

Shipbuilding Brief

제302호 (2011.3.21)

< Issue Highlights >

✚ Jiangsu Rongsheng중공업, VL0C 12척 인도 차질	4
✚ 중국조선소 인건비 작년 말 대비 20~40% 상승	7
✚ 일본, 수출선박 잔량 '2.7년 치 일감'	9
✚ 2011년 1~2월 중국조선산업 현황	14-16

한국조선협회

The Korea Shipbuilders' Association

< 목 차 >

1. 해운시장 동향

주 요 내 용	쪽
○ 드라이벌크시장 향후 상황 더 ‘암울’	3
○ 저장용 탱커 증가 추세	3

2. 조선시장 동향

(1) 중국

주 요 내 용	쪽
○ Jiangsu Rongsheng 중공업, VLCC 12척 인도 차질	4
○ Yangzijiang 조선소, 대형 야드 신설 계획	4
○ CSF(중국 선박투자 펀드) VLCC 20척 신규 발주	5
○ 중국 PCC 시장, 수입차 수요 덕에 활발	5
○ 中 재생에너지 발전 가속화… 廣東에 80개 풍력발전소 건설 추진	6
○ 中, 2015년 철강기업 100개 신설 계획	6
○ 중국조선소 인건비 작년 말 대비 20~40% 상승	7
○ 중국 신조선 투자 세계 1위	8

(2) EU/일본 및 기타

주요 내용	쪽
○ 일본, 수출 선박 잔량 '2.7년 치 일감'	9
○ KG 펀드, '맛 가나' ?	9
○ 일본, 엔고 초강세에 해운업 직격탄, 선주경영난 악화, 신조수주 난항	10
○ 미국, 2012년에 새로운 출수처리 법안 시행할 수도	11
○ 사우디 원유 수출 VLCC 수요 견인	11
○ HSH Nordbank, 세후 순이익 4,800만 유로	11
○ 일본 Kitanihon Shipbuilding, 큰 피해 입어	12
○ 독일은행, 2010년 선박금융 실적 전년 동기 대비 30% 증가	12

3. 이슈 & 포커스

주요 내용	쪽
○ 산둥(山東), 중국의 최대 시추선건조 지역으로 급부상	13-14
○ 2011년 1~2월 중국조선산업 현황	14-16
○ 일본의 고령 조선인력 활용 추진 대책사례	17-25

4. 각종 통계

주요 내용	쪽
○ 최근 선가 및 운임동향	26-27
○ 중국 조선 실적 현황	28

1. 해운시장 동향

드라이벌크시장 향후 상황 더 '암울'

- 드라이벌크사의 파산사태가 장기화 될 것으로 전망됨
 - 투자은행 Dahlman Rose 는 현재 벌크해운업계가 2008 년 위기의 절정보다 더욱 심한 파산국면에 직면하고 있다고 지적
 - 또한 향후 2014-2015 년까지 큰 회복은 없을 것이며, 선가 또한 2 년 전 바닥 수준으로 다시 하락할 가능성도 있다고 언급
 - 동 은행의 관계자에 따르면, 이들 해운사들의 재무구조가 매우 우려되는 수준이며, FreeSeas, Genco, Shipping & Trading, Eagle Bulk Shipping, Navios Maritime, Paragon Shipping 등 5 곳의 등급을 하향 조정

『 Lloyd's List, 2011.2.7 』

저장용 탱커 증가 추세

- 지난 2 년 간 저 수준을 보여왔던 저장용 탱커의 선복량이 최근 반등하는 모습을 보임
 - 영국 소재 브로커사인 Gibson 에 따르면 2 월 내 석유제품(290 만 톤) 및 원유(550 만 톤) 저장을 위해 사용된 탱커는 총 47 척임
 - 이는 2 년 간 최저치인 40 척을 기록한 지난 1 월 대비 원유와, 석유제품 저장량에 있어 각각 15%, 6.6% 증가한 수치임
 - 동 브로커사에 따르면 2 월 원유저장용으로 사용된 VLCC 18 척 가운데 16 척은 이란탱커사인 NITC 의 소유이며 현재 이란의 국영 석유회사에 용선중임

『 Lloyd's List, 2011.3.8 』

2. 조선시장 동향

(1) 중국

Jiangsu Rongsheng중공업, VLCC 12척 인도 차질

- 동 조선사는 세계 3 대 철광석 생산 업체인 Vale 사로부터 수주한 VLCC 12척 중 내년에 인도가능 한 선박이 절반 정도에 그칠 것으로 보임
 - ▶ Vale 에 선박금융 지원이라는 조건을 내세운 동 조선사는 현재 첫 건조 선박(2008 년 발주, 16 억 달러 규모) 스케줄 보다 최소 6 개월이나 뒤쳐지고 있음
 - ▶ 동 조선사 관계자는 소위 ‘Chinamax’ 로 알려진 시리즈 중 첫 호는 금년 8 월 전까지는 인도가 어려울 것이라고 언급

『 Lloyd’s List, 2011.3.7 』

Yangzijiang조선소, 대형 야드 신설 계획

- 중국 민영조선소인 Yangzijiang 이 Jiangsu Xinfu Shipbuilding 을 인수 후 신설할 계획임
 - ▶ 본 사업장에서는 연 약 3 백만 dwt 규모가 건조될 수 있을 것이며 동 조선사는 이를 통해 Jiangsu Xinfu 의 점유율을 60%로 견인할 것으로 기대
 - ▶ 또한 40 여억 위안(약 50 억 위안에 육박)을 투자해 선박 수리와 해체사업장을 조선소로 개조할 예정이며 향후 VLCC 와 10,000teu 급 컨테이너선을 주로 건조할 것임
 - ▶ 2013 년에 가동될 동 사업장을 통해 Yangzijiang 조선소는 향후 5 년 내 VLCC 와 초대형 컨테이너선 시장에 적극 진출할 의사를 밝힘

『 Lloyd’s List, 2011.3.10 』

CSF(중국 선박투자 펀드) VLCC 20척 신규 발주

- 해외 언론에 따르면 중국 내 대형 선박 전문 투자 펀드인 CSF가 중국 국영 조선소인 CSIC 그룹에 VLCC 20척을 대거 발주
 - 이중 11척은 Dalian 조선소에서 건조할 예정이며, 나머지 9척은 Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry에서 5척, Bohai Shipbuilding Heavy Industry에서 4척을 각각 건조할 예정
 - 인도는 2013년 2사분기부터 그 후로 추정되며 척당 선가는 9,500~1억 달러임
 - 인도 후 동 선박들은 COSCO, China Shipping and Nanjing Changjiang Tanker Corp와 같은 중국 해운사들의 원유 운반 정기선으로 용선될 것으로 보임
 - CSF는 현재까지 케이프사이즈 선박 8척, 92,500dwt 포스트파나막스급 벌커 12척, 수프라막스급 벌커 8척, 50,000dwt 급 중량화물선 4척 등 총 15억 달러 규모의 선박을 발주함

