

KOSME 산업분석 리포트

- 조선산업 -

2019. 7.



융합금융처

목 차

I. 조선업의 이해	1
1. 정의 및 분류	1
2. 구조 및 특징	2
3. 산업 전망	4
4. 산업 트렌드	7
 II. 국내 조선업 현황	 9
1. 현황 및 실적	9
2. 정부 정책 현황	13

【요 약】

- **[산업특징]** 전후방산업과의 연관효과가 크게 발생하며 노동집약적·자본집약적·수출기여도가 높은 산업임. 선종별 시장이 형성되고, 장기프로젝트성 산업으로 자금 확보가 필수적임.
- **[산업동향]** '16~'17년 수주 절벽이었으나, '19년 이후 LNG선을 중심으로 5년간 연평균 9.2% 발주 증가가 예상됨. 3대 조선산업국인 한·중·일의 수주 점유율 비중은 여전히 높으며, 친환경 및 스마트 선박의 수요 확대가 전망됨.
- **[국내현황]** 종사자 99%·사업체 88%가 5대 권역(경남·울산·부산·전남·전북)에 집중되어 있으며 지역 경제와 밀접한 연관을 나타냄.
 - (대형·중견조선소) '14년 유가 하락으로 인한 해외 플랜트 산업 악화, '16년 전세계 조선수주절벽 등의 영향으로 저가수주·고정비증가·구조조정·기업회생의 경영애로를 겪고 있음.
 - (소형조선소) 어업 및 레저용 등 내수 선박을 주로 건조하기 때문에 중대형조선소와 달리 '15~'17년 매출 증가 추세를 보임.

1. 정의 및 분류

- **【정의】** 각종 항해용 선박과 준설선, 시추대 및 부유 구조물 등의 기타 비항해용 선박을 건조하는 산업 활동
 - * 한국표준산업분류(KSIC) 중분류 기준에 따라 선박 및 보트 건조업(311)으로 분류되며, 다시 선박건조업(3111)과 오락 및 경기용 보트건조업(3112)으로 세분됨
- **【분류】** 조선업은 선종별로 구분되며, 조선소는 건조하는 선박 크기에 따라 대형·중형·소형 조선소로 구분됨. 일반적으로 조선소는 보유 제조 기술력의 차이에 따라 주력 선종을 보유
 - * 한국수출입은행은 대형선을 10만DWT¹⁾ 이상, 중형선을 상선 길이 100m 이상, 1만DWT급 이상 또는 특수선 등으로 정의

<용도별 분류>

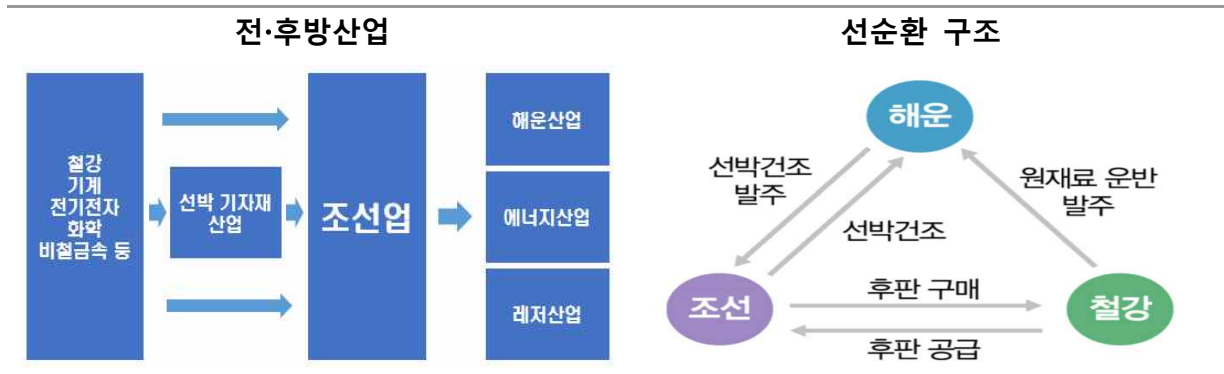
분류	세분류		내용
상선	탱커	원유운반선	원유
		정유운반선	휘발유, 경유, 중유 등
		화학제품운반선	Sulphur, Naphtha 등
		가스운반선	LPG, LNG
	겸용선	Combined Carrier	Ore/Bulk/Oil, Ore/Oil, Oil/Bulk, Oil/Coal 등
	건화물선	Bulk Carrier	Ore, Coal, Grain, Cement, Log,
General Cargo Carrier		Lumber 등	
Full Container Ship		Container 이외의 포장화물 Container	
Pure Car Carrier		각종차량 등	
Multi Purpose Cargo Carrier		General Cargo/Bulk/Container	
	Reefer	냉장 및 냉동화물	
어선	어로선, 공선, 모선, 운반어선 등		
특수작업선	수로측량선, 해양관측선, 기중기선, 소방선, 해양오염방제선		
함정	전투함, 순양전함, 순양함, 잠수함, 항공모함, 소해정 등		

