

중소 조선 현황 동향 및 전망

I. 중소 조선산업 개황	3
II. 각 시장별 현황	4
1. 벌크선 시장	4
2. 중소형 탱커시장	8
3. 중소형 컨테이너선 시장	12
III. 국내 중소 조선산업의 경쟁력	16
IV. 중소조선 현황 전망 및 시사점	20

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr

확인 : 실장 이진권 (3779-6670)
ljinguhan@koreaexim.go.kr

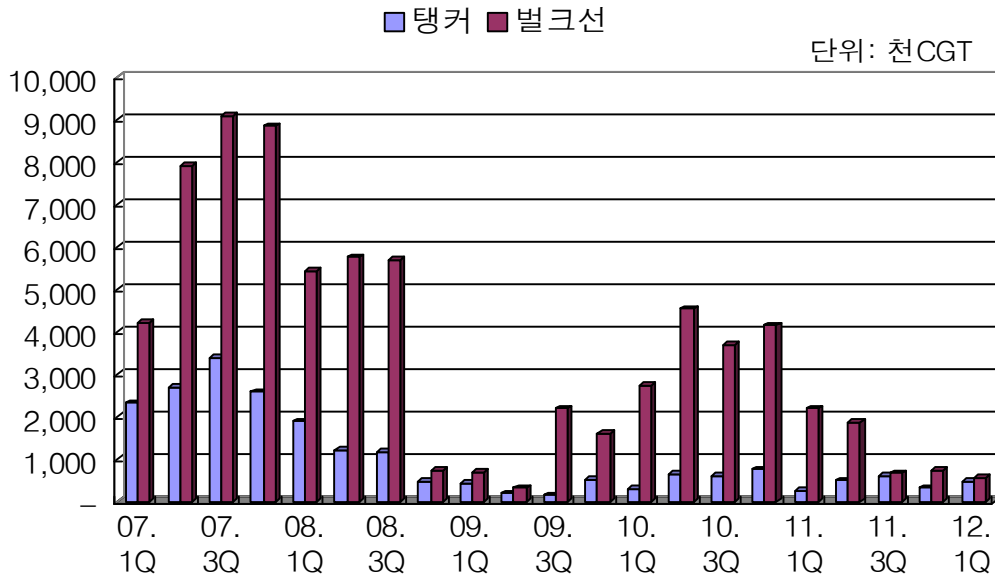
< 요약 >

- 본 연구의 목적은 현시점에서 중소조선 관련 시황의 동향을 파악하고 동 산업의 경쟁력 분석 및 전망을 제시하는 것임
- 호황기의 과다 물량과 유럽발 경기침체 등으로 선박량 과잉 문제가 현실화된 가운데 중소 조선산업은 최악의 침체를 맞고 있음
 - 국내 중소조선산업의 1분기 수주량은 중형탱커 2척이 전부임
- 벌크선 시장은 최악의 선박량 과잉문제가 진행 중이며 금년내 문제가 오히려 심화되어 회복까지 상당기간이 소요될 것으로 예상
 - 현재 BDI는 800대를 기록하고 있는 등 최악의 침체를 나타내고 있음
 - 폐선도 활발히 진행되고는 있으나 한계가 있으며 시황 회복은 2014년 이후에나 가능할 것으로 전망
- 중소형 탱커 역시 선박량 과잉 문제가 있으나 벌크선에 비해서는 가벼운 편이며 타 선종에 비해서는 빠른 회복을 보일 것으로 전망
 - 탱커의 선박량 과잉은 빠른 속도는 아니지만 점차 회복 중인 바 2013년부터 점차 호전될 전망이다
- 중소형 컨테이너선 시장의 경우 선박량 과잉을 빠르게 해소하고는 있으나 대형 컨테이너선의 심각한 과잉과 이로 인한 선박의 하부 시장으로의 연쇄적 대체가 문제가 될 것으로 보임
 - 현재로서는 이러한 연쇄적 대체의 정확한 영향을 파악하기가 어려워 평가와 전망에 어려움이 있음
 - 다만, 금년 중 선박의 신규 수주는 어려울 것으로 보이며 2014년부터 점차 회복할 것으로 전망
- 신조선 시황의 회복 속도는 중소형 탱커 > 중소형 컨테이너선 > 벌크선 순이 될 것으로 예상되며 2014년경부터 탱커와 컨테이너선을 중심으로 서서히 회복 전망
- 향후 국내 중소조선소는 어려움이 지속될 것으로 보이며 이들 조선소들은 경기 회복 후 시장에서 확고한 위치를 재구축할 것으로 전망됨
 - 다만 재무적 문제의 극복 여부가 관건이 될 것임

I. 중소 조선산업 개황

- 유럽재정위기가 표면화, 선복량 과잉이 현실화로 중소 조선시황은 침체를 지속

< 벌크선 및 중소형 탱커의 전 세계 분기별 수주량 >

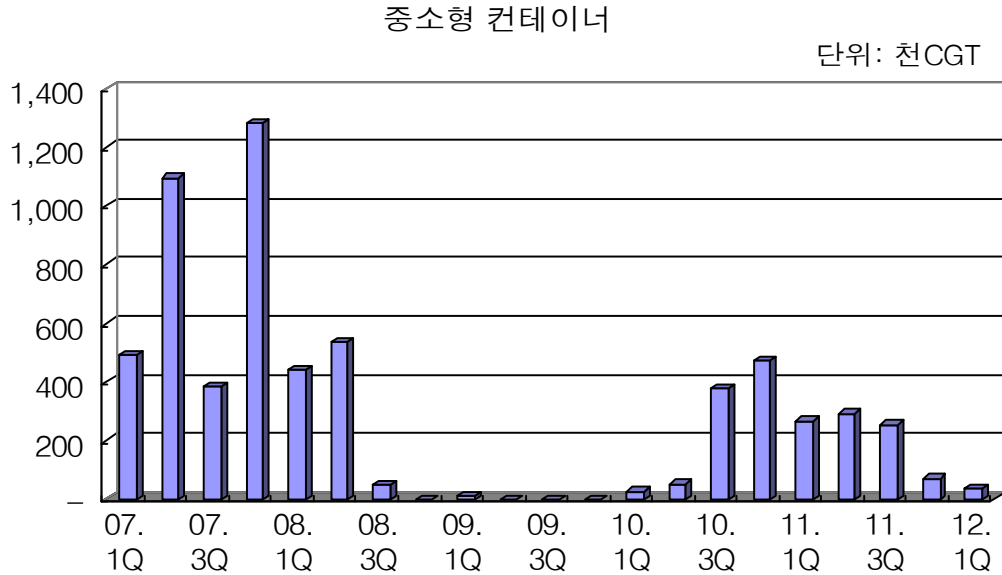


자료 : Clarkson

- 전 세계 벌크선 수주는 금융위기 이후 2010년도에 중국의 금융제공 등 인위적인 부양책으로 호조를 나타낸 뒤 2011년 하반기부터 다시 수주가 미미한 수준임
 - 전 세계 1분기 벌크선 수주는 전분기 대비 약 20% 감소할 것으로 추정
- 아프라막스급 이하 중소형 탱커 역시 2007년 이중선체구조 교체수요의 발주가 거의 완료되고 금융위기 이후 침체를 지속
 - 다만, 1분기 중소형 탱커의 전 세계 수주는 전분기 대비 약 50% 증가하여 벌크선에 비하여는 다소 회복이 빠를 것으로 보임
- 최근 국내 중형급 조선소의 중요한 수주선종이 되고 있는 파나막스급 이하 중소형 컨테이너선의 경우도 지난해 말부터 수주량이 거의 없는 상황임
 - 1분기 전 세계 중소형급 컨테이너선 수주는 수주량이 급감한 전 분기

