

# 중소조선산업 2012년도 3분기 동향

I. 세계 조선시황 .....	3
1. 전체 조선시황 .....	3
2. 중소 조선시황 .....	5
II. 국내 중소조선산업 동향 .....	7
1. 수주량 및 수주잔량 .....	7
2. 건조량 .....	10
3. 각종 관련 동향 .....	10
III. 다음 분기 전망 및 시사점 .....	14

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

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

## < 요약 >

- 2012년도 3분기 전 세계 누적 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 48%와 28% 감소 추정
  - 전 세계 3분기 누적 수주량은 1,434만CGT로 집계
  - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 3point 하락한 128
  - 전 세계 3분기 누적 수주액은 545억 달러 수준으로 추정
- 국내 중소 조선산업의 수주는 심각한 침체 상황
  - 3분기 누적 수주량은 전년 동기대비 80.7% 감소한 31.6만CGT
  - 3분기 누적 수주액은 전년 동기대비 69.1% 감소한 9.5억달러
- 국내 중소 조선산업의 3분기 수주잔량은 전분기 대비 8.4% 감소하였으며 누적 건조톤수는 전년 동기대비 22.9% 감소
  - 3분기말 수주잔량은 339만CGT
  - 3분기 누적 건조량은 621만DWT
- 3분기 벌크선과 탱커의 운임, 용선료 등 대부분의 해운지표가 하향세를 나타내고 있음
  - 특히 2분기까지 소폭이나마 호전 추세를 나타내던 중소형 탱커 관련 지표들이 3분기에는 다소 주춤한 양상을 나타냄
- 다음 분기에도 어려운 시황은 지속될 전망
  - 유럽 등 선진국 경제의 호전에 의한 수요가 뒷받침되지 않는 한 시황 개선은 어려울 전망
- 중소형 탱커 등 비교적 양호한 시황을 보이는 선종에 영업을 집중하며 일감을 확보하는 것이 중요
- 중소조선소들이 위기를 넘긴 이후 지속적인 경쟁력 확보를 위해서는 기술개발이 필수적이며 정부와 지방정부 등 공공부문의 지원이 필요함
  - 그린쉽 등 시장환경 변화에 대응하여 기술개발은 매우 시급한 문제임

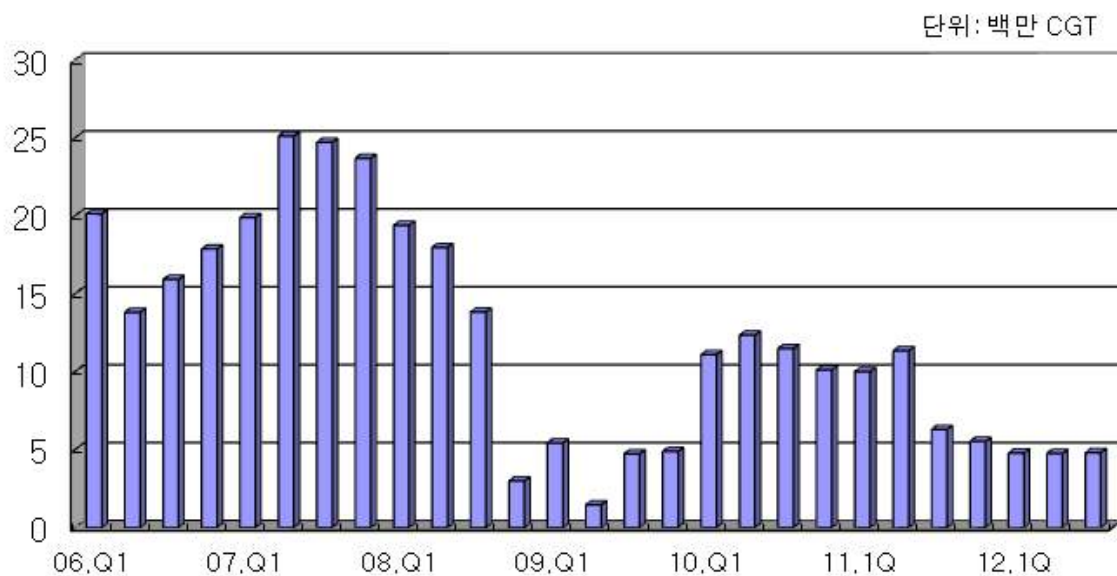
## I. 세계 조선시황

### 1. 전체 조선 시황

□ 2012년 3분기 전 세계 신조선 누적 수주량은 전년대비 48.1% 감소한 1,434만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 해양설비와 LNG선 등 에너지 관련 선박시황은 예년에 비하여 양호한 수준이나 전년 동기대비는 크게 감소하였고, 상선부문 수주는 여전히 극심한 침체를 나타내고 있음
- 3분기 수주량은 전년 동기대비 23.7% 감소한 480만CGT를 기록
- 전 세계 3분기 누적 신조선 수주액은 전년동기 대비 약 28% 감소한 545억 달러 수준으로 추정되며 한국은 이중 35%인 189억달러 수주

