

중소조선산업 2012년도 1분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	5
II. 국내 중소조선산업 동향	6
1. 수주량 및 수주잔량	6
2. 건조량	9
3. 각종 관련 동향	10
III. 다음 분기 전망 및 시사점	13

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr
확인 : 실장 이진권 (3779-6670)
ljinguhan@koreaexim.go.kr

< 요약 >

- ☐ 2012년도 1분기 전 세계 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 59%와 47% 감소 추정
 - 전 세계 1분기 수주량은 379만CGT로 집계
 - 1분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 4point 하락한 135 기록
 - 전 세계 1분기 수주액은 120억 달러 수준으로 추정
- ☐ 국내 중소 조선산업의 1분기 수주는 탱커 2척이 전부임
 - 1분기 수주량은 전년 동기대비 95.7% 감소한 3.5만CGT
 - 1분기 수주액은 전년 동기대비 94.5% 감소한 0.67억달러
- ☐ 국내 중소 조선산업의 1분기말 수주잔량은 전분기 대비 13.0% 감소하였으며 건조톤수는 전년 동기대비 16.8% 감소
 - 1분기말 수주잔량은 467만CGT
 - 1분기 건조량은 201만DWT 건조
- ☐ 4분기 벌크선 운임, 용선료 등 해운지표는 큰 폭의 하향세를 나타낸 반면, 탱커는 소형 용선료가 소폭 반등하는 등 벌크선에 비하여 비교적 양호한 양상임
- ☐ 다음 분기에도 어려운 시황은 지속될 전망
- ☐ 국내 중소 조선산업은 수주부진과 재무적 문제로 많은 조선소들이 어려움에 처해 있음
- ☐ 중소 조선산업의 어려움은 결과적으로 중국의 입지를 강화시키고 한국 조선산업에 2차적인 피해를 가져올 수도 있음
 - 중소조선산업을 유지, 발전시키기 위해서는 정부, 업계, 금융기관이 총체적인 노력을 기울여야 할 것임

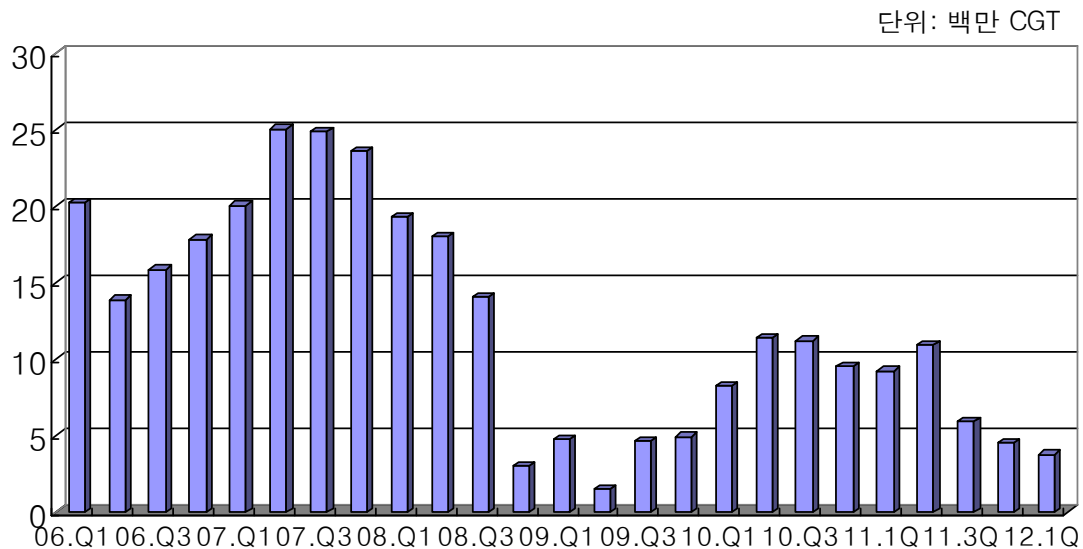
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2012년 1분기 전 세계 신조선 수주량은 전년대비 58.9% 감소한 379만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 선복량과잉과 경기침체 등에 따른 신조선 시황의 침체가 심화되고 있는 양상임
- 금년 1분기 전 세계 신조선 수주액은 전년동기 대비 약 47% 감소한 120억 달러 수준으로 추정

