

# 중형조선사 2020년도 2분기 및 상반기 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 상반기 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 58.3% 감소, 발주액은 62.3% 감소 (Clarkson)

- 상반기 세계 발주량은 575만 CGT, 발주액은 138.4억 달러
- 코로나19 사태, 해운시황 부진의 영향 등으로 신조선 시황 극심한 부진 초래

### □ (세계 중형조선 시황) 상반기 중형 선박 발주량 전년동기 대비 65.0% 감소

- 상반기 중형선박 발주량은 134척 244만 CGT
- 중형 컨테이너선과 벌크선 발주량은 전년동기 대비 각각 82.1%와 54.8% 감소한 반면, 중형 탱커 발주량은 22.0% 감소하여 상대적으로 다소 양호한 수준
- 상반기 발주량 기준 신조선 시장 대비 중형선박의 비중은 42.4%

### □ (신조선가) 상반기 중 하락추세를 보였으며 특히, 2분기 중 하락이 다소 크게 나타남

- 상반기 중 중형 컨테이너선은 선형별로 약 4~5%, 벌크선은 2~4.5%, 탱커는 1~4%, LPG선은 1~2% 각각 하락

### □ (국내 중형조선사 수주량) 국내 중형조선사들의 상반기 수주량과 수주액은 전년동기 대비 각각 38.7%와 44.5% 감소

- 상반기 수주량은 16만 CGT, 수주액은 2.8억 달러
- 세계 중형선박 시장에서의 수주점유율은 5.2%

### □ (국내 중형조선사 건조량) 상반기 건조량은 총 17척 127만 dwt로 전년동기 대비 3.2% 증가 (dwt 기준)

### □ (국내 중형조선사 수주잔량) 국내 중형조선사의 2분기말 수주잔량은 38척 84.2만 CGT로 전분기말 대비 14.8% 감소



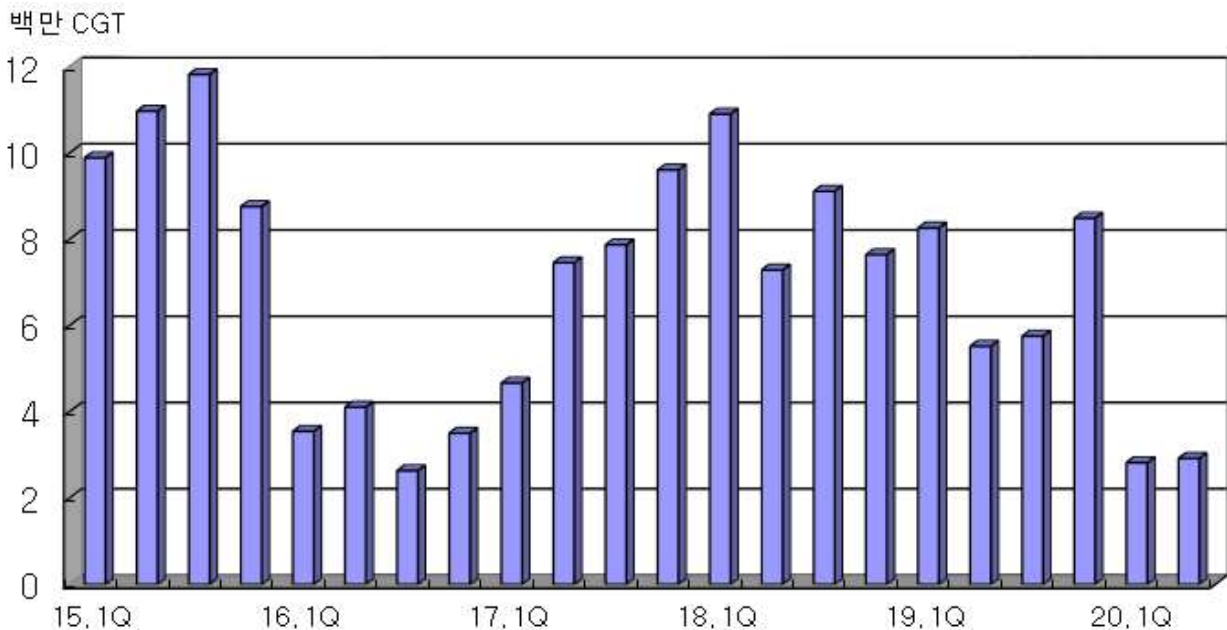
