

# 중형조선산업 2021년도 상반기 동향

## I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가 동향

## II. 국내 중형선박 수주 동향

### III. 중형조선사 동향

1. 수주 동향
2. 건조량 및 수주잔량

## IV. 시사점

### 작성

선임연구원 양중서 (02-6252-3586)





## <요 약>

### I. 세계 중소형 시장 동향

#### (세계 중형조선 현황) 2021 상반기 중형 선박 발주량 전년동기 대비 82.4% 증가

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 446척, 894만CGT
- 중형 벌크선 발주량만 전년동기 대비 8.1% 감소하였고 중형 탱커와 컨테이너선은 각각 47.0%와 560.9% 증가
- 컨테이너선의 신조선 투자 호조로 동 선박의 비중이 확대됨

#### (신조선가) 2021년 상반기 중 상승 추세임

- 상반기 중 중형선박 신조선가는 전년말 대비 탱커가 선형별로 6.6~9.7%, 벌크선은 14.1~26.9%, 컨테이너선은 16.8~20.0%, LPG선은 8.1~10.2% 상승

### II. 국내 중형선박 수주 동향

#### (국내 중형 선박 수주) 2021 상반기 수주량 전년동기 대비 281.3% 증가

- 상반기 국내 중형선박 수주량은 96척, 199만CGT
- 대형조선사의 상반기 중형 선박 수주는 중소형 LNG빙커링선 1척, 1.3만CGT에 그침
- 현대미포조선의 동급 선박 수주는 60척 129만CGT로 전년동기 대비 308.7% 증가
- 중형조선사의 동급 선박 수주는 35척 68만CGT로 전년동기 대비 353.5% 증가

#### (선종별 수주 동향) 모든 선종의 수주 증가, 탱커시장 중형조선사 비중 확대

- 중형 탱커 수주량은 45척 107만CGT로 전년동기 대비 139.8% 증가하였으며 중형사들의 비중은 전년도 25.1%에서 상반기 54.3%로 확대
- 중형 컨테이너선 수주량은 25척 35만CGT로 현대미포가 70.9%, 중형사가 29.1%의 비중을 차지함
- 중형 가스선의 수주량은 20척 39만CGT로 전년동기 대비 425.6% 증가하였으며 대형사의 LNG빙커링선 1척을 제외한 모든 중형가스선은 현대미포가 수주함
- 중형 벌크선 수주는 없었음
- 기타 중형 화물선 수주량은 6척, 17만CGT



### III. 중형조선사 동향

**(수주 실적) 상반기 총 수주량과 수주액은 전년동기 대비 각각 350.6%와 505.2% 증가**

- 대형 및 소형 선박을 포함한 총 수주량은 43척 82만CGT
- 총 수주액은 18.7억 달러
- 신조선 시장의 컨테이너선 발주 호조의 영향으로 컨테이너선 수주가 크게 증가하였고 주력 선종인 탱커의 수주도 양호한 증가 추세

**(건조 실적) 상반기 건조(인도)량은 전년동기 대비 1.3% 증가**

- 상반기 총 17척, 129만dwt 건조
- 수주에 비해 건조활동은 아직까지 개선 추세 미흡

**(수주잔량) 상반기말 수주잔량은 62척, 119만CGT로 전년말 대비 39.2% 증가**

- 활발한 수주활동으로 수주잔량 크게 증가

### IV. 시사점

**조선시황 호전과 중형조선사들의 인수합병 성사 등으로 중형조선 수주가 빠르게 개선됨**

- 환경규제 영향에 의한 노후선 조기교체 수요는 중장기적으로 지속될 것으로 예상되어 중형 조선산업에 긍정적 영향 기대

**높은 철강재 가격 등이 불안요인으로 작용하고 있으며 중형조선사들의 단기적 실적 악화는 불가피할 것이나 2023년경부터 실적 개선 기대**



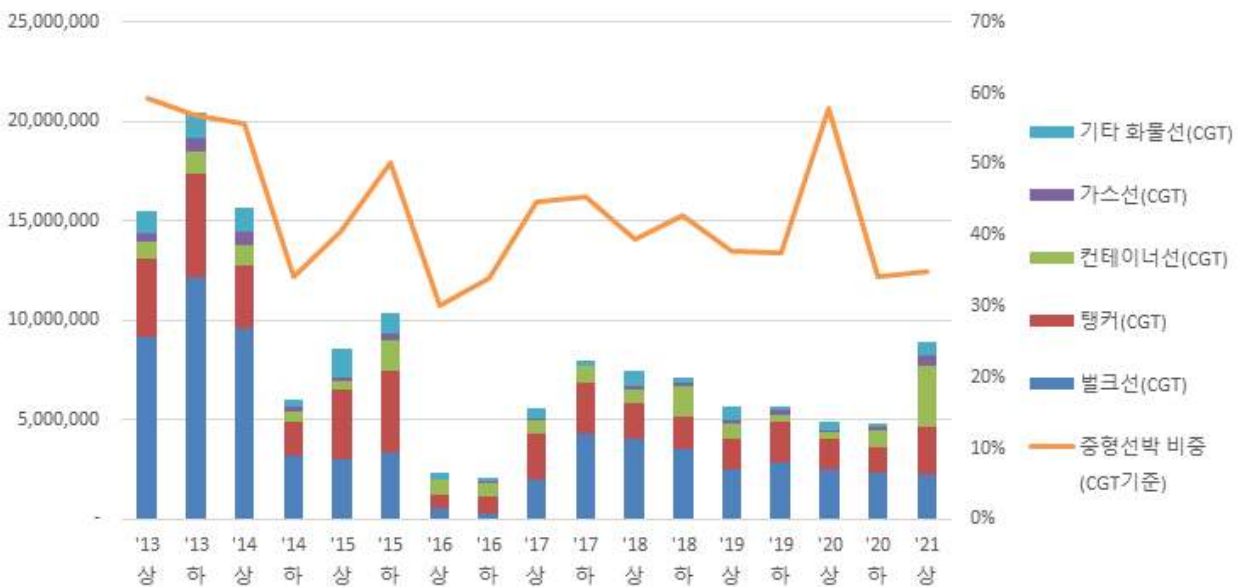
# I. 세계 중형조선 시장 동향

## 1. 선박 발주량 동향

### 2021년도 상반기 중형선박<sup>1)</sup> 발주량은 조선시황 호전에 따라 크게 증가함

- 2021년 상반기 세계 신조선 시장에서 컨테이너선 해운시황 호조에 따른 신조 투자 증가, 환경규제 효과 등으로 활발한 발주가 이루어짐에 따라 중형선박 발주량 역시 크게 증가함
- 주요 원양노선의 운임이 사상 최고치까지 상승한 컨테이너선이 전체 신조선 시장에서 52%의 비중을 차지하며 신조선 시장 활황을 주도하였고, 이러한 영향으로 중형 신조선 발주도 증가함
- 2021년 상반기 세계 중형선박 발주량은 총 446척, 894만CGT로 전년동기 대비 82.4% 증가 (CGT 기준)
- 2021년 상반기 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형선박 비중은 34.8%로 (CGT 기준) 전년 동기 (34.2%)와 유사한 수준임

반기별 중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

1) 본고에서 중형 선박은 탱커 또는 벌크선 기준 10,000dwt 이상, 선박의 총길이 기준 100~300m 미만급으로서 각 선종별 유사한 크기를 가진 선박으로 정의함. 국제적 혹은 국내적으로 명확한 구분은 없으나 국내 중형조선사들의 건조능력을 감안하여 기준을 설정함. 본고에서는 벌크선 10,000~200,000dwt 미만급, 탱커 10,000~125,000dwt 미만급, 컨테이너선 1,000~6,000TEU 미만급, 가스선(LPG선 5,000~65,000CuM 미만급, LNG선 2,000~40,000CuM 미만급), 기타 화물선(MPP(다목적선) 10,000dwt 이상급, RoRO선 5,000dwt 이상급, 일반화물선 7,500dwt 이상급, PCC(자동차전용선) 전 선형)등 5개 선종으로만 구분하여 통계에 반영함.