< 분기별 전 세계 수주량 추이 >

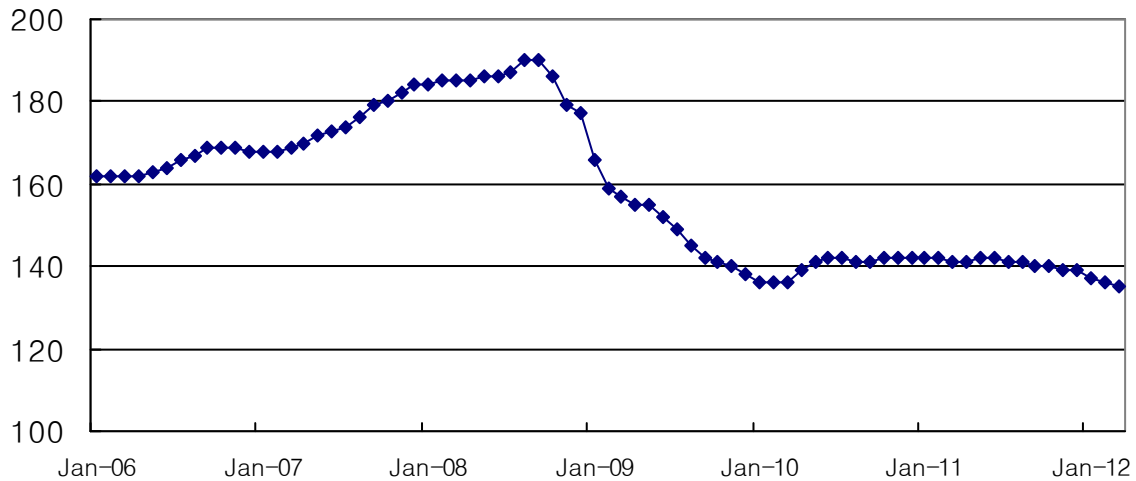


자료 : Clarkson

□ 1분기 신조선가는 지속적으로 하락하고 있음

- Clarkson 신조선가 지수는 지난 4분기말 139에서 금년 3월 135까지 하락
- 신조선가 지수는 지난해 하반기 이후 하락추세를 지속하고 있음

