산업경쟁력
시리즈 ①

e-KIET 산업경제정보

제 606호
(2015-03)
2015.2.10

조선산업의 글로벌 위상 변화와 향후 전략

요 약

최근 중국의 추격과 엔저를 등에 업은 일본의 회생, 국내 대형조선의 실적 악화로 우려의 시각이 고조되고 있어 국내 조선산업의 경쟁요소를 진단해 보고 향후 발전방향을 모색

조선산업은 1990년대 중반 이후 최근까지 외부환경 변화 및 주도기업의 자체 역량과 전략에 따라 주도국이 일본 → 한국 ··· 중국으로 빠르게 변화

● 경쟁구조를 선종별로 볼 때 시황에 따라 차이는 있으나 한국은 초대형 컨테이너선, LNG선, 해양플랜트, 탱커 등 고부가가치 선종에 집중하고 있고, 중국과 일본은 벌크캐리어와 탱커에 주력

한편, 각국 주요 핵심기업들의 위상변화를 살펴보면, 우리나라의 경우 시장 점유율이 2000년을 정점으로 점차 낮아지는 추세인 반면 중국은 유지, 일본은 엔저로 상승 기조

한·중·일 3국의 경쟁자원은 가격 요소 측면에서 우월한 중국이 질적 제고를 모색하고 있는 상황으로, 한국은 일본과 대등하나 차별화 요소는 다소 빈약

최근 현안은 유가 하락으로 인한 해양플랜트 시장 침체, 중소조선의 누적적자와 대형조선의 영업 손실, 엔저에 의한 일본의 부활 등으로 요약 가능

대응전략으로, 빅 3의 경우 엔지니어링 기반 강화로 오프쇼어(Offshore) 및 고부가가치 선박 시장을 차별화하여 주도하고, 나머지 업체들이 범용시장 공략 및 친환경 상선 건조기반 강화를 통해 중국기업과의 차별화를 모색

KIET 산업연구원
Korea Institute for Industrial Economics & Trade

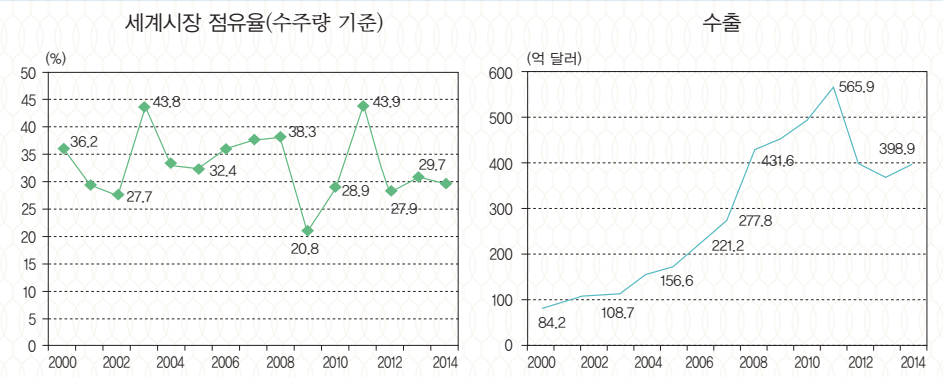
최근 국내 조선산업에 대한 우려의 시각 확대

국내 조선산업은 1970년대 글로벌 시장에 진입하면서 단숨에 세계 2위의 위치에 올라섰고 2000년 이후에는 반세기 가까이 세계시장을 주도하던 일본을 추월하고 세계시장의 강자로 부상

● 2000년 이후 30~45%에 이르는 높은 시장 점유율로 세계시장을 이끌었고, 국내에서도 상당 기간 품목기준 수출 1위, 빠른 고용 증가 등으로 대표적인 국가 주력산업으로 평가됨.

● 글로벌 금융위기 이후에도 고유가 배경의 해양플랜트 시장에 성공적으로 진입하면서 양적으로 빠르게 성장한 중국의 벤치마킹 대상이 됨.

그림 1 | **국내 조선산업의 시장성과**



자료 : IHS, *World Shipbuilding Statistics*, 각호, Clarkson, *World shipyard Monitor*, 각호, 한국무역협회.

그러나 최근 중국이 국가 차원의 적극적인 지원으로 조선부문의 새로운 강자로 부상한데 이어 해양플랜트 시장에서도 성과를 내기 시작하였고, 엔저로 무장한 일본도 다시 우리나라를 압박

● 우리나라는 중국, 일본과 달리 소수 대형업체의 비중이 큰데[1], 최근 이들 업체의 실적 부진이 나타나고 있어 국내 조선산업 전반에 대한 우려가 고조

이런 우려의 시각을 감안하여 국내 조선산업의 경쟁 요소에 대하여 진단해 보고 향후 발전방향을 모색하고자 함.

