

중소조선산업 2010년도 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	8
3. 각종 관련 동향	9
III. 시사점 및 전망	12

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

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

< 요약 >

- 전 세계 수주량은 당초 예상보다 큰 폭으로 증가하였으나 침체국면을 벗어난 정도는 아님
 - 전 세계 수주량은 전년 동기대비 225% 증가한 1,218만CGT
 - 2분기에는 금융위기 이후 처음으로 신조선가가 반등함
 - 그러나 벌크선 수주량이 전체의 65%를 차지하는 등 규모와 내용면에서 시장이 정상화된 것으로 보기는 어려움
- 국내 중소 조선산업은 2분기까지 예상보다 많은 수주를 기록하였으나 대형 조선소의 중소선박 수주 등 아직까지 시황침체에 의한 문제를 안고 있음
 - 상반기 수주량은 132만 CGT로 금융위기 이전인 2008년 동기간의 64% 수준
 - 상반기 수주액은 26억 달러 (지난해 동기간은 '0')
 - 1분기에 신규 수주를 기록한 중소 조선소는 6개에 불과함
- 국내 중소 조선산업의 수주잔량은 전분기 대비 3.2% 감소하였으며 건조척수는 전년 동기 대비 감소함
 - 1분기말 수주잔량은 1,204만CGT로 집계
 - 건조량은 전년 동기 대비 29.2% 증가(dwt기준)하였으나 전년 상반기 80척의 선박이 건조된 반면 금년 상반기에는 63척으로 크게 감소
- 벌크선 해운시황은 2분기에 양호하였으나 2분기 말부터 하락하는 양상을 보임
- 중소형 탱커 해운시황은 2분기에 큰 변화를 보이지 않고 소폭 상승하거나 하락하는 양상
- 예상보다 양호했던 상반기 수주 추이가 하반기까지 이어지기는 어려울 것으로 예상
 - 전 세계 경기가 하반기에 다소 둔화될 것으로 예상되며 벌크해운시황의 하락으로 벌크선의 수주도 더 이상은 어려울 것으로 예상
 - 탱커의 일부 수요가 예상되나 양이 많지는 않을 것으로 보임

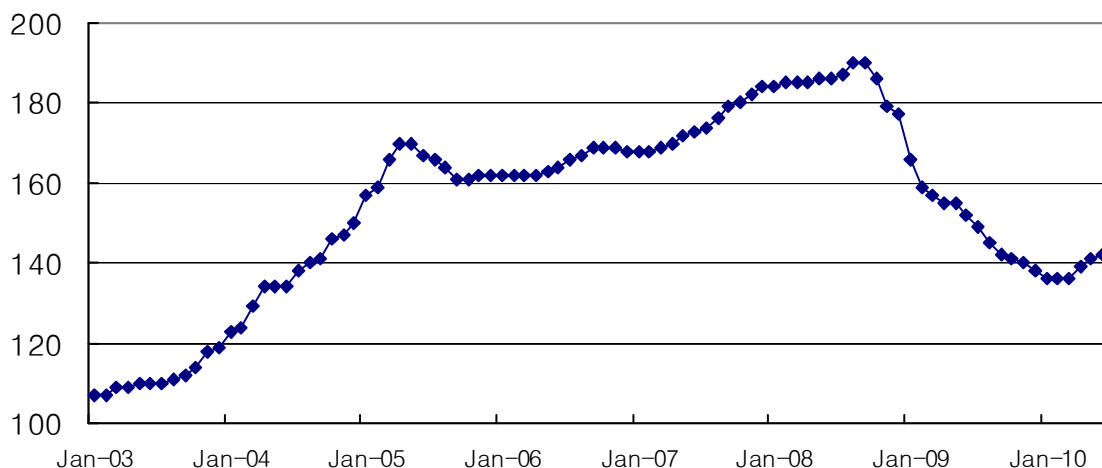
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ **2010년 2분기까지 전 세계 신조선 수량은 전년 동기대비 225% 증가한 1,218만CGT를 기록**

