

중형조선산업 2015년도 1분기 동향

I. 세계 조선시황	1
1. 전체 조선시황	1
2. 중형 조선시황	2
II. 국내 중형조선산업 동향	6
1. 수주량 및 수주잔량	6
2. 건조량	8
3. 중형 선박의 신조선가 동향	9
4. 기타 관련 동향	12
III. 전망 및 시사점	15

확인 : 팀 장 이윤관 (6255-5710)
 lyk@koreaexim.go.kr

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

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

< 요약 >

- 2015년도 1분기 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년대비 각각 65.3%와 67.6% 감소
 - 2015년 1분기 전 세계 발주량은 652만CGT, 발주액은 120.1억달러로 집계
 - 전 세계 3대 중형선종의 발주량은 척수기준으로 87% 감소
- 국내 중형조선산업¹⁾의 2015년도 1분기 수주는 전년 동기대비 큰 폭으로 감소
 - 1분기 수주량은 44만CGT (전년 동기대비 45.2% ↓)
 - 동 기간 수주액은 9.5억달러 추정 (전년 동기대비 45.4% ↓)
- 국내 중형조선산업의 1분기말 수주잔량은 전분기말 대비 4.0% 감소하였고 1분기 건조톤수는 전년 동기대비 54.3% 증가
 - 1분기말 수주잔량은 401만CGT
 - 건조량은 116만DWT
- 벌크선의 신조선가는 대폭 하락, 중형 탱커는 소폭 하락, 중형 컨테이너선은 완만한 상승 추세를 보임
 - 선형별로 신조선가의 등락이 엇갈림
- 1분기 벌크선의 운임은 사상 최저수준을 나타냈고 용선료도 크게 하락
- 1분기 중형 탱커운임은 계절적 요인으로 하락하였고 용선료는 중대형 위주로 상승
- 2015년 중형 신조선 시황은 당초 우려대로 전년 대비 악화된 양상을 보이고 있으나 제품운반선의 시황 개선추세 지속은 긍정적임
- 최근 한국 중형조선소들의 제품운반선 시장 수주점유율 증가는 긍정적으로 평가됨
- 중형 신조선 시황은 2017년부터 제품운반선과 컨테이너선을 중심으로 개선될 것으로 기대되며 내년까지는 다소 어려운 시황 전망

1) 중형 조선은 상선으로서 10,000dwt 이상의 강선과 이에 상응하는 수준의 강선으로 건조된 특수선을 대상으로 하는 조선업으로 규정함.
벌크선은 Capesize(최대 18만dwt) 이하, 탱커는 Aframax(최대 12만dwt) 이하, 컨테이너선은 Panamax(최대 4,000TEU) 이하로 규정

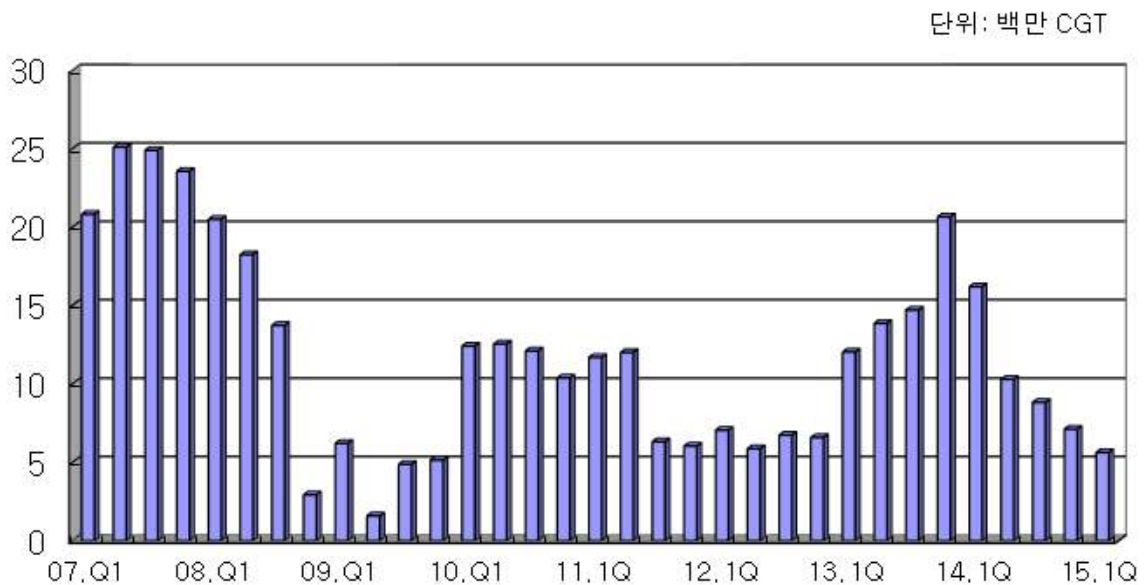
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2015년 1분기 전 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 65.3% 감소한 652만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 지난해 하반기 유가하락의 영향으로 해양플랜트의 발주가 거의 전무한 수준까지 침체되었고, 에코십 투자수요의 위축까지 겹치며 수주시황이 매우 어려운 상황으로 전개되고 있음
- 전 세계 발주액은 전년 동기대비 67.6% 감소한 120.1억달러를 기록하였으며 한국은 이중 약 41%인 49.8억달러를 수주한 것으로 집계됨
- 지난해 1분기는 2013년의 상선붐의 연장선에 있던 시기였으므로 기저효과에 의해 발주 감소폭이 매우 크게 나타나고 있음

< 분기별 전 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

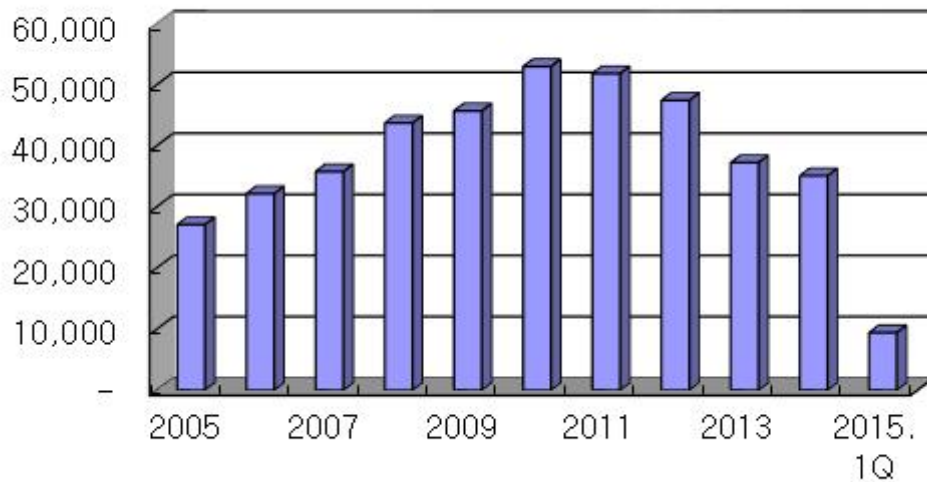
□ 2015년도 1분기 전 세계 선박 건조량은 전년대비 1.7% 감소한 943만 CGT를 기록

