

이슈보고서

산업경제팀

VOL.2022-이슈-19 (2022.10.27.)

한중일 3국의 선종 및 선형별 신조선 시장 점유율 변화 및 시사점

CONTENTS

- I. 신조선 시장의 변화
- II. 벌크선 시장
- III. 탱커 시장
- IV. 컨테이너선 시장
- V. 가스선 시장
- VI. 결론 및 시사점

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)





<요 약>

본고에서는 지난 20여 년간 진행되어온 한중일 3국의 신조선 시장 점유율 변화를 살펴보고 그 시사점을 얻고자 함

- 지난 20여 년의 시기를 호황기 전반기, 호황기 후반기, 에코십 붐, 불황기 등 4개 시기로 구분하고 각 시기별 한중일 3국의 점유율 변화에 대한 현상과 원인을 살펴보고자 함
- 벌크선, 탱커, 컨테이너선, 가스선 등 4대 시장을 선형에 따라 세분화하고 각 세부시장의 시기별 변화를 살펴봄

벌크선 시장은 과거 호황기 중 높은 신조선 가격으로 국내 조선소들이 참여하였으나 호황기 종료 후 가격공세 등에 밀려 시장에서 철수, 현재는 중국과 일본이 경쟁중

- 호황기 중에는 국내 대형사들이 초대형 및 Capesize 시장에 참여하였고 중형사들이 Panamax 이하급 시장에 참여하여 20% 내외의 점유율을 차지하기도 함
- 그러나 호황기 종료 후 중국의 가격 공세 등에 밀리며 국내 조선소 대부분이 시장에서 철수하여 최근까지 미미한 수준의 실적을 기록함
- 일본은 80년대 말 구조조정 이후 표준선박을 기반으로 벌크선 시장에 집중하며 최근까지도 중국과 경쟁하고 있으나 중국은 많은 자국 수요와 풍부한 건조경험을 기반으로 일본 대비 모든 선형 시장에서 우위를 나타냄

탱커는 대형시장의 경우 국내 대형사들의 지배력이 확고하나 국내 중형조선산업 구조조정의 영향으로 중형 이하급 시장에서 점유율이 크게 하락함

- VLCC와 Suezmax급 대형 시장에서는 국내 대형사들이 60% 내외의 점유율로 확고한 지배력을 유지함
- 그러나 국내 중형조선산업 구조조정의 결과, 성동조선의 시장 철수로 Aframax/LR2 시장에서, 그리고 SPP의 퇴출로 MR2 시장에서 점유율이 축소되고, 중소형 탱커시장에 참여했던 모든 조선소가 퇴출되며 사실상 동 시장을 완전히 잃어버림
- 다만, 여전히 MR2 시장의 최강자인 현대미포조선과 일부 중형사들이 활발하게 활동하고 있어 중소형 탱커시장을 제외한 중형 시장에서 약 20~50%의 점유율이 유지됨



컨테이너선은 대형선 시장에서 국내 대형사들의 경쟁력이 확고한 것으로 나타났으며 중대형 이하급 선형의 경우 중국의 점유율이 확대되었으나 향후 국내 조선사들의 시장 재진입은 가능한 것으로 판단됨

- 초대형선과 대형선 시장은 시장 초기 국내 대형사들이 독식하는 구조였으나 중국과 일본 조선사들이 조금씩 수주점유율을 잠식하고 있음
- 다만, 중국의 경우 대부분 자국 또는 이해관계가 있는 해외 선사들의 물량으로 확인되고 일본은 조선사 자회사이거나 소수의 자국선사 물량으로 아직까지 국내 조선사들의 경쟁력 저하에 의한 시장 잠식 징후는 아님
- 중대형과 중형 시장의 경우 호황기 중에는 국내 대형조선사들이 참여하여 절반 이상의 점유율을 차지한 바 있으나 이후 국내 대형사들의 관심이 대형선 시장으로 집중되며 중국이 절대적 점유율을 확보함
- 2021년과 2022년 국내 대형 및 중형사들이 중대형 및 중형 컨테이너선을 다시 수주하는 사례들이 나타나고 있어 시장 상황에 따라 필요하다면 재진입이 가능할 전망
- Feeder 컨테이너선 시장의 경우 중국의 절대적 지배력이 있으나 현대미포와 대선조선 등 2개사 역시 상위권의 입지를 구축하고 최근까지도 10% 이상의 점유율을 확보함

가스선의 경우 대형선 시장에서 국내 대형사들을 중심으로 확고한 점유율 구축

- 대형 LNG선의 경우 시장 수요의 변동성과 무관하게 국내 대형사들을 중심으로 80% 내외의 확고한 점유율을 유지하고 있음
- 대형 LPG선의 경우 거대 수입국인 중국과 일본의 자국 물량을 기반으로 한 경쟁이 전개되고 있으나 한국이 대형사들을 중심으로 절반 이상의 점유율을 유지함
- 중형 LPG선의 경우 호황기 대비 한국의 점유율이 축소되고 있으나 선박의 대형화 추세에 따라 수요가 감소하고 있고 국내 조선사들의 주력선형이 아니므로 경쟁구도에 큰 의미는 없음

전반적으로 중형조선 시장에서 점유율 손실이 크게 일어났으며 구조조정 시 전략적 고려가 반영되는 제도적 개선이 필요함

- 대형 컨테이너선 시장 등에서 중국의 도전이 일부 성과를 나타낸 것으로 보이나 아직까지 대형선 시장에서 국내 대형사들의 점유율 손실은 심각한 수준은 아닌 것으로 판단됨
- 상당 부분의 손실이 국내 중형조선산업 구조조정 과정에서 일부 주요 조선소들의 퇴출에 기인한 것으로 추정되며 향후 구조조정시 산업전략적 고려가 반영되는 제도적 개선이 필요할 것으로 사료됨



I. 신조선 시장의 변화

2000년대 이후 세계 신조선 시장의 상황은 사상 최대의 호황부터 극심한 침체까지 매우 높은 변동성을 보여왔음

- 1970년대 이후 20여 년의 불황기에서 벗어난 1990년대 중반 이후 신조선 시장은 완만한 회복세를 이어오며 2002년까지 비교적 양호한 흐름을 이어옴
- 2000년대 들어 중국이 거대 제조업국가로 도약하고 경제성장 속도를 가속화하며 해운시장의 활성화로 2003년부터 신조선 발주량이 급증하는 호황기가 도래함
- 이러한 호황기는 2008년 미국발 금융위기 발발로 종식되었으나 2010년에도 호황기의 선박 투자 열풍이 남아 많은 선박이 발주되는 현상이 나타나기도 함
- 2010년 이후 해운시장은 세계 경기의 둔화로 수요가 크게 둔화되었을 뿐 아니라 호황기에 다량 건조된 선박이 본격적으로 공급되어 선박량 과잉이 발생함
- 해운업 불황에도 불구하고 2011년을 전후하여 고효율 친환경 선박인 에코십(eco-ship)이 시장에 출시되며 연비경쟁력을 확보하려는 선주들로부터 많은 발주량이 2015년까지 지속됨
- 2014년 유가 급락으로 고연비 에코십의 강점도 약화되고 해운시황이 더욱 침체에 빠지며 2016년 이후 신조선시장의 불황이 본격화되기 시작하였으며 2020년까지 지속됨
- 2021년 이후 LNG선의 활황과 컨테이너선의 환경규제대응 수요 등으로 시황 회복

최근 25년간 신조선 발주량 추이



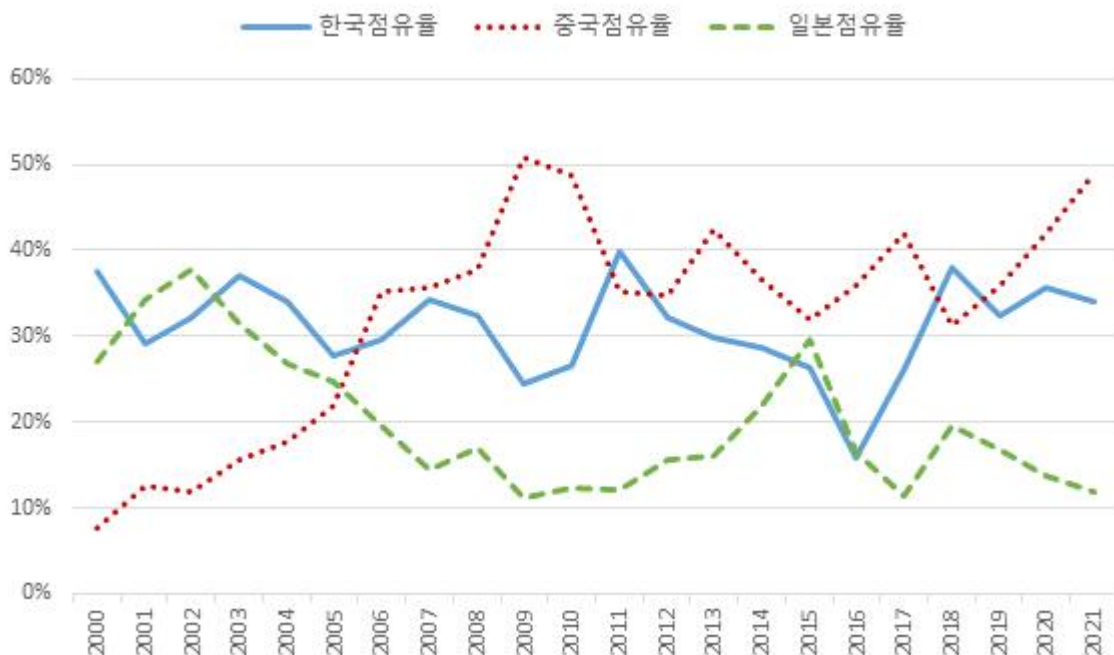
자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



이러한 시황 변동 속에서 가장 두드러진 조선업 활동을 보인 것은 한국과 중국, 일본 등 3국이며 이들이 시장의 약 90%를 차지하고 있어 사실상 3국의 경쟁구조가 고착화되고 있음

- 중국의 대형 신조선 설비 투자가 완료된 2000년대 후반 이후 1,000GT 이상급 선박의 발주량 중 CGT를 기준으로 최소 83%에서 최대 95%의 물량을 한중일 3국이 수주함
- 크루즈선과 특수선 일부, 그리고 중소형 상선 일부를 제외한 모든 물량을 이들 3국이 수주 및 건조하고 있으며 신조선 시장은 사실상 이들 동아시아 3국간의 경쟁이라 하여도 과언이 아님

한중일 3국의 수주점유율 추이



자료 : Clarkson, CGT 기준 수주 점유율임

한중일 3국의 경쟁구도는 지난 20여 년간 한일간 경쟁에서 한중간 경쟁으로 변화함

- 3국의 합계 점유율은 매우 공고하여 2000년대 이후 다른 나라의 새로운 시장진입을 허용하지 않고 있으나 3국간의 상대적 점유율은 시장상황의 변화와 국가적 지원정책 등에 의하여 지난 20여 년간 단기적 변동뿐 아니라 장기적 흐름에서도 뚜렷한 변화를 보임
- 일본은 2차 구조조정으로 조선 생산능력이 감축된 상황에서도 1990년대 1위 자리를 지켰으며 2003년 호황기 시작 시점에서도 30%를 상회하는 점유율을 유지함
- 그러나 호황기에 들어서며 점유율이 빠르게 하락하였고 2006년 이후 호황기 후반에는 20% 미만으로 하락하여 점차 영향력을 잃어갔으며 그 자리를 중국이 빠르게 메우며 1, 3위가 바뀜



- 중국은 2000년대 들어 경제발전을 가속화하는 시점에 맞춰 조선업에 대대적인 투자를 단행하였으며 대형 시장에서는 한국에 밀려 일본과 같은 중형조선 위주로 시장을 공략하였고 그 결과 2006년 이후에는 일본을 밀어내고 자국수요의 지원까지 받으며 양적 1위에 오름
- 호황기 초기 중국의 수주점유율은 10%대에 그쳤으나 투자와 시장 활동을 확대하여 빠르게 점유율을 올렸고 대부분의 설비투자가 완성되는 2007~2008년 시기에 맞춰 2006년부터는 30% 중반 이상의 수주점유율을 확보함
- 한국은 호황기 초기 30% 중반대의 점유율로 세계 1위에 올랐으나 중국의 물량 공세로 다소 하락하여 이후에는 30%선을 전후로 변동하는 양상을 보였고 2018년 이후 LNG선 수요가 팽창하며 30% 중반대의 점유율을 확보하고 있음
- 3국의 점유율 그래프를 살펴보면 일본의 하락기에 중국이 상승하는 등 일본과 중국의 점유율 추이가 대칭을 이루는 것을 볼 수 있으며 이는 양국이 중형조선 시장에서 경쟁한 결과로 추정됨
- 한국이 금융위기 이후 구조조정을 겪으며 중형조선산업이 쇠퇴하고 대형조선 위주로 재편되면서도 점유율 변화가 크지 않았다는 점은 중국이 여전히 대형 고부가 시장에서 큰 성과를 내지 못하고 있고 국내 대형조선사들의 지배력이 유지되고 있기 때문으로 추정됨
- 2015년 일본이 약 30%의 점유율을 나타내며 한국 점유율이 급락한 점은 2013년 이후 아베 정부의 엔저 정책으로 인한 가격경쟁력 상승으로 일본의 LNG선과 대형 컨테이너선 선주들이 자국 조선사에 이를 발주하며 한국의 점유율을 잠식하여 발생함
- 동 시점을 제외하고 대부분 시기에 중국과 일본의 그래프 움직임은 거의 대칭을 보이고 있어 일본의 하락이 중국의 상승을 일으키고 일본의 일시적 상승이 중국의 일시적 하락을 가져오기도 함

본고에서는 한중일 3국의 시기별, 선종 및 선형별 세부 점유율의 변화를 살펴보고 시사점을 도출하고자 함

- 앞서 기술한 바와 같이 중국의 점유율 상승은 주로 일본의 하락분을 흡수한 결과로 보이나 중국의 약진으로 국내 조선산업도 타격을 받고 있다는 지적이 나오고 있으며 세부 시장별로는 다른 양상이 도출될 가능성도 있음
- 이에 따라 각 선종뿐 아니라 세부 선형별 시장에서 각국의 점유율이 어떻게 시기적으로 변화하여 왔으며 이러한 현상이 의미하는 시사점이 무엇인지를 살펴볼 필요도 있음
- 본고에서는 3대 주요 선종인 벌크선, 탱커, 컨테이너선에 LNG선과 LPG선을 포함하는 가스선 시장까지 4대 선종을 크기별 선형시장으로 세분화하여 그 변화를 살펴보고자 함
- 시기별로는 수발주 계약시점을 기준으로 중국이 본격적으로 약진하기 시작한 호황기와 호황 종료 후 일어났던 에코십(eco-ship) 붐 시기, 그리고 이후 본격적인 불황기 등 3개 시기로 나눌 수 있는데 여기에 호황기를 전반기와 후반기로 나누어 총 4개 시기로 구분함
- 호황기를 전반기와 후반기로 나누는 것은 수발주시점을 기준으로 2003~2005년과 2006~2008년은 다른 특성이 나타나기 때문임



- 전반기인 2005년까지는 중국의 점유율이 아직 일본을 밀도는 수준으로 30%에 미치지 못하고 있고 시장의 수요도 주로 컨테이너선을 위주로 형성되고 있으며 투기세력 등의 참가가 미약한 수준으로 호황기 이전대비 평균 2배의 수요를 보이나 폭발적 수준은 아님
- 2006년 이후의 호황기 후반기는 중국의 점유율이 한국을 능가하며 1위의 자리에 오른 시기이고 수요 측면에서도 벌크선과 탱커 등 대규모 선박시장의 수요가 폭발적으로 증가하여 투기세력까지 가세하며 선박시장의 거품수요가 본격화된 시기라 할 수 있음
- 본고에서의 시기별 구분과 분석은 수발주 시점이 아닌 해당 시기의 선박이 건조된 시기로 구분하여 위의 수발주 기준 시점보다 약 2~3년 늦은 시점으로 각 시기를 재구분함
- 본고에서의 점유율은 각 선종 및 선형별로 현존하는 세계 등록선대(fleet) 데이터(Clarkson Resaerch)로부터 산정하였는데 해당 데이터에는 선박의 건조시기와 건조 조선소가 기재되어 있으나 수주계약 시점이 명시되지 않아 부득이 건조 시점을 기준으로 시기를 재구분함
- 이에 따라 본고에서의 점유율은 수주 당시 점유율이 아닌 해당 시기에 각국의 조선소가 건조한 실적을 기반으로한 점유율을 의미하며 이는 각국 조선소의 선박건조 기간에 따라 수주점유율과는 다소 차이가 있을 수 있음
- 수발주 시기를 기준으로 2003~2005년 **호황기 전반기**는 본고에서 동시기 수주 선박이 집중 건조된 **2005~2007년**으로 재구분함
- 2006~2008년 **호황기 후반기**는 동일한 원칙을 적용하여 **2008~2012년**으로 재구분하였고 동 시기에는 호황기의 영향이 남아있던 2010년 발주선박 건조까지 포함하고 있음
- 2011~2015년 **에코십(eco-ship) 붐** 시기는 **2013~2017년**으로 재구분
- 마지막으로 2016~2020년 불황기는 **2018~2022년**으로 재구분하였으며 본고의 시점상 2022년 건조량은 2022년 8월까지의 건조량으로 마감하였음
- 2023년부터는 2021년 이후의 시장 회복기 물량이 건조될 예정인데 컨테이너선과 LNG선에 수요가 집중되어 경쟁력을 판단하는 데이터로서는 다소 편중성을 보여 동 시기 수주데이터를 통한 점유율 분석은 본고에서 제외함

각 시기별 세계 신조선 건조량



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



II. 벌크선 시장

벌크선은 신조선 시장에서 가장 많은 수요가 발생하는 가장 큰 시장이며 2000년대 중반 이후 중국이 가장 높은 점유율을 유지하고 있고 한국의 점유율은 미미한 수준

