

# 중형조선사 2020년도 1분기 동향

## I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가

## II. 국내 중형조선사 동향

1. 수주 추이
2. 건조량 및 수주잔량

### 작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)





## <요 약>

### □ (세계 조선시황) 2020년 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 71.3% 감소, 발주액은 77.0% 감소 (Clarkson)

- 세계 발주량은 233만CGT, 발주액은 54.9억달러
- 해운시황 위축, 코로나19 사태의 영향 등으로 발주량 감소 추정

### □ (세계 중형조선 시황) 1분기 중형 선박 발주량은 50척, 88만CGT로 전년 동기대비 65.0% 감소

- 중형 컨테이너선과 벌크선 발주량은 각각 85.6%와 73.0%의 큰 폭의 감소를 기록하였고, 중형 탱커의 발주량 감소폭은 34.1%로 상대적으로 작은 수준의 감소를 나타냄
- 1분기 발주량 기준 신조선 시장에서 중형선박의 비중은 38.0%로 전분기 대비 증가

### □ (신조선가) 1분기 중 벌크선과 컨테이너선의 신조선가는 소폭 하락, 탱커와 LPG선은 대체로 유지하는 흐름을 보임

- 1분기 중 중형 컨테이너선은 선형별로 약 1~3%, 벌크선은 0.5~1% 하락한 반면, 탱커는 일부 선형이 0.7% 하락하였고 LPG선 가격은 전분기 가격이 유지됨

### □ (국내 중형조선사 수주량) 국내 중형조선사들의 1분기 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 31.0%와 8.5% 증가

- 1분기 수주량은 11만CGT, 수주액은 1.8억 달러
- 세계 중형선박 시장에서의 수주점유율은 8.4%로 확대 (CGT 기준)

### □ (국내 중형조선사 건조량) 1분기 건조량은 총 8척 63만dwt로 전년 동기대비 9.0% 증가(dwt 기준)

### □ (국내 중형조선사 수주잔량) 국내 중형조선사의 1분기말 수주잔량은 45척 98.9만CGT로 전분기말 대비 3.2% 감소



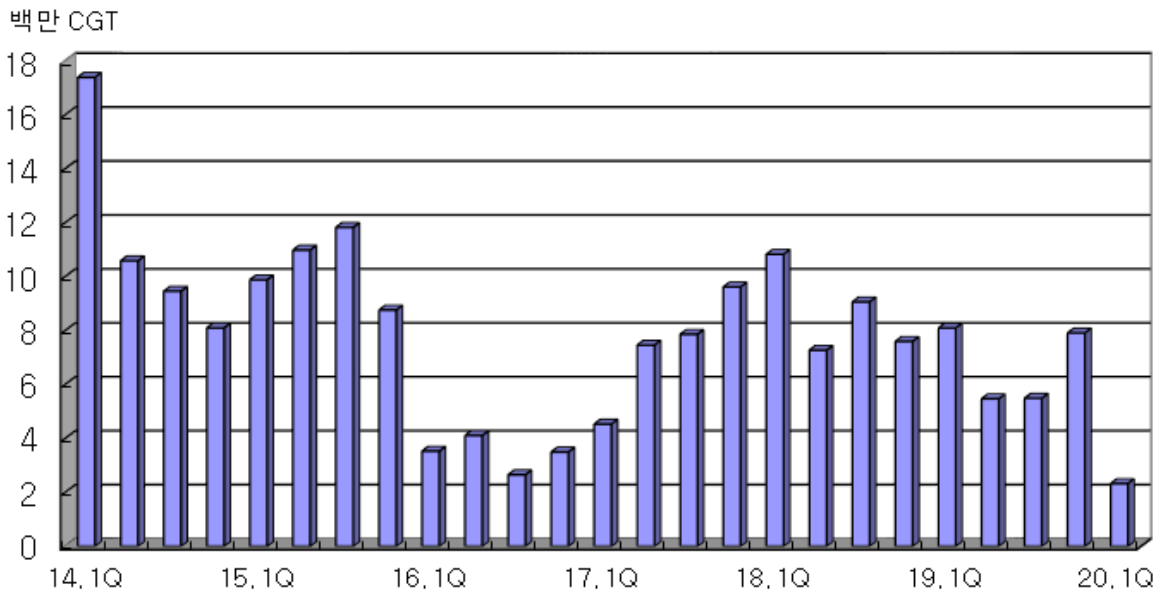
## I. 세계 중형조선 시장 동향

### 1. 선박 발주량 동향

#### □ 2020년 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 크게 감소함

- 1분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 71.3% 감소한 233만CGT
- 1분기 발주액은 전년 동기대비 77.0% 감소한 54.9억달러
- 1분기 중에는 코로나19 확산에 따른 각국의 이동제한 조치 등으로 세계 경제 전체의 수요가 감소하며 해운시황이 위축되었고 국제유가도 급락하며 노후선 대체투자 유인까지 약화되어 발주가 급감함

