

# 조선산업 2009년 동향 및 2010년 전망 (수정)

<b>I. 2009년 조선산업 동향</b> .....	<b>4</b>
1. 세계 조선산업 동향 .....	4
2. 국내 조선산업 동향 .....	7
<b>II. 2010년 조선산업 전망</b> .....	<b>9</b>
1. 세계 조선산업 전망 .....	9
2. 국내 조선산업 전망 .....	11
3. 기타 이슈 .....	13
<b>III. 결론 및 시사점</b> .....	<b>13</b>

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

확인 : 실장 안상술 (3779-6670)  
[ssahn@koreaexim.go.kr](mailto:ssahn@koreaexim.go.kr)

## < 요약 >

구분		2007	2008	2009(추정)	2010(전망)
세계	수주량 (백만CGT)	90.3	46.6	7.2	8.3
	수주액 (억달러)	2539	1466	130	400
조선 산업	건조량 (백만CGT)	34.9	42.2	39.0	36.0
	수주잔량(백만CGT)	190.5	192.0	153.8	126.1
한국	수주량 (백만CGT)	33.0	17.7	1.6	2.8
	수주액 (억달러)	980.9	648.0	42.0	200.0
조선 산업	건조량 (백만CGT)	12.0	15.6	14.9	13.0
	수주잔량(백만CGT)	66.1	67.3	54.0	43.8
	수출액 (억달러)	277.7	431.5	453.0	421.0

□ 금융위기 이후 전 세계 해운경기의 급격한 침체와 과다 발주된 선박의 출회로 전 세계 신조선 수주의 극심한 침체, 신조선가 하락 등이 나타남

- 2009년 세계 수주량과 수주액은 전년대비 각각 85%, 91% 감소 추정
- 3분기말 신조선가는 전년 동기대비 25% 하락함
- 금년말 전 세계 수주잔량은 전년 동기대비 약 20% 감소 추정
- 전 세계 건조량은 수주취소, 인도연기 등의 영향으로 전년대비 약 8% 감소할 것으로 추정

□ 국내 조선산업도 전 세계 조선산업과 비슷한 상황임

- 2009년 수주량은 전년대비 약 91% 감소, 수주액은 약 93% 감소 추정
- 금년말 수주잔량은 전년 동기대비 약 19% 감소 추정
- 건조량은 인도연기 등의 영향으로 전년대비 약 4% 감소 추정
- 2009년도 수출액도 건조 둔화의 영향으로 약 5% 감소할 것으로 추정

□ 2010년 전 세계 조선산업은 세계 경기회복에도 불구하고 선박과잉의 문제로 인한 해운경기 침체 지속으로 해양플랜트를 중심으로 소폭의 수주 증가에 그칠 전망

- 수주량과 수주액은 각각 15%와 207% 증가 전망
  - 수주액의 증가폭이 큰 것은 고가의 해양플랜트 비중이 높기 때문임
- 신조선가는 약 5% 하락한 수준에서 안정 전망
- 건조량은 수주취소, 인도연기 등의 영향으로 약 8% 감소 전망

□ 국내 조선산업은 LNG선과 해양플랜트의 수주로 대형 조선소 위주의 수주 증가 전망

- 2010년 수주량과 수주액은 각각 175%와 376% 증가 전망
- 건조량은 인도연기 등의 영향으로 약 13% 감소 전망
- 수주잔량은 약 19% 감소 전망
- 수출은 건조량 감소의 영향으로 약 7% 감소 전망

□ 수주량 증가는 조선소들의 유동성 해결 수준에는 미치지 못할 전망

- 특히 중소 조선소의 수주는 탱커와 벌크선 시황의 침체지속으로 기대하기 어려울 전망
- 또한 선주들의 인도연기 요청이 더욱 거세어질 것으로 예상되며 국내 조선소들도 일부 협상할 수밖에 없을 것으로 보임

