

# 중소조선산업 2014년도 4분기 동향

I. 세계 조선시황 .....	1
1. 전체 조선시황 .....	1
2. 중소 조선시황 .....	3
II. 국내 중소조선산업 동향 .....	5
1. 수주량 및 수주잔량 .....	5
2. 건조량 .....	7
3. 중소 선박의 신조선가 동향 .....	8
4. 기타 관련 동향 .....	11
III. 전망 및 시사점 .....	14

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

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

※ 본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해이며 한국수출입은행의 공식 입장과는 무관함

## < 요약 >

- 2014년도 전 세계 신조선 수주량과 수주액은 전년대비 각각 34.7%와 22.9% 감소
  - 2014년 전 세계 수주량은 3,970만CGT, 수주액은 1,012억달러로 집계
  - 4분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기와 같은 138
- 국내 중소 조선산업의 2014년도 수주는 전년대비 큰 폭으로 감소
  - 2014년 수주량은 162만CGT (전년대비 42.7% ↓)
  - 동 기간 수주액은 31.7억달러 추정 (전년대비 25.0% ↓)
- 국내 중소 조선산업의 4분기말 수주잔량은 전분기말 대비 4.8% 감소하였고 2014년 건조톤수는 전년대비 38.7% 감소
  - 4분기말 수주잔량은 418만CGT
  - 2014년 건조량은 318만DWT
- 벌크선, 중소형 탱커, 중소형 컨테이너선 등 주요 선형의 신조선가는 3분기와 동일한 수준을 유지
  - 선형별로 일부 소폭의 등락이 있었으나 4분기말 신조선가는 대부분 선형이 3분기말 수준을 유지함
- 4분기 벌크선의 운임은 침체수준을 벗어나지 못하였고 용선료도 크게 하락
- 4분기 중소형 탱커운임은 개선되는 추세를 나타내었고 용선료는 중대형 위주로 상승
- 2014년 연말로 갈수록 시황이 악화되는 경향을 나타내고 있어 2015년 시황에 대한 신호는 좋지 못한 것으로 평가됨
  - 2015년 상반기는 큰 어려움이 예상되며 하반기 이후 개선 기대
- 에코십의 수요 위축에도 불구하고 이에 대한 지속적 기술개발은 중요한 과제임
  - 환경규제 등으로 여전히 연비절감형 선박의 수요는 지속될 것으로 보이며 국내 중소조선소들의 기술적 대응은 매우 중요

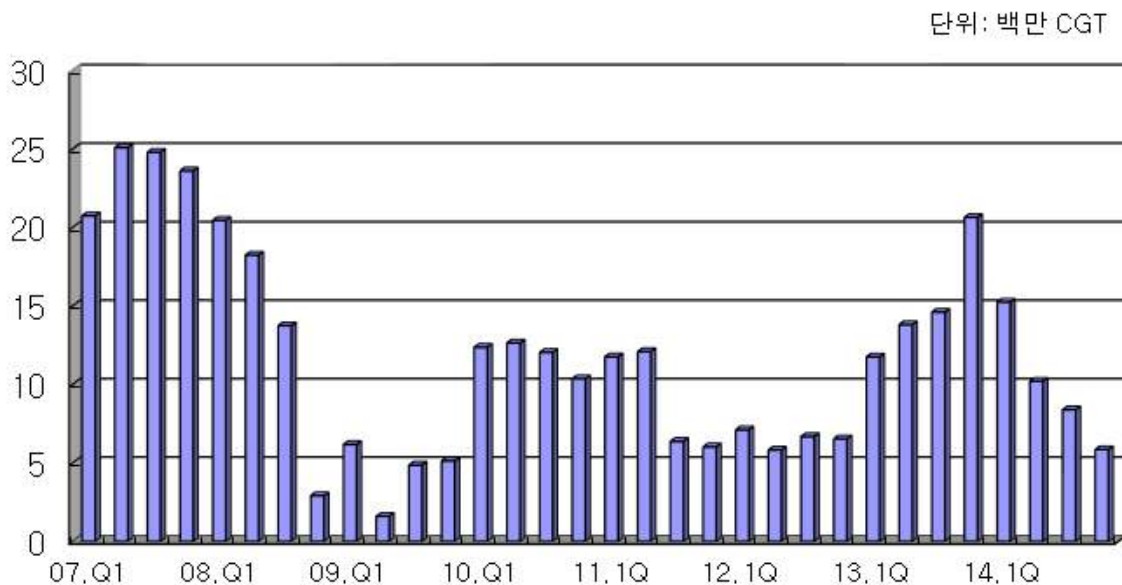
## I. 세계 조선시황

### 1. 전체 조선 시황

□ 2014년 전 세계 신조선 수주량은 전년대비 34.7% 감소한 3,970만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 해양플랜트와 상선의 동반 위축으로 전년도의 회복 분위기를 이어가지 못한 것으로 평가됨
- 전 세계 수주액은 전년대비 22.9% 감소한 1,011.6억달러를 기록하였으며 한국은 이중 약 31%인 313.7억달러를 수주한 것으로 집계됨
- 4분기 수주량은 전분기 대비 30.3% 감소하여 2014년 내 연말로 갈수록 발주량이 감소하는 추세를 나타냄