보다도 약 45% 감소 추정

< 중소형 컨테이너선의 전 세계 분기별 수주량 >



자료 : Clarkson

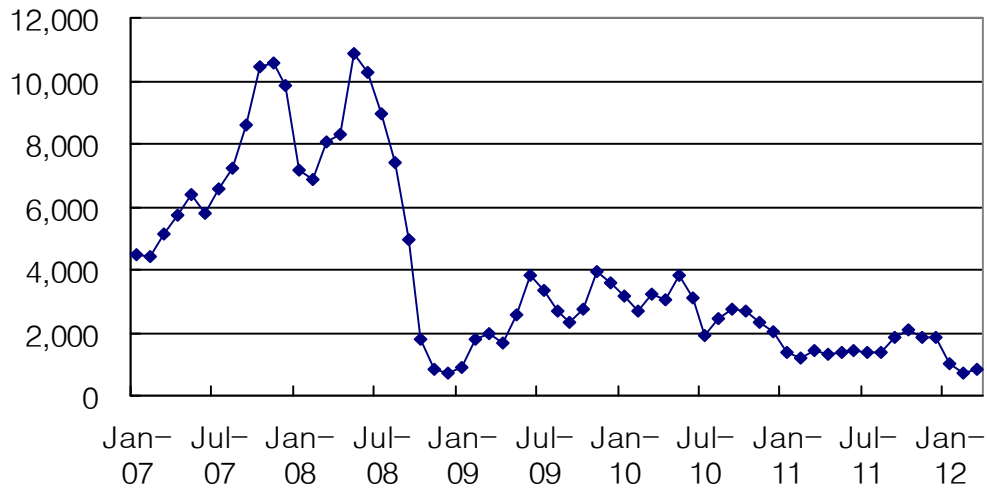
- 국내 중소조선소의 1분기 수주도 매우 적은 수준으로 3월 말까지 추가 수주가 없다면 전년 동기대비 94.7% 감소한 수준이 될 것임
 - 금년 1분기 중 국내 중소조선산업 수주는 SPP조선이 수주한 52Kdwt급 제품운반선 2척, 67백만 달러가 전부임
 - 수주액 기준으로는 전년 동기대비 94.5% 감소

II. 각 시장별 현황

1. 벌크선 시장

- 용선 운임 지수인 BDI는 금년들어 사상 최저치를 기록하는 등 최악의 시황을 나타내고 있음
 - 3월 하순의 BDI 지수는 800대로 (3/20자 884) 전 세계 벌크선사의 거의 대부분이 적자 상태인 정도로 추정

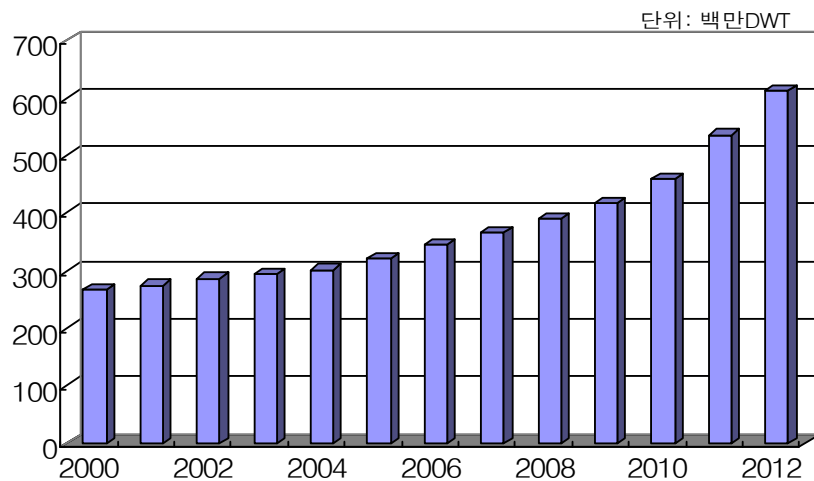
< BDI 지수 추이 - 월평균 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- ☐ 시황의 부진은 유럽발 경기침체에 의한 수요 둔화의 영향이 있으나 그보다는 선박공급량 과잉이 근본적인 원인임

< 벌크선 선대규모 >



자료 : Clarkson

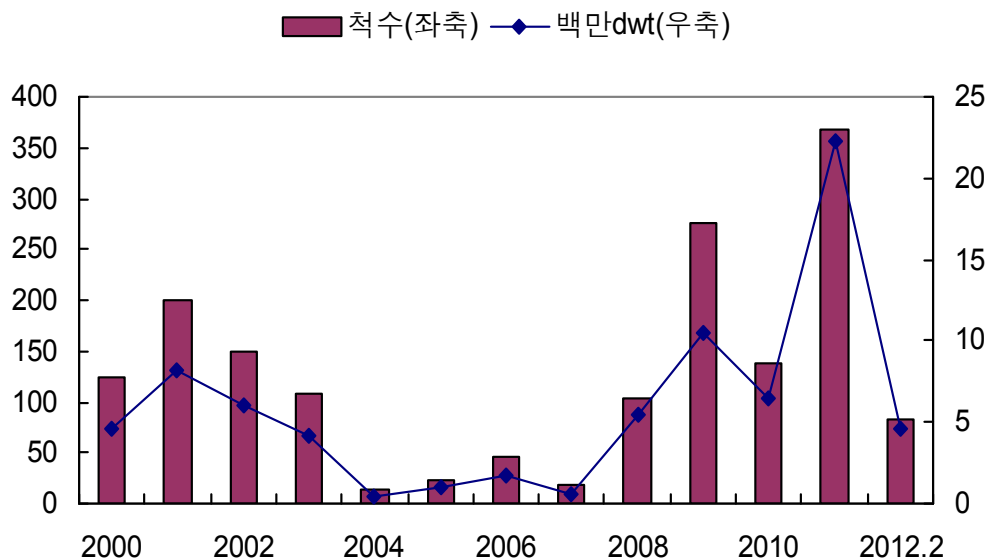
주 : 각 연초기준 선복량 그래프임

- 2005년말 이후 지난해 말까지 전 세계 선대규모는 연평균 10.1%의 속도로 증가
- 전 세계 벌크선 수주는 2007~2008년 대호황기가 있었고 금융위기 이후에도 중국의 금융공세에 의하여 2010년 호조 시황이 기록된 바 있음

