

# 중형조선산업 2021년 동향

## I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가 동향

## II. 국내 중형선박 수주 동향

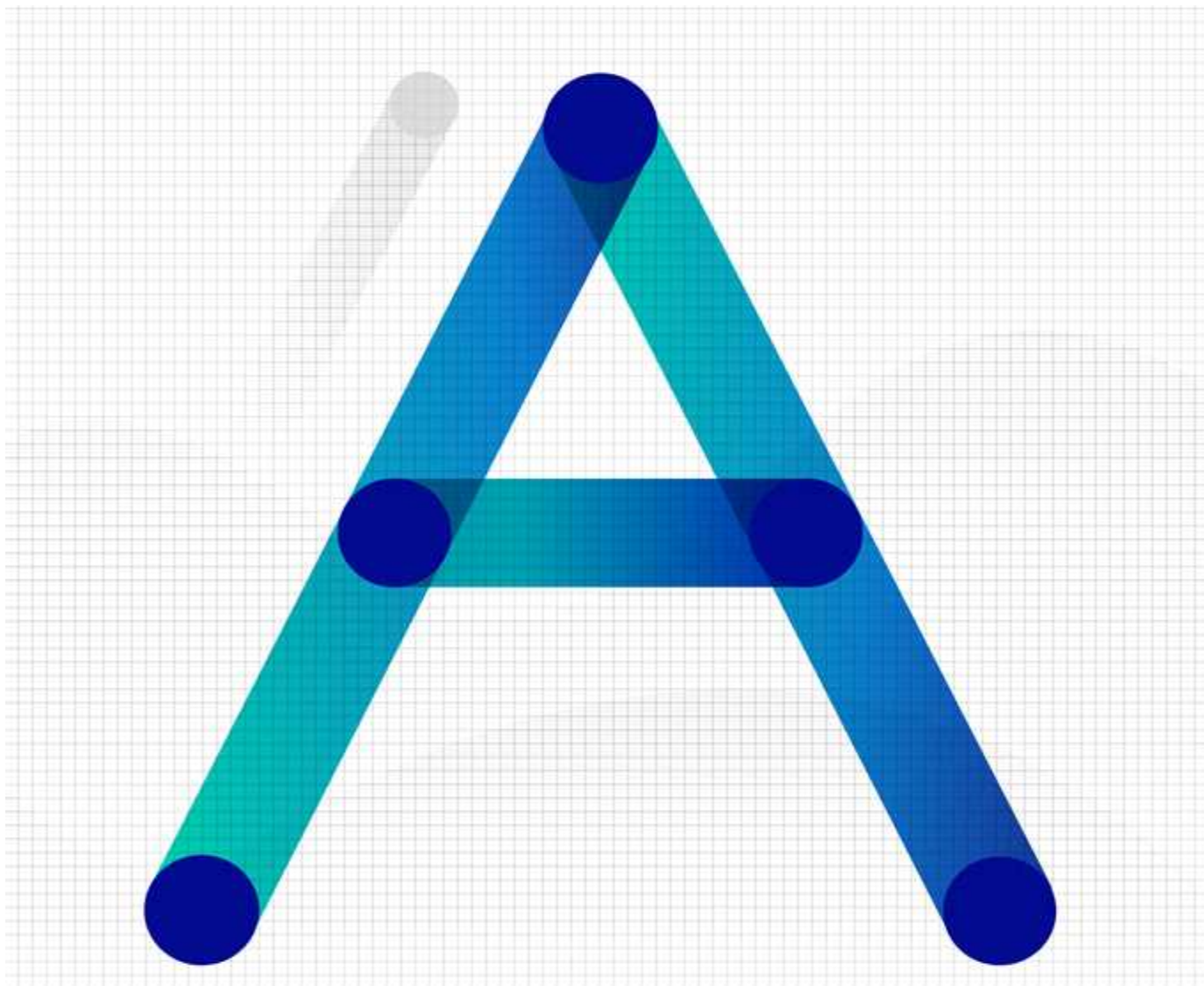
## III. 중형조선사 동향

1. 수주 동향
2. 건조량 및 수주잔량

## IV. 시사점

### 작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)





## <요 약>

### I. 세계 중형조선 시장 동향

#### (세계 중형조선 현황) 2021년 중형선박 발주량 전년 대비 83.0% 증가

- 2021년 세계 중형선박 발주량은 1,000척, 1,909만CGT
- 중형 벌크선 발주량은 전년 대비 39.0% 증가하였고 중형 탱커와 컨테이너선은 각각 22.7%와 389.2% 증가
- 컨테이너선의 신조선 투자 호조로 세계 중형선박 발주량 중 동 선박의 비중이 크게 확대됨

#### (신조선가) 2021년 중 대부분 선종과 선형의 가격이 20% 이상 상승함

- 2021년말 중형선박 신조선가는 전년말 대비 탱커가 선형별로 20.0~26.9%, 벌크선은 28.3~35.4%, 컨테이너선은 23.7~28.3%, LPG선은 15.3~22.7% 상승

### II. 국내 중형선박 수주 동향

#### (국내 중형선박 수주) 2021년 수주량은 전년 대비 110.0% 증가

- 2021년 국내 중형선박 수주량은 146척, 301만CGT
- 대형조선사의 중형 선박 수주는 중소형 LNG병커링선 등 5척, 12만CGT에 그침
- 현대미포조선의 동급 선박 수주는 84척 166만CGT로 전년 대비 57.9% 증가
- 중형조선사의 동급 선박 수주는 57척 123만CGT로 전년 대비 285.2% 증가
- 국내 중형선박 수주량은 대형사 3.9%, 현대미포 55.2%, 중형사 40.9%의 비중으로 구성

#### (선종별 수주 동향) 2021년 벌크선을 제외한 모든 선종의 수주 증가

- 중형탱커 수주량은 62척, 150만CGT로 전년 대비 28.2% 증가
- 중형컨테이너선 수주량은 55척, 88만CGT로 전년 대비 2,471.0% 증가
- 중형가스선 수주량은 23척, 45만CGT로 전년 대비 102.8% 증가
- 중형벌크선 수주는 없었음
- 기타 중형화물선 수주량은 6척, 17만CGT
- 국내 조선사들의 중형선박 수주 점유율은 15.7%로 전년 대비 2.0%p 상승



### III. 중형조선사 동향

**(수주 실적) 국내 중형조선사의 2021년 총 수주량과 수주액은 전년 대비 각각 243.7%와 351.4% 증가**

- 대형 및 소형 선박을 포함한 총 수주량은 65척, 136만CGT
- 총 수주액은 29.9억 달러
- 신조선 시장의 컨테이너선 발주 호조의 영향으로 컨테이너선 수주가 크게 증가하였고 주력 선종인 탱커의 수주도 발주 증가율 대비 매우 높은 수주 증가율 기록

**(건조 실적) 2021년 건조(인도)량은 전년 대비 15.5% 감소**

- 2021년 중 총 23척, 164만dwt 건조
- 2019년, 2020년 초 수주 부진으로 하반기 이후 일감 부족 상황

**(수주잔량) 2021년 말 수주잔량은 78척, 157만CGT로 전년말 대비 83.5% 증가**

- 2021년 활발한 수주활동으로 수주잔량 크게 증가

### IV. 시사점

**조선시황 호전과 때맞춰 중형조선사들의 인수합병 성사 등으로 경영체제가 정비되고 수주가 빠르게 개선된 점은 매우 긍정적임**

- 국내 중형조선사들의 경쟁력 회복과 산업활동 증가 기대

**중형조선사들의 수익성 확대 필요**

- 철강재 가격 상승, 저가 옵션계약 발효 등으로 수주 증가에도 불구하고 중형사들의 수익성 개선 기대는 약화됨
- 신조선 시장의 변화로 많은 투자가 요구되는 만큼 수익성 개선에 주력할 필요가 있음

