

중소조선산업 2009년도 2분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	4
II. 국내 중소조선산업 동향	5
1. 수주량 및 수주잔량	5
2. 건조량	7
3. 각종 관련 동향	8
III. 시사점 및 전망	12

작성 : 선임연구원 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 해운시황 침체와 선박금융경색이 지속되고 있고 수주는 사실상 중단상태임
 - 벌크 운임지수는 비교적 양호한 상태이나 일시적일 것으로 보임
 - 이러한 상황은 당분간 지속될 전망
 - 2분기 선가의 낙폭은 전분기 대비 줄었으나 여전히 하락 추세 지속

- 국내 중소 조선산업은 1분기에 이어 2분기에도 수주 '0'을 기록
 - 이에 따라 수주잔량은 전분기 대비 5% 이상 감소하였고 당분간 지속적으로 감소 예상
 - 건조량에 있어서도 탱커의 인도물량이 전분기 대비 크게 감소하여 발주 취소, 조선소의 자금난 등에 의한 생산차질이 아닌 지 우려됨

- 3분기 중에는 수주재개로 수주 '0'행진은 마감할 것으로 전망되나 많은 물량의 수주는 기대하기 어려움
 - 해운경기 침체가 좀처럼 풀릴 가능성이 없고 지속적인 신조선 물량이 출회되고 있어 신조 발주 기대는 어려운 상황임
 - 선박금융 시장 상황도 최악의 국면은 지났다고 평가되나 아직까지 중소형 선박에 대한 자금지원 여력은 없는 것으로 보임
 - 중국 일부 조선소 등의 덩핑 공세 움직임에 의한 신조가격 하락 압력도 국내 중소조선소에 크게 부담이 되고 있는 상황임

- 선주의 발주 취소 등 생산에 지장을 줄 수 있는 상황에 대하여 최선을 다해 대처하여야 하며 이에 대해서는 금융기관도 협력하여야 함
 - 선수금 지급 연기 등 조선소가 일시적으로 양보하여 부족해질 수 있는 자금에 대하여 은행이 단기자금을 지원하여 상황악화를 막는 노력이 필요함

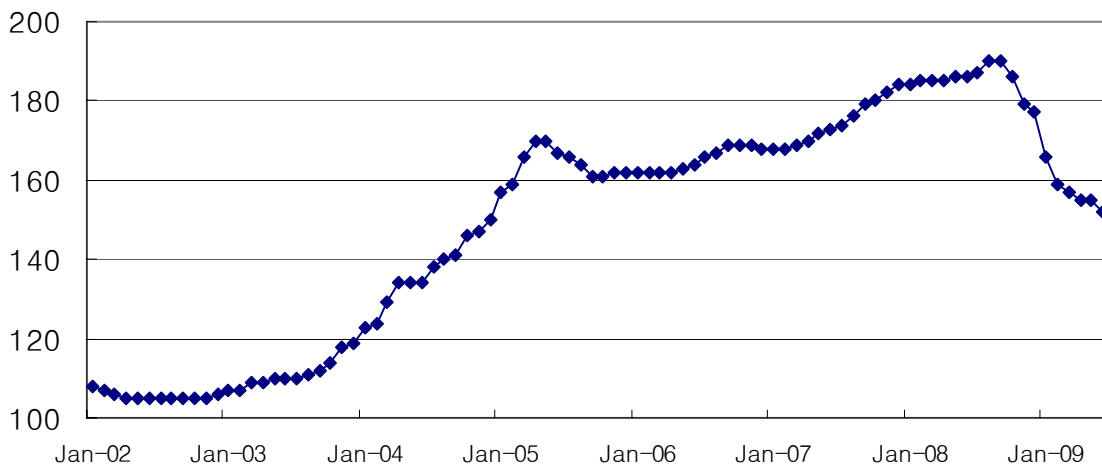
- 선주의 악의적 RG 이행청구 위험에 대비하여야 함
 - 특히 인도지연 위험이 있는 선박에 대하여는 선주와 미리 협상하는 등의 노력 필요

I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

- 2분기까지 전 세계 신조선 누적발주량은 전년 동기대비 96.4% 감소한 113.2만CGT를 기록하여, 사실상 전 세계 수주가 '0'상태에 이른 것으로 나타남
 - 상반기 중 전 세계의 경기침체가 지속되었고, 선박금융시장의 자금경색, 과잉선복량 우려로 신조발주가 사실상 중단된 상태임
 - 6월말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 7 point 하락한 152를 기록하여 낙폭은 1분기에 비하여 줄어들었으나, 실제 선박거래가 없어 이 수치의 의미는 크지 않을 것으로 보임

