

중형조선사 2017년도 2분기 동향

I. 세계 조선시황	1
1. 전체 조선시황	1
2. 중형조선 발주 시황	2
3. 중형선박의 신조선가 동향	3
II. 국내 중형조선사 동향	6
1. 수주량 및 수주잔량	6
2. 건조량	8
III. 중형선박 해운시장 동향	9
IV. 시사점	14

확인 : 팀 장 이재우 (3779-6685)
 jaewoolee@koreaexim.go.kr
작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
 flydon@koreaexim.go.kr

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

< 요약 >

- **[세계 조선시황]** 2017년도 상반기 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 30.5%와 31.3% 증가 (Clarkson)
 - 전 세계 발주량은 917만CGT, 발주액은 276.7달러
 - 동 기간 전 세계 3대 중형선종의 발주량은 척수기준으로 28.8% 증가
- **[중형 신조선가]** 2분기중 중형 선박들의 신조선 가격은 소폭 상승한 후 유지되는 양상을 나타냄
- **[국내 중형조선¹⁾ 수주]** 국내 중형조선사들의 상반기 수주는 전년 동기대비 크게 증가한 수치를 나타냈으나 여전히 일감확보에는 부족한 상태임
 - 상반기 수주량은 33만CGT (302% 증가)
 - 동 기간 수주액은 5.8억달러 추정 (257% 증가)
- **[국내 중형조선 수주잔량 및 건조량]** 국내 중형조선사들의 1분기 수주잔량은 전분기대비 32.4% 감소하였고, 1분기 건조톤수는 전분기대비 73.8% 증가
 - 1분기말 수주잔량은 134만CGT
 - 1분기 건조량은 240만DWT
- **[중형 해운 시황]** 벌크선과 컨테이너선은 해운수요의 증가로 완만한 개선 움직임이 있으나 2분기 중에는 조정 양상이 나타났고, 탱커는 여전히 시황 개선이 나타나지 않음
 - 2분기 BDI 지수 평균치는 전년 동기대비 100.6% 상승하였고 벌크선 용선료는 선형에 따라 전분기대비 약 10~19% 높은 수준
 - 중형탱커의 용선료는 선형에 따라 등락이 엇갈려 전분기 대비 -8~+6% 수준의 등락을 기록
 - 중소형 컨테이너선의 용선지수인 HRCI는 전분기대비 37.5% 상승
- **[친환경·스마트]** 신조선 시장의 수요는 친환경 고효율과 스마트 선박을 위주로 변화하고 있으며 국내 중형 조선업계의 대응과 정책적 지원이 필요함
 - 경쟁국들과 달리 중형 조선업계 독자적 대책이 부족하여 지원 필요

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 6,000TEU) 이하로 규정

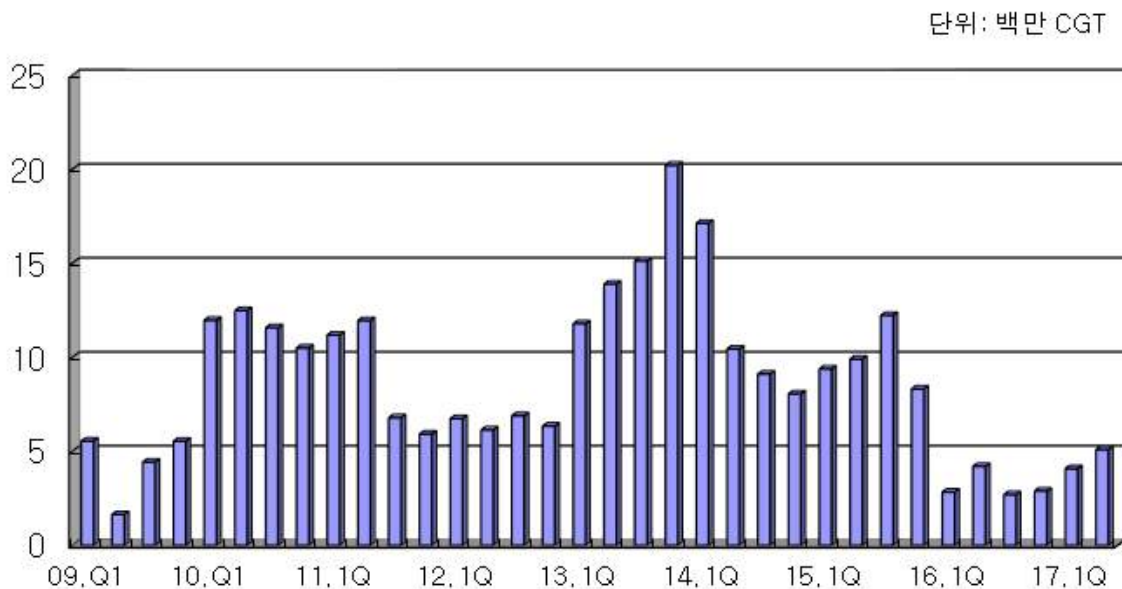
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2017년 2분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 30.5% 증가한 917만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 전년도에 비해서는 다소 개선된 수준이나 상반기 건조량의 약 48%에 불과한 수준으로 아직까지 침체국면에서 벗어나지는 못하고 있음
- 전년도 수주절벽에서는 서서히 벗어나고 있으나 여전히 선주들의 신조 발주에 대한 신중한 입장이 지속되고 있어 발주량 증가속도는 빠르지 않음
- 상반기 세계 발주액은 전년 동기대비 31.3% 증가한 276.7억달러를 기록

