Quarterly Briefing

Vol. 2017-S-01 (2017.02.07)

해외경제연구소

중형조선사 2016년도 4분기 동향

I. 세계 조선시황 ····· 1

1. 전체 조선시황 ····· 1
2. 중형조선 발주 시황 ····· 2
3. 중형선박의 신조선가 동향 ····· 3

II. 국내 중형조선사 동향 ····· 7

1. 수주량 및 수주잔량 ····· 7
2. 건조량 ····· 9

III. 중형선박 해운시장 동향 ····· 9

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

한국수출입은행
THE EXPORT-IMPORT BANK OF KOREA

< 요 약 >

□ **[세계 조선시황]** 2016년도 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년대비 각각 71.8%와 62.8% 감소 (Clarkson)

○ 전 세계 발주량은 1,115만CGT, 발주액은 335억달러

○ 동 기간 전 세계 3대 중형선종의 발주량은 척수기준으로 80.9% 감소

□ **[중형 신조선가]** 4분기 중 중형 탱커, 중형 컨테이너선의 신조선가는 대부분 전분기 가격을 유지하였거나 연말 소폭 하락에 그침

□ **[국내 중형조선[1] 수주]** 국내 중형조선사들의 2016년 수주는 전년대비 크게 감소

○ 연간 수주량은 19.5만CGT (전년 동기대비 79.2%↓)

○ 동 기간 수주액은 3.7억달러 추정 (전년 동기대비 72.2%↓)

□ **[국내 중형조선 수주잔량 및 건조량]** 국내 중형조선사들의 4분기 수주잔량은 전분기대비 20.2% 감소하였고, 4분기 건조톤수는 전분기대비 32.8% 감소

○ 4분기말 수주잔량은 201만CGT

○ 4분기 건조량은 237만DWT

□ **[벌크선 시황]** 2016년도 평균 BDI는 사상 최저수준을 기록하였으나 연말로 갈수록 개선되는 양상이며 용선료는 4분기 중 상승추세

○ 하반기에는 상반기 중의 대량 폐선 영향, 석탄과 철광석 시장의 물동량 증가 등으로 운임지수와 용선료가 개선되는 흐름을 보였고 2017년 중 호전 가능성에 기대

□ **[중형 탱커 시황]** 중형 탱커는 4분기 중 운임, 용선료 모두 하락세를 나타냄

○ 2016년도 석유제품 시장 등의 수요는 양호하였으나 2013년 전후 발주된 대량의 선복이 공급되며 수급이 악화된 것으로 추정됨

□ **[중형 컨테이너선 시황]** HRCI지수는 매우 낮은 수준에서 완만한 하락 지속

---

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

□ **2016년 전 세계 신조선 발주량은 전년 대비 71.8% 감소한 1,115만 CGT를 기록** (Clarkson 집계)

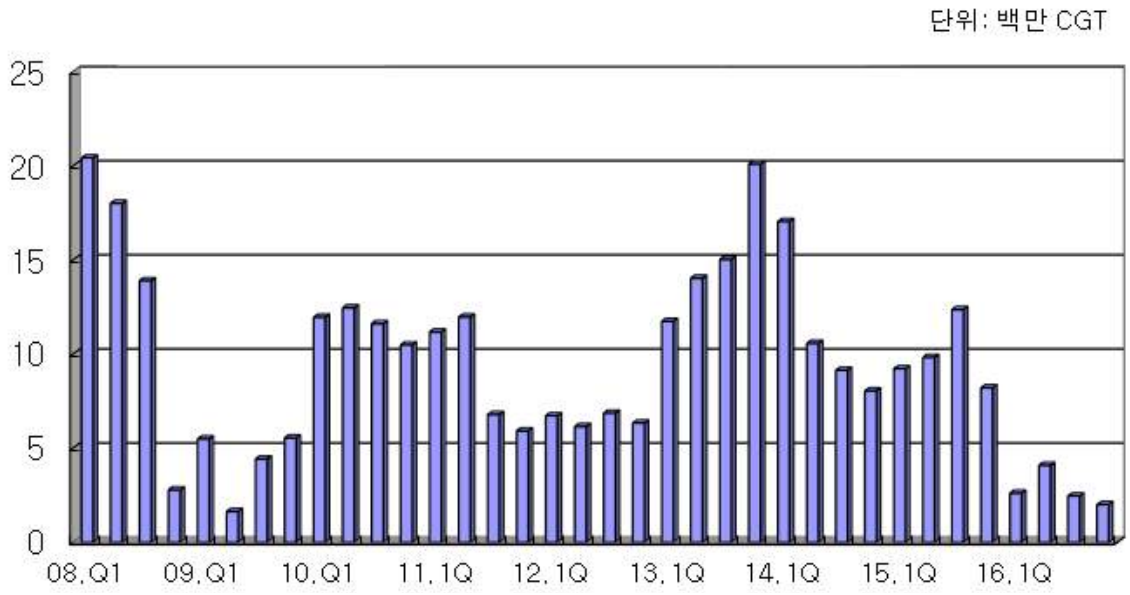
○ 연초부터 이어진 신조선 시장의 부진은 연말까지 개선될 징후를 보이지 않았음