분기별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson

#### □ 중형선박<sup>1)</sup> 발주량도 전년 동기대비 크게 감소함

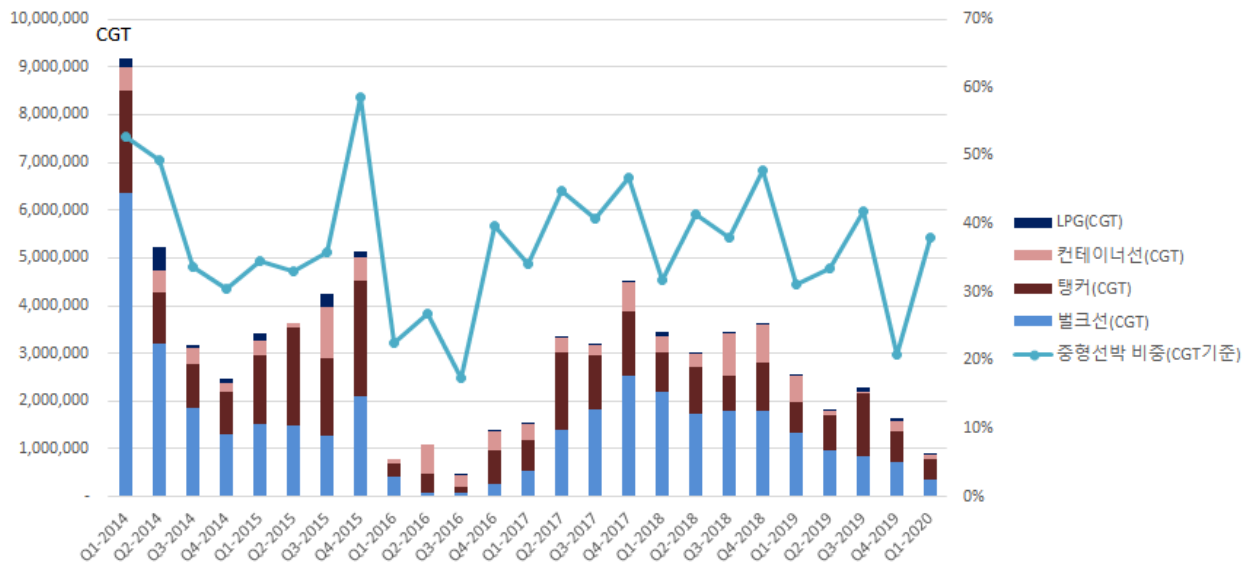
- 1분기 세계 중형선박 발주량은 총 50척, 88만CGT로 전년 동기대비 65.0% 감소 (CGT 기준)

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



- 1분기 중 전체 신조선 시장에서 차지하는 3대 선종 및 LPG선의 중형 선박 비중은 38.0%로 (CGT 기준) 전분기 대비 비중이 확대됨
- 전체 신조선 시장의 1분기 발주 감소율 71.3% 보다 중형선박 발주 감소폭이 상대적으로 작아 중형선박 비중이 확대됨

**분기별 중형선박 발주량 추이**



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

### □ 선종별로는 탱커의 발주가 상대적으로 다소 활발하였음

- 1분기 중형 컨테이너선 발주량은 5척, 8만CGT에 그쳐 전년 동기대비 85.6% 감소
- 1분기 중 2,000TEU 미만급 피더 컨테이너선만 5척 발주되었고 2,000TEU 이상급 선박의 발주는 전무하였음
- 1분기 벌크선 발주량은 23척 35만CGT로 전년 동기대비 73.0% 감소함
- 1분기 중 40~65Kdwt 미만급 중형 handymax급 벌크선만 20척 발주되어 전년 동기의 약 2/3 수준을 유지하였고 나머지 선형들은 모두 1~2척 발주에 그쳐 극심한 부진을 보임
- 1분기 세계 중형 탱커 발주는 21척 43만CGT로 전년 동기대비 34.1% 감소하여 벌크선과 컨테이너선에 비하여 상대적으로 작은 폭의 감소를 보임
- 중형탱커의 발주 척수는 MR급 16척, LR2급(아프라막스급) 5척이 발주되어 상대적으로 MR급의 발주가 활발하였으나 전년 동기의 약 60% 수준에 불과함

