

한국 조선산업의 현황과 당면 과제

2025. 03. 19

목 차

1. 현황
2. 당면 과제
3. 지속 가능한 한국 조선산업을 위한 제언

1	현황
---	----

☐ 국내통계

1. 수주량/건조량/수주잔량 현황
2. 내수 비중(CGT 기준)
3. 일감 증감도(CGT 기준)
4. 일감 처리율(CGT 기준, %)
5. 수주잔량 중 선종별 비중(CGT 기준, %)
6. 선박류 수출액(m\$)
7. 조선 기자재 직수출 현황
8. 인력 변화 추이
9. 조선 3사 R&D 투자액(억원)
10. 조선분야 특허출원과 기술직 인력 변화
11. 조선업계 경영실적 추이(억원)

☐ 세계통계

1. 수주량
2. 건조량
3. 수주잔량
4. 한·중·일 자국발주 현황(백만CGT)
5. 세계 선박량 중 Tanker·Bulkер 비율(%)
6. 선가 추이(클락슨 선가지수)

☐ 세계 조선 선도국 변화(건조량 점유율, 건조량 기준)

☐ 해외 생산기지 현황

□ 국내통계

1. 수주량/건조량/수주잔량 현황

구분	2022년		2023년		2024년	
	척	천CGT	척	천CGT	척	천CGT
수주량	295	16,272	215	10,002	248	10,958
건조량	205	7,906	218	9,529	242	11,460
수주잔량	709	37,831	712	38,882	705	37,999

시사점	① 조선 강국 유지 ② 충분한 일감 확보 → 3년치 이상 ③ 수주량/건조량 비율의 불균형 → 일감 감소
-----	---

2. 내수 비중(CGT 기준)

수주량	년도	2022년	2023년	2024년
	비중(%)	19.5	4.1	1.9
건조량	년도	2022년	2023년	2024년
	비중(%)	14.8	13.2	25.3

시사점	① 내수 빈약 → 호황기와 불황기 수주 차이 ② 저부가가치 선박의 해외 발주 ③ 저부가가치 선박의 고부가가치화
-----	---

3. 일감 증감도(CGT 기준)

구분	2022년	2023년	2024년
일감 증감도 (수주량/건조량)	2.058	1.050	0.956

시사점	① 일감(수주잔량)의 점진적 소진 ② 수주 진작(振作) 방안 필요 ③ 안정적 일감의 확보
-----	---

4. 일감 처리율(CGT 기준, %)

구분	2022년	2023년	2024년
일감 처리율 [(건조량/ (건조량+수주잔량)]	17.3	19.7	23.2

시사점	① 가동율 향상 → 생산의 안정화 ② 인력 확보 ③ 매출 증가 → 수익성 개선
-----	---

5. 수주잔량 중 선종별 비중(CGT 기준, %)

구분	2022년 말	2023년 말	2024년 말
Tanker	7.5	6.9	10.8
Bulker	0.2	-	-
Container Carrier	31.3	28.4	21.0
Gas Carrier	57.0	60.3	60.7
기타	4.0	4.4	7.4

- Gas Carrier : LNGC + LPGC

시사점	① 수주 선종의 편중 ② 조선 생태계의 위협 → 경쟁력 약화 ③ 조선불황 시 취약
-----	---

6. 선박류 수출액(m\$)

년도	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
수출액	21,275	20,159	19,749	22,988	18,178	21,792	25,636

- MTI 3단위 기준(선박해양구조물 및 부품)

시사점	① 국가 경제의 버팀목 → 2011년 565.9억\$ 수출 ② Top 10 수출 산업 ③ 달러 계약
-----	---

7. 조선기자재 직수출 현황

년도	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
수출액 (억\$)	14.53	12.03	11.51	11.22	13.35

시사점	① 조선기자재산업 경쟁력 확보 상태 ② 간접수출 의존 : 국내 조선소 납품 ③ 온실산업
-----	--

8. 인력 변화 추이

○ 203,441명('14 12월말) ➡ 93,133명('21 12월말) ➡
125,636명('24 12월말)

○ 현재 인력('24 12월말)

- 기능인력 : 100,340명(하청 : 원청 = 74 : 26)

- 사무기술인력 : 25,296명

※ 고급인력: 6,754명 외국인력 : 전체인력의 약 20% 수준

시사점	① 외국인력 의존도 심화 → 생산의 불안정 지속 ② 신입 및 고급 인력 유입 저조 ③ 하청 비율 증가[67%('20년) → 74%('24년)]
-----	---

9. 조선 3사 R&D 투자액(억원)

구 분	2022년	2023년	2024년 (1~3분기)	비 고
HD한국조선 해양	1,252.65	1,624.37	1,038.45	매출액의 0.6%
한화오션	745.37	762.06	475.06	매출액의 0.6%
삼성중공업	608.65	678.21	554.34	매출액의 0.8%

※ R&D 인력: '24년 말 1,478명(전체 인력의 1% 수준)

→ 중국의 R&D 인력 : 18,000명[전체 인력(30만)의 6% 수준]

시사점	① 매출액의 1% 미만 투자 ② 적극적이고 선제적 투자 시점 → first mover ③ 재도약의 변곡점
-----	--

10. 조선분야 특허출원과 기술직 인력 변화

년 도	특허출원(건)	기술직 인력(명)
2012	3,261	19,379
2013	3,202	20,486
2014	3,692	10,386
2015	2,796	9,825
2016	2,441	7,768
2017	2,099	6,203
2018	1,956	6,928
2019	1,729	6,347
2020	2,046	9,169
2021	1,969	8,784
2022	1,895	8,453