- 2분기에 전분기 대비 약 57% 증가하는 발주량을 보여 소폭 개선의 기대감을 가졌으나 이후 시간이 갈수록 더 위축되는 양상이 나타남

○ 2016년 전 세계 발주액은 전년대비 62.8% 감소한 334.7억 달러를 기록하였고 한국은 이중 11.5%인 38.6억달러 수주

- 2016년에는 사상 최대 호황을 나타낸 크루즈선 외의 나머지 선종들은 극심한 침체를 나타냈으며 고가의 크루즈선의 영향으로 발주액의 감소폭은 발주량에 비해 작게 나타남

< 분기별 전 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

□ **2016년도 전 세계 선박 건조량은 전년대비 6.9% 감소한 3,445만 CGT를 기록**

○ 동 기간 한국의 건조량은 4.2% 감소한 1,221만CGT

○ 같은 기간 중국의 건조량은 15.3% 감소한 1,103만CGT로 구조조정의 영향이 크게 작용하고 있음을 보여주었고 2년만에 다시 한국보다 적은 수준의 건조량을 기록

○ 일본은 엔저효과에 의한 최근 수년간의 수주와 풍부한 수주잔량을 기반으로 경쟁국들과 달리 5.1% 증가한 702만CGT를 기록

< 전 세계 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 중형 조선[2] 발주 시황

□ **2016년 전 세계 3대 선종의 중형선박은 중형 탱커[3]와 벌크선[4], 중형 컨테이너선[5] 등 모든 선종의 발주량이 크게 감소**

○ 2016년 3대 선종의 중형 발주척수는 총 159척으로 전년 동기대비 80.9%

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

감소 (Clarkson 통계)

- 전체 신조선 발주척수의 감소율이 71.2%임을 감안하면 중형선박이 감소율이 더 심각하였음을 알 수 있음

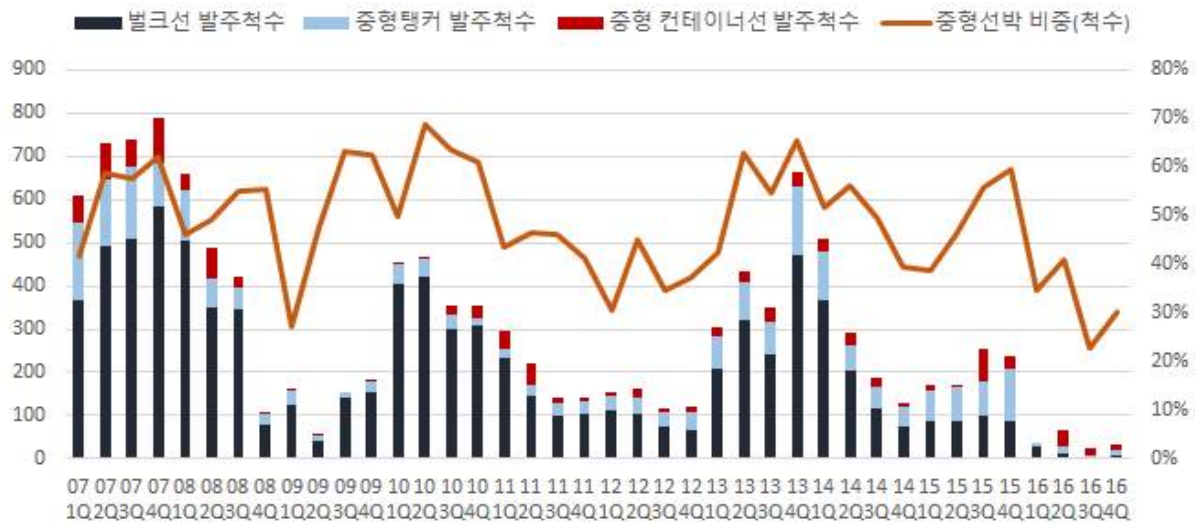
○ Capesize 이하 벌크선은 2016년 총 48척의 발주가 이루어져 전년대비 86.6% 감소