< Clarkson 신조선가지수 (Price index) 추이 >



자료 : Clarkson

- 상반기 중 신조선수주는 정책적 지원을 받은 중국이 31척으로 가장 많은 수주량을 기록하였으나 절대물량의 수치가 너무 적어 큰 의미는 없음
 - 상반기 중 실제 한국의 상선 수주는 총 7척에 약 10억달러 규모로 추정됨 (옵션물량과 바지선 및 특수선 제외)

- 일본의 경우는 단 1척에 그쳐 극심한 수주침체를 보여 줌
- 금년 상반기는 신조선 발주량보다도 오히려 기존 수주잔량에 대한 취소 규모에 더 큰 관심이 쏠렸으며, 조선소들의 정확한 수치 공개 거부로 인하여 기관마다 매우 다른 추정치를 발표하고 있음
- 현재 유럽, 싱가포르, 일본 등의 관련 기관이나 연구기관 등에서 기존 수주잔량 취소물량과 향후 예측치를 발표하고 있음
- 약 5%에서 20%까지 기존 수주잔량이 취소되었다는 추정과 향후 기존잔량의 최대 40%까지 취소될 것이라는 다양한 전망이 나오고 있어 이러한 추정치로 시장을 가늠하는 것조차 어려운 상황임
- 다만 공통된 견해는 벌크선의 취소와 중국이 발주 취소사태의 가장 큰 피해자가 될 것이라는 점과 신생조선소를 중심으로 한국도 예외가 될 수 없을 것이라는 예측임
- 수주잔량에 대한 취소 사태는 좀 더 추이를 지켜봐야 할 것으로 보이며 한국 조선소들도 예외 없이 이에 대한 대비를 철저히 하여야 할 것임

2. 중소 조선 현황

- 중소조선의 주요 시장인 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾ 시장의 상반기 전 세계 수주는 각각 3척과 18척으로 극심한 침체양상을 나타냄
- 상반기 중 벌크선 물량은 모두 중국의 정책적 지원 물량으로 추정되며 모든 물량을 중국 조선소에서 수주
- 아프리카막스급 이하 탱커 물량 18척 중 상당수는 기존 벌크선이나 VLCC 계약물량에 대한 대체발주, 기존 발주취소분의 리세일 등으로 추정되어 실질적인 신조수주는 이보다 훨씬 적을 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

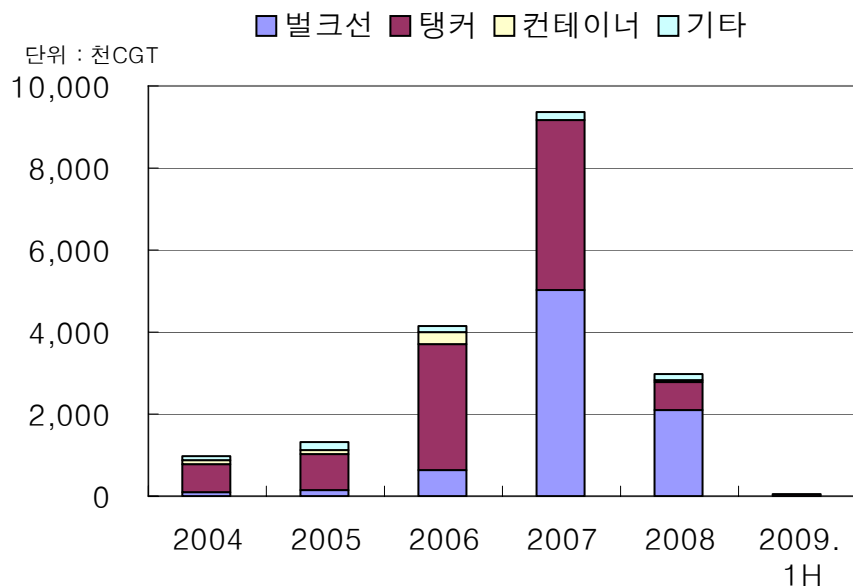
II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

