



중 점 분 석

조선산업의 동향과 시사점

양 종 서/산업투자조사실 선임연구원

I. 머리말

II. 2010년 해운과 조선산업 동향

III. 2011년 조선산업 전망

IV. 시사점

요 약

해운 시황은 물동량의 증가에 힘입어 전반적으로 지난해보다 개선되는 양상을 나타냈으나, 벌크선이나 탱커의 경우 선복량 과잉 문제가 시황의 호전을 가로막고 있는 것으로 보인다. 컨테이너선 해운시장도 선복량은 많으나 해운업체가 감속운항으로 선박을 추가 운항하면서 이 문제를 해결하고 있다. 과잉 선복량 문제는 향후 수년간 해운산업과 조선산업의 핵심 문제가 될 것으로 보인다.

조선산업도 지난해에 비해 실적이 크게 호전되기는 하였으나 수주량이 세계 선박 건조 능력의 약 2/3에도 미치지 못하여 아직까지는 침체에서 벗어났다고 보기에 무리가 있다. 수주 내용에서도 벌크선의 비중이 지나치게 높고 고부가 선박이 하반기에야 수주가 재개되는 등 정상적 구조를 회복하지 못하고 있는 것으로 보인다. 선가는 2010년 1분기까지 지속적으로 하락한 후 2분기에 선종별로 4~10% 인상되었고 이후 비슷한 수준을 유지하고 있다.

국내 조선산업도 세계 조선산업의 흐름과 유사한 실적을 나타내고 있으며 중국에게 3대 지표(수주량, 수주잔량, 건조량)의 우위를 내주는 등 다소 고전하면서도 나름의 입지를 지키고 있다. 중국과의 1위 싸움은 이러한 비정상적 시장구조 하에서 큰 의미는 없는 듯하다.

2011년에는 선진국을 중심으로 실질경제성장률이 다소 둔화되고 선복량 과잉도 심화될 것으로 우려된다. 그럼에도 불구하고 컨테이너선 시황은 선복량 증가에 비하여 물동량 증가가 빠를 것으로 전망되어 신조선 시장에서 주축을 이룰 것으로 예상된다. 세계 수주량은 약 20% 감소할 전망이다. 국내 조선산업은 컨테이너선의 강점을 기반으로 수주점유율을 높이며 약 9%의 수주량 감소가 예상된다. 건조량에 비하여 수주량이 크게 적을 것으로 보여 수주잔량은 지속적으로 감소할 것으로 전망된다.



I 머리말

2010년은 한국뿐 아니라 세계의 조선산업이 큰 어려움을 경험했던 해로 평가할 수 있을 것이다. 발주량의 급증으로 호황을 구가하여 왔던 세계 조선산업은 2008년에 금융위기가 발생하자 시황이 급격히 악화되었다. 호황이 지속되리라고 예상했던 많은 조선소들은 선박건조용 계약금을 시설투자에 전용하였고 후속 사업의 계약금으로 이를 대체할 계획이었으나, 금융위기 이후 발주량이 급감하자 유동성 위기에 몰리게 되고 선주들의 계약 취소, 인도 연기 요구도 이어졌다.

한국 조선산업은 세계 조선산업의 리더로서 이러한 위기 상황을 가장 심각하게 겪고 있는 듯하다. 경쟁국인 중국의 경우 자국 해운사들의 내수와 정부의 지원정책이 자국 조선산업에 큰 힘이 되고 있으나, 한국은 OECD 규범에 따라 정부가 두드러진 지원을 하지 못하고 있고 내수도 미미한 실정이다.

현재 시점은 우리 조선소들이 어려움 속에서도 당초 예상보다 선전하면서 위기를 극복해 나가는 과정이라 할 수 있을 것이다. 한국이 수주량, 수주잔량, 건조량 등 3대 지표에서 모두 세계 1위 자리를 중국에 내주었으나, 비정상적인 시장 여건을 고려하면 아직까지 큰 의미는 없는 것으로 보인다. 어려운 여건에서도 예상을 크게 웃도는 수주실적을 기록하였고, 다소 부족한 듯 하지만 건조량도 정상 수준을 되찾고 있다. 이하에서는 조선산업의 2010년 동향과 2011년 전망을 정리하고자 한다.

II 2010년 해운과 조선산업 동향

1. 해운산업 동향

2010년도 해운 시황은 당초 예상보다는 비교적 양호하였으나 아직까지 충분치는 않다는 정도로 평가할 수 있을 것이다. 세계 경기가 금융위기의 충격에서 벗어나면서 해상물동량이 증가하였고 해운 시황도 상반기에 호전되는 모습을 보였다. 그러나 유럽발 재정위기가 발생하고 하반기 세계 경기회복이 다소 둔화되면서 회복세를 유지하지 못하였다.

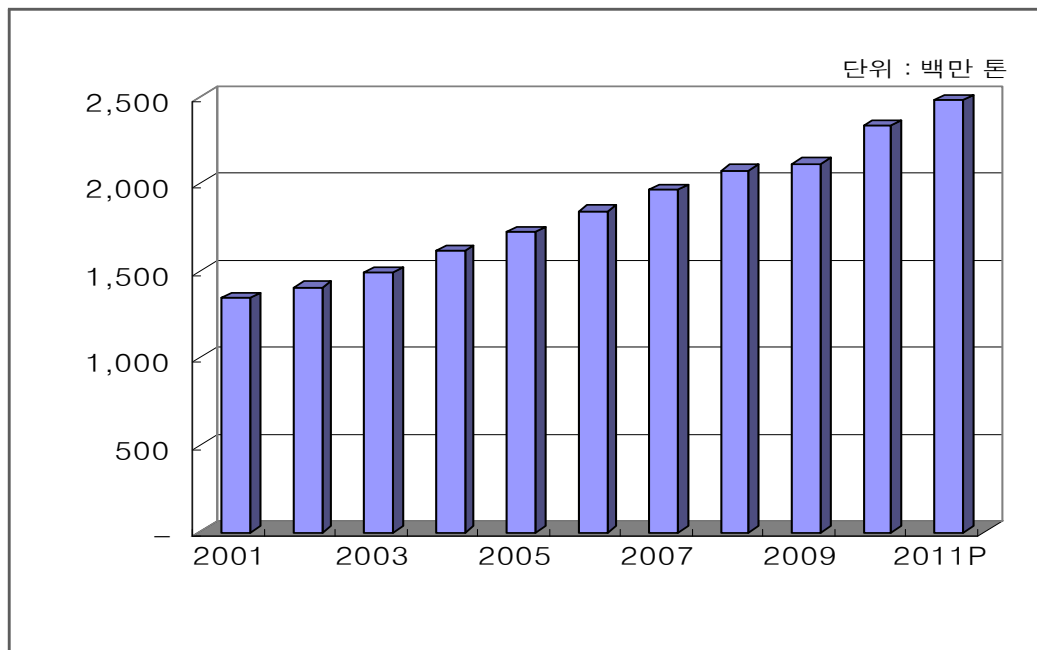


가. 벌크선 해운시장 동향

Clarkson에 따르면 철광석, 석탄, 곡물, 보오크사이트, 인광석 등 5대 벌크화물의 물동량은 2010년에 전년 대비 10.3% 증가한 것으로 추정된다. 이는 금융위기의 직접적인 영향을 받았던 2009년의 물동량 증가율이 1.9%에 그쳤던 것에 따른 기저효과와 결과로 볼 수 있으나, 이를 감안하여도 최근 2년간의 경제상황 하에서 연평균 증가율 6.1%를 기록한 것은 비교적 양호한 결과라고 볼 수 있다. 다만, 이러한 증가율은 중국의 경제개발이 가속화되던 2003~08년의 연평균 물동량 증가율 6.9%에는 다소 못 미치는 수준이다. Clarkson은 2011년도 물동량 증가율을 전년 대비 6.3%로 전망하고 있다. 그러나 이러한 물동량의 증가에도 불구하고 벌크운임지수(BDI)의 추이를 살펴보면 좋지만은 않은 양상을 보여주고 있다.

<그림 1>

5대 벌크화물 해상물동량 추이

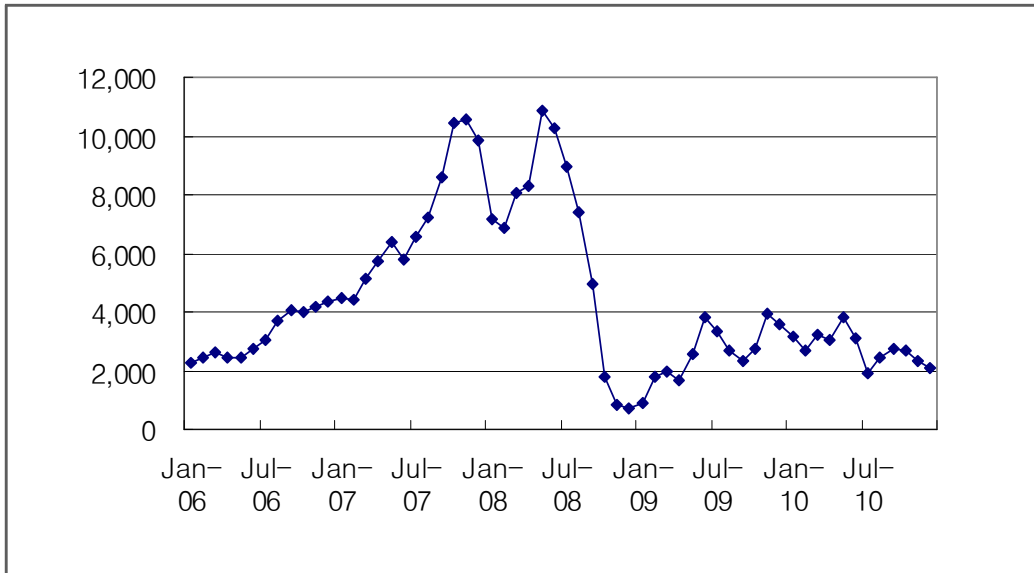


자료: Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2010. 12.