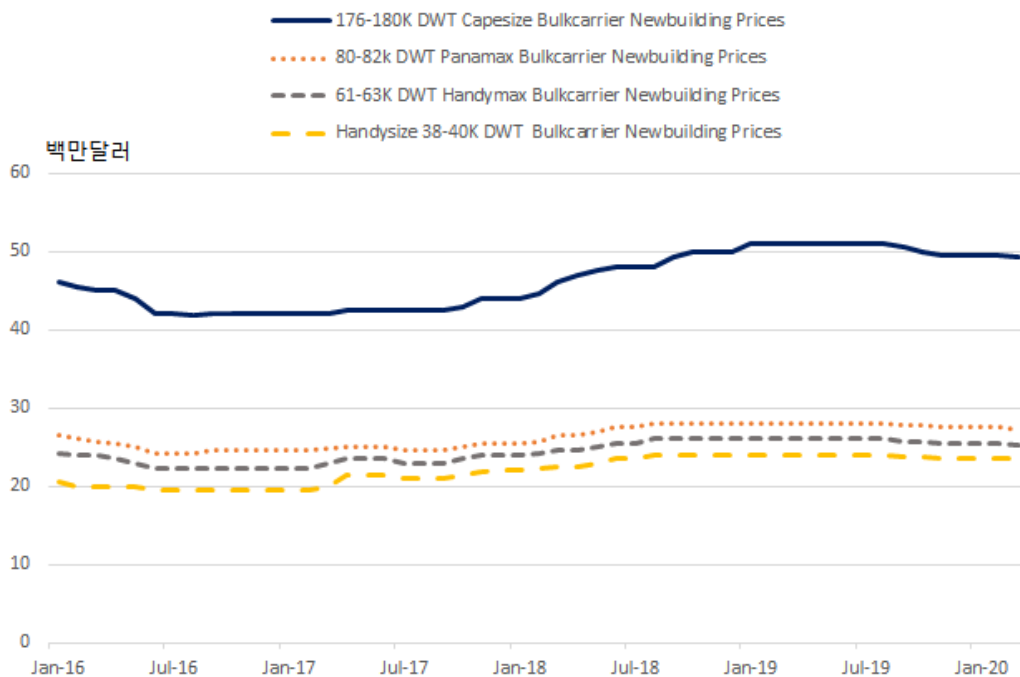


- 1분기 중형 LPG선은 발주량은 1척, 2만CGT로 전년 동기대비 156% 증가
- 1분기 발주량이 톤수 기준 큰 폭의 증가를 보였으나 전년 동기에 소형 1척만이 발주되었고 금번 1분기 중에는 중형 1척이 발주되어 선박의 크기 차이일 뿐 부진한 발주량을 나타냄

