

조선산업 위기극복을 위한 정책지원과제 건의

目次

- I. 국내 조선산업의 위상 ... 1
- II. 최근 경영환경 변화 2
- III. 정책과제 7

건의요지

① 건의배경

- 국내 조선산업은 수출기여도와 고용창출효과가 높은 국가기간산업인 동시에 대표적인 대-중소기업간 동반성장산업
- 일시적 유동성 위기에 처한 조선산업에 대한 금융지원 필요

② 건의요지

- 선박제작금융의 활성화
 - 지원기관 활성화(수출입은행 단독 → 수출입[지중은행)
 - 무역보험공사 보증 확대 등
 - 중소조선소에 대한 유동성 공급
 - 지원방식 개선
 - 지원방식 변경(소진한도→회전한도)
 - 선수금지급보증한도의 탄력적 운영
- 선박보증기금의 조속한 설립
- 회사채시장 안정화 조치

1. 국내 조선산업의 위상

□ 조선산업은 수출기여도가 높은 산업

- 국내 조선산업의 수출기여도는 2009년 12.4%였고 2010~2011년 10%대를 유지

<표1> 국내 조선산업의 수출기여도

구분	2009년	2010년	2011년	2012년
총수출 기여도 (%)	12.4	10.5	10.2	7.2
- 총수출액 (억달러)	3,635	4,664	5,552	5,482
- 선박수출액 (억달러)	451	491	566	397
수출순위	1위 선박 2위 반도체 3위 무선통신기기 4위 석유화학	1위 반도체 2위 선박 3위 일반기계 4위 석유화학	1위 선박 2위 석유제품 3위 반도체 4위 일반기계	1위 석유제품 2위 반도체 3위 일반기계 6위 선박

* 자료: 지식경제부

□ 선박이 10억원어치 팔리면 12명이 새 일자리

- 조선산업 취업유발계수는 12.0으로 선박 10억원어치가 팔리면 12명이 새 일자리
- 조선의 고용창출효과는 반도체(4.3)의 2.8배, 석유제품(1.3)의 9배

* 취업유발계수(한국은행) : 선박(12.0명), 자동차(10.7), 반도체(4.3), 석유제품(1.3)

□ '낙수효과'가 큰 대-중소기업 동반성장산업

- 조선산업은 대기업과 1천여개 협력 중소기업체들로 이루어져 있고 수주대금의 60~70%가 중소협력업체에게 돌아가는 등 '낙수효과'가 큰 산업
- 중소협력기업 총자산영업이익률이 8.79%로 대기업(5.12%)보다 높음

□ 외화가득률도 높은 산업

- 조선산업 매출액의 95%가량이 수출에서 발생하고 부품국산화율도 91.2%로 높아 외화가득률이 높은 산업

* 업종별 국산화율 : 선박(91.2%), 자동차(90.8), 기계(80.8), 석유화학(62.3), 전자부품(45.2)

II. 최근 경영환경 변화

1. 세계조선시장의 위축으로 국내 조선업체 경영 악화

□ 글로벌금융위기 이후 세계조선경기 악화

- 세계경기 회복지연으로 해운시황 악화, 선박공급 과잉, 유럽 금융시장 위축
- 벌크선운임지수(BDI ; Baltic Dry Index)는 지난해 12월 856을 기록 '08년 5월 이후 92% 하락했고, 신조선가지수는 126으로 '08년 8월 대비 33% 하락
 - * BDI : 철강·곡물 등 원자재를 포장없이 실어나르는 벌크선의 운임지수. 1985년 1월 기준 (1,000)으로 영국 런던 발틱해운거래소가 주요 선박들의 운임을 평균해 산출
 - * 신조선가지수 : 1988년 선박가격을 기준(100)으로 가격변동 추이 산출
- 세계 조선수주량도 지난해 2,129CGT(표준화물선환산톤수)로 2008년(5,440CGT) 이후 60.9% 하락
- 유로존 위기로 전세계 선박금융의 75%를 차지하는 유럽은행은 안전자산 선호 → 신조발주 수요 위축