#### < 분기별 전 세계 수주량 추이 >



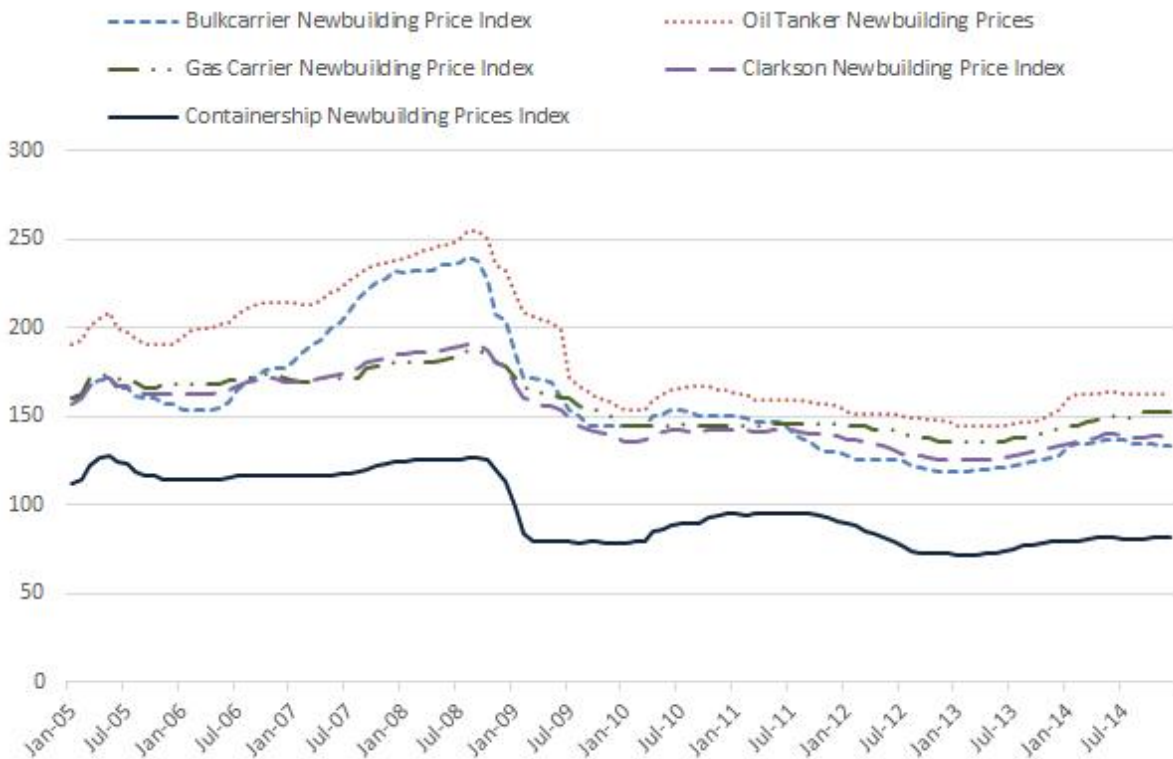
자료 : Clarkson

□ 2014년 신조선가는 전반적으로 상승하였으나 4분기에는 소폭 불안정한 모습을 보임

- Clarkson 신조선가 지수는 12월 138로 전분기말과 동일한 수준을 유지하였고 전년 말 대비 3.8% 상승한 수치를 기록

- 전년 말 대비 벌크선, 탱커, 가스선과 컨테이너선의 신조선가 지수는 각각 3.9%, 5.9%, 6.3%, 3.9% 상승하여 2014년 신조선가는 전반적으로 상승추세를 보임
- 4분기 중 선종별 지수는 전분기 대비 벌크선과 탱커가 각각 1.5%와 0.5% 하락한 반면 가스선은 유지, 컨테이너선은 1.2% 상승하여 선종별로 일부 소폭의 불안정한 양상을 보이기도 함
- 2014년 중 수주 감소에도 불구하고 2013년의 활발한 영업활동으로 조선소들이 당분간의 일감을 확보하여 신조선가는 잘 방어된 것으로 평가됨