#### < 분기별 전 세계 수주량 추이 >



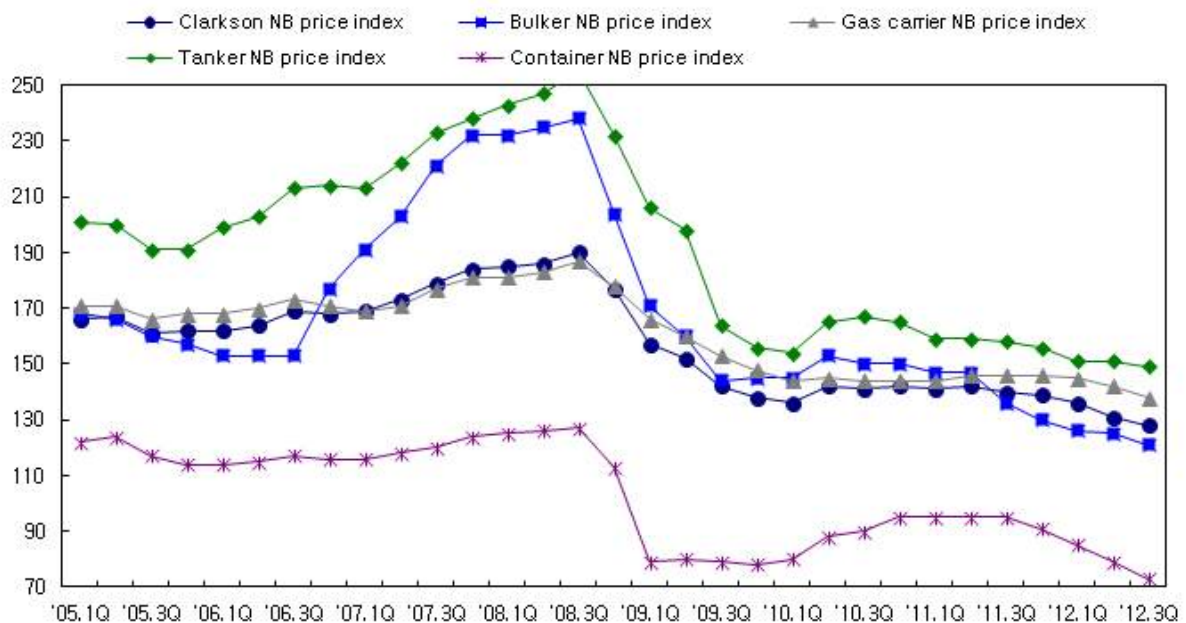
자료 : Clarkson

□ 3분기 신조선가는 하락 추세를 지속하고 있음

- Clarkson 신조선가 지수는 지난 2분기말 131에서 다시 3point 하락하여 3분기말 128point를 기록

- 선종별 신조선가 Clarkson 지수를 살펴보면 전분기 대비 벌크선의 신조선가는 3.2%, 탱커는 1.3%, 컨테이너선은 7.6%, Gas선은 2.8% 각각 하락
- 이는 최고치를 기록한 2008년 3분기대비 벌크선은 49%, 탱커와 컨테이너선은 각각 42%, Gas선은 26% 하락한 수준임

