

2025년 상반기 중형조선산업 동향 및 시사점

I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박발주량 동향
2. 신조선가 동향

II. 국내 중형선박 수주 동향

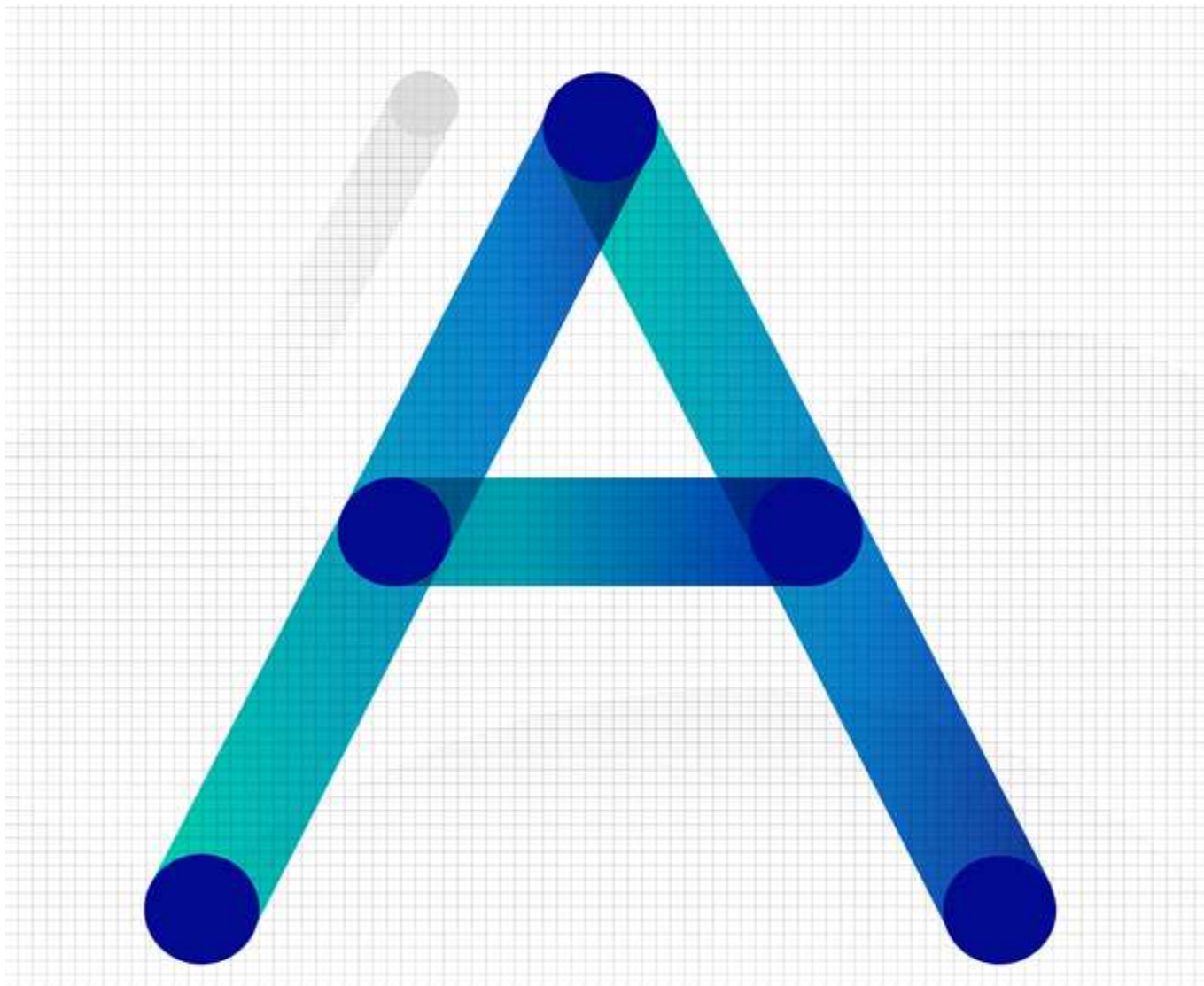
III. 중형조선사 동향

1. 수주 동향
2. 건조량 및 수주잔량

IV. 시사점

작성

수석연구원 양종서 (02-6252-3586)





<요 약>

I. 세계 중형조선 시장 동향

(발주량) 2025년 상반기 중형선박 발주량은 해운시황의 악화와 세계 경기 둔화 등의 영향으로 컨테이너선을 제외한 전 선종의 발주량이 크게 감소함

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 321척, 611만CGT로 전년동기 대비 69.3% 감소(CGT 기준)
- 중형컨테이너선의 발주량이 양호한 운임 수준을 유지하고 있는 해운시황의 영향으로 호조를 보였고 LNG병커링선의 발주가 증가했으나, 그 외 선종의 발주는 부진함

(신조선가) 전체 신조선 시장의 발주량 감소와 중국의 설비 증설 영향 등으로 상반기 신조선 가격은 하락

- 중형탱커의 신조선 가격이 4~7%까지 하락한 반면, 중형컨테이너선 가격은 선형에 따라 유지되거나 2% 내외 수준의 완만한 하락을 보여 선종별 하락 정도는 차이가 있음

II. 국내 중형선박 수주 동향

(수주량) 2025년 상반기 수주량은 전년동기 대비 49.8% 감소하였으나, 컨테이너선 등에 대한 집중 수주로 글로벌 중형선박시장의 발주량 대비 감소폭은 작음