#### < 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >

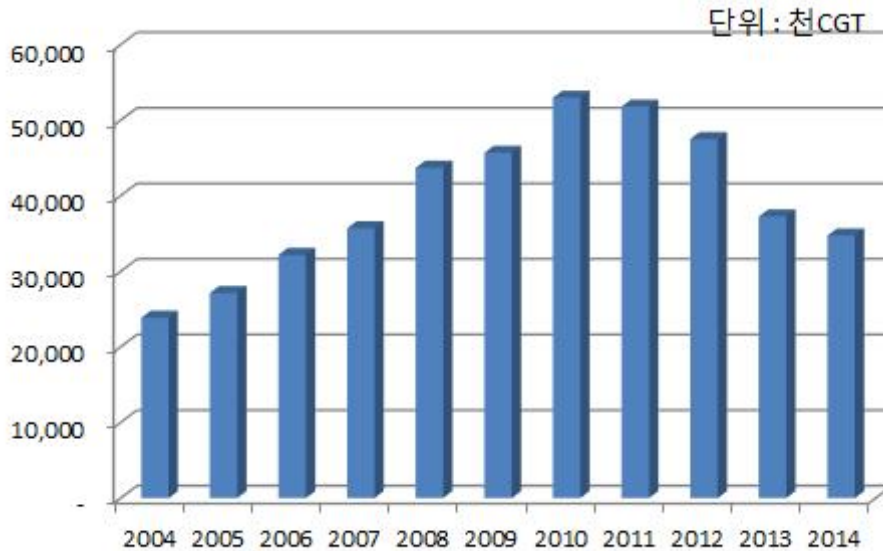


자료 : Clarkson

- 2014년도 전 세계 선박 건조량은 전년대비 6.8% 감소한 3,474만 CGT를 기록
  - 전 세계 선박건조량은 2010년 이후 4년째 감소 추세를 지속하고 있으며 감소율은 전년대비 다소 둔화됨

- 한국의 2014년 건조량은 전년 동기대비 3.7% 감소
- 같은 기간 중국의 건조량은 14.7%, 일본은 3.9% 각각 감소하여 중국의 감소추세가 다른 경쟁국들에 비하여 빠른 것으로 나타남

### < 전 세계 선박건조량 추이 >



자료 : Clarkson

## 2. 중소 조선 현황

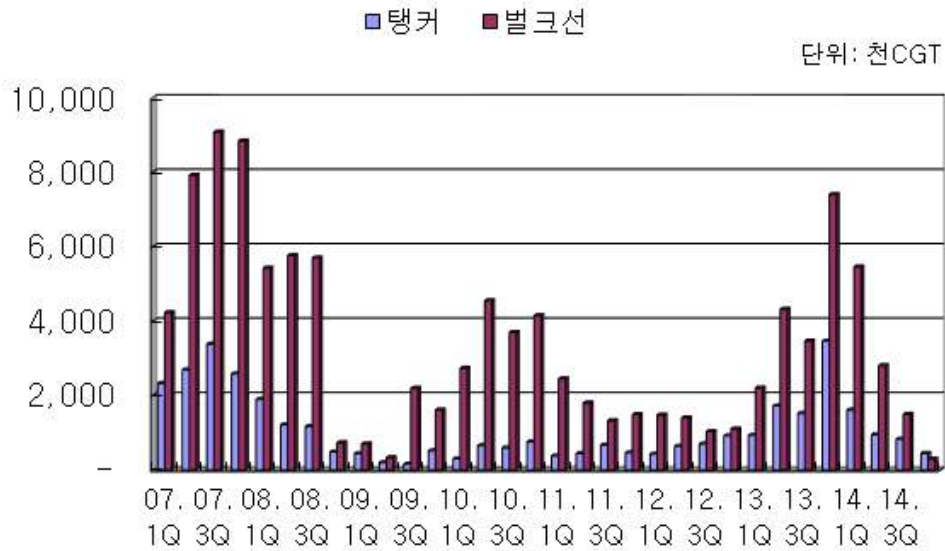
□ 2014년 전 세계 중소선박 시장의 벌크선<sup>1)</sup>과 중소형 탱커<sup>2)</sup>는 전년 대비 모두 큰 폭의 발주량 감소가 나타남

- Clarkson 통계를 재가공한 결과 2014년 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 1,005만CGT로 전년대비 42.2% 감소
- 동 기간 Aframax급 이하 탱커의 전 세계 수주량은 384만CGT로 전년대비 49.8% 감소
- 2014년 시장은 연말로 갈수록 상황이 악화됨을 나타냈는데 4분기 벌크선과 탱커의 발주량은 전분기 대비 각각 80.5%와 46.0% 감소하였는데 이는 1분기의 각각 5.3%와 27.7%에 불과한 수준임

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

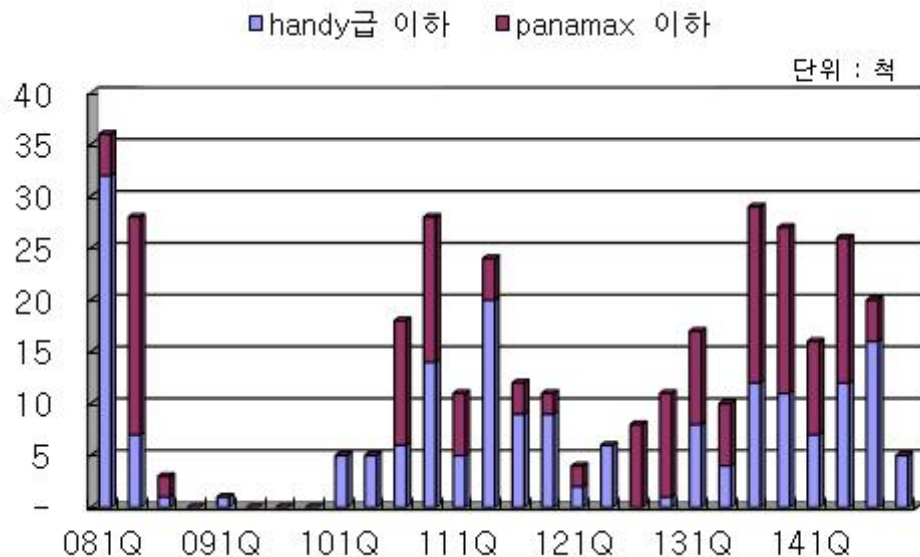
### < 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



