

중형조선사

2018년도 1분기 동향

I. 세계 중형조선 시장 동향	1
1. 선박 발주량 동향	1
2. 신조선가 동향	3
II. 국내 중형조선사 동향	7
1. 수주량 및 수주잔량	7
2. 건조량	10

※ 본 보고서의 내용은 담당 연구원의 견해이며 한국수출입행의 공식 입장과는 무관합니다.

작 성

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

요 약

- **[세계 조선시황]** 2018년도 1분기 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 61.4%와 20.5% 증가 (Clarkson)
 - 세계 발주량은 623만CGT, 발주액은 149억달러
 - 낮은 선가, 환경규제강화 준비 수요 등이 수요증가의 원인

- **[세계 중형조선 시황]** 1분기 중 중형 선박 발주량은 130만CGT로 전년 동기대비 49% 증가에 그침
 - 세계 신조선 시장이 주로 대형선을 위주로 수요증가 발생
 - 1분기 전체 신조선 시장에서 중형선박의 비중은 20.8%로 크게 축소
 - 벌크선 발주는 크게 증가, 컨테이너선은 소폭 증가, 탱커는 큰 폭의 감소

- **[신조선가]** 신조선가는 대체로 완만한 상승추세이며 LPG선은 전분기 수준 유지
 - 1분기 중 Capesize 이하 벌크선가는 선형에 따라 2~4.5%, 중형 컨테이너선은 6~7.5%, 중형 탱커는 3~4.5% 각각 상승

- **[국내 중형조선사 수주량]** 국내 중형조선사들의 1분기 수주량은 탱커 4척, 10만CGT에 그쳤으나 기저효과로 전년 동기대비 73.7% 증가
 - 세계 중형선박 시장에서의 1분기 수주점유율은 7.8%로, 2007년 7.0%보다 소폭 상승
 - 수주액은 1.6억달러로 전년 동기대비 50.9% 증가

- **[국내 중형조선사 수주잔량]** 국내 중형조선사의 수주잔량은 전분기 대비 8.9% 감소한 90.7만CGT
 - 평균 약 1년치 일감으로 추정되며 감소 속도는 둔화

- **[국내 중형조선사 건조량]** 1분기 중 건조량은 탱커 10척에 그쳐 점차 건조량이 감소하는 추세
 - 1분기 중 건조 및 인도실적이 있는 중형조선사는 3개사

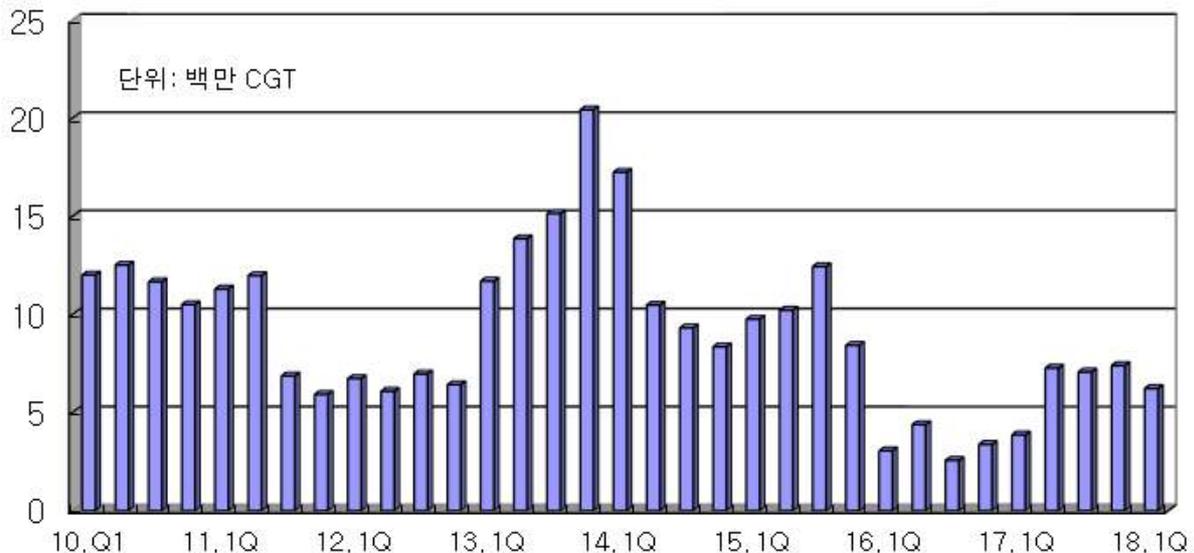
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

