

설계에서 시공까지
선실의장 전문시공업체



Bⁿ
AISCO

造船速報

Shipbuilding Information Service

발행 : EAST PEOPLE 주소 : 서울 강남구 역삼1동 705-9 삼흥빌딩 1213호
전화 : 02)3473-3321 FAX : 02)3473-3324 e-mail : epeople@unitel.co.kr

2009. 2. 4. (水) 오늘의 HOT NEWS 제 02-594호

조선업종 침체 3년 이상 지속

전 세계 조선산업이 지난 가을이후 여전히 침체기에 접어든 가운데 이러한 경기흐름은 3년간은 지속될 것으로 예상된다.

작년 11월에 호황이 무너진 이후 전세계 조선업종은 여전히 침체기를 겪고 있으며, 최신 통계에 따르면 작년 12월 전세계 신조선 수주량은 거의 0에 가까웠다.

이에 대해 전문가들은 금년에는 전 세계 신조선 시장이 더 한층 위축될 것이며, 시장의 침체기는 아마 3-4년 지속될 것이라고 비관적으로 예상하고 있다.

Clarkson 통계에 따르면, 2008년 12월 전세계 신조선 수주실적은 겨우 21만중량톤에 불과, 2007년 12월과 비교했을 때 99.1% 하락했으며, 2008년 11월과 비교, 74.1% 하락함으로써, 근래 10년간 가장 낮은 수치를 기록했다.

보고서에 따르면 지난달 2009년 1월 전 세계 신조선 시장의 3대 주력 선종 가운데 유조선 신조선시장만이 4척의 작은 선형의 유조선 발주가 이루어졌으며, 2008년 1월과 비교, 93.7% 하락했으며, 2008년 12월과 비교, 61.1% 하락세를 보였다.

벌커 및 컨테이너선은 1월 발주가 제로 수준을 유지하였으며, 특히 컨테이너선의 경우 연속 2개월간 발주가 전혀 없었다.

중국선박공업경제연구중심 수석연구원인 Mr. Bao Zhangjing은 "지난 호황기에 선가 상승이 가장 가파르게 진행되었던 중고 드라이 벌크선 가격을 예로 들면 선령이 5년된 17만중량톤의 중고선 가격이 이미 1.5억달러에서 7천만-8천만달러로 하락했고, 심지어 3천-5천만달러의 저가로 거래가 성사된 것도 있다."면서 앞으로 중고선 거래 가격은 신조선 가격의 풍향계가 될 것이라고 지적했다.

그는 신조선 거래가 성사되지 않고 있는 가운데 현재의 선가는 여전히 높고, "현재 실질적인 신조선 거래가 이루어지지 않았기 때문에, 아직 참고할만한 신조선가의 근거를 얻지 못했다."고 밝혔다.

이에 대해 China International Capital Corporation Limited(CICC)사의 보고서에서도, 근래 해운시장 운임료가 부단히 하락하는 가운데 향후 해운 수요의 하락이 예상되며, 중고선 매매 가격도 5년 사이 최저가를 기록했다고 지적했다.(2면에 계속)



A superior tank coating for liquid cargoes

HEMPADUR 1550

- More than 50 years track record with global performance
- Best phenolic epoxy tank coating in the market
- More than 100 vessels coated without a single claim in Korea

Hempel (Korea) Co. Ltd.

부산광역시 동구 범일2동,
830-136, SK글로벌빌딩 5층
601-711

Tel : +82 (051) 647-5854

Fax : +82 (051) 647-6234

Email : sales@kr.hempel.com

Website : www.hempel.co.kr

중국 지난해 수주 척수 1위

중국이 지난해 선박 척수 기준으로 가장 많은 신조선 수주량을 기록한 것으로 나타났으며, 영업실적도 크게 증가한 것으로 나타났다.

하지만 중국의 소위 신생 조선소들은 선주들로부터 발주 취소를 당하고 있으며, 선박 인도 연기 등을 요청 받고 있는 상황이라고 지적했다.

중국 산업정보기술부가 최근 발표한 보고서에 따르면, 지난해 중국 조선업계 전체 순이익은 50.5% 증가한 283억4천만위안(41억4천만불)을 기록했으며, 중국은 전 세계 신조 발주 물량 가운데 척수 기준으로 37.7%의 점유율을 기록한 것으로 나타났다.