『 Lloyd's List, 2011.3.9 』

중국 PCC 시장, 수입차 수요 덕에 활발

- 중국 중산층의 증가로 세계 PCC 시장의 활성화가 예상됨
 - 최근 고급자동차에 대한 수요 증가로 유럽-아시아향 PCC의 선복량이 급증하고 있음
 - PCC의 시장의 주요 선사인 NYK, MOL, K Line은 중국 내 독일산 자동차에 대한 수요의 증가로 다수의 선대를 재편성함
 - 노르웨이 투자은행인 Arctics Securities에 따르면 중국에서 지난해 판매된 자동차는 12월에만 170만 대(전년 동기 대비 17.9% 증가)를 기록했으며 2010년 한 해 동안은 1,800만대가 판매됨

『 Lloyd's List, 2011.2.8 』

中 재생에너지 발전 가속화… 廣東에 80개 풍력발전소 건설 추진

- 후쿠시마(福島)원전 위기 사태로 원자력 발전에 대한 불안감이 고조된 가운데 중국은 풍력에너지, 태양에너지 등 신재생 에너지원 발전에 박차를 가하고 있음
 - 현재 광둥전력망공사(廣東電網公司)는 80 여개의 풍력발전소와 10 여개의 금태양시범프로젝트를 건설 및 운영 중에 있으며 설치용량 8100kW 의 화남 최대 태양광 발전소는 이번 달 23 일 가동을 앞두고 있음
 - 통계에 따르면 2010 년 중국 풍력발전 설치용량은 4 천 kW 로 개발 가능한 풍력자원은 7 억 kW 이상에 달할 것으로 추산됨
 - 한편 태양전지 세계 1 위 기술을 보유한 중국은 제 2 기 금태양시범프로젝트를 앞두고 10 여개의 태양에너지 발전소를 건설 중인 것으로 알려짐

『 廣州日報 , 2011.3.23 』

中, 2015 년 철강기업 100 개 신설 계획

- 중국정부는 12·5 기간 중점산업조정에 따라 철강 산업의 대대적인 재편작업을 진행할 예정임
 - 공신부(工信部)관계자는 철강 산업 수준 향상을 위해 상위 10 대 철강기업의 생산비율을 48%에서 60%로 끌어올리고 3-5 개의 국제경쟁력을 갖춘 기업과 6-7 개의 대기업을 육성할 계획이라고 밝힘
 - 이에 따라 생산능력이 도태된 동베이(東北), 화베이(華北), 화둥(華東) 지역의 생산량을 감축시키고 서부지역을 중점육성, 큰 성시에 4-7 개, 작은 성시에 1-2 개를 비롯해 전국에 100 여 개의 철강기업을 형성할 방침임

『 中國證券報 , 2011.3.22 』

중국조선소 인건비 작년 말 대비 20~40% 상승

- 중국선박공업협회(CANSI)가 발표한 「2011 年 1~2 月 全國船舶工業經濟運行情勢」에 따르면 연안지역 조선소 근로자 인건비가 지난해 말 대비 20~40%가 상승하고 있음
 - ▶ 인건비 상승이 보고된 지역은 중국의 유력 조선소가 집적된 강소성, 절강성, 강동성 광주지구 등으로 평균임금이 작년 말 대비 강소성, 절강성이 20%, 강동성 광주지구가 40% 상승한 것으로 나타남
 - ▶ 중국의 내륙지역 출신 근로자가 춘절 이후 돌아오지 않는 경우가 많고, 연안지역의 전반적인 임금상승이 그 원인으로 풀이되며, 후판가격도 톤당 평균 213 위안(약 36,000 원)이 인상되어 인건비와 원자재가격이 상승함으로써 수익성을 압박하고 있는 현실임
 - ▶ 1~2 월 중 신조선 수주량은 826 만 DWT 로 전년동기 대비 44%가 하락하였으며, 건조량은 846 만 DWT 로 전년동기대비 8%가 감소하였고, 2 월말 기준 수주잔량은 1 억 9,466 만 DWT 로 1 년 전 대비 4%가 증가함
 - ▶ 일정규모 이상의 선박관련 기업 1,504 사의 공업총생산액은 22%가 증가한 997 억 위안(약 16 조 9,500 억 원)이며, 이중 선박은 29% 증가한 110 억 위안(1 조 8,700 억 원), 수리 및 해체가 19% 증가한 101 억 위안(1 조 7,000 억 원)을 기록함
 - ▶ 한편 동기간 중 수출선 수주, 건조 잔량은 전체물량에서 각각 77%, 82%, 86%를 차지하고 있음

『 Marine-net, 2011.3.22 』

중국 신조선 투자 세계 1위

- 2010 년, 중국이 전년(53 억달러)대비 106%증가한 110 억 달러로 세계 신조선 최대 투자국으로 부상
 - 2010 년 말 전세계 신조선 총 투자액은 717 억 달러 전년동기 대비 136.7% 증가
 - 이중 벌커선의 경우, 지난해 12 월 17 억달러로 동월 전선종중 39.2%차지
 - VLCC 는 12 월 회복세를 보이며 2 억달러를 투자했으나 전년 동기대비 79.5% 하강한 수치임.
 - 투자액 중 중국 최대 투자공사 중 하나인 중국 해운집단 공사의 경우 6 억 달러를 투자함
 - 클락슨 통계에 의하면 지난해 그리스 선주 신조선 투자는 108 억달러로 전년대비 284%증가 근소한 차로 2 위를 기록
 - 과거기록을 살펴보면, 2007 년 중국 신조선 건조 투자액은 186 억 달러, 같은 시기 그리스 선주는 378 억 달러를 기록
 - 노르웨이 선주의 경우, 전년(1 억 달러) 대비 2010 년 2,083% 증가한 28 억 달러임

『 CANSI, 2011.2.9 』

(2) EU/일본 및 기타

일본, 수출 선박 잔량 '2.7년 치 일감'

- JSEA(일본 선박 수출 조합)에 따르면 2010 년 12 월 기준 일본 조선업계의 수출선박 수주잔량은 2.7 년(1,012 척/4,747 만 gt)치 인 것으로 나타남
 - 2008 년 10 월 이후 일감은 현저하게 감소해 왔으며, 2010 년 5 월에는 3 년 8 개월 만에 5,000 만 gt 이하로 떨어짐
 - 이후 소폭 하향세를 보이고 있으며, 현재 수주잔량은 전년 동기 대비 15% 감소하였음
 - 한편 2011~2014 이후의 인도 예정인 선박 규모는 2011 년이 348 척/1,627 만 gt, 2012 년이 306 척/1,419 만 gt, 2013 년이 163 척/762 만 gt, 2014 년이 232 만 gt 이다

『 Lloyd's List, 2011.1.20 』

KG펀드, '맛 가나' ?

