

최근의 조선 사정

이 회 일

〈한국조선공업협회 상무이사〉

〈목 차〉

1. 서 언
2. 세계 해운시황
 - 가. 세계 경제성장 및 해상물동량 추세
 - 나. 선복량 현황
3. 조선시황
 - 가. 국내 조선 현황
 - 나. 세계 조선 현황
4. 신조선 수요 전망
5. 결 언

1. 서 언

회고하건데, 70년대에 있었던 두차례 유류파동으로 고유가 지속에 따른 세계 경기위축과 이에 따른 해상물동량의 격감, 세계 선복파잉 등으로 조선시황은 장기불황의 늪에 들어섰다. 또한 저선 가기를 겨냥한 80년대초의 건화물선 대량발주는 선복파잉을 더욱 부채질하여 불황의 장기화는 더욱더 그 꼴이 깊어졌다.

이 때문에 유럽 및 일본을 비롯한 선진 경제 대국은 기업합병 및 설비감축 등 해운·조선의 합리화를 단행함으로서 70년대초에 4,000만G/T 이상이던 세계 조선능력은 80년대 중반에 2,000만G/T 수준으로 크게 감축되었다.

한편, 시황회복을 위한 세계적인 노력으로 선박

해체량이 크게 늘어나면서 선복량이 계속 줄어들었으며, 또한 80년대 중반에 들어서면서 저유가 시대 정착으로 세계 경기가 서서히 되살아 나면서 해상수송 수요에 따른 수급균형으로 인하여 바닥을 기고 있던 조선 경기가 상승세로 돌아서게 되었다.

우리나라 조선산업 역시, 전술한 바 불황의 장기화로 신조선 수주량의 격감('82: 107만G/T, '85: 134만G/T)과 동시에 구매자 시장 체제에 따른 낮은 선가의 세계적인 추세 때문에 일부 조선회사별로는 누적되는 결손으로 경영이 대단히 어려운 처지가 되었다. 뿐만 아니라 80년대 중반이 후에 들어서면서 세계적인 경제안정으로 시황이나소 살아나기는 하였으나, 6.29선언이후 격화되는 노사분규와 급격한 임금상승, 그리고 비정상적인 원화고평가 등으로 인해서 해외선주들에 대한 한국조선의 신뢰성 실추, 그리고 노임코스트 경쟁력 약화때문에 일부 조선회사가 합리화 업체로 지정되는 등 대단한 어려움을 당하게 되었으며, 대외적으로 '87년도에 일본을 거의 따라 잡았던 한·일간의 수주량 격차가 다시 1:2 또는 1:3으로 점차 확대되어 가고 있다.

그러나 다행스럽게도 80년대 말에 들어서면서 과거 세계 경제의 고도성장으로 년간 2,000만G/T 이상 대량건조된 선박들의 노후화 및 초대형 유조선의 해난사고로 인한 해양오염방지를 위한 이중선체구조 규제 등 때문에 세계 수주량이 년간 2,000만G/T 이상으로 조선경기가 호전되는 한편, 대내적으로 원화의 대미 달러화에 대한

평가의 적정화, 그리고 전산업 노사분규의 대명사 이던 우리 조선산업의 노사문제 안정으로 공급자 시장화에 따른 선별 수주에 따른 신조선가 개선 등으로 '90 및 '91년 계속해서 년간 수주량이 500만 G/T를 넘어섰고, 건조량 역시 본 협회 통계 (수출선을 통관기준)로는 443만 G/T를 기록하는 등 대단히 안정된 신장세를 보여주고 있다.

이와 같은 최근의 조선사정을 세계 해운시황 및 조선시황, 그리고 국내 조선현황으로 나누어 간략하게 서술해 보고자 한다.

2. 세계 해운시황

가. 세계 경제성장 및 해상물동량 추세

최근 세계 경제는 다소 회복될 것이라는 낸초 예상과는 달리 미국 경제의 회복 지연, 독일의 통일 후유증, 일본의 경기둔화 등으로 유류소비 신장의 억제, 세계 조강생산둔화와 소련 사태 등으로 인한 곡물수송 감퇴 등으로 전화물 해상수송 수요도 약보합세를 유지하는 등 전반적으로 하강국면에 들어섰을 뿐 아니라, '92년에 들어서면서 그동안 바렐당 15\$ 내외의 낮은 수준을 지속 해오던 세계 원유가격이 OPEC의 공급량 조절때 문에 20\$ 이상으로 상승되는데에 자극을 받아 세계 해운 및 조선시황이 전반적으로 정체상태로 들어서고 있다.

