지식경제부 보도자료	http://www.mke.go.kr
'11년 7월 18일(월) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다.	
자료문의 : 자동차조선과장 주영준(2110-5631), 송효정 주무관 (2110-4826)	

※ 본 보도자료는 조선시황분석기관인 클락슨(Clarkson) 자료를 중심으로 조사 및 분석한 내용임

국내 조선산업, 주도권 계속 잡고간다!

- '11.2/4분기 드릴쉽, FPSO, LNG선, LNG-FSRU 전량 수주
- 중형조선사의 컨선 수주확대 및 대형컨선분야 진출 고무적

□ 지식경제부(장관:최중경)와 한국조선협회에 따르면, 금년 상반기 **전세계 선박신조시장이 10.2% 하락**한 상황에서 국내 조선산업은 **대형 조선소 중심으로 고부가가치선을 집중 수주함으로써 세계 1위(수주기준)를 유지**하였음

* '11.상반기 수주현황(Clarkson) : (韓)224척, 892만CGT, 314억달러, (中)258척, 517만CGT, 88억달러
* CGT(Compensated Gross Tonnage, 수정환산총톤수) : 부가가치, 투입공수, 강재사용량 등이 반영된 톤수로서 조선소간, 국가간 비교시에 주로 사용

< 세계 조선시장 변화 추이 *(Clarkson)* **>**

	'07년			'09년			'10년			'11.1-6월		
발주량 (만CGT)	9,350			1,532			3,800			1,677		
주요 수주국	**한국**	중국	일본	**한국**	중국	일본	**한국**	중국	일본	**한국**	중국	일본
수주량 (점유율 %)	**3,251 (34.8)**	3,245 (34.7)	1,395 (14.9)	**439 (28.6)**	725 (47.3)	157 (10.3)	**1,265 (33.3)**	1,824 (48.0)	238 (6.3)	**892 (53.2)**	517 (30.8)	46 (2.7)

○ **드릴쉽, FPSO, 대형컨테이너선, LNG선, LNG-FSRU** 등 고부가가치 선박에서 **압도적인 수주실적** 달성

* '11.6월말 현재, 국내 대형조선 7개사는 금년 수주목표의 75% 이상 달성 (자체조사)
* FPSO : 부유식 원유 생산, 저장, 하역설비
* LNG-FSRU : 부유식 LNG 저장 및 재기화 설비

- 국내 대형조선사는 **상반기** 전세계 발주된 선박 중 **브라질 자국 발주건**(드릴쉽 7척, 약 46억불)**을 제외하면 드릴쉽(21척), FPSO(2척), LNG-FSRU(2척)을 전량 수주** (*자체조사)

- **2/4분기** 대폭 발주된 **전세계 LNG선박 전량 수주(19척)** (*자체조사)

* 1/4분기 : 중국 후동중화 4척 수주(일본 MOL社발주), 일본 미쓰비시중공업 1척 수주(일본 NYK社 발주)

- **상반기** 발주된 8000TEU이상 **대형컨테이너선 69척 수주**(*자체조사), 전세계 대형컨테이너선 발주물량의 **75% 내외 수준**

* 상반기 발주된 전체 컨테이너선 발주물량의 65% 내외 수준 수주

○ 그러나, **벌커·탱커 시황의 지속적 침체**로 **중국, 일본 등과 함께** 국내 **중소조선사의 수주상 어려움은 지속**

- 이에 **일부 중형조선사는 컨테이너선으로의 선종다각화** 및 확대 움직임 존재*

* '11년 상반기 컨테이너선 30척, 97만CGT 수주(대형 컨테이너선 11척 포함) (*자체조사)

□ **'11년 상반기 건조량은 전년동기대비 6.1% 감소**한 772만CGT(253척)로, **중국**(836만CGT, 511척)**과의 건조량 격차를 줄이며** 2위 유지

* 한국과 중국의 건조량 격차(만CGT, 한국기준) : ('08)634, ('09)280, ('10.1-6)△125, ('10)△300, ('11.1-6)△64

○ 고부가가치 대형선박 및 해양플랜트의 원활한 수출에 힘입어, '11년 조선·해양 및 관련 기자재의 **상반기 수출액은 전년동기대비 30.1% 증가한 약 320억달러**(잠정치)