< 분기별 전 세계 발주량 추이 >



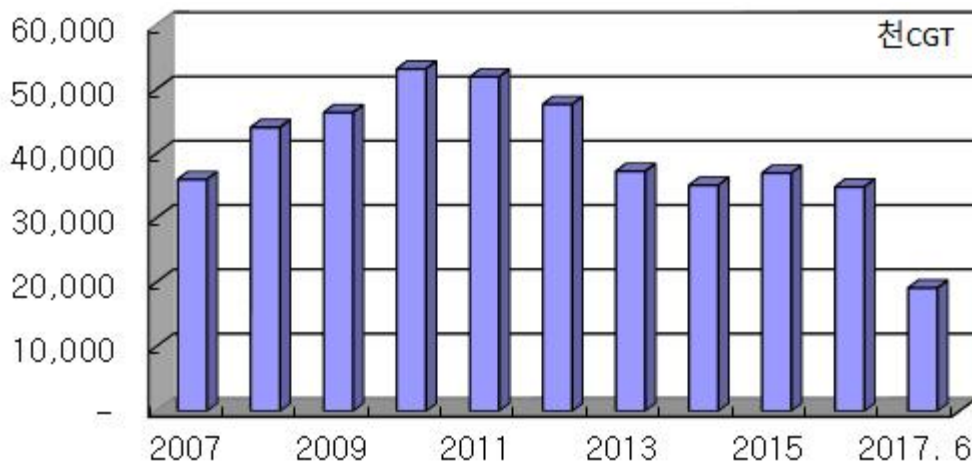
자료 : Clarkson

□ 2017년도 상반기 세계 선박 건조량은 전년 동기대비 4.1% 감소한 1,917만 CGT를 기록

- 동 기간 한국의 건조량은 16.3% 감소한 579만CGT를 기록하였고 일본 역시 13.2% 감소하여 389만CGT로 집계됨

- 반면, 중국은 상반기중 17.6% 증가한 705만CGT를 기록하여 지난해 구조조정의 영향으로 부진하였던 생산활동이 2017년 들어 활발하게 전개되고 있는 것으로 추정됨

< 전 세계 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 중형 조선2) 발주 시황

□ 상반기 중형 탱커3)와 벌크선4), 중형 컨테이너선5) 등 3대 선종 중형 선박의 세계발주량은 전년 동기대비 증가 추세를 나타냄

- 상반기 3대 선종의 중형 발주척수는 총 143척으로 전년 동기대비 28.8% 증가한 수치를 나타냄
- Capesize 이하 벌크선은 상반기 중 총 55척이 발주되며 아직은 예년에 비하여 부진한 수준이지만 전년 동기대비 37.5% 증가하며 신조선시장의 회복 가능성을 보임
- 중형 탱커는 상반기 중 71척이 발주되어 전년 동기대비 115% 증가한

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

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

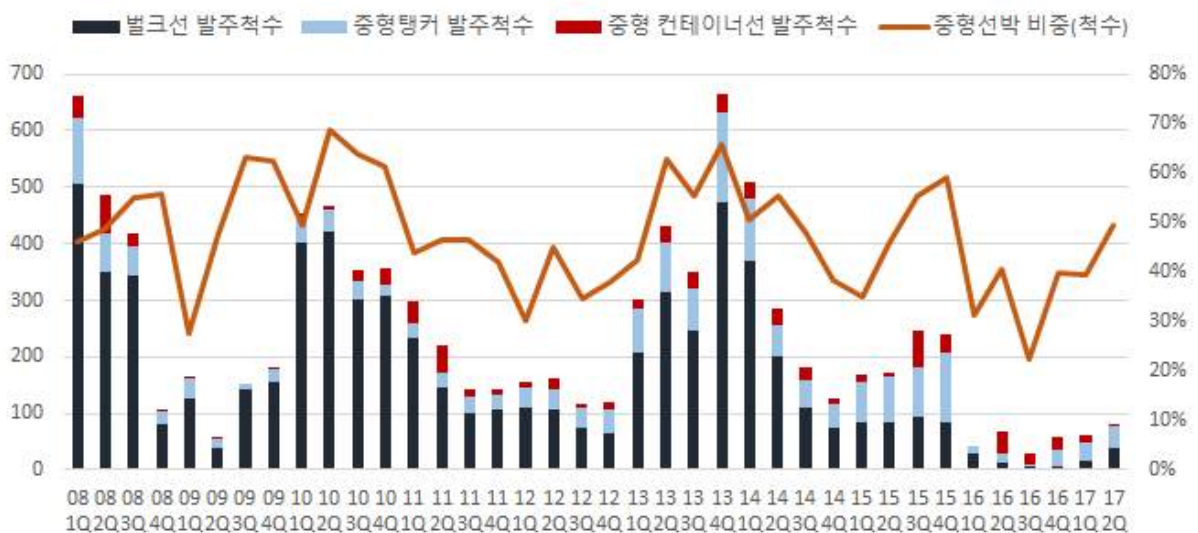
4) 중형조선의 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선형을 모두 집계

5) 중형 컨테이너선은 1,000TEU 이상 6,000TEU 이하급 컨테이너선으로 규정함

경향을 보였는데, 이는 탱커시장의 호조기였던 2013~2015년 실적에는 미치지 못하지만 2011~2012년보다 다소 많거나 유사한 수준임

- 중형 컨테이너선은 17척으로 전년 동기대비 55.3% 감소한 수준이며 여전히 극심한 침체를 나타내고 있음
- 상반기 중 3대 중형선박 발주척수는 전체 신조선 발주척수의 49.4%로 전년 상반기 39.5%에 비하여 중형선박의 비중이 확대된 것으로 나타남