이 수치는 핀란드 엔진 메이저인 Wartsila가 지난주 밝힌 내용과도 거의 일치하는 것으로 Wartsila는 중국이 신조 계약이 선박 척수 기준으로 37%의 시장점유율을 기록, 세계 1위를 차지했다고 밝혔다.

또한 한국은 29%로 2위, 일본, 14%, 유럽 9%, 기타 10%라고 발표했다.

그러나 톤수 기준으로는 한국이 44%의 시장 점유율을 차지, 여전히 세계 1위 조선국가 자리를 지켰고, 중국이 38%, 일본은 12%이며, 유럽은 겨우 2%의 점유율을 보였다고 밝혔다.■

STX유럽, 크루즈선 생산기지 이전 없다

유럽 최대 조선사인 STX유럽이 고부가 가치 선박인 크루즈선의 생산기지를 STX그룹의 한국이나 중국조선소로 옮기는 일은 없을 것이라고 못박았다.

STX유럽의 최고경영자(CEO) Torstein Dale Sjøtveit씨는 STX유럽이 크루즈선을 계속해서 유럽지역 조선소에서 생산할 계획이라고 외신을 통해 밝혔다.

지난 2007년 10월 STX그룹이 아커야즈(STX유럽의 전신) 지분을 인수하기 시작할 때부터 STX그룹이 결국 크루즈선 생산기지를 저비용

구조의 한국이나 중국으로 이전할지 모른다는 우려의 목소리가 나왔었다.

Sjøtveit는 STX유럽이 선박을 생산하는데 600여개 업체가 협력하는 구조라고 설명하면서 "비즈니스 측면에서 합당하지 않을 뿐 아니라 성공하지 못할 것이기 때문에 그 누구도 이러한 대규모 시스템을 한국으로 이전하려 하지 않을 것"이라고 말했다.

그는 또 한국이나 중국의 동형선 연속생산방식은 크루즈선이나 연근해 석유탐사·시추선처럼 기술집약적이고 한 번에 한 대씩 생산하는 시스템의 선박 제작에는 맞지 않는다고 덧붙였다.■

STX조선 작년 8월 이후 계약취소건 전무

지난 1월 28일자 본지가 보도한 STX조선의 VLOC 신조선 취소건은 2008년 초 계약이후 원선주사가 타 선주에게 동 계약을 양도한 것으로 최근 금융시장 경색에 따른 해운·조선시황 악화와는 전혀 무관한 것으로 알려졌다.

이와 더불어 STX조선은 작년 8월 이후 전 세계적인 금융위기 속에서도 단 한 척의 선박도 취소되지 않은 것으로 확인됐다.■

(1면에 이어)

그는 "현재의 상황을 고려할 때 전 세계 신조선 시장의 침체기는 3-4년 지속될 것으로 보이며, 현재 침체기에 있는 신조선 실적은 시장이 아직 관망하는 단계에 있다는 것을 보여주고 있으며, 그리고 나서 이후 조정시기에 들어갈 것이다."라고 분석했다.

그의 분석에 따르면 2009년 조선업은 계속 쇠퇴할 것으로 보이며, 현재 6억dwt를 초과하는 신조선 수주잔량은 앞으로 3-4년이면 바닥이 날 것이며, 그 이후 전 세계 조선업은 수렁에서 벗어날 것이라고 진단했다.

이러한 관점에서 특히 주의할 점은 향후 신조선가가 대폭 하락할 가능성이 점점 커지기 때문에 전체 신조선 시장의 '발주취소 바람'의 리스크는 아직 지나가지 않았다고 지적했다.■

Wooree MEK

Tel : +82-(0)51-740-5755 Fax : +82-(0)51-740-5395 E-mail : wooreemek1@wooreemek.com

Address : Room No. 823, Ocean Tower, 760-3, Woo 1 Dong, Haeundae Gu, Busan, 612-021 Korea



- Hyd. Nut for Rudder stock, Pintle & Tiller
- Hyd. Coupling Bolt for propulsion shaft system



대우조선, 금년 실적호조 지속

지난해 사상 처음으로 '매출 11조원, 영업익 1조원' 클럽에 가입한 대우조선해양이 올해에도 실적호조를 이어갈 것으로 보인다.