시사점	① 특허출원 건수는 대체로 기술직 인력에 비례 ② 최근 특허출원 : 1,500건 수준 ③ 특허출원 건수 점점 감소추세
-----	---

11. 조선업계 경영실적 추이(억원)

구분			'20	'21	'22	'23	'24(잠정)
대형	A	매출	151,811	154,992	175,880	221,880	255,386
		영업이익	175	△13,193	△4,058	3,017	14,341
	B	매출	70,415	44,855	48,602	74,260	107,760
		영업이익	1,523	△17,363	△16,136	△2,385	2,379
	C	매출	68,255	65,426	58,562	79,072	99,031
		영업이익	△10,120	△11,920	△9,151	2,569	5,027
중형 4사		매출	29,823	28,483	33,653	39,610	-
		영업이익	△187	△4,533	34	△2,922	-
합계		매출	320,304	293,756	316,697	414,822	462,177
		영업이익	△8,609	△47,009	△29,311	279	21,747

- 자료 : 금융감독원 전자공시시스템(개별 기준), '24. 4Q 잠정실적은 연결 기준

시사점	① 적자 탈출(2024년 영업이익) - A : 1조 4,341억원 - B : 2,379억원 - C : 5,027억원 ② 3년치 이상 일감 확보 ③ 수익성 위주 영업
-----	--

□ 세계통계

1. 수주량

구분	수주량(백만CGT)			
	2023년	비중(%)	2024년	비중(%)
한국	10.06	20.4	10.98	16.7
중국	29.31	59.6	46.45	70.6
일본	6.78	13.8	3.24	4.9
세계	49.20	100.0	65.81	100.0

시사점	① 중국 점유율 폭등 ② 한·일 점유율 감소 : 한국 10%대로 추락 ③ 중국 不動의 시장 선도국 지위 확보
-----	--

2. 건조량

구분	건조량(백만CGT)			
	2023년	비중(%)	2024년	비중(%)
한국	9.23	25.9	11.27	27.9
중국	18.23	51.2	21.54	53.3
일본	4.98	14.0	4.83	12.0
세계	35.63	100.0	40.38	100.0

시사점	① 중국 세계 선박 건조량의 50% 이상 차지 ② 한국 점유율 20%대 사수 전략 필요 ③ 급격한 경쟁력 하락 경계
-----	--

3. 수주잔량

구분	수주잔량(백만CGT)			
	2023년	비중(%)	2024년	비중(%)
한국	38.91	29.3	37.16	23.8
중국	66.23	49.9	90.69	58.1
일본	14.43	10.9	12.72	8.2
세계	132.76	100.0	156.0	100.0

시사점	① 선별 수주의 위험 ② 다양한 선박 수주(portfolio 다변화)를 통한 안정적 일감 확보 필요 ③ 일감의 질과 양의 조화 필요
-----	---

4. 한·중·일 자국발주 현황(백만CGT)

구분		한국			중국			일본		
		'22	'23	'24	'22	'23	'24	'22	'23	'24
자국조선소 수주물량(A)		3.16	0.46	0.49	12.01	8.53	11.27	3.55	2.71	1.15
자국 조선	총수주(B)	16.66	10.06	10.98	27.07	29.31	46.45	5.85	6.78	3.24
자국 해운	총발주(C)	3.45	1.21	2.03	12.23	8.66	12.34	8.68	6.56	5.72
자국수주비중(A/B)		18.9%	4.6%	4.5%	44.4%	29.1%	24.3%	60.7%	39.9%	35.3%
자국발주비중(A/C)		91.6%	38.2%	24.3%	98.2%	98.6%	91.3%	40.9%	41.3%	20.0%
한국 대비 비교(배) (A)		1	1	1	3.8	18.5	22.9	1.1	5.9	2.3
한국 대비 비교(배) (C)		1	1	1	3.5	7.2	6.1	2.5	5.4	2.8

- KOSHIPA 자료

시사점	① 수출 중심 산업 ② 내수 빈약 ③ 자국 발주 빈약
-----	-------------------------------------

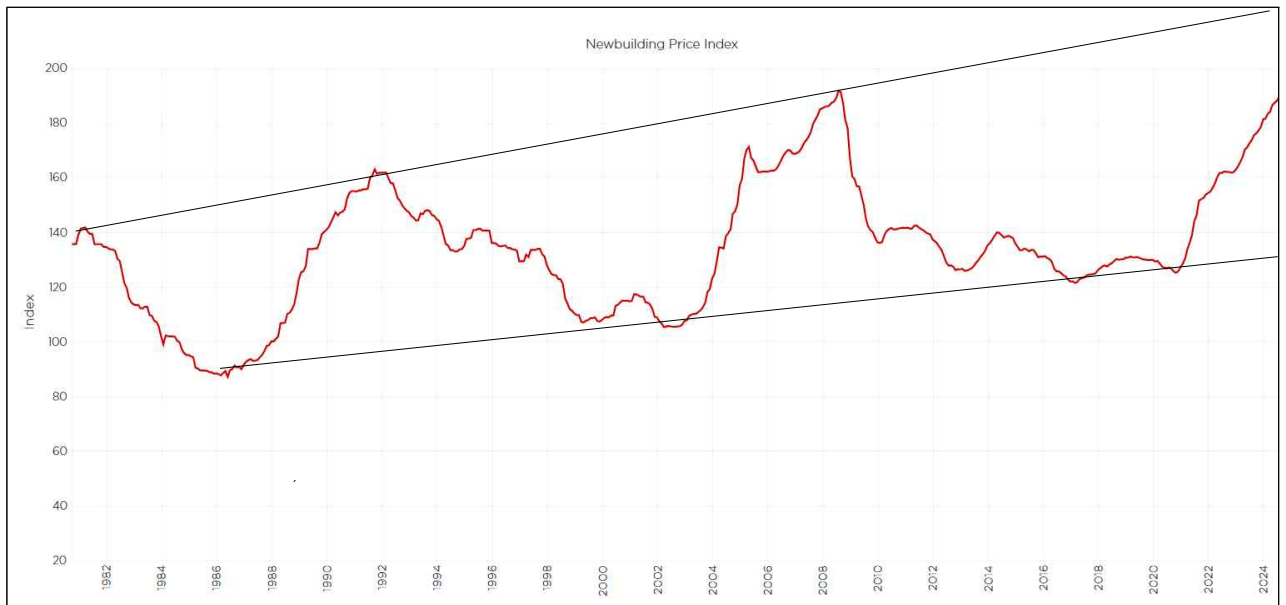
5. 세계 선복량 중 Tanker·Bulkер 비율(%)