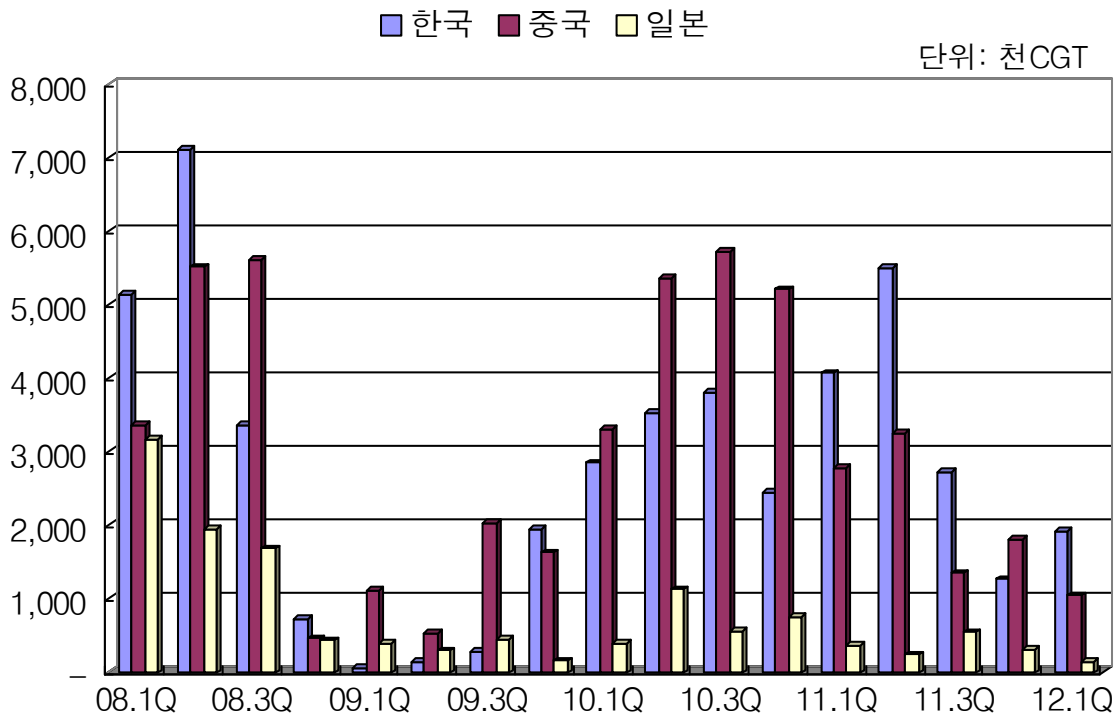
< Clarkson 신조선가지수 (Price index) 추이 >



자료 : Clarkson

- Clarkson 집계를 인용하여 금년 1분기 한국은 195만CGT를 수주하였고 중국은 그 다음으로 많은 105만CGT를 기록

< 한국, 중국, 일본의 분기별 수주 추이 >



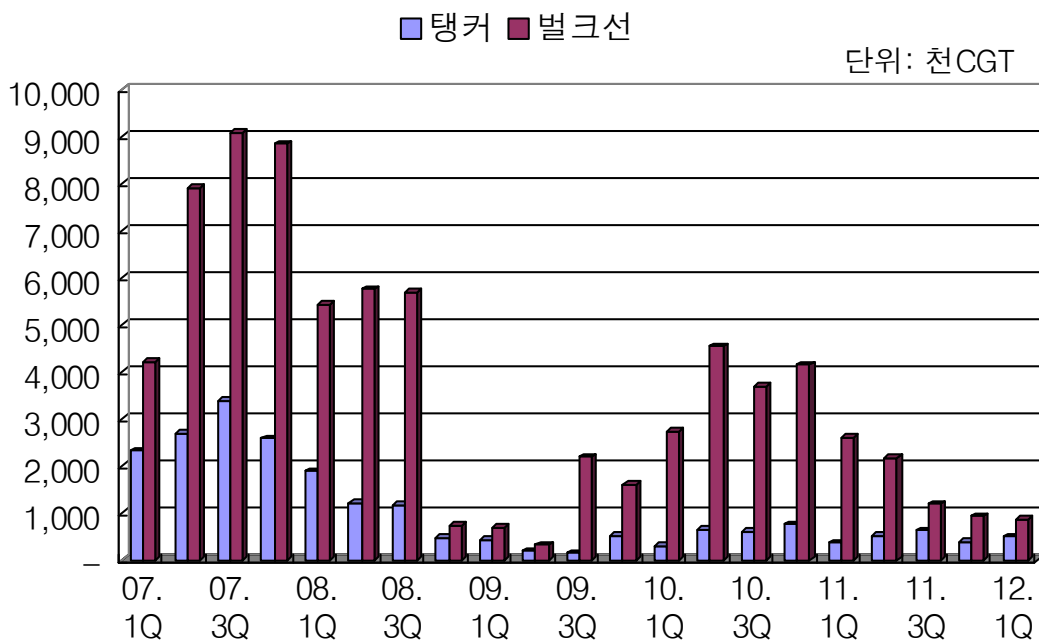
자료 : Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소

- 한국은 여전히 LNG선, drillship 등 고부가 선박 수주가 비교적 호조를 나타내고 있으나 이들 물량도 전년도에 비해 감소하여 전년동기 대비 52.7% 감소한 실적을 기록
- 중국은 범용상선 시장의 침체가 심화되면서 전년동기 대비 62.1% 감소
- 일본의 1분기 수주량은 전년동기 대비 60.7% 감소한 14만CGT

2. 중소 조선 현황

- 중소조선의 주요 시장인 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾ 시장은 두 선종 모두 심각한 수주 침체를 나타내고 있음

< 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 주 : 탱커는 아프라막스급 이하, 벌커는 케이프사이즈급 이하

- Clarkson 통계를 재가공하여 1분기 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 약 88만CGT로 전분기 대비 5.6%감소하였고 전년동기 대비

1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

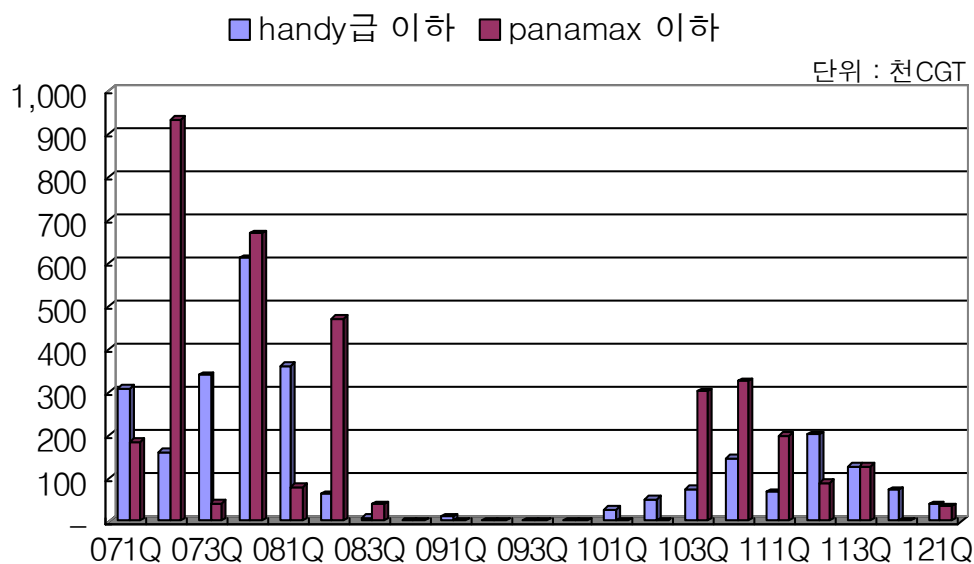
2) 중소형 탱커는 탱커의 규격 중 국내 중소조선소가 주로 수주하는 aframax(8~12만dwt), panamax(6~8만dwt), handysize tanker(1~6만dwt), small tanker(5천~1만dwt) 등 4개 선종만 집계