- 벌크선은 10,000dwt 중형선 이상급 기준으로 현재 1만척 이상의 선대규모가 존재하여 해운시장에서도 가장 큰 선종 시장이며 CGT 기준으로 벌크선 시장은 전체 신조선 시장의 약 30%를 차지함
- 벌크선은 타 선종에 비해 구조가 단순하여 기술적 난이도가 낮은 반면, 시장의 규모가 커 신생 조선소나 신흥 조선산업국의 목표시장이 됨
- 중국은 2000년대 들어와 경제가 급성장하며 신조선 설비에 대대적으로 투자한 신흥국으로, 그 동안 축적된 기술력은 낮은 수준이나 벌크선에 대한 자체수요가 매우 많아 자연스럽게 동 시장에 집중하며 단시간에 높은 점유율을 확보함
- 일본 역시 80년대말 구조조정 이후 시장규모가 큰 벌크선 시장에 집중했는데 2000년대 이후 중국에 밀리는 모습을 보이고 있음
- 중국이 국가적 지원을 받으며 동 시장에서 높은 점유율을 확보한 이후 호황기 종료로 수요가 급감한 가운데 중국의 가격공세가 지속되어 한국의 시장 참여는 미미한 수준에 그침
- 벌크선 역시 중국의 대규모 철광석 수입 수요 등으로 효율화를 위한 초대형화 추세가 일어나고 있어 이에 대한 대응 능력 여부가 국가별 점유율에 영향을 미치는 변수가 될 전망

본고에서 벌크선은 크기에 따라 선형별로 4개 시장으로 세분화하여 점유율 변화를 살펴보기로 함

- 주로 철광석과 같은 광석전용선 VLOC(very large ore carrier)와 초대형 벌크선을 200Kdwt 이상급으로 별도로 구분하여, 100~200Kdwt 미만의 대형선 Capesize 시장과 구분함
- 또한, 중대형선 시장인 Panamax를 70~100Kdwt 미만급으로 구분
- 마지막으로 중소형 시장으로 10~70Kdwt 미만급으로 구분



1. VLOC 및 초대형 벌크선

VLOC 및 초대형 벌크선 시장은 시간이 갈수록 중국의 시장지배력이 확고해지는 양상임

- 호황기 전반기였던 2000년대 초중반에는 선박의 대형화가 본격화되기 이전으로 주로 20~21만dwt 규모의 벌크선이 수요의 대부분을 차지하였고 80년대말 표준선형으로 벌크선 시장을 장악했던 일본이 동 시장을 독점하는 양상을 보임
- 다만, 해당 기간 중 수요가 크지 않았으며 대만의 CSBC가 소량 수주하며 시장에 참여함
- 중국의 경제개발 가속화와 철강산업 급성장으로 철광석 수입이 급격히 증가하여 대형 벌크선의 수요가 급증한 호황기 후반기에는 중국이 본격적으로 시장에 진입하며 자국수요 등을 기반으로 일본과 경쟁함
- 수요급증과 선가 상승으로 한국 대형 조선소들 역시 동시기 시장에 일부 참여하였으나 높은 비중은 아님
- 이후 중국 철광석 수요의 꾸준한 증가와 효율화 요구로 선박이 대형화되었고 확고한 자국수요를 기반으로 투자와 많은 건조경험을 축적한 중국이 동 시장 지배력을 공고히 해나가는 양상
- 불황기 이후에도 동 시장의 수요는 크게 감소하지 않았으며 중국은 동 시장의 70% 이상을 점유
- 일본은 20만dwt급의 표준선을 기반으로 호황기 후반까지 중국과 대등한 수준의 점유율을 나타냈으나 선박의 대형화에 적응하지 못하여 점유율이 하락하였고 호황기 이후에는 주로 자국 선주 수요에 의존하는 수준에 그침
- 일본은 80년대말 구조조정을 통하여 표준선 체계를 확립하고 90년대 이후 규모가 큰 벌크선 시장에 주력함
- 한국은 동 시장에서 10% 내외의 점유율에 그침

한중일 3국의 시기별 VLOC 및 초대형 벌크선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 주로 Shanghai Waigaoqiao 등 중국 대형 조선사와 JMU, 이마바리 등 일본의 대표급 조선소들이 높은 비중을 차지함

- 2005년 이후 총 건조실적 이후 상위 5개사는 중국 2개사(Shanghai Waigaoqiao, Yangzi Xinfu)와 일본 3개사(JMU Tsu Shipyard, Imabari SB Saijo, Namura Shipbuilding)가 차지함
- 그러나 불황기로 구분되는 최근 5년간의 실적을 살펴보면 Shanghai Waigaoqiao 47척(17.8%), New Times 29척(11.0%), Yangzi Xinfu 26척(9.8%), Beihai 24척(9.1%), COSCO HI Yangzhou 23척(8.7%) 등으로 상위 5개사 모두 중국조선소가 차지하고 있음
- 반면, 일본조선소들의 경우 시간이 갈수록 건조 실적이 감소하는 경향을 보임
- 국내사로는 현대중공업과 현대삼호중공업이 15위 안에 이름을 올리고 있으나 많은 건조실적을 기록한 것은 아님

VLOC 및 초대형 벌크선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Shanghai Waigaoqiao	중국	0	5	27	47	79
2	JMU Tsu Shipyard	일본	9	31	13	15	68
3	Imabari SB Saijo	일본	16	5	17	3	41
4	Namura Shipbuilding	일본	2	16	15	7	40
5	Yangzi Xinfu SB	중국	0	0	12	26	38
6	Nantong COSCO KHI	중국	0	22	11	4	37
7	JMU Ariake Shipyard	일본	7	15	10	5	37
8	Beihai Shipyard	중국	0	0	11	24	35
9	New Times SB	중국	0	0	2	29	31
10	Bohai Shipbuilding	중국	0	5	14	11	30
11	COSCO HI (Yangzhou)	중국	0	0	0	23	23
12	Hyundai HI (Ulsan)	한국	0	2	2	13	17
13	Hyundai Samho HI	한국	0	1	6	9	16
14	Jiangsu Rongsheng	중국	0	7	9	0	16
15	Guangzhou Longxue	중국	0	12	4	0	16

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

VLOC 및 초대형 벌크선 시장은 중국의 지배력이 확고한 가운데 향후에도 큰 변화가 있을 것으로 보이지 않음

- 동 선형은 주로 철광석의 대량 운송을 통한 효율화에 결정적 역할을 하는 선박으로, 세계 철강 생산량의 절반 이상을 차지하는 중국이 자국 수요를 기반을 확고한 지배력을 가지고 있음
- 향후 친환경, 스마트화 등으로 고기능, 고부가 선형의 개발이 화두가 된다하여도 이러한 시장 수요의 특성상 한국이나 일본이 시장에서 점유율을 확대하기는 어려울 것으로 예상

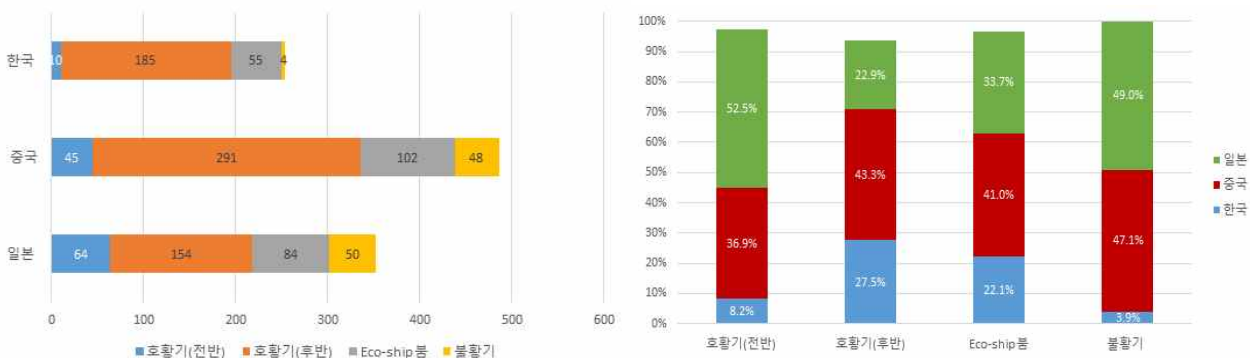


2. Capesize 벌크선

200Kdwt 미만급 Capesize 벌크선 시장은 중국과 일본이 치열하게 경쟁하고 있음

- 200Kdwt 이상급 초대형 벌크선 시장과 달리 동 시장은 호황기 전반기에도 중국과 일본의 경쟁이 이루어졌으며 전반기에는 일본의 점유율 우위가 나타남
- 80년대말 구조조정 이후 표준선 체제를 기반으로 벌크선 시장에 주력하여 온 일본은 호황기 전반기까지 중국을 능가하는 점유율을 유지
- 2007년을 전후한 벌크선 수요 급증 상황에서 대규모 조선설비 투자완료와 자국수요 증가를 기반으로 중국이 수주 및 건조 점유율을 확대하며 호황기 후반시장부터 중국이 시장을 주도하기 시작함
- 이후 Capesize 시장을 중국이 주도하였으나 불황기에는 일본이 중국과 유사한 점유율을 재확보
- 호황기 이후 철광석 운송에 투입되는 벌크선의 초대형화 추세로 동급 capesize 시장이 위축되었고 특히, 중국의 자체 수요 선박이 초대형화되며 중국이 200Kdwt 미만급 시장에서 일본에 점유율을 내주는 결과를 보여 일본의 경쟁력 향상에 의한 결과라고 볼 수 없음
- 일본 조선사들에게 있어서 선박의 구조가 간단하고 자국 선주들의 수요가 많은 동 시장은 여전히 주력 시장으로 표준선형이 아직까지 강점을 발휘하고 있는 것으로 추정됨
- 한국은 호황기에 벌크선 부족 사태로 선가가 급등한 이후 비교적 적극적으로 참여하여 20% 이상의 점유율을 확보한 바 있으나 시간이 갈수록 중국의 가격공세에 밀려나며 동 시장에서는 사실상 철수한 상태임

한중일 3국의 시기별 Capesize 벌크선(200K 미만급) 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 주로 외고교 등 중국과 이마바리 등의 일본조선소들이 높은 비중을 차지함

- 2005년 이후 총 건조실적 기준으로 10대 조선소 중 중국 6개, 일본 3개, 한국 1개사가 포함 되어 있으며 이중 한국 조선소인 성동조선은 불황기 이후 조업을 중단한 상태임
- 중국 조선소 중 상해외고교(Shanghai Waigaoqiao)조선이 호황기부터 최근까지 가장 많은 건조실적을 보유하고 있으며 꾸준한 영업활동을 기록
- 그 외 중국 조선소로는 Beihai, New Times 등이 최근까지도 건조실적을 나타냄
- 일본 조선소로는 Namura조선이 최근까지도 비교적 꾸준한 실적을 나타내고 있고 이마바리 계열의 사이조, 히로시마 조선소 등이 최근까지 건조활동을 지속하여왔으며 과거 실적이 적어 아래 표에는 나타나지 않았으나 JMU Kure 조선소도 불황기 11척의 건조실적이 있음
- 국내사로는 현대중공업과 대우조선해양 등 대형사들이 호황기에 비교적 많은 건조실적을 가지고 있고 중형사로 성동, 대한, STX 등이 예외시점 시기까지도 시장에 참여한 바 있으나 최근 5년간 실적은 거의 없음

Capesize(200K 미만급) 벌크선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Shanghai Waigaoqiao	중국	38	68	42	22	170
2	Sungdong SB	한국	0	53	23	0	76
3	Imabari SB Saijo	일본	15	39	14	5	73
4	Koyo Dock	일본	7	42	7	0	56
5	Namura Shipbuilding	일본	17	19	3	13	52
6	Beihai Shipyard	중국	0	21	18	4	43
7	Dalian Shipbuilding	중국	0	35	7	0	42
8	New Times SB	중국	0	33	2	5	40
9	Jinhai Heavy Ind	중국	0	34	4	0	38
10	Jiangnan Changxing	중국	0	25	11	0	36
11	Daewoo (DSME)	한국	9	24	0	0	33
12	Daehan Shipbuilding	한국	0	26	5	0	31
13	Hyundai HI (Ulsan)	한국	0	26	1	0	27
14	STX SB (Jinhae)	한국	0	20	5	0	25
15	Imabari SB Hiroshima	일본	0	0	21	4	25

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

200Kdwt 미만급 Capesize 벌크선 시장은 향후에도 중국과 일본이 경쟁할 것으로 예상되며 시장점유율 구조의 큰 변화는 없을 것으로 전망됨

- 동 시장은 선박의 초대형화 추세로 규모가 축소되고 있고 주로 자국 수요를 기반으로 일본과 중국이 경쟁하는 구조가 지속될 것으로 예상됨
- 수요의 축소로 높은 선가 상승을 기대하기 어려워 한국 조선사들의 재진출은 한계가 있을 것으로 전망



3. Panamax 벌크선

Panamax 벌크선 시장 역시 주로 중국과 일본의 경쟁이 이루어지는 시장이며 호황 후반기 이후 중국이 주도권을 잡음

- Panamax 벌크선은 주로 석탄, 알미늄광석, 곡물 등의 운송에 활용되는 중대형급 벌크선으로 현재 기준 세계 선대규모 약 3,000척의 대규모 시장 중 하나임
- 일본은 80년대말 구조조정 이후 중형조선 위주로 산업구조가 재편되어 Panamax 벌크선 시장 역시 집중적 노력을 기울여왔으며 호황 전반기까지 중국보다 높은 점유율을 차지함
- 호황 후반기에 Panamax 벌크선도 수요가 급증하였고 타 선형 시장과 동일하게 중국의 조선업 규모와 자국 수요가 크게 확대되며 중국의 점유율이 일본을 능가하기 시작함
- 80년대말 구조조정 이후 표준선 체제를 기반으로 벌크선 시장에 주력하여 온 일본은 호황기 전반기까지 중국을 능가하는 점유율을 유지
- 2007년을 전후한 벌크선 수요급증 상황에서 대규모 조선설비 투자완료와 자국수요 증가를 기반으로 중국이 수요와 건조의 점유율을 확대하며 호황기 후반시장부터 중국이 시장을 주도하기 시작함
- 이후 중국은 40%대 이상의 점유율을 유지함
- 호황기에 한국 역시 동 시장에 참여하여 약 16%수준까지 점유율을 확보한 바 있으나 호황기 종료 이후 국내 중형조선사 구조조정으로 참여 조선사가 축소되었고 해당 선형에 대한 중국의 가격공세로 사실상 시장에서 철수한 상황임
- 한국이 차지했던 점유율의 상당 부분을 일본이 재확보하였으나 시장규모가 불황기 이후 크게 위축되어 많은 건조실적을 기록하지는 못함

한중일 3국의 시기별 Panamax 벌크선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 주로 Jiangsu New YZJ 등 중국조선소들과 오시마 등 일본조선소들이 경쟁하며 대부분의 비중을 차지함

- 2005년 이후 총 건조실적 기준으로 오시마, 쓰네이시, 이마바리 계열 마루가메조선 등 일본 조선소들이 상위 1~3위를 차지하고 있으며 이들 조선소들은 과거부터 최근까지 꾸준한 건조 실적을 보임
- 그 외 일본 조선소로는 사세보조선이 최근까지 비교적 양호한 실적을 보이고 있음
- 중국 조선소 중 Jiangsu New YZJ, 일본과의 합자사인 Tsuneishi Zhoushan 등이 최근까지 꾸준한 실적으로 보이고 있고 Chengxi조선과 Shanhaiguan조선 등이 최근들어 실적을 확대하고 있음
- 그 외 중국 간판급 조선소 중 하나인 후둥중화와 CSC Jinling 등이 과거에 적극적으로 시장에 참여하였으나 최근들어서는 실적이 없는 것으로 나타남
- 국내사로는 성동조선과 STX 등 중형사들이 호황기와 에코십붐 시기까지 실적을 나타냈고 현대중공업, 현대삼호, 현대미포 등 현대중공업 계열사들이 호황기에 참여하였으나 호황기 종료 후에는 시장에서 철수함

Panamax 벌크선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Oshima Shipbuilding	일본	24	56	65	58	203
2	Tsuneishi Zosen	일본	69	53	44	35	201
3	Imabari SB Marugame	일본	49	45	63	13	170
4	Jiangsu New YZJ	중국	0	62	51	50	163
5	Tsuneishi Zhoushan	중국	0	43	42	23	108
6	Hudong Zhonghua	중국	22	52	31	0	105
7	Sasebo HI	일본	21	16	30	18	85
8	Sanoyas	일본	21	34	0	0	55
9	CSC Jinling Shipyard	중국	0	23	29	0	52
10	Sungdong SB	한국	8	37	6	0	51
11	Chengxi Shipyard	중국	0	7	6	35	48
12	Jiangnan SY Group	중국	0	33	15	0	48
13	STX SB (Jinhae)	한국	6	32	9	0	47
14	Shanhaiguan SB	중국	0	14	8	20	42
15	Namura Shipbuilding	일본	10	13	14	4	41

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

Panamax 벌크선 시장은 향후에도 중국과 일본이 경쟁할 것으로 예상되며 국내 중형조선 산업의 규모가 확대되지 않는 한 국내사들의 시장참여는 제한적일 전망

- 최근까지 국내 중형사들의 동 시장 재진입이 일각에서 논의되고 있으며 일부 가능성도 있으나 가격경쟁력 등의 한계로 국내사들의 대대적 점유율 확보는 어려울 것으로 전망

