
중소형선박 수출 지원사업

중소형 조선 현황 보고서 2

2025. 09. 25

KBIZ

한국중소조선공업협동조합

Korea Shipbuilding Industry Cooperative

차 례

1. 보고서 제출 배경	1
2. 중소형조선업의 현황	
2.1 중소형조선업 개념 정의	3
2.2 중소조선사 특성	5
2.3 중소형 조선 시장의 선박 발주 동향	7
3. 동남아 조선시장 현황	
3.1 인도네시아	10
3.2 필리핀	10
3.3 베트남	11
4. Agent 보고서	
4.1 인도네시아	13
4.2 필리핀	18
4.3 베트남	41

1. 보고서 제출 배경

본보고서는 2025년 산업통상자원부의 『해외플랜트진출확대사업』 ‘조선기자재 및 중소형선박 해외시장개척지원사업’의 국비 지원으로시행중인 「중소형선박 수출지원사업」 과제의 수행으로 동남아 3개국에 현지 Agent를 운영하고 있으며, 동남아 3국의 Agent 보고서를 바탕으로 국내 중소형 조선소 및 기자재업체와 관련 기관에 제공되는 정보지이며, 자료의 제공은 인도네시아, 필리핀, 베트남의 agent에서 제공된 자료를 바탕으로 하였다.

본 사업은 산업통상자원부의 지원을 받아 한국조선해양기자재연구원, 부산해양엔지니어링협회, 부산조선해양기자재공업협동조합, 한국중소조선공업협동조합이 공동 운영 중이며, 중소조선의 해외 수출 활성화를 위하여 전시회 참여, 해외 agent 운영, 수출상담회, 수주공동망 운용, 중 소형선박 기자재 Data Base 구축 등의 사업을 수행중이며, 본사업의 운영기간은 2025년 12월 31일까지 이다.

보고서는 2025년 8월 25일 해외 agent 보고서 5,6월분을 바탕으로 1회 보고서를 발행하여 관련기관 및 업체에 배포하였으며, 금번 보고서는 7,8월 보고서를 바탕으로 작성되었음을 밝힌다.

중소형조선업은 설계, 생산 및 관리 기술 외에 첨단 기술 적용이 필수적인 기술집약적 산업이고 한국의 중소형조선 기술력은 여타 경쟁국과 비교하여 비교우위를 가지고 있음에도 불구하고 중소조선이 어려움에 처한 현실은 여러 가지가 있을 수 있으나, 2008년 세계금융위기와 2019년 코로나, 러시아-우크라이나 전쟁 등의 여파로 중소조선이 몰락하다시피 하였다.

다행히 정부에서는 중소조선을 살리기 위하여 여러 방법으로 지원정책을 수립하여 집행하고 있어 국내관공선 및 해외 선박의 수주를 기대할

수 있게 되었다.

이에 본 컨소시엄은 그간 수차례 회의와 토론의 결과에 근거하여 중
소형조선업의 활성화를 위한 조선조합의 활동이 더욱 다양하고 진취적
으로 이루어질 필요성이 있으며, 이를 통하여 영세한 조선조합의 조합
회원사들이 조선산업 활성화를 위한 정책이나 지원에 힘입어 스스로 자
생할 수 있는 힘을 얻을 수 있을 것으로 판단하여 본 중소형선박 수출
지원사업의 사업계획을 수립하였고, 이를 통한 중소조선산업이 더욱 활
성화되기를 기대한다.

2. 중소형조선업의 현황

2.1 중소형조선업 개념 정의

□ **(정의)** 해상 화물·여객운송 등의 상업용과 관광선, 레저, 특수 목적으로 사용되는 중소형 선박의 Life-cycle*과 연관된 산업으로 구성

* 설계(영업, 기본, 상세설계, 시험·검증 등), 건조, 기자재, 운영, 수리, 개조, 폐선 등

○ (선종규모) 중소조선사에서 건조하는 선박규모는 중형급 1~5만톤급(DWT) 원양선박과 소형급 1만톤급(DWT) 이하 연안선박을 주로 건조

* 중형 : 길이 200m(12만 DWT)이하로 탱커, 벌크캐리어, 컨테이너, 여객선, 원양어선 등

* 소형 : 길이 100m(1만 DWT)이하로 관광선, 카페리, 연안어선, 특수선, 레저보트 등

< 조선산업의 규모별 현황1 >

규모별 분류기준

* 기업규모 : 중소기업 기본법 매출액 1천억원 이상(중형사), 상시근로자수 300인 미만, 자본금 80억 이하(소형사)