66.3% 감소

- Aframax급 이하 탱커의 1분기 전 세계 수주량은 51만CGT로 전분기 대비 33.2% 증가하였고 전년동기 대비 39.3% 증가
- 수주 증가에도 불구하고 워낙 미미한 양이어서 이를 회복의 신호라고 보기에는 아직 무리가 있음

□ 중소형 컨테이너선의 수주는 극심한 침체 상황이 지속되고 있음

< 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson

- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 경우 1분기에 단 4척이 수주되어 CGT 기준으로 전분기 대비 46% 감소
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우 1분기에 단 2척만 수주

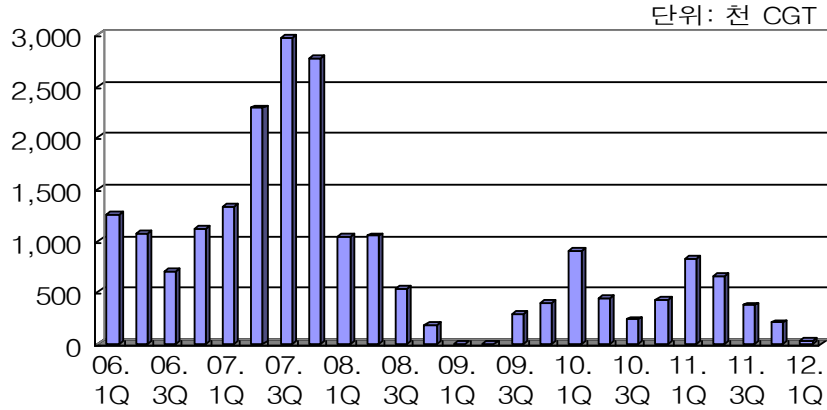
II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

□ 2012년도 1분기 국내 중소조선소³⁾의 수주는 전년동기 대비 95.7%

감소한 3.5만CGT를 기록 (전분기대비 약 83.1% 감소)

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >

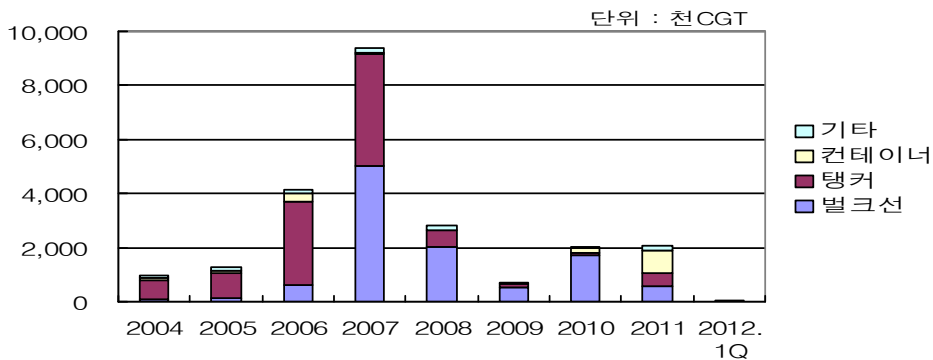


자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

- 1분기 수주는 52,000dwt급 제품운반선 2척이 전부인 사실상의 수주 중단 사태임
- 이러한 수주부진의 원인은 선박량 과잉에 의한 시황부진도 큰 요인이나 국내 중소 조선소들이 청산, 업종 전환 등으로 정상적인 영업을 할 수 있는 숫자가 적은 것도 원인으로 추정

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치와 2011년 통계는 Clarkson 통계수치를

사용하였으며 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

3) 본고의 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출용 강선을 건조하는 조선소에 한함. 최근 수주잔량면에서 성동조선, SPP 등은 한진중공업에 추월하여 세계 10위권에 진입하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