출처 : 한국조선협회

1) DWT(Dead Weight Tonnage, 재화중량톤수) : 선박이 적재할 수 있는 화물의 중량
 GT(Gross Tonnage, 총톤수) : 선체 총용적 중 추진, 항해, 안전, 위생에 관계되는 구역을 차감한 용량
 CGT(Compansated Gross Tonnage, 표준화물선환산톤수) : 1.5만DWT(1만GT) 일반화물선 건조에 소요되는 가공공수를 1로 해 각 선종, 선형과의 상대적 지수로 설정한 지표

2. 구조 및 특징

- **【산업구조】** 전방산업으로 해운·에너지·레저산업, 후방산업으로 철강·기계·전기전자·화학·비철금속 등이 존재하며 이들 산업과의 연관효과가 크게 발생하는 산업



출처 : 서울경제신문, 나이스신용평가 중진공 재가공

- **【산업특징】** 일정 규모 이상의 선박 건조는 수주에서 인도까지의 과정이 통상 2~3년에 이르기 때문에, 원활한 자금을 확보하기 위해 파이낸싱 및 장기 자금 순환 능력 필요

【참고자료】 일반적인 선박 건조 기간

Office 작업			Dock 작업			안벽작업		
계약	기본설계	세부설계	가공공사	조립공사	선대탑재진수	의장공사	시운전	인도
←	8개월		→	12개월			→	
←	20개월							→

출처 : 한국기업평가

- **(수출산업)** 선주의 발주에 의해 선박을 건조하는 주문 생산방식의 산업이며, 수출선 건조 시 외화획득과 수출기여도가 높은 산업임. 세계 시장은 단일 시장(Global Market)이기 때문에 해상 물동량에 직접 영향을 주는 세계 경기가 중요한 수요 영향 요인으로 작용
 - * 조선업 수출액(비중) : '16년 342억\$ (6.9%) → '17년 422억\$(7.4%)
 - * '17년 업종별 수출액(억\$): ①반도체 979, ②조선 422, ③자동차 417 順
- **(기술집약적)** 설계, 생산 및 관리 기술 외에 첨단 기술의 적용이 필수적인 산업

- (노동집약적) 선박의 건조 공정이 매우 다양하고 대형 구조물 제작을 위한 자동화에도 한계가 있어 기술인력, 기능인력 등 각종 분야의 전문 인력 요구
- (경기민감도) 전방산업인 해운업의 영향을 많이 받고, 해운업이 세계 경기, 교역량에 민감하게 반응하므로, 조선업 역시 국제경기, 국제 원자재 가격, 유가 등에 민감하게 반응

<글로벌 여건 변화가 조선업에 미치는 영향>

요소	영향 요인
유가 상승	탱커 수요 감소와 해운사 원가 상승으로 부정적(-)이나, 장기적으로는 해양 플랜트 수요 증가로 긍정적(+)
보호무역강화	물동량 감소로 전방 산업인 해운 시장 악화와 선사들의 발주 심리 위축으로 부정적(-)
환경규제강화	노후 선박의 폐선 증가와 대체 선박 발주에 긍정적(+)
공급과잉조정	세계 조선업의 구조조정으로 경쟁 강도는 증가(-)하고 있으나 장기적으로는 완화될 전망(+)

출처 : 산업연구원(KIET), 중진공 재가공

- (선종별민감도) 선종별로 시장이 형성되며, 선박 수요는 시장 상황에 따라 차이가 있음. 벌커는 전세계 원재료의 수요·공급, 원재료 생산지와 소비지의 불일치 정도에 따라, 탱커·LNG선은 공산품 교역량 따라, 여객선은 수요자의 소득 수준에 따라 수요 변동성이 나타남
- (재무특성) 선박 대금 수령·지급 조건이 대부분 Heavy-Tail* 방식으로, 불황기에는 선수금 감소, 현금창출력 저하되므로 부채비율, 순차입금, 선수금 수령액의 사용처 등을 종합적으로 고려해야 함