□ 2018년 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 큰 폭의 개선을 나타냄 (Clarkson)

- 1분기 발주량은 전년 동기대비 61.4% 증가한 623만 CGT로 집계됨
 - 발주액은 전년 동기대비 20.5% 증가한 149억달러
- 아직까지 선가가 낮은 수준에 머물러 있고, 2020년 이후 SOx 규제 강화에 대한 준비가 점차 시작되고 있어 지난해에 이어 수요 개선 추세가 뚜렷하게 나타남

< 분기별 전 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

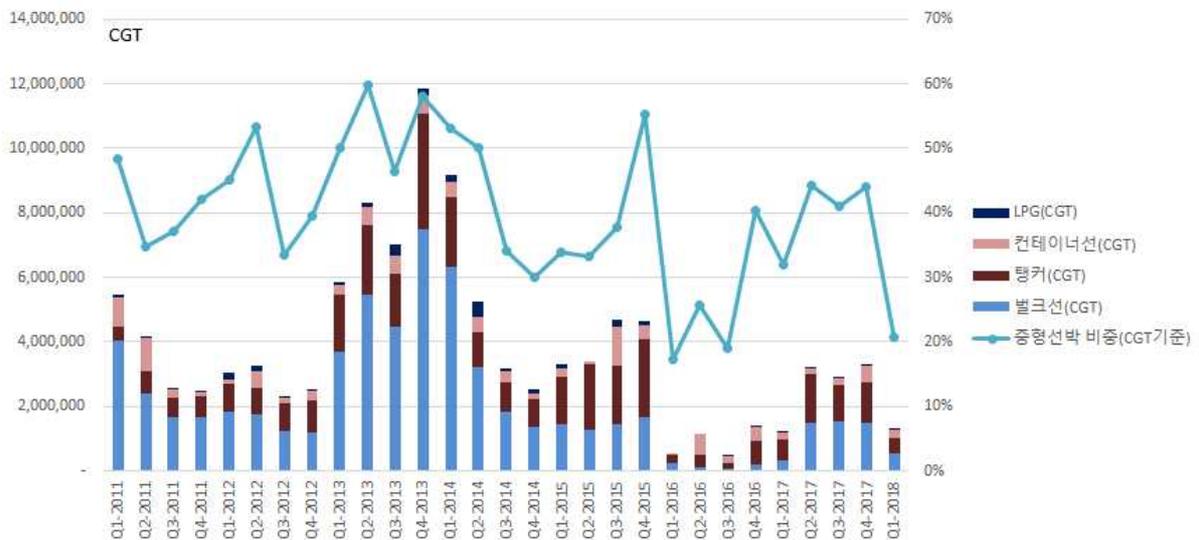
□ 전체 조선시황과는 달리 중형선박¹⁾ 시장의 개선폭은 크지 않음

- 중형선박은 1분기 중 총 70척 130만CGT가 발주되어 전년 동기대비 4.9% 증가에 그침

1) 본고에서 중형선박은 벌크선 10,000dwt~200,000dwt 미만, 탱커 10,000~120,000dwt 미만, 컨테이너 1,000~6,000TEU 미만급, LPG선 5,000~65,000CuM 미만급 등 4개 선종으로만 정의함. 그 외에도 일반화물선 등 중소형급 선종이 존재하지만 비중이 작고, 주로 소형 선박들이 대부분이며 국내 조선소들이 거의 수주하지 않는 선종 들 이므로 본고의 중형선박 시장 범위에서는 제외함

- 특히, 중형 탱커의 발주량이 전년 동기대비 감소하면서 전반적인 개선폭을 제한함
- 2018년 들어 신조선 발주가 대형 광석운반선(VLOC), 대형 유조선, 11,000TEU급 대형 컨테이너선, 대형 LNG선 등을 위주로 이루어지고 있으며 중형선박의 수요는 상대적으로 약화되는 모습임
- 이에 따라 과거 40~50%에 이르렀던 전체 신조선 발주량에서의 중형선박의 비중은 1분기 중 20.8%까지 축소됨

