

주요 내용

■ 일본 조선업계 구조 재편의 의미 ■

□ 최근 세계 조선시장의 판도 변화

- (수주 점유율 변화) 99년 세계 조선 수주량이 다소 회복세를 보인 가운데 우리나라 업계의 점유율이 40%대로 올라서며 일본을 추월
- (원가 경쟁력 차이 지속) 아시아 지역 업체들이 건조 능력 확충과 생산성 향상을 기반으로 일본과의 격차를 축소하고 있는 가운데 우리나라 업체의 경쟁력 우위 지속
- (제품 다양화) 일본 조선업계가 표준선형의 반복 건조에 안주하는 동안 우리나라 업계는 새로운 선종 및 선형 개발을 위한 투자를 지속

□ 일본 업계의 구조 재편

- (업체 구조조정 지속) 일본 조선업계는 수주 감소, 엔화 가치 상승에 따른 실적 부진을 만회하기 위해 인력 감축 등 구조조정 지속
- (업체 통합안 가시화) 우리나라와 중국 등의 수주 확대에 대응하기 위한 일본의 대형 조선소간 통합이 지금까지의 논의 수준에서 교섭 단계로 발전하면서 일본 업계가 3~4개 대형 선사 체제로 축소·변모할 가능성 대두

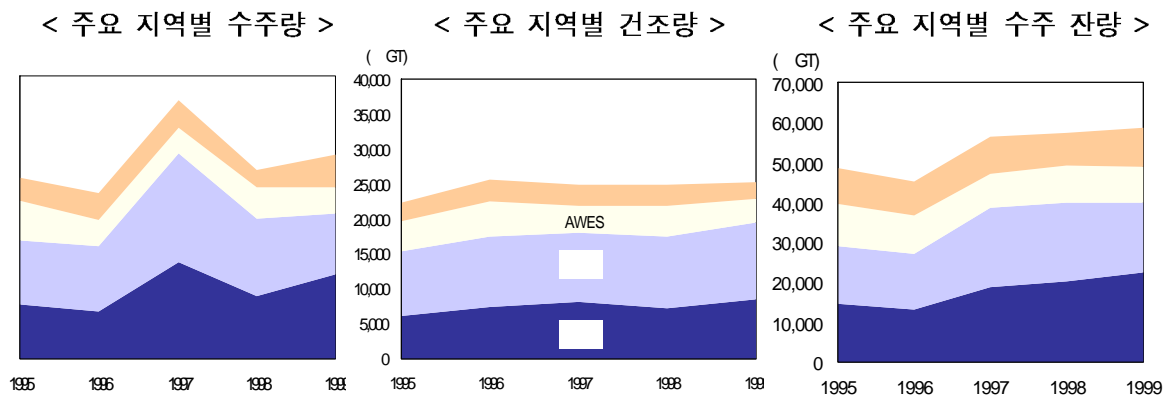
□ 전망 및 시사점

- (우리나라의 시장 선도) 세계 조선 업계의 설비 조정이 가속화됨에 따라 세계 시장을 선도하는 우리나라 업계의 위상이 더욱 강화될 전망이다
- (경쟁력 기반 강화 필요) 수요의 둔화 가능성, 그리고 환율 하락에 따른 채산성 악화, 중국의 부상 등을 감안해 경쟁력 강화를 위한 지속적 노력 필요

일본 조선업계 구조 재편의 의미

최근 세계 조선시장의 판도 변화

- (수주 점유율 변화) 세계 수주량이 97년을 정점으로 감소하다가 99년 다소 회복세를 보인 가운데, 우리나라의 점유율이 40%에 진입하면서 일본을 추월
- 99년 세계 조선 수주량은 2,893.9만 GT로 98년 2,673.8만 GT보다는 다소 늘어났는데, 이 가운데 우리나라는 1,184.3만 GT로 세계 수주량의 40.9%(98년 33%)를 차지해 30%(98년 41.1%)를 차지한 일본을 제치고 조선 수주 1위에 올라섬
- 특히 AWES¹⁾의 수주량 비중은 98년 연간 기준 16.6%에서 99년에는 12.7%로 크게 낮아지는 등 지속적인 하락세를 보임
- 수주 잔량에서도 우리나라가 99년 2,260.9만 GT(38.4%)로 일본의 1,736.8만 GT(29.5%)로 일본에 비해 다소 앞서면서 안정적인 조업 물량을 확보



