

최근의 여건변화와 조선시황*

- 조선기술 선진화와 우리 경쟁력 -

이 회 일

(한국조선공업협회 상무)

目 次

- 1. 서 문
 - 가. 조선산업의 필요성
 - 나. 조선산업의 성장과정
- 2. 세계시황과 우리의 입장
 - 가. 세계시황
 - 나. 한국의 조선사정
- 3. 당면과제와 대책

1. 서 문

세계 조선시황은 두차례의 석유파동을 거치면서 장기간의 극심한 불황을 겪어 왔다. 그러나 '86년 이후 유류해상물동량 증가에 따른 해운경기 태동과 노후선 대체수요를 중심으로한 신조선 수요가 활기를 띠면서 '89.7~'90.6까지의 1년사이에 세계수주량이 27백만 G/T로 '73년의 73백만 G/T의 호황이래 최고 수준을 기록하고 있다.

우리나라도 역시 '70년말로 부터 '80년대 중반에 걸친 조선불황으로 수주량이 격감되고 선가도 낮아서 경영압박을 크게 받은 바 있으나, '86년 하반기 이후 세계적인 시황회복과 국내 업계간 상호협력체제 정착으로 기업 경영기반이 차츰 호전되고 있다. 그러나 갑작스러운 페르시아만 사태의 발발로 인해 세계유가가 급격

히 상승하게 되어 세계 경제는 물론 해운, 조선시황에 어두운 그림자가 던져지고 있다. 이러한 시점에서 페르시아만 사태로 인한 유가상승이 조선시황에 미치는 영향등 최근의 여건변화와 조선시황에 대해 서술해 보고자 한다.

가. 조선산업의 필요성

우리나라는 반도국가일 뿐만 아니라, 북방 육상 및 공로수송이 당분간은 그 실현 가능성이 어려운 여건하에 있기 때문에 사실상 도서국가와 유사하다. 또한 국토의 대부분이 암반산지로 되어 있으며, 자연 및 부존자원의 혜택을 상대적으로 거의 받지 못하고 있는 실상이기 때문에, 국민경제성장을 전형적인 대외무역에 의존하는 도리밖에 없다.

다시 말해서 원자재를 해외로 부터 수입하고, 이를 처리 가공제품화해서 그 생산제품을 해외로 수출하여 얻은 외화가득으로 경제신장을 이룩하는 길밖에 없는 실정이다.

따라서 부피와 무게가 나가는 수입소재와 가공제품수출은 그 전량을 해상수송에 의존해야 하는 여건하에 놓여져 있고, 해상 수송수단인 선박의 자국 건조공급은 특히 선박의 자금집약도가 높은점을 감안할때, 외화수지방어 측면에서는 물론 경제안보적인 측면에서 볼때 부동의 국가경영 원칙인 것으로 이해가 간다.

또한 조선산업은 올해에도 당초 계획치를 상회하는 20억\$ 이상의 수출이 예상되고 있는 등 신조선 건조량의 9할대를 수출하고 있는 수출선도산업일 뿐만 아니라, 외화가득율도 기자

* 본 원고는 1990년도 대한조선학회 추계 특별강연회 ('90. 11. 9)에서 강연된 내용임.

재 국산화율 70%시 8할대에 올라서고 있는 점을 감안할때 외화수지방어 측면에서는 물론, 부가치 창출면에서도 여타산업 대비 월등히 높은 자리에 올라서 있다. 특히 고용면에서도 약 5만명의 조선종사자와 그리고 대부분이 중소기업 형태인 400여 업종에 달하는 조선기자재공업에 대한 고용유발 효과등을 감안해 볼때 2000년대에 들어가서도 우리나라에서 해볼만한 산업은 조선산업이 당연히 가장 으뜸자리에 있는 것으로 생각이 된다.

나. 조선산업의 성장과정

우리나라 조선산업은 1929년 방어진 철공소 설립을 비롯하여 1937년 조선중공업 설립외에도 일본인이 경영했던 많은 군소 조선소가 있었다.

그러나 8.15해방을 계기로 일본인이 경영하고 있던 조선시설등을 인수받기는 하였으나 년간 전체 건조능력이 20,000톤에 불과한 실정이었다.

1958년에 들어와 정부는 조선, 해운의 연계육성을 위해 조선장려법을 제정하여 선진 조선국과의 선가차에 대한 보조금을 지급하는 등 적극적인 보호지원으로 내수선박의 국내 건조를 유도하는 등 활기를 띠는듯 했으나 초창기 축적기술의 미흡과 전방산업인 해운 및 수산업의 영세성으로 신조보다는 값싼 중고선을 선호함으로써 커다란 진전을 보지 못하고 말았다. 그러나 정부는 이에 그치지 않고 제2차경제개발5개년 계획을 기점으로 해서, 1967년에 “조선공업진흥법”과 1969년에 “기계공업진흥법”을 각각 제정하여 시설 근대화와 기술수준 향상을 촉진시키고자 노력하였다.