< 분기별 중형선박 발주 척수 및 비중 추이 >



자료 : Clarkson을 근거로 해외경제연구소 정리

주 : 중형선박 비중은 전 세계 전체 발주척수 대비 3대 중형선종 발주척수의 비중임

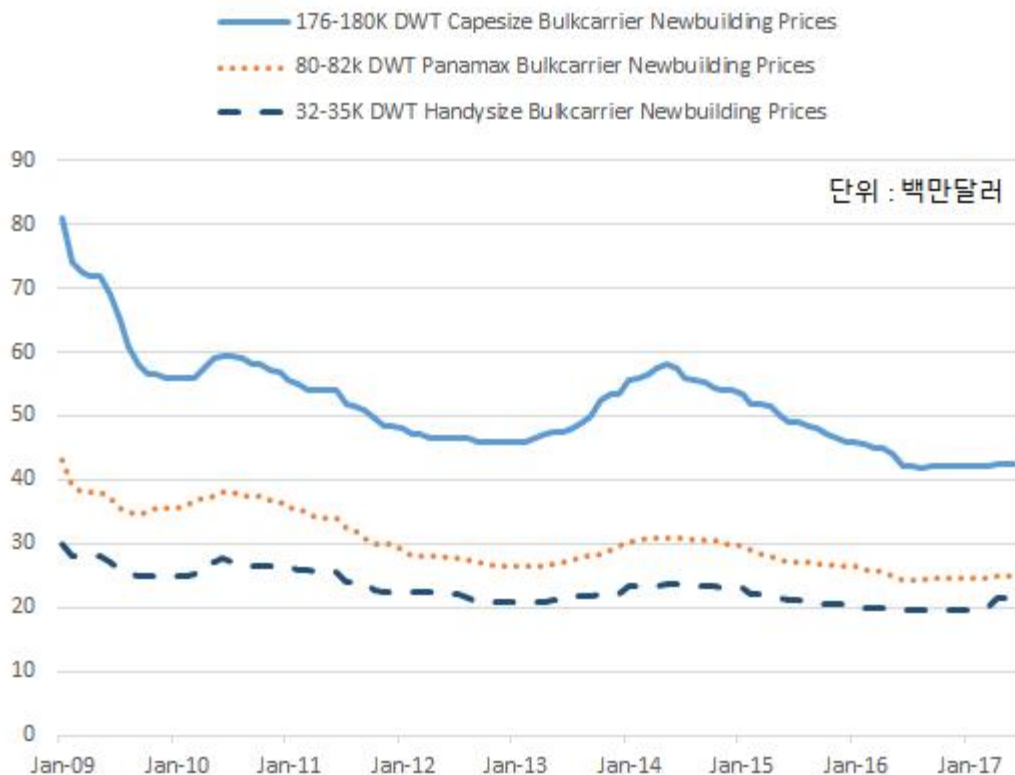
3. 중형 선박의 신조선가 동향

□ 벌크선 신조선가는 2분기 들어 소폭 상승한 후 유지되는 모습을 나타냄

- 176~180K Capesize 벌크선의 신조선가는 2분기 들어 0.5백만달러 (1.2%) 상승한 42.5백만달러를 계속 유지함
- 80~82K Panamax 벌크선 역시 2분기에 들어와서 1.0% 상승한 후 25백만달러를 3개월동안 그대로 유지함
- 32~35K Handysize 벌크선은 비교적 큰 폭인 7.5% 상승한 21.5백만달러를 4월에 기록한 후 가격을 2분기동안 그대로 유지함