- 독일의 전통적인 펀드인 KG 가 컨테이너시장에서의 금융이 이전 수준으로 회복할 기미가 보이질 않고 있음
 - KG 펀드의 지난해 공모규모는 절정이던 2007 년(32 억 유로) 대비 7 억 1,100 만 유로에 그친 것으로 나타남
 - 동 펀드는 2008 년 금융위기와 이듬해 컨테이너시장의 침체 이후 운임이 폭락하자 선박금융 투자를 꺼려하거나 다른 시장에 투자하고 있는 실정
 - 신규 공모 규모는 감소하였으나, 210 억 유로 정도가 기존 펀드에 투입되어 있으며 컨테이너선 시장에서 벌커, 특수선 시장으로 발길을 돌림

『 Lloyd's List, 2011.3.8 』

일본, 엔고 초강세에 해운업 직격탄, 선주경영난 악화, 신조수주 난항

○ 지진으로 인해 상승한 엔화환율이 일본 조선·해운 산업에 큰 영향을 미치고 있음

- ▶ 동일본 대규모 지진영향으로 엔/달러 환율이 한 때 달러당 76 엔 대까지 기록하면서 사상최고치를 갱신하였으며, 이로 인해 해운업계가 크게 영향을 받음
- ▶ 이에 따라 국내선사의 실적이 감소했을 뿐 아니라 국내선주의 경영난에도 압박을 가하고 있으며, 선박관리회사도 일본에의 사업 전개가 어렵게 됨
- ▶ 또한 조선업에 있어서는 달러로 계약된 건의 비율이 많은 국내조선소들이 경영에 난항을 겪게 될 것으로 보임. 지난 봄 이후 달러로 계약을 요구하는 선주들의 의향을 반영, 달러계약과 달러/엔 혼합형태의 신조선 계약이 늘고 있는 실정인 가운데 박용기기 등의 조달비용이 달러화되는 등, 엔고현상에 대응해왔으나, 금번 지진의 영향으로 엔화의 시세가 급등하여 한국원화가 역으로 1 달러당 1,140 원대까지 급락. 위안화는 보합상태에 머물고 있으며, 한중, 그리고 국내 조선소의 달러계약 선가의 가격경쟁력의 격차가 더욱 벌어지고 있음
- ▶ 한편 수주잔량이 풍부한 조선소들은 환율 회복을 두고 수주 선택이 다소 여유로움, 일본 조선소는 작년부터 수주재개를 뛰어들어 약 3 개월~1 년간 건조량에 해당하는 물량을 확보함. 일본전체의 수주잔량은 약 2 년치 이상이나, 강재가격이나 엔고현상으로 수주재개를 보류한 일부 조선소들은 리먼사태 이후 수주가 끊겼으며, 수주잔량 확보가 시급한 상황에 처함. 엔고현상이 장기화될수록 이 같은 조선소들에게 있어서는 수주확보에 사활이 달릴 가능성이 있음
- ▶ 엔고현상이 언제까지 지속될지 불투명한 가운데 각 사들의 연도 내 입금될 외화에 대한 영향은 극히 적으나 차기 외화매상의 손실처리가 문제로 떠오르고 있음. 각 사가 실적예상을 전체로 한 환율은 달러당 카와사키중공업이 83 엔, 미쯔미비중공업과 IHI 가 82 엔, 미쯔이조선이 80 엔이며, 모두 80 엔 전반대인 것으로 확인됨. 차기 이후 인도물량 중에서는 달러결제에 적을 수 있으나, 현재의 1 달러당 80 엔 대를 밀돌 엔고수준이 향후 2 주간 더 지속될 경우 예상실적의 하향 수정이 불가피할 것으로 보임

『 Marine-net, 2011.3.18 』

미국, 2012년에 새로운 흡수처리 법안 시행할 수도

- 미국이 내년에 선박 흡수 처리에 관한 새로운 법안을 시행할지 여부에 대해 세계의 관심이 몰리고 있음
 - 미국 연안 경비국에 따르면 선박 흡수 처리시스템에 대한 규정을 이르면 오는 4 월 내 확정할 것이며, EPA(美 환경부)와 2012 년 시행될 수 있도록 합의를 끝마친 상태라고 밝힘
 - 법안의 발효 시기에 대해서는 아직 의견의 엇갈리고 있으나, 발효 후에는 IMO 의 선박평형수관리와 폐가스배출 관련 협약이 발효되기 전에 지역법안이 먼저 시행될 것으로 보여 세계 해운산업에 큰 영향을 줄 것으로 우려됨

『 Lloyd's List, 2011.3.15 』

사우디 원유 수출 VLCC 수요 견인

- 세계 유수의 브로커사에 따르면 사우디産 원유가 수출 증가에 따라 최근 VLCC 수급차가 줄어들고 있음
 - 최근 리비아産의 원유생산이 감소함에 따라 Saudi Aramco 가 생산량을 확대하였으며, 이에 따라 dirty 탱커 지수를 부문을 최근 2주에 걸쳐 36%까지 끌어올림
 - 한 브로커는 단기 내 VLCC 운임이 중동의 수출량에 힘입어 크게 오를 것이라고 언급
 - 한편 발틱해운거래소에 따르면 VLCC 운임은 3 월 7 일 기준 사우디-일본 항로가 0.1% 증가한 64.75 WS 를 기록함

『 Lloyd's List, 2011.3.8 』

HSH Nordbank, 세후 순이익 4,800만 유로

- 2010 년도 회계공시 결과, HSH Nordbank 의 세후이익이 4,800 만 유로(6,600 만 달러)로 나타남. 2009 년 7 억 4,300 만 유로 손실을 기록한 바 있는 동 사는 이로써 일단 어려운 국면은 벗어난 것으로 보이며 이와 관련 구조조정을 단행한 바 있음

『 Lloyd's List, 2011.3.2 』

일본 Kitanihon Shipbuilding, 큰 피해 입어

- 일본 북부 Kitanihon Shipbuilding 이 금번 지진과 쓰나미로 인해 큰 피해를 입음
 - 아오모리県(현)에 소재한 동 조선소는 인명피해는 없었으나, 본사에서 건조중인 선박들이 부서졌으며, 동 조선소 선박의 블록의 60%를 제작하는 이와테県(현) Kuji 소재 Kuji Plant 는 완전히 파괴된 것으로 알려짐
 - 이로 인해 시운전을 앞두고 정박해있던 12,500dwt 급 CT 가 해일에 휩쓸려 방파제에 부딪혀 파손됐으며 다른 두 척(33,600dwt, 12,500dwt 급)도 피해를 입음

『 Lloyd's List, 2011.3.18 』

독일은행, 2010년 선박금융 실적 전년 동기 대비 30% 증가

- 동 은행에 따르면 지난해 선박 용자 실적이 세전 수익 7,650 만유로, 전년동기(5,880 만유로) 대비 30.1% 증가하는 등, 열악한 시장환경하에서 독일은행 해운부 역대 최고결과 실현
 - 동 은행의 선박용자사업부는 지난해 9 월 개편 진행 후 각 부문 이윤 창출능력이 지속적인 향상을 보여옴
 - 동 은행은 이러한 결과를 장기 고객관리 신뢰구축, 적극적 위기관리 및 세계시장 다양화 경영활동의 결과로 분석

『 중국선박보, 2011.3.7 』

3. 이슈 & 포커스

본 자료는 CANSI(중국조선공업회) 홈페이지에 실린 기사를 번역한 내용임.