'70년대에 들어서면서 중화학공업화 시책 추진으로 철강, 석유화학등 기초산업분야와 함께 관련산업에 대한 파급효과가 큰 조선공업을 중점 지원하기 시작하였다. 이에 따라 현대중공업(주)는 현대건설의 경험과 기술을 바탕으로 단일 조선소로는 세계 최대의 조선소를 울산전하만에 건설하기 시작하였고 이어 대한조선공사도 거제읍포만에 지금의 대우조선을 그리고 지금의 삼성중공업이 고현에 각각 착공함으로써

서 오늘날과 같은 조선입국의 기틀을 마련하게 되었다.

이와 같이 70년대 초반은 대규모 조선소 건설을 통해 사업 기반을 닦은 시기였으며 현대사적 의미로 볼때 우리 조선사에 획기적인 전환점이 된 가장 중요한 시기였다고 볼 수 있다.

'70년대 중반에 들어와 정부는 “국민투자기금”을 재원으로 한 “계획조선사업”을 추진하여 그동안 외국의 중고선 도입에만 의존해 온 해운업계의 체질개선은 물론 조선소의 업무량을 확보토록 하는 한편, 조선공업을 수출전락산업으로 적극 육성하기 위하여 해외선주들의 요청에 따라 선진조선국의 선박금융제도 추세에 맞추어 “한국수출입은행” 설립으로 조선수출에 대한 중장기 연불금융제도를 채택하여 수출선박의 국제경쟁력을 강화토록 하는등 지원조치를 아끼지 않았다. 이와 같은 지원에 따라 조선공업은 두 차례에 걸친 석유파동으로 불어닥친 세계적인 조선불황 와중에서도 성장을 거듭하여 '70년대 말에는 세계시장 점유비가 1할대에 달하게 되었고 '80년대에 와서는 20%대를 크게 넘어서게 되어 확고한 세계 제2위의 조선국으로 성장하게 되었다.

이렇게 우리나라가 세계 상위조선국으로 발돋움하게 된 배경에는 현장에서 땀흘리고 있는 조선 종사자 및 조선관계자 여러분들의 노고가 무엇보다 크다고 할 수 있겠으나, 학계에 계신 원로교수님들을 위시한 업계 및 관련기관에서 조선 외길을 걷고 있는 조선인 여러분이 우리 조선산업의 초석이 되었다고 할 수 있겠다.

2. 세계시황과 우리의 전망

가. 세계 시황

전술한바 '70년대의 두차례 유류파동으로 고유가가 지속되면서 세계 경제성장이 둔화되고 또한 선진국의 산업구조가 고도성장기의 중후장대형산업으로 부터 저에너지 소비산업인 반도체, 신소재 및 유전공학 등 경박단소형산업으로 전환됨에 따라 해상수송수요가 격감하게 되었다.

공급측면에서는 '60년대의 년평균 5%를 넘어서는 세계 경제의 고도성장으로 인한 해상수송수요의 격증과 중동전쟁에 따른 Suez운하 폐쇄로 인한 선박의 대형화등으로 인해서, 1973년에는 전세계 건조능력의 3배가 넘는 73백만 G/T의 신조선이 집중발주 되는 등 60년대 말로부터 70년대 초에 걸쳐서 초대형 선박들을 중심으로 년평균 2,500만 G/T가 넘는 신조선박이 대량 건조 공급된 바 있다.

이와 같이 한편으로는 고유가로 인하여 수송수요가 계속 감축되는 반면, 다른 한편으로는 전술한 바 많은 신조선이 집중건조 공급되므로서, 그 내용년수가 비교적 길다는 선박의 특성상 수급불균형이 가속 심화되어, 70년대 중반으로 부터 80년대 중반에 이르기까지 사상 유례없는 세계적인 조선불황 장기화를 가져온 바 있다.

그러나 80년대 후반에 들어서면서는 전술한 바와같이 고도성장기였던 60년대말로부터 '70년대 초에 걸쳐서 대량건조된 초대형 선박들의 취항 선령이 그들의 물리적 노후대체기인 20년을 넘어서게 되므로서 노후대체 건조수요를 중심으로 한 조선시황이 회복국면으로 돌아서게 되었다.

뿐만 아니라 수요측면에서 보면, '86년에 들어서면서 세계 원유가격이 바렐당 10\$대로 급락하므로서 저유가세 지속으로 인한 유류소비량 증가, 특히 미국동지의 중동산 원유수입량 증가세 지속은 수송거리가 장거리인 OPEC 산유분의 세계 시장점유비 신장을 가져오므로서 실질적인 톤·마일 기준 해상수송 수요가 집중하게 되었다.

이와 같이 저유가가 계속되는 가운데 미국 및 서구제국등을 중심으로 한 원유소비량 신장세에 힘입어 탱커부문을 비롯한 해운경기가 호전되므로서 일어난 신규수요가 전술한 노후선대체 수요에 가세되므로서 세계 해운시장은 본격적인 회복국면에 접어들었다.

'80년대 후반에 들어서면서 세계시황의 회복추세를 수주량 기준으로 수치화하여 설명하면 다음과 같다.

영국 로이드 통계에 의하면, 세계신조선 수

주량은 '86년의 1,266만 G/T를 바닥으로 '87년에는 1,377만 G/T로 증가세로 돌아섰고, '89년에는 1,931만 G/T로 크게 신장되었으며, '90년에는 6월말 현재 1,665만 G/T를 기록하므로서 반년간 수주분이 이미 예년도 연간 수주량에 육박하고 있다.