<그림 2>

월평균 BDI 추이



자료: The Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용.

<그림 2>를 살펴보면 금융위기 이후 BDI가 약 700선까지 급격히 하락하였다가 회복하여 2009년 상반기부터는 2,000~4,000 범위 내에서 등락을 거듭하고 있다. 중국의 철강산업을 기반으로 한 철광석 수요와 재고에 따라 계절적으로 큰 폭의 변화 보이고 있으나, 2010년 상반기까지의 추세는 이러한 추이를 크게 벗어나지 않고 있다. 2010년 하반기에도 BDI는 이 범위를 벗어나지 않고 있으나 최근 1년 반 동안의 지수 보다는 크게 낮은 수준이다. 2010년 7월 월평균 2,000의 바닥을 기록한 후 약간 상승하였으나 연말로 올수록 다시 2,000대에 접근하고 있는 양상이다.

물동량 증가세와는 달리 이처럼 시황이 악화되고 있는 것은 신조 선박이 대규모로 공급되고 있기 때문으로 추정된다. 2007년 세계 해운업계는 중국의 철광석 수입을 위한 운송 수요 등 크게 증가한 수요에 비하여 선박 공급량이 부족한 상황이 발생하면서 BDI가 11,000까지 치솟고 벌크선 대란이 발생한 바 있다. 이때 엄청난 규모의 신조 선박이 발주되었고 금융위기 이후에도 세계 신조선시장의 큰 비중을 차지하고 있다. 2007년부터 집중 발주되기 시작한 벌크선 신조 선박은 2010년경부터 집중적으로 시장에 공급되기 시작하였다.

<표 1> 세계 벌크선의 선복량 대비 수주잔량 현황^{주)}

구 분	Capesize		Panamax		Handymax		Handysize		합 계	
	척	mdwt	척	mdwt	척	mdwt	척	mdwt	척	mdwt
현 재 선 복 량	967	172.1	1,642	122.0	1,873	92.4	2,871	76.7	7,353	463.3
수 주 잔 량	754	144.0	742	59.9	836	47.1	833	26.8	3,165	277.8
잔 량/ 선 복 량	78.0%	83.7%	45.2%	49.1%	44.6%	50.9%	29.0%	34.9%	43.0%	60.0%

주: 2010년 1월 말 기준임.

자료: Clarkson, *Shipyards Orderbook Monitor*, 2010. 2.

시장에 많은 물량이 공급되기 이전인 지난 1월의 벌크선 선복량 현황을 살펴보면 (표1), 당시 세계에 현존하던 선복량의 60%에 해당하는 물량이 조선소에서 건조를 기다리고 있던 것으로 나타났다. 이 중 일부는 계약의 취소나 조선소의 파산 등으로 시장에 공급되지 못할 것이나, 전체적인 과잉 선복량의 문제에 큰 영향을 미칠 정도는 아닌 것으로 보인다. 특히, 2007년 당시 선복량 부족이 심각했던 Capesize급 대형 선박은 건조대기 물량이 기존 선복량의 80%가 넘는 정도이어서 향후 선복량 과잉 문제가 심각할 것으로 우려된다.

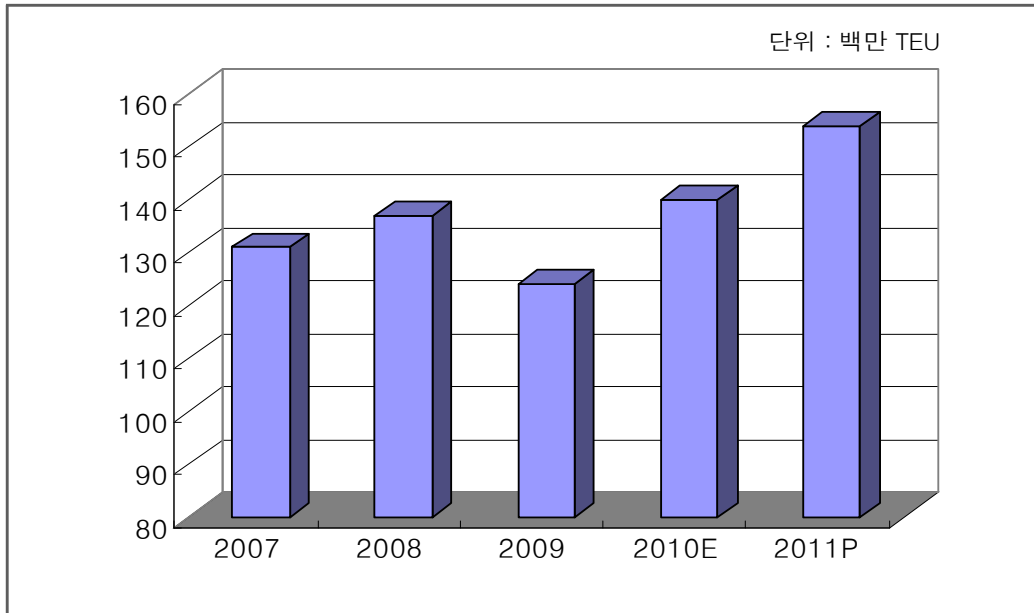
나. 컨테이너선 해운시장

컨테이너선 해운시장은 예상보다 양호한 시황을 보이고 있다. 2003년 이후 다량의 컨테이너선이 발주되었고 또한 다량의 선박이 시장에 공급되면서 선복량 과잉의 우려가 있었다. 그러한 상황에서 금융위기를 맞게 되었고 선복량은 크게 늘어난 반면 물동량은 오히려 감소하여 2009년에 최악의 시황을 맞이하기도 하였다. 그러나 2010년 들어 물동량이 다시 크게 증가하였다. 2009년 해운사들이 감속운항(slow steaming)을 시작하면서 해운 시황이 회복되기 시작하였고 현재까지 당초의 우려보다는 양호한 시황을 나타내고 있다.



<그림 3>

컨테이너 해상물동량 추이



자료: Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, 2010. 12.

Clarkson에 따르면 세계 컨테이너 해운 물동량은 2009년에 전년대비 8.9% 감소하였다가 2010년에 12.3% 증가한 것으로 추정된다. 2011년에는 물동량이 9.9% 증가할 것으로 예측되고 있다. 기저효과를 감안한다면 2010년은 물동량이 금융위기 이전 수준을 회복한 정도이고 2011년에 본격적으로 크게 증가할 것으로 보인다.

2009년에 물동량은 전년대비 8.9% 감소한 반면 선박량은 5% 증가하여 해운시장의 수급 균형이 최악이었던 것으로 보인다. 반면 2010년에는 물동량이 12.3% 증가한데 비하여 선박량은 8.4% 증가한 데 그쳐 회복이 본격화된 것으로 보인다.

해운시황 회복에 가장 크게 기여한 것은 감속운항인 것으로 판단된다. 2009년에 정기해운선사들은 컨테이너선의 운항속도를 약 20% 감속하면서 유류 선박의 수요를 창출하였다. 또한 감속운항을 통한 연비 효율화로 유류비를 크게 절감함으로써 이익 창출에도 기여하고 있다. 이를 통하여 한때 11%를 상회하였던 계류 중인 유류선박의 비율이 현재는 2% 내외로 떨어진 것으로 추정된다.

사실상 컨테이너 해운시황의 수급의 명목적 균형은 2010년에 크게 악화된 것으로 보인다. <그림 4>의 물동량/선박량 비는 전 세계 항구의 해당연도 컨테이너 처리량

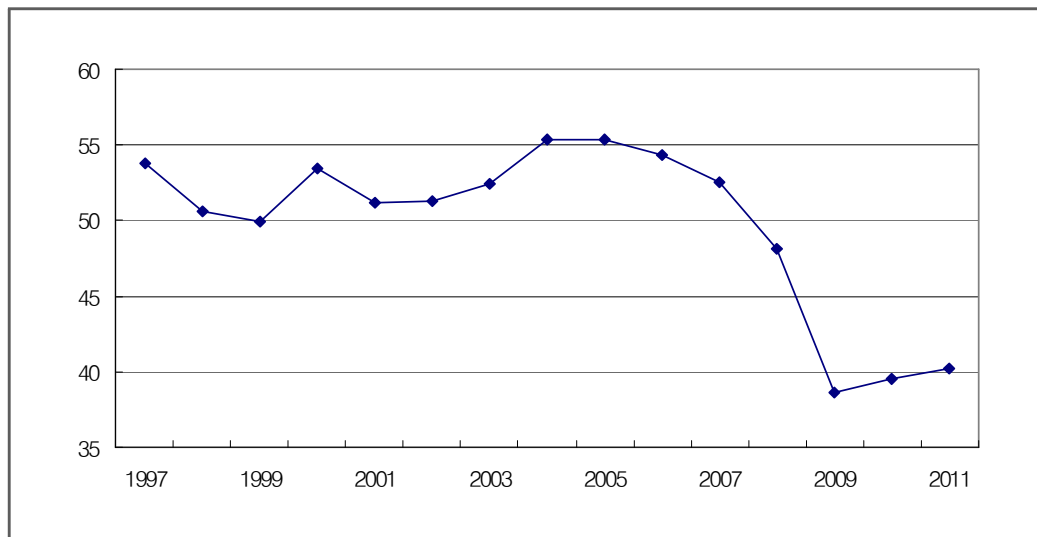


(TEU) 대비 연초기준 선복량(TEU)의 비율을 의미한다. 그림에서 보는 바와 같이 2003년 이후 조선 호황기에 집중 발주된 컨테이너선 물량이 2005년 이후 공급되면서 해운 시장의 수급이 조금씩 악화되기 시작하였다. 2009년 신조선박의 지속적인 공급에도 불구하고 물동량이 오히려 감소하여 최악의 수준을 기록하였다. 2010년에도 신조 선박이 지속적으로 공급되었으나 물동량의 증가속도가 이를 앞지르면서 약간 회복된 것으로 추정되나 신조선 물량이 많은 양이어서 수급비율의 회복 속도는 빠르지 못하다. 향후에도 신조 선박의 공급에 따른 선복량 증가속도보다는 물동량의 증가속도가 빠를 것으로 보여 이 비율은 지속적으로 개선될 것으로 예상되나 금융위기 이전 수준을 회복하는 데에는 약 5~6년이 걸릴 전망이다.