* 「중소기업제품 구매촉진 및 판로지원에 관한 법률」에 따라 총톤수 1,000톤 이하의 공공선박 조달 참여 직접생산확인 증명서 보유 기업 131개사

* 한국중소조선공업협동조합 회원사 76개사('24년기준)

* 선박규모 : 한국수출입은행 선박 길이 100m 이상(중형선박), 100m 미만(소형선박), ISO 기준 24m 미만, CE 인증기준(유럽) 16m 미만(소형선박)

* 선박안전법 : “소형선박”이라 함은 제27조 제1항 제2호의 규정에 따른 측정방법으로 측정된 선박길이가 12미터 미만인 선박

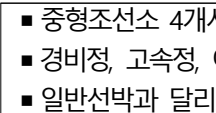
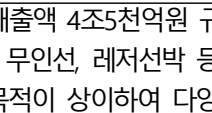
< 조선산업의 규모별 현황2 >

구분	주요현황	주요선종
대형사(3社)	▪ HD현대, 한화오션, 삼성중 ▪ 매출액 23조5,034억원('23년) ▪ 고용인력 3만9천여명('23년)	 ▪ 해양플랜트 ▪ 컨테이너선, 탱커선 ▪ LNG선
	※ 매출액의 84%, 인력의 85% 편중	※ 친환경 선박 기술우위, 철강재 선체
중형사(4社)	▪ HJ한진, 케이조선, 대선조선, 대한조선 ▪ 매출액 3조9,619억원('23년) ▪ 고용인력 4천여명('23년)	 ▪ 중소형 컨테이너선 ▪ LPG, LNG병커링선 ▪ 군함, 원양어선, 여객선
	※ 대형사에서 중형사로 구조조정	※ 비주력 저가수주, 경쟁심화, 철강재 선체
소형사(76社)	▪ 강남조선, 삼광조선, 동일조선, 동성조선 등 강선 업체 ▪ 우남마린, 대원마린텍, 에스컴텍, 빈센, 휴먼중공업, 우리해양기술 등 경금속선 ▪ 광동에프알피, 에이치엘비 등 합성수지선박 건조업체 등 다양화 ▪ 76개사 매출액 5,657억원 규모 ▪ 고용인력 3천여명('22년, 조합기준)	 ▪ 레저보트, 요트 ▪ 무인선, 특수선 ▪ 예인선, 어선, 작업선 ▪ 관공선, 경비정
	※ 연안선박, 내수중심 시장대응	※ 다품종 소량생산, AL, FRP 선체 90%

2.2 중소조선사 특성

- **(주요선종)** 내수기반의 연안선박 중심으로 관공선, 경비정, 무인선 등 군수분야와 예인선, 작업선, 어선, 레저보트 등 민간분야 선박 생산
 - * 대표 선종 : 해군해경 고속정, 연안경비정, 관세청 해양감시선, 무인선, 어업지도선, 해양조사선, 해양 구조정, 소방정, 어선, 레저보트 등 해양의 특수 활동을 지원하는 내수기반 연안선박 중심
- **종합산업**으로 해운, 수산, 방위, 어업, 건설, 레저 등 **전방산업**과 기계, 전기·전자, 화학, 섬유 등 **후방산업**과의 공급망 연계
- **중소형조선**은 전체 新造시장의 절반 이상(51.8%)을 점유, 1만5천여명 고용
- **소형조선**은 국가적 필수 선박(수산, 방위 등)과 미래 핵심 산업인 **해양 관광산업**의 장비를 공급하는 내수 기반의 중요 산업분야
- 해양레저장비는 **중소기업형 제품**으로 글로벌 강소기업 육성 유리, 산업부의 레저선박 육성 정책('13) 이후 시장진입 본격화