◆산둥(山東), 중국의 최대 시추선건조 지역으로 급부상◆

2010 년 중국 산둥성 지역 조선산업의 총생산액은 536.2 억 위안을 기록, 매출액은 515 억 위안, 이윤은 36.1 억 위안으로 2005 년 대비 각각 3.2 배, 3.3 배, 3.6 배 증가했으며, 5 년 내 주요경제지표가 연평균 20% 이상 증가했다. 2010 년도 전체 건조/인도한 해양시추선 가운데 산둥성에서 건조된 척수가 7 척을 차지했다.

“十一五(2006 년~2010 년 기간, 중국의 11 차 경제 5 개 년 계획)” 계획이 진행되는 동안 산둥성 조선산업은 어느 산업보다 빠르게 성장했으며, 선박 건조, 수리, 해양구조물, 크루즈선 및 가자재산업에서도 협조가 지속적인 발전을 가능케 했을 뿐 아니라 이러한 발전에 힘입어 산업구도가 한층 최적화됨과 동시에 산업규모가 대폭 고도화되는 등 종합적으로 산업경쟁력이 현저히 증강됐다.

산둥성국방과학기술공업부가 제공한 자료에 따르면, 2010 년 선박 건조량은 2005 년 대비 16.2 배인 300 만 dwt 를 돌파하였다. 해양구조물과 크루즈선건조업은 산둥조선산업의 “十一五” 기간 중 가장 빠르게 성장한 산업부문으로, 2010 년 생산액은 각각 116.2 억 위안, 3.61 억 위안을 기록했다. 이들 신흥산업이 산업 전체 가운데 차지하는 비율이 2005 년 전체의 각각 13.65%, 0.07%를 차지했으며, 2010 년 11 월의 말 기준의 경우 25.3%, 0.8%를 차지했다. 2010 년 10 월에는 옌타이(烟台)에 소재한 옌타이라이푸쓰해양공정유한공사가 중국심해 반잠수식 시추선 인도식을

거행했으며, 이는 중국이 첨단 해양구조물부문의 있어 싱가포르와 한국기업의 독점구도를 이미 타파하였다는 것을 의미하고 있다. 현재까지 중국 전지역의 오프쇼어 수주잔량은 총 13 척이며, 해양공정장비 건조업은 이미 산둥성조선산업의 새로운 경제성장산업이자 발전축진에 있어 전략적 신흥산업으로 자리 매김 하였다.

해양공정장비와 크루즈선 부문의 빠른 발전 이외에도 산둥성의 선박건조의 전반적인 실력 또한 현저히 향상됐다. 현재 산둥성은 이미 5 만 톤급 이상 도크를 20 곳을 보유하고 있으며 그 중 50 만 톤급이 1 곳, 30 만 톤급이 5 곳으로, 선박 600 만 dwt 규모와 해양구조물 10 척을 생산할 수 있다.

산둥성 국방과의 관계자는, “十一五” 기간, 산둥성의 조선산업은 여전히 황하삼각주의 고효율생태경제구역과 산둥반도청색경제구건설은 이미 주요 국가전략으로 승격돼 향후 국가 해양발전전략과 구역협조발전전략으로서의 중요한 역할을 할 것이라고 강조했다.

『 CANSI, 2011.3.10 』

본 자료는 CANSI(중국조선공업회) 홈페이지에 실린 기사를 번역한 내용임.

◆2011년 1~2월 중국조선산업 현황◆

1) 경제 일반 현황

1. 산업 총 생산액 지속 증가

2011년 1~2월 전국규모이상의 조선관련기업은 총 1504 곳으로 총 생산액은 전년 동기 대비 22.1% 증가한 997 억 위안을 기록했다. 이 중 선박 건조업이

773 억 위안(전년 동기 대비 21.1% 증가), 선박기자재업이 110 억 위안(전년 대비 28.7% 증가), 선박수리 및 해체업이 101 억 위안(전년 대비 18.8% 증가)을 기록했다.

1~2 월 규모 이상의 조선관련기업이 벌어들인 수출 총액은 460 억 위안으로 전년 동기 대비 19.3% 증가했다. 그 중 선박 건조업이 392 억 위안(전년 동기 대비 19.4% 증가), 선박기자재업은 13 억 위안(전년 동기 대비 4% 증가), 선박수리 및 해체업이 45 억 위안(전년 동기 대비 14.1% 증가)을 기록했다.

2. 조선 3대 지표, 증감 교차

2011 년 1~2 월, 전국 총 건조량은 846 만 dwt 로 전년 동기 대비 7.8% 감소한데 비해 신규수주는 826 만으로 전년 동기 대비 44.3% 증가했다. 중국의 주력 수출 선종은 여전히 벌크선이다. 고부가가치 선박부문에서는 17 만 CBM 의 LNG 선 4 척을 수주했으며, 2 월말 수주잔량은 총 19466 만 dwt 로 전년 동기 대비 4.1% 증가했다. 1~2 월 선박 건조량은 수주량을 앞섰으며, 2 월말 수주잔량은 2010 년 말 대비 0.6% 감소했다.

1~2 월 건조량, 신규수주량, 수주잔량 3 대 지표 중 수출선박이 각각 81.7%, 76.7%, 85.7% 차지했다.

3. 선박수리업 소폭 감소

선박수리업체의 총 일감은 전년 대비 소폭 감소했다. 2011 년 1~2 월, 주요선박수리업체의 총 수리척수는 524 척으로 전년 대비 6% 감소했다. 대다수가 선박수리로 벌어들인 수입이 전년 대비 20~40% 감소했으며 평균이윤 하락 폭은 20~30%를 기록했다.

4. 주요 기업들의 수입 증가

2011 년 1~2 월 주요조선업체의 주영업수입은 전년 동기 대비 16% 증가한 365 억 위안이며 이윤은 30 억 위안으로 전년 동기 대비 약간 감소했다.

2) 경제 동향 특이 사항

1. 주요 기업들에 수주 집중

금융위기 이후 선박시장이 급격하게 바이어마켓으로 돌아섰으며, 시장경쟁이 급격하게 치열해져 신규수주가 우량 조선사에게 편중되는 현상을 보여왔다. 1~2 월 전국 신규수주 규모는 826 억 dwt 를 기록한 가운데, 이중 주요조선기업들이 86.5%를 차지했다. 또한 이중 중국 양대 조선그룹이 363 만 dwt 를 차지했으며 기타 주요 조선소들이 369 만 dwt 를 차지했다.

2. 인건비, 원자재 지속 상승

2011 년 조선산업의 인건비가 대폭 상승하여 2 월말까지 절강성과 광둥지역의 조선업 임금수준은 전년 말 대비 평균 각각 10%, 15%씩 증가한 것으로 확인되었다. 선박용 강재가격이 작년 말부터 지속적으로 증가하고 있으며, 중후판가격지수도 지난해 말 132 에서 톤당 평균 213 위안이 증가한 138 로 증가하였다. 이러한 각 부문의 증가는 조선소의 이윤에 직접적으로 영향을 주고 있으며, 통계에 따르면 1~2 월 주요조선업체의 주영업수입은 전년 동기 대비 16% 증가했으나 이윤은 오히려 감소한 것으로 나타났다.