□ 국내 중소조선소³⁾의 상반기 수주량은 사실상 '0'임

- Clarkson에 따르면 국내 중소조선소의 1분기 수주로 탱커 등 3척이 기록되어 있으나 확인결과 기존 수주물량의 선종교체 수주이거나 전년도 12월 수주가 뒤 늦게 기록에 올라온 것으로 확인
- 2분기 수주는 Clarkson의 기록에도 '0'임
- 6월 중 중형조선에 해당하는 5만톤급 탱커 4척이 수주되었으나 수주 조선소는 대형인 STX조선이며 국내 중소조선소의 2분기 수주는 전무함

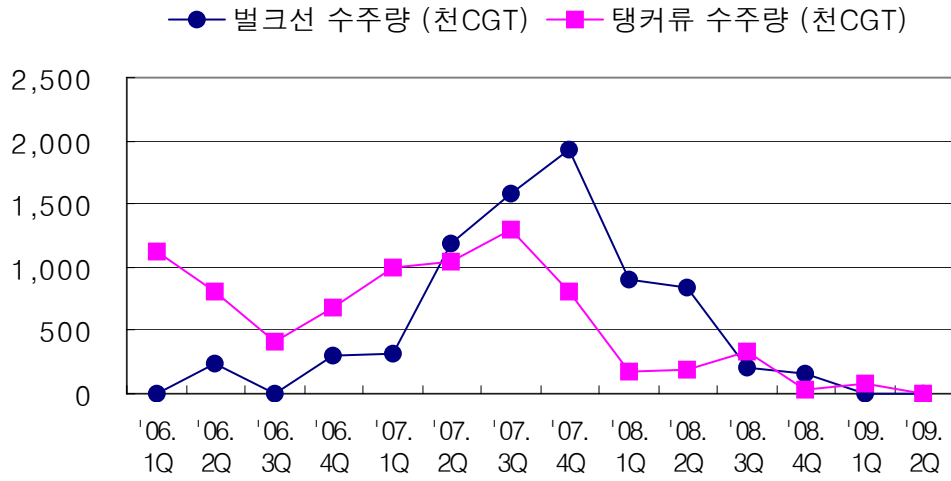
< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson

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 벌크선 및 탱커류 분기별수주량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 중소조선소의 상반기 신규수주액은 0임

- 기존 수주 취소를 감안하면 실질 수주액은 마이너스 기록 추정

< 국내 중소조선 수주액 추이 >

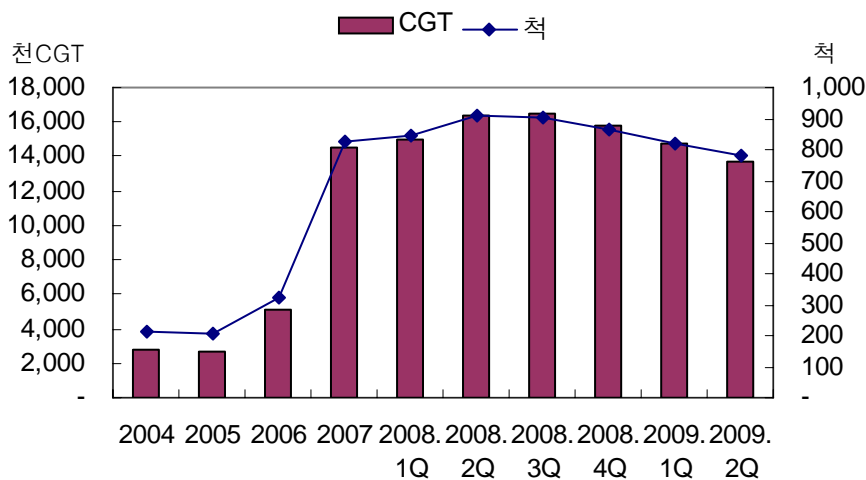
년도	수주액 추정치 (억달러)
2006	96.1
2007	262.1
2008	88.0
2009. 1H	0