표1. 세계 경제성장 전망

구 분	1989	1990	1991	1992	1993
미	2.5	1.0	-0.7	1.6	3.5
일	4.8	5.2	4.5	2.8	3.8
서 유럽	3.5	2.7	0.7	1.9	2.8
선 진	3.4	2.5	0.9	2.0	3.3
A S I A 선 통(영국)	6.3	6.7	7.5	6.3	6.3
미국 연방 · 동 구	2.3	-2.9	-16.9	-16.7	-
전 세 계	3.3	2.2	-0.3	1.4	3.6

자료 : IMF, WORLD ECONOMIC OUTLOOK 1992.3.

그러나 60년대 말로부터 70년대초에 건조 공급된 선박들의 노후화에 따른 대체 건조시기 도래와 미국 알라스카 동부연안에서 초대형 유조선 "발데스"호의 좌초로 인한 해양오염을 계기로 유조선의 이중선체구조 규제 등 때문에 최근과 같은 정체상태는 멀지않아 해소되어 정상화 될 것으로 기대가

보아지고 있다.

이와같이 어려운 때 일 수록 상호협조체제를 다지고 시장 정보교환을 긴밀히 해서 또다시 신조선가 하락으로 인한 경영부실이 재발되는 일이 없도록 각 부문별로 대화의 장을 마련해 나가야 할 것으로 본다.

뿐만아니라 최근 수년동안 계속되고 있는 대량 발주가 세계 선복파킹으로 이어지지 않도록 하기 위해서는 기존 세계 선복의 해체 문제도 관심을 두는 것이 중요한 당면과제라고 사료된다.

표2. 세계 해상물동량 추세

단위 : 백만톤

구 분	원 유	정유제품	철광석	석 탄	기 타	계
1967	672	193	164	67	768	1,864
1970	995	245	247	101	893	2,481
1975	1,263	133	292	127	1,132	2,947
1980	1,320	276	314	188	1,508	2,286
1985	871	288	321	272	1,541	2,422
1986	958	305	311	276	1,535	2,427
1987	970	313	319	283	1,576	2,491
1988	1,042	325	348	304	1,656	2,633
1989	1,120	340	362	321	1,717	2,740
1990	1,190	336	347	342	1,762	3,977
1991	1,200	323	352	360	1,790	4,025

자료 : FEARNLEYS

나. 선복량 현황

80년대 하반기에 들어서면서, 년말기준 3,000만G/T이 넘는 충분한 수주잔량으로 인한 건조량 신장세 지속 때문에 '91년도의 선복량은 '90년도에 이어서 큰폭의 증가를 기록하였다. 1만DWT 이상의 선박을 대상으로 한 FEARNLEYS의 통계에 의하면 '91년말의 선복량은 6억 4,280만DWT로 '90년말의 6억 2,670만DWT 대비 2.6%가 증가한 것으로 나타나고 있는데 이러한 선복량의 증가는 '88년말을 바탕으로 하여 계속되고 있는 것으로 최근 4년간에 9.3%인 5,480만DWT라는 대폭의 증가를 나타내고 있는 것이다.

이러한 선복량의 변화, 즉 '88년까지의 선복량 감소와 '89년부터의 증가는 해운시황의 변화에 따라서 어느정도의 기간을 두고 연동되고 있다. 80년대 후반에 접어들면서 해운시황 호전은 신조선의 증가와 해체의 감소로 이어져 선복량을 증가시켰으며 현재와 같은 다소의 수급 불균형을 초래

하여 해운 시황의 침체를 갖이오게 되는 한편, 해운시황의 침체는 결과적으로 선박해체를 자극하게 됨으로서 선복의 수급 불균형을 시정하게 되어 점차 시황을 바로잡아 나가게 될 것이다.

표3. 세계 선종별 선복량 추세

단위: 백만 DWT

구분	유조선	겸용선	BULK C.	기타	계
1967	95.6	4.4	30.9	90.3	221.2
1970	131.5	12.4	55.1	91.4	290.4
1975	254.3	42.1	97.8	99.7	493.9
1980	326.8	48.2	137.7	125.2	637.9
1981	324.7	47.3	142.1	127.2	641.3
1982	320.2	45.3	154.7	128.5	648.7
1983	300.9	43.1	169.2	129.8	643.0
1984	280.3	42.2	178.1	131.8	632.4
1985	264.5	41.1	187.8	132.8	626.2
1986	239.3	35.6	197.5	132.9	605.3
1987	233.0	33.4	196.0	132.8	595.2
1988	228.9	33.7	193.2	132.2	588.0
1989	232.1	33.3	195.5	132.9	593.8
1990	239.4	32.3	202.7	134.8	609.2
1991	246.4	31.5	211.1	137.7	626.7
1992	255.0	30.7	216.0	141.1	642.8

자료 : FEARNLEYS

BREMEN 연구소가 발표한 선복량('92.1.1 현재)의 선령별 분포를 살펴보면 15년 이상의 노후 선복량은 3억 3,670만DWT로 전체 선복량의 51.2%를 차지하고 있으며, 특히 탱커의 경우에는 15년 이상된 선복량이 1억 6,140만DWT로 탱커 선복량의 61.4%를 점유하는 매우 높은 수준을 나타내고 있다. 또한 앞으로 5년후인 90년대 후반이 되면 이들 선박이 모두 20년이상의 노후화된 비경제선이 되는 것은 우리의 관심사항이다.