## I. 세계 중형조선 시장 동향

### 1. 선박 발주량 동향

#### □ 2020년 상반기 중 세계 신조선 발주량은 매우 부진한 수준

- 상반기 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 58.3% 감소한 575만 CGT, 2분기 발주량은 전년동기 대비 47.1% 감소한 292만 CGT 기록
- 상반기 발주액은 전년동기 대비 62.3% 감소한 138.4억 달러이었으며, 2분기 발주액은 전년동기 대비 40.0% 감소한 75.6억 달러
- 상반기 중 세계적인 코로나19 사태로 해운시황, 조선시황이 모두 침체되며 1, 2분기 연속 심각한 부진이 나타남

분기별 세계 신조선 발주량 추이



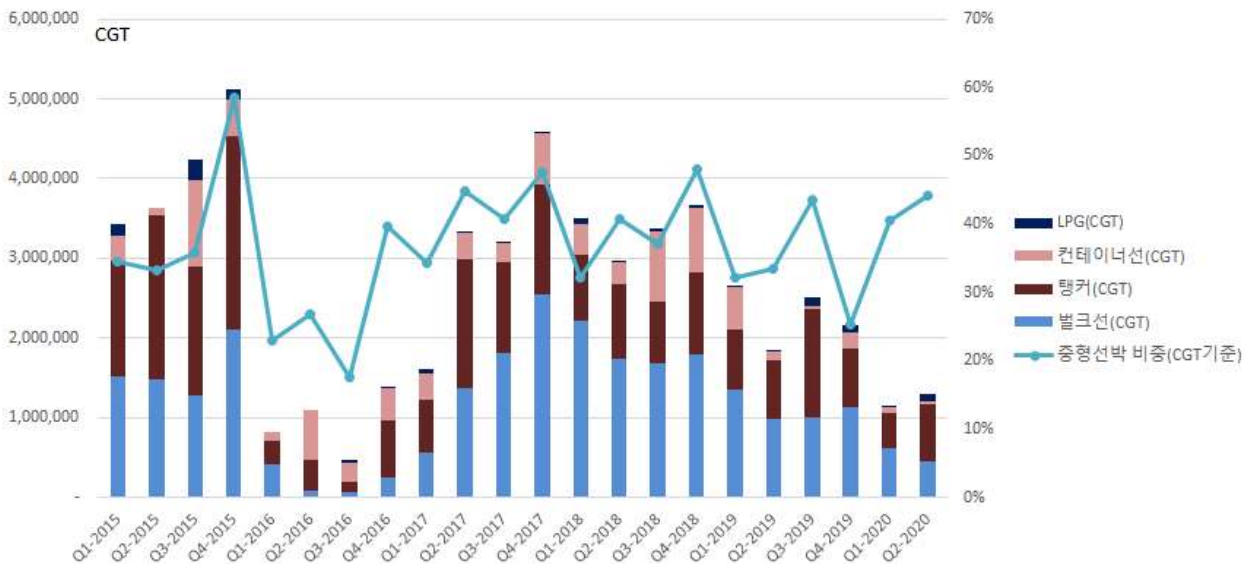
자료 : Clarkson



## □ 중형선박<sup>1)</sup> 발주량 역시 코로나19 영향 등으로 전년동기 대비 크게 감소함

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 총 134척, 244만 CGT로 전년동기 대비 45.9% 감소 (CGT 기준)
- 2분기 중형선박 발주량은 64척 129만 CGT로 전년동기 대비 30.4% 감소
- 대형 선박시장 뿐 아니라 중형선박 시장 역시 코로나19 사태에 따른 해운업 부진과 유가 하락 등의 영향으로 심각한 침체를 나타냄
- 상반기 중 전체 신조선 시장에서 차지하는 3대 선종 및 LPG선의 중형 선박 비중은 42.4%로 (CGT 기준) 전년 동기 32.7%에 비하여 다소 확대됨