## 상반기 중 벌크선을 제외한 모든 중형 선종의 발주량이 크게 증가하였으며 컨테이너선이 가장 큰 비중을 차지함

- 상반기 중형 벌크선 발주량은 126척 228만CGT로 전년동기 대비 8.1% 감소
  - 지난해 하반기 이후 벌크선 시황이 빠르게 개선되며 해운시황이 매우 양호한 수준이나 금융위기 이후 장기간의 공급과잉에 어려움을 겪어온 벌크선 선주들은 아직까지 뚜렷한 신조선 투자 움직임을 보이지 않고 있음
  - 벌크선은 중형조선의 최대 시장으로 2013년 이후 중형선박 시장에서 약 46%의 비중을 차지하였으나 본고의 관찰대상 선종 중 유일하게 감소해 상반기 중 25.5%로 비중이 축소됨
- 상반기 제품선 등을 포함한 중형 탱커 발주는 102척 233만CGT로 전년동기 대비 47.0% 증가
  - 상반기 중 탱커 해운시황의 부진에도 불구하고 비교적 꾸준히 노후선 교체수요가 발생하는 것으로 추정됨
  - 중형 탱커는 2013년 이후 중형조선 시장에서 연평균 약 30%의 비중을 차지하였으며 상반기 중에는 26.1%를 기록함
- 상반기 중형 컨테이너선 발주량은 152척 309만CGT로 전년동기 대비 560.9% 증가
  - 중형 컨테이너선은 상반기 중 3,000TEU 미만 Feeder선 87척과 3,000~6,000TEU 미만급 중형선 65척 등 선형별로 고른 발주를 보이며 2008년 호황기 이후 최대 발주 실적을 나타냄
  - 특히, 3,000~6,000TEU 미만급 중형 컨테이너선의 경우 효율성 문제로 주요 노선에서 밀려나며 치열한 경쟁과 영업실적 부진으로 그동안 신조선 발주가 거의 없었으나 최근 운임이 급등한 원양노선에까지 투입되어 거둔 수익의 일부가 노후선 교체에 투자된 것으로 추정됨
  - 중형조선 시장에서의 컨테이너선 비중은 2013년 이후 연평균 약 13%에 불과하였으나 2021년 상반기 중 34.5%로 크게 확대되었고 상반기 가장 큰 비중을 차지함
- 상반기 중형 가스선 발주량은 36척, 56만CGT로 전년동기 대비 350.1% 증가함
  - 상반기 중 중형 LPG선 발주는 29척 45만CGT로 전년동기 대비 266.8% 증가
  - 동 기간 중형 LNG선은 LNG벙커링선 위주로 7척 11만CGT 발주되며 전년동기 대비 5,476.7% 증가
  - 중형조선 시장에서의 가스선 비중은 2013년 이후 연평균 2.8%에서 상반기 중 6.3%로 확대
- 기타 화물선의 경우 30척 68만CGT로 전년동기 대비 67.7% 증가
  - 기타 화물선 수요는 RoRo선 위주로 개선되었으며 전년도 상반기 부진에 의한 기저효과가 반영됨
  - 중형선박 시장에서의 비중은 2013년 이후 연평균 8.3%에서 상반기 중 7.6%로 다소 축소

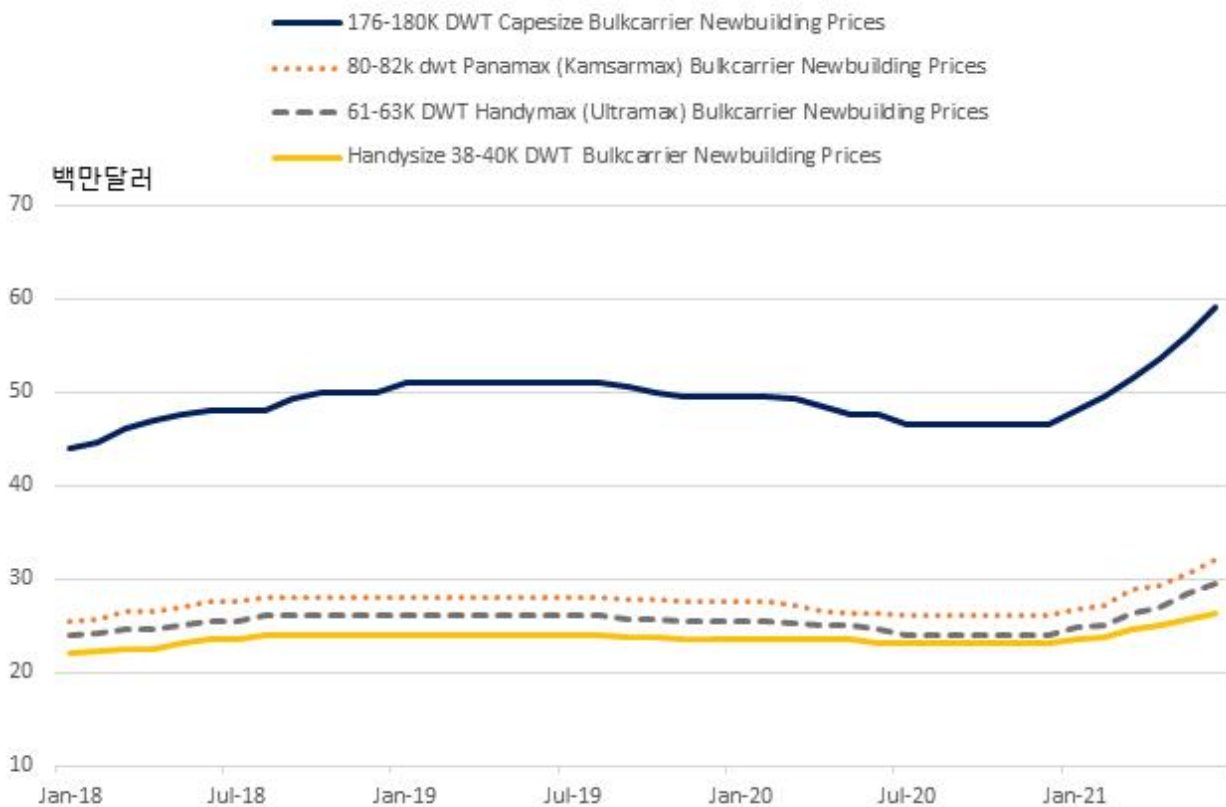


## 2. 신조선가 동향

### 중형 벌크선 신조선가는 상반기 중 비교적 빠르게 상승함

- 2020년 4분기 이후 신조선 발주량이 증가하고 주요 조선사들이 안정적 수준의 수주잔량을 확보함에 따라 2021년 상반기 중 벌크선 신조선가는 빠르게 상승함
- 176~180K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 6월 59.0백만 달러로 전년말 대비 26.9% 상승하여 비교적 큰 폭의 상승을 나타냄
- 80~82K Kamsarmax 벌크선 역시 동일한 흐름을 보이며 6월 평균 전년말 대비 23.1% 상승한 32.0백만 달러를 기록
- 61~63K Ultramax 가격도 동일한 양상으로 6월 평균 전년말 대비 22.9% 상승한 29.5백만 달러를 기록
- 38~40K Handysize 가격은 6월 평균 26.25백만 달러로 전년말 대비 14.1% 상승