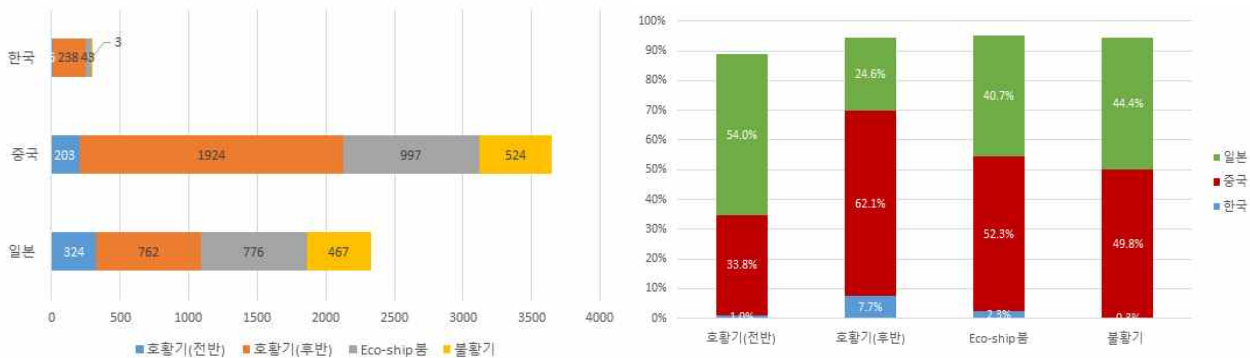


4. 중소형 벌크선

중소형 벌크선 시장 역시 Panamax 벌크선과 동일하게 호황 후반기 이후 중국이 시장을 주도하고 있음

- 10~70Kdwt 미만급 중소형 벌크선은 9월초 기준 8,048척의 선대를 보유한 대규모 시장임
- 타 벌크선형 시장과 동일하게 호황 전반기까지 일본은 중국보다 높은 점유율을 나타냄
- 호황 후반기 이후 중국의 조선소 숫자가 증가하였고 대부분의 중국 조선소들이 중소형 벌크선 영업에 집중하며 동 시장에서 중국의 점유율이 일본을 압도함
- 에코십불 시기에는 중국 정부가 조선산업의 구조조정을 단행하며 많은 중소형 조선사들이 퇴출되어 동 시장에서의 수적 우세가 약화되며 일본이 점유율을 다소 회복함
- 최근 5년 즉, 불황기 시장에서는 중국과 일본이 시장을 양분하는 구조를 형성함
- 한국 조선소들의 시장참여는 호황기를 포함하여 전 기간 미미한 수준에 그침
- 호황 후반기에 약 8%까지 점유율을 확보한 바 있으나 이후 활동은 미미함

한중일 3국의 시기별 중소형 벌크선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소는 주로 Chengxi 등 중국 조선소들과 오시마 등 일본조선소들이 큰 비중을 차지함

- 2005년 이후 총 건조실적 기준으로 일본 오시마조선이 최근까지도 가장 많은 건조실적을 기록하며 전문 조선소로서의 입지를 보임
- 그 외 일본 조선소로는 이마바리 계열의 이마바리조선, 미쯔이 타마노조선, 이와기조선, 시마나미조선, 하코다테도크 등이 오시마조선에 비해 적으나 현재까지도 비교적 꾸준한 실적을 보이고 있음
- 중국 조선소의 경우 뚜렷하게 특화되어 집중적인 실적을 보이는 조선소는 없으며 Chengxi, Sinopacific Dayang, Nantong COSCO KHI, Tsuneishi Zhoushan 등이 최근까지 꾸준한 건조 실적으로 보임
- 국내사로는 현대미포가 호황기에 비교적 많은 건조실적을 냈으나 이후 시장 참여가 미미한 수준이며 중형사로서 SPP, STX 등이 호황기에 일부 실적을 가지고 있음
- 4개 시기 동안 평균 10척 이상 즉, 총 40척 이상의 건조실적을 보유한 조선소의 숫자가 MR1 탱커의 경우 4개, MR2 7개, 중소형 탱커 6개인데 반해 중소형 벌크선은 33개사로 많은 조선소들이 소량의 선박을 건조하는 특성이 있음

중소형 벌크선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Oshima Shipbuilding	일본	58	95	112	111	376
2	Chengxi Shipyard	중국	4	68	95	14	181
3	Imabari SB (Imabari)	일본	22	67	75	12	176
4	Sinopacific Dayang	중국	11	97	54	0	162
5	Mitsui SB (Tamano)	일본	45	60	39	16	160
6	Iwaki Zosen	일본	13	29	49	36	127
7	Shimane Shipyard	일본	13	43	37	32	125
8	CIC (Jiangsu)	중국	0	62	60	0	122
9	Nantong COSCO KHI	중국	12	35	41	33	121
10	Hakodate Dock	일본	19	37	28	24	108
11	Tsuneishi Zhoushan	중국	1	49	35	17	102
12	Kanda Zosensho	일본	25	44	19	13	101
13	Jiangsu Hantong HI	중국	0	53	43	4	100
14	Hyundai Mipo	한국	0	77	18	1	96
15	Saiki Hvy. Ind.	일본	12	39	20	25	96

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

중소형 벌크선 역시 향후에도 중국과 일본의 경쟁시장이 될 전망

- 동 시장에서 오시마조선 외에 뚜렷한 강자가 없어 많은 조선소들이 시장에 참여하고 있으나 국내 중형사들 중 동 시장으로 영업을 확대할 조선소를 찾기 어려워 향후에도 일본, 중국 조선소간 경쟁시장이 될 것으로 전망



II. 탱커 시장

탱커는 한중일 3국의 경쟁이 가장 치열한 시장임

- 탱커는 석유 등 세계적으로 수요가 많은 액체화물 운송을 담당하고 있으며 현재 중형급 이상의 세계 선대규모가 약 7,400척 수준으로 신조선 시장에서 벌크선 다음으로 큰 시장임
- 일본은 역사상 가장 큰 유조선을 1960~70년대에 건조하며 석유붐 시기 신조선 시장을 장악하였으나 이후 20여 년의 불황을 이기지 못하여 1980년대말 VLCC 건조설비 등을 폐쇄하며 경쟁력을 잃음
- 이후 한국의 대형 3사가 대형 탱커 시장을 주도하였으며 2000년대 중반 중국 역시 VLCC 건조가 가능한 대형 건조설비에 대규모로 투자하며 대형 탱커 시장의 경쟁이 격화되고 있으나 여전히 한국 대형 3사가 건재한 양상을 보임
- 반면, 중형 탱커 시장에서는 80년대 구조조정 이후 중형조선 위주로 재편된 일본과 대형선 경쟁에서 한국에 밀리며 중형선 시장을 집중공략한 중국 등과 함께 한국 중형사들이 치열하게 경쟁하여 왔음
- 2008년 금융위기 이후 국내 중형조선사 구조조정으로 한국의 시장 장악력이 크게 약화되며 중국과 일본으로 많은 물량이 이전되어 중형선 시장을 잠식당하는 양상을 보임
- 중국이 장악한 벌크선 시장과 달리 탱커 시장은 여전히 한중일 3국이 치열하게 경쟁하고 있는 범용선 시장임

본고에서 탱커는 크기에 따라 선형별로 7개 시장으로 세분화하여 점유율 변화를 살펴보기로 함

- 대형선 시장은 주로 원유운반선(crude carrier)에 집중되어 있는 200Kdwt 이상의 VLCC와 125~200Kdwt 미만급인 수에즈막스(Suezmax) 등 2개 선형으로 구분됨
- 원유운반선과 제품운반선 등이 혼재되어 있는 중대형선 시장으로는 85~125Kdwt 미만급인 Aframax & LR2과 55~85Kdwt 미만급인 Panamax & LR1으로 구분
- 석유 및 화학 제품운반선이 주를 이루는 중형선으로는 40~55Kdwt 미만급 MR2와 25~40Kdwt 미만급인 MR1으로 구분
- 마지막은 중소형 선형으로 10~25Kdwt 미만급으로 구분함

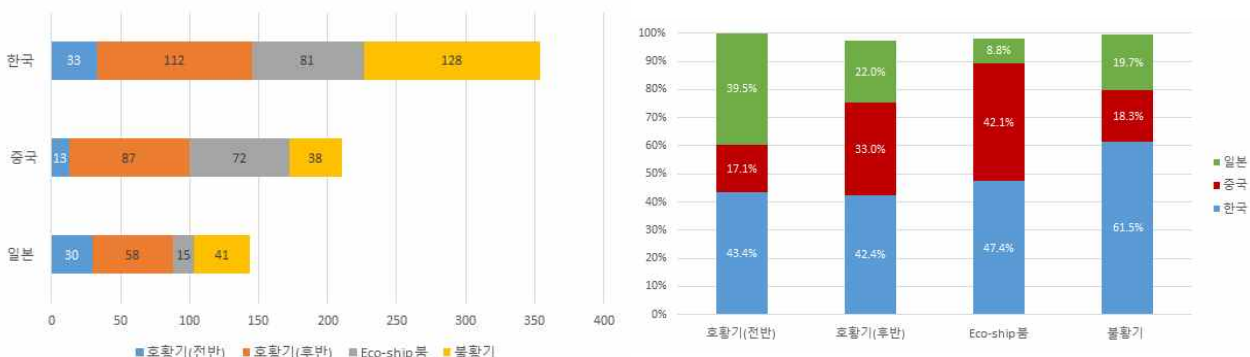


1. VLCC

VLCC는 시간이 갈수록 한국의 점유율이 확고해지는 경향을 보이고 있음

- 한국 조선소들은 호황기 전반기였던 2000년대 초중반까지 과거 기술력과 남아있는 대형 도크를 기반으로 시장에 참여한 일본과 경쟁하며 시장을 양분하는 구조를 이룸
- 중국은 당시까지 대형 도크에 대한 설비투자들이 완료되지 못하여 수주가 제한적으로 이루어짐
- 중국의 경제개발 가속화와 이중선체구조 탱커로의 교체수요가 겹치며 수요가 급증한 호황기 후반에는 중국이 대거 대형도크 설비 투자를 완료하며 한국과 경쟁하는 구도를 이룸
- 일본 역시 해당 시기에 절대 건조량은 증가하였으나 규모와 생산능력의 한계로 점유율은 크게 축소됨
- 에코십 붐 시기에 한국과 중국의 경쟁은 더욱 치열해졌고 일본의 점유율은 더욱 축소되는 현상을 보임
- 이후 불황기에 접어들며 한국의 건조량은 오히려 증가한 반면, 중국의 건조량은 위축되었고 일본의 건조량이 오히려 증가하는 경향을 보임
- 전체적인 조선업 불황기임에도 고유가 시기를 지나 저유가 시기로 접어들면서 유조선 수요가 지속되었고 타 선종 시장의 경색으로 국내 대형사들이 유조선 수주에 집중하여 한국의 점유율 상승
- 전체적인 신조선 불황 속에 VLCC 가격도 매우 낮은 수준이었으므로 중국의 저가 공세가 큰 힘을 발휘하지 못하여 한국이 품질경쟁력을 기반으로 점유율을 높인 것으로 추정됨
- 해당 시기 중국과 일본 건조량의 약 70%는 각각 자국 선주로부터 수주한 물량으로 추정
- VLCC 시장에서 한국의 경쟁력은 여전히 높은 수준으로 유지되고 있음

한중일 3국의 시기별 VLCC 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 대우조선해양 등 상위 5개 조선사가 경쟁하고 있음

- 2018~2022년 8월까지의 불황기 물량 건조실적을 살펴보면 대우조선해양, 현대중공업, 대련조선(중국), 현대삼호, JMU 아리아게조선소(일본) 등 5개사가 약 76%를 점유하고 있음
- 중국의 간판급 조선소들 중 하나인 상해 외고교(Shanghai Waigaoqiao)와 SCS, 그리고 일본의 JMU 구레 조선소 등이 VLCC 건조능력을 갖추고 있으나 최근들어 건조실적은 크게 약화된 것으로 나타남
- 국내 대형사 중 삼성중공업은 VLCC 시장에 참여하고 있으나 타사에 비해 도크 규모가 작아 국내 타 대형사 대비 낮은 실적을 기록

VLCC 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Daewoo (DSME)	한국	11	47	32	48	138
2	Hyundai HI (Ulsan)	한국	9	36	13	33	91
3	Dalian Shipbuilding	중국	5	35	26	24	90
4	Hyundai Samho HI	한국	8	17	19	37	81
5	JMU Ariake Shipyard	일본	9	21	10	17	57
6	Shanghai Waigaoqiao	중국	0	15	23	0	38
7	JMU Kure Shipyard	일본	7	16	3	4	30
8	SCS Shipbuilding	중국	0	24	3	0	27
9	Samsung HI	한국	5	5	0	10	20
10	Hyundai HI (Gunsan)	한국	0	3	17	0	20
11	Nantong COSCO KHI	중국	7	0	1	8	16
12	Mitsui SB (Chiba)	일본	4	7	1	4	16
13	Bohai Shipbuilding	중국	0	8	6	1	15
14	Imabari SB Saijo	일본	1	6	0	7	14
15	Namura Shipbuilding	일본	0	2	0	8	10

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

VLCC 시장은 전반적으로 국내 대형사들을 중심으로 한국 조선업계가 압도적 우위를 유지하고 있는 것으로 나타남

- 현대중공업 계열 2개사와 대우조선해양이 시장을 주도하고 있는 것으로 나타남
- 중국과 일본의 일부 간판급 조선소들 역시 경쟁력을 갖추고 시장에서 경쟁하는 양상을 보이고 있음
- 2021년 이후 신조선 거래 시장에서의 발주량이 미미하여 회복기 이후 경쟁력을 판단할 근거는 약하나 국내 대형사들의 경쟁력이 약화된 근거는 찾기 어려움

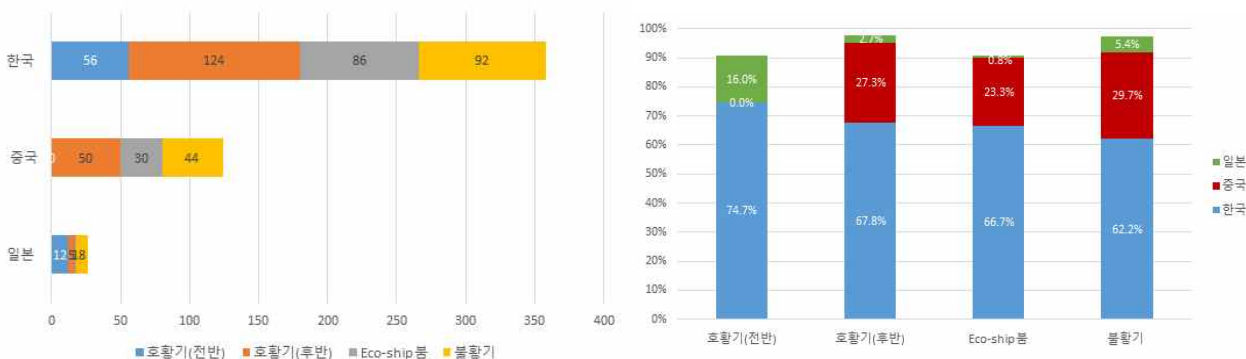


2. 수에즈막스(Suezmax)

대형 유조선인 수에즈막스 시장 역시 국내 조선사들이 확고한 우위를 유지함

- 호황기 전반에는 중국이 아직 참여하지 않아 한국이 절대적 점유율 비중을 차지한 가운데 일부 일본 조선소들이 약 16%에 해당하는 일부 물량을 점유함
- 탱커의 수요가 급증한 호황기 후반에는 중국 조선사들이 설비투자를 완료하고 적극 참여하여 약 27%의 선박을 생산하였으며 이후에도 유사한 수준의 점유율을 유지함
- 에코십 붐 이후에도 한국과 중국은 호황기 후반과 유사한 점유율 구조를 나타내며 한국은 대형사들을 중심으로 60% 이상의 압도적 점유율을 유지함
- 수에즈막스 시장에서 한국이 압도적 점유율을 유지하고 있는 것은 VLCC보다 크기가 작으나 기술력을 요구하는 셔틀탱커가 상당수 포함되어 있는 점이 하나의 원인으로 추정됨
 - 셔틀탱커는 해상에서 생산되는 석유를 육상 저장기지로 운반하는 역할을 하는 유조선으로, 험난한 환경의 해상에서 석유를 탑재하기 위하여 선박의 능동위치제어시스템(DPS : dynamic positioning system)이 장착되는 등 일반 유조선에 비하여 기술력을 요구함
 - 셔틀탱커 시장에서 중국과 일본 조선사들도 실적을 보유하고 있으나 꾸준한 연구개발이 이루어지고 있는 한국이 절대적 점유율을 가지고 있어 수에즈막스 시장에서의 절대적 점유율 유지에 기여함
- 수에즈막스는 중국과 일본의 내수 비중이 작은 점이 한국의 절대적 점유율 유지의 근본적 원인으로 추정됨
 - 한중일 3국은 중동에서의 석유수입 비중이 높고 석유 수입시 VLCC를 주로 사용하고 있어 수에즈막스의 내수 비중이 매우 낮음
 - 그러므로 동 시장은 국제경쟁 입찰 비중이 매우 높아 내수 비중이 높은 중국 및 일본 조선업에 비해 한국 조선사들에 상대적으로 유리한 여건으로 추정됨

한중일 3국의 시기별 수에즈막스 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 삼성중공업과 현대중공업 계열 조선사들이 높은 비중을 차지하며 중국 조선소와 경쟁하는 구도임

- 2018~2022년 8월까지의 불황기 물량 건조실적에 의하면 대우조선해양, 현대중공업 및 현대삼호 등 3개사가 54%의 점유율로 중국의 New Times조선과 경쟁하는 구도를 보임
- VLCC 시장에서 낮은 실적을 보였던 삼성중공업은 수에즈막스 시장을 주도함
- 국내 대형사 중 대우조선해양은 VLCC 시장과 달리 수에즈막스 시장에서는 낮은 수준을 보이고 있으며 그나마 2018년 이후에는 수주물량을 위탁경영 중인 대한조선으로 이관하며 건조실적이 전혀 없음
- 국내 타조선사로는 성동조선과 현대중공업 군산조선소가 참여하였으나 현재 이들 조선소들은 신조선 사업을 중단한 상태임
- 일본 조선사로는 과거 Universal 조선이었던 JMU Tsu조선이 동 시장에서 경쟁을 이어가는 모습임

수에즈막스 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Samsung HI	한국	9	52	17	29	107
2	Hyundai Samho HI	한국	19	29	16	28	92
3	Hyundai HI (Ulsan)	한국	20	22	16	23	81
4	New Times SB	중국	0	14	15	30	59
5	Jiangsu Rongsheng	중국	0	30	5	0	35
6	Daewoo (DSME)	한국	8	11	13	0	32
7	JMU Tsu Shipyard	일본	9	5	0	7	21
8	Sungdong SB	한국	0	4	13	0	17
9	Daehan Shipbuilding	한국	0	0	0	12	12
10	Hyundai HI (Gunsan)	한국	0	6	6	0	12
11	Shanghai Waigaoqiao	중국	0	0	6	3	9
12	Bohai Shipbuilding	중국	0	6	2	0	8
13	STX SB (Goseong)	한국	0	0	3	0	3
14	Dalian Shipbuilding	중국	0	0	0	3	3
15	COSCO HI (Yangzhou)	중국	0	0	0	3	3

