

## 조선산업의 2004년도 동향 및 2005년도 전망

이 글에서는 우리나라 조선산업의 2004년도 수주실적, 건조 및 수출실적, 수주잔량 등 동향에 대해 알아보고, 2005년도 전망에 대해 소개한다.

유병세 / 한국조선공업협회 기술지원실, 실장

e-mail : ybs@koshipa.or.kr

### 2004년도 조선산업 현황

클락슨에 따르면 2004년 1~9월 기간 동안 세계 신조선 발주량은 전년동기 대비 10.6% 증가한 3,430만 CGT였으며, 2004년 전체 발주량은 지난 1차 오일쇼크 이후 최대 발주량을 보인 2003년 수준에 버금가는 4,000만 CGT 내외로 추산하고 있다.

우리나라는 전세계 발주물량의 41.1%를 수주했는데, 선종별로는 탱커 및 컨테이너선은 감소한 반면 가장 부가가치가 높은 LNG운반선 수주는 사상 최대 규모를 기록하고 있다.

한편, 최근 2년여의 수주 초호황에도 불구하고 원화절상 및 높은 조선용 후판 조달 가격으로 인해 일본, 중국 등 주요 경쟁국에 대한 경쟁력 약화가 크게 우려되고 있다.

현재 3년 이상에 해당하는 높은 수준의 일감을 확보하고 있는 가운데 2004년 생산량은 전년 대비 약 17% 증가한 850만 CGT 정도를 예상하고 있으며 수출 또한 이러한 생산 증가에 힘입어 145억 달러를 상회할 것으로 전망된다.

### 수주실적

2004년 9월까지 수주실적은 전년동기 대비 8.5% 감소한 1,204만 CGT를 기록하였다. 비록 전년동기 대비 감소하였다고는 하나 사상 최고 수준을 보인 2003년에 이어 사상 두 번째로 높은 실적이며 수주 금액면으로 보면 오히려 15% 증가했다.

이와 같이 물량은 감소했으나 반대로 금액이 증가한 이유는, 그동안의 대량 수주로 인해 충분한 물량을 확보했으므로 선별수주·선가인상 및 고부가가치 선박 위주로 영업전략을 전환하였기 때문이다. 그 결과 고부가가치선박 수주비율은 전년동기 대비 5%p 증가한 23%를 기록했다.

계속되는 발주량 폭증의 배경으로는 세계경제의 회복, 해운시장의 호황 지속, 중국을 중심으로 한 유류 등 원자재 수요 증대, 주요 동서 기간 항로에서의 화물 수송 수요 증대 및 선박안전규제 강화로 인한 노후선 대체 수요 증가 등에 있다.

한편, 최근 2년여에 걸친 조선 시장의 초호황에도 불구하고 낮은 선거로 수주했던 물량의 본격적인 출하, 예기치 못했던 조선용 후판을 비롯한 원자재 가격 폭등 및 급격한 원화절상의 영향으로 세계적인 경쟁력을 지녔음에도 불구하고 다수의 조선 회사가 영업손실을 기록하는 등 수익성 악화를 면치 못하고 있다.

따라서 국내 선주 관련 발주 비중이 40~50%를 차지할 정도로 내수 기반이 튼튼한 일본, 대폭적인 설비 증강과 값싼 인건비를 무기로 추격해 오고 있

표 1 수주량 추이

구분	2003년		2004년	
	척	천 CGT	척	천 CGT
1/4분기	122	4,004	159	5,260
2/4분기	110	3,779	97	3,798
3/4분기	149	5,374	88	2,985
4/4분기	89	3,592	-	-
합계	470	16,749	-	-

표 2 선종별 수주량

구분	2003년						2004년		
	1 ~ 9월			10 ~ 12월			1 ~ 9월		
	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)
TK	196	5,268	40.0	33	978	27.2	157	3,938	32.7
BC	4	91	0.7	2	51	1.4	6	144	1.2
CONT	161	6,715	51.0	41	1,754	48.8	117	4,214	35.0
LNG	5	366	2.8	7	510	14.2	34	2,505	20.8
기타	15	717	5.4	6	297	8.3	30	1,242	10.3
합계	381	13,158	100.0	89	3,591	100.0	344	12,044	100.0

※ 주 : TK에는 COT, PC, CT 포함

는 중국과의 경쟁에 있어 경쟁력 약화가 우려되고 있는 실정이다.

선종별로는 2003년동기에 사상 최대 수준을 보인 탱커 및 컨테이너선의 수주는 감소세를 보였으나 LNG운반선은 한국 조선업계가 LNG운반선 건조 시장에 진입한 1994년 이후 사상 최대 수준인 34척을 수주하여 선종구성면의 질적인 향상을 견인하고 있다. 이를 반영하여 수주단가(CGT당 선가)도 전년 동기말 1,400달러 대에서 1,700달러 대로 크게 상승했다.

특히 LNG운반선의 경우 동기간 세계 발주량의 70% 정도를 수주했으며 이는 우리나라가 이 분야에서 최고 경쟁력을 가지고 있음을 확인시켜 주는 것이다.

