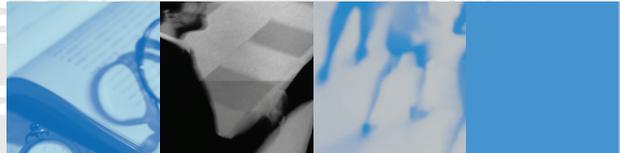


National Assembly Research Service



# 조선산업의 현황과 정책 과제



국회입법조사처  
NATIONAL ASSEMBLY RESEARCH SERVICE

---

# 조선산업의 현황과 정책 과제

---

전은경(산업자원팀 입법조사관)

이상은(산업자원팀 입법조사관)

김봉주(산업자원팀 팀장)

2009. 12. 23



국회입법조사처  
NATIONAL ASSEMBLY RESEARCH SERVICE



## 요 약

- 한국의 조선산업은 2003~2008년간 수주량, 건조량 및 수주잔량 등에서 세계 1위를 유지했던 수출주력 산업이었다.
  - 하지만 최근 세계적인 설비투자 과잉에서 비롯된 신규 선박가격 하락과 글로벌 경제위기로 인한 불황의 여파로 국내 주요 조선업체들이 큰 어려움에 직면하고 있다.
  - 한편 중국은 막대한 외환보유고를 바탕으로 한 대대적인 금융지원, 저임금 및 풍부한 노동력 등을 무기로 2009년 10월에는 수주량 및 수주잔량에서 한국을 앞섰다.
    - 그러나 중국의 생산선종은 저부가가치선 위주이므로 고부가가치 선종에 있어서의 한국의 우위는 당분간 지속될 것으로 보인다.
- 조선산업의 어려움을 타개하기 위해 정부는 2009년 4월 30일 부실 조선사의 구조조정과 우량 조선사에 대한 유동성 지원을 연계하여 추진하는 것을 주요 내용으로 하는 「조선산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 발표했다.
  - 그 후 정부는 조선·해운산업의 경기 침체가 장기화될 수 있다고 판단하고 2009년 11월 9일 우량 조선사 및 선사들에 대한 유동성 지원과 중소조선사에 대한 구조조정을 골자로 하는 「조선산업 동향 및 대응방안」을 발표했다.
  - 그러나 정부의 조선산업 구조조정 정책은 주로 부실기업의 퇴출 및 내실화를 도모하고 있어 생산경쟁국의 전략 및 보다 장기적인 산업구조 재편 등을 충분히 감안하지 못하고 있다.

□ 현재의 조선산업 위기를 극복하는 동시에 산업구조 고도화를 도모하기 위한 정책방안은 다음과 같다.

○ 정부의 조선산업 구조조정 정책은 사업전환 정책을 포함하고 있지만 부실기업의 내실화에 치중하는 등 현재의 산업구조를 기준으로 하고 있어 현상유지 성격이 강하므로, 산업구조의 고도화 및 국제분업 진전 등을 고려한 '미래지향적 구조전환' 정책을 검토할 필요가 있다.

○ 정부가 조선산업의 구조조정을 직접 주도하기보다는, 시장 친화적인 방식으로 민간 자원에 의해 산업 구조전환을 추진하도록 지원 정책을 통해 유인을 제공할 필요가 있다.

- 과거 조선산업 선도국들의 정책을 살펴보면 정부 주도 구조조정 정책이나 보조금 등을 이용한 양적 지원정책은 장기적으로 산업구조 고도화를 지연시켜 효율성이 낮은 정책으로 평가되고 있기 때문이다.

○ 산업 구조전환에 관련된 법률로 「산업발전법」이 있으나 타 산업간 네트워크 형성을 지원하는 내용은 담고 있지 않아 제도의 보완이 필요한 것으로 보이며, 국산 조선기자재의 신뢰도와 인지도가 상승할 수 있도록 정부의 기술개발과 공동 마케팅 등에 대한 지원이 지속적으로 이루어져야 할 것으로 보인다.

○ 또한 대기업의 거래 중소기업에 대한 협력사업 지원 등을 촉진할 수 있는 제도의 강화가 필요하며, 네트워크대출제도와 현금결제보증제도의 운영 및 이용현황을 점검하여 부진한 이용실적을 향상시킬 수 있는 방안을 마련하는 것이 필요할 것으로 보인다.

○ 조선·해운업의 위기를 극복하기 위해서는 정부에서 추진하고 있는 구조조정과 함께 단기적으로 적시성 있는 금융지원이 필요하므로 적정한

산업 수요에 맞추어 선박금융을 충분히 지원하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

- 최근 일각에서는 해운 및 조선산업 불황에 대한 타개책으로 선박전문 금융기관의 설립을 주장하고 있는데, 이는 금융지원 강화 방안의 하나로 검토해 볼 필요가 있으나 동 기관의 설립으로 조선산업에 대한 신용 배분이 과다해 질 경우 산업의 구조전환을 지연시킬 가능성이 있다는 점에 유의해야 할 것이다.

# 차 례

## □ 요약

### I. 문제제기 / 1

### II. 국내 조선산업 현황 및 전망 / 3

- 1. 조선산업의 현황 ..... 3
  - 가. 글로벌 조선산업의 불황 ..... 3
  - 나. 한국 조선산업의 위기 ..... 5
- 2. 조선산업의 특징 및 전망 ..... 6
  - 가. 조선산업의 주요특징 ..... 6
  - 나. 조선산업의 전망 ..... 7
    - (1) 중국의 추격 ..... 7
    - (2) 선종별 전망 ..... 8

### III. 국내 조선산업 정책 현황 및 문제점 / 11

- 1. 국내 조선산업 정책 현황 ..... 11
  - 가. 최근 정책 동향 ..... 11
  - 나. 주요 정책 현황 ..... 12
    - (1) 부실 조선사의 구조조정 ..... 12
    - (2) 조선 및 전·후방 산업에 대한 금융지원 확대 ..... 13
    - (3) 사업 다각화와 연구개발에 대한 지원 ..... 17
- 2. 문제점 ..... 18
  - 가. 구조전환보다는 양적 구조조정 중심으로 실효성 미흡 ..... 18
  - 나. 조선기자재산업에 대한 지원 부족 ..... 21
  - 다. 하도급업체 지원 미흡 ..... 22

라. 하도급 업체의 낮은 공정거래 체감도 .....	23
마. 네트워크대출제도 및 현금결제보증제도 .....	24
IV. 해외의 조선산업 정책 및 시사점 / 26	
1. 조선산업 주도국의 변화 .....	26
2. 과거 조선산업 주도국의 정책 .....	27
가. 일본의 조선산업 정책 .....	27
(1) 1970~80년대의 구조조정 정책 .....	27
(2) 2000년대의 정책 .....	28
나. 유럽의 조선산업 정책 .....	30
3. 중국의 조선산업 현황 및 정책 .....	32
가. 조선산업 현황 .....	32
나. 조선산업 정책 .....	34
(1) 정책 현황 .....	34
(2) 선박공업조정진흥규획(船舶工業調整振興規劃) .....	37
4. 시사점 .....	39
V. 정책과제 / 42	
가. 산업 고도화를 위한 구조전환 차원에서의 지원 .....	42
나. 조선기자재산업 발전을 통한 부가가치 증대 .....	45
다. 공정경쟁 여건 조성을 통한 경쟁 활성화로 조선산업 고도화 .....	46
라. 중소 협력업체 지원 .....	47
마. 기타 .....	48
(1) 국제협력 .....	48
(2) 선박금융의 활성화 .....	48

□ 참고문헌

## 표 차례

[표 1] 조선산업의 수출현황과 비중(06-09년) .....	6
[표 2] 한국과 중국의 수주량 및 수주잔량 .....	7
[표 3] 선종별 장기 신조선 수요전망(Base case) .....	9
[표 4] 주요조선업체 생산품목 .....	10
[표 5] 수송시스템 산업원천기술개발사업 산업별 지원현황 .....	18
[표 6] 조선업체에 대한 기업신용위험 상시평가 운영 지침의 주요 내용 .....	19
[표 7] 1차 구조조정 조선사 관련 하도급업체의 피해 .....	23
[표 8] 조선산업 하도급거래 공정성평가 결과(2007년) .....	23
[표 9] 네트워크대출제도 지원현황(2009년 10월 기준) .....	24
[표 10] 2009년 선박제작금융 집행률 및 집행목표 조정 .....	25
[표 11] 조선산업의 주도국 및 핵심기술 변화 .....	26
[표 12] 일본 조선산업의 규제완화 .....	30
[표 13] 유럽의 주요 조선산업 정책 현황 .....	31
[표 14] 중국 조선산업의 증장기 발전목표 .....	35
[표 15] 중국의 조선산업 지원정책 현황 .....	35
[표 16] 기획의 주요 내용 .....	38

## 그림 차례

[그림 1] 세계의 선박 발주량 및 건조능력 전망 .....	4
[그림 2] Clarkson 신규조선 가격지수(1987년=100)와 대표선종별 가격추이 ..	5
[그림 3] 네트워크대출제도의 지원구조 .....	15
[그림 4] 기존 결제 방식과 현금결제보증제도의 비교 .....	16
[그림 5] 중국 조선산업 수주량 및 건조량 .....	33
[그림 6] 중국 수주 선박의 선종 구성비 .....	34

## I. 문제제기

- 조선산업은 전,후방 산업의 연관효과 및 기술적 파급효과가 큰 산업으로, 한국의 조선산업은 2003~2008년간 수주량 및 건조량 등에서 세계 1위를 유지하였으나 글로벌 경제위기 및 중국의 추격으로 어려움에 처해 있음<sup>1)</sup>
- 조선산업 호황기의 세계적인 설비투자 과잉에서 비롯된 신규 선박가격 하락과 글로벌 경제위기로 인한 불황의 여파로 국내 주요 조선업체들은 수주량 감소, 계약취소 등의 어려움을 겪고 있음
- 반면, 중국은 막대한 외환보유고를 바탕으로 한 대대적인 금융지원, 저임금 및 풍부한 노동력 등을 무기로 수주량 및 수주잔량에서 한국을 앞서기 시작했음(2009년 10월 기준<sup>2)</sup>)
- 이와 같은 조선산업의 위기에 대응하여 정부는 2009년 4월 30일 부실조선사의 구조조정과 우량 조선사에 대한 유동성 지원을 연계하여 추진하는 것을 주요 내용으로 하는 「조선산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 발표했다
- 그 후 정부는 조선·해운산업의 경기 침체가 예상 외로 장기화될 수 있다고 판단하고, 2009년 11월 9일 해운과 조선산업 대한 추가 지원방안으로서 「조선산업 동향 및 대응방안」을 발표함
- 그러나 정부의 대응방안은 주로 부실조선사의 구조조정에 초점을 맞추어 중국의 추격에 따른 국제 조선산업의 분업체계 재편과 그에 따른 연

1) 배영일, “한국 조선산업의 경쟁력 진단”, 「CEO Information」 제690호, 삼성경제연구소, 2009

2) 박도제, "한국 조선 '트리플 1위' 중국에 내주나", 헤럴드 경제, 2009.12.8

착륙 전략을 충분히 고려하지 못하고 있다는 한계가 있음

- 이에 본 보고서에서는 국내외 조선산업 정책 현황을 살펴보고 국내 조선산업 정책의 문제점을 검토한 후, 현재의 조선산업 위기를 극복하는 동시에 산업구조의 고도화를 도모하기 위한 정책방안을 모색해 보고자 함

## II. 국내 조선산업 현황 및 전망

### 1. 조선산업의 현황<sup>3)</sup>

#### 가. 글로벌 조선산업의 불황

- 글로벌 금융위기로 인한 불황으로 2003~2008년까지 세계 1위를 기록했던 국내 조선산업은 불황을 맞이했으며, 중국의 추격으로 2009년 수주량은 중국에게 1위를 내주게 되었음
- 수요측면: 전 세계의 신규조선 발주량이 40% 급감
  - 세계경기침체로 인한 글로벌 물동량 감소가 해운경기 급락 등으로 이어져 수요가 급감하였으며 2007-2008년을 정점으로 선박의 교체수요가 대부분 마감되어 신규조선 발주량이 41.1%(2008년 1~9월) 급감함
- 공급측면: 호황기의 신·증설로 공급과잉
  - 2003~2007년간 조선산업이 호황을 구가하자 한국, 중국 등을 중심으로 조선소 신·증설 붐이 발생하여 2008년에는 580만 CGT<sup>4)</sup>의 과잉설비를 기록함