분기별 중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

## □ 모든 선종의 발주가 부진하나 탱커의 움직임이 상대적으로 양호함

- 상반기 중형 컨테이너선 발주량은 9척, 12만 CGT로 전년동기 대비 82.1% 감소한 수준
- 1분기 5척, 2분기 4척이 발주되었으며 9척 모두 1,000~2,000TEU 미만급 피더 컨테이너선으로 2,000TEU 이상급 선박의 발주는 전무하였음

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



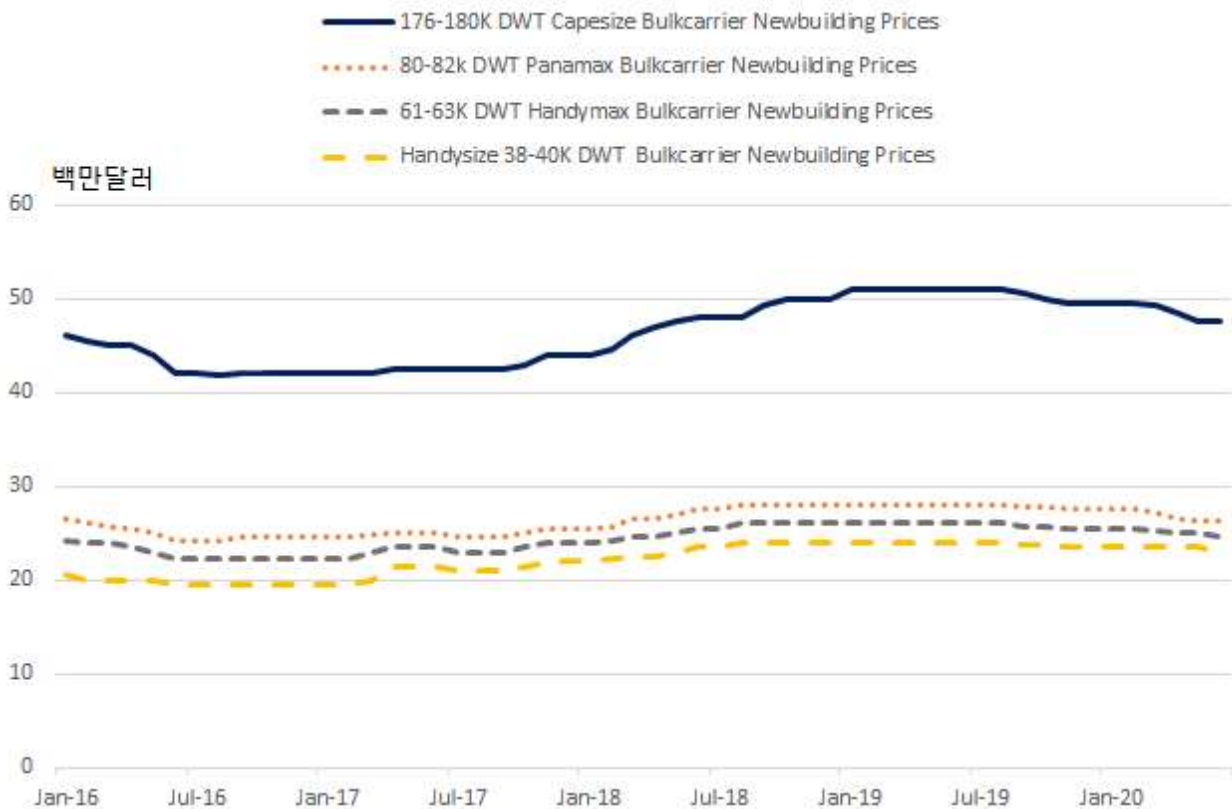
- 상반기 중형 벌크선 발주량은 67척 106만 CGT로 전년동기 대비 54.8% 감소
  - 2분기 중형 벌크선 발주량은 25척 45만 CGT로 전년동기 대비 54.9% 감소
- 상반기 중형 탱커 발주는 50척 116만CGT로 전년동기 대비 22.0% 감소하여 벌크선과 컨테이너선에 비하여 상대적으로 작은 폭의 감소를 보임
  - 2분기 발주량은 28척, 71만 CGT로 전년동기 대비 1.0% 감소한 수준임
  - 코로나19 사태에도 불구하고 해운시장에서 저유가로 인한 제품운반선 수요가 5월 까지 증가한 영향 등으로 타 선종 대비 비교적 작은 감소폭을 나타냄
- 상반기 중형 LPG선은 8척, 11만 CGT가 발주되어 전년동기 대비 322% 증가 하였으나 적은 수량이므로 큰 의미는 없음
  - 특히, 2분기 중 7척이 집중발주되며 8.7만 CGT로 전년동기 대비 391% 증가함