그동안 주종을 이루어 온 일반 범용선박(유조선, 벌크선)의 비중은 감소한 반면 고 기술력을 필요로 하는 고부가가치 선박(가스운반선, 초대형 컨테이너선, 석유제품운반선, 자동차운반선) 비중이 크게 증가하고 있다.

표 3 건조량 추이

구분	2003년		2004년	
	척	천 CGT	척	천 CGT
1/4분기	63	1,971	74	2,321
2/4분기	57	1,828	72	2,469
3/4분기	59	2,125	58	2,021
4/4분기	44	1,341	-	-
합계	223	7,265	-	-

### 건설 및 수주 실적

2004년 9월까지 건조실적은 전년동기 대비 15.0% 증가한 681만 CGT를 기록했는데 사상 처음으로 3분기 연속 200만 CGT를 상회하였다. 2004년 전체 건조량은 당초 750만 CGT로 전망하였으나 생산성 향상, 공법개선, 기술혁신 등에 힘입어 약 850만 CGT를 기록할 것으로 예상하고 있으며, 2000년 이후 처음으로 두 자리 수의 증가율이 예상된다.

최근에는 현대중공업이 이제까지의 고정관념을 깨고 세계 최초로 도크 없이 육상에서 대형 선박을 건조·진수하는 신건조공법의 개발에 성공하는 등 우리나라 조선업계는 끊임없는 기술혁신을 통해 세계 조선산업을 이끌고 있다. 또한 생산성 향상, 지속적인 원가절감을 통해 경쟁력 우위를 지속하기 위하여 최선의 노력을 경주하고 있다.

선종별로는 2003년동기 대비 컨테이너선, LNG운반선이 각각 증가했으나 탱커, 벌커는 소폭 감소했다. 9월까지 선종별 비중은, 컨테이너선은 증가세를 보였으나 탱커는 소폭 감소세를 나타내고 있다.

한편 LNG운반선은 9월까지 9척을 건조해 이미 전년 수준을 보이고 있으며 9월 말 현재 60척의 수주잔량 확보하고 있어 향후 꾸준한 건조량 증가세를 보일 것으로 예상하고 있다.

2004년 9월까지 수출액은 2003년동기 대비 27.3% 증가한 114억 달러로 이미 2003년 전체 실적(111억 달러)을 상회했으며, 2004년 전체 수

표 4 선종별 건조량

구분	2003년						2004년		
	1 ~ 9월			10 ~ 12월			1 ~ 9월		
	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)
TK	117	3,292	55.6	30	877	65.4	122	3,269	48.0
BC	4	82	1.4	2	50	3.7	2	50	3.7
CONT	39	1,393	23.5	10	311	23.2	56	2,035	29.9
LNG	8	581	9.8	1	72	5.4	9	655	9.6
기타	11	575	9.7	1	31	2.3	4	529	7.8
합계	179	5,924	100.0	44	1,341	100.0	204	6,812	100.0

※ 주 : TK에는 COT, PC, CT 포함

표 5 연도별 수출실적 추이

(단위: 백만 달러, %)

2001	2002	2003	2004.1~9월	2004(예상)
9,699	10,672	11,104	11,365	14,500
(17.9)	(10.0)	(4.1)	(27.3)	(30.6)

자료: HSCODE 89기준

주: 하단( )은 전년동기 대비 증감률

표 6 수주잔량 추이

구분	2003년		2004년	
	척	천 CGT	척	천 CGT
3월말	558	19,199	823	29,341
6월말	609	21,114	847	30,668
9월말	699	24,331	877	31,669
12월말	738	26,409	-	-

출액은 전년 대비 31% 증가한 145억 달러에 이를 것으로 전망된다.

이는 이제까지 우리나라 선박 수출실적 중 연간기준으로 가장 큰 신장세를 나타내는 것이며 또한 금액 면에서도 사상 최고 실적 기록이 예상되고 있다.

### 수주잔량

2004년 9월 말 현재 수주잔량은 전년 말 대비 19.9% 증가한 3,167만 CGT를 기록하여, 약 3년 이상의 조업량을 확보하고 있다. 특히 LNG운반선은 올해 대량 수주에 힘입어 전년동기 대비 두 배 수준으로 증가했다. 선종별 비중은, 컨테이너선이

전년동기 대비 포함 수준이고 탱커는 감소, LNG운반선은 증가했다.

### 2005년도 조선산업 전망

IMF에 따르면, 2004년 세계경제 성장률은 5.0%의 높은 성장을 보일 것으로 예상하고 있으며, 올해도 여전히 견조한 성장을 지속할 것이지만 2004년보다는 다소 둔화 될 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 세계 무역량도 2004년 두 자리 수의 높은 증가에서 2005년에는 증가폭이 다소 감소할 것으로 보고 있다.