- 금년도 벌크선 선복량 증가율은 10% 이상으로 예상되는데 반하여 벌크화물의 해상물동량은 약 6% 내외 증가에 그칠 전망
- 벌크선 선복량 과잉 문제는 금년에 더 심화될 것으로 예상
- 특히 금년도 전 세계 벌크선 인도 예정량은 117백만dwt로 이는 사상 최대규모의 인도량이며 지난해 말 기준 전 세계 선복량의 약 19%에 해당하는 규모임
- 폐선량, 계획물량 중 계획차질에 의한 미인도량 등을 고려하여 금년도 선복량 증가율은 최소 10% 이상이 될 전망

□ 폐선은 사상 최대규모를 기록하고 있으나 폐선만으로 선복량 과잉을 해소하기에 한계가 있을 것으로 보임

< 벌크선 폐선 추이 >



자료 : Clarkson

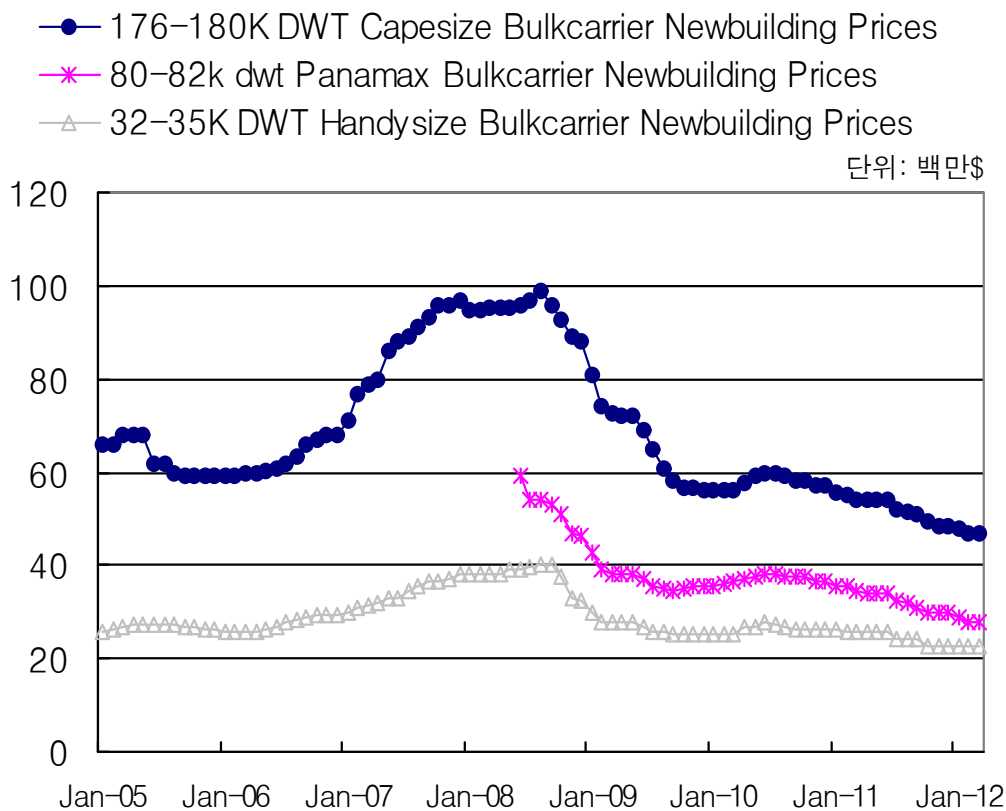
- 2011년 벌크선 폐선은 선복량 과잉의 영향으로 사상 최대 규모를 기록하였으며 금년 1~2월 2개월간의 폐선량도 전년 동기대비 47% 증가하는 등 활발한 폐선이 이루어지고 있음
- 그러나 금년 중 폐선량은 지난해 연말 선복량의 5% 이내에 그칠 것으로 예상되며 금년 인도 예정물량과 비교하면 선복량 과잉 해소에는 한계가 있는 정도의 물량임

- 더욱이 노후선은 대부분 중소형급으로 현재 폐선 선박의 평균 크기는 5~6만톤급에 불과하여 많은 폐선 척수에도 불구하고 실질적인 선복 톤수 감소효과는 크지 않음
- 대형선박들이 건조되기 시작한 것은 역사가 짧아 대형선들의 선령이 낮으므로 폐선에 의한 공급 조절에는 한계가 있음

□ 벌크선의 신조가격은 2010년 8월 이후 지속적으로 하락

- 벌크선의 신조선가격은 금융위기 이후 크게 하락한 후 2010년의 시황 호조로 잠시 상승하였으나 하반기부터 다시 하락하기 시작하여 현재는 2003~2004년 신조선 가격 수준에 이름
- 현재의 가격으로는 고비용 구조의 한국 조선소들이 수익을 내기 어려운 수준으로 보임

< 선종별 벌크선 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson

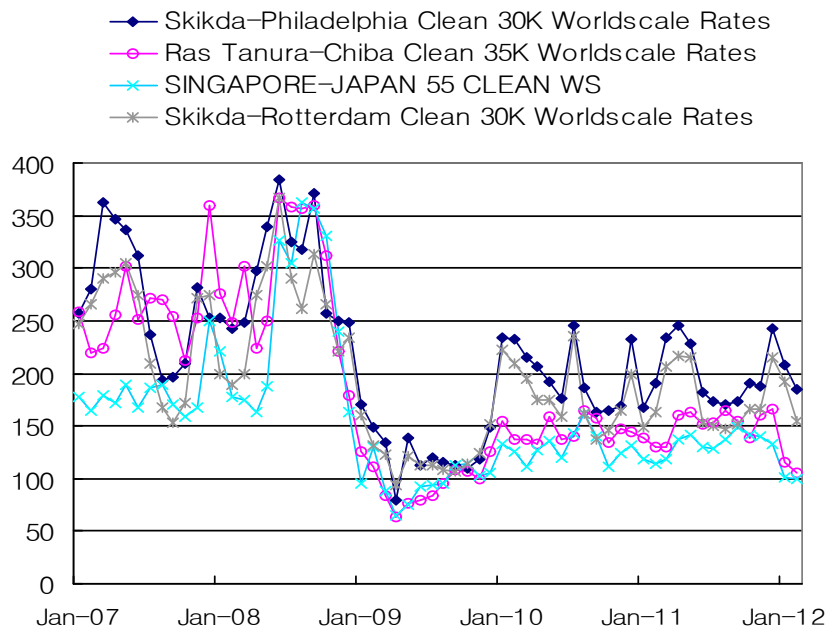
□ 벌크선 시황은 금년이 최악의 시황을 나타낼 것으로 보이며 시황이 회복되기까지는 2~3년의 시간이 더 걸릴 것으로 전망

- 선복량 증가와 유럽 재정위기의 영향으로 물동량의 둔화가 진행될 것으로 예상되는 올해가 벌크선의 최악의 시황이 될 것으로 예상
- 2013년에는 유럽사태의 일부 해소로 물동량 증가율이 높아질 것이라는 가정하에 신조 인도량도 금년 대비 감소하면서 BDI는 다소 반등할 것이나 선복량 과잉 해소의 의미는 아닐 것임
- 선사들이 적자수준에서라도 조업이 정상화될 정도의 BDI 2,000선 회복과 신조선 수주가 본격적으로 재개되는 시황 회복은 2014년 이후가 될 전망