세계시장 주도국, 일본 → 한국 ⋯› 중국으로 빠르게 변화

주도국 변화 측면에서 볼 때 1990년대 중반 이후 최근까지 외부환경 변화 및 주도기업의 자체 역량과 전략에 따라 일본 → 한국 ⋯› 중국으로 빠르게 변화

1) 세계 1위에서 5위가 국내 업체이고, 상위 10대 업체에 국내 7사가 포함되어 있으며, 국내 3사의 국내 건조비중은 50%를 상회.

● (한국) 합리화조치가 해제(1993.7)된 1990년대 중반부터 설비확장과 기술개발을 통해 글로벌 수요변화에 적극적으로 대응했기 때문에 2000년 이후 글로벌 조선시장을 선도[2]했으나 최근 중국이 추월

● (중국) 정책적 지원을 배경으로 빠르게 성장, 글로벌 금융위기 직후인 2009년부터 수주, 건조 및 수주잔량 3대 지표에서 부분적으로 한국을 추월하여 오다 2012년 이후 3대 지표 모두 세계 1위 달성[3]

● (일본) 대형 기업들의 조선사업 비중 축소와 보수적 투자로 세계시장 점유율이 계속 하락, 2000년에는 한국이, 2006년에는 다시 중국이 추월하였고, 벌크선 중심의 많은 수요를 중국이 흡수

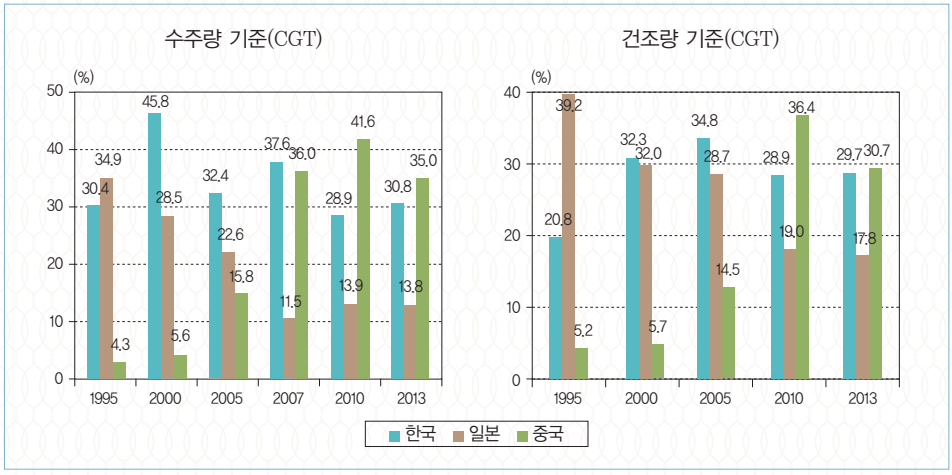
＊ 그러나 2012년 이후 친환경 선박 개발의 성과와 아베노믹스에 의한 엔저로 가격경쟁력을 회복하면서 세계시장 점유율 회복 중

한·중·일 경쟁구조는 과거 중국의 선박 수요를 한국과 일본이 공급하는 한·일의 대중 분업구조에서 2000년 이후 중국이 핵심 공급자로 가세한 3국 간 경쟁관계로 변화

● 3국의 세계시장 점유율은 2013년 건조량(CGT) 기준 78.2%로 한국 29.7%, 중국 30.7%, 일본 17.8%로 나타나고, 수주량 점유율은 한국 30.8%, 중국 35.0%, 일본 13.8%로 일본 점유율을 중국이 흡수

● 경쟁구조를 주요 선종별로 볼 때 선종별 시황에 따라 차이는 있으나 한국은 초대형 컨테이너선, LNG선, 해양플랜트 등 고부가가치 선종에 집중하고 있고, 중국과 일본은 벌크캐리어와 탱커에 주력[4]

그림 2 | **한·중·일의 세계시장 점유율 변화**



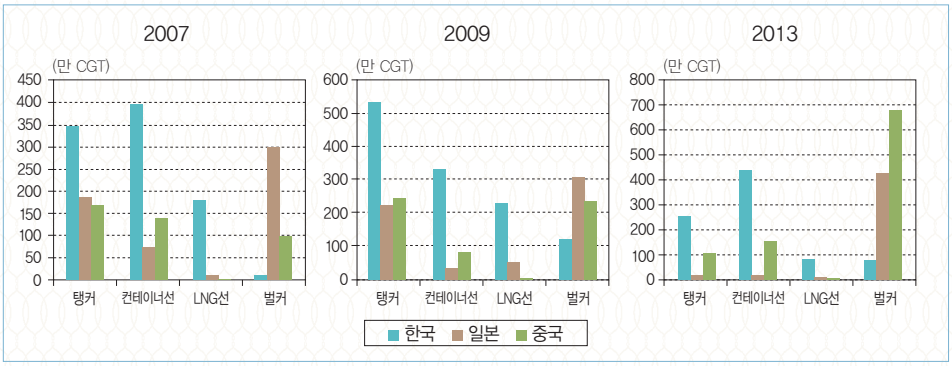
자료 : Lloyd, *World Shipbuilding Statistics*, 각호.