## 2. 신조선가

### □ 벌크선 신조선가는 1분기 중 소폭 하락

벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

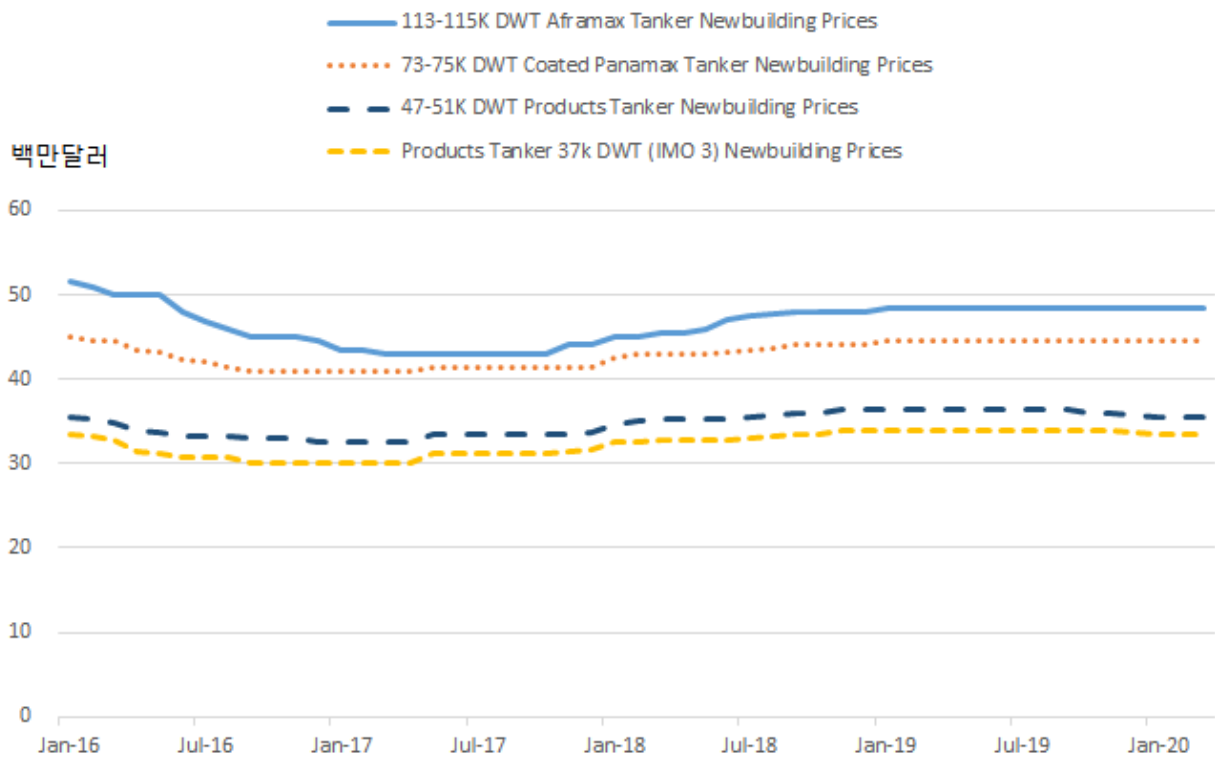
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 2월까지 전분기 가격을 유지하였으나 3월 들어 0.25백만달러(0.5%) 하락하여 49.25백만 달러를 기록
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 2월까지 전분기 가격을 유지하였으나 3월 들어 0.25백만달러(0.9%) 하락하여 3월 평균 가격은 27.25백만 달러
- 61~63K Ultramax 역시 동일한 흐름을 보였으며 3월 중 0.25백만달러(1.0%) 하락하여 3월 평균 가격 25백만 달러를 기록
- 38~40K Handysize 가격은 전분기말 가격인 23.5백만달러를 분기 중 유지함
- 벌크선은 전반적으로 1분기 말에 접어들며 수요 부진에 의한 소폭의 가격 하락 흐름이 나타남



## □ 중형 탱커의 신조선가는 1분기 중 가격 변동이 거의 없는 흐름을 보임

- 113~115K급 탱커의 월평균 신조선가는 1분기 중 전분기 가격(48.5백만달러)가 변화없이 유지됨
- 73~75K급 제품운반선 1분기 중 가격 역시 전분기 가격(44.5백만달러)가 유지됨
- 47~51K급 제품운반선의 가격은 1월 35.5백만달러로 전분기말 대비 0.25백만달러 (0.7%) 하락하였으나 이 가격이 1분기 중 변화없이 유지됨
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 1월에 전분기말 대비 0.25백만달러(0.7%) 하락하여 33.5백만달러를 기록하였으나 1분기 중에는 이 가격이 그대로 유지됨