그러므로 이러한 수급 비율을 고려한다면 해운시장은 역사적으로 최악의 상황이어야 하지만 그렇지만은 않다. 컨테이너선 운임과 용선료 수준을 나타내는 HRCI가 과거 5~6년보다 낮은 수준에 머물러 있기는 하나 금융위기 이후의 최악의 상황에서는 벗어난 것을 볼 수 있다. 금융위기 직후 HRCI는 지수가 개발된 1997년 이후 최저치인 329까지 하락하였다가 금년 들어 회복되면서 700선을 넘어섰고 계절적 영향 등으로 다시 660까지 하락한 추세이다.

<그림 4>

컨테이너 해운시장의 물동량/선복량 추이

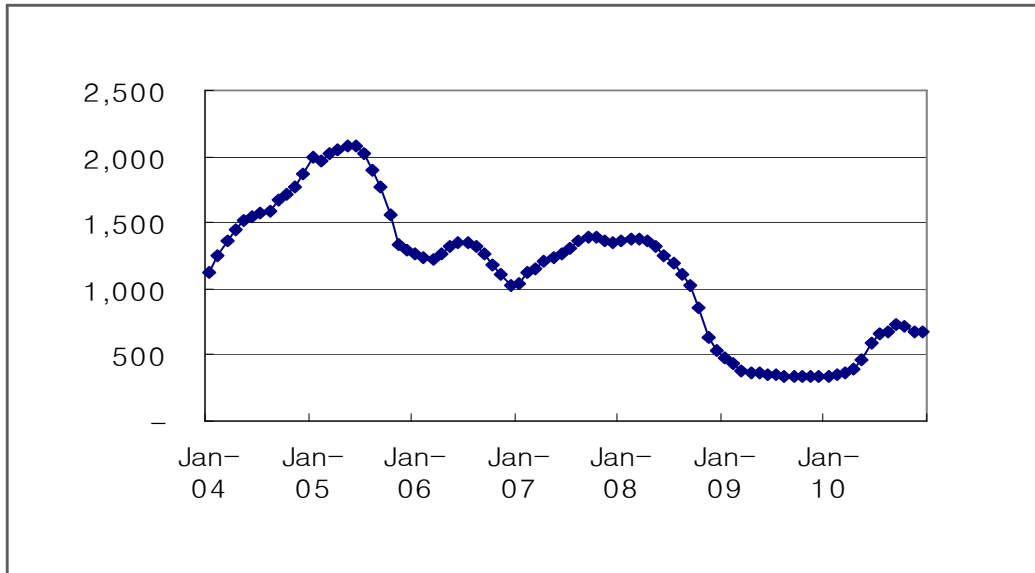


자료: 한국수출입은행 해외경제연구소.



<그림 5>

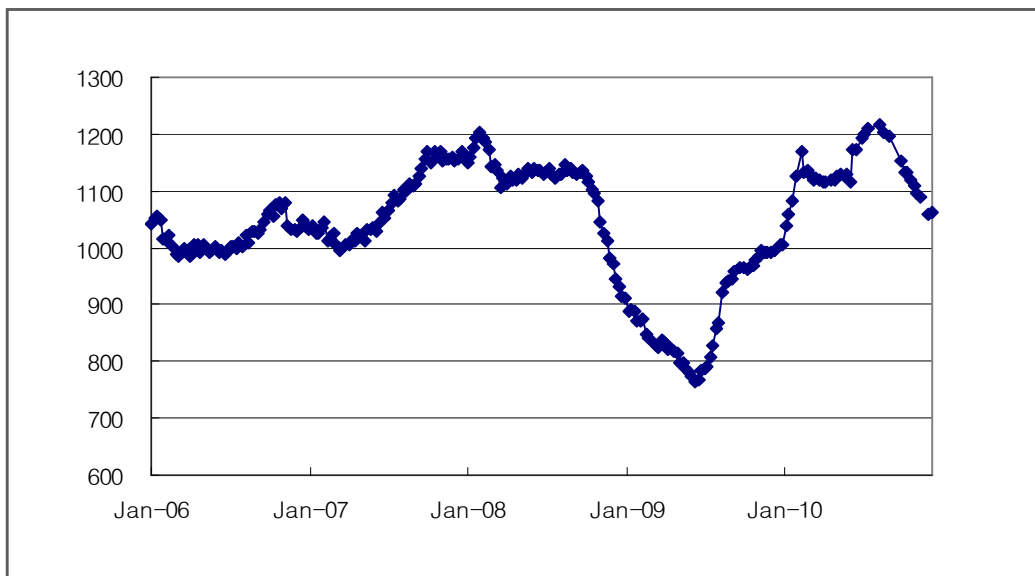
HRCI 추이



자료: 한국해양수산개발원에서 재인용.

<그림 6>

CCFI 추이



자료: 상해항운교역소.



용선료가 배제된 운임의 수준만을 나타내는 지수 중 하나인 CCFI(중국발 컨테이너 운임지수)의 추세를 보면 하반기에 다시 하락세를 보이고 있으나 금년 초에 이미 금융위기 이전 수준을 회복한 것으로 나타나고 있다. 운임에 비하여 용선료 수준이 상대적으로 높은 것은 선박이 많고 또한 많은 양이 공급되고 있기 때문인 것으로 보인다.

컨테이너선 해운시황에서 감속운항의 지속 여부는 가장 큰 변수가 될 전망이다. 현재와 같이 선박량이 많은 상황에서 선박의 수요를 창출하여 운임 수준을 유지하고 유통비를 절감함으로써 큰 효과를 거두고 있다는 점에서 해운사들로서는 이를 쉽게 포기할 수 없을 것이다. 여기에 배기가스 절감이라는 환경 이슈까지 명분으로 제시하고 있어 감속운항은 당분간 지속될 것으로 보인다. 그러나 이를 지속하기 위해서는 화물의 운송기간이 과거보다 길어졌다는 화주들의 불만을 어떻게 해소시키느냐가 하나의 관건이 될 것이다. 그리고 기존과 동일한 노선을 운항하면서도 더 많은 선박을 운항하여야 한다는 점에서 선박에 대한 투자비용이 장기적으로 크게 증가할 수밖에 없다는 점도 하나의 변수가 될 것이다. 현재와 같이 선박량이 넘치는 상태에서는 감속 운항이 기존 투자비용을 고려하여 시황을 유지하기 위한 유리한 선택이 될 수 있으나, 물동량이 증가하면서 과잉선박량이 해소되는 시점에서 해운사들이 감속운항을 지속하는 계획으로 더 많은 선박에 투자할 것인지는 현재로서는 장담하기 어려울 것이다. 중장기적으로 컨테이너선의 속도가 어느 수준에서 결정될 것인가는 조선산업에 상당한 영향을 미칠 수 있을 것이다.

다. 유조선 해운시황

원유의 해상 물동량 증가율은 타 화물에 비하여 작은 편이다. 이는 원유의 에너지 수요가 선진국을 중심으로 점차 감소하고 있기 때문이다. 미국, 유럽, 일본 등 선진국은 유가의 인상과 원유의 고갈에 대비하여 대체에너지의 개발과 사용, 연료사용의 고효율화를 통해 점차 석유의 소비를 줄이고 있다. 최근의 석유의 소비 증가는 중국을 비롯한 개발도상국들이 주도하고 있다. IEA는 주요국의 신재생에너지의 개발과 정책이 그대로 실행되는 경우(새로운 시나리오)에 2035년까지 장기적으로 연평균 석유소비 증가율이 0.5%에 불과할 것으로 전망하고 있다. OECD 국가들은 석유수요가 연평균 0.8% 감소하는 반면, 중국, 인도 등 대형 개발도상국의 영향으로 비OECD 국가들은 수요가 연평균 1.6% 증가할 것으로 전망되고 있다.



Clarkson에 따르면 원유 해상물동량은 2008년에 전년대비 0.3% 증가하였다가 2009년에 금융위기의 영향으로 4% 감소하였고 2010년에는 2.8% 증가에 그칠 것으로 추정하고 있다. 반면, 선박량의 증가율은 2008년에 2.7%를 기록하였고 물동량이 감소한 2009년에도 4.7%이었으며 2010년에는 4.5%를 기록할 것으로 추정된다.