< 분기별 세계 중형선박 발주량 추이 >



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

□ 선종별로는 벌크선의 발주량이 큰 폭으로 증가하였고 중형 컨테이너선은 소폭 증가하였으나 탱커의 발주량은 감소함

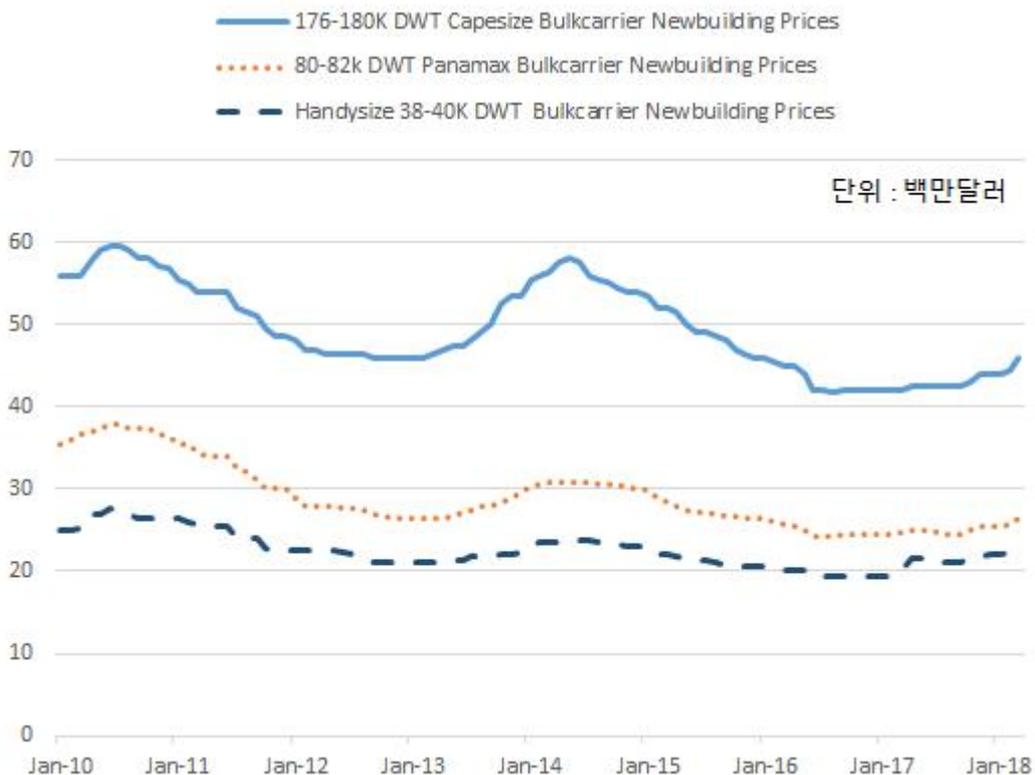
- 벌크선의 1분기 발주량은 총 29척 53만CGT로 전년 동기대비 55.6% 증가
 - 전년도 1분기에 단 1척도 발주되지 않았던 Capesize 벌크선이 금년 1분기 중 25척 발주되어 벌크선 신조선 수요는 1분기 중 Capesize 위주로 개선이 이루어지는 양상을 보임
- 중형 컨테이너선의 경우는 총 14척 25만CGT로 16.9% 증가하였으나 전년 동기와의 차이는 2,000TEU급 1척에 불과하여 큰 차이는 아님

- 2017년 중 양호한 수요를 나타냈던 중형 탱커의 발주량이 1분기 중 23척 49만CGT로 전년 동기대비 24.7% 감소
 - 이는 전년도 수요가 크게 증가한 데에 따른 조정양상으로 보이며 특히, LR2급에 해당하는 Aframax의 발주량이 전년 동기대비 54%나 감소하여 중대형을 중심으로 수요 조정이 이루어지는 것으로 보임
- 중형 LPG선은 총 4척 3.5만CGT가 발주되어 전년 동기대비 10.1%의 감소가 나타났으나 발주량 자체가 미미한 수준이어서 감소폭이 큰 의미는 없을 것으로 보임

