BNK 경제인사이트

ISSN 2384-3519

BNK 금융경영연구소
NO. 2017-06 (2017년 6월)

조선산업 동향 및 향후 과제

백충기 수석연구위원(cgbaek@bnkfg.com)
김민준 책임연구원(kmj9612@bnkfg.com)

글로벌 해운시황 개선으로 세계 조선업이 회복세를 보이고 있다. 지난해 유례없는 수주절벽을 경험하였던 국내 조선업도 금년들어 분위기가 반전되고 있다. 다만 대형 조선사에 국한된 흐름에 그쳐 중소형 조선사의 일감부족 현상은 좀처럼 개선되지 못하고 있다.

선박수급 개선 및 경기회복세 등을 고려할 때 내년부터는 중소형 조선사들도 수주 회복이 기대된다는 점에서 금년의 위기를 극복할 수 있느냐 여부가 국내 조선업 전체의 미래를 좌우하는 관건이 될 것이다. 그러므로 정부는 중소형 조선사를 위한 공공선박 발주, 노후선박 교체지원 등을 서둘러야 한다. 이는 조선기자재업체의 일감 확보에도 크게 기여할 것으로 판단된다.

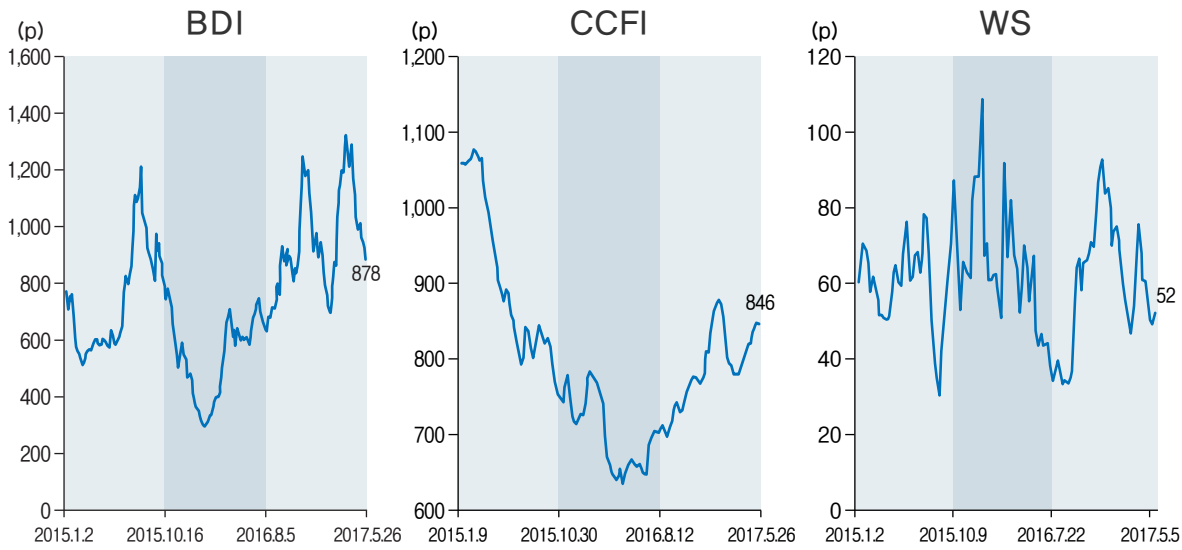
업체 스스로도 자구책을 마련하기 위한 상당한 노력이 필요하다. 경영효율성을 제고하여 현재의 어려움을 슬기롭게 극복하는 동시에 미래를 위한 사업다각화, R&D투자, 인재육성에 최대한의 자원투입이 요구된다. 또한 ICT 융합의 중소형 스마트십(Smart Ship) 등 차세대형 선박건조 및 부품개발에 관심을 기울이고 기술동향 파악 및 신기술 개발에 적극 참여하는 것이 중요하다.

세계 조선업, 해운시황 개선으로 저점에서 벗어나는 모습

글로벌 금융위기 이후 해상물동량 감소, 선박 과잉공급 등으로 침체되었던 해운시황은 2016년 하반기 이후 반등하고 있다. 이는 업황을 대표하는 해운운임지수인 BDI(벌크선), CCFI(컨테이너선), WS(유조선) 등의 상승세를 통해 확인된다[1].