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

수에즈막스 시장에서 한국의 우위는 향후에도 안정적으로 지속될 전망

- 수에즈막스 시장은 중국, 일본의 내수 비중이 약하여 이들 국가 조선사들의 경험과 실적이 미약하다는 점에서 국내 조선사들의 우위가 약화될 여지는 높지 않음
- 향후 국내 대형사들과 동 시장에 적극적으로 참여 중인 중형조선사 대한조선 등을 중심으로 국내 조선사들의 절대적 우위가 지속될 것으로 예상됨

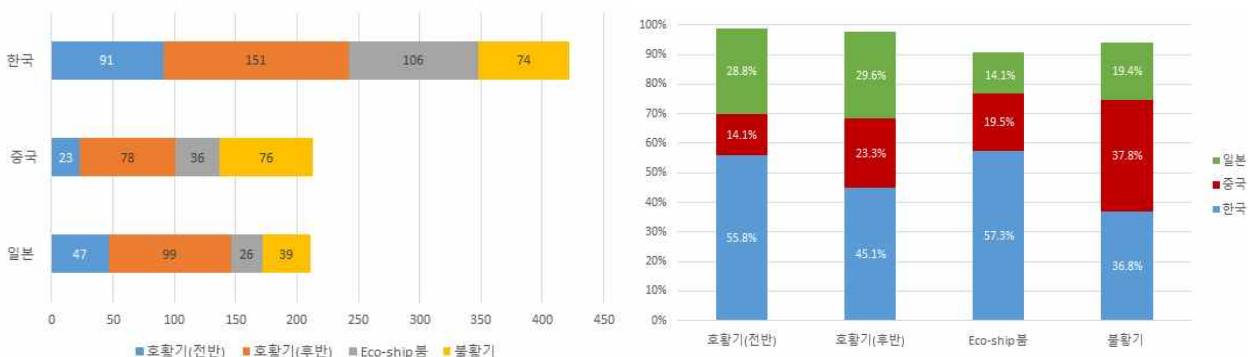


3. 아프라막스(Aframax) 유조선 및 LR2(제품선) 탱커

아프라막스/LR2 시장은 과거 한국 조선사들이 우위를 점유하던 시장이나 국내 중형조선사들의 구조조정 영향으로 최근 5년 사이 중국과의 점유율이 역전된 것으로 나타남

- 동 시장은 중형선박 범주에 포함되는 선형 시장으로, 중형조선 위주로 구성된 중국 및 일본 조선소들과 국내 조선사들의 경쟁이 치열해지고 있음
- 국내 조선산업 내에서도 대형사들과 중형사들이 경쟁하는 시장이기도 함
- 3국간 치열한 경쟁에도 불구하고 탱커기술의 우위를 바탕으로 한국 조선업계는 에코십 물량이 건조된 2017년까지 건조실적에 있어서 대략 절반을 차지하며 우위를 유지함
- 탱커 수요가 급증한 호황기 후반 시장에서는 한국 조선사들의 생산능력의 한계로 중국과 일본의 수주 및 건조가 증가하며 점유율이 45%로 하락했으나 경쟁력 저하가 원인은 아님
- 그러나 국내 중형조선사 구조조정 영향과 대형조선사들의 소극적 참여로 2018년 이후 건조물량에 있어서 한국의 점유율이 급격히 쇠퇴하며 중국과의 점유율 역전이 발생함
- 과거 50% 이상의 점유율을 보였던 한국 조선업계의 점유율은 2018년 이후 불황기 물량 건조 실적에서 36.8%로 하락한 반면, 동 시기 중국의 점유율은 한국보다 1%p 높은 37.8%로 최근 시장에서 한·중간의 점유율이 역전된 것으로 나타남
- 동 시장에서 강점을 가지고 있었던 성동조선이 2018년 이후 신조선시장에서 사실상 퇴출되었고 STX(현 케이조선)조선이 LR급보다 작은 50K급 MR 시장에 집중하는 등 과거 시장에 참여하였던 중형조선사들의 공백이 나타나며 국내 조선업계의 점유율이 위축됨
- 또한, 2018년 이후 LNG선 시장이 크게 확대되어 현대중공업 등 대형사들이 주력 선형이 아닌 동급 탱커의 수주와 건조에 소극적으로 대응한 것도 한 원인임

한중일 3국의 시기별 아프라막스 및 LR2 탱커 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형사, 국내 중형사, 일본 및 중국 조선소들이 혼재되어 상위 그룹을 이루고 있음

- 2005년 이후의 총 건조실적을 살펴보면 5위권 내에 삼성중공업과 현대중공업 계열사 2개사, 중형조선사인 대한조선 등 4개사가 위치하고 있어 한국의 절대적 우위로 보임
- 대우조선해양은 동 물량을 위탁경영 중인 대한조선에 이관하여 동 시장 참여는 국내 대형사 중 가장 소극적임
- 그러나 국내 대형사들이 2018년 이후 LNG선 수요의 증가로 동 시장의 활동을 감소시킨 반면, 일본 스미토모(요코스카조선소), 중국의 New Times, 상해 외고교(Shanghai Waigaoqiao) 등이 건조 활동을 확대하고 있음
- 최근 대형조선 시장에서 컨테이너선, LNG선 수요의 확대로 대형사들의 관심이 동 시장에서 점차 멀어지는 가운데 중국, 일본 조선사들과 경쟁할 수 있는 국내 조선소는 대한조선이 유일해 향후에도 중국 등의 점유율 확대는 지속될 가능성이 있음

아프라막스/LR2 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Samsung HI	한국	34	50	17	24	125
2	Hyundai HI (Ulsan)	한국	34	54	5	2	95
3	Sumitomo (Yokosuka)	일본	17	35	15	19	86
4	Hyundai Samho HI	한국	13	14	17	10	54
5	Daehan Shipbuilding	한국	0	0	20	34	54
6	New Times SB	중국	0	15	7	24	46
7	Shanghai Waigaoqiao	중국	8	21	2	12	43
8	Sasebo HI	일본	8	19	1	8	36
9	Sungdong SB	한국	0	11	21	0	32
10	Dalian Shipbuilding	중국	7	12	2	10	31
11	Tsuneishi Zosen	일본	1	22	0	6	29
12	Daewoo (DSME)	한국	10	5	7	2	24
13	GSI Nansha	중국	0	0	11	13	24
14	Namura Shipbuilding	일본	4	5	7	5	21
15	Hudong Zhonghua	중국	2	18	0	0	20

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

아프라막스/LR2 시장은 국내 조선사들이 점차 주도권을 잃어가고 있는 것으로 나타났으나 잠재적 확대 가능성은 충분함

- 동 시장에서의 점유율 축소는 국내 조선사들의 경쟁력 저하보다는 특정 중형조선사의 신조선 시장 퇴출과 대형사들의 의도된 소극적 활동에 기인함
- 향후 시장 상황의 변화에 따라 국내 조선사들의 점유율 확대는 충분히 가능한 것으로 평가됨

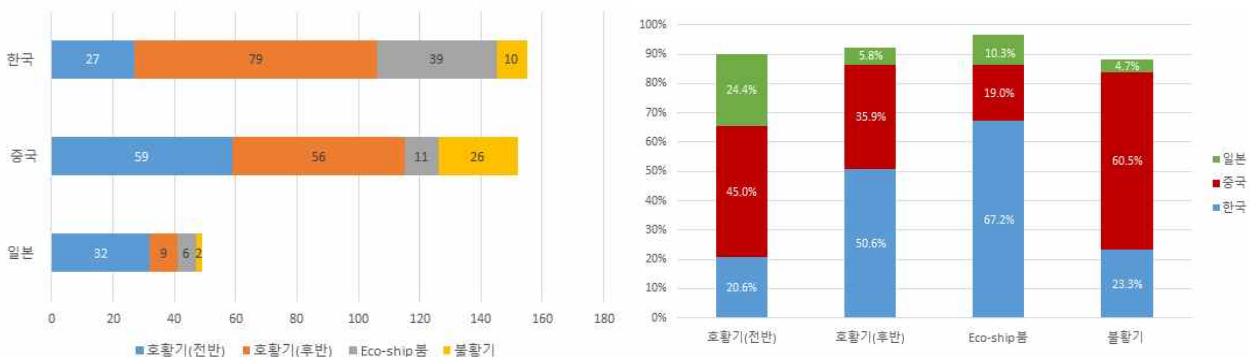


4. 파나막스(Panamax) 유조선 및 LR1(제품선) 탱커

파나막스/LR1 시장은 과거 한국의 우위에서 국내 중형조선사의 구조조정 영향 등으로 중국의 우위로 전환되었으나 시장 규모가 작아 큰 의미는 없는 것으로 평가됨

- 파나막스/LR1 이하급 시장은 대형사들의 참여가 미미하며 중형사 간의 치열한 경쟁시장임
- 동 시장에서 한국은 과거 STX, 성동조선 등 중형사와 현대중공업 계열사인 현대미포조선 등이 적극 참여하며 높은 점유율을 확보하기도 함
- 2018년 이후 불황기 물량 건조실적은 중국이 60% 이상을 차지한 반면, 한국의 점유율은 과거 50 또는 60%대에서 23%로 축소됨
- 이러한 현상은 성동조선 퇴출 등 국내 중형조선사 구조조정의 영향이 큰 것으로 추정됨
- 또한, 국내 대형 조선사들의 관심도 약한 수준임
- 그러나 시장규모가 작고¹⁾ 최근 수년간 수요도 미미한 수준이므로 점유율의 의미는 높지 않음

한중일 3국의 시기별 파나막스 및 LR1 탱커 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

주요 조선소로는 국내 중형사와 현대미포, 그리고 중국 조선소들 상위 그룹을 형성함

- 과거 실적을 포함하여 현 케이조선으로 사명을 변경한 STX조선이 가장 큰 실적을 나타내고 있음
- 국내 조선소 중 현대미포 역시 과거 실적과 최근 실적을 모두 가지고 있으며 향후에도 참여 가능한 조선소임
- 성동조선 역시 동 시장에서 한때 두드러진 실적을 보유하고 있으나 2018년 이후 신조선 건조 활동은 없음
- 중국 조선소로는 과거 New Century와 대련조선(Dalian Shipbuilding) 등이 비교적 많은 실적으로 보유하고 있으며 최근 시장에서는 GSI Nansha가 가장 높은 실적을 나타냄

1) 2022년 9월초 기준 아프라막스/LR2 세계 선대규모는 1,085척, 파나막스/LR1 선대는 464척



파나막스/LR1 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	STX SB (Jinhae)	한국	15	28	20	4	67
2	New Century SB	중국	35	23	0	0	58
3	Dalian Shipbuilding	중국	11	21	2	4	38
4	Sungdong SB	한국	0	22	9	0	31
5	Onomichi Dockyd	일본	13	2	5	2	22
6	Hyundai Mipo	한국	0	16	0	5	21
7	GSI Nansha	중국	0	0	2	13	15
8	Minaminippon (Ozai)	일본	5	7	1	0	13
9	New Times SB	중국	0	8	4	0	12
10	SPP Sacheon SY	한국	0	6	4	0	10
11	Hyundai HI (Ulsan)	한국	5	2	1	1	9
12	Sumitomo (Yokosuka)	일본	9	0	0	0	9
13	Samsung HI	한국	3	3	0	0	6
14	Daewoo (DSME)	한국	4	0	2	0	6
15	Dalian Shipyard	중국	6	0	0	0	6

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

파나막스/LR1 시장의 점유율은 중국의 주도로 넘어갔으나 시장 규모가 작고 시장 상황에 따라 국내 조선사들이 성과를 낼 여지가 있어 점유율 구조 변화는 가능하나 큰 의미를 부여할 필요는 없음

- 동 시장은 케이조선, 현대미포조선 등의 수시 참여가 가능하나 주력으로 타겟팅 하기에는 시장 규모가 작음
- 동 시장에서는 10~20척 수준의 수주와 건조로도 점유율이 크게 달라지므로 점유율 구조 변화에 큰 의미를 부여할 필요는 없을 것으로 사료됨

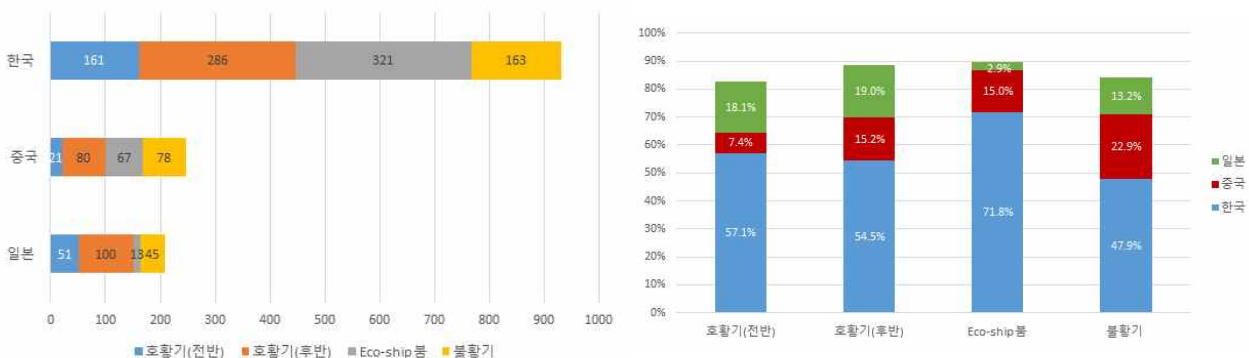


5. MR2 탱커

MR2 탱커시장은 한국 조선소들이 압도적 우위를 점하고 있으나 점유율은 하락함

- MR2 탱커시장에서 현대미포조선²⁾은 오랫동안 최강의 경쟁력을 유지하며 시장을 주도하여왔고 STX(현 케이조선)³⁾와 SPP조선도 높은 점유율을 확보하여 이들 3개 조선소를 중심으로 한국은 에코십불 시기까지 55~72%의 점유율을 지켜왔음
- 규모는 다소 작았으나 SLS조선도 MR2 시장에 집중하였고 대선조선도 주력 선형은 아니나 일부 실적을 기록하여 동 시장에서 한국 조선사들의 입지는 절대적 수준임
- 국내 중형조선사 구조조정 과정에서 SLS 조선이 청산되고 SPP가 2015년 이후 영업을 중단하는 등 전문 주력 조선사들이 퇴출되며 한국 조선업계의 비중이 축소됨
- 특히, 높은 점유율을 확보하고 있었던 SPP가 퇴출된 이후 현대미포가 사업을 확장하지 않았고 STX는 사업규모를 축소하여 동사의 점유분을 중국, 일본 조선소들이 잠식함으로써 불황기 건조실적 기반 한국의 점유율은 약 48%로 축소됨
- 축소된 한국의 점유분이 중국, 일본 등으로 흡수되어 이들 국가의 점유율은 다소 상승함

한중일 3국의 시기별 MR2 탱커 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

2) 현대미포조선 실적에 베트남 비나신조선소 실적은 포함하지 않음
3) 케이조선의 건조실적 포함



주요 조선소로는 현대미포가 독보적이며 케이조선을 비롯한 한중일 조선사들이 뒤이어 경쟁하는 구도를 보임

- 가장 최근인 불황기 실적에서도 현대미포는 전체 시장의 36.5%를 점유하여 여전히 독보적인 입지를 확보하고 있는 것으로 확인됨
- 2위권으로는 과거대비 사업규모가 축소된 STX(현 케이조선)와 SPP의 퇴출로 해당 물량을 흡수한 중국의 GSI Nansha, New Times 등 2개사와 일본의 오노미치조선소 등 4개사가 최근까지 비교적 많은 건조실적을 보이며 경쟁하는 구도를 나타냄

MR2 탱커 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai Mipo	한국	55	102	143	124	424
2	STX SB (Jinhae)	한국	60	62	37	26	185
3	SPP	한국	11	62	101	0	174
4	GSI Liwan	중국	11	49	28	1	89
5	Onomichi Dockyd	일본	7	40	5	21	73
6	SLS Shipbuilding	한국	12	41	0	0	53
7	SK Onishi	일본	20	29	0	0	49
8	GSI Nansha	중국	0	0	4	32	36
9	Iwagi Zosen	일본	13	23	0	0	36
10	Sungdong SB	한국	2	6	17	0	25
11	New Times SB	중국	0	0	3	22	25
12	Minaminippon (Ozai)	일본	5	2	8	10	25
13	Bohai Shipbuilding	중국	6	14	0	0	20
14	Dae Sun Shipbuilding	한국	0	2	12	5	19
15	Samsung Ningbo	중국	0	0	10	9	19

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

MR2 시장에서 국내 조선업체는 여전히 절반의 점유율을 차지하고 있으나 상실한 점유율 회복은 현실적으로 어려울 전망

- MR2 시장은 제품운반선 탱커 시장 중 가장 큰 시장으로 호황기에는 대형 계열사인 현대미포 조선 뿐 아니라 다수의 중형조선사들이 활동하며 절대적 입지를 확보하였고 최근 불황기 물량 건조실적까지도 절반 이상을 차지함
- 그러나 과거 최상위 점유율을 다수던 SPP의 퇴출로 상실한 점유율은 국내 해당 조선소들의 사업규모 확장투자가 현실적으로 어려워 이를 회복할 가능성은 높지 않을 것으로 보이며 현재의 시장 구조가 지속될 것으로 예상됨

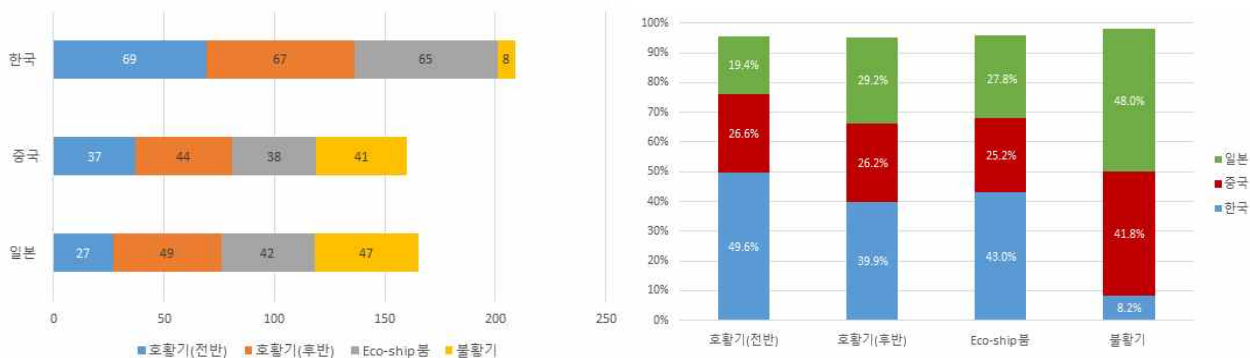


6. MR1 탱커

MR1 탱커시장은 규모가 작고 국내사 중 동 선형을 주력으로 하는 조선소가 없어 현대미포 조선의 시장 참여 정도에 따라 점유율이 크게 변동되는 특성이 있으며 최근 5년간 국내 건조는 미미한 수준