또한 앞으로 10년 후에는 모두 25년 이상의 물리적 노후 한계선을 넘기 때문에 동기간 중년평균 해체수요는 3천만 DWT를 상회할 것으로 예상할 수 있으며 노후선 비중이 큰 탱커를 중심으로 이루어질 것으로 전망이 된다. 특히 탱커의 경우에는 금년 3월에 IMO에서 원유의 해상유출사고 방지를 위한 대책의 일환으로 탱커 선체의 이중구조화 방침을 채택함으로서 '95년 7월이후에는 취항중인 탱커도 선령 25년이 되는 시점에서 선체의 이중 구조가 의무화되기 때문에 그 대부분이 해체되지 않을 수 없을 것이다.

이와같이 대체적인 세계 선복의 선령별 구조를 살펴보아도 90년대 중반 이후에는 노후선 대체수요의 증가가 뚜렷해질 것이라는 것이 짐작되고 있어 현재와 같은 주춤거리는 시황은 일시적인 것이 자명하다.

표4. 세계 선령별 선복량 추세

단위: 백만 DWT

구 분	0~4	5~9	10~14	15~19	20~24	25이상	합 계
전 체	80.2	119.7	121.4	230.4	79.0	27.3	658.0
%	12.2	18.2	18.4	35.0	12.0	4.2	100.0
TANKER	35.6	27.7	38.4	130.3	22.4	9.0	263.5
%	13.5	10.5	14.6	49.5	8.5	3.4	100.0

자료 : ISL, BREMEN 1992. 1

3. 조선시황

가. 국내 조선 현황

(1) 수주실적

'91년도 우리나라 신조선 수주량은 121척에 543만G/T, 금액으로는 55억 6천만\$로 전년대비 톤수로는 24.0%, 금액으로는 51.5%가 각각 증가하였다. 월별 수주량을 보면 5월까지는 걸프전 등의 여파로 신조선 수주가 극히 부진하였으나, 6월부터는 수주량이 회복세를 보이기 시작하여 하반기 중에는 기대 이상의 수주를 하였다.

또한 '90년도 중반이후 약 1년간의 수주부진에도 불구하고 우리나라 조선소의 수주선가는 하락하지 않고 오히려 상승세를 나타내어 '86년이후 5년동안 선가상승이 지속되고 있으며, '91년도의 G/T당 선가는 1,023\$로 '86년의 473\$에 비해 두배 이상으로 크게 신장된 것은 우리 전체 조선 산업 협조체계 완숙의 결실이라고 자찬하는 바이다. 이와같은 수주선가의 지속적인 개선으로 인해서, 그동안 누적결손으로 경영이 어려웠던 4대희원사의 '91년도 당기순이익은 3,000억원대로 크게 경영정상화 길로 들어서게 된 것은, 우리 전체조선인들의 기쁨이라고 생각된다.

선종별로는 원유운반선이 252만G/T로 전체 수주량의 46.4%를 점유하여 여전히 탱커 위주의 수주경향을 보이고 있으며, 이외에 산물선이 183만G/T로 33.6%를 점유하여 높은 증가세를 보이고 있다. 특히 작년에는 한국가스공사의 LNG

수송수요 증가에 대응하기 위한 두척의 LNG선 신조수주를 계기로 해서 우리나라 조선도 그동안 고부가가치선의 하나로 각광을 받던 동 선종의 건조시대를 맞이하게 되었다.

'91년도 수주전망은 80년대 하반기 이후 해운경기호전으로 인한 대량신조발주와 선박해체량 감소 등으로 인해서 세계 선복과잉 우려가 있으며, 또한 세계적인 경기둔화와 원유가격 상승 등 주변 여건 때문에 전년도 수준에는 미치지 못할 것으로 예상되고 있다.