○ 중형 탱커는 45척 발주에 그쳐 전년대비 87.3% 감소

○ 중형 컨테이너선은 66척으로 3대 선종 중 가장 양호한 모습을 보였으며 전년 동기대비 45.5% 감소

○ 2016년 3대 선종의 중형선박 발주척수는 전체 신조선 발주척수의 33.1%까지 떨어짐

< 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

□ **벌크선의 주요 선형별 신조선가는 '16년도 4분기 중 전분기 가격을 그대로 유지함**

○ 176~180K Capesize 벌크선의 4분기 신조선가는 하반기 이후 42

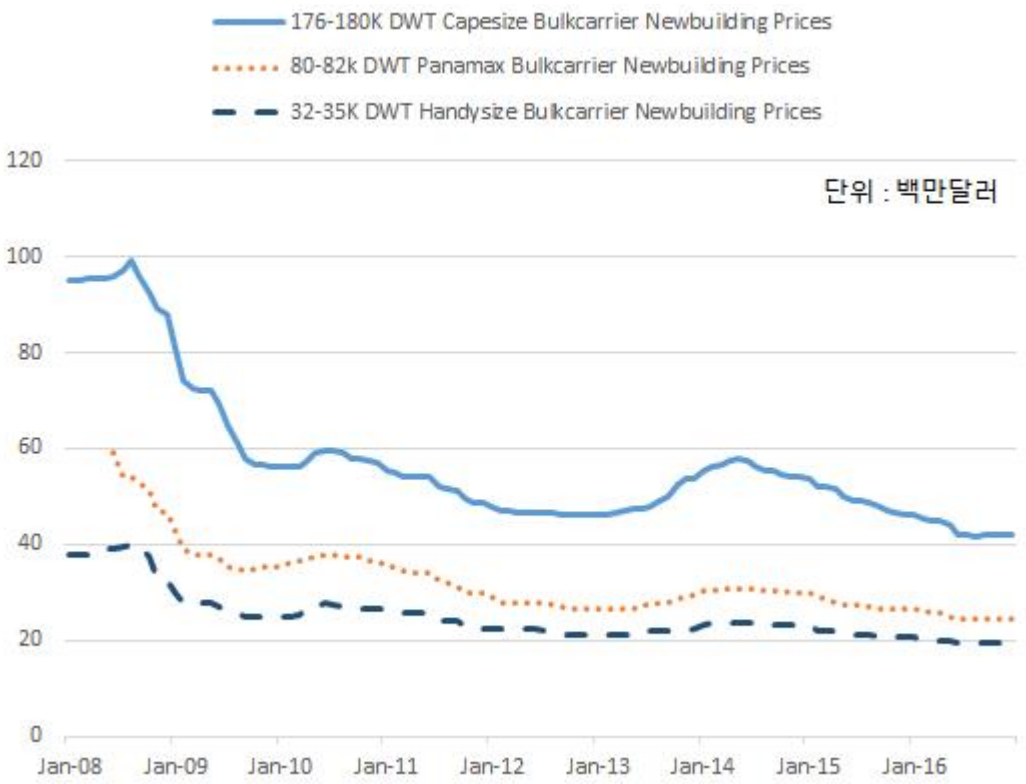
백만달러를 유지하고 있으며 '15년말 대비 8.7% 하락한 수준

○ 80~82K Panamax 벌크선 역시 '16년 하반기 이후 24.25백만달러를 유지하고 있으며 '15년 대비 7.5% 낮은 수준

○ 32~35K Handysize 벌크선도 '16년 하반기 이후 19.5백만달러를 유지하였고 '15년말 대비 4.9% 낮은 수준

○ 빠른 속도로 하락하던 벌크선의 신조선 가격이 하락을 멈춘 것은 의미있는 것으로 판단되며 벌크선의 해운시황 개선에 대한 기대감도 나타남

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

□ **3분기까지 지속적으로 하락하였던 중형 탱커의 신조선가 역시 4분기 중에는 대부분 3분기 가격을 유지함**

○ 113~115K급 탱커의 4분기 신조선가는 전분기말 가격인 45백만 달러를 유지하였고 12월에 44.5백만달러로 소폭 하락

- 12월 가격은 전년 동기대비 14.4% 하락한 수준

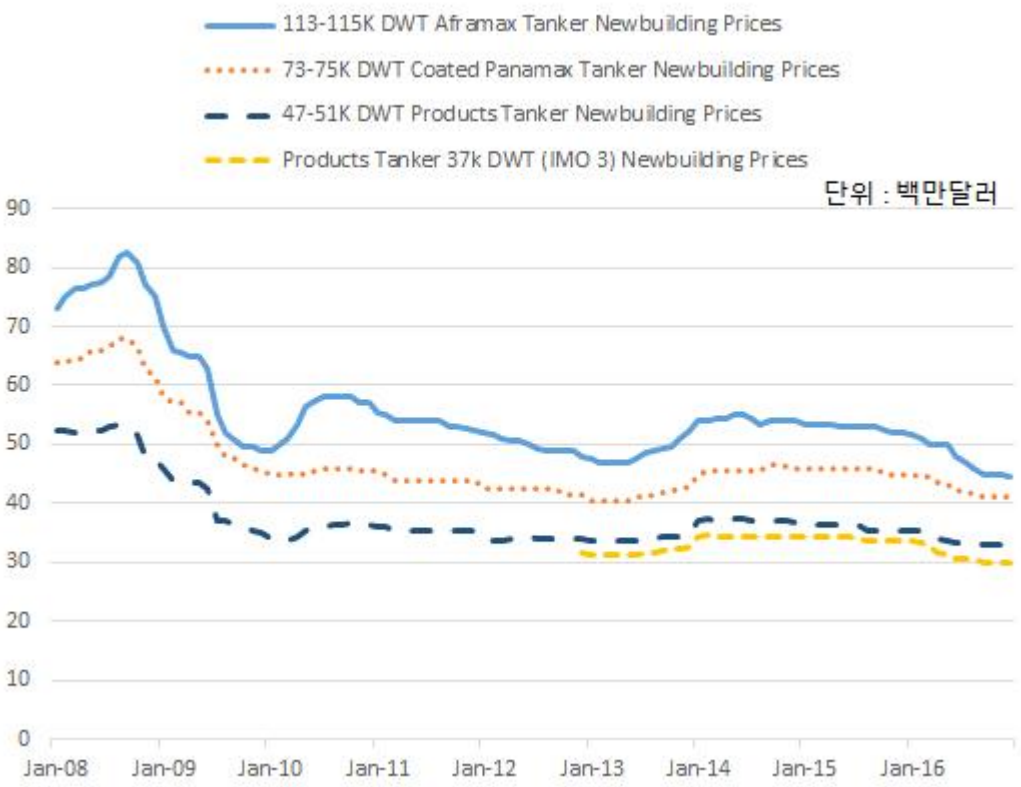
○ 73~75K급 탱커의 경우는 전분기말 가격인 41백만달러를 유지하였으며 '15년말 대비 8.9% 하락한 수준

