

중형조선사

2018년도 상반기 및 2분기 동향

I. 세계 중형조선 시장 동향	1
1. 선박 발주량 동향	1
2. 신조선가 동향	3
II. 국내 중형조선사 동향	8
1. 수주량 및 수주잔량	8
2. 건조량	11

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

작 성

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

요 약

- **[세계 조선 시장]** 2018년도 상반기 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 9.1% 증가와 15.8% 감소 (Clarkson)
 - 세계 발주량은 1,234만CGT, 발주액은 281.5억달러
 - 고가 크루즈선 발주 감소로 발주량과 발주액은 상반된 움직임을 보임
- **[세계 중형조선 시장]** 상반기 중형 선박 발주량은 327만CGT로 전년 동기대비 27.9% 감소
 - 환경규제 대응책에 있어 대형 선주들보다 중형선주들의 혼란이 더 크므로 중형 선박발주에도 영향을 미치는 것으로 추정
 - 상반기 신조선 시장에서 중형선박의 비중은 26.5%로 축소
 - 컨테이너선 발주는 증가한 반면, 벌크선과 탱커의 발주는 감소
- **[신조선가]** 신조선가는 벌크선과 컨테이너선의 상승 흐름이 지속된 반면, 탱커와 LNG선은 전분기 수준 유지
 - 2분기중 Capesize 이하 벌크선가는 선형에 따라 약 4% 내외, 중형 컨테이너선은 1~7% 상승한 반면 중형 탱커와 LPG선은 전분기 수준 유지
- **[국내 중형조선사 수주량]** 국내 중형조선사들의 상반기 수주량은 총 12척, 27만CGT로 전년 동기대비 23.5% 감소
 - 세계 중형선박 시장에서의 상반기 수주점유율은 5.4%로, 2017년 6.8% 보다 하락
 - 수주액은 4.7억달러로 전년 동기대비 45.0% 감소
- **[국내 중형조선사 수주잔량]** 국내 중형조선사의 2분기말 수주잔량은 전분기 대비 2.9% 증가한 93.4만CGT
 - 건조 부진에 의하여 2014년 이후 처음으로 분기별 수주잔량 증가
- **[국내 중형조선사 건조량]** 상반기 중 건조량은 탱커 15척으로 수주 및 일감 부족에 의한 건조량 감소가 심각함
 - 상반기 중 건조 및 인도실적이 있는 중형조선사는 3개사임(대한조선, 대선조선, STX조선해양 등)

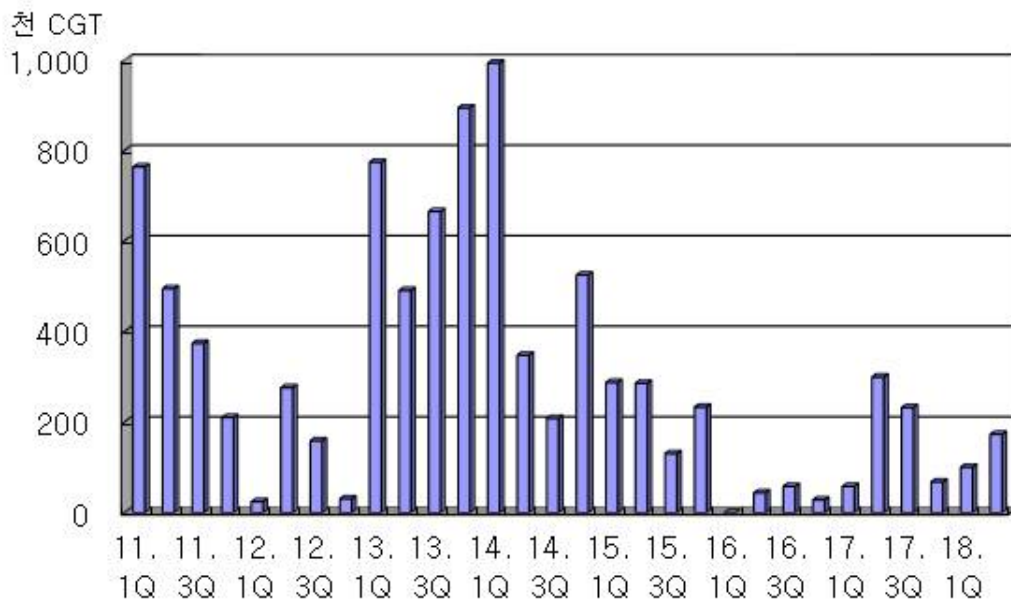
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