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
척수 기준	23.7	23.6	23.8	23.8	23.8
GT 기준	58.7	58.4	58.2	57.6	56.4

시사점	① Tanker·Bulkер 비율 60% : 포기 불가 이유 ② Tanker·Bulkер 고부가가치화 : 경쟁력 회복 ③ 대형/중소형 조선소 공동번영의 길
-----	--

6. 선가 추이(클락슨 선가지수)

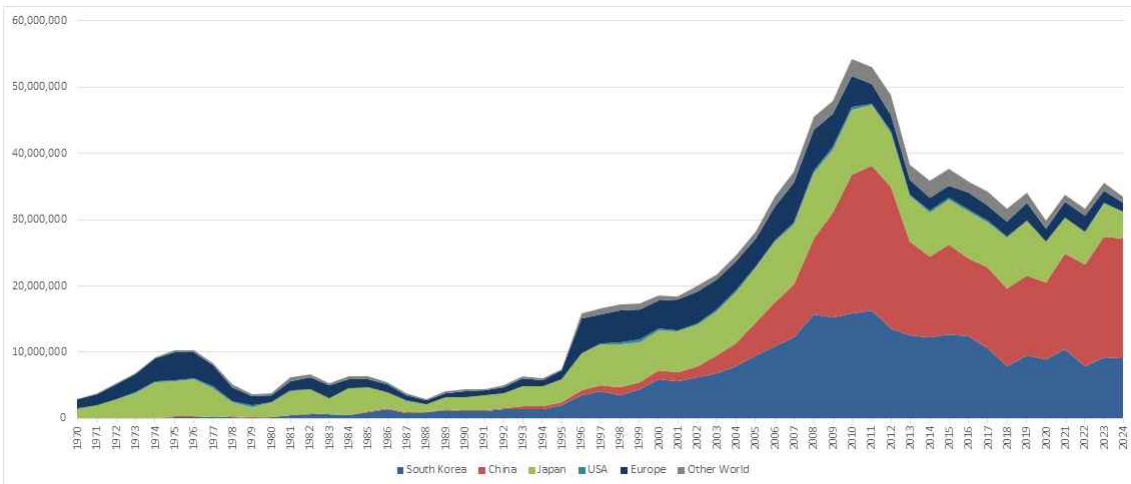
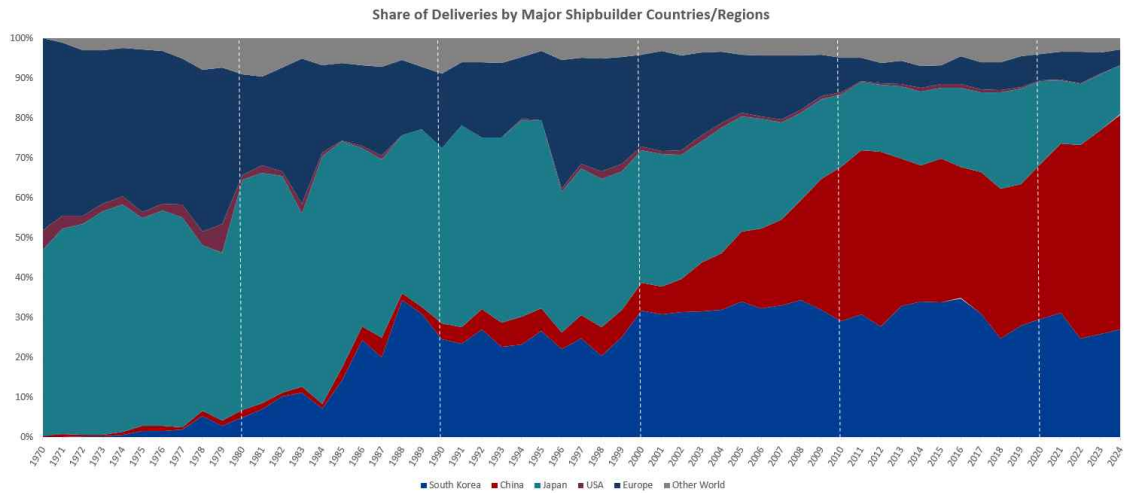
단 계	기 간	기간 (년)	등/락	등락율 (%)	비 고
1	1980~1986	7	하락	35.7	140→90
2	1987~1991	5	상승	77.8	90→160
3	1992~2002	11	하락	32.5	160→108
4	2003~2005~2008	6	상승	75.9	108→170→190
5	2009~2010~2020	12	하락	33.2	190→138→127
6	2021~2024	4	상승	48.8	127→189



