

## 주요 내용

### ■ 세계 조선업계 판도 변화 ■

#### 시장 주도자(market leader)의 변화

- (수주 점유율) 97년을 정점으로 세계 신조 수주량이 감소 추세를 보이는 가운데 우리나라 업계의 점유율이 38%로 일본을 추월
- (경쟁력) 유럽 업체들이 가격 경쟁력을 상실한 가운데, 아시아 지역 업체들은 자국 통화의 환율 상승으로 가격 경쟁력이 향상되었고 건조 능력도 확충
- (제품 다양화) 일본 조선업계가 표준선형의 반복 건조에 안주하는 동안 우리나라 업계는 새로운 선종 및 선형 개발을 위한 투자를 지속

#### 해외 업계의 구조 재편

- (구조조정 가속화) 유럽 업체들이 조선 사업을 포기하는 가운데 일본 업계에서도 생존을 위한 축소 지향적 구조조정이 지속
- (일본 업체간 통합 가능성) 우리나라와 중국 등 후발국들의 경쟁력 제고 및 수주 확대에 대응하기 위한 일본 대형 조선소간 통합 가능성이 대두됨
- (중국의 점유율 확대) 가격 경쟁력 및 선진 업체와의 제휴를 바탕으로 한 중국 업계의 세계 시장 진출이 가시화되고 있음

#### 전망 및 시사점

- (설비 축소 가속화) 건조 능력 과다로 인한 선가(船價) 침체 지속으로 세계 조선 업계의 설비 조정이 가속화되어 우리나라와 일본 업계의 위상이 2010년까지는 역전될 가능성이 높음
- (경쟁력 기반 강화 필요) 세계 조선 업계 구조조정은 단기적으로는 국내 업계에 유리하게 작용할 수 있으나, 중국의 부상, 수요의 둔화 가능성 등을 감안해 업계의 경쟁력 강화 노력이 필요

## 세계 조선업계 판도 변화

박 병 칠

### 시장 주도자(market leader)의 변화

- (수주 점유율) 97년을 정점으로 세계 수주량이 감소하는 가운데 유럽 업체들의 비중은 크게 줄어든 반면 우리나라의 점유율은 38%로 일본을 추월
  - 98년 세계 조선 수주량은 2,674만 GT로 신조 발주가 크게 늘어났던 97년의 3,648만 GT에 비해 27% 감소했으며, 99년 상반기에는 전년 상반기보다 12% 줄어든 1,097만 GT를 기록함
  - 세계 신조 수주 가운데 AWES<sup>1)</sup>의 비중은 98년 연간 기준 17%에서 99년 상반기에는 13.3%로 하락한 반면, 우리나라는 98년 882만 GT로 33%(일본 41%)를 차지했고 99년 상반기에는 422만 GT, 점유율 38%로 일본의 33%를 능가함
  - 수주 잔량은 우리나라가 98년 2,027만 GT(일본 1,965만 GT), 99년 상반기 1,882만 GT(일본 1,758만 GT)로 일본에 비해 다소 앞서면서 안정적인 조업 물량을 확보<sup>2)</sup>
- (경쟁력) 유럽 업체들은 이미 가격 경쟁력을 상실한 가운데 아시아 지역 업체들은 자국 통화의 환율 상승으로 가격 경쟁력이 향상되었고 건조 능력도 확충
  - 유럽 업체들은 이미 아시아 업체들과의 가격 경쟁력 면에서 크게 뒤떨어져 있어 정부로부터의 보조금 지급에 의지하고 있는데 독일 등의 경우 보조금 축소를 고려하고 있어 어려움이 가중
  - 일본의 경우 97년 하반기 이후 엔화 가치 하락으로 저가 수주가 가능했으나 98년 10월 이후 엔화 가치가 다시 상승세를 타기 시작하자 채산성 악화 등을 우려해

---

1) The Association of West European Shipbuilders.