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

- 전 세계 중소형 컨테이너선의 수주량 역시 4분기에 극히 부진한 양상을 나타내며 전체적으로 전년대비 감소

### < 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 2014년 수주는 전년도 35척에서 5척 증가한 40척으로 집계

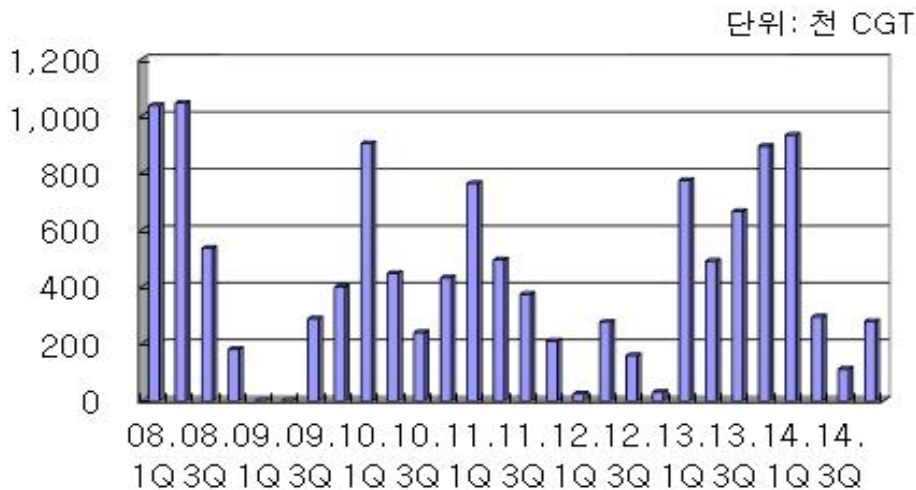
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우는 전년도 48척에서 크게 감소한 27척 수주에 그침
- 2014년 1~3분기까지는 비교적 양호한 수주를 나타냈으나 4분기 들어 급격히 수주 위축

## II. 국내 중소조선산업 동향

### 1. 수주량 및 수주잔량

- 2014년도 국내 중소조선소<sup>3)</sup>의 수주량은 162만CGT로 전년대비 42.7% 감소

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >



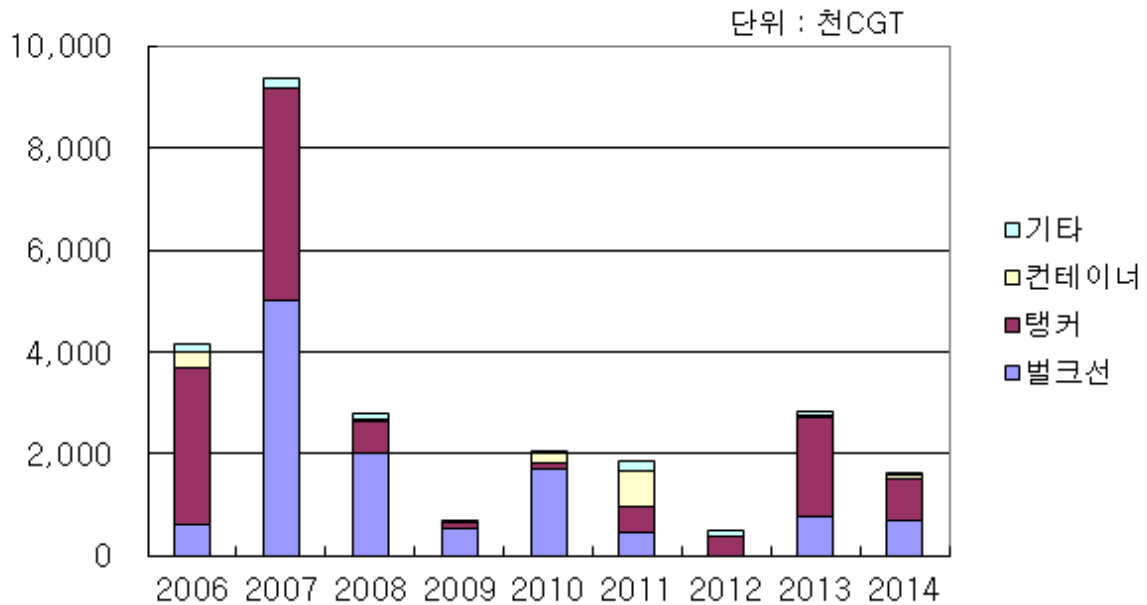
자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- 2014년 중에는 1분기를 제외한 2,3,4분기의 수주가 저조한 수준을 나타냄
- 전반적으로 2013년에 벌크선과 제품운반선 등 중소 선형의 투자가 급증하여 2014년은 투자조정이 있었고 하반기 유가 하락까지 겹치며 애코십 투자위축 분위기가 나타난 것으로 추정