【참고자료】 Heavy Tail 지급결제 방식

* 조선소의 선박 건조 후반기 또는 선박 인도 시 대금이 집중적으로 지급되는 방식

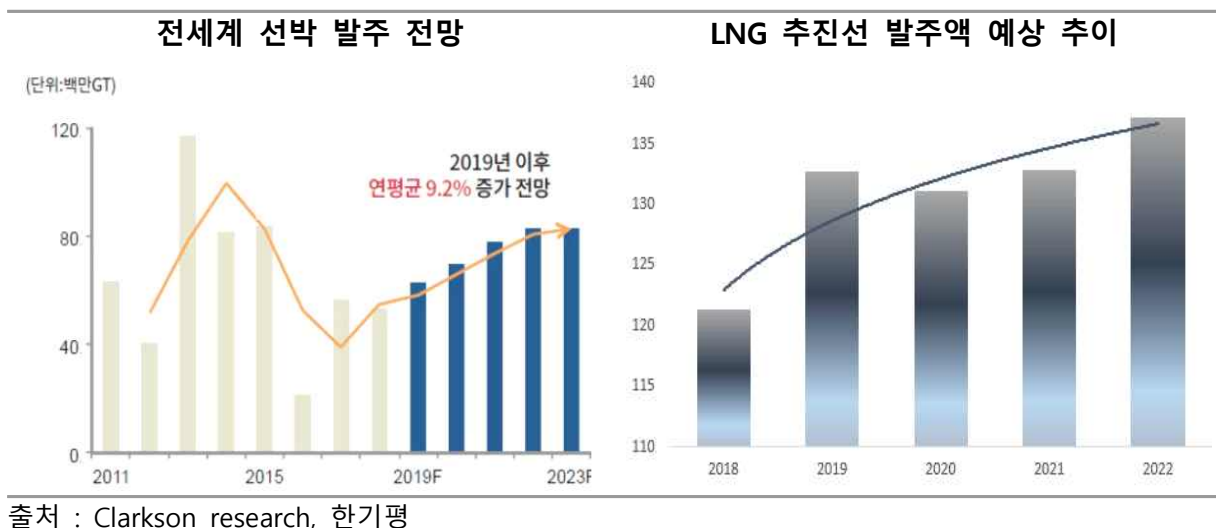
	RG발급	절단(착공)	탑재	진수	인도	계
Standard	20	20	20	20	20	100
Heavy Tail	10	10	10	10	60	100

- 금융위기 이후 조선경기 불황에 따라 선주들의 선박대금 지급 방식이 Heavy Tail로 결제 관행이 변경되었고 이에 따라 2년여 걸리는 선박 건조 과정에서 외부로부터 자금 확보가 필수적임
- Heavy Tail결제의 증가는 부족자금의 외부조달로 이어져 순차입금증가 등 재무부담을 가중시킴

출처 : 금융감독원 중진공 재가공

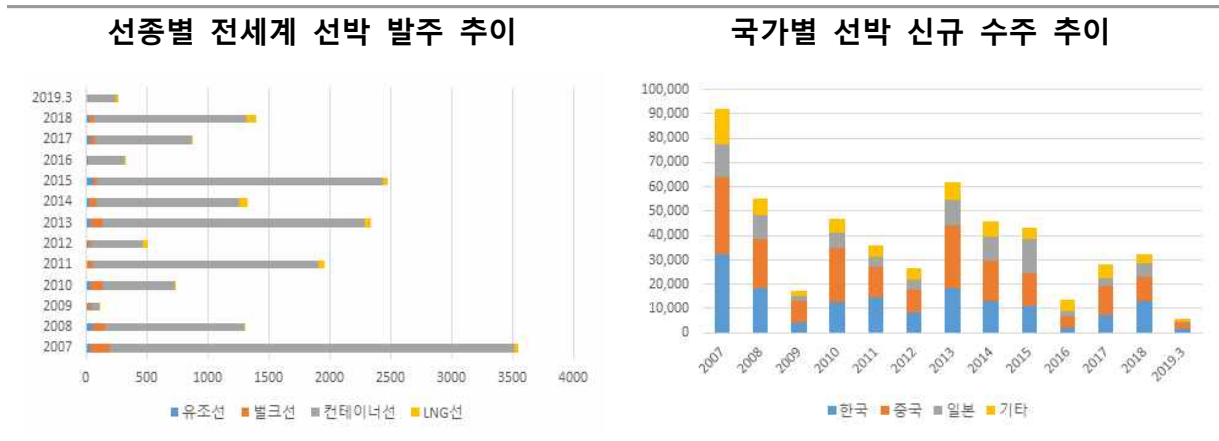
3. 산업 전망

- **【글로벌시장규모】** '16~'17년 수주절벽의 영향이 반영되는 '19~'20년을 기점으로 조선 수요 증가 가능성 존재하며, LNG선 수요 증가 등으로 '19년 이후 향후 5년간 연평균 9.2%의 발주 증가 예상
- (공급측면) 전 세계적인 조선업 구조조정으로 건조 능력 감소가 이어질 것으로 예상되며, 최근 10년 기준으로 약 30% 공급 감소
- (수요측면) '18년 세계 선박 중 선령 15년 이상 비중이 22.7%이며 개조·검사비용 고려 시 폐선 후 신조 발주 가능성 존재
- (선종별) 선종별로 전망이 상이하나, 전반적으로 LNG선 수요가 긍정적
 - * 컨테이너선 : 미·중 무역 분쟁이 완화되면 발주 증가 가능성 상승
 - * 벌크선 : 브라질 댐 붕괴사고 여파로 철광석 생산 약 5천 만톤 감축 등 당분간 부진 예상
 - * LNG선 : 셰일가스 수출을 증가시키고 있는 미국 수요 확대 예상. LNG수출을 재개할 이란도 중요한 변수