자료 : 해외경제연구소 추정

□ 국내 중소조선소의 수주잔량은 금년 6월말 현재 1,374만CGT로 전 분기 대비 5.2% 감소함

- 수주침체는 당분간 지속될 것으로 보여 수주잔량의 감소추세는 향후 수년간 지속될 것으로 예상

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 건조량

- 상반기 중 건조량(선박 인도물량)은 전년 동기대비 65.4% 증가하였으나 2분기 중 건조량이 전분기에 비하여 28.6% 감소하여, 선주의 계약취소 요구, 납기 연기 요구 등에 의한 생산차질 가능성이 우려됨
 - Clarkson 집계로 상반기 중 국내 중소조선소의 건조량은 총 294만dwt임
 - 이는 전년 상반기에 비하여 큰 폭으로 증가한 수치이나 그 동안의 생산설비 증대와 금년도 인도 예정 물량을 감안하면 2분기의 건조량 감소는 다소 우려스러운 측면이 있음
 - 전년도 연말기준 국내 중소조선소의 수주잔량을 살펴보면 금년 1분기 인도예정 물량은 벌커 15척, 탱커 68척이었으나 인도된 수량은 벌커 3척과 탱커 30척임
 - 이러한 미인도 물량을 제외하고도 2분기 인도예정 물량이 별도로 벌커 16척, 탱커 42척이 있음
 - 이러한 상황에서 2분기의 건조량 감소는 중소조선소의 자금난에 의한 생산차질, 선주의 발주 취소 및 인도기일 연기 요청 등 여러 가지 요인이 겹쳐서 발생하였을 가능성이 있음

< 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	-	-	-	-	-
09 2Q	432	3	771	22	14	1	1	9	8	1	-	-

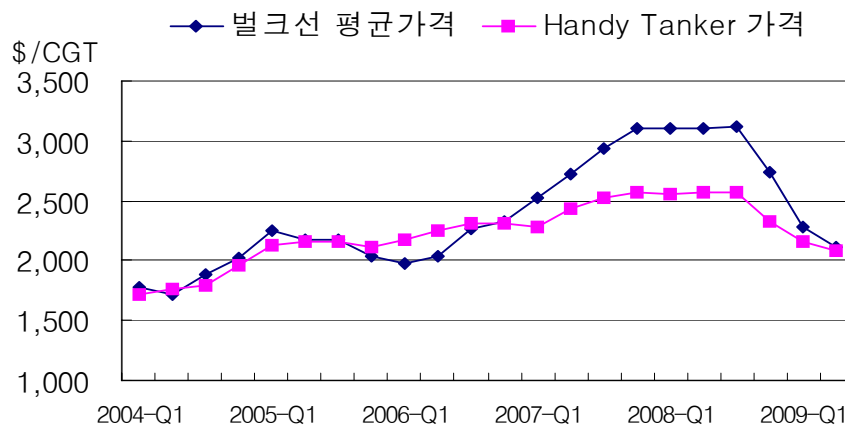
자료 : Clarkson

3. 각종 관련 동향

□ 국내 중소조선소의 가장 중요한 선종인 벌크선과 핸디탱커의 선가는 가격 하락폭은 줄었으나 2분기에도 하락세를 지속

○ 벌크선 평균가격은 지난 분기 대비 7.3%, 탱커는 3.4% 각각 하락

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >



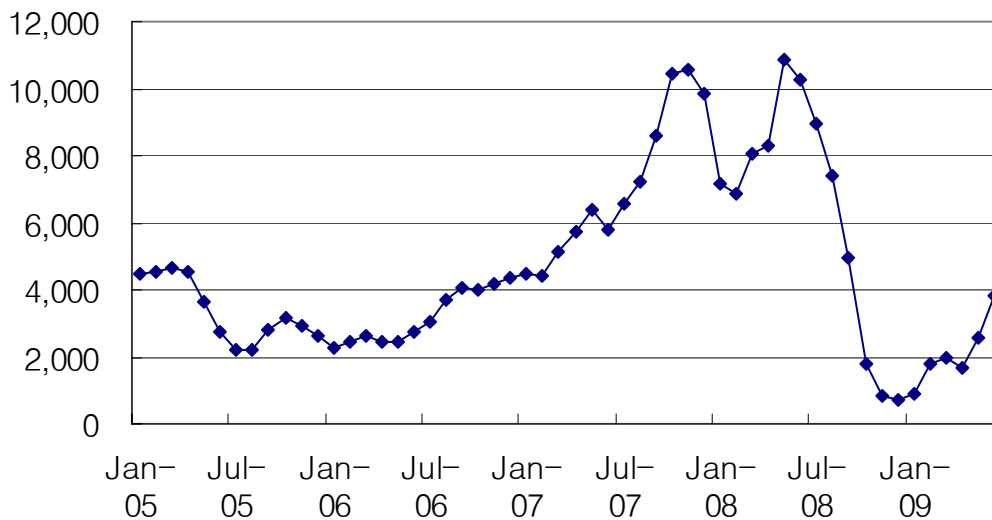
자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