### 중형 벌크선 주요 선형의 신조선가 추이



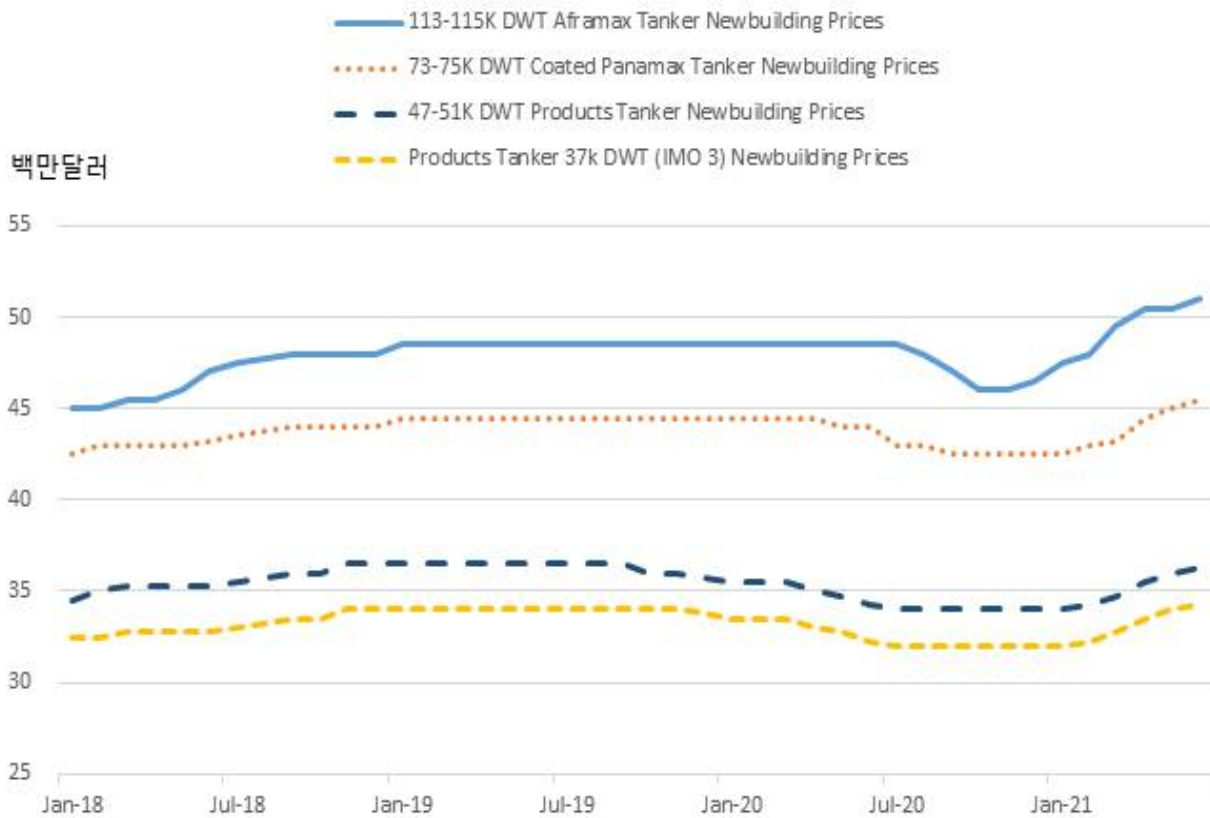
자료 : Clarkson



## 중형 탱커의 신조선가 역시 상반기 중 상승함

- 중형 탱커 가격 역시 상승하는 흐름을 보였으나 상승폭은 벌크선 수준에 미치지 못함
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 월평균 신조선가는 6월 51.0백만달러로 전년말 대비 9.7% 상승하여 반기 상승폭으로 비교적 높은 수준을 기록했으나 벌크선 가격 상승폭에는 미치지 못함
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선의 경우 6월 평균 45.5백만달러를 기록하였으며 전년말 대비 7.1% 상승
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 경우도 6월 평균 전년말 대비 6.6% 상승한 36.25백만 달러
- 37K급 IMO III MR 탱커의 6월 평균 신조선가도 전년말 대비 7.0% 상승한 34.25백만 달러

### 중형 탱커 주요 선형의 신조선가 추이



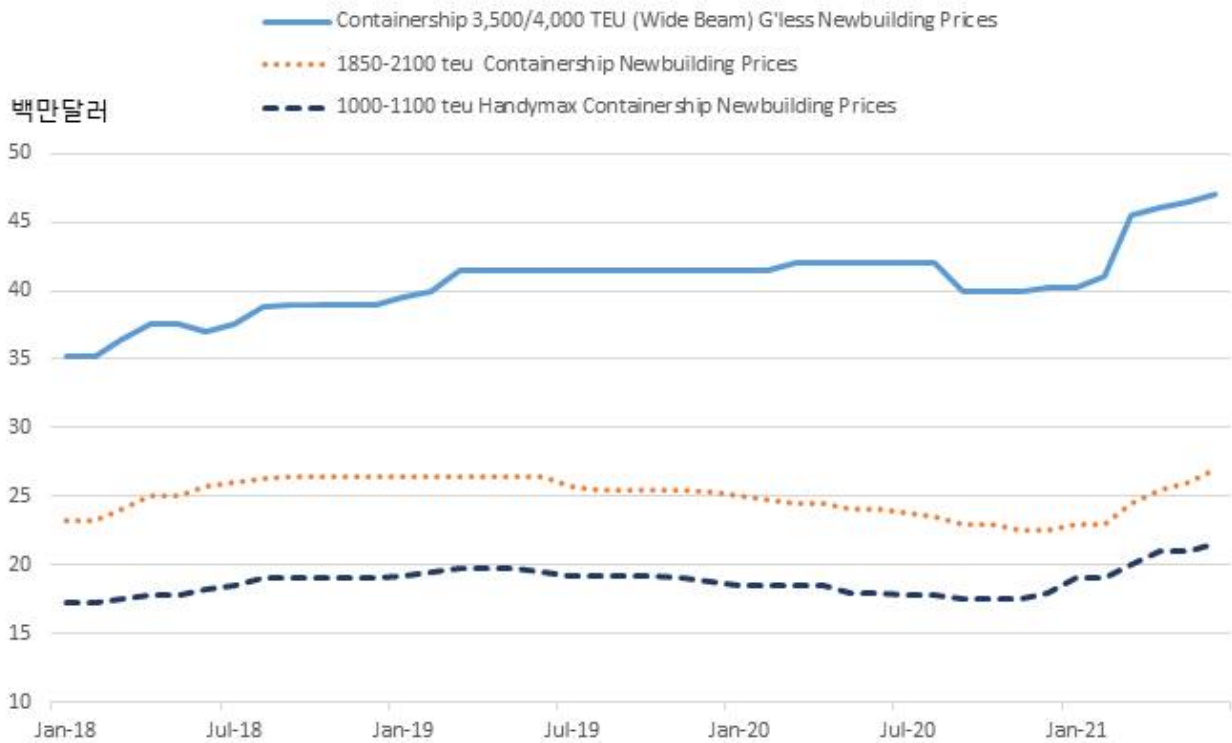
자료 : Clarkson



## 중형 컨테이너선 월평균 가격 역시 상반기 중 높은 상승을 나타냄

- 중형 컨테이너선 가격 역시 상반기 중 수요 급증으로 2자리 수의 상승률을 보임
- 3,500~4,000TEU panamax 컨테이너선의 월평균 가격은 6월 47.0백만 달러로 전년말 대비 16.8% 상승
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 가격 역시 6월 평균 27.0백만 달러로 전년말 대비 20.0% 상승
- 1,000~1,100TEU Feeder선의 경우도 6월 평균 21.5백만 달러로 전년말 대비 19.4% 상승