3) 이하의 부분은 배영일, “한국 조선산업의 경쟁력 진단”, 「CEO Information」 제 690호, 삼성경제연구소, 2009를 인용함

4) CGT(Compensated Gross Tonnage: 표준화물선 환산 톤수)는 조선업계에서 사용하는 톤수로, 비교적 단순했던 선종과 선형이 복잡해지면서 그동안 건조량을 표시하는데 사용하던 GT(Gross Tonnage)로는 정확한 평가가 불가능해지자 새로운 척도를 개발한 것임. 참고로 GT(Gross Tonnage: 총톤수)는 선박의 갑판 아래의 적재량과 갑판 위의 객실, 선원용 시설 등을 추가한 용적을 100입방피트=1톤으로 해서 계산함

- 특히 생산 및 설계가 비교적 쉬운 벌크선의 공급과잉이 심각함
- 기존 수주를 처리하기 위해서는 건조능력을 계속 확충해야 하므로 향후 수요가 급증하지 않는 한 과잉설비문제는 심화될 전망이다

[그림 1] 세계의 선박 발주량 및 건조능력 전망



자료: Clarkson자료, 2008. 홍성인, "위기탈출을 위한 조선산업의 자발적 구조조정 필요", 「e-KIET 산업경제정보 제425호」, 산업연구원, 2008. 및 배영일, "한국 조선산업의 경쟁력 진단", 「CEO Information」 제690호, 삼성경제연구소, 2009에서 재인용

- 가격측면: 수급 불균형으로 인한 가격 하락
  - 글로벌 경기침체로 인한 선박수요 감소와 설비 과잉으로 인한 선박 공급 능력 증가로 신규 조선가격은 하락하고 있음
    - 벌크선과 컨테이너선과 같은 저부가가치 선종의 가격하락이 두드러짐
    - 반면 글로벌 경기침체로 인한 조선산업 불황임에도 불구하고 비교적 고부가가치 선종인 LNG선의 가격은 상승함

[그림 2] Clarkson 신규조선 가격지수(1987년=100)와 대표선종별 가격추이



주: Capesize는 10~15만톤급 중대형 벌크선을 지칭

자료: Clarkson 자료, 2009. 한국조선협회, 'Weekly Shipbuilding Brief' 각호 및 배영일, “한국 조선산업의 경쟁력 진단” 「CEO Information」 제690호, 삼성경제연구소, 2009에서 재인용

## 나. 한국 조선산업의 위기

- 한국의 조선산업은 2003년~2008년간 수주량, 건조량, 수주잔량 등에서 세계 1위를 유지했던 수출주력산업이었으나 세계적 불황의 여파로 어려움에 직면하고 있음
- 조선산업은 한국의 수출주력산업으로 국내 총수출액 중 조선수출액 비중이 2009년도 1~10월(10개월) 간에 12.9%에 이르러 반도체, 자동차 등을 제치고 1위를 기록함
- 그러나 조선산업 호황기의 세계적인 설비투자 과잉에서 비롯된 신규 선박가격 하락과 글로벌 경제위기로 인한 불황의 여파로 주요 조선업체들은 수주량 감소, 계약취소 등의 어려움에 직면하고 있음

[표 1] 조선산업의 수출현황과 비중(06-09년)

(단위: 억달러, %)

구분	2006	2007	2008	2009(01~10월)
조선 <수출비중>	221 <6.8>	278 <7.5>	432 <10.2>	379 <12.9>
순수출	3255	3715	4220	2940

자료: 한국무역협회, [http://www.kita.net]

## 2. 조선산업의 특징 및 전망

### 가. 조선산업의 주요특징<sup>5)</sup>

- 조선산업은 전, 후방 산업의 연관효과 및 기술적 파급효과가 클 뿐만 아니라 높은 기술 수준과 대규모 자본, 우수한 노동력이 요구되는 산업임
- 해운, 수산, 군수, 레저 등 전방산업 뿐 만 아니라 소재, 단조, 가공, 철강, 기계산업 및 전기, 전자, 화학 등 후방산업에 대한 파급효과가 매우 큼
- 특히 첨단 IT기술의 적용이 필수적인 산업으로 선박의 건조공정이 매우 다양하고 정밀하기 때문에 높은 기술 수준과 대규모 자본, 우수한 노동력이 요구되는 산업임
- 선박수주에서 선박인도까지 소요되는 기간이 타 산업에 비해 매우 길고 자본 회전율이 낮아 선박수주에 따른 외환 위험에 장기간 노출되어 있으며 국제적인 원자재 수급 변동에 민감한 산업이라고 할 수 있음

5) 이세용, "전방산업(조선산업)과 대외변수가 기계산업에 미치는 영향", 「기계공업 CEO 리뷰」, 2008

- 초기 견적제시에서 선박건조를 완료하여 선주에 인도 될 때까지 건조공정이 매우 복잡하며 대체적으로 1.5~2년(설계기간 포함) 정도가 소요됨

나. 조선산업의 전망

(1) 중국의 추격

- 최근 불황 기간 중에 신규 수주량 확보에서 중국이 한국을 크게 추월하여, 국내 조선업체의 **2009년 수주량은 중국에 이어 2위를 차지할 것으로 전망됨**<sup>6)</sup>
- 전세계 선박발주가 미미한 상황에서 중국은 국적선을 발주(2009년 수주량의 45%가 국적선)하여 수주량면에서는 한국을 추월했으며 수주잔량 부문에서도 한국을 바짝 추격하였음

[표 2] 한국과 중국의 수주량 및 수주잔량

(단위: 만CGT)

	한국	중국	기타
수주량 ('09.1 ~ 9월)	133 (29.4%)	242 (53.5%)	77 (17.1%)
수주잔량 ('09.9월말)	5,550 (34.2%)	5,470 (33.7%)	5209 (32.1%)

자료: Clarkson 자료, 2009. 지식경제부·기획재정부·금융위원회 보도자료, “조선산업 동향 및 대응방안”, 2009.11.9에서 재인용

6) 지식경제부·기획재정부·금융위원회 보도자료, “조선산업 동향 및 대응방안”, 2009. 11.

- 중국은 막대한 외환보유고를 바탕으로 한 파격적인 금융지원, 저임금 및 풍부한 노동력 등의 비교우위를 가지고 2015년부터는 한국을 제치고 조선산업 세계 1위를 차지하게 될 것이라고 전망함
- 그러나 중국의 생산선종은 저부가가치선 위주이므로 고부가가치선종에 있어서의 한국의 우위는 2015년 이후에도 좀 더 지속될 것으로 보임

## (2) 선종별 전망<sup>7)</sup>

- 핵심 주력 부문인 상선 부문에서는 글로벌 수요급감과 공급능력 과잉이 예상됨
  - 국내 조선산업의 주력부문인 탱커, 컨테이너 등 상선 부문에서 글로벌 수요 급감과 공급능력 과잉이 예상됨([표 3] 참조)
  - 소형 벌크선 등은 5년 이내에 중국에 비해 경쟁력을 잃을 것으로 전망됨
- 그러나 고부가가치 선종에 대한 수요는 꾸준히 증가할 것으로 전망됨
  - 해양 원유개발 수요급증, 대체 에너지 개발에 따른 가스선 발주 증가 추세, 환경규제 강화 (IMO<sup>8)</sup>의 선박기인 대기오염 물질 규제 등)로 인해 고부가가치, 친환경 선박의 꾸준한 수요 증대가 예상됨
  - 따라서 Green Ship<sup>9)</sup>, 빙해선박, 크루즈선, 레저보트, LNG FPSO<sup>10)</sup>

7) 선종별 전망 자료는 Clarkson의 자료를 조선협회가 2009년 10월에 제출한 내부 자료에서 인용한 것을 재인용함

8) IMO(International Maritime Organization)는 국제해사기구로서 배의 항로, 교통 규칙, 항만 시설등의 국제적 통일을 목적으로 설립한 유엔기구중 하나임

9) 친환경선박(Green Ship)은 전세계적으로 배출가스 규제 등 환경규제가 강화되고 고유가가 지속됨에 따라 제작된 친환경 에너지 고효율 선박을 말함

/FSRU<sup>11)</sup>, 해상풍력 플랜트, 메탄 하이드레이트 채굴 및 운송선, Modular Plant<sup>12)</sup>, 항공모함 등이 신규 및 미래 성장 동력사업의 대상으로 부상하고 있음

- 그러나 국내의 주요 조선업체의 생산품목은 정상급 대기업을 제외한 대부분 기업의 생산품종은 부가가치율이 높지 않은 선종으로 구성되어 있음

[표 3] 선종별 장기 신조선 수요전망(Base case)

단위(m. cgt)

구 분	실적 (연평균, '96~'08)	2009	2010	'11~'14 (연평균)	'15~'18 (연평균)
VLCC	2.0	0.4	1.8	0.3	0.9
탱커합계	9.8	2.8	7.0	5.4	6.6
벌 커	9.2	1.3	2.9	3.4	4.0
컨테이너	7.4	0.8	4.3	6.3	8.2
가 스 선	2.4	0.4	3.1	3.1	4.2
전체합계	35.1	8.1	23.6	26.9	30.9

자료 : Clarkson 자료, 2009. 조선협회 제출자료, 2009.10.27에서 재인용

주: VLCC는 초대형 원유 운반선을 의미함

10) FPSO(Floating Production Storage and Offloading)는 해양 플랜트나 해저굴착선에서 뽑아낸 원유를 정제하고 이를 저장해서 Shuttle Tanker나 기타 이송 장소에 하역을 할 수 있는 특수선박을 의미함

11) FSRU(Floating Storage and Regasification Unit)는 저장과 기화까지 가능한 부유식 가스저장설비임

12) 모듈 플랜트(Module Plant)는 모듈공법에 의거 건설되는 플랜트(공장설비)를 뜻함. 플랜트는 일반적으로 수 천개에서 수만개의 부품으로 구성되는데 그 건설은 종래 부품을 현장에 반입 조립해왔음. 이에 반해 모듈공법에서는 플랜트를 몇 개의 큰 덩어리(모듈)로 나눠 공장에서 미리 조립해서 현장에 반입하므로 공기는 짧아지고 건설비용은 대폭 절하되는 이점이 있음

[표 4] 주요조선업체 생산품목

업체명	주요 생산품목
현대중공업	대형 탱커, 초대형 컨테이너선, LNG선 등
삼성중공업	초대형컨테이너선, 대형탱커, LNG선, FPSO 등
대우조선해양	LNG선, 대형 탱커, 초대형 컨테이너선 등
한진중공업	대형 컨테이너선 및 탱커, LNG선 등
현대삼호중공업	탱커, 컨테이너선, 벌크캐리어 등
현대미포조선	제품운반선, LPG선, 탱커, 컨테이너선 건조 등
STX 조선	제품운반선, LPG선, 탱커 등
SLS 조선	선박, 철구조물, 강선건조 등
대선조선	선박, 철구조물, 강선건조 및 수리 등
성동조선해양	선박, 철구조물, 강선건조 등
대한조선	선박, 철구조물, 강선건조 등
SPP 조선	선박, 철구조물, 강선건조 등

자료: 이현식, “조선기자재산업의 고부가가치화 전략”, 한국조선기자재연구원, 부산테크노포럼 20차 발표자료, 2007

## Ⅲ. 국내 조선산업 정책 현황 및 문제점

### 1. 국내 조선산업 정책 현황

#### 가. 최근 정책 동향

- 정부는 2008년 말부터 신규 선박 수주가 사실 상 중단되어 조선사들의 제작자금 부족문제가 심화되자, 2009년 4월 30일 「조선산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 발표함
  - 동 방안은 부실 조선사의 구조조정과 우량 조선사에 대한 유동성 지원을 연계하여 추진하는 것을 주요 내용으로 하고 있음
  - 구체적으로 정부는 우량 조선사와 중소 협력업체에게 제작금융 등 유동성을 적극 지원하되, 한계·부실 조선사에는 지원을 제한함으로써 가용 재원을 효율적으로 사용할 계획임을 밝힘
- 그 후 정부는 조선산업뿐만 아니라 해운산업의 침체가 예상 외로 장기화될 수 있다고 판단하고, 2009년 11월 9일 해운과 조선산업 대한 추가 지원방안으로서 다음을 주요 내용으로 하는 「조선산업 동향 및 대응방안」을 발표함
  - 우량 조선사에 대한 일시적 유동성지원, 국내 조선사에 선박을 발주한 선사들에 대한 유동성지원 등 금융지원의 활성화
  - 현재 추진 중인 8개 중소조선사에 대한 구조조정과 병행하여, 앞으로도 채권금융기관 주도로 업체별 자금상황 등을 밀착 점검하고 ‘상시 구조조정’을 지속적으로 추진