- 국내 중소조선산업의 1분기 수주액은 전년동기 대비 94.5% 감소한 0.67억달러를 기록

< 국내 중소조선 수주액 추이 >

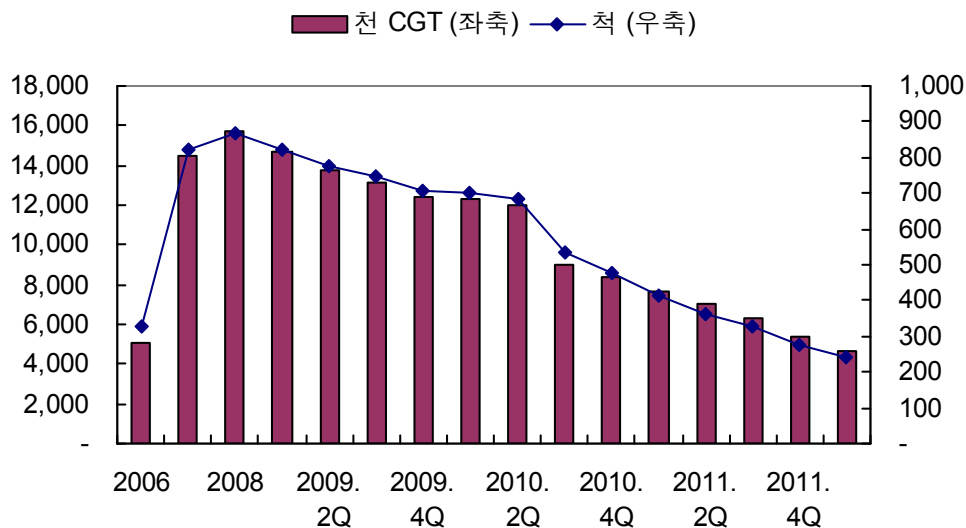
년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2006	96.1	17.1%
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012. 1Q	0.7	0.8%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 대형 조선소들이 해양설비 등으로 비교적 양호한 수주 실적을 기록한 반면 중소 조선의 수주는 거의 '0'에 가까운 상황임

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 1분기말 현재 약 467만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 약 13.0% 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 지속적인 수주침체로 수주잔량은 지속적으로 감소

- 현재 조업중인 중소 조선소를 기준으로 수주잔량은 이들 조선소들의 약 1.6년치 수준 일감으로 추정됨
- 현재 Clarkson의 기록에 나타난 239척의 수주잔량에는 청산된 조선소의 미인도 잔량 등 허수가 다수 포함되어 있음
- 선박건조를 지속하고 있는 조선소들 중 실질적으로 1년 이상의 일감을 보유하고 있는 조선소는 3곳에 불과함

2. 건조량

□ 2012년도 1분기 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년동기 대비 약 16.8% 감소한 201만dwt로 집계

< 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
07 1Q	187	2	347	17	14	1	1	-	-	-	14	2
07 2Q	188	2	300	14	14	1	1	9	8	1	18	2
07 3Q	307	4	287	12	40	3	3	9	8	1	11	1
07 4Q	147	3	518	22	26	2	2	9	8	1	18	2
08 1Q	26	1	697	24	68	5	5	17	16	2	-	-
08 2Q	196	2	750	25	12	1	1	-	-	-	12	1
08 3Q	171	1	970	32	12	1	1	32	28	3	11	1
08 4Q	339	2	1,047	39	12	1	1	12	10	1	12	1
09 1Q	464	4	1,380	42	13	1	1	-	-	-	-	-
09 2Q	466	4	935	28	-	-	-	9	8	1	-	-
09 3Q	636	5	583	19	111	9	3	17	16	2	-	-
09 4Q	1,140	10	562	14	14	1	1	9	8	1	-	-
10 1Q	1,651	16	802	17	96	8	2	-	-	-	-	-
10 2Q	1,350	17	573	14	96	8	2	-	-	-	-	-
10 3Q	1,966	18	749	17	192	15	4	-	-	-	11	1
10 4Q	2,161	23	419	8	13	1	1	-	-	-	12	2
11 1Q	1,996	23	385	9	-	-	-	-	-	-	35	3
11 2Q	2,208	22	677	11	-	-	-	-	-	-	-	-
11 3Q	2,374	26	373	5	13	1	1	-	-	-	9	1
11 4Q	1,402	17	262	5	-	-	-	-	-	-	19	1
12 1Q	1,853	24	125	2	13	1	1	-	-	-	19	1

