

중소조선산업 2009년도 1분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	4
II. 국내 중소조선산업 동향	4
1. 수주량 및 수주잔량	4
2. 건조량	6
3. 각종 관련 동향	7
III. 시사점 및 전망	11

작성 : 연구위원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr
전문연구원 김진호 (3779-6656)
jinhokim@koreaexim.go.kr
확인 : 실장 안상술 (3779-6670)
ssahn@koreaexim.go.kr

< 요약 >

- 전 세계 해운물동량 감소와 선박금융의 경색으로 선박수주가 사실상 중단된 상태임
 - 벌크 및 탱커의 운임지수와 용선료 수준 모두 바닥권에 머물고 있음
 - 다만, 후판가격이 크게 인하되는 등 후판의 안정세가 중소조선소에 다소나마 도움이 될 것으로 보임
 - 금융경색의 해소 움직임이 없고 해운시황의 어려움도 지속될 전망

- 국내 중소조선산업도 1분기 수주 '0'를 기록하는 사상 최악의 상황을 맞고 있으며, 수주 '0'는 최소한 다음분기(2Q)까지 지속 전망
 - 이에 따라 수주잔량은 3년치 물량 이하로 감소되었으며 당분간 감소 지속 예상
 - 수주상황과는 달리 생산은 탱커를 중심으로 전년 동기대비 약 83% 증가하는 등 큰 차질 없이 증가세를 나타냄
 - 그러나 4분기 이후에는 수주최소로 인한 생산의 차질 가능성도 있음
 - 금융위기가 본격화된 지난해 하반기에, 이미 공정이 많이 진행되어 기지급 선수금이 큰 금년 1,2분기 인도물량에 대한 선주의 발주취소는 어려웠으나 금년 4분기 물량부터는 취소 가능성도 있음

- 현재는 선주들의 악의적인 RG청구 위협이 가장 높은 시기이므로 주의 필요
 - 고가 발주, 선복량 과잉으로 인한 비용 부담 등으로 선주들 입장에서 6개월 이상 인도 지연 등 RG청구 요건이 충족된다면 악의적인 청구 가능성이 높음
 - 이에 따라 선주들과의 폭 넓은 협의를 통하여 위협 가능성에 미리 대비할 필요가 있음
 - 선주입장에서도 최근의 해운시황이 좋지 못하여 선박 인도 후 수익 없이 유지비용만 소요된다는 부담과 수년 후 해운시황에 대한 기대감, 금융조달 시기를 늦출 수 있다는 장점 등으로 협상에 임할 가능성이 큼

- 위기 상황을 타개하기 위하여 은행은 우량 중소조선소를 중심으로 유동성 지원을 적극적으로 행할 필요가 있음
 - 조선소의 업력, 생산 기반 및 능력, 적정한 수주잔량 등을 종합적으로 고려하여 우량 조선소들에 대하여는 적극적인 지원 필요

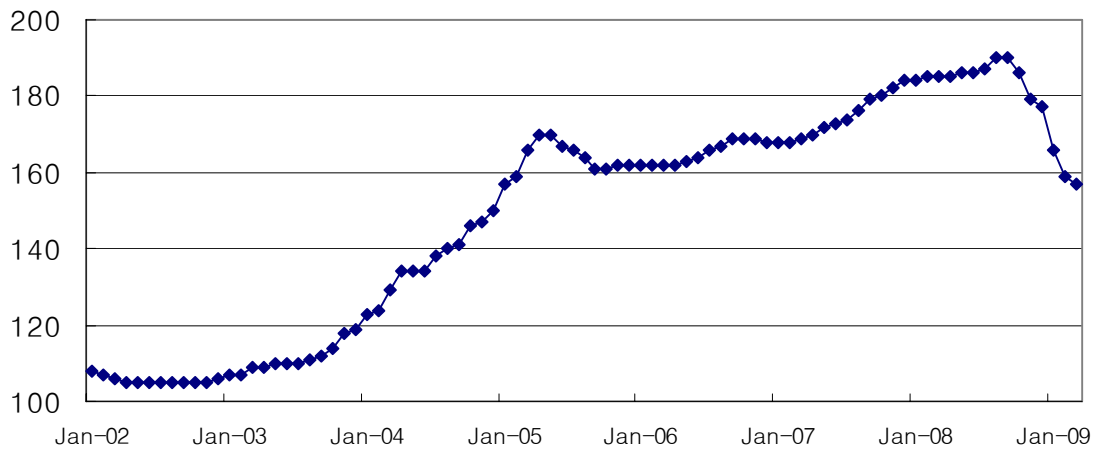
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 1분기 전 세계 신조선발주량은 전년 동기대비 96.7% 감소한 48.4만 CGT를 기록하여, 사실상 전 세계 수주가 중단된 상태에 이름