표5. 연도별 수주량

구 分	1989		1990		1991		1992.5	
	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$
수출선	3,207	2,964	4,319	3,538	5,317	5,365	463	499
국내선	265	425	64	59	117	195	4	76
합 계	3,472	3,389	4,383	3,670	5,434	5,560	467	575

자료 : 한국조선공업협회

(2) 건조실적

'91년의 건조량은 109척에 443만G/T, 금액으로는 39억 3천만 \$로 전년대비 톤수로는 24.0%, 금액으로는 51.5%가 각각 증가한 것으로 나타나고 있으며, 이러한 건조량은 이제까지의 가장 많았던 '90년의 357만G/T에 이어 400만G/T를 처음으로 상회하는 것이다.

이와같이 '91년의 건조량이 전년대비 큰 폭의 증가를 보인 것은 무엇보다도 최근 수년간 노사문제가 안정화 추세에 들어섰기 때문이며, 따라서 조업중단 등이 크게 줄어 생산성 향상을 기한데 있는 것으로 보여지며, 계속되는 수주 신장에 따른 안정된 조업량 확보와 수주선가 개선도 한몫을 한 것으로 풀이된다.

선종별로는 원유운반선이 268만G/T로 전체 건조량의 60.5%를 점유하여 여전히 텅커의 비중이 높으며, 이외에 겸용선이 76만G/T로 17.1%, 컨테이너선이 60만G/T로 13.6%, 산물선이 14만G/T로 3.2%를 각각 기록하고 있다.

한편 '92년도의 신조선 건조량은 꾸준한 생산성 향상과 5월말 현재 수주잔량이 670만G/T 이상인 점을 감안해 볼 때, 작년대비 보합 또는 약간의 증가가 예상된다.

표6. 연도별 건조량

구 分	1989		1990		1991		1992.5	
	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$
수출선	2,296	1,183	3,210	2,198	4,221	3,601	1,472	1,245
국내선	630	359	363	396	209	326		
합 계	2,926	1,542	3,573	2,594	4,430	3,927	1,472	1,245

자료 : 한국조선공업협회

(3) 수주잔량

'91년말 현재 신조선 수주잔량은 152척에 785만G/T로 전년동기대비 15.4% 증가한 것으로 나타나고 있으며, 선종별로는 원유운반선이 379만G/T로 48.9%, 산물선이 213만G/T에 27.5%, 컨테이너선이 82만G/T에 10.6%를 각각 점유하고 있다.

동 수주잔량은 조선회사별로 차이는 있으나 개략적으로 볼 때 '93년까지의 작업물량에 해당하며 향후 수주잔량은 당분간 계속해서 줄어들 것으로 본다.

표7. 연도별 수주잔량

구 分	1989년말		1990년말		1991년말		1992년5월말	
	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$	천G/T	백만 \$
수출선	5,341	4,175	6,930	5,994	7,646	7,004	6,564	6,545
국내선	549	656	296	445	201	324	161	370
합 계	5,890	4,831	7,226	6,439	7,847	7,328	6,725	6,915

자료 : 한국조선공업협회

나. 세계 조선 현황

(1) 지역별 조선판도

최근의 세계 주요 지역별 건조량을 보면 30여년 전 대비 크게 변화된 것을 알 수 있다. 1955년까지는 영국이 최대의 조선국이었으나 1956년부터 일본이 영국을 추월하였으며, 이후 지금까지 1위 조선국으로서의 세계시장의 절반을 향유하고 있다.

한편, 한국은 70년대초에 세계 시장에 진출한 이후 80년대부터 세계 제2위 조선 국자리를 지켜오고 있는 반면, 전성기에 세계의 60% 이상을 건조하였던 서구제국은 현재는 10%대로 감축되었다. 서유럽 국가중 덴마크, 독일, 프랑스, 스페인, 이탈리아의 5개국이 상선건조에 아직도 적극적이다. 이들 국가의 '90년 건조량은 독일이 세계 시장점유비 5.4%로 가장 많고 이외에는 1~2%선에 불과하다. 또한 이들 국가중에 덴마크를 제외한

여타 국가들은 정부의 건조보조 지원을 받으면서 겨우 유지되고 있는 실정에 있을 만큼 경쟁력이 약화된 실정에 있다.

EC에서는 이러한 건조보조에 상한선을 두고 있는데 미국을 비롯한 일부 국가에서는 정부가 건조보조를 하는 행위가 공정한 자유경쟁을 저해 한다는 측면에서 OECD WP6 조선협상에서 쟁점 사항이 되고 있기 때문에 서서히 보조의 상한선을 낮추고 있지만 완전히 폐지된다는 것은 당분간 불가능하다고 보여진다.

이들 국가는 금년 EC에 통폐합 예정으로 통합 후에는 역내에서 각국이 자국에 남길 것과 양보할 것 등을 협의하는 산업조정이 있을 것으로 생각된다. 지금은 EC내의 조정에 대비, 자국 산업의 위치 평가를 하고 있는 단계로 각국 정부가 조선 산업을 어떻게 할 계획인지 파악할 수 없지만 독일, 프랑스, 스페인, 이탈리아, 덴마크 등은 조선 국으로서 남을 것이 유력시되고 있다.