□ 2018년 상반기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 소폭 개선된 수준을 나타냄 (Clarkson)

- 1분기 발주량은 전년 동기대비 106% 증가한 808만CGT를 기록하였으나 2분기 들어 속도조절 양상을 보이며 전년 동기대비 42.4% 감소한 426만 CGT에 그쳐 상반기 전체로는 9.1% 증가에 그친 1,234만CGT를 기록
- 상반기 신조선 발주액은 281.5억달러로 전년 동기대비 15.8% 감소
 - 발주량 증가에도 불구하고 고가의 크루즈선 발주가 절반 수준으로 감소하며 세계 발주액은 감소함
- 2020년 이후 SOx 규제 강화에 대하여 일부 대형 선주들은 대응 전략을 수립하고 있으나 상당수의 선주들이 아직 혼란 상태이므로, 잠재수요가 실제 발주로 이어지는 비율은 제한적일 것으로 추정됨

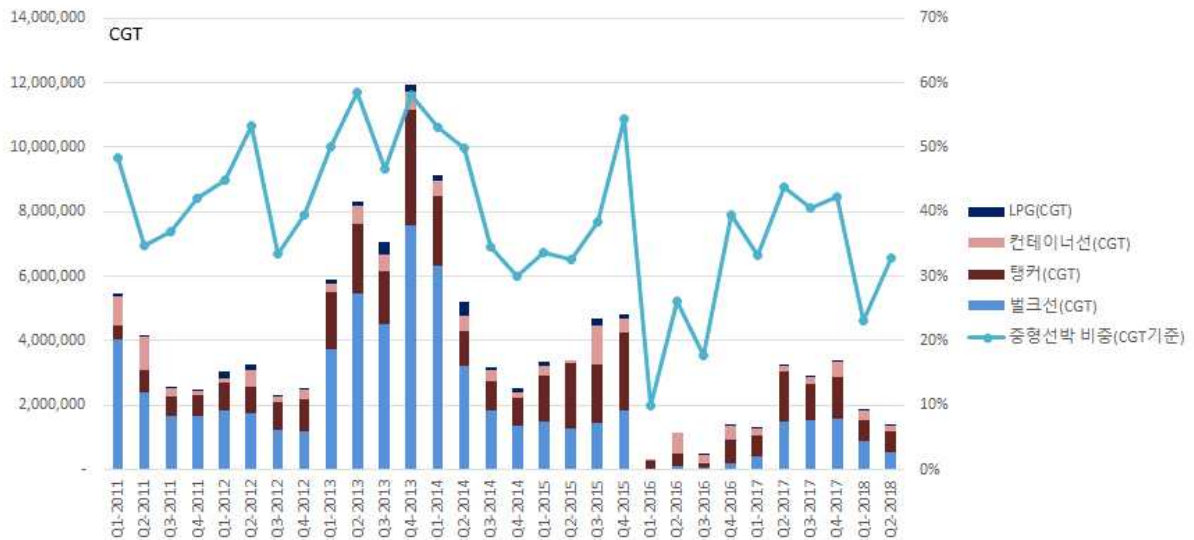
< 분기별 전 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 전체 조선시황과는 달리 중형선박¹⁾ 시장은 상반기 중 오히려 위축됨

