제 7 장 조 선 산 업

제 1 절 현 황

수송기계산업과 서기관 김진선

1. 일반현황

가. 산업의 일반현황

세계 조선산업은 2000년 이후 호황기를 맞이하고 있다. 2000~2003년까지 4년간 연평균 28.3백만CGT[1]가 발주되어 그 이전 4년간 연평균 발주량(19.5백만CGT)에 비해 44.6% 증가하였다. 여기에 우리나라 조선산업은 1993년, 1999년, 2000년에 이어 2003년에도 선박수주량 기준으로 세계 1위 조선국의 자리에 올랐다. 2003년 우리나라의 세계수주량 점유비는 43.8%로서 2위인 일본의 28.6%를 크게 앞서고 있다. 2003년 세계 선박건조량의 91.3%를 한국, 일본, 중국, 유럽 등 4개국이 차지하고 있고 이 가운데 극동 3개국(한·중·일)이 73.4%를 건조하고 있다. 또한 2003년 세계 5대 조선소 가운데 한국 조선소가 4개 포함되어 있는 등 우리나라 조선산업은 세계적인 산업으로 성장하였다.

반면, 수요기반의 부족과 기술력의 취약, 자금 및 인력확보 어려움 등의 문제를 안고 있는 중소형 조선업계는 어려운 경영 환경이 계속되고 있다. 내수감소에 따른 물량부족은 기술력을 높일 수 있는 여건이 되지 않고 이것은 자금력의 한계와 전문 인력확보의 어려움으로 이어지는 현상이 반복되고 있다.

---

1) CGT(Cmpensated Gross Ton) : '補正총톤수'로서 선박의 부가가치, 투입工數, 강재소요량 등을 고려하여 산출한 톤수로서 1994년 OECD 조선부회에서 사용하기 시작하였다.

나. 업체현황

국내 조선업체수는 201사로서 1년전보다 3개사가 증가하였다.

강선 건조업체 30사(1년전 41사), 합성수지선박 건조업체 70사(77사), 비철금속 및 기타 항해용 선박 건조업체 5사(7사), 수상구조물 등 비항해용선박 건조업체 92사(70사), 오락 및 경기용 보트 건조업체 4사 등으로 구성되어 있다.(이상 통계청 '광업·제조업통계조사보고서' 2003.12월刊).

규모별로는 대형 6사(신조·수리 겸업 1사 포함), 중형 3사, 소형 192사이며 중·대형 조선소 9사가 한국조선공업협회에 가입하고 있고 소형조선소 가운데 120개사는 한국조선공업협동조합에 가입하고 있다. 이들 소형조선소들은 시설의 규모가 작고 기술이 낙후되어 있어 선박의 건조는 거의 대부분 중·대형 조선소를 중심으로 이루어지고 있다.

다. 조선현황

1) 수 주

2003년은 선박 수주량은 16,749천CGT(240억불)로서 2002년에 비해 물량기준으로는 120.6%, 금액기준으로는 138.8% 증가하여 사상 최대를 기록하였다.

이 같은 수주증가는 중국의 급속한 경제성장으로 인해 해상 교역량이 증가함에 따라 세계적으로 1973년 이후 30년만에 가장 많은 선박이 발주된데 다가 우리 조선업계가 높은 국제 경쟁력을 가지고 있기 때문에 많은 선박을 수주할 수 있었다.

수주선박 470척중 국내선박은 7척(국적취득조건부나용선 2척 포함)에 불과하여 우리나라 조선산업은 수출 주력산업으로서의 자리를 확고히 하고 있음을 알 수 있다.

고부가·고기술이 소요되는 초대형 컨테이너선(8,000TEU 이상)과 가스운반선을 각각 62척, 21척을 수주(2002년은 각각 5척과 8척을 수주)하였다. 특히, 컨테이너선은 전체 수주 척수의 43%인 202척을 수주함으로써 일본의 주력 수주선박(벌크캐리어가 70%)과는 차이를 보이고 있다.

고부가가치 선박으로 분류할 수 있는 가스운반선, 해저 가스·유전 개발선박, 페리, 유전개발 보급선(Supply Vessel), 8000TEU 이상 컨테이너선의 수주비중이 2002년 7.8%에서 2003년에는 18.3%로 크게 증가하였다.

