

# 중소조선산업 2010년도 3분기 동향

<b>I. 세계 조선시황 .....</b>	<b>3</b>
1. 전체 조선시황 .....	3
2. 중소 조선시황 .....	4
<b>II. 국내 중소조선산업 동향 .....</b>	<b>5</b>
1. 수주량 및 수주잔량 .....	5
2. 건조량 .....	8
3. 각종 관련 동향 .....	9
<b>III. 시사점 및 전망 .....</b>	<b>12</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 >

- 전 세계 누적 수주량은 전년 동기보다 큰 폭으로 증가하였으나 침체국면을 벗어난 정도는 아니며 3분기에 다시 위축되는 양상
  - 전 세계 수주량은 전년 동기대비 171% 증가한 2,354만CGT
  - 3분기 신조선가는 지난 분기의 반등 추세를 이어가지 못한 약보합세 양상
  - 전 세계 수주액은 전년 동기대비 371% 증가한 410억달러 수준으로 추정
- 국내 중소 조선산업은 3분기까지 예상보다 많은 수주를 기록하였으나 3분기 들어와 수주가 급격히 축소되는 양상
  - 3분기 누적 수주량은 전년 동기대비 452% 증가한 159.1만CGT 수준
  - 3분기 누적 수주액은 전년 동기대비 416% 증가한 30.8억달러 수준
  - 다만, 3분기 수주량은 전분기 대비 46% 감소
- 국내 중소 조선산업의 수주잔량은 전분기 대비 25.1% 감소하였으며 건조톤수는 77.2% 증가하였으나 건조척수는 전년 동기 대비 7.2% 감소
  - 3분기말 수주잔량은 902만CGT로 집계
  - 3분기까지 누적 건조량은 688만DWT, 103척이었으며 점차 건조선박이 대형화되는 추세로 볼 수 있음
- 벌크선 해운시황은 BDI가 2,000 이하까지 하락하였다가 반등하는 추세이고 용선료가 3분기에 하락추세로 나타나는 등 시황이 악화됨
- 중소형 탱커 해운시황은 3분기에 소폭 상승하는 양상
- 3분기 이후 신규수주가 크게 감소하고 있으며 이러한 상황은 당분간 개선되기 어려울 전망
  - 벌크선의 과잉선복량 문제, 탱커의 더딘 시황개선 등으로 신조 수주 경기가 근본적으로 개선되기까지는 시일이 걸릴 것으로 예상
  - 중소 조선소의 경영에 있어서는 신규수주에 의한 유동성공급을 기대하기 보다는 비상경영 체계를 강화하고 금융기관과의 유기적 협력이 이루어져야할 것임

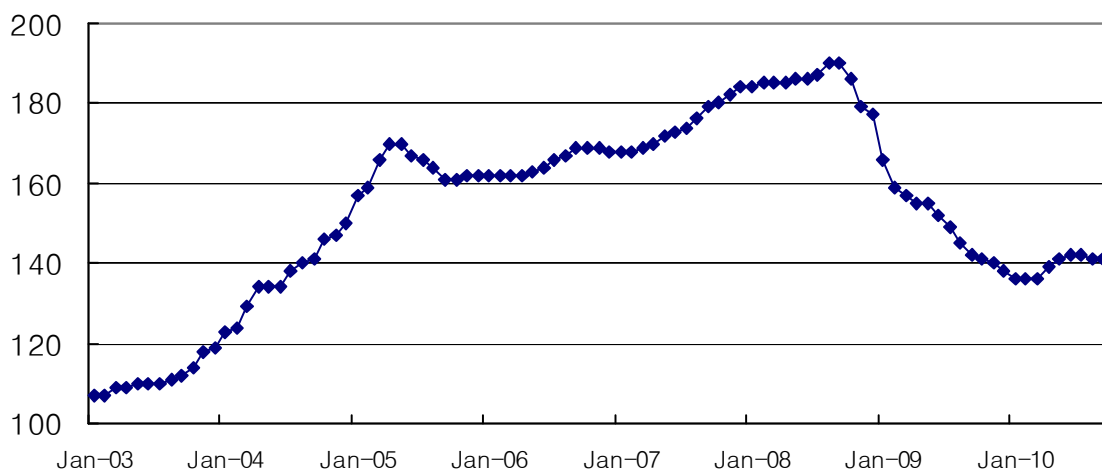
## I. 세계 조선시황

### 1. 전체 조선 시황

□ **2010년 3분기까지 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 171% 증가한 2,354만CGT를 기록**