### < 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >

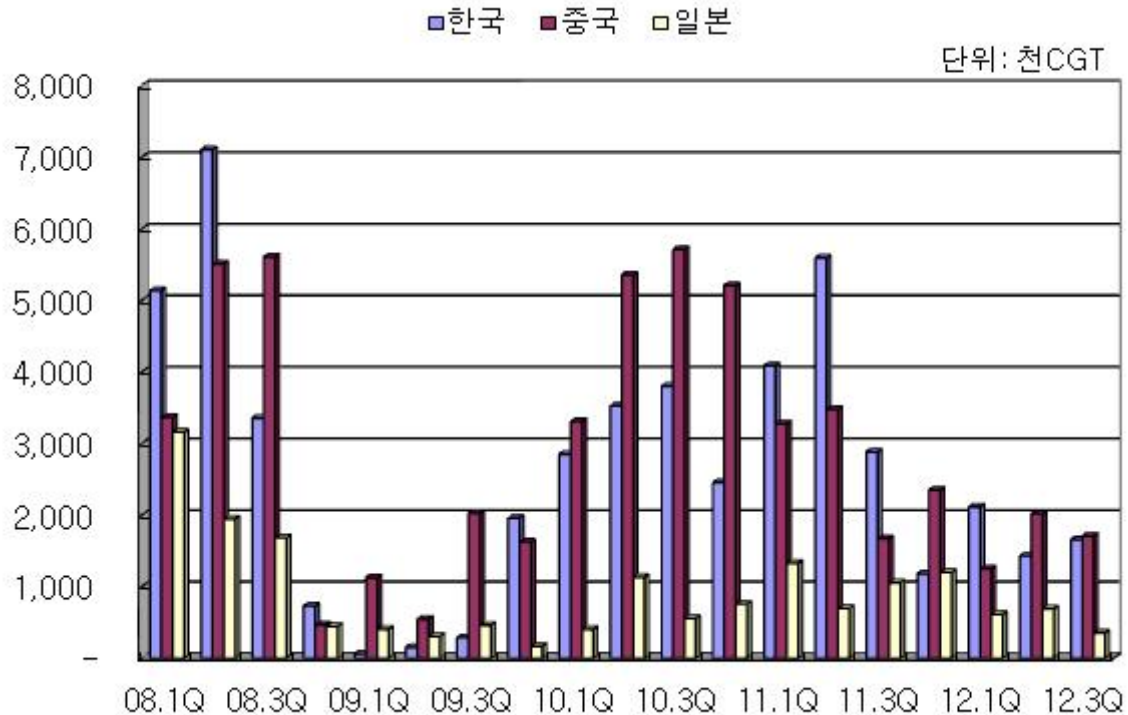


자료 : Clarkson

- Clarkson 집계를 인용하여 금년 3분기까지 한국은 520만CGT를 수주하였고 중국은 498만CGT를 수주하여 두 나라가 비슷한 수준의 수주량을 기록
  - 한국은 LNG선, drillship 등 특수선이 예년에 비해 양호한 실적을 이어갔으나 제품운반선을 제외한 상선 수주가 전년대비 큰 폭으로 감소하여 전년동기 대비 58% 감소한 실적을 기록
  - 중국은 벌크선 위주의 1,2분기 수주구성에서 벗어나 3분기에는 PSV 등 특수선, 탱커, Ro-Ro선, 다목적선 등 선종을 다양화하는 양상을 나타냄
  - 벌크선의 선복량 과잉심화에 따른 수요 감소의 영향이 있는 것으로 추정

- 일본은 벌크선 수요 감소에도 불구하고 3분기 수주 역시 벌크선에 편중되어 있는 양상이며 그린쉽기술과 표준선 기술을 기반으로 중국의 벌크선 수주 독점을 견제하는 양상임

#### < 한국, 중국, 일본의 분기별 수주 추이 >



자료 : Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소

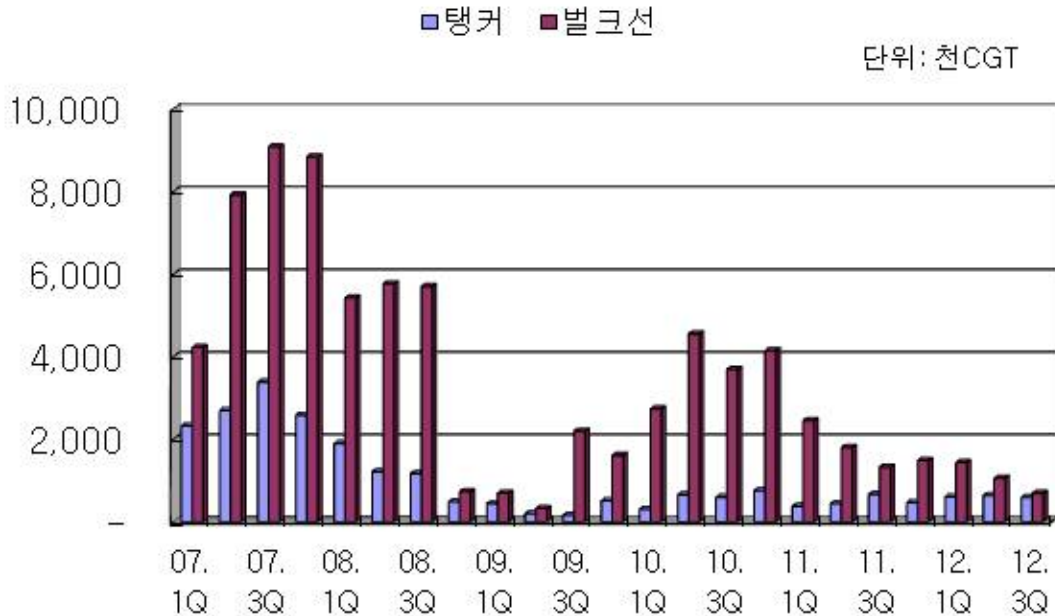
## 2. 중소 조선 현황

- 중소조선의 시장 중 벌크선<sup>1)</sup>은 지속적으로 수주량이 감소하고 있으며, 금년들어 회복 징후를 나타내던 중소형 탱커<sup>2)</sup>의 경우도 3분기에는 전분기 대비 수주량이 소폭 감소하는 모습을 나타냄