### 중형 컨테이너선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

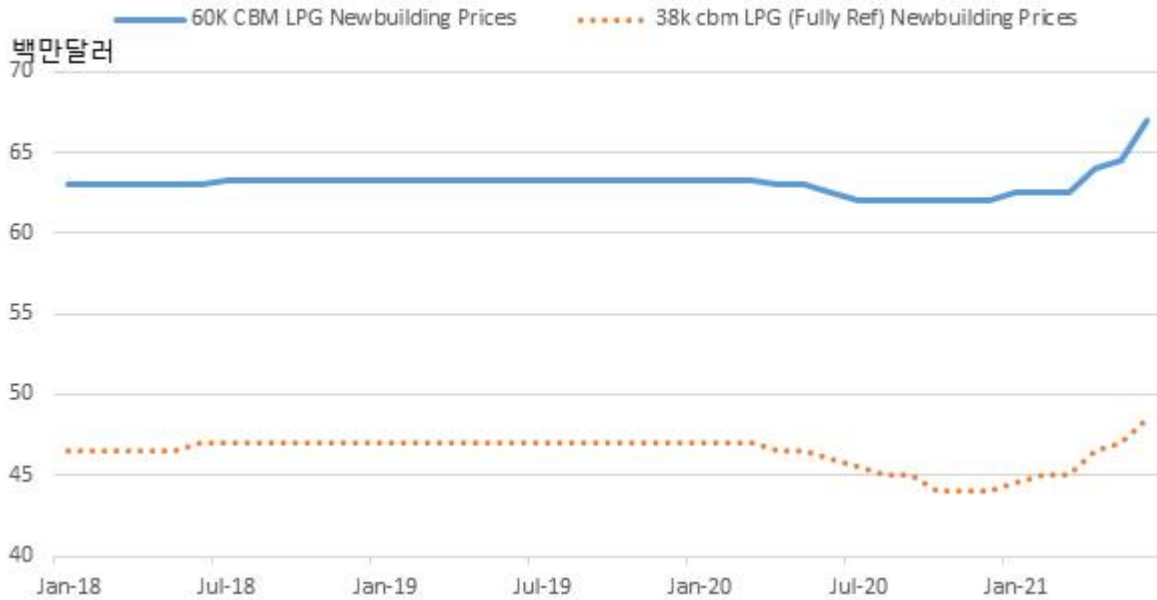




## 중형 LPG선 가격도 상반기 중 상승함

- 60KCuM LPG선의 신조선가는 6월 평균 67.0백만 달러로 전년말 대비 8.1% 상승
- 38KCuM LPG선은 동 기간 10.2% 상승하여 6월 평균 48.5백만 달러를 기록

### 중형 LPG선 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

## 상반기 중 중형 선박의 신조선가 상승은 긍정적이거나 철강재 가격 인상분을 충당하기에는 부족한 수준으로, 향후 추가적인 가격 상승이 예상됨

- 상반기 중 후판의 국내 유통가격이 80% 이상 상승하는 등 후판과 철강재 가격이 비정상적 수준으로 폭등함
- 철강재 가격 상승의 영향으로 조선사들로서는 약 20% 내외의 원가상승 요인이 발생한 것으로 추정되며 상반기 중 신조선가 상승 폭으로는 이를 충당하기 부족한 수준인 것으로 판단됨
- 향후 대형 조선사들의 가격인상 수준과 수요 지속 여부 등이 관건이 될 것이나 추가적인 가격 상승 가능성이 높음



## II. 국내 중형선박 수주 동향

### 최근 수년간 국내 중형 조선산업에 있어서 중형조선사들의 비중이 축소되었으나 2021년 들어 소폭 확대됨

- 중형선박을 수주 및 건조하는 중형조선산업은 대형조선사<sup>2)</sup>(이하 “대형사”), 대형사 중 중형선박 사업을 영위하는 현대미포조선(이하 “현대미포”), 중형조선사<sup>3)</sup>(이하 “중형사”), 기타 조선사<sup>4)</sup> 등이 참여하여 활동하고 있음
- 대형사들은 대부분 아프라막스 탱커 및 동일 크기의 LR2 제품선 등을 위주로 중형 조선 시장에 참여하고 있으며 최근 2년간 국내 중형선박 수주실적에서의 비중은 크게 감소함
  - 대형사들의 중형 선박 수주실적에는 중형 LPG선, 중형 LNG선, PCC 등이 포함되어 있으나 주로 아프라막스 탱커가 절대적 비중을 차지하며, 대형사의 중형선박 수주가 활발했던 2013, 2015, 2019년은 아프라막스 탱커 발주 수요가 양호했던 시기임
  - 즉, 국내 대형조선사들은 아프라막스 및 LR2 탱커 시장이 활발한 수요를 나타낼 경우 국내 중형조선사들과 경쟁하는 양상이 나타남
- 대형조선사 계열인 현대미포의 경우 50,000dwt급 내외의 MR 탱커 시장에서 강력한 경쟁력을 가지고 있으며 3,000TEU급 미만 Feeder 컨테이너선 시장에서도 비중을 확대하고 있고 LPG선, LNG선, RoRo선, PCC 등 다양한 선종을 수주함
  - 동사는 시황변동성이 높은 상황에서도 약 100만CGT 내외의 비교적 꾸준한 수주실적을 기록하고 있어 중형선박 시장에서 국내 대형사와 중형사들에 비하여 강한 경쟁력을 보유한 것으로 평가됨
- 중형사들의 경우 최근 수년간 크게 위축된 양상을 보였으나 일부 조선사의 M&A 성사로 2021년 들어 수주량이 증가하고 국내 중형조선산업에서의 비중도 소폭 확대됨
  - 2013~2014년 국내 중형조선산업에서 중형사들의 비중은 약 40~60%에 이르렀으나 MR 탱커와 LR2 탱커 시장에서 각각 활동했던 SPP조선과 성동조선 등이 구조조정 과정에서 2015년 이후 퇴출되거나 비조선사로 인수되며 중형사들의 비중이 크게 축소됨
  - 조선시황이 악화된 2016년 이후 남아있는 중형사들은 경영 악화 등이 리스크로 작용하며 신조선 수주에 어려움을 겪었고 국내 중형조선 수주에서 중형사들의 비중은 15~22%까지 축소됨