○ 47~51K급 제품운반선은 4분기 중 전분기말 가격인 33백만달러를 유지하다가 12월에 32.5백만달러로 소폭 하락하였고 '15년말대비 8.5% 낮은 수준을 기록

○ 37K급 IMO III MR 탱커는 전분기말 가격인 30백만달러를 유지하였고 이는 '15년말 대비 10.4% 낮은 수준

○ 중형탱커의 가격이 대부분 유지된 것은 긍정적이나 아직까지 완전히 하락추세가 멈춘 것은 아니어서 조금 더 지켜볼 필요가 있음

< 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

□ **중형 컨테이너선의 가격 역시 4분기에 유지되었거나 소폭 하락한 수준임**

○ 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 4분기 신조선가는 전분기말

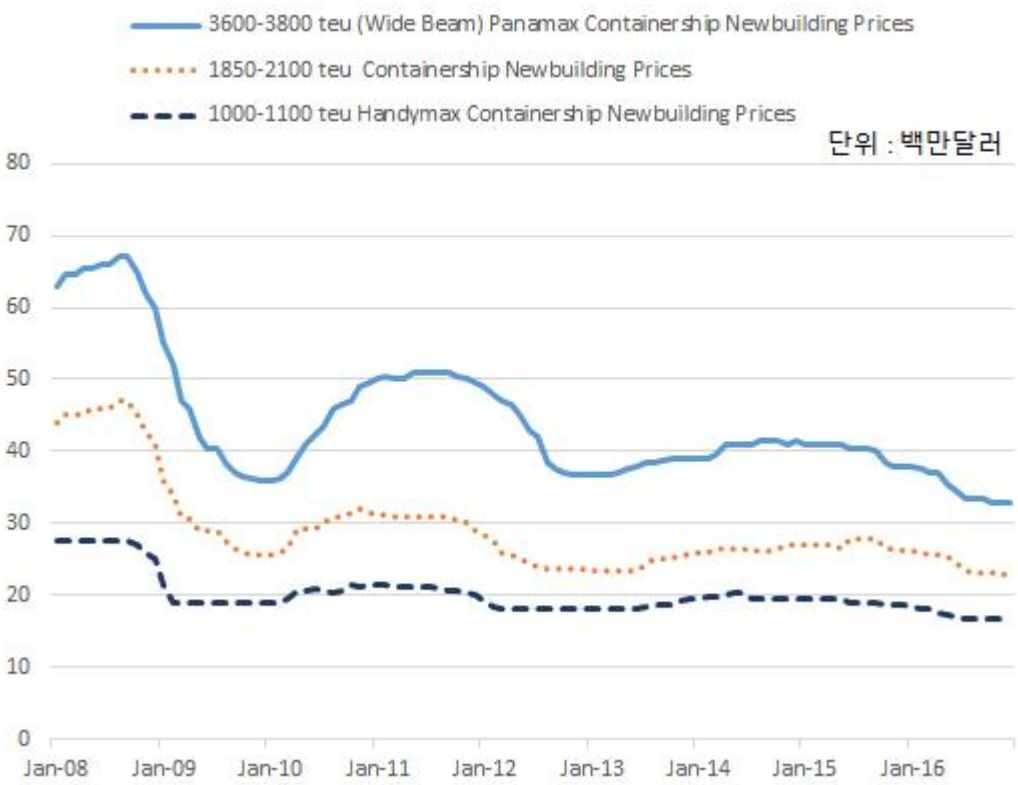
대비 0.5백만달러 하락한 33백만달러를 유지하였고 이는 '15년말 대비 1.2% 하락한 수준임

○ 1,850~2,100TEU sub-panamax 컨테이너선의 경우는 전분기말 가격 23백만달러를 유지하다가 12월에 0.5백만달러 하락하였으며 이는 '15년말대비 15.2% 하락한 수준임

○ 1,000~1,100TEU handymax 컨테이너선도 전분기말 가격 16.75백만달러를 유지하다가 12월에 0.5백만달러 하락하였으며 이는 '15년말 대비 13.3% 하락한 수준임

○ 컨테이너선 역시 하락추세가 크게 둔화된 것은 긍정적이나 2016년 내 하락폭이 타 선종에 비하여 크고 아직까지 하락추세가 완전히 멈춘 것이 아니어서 계속 주시할 필요는 있음