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(5천~1만dwt) 등 4개 선종만 집계

### < 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



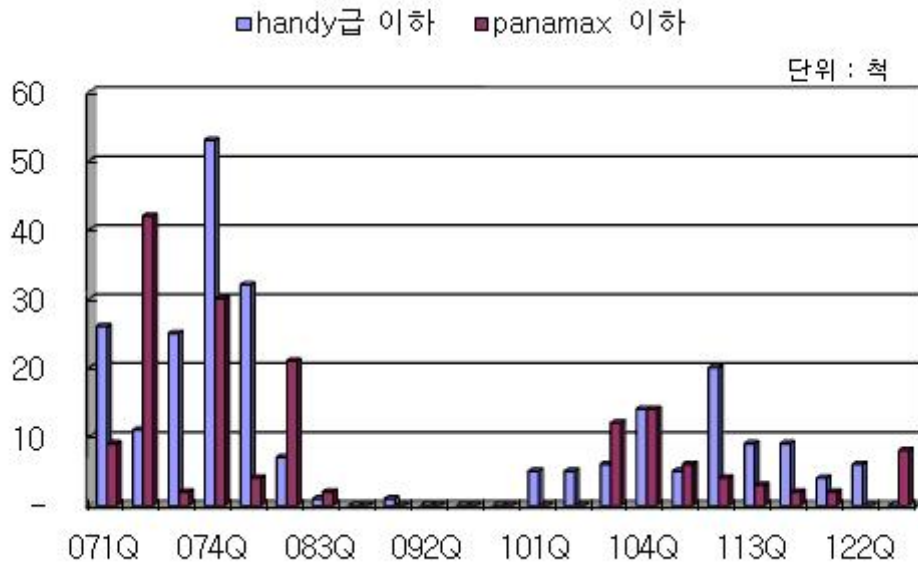
자료 : Clarkson 주 : 탱커는 아프라막스급 이하, 벌크선은 케이프사이즈급 이하

- Clarkson 통계를 재가공하여 3분기까지 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 319만CGT로 전년동기 대비 42.8% 감소
- Aframax급 이하 탱커의 3분기까지 전 세계 수주량은 184만CGT로 전년동기 대비 23.0% 증가
  - 다만, 3분기 수주량은 59만CGT로 전분기대비 2.4% 감소하였으며 3분기의 하기휴가 등 휴일의 영향인지 혹은 회복추세가 둔화되는 것인지는 조금 더 지켜볼 필요가 있음

#### □ 중소형 컨테이너선의 수주는 침체 상황 지속

- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 경우 3분기 중 한척도 발주되지 않은 것으로 기록되었고 금년에 총 10척만이 수주됨
  - CGT 기준으로는 전년 동기대비 74.6% 감소한 12.2만CGT 기록
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우 3분기 중 8척이 수주되었으나 1,2분기의 극심한 부진으로 누적 수주는 총 10척에 그침
  - CGT 기준으로는 전년 동기대비 29.4% 감소한 20.8만CGT 기록

## < 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

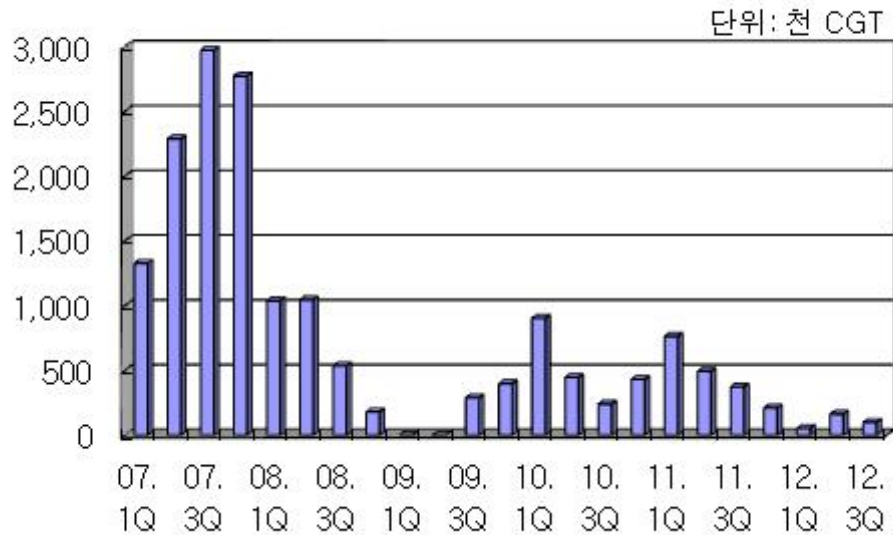
## II. 국내 중소조선산업 동향

### 1. 수주량 및 수주잔량

- 2012년도 3분기 국내 중소조선소<sup>3)</sup>의 누적수주는 전년동기 대비 80.7% 감소한 31.6만CGT를 기록
  - 3분기 수주는 전년 동기대비 73.2% 감소한 10만CGT로 제품운반선 4척 수주에 그침
  - 중소형 제품운반선의 수주는 분기별로 이어지고 있으나 절대량이 적은 수준이며 최근 동 시장에는 국내 대형 조선소들도 경쟁하고 있어 중소 조선소들의 어려움이 가중되고 있음
  - 2분기에 수주한 가축운반선을 제외하면 금년에 제품운반선 이외의 선종 수주는 전무한 실정임