- 클락슨 자료

시사점	① 상승세 지속 가능성 ② 상승기간 短, 상승율 大 ③ 하락기간 長, 하락율 小
-----	--

□ 세계 조선 선도국 변화(건조량 점유율)



시사점	① 한국의 일본 추월(2002년) ② 중국의 일본 추월(2008년) ③ 중국의 한국 추월(2009년) ※ 주도국 변화: 일본(40년) ➡ 한국(10년) ➡ 중국(15년+?)
------------	--

◆ 세계 첫 1위 년도(수주량, 건조량)

구분	세계 첫 1위	
	한국	중국
수주량	1999년 (11,843천GT)	2009년 (6,987천CGT)
건조량	2000년 (6,482천CGT)	2010년 (18,801천CGT)

□ 해외 생산기지 현황

구 분	현 황	비 고
HD현대	(베트남) HD현대베트남조선소	건조능력 확대(15척/년 → 23척/년, 2030년)
	(페루) 시마조선소와 공동 건조	호위함 4척 현지 공동 건조 시마조선소 숙련공 울산 파견 교육
	(필리핀) 수빅조선소 임대	과거 한진중공업 조성
	(사우디) IHI 조선소 합작 건립	금년 완공
한화오션	(중국) 한화해양공정(산둥)	선박블록
	(미국) 한화 필리 조선소 출발	2024.12.19 인수
	(싱가포르) 다이나맥 인수	해양설비전문업체
삼성중공업	(중국) 삼성중공업(영성)	블록(선박)
	(나이지리아) SHI-HCI-FZE	해양플랜트

시사점	① 국내 조선환경 악화 ② 엔지니어링·설계(국내)와 생산(해외)의 분업 ③ 과거 해외진출 실패사례의 교훈
-----	--

2	당면 과제
---	-------

❶ 주변국 조선환경 비교

❷ 발등에 떨어진 당면 과제(4가지)

1. 기술경쟁력 우위 확보(S)
2. 노동력 부족(W)
3. 트럼프의 등장과 한국 조선산업(O)
4. 중국의 추월(T)

❶ 주변국 조선환경 비교

구분	한국	중국	일본
G7 선진국	×	×	○
강대국	×	○	×
경제대국	△	○(G2)	○
산업발전	단계적	초 단계적	단계적
수출지향산업	○	△	△
정책주도	민간	정부	민간
정책시행속도	느림	빠름	느림
정책의 일관성·지속성	단기	장기	중기
구조조정 (불황대책)	인력 (기업적 차원)	규모 (국가적 차원)	규모 (세계적 차원)
세계시장 선도국	△	○	×
국제경쟁력	○ → △	○	×
국력 영향력	Korea Power ×	China Power ○	Japan Power △

시사점	① 상대국의 장점 엿보기 ② 국제경쟁력과 선도국 위상 ③ 정책의 중요성
-----	---

② 발등에 떨어진 당면 과제

1. 기술경쟁력 우위 확보(S)

○ 급변하는 조선 환경

- 국민소득(GNI) 증가와 3D 산업 기피
- 고령화와 인구감소
- 환경·안전·보안 규제 심화

○ 조선 환경의 급변과 대응

- 대응 속도와 변화 요구(needs)의 충족도에 따라 경쟁력 좌우

○ 기술 선도국을 향한 초접전 양상

- 기술개발 전쟁터
- 산업이 죽고 사는 문제

국제경쟁력에서 기술경쟁력은 기본¹이다. 기술이 모든 걸 해결해 주진 않는다. 가격경쟁력²이 뒷받침될 때 비로소 경쟁력의 우위를 확보할 수 있다. blue ocean이 아닌 이상, 끝에 가서는 가격이 기술을 구축(drive out)하는 게 현실³이다.

주) 1 : 외부로부터의 규제에 상응하는 기술개발 역량은?

2 : 기술경쟁력에다 가격경쟁력까지 갖추면 사실상 blue ocean.

3 : 수용기술 수준 범위 내에서는 가격이 수주 여부 결정?

2. 노동력 부족(W)

○ 왜 부족할까?

- 들어오는 인력보다 나가는 인력이 많다.

※ 세계 조선 선도국 변화 이면에는 **GNI**가 자리 잡고 있다.

- ☞ 2024년도 1인당 국민총소득(GNI, Gross National Income)을 보면 한국 37,898\$/대만 35,188\$/일본 34,500\$이며, 인구 5천만 명 이상 국가 중 한국 6위 차지(미국, 독일, 영국, 프랑스, 이탈리아 등이 1위~5위 위치)
- ☞ 조선 선도국 이동은 미국, 유럽을 거쳐 일본, 한국, 중국으로 순차적 이동(GNI가 높아지면 조선의 가격경쟁력 약화)

○ 부족하면 어떤 일이 일어날까?

- 일을 적기에 처리 못한다.
- 납기가 지연된다.
- 매출액이 감소한다.
- 일감을 줄여야 한다.
- 결국 공급능력을 줄여야 한다.

공급능력을 줄이는 상황¹을 안 만들려면 인력을 조선소로 끌어드려야 한다². 동시에 최대한 적은 인력으로 온전히 가동되는 조선소를 구축³해야 한다.

주) 1 : 적정 공급능력은?