향후 시황전망 역시 본 협회가 '89년 하반기에 자체예측한 바에 의하면 '90년대 중반에 가면 연간 평균 건조수요가 2,500만 G/T가 되어 호황기에 들어설 것으로 전망되고 있어, 현재 세계능력이 1,800~2,500만G/T인점을 감안할 때 공급능력 부족 사태를 예상하는 보고서도 발표되고 있다. 특히 VLCC의 건조수요는 년평균 40척 이상이 될 것으로 예상되고 있어서 세계 전체 VLCC건조능력이 연간 35척 내외임을 감안할때 전세계능력을 초과하는 신조수요가 있을 것으로 보는 연구논문도 발표되고 있는 실정이다.

다만, 향후 계속적인 시황안정을 위해서는 해체를 위한 세계적인 노력이 있어야 할 것으로 생각된다. 최근 해체선의 평균선령이 종전의 13년으로부터 24년으로 크게 늘어나는 한편 선박해체량은 격감하고 있다. 따라서 격증하고 있는 신조선 발주량을 감안해 볼때 수급불균형으로 인한 문제가 크게 염려가 된다. 그동안의 선박해체의 평균 선령 추세를 영국의 하워드·홀더사 통계 자료에 따라 수치화해 보면 탱커의 해체량은 '85년에 255척 3,131만 DWT를 정점으로 탱카 시황 회복에 따라서 격감하였으며 '89년에는 41척 168만 DWT에 불과하였고, 금년에는 9월말 현재 18척 67만 DWT로서 연말까지 100만 DWT에도 미달할 것이 예상된다. 해체선 평균 선령은 '85년 13.86년, '86년 15.71년으로 그 늘어나는 속도가 완만하였으나 '87년 이후에는 시황호전과 비례적으로 빨라져서 '88년 19.46년, '89년 22.21년이 되었으며 올해에는 36년 탱커 해체가 나오고 있는 실정이다.

세계 신조선 선가추세 역시, 계속 상승세를 치달고 있어서 '89년대 하반기 들어서서 조선시장은 종전의 Buyer's Market로부터 Seller's Market로 시장형태가 반전되므로서 그동안 장

기적인 불황외중에서 시달림을 받아오던 조선의 기업채산성을 크게 호전시킬 것으로 기대가 모아지고 있다. VLCC를 예로들면 '86년에 척당 4,000만\$ 하던 것이 금년초에는 85~90백만\$에 성약되고 있으며, 최근 '93년 인도분이 1억\$에 상당 협의가 되고 있다.

그러나 이라크의 쿠웨이트 침공으로 야기된 중동사태는 한때 유가를 바렐당 40\$ 이상으로 급등시켰으며 사우디를 비롯한 OPEC산유국의 증산노력, 최근 이라크의 철군움직임 등으로 중동사태에 대한 평화적 해결의 조짐이 보임에 따라 30\$ 이하로 하락한바도 있기는 하였으나, 향후 세계 유가는 바렐당 25\$ 이상인 고유가기에 들어설 것으로 전망되고 있다.

그간 전문가들의 예측을 종합해 보면 아래와 같은 세가지 사태진전에 예상되고 있다.

첫째로, 금년 11월 중순과 12월 말경까지의 단기전에서 미국 및 서방측의 압승으로 끝나는 경우, 둘째는 전쟁회피와 미군의 장기 주둔 경우, 세째는 향후 3개월 이내에 이라크가 쿠웨이트에서 평화적으로 철수하는 경우이다. 각 상황별로 예상되고 있는 원유가격은, 첫째 단기전의 경우는 일시적인 급등기를 거쳐서 정전 후 23~25\$로 안정되고, 둘째 장기 미군 주둔의 경우는 24~26\$선으로, 세째 이라크의 평화적 철군 경우는 21~23\$선으로 안정파괴를 배제한 예측이기는 하나, 가장 현실성이 있다 하겠다. 만약 중동사태가 수습된후의 유가를 바렐당 25\$선으로 가정하고, 이번 중동사태가 향후 조선시장에 미치는 영향을 살펴보고자 한다.

첫째, 유류소비는 '80년 후반기에 나타난 증가추세가 제동이 걸리고, 세계 경기는 후퇴할 것이 예상된다.

둘째, 사태진정후 유가가 25\$선이 유지된다면 이제까지 경제성면에서 개발이 보류되어 온 해양석유개발 활동이 다시 활발히 재개되고, 또한 대체에너지의 개발 활동도 촉진될 것이다.

세째, 원유가의 상승은 선박용 탱커의 가격 상승으로 이어져 중동사태 이전 톤당 80\$선에서 사태후 한때 180\$선으로 급등한 예도

있고, 앞서 가정한 유가의 경우 톤당 120\$(50%상승)이 예상되어, 1973년 1차 오일쇼크를 전후해서 발주된 스티터바인을 비롯한 비경제 노후탱커들의 운항비가 대폭 증대되어 스크랩을 가속화시켜 대체수요를 자극할 것이다.

상기 세가지 요인과 최근 미국에서 발효된 선체 2중구조 규제 법안 등은 비록 유류소비 증가가 둔화된다고 할지라도, 본 사태로 일시 저조한 노후선 대체용 신조발주가 조만간 재개되리라는 예측을 갖게하고, 또한 해양석유 개발을 위한 시추선, 해양 Platform, Jacket 등과 같은 석유시추 및 생산용 구조물과 장비등의 발주로 세계 조선시황은 다시 살아나리라는 희망을 갖게 한다.