2. 중소형 탱커¹⁾ 시장

□ Handysize급 제품운반선의 운임지수는 비교적 낮은 수준에 머물고 있음

< Handysize tanker 운임지수 추이 >



자료 : Clarkson

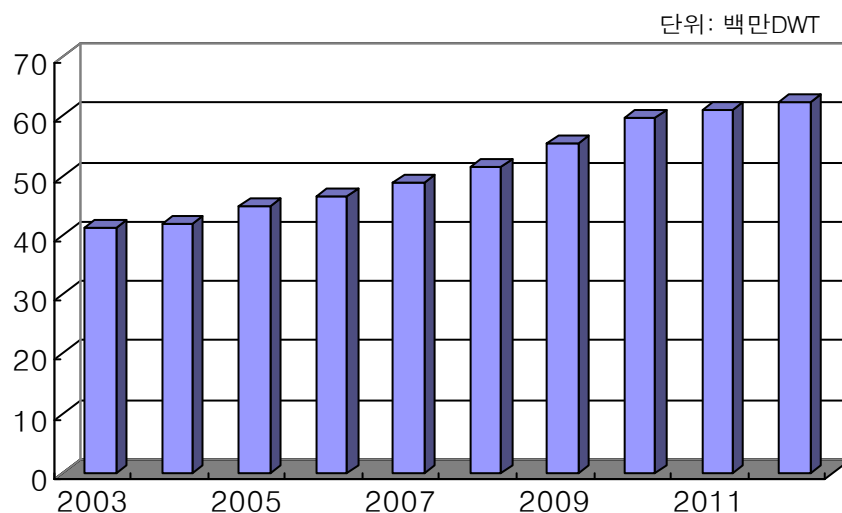
1) 국내 중소조선소의 중소형탱커는 대부분 Handysize급(10,000~60,000dwt)의 제품운반선(화학탱커 포함)이므로 본 절은 Handysize tanker 위주로 기술함

- 운임지수는 금융위기 이후 크게 하락한 뒤 다소 회복하였으나 여전히 낮은 수준에 머물러 있음
- 최근 2개월간은 북반구의 겨울을 대비하기 위한 비축용 연료유 운송 수요가 소멸되어 계절적 요인으로 수요가 감소하면서 운임이 하락

□ Handysize 탱커는 2008~2009을 거치면서 선복량 과잉상태에 이른 것으로 추정되며 현재는 공급과잉문제를 조금씩 해소해 나가는 단계로 추정

- Handysize 탱커는 세계 주요항구의 단일선체구조 선박 입항 규제가 2010년을 전후하여 시행됨에 따라 이를 대비한 교체수요와 노후선박 대체 수요가 겹치면서 2006년을 전후하여 호황을 이루었음
 - 동 시기에는 해운시황까지 호조를 나타내어 투기적인 과잉발주까지 일어난 것으로 평가됨
- 동 시기의 많은 발주물량은 대체적으로 2009년까지 대부분 건조된 것으로 보이며 금융위기 이후 일부 물량이 지연되어 2011년~2012년 건조되고 있는 것으로 추정됨
- 호황기의 발주물량으로 인하여 2008~2009년의 선복량 증가는 연평균 약 8%에 이르렀음

< Handysize 제품운반선 선대규모 >



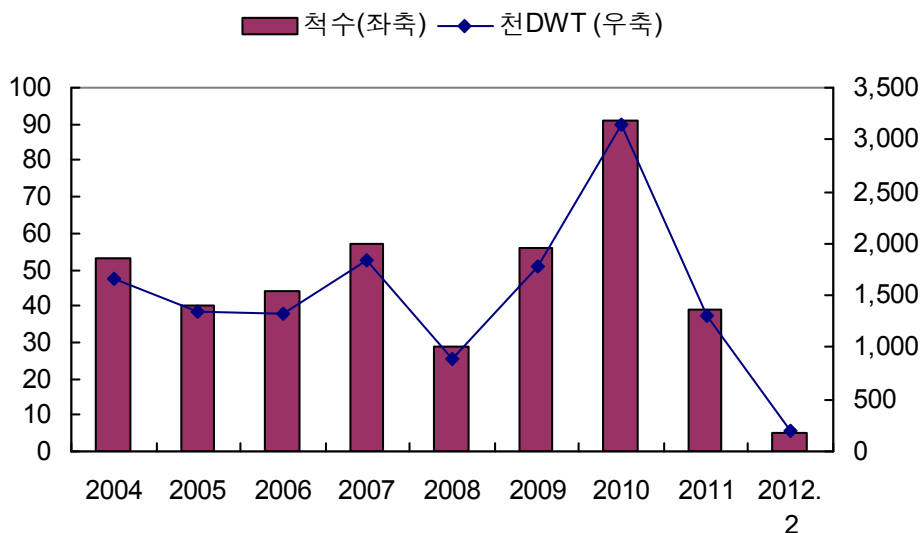
자료 : Clarkson

주 : 각 연초기준 선복량 그래프임

- 반면 동 시기에 일어난 금융위기로 인하여 해상 물동량 증가율은 2008년 4.4%와 2009년 -3.6%에 그쳐 2009년을 계기로 선복량 과잉 상태가 된 것으로 추정됨
- 2010년에는 단일선체구조선박 입항금지 규제 시행으로 많은 폐선이 이루어지면서 선복량 증가율은 1.8%에 그쳤고 기저효과에 의해 물동량 증가율이 약 5.6%를 기록하여 과잉문제를 다소는 완화시킴
- 현재까지 공급과잉 상태가 지속되고 있고 금년에 선복량 증가율은 약 3% 이내, 물동량은 4%대의 증가율이 예상되어 근본적인 해소는 아니나 선복량 과잉은 조금 더 완화될 것으로 예상
- 전반적으로 선복량과잉 정도는 벌크선에 비하여 비교적 가벼운 편이며 현재 조선소에 남아있는 수주잔량 비율도 높지 않아 회복이 비교적 빠를 것으로 예상

□ Handysize 제품운반선의 폐선은 2010년도에 가장 많은 양을 기록

< Handysize 제품운반선 폐선 추이 >



자료 : Clarkson

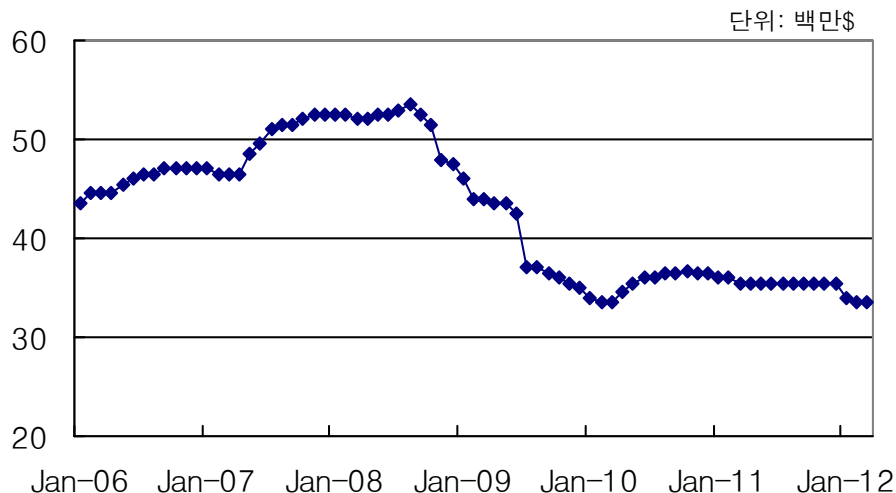
- 노후선박과 단일선체구조 선박 등의 폐선으로 2000년 이후 비교적 많은 폐선이 이루어짐

