

# 해운시황 침체로 중소조선시황 어려움 지속 예상

## 해외 경제연 “중소조선산업 2011년 3분기 동향” 발표

2011년도 3분기까지 전 세계 수주량은 전년동기 대비 감소하였으나 고부가 선박 시장의 활성화로 수주액은 증가하였다. 전세계 수주량은 전년동기 대비 22.3% 감소한 2,356만CGT로 집계되었고, 3분기 신조선가는 전분기 2point 하락하는 등 전반적인 약세를 나타냈다.

국내 중소 조선산업의 3분기까지 수주는 전년 동기대비 소폭 증가하였으나 중대형 조선소 위주의 수주에 그쳤다. 국내 중소 조선산업의 3분기말 수주잔량은 전분기 대비 10.5% 감소하였으며 건조톤수는 전년동기 대비 10.8% 감소하였다. 3분기 벌크선 운임, 용선료, 탱커 운임 및 용선료 등 관련 해운지표들이 대부분 하락 추세를 보이고 있다.

전반적인 해운시황 침체로 중소 조선시황도 어려움이 지속될 전망이며, 어려운 시기일수록 연비 고효율화 등 신기술이 경쟁력의 가장 중요한 요인이 될 수 있으므로 장기적인 안목에서 이에 대비하여야 할 것이다.

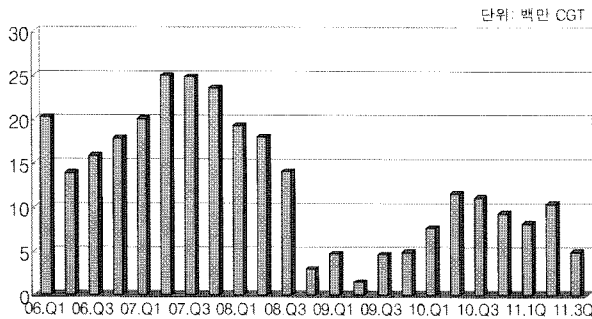
다음은 한국수출입은행 해외경제연구소 산업투자조사실에서 발표한 “중소조선산업 2011년도 3분기 동향”의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

### I. 세계 신조선시황

#### 1. 전체 조선 시황

- 2011년 3분기까지 전세계 신조선 수주량은 전년동기 대비 22.3% 감소한 2,356만 CGT로 집계
- 3분기 선박 수주량은 전년 같은 분기보다 55.6%나 감소한 490만 CGT에 그쳐 신조선 시황의 침

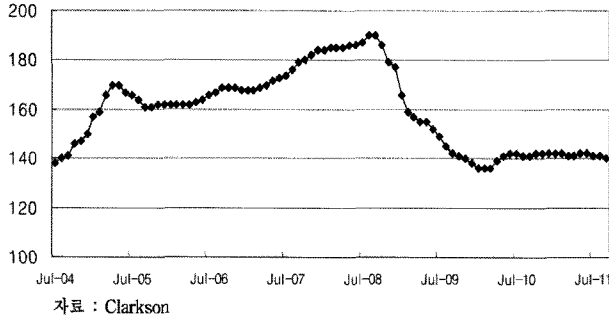
〈분기별 전 세계 수주량 추이〉



체가 뚜렷해지는 것으로 나타남

- 3분기까지 전 세계 선박수주 척수는 932척으로 전년 동기 1,695척 보다 45%나 감소하여 절대적인 발주 건수도 크게 감소
  - 수주 척수의 감소폭에 비하여 CGT의 감소폭이 작은 것은 금년 수주선박이 주로 대형선박임을 의미하여 금년 시장은 중소 조선소에 절대적으로 불리한 시황이었음을 나타냄
  - 금년 3분기 까지 전 세계 신조선 수주액은 전년 동기대비 약 32% 증가한 698억 달러 수준으로 추정
    - 전년 동기대비 수주량은 감소하였음에도 불구하고 수주액이 크게 증가한 것은 금년도 수주물량이 드릴십, 메가컨테이너선 등 고부가 물량이 집중되어 있기 때문임
- 3분기 신조선가는 소폭 하락세를 기록함
- Clarkson 신조선가 지수는 2분기에