< 분기별 세계 중형선박 발주량 추이 >



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

- 중형선박은 상반기 중 총 171척, 327만CGT가 발주되어 전년 동기대비 27.9%(CGT 기준) 감소함
 - 1분기 중 중형선박 발주량은 187만CGT로 전년 동기대비 44.2% 증가하여 비교적 양호한 추세를 보였으나 2분기 발주량이 140만CGT로 감소하면서 전년 동기대비 56.8% 감소한 실적을 나타냄
- 중형선박이 세계 발주 시장에서 차지하는 비중은 상반기 중 26.5%로 전년 상반기 40.1%보다 크게 하락한 수준을 나타냄
- 대부분 선종이 SOx 규제 강화 이후의 연료선택 문제가 쉽지 않아 신조선 투자가 미루어지고 있는 상황이며, 이러한 문제는 대형 선주들보다 중형선주들이 더욱 심각하게 겪고 있는 것으로 추정됨
 - 대형 선주들은 정유사와의 제휴를 통한 안정적 연료공급 방안을 찾거나 자체적인 연구를 통하여 중장기적인 선박의 운영전략을 세워나가고 있으나 중형 선주들의 경우는 연료선택 문제가 쉽지 않음

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 선종들 이므로 본고의 중형선박 시장 범위에서는 제외함

□ 선종별로는 컨테이너선 발주량이 증가하였으나 벌크선과 탱커의 발주량이 감소하였고 LPG선은 유사한 수준을 유지

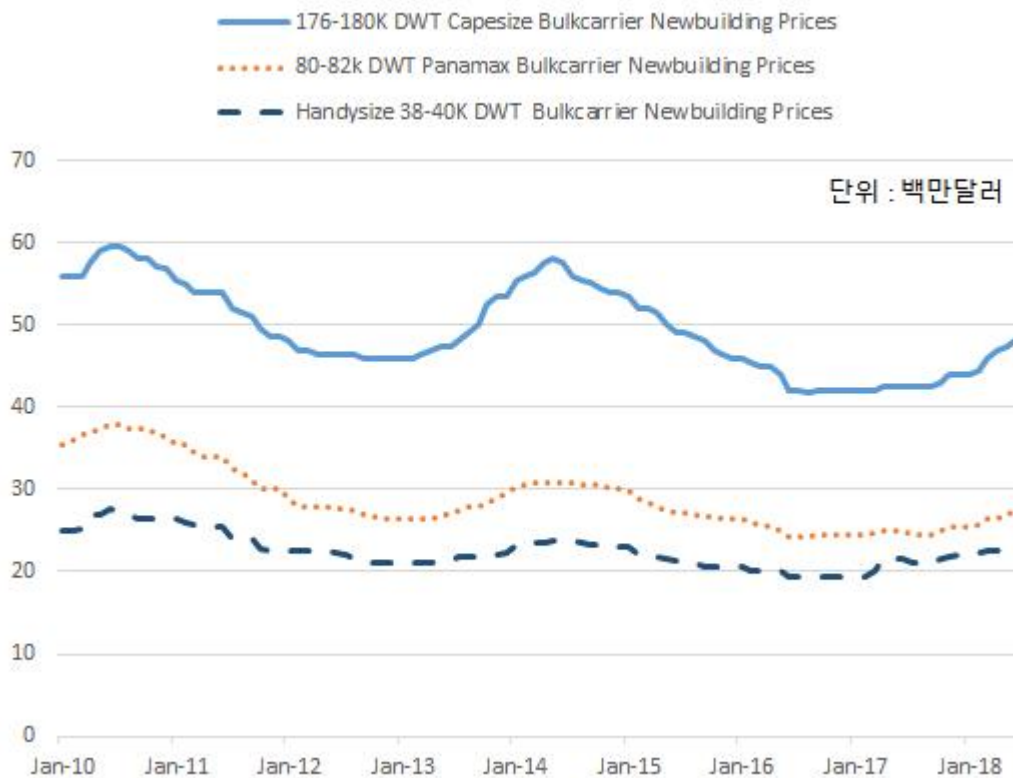
- 벌크선의 상반기 발주량은 총 75척, 141만CGT로 전년 동기대비 25.9% 감소
 - 벌크선은 해운시황 개선 기대감에도 불구하고 최근 브라질-중국 간 철광석 운송을 위한 초대형 광석운반선 집중투자에 대한 부담으로 신조발주가 다소 부진한 것으로 추정
- 동 기간 중형 컨테이너선의 발주는 총 30척, 47만CGT로 30.4% 증가
 - 전년도 상반기의 부진한 발주로 증가폭이 크게 나타나고 있으나 여전히 발주량은 많지 않은 수준임
- 상반기 중 중형 탱커의 발주량은 총 59척, 132만CGT로 전년 동기 대비 39.6% 감소
 - 상반기 중 예상보다 높았던 유가의 영향과 탱커 해운시황의 부진이 탱커 발주 부진의 원인으로 추정됨
- 중형 LPG선은 총 7척, 6.9만CGT가 발주되어 전년 동기대비 0.5% 증가