자료 : Clarkson

- 전년 동기대비 탱커 건조량이 감소

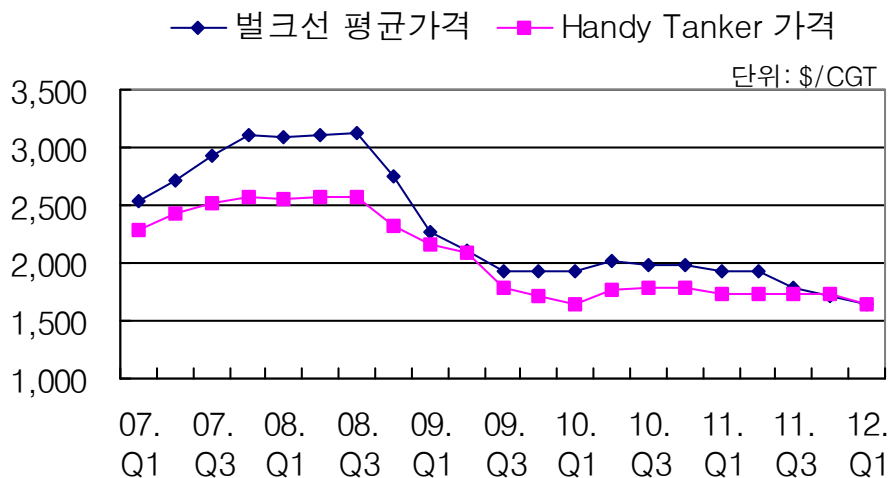
- 다만, 전분기대비 건조량은 19% 증가한 실적을 나타냄

3. 각종 관련 동향

□ 벌크선 및 핸디사이즈 탱커의 신조선가는 전분기 대비 다시 하락

- 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 4.1% 하락
- 40K PC 탱커의 경우는 전분기 대비 5.6% 하락
- 2개 선종 모두 2004년 이전가격까지 하락한 상태

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >



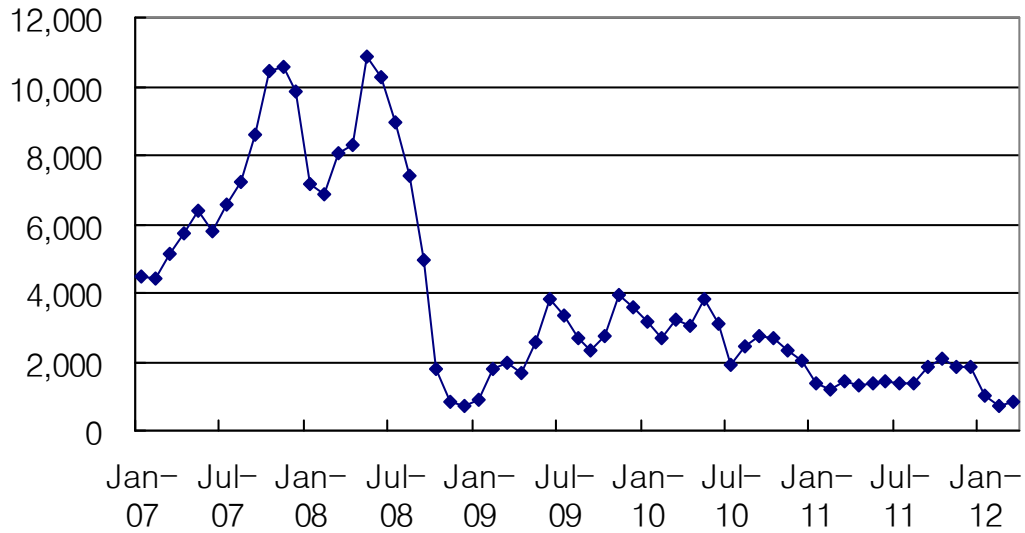
자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

□ 벌크선 운임지수(BDI)는 1월 중순이후 1,000을 밑도는 극히 부진한 상황을 나타냄

- BDI는 금년 초 1,624로 시작하여 중국 춘절연휴 직후 사상 최저치인 647까지 하락하였으며 이후 반등하여 1분기말 934로 마감
- 현재의 벌크선 선복량 과잉도 심각한 수준이며 금년 내 많은 양의 벌크선이 인도될 예정이어서 심각성은 더욱 심화될 것으로 추정