나. 한국의 조선사정

우리나라의 조선산업은 '70년대 말에 시장점유비 10%대 진입으로 세계 2위 조선국으로 부상하였고 그후 제2차 유가파동으로 인한 불황외중에서도 꾸준하게 성장세를 지속하였다.

로이드 통계 기준으로 수주량은 '82년도에 108만 G/T, 9.6%, '83년에는 373만G/T, 19.2%로 크게 늘어났고 '86년에는 306만G/T, 24.1%로서 드디어 20%대로 도약하여 그후 계속 20~30%대를 유지해 오고 있다.

또한 한·일간의 수주량 격차를 보면 '70년대 말의 1:8로부터 점차 그 격차가 좁혀져, 80년대 중반에는 한때 거의 비슷한 수준까지 압축된 적이 있었다. 그러나 최근 격화된 노사분규, 조업중단의 장기화등으로 양국간의 수주량 격차가 다시 벌어지기 시작하여 '89년에는 한국 192만 G/T만 대 일본 538만G/T 1:2.8로 크게 확대된 바 있으며, '90년 9월말로는 일본의 '92년인도 선대가 Full이 되어 한·일대비가 1:1.45(한국:493만G/T, 일본:784만G/T, 자국통계)로 그 격차가 다소줄어들고 있다.

그러나 1990년도 9월말 기준으로 G/T당 평균 수주선가는 우리나라가 796\$, 일본은 724%로서, 한국이 일본대비 1할 이상 수주선가가 높으며, 특히 한국은 수주선종중 9할이 탱커인 점을 감안할때 한국의 계약선가는 일본대비 상

당히 높은 것으로 추산된다. 물론 대미\$환율 추정에 문제가 있다고 할 수 있기는 하나, 높은 선가는 기업채산성 면에서 즐거운 면도 있으나, 대일 경쟁력면에서 매우 조심스럽다.

따라서 우리는 조선산업의 존폐가 걸려 있는 노사문제의 안정적인 정착과 우리조선이 재도약할 수 있는 기술선진화 문제가 조속히 해결되어야 할 것이며, 또한 앞서 언급한 해양원유 개발 및 생산을 위한 시추선 및 생산설비의 건조를 위한 기술 및 시설의 재정비를 시급히 단행해야 하겠다.

3. 당면과제와 대책

몇일전 생산성감소 “벼랑에서 선 국내산업”이라는 제하의 '90년 10.22일자 모일간 종합지 기사를 접한바 있다. 최근의 과격화 내지 장기화된 노사분규로 지난 3년동안에 임금이 2.5배 급상승한 반면 생산성은 일본대비 1/5로 그 격차가 더 심화되었을 뿐 아니라 불량률이 종전의 2~3%수준에서 7%선으로 크게 확대되었다고 한다.

특히 주목할 만한 사건은 얼마전 수출승용차의 공장 끝마무리 잘못으로 서울에서 조립공 일행이 미국까지 건너가 수출선내에서 재 조립하는 소동을 벌렸다는 기사를 읽은바 있다. 사실 여부는 고사하고 우리나라 수출산업에 대한 관심있는 사람의 간담을 서늘하게 하는 중대사건이라고 하겠다.

이와같은 사고가 우리 조선에서도 없으라는 법이 없다. 조선부분에 있어서 한/일간의 종업원당 연평균 진수량(G/T)기준으로 본 생산성 변동 추세를 보면 일본은 불황기중인 1980년도의 지수를 100으로 했을때 1986년에는 124로 향상되었고, 그로부터 2년후인 1988년에는 140으로 생산성 신장속도가 크게 빠라졌다. 그러나 우리나라는 '81년도의 종업원당 연평균 진수량 지수를 100으로 했을때 '86년도에는 140이상으로 순조로운 향상을 가져왔으며 '87~'88년도에도 경미하나마 상승세를 지속한 반면, '89년도에는 268만 G/T(50.9천명) 진수로 종업원 1인당 진수량이 50G/T선을 겨우 넘어

서고 있어서 전년대비 약 25% Point이상 생산성이 크게 후퇴한 것으로 풀이되고 있다. 이를 수치화해서 설명하면 '81년도에는 일본과 3대1 이상의 격차를 나타내었던 우리의 종업원 1인당 진수량은 '86년에는 일본의 1/3이내로 크게 격차를 줄여왔으나 노사분규를 계기로 해서는 역으로 다시 그 격간이 벌어져 '89년도에 일본의 진수량은 452만 G/T(일본 SAJ회원사 18사 기준, 종업원수 28천명)로서 1인당 150G/T이상인데 비해서 한국은 1인당 60G/T(본협회 4대 회원사)에도 못미치는 실정으로 일본과의 물량적인 생산성 격차가 또다시 크게 벌어지고 있는 것은 주목할 만한 사실이다.