<표 2>

세계 석유수요 증가율

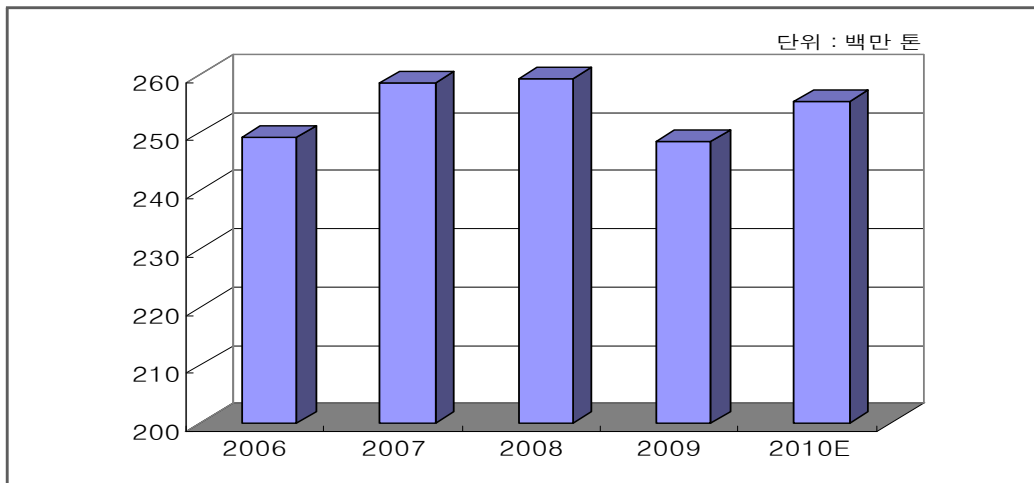
단위: %

구 분	2035년까지의 연평균 수요증가율	
	기존의 중립적 시나리오	새로운 시나리오
전 세계	0.8	0.5
O E C D	-0.5	-0.8
미 국	-0.6	-0.8
E U	-1.0	-1.7
일 본	-1.3	-1.7
비 O E C D	1.8	1.6
중 국	2.7	2.5
인 도	3.8	3.5

자료: IEA, *World Energy Outlook 2010*, 2010.

<그림 7>

원유 해상물동량 추이

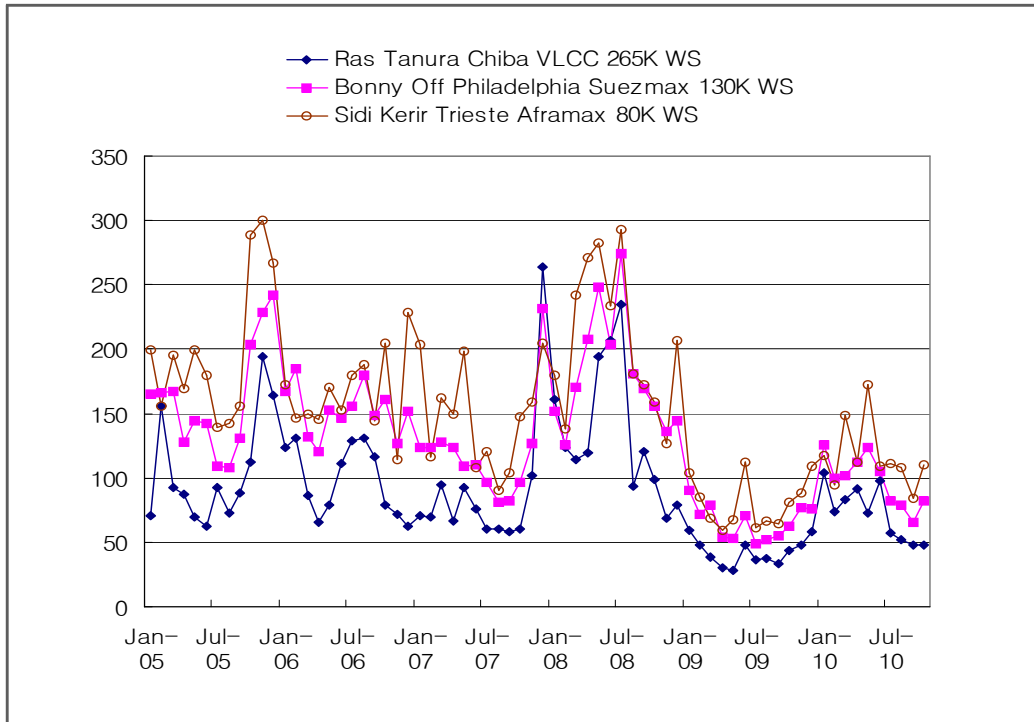


자료: Clarkson, *Oil & Tanker Trade Outlook*, 2010. 12.



<그림 8>

유조선 운임 추이



자료: Clarkson.

2008년 이후 수급 균형이 악화되면서 시황이 침체되고 있다. <그림 8>의 운임지수 추이를 살펴보면 2008년 이후의 운임수준이 이전 보다 낮은 수준에 있음을 알 수 있다. 2010년 상반기에 상승세를 보인 바 있으나 이는 북반구의 추운 날씨에 의한 계절적 영향과 단일선체구조 폐선 효과에 의한 일시적 수급 호전의 영향이었던 것으로 추정된다. 이후 호황기에 발주된 탱커물량이 공급되면서 시황은 다시 하락하고 있다.

2. 세계 조선산업 동향

2010년 세계 조선시황은 당초 예상보다는 비교적 양호하였으나 아직까지 침체를 벗어났다고 할 정도는 아닌 것으로 보인다.

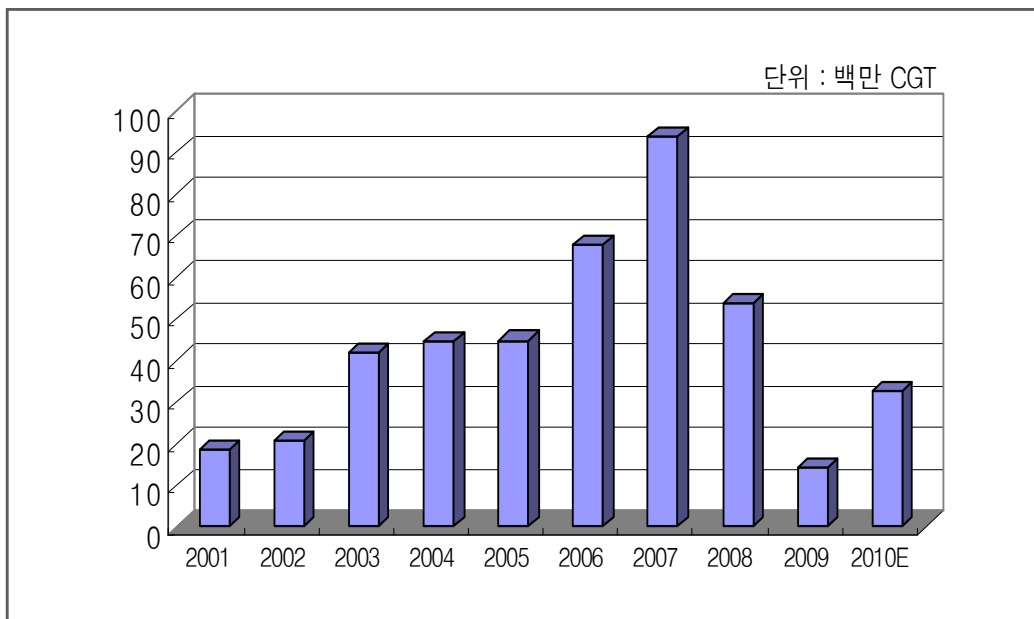


2010년 세계 선박 수주량은 전년 대비 약 130% 증가한 3,260만 CGT 내외로 추정된다. 11월까지 전 세계 수주량은 전년동기 대비 163.9% 증가한 3,082만 CGT를 기록하고 있다. 이는 예상했던 것보다는 훨씬 양호한 정도이고 신조선 시장이 완전한 회복세에 진입하였다는 추측도 가능하게 할 수 있는 수준으로 보인다. 그러나 2009년에 세계 건조량이 4,400만 CGT를 기록하였고 2010년에는 5,000만 CGT로 추정되어 연간 건조량의 60%를 약간 넘는 정도의 수주량으로 아직까지 침체를 벗어났거나 벗어나는 중이라고 추정하는 것은 다소 이른 감이 있다.

2010년도 세계 선박 수주액은 전년 대비 약 137% 증가한 710억 달러로 추정된다. Clarkson에 따르면 11월 말까지의 수주액은 전년동기 대비 약 140% 증가한 658억 달러로 집계되었다. 12월에 수주가 다소 주춤하는 양상을 보여 연간 대비 증가율은 약간 하락할 것으로 보인다.

<그림 9>

세계 신조선 수주량 추이

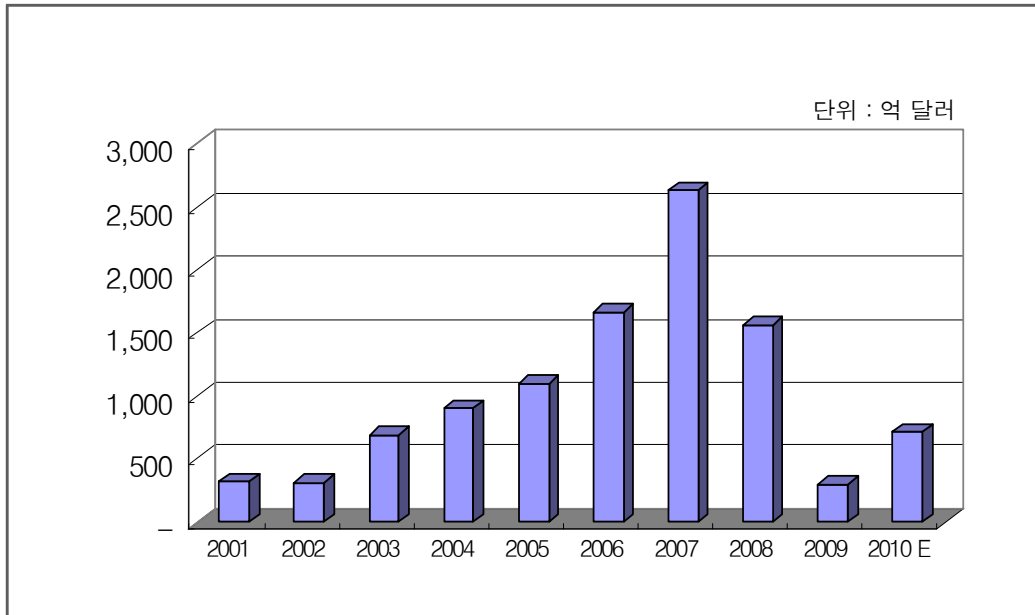


자료: Clarkson.