< BDI 추이 >

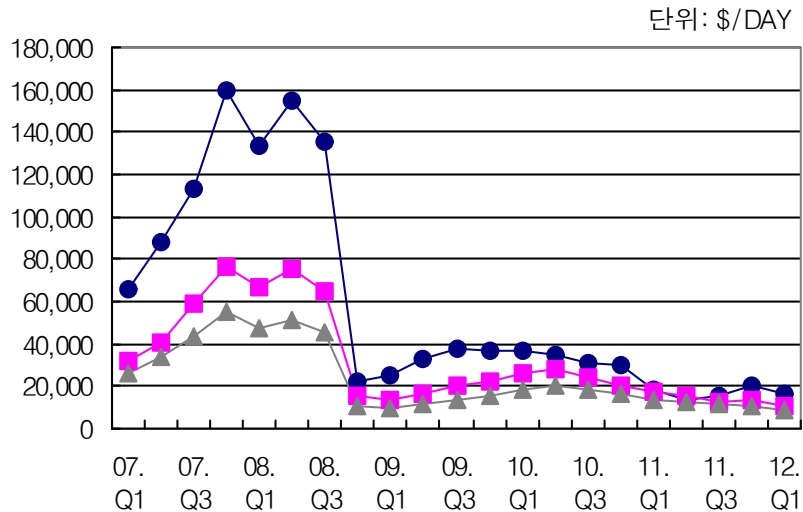


자료 : Clarkson

- 1분기 벌크선 용선료는 중국의 철광석 수입 둔화, 선박량 과잉 등의 원인으로 전분기대비 큰 폭의 하락세를 나타냄

< 벌크선 용선료 추이 >

● Capesize Bulker ■ Panamax Bulker ▲ Handymax Bulker



자료 : Clarkson

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

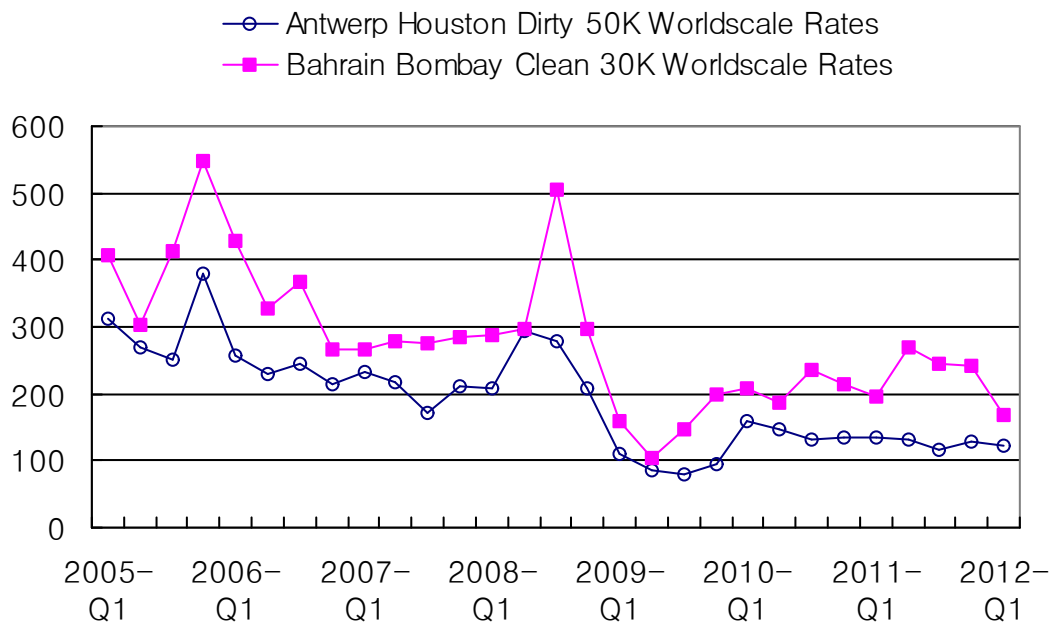
- Capesize의 용선료는 전분기 대비 20.0% 하락

- Panamax급과 Handymax급도 전분기대비 각각 16.8%, 18.5% 하락
- 벌크선의 경우 중국의 1분기 춘절 연휴에 의한 산업 가동 증지로 큰 타격을 받았으며 2분기에는 다소 회복될 것으로 기대되나 근본적인 선박량 과잉의 문제로 회복단계로 진입은 어려울 것으로 예상

□ 1분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 전분기 대비 약세를 기록한 것으로 나타남

- 50K dirty tanker의 앤트워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 4.2% 하락하였고 30K clean 바레인-봄베이간 WS는 동기간 29.8% 하락
- 상대적으로 수주잔량이 적어 시황회복의 기대를 받고 있는 중소형 탱커의 경우 아직까지 유럽발 경기침체와 많은 양의 호황기 건조 선박들의 영향을 받고 있는 것으로 보임