뿐만 아니라 설계 및 건조현장에 있어서 대내외적으로는 잘 알려지지 않고 있는 시행착오, 오작물 등 면에서 역시 상당한 후퇴가 있었을 것으로 크게 염려가 되는 바이며, 따라서 노사분규 이후 최근 신조선 노임코스트 비중이 3할대에 들어섰고, 자재비 상승, 신조선 금융조선 및 환율문제 등을 감안할때 대일 경쟁력 개선 보완문제는 대단히 심각한 당면과제임에 틀림없다. 다시 말해서 최근 중동사태 등 주변여건에 감안해 불태 생산성향상 문제를 핵심과제로 하는 우리 조선경쟁력 제고방안은 전체 조선계의 최우선 지상명제이다.

끝으로 우리 조선업체가 세계 조선시장에 참여한 이래 본격적인 호황을 눈앞에 두고, 또한 세계 조선공업에서의 우리의 위치를 감안해 볼때, 이제 우리의 경쟁상대는 우리조선소간이 아니고 일본의 조선소들이다. 조속한 시일내에 일본을 따라 잡기 위해서는 산. 학. 연. 관 4자가 일체가 되어, 기술인력과 연구자금의 효율적이고 집중적인 활용이 요청된다 하겠다. 본 협회는 그간 CSDP사업을 위시하여 생산성협의회와 기술협의회 등과 같은 공동기술개발 연구와 협력에 미력하나마 보탬이 되어 왔다.

앞으로 경제적으로나 시간적으로 우리 조선 기술 선진화와 대일경쟁력 제고를 위해서는 조선 각분야에 있어서 공동협력체제화 할 수 있는 요소를 발굴 추진하는 한편, CSDP를 시발로 조선기술협의체를 통한 공동연구 추진이 수행되어야 할 것으로 확신한다.

(표1) 세계해상물동량 추세(TON기준)

(단위 : 백만 M/T)

구 분	원 유	석 유 제 품	유류계	철광석	석 탄	곡 물	3 대 별크계	기 타	합 계	
									백만M/T	전년대비
1971	1,068	247	1,315	250	94	91	435	825	2,575	2.6
1972	1,184	261	1,445	247	96	108	451	866	2,762	5.0
1973	1,365	274	1,639	298	104	139	541	940	3,120	8.5
1974	1,360	264	1,624	329	119	130	578	1,045	3,247	11.2
1975	1,263	133	1,396	292	127	137	556	995	2,947	-4.8
1976	1,410	160	1,570	294	127	146	567	1,075	3,212	8.0
1977	1,451	273	1,724	276	132	147	555	1,120	3,399	4.2
1978	1,432	270	1,702	278	127	169	574	1,190	3,466	6.3
1979	1,497	279	1,776	327	159	182	668	1,270	3,714	3.7
1980	1,320	276	1,596	314	188	198	700	1,310	3,606	3.1
1981	1,170	267	1,437	303	210	206	719	1,305	3,461	-0.4
1982	993	285	1,278	273	208	200	681	1,240	3,199	-5.0
1983	930	282	1,212	257	197	199	653	1,225	3,090	-1.2
1984	930	297	1,227	306	232	207	745	1,320	3,292	7.8
1985	871	288	1,159	321	272	181	774	1,360	3,293	3.0
1986	958	305	1,263	311	276	165	752	1,370	3,385	0.7
1987	970	313	1,283	319	283	186	788	1,390	3,461	1.5
1988	1,042	325	1,367	348	304	196	848	1,460	3,675	5.0
1989	1,135	335	1,470	357	315	195	867	1,540	3,877	5.5

(표2) 세계해상물동량 추세(TON-MILE기준)

(단위 : 십억 톤-마일)

구 분	원 유	석 유 제 품	유류계	철광석	석 탄	곡 물	3 대 별크계	기 타	합 계	
									백만M/T	전년대비
1971	6,554	900	7,454	1,185	434	487	2,106	2,169	11,729	10.1
1972	7,719	930	8,649	1,156	444	548	2,148	2,306	13,103	11.7
1973	9,206	1,010	10,216	1,398	467	760	2,625	2,562	15,403	17.6
1974	9,660	960	20,620	1,578	558	695	2,831	2,935	16,386	6.4
1975	8,885	845	9,730	1,471	621	734	2,826	2,810	15,366	-6.2
1976	10,199	950	11,149	1,469	591	779	2,839	3,035	17,023	10.8
1977	10,408	995	11,403	1,386	643	801	2,830	3,220	17,453	2.5
1978	9,561	985	10,546	1,384	604	945	2,993	3,455	16,934	-3.0
1979	9,452	1,045	10,497	1,599	786	1,026	3,411	3,605	17,513	3.4
1980	8,219	1,020	9,239	1,613	952	1,087	3,652	3,720	16,611	-5.2
1981	7,193	1,000	8,193	1,508	1,120	1,131	3,759	3,710	15,662	-5.7
1982	5,212	1,070	6,282	1,443	1,094	1,120	3,657	3,560	13,499	-13.8
1983	4,478	1,080	5,558	1,320	1,057	1,135	3,512	3,510	12,580	-6.8
1984	4,508	1,140	5,648	1,631	1,270	1,157	4,058	3,720	13,426	6.7
1985	4,007	1,150	5,157	1,675	1,479	1,004	4,158	3,750	13,065	-2.7
1986	4,640	1,265	5,905	1,671	1,586	914	4,171	3,780	13,856	6.1
1987	4,671	1,345	6,016	1,728	1,653	1,061	4,442	3,840	14,298	3.2
1988	5,065	1,445	6,510	1,919	1,719	1,117	4,755	4,040	15,305	7.0
1989	5,620	1,490	7,110	1,965	1,780	1,110	4,855	4,270	16,235	6.1