중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

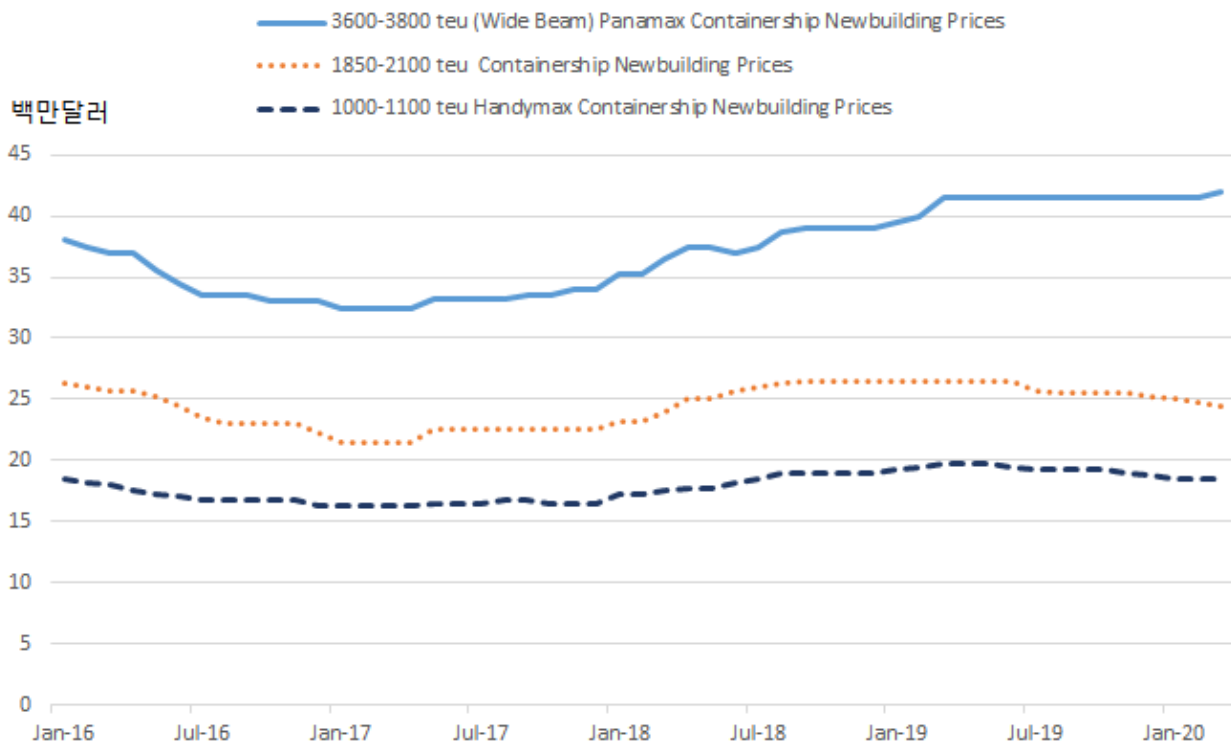
## □ 중형 컨테이너선 가격은 대체로 소폭 하락함

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 3분기 중 월평균 신조선가는 전분기 가격 (41.5백만달러)를 유지 후 3월에 42백만달러로 0.5백만달러(1.2%) 상승하였으나 발주량이 전무하여 큰 의미는 없음



- 1,850~2,100TEU급 Feeder선은 매월 0.25백만달러씩 하락하여 3월 평균 가격은 전분기말 대비 3.0% 하락한 24.5백만달러
- 1,000~1,100TEU Feeder선 가격은 1월 중 0.25백만달러(1.3%) 하락한 18.5백만달러를 기록한 후 1분기 중 유지됨