3) 본고의 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출용 강선을 건조하는 조선소에 한함. 최근 수주잔량면에서 성동조선, SPP 등은 한진중공업에 추월하여 세계 10위권에 진입하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

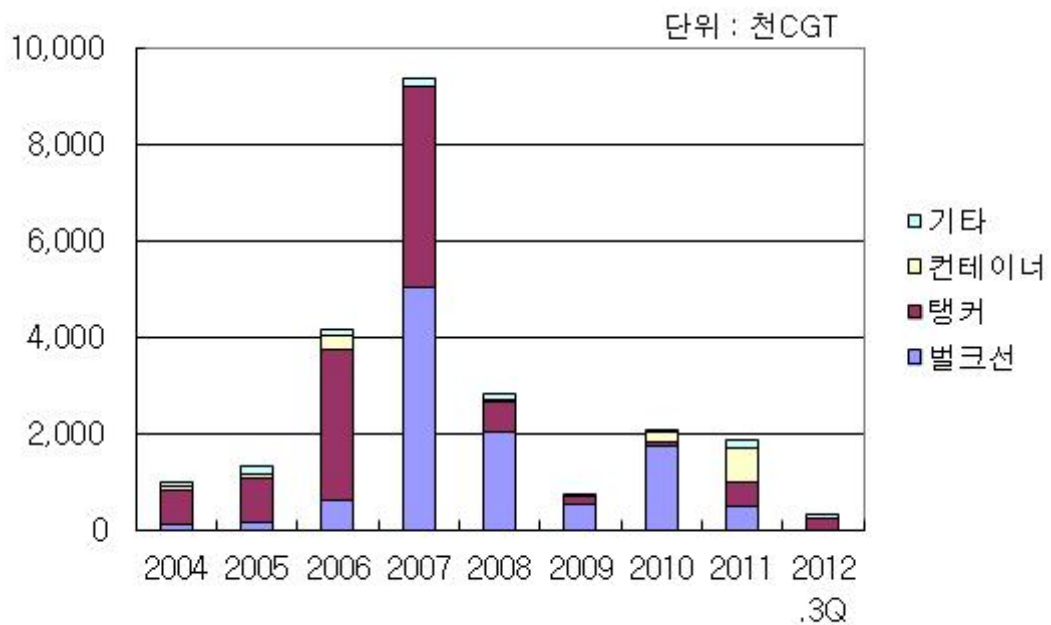
### < 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

### < 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치와 2011년 통계는 Clarkson 통계수치를  
사용하였으며 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임



- 국내 중소조선산업의 상반기 수주액은 전년 동기대비 69.1% 감소한 9.5억달러를 기록

< 국내 중소조선 수주액 추이 >

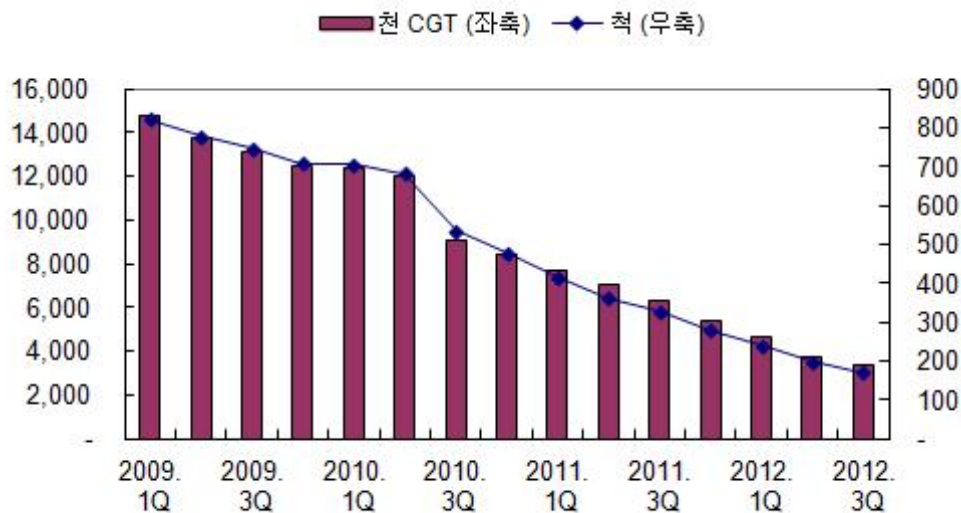
년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2006	96.1	17.1%
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012. 3Q	9.5	5.0%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 전체 조선산업에서 차지하는 중소 조선산업의 비중은 점차 낮아지고 있으며 금년도에는 약 5% 내외를 차지하고 있음