- MR1 시장은 규모가 작아⁴⁾ 국내는 물론 세계적으로도 Kitanihon조선 등 극히 일부 업체를 제외하고 이를 주력 선형으로 건조하는 조선사는 찾아보기 어려움
- 국내 조선소로는 현대미포조선이 36K급 내외의 탱커들을 수주하며 한동안 동 선형시장에서 1위의 실적을 보유하고 대선조선과 STX 등이 간헐적으로 수주에 참여하였음
- 현대미포조선은 에코십 붐 시기까지 많은 건조실적을 나타냈으나 불황기 이후 MR1 탱커의 수요가 급감하였고, 발주량 중 상당수가 일본 내 자국발주 물량으로 주로 일본조선소들이 수주, 건조함으로써 동사의 건조실적과 점유율도 급감함
- 이에 따라 한국 전체의 점유율이 크게 감소함
- 그러나 현대미포와 국내 타 조선소들의 주력 선형이 아니며 시장 규모도 크지 않아 동 시장에서의 점유율 축소가 국내 중형조선업계에 큰 충격을 미치지 않는 것으로 추정됨
- 현대미포 등 국내 조선소들의 시장 참여가 감소함에 따라 일본과 중국의 점유율이 최근 5년 내 크게 상승한 것으로 나타남

한중일 3국의 시기별 MR1 탱커 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

4) 9월초 기준 MR2 선대는 1,893척, MR1 선대는 790척 수준



주요 조선소로는 에코십 붐 시기까지 현대미포가 독보적인 실적으로 보였으나 불황기 이후 일본과 중국 조선소들의 비중이 높게 나타남

- 호황기와 에코십 붐 시기까지 시기별로 30~44%의 독보적 점유율을 나타냈으나 불황기 건조 물량에서는 8.2%로 하락함
- 불황기 건조실적에서는 일본의 SK Onishi가 19.4%, 중국 Mawei조선이 14.3%, 일본 Kitanihon 조선이 13.3%로 경쟁하였고 후쿠오카 나가사키 조선소가 7.1%, SK 히로시마 조선소가 5.1%로 뒤를 이음

MR1 탱커 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai Mipo	한국	61	51	65	8	185
2	SK Onishi	일본	11	15	9	19	54
3	GSI Liwan	중국	24	22	7	0	53
4	Kitanihon Zosen	일본	7	16	12	13	48
5	SK Hiroshima	일본	4	15	0	5	24
6	Fukuoka (Nagasaki)	일본	2	3	10	7	22
7	Mawei SB (Mawei)	중국	0	0	0	14	14
8	STX SB (Jinhae)	한국	6	7	0	0	13
9	AVIC Dingheng SB	중국	0	0	7	4	11
10	New Times SB	중국	0	0	7	1	8
11	Hudong Zhonghua	중국	0	0	5	3	8
12	Dae Sun Shipbuilding	한국	0	7	0	0	7
13	Asakawa Shipbuilding	일본	0	0	5	2	7
14	Yangzhou Kejin SY	중국	0	5	1	0	6
15	Nantong Mingde HI	중국	0	4	2	0	6

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

MR1 시장에서 국내 조선업계는 표면적으로 크게 위축된 것으로 보이나 향후 국내 조선사들의 수주전략 등에 따라 달라질 수 있으며 경쟁력 저하로 볼 수는 없음

- MR1 시장의 점유율 축소는 표면적으로 매우 크게 나타나고 있음
- 그러나 시장의 규모가 작고 현대미포조선을 비롯한 국내 모든 조선소들이 주력 선형으로 집중하는 선형이 아니며 선표⁵⁾의 여유 등에 따라 수주확대가 충분히 가능한 시장이므로 이를 경쟁력 저하에 의한 점유율 축소로 해석할 필요는 없음

5) 조선소의 생산계획표, 건조공간과 스케줄이 포함됨

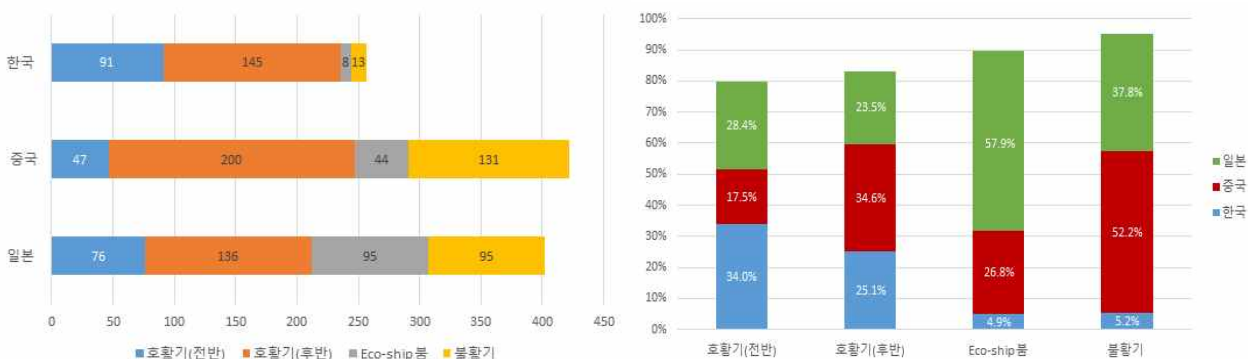


7. 중소형 탱커

중소형 탱커 시장에서는 호황기에 한국이 가장 높은 점유율을 가지고 있었으나 금융위기와 국내 중형조선소 구조조정으로 시장을 잃으며 현재는 미미한 수준의 점유율 기록

- GP(general purpose) 탱커라 불리기도 하는 25,000dwt 미만급 중소형 탱커 시장에서 호황기 전반기에 한국은 특히 화학제품선을 중심으로 강력한 경쟁력을 보유한 조선소들이 다수 존재하여 34%의 가장 높은 점유율을 기록함
- 그러나 2008년 금융위기를 겪으며 외환파생상품 등에 의한 대규모 환차손과 수주급감 등으로 동 시장에 활발하게 참여했던 모든 조선소가 경영위기에 빠졌고, 구조조정 결과 단 1개의 조선소도 생존하지 못하여 시장을 급격하게 잃음
- 동 선형을 주력으로 건조하였던 조선소로는 21세기조선, 삼호(통영)조선, STX 부산조선소, 세광중공업, 세광조선, 목포조선, 녹봉조선, 광성조선, 진세조선 등이 있음
- 호황기 후반기 건조물량도 역시 2008년까지 국내 조선소들이 가장 많은 수주를 한 것으로 추정되나 이들 수주물량들이 건조되기 시작한 금융위기 직후 일부 조선소들이 도산하며 수주계약이 이행되지 못하여 건조실적에서 중국에 역전당함
- 호황기 후반에 건조를 이어간 조선소들도 채권은행의 구조조정하에 더 이상의 수주 없이 기존 수주물량만 건조한 후 청산된 경우가 많아 호황기 이후 시장에서 한국 조선업체는 중국, 일본에 시장을 내주며 사실상 시장에서 철수함
- 중형조선소 구조조정 이후 현대미포조선, 대선조선, STX(진해) 등이 간헐적으로 수주하며 선표의 빈 공간을 메우는데 활용하였으나 많은 물량은 아니므로 약 5% 내외의 미미한 점유율 수준을 기록
- 중소형 탱커 시장은 국내 중형조선 구조조정으로 시장을 완전히 잃어버린 극단적 사례로 평가됨

한중일 3국의 시기별 중소형 탱커 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 호황기 중 국내 조선소들이 상위를 차지하였으나 이후 일본 조선소들이 시장을 잠식함

- 호황기에는 21세기조선, 삼호조선(통영), STX(부산)조선소 등이 최상위의 실적을 보유했
- 그 이후에는 일본의 Usuki, Fukuoka, Kitanihon, Asakawa 등이 많은 실적을 나타냈으며 호황기 시장을 장악했던 국내 조선소들의 실적은 전무함
- 에코십붐 이후 시기는 중국이 많은 비중을 차지하고 있으나 한 개의 조선소가 많은 실적을 차지하기 보다는 많은 조선소들이 각각 소량을 건조하는 양상임

중소형 탱커 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Usuki Zosensho	일본	15	23	16	17	71
2	Fukuoka SB	일본	17	19	9	19	64
3	21st Century SB	한국	25	36	0	0	61
4	Kitanihon Zosen	일본	4	17	25	12	58
5	Samho Tongyoung	한국	25	27	0	0	52
6	Asakawa Shipbuilding	일본	9	16	8	18	51
7	Fukuoka (Nagasaki)	일본	9	16	5	5	35
8	STX SB (Busan)	한국	16	14	0	0	30
9	Fujian Baima	중국	8	13	3	1	25
10	Sekwang H.I.	한국	5	19	0	0	24
11	Jiangnan Shipyard	중국	14	6	0	0	20
12	SK Hiroshima	일본	8	5	5	2	20
13	Shitanoe Zosen	일본	0	7	7	5	19
14	Hyundai Mipo	한국	5	0	6	6	17
15	SK & Shipbuilding	한국	2	15	0	0	17

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

중소형 탱커 시장은 국내 중형조선 구조조정으로 시장을 완전히 잃어버린 대표적 사례임

- 이러한 결과는 산업구조조정이 아닌 개별 기업구조조정으로 비롯된 결과임
- 동 시장은 아직까지 중국과 일본 조선사들의 경쟁력이 절대적이지 못하여 국내 중형조선사들이 공략 가능한 시장이며 일부 설비를 갖춘 신설 조선소 등이 존재하여 정책적 지원과 RG 등 금융지원이 수반될 경우 시장의 재확보가 가능할 것으로 추정됨



IV. 컨테이너선 시장

컨테이너선은 초대형화 추세에 따른 기술적 난이도로 인하여 한국이 대형 시장에서 우위를 점하고 있으며 중국과 일본의 도전이 지속되고 있는 시장임

- 컨테이너선은 1,000TEU급 이상 세계 선대규모 약 4,600여 척으로 3번째 규모의 선종시장이며 벌크선, 탱커와 함께 해운 및 조선업의 3대 시장으로 꼽힘
- 컨테이너선은 벌크선이나 탱커에 비해 구조설계에 대한 난이도가 높은 수준으로, 일본이 R&D 능력을 스스로 포기한 90년대 이후에는 세계 최고의 R&D 능력을 유지하여 온 한국이 주도해온 시장임
- 컨테이너선은 일정한 항로와 스케줄에 의해 움직이는 정기선 해운시장으로 노선별 동맹간 경쟁이 격화되고 연료소모가 가장 큰 선종이라는 특성과 맞물려 호황기 이후 운송효율화를 위한 초대형화가 급격하게 진행되었음
- 2000년대 초 호황기 이전까지 개발 및 건조된 선형은 10,000TEU 미만급이었으나 호황기를 거치며 14,000TEU를 넘어섰고 호황기 종료 후에 더욱 급격하게 진행되며 최근 24,000TEU급까지 건조됨
- 이러한 대형화 추세에 R&D 능력을 기반으로 가장 능동적으로 대응한 한국이 대형선 시장의 우위를 점하고 있으나 중국과 일본 역시 동 시장에서의 기반을 확대하기 위하여 노력하고 있음
- 반면, 중형 이하급 시장에서는 중국이 우위를 보임

컨테이너선은 크기에 따라 다음과 같이 선형별로 5개 시장으로 세분화하여 살펴봄

- 초대형 컨테이너선은 17,000TEU 이상급으로 구분
- 대형 컨테이너선은 12,000~17,000TEU 미만급
- 중대형 컨테이너선은 6,000~12,000TEU 미만급
- 중형 컨테이너선은 3,000~6,000TEU 미만급
- Feeder 컨테이너선은 1,000~3,000TEU 미만급

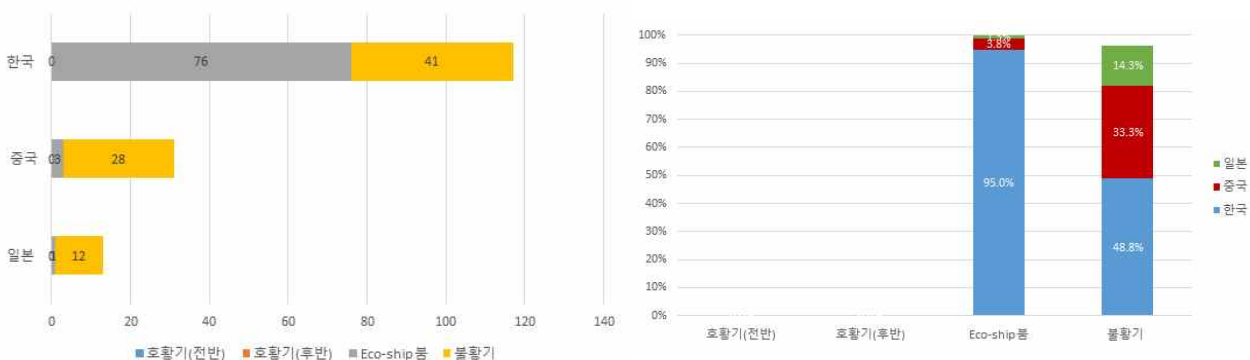


1. 초대형 컨테이너선

초대형 컨테이너선 시장은 최근 중국과 일본의 비중이 확대되고 있으나 국내 조선소들의 경쟁력은 여전히 강한 수준임

- 호황기까지 건조된 초대형선은 대형화를 주도했던 세계 1위 컨테이너선사 Maersk가 자회사인 Odense조선소에서 개발, 건조한 17,000TEU급 8척이 전부이며 본격적인 발주는 2011년부터 이루어져 에코십함을 촉발한 계기가 되기도 하였음
- 이 때문에 한중일 3국의 호황기까지 동 선형에 대한 건조실적은 전무함
- 국내 대형조선소들은 에코십함 시기 즉, 초대형선 시장의 초창기 물량 중 95%를 독점함
- 불황기로 넘어오며 동 선형의 수요는 크게 감소하지 않았으나 국내 대형사의 점유율 비중은 50% 아래로 하락한 반면, 중국이 33.3%, 일본이 14.3%까지 건조실적 기준 점유율을 확대함
- 중국과 일본 역시 수년간 자국 내 발주물량 등을 통하여 경험을 쌓으며 점유율을 확대하였으나 수주 내역을 자세히 살펴보면 아직까지 경쟁력이 크게 개선되어 국제적인 경쟁을 하는 것은 아님을 알 수 있음
- 현재까지 중국이 건조한 31척은 자국 국영선사 COSCO 발주분 17척, COSCO와 주요 동맹 관계인 프랑스 CMA CGM 발주분 9척, 중국 리스 선주사가 발주하여 CMA CGM에 용선한 선박 3척, 중국 COSCO와 동맹관계인 대만 에버그린 발주분 2척 등으로 구성됨
- 일본 건조 13척은 건조사인 이마바리 조선의 자회사로 선주업을 영위하는 SKK 발주분이 10척 포함되어 있으며 그 외 일본내 전문 선주사 발주분 3척으로 구성되어 100% 자국 선주 발주 물량임
- 주로 이해관계로 얽혀있는 중국과 일본 조선소의 고객사와 달리 한국 대형사들의 경우 중국, 일본을 포함한 국제적 선사들이 고르게 분포되어 있어 아직까지 경쟁력을 의심할 단계는 아닌 것으로 보임

한중일 3국의 시기별 초대형 컨테이너선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형 4사를 비롯하여 중국과 일본의 간판급 조선소들이 있음

- 가장 많은 실적을 보유한 조선소로는 대우조선해양, 삼성중공업이 1, 2위를 기록하고 있고 현대삼호와 현대중공업 등 현대중공업 계열 2개사가 그 다음을 차지함
- 대우와 삼성은 최근 5년까지 꾸준한 건조실적이 있으나 현대중공업 계열 2사는 불황기 건조 실적이 없음
- 일본의 경우 이마바리 계열 사이조와 마루가메 등 2개 조선소가 동 선형 건조를 전담
- 한국 4개와 일본 2조선소를 제외한 나머지는 모두 중국의 대표적 조선소들이며 한중일 조선소 중 건조실적이 있는 조선소는 총 14개임

초대형 컨테이너선 시장의 상위 14대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Daewoo (DSME)	한국	0	0	37	23	60
2	Samsung HI	한국	0	0	18	18	36
3	Hyundai Samho HI	한국	0	0	11	0	11
4	Hyundai HI (Ulsan)	한국	0	0	10	0	10
5	Jiangnan SY Group	중국	0	0	0	9	9
6	Imabari SB Marugame	일본	0	0	0	7	7
7	Imabari SB Saijo	일본	0	0	1	5	6
8	SCS Shipbuilding	중국	0	0	0	5	5
9	Shanghai Waigaoqiao	중국	0	0	1	3	4
10	Nantong COSCO KHI	중국	0	0	0	4	4
11	Jiangnan Changxing	중국	0	0	2	2	4
12	Dalian Shipbuilding	중국	0	0	0	2	2
13	Dalian COSCO KHI	중국	0	0	0	2	2
14	Hudong Zhonghua	중국	0	0	0	1	1

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

초대형 컨테이너선 시장에서 국내 대형조선소들의 경쟁력은 이후에도 꾸준히 유지될 것으로 기대되나 시장이 계속 성장할 것인지는 더 지켜봐야 할 것임

- 향후에도 중국의 대표급 조선소들과 일본 이마바리 조선의 동 시장에서의 기반 확대를 위한 경쟁은 지속될 것으로 예상되나 집중적인 건조경험과 R&D 능력을 기반으로 한 국내 대형사들의 경쟁력은 지속적으로 유지될 전망
- 다만, 입항 가능 항만의 제한, 높은 소석률⁶⁾ 유지의 어려움 등으로 운송효율화를 위해 개발된 초대형 컨테이너선의 비효율성에 대한 의견도 제시되고 있어 향후 시장수요가 꾸준히 성장할 것인지는 더 지켜봐야 할 것임

6) 선박의 화물 적재율 : (실제 적재량/최대 가능 적재량)

