

조선업, Super Cycle을 위한 조건

2024.10.04

그룹실

김현준 수석애널리스트

02-787-2212

Hyeonjun.kim@kisrating.com

그룹실

안희준 실장

02-787-2282

Heejun.an@kisrating.com

Executive Summary

조선 3사는 2023년 순차적으로 실적 턴어라운드에 돌입하였으며, 현재 업황과 기수주잔고 구성, 하향 안정화된 후판 가격 등을 고려하면 당분간 실적 개선 추세가 지속될 것으로 보이는 상황이다. 일각에서는 과거 2000년대 중후반처럼 조선업 Super Cycle이 다시 도래한 것이라는 의견이 나오고 있는 가운데, 본고에서는 현재의 조선업황과 과거 호황기를 비교해보고 슈퍼사이클 도래를 위한 조건은 무엇인지 살펴보았다.

□ 과거 Super Cycle과의 비교

1. 호황의 원인

우선, 2003년~2008년 Super Cycle의 원인은 ①중국의 급성장에 따른 교역량 증가, ② LNG프로젝트 확대에 기인한 LNG선의 대규모 발주, ③ 이중선체 의무화 등 규제 강화에 따른 탱커 발주 확대 등에 기인하는데, 이는 현 시점 업황 개선의 원인과 일부 일맥상통한다. 과거 중국의 급성장에 따른 해상물동량 급증과 이에 따른 해운 운임 상승, 선대 대형화를 위한 투자 단행이 있었다면, 현재는 코로나19 이후 해운 호황으로 선주들의 제고된 투자 여력에 기반한 친환경선대로의 교체를 위한 발주 증가가 있다. 카타르 등 LNG프로젝트발 LNG선 발주가 확대된 점도 유사하며, 탱커의 경우 과거 이중선체 규제에 따른 교체 발주와 현재 탄소배출 규제에 따른 교체 발주가 이루어지고 있는 점도 유사한 부분이다.

2000년대 중반 조선 Super Cycle과 현재 업황 개선의 주요 원인 비교

구분	과거(2003년~2008년)	최근(2021년~)
컨테이너선 (전방산업 호황)	- 중국의 급성장에 따른 물동량 급증 - 선대 대형화 투자	- 해운 호황으로 선주들의 투자 여력 제고 - 친환경선대 투자
LNG선(프로젝트多)	- 프로젝트발 발주 확대	- 프로젝트발 발주 확대
탱커(환경규제)	- 이중선체 의무화(단일선체 조기 해체)	- 탄소 규제로 친환경선박 발주 증가

자료: 업계 자료, 당사 분석

2. 발주량과 선가

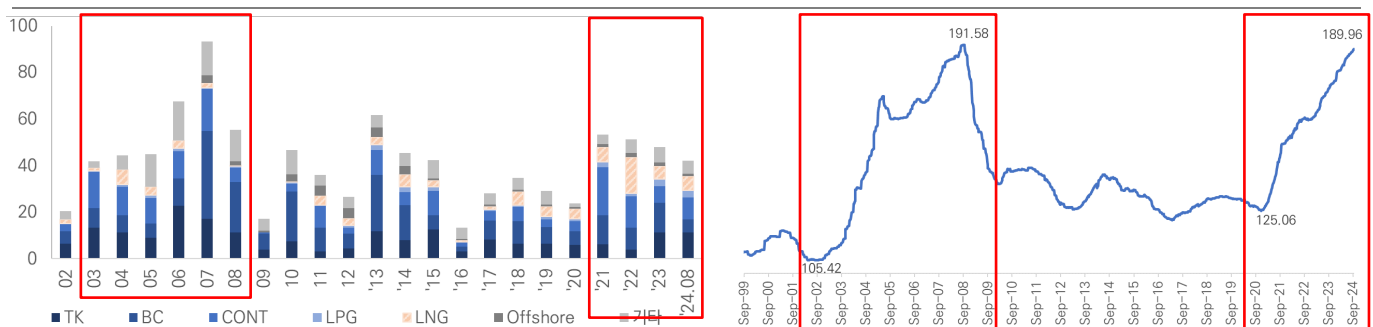
2003년~2008년의 연 평균 발주 규모는 약 58백만CGT로, 2021년~2023년 연 평균 발주 규모인 약 52백만CGT 대비 약 11% 많았다. 그러나 불황기에 조선사들의 CAPA가 축소된 점을 고려한다면, 최근의 발주세가 과거 Cycle 대비 크게 뒤처지는 수준은 아닌 것으로 판단된다. 신조선가 역시 발주 추세와 연관되는데, 각 선종별 순차적 발주 증가가 모두 이루어진 후이자, 글로벌 금융위기가 발생하기 직전인 2008년 9월 클락슨 신조선가 지수는 역사적 고점인 191.58포인트를 기록하였으며, 이후 2020년까지 횡보하였다. 2021년 들어서야 컨테이너선 발주 증가 등에 기인하여 반등한 가운데, LNG선 및 탱커 발주 등이 가세하며 2024년 9월 신조선가가 지수는 190포인트에 육박하고 있다.

Global 선종별 발주 추이

(단위: 백만CGT)

클락슨 신조선가 지수 추이

(단위: point)

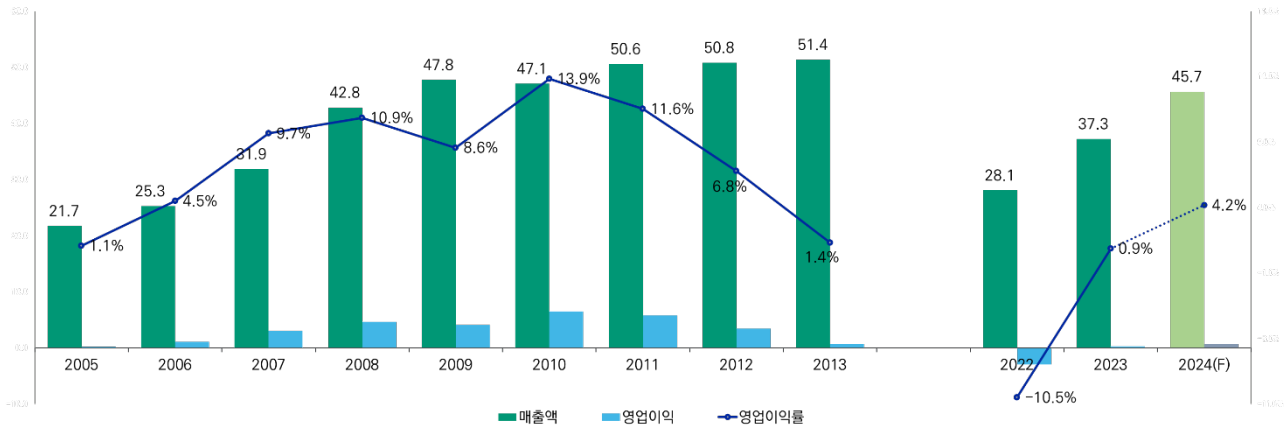


3. 영업실적

과거 조선업황이 2003년부터 개선되어 신조선가는 2008년에 최고치를 기록하였으나, 수주산업 특성상 주요 조선사들의 실적은 2006년부터 제고되기 시작하여 2010년에 가장 우수한 영업실적을 기록하였다. 금번 Cycle에서는 개선된 업황이 2023년 이후 실적에 반영되고 있는 가운데, 과거 실적 히스토리를 고려하였을 때 **2024년 현재의 상황이 2006년과 유사한 것으로 판단된다**. 인건비·재료비 등 원가 부담과 공정 지연 이슈 등이 일정 수준 내에서 통제될 수 있다면 결국 중장기적으로 과거와 같이 실적 개선 추세가 지속될 수 있을 것으로 전망된다.

주요 조선사 합산 실적 추이

(단위: 조원, %)



주 1) HD현대중공업, HD현대삼호, HD현대미포, 한화오션, 삼성중공업 별도기준 합산

자료: 공시자료, 업체제시자료, 당사 추정

2) 2013년 이전은 舊현대중공업의 조선/해양/엔진기계 부문 지표 활용

Super Cycle을 위한 조건

1. 친환경선박 발주 등에 기반한 적절한 수준의 수주잔고 유지

주요 조선사들은 이미 3년 치 이상의 일감을 확보하고 있기 때문에 향후 2~3년간 영업실적을 창출하는 데 문제가 없는 상황이다. 그러나 개선된 업황이 지속되기 위해서는 결국 발주가 꾸준히 이루어져서 적절한 수준의 잔고를 유지할 수 있어야 한다. 최근 컨테이너선, LNG선, 탱커 모두 발주가 확대되었기 때문에 향후 대량 발주 물량의 인도에 따른 선복량 과잉 전망 등으로 발주 규모가 감소할 것이라는 우려가 존재하나, **주요 선종별 향후 발주 전망을 살펴보면 친환경선박 발주 등에 기반하여 전반적으로 일정 수준의 발주 규모가 당분간 지속될 것으로 보인다**.

선종	발주 전망	선복 수급 전망	중국과의 경쟁구도
컨테이너선	중립적	부정적	중립적
LNG선	긍정적	중립적	다소 긍정적
탱커	긍정적	다소 긍정적	부정적

컨테이너선

- ✓ 최근 대규모 발주로 2023년 이후 인도량 크게 증가, 선복 수급 전망 부정적
- ✓ 그럼에도 불구하고 친환경선박으로의 교체 투자가 가장 활발한 선종으로 발주 전망은 중립적
- ✓ 중국과의 경쟁 강도 높은 가운데, 우수한 기술경쟁력에도 불구하고 CAPA 한계 등으로 점유율 열위

LNG선

- ✓ 카타르 등 대형 프로젝트발 수요로 중장기 발주 전망 긍정적
- ✓ 다만, 향후 2~3년간 인도 물량 고려 시 선복 수급 전망은 중립적
- ✓ 국내 조선사 CAPA 한계로 중국 수주 크게 증가하였으나, 건조 레퍼런스 측면 등에서 국내 조선사 우위

탱커

- ✓ 노후선 교체 수요가 가장 강력한 선종으로 발주 전망 긍정적
- ✓ 선복량 대비 발주잔량 낮은 편으로 선복 수급 전망도 다소 긍정적
- ✓ 후판 비중 가장 높은 선종으로 원가경쟁력 등 고려 시 중국과 경쟁구도는 부정적

2. 제한적인 공급여력에 기반한 신조선가 상승 추세 지속

조선사 수익성에 가장 중요한 부분은 결국 선가이기 때문에 개선된 업황이 지속되기 위해서는 신조선가가 일정 수준 이상으로 유지되어야 한다. 선가는 발주량, 금리, 환율 등 다양한 변수의 영향을 받지만, 현재 **공급자 우위 시장이 형성된 가운데 공급이 비탄력적인 조선업의 특성을 고려하면, 제한적인 공급여력을 유지하는 것이 선가 유지에 있어서 매우 중요한 상황인 것으로 판단된다.** 그러나 최근 중국 일부 조선소 등에서는 건조 CAPA 확대 움직임을 존재한다. 중국의 형리조선소는 생산능력 확충으로 2027년 인도가능 슬롯이 증가한 것으로 보이며, 2024년 9월 글로벌 최대 선사인 MSC로부터 2027년을 납기로 초대형 컨테이너선(21,000TEU급) 10척을 수주한 바 있다.