2) 1단계(1993~95) 대표적 설비확충 기업은 현대중공업, 삼성중공업, 대동조선(현 STX조선해양), 2단계(2000년 이후) 설비확충 기업에는 조선업체 대부분이 해당되고 신규 진입업체도 다수 발생.

3) 그러나 중국은 시황 침체, 품질문제, 인도 지연 등으로 건조량이 줄면서 2014년 건조량 기준 우리나라가 중국을 추월(중국 33.1%, 한국 34.6%).

4) 일본의 벌크캐리어 주력은 시리즈선 건조라는 집중화 전략의 결과로, 선박구조가 비교적 단순한 벌크캐리어를 연속 건조함으로써 건조비용 절감을 꾀하고 수익제고를 모색.

그림 3 | **한·중·일의 선종별 경쟁구조**(건조 기준)



자료 : Lloyd, 각호.

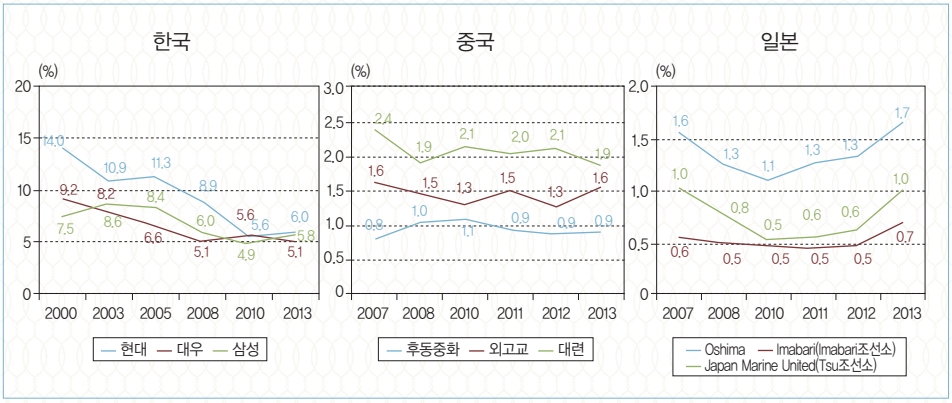
한편, 한·중·일 주요 기업들의 세계시장 점유율은 한국이 2000년을 정점으로 점차 낮아지는 반면 중국은 유지, 일본은 상승 추세

● 현대중공업 등 국내 빅 3의 점유율 하락은 글로벌 시황의 호조로 시장에 진입한 업체들이 늘어났기 때문이나 2010년 이후에도 점유율이 회복되지 않는 것은 해양플랜트로의 다각화 영향으로 추정[5)]

● 중국의 경우 정부의 수요 창출 물량과 파이낸싱으로 유인한 해외물량이 대표 국영 조선소(후동중화, 외고교, 대련조선 등)에 집중된 결과[6)]

한편, 일본 조선업체들은 아베노믹스에 의한 엔저와 친환경 선박시장에의 대응으로 시장 점유율이 늘어나는 추세

그림 4 | **한·중·일 주요 조선업체의 세계시장 점유율 변화**



주 : 건조량(CGT) 기준, 그러나 한국 빅 3의 2013년 점유율이 5% 이상인 데 반해 중국, 일본 대표기업들의 점유율은 2% 미만.

5) 해양플랜트의 경우 단위당 금액은 고가이나(FPSO 1기가 약 35억 달러, 드릴십 1척 6억 달러 등) CGT 기준 규모는 상대적으로 작아 CGT 기준 통계에서는 크게 과소 추정.

6) 중국은 조선업체 수가 강선 건조만 2012년 기준 701개이고, 2014년 말 중국 정부의 최종 White List 대상 조선소도 60개에 달해 일정 규모의 건조를 지속하고 있는 조선소가 다수.

● 특히 벌크선에 특화하여 시리즈선 건조에 집중한 Oshima와 Imabari, 2013년 IHI와의 합병을 추진했던 JMU의 경우 2011년 이후 세계시장 점유율이 높아짐.[7)]

경쟁자원, 한국은 차별화 요소 다소 빈약

한·중·일 3국의 경쟁자원은 가격요소 측면에서 우월한 중국이 질적 제고를 모색하고 있는 상황으로, 일본과 한국은 비슷한 수준

● 중국은 질적으로 미흡하나 국가 차원의 역동적 정책지원과 건조 경험 축적으로 빠르게 개선되는 중[8)]