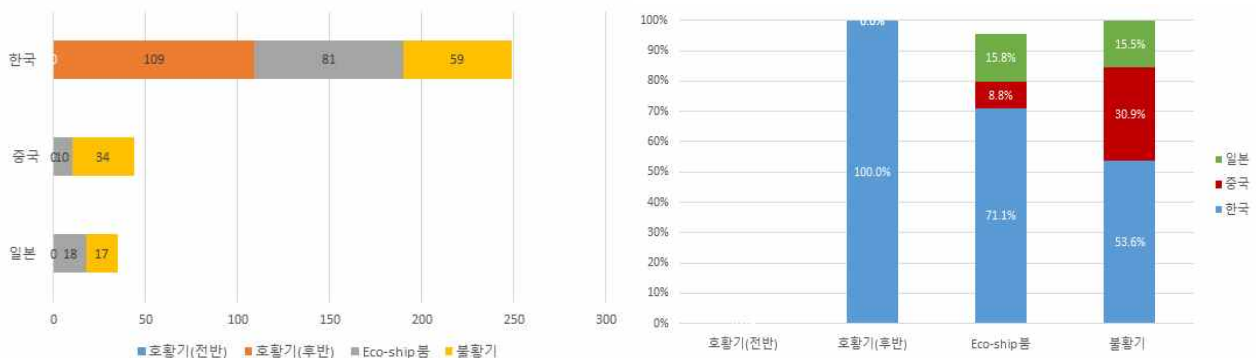


2. 대형 컨테이너선

대형 컨테이너선 시장은 여전히 한국이 점유율 우위를 지키고 있으나 시간이 갈수록 중국의 점유율이 확대되고 있음

- 14,000TEU를 전후한 대형선은 원양해운 노선에서 대세로 자리 잡는 추세이며 컨테이너선 해운 및 신조선 시장에서 가장 중요한 선형으로 등장하고 있음
- 동 선형은 2000년대 호황기를 거치면서 대형화 추세로 개발되며 시장이 형성됨
- 동 선형의 초기 시장인 호황기 후반의 경우 모든 수요를 국내 대형사들이 독점
- 이후 중국과 일본 조선소들 역시 해외 설계 등을 구매하고 시장에 진입하여 실적을 쌓아 왔으며 최근 5년간 시기인 불황기 건조물량 중 중국의 점유율은 약 31%까지 확대됨
- 중국의 경우 동 시장에서 절반 이상이 자국 발주분이나 세계 2위의 컨테이너선 운항사인 MSC, 세계적인 컨테이너선주사인 Seaspan 등으로부터 수주한 실적이 나타나고 있어 초대형선 시장에서보다는 국제적 경쟁력이 조금씩 인정되는 것으로 추정됨
- 낮은 가격과 국가적인 금융지원이 경쟁력에 크게 기여하는 부분이 있으나 점진적으로 건조 능력도 축적해 가고 있음
- 일본의 동 선형 수주물량은 아직까지 NYK 등 100% 자국 선주 물량임
- 한국은 시간이 갈수록 점유율이 축소되고 있으나 최근 시기까지 50% 이상 점유율을 확보하고 있고 동 시장에서의 경쟁력은 여전히 매우 강한 것으로 추정됨

한중일 3국의 시기별 대형 컨테이너선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형 4사를 비롯하여 SCS 등 중국과 JMU 등 일본의 대형 조선소들이 있음

- 가장 많은 실적을 보유한 조선소로서 국내 대형 4사가 1~4위를 차지하고 있으며 최근 5년 불황기 중 초대형선 건조실적이 없었던 현대중공업 계열 2개사는 해당 기간 중 비교적 많은 대형선 건조실적을 나타냄
- 국내 대형사 외에도 STX의 진해와 고성조선소에서도 호황기 등 시기에 동 선형을 건조하였으나 최근 실적은 없음
- 일본의 경우 이마바리 히로시마조선소와 JMU 구레조선소 등 2개 조선소가 동 선형을 주로 건조함
- 그 외에 중국 대형 조선소들이 건조실적을 보유하고 있으며 최근들어 SCS가 동 선형에 대한 집중적인 건조활동을 보이고 있음
- 동 선형에 대한 건조실적이 있는 한중일 3국의 조선소는 총 14개임

대형 컨테이너선 시장의 상위 14대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai HI (Ulsan)	한국	0	29	43	38	110
2	Samsung HI	한국	0	31	15	8	54
3	Daewoo (DSME)	한국	0	29	7	1	37
4	Hyundai Samho HI	한국	0	13	10	12	35
5	Imabari SB Hiroshima	일본	0	0	10	10	20
6	SCS Shipbuilding	중국	0	0	2	16	18
7	JMU Kure Shipyard	일본	0	0	8	7	15
8	Yangzi Xinfu SB	중국	0	0	0	9	9
9	Nantong COSCO KHI	중국	0	0	8	0	8
10	STX SB (Jinhae)	한국	0	7	0	0	7
11	STX SB (Goseong)	한국	0	0	6	0	6
12	Jiangnan SY Group	중국	0	0	0	4	4
13	Jiangsu New YZJ	중국	0	0	0	3	3
14	Jinhai Manufacturing	중국	0	0	0	2	2

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

대형 컨테이너선 시장은 향후에도 국내 조선사들의 경쟁력 우위가 예상되나 중국의 도전도 지속되며 한중일 경쟁시장이 될 것으로 전망

- 동 시장은 고부가 선형 시장 중 한중일 3국간 경쟁이 가장 치열한 시장이 될 것으로 예상됨

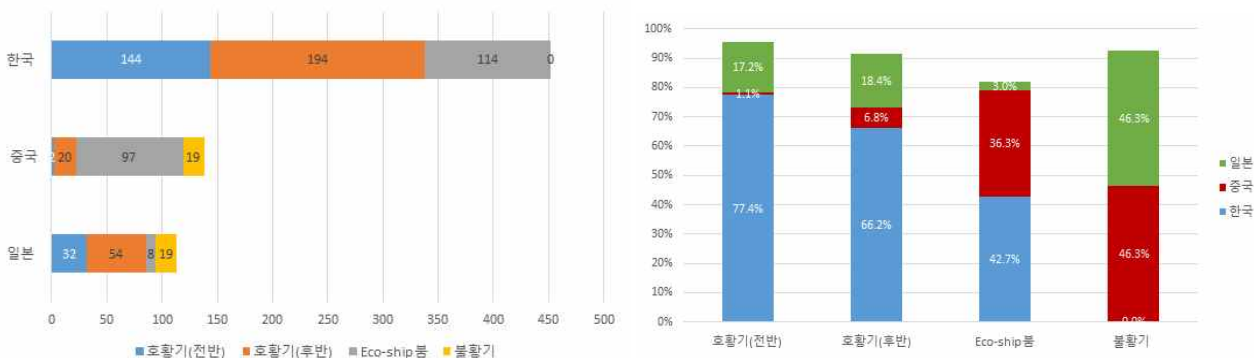


3. 중대형 컨테이너선

중대형 컨테이너선 시장은 호황기까지 한국이 절대적 우위를 점하였으나 시간이 갈수록 중국의 점유율이 확대되고 있으며 최근에는 수요가 크게 위축됨

- 중대형선은 호황 전반기까지도 해운시장에서 대형 선형으로서 원양항로를 지배한 바 있으나 이후 컨테이너선의 대형화가 초대형 수준까지 이르며 효용이 크게 감소한 선형임
- 동 선형은 일정시기까지 대형선형으로 취급되었으므로 국내 대형 4사의 수주 및 건조 활동 대상이었으며 컨테이너선에 특화된 한진중공업과 중형사 중 성동조선까지 시장에 진출하며 호황기 중 한국은 매우 높은 점유율을 유지함
- 그러나 호황기 종료 후 중국은 컨테이너선 시장에서 한국과의 경쟁을 본격화하며 동 시장의 점유율을 확대함
- 최근 5년 불황기에는 한국의 점유율이 "0"가 되었고 중국과 일본이 시장을 양분하는 양상이 나타났으나 이는 시장의 급격한 축소와 한국 조선사들의 전략적 움직임 등으로 발생한 현상이며 한국 조선소들이 동 시장에서 경쟁력을 완전히 잃은 것으로 볼 수는 없음
- 한국 대형사들은 호황기 종료 후 점점 확대되는 대형 컨테이너선 시장에 집중하며 중대형선 시장을 큰 저항 없이 중국 조선소들에 내주었고 한진중공업은 조선소를 필리핀으로 이전하여 대형선 시장에 집중하였으며 성동조선은 에코십브 시기까지 참여한 후 조업을 중단함
- 또한, 점차 대형화된 선박들로 인하여 운항하던 원양항로에서 밀려나며 점차 수요가 감소하여 에코십브 시기동안 세계적으로 총 267척이 건조된 반면, 불황기 시장에서는 총 41척 건조에 그침
- 이 중 19척씩을 각각 중국과 일본이 건조한 반면, 한국은 동 시장에서 완전히 철수하여 표면적으로 한국이 시장을 완전히 잃어버린 것으로 보이나 경쟁력 저하가 원인이라 할 수는 없음

한중일 3국의 시기별 중대형 컨테이너선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형 4사와 중국, 일본의 유명 조선소들이 있으며 한진중공업 등 국내 중형사들도 일부 포함됨

- 국내 대형 4사의 경우 에코십붐 시기까지도 타국 조선소 대비 비교적 많은 건조량을 나타내고 있으나 불황기에는 건조실적이 전무함
- 국내 중형사 중 한진중공업은 호황기 종료 직후 조선소를 해외이전하며 시장에서 철수하였고 성동조선은 에코십붐 시기까지 건조실적을 보였으나 불황기에 조업이 중단되며 건조실적을 기록하지 못함
- 그 외에 중국과 일본의 유명 조선소들이 건조실적을 나타내고 있으나 집중적으로 많은 물량을 건조한 조선소들은 별도로 눈에 띄지 않으며 최근 5년 불황기 중 중국은 Yangzi Xinfu, 일본은 이마바리 히로시마 조선소가 집중적인 건조활동을 보임

중대형 컨테이너선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai HI (Ulsan)	한국	60	74	21	0	155
2	Samsung HI	한국	37	32	27	0	96
3	Daewoo (DSME)	한국	16	43	28	0	87
4	Hyundai Samho HI	한국	15	27	24	0	66
5	Koyo Dock	일본	9	22	4	0	35
6	Yangzi Xinfu SB	중국	0	0	17	14	31
7	HHIC (Yeongdo)	한국	16	13	0	0	29
8	JMU Kure Shipyard	일본	12	14	1	0	27
9	Dalian Shipbuilding	중국	0	4	19	0	23
10	Hudong Zhonghua	중국	2	6	12	0	20
11	MHI Kobe	일본	9	9	0	0	18
12	Sungdong SB	한국	0	5	11	0	16
13	MHI Nagasaki	일본	2	9	2	0	13
14	Imabari SB Hiroshima	일본	0	0	1	11	12
15	New Times SB	중국	0	0	11	0	11

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

중대형 컨테이너선 시장은 향후 국내 조선사들의 재진입이 가능할 것으로 보이며 이는 수요 활성화에 달려 있음

- 동 시장에서 국내 조선소들이 철수한 이유는 보다 작은 선박들이 대형 선박에 연쇄적으로 밀려나는 cascading 현상으로 효율성이 급감하며 수요가 크게 감소하였기 때문임
- 경쟁력의 저하가 원인이 아닌 만큼 향후 대형 컨테이너선 수요가 감소하여 충분한 일감을 확보하기 어려운 상황에서 동 시장의 수요가 확대된다면 국내 대형사들의 시장 재진입이 충분히 가능할 것으로 전망
- 실제로 2022년 중 국내 대형사들이 7,000~8,000TEU급 컨테이너선을 수주하기도 함

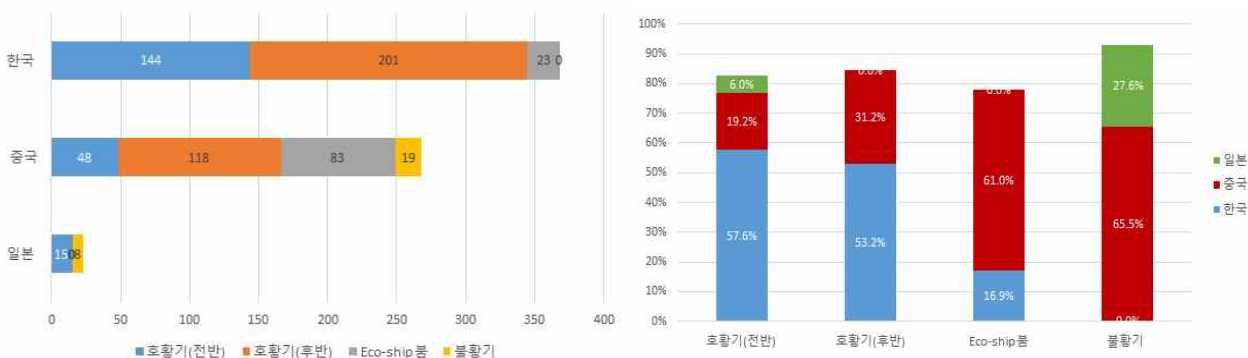


4. 중형 컨테이너선

중형 컨테이너선 시장은 호황기까지 국내 대형사들이 참여하며 절반 이상의 점유율로 우위를 점하였으나 호황 종료 이후 동 시장의 수요가 급감하며 중국이 시장을 지배함

- 중형 컨테이너선은 주로 아시아, 유럽 등 역내 항로에서 운송을 담당하는 선박으로, 호황기에 비교적 많은 수요가 있었으나 호황기 종료 후 Cascading 효과로 원양항로에서 밀려난 중대형선에 연쇄적으로 밀려나며 선복량 과잉까지 겹쳐 신조선 수요가 급감함
- 호황기에 한국은 대형 4사뿐 아니라 동 선형에 큰 강점을 가지고 있었던 한진중공업, 여기에 현대미포와 STX까지 대형과 중형조선사들이 모두 참여하며 50% 이상의 점유율을 차지함
- 그러나 호황기 종료 이후 선박의 대형화 추세로 국내 대형사들의 관심이 대형선으로 옮겨가고 한진중공업의 조선소 이전, 중형조선사 구조조정 등으로 국내 조선사의 시장참여가 크게 감소하며 중국의 점유율이 급격히 확대됨
- 수요의 급감 역시 국내 조선소들의 관심을 멀어지게 한 요인 중 하나로 추정됨
- 최근 5년간의 불황기 시장에서 일본의 점유율이 크게 확대된 것으로 나타나고 있으나 신조선 수요가 워낙 적어 8척의 건조실적만으로 27.6%의 점유율을 기록한 것으로 의미는 없는 것으로 보임
- 한국이 에코십플 시기에 기록한 16.9%의 점유율 역시 5년간 23척 건조에 불과하여 큰 의미는 없으며 호황기를 끝으로 사실상 해당 시장은 중국으로 넘어간 것으로 보임

한중일 3국의 시기별 중형 컨테이너선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형사와 한진중공업 외에 주로 중국 유명 조선소들이 꼽힘

- 국내 대형사의 경우 호황기를 중심으로 시장에 참여한 후 에코십붐 시기부터 급격히 건조량이 감소하는 경향을 보였고 대우조선해양과 현대미포, 한진중공업은 호황기 종료 후 실적이 없음
- 그 외 국내 중형사로 STX는 호황기에 총 8척, 성동은 에코십붐 시기에 총 4척의 건조실적이 있으나 이후 실적은 전무하여 불황기 이후 국내 조선사들의 실적은 없음
- 그 외에 주로 중국의 유명 조선소들이 건조실적을 나타내고 있으며 최근 5년간의 불황기 물량은 중국의 경우 COSCO HI (Zhoushan)과 Jiangsu New YZJ 등에 집중되어 있고 일본의 경우 JMU 구레조선소가 이전의 실적 없이 불황기 물량만 8척 건조 실적이 있음

중형 컨테이너선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai HI (Ulsan)	한국	49	54	2	0	105
2	Samsung HI	한국	19	49	3	0	71
3	Hyundai Samho HI	한국	18	39	9	0	66
4	Jiangsu New YZJ	중국	0	34	23	4	61
5	Dalian Shipbuilding	중국	17	22	16	0	55
6	HHIC (Yeongdo)	한국	31	21	0	0	52
7	Shanghai Shipyard	중국	3	26	19	0	48
8	Daewoo (DSME)	한국	12	26	0	0	38
9	Jiangnan Changxing	중국	0	18	6	0	24
10	Hyundai Mipo	한국	9	10	0	0	19
11	Sinopacific Zhejiang	중국	2	8	2	0	12
12	COSCO HI (Zhoushan)	중국	0	0	0	11	11
13	Koyo Dock	일본	11	0	0	0	11
14	Dalian New Yard	중국	10	0	0	0	10
15	Hudong Zhonghua	중국	9	0	0	0	9

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

중형 컨테이너선 시장은 향후 국내 조선사들이 시장에 참여할 가능성은 있으나 주로 중국과 일본 조선사들간 경쟁이 예상되며 시장 수요는 크지 않을 전망

- 2021년 이후 컨테이너선의 신조선 수요 활황으로 동 선형 역시 수년만에 발주가 이루어지고 있으며 국내 조선소로는 유일하게 HJ중공업이 5,500TEU급 6척을 수주함
- HJ중공업이 영도조선소를 상선건조에 재가동하며 과거 한진중공업 시절부터 강점이 있었던 선형의 수주를 개시함
- 그러나 그 외에는 동 선형 시장에 참여할 국내 조선소가 마땅치 않고 Cascading 효과로 동 선형의 효용이 높은 수준이 아니므로 많은 수요도 기대하기 어려워 국내 조선소들이 적극적으로 참여할 유인은 낮음
- 동 시장은 향후 중국과 일본 조선소들의 경쟁시장이 될 전망

