

중형조선사 2019년(4분기) 동향

I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가

II. 국내 중형조선사 동향

1. 수주 추이
2. 건조량 및 수주잔량

작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)





<요 약>

□ (세계 조선시황) 2019년 세계 신조선 발주량은 전년대비 27.0% 감소, 발주액은 8.0% 감소 (Clarkson)

- 세계 발주량은 2,529만CGT, 발주액은 724억달러
- 황산화물 규제를 앞둔 선주들의 관망세 확산으로 발주량 감소 추정

□ (세계 중형조선 시황) 2019년 중형 선박 발주량은 719만CGT로 전년대비 46.7% 감소

- 중형 컨테이너선과 벌크선 발주량은 각각 66.0%와 51.5%로 크게 감소한 반면, 중형 탱커의 발주량 감소폭은 15.8% 감소에 그쳐 상대적으로 탱커시장이 다소 양호하였음
- 2019년 발주량 기준 신조선 시장에서 중형선박의 비중은 28.4%로 축소

□ (신조선가) 2019년 중형선박 신조선가는 선종별로 하반기 또는 연말 소폭 하락하는 흐름을 보임

- 중형 컨테이너선은 하반기 이후 선형별로 약 3.8~4.7%, 벌크선은 9월 이후 1.8~2.9%, 탱커는 연말 일부 선형이 0.7% 각각 하락하였고 LPG선 가격은 변동 없음

□ (국내 중형조선사 수주량) 국내 중형조선사들의 2019년 수주량과 수주액은 전년대비 각각 23.2%와 25.0% 감소

- 2019년 수주량은 49만CGT, 수주액은 9.1억 달러
- 세계 중형선박 시장에서의 수주점유율은 4.2%로(CGT기준) 전년대비 0.4%p 상승

□ (국내 중형조선사 건조량) 2019년 건조량은 총 25척 177만dwt로 전년대비 50.4% 증가(dwt 기준)

□ (국내 중형조선사 수주잔량) 국내 중형조선사의 연말 수주잔량은 47척 102만CGT로 전년말 대비 0.3% 증가



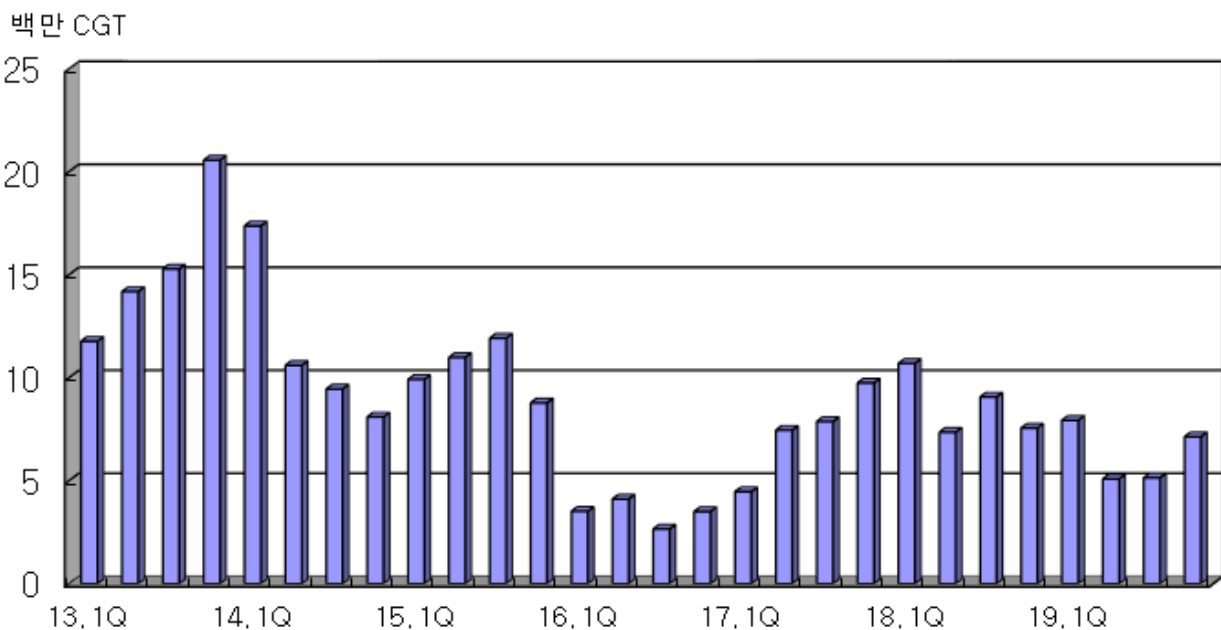
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