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 9월말 현재 약 339만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 8.4% 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 금융위기 이후 수주잔량 감소추세 지속
- 통계의 허수를 감안하면 현재의 수주잔량은 국내 중소조선소의

약 1.2년치 수준 일감으로 추정됨

## 2. 건조량

□ 2012년도 3분기까지 누적 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년동기 대비 22.9% 감소한 621만dwt로 집계

- 3분기에 들어와 벌크선의 건조가 크게 감소하였고 탱커는 전년 수준을 나타내고 있음
- 3분기 건조량은 전분기대비 55.4% 감소

### < 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
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	1,651	16	802	17	96	8	2	—	—	—	—	—
10 2Q	1,350	17	573	14	96	8	2	—	—	—	—	—
10 3Q	1,966	18	749	17	192	15	4	—	—	—	11	1
10 4Q	2,161	23	419	8	13	1	1	—	—	—	12	2
11 1Q	1,996	23	385	9	—	—	—	—	—	—	35	3
11 2Q	2,208	22	677	11	—	—	—	—	—	—	—	—
11 3Q	2,374	26	373	5	13	1	1	—	—	—	9	1
11 4Q	1,402	17	262	5	—	—	—	—	—	—	19	1
12 1Q	2,288	29	125	2	13	1	1	—	—	—	19	1
12 2Q	2,186	26	395	4	13	1	1	—	—	—	19	1
12 3Q	778	11	373	5	13	1	1	—	—	—	—	—

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

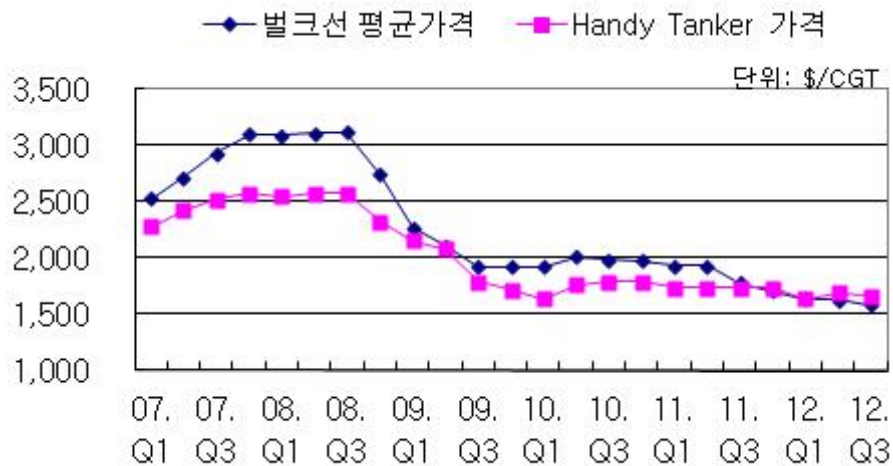
## 3. 각종 관련 동향

□ 벌크선 및 핸디사이즈 탱커의 신조선가는 하락 추세

- 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 2.5% 하락

- 40K PC 탱커의 경우는 전분기 대비 1.4% 하락
- PC 탱커는 2분기에 2년만의 가격상승을 나타내었으나 3분기 들어 수주량도 감소하고 가격도 다시 하락하여 회복 기대감에 대해서는 경계 필요

#### < 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

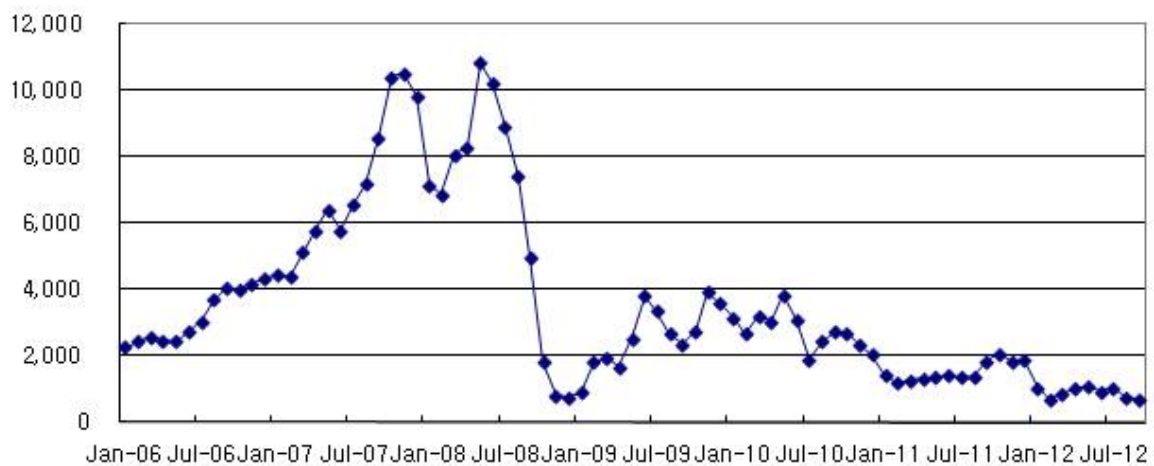


자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

- 3분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 845.6으로 전분기 대비 17.4% 하락하는 최악의 시황부진을 지속하고 있음