- 2010년 이후 감소 추세를 지속하고 있는 전 세계 선박건조량은 2015년 들어 감소폭이 크게 줄었고 2013년의 대량 수주로 금년 중 건조량 증가 가능성도 있음

- 한국의 2014년 건조량은 전년 동기대비 1.5% 감소한 297만CGT
- 같은 기간 중국의 건조량은 3.0%, 일본은 3.1% 각각 감소

< 전 세계 선박건조량 추이 >

전 세계 건조량(천CGT)



자료 : Clarkson

2. 중형 조선²⁾ 현황

□ 2015년 1분기 전 세계 중형선박 시장은 벌크선³⁾과 중형 탱커⁴⁾, 중형 컨테이너선⁵⁾ 모두 큰 폭의 발주량 감소가 나타남

- Clarkson 통계에 의하면 3대 중형선종 발주는 척수 기준으로 전년도 1분기 총 491척에서 금년도 1분기 64척으로 약 87% 감소
- 특히, 벌크선의 발주가 전년 동기대비 94% 감소한 21척에 불과함
- 중형 탱커는 약 63% 감소한 39척을 발주
- 중형 컨테이너선은 80% 감소한 4척 발주에 그침

2) 중형 조선은 상선으로서 10,000dwt 이상의 강선과 이에 상응되는 수준의 강선으로 건조된 특수선을 대상으로 하는 조선업으로 규정함

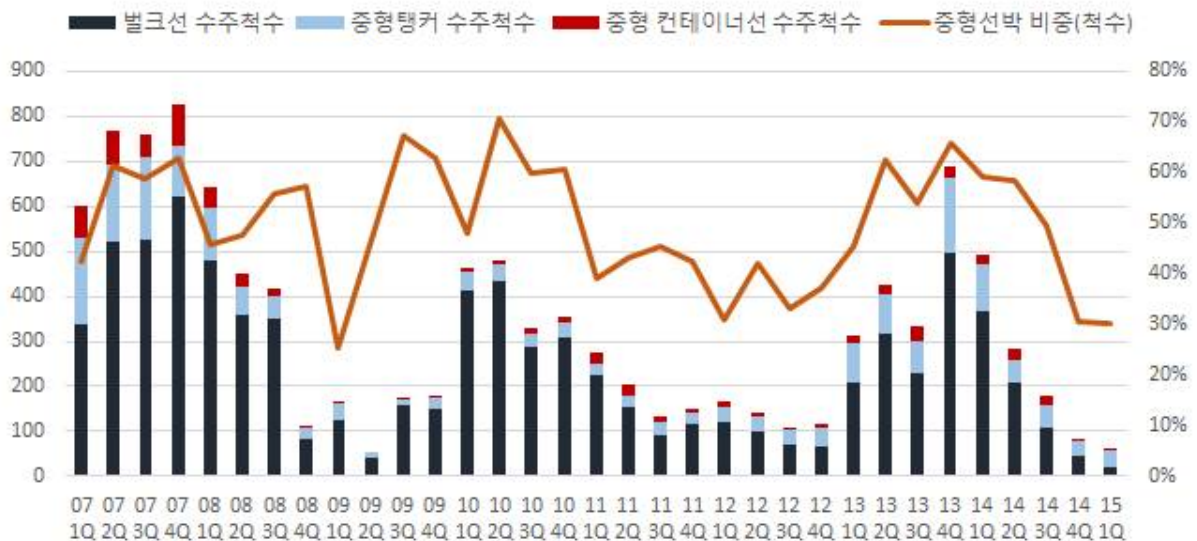
3) 중형조선의 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선형을 모두 집계

4) 중형 탱커는 탱커의 규격 중 국내 중소조선소가 주로 수주하는 aframax(8~12만dwt), panamax(6~8만dwt), handysize tanker(1~6만dwt) 등 3개 선형만 집계

5) 중형 컨테이너선은 500TEU 이상 4,000TEU 이하급 컨테이너선으로 규정함

- 2014년 1분기 전체 선박발주의 59%(수주척수 기준)에 이르렀던 3대 중형 선종의 비중은 2015년 1분기에 30.3%로 하락
- 특히, 시황 호조기에 중형선박의 발주비중이 높아지는 경향을 보이며 시황이 나빠질수록 비중이 하락하는 경향을 보임