- 상반기 국내 중형선박 수주량은 33척, 68만CGT
- 선종별로는 전년도 상반기 중 수주가 없었던 중형컨테이너선을 30만CGT(16척) 수주하였으나, 가스선의 수주량(6척 24만CGT)은 전년동기 대비 15.8% 감소하였고 중형탱커 수주량(6척 15만CGT)은 85.6% 감소

(조선사별 동향) 국내 중형선박 수주에 있어서 현대미포는 78.6%, 중형사는 21.4%의 비중을 차지함

- 현대미포는 국내 중형컨테이너선과 중형가스선 전량을 수주하며 전년동기 대비 51.4% 감소한 54만CGT를 수주
- 국내 중형사는 중형탱커를 전량 수주하여 15만CGT로 전년동기 대비 40.6% 감소한 수주 실적을 기록
- 상반기 국내 조선사들의 세계 중형조선 시장에서 수주점유율은 11.2%로 '21년 하반기 이후 4년만에 두 자릿수를 기록하였으며 이 중 현대미포조선이 8.8%, 국내 중형사가 2.4%를 각각 차지함



III. 중형조선사 동향

(수주 실적) 2024년 국내 중형조선사의 수주는 수에즈막스급 탱커 등 중형선 이외 선박의 수주가 전무하여 부진한 양상을 나타냄

- 대형 및 소형 선박을 포함한 상반기 총 수주량은 중형선 수주량과 동일한 6척, 15만CGT로 전년동기 대비 72.0% 감소
- 동 기간 총 수주액은 전년동기 대비 81.5% 감소한 2.9억달러로 추정되며, 중형사 수주액이 전체 국내 조선수주액에서 차지하는 비중은 0.8%로 전년동기 대비 5.9%p 감소

(건조 실적) 상반기 중형사 건조(인도)량은 축적된 일감의 영향으로 전년동기 대비 30.4% 증가

- 상반기 중 총 20척, 58만CGT를 건조하였으며 탱커 건조량이 전반적인 증가 추세를 견인

(수주잔량) 2025년 상반기말 수주잔량은 부진한 수주의 영향으로 연초대비 20.3% 감소

- '상반기 말 수주잔량은 63척 168만CGT로 약 2년치 일감 수준으로 감소함

VI. 시사점

국내 중형조선산업은 현대미포조선 위주로 운영되고 있으나, 그 외 일반 중형사의 양성도 반드시 필요하며 이들의 영업 확대도 지원할 필요가 있음

- 현대미포조선은 국내 중형선 수주량의 80%를 차지하는 절대적 역량을 보유하고 있으나, 수주 및 건조 선종과 선형이 제한적이고 세계 시장에서의 점유율도 5% 내외에 불과함
- 그 외의 일반 중형조선사들이 중국과 일본이 독식하는 중형조선 시장에서 영역을 넓히고营业을 확대할 여력이 충분하므로 이를 위한 지원이 필요함

최근 조선산업의 안보적 기능이 부각되고 산업의 중요성에 대한 인식도 높아지고 있으나, 중소형조선산업에 대한 국내에서의 중요성 인식은 아직 낮은 수준임

- 최근 MASGA 프로젝트를 통해 국내 조선산업에 대한 중요도가 높아지고 있으며 조선업의 안보적 기능도 부각되고 있음
- 국가 필수선박으로서 중소형선박의 수요가 존재하고 이를 자체공급할 중소형조선산업 역시 매우 중요하며 산업생태계에서의 역할도 있으나, 국내에서의 중요도에 대한 인식은 낮음

국내 중형조선산업에 대한 인식을 전환하고 지원정책을 크게 강화할 필요가 있음

- 이처럼 중요도에 대한 낮은 인식 속에 국내 중형조선산업은 경쟁국인 중국과 일본에 비해 정책적으로 소외되어 왔으며 취약한 R&D, 인력, 자금 부문 등에 대한 지원정책 강화 필요성이 있음



< NOTE >

본고는 다음의 2가지 기준으로 동향을 기술함

- 첫째, 제 II장 “국내 중형선박 수주 동향” : 대형조선사와 그 계열사, 중형조선사, 소형조선사 등을 모두 포함한 국내 조선사들의 중형선박 수주를 집계하여 기술함
- 둘째, 제 III장 “중형조선사 동향” : 대형조선사와 그 계열사 그리고 소형조선사를 제외한 중형조선사들만의 산업활동으로, 중형조선사들의 대형, 중형, 소형 등 모든 선박에 대한 수주 및 건조실적을 집계하여 기술함

본고에서 중형선박과 중형조선업의 범주는 다음과 같이 정의함

- 중형 선박은 탱커 또는 벌크선 기준 10,000dwt 이상, 선박의 총길이 기준 100~300m 미만 급으로서 각 선종별 유사한 크기를 가진 선박으로 정의함
- 국제적 혹은 국내적으로 명확한 구분은 없으나 국내 중형조선사들의 건조능력을 감안하여 기준을 설정함
- 본고에서는 ① 벌크선 10,000~200,000dwt 미만급, ② 탱커 10,000~125,000dwt 미만급, ③ 컨테이너선 1,000~6,000TEU 미만급, ④ 가스선(LPG선 5,000~65,000CuM 미만급, LNG선 2,000~40,000CuM 미만급), ⑤ 기타 화물선(MPP(다목적선) 10,000dwt 이상급, RoRo선 5,000dwt 이상급, 일반화물선 7,500dwt 이상급, PCC(자동차전용선) 전 선형) 등 5개 선종으로만 구분하여 통계에 반영함