- 신조선 수주량의 증가폭은 매우 큰 편이나 이는 지난해 상반기의 극심한 수주침체에 따른 기저효과이며 수주량은 2008년 상반기 대비 약 35%에 지나지 않는 침체 국면이 지속되고 있음
 - 다만, 2분기에 접어들면서 전체적인 신조선 수주가 크게 증가하여 시황회복에 대한 기대를 높임
- 수주 내용면에서도 벌크선이 전체 수주의 약 65%를 차지하는 등 시장수요가 아직 정상적인 구조로 회복되지 않은 것으로 보이며 고부가선박의 극심한 침체로 한국 조선산업의 어려움이 지속되고 있음
- 상반기 신조선 수주액은 전년 동기대비 약 184% 증가한 219억 달러 수준으로 추정

< Clarkson 신조선가지수 (Price index) 추이 >



자료 : Clarkson

□ 2분기 신조선가는 반등으로 돌아서 전반적으로 선가가 조금씩 상승하는 추세임

- Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 136을 유지한 후 4월에 139로 반등하였으며 이후 6월 142를 기록함
- 선가 인상은 철강가격 상승 등이 큰 원인이 되었으나 2분기 이후 남유럽사태 등 세계적인 경기 둔화에 따라 철강가격이 다시 하향 안정화되었고 단기적으로 신조선 발주량도 다소 주춤할 것으로 보여 선가의 급속한 상승을 기대하기는 어려움

□ Clarkson 집계에 의하면 2분기에 중국은 가장 많은 371만CGT를 수주하며 상반기 중 501.5만CGT로 가장 많은 수주실적을 나타내었고 한국은 그 다음으로 많은 462.8만CGT를 기록

- 상반기 중 중국의 수주량이 한국보다 더 많은 것은 시장이 벌크선 위주로 수주거래가 이루어졌고 벌크선에 대해서는 중국도 한국 이상의 경쟁력을 확보하고 있기 때문인 것으로 보임
- 다만, 본 연구소의 자체 집계치¹⁾로는 한국의 상반기 수주량이 571.6만 CGT로 추정되어 한국과 중국 중 실질 수주량이 더 많은 나라가 어느 쪽인지 확신할 수 없음

2. 중소 조선 현황

□ 중소조선의 주요 시장인 벌크선²⁾과 중소형 탱커³⁾ 시장은 벌크선 시장이 전년 같은 기간에 비하여 활발하게 움직인 반면 탱커시장은 소폭 증가하는데 그침

- Clarkson 집계에 의하면 2분기까지 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 698만CGT로 전년 동기대비 577% 증가

1) 2009년부터 Clarkson의 집계와는 별도로 해외경제연구소가 국내 조선소들에 대한 수주실적 확인작업을 거쳐 독자적으로 집계하고 있음

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

3) 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

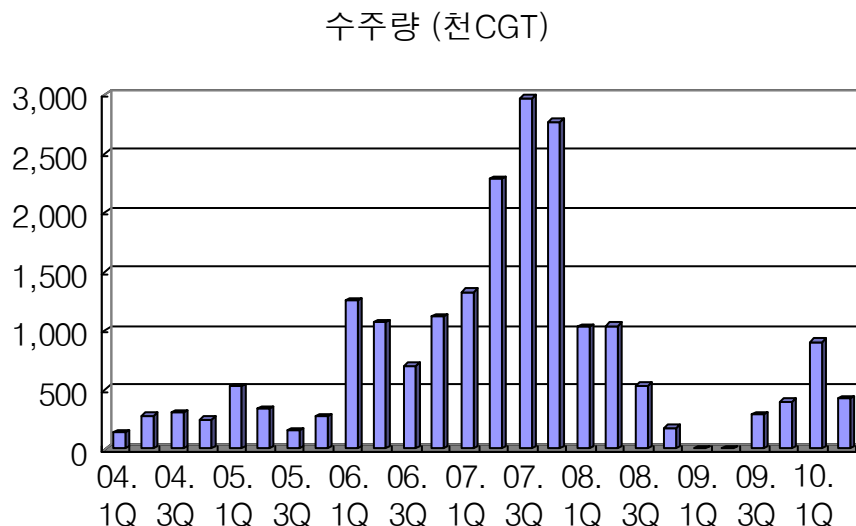
- 이러한 수주량은 금융위기 이전인 2008년 상반기 벌크 수주량의 약 67% 수준임
- Aframax급 이하 탱커의 1분기 전 세계 수주량은 87.9만CGT로 전년 동기대비 36% 증가에 그침
- 이러한 수주량은 금융위기 이전인 2008년 상반기 수주량의 약 26% 수준