2. 신조선가

□ 벌크선 신조선가는 1분기 중에도 전년도에 이어 완만한 상승흐름을 지속

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >



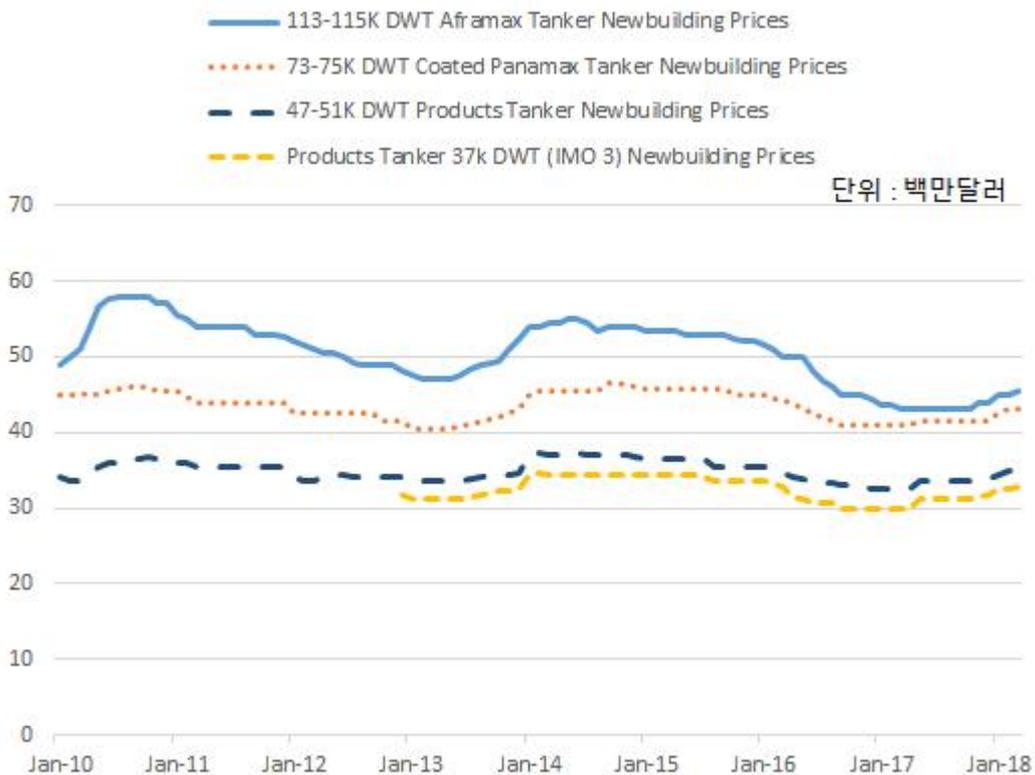
자료 : Clarkson

- 176~180K Capesize 벌크선의 신조선가는 1분기 중 4.5% 상승하여 3월 평균 46백만달러를 나타냄

- 80~82K Panamax 벌크선 역시 1분기 중 3.9% 상승하여 3월 평균 가격은 26.5백만달러
- 38~40K Handysize 벌크선은 동 기간 2.3% 상승하여 3월 평균 가격은 22.5백만달러
- 2017년 이후 벌크선의 가격 상승은 완만한 속도이나 상승추세가 지속되고 있어 긍정적으로 평가됨