< 분기별 중형선박 발주 척수 및 비중 추이 >



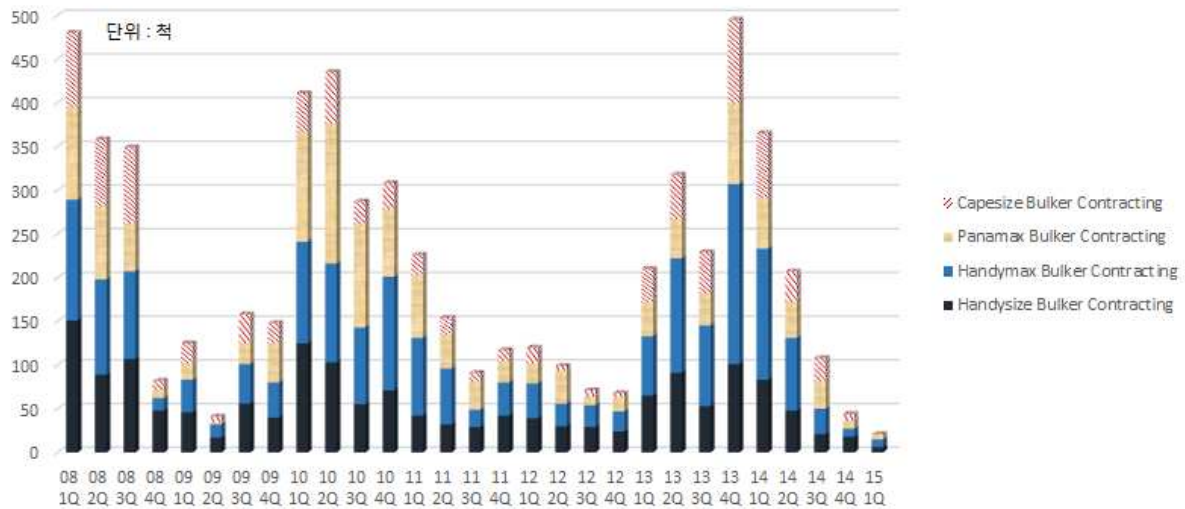
자료 : Clarkson

주 : 중형선박 비중은 전 세계 전체 수주척수 대비 3대 중형선종 수주척수의 비중임

□ 전 세계 벌크선의 발주량은 대형선이 더욱 큰 감소폭을 나타내고 있으며 발주량 감소가 심각한 수준임

- 대형선인 Capesize(10만dwt 이상)의 발주량은 전분기 8척에서 1분기 0으로 집계됨
- Panamax의 경우 전분기 9척에서 1분기 6척으로 감소
- Handymax는 전분기와 이번 분기 모두 9척을 발주
- Handysize는 전분기 18척에서 1/3 수준으로 감소한 6척 발주
- 중국의 성장률 둔화와 석탄 규제 등으로 벌크화물 운송수요가 둔화되면서 어려움을 겪고 있고 환경규제 회피를 위한 조기발주 물량과 에코십 투자물량이 2013년에 집중된 이후 발주량 급감

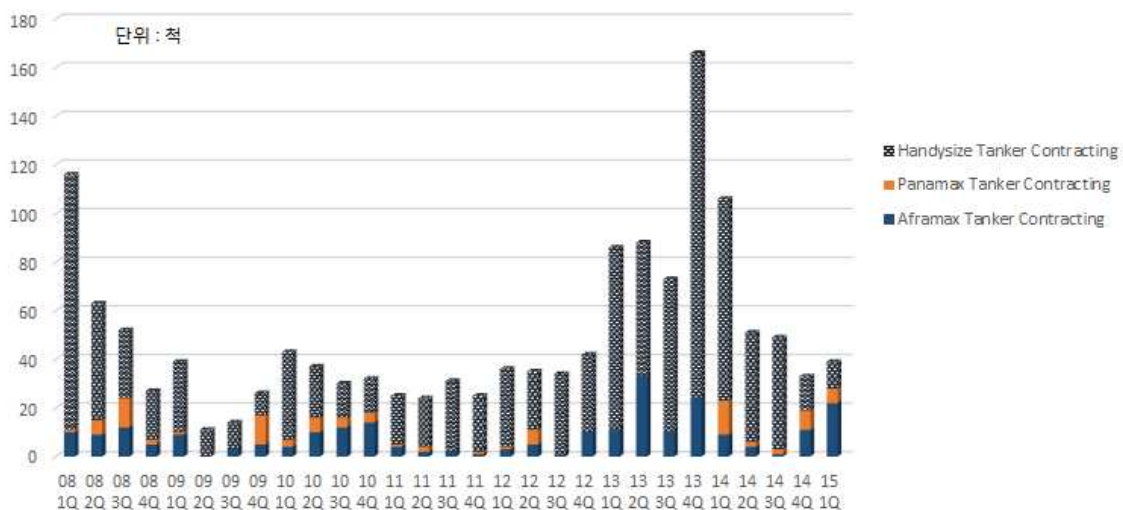
< 전 세계 중형벌크선의 분기별 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

- 전 세계 중형 탱커의 발주량은 MR(Handysize)급이 급감하면서 부진한 수준이나 Aframax급의 발주 증가로 전체적으로는 전분기 대비 소폭 증가

< 전 세계 중형 탱커의 분기별 발주량 추이 >

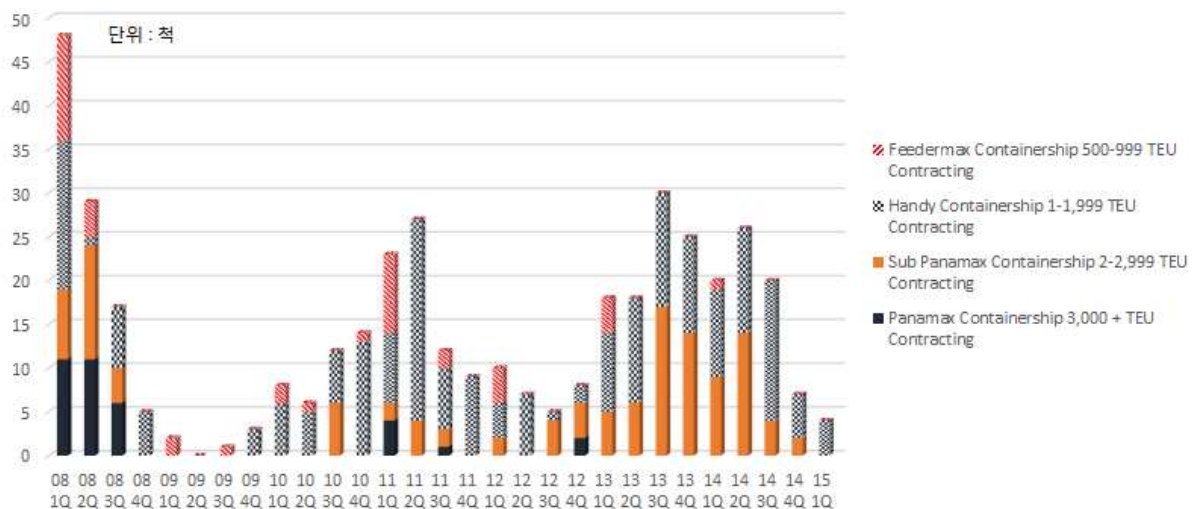


자료 : Clarkson

- Aframax 탱커는 전분기 11척에서 22척으로 100% 증가
- Panamax 탱커는 전분기 8척에서 6척으로 감소
- Handysize 탱커는 전분기 14척에서 11척으로 감소

- Handysize 탱커의 전분기대비 감소폭은 크지 않으나 2014년 3분기 까지 분기당 발주량이 40척 이상이었음을 감안하면 2분기 연속 부진한 발주를 나타내고 있음
 - Handysize 탱커 역시 2013년에 투기수요까지 포함된 대규모 발주가 있었고 이들 물량이 금년도에 상당수 인도될 예정이며 해운시황 개선도 속도가 빠르지 않아 투자수요가 적은 것으로 추정됨
- 전 세계 중형 컨테이너선의 발주량은 1,000~2,000TEU Handy급 컨테이너선 이외에 나머지 선형은 발주량이 전혀 없어 시황이 크게 부진한 양상임