□ 수주 증가에도 불구하고 조선소의 유동성 해소에는 미치지 못할 것으로 보여 기업들의 제작자금 수요는 여전할 것으로 예상

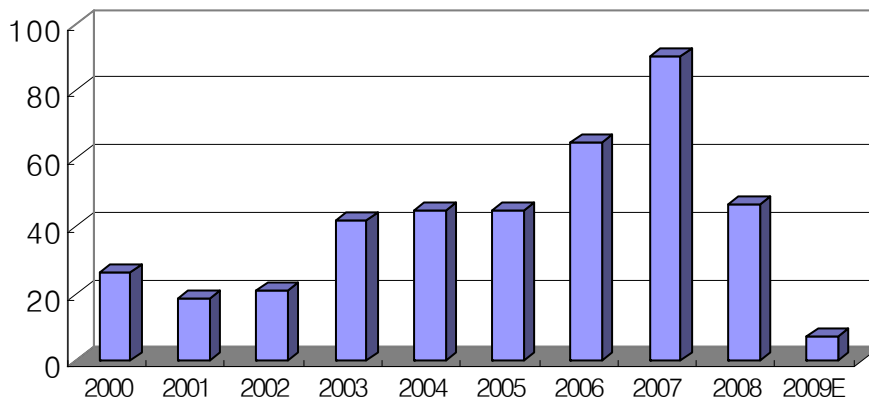
# I. 2009년 조선산업 동향

## 1. 세계 조선산업 동향

- 2009년 전 세계 신조선 수주량은 전년대비 약 85% 감소한 720백만 CGT 내외가 될 것으로 추정
  - Clarkson에 의하면 11월말까지의 전 세계 수주량은 총 651만CGT로 전년 동기대비 86.2% 감소한 것으로 나타남
    - 상반기에 비하여 하반기의 수주량이 훨씬 많은 것으로 나타나고 있으나 예년에 비하여는 매우 적은 양으로 아직까지 수주 회복을 의미하는 것은 아님
    - 수주량에는 기존 계약의 선종 변경도 신규수주로 기록되어 있으므로 실제 수주 감소폭은 이보다 훨씬 클 것으로 추정
  - 2009년 11월까지의 수주량 중 약 1/2인 313만CGT가 중국의 수주로서, 금융 위기 이후 중국 정부의 전폭적인 지원으로 불황시장에서 중국 조선업체가 선전한 것으로 나타남

### < 전 세계 신조선 수주량 추이 >

전 세계 수주량 (백만 CGT)



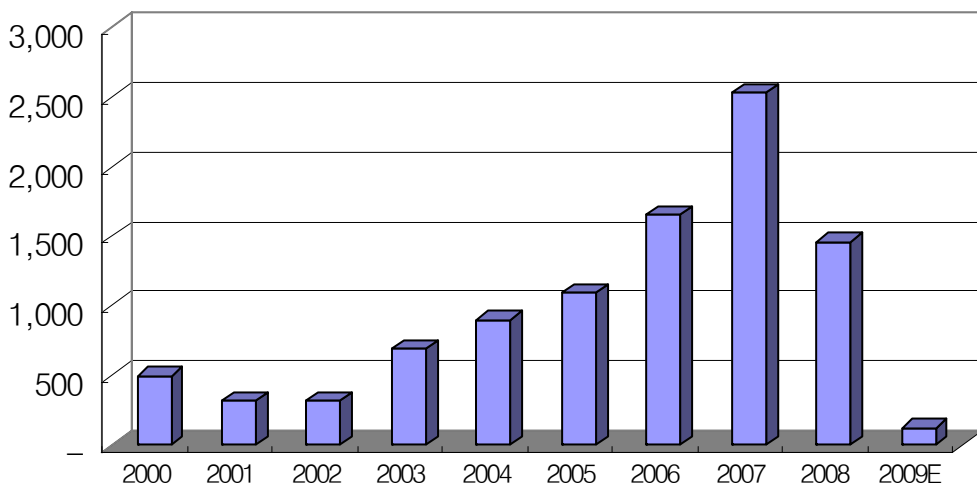
자료 : Clarkson

- 2009년 전 세계 선박수주액은 전년대비 약 91% 감소한 130억 달러 수준으로 추정

- 금융위기의 여파에 의한 물동량 감소와 기 발주 선박의 출회에 의한 선복량 과잉, 선박금융 경색 심화로 2009년 선박수주는 극심한 정체수준을 겪음
- 10월까지 전 세계 선박수주액은 전년 동기대비 92% 감소한 95억달러로 집계 (Clarkson)