2. 신조선가

□ 벌크선 신조선가는 2분기 중에도 상승흐름 지속

- 176~180K Capesize 벌크선의 신조선가는 2분기 중 4.3% 상승하여 6월 평균가격 48백만달러를 기록
- 80~82K Panamax 벌크선 역시 2분기 중 3.8% 상승하여 6월 평균 가격은 27.5백만달러
- 38~40K Handysize 벌크선은 2분기 중 4.4% 상승하여 6월 평균 가격은 23.5백만달러
- 2017년 이후 벌크선의 가격 상승은 완만한 속도이나 상승추세가 지속되고 있음

< 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이 >

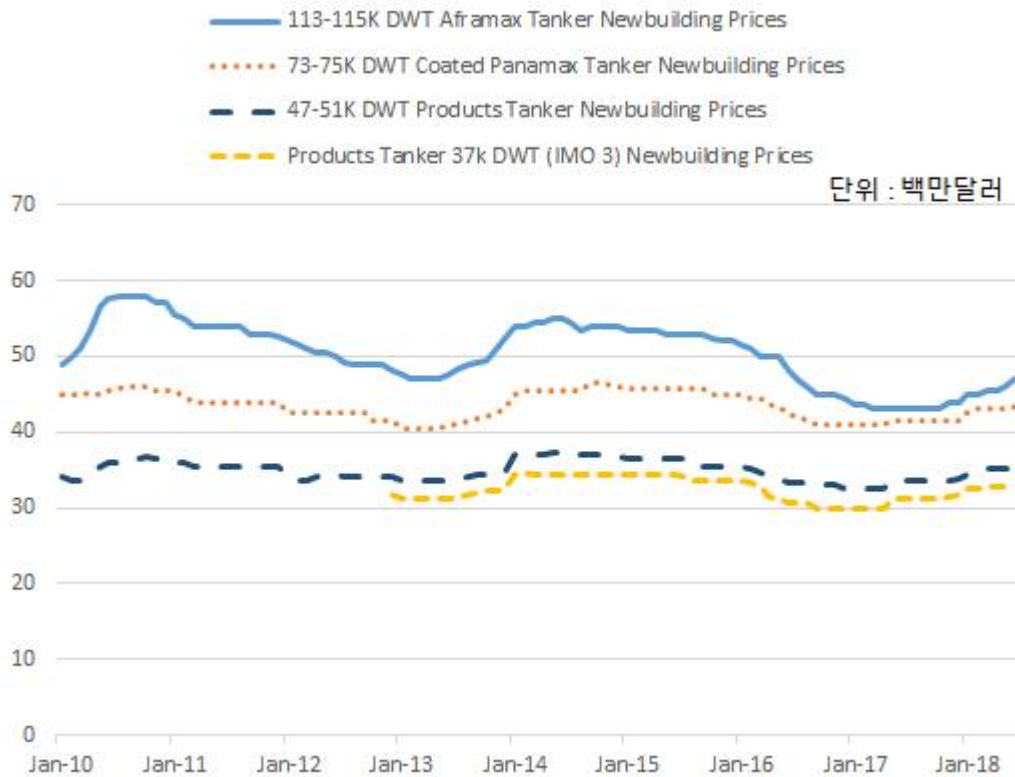


자료 : Clarkson

□ 중형 탱커의 신조선가는 2분기 중 대부분 전분기 가격을 유지하는 수준의 흐름을 보임

- 113~115K급 탱커의 6월 평균 신조선가는 47백만달러로, 2분기 중 3.3% 상승
- 73~75K급 제품운반선의 6월 평균 가격은 43.25백만달러로, 2분기 중 0.6% 상승에 그침
- 47~51K급 제품운반선의 6월 평균 가격은 35.25백만달러로 2분기 중에는 가격변화가 없었음
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 2분기 중 가격변화가 없었고 6월 평균 가격은 32.75백만달러
- 상반기 중 제품운반선 해운시황의 저조로 가격 상승흐름이 1분기에 멈춘 경향이 나타남