- 전 세계 수주 중단은 해운물동량 감소와 선박량 증가에 따른 최악의 해운시황 침체와 선박금융시장 기능의 사실상의 마비 상태가 주 원인임
- 3월말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 무려 20 point 하락한 155를 나타내고 있어 선가의 하락폭도 커지고 있으나, 신조 거래량이 거의 없어 이 수치도 큰 의미는 없을 것으로 보임

< Clarkson 신조선가지수 (Price index) 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

□ 1분기 신조선수주는 정책적 지원으로 11척의 수주기록이 있는 중국이 상대적으로 양호한 것으로 보이나 절대 물량이 너무 적어 큰 의미는 없음

- 1분기 Clarkson 기록에 의한 수주량은 한국이 9척, 일본이 0임
- 한국의 경우도 실제 신규수주는 1~2척 정도로 보이며 나머지는 기존 계약 물량을 다른 선종이나 작은 규모로 바꾸는 교체 수주임

2. 중소 조선 시황

- 중소조선의 주요 시장인 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾ 시장의 1분기 전 세계 수주는 전년 동기대비 각각 99.5%와 87.8% 감소
 - 1분기 동안 벌크선 수주는 중국이 수주한 handymax급 단 2척이었으며 aframax급 이하 탱커는 총 11척이 수주되어 세계적으로 극심한 수주 부진 양상을 나타냄

II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 국내 중소조선소³⁾의 1분기 수주량은 사실상 '0'임
 - Clarkson에 따르면 국내 중소조선소의 1분기 수주는 탱커 등 3척이 기록되어 있으나 확인결과 기존 수주물량의 선종교체 수주이거나 전년도 12월 수주가 뒤 늦게 기록에 올라온 것으로 확인
 - 사상 초유의 수주중단 사태는 벌크과 탱커의 해운시황이 매우 나쁜 상황이고 선주들의 자금 압박이 심각한 상태에서 선박금융마저 중소형 선박에 자금을 공급할 여력이 없어 당분간 지속될 전망이다
 - 현재의 시황은 신규수주가 언제 재개될 것인가 보다 오히려 기존 수주물량이 얼마나 취소되거나 지연될 것인가에 더 관심이 가는 상황임
 - 현재는 정확한 자료가 없으나 신생 중소조선소 위주로 벌크선에 대한 취소율이 높을 것으로 추정

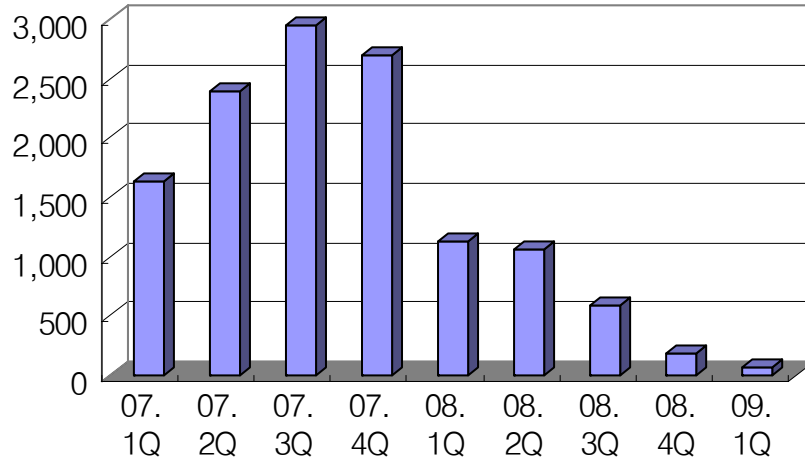
1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