● 일본은 기자재, 건조능률, 납기, 품질, 연구개발 등에서 상대적으로 우월한 것으로 평가

● 한국은 대부분의 경우에 중간 정도인 것으로 평가되고 경쟁자원에서 뛰어나게 차별화된 요소는 다소 빈약한 수준

표 1 | **동북아 3국의 경쟁자원 요소 비교**

		한 국	일 본	중 국
인력자원	인건비(지수)	100	100	40
	공급규모	공급 부족 → 충족	고령화, 공급 부족	공급 충분
후판	가격(달러/톤)	565	573	559
	공급량	일부 수입/수출	일부 수출	일부 수출
기자재(엔진 포함)	가격지수	95	100	국산 80 수입기자재 110
	공급량	자급률 약 80% 엔진/부품 대중 수출	자급률 90% 일부 수출	자급률 약 55% (외자기업 공급비중 높음)
건조능률(지수)		98	100	50~60
납기(지수)		98	100	75~85
AS 및 품질보증		일부 구축(기술제휴선 네트워크 활용)	글로벌 AS망 구축	글로벌 AS망 구축
선박 성능 품질		100	100	90
자본투자	연구개발	R&D 규모 미흡 (증가율 미흡)	R&D 규모 적정 (일본재단 지원)	정책적 투자 증가 (효율은 미흡)
	설비가동지수	78.2(조정 중)	75.6(정체)	61.6(구조조정 중)
선박금융	규모지수	80	95	90
	이자율	CIRR	CIRR	Libor+4%
내수 선박 비중		10% 미만	40% 내외	20% 내외
정부 지원		R&D 지원, 구조조정	R&D 지원	적극적 육성, 구조조정

자료 : 한국조선해양플랜트협회, 「조선해양산업 경쟁력분석 및 혁신전략」, "전문가 실태조사" 참고, 2014년 기준으로 보완·조정.

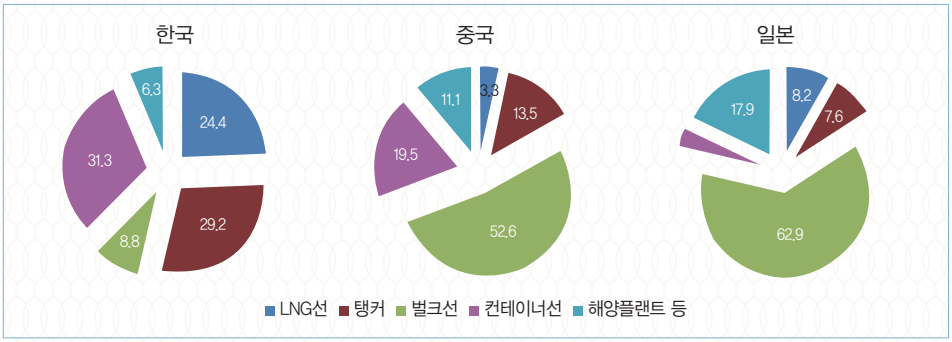
7) 단일 야드 기준 점유율을 의미하며 JMU의 경우 Tsu조선소, Imabari의 경우 Imabari조선소 실적임.
8) 인력자원(인건비 측면), 후판, 금융조건, 내수 및 정부지원 등 다방면에서 한국과 일본보다 좋은 조건을 확보하고 있는 것으로 평가.

수주 선종별 구성은 한국이 우월

글로벌 시장에서의 경쟁력 결과가 고부가가치 선종의 수주 및 건조 비중이므로 이를 기준으로 평가할 경우 한국이 가장 우월

● 일본, 중국의 수주잔량이 벌크선에 집중되고 있으나(각각 62.9%, 52.6%), 한국은 고부가가치 선종인 대형 컨테이너선, 유조선, LNG선, 해양플랜트 등의 고른 포트폴리오를 구성[9)]

그림 5 | **동북아 3국의 선종별 수주잔량 구성**(2013)



자료 : Lloyd 통계 이용, 산업연구원(KIET) 작성.

현안 1 : 유가 하락으로 해양플랜트 시장 침체

글로벌 경제 침체로 에너지 수요가 감소한 데다 셰일가스 생산 및 수출이 증가하면서 유가 하락이 진행되고 있는데 이는 오일메이저의 수익 악화로 이어지면서 해양플랜트 시장 침체를 초래

● 이 같은 에너지 가격 하락 추세는 당분간 지속될 것으로 전망되며[10)], 낮은 석유가격으로 인해 아직 개발 원가가 높은 셰일 에너지 개발업체도 타격을 받고 있는 것으로 나타남.[11)]

● 영업성과에 민감한 글로벌 석유업체(IOC)들은 저유가에 따른 수익성 악화로 인력 감축, 프로젝트 조정 등을 추진

● 반면 국가에서 에너지 사업을 주도하고 있는 일부 국영 석유업체(NOC)들은 생산설비 확장을 지속[12)]하고 있어 세계 에너지시장의 공급구조 변화도 예상됨.