< 전 세계 신조선 수주액 추이 >

수주액(억달러)

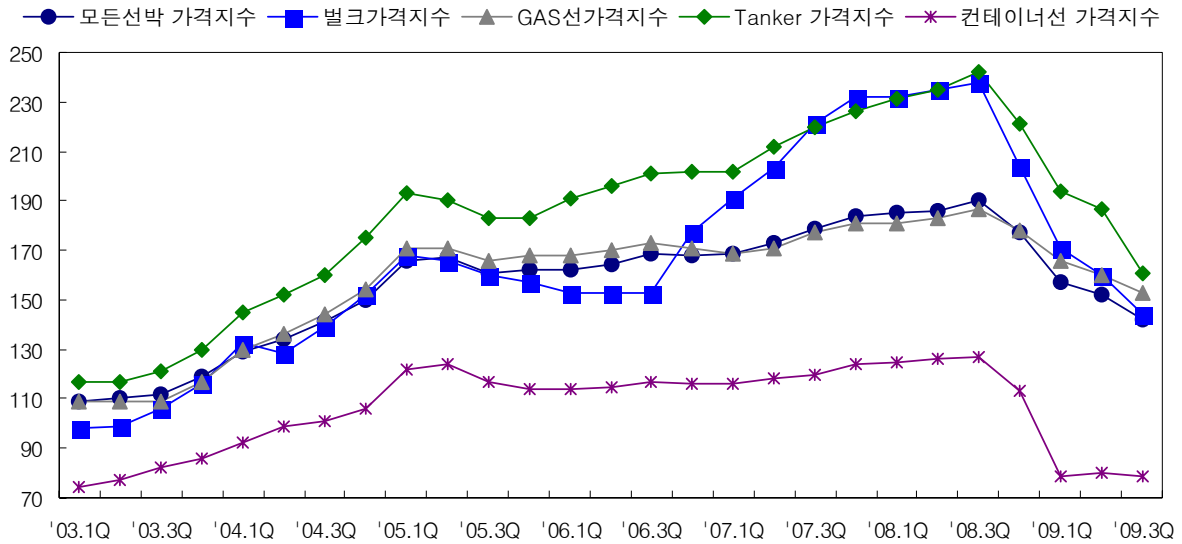


자료 : Clarkson

- 2009년의 해운 및 조선시황 침체로 선가는 전 선종에 걸쳐 급격히 하락하였으며 일부 선종은 2003년 수준으로 급락함
  - 2009년 3분기 Clarkson은 신조선가 지수는 142로 전년 동기대비 48point 하락하였고 이는 약 25% 하락한 수준임
  - 선종별로는 벌크선과 컨테이너선의 가격 하락폭이 가장 큰 것으로 나타났으며 이는 해운시장의 시황을 그대로 반영함
    - 3분기말 벌크선 신조가는 전년 동기대비 39.5%, 컨테이너선은 37.8% 하락
  - 3분기말 탱커의 신조가는 전년 동기대비 33.5% 하락하였으며 GAS선의 경우는 18.2%에 그쳤음
  - 신조선가 하락은 근본적으로 금융위기 여파에 의한 세계경기 침체와