BDI의 경우 금년 1~5월중 평균 999.2p로 지난해 평균(673.1p)과 비교하면 48.4% 상승하였다. 지난해 2월 역사상 최저치[2]를 기록한 때보다는 3배 이상 오른 것이다. CCFI도 지난해 4월 600p 초반까지 하락하였으나 금년들어 16.2%의 상승률을 보이고 있다. WS는 지난해 10월 이후 반등에 성공하였으나 선박과잉공급 등의 영향[3]으로 등락하는 모습이다.

글로벌 주요 해운운임 지수



주 : BDI 발표주기는 일간, CCFI 및 WS는 주간
자료 : Clarksons

1) BDI는 Baltic Dry Index, CCFI는 China Containerized Freight Index, WS는 World Scale
2) BDI는 2016년 2월 10일 지수가 발표된 1985년 1월 이후 최저치인 290p를 기록
3) 2014년 유가하락기에 발주된 선박들이 2016년 이후 공급되고 있는데 주로 기인함
유가하락기에는 원유 비축 수요로 물동량이 늘어나고 이에 따라 유조선 발주가 늘어나는 경향이 있음

해운시황 개선으로 글로벌 조선경기도 최악의 부진에서 벗어나는 모습이다. 2016년 전세계 선박 수주량은 1,235만CGT[4]로 Clarksons 데이터가 처음 발표된 1996년 이후 최저치였다. 이는 최대 수주량을 기록했던 2007년(9,182CGT)과 비교하면 90% 가까이 감소한 것이다.

금년 1~5월중 전세계 선박 수주량은 전년동기대비 11.0% 증가한 653만CGT로 집계되었다. 절대규모로 보면 크지 않은 수준이지만 업황 회복의 가능성은 높아진 것이다.

국가별 수주비중을 살펴보면 한국(31.8%)이 중국(28.2%)을 밀어내고 1위를 차지한 것으로 나타났다. 이는 2012년 중국에 1위 자리를 내어준 이후 6년만이다. 3대 조선강국으로 분류되는 일본은 자국발주 확대에도 불구하고 금년들어 5.8%까지 비중이 하락하였다. 한편 전세계 수주량의 1% 내외를 차지하던 이탈리아가 크루즈선, 카페리선 중심으로 수주에 성공하면서 비중이 11.4%까지 높아졌다.

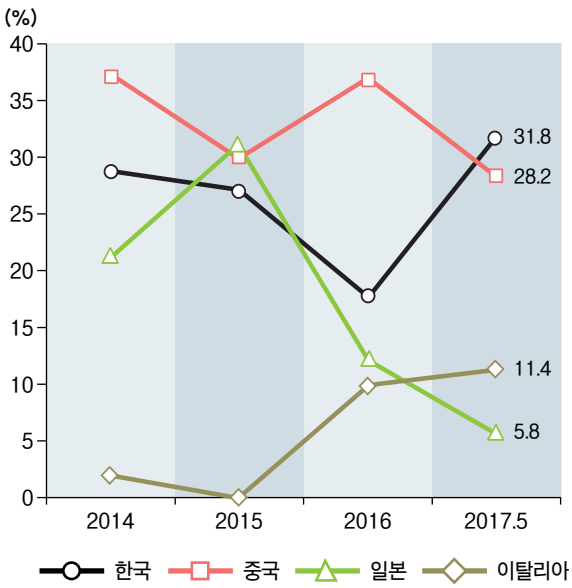
전세계 선박 수주량

(만CGT, %)

구분	수주량	증가율
2014년	4,480	-26.5
2015년	3,958	-11.7
2016년	1,235	-68.8
2017년	653	11.0

주 : 전년동기대비(2017년은 1~5월 기준)
자료 : Clarksons

국가별 수주량 점유율



4) CGT(Compensated Gross Tonnage, 표준화물선환산톤수)는 선박의 단순무게에 선박의 부가가치, 직업 난이도 등을 고려한 계수를 곱해 산출한 무게 단위

국내 선박 수주량도 회복세 시현

지난해 국내 조선업은 전년대비 79.2% 감소한 수주실적(221만CGT)을 기록하면서 유례없는 수주절벽을 경험하였다[5]. 이는 글로벌 경기침체, 유가급락 및 선박과잉공급 등이 맞물린 데 기인한다.