국내 중형조선산업에서 활동하는 조선사는 다음과 같이 구분함

- 대형조선사(이하 본문에서는 “대형사”)는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대삼호중공업 등 4개사
- 현대미포조선(이하 본문에서는 “현대미포”)은 현대중공업과 동일한 한국조선해양 그룹사이거나 주로 중형선박을 수주, 건조하는 특성상 국내 중형조선사들과 경쟁관계에 있으며 이에 따라 중형조선사들과의 실적 비교를 위하여 대형사 범주에서 제외하고 별도의 통계를 집계함
- 중형조선사(이하 본문에서는 “중형사”)는 본고에서 정의한 중형선박 즉, 총길이 100~300m 미만급 선박을 주로 수주, 건조하는 조선사로서 대기업 계열에 속하지 않은 기업을 의미함
- 현재 케이조선(구 STX조선해양), 대한조선, 대선조선, HJ중공업(구 한진중공업) 등이 영업활동 중에 있으며 삼강S&C, 마스텍중공업 등 동급의 건조역량을 갖추었으나 아직까지 신조선 수주활동이 활발하지 않은 일부 조선소들도 포함됨.
- 기타 조선사는 대부분 소형 조선사이며, 드문 경우이나 조선소가 아닌 일부 중공업사에서 일시적으로 선박을 수주하는 경우 등을 포함함



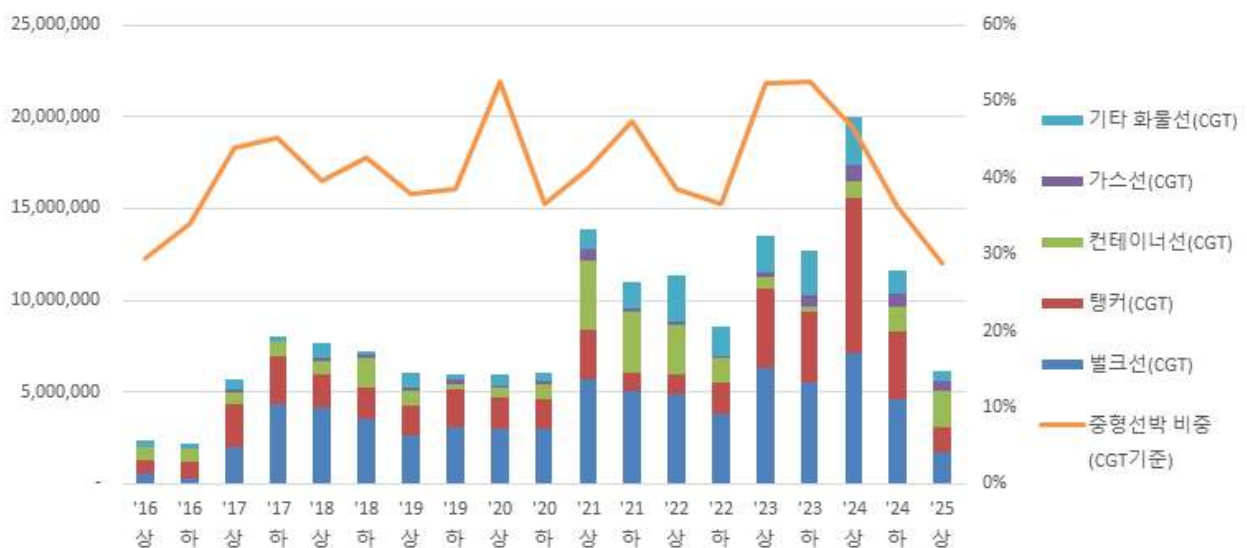
I. 세계 중형조선 시장 동향

1. 선박 발주량 동향

2025년 상반기 중형선박의 발주량은 해운시황 악화와 세계 경기 둔화 등으로 전년동기 대비 약 70%나 감소하였으며 침체기 수준의 부진을 나타냄

- 상반기 세계 중형선박 발주량은 총 321척, 611만CGT로 CGT 기준 전년동기 대비 69.3% 감소
- 상반기 발주량은 침체기로 평가되는 2017~2020년의 반기 평균 659만CGT에도 미치지 못하는 부진한 수준임
- '25년 들어 미국 트럼프 행정부의 관세부과와 무역분쟁으로 인해 세계 경기와 해운 교역이 위축되면서 전체 신조선 시장의 발주량도 크게 감소하였는데, 중형선박 시장에 미친 타격은 더 크게 나타남
- 전체 신조선 발주량 역시 전년동기 대비 50.4% 감소하였으나, 중형선박 발주량 감소 폭은 이보다 큰 수준임
- 상반기 전체 신조선 시장에서 차지하는 중형선박 비중은 28.8%로(CGT 기준) 전년동기 (46.6%) 대비 크게 축소됨
- 신조선 시황이 부진해질 때 중형선의 비중이 더 크게 위축되는 경향이 자주 보이는데, 상반기 중에도 동일하게 나타남