2) LLOYD의 자료를 인용한 것으로 집계 시점의 차이로 인해 국내 통계치와는 차이를 보임. 한국조선공업협회에 따르면 우리나라의 99년 상반기 수주량은 282만 GT로 전년 동기 대비 38% 감소했고 수주 잔량은 1,903만 GT로 전년 동기 실적과 비슷. 한편 이 실적치는 일본선박수출조합이 발표한 일본의 수주 실적 279만 GT 및 수주 잔량 1,860만 GT에 비해서는 높은 수준임

- 
- 일본 업체들이 수주를 억제함. 원가 측면에서도 우리나라 업체들의 인건비 절감 및 생산성 향상 노력으로 격차가 축소
  - 또한 일본이 설비 합리화에 중점을 두고 있는 동안 우리나라는 연평균 10%대의 증가율로 건조 능력을 키워 현재 850만 GT 수준으로 확장해 일본의 점유율을 잠식
  - (제품 다양화) 일본 조선업계가 표준선형의 반복 건조에 안주하는 동안 우리나라 업계는 새로운 선종 및 선형 개발에 투자 지속
    - 일본 업체들은 표준선형의 연속 건조에 집중함으로써 생산성 향상을 달성하였으나 발주처의 다양한 요구에 대한 대응의 측면에서는 한계를 드러냄
    - 반면 과거 일반선 부문에 치우쳐 있던 우리나라 업체들은 90년대 중반 이후 특수선의 비중을 늘려나가고 있는데, 유럽 업체들이 주종으로 삼고 있는 크루즈선 분야에도 참여를 시도하고 있으며 FPSO, 드릴쉽 등 해양 개발 관련 분야에서도 경쟁력을 높여가고 있음

### 해외 업계의 구조 재편

- (구조조정 가속화) 유럽 업체들이 조선 사업을 포기하는 가운데 일본 업계에서도 생존을 위한 축소 지향적 구조조정이 지속
  - 유럽의 경우 최대 조선 그룹인 Kvaerner가 크루즈선 건조에서 큰 손실을 입고 조선 사업을 포기하는 등 경쟁 열위가 더욱 심화되면서 사업을 포기하는 업체가 증가
  - 이런 가운데 일본 업체들도 수주 감소 및 최근의 엔화 가치 상승에 따른 경영 부진 만회를 위해 인력 감축, 분사화, 조업 단축 등 강도 높은 구조조정을 실시하고 있음<sup>3)</sup>
  - MHI는 99년중 조선 부문 인력을 20% 삭감할 예정이며 조업도 연간 1,300만시간에서 1,000만시간으로 단축할 예정이며, KHI도 주력 공장인 SAKAIDE의 도크 2 기중 1기를 10월부터 休止 하기로 결정. HITACHI는 10월에 ARIAKE 공장을 분사하고, IHI도 KURE 공장 일부 또는 전체를 분사화할 것으로 알려짐
  - 한편 선종에 있어서는 중국과 한국 등의 저가 공세로 VLCC의 대량 수주가 어려울 것으로 판단하고 여객선, LNG선 등 고부가가치선을 주력으로 삼음
- (일본 업체간 통합 가능성) 우리나라와 중국 등 후발국들에 대응하기 위한

---

3) 그러나 구조조정에 따른 설계 인력 감축 등으로 납기가 지연되는 등의 부작용이 발생.

---

### 일본 대형 조선소간 통합 가능성도 대두되고 있음

- 일본 업계의 경쟁력 유지를 위해서는 규모의 경제를 추구할 수 있는 합병이 선행돼야 한다는 의견이 업계에서 강력하게 제시되고 있음
  - 이에 따라 일본 운수성은 조선 업계의 합병을 촉구하고 있는 데(‘조선업 구조 연구회’ 설치), MHI를 제외한 6개 대형 업체들이 각각 3~4개로 통합될 것이라는 관측이 나오고 있음<sup>4)</sup>
  - 이 통합안이 실현될 경우 설계 기능의 강화, 규모의 확대 및 표준화 등에 의한 조달 비용 감소, 그리고 시장 대응력 제고가 가능 할 것으로 기대하고 있음
  - 합병이 현실화될 가능성은 낮지만 최근 KHI와 MITSUI가 영업/설계/생산/자재 부문에서 업무 제휴에 합의한 것에서 알 수 있듯이 대형 조선소간의 사업 제휴 가능성은 커지고 있음
- (중국의 점유율 확대) 가격 경쟁력을 바탕으로 한 중국 업계의 세계 시장 진출이 가시화
- 최근 중국의 대련조선소가 VLCC 신조 계약을 체결하는 등 점유율 확대 도모하고 있는데, 이들 선박은 중국에서 건조될 최초의 VLCC로서 향후 탱커 부문에 있어서도 중국의 활약이 두드러질 것으로 예상됨
  - 중국 업계는 일본, 유럽 업체들과 기술 제휴를 통해 대형 탱커와 컨테이너선의 건조 능력을 보유하고 있는데 2000년경에는 조선 강국으로 부상할 가능성이 높음<sup>5)</sup>

