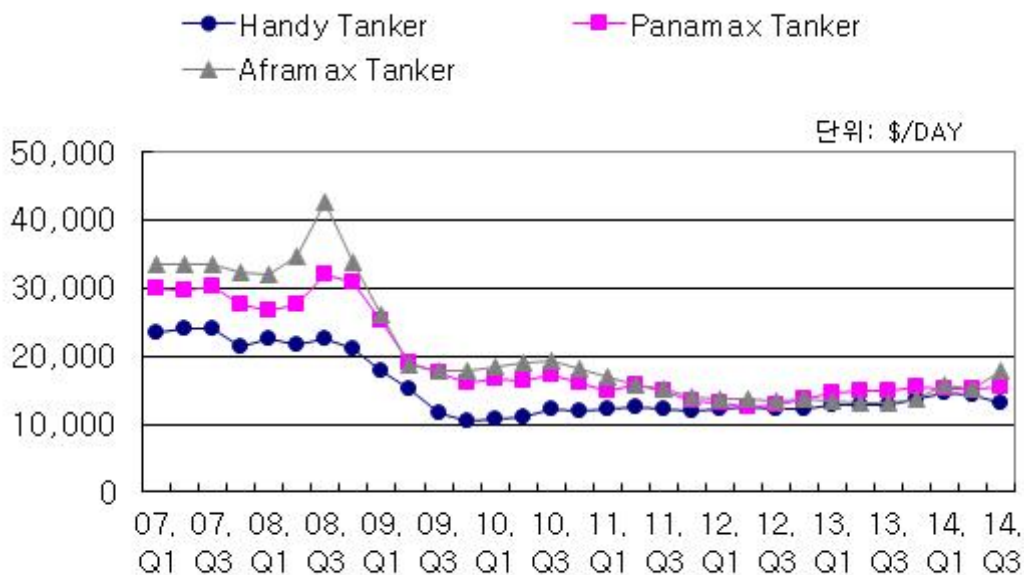
< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >



자료 : Clarkson

- 3분기 중소형 탱커류의 용선료는 소형 보다는 중대형 위주로 개선 추이를 나타냄

< 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 16.8% 상승하였으며 전년 동기대비 37.6% 높은 수준
- 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 1.1% 상승하였고 전년 동기대비 3.1% 높은 수준
- 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우는 전분기 대비 7.7% 하락하였고 전년 동기대비 3.0% 높은 수준을 나타냄
- 3분기에는 등락이 었갈렸으나 중소형 탱커시장은 전반적으로 완만한 개선추세를 보이고 있음

III. 다음 분기 전망 및 시사점

- 3분기 중소조선시장은 전반적으로 악화된 추세를 나타내고 있으나 제품 운반선 등 탱커류에 대한 희망은 남아 있음
 - 중소조선산업의 수주가 전반적으로 부진한 원인으로는 벌크선 시장의 에코십 투자분위기가 크게 위축되었고 일본의 가격경쟁력 회복으로 일본 조선소들이 적극적인 영업활동을 하고 있는 것이 주요 원인으로 보임
 - 제품운반선 시장도 위축되었으나 동 시장은 에코십 투자 이슈보다는 미국의 석유제품 수출 증가 등 제품시장의 근본적 변화에 기인하는 것으로 이르면 4분기 중에도 회복 가능성이 있을 것으로 추정됨
- 금년내 수주상황은 어려움이 지속되는 가운데 4분기부터 발주 추이는 점차 개선될 것으로 기대됨
 - 벌크선 시장은 규제회피와 에코십 투자 수요가 몰리면서 지난해부터 금년 초까지의 양호한 시황을 이끌어왔으나 이미 많은 발주가 이루어졌고 유가의 하락으로 에코십투자 마저 감소할 전망이어서 시장회복 기대는 높지 않음
 - 반면, 제품운반선 등 탱커시장은 근본적인 수요가 뒷받침되는 상황 이어서 극심한 침체가 오래가지는 않을 것으로 전망

- 또한, 중소형 컨테이너선 역시 많은 양의 폐선이 이루어졌고 연비 절감에 대한 수요가 타 선종에 비하여 높은 만큼 유가 하락에도 불구하고 일정 정도의 수요를 기대할 수 있을 전망
- 그러므로 벌크선 보다는 탱커류 위주의 영업전략이 필요한 시기이며 보조적으로 중소형 컨테이너선 시장에 대한 공략도 좋은 대안이 될 것으로 보임