< 전 세계 중형 컨테이너선의 분기별 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

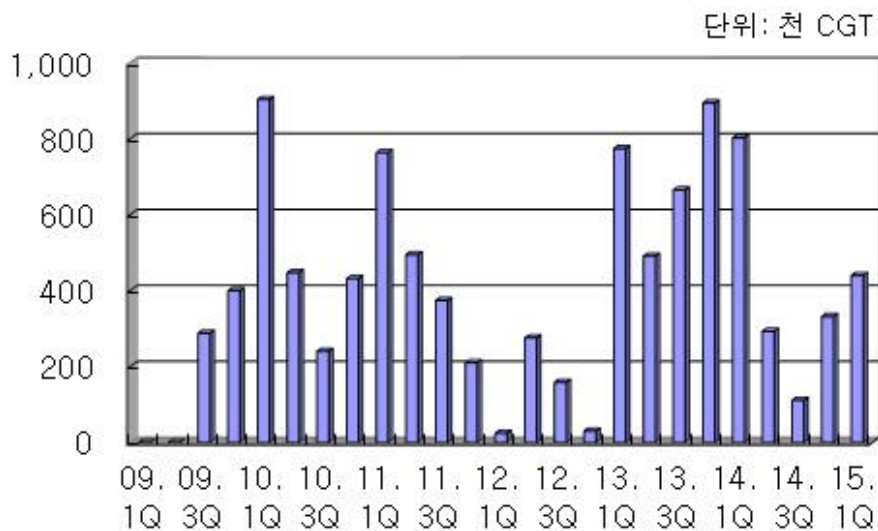
- Handy급 컨테이너선만 전분기 5척에서 1척 감소한 4척의 발주량을 기록했을 뿐 나머지 선형은 발주가 전무한 수준
- 특히 Feedermax급은 4분기 연속 0척의 발주량을 나타냈고, Panamax급은 2013부터 발주량이 전무하여 중형 컨테이너선 시장은 Sub-panamax와 Handy급 컨테이너선 중심으로 재편되는 것으로 추정됨

II. 국내 중형 조선산업⁶⁾ 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2015년도 1분기 국내 중형조선소⁷⁾의 수주량은 44만CGT로 전년 동기대비 45.2% 감소

< 국내 중형조선 분기별 수주량 추이 >



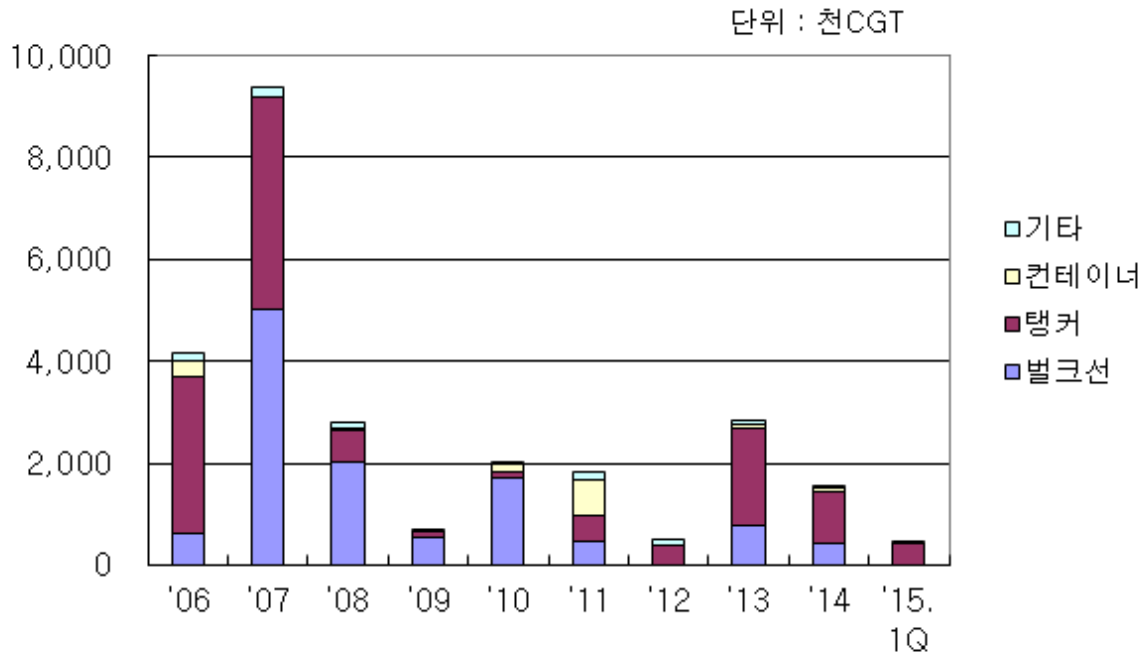
자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- 전분기 대비하여 약 33% 증가한 실적이지만 기존 계약분의 선종변경 계약(6척/18척 추정)이 포함되어 있어 실질수주의 내용은 좋지 않음
- 벌크선의 심각한 침체로 제품운반선을 포함한 탱커를 집중적으로 수주하고 있으며 한국 중형 조선산업의 중형탱커 점유율은 과거 약 20% 내외에서 1분기 41%로 향상되었음
- 탱커 외에는 2척의 컨테이너선이 수주되었음

6) 지난 분기까지 중소조선산업 동향을 발간하였으나 이번 분기부터 내용은 거의 그대로 유지한 채, 중형조선산업 동향으로 제목을 변경함. 길이 100m이하의 선박이나 FRP선, 국내 연안여객선 및 특수선 등을 주로 건조하는 소형조선산업을 따로 분리하여 연구, 정책 등에 고려하여야 할 필요성이 대두됨에 따라 지난 분기까지 중소형 조선산업으로 규정하던 내용을 중형 조선산업으로 변경함.

7) 본고의 중형조선소는 전분기까지 중소조선소로 규정하였던 조선소의 범주를 그대로 적용함. 즉, 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 상선으로서 길이 100m 이상이며 10,000dwt급 이상 또는 이에 상응하는 특수선 등의 강선을 건조하는 조선소로 규정함.