## 2. 신조선가

### □ 벌크선 신조선가는 상반기 중 하락하는 추세를 나타냄

벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 1분기 0.25백만 달러 하락에 이어 2분기 중 1.75백만 달러 추가 하락하며 6월 중 47.5백만 달러를 기록  
- 이는 2분기 중 3.6%, 상반기 중 4.0% 하락한 수준임
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 1분기 0.25백만 달러 하락에 이어 2분기 1백만 달러 추가 하락하여 6월 중 26.25백만 달러를 기록  
- 하락률은 2분기 중 3.7%, 상반기 전체로는 4.5% 수준임
- 61~63K Ultramax 역시 유사한 흐름을 보이며 1분기 중 0.25백만 달러 하락한 데 이어 2분기 중 0.75백만 달러 추가 하락하여 6월 중 24.5백만 달러를 기록  
- 하락률은 2분기 중 3.0%, 상반기 전체로는 3.9% 수준임
- 38~40K Handysize 가격은 1분기 중 23.5백만 달러를 유지하였으나 2분기 중



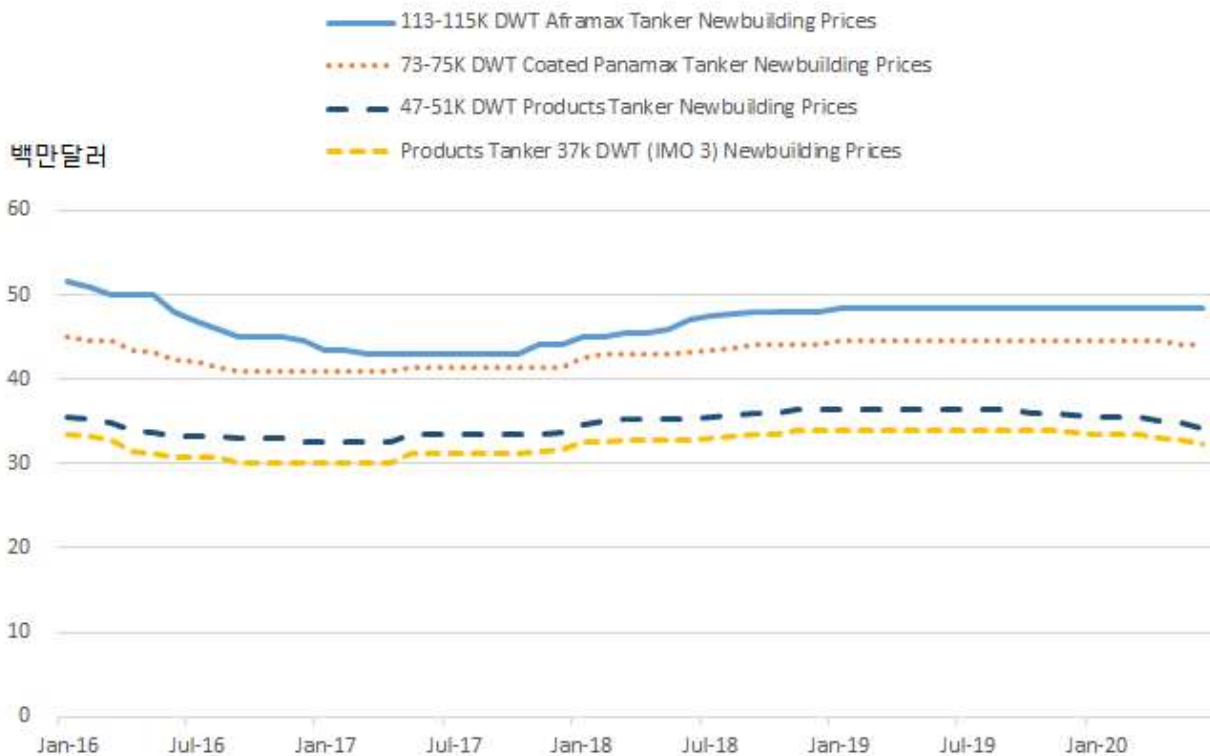
0.5백만 달러, 전분기 대비 2.1% 하락하여 6월 중 23백만달러를 기록