**중형조선사 간 높은 강도의 협력을 통한 경쟁력 강화 모색 필요**

- 중형조선업계 내의 R&D, 설계, 영업 등 부문의 협력을 통해 원가 절감, 협상력 강화 등 경쟁력 강화 방안 모색 필요



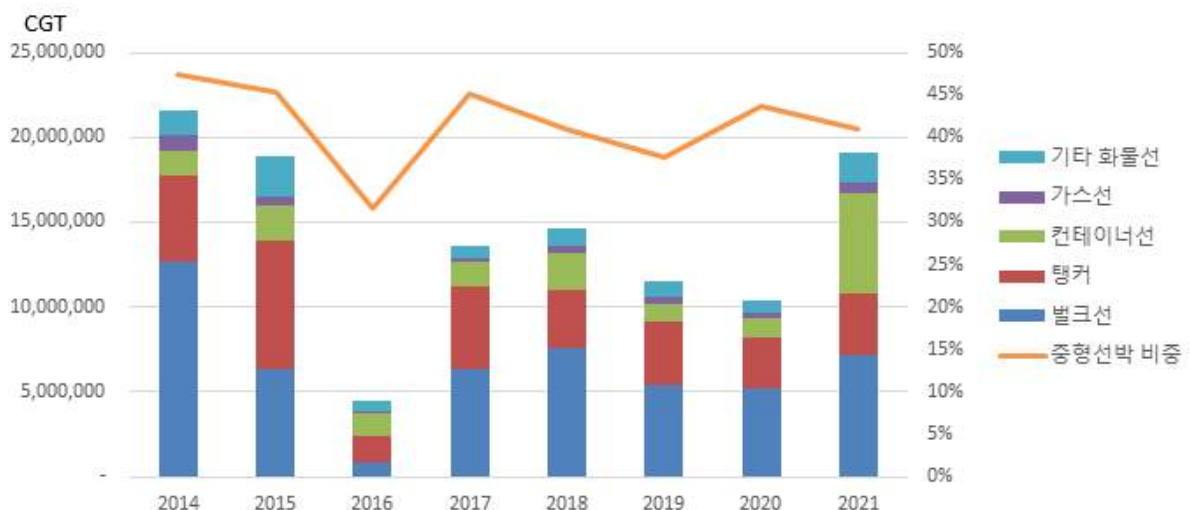
## I. 세계 중형조선 시장 동향

### 1. 선박 발주량 동향

#### 2021년도 중형선박<sup>1)</sup> 발주량은 세계 신조선 수요 호전으로 크게 증가함

- 2021년 세계 신조선 시장이 해운시황 호조, 환경규제 대응 수요 등으로 활발한 신조선 발주가 이루어짐에 따라 중형선박 발주량도 크게 증가함
- 2021년 세계 중형선박 발주량은 총 1,000척, 1,909만CGT로 전년대비 83.0% 증가 (CGT 기준)
- 하반기 중형선박 발주량은 431척, 789만CGT로 전년동기 대비 46.8% 증가하였으나 상반기 대비로는 29.6% 감소하여 상반기보다 신조선 수요가 다소 위축된 양상을 보임
- 주된 원인은 탱커의 해운시황 부진에 의한 발주량 감소임
- 2021년 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형선박 비중은 40.9%(CGT 기준) 전년(43.6%) 대비 소폭 축소된 수준

#### 중형선박 발주량 추이



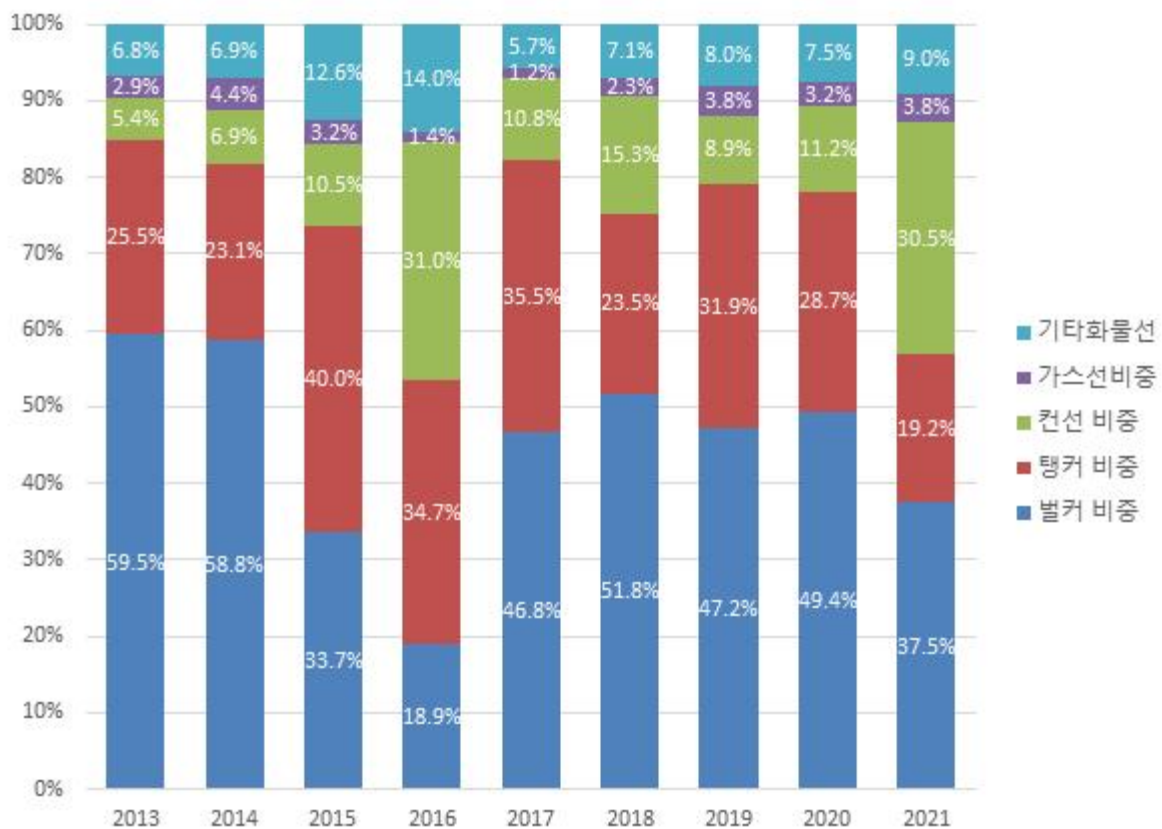
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

1) 본고에서 중형 선박은 탱커 또는 벌크선 기준 10,000dwt 이상, 선박의 총길이 기준 100~300m 미만급으로서 각 선종별 유사한 크기를 가진 선박으로 정의함. 국제적 혹은 국내적으로 명확한 구분은 없으나 국내 중형조선사들의 건조능력을 감안하여 기준을 설정함. 본고에서는 벌크선 10,000~200,000dwt 미만급, 탱커 10,000~125,000dwt 미만급, 컨테이너선 1,000~6,000TEU 미만급, 가스선(LPG선 5,000~65,000CuM 미만급, LNG선 2,000~40,000CuM 미만급), 기타 화물선(MPP(다목적선) 10,000dwt 이상급, RoRo선 5,000dwt 이상급, 일반화물선 7,500dwt 이상급, PCC(자동차전용선) 전 선형)등 5개 선종으로만 구분하여 통계에 반영함.



2021년 중형선 발주량에 있어서 컨테이너선의 발주량이 매우 큰 증가율과 높은 비중을 나타냈고 다른 선종들 역시 비교적 큰 폭으로 발주량 증가

중형선박 선종별 발주량 비중 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 2021년 중형 벌크선 발주량은 410척 716만CGT로 전년 대비 39.0% 증가
  - 2021년 해운수요 증가와 코로나19 영향에 의한 체선 등으로 벌크선 운임이 13년만에 최고 수준을 기록하며 선사들의 투자 여력이 높아져 발주량이 증가한 것으로 추정됨
  - 2021년 발주량이 2018년 이후 다시 7백만CGT를 상회하여 전년 대비 증가하였으나 보수적 신규투자가 진행되어온 2015년 이후 중형 벌크선 발주량이 5백만~6백만CGT 수준인 점을 고려하면 투자 여력 증가에도 불구하고 아직은 신조선 투자에 조심스러운 추세임
  - 중형벌크선의 상반기와 하반기 발주량은 각각 399만CGT와 318만CGT로 하반기 발주가 다소 적은 편이나 연중 비교적 꾸준한 발주가 이루어짐