중형선박 발주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



선종별로는 중형 컨테이너선을 제외한 모든 선종의 발주가 크게 감소하면서 부진한 수준을 보임

- 상반기 중형벌크선 발주량은 100척 178만CGT로 전년동기 대비 74.9% 감소하여 침체기였던 '17~'20년 반기 평균 323만CGT에도 크게 못 미치는 부진한 수준을 기록함
 - 중국 철강수요의 침체 등으로 벌크선 해운시황이 다소 부진한 양상을 보여 선주들의 신조선 투자에 영향을 준 것으로 추정됨
- 동 기간 제품선을 포함한 중형탱커 발주량은 전년동기 대비 84.5% 감소한 69척 132만CGT로 침체기의 반기 평균치인 192만CGT에도 크게 미치지 못하는 부진한 수준을 보임
 - 중형 탱커시장의 주축인 제품운반선의 용선료는 러-우 전쟁의 영향으로 아직 양호한 수준을 유지하고 있으나, '23년에 대량 발주한 신조선이 인도되며 시황이 하락하고 있고 세계 석유수요 부진까지 이어지고 있어 신조선 수요가 급격하게 위축되는 양상임
- 상반기 중형컨테이너선 발주량은 86척 195만CGT로 전년동기 대비 109.0% 증가하여 중형 선종 중 유일하게 양호한 수요를 나타냄
 - 컨테이너선 해운운임은 신조선의 대량인도로 빠른 하락이 진행되고 있음에도 불구하고, 전고점이 워낙 높았던 탓에 여전히 양호한 운임 수준을 유지하여 신조선 투자가 '25년 상반기 까지도 활발하게 이어짐
 - 컨테이너선 업계의 신조선 투자가 지난 4년간 대형선에 집중됐으나, '25년 들어 중형선으로 옮겨가며 중형컨테이너선 발주량이 타 시장과 달리 크게 증가한 측면도 있음
- 동기간 중형가스선 발주량은 28척, 51만CGT로 전년동기 대비 43.3% 감소하였으나, 전년 상반기 발주량이 워낙 많아 기저효과에 의한 큰 폭의 감소이며 부진한 수준은 아님
 - 많은 신조선 인도 등으로 LPG 해운시황이 하락하면서 상반기 중형LPG선 발주량이 전년동기 대비 79.0% 감소하였으나, 최근 해운시장에서 LNG연료의 대세론이 부상하면서 중형LNG병커링선의 발주량이 251.1% 증가하여 전체 중형가스선의 발주량 감소폭을 완화함
- 상반기 기타 중형화물선의 발주량은 38척 56만CGT로 전년동기 대비 77.9% 감소하였는데, PCC 등 모든 선종의 발주가 부진하였음



2. 신조선가 동향

상반기 중 발주량 감소와 중국의 설비 증설 영향 등으로 전체 신조선 가격이 하락함에 따라 중형선 신조선가도 완만하게 하락하였으며, 벌크선 가격 역시 동일한 추세를 나타냄

- 180~182K Capesize 벌크선의 월평균 신조선가는 6월 73.5백만달러로, 상반기 중(전년말 대비) 3.3% 하락함
- 82~84K Kamsarmax 벌크선의 월평균 가격 역시 6월 36.5백만달러로, 상반기 중 2.7% 하락
- 61~64.5K Ultramax의 경우도 상반기 중 3.6% 하락하여 6월 평균 33.5백만달러를 기록
- 38~42K Handysize 6월 평균 가격 역시 30백만달러로, 상반기 중 1.6% 하락

중형 벌크선(좌) 및 중형 탱커(우) 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

상반기 중 발주량 감소폭이 가장 컸던 중형탱커의 신조선가는 여러 선종 중 가장 큰 하락폭을 기록함

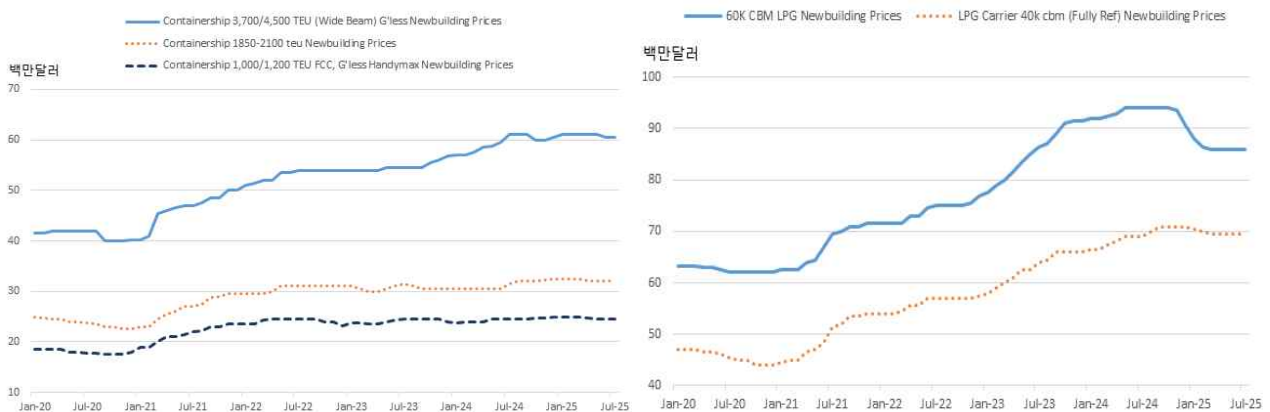
- 상반기 중 많은 양의 신조 중형탱커가 인도되었고 석유수요 부진으로 신조선 발주 기대감이 낮아짐에 따라 가장 큰 폭의 선가 하락을 기록한 것으로 추정됨
- 113~115K급(LR2급) 탱커의 6월 평균 신조선가는 72백만달러로, 상반기 중 4.0% 하락함
- 73~75K급(LR1급) 제품운반선도 유사하게 상반기 중 4.8% 하락하여 6월 평균 59백만달러를 기록
- MR급인 47~51K급 제품운반선의 6월 평균 가격은 48.5백만달러로, 상반기 중 6.7% 하락하여 LR급에 비해 큰 하락폭을 나타냄
- 37~41K IMO 2급 MR 탱커 역시 상반기 중 7.0% 하락하면서 MR급 탱커의 하락폭이 전반적으로 크게 나타났으며, 6월 평균 가격은 45.5백만달러를 기록