- 신조선 수주량의 증가폭은 매우 큰 편이나 이는 지난해 상반기의 극심한 수주침체에 따른 기저효과이며 수주량은 2008년 3분기대비 대비 약 47%에 지나지 않아 침체국면을 벗어난 것으로 보기는 어려움
- 3분기 수주량은 전분기 대비 12% 감소하여 하반기로 갈수록 둔화되는 경향을 나타내고 있음
- 다만, 3분기에 들어와 대형 컨테이너선 등 고부가 선박의 발주가 새롭게 눈에 띄는 점은 긍정적인 것으로 평가됨
- 3분기까지 신조선 수주액은 전년 동기대비 약 371% 증가한 410억 달러 수준으로 추정

< Clarkson 신조선가지수 (Price index) 추이 >



자료 : Clarkson

□ 3분기 신조선가는 2분기의 반등세를 이어가지 못하고 다시 약세로 돌아섬

- Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 142까지 상승한 이후 약보합세 양상을 보이며 3분기말 141로 약간 하락하는 추세임
- 신조선가는 최근 수주가 둔화되고 있어 급격한 반등을 기대하기는 어려우나 급격한 하락도 없는 보합 추세를 당분간 이어갈 것으로 예상

□ Clarkson 집계에 의하면 3분기중 중국은 443만CGT를 수주하며 가장 많은 수주실적을 나타내었고 한국은 그 다음으로 많은 347만CGT를 기록

- 다만, 본 연구소의 자체 집계치<sup>1)</sup>로는 한국의 3분기 수주량이 390만 CGT로 집계
- 최근 중국은 자국의 조선산업 경쟁력 보다는 정부의 전폭적인 지원에 힘입어 선박금융을 무기로 전 세계 선주들에 대한 접근을 넓혀 나가고 있는 것으로 추정

## 2. 중소 조선 현황

□ 중소조선의 주요 시장인 벌크선<sup>2)</sup>과 중소형 탱커<sup>3)</sup> 시장은 벌크선 시장이 훨씬 활발하게 움직인 것으로 나타났으며 탱커시장은 상대적으로 소폭 증가하는데 그침

- Clarkson 집계에 의하면 3분기까지 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 1,165만CGT로 전년 동기대비 262% 증가
  - 다만, 3분기에 들어와서는 전분기 대비 약 51% 감소한 수주량을 나타내며

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

수주가 크게 둔화되는 양상

- Aframax급 이하 탱커의 3분기까지 전 세계 수주량은 144만CGT로 전년 동기대비 55.7% 증가
  - 탱커도 전분기 대비 약 32% 감소

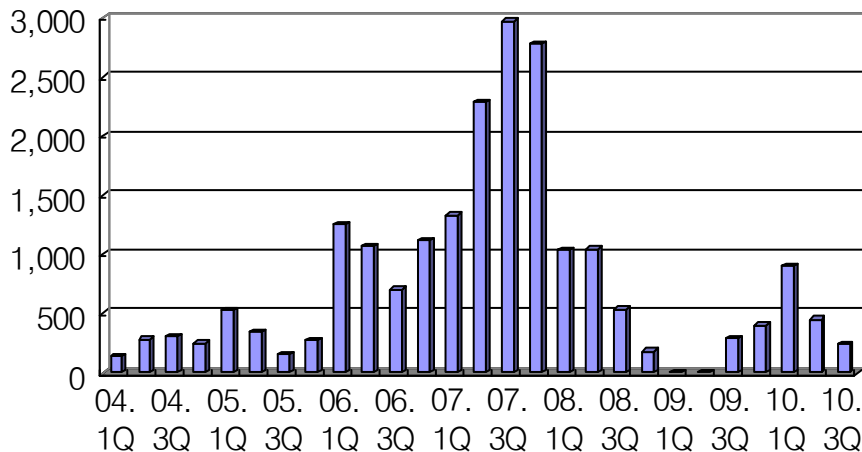
## II. 국내 중소조선산업 동향

### 1. 수주량 및 수주잔량

- 3분기까지 국내 중소조선소<sup>4)</sup>의 수주는 전년 동기대비 **452%** 증가한 **159.1만CGT**로 집계됨
  - 3분기 수주량은 24만CGT로 전년동기대비 16.7% 감소하였으며 전분기 대비 46.4% 감소하여 3분기 들어 수주가 양호하지 못한 상황임