수주급감의 영향으로 2016년말 수주잔량은 2,043만CGT까지 줄어든 것으로 조사되었다. 지난 3년간 연평균 1,250만CGT가 건조되었음을 감안하면 남은 일감은 약 1.5년치에 불과한 것으로 나타나 우려는 더욱 높아졌다[6].

하지만 금년들어 분위기가 반전되고 있다. 1~5월중 수주량이 207만CGT로 전년동기대비 352.5%의 높은 증가세를 시현한 것이다. 중국과 일본이 자국발주, 금리혜택 등 전폭적 지원 속에 어려운 업황을 견디고 있는 것과 달리 국내 조선사들은 경쟁력을 바탕으로 수주한 것이어서 더욱 고무적이다. 현재의 추세가 이어진다면 2017년 수주량은 전년대비 180.1% 증가한 619만CGT에 달할 것으로 추정된다[7].

국내 선박 수주량

(만CGT, %)

구분	수주량	증가율
2014년	1,286	−30.1
2015년	1,066	−17.1
2016년	221	−79.2
2017년	619	180.1

국내 선박 수주잔량

(만CGT, %)

구분	수주잔량	증가율
2014년	3,302	−1.6
2015년	3,164	−4.2
2016년	2,043	−35.4
2017년	1,761	−13.8

주 : 2017년 연간 수주량은 BNK금융경영연구소 추정치
자료 : Clarksons

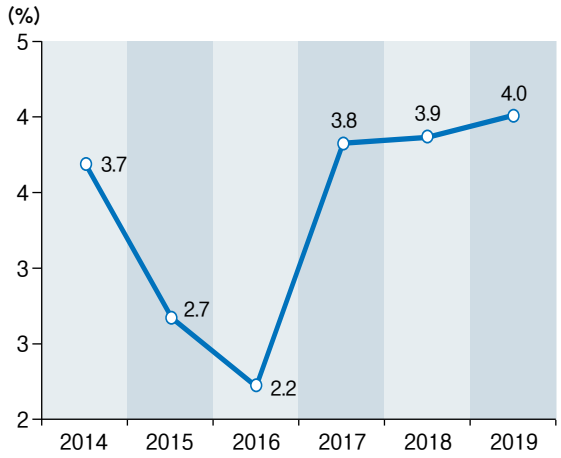
5) 최대 수주를 기록했던 2007년(3,208만CGT)에 비해서는 93% 감소
6) 업계에서는 해양플랜트 및 투기성 발주물량의 건조지연 및 취소 등의 변수를 고려할 때 수주잔량이 건조량의 2년치 이하일 경우 유휴설비가 크게 늘어날 것으로 보고 있음
7) Clarksons의 연간 수주량 추정치와 한국의 수주비중을 고려하여 추정

이와같은 국내 조선업 회복세는 내년에도 이어질 것으로 판단된다. 경기회복에 따른 글로벌 교역량 증가 및 환경규제 강화에 따른 신규선박 발주 등이 기대되기 때문이다.

IMF는 전세계 교역량 증가율이 2017년 이후 반등할 것으로 예상하고 있다. 또한 Danish Ship Finance는 선박평형수 관리협약 발효[8] 및 황산화물 등의 오염물질 배출 기준 강화[9]와 같은 환경규제로 선박발주가 크게 늘어날 것으로 보고 있다. Clarksons도 최근 전망에서 2016년 1,235만CGT를 기록했던 글로벌 선박 수주량이 2019년 3,170만CGT로 증가할 것이라고 예상한 바 있다.