< 국내 중형조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

- 국내 중형조선산업의 2015년도 1분기 수주액은 전년 동기대비 45.4% 감소한 9.5억달러로 추정

< 국내 중형조선 수주액 추이 >

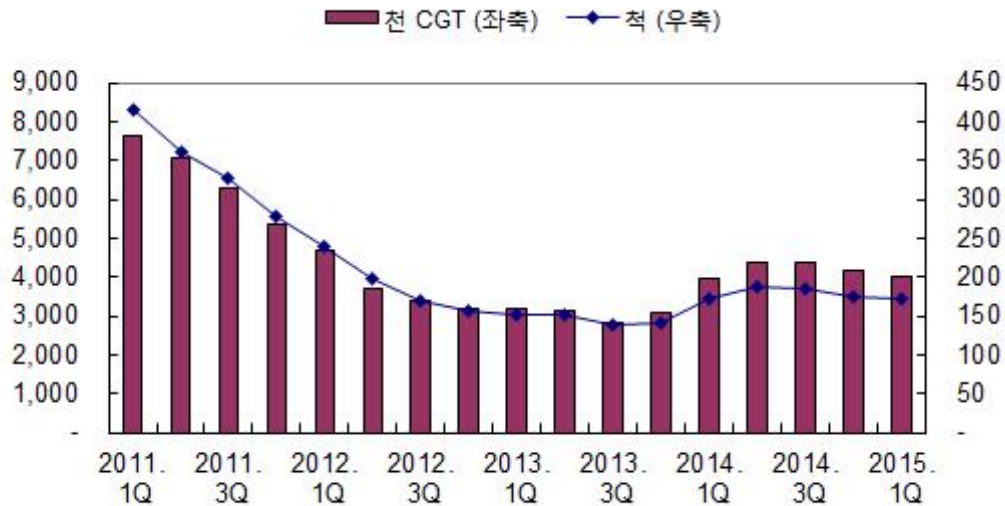
년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.4%
2013	42.2	10.3%
2014	31.7	10.1%
2015. 1Q	9.5	19.1%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 중형조선산업의 수주액은 국내 전체 조선 수주액의 19.1%로 금융위기 이후 가장 높은 수준을 보이고 있음
- 이는 대형 조선업 역시 좋지 않은 상황에서 중형조선소들이 탱커를 위주로 비교적 착실한 수주를 한 것으로 평가됨

- 국내 중형조선소의 수주잔량은 3월말 현재 약 401만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 4.0% 감소

< 국내 중형조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 2014년 1분기까지의 수주호조가 종료된 후 지난 4분기부터 2분기 연속 수주잔량 감소 추세

2. 건조량

- 2015년도 1분기 국내 중소조선 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 54.3% 증가한 116만dwt로 집계

- 건조량 추이는 전분기대비 53.5% 증가하였으며, 건조척수는 전분기 16척에서 이번 분기 17척으로 단 1척 증가하였으나 선형이 보다 대형 선박임
- 2013년 대량 수주 물량의 건조가 시작되면서 건조량도 증가하고 야드의 가동률이 다시 높아지는 것으로 추정

< 국내 중형조선의 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	6
14 2Q	179	1	403	8	—	—	—	—	—	—	18	3
14 3Q	77	1	776	15	—	—	—	—	—	—	7	5
14 4Q	212	2	518	9	25	2	2	—	—	—	1	3
15 1Q	359	2	776	13	25	2	2	—	—	—	—	—

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

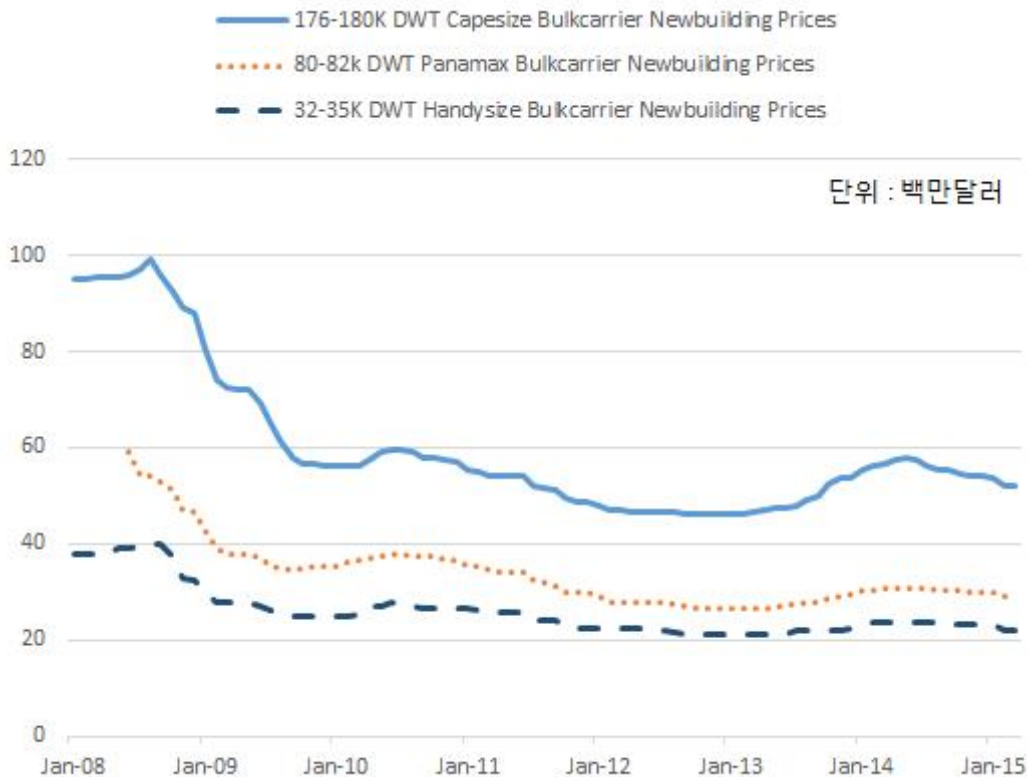
3. 중형 선박의 신조선가 동향⁸⁾

□ 벌크선의 주요 선형별 신조선가는 1분기 동안 모든 선형에서 하락세를 나타냄

- 180K Capesize 벌크선의 1분기말 신조선가는 전분기말 대비 3.7% 하락하였고 전년 동기대비 8.0% 낮은 52백만달러를 기록
- 82K Panamax 벌크선의 경우는 전분기말 대비 5.0% 하락하였고 전년 동기대비 7.3% 낮은 28.5백만달러를 기록
- 35K Handysize 벌크선의 경우는 전분기말 대비 4.3% 하락하였고 전년 동기대비 6.4% 낮은 22백만달러를 기록