II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2분기까지 국내 중소조선소⁴⁾의 수주는 **132.6만CGT**로 추정, 집계되었으며 금융위기 이전인 **2008년도 상반기 수주량의 약 64%**에 해당하는 물량임
- 2분기 수주량은 42.3만CGT로 전분기대비 53.2% 감소
- 전년도 2분기까지 수주량이 '0'이므로 수주증가율은 계산할 수 없음

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >

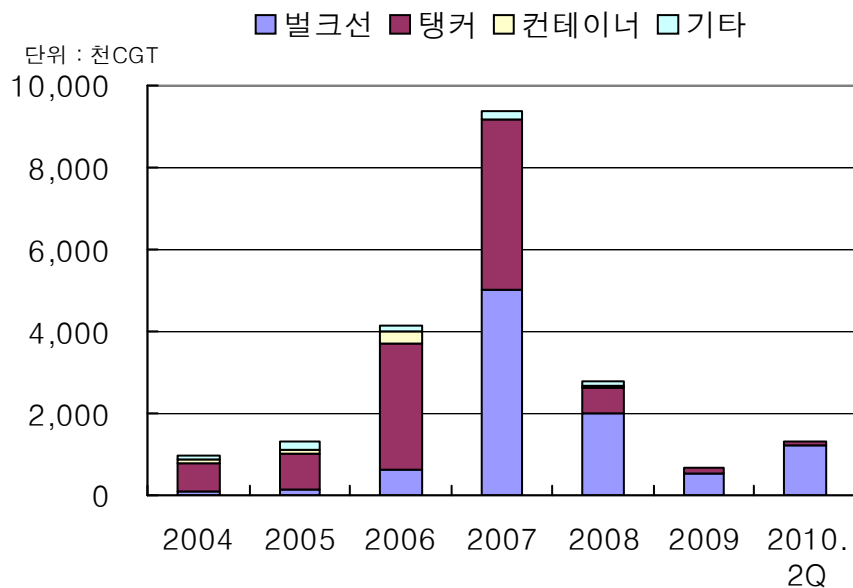


자료 : Clarkson, 해외경제연구소

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

- 국내 전체 수주는 2분기에 1분기 대비 74%나 증가하였으나 중소조선소의 수주는 크게 감소하였음
- 수주 물량의 구성도 국내 전체 수주의 54%가 벌크선이었음을 감안하면 2분기 중소조선소의 수주 감소에는 보이지 않는 문제가 있음을 추정할 수 있음
- 이러한 문제의 원인은 중소 조선산업의 주요 선종인 벌크선과 심지어 중소형 탱커에 까지 대형조선사들이 적극적인 수주에 나선 것임
- 수주가 전년도에 비하여 크게 호전된 상황에서 수주실적을 기록한 중소조선소는 단 6개에 불과함