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

- 이에 따라 국내 중소조선소들의 전통적 선형들은 수요 위축이 있었고 유일하게 수요가 증가한 LNG, LPG 등 가스선들은 경험부족으로 수주 경쟁에 참여하지 못하는 어려움이 있었던 것으로 보임

#### < 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

- 국내 중소조선산업의 2014년도 수주액은 전년대비 25.0% 감소한 31.7억달러로 추정

#### < 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	31.7	10.1%

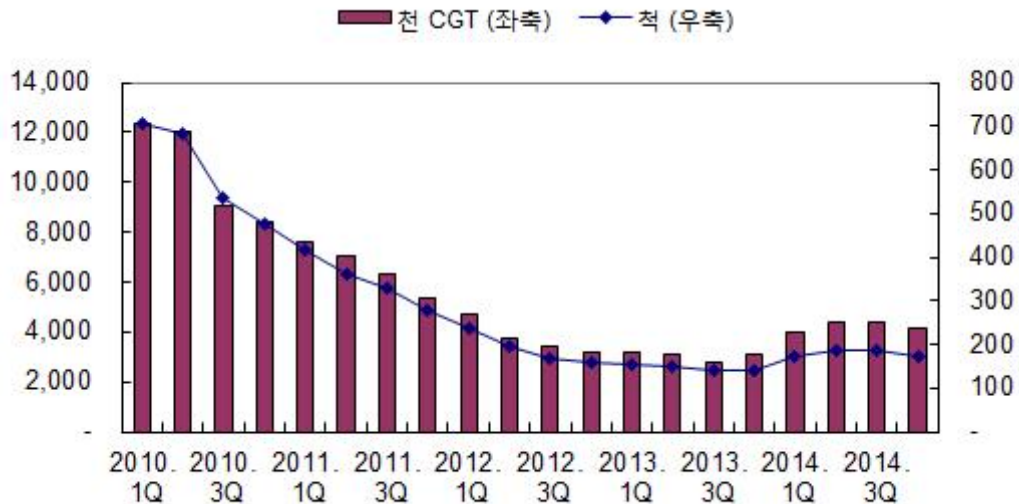
자료 : 해외경제연구소 추정

- 중소조선산업의 수주액은 국내 전체 조선 수주액의 10.1%로 전년도 수준을 유지하였음



- 국내 중소조선소의 수주잔량은 12월말 현재 약 418만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 4.8% 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 1분기의 수주 호조와 2014년의 건조량 저조로 2014년말 수주잔량은 전년말대비 34.8% 증가

## 2. 건조량

- 2014년도 국내 중소조선 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년대비 38.7% 감소한 318만dwt로 집계

- 건조량 추이는 전분기대비 3분기에 43.2%, 4분기에 또다시 12.9% 증가하는 추세를 보였으나 1,2분기의 심각한 부진으로 전년대비 큰 폭의 감소추세를 나타냄
- 생산인력 수급의 불안정성, 일부 조선소의 기술적 문제, 2014년 인도 예정 일감의 부족 등 복합적인 원인으로 건조량 감소가 큰 폭으로 나타남

### < 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	-	-	-	-	-	-	36	4
14 2Q	179	1	403	8	-	-	-	-	-	-	18	3
14 3Q	77	1	776	15	-	-	-	-	-	-	7	5
14 4Q	212	2	733	12	25	2	2	-	-	-	1	3