□ 벌크선 운임지수(BDI)는 2분기 들어 4,000을 상회하는 본격적인 회복세를 나타냄

- 계절적 요인과 중국의 철광석 수입이 재개되면서 BDI가 2분기 동안 크게 올라 4,070선까지 기록
- 그러나 중국의 철광석 재고 증가와 지속적인 벌크선의 신조선 물량 출회로 BDI 지수의 유지는 어려울 것으로 보이며 6월 이후 3,000 이하로 떨어지는 양상을 나타내고 있음

< BDI 추이 >

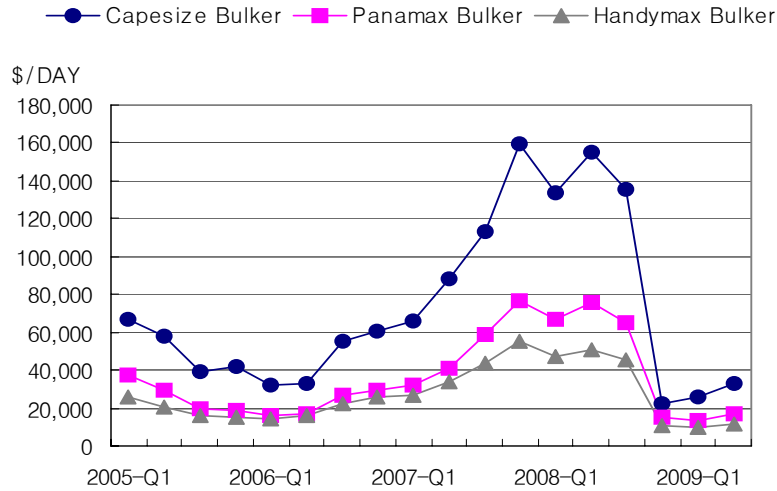


자료 : Clarkson

□ 2분기 벌크선 용선료는 운임 상승에 힘입어 전분기 대비 크게 상승

- 전분기대비 capesize급 용선료는 약 30%, panamax급은 약 28%, handimax급은 약 17%%씩 각각 상승함
- 그러나 이러한 상승에도 불구하고 호황기 때와는 아직도 매우 큰 격차를 보이고 있음

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

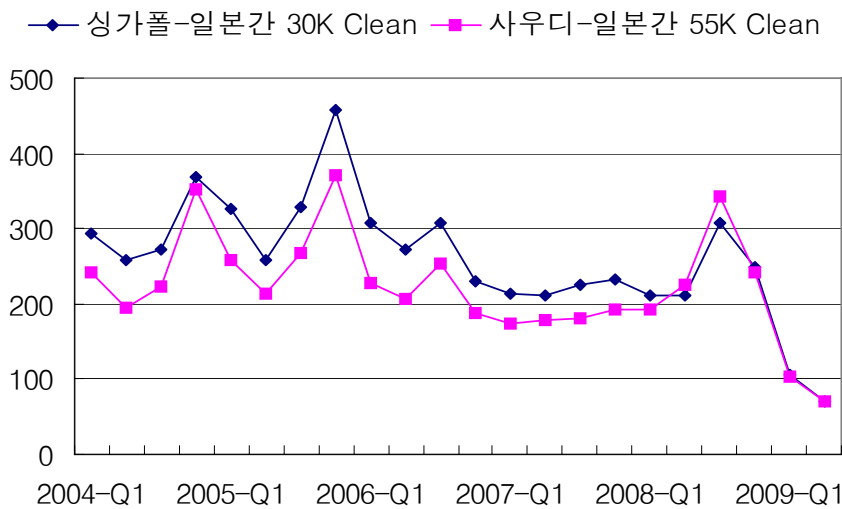
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

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

□ 2분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 큰 폭으로 하락

- 55K clean tanker의 사우디-일본간 WS 지수는 전분기대비 32.7% 하락하였으며 30K clean 싱가포르-일본간 WS도 34.4% 급락
- 전 세계 경기악화에 따른 탱커 해운시황은 좀처럼 회복기미가 없음