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

3) 국내 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출선박을 건조하는 조선소를 의미함. 최근 수주잔량면에서 성동조선이 한진중공업을 추월하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

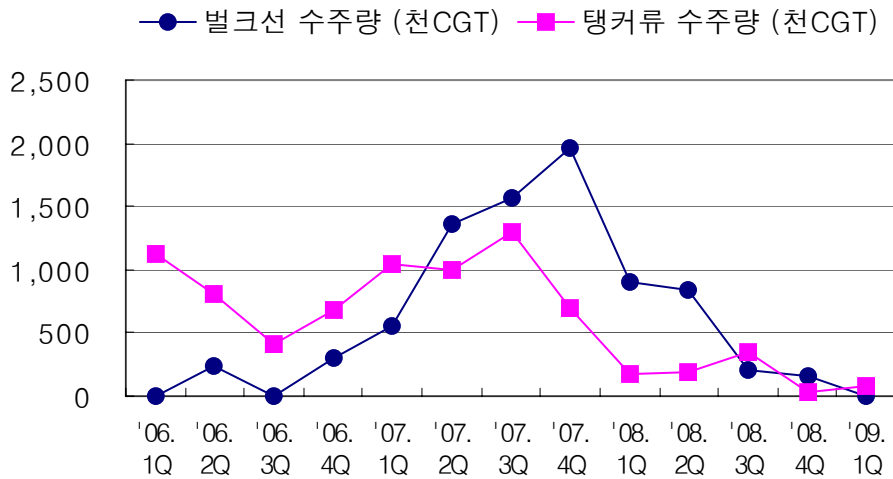
< 국내 중소조선 수주량 추이 >

수주량 (천CGT)



자료 : Clarkson Research Services

< 국내 중소조선 벌크선 및 탱커류 분기별수주량 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

□ 국내 중소조선소의 1분기 신규수주액은 0임

○ 기존 수주 취소를 감안하면 실질 수주액은 마이너스 기록 추정

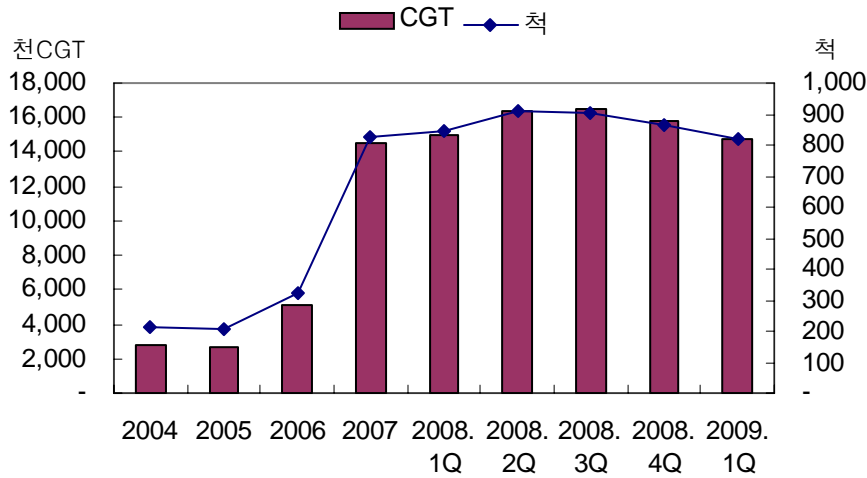
< 국내 중소조선 수주액 추이 >

년도	수주액 추정치 (억달러)
2006	96.1
2007	262.1
2008	88.0
2009. 1Q	0

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 금년 3월말 현재 1,474만CGT로 전분기 대비 5.4% 감소하였으며, 3년치의 이하로 감소한 것으로 추정
- 1분기의 수주가 전무하여 수주잔량은 당분간 계속 감소될 것으로 예상