2) 건 조

최근 몇 년간 많은 선박을 수주한 국내 조선업계는 안정된 생산활동과 생산성을 꾸준히 향상시킴으로써 2003년에는 사상최대인 7,265천CGT(106.6억불, 223척)을 건조하였다. 2002년의 최고 기록을 다시 갱신한 것이다. 이는 평균 1.6일에 48백만불짜리 선박 1척을 인도한 것이 된다.

3) 잔 량

2003년말 현재 수주잔량은 향후 3년치 일감에 해당하는 26,409천CGT(380억불, 738척)로서 1년전보다 54.7% 증가하였다. 선종별로는 유조선과 석유·화학제품 운반선 등 대부분의 선종은 두 자리수의 증가율을 보였으나 컨테이너선은 무려 2.4배 증가하였다.

〈표 Ⅴ-7-1〉 선박수주·건조·잔량 현황 (2003)

구 분	수 주	건 조	잔 량
물량(천CGT)	16,749 (120.6)	7,265 (6.5)	26,409 (54.7)
금액(백만$)	23,985 (130.8)	10,659 (11.9)	37,961 (50.1)

자료 : 한국조선공업협회

주 : 잔량은 연말기준. ( )안은 전년동기대비 증가율

라. 수출·수입

2003년 선박 수출은 111.0억불로 2002년에 비해 4.1% 증가하였으며 수입은 5.0억불이었다. 통계 편의상 선박수출 통계에 조선기자재·선박용 엔진 및 엔진 부품을 포함하여 '선박류'로 분류하고 있는데 이러한 선박류의 수출과 수입은 각각 113.3억불(4.3% 증가)과 9.9억불(2.6% 감소)로 집계되고 있다. 선박 수출은 1986년 이후 우리나라 전체 수출액의 4~5% 차지하면서 5대 수출상품의 자리를 유지해 왔다.

선박 수입은 1997년 1월 1일부터 국적취득조건부 나용선을 수출입 실적에서 제외하고 국내 경기침체와 IMF 이후 해외자금조달의 어려움으로 국내 해운사들의 선박수입 수요가 줄어들어 1997년부터 계속 감소세를 보이다가 2002년에는 선박 건조량의 증가로 인한 기자재 수입 증가로 10.1억불이 이루어진 바 있다.

〈표 Ⅴ-7-2〉 선박류 수출 및 수입 현황

(단위 : 백만불)

구 분		1998	1999	2000	2001	2002	2003
수 출	선박류	8,140	7,655	8,420	9,908	10,867	11,334
	선 박	8,014	7,490	8,229	9,699	10,672	11,104
수 입	선박류	789	642	635	908	1,014	987
	선 박	382	244	193	374	426	504

자료 : 한국무역협회, 「KOTIS」

2. 산업의 위상

가. 세계속의 위상

1970년대 중반이후 대형조선소를 잇달아 건설함으로써, 세계 조선시장에 본격적으로 진출한 우리나라 조선산업은 1980년대 16.2%의 세계시장 점유율에서 1990년대 전반에는 25.6%, 그리고 1990년대 후반에는 34.7%를 점유하는 등 비약적인 성장을 해 왔다(이상 수주량 기준). 2003년 수주량 기준으로 우리나라의 세계시장 점유율은 43.8%로서 2위인 일본(28.6%)과는 크게 앞서고 있다. 건조량(32.8% 점유) 및 수주잔량(37.8%) 등 조선산업의 3대 지표 모두 일본을 앞서고 있다.

〈표 Ⅴ-7-3〉 주요 국가별 선박 수주 및 건조 현황 (2003년)

구 분		한국	일본	유럽	중국	기타	합계
수주	물량(천CGT)	18,276	11,910	3,631	5,260	2,630	41,707
	비중(%)	43.8	28.6	8.7	12.6	6.3	100
건조	물량(천CGT)	7,045	6,683	3,837	2,016	1,871	21,452
	비중(%)	32.8	31.2	17.9	9.4	8.7	100
수주 잔량	물량(천CGT)	26,368	19,076	8,549	9,327	6,487	69,807
	비중(%)	37.8	27.3	12.2	13.4	9.3	100

자료 : Lloyd's Register(영국)

나. 국민경제상의 위상

제조업에 대한 조선산업의 매출액 비중은 3.3%, 부가가치 비중은 3.37%, 고용비중 3.2%로써 전년에 비해 다소 감소하였으나 여전히 3% 대를 유지하고 있다.