- 전 세계 주요 항구의 단일선체구조 탱커 입항금지 규제가 시행된 2010년에 가장 많은 폐선을 기록한 이후 2011년부터 예년 수준의 폐선이 이루어지고 있음
- 현재는 노후 선박 폐선이 상당 부분 진행되어 더 이상 폐선을 통한 선복량 과잉문제 해소는 기대하기 어려울 것으로 보임

□ Handysize 신조선가는 금년들어 하락하고 있음

- 선복량 과잉과 시황하락의 영향 등으로 47Kdwt급 제품운반선은 전년 동기대비 5.6% 하락한 수준임

< Handysize 제품운반선 신조선가 추이 >



자료 : Clarkson 주: 47~51Kdwt급 제품운반선 기준

□ Handysize 탱커시황은 최악의 상황을 2009년에 넘긴 것으로 판단되며 빠른 속도를 기대하기는 어려울 것이나 점차 회복될 것으로 전망

- 선복량 과잉문제가 아직도 심화되고 있는 벌크선과는 달리 중소형 탱커시황은 2009년에 최악의 상황을 맞이한 것으로 판단됨
- 2010년의 대량 폐선으로 수급구조가 약간 개선되었고 이미 호황기 발주 물량의 대부분이 인도되어 수주잔량이 많지 않은 점 등 공급측의 문제는 점차 개선될 것으로 예상
- 유럽과 미국의 노후 정유시설이 점차 폐기되고 중동 등지로 부터의

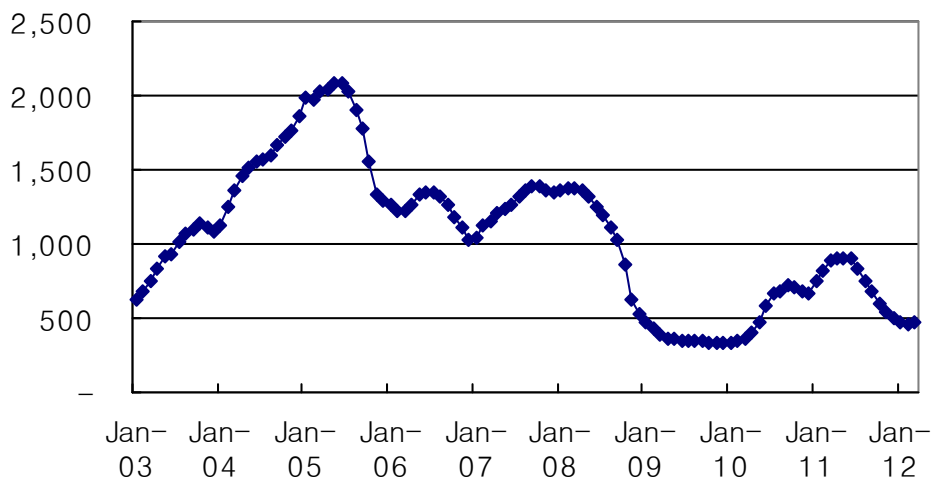
수입이 점차 증가하면서 유럽발 경기침체의 개선과 함께 해상물동량은 당분간 선복량 증가율을 증가할 것으로 전망

- 다만, 아직까지 선복량 과잉문제가 근본적으로 해소된 것은 아니어서 대량의 신조선 물량을 기대하기는 어려우나 타 선종에 비하여 빠른 회복을 보일 것으로 전망

3. 중소형 컨테이너선²⁾ 시장

- 컨테이너선의 용선운임지수라 할 수 있는 HRCI는 지난해 5월 이후 지속적으로 하락하면서 현재는 매우 낮은 수준에 머물고 있음

< HRCI 추이 >



자료 : KMI에서 재인용

- 2008년 금융위기 직후 사상 최저치까지 급락한 지수는 전 세계 선사들의 감속 운항 조치로 2010년 1월부터 상승하기 시작하여 900대를 회복하였으나 지난 해 5월 이후 다시 하락
- 현재는 470 내외에서 등락하고 있으며 정상적인 상황에서는 1,000 이상을 나타내는 수준임

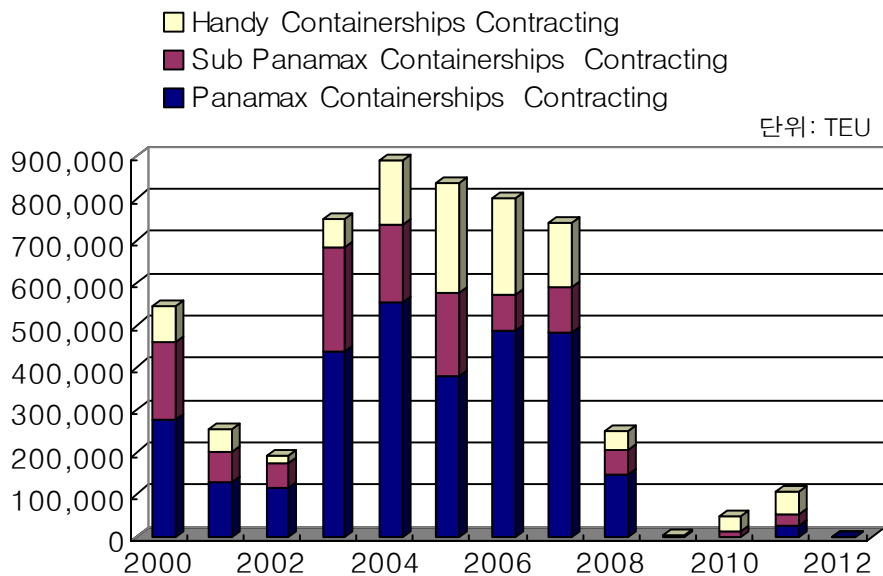
- 중소형 컨테이너선 역시 금융위기를 거치면서 선복량과잉 문제에

2) 본 절에서 중소형 컨테이너선은 한국 중소조선소가 주로 수주하는 4,000TEU 이하(파나막스급), 이하급 컨테이너선을 의미

직면하고 있으며 향후 컨테이너선 시장의 구도 변화로 복잡한 양상이 전개될 것으로 예상

- 중소형 컨테이너선의 수주호황은 2003~2007년에 걸쳐 5년간 진행되었으며 동 기간의 발주량으로 인하여 2005~2008까지 선복량 증가율은 무려 연평균 10.6%에 이름

