
조선산업 수출역량 강화를 위한 금융지원 확대 방안

2023. 4. 6.

관 계 부 처 합 동

I. 추진 배경

- 글로벌 선박 시장은 '16년 수주절벽 이후 '20년 중반까지 침체가 지속되었으나, '21년 발주량이 크게 증가한 이래로 호조세 유지 중

* 발주량(백만CGT) : ('13) 62 → ('16) 14 → ('19) 31 → ('20) 36 → ('21) 54 → ('22) 45

- 국내 조선산업도 발주환경 개선과 친환경·고부가 선박에 대한 경쟁 우위를 바탕으로 '21년부터 수주 실적* 반등

* 수주량(만 CGT) : ('19) 1,007 → ('20) 827 → ('21) 1,757 → ('22) 1,559

- 특히, 발주량 중 친환경·고부가 선박의 비중이 확대*되는 추세로 시장환경이 우리 조선산업에 새로운 기회로 작동

* 글로벌 발주량 중 친환경·고부가 선박의 비중

(친환경선박) ('19) 25.9% → ('20) 33.5% → ('21) 35.2% → ('22) 49.4%

(고부가선박) ('19) 29.9% → ('20) 30.4% → ('21) 32.2% → ('22) 62.0%

- 조선산업은 거대 장치산업으로 계약에서 인도까지 긴 시차를 가지며, 계약 특성상 선주사의 선수금을 보증하는 RG가 필수적

- 금융기관의 RG* 발급은 증가추세이나, 국내 조선업계의 수주실적, 선가 등이 대폭 개선**됨에 따라 RG 발급 수요는 여전히 큰 상황

* 신규 RG발급 추이(억불) : ('18) 108.3 → ('19) 87.2 → ('20) 69.4 → ('21) 165.9 → ('22) 175.6

** (수주잔량) ('20) 2,064만CGT → ('21) 2,977만CGT → ('23.3) 3,868만CGT

(선가지수) ('20) 125.60 → ('21) 153.6 → ('22) 161.8 → ('23.2) 164.6

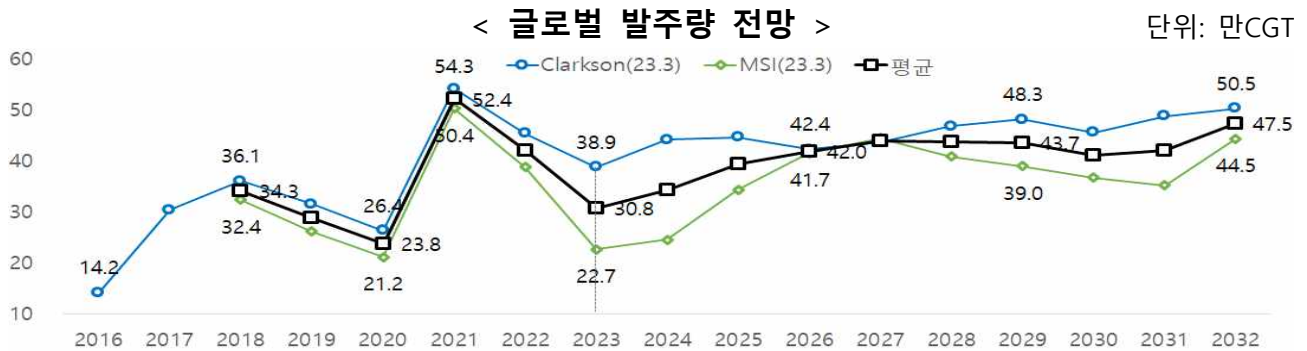
- 특히, RG 지원규모는 기업 재무구조 등을 기준으로 결정되므로, 수주 증가시기에 RG 한도가 부족해질 수 있다는 업계 우려가 있음

⇒ 글로벌 선박 시장의 호조세가 국내 조선업계의 수주 확대에 이어지기 위해서는 RG 등 금융지원이 뒷받침될 필요

Ⅱ. 국내외 조선산업 현황

1 해외 현황

□ 글로벌 발주량은 '32년까지 年 3천만CGT 이상의 호조세 유지 전망



○ '21년부터 발주량이 증가 중이며, 클락슨 대비 보수적인 MSI 전망에 따르더라도 '23년 이후 상승세가 이어질 전망

- 이는 IMO 환경규제 강화*에 따른 친환경 선박의 수요증가에 기인

* (IMO) '08년 대비 '50년까지 탄소집약도는 70%, 온실가스 배출량은 50% 감축

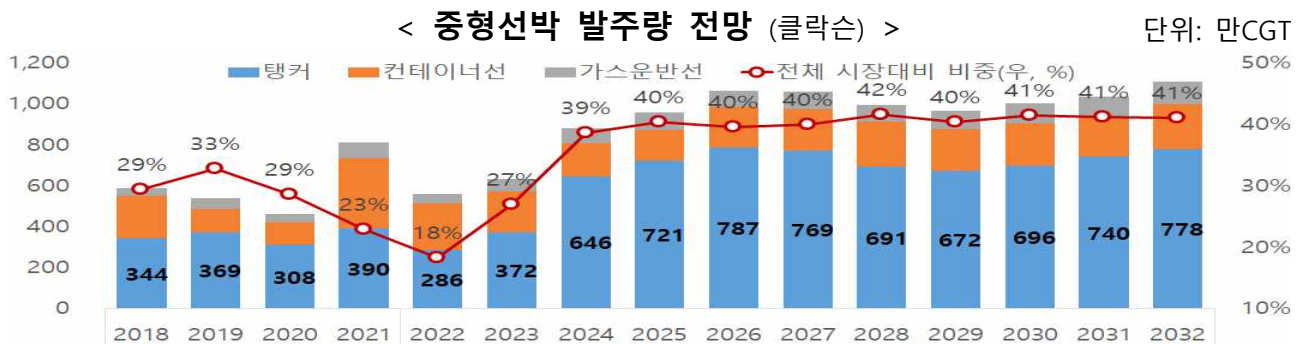
○ 우리 조선사는 세계 1~4위*를 차지하고 있으며, 글로벌 발주량의 1/3 이상을 지속 점유할 것으로 전망