『 CANSI, 2011.3.16 』

◆일본의 고령 조선인력 활용 추진 대책사례◆

편집자 주 :

일본은 전후 베이비붐 세대의 대량 퇴직시대를 맞이하여 인력부족 문제해소 및 고령 근로자의 고용지속을 위한 다양한 대책을 강구하고 있는바, 조선업계는 “조선업고령자추진 위원회”를 구성하여, 고령인력을 안전·보건분야에 배치하는 등 정책방향을 제시하고 있음. 이제 우리나라 조선업계도 베이비 붐 세대들의 대량퇴직시대를 맞이하고 있어 인력문제 해결방안에 참고가 되기를 바라면서 일본조선협회 자료를 입수, 정리한 내용임.

1. 개 요

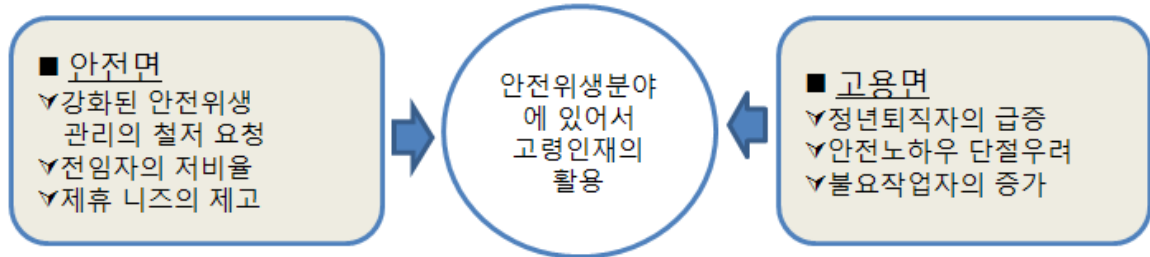
- 급속한 少子女化가 진행되고 있는 가운데 고령자의 활용을 통한 기업의 안정적인 노동력을 확보할 필요성이 있음. 조선업에서는 정년을 맞이하는 근로자를 계속 고용함으로써 고령자를 활용하고 있음
- 일본은 2007 년에 「造船業高齡者雇傭推進委員會」를 설립, 안전보건분야에 중점을 두고 있음
 - ▶ 현장에서 다년간 경험을 축적한 종업원이 50 세 전후에 안전위생부문으로 이동하여 직무를 쌓으면서 안전한 직장을 실현하는 선도적 역할을 담당하도록 함
 - ▶ 안전위생분야의 업무는 기업 내에만 국한되지 않고, 사외에서 활동하는 경우도 다수가 있기 때문에 지역의 안전위생 향상에 연결된다는 사회적 의의는 매우 크다고 할 수 있음

2. 고령자 활용이 가능한 분야: 안전위생

□ 안전위생분야 선정 사유

- 상기 위원회는 2007 년부터 제조업에 있어서 고령자 고용추진을 위한

검토를 하였으나, 안전면과 고용면에서 업계에 보다 유망한 업무분야로서 「**노동安全衛生**」에 주목하게 됨



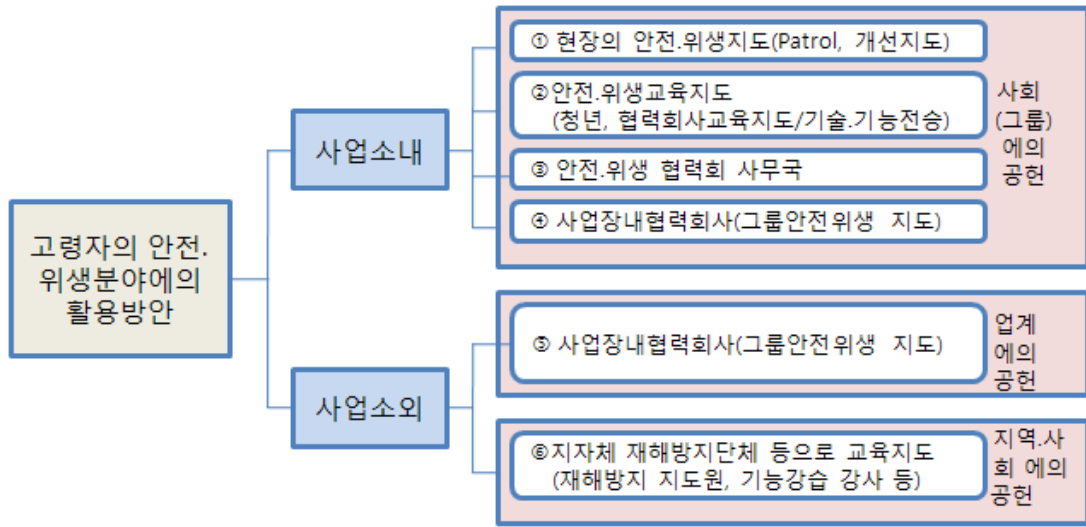
○ 안전면에서 보면, 20 년전에 비해서 발생빈도(도수율)은 감소하는 경향이 있는 반면, 재해의 강도는 증가하는 경향이 있음에 따라,

- ① 한층 더 종합적인 안전위생관리의 철저가 요청되고
- ② 조선업종은 노동재해율 발생빈도가 높고, 사업장내 안전위생 스태프의 구성비가 낮으며
- ③ 조선업에 불가결한 협력회사와의 현장에서의 제휴강화와 정보교환의 니즈가 높아지고 있다는 것이 지적됨

○ 고용면에서는,

- ① 정년퇴직자의 증가(2007 년 이후 현장 기능직사원의 증가와 안전위생 스태프의 부족)하고
- ② 중견층 인력부족과 경험자의 대량퇴직에 의한 안전 노하우 단절과
- ③ 현장의 불요 작업자의 증가가 사업장의 안전위생 스태프에 있어 큰 우려사항으로 되고 있음

□ 활동의 장은 다양하게 분포



○ 조선산업현장은 高所作業, 重機作業, 烈暑作業, 有機溶劑의 취급 등 엄격한 안전위생관리를 필요로 하는 다양한 작업으로 구성되어 있어, 이러한 현장의 안전위생을 유지·관리에는 경험과 노하우 등이 필요하며, 활용의 방향에는 사업장내와 사업장외로 크게 구분됨

○ 사업장내에서는

- ① 패트롤 등을 통한 작업현장의 안전위생 개선지도
- ② 안전위생연수센터 등의 강사로서 신입사원이나 협력회사 종업원의 교육지도와 안전위생의 기술·기능을 전수
- ③ 풍부한 식견을 활용한 안전위생협력회사 사무국의 운영
- ④ 사업장내의 협력회사나 협력회사 그룹에 위임된 안전위생의 지도 등