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

2. 건조량

- 1분기 건조량(선박 인도물량)은 총 148만DWT로 전년 동기대비 83.2% 증가하였으며 2006년도 수주물량이 많은 탱커류의 증가추세가 뚜렷함

- Panamax급 이상 탱커류의 건조가 본격적으로 이루어지면서 생산량이 크게 증가
- 아직까지는 선수들의 발주취소와 인도 지연요구에 따른 생산차질이 크게 나타나지 않는 것으로 보임

< 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

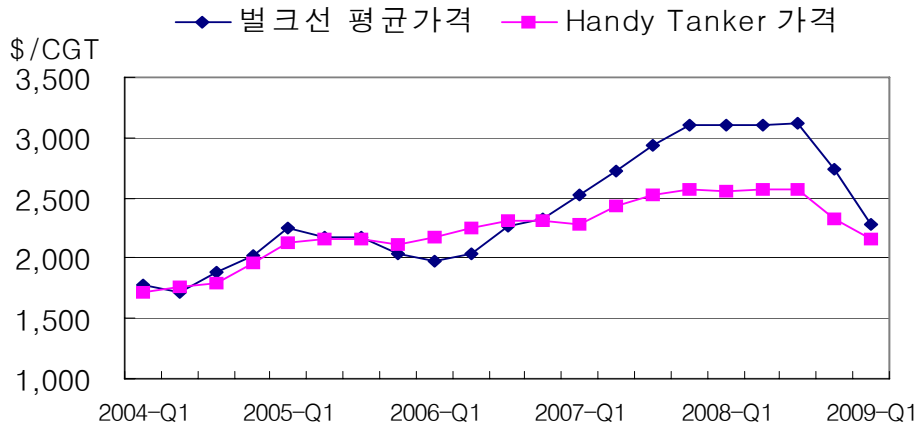
분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
06 1Q	-	-	202	9	25	2	2	-	-	-	-	-
06 2Q	-	-	228	12	13	1	1	-	-	-	-	-
06 3Q	-	-	304	11	26	2	2	-	-	-	-	-
06 4Q	-	-	243	9	14	1	1	-	-	-	11	2
07 1Q	187	2	347	17	14	1	1	-	-	-	14	2
07 2Q	188	2	300	14	14	1	1	9	8	1	18	2
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	24	28	3	11	1
08 4Q	339	2	1,038	38	12	1	1	8	10	1	12	1
09 1Q	433	3	1,038	30	12	1	1	-	-	-	-	-

자료 : Clarkson Research Services

3. 각종 관련 동향

- 국내 중소조선소의 가장 중요한 선종인 벌크선과 헨디탱커의 선가는 크게 하락한 것으로 나타남
 - 벌크선 평균가격은 지난 분기 대비 17.1%나 하락하였고 벌크선 수주는 전 세계적으로도 사실상 중단 상태임
 - 벌크시황에 비하여 탱커시황은 다소 나은 편이나 전분기대비 탱커 신조가격도 7.3% 하락

