

중형조선사 2020년도 3분기 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) 2020년 1~9월 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 47.8% 감소, 발주액은 54.8% 감소 (Clarkson)

- 1~9월 세계 발주량은 1,051만 CGT, 발주액은 244.2억 달러
- 코로나19 사태, 저유가 영향 등으로 신조선 시황 부진 지속

□ (세계 중형조선 시황) 1~9월 중형 선박 발주량 전년동기 대비 38.5% 감소

- 1~9월 중형선박 발주량은 244척, 449만 CGT
- 중형 컨테이너선과 벌크선 발주량은 전년동기 대비 각각 63.3%와 38.5% 감소한 반면, 중형 탱커 발주량은 23.7% 감소하여 상대적으로 다소 양호한 수준
- 1~9월 발주량 기준 신조선 시장에서의 중형선박의 비중은 42.7%

□ (신조선가) 전반적으로 소폭 하락

- 3분기 중 중형 컨테이너선은 선형별로 약 2.8~4.8%, 벌크선은 1.0~2.1%, 탱커는 0.7~3.4%, LPG선은 0.8~2.1% 각각 하락

□ (국내 중형조선사 수주량) 국내 중형조선사들의 1~9월 수주량과 수주액은 전년동기 대비 각각 26.1%와 27.7% 감소

- 1~9월 수주량은 28만 CGT, 수주액은 5.1억 달러
- 세계 중형선박 시장에서의 수주점유율은 4.4%

□ (국내 중형조선사 건조량) 3분기 건조량은 총 24척, 167만 dwt로 전년동기 대비 11.7% 증가 (dwt 기준)

□ (국내 중형조선사 수주잔량) 국내 중형조선사의 3분기말 수주잔량은 39척, 83.4만 CGT로 전분기말 대비 1.0% 감소



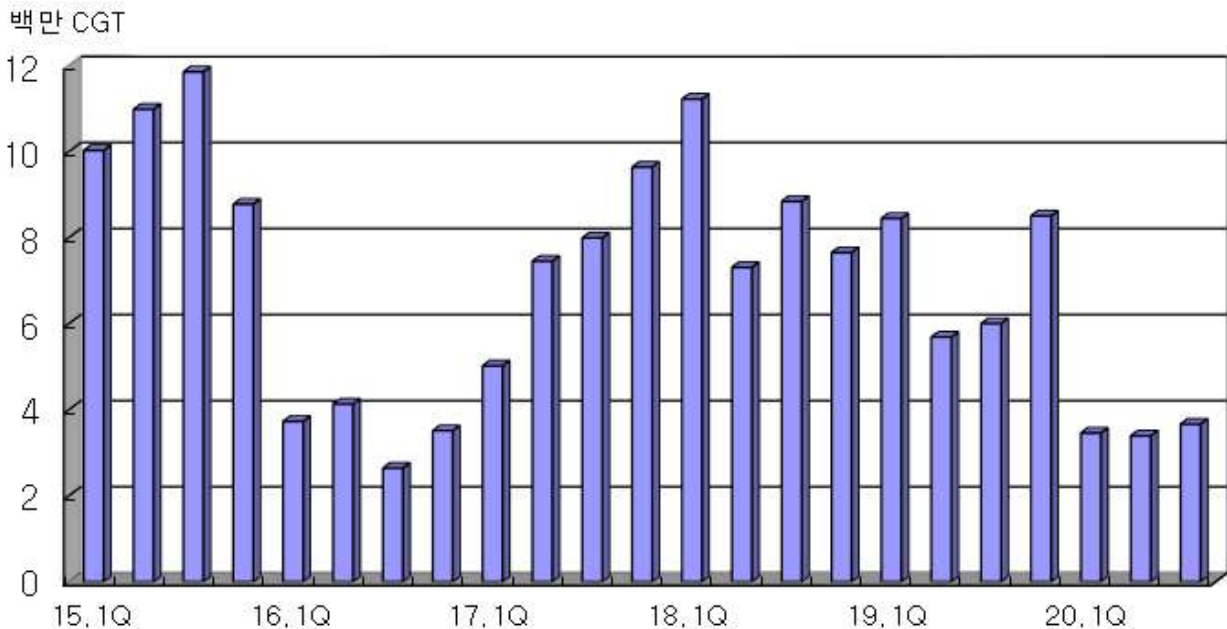
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