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



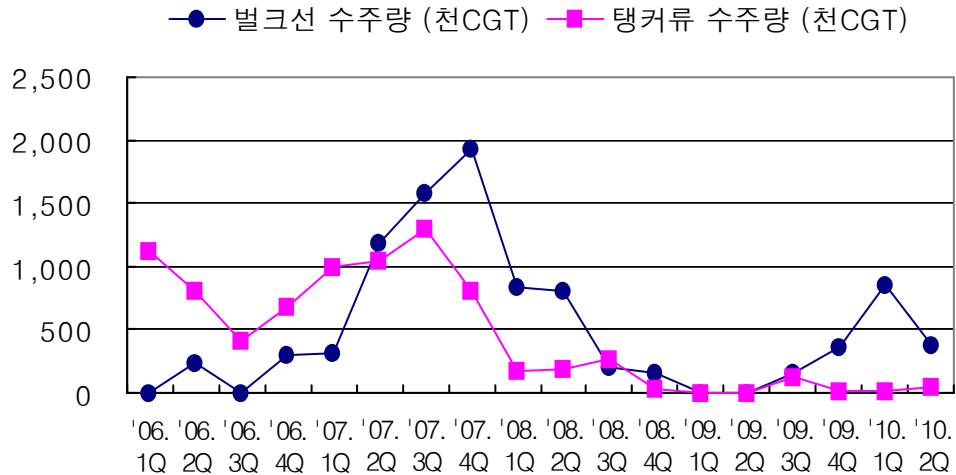
자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치는 Clarkson 통계수치를 사용하였으며 2009년 이후의 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

- 국내 중소 조선산업의 주력 선종인 탱커와 벌크선 수주 현황을 살펴보면 2분기까지 수주는 벌크선의 비중이 절대적임

- 금년 2분기까지 국내 중소조선소가 수주한 탱커는 단 3척에 그침

< 국내 중소조선 벌크선 및 탱커류 분기별수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- 국내 중소조선소의 2분기 신규수주액은 26.1억달러이며 전년 동기대비 증가율은 구할 수 없음 (전년 동기 수주액 '0')

< 국내 중소조선 수주액 추이 >

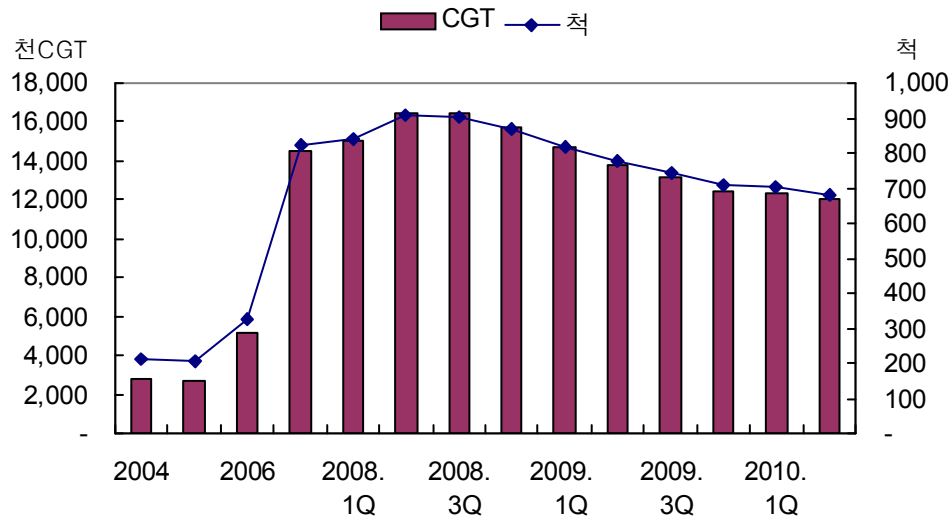
년도	수주액 추정치 (억달러)
2006	96.1
2007	262.1
2008	88.0
2009	14.0
2010. 2Q	26.0

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 2009년 6월말 현재 1,204만CGT로 전 분기 대비 3.2% 감소

- 2분기에 수주가 다소 줄어들면서 수주잔량도 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 건조량

□ 2분기까지 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 29.2% 증가하였으나 실질적인 건조량은 감소한 것으로 추정

