

조선

趙洪來*

94년도 수주량 크게 줄어

작년 우리나라의 조선 수주는 952만 GT를 기록하여 일본을 제치고 세계 1위의 조선국으로 발돋움하였으나 금년 들어 일본 조선 업계의 적극적인 수주 활동에 밀려 상반기까지 198만 GT를 수주하는데 그쳤다. 같은 기간동안 일본은 495만 GT를 수주하여 연말까지 최고 800만 GT의 수주실적을 올릴 것으로 보인다. 반면 우리 조선 업계는 연말까지 400만 GT에 못 미치는 수주 실적에 만족해야 될 듯하다.

국내 조선 업계의 新조선 수주가 이렇게 부진한 이유로는 우선 지난 해의 기록적인 수주로 인하여 국내 조선 도크의 일감이 96년 초까지 확보되어 지금 당장 적극적인 수주의 필요를 느끼지 않았다는 점을 들 수 있다. 1956년 이래 세계 조선 업계의 1위를 고수하다 작년에 2위로 밀린 일본은 도크 공백의 위기감을 반영하듯 연초부터

低船價를 내세우며 적극적인 수주에 나선 반면, 우리 업계는 적정가 이하의 수주를 피하였던 것이다.

<표 1> 신조선 수주량 추이

(단위: 만GT)

	한국	일본	세계
1992	221	525	1,300
1993	952	650	2,051
1994.1	26.8	128.8	-
1994.2	7.1	64.1	-
1994.3	67.2	104.0	-
1994.4	22.8	65.7	-
1994.5	31.8	66.1	-
1994.6	41.8	66.3	-
1994 (상반기)	197.6	495.1	1,099
1994(e)	350	800	1,800
1995(e)	500-600	700-800	2,000

자료: 한국조선공업협회, 「조선공업협회보」, 各號.

주: 1994년 및 1995년은 당 연구원의 전망치임.

일본 조선 업계의 상황

작년 엔高로 수주 부진을 겪었던 일본 조선 업계는 올들어 저가 수주 전략을 구사하며 세계 新조선 시장에서 한국과의 船

* 현대경제사회연구원 책임연구원, 美 예일대 경제학박사 과정 수료, 산업조직론 전공.

價 격차를 줄이고 있다. 그러나 일본의 低船價 정책이 일본 조선 업계의 출혈을 강요하는 것만은 아니다. 低船價정책이 가능한 배경에는 철강재 및 부품 가격의 하락과 그동안의 원가절감, 외국산 부품의 사용 확대 등 일련의 가격 경쟁력 회복책이 효과를 보이고 있다는 점을 간과할 수 없다. 실제로 작년에는 한·일간의 선박 건조 비용이 한때 30%까지 벌어졌으나 현재는 10% 수준으로 줄어든 것으로 분석된다.

가격경쟁력에서 자신감을 회복한 일본 조선 업계는 한국 조선소들의 도크 증설로 말미암아 2000년까지 세계 조선 시장이 공급과잉 현상을 보일 것으로 판단하고 이를 극복하기 위한 지속적인 원가 절감 노력을 기울이고 있다. 실제로 三菱重工을 비롯한 대규모 조선소들은 기자재 해외 조달 및 선체 일부의 해외 건조를 내용으로 하는 “국제협업 체제의 구축”만이 향후 건조비용 절감의 요건이라고 파악하고 조선사업의 경영전략을 가다듬고 있다.

그러나 일본의 모든 조선소가 이러한 低船價 정책을 흡수할 능력이 있는 것은 아니다. 회사의 규모가 크고 사업다각화가 잘 이루어진 三菱重工, 川崎重工, IHI와 같은 조선소는 그런대로 低船價를 지탱할 수 있으나 조선에만 주력하는 중소형 조선소들은 低船價를 유지하는데 상당히 고통받고

있다. 따라서 지금과 같은 가격경쟁이 계속될 경우 2000년까지는 일본의 상위 3~4개 조선사와 한국의 조선 3사가 치열한 수주 경쟁을 벌이는 양상이 펼쳐질 것이다.