* 한국무역협회 MTI746(선박해양구조물 및 부품) 기준

□ **국내 수주잔량은 '10년말 대비 4.6% 감소**(4,319만CGT, 약 2년치 일감분)하였으나, **대형조선사는** 수주량 증가에 따라 **수주잔량 증가**

* '11.6월말 현재, 국내 대형7개사 수주잔량은 '10년말 대비 5.5% 증가 ('10년말은 '09년말대비 20.1% 감소) (*자체조사)

< 국내 조선산업 동향 지표 *(Clarkson)* **>**

연도	수주량			건조량			수주잔량		
	척	만CGT	증감률	척	만CGT	증감률	척	만CGT	증감률
'08년	671	1,852	(△43.0)	510	1,550	(28.8)	2,359	6,902	(6.3)
'09년	163	439	(△76.3)	516	1,539	(△0.7)	1,860	5,437	(△21.2)
'10년	489	1,265	(188.4)	508	1,596	(3.6)	1,577	4,525	(△16.8)
'11.1-6월	**224**	**892**	**(41.4)**	**253**	**772**	**(△6.1)**	**1,416**	**4,319**	**(△4.6)**

선종별 분석

□ **(LNG선)** 국내 대형조선 5사*는 **'11.2/4분기 전세계 발주된 LNG선 19척**(15~17만cbm급) **전량 수주**

* 현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업, 현대삼호중공업, STX조선해양

○ **고유가에 대응하는 가격경쟁력 제고** 및 **대체에너지에 대한 정책적 수요** 등에 의한 LNG수요 증가로 **LNG선 발주 대폭 증가**

* 전세계 LNG선 발주량(척)(자료원:Lloyd) : ('06)34, ('07)30, ('08)5, ('09)1, ('10)5

○ 특히, **2/4분기 들어 LNG선 발주가 대폭 증가**하였으며, **국내 대형조선사가 전량 수혜**

- 1/4분기는 중국 후동중화 4척(일 MOL사 발주, 17만cbm급), 일본 미쓰비시중공업 1척(일 NYK사 발주, 14만cbm급) 수주

○ 개발중인 LNG광구 프로젝트에 투입할 LNG선의 추가발주 필요성 및 수요대비 낮은 수주잔량, 높은 용선료로 **하반기에도 LNG선에 대한** 오일메이저의 **투자속도는 가속화 전망**

* '35년 전세계 LNG수요는 '08년대비 62% 증가한 5조 1000억㎥ 전망(IEA)
* LNG선 일일 용선료 수준 : ('10.상)2만$, ('10.하)3만$, ('11.상)11만$

□ **(컨테이너선) 국내 중형조선사**들은 '11년 상반기 **국내 컨테이너선 수주척수의 약 27%(8000TEU이상 대형컨테이너선의 약 15%)를 차지**하는 등 컨테이너선 분야로 **괄목할만한 진출**

* 국내 중형조선사 컨테이너선 수주현황(만CGT) : (대형)55(11척), (중소형)42(19척)

○ **국내 전체**로는 '11년 상반기 발주된 컨테이너선의 약 **65% 내외(113척, 494만CGT)를 수주**하며 **컨테이너선 분야 주도**

* 국내조선사의 해외조선소 포함시 대형컨선의 80%, 전체 컨선의 70% 이상 점유
* '11.상반기 전세계 발주된 컨테이너선 중 대형컨테이너선 발주비중은 척수 기준으로 50%, CGT기준 68% 상회

○ **물동량 증가, 고유가**에 따른 친환경 고효율 선박수요증가 및 감속운항 등에 따른 컨테이너선 발주물량 회복으로,

* 전세계 컨테이너선 발주량(백만DWT) : ('07)35.4, ('08)12.8, ('09)1.2, ('10)8.0, ('11.1-6)15.5
* 컨테이너선 운임지수 동향(HR지수) : ('06)1,243.8, ('07)1,263.8, ('08)1,133.1, ('09)366, ('10)553.7, ('11.5.18)910.7
* DWT(Dead Weight Tonnage, 재화중량톤) : 선박이 적재가능한 화물의 중량