- 2021년 제품선을 포함한 중형 탱커 발주는 163척 367만CGT로 전년 대비 22.7% 증가
  - 2020년의 탱커 발주량이 다소 부진하여 기저효과에 의해 전년 대비 발주량이 증가하였으나 전반적인 탱커 해운시황 부진의 영향으로 2017년 이후 발주량 평균 373만CGT 수준에도 미치지 못하여 타 선종 대비 신조선 발주 시황은 부진함
  - 상반기 중 탱커 발주량은 123척 273만CGT로 전년동기 대비 70.7% 증가하는 실적을 기록하며 크게 호전되었으나 탱커 해운시황 부진이 지속되며 하반기 중 발주가 40척, 94만CGT에 그쳐 신규 수요가 다시 위축되는 양상을 보임
- 2021년 중형 컨테이너선 발주량은 303척 582만CGT로 전년 대비 389.2% 증가
  - 컨테이너 해운시황이 사상 최고치의 운임을 기록하는 등 매우 큰 호조세를 보이며 선주들의 투자여력이 크게 개선되었고 2023년 이후의 강도 높은 해상환경규제에 대응하기 위한 수요가 본격화되며 발주량이 과거 호황기 정점이었던 2007년과 유사한 수준을 기록함
  - 특히, 2,000TEU 이하급 Feeder선 뿐 아니라 과거 10여 년간 수요가 거의 없었던 3,000TEU급 이상 중형선의 수요도 크게 증가하여 호황기 이후 처음으로 선형별 고른 발주량을 기록
  - 과거 20% 이하 수준을 보였던 중형선박 시장에서의 컨테이너선 비중이 2021년 30.5%를 차지하여 중형선 시황 호조를 주도함
  - 상반기 발주량 162척 322만CGT, 하반기 141척 260만CGT로 하반기에는 다소 감소하는 경향을 보임
- 2021년 중형 가스선 발주량은 51척, 72만CGT로 전년 대비 118.6% 증가
  - 2021년 중 중형 가스선 발주는 LPG 이중연료 적용을 위하여 발주가 집중되며 LPG선을 중심으로 발주량이 크게 증가
  - 중형 가스선 역시 상반기 중 37척 57만CGT의 발주량으로 전년동기 대비 350.1% 증가하였으나 하반기 13척 15만CGT로 오히려 전년동기 대비 27.7% 감소하여 발주가 상반기에 집중되는 경향을 보임
  - 2021년 중 전체 중형 선박 발주에서 차지하는 비중은 3.8%로 높지 않은 수준임
- 2021년 기타 화물선의 발주량은 73척 171만CGT로 전년 대비 118.9% 증가
  - 기타 화물선의 발주는 상반기 중 주로 RoRo선에 집중되었고 하반기 중에는 자동차전용선(PCC)가 대거 발주되며 수요를 주도함
  - 2021년 전체 중형선박 발주량에서 차지하는 비중은 9.0% 수준

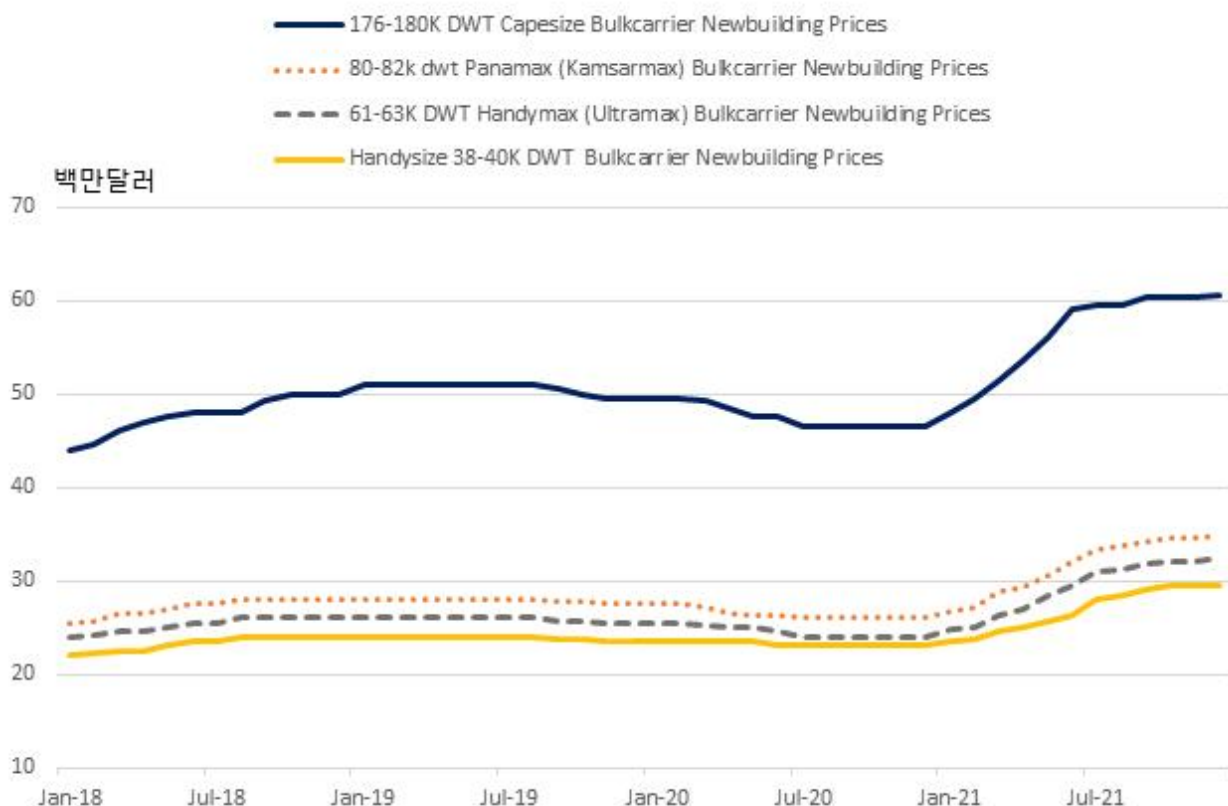


## 2. 신조선가 동향

### 중형 벌크선 신조선가는 2021년 중 크게 상승하였으나 하반기 상승폭은 다소 둔화됨

- 2021년 들어 발주 급증으로 수주잔량이 확보됨에 따라 연초부터 중 벌크선 신조선가는 빠르게 상승하였고 크기가 큰 선형일수록 상반기 중 상승속도가 빨랐던 반면, 하반기 상승폭은 크게 둔화됨
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 12월 60.25백만 달러로 전년말 대비 30.1% 상승하였으며, 하반기 중에는 상반기말 대비 2.5% 상승에 그쳐 둔화됨
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 동일한 흐름을 보이며 12월 평균 전년말 대비 33.7% 상승한 34.75백만 달러를 기록하였으며 상반기말 대비 하반기 상승폭은 8.6%
- 61~63K Ultramax의 경우 12월 평균 전년말 대비 35.4% 상승한 32.5백만 달러를 기록하였으며 상반기말 대비 하반기 상승폭은 10.2%를 기록
- 38~40K Handysize 가격은 12월 평균 전년말 대비 28.3% 상승한 29.5백만 달러를 기록하였으며 상반기말 대비 하반기 상승폭은 12.4%를 기록