〈Clarkson 신조선가치수 (Price index) 추이〉



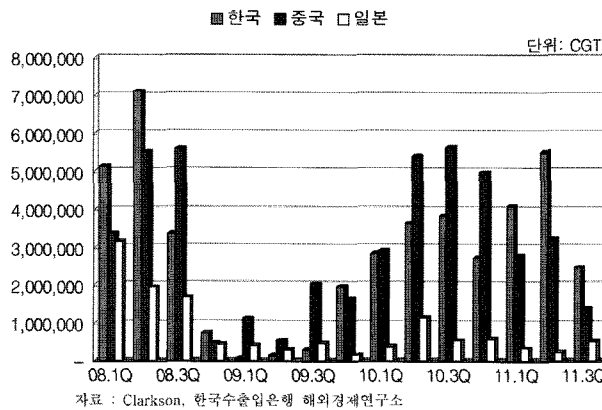
142를 유지하였으나 3분기 초에 141로 하락한 후 9월에는 다시 1point 하락한 140을 기록하고 있음

- Clarkson 집계에 의하면 3분기까지 한국은 1,207만CGT를 수주하며 가장 많은 수주실적을 나타내었고 중국은 그 다음으로 많은 735만 CGT를 기록
- 한국은 전년 동기대비 29% 증가한 반면 중국은 47% 감소한 실적

- 이러한 결과는 금년 신조선 시장이 한국이 주도하는 해양설비, 메가 컨테이너선 등 고부가선에 집중된 특성이 있기 때문임

- 현재 일반 상선 시장은 선종을 불문하고 선복량 과잉이 심각한 것으로 평가되고 있어 당분간 시황 호전이 어려울 것으로 보이며 이에 따라 중국 조선산업의 수주실적은 점차 어려워 질 것으로 보임

〈한국·중국·일본의 분기별 수주 추이〉



## 2. 중소 조선 시장

- 중소조선의 주요 시장인 벌크선과 중소형 탱커 시장은 두 선종 모두 수주량이 심각한 수준의 침체를 나타내고 있음

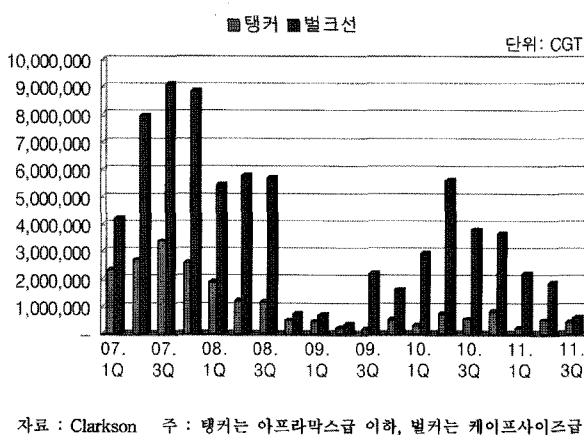
○ Clarkson에 의하면 3분기까지 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 약 463CGT로 전년 동기대비 62.5% 감소

- 3분기 수주량은 전분기 대비 67.0% 감소한 61만CGT에 불과

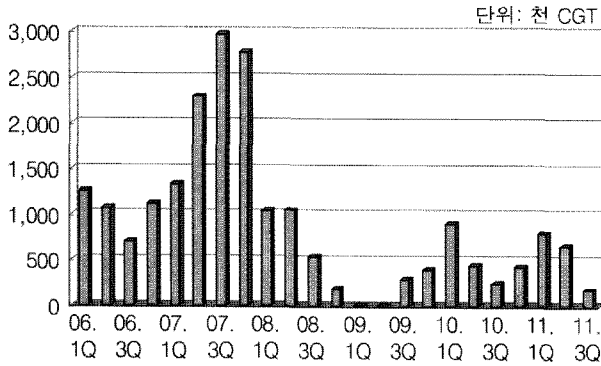
○ Aframax급 이하 탱커의 3분기까지 전 세계 수주량은 약 112만CGT로 전년 동기대비 27.6% 감소