이에 따른 해운경기 침체, 조선경기 침체에 원인이 있으나, 중국 조선소들의 지나친 가격경쟁이 낙폭을 더 크게 만든 요인이 되고 있음

### < 신조선 선가 추이 >

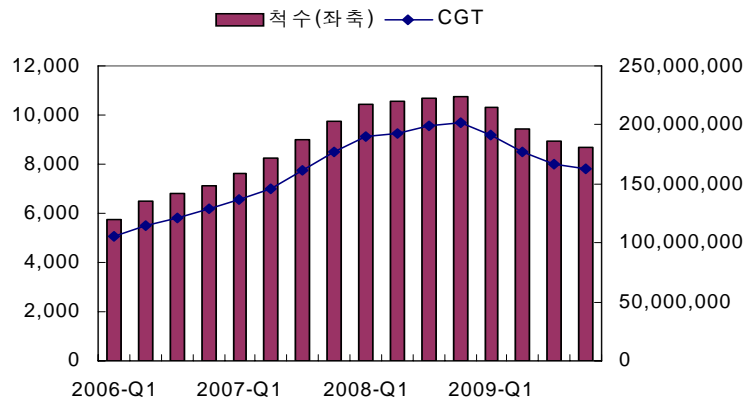


자료 : Clarkson

□ 12월 초 전 세계 수주잔량은 전년 동기대비 21% 감소한 156.9백만 CGT를 기록하고 있음

- 2009년의 수주부진에도 불구하고 수주잔량 선박의 건조와 인도는 정상적으로 이루어지고 있어 2008년 4분기 이후 수주잔량은 지속적으로 감소하고 있음

### < 전 세계 수주잔량 추이 >



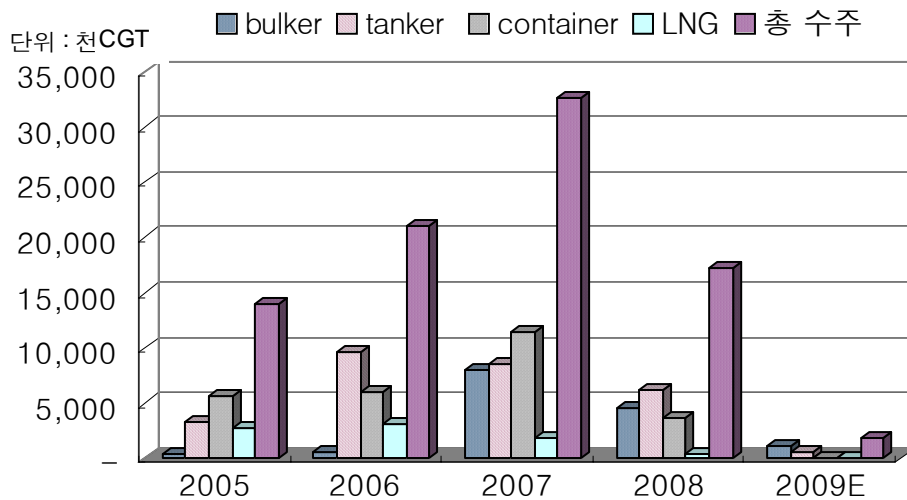
자료 : Clarkson

- 11월까지의 건조량은 전년 동기대비 1.0% 증가한 3,853만CGT를 기록하고 있으나, 6월부터 매월 전년 동월대비 건조량이 감소하는 추세가 나타나 수주취소 등 계약차질이 일부 반영되는 것으로 추정
  - 상반기 중 전년 동월대비 건조 증가율은 평균 12.0%로 나타났으나 하반기의 건조증가율은 평균 -5.6%로 나타남
  - 이는 수주취소, 인도 연기 등에 따른 생산차질의 결과일 가능성이 큼
  - 2009년 건조량은 전년대비 약 8% 감소한 39백만CGT 규모로 추정

## 2. 국내 조선산업 동향

- 2009년 국내 조선산업은 전년 대비 91% 감소한 160만CGT를 수주할 것으로 추정됨

< 국내 조선산업의 선종별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 추정은 해외경제연구소

- 11월까지 수주량은 전년 동기대비 91.8% 감소한 144만CGT를 기록
- 10~11월에 비교적 많은 양의 수주가 이루어졌으나 예년의 수주에 비하면 매우 부족한 수치임
- 금융위기 여파에 의한 해운경기의 극심한 침체로 국내 조선소들의 수주는