- 벌크선은 19년 9월 이후 점차 하락하는 추세가 나타난 이후 상반기 중 코로나19 사태 악영향으로 하락률이 다소 높아지는 경향을 보임

### □ 중형 탱커의 경우 MR급 가격이 2분기 중 타 선형 대비 비교적 크게 하락

- 113~115K급(LR2급) 탱커의 월평균 신조선가는 상반기 중 48.5백만 달러를 유지함
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선 신조선가는 2019년 이후 지난 1분기까지 44.5백만 달러가 유지되었으나 2분기 중 1.1%, 0.5백만 달러 하락하여 6월 가격은 44백만 달러 기록
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 가격은 1분기 중 유지된 35.5백만 달러에서 2분기 중 1.25백만 달러(3.5%) 하락하며 6월 가격은 34.25백만 달러 기록
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 1분기 중 유지된 33.5백만 달러에서 2분기 중 1.25백만 달러(3.7%) 하락하며 6월 가격은 32.25백만 달러 기록

중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



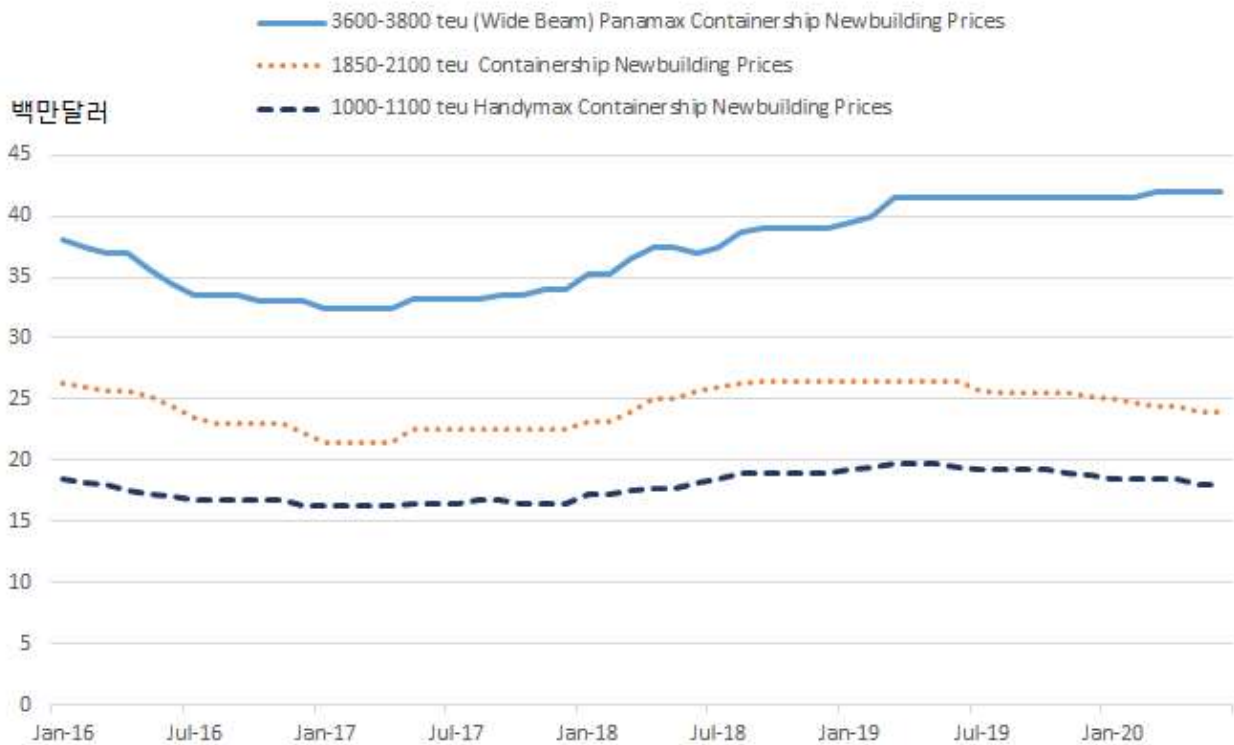
자료 : Clarkson