#### < 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >

수주량 (천CGT)



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

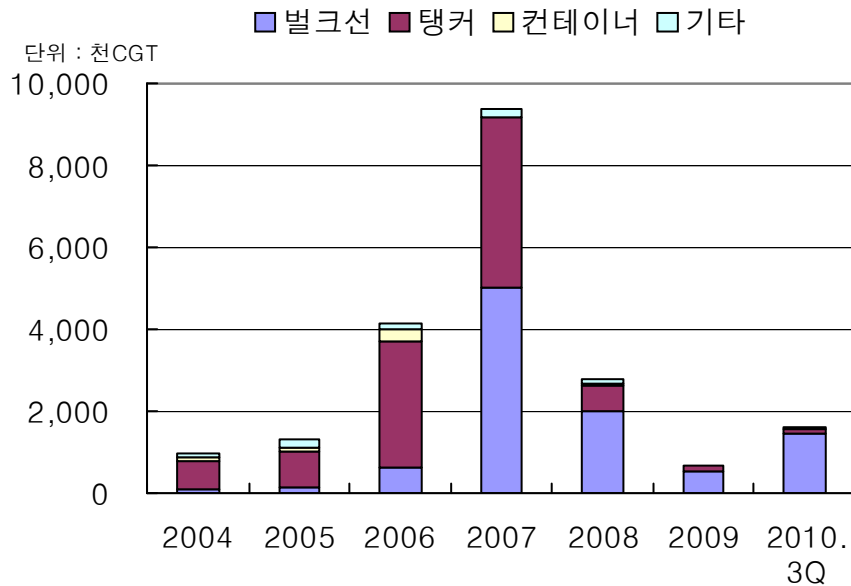
- 국내 전체 수주 역시 8,9월 들어 크게 둔화되고 있으나 7월의 영향으로

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

3분기 수주는 전분기대비 12.9% 증가한 반면 중소조선의 수주는 크게 감소한 양상을 나타냄

- 금년 3분기까지의 중소조선 수주 중 91%가 벌크선으로 과거에 비하여 지나치게 편중된 현상을 볼 수 있음

#### < 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

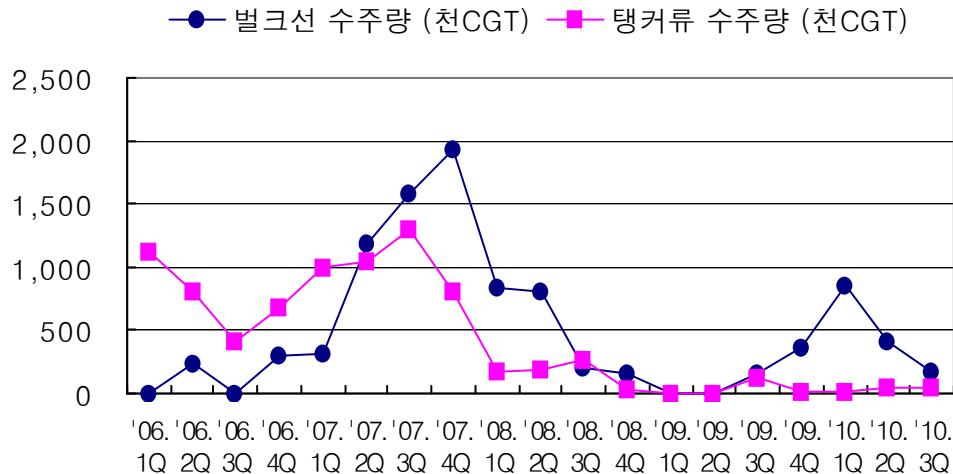
주 : 2008년까지의 수치는 Clarkson 통계수치를 사용하였으며 2009년 이후의 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

#### □ 국내 중소 조선산업의 주력 선종인 탱커와 벌크선 수주 현황을 살펴보면 3분기까지 벌크선의 비중이 절대적임

- 3분기까지 전 세계 신조선 시장에 있어서 벌크선의 수주량이 탱커 수주량의 8배로 금년 중소 신조선시장은 벌크선이 주도한 탓으로 보임
- 3분기까지 국내 중소조선소가 수주한 아프라막스급 이하 탱커는 단 5척으로 전 세계 88척의 발주물량 중 6%에 지나지 않는 저조한 기록임
- 벌크선의 경우는 전 세계 발주량 648척 중 73척을 수주하여 11%를