□ 국내 조선업체 경영 악화

- 국내 조선업체의 지난해 수주량은 750만CGT로 전년대비 45% 감소
- 중소조선소의 경영난은 더 심각한 것으로 전해짐. 지난해 3분기 수주량이 전년 동분기 대비 73.2% 급감했고 수주량은 제품운반선 4척에 그침

<표> 국내 조선업체 수주량 및 수주잔량

(단위: 백만 CGT)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
수주량	18.1	4.4	12.7	13.7	7.5
수주잔량	65.4	66.8	53.3	44.1	37.4

* 자료: Clarkson

2. 중국 조선업체 급성장으로 한·중간 치열한 수주 경쟁

□ 글로벌 조선시장에서 한·중간 수주경쟁

- 한국은 지난 2001년 일본을 제치고 조선산업 수출경쟁에서 11년간 1위를 고수. 그러나 지난해 중국이 392억달러를 기록해 우리(378억달러)를 앞섬

- 우리나라의 세계 수주점유율도 35.0%로 중국(33.0%)과는 1.7%포인트차

<표3> 한국과 중국 조선 수출 현황

(단위: 억달러)

구분	'07	'08	'09	'10	'11	'12
한국	266	410	425	467	541	378
중국	123	196	283	403	437	392

* 자료: 한국무역협회

<표4> 한국과 중국의 선박 수주점유율

(단위: %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012
한국	34.6	33.3	26.4	27.9	40.8	35.0
중국	35.1	35.8	49.5	45.9	32.5	33.3

* 자료: Clarkson

□ 중국정부의 전폭적인 지원으로 중국 조선업계 급성장

- 중국 조선산업은 기술경쟁력 측면에서는 한국에 비해 낮은 수준이나 중국정부의 정책지원으로 급속히 성장
 - * 중국 세계 선박금융시장의 약 19% 차지('09, Marine Money)
- 중국개발은행은 전담 선박금융센터를 만들어 220억달러 가량을 지원
- 중국수출입은행은 글로벌금융위기 이후 ① 단독 선박용자 프로젝트 확대, ② 고부가가치 선박 및 해양구조물 수출 프로젝트 지원(고정자산투자 대출, 건조유동자금 우대대출), ③ 조선소 지급보증 등을 통해 자국 조선소 지원 강화

3. 선박대금 결제방식 변경으로 자금난

□ 대금지급방식이 선수금 비중이 낮은 방식으로 전환

- 2008년 글로벌금융위기 이후, 대금지급방식이 '공정단계별 5회 균등분할'(20-20-20-20-20%)에서 '헤비테일(Heavy-tail)'방식(10-10-10-10-60%)으로 변화돼 선박제작의 자금난 봉착

<표5> 대금지급방식 변경에 따른 단계별 자금유입비중

	계약(RG발급)	절단(착공)	탑재	진수	인도
Standard	20%(20%)	20%(40%)	20%(60%)	20%(80%)	20%(100%)
Heavy-tail	10%(10%)	10%(20%)	10%(30%)	10%(40%)	60%(100%)

□ 선수금 축소에 따른 자금난

- 자금수요는 균등하게 발생하는 반면 자금공급은 후반부에 집중되기 때문에 자금수급의 불일치 발생
- 대개 수주에서 건조까지 1~3년이 소요되기 때문에 이같은 자금난은 기 계약된 선박의 인도가 완료되는 3년후까지 지속될 전망

<표6> 대금지급방식 변경에 따른 경영악화 사례

- '07년 2조원 이상의 현금성자산을 보유했던 현대미포조선은 지난해 2천억원 수준으로 급감
- 대우조선해양은 '08년 순차입금이 (-)7천억원이었으나 지난해 6월 2조4천억원 수준으로 급증
- 삼성중공업은 지난해 1분기 순차입금이 (-)3천억원이었으나 지난해 3분기 9천억원으로 급증

4. 국내 금융기관의 경직적 여신관리로 자금난 심화

□ 수출입은행 외에 금융권의 제작금융 지원 절대부족

- 지난해 9월 금융위가 정책금융공사와 산업은행이 1조원, 시중은행이 3조원 등 총4조원을 지원할 것이라 했으나 5개월간 시중은행 지원실적은 거의 없음