< 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이 >

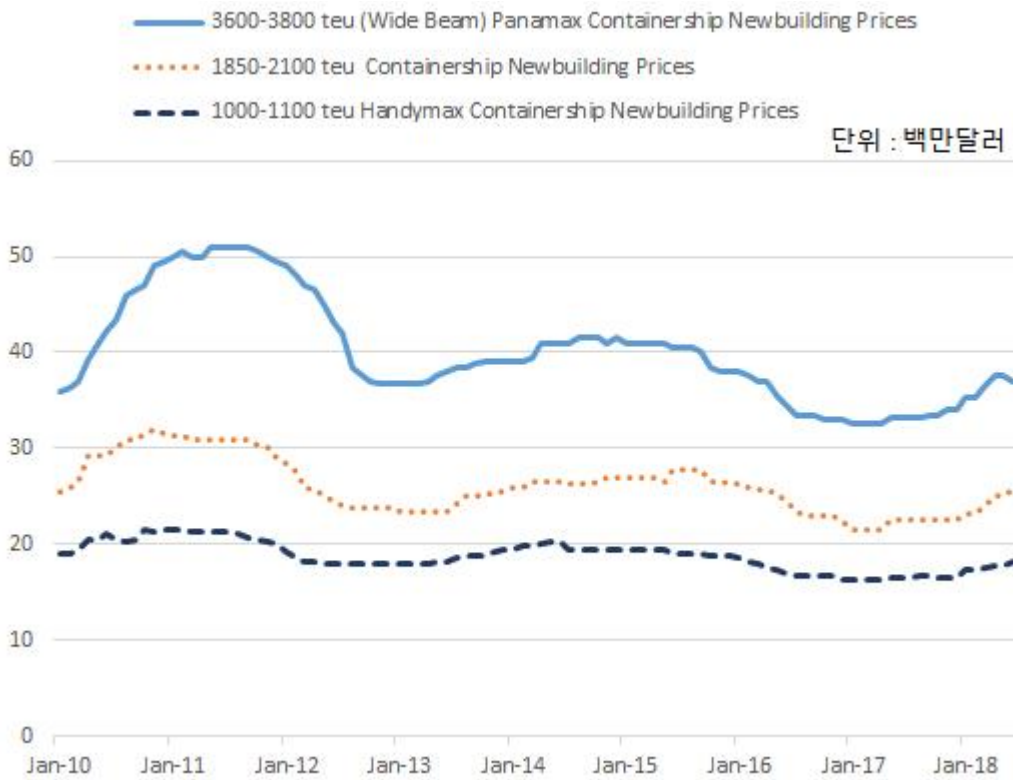


자료 : Clarkson

□ 중형 컨테이너선 가격은 1분기에 이어 2분기에도 개선흐름 지속

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 신조선가는 2분기 중 1백만 달러(1.4%) 상승한 37.5백만 달러를 유지함
- 1,850~2,100TEU sub-panamax 컨테이너선의 가격은 2분기 중 7.3% 상승하여 6월 평균 25.75백만달러를 기록
- 1,000~1,100TEU handymax 컨테이너선은 2분기 중 4.3% 상승하여 6월 평균 가격 18.25백만달러를 기록