- 전년도 상반기의 경우 총 건조척수가 80척으로 집계되었으나 금년 상반기의 건조척수는 63척에 불과함
- 대형 벌크선의 본격적인 인도가 시작되면서 벌크선의 건조톤수는 크게 늘었으나 탱커의 건조척수가 크게 줄어드는 양상을 보임
- 선주의 인도연기 요청, 선주 측의 금융조달 실패 혹은 자금 경색에 따른 선수금 지급 차질과 이에 따른 공정지연, 조선소의 유동성 부족에 따른 공정차질 등 다양한 원인이 복합적으로 작용하고 있는 것으로 추정됨

< 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	1,475	15	801	17	108	9	3	—	—	—	—	—
10 2Q	1,193	14	560	13	83	7	1	—	—	—	—	—

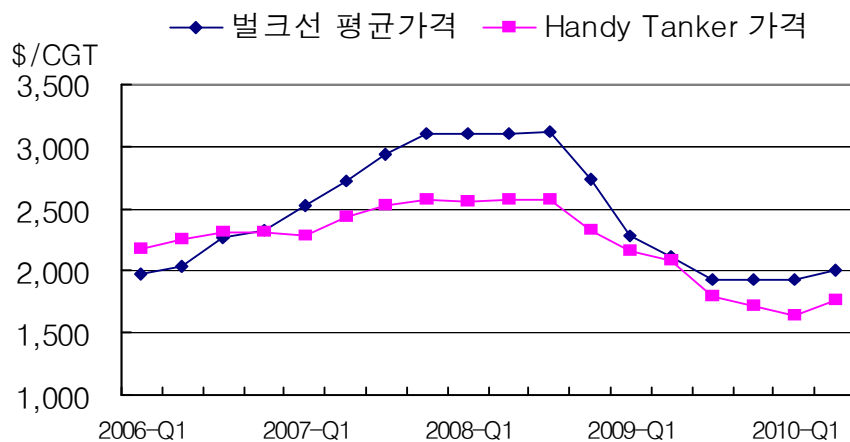
자료 : Clarkson

3. 각종 관련 동향

□ 벌크선과 핸디사이즈 탱커의 신조선가는 금융위기 이후 처음으로 반등한 것으로 나타남

○ 전반적인 신조선가 반등의 영향으로 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 4.3%, 40K PC 탱커의 신조선가는 7.5% 각각 상승

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

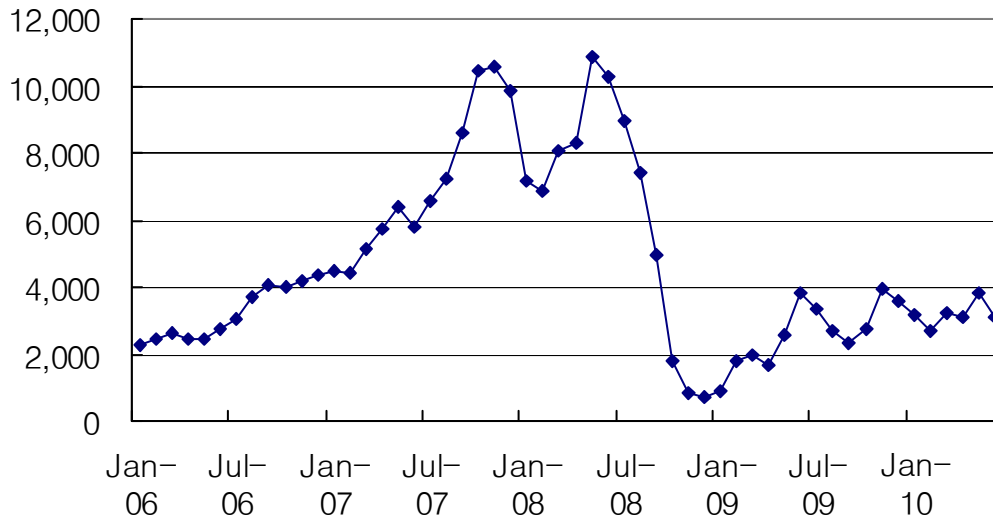


자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

- 벌크선 운임지수(BDI)는 2분기 들어 3,000~4,000 사이 구간에서 등락을 거듭하는 등 비교적 양호한 시황을 나타내었으나 2분기 말부터 하락추세를 나타냄