상반기 중 유일하게 양호한 수요를 보였던 중형컨테이너선의 신조선 가격도 전반적인 하락추세를 피하지 못하였으나, 다른 선종에 비해 작은 하락폭을 기록

- 3,500~4,000TEU Panamax 컨테이너선의 6월 평균 신조선 가격은 60.5백만달러로, 전년도 말 가격과 동일함
- 1월에 61백만달러로 소폭 상승한 후 5월까지 유지되었으나, 6월 들어 다시 소폭 하락함
- 1,850~2,100TEU급 Feeder선 6월 평균 가격은 상반기 중 1.6% 하락한 32백만 달러 기록
- 1,000~1,100TEU Feeder선 6월 평균 가격도 상반기 중 2.0% 하락한 24.5백만달러 기록

중형 컨테이너선(좌) 및 중형 LPG선(우) 주요 선형의 신조선가 추이



자료 : Clarkson

중형 LPG선의 신조선 가격은 1~2월 중 다소 큰 폭의 하락을 기록한 후 3월경부터 안정되는 흐름을 보임

- 60KCUM LPG선의 6월 평균 신조선가는 86백만달러로, 상반기 중 5.0% 하락하여 비교적 큰 폭의 하락을 나타냄
- 40KCUM(완전냉각식) LPG선은 상반기 중 2.1% 하락하여 비교적 완만한 하락추세를 보였으며 6월 평균 69.5백만달러를 기록



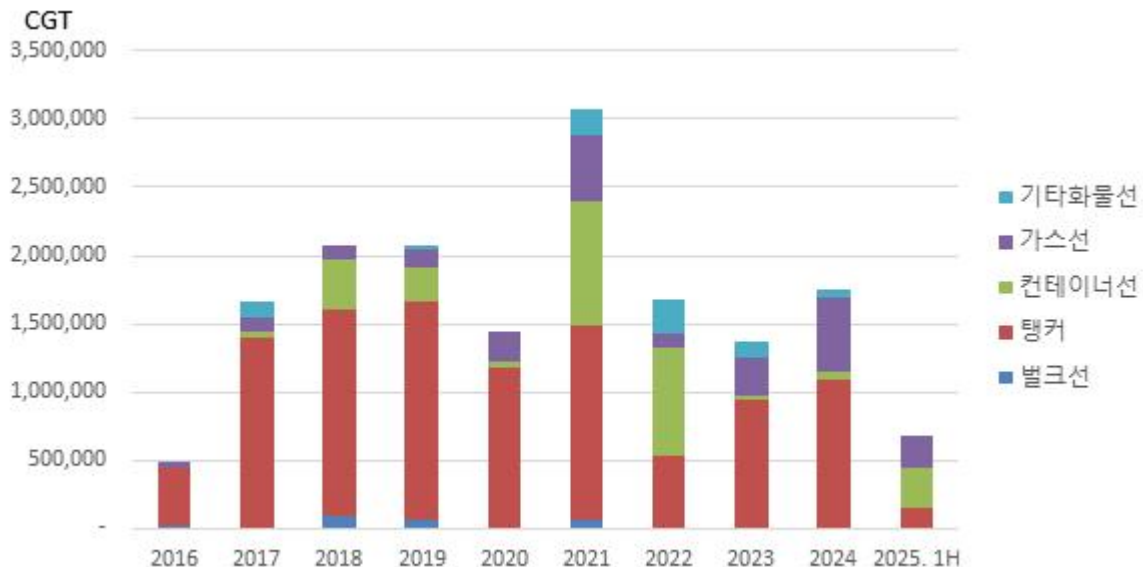
II. 국내 중형선박 수주 동향

1. 선종별 수주 동향

2025년 상반기 국내 조선사들의 중형선박 수주는 전년동기 대비 약 50% 감소하였으나, 컨테이너선과 가스선을 집중 수주하며 글로벌 중형선박 시장에 비해 감소폭 제한됨

- 상반기 국내 중형선박 수주량은 총 33척, 68만CGT로 전년동기 대비 49.8% 감소
- 국내 중형조선산업의 주력 선종인 탱커 시장이 크게 부진하였으나, 양호한 수요를 나타낸 컨테이너선과 '25년 들어 발주가 급격하게 증가한 LNG병커링선 등을 적극적으로 수주하며 세계 중형선박 발주량 감소율 69.3% 대비 감소폭을 줄일 수 있었음

선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

선종별로는 중형선박 시장에서 가장 활발한 발주를 나타낸 컨테이너선의 비중이 가장 높았으며, 과거 주력 선종이었던 탱커의 비중은 21%로 축소됨

- 컨테이너선 수주 증가에 따라 수주 선종의 구성이 예년과 다른 형태를 보임
- 중형컨테이너선의 수주량은 16척, 30만CGT로 전체 중형선박 수주량의 43.7%를 차지하였으며, 전년도 상반기 수주량은 없었음
- 가스선은 중형LPG선 5척, 중형LNG병커링선 6척으로 총 24만CGT를 수주하여 전년동기 대비 15.8% 감소하였으나, 전체 중형선박 수주량 중 34.9%의 높은 비중을 차지함
- 반면, 중형탱커 수주량은 전년동기 대비 85.6% 감소한 6척 15만CGT로, 비중이 21.4%로 축소됨
- 그 외 선종의 수주는 없음