〈표3〉 世界造船現況(1975~1990)

구 분		한 국		일 본		AWES		기 타		세 계 천 G/T
		천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)	
수 주 량	1975	511	3.70	6,786	49.20	2,780	20.16	3,716	26.94	13,793
	1976	323	2.50	7,245	56.00	2,785	21.53	2,584	19.97	12,937
	1977	632	5.70	5,778	52.10	2,957	26.66	1,724	15.54	11,091
	1978	297	3.70	3,475	43.30	2,102	26.19	2,152	26.81	8,026
	1979	1,060	6.29	8,337	49.50	4,177	24.80	3,269	19.41	16,843
	1980	1,706	8.99	9,997	52.70	4,472	23.58	2,794	14.73	18,969
	1981	1,372	8.13	8,303	49.20	4,130	24.47	3,072	18.20	16,877
	1982	1,075	9.61	5,570	49.79	2,096	18.74	2,446	21.86	11,187
	1983	3,733	19.22	10,982	56.54	2,069	10.65	2,639	13.59	19,423
	1984	2,289	14.69	8,844	56.76	2,095	13.45	2,353	15.10	15,581
	1985	1,339	10.38	6,358	49.26	2,040	15.81	3,169	24.55	12,906
	1986	3,056	24.13	5,518	43.57	1,667	13.16	2,423	19.13	12,664
	1987	4,160	30.23	4,771	34.67	2,573	18.70	2,259	16.41	13,763
	1988	2,755	23.27	4,631	39.11	2,000	16.89	2,455	20.73	11,841
	1989	3,223	16.69	9,695	50.22	3,202	16.59	3,186	16.50	19,306
90.6말	5,200	31.05	6,666	39.80	2,896	17.29	1,987	11.86	16,749	
건 조 량	1975	410	1.20	16,991	49.68	13,070	38.21	3,732	10.91	34,203
	1976	814	2.40	15,868	46.78	12,714	37.48	4,526	13.34	33,922
	1977	562	2.04	11,707	42.52	10,731	38.98	4,532	16.46	27,532
	1978	604	3.32	6,307	34.67	6,625	36.41	4,658	25.60	18,194
	1979	495	3.46	4,697	32.87	4,686	32.79	4,411	30.87	14,289
	1980	522	3.98	6,094	46.52	2,965	22.63	3,520	26.87	13,101
	1981	929	5.49	8,400	48.53	4,129	24.39	3,474	20.52	16,932
	1982	1,401	8.33	8,163	41.92	3,784	22.50	3,472	20.64	16,820
	1983	1,539	9.67	6,670	52.97	4,417	27.76	3,285	20.65	15,911
	1984	1,473	8.03	9,711	52.97	3,497	19.07	3,653	19.92	18,334
	1985	2,620	14.43	9,503	52.34	2,921	16.09	3,113	17.14	18,157
	1986	3,642	21.60	8,178	48.49	2,037	12.08	3,007	17.83	16,864
	1987	2,091	17.06	5,708	46.56	1,903	15.52	2,557	20.86	12,259
	1988	3,174	29.10	4,040	37.03	1,715	15.72	1,980	18.15	10,909
	1989	3,102	23.44	5,365	40.53	1,962	14.82	2,807	21.21	13,236
90.6말	1,669	20.48	3,740	45.89	1,960	13.01	1,681	20.63	8,150	
수 주 잔 량	1975	1,630	4.94	31,359	95.06	-	0.00	-	0.00	32,989
	1976	1,060	1.91	18,215	32.90	22,227	40.14	13,871	25.05	55,373
	1977	1,102	3.00	9,910	26.98	13,907	37.87	11,806	32.15	36,725
	1978	736	2.85	6,533	25.26	8,902	34.43	9,688	37.46	25,859
	1979	1,271	4.49	9,331	32.97	8,370	29.57	9,330	32.97	28,302
	1980	2,489	7.19	13,072	37.75	9,741	28.13	9,326	26.93	34,628
	1981	2,977	8.43	12,655	35.84	9,803	27.76	9,876	27.97	35,311
	1982	2,551	8.74	10,067	34.51	7,956	27.27	8,598	29.47	29,172
	1983	4,618	14.16	14,027	43.00	5,671	17.39	8,303	25.45	32,619
	1984	5,798	18.89	13,072	42.60	4,642	15.13	7,176	23.38	30,688
	1985	4,667	18.05	9,729	37.62	3,984	15.40	7,482	28.93	25,862
	1986	4,223	19.77	6,568	30.74	3,546	16.60	7,027	32.89	21,364
	1987	6,021	26.71	5,038	22.35	4,510	20.01	6,973	30.93	22,542
	1988	5,865	23.89	5,959	24.27	5,164	21.03	7,565	30.81	24,553
	1989	6,027	19.41	10,278	33.10	6,574	21.17	8,176	26.33	31,055
90.6말	9,785	24.52	13,157	32.97	8,310	20.83	8,651	21.68	39,903	