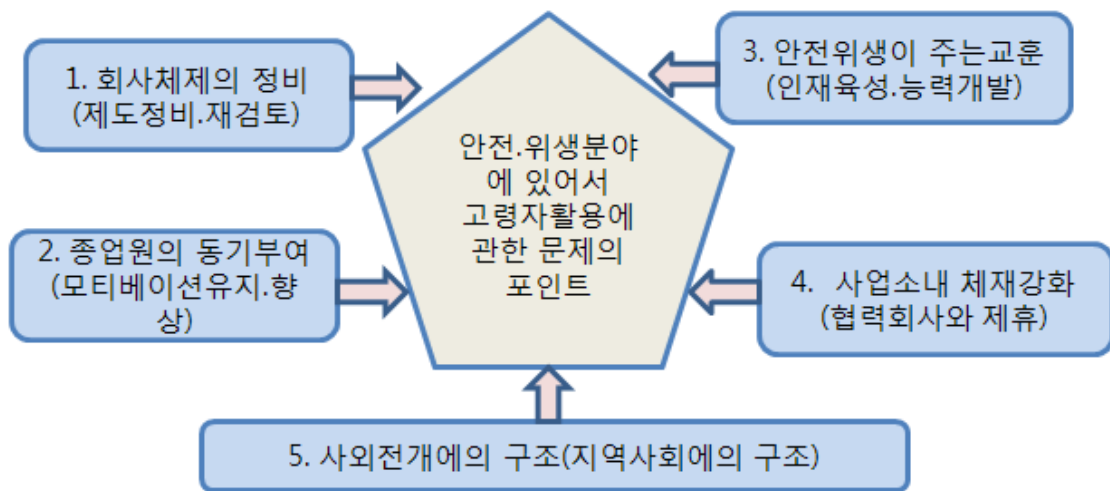
○ 사업장외에서는

- ⑤ 협력회사를 포함한 동종업계에 전파시켜 당해 기업의 안전위생 수준의 향상을 도모하는 역할을 담당
- ⑥ 다양한 근로재해요인을 가진 조선업에 강화된 재해방지 기술·기능을

지자체나 재해방재단에서 교육지도자로서 활용

□ 주어진 과제의 정리

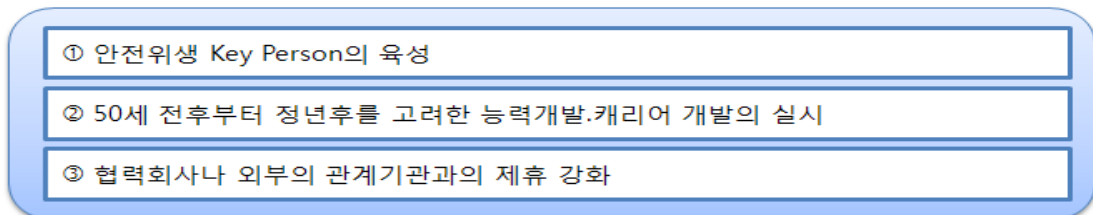
- 높은 기능·지식·경험을 보유한 조선업의 고령인재를 안전위생분야에 광범위하게 활용하기 위해서는 기업으로서 어떠한 임무가 주어질 것인가는 아래 5개 항목으로 정리



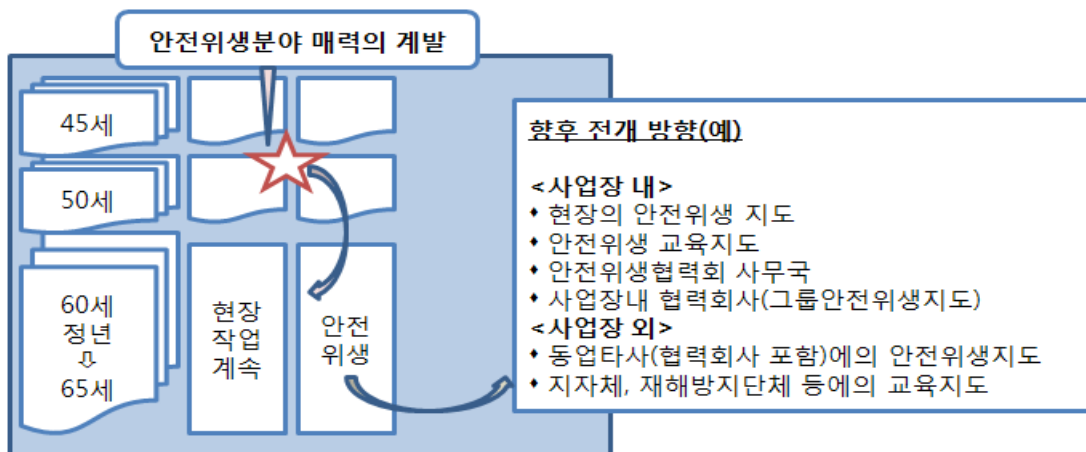
3. 안전·위생분야 활용을 위한 포인트

□ 회사체제의 정비

- 고령자를 안전위생분야에 활용하기 위해서는 인재육성 시점부터 체재정비를 이행하는 등 제도정비가 필요



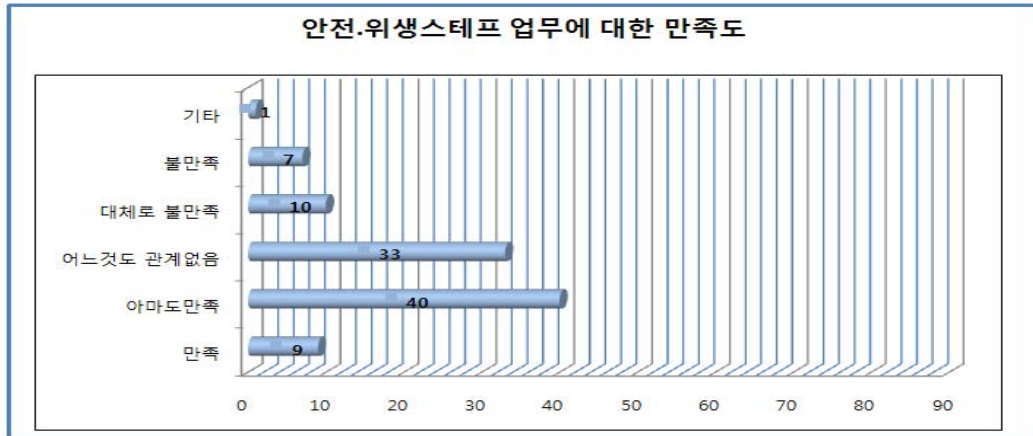
- 현재는 50 세 후반에 안전위생부문으로 이동하여, 안전위생분야에 경험이나 지식이 불충분한 상황에서 60 세 정년을 맞이하는 경우가 다수임. 정년 이후에도 계속하여 안전위생분야를 담당할 수 있음에도 능력을 충분히 발휘하지 못하고 있음에 따라 정년이전에 조속히 안전위생 스태프로써 자격취득 등을 포함한 경험을 축적시키는 경력형성이 중요
- 우선, 안전위생 핵심인력의 육성으로서, 능력개발, 경력개발과 별도로 안전위생 스태프의 핵심이 되는 인재를 젊은 층에서 육성하는 프로그램을 검토하여 단순히 「현장의 재해방지」라는 관점뿐만 아니라, 「기업의 Risk Management」라는 관점에서 인재를 육성해나가는 것이 중요
- 다음으로 정년 후를 대비한 능력개발의 구조로서 현장의 직장 경험자들을 50 세 이전부터 안전위생 스태프로써 확보하여 안전위생 분야에 관련된 사외연수 참가나 필요한 각종 자격취득 등을 포함한 능력 개발 프로그램을 정비하는 것이 필요