사실상 중단된 상황임

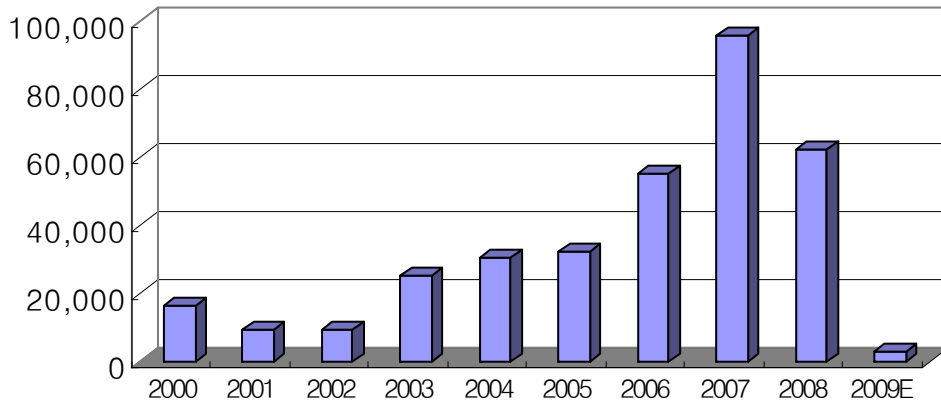
- 전 선종에 걸쳐 극심한 수주침체를 나타내고 있으며 해양플랜트마저도 발주가 지연되면서 좀처럼 대형 수주가 이루어지지 않음

□ 11월까지의 수주액은 전년 동기대비 94.1% 감소한 37.9억달러로 집계됨

- 4분기에 VLOC 등 대형선박의 수주로 수주액이 크게 증가하였으나 기대했던 해양플랜트의 대규모 수주가 이루어지지 않아 2009년 수주액은 전년대비 약 93% 감소한 약 42억 달러가 될 것으로 추정

### < 국내 조선산업의 수주액 추이 >

국내 조선산업 수주액 (백만달러)



자료 : Clarkson, 2009년은 해외경제연구소 추정

□ 11월까지의 건조량은 전년 동기대비 같은 수준인 1,392만CGT를 기록

- 건조량 증가율은 시간이 지날수록 둔화되고 있음
  - 전년 동기대비 건조량 증가율은 1분기 27.7%, 2분기 14.4%, 3분기 -15.3%, 10~11월 -32.2%임
- 이는 선주의 인도연기 요청 등 계약의 일부 차질이 생산차질로 연결되었거나 건조완료 선박의 인도거부 등으로 나타난 현상으로 추정됨
- 이러한 추세가 심화된다면 내년도 건조량은 크게 감소할 우려도 있음



- 이러한 추세를 감안하여 2009년 건조량은 전년대비 약 4% 감소한 1,490만CGT로 추정
- 11월말 기준 수주잔량은 전년 동기대비 21.9% 감소한 5,376만 CGT로 지난 해 4분기 이후 지속적으로 감소하고 있음
  - 국내 조선산업은 미진한 수주량과 지속적인 건조선박의 인도로 수주잔량이 매분기당 5%씩 감소하고 있음
  - 현재의 수주잔량은 약 3년치의 물량으로 보이나 수주취소 등 협상 중이거나 취소된 물량이 제대로 반영되지 않아 이 보다 더 적은 수준일 가능성도 있음
- 선박 건조(인도)가 시황의 영향으로 증가율이 둔화됨에 따라 수출도 둔화되고 있으며 2009년 수출은 전년대비 약 5% 증가한 453억달러 수준이 될 것으로 추정
  - 11월까지의 수출액은 전년 동기대비 9.2% 증가한 415.4억달러로 집계되었으며 7월 이후 지속적으로 전년 동월대비 감소치를 나타냄
  - 현재 조선소와 선주사간의 인도연기 협상과 재무적 문제가 있는 일부 선주사의 인도거부 등이 수출에 지장을 주고 있는 것으로 알려져 수출실적은 당초 예상을 밑돌 것으로 추정

## II. 2010년 조선산업 전망

### 1. 세계 조선산업 전망

- IMF는 2010년 실질경제 성장률을 3.1%로 전망하는 등 세계경기 회복이 가시화될 것으로 보이나, 선박과잉의 문제로 인하여 해운과 조선경기의 회복은 어려울 전망
  - 특히, 신조 선박의 대량 출회가 예상되는 컨테이너선과 벌크선의 해운시황 회복이 더딜 것으로 예상되며 이는 상선 분야의 신조선 발주의 침체 지속으로 이어질 전망