〈표 Ⅴ-7-4〉 조선산업의 국민경제상 위상

(단위 : %)

구 분		1997	1998	1999	2000	2001	2002
제조업에 대한 비중	매 출 액	3.17	4.63	3.25	2.88	3.32	3.30
	부가가치	3.26	4.73	3.61	3.18	3.52	3.37
	고 용	2.81	3.61	2.98	2.94	3.29	3.20
총수출에 대한 비중		4.8	6.1	5.2	4.8	6.7	5.8

자료 : 통계청『광업·제조업통계조사보고서』, 한국무역협회『KOTIS』각 년도

3. 조선시황 및 주요 조선국 동향

가. 세계 조선시황

(1) 세계 선박발주

2003년의 세계 조선시장은 30년만에 가장 많은 선박 발주가 이루어졌다. 1973년 73.6백만GT[2]가 발주된 이래 최대 호황을 맞이한 것이다. 영국 Lloyd's Register 자료에 따르면 2003년 41.7백만CGT[3]가 발주되어 전년보다 2.2배 증가하였다.

이 같은 대량의 선박발주는 중국의 급속한 경제성장(2003년 GDP성장율 8.5% 추정)에 따른 해상 수출입 물동량 증가가 가장 큰 요인으로 분석된다. 2003년 상해 등 중국의 7대 항만의 컨테이너 화물 처리량은 3,527만TEU로서 2002년보다 39.8% 증가하였다. 여기에 2002년 11월 스페인 연안에서 발생한 유조선(프레스티지호) 침몰 사고로 유럽 및 IMO(국제해사기구) 등에서 노후선박과 단일선체(Single Hull)선박 운항 규제를 강화한 것도 발주량 증가에 크게 작용하였다.

---

2) 1973년 당시에는 CGT가 개발되지 않아 GT(Gross Ton ; 선박 내부 공간 용적 100ft^{3}을 1GT로 환산한 톤수)를 사용하였음

3) GT로는 70.0백만GT

⑵ 세계 선박건조

2003년 세계 선박 건조량은 21.5백만CGT로서 2002년보다 0.3%의 미비한 증가를 보였다. 국가별로는 우리나라가 7.0백만CGT(32.8% 점유), 일본 6.7백만CGT(31.2% 점유)를 건조하여 한·일 양국이 세계 건조량의 64.0%를 건조하였으며, 독일·프랑스 등 유럽 15개 국가(AWES:유럽조선공업협회)는 3.8백만CGT를 건조하여 17.9%를 차지하였다.

〈표 Ⅴ-7-5〉 국가별 선박 건조량

(단위 : 천CGT)

국 가	1998	1999	2000	2001	2002	2003
한 국	3,890	4,567	6,482	6,095	6,317	7,045
일 본	6,957	6,191	6,409	6,477	6,306	6,683
AWES	4,942	4,579	4,554	4,699	4,321	3,837
기 타	3,053	2,939	2,599	2,711	2,945	3,887
합 계	18,842	18,456	20,044	19,982	19,889	21,452

자료 : Lloyd's Register(영국)

⑶ 선 가

1991년 이후 하락세를 보여온 세계 신조선가는 1999년 이후 다소 상승하였으나 2001년 4월을 정점으로 다시 하락하여 2002년말에는 1997년 이후 가장 낮은 수준을 보였다.

2003년 세계 신조선가는 연초부터 점진적으로 상승하기 시작하여 연말에는 1년전에 비해 20～30% 상승하였다. 유조선은 20% 내외, 벌크캐리어는 30% 내외 상승하여 30만DWT[4]급 초대형유조선의 선가는 2003년말에 77.0백만불, 75천DWT급 벌크캐리어는 27.0백만불까지 상승하였다.

---

4) DWT(Deadweight) : '載貨重量톤수'로서 선박에 적재할 수 있는 화물의 무게

〈표 Ⅴ-7-6〉 세계 신조선가 추이

(단위 : 백만불)

구 분	1998	1999	2000	2001	2002	2003
컨테이너선(3500TEU)	37.0	38.0	40.0	36.0	33.0	42.5
벌크선(75,000DWT)	20.5	22.8	22.0	20.5	21.3	27.0
유조선(300,000DWT)	70.5	70.0	76.0	70.0	63.3	77.0

자료 : Clarkson (영국)
주 : 연말기준

나. 주요 조선국 동향

세계 조선산업은 한·중·일 등 극동 3개국이 세계시장의 85.0%(2003년 수주량 기준)를 나누어 가지고 있고 유럽연합(EU)·폴란드·노르웨이를 포함한 유럽조선공업회에 가입한 15개국이 8.7%를 차지하고 있다.