### 전망 및 시사점

- (설비 축소 가속화) 건조 능력 과다로 인한 선가 침체로 세계 조선 업계의 설비 조정이 가속화되어 우리나라와 일본 업계의 위상이 역전될 가능성이 높음
- 현재 세계 조선 업계의 건조 능력은 3,000만 GT 내외로 추정되는 가운데 현재 낮

---

4) 통합 시나리오에 따르면 MHI, IHI+SUMITOMO, HITACHI+MITSUI, KHI+NKK(IHI나 HITACHI는 VLCC, SUMITOMO와 MITSUI는 벌크 및 특수선이 주력이어서 상호 보완적). 한편 업체별로 선종 및 선형을 전문화하고 합리화하는 방안도 제시되고 있으나, 대형조선소의 선도 기능 저하로 일본 조선 산업 전체의 경쟁력이 저하를 초래할 우려가 있으므로 바람직하지 않다는 견해가 우세함.

5) DNV는 중국의 건조 능력이 현재 250만 DWT에서 2005년경은 400만 DWT로 증가하고 DWT 기준으로 세계 조선 시장의 15%를 점유할 것으로 전망

- 
- 은 선가로 인한 발주 증대에도 불구하고 99년 신조 수요는 2,000만 GT 수준에 머물러 신조 시황이 크게 개선될 가능성은 낮음
  - 더구나 2005년 이후 노후 선박 해체가 일단락되면서 건조 수요가 감소할 것으로 예상됨에 따라 생산 능력 조정의 필요성이 높아지고 있음
  - 특히 유럽 선사들도 로로선이나 LPG선 등을 아시아, 그 중에서도 상당 부분은 중국에 발주함에 따라 몇몇 유럽 조선소들의 폐쇄가 불가피할 것으로 예상됨
  - 일본의 경우 통합안이 실현될 경우 효율 향상 등으로 건조 능력의 실질적 감축 효과는 적을 수도 있지만 엔화 환율 상승이 지속될 경우 조업량 축소뿐 아니라 설비 축소도 가능<sup>6)</sup>
  - 이럴 경우 2010년경에는 우리나라의 세계 신조 시장 점유율(건조량 기준)이 80년대 초반 10%(일본 50%), 90년대 후반 30%(일본 40%)를 넘는 40%대에 육박하면서 양국의 위상이 역전될 가능성이 높음
- (경쟁력 기반 강화 필요) 세계 조선 업계 구조조정은 단기적으로는 국내 업계에 유리하게 작용할 수 있으나 중국의 부상, 수요의 둔화 가능성 등을 감안해 경쟁력 강화 노력 지속
- 우리나라의 주력 선종인 일반 상선에서 일본 업체들이 생산 능력을 감축함에 따라 공급 과잉 현상도 다소 해소될 수 있으나 중국의 설비 확충 등은 잠재적인 위협 요인으로 상존하고 있음
  - 더구나 2005년경 이후 세계 신조 수요 감소로 우리나라의 수주량도 900만 GT 정도의 건조 능력에 미치지 못하는 700만 GT로 감소해 설비 과잉이 발생할 가능성이 있음
  - 이에 대비하기 위해서는 먼저 현재 경영난을 겪고 있는 일부 업체들의 건조 설비에 대한 합리적 처리 방안이 제시되어야 할 것임
  - 또한 생산 기술에 비해 상대적으로 낙후된 독자적인 설계 능력을 제고하는 한편 향후 수요가 늘어나 것으로 예상되는 LNG선, FPSO, 메가플로트 등 고부가가치 선의 분야를 집중 육성해야 할 것임 (bcpark@hri.co.kr ☎ 724-4048)

---

6) 일본 '조선업 구조 연구회'는 2000~2009년 10년간의 세계 조선 건조량 2,000만 GT 가운데 일본이 가격 경쟁력을 유지할 경우 800만 GT, 잃을 경우 600만 GT를 차지할 것으로 전망하고 있음. 이 경우 현재 1,100~1,200만 GT로 추정되는 건조 능력의 축소는 불가피함.