□ 2020년 신조선 발주량은 매우 부진한 수준이며 3분기에도 지속

- 1~9월 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 47.8% 감소한 1,051만 CGT, 발주액은 전년동기 대비 54.8% 감소한 244.2억 달러
- 3분기 발주량은 전분기 대비로는 8.0% 증가한 366만CGT로 소폭 개선되었으나, 전년동기와 비교하면 39.0% 감소한 크게 부진한 수준이며, 발주액 역시 전년동기 대비 48.2% 감소한 87.4억 달러를 기록
- 세계적인 코로나19 사태와 저유가 기조로 조선시황은 2016년 수준의 깊은 침체를 나타냄

분기별 세계 신조선 발주량 추이



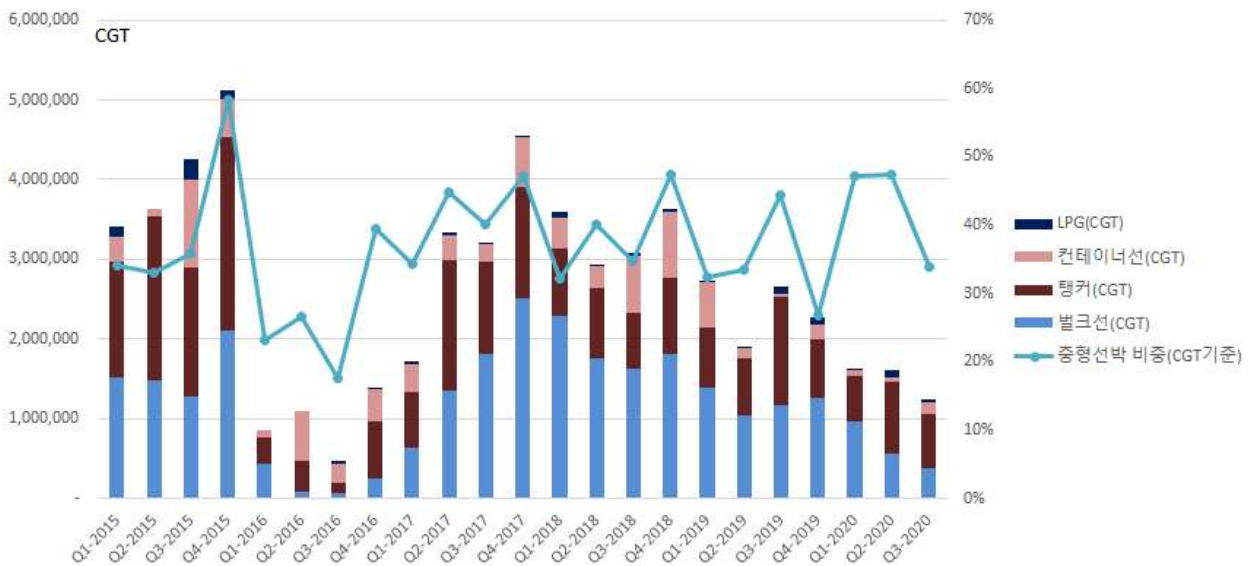
자료 : Clarkson



□ 중형선박¹⁾ 발주량 역시 코로나19 영향 등으로 큰 폭으로 발주량 감소

- 1~9월 세계 중형선박 발주량은 총 244척, 449만 CGT로 전년동기 대비 38.5% 감소 (CGT 기준)
- 3분기 중형선박 발주량은 64척, 125만 CGT로 전년동기 대비 53.3% 감소하였으며 160만 CGT 수준의 발주량을 기록한 1,2분기에 비해서도 감소
- 코로나19 영향, 유가하락으로 인한 노후선 교체수요 지연 등으로 중형 선박 시장에서도 신조선 수요가 침체
- 1~9월 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형 선박²⁾ 비중은 42.7%로 (CGT 기준) 전년 동기 36.2%에 비하여 다소 확대됨

분기별 중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

□ 탱커의 수요가 상대적으로 양호하나 전반적으로 부진한 수준

- 1~9월 중형 컨테이너선 발주량은 20척, 27만CGT로 전년동기 대비 63.3% 감소하여 극히 부진한 수준을 나타냄

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 선종들이므로 본고의 중형선박 시장 범위에서는 제외