미래에셋증권은 "대우조선은 올해에도 공격적인 설비증설 효과와 건조단가 상승 등에 힘입어 전년 대비 30% 수준의 매출 증가가 기대되고 있으며, 이는 LNG선, 해양 프로젝트 등 고부가가치 선종 위주의 P-mix 개선 효과와 규모의 경제 효과로 전년 대비 50% 이상의 영업이익 증가가 예상된다"고 밝혔다.

대우조선은 지난해 매출 11조746억원, 영업익 1조316억원, 경상의 5천797억원, 순이익 4천17억원의 실적을 달성, 전년 대비 각각 55.9%, 236.3%, 30.8%, 25.1% 증가한 것으로 나타났다.

특히, 작년 4분기에만 3조6천677억원의 매출과 5천674억원의 영업이익을 기록, 현대중공업에 이어 조선업계에서는 2번째로 영업이익 1조원 클럽에 가입했다.

한편 동양증권증권에서 나온 '칭찬은 고래도 춤추게 만든다'는 보고서는 대우조선해양의 이 같은 실적 성장의 원인으로 환율 상승, 고마진 물량 투입, 또 일부 중국산 후판 가격 인하에 따른 예정 원가 조정, 그리고 선박 건조량 증가 등을 꼽았다.

즉 원가율 하락과 건조량 증가 효과가 복합적으로 작용한 것이 놀라운 실적 성장의 원인으로 해양 부문의 지속적인 마진개선과 비중 확대 등으로 2분기 이후부터는 2011년까지 이익 개선 추세가 지속될 것으로 본다고 밝혔다.

이외에도 메리츠증권은 "2009년에도 대우조선의 매출성장은 경쟁사보다 높을 전망이다"며, "환율이 1,200원/달러 수준과 연간 후판단가가 1,200달러 선을 유지한다고 가정할 경우 연간 매출은 13조8천억원에 이를 것"이라고 전망했다. ▣

채권조정위, 중소조선 RG기준안 마련

중소조선사 구조조정위 최대 안초로 등장한 RG(선수금 환급보증) 문제를 해결하기 위해 채권금융기관조정위원회가 전면에 나섰다.

채권금융기관조정위는 RG와 관련한 여신액을 결정하는 기준안을 이달 중 마련할 방침으로 RG를 놓고 은행과 보험사 간 의견 충돌이 잇따라 조선사 구조조정이 지연되고 있다는 여론을 감안한 조치이다.

이번 기준안은 최근 신용위험평가에서 C등급을 받아 워크아웃이 결정된 녹봉조선에 첫 적용될 전망으로 향후 조선사 구조조정 과정에서 공통된 기준이 될 것으로 보인다.

현재 RG 문제를 둘러싼 갈등의 핵심은 보험사가 지급보증을 서준 RG를 얼마까지 채권액으로 포함시킬지 여부로 이 금액에 따라 조선사 구조조정에 투입할 해당 보험사의 자금 배분 비율이 결정되기 때문이다.

보험사들은 담보를 잡고 현금을 주는 은행권 대출과 달리 담보 없이 보험료를 받고 지급보증을 해주는 보험 상품 성격의 RG를 여신에 100% 반영하는 것은 곤란하다고 주장했다.

반면 은행권은 "RG도 지급보증의 일종이며, 해당 기업이 도산하면 보험사도 구상권을 행사할 수 있다"는 점을 들어 대출과 RG가 다르게 취급될 필요가 없다는 의견을 수 차례 피력했다.

이처럼 RG에 대한 해석에 업권별로 견해차가 있는 데다 RG 지급 방식이 사안별로 달라 단순한 잣대를 적용할 수 없다는 게 애로점.

은행권 관계자는 선수금 명목 자금을 이미 받은 상태라면 RG보험 해당 금액은 모두 확정채권액으로 봐야 한다고 말했으며, 일각에선 조선사가 선주에게 받기로 한 선수금 중 미입금 부분은 대상 채권액에서 제외해야 한다는 주장도 나오고 있다.

금융당국의 한 고위 관계자는 "지급되지 않은 선수금은 대상에서 제외하는 게 타당하다고 본다"면서 "아직 결정된 사안은 아니다"고 말했다.