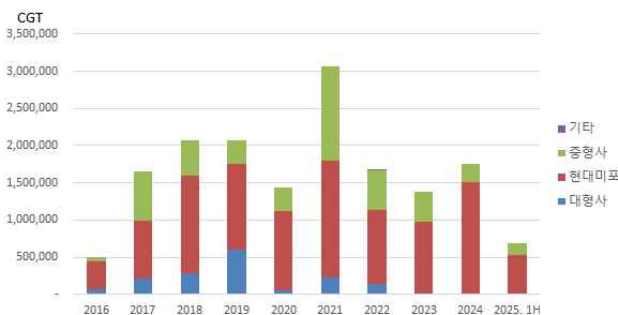


2. 조선사별 수주 동향

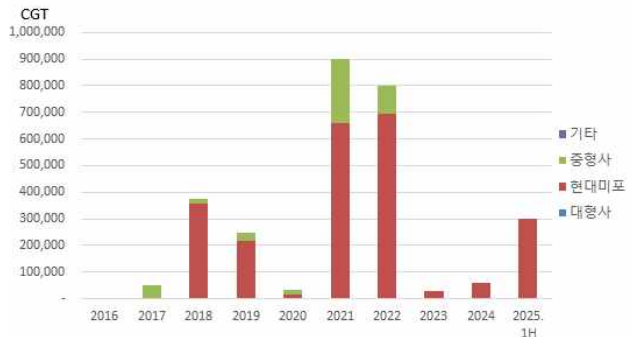
상반기 중 현대미포는 국내 중형선 수주 중 중형컨테이너선 및 중형가스선 전량을 수주하였으며, 중형탱커를 포함한 타 선종의 수주는 없었음

- 상반기 중 중형컨테이너선 수주는 16척 30만CGT로 국내 수주의 전량을 수주하였으며, 전년도 상반기 수주량이 전무하여 증감을 측정할 수 없음
- 중형가스선 역시 11척 24만CGT 전량을 수주하였으나, LPG선 수주량의 감소로 전년동기 대비 15.8% 감소함
- 상반기 중 현대미포는 이들 2개 선종의 수주 외에 타 선종의 수주가 없어 전년동기 대비 51.8% 감소한 54만CGT를 수주했으며 국내 중형선 수주량의 78.6%를 차지함

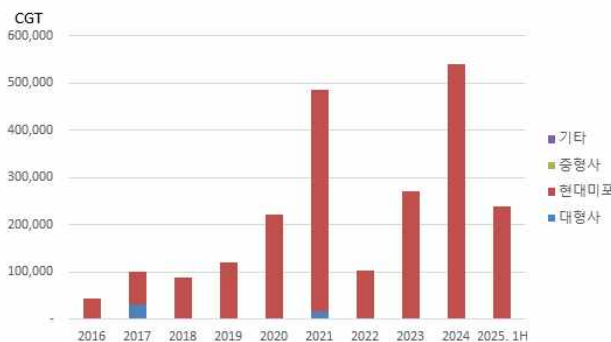
조선사별 중형선박 수주량 추이



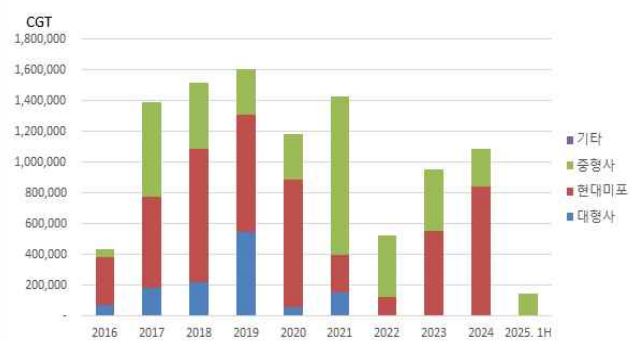
조선사별 중형컨테이너선 수주량 추이



조선사별 중형가스선 수주량 추이



조선사별 중형탱커 수주량 추이



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성

국내 중형사는 상반기에 중형탱커 6척을 수주하여 전년동기 대비 40% 이상 감소함

- 국내 중형사의 상반기 수주량은 50K급 MR탱커 6척, 15만CGT로 전년동기 대비 40.6% 감소하였고 국내 전체 중형선박 수주량의 21.4%를 차지함



2025년 상반기 국내 조선사의 글로벌 중형선박 수주점유율은 현대미포의 중형 컨테이너선과 LNG병커링선 등의 수주 증가로 전년동기 대비 상승함

- '25년 상반기 세계 중형조선 시장에서의 국내 조선사 수주점유율은 11.2%로 '21년 하반기 이후 반기 수주실적으로는 4년만에 두 자릿수를 회복
- 현대미포의 세계 중형선 시장 점유율은 8.8%로 전년동기 대비 3.2%p 확대됨
- 중형사들의 점유율 역시 2.4%로 전년동기 대비 1.2%p 확대됨
- 점유율이 확대된 것은 긍정적이나 세계 발주량이 부진한 속에 다소 저조한 수주실적을 보여 큰 의미를 부여하기는 어려움

국내 조선사의 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT 기준)