2) 3대 선종 및 LPG 중형 선형만 집계



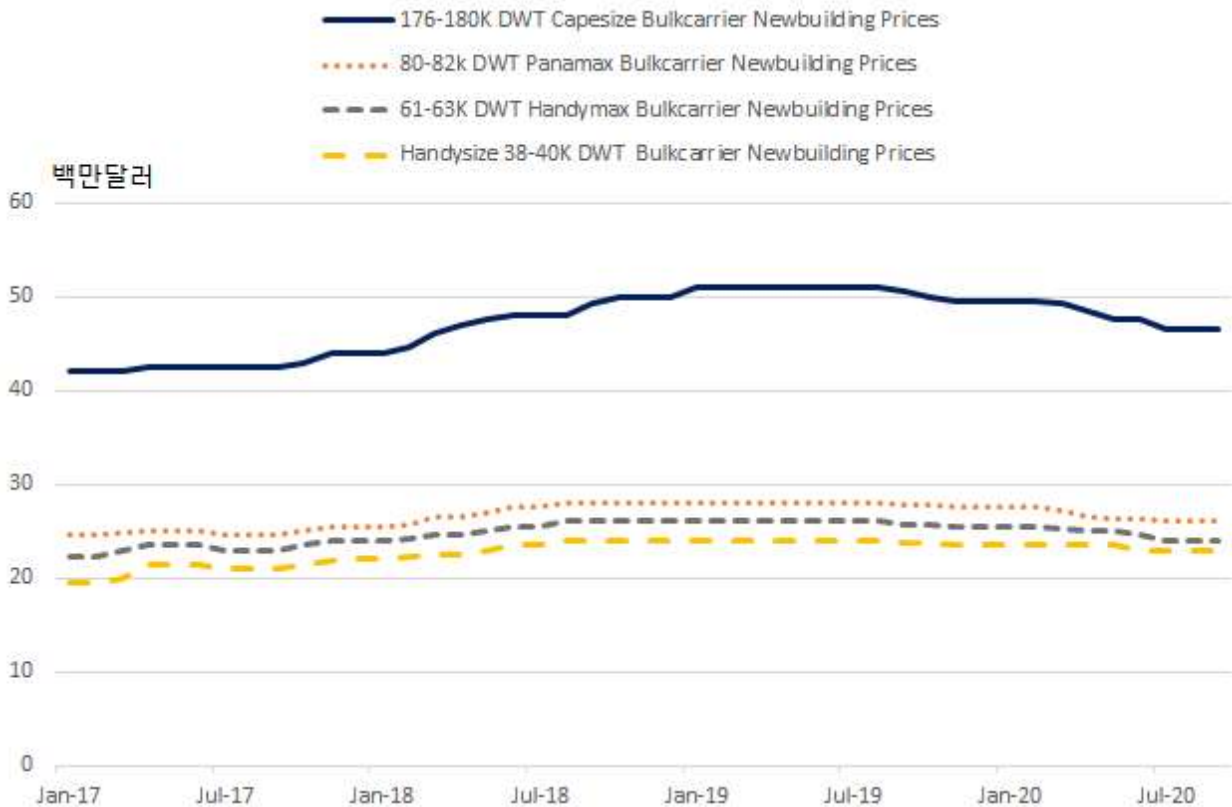
- 중형 컨테이너선은 1, 2분기 각 5척, 3분기에 10척이 발주되어 3분기 들어 다소 개선된 양상이나 전년도 분기 평균 17척 발주를 감안하면 아직까지 매우 부진한 수준
- 3분기까지 발주된 20척 중 19척은 모두 1,000~2,000TEU 미만급 피더 컨테이너선으로 2,000~3,000TEU 미만급 1척 외에 3,000TEU급 이상은 단 1척도 발주되지 않음
- 1~9월 중형 벌크선 발주량은 244척 449만 CGT로 전년동기 대비 38.5% 감소
- 분기별로 1분기 62척, 2분기 32척, 3분기 21척으로 발주량이 감소하며 시황 악화 심화
- 1~9월 중형 탱커 발주는 97척 216만CGT로 전년동기 대비 23.7% 감소하여 벌크선과 컨테이너선에 비하여 상대적으로 소폭 감소
- 1분기 중 29척이 발주된 후, 2분기 탱커운임 인상 효과로 39척까지 발주가 증가하였으나 3분기 다시 운임이 하락한 상황에서 29척 발주로 감소하는 양상을 보임
- 1~9월 중형 LPG선은 12척, 15만CGT가 발주되어 전년동기 대비 19.8% 증가하며 유일한 발주증가를 보였으나 적은 수량이므로 큰 의미는 없음
- 1분기 중 단 1척이 발주된 후, 2분기 중 7척이 집중 발주되었고 3분기 중에는 4척 발주됨