통상 환경의 변화

향후 세계 조선산업의 판도를 예측하는데 있어 빼놓을 수 없는 것이 지난 7월 17일 타결된 「OECD 다자간 조선협약」이다. 1995년 말 또는 1996년 초부터 발효될 것으로 보이는 이 협약의 주요 내용은 조선사업에 대한 보조금 등 정부지원의 철폐, 덤핑수주 방지를 위한 피해가격제도(Injurious Pricing Mechanism)의 도입, 구속력 있는 분쟁해결절차의 규정 등이다.

국내 조선 업계는 이 협약의 발효로 인하여 연불수출자금, 계획조선자금 등 금융조달여건이 호전될 것으로 보이며, 정부의 조선 업계에 대한 보조금 요소가 거의 없는 실정이므로 EU등 타 지역에 비하여 반사이익을 얻을 것으로 전망된다. 또한 민간에 의한 조선 산업에의 R&D투자가 증대되고, 일본 조선 업계의 低價 공세와 같은 덤핑수출이 규제받을 수 있는 제도적 장치가 마련되었다는 점에서 이 협약은 우리 조선 업계에 긍정적인 요소로 작용하고 있다.

그러나 이 협약의 발효에 대비하여 정부는 정책적인 기술 개발 지원을 협약이

허용하는 범위내로 축소하고 민간 업체의 기술개발 노력을 유도할 수 있는 정책을 수립하여야 한다. 아울러 조선 업계에서는 보조금 요소의 조사, 船價덤핑에 대한 조사에 대비하는 등 협약 시행에 따른 회계방식의 정리가 사전적으로 필요하다.

95년부터 본격적인 수주전에 돌입

국내 조선 업계의 新조선 건조 및 수주 잔량 추이를 살펴보면 아직 지난 해까지의 수주물량을 소화하기에 바쁜 실정이며 금년의 부진한 수주에도 불구하고 도크 공백을 우려할 단계는 아님을 알 수 있다.

<표 2> 신조선 건조량 추이
(단위: 만 GT)

1992	1993	1994 (상반기)	1994(e)	1995(e)
450	470	223.3	470-500	650-700

자료: 한국조선공업협회, 「조선공업협회보」, 各號.

주: 1994년 및 1995년은 당 연구원 전망치임.

<표 3> 수주잔량 추이
(단위: 만 GT)

1993년 6월	1994년 6월	1994년 7월
832.2	1,098.0	1,128.4

자료: 한국조선공업협회, 「조선정보」, 1994. 8.

금년 상반기중 新조선 건조량이 전년 동기 대비 175%에 이르고, 수주 잔량은 6월 말 현재 작년 6월 대비 132%인 1,098만 GT 수준이며 7월 말 현재의 수주 잔량은 오히려 증가하여 1,128만 GT에 이르렀다.

수주잔량이 늘어난 이유로는 금년도 수주분에 따른 자연 증가 및 노사분규 때문인 것으로 보인다. 그러나 국내 조선 3사가 8월부터는 정상조업을 시작하였으므로 하반기에는 수주 잔량이 감소할 것으로 보인다. 아울러 최근 증설되었거나 공사중인 건조도크가 정상 가동되면 내년부터는 우리 조선소의 연간 건조 능력이 650~700만 GT 수준에 이르러 국내 조선 업계도 물량 확보의 필요에 따라 본격적인 수주전략을 추진해야 할 것이다.

최근 세계 新조선 시장의 수주 패턴을 보면 한국과 일본이 세계 시장의 최저 55%, 최고 75%를 점유하였던 것으로 나타났다. 향후 5년 동안 양국의 점유율은 이보다 상승할 것으로 예상된다. 일본의 경우 현재와 같은 추세의 수주가 계속된다면 내년 중에 도크의 공백을 메울 것으로 예상되어 내년 하반기에는 상대적으로 한국 조선 업계의 수주 활동이 두드러질 것으로 보인다. 우리 조선 업계는 향후 연 평균 최소 500만 GT의 수주를 유지해야 도크를 계속 가동할 수 있고 이는 2000년대까지 예상되는 연간 新조선 수요 약 1,800~2,000만 GT의 25% 이상 점유하는 것을 의미한다. 그 기간동안 일본의 수주는 연간 700~800만 GT까지 가능할 것으로 보인다. 결국 향후 5년간 세계 조선 시장은 한일 양국이 시장의 65~70%를 놓고 치열한 수주경쟁을 펼치는 양상이 전개될 것이다.♣