<표7> 시중은행 지원실적 저조 이유

- 금융권은 '리스크 관리 강화'를 이유로 기업대상 여신관리를 강화하고 이에 따라 유동성 배분이 이뤄지지 못하고 일부 기업 및 특정산업으로 편중
- 자금수요측면에서 수출입은행에 비해 시중은행의 금리가 낮은 상황
 - * 제작금융 참여 시중은행 : 국민, 우리, 신한, 하나, 외환
 - * 제작금융금리 : 수는 3% 후반~4% 초반(산은, 정책공사 유사), 시중은행 5%대
 - * 지난해 국내 주요 조선사 유동성 확보 자구책(회사채 등)
: 현대 1조2천억, 삼성 1조2천억, 대우 5천억원 등

- 글로벌 경제위기로 업황이 어려운 조선[해운]건설산업에 대해서는 여신회수 및 심사기준을 강화하는 상황

<표8> 주요 금융기관 여신심사 강화 현황

금융기관	향후 시행 계획
우리은행	- 조선/건설/부동산개발업에 대한 여신심사기준 강화 → 대출비중 축소 - 휴대전화/자동차업종 여신 확대
하나은행	- 성장전망이 어두운 업종에 대한 대출 축소 - 높은 연체율업종 중 최근 3~6개월 간 연체액 증가율이 높은 기업대출 축소
신한은행	- 리스크관리 강화 차원에서 포트폴리오 조정을 위한 세부 방안 마련 중
외환은행	- 성장 가능성이 높은 기업을 선별해 집중 지원할 계획

□ **선수금환급보증(RG ; Refund Guarantee) 발급이 어려워 수주 제한**

- 선주들은 수출신용기관의 RG를 선호하고 일반은행은 '실패경험'을 이유로 RG 발급을 기피하고 있는 상황

<표9> RG 발급 난항에 따른 수주제한 사례

- 신아SB는 지난해 5월 유럽 선주와 MR탱커 6척에 대한 수주의향서(LOI)를 체결했으나 금융권이 저가 수주라는 이유로 RG발급을 거부해 수주 무산
- 세광조선도 '11년 5월 아일랜드 선주가 선박 4척 건조를 제안했으나 RG 발급 거부로 수주 무산
- 성동조선해양은 지난해 5월 가축운반선 10척을 6,500억 원에 수주했으나, 주채권은행은 인도기일이 촉박하고 리스크가 높다는 이유로 RG발급을 거부해 수주무산 위기에 처한 바 있음. 이후 성동조선과 선주측이 선박 인도기일을 연장하자 우리은행이 RG 발급에 합의
- 세교중공업은 '09~'10년 벌크선 6척을 1억5천만달러에 수주했으나, 은행으로부터 RG발급을 받지 못해 수주 취소. 결국 '11년 4월 작업장 폐쇄
- 오리엔트조선도 RG 발급이 막혀 법정관리 신청 후 수리조선소로 전환

5. 기업자금조달시장 악화

□ **회사채 시장의 양극화**

- 금융지원을 받지 못하는 조선사들은 회사채를 발행해 비용을 충당
- 최근 회사채 시장은 AA 등급 이상위주로 이뤄지고 있으며 응진사태(지난해 9월) 이후 투자자의 A등급 이하 회사채 기피현상 심화

<표10> 등급별 회사채 발행현황

(단위: 억원)

	AA등급	A등급	BBB등급
10월	29,816	21,600	6,390
11월	32,166	7,300	1,320

* 자료: 금융투자협회

□ 회사채 시장의 양극화

- 회사채 시장 양극화는 기업의 정상적 운영을 불가능하게 할 것으로 전망
 - * 회사채 시장 양극화가 기업에 미치는 영향 : A등급 이하 회사채 기피현상 심화
 - 만기연장 및 차환 불가 → 기업 유동성 악화 → 상환재원 마련 위한 기업매각 등
- 올해 만기예정인 회사채는 40조원 수준이며 이 중 A등급 이하 회사채는 전체의 50%인 20조원수준인 만큼 정부대책이 시급
- 특히, 조선·해운·건설 업종은 신용등급과 관계없이 회사채 발행이 어려운 상황

III. 정책과제

1. 선박제작금융 지원기관 활성화(수출입은행 → 수출입[시중은행])