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

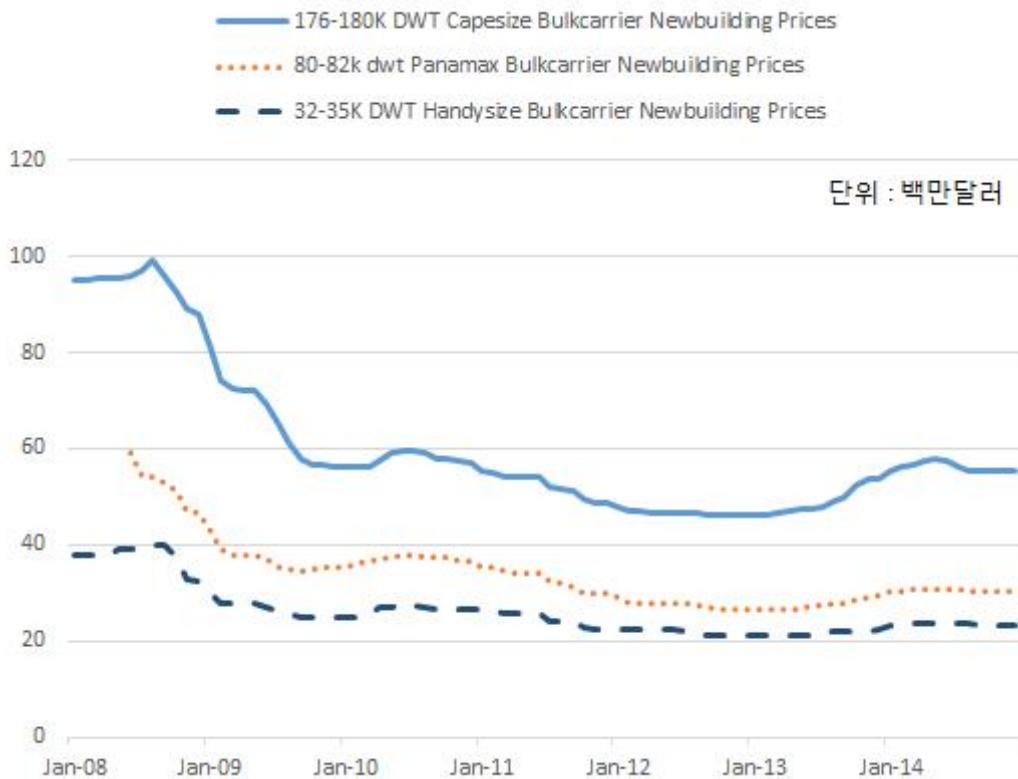
### 3. 중소 선박의 신조선가 동향<sup>4)</sup>

□ 벌크선의 주요 선형별 신조선가는 4분기동안 모든 선형에서 전분기 수준을 유지함

- 180K capesize 벌크선의 4분기말 신조선가는 전분기말 수준을 유지하였고 전년말대비 3.3% 높은 55.25백만달러를 기록
- 82K panamax 벌크선의 4분기말 신조선가 역시 전분기말과 동일하며 전년말대비 3.4% 높은 30.5백만달러 기록
- 35K handysize 벌크선의 4분기말 신조선가도 전분기말 수준과 동일하였고 전년말대비 4.5% 높은 23.25백만달러 기록

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 >

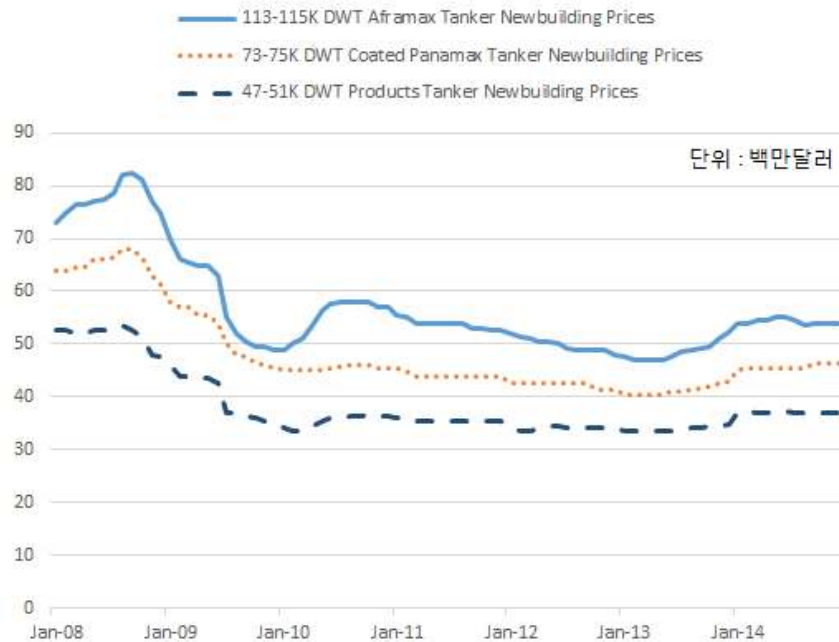


자료 : Clarkson

#### □ 중소형 탱커 주요 선형의 4분기 신조선가는 역시 지난 분기 수준을 그대로 유지함

- 115K aframax 탱커의 4분기말 신조선가는 전년말대비 3.3% 높은 54백만달러를 기록
- 75K LR1 탱커의 4분기말 신조선가는 전분기말 수준을 유지하였고 전년말대비 8.1% 높은 46.5백만달러로 2014년 LR1의 강세가 있었음을 알 수 있음
- 50K급 MR 탱커의 4분기말 신조선가는 전분기말 수준을 유지하였고 전년말대비 6.5% 높은 37백만달러를 기록