2. 신조선가

□ 벌크선 신조선가는 3분기 중 소폭 하락함

벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

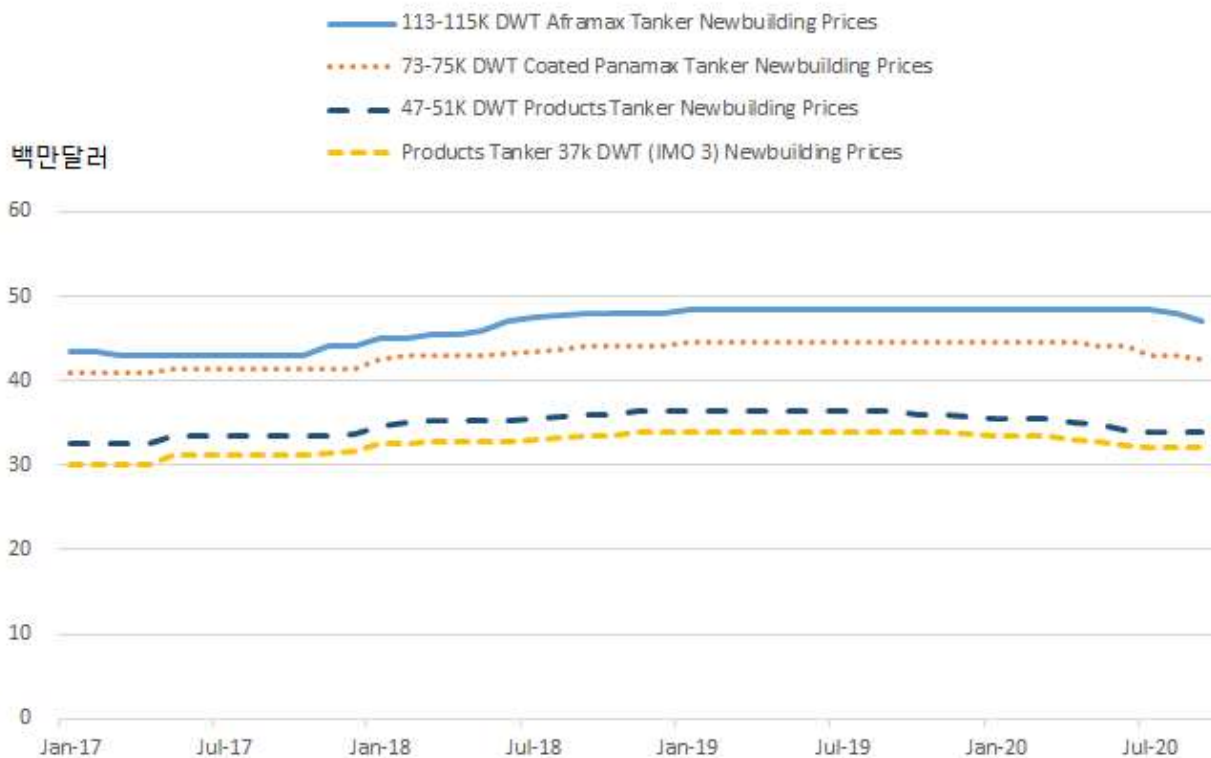
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 9월 46.5백만달러로, 6월 대비 1백만달러, 2.1% 하락함
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 9월 26백만달러로, 6월 대비 0.25백만달러, 1.0% 하락함
- 61~63K Ultramax 가격 역시 유사한 흐름을 보이며 9월 24백만달러로, 6월 대비 0.5백만달러, 2.0% 하락함
- 38~40K Handysize 가격은 9월 23백만달러로, 6월 이후 동일 가격을 유지함
- 벌크선 신조선가는 3월 이후 소폭 하락 추세가 지속됨



□ 중형 탱커의 경우 3분기 중 LR급 신조선가의 하락 폭이 다소 크게 나타남

- 113~115K급(LR2급) 탱커의 월평균 신조선가는 9월 47백만달러로 6월 대비 1.5백만달러, 3.1%의 하락을 나타냄
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우 9월 42.5백만달러로 6월 대비 1.5백만 달러, 3.4% 하락함
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 가격은 9월 34백만달러로 6월 대비 0.25백만 달러, 0.7% 하락
- 37K급 IMO III MR 탱커 역시 9월 32백만달러로 6월 대비 0.8%, 0.25백만 달러 하락함