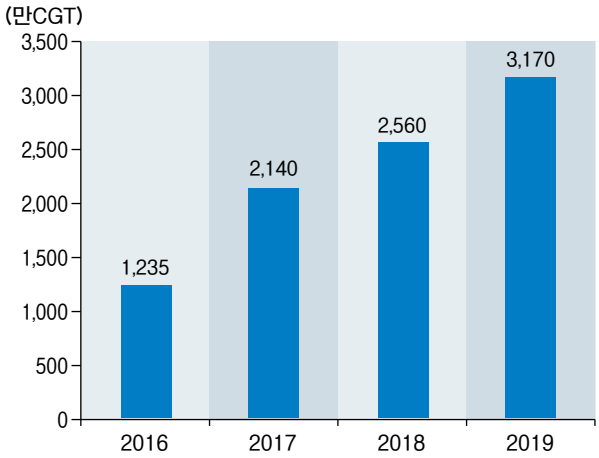
신정부의 조선업 육성정책도 업황회복에 긍정적으로 작용할 전망이다. 공공선박 발주 확대, 노후선박 교체지원, 국내 해운사의 국적선 보유 유도 및 한국해양선박금융공사 설립 등으로 국내 조선사들의 물량확보 및 금융수혜 기대는 한층 높아지고 있다.

세계 교역량 증가율 전망



자료 : IMF(2017.4월)

세계 선박 수주량 전망



자료 : Clarksons(2017.3월)

8) 선박평형수관리협약은 2017.9월 발효예정임. Danish Ship Finance(2016.12월)에 따르면 기존 선박에 선박평형수 장치를 추가 설치하는데 50~200만달러의 큰 금액이 들어가지만 사용기간은 5년밖에 되지 않는다는 점에서 선령이 20년 내외인 선박들은 신규발주로 돌아설 가능성이 높은 것으로 예상

9) IMO(국제해사기구)는 선박 연료에 포함된 황산화물(SOx) 허용 비율을 현재 3.5%에서 0.5%로 낮추는 환경규제를 2020년 1월부터 발효할 예정임

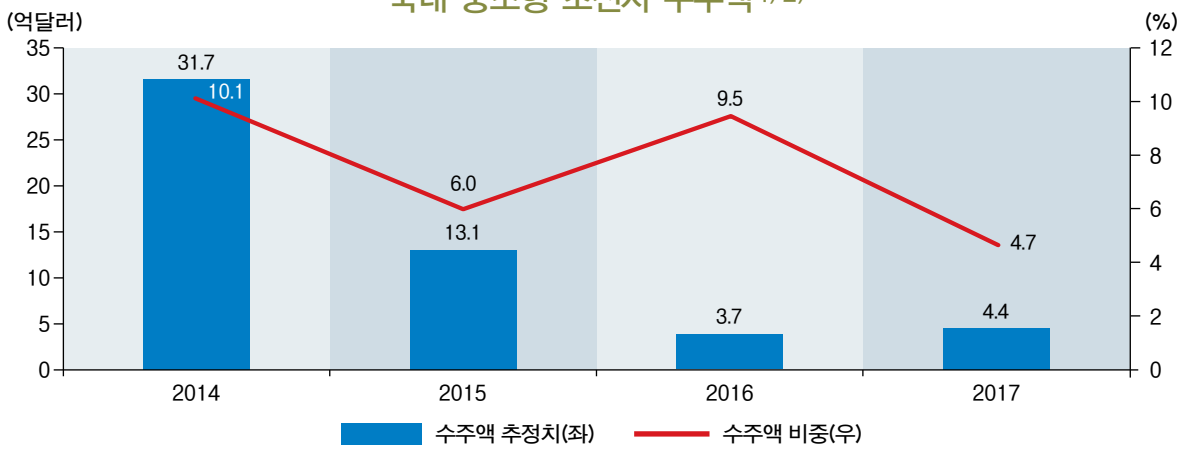
반면 중소형 조선사의 수주절벽은 지속

국내 대형 조선사들은 해양플랜트 수주 등에 힘입어 개선되고 있으나 중소형 조선사의 경우는 여전히 부진에서 벗어나지 못하고 있다. 한국수출입은행에 따르면 금년 1분기에 8개 중소형 조선사[10]중 2개사가 선박 3척을 수주(5만8천CGT)하는데 그친 것으로 나타났다.