2) 본고에서 대형(조선)사는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대삼호중공업 등 4개사. 현대미포조선은 현대중공업과 동일한 한국조선해양 그룹사이나 주로 중형선박을 수주, 건조하는 특성상 국내 중형조선사들과 경쟁관계에 있으며 이에 따라 중형조선사들과의 실적 비교를 위하여 대형사 범주에서 제외하고 별도의 통계를 집계함

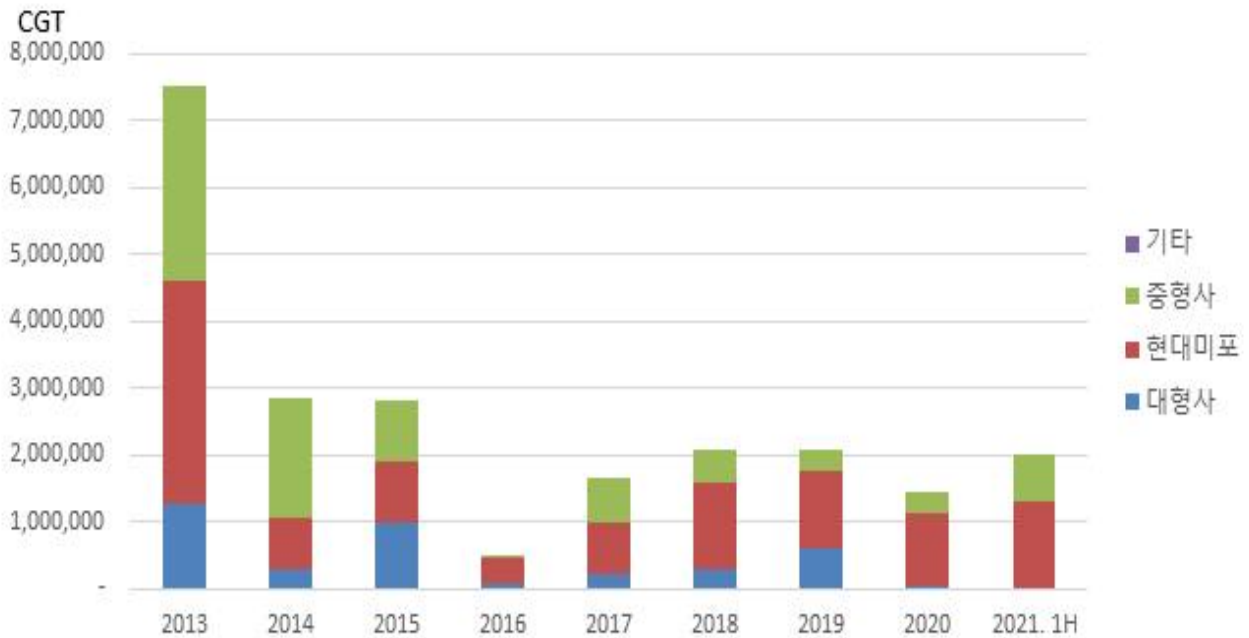
3) 중형조선사는 본고에서 정의한 중형선박 즉, 총길이 100~300m 미만급 선박을 주로 수주, 건조하는 조선사로서 대기업 계열에 속하지 않은 기업을 의미함. 현재 한진중공업, 최근 케이조선으로 사명을 변경한 과거 STX조선해양, 대한조선, 대선조선 등이 영업활동 중에 있으며 삼강S&C, 마스텍중공업 등 동급의 건조역량을 갖추었으나 아직까지 신조선 수주활동이 활발하지 않은 일부 조선소들도 포함됨.

4) 기타 조선사는 대부분 소형 조선사이며, 드문 경우이나 조선소가 아닌 일부 중공업사에서 일시적으로 선박을 수주하는 경우 등을 포함함



- 지난해 연말 대선조선이 동일철강에 인수되는 등 일부 M&A 성공에 의한 경영안정화와 시황 호전으로 중형사들의 수주가 개선되어 2021년도 상반기 국내 중형조선산업에서의 수주 비중은 34%로 확대됨

### 국내 조선사 중형조선 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

### 2021년 상반기 국내 조선사들의 중형조선 수주는 크게 증가함

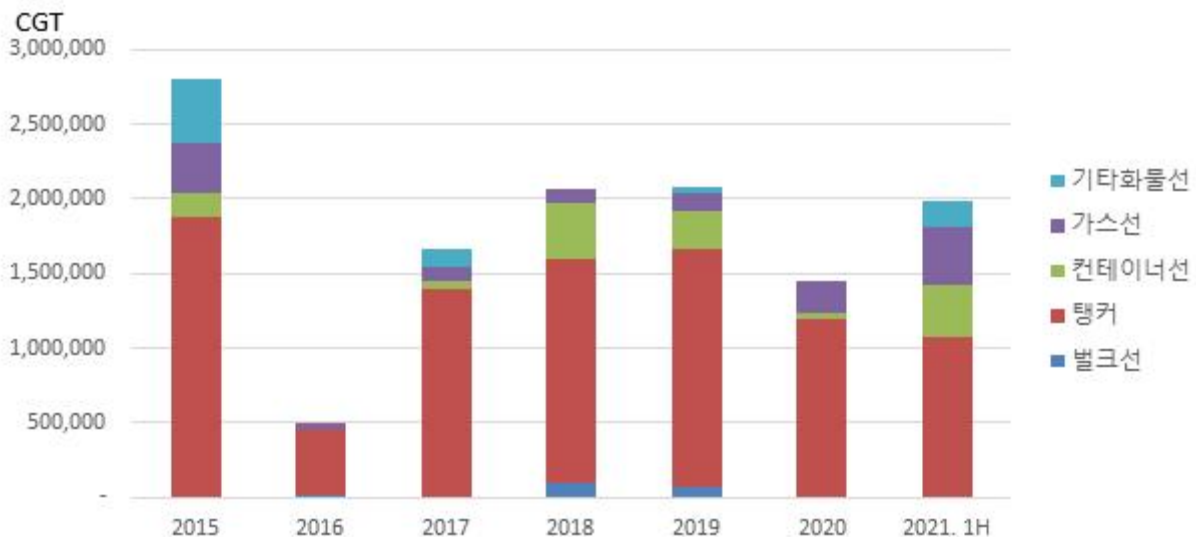
- 전반적인 신조선 시황의 호전으로 국내 조선사들의 중형선박 수주 역시 크게 증가함
- 상반기 국내 조선사들의 중형조선 수주량은 총 96척 199만CGT로 전년동기 대비 281.3% 증가
- 대형사의 상반기 중형선박 수주는 LNG벙커링선 1척 12,600CGT에 그쳐 전년동기 대비 76.9% 감소한 수준을 기록
- 대형사들의 경우 연초부터 대형 컨테이너선 등 대형선 수주물량이 풍부하였으므로 중형선박 수주에 소극적이었던 것으로 추정됨
- 현대미포의 상반기 중형선박 수주량은 총 60척 129만CGT로 전년동기 대비 308.7% 증가
- 중형사들의 상반기 중형선박 수주량은 총 35척 68만CGT로 전년동기 대비 353.5% 증가