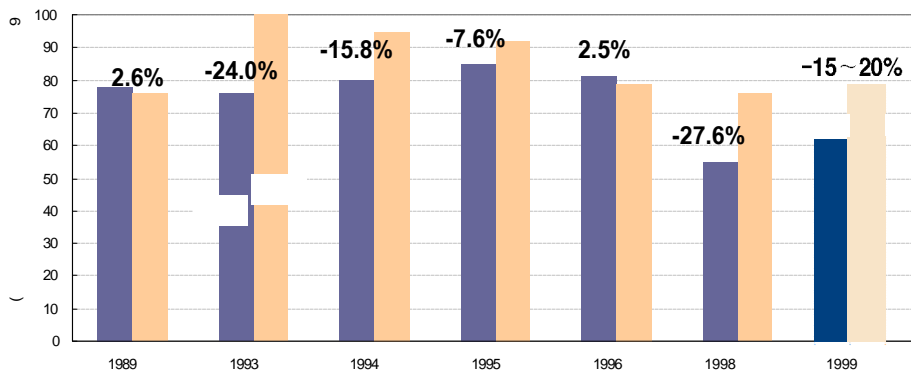
자료: Lloyd's Register.

- (원가 경쟁력 차이 지속) 유럽 업체들은 이미 가격 경쟁력을 상실하였고 아시아 지역 업체들은 건조 능력의 확충과 생산성 향상 등을 토대로 일본 업체와의 격차를 축소하고 있는 가운데, 우리나라의 경쟁력은 우위를 지속함

1) The Association of West European Shipbuilders

- 유럽 업체들은 가격 경쟁력 면에서 아시아 업체들에 크게 뒤떨어져 정부 보조금에 의지하고 있는데, 올해 말 보조금 종결과 함께 어려움이 가중될 전망이다
- 일본의 경우 97년 하반기 이후 엔화 가치 하락으로 저가 수주가 가능했으나 98년 후반 이후 엔화 가치가 다시 상승하자 채산성 악화 등을 우려해 수주를 억제
- 특히 환·일간 건조비용 차이에 있어서는, 우리나라 업체들의 인건비 절감과 생산성 향상 노력은 물론이고 대폭적인 원화 환율 상승으로 98년초에는 일본 업체 대비 30%의 우위를 점하기도 했으며 한편, 일본이 우위를 점하던 품질이나 납기 등에 있어서도 경쟁력 격차가 소멸됨

< 한·일 조선업 경쟁력 차이 >



자료: 일본 다이와연구소, 한국조선공업협회 「造船情報」 2000년 1월호에서 재인용.
 주: 1) 그림의 굵은 글씨는 일본 건조비용을 100으로 할 때 한국과의 격차를 의미.
 2) 99년의 수치는 한국조선공업협회가 건조비용 격차만을 추정한 것임.

- (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 일반선 부문에 치우쳐 있던 우리나라 업체들은 90년대 중반 이후 고부가가치의 비중을 늘려나가면서, 99년에는 전체 수주에서 컨테이너선이 차지하는 비중이 28.3%(GT 기준)로 늘어났고 해외로부터 여객선과 LNG선을 수주하기도 함

2) “유럽의 제조업 부문 보조금은 제조업 전체 생산비의 2.3%를 차지하지만 조선의 경우는 22%(연보조금이 11억 달러에 달함). 유럽집행위는 계약 관련 운영보조금을 2000년 말 폐지하고 혁신보급 등과 같은 새로운 보조금을 도입하기로 98년 결정했으나 업계는 한국업체의 저가 수주를 근로 1년 연장을 요구하고 있는 실정임”, 한국조선공업협회 「造船情報」 2000년 5월호에서 인용