- 다만, 신조선가격이 가장 낮은 시기에 선박을 확보하려는 일부 투자성 발주와 최근 수년간의 석유, 가스 등 에너지 관련 발주 지연 물량이 2010년도에 발주되면서 신조수주를 끌어올릴 것으로 전망
- 전 세계 수주량은 금년대비 약 15% 증가한 8.3백만CGT 내외가 될 것으로 전망
  - 컨테이너선의 수주는 극히 부진할 것으로 보이나 탱커와 벌크선, LNG선의 발주가 금년대비 다소 회복 될 것으로 보임
  - 탱커와 벌크선 해운 시황이 크게 호전될 가능성은 높지 않으나 2011년 이후 선가도 조금씩 높아질 가능성이 있어 저선가 발주에 대한 기대 물량이 다소 있을 것으로 예상
  - LNG선의 경우 계속 지연되고 있는 LNG 개발프로젝트 일부가 추진되면서 중단됐던 선박 수주가 일부 재개될 것으로 전망
  - 2010년도의 수주 증가는 해양플랜트 부문이 견인할 것으로 전망
- 전 세계 선박 수주액은 금년대비 약 207% 증가한 400억달러 수준으로 전망
  - 수주량에 비하여 수주액의 증가율이 높은 것은 톤수에 비하여 고가인 해양플랜트 수주가 크게 증가할 것으로 예상되기 때문임
- 전 세계 선박 건조량은 금년대비 약 8% 감소한 36백만CGT가 될 것으로 전망
  - 일부 조선소의 파산, 수주취소, 인도 연기 등으로 당초 생산 계획에 크게 못 미치는 건조량을 기록할 것으로 전망
  - 다만 중국의 신규 조선설비들이 가동되면서 벌크선의 건조가 증가할 것으로 전망되며 이러한 효과가 생산량 감소를 제한할 것으로 전망
- 2010년말 전 세계 선박 수주잔량은 금년말 대비 약 18% 감소한 126백만CGT 규모로 전망

- 지속되는 수주 부진으로 수주잔량은 크게 감소할 전망

□ 2010년도 신조선가는 금년대비 약 5% 낮은 수준이 될 전망

- 국제 신조선가는 이미 조선소가 감당할 수 있는 최저선까지 접근하였다는 평가가 우세하나, 중국의 무분별한 저가 공세는 내년에도 지속될 것으로 보이며 이는 선가의 하락압력으로 작용할 것으로 예상
- 그러나 선가가 바닥권에 이미 접근한 만큼 하락폭은 제한될 것으로 예상되며 금년보다 소폭 하락한 가격에서 안정화 추세를 보일 것으로 예상

<세계 신조선 전망>

(백만 CGT, 억 달러, %)

구분	2007년	2008년	2009년(추정)	2010년(전망)
수주량 (증감율)	90.3 (38.7%)	46.6 (△48.3%)	7.2 (△84.6%)	8.3 (15.3%)
수주액 (증감율)	2,539 (53.2%)	1,466 (△42.3%)	130 (△90.7%)	400 (207.7%)
건조량 (증감율)	34.9 (9.1%)	42.2 (20.9%)	39.0 (△7.7%)	36.0 (△7.7%)
수주잔량 (증감율)	190.5 (39.2%)	192.0 (0.7%)	153.8 (△20.1%)	126.1 (△18.1%)

자료 : Clarkson. 2009, 2010 추정 및 전망은 산업투자조사실

## 2. 국내 조선산업 전망

□ 국내 조선산업의 수주량은 금년대비 약 175% 증가한 2.8백만CGT 수준으로 전망됨

- 선종별로 VLOC 등 일부 대형벌크선과 탱커가 금년보다 소폭 증가한 수준이 될 것으로 예상되며 LNG선과 해양플랜트가 수주증가를 견인할 것으로 전망