● 에너지 개발 프로젝트별로 손익분기점이 다른데 최근 유가수준에서는 다수의 프로젝트가 개발 유보 가능성이 높음.[13)]

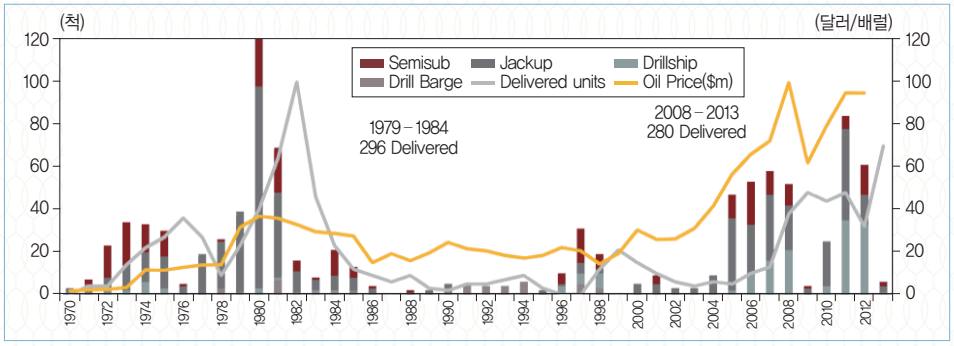
9) 벌크선의 경우 선박 구조가 상대적으로 단순하여 시장 진입 초기단계의 조선소들이 주로 건조하며, 통상 선가가 낮아 수익성이 떨어지는 선종으로 평가.
10) 미국의 천연가스 가격은 세계 최저 수준으로 유럽시장의 1/5, 일본시장의 1/8 가격 수준에서 거래되고 있고, 2015년 1월 15일 원유가격은 WTI 선물 2월물 가격이 배럴당 46.25달러, 싱가포르 현물시장에서의 두바이유 가격은 44.48달러, 북해 브렌트유 가격은 47.67달러 등으로 2011년 대비 약 60% 하락.
11) 2015년 1월 미국의 셰일가스 개발업체 WBH Energy가 에너지 가격 하락에 의한 수익성 악화로 파산.
12) 특히 유럽 및 북미지역 업체들이 사업규모를 줄이고 있는 데 반해 중국의 국영 석유업체들은 석유생산시설을 계속 확장하고 있어 향후 세계 석유산업계의 구조변화도 예상.
13) 배럴당 50~70달러 사이에 많은 프로젝트가 집중되어 있음.

표 2 | **최근 유가 하락에 따른 오일 메이저의 대응**

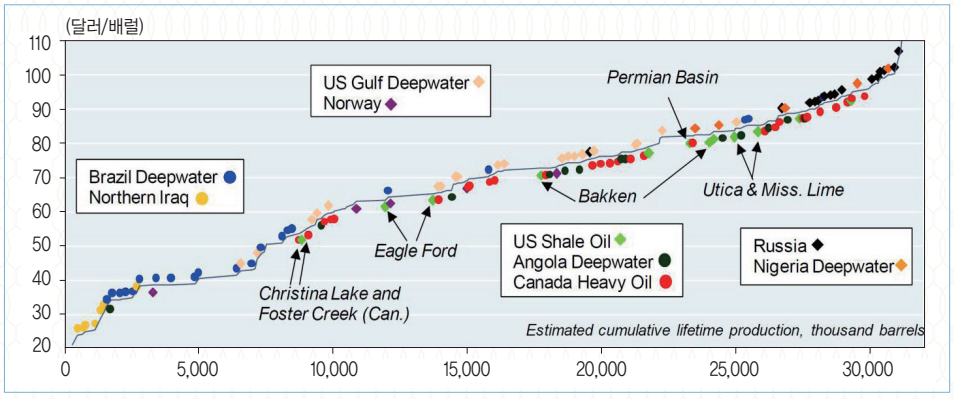
오일 메이저	주요 프로젝트	유가 하락 대응
Royal Dutch Shell (영+네)	노르웨이 Ormen Lange field 증산 P/J	2014.4월 사업 연기, 예상보다 비용 7배 상승
Royal Dutch Shell(영+네) + Qatar Petroleum	콰타르 Al-Karaana Petrochemical Plants P/J	2015.1월 65억 달러(43억 파운드), 200만톤/년 규모 석유생산 사업 취소
Premier Oil(영)	Falkland Islands Sea Lion P/J	2015.1월 20억 달러 규모, 사업 보류
Statoil(노)	Greenland 서안 석유탐사 3건	2014년 구조조정(500명 감축), 2015.1월 채굴권 면허 반납
Canadian Natural Resources(캐)	North Sea P/J, West Africa P/J 등	2015.1월 탐사 및 시추 예산 축소 (86억 달러 → 61억 9,000만 달러)
Apache(미)	Global LNG P/J(호주 Wheat-stone, 캐나다 Kitimat P/J 등)	2014.12월 지분 매각(Wheatstone 13%, WA-49-L 65%, Kitimat 50%), 고용 5% 감축(250명)

자료 : http://www.ft.com, http://www.rttnews.com, http://www.reuters.com 등.

그림 6 | **유가와 시추장비 발주추이**(위) / **프로젝트별 손익분기점 유가수준**(아래)



자료 : Douglas-Westwood & Riglogix.