한편 보험사가 RG보증과 관련, 외국계 재보험사 등에 가입한 재보험 부분을 채권액 산출에서 빼야 한다는 보험업계 주장에 대해서는 금융당국이 부정적인 태도를 보이고 있다. ◎



新興 ENG

30년 전통을 지닌

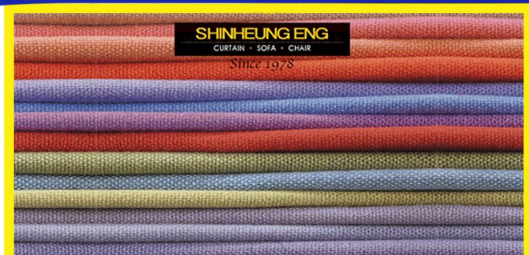
선박목의장 업계의 산증인



국내 최초

VINYL LEATHER MED Cert 취득

- CURTAIN
- SOFA
- CHAIR
- CARPET
- MATTRESS



TEL) 051-817-6455 . FAX) 051-818-2455

http://www.shinheungeng.co.kr / mail : shinheung@shinheungeng.co.kr

철광석, 대폭적인 가격 인하 요구

철강재 원재료의 2009년도 가격 교섭이 2월부터 본격화한다.

2008년도에 사상 최대의 가격 인상을 받아들인 대형 철강업체들은 철광석, 원료탄 모두 2007년 수준의 가격 인하를 요구하고 있다.

그러나 세계 최대의 철강생산국가인 중국의 구매가 늘어나고 있어 요구가 통과 될지는 미지수로 보인다.

지난해 고가에 구입한 원료들의 재고 소화도 늦어지는 만큼 코스트 삭감은 험난한 실정.

업계 관계자는 "2007년 수준으로 내리기는 어렵다. 자원회사는 대폭적인 가격인하에는 강경하게 저항할 것이다"고 예상했다.

지난해 원료 교섭은 철광석이 2007년에 비해 56-80%, 원료탄이 3배를 넘어 합의했다.

요구가 실현되면 호주산 철광석은 톤당 94불에서 52불로 원료탄은 톤당 300불에서 96불로 철광석은 7년, 원료탄은 2년만에 가격 인하가 이루어지는 것이다.

세계적인 경기악화로 한국, 일본, 중국 및 구미의 철강업체들이 감산을 강화하는 가운데 수요는 작년 가을부터 급감했다.

또한 호주 및 브라질의 현지 통화가 크게 내려 자원회사의 수출 채산성도 나쁘지 않다.

금년에 가격 인하에 대해서는 견해가 일치하고 있으나 연말 이후 중국의 매수 의욕이 다시 살아나는 것으로 현지 철강업체들의 생산 조정이 진행된 뒤 정부의 4조위안에 달하는 경기부양책으로 중소 철강회사 및 상사들의 사재기가 이루어지는 것으로 보인다.

일부에서는 브라질의 Vale사에 40%의 가격 인하를 요구하던 중국 철강업체들이 10%의 가격 인하를 제시했다는 정보도 있다.

중국의 08년의 철광석 수입량은 4억4천만톤을 넘어서 전년대비 16% 증가했다.

원료탄에서도 금년에 들어오면서 중국이 호주나 캐나다로부터 140불대로 Spot수입을 시작, 일부 자원회사는 스팟 가격에 연동한 가격결정을 주장하고 있다.

또한 중국용 스팟 가격을 인용, 대폭적인 가격 인하 요구를 견제 할 가능성도 있다.

"원료탄은 반값 정도는 내려도 3분의 1정도까지 내릴 것 같지 않다"는 견해가 우세한 가운데 "2010년 이후의 교섭을 생각하면 2007년도 수준으로 인하를 요구하는 것이 반드시 유리한 대책은 아니다"는 견해도 있으며, 대폭적인 가격 인하는 중소형 자원회사들의 개발투자에 브레이크를 거는 위험이 있다고 지적했다.■

중국조선업, 지난해 순익 50% 증가

중국 조선업계가 2008년 순이익이 50.5% 증가한 283억4천만위안(41억4천만불)을 달성하는 등 실적이 크게 호전되었다고 밝혔다.