2023년 이후 중국의 조선소 CAPA 확대 주요 현황

구분	내용	비고
Hengli HI	연간 710만톤 규모의 생산능력 확대	약 12.7억불 투자
Yangji Jiang SB	연간 약 80만dwt 생산능력 확대	약 4.13억불 투자, 26년 말 완공 목표. LNG선/친환경선박 등 건조 목적
New Times SB	드라이도크 1개 확장	VLCC 2척과 절반 크기 블록 동시 건조 가능

자료: 업계 자료, 당사 정리

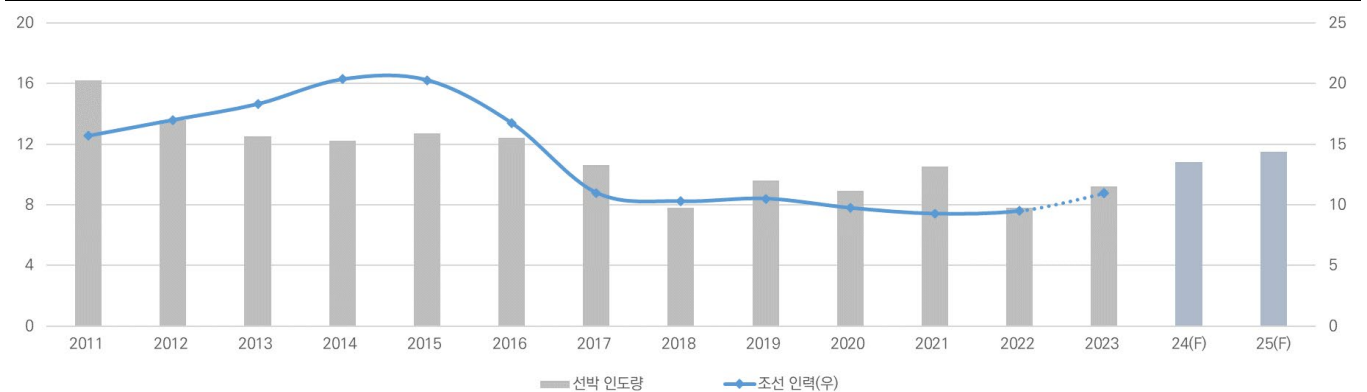
과거 Super Cycle에서의 공급 능력 확대가 2010년대 불황기에 고정비 부담으로 다가 온 사례가 있음에도 불구하고, 결국 업황 개선기에는 발주 물량 증가에 대응하고 이익창출력을 극대화하기 위한 경쟁사의 CAPA 확대는 피할 수 없는 상황이다. 이러한 조선업 전반적인 CAPA 확대 움직임이 아직 조선업황에 유의미한 영향을 미치는 수준까지는 아닌 것으로 판단되나, **CAPA 확대가 지속적으로 발생하는 경우에는 결국 장기적으로 신조선가 등에 악영향을 미칠 수밖에 없을 것이다.** 선박 건조능력 확대를 위해서는 조선소의 야드 증설뿐만 아니라 선박 엔진 등을 포함한 다양한 선박 기자재 생산능력도 같이 확대되어야 하며, 추가적인 인력 확보도 원활하게 이루어져야 하는 가운데, **중국의 CAPA 확대 움직임이 어느 정도 수준까지 지속될 것인지, 실제 얼마만큼의 공급물량의 증가로 얼마나 이어질 수 있을지에 대해 지켜볼 필요가 있다.**

3. 원활한 공정진행과 원가 부담 최소화

최근 몇 년간 발주 확대로 건조 작업량이 지속적으로 증가하고 있기 때문에 병목현상 등으로 인해 공정 지연이 발생할 가능성이 높아질 수 있으며, 공정을 만회하기 위해 외주업체 단가 인상 등의 추가 비용이 발생할 수 있다. 또한, 공정 지연이 지속되어 선주와의 협의를 통해 인도일정을 조정하는 경우 추가 비용이 발생할 수 있으며, 납기를 맞추지 못하는 경우에는 지체상금(LD, Liquidated Damages) 부담뿐만 아니라 시장 내 신뢰도가 저하될 수 있다. 결국, 최근 충원되고 있는 신규 인력의 작업 숙련도 속도와 더불어, 용접 자동화 등을 통한 공정의 효율성 개선, 노사문제 및 협력사와의 갈등 최소화, 중대재해 예방 등을 통해 공정이 예정대로 원활하게 진행되는지 중점적으로 모니터링할 필요가 있다.

한국 선박 인도량 및 조선 인력 추이

(단위: 백만CGT, 만명)



주) 2023년 조선 인력은 보도자료 등을 참고한 추산치

자료: Clarksons research, 한국조선해양플랜트협회

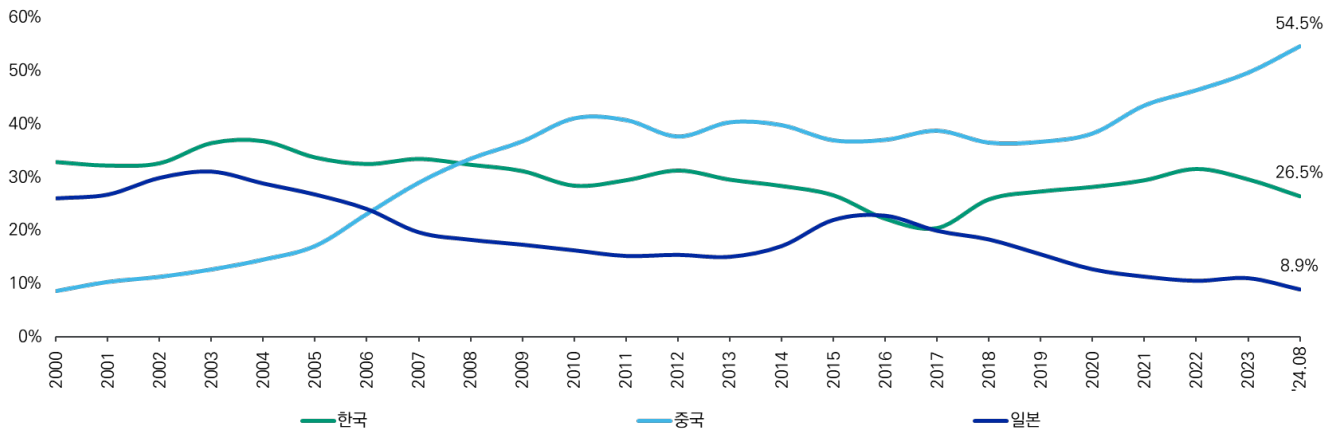
한편, 원가 측면에서는 최근 인력 수요 증가로 인하여 인건비·외주비 상승 폭이 과거 대비 가파른 것으로 파악되며 주요 조선사가 실적 개선세에 들어선 만큼, 추가적인 인건비 상승 압력도 지속적으로 작용할 것으로 보인다. 제조원가의 20% 내외를 차지하고 있는 인건비(외주비 포함)의 상승이 당장 실적에 미치는 영향은 제한적일 수 있으나, 업황 하락 시점에 상당한 부담 요인으로 작용할 수 있다. 제조원가의 약 20%를 차지하고 있는 후판의 경우, 가격 변동성이 크기 때문에 조선사 실적에 단기간에 미치는 영향도 크다. 다만, 최근 중국 건설경기 부진으로 인한 철강 수요 위축 등에 따라 철광석 및 철강 제품 가격이 하락하고 있으며, 이에 따른 영향으로 선박용 후판 가격도 하락하는 추세이다. 향후 건조량이 증가할 예정인 가운데, 후판가 하락은 조선사 수익성에 긍정적으로 작용할 수 있다.

■ 마치며

선박의 일반적인 수명은 약 25년~30년으로 알려져 있다. 과거 Super Cycle의 시작점이라고 할 수 있는 2003년부터 20여년이 지난 가운데, 환경규제와 더불어 코로나19 이후 해운 호황이 겹치면서 업사이클이 선박 수명 주기 대비 빠르게 찾아온 것으로 판단된다. 선박의 발주 규모는 매크로 변수에 따른 가변성이 높으나 환경 규제에 따른 친환경선박으로의 교체는 필연적인 것이다. 결국, 앞서 언급한 몇 가지 조건을 충족한다면, 개선된 업황이 장기간 지속됨에 따라 논란의 여지가 없는 Super Cycle을 맞이할 수 있을 것으로 보인다. 한편, 선종별·발주처별 발주 시기가 다소 분산될 것으로 전망됨에 따라 금번 Cycle의 진폭은 과거 대비 다소 작을 것으로 보이나, 그 흐름은 더욱 오래갈 수 있을 것으로 판단된다.

다만, 이러한 우호적인 업황 전망에도 불구하고, 중국과의 경쟁은 부담 요인으로 다가오고 있다. 과거 Super Cycle에서는 한국 조선사의 시장 점유율이 1위였으나, 현재는 중국에 1위를 내준 것뿐만 아니라 점유율 격차가 벌어지고 있다. 물론, 도크가 꽉찬 현재 상황에서는 수주점유율이 곧 CAPA와 연관되기 때문에 격차가 벌어질 수밖에 없는 부분은 있으나, LNG선이나 친환경선박 등 높은 기술력을 필요로 하는 선종에서도 중국에서 상당 부분 수주하고 있는 점은 우려할 만한 부분이다.

한중일 수주잔고 시장점유율 추이 – CGT 기준



자료: Clarksons research

2024년 4월 산업연구원이 발간한 「중국에 뒤처진 조선업 가치사슬 종합경쟁력과 새로운 한국형 해양전략 방향」에 따르면 2023년 가치사슬 기반 조선산업 경쟁력 평가에서 중국에 종합경쟁력 1위를 내주었다. 결국, 호황기에는 고선가 물량으로 도크를 채우는 데 문제가 없었으나, 미래에 Cycle의 변곡점이 도래한다면, 경쟁국 대비 탁월한 기술력이 뒷받침되어야 수주경쟁력을 유지할 수 있을 것이다. 친환경선박으로 패러다임이 이동하고 있는 가운데, 암모니아, 수소 추진선/윤반선 등 차세대 선박 건조에서 확실한 우위에 설 수 있도록 과감한 투자가 필수적일 것으로 판단된다.