## □ 중형 컨테이너선 가격 역시 대체로 하락함

- 3,600~3,800TEU panamax 컨테이너선의 2분기 중 월평균 신조선가는 전분기 가격 수준(42백만달러)을 유지하였으나 발주량이 전무하여 큰 의미는 없음
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 2분기 중 0.5백만달러 하락하여 6월 중 24백만 달러를 기록하였으며 2분기 하락률은 2.0%, 상반기 전체로는 5.0% 하락
- 1,000~1,100TEU Feeder선 가격 역시 2분기 중 0.5백만달러 하락하여 6월 중 18백만 달러를 기록하였으며 2분기 하락률은 2.7%, 상반기 전체로는 4.0% 하락

### 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

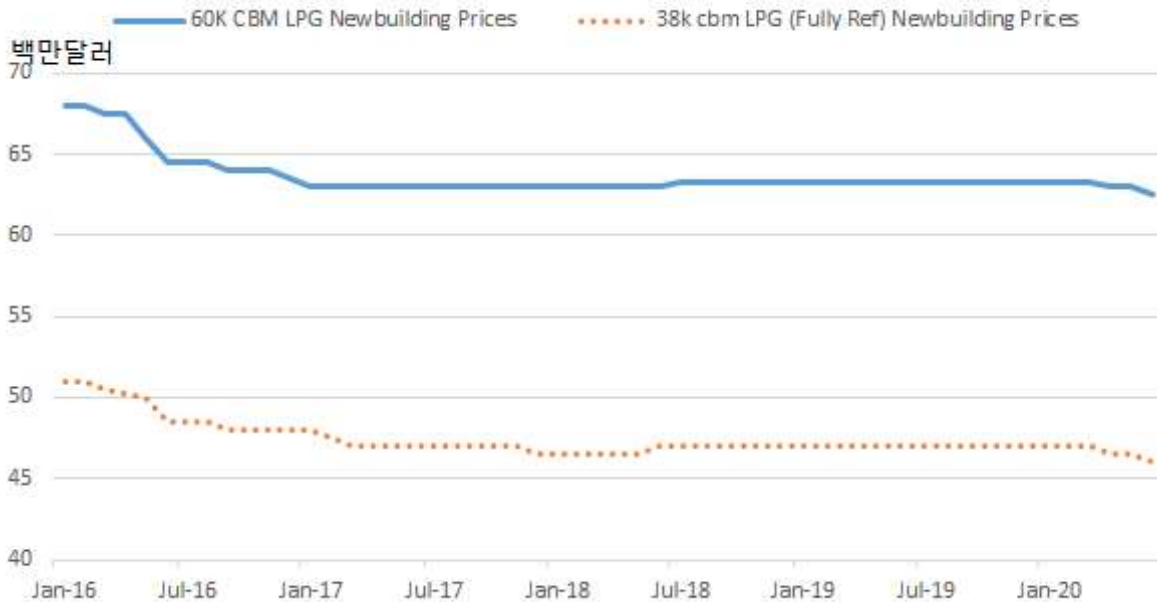




## □ 중형 LPG선 가격 역시 2분기 중 소폭 하락

- 60KCuM LPG선의 신조선가는 1분기까지 전년도 가격 수준을 유지하였으나 2분기 중 0.75백만 달러 하락하여 6월 중 가격은 전분기 대비 1.2% 하락한 62.5백만 달러 기록
- 35KCuM LPG선 역시 1분기까지 전년도 가격 수준을 유지하였으나 2분기 중 1백만 달러 하락하여 6월 중 가격은 전분기 대비 2.1% 하락한 46백만 달러 기록