□ 수주액은 금년대비 약 376% 증가한 200억달러 수준이 될 전망

- 수주량에 비하여 수주액의 증가폭이 큰 것은 수주의 상당부분이 고가의 해양플랜트가 될 것으로 예상되기 때문임

- 이미 발표된 삼성중공업의 LNG-FPSO 50억달러가 내년 중 정식 계약이 체결될 전망이며 이를 포함하여 150억달러 이상의 수주를 기록할 것으로 전망

○ 반면 일반 화물선수주는 LNG선 수주 재개를 포함하여 금년보다 다소 증가하긴 하겠으나 극심한 침체 시황은 지속될 전망

□ 건조량은 금년대비 약 13% 감소한 1,390만CGT 수준으로 전망

○ 현재 수주잔량이 많이 남아 있으나 최근 해운시황 악화에 따른 선주들의 인도연기 요청 등으로 수주잔량이 2014년 이후까지 뒤로 밀릴 수 있을 것으로 전망

○ 이러한 영향으로 2010년도 건조 예정분이 일부 뒤로 밀리면서 건조량이 감소할 것으로 전망

□ 2010년말 수주잔량은 수주 부진 지속으로 금년말 대비 약 19% 감소한 4,380만CGT 수준이 될 것으로 전망

□ 2010년도 선박수출은 건조량 감소에 따라 금년 대비 약 7% 감소한 421억 달러 수준이 될 것으로 전망

<국내 조선산업 전망>

(백만 CGT, 억 달러, %)

구분	2007년	2008년	2009년(추정)	2010년(전망)
수주량 (증감율)	33.0 (54.2%)	17.7 (△46.3%)	1.6 (△91.0%)	2.8 (175.0%)
수주액 (증감율)	980.9 (74.3%)	648.0 (△33.9%)	42 (△93.3%)	200 (376.2%)
건조량 (증감율)	12.0 (8.8%)	15.6 (29.8%)	14.9 (△4.4%)	13.0 (△12.8%)
수주잔량 (증감율)	66.1 (45.8%)	67.3 (1.8%)	54.0 (△19.8%)	43.8 (△18.9%)
수출액 (증감율)	277.7 (25.6%)	431.5 (55.4%)	453.0 (△5.0%)	421.0 (△7.1%)

자료 : Clarkson, 지식경제부. 2009, 2010 추정 및 전망은 산업투자조사실

### 3. 기타 이슈

- 대형 조선소들의 경우 해양플랜트를 중심으로 금년대비 크게 증가한 수주를 기록할 것으로 보이나 중소조선소의 경우 여전히 수주가 거의 없는 어려운 한해가 될 전망
  - 해양플랜트와 LNG선 물량 등으로 대형조선소의 경우는 수주고갈의 한 고비를 넘길 것으로 보임
  - 그러나 중소 조선소의 경우 탱커와 벌크선의 선복량 과잉이 해결될 가능성이 희박하여 내년 한 해도 수주를 기대하기 어려울 것으로 전망
- 2010년에는 해운시황의 미미한 회복과 선사들의 누적 적자로 인하여 수주취소 및 인도연기 요청이 더욱 거세어질 것으로 전망
  - 수주취소는 선주사가 파산하지 않는 한 단호하게 대처할 것으로 보이나 인도 연기 요청에는 일부 협상할 수밖에 없을 것으로 보임
  - 이로 인하여 조선소들은 생산 스케줄을 조정하고 필요에 따라 일부 생산시설을 축소하는 등의 조치가 있을 것으로 보임

### III. 결론 및 시사점

- 2010년에 해양플랜트를 중심으로 수주가 이루어져 특히 대형조선소를 중심으로 수주가 증가하겠으나 2007, 2008년에 비하면 매우 작은 액수임
  - 그러므로 현재의 유동성 문제를 해결하기에는 부족할 것으로 보이며 제작자금에 대한 수요가 지속될 것으로 예상
  - 해운시황과 조선시황이 동시에 호전될 때까지는 3년여의 시간이 걸릴 것으로 예상되므로 지속적인 제작자금 지원이 되어야 할 것임