### 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



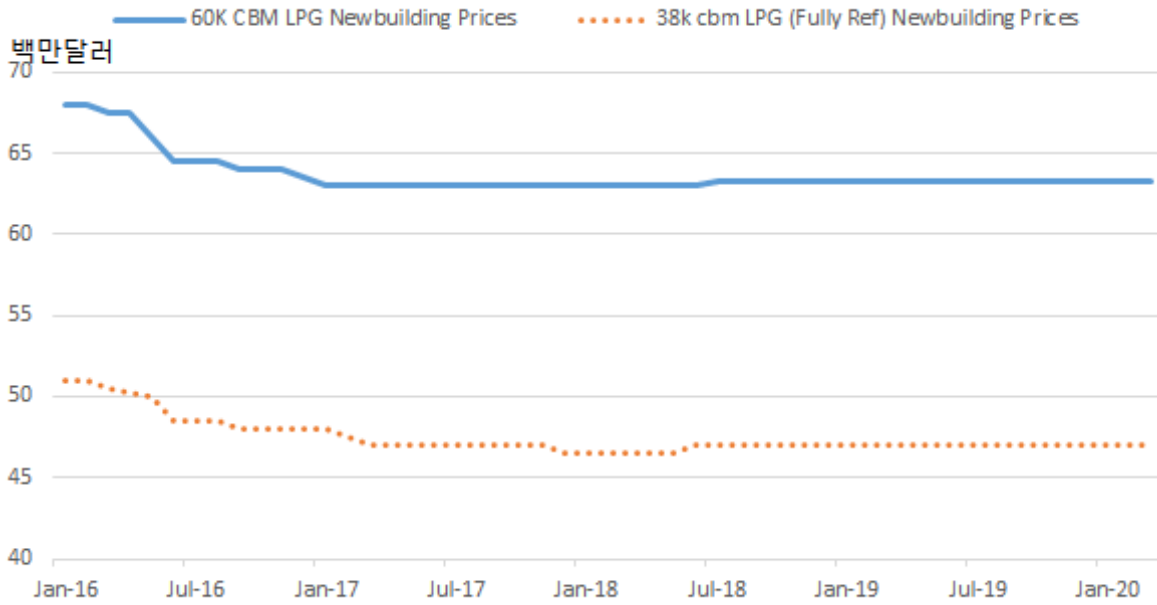
자료 : Clarkson

### □ 중형 LPG선 가격은 1분기 중 변화가 없었음

- 60KCUM LPG선의 신조선가는 1분기 중 전분기 가격인 63.25백만달러가 유지되었으나 동급 선형의 발주는 1분기 중 전무함
- 35KCUM LPG선 역시 1분기 중 전분기와 동일한 47백만달러 유지