- **【글로벌현황】** 선박 발주 추이는 '07년을 정점으로 점차 감소하는 추세이나, 최근 3대 조선 산업국인 **한·중·일**의 수주 점유율 비중은 증가. 특히 LNG선·컨테이너선이 시장 수요 증가를 주도하면서, 경쟁력을 보유한 **한국 수주 점유율이 전체 발주량의 44.2%를 차지할 만큼 크게 상승**(CGT 기준)

* 한·중·일 수주 비중 : ('16) 67.4% → ('17) 79.2% → ('18) 88.9%



출처 : Clarkson Research

- (조선소별) 상위 10개 업체 중 1 ~ 4위, 8위가 **한국 조선소**
- (그룹별) 현대중공업이 대우조선해양 인수관련 본 계약을 체결하면서 글로벌 1위 차지(수주 잔고 점유율 21.3%), 2위 일본 Imabari 조선(수주 잔고 점유율 6.6%)과 큰 차이를 보임

<'18년 세계 조선소 수주 현황 >

개별 조선소 수주 현황					그룹별 수주 현황				
순위	개별	국가	천CGT	M/S	순위	그룹	국가	천CGT	M/S
1	대우조선해양	한국	5,844	7.3%	1	현대중공업+대우조선해양	한국	16,989	21.3%
2	현대중공업	한국	4,749	5.9%	2	Imabari조선	일본	5,253	6.6%
3	삼성중공업	한국	4,602	5.8%	3	Fincantieri	이태리	5,188	6.5%
4	현대삼호중공업	한국	3,968	5.0%	4	삼성중공업	한국	4,723	5.9%
5	Jiangsu NewYZJ	중국	2,120	2.7%	5	Yangzijiang Holdings	중국	3,046	3.8%
6	Shanghai Waigaoqiao	중국	1,954	2.4%	6	Meyer Neptun	독일	2,921	3.7%
7	NewTimesSB	중국	1,714	2.1%	7	COSCO ShippingHI	중국	2,744	3.4%
8	현대미포조선	한국	1,690	2.1%	8	CSSCOffshoreMarine	중국	2,366	3.0%
9	MeyerWerft	독일	1,679	2.1%	9	JapanMarine United	일본	2,168	2.7%
10	Chantiers Atlantique	프랑스	1,546	1.9%	10	Shanghai Waigaoqiao	중국	1,954	2.4%

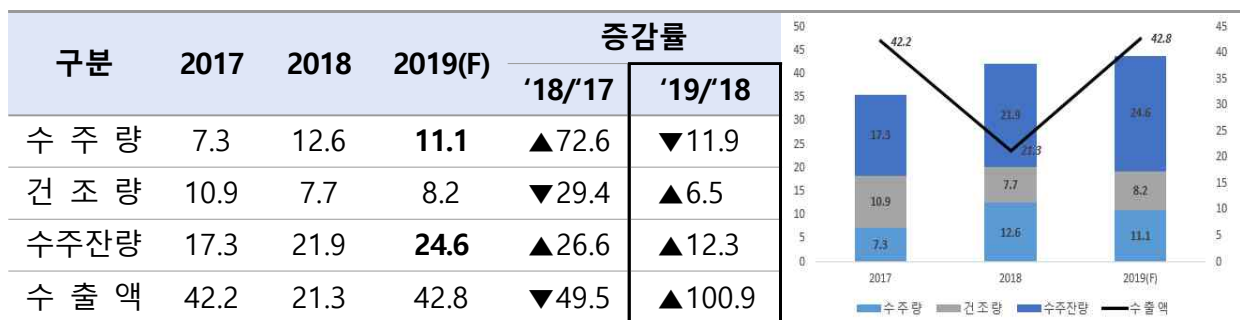
출처 : Clarkson research

○ 【국내시장규모】 수주 침체에 따른 장기 불황 가능성이 감소되며 하반기에는 회복이 예상되나, 수치상으로는 '19년 수주량 감소, 건조량·수주잔량 증가 전망

- (수주량) '18년 세계 수주량에서 국내 수주량이 차지하는 비중이 예외적으로 컸으며, 일회성 요인(신규 수주 중 현대상선 컨테이너선 비중 11%)을 감안, 세계 수주량 대비 국내 수주량은 전년 대비 11.9%p 하락한 11.1백만 CGT 전망

<국내 조선 산업 전망>

(단위 : 백만CGT, 십억\$, %)



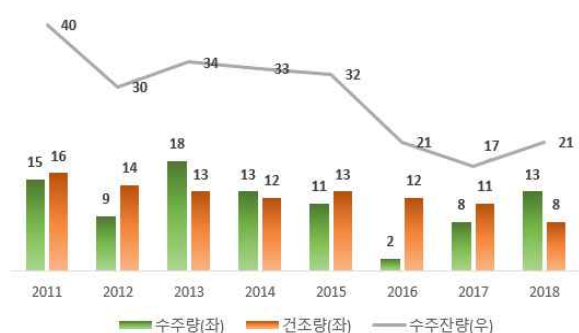
출처 : 산업은행, 중진공 재가공

- (수주잔량) 조선소의 구조조정의 성과로 수주잔량이 지속적으로 증가하고, 신조가격이 소폭 상승세 유지하고 있어 전년대비 12.3%p 상승한 24.6백만CGT 전망