### 중형 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

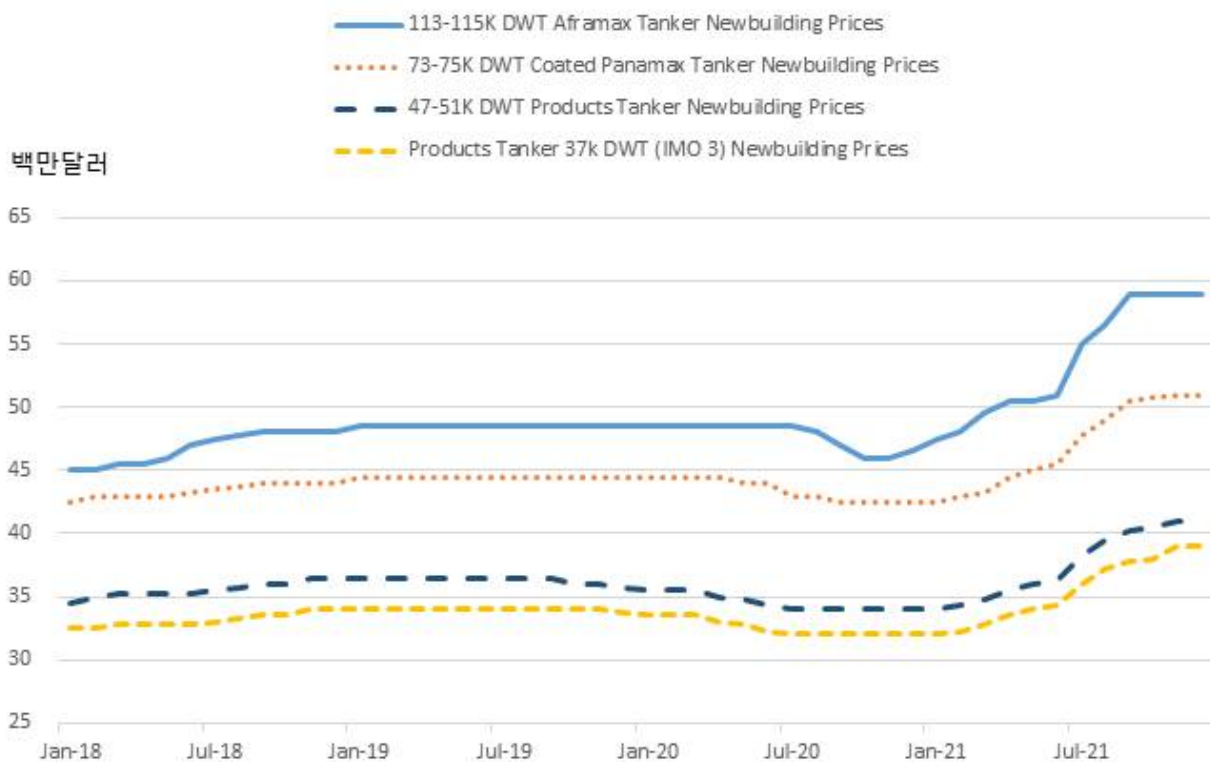




## 중형 탱커의 신조선가도 2021년 중 크게 상승하였으나 4분기에는 다소 정체 양상을 보임

- 2021년 중 중형 탱커의 발주는 타 선종에 비하여 다소 부진하였으나 전반적인 신조선 시황 호조로 조선사들의 수주잔량이 증가하며 중형 탱커의 가격도 따라서 상승함
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 12월 평균 신조선가는 59.0백만달러로 전년말 대비 26.9% 상승
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우 12월 평균 51.0백만달러를 기록하여 전년말 대비 20.0% 상승
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 경우도 12월 평균 전년말 대비 20.6% 상승한 41.0백만달러를 기록
- 37K급 IMO III MR 탱커의 12월 평균 신조선가도 전년말 대비 21.9% 상승한 39.0백만 달러 기록

### 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

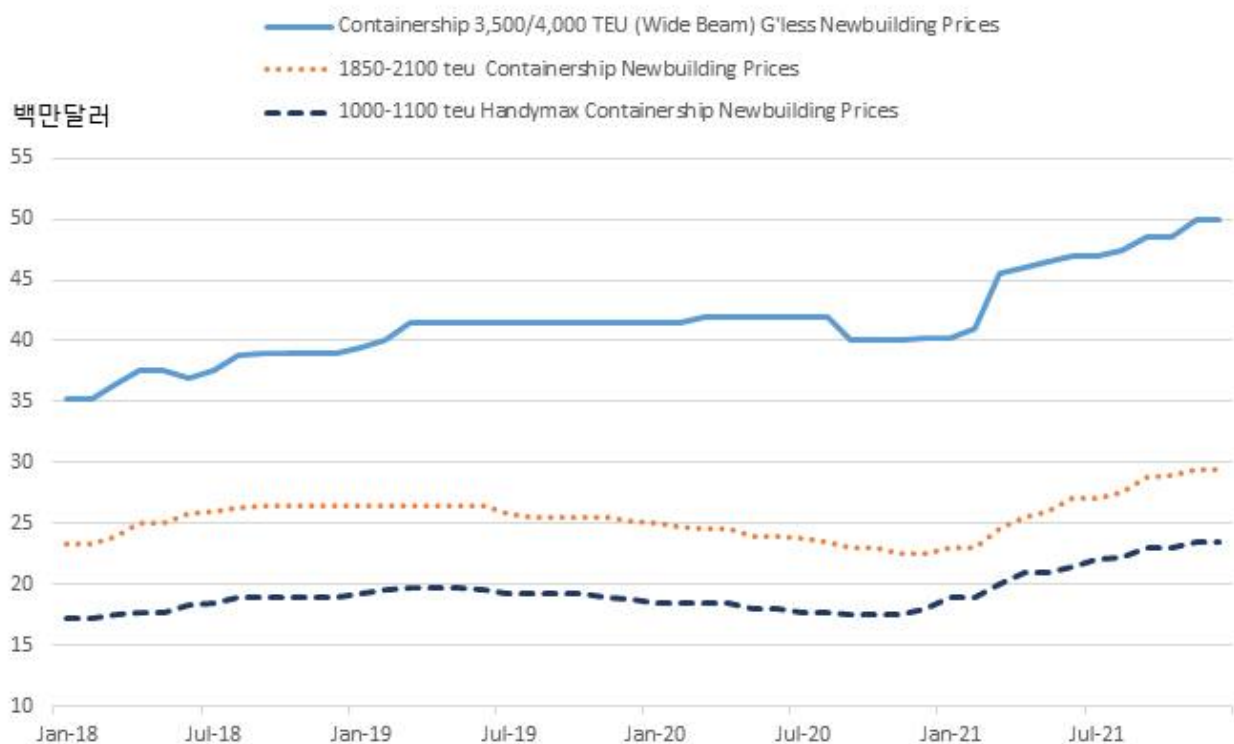




## 중형 컨테이너선의 2021년 가격은 하반기까지 꾸준히 상승함

- 중형 컨테이너선 가격 역시 크게 상승하였으며 중형 벌크선과 달리 하반기와 4분기 중 정체 양상이 나타나지 않고 연말까지 꾸준히 상승하는 추세를 보임
- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 월평균 가격은 12월 50.0백만 달러로 전년말 대비 24.2% 상승
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 12월 평균 29.5백만 달러로 전년말 대비 28.3% 상승
- 1,000~1,100TEU Feeder선의 경우도 12월 평균 23.5백만 달러로 전년말 대비 23.7% 상승

### 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



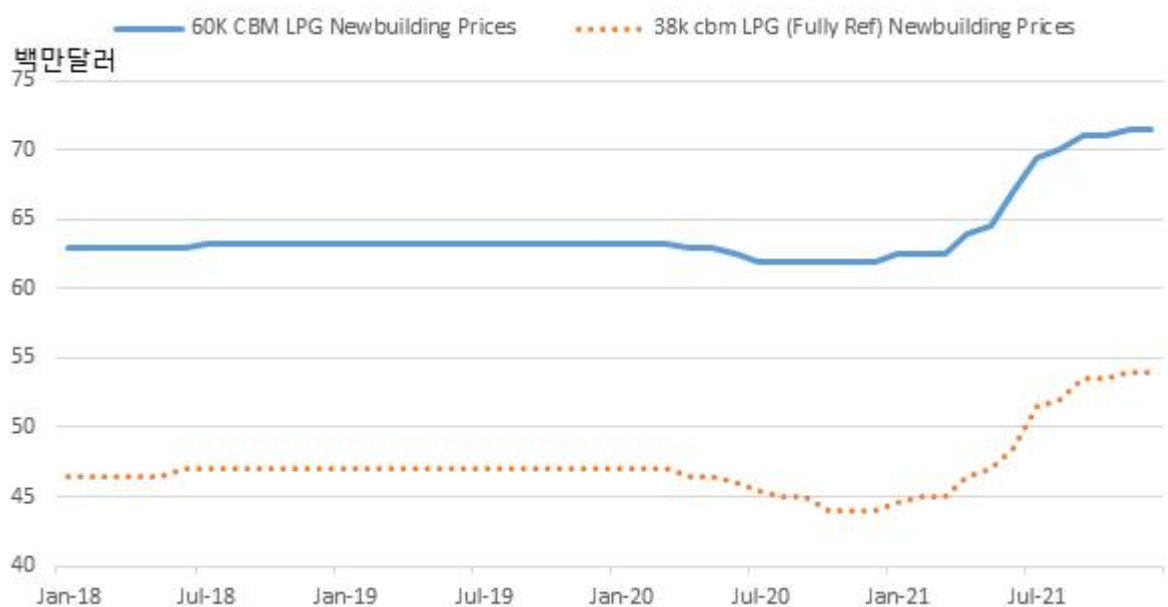
자료 : Clarkson



## 중형 LPG선 가격도 2021년 중 상승함

- 중형 LPG선 신조선가는 발주가 집중된 상반기 중 빠르게 상승하였으며 하반기에도 완만하나마 상승세를 이어감
- 60KCUM LPG선의 신조선가는 12월 평균 71.5백만 달러로 전년말 대비 15.3% 상승
- 38KCUM LPG선은 동 기간 22.7% 상승하여 12월 평균 54.0백만 달러를 기록

### 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

## 중형 선박의 신조선가는 2021년 중 급등한 철강재 가격의 원가상승 요인을 감내할 수준으로 상승한 것으로 판단되며 2022년 중 추가 상승 기대

- 2021년 중 선박의 가장 중요한 원자재인 후판을 포함한 철강재의 가격이 약 70% 상승하였고 이에 따라 기자재를 포함, 약 20% 내외의 원가상승 요인이 발생한 것으로 추정됨
- 연말까지 중형 선박의 주요 선종 및 선형별 가격 상승폭은 대부분 20%를 상회하여 원가 상승분을 전가할 수 있는 수준에 도달한 것으로 추정됨
- 현재, 대형조선소를 비롯한 상당수의 조선소가 2.5년치 이상의 물량을 안정적으로 확보한 만큼 대형사들이 선별수주로 신조선가를 높이려는 시도가 이루어질 것으로 예상되고 연쇄적으로 중형 선박 가격 역시 추가적인 상승이 기대됨