<그림 10>

세계 신조선 수주액 추이



자료: Clarkson.

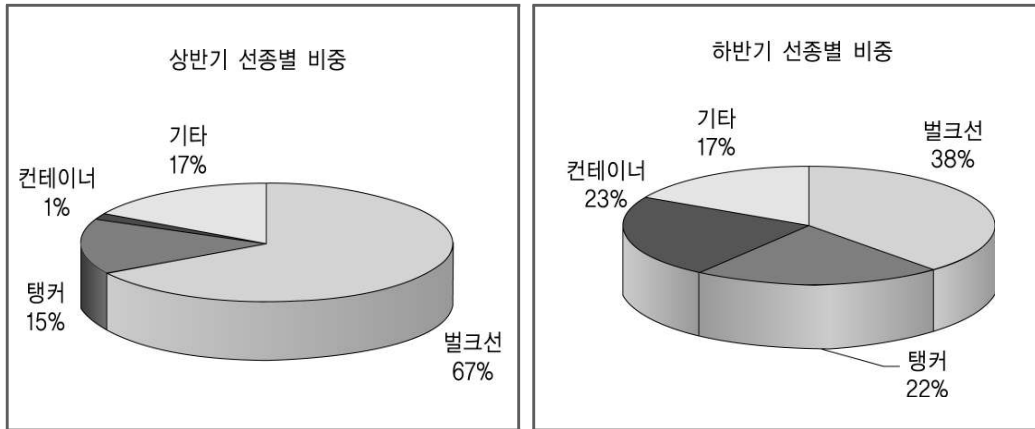
2010년도 세계 수주량의 선종별 구성에서는 벌크선의 비중이 매우 높게 나타나 고부가 선박에 주력하는 한국 조선산업으로서는 내실이 좋지 못한 것으로 보인다. 시장이 비교적 활발하게 움직였던 상반기의 경우 벌크선의 비중이 67%에 달하였으며 한국 조선산업의 주력선종이라 할 수 있는 컨테이너선 물량은 거의 없었다. 하반기에 초대형 컨테이너선을 중심으로 시장이 살아나고 벌크선의 투기적 수요로 보이는 발주가 7~8월 경 거의 마무리되면서 하반기 시장은 상반기보다 다소 내용면에서 호전되는 양상을 보였다. 연간 시장의 53%를 차지하는 벌크선의 높은 비중은 중국이 시장을 장악할 수 있었던 원인 중의 하나로 보인다.

신조선 가격은 금융위기 직후에 급락한 후 지속적인 하락세를 보였다. 신조선가는 2010년 들어 하락폭이 둔화되기 시작하였고 2분기에는 비교적 양호한 수주량과 함께 철강제품의 가격 등 가격 인상압력이 작용함에 따라 금융위기 이후 처음으로 반등하였다. 2분기 중 신조선가의 전분기 대비 인상 폭은 벌크선 5.5%, 탱커 9.3%, 컨테이너선 10.0% 선이었다. 신조선가는 2분기에 반등한 이후 3분기에는 선종에 따라 등락이 엇갈렸고 4분기는 큰 변동이 없었다.



<그림 11>

반기별 수주선종 비중



자료: Clarkson.

벌크선은 신조선가가 3분기에 2% 하락한 후 4분기에 같은 수준을 유지하고 있고, 탱커의 경우 3분기에 1.2% 상승한 후 약보합세를 유지하고 있다. 컨테이너선은 하반기에 갈수록 시황이 호전되면서 3분기에 2.3%, 4분기에 4.4% 상승하였다.

전체적인 신조선가를 나타내는 Clarkson의 신조선가 지수는 금융위기 직전 190을 기록한 후 2010년 1분기 136까지 하락하였다가 2분기에 142까지 상승하였고 3분기에 141을 유지하다가 4분기에는 142를 나타내고 있다.

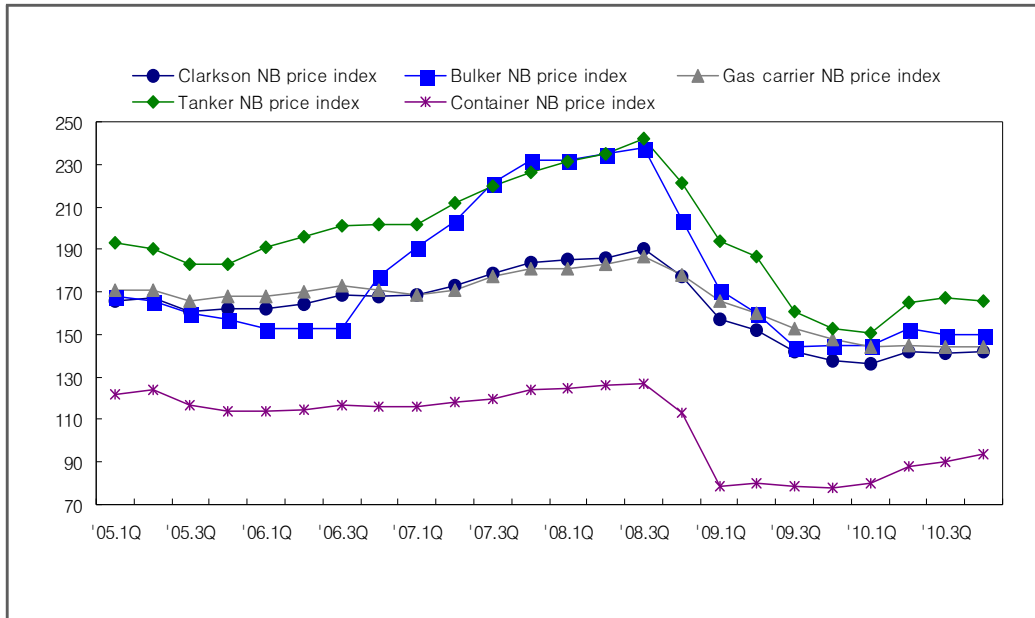
2010년도 세계 선박 건조량은 전년 대비 약 12% 증가한 5,000만 CGT 내외로 추정된다. 2003년 이후 세계 연평균 건조량 증가율은 중국의 시설투자 등의 영향으로 11%를 상회하는 수준이었다. 그러나 금융위기의 영향으로 해운시황이 침체되면서 선주들의 계약 취소 또는 인도 연기 압력으로 조선소들의 생산에 차질이 빚어지면서 2009년 건조량 증가율은 전년 대비 5%대로 둔화되었다. 2010년 들어 예상보다 해운시황이 양호한 가운데 이러한 압력은 다소 누그러진 것으로 보인다. 11월까지의 건조량은 전년동기 대비 10.0% 증가한 4,403만 CGT를 기록하였다.

12월 초를 기준으로 세계 선박 수주잔량은 연초 대비 13.1% 감소한 1억 4,210만 CGT로 집계되었다. 세계 선박 건조능력을 감안하면 약 2.8년치 일감에 해당하는 양으로 추정된다. 금융위기 이후 신조선장이 최악의 상황을 벗어나 점차 활성화되는 분위기이나 여전히 신규 수주량이 건조량에 비하여 적기 때문에 수주잔량의 감소는 지속되고 있다.



<그림 12>

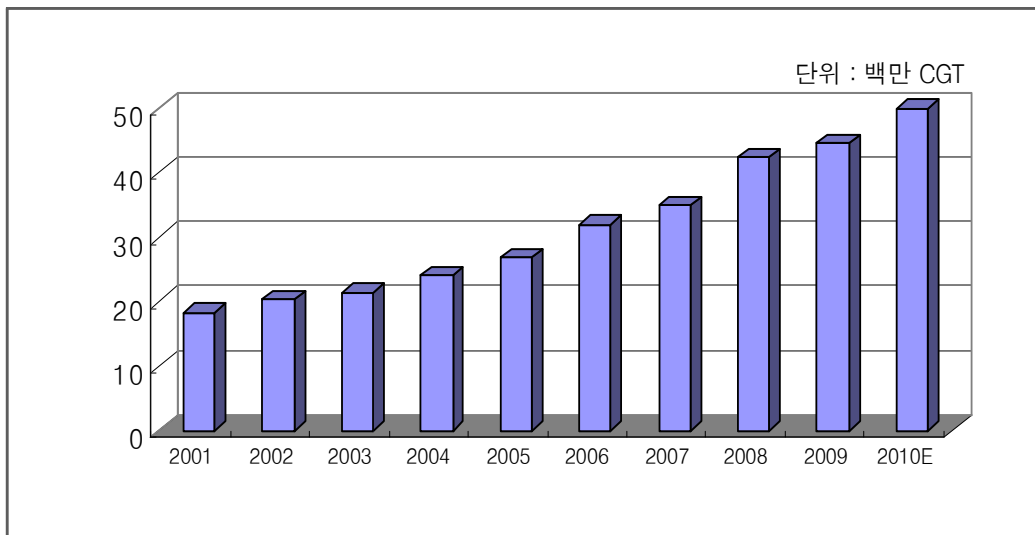
선종별 신조선가 지수 추이



자료: Clarkson.