한국, 일본, 서구를 제외한 조선국을 일괄해서 제3조선국이라고 하며, 이중 폴란드 및 유고, 중국, 브라질 등이 속한다. 동구는 1989년 이후의 자유화 열기속에서 국가자체가 붕괴의 위기에 처해, 폴란드나 유고 모두가 매우 어려운 국면에 있으며, 중국은 풍부한 노동력은 갖추어져 있으나 기술의 저위, 관련산업의 미발달로 금세기 중에 상위권으로 들어오기는 불가능할 것으로 보여 당분간은 한국과 일본 조선산업이 세계조선을 주도해 나갈 것으로 예상된다.

(2) 조선 시황

로이드 통계기준으로 보면 '91년도의 세계 수주량은 1/4분기에는 예년과 같이 매우 저조하였으나 2/4분기부터 회복세를 보이기 시작하여 '90년보다는 감소하였으나 1,999만G/T를 기록하였다.

국별 수주량은 한국이 501만G/T로 세계시장 점유비 25.1%를 기록하였으며 일본은 812만G/T에 40.6%, 서구제국이 309만G/T에 15.5%로 나타나고 있어 시장점유비 면에서 볼 때에는 전년과 비슷한 수준을 유지하고 있다.

특기할만한 것은 우리나라의 경우 1/4분기의 시장점유비가 8.4%에 불과하였으나 2/4분기에는 15.0%, 3/4분기에는 36.9%로 대폭 증가하여 년간 시장점유비는 전년보다 소폭 증가한 25.1%를

나타내었다.

한편 '91년의 선종별 수주량은 유조선이 1,092만G/T로 전체 수주량의 54.6%를 점유, 여전히 텅커 위주의 발주가 지속되었으며 산물선은 전화물시장의 지속적인 안정세에 힘입어 548만G/T로 27.4%를 점유하고 있다.

'92년도 신조선 수주전망을 한다는 것, 특히 종장기 수요전망이 아닌 향후 1년간의 전망을 한다는 것은 최근의 급변하는 국제적인 상황을 고려할 때 거의 불가능한 것으로 보이나, 다만 현재 세계 전체 상선 건조량의 65%정도를 점유하고 있는 한국과 일본의 도크사정을 감안할 때 '91년대비 감소가 예상된다. 즉 일본의 경우 향후 3년후인 '94말년까지의 조업량이 대부분 확보된 것으로 알려지고 있어 발주가 대량으로 된다 해도 수주 여력이 그다지 많은 편이 아니며, 한국의 경우에는 조선회사별로 다소 차이가 있기는 하나, '93년중반까지의 조업량을 확보하고 있는 상황이기 때문에 일반적으로 알려지고 있는 조선소의 적정 조업량이 2년분 정도인 점을 감안하면 지난 해와 같은 수준의 수주량을 금년도에는 수주해야 안정된 조업이 유지될 것으로 본다. 참고로 본 항의 통계수치인 영국 로이드자료와 전항의 본협회 자료와는 다음과 같은 통계기준에 차이가 있기 때문에 서로 상이하다는 것을 독자여러분은 유념하시기 바랍니다.

구 분	수 주 량	건 조 량
본 협 회	계약기준 (계약취소분은 제외)	수출선은 통관기준
영국 로이드	계약기준	인도기준

선종별로는 유조선의 경우, 그동안 노후선의 수명연장 추세와 해체의 저조로 선복과잉 징후가 나타나고 있어 단기적으로는 신조시장에 악영향이 미칠 것으로 예상되나(아직도 70년대 중반에 대량 건조된 노후 VLCC들이 시장에 남아있음), 금년 3월에 IMO에서 텅커의 이중 선체구조에 대한 논의가 종결됨에 따라 점진적인 대체발주 증가가 기대되고 있다.