□ 중형 탱커의 신조선가는 역시 1분기 중 완만한 상승추세가 나타남

< 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >



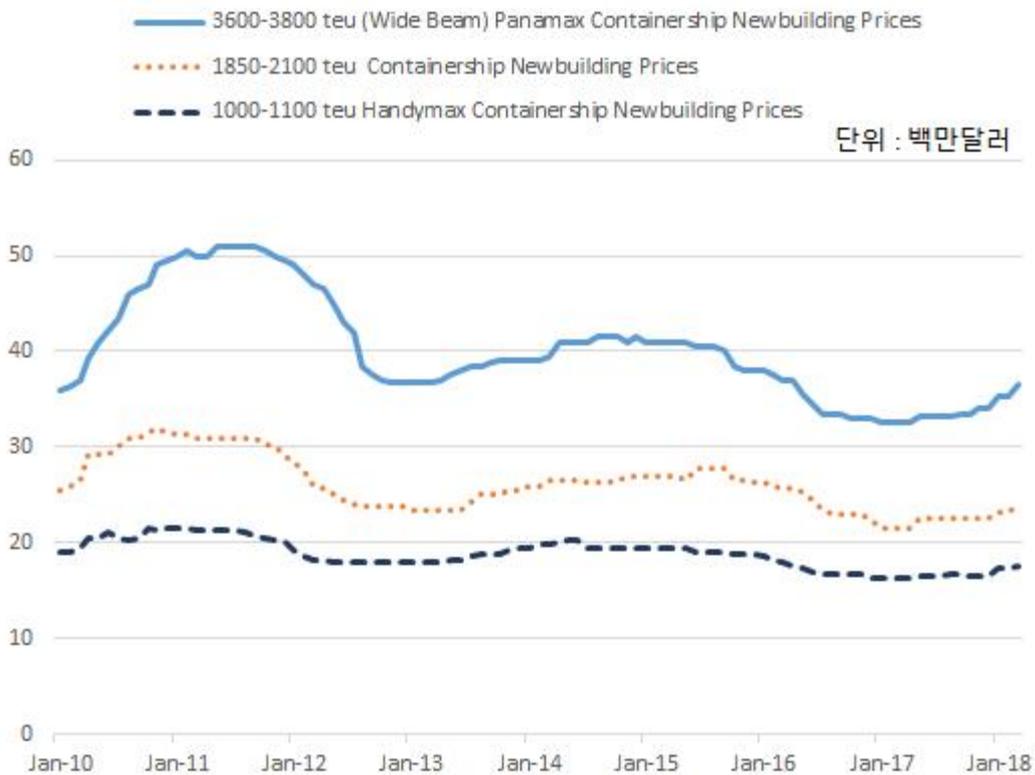
자료 : Clarkson

- 113~115K급 탱커의 신조선가는 1분기 중 3.4% 상승하여 3월 평균 45.5백만달러를 나타내고 있음
- 73~75K급 제품운반선의 가격은 1분기 중 3.6% 상승하여 3월 평균 43백만달러임

- 47~51K급 제품운반선의 경우는 동 기간 4.4% 상승하여 3월 평균 가격은 32.25백만달러임
- 37K급 IMO III MR 탱커는 1분기중 3.1% 상승하여 3월 평균가격은 32.75백만달러임
- 2017년 중 탱커의 신조선 가격은 철강재의 가격상승에도 불구하고 정체된 흐름을 나타내었으나 2018년 들어 소폭이나마 상승흐름으로 전환된 것은 긍정적으로 해석됨

□ 중형 컨테이너선 가격 역시 1분기 중 개선되는 추세가 나타남

< 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



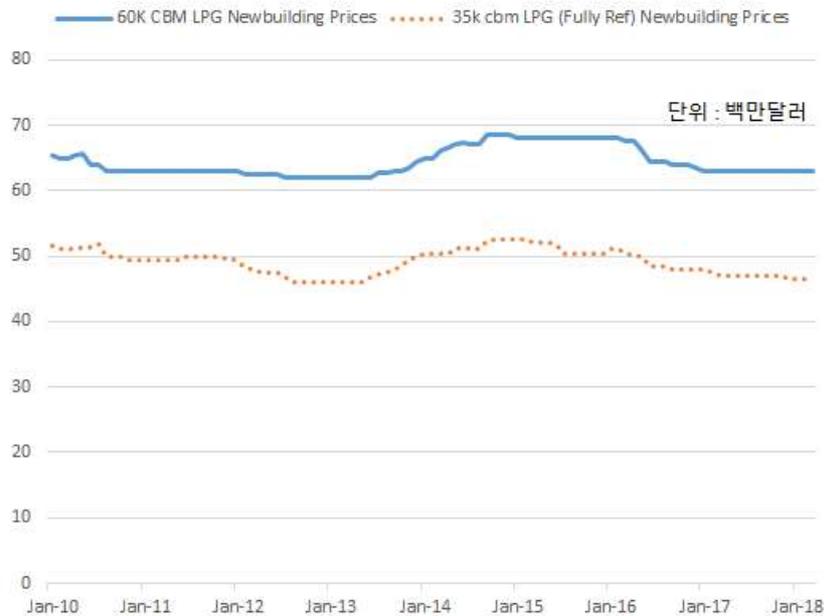
자료 : Clarkson

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 신조선가는 1분기 중 7.4% 상승하여 3월 평균 가격은 36.5백만달러를 기록하였으나 1분기 중 발주는 없었음
- 1,850~2,100TEU sub-panamax 컨테이너선의 가격은 1분기 중 6.7% 상승하여 3월 평균 24백만달러를 나타냄