- 3분기 수주량은 42만CGT로 전분기 대비 15.7% 감소

〈탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이〉

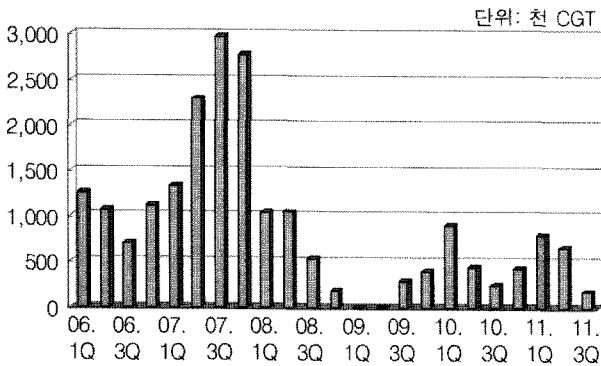


〈국내 중소조선 분기별 수주량 추이〉



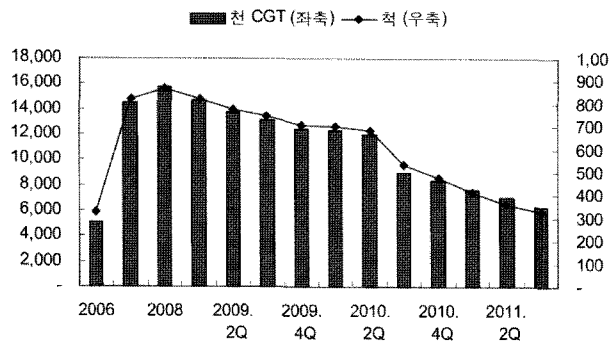
자료 : Clarkson, 해외경제연구소  
 주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

〈국내 중소 조선 수주량 추이〉



자료 : Clarkson, 해외경제연구소  
 주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

〈국내 중소조선소의 수주잔량 추이〉



자료 : Clarkson

## II. 국내 중소조선산업 동향

### 1. 수주량 및 수주잔량.

□ 2011년도 3분기까지 국내 중소조선소의 수주는 전년동기 대비 1.9% 증가한 162.1만 CGT로 집계됨(3분기 수주는 전분기대비 73.5% 감소)

○ 3분기까지의 수주 중 대부분은 중대형급 이상 중견 조선소 물량으로 중소형급 수주물량은 단 3척에 불과함

- 중소조선소들의 수주가 RG를 받지 못하여 취소되는 등의 이유로 기존 수주마저 기록에서 사라짐으로써 3분기까지 단 1척이라도 수주를 기록한 조선소는 총 5개에 불과함

○ 3분기까지 수주량은 벌크선의 비중이 전년도에 비하여 줄어들고 P/C등 탱커류와 컨테이너선의 비중이 증가한 것으로 나타남

□ 국내 중소조선산업의 3분기까지 수주액은 전년동기 대비 1.6% 감소한 30.7억달러로 집계됨

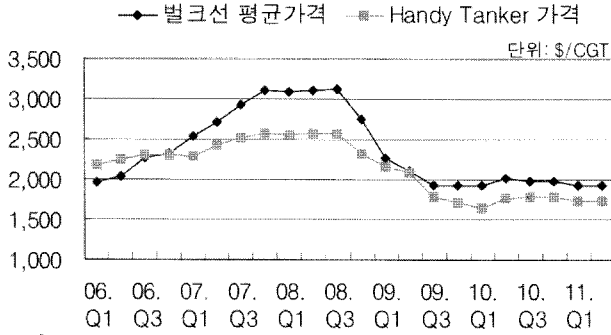
○ 대형조선소의 수주 호조와 중소 조선소의 수주침체로 국내 조선산업 전체에서 차지하는 비중은 계속 감소하고 있음