Contents

1. 들어가며	5
2. 과거 Super Cycle 과의 비교	6
3. Super Cycle 을 위한 조건	9
1) 친환경선박 발주 등에 기반한 적절한 수준의 수주잔고 유지	9
2) 제한적인 공급여력에 기반한 신조선가 상승 추세 지속.....	14
3) 원활한 공정진행과 원가 부담 최소화	16
4. 마치며.....	18

1. 들어가며

2020년 말 이후 전방산업인 해운 호황과 친환경선박 발주 증가 등에 힘입어 조선 업황이 개선된 가운데, 주요 조선사들의 신규수주가 증가하고 수주잔고가 크게 확충되었다. 그러나 국내 조선 3사(HD한국조선해양, 한화오션, 삼성중공업)는 후판가격 상승과 고정비 부담 등으로 인하여 2021년 4.5조원, 2022년 2.8조원의 영업적자(3사 연결기준 합산)를 기록하였다.

당사는 수주잔고 확충에 따른 구조적인 업황 개선과 더불어, 강달러, 강재가격 피크아웃 등을 근거로 조선사의 실적 개선 전망이 유효하다는 의견을 리포트 등을 통해 여러 차례 밝혀온 바 있으며, 조선 3사는 2023년 순차적으로 실적 턴어라운드에 돌입한 후, 실적 개선 추세가 지속되고 있는 상황이다.

국내 주요 조선사 합산 분기별 실적 추이

(단위: 조원, %)



주) HD한국조선해양, 한화오션, 삼성중공업 연결기준 합산

자료: 공시자료

현재 업황과 기수주잔고 구성, 하락한 후판 가격 등을 고려하면 당분간 실적 개선 추세가 지속될 것으로 보이는 가운데, 일각에서는 과거 2000년대 중후반처럼 조선업 Super Cycle이 다시 도래한 것이라는 의견이 나오고 있다. 본고에서는 현재 조선업황과 과거 호황기를 비교해보고 Super Cycle 도래를 위한 조건은 무엇인지, 어떤 부분을 중점적으로 지켜보아야 할 지 살펴보았다.

관련 Report

- 조선사, 실적 개선 기대감 속 주요 이슈 점검 (2023.09)
 - 수주 둔화 우려와 한화오션 출범에 따른 경쟁구도 변화를 중심으로
- 조선사, 실적 개선이 기대되는 이유 (2022.10)
 - ① 수주잔고의 양적 확대 및 질적 개선, ② 강달러, ③ 강재가격 피크아웃
- 조선사, 원가 부담에도 중장기 수익성 개선 전망 유효 (2021.10)

2. 과거 Super Cycle과의 비교

조선업은
Cycle의 주기가 길고
폭이 큰 산업

조선업은 글로벌 경기와 전방산업인 해운업의 영향을 크게 받으며, 산업 내 경기변동 폭이 큰 대표적인 Cyclical 산업이다. 또한, 수주산업으로 선박 발주 후 건조까지 장기간이 소요되며, 산업 특성상 단기간 내에 CAPA를 확대하기도 쉽지 않기 때문에 Cycle의 주기가 길고 폭도 매우 큰 편이다.

조선업의 과거 Cycle을 살펴보면, 2000년 대 중반 Super Cycle이 도래하였으나 2008년 글로벌 금융위기와 호황기에 발주된 선박의 공급 과잉 등으로 인하여 업황이 크게 악화되었으며, 2020년까지 조선업황이 유의미하게 개선되지 못하였다. 2021년 들어서야 해운업황 개선과 친환경선박 수요 증가 등으로 인하여 발주량이 크게 증가하고 선가가 급격히 상승하는 등 업사이클에 돌입한 가운데, 과거 Super Cycle의 원인과 영업실적 등을 되짚어보며, 현재 Cycle의 어느 부분에 와있는 것인지 알아보고자 한다.

1) 호황의 원인

우선, 2003년~2008년 Super Cycle의 원인은 크게 3가지로 분류된다. 첫 번째는 중국의 급성장에 따른 교역량 증가이다. 2001년 중국이 WTO에 가입한 이후 해상물동량이 급증하였으며, 해상 운임 역시 큰 폭으로 상승하였다. 이에 글로벌 선사들은 선대 대형화를 위한 투자를 단행하였고, 이는 대규모 발주와 신조선가 상승으로 이어졌다.

두 번째 원인은 LNG프로젝트 확대에 기인한 LNG선의 대규모 발주이다. 2004년부터 3년간 약 50척 이상의 카타르 프로젝트발 LNG선이 발주되었으며, 해당 물량은 국내 조선 3사(舊대우조선해양, 舊현대중공업, 삼성중공업)가 전량 수주하였다.

세 번째는 이중선체 의무화 등 규제 강화에 따른 탱커 발주 확대이다. 선박 좌초 시 해양 환경 오염을 막기 위해 IMO는 이중선체 의무화 규정을 단계적으로 도입했으며, 2000년대 초중반부터 단일선체 탱커가 사실상 시장에서 퇴출되었다. 이에 따라 탱커의 교체 발주 수요가 크게 증가한 것이다.

과거 Super Cycle과
현재 업황 개선 원인에는
유사한 부분 존재

상기 원인 외에 투기발주 등도 Cycle의 폭을 확대하는데 기여하였으나, 결국 주요 선종들의 발주 확대가 일시에 집중된 것이 Super Cycle 도래의 주 원인이었으며, 이는 현 시점 업황 개선 사유와 일맥상통하는 부분이 일부 존재하는 것으로 보인다.

과거 Super Cycle에는 중국의 급성장에 따른 해상물동량 급증과 이에 따른 해운 운임 상승, 선대 대형화를 위한 투자 단행이 있었다면, 현재는 코로나19 이후 해운 호황으로 선주들의 투자 여력이 제고된 가운데, 친환경선대로의 교체를 위한 발주 증가가 있다. 카타르 등 LNG프로젝트발 LNG선 발주가 확대된 점도 유사하며, 과거 탱커 이중선체 의무화 규제에 따른 교체 발주가 있었다면 현재는 탄소배출 규제에 따른 노후선박 교체 발주가 이루어지고 있는 점도 유사한 부분이다.

2000년대 중반 조선 Super Cycle과 현재 업황 개선의 주요 원인 비교

구분	과거(2003년~2008년)	최근(2021년~)
컨테이너선 (전방산업 호황)	- 중국의 급성장에 따른 물동량 급증 - 선대 대형화 투자	- 해운 호황으로 선주들의 투자 여력 제고 - 친환경선대 투자
LNG선 (프로젝트多)	- 프로젝트발 발주 확대	- 프로젝트발 발주 확대
탱커 (환경규제)	- 이중선체 의무화(단일선체 조기 해체)	- 탄소 규제에 친환경선박 발주 증가

자료: 업계 자료, 당사 분석

2) 발주량과 선가

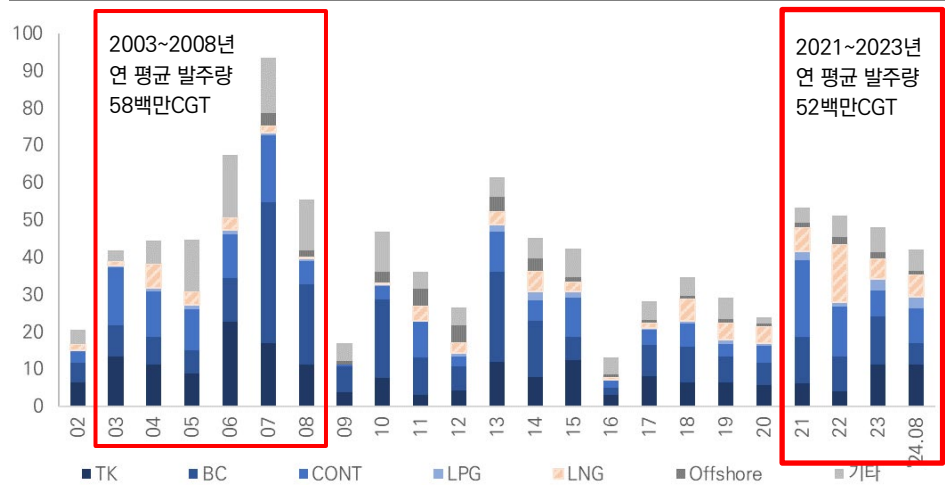
최근 발주량은 과거
Super Cycle 대비 소폭
적은 수준

그렇다면 과거 Super Cycle의 발주 규모는 최근의 발주 추세와 비교하면 어느정도 었을까? 우선, 2003년~2008년의 연 평균 발주 규모는 약 58백만CGT로, 2021년~2023년 연 평균 발주 규모인 약 52백만CGT 대비 약 11% 많았다. 수주잔고 기준으로 보면 2007년 말 수주잔고가 196백만CGT인 반면, 2024년 8월 말 수주잔고는 145백만CGT로 2007년 말 대비 약 26% 적은 수준이다.

발주 규모와 수주잔고 모두 과거 대비 다소 낮은 수준이지만, 불황기에 조선사들의 CAPA가 축소된 점을 고려한다면, 최근의 발주세가 과거 Cycle 대비 크게 뒤쳐지는 수준은 아닌 것으로 판단된다.

Global 선종별 발주 추이

(단위: 백만CGT)



자료: Clarksons research

선종별로 살펴보면, 컨테이너선은 글로벌 선사들의 선대 대형화를 위한 투자가 단행되면서 2003년부터 2007년까지 꾸준히 물량이 발주되었으며, LNG선은 2004년에 발주세가 강했다. 탱커는 이중선체 규정 의무화의 영향으로 2006년 발주가 급증하였다.

컨테이너 → LNG → 탱커
순으로 발주 확대

이러한 과거 선종별 발주 흐름 역시 현 시점과 유사한 부분이 있다. 금번 Cycle에도 글로벌 선사들을 중심으로 컨테이너선 발주가 가장 빠르게 증가한 가운데, 2024년 하반기 현재까지도 발주가 꾸준히 나오고 있다. LNG선의 경우, 컨테이너선 발주가 증가한 다음 해인 2022년 발주가 크게 확대된 가운데, 2023년 발주가 다소 감소하였으나 2024년에는 카타르 프로젝트발 추가 발주로 인해 발주 규모가 재차 확대되는 추세이다.

한편, 탱커의 경우 노후선 교체 수요 확대 등으로 2023년부터 발주가 증가하고 있는 가운데, 여전히 노후선 대비 발주잔량이 비교적 낮은 상황으로 당분간 추가적인 발주가 지속적으로 나올 수 있을 것으로 전망되는 상황이다.