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

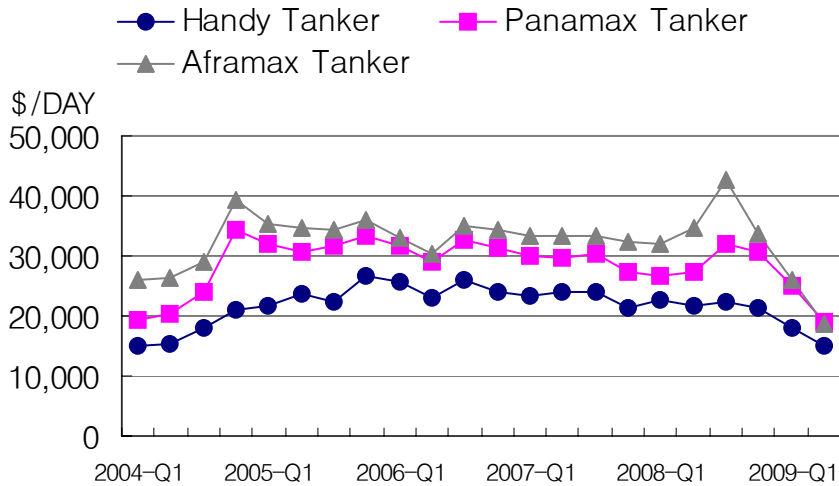


자료 : Clarkson

□ 2분기 탱커류의 용선료도 전분기 대비 큰 폭으로 하락하였으며 특히 aframax급의 하락폭이 큼

- 분기 대비 용선료는 Aframax급의 경우 27.9% 하락하였으며 Panamax급과 handymax급은 각각 24.1%와 15.9% 하락

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

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

□ 후판가격은 2분기 중 동국제강과 포스코 모두 10만원의 가격 인하를 단행하여 톤당 82만원선의 가격을 형성하고 있어 수급 및 조선소의 수익성 안정에 기여

- 후판 시장은 철강사들의 수급조절 계획으로 향후 추가적인 가격인하를 기대하기는 어려울 것으로 보이나 수급여건은 완전히 안정되는 양상을 나타내고 있음
- 이러한 안정화 추세는 여러 가지로 어려운 중소조선소의 실적에 다소나마 도움이 될 것으로 보임

III. 시사점 및 전망

- 3분기 중 수주는 재개될 것으로 예상되나 수주량은 극히 적을 것으로 전망
 - 현재 일부 중형 조선소를 중심으로 수주상담이 진행되고 있고 많은 진전이 있는 것으로 알려져 3분기 중 '0'수주 행진은 마감될 것으로 전망
 - 그러나 현재까지 선복량 과잉 해소에 대한 기대감이 없어 대량 수주는 어려울 것으로 전망
 - 특히 중국 조선소 등을 중심으로 가격 덩핑의 움직임까지 일어나고 있어 국내 중소형 조선소들의 어려움을 가중시키고 있음
 - 또한 선박금융 시장이 최악의 국면은 벗어난 것으로 알려지고 있으나 중소형 선박까지 지원할 자금여력은 안 되는 것으로 보여 중소 조선소의 신조 수주의 어려움이 지속되고 있음

- 2분기에 나타난 건조량 감소는 현재 조선소들이 처한 어려운 상황의 반영일 가능성이 있으며, 수주가 어려운 상황에서 조선소들은 생산에 최선의 노력을 기울일 필요가 있음
 - 2분기에 나타난 건조량 감소는 통계치의 집계가 완전하지 않은 문제일 가능성도 있으나 현재와 같은 시기에서는 중소 조선소들이 겪는 어려움의 반영일 수도 있음
 - 조선소들이 선주들과의 수주 취소 및 인도 연기 협상에 대한 상황을 공개하지 않아 정확한 현황 파악은 어려우나 건조량 감소가 이러한 영향을 반영하였을 가능성도 있음
 - 현재와 같이 수주가 원활하지 않은 상황에서 건조량마저 감소한다면 조선소들의 자금상황은 더욱 나빠질 가능성이 크므로 선주들의 계약 취소요구 등에 대하여 최선을 다해 대처해야 할 것임
 - 선주와의 협상에 있어서 조선소가 선주의 선수금 지급기일 연기요구를 수용하여야 할 때 은행이 단기 제작자금 지원으로 상황악화를 막을 필요가 있음

- 현재 상황은 여전히 선주들의 악의적인 RG 이행청구 위험이 높아 이에 대한 주의가 요구됨
 - 납기 지연 우려가 있는 선박에 대해서는 미리 선주와의 협상에 나서는 등 위험요소에 대비하여야 함