<그림 13>

세계 신조선 건조량 추이

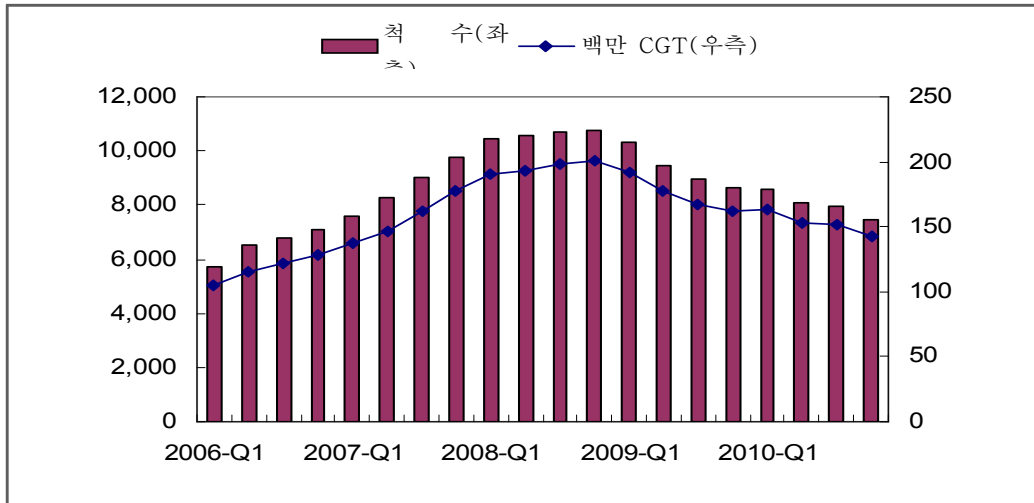


자료: Clarkson.



<그림 14>

세계 선박 수주잔량 추이



자료: Clarkson.

개략적으로 2.5년치의 수주잔량이 조선소의 경영을 위하여 바람직한 것으로 여겨지고 있다. 그러나 현재는 건조량에 비하여 신규 수주량이 적은 침체기여서 이러한 추세가 지속된다면 조선소들의 생산과 영업 등 전반적 경영환경이 크게 악화될 것으로 보인다.

3. 국내 조선산업 동향

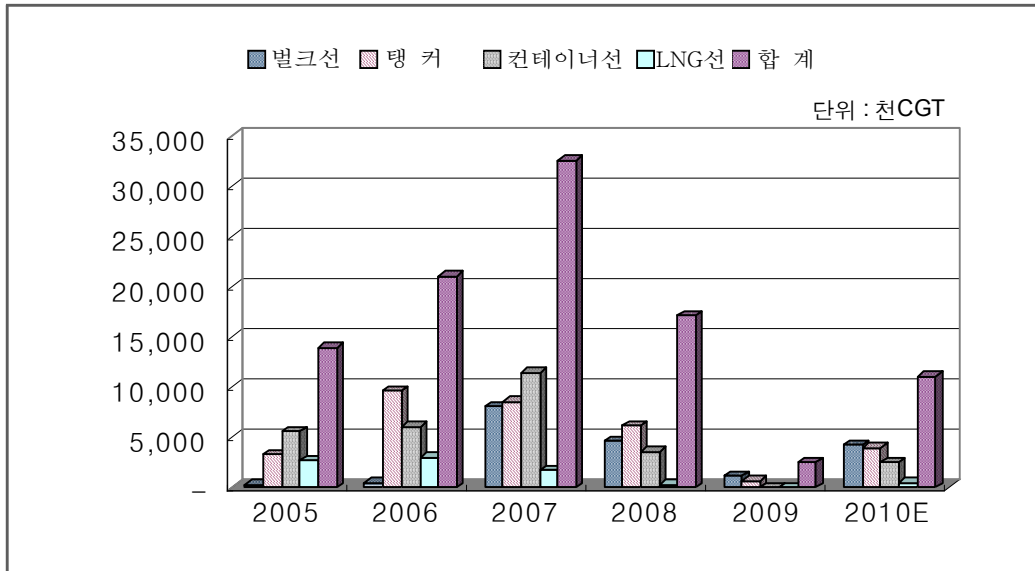
2010년도 국내 조선산업의 수주량은 전년 대비 380% 증가한 1,180만 CGT 수준으로 추정된다.¹⁾ 이는 금융위기의 직접적인 영향을 받은 2009년에 비하면 대단히 양호한 수준이나 한국 조선산업의 추정건조능력이 약 1,700만 CGT임을 고려하면 침체기 수준을 벗어났다고 보기에는 어렵다. 11월까지의 수주량은 전년동기 대비 706.3% 증가한 1,065만 CGT를 기록하였고, 하반기 수주량은 연말에 다가갈수록 감소세를 나타내고 있다.

1) 수출입은행 해외경제연구소는 2009년부터 국내 조선산업 수주량을 조선소의 확인을 거쳐 자체 집계하고 있어 본고의 2009년 이후 한국 조선산업 수주량과 수주액은 Clarkson의 통계를 따르지 않고 자체 집계치를 사용하도록 하였음. 따라서 본 통계치는 Clarkson의 통계치와는 다소 차이가 있음.



<그림 15>

국내 조선산업의 수주량 추이



주: 2009년 이후 한국 조선산업 수주량과 수주액은 한국수출입은행 자체 집계치를 사용함.
 자료: Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소.

수주 내용 면에서는 고부가선박인 컨테이너선이나 LNG선의 비중이 낮고 벌크선의 비중이 높아 수주량에 비하여 내실 있는 수주는 이루어지지 못한 것으로 보인다. 이는 세계 신조선 시장의 움직임으로 인하여 불가피한 면이 있었다. 앞서 언급한 대로 특히 상반기에 벌크선 시장이 호전되면서 수주할 수 있었던 선종이 사실상 벌크선으로 제한되었다. 국내 대형 조선소의 주력 선박인 대형 컨테이너선은 금융위기 이후 수주량이 전무하였다가 하반기에 수주가 재개되었다. 이는 국내 조선산업으로서는 그나마 다행한 일이었으며, 컨테이너선 물량 중 대부분이 하반기에 수주되었다. 2010년에 LNG선의 수주가 2년 만에 재개된 것도 긍정적으로 평가될 수 있다. 다만, 아직까지 고부가 선박들의 수주량이 많지 않고 시장 상황도 다소 불투명한 점은 불안 요인이라 할 수 있다.

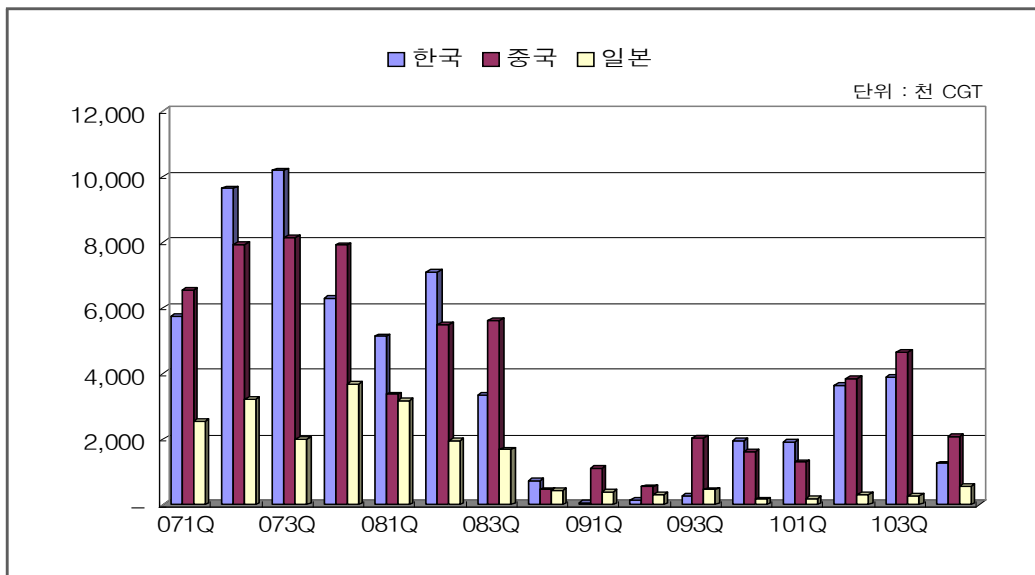
중국의 조선산업은 2010년 11월까지 한국보다 약 31% 많은 1,365만 CGT를 수주한 것으로 Clarkson은 집계하였다. 양국의 분기별 수주량을 비교하면 <그림 16>에서 나타나듯이 금융위기 이전까지 한국의 우위가 지속되었으나 금융위기 직후부터 중국이 역전하기 시작하여 지금까지 이어져오고 있다. 이는 빠르게 성장하는 중국의 해운



산업을 기반으로 풍부한 내수 물량과 중국 정부의 전폭적인 지원 하에 이루어지고 있는 적극적 금융지원에 기인한다.

금융위기 이후에 유럽의 재정위기까지 더해지면서 유럽의 은행들이 선박금융의 비중을 낮추는 등 선박금융의 경색현상이 이어지고 있다. 이러한 시점에서 금융 제공은 조선소의 수주 여부를 결정하는 데 가장 결정적인 역할을 하는 것으로 보인다. 유럽의 선주들마저도 신조선에 필요한 선박금융을 유럽에서 조달하지 못하고 아시아에서 조달하려 하고 있어 금융경쟁력에 의한 중국의 우위는 심각성을 더하고 있다. 심지어 국내 조선소와 협상 중인 유럽 선주의 물량을 중국이 금융제공을 대가로 중국 조선소로 유치하는 사례들이 빈번한 것으로 조선업계 내에서 알려져 있다. 중국이 가격 경쟁력을 가지고 있음에도 불구하고 품질 면에서 차이가 커서 한국 조선산업은 여전히 중국과의 경쟁에서 우위를 차지하고 있는 것으로 알려져 있다. 그러나 비산업경쟁력인 금융 지원에서 밀려 한국 조선소들이 중국에 물량을 빼앗기는 상황에 대하여는 대책이 필요할 것이다. 선박금융을 제공하는 주요 국책은행에 대한 증자, 리스크 관리규제의 완화, 선박금융을 제공하는 국내 은행들 간의 제휴 등 근본적인 처방이 뒤따라야 할 것으로 보인다.