과거와 현재 주요 선종의 발주 확대 시기 비교

구분	과거 Cycle	최근 Cycle
컨테이너선	- 2003년 ~ 2007년 꾸준한 발주	- 2021년부터 현재까지 꾸준한 발주세
LNG선	- 2004년 대규모 발주	- 2022년 대규모 발주 - 2024년 발주 재차 확대 중
탱커	- 2006년~2007년 대규모 발주	- 2023년 이후 발주 증가 추세

자료: 업계 자료, 당사 분석

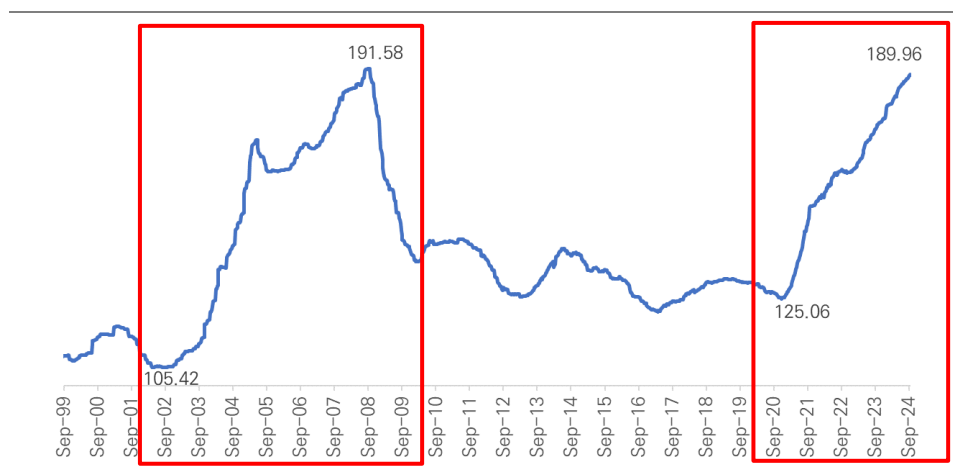
신조선가 역시 발주 추세와 연관된다. 컨테이너선 발주가 증가한 2003년부터 신조선가 지수가 급격히 상승하기 시작하였으며, 2004년에는 LNG선의 발주 확대에 기인하여 선가 상승 추세가 지속되었다. 컨테이너선, LNG선, 탱커, 벌크선 등 각 선종별 순차적 발주 증가가 모두 이루어진 후이자, 글로벌 금융위기가 발생하기 직전인 2008년 9월 클락슨 신조선가 지수는 역사적 고점인 191.58포인트를 기록하였다. 이후 클락슨 신조선가 지수는 급락하였으며 2020년까지 횡보하였다.

신조선가는 과거
역사적 고점에 근접

2021년 들어서야 컨테이너선 발주 증가 등에 기인하여 반등하기 시작하였으며, 이후 LNG선 및 탱커 발주 확대 등이 가세하며 지속적으로 상승하여 왔다. 2024년 9월 현재 클락슨 신조선가 지수는 190포인트에 육박하고 있는 가운데, 수주잔고 확충으로 강화된 조선사의 협상력 등을 고려하면 금년 내 과거 역사적 고점을 돌파할 수 있을 것으로 전망된다.

클락슨 신조선가 지수 추이

(단위: Point)



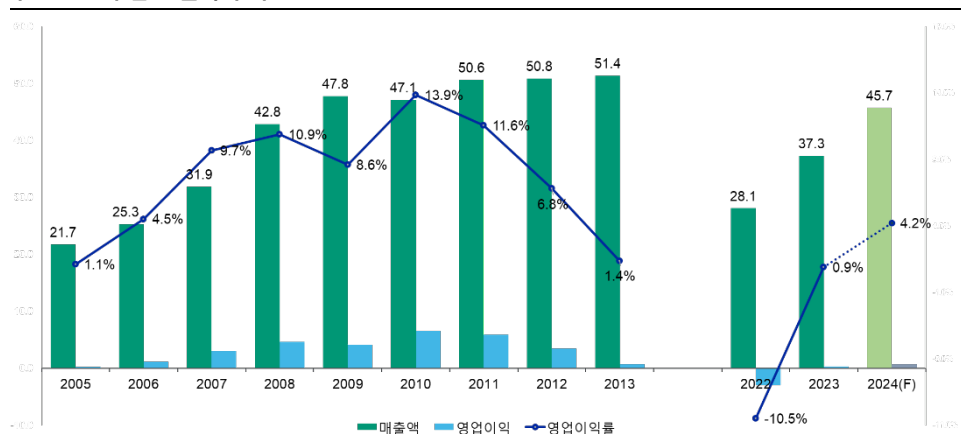
자료: Clarksons research

3) 영업실적

과거 조선업황이 2003년부터 개선되기 시작하여 신조선가는 2008년에 최고치를 기록한 가운데, 수주산업 특성상 주요 조선사들의 실적은 2006년부터 제고되기 시작하였으며 2010년에 가장 우수한 영업실적을 기록하였다(국내 조선 5개사(舊현대중공업, HD현대삼호, HD현대미포, 한화오션, 삼성중공업) 별도 합산기준, 2006년 매출액 25.3조원, 영업이익 0.2조원 → 2010년 매출액 47.1조원 영업이익 6.5조원).

주요 조선사 합산 실적 추이

(단위: 조원, %)



주1) HD현대중공업, HD현대삼호, HD현대미포, 한화오션, 삼성중공업 별도기준 합산

자료: 공시자료, 업체제시자료, 당사 추정

주2) 2013년 이전은 舊현대중공업의 조선/해양/엔진기계 부문 지표 활용

실적 개선 추세
지속될 전망

금번 Cycle에서는 2021년부터 개선된 업황이 2023년 실적에 반영되기 시작하면서 주요 조선사들의 영업실적이 턱어라운드 되었으며, 각 사별로 차이는 있으나 2024년 상반기에도 실적 개선 추세가 지속되고 있다.

과거 실적 히스토리를 고려하였을 때, 2024년 현재의 상황이 2006년과 유사한 것으로 판단되며, 인건비·재료비 등 원가 부담과 공정 지연 이슈 등이 일정 수준 내에서 통제될 수 있다면 결국 중장기적으로 과거와 같이 실적 개선 추세가 지속될 수 있을 것으로 전망된다.

3. Super Cycle을 위한 조건

앞서 살펴본 바와 같이 조선산업이 업황 개선기에 진입한 것은 분명한 것으로 보이나, 어느 정도 수준이 되어야 Super Cycle이라고 부를 수 있는 지에 대해서는 명확한 기준은 없다. 다만, 개선된 업황이 지속되는 가운데 조선사들이 매우 우수한 수준의 영업실적을 장기간 기록할 수 있다면 이는 Super Cycle이라 불러도 손색이 없을 것이다.

이하에서는 Super Cycle이 도래하기 위한 조건은 무엇인지 살펴보았으며, 결국 이 조건들은 현재 주요 이슈가 되는 부분이자 향후 중점적으로 모니터링 해야 하는 부분이다.

1) 친환경선박 발주 등에 기반한 적절한 수준의 수주잔고 유지

주요 조선사들은 이미 3년 치 이상의 일감을 확보하고 있기 때문에 향후 2~3년간 영업실적을 창출하는 데 문제가 없는 상황이다. 그러나 개선된 업황이 지속되기 위해서는 결국 발주가 꾸준히 이루어져서 적절한 수준의 잔고를 유지하는 것이 가장 중요하다.

국내 주요 조선사들의 주력 선종은 크게 LNG선 등 가스선, 컨테이너선, 탱커 등 비교적 다양하게 구성되어 있기 때문에, 특정 선종의 발주가 위축된다 하더라도 타 선종에서 발주 규모가 유지된다면 적절한 수준의 수주잔고 유지가 가능하다. 최근 몇 년간 컨테이너선, LNG선, 탱커 모두 발주가 확대된 상황으로, 향후 대량 발주 물량의 인도에 따른 선복량 과잉 전망 등으로 발주 규모가 감소할 것이라는 우려가 존재하는 가운데, 주요 선종별 향후 발주 전망을 살펴보았다.

(1) 컨테이너선

발주 전망	선복 수급 전망	중국과의 경쟁구도
중립적	부정적	중립적
✓ 최근 대규모 발주로 2023년 이후 인도량 크게 증가, 선복 수급 전망 부정적 ✓ 그럼에도 불구하고 친환경선박으로의 교체 투자가 가장 활발한 선종으로 발주 전망은 중립적 ✓ 중국과의 경쟁 강도 높은 가운데, 우수한 기술경쟁력에도 불구하고 CAPA 한계 등으로 점유율 열위		

컨테이너선 인도 확대
예정으로, 선복 수급
전망은 부정적

컨테이너선은 2021년~2023년 연 평균 약 14백만CGT의 발주(약 1,000억\$ 규모)가 이루어졌으며, 이는 그 이전 20년간(2001년~2020년) 연 평균 발주량인 약 7백만CGT의 2배에 달하는 수준이다. 이로 인해 2023년 이후 인도량이 크게 증가하였으며, 2025년부터 2027년까지 325척(8,000TEU급 이상)의 컨테이너선이 인도될 예정으로 선복 수급 전망은 부정적인 상황이다.

컨테이너선(8,000TEU급 이상) 발주잔량 - 인도 일정별

(단위: 척)

구 분	발주잔량 계	발주잔량 - 인도 일정별					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
17,000+ TEU	99	3	12	9	35	31	9
12~16,999 TEU	225	28	72	50	46	27	2
8~11,999 TEU	139	9	32	33	36	23	6
합계	463	40	116	92	117	81	17

주) 2024년 9월 20일 클락슨리서치 조회 기준

자료: Clarksons research

비우호적 수급 전망에도
최근 컨테이너선 발주세
강한 상황

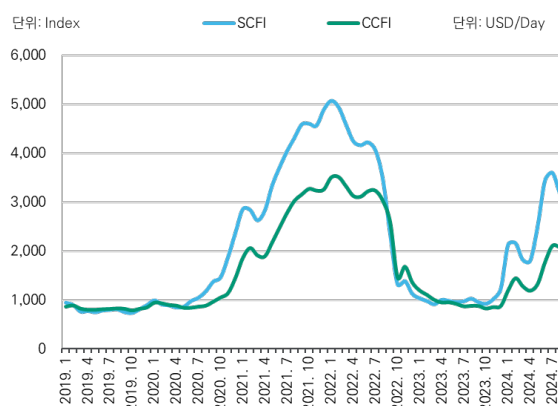
비우호적인 선박 수급 전망과 더불어, 코로나19 이후 급등한 운임이 2023년에는 팬데믹 이전 수준으로 하향 안정화됨에 따라 2023년 컨테이너선 발주가 7백만CGT로 감소하며 발주세가 둔화되는 듯 하였으나, 2024년 들어서는 8월까지 9백만CGT가 발주되는 등 발주세가 다시 강해진 모습이다.