## II. 국내 중형선박 수주 동향

2021년 중 국내 중형선박 수주활동에 있어서 대형 계열사인 현대미포조선과 중형조선사들의 수주량이 크게 증가하였으며, 특히 중형조선사들의 비중이 크게 확대됨

국내 조선사 중형조선 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 중형선박을 수주 및 건조하는 중형조선산업은 대형조선사<sup>2)</sup>(이하 "대형사"), 대형사 중 중형선박 사업을 영위하는 현대미포조선(이하 "현대미포"), 중형조선사<sup>3)</sup>(이하 "중형사"), 기타 조선사<sup>4)</sup> 등이 참여하여 활동하고 있음
- 2021년 국내 조선사들의 중형선박 수주는 총 146척 301만CGT로 전년 대비 110.0% 증가함
  - 특히, 컨테이너선 시장의 호조로 중형 컨테이너선의 수주가 전년 대비 약 25배 증가하며 전반적인 중형선 수주 증가를 견인함
  - 수주량은 상반기 중 207만CGT, 하반기 94만CGT로 신조선 시장의 흐름에 따라 주로 상반기에 집중된 경향으로 보임

2) 본고에서 대형(조선)사는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대삼호중공업 등 4개사. 현대미포조선은 현대중공업과 동일한 한국조선해양 그룹사이나 주로 중형선박을 수주, 건조하는 특성상 국내 중형조선사들과 경쟁관계에 있으며 이에 따라 중형조선사들과의 실적 비교를 위하여 대형사 범주에서 제외하고 별도의 통계를 집계함

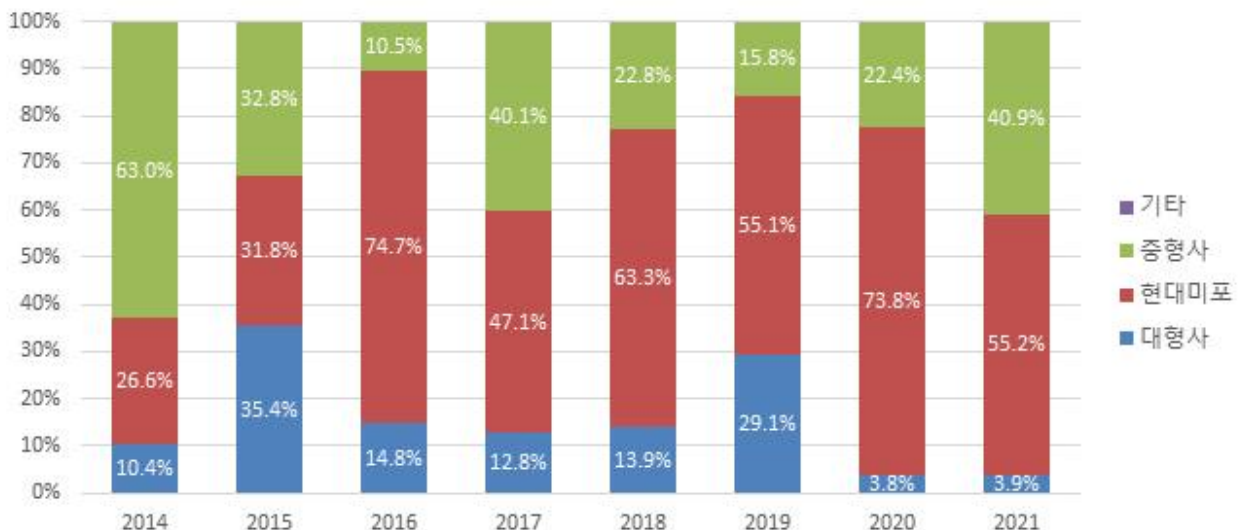
3) 중형조선사는 본고에서 정의한 중형선박 즉, 총길이 100~300m 미만급 선박을 주로 수주, 건조하는 조선사로서 대기업 계열에 속하지 않은 기업을 의미함. 현재 한진중공업, 최근 케이조선으로 사명을 변경한 과거 STX조선해양, 대한조선, 대선조선 등이 영업활동 중에 있으며 삼강S&C, 마스텍중공업 등 동급의 건조역량을 갖추었으나 아직까지 신조선 수주활동이 활발하지 않은 일부 조선소들도 포함됨.

4) 기타 조선사는 대부분 소형 조선사이며, 드문 경우이나 조선소가 아닌 일부 중공업사에서 일시적으로 선박을 수주하는 경우 등을 포함함



- 2021년 국내 중형선박 수주에서 대형사들의 비중은 3.9%로 2년 연속 4% 미만의 작은 비중을 차지함
  - 대형사들의 중형 선박 수주는 주로 아프라막스 및 LR2 탱커에 집중되는데, 2020년의 경우 동급 탱커 발주가 부진하였고 2021년에는 초대형 컨테이너선과 대형 LNG선 등 대형사들의 주력 선종 발주량이 풍부하여 중형선 수주에 활발하게 참여하지 않은 것으로 추정됨
  - 대형사들의 2021년 중형선박 수주는 LNG병커링선 1척과 중형 탱커 4척 등 5척, 12만CGT에 그쳤으며 전년 대비 113.8% 증가
- 현대미포의 2021년 중형선박 수주량은 166만CGT로 전년 대비 57.9% 증가
  - 동사는 2021년 중 전통적 주력 선종인 탱커 뿐 아니라 수요가 크게 증가한 컨테이너선과 LPG선 등의 수주도 크게 늘려 양호한 수주실적을 기록함
  - 국내 중형선박 수주에서 차지하는 비중은 2020년 73.8%에서 2021년 55.2%로 일반 중형사들의 수주활동이 활발해짐에 따라 다소 축소됨
- 중형사들의 2021년 중형선박 수주량은 123만CGT로 전년 대비 285.2% 증가
  - 중형사들의 주력 선종인 탱커 수요가 크게 증가한 것은 아니나 조선사들이 M&A를 통한 재정비 후 활발한 영업을 전개하였고 한진중공업이 중형 컨테이너선 수주를 재개하는 등 수주선형도 다각화하며 수주량이 크게 증가함
  - 전체 수주량에서 중형사의 비중은 2020년 22.4%에서 2021년 40.9%로 크게 확대됨

**국내 중형선박 수주 조선사 비중 추이**



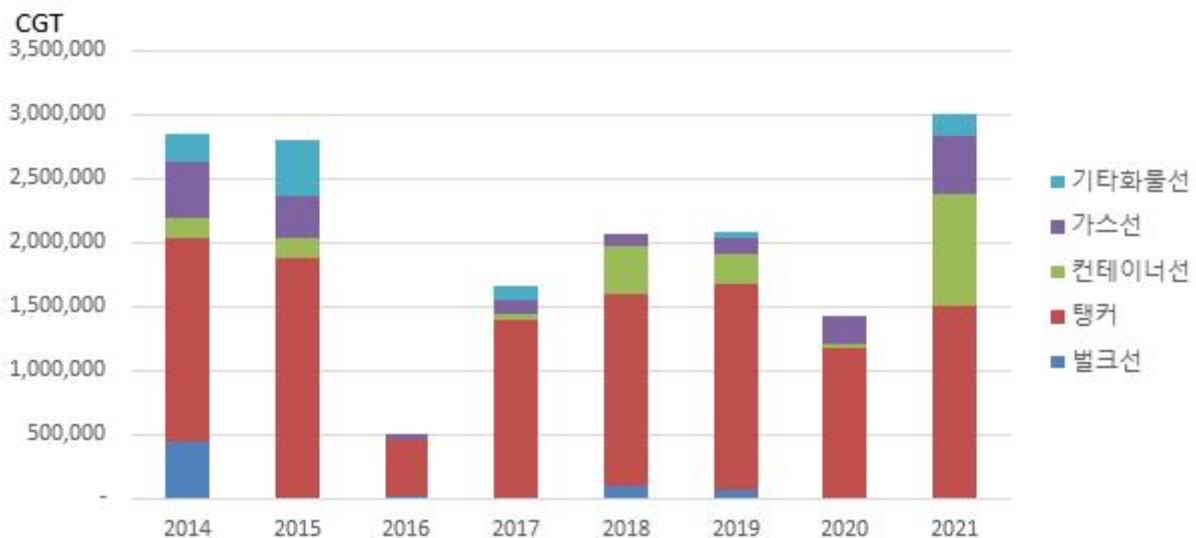
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 2021년 선종별 수주는 벌크선을 제외한 모든 선종의 수주가 증가함