- 중장기적으로는 우량조선사의 사업다각화 및 핵심원천기술 확보, 조선기자재 직수출 활성화를 통한 국내 조선산업의 수출경쟁력을 유지

## 나. 주요 정책 현황

### (1) 부실 조선사의 구조조정

- 24개 중소조선사를 대상으로 3차례 신용위험평가(1월, 3월, 6월)를 거쳐 14개사에 대해 자금지원과 구조조정을 추진중임
  - B등급(6개사) : Fast Track을 통한 자금지원
  - C등급(6개사) : 3개사는 워크아웃 MOU 체결, 3개사는 워크아웃 중단
  - D등급(2개사) : 각각 회생절차, 경매절차 진행중
  - 그러나 업황 침체 지속과 조선업의 구조적인 특성 등으로 인해 워크아웃을 통한 경영정상화 추진에 어려움을 겪고 있음
    - 조선업의 구조적인 특성이라 함은 워크아웃 진행 시 선주측의 선수금 환급보증서(RG) 콜 행사 가능성, RG 제공 중소 보험사의 신규자금 지원여력 미흡, 조선사의 자구수단 부족 등을 의미함
- 채권금융기관 주도로 업체별 자금상황 등을 밀착 점검하고, 상시 구조조정을 지속 추진 중임
  - 관계부처 협의 등을 통해 구조조정 조선사에 대한 사업전환(수리조선소, 블록공장 등) 타당성 등을 검토 중임
- 특히, 타 업종으로 전환하는 중소 조선사에 대해서는 ‘사업전환 지원자

금'(중소기업진흥공단)을 지원하는 등 고용과 지역경제 위축을 최소화하기 위한 방안도 추진할 계획임

## (2) 조선 및 전·후방 산업에 대한 금융지원 확대

### (가) 선박제작금융 확대

- 수출입은행(이하 '수은')과 수출보험공사(이하 '수보')의 제작금융 지원금액을 늘려 중소기업의 경영안정을 지원하고자 함
  - 기존 대비 약 2배(4.7조원→9.5조원)로 늘리고 이 중 중소 협력업체 및 우량 중소 조선사에 대한 지원금액 7조원을 배정하여 중소기업의 경영안정 자금으로 지원하고자 함
  - 신용위험이 적은 우량 기업이 수은의 신용공여한도 제한으로 인해 자금을 조달하는데 어려움을 겪는 경우에는 금융위 특별승인을 통해 신용공여한도 제한을 완화함
  - 또한 수보 현금결제보증의 보증조건<sup>13)</sup>도 완화하며 필요 시 각 조선사에 대한 수은 제작금융 자금지원한도를 상향조정함

### (나)선박금융 활성화

- 선주들이 선박금융을 조달하는데 어려움을 겪고 있는 점을 감안하여 국내외 우량 선주에 대해 약 11.5조원의 선박금융을 지원함
- 선주가 금융지원 요청시 「수은 '직접대출'(또는 유럽 등 해외은행) +

13) 현행조건은 최근 1년간 수출실적 1조원 이상, 신용등급(수보 신용등급 B이상, 회사채등급 A-이상, 주거래은행 A-이상 중 하나), 차입금비율(차입금/자기자본) 200% 이하 등임

수보 '증장기수출보험' 패키지 프로그램의 마련을 검토 중임

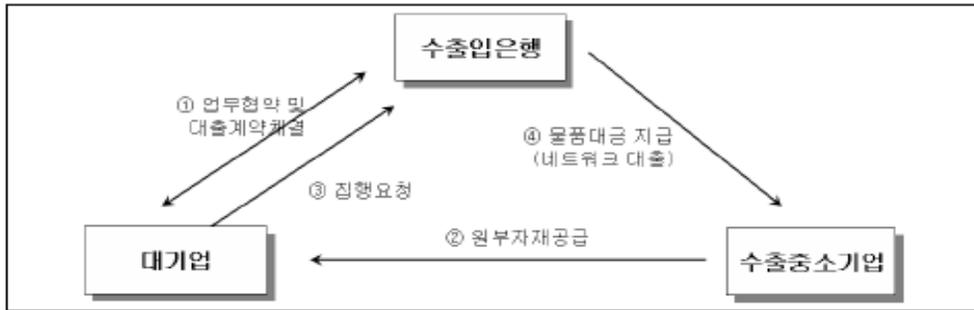
- 선박 담보가치 하락에 따라 발생하는 추가 담보제공금액의 일정 부분을 수  
은·수보가 분담<sup>14)</sup>하도록 검토하여 상황이 호전될 때까지 한시적으로 운영함
- 수보 증장기수출보험 부보율을 확대하여 1년간 한시적으로 현행 95%에  
서 개선, 100%까지도 추진함
- 선박금융을 제공한 금융기관의 과실이 없다면 대출금액 전액 보상 가능  
하도록 하고 1년 후 재평가를 통해 연장여부를 결정함

#### (다) 수출중소기업 네트워크대출제도

- 중대형 조선사에 수출용 원부자재를 납품하는 협력업체의 자금사정을  
개선하기 위해 수은이 2009년 3월 새롭게 도입한 제도로써, 수은이 차주  
(중대형 조선사)를 대신하여 수출용 원부자재를 납품하는 중소 협력업체  
에 납품대금을 직접 입금해주는 제도임
- 지원구조
  - 명목상 차주는 중대형 조선사이나, 대출금은 중소 협력업체에 지급됨
  - 즉, 중소 협력업체가 조선사 앞으로 원부자재를 납품하면 수은이 즉시  
해당 중소 협력업체의 계좌에 대금을 입금하게 됨

14) 분담방식은 수은 LTV(Loan To Value, 담보인정비율) 요건 완화, 수보 증장기수출보험 부보  
등임

[그림 3] 네트워크대출제도의 지원구조



자료: 수은 보도자료, “수출입은행, 중소기업 협력사 앞 4조원 규모의 자금 추가 지원”, 2009. 3. 16

□ 지원대상

- 지원대상은 선박, 플랜트 등 수출 및 외화 가득효과가 크고 협력업체 수가 많은 업종임
- 우선 중대형 조선사 위주로 시행하되, 점차 타 업종으로 제도의 적용 범위를 확대하기로 함

(라) 수출납품대금 현금결제보증제도

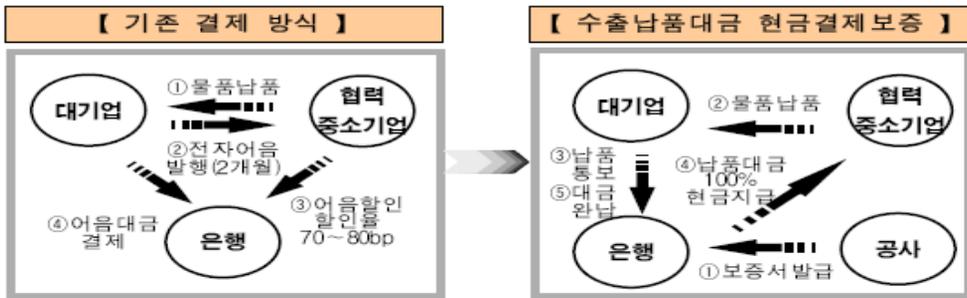
- 수보의 보증을 기반으로 수출기업의 중소기업 협력업체가 어음을 할인 없이 즉시 현금화할 수 있도록 하는 제도로서 2009년 4월 도입됨

□ 지원구조

- 중소기업 협력업체의 물품납품 후 수출기업(대기업)이 은행에 이를 통보하면 은행이 납품업체에 대금을 전액 현금으로 지급함

- 지급이후 대기업이 이를 상환하며, 만일 대기업이 상환하지 못하면 수보가 은행에 보상함
- 반면 기존의 결제방식 하에서는 중소 협력업체의 물품납품 후 대기업은 전자어음으로 결제하고, 납품업체는 은행에서 어음할인을 통해 대금을 회수함

[그림 4] 기존 결제 방식과 현금결제보증제도의 비교



자료: 관계부처합동 보도자료, “경제위기 극복과 수출동력 확충을 위한 수출 진흥 대책, 2009. 4. 16

□ 지원대상

- 지원대상은 신용도 B급 이상, 회사채·주거래은행 신용등급 A- 이상의 업체이며, 지원한도는 중소 협력업체의 납품실적 및 결제기간을 반영하여 산정함
- 자금사정이 어려운 조선·자동차·전자 분야 수출기업의 중소납품업체 10,000개사에 대해 우선 지원함
- 조선사의 경우 수보가 선수금환급보증서(RG) 발급을 보증한 우량 중소 조선사를 지원하는 것을 원칙으로 하되, 필요시 타 조선사도 선별 지원함

### (3) 사업 다각화와 연구개발에 대한 지원

#### (가) 사업 다각화 및 조선기자재산업의 지원

- 사업리스크 분산을 위해 녹색성장과 연계한 신재생에너지사업 등으로 사업 다각화를 추진 중임
  - 녹색인증제<sup>15)</sup> · 녹색브리지론 도입, ESCO사업<sup>16)</sup> 활성화 등 투자기반을 마련함
- 조선기자재 글로벌지원센터 설립을 통해 기자재 직수출 활성화 및 신속한 글로벌 A/S 기반을 구축함
  - 2009년 추경 30억원 반영 (2010년 이후부터 A/S 등 글로벌 네트워크지로 확대추진)
  - 2009년 12월 중국 Marintech China 2009, 2010년 독일 SMM, 그리스 POSIDONIA, 한국 국제조선해양산업전(창원) 등 관련 전시회에 적극 참여예정임

#### (나) R&D 지원 현황

- R&D 지원은 ‘수송시스템 산업원천기술개발사업’ 지원을 통해서 이루어지고 있으나 ‘07년 및 ‘08년 R&D사업 규모 및 배분현황 비교 시, 자동

15) 정부가 녹색기술에 대한 투자를 활성화하기 위해 도입한 제도임. 특정 기술과 사업이 녹색분야인지 가려낸 뒤 지원을 해 주는 방법으로 민간자본의 유입을 적극적으로 이끌어 내기 위한 제도임 (서울신문, 2009년 11월 3일)

16) Energy Service Company를 뜻하며 에너지 절약 사업을 의미함

차는 20.5% 증가한 반면 조선은 8.3% 증가하는데 그쳐 절대금액은 소폭 증가했지만 상대적 비중은 감소했음

[표 5] 수송시스템 산업원천기술개발사업 산업별 지원현황

구분	2007년				2008년			
	과제수 (건, 비중)		정부지원금 (억원, 비중)		과제수 (건, 비중)		정부지원금 (억원, 비중)	
자동차	69	74.2	273	69.5	55	69.6	329	71.4
<b>조선</b>	<b>23</b>	<b>24.7</b>	<b>108</b>	<b>27.4</b>	<b>23</b>	<b>29.1</b>	<b>117</b>	<b>25.4</b>
기타	1	1.1	12	3.1	1	1.3	15	3.2
합계	93	100	393	100	79	100	460	100

자료 : 지식경제부 제출 자료, 2009.8.18

## 2. 문제점

가. 구조전환보다는 양적 구조조정 중심으로 실효성 미흡

- 정부의 부실조선사에 대한 구조조정 및 사업전환 정책은 주로 부실기업의 퇴출 및 내실화만을 도모하고 있으므로 생산경쟁국의 전략 및 보다 장기적인 산업구조 재편 등을 고려하지 못하고 있음
- 조선업체에 대한 신용위험평가 기준은 [표 6]과 같은데 이에 의하면 주요 평가 내용이 기업경영의 부실 정도일 뿐이므로 산업구조재편과 같은 질적측면에 대한 고려가 없음