<중소형 컨테이너선의 전 세계 수주량 추이>



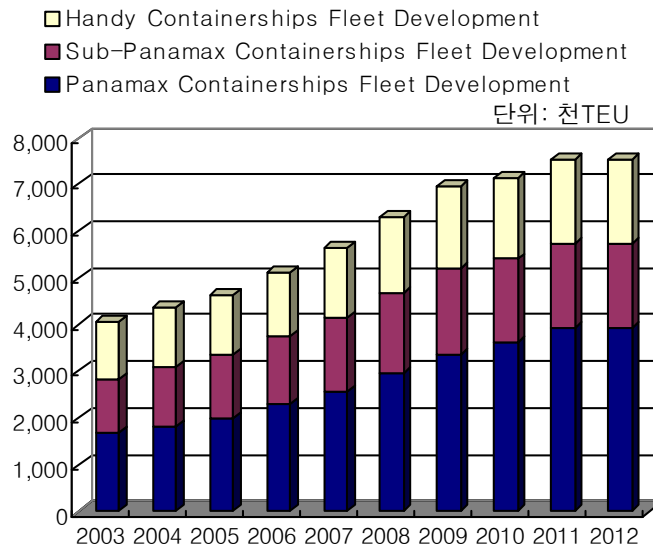
자료 : Clarkson

- 2005~2007까지 물동량 증가율은 10.4%로 선복량증가율에 약간 미치지 못하나 그 이전에 선복부족이 있었던 것으로 추정되어 상황에는 문제가 없었음
- 2008년에 선복량 증가율은 10%에 달한 반면 하반기의 금융위기로 물동량 증가율은 5.1%에 그쳤으며 2009년의 선복량 증가율도 3%에 이르렀으나 물동량 증가율이 -9%를 기록하여 선복량 과잉 시작
- 2010년부터 전 세계 컨테이너 물동량은 8%내외를 기록하고 있으며 중소 컨테이너선의 선복량 증가율은 연평균 3% 내외에 그쳐 중소 컨테이너선 자체만으로는 선복량과잉을 빠르게 해소하고 있음
- 그러나 최근 들어 top-tier들 간의 운송비 경쟁으로 컨테이너선의 대형화 추세가 진행되어 대형컨테이너선 시장의 선복량 과잉 문제는

오히려 심화되고 있음

- 이러한 영향으로 구주 및 미주 노선 등은 10,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선으로 채워지고 기존 대형선이 중장거리 노선으로, 중대형선이 단거리 노선으로 이동되는 연쇄 대체가 이루어질 가능성이 있음
- 이러한 연쇄적인 선형 대체가 얼마만큼 이루어질 것인지 등에 대한 영향은 아직까지 평가, 예측하기가 어려움
- 다만, 이러한 연쇄적인 대체는 중소형 컨테이너선 신조선 시장에 나쁜 영향을 줄 것으로 예상되어 중소형 컨테이너선의 선복량 조정에도 불구하고 신조 시황이 단기에 살아날 것으로 기대하기는 어려움

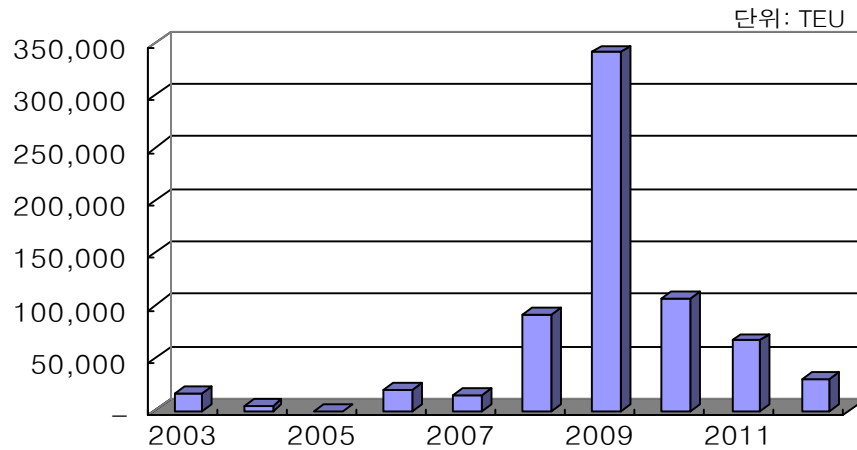
<중소형 컨테이너선 선복량 추이>



자료 : Clarkson

- 중소 컨테이너선의 연간 폐선량은 현재 선복량의 1% 내외 수준으로 시황을 고려하면 많은 수준은 아닌 것으로 보임
 - 시황 급락의 영향으로 2009년에 폐선이 크게 증가하여 전체 선복량의 약 5%에 달하였으나 이후 크게 감소하면서 현재는 1% 내외에 그치고 있음
 - 2009년을 전후하여 상당한 양의 노후선 폐선이 이루어져 현재의 낮은 시황에도 폐선 대상 선박은 많지 않은 것으로 보임

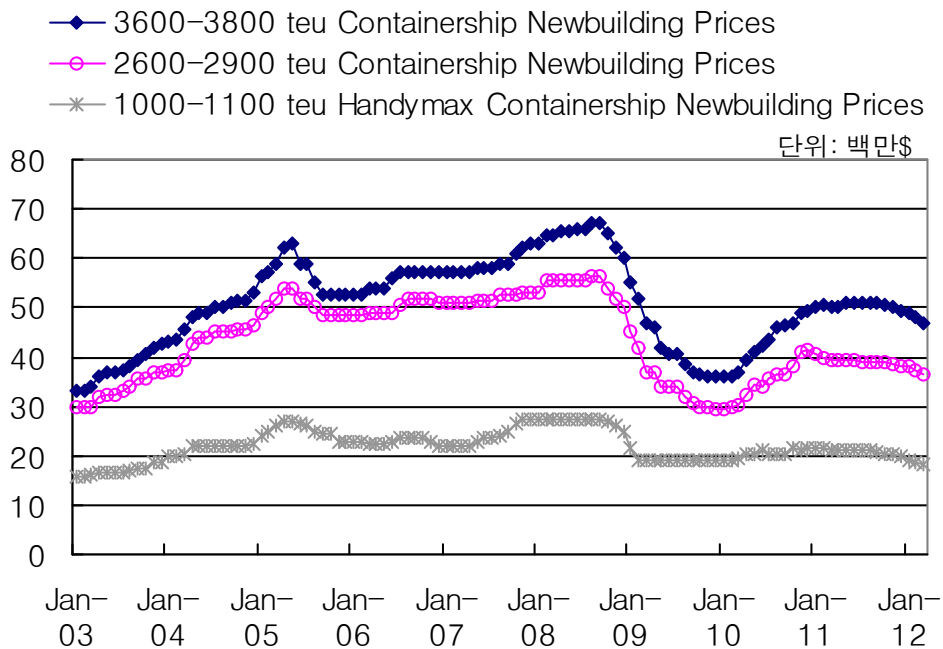
< 중소 컨테이너선의 폐선 추이 >



자료 : Clarkson

- 중소 컨테이너선의 신조선 가격은 전년도 하반기 이후 지속적으로 하락하고 있음

< 중소형 컨테이너선 신조선 가격 >



자료 : Clarkson

- 금융위기 이후 급락한 중소 컨테이너선의 신조선 가격은 감속운항으로 HRCI 지수가 상승하기 시작한 2010년 초부터 재상승 하였으나 경기침체 등의 영향으로 2011년부터 다시 하락 추세임