8) 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

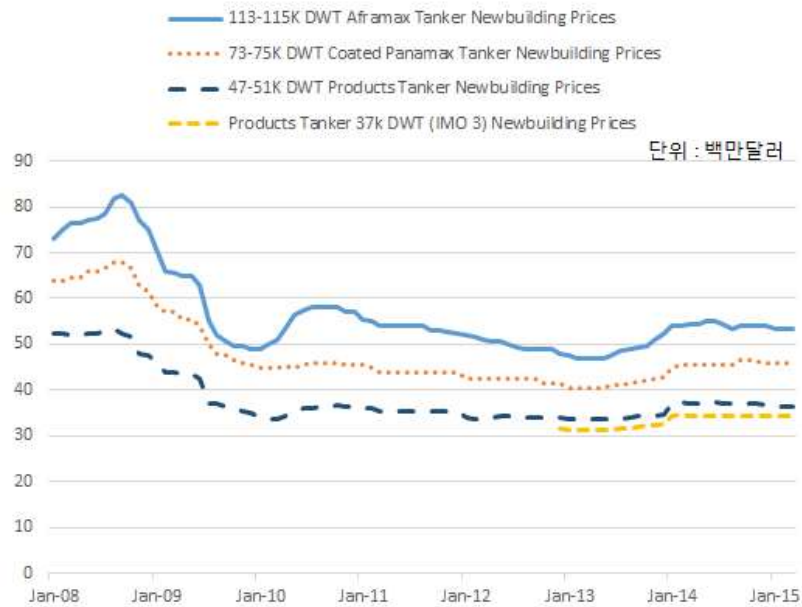
< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- 중형 탱커의 1분기 신조선가는 1월에 소폭 하락한 후 3월까지 같은 수준을 유지하였으며, 전년 동기대비는 다소 하락한 수준
 - 115K급 탱커의 1분기말 신조선가는 전분기대비 0.9% 하락하였고, 전년 동기대비 2.7% 낮은 53.5백만달러를 기록
 - 75K급 coated 탱커의 경우는 전분기대비 0.5% 하락하였고, 전년 동기대비 0.5% 낮은 45.75백만달러를 기록
 - 50K급 제품운반선의 경우는 전분기대비 0.7% 하락하였고, 전년 동기대비 2.0% 낮은 36.5백만달러를 기록
 - 37K급 IMO3 MR 탱커의 경우는 전분기말과 동일한 수준을 유지하였고, 전년 동기대비 0.7% 낮은 34.25백만달러를 기록

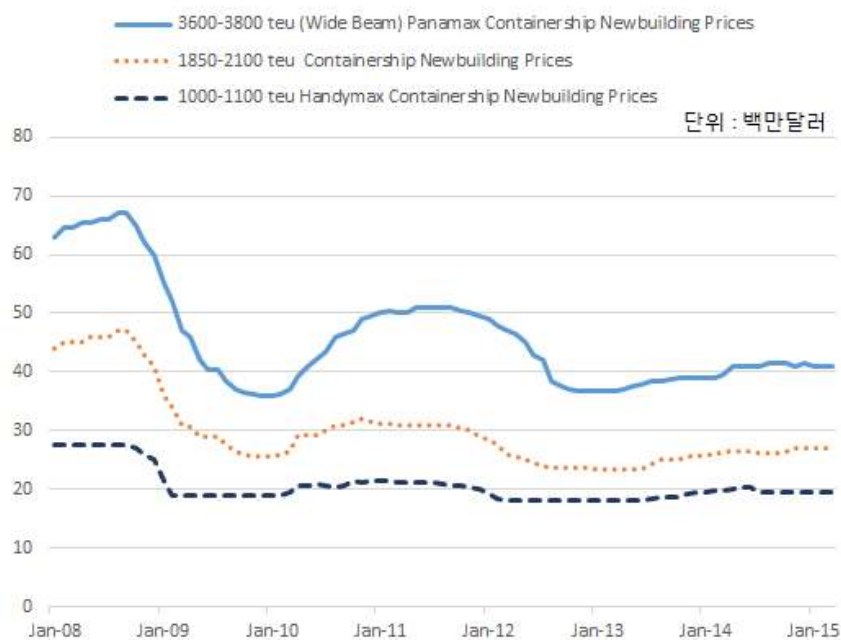
< 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

- ☐ 중형 컨테이너선의 신조선가는 거의 전분기 수준을 유지하였으며 전반적으로는 완만한 상승 추세임

< 중소형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



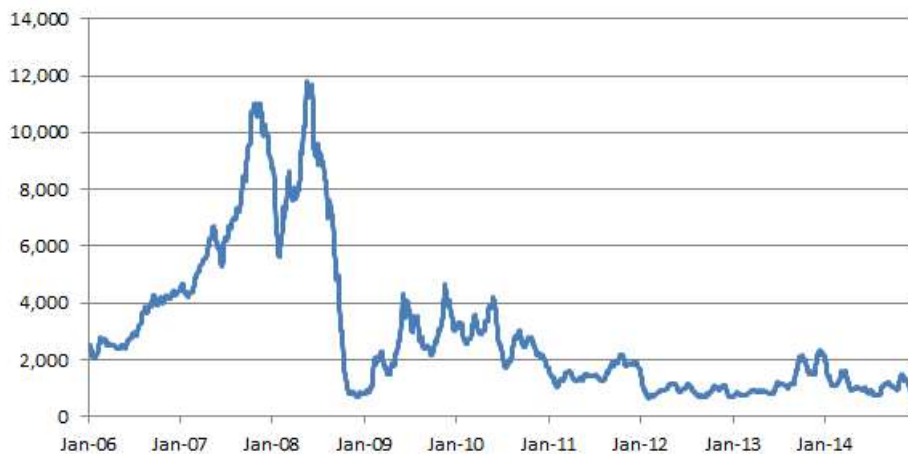
자료 : Clarkson

- 3,600TEU panamax 컨테이너선의 1분기말 신조선가는 전분기말 대비 1.2% 하락하였고 전년 동기대비 3.8% 높은 41백만달러 기록
- 2,000TEU sub-panamax 컨테이너선의 경우 전분기말 수준을 그대로 유지하였고 전년 동기대비 1.9% 높은 27백만달러 기록
- 1,000TEU handymax 컨테이너선의 경우도 전분기말 수준을 그대로 유지하였고 전년 동기대비 1.3% 낮은 19.5백만달러 기록

4. 기타 관련 동향

- 1분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 614.1로 전년 동기대비 55.2% 낮은 수준이며 사상 최저 시황을 나타냈음

< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

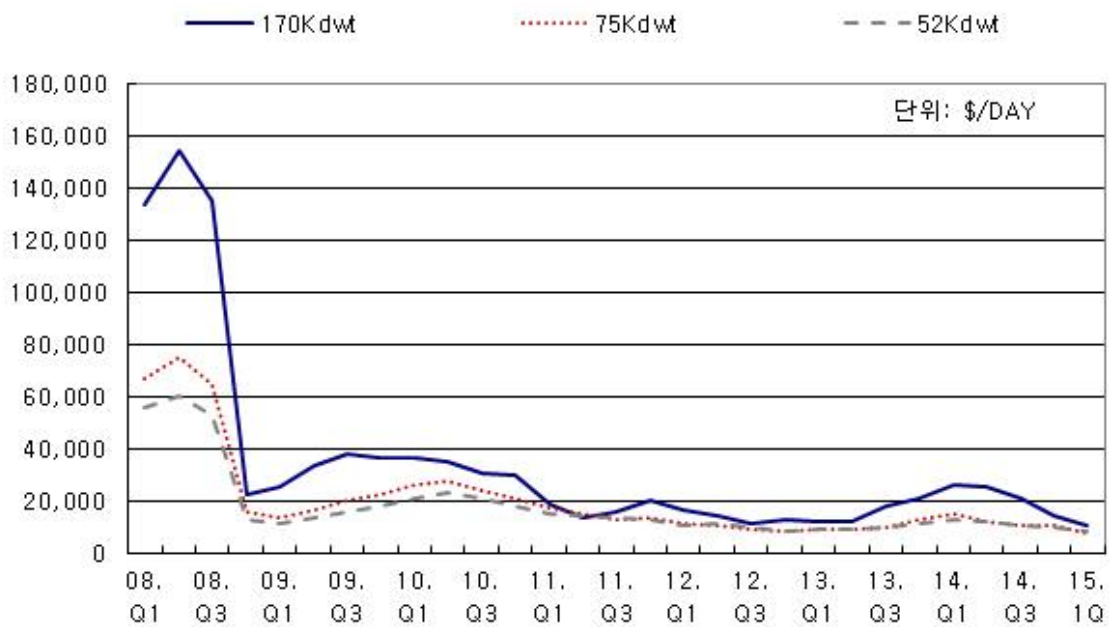
- BDI는 중국의 성장률 둔화 등으로 해운수요 둔화가 시황악세의 주요 원인으로 추정됨
- 여기에 금년 중 2013년 대량 발주선박이 인도될 예정이어서 선박량 과잉은 한층 심화될 것으로 예상됨

- 1분기 벌크선 용선료율도 큰 폭으로 하락

- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 27.6% 하락하였으며 전년 동기대비 59.1% 낮은 수준임

- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 23.0% 하락하였으며 전년 동기대비 45.6% 낮은 수준임
- 5.2만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 16.6% 하락하였으며 전년 동기대비 35.8% 낮은 수준임

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

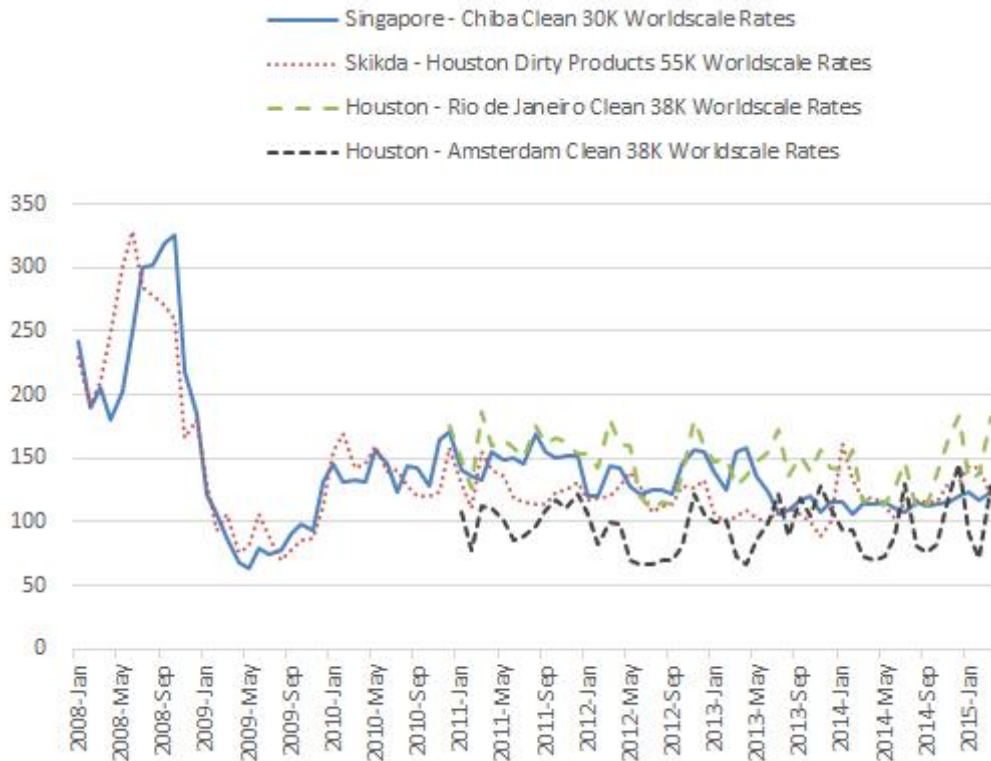
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

□ 중형 Tanker의 해운운임지수(WS)는 1분기 계절적 영향으로 하락하였으나 전반적으로 전년 동기대비 소폭 상승한 수준을 유지하여 완만한 개선 흐름을 나타내는 것으로 보임

- 55K dirty tanker의 알제리 Skikda-휴스턴 간 WS 지수는 전분기 대비 9.0% 하락하였으나 전년 동기대비 0.5% 높은 수준을 나타냄
- 38K clean 휴스턴-브라질 리우데자네이루 간 WS는 전분기대비 1.3% 하락하였으나 전년 동기대비 58.1% 높은 수준임
- 38K clean 휴스턴-암스텔담 간 WS 역시 전분기대비 11.5% 하락하였으나 전년 동기대비 74.7% 높은 수준임