국내 조선업 수출 추이(억\$)



국내 수주 건조 수주잔량 추이(백만CGT)



출처 : 산업통상자원부, clarkson research, e나라지표

4. 산업 트렌드

- **【친환경】** IMO(국제해사기구)²⁾는 선박에 의한 오염방지를 위해 황산화물(SO_x), 질소산화물(NO_x), 이산화탄소(CO₂)등 배기가스와 선박 평형수(Ballast water) 등 해상오염물질 규제 도입을 시행 예정으로, LNG 연료 추진 선박 및 관련 기자재 수요 확대 전망
- 국내 조선업계의 경우, 친환경 선박에 대한 우수한 기술력을 보유하고 있고 정부 지원 등으로 친환경 선박 발주의 수혜 가능성이 있어 조선업에 전반적으로 긍정적임

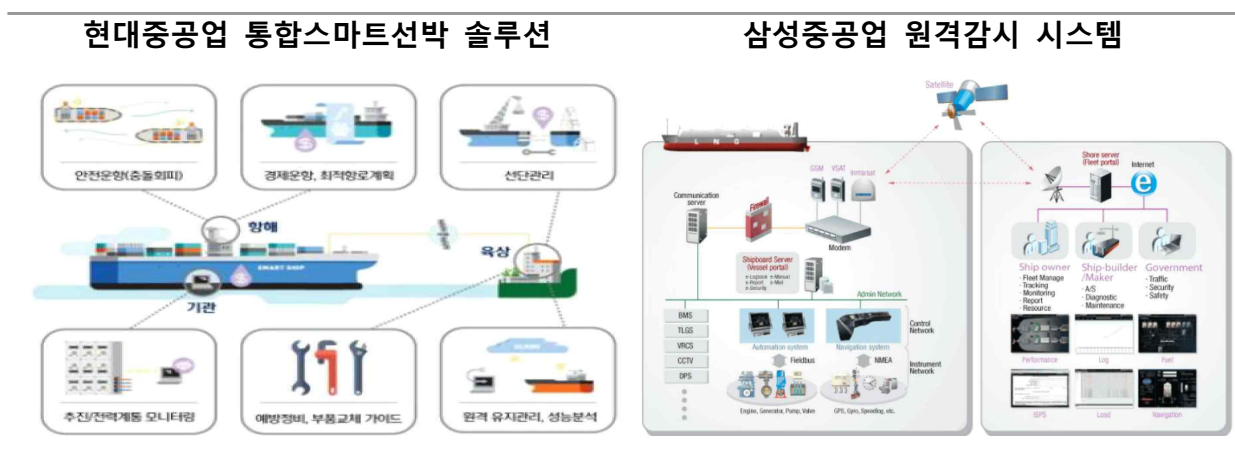
【참고자료】 감축 조치 주요 내용

대상	내용			대응방법		
SOx	구분	연도	기준	· 배기가스후처리장치 · LNG 추진선 · 저유황유 사용		
	ECA ³⁾ 외	'12.1.1 이후	3.5% 이하			
		'20.1.1 이후	0.5% 이하			
	ECA	'10.7.1 이후	1.0% 이하			
		'15.1.1 이후	0.10% 이하			
* 적용대상 : 구조선박, 고장 선박 등 제외 모든 선박						
NOx	구분	연도	기준 n = RPM		· 저온탈질장치 · 배기가스재순환장치 · LNG추진선	
			n<130	130≤n<2000		2000≤n
	Tier I	'00년 이후건조	17.0g/KWh	45*n ^(-0.2)		9.8g/KWh
	TierⅡ	'11년 이후건조	14.4g/KWh	44*n ^(-0.23)		7.7g/KWh
	TierⅢ	'16년 이후건조	3.4g/KWh	9*n ^(-0.2)		2.0g/KWh
CO ₂	연도	'13~'15	'15~'19	'20~'24	'25~	· 선박 대형화 · LNG 추진선
	에너지효율설계지수	5%,	10%	20%	30%	
	* 적용대상 : 총톤수 400t이상으로 '13.1 이후 신조계약 또는 '15.7 이후 인도되는 선박대상					
Ballast water	'19.9.8 이후 도래하는 정기 선박 검사 시까지 모든 평형수 적재 선박에 대해 인증된 선박 평형수 처리장치 장착					· 선박평형수처리장치

출처 : 산업은행

2) 국제해사기구 International Maritime Organization : 해상 안전과 항해의 능력을 위하여 해운에 영향을 미치는 기술적 사항과 관련된 정부간 협력을 촉진, 선박에 의한 해상오염 방지, 국제해운관련된 법적문제 해결 수행
3) 배출규제해역 Emission Control Area