### < 중소형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- 중소형 컨테이너선의 4분기 신조선가 역시 타 선종과 마찬가지로 전분기 수준을 유지함

### < 중소형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



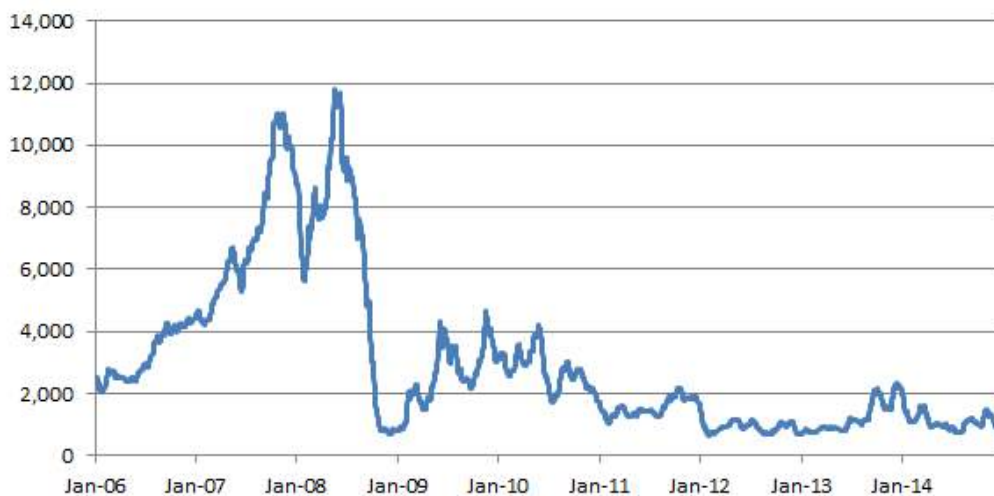
자료 : Clarkson

- 3,600TEU panamax 컨테이너선의 4분기말 신조선가는 전분기말 수준을 유지하였고 전년말대비 6.4% 높은 41.5백만달러를 기록
- 1,000TEU handymax 컨테이너선의 4분기말 신조선가도 전분기말 수준을 유지하였고 전년말과 동일한 19.5백만달러를 기록하여 동선형의 신조선가는 2014년 동안 큰 움직임을 보이지 않음

#### 4. 기타 관련 동향

- 4분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 1,120.3으로 전년 동기대비 39.6% 낮은 수준을 보이며 좋지 않은 시황을 나타내고 있음

< BDI 추이 >

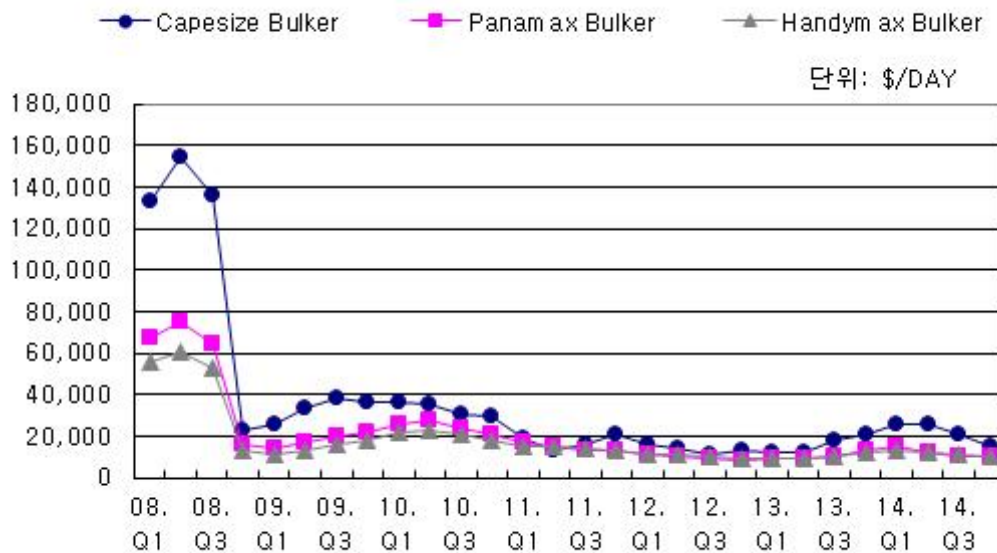


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 2014년 내 BDI는 중국의 경기둔화 등 수요측의 약세요인으로 공급 과잉 시황을 해소하지 못하고 약세로 유지하여 왔음
- 전통적으로 곡물시즌과 겹치면서 4분기에는 비교적 강세를 보여 왔으나 2014년 4분기의 상승폭은 높지 않았던 것으로 평가됨
- 4분기 벌크선 용선료율은 큰 폭으로 하락
  - 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 30.3% 하락하였으며 전년 동기대비 29.7% 낮은 수준임

- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 2.5% 하락하였으며 전년 동기대비 21.1% 낮은 수준임
- 5.2만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 8.2% 하락하였으며 전년 동기대비 15.0% 낮은 수준임