□ 2019년 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 크게 감소함

- 2019년 세계 신조선 발주량은 전년대비 27.0% 감소한 2,529만CGT
 - 4분기 중 발주량은 713만CGT로 약 5백만CGT 내외를 기록한 2~3분기에 비하여 양호한 수준을 보였으나 전년 동기대비 5.6% 적은 수준임
- 2019년 발주액은 전년대비 8.0% 감소한 724.5억달러
 - 4분기 중 발주액은 고가의 해양플랜트와 크루즈선 등의 비중이 높아지며 전년 동기대비 26.9% 증가한 220.2억달러
- 2019년 신조선 시장은 황산화물 규제를 앞둔 시점에서 선주들의 관망세가 오히려 확산되며 침체 양상이 나타났으며 LNG선, LNG선 등 가스선과 크루즈선을 제외한 대부분의 선종이 부진

분기별 세계 신조선 발주량 추이



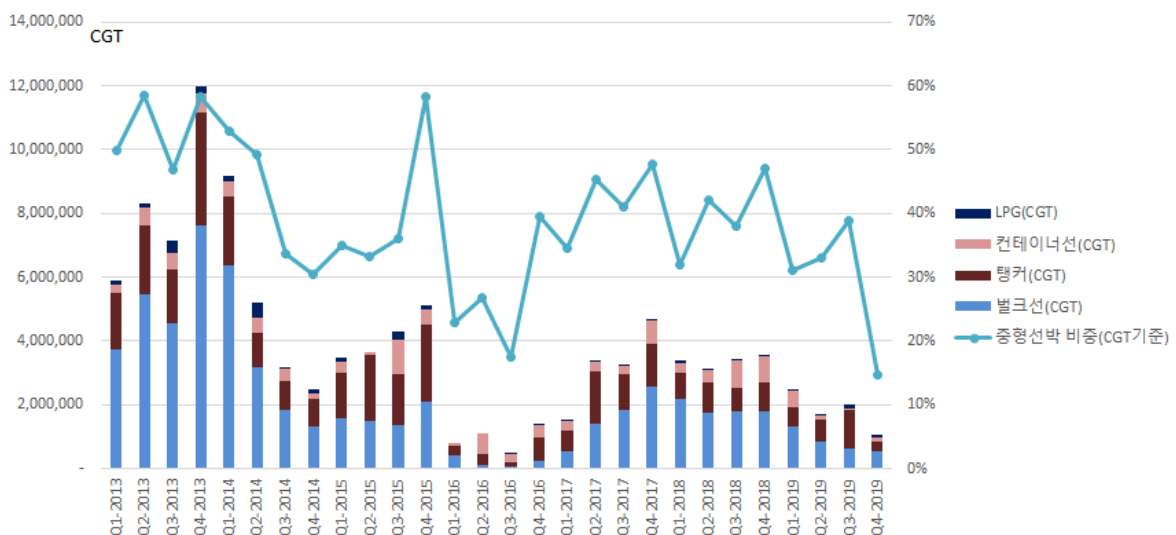
자료 : Clarkson



□ 중형선박¹⁾ 발주량은 매우 큰 폭으로 감소함

- 2019년 중형선박 발주량은 총 399척, 719만CGT로 전년대비 46.7% 감소 (CGT 기준)
 - 4분기 발주량은 64척, 105만CGT로 전년 동기대비 70.4% 감소
- 전체 신조선 시장에서 차지하는 3대 선종 및 LPG선 등 중형 선박 비중은 2019년 중 28.4%로 축소되었으며 4분기에는 14.7%까지 하락함(CGT 기준)
- 중형선박의 발주 위축은 전체 신조선 시장의 발주감소 폭보다 더욱 크게 나타났으며 이는 전체 신조선시장에서 크루즈선과 LNG선 등이 비교적 양호한 흐름을 보인 반면, 중형 선종에서는 부진을 보완할 선종이 없었던 점이 원인임

분기별 중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

□ 선종별로는 탱커의 발주가 상대적으로 활발하였음

- 2019년 중형 컨테이너선 발주량은 55척, 81만CGT로 전년대비 66.0% 감소함
 - 1분기 중 37척이 발주되며 상대적으로 양호하게 출발했던 중형 컨테이너선은 2분기 이후 다시 수요가 침체되며 나머지 3개 분기 동안 총 18척 발주에 그침
 - 총 55척 중 3,000TEU 이상급 중형선박은 단 1척도 발주되지 않는 등 중형 피더컨테이너선의 수요는 1,000 및 2,000TEU급에 집중되고 있음