2 : 매력적인 조선산업과 조선소의 조건은?

3 : smart yard 구축으로 노동력 부족 해소 가능성은?

3. 트럼프의 등장과 한국 조선산업(O)

○ 트럼프의 등장은 우리에게 기회인가?

- 트럼프는 business man이다.
- 손해를 전제로 한 business는 없다.
- 조선분야만 보면 서로의 이해관계가 맞아 떨어진 거래의 기회다.

- 이왕이면 굴러온 기회를 이용하여 다른 분야도 손해 안 보는 business가 되도록 精緻한 전략적 **연계작업**이 필요하다.

○ **트럼프가 먼저 손 내밀다.**

- 방위비 분담과 관세 부과와 같은 시급한 과제가 있음에도 불구하고, 먼저 조선 협력을 내민 **속내**는 무엇일까?

- 중국의 **정치적·경제적** 위상은 미국에게 **위협적**일까?

- 단기간 내에 미국 해군전력의 대중국 비교열위를 만회하는 데 필요한 **파트너**로 한국을 왜 생각했을까?

- 분명히 **일본**은 **신뢰**는 가는데 **조선역량 부족국가**로, **한국**은 **반신반의**하는데 **조선역량 보유국가**로 분류하고 저울질했을 텐데.

내민 손 안 잡는 것도 실례다. 잡되 힘있게 잡자. 형식적으로 잡는 게 아니고 얼굴 마주 보며 당당하게 잡자. 한·미 조선협력¹을 통한 나비효과(butterfly effect)가 힘의 균형을 이루어 한반도 평화는 물론 동북아의 평화가 보장되며 서로의 이익을 넘어 주변국에도 이익이 되는 큰 틀의 agenda를 마련하는 한·미 간 big deal²를 기대한다.

주) 1 : 미국의 조선산업 부활(resurrection)과 해군전력 우위 가능성은?

2 : 북한 인력 활용을 고리로 한 정치·경제적 장벽 완화 가능성은?

4. 중국의 추월(T)

○ **어떻게 해서 중국은 우리를 단기간에 따라 왔을까?**

① 우리의 산업을 지켜보며 **benchmarking**을 하고 있었다.

② 정부의 일관되고 지속적인 **거시적 정책**이 시행되고 있다.

③ 조선불황을 겪으면서 인력 위주의 구조조정이 아닌 **조선 전업도**를 높이는 방향으로 **규모의 경제**를 실현하기 위한 구조조정이 이루어졌다.

④ 초 호황기에 넘쳐 나는 물량처리를 위해 우리가 중국을 **도운 것**(현장기술지도, 퇴직 인력에 의한 컨설팅 등)이 부메랑(boomerang)이 되어 돌아왔다.

⑤ 조선업의 구조적 특성상 선주감독과 발주자에 의한 **기술유출**을 막는 데는 한계가 있다.

○ 지정학적으로 가깝게 3국이 극동아시아에 속해 있지만 경쟁의 관점에서 상대인 **일본과 중국은 전혀 다르다**. 무엇이 다를까?

① 일본 조선소를 따라잡기 위해 **유사한 조선환경**을 만들었지만 **기술적 우위**를 점하는 데는 오랜 시간이 걸렸다.

② 조선기술은 개발 기간이 길고, 상대적으로 기술의 짧은 생애주기(life cycle) 특성은 정보통신기술(ICT) 발달로 빠르게 **보편기술**로 확산되기 쉽다.

③ 기술의 보편화 단계에서 **가격경쟁력 우위 요인**을 가진 중국이 세계시장에서 우위를 점하게 되었다.

④ 중국은 한국과 일본과는 달리 선주 입장에서 보면 **조선 외의 매력 요인**을 가지고 있어 호감도가 높다.

⑤ 이러한 **비교우위의 요건**이 잘 갖춰진 중국이 급속히 세계 조선시장을 잠식하며 선도국으로 진입했고, 그에 따른 **선도국 유지 기간과 잠식 범위 및 정도**는 상당할 것이다.

○ 중국의 해양 崛起 시발점은 조선 崛起

- 조선을 통한 一帶 一路 출발(초고속 열차를 통한 一帶 一路 완성)
- 해운을 통한 바다 silk road 완성

※ 중국의 동북공정은 역사에 국한된 게 아니야.

- 문화, 예술은 물론 산업조차도 그 대상(반도체, 석유화학, 디스플레이, 스마트폰, 조선, 자동차, 철강 등 한국의 초일류 산업 흡수)

○ 한국의 조선산업을 지키는 초대형 조선소 3사

- 한국, 중국 조선 波高에 맞설 세계 유일의 조선소 보유(중국 조선引力에서 벗어나려면 규모의 조선소 필수)
- 내부의 출혈경쟁 지양 → 對 중국 경쟁력 우위 확보에 주력

중국의 가격경쟁력을 상쇄할 수 있는 비가격경쟁력을 높이든지¹,
아니면 가격경쟁력을 중국과 대등하게 유지하는 방안²을 강구해야
한다. 그게 안 되면 한국 조선산업은 존재감 없는 조선 2등 국으로
전락할 수밖에 없다.

주) 1 : blue ocean 가능성은?

2 : 원가절감·품질혁신(anytime & anywhere) 노력과 동시에 해외
생산기지를 활용한 가격경쟁력 확보 필요?