일본 업계의 구조 재편

- (업체별 구조조정 지속) 일본 업계는 수주 감소 및 엔화 가치 상승에 따른 실적 부진의 만회를 위해 인력 감축, 조업 단축 등 강도 높은 구조조정을 실시하고 있음
 - MHI(Mitsubishi Heavy Industries)는 99년중 조선 부문 인력을 20% 삭감하였으며 장기적으로는 조업 시간도 30% 단축을 계획하고 있음. KHI(Kawasaki Heavy Industries)도 주력 공장인 Sakaide의 도크 1기의 가동을 지난해 말부터 중단했으며, Hitachi Zosen는 Ariake 공장을 분사하고, IHI(Ishikawajima-Harima Heavy Industries)도 Kure 공장 일부를 분사
 - 한편 선종에 있어서는 중국과 한국 등의 저가 공세로 VLCC의 대량 수주가 어려워울 것으로 판단하고 여객선, LNG선 등을 주력으로 삼음
- (업체 통합안 가시화) 우리나라와 중국 등 후발국들에 대응하기 위한 일본 대형 조선소간 통합이 현실화될 것으로 보임
 - 일본 업계의 경쟁력 유지를 위해서는 규모의 경제를 추구할 수 있는 합병이 선행돼야 한다는 의견이 강력하게 제시되어 왔음³⁾
 - 그러다가 지난 5월, NKK와 Hitachi Zosen이 설계/자재조달 등에서 협력에 합의하였고 통합 교섭까지 진행하고 있는 가운데, IHI, KHI, MES(Mitsui Engineering & Shipbuilding)등도 조선사업 통합을 위한 교섭에 들어간 것으로 발표됨⁴⁾
 - 이들 3사는 수주/설계/구매 등에서 제휴한 뒤 각 사의 조선 부문을 분사시킨 후 이를 통합하는 방안을 추진할 것으로 알려졌다는데, 특히 KHI의 LPG선, IHI의 컨테이너, MES의 벌커 등 주력 분야를 살리며 통합의 효과를 극대화한다는 방침임
 - 이 통합안이 실현될 경우 신규 회사는 MHI를 제치고 일본업계 1위로 올라서게 되며, 다른 업체들의 제휴 및 협력이 통합으로 이어질 경우 일본 조선 업계는 대형 7사 체제에서 3~4사 체제로 재편될 것임

3) 일본 운수성은 '조선업 구조 연구회'를 설치하고 조선 업계의 합병 방안을 강구해 왔음

4) 이와 같은 조선소 통합 및 합리화가 대형조선소의 선도 기능을 저하시켜 일본 조선산업 전체의 경쟁력이 저하를 초래할 수 있다는 우려도 있었으나 제휴를 통한 공동 수주 및 설계 등으로는 비절감에 한계가 있다고 판단하고 조선소간 통합 전략으로 수정한 것으로 보임

전망 및 시사점

- (우리나라 업계의 시장 선도) 수요 부진과 세계 조선 업계의 설비 조정 가속화와 더불어 우리나라 업계의 위상이 더욱 강화될 가능성이 높음
 - 97년 전세계 수주실적이 최고치를 경신한 이후 99년에도 낮은 선가로 인한 발주 증대로 2,900만 GT 가까운 수주 실적을 보였으므로 올해 이후에는 당분간 조정 양상을 보일 것이라는 의견이 우세함
 - 한편 세계 조선 업계의 건조 능력은 3,000만 GT 내외로 추정되는 가운데, 노후 선박 해체도 줄어들 것으로 예상됨에 따라 생산 능력 조정의 필요성이 높아짐
 - 일본의 경우 통합이 실현될 경우 효율 향상 등으로 건조 능력의 실질적 감축 효과는 적을 수도 있지만 엔화 환율 상승이 지속될 경우 조업량 축소뿐 아니라 설비 축소가 불가피할 것임⁵⁾
 - 이 경우 우리나라의 세계 조선 시장 점유율(건조량 기준)이 80년대 초반의 10% (일본 50%), 90년대 후반 30%(일본 40%)에서 2010년경에는 40%대에 육박하면서 세계 조선 시장을 선도할 가능성이 매우 높음
- (경쟁력 기반 강화 필요) 수요 둔화 가능성 및 높은 수준의 원화 가치 지속 등에 따른 채산성 악화, 그리고 점진적인 중국 업계의 부상 등을 감안해 경쟁력 강화 노력을 지속해야 할 것임
 - 일본 업체들이 생산 능력을 감축함에 따라 공급 과잉 현상도 다소 해소될 수 있으나 중국의 설비 확충 등은 위협 요인으로 등장⁶⁾
 - 설비 확대에 따른 고정 비용 부담이 상존하는 가운데 현재와 같은 원화 환율이 유지되는 한편 신조 선가의 부진이 지속될 경우 채산성 악화는 불가피할 것임
 - 따라서 생산 기술에 비해 상대적으로 낙후된 독자적인 설계 능력을 제고하는 한편 향후 수요 확대가 예상되는 FPSO, 메가플로트 등 고부가가치선의 분야를 집중 육성해야 할 것임

(박병철 주임연구원 bcpark@hri.co.kr ☎ 3669-4048)

5) 일본 '조선업 구조 연구회'는 2000~2009년간 예상되는 연간 세계 수요인 2,000만 GT 건조량 가운데 일본이 가격 경쟁력을 유지할 경우 800만 GT, 잃을 경우 600만 GT를 차지할 것으로 전망. 현 1,100~1,200만 GT로 추정되는 건조 능력의 축소는 불가피함

6) 중국 업계는 일본, 유럽 업체들과 기술 제휴를 통해 대형 탱커와 컨테이너선의 건조 능력을 보유하고 있어 향후 조선 강국으로 부상할 가능성이 높음