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 제외



- 2019년 20만dwt 미만급 벌크선 발주량은 198척 332만CGT로 전년대비 51.5% 감소함
 - 분기별로 1분기에 77척이 발주된 후 2분기 53척, 3, 4분기 각각 34척이 발주되어 연말로 갈수록 부진해지는 흐름이 나타남
 - 전체 중형선박 시장에서 차지하는 벌크선의 비중도 2018년 56.0%에서 2019년에는 46.2%로 하락함
- 2019년 세계 중형 탱커 발주는 130척 284만CGT로 전년대비 15.8% 감소하여 벌크선과 컨테이너선에 비하여 상대적으로 작은 폭 감소
 - 중형탱커 발주는 1, 2분기 각 30척 내외 발주량이 3분기 중 53척으로 증가하였으나 4분기 다시 16척으로 크게 감소
 - 중형 탱커 역시 2013~15년 에코십 붐과 저유가로 인한 시황 호조 이후 2016년부터 부진하였으나 전체 중형선박 시장에서 약 40% 내외의 비중을 꾸준히 유지하며 타 선종보다 변동폭이 상대적으로 작은 수준을 보임
- 2019년 중형 LPG선 발주량은 유일하게 21.4% 증가하여 16척 22만CGT를 기록하였으나 전체 중형시장에서의 비중이 3%에 불과하여 중형선박 활성화에 크게 기여하지 못함

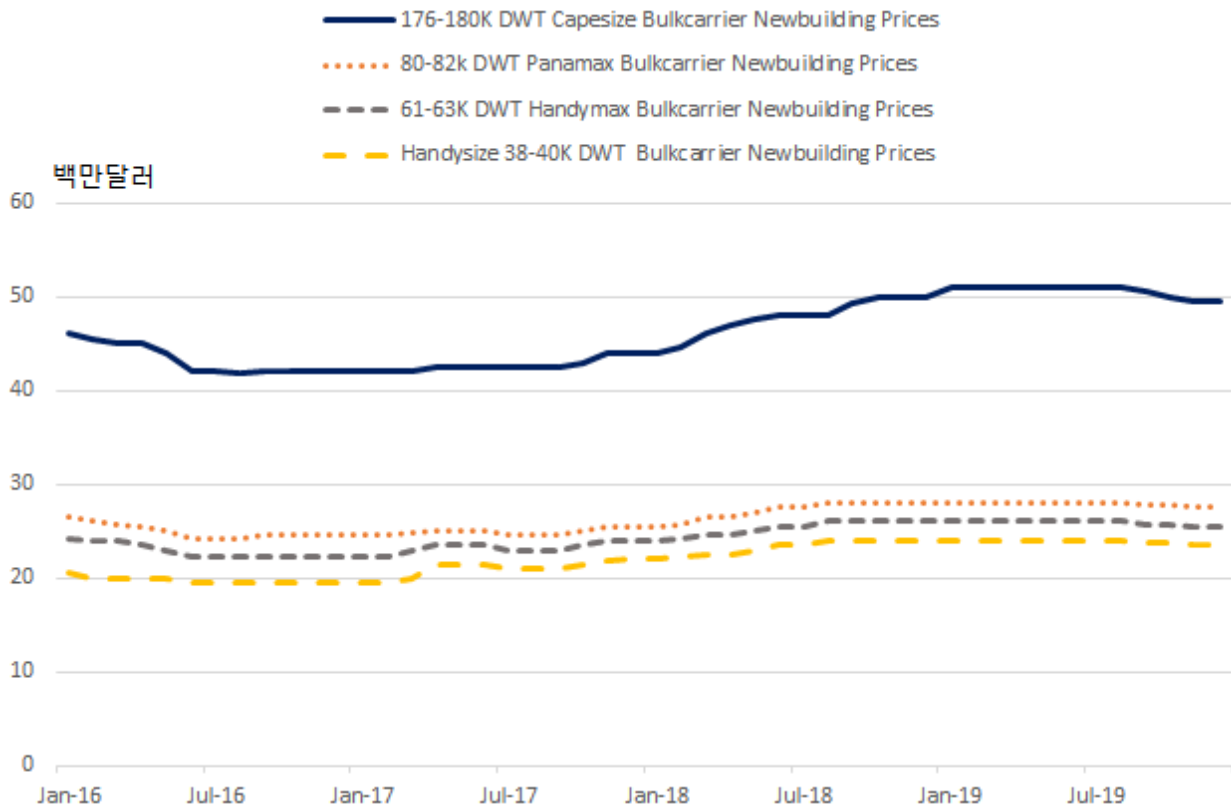
2. 신조선가

□ 2019년 벌크선 신조선가는 연초 가격이 유지된 후 9월부터 소폭 하락

- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 8월까지 연초 가격인 51백만 달러를 유지하였으나 9월 이후 하락하여 12월 평균 가격은 49.5백만 달러 기록
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 연중 연초 가격 28백만 달러를 유지하였으나 9월 이후 하락하여 12월 평균 가격은 27.5백만 달러 기록
- 61~63K Ultramax급 가격도 동일한 흐름을 보였으며 연초 가격 26백만 달러 유지 후 9월부터 하락하여 12월 평균 가격은 25.5백만 달러
- 38~40K Handysize 가격 역시 동일하게 연초 가격 24백만 달러 유지 후 9월부터 하락, 12월 평균 가격은 23.5백만 달러
- 벌크선 신조선 가격의 9월 이후 하락은 후판가격 하락의 영향이 반영된 부분도 있으나 4분기에 급격히 감소한 발주량의 영향도 있는 것으로 추정됨



벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



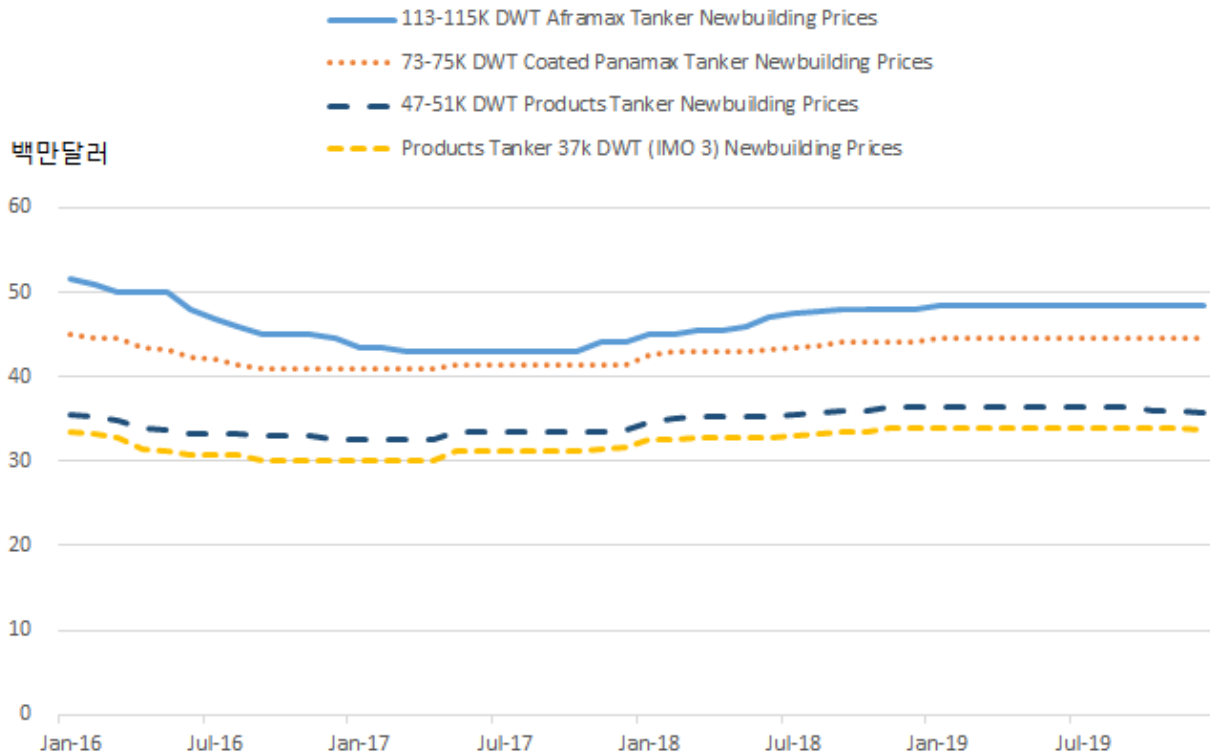
자료 : Clarkson

□ 중형 탱커 신조선가는 연중 대체로 유지되었으나 일부 선형은 연말 하락

- 113~115K급 탱커의 월평균 신조선가는 2019년 중 48.5백만달러를 연말까지 유지함
- 73~75K급 제품운반선 가격 역시 연중 44.5백만 달러가 유지됨
- 47~51K급 제품운반선의 경우는 11월까지 연초 가격 36백만 달러가 유지되었으나 12월에 0.25백만달러 하락하여 12월 평균 35.75백만달러를 기록
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 11월까지 연중 34백만 달러를 유지하였으나 12월 0.25백만달러 하락한 33.75백만달러 기록