#### < BDI 추이 >

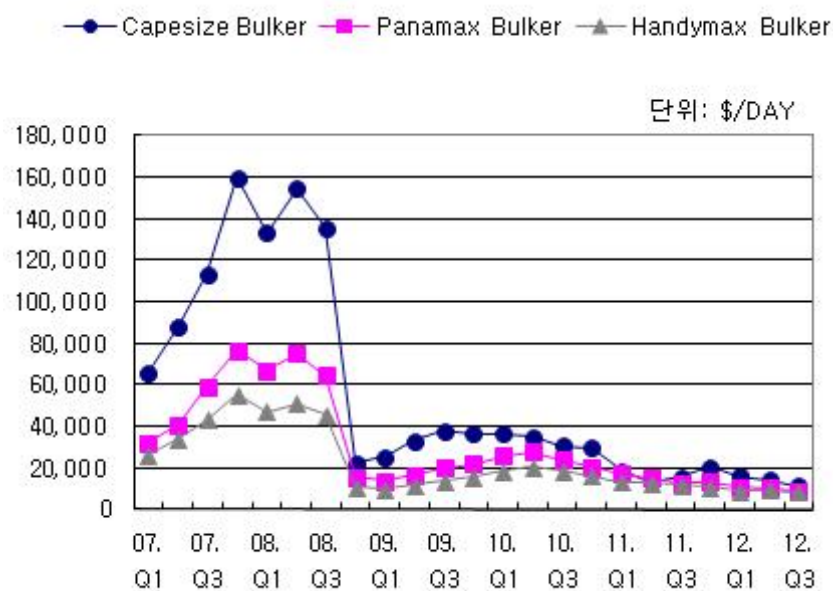


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- BDI는 3분기 동안 하기휴가와 중국의 중추절 연휴 등 비수기적 시황이 집중되어 특히 낮은 기록을 나타냄
- 근본적으로는 금년내 지속적으로 인도되고 있는 많은 양의 벌크선 물량으로 인한 선복량과잉의 심화가 원인으로 추정됨

#### □ 3분기 벌크선 용선료는 큰 폭의 하락세를 지속

##### < 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

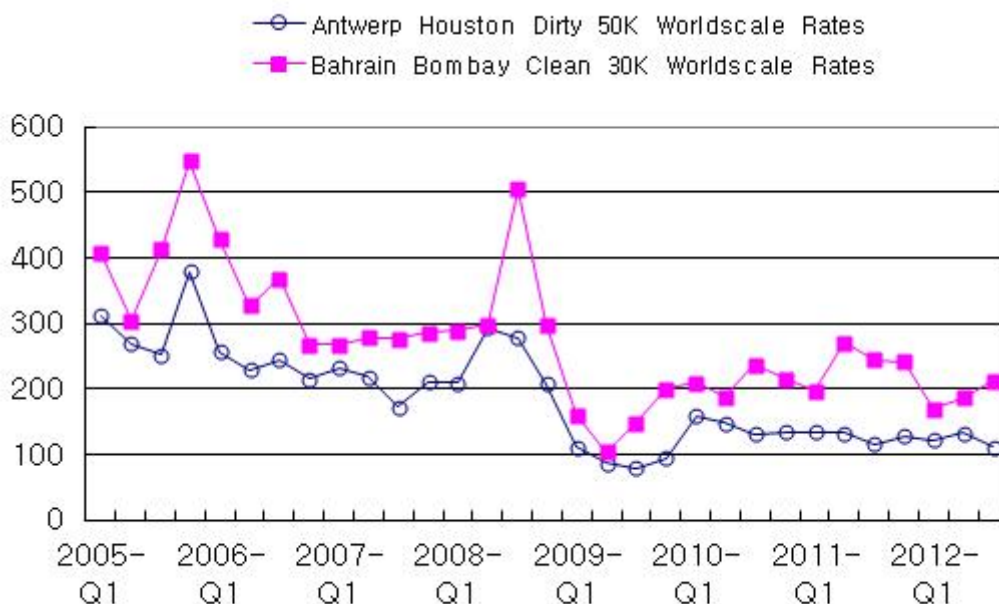
2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 19.4% 하락하였고 전년 동기대비 26.5% 하락
- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 13.9% 하락하였고 전년 동기대비 30.3% 하락
- 4.5만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 8.7% 하락하였으며 전년 동기대비 27.0% 하락

#### □ 2분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 전분기 대비 상승한 것으로 나타났으나 아직까지 본격적인 시황회복을 의미하는 것으로 보기는 어려움

- 본고의 관찰 대상인 50K dirty tanker의 앤트워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 15.4% 하락함
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-뭍베이간 WS는 동기간 14.5% 상승
- 관찰대상 WS 중 바레인-뭍베이간 30K Clean tanker의 운임 상승은 특수한 경우이며 대부분 노선의 운임이 3분기 중 약세를 기록