□ 국내 중소조선소의 수주잔량은 2011년 9월 말 현재 630만CGT로 전 분기말보다 10.5% 감소

○ 3분기의 극심한 수주침체가 수주잔량 감소의 원인인 것으로 추정

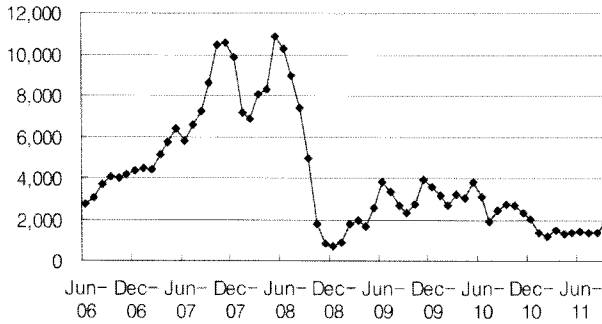
○ 현재의 중소 조선소 건조능력을 감안하면 약 1.5년치 이하의 일감이 남아있는 것으로 추정됨

〈벌크선 및 핸디탱커 선가 추이〉



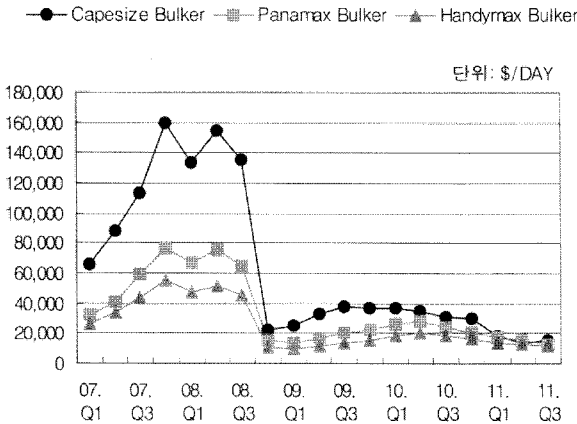
자료 : Clarkson  
 주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

〈BDI 추이〉



자료 : Clarkson

〈벌크선 용선료 추이〉



자료 : Clarkson  
 주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준  
 2. Capesize는 17만톤, panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

2. 건조량

- 2011년도 3분기 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년동기 대비 10.8% 감소한 260만dwt로 집계
- 벌크선의 선복량 과잉에도 불구하고 건조는 아직도 순조롭게 이루어지는 것으로 보임
- 탱커의 건조는 2009년 이후 점차 감소하는 추세임

3. 각종 관련 동향

- 핸디사이즈 탱커의 신조선가는 전분기 수준을 유지하고 있으나 벌크선 신조 가격은 큰 폭으로 하락
- 벌크선 및 40K PC 탱커의 신조선가는 전분기 대비 변동이 없으며 낮은 수준을 유지하고 있으나 벌크선의 시조가격은 전분기 대비 7.8% 하락
- 벌크선 운임지수(BDI)는 3분기말 다소 상승하였으나 침체수준을 벗어나지 못하고 있음
- BDI는 2011년 내내 2,000선을 밑도는 침체국면을 나타내었으며 3분기말 계절적인 영향 등으로 상승하였으나 3분기 내에 2,000선을 돌파하지는 못하였음
- 벌크선의 선복량 과잉은 심각한 수준인 것으로 추정되며 많은 선박이 추가로 공급될 예정이어서 문제는 단기간에 끝나기 어려울 전망
- 3분기 벌크선 용선료는 capesize bulker의 경우만 상승하였을 뿐 나머지급의 용선료는 전반적으로 큰 폭의 하락세를 지속하고 있음