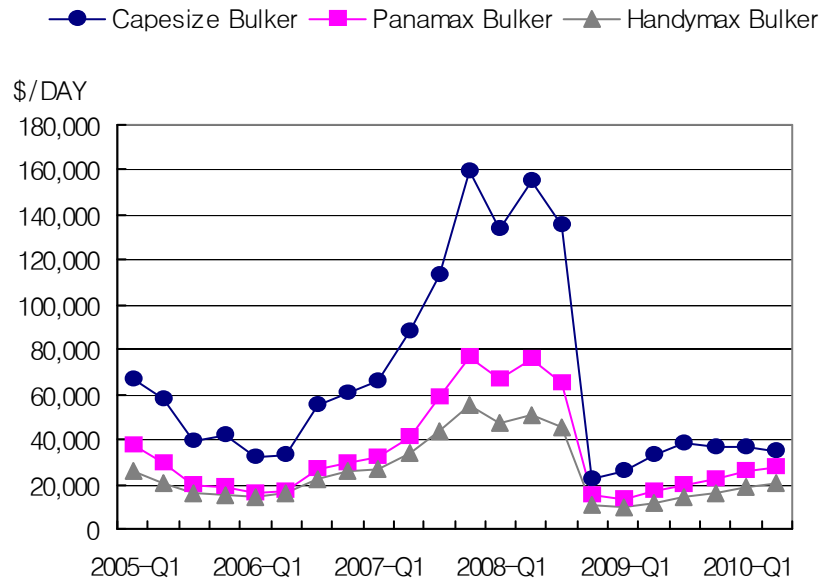
< BDI 추이 >



자료 : Clarkson

- 2분기 말부터 중국의 철광석 재고와 유럽사태에 따른 경기둔화의 영향 등으로 하락하고 있음
 - 벌크선 시황은 세계경기 둔화 등 수요측 요인과 더불어 선복량과잉 등 공급측 문제에 따른 시황악화 우려가 남아 있음
- 2분기 벌크선 용선료는 **capsize bulker**를 제외하고 완만한 상승 추세를 지속
- 전분기대비 capsize급 용선료는 3.6% 감소한 반면, panamax급과 handymax급은 각각 6.7%와 9.8%씩 상승함
 - 그러나 2분기말부터 BDI가 하락하고 있어 다음분기 용선료도 역시 단기적으로 하락할 전망

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

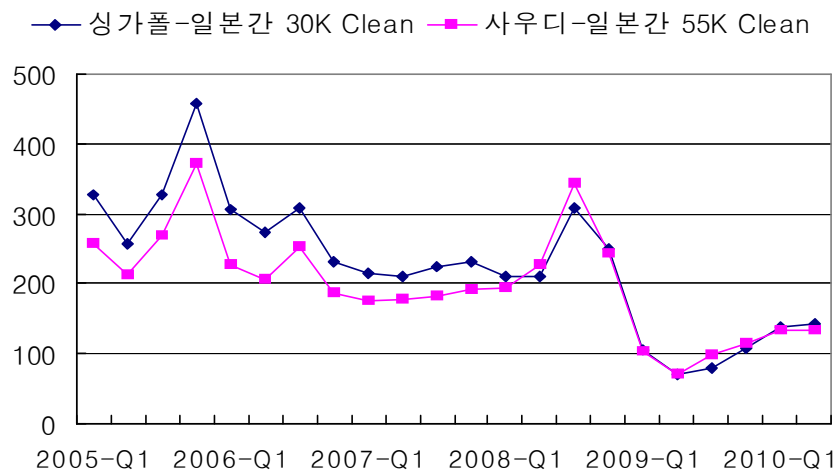
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