[표 6] 조선업체에 대한 기업신용위험 상시평가 운영 지침의 주요 내용

평가대상		주채권은행의 신용공여액 50억원 이상인 조선사로서 RG 미발급률 증가, 손실급증 등으로 경영애로가 있는 기업
세부 평가 지표	재무위험	차입금의존도, 선수금 대비 현금성자산 유보율, 매출액순이익률 등
	경영위험	경영진의 평판, 소유 및 지배구조 등
	영업위험	산업내 지위, 선박건조 경험, 수주잔고, 수주잔고대비 RG 발급률, 건조설비 완료여부 등
	기타	권리침해 여부, 연체발생 이력 등
절차		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지침에 따라 주채권은행이 평가하고 평가결과에 따라 기업구조조정촉진법 및 채권은행협약에 따라 처리</li> <li>- 타 채권은행이 주채권은행의 평가등급에 이견이 있는 경우 검증작업반을 통해 조정</li> </ul>
평가등급 및 사후관리	A등급	[정상적으로 영업을 가능한 기업] 정상적으로 영업을 유지할 수 있도록 자금지원
	B등급	[부실징후기업이 될 가능성이 있는 기업] 경영개선 노력 필요성을 권고하고 자금지원 심사시 반영
	C등급	[부실징후기업에 해당되나 경영정상화 가능성이 있는 기업] 워크아웃(채권행사 유예, 경영정상화 계획 수립 후 구조조정, 채권재조정, 신규자금 지원 등)
	D등급	[부실징후기업에 해당되며 경영정상화 가능성이 없는 기업] 퇴출, 청산 또는 법정관리

자료: 전국은행연합회 보도자료, “건설 및 조선업체에 대한 기업신용위험 상시평가 운영 지침 마련”, 2008.12.31. 전용수, 조선산업 구조조정 및 국제경쟁력 강화 방안, 국회 예산정책처, 2009에서 재인용

- 저부가가치선종 생산 기능의 회복을 지원하는 것은 투입되는 양적 재정 규모에 비하여 그 효과성이 의문시됨

- 구조조정 대상이 되는 조선소는 중소형 조선소이며 이들의 생산 포트폴리오는 소형벌크선 등의 저부가가치 선종과 유력한 경쟁국인 중국에 비해서 아직은 비교 우위를 유지하고 있는 화학선 등의 특수선으로 구성되어 있음
- 인력 조달, 금융 지원 가능 규모, 설비 규모 등을 고려하면 저부가가치 선종에서는 중국에 비해 비교 열위를 가지게 될 것임
- ※ 그러나 화학선 등의 특수선 분야에서는 아직 중국에 대해 기술적인 비교 우위를 가지고 있어서 향후 수년간의 수익은 기대할 수 있음
- 현재의 정책에서도 구조전환과 관련된 부분들을 찾아 볼 수 있으나 부실기업만을 대상으로 하거나 구조전환에 필요한 정보제공 기능이 취약하다는 한계가 있음
- 정부도 구조조정 조선소에 대한 사업전환 타당성을 검토하고 있으나 구조조정 대상이 되는 부실기업만을 대상으로 하고 있음
- 타 업종으로 전환하는 중소 조선사에 대해 ‘사업전환 지원자금’을 지원하는 정책이나 사업다각화 지원 정책도 구조전환 지원과 관련 있지만 개별 중소기업들이 혜택을 받는 데는 어려움이 있음
- 저부가가치 사업분야가 아닌 고부가가치 신성장동력 분야에 대한 구체적이고 정확한 사업전환계획서를 작성하는 것은 대형조선소가 아닌 중소조선소의 기획 능력이나 정보수집 능력으로는 한계가 있음
- 여러 분야의 중소기업들이 전략적 제휴나 결합을 통해 신성장동력 분야로 진출하려고 하여도 관련 기업간의 정보 교환, 자원공유 등이 용이하지 않음

나. 조선기자재산업에 대한 지원 부족

**한국 조선 기자재 산업의 현황<sup>17)</sup>**

- 조선 기자재 분야는 유럽, 일본 등의 과거 조선산업 선도국의 경우 브랜드  
화하여 현재까지도 고부가가치를 창출하고 있는 분야이지만 국산 조선 기자  
재는 한국 선박에서조차도 낮은 비율로 탑재되고 있는 상황임
- 조선기자재의 비용은 선가의 60~70% 정도의 높은 비중을 차지하지만 해  
양구조물 등의 고부가 선박에서는 기자재의 국산화율이 30%수준에 머물러  
있음
- 엔진, 보일러 등 핵심 제품은 선주가 해상안전·국제인지도 등을 고려, 특  
정 기자재 메이커를 지정하는 등 진입장벽이 높은 편임
- 조선 기자재는 다품종 소량생산이 주류를 이루는 주문생산방식에 따라 생산  
되므로 대부분 중소기업에 의해서 생산되고 있는데, 조선기자재산업은 고부  
가가치 기자재의 생산기술 부족으로 어려움을 겪고 있으며 현재 생산 가능  
한 고부가가치 기자재도 낮은 인지도와 마케팅 전략의 부족 때문에 실적이  
부진함

- 조선 분야에서의 중국의 맹추격을 고려하면 조선강국의 지위를 이용한  
국산 기자재의 브랜드화와 유통망 확보를 서둘러야 하나 대부분의 업체  
가 중소기업이라서 기업자체적인 능력만으로는 경쟁력 확보가 어려움

- 고부가가치 기자재 산업이 발전하게 되면 중국 등 후발국의 부상은 경

17) 김영주 등, "조선기자재산업의 국제 분업구조 분석과 발전전략". 한국마린엔지  
니어링학회, 2006

쟁국으로서의 위협이 아니라 조선기자재 수출시장 확대를 의미하므로 장기간에 걸쳐 고수익을 얻을 수 있는 기회가 될 수 있음

- 그러나 대부분 중소기업으로 구성된 기자재 업체의 자체적인 노력만으로는 고급설계 인력의 부족, 고부가가치 첨단 원천 기술의 부족, 브랜드화 전략과 홍보 등 마케팅 전략의 부족과 같은 다방면의 역량 부족을 겪고 있으나 이를 해결하기 위한 정부지원은 부족한 실정임
- 현재 추진중인 ‘조선기자재경쟁력강화사업’에서는 시급한 과제였던 공동 A/S 지원체제 구축 및 조선기자재 글로벌 지원센터 설립을 위해 총 30억원을 투입할 예정임
- 그러나 동 사업의 기간은 2009년 6월부터 12월까지이며 총 30억원 중 27.5억원은 ‘조선기자재 글로벌 지원센터’ 건립에 사용되고 2.5억원만을 그 외 활동에 사용하는 것을 내용으로 함

#### 다. 하도급업체 지원 미흡

- 현재 일부 중소조선사의 구조조정이 진행되고 있으며, 이 과정에서 관련 하도급업체의 피해가 발생하고 있음
- 부산조선기자재조합에 따르면, 2009년 1월 말의 1차 구조조정 대상 조선사 4개사와 관련하여 총 47개의 하도급업체가 190억원의 피해를 입은 것으로 집계되었음([표 7] 참조)
- 중소조선사의 구조조정은 내년에 더욱 본격화될 것으로 예상되나, 구조조정 과정에서 하도급업체의 피해를 최소화하기 위한 지원이 미흡한 실정임

[표 7] 1차 구조조정 조선사 관련 하도급업체의 피해

	C&중공업	대한조선	진세조선	녹봉조선	합계
피해업체 수(개사)	20	20	20	13	47 <sup>1)</sup>
피해금액(백만원)	4,796	3,423	8,204	2,587	19,010

주: 1) 중복되어 집계된 업체로 인해 개별 피해업체 수의 합이 전체 피해업체의 수와 일치하지 않음

자료: 부산조선기자재조합 자료, 주현 등, “경제위기 발생 이후 하도급거래의 현안 및 정책과제”, 「Issue Paper」, 산업연구원, 2009에서 재인용.

라. 하도급 업체의 낮은 공정거래 체감도

- 공정거래위원회가 2009년 1월에 발표한 ‘2007년 하도급거래 공정성평가’<sup>18)</sup> 결과에 따르면, 조선산업의 경우 원사업자에 비해 수급사업자의 공정성 체감도가 낮은 것으로 평가되었음
- 수급사업자의 공정성 체감도가 가장 높은 부문은 ‘납품 및 대금지급’ 부문, 가장 낮은 부문은 ‘상생협력’ 부문인 것으로 나타났음([표 8] 참조)

[표 8] 조선산업 하도급거래 공정성평가 결과(2007년)

구분	하도급 계약체결	하도급 대금지급	납품 및 대금지급	상생협력	평균
수급사업자	64.5	63.4	<b>72.6</b>	<b>49.4</b>	64.2
원사업자	75.5	84.2	90.7	65.3	81.2

자료: 공정거래위원회 보도자료, “조선·화학업종 중소 수급업체, 대기업 하도급거래 공정성 64.9점”, 2009. 1. 14를 이용하여 국회입법조사처 재작성

18) 공정거래위원회는 조선·화학업종 704개 업체를 대상으로 ‘2007년 하도급거래 공정성평가’를 실시하고 그 결과를 2009년 1월에 발표하였는데, 대상업체는 ①수급사업자가 50개 이상인 원사업자 14개 업체(조선 7, 화학 7), ②이들과 거래경험이 있는 수급사업자 690개 업체(조선 283, 화학 407)임

마. 네트워크대출제도 및 현금결제보증제도

- 정부는 2009년 4월 30일 발표한 「조선산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」에서 네트워크대출제도와 현금결제보증제도의 올해 집행목표를 각각 4조원, 3조원으로 설정함
- 수은의 담당자에 따르면, 네트워크대출제도의 경우 2009년 10월을 기준으로 약 2조 2천억원이 집행되어 목표액 대비 55%의 집행률을 보임
  - 10개 업체에 최저 2백억원, 최고 6천억원의 자금이 지원됨([표 9] 참조)

[표 9] 네트워크대출제도 지원현황(2009년 10월 기준)

(단위: 억원)

업체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	합계
금액	3,700	6,000	2,200	800	2,800	1,400	1,000	1,300	2,600	200	22,000

주: 담당자의 요청에 의해, 업체명은 알파벳으로 처리함

자료: 수출입은행 제출자료, 2009. 11. 10

- 현금결제보증제도의 경우 2009년 10월을 기준으로 약 1조 7,218억원이 집행되어 목표액 대비 57%의 집행률을 보임
- 정부는 2009년 11월 9일 발표한 「조선산업 동향 및 대응방안」에서 수은·수보의 선박제작금융 집행실적을 고려하여, 올해 총 집행목표액은 유지한 채 제도별 집행목표액을 조정함
- 수은 네트워크대출 미 집행액 5천억원을 제작금융 자금으로 전환하여, 네트워크대출 집행목표액을 5천억원 하향조정하고 대신 제작금융 집행목표액을 5천억원 상향조정함

[표 10] 2009년 선박제작금융 집행률 및 집행목표 조정

(단위 : 억원)

구분		'09년 집행목표 (09.4.30 발표)	'09.10월말 집행실적(집행률)	'09년 집행목표 조정
수은	제작금융 <sup>1)</sup>	25,000	22,132(89%)	(+)5,000
	네트워크대출	40,000	21,802(55%)	(-)5,000
수보	현금결제보증	30,000	17,218(57%)	-
합계		95,000	61,152(64%)	-

주: 1) 선박 착공 시부터 인도 시까지 선박 건조에 필요한 자금을 수출자 또는 제작자 앞으로 지원하는 금융임

자료: 지식경제부·기획재정부·금융위원회 보도자료, “조선산업 동향 및 대응방안”, 2009.11.9

- 네트워크대출 미 집행액이 제작금융 자금으로 전환된 것은 집행률이 제작금융에 비해 높지 않은 것으로 나타났기 때문임
- 네트워크대출제도의 시행기간이 약 5개월에 불과하므로 아직 제도를 평가하기에는 이르다고 볼 수 있지만, 집행률 측면에서 보면 중소기업체에 대한 지원 제도로서의 실효성이 높지 않은 것으로 볼 수 있음
- 집행률이 높지 않은 원인으로는 신규 선박의 수주량이 적어 조선사의 하도급업체 상품에 대한 수요가 발생하지 않은 점과 관련 기업들이 제도의 이용을 꺼리는 점 등이 지적되고 있음