### 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

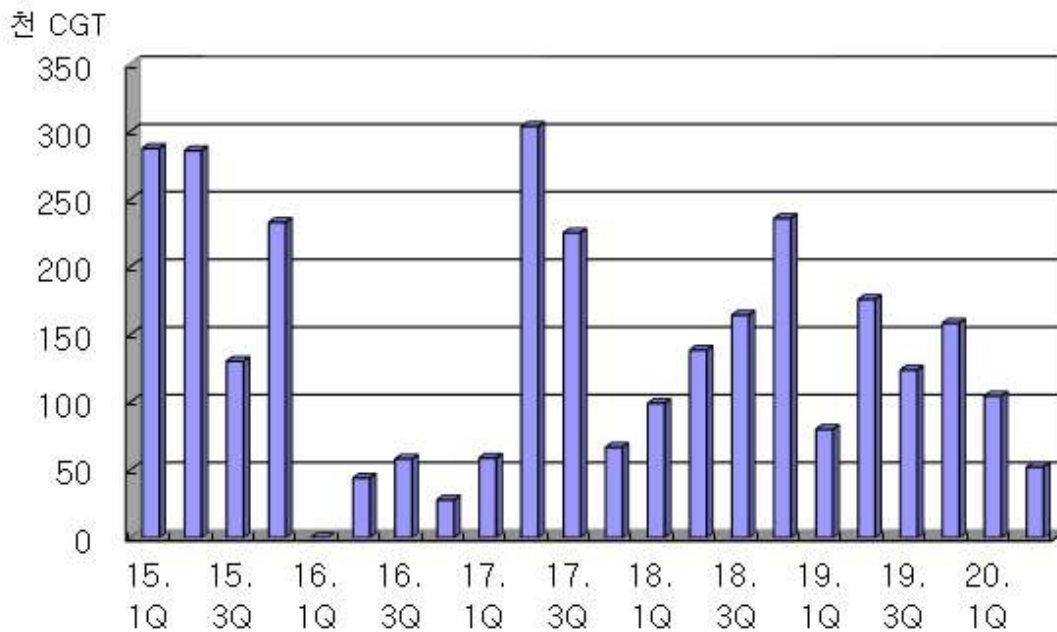


## II. 국내 중형조선사 동향

### 1. 수주 추이

#### □ 2020년 2분기 국내 중형조선사<sup>2)</sup>의 수주는 매우 부진

분기별 국내 중형조선사 신조선 수주량 추이



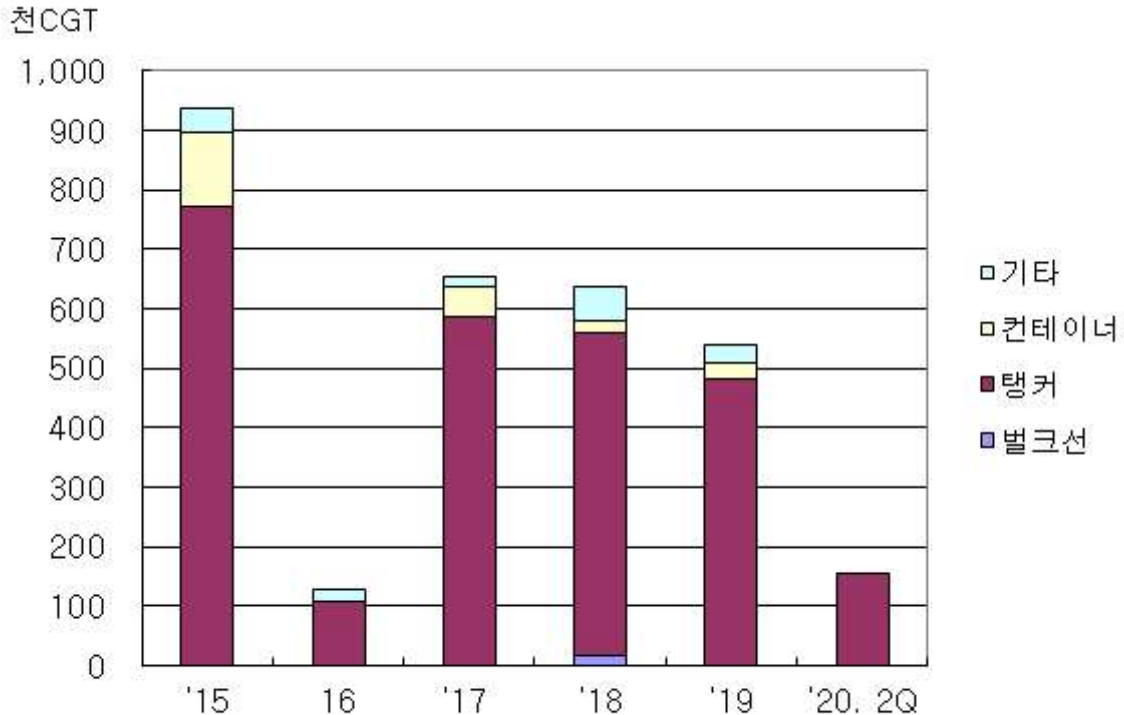
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