반면, 산물선의 경우, 노후화된 CAPESIZE급 대체발주 및 PANAMAX급의 신규수요 등으로 안정된 수주가 예상되나, 견용선의 전화물 시장

표8. 세계 조선지표

년 도	한 국		일 본		A W E S		기 타		세 계		
	천G/T	점유비	천G/T	점유비	천G/T	점유비	천G/T	점유비	천G/T	점유비	
수주량	1980	1,706	8.99%	9,997	52.70%	4,472	23.58%	2,794	14.73%	18,969	100%
	1981	1,372	8.13%	8,303	49.20%	4,130	24.47%	3,072	18.20%	16,877	100%
	1982	1,075	9.61%	5,570	49.79%	2,096	18.74%	2,446	21.86%	11,187	100%
	1983	3,733	19.22%	10,982	56.54%	2,069	10.65%	2,639	13.59%	19,423	100%
	1984	2,289	14.69%	8,844	56.76%	2,095	13.45%	2,353	15.10%	15,581	100%
	1985	1,339	10.38%	6,358	49.26%	2,040	15.81%	3,169	24.55%	12,906	100%
	1986	3,056	24.13%	5,518	43.57%	1,667	13.16%	2,423	19.13%	12,664	100%
	1987	4,160	30.21%	4,771	34.65%	2,573	18.69%	2,264	16.44%	13,768	100%
	1988	2,755	23.27%	4,631	39.11%	2,000	16.89%	2,455	20.73%	11,841	100%
	1989	3,223	16.69%	9,695	50.22%	3,202	16.59%	3,186	16.50%	19,306	100%
건조량	1990	5,737	23.84%	11,143	46.30%	4,231	17.59%	2,954	12.27%	24,067	100%
	1991	5,011	25.10%	8,120	40.60%	3,094	15.50%	3,769	18.85%	19,994	100%
	1980	522	3.98%	6,094	46.52%	2,989	22.82%	3,496	26.68%	13,101	100%
	1981	929	5.49%	8,400	49.61%	4,131	24.40%	3,472	20.51%	16,932	100%
	1982	1,401	8.33%	8,163	48.53%	3,784	22.97%	3,473	20.17%	16,820	100%
	1983	1,539	9.67%	6,670	41.92%	4,224	26.55%	3,478	21.86%	15,911	100%
	1984	1,473	8.03%	9,711	52.97%	3,499	19.08%	3,651	19.91%	18,334	100%
	1985	2,620	14.43%	9,503	52.34%	2,958	16.29%	3,076	16.94%	18,157	100%
	1986	3,642	21.62%	8,178	48.55%	2,059	12.22%	2,966	17.61%	16,845	100%
	1987	2,091	17.06%	5,708	46.56%	1,977	16.13%	2,483	20.25%	12,259	100%
	1988	3,174	29.10%	4,040	37.03%	1,715	15.72%	1,980	18.15%	10,909	100%
	1989	3,102	23.44%	5,365	40.53%	1,988	15.02%	2,781	21.01%	13,236	100%
수반량	1990	3,460	21.78%	6,824	42.96%	2,850	17.94%	2,751	17.32%	15,885	100%
	1991	3,497	21.72%	7,283	45.25%	2,890	17.96%	2,425	15.07%	16,095	100%
	1980	2,489	7.19%	13,072	37.75%	9,741	28.13%	9,326	26.93%	34,628	100%
	1981	2,977	8.43%	12,655	35.84%	9,803	27.76%	9,876	27.97%	35,311	100%
	1982	2,551	8.74%	10,067	34.51%	8,136	27.89%	8,418	28.86%	29,172	100%
	1983	4,618	14.16%	14,027	43.00%	5,797	17.77%	8,177	25.07%	32,619	100%
	1984	5,798	18.89%	13,072	42.60%	4,642	15.13%	7,176	23.38%	30,688	100%
	1985	4,667	18.05%	9,729	37.62%	3,984	15.40%	7,482	28.93%	25,862	100%
	1986	4,223	19.77%	6,568	30.74%	3,606	16.88%	6,967	32.61%	21,364	100%
	1987	6,021	26.71%	5,038	22.35%	4,510	20.01%	6,973	30.93%	22,542	100%
	1988	5,865	23.89%	5,959	24.27%	5,164	21.03%	7,565	30.81%	24,553	100%
수반·건조량	1989	6,027	19.41%	10,278	33.10%	6,498	20.92%	8,252	26.57%	31,055	100%
	1990	8,521	21.42%	14,651	36.82%	8,560	21.51%	8,057	20.25%	39,789	100%
	1991	9,433	21.85%	15,719	36.42%	8,625	19.98%	9,387	21.75%	43,164	100%

주 : 1. 수주량 : 본 협회 통계와 일부 다른 것은 계약 취소분이 있기 때문임

2. 건조량 : 본 협회 통계와 다른 것은 기준이 서로 상이

전환과 노후 CAPESIZE급의 해체가 늦춰질 경우에는 발주가 지연될 것으로 보인다.

이와같이 해체문제는 향후 시황을 좌우하는 가장 큰 요인으로 남아 있으나 80년대 중반이후 중고선가 상승, 해체능력 감소, 선령 연장 작업 등으로 인하여 향후의 선박 해체는 90년대 초반까지는 부진할 것으로 예상된다.