국내 중소조선소가 수주하였으며 다만, 3분기 들어서는 벌크선 수주량도 크게 감소

#### < 국내 중소조선 벌크선 및 탱커류 분기별수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- 국내 중소조선소의 3분기까지 수주액은 30.8억달러로 전년 동기 대비 415.7% 증가

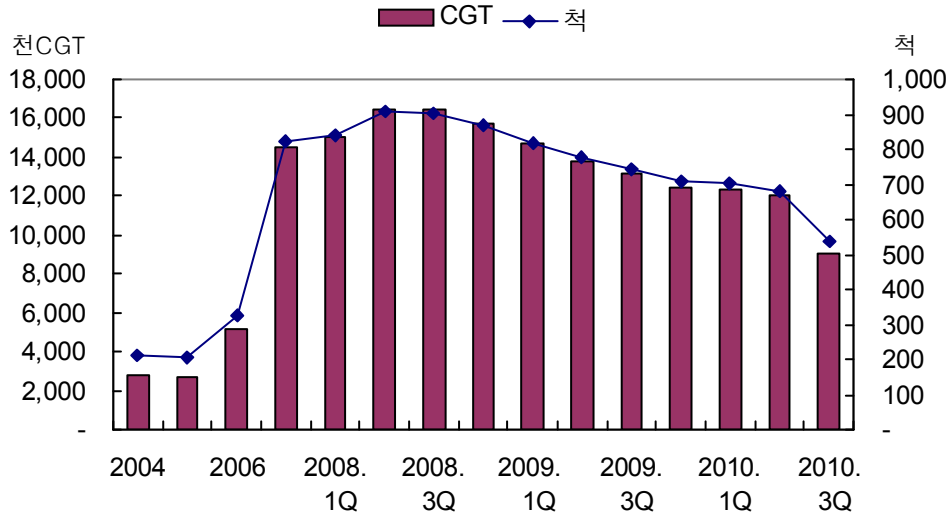
#### < 국내 중소조선 수주액 추이 >

년도	수주액 추정치 (억달러)
2006	96.1
2007	262.1
2008	88.0
2009	14.0
2010. 3Q	30.8

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 2009년 9월말 현재 902만CGT로 전 분기 대비 25.1% 감소
  - 수주잔량이 크게 감소한 것은 3분기 수주 부진의 영향도 있겠으나 데이터 제공기관인 Clarkson이 계약취소 등에 따른 데이터를 한꺼번에 삭제한 영향이 있을 것으로 추정

### < 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

## 2. 건조량

□ 3분기까지 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 77.6% 증가하였으나 척수기준으로는 7.2% 감소한 것으로 집계

- 금년 3분기까지의 건조량은 총 688만dwt으로 총 103척의 선박을 건조
- 3분기에만 총 35척, 246.7만dwt를 건조하여 전분기 대비 22% 증가
- 척수 기준으로는 금년들어 매분기 35척 내외의 건조가 이루어지고 있어 비슷한 수치를 나타내고 있으나 dwt 기준 건조량은 분기마다 크게 증가하고 있어 점차 중소조선의 건조선박이 대형화됨을 나타냄

### < 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	1,485	15	802	17	108	9	3	—	—	—	—	—
10 2Q	1,353	17	573	14	96	8	2	—	—	—	—	—
10 3Q	1,601	15	662	15	193	15	4	—	—	—	11	1

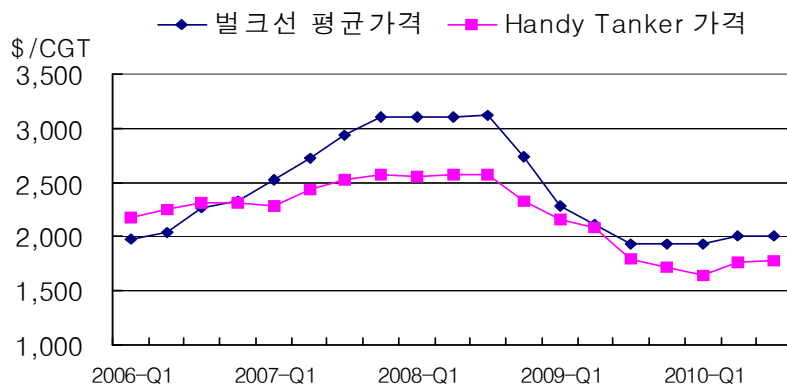
자료 : Clarkson

### 3. 각종 관련 동향

□ 벌크선과 핸디사이즈 탱커의 신조선가는 2분기의 반등 이후 보합세 수준을 나타냄

- 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 0.5% 하락하였으며, 40K PC 탱커의 신조선가는 0.5% 상승