중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



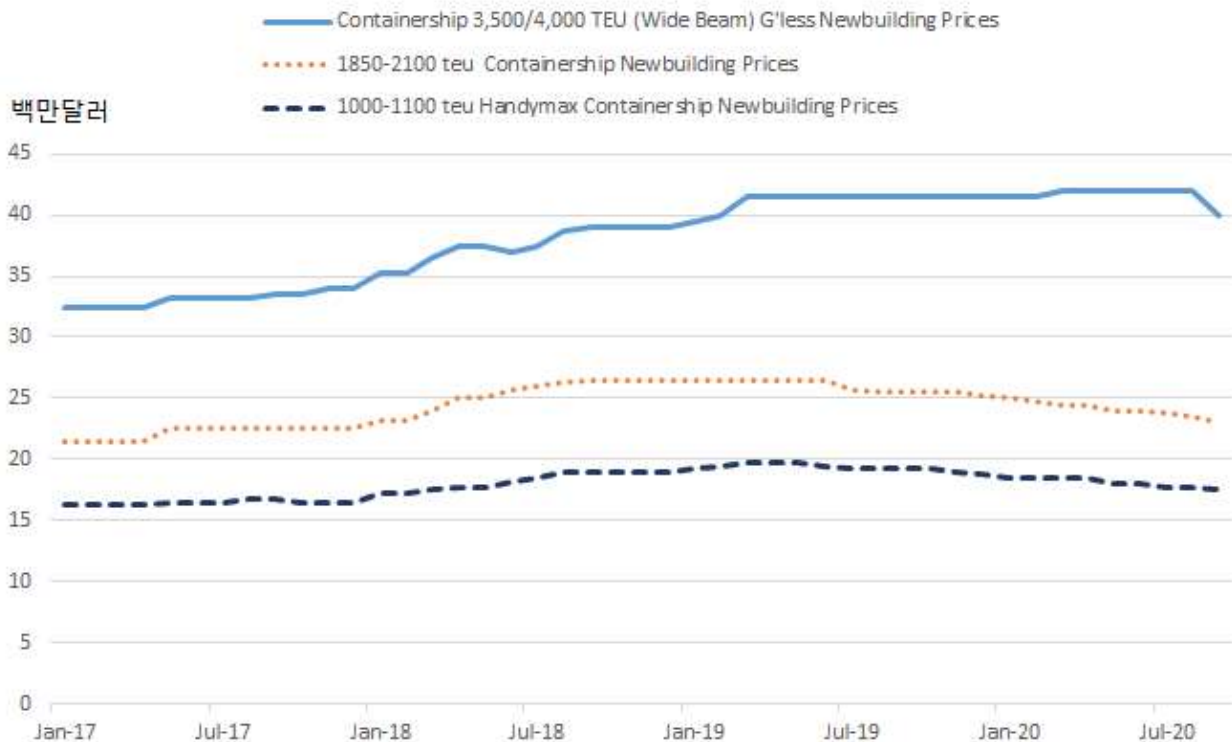
자료 : Clarkson



□ 중형 컨테이너선 가격 역시 비교적 큰 폭으로 하락함

- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 9월 평균 신조선가는 6월 대비 2백만 달러 하락한 40백만 달러로, 3개월간 4.8% 하락하여 비교적 큰 폭이 하락을 나타냈으며 다만, 발주량이 없어 큰 의미는 없을 것으로 보임
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격은 9월 23백만 달러로, 6월 대비 1백만 달러, 4.2% 하락함
- 1,000~1,100TEU Feeder선 가격은 9월 17.5백만 달러로 6월 대비 0.5백만 달러, 2.8% 하락하여, 중형 컨테이너선 중 발주가 집중된 선형으로 타 선형에 비해 하락폭은 상대적으로 작음