- **컨테이너선 발주물량이 전세계 발주를 주도**하는 가운데, 2/4분기에는 **중대형급 컨테이너선 위주**로 발주 증가

○ **중국은 중소형 컨테이너선 위주의 수주**가 활발한 가운데, **중국대만계 선사로부터 대형컨테이너선**(8000-10000TEU급) **수주**(17척, 81만CGT)

* 전세계 컨테이너선 발주량의 약 28% 점유(63척, 194만CGT)

○ 향후 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량 증가가 기대되나, 선박공급과잉 우려 및 고유가 등에 따라 신조발주의 경우 고효율 저속운항을 겨냥한 **친환경 대형컨테이너선 위주로 발주 기대**

□ **(벌커)** 국내수주물량(약 286만DWT, 19% 점유율)**의 60% 이상을 중형조선소에서 차지**

* 국내조선사의 해외조선소 포함시 벌커 수주실적은 약 426만DWT(전세계 28% 점유)이며, 이 중 중형조선소는 약 50% 차지

○ '11년 벌커 신조시황은 여전히 침체된 가운데, 2/4분기는 1/4분기와 비슷한 수준의 발주추세 유지

* 10000DWT이상 전세계 벌커 발주량(백만DWT) : ('07)170.3, ('08)106.8, ('09)34.1, ('10)81.0, ('11.1/4분기)8.1, ('11.2/4분기)7.1

○ **중국이 전세계 70% 이상**의 발주량을 **수주**하는 등 벌커분야에서 수주 우세 유지

○ 선박 과잉공급에 따른 '10년 하반기 이후 원가이하의 운임료 지속, 고유가에 따른 운영비 증가로, 낮은 신조선가에도 불구하고 벌커 부문의 **신조시황 침체는 지속 전망**

* 벌커 운임지수(BDI) : 6390('08)→3005('09)→1,773('10.12.24)→1,043('11.2.4)→1,413('11.6.30)

□ **(탱커)** 국내 **초대형 원유운반선(VLCC*) 수주 전무** 및 **중형조선소 탱커 수주량이 전무**하는 등 다소 아쉬운 실적 기록

* 한국과 중국이 전체 발주량(CGT기준)의 96%이상 수주(中 56.4%, 韓 40.0%)
* VLCC(Very Large Crude oil Carrier) : 초대형 원유운반선

○ 탱커 신조시황 역시 지속 침체된 가운데, **10만DWT미만의 중소형 탱커 위주**로 '11년 1/4분기 대비 2/4분기 발주가 다소 상승

* 전세계 탱커 발주량(백만DWT) : ('07)48.5, ('08)56.7, ('09)15.8, ('10)35.9, ('11.1/4분기)0.7, ('11.1/4분기)2.1
* VLCC는 공급과잉, 벙커유 상승, 선가하락 등으로 시황 침체
- VLCC 운임동향($/일) : ('07)63.7, ('08)105.0, ('09)31.2, ('10)41.6, ('11.5.20)15.2

○ **중국**이 VLCC 전량(3척)을 수주하는 등 상반기 발주된 **전세계 탱커의 약 56% 수주**하며 탱커분야 수주 주도

- 중동발 중국향 원유수입 물량 감당을 위한 발주의 영향으로 추정

○ 탱커부문도 선박과잉공급에 따라 **신조시황의 침체가 당분간 지속될 전망**이며, 중국의 중동발 원유 수입물량 증가에 따라 중국의 탱커 발주·수주 수요는 발생 예상

- 최근 원유가격·환율 변동, IEA회원국들의 비축유 방출결정 등에 의한 중동발 원유수송수요 둔화도 시황회복에 일부 부정적 영향

* 국제유가동향(Dubai, $/B) : ('09)61.92, ('10)78.13, ('11.3)108.53, ('11.4)115.76, ('11.6.16)112.04, ('11.6.27)101.07, ('11.6.30)106.75

< '11년 1-6월 선종별 수주현황 *(Clarkson)* **>**

구분	전세계		중국		한국	
	척수	만CGT	척수	만CGT	척수	만CGT
벌커	200	369	150	280	39	70
탱커	41	72	25	41	15	29
컨테이너선	173	706	49	147	97	459
LNG선	26	213	4	34	21	170
합계	620	1,677	258	517	224	892