< 중소형 선박의 대표 선종 >

주요선종	방산 적용 선박	민간 적용선박
함정, 해경정, 해양조사선	 ■ 수송함(HJ한진) ■ 상륙함(HJ한진) ■ 소해함(강남조선)	 ■ 고속경비정(강남조선) ■ 해양조사선(삼원중공업) ■ 해경경비함(HJ한진)
경비정, 고속정, 어업지도선, 병원선	 ■ 특수선 전문 조선소로 전환(HJ한진) ■ 소해함 건조 기술력 세계 2위(강남조선)	 ■ 인도네시아 해경정 5척 수출(삼원중공업) ■ 콜롬비아 코타키레 플로팅 독 기술 수출(대선조선)
무인선, 공기부양정 등 소형 특수선	 ■ 소해함(강남조선) ■ 고속정(우리해양) ■ 고속단정(우남마린)	 ■ 병원선(동일조선) ■ 어업지도선(마스텍) ■ 연안순시선(HLB)
	 ■ 소해함 건조 기술력 세계 2위(강남조선) ■ 말레이시아 국방부 고속단정 20척 수출(우남마린)	 ■ 탄자니아 참치선망선, 여객선 수출(마스텍) ■ 파키스탄/아라크/세네갈 예인선 9척 수출(삼광조선)
	 ■ 무인선(강남조선) ■ 반잠수정(보고) ■ 공기부양정(HJ한진)	 ■ 순찰정(보고, 광동FRP) ■ 수륙양용선(군장조선) ■ 연안구조정(휴먼중공업)
	■ 무인선, 침투정(SDV) 등 신개념 특수선	■ 인도네시아 수륙양용보트 수출(다오요트) ■ 필리핀 제트보트(12만달러)수출(디텍)
중소조선 산업환경	■ 중형조선소 4개사, 소형조선소 131개사로 매출액 4조5천억원 규모 ■ 경비정, 고속정, 어업지도선, 구조정, 감시선, 무인선, 레저선박 등 新선종으로 구성 ■ 일반선박과 달리 관련규정, 요구성능, 사용목적이 상이하여 다양한 선종 개발에 한계	

□ (건조사례) 국내 중소조선사에서 건조되는 선종은 보트, 경비정, 급수선, 유람선, 준설선, 방제선, 어선, 어업지도선 등 약 45개로 구성

- 해당 선종들은 상선, 레저선박, 안전 및 구조용 선박, 군용선박, 특수선박 등으로 분류되며 수요처의 특화된 요구기술이 다양함
- 최근, 해양활동 확대로 해양안전에 대한 수요증가와 디지털·스마트 기술의 발전으로 무인선, 수륙양용선, 위그선 등 신개념 선박이 출현

< 국내 중소조선사 건조사례 >

중분류	소분류				
상선	납시선	바지선	어선	화물선	급이선
	관공선	급수선	유람선	준설선	케미컬탱커
	방제선	여객선	차도선	기타선	수출선
해양레저	RIB	구명정	도선	복합소재/시선박	세일링요트
	수상레저보트	오락및스포츠보트	웨이크서핑보트	모터보트	하이드로포일보트
군용선박	고속단정	경비정	고속정	유도탄정	무인선
특수목적 선박	기술지도선	복합식 고속구조정	바지선	오염관리선	전통선박
	전통한선	모바일크레인선	선박수리선	순찰선	시험조사선
	해양조사선	항로표시선	예인선	어업지도선	청소선
	행정선	실습선	세관감시선	고속단정	경비정



연안어선



근해어선



양식장 관리선



납시어선



관리선



행정선



조사선



구조정



소방정



탐방선



세관정



순찰정



침투정



경비정



단정



도선선



차도선



파워보트



세일보트



호버크래프트



문보트



카누



하이드로포일 선박



알루미늄 보트

2.3 중소형 조선 시장의 선박 발주 동향

□ **(공공선박)** 경비선, 어업지도선, 해양조사선 등 20여종의 공공 소형선박 시장은 98건, 총 1.4조 원 규모('20~'22년 기준)

○ **(건조업체)** 1,000톤 미만 소형선박은 '중소기업간 경쟁제품'으로 제조 등록한 중소조선 업체 123개만 입찰참여 허용*

* 86건, 6,900억원('20-'22년 기준)을 수주하여 전체 공공선박의 88%(금액 대비 49%) 건조

< 주요 수요 기관별 공공선박 조달현황 >

구분	2020년		2021년		2022년	
	건수	금액(억원, 비중)	건수	금액(억원, 비중)	건수	금액(억원, 비중)
해양경찰청	9	2,528 (82.8%)	3	1,991 (36.1%)	9	2,602 (47.6%)
해양수산부	5	36 (1.2%)	10	2,535 (46.0%)	9	1,533 (28.1%)
기타*	19	489 (16.0%)	25	990 (17.9%)	9	1,328 (24.3%)
합계	33	3,053 (100%)	38	5,516 (100%)	27	5,463 (100%)