중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



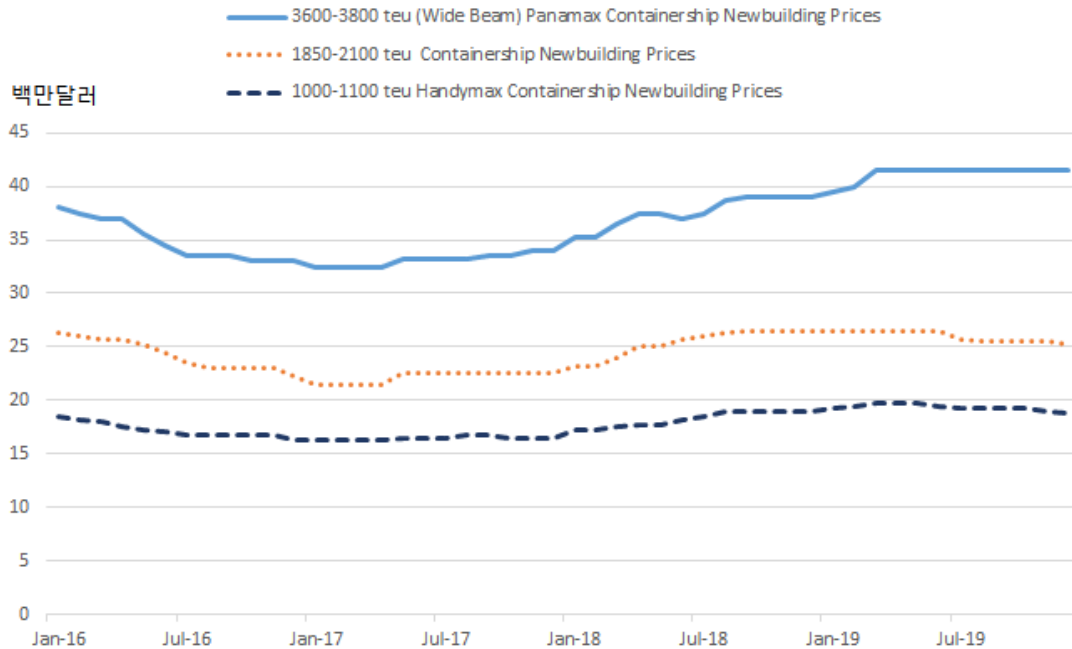
자료 : Clarkson

□ 2019년 중형 컨테이너선 가격은 하반기 중 소폭 하락 흐름을 보임

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 2019년 신조선가는 1분기 중 2백만달러 상승한 41.5백만달러가 연말까지 유지되었으나 이는 브로커가 산정한 가격일 뿐 발주량이 전무하여 의미는 없음
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선은 연초가격인 26.5백만달러가 7월까지 유지되었으나 8월 이후 점차 하락하여 12월 평균 25.25백만달러를 기록
- 1,000~1,100TEU Feeder선 가격은 1분기 중 5백만달러 상승한 19.75백만달러가 5월까지 유지되었으나 6월 이후 하락하여 12월 평균 18.75백만달러까지 떨어짐
- 중형 컨테이너선은 3,000TEU 미만급을 중심으로 1분기 중 비교적 양호한 발주가 이루어졌으나 2분기 이후 신규 수요가 급감하며 가격 하락 흐름을 보임



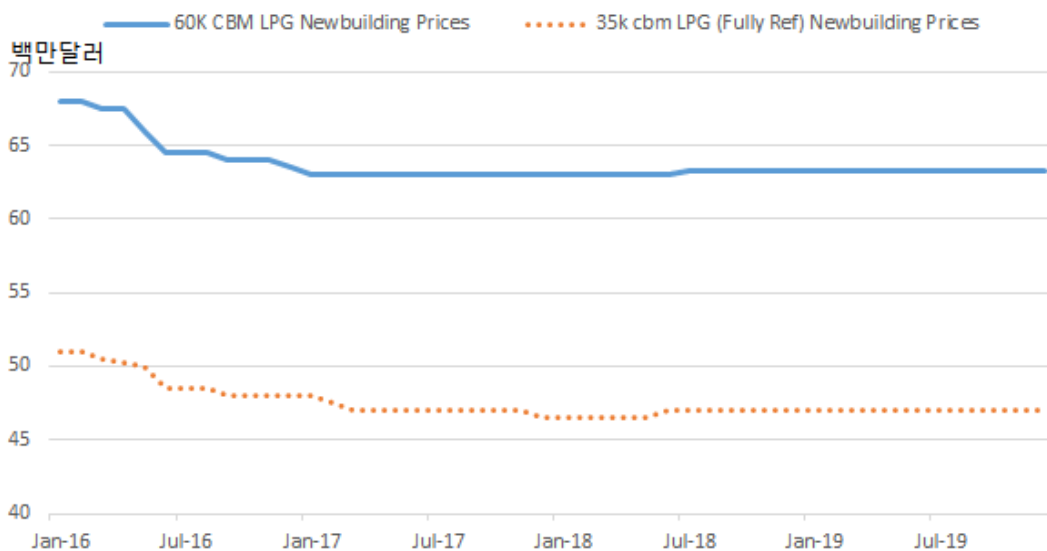
중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