## IV. 해외의 조선산업 정책 및 시사점

### 1. 조선산업 주도국의 변화

- 조선산업은 글로벌 단일 시장, 규모의 경제 등의 특성으로 인해 생산성, 기술력 및 원가 경쟁력을 보유한 일부 국가 및 기업이 세계시장을 주도함
- 그러나 경쟁력을 상실한 국가도 조선산업의 높은 전후방 효과 및 방위 산업으로서의 특성 때문에 산업을 유지하려는 경향이 강하고, 이로 인해 글로벌 경쟁이 더 심화되기도 함
- 조선산업의 주도국 위상은 강선(鋼船) 등장 이후 1950년대까지는 영국, 1960년대 이후에는 일본이 차지하고 있었으나, 1990년대 중반 이후부터 한·중·일 3국간 주도권 다툼이 진행되어 2000년대 들어서는 한국이 주도국 위상을 유지하고 있음([표 11] 참조)

[표 11] 조선산업의 주도국 및 핵심기술 변화

연도	선박	주도국	핵심기술	특징
~1800	목선 (木船)	-	-	
1800~1950	강선 (鋼船)	영국	리벳 <sup>1)</sup> 을 이용한 강선제작 능력 확보	- 강선 전함을 리벳으로 건조 - 리벳건조 방식을 상선, 여객선에 확대 적용
1960~1990	강선 (鋼船)	일본	용접을 이용한 블록 가공 <sup>2)</sup>	- 1920년대 미국에서 개발된 용접·블록 공법을 1953년 도입 - 용접 건조 자동화 설비 구축

연도	선박	주도국	핵심기술	특징
				- 제1차 오일쇼크 이후 급증한 유조선과 컨테이너선 수요에 적절히 대응
2000~	강선 (鋼船)	한국	설계 전문인력의 맞춤설계로 선박 의 대형화·고급 화 추구	- 1970년대 대기업을 조선사업 착수로 처음부터 세계 수준의 조선소 건립 - 1980~90년 조선산업 침체에 구조조정과 투자를 통해 대형화 - 우수 설계 전문인력 양성 - 2000년대 다양화/대형화 추세에 호기를 맞아 주도권 장악

주: 1) 리벳공법이란 강철판을 포개어 뚫려 있는 구멍에 리벳(머섯모양의 굵은 못)을 꽂은 다음 머리부분을 두들겨서 접합하는 방식으로 배를 건조하는 공법임

2) 용접·블록 공법이란 배의 조각에 해당하는 블록들을 각각 만든 후 용접으로 붙여서 조립하는 공법임

자료: 배영일, “한국 조선산업의 경쟁력 진단”, 「CEO Information」 제690호, 삼성경제연구소, 2009

## 2. 과거 조선산업 주도국의 정책

### 가. 일본의 조선산업 정책

#### (1) 1970~80년대의 구조조정 정책

- 일본은 오일쇼크가 발생했던 1970~80년대의 조선업계의 불황에 대처하기 위해 두 차례에 걸쳐 대폭적인 구조조정을 실시함

□ 1차 구조조정(1970년대)

- 1976년 11월 일본 정부는 수주급감 및 공급과잉으로 인한 조선업계의 경영난 해소를 위해 조업단축을 권고함
  - 그러나 이러한 정책적 권고는 공급과잉에 대한 근본적인 해결책이 되지 못하였음
- 이에 1978년 7월 일본 정부는 보다 근본적인 대책을 마련하여, 5천톤 이상의 선박 건조가 가능한 도크를 보유한 61개사의 생산설비를 35% 감축하기로 결정함
  - 건조도크의 수를 138기에서 73기로 감축하였으며, 생산설비는 997만 CGT에서 619만CGT로 36.6% 감축함

□ 2차 구조조정(1980년대)

- 1986년 6월 일본 정부는 급격한 엔고로 인한 국제경쟁력 저하에 대처하기 위해 조선업계의 전체설비를 1987년까지 20% 감축하여 업계를 7~8개 그룹으로 재편성하기로 결정함
  - 업계를 전국 44사 22개 그룹에서 26사 7~8개 그룹으로 재편성하고 도크를 1개만 보유한 중소 조선사는 정리, 도태시킴
  - 건조도크의 수를 73기에서 47기로 감축하였으며, 생산설비는 603만 CGT에서 460만CGT로 23.6% 감축함

(2) 2000년대의 정책

- 일본의 조선산업은 2000년대에 들어서도 원가상승, 노동인력의 노령화, 선가하락 및 수주상황 악화 등으로 어려움이 지속됨

- 반면 한국과 중국은 적극적인 설비투자 등을 통해 1980~90년대에 경쟁력을 크게 강화하여 신흥 조선국으로 급부상하였으며, 일본은 약 40년간 유지해 왔던 조선산업 주도국으로서의 위상을 잃을 위기에 처함
- 이러한 위기의식 하에 일본 정부는 2003년 6월 「일본 조선산업의 비전과 전략」이라는 보고서를 통해, 21세기 일본 조선산업의 비전, 기본전략 및 세부전략을 제시함
- 동 보고서는 조선산업을 향후에도 일본에 있어 꼭 필요한 산업으로 인식하고, 일본 조선산업의 비전을 ‘세계 해운·조선의 중심적 역할을 위한 기반 확립’으로 설정함
- 그리고 이를 위해, i) 국제경쟁력 확보의 전환점이 되는 해로 설정한 2010년까지 세계 조선시장 규모의 1/3에 해당하는 **1,000만GT 규모의 생산거점을 국내에 유지하며**, ii) **세계 해운·조선산업을 선도할 수 있는 기술력을 확보**하는 것을 목표로 제시함
- 기본전략으로는 △대내적인 경쟁촉진을 위한 정책수단 도입, △세계 공통의 규범 마련을 통한 공정한 경쟁조건 확립, △범용선을 중심으로 종합경쟁력 강화, △해사클러스터(maritime cluster)를 이용한 새로운 연구개발 방식의 추진을 제시함
- 또한 일본정부는 그간의 시설감축 위주의 구조조정 정책이 오히려 일본 조선산업의 경쟁력 저하를 초래했다고 판단하고 건조량, 설비 등에 대한 규제를 완화 내지 폐지함([표 12] 참조)

[표 12] 일본 조선산업의 규제완화

구분	기존 규제내용	완화내용
총량규제	- 총 건조능력을 460만CGT로 제한(대형설비) - 설비에서 건조 가능한 최대선형규제(GT, 길이, 폭)	- 세계 조선시장 수급균형 유지
Scrap & Build	- 특정 건조설비의 최대 건조선형이 증가할 경우 증량분 만큼 Scrap	- 동 원칙 폐지(80% Scrap 권장)
병렬건조	- 동일설비 내에서 1.5척까지 동시건조 허용	- 규제 완전 폐지 - 설비의 효율성 제고
VLCC dock	- VLCC dock 증설규제 - 호칭능력 변경규제	- 규제 완전 폐지 - 잉여설비 이설 허용
설비사용	- 수리설비에서 신조 금지	- 규제 폐지
최대 건조선형	- 5,000GT이하 설비의 경우 설비확장 20%이내 제한 - 5,000GT이상 설비의 경우 S&B원칙 적용	- 설비구분 제한 폐지 - 소형설비의 확장은 20% 이상 가능

자료: 김진근 등, “경남 조선산업의 경쟁력 유지·강화 방안”, 경남발전연구원, 2008

#### 나. 유럽의 조선산업 정책

- 유럽의 조선산업은 1970년대에는 시장 점유율이 30% 이상에 달하였으나, 현재는 10% 이하로 감소함
- 그러나 크루즈선과 가스선 등 고부가가치 선종에 특화하는 전략을 추구하여 이들 시장에서 확고한 지위를 구축하고 있음
- 특히 유럽의 조선소들은 선박용 엔진과 같은 일부 핵심 기자재를 제조할 수 있는 원천기술을 보유하고 있어 부가가치 경쟁 측면에서 우위를 보이고 있음

- 유럽의 조선산업 정책은 역내 조선산업의 경쟁력 강화와 역내 시장의 공정경쟁 토대확보, 그리고 역외 국가의 불공정경쟁 대응 차원에서 시행되어 왔음
  - 유럽의 각국 정부는 EU의 제6, 7차 지침에 따라 TDM(Temporary Defensive Mechanism)에 근거하여 조선산업에 직·간접 보조금을 지원해 왔으나, 이러한 운영보조금 지원이 유럽 조선산업의 경쟁력 강화에 도움이 되지 않는다는 판단을 하게 됨
    - 이에 운영보조금을 폐지하고 대신 연구·개발·혁신보조금, 지역보조금 등을 도입함
  - 유럽의 주요 조선산업 정책 현황은 아래의 [표 13]과 같음

[표 13] 유럽의 주요 조선산업 정책 현황

구분	주요 내용	제정시기
제6차 지침	- 극동지역과 역내 조선소간 선가 차 비교 및 보조금 한도 설정	1986. 12
제7차 지침	- 지원내용에 대한 투명성 제고를 위해 보조조치에 대한 보고의무 및 모니터링 강화 - 적용기간(1991~1998년)	1990. 12
Council Regulation No.1540/98	- 계약연계 운영보조금(2000년 말 폐지) - 조선소 폐쇄 및 구조조정 보조금 지급의 엄격한 기준 도입 - 조선산업 혁신지원 보조금 신규 도입 - 적용기간(1999~2003년)	1998. 5
TDM (Temporary Defensive Mechanism)	- 2000년 말 폐지된 운영보조금 재도입 - 대상선박은 컨테이너선, 정유 및 화학제품 운반선, LNG선 - 보조한도는 계약선가의 최대 6% - 유효기간은 2002. 10~2005. 3. 31, 혹은 한-EU 조선분쟁1) 해결 시까지	2002. 10

구분	주요 내용	제정시기
LeaderSHIP 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 유럽 조선산업의 기술혁신 촉진 및 지적재산권 보호 강화</li> <li>- 첨단 조선기술 유지를 위한 R&amp;D 자금 적극 지원</li> <li>- 숙련 기능인력 유치를 위한 조선산업 이미지 개선 활동 전개</li> <li>- 대형 여객선의 국제규정 강화</li> </ul>	2003. 7
New Framework on State Aid to Shipbuilding	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LeaderSHIP 2015 발표 후 정책에 반영</li> <li>- TDM 운영보조금과 별도로 조선소, 관련 기관, 선주 등에 직·간접 보조금 지원(연구·개발·혁신보조금, 폐쇄보조금, 수출신용, 개발보조금, 지역보조금)</li> <li>- 적용기간(2004~2006년)</li> </ul>	2003. 11

주: 1) EU가 1997년 외환위기 이후 우리 조선업체에 대한 채권단의 구조조정 조치가 정부의 보조금 지급이라고 주장하면서 우리나라를 2002년 10월 WTO에 제소한 사안.

이에 대해 WTO 분쟁조정패널은 한국 정부의 조선산업 구조조정이 WTO 협정이 규정한 보조금 지급에 해당하지 않는다고 판정함. 다만, 삼호조선 관련 개별 사안에서 수출입은행의 선수금지급보증, 선박제작금융 등이 부분적으로 보조금에 해당한다고 판정함

자료: 김진근 등, “경남 조선산업의 경쟁력 유지·강화 방안”, 경남발전연구원, 2008

### 3. 중국의 조선산업 현황 및 정책

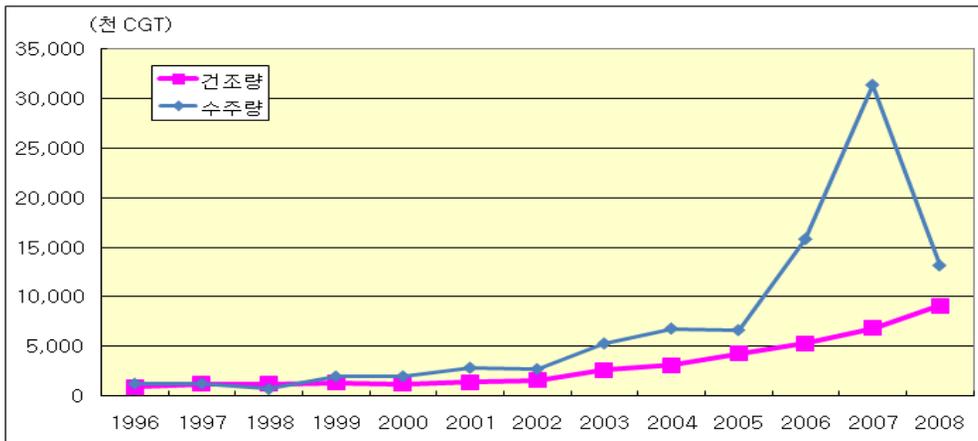
#### 가. 조선산업 현황

- 중국의 조선산업은 구조조정 및 국영기업 조직 정비를 통해 산업 효율 제고를 위한 기반을 갖추고 1998년 이후 세계시장에 본격 진출함
- 중국의 조선산업은 세계시장 호황이라는 호재를 만나면서 급속한 성장