전세계 해운 시장을 견인하고 있는 중국 경제성장의 효과가 지속되고 주요 경쟁국에 대한 경쟁력 우위 유지로 안정적 수주물량 확보에는 무리가 없을 것으로 보인다. 또한 향후 3년 이상에 해당하는 충분한 일감을 확보하고 있어 양적인 물량 증가세를 지양하고 재산성이 좋지 않은 안건을 제외한 수익 위주의 고부가가치 수주 전략이 2005년에도 지속될 것으로 예상된다.

단 2003년 이후 수주된 물량의 본격적인 인도로 인한 수주량의 기술적 조정이 예상되며 급등세가 지속되고 있는 조선용 후판 가격, 전액 달러로 결제되고 있는 조선업에 있어 원화절상 등이 수익성 확보에 걸림돌로 작용해 적어도 2005년 상반기까지는 경영실적 악화를 피하기 어려울 것으로 보인다.

2005년도 건조는 특별한 생산저해 요인(강재부족, 천재지변, 대규모 노사분규 등)이 발생하지 않는

표 7 선종별 수주잔량

구분	2003년						2004년		
	1 ~ 9월			10 ~ 12월			1 ~ 9월		
	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)	척	천CGT	비중(%)
TK	376	10,167	41.8	378	10,263	38.9	412	10,933	34.5
BC	24	561	2.3	22	536	2.0	15	352	1.1
CONT	246	10,038	41.3	275	11,412	43.2	336	13,575	42.9
LNG	30	2,241	9.2	35	2,608	9.9	60	4,459	14.1
기타	23	1,324	5.4	28	1,590	6.0	54	2,352	7.4
합계	699	24,331	100.0	738	26,409	100.0	877	31,670	100.0

※ 주 : TK에는 COT, PC, CT 포함

한 충분한 일감 확보를 기반으로 안정적인 생산활동이 가능해, 2004년 대비 약 12% 증가한 950만 CGT 내외로 전망되며, 수출 또한 이러한 건조량 증가에 힘입어 150억 달러 내외에 이를 것으로 전망되고 있다.

선종별 신조선 수요 전망을 살펴보면, 탱커의 경우 대체 수요 감소가 부담으로 작용 할 것으로 예상된다. 1970년대 초 이후 사상 최대 수주량을 기록했던 2003년에 이어 2004년에도 높은 수준을 기록할 것으로 예상되지만 2005년 이후 단기적으로 조정세를 보일 것으로 전망된다.

벌커의 경우, 중국을 중심으로 한 세계 조강생산 및 소비의 꾸준한 증가가 예상되어 철광석, 석탄 등의 원자재 수요도 견조한 증가세를 보일 것으로 전망되고 있어 신조선 건조수요의 급격한 감소는 없을 것으로 보인다.

컨테이너선의 경우, 주요 기간 항로의 물동량 증가가 대량의 신조 인도 선박을 흡수함으로써, 컨테이너선 수급의 타이트한 상황이 2005에도 계속될 것으로 예상되고 있어 신규 발주에 있어 긍정적인 유인을 제공할 것으로 예상되고 있다. 특히 최근 유례 없는 호황을 맞고 있는 주요 해운회사의 1만 TEU급 이상 초대형 컨테이너선 발주도 기대 해 볼 수 있을 것으로 보인다.

2004년에 사상 최대 수준의 발주량을 보일 것이 확실한 LNG운반선은, 2005년에도 엑손모빌과 카타르국영석유 등의 카타르발 대형 프로젝트를 비롯하여 인도 페트로넬, 대만 CPC, 세브론 텍사코, 토탈 페트로캐나다 등 여러 프로젝트가 예정되어 있어

표 8 조선용 후판 수급전망

	2004	2005
소요량(A)	461	519
국내공급가능량(B)	293	314
과부족(B-A)	-168	-205
자급률(%)	63.6	60.5

2004년 수준보다는 못하겠지만 여전히 높은 수준의 발주가 있을 것으로 예상되고 있다.

한편, 최근 WTO의 분쟁처리 소위원회는 EU와 한국의 WTO분쟁과 관련하여, 1990년대 말에 한국정부가 실시한 일부 조선소 구조조정은 정부보조에 해당하지 않는다는 취지의 잠정보고서를 발표하였다. 최종보고서는 2004년 12월 하순에 제시될 예정이지만, EU 측이 상소할 가능성이 커 2005년에는 최종 결론에 도달 할 것으로 예상되고 있다.

2004년 조선용 후판 소요량은 461만 톤으로 추정되며, 2005년에는 건조량이 크게 증가할 것으로 예상되고 있어 조선용 후판 소요량은 2004년 대비 약 58만 톤 정도가 증가한 519만 톤으로 예상되고 있다. 그러나 국내 공급증가분은 약 20만 톤 정도에 불과하여 부족한 물량의 해외 조달 의존도가 더욱 심화될 것으로 우려되고 있다.

2005년 상반기 중 POSCO 후판공장 합리화 공사(4월 중순~6월 중순)와 일본 신일본제철소의 두 개 후판 공장의 보수공사로 인한 최악의 조선용 후판 수급상황으로 조업에 차질을 빚을 가능성도 배제할 수 없다.