- 1,000~1,100TEU handymax 컨테이너선은 1분기 중 6.1% 상승하여 3월 평균 가격은 17.5백만달러임
- 중형 컨테이너선의 수요는 아직 부진한 상황이나 시장에서의 가격은 점차 개선되고 있는데, 이는 타 선종의 수요 증가에 따른 전반적인 시장 상황 호전에 기인한 것으로 보임

□ 중형 LPG선은 전분기 가격을 그대로 유지함

< 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

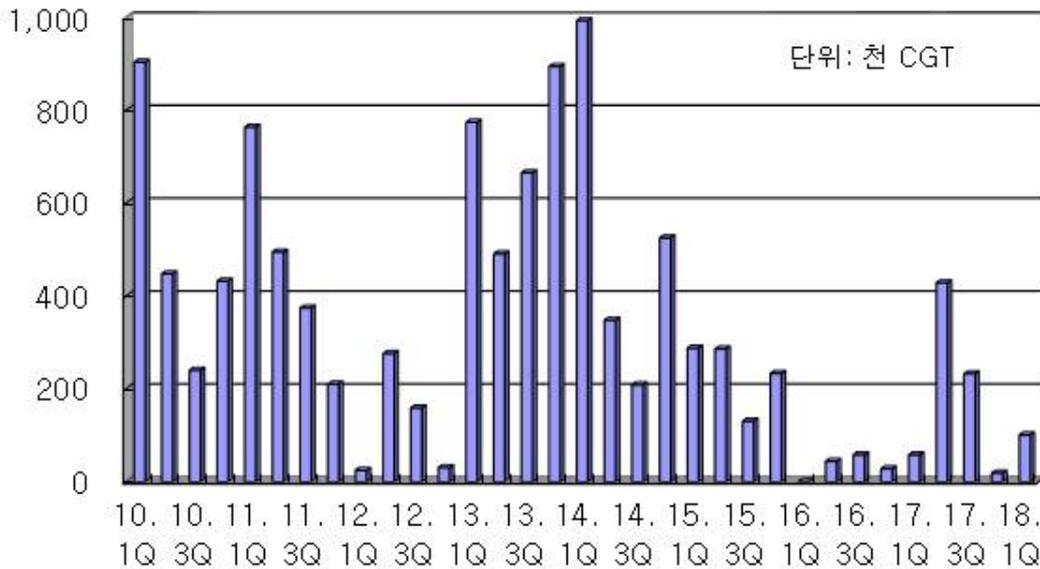
- 60KCUM LPG선의 신조선가는 1분기 중 63백만달러로 전분기 수준을 그대로 유지
- 35KCUM LPG선의 신조선가 역시 1분기 중 46.5백만달러를 유지하여 전분기말 가격과 동일한 수준임

II. 국내 중형 조선사 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2018년 1분기 중 국내 중형조선소²⁾의 수주는 탱커 4척에 불과하였으나 전년 동기대비 기저효과로 인하여 증가폭은 크게 나타남