- 한편, 협력회사나 외부 관계기관과의 제휴강화와 관련하여 현재 협력 회사의 안전위생 스태프가 부족하다는 것이 사실임. 향후 인재공급 시스템의 재 구축, 업계 전체의 안전수준의 향상에 고령자의 경험과 지식을 활용하는 등 고령인재가 社内 뿐만 아니라, 社外에서도 활약하는 등 발전적인 시나리오도 기대됨

□ 종업원의 동기부여

- 안전위생분야에서 고령자의 진정한 활용을 위해서는 당사자가 보람을 가지고 업무에 전념할 필요가 있고, 기업으로서는 이를 위한 동기부여가 필요함



- 위에서 보는 바와 같이 2008 년도 안전위생 스태프 180 명을 대상으로 업무관련 만족도 조사결과, ‘만족’ 과 ‘대체로 만족’ 이 절반(49%)에 가깝고 ‘대체로 불만족’, ‘불만족’ 이 20% 미만으로 나타나 전체적으로 만족도가 높게 나타남
- 고령인재를 안전위생분야에서 활용하기 위함은 그 중요성을 인식시켜주고 보람 있고 매력 있는 일이 되도록 동기를 부여해 나가는 것이 필요하며, 이를 위해 아래의 두 가지 포인트가 중요함
- 이제까지 ‘현장에서 퇴직한 자가 취업하는 근무’ 로 생각되던 안전위생업무는 기업에서는 가장 중요한 업무로서, 그 중요성을 조직(회사)에 적극적으로 집중해 나가도록 하는 것이 중요함. 예를 들어 최고경영자가 안전위생관리의 철저를 선언하거나, 관리자 교육에 있어서도 그 중요성을 설명하고, 협력사에 이를 주지하여 제휴강화를 호소하는 것도 기대됨

동기부여 포인트

조직(회사)으로서 안전위생에 대한 적극적인 자세를 분명히 함

50세 전후에서 종업원에 대한 정년후의 근무방안에 대한 의식 부여

- 안전위생 분야뿐 아니라 정년 후에도 업무가 다양하다는 것을 종업원에게 제시하는 것이 요구되고 있음. 이러한 근무 방식에 대해 사전인지를 통해 무엇인가를 습득해야 한다는 자기계발을 위한 동기부여도 생기게 됨
- 50 세 전후부터 안전위생 분야의 업무를 맡으면, 60 세 정년까지 약 10 년간 경력을 쌓아, 많은 지식이나 경험을 획득하게 되어 정년 후에는 사내 외에 다양한 활동의 장이 있다는 것을 종업원에게 주시시키면, 향 후 진로에 대한 이해가 본인의 동기부여와 함께 이를 위한 자조노력을 촉진하게 됨

□ 안전위생에 관련되는 교육훈련

- 안전위생분야의 업무에 있어서 교육훈련은 우선적으로 요구되는 역할의 하나임. 안전위생의 수준을 높게 유지해 나가는 것이 용이하지 않고 현장인력에 대해 안전위생 의식을 높여야 할 필요성이 있음. 이를 위해 안전위생분야를 담당하는 스태프 자신이 보다 쉬운 교육방법을 체득, 안전위생의 중요성에 대한 인식과 유지 향상을 위한 대책을 현장인력에 전파, 그들의 의식과 행동을 높이도록 하도록 함

안전위생 교육훈련 강사에게 기대되는 포인트

① 사업장내의 제조부문의 경험이 있는 것

② 지도원이나 강사의 면허를 소지하고 있는 것

③ 목소리가 크고 언어가 분명하여 상대방을 이해시키는 것

④ 교육지도에 대한 열의를 갖고 수강생에게는 냉정하게 대응하는 것

○ 안전위생 강사로서 선정될 수 있는 요인은

- ① 사업장내 제조부문의 경험이 있는 경우(職長 경험이 있는 경우 유리)
- ② 중앙노동재해방지협회가 개설하는 안전위생 관련 강사 또는 각종 재해방지 단체의 강좌 등을 수강하고 지도원이나 강사면허를 취득하고 있는 경우
- ③ 큰 목소리로 상대방에 이해시키는 커뮤니케이션 능력보유
- ④ 교육지도에 대한 열의를 갖고, 수강자에게는 냉정하게 대응 가능 등임

○ 한편, 안전위생에 관련되는 교육훈련은 기법이나 룰의 개발도 과제 하나이지만, 이는 개별기업의 대응이 곤란한 분야로서 公的機關이나 업체단체에 의한 향후 과제로서 검토가 요구됨

□ 사업장내 체재강화(협력회사와 제휴)

○ 현장에는 1, 2 차 하청이 保全관련업무를 이행하는 경우도 증가하고 있으나, 하청인력에 대한 안전확보를 위한 협력이 약하고, 정보교환도 불충분하다는 것이 産業事故災害防止對策推進會議 등에서 지적되고 있어 협력회사와의 제휴 강화가 요구되고 있음

협력회사의 안전스태프				
구 분	평균종업원수	평균전임스태프	전임스태프 비율	비고
제조업 (623사업장)	602명	5.6명	0.93%	중앙재해방지* 조사('07.3)
조선업 (25사업장)	764명	5.8명	0.76%	자체조사 ('07.3)
조선협력사 (8사업장)	647명	3.0명	0.46%	

* 중앙재해방지협회<안전위생 스태프 체재, 업무내용의 실태 등에 있어서의 조사보고서 ('07년 3월)> (종업원 50명 이상의 제조업 423사업장)

- 中央勞動災害防止協會의 조사와 祖先業高齡者雇傭推進委員會가 2007 년 실시한 조사에서 보면, 조선협력사에 있어서 전임 안전스태프 수와 종업원대비 점유비는 제조업 전체에 비해 낮게 나타나고 있음
- 동 조사결과에서 협력회사의 안전스태프가 많지 않음에 따라, 조선 각사가 자사의 인재를 활용한 안전위생분야의 인재를 공급하는 시스템을 재구축하여 조선업계 전체의 안전위생 수준의 향상에 유경력 인재를 활용하는 것이 기대되고 있음

□ 사외·사회에의 활동 전개

- 안전위생분야에 사외 단체 등에 의하여 활동상황을 조사하는 경우, 실제로 아래와 같은 단체나 활동내용이 있음

<조직명>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 노동기준협회(노동안전위생협회) ● 보일러.크레인안전협회 ● 크레인협회(각지구 검사사무소) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 중앙노동재해방지협회 ● 전국조선안전위생대책추진본부 ● 지자체 노동국
<활동내용>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 노동기준협회 관련 <ul style="list-style-type: none"> > 연합회, 각지구 사무국업무 > 이사회로서 안전추진활동 > 기능강습/특별교육강사 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 고소작업차 ▪ 가스절단 ▪ 연삭(특별교육) ▪ 아크용접(특별교육) > 보일러.크레인 안전협회 관련 > 기능강습/특별교육 강사 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 床上조작식 크레인 운전 ▪ 이동식 크레인 운전 ▪ 크레인 신호수 ● 지자체 노동국 <ul style="list-style-type: none"> > 관할감독청의 지시에 의한 중소기업의 안전위생관리에 대한 조언, 지도 	<ul style="list-style-type: none"> ● 크레인협회(각지구 검사사무소) 관련 <ul style="list-style-type: none"> > 크레인성능검사원 > 기능강습/특별교육 강사 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 床上조작식 크레인 운전 ▪ 이동식 크레인 운전 ▪ 크레인 신호수 > 중앙노동재해방지협회 관련 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 잡지 편집위원 ● 전국조선안전위생대책추진본부 관련 <ul style="list-style-type: none"> > 전국안전스태프, 각종강연회 강사 > 총 지부장회사로서의 총지부, 지부운영 > 全船安全에 있어서의 재해재발방지. 안전위생활동지원