중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



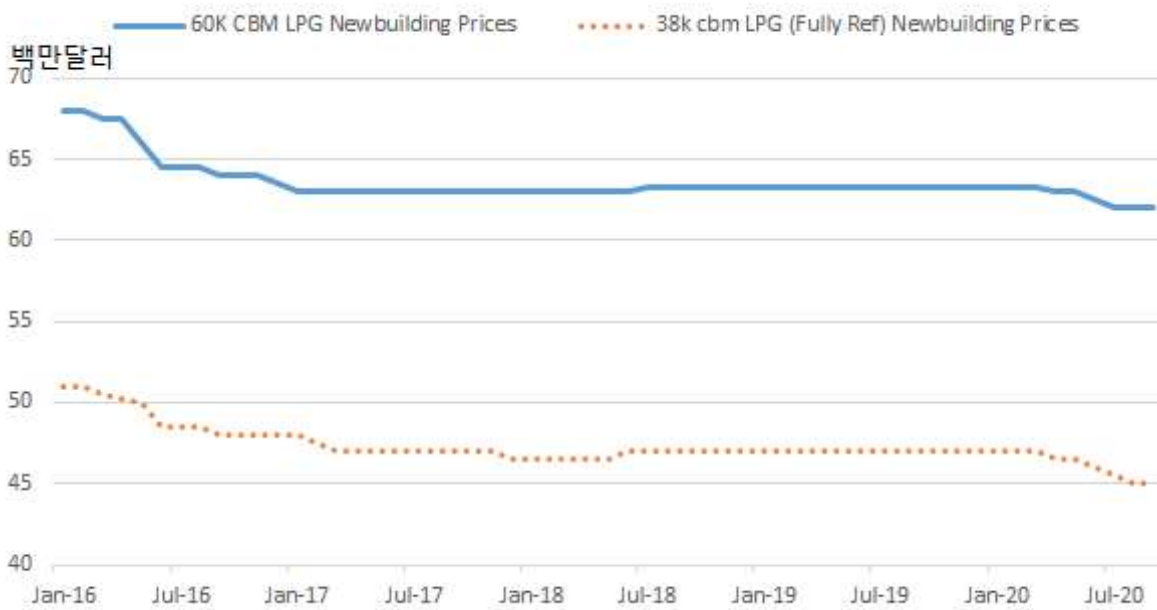
자료 : Clarkson



□ 중형 LPG선 가격 역시 3분기 중 하락

- 60KCuM LPG선의 신조선가는 9월 평균 62백만 달러로, 6월 대비 0.5백만 달러, 0.8% 하락
- 35KCuM LPG선은 9월 평균 45백만 달러로, 6월 대비 1백만 달러, 2.1% 하락하여 중대형 선형에 비하여 하락 폭이 큼