□ 중형 LPG선 가격은 2019년 중 변화가 없었음

중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

- 60KCuM LPG선의 신조선가는 연중 63.25백만달러에서 변화가 없었음
- 35KCuM LPG선은 연중 47백만달러 유지

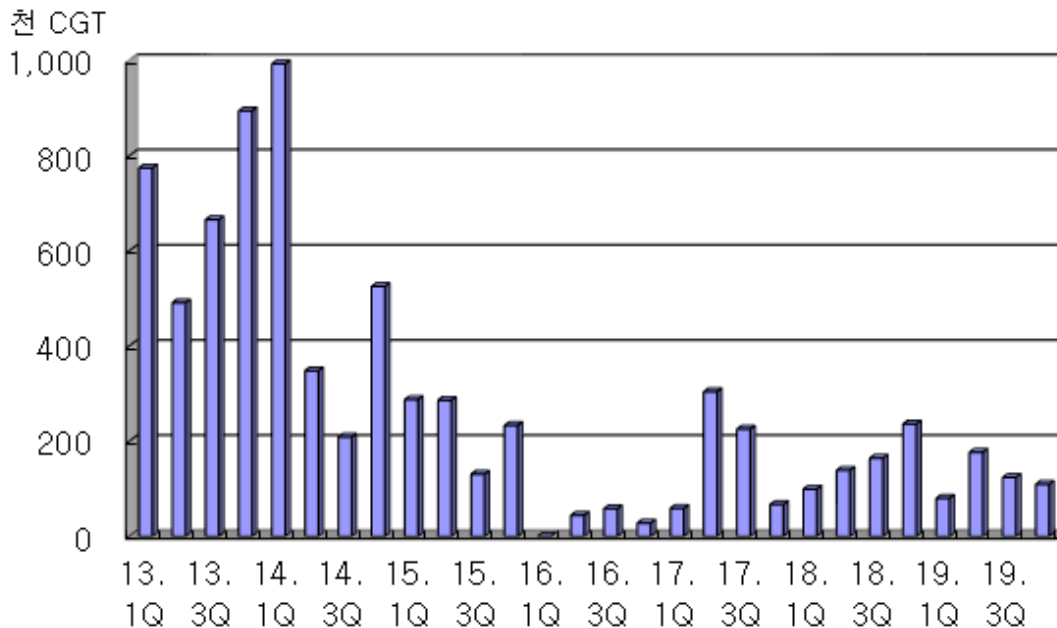


Ⅱ. 국내 중형조선사 동향

1. 수주 추이

□ 2019년 국내 중형조선사²⁾의 수주는 전년 대비 감소

분기별 국내 중형조선사 신조선 수주량 추이



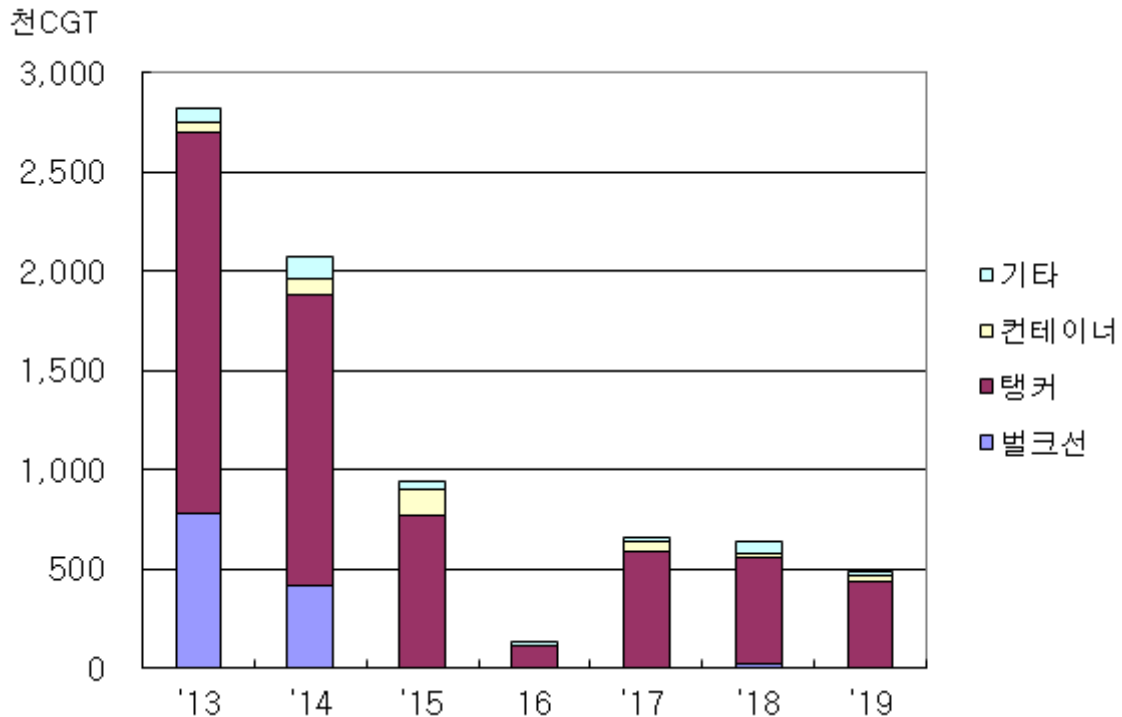
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