수주액 기준으로 이들 2개 중소형 조선사의 실적은 1.1억달러로 추정되는데 이는 국내 전체 선박 수주액의 4.7%에 불과[11]한 것이다. 지난해와 비교하면 수주액 비중은 절반수준으로 축소[12]되었다. 현재와 같은 상황이 지속된다면 2017년 수주액도 전년과 비슷한 4.4억 달러에 불과할 것으로 추정된다.

중소형 조선사가 극심한 수주절벽을 겪고 있는 것은 수주구조가 상당부분 과잉발주 등의 영향을 크게 받고 있는 탱커에 치우친데 기인한다. 최근 상대적으로 빠른 회복세를 보이는 벌크선 시장에서 경쟁하는 것도 쉽지 않아 보인다. 중국과 일본이 자국 발주를 기반으로 앞서나가고 있는 상황에서 국내 중소형 조선사들이 높은 인건비 등 고비용 구조를 극복하기 어려울 것으로 예상되기 때문이다.

국내 중소형 조선사 수주액 1) 2)



주 : 1) 2017년 연간 수주액은 BNK금융경영연구소 추정
2) 수주액 비중은 전체 조선업 수주액에서 8대 중소형 조선사의 수주액이 차지하는 비중
자료 : 한국수출입은행

10) 한국수출입은행은 성동, 대한, 대선, SPP, STX, 한진중, 한국야나세, 연수 등을 8대 중형 조선사로 분류
11) 척수로는 전체 수주의 13.6%이며 톤수로는 0.7%에 불과
12) 2007년에는 비중이 26.7%에 달했던 것을 감안하면 중소형 조선소의 최근 부진을 가늠할 수 있음

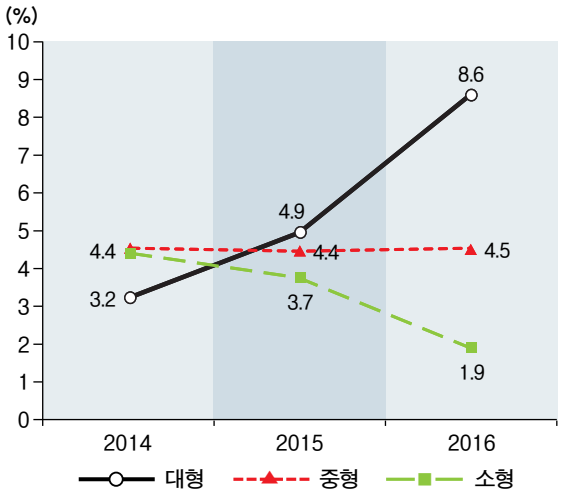
조선기자재업황 회복도 쉽지 않을 전망

조선기자재업황 회복과 연관성이 높은 중소형 조선사의 수주절벽이 지속될 것으로 우려됨에 따라 조선기자재업 부진도 이어질 가능성이 높다. 특히 업체 규모가 작을수록 어려움은 더욱 크게 나타날 것으로 예상된다. 글로벌 금융위기 이후인 2010~16년중 151개[13]의 조선기자재업체를 대상으로 분석한 결과 규모가 작을수록 수익성이 빠르게 둔화되고 한계기업 비중도 크게 높아지는 것으로 나타났다.

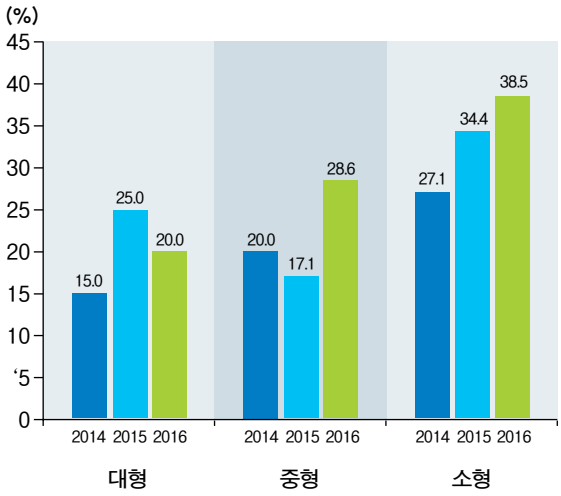
구체적으로 살펴보면 소형 조선기자재업체들은 매출액영업이익률이 2014년 4.4%에서 2016년 1.9%로 크게 하락하였으나 대형 조선기자재업체들은 해외 수출확대, 사업 다각화 및 비용절감 등에 힘입어 오히려 상승한 것으로 분석되었다.