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

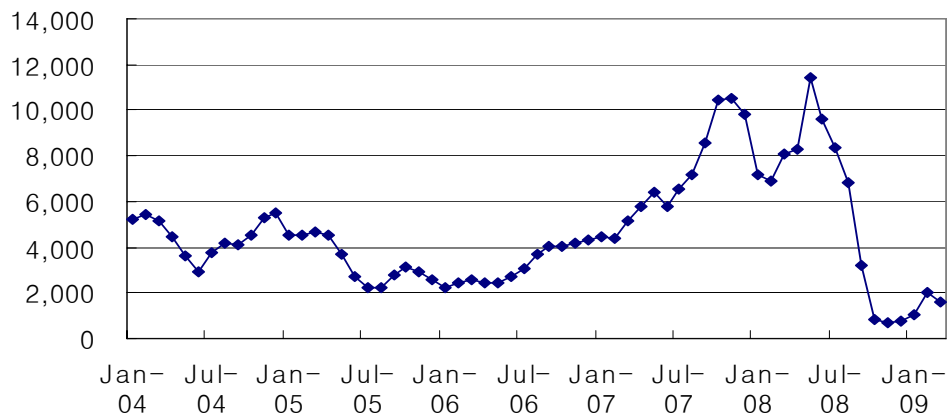


자료 : Clarkson Research Services
 주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

□ 벌크선 운임지수(BDI)는 1분기 들어 1,000이하의 최악의 상황은 탈출하였으나 여전히 1,500 근처의 낮은 수준을 유지하고 있음

- 중국의 철광석 수입이 일부 재개되면서 벌크해운 수요가 전 분기에 비하여 다소 증가하였으나 여전히 BDI 수치는 낮은 수준임
- BDI가 3,000~4,000 수준은 되어야 해운업계가 정상화 될 수 있을 것으로 추정되나 현재의 세계경제를 감안하면 쉽지 않은 상황이며, 다만 중국의 경제개발 속도에 좌우될 것으로 보임

< BDI 추이 >

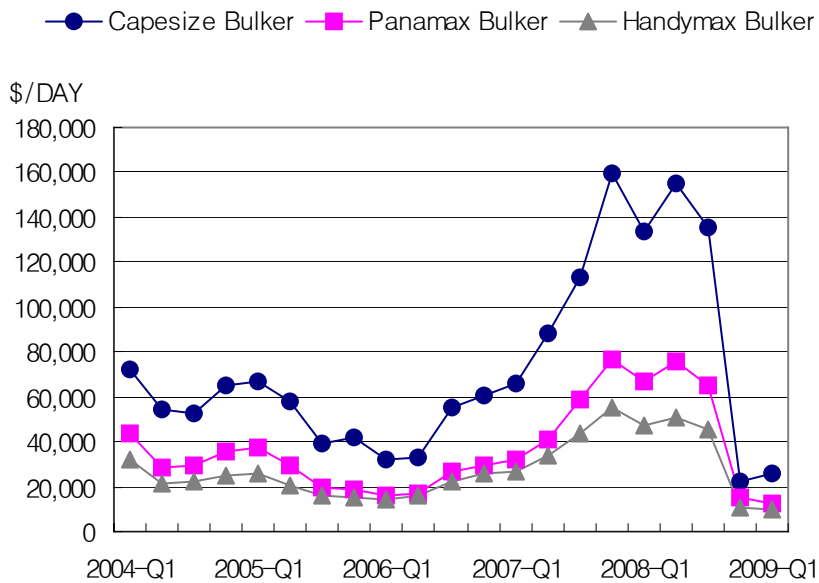


자료 : Clarkson Research Services

□ 1분기 벌크선 용선료는 Capesize만 소폭 상승하였을 뿐 나머지는 아직까지 내림세를 지속

- 전분기대비 capesize급 용선료는 14.6% 상승하였으나 panamax급은 19.5%, handymax급은 9.1%씩 각각 하락함
- 벌크선 용선료 수준도 상승, 하락에 관계없이 아직까지 바닥권에 머물고 있어 해운업체들의 어려움이 가중되고 있을 것으로 추정