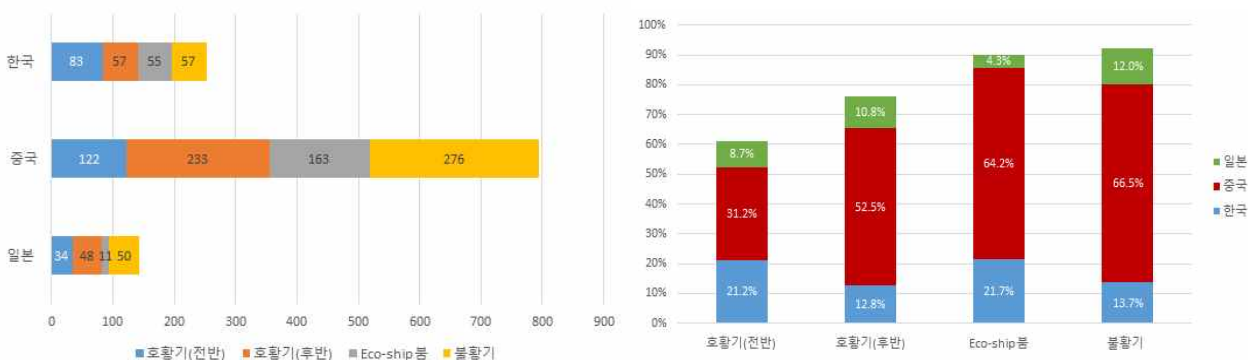


5. Feeder 컨테이너선

Feeder 컨테이너선 시장은 선박의 대형화 추세와 함께 수요가 높아지고 있으며 중국이 독보적 점유율을 보유하고 있으나 국내 조선소들도 일정 수준의 점유율을 유지함

- 선박의 대형화 추세에 따라 초대형선이 기항하는 허브항이 발달하고 이들 항에 많은 물량을 하역함에 따라 이를 지역항으로 환적 운송하는 수요가 높아지며 Feeder 컨테이너선 시장도 커지고 있음
- 넓은 국토와 많은 인구로 지역항이 많은 중국이 높은 연안운송 수요를 가지고 있고 중형조선소 역시 수적으로 많은 수를 보유하고 있어 이들을 기반으로 동 시장에서 중국이 60% 이상의 절대적 점유율을 유지함
- 한국에는 현대미포와 대선조선 등 2개 조선소가 동 선형에 강점을 가지고 있어 이들 조선소들의 수주량에 따라 점유율이 변동하고 있으나 일정 물량 수준의 건조실적을 유지하고 있음
- 호황기 전반기에는 주로 컨테이너선의 수요가 높아 STX까지 참여한 국내 조선소들이 83척의 실적을 나타낸 바 있음
- 호황기 후반기에 동 선형 수요가 크게 증가하였으나 해당 시기에는 이중선체구조 교체 이슈로 탱커시장 수요가 폭발적으로 증가하며 탱커에 더욱 강점을 가진 현대미포의 영입이 탱커시장으로 이동하고 컨테이너선 비중을 오히려 감소시킴으로서 중국의 점유율이 급상승함
- 많은 중형조선소를 보유한 중국은 호황기 후반기에 50% 이상의 점유율을 확보하며 동 시장에서 탄탄한 기반을 확보하였고 이후 60% 이상으로 점유율을 확대함
- 일본은 10% 내외의 점유율을 유지하고 있으며 변동성이 높음

한중일 3국의 시기별 Feeder 컨테이너선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소는 현대미포, 대선 등 국내 2개사 외에 Huangpu Wenchong 등 주로 중국 조선소들임

- 현대미포는 MR급 탱커를 주력으로 하는 조선소임에도 호황기 이후 총 건조실적에서 Feeder 컨테이너선 시장 1위를 기록함
- 다만, 최근 5년간 불황기 실적에서는 중국의 Huangpu Wenchong 등 2개 조선소가 현대미포의 실적을 능가함
- 그 외 국내 중형사로 대선조선이 동 시장에서 강한 경쟁력을 유지하며 총 실적 6위를 기록하였고 STX는 호황기 중 실적이 있음
- 그 외의 상위 조선소들은 대부분 중국조선소이며 일본의 경우 이마바리의 이마바리조선소가 최근까지 상위 실적으로 나타냄

Feeder 컨테이너선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai Mipo	한국	45	21	24	45	135
2	Huangpu Wenchong	중국	0	0	36	66	102
3	Jiangsu New YZJ	중국	0	11	19	47	77
4	Guangzhou Wenchong	중국	23	45	7	0	75
5	Imabari SB (Imabari)	일본	16	24	3	31	74
6	Dae Sun Shipbuilding	한국	14	16	23	12	65
7	Zhejiang Ouhua SB	중국	11	15	28	1	55
8	Zhejiang Yangfan	중국	2	14	23	8	47
9	Jiangsu Yangzijiang	중국	22	25	0	0	47
10	Tsuneishi Zhoushan	중국	0	0	9	30	39
11	CSC Jinling Shipyard	중국	25	11	1	0	37
12	STX SB (Jinhae)	한국	14	13	1	0	28
13	Taizhou Kouan SB	중국	7	15	5	0	27
14	CSC Qingshan SY	중국	10	8	4	0	22
15	CSC Jiangdong	중국	5	12	0	1	18

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

Feeder 컨테이너선 시장은 향후 수요 증가와 중국의 절대적 점유율 유지가 예상되며 한국은 2개 조선소를 중심으로 영업활동을 지속하며 일정 수준의 점유율 유지 기대

- 동 시장은 높은 노후선 비중과 선박 대형화에 따른 지역항 운송 수요 등으로 신조선 수요의 증가 기대
- 많은 내수와 많은 건조경험을 축적한 중국 조선소들이 동 시장에서 유리한 조건을 가지고 있으며 이를 기반으로 향후에도 절대적 점유율을 유지할 것으로 예상됨
- 현대미포와 대선 등 국내 2개 조선소 역시 동 시장에서 강한 경쟁력을 가지고 있어 10~20% 수준의 점유율 확보는 가능할 것으로 기대됨



V. 가스선 시장

가스선은 상선 중 가장 기술적 난이도가 높은 LNG선과 LPG선 등으로 구성되어 조선소와 국가 조선산업의 수준을 가늠하는 척도가 되기도 하며 한국이 우위를 점하고 있으나 중국 등 후발국의 도전이 지속되고 있음

- 가스선은 상온에서 기체상태인 화물을 초저온 냉각이나 고압으로 액화하여 운송하므로 액화 상태를 유지하기 위한 선박의 설계와 제작이 범용선박에 비하여 높은 기술을 요구함
- 그러므로 가스선의 수주와 건조는 일정 수준 이상의 기술력을 보유한 조선소들이 참여할 수 있고 금융과 각종 정책적 지원이 경쟁에 영향을 미칠 수 있는 범용선박 시장에 비하여 기술 및 품질이 경쟁에서 매우 중요한 비중을 차지함
- 주요 선종으로는 LNG선과 LPG선 등이 있음
- 국내 조선사들은 기술력을 바탕으로 대형 가스선 시장에서 절대적 우위를 차지하고 있으나 중국도 내수와 국가적 지원을 기반으로 입지를 점차 넓히고 있음
- 일본 역시 과거의 기술력과 LNG, LPG의 대규모 수입국으로서의 풍부한 내수를 기반으로 조선업 경쟁력 하락에도 불구하고 여전히 경쟁을 이어가고 있음

가스선 시장은 대형 LNG선, 대형 LPG선, 중형 LPG선 등 3개 시장의 변화를 살펴봄

- 대형 LNG선은 12만CuM 이상급으로 구분
- 중형 LNG선도 LNG병커커링선과 연안 LNG해운 선박 등으로 수요가 있으나 현재 전 세계 선 규모가 71척에 불과하고 연간 5척 내외의 수요가 있는 매우 작은 시장으로 국가별 경쟁력에 큰 의미가 없는 수준으로 보여 본고에서 제외함
- 대형 LPG선은 65,000CuM 이상급
- 중형 LPG선은 5,000~65,000CuM 미만급으로 구분

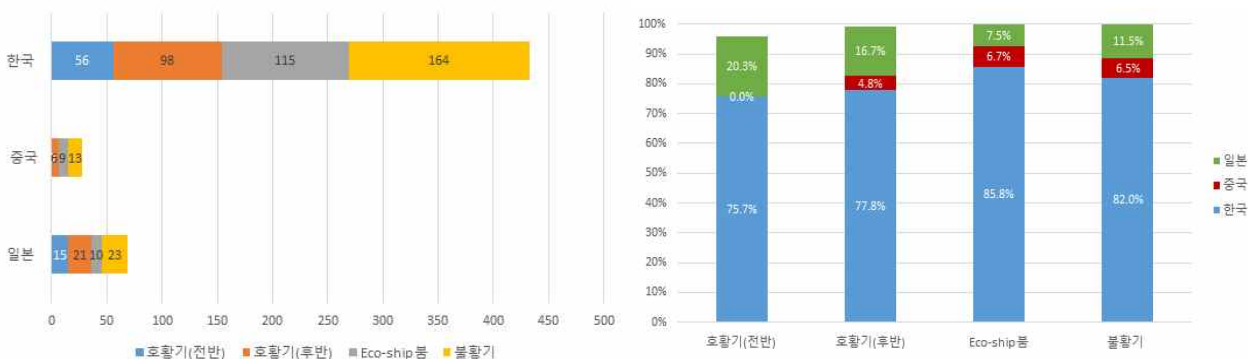


1. 대형 LNG선

대형 LNG선은 상선 중 가장 고난이도의 기술력을 요하는 선박으로 2000년대 이후 한국이 절대적 지배력을 가지고 있는 시장이나 중국이 점차 수주확대를 위해 노력하고 있음

- 한국은 1990년대 초반 LNG선 건조시장에 진입한 후 R&D와 제작 능력 등 기술력을 바탕으로 동 시장에서의 입지를 빠르게 확대하였으며 2000년대에는 독보적인 점유율로 시장 지배력을 강화함
- 호황기 동안에는 LNG선 신조선 시장이 아직까지 작은 규모에 불과하였으며 당시 세계 LNG 수요 1위를 유지하였던 일본이 자국 수요를 기반으로 10% 후반대의 점유율을 유지함
- 호황기 후반, 중국은 간판급 국영 조선소 중 하나인 후동중화에 LNG 발주를 몰아주며 경쟁을 시작하였고 이후 점차 실적을 늘려나갔으나 아직까지 동 시장에서 국제적 신뢰를 얻지 못하고 있는 것으로 추정되며 최근 5년 건조량 실적도 10% 이내에 불과함
- 대형 LNG선 시장에서 한국은 호황기 중 70% 후반대의 점유율을 유지한 후, 에코십붐 시기 일본 후쿠시마 원전사고의 영향으로 LNG선 수요가 확대되고 2018년 이후 중국의 수요 증가와 셰일가스 수출증가 등으로 LNG선 시장이 더욱 커진 후 80%대로 점유율을 더욱 확대함
- 한국은 최근 수년간 독자적인 LNG선 화물창 기술을 개발하는 등 LNG선 시장에서 기술력을 기반으로 한 우위를 유지하기 위한 노력을 지속하고 있음
- 2018년 이후 LNG 수요증가를 주도하는 나라는 중국으로 LNG선 운송시장에서도 영향력을 확대하고 있어 신조선 시장에서도 유리한 면이 있으나 아직까지 점유율을 크게 확대하지 못하고 있음
- 중국은 일본 등 해외선사 또는 연구기관과의 협력을 넓히며 LNG선 개발과 기술력 확보에 다각도의 노력을 기울이고 있고 LNG선 건조 조선소의 숫자도 늘어나가고 있음

한중일 3국의 시기별 대형 LNG선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터틀 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형 4사가 독보적 실적을 보이고 있으며 일본과 중국의 각 2~3개 조선소들이 의미있는 실적을 나타냄

- 대형 LNG선 시장은 현대삼호중공업을 포함한 대형 4사 간의 경쟁시장이라 하여도 과언이 아닐 정도로 4사의 비중이 절대적임
- 그 외에 STX와 한진중공업 등이 과거에 일부 소량의 실적을 가지고 있으나 최근 5년간 건조 실적은 없음
- 중국은 시장 참여 초기부터 실적을 보유한 후동중화가 꾸준한 실적을 나타내고 있으며 최근들어 후동중화그룹의 일원인 강남조선(SCS Shipbuilding)으로 건조 실적을 확대하고 있음
- 일본의 경우 LNG선 건조경험이 많은 미쯔비시중공업(MHI)과 가와사키중공업 등이 꾸준한 실적을 보이고 있고 최근에는 JMU와 이마바리 계열의 조선소들이 소량 건조실적을 나타냄

대형 LNG선 시장의 상위 14대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Daewoo (DSME)	한국	24	39	32	67	162
2	Samsung HI	한국	22	39	39	39	139
3	Hyundai HI (Ulsan)	한국	10	14	27	35	86
4	Hyundai Samho HI	한국	0	3	12	23	38
5	MHI Nagasaki	일본	7	9	7	10	33
6	Hudong Zhonghua	중국	0	6	9	9	24
7	Kawasaki HI Sakaide	일본	6	8	3	7	24
8	STX SB (Jinhae)	한국	0	1	5	0	6
9	SCS Shipbuilding	중국	0	0	0	4	4
10	JMU Tsu Shipyard	일본	0	0	0	4	4
11	Mitsui SB (Chiba)	일본	2	1	0	0	3
12	Koyo Dock	일본	0	3	0	0	3
13	HHIC (Yeongdo)	한국	0	2	0	0	2
14	Imabari SB Saijo	일본	0	0	0	2	2

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

대형 LNG선 시장에서 국내 대형조선소들의 경쟁력이 퇴색되는 징후는 없으나 향후 중국의 점유율 확대 노력이 가속화될 것이며 경쟁이 점차 치열해질 전망

- 2021년을 기점으로 세계 LNG수입량 1위로 올라선 중국은 빠르게 증가하고 있는 자국 운송 수요를 자국 신조선 발전의 계기로 만들기 위해 강도 높은 지원과 다각도의 노력을 기울일 것으로 예상됨
- 한국의 절대적 우위는 지속될 것으로 예상되나 점유율이 일부 잠식될 우려도 있음

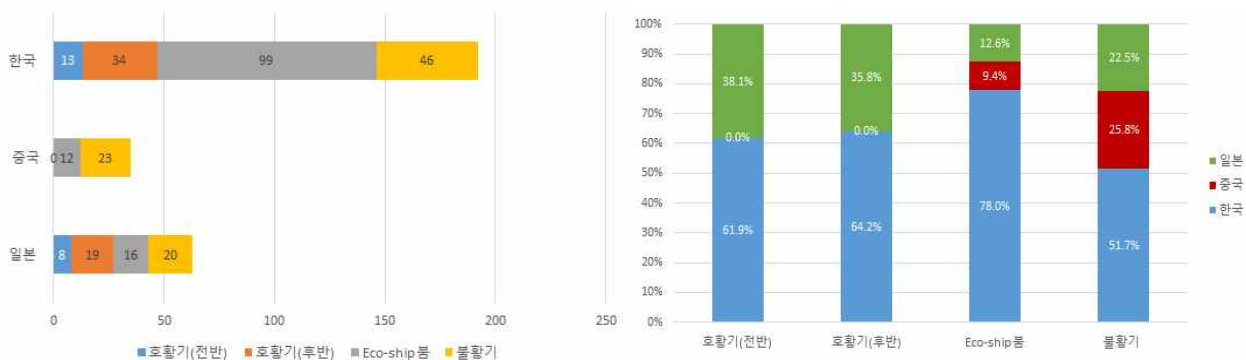


2. 대형 LPG선

대형 LPG선 시장은 한국이 대형사들의 경쟁력을 바탕으로 절대적 우위를 가지고 있는 시장이며 중국이 점유율 확대를 꾀하고 있고 일본 역시 자국 수요를 기반으로 작지 않은 비중을 차지하고 있음

- 대형 LPG선 시장은 호황기까지 중국이 참여하지 않은 채 한국이 60% 초반대, 일본이 30% 후반대의 점유율을 유지함
- 호황기 종료 후 중국은 대형 조선소들을 중심으로 시장에 참여하기 시작하였고 자국 LPG 운송수요와 정부지원 등을 기반으로 에코십 붐 시기에 12척의 많지 않은 건조실적을 기록하며 9%대의 점유율을 확보함
- 호황기 종료 후 미국 셰일광구의 원유 생산량 증가로 LPG 생산과 수출이 증가하며 신조선 수요도 급증하였고 이들 증가분 대부분을 한국 조선사들이 흡수하여 중국의 시장 진입에도 불구하고 에코십붐 시기 한국의 점유율은 78%까지 증가함
- 불황기에 한국의 점유율은 51.7%로 낮아졌으나 이는 신조선 수요가 감소한 반면, 중국과 일본의 자국 발주분은 오히려 증가하며 이들 물량을 자국 조선소들이 흡수하여 점유율 구도가 변화한 것으로 추정됨
- 이러한 변화는 동 시장에서 중국, 일본 조선사들의 경쟁력 강화에 의한 것으로 보이지 않으며 한국 조선사들의 실질적인 국제 경쟁력 약화로 판단하기에도 무리가 있음

한중일 3국의 시기별 대형 LPG선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 국내 대형사 중 현대중공업이 독보적 실적을 보이고 있으며 일본과 중국의 일부 조선소들이 의미있는 실적을 나타냄

- 대형 LPG선 시장에서 호황기 이후 지금까지 실적을 보유한 조선소는 전 세계 총 12개에 불과함
- 이들 조선소 중 현대중공업과 계열사인 현대삼호중공업, 그리고 가동이 중단된 현대중공업 군산조선소 등 총 3개 조선사가 지금까지 보유한 건조실적은 총 153척으로 나머지 조선소 실적을 모두 합친 137척보다도 많은 수임
- 그 외 국내 조선사 중 대우조선해양이 일본, 중국의 상위 조선소들과 유사한 수준의 건조 실적이 있고 삼성중공업은 호황기 종료 후부터 대우조선해양의 절반에 미치지 못하는 소량의 실적을 기록
- 일본의 경우 미쓰비시중공업과 가와사키중공업 계열의 조선소들이 상위권의 실적을 기록
- 중국은 Jiangnan조선그룹이 최근들어 두드러진 실적을 보이고 있음

대형 LPG선 시장의 상위 12대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai HI (Ulsan)	한국	9	23	56	30	118
2	MHI Nagasaki	일본	6	13	9	6	34
3	Hyundai Samho HI	한국	1	3	16	9	29
4	Daewoo (DSME)	한국	3	8	15	2	28
5	Kawasaki HI Sakaide	일본	2	6	7	12	27
6	Jiangnan SY Group	중국	0	0	3	20	23
7	Samsung HI	한국	0	0	6	5	11
8	Jiangnan Changxing	중국	0	0	8	0	8
9	Hyundai HI (Gunsan)	한국	0	0	6	0	6
10	Shanghai Waigaoqiao	중국	0	0	1	1	2
11	DSIC Offshore	중국	0	0	0	2	2
12	JMU Ariake Shipyard	일본	0	0	0	2	2