- 30K clean 싱가포르-일본 치바 간 WS는 전분기대비 2.5% 상승하였고 전년 동기대비도 8.1% 높은 수준임

< Tanker류 해운운임지수(WS) 추이 >

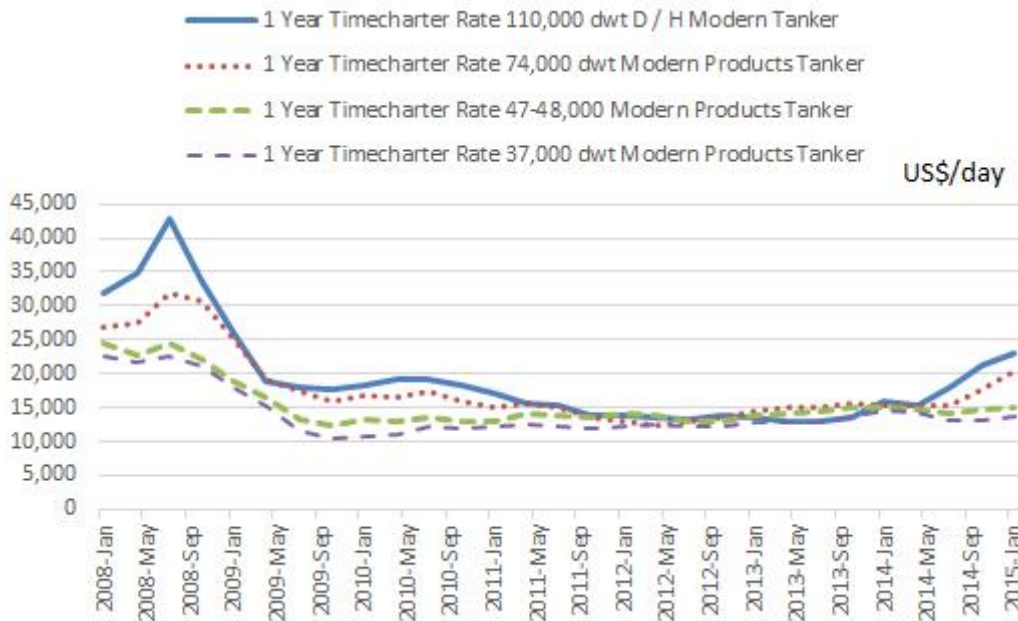


자료 : Clarkson

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

- 11만dwt Aframax 탱커의 용선료는 전분기대비 8.5% 상승하였으며 전년 동기대비 45.9% 높은 수준
- 7.4만dwt 제품운반선의 용선료는 전분기대비 14.4% 상승하였고 전년 동기대비 32.7% 높은 수준
- 4.7만dwt 제품운반선의 용선료는 전분기대비 2.0% 상승하였고 전년 동기대비 0.1% 높은 수준
- 3.7만dwt 제품운반선의 경우는 전분기대비 5.1% 상승하였으나 전년 초의 급상승에 따른 기저효과로 전년 동기대비 4.6% 낮은 수준을 나타냄

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services
 주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

III. 전망 및 시사점

- 2015년 중형 신조선 시황은 당초 우려대로 전년 대비 악화된 양상을 보이고 있으나 제품운반선의 시황 개선 지속은 그나마 긍정적인
 - 중형 3대선종의 시황을 요약하면 벌크선의 깊은 침체, 제품운반선의 개선 지속, 컨테이너선의 개선 징후 등으로 표현할 수 있음
 - 벌크선은 수주측 둔화 요인과 과잉선복량 심화로 수급 모두가 어려운 가운데 향후 수년간 회복이 어려울 것으로 보임
 - 제품운반선의 경우 용선료가 완만하나 개선양상을 지속하고 있고 산유국간의 힘겨루기로 원유생산이 원활한 가운데 중장기적으로 꾸준한 석유제품 운송수요 증가가 예상되어 긍정적인 전망
 - 다만, 2013년의 MR급 집중 발주와 이들 중 상당물량의 금년 인도로 일시적으로 선복량 과잉이 심화되면서 해운시황 후퇴와 신조선 수주의 어려움이 예상됨

- 컨테이너선의 경우 금융위기 이후의 대량 폐선과 초대형선박 운항에 증가에 따른 허브항 집중 물동량의 지역항 운송을 위한 수요로 2,000TEU급 이하 선박의 신조선 발주가 향후 증가할 것으로 예상
- 다만, 아직은 크게 증가하는 양상은 나타나지 않고 있음

□ 최근 한국 중형조선소들의 제품운반선 시장 수주점유율 증가는 긍정적으로 평가됨

- 금년 1분기 중 제품운반선의 발주량도 크게 감소하였으나 한국 중형 조선소들은 이러한 시장상황 하에서 모두 13척의 선박을 수주하여 과거 점유율 20% 내외에서 41%까지 향상시킴
- 벌크선의 신조 시황이 매우 깊은 침체를 나타낸 가운데 경쟁국인 중국과 일본의 관심이 제품운반선으로 돌려질 수밖에 없는 상황에서 시장 점유율을 제고한 것은 의미있는 것으로 평가됨
- 향후에도 우리나라 중형조선산업이 강점을 가지고 있는 제품운반선 등 탱커 시장의 주도권을 계속 쥐고 나갈 필요가 있음

□ 중형 신조선 시황은 2017년부터 제품운반선과 컨테이너선을 중심으로 개선될 것으로 기대되며 내년까지는 다소 어려운 시황 전망

- 비교적 좋은 해운시황을 보이고 있는 제품운반선의 경우도 금년 중 인도될 물량의 일시적 공급과잉 심화로 2016년경까지는 신조선 시장의 상황이 어려울 것으로 전망
- 향후 제품운반선과 컨테이너선의 해운수요 증가가 중형 신조선 시황의 개선을 뒷받침 할 것으로 기대되며 세계경제 상황에 따라 이르면 2016년 하반기부터 신조 시황의 완만한 회복도 기대

□ 향후 일본의 가격경쟁력 제고가 지속되어 치열해질 경쟁에 대비할 필요가 있으며 특히, 기술경쟁력 제고에 노력해야 할 것임

- 일본은 대형컨테이너선 시장의 본격 진출을 위하여 과거에 스스로 폐쇄하였던 대형도크를 신규 건설하는 등의 움직임을 보이고 있음

- 이는 신중하기로 유명한 일본 조선업체가 엔저에 의한 가격경쟁력이 장기화될 것으로 판단하여 투자한 것으로 해석됨
- 이러한 일본 정부의 엔저정책이 지속된다면 특히 중형 위주로 재편되어 있는 일본 조선업체가 기존 한국, 중국과 더불어 중형 조선 시장에서 치열한 경쟁을 펼칠 것으로 예상됨
- 한국 중형조선산업은 탱커시장 등에서 아직까지 우위를 보이고 있으며 조선시장의 가장 큰 이슈인 환경기술 등의 개발 노력을 통하여 기술경쟁력 우위를 지켜나가는 노력이 필요할 것임