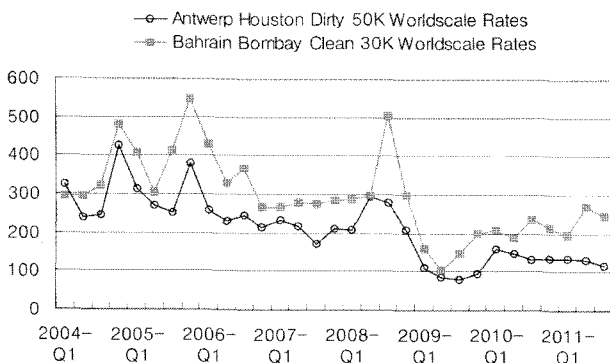
- 계절적 영향에 의한 중국의 철광석 수입량 증가 등으로 Capesize의 용선료는 전분기 대비 14.9% 상승하였으나 전년 동기대비 49.6% 하락한 상태임
- 선복량 과잉의 문제로 전분기 대비 panamax급, handymax급의 용선료는 각각 15.0%, 8.9% 하락
- 전년동기와 비교하여 panamax급, handymax급은 각각 45.6%, 36.2% 하락하여 매우 낮은 수준의 용선료를 기록하고 있음
- 3분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 약세를 지속하고 있음
  - 50K dirty tanker 앤티워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 12.7% 하락하였고 30K clean 바레인-봄베이간 WS는 동기간 9.7% 하락
- 3분기 탱커류의 용선료는 대체로 전분기 대비 소폭 하락하였으나 소형으로 갈수록 강세를 나타내고 있음
  - Aframax급의 경우는 전분기 대비 3.1% 하락하였고 전년 동기대비 20.8% 하락 수준을 나타내는 등 약세를 지속하고 있음
  - Panamax급의 전분기 대비 4.1% 낮은 수준이며 전년 동기대비 13.4% 하락한 수준을 나타냄
  - Handysize급의 경우는 전분기 대비 0.5% 하락에 그쳤으며 2010년 이후 느리게 회복되는 추세를

를 지속하고 있어 전년 동기대비 0.7% 높은 수준을 기록

### III. 다음 분기 전망 및 시사점

- 전반적으로 해운업의 침체가 이어지면서 중소 선조선 시장도 어려움이 지속될 전망
  - 선복량 과잉과 세계적인 경제위기 등으로 전 선종에 걸쳐 해운시황이 어려운 가운데 직접적인 영향으로 중소형 선조선 발주의 위축이 지속될 것으로 전망
  - 북반구의 겨울로 접어드는 계절이므로 난방유 등의 운송 수요 증가로 탱커 시황이 일시적으로 호전될 수는 있으나 선조선 발주로 이어질 것인지는 의문임
  - 다만, 중소형 제품운반선 등의 해운시황은 어려운 가운데에서도 호전의 기미를 보이고 있어 이 부분의 선조선 시장도 약간의 기대를 할 수 있을 것으로 보임
- 어려운 시기일수록 중국과의 경쟁을 위해서는 친환경, 고효율 선박에 대한 수요에 대응할 태세를 갖추어야 할 것임
  - 경제 위기 속에서도 고유가 기조가 지속되고 있어 향후 해운에서는 연료의 고효율화에 의한 경쟁이 심화될 가능성이 있음
  - 그러므로 중국과의 차별을 위해서는 이러한 기술들이 중소 조선업체로 파급될 수 있도록 하는 기술적 기반확대가 절실할 것임
  - 중소 조선업체도 당장의 어려움을 견디어야 하겠지만 장기적인 안목으로 위기 상황에서의 시장구조가 어떻게 변할 것인지를 예의 주시하며 이에 대응하여야 할 것임

〈Tanker류 해운운임(WS) 추기〉



자료 : Clarkson