- **【스마트 선박】** ICT기술을 활용하여 선박 자율운항 및 모니터링 진단 기술과 지능형 항만 관제 기술을 접목하여 운항 효율과 안전성을 확보한 선박으로, 선박운항과 관련된 기자재, 운항 정보 및 날씨, 돌발 변수 등을 디지털화해 실시간으로 정보 교환 가능
- **(주요국 현황)** 유럽·중국은 국가차원의 지원과 투자로 스마트선박 및 무인선박 개발을 통해 시장 선점을 활발히 하고 있음
 - * 유럽 - 롤스로이스 : 원격운항 성공 '20년 상용화목표, 구글과 MOU체결
 - 콩스버그, 야라인터내셔널 : 자율운항선박 '19 상용화 예정
 - * 중국 중국제조 2025 정책⁴⁾에 반영하고 선박 내외 데이터 기반 SMART SHIP 기술을 육성 기술로 지정
- **(국내 현황)** 대형 3사가 무인선박 관련기술 일부 보유 중이나, 조선 분야 전문 소프트웨어 기술 수준과 자율운항 사용화 능력은 유럽 선진국 대비 취약하여 ICT기반 기술을 보유한 중소기업과 기술 협력이 필요
 - * 현대 : 통합스마트선박솔루션, 충돌회피시스템 등 기술 보유
 - * 삼성 : VPS(선박 운항상태 감시 포털서비스) 30척 선박에 적용 중
 - * 대우 : 선박모니터링장치, 선박설비관리시스템 기술 보유



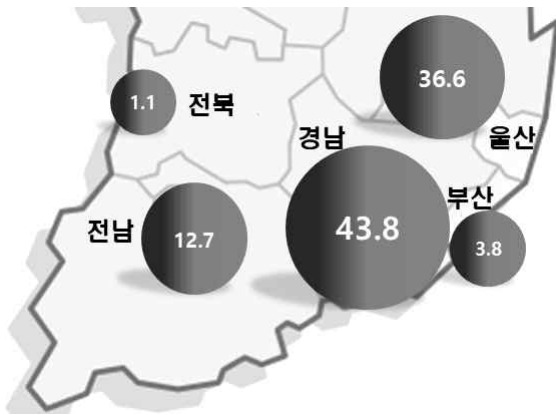
출처 : 현대중공업, 삼성중공업

4) 중국제조 2025 정책 : 2025년까지 산업고도화를 통해 독일, 일본 수준의 제조 강국으로 도약(해양플랜트, 크루즈 선, LNG선 등 경쟁력 강화)

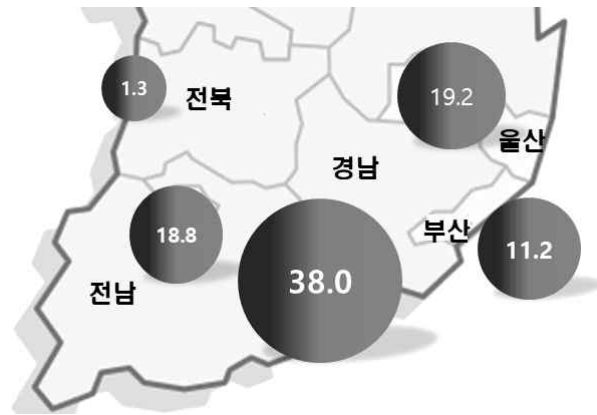
1. 현황 및 실적

- (지역) '17년 기준 전체 조선업 종사자 수 99%, 사업체 수 88%가 5대 권역(경남·울산·부산·전남·전북)에 소재하고 있음

< 조선업 종사자 중 지역 비중('17년) >



< 조선업 사업체수 중 지역 비중('17년) >



통계청 자료 기준

- (고용) '15년 이후 최근 4년간 지속적인 감소 추세로 전반적인 산업 불황을 보여주나, 최근 감소폭이 둔화되는 양상. '19년 하반기부터 협력사 중심 고용 회복세가 전망됨

< 규모별 고용보험 피보험자수 추이 >

(단위: 명)

구 분	'15.12	'16.12	'17.12	'18.12	'19.01
전체	187,652	156,032	113,776	107,667	107,629
증감률	-	▼17%	▼27%	▼5%	0%
대형 3사	62,848	53,978	44,737	41,841	40,971
증감률	-	▼14%	▼17%	▼6%	▼2%
중소업체	124,804	102,054	69,039	65,826	66,658
증감률	-	▼18%	▼32%	▼5%	▲1%

출처 : 고용노동부, 중진공 재가공

- **【대형조선소】** 현대중공업의 대우조선 인수 및 '18 LNG선의 수주 증가로 글로벌 시장 경쟁 완화 예상되나, '16년부터 이어진 수주 침체로 '17년 대비 '18년 재무지표는 악화

- (대우조선해양) 연속('12~'16) 영업적자 후 '17년부터 흑자 전환 공적 자금 투입 및 구조조정, LNG선 수주로 인한 실적반등

* '18 매출 9.6조원, 영업이익 1.0조원

	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년
수주액(억달러)	136	149	45	15	27	68
수주잔액(억달러)	454	524	427	340	240	230