- 중형 컨테이너선의 수요는 아직 부진한 상황이나 전반적인 신조선 시장의 개선효과에 의한 가격 상승으로 추정됨

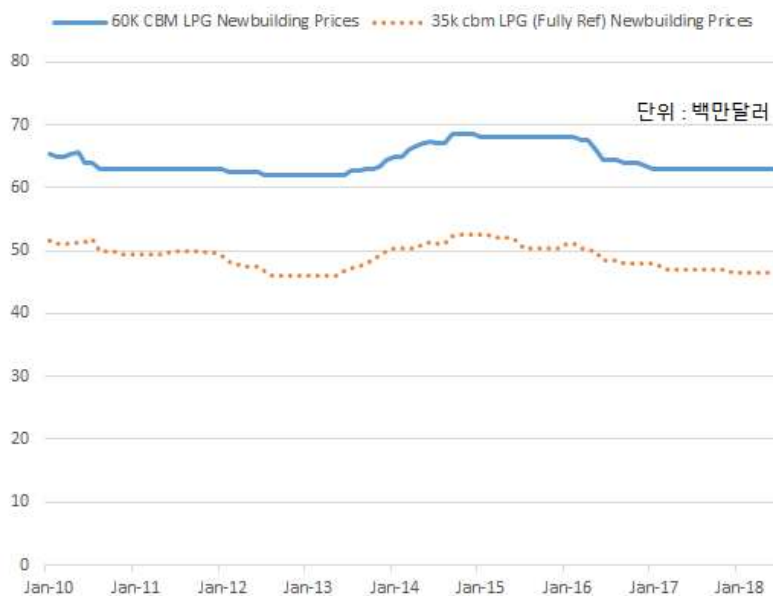
< 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

□ 중형 LPG선은 상반기 중 가격 변동이 거의 없었음

< 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

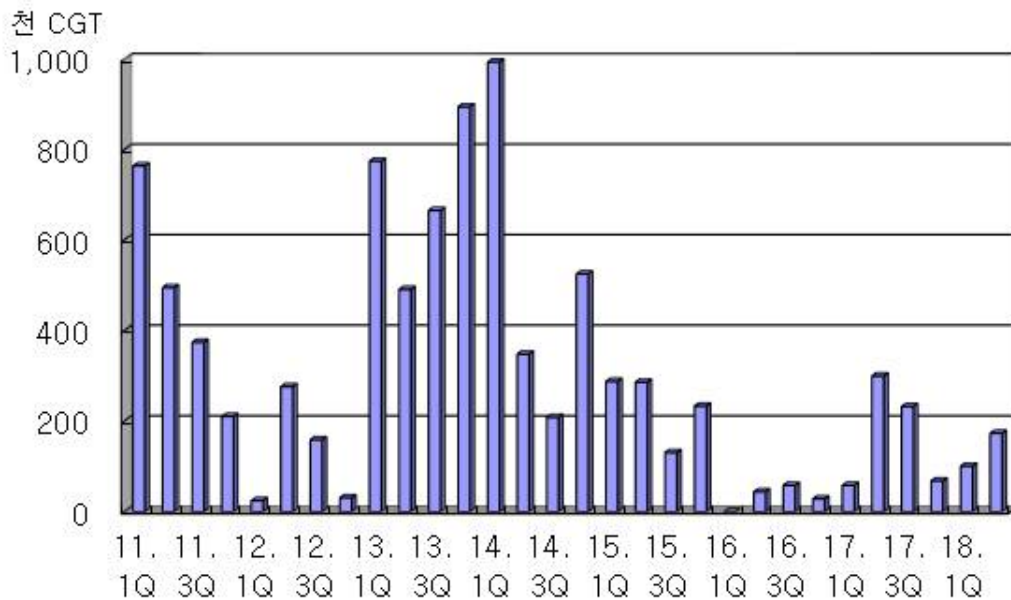
- 60KCUM LPG선의 신조선가는 상반기 내 63백만달러를 그대로 유지
- 35KCUM LPG선의 신조선가 역시 상반기 중 46.5백만달러를 유지하였으며 6월에 50만 달러 상승하여 6월 가격은 47백만 달러를 기록