- 2019년 국내 중형조선사들의 수주량은 전년대비 23.2% 감소한 49만CGT (21척)
 - 2019년 수주는 전반적인 중형 신조선 시장의 위축 영향 등으로 전년대비 감소함
 - 연말로 갈수록 수주가 더욱 축소되는 양상이 나타남
 - 4분기 중 수주는 대한조선의 수에즈막스 탱커 2척, STX조선해양의 MR 탱커 2척 등 4척 10.9만CGT에 그쳐 전년 동기대비 53.6% 감소
- 선종별로는 21척 중 16척이 탱커이며 CGT 기준 비중이 88.2%로 여전히 수주에 있어서 탱커 의존도가 매우 높음
 - 나머지 수주선종은 중형 컨테이너 3척, 여객선 1척, LPG선 1척 등임
 - 중형조선사의 수주범위가 대형 탱커인 수에즈막스급까지 확대되면서 CGT 기준 탱커 비중은 더욱 확대되는 양상임

2) 본고의 중형조선소는 상선으로서 길이 100m 이상이며 10,000dwt급 이상 또는 이에 상응하는 특수선 등의 강선을 건조하는 조선소로 규정함. 현재 활동중인 조선소로서 성동, 대한, 대선, STX, 한진중, 한국야나세, 연수 등이며 새로운 조선소 수주기록이 나타나면 통계에 반영함



국내 중형조선사 선종별 수주량 추이

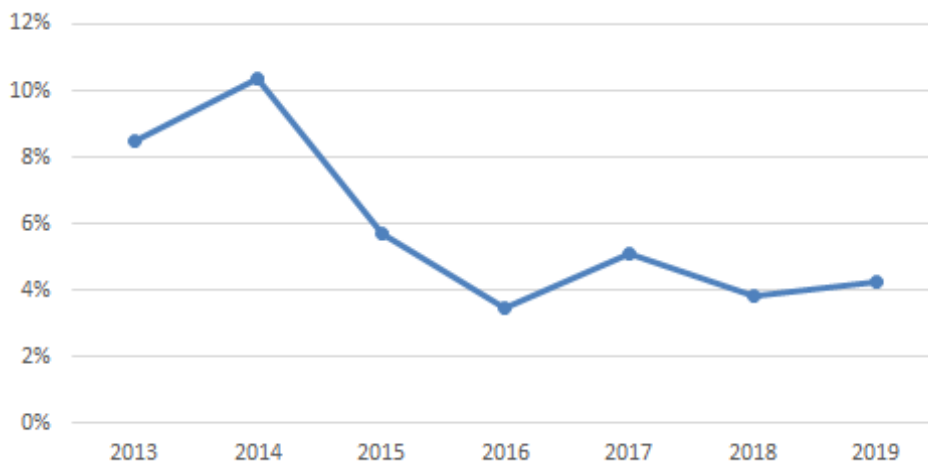


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

□ 한국 중형사들의 2019년 세계 중형선박 시장 수주점유율은 소폭 상승

- 한국 중형조선사들의 2019년 중형선박 수주점유율은 CGT 기준 4.2%로 2018년 점유율 3.8% 대비 0.4%p 상승함
- 여전히 저조한 수준이며 소폭 상승에 큰 의미를 부여할 수준은 아님

국내 중형조선사의 중형선박 수주점유율 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성 (CGT기준)



□ 국내 중형조선사들이 국내 전체 수주액에서 차지하는 비중은 소폭 증가

- 국내 중형조선사들의 2019년 수주액은 9.1억달러로 추정되며 전년대비 25.0% 감소함
- 4분기 중 수주액은 전년 동기대비 55.6% 감소한 2.0억달러로 추정
- 2019년 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 4.1%로 2018년 비중 4.4%에 비하여 소폭 축소됨

국내 중형조선사의 수주액 추이

년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2010	39.5	11.7%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.3%
2013	42.2	9.2%
2014	31.7	9.5%
2015	13.1	5.5%
2016	3.7	8.3%
2017	12.5	7.2%
2018	12.1	4.4%
2019	9.1	4.1%