또한 이자보상배율 1미만 기업수 비중도 소형 조선기자재업체가 크게 높은 것으로 조사되었다. 2016년 대형 조선기자재업체의 비중은 20%로 나타난 반면 소형 조선기자재업체는 38.5%로 두배 가까이 높게 나타났다.

조선기자재업체 매출액영업이익률



이자보상배율 1미만 기업수 비중



자료 : 한국기업데이터

13) 151개 조선기자재업체를 대형(20개사, 매출액 1천억원 이상), 중형(35개사, 매출액 3백억원 이상 1천억원 미만), 소형(96개사, 매출액 3백억원 미만)으로 분류

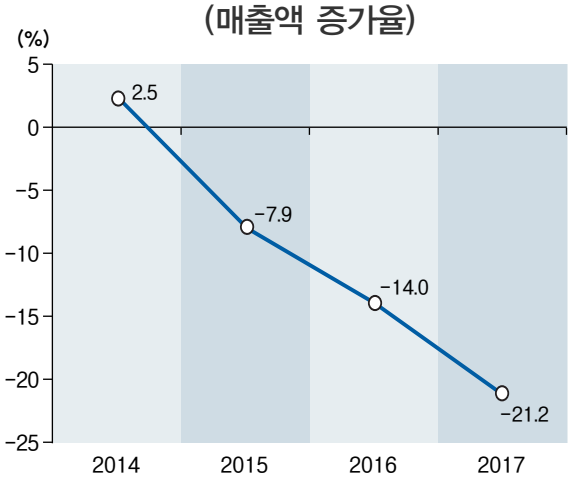
금년의 경우 재무자료 확인이 불가하여 조선기자재업황에 대한 정확한 판단은 어려운 상황이다. 다만 데이터 구득이 가능한 상장기업 19개사를 대상으로 분석한 결과 전년대비 실적이 크게 부진한 것으로 조사되었다.

금년 1/4분기 평균 매출액은 330억원으로 전년동기대비 21.2% 감소하였다. 2015년(-7.9%), 2016년(-14.0%)에 이어 감소 폭이 계속 확대되는 모습이다. 한편 매출액영업이익률은 2015년(5.6%)과 2016년(6.2%)에는 지속적으로 개선되었으나 금년들어 1.8%로 크게 둔화된 것으로 나타났다. 업황이 부진한 가운데 판관비 등의 비용절감 노력이 한계에 직면한 것으로 해석될 수 있다.

조선기자재업체중 증시에 상장된 19개 업체들은 매출액, 영업이익 등에서 상위권에 속하고 있는 기업들이다. 이를 감안할 때 상대적으로 취약한 모습을 보여왔던 소형 업체들의 어려움은 금년중 더욱 확대되었을 것으로 추정된다.

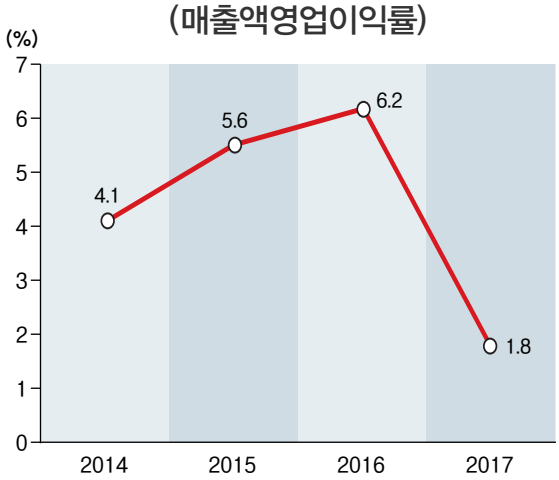
조선기자재 상장기업 19개사 평균 매출액 증가율, 매출액영업이익률

(매출액 증가율)



주 : 2017년은 1분기 전년동기대비 증가율
자료 : 한국기업데이터

(매출액영업이익률)



주 : 2017년은 1분기 평균 매출액영업이익률
자료 : 한국기업데이터

Bottom up 방식의 조선업 지원이 중요한 시기

국내 조선사의 수주량 회복세는 대형 조선사에 국한된 현상이므로 중소형 조선사 및 조선기자재업체의 어려움은 당분간 지속될 가능성이 높다. 그러므로 현재의 위기에서 벗어나기 위해 정부 자원투입의 우선순위를 중소형 업체에 두는 Bottom up 방식의 지원이 중요한 시기이다.