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

대형 LPG선 시장 역시 국내 대형사들이 주도해나갈 전망

- LPG선이 LNG선에 비해 기술적 난이도가 낮으므로 LPG 수요 대국인 중국과 일본이 자국 운송수요 물량을 기반으로 시장 내 점유율 확보에 용이한 측면이 있어 한중일 3국간 경쟁은 지속될 것으로 예상됨
- 그러나 국내 대형 조선소들의 기술력과 경쟁력이 뛰어나고 LPG연료추진선박의 설계와 건조에 높은 품질 수준을 보유하고 있어 향후에도 동 시장을 주도해 나갈 것으로 전망됨

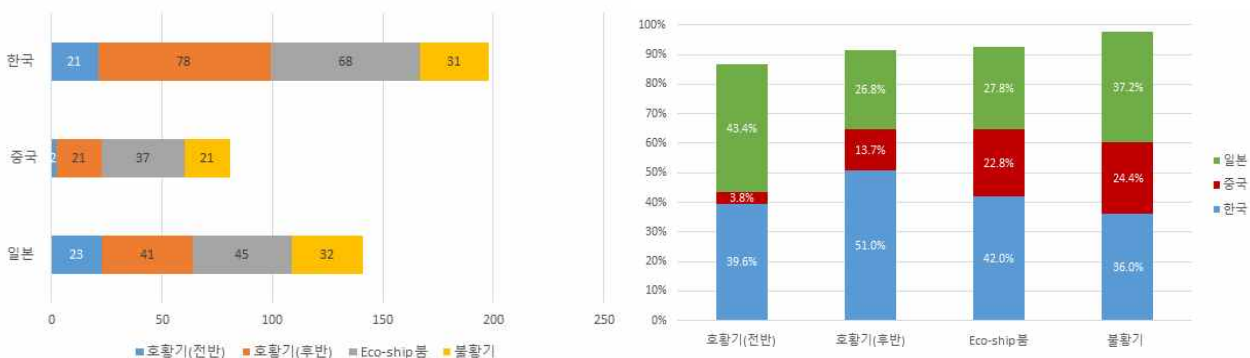


3. 중형 LPG선

중형 LPG선 시장은 중국의 점유율이 확대되며 한중일 3국이 경쟁하고 있는 모습이나 시장의 규모가 작으며 동 선형을 주력으로 건조하는 조선소는 거의 없어 경쟁구도가 큰 의미는 없음

- 본고에서 중형 LPG선의 범위는 대형선에 가까운 60,000CuM급에서 소형선에 가까운 5,000CuM 급까지 폭넓게 설정하였음에도 총 선대규모가 8월말 현재 603척에 불과한 작은 시장이며 대형 조선소부터 중소형 조선소까지 다양한 조선소들이 참여하고 있음
- 호황기 전반기에는 수요가 많지 않았고 시장은 한국과 일본이 양분함
- 호황기 후반기에는 세계 수요가 크게 증가하며 중국도 영업력을 넓혀 일본의 점유율을 잠식하였으며 한국 조선소들 역시 점유율을 확대하여 50% 이상을 차지함
- 미국 셰일의 영향으로 LPG 시장이 확대되며 수요가 증가한 에코십불 시기에는 중국의 건조물량이 증가하며 20%대의 점유율을 확보하였고 한국의 점유율은 다소 축소됨
- 불황기에는 일본이 점유율을 확대하며 한국과 유사한 30% 후반대를 기록하였고 중국도 24%까지 점유율을 확대하여 3국간 점유율 경쟁이 치열해진 것으로 나타나고 있으나 시장의 수요가 크게 축소되어 자국 수발주분 1척이 높은 영향을 미쳐 큰 의미는 없음
- 해당 시기에 특히 일본의 자국 발주분이 증가한 것으로 추정됨
- 또한, 동 시장에 참여하는 대형 혹은 중형 조선소를 막론하고 동 선종과 선형을 주력으로 영업 및 건조하는 조선소는 거의 없으며 동 선형은 보완적으로 수주하여 건조하는 것으로 추정되어 3국 조선소간의 경쟁에 중요한 의미를 부여하기는 어려움

한중일 3국의 시기별 중형 LPG선 건조척수(좌)와 점유율(우)



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성



주요 조선소로는 현대미포조선과 현대중공업이 가장 많은 실적을 기록하고 있으며 일본의 중소조선소들이 비교적 많은 척수의 실적을 보임

- 현대미포는 10,000~40,000CuM급의 중형선을 위주로 가장 많은 건조척수를 기록하고 있으며 현대중공업은 20,000~60,000CuM급의 중형 및 중대형선 위주로 2번째로 많은 실적을 기록
- 국내 대형사 중 대우조선해양은 소량의 실적을 가지고 있으며 삼성중공업의 실적은 전무함
- 그 외 중형조선업 구조조정 과정에서 퇴출된 STX 부산조선소와 세광중공업 등도 호황기에 실적을 나타냈고 케이조선으로 현존하는 STX 진해조선소도 에코십분까지 건조활동 지속
- 일본은 Murakami Hide 등 여러 중소형 조선소들이 10,000CuM 전후의 중소형선에서 강점을 보임
- 중국은 대형 LPG선 시장에서도 최근 많은 실적을 기록한 Jiangnan조선그룹이 10,000~40,000CuM급 선형 역시 건조하고 있는 것으로 나타남

중형 LPG선 시장의 상위 15대 조선소 시기별 건조 척수

순위	조선소	국적	호황기(전반)	호황기(후반)	Eco-ship 붐	불황기	합계
1	Hyundai Mipo	한국	0	19	39	29	87
2	Hyundai HI (Ulsan)	한국	8	30	7	2	47
3	STX SB (Busan)	한국	1	19	7	0	27
4	Jiangnan SY Group	중국	0	2	19	5	26
5	Murakami Hide	일본	3	3	10	10	26
6	Kyokuyo Shipyard	일본	0	3	14	8	25
7	Sasaki Zosen	일본	3	3	10	8	24
8	Shitanoe Zosen	일본	6	9	1	3	19
9	Sinopacific Offshore	중국	0	4	12	0	16
10	STX SB (Jinhae)	한국	0	0	13	0	13
11	Sekwang H.I.	한국	3	10	0	0	13
12	Kanrei Zosen KK	일본	1	12	0	0	13
13	Asakawa Shipbuilding	일본	1	4	6	1	12
14	CIMC SOE	중국	0	0	0	10	10
15	Daewoo (DSME)	한국	9	0	0	0	9

자료 : Clarkson 데이터를 기초로 재구성

중형 LPG선 시장은 적극적인 진입의사를 가진 조선소가 많지 않아 현재의 구조가 유지될 전망

- 중형 LPG선 시장은 자체 시장규모도 작을 뿐 아니라 LPG선 역시 대형화 추세를 보이고 있어 기대되는 수요도 높지 않음
- 이 때문에 조선소들의 적극적 참여 의지가 높지 않아 시장 구조의 큰 변화는 나타나지 않을 전망



VI. 결론 및 시사점

국내 대형사들은 일부 시장에서 중국에 점유율을 잠식당한 것으로 나타났으나 경쟁력 저하에 의한 것으로는 볼 수 없으며 심각한 수준도 아닌 것으로 판단됨

- 기술적 난이도가 비교적 낮은 벌크선 시장의 경우 중국 대형 조선사들의 집중적인 건조 경험 축적, 가격 공세 등으로 국내 대형사들은 시장에서 사실상 철수한 상태이나 대규모 투자로 시장에 진입한 중국 조선산업과의 경쟁자 간 자리잡기 과정으로 이해됨
- 국내 대형사들의 경쟁력 저하에 의한 것은 아니며 신조선 가격상승 정도에 따라 재진입도 가능함
- VLCC와 수에즈막스 등 대형 탱커 시장에서는 굳건한 점유율이 유지됨
- 초대형 컨테이너선과 대형 컨테이너선 시장에서는 100%에 가까운 초기 점유율을 지키지 못하고 중국과 일본에 잠식당한 것으로 나타났으나 대부분 자국발주분이거나 이해관계가 있는 선주들의 발주분으로 아직까지 심각한 수준은 아닌 것으로 추정됨
- 경쟁국인 일본과 중국이 세계 2, 3위의 대형 해운산업국이라는 점을 고려하면 초기의 100%에 가까운 시장점유율을 유지하는 것은 불가능하며 일부 시장의 잠식은 자연스러운 과정으로 볼 수 있음
- 일본의 경우 조선사 자회사의 자체 발주물량과 소수의 자국 선주 물량이 있어 아직까지 의미를 부여할 수 없음
- 다만, 중국의 경우는 대형선 시장에서 MSC 등 일부 의미있는 실적들이 있어 금융제공과 저가에 의한 시장공략이 일부 성과를 보이고 있으나 아직까지는 소량 수준임
- 중대형선 이하급 시장은 수요 축소와 대형화 추세 등으로 국내 대형사들의 관심이 떨어진 것이 점유율 하락의 원인이며 필요에 따라 재진입이 가능한 상황으로 판단됨
- 가스선의 경우 대형 LNG선 시장에서의 점유율은 확고하게 유지되고 있으며 대형 LPG선 시장 역시 의미있는 점유율 구조 변화는 관찰되지 않음
- 전반적으로 중국의 국가지원에 기반한 금융, 가격 공세에도 불구하고 국내 대형사들이 포진한 시장에 대한 침투능력은 아직까지 한계를 보이고 있으며 상대적으로 국내 대형사들의 경쟁력은 여전히 건재한 것으로 추정됨
- 중국은 리스금융을 통한 파격적 금융지원과 2015년 이후 “중국제조 2025” 계획에 따른 국가 지원 등을 통해 국내 대형사들이 지배하고 있는 고부가 대형시장에 끊임없이 도전하고 있으나 최근까지 국가적 지원에 비해 성과가 제한적인 것으로 나타남
- 일본의 경우 벌크선과 LPG선 등 자국 수요기반이 확고한 시장에서 일부 성과가 있으나 발전적 양상이 나타난 시장은 관찰되지 않음



대형선 시장과 비교하여 중형선 시장의 점유율 잠식은 두드러지게 나타나고 있는데 이는 국내 중형조선산업의 구조조정에 의한 중형조선소들의 퇴출이 주요 원인임

- 대형사의 경쟁력을 기반으로 중형선 시장에서 활동하고 있는 현대미포조선이 최고의 경쟁력을 유지하고 있어 동사가 참여한 시장에서의 점유율 하락은 일정 수준 방어함
 - 그러나 그 외의 국내 중형사들이 주로 활동하는 탱커 시장에서는 구조조정에 의한 조선소의 퇴출로 시장 점유율의 상당 부분을 잃어버리는 결과가 초래됨
 - 특히, 성동조선의 신조선 시장 철수와 SPP조선의 퇴출은 2개의 주요 시장인 LR2와 MR2 탱커 시장의 점유율을 크게 축소시킴
 - 또한, 금융위기 당시 외환파생손실로 10,000dwt급 탱커를 주력으로 건조하던 모든 조선소들이 퇴출되며 중소형 탱커 시장을 사실상 완전히 잃는 결과를 초래함
 - 이들 조선소들이 구조조정에 직면하게 된 원인은 일부 방만 경영의 문제도 있었으나 2008년 미국발 금융위기에 의해 조선업 경기가 갑자기 경색된 시기에 환율 변동에 의해 외환파생상품 등으로 발생한 대규모 재무적 손실이 결정적이었음
 - 이러한 과거 사례를 참조하여 경쟁력 유지에 필요한 산업전략적 관점의 조치가 가능하도록 기업구조조정제도를 개선할 필요가 있음
- 본고의 마지막 box "기업구조조정 개선 필요성 및 방안 제시" 참조

지금까지 살펴본 점유율 변화는 우리 조선산업의 경쟁력 저하의 의미가 아니라는 점은 긍정적이나 미래의 추세는 불확실하며 앞으로의 대응이 더욱 중요하다는 점을 상기할 필요가 있음

- 현재까지 대형 조선사들의 경우 대형 컨테이너선 시장의 일부 징후를 제외하면 대부분 시장에서 부상하는 경쟁국인 중국의 공세에 시장을 잘 방어한 것으로 평가됨
- 중형 조선산업의 경우는 오랜 구조조정 과정으로 기업들이 시장에서 퇴출되며 점유율 손실이 큰 부분이 있었으나 존속하는 조선소들이 각 시장에서 의미있는 점유율을 유지하고 있는 등 아직까지 경쟁력 하락으로 해석할 근거는 희박하여 재도약의 기회가 있을 것으로 기대
- 현재까지 경쟁국의 공세를 방어했으나 향후 시장은 환경규제영향에 의한 교체수요가 주를 이룰 것으로 보이며 스마트 선박, 스마트 야드 등의 수준이 조선업의 경쟁력을 좌우할 것으로 예상됨
- 지금부터는 경쟁국의 공세에 대한 방어의 문제가 아니며 시장 변화에 어떻게 대응할 것인지가 미래의 점유율 구조를 결정할 것으로 예상되어 산업계 내부, 산업간의 협력을 통한 전략적 대응이 중요할 것임



<기업구조조정 개선 필요성 및 방안 예시>

중형조선사 구조조정 결과에 의한 신조선 시장 점유율 변화를 살펴보면 국내 구조조정 정책에 산업전략적 고려의 필요성이 제기됨

- 기업이 재무적 위기에 직면하여 구조조정의 필요성이 제기될 때 그 목적과 절차 등을 규정한 국내법은 기업구조조정촉진법(이하 “기촉법”)이 유일하며 채무자회생법 등 절차와 관련된 법규들이 보완적 역할을 하고 있음
- 기촉법은 기업개선의 원활한 추진, 금융시장의 안정, 국민경제 발전에 이바지 등을 목적으로 명시하고 있는데, 주요 절차가 주채권금융기관에 의해 이루어짐으로써 사실상 부실해진 채권회수의 극대화에 가장 큰 목적이 있음
- 기업의 재무적 위기시 금융기관은 기촉법에 의거하여 개별 기업별로 진단을 거쳐 회생계획을 마련하고 채권자들과 공동의 행동을 취함으로써 기업의 개선과 채권회수를 도모함
- 이러한 법령과 기업구조조정 시스템은 국가별로 다소의 차이가 있으나 대부분 선진국에서 유사한 형태로 도입하여 시행하고 있으며 국내법 역시 해외 사례를 참조하고 국내 실정을 연구하여 제정된 제도로써 기업개선과 채권보호의 기능을 효과적으로 발휘하고 있음
- 그러나 중형조선사 구조조정 사례는 국가 산업전략이 고려된 기업의 경쟁력이 아닌 개별 기업의 재무상황에 의해 평가되고 당시 시장 전망을 고려한 개선계획에 의해 기업에 대한 처분이 이루어짐으로써 산업 내에서 경쟁력을 갖춘 기업이 퇴출될 수 있는 위험성을 보여줌
- 기업의 경쟁력은 구조조정 과정 중 개선계획에 유리하게 반영될 여지가 있으나 지난 중형조선사 구조조정에서는 금융위기 후 신조선 시장이 급격히 경색되어 시장 전망이 부정적이었으므로 경쟁력은 중요한 요인이 되지 못하였고 대부분 조선사가 퇴출된 것으로 추정됨
- 당시 구조조정에 직면한 중형조선사들 대부분은 경쟁력 저하가 아닌 시장 급경색과 외환손실에 의한 재무상황 악화가 원인이었으므로 이러한 절차에 의한 퇴출은 국가 산업의 경쟁력 손실로 이어질 수 있다는 점에서 제도적 보완이 필요함
- 특히 우리나라의 산업에서 시장 상황에 따라 모든 기업이 한꺼번에 위기에 직면하는 조선, 해운 등 경기민감 업종의 비중이 작지 않고 이들 산업이 기간 산업으로서 혹은, 수출입 물류 산업으로서의 중요성이 작지 않다는 점에서 전략적 고려가 필요함
- 개별채권기관이 개별기업을 구조조정하는 현재의 시스템으로는 해당 기업이 산업의 존속에 기여하는 중요성과 가치를 반영할 수 없어 위기가 지나간 이후 산업 전체의 경쟁력이 크게 훼손될 가능성이 높음
- 이는 국가가 개별 조선소들을 모두 평가하여 국가 지원을 지속할 화이트리스트를 작성하였던 중국의 구조조정 방식에 비하여 산업의 지속가능성에 크게 불리한 방식임



본고에서는 개선 방안의 한 예시로서 다음을 제시하고자 함

- 시행경험을 통해 정비된 현재의 구조조정시스템을 근본적으로 변화시키지 않으면서도 산업의 존속과 미래의 재도약 기회를 놓치지 않기 위한 제도적 보완 방안이 연구될 필요가 있음
- 일례로 정부가 위기산업의 존속을 위한 기금을 마련하고 위기산업에 속한 기업들 중 전략적 선택으로 기축법에 의거하여 구조조정 중인 기업을 인수하여 일시적 국유화한 후 기업 개선 뒤 민영화하는 방안 등이 가능할 것임
- 산업담당 주무부처에서 위기산업을 지정하고 전문가로 구성된 위원회를 소집하여 논의를 거쳐 산업의 존속에 필요한 전략적 주요 기업을 선정함
- 선정된 기업의 구조조정을 담당하는 주채권은행과의 협상 또는 회생절차에 들어간 기업에 대하여 정부가 전략적 인수를 실행할 기회를 법원이 부여하는 절차 등을 구조조정 관련법에 명시하고 정부의 전략적 인수기회를 보장함
- 주요 기업의 인수뿐 아니라 청산이 결정된 타 기업들이 보유한 기술, 설비, 인력 등을 인수할 기회에 대한 절차를 규정하고 법령에 명시하여 향후 산업경쟁력 회복에 활용하는 방안도 고려할 만함
- 정부는 채권은행과의 협상을 통하여 전략적 주요 기업의 인수조건을 협상하고 조성된 기금으로 국유화를 실행한 후 불황기를 극복하고 시장 개선시 이를 민영화하여 투입된 공적자금을 회수함
- 다만, 위에서 제시된 안은 하나의 사례에 불과하고 법률과 통상을 포함한 다각도의 연구가 필요할 것으로 사료되며 특히, 국가의 산업지원 조치가 WTO 보조금 시비를 불러일으키지 않도록 하는 방안도 연구가 필요할 것임