#### < Tanker류 해운운임(WS) 추이 >

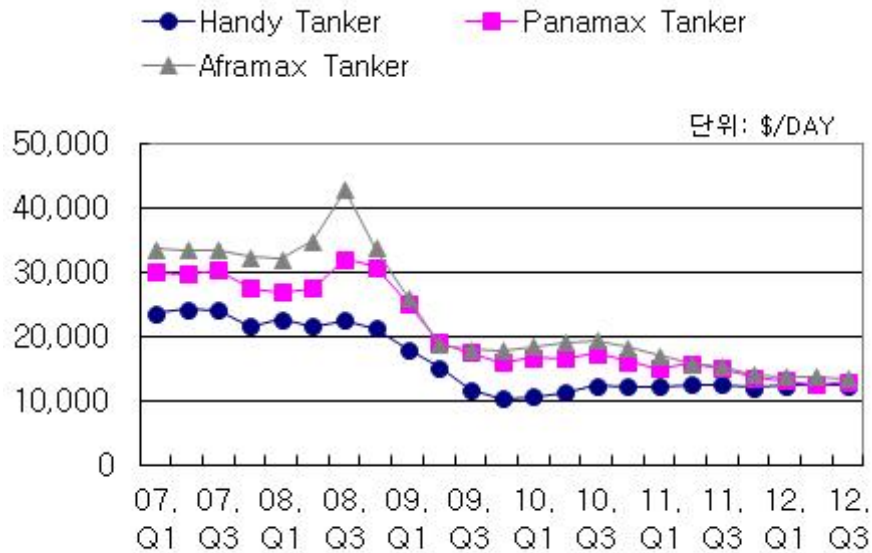


자료 : Clarkson

- 3분기 탱커류의 용선료는 대체로 약세를 나타내 신조선 수주량 감소와 함께 회복에 대한 기대를 다소 떨어지게 함
  - 11만dwt Aframax 탱커의 용선료는 전분기 대비 2.4% 하락하였으며 이는 전년 동기대비 12.6% 낮은 수준
  - 예외적으로 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 2.6% 상승하였으나 전년 동기대비 14.5% 낮은 수준
  - 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우는 전분기 대비 1.9% 하락하였고 전년 동기대비 0.9% 낮은 수준

- 전반적으로 중소형 탱커의 시황이 주춤하며 회복에 대한 기대를 약화시킴

### < 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. 다음 분기 전망 및 시사점

### □ 다음 분기에도 중소 조선산업은 어려운 시황이 지속될 전망

- 심각한 선복량 과잉문제는 해결의 실마리를 찾지 못하는 양상이며 유럽경제 역시 해결의 기미가 보이지 않아 수요도 부진한 상황이 지속되고 있음
- 비교적 양호한 시황을 보였던 중소형 탱커도 3분기에 해운 조선시황 모두 주춤한 양상을 보이고 있으며 유럽, 미국의 경제호전에 의한 수요가 뒷받침되지 않는 한 대폭적인 시황개선은 어려울 전망

### □ 다만, 상대적으로 양호한 시황을 나타내고 있는 중소형 탱커 영업에 집중하며 고비를 넘기는 것이 필요함

- 3분기에 다소 주춤한 상황을 기록하였으나 타 선종에 비해서는 양호한 발주량을 나타낼 것으로 기대됨
- 영업에 있어서 우선은 위기를 넘기기 위한 일감 확보가 중요한 시기이며 탱커 외에도 다목적선 등 가능한 수주에 총력을 기울일 필요가 있음

□ 중소 조선소들이 위기를 넘긴 이후 지속적인 경쟁력 확보를 위해서는 기술개발이 필수적이며 이는 정부 등 공공부문의 지원이 반드시 필요함

- 중소 조선산업이 이번 고비를 넘긴다 하여도 당장 3개월 앞으로 다가온 EEDI의 규제와 시장의 연비경쟁으로 기술개발 없이 시장에서 생존하기는 불가능한 환경이 조성되고 있음
- 중소 조선소산업의 선형개발 등 기술개발은 당장 시작하지 않으면 안될 만큼 시급한 과제임
- 그러나 중소 조선소의 재무적여건과 인력의 부재 등으로 자체적인 기술개발 능력은 없는 상황임
- 중소 조선산업의 기술개발을 위해서는 지역경제의 비중이 높은 경남, 부산, 전남 등 지방정부와 중앙정부가 협력하는 지원이 바람직할 것으로 보임
- 정부와 공공부문의 지원으로 연구기관을 신설하거나 기존기관을 확충하고 대형 조선소들도 일부 기술을 지원하는 등 중소 조선산업을 살리기 위한 종합적인 노력이 절실함