<그림 16> 한국, 중국, 일본의 분기별 수주량 추이

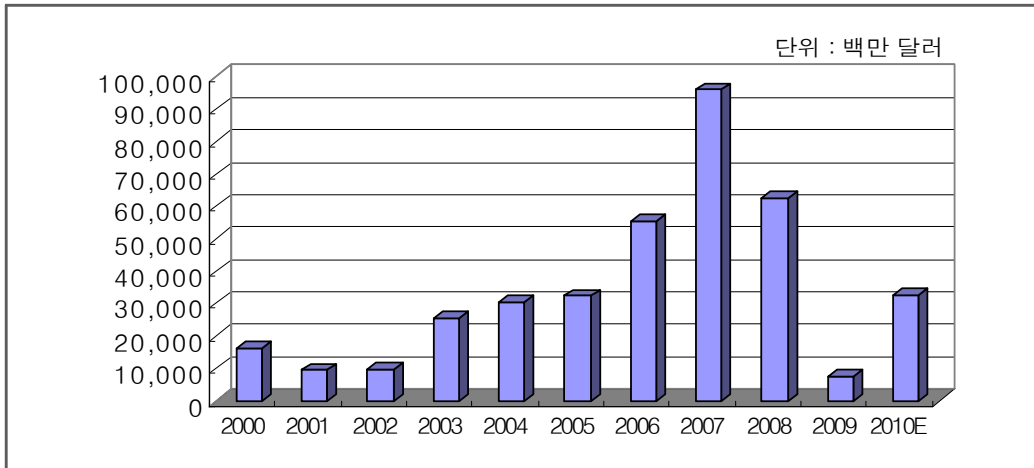


자료: Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소.



<그림 17>

국내 조선산업의 수주액 추이

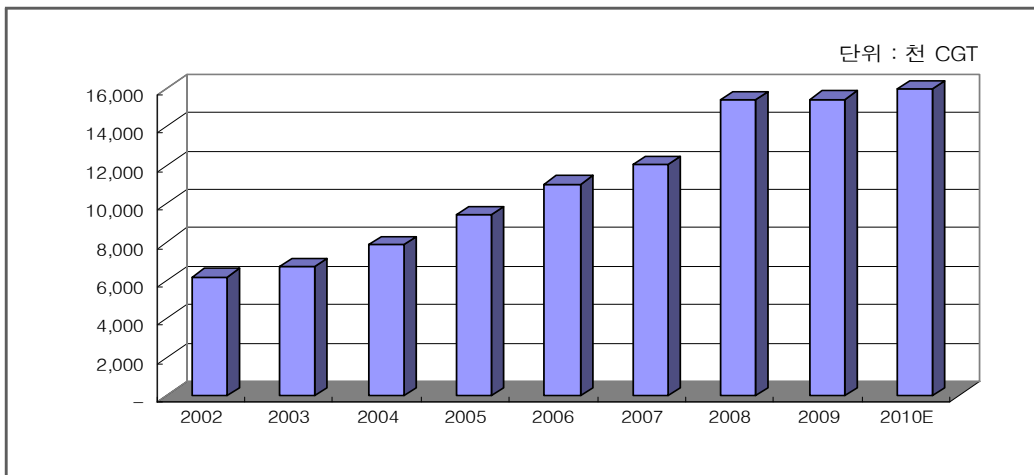


주: 2009년 이후 한국 조선산업 수주량과 수주액은 한국수출입은행 자체 집계치를 사용함.
 자료: Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소.

국내 조선산업의 2010년 수주액은 전년 대비 약 340% 증가한 325억 달러 수준으로 추정된다. 11월까지의 수주액은 전년동기 대비 653% 증가한 267.5억 달러로 잠정 집계되었다. 12월에는 선박 수주는 다소 위축된 것으로 추정되나, 대형 조선소들의 해양설비 물량의 수주가 확정되어 수주액은 비교적 양호한 것으로 보인다.

<그림 18>

국내 조선산업의 건조량 추이

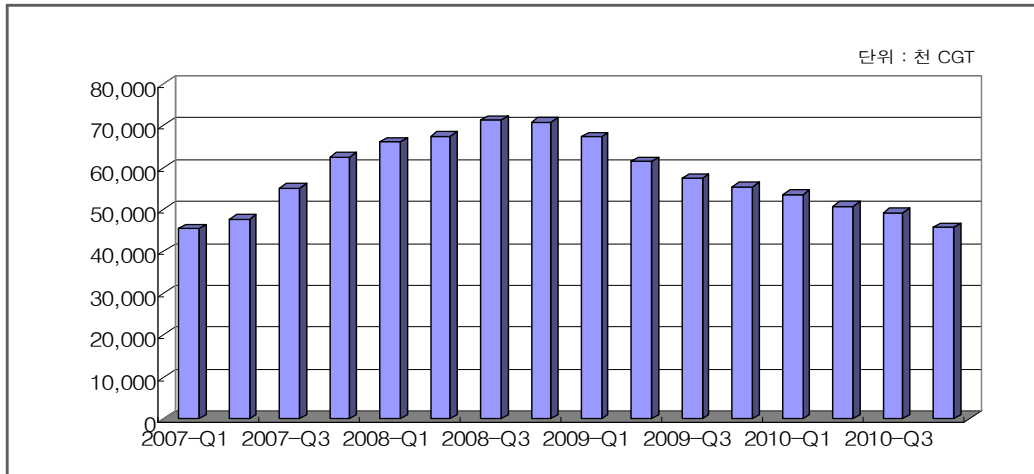


자료: Clarkson.



<그림 19>

국내 조선산업의 수주잔량 추이



자료: Clarkson.

2010년 국내 조선산업의 건조량은 전년 대비 3.5% 증가한 1,600만 CGT 수준으로 추정된다. 금융위기의 영향으로 2009년에 건조량은 풍부한 계획물량에도 불구하고 증가율이 0%이었으며 금년에는 선주들의 압력이 다소 완화된 것으로 보인다.

2010년 12월 초 기준 국내 조선산업의 수주잔량은 연초 대비 14.8% 감소한 4,570만 CGT 수준으로 집계되었다. 이는 국내 조선소의 건조능력을 감안할 때 약 2.8년치 일감에 해당하는 것으로 추정된다. 국내 조선산업도 건조량에 비하여 수주량이 크게 부족하여 수주잔량이 지속적으로 감소하고 있다.

III

2011년 조선산업 전망

1. 세계 경제 전망

2010년 10월에 IMF는 2011년에 세계 실질경제성장률이 전년보다 둔화될 것이라고 전망하였다. 선진국은 실업문제 등을 해결하지 못하고 경제 회복이 조정단계를 거치게 되는 반면, 아시아를 위시한 개발도상국은 고속성장을 지속할 것으로 전망하였다.



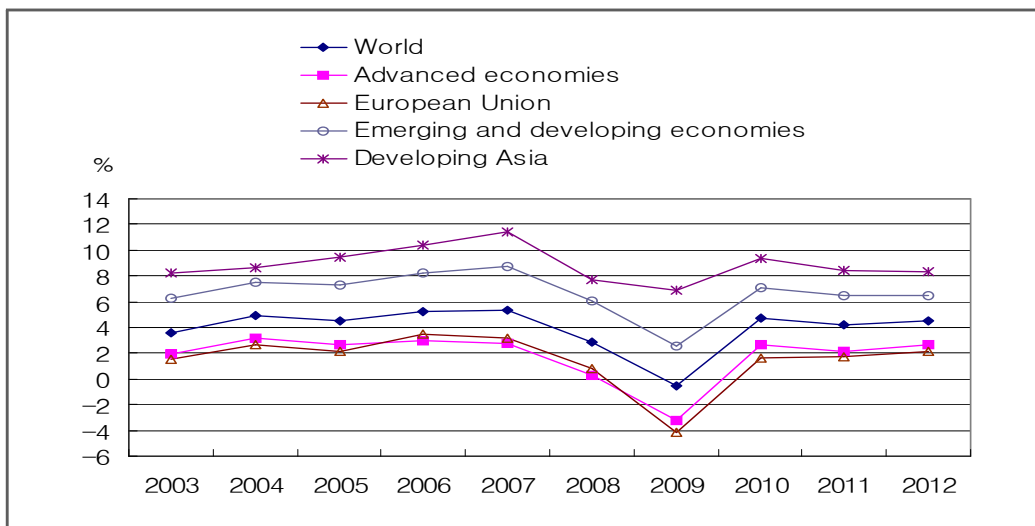
세계 실질경제성장률은 2010년 4.77%에서 2011년 4.22%로, 선진국의 성장률은 2010년 2.71%에서 2011년 2.17%로 각각 둔화될 것으로 전망하였다. 다만, 2010년 재정위기를 겪은 유럽연합의 실질경제성장률은 2010년 1.65%에서 2011년 1.70%로 소폭 상승하고, 아시아 개발도상국들은 2011년에도 고속성장을 지속하겠으나 성장률은 다소 둔화될 것으로 전망하고 있다.