## 선종별로 벌크선을 제외한 모든 선종의 수주가 증가함

- 중형 벌크선은 상반기 중 수주가 없었음
- 유조선과 제품선 등을 포함하는 중형 탱커의 상반기 수주량은 45척 107만CGT로 전년동기 대비 139.8% 증가
- 중형 컨테이너선의 경우 전년 상반기 수주가 없었으나 2021년 상반기에는 25척 35만CGT의 수주량을 기록
- LPG선과 LNG선을 포함하는 중형 가스선의 상반기 수주량은 20척 39만CGT로 전년동기 대비 425.6% 증가
- 전년 상반기 수주가 없었던 기타 중형화물선의 2021년도 상반기 수주량은 6척 17만CGT를 기록
- 신조선 시장에서 컨테이너선과 LPG선의 발주가 활발하게 이루어진 영향으로 중형조선 수주량에서 컨테이너선이 차지하는 비중이 지난 5년간 평균 7.1%에서 상반기 17.6%로 확대되었고 가스선의 비중 역시 5년 평균 8.0%에서 19.8%로 확대됨
- 반면, 주력 선종인 탱커의 비중은 지난 5년 평균 81.0%에서 상반기 53.8% 축소되어 상반기 중 중형선박 수주 선종이 다양화됨

### 선종별 국내 조선사 중형조선 수주량 추이



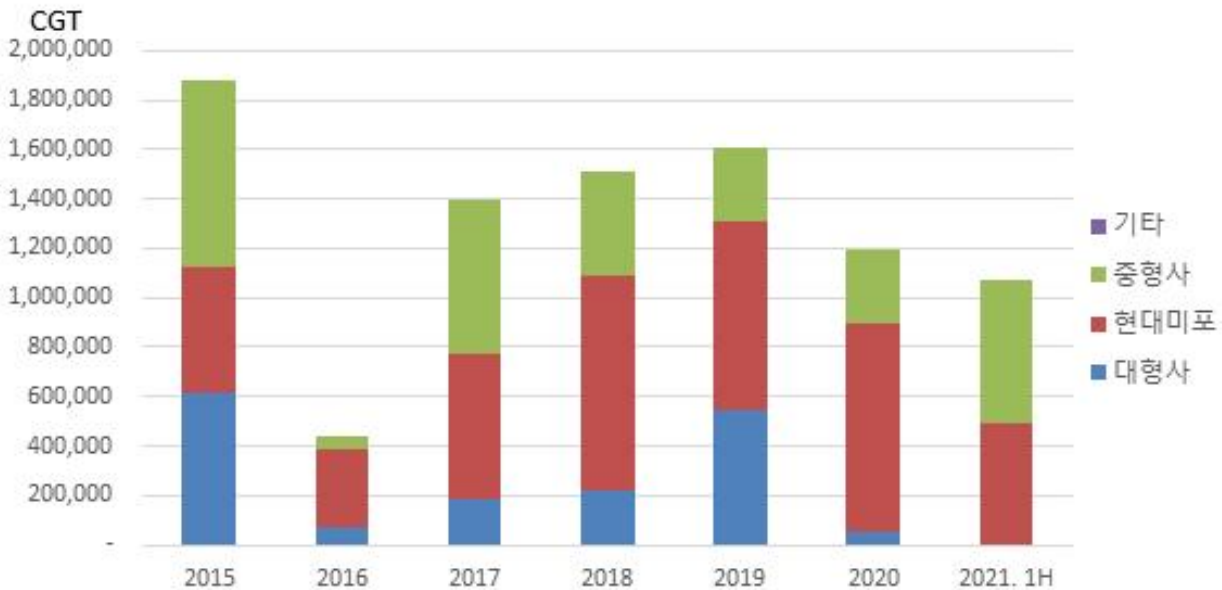
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 주력 선종인 중형 탱커 수주에 있어서 현대미포보다 중형사들의 비중이 확대됨

- 상반기 중 대형사의 탱커 수주는 없었음
- 현대미포의 상반기 탱커 수주량은 20척 49만CGT로 전년동기 대비 102.8% 증가
- 중형사들의 상반기 탱커 수주량은 25척 58만CGT로 전년동기 대비 285.8% 증가
- 상반기 중 중형사들의 수주활동이 활발하게 전개되며 탱커 수주에 있어서 중형사들의 비중은 전년도 25.1%에서 상반기 54.3%로 확대됨
- 반면, 현대미포의 비중은 전년도 70.4%에서 상반기 45.7%로 축소

### 중형 탱커 수주량 추이



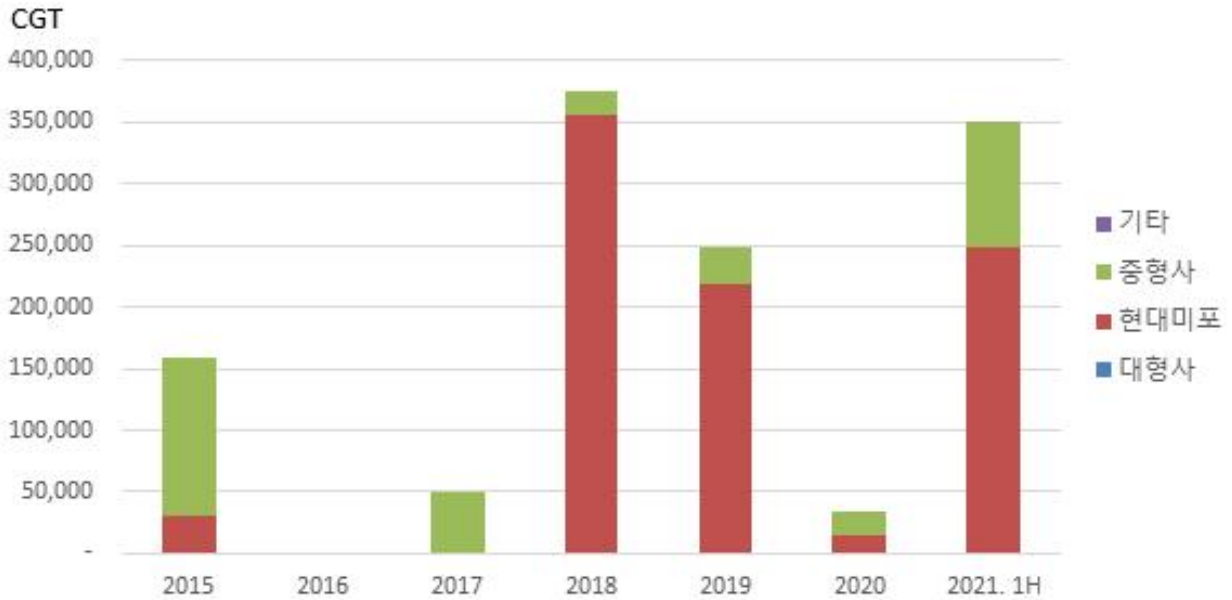
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

## 중형 컨테이너선 수주에서도 현대미포와 중형사 간의 경쟁이 치열해지는 양상임

- 2000년대 컨테이너선의 대형화 추세 이후 대형사들의 중형 컨테이너선 수주는 거의 없음
- 중형 컨테이너선 시장에서 국내 조선사들 중 현대미포와 중형사인 대선조선이 경쟁하고 있으며 주로 3,000TEU 미만 피더선 시장에 집중됨
- 과거 현대미포의 경우 주력 선종인 MR 탱커 수요가 양호할 경우 피더컨테이너선 수주에 비교적 소극적이었으나 2018년 이후에는 동 시장에서 적극적인 수주활동을 보임
- 현대미포의 상반기 중형 컨테이너선 수주는 15척, 25만CGT이며 70.9%의 비중
- 중형사의 상반기 중형 컨테이너선 수주는 10척, 10만CGT로 29.1%의 비중을 차지함