- 중형 벌크선은 2020년에 이어 2021년에도 수주가 없었음
- 유조선과 제품선 등을 포함하는 중형 탱커의 2021년 수주량은 62척 150만CGT로 전년 대비 28.2% 증가
- 중형 컨테이너선의 2021년 수주량은 55척 88만CGT로 전년 대비 2,471.0% 증가
- LPG선과 LNG선을 포함하는 중형 가스선의 2021년 수주량은 23척 45만CGT로 전년 대비 102.8% 증가
- 전년도 수주가 없었던 기타 중형화물선의 2021년도 수주량은 6척 17만CGT를 기록
- 신조선 시장의 컨테이너선 비중 증가로 국내 중형선박 수주량 역시 컨테이너선 비중이 2020년 2.4%에서 2021년 29.4%로 확대된 반면, 동 기간 탱커의 비중은 82.1%에서 49.9%로 축소되어 수주선종 구성이 탱커 위주에서 벗어나 다양화됨
- 2021년 가스선 비중은 14.9%로 전년도 15.5% 대비 소폭 감소
- 2020년 수주가 없었던 기타 화물선은 2021년 수주에서 5.8%의 비중을 차지함

### 선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



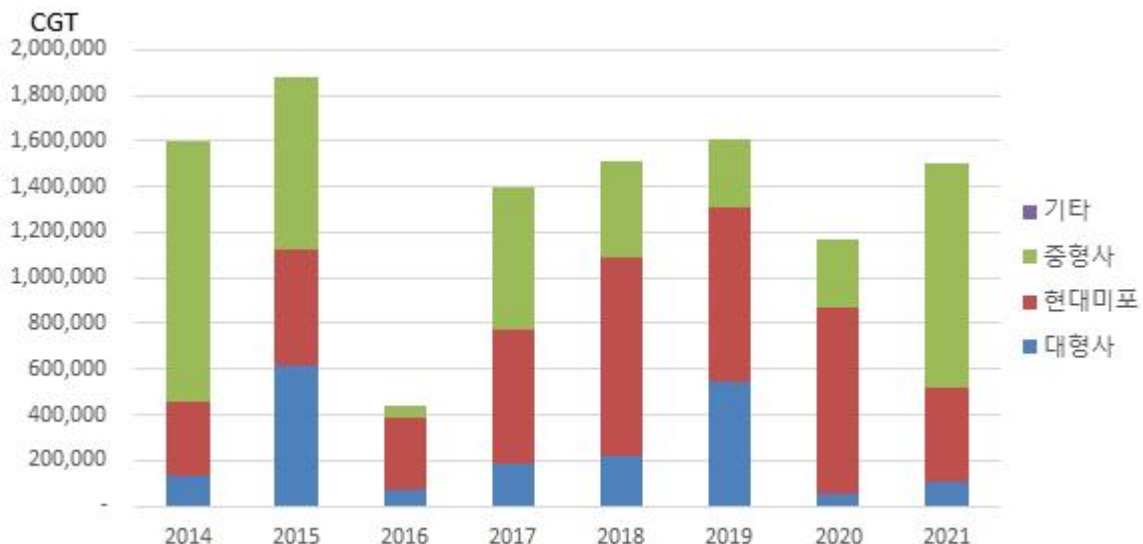
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 국내 중형조선산업의 주력 선종인 중형탱커의 2021년 수주에서 중형사들의 비중이 크게 확대됨

- 2021년 대형사의 중형탱커 수주는 4척, 10만CGT로 전년 대비 90.6% 증가하였으며 전체 중형 탱커 수주량에서 차지하는 비중은 6.9%로 작은 수준을 나타냄
- 현대미포의 2021년 중형탱커 수주량은 17척, 42만CGT로 전년 대비 48.9% 감소하여 국내 중형탱커 수주에서 차지하는 비중이 2020년 69.7%에서 2021년 27.8%로 크게 축소됨
- 동사는 탱커 시장에서 세계 최고의 경쟁력을 보유하고 있으나 2021년 신조선 시장에서 컨테이너선과 LPG선 등의 수요가 크게 증가하여 이들 물량 수주에 주력하고 상대적으로 수요 증가 폭이 작았던 탱커 수주에 소극적이었던 것으로 추정됨
- 중형사들의 2021년 탱커 수주량은 41척, 98만CGT로 전년 대비 226.8% 증가하였고 국내 중형탱커 수주량에서 차지하는 비중도 2020년 25.6%에서 65.3%로 크게 확대
- 2021년 중형탱커의 수요 증가 폭은 약 23%로 크게 높지 않았으나 중형사들이 성공적인 M&A로 경영체제를 정비하며 기존 주력 선종에 대한 적극적 영업활동을 전개하여 높은 수주 실적을 거둠
- 또한, 컨테이너선과 LNG선, LPG선 등의 수요 호조로 탱커시장에서 대형사 및 현대미포와의 경쟁강도가 완화된 점도 중형사들의 수주실적 제고에 영향을 미친 것으로 추정됨

### 중형 탱커 수주량 추이



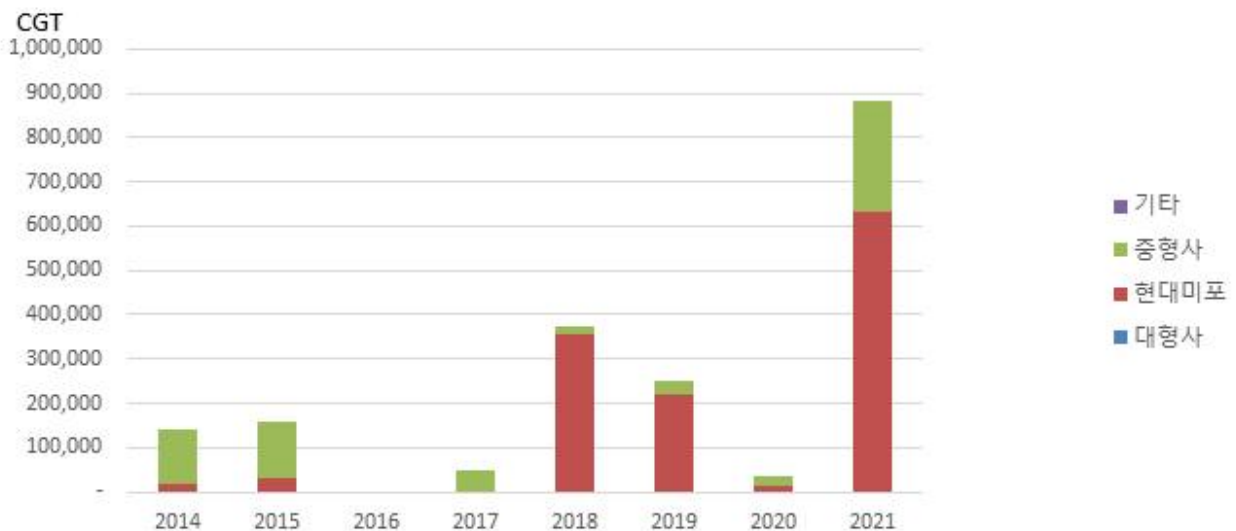
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 중형 컨테이너선 수주는 현대미포와 중형사 모두 크게 증가하였으나 현대미포의 많은 수주로 중형사들의 비중은 축소됨

- 2021년 신조선 시장은 특히 컨테이너선의 수요가 시장 활황을 주도하였으며 대형 뿐 아니라 중형 컨테이너선 역시 발주량이 급증하였고 이에 따라 국내 조선사들의 수주도 크게 증가함
- 대형사들은 대형 컨테이너선의 발주가 활황이었으므로 중형 컨테이너선 시장에 관심이 없었고 이에 따라 수주는 전무함
- 현대미포는 2021년 중 1,800~2,500TEU급 피더컨테이너선에 집중하여 총 39척 63만CGT를 수주하여 전년 대비 4,242.5% 증가한 수주실적을 보였으며, 국내 중형 컨테이너선 수주량 중 71.6%를 차지하여 전년도 42.4% 대비 비중이 증가함
- 동 기간 중형사의 중형 컨테이너선 수주는 16척, 25만CGT로 전년 대비 1,167.7%의 수주 증가율을 기록하였고 국내 중형컨테이너선 수주량의 28.4%를 차지함
- 비중은 전년도 57.6% 대비 축소되었으나 전년도 수주량이 2척에 불과하여 큰 의미는 없음
- 한진중공업이 M&A 이후 적극적인 신규수주에 나서며 2009년 이후 처음으로 5,000TEU급 중형선을 4척 수주하고, 대선조선 역시 자사 주력 선종 중 하나인 1,000TEU급 피더컨테이너선을 대거 수주하며 중형사들도 수주량 중 중형 컨테이너선의 수주 비중을 높임