< 국내 중형조선 분기별 수주량 추이 >

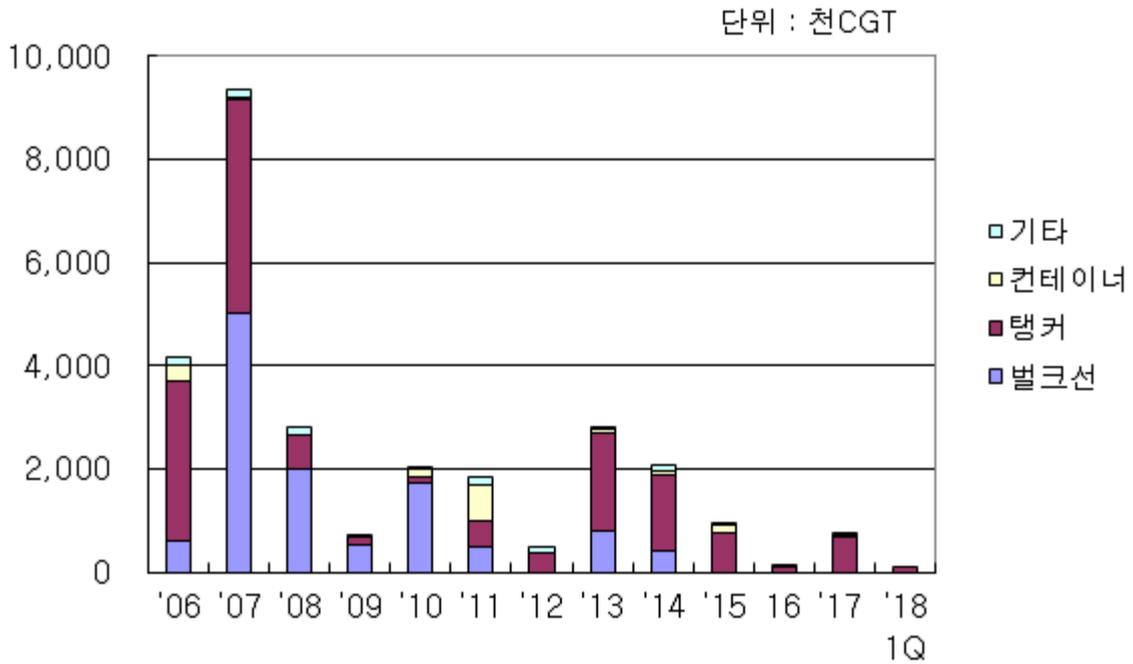


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 1분기 중 국내 중형조선사들의 수주량은 전년대비 73.7% 증가한 10.1만CGT를 기록
 - 1분기 중 수주량은 114K급 Aframax급 탱커 2척과 50K급 MR탱커 2척에 불과하였으나 전년 동기 수주가 소형탱커 포함 3척으로 매우 적어 기저효과로 개선폭은 크게 나타남
- 선종별로 1분기 중 수주량의 100%가 탱커이므로 여전히 탱커에 대한 편중현상은 개선되지 않음

2) 본고의 중형조선소는 상선으로서 길이 100m 이상이며 10,000dwt급 이상 또는 이에 상응하는 특수선 등의 강선을 건조하는 조선소로 규정함. 현재 활동중인 조선소로서 성동, 대한, SPP, 대신, STX, 한진중, 한국야나세, 연수 등이며 과거 STX의 부산조선소였던 마스텍중공업이 수주를 개시함에 따라 총 9개 조선소를 대상으로 Clarkson의 통계를 따로 산정하여 작성함

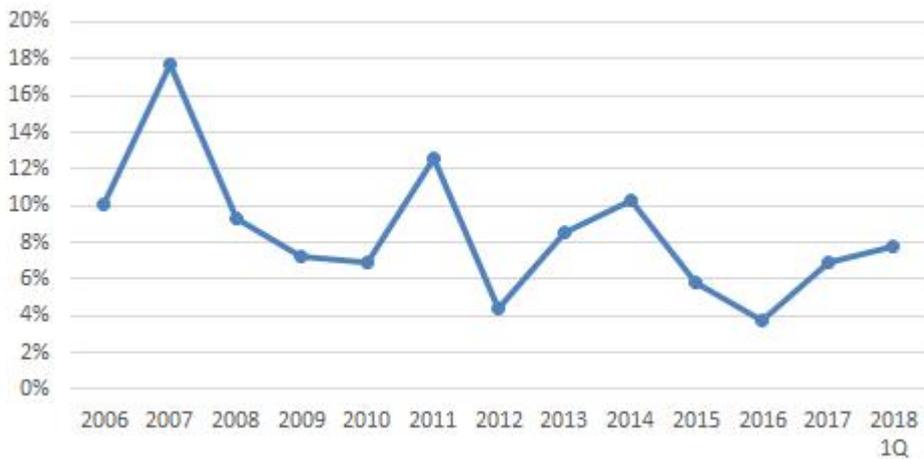
< 국내 중형조선 수주량 추이 >



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

- 세계 중형선박 시장에서 차지하는 한국 중형사들의 1분기 수주 점유율은 2017년 수준보다 소폭 상승함 (CGT 기준)
- 한국 중형조선사들의 중형선박 수주점유율은 1분기 중 7.8%를 기록하였으며 2017년 점유율 7.0%에 비해서는 소폭 상승함