자료 : Clarkson 자료를 기반으로 해외경제연구소 재구성



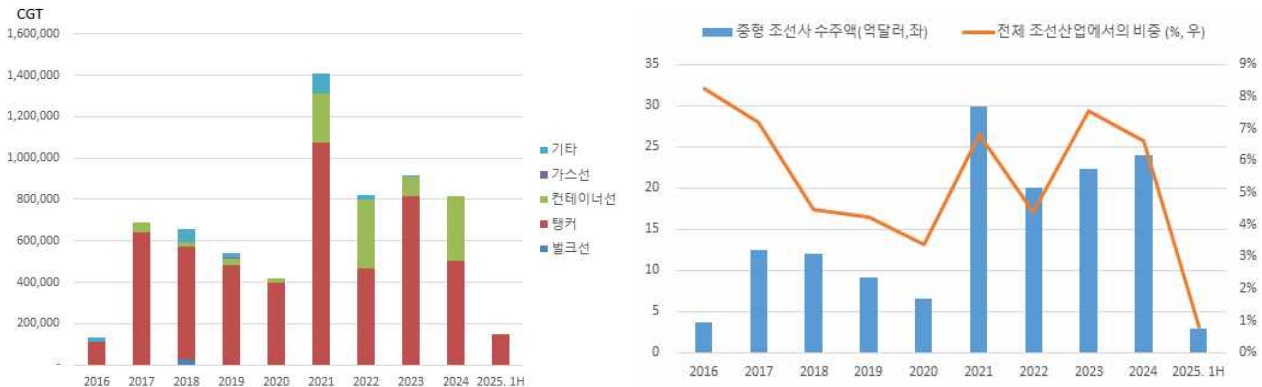
Ⅲ. 중형조선사 동향

1. 수주 동향

2025년 상반기 국내 중형조선사 수주량은 MR급 중형탱커 6척에 그쳐 부진한 양상을 나타냄

- 국내 중형조선사는 본고에서 규정한 중형선 외에도 수에즈막스 탱커, 7,000TEU 이상급 컨테이너선, 소형 SUS 탱커 등을 꾸준히 수주하여 실적을 향상시켜 왔으나, 금년 상반기에는 케이조선의 MR급 탱커 6척 외 수주가 없었음
- 컨테이너선을 제외한 모든 선종의 발주가 부진한 것이 원인임
- 컨테이너선의 경우 특히 4,000TEU 이하급 선형의 발주의 대폭 증가로 현대미포의 컨테이너선 수주는 크게 증가했으나, 동급 선형을 건조하는 중형사 대선조선의 수주활동이 중단되어 국내 중형사 수주로 이어지지 못함
- 상반기 국내 중형조선사 수주량은 15만CGT로 전년동기 대비 72.0% 감소함

중형조선사 선종별 수주량(좌) 및 총 수주액(우) 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

상반기 중형조선사 수주액은 수주량 급감에 따라 크게 감소하였으며, 전체 신조선 수주액에서 차지하는 비중도 매우 크게 위축됨

- 중형조선사들의 상반기 수주액은 2.9억달러로 추정되며 전년동기 대비 81.5% 감소
- 중형사 수주액이 국내 신조선 수주액 전체에서 차지하는 비중은 0.8%로 전년동기(6.7%) 대비 5.9%p 감소하였으며, 2006년 중형사 통계 집계 이후 처음으로 1% 미만으로 하락
- 신조선 가격이 하락하고 있고 수에즈막스 탱커 등 중형사들이 수주해오던 고가 물량의 부재로 상반기 수주액은 매우 부진한 수준을 기록



2. 건조량 및 수주잔량

상반기 중형사들의 건조량(인도량)은 축적된 일감을 착실하게 건조하며 전년동기 대비 증가하였으며, 생산능력이 안정화되어 가는 것으로 추정됨

- '25년 상반기 중형조선사들의 건조(인도)실적은 총 20척 58만CGT로 전년동기 대비 30.4% 증가 (CGT 기준)
- 컨테이너선의 건조량이 전년동기 대비 43.6% 감소하였으나, 주력 선종인 탱커의 건조량이 109.3% 증가하여 건조량 증가를 견인함
- 중형조선사들은 인력난과 비숙련 외국인 인력 증가 등 생산부문에 어려움이 있었으나, 이러한 문제들을 극복하고 점차 생산능력이 안정화되어 가는 것으로 추정됨

중형조선사 선종별 건조량(좌) 및 총 수주잔량(우) 추이



자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재작성

상반기 중형조선사의 건조(인도)량 증가에도 불구하고 수주량이 부진한 양상을 보여 수주잔량이 크게 감소함

- '25년 상반기 말 중형조선사 수주잔량은 총 63척 168만CGT로 연초 대비 20.3% 감소
- 수주잔량은 국내 중형사 전체의 약 2년 치 일감으로 추정되며, 이러한 수준은 하반기 이후 수주를 통한 일감이 빠르게 축적되지 못한다면 정상적인 영업이 어려워지거나 향후 영업 중 선가 협상에서 불리한 입장이 될 수 있음을 의미함



IV. 시사점

국내 중형조선산업은 현대미포조선 위주로 운영되고 있으나, 그 외 일반 중형사의 양성도 반드시 필요하며 이들의 영업 확대도 지원할 필요가 있음

- 현대미포조선은 국내 최대 조선그룹인 HD현대의 계열사로서 설계, R&D, 건조 등 모든 가치사슬 요소에 있어서 일반 중형사 대비 월등한 역량을 보유하고 있음
- 이 때문에 일각에서는 현대미포조선만으로도 국내 중형조선산업을 지탱할 수 있다는 시각도 존재하나, 동사의 중형선 시장 점유율은 5% 내외에 불과하고 건조 선박도 MR 탱커 등 일부 선종과 선형¹⁾으로 제한적이므로 그 외 일반 중형사의 활동이 필요하고 여력도 충분함
- 주요 건조대상 선형 대비 월등히 크거나 작은 선박을 현대미포의 야드에서 건조하기에는 효율이 떨어지므로 타 중형사들이 현대미포와 경쟁하지 않으면서 활동할 선종과 선형은 얼마든지 존재함
- 그러므로 중형조선사를 양성할 수 있는 시장의 공간은 충분하며 중국과 일본이 독식하고 있는 중형선 시장에서 영업을 확대하고 점유율을 확대하는 것도 정책적으로 가능함