II. 국내 중형 조선사 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2018년 상반기 중 국내 중형조선소²⁾의 수주는 총 12척으로 전년 동기대비 감소한 수주실적을 나타냄

< 국내 중형조선 분기별 수주량 추이 >

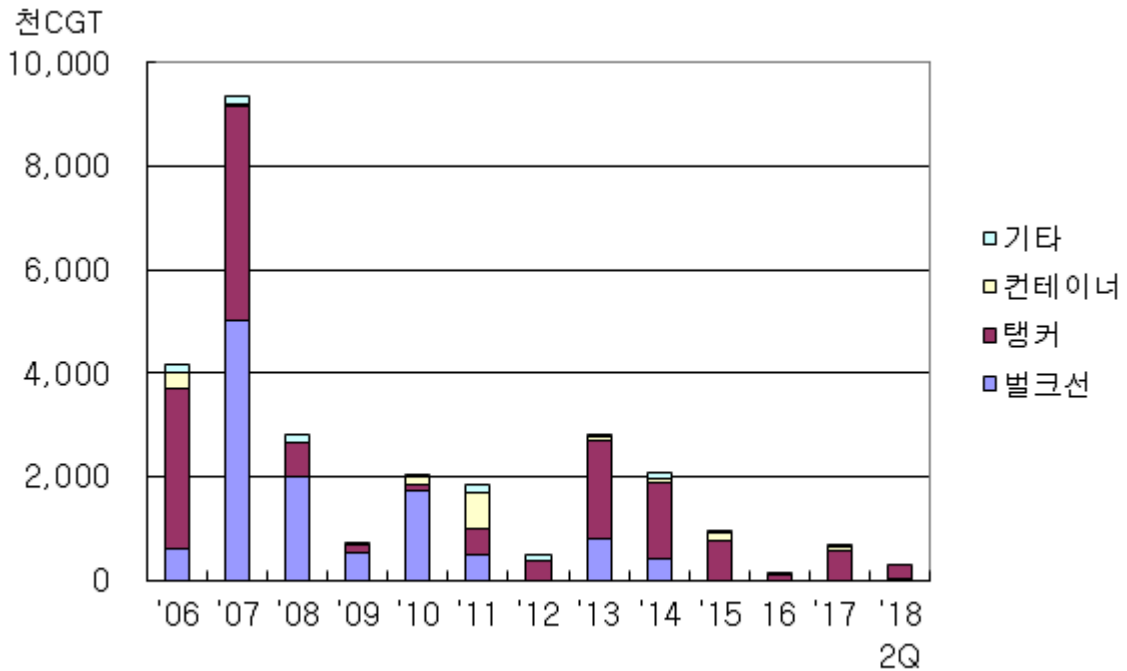


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 상반기 중 국내 중형조선사들의 수주량은 전년대비 23.5% 감소한 27.3만CGT를 기록
 - 1분기 중 탱커 4척 수주에 이어 2분기 중에는 Aframax 탱커 6척과 중소형 벌크선 2척 등 8척을 수주하여 여전히 부진한 수주실적을 나타냄
- 상반기 중에는 국내 선주로부터 중소형 벌크선 2척을 수주하여 2014년 이후 처음으로 벌크선을 수주하였으나 여전히 탱커에 대한 수주 의존도가 매우 높음