당초 시장의 예상과는 달리 2024년 컨테이너선 발주가 다시 확대되고 있는 것에는 몇 가지 이유가 있는 것으로 보인다. 우선 코로나19 이후 매우 우수한 실적을 통해 재무여력이 제고된 대형 컨테이너선사들이 비우호적인 수급 전망 등에도 불구하고, 온실가스 배출 규제 충족을 위한 장기적인 관점에서 선대 운용을 계획하고 있기 때문이다.

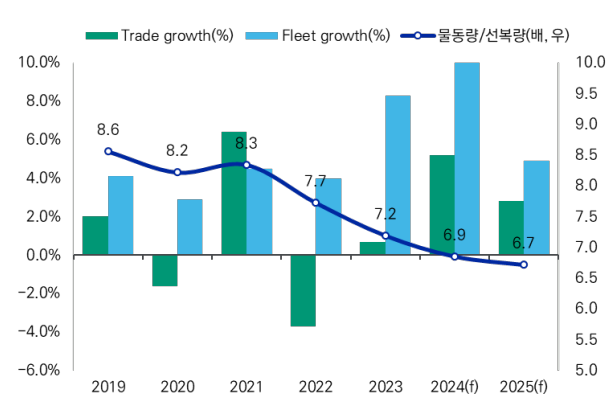
또한, 주요 선사들이 친환경 선대 구성 과정에서 LNG 추진, 메탄올 추진선 등 친환경선박을 발주하며 차세대 연료에 대한 검토를 하였으나, 메탄올 추진선을 대량 발주했던 머스크마저도 최근 중국 조선소에 발주했던 메탄올 추진선 건조 주문을 연기하고 LNG 추진선을 발주하는 등 차세대 연료가 LNG 쪽으로 기울고 있다. 이에 추진 연료에 대한 고민으로 발주를 망설이던 물량이 일부 나오고 있는 것으로 보이며, 향후 하위 티어 선사들의 발주로도 이어질 가능성이 있다.

이와 더불어, 최근 주요 조선사의 단납기 슬롯이 부족해짐에 따라 발주부터 선박 인도까지 3~4년 이상 소요되기 때문에 선제적인 발주가 이어지고 있는 것도 컨테이너선 발주 열리의 원인인 것으로 보인다.

컨테이너선 주요 운임 추이



컨테이너선 수급 전망



자료: Clarksons research

12,000TEU급 미만
컨테이너선은
노후선 비중 높은 편

한편, 선대의 구성은 12,000TEU급 이상의 경우, 2015년 이후 발주된 선박의 비중이 타 선종 대비 비교적 높은 수준이기 때문에 지금 당장의 노후선박 교체에 대한 수요는 많지 않다. 그러나 12,000TEU급 미만 컨테이너선의 경우 2009년 이전 발주된 노후선 비중이 높은 가운데, 친환경선박 투자에 가장 적극적인 컨테이너선 시장의 특성을 고려하면 당분간 컨테이너선 발주는 일정 수준이 유지될 수 있을 것으로 전망된다.

컨테이너선(8,000TEU급 이상) 선대 발주시점별 구성

(단위: 척)

구분	17,000+ TEU	12,000~16,999 TEU	8,000~11,999 TEU
선대(발주시점별 구성)			
2020년 이후	77	201	40
2015년~2019년	104	113	156
2010년~2014년	26	154	224
2009년 이전	8	6	241
합계	215	474	661
발주잔량	99	225	139
선대 대비 발주잔량 비중	46%	47%	21%

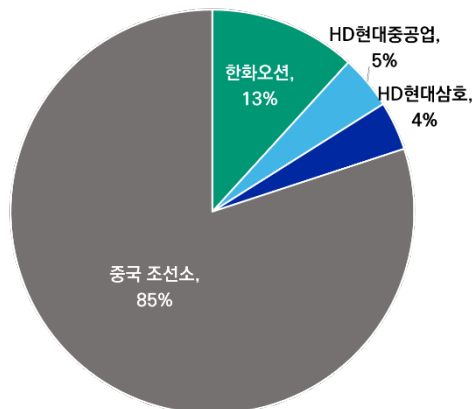
주) 2024년 9월 20일 클락슨리서치 조회 기준

자료: Clarksons research

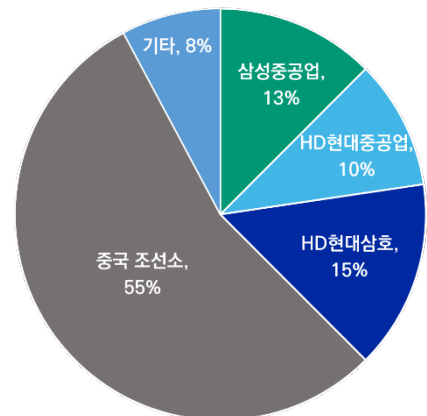
중국 조선소의
컨테이너선 수주점유율
과거 대비 확대

컨테이너선 글로벌 수주잔고 구성을 보면, 중국 조선소의 수주 비중이 매우 높다. 8,000TEU급 이상 컨테이너선 잔고 463척 중 중국 조선소가 수주한 물량이 무려 325척으로 70% 비중을 차지하고 있다(2024년 9월 20일 클락슨리서치 조회 기준). 25% 비중을 차지하고 있는 국내 조선사와 비교했을 때 격차가 과거 대비 확대된 모습이다. LNG나 메탄올 추진 같은 친환경선박만을 두고 비교하더라도 이러한 수주점유율 비중에는 큰 차이가 없다.

컨테이너선(LNG 추진) 잔고 구성



컨테이너선(메탄올 추진) 잔고 구성



주) 2024년 9월 20일 8,000TEU 이상, 척 수 기준, Ready 선박 제외

자료: Clarksons research

이러한 한중 간 컨테이너선 수주점유율 격차 확대에는 여러가지 이유가 존재하는 것으로 보인다. 우선, 중국의 건조경쟁력이 상당 수준 제고된 가운데, LNG선 등 가스선을 대규모 수주한 국내 주요 조선사의 CAPA에 한계가 존재하기 때문인 것으로 판단된다. 또한, 후술할 중국의 CAPA 확대 움직임도 이러한 컨테이너선 수주점유율 확대에 일부 영향을 미친 것으로 보인다

발주가 증가하는 업황 개선기에는 점유율이 낮아도 도크를 채우는 데 문제가 없다. 그러나 향후 발주 물량이 감소하는 다운사이클이 도래한다면, 결국 수주경쟁력을 제고하여 점유율을 확대하고자 할 수밖에 없다. 원가경쟁력에서 중국 대비 열위에 있는 국내 조선사 특성상 결국 기술력에서 우위에 있어야 하며, 이는 LNG, 메탄올 추진 이후의 암모니아, 수소 등 차세대 친환경선박 건조에서 앞서 나가야 한다는 것이다.

(2) LNG선

발주 전망	선복 수급 전망	중국과의 경쟁구도
긍정적	중립적	다소 긍정적

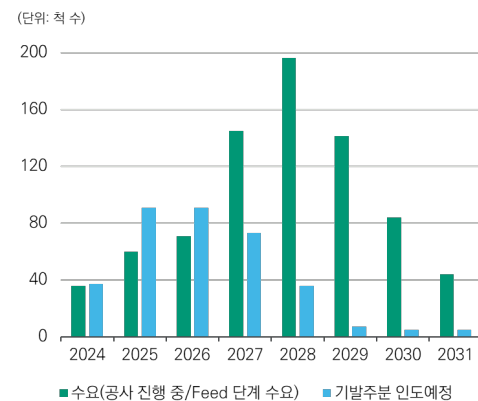
✓ 카타르 등 대형 프로젝트발 수요로 중장기 발주 전망 긍정적
 ✓ 다만, 향후 2~3년간 인도 물량 고려 시 선복 수급 전망은 중립적
 ✓ 국내 조선사 CAPA 한계로 중국 수주 크게 증가하였으나, 건조 레퍼런스 측면 등에서 국내 조선사 우위

LNG선은 그 특성상 LNG 개발 프로젝트에서 창출되는 수요에 맞춰 발주가 이루어지기 때문에 진행 중이거나 개발 계획 중에 있는 프로젝트에 대해 지켜볼 필요가 있다. 2022년 LNG 프로젝트들의 FID(Final Investment Decision) 승인이 순조롭게 추진되는 가운데, 러시아-우크라이나 사태로 유럽의 LNG 수요 등으로 인하여 역대 최대 규모인 183척의 LNG선이 발주되었다. 2023년 68척, 2024년 8월까지 69척으로 발주 물량이 크게 감소하였으나, 이는 과거 20년간(2001년~2020년) 연 평균 발주량인 36척과 비교했을 때 여전히 매우 양호한 수준이다.

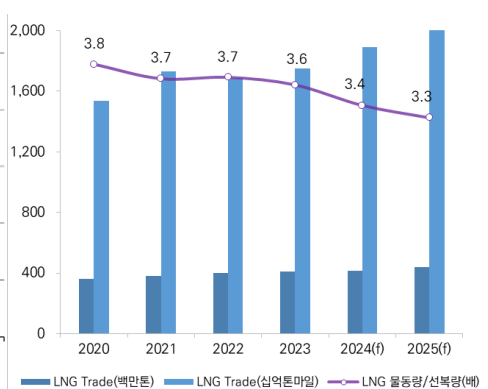
LNG선: 예정된
프로젝트 下 양호한
발주세 지속될 전망

클락슨 리서치에 따르면 공사 진행 중인 LNG 프로젝트가 41개이며 해당 프로젝트에서 필요로 하는 LNG선은 약 340척 이상이다. 또한 Feed(기본설계) 단계 프로젝트는 37개이며, 관련 LNG선 수요는 약 430척 이상인 것으로 예상된다. 2024년 9월 현재 LNG선(170K+급)의 수주잔고가 347척인 점을 고려하면 중장기적으로 약 400척 이상의 양호한 발주 수요가 존재할 것으로 보인다. 단기적으로도 금년 내 카타르發 추가 발주가 이루어질 것으로 보이며, 당분간 양호한 수준의 신규수주가 가능할 전망이다.