### < 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

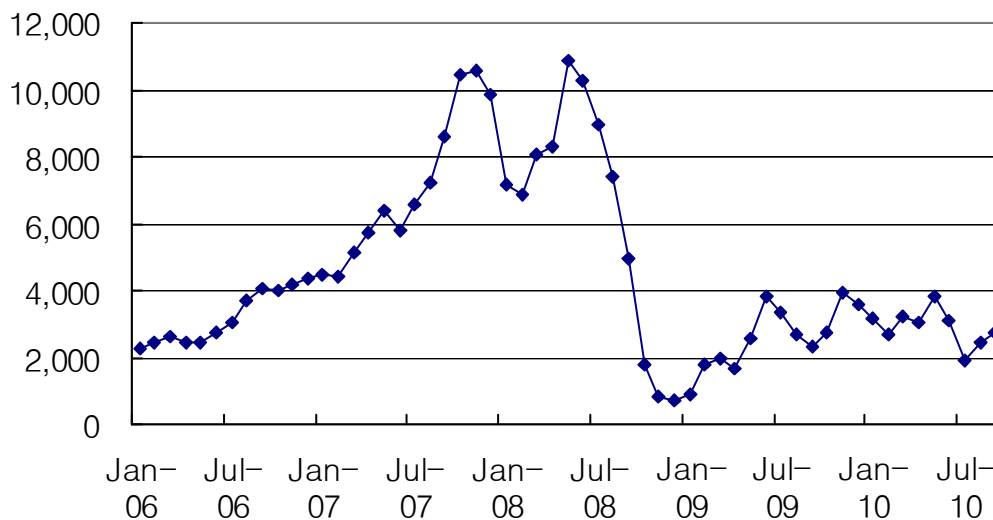


자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

- 벌크선 운임지수(BDI)는 2009년 하반기 이후 2,000~4,000 사이의 등락을 지속하고 있으며 3분기 중 7월에 바닥을 찍고 다시 상승 중임

< BDI 추이 >



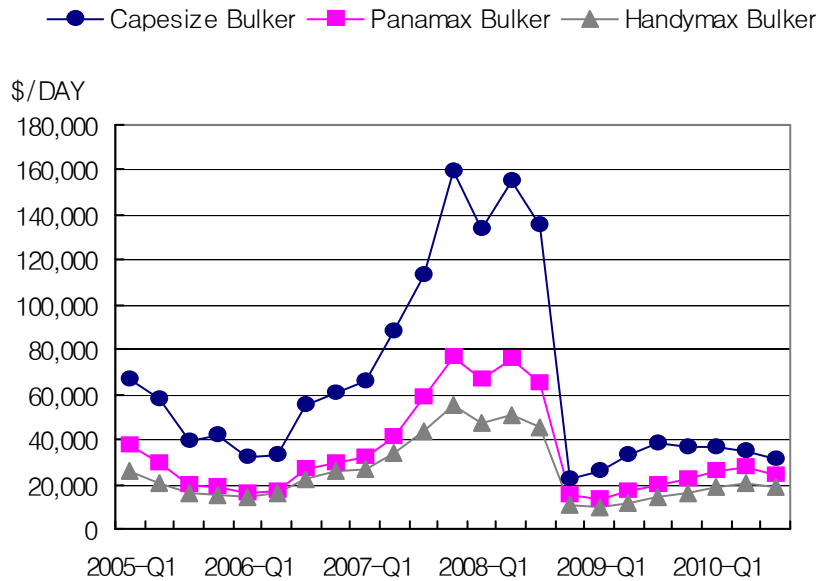
자료 : Clarkson

- 3분기말까지 3,000을 밑도는 좋지 않은 시황을 나타냄
- 벌크선 시황은 세계경기 둔화 등 수요측 요인과 더불어 선복량과잉 등 공급측 문제에 따른 시황악화 우려가 남아 있음

- 3분기 벌크선 용선료는 전 선종에 걸쳐 하락세로 돌아섬

- 전분기대비 capesize급, panamax급, handymax급의 용선료는 각각 12.3%, 13.8%, 8.5%씩 각각 하락함
- 다만, 전년동기와 비교하여 capesize급은 18.8% 낮은 수준이나, panamax급은 19.4%, handymax급은 32.9% 각각 높은 수준임