을 이루었고 건조능력의 확장도 국가차원의 3대 조선기지 구축으로 빠르게 이루어지고 있음

- 중국 조선산업의 수주량은 2000년 194만CGT에서 2008년 1,315만CGT로 급증하였으며, 건조량도 2000년 115만CGT에서 2008년 900만CGT로 크게 증가하였음([그림 5] 참조)
- 건조량은 현재 완료단계인 3대 조선기지가 가동에 들어가면 크게 확대 될 것으로 예상되고 있음

[그림 5] 중국 조선산업 수주량 및 건조량



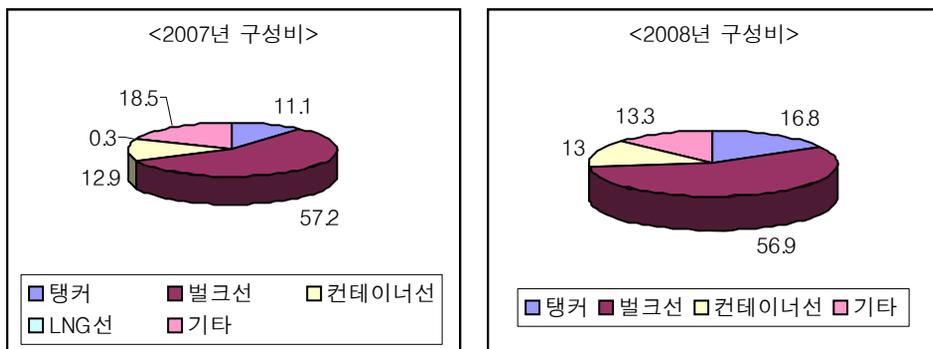
자료: Lloyd's 자료. 홍성인, “글로벌 위기 이후 조선산업의 변화와 중국 지원정책의 시사점”, 「KIET 산업경제」, 산업연구원, 2009에서 재인용

- 수주 선박의 선종은 2008년 기준 벌크선이 56.9%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 탱커(16.8%), 기타(13.3%), 컨테이너선(13.0%)의 순임
- 2007년의 경우 벌크선(57.2%), 기타(18.5%), 컨테이너선(12.9%), 탱커

(11.1%), LNG선(0.3%) 의 순임

- 부가가치가 높은 선박으로 분류되는 LNG선, 초대형 컨테이너선 등의 비중은 낮음

[그림 6] 중국 수주 선박의 선종 구성비



자료: 한국조선협회 제출자료, 2009. 10. 27 국회입법조사처 재정리

## 나. 조선산업 정책

### (1) 정책 현황

- 중국 정부가 제시한 조선산업 중장기 발전목표에 따르면, 중국 조선산업은 2015년에 한국을 추월하여 주도국이 되는 것을 목표로 하고 있음

[표 14] 중국 조선산업의 중장기 발전목표

구분	주요 발전목표	비전
2010년	- 건조능력: 2,300만DWT, 건조량: 1,700만DWT - 선박용 중·저속 엔진생산능력: 연간 450만KW - 국산기자재 탑재율: 60% 이상 - 구조조정: 장흥도 등 대형 조선기지 기본구축	주요 조선국
2015년	- 건조능력: 2,800만DWT, 건조량 :2,200만DWT - 선박용 중·저속 엔진생산능력: 연간 600만KW - 국산기자재 탑재율: 80% 이상	세계조선강국

주: DWT는 재화중량톤수(Dead Weight Tonnage)를 의미하며 선박의 적재능력을 나타냄  
 자료: 홍성인, “글로벌 위기 이후 조선산업의 변화와 중국 지원정책의 시사점”, 「KIET 산업경제」, 산업연구원, 2009

- 2003년부터 현재까지 중국의 조선산업 지원정책 현황은 아래의 [표 15]와 같이 정리할 수 있음
- 중국 정부는 특히 2조 달러가 넘는 외환보유고를 통해 금융지원을 적극적으로 실시하고 있음

[표 15] 중국의 조선산업 지원정책 현황

관련 기관	주요 내용	비고
중국국가발전 개혁위원회	- 국내 자본의 조선산업 투자 장려를 위해 2010년 이전 투자에 대해 투자액의 50%는 기업소득세 면제 - 외국기업과의 합작 장려를 위한 선박금융 대출 활성화(선박금융회사 설립후 1~5년간 영업세 면제, 6~10년간 영업세 1%)	2003. 12
국방과학 위원회 (COSTIND)	- 2015년까지 "현대적 조선모델 수립, 건조기간 및 생산효율의 선진화를 통한 국제경쟁력 강화 목표"라는 지도의견 발표	지도의견 (2004. 11)

관련 기관	주요 내용	비고
국가개발은행	- 조선소에 대해 대출한도 증액, 대출기한 연장, 3대 조선기지(환발해만지역, 양자강지구, 주장지구)의 조선소 건설 지원	-
중국수출입은행	- 선박 수출업체에 750억 위안을 대출, 수출 지원(90% 정도), 선박금융업무 다양화(수요자 신용업무 확대), 업계 혁신 및 연구개발에 정부 지원금 제공	2003~04년
	- 선박수출 신용규모 총 976척에 655억 위안 제공(79억 달러, 수출입은행 전체 수출신용의 21.3%)	1994년 이후
공업신식화부 (工業信息化部)	- 개혁 촉진, 산업체제 혁신 도모, 관리/생산수준 및 생산효율 제고 - 산업의 구조 고도화 및 최적화, 산업 자원의 종합, 운영 효율 제고 - 기술혁신 도모로 자체 연구개발 능력과 선박용 기자재 조립 능력 제고 - 기술도입과 해외진출 계속 추진, 기업의 세계시장 진출 장려 - 조선산업의 인재 양성 강화	중장기 발전계획(2006. 9)
	<단기방안> - 수출선에 대한 구매자 신용(Buyer's Credit) 확대 → 기존 수주물량의 정상 건조 지원 - 내수용 원양선박에 자금 지원 2012년까지 연장, 노후선 퇴출 장려 → 내수 선박 창출 - 향후 3년간 조선소 설비 신설 중단 → 기업 합병 및 구조조정 추진	선박공업 조정진흥 계획(船舶工業調整振興規劃)(2009. 2)
	<중장기전략> - 고기술 신형 선박, Offshore 장비, 주요 기자재 R&D 지원 → 중장기 경쟁력 제고 - 2011년까지 고부가가치선 시장 20% 점유 목표 - 연간 선박 건조규모 5,000만DWT로 확대, 세계 시장점유율 35% 이상 목표	시행세척(2009. 6)

자료: 홍성인, “글로벌 위기 이후 조선산업의 변화와 중국 지원정책의 시사점”, 「KIET 산업경제」, 산업연구원, 2009

## (2) 선박공업조정진흥규획(船舶工業調整振興規劃)

- 조선, 자동차 등 주요 산업을 담당하는 부처인 중국의 ‘공업신식화부(工業信息化部)’는 2009년 주요 정책과제로 ‘10대 산업진흥규획의 제정 및 실시’를 제시하였으며, 이에 중국 국무원 상무위원회는 10대 산업(조선, 자동차, 철강 등)의 진흥정책을 추진하기로 결정함
- 이후 국가발전개혁위원회는 ‘선박산업 진흥규획’ 초안을 마련하고 2009년 2월 국무원이 이를 심의, 의결하여 「선박공업조정진흥규획(이하 규획)」을 최종 확정함
- 규획의 주요내용
  - 중국 정부는 조선산업을 수상교통, 해양개발 및 국방에 기술장비를 제공하는 현대화된 종합성 산업이며, 철강, 화학, 방직, 장비제조, 전자 정보 등 중점 산업에 대한 파급효과가 지대한 산업으로 인식함
  - 또한 현재 중국의 조선산업에 대해 규모에서 내실 추구로 방향을 전환해야 하는 시기로 판단하고, 규획의 시행을 통해 중국 조선산업의 국제적 지위를 제고하고 국민경제 발전을 촉진하기를 기대하고 있음
  - 규획의 주요 내용은 다음 [표 16]의 6가지 내용으로 정리할 수 있음

[표 16] 기획의 주요 내용

항목	주요 내용
생산안정	- 수출선에 대한 구매자신용(Buyer's Credit) 확대 → 조선소의 생산안정(기 수주물량의 취소방지) - 조선소의 생산계획 안배 → 생산 연속성 유지
선박시장수요확대	- 노후선 대체 및 단일선체 탱커 퇴출 장려 - 원양어선, 특수선, 작업선 등 건조 확대(현행 내수용 원양선에 대한 자금지원 정책 2012년까지 연장) - 국제시장개척, 고부가가치선/Offshore 시장 점유율 확대 노력
Offshore발전	- 조선소 FPSO1) 등 Offshore 장비 연구개발 지원
수리부문발전	- 대형선, 특수선, Offshore 장비 수리개조능력 확대 및 해체산업 발전
기업합병 및 구조조정	- 주요 기업의 합병 및 구조조정 실시 - 중소기업의 구조조정 유도 - 2012년까지 현존 조선소의 설비 신설 중단
기술력강화, 혁신능력제고	- 벌커, 탱커, 컨테이너선 3대 주력 선종 업그레이드 - 고기술, 고부가가치 선박 설계능력 제고 - 기자재 연구개발 지원

주: 1) Floating Production Storage Offloading의 약자로 부유식 생산·저장설비를 의미함  
자료: 한국조선협회 제출자료, 2009. 10. 27

□ 기획의 목적 및 평가

- 기획의 목적은 단기적으로는 글로벌 금융위기에 따른 조선산업의 어려움을 해결하고, 장기적으로는 중국 조선산업 발전 상의 난관을 제거하기 위한 것으로 평가되고 있음
- 특히 동 기획의 최대 목적은 중국 조선업계의 가장 큰 관심사항이라 할

수 있는 기 수주물량 취소 방지를 위한 선박 건조자금 지원에 있으므로, 공급과잉 해소에는 도움이 되지 못할 것으로 평가되고 있음

#### 4. 시사점

- 조선산업에서 신흥국의 추격이 가속화되었을 때 선도국에서는 정부 주도의 구조조정이나 보조금 등으로 산업을 지원하였지만, 이는 장기적으로 산업구조 고도화를 지연시켜 국민경제에 부담을 초래할 가능성이 있음
  - 즉, 침체된 지역경제의 활성화나 고용 창출 등을 위해 조선업에 대한 지원을 지속하면, 조선업에 과도하게 많은 자원이 배분되고 산업 구조 조정을 지연시켜 사회적 비용을 초래할 수 있음
- 과거 조선산업 선도국들은 최종적으로 신흥국에 조선산업의 저부가가치 부분을 상당부분 이전했고, 특정 고부가가치 선종에 특화하거나 다른 국가들에 핵심 기자재나 선박금융 서비스 등을 제공하는 역할을 담당하고 있음
  - 유럽은 크루즈선과 가스선 등 고부가가치 선종에 특화하는 전략을 추구하여 이들 시장에서 확고한 지위를 구축하고 있으며, 선박용 엔진과 같은 일부 핵심 기자재를 제조할 수 있는 원천기술을 보유하고 있어 부가가치 경쟁 측면에서 우위를 보이고 있음
  - 일본 역시 조선산업의 고부가가치화를 추구하여 조선 기자재 등의 품질 면에서 우위에 있음
- 조선산업 신흥국의 설비 증설, 수요 감소 등으로 인한 공급과잉 시, 국제적 협력 없이 선도국 단독으로 수행하는 구조조정이나 지원정책은 불황 회복에 큰 도움이 안 될 뿐만 아니라 오히려 시장상황을 악화시킬 수 있음