< 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

II. 국내 중형 조선사 동향

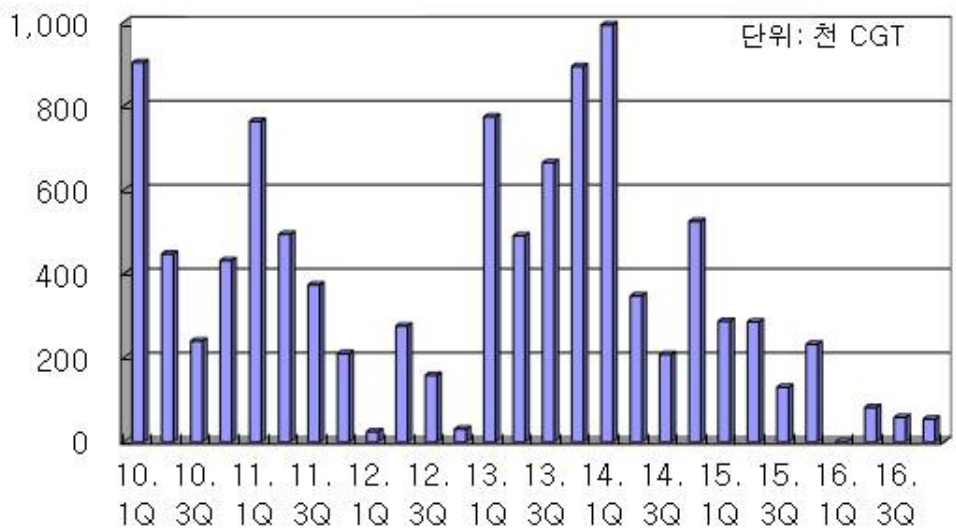
1. 수주량 및 수주잔량

□ **2016년 국내 중형조선소[6]의 수주량은 19.5만CGT로 전년 동기대비 79.2% 감소**

○ 2016년 수주는 주로 탱커를 위주로 14척에 그쳐 심각한 침체를 나타냄

○ 4분기 수주는 탱커 2척과 여객페리선 1척 등 3척에 그쳐 연말에도 개선 움직임이 나타나지 않았음

< 국내 중형조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

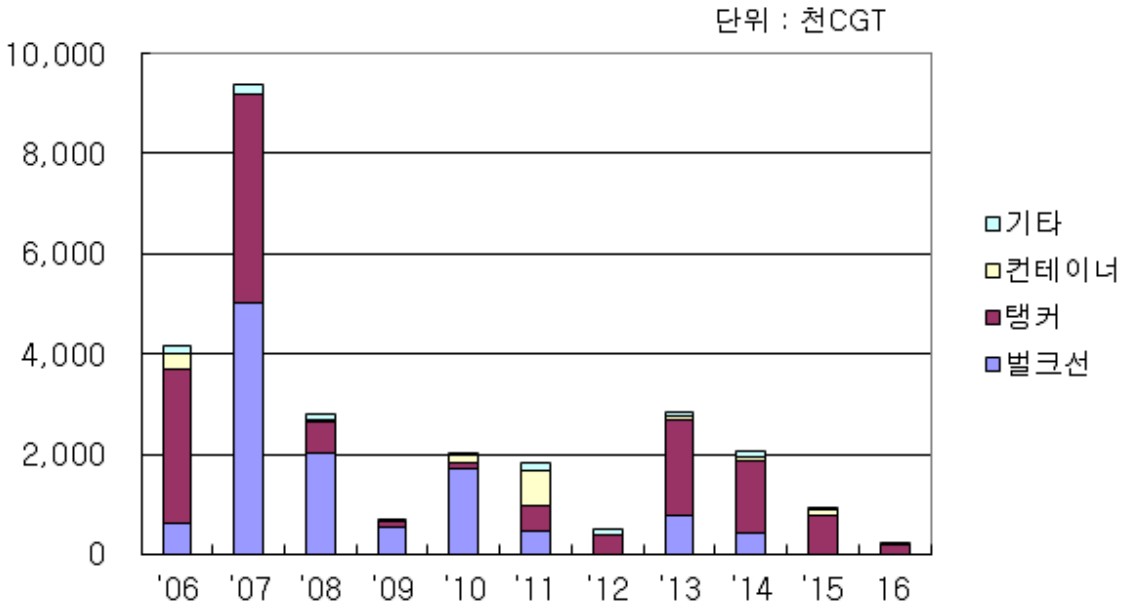
○ 2016년도 수주 선종은 14척 중 13척이 탱커로 국내 중형조선소들의 수주가 탱커로 심각하게 편중되는 현상을 보이고 있음

- 이는 규모가 큰 벌크선 시장이 심각한 수주 침체이고 컨테이너선 신조 발주 역시 거의 물량이 없는 상황에서 어쩔 수 없는 상황으로 볼 수도 있음

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

- 그러나 탱커만으로의 편중은 국내 중형조선산업의 장기적인 생존에 심각한 위협이 될 수도 있어 벌크선 등 수주선종의 다각화를 고민해봐야 할 것임

< 국내 중형조선 수주량 추이 >



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

□ **국내 중형조선사들의 2016년도 수주액은 전년대비 72.2% 감소한 3.7억달러로 추정**

○ 중형 조선수주액이 국내 전체에서 차지하는 비중은 전년보다 소폭 높아진 9.5%를 기록

< 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%

자료 : 해외경제연구소 추정

□ 국내 중형조선소의 수주잔량은 4분기말 현재 201만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 20.2% 감소