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

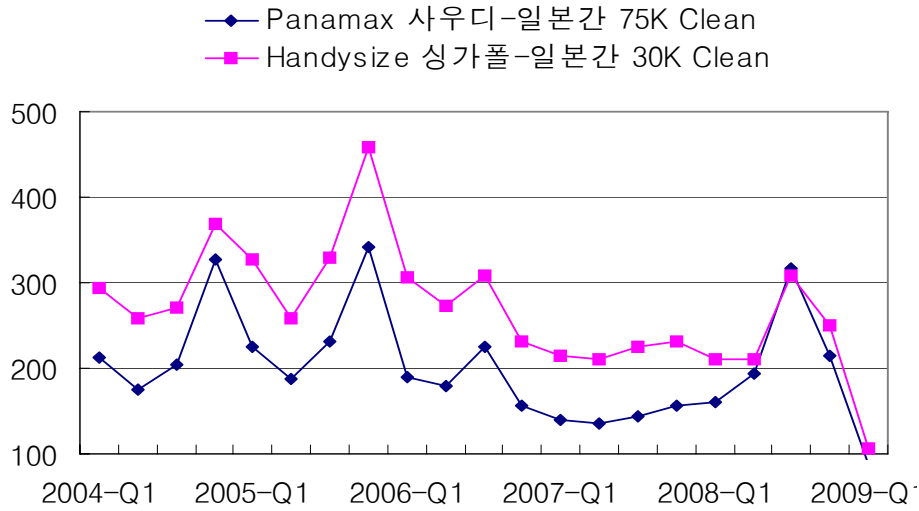
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, panamax는 7만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

□ 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)도 급격히 하락하는 추세이며 90년대 이후 최저수준을 기록

- Panamax의 WS 지수는 전분기대비 약 58% 하락하였으며 handysize급도 약 57% 급락
- 전 세계 경기악화에 따른 물동량 감소와 2006년 전후의 호황기에 발주한 탱커물량들이 인도되면서 선복량 과잉이 심화되고 있음을 반영함

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

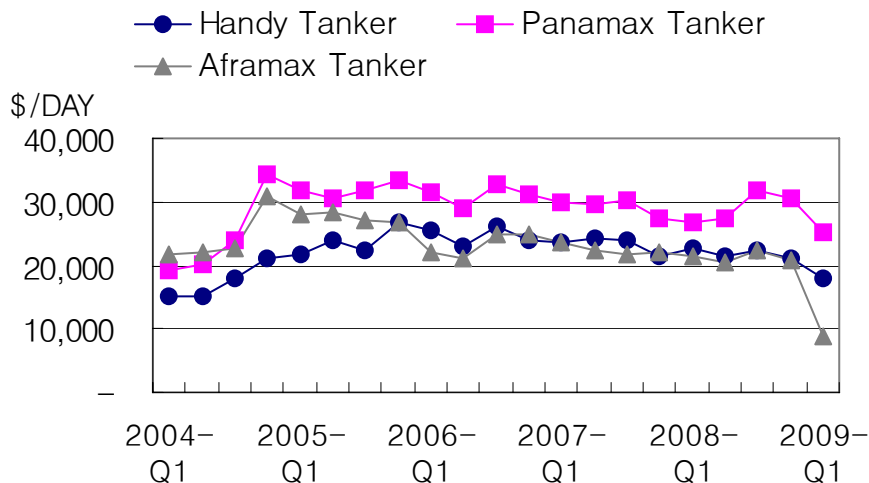


자료 : Clarkson Research Services

□ 1분기 탱커류의 용선료도 전분기 대비 큰 폭으로 하락하였으며 특히 **afamax**급의 하락폭이 심각한 수준임

○ 전분기 대비 용선료는 Aframax급의 경우 57.9% 하락하였으며 Panamax급과 handymax급은 각각 18.3%와 15.6% 하락

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Handy tanker 3.7만톤, panamax 7.4만톤, Aframax 9.5만톤 기준