LNG선 예상 수요 및 기발주분 인도 추이



LNG 물동량/선복량 추이



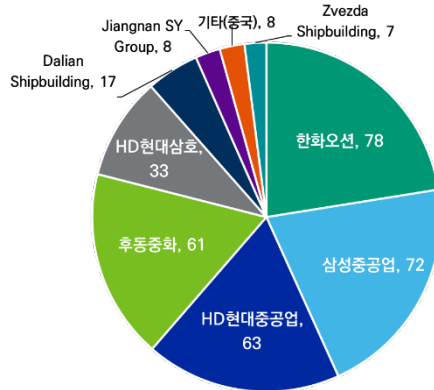
자료: Clarksons research

최근 LNG선 발주 확대
추세 속, 중국 조선소의
LNG선 수주도 증가

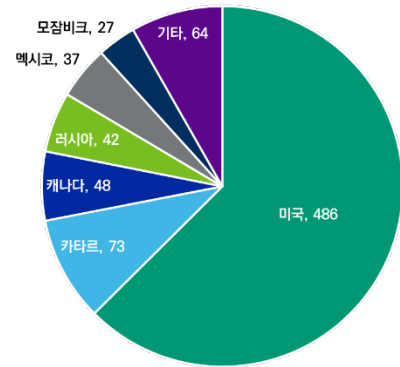
2024년 9월 현재 LNG선 잔고 내 조선사별 비중을 살펴보면, 국내 조선 3사의 수주 비중이 71%에 달한다. 그러나 과거 국내 조선 3사와 중국 후동중화조선까지 4개사가 대형 LNG선을 수주하였으나, 최근에는 수요가 확대됨에 따라 타 중국 조선소들의 수주가 발생하고 있다. 대형 LNG선(170K 이상)을 수주한 조선소는 총 9개사까지 증가하였다.

아직까지는 건조 실적이 매우 우수한 국내 조선사의 LNG선 수주경쟁력에 앞서고 있으나 장기적으로 중국의 LNG선 건조 레퍼런스가 확대되는 경우, 국내 조선사의 LNG선 수주점유율 유지를 위한 투자는 선택이 아닌 필수일 것으로 보인다.

LNG선 잔고 - 조선사별 수주 척 수



예정 LNG프로젝트(국가별) 필요 척 수



주1) 수주잔고는 2024년 9월 20일 170K+Cu.M. 기준

자료: Clarksons research

2) 예정된 LNG프로젝트는 공사 진행 중이거나 Feed 단계에 있는 프로젝트

한편, 공사 진행 중이거나 Feed 단계에 있는 LNG 프로젝트를 국가별로 보면, 미국 비중이 매우 높다. 미국 내 프로젝트 관련 LNG선 수요가 486척에 달하는 가운데, 미 대선 결과가 최종투자결정(FID)의 속도에 영향을 미칠 수도 있을 것으로 보인다. 또한, 미·중 무역분쟁의 여파로 해당 프로젝트에서 중국항 발주가 감소하는 경우에는 국내 조선사가 반사이익을 얻을 가능성도 존재한다. 향후 미국 내 주요 프로젝트의 최종투자결정 여부와 제안(Proposed) 단계에 있는 프로젝트의 진행 현황 등에 대해서는 지켜볼 필요가 있다.

(3) 탱커

발주 전망	선박 수급 전망	중국과의 경쟁구도
긍정적	다소 긍정적	부정적
✓ 노후선 교체 수요가 가장 강력한 선종으로 발주 전망 긍정적 ✓ 선박량 대비 발주잔량 낮은 편으로 선박 수급 전망도 다소 긍정적 ✓ 후판 비중 가장 높은 선종으로 원가경쟁력 등 고려 시 중국과 경쟁구도는 부정적		

탱커: 선대 대비 발주잔량 낮은 편으로 2023년부터 발주 증가

컨테이너선 및 LNG선과 달리, 탱커는 2022년까지도 발주가 회복되지 못하였다. 그러나 운임 시장이 반등한 가운데, 매우 낮은 수준의 발주잔량, 러시아 제재로 인한 톤마일 증가로 인한 우호적인 수급 전망 등에 힘입어 2023년부터 발주가 크게 증가하였다. 2024년 9월 현재까지도 중형 탱커 등을 중심으로 비교적 강한 발주세가 지속되고 있으나, 전체 선대 대비 발주잔량은 약 14%로 여전히 낮은 수준이며 특히 VLCC의 경우 2024년 9월 기준 선대 대비 발주잔량이 약 8%로 더욱 낮다.

또한, 전체 탱커 선대에서 선령 15년 이상 노후선의 비중이 약 40%에 육박하고 있는 가운데, 일부 국가에서는 선령에 따른 입항 금지 조치가 시행될 예정이다. 탱커의 경우 운영비나 개조비 등을 고려하면 조기 폐선이 이루어질 가능성도 타 선종 대비 높은 편으로, 조기 폐선과 환경 규제에 따른 운항속도 조절 등이 이루어지는 경우 발주세가 더욱 가속화될 수 있을 것으로 보인다.

다만, 탱커의 경우, 선박 건조원가 중 후판이 차지하는 비중이 가장 높은 선종으로 국산과 중국산 후판 가격 차이 등을 고려하면 타 선종 대비해서도 중국 조선소들의 원가경쟁력이 더욱 우수한 상황이다. 중국 조선사들의 탱커 수주잔고가 충분히 확충되고, 회복된 운임을 바탕으로 선사들의 투자 여력이 점차 제고되고 있는 점을 고려하면 향후 국내 조선사의 수주가 일부 증가할 수 있을 것으로 보인다.

탱커 선대 발주시점별 구성 및 발주잔량

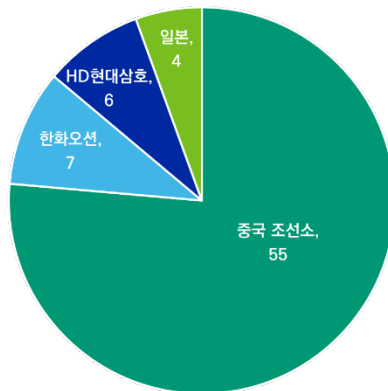
(단위: 척)

구분	VLCC/ULCC	수에즈막스	아프라막스
선대(발주시점별 구성)			
2020년 이후	137	107	168
2015년~2019년	224	152	251
2010년~2014년	227	161	209
2005년~2009년	164	132	326
2004년 이전	156	112	196
합계	908	664	1,150
발주잔량(A)	72	108	214
노후선(B) - 2009년 이전 발주분	320	244	522
교체 수요(B-A)	248	136	308

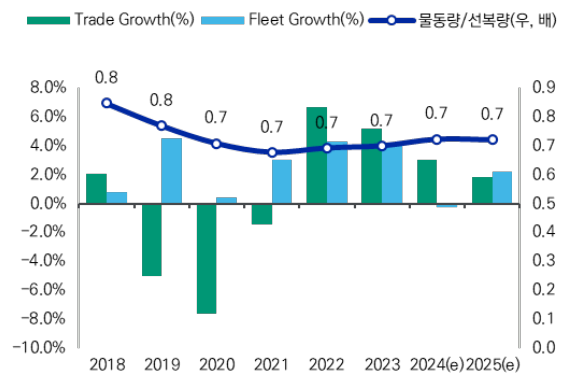
주) 2024년 9월 20일 클락슨리서치 조회 기준

자료: Clarksons research

VLCC 잔고 - 조선사별 수주 척 수



탱커 수급 전망



주) 수주잔고는 2024년 9월 20일 기준

자료: Clarksons research

2) 제한적인 공급여력에 기반한 신조선가 상승 추세 지속

조선사 수익성에 가장 중요한 부분은 결국 선가이기 때문에 개선된 업황이 지속되기 위해서는 신조선가가 일정 수준 이상으로 유지되어야 한다. 선가는 발주량, 금리, 환율 등 다양한 변수의 영향을 받지만, 현재 공급자 우위 시장이 형성된 가운데 공급이 비탄력적인 조선업의 특성을 고려하면, 제한적인 공급여력을 유지하는 것이 선가 유지에 있어서 매우 중요한 상황인 것으로 판단된다.

최근 중국 조선소에서
CAPA 확장 움직임 존재

그러나 최근 중국 일부 조선소 등에서는 건조 CAPA 확대 움직임이 있다. 중국의 New Times SB는 드라이도크를 1개 확장하여 2027년 가동 예정이며, 이미 해당 슬롯에 수주를 받고 있는 것으로 파악된다. 이 외에도 헝리조선소가 약 12.7억불을 투자하여 연간 710만톤 규모의 생산능력 확대를 추진하고 있으며, 양지장조선소는 2026년 말 완공을 목표로 신규 조선소(연간 약 80만dwt의 생산능력)를 건설할 계획인 것으로 알려졌다.

2023년 이후 중국의 조선소 CAPA 확대 주요 현황

구분	내용	비고
Hengli HI	연간 710만톤 규모의 생산능력 확대	약 12.7억불 투자
Yangjijiang SB	연간 약 80만dwt 생산능력 확대	약 4.13억불 투자, 26년 말 완공 목표 LNG선/친환경선박 등 건조 목적
New Times SB	드라이도크 1개 확장	VLCC 2척과 절반 크기 블록 동시 건조 가능

자료: 업계 자료, 당사 정리

이러한 CAPA 확대에 인하여 중국 조선소의 2027년 인도가능 슬롯이 확대된 것으로 보이며, 2024년 9월 헝리조선소는 글로벌 최대 선사인 MSC로부터 2027년을 납기로 초대형 컨테이너선(21,000TEU) 10척을 수주한 바 있다.

한편, 중국 조선소뿐만 아니라 국내와 기타 해외에서도 일부 CAPA 확대가 있었다. 2024년 7월 HD현대삼호는 제2돌핀 의장안벽이 준공되었으며, 이는 타 선종 대비 안벽 공정에 많은 시간이 소요되는 LNG선의 CAPA 확대를 위한 것으로 연간 LNG선 건조 능력이 6척 가량 증가한 것으로 알려졌다. 또한, 글로벌 점유율을 고려하면 아직 매우 미미한 수준이나, 인도에서는 Pipavav 조선소가 재가동되기 시작하였으며, 필리핀에서는 일본이 투자한 초네이시중공업이 건조 능력을 확대하였다.

주요 조선소 현황

구분	국가	생산실적(2023년)		수주잔고(24.08)	
		척 수	천CGT	척 수	천CGT
HD현대중공업	한국	40	2,267	157	9,564
삼성중공업	한국	30	1,858	123	9,087
한화오션	한국	31	1,661	113	8,688
Hudong Zhonghua	중국	13	996	72	6,412
HD현대삼호	한국	33	1,665	108	6,099
New Times SB	중국	27	857	149	5,655
Jiangnan SY Group	중국	18	770	100	4,366
Shanghai Waigaoqiao	중국	23	973	87	3,671
Zhoushan Changhong	중국	9	193	70	2,792
HD현대미포(울산)	한국	51	1,049	116	2,678
Dalian Shipbuilding	중국	8	384	48	2,629
Yangzi Xinfu SB	중국	12	703	46	2,582
GSI Nansha	중국	26	887	83	2,572
Jiangsu New YZJ	중국	31	908	88	2,497
Qingdao Beihai SB	중국	14	460	63	2,306

주) 수주잔고 기준 15월까지 기재

자료: Clarksons research

과거 Super Cycle에서의 공급 능력 확대가 2010년대 불황기에 고정비 부담으로 다가 온 사례가 있음에도 불구하고, 결국 업황 개선기에는 발주 물량 증가에 대응하고 이익창출력을 극대화하기 위한 경쟁사의 CAPA 확대는 피할 수 없는 상황이다.