자료 : LLOTDS

(표4) 世界造船現況(1968~1974)

구 분	한 국		일 본		AWES		기 타		세 계	
	천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)	천 G/T	점유비(%)		
수 주 량	1968	—	0.00	9,270	36.49	14,288	56.24	1,847	7.27	25,405
	1969	—	0.00	12,044	40.81	14,305	48.47	3,165	10.72	29,514
	1970	—	0.00	18,332	47.01	17,593	45.12	3,067	7.87	38,992
	1971	—	0.00	15,828	53.57	9,529	32.25	4,188	14.17	29,545
	1972	—	0.00	18,190	61.48	7,598	25.68	3,799	12.84	29,587
	1973	957	1.30	35,770	48.60	26,349	35.80	10,525	14.30	73,601
	1974	794	2.80	10,894	38.40	8,709	30.70	7,973	28.10	28,370
건 주 량	1968	3	0.02	8,349	49.56	6,609	39.23	1,884	11.18	16,845
	1969	7	0.04	9,168	48.92	7,572	40.41	1,992	10.63	18,739
	1970	2	0.01	10,100	48.14	8,480	40.42	2,398	11.43	20,980
	1971	16	0.07	11,132	45.65	10,389	42.60	2,851	11.69	24,388
	1972	15	0.06	12,857	48.07	10,589	39.59	3,288	12.29	26,749
	1973	14	1.35	14,751	48.51	11,865	39.02	3,779	12.43	30,409
	1974	313	0.93	16,894	50.37	12,511	37.30	3,823	11.40	33,541

자료 : LLOYD'S

(표5) 韓·日受注量比較

(1990.9월말 현재)

國 家	區 分	輸 出 船			國 內 船			合 計		
		隻	G/T	千 \$	隻	G/T	千 \$	隻	G/T	千 \$
韓 國	90. 1	5	364,000	322,195	4	1,700	10,000	9	365,700	332,195
	90. 2	11	601,000	859,588	3	9,100	21,940	14	610,100	633,030
	90. 3	10	1,385,000	611,090				10	1,385,000	859,588
	90. 4	27	1,444,300	1,305,910				27	1,444,300	1,305,910
	90. 5	4	562,000	328,920	3	3,615	11,857	7	565,615	340,777
	90. 6	1	24,000	27,500				1	24,000	27,500
	90. 7	3	281,600	197,860				3	281,600	197,860
	90. 8	3	246,000	212,250				3	246,000	212,250
	90. 9	2	5,920	12,540				2	5,920	12,540
	합 計	66	4,913,820	3,877,853	10	14,415	43,797	76	4,928,235	3,921,650
'89년	85	1,882,469	1,969,098	29	34,628	110,092	114	1,917,097	2,079,190	
전년비		261.0%	196.9%		41.6%	39.8%		257.1%	188.6%	
日 本	90. 1	18	495,770		1	3,568		19	499,338	460,087
	90. 2	17	677,140		3	13,228		20	690,368	530,601
	90. 3	12	464,499		4	103,690		16	568,189	395,307
	90. 4	39	1,221,462		2	4,984		41	1,226,446	1,010,587
	90. 5	22	761,049		2	7,607		24	768,656	516,426
	90. 6	18	751,700		4	324,670		22	1,076,379	799,641
	90. 7	35	1,122,249			80,450		35	1,122,249	1,024,369
	90. 8	23	516,859		4			27	645,529	829,167
	90. 9	25	1,196,850		3			28	1,277,300	131,107
	합 計	209	7,207,578		23	666,876		232	7,874,454	5,697,292
'89년	159	4,918,698		20	457,942		179	5,376,640	4,309,518	
전년비		146.5%			145.6%			146.5%	132.2%	

資料 : 韓國은 韓國造船工業協會, 日本은 運輸省 海上技術安全局 “船舶建造許可實績”

註 : 1. 日本 受注船價는 엔貨를 월말환율로 나눈 것임.

2. 日本의 船價는 合計值만 發表되고 있음.