### 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

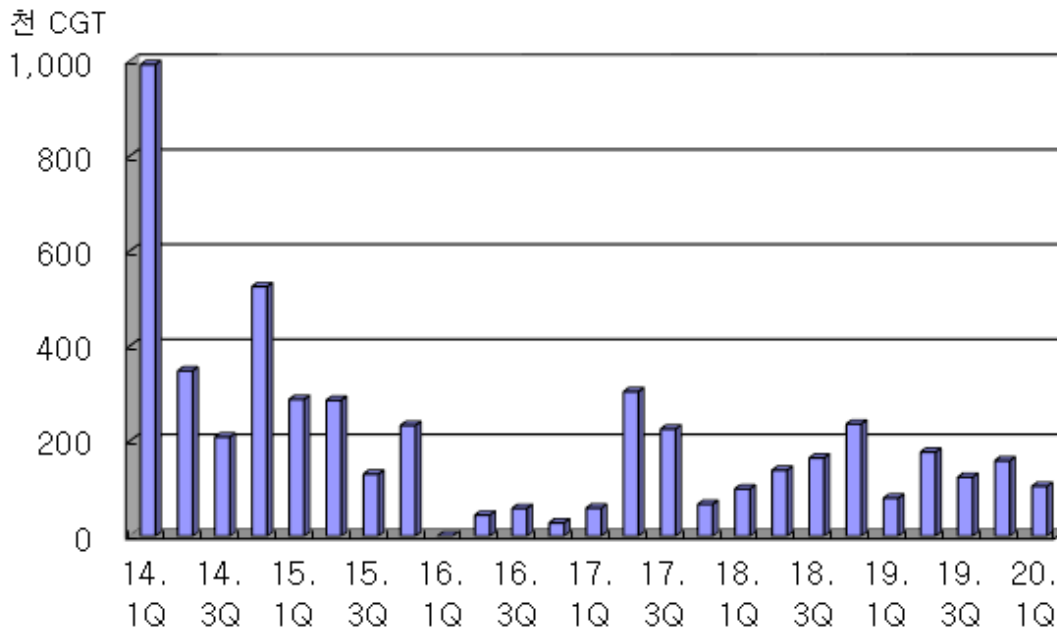


## II. 국내 중형조선사 동향

### 1. 수주 추이

□ 2020년 1분기 국내 중형조선사<sup>2)</sup>의 수주는 증가하였으나 여전히 부진한 수준

분기별 국내 중형조선사 신조선 수주량 추이



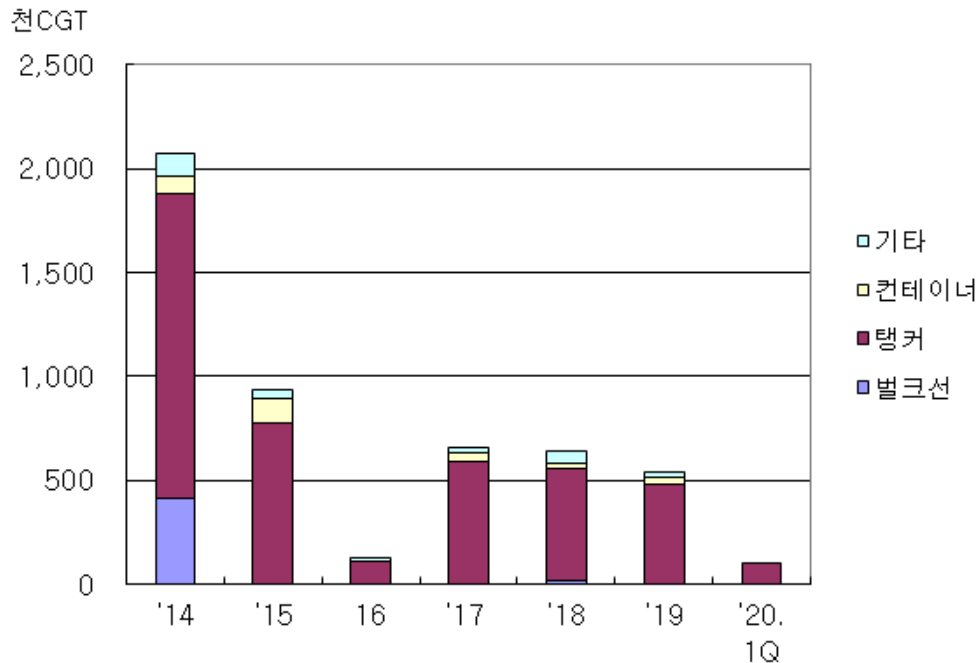
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

- 2020년 1분기 국내 중형조선사들의 수주량은 전년 동기대비 31.0% 증가한 11만 CGT를 기록
- 1분기 수주는 수에즈막스급 1척을 포함한 탱커 4척으로 여전히 부진한 수준이나, 전년 동기의 극히 부진한 수주로 인한 기저효과로 수주량 증가를 나타냄
- 다만, 전체 신조선 시장이 코로나19 사태의 영향으로 전년 동기대비 실적이 크게 하락하였음을 감안하면 상대적으로 양호한 수준으로 평가됨

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

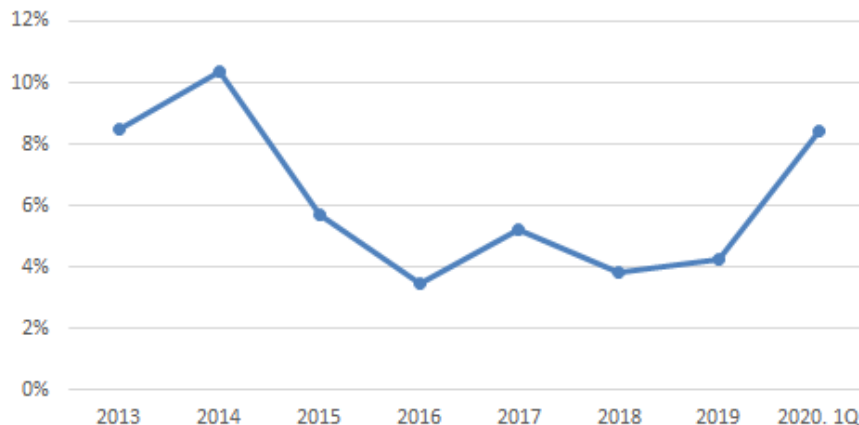


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

### □ 한국 중형사들의 1분기 세계 중형선박 시장 수주점유율은 다소 상승함

- 한국 중형조선사들의 1분기 중형선박 수주점유율은 CGT 기준 8.4%로 2019년 점유율 4.2% 대비 상승
- 점유율 상승은 전체 중형선박 시장 위축의 심각성에 비하여 상대적으로 많은 선박을 수주하였기 때문인데, 수주척수가 3척<sup>3)</sup>에 불과하여 근본적인 경쟁력 변화라 볼 수는 없음

### 국내 중형조선사의 중형선박 수주점유율 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성 (CGT기준)

3) 분기 전체 국내 중형조선사 수주량은 4척이나 이 중 한척은 대형인 수에즈막스급으로 본고에서 정의한 중형선박 기준에서 벗어나므로 시장 점유율 계산에서는 제외함

## □ 국내 중형조선사들이 국내 전체 수주액에서 차지하는 비중은 증가함

- 국내 중형조선사들의 1분기 수주액은 1.8억달러로 추정되며 전년 동기대비 8.5% 증가
- 동 기간 중 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 17.4%로 전년도 4.0% 대비 크게 증가함
- 다만, 이러한 비중의 증가가 조선업 전체의 수주 부진에 기인한 것이므로 중형조선업의 근본적 위상 변화를 의미하는 것은 아님