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 개시하였고 STX 고성조선소를 인수하여 수리개조 및 신조선 사업을 영위하는 삼강 S&C가 신조선 수주를 시작함에 따라 총 10개 조선소를 대상으로 Clarkson의 통계를 따로 산정하여 작성함

< 국내 중형조선 수주량 추이 >

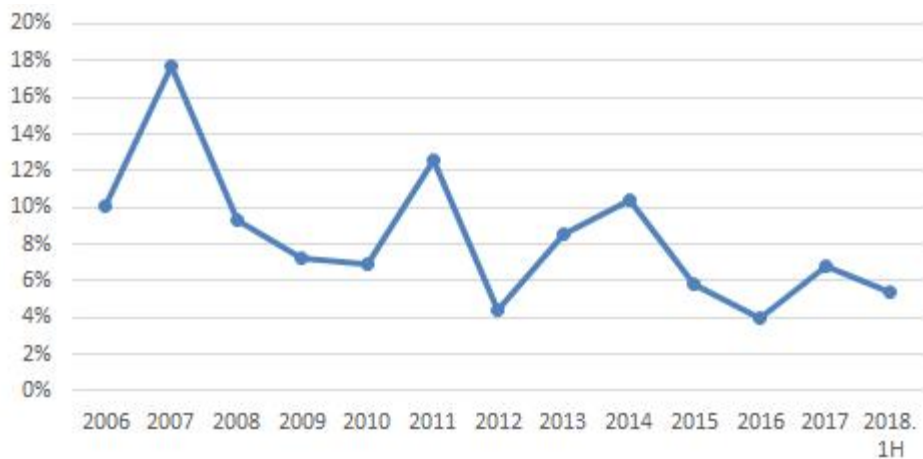


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성
주 : 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

□ 세계 중형선박 시장에서 차지하는 한국 중형사들의 상반기 수주 점유율은 2017년 대비 하락함 (CGT 기준)

- 한국 중형조선사들의 중형선박 수주점유율은 상반기 5.4%로 2017년 점유율 6.8%에 비해 1.4%p 하락

< 국내 중형조선사의 중형선박 시장 수주점유율 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

□ 국내 중형조선사들의 상반기 수주액은 4.7억달러로 추정되며 전년 동기대비 45.0% 감소

- 상반기 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 5.0%임

< 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. 1H	4.7	5.0%

자료 : 해외경제연구소 추정

□ 국내 중형조선소의 수주잔량은 2분기말 현재 총 50척, 93.4만CGT로 전분기 대비 2.9% 증가

- 2014년 이후 처음으로 분기별 수주잔량 감소가 멈추었으나 수주실적의 뒷받침 보다는 건조 부진에 의한 것이어서 긍정적으로 볼 수만은 없음

< 국내 중형조선사의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 재작성

2. 건조량

□ 상반기 중 국내 중형조선 건조량(인도량)은 탱커 15척으로 심각한 건조량 감소를 나타내고 있음

- 중형조선사 건조량은 1분기 탱커 10척에 이어 2분기에는 탱커 5척으로 시간이 갈수록 수주 및 일감 부족으로 인한 건조량 감소가 심화되고 있음
- 상반기 중 선박을 건조 및 인도한 조선소는 대한조선, STX, 대선조선 등 3개 조선소에 불과함

< 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	—	—	—	—	—	—	—	—
18 2Q	—	—	145	5	—	—	—	—	—	—	—	—

자료 : Clarkson, 해외경제연구소