중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

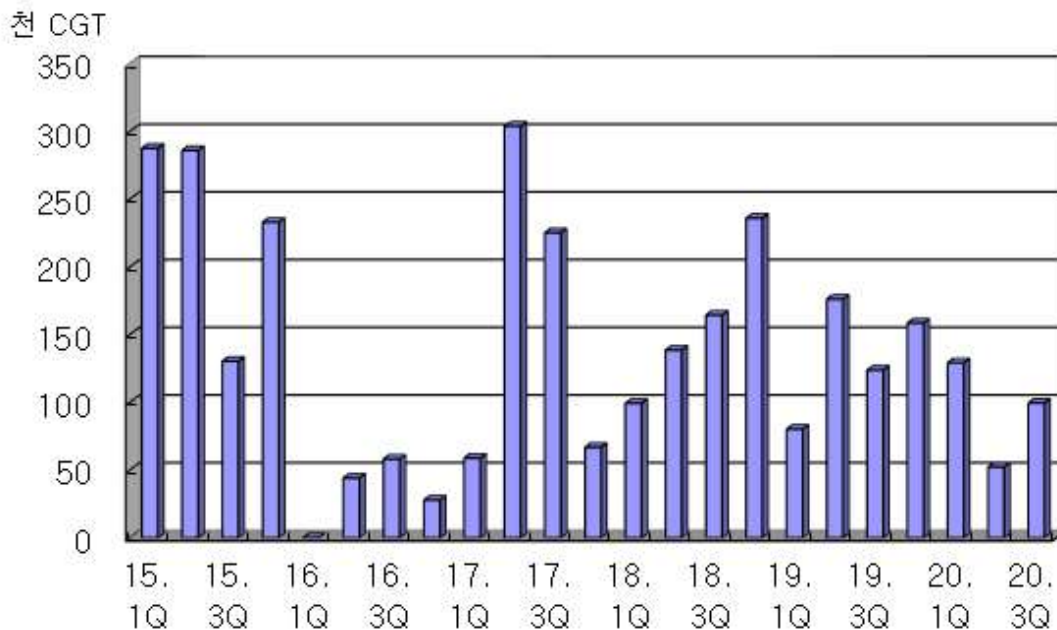


II. 국내 중형조선사 동향

1. 수주 추이

□ 2020년 3분기 국내 중형조선사³⁾의 수주 부진 지속

분기별 국내 중형조선사 신조선 수주량 추이



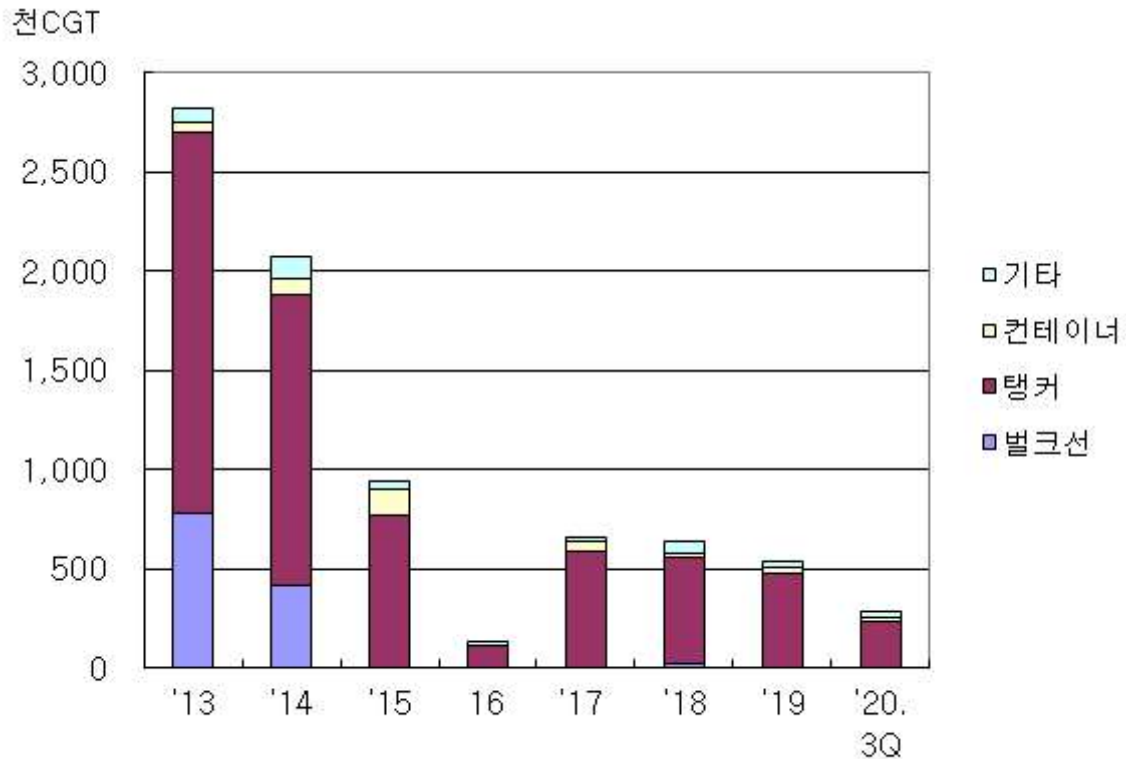
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

- 2020년 3분기 중 국내 중형조선사들의 수주량은 대형 탱커와 Feeder 컨테이너선 등 총 7척으로 전년동기 대비 19.7% 감소한 9.9만CGT
- 3분기 중 수주는 고부가 선박인 수에즈막스급 셔틀탱커 1척을 포함하여 유조선 2척과 Feeder 컨테이너선 2척, 소형 화학제품선 3척 등 총 7척 수주에 그침
- 1~9월 수주는 탱커 12척, 컨테이너선 2척 등 총 14척, 28.1만 CGT로 전년 동기 대비 26.1% 감소
- 국내 중형 조선사들의 수주 선종은 여전히 탱커가 절대적인 비중을 차지하고 있음

3) 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



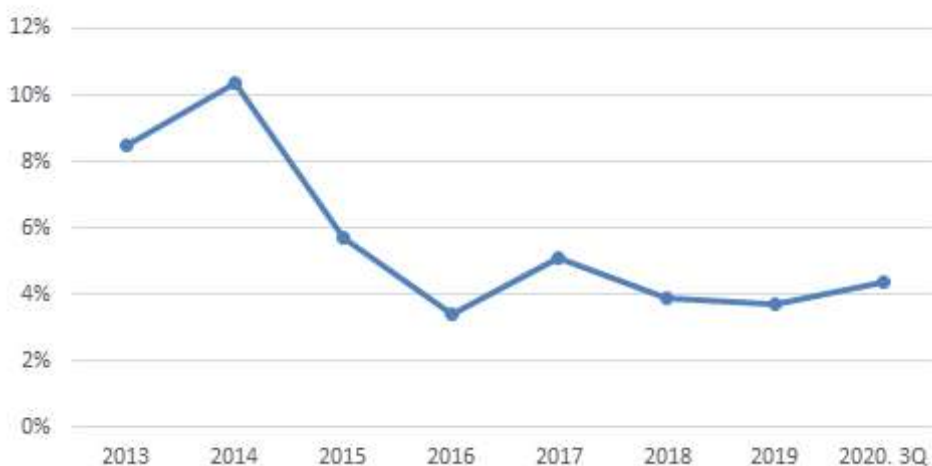
국내 중형조선사 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