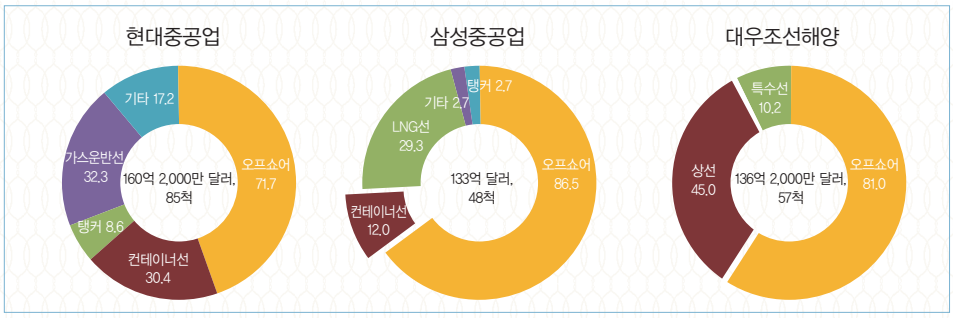
자료 : Goldman Sachs Research, "Goldman Sachs Top 380 Projects".

이러한 에너지 가격 하락추세에 의한 해양플랜트 발주 감소는 핵심 사업 구조를 해양플랜트 쪽에 맞춰 시스템 및 인력구조를 개편하고 있는 국내 대형 조선업체 및 관련 기자재 부문에 심각한 타격

● 국내 빅 3의 경우 업체마다 차이는 있으나 수주해 놓은 해양플랜트의 건조는 물론 향후 사업 발전방향을 오프쇼어(Offshore) 쪽으로 설정, 구조개편을 진행

● 유가 하락으로 프로젝트들을 점검하고 있는 오일 메이저들은 해양플랜트 발주를 크

그림 7 | 국내 빅 3의 제품별 수주 구성(2013)



게 줄였고 국내 업체들의 2014년 수주실적도 전년 대비 약 53.1% 감소한 112억 달러 정도로 추정, 드릴십 수주도 2척에 불과[14]

현안 2 : 엔저에 의한 일본의 부활

과거 경쟁국이었던 일본이 아베노믹스 추진 이후 엔화가 약 30% 이상 절하되면서 가격 경쟁력을 회복하고 있고 이는 기자재산업은 물론 조선산업에도 영향을 미치기 시작

● 엔화가 절하되면서 국산 기자재의 대일 수출 위축은 물론 일본산 기자재 수입이 증가하고 있고, 조선의 경우에도 일본이 국내에서 주력하는 초대형 컨테이너선, LNG선 시장의 경쟁자로 부상하고 있음.

● 2014년 말 기준 일본의 1만 4,000TEU급 컨테이너선 수주잔량이 23척에 이르고, 범용선박 전용 이마바리조선이 해외에서 LNG선 2척을 수주하여 일본 전체의 LNG선 수주[15] 잔량도 20척을 기록[16]

2015년 들어 일본 조선산업의 부활 행보는 더욱 강하게 나타나고 있는데 이마바리조선의 초대형 도크 신설, 해외 발주 2만TEU급 컨테이너선 11척 수주 등이 대표적인 이슈

● 일본 조선업체의 자국 내 초대형 도크 신설은 18년 만에 이루어지는 것이고, 대만 선사 발주 극초대형 컨테이너선의 대량 수주로 일본은 거의 7년 만에 월 단위 수주량 기준 세계 1위를 기록

현안 3 : 중소조선에 이어 대형조선도 자체 구조조정 추진

(중소조선 구조조정) 관련 중소 조선업체들의 누적적자가 심화되고 있고, 2013년 STX조선해양도 법정관리 대상에 편입되면서 채권 금융기관의 부담이 가중되고 있는 상황

14) 최근 세계시장의 드릴십 발주 추이를 보면 2011년 36척→2012년 34척→2013년 13척→2014년 5척 등으로 급감.
15) 미쓰비시중공업(기술)과 이마바리조선(건조)이 공동으로 2013년 MILNG라는 업체를 설립, 가동에 들어갔고 벌크선을 시리즈로 건조하던 이마바리조선이 고부가가치선인 LNG선 건조시장에 진입.
16) 아베노믹스 이전인 2011년에는 우리가 LNG선 46척 가운데 42척을 수주하였고(91.3%), 수주잔량 점유율도 83.1%를 기록하였는데 2013년 척수 기준 수주잔량 기준 점유율이 66.7%로 하락.