하지만 현재 발주 취소가 계속 증가하고 있고 이에 따라 향후 몇 년 간 큰 어려움이 예상된다고 신화통신이 최근 밝혔다.

이어 중국이 지난해 2,881만DWT 물량의 신조 선박을 인도, 전 세계 인도물량의 29.5%(2007년 22.9%)를 차지하였다고 중국 산업정보기술부의 자료를 인용하여 밝혔다.

그러나 신규수주가 거의 중단되고 신조계약 취소가 증가함에 따라 중국 조선소들이 선박 건조 자금 조달에 큰 어려움을 겪고 있다고 전했다.

한편, 중국 조선업체들은 점차로 LNG선과 같은 선진 기술을 요구하는 선박의 수주를 늘리고 있는 상황이라고 전했다.

중국은 지난해, 척수 기준으로 전세계 신조 계약의 37.7%를 차지하였고, 연간 수주량은 5,818만DWT 규모를 달성하게 되었으며, 현재 수주잔량은 2억460만DWT로 전세계 수주잔량의 35.5%를 차지했다.■

부산수리조선소 청사진 나와

부산신항에 대형 수리조선단지과 유류중계 기지를 짓는 밑그림이 마련됐다.

부산시에 따르면 국토해양부는 최근 부산신항에 수리조선단지와 유류중계 기지를 조성하는 내용의 '신항만건설 기본계획 변경안'을 부산시에 보내 협의를 요청했다.

변경안에 따르면 부산신항 남측 컨테이너 배후 부지 65만4천㎡(육지 34만8천㎡)에 수리조선단지를 짓는다는 계획이다.

수리조선단지에는 길이 430m, 너비 70m짜리 도크 2기와 400m짜리 안벽 3개를 갖춘 선석이 마련된다.

선박수리능력은 연간 191척으로 예측 수요(165척)를 넘어서는 규모이며, 국토해양부는 이 정도 규모의 수리조선단지가 조성되면 5만~10만t급 대형 선박을 수리할 수 있을 것으로 보고 있다.

국토부는 이달 중으로 신항만 기본계획 변경안 협의를 끝낸 뒤 다음달 기본계획을 고시하고, 올해 하반기 우선협상대상자를 선정할 계획이다.

민간사업으로 추진되는 이 사업에는 3천4백억원이 소요될 것으로 예상되며, 2015년 준공될 예정이다.

부산시 관계자는 "수리조선단지 도크는 길이 450m, 너비 80m로 늘리고 수심을 13m로 늘리기 위해 준설이 필요하며 유류중계기지도 연간 저유용량을 580만t으로 확대해 사업이 조기 시행될 수 있도록 국토부에 건의할 것"이라고 말했다.◎

채권단, C&중 해외매각 '수용'

메리츠화재가 C&중공업 해외매각 안건을 공식 제안한 데 대해 다른 채권단이 이를 받아들이기로 한 것으로 알려졌다.

3일 금융권에 따르면 메리츠화재·수출입보험공사·우리은행 등 채권단은 퇴출위기에 몰린 C&중공업에 대해 워크아웃(기업개선작업)을 중단하지 않고 해외투자자에게 매각하는 절차를 밟기로 결정한 것으로 전해졌다.

이에 따라 C&중공업은 매각을 통한 경영정상화의 발판을 마련하게 됐다.

주채권은행인 우리은행은 메리츠화재가 제안한 'C&중공업 제3자 매각추진' 안건을 다른 채권단에 회부했으며, 5일 채권단회의를 열어 매각추진 입장을 최종 확정하기로 했다.

수출입보험공사의 한 관계자는 "해외투자자 2곳이 제시한 C&중공업 매입가격이 청산가치를 웃돈다면 매각에 반대할 이유가 없다"며, "메리츠화재의 제안서를 세밀히 검토해야겠지만 매각계약 내용에 큰 하자가 없다면 매각추진을 반대하지 않는다"고 말했다.

우리은행의 한 관계자도 "C&중공업에 대한 투자자의향서(LOI) 2개를 접수한 상태에서 워크아웃을 중단할 수는 없다"며, "C&중공업을 인수하려는 해외투자자의 성격과 투자규모 등을 알아봐야겠지만 우선적으로 매각절차를 진행하는 방안을 검토하고 있다"고 밝혔다.