### < 벌크선 용선료 추이 >



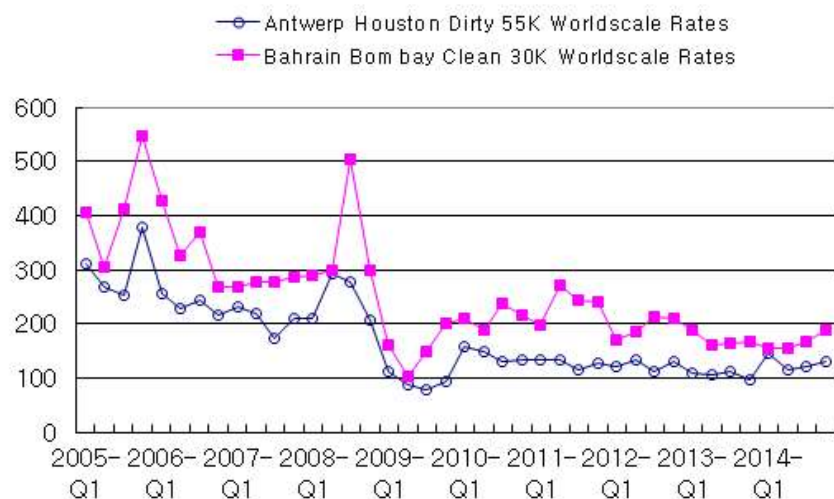
자료 : Clarkson

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

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

□ 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 4분기에 큰 폭의 상승세를 나타냄

### < Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

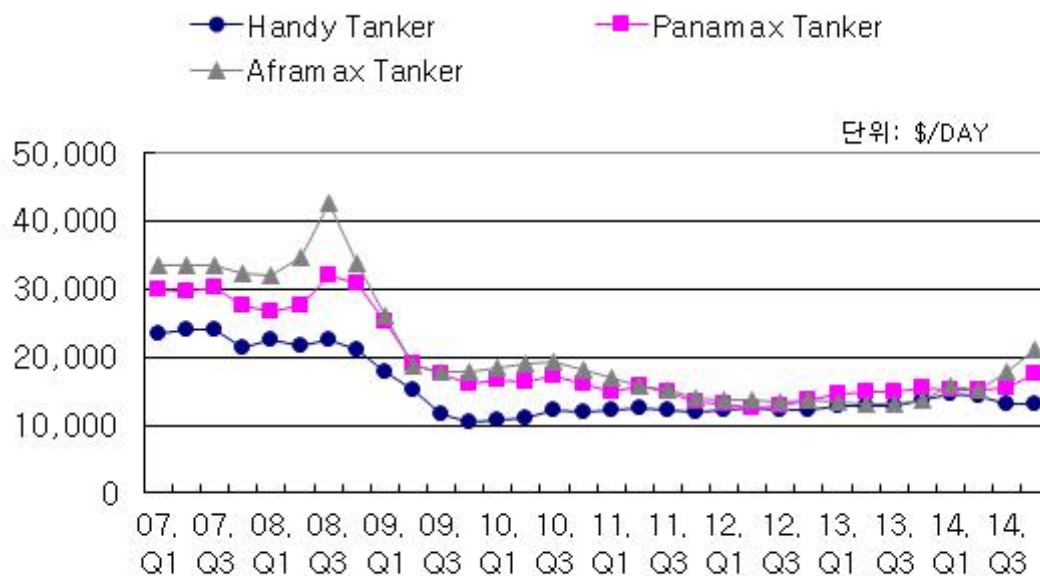


자료 : Clarkson

- 본고의 관찰 대상인 55K dirty tanker의 엔트워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 6.7% 상승하였고 전년 동기대비 33.5% 높은 수준을 나타냄
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-뭍베이간 WS는 전분기대비 12.7% 상승하였고 전년 동기대비 13.0% 높은 수준임
- 석유의 과잉생산으로 인하여 탱커시황이 개선되고 있는 가운데 석유제품 등 파생시장도 이에 대한 영향을 받는 것으로 보임

□ 4분기 중소형 탱커류의 용선료는 소형 보다는 중대형 위주로 상승세가 지속됨

### < 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 18.5% 상승하였으며 전년 동기대비 55.7% 높은 수준
- 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 14.9% 상승하였고 전년 동기대비 13.6% 높은 수준
- 반면, 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우는 전분기 대비 0.7% 하락하여 전년 동기대비 4.2% 낮은 수준을 나타냄



### III. 전망 및 시사점

- 2014년 중소조선시장은 전반적으로 악화된 추세를 나타내었고 특히, 연말로 갈수록 시황이 악화된 것은 2015년 시장에 좋지 않은 신호로 보임
  - 2013년 많은 양의 벌크선과 MR 탱커 투자로 2014년에는 이들 선종에 대한 수요 조정이 있을 것으로 예상하였으나 유가의 하락과 에코십에 대한 투자 위축까지 나타나면서 예상보다 더욱 악화되는 양상
- 2015년 수주상황은 어려움이 지속될 것으로 예상되며 제품운반선 등 탱커 위주로 하반기로 갈수록 점차 개선 기대
  - 벌크선의 경우 2013년 발주량의 대량 출회, 수요측 요인 약세 지속 등 전반적인 투자분위기가 침체될 것으로 전망
  - 제품운반선 등 탱커시장은 실질 수요가 뒷받침 되면서 발주 수요가 약하나마 지속될 것으로 예상
  - 다만, 2014년말의 침체된 분위기는 1분기, 혹은 2분기까지 영향을 미칠 것으로 예상되어 하반기 이후 점차 개선 될 것으로 전망
- 유가하락의 영향으로 에코십에 대한 투자수요는 감소할 수 있으나 여전히 환경규제의 영향으로 연료절감형 선박은 시장에서 발주 동기가 될 것이며 중소조선소들의 기술적 대응은 중요할 전망
  - 유가하락으로 에코십의 투자 분위기는 다소 식을 것으로 예상되나 수요가 사라진 것은 아니며 시장에 잠재되어 있음
  - 또한 각종 환경규제의 영향으로 향후 연료절감형 선박의 수요는 지속될 것으로 예상
  - 현재는 선박이 기술적으로 한단계 도약하는 시기로 머지않은 장래에 대부분 친환경선박으로 교체될 것으로 예상되어 중소조선소들이 시장에서 생존하기 위해서는 이에 대한 기술적 대응이 중요할 전망