- 후판가격은 동국제강이 1분기에만 두차례에 걸쳐 총 49만원(35%)을 인하하는 등 하향 안정세를 찾아가는 모습임
 - 국제 철강 가격 및 철스크랩가격 인하와 중국의 과잉생산 물량으로 인한 중국산 후판 가격 인하 등 후판 시장은 공급부족을 완전히 벗어나 안정되는 양상을 나타내고 있음
 - 이러한 안정화 추세는 여러 가지로 어려운 중소조선소의 실적에 다소나마 도움이 될 것으로 보임

III. 시사점 및 전망

- 중소조선 업계의 '0' 수주는 당분간 지속될 전망
 - 현재 해양플랜트나 특수선을 제외한 상선분야의 수주 중단은 최소한 다음 분기까지 지속될 전망
 - 현재 선박금융시장의 경색이 해소될 움직임을 보이지 않고 있고 해운 시장도 경기침체로 과잉 선복량을 해결할 가능성이 없어 신조수주에 영향을 미칠 것으로 전망
 - 다만, 에너지 관련 해양플랜트에서 일부 발주 움직임이 있는 만큼 해양지원선 등 특수선박의 수주는 가능성이 있을 것으로 보임
 - 그러나 이러한 특수선박의 건조 경험이나 능력이 있는 국내 중소조선소는 일부로 국한되어 있어 국내 중소조선업계가 많은 양의 수주를 기록하기는 어려울 전망
- 4분기 이후에는 생산에도 차질을 빚을 가능성이 있으므로 조선소의 현명한 대처 필요
 - 1분기까지의 생산은 아직까지 순조롭게 진행되고 있는 것으로 보이며 전년 동기대비 증가세를 기록
 - 금융위기가 본격화된 것이 지난 8월 이후이므로 이미 공정이 많이 진행된 금년 1,2분기 인도물량을 취소하기에는 기지급 선급금이 커 선주 측에서도 어려움이 있었음

- 그러나 4분기 이후 물량의 경우 선주들의 취소 혹은 인도지연 요구가 충분히 가능하였을 것으로 보이므로 이 시기의 생산 계획 물량의 차질이 있을 가능성도 있음
 - 문제는 현재의 해운 시황이 매우 좋지 못하므로 조기인도를 원하는 선주가 없어 대체 생산할 물량이 없다는 점임
- 이러한 경우 조선소는 공정차질에 따른 선수금 수취 차질 등으로 유동성 확보에 더욱 어려움을 겪을 수 있음

□ **현재 상황은 선주들의 악의적인 RG 이행청구 위험이 가장 높은 시기로 이에 대한 주의가 요구됨**

- 현재 생산물량은 호황기의 매우 높은 선가로 수주하였고, 선주들은 선박을 인도받아도 높은 비용만 소요될 뿐 수익을 내기가 어려우므로 계약서상의 RG청구 요건이 충족되면 악의적인 청구를 할 가능성이 큼
- 납기가 6개월 이상 지연될 우려가 있는 선박의 경우 계약서 상 RG 이행 청구가 가능하므로 납기시기를 수년간 늦추는 협상 등 위험요소에 대하여 미리 선주와의 협의 및 협상에 나설 필요가 있음
 - 선주입장에서도 최근의 해운시황이 좋지 못하여 선박 인도 후 수익 없이 유지비용만 소요된다는 부담과 수년 후 해운시황에 대한 기대감, 금융 조달 시기를 늦출 수 있다는 장점 등으로 협상에 임할 가능성이 큼

□ **현재 대부분의 중소조선소가 유동성에 어려움을 겪고 있으며 이에 대하여 은행권은 우량 중소조선소를 중심으로 적극적으로 지원할 필요가 있음**

- 은행권은 조선소의 업력, 안정적 생산기반 및 능력, 적정한 수주잔량 등을 종합적으로 고려하여 우량조선소를 중심으로 유동성 공급에 적극 나설 필요가 있음