무엇보다 수주절벽에 직면한 중소형 조선사를 지원하는 것이 매우 시급하다. 선박 수급 개선 및 경기회복세 등을 고려할 때 내년부터는 중소형 조선사들도 수주회복이 기대된다는 점에서 금년의 위기를 극복할 수 있느냐 여부가 국내 조선업 전체의 미래를 좌우하는 관건이 될 것이다. 그러므로 정부는 중소형 조선사를 위한 공공선박 발주, 노후선박 교체지원 등을 서둘러야 한다. 이는 조선기자재업체의 일감 확보에도 크게 기여할 것으로 판단된다.

이와함께 중소형 조선사 및 기자재업체들이 수출확대의 발판을 마련할 수 있도록 트랙 레코드(track record) 축적을 지원하고 민간과 협력하여 선수금환급보증(RG) 등의 금융지원도 서둘러야 한다. 또한 업체들이 저가수주 등 과다한 경쟁에 노출되지 않도록 면밀히 모니터링하고 위기극복을 위한 업계의 상생 분위기가 조성될 수 있도록 관심을 기울여야 할 것이다.

마지막으로 업체 스스로도 자구책을 마련하기 위한 상당한 노력이 필요하다. 경영효율성을 제고하여 현재의 어려움을 슬기롭게 극복하는 동시에 미래를 위한 사업다각화, R&D투자, 인재육성에 최대한의 자원투입이 요구된다. 또한 ICT 융합의 중소형 스마트십(Smart Ship) 등 차세대형 선박건조 및 부품개발에 관심을 기울이고 기술동향 파악 및 신기술 개발에 적극 참여하는 것이 중요하다.

[참고] 국내 조선기자재업 동향

▌조선 해양플랜트공업협동조합 등록업체 중 자료이용이 가능한 151개 조선기자재업체의 재무데이터를 분석

– 기업규모별로는 최근 3년(2013~15년중) 평균 매출액을 기준으로 대형사 20개, 중형사 35개, 소형사 96개로 분류

＊대형사는 평균 매출액 1,000억원이상, 중형사 300억원이상 1,000억원 미만, 소형사 300억원 미만

– 151개사의 평균 매출액은 466억원이며 대형사는 중형사의 약 4배, 소형사의 16배에 달함

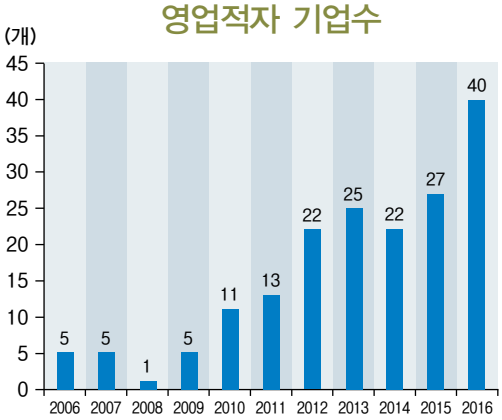
– 상장기업수는 19개로 조사대상기업의 12.6%의 비중을 차지

▌조선업이 유례없는 불황을 겪었던 2016년의 경우 조선기자재업체의 영업적자 기업수는 조사대상기업의 1/4, 이자보상배율 1미만 기업수는 1/3까지 확대