< 국내 중형조선사의 중형선박 시장 수주점유율 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

□ 국내 중형조선사들의 1분기 수주액은 1.6억달러로 추정되며 전년 동기대비 50.9% 증가

○ 중형 조선수주액이 국내 전체에서 차지하는 비중은 3.2%로 크게 축소됨

< 국내 중형조선 수주액 추이 >

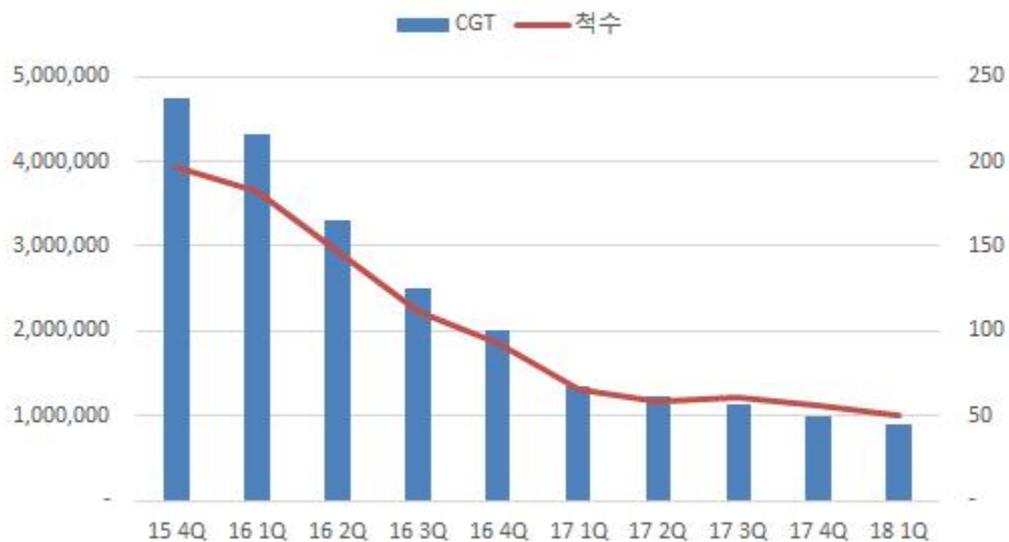
년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.4%
2013	42.2	10.3%
2014	31.7	10.1%
2015	13.1	6.0%
2016	3.7	9.5%
2017	12.5	8.2%
2018. 1Q	1.6	3.2%

자료 : 해외경제연구소 추정

□ 국내 중형조선소의 수주잔량은 1분기말 현재 90.7만CGT로 전분기 대비 8.9% 감소

○ 영업실적에 따라 조선사마다 수주잔량 보유수준은 다른 상황이며 평균적으로 약 1년치 일감으로 추정

< 국내 중형조선사의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

2. 건조량

□ 1분기중 국내 중형조선 건조량(인도량)은 탱커 10척에 그침

- 1분기 중형조선사 건조량은 탱커 10척으로 57.9만dwt 수준임
- Dwt 기준으로는 전분기대비 23.9% 증가한 수준이나 전년 동기 대비 75.8% 감소하여 점차 건조량은 감소하는 추세임
- 1분기 중 선박을 건조·인도한 조선소는 대한조선 LR2 탱커 2척, STX LR1 탱커 4척, 대선조선 MR 탱커 1척과 소형 화학탱커 3척 등 총 3개 조선소임

< 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	1,860	27	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	1,184	10	65	5	3	71	89	3	5	1
17 3Q	439	3	1,133	12	-	-	-	15	12	1	-	-
17 4Q	179	1	286	5	-	-	-	-	-	-	2	1
18 1Q	-	-	579	10	-	-	-	-	-	-	-	-

자료 : Clarkson, 해외경제연구소