최근 조선산업의 안보적 기능이 부각되고 산업의 중요성에 대한 인식도 높아지고 있으나, 중소형조선산업에 대한 국내에서의 중요성 인식은 아직 낮은 수준임

- 최근 미국의 조선산업 관리 실패가 대중국 안보의 위협으로 이어지고, 미국의 도움 요청에 대응하여 MASGA 프로젝트가 한미 양국의 외교통상 주요 의제로 설정되면서 조선산업의 안보적 기능과 중요성이 국제적으로 부각되고 있음
- 이러한 상황에 비춰 조선산업은 한 국가의 안보에 매우 중요한 역할을 할 수 있다는 점이 인식되고 있음
- 실제로 국가가 비상사태나 전쟁 등에 직면하였을 때, 선박을 통한 해외로부터의 물자조달 및 아군에 대한 보급 능력과 국가가 필요한 선박을 자체 공급할 수 있는 조선 능력은 한 국가의 운명을 좌우할 수 있는 매우 중요한 요소임
- 최근 이러한 능력이 상실된 상황에서 중국과의 패권경쟁이 가열되며 다급해진 미국의 사례는 그 중요성을 여실히 보여주고 있음
- 특히, 북한과의 군사적 대치가 지속 중이며 중국과 일본 등 매우 강력한 해상능력을 보유한 주변국과의 크고 작은 마찰이 계속되어 지구상에서 안보적으로 가장 위험한 환경에서 살고 있는 우리나라의 경우 선박의 자체공급을 위한 조선 능력은 반드시 유지되어야 함
- 국가적으로 필요한 조선 능력은 대형조선에 국한되는 것이 아니며 오히려 비상상황에서 중소형 선박의 수요는 대형선보다도 많을 수 있어 중형 및 소형조선산업의 유지와 발전이 필수적임

1) 현대미포조선의 수주 및 건조 내역을 살펴보면 주로 50Kdwt급 내외의 탱커, 2,000TEU급 내외의 컨테이너선, 40KCUM급 내외의 LPG선 등에 집중되어 있으며 PCC, Ro-Ro선, LNG병커링선 등이 소량 포함됨



- 평시와 비상시 모두 석유 등 에너지 자원, 원자재, 곡물, 기계류와 부품 등의 필수물자를 거점항에 하역하여 조달하는 데에는 대형선이 효율적임
- 그러나 비상상황 시 필요한 특정 지역에 필요물자를 조달하기 위해서는 수심이나 설비 등의 제약으로 입항 항구가 제한적인 대형선보다 중소형선이 효율적이며 수요가 높을 수 있음
- 또한, 중소형 조선산업은 대형선보다 많은 척수가 건조되고 선박기자재의 수요를 창출하여 기자재산업을 유지, 발전시키는 역할이 있어 대형조선산업의 경쟁력 유지에도 기여하는 선순환적 특성이 있음
- 이러한 관점에서 중소형조선산업에 대한 중요도 역시 대형조선산업과 같이 높게 평가될 요인이 있으나, 과거 구조조정을 거쳐 대형사 위주로 재편된 국내 조선산업 내에서 점차 입지가 위축되어 중국, 일본 조선소들과 힘겨운 경쟁을 이어가는 현실임

지금까지의 국내 중형조선산업에 대한 인식을 전환하고 지원정책을 크게 강화할 필요가 있음

- 2008년 금융위기 이후 이루어진 구조조정으로 크게 축소된 이후 정책적으로도 소외되어온 중형조선산업의 중요도에 대한 인식을 전환할 필요가 있음
- 친환경, 스마트화 등 시장의 기술적 변혁이 요구되고 있는 현재 시점에서도 재무적, 구조적 한계로 이에 대해 제대로 대응하지 못하고 있는 중형조선산업은 이러한 상황이 지속될 경우 10년 후를 전후하여 소멸될 가능성도 배제하기 어려움
- 국가가 모든 것을 지원하고 있는 중국과 현재 상태라도 유지하기 위해 국영 조선사까지 설립하려는 일본과 비교하면 우리나라의 중형조선산업 지원정책은 부족한 수준임
- 아직까지 조선기자재 산업이 건재하고 국내 조선산업의 설계 역량과 생산 역량이 경쟁력이 있는 만큼 R&D, 인력 양성, 자금 등 어려운 부문에서 지원정책을 마련하고 실행한다면 충분히 경쟁력 있는 산업으로의 육성이 가능함
- 대미협력에 있어서도 미국이 필요한 상선은 대형보다 중소형 비중이 압도적으로 높고 해군 함정 역시 중형도크에서 건조될 수준의 크기를 가지고 있어 중형조선업이 활용될 여지가 큼
- 최근 조선업의 안보적 기능에 대한 인식이 강화되면서 WTO 보조금 시비에서도 벗어나는 상황을 보이고 있는 만큼 정부의 과감한 지원정책이 마련되고 실행될 필요가 있음