메리츠화재는 5일 열리는 채권단회의에서 C&중공업 투자자의사를 타진한 해외투자자 2곳의 실체와 투자규모, 경영정상화 일정 및 절차 등을 제시할 방침이다.

채권단이 워크아웃 중단 없이 C&중공업을 매각한다는 데는 공감대를 형성하고 있지만 최종 매각까지는 험난한 과정이 남아 있다.

경우에 따라서는 해외투자자와 채권단 간, 채권단 내부에서도 보험사와 은행 간 갈등과 마찰음이 불거지면서 매각절차가 중단될 가능성도 배제할 수 없다.

또한 투자자의향서를 제출한 해외투자자 2곳이 진정성을 가지고 C&중공업 인수에 나서는 것이 아니라면 채권단이 해외매각 입장을 철회하고 워크아웃 중단을 선언할 수도 있다.

수출입보험공사의 한 관계자는 "C&중공업을 조기에 매각한다면 매각이익이 청산가치보다 클 것으로 보인다"며, "하지만 해외투자자들이 인수에 미온적인 입장을 보일 경우 시간이 지나면서 C&중공업의 청산가치도 떨어지기 때문에 워크아웃을 중단할 수도 있다"고 말했다.

매각가격도 주요 변수로 메리츠화재는 C&중

공업이 매각을 통해 영업을 지속하고 선박을 선주에게 인도하면 선수금환급보증(RG)보험 부담에서 벗어날 수 있다.

하지만 C&중공업 대출채권을 보유하고 있는 은행 채권단은 매각 자체가 중요한 것이 아니라 해외투자자들로부터 높은 인수가격을 받아내는 것이 더 큰 관심사로 따라서 채권단 간 의견대립이 나타날 가능성도 배제할 수 없어 최종 매각으로 이어질지는 미지수다. ▣

컨선 대기 303척, 80만TEU

해상에서 대기 상태에 있는 컨테이너선의 척수가 늘어나고 있다.

프랑스의 해사 컨설턴트인 AXS 알파 라이너의 조사에 의하면, 금년 2월 2일 시점으로 303척, 선복량으로 환산 80만TEU의 컨테이너선이 세계 각지의 항만에 계류되는 등, 대기 상태에 있는 것으로 알려졌다.

이는 전 세계 컨테이너선대의 6.5%에 달하는 규모로 과거 최대의 규모가 되고 있다.

부진이 계속되는 아시아/유럽 항로의 일시 휴지, 주요 항로의 선복량 감축, 피더 서비스의 축소 등으로 대기선의 척수는 급증하고 있다.

1월에만 컨선 12척, 2만2천TEU가 이미 스크랩 되거나, 스크랩 되는 것이 확정되었으며, 지난 2008년 1년 동안에 89척, 12만4,541TEU의 컨선이 스크랩 되거나 벌크 캐리어 등 다른 선종으로 개조되는 등, 정기선 시장에서 퇴장했다.

대기선 303척을 선형별로 분류하면 7천5백~1만TEU의 대형 컨선이 9척, 5천~7천5백TEU형이 34척, 3천~5천TEU형 57척, 2천~3천TEU형 43척, 1천~2천TEU형 85척, 5백~1천TEU형이 75척이다. ▣

(주)한국카본, 'Q골드마크 인증' 획득

한국화이바의 자회사인 한국카본이 오는 3월 13일 삼성중공업이 수여하는 'Q골드마크 인증'을 획득했다고 밝혔다.

삼성중공업이 협력업체를 대상으로 실시하고 있는 '삼성 Q 마크 인증'은 먼저 350여개 업체 중 설계, 품질, 납기, AS 등을 평가해 우수 협력사를 선정하고, 다시 한번 품질검사를 거쳐 최종 인증업체를 결정하는 등 엄격한 심사를 거친다.

(주)한국카본은 지난 1984년 출범한 업체로 LNG선 핵심부품인 단열패널 및 바닥장식재의 필수재료인 GLASS PAPER 등을 생산하고 있다.

2006년 이미 'Q실버마크 인증'을 받은 바 있는 한국카본은 품질 경영 시스템 도입 및 공정개선을 통한 우수 품질 제품 생산 실현에 온 힘을 기울이고 있다. ◎