○ 심각한 수주부진으로 인하여 2016년 수주잔량은 57.6% 감소하여 일감이 크게 줄어들었음을 나타냄

2. 건조량

□ 4분기 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전분기 대비 다시 감소함

○ 4분기 건조량은 총 16척으로 dwt단위로 전분기대비 32.8% 감소한 2,375천dwt

- 수주잔량의 감소와 구조조정의 영향 등이 반영된 결과로 추정

○ 2016년 전체적으로는 1분기 중의 벌크선 및 탱커의 대량 인도로 전년 대비 47.9% 증가한 건조실적을 나타냄

< 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	-	-	-	0	0
16 1Q	2,308	13	1,859	27	283	26	3	-	-	-	0	0
16 2Q	948	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	67	5	3	24	22	1	-	-

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

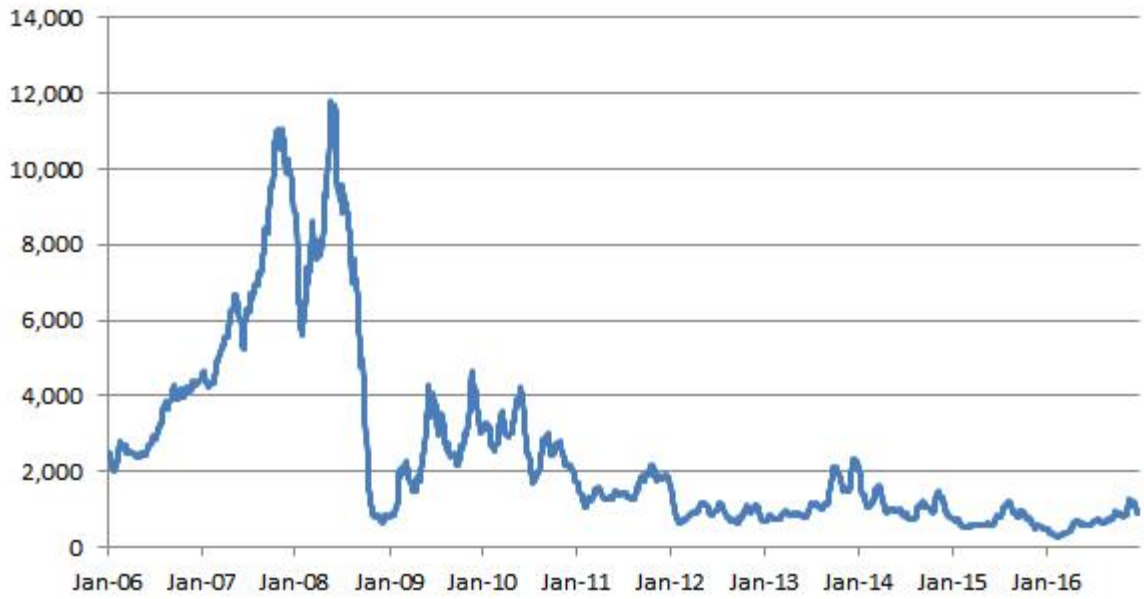
III. 중형선박 해운시장 동향

□ 2016년도 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 673.1로 전년대비 6.3% 하락한 수준이며 연평균 최저수준을 2015년에 이어 다시 기록

○ 이러한 저조한 수치는 연초부터 낮은 수준에서 시작하여 상반기 중 사상최저치를 기록하는 등 매우 낮은 수준을 나타냈기 때문임

○ 하반기 중에는 계절적 영향과 석탄, 철광석 시장의 물동량 증가, 상반기 중 대량 폐선의 영향 등으로 개선되는 징후가 나타났고, 4분기 평균 지수는 전년 동기대비 55.5% 높은 수준을 기록

< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

□ **용선료는 3분기 대비 4분기에 추가 개선되는 모습이 나타나 3분기 연속 개선흐름이 관찰됨**

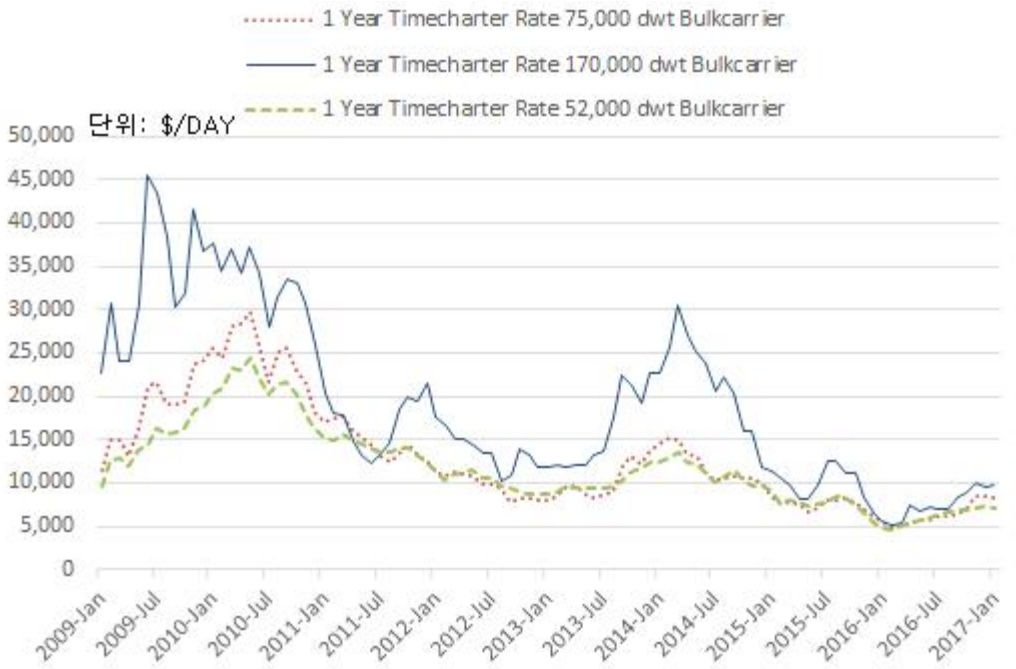
○ 17만dwt Capesize의 4분기 평균 용선료는 전분기대비 27.6% 상승한 1일당 9,448달러를 기록

○ 7.5만dwt Panamax의 4분기 평균 용선료는 1일당 8,026달러로 전분기대비 27.8% 상승

○ 5.2만dwt Handymax의 4분기 평균 용선료는 전분기대비 7.5% 상승한 1일당 7,071달러를 기록

○ 벌크선의 용선료 상승은 벌크선 시황이 바닥에 이르렀을 가능성을 암시하고 있어 2017년도 시황상승에 대한 기대감을 가지게 함

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

주 : 용선료는 1년 timecharter 기준

□ **중형 Tanker의 4분기 해운운임지수(WS)는 전반적으로 전년 동기대비 약세를 기록**

○ 55K dirty tanker의 알제리 Skikda-휴스턴 간 4분기 평균 WS 지수는 전년 동기대비 16.6% 낮은 수준을 기록

○ 38K clean 휴스턴-브라질 리우데자네이루 간 WS의 4분기 평균치는 전년 동기대비 13.9% 하락한 수준

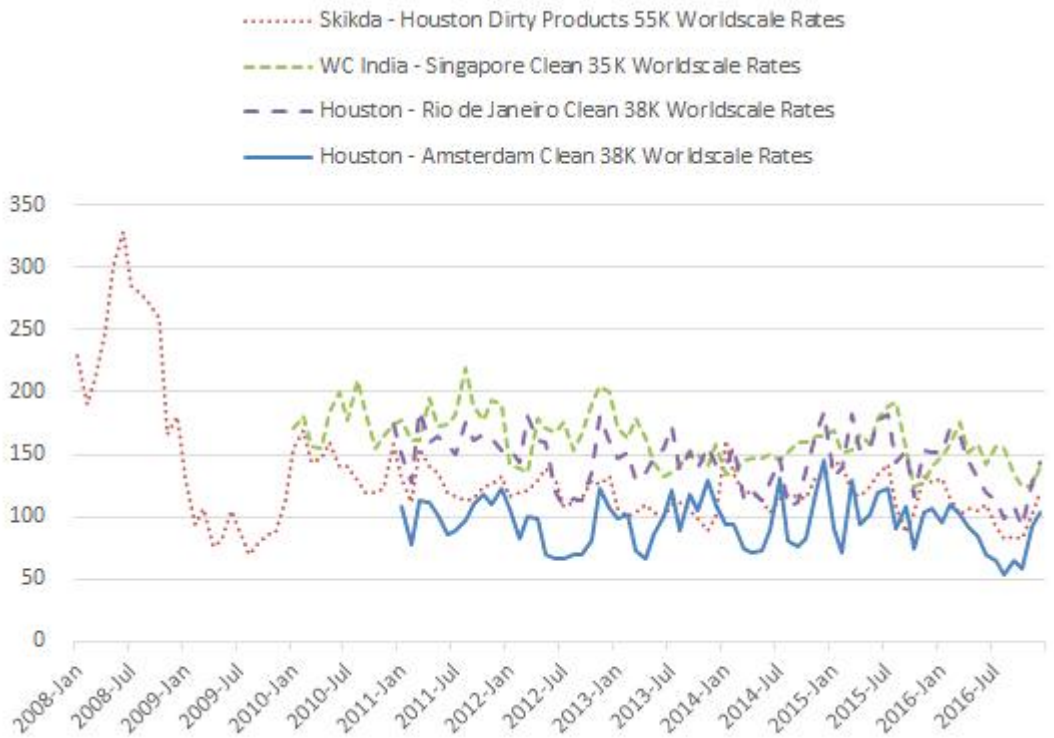
○ 38K clean 휴스턴-암스텔담 노선은 같은 기간 10.7% 낮은 수준