- 2020년 2분기 국내 중형조선사들의 수주량은 LR2급 탱커 단 2척에 그치며 전년 동기 대비 70.3% 감소한 5.2만 CGT 수준임
- 상반기 합계 탱커 6척, 15.7만 CGT로 전년동기 대비 38.7% 감소
- 코로나19 사태로 인한 전체 신조선 시장의 침체에 따른 중형 선박 시장의 침체로 국내 중형 조선사들의 수주량 역시 크게 감소함

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 상반기 세계 중형선박 시장 수주점유율은 상승함

- 한국 중형조선사들의 상반기 중형선박 시장의 수주점유율은 CGT 기준 5.2%로 2019년 점유율 3.8% 대비 상승
- 국내 중형사들의 수주 역시 상반기 중 크게 부진한 수준이었으나 코로나19 사태 등으로 전체 시장의 충격이 더 큰 것으로 추정됨
- 또한, 한국 중형사들의 주력 선종인 탱커시장의 수요가 다른 선종보다 감소율이 낮아 상대적으로 유리한 측면이 있었음
- 그러나 세계 시장의 큰 부진 속에 한국 중형사들의 수주량도 매우 적은 수준으로 점유율 상승의 의미는 크지 않음



### 국내 중형조선사의 중형선박 수주점유율 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성 (CGT기준)

### □ 국내 중형조선사들 수주액도 크게 감소

- 국내 중형조선사들의 2분기 수주액은 1.0억달러로 추정되며 전년동기 대비 70.3% 감소
- 상반기 중형조선사 수주액은 2.8억달러로 전년동기 대비 44.5% 감소
- 동 기간 중 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 9.2%로 전년도 3.9% 대비 확대됨
- 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. 1H	2.8	9.2%

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

## 2. 건조량 및 수주잔량

### □ 상반기 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전년동기 대비 소폭 증가

- 2분기 국내 중형조선사 건조(인도)실적은 총 9척, 64만 dwt로 전년동기 대비 dwt 기준 1.9% 감소함
- 다만, 1분기 중 건조실적이 전년동기 대비 양호하여 상반기 건조량은 17척, 127만 dwt로 전년동기 대비 3.2% 증가함
- 상반기 건조척수는 전년동기 대비 2척 적었으나 국내 중형조선사 건조 탱커가 점차 대형화되며 톤수로는 다소 증가한 수준이 나타남
- 상반기 수주 실적은 코로나19 사태로 크게 부진한 반면, 생산활동은 전년과 유사한 수준으로 이루어진 것으로 나타남

**국내 중형조선사의 선종별 건조량 추이**



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



## □ 2분기말 국내 중형조선사의 수주잔량은 전분기 대비 큰 폭 감소

- 2분기말 국내 중형조선사 수주잔량은 총 38척 84.2만 CGT로 전분기 대비 14.8% 감소
- 비교적 순조로운 건조 및 인도에 비하여 수주량이 극히 적어 수주잔량의 감소폭이 크게 나타남

국내 중형조선사의 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성