□ 시중은행의 실질적 참여 지원

- 시중은행의 저리자금 확보방안 지원
- 무역보험공사의 보증비중을 확대해 시중은행의 적극적 참여 유도

□ 중소기업에 유동성이 공급되도록 제도 보완

- 제작금융의 상당부분이 대기업에 편중돼 중소기업의 자금부족 현상 지속
- 우량 중소형기업에 대해 경영정상화가 이루어질 수 있도록 RG발급, 선박건조 자금대출, 기존 대출금의 이자감면 및 상환유예 등의 대책 마련
- 기업신용보다 수출프로젝트 및 발주처 신용을 고려한 유동적 여신관리 필요

□ '대-중소기업 상생발전 금융프로그램'의 재도입

- 리먼사태후 시행되었던 '대-중소기업 상생발전 금융프로그램'의 부활
 - * 조선사가 차주(借主)가 되고 중소 협력사들이 조선사 앞으로 원부자재를 납품하면 즉시 대출금이 지급되는 방식

2. 지원방식 개선으로 실질적인 여신총액 확대

□ 실질적인 여신규모 확대 : 소진한도→회전한도(수출입은행)

- 2011년 수출입은행이 제작금융 지원방식을 '회전한도→소진한도'로 바꾸면서 실질적인 여신총액이 줄어듦
 - 회전한도 : 여신한도를 배정받고 그 범위내에서 돈을 꺼내쓰는 방식. 100억 원 한도를 받은 기업이 50억원을 인출하면 잔여한도는 50억원이지만, 50억 원을 갚으면 100억원으로 늘어함. 개인의 마이너스통장대출 개념
 - 소진한도 : 연간 건조계획을 바탕으로 소진한도를 정하는 방식
- 선박제작금융방식을 다시 회전한도로 바꾸면 실질적인 지원효과는 크게 증가

□ 총여신한도에서 선수금지급보증(RG) 제외

- RG는 실물거래를 뒷받침한다는 점에서 일반적인 채무보증의 성격과 다름
- 총여신한도에서 RG를 제외하는 등 탄력적인 제도 운영 필요

3. 선박보증기금의 조속한 설립

□ 조선·해운업에 특화된 보증기금 신설

- 선박보증기금 신설은 국내 조선산업에 대한 대외신인도 제고
- 선박보증기금을 조속히 설립해 조선산업의 불황 장기화를 사전 차단하고 해당 산업의 경쟁력 강화

4. 회사채시장 안정화 조치 필요

□ 유동성지원정책 필요

- 회사채 신속인수제도 도입, 채권시장 안정펀드 만기연장, 연기금 등 기관투자 가이드라인 완화, 하이일드 펀드 지원 등의 조속한 시행
- 회사채 시장 활성화 정책은 이미 지난 외환위기, 글로벌금융위기시 도입된 정책인 만큼 시행에 따른 어려움 없이 신속한 시장안정에 기여할 것으로 판단

<표11> 주요 회사채 시장 활성화 대책

제도	내용
회사채 신속인수제도	일정요건을 충족하는 회사들의 회사채에 대해 사모방식으로 인수하는 방안. '01년 산업은행이 만기도래 물량 80% 인수, 발행사 20% 인수
기관투자 가이드라인 완화	연기금 등 주요 기관투자자의 비우량 회사채에 대한 투자여력확대
하이일드펀드 지원	고수익·저등급 회사채 투자자에게 세제혜택을 제공
채권시장 안정펀드 만기연장	일정수준의 저등급 회사채를 인수하는 별도의 펀드 조성. 리먼사태후 10조원 규모 조성

□ 기업신용 보장을 통한 시장활성화 대책 필요

- 신용보증기금 등 보증기관이 보증을 제공해서 발행하는 프라이머리 채권담보 부증권(P-CBO) 시행 필요

<표12> 기업신용 보장 대책

제도	내용
프라이머리 채권담보부증권	신용도가 낮은 기업의 신규발행 채권을 모아 풀(Pool)로 만들고 신용보증기금 등 보증기관들의 보증을 거쳐 채권 발행
보증부 사채제도	증권회사 및 주채권은행의 보증을 통해 채권을 발행하는 보증부 사채제도의 활성화