2. 세계 조선산업 전망

2011년 세계 조선산업은 경제회복 둔화의 영향, 유럽의 재정위기 불확실성 등 경제적 불안 요인이 생길 것으로 전망된다. 경제적 불확실성보다 더 큰 문제는 선박량 과잉 문제의 심화 가능성이다. 선박량 과잉문제는 정도의 차이가 있겠으나 해운 시장의 거의 전 부문에 걸쳐 문제가 될 것으로 보인다. 2010년에 이어 2011년에도 많은 신조선박들이 해운시장에 공급될 예정이기 때문이다. 특히 벌크선 해운시장을 중심으로 과잉선박량의 문제가 두드러질 것으로 보인다. 벌크선은 현재의 선박량 대비 공급계획 물량의 비중이 가장 큰 선종인데, 중국의 자원 수입량이 증가하고 있으나 선박량 증가율을 따라가기는 어려울 것으로 전망된다. 따라서 해운시황의 악화와 큰 폭의 신조선 발주 감소가 예상된다.

<그림 20>

세계 실질 경제성장률 추이 및 전망



자료: IMF.



탱커의 경우 유조선의 해운 시황은 여전히 어려울 것으로 전망된다. 단일선체 구조 선박의 폐선을 감안하더라도 이미 집중적으로 공급된 신조선 물량을 소화하기에는 부담이 큰 것으로 보인다. 다만, 석유제품이나 화학물질 등 Aframax급 이하 중소형 탱커들이 담당하는 해운시황은 아시아 개도국의 고속 성장 등으로 호전될 가능성도 있어 대형보다는 중소형 탱커시장의 회복이 빠를 것으로 예상된다.

컨테이너선의 경우는 이미 공급된 선박이 과잉상태이나 해운업계가 감속운항이라는 처방으로 이를 잘 해결하고 있는 추세이다. 2011년에도 세계 경제성장의 둔화로 물동량 증가가 급속하지 못한 상황에서 해운업계가 감속운항 정책을 전환하지는 않을 것으로 예상되어 선박량 과잉문제는 타 해운시장에 비하여 덜 심각할 것으로 예상된다. 물동량 증가율이 선박량 증가율을 상회할 것으로 예상되어 해운 시황은 2010년보다 다소 개선될 것으로 전망된다. 또한 대형 컨테이너 해운업체들의 선박 초대형화 추세가 내년까지도 지속될 경우 신조 발주가 증가하고 한국 조선소들이 수혜자가 될 것으로 예상된다.

그 외에 유가의 상승기조에 따라 FPSO 등 해양설비의 투자가 늘어날 것으로 보여 해양설비 및 지원선박 등 특수선의 수요가 증가할 것으로 전망된다.

신조선 시장은 전체적으로 벌크선은 대폭 감소, 탱커는 소폭 감소가 예상되고 컨테이너선과 특수선박의 신조 발주가 증가할 것으로 전망된다. 2011년 세계 선박 수주량은 벌크선의 대폭 감소 영향으로 전년 대비 약 20% 감소한 2,600만 CGT 수준이 될 것으로 보여 여전히 수주침체에서 벗어나기는 어려울 전망이다. 또한 수주액은 전년 대비 약 14% 감소한 610억 달러 수준으로 예상된다. 컨테이너선의 호전으로 선박의 가격이 다소 상승하고 대형 해양설비의 비중도 2010년보다 높아질 것으로 예상되어 수주량보다는 수주액의 감소 폭이 더 작을 것으로 예상된다.

선박 건조는 선박량 과잉의 영향으로 선주들의 인도 연기 등 압력이 다시 발생할 것으로 예상되나 중국의 건조능력 증가 등으로 약 5% 증가하여 5,250만 CGT 수준이 될 것으로 전망된다. 건조량에 비하여 수주량이 크게 부족하여 수주잔량은 2011년 말에 약 19% 감소한 1억 1,450만 CGT 수준으로 전망된다.



3. 국내 조선산업 전망

한국 조선산업도 세계 신조선 물량 감소의 영향을 받을 것이나 감소 폭은 세계 수주량의 감소 폭에 비해 작을 것으로 전망된다. 2011년 신조선 발주 물량은 중국 벌크선 물량이 크게 감소하고 한국 조선산업이 절대적 우위를 보이고 있는 대형 컨테이너선의 물량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

국내 조선산업의 2011년 수주량은 전년 대비 약 9% 감소한 1,070만 CGT 내외로 전망된다. 컨테이너선 수주 증가의 영향으로 세계 시장 점유율은 금년보다 크게 향상될 것으로 예상된다. 수주액은 약 5% 감소한 310억 달러 내외로 전망된다. 컨테이너선 선가의 인상과 해양설비 수주의 증가로 수주량 감소 폭에 비하여 수주액 감소 폭은 작을 것으로 추정된다. 선박 건조량은 현재 보유하고 있는 수주잔량의 일부 생산 차질이 있더라도 약 2% 증가한 1,630만 CGT로 예상되며 건조량에 비하여 수주량이 적어 수주잔량은 전년 말 대비 12.4% 감소한 3,940만 CGT 수준을 기록할 것으로 전망된다.

IV

시사점

2010년은 세계 조선산업과 국내 조선산업이 금융위기의 충격에서 서서히 벗어나면서 회복을 시작하는 시기라는 의미를 가졌다. 그러나 호황기 직후의 충격에서 벗어나기는 쉽지 않은 것으로 보인다. 내년에도 상황이 급격히 호전되기는 어려울 것으로 보이기 때문이다. 이러한 침체의 원인은 금융위기 충격의 여파보다는 약 5년 이상 지속된 호황의 여파로 보는 것이 옳을 것이다. 금융위기의 충격은 해운산업의 수요를 감소시키거나 둔화시킴으로써 나타난다. 반면 오랜 호황의 그림자는 앞으로도 2~3년 동안 많은 선박이 해운시장에 공급됨으로써 나타난다. 양쪽 모두에게 문제가 있으나 현재 조선산업이 직면한 문제는 수요보다는 공급 문제인 것으로 보인다. 더욱이 중국의 막대한 투자로 인하여 늘어난 건조능력은 오랜 기간 동안 한중 양국 모두의 발목을 잡을 가능성이 있다. 2011년에 수주 실적의 침체가 개선되지 못한 채 양국 모두



<표 3>

조선산업 추이 및 전망

	구 분	2007	2008	2009	2010 (추정)	2011 (전망)
세계 조선 산업	수주량 (백만 CGT)	90.3	46.6	13.2	32.6	26.0
	수주액 (억 달러)	2,539	1,466	284	710	610.0
	건조량 (백만 CGT)	34.9	42.2	44.9	50.0	52.5
	수주잔량 (백만 CGT)	196.6	203.6	165.2	141.0	114.5
한국 조선 산업	수주량 (백만 CGT)	33.0	17.7	2.5	11.8	10.7
	수주액 (억 달러)	980.9	648.0	73.9	325.0	310.0
	건조량 (백만 CGT)	12.0	15.5	15.5	16.0	16.3
	수주잔량 (백만 CGT)	66.1	67.3	53.9	45.0	39.4

자료: Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소.

한계에 부딪치는 조선소들이 늘어날 것으로 보인다. 한국의 경우 Big3로 일컬어지는 초대형 조선소들은 조선산업의 침체에도 불구하고 해양설비 수주, 초대형 컨테이너선 수주 등으로 재무상황이 다소 악화되었다 하더라도 큰 어려움 없이 고비를 넘길 것으로 보인다. 여타 대형 조선소들도 컨테이너선 시황의 호전으로 내년 고비를 넘기는 데에는 문제가 없을 전망이다. 그러나 중소조선소의 경우는 다시금 어려운 한해를 맞을 것으로 예상된다. 대형 조선소들이 수주 침체로 인하여 도크의 일부를 중소형 선박으로 채우고 있어, 중소 조선소들은 세계 최고의 경쟁력을 가진 국내 대형 조선소와도 수주 경쟁을 하여야 한다. 이미 기존 계약의 선수금 일부를 호황기 시설투자에 전용하였고 외환헤지 실패 등으로 악화된 재무상황을 영업실적으로 메우기도 어려운 상황이다. 금융위기 이후 시중은행들도 중소 조선소들에 대한 지원과 영업에서 철수하는 추세이고 2011년에도 상황은 호전될 것으로 보이지 않는다.

그럼에도 불구하고 장기적으로는 개도국의 경제 활성화가 지속적으로 해운업 물동량을 증가시켜 선박량 과잉문제는 이전의 조선산업 침체기보다 훨씬 빠른 시기에 해소될 것으로 예상된다. 향후 약 3년의 고비를 넘긴 조선소들은 충분히 생존할 수 있는 환경이 만들어질 것으로 기대된다. 그러므로 현재 중국보다 생산 기술에서 앞서 있는 국내 중소 조선소에 대해서는 선별적 지원과 공공 투자를 늘릴 필요가 있다. 정부와 지방정부, 공공기관, 금융권의 단합된 노력이 필요한 시기이다. **R**



<참고문헌>

1. BP, *BP Statistical Review of World Energy*, BP, 2010.
2. Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, Clarkson, 2010. 12.
3. _____, *Dry Bulk Trade Outlook*, Clarkson, 2010. 12.
4. _____, *Oil & Tanker Trade Outlook*, Clarkson, 2010. 12.
5. _____, *World Shipyard Monitor*, Clarkson, 2010. 12.
6. IEA, *World Energy Outlook 2010*, IEA, 2010.
7. IMF, *World Economy Outlook*, IMF, 2010. 10.
8. www.sse.net.cn
9. www.clarksons.net
10. www.petronet.co.kr
11. www.kmi.re.kr