* ('23.1월, 수주잔량 기준) 1위 삼성, 2위 현중, 3위 대우, 4위 삼호

□ 중형선박 시장은 '22년을 기점으로 시장 규모가 반등할 것으로 전망

○ 최근 구조조정을 완료한 중형 4사는 중형 탱커에 대한 경쟁우위를 바탕으로 향후 수주실적이 개선될 것으로 예상

* (대한조선) '13년 이후 아프라막스 탱커 누적수주량 기준으로 글로벌 점유율 1위



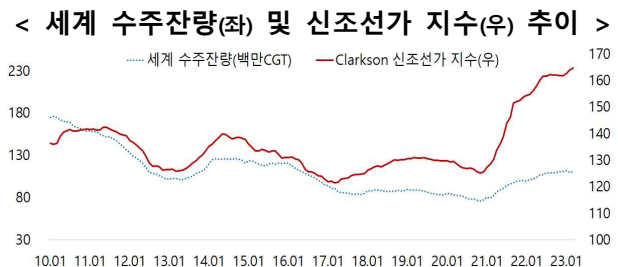
2 국내 현황

- (수주) '21년 이래로 글로벌 선박 시장 점유율이 확대 중이며, '23년 1분기에는 전체 글로벌 발주량의 44%를 수주

* 글로벌 선박시장 점유율 : ('21) 33% → ('22) 37% → ('23.1/4) 44%

- 국내 수주잔량도 '11년 이후 최고 수준(3,868만CGT)을 기록 중이며, 친환경·고부가 선박 등 고수익 선박이 대부분을 차지*

* 친환경선박 84.2%, 고부가선박 76.8% ('22년 국내 수주량 기준)



- (선가) 선가지수는 '09년 이후 최고 수준인 163.7*을 기록(클락슨, '23.2)하고 있으며, 고가의 친환경선박을 중심으로 최고가 경신 중

* 클락슨 선가지수('88.1월 선가 100)는 '20년 125.60 대비 30% 증가

- 특히, 우리 조선산업의 대표 주력 선종인 대형 LNG 운반선은 집계 이후 사상 최고치인 척당 2.59억불까지 상승

- (계약방식) 그간 선가의 40%를 선수금으로 받았으나, 최근 충분한 수주잔량에 따른 조선사의 영향력이 커져 50% 이상인 경우도 다수

< 계약방식별 선수금 비중 >

공정		<선수금>				인도	조선사 영향력
		RG발행	착공	탑재	진수		
계약방식	Heavy Tail	10%	10%	10%	10%	60%	低 ↓ 强
	Standard	20%	20%	20%	20%	20%	
	Top Heavy	20%	30%	20%	20%	10%	

◆ 최근 발주 확대, 선가 상승, 선수금 비중 확대 등 우리 조선산업에 우호적인 시장 여건이 조성 중

⇒ 국내 조선산업의 수주 확대와 재도약을 위해 RG 확대 등 금융 지원 필요

Ⅲ. 대응 방안

□ **(대형사)** 금융기관의 적극 수주지원 및 무보의 특례보증 활용

- (적기 발급) 한도 내 적기 발급 및 RG한도 초과 시 8개 금융기관간 추가 분담안을 마련토록 은행간 협의 추진 (기재부, 금융위 등)
 - * (분담제) 산·수은 및 6개 시중은행이 기관별로 RG 분담액을 정하고 순차적으로 RG를 발급
- 업황이 개선되는 하반기 이후 조선사의 해외 시장(글로벌 금융)을 통한 RG 발급 다원화 적극 노력 (기재부, 금융위)
- (특례보증) 시중은행의 RG 발급 확대를 위하여 무역보험공사의 특례보증에 무역보험기금을 적극 활용 (산업부)
 - * (대형사) 현재 전체 RG한도의 85% 이상(분담제 기준)이 소진되었을 경우 무역보험공사가 시중은행의 RG 발급에 대해 95% 이상 보증 가능

□ **(중형사)** 무역보험공사의 보증비율 상향 및 산·수은 추가 지원

- (특례보증) 시중은행의 RG 발급 참여 확대를 위하여 무역보험공사의 보증비율을 70%에서 85%로 상향 조정 (산업부)
 - 수주 확대에 따른 재원* 부족에 대비하여 다양한 재원 확대방안도 검토 (산업부, 기재부)
 - * (중형사) 400억원(출연금) * 운용배수(3배) → 1,200억원 운용 중 (잔여한도 936억원)
- (추가발급) 기존 RG발급 기관인 산·수은도 프로젝트별 수익성 검토를 통한 추가 RG 발급 노력 (기재부, 금융위)

□ **(자구노력)** 업계는 경영 효율성 제고, 적정가 수주 등 자율적 노력을 기울이는 한편, 조선산업 시황, 경영 상황 등 금융권 대상 설명회 개최

- 금융지원이 저가수주, 금융권 부실로 이어지지 않도록 저가수주 방지 가이드라인 마련을 위한 관계부처 공동용역 추진