3	지속 가능한 한국 조선산업을 위한 제언
---	-----------------------

- ❶ 산업의 안정성과 안전성 유지
- ❷ 노동력 확보와 smart yard 구축
- ❸ 대내외 노동환경 규제 완화
- ❹ 전후방 산업의 共榮 전략
- ❺ offshore와 해상풍력
- ❻ 정부/기업 정책의 일관성과 지속성
 - 1. 중국의 정책
 - 2. 합법적인 정부의 지원
 - 3. 미국의 조선 정책 변화와 대응

❶ 산업의 안정성과 안전성 유지

○ 선별 수주와 수주 선종의 다양성 조화

- 조선 생태계 유지와 일감의 안정적 확보

○ 저부가가치 선박의 고부가가치화

○ 경쟁국과의 비교우위의 경쟁력 유지

- 가격경쟁력과 비가격경쟁력
- 선제적 R&D 투자 → 미래기술 선점 → first mover

○ ESG·HSE 경영

- (2024년) 산재 사망사고 20건, 24명 사망

❷ 노동력 확보와 smart yard 구축

○ 노동력 확보

- 매력적인 조선업 만들기

(내국인) 임금수준 및 후생복지¹, 산업의 안정화 및 안전화, 산업 이미지 제고²

(외국인) 定住 여건 및 VISA 제도 개선

주) 1 : 부영그룹의 출산 장려책

주) 2 : 청소년 대상 조선해양 산업 교육 및 홍보

- 기술·기능인력 양성 및 숙련화²

주) 2 : **기업의 책임**(기업 주도)

○ smart 경영

- 기술인력 감소 대비 digitalization, AI 활용 등

○ 조선현장의 자동화·로봇화

- 기능인력 감소 대비 공정별 자동화율 극대화

③ 대내외 노동·환경 규제 완화

○ 전 지구적 환경 규제와 대응

- 2050 net zero 실현 ← 전 세계 온실가스 배출량 중 **해운 분야 3%** 차지

- 친환경 선박의 개발 ← **LNG**·메탄올·암모니아·수소·바이오 연료 추진 선박, 전기 추진 선박, 하이브리드 선박, 연료전지 추진 선박 등

○ 선진국 대비 국내 고강도 노동·환경 규제의 완화

- **주52시간제**, 중대재해 처벌법
- 유해물질관리법 : 화평법, 화관법 등

④ 전후방 산업의 共榮 전략

○ 대내외 후방산업과의 끈끈한 공급망 구축

- 신개념 선박용¹ 기자재의 국산화 : 지속적인 기술지원을 통한

후방산업의 기술개발 역량 강화, 적극적 수입대체

주) 1 : 친환경 선박, 자율운항 선박 등

- 다양한 선박² 건조와 제품공급(납품)을 통한 안정적 조선 생태계 유지

주) 2 : 저(고)부가가치 선박 등

○ 대내외 수요산업과의 relationship 강화

- 수요산업의 requirement 상시적 파악과 feedback

- 공급자에 의한 선제적 수요 창출¹과 시장선도

주) 1 : 신기술 탑재 선박

⑤ offshore와 해상풍력

○ 조선산업과의 다름을 인정 ➡ 제2의 실패 방지

○ 사업 다각화와 조선 專業度의 고도화

○ (offshore) 동해 심해 가스전 개발사업(대왕고래)

- 7개 유망구조 중 1차 시추 결과(2025.2.4) : 유의미한 탄화수소 미발견

- 자원 빈국의 산유국 꿈 : 5~10% 성공확률 도전

※ 문재인 정부 적폐 대상 : 해외자원개발 ➡ 중단 또는 헐값 매각

○ (해상풍력) 전남 영광 낙월해상풍력프로젝트(2.5조, 2026년 완공)

- 공사 중단 : 법 위반

① 외국 국적 해상풍력발전기설치선(WTIV) : 선박법

→ WTIV의 선박 여부

② 선원 중 외국인 고용 : 출입국관리법

→ 국내 승선 허가절차 준수 여부

- 외국업체 불법행위 계속 : 국내 해운 및 조선업계 경쟁력¹ 저하
주) 1 : 해상풍력 영역에 대한 **조선업계 역할 제한적**

⑥ 정부/기업 정책의 일관성과 지속성

1. 중국의 정책 : 해양 崛起

○ **국수국조** : 우리가 만든 배로 우리가 만든 물건 운송

- 조선업 세계 1위 달성

○ **일대일로** : 해상 및 육상 실크로드 완성

○ 3단계 장기 계획(30년) : 산업구조의 고도화

- 1단계(2015년 ~ 2025년) : **MIC2025** → 제조강국 진입
(세계의 공장, global 공급망 좌지우지)

- 2단계(2025년 ~ 2035년) : global 제조 강국의 1/2 수준

- 3단계(2035년 ~ 2049년) : global 1등 제조 강국

2. 법을 통한 정부의 지원

- 친환경적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(20.1.1 시행)
- 자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률(25.1.3 시행)

3. 미국의 조선 정책 변화와 대응

- 정책 변화의 배경

◆ 미국이란 나라

- ▷ 면적 : 983만km²(세계 3번째)
- ▷ 인구 : 3.4억명(5년 평균 생산가능인구 65.2%)
- ▷ 인구밀도 : 34명/km²
- ▷ 산업별 인구분포
 - 1차 산업 : 1%, 2차 산업 : 20%, 3차 산업 : 80%