### 중형 컨테이너선 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

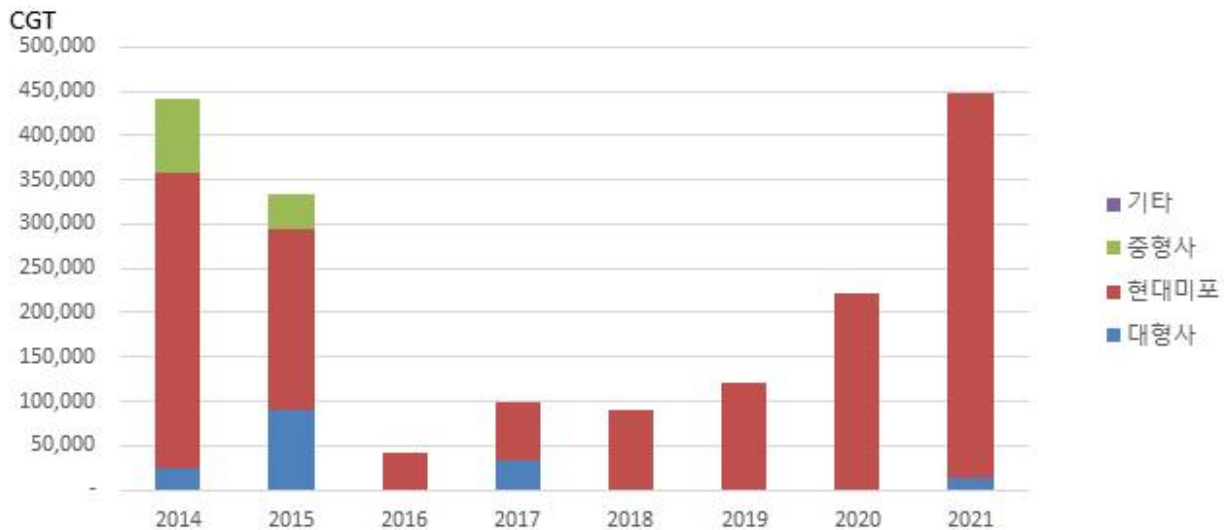




## 중형 가스선 수주는 대부분 현대미포에 의해 이루어졌으며 전년 대비 큰 폭으로 증가

- 2021년 중 LNG병커링선과 LPG선의 발주가 크게 증가하며 건조가 가능한 현대미포의 수주량 증가에 크게 기여함
- 2021년 중 대형사의 중형 가스선 수주는 LNG병커링선 1척에 그침
- 현대미포의 2021년 중형 가스선 수주량은 LNG병커링선을 포함한 중형 LNG선 3척, 중형 LPG선 19척 등 44만CGT로 전년동기 대비 97.1% 증가
- 2021년 중 중형사의 가스선 수주는 없었음

### 중형 가스선 수주량 추이



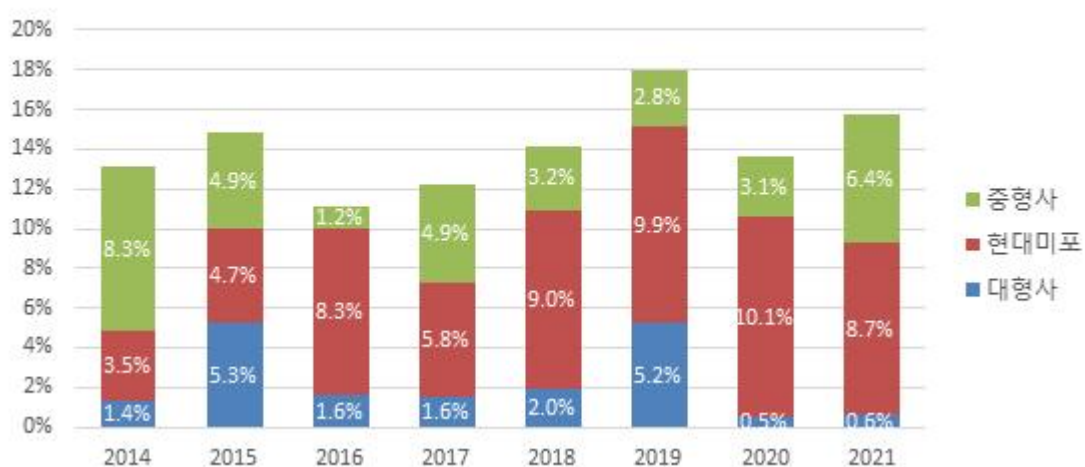
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 2021년 중 국내 조선사들의 중형조선 수주점유율은 중형사들의 점유율 확대로 소폭 상승함

- 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 2020년 13.7%에서 2021년 15.7%로 2.0%p 상승함
- 동 기간 대형사들의 점유율은 0.5%에서 0.6%로 소폭 상승
- 현대미포의 경우 컨테이너선과 가스선의 수주량이 크게 증가하였으나 중형탱커의 수주가 오히려 감소하면서 세계 중형선박 시장에서의 점유율은 2020년 10.1%에서 2021년 8.7%로 소폭 하락함
- 동 기간 중형사들은 탱커와 컨테이너선의 수주가 크게 증가하며 3.1%에서 6.4%로 3.3%p 상승하여 특히 중형사들의 점유율 확대가 크게 나타남

국내 조선사 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT 기준)



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



### Ⅲ. 중형조선사 동향<sup>5)</sup>

#### 1. 수주 동향

##### 2021년 국내 중형조선사의 수주는 크게 호전됨

- 2021년 중 국내 중형조선사들의 수주량은 탱커 46척과 컨테이너선 16척을 포함하여 총 65척 136만CGT로 전년 대비 243.7% 증가
- 상반기 중 연간 수주량의 68.9% 해당하는 94만CGT를 수주하여 상반기에 수주가 집중된 반면, 하반기 수주량은 42만CGT에 그쳐 상반기 대비 둔화된 양상을 보임
- '21년 탱커 수주량은 전년 대비 170.4% 증가한 102만CGT로 전체 수주량 중 비중은 74.7%
- 동 기간 컨테이너선 수주량은 전년 대비 1,167.7% 증가한 25만CGT로 전체의 18.5%를 차지
- 전년도 컨테이너선 수주량이 극히 적은 기저효과까지 반영되어 증가율이 매우 높게 나타남
- 2021년 수주 실적 중 FPSO 1기도 포함되어 기타 선종의 비중도 전년도 0%에서 6.8%로 상승
- 컨테이너선 수주 호전으로 90% 내외를 차지하던 탱커의 비중이 하락한 것은 수주선종 다각화 측면에서 긍정적으로 평가됨

중형조선사 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

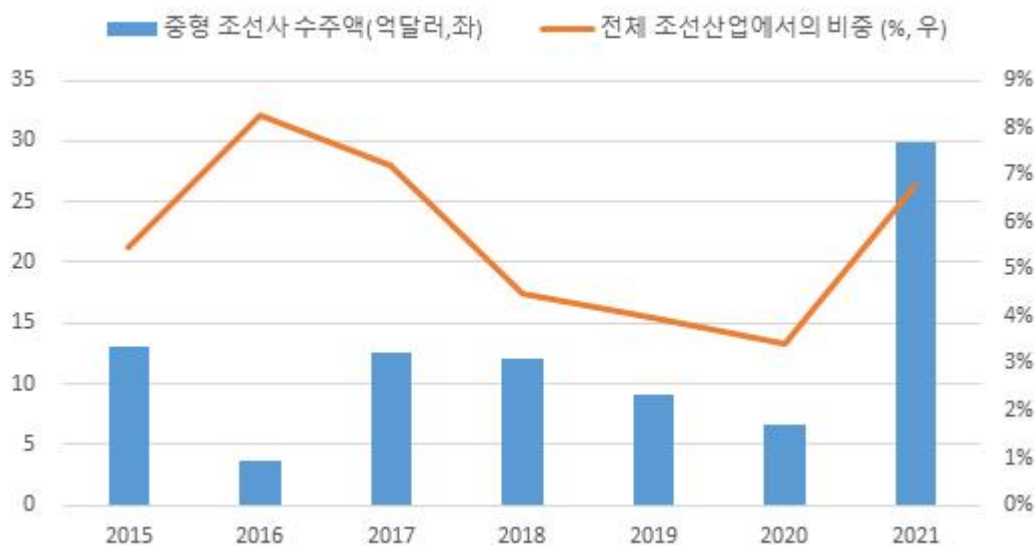
5) 본 장은 중형조선사들의 활동에 초점을 맞추어 분석한 것으로, 앞의 II장에서는 본고에서 정의한 중형조선 시장에서 국내 조선사들의 활동을 기술한 반면, 본 III장에서는 선박의 범위를 중형선박으로 제한하지 않고 소형, 대형 선형을 포함하여 중형사들이 수주, 건조하는 모든 선박을 통계에 포함시켜 중형사들의 산업활동을 분석함