최근의 해체 실적을 보면 '85년의 4,300만DWT를 PEAK로 하여 '87년까지는 2,200만DWT의 높은 수준을 유지해 왔으나, 80년대 중반이후 급격한 해운경기 호전과 선가상승 등으로 인하여 '88년에는 8백만DWT, '90년에 5백만DWT 등 급격한 감소추세를 나타내고 있으며, 또한 평균 해체 선령도 증가하여 유조선의 예를 보면 '85년에는

표9. 신조선가 추이

선 종	'85		'86		'87		'88		'89		'90		'91		85년말 대 비 증가율(%)
	백만 \$	백만 \$	증가 율%												
80K TK	18.5	21.0	13.5	29.0	38.1	38.0	31.0	43.0	13.2	44.0	2.3	44.5	1.1	140.5	
130K TK	25.0	26.5	6.0	34.0	28.3	46.0	35.3	54.0	17.4	55.0	1.9	55.5	0.9	122.0	
250K TK	37.0	42.5	14.9	54.0	27.1	73.0	35.2	82.0	12.3	86.0	4.9	90.0	4.7	143.2	
60K BC	14.0	15.0	7.1	20.5	36.7	27.0	31.7	30.0	11.1	31.5	5.0	32.0	1.6	128.6	
120K BC	20.5	23.0	12.2	30.0	30.4	39.0	30.0	44.0	12.8	46.0	4.5	50.0	8.7	143.9	
125K CBM LNG	130	120	-9.2	145	20.8	175	20.7	220	25.7	260	18.2	290	11.5	123.1	

자료 : FEARNLEYS "REVIEW '91"

주 : 각 년도 말 기준

13.9년 이었으나 '89년에는 22.2년, '90년에는 24.4년으로 크게 높아지고 있다.

그러나 해체량 감소에 따른 노후선박 누적과 IMO에서의 이중선체구조 규제 등에 따라서 90년대 중반이후는 해체량이 크게 증가할 것으로 예상되며 이에 따라 세계적인 해체능력 감소 현상을 초래, 이에 대한 세계 해운, 조선업계의 대책 마련이 시급한 것으로 예상되고 있다.

한편 신조선가는 '86년 이래 꾸준한 상승세를 지속해왔으나, 작년도 4/4분기 이후 보합세를 유지하고 있는 가운데 유조선 및 산물선이 지난해 연초에 비해 소폭 상승하고 있으며 금년도에도 선종, 선형별로 보합 또는 소폭의 상승이 예상되나, 탱커의 경우에는 이중선체구조 선박의 발주증가에 따른 건조비 상승으로 추가 상승이 예상된다.

4. 신조선 수요 전망

본 협회의 전망에 의하면, AWES(Association of Western European Shipbuilders)나 일본의 수요 전망과 대동소이하게, 90년대 전반기중에는 매년 약 1,700만G/T, 후반기중에는 매년 약 2,200만G/T 정도의 신조선 수요가 발생할 것으로 예측되고 있다. 이는 80년대 하반기 이후 최근까지 세계 전체 건조량이 평균 1,500만G/T 전후인 것을 감안해 볼 때 향후 10년간은 조선소마다 대개 현재보다는 많은 작업물량을 유지할 수 있다는 것을 의미하며, 이러한 결론의 배경이 되는 요인들을 살펴보면 다음과 같다.

현존하는 유조선 중에서는 '71년에서 '75년 사이

에 건조된 노후선이 전체 선복량중에서 38%정도 되므로 이러한 선박들은 멀지않은 장래에 신조선으로 대체되어야 할 것이다. 또한 환경보호에 대한 관심이 보편화됨에 따라 미국이나 유럽 여러나라 등 세계의 선진국에서 해양을 오염시키지 않을 새로운 설계의 배, 즉 유조선의 이중선체구조(DOUBLE HULL) 의무화에 대한 흐름도 중요하다.

이러한 요인들이 신조선의 수요가 증대될 것이라는 예측을 불러 일으키고 있지만 그렇게 낙관적이지만은 않은 요인들도 있다. 우선 노후화에 따른 대체건조수요를 중심으로 10년간에 필요한 신조 선복량 2억 1,290만G/T를 건조하기 위하여는 약 3,650억 \$의 선박금융이 소요된다는 추산이 있으나 이러한 자금들은 최근 세계적인 정치 사회적 변화에 따른 금융 수요(통독후 동독지역의 경제를 재건하기 위한 수요, 걸프전 이후의 유전 및 국가 재건비용과 구 소련 및 동구권의 경제개혁에 따른 수요 등)들과 경쟁하게 되어 신조선 금융 조달이 그리 쉽지 않을 것으로 예상된다.