**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	4.5%
2019	9.1	4.0%
2020. 1Q	1.8	17.4%

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

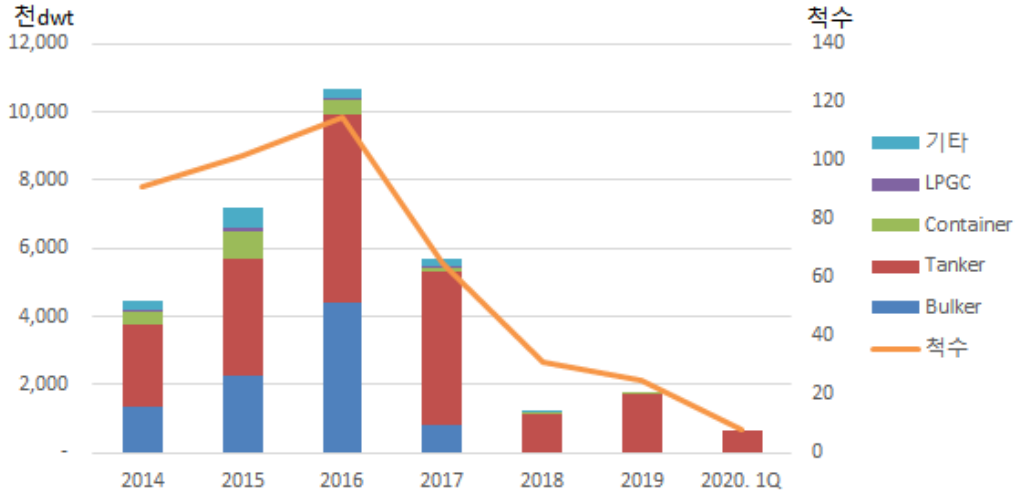
## 2. 건조량 및 수주잔량

### □ 1분기 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전년 동기대비 증가함

- 1분기 국내 중형조선사 건조(인도)실적은 총 8척, 63만dwt로 전년 동기대비 dwt 기준 9.0% 증가함
- 탱커 건조척수는 전년 동기와 동일한 7척이었으나 아프라막스급 탱커가 집중 인도되며 전년 동기대비 건조 톤수가 증가하였고 그 외에 국내 선사용 20Kdwt급 벌크선 1척이 인도됨



### 국내 중형조선사의 선종별 건조량 추이

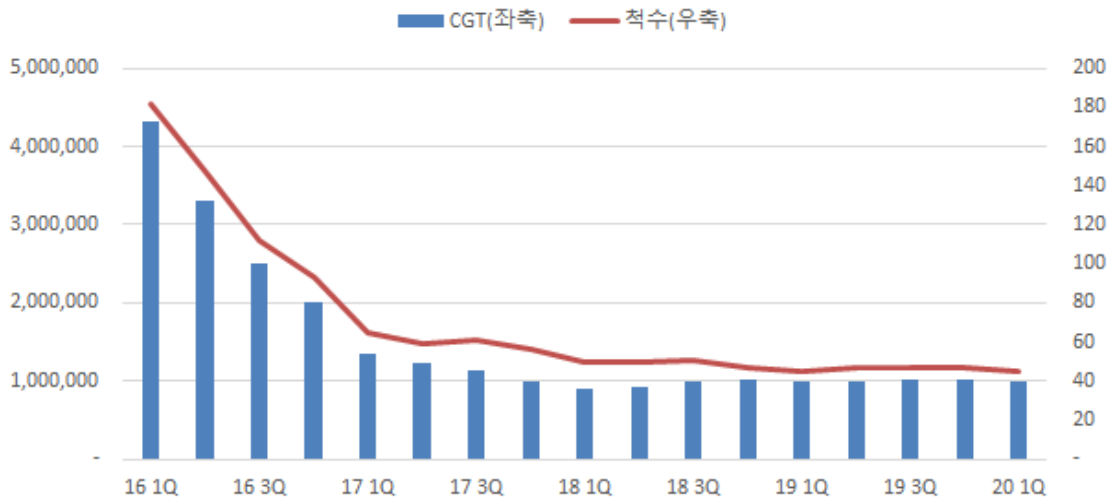


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

### □ 1분기말 국내 중형조선사의 수주잔량은 전분기대비 감소

- 1분기말 국내 중형조선사 수주잔량은 총 45척 98.9만CGT로 전분기대비 3.2% 감소
- 비교적 순조로운 건조 및 인도에 비하여 수주량이 적었던 점이 수주잔량 감소의 원인임

### 국내 중형조선사의 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성