- 벌크선 가격은 1분기에 이어 2분에도 소폭이나마 상승세를 기록하여 향후 시황에 대한 기대감이 반영되는 것으로 보임

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >



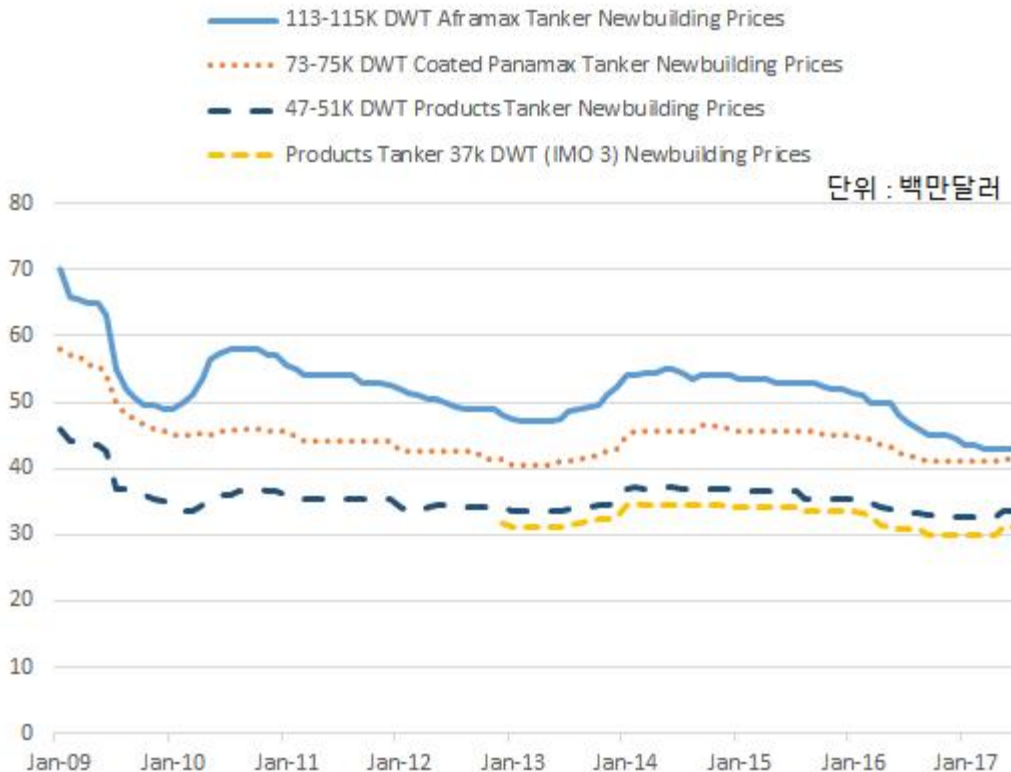
자료 : Clarkson

□ 중형 탱커의 신조선가는 2분기 중 소폭 상승

- 113~115K급 탱커의 신조선가는 전분기말과 동일한 43백만달러를 유지
- 73~75K급 탱커의 경우는 5월 중 0.5백만달러가 상승하여 전분기 대비 1.2% 상승한 41.5백만달러를 2분기말까지 유지
- 47~51K급 제품운반선은 5월 중 1백만달러 상승하여 전분기 대비 3.1% 상승한 33.5백만달러를 2분기말까지 유지
- 37K급 IMO III MR 탱커는 5월 중 1.25백만달러 상승하여 전분기 대비 4.2% 상승한 31.25백만달러를 2분기말까지 유지
- 전반적으로 탱커시장은 소형으로 갈수록 신조선가 상승폭이 커지는

경향을 나타냄

< 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >

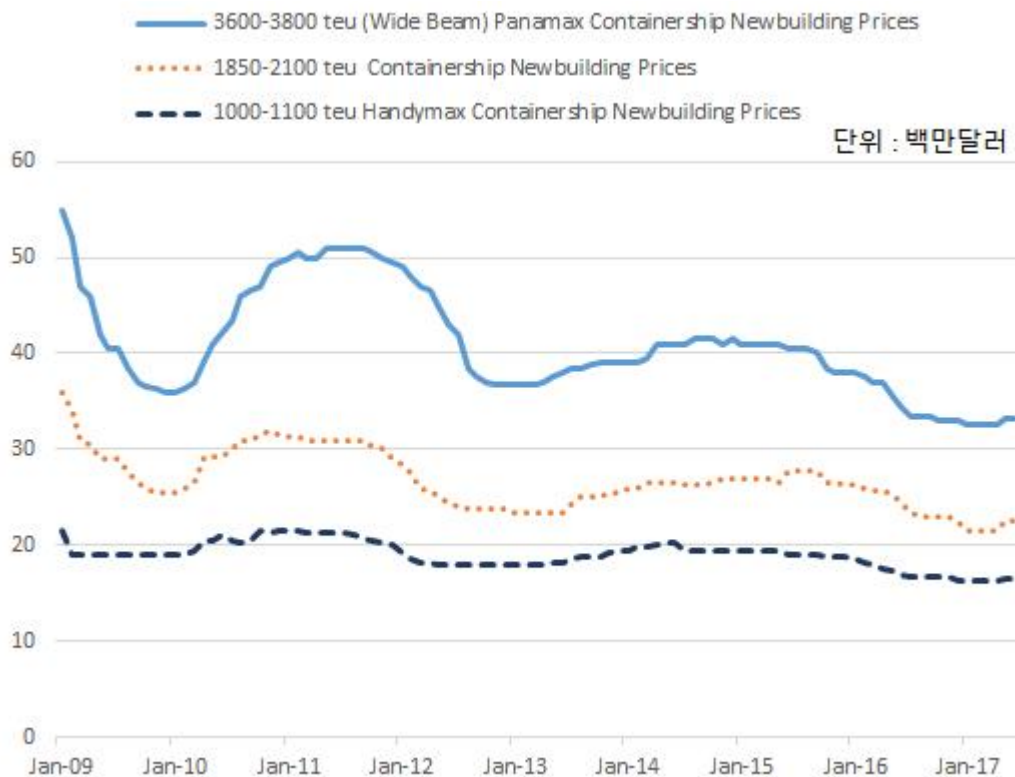


자료 : Clarkson

□ 중형 컨테이너선의 가격도 탱커와 유사하게 2분기 중 소폭 상승함

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 신조선가는 5월 중 0.75백만달러 상승하여 전분기 대비 2.3% 상승한 33.25백만달러를 2분기말까지 유지
- 1,850~2,100TEU sub-panamax 컨테이너선의 경우는 5월 중 1백만달러 상승하여 전분기 대비 4.7% 상승한 22.5백만달러를 2분기말까지 유지
- 1,000~1,100TEU handymax 컨테이너선은 5월 중 0.25백만달러 상승하여 전분기 대비 1.5% 상승한 16.5백만달러를 2분기말까지 유지
- 발주량이 미미한 컨테이너선 역시 소폭의 상승을 기록한 것은 시황 전반에 걸쳐 긍정적으로 평가됨

< 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

II. 국내 중형 조선사 동향

1. 수주량 및 수주잔량

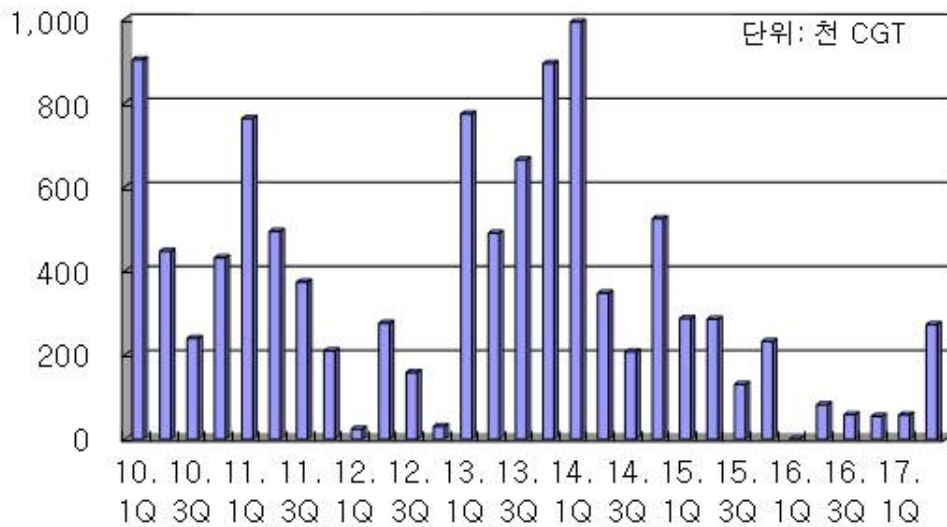
□ 2017년 상반기 국내 중형조선소⁶⁾의 수주량은 전년 동기대비 크게 증가하였으나 아직까지는 부진한 수준