이러한 조선업 전반적인 CAPA 확대 움직임이 아직 조선업황에 유의미한 영향을 미치는 수준까지는 아닌 것으로 판단되나, CAPA 확대가 지속적으로 발생하는 경우에는 결국 장기적으로 신조선가 등에 악영향을 미칠 수밖에 없을 것이다.

중국 조선소 CAPA 확장
지속 여부 등 모니터링
필요

한편, 선박 건조능력 확대를 위해서는 조선소의 야드 증설뿐만 아니라 선박 엔진 등을 포함한 다양한 선박 기자재 생산능력도 같이 확대되어야 하며, 추가적인 인력 확보도 원활하게 이루어져야 하는 가운데, 중국의 CAPA 확대 움직임이 어느 정도 수준까지 지속될 것인지, 실제 얼마만큼의 공급물량의 증가로 얼마나 이어질 수 있을지에 대해 지켜볼 필요가 있다.

3) 원활한 공정진행과 원가 부담 최소화

조선사의 공정 관리는 매우 복잡하고 정교함을 필요로 하는 과정이다. 일반적으로 한 척의 선박을 건조하는데 약 400~700여 종의 조선기자재가 필요한 것으로 알려져 있는데, 원활한 공정 진행을 위해서는 각 생산설비에서 진행되는 수 많은 프로젝트의 일정 관리부터 기자재 업체, 외주 업체 등 협력사 관리, 적절한 인력 배치, 중대재해 사고 예방 등 다양한 부분이 충족되어야 한다.

최근 건조 작업량 확대로
공정 지연 발생 가능성
증가

최근 몇 년 간 발주 확대로 건조 작업량이 지속적으로 증가하고 있기 때문에 예상치 못한 이슈에 따른 병목현상 등으로 인해 공정 지연이 발생할 가능성이 높아질 수 있으며, 공정을 만회하기 위해 외주 협력업체 단가 인상 등의 추가 비용이 발생할 수 있다. 또한, 공정 지연이 지속되어 선주와의 협의를 통해 인도일정을 조정하는 경우 협의를 위한 일부 추가 비용이 발생할 수 있으며, 프로젝트의 납기를 맞추지 못하는 경우에는 지체상금(LD, Liquidated Damages) 부담뿐만 아니라 시장 내 신뢰도가 저하될 수 있다.

실제로 2023년 이후 일부 주요 조선사에서 공정 지연이 발생하면서 외주비 초과 지급 등에 따른 비정상적인 손실을 인식한 바 있으며, 향후에도 공정 관리가 원활하게 이루어지지 않는 경우, 조선사 실적 개선에 제약 요인으로 작용할 가능성이 존재한다.

주요 공정 지연 발생 사유

구분	사유	대책
인력	- 절대적인 인력의 부족	- 외국 인력 도입 - 숙련공 보상 확대 - 자동화 등 공정 효율화
	- 파업 등 노사관계 리스크	- 신속한 노사 합의(보상 확대)
	- 중대 재해 발생	- 철저한 중대 재해 예방(투자 확대)
기타	- 새로운 선종/선형 건조 시 시행착오 발생 - 천재지변	

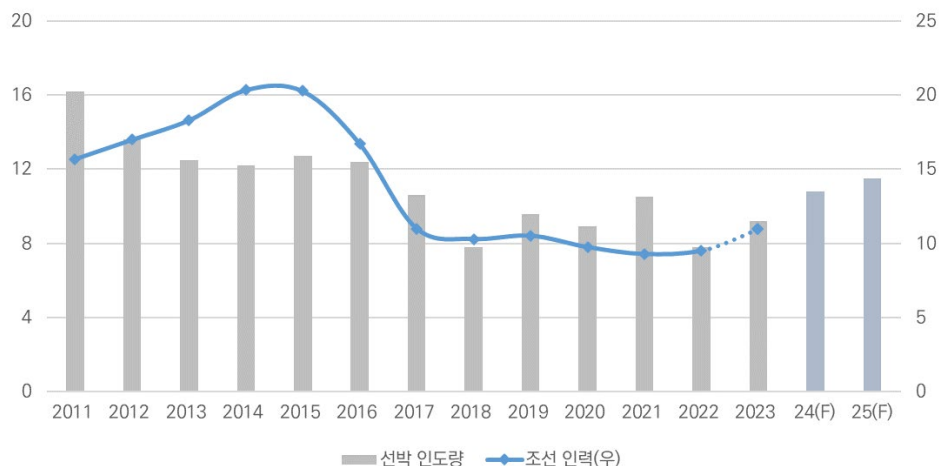
자료: 업계 자료, 당사 분석

원활한 공정 진행을
위해서는 추가 인력 확보
필요

2023년 이후 건조량이 지속적으로 증가할 것으로 전망되는 가운데, 결국 원활한 공정 진행을 위해 가장 중요한 것은 인력 확보이다. 조선소에는 주 52시간제가 적용되고 있으며, 특별연장근로제도를 활용하고는 있으나 초과근무를 통한 공수 확보에는 한계가 존재하기 때문에 건조량 증가에 대비하기 위해서는 종사 인력 수를 확보해야만 하는 상황이다.

한국 선박 인도량 및 조선 인력 추이

(단위: 백만CGT, 만명)



주) 2023년 조선 인력은 보도자료 등을 참고한 추산치

자료: Clarksons research, 한국조선해양플랜트협회

국가기간산업인 조선업 특성상 정부에서도 인력난 문제에 대해 예의주시하고 있으며, 적정 수준의 인력 충원을 위해 외국인력 도입 애로방안 해소, 해외조선인력센터 출범 등 다양한 방안을 내놓고 있다. 이에 2023년 약 1만6천명의 외국인력을 확보한 것으로 알려졌으나, 의사소통이나 작업 숙련도 등에서 적응 기간이 필요할 것으로 보인다.

조선업 인력난 해소를 위한 정부의 주요 대응 방안

구분	내용
조선산업 초격차 확보 전략 中 생산·기술 분야 인력 확충 지원을 통한 인력난 완화 방안	E-9(단순노무) 외국인력의 E-7(숙련기능) 자격변경 시 조선업 별도 쿼터 신설
	기업 수요 맞춤형 인력 교육프로그램 마련 → 신규 인력 현장 신속 투입
	특별연장근로 연간 활용 가능 시간 한시적 확대(최대 180일) → 숙련 인력 활용 제고
	채용 지원금 지급 기간 확대 → 생산인력의 취업·근속 촉진
조선업 외국인력 도입애로 해소방안	조선업 비자 특별심사지원인력 증원: 비자발급 소요기간 5주 → 10일 이내로 단축
	기업별 외국인력 도입 허용 비율을 20%→30%로 한시적(2년간) 확대
	국내 이공계(조선관련) 졸업 유학생 E-7-3비자 발급시 실무능력검증 면제
	숙련기능인력(E-7-4) 연간 쿼터 2천→5천명으로 확대, 조선 별도 쿼터(400명) 신설
	예비추천/고용추천/영사인증 등 외국인력 도입 관련 절차 처리기간 최소화

자료: 산업통상자원부, 법무부

결국, 최근 충원되고 있는 외국인 등 신규 인력의 작업 숙련화 속도와 더불어, 용접 자동화 등을 통한 공정의 효율성 개선, 노사문제 및 협력사와의 갈등 최소화, 중대재해 예방 등을 통해 공정이 예정대로 원활하게 진행되는지 중점적으로 모니터링할 필요가 있다. 최근, 산업연구원은 '조선산업 핵심 인력 유지를 위한 대응 방안' 보고서를 통해 숙련공 양성 및 유지를 위해서는 대형 조선사 주도로 '조선업 인력기금'을 조성해야 한다고 밝힌 가운데, 실적 개선세에 접어든 현 시점에 국내 조선산업의 지속 가능성을 위한 선제적인 투자가 필요할 것으로 판단된다.

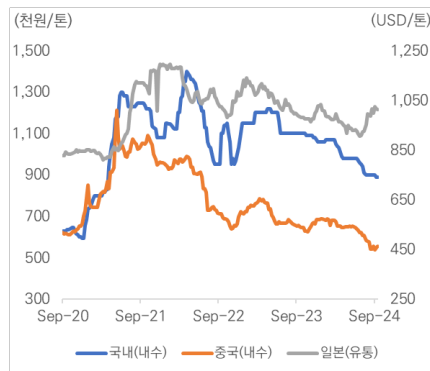
인건비·외주비 상승 추세 지속, 장기적으로 실적에 부담 요인

한편, 원가 측면에서는 최근 인력 수요 확대에 인하여 인건비·외주비 상승 폭이 과거 대비 가파른 것으로 파악되며 주요 조선사가 실적 개선세에 들어선 만큼, 추가적인 상승 압력도 지속적으로 작용할 것으로 보인다. 제조회가의 20% 내외를 차지하고 있는 인건비(외주비 포함)의 상승이 당장 실적에 미치는 영향은 제한적일 수 있으나, 업황 하락 시점에 상당한 부담 요인으로 작용할 수 있다.

주요 원재료인 후판 가격 하락 추세는 수익성에 긍정적으로 작용할 전망

제조회가의 약 20%를 차지하고 있는 후판의 경우, 가격 변동성이 크기 때문에 조선사 실적에 미치는 영향도 크다. 다만, 최근 중국 건설경기 부진으로 인한 철강 수요 위축 등에 따라 철광석 및 철강 제품 가격이 하락하고 있으며, 이에 따른 영향으로 선박용 후판 가격도 하락하는 추세이다. 향후 건조량이 증가할 예정인 가운데, 후판가 하락은 수익성에 긍정적으로 작용할 수 있다.