○ 35K clean 서인도- 싱가포르 4분기 평균치는 0.4% 낮은 수준을 기록

○ 노선별로 약간의 정도의 차이를 보이고 있으나 대체로 전년 같은 기간에 비하여 큰 폭의 약세를 나타내는 양상임

○ 해운수요는 여전히 양호하였으나 2013년을 전후로 대량 발주된 선복의 신규공급이 과다하여 수급균형이 악화된 것으로 추정됨

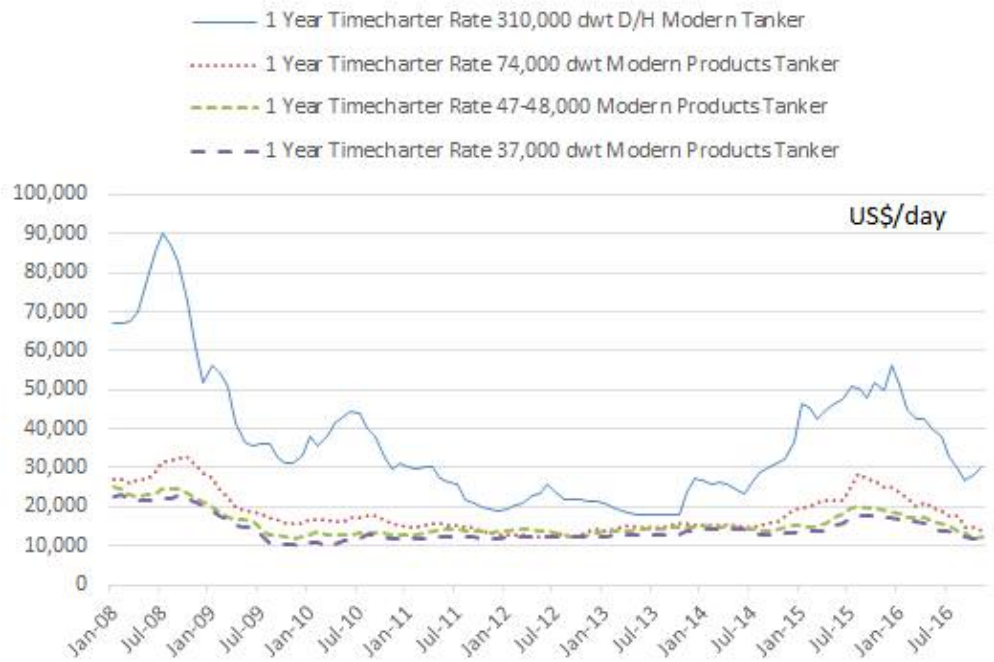
< Tanker류 해운운임지수(WS) 추이 >



자료 : Clarkson

□ 4분기 중형 탱커류의 용선료도 하락추세를 기록

< Tanker류 용선료 추이 >



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

○ 11만dwt Aframax 탱커의 4분기 평균 용선료는 전분기대비 6.7% 낮은 1일당 17,188달러를 기록

○ 7.4만dwt 제품운반선의 4분기 평균 용선료는 전분기대비 18.3% 하락하여 13,729달러를 기록

○ 4.7~4.8만dwt 제품운반선의 경우 같은 기간 12.3% 낮은 12,279달러를 기록

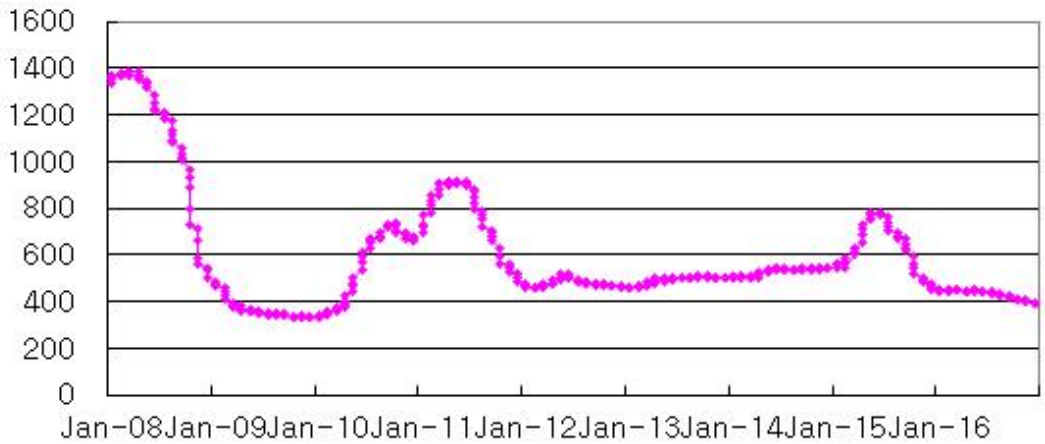
○ 3.7만dwt 제품운반선은 9.0% 낮은 11,813달러를 기록

□ **중소형 컨테이너선 용선지수라 할 수 있는 HRCI는 하락 지속**

○ 4분기 HRCI 평균지수는 401.5로 전분기대비 6.2% 하락

○ 4분기에도 지수가 계속 하락추세이고 2009년 10월에 기록한 사상 최저치에 점차 접근해가고 있어 중소형 컨테이너선 시황의 어려움을 나타내고 있음

< HRCI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 선주협회