– 영업적자 기업수는 2014년 22개에서 2년만에 40개로 2배 가까이 증가

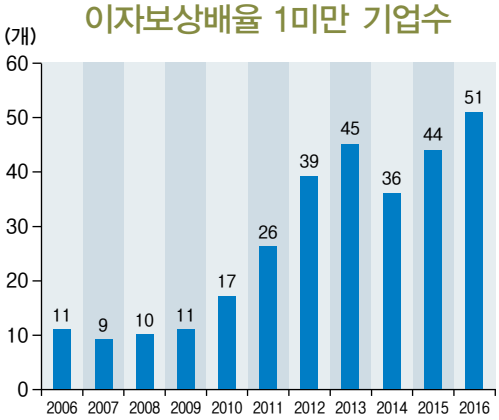
– 이자보상배율 1미만 기업수가 2007년 9개였던 것과 비교하면 2016년에 5배 이상 증가

영업적자 기업수



자료 : 한국기업데이터

이자보상배율 1미만 기업수



주 : 이자보상배율 = 영업이익/이자비용
자료 : 한국기업데이터

[참고문헌]

부산조선해양기자재공업협동조합, www.bmea.or.kr

한국기업데이터, www.cretop.com

한국수출입은행, "중형조선사 2017년도 1분기 동향," 2017.5

해운거래정보센터, www.meic.kr

Bloomberg, "Global Marine Shipping 2017 Midyear outlook," 2017.6

Clarksons, www.clarksons.com

Danish Ship Finance, "Shipping market review," 2016.12

IMF, "World Economic Outlook," 2017.4

IHS Markit, "A 2017 global maritime & trade outlook," 2017.6

WTO, "Annual report 2017," 2017.5

BNK경제인사이트 발간목록

2014

05	글로벌 금융위기 이후 동남권 수출의 변화와 시사점
06	부산지역 아파트 시장 동향과 전망
07	글로벌 해운시장 전망과 동남권 조선업의 과제
08	동남권지역의 고용구조 변화와 시사점
09	글로벌 금융위기 이후 엔화환율 동향과 전망
10	동남권 지방은행의 그룹화가 지역경제에 미치는 영향
11	2015년 동남권 경제전망
12	월드클래스 300기업의 특징과 지역기업에 대한 시사점

2015

01	G2경제 향방과 동남권 경제에 대한 시사점
02	최근 국제금융시장 진단과 시사점
03	동남권의 중남미 교류 현황과 과제
04	지역경제 혁신의 동력 – 사물인터넷
05	동남권 자동차산업 현황과 과제
06	동남권지역 서비스업 현황
07	최근 기업금융 현황
08	중국경제 전망과 동남권 경제에 대한 시사점
09	동남권지역 주택시장 현황
10	동남권 창업생태계와 발전과제
11	2016년 동남권 경제전망
12	경쟁력 우위 조선해양기자재업체의 특징

2016

01	중국경제에 대한 최근의 시각
02	회사채 시장 동향 분석
03	10대 신흥국(중국제외)에 대한 동남권지역 수출 분석
04	동남권지역 건설업 분석
05	한국형 양적완화와 구조조정
06	주요국 통화 환율 동향과 전망
07	브렉시트와 지역경제
08	동남권 상장기업 경영실적 분석
09	동남권지역 대출 및 예금시장 동향
10	동남권지역 소매판매 동향 및 특징
11	2017년 동남권 경제전망
12	동남권 수출 변화 및 시사점 : 최근 5년간의 변화를 중심으로

2017

01	동남권 아파트 가격 동향 및 전망
02	4차 산업혁명과 동남권 일자리
03	동남권 기업의 인도차이나반도 진출현황 및 시사점
04	글로벌 환율동향과 동남권 경제
05	원자재시장 동향 및 시사점
06	조선산업 동향 및 향후 과제

BNK BNK금융지주

제2017-06호
신고번호 부산남, 라00006
신고일자 2016년 10월 14일
발 행 인 성세환
편 집 인 정민주
발 행 처 BNK금융지주(www.bnkfg.com)
주 소 부산광역시 남구 문현금융로 30(문현동)
연 락 처 Tel : 051-620-3180 Fax : 051-620-3199
인 쇄 애드벤처
2017년 6월 28일 발행

BNK금융지주 홈페이지에서 BNK경제인사이트 뿐만 아니라
경제 및 금융분야의 다양한 연구보고서를 확인하실 수 있습니다.