- 선도국의 일방적인 생산량 감축 정책은 신흥국의 선도국 지위 확보를 위한 양적 확대 정책이 지속되는 경우 시장에 영향을 주지 못하므로 조선업 경기 불황을 조기 회복시키는데 큰 도움이 되지 못함
- 한편 선도국의 재정·금융 지원에 의한 생산량 유지 정책은 후발국과의 경쟁을 확대하여 시장상황을 더욱 악화시킬 수 있음
- 따라서 글로벌 조선산업 불황에 대응하기 위해 한, 중, 일 등 세계 조선산업 주도국 간 협력 및 정책 공조를 검토할 필요가 있음
  - 특히 보조금 등 시장을 왜곡할 수 있는 각국 지원조치의 시정에 있어 공통의 규범을 마련할 필요가 있음
- 조선산업 선도국에서 신흥국으로 주도권이 이전되는 데 소요되는 기간은 관련 국가들의 산업정책, 경제·사회발전 등에 따라 달라지지만, 최근 조선산업의 추세를 감안하면 조선산업의 저부가가치 부문은 조만간 한국에서 중국으로 주도권이 이전될 가능성이 큼
- 따라서 한국은 현재 시점에서 저부가가치 부문의 주도권 이전에 대비한 연착륙 정책을 수립할 필요가 있음
- 연착륙 정책의 수립 시 일본 등 과거 조선산업 선도국의 구조조정 실패 사례를 교훈 삼아 정부가 조선산업의 구조전환을 주도하기보다는 시장 친화적인 방식으로 민간 자율에 의해 추진하게 할 필요가 있음
- 또한 한국이 중국으로 조선산업의 일정 부문을 이전할 수밖에 없다는 사실을 받아들인다면, 일본이나 유럽의 경우와 같이 한국도 핵심 기자재나 선박 금융서비스 등을 중국에 제공하는 역할을 하는 방안을 고려해 볼 필요가 있음

- 그리고 조선산업 관련 국제분업 질서의 재편에 적극적으로 참여하고 있는 일본의 경우와 같이, 한국의 조선소도 중국에서 생산 시 비교우위를 가질 수 있는 사업 부문에 대하여 중국에 진출하는 방안을 검토해 볼 필요가 있음

※ 일본 조선소의 해외진출 사례

- 가와사키 조선: 1998년 중국 원양운수공사와 합작으로 장쑤성 난통 조선소를 완공했으며, 2008년 5월 제2 도크 완공으로 1만TEU급 초대형 컨테이너선 6개의 동시 건조 능력을 보유. 2010년 가동 목표로 랴오닝성 다롄시 뤼순에도 조선소를 건설 중
- 쓰네이시 홀딩스: 저장성 저우산 군도에 쓰네이시그룹 저우산조선을 건립해 벌크선 중심으로 2007년부터 건조(2010년까지 연간 30척 규모로 확장할 예정)

## V. 정책과제

### 가. 산업 고도화를 위한 구조전환 차원에서의 지원

- 조선산업만이 아닌 우리나라 산업전체의 구조전환이라는 차원에서 시장 친화적인 방식으로 조선분야를 지원하는 것이 필요함
  - 산업간 자원배분을 왜곡하지 않도록 국민 경제적 시각에서 미래 유망 사업분야로의 구조전환을 지원하는 것이 바람직한 정책 방향으로 판단됨
  - 중소형 조선사의 생산 선종이라 하더라도 건조 및 수주 비용 규모가 크기 때문에<sup>19)</sup> 조선사를 지원하는 데 소요되는 비용이 막대하지만 그로 인한 편익은 크지 않다는 측면에서도 그러함
- 또한 산업 구조전환의 지원 대상은 부실기업에 한정하지 않고 미래 성장 가능성이 큰 분야로의 전환을 원하는 우량 기업으로 확장하는 것이 바람직할 것으로 판단됨
  - 현재 구조조정과 관련된 지원책들<sup>20)</sup>은 부실기업만을 대상으로 하고 있어서 미래 성장 가능성이 높은 분야로의 전환을 원하는 우량 기업들에게는 지원이 미치지 못하고 있음
- 우리나라의 중소 조선업체는 강력한 계열사 연계관계를 가진 대기업에 비해 사업고도화에 필요한 규모, 필수 요소, 정보 등을 확보하는 데 구조적 열위에 있으므로, 이러한 상황을 해소하기 위한 정부의 종합적 지

19) 2009년 10월 한국 조선협회에서 제출한 자료에 의하면 저가선인 벌크선의 경우에도 선가는 69.0백만 달러였음

20) 구조조정에 관련된 지원책은 「산업발전법」, 「법인세법」, 「기업구조조정촉진법」, 「금융산업 구조개선에 관한 법률」 등이 있음

## 원대책이 필요할 것임

- 국내에서도 조선분야 대기업인 현대중공업, STX는 녹색산업, 삼성중공업은 풍력발전설비 사업 등 신재생에너지 분야를 차세대 사업으로 육성하고 매출을 확대할 계획임
- 한편 중소 조선업체는 대기업에 비해 신사업 추진을 위한 전략적 제휴나 결합, 필수 요소 등의 확보가 어렵고, 사업 정보 및 기획 능력이 부족하여 사업 다각화가 어려운 실정이므로 이에 대한 정부의 종합적 지원이 필요
  - 중소 조선업체가 신재생에너지 등으로 사업을 다각화하기 위해서는 타 산업분야나 조선기자재분야 기업과 필요 역량을 공유하는 등 협력이 필요하므로, 정부가 관련 중소기업간의 제휴나 결합 등을 지원하는 것이 필요할 것임
  - 또한 중소 조선업체는 대기업에 비해 사업다각화를 위한 사업정보나 사업기획능력이 부족하므로, 정부가 사업 다각화를 추진하는 기업에 대해 컨설팅 등을 수시로 제공하는 방안도 검토할 필요가 있음
- 산업 구조전환에 관련된 법령은 「산업발전법」과 동법 시행령이 있으나 타산업간 네트워크 형성을 지원하는 내용은 담고 있지 않으므로 개정을 검토할 필요가 있음
- 동법 시행령 제 6조 제 1항의 “사업전환”은 아래와 같이 규정되어 있으므로, 제 3호를 개정하여 미래 신성장동력 분야로의 진출 가능성이 있는 타산업간 네트워크 형성 지원에 대한 내용도 포함해야 할 것임

**산업발전법 시행령**

제 6조 (사업 전환의 개념 등) ① 법 제13조제1항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 사업 전환 등의 과정"이란 기업이 경영하고 있는 사업을 다음 각 호에 따라 전환하는 것을 말한다.

1. 경영하고 있던 사업을 축소하거나 폐업하고 새로운 사업을 추가하거나 전환하는 것
2. 경영하던 사업을 다른 기업이 경영하던 사업과 교환하는 것
3. 같은 업종의 사업을 경영하는 둘 이상의 기업이 인수·합병하는 것

□ 또한 일본의 「산업재생법」과 같이 기업구조조정의 효율성을 극대화하기 위해 기업구조전환에 필요한 지원들을 종합적으로 받을 수 있게끔 하는 것이 필요할 것임<sup>21)</sup>

○ 일본의 「산업재생법」은 부실기업 뿐만 아니라 우량기업의 구조조정도 상시적으로 지원하여 산업 전반의 생산성 향상을 도모하고 있으며 기업의 자발적 구조조정을 유도하기 위해 다양한 인센티브를 패키지로 지원하고 있음

- 즉 구조조정이 필요한 기업은 주무장관에게 계획서를 제출하고 주무장관이 승인하면 세제, 금융지원 뿐만 아니라 「공정거래법」상 기업결합 심사기간 단축, 상법상 주총결의 면제 등을 패키지로 제공
- 그 결과, 1999년에 동법이 제정된 이후부터 2009년 3월말까지 「산업재생법」을 통한 구조조정이 492건이나 이루어짐

21) 자세한 내용은 KIET(2009)의 ‘글로벌 위기 이후 한국 주력산업의 구조조정 방향과 과제’를 참조바람

나. 조선기자재산업 발전을 통한 부가가치 증대<sup>22)</sup>

- 기술적 측면에서 국산 고부가가치 조선기자재의 신뢰도와 인지도가 국내외 선주들에게 상승하여 명품 기자재로 브랜드화 될 수 있도록 기술 개발을 위한 혁신적 지원체제가 있어야 함
- 중소기업 규모의 기자재업체가 대부분이므로 기자재업체와 조선소가 공동으로 독자기술을 개발하는 산·학·연 연구개발 기반을 구축해서 대·중소기업간 상생을 꾀할 수 있음
  - 대형조선소 입장에서도 외국의 브랜드 제품이 아닌 국산 기자재를 탑재하면 기자재가격 면이나 운송비절감 등 많은 편익이 있으나 수요자인 선주들이 외국 브랜드 기자재탑재를 요구하므로 국산기자재를 이용하지 못함
  - 따라서 대형조선소와 중소기업체들의 공동 연구개발 추진으로 고부가가치 조선기자재를 개발하여 상용화하면, 대형조선소와 중소기업체 모두에게 이득이 될 수 있음
- 기술 집약형에 해당되는 선박용 엔진, 중간제품, 항해통신장비를 대상으로 원천기술을 확보하기 위한 국가 차원의 지원을 검토해 볼 필요가 있음
- 조선기자재의 브랜드화를 위해 중소 기자재업체들의 계열화와 전시회 등 공동 마케팅 및 영업전략을 수립하여 공급체계를 글로벌화할 수 있도록 지원함
- 업체의 대부분을 차지하는 중소기업체들이 개별적으로 국제 시장에

22) 김영주 등, "조선기자재산업의 국제 분업구조 분석과 발전전략". 한국마린엔지니어링학회, 2006을 일부 참조함

서의 유통망을 확보하고 각각의 대외적 신인도를 높이는 것은 비효율적이므로 공동의 마케팅 및 영업 전략을 수립하여 공급체계를 글로벌화할 수 있음

- 중소기업자재업체의 해외시장 개척을 위해서는 조선강국인 한국의 이미지를 활용한 국제 홍보 공동사이트를 개설하고 공동의 브랜드를 개발하며 중소기업의 공동 지사나 대리점 개설에 대한 지원이 필요함
- 조선기자재 산업 육성을 위한 집중 지원은 2010년 이후에도 지속되어야 하며 경영전략 및 기술개발 연구와 공급체계의 글로벌화 활동에 상당한 예산이 확보되어야 하므로 지원 예산 규모의 확대가 필요할 것임

#### 다. 공정경쟁 여건 조성을 통한 경쟁 활성화로 조선산업 고도화

- 조선분야 중소기업은 대기업에 비해 상대적으로 열악한 자금사정, 낮은 교섭력 등으로 인해 불공정경쟁에 노출될 수 있으므로, 대기업의 거래 중소기업에 대한 협력사업 지원 등을 촉진할 수 있는 제도의 강화가 필요할 것임
- 조선산업 분야의 성장잠재력이 있는 중소기업체가 경제 위기에 직면하여 불공정 거래관행 등으로 인한 유동성 부족으로 도산할 우려가 있으므로 대기업과 중소기업간 공정경쟁 여건 조성은 중요함
- 공정경쟁 여건 조성을 통해 한시적으로 성장잠재력이 있는 중소기업체의 핵심역량을 보존·강화하는 것은 경기 회복 시 산업 집중을 완화하여 경쟁을 활성화시켜 조선산업 고도화에 기여할 것임
- 중소기업들은 하도급 거래관련 정부의 바람직한 정책방향으로 거래기업간 협력사업 지원(44.5%), 하도급대금 지급 원활화 유도(43.5%), 불공정

거래 근절 강화(31.5%), 새로운 거래선 확보 지원(19.5%) 등을 원하고 있음<sup>23)</sup>

#### 라. 중소기업 협력업체 지원

- 중소기업구조조정 관련 하도급업체 지원방안 마련
  - 현재 일부 중소기업구조조정이 진행되는 과정에서 나타나고 있는 관련 하도급업체의 피해를 최소화하기 위한 대책이 필요함
  - 특히 중소기업구조조정은 내년에 더욱 본격화될 것으로 예상되고 있는 만큼, 이 과정에서 피해를 입게 될 하도급업체를 지원하기 위한 방안을 마련할 필요가 있음
- 수급사업자와 원사업자 간 상생협력 문화 확산 유도
  - 수급사업자와 원사업자 간 상생협력을 제고할 필요성이 있음
  - 특히 현재와 같은 경기침체 국면에서는 원사업자가 하도급거래 조건을 악화시킴으로서 경영 부담을 수급사업자에게 전가할 가능성이 있으므로, 이러한 가능성을 사전에 방지하고 상생협력을 유도하기 위해 유인체계를 마련, 강화할 필요가 있음
- 네트워크대출제도 및 현금결제보증제도 운영현황 점검 및 보완
  - 중소기업 및 협력업체의 자금사정을 개선하기 위해 도입된 네트워크대출제도 및 현금결제보증제도의 실효성을 제고하기 위한 방안 마련이 필요함

23) 산업연구원, “최근 경제위기에 따른 하도급거래 현한과 시사점”, 제432호, e-KiET 산업경제정보, 2009. 3. 24.