## 중형조선사들의 수주액도 크게 증가

- 중형조선사들의 2021년 수주액은 29.9억달러로 추정되며 전년 대비 351.4% 증가
- 2021년 중 컨테이너선 시장의 호조로 과거 수주가 많지 않았던 중형컨테이너선의 다량 수주와 수주선가의 상승, FPSO 등 고가 선종 포함 등으로 수주액이 크게 증가함
- 중형사들의 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 2020년 3.4%에서 2021년 6.8%로 확대됨

### 중형조선사의 수주액 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

## 2. 건조량 및 수주잔량

### 2021년 중형사들의 건조량(인도량)은 전년 대비 크게 감소

- 2021년 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 23척 164만dwt로 전년 대비 15.5% 감소 (dwt 기준)
- 상반기 중 인도량은 주력선종인 탱커를 중심으로 18척 141만dwt로 비교적 양호한 수준이었으나 하반기 중 인도량이 5척 23만CGT에 그치며 전년동기 대비 65.3% 감소하여 2021년 중 건조 실적이 감소 추세를 보임
- 하반기 건조량 감소는 2019년과 2020년 초 수주 부진에 의한 일감 부족의 영향으로 추정됨
- 2021년의 증가한 수주량이 생산 증가로 이어지기까지는 1~2년의 시간이 더 필요할 것으로 추정됨



### 중형조선사의 선종별 건조량 추이

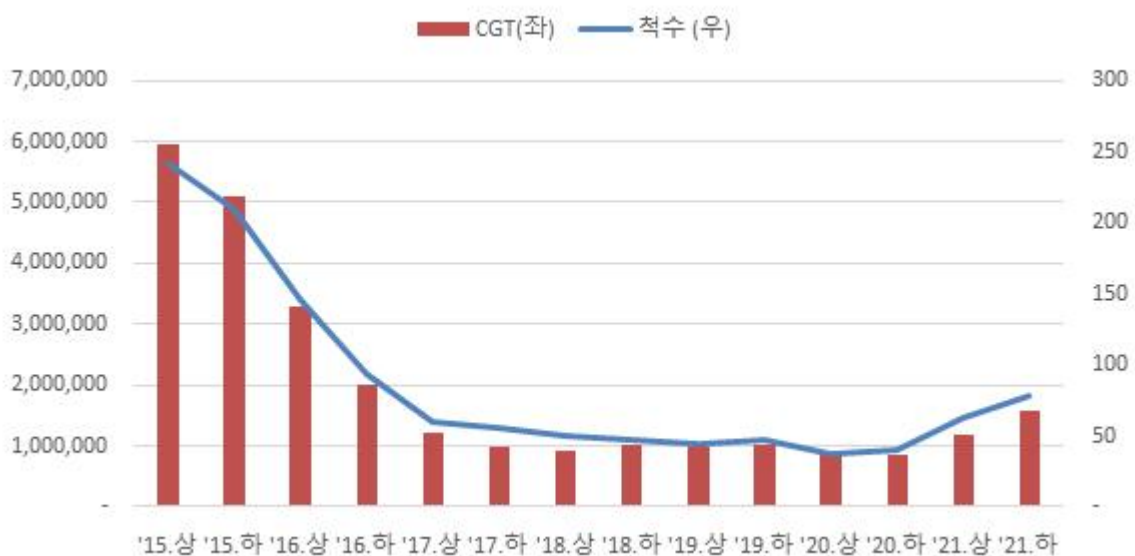


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

### 2021년 말 기준 중형조선사의 수주잔량은 전년말 대비 크게 증가

- 2021년 말 중형사들의 수주잔량은 총 78척 157만CGT로 전년말 대비 83.5% 증가
- 상반기 말 대비로는 31.8% 증가
- 지속적 감소추세를 보이던 수주잔량은 2021년 활발한 수주활동으로 빠른 증가세로 전환

### 중형 중형조선사의 반기말 기준 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



## IV. 시사점

### 2021년 시황호전에 때맞춰 중형조선사들의 경영체제 정비를 기반으로 한 수주활동 증가는 긍정적이며 희망적임

- 컨테이너선 운임 급등과 해상환경규제 대응 수요 등의 영향으로 중형선박 시황이 크게 개선된 점은 국내 중형조선산업에 긍정적 영향을 미침
- 이에 때맞춰 주요 중형조선사들이 인수합병에 성공하여 경영체제 정비를 마치고 활발한 수주 활동을 전개하며 시황 개선보다 더 큰 폭의 수주 증가를 이룬 것은 더욱 긍정적임
- 이러한 양상은 금융위기 이후 지속적으로 위축되어온 국내 중형조선사들이 다시 경쟁력을 정비하여 산업활동을 증가시킬 수 있는 희망적인 신호로 평가됨

### 수주 증가에도 불구하고 중형조선사들은 수익성 확대에 더욱 집중하여야 할 것임

- 2021년 중 신조선 수요가 증가하며 선가가 빠르게 상승하였으나 철강재 가격의 급등으로 큰 폭의 수익성 개선 기대감은 약화됨
- 2021년의 철강재 가격 급등은 중국의 감산과 수출통제에 의한 것으로 단기적 요인일 수도 있으나 향후 탄소배출 저감을 위한 수소환원제철 개발 등에 막대한 연구비를 투자하여야 하는 철강업계의 현실을 고려할 때 중장기적으로도 높은 가격수준을 예상하여야 함
- 이뿐 아니라 신조선가격이 빠르게 상승하며 과거 낮은 가격에 성사한 옵션계약이 대거 발효되어 중형사들의 수익성 개선 지연이 우려되고 있음
- 새롭게 정비된 중형조선사들은 이러한 환경의 변화를 인식하여야 하며 또한, 환경규제 대응 선박 개발 등 조선업계에 요구되는 많은 투자를 뒷받침하기 위한 수익성 제고가 절실한 상황임
- 대형조선사들의 향후 수익성 제고를 위한 선별수주 전략에 따라 대형선 가격 상승 기대감이 높아지고 이에 따른 연쇄적 영향으로 중형선들의 가격도 상승할 것으로 기대되어 중형사들 역시 수주실적 확대보다 수익성에 중점을 둔 선별수주에 노력할 필요가 있음

### 새로운 경영주체를 확립한 중형사들은 높은 강도의 업계 내 협력을 통한 경쟁력 강화를 모색할 필요가 있음

- 세계적인 해상 탄소중립 요구로 신조선 시장에 급격한 변화가 일어나고 있어 많은 연구개발 투자가 필요한 상황이며 이러한 변화에 대응하지 못할 경우 시장에서 도태될 수 있는 위험한 상황이기도 함



- 이러한 변화에 대응하여 중형조선사들의 경쟁국인 중국과 일본이 국가 주도하에 효율적인 지원이 이루어지고 있는 반면, 우리나라의 경우 각 조선사들이 기업차원에서 대응하여야 하는 불리한 상황이 전개되고 있음
- 중형사들의 경우 자체적인 R&D와 설계능력을 갖추지 못하고 있고 재무적 지원 역량도 충분치 않아 보다 획기적인 대응 방법이 모색되어야 함
- 주요 중형사들이 인수합병을 통하여 각각 다른 경영주체가 확립되었으나 각사의 독자적인 대응은 비효율적이며 어려움이 많을 것으로 예상됨
- 이에 따라 중형사들 간의 강도 높은 협력 방안이 모색될 필요가 있으며 R&D, 설계, 영업 등의 부문에서 공동의 노력을 통한 네트워크 확대, 비용절감, 협상력 강화 등 경쟁력 강화가 이루어질 필요가 있음
- 현재 활동 중인 중형사들은 주력 선종과 선형이 대부분 다르게 구성되어 있어 전면적인 경쟁 관계보다 협력을 통한 효율화가 가능할 것으로 기대되어 중형사들의 적극적 노력이 요구됨