후판 가격 추이



철광석 및 원료탄 가격 추이



주1) 후판: 국내(내수)는 천원/톤 중국 및 일본 가격은 USD/톤

2) 철광석: Iron Ore spot price index 62% import fine ore in usd(월말)

3) 원료탄: China Coking Coal Import Price(월평균)

자료: 철강금속신문, Bloomberg

4. 마치며

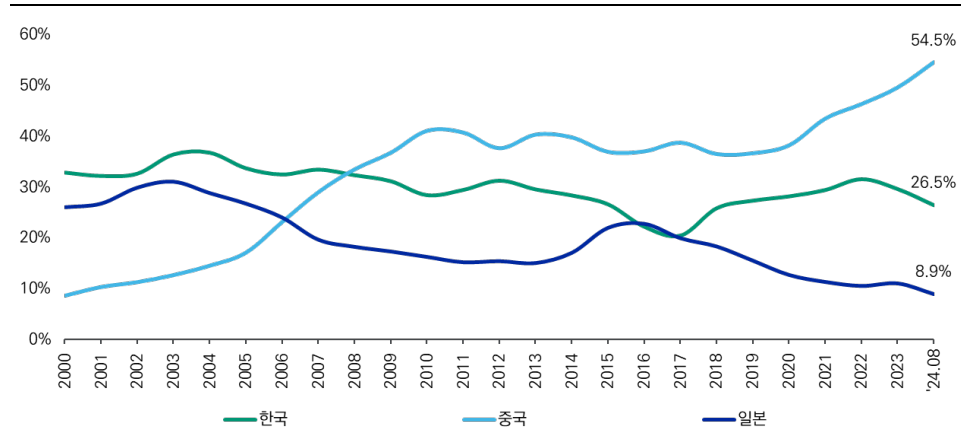
선박의 일반적인 수명은 약 25년~30년으로 알려져 있다. 과거 Super Cycle의 시작점이라고 할 수 있는 2003년부터 20여년이 지난 가운데, 환경규제와 더불어 코로나19 이후 해운 호황이 겹치면서 업사이클이 선박의 수명 주기 대비 빠르게 찾아온 것으로 판단된다.

선박의 발주 규모는 매크로 변수에 따른 가변성이 높으나 환경 규제에 따른 친환경선박으로의 교체는 필연적인 것이다. 최근 몇 년간 누적된 이익으로 발주 여력이 확보된 글로벌 선사들이 친환경선박 투자를 선도하고 있는 가운데, 앞으로 하위 티어 선사들이나 탱커 선주들의 친환경선박 발주가 계속 나올 수 있는 상황으로 보인다.

결국 앞서 언급한 몇 가지 조건을 충족한다면, 개선된 업황이 장기간 지속됨에 따라 논란의 여지가 없는 Super Cycle을 맞이할 수 있을 것으로 보인다. 한편, Cycle이 있다는 것은 발주가 특정 시점에 집중됨에 따른 것인데, 선종별·발주처별 발주 시기가 다소 분산될 것으로 전망됨에 따라 금번 Cycle의 진폭은 과거 대비 다소 작을 것으로 보이나, 그 흐름은 더욱 오래갈 수 있을 것으로 판단된다.

다만, 이러한 우호적인 업황 전망에도 불구하고, 중국과의 경쟁은 부담 요인으로 다가오고 있다. 과거 Super Cycle에서는 한국 조선사의 시장점유율이 1위였으나, 현재는 중국에 1위를 내준 것뿐만 아니라 점유율 격차가 벌어지고 있다. 물론, 도크가 packed 현재 상황에서는 수주점유율이 곧 CAPA와 연관되기 때문에 격차가 벌어질 수밖에 없는 부분은 있으나, LNG선이나 친환경선박 등 높은 기술력을 필요로 하는 선종에서도 중국에서 상당 부분 수주하고 있는 점은 우려할 만한 부분이다.

한중일 수주잔고 시장점유율 추이 - CGT 기준



자료: Clarksons research

2024년 4월 산업연구원이 발간한 「중국에 뒤처진 조선업 가치사슬 종합경쟁력과 새로운 한국형 해양전략 방향」에 따르면 2023년 가치사슬 기반 조선산업 경쟁력 평가에서 중국에 종합경쟁력 1위를 내주었으며, 이는 해양 강국인 중국의 오랜 '해양 굴기' 노력에 따른 것으로 해석된다고 밝혔다. 또한, 한국은 중국에 비해 조달 부문과 R&D·설계 부문의 경쟁력이 앞선 반면, 수요와 AM·서비스, 생산 부문이 열위에 있으며, 선종별로는 가스운반선과 컨테이너선에서 한국이 우위에 있으나, 그 격차가 축소되고 있는 것으로 나타났다.

결국, 호황기에는 고선이 물량으로 도크를 채우는 데 문제가 없겠으나, 미래에 Cycle의 변곡점이 도래한다면, 경쟁국 대비 탁월한 기술력이 뒷받침되어야 수주경쟁력을 유지할 수 있을 것이다. 친환경선박으로 패러다임이 이동하고 있는 가운데, 암모니아, 수소 추진선/운반선 등 차세대 선박 건조에서 확실한 우위에 설 수 있도록 과감한 투자가 필수적일 것으로 판단된다.

유의사항

한국신용평가 주식회사 (“당사”)가 공시하는 신용등급은 발행사/기관, 신용공여, 채무 및 이에 준하는 증권상의 장래의 상대적인 신용위험에 대한 당사의 현재 견해를 뜻하며, 당사가 발표하는 신용등급 및 평가의견 등 리서치 자료(“간행물”)는 발행사/기관, 신용공여, 채무 및 이에 준하는 증권상의 장래의 상대적인 신용위험에 대한 당사의 현재 견해를 포함할 수 있습니다. 당사는 신용위험이란 만기 도래하는 계약상의 채무(financial obligations)를 발행사/기관이 불이행할 수 있는 위험 및 부도시 예상되는 금융손실이라고 정의하고 있습니다. 신용등급은 유동성 위험, 시장가치 위험 또는 가격변동성 등 기타 다른 위험을 다루고 있지 않습니다. 신용등급과 당사 간행물에 포함된 당사의 견해는 현재 또는 과거 사실에 대한 서술이 아닙니다. 또한 간행물에는 계량모델에 근거한 신용위험의 추정치와 관련 의견 또는 키스자산평가 주식회사에서 발행한 견해를 포함할 수 있습니다.

신용등급 및 간행물은 투자자문이나 금융자문에 해당하지 아니하고 그러한 조언을 제공하지도 않으며, 특정 증권을 매수, 매도 또는 보유하라고 권유하는 것도 아닙니다. 또한 당사가 제공하는 신용등급이나 간행물은 해당 정보의 사용자나 그 관계자들에 의해서 행해지는 투자결정에 있어서 어떤 증권을 매매하거나 보유하라는 권고 또는 권유나 사실의 서술이 아니라 당사 고유의 평가기준에 입각한 당사의 의견으로서만 해석되고 또 해석되어야 하며, 특정 투자자를 위하여 투자자의 적격성에 대해 의견을 주는 것이 아닙니다. 당사는 각 투자자가 매수, 매도 또는 보유를 고려중인 증권 각각에 대해 적절한 주의를 기울여 자체적으로 연구, 평가할 것이라고 기대하고, 그러한 이해를 전제로 하여 신용등급을 공시하고 간행물을 발표합니다.

당사의 신용등급과 간행물은 개인 투자자들이 이용하는 것을 전제로 하고 있지 않습니다. 그렇기 때문에 개인투자자들이 당사의 신용등급과 간행물을 이용하여 투자자의사결정을 하는 것은 적절하지 않을 수 있습니다. 만약 의문이 있는 경우에는 반드시 재무 전문가 혹은 다른 전문가에게 자문을 구하시기 바랍니다.

당사는 발행사/기관으로부터 제출자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되어 있지 않으며, 중대한 오해를 불러일으키는 내용이 들어 있지 않다는 확인을 수령하고 있으며, 본 보고서는 발행사/기관이 제출한 자료와 함께 당사가 객관적으로 정확하고 신뢰할 수 있다고 판단한 자료원에 근거하고 있습니다. 당사는 발행사/기관 및 이들 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 신용평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나 감사기관이 아니므로 신용평가와 간행물을 준비하는 과정에서 이용하는 정보에 대해 별도의 실사나 감사를 실시하고 있지 않으며, 발행사/기관으로부터 제공받은 정보 또는 신용평가 과정에서 생성되는 정보에 있어서 인간 또는 기계에 의한, 기타 그 외의 다른 요인에 의한 실수의 가능성 때문에 해당 정보를 특정한 목적을 위해 사용하는데 대하여 명시적으로 혹은 묵시적으로도 어떠한 증명이나 서명, 보증 또는 단언을 할 수 없으며, “있는 그대로” 제공됩니다. 또한 본 보고서의 정보들은 신용등급 부여에 필요한 주요한 판단 근거로서 제시된 것이고 발행사/대상 유가증권에 대한 모든 정보가 나열된 것은 아님을 밝힙니다. 따라서 당해 신용등급이나 기타 의견 또는 정보에 관하여 그 정확성, 완전성, 적시성, 상업성 또는 특정목적에 적합한지 여부를 당사가 명시적 혹은 묵시적으로 보증하거나 약속하지는 않습니다.

법률상 허용된 범위 내에서, 당사 및 그의 이사, 임직원, 대리인, 대표자, 라이선서 및 공급자는 여기 포함된 정보, 동 정보의 사용이나 사용불가능으로 인하여, 또는 그와 관련되어 발생한 어떠한 간접, 특별, 결과적 또는 부수적 손해(현재 혹은 장래의 손실 당사가 부여한 특정 신용등급의 대상이 아닌 관련 금융상품에서 발생하는 손실 또는 손해를 포함하되 이에 한정되지 아니함)에 대하여, 사전에 그 같은 손실 또는 손해 가능성에 대해 고지 받았다고 하더라도, 어느 개인 또는 단체에게도 책임을 지지 않습니다.

법률상 허용된 범위 내에서, 당사 및 그의 이사, 임직원, 대리인, 대표자, 라이선서 및 공급자는 자신들의 과실(단, 고의 또는 기타 법률상 배제될 수 없는 종류의 책임은 제외함) 또는 자신들의 통제 범위 내에 또는 밖에 있는 사유 등에 의하여, 여기 포함된 정보, 동 정보의 사용 또는 사용불가능으로 인하여 또는 그와 관련되어, 어느 개인 또는 단체에게 발생한 어떠한 직접 손실이나 손해 또는 보상으로 인한 손실이나 손해에 대해서도 책임을 지지 않습니다.

본 보고서는 필자의 개인적인 견해로 당사의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.

여기 있는 모든 정보는 저작권법 등 법의 보호를 받으며, 당사의 사전 서면 동의 없이는 누구도, 이 정보를 전체 또는 부분적으로, 어떤 형태나 방식 또는 수단으로든, 복제 또는 재생산, 배포장, 전송, 전달, 유포, 재배포 또는 재판매, 또는 그러한 목적으로 사용하기 위해 저장할 수 없습니다.