일본은 1993년과 1999년 그리고 2000년에 우리 나라에 세계 선두자리를 내주었지만 2001년과 2002년은 다시 찾아가는 등 한·일 양국 조선업계는 최근들어 치열한 선두경쟁을 하고 있다. 2002년에 7개 대형조선소를 재편하여 6개 조선소로 집약하였고 가와사키중공업 등의 조선소는 조선업을 분사화하는 등 경쟁력을 높이기 위한 노력을 시도하고 있다. 그동안 유럽이 독점해 온 대형호화여객선 시장에 참여하여 116천GT급 대형 여객선 2척(승객정원 3,078명)을 2000년 2월에 수주하여 2003년말 현재 1호선의 인도를 앞두고 있다. 40knots급 초고속화물선 프로젝트(TSL; Techno Super Liner)도 1989년 7월에 대형 7개 대형 조선소가 연구조합을 결성하여 연구 개발과 시험선 제작을 거쳐 15년만에 실선박 준공을 앞두고 있다. 길이 140m, 총톤수 14,500톤급의 이 선박이 2005년초에 준공되어 항로에 투입되면 해상운송에 새로운 변화가 예상된다. 유조선, 컨테이너선 등 일반선박 분야에서의 경쟁력 한계를 극복하고 새로운 해상운송시스템을 개발함으로써 세계 조선산업을 주도하고자 하는 모습이다.

타이타닉호를 건조(1912년 영국에서 준공)하는 등 오랜 기간 동안 세

계 조선업을 주도해 온 유럽은 1970년대 10년간 연평균 세계점유율 32.2%, 1980년대 17.3%, 1990년대 12.6% 그리고 2000년 이후 2003년까지는 8.7%의 세계 점유율에서 보듯이 점차 그 힘을 잃어가고 있다. 독일·프랑스·이태리·스페인에서 4～5개 조선소 정도가 경쟁력을 유지하고 있으나 이들 조선소는 여객선·가스운반선 등 고부가가치 선종인 특수선박 분야에 특화하고 있다.

중국은 타 산업분야와 같이 조선산업에서도 세계에서 새로운 강자로 부상하고 있다. 자국 최대조선소인 大連조선소가 1995년에 30만DWT급 초대형 유조선 건조가 가능한 도크(VLCC도크)를 완공하여 가동한 이래 지금은 10개의 VLCC도크를 보유하고 있고 1996년 처음으로 수주량 100만CGT를 넘어선 이후(119만GT) 2003년에는 500만CGT를 넘어섰다. 大連, 上海, 廣州, 天津지역을 중심으로 건조능력 증대, 설비현대화, 기술과 생산성 향상, 건조기간 단축 등 국제경쟁력 강화 노력을 통해 수출선박 수주에 주력하고 있는 가운데 2020～2030년에는 세계 제일의 조선국을 목표로 하고 있다. 그러나 일본 해사산업연구소는 생산관리, 원가관리 등 단기간에 개선하기 어려운 부문이 많고 독자기술의 개발과 보유는 시간이 필요하므로 간단하게 세계 제일이 되는 것은 어려울 것이라는 보고서를 내 놓고 있어 주목된다.

제2절 주 요 시 책

1. 조선산업에 대한 일반적인 시책

우리나라 조선산업은 세계적인 산업으로 발전하였다. 정부는 앞으로도 규제나 직접적인 지원보다는 민간자율 경영을 존중하고 기술발전과 인프라 확보 그리고 국제협력 증대를 위한 노력을 해 나갈 것이다.

21세기는 기술이 경쟁력을 좌우하는 기술 지상주의 시대이다. 생산성 향상과 미래첨단기술, 정보화기술의 접목 등 조선기술 고도화 방안이 중요하다. 이러한 기술개발에 있어 기업의 자주적인 노력만으로 기술향상을 기대하기 어려운 분야에 대해서는 국제규범이 허용하는 범위내에서 산·학·연 공동개발을 통해 효과를 극대화 해 나갈 것이다.

우리 조선산업의 국제적 위상에 맞는 역할과 노력도 요구된다. 세계 조선산업의 안정발전 및 공정경쟁을 위한 주요 조선국과의 협의와 선박의 안전성 및 운항경제성 제고를 위한 국제적인 기술협의 등에도 전문가를 중심으로 참여하고 있다. 또한 조선산업을 둘러싼 통상문제의 해소는 우리 조선산업의 장기 안정발전에 있어 중요한 과제이므로 민·관 공동체제를 구축하여 대응해 나가고 있다.