- 1분기에 단 3척의 수주로 극심한 부진을 나타낸 중형조선소의 수주는 2분기에 탱커시장의 호조로 13척을 수주하며 큰 증가세를 보였으나 아직까지 일감확보에는 부족한 수준임
- 상반기 수주는 전년 동기대비 302% 증가한 33만CGT를 기록하였고 증가폭이 큰 것은 전년도 상반기의 극심한 부진에 의한 기저효과이며

6) 본고의 중형조선소는 상선으로서 길이 100m 이상이며 10,000dwt급 이상 또는 이에 상응하는 특수선 등의 강선을 건조하는 조선소로 규정함. 현재 활동중인 조선소로서 성동, 대한, SPP, 대선, STX, 한진중, 한국야나세, 연수 등 8개 조선소를 대상으로 Clarkson의 통계를 따로 산정하여 작성함

아직까지 본격적인 회복국면이라 할 수는 없음

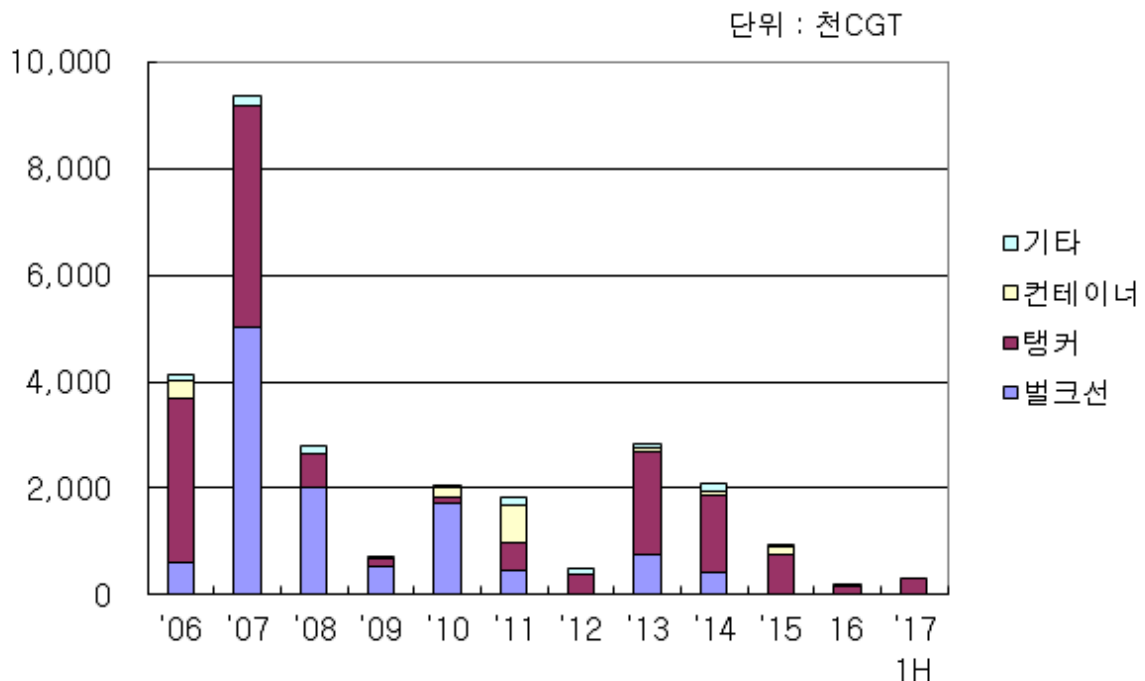
< 국내 중형조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

- 상반기 수주 선박은 모두 탱커로 여전히 탱커에 편중된 수주실적을 나타내고 있음

< 국내 중형조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성
 주 : 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

□ 국내 중형조선사들의 상반기 수주액은 5.8억달러로 추정되며 전년 동기대비 257% 증가한 수준

- 중형 조선수주액이 국내 전체에서 차지하는 비중은 7.0%를 기록하여 예년대비 다소 낮은 수준

< 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	13.1	6.0%
2016	3.7	9.5%
2017. 1H	5.8	7.0%

자료 : 해외경제연구소 추정

□ 국내 중형조선소의 수주잔량은 2분기말 현재 122만CGT로 전분기 대비 9.7% 감소

- 현재 수주잔량은 59척으로 1년치 일감에 못 미치는 수준으로 추정되며 수주 부진으로 감소추세가 지속되고 있음

2. 건조량

□ 상반기 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전년 동기대비 크게 감소함

- 상반기 건조량은 dwt단위로 전분기대비 48.6% 감소한 3,723천dwt
 - 2분기 건조량은 전분기대비 44.6% 감소한 1,328천dwt
- 상반기 건조척수는 전년 동기 75척에서 48척으로 감소함
- 수주잔량 감소와 조선소들의 구조조정에 따른 건조능력 감소로 건조량이 크게 감소한 것으로 추정됨