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

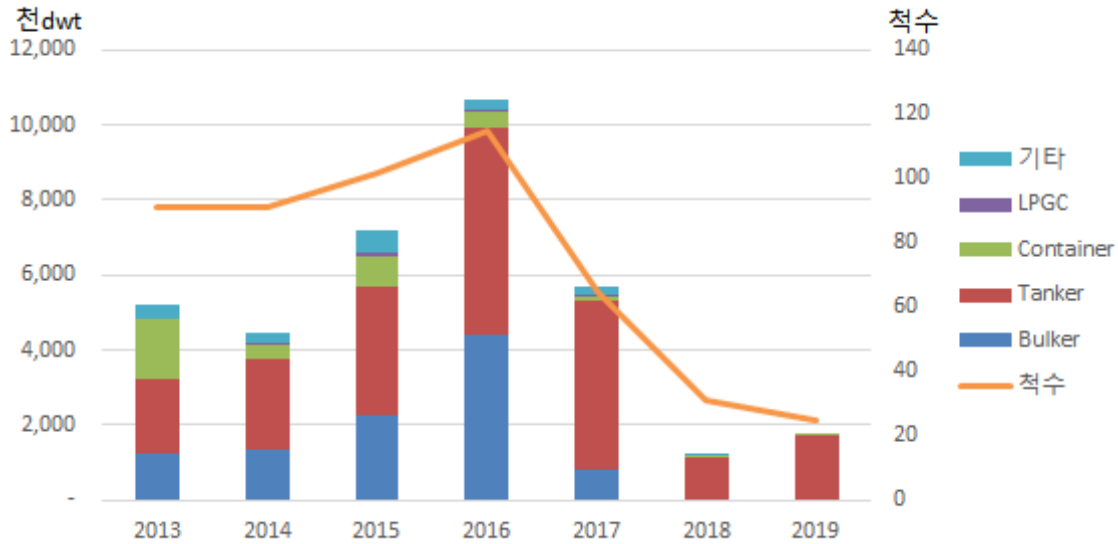
2. 건조량 및 수주잔량

□ 2019년 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전년 동기대비 증가함

- 2019년 국내 중형조선사 건조(인도)실적은 총 25척, 177만dwt로 전년대비 dwt 기준 50.4% 증가함
- 건조 척수는 전년 31척 대비 6척 적은 25척이었으나 대한조선의 대형화 추세로 인하여 톤수가 증가함
- 다만, 3, 4분기 인도실적이 각각 3척씩에 불과하여 생산활동 자체는 부진한 수준임



국내 중형조선사의 선종별 건조량 추이

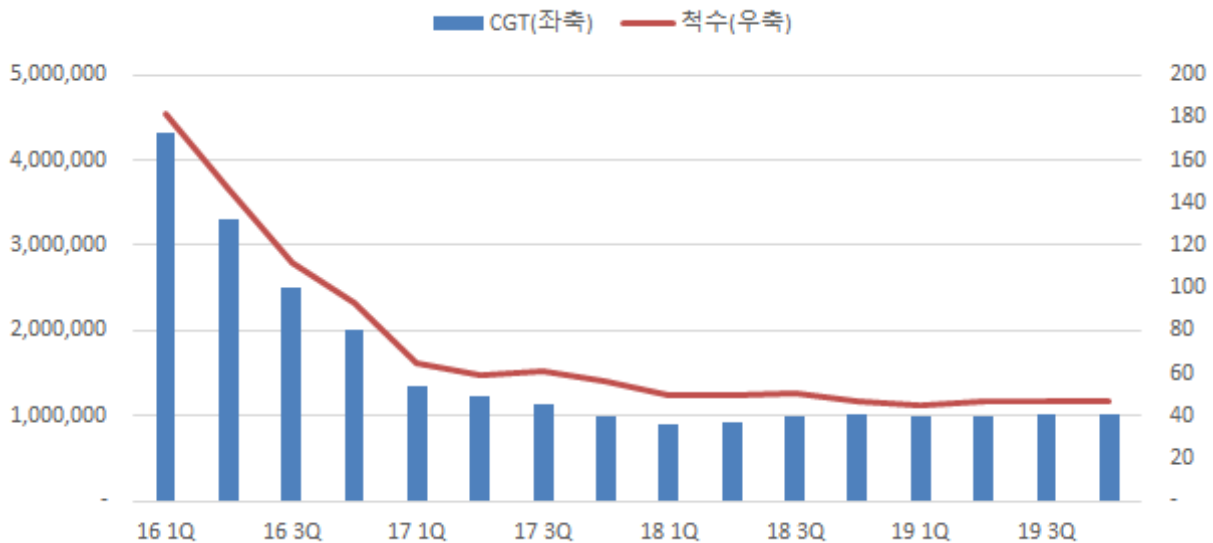


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

□ 4분기말 국내 중형조선사의 수주잔량은 전분기 수준을 유지

- 4분기말 국내 중형조선사 수주잔량은 총 47척 102.1만CGT로 전분기와 동일한 척수를 유지하였으며 CGT 기준으로는 전분기대비 0.8% 증가
- 2019년 중 수주와 건조(인도)량이 유사한 수준을 보이며 수주잔량이 연중 유지되는 흐름을 보임

국내 중형조선사의 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성