### 중형 컨테이너선 수주량 추이

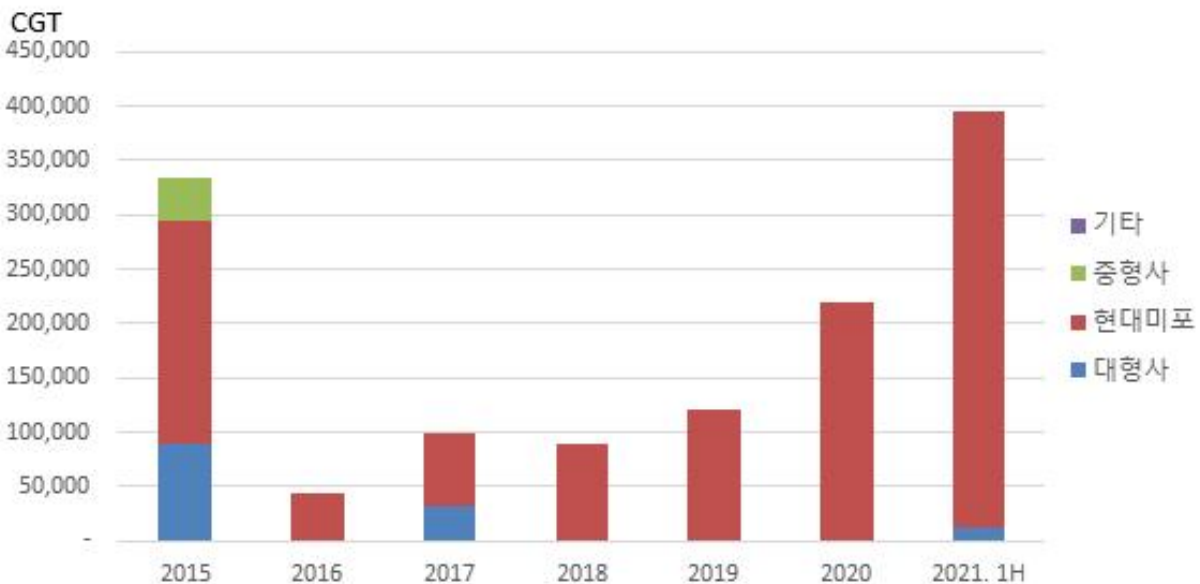


자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

### 중형 가스선 수주는 대부분 현대미포에 의해 이루어짐

- 상반기 중 대형사의 중형 가스선 수주는 LNG벙커링선 1척에 그침
- 현대미포의 상반기 중형 가스선 수주량은 LNG벙커링선을 포함한 중형 LNG선 3척, 중형 LPG선 16척 등 38만CGT로 전년동기 대비 408.8% 증가

### 중형 가스선 수주량 추이



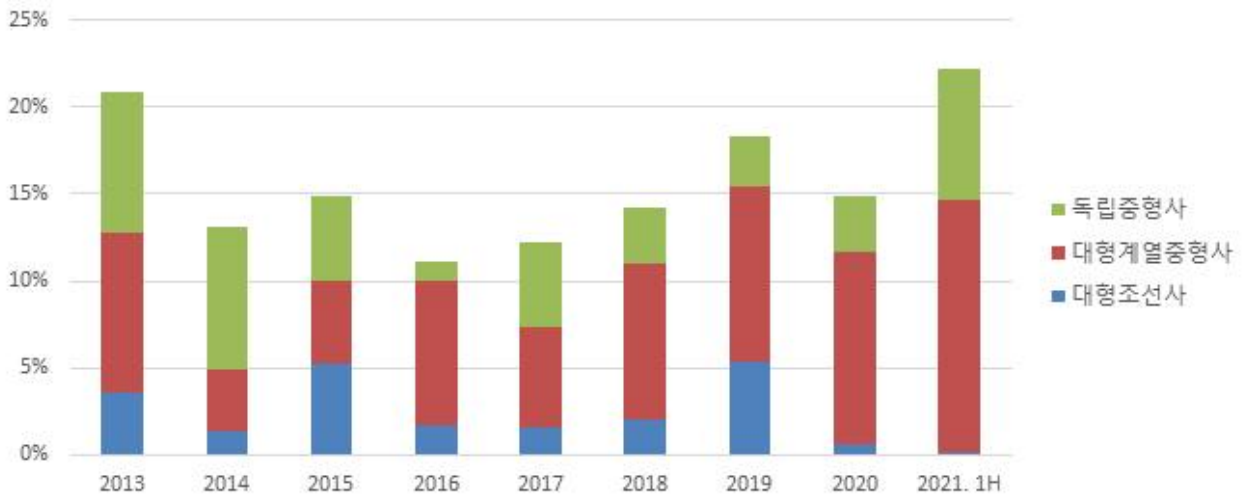
자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



## 상반기 중 국내 조선사들의 중형조선 수주점유율은 큰 폭으로 상승함

- 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 지난해 14.9%에서 금년 상반기 22.3%로 7.4%p 상승함
- 동 기간 대형사들의 점유율은 0.6%에서 0.1%로 하락
- 반면, 현대미포의 점유율은 11.1%에서 14.5%로 3.4%p 상승
- 동 기간 중형사들은 3.3%에서 7.6%로 4.3%p 상승하여 특히 중형사들의 점유율 확대가 큰 것으로 나타남