□ 한국 중형사들의 3분기까지 세계 중형선박 시장 수주점유율은 소폭 상승

국내 중형조선사의 중형선박 수주점유율(CGT 기준) 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성 (CGT기준)

- 한국 중형조선사들의 중형선박 시장 수주점유율은 CGT 기준 4.4%로 2019년 점유율 3.8% 대비 소폭 상승



- 다만, 수주량이 부진한 상황이고 점유율도 소폭 확대에 그쳐 큰 의미를 부여하기 어려움

□ 국내 중형조선사들 수주액도 감소

- 국내 중형조선사들의 3분기 수주액은 2.0억달러로 추정되며 전년동기 대비 4.2% 감소
- 3분기 중 수주에 약 78백만달러로 추정되는 고부가 선박인 수에즈막스급 셔틀탱커 1척이 포함되어 코로나19 사태로 시황이 축소되었음에도 비교적 양호한 수주액을 기록함
- 그러나 전반적인 수주 부진으로 1~9월 중형조선사 수주액은 5.1억 달러로 전년동기 대비 27.7% 감소
- 동 기간 중 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 7.4%로 전년도 4.0% 대비 확대됨

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. 3Q	5.1	7.4%

자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

2. 건조량 및 수주잔량

□ 3분기까지 국내 중형조선 건조량(인도량)은 전년동기 대비 증가

- 3분기 국내 중형조선사 건조(인도)실적은 총 6척, 40만 dwt로 전년동기 대비 dwt 기준 48.9% 증가



- 1~9월 국내 중형조선사 건조(인도)량은 총 24척, 167만 dwt로 전년동기 대비 11.7% 증가
- 수주 실적은 코로나19 사태로 크게 부진한 반면, 생산활동은 전년 대비 다소 활발한 수준으로 나타남

국내 중형조선사의 선종별 건조량 추이

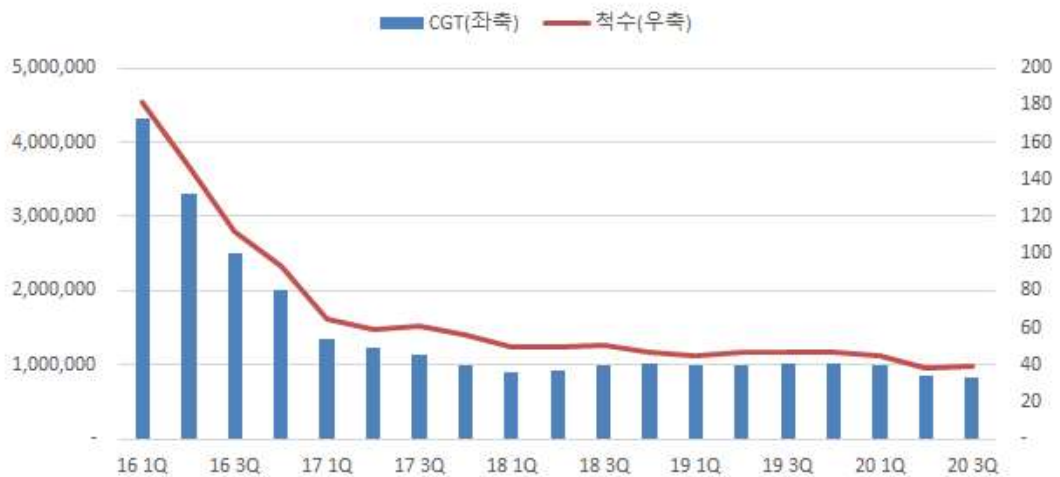


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

□ 3분기말 국내 중형조선사의 수주잔량은 전분기 대비 소폭 감소

- 3분기말 국내 중형조선사 수주잔량은 총 39척, 83.4만 CGT로 전분기 대비 1.0% 감소

국내 중형조선사의 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성