◆ 세계 물동량 운송 비율

- ▷ 육상(철도, 자동차) : 10~20%
- ▷ 해상(선박) : 80~90%
- ▷ 공중(항공기) : 1~2%

◆ 세계 물동량 운송 비율

- ▷ 육상(철도, 자동차) : 10~20%
- ▷ 해상(선박) : 80~90%
- ▷ 공중(항공기) : 1~2%

◆ 중국의 정치적·경제적 부상

- ▷ G2 국가 → global 영향력 증대
 - ☞ MIC2025(세계의 공장) → global 공급망 좌우
- ▷ 미국의 영향력 약화 → 미국에 대한 위협

◆ 미국의 對 중국 견제

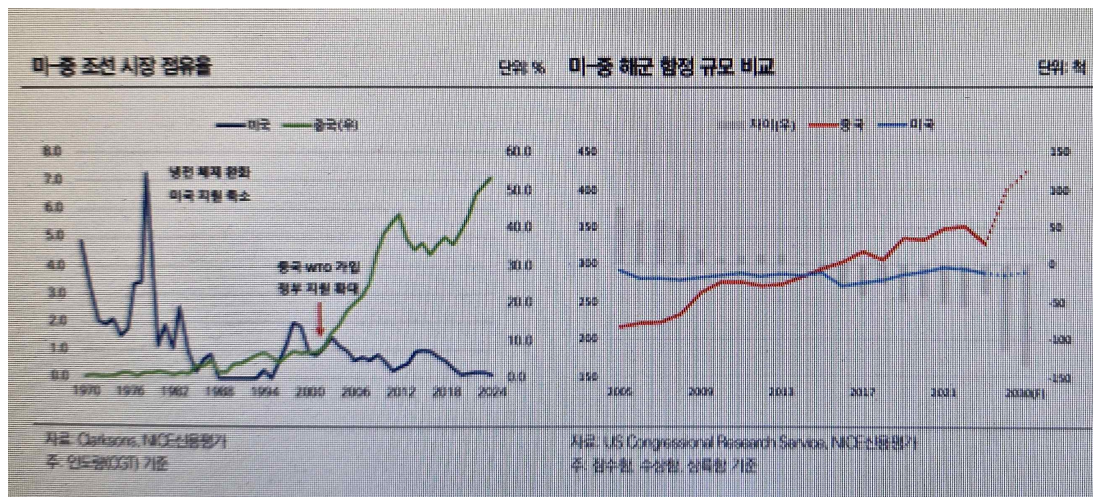
- ▷ 트럼프 집권 1기 : 2018년 對중국 무역전쟁 개시
- ▷ 바이든 정권을 거쳐 트럼프 재집권 : 對 중국 제재 강화
- ☞ **초당적으로 대중국 대응**(보수/진보, 공화당/민주당)

◆ 2차 산업의 부흥

- ▷ 국가안보 차원의 문제로 인식
- ▷ **제조업의 붕괴** → 공급망 불안
- ▷ 소비재/생산재의 미국 제조 : **소비국가에서 제조국가로!**

◆ 중국의 해양 굴기(崛起) 영향

- ▷ 對 중국 해군전력(군함)의 열세(劣勢)
- ▷ 타국 선박(상선)에 의한 물동량 운송 심화
- ▷ 미국 국가안보에 심각한 위협



◆ 조선업의 부활(resurrection) 추진

- ▷ 조선업 생태계의 온전한 복구를 위한 법·제도의 제·개정
- ▷ 미국 직접 투자/제조 유도
- ▷ merchant marine과 maritime security 확보

◆ 조선 관련 정책의 추진과 효과

- ▷ 한·미 상호 win-win 방안 도출
- ▷ 상당한 시간 소요에 따른 정책의 유효성 변화 대응
- ▷ 제재의 역설(sanctions paradox) 가능성

◆ 미국의 중국 의식 소홀

- ▷ 소련 연방의 붕괴(1991.11.26.)
 - ☞ 미국 외 더 이상의 패권 국가 등장 불가능 판단
- ▷ 911 테러 발생(2001.9.11.)
 - ☞ 대 테러와의 전쟁 지속 수행
- ▷ 중국의 WTO 가입 지원(2001.12.11.) ➡ 결정적 실책
 - ☞ 소련처럼 붕괴 예상

그 결과?

- ▷ 그동안의 대중국 제재는 중국을 고양이에서 호랑이로 키웠다.
- ▷ 중국발 DeepSeek는 졸고 있던 미국의 눈을 번쩍 뜨게 했다.
- ▷ 중국의 對 미국 견제는 산업과 국방을 넘어 금융을 향하고 있다.
- ▷ 전체주의 국가인 중국은 한다고 마음먹으면 하는 나라다.
 - ☞ 거칠 것이 없는 나라

○ 미 조선산업 보호법

- Jones Act(1920)
- The Byrnes-Tollefson Amendment(1965, 1968)
- 미국산 우선구매 법(BAA)
- 통상조약
- 기타

○ 한·미 조선 협력과 전제 조건

- 미국의 조선산업 보호법의 가시적 완화 조치 :

① 미국 번영과 안보를 위한 조선업과 항만 인프라 법안 발의 (2024.12.19) : SHIPS for America Act·Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act of 2024/토드 영(상원, 공화당), 트렌트 켈리(하원, 공화당) ➡ 자동폐기

② 해군 준비태세 보장법 발의(2025.2.5.) : Ensuring Naval Readiness Act/마이크 리(상원, 공화당), 존 커티스(상원, 공화당)

③ 해안 경비대 준비태세 보장법 발의(2025.2.5.) : Ensuring Coast Guard Readiness Act/마이크 리(상원, 공화당, 유타), 존 커티스(상원, 공화당, 유타)