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

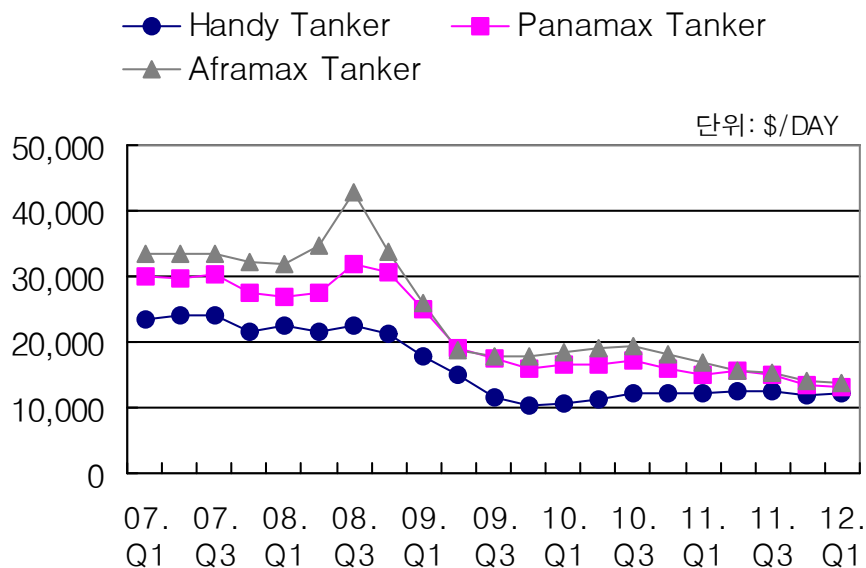


자료 : Clarkson

□ 1분기 탱커류의 용선료는 대체로 전분기 대비 소폭 하락하였으나 하락폭도 작아졌으며 소형의 경우 소폭 반등이 나타나기도 함

- Aframax급의 경우는 전분기 대비 1.8% 하락
- Panamax급은 전분기 대비 3.3% 하락
- 반면 Handysize급의 경우는 전분기 대비 1.8% 상승하여 1년만에 처음으로 소폭이나마 상승세를 나타냄
- 동절기 정유 비축물량 등의 운송 수요가 사라진 1분기에 운임은 다소 약세를 보이고 있으나 용선료가 비교적 양호하여 전반적으로 선복량 과잉 해소에 대한 기대감을 가지게 하고 있음

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Handy tanker 3.7만톤, panamax 7.4만톤, Aframax 11만톤 기준

III. 다음 분기 전망 및 시사점

- 해운업과 중소 조선 시황은 벌크선의 부분적인 소폭 호전이 있겠으나 다음 분기에도 전반적으로 어려운 시황은 지속될 전망
- 중국의 춘절연휴로 사상 최저치까지 하락한 BDI 지수는 다음분기에 보다 호전된 수치를 나타내겠으나 1,000대 초반에 머무는 저조한

시황에서 벗어나기는 어려울 것으로 예상

- 탱커시황에 다소의 기대를 걸어볼 수는 있으나 급격한 호전은 어려울 것으로 예상되며 컨테이너 시황도 별다른 호재가 보이지 않는 상황임
- 유럽경기의 영향 등으로 수요가 뒷받침되지 못하는 상황에서 선박은 시장에 지속적으로 공급되고 있어 선박량 과잉의 해소는 금년 중 매우 어려울 것으로 전망

□ 국내 중소 조선산업의 주력 선종 중 하나인 벌크선의 수주는 기대하기 어려울 것으로 보이며 탱커 수주에 집중할 필요가 있음

- 벌크선의 심각한 선박량 과잉으로 인하여 발주 물량이 크게 감소한 상황이며 신조선 가격도 이미 2004년 수준까지 하락한 상황임
- 벌크선 가격이 폭등한 2007년 이전에는 국내 중소 조선소에서도 수지를 맞추기가 어려워 벌크선을 수주하지 않았던 점을 고려하면 벌크선은 더 이상 한국 중소조선산업의 수주 선종이 되지 못할 전망
- 다행히 한국 중소 조선산업의 주력 선종인 탱커의 시황이 가장 빨리 호전될 것으로 예상되어 국내 중소 조선소들은 동 선종의 영업에 주력할 필요가 있음

□ 현재 국내 중소 조선소들은 지속적인 어려움을 겪고 있으며 중소 조선산업도 크게 위축되어 있는 상황임

- 국내 중소 조선소들은 대부분 수주부진, 재무상태 악화로 상당한 어려움에 처해있음

□ 한편 국내 조선사들은 어려움을 겪고 있으나 중국보다 뛰어난 경쟁력을 보유하고 있음을 감안하여 국내 중소조선산업을 회복시키기 위하여 종합적인 지원이 필요

- 국내 중소 조선소들은 중국에 비하여 가격경쟁만 다소 뒤처질 뿐 우수한 생산력과 생산기술, 뛰어난 엔지니어링사들의 지원 등으로 중국보다 훨씬 뛰어난 경쟁력을 유지하여왔음

- 현재 조업을 지속하고 있는 조선소들이 시황 호전 시까지 사업을 지속할 수만 있다면 다시 한 번 시장에서 확고한 입지를 구축할 수 있을 것임
- 만일 국내 중소 조선산업이 경쟁력을 잃을 경우 중소 선박들은 중국의 독점화가 될 것이며 이는 중국 조선산업의 성장을 야기하는 결과를 초래할 것임
- 국가적으로 총체적인 지원을 하고있는 중국 조선산업에 대응하고 국내 중소 조선산업을 회복시키기 위해서는 정부, 업계, 금융기관의 종합적이고 실질적인 지원이 요구됨
- 금융기관에서도 장기적으로 중소 조선산업을 살리고 지속적인 거래를 할 수 있는 방안 모색이 필요하며 대형 조선소는 중소 조선산업이 중국과의 경쟁을 위한 파트너임을 인식하는 발상의 전환을 통하여 기술, 영업 부분의 지원 등 상생의 노력을 기울일 필요가 있음