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

□ 2분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 지난 분기와 비슷한 수준에서 큰 변화가 없는 것으로 보이며 하반기의 경기 둔화에 따라 다소 하락할 것으로 예상됨

- 55K clean tanker의 사우디-일본간 WS 지수는 전분기대비 0.8% 하락하였으며 30K clean 싱가포르-일본간 WS는 4.4% 상승

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

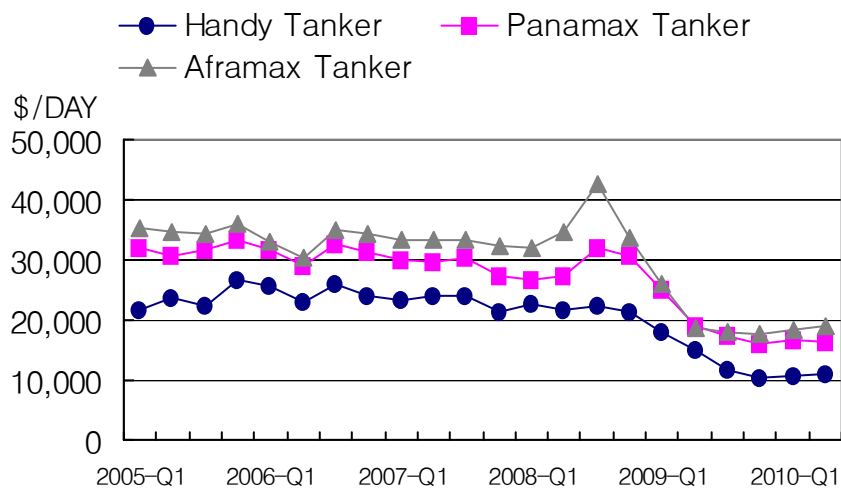


자료 : Clarkson

□ 2분기 탱커류의 용선료는 소폭 상승하는 흐름을 지속하였으며 다만 panamax급이 소폭 하락

- 전분기 대비 용선료는 Aframax급의 경우 3.2% 상승하였으며 Panamax급은 1.4% 하락, Handysize급은 5.1% 상승

< 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. 시사점 및 전망

□ 상반기 중 국내 신조선 수주량은 당초 예상보다 많은 실적을 기록하였으나 하반기에도 이러한 추세가 지속될 것으로는 보이지 않음

- 상반기 중 전 세계 신조선시장을 주도한 선종은 벌크선이었으며 이를 제외하면 나머지 선종들은 여전히 극심한 침체 수준에 있음
- 하반기 중 전 세계 경제가 둔화되면서 해운시장이 위축될 것으로 보이고 7월 이후 BDI가 급격히 하락하는 양상이 이미 나타나고 있어 벌크선 시황이 더 이상 지속되기는 어려울 전망
- 탱커의 단일선체구조선박 폐선 효과로 시황이 비교적 안정적인 편이고

향후 활황시장에 대비한 신조 수요가 일부 나올 수 있어 하반기 수요는 탱커를 위주로 전개될 것으로 보이나 수요가 크지는 않을 전망

□ 한국 중소조선은 금년 유동성 부족과 수주실적 부진으로 어려움을 겪고 있어 각 조선소는 이를 극복하기 위한 노력을 강화할 필요가 있음

- 이미 지난해부터 극심한 신규 수주 부진으로 조선소의 유동성은 이미 큰 어려움에 빠진 상태로 보이며 금년에도 해소될 가능성은 크지 않음
- 다만, 2011년 말 또는 2012년부터 중소형 탱커시장이 살아날 가능성이 큰 만큼 수주잔량을 지키고 착실히 건조하면서 버텨나갈 필요가 있음