- 제도의 시행기간이 약 5개월에 불과하므로 아직 제도를 평가하기에는 이르다고 볼 수 있지만, 네트워크대출제도의 경우 관련 기업들이 제도의 이용을 꺼리는 점 등이 제도의 실효성을 저하시키는 문제점으로 지적되고 있으므로 이에 대한 개선 방안 마련이 필요함

마. 기타

(1) 국제협력

- 조선산업 신흥국의 설비 증설, 수요 감소 등으로 인한 공급과잉 시, 국제적 협력 없이 선도국 단독으로 수행하는 구조조정이나 지원정책은 불황 회복에 큰 도움이 안 될 뿐 아니라 오히려 시장상황을 악화시킬 수 있음
- 따라서 글로벌 조선산업 불황에 대응하기 위해 현재 세계 조선산업을 주도하고 있는 한, 중, 일 3개국의 협력 및 정책 공조를 검토할 필요가 있음
  - 특히 보조금 등 시장을 왜곡할 수 있는 각국의 지원조치의 시정에 있어 공통의 규범을 마련할 필요가 있음

(2) 선박금융의 활성화

- 현재의 조선·해운업의 위기를 극복하기 위해서는 정부에서 추진하고 있는 구조조정과 함께 단기적으로 적절한 금융지원이 필요하므로 업계 수요에 맞추어 선박금융을 최대한 지원하는 것이 바람직할 것으로 판단됨

- 최근 일각에서는 해운 및 조선산업 불황에 대한 타개책으로 선박전문 금융기관의 설립을 주장하고 있는데, 이는 금융지원 강화 방안의 하나로 검토해 볼 필요가 있으나 동 기관의 설립으로 조선산업에 대한 신용배분이 과다해 질 경우 산업의 구조전환을 지연시킬 가능성이 있다는 점에 유의해야 할 것임
- 우리나라의 조선산업은 이미 성숙기를 맞이하였으며 곧 중국에게 저부가가치 선종에 대한 주도권을 넘겨줄 것으로 예상됨
- 그런데 조선산업만을 대상으로 하는 전업금융기관을 만든다면 중국의 추격에도 불구하고 현재의 조선산업 구조를 고착화시켜 장기적으로 산업조정비용을 증대시킬 가능성이 있음
- 또한 선박전문 금융기관은 산업간 비효율적인 신용 배분으로 이어질 수 있으므로, 현재 금융기관이나 투자은행의 조선산업 담당 인력이나 조직을 전문화하고 강화함으로써 조선산업의 구조전환을 지원하는 것이 바람직할 것으로 판단됨

## 참고문헌

- 김영주 등, "조선기자재산업의 국제 분업구조 분석과 발전전략". 한국마린엔지니어링학회, 2006
- 김진근 등, "경남 조선산업의 경쟁력 유지·강화 방안", 경남발전연구원, 2008
- 배영일, "한국 조선산업의 경쟁력 진단", 「CEO Information」 제690호, 삼성경제연구소, 2009
- 산업연구원, "최근 경제위기에 따른 하도급거래 현한과 시사점", 「e-KiET 산업경제정보」 제432호, 산업연구원, 2009
- 이세용, "전방산업(조선산업)과 대외변수가 기계산업에 미치는 영향", 「기계공업 CEO 리뷰」, 2008
- 이현식, "조선기자재산업의 고부가가치화 전략", 한국조선기자재연구원, 부산테크노포럼 20차 발표자료, 2007
- 주현 등, "경제위기 발생 이후 하도급거래의 현안 및 정책과제", 「Issue Paper」, 산업연구원, 2009
- 한국무역협회 홈페이지, [<http://www.kita.net>]
- 홍성인, "위기탈출을 위한 조선산업의 자발적 구조조정 필요", 「e-KiET 산업경제정보」 제425호, 산업연구원, 2008
- 홍성인, "글로벌 위기 이후 조선산업의 변화와 중국 지원정책의 시사점", 「KIET 산업경제」, 산업연구원, 2009

### 【 보도자료 】

- 공정거래위원회 보도자료, "조선·화학업종 중소 수급업체, 대기업 하도급거래 공정성 64.9점", 2009. 1. 14
- 박도제, "한국 조선 '트리플 1위' 중국에 내주나", 헤럴드 경제, 2009.12.8

수출입은행 보도자료, “수출입은행, 중소기업 협력사 앞 4조원 규모의 자금 추가 지원”, 2009. 3. 16

전국은행연합회 보도자료, “건설 및 조선업체에 대한 기업신용위험 상시평가 운영 지침 마련 ”, 2008.12.31

지식경제부 보도자료, “조선산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안”, 2009. 4. 30

지식경제부·기획재정부·금융위원회 보도자료, “조선산업 동향 및 대응방안”, 2009. 11. 9

지식경제부 등 관계부처합동 보도자료, “경제위기 극복과 수출동력 확충을 위한 수출 진흥 대책, 2009. 4. 16

#### **【 제출자료 】**

수출입은행 제출자료, 2009. 11. 10

지식경제부 제출 자료, 2009. 8. 18

한국조선협회 제출자료, 2009. 10. 27

## 연구 및 참여진

부 문	직 위	성 명
기 획	경제산업조사실장	류재우
집 필	입법조사관	전은경, 이상은, 김봉주

## 현안보고서 발간 일람

호 수	제 목	발간일	집필진
제1호	태안 기름누출사건에 따른 국가 위기대응태세점검 및 향후대책	2007.12.18	김종연 최준영
제2호	국제지명표준화 관점에서 바라본 독도표기문제 및 대응방안	2008. 7.31	김종연 최준영
제3호	인터넷 실명제 쟁점	2008. 8.28	김여라
제4호	한·미 방위비 분담의 현황과 쟁점	2008. 8.28	김영일 신종호
제5호	국민연금과 직영연금 간 가입기간 연계제도	2008.10. 6	원시연
제6호	2008 미국 대선의 주요 이슈와 우리나라에 대한 시사점	2008.10. 8	김준 외 7인
제7호	미국의 대북제재현황과 테러지원국 지정 해제의 영향	2008.10.15	이승현
제8호	지방행정체제 개편의 쟁점과 입법부의 과제	2008.10.31	하혜영 외 6인
제9호	오바마시대 개막의 의의와 시사점	2008.11. 6	김준 외 7인
제10호	자전거 이용 활성화를 위한 관련 법률 검토 및 쟁점 분석	2008.12. 8	박준환
제11호	군경력 가산점제 재도입 논의의 쟁점	2008.12.10	조규범
제12호	쇠고기 수입위생조건 국회심의규정의 검토 및 개정방향	2008.12.11	정민정 김남영
제13호	사이버공간에서의 이용자 보호와 인터넷서비스제공자의 역할	2008.12.11	이유주
제14호	인터넷 전화와 번호이동제도의 현황과 발전방향	2008.12.11	박 철
제15호	선진국형 식품안전관리체계 마련 방안	2008.12.12	김준 배민식
제16호	공무원연금제도 개혁논의와 주요 쟁점	2008.12.22	원시연
제17호	주식 공매도 현황 및 개선방안	2008.12.29	박충렬

호 수	제 목	발간일	집필진
제18호	기초보장 급여체계의 개선 : 개별급여 방식을 중심으로	2008.12.30	유해미
제19호	국가대표선수 은퇴 후 진로 강화를 위한 지원체계의 현황 및 발전방향	2009. 1. 7	김신애
제20호	국회 및 주요국 의회의 질서유지제도	2009. 2. 6	전진영
제21호	선상투표제도 도입관련 쟁점 및 시사점	2009. 2.20	김종갑 외 3인
제22호	강제철거에서의 주거권 보호를 위한 입법적 개선방향	2009. 2.23	조규범
제23호	신재생에너지 의무할당제 도입관련 쟁점분석	2009. 4. 1	유재국
제24호	「교통사고처리특례법」 일부 위헌 판결에 따른 영향분석 및 후속조치 검토	2009. 4. 1	박준환
제25호	정치자금 소액기부의 현황과 활성화 방안	2009. 4.14	조만수
제26호	헌법재판소 변형결정의 기속력에 관한 입법개선방향	2009. 4.16	김선화
제27호	대량살상무기확산방지구상(PSI)의 현황과 쟁점	2009. 5.11	정민정
제28호	영리병원 도입 논의 및 정책과제	2009. 5.15	이만우
제29호	일자리 나누기 정책의 개선과제	2009. 6. 2	정종선
제30호	LED 조명산업의 현황과 지원정책의 개선방향	2009. 6.30	유재국 이상은
제31호	금융채무불이행자 현황 및 지원정책의 개선방향	2009. 7. 9	임동춘 주규준
제32호	존엄사 입법화의 쟁점과 과제	2009. 8.13	이만우 조규범
제33호	온라인상 불법저작물 대책 및 개선방향	2009. 8.21	나채식
제34호	전화금융사기(보이스피싱) 대응책의 현황 및 개선방안	2009. 8.21	이유주
제35호	일본의 정권교체 그 의미와 시사점	2009. 9. 3	이현출

호 수	제 목	발간일	집필진
제36호	북한 황강댐 방류에 대한 국제법적 고찰	2009. 9.22	정민정 김상욱
제37호	미국하원의 발언관련 규범	2009. 9.28	전진영
제38호	법률명 약칭 법제화 방안	2009. 9.28	김남영
제39호	저출산 대응 주요정책의 현황 및 과제	2009.10.15	유해미
제40호	신종플루의 대유행(Pandemic) 및 정책대응	2009.10.16	이만우 허종호
제41호	대규모 소매점에 대한 규제: 쟁점과 대안	2009.10.20	박충렬 정민정
제42호	석면 관련 법제의 개선방안: 현황, 문제점, 해외 사례를 중심으로	2009.10.21	김 준 최준영
제43호	희유(稀有)금속자원 재활용의 문제점과 개선방안	2009.10.27	김경민 신가은
제44호	입학사정관제의 바람직한 운영을 위한 제언 - 미국입학사정관제의 시사점 -	2009.11.10	정환규
제45호	국회 인사청문제도의 현황과 개선방안	2009.11.12	전진영 김선화 이현출
제46호	고령사회 대비 노인요양시설확충사업의 방향성 검토	2009.11.20	원시연
제47호	방송광고판매 경쟁체제 도입과 쟁점	2009.11.27	김여라
제48호	‘7.7 DDoS 사고’ 대응의 문제점과 재발방지 방안	2009.12.1	배성훈
제49호	한-인도 CEPA의 인력유입효과 제고방안	2009.12.3	정민정
제50호	퇴직공직자 취업제한제도의 현황과 개선방안	2009.12.9	박영원
제51호	일·가정 양립정책의 문제점과 개선방안	2009.12.10	조주은
제52호	와이브로(WiBro)사업의 현황과 발전 방향	2009.12.15	김유향
제53호	수입수산물 안전관리의 문제점과 개선방향	2009.12.16	장영주

호 수	제 목	발간일	집필진
제54호	경찰의 주취자 보호·관리제도 개선방안	2009.12.17	하혜영 유규영
제55호	버스준공영제 시행에 따른 지방자치단체의 재정 부담과 과제	2009.12.18	박준환
제56호	미국의회의 입법과정과 우리 국회에 대한 시사점	2009.12.22	전진영



## 현안보고서 제57호

---

발 간 일 2009년 12월 23일  
발 행 임종훈  
편 집 경제산업조사실 산업자원팀  
기획관리관 기획협력팀  
발 행 처 국회입법조사처  
서울특별시 영등포구 의사당로 1  
TEL 02·788·4524  
인 쇄 경성문화사 (TEL 02·786·2999)

---

1. 본 책자의 무단 복제 및 전재는 삼가주시기 바랍니다.
  2. 내용에 관한 자세한 사항은 집필자에게 문의하여 주시기 바랍니다.
  3. 전문(全文)은 국회입법조사처 홈페이지(<http://www.nars.go.kr>) 자료마당에 게시되어 있습니다.
- 

ISSN 2005-3215

발간등록번호 31-9735025-000637-14

© 국회입법조사처, 2009

현안보고서 제57호

## 조선산업의 현황과 정책 과제