- 현재의 신조선 가격은 선형별로 전년 동기대비 6~14% 하락한 수준임

□ 중소 컨테이너선 시황은 당분간 어려울 것으로 예상되며 전체 컨테이너선 시장의 연쇄적인 대체상황을 지켜봐야 할 것으로 사료됨

- 중소 컨테이너선 신조선 시황의 결정적인 요소는 유럽 재정위기에 의한 경기침체의 해소와 중대형선이 중소형선을 얼마나 대체할 것인가 등 2가지로 사료됨
- 경기침체는 올해를 고비로 내년부터 점차 해소된다는 가정하에 연쇄 대체에 대한 영향을 평가하여야 할 것이나 현재로서는 정확한 평가가 어려운 실정임
- 다만, 현재 전체 컨테이너선 시장의 선복량 과잉과 경기 상황을 고려할 때 금년 중 다량의 신조선 수주는 어려울 것으로 예상되며 내년부터 조금씩 수주가 재개되면서 2014년 이후 회복 전망

III. 국내 중소 조선산업의 경쟁력

< 주요 중소 조선소의 주요 제품 >

	조선소	벌크			탱커			컨테이너선	
		±180K	±82K	±36K	±120K	±50K	±10K	±3.6K	±1.0K
중대형	성동조선	0	0	0	0	0		0	
	SPP조선		0	0	0	0		0	0
	신아SB					0			
	대한조선	0							
중형	대선조선			0		0			0
소형	세광중공업						0		
	21세기조선			0			0		
	삼호조선			0			0		

주 : 벌크선과 탱커의 K는 천dwt, 컨테이너의 K는 천TEU를 의미

□ 국내 중소 조선산업의 전반적인 경쟁력은 중국, 일본 등 경쟁국에 비하여 앞선 것으로 평가됨

- 가격경쟁력 면에서는 중국보다 5~10% 열위이나 중고선가에서 약

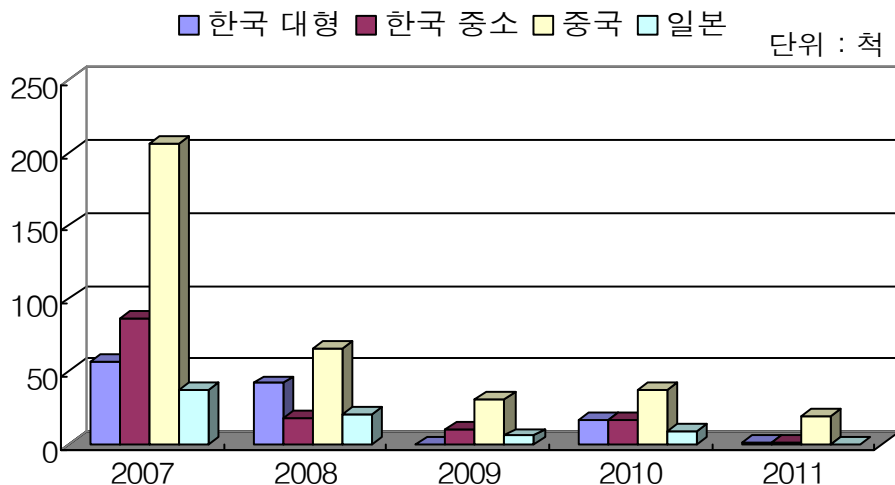
5~10% 정도의 우위를 보인다는 것이 업계의 평가임

- 가격 외의 품질, 생산성, 생산기술 등에서는 중국보다 충분한 우위에 있는 것으로 평가됨
- 특히, 탱커부문에서의 경쟁력은 큰 차이를 나타내고 있음
- 일본의 경우 표준선박 제작으로 선주들의 요구조건 수용에 문제가 있으며 엔화의 상승으로 거의 경쟁력을 잃은 것으로 판단됨

□ 벌크선에 있어서는 중국이 압도적인 우위를 점하고 있으며 향후에도 같은 추세를 나타낼 것으로 예상됨

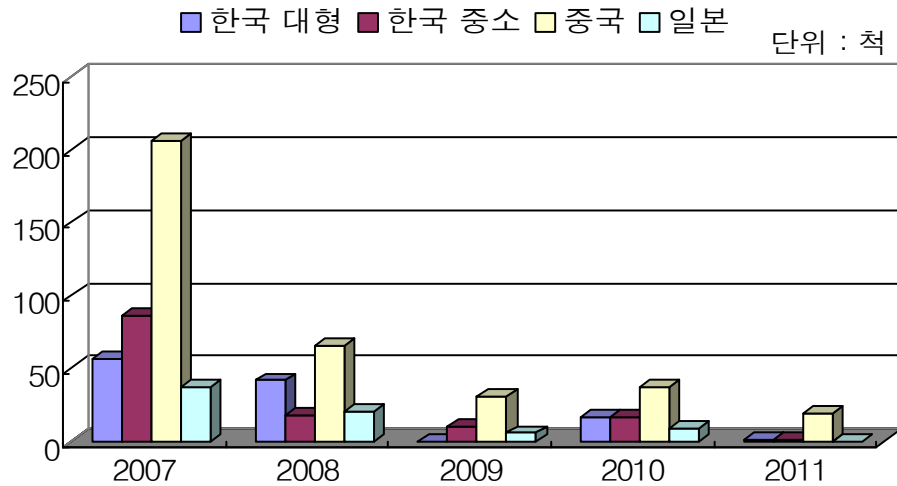
- 벌크선은 기술적으로도, 부가가치면에서도 가장 낮은 수준을 가진 선박으로 후발주자들이 공략하기 가장 쉬운 시장임
- 벌크선은 투기적 수요마저 강한 성격이 있어 타선박에 비하여 가격이 중요한 요소임
- 중국 내의 벌크선 해운물동량 수요로 인하여 내수비중이 높고 가격마저 국내 조선소의 흑자 불가능 수준으로 하락하여 대형, 소형을 막론하고 향후에도 중국의 독점적 수주가 예상됨