〈표6〉 세계 선종별 선박량 추세

구 분	TANKER			건 화 물 선			기 타		합 계	
	척	천 G/T	%	척	천 G/T	%	척	천 G/T	척	천 G/T
1965	5,307	55,046	34.3	1,403	18,757	11.7	35,155	86,589	41,865	160,392
1966	5,453	60,200	35.2	1,619	23,278	13.6	35,942	87,652	43,014	171,130
1967	5,527	64,198	35.3	1,849	29,054	16.0	36,999	88,848	44,375	182,100
1968	5,644	69,214	35.6	2,067	34,874	18.0	39,733	90,064	47,444	194,152
1969	5,869	77,392	36.6	2,378	41,792	19.7	42,029	92,477	50,276	211,661
1970	6,103	86,140	37.9	2,528	46,651	20.5	43,813	94,699	52,444	227,490
1971	6,292	96,141	38.9	2,760	53,797	21.8	45,989	97,267	55,041	247,205
1972	6,462	105,129	39.2	3,048	63,487	23.7	47,881	99,724	57,391	268,340
1973	6,607	115,365	39.8	3,303	72,648	25.1	49,696	101,914	59,606	289,927
1974	6,785	129,491	41.6	3,491	79,438	25.5	50,918	102,394	61,194	311,323
1975	7,024	150,057	43.9	3,711	85,548	25.0	52,989	106,557	63,724	342,162
1976	7,020	168,161	45.2	3,932	91,738	24.7	54,935	112,101	65,887	372,000
1977	6,912	174,124	44.2	4,313	100,922	25.6	56,720	118,632	67,945	393,678
1978	6,882	175,035	43.1	4,557	106,545	26.2	57,581	124,422	69,020	406,002
1979	6,950	174,213	42.2	4,638	108,323	26.2	59,541	130,485	71,129	413,021
1980	7,112	175,004	41.7	4,706	109,596	26.1	62,064	135,311	73,882	419,911
1981	6,986	171,697	40.8	4,736	113,084	26.9	62,142	136,054	73,864	420,835
1982	7,021	166,828	39.3	4,947	119,298	28.1	63,183	138,616	75,151	424,742
1983	6,882	157,279	37.2	5,073	124,397	29.4	64,151	140,914	76,106	422,590
1984	6,647	147,463	35.2	5,229	128,334	30.7	64,192	142,885	76,068	418,682
1985	6,590	138,448	33.3	5,391	133,983	32.2	64,414	143,838	76,395	416,269
1986	6,490	128,426	31.7	5,274	132,908	32.8	63,502	143,576	75,266	404,910
1987	6,490	127,660	31.6	5,099	131,028	32.5	63,651	144,810	75,240	403,498
1988	6,565	127,843	31.7	5,090	129,635	32.1	64,135	145,928	75,680	403,406
1989	6,383	129,578	31.6	5,061	129,482	31.5	64,656	151,421	76,100	410,481
1990										

자료 : LLOYD'S

〈표8〉 세계 해체량 추세

구 분	건 화 물 선			탱 커			합 계		
	척	천 G/T	천 DWT	척	천 G/T	천 DWT	척	천 G/T	천 DWT
1980	752	4,017	5,719	135	5,166	10,222	887	9,183	15,941
1981	640	3,158	4,663	185	6,629	12,855	825	9,787	17,518
1982	752	5,138	7,942	330	12,546	24,648	1,082	17,684	32,590
1983	972	7,315	11,481	356	13,036	25,577	1,328	20,351	37,058
1984	1,201	9,065	14,101	299	10,595	20,659	1,500	19,660	34,760
1985	1,410	12,589	20,249	312	13,756	27,544	1,722	26,345	47,793
1986	1,271	13,463	22,333	305	7,397	13,840	1,576	20,860	36,173
1987	931	9,037	14,569	163	3,901	7,435	1,094	12,938	22,004
1988	683	4,180	6,216	129	1,944	3,692	812	6,124	9,908
1989	156	1,201	1,679	44	1,403	2,295	200	2,604	3,974

자료 : BREMEN

〈표7〉 세계 개 선 량 추 세

구 분	건 화 물 선			탱 커			합 계		
	척	천 G/T	천 DWT	척	천 G/T	천 DWT	척	천 G/T	천 DWT
1965	86	462	—	39	360	—	125	822	0
1966	57	301	—	29	271	—	86	572	0
1967	77	422	—	27	291	—	104	713	0
1968	103	550	—	18	184	—	121	734	0
1969	59	321	—	17	155	—	76	476	0
1970	36	229	—	13	105	—	49	334	0
1971	135	603	559	21	140	149	156	743	708
1972	490	2,556	3,272	71	770	1,226	156	3,326	4,498
1973	288	1,307	1,420	61	647	1,022	349	1,954	2,442
1974	141	548	476	22	119	183	163	667	659
1975	108	642	459	71	1,988	3,602	179	2,640	4,061
1976	212	4,891	8,137	465	21,732	41,422	677	26,623	49,559
1977	227	3,562	5,532	351	15,769	30,291	578	19,331	35,823
1978	358	7,067	12,030	327	17,547	33,597	685	24,614	45,627
1979	392	4,496	7,057	208	11,408	21,873	600	15,904	28,930
1980	370	1,898	2,398	89	4,520	8,493	459	6,418	10,891
1981	340	1,748	2,186	81	3,839	7,261	421	5,587	9,447
1982	350	2,386	3,022	215	13,342	25,866	565	15,728	28,888
1983	1,235	17,388	26,041	410	30,445	60,783	1,645	47,833	86,824
1984	1,292	14,063	22,851	365	28,421	56,935	1,657	42,484	79,786
1985	999	8,706	13,473	325	25,383	50,522	1,324	34,089	63,995
1986	900	7,196	11,106	243	16,938	33,413	1,143	24,134	44,519
1987	761	6,003	8,893	152	7,787	14,880	913	13,790	23,773
1988	493	3,766	5,112	118	5,705	10,769	611	9,471	15,881
1989	334	1,937	2,642	76	2,001	3,229	410	3,938	5,871
1990									

자료 : General Council of British Shipping

주 : 건화물선에는 겸용선 포함

원고를 모집합니다

제 목 : 2000년대의

“한국조선공업의 바람직한 위상”

원고제출 : 1991. 6. 30

접수된 원고는 편집위원회의 심의를 거쳐 대한조선학회지에 선정게재하며 채택된 원고에 대하여서는 소정의 원고료를 지급합니다.