### < 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

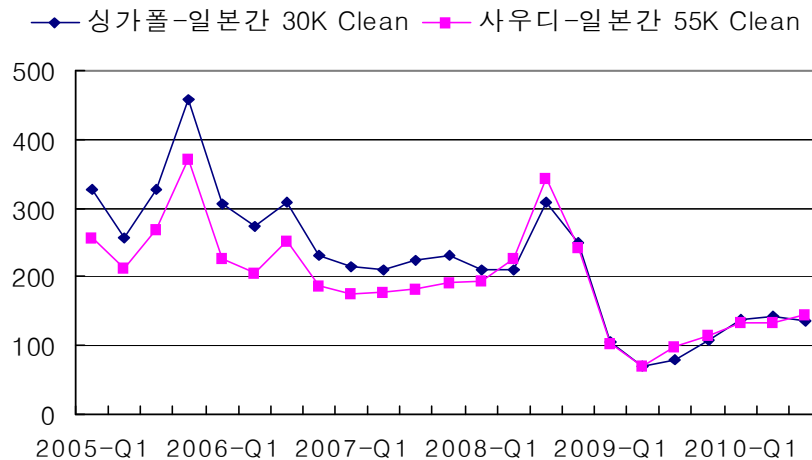
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

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

□ 3분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 선박 크기에 따라 등락이 다소 엇갈렸으나 지난 분기와 큰 차이 없이 여전히 낮은 수준을 유지함

- 55K clean tanker의 사우디-일본간 WS 지수는 전분기대비 8.6% 상승하였고 30K clean 싱가포르-일본간 WS는 5.4% 하락

### < Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

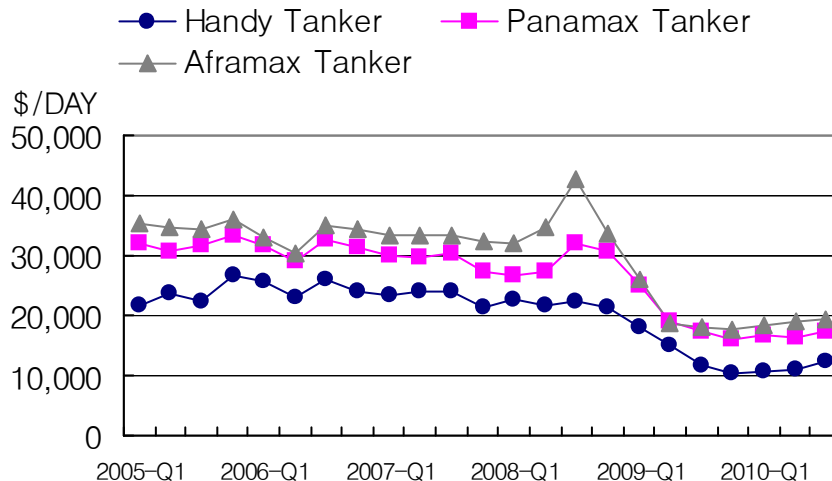


자료 : Clarkson

□ 3분기 탱커류의 용선료는 상승하는 흐름을 지속하였으며, 소형일수록 상승폭이 큼

- 전분기 대비 용선료는 Aframax급의 경우 1.3% 상승하였으며 Panamax급은 5.3%, Handysize급은 10.0% 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 벌크선이 주도한 장세는 국내 중소조선소에도 비교적 많은 수주실적으로 이어졌으나 3분기 이후 수주량이 크게 감소하였으며 이러한 추세는 당분간 개선되기 어려울 전망

- 상반기 중 저선가, 낮은 금리 등으로 일부 벌크선주의 공격적인 발주가 이어졌으나 향후 벌크 해운시황은 과잉선복량의 문제가 당분간 심각해질 것으로 예상되어 많은 수주물량을 기대하기는 어려움
- 탱커시황은 단일선체구조선박 폐선 효과로 다소 나을 수 있으나 전 세계 경기의 호전이 궁극적으로 뒷받침 되지 않는다면 큰 효과는 없을 것임

- 그러므로 중소 조선소의 경영에 있어서는 신규수주에 의한 유동성 공급에 대한 기대보다는 비상 경영체계를 보다 강화하고 금융기관과의 유기적 협력이 필요한 시기임