### 국내 조선사 중형조선 수주 점유율 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



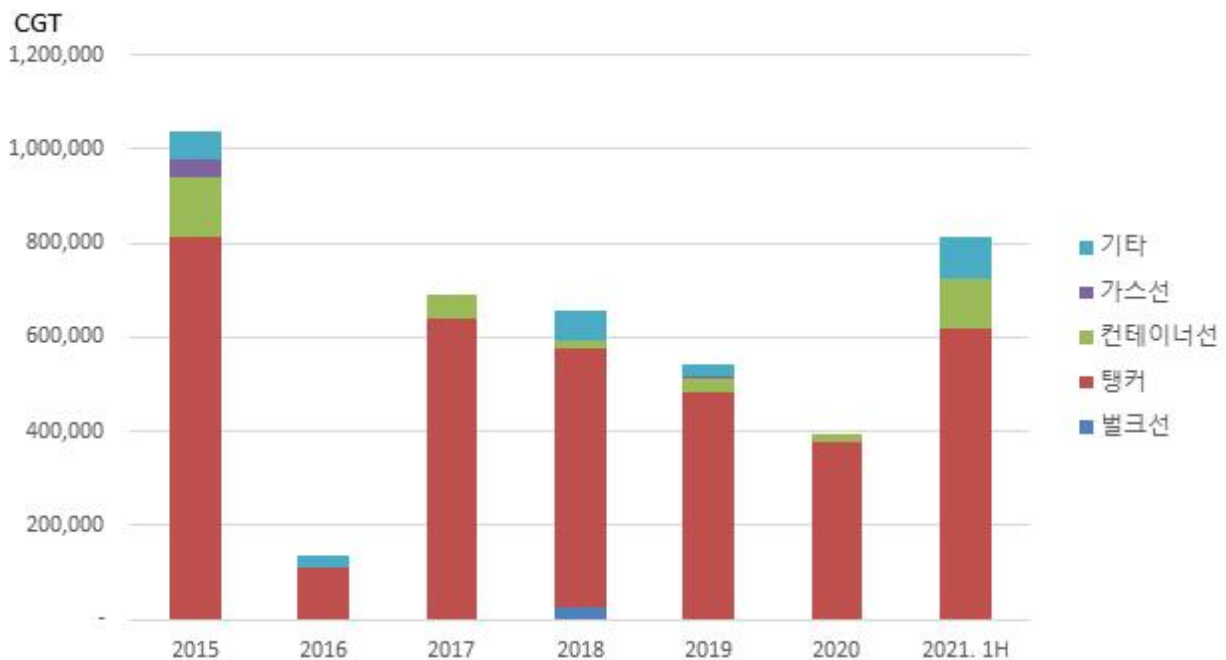
### Ⅲ. 중형조선사 동향<sup>5)</sup>

#### 1. 수주 동향

##### 2021년 상반기 국내 중형조선사의 수주는 크게 호전됨

- 상반기 중 국내 중형조선사들의 수주량은 탱커 30척과 피더 컨테이너선 10척을 포함하여 총 43척 82만CGT로 전년동기 대비 350.6% 증가
- 신조선 시장의 컨테이너선 발주 호조의 영향으로 컨테이너선 수주가 크게 증가하였으며 주력 선종인 탱커의 수주도 매우 양호한 증가추세를 보임
- 상반기 수주 실적 중 FPSO 1기도 포함되어 기타 선종의 비중도 크게 높아짐

중형조선사 선종별 수주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

5) 본 장은 중형조선사들의 활동에 초점을 맞추어 분석한 것으로, 앞의 II장에서는 본고에서 정의한 중형조선 시장에서의 국내 조선사들의 활동을 기술한 반면, 본 III장에서는 선박의 범위를 중형선박으로 제한하지 않고 소형, 대형 선형을 포함하여 중형사들이 수주, 건조하는 모든 선박을 통계에 포함시켜 중형사들의 산업활동을 분석함

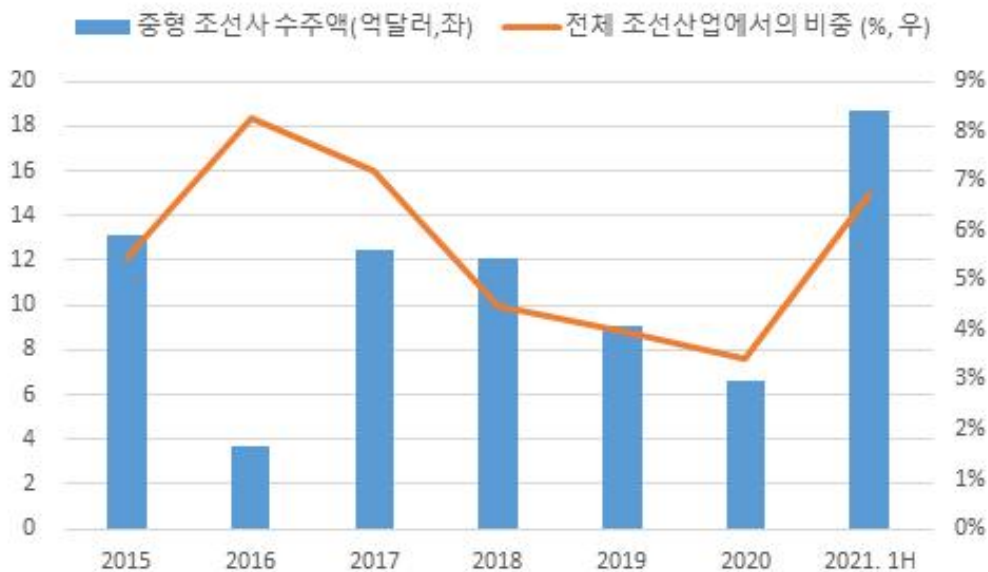




## 중형조선사들의 수주액도 크게 증가

- 중형조선사들의 2021년 상반기 수주액은 18.7억달러로 추정되며 전년동기 대비 505.2% 증가한 수준
- 상반기 수주에는 FPSO, 물리탐사선 등 고가의 선종이 포함된 영향과 신조선가의 상승, 전년동기 부진에 의한 기저효과 등으로 수주액 증가율이 크게 나타남
- 중형사들의 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 전년도 3.4%에서 상반기 6.7%로 확대됨

### 중형조선사의 수주액 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 추정

## 2. 건조량 및 수주잔량

### 2021년 상반기 중형사들의 건조량(인도량)은 전년동기와 유사한 수준

- 상반기 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 17척 129만dwt로 전년동기 대비 1.3% 증가한 수준 (dwt 기준)
- 상반기 건조량은 역시 주력선종인 탱커에 집중되며 14척을 건조하였으며 소형 LPG선 1척과 여객선 및 특수선 각 1척 등이 있음
- 수주는 매우 활발한 양상을 보였으나 이러한 수주량이 생산으로 이어지기까지는 1~2년의 시간이 더 필요하며 아직까지 건조활동은 개선되지 못한 수준임



### 중형조선사의 선종별 건조량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

### 2021년 상반기 말 기준 중형조선사의 수주잔량은 전년말 대비 크게 증가

- 상반기말 중형사들의 수주잔량은 총 62척 119만CGT로 전년말 대비 39.2% 증가
- 활발한 수주활동으로 수주잔량도 크게 증가함

### 중형 중형조선사의 반기말 기준 수주잔량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성



## IV. 시사점

### 조선업 시황 호전과 중형조선사들의 인수합병 등으로 중형조선 수주가 빠르게 개선되고 있는 점은 매우 긍정적임

- 사상 최고치의 컨테이너선 운임 영향으로 인한 투자증가와 해상환경규제에 대한 점진적 대응의 영향으로 중형선박 시장 역시 신조선 수요가 크게 증가함
- 환경규제 영향에 의한 노후선 조기교체 수요는 중장기적으로 지속될 것으로 예상되어 중형조선산업에 상당 기간 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대됨
- 이러한 시점에서 대선조선, STX조선 등 주요 중형조선소들의 인수합병 성공으로 경영리스크가 완화되고 수주 활동에 탄력을 받고 있어 향후 국내 중형조선산업의 확대가 기대됨

### 수주증가에도 불구하고 높은 철강재 가격 등 불안 요인으로 조선사들의 일시적 실적 악화가 우려되나 2023년경부터 개선될 것으로 예상

- 7월 이후 후판 유통가 등 일부 철강재 가격이 소폭 하락하였으나 아직까지 매우 높은 수준을 유지하고 있어 금년도 조선업의 가장 큰 불안요인이 되고 있음
- 대형조선사들에 비해 철강재 가격협상력이 약한 중형조선사들은 더욱 큰 손실이 우려되어 단기적 영업실적 악화는 불가피할 전망
- 그러나 현재 신조선 가격이 상승 추세이고 이들 수주물량들이 2022년 말부터 2023년에 걸쳐 대량 인도될 예정이며 폭등한 철강재 가격도 안정화될 가능성이 높아 영업실적은 시간이 갈수록 개선될 것으로 기대됨
- 실적개선이 가시화되기까지는 단기적으로 손실을 최소화하는 노력이 필요할 것으로 보임