< 국내 중형조선의 분기별 건조량 추이 >

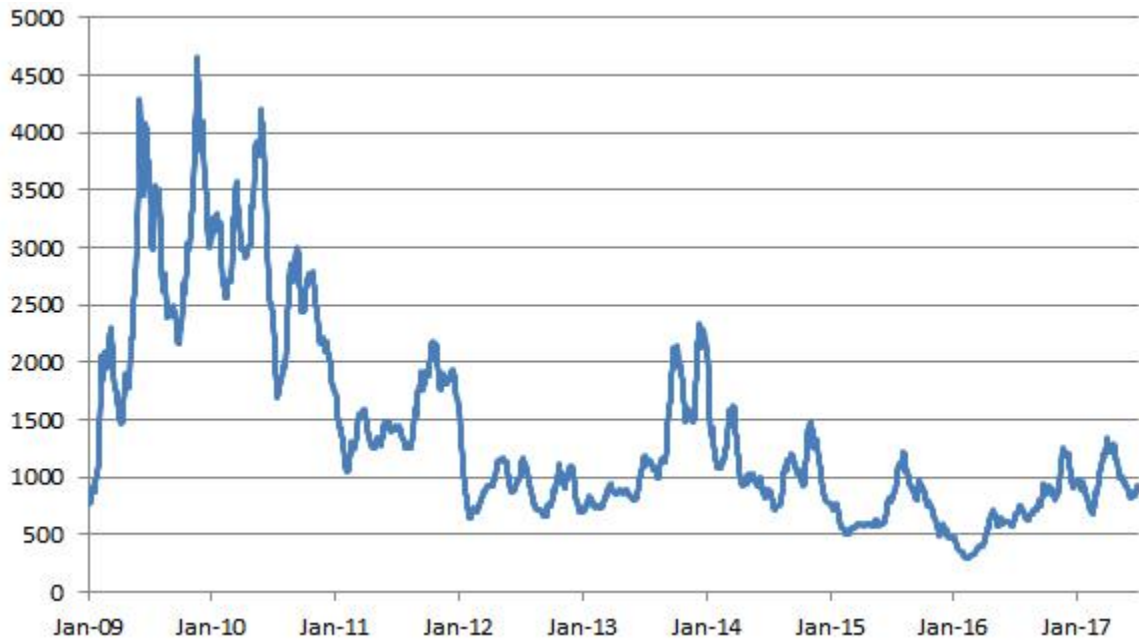
분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
14 1Q	711	10	700	14	—	—	—	10	9	1	130	7
14 2Q	344	3	403	8	—	—	—	—	—	—	18	3
14 3Q	77	1	774	15	187	16	1	—	—	—	100	6
14 4Q	212	2	515	9	212	18	3	24	22	1	46	7
15 1Q	538	3	925	16	212	18	3	24	22	1	138	2
15 2Q	179	1	819	14	199	17	2	78	69	4	185	4
15 3Q	1,230	7	889	17	180	20	3	26	22	3	264	2
15 4Q	329	2	797	15	199	17	2	—	—	—	—	—
16 1Q	2,308	13	1,862	28	283	26	3	—	—	—	—	—
16 2Q	949	6	1,567	22	12	1	1	—	—	—	268	2
16 3Q	645	4	1,309	17	68	5	3	24	22	1	—	—
16 4Q	508	3	800	10	68	5	3	—	—	—	—	—
17 1Q	150	1	1,931	20	93	7	4	64	56	3	159	2
17 2Q	163	2	1,025	9	64	5	3	71	89	3	4	1

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

III. 중형선박 해운시장 동향

- 상반기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 974.8로 전년 동기대비 100.6% 상승하여 1분기에 이어 2분기에도 개선추세가 뚜렷함
 - 2분기에는 평균 1,005.8로 전년 동기대비 64.5% 상승한 수준이며 분기별 평균치로는 2014년 이후 처음으로 1,000을 상회함
 - 2분기에도 해상물동량 증가율의 비교적 양호한 추이가 나타났고 선복량 증가는 이에 미치지 못하여 시황의 개선추세가 지속됨
 - 2015년 이후 벌크선의 신규발주량이 많지 않고 향후 환경규제효과에 의하여 폐선은 증가할 전망이므로, 선복량 과잉의 영향으로 빠른 속도는 아니겠으나 점차 시황은 개선되는 방향으로 전개될 전망

< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

□ 2분기 중 벌크선 용선료는 5, 6월 중 조정을 겪으며 하락

< 벌크선 용선료 추이 >



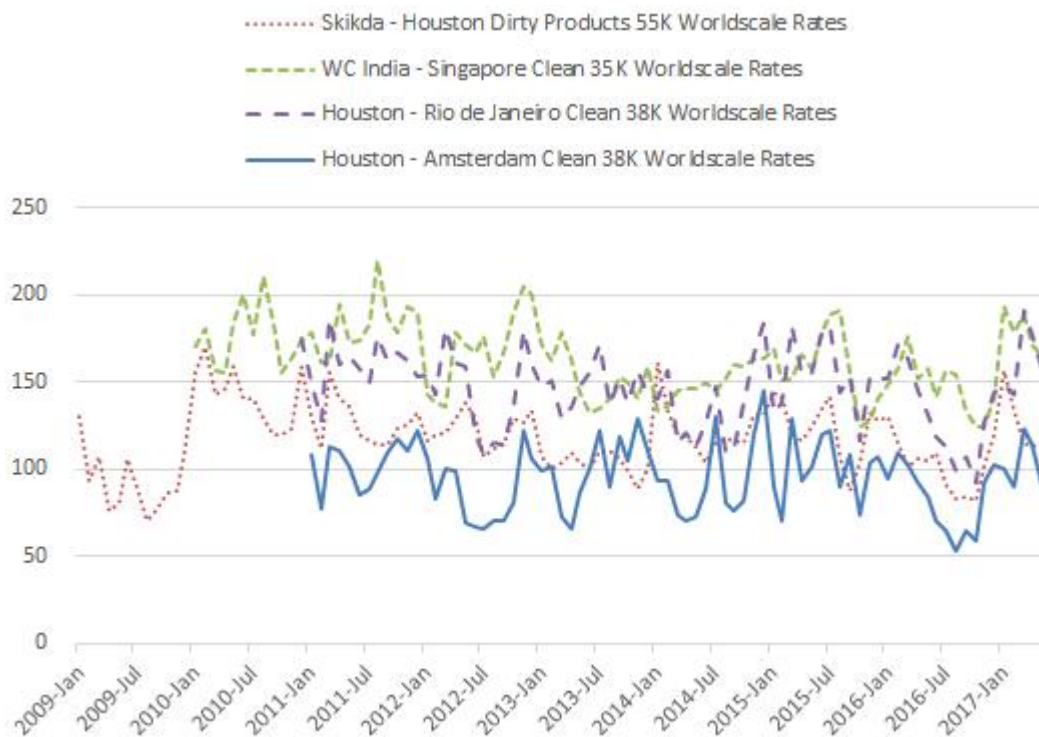
자료 : Clarkson

주 : 용선료는 1년 timecharter 기준

- 17만dwt Capesize의 2분기 평균 용선료는 전분기대비 18.8% 상승한 1일당 14,017달러를 기록하였으나 5, 6월 연속 하락하며 6월에는 전분기말 대비 13.2% 하락한 12,800달러 수준을 기록
- 7.5만dwt Panamax의 2분기 평균 용선료는 1일당 10,299달러로 전분기대비 12.9% 상승한 수준이나 5, 6월의 하락으로 6월 용선료는 전분기말 대비 11.0% 하락한 9,215달러
- 5.2만dwt Handymax의 2분기 평균 용선료는 1일당 9,421달러로 전분기 대비 8.5% 상승한 수준이며 6월 용선료는 전분기말 대비 10.9% 하락한 8,950달러
- 벌크선 용선료의 5, 6월 용선료 하락은 대세적 추세보다는 일시적 조정으로 보임

□ 중형 Tanker의 1분기 해운운임지수(WS)는 전반적으로 전년 동기대비 소폭 낮은 수준임

< Tanker류 해운운임지수(WS) 추이 >



자료 : Clarkson

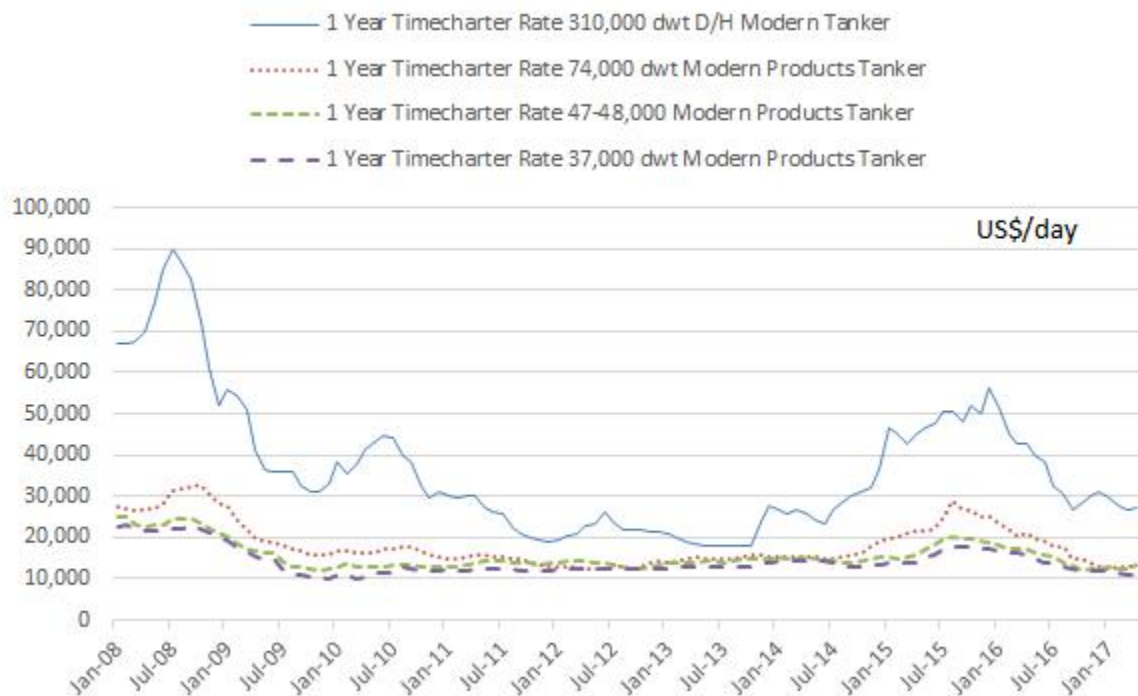
- 55K dirty tanker의 알제리 Skikda-휴스턴 간 2분기 평균 WS 지수는

전년 동기대비 5.7% 하락

- 38K clean 휴스턴-브라질 리우데자네이루 간 WS의 2분기 평균치는 전년 동기대비 1.9% 하락한 수준
- 38K clean 휴스턴-암스텔담 노선은 같은 기간 1.7% 하락
- 35K clean 서인도- 싱가포르 2분기 평균치는 1.6% 하락
- 탱커시장은 전년 대비 둔화된 물동량 증가에 저유가시기 발주물량의 다량 출회로 시황이 좋지 못한 것으로 추정