조선기자재산업 발전기반 조성도 중요한 과제의 하나로 인식하고 있다. 조선기자재분야의 전문 시험·연구기관 활성화로 R&D를 확산하고 시험 및 평가, 신뢰성 향상 등을 통해 수출기반을 마련하는 것이 조선산업의 경쟁력 제고에 중요한 과제이다.

2. 조선통상

가. 한·EU통상문제

1999년부터 시작된 한·EU 조선분야 통상마찰이 10여 차례의 협상에도 합의에 이르지 못하자 EU는 2002년 10월 21일 우리나라 조선산업을 WTO에 정식 제소하였다.

EU의 WTO 제소 사유는 한국 정부의 조선업계에 대한 수출금융, 구조조정, 조세감면 등 각종 보조금 지원으로 인해 EU의 조선산업에 심각한 피해(구체적으로 컨테이너선, 석유·화학제품 운반선, LNG운반선 수주 감소로 조선산업 피해)가 발생하였다는 것이다. EU는 우리 조선산업을 WTO에 제소하면서 자국 조선산업에 대한 보조금 제도를 부활시켰는데 이 보조금 제도는 WTO에 제소한 상기 수주감소 선박의 건조계약에 있어 계약액의 6%까지 지급하는 것이다. 또한 EU는 선종을 불문하고 건조계약 금액의 9%에 상당하는 보조금을 지급해오다 2000년말에 폐지한 바 있다.

EU의 제소 이후 WTO 절차에 따라 2002년 11월과 12월 그리고 2003년 5월 등 세 차례에 걸쳐 양자 협의를 가졌으나 여전히 합의에 이르지 못함에 따라 2003년 6월 11일 EU는 분쟁해결기구(DSB; Dispute Settlement Body)에 패널 설치를 요청함으로써 패널 절차에 들어갔다. 2003년 7월 21일 분쟁해결기구 회의에서 패널설치가 결정되었고 WTO 보조금 협정상의 정보수집 절차 규정에 따라 2003년 11월 10일까지 정보 수집 절차가 이루어졌다. 패널과 양국간에 합의된 일정대로 EU측은 2003년 12월 22일 1차 입장서를 제출하였고 우리 정부도 이에 대응하여 우리측 서면 입장서를 2004년 2월에 제출할 예정이며, 패널에서는 그 동안 수집한 정보와 양측의 입장서를 검토하여 2004년 11월경이면 판정 결과를 내 놓을 것으로 예상된다.

한편, 우리 정부는 EU의 보조금 지급 조치와 기존의 운영·구조조정 보조금에 대해 2003년 9월 3일 WTO에 정식 제소하였다. 그 이후 10월과 11월 두 차례에 걸쳐 양자 협의를 개최하였으나 합의에 이르지 못함에

따라 2003년말 현재 WTO 분쟁해결기구에 패널 설치를 요청하는 것을 검토중에 있다.

나. 새로운 조선협정 마련을 위한 협상

EU와의 양자간 통상분쟁·협의와는 별도로 OECD를 중심으로 새로운 조선협정 마련을 위한 논의가 OECD내 특별협상그룹(SNG ; Special Negotiation Group)에서 진행되고 있다.

이 회의는 2003년에 3차례의 본 회의(4월, 7월, 12월)와 1차례의 특별회의 및 Industry Consultation(10월)을 거쳤다.

협상의 주요요소는 정부지원 조치 규율과 가격관행 규율이다. 정부지원 조치 규율은 조선산업에 특정적인 정부지원 조치를 포괄적으로 금지하는 것으로서 그 동안의 협상에서 진전이 있었다. 그러나 가격관행 규율 부문에서는 동 규율이 필요하다는 EU 및 일본측과 보조금 등 정부지원 조치를 철폐함으로써 가격관행 규율의 도입은 불필요하다는 우리측과 중국의 입장이 맞섰으나, 합의에 이르지 못하고 2003년 12월 회의에서 사무국이 경쟁법적 접근방식을 내세운 새로운 제안을 한 바 있다.

현재 협상중인 OECD新조선협정은 세계 조선산업을 왜곡하는 요인을 점검하고 규율함으로써 정상적인 경쟁여건을 확립하기 위한 것으로서 1994년 타결된 OECD조선협정이 미국의 비준거부로 실효되고, 그 동안 시장 상황이 크게 변화됨에 따라 협상 당사국들간의 합의로 2002년말에 시작되었으며 2005년말까지 타결하는 것을 목표로 하고 있다.