- (현대중공업) 연간 목표액의 99% 달성. '17년에 흑자였으나 '18년 원자재상승, 고정비 부담으로 인한 소폭 적자

* '18 매출 13.1조원, 영업손실 0.5조원

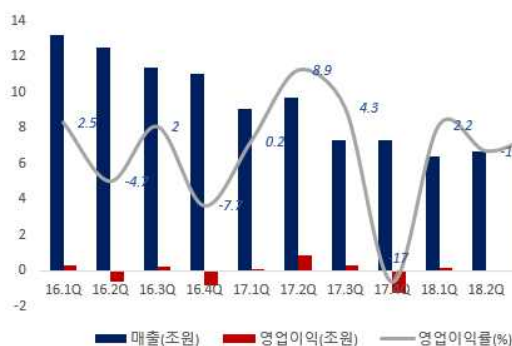
	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년
수주액(억달러)	273	167	140	63	101	146
수주잔액(억달러)	546	557	545	334	226	286

- (삼성중공업) 영업 환경 악화로 사업 안정성 저하. 매출 감소에 따른 고정비 부담으로 수익성 악화

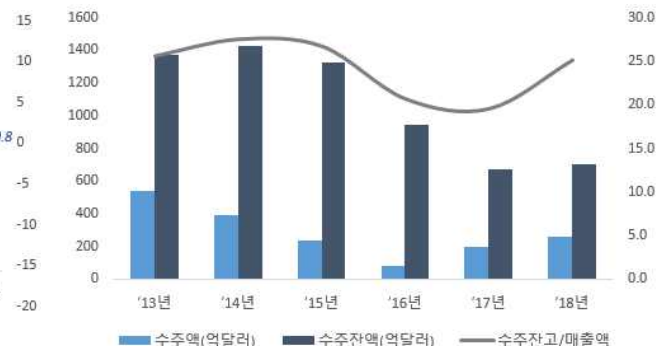
* '18 매출 5.2조원, 영업손실 0.4조원

	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18.1~11
수주액(억달러)	133	73	53	5	69	50
수주잔액(억달러)	375	348	354	267	208	185

대형 3사 영업실적 추이



대형 3사 수주잔고/매출액 추이



출처 : 한국신용평가 중진공 재가공

- **【중형조선소】** '08년 전세계 금융위기(KIKO사태 등)로 촉발된 경영 위기가 '14년 유가하락으로 인한 해외 플랜트산업 악화로 기업회생·수주절벽·구조조정·경영애로로 이어지며 조선소 일부가 청산·폐업 처리되었음. '18년 4Q 기준, 전년대비 수주량 18% 감소

< 주요 기업 현황 >

(단위 : 억원, 명, %)

기업명 (최대주주)	매출	종업원	지역	기업현황 (수주잔량)
(주)한진중공업 (산업은행, 83.4)	17,510	2,271	부산	· '19.01 기업회생신청 '19.03유상증자 6,874억원 신청 · (영도조선소 수주잔량 비공개)
STX조선해양(주) (산업은행, 40.7)	3,497	1,104	창원	· '16.11 회생계획인가를 거치며 채무조정으로 자본잠식 탈피 · (수주잔량 : 15척 36만7,000CGT 58위)
대한조선(주) (대우조선, 67.7)	5,140	595	해남	· 모기업(대우조선해양(주)) 매각 중 · (수주잔량 : 19척 51만1,000CGT 48위)
대선조선(주) (수출입은행, 67.2)	3,020	331	부산	· 2차 매각 준비 중(1차: 가격조건의견차이 유찰) · (수주잔량 : 8척 9만4,000CGT 116위)
성동조선해양(주) (수출입은행, 81.2)	0.41	150	통영	· 3차 매각 준비 중(2차: 인수자금조달부족 유찰) · (수주잔량 : 0, 가동 중지 상태)

기준 : 매출 및 종업원수 : '17년, 수주잔량: '19년 2월(clarkson)

- **【조선 기자재 업체】** '16년 수주 절벽으로 인하여 '16년 대비 '18년 매출이 연평균 14.1% 하락 하였으며, 특히 영업이익은 '17년 대비 '18년 73.4% 급감

< 주요 기업 실적 >

(단위 : 십억원)

구 분	2018년	2017년	2016년	증감률	
				'18/'17	'17/'16
평균매출	144.0	158.5	195.2	▽5.8	▽6.6
평균영업이익	-6.1	-1.6	-9.6	▽73.4	▽42.9

* 선박 자재, 엔진, 구조물 관련 상장사 22개社 대상 금융감독원 전자 공시자료

- (지역별) 기자재 업체의 지역별 분포는 고성, 양산, 창원 등 경남지역(43%)과 부산(43%)이 최대로 나타났으며 울산(9%), 서울 순으로 나타남

- 【소형조선소】 주로 국내 운항 선박(어선, 어업지도선, 연안여객선 등)을 건조하는 조선소로 중형조선소와 달리 中·日과 경쟁하지 않는 내수용 선박 발주로 '15 ~ '17년 매출액, 인원수는 증가 추세로 상반된 양상을 보임