● 선가가 2013년 6월 이후 상승하면서 하락 폭이 약간 줄었지만 선종별로 여전히 호황기 대비 약 30% 내외로 하락한 수준이어서 지금과 같은 저선가 구조에서는 건조할수록 적자규모가 확대

● 그러나 우리는 물론 세계 대부분의 조선소들이 비슷한 상황으로, 여기서 사업을 철수하면 범용선박 건조의 핵심 역할을 담당할 업체가 크게 줄어 정상 수요기는 물론 차기 호황기에도 시장 견인이 불가능

(대형 조선의 자체 구조조정) 대형 조선업체들도 저선가, 해양플랜트 설계 변경에 의한 추가비용 증가, 출혈경쟁 등으로 영업 손실이 발생하면서 자체 구조조정을 추진

● 특히 건조 중인 해양플랜트 프로젝트에서 추가적인 설계 변경이 발생할 경우 증가한 비용을 국내 조선업체들이 부담하는 유형의 계약이 진행되면서 손실 가중

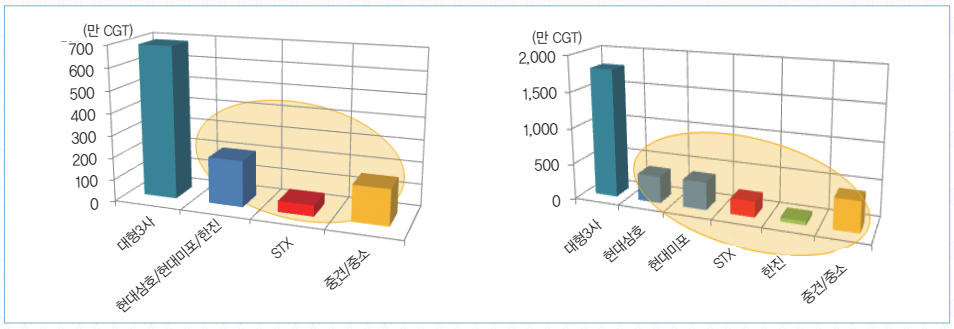
● 통상 극초대형 컨테이너선, 대형 오프쇼어 프로젝트, LNG선 등은 국내 업체 간 경쟁인데 발주량이 줄다 보니 국내 업체들끼리 출혈경쟁을 하고, 이는 결국 국내 업체들의 수익 악화로 귀결[17]

(향후 전략) 고부가가치 및 범용 영역, 그룹별 적극 공략 필요

한국은 상선부문의 침체를 해양사업 확대로 대응한 빅 3의 전략에 따라 향후 세계 조선 해양시장 주도권이 크게 달라질 전망이나[18] 고부가가치 및 범용 영역을 그룹별로 나누어 적극적 공략 필요

● 글로벌 경쟁력이 월등한 빅 3의 경우 계속 동일 영역에서 경쟁을 하기보다 해양 엔지니어링을 강화한 해양플랜트(주력) + 고부가가치 선박(보조), 고부가가치 선박(주력) + 해양플랜트(보조), 고부가가치 선박(집중) + 범용 다수요 시리즈 선박(보조) 등으로 차별화

그림 8 | **빅 3와 나머지 조선 전업업체 그룹 비교**



자료 : Clarkson 통계로 산업연구원(KIET) 작성(좌 : 2014 수주량, 우 : 2014 수주잔량).

17) 2014년 상반기 영업이익률이 현대 −4.9%, 삼성 −1.5%, 대우 2.3%, STX −11.4% 등으로 나타남.
18) 빅 3와 나머지 조선업체들을 2014년 수주량 및 수주잔량 규모를 기준으로 비교해 본 결과 빅 3의 비중이 50%를 상회하는 상황.

● 현대중공업 그룹의 현대미포조선, 현대삼호중공업의 경우 중국 및 일본 주력기업과의 경쟁이 쉽지 않은 것으로 보이나 조선 전업기업으로서 상선부문에 집중(고부가가치 상선 + 범용 상선)

● 구조조정 중인 STX조선해양은 기술인력 감축이 진행될 경우 향후 생산역량이 위축될 수 있으나 조정을 빠르게 마무리하고 축적된 건조 경험과 기술을 기반으로 상선시장 공략(고부가가치 상선 + 범용 상선)

● 중견/중소조선업체 그룹은 성동조선, SPP조선, 대선, 신아, 대한, 신안중, 한국야나세 등으로, 주력기업들이 채권단 관리하에 있어 생산역량 강화가 어렵지만 범용 상선에 집중하여 수주전략을 추진

따라서 국내 조선산업의 발전방향은 업체별로 해양플랜트 및 고부가가치 선박 부문에의 차별화 및 범용 선박시장에의 집중화[19]

● 해양플랜트는 유가 급락으로 시장 침체 상황이나 진행 중인 다수의 프로젝트를 감안, 사업전략 방향을 중장기에 맞춰 취약한 Feed 등 부족한 부문의 사업역량을 강화하여 엔지니어링 시장도 주도