□ 2분기 중형 탱커류의 용선료는 선형에 따라 등락이 엇갈림

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

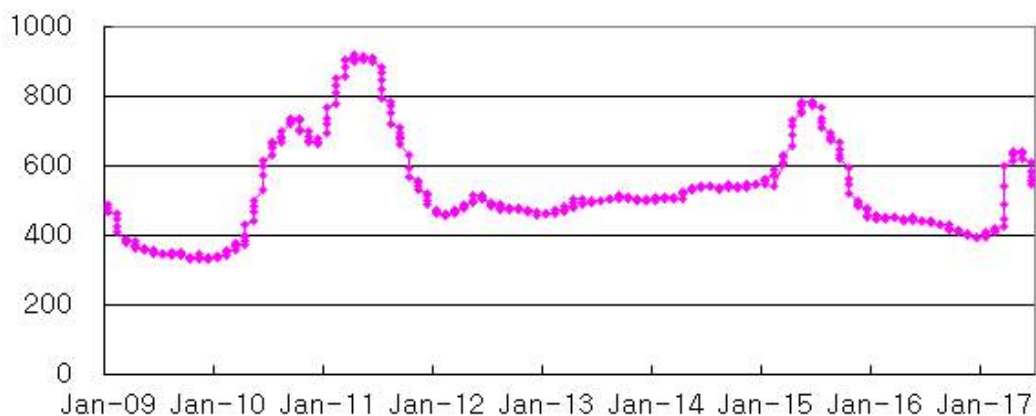
- 11만dwt Aframax 탱커의 2분기 평균 용선료는 전분기대비 8.5% 낮은 1일당 15,438달러를 기록
- 7.4만dwt 제품운반선의 1분기 평균 용선료는 전분기대비 5.2% 상승한 13,375달러를 기록

- 4.7~4.8만dwt 제품운반선의 경우도 5.5% 상승한 13,342달러
- 3.7만dwt 제품운반선은 1.9% 하락한 11,138달러를 기록
- 중형 선형에서 일부 소폭의 강세가 나타났으나 대세적인 추세는 아닌 것으로 보임

□ 중소형 컨테이너선 용선지수라 할 수 있는 HRCI는 2분기에 들어와 5월부터 다시 하락흐름이 나타남

- 2분기 HRCI 평균지수는 607.0로 전분기대비 37.5% 상승
- 급격히 상승한 지수는 5월부터 조정양상을 보이며 14.1% 하락하여 6월말 547까지 하락
- 2분기 중 조정에도 불구하고 지수는 2015년말 이후 오랜 침체를 깨고 크게 개선되는 양상을 나타냄
- 이러한 흐름은 컨테이너선 시장의 해상물동량 및 폐선량 증가가 원인인 것으로 추정되며, 과잉선복량으로 속도는 제한적일 것이나 점진적 개선흐름이 예상됨

< HRCI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 선주협회

IV. 시사점

- 2분기 중 한국 중형조선소들의 수주량은 크게 증가하였으나 수주잔량이 빠르게 감소하는 등 아직까지는 부족한 양상임
 - 큰 폭의 수주증가는 전년도 상반기 극심한 부진에 의한 기저효과이며 아직까지 신조선 시장의 본격적 회복이 지연되면서 중형 조선 수주량은 일감확보에 크게 부족한 수준임
 - 다만, 신조선 가격이 2분기 들어 조정양상을 보이고는 있으나 전반적인 개선추세가 완만하게나마 나타나는 것은 시황이 바닥을 지나고 있다는 반증으로 해석되어 긍정적임
- 지속되는 수주가 탱커에 한정되고 있는 것은 하나의 불안 요인이며 향후 벌크선 시황의 개선에 따라 동 시장에 진입할 방안을 찾아야 할 것임
 - 탱커의 신조선 시황은 예상을 뛰어넘는 수요를 보이고 있으나 지속적인 신조선 인도에 의한 해운시황은 불안요인이 되고 있어 언제 발주가 급감할 지 알 수 없음
 - 반면, 벌크선 수요는 점차 개선될 것으로 전망되어 일감확보를 위해서는 향후 중국, 일본과 경쟁하며 벌크선을 수주할 수 방안을 찾아야 할 것임
- 단기적 일감 확보 외에도 중장기적으로 친환경 고효율 선박, 스마트 선박 등의 이슈에 어떻게 대응할 것인지 방안을 모색할 필요가 있음
 - 단기적으로 수주 증가를 통하여 생존한다 하여도 최근 빠르게 변화하고 있는 시장의 요구에 어떻게 대응하느냐에 따라 중장기적인 지속가능성이 좌우될 것으로 전망됨
 - 현재의 선복량 과잉에서도 선박의 수요가 지속되는 것은 친환경 고효율이 수요를 창출하고 있기 때문이며 향후 수년 내에 스마트

7) 그 방법론은 지난 분기 보고서에서 일부 제시한 바, 본고에서는 생략함

기술과 결합된 선박은 또 다른 수요를 낳을 것으로 예상됨

- 문제는 국내 중형 조선소들이 이에 대한 대비를 거의 하지 못하고 있다는 점임
- 중국의 경우는 국가 주도의 기술개발과 결과물을 공유하는 시스템을 가지고 있고 일본의 경우는 조선사들이 경쟁자이면서도 이러한 이슈에 공동으로 대응하는 체계를 확립하고 있음
- 한국의 경우는 현재 살아남은 조선소의 숫자도 적고 조선소간 겹치는 선형도 많지 않아 공동대응도 어려운 실정임
- 국내 중형조선을 영속시키기 위해서는 시장 패러다임 변화에 대한 대응을 지원하는 정책이 반드시 필요하며 공공부문의 지원정책에 대한 고민이 있어야 할 것임