- 실제로 많은 단체 등에서 활약하고 그 내용도 재해방지도원, 기능강습강사, 관련사무국 직원 등 다양하게 분포되고 있음. 조사내용 중 사외에서 기능강습 강사 등 활동방향에 대한 알 수 없다는 의견도 있는바, 사전에 알았더라면 보다 많은 인력이 안전위생 분야에 관심을 가졌을 것임이 지적됨

최근 선가 및 운임 동향

(2011년 3월 셋째 주 현재)

□ Clarkson 신조선가 동향

(단위 : 백만US\$)

구 분		2007	2008	2009	2010	2011	
						'11년 2월	3월 3주 (3.18)
탱 커	VLCC	146.0	150.0	101.0	<u>105.0</u>	<u>103.5</u>	<u>102.0</u>
	SUEZMAX	90.0	91.0	62.5	<u>66.8</u>	<u>65.0</u>	<u>64.0</u>
	AFRAMAX	72.5	75.0	49.0	<u>57.0</u>	<u>55.0</u>	<u>55.0</u>
	MR Tanker	52.5	47.5	35.0	<u>36.5</u>	<u>36.0</u>	<u>36.0</u>
벌 커	CAPE SIZE	97.0	88.0	56.0	<u>57.0</u>	<u>55.0</u>	<u>54.5</u>
	PANAMAX	55.0	46.5	33.8	<u>34.5</u>	<u>34.5</u>	<u>34.5</u>
	HANDYMAX	48.0	42.0	30.5	<u>31.0</u>	<u>31.0</u>	<u>31.0</u>
컨테이너선 (3,500TEU)		63.0	60.0	36.0	<u>49.5</u>	<u>50.0</u>	<u>50.0</u>
LNG운반선 (160,000m³)		237.0	245.0	211.5	<u>202.0</u>	<u>202.0</u>	<u>202.0</u>
Clarkson신조가격지수 (1987=100)		184	177	138	<u>142</u>	<u>142</u>	<u>142</u>

자료 : Clarkson

주 : 1. 연·월·주말 기준

2. 지불조건은 10/10/10/70% 기준

□ 선종별 운임 동향

① 탱 커

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011	
							'11년 2월	3월 3주 (3.18)
VLCC	US\$/Day	61,759	63,691	105,036	31,186	41,615	<u>26,939</u>	<u>32,863</u>
	WS(PG-JAPAN)	99	89	134	42	67.5	<u>60.0</u>	<u>62.5</u>
수에즈 막스	US\$/Day	47,386	39,175	65,588	25,031	26,217	<u>21,610</u>	<u>35,073</u>
	WS(W.Africa-USG)	151	119	180	66	120.0	<u>90.0</u>	<u>110.0</u>
아프라 막스	US\$/Day	41,986	39,706	68,511	12,164	24,220	<u>29,189</u>	<u>21,690</u>
	WS(UK Continent)	146	138	184	82	150.0	<u>120.0</u>	<u>107.5</u>

자료 : Fearnleys, Clarkson

주 : 연평균 · 월말 기준

② 벌 커

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011	
							'11년 2월	3월 3주 (3.18)
케이프사이즈(US\$/Day)		44,732	111,380	97,699	39,064	30,668	<u>92</u>	<u>96</u>
파나막스(US\$/Day)		21,714	49,350	43,323	15,089	20,221	<u>11,116</u>	<u>12,181</u>
BDI지수(1985=1,000)		3,189	7,068	6,390	3,005	1,773(24일)	<u>1,251(2.28)</u>	<u>1,531</u>

자료 : Clarkson, MRI, KMI

주 : 연평균 · 월말 기준

③ 컨테이너선<컨테이너선 HR(Howe Robinson C.I)종합 운임 지수>

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	2011	
							'11년 2월	3월 3주 (3.16)
HR 지수 (1997.1.15=1,000)		1,239.5	1,342.5	501.7	333.9	676.2	<u>850.6</u>	<u>901.2</u>

자료 : Howe Robinson Container Index

주 : 연말 · 월말 기준

중국 조선 실적 동향

(2011.3)

Shipbuilding Data...	<i>m. CGT</i>								This Year Ytd	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Feb	vs Last Year
Contracting	5.71	6.83	9.09	19.84	32.59	18.68	6.52	17.13	1.30	WEAKER.. -2.4%
Delivery	2.40	2.82	3.74	5.07	6.52	9.16	12.56	18.73	2.41	WEAK... -25.0%
% of Global Total	11.2%	11.8%	13.9%	15.8%	18.5%	21.5%	27.9%	36.6%		

Shipbuilding Data...	<i>Number of Vessels</i>								This Year Ytd	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Feb	vs Last Year
Contracting	380	488	719	1,396	2,073	1,117	448	999	58	WEAK... -49.1%
Delivery	173	196	287	415	536	721	925	1,219	130	WEAK... -38.1%
% of Global Total	13.3%	13.3%	17.2%	20.5%	23.6%	27.6%	33.2%	42.1%		

Orderbook	<i>m. CGT, Year End</i>							For Delivery In:			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2011	2012	2013	2014+
Bulk Carriers	3.81	7.61	24.79	33.53	32.49	32.25	31.24	14.94	12.31	3.52	0.47
Tankers	5.80	11.48	13.33	13.17	10.30	8.47	8.10	4.18	2.54	1.38	
Spec. Tankers	0.09	0.18	0.23	0.27	0.19	0.18	0.18	0.14	0.04		
Containerships	4.84	6.99	8.73	8.07	5.94	5.31	5.24	1.82	1.89	1.34	0.19
MPP	1.07	2.54	3.96	4.53	3.88	3.75	3.68	2.21	1.03	0.43	0.02
General Cargo	0.39	0.52	0.77	0.72	0.63	0.33	0.28	0.21	0.06		
Ro-Ro+PCC	0.36	0.48	1.53	1.80	1.59	1.01	0.89	0.69	0.15	0.05	
Gas (LNG+LPG)	0.55	0.63	0.78	0.66	0.37	0.48	0.80	0.21	0.19	0.38	0.02
Offshore & Others	1.03	1.62	2.85	2.71	2.35	2.14	2.11	1.16	0.64	0.10	0.21
Grand Total	17.94	32.06	56.96	65.47	57.74	53.92	52.51	25.55	18.85	7.21	0.90
% of Global Total	26.9%	36.8%	65.3%	62.3%	41.5%	27.5%	25.8%				

자료 : Clarkson China Shipbuilding Weekly 2011.3.17