● 향후 친환경 선박기술의 상용화 기반 강점을 최대한 활용하여 가격 못지않게 기술 중심으로 형성되는 친환경 상선시장[20]에도 적극 대응

＊이 경우 벌크선을 기반으로 다른 범용상선 부문의 시장을 확대하고 있는 중국의 추격을 어느 정도 지연시킬 수 있을 전망

(전략 1) 해양플랜트 기반 강화 : 오프쇼어 사업에 집중하기 위해 엔지니어링 역량을 더욱 강화하고 해당 부분 취약 생태계를 적극적으로 보완

● 현재 부족한 해양 핵심인력을 확충하고 인력의 질을 유지하면서 고용 탄력성을 제고할 수 있는 환경을 구축

● Feed/기본설계 업체의 수직계열 편입을 통해 취약한 공급사슬(Supply-Chain)망을 견고하게 구축

● 해양 기자재 적기 조달을 위한 국산화 및 투자 유치 등의 전략을 적극적으로 추진

(전략 2) 상선 건조기반 보완 추진 : 대형 조선/중견 조선/중소형 조선을 중심으로 고부가가치선부터 범용상선까지 아우르는 건조기반 강화

● 조선의 핵심 생태계 구성요소인 기자재 기반 강화도 병행하여 추진하고, 선박 건조공

19) 세계시장의 70% 이상을 차지하는 범용선박 시장을 포기하면 전업 조선업체의 상당수는 장기적으로 대부분 유럽 조선산업형(기자재, 엔지니어링 제외)으로 진행하면서 주도국이 수주하고 나서 수주물량을 채우는 시장 종속적 위치로 이행해 갈 전망.

20) 최근 유가의 하락 기조가 이어지면서 선사들의 운항용 유류비 부담이 줄어들고 있어 친환경 고연비 선박으로의 전환이 이전보다는 다소 약화될 것으로 보이나 IMO의 CO_2, NOx, SOx 등에 대한 규제는 단계적으로 강화되기 때문에 여전히 강한 트렌드가 형성될 전망.

정의 인력 체화 특징을 감안하여 기술 및 기능인력 유지, 도크 및 크레인 등 기존 건조능력 유지를 위한 설비보완도 추진

* 글로벌 시장 대응형 범용선박 전문 조선소 활성화 전략[21] : 다수요 선종에 집중하는 시장 수요변화에 탄력적으로 대응하면 미래 포지션 강화도 가능
- 세계 선박수요의 약 70% 이상을 차지하는 벌크선, 탱커, 컨테이너선, 특히 단기적으로는 가장 수요가 많은 벌크선에 특화하여 명품선박을 건조하는 전략으로 중국 및 일본의 전략과 차별화 모색
- ① 소수의 효율적인 경영진, ② 500명 내외의 조선 생산 기술진, ③ 가동을 멈춘 드라이 도크 임대, ④ 신뢰할 수 있는 벌크선 선주도 연계하여 선박 건조를 추진하는 전략[22]

(전략 3) 범용 친환경 선박시장 집중 공략 : 저선가 시기의 건조비용 절감전략인 시리즈선 건조와 친환경기술 R&D를 통해 적극적인 시장 리드

● 금년부터 EEDI[23] 1단계에 돌입하였고, 2025년까지 CO_2 30% 저감 이외에 NOx, SOx의 감축이 시급한 상황이라 향후에도 친환경 선박 수요는 지속될 것으로 예상되므로 대중국 차별화 친환경 시장 대응전략을 추진

● 국내 수요가 뒷받침되는 노후 관공선의 LNG 추진 친환경 선박으로의 대체, 노후 연안 여객선의 고품위 친환경 여객선으로의 전환 등을 모색하고 관련 기술과 경험을 축적하여 세계시장도 적극 공략

* 국가 과제로 친환경 엔진, 첨단 소재 탑재, 선내 다양한 콘텐츠를 도입한 고품위 카페리 모델선을 건조하여, 이동 목적보다 선내 공간과 콘텐츠를 즐기는 국내 연안여객 항로의 신상품화 가능성을 제시하고, 세계 여객선 건조지역의 축이 유럽에서 아시아로 전환되고 있는 과도기적 상황에도 적극 대처

홍 성 인
(연구위원 · 주력산업연구실)
hongsi@kiet.re.kr
044-287-3044

21) 황성혁, "조선삼국지 – 생존을 위한 제언", 「대한조선학회지」, 제51권 4호, 2014. 9.
22) 세계에서 가장 인기 있는 설계도면을 아웃소싱하고 생산 공정을 치밀하게 관리하여 벌크선을 건조할 경우 설계 및 영업조직이 필요 없어 간접비를 최소화할 수 있으므로 가격, 품질, 납기 등의 측면에서 중국, 일본을 따돌리고 수익 창출도 가능하다는 전략(황성혁, 전게서).
23) Energy Efficiency Design Index로, 신조 설계단계에서의 에너지효율지수.

본 자료는 산업연구원 홈페이지 www.kiet.re.kr을 통하여 항상 보실 수 있습니다.
이미 발간된 산업경제정보 및 더욱 상세한 관련 보고서도 보실 수 있습니다.

KIET 산업연구원
Korea Institute for Industrial Economics & Trade

발행인 김도훈 / **편집인** 최윤기 / **편집** · **교정** 조계환
339-007 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
Tel : 044-287-3114 **Fax** : 044-287-3333 www.kiet.re.kr