< Capesize(대형) 벌크선의 국가별 수주 추이 >



자료 Clarkson

< Handysize(소형) 벌크선의 국가별 수주 추이 >

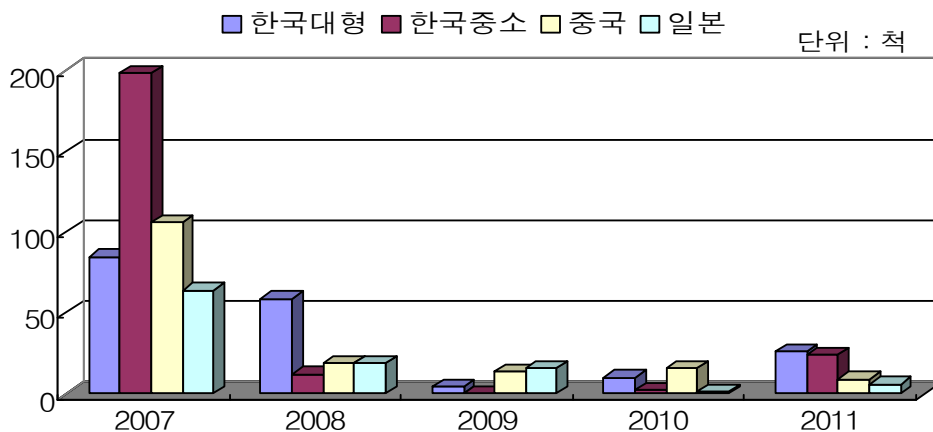


자료 Clarkson

□ 중소형 탱커의 경우는 한국이 압도적인 우위를 보이고 있음

- 벌크선 부족사태가 일어나기 이전인 2006년도까지 국내 중소 조선소의 주력 선종은 Handysize tanker 이었음
- 국내 중소 조선소들은 동 선종에서 많은 기술을 축적하고 있고 높은 경쟁력을 유지하고 있음
- 금융위기 이후 시장이 침체되어 수주량에서 큰 차이가 없으나 2011년을 기하여 다시 수주량 우위를 보임

< Handysize 탱커의 국가별 수주 추이 >

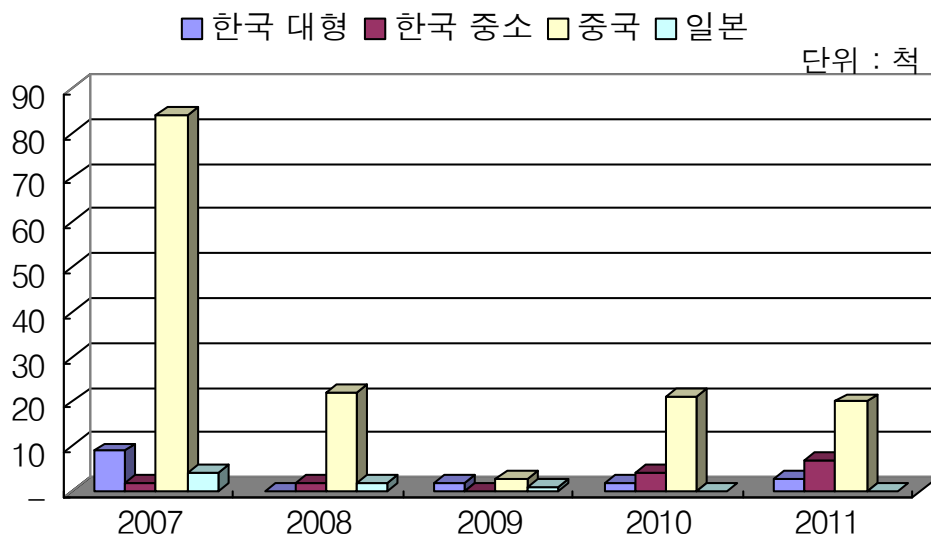


자료 Clarkson

□ 소형 컨테이너선의 수주 실적은 중국이 압도적인 우위를 나타내고 있으나 국내 조선소들도 경쟁력을 보유하고 있음

- 소형 컨테이너선의 경우 중국의 막대한 내수 기반으로 인하여 중국 조선소들이 많은 건조실적을 보유하고 있음
- 그러나 대선조선이 소형 컨테이너선 건조에서 세계적인 평판을 보유하고 있고 성동, SPP 등이 동 시장에 참여하여 수주 실적을 쌓아가고 있음
- 기술적으로 중국 조선소들이 많은 실적을 가지고 있으나 소형 컨테이너선 건조 조선소들이 영세한 경우가 많고 품질이 한국산 선박에 뒤떨어진다는 것이 업계의 평가임

< Handy급 이하 컨테이너선의 국가별 수주 추이 >



자료 Clarkson

□ 중국에 대한 기술력, 생산력 우위에도 불구하고 현재의 재무적 위기를 어떻게 넘길 것인가가 관건이 될 것임

- 금융위기 이후 대부분의 중소 조선소들이 재무적 위기에 의하여 채권단의 관리하에 놓여있고 조선소의 존속 여부를 장담할 수 없는 처지임

IV. 국내 중소조선 전망 및 시사점

- 국내 중소 조선산업과 연관된 주요 시장을 고려하면 금년 중 신규수주는 매우 어려운 상황이 될 것으로 전망
 - 중소형 탱커(제품운반선)의 발주가 다소 가능할 것으로 보이나 벌크선과 컨테이너선의 수주를 기대하기가 어려운 상황이어서 전반적인 중소 신조선 수주는 매우 좋지 못한 수준일 것으로 전망
 - 특히, 벌크선의 경우 부가가치가 높지 않고 가격마저 2005년 이전 수준으로 하락하여 수주를 한다 하여도 적자수주가 될 것이며 적자폭도 클 것으로 예상
- 신조선 시황의 회복 속도는 중소형 탱커 > 중소형 컨테이너선 > 벌크선 순이 될 것으로 보여 우선은 탱커 수주에 집중하는 것이 필요하나 절대 발주물량이 크게 부족할 것으로 예상
 - 2013년에는 중소형 탱커 물량이 다소 증가할 것으로 보이나 전체적인 물량은 여전히 크게 부족할 것으로 전망
 - 신규수주는 2014년경부터 탱커와 일부 컨테이너선을 위주로 서서히 회복될 것으로 전망
- 향후 국내 중소조선소는 어려움이 지속될 것으로 전망되나 사업지속이 가능한 조선소는 해운경기 회복 후 시장에서 확고한 입지를 재구축할 수 있을 것으로 전망
 - 현재 국내 뿐 아니라 중국 조선소들도 극심한 어려움에 처해 있고 대형 조선소 위주의 육성정책으로 중국 중소 조선소들도 대다수 구조조정 될 것으로 보임
 - 향후 경기가 회복되고 생산설비가 조정된 후 사업지속이 가능한 중소 조선소들은 안정적 생산기술력을 기반으로 세계시장에서 확고한 입지를 구축할 가능성이 높음
 - 관건은 현재 이들 조선소가 처해 있는 재무적 문제를 어떻게 타개할 것인지의 문제임

<참고>

< 주요 중소조선소별 재무현황 >

조선소명	총자산	자기자본	당기손익	비고
성동조선	2.5조원	△1.2조원	△4,652억원	2010년도
SPP조선	1.1조원	△2,502억원	△2,771억원	2010년도
신아SB	7,577억원	△9,390억원	△1,484억원	2010년도
대한조선	4,030억원	240억원	△566억원	2011년도
대선조선	6,251억원	△1,588억원	△721억원	2011년도
세광중공업	1,463억원	△7,730억원	△980억원	2011년도
21세기조선	1,489억원	△4,175억원	△1,372억원	2010년도
삼호조선	2,504억원	△1,240억원	△1,908억원	2010년도

자료 : 금융감독원 전자공시시스템