3. 기술개발 및 기반구축

지식과 기술혁신이 경제성장을 견인해 나가는 '혁신주도형 경제'와 '과학기술 중심사회'를 앞당김으로써 경쟁환경의 변화에 능동적으로 대응해 나감과 동시에 성장동력 산업의 발전기반 조성을 위해 2003년 12월에 '산업기술혁신 5개년 계획'을 마련하였다.

여기에는 차세대 성장동력 산업분야 10개와 조선산업 등 주력 기간산업 분야 10개 등 20개의 산업분야에 대한 추진과제와 중장기 기술개발 수요를 제시하고 있다. 조선산업분야는 산·학·연 전문가들이 산업현황과 기술수준을 평가하고 향후 산·학·연이 중점적으로 개발해 나갈 기술개발 및 기반조성 과제 15개를 제시한 바 있다.

현재 추진중인 조선기자재의 성능평가 및 시험·인증센터 구축사업, 신뢰성 평가기반 구축사업 그리고 디지털 선박생산 기술개발 사업, 선박용 중형 디젤엔진 과급기 개발, 선박의 자율운항 제어시스템 개발 등의 기술개발 사업과 기술기반조성은 사업계획에 따라 순조롭게 진행되고 있다.

향후 조선기술은 선박의 운항 경제성을 높이고, 보다 빠르면서 많은 화물을 수송할 수 있는 선박 건조기술, 환경 친화적인 선박 건조기술, 건조원가 절감과 생산성을 높일 수 있는 조선기술, 나아가 차세대·미래 조선기술 등이 주류를 이룰 것이며 우리나라의 조선기술 개발도 이러한 분야에 중점을 두어야 할 것이다.

제3절 전 망

1. 세계 조선시황

현재 세계 조선산업은 앞에서 기술한 바와 같이 극동 3개국과 유럽 등 4개국 체제이다. 이러한 세계 조선국 체제는 여타 국가들의 사회 및 산업여건, 기술수준, one-market라는 세계시장의 특성 등을 고려하면 상당기간 지속될 것으로 전망된다. 특히, 극동 3개국의 경쟁은 앞으로 더욱 심화될 것으로 보인다.

향후 세계 조선시장은 안정적인 수요가 있을 것으로 전망된다. 2002년 말 현재 세계 선복량 585.6백만GT(89,010척) 가운데 선령 15년 이상의 선박이 43.6%인 255백만GT(61,494척)이며 특히, 선령 25년 이상의 선박은 35,800여척(40.3%)에 달해 이들 선박의 대체수요는 꾸준히 이어질 것으로 보인다. 또한 2003~2015년까지의 세계 선박건조 수요전망(한국, 일본, 중국, 유럽 등 4개국 조선협회 및 OECD)은 연평균 20.4백만CGT로서 2002년 세계 발주량 18.9백만CGT, 2002년 건조량 21.4백만CGT와 비슷한 규모이다. 기간별 건조수요는 2006~2010년까지 5년간은 연평균 21.0백만CGT, 2011~2015년까지 5년간은 20.6백만CGT로 전망하고 있다. 이와 같이 세계 수요전망은 당분간 안정적으로 형성될 것으로 보인다.

2. 국내 조선산업

2000~2003년 기간중 우리나라는 세계시장의 36.5%를 점유하였다. 이는 우리 조선산업이 세계적인 경쟁력을 갖추고 있음을 보여주는 것이다. 다양한 선박을 건조한 경험과 높은 생산성을 바탕으로 가격뿐만 아니라 기술경쟁력도 보유하고 있고 이러한 높은 경쟁력은 외국 유명 선주로부터 신뢰를 받고 있는데서 찾아볼 수 있다.

우리나라 조선산업은 앞으로 우수한 성능의 선박을 약속한 기간내에 인도하고 원가절감과 공기단축을 위한 생산기술 그리고 미래·첨단기술 확보

를 위한 활동을 꾸준히 전개해 나갈 것이다. 이를 통해 세계 조선산업의 선두권을 유지해 나갈 수 있을 것이다.

이제 세계 조선산업은 극동 3개국 체제로 재편되고 있다. 그리고 한국은 그 중심에 있다. 안정적인 세계 수요가 전망되는 가운데 국제경쟁력을 확보하고 있는 한국 조선산업은 조선기자재산업과의 동반 성장과 국제협력 활동을 통해 국민 경제발전과 고용창출에 기여하는 산업으로 발전해 나갈 것이다.