< 주요 기업 실적 >

(단위 : 명, 억원)

기업명 (대표자, 설립일)	지역	주요 생산선종	종업원	자산총액		매출액		영업이익	
				'17년	'16년	'17년	'16년	'17년	'16년
(주)삼원중공업 (한창범, '93.10)	군산	관공선, 어선, 어업지도선	25	375	394	751	627	21	16
(주)유일 (유인숙, '02.05)	목포	관공선, 선박수리	73	478	431	485	560	23	15
(주)에이치케이조선 (박흥갑, '09.07)	통영	관공선, 어선, 어업지도선	15	101	103	418	435	3	10
탱크테크(주) (주광일, '91.03)	부산	관공선, 바지선	90	726	847	407	545	-6	64
삼광조선공업(주) (이상국, '54.08설립)	인천	어선, 어업지도선	22	545	450	370	223	14	10

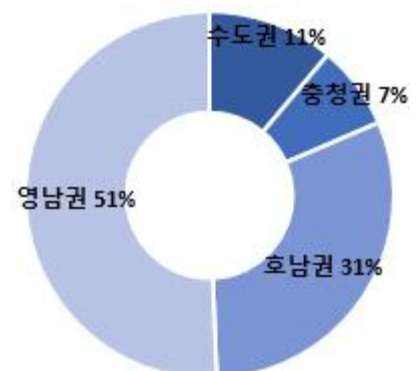
* 한국조선공업협동조합소속 81개社 중 '17 매출 300억원 이상 업체 5개社

- (생산실적) '17년 총 생산실적은 7,002억원이며 내수실적 6,719억원 (95.9%), 수출실적 283억원(4.1%)으로 구성
- (지역별) 분포는 영남권(41개社), 호남권(25개社) 순이며, 지역별 실적은 영남권 29.3%로 가장 크고, 단일 지역은 군산·충남이 25.8%로 최대임

<'17 지역별 생산 실적>

(단위 : 억원)

부산	인천 경기	군산 충남	전남	경상	강원	합계
829	572	1,805	1,745	2,049	2	7,002



2. 정부 정책 현황

- **【대응현황】** 불황에 따른 업종 지원과 지역 경제 지원을 위하여 중소조선소와 기자재업체를 대상으로 금융, 고용 등 당면 애로 해소를 위한 대응책 마련

① 특별고용지원업종 지정, ('16.07, 고용노동부)

실직·퇴직자 대상 훈련 확대 및 취업촉진, 생계부담 완화 등을 위해 관계 부처 합동으로 다양한 지원정책 추진 (4차례 연장으로 '19.6까지 유지)

② 고용위기지역 지정, ('16.08, 고용노동부)

근로자	·취업촉진수당, 직업훈련 생계비, 훈련연장급여지원, 생활안정자금 융자 등
사업주	·고용유지지원금 우대, 고용산재보험료·장애인고용부담금 납부유예 등

* 군산.울산동구.창원.진해구.고성군.통영시.거제시 지정

③ 조선산업 경쟁력 강화 방안, ('16.10, 정부부처합동)

공공선박 조기발주	·7.5조원 투입으로 공공선박 63척이상 발주
선박펀드	·3.7조원의 펀드를 활용하여 '20년까지 75척 이상 발주

④ 군산조선소 가동중단에 따른 지역지원 대책, ('17.07, 정부부처합동)

선박신조 수요발굴 및 지원	·선박금융, RG발급 지원
협력업체 및 근로자 지원	·정책자금 대출 상환 유예 및 만기연장, 특례보증, ·재취업자, 졸업생 진로 지원
지역경제 활성화	·지역 SOC확충, 먹거리 육성 등

⑤ 조선산업 활력제고 방안, ('18.11, 정부부처합동)

중소형 친환경 선박 시장창출	·친환경 선박, 설비 보급 확대 지원(~'25년 1조) ·중소 LNG 추진선 발주(~'25년 2조8천억원)
금융, 고용 등 애로 해소	·대출 보증 만기연장(1조), 금융지원 신설(7천억원) ·중소조선소 RG확대 (1천억원→2천억원) ·특별고용지원업종 추가 연장 추진 ·퇴직 인력 활용 전문인력 양성사업(600명) ·용접 도장 전문인력 양성사업(1000명, '19년)
중장기 경쟁력 제고	·자율운항선박 개발, 스마트조선소 도입 확대(1조6천억원)

-
- ◎ 본 보고서 내용은 주관적인 의견이 반영되었으며, 타 기관 자료와 상이할 수 있습니다.
 - ◎ 본 보고서 내용은 중진공 기업평가 활용 목적으로 작성되었으니 상업적 이용을 삼가 주시기 바랍니다.
 - ◎ 본 보고서 관련 문의사항은 다음의 전화번호로 연락 주시기 바랍니다.
(융합금융처 TEL. 02-2130-1453)
-