다음에는 과거에 해체산업을 주도하였던 한국이나 대만의 해체선 전문업체들이 완전히 문을 닫고 선박을 해체할 장소가 줄어들고 있는 현상 또한 향후 시황의 걸림돌이 틀림없다. 따라서 해체 임금 경쟁력이 충분하고 적정한 해체생산 고철의 수요시장이 확실한 새로운 지역이 해체산업 주도 지역으로 선정되어야 하며, 특히 선진해운국 주도 하에 해체선 금융문제가 해결되어야 하고, 또한 선진조선국이 공동으로 해체기술 문제에 대한 지원방안이 해결되어야 할 것으로 생각된다.

표 10. 년평균 건조 수요 전망 비교

단위 : 백만GT

국가	예측구분	'90~'95	개	'96~2000	개	'01~'05	개	전기간	계
KSA	'88.12	17.8	106.6	23.2	115.8	-	-	20.2	222.4
	'90. 9	17.0	101.9	22.2	111.0	-	-	19.4	212.9
SAJ	'88	15.0	89.8	25.1	125.4	-	-	-	-
	'90. 9(기준)	16.4	98.2	23.1	115.5	-	-	19.4	213.7
	'90. 9(연평)	13.5	80.8	19.4	97.1	-	-	16.2	177.9
JAMRI	'90.12(기준)	17.1	102.8	24.2	120.8	30.3	151.5	23.4	375.1
BREMEN	'90. 4(기준)	17.6	105.4	24.9	124.4	-	-	20.9	229.8

註 : 1. 일본 전망의 기준 CASE는 해체선령 24년 기준, 연평 CASE는 해체선령 26년

2. BREMEN의 예측치는 CGT 기준이며, 본 협회에서 GT로 수정(계수=1.372)

3. JAMRI의 예측치는 DWT 기준이며, 본 협회에서 GT로 수정(계수=1.549)

5. 결 언

세계 조선업계는 이러한 90년대 후반의 밝은 전망과 함께 수주선가도 상당 수준회복되어 기업체 채산성이 개선되고 있는 등 70년대 호황이후 가장 좋은 시기를 맞이하고 있지만 현재 조선업을 둘러싼 환경은 매우 큰 변화를 보이며 예측 불허의 상황이 전개되고 있다.

높아지는 작업환경 개선 요구와 환경보호에 관한 요구의 증대, 건조보조 철폐 및 불공정 선가 규제 등에 관한 OECD WP6 조선협상, 미국의 상선건조 재개와 유럽의 E 3 계획, 중국 및 동구의 세계시장 진출 확대등 이러한 모든 여건들이 우리나라 조선업계에 변화를 가져올 수 있는 것들이다.

아직도 결과를 예측할 수 없는 상황하에서 진행되고 있는 OECD 조선협상에 의한 불공정 선가문제와 관련된 반덤핑 제소와 법과금 등을 내수기반이 지극히 취약한 한국조선산업으로서는 대단히 어려운 과제라고 생각한다.

또한 유럽에서는 현재 덴마크의 ODENSE 조선소만이 VLCC를 건조중인 유일한 조선소이나, 근자에 와서는 유럽의 5대 조선소인 프랑스의 CHANTIERS ATLANTIQUE, 독일의 HDW 및 BREMER VULKAN, 스페인의 AESA, 이탈리아의 FINCANTIERI가 VLCC와 같은 초대형

선박에서의 경쟁력 확보를 위하여 서로의 보완적인 특성과 효율성을 극대화하기 위한 상호공조체제 이른바 E 3(EUROPEAN, ECONOMICALLY, ECOLOGICALLY)라는 국경을 초월한 기술협력체제를 구축하여 세계 시장에 진출하려는 노력을 기울이고 있다.

이외에도 중국, 브라질 등 제3조선국의 시장 확대와 동구권의 진출 등 향후의 수주경쟁은 더욱 치열해질 것으로 전망되어 작금의 국제 환경면에서 보면 우리에게 유리한 방향으로만 전개되고 있는 것은 아니다.

이제 우리 조선업계는 90년대 중반부터 예상되는 조선호황을 절호의 기회로 삼아 세계적인 호황 물결을 함께 순항하기 위해서는

첫째, 원만한 노사문제가 정착되어야 하겠고, 둘째, 업계간의 긴밀한 협조체제가 유지 발전되어야 하며,

세째, 조선기술을 선진화하기 위한 중장기적인 기본대책이 마련 추진되어야 하겠고,

네째, 가장 합리적인 조선기자재 국산화 방안이 마련되어야 한다.

이와같은 당면과제들에 대한 지속적인 연구발전 바탕위에 조선경쟁력 우위확보를 위한 완벽한 기본전략이 년차적으로 보완 추진되므로서 멀지않아 한국이 세계조선 제1위국 자리에 올라설 수 있을 것으로 확신한다.