전 망

□ 고유가 지속, 자원개발 활성화 추세 지속전망에 따라 **'11년 하반기도 LNG선 및 해양플랜트 발주가 주도할 것**이라는 전망 우세

○ 고부가가치 선박에 **독보적 기술력을 갖춘 국내 대형조선업계에 수혜가 가장 클 것**으로 전망되나,

- 일본 등의 기술수준 및 친환경성을 높인 선박위주의 **적극적 수주 노력**, **중국의** 강력한 **조선산업 강화정책 추진 및 선박금융지원**, 고부가 선박의 **낮은 기자재 국산화율** 등을 감안시,

- 국내 대형조선사는 하반기 **수주 이니셔티브 유지를 위한 다방면의 노력** 필요

○ **중소조선사**의 경우 당분한 수주량 증가에 대한 유인이 없는 만큼, **기술력 및 건조능력 제고 및 홍보를 통한 수주노력 필요**

- 벌커·탱커 시황의 침체 지속 및 컨테이너선 과잉공급우려, 유럽 재정불안 등은 국내 중소조선사 수주에 악재로 작용할 가능성

전세계 동향

□ **'11년 상반기 전세계 선박발주량은 전년동기대비 10.2% 하락한 1,677만CGT 기록**

< 세계 조선시장 변화 추이 *(Clarkson)* **>**

	'07년	'09년	'10년	'11.1-6월
발주량 (만CGT)	9,350	1,532	3,800	1,677
주요 수주국	**한국** 중국 일본	**한국** 중국 일본	**한국** 중국 일본	**한국** 중국 일본
수주량 (점유율 %)	**3,251** 3,245 1,395 **(34.8)** (34.7) (14.9)	**439** 725 157 **(28.6)** (47.3) (10.3)	**1,265** 1,824 238 **(33.3)** (48.0) (6.3)	**892** 517 46 **(53.2)** (30.8) (2.7)

< 한·중 수주량 현황 (Clarkson) >

연도	한국			중국		
	척수	만CGT	수주액(억불)	척수	만CGT	수주액(억불)
'07년	1,181	3,251	974	2,075	3,245	818
'08년	671	1,852	705	1,152	1,908	536
'09년	163	439	143	520	725	144
'10년	489	1,265	348	1,079	1,824	359
'11.1-6월	**224**	**892**	**314**	**258**	**517**	**88**

○ (발주) '11년 상반기 발주량(CGT) 기준 **컨테이너선의 발주비중이 40%**를 상회하며 가장 많았고, 벌커(약 22%), LNG선(약 12%) 순

- '11년 상반기에 **선박을 수주한 조선사는 전세계 123개(20.5%)에 불과***하여, 중소형 조선사의 경영난은 지속되는 것으로 추정

* 중국 56개, 한국 12개, 일본 6개

○ (건조) 금년 **전세계 건조량은 전년대비 감소**추세로, '11년 상반기는 **전년동기대비 15.7% 감소**한 2297만CGT(1,173척)

* 건조량 증감률(%) : ('07)9.6, ('08)21.1, ('09)5.6, ('10)14.7, ('11.上)△15.7

○ (수주잔량) **'08.9월경을 정점으로 지속 감소**하고 있는 추세로, '11.6월말 현재 **'10년말 대비 7.7% 감소**(6,920척, 134백만CGT)

□ **(선가) 전반적으로 큰 변동없이 '10년말 대비 소폭 하락세 지속**

○ Capesize(10만DWT이상) 벌커 선가지수는 '04.3월 이후 최저 기록, 일부 크기(3700, 8800TEU급)의 컨테이너선 선가지수는 소폭 상승세

< 선종별 선가추이 *(Clarkson) (단위: 백만$, 포인트)* >

구분	'05년	'06년	'07년	'08년		'09년		'10년		'11년
				8월	12월	3월	12월	3월	12월	5월
VLCC [32만 DWT]	120	120	146	160	150	141	101	97	105	102.0
컨테이너선 [6,700 TEU]	89	101	107	108	100	95	67	66	79.5	70.5
벌크선 [180k Capesize]	59	68	97	99	88	81	56	56	57	54.0
LNG선 [160k]	205	220	220	250	245	245	212	212	202	200.0
Clarkson 선가지수	162	168	184	190	177	157	138	136	142	142.1