- 기타 기존 산업보호 법 및 제도의 정비 필수

○ 미국의 對 중국 제재에 따른 우리 조선업의 명암

- 제재 현황 : 중국 선박의 미국 항구 입항 제재

① 중국 선사 선박 : 중국 선사 소유 선박

- i) 중국 조선소 건조
- ii) 외국 조선소 건조

② 중국산 선박 : 중국 조선소 건조 선박

- 제재 내용 : 국제 해상 운송 서비스 수수료 부과

① (중국 선사의 선박) 최대 100만\$/입항선박 또는
최대 1천\$/톤(용적물)

② (중국산 선박) 최대 150만\$/입항선박

- **밝은 면**

① 미국의 직접 중국 기업 제재로 인한 한국 발주

→ Wison New Energies(WNE)-Zhoushan Wison
Offshore&Marine Co. 제재

② 미국을 활용한 확실한 對 중국 견제 방안의 선제적 제시

③ 對 중국 발주 risk 부담으로 주요 선주의 한국 발주 가능성

④ 중국의 자국조선소 지원력 약화

- 어두운 면

- ① 중국의 비관세장벽(non-tariff barrier) 강화
- ② 중국의 對 한국 보복 조치
- ③ 중국의 내수진작을 통한 공급능력 확대
- ④ 일본도 기회로 인식 : 미 해군 7함대 기항인 **요코스카**를 중심으로 한 미·일 조선 협력 기반 구축
- ⑤ 고질적 우리 내부 경쟁의 표출
(부정적) 2024.11 호주 군함 낙찰 실패
(긍정적) HD현대와 한화오션 CEO 상호협력 의지 확인

○ 미국의 꿈

- 세계 최고 수준의 한국 조선기술을 이용한 **미국 조선산업의 재건**¹과 동시에 **對 중국 해군전력 우위 확보**²

주) 1, 2 : 미국의 한국과 조선 협력 목적

- ① (CBO,미의회 예산국) 해군함정 295척(2024년)→390척(2054년)
- ② 신규 함정 364척 투입(신규 95척, 노후대체 269척)
→ 1조750억\$, 1,572조원/년 평균 358억\$(52조원)
- 미국의 꿈을 실현하기 위해서는 한국과의 절대적 조선 협력 필요
- ③ 미국 조선소 생산능력 10만GT/년, 중국 조선소 2,325만GT/년
→ 중국의 0.43% 수준 불과

④ (미국) 구축함(DDG) 1척 건조 : 30억\$ 소요(한국 20억\$)

→ 한국, 미국의 1/2(건조비용) 1/3(건조기간) 수준

- 아울러 미국 내 법과 제도의 정비 및 국가적인 차원의 재정적 지원 필수

- (미국 내 업계 노력) saronic technologies의 차세대 조선소 건설(포트 알파) project → 자율수상함(ASV : Autonomous Surface Vehicles) 납품과 미 해군의 유무인 하이브리드 함대 지원

미국 조선산업의 과거 영광	① 13개 주 18개 조선소에서 건조
◆ 2차 세계대전 중 동일무장상선(identical armed merchant ships) 2,710척 건조 실적	② 적당 평균 건조기간 : 70일(60일) → keel laying-launch 4일 15시간 29분(샌프란시스코 bay) ③ 3년(1941년~1943년) 동안 건조

○ 우리의 꿈

- 조선 경기 super cycle¹과 맞물린 미국의 협력 요청²

주) 1 : 수주잔량 우선 처리와 협력 요청 사이의 상업적 판단 딜레마

주) 2 : 세부적인 needs에 대한 철저한 사전분석 작업 필요

- 조선산업의 구조적인 기술유출 용이 환경¹과 풍부한 내수 및 정부의 지원²으로 급속히 성장한 중국 조선산업 → 對 중국 경쟁력 약화

주) 1 : 선주 감독, 선급, 퇴직인력, 짧은 조선기술의 생애주기 등

주) 2 : 중국 정부의 1,000억\$ 이상 지원(2010년~2018년)

- 미국의 對 중국 제재와 조선 협력 요청을 기회로 삼아 **새로운 도약기**¹로 만들 세심한 전략 강구

주) 1 : 한국의 미국과 조선 협력 목적

① 수주한 현재의 3년 치 이상 일감 처리

→ 인력, 경제성, 납기, 품질 등 관련 문제점 해결

② 미국의 조선 협력 요청과 對 한국 제재 대응

→ 조선을 **고리**로 한 협상력 고도화

③ 미국과의 조선 협력에 대한 사업성 평가

→ 영역 : 신조/ 수리(MRO)

→ 대상 : 상선 분야, 군함 분야, offshore(energy) 분야

→ 장소 : 전부, 국내/ 부분, 국내외/ 전부, 국외(미국) 건조

→ 영역·대상·장소를 고려한 사업의 **수익 창출 model** 설계

④ 조선 협력을 위한 상호 역할 정립

→ 협력을 위한 토대 마련 : **걸림돌(hurdle)**¹ 제거

주) 1 : 조선 관련 현행 법·제도상 협력 저해요소 사전 제거

■ 우리의 꿈과 미국의 꿈을 동시에 이루기 위해서는 넘어야 할 **hurdle**이 한둘이 아니다.

■ 그 꿈의 실현에는 **긴 기간**이 필요하다.

■ 우리의 꿈처럼 꾸는 **나라**가 우리 주변에 있다.

■ 중국의 조선·해양 굴기를 막거나 지연시키기 위한 미국을 중심으로 한 **합동작전**이 필요하다.