* 기타 수요기관 : 관세청, 전라남도, 목포해양대학교, 한국해양과학기술원 등

* 출처 : 공공선박(관공선) 발주제도 개선방안('23. 8.17, 비상경제장관회의 23-19-3)

○ **(조달규모)** '20-'23년 조달청 입찰을 통한 민간선박*과 특수선박 및 군용선박**의 발주금액은 약 1조원 규모로 설비·기술·실적 보유 업체로 제한

* (민간선박) '20-'23년 발주금액 1,651억원, 발주척수 2,554척, 계약대수 251대

** (특수선박/군용선박) '20-'23년 발주금액 8,466억원

< 조달청 소형선박 발주 현황 >

구분	구조용선박	휴양용선박	민간상선	군용선박	특수선박	합계
발주량(척)	1,086	1,072	251	73	72	2,554
비율(%)	42.5%	42.0%	9.8%	2.9%	2.8%	100%

* 출처 : '20-'23년 조달청 물품 발주 현황(중소조선사, 계약체결 기준)

○ **(애로사항)** 관공선 중심의 내수시장에 의존하는 중소조선사는 최저가 입찰, 저가수주, 원자재, 인건비 상승, 지체 상환금 등 애로 상황

* (최저가 낙찰) 가격이 확정된 엔진 등의 주요 장비를 선박 건조와 통합 발주하여 낙찰 하한률(88%) 기준 고정 장비가격과 건조비용 모두를 부담

* (물가상승) 관공선 발주는 건조에서 납품까지 3-4년 소요로 물가상승 및 선박

건조에 투입되는 기자재(100톤 경비정 약 1,300여개 부품)의 물가변동 입증자료 확보 애로

- (조달개선) 최근, 정부는 중소조선사의 관공선 공공조달 애로사항 개선을 위해 '공공선박(관공선) 발주제도 개선방안'('23. 8.17) 마련
 - * 생산자물가 분류지수 기준 조정, 불공정 특약 삭제, 표준 계약조건 제정, 적격 심사 입찰가격 평가 시 장비가격 제외 등

□ (연안어선) 국내 등록어선은 64,385척('22)이며 섬유강화플라스틱(FRP)선체가 96.9%로 대표적인 소형 조선사의 주력 선종

* 연안 어업 어선 36,694척, 근해 어업 어선 2,372척, 원양 어업 어선 194척

< 국내 동력어선 기관별 선질별 톤급별 어선척수 >

선질 구분	톤급 구분	디젤기관	가솔린기관	기타기관	무동력	합계
강선	0~10톤 미만	33	3	4	9	49
	10~100톤 미만	519	-	11	-	530
	100~200톤 미만	190	-	1	-	191
	200톤 이상	309	-	3	-	312
목선	0~10톤 미만	141	112	194	202	649
	10~100톤 미만	17	-	3	1	21
FRP	0~10톤 미만	17,631	33,516	7,953	502	59,602
	10~100톤 미만	2,619	33	109	-	2,761
	100~200톤 미만	11	-	-	-	11
기타	0~10톤 미만	92	131	11	2	236
	10~100톤 미만	15	3	-	-	18
	100~200톤 미만	5	-	-	-	5
합계		21,582	33,798	8,289	716	64,385

* 출처 : 해양수산 통계시스템('22기준)

- (어가인구) 해양수산 어가인구는 116,883명('18)에서 90,805명('22)으로 급격히 감소 중으로 어선 현대화 및 복합어선으로 전환 추진
- (어선선령) 연안어업선은 36,694척으로 가장 수요가 큰 어선 분야로, 16년 이상 어선은 총 50.4%로 노후화된 어선이 다수 차지

업종 구분	6년 미만	6-15년 이하	16-25년 이하	26년 이상	합계
원양어업	7	18	12	157	194
근해어업	445	667	719	541	2,372
연안어업	6,591	10,769	15,140	4,194	36,694
양식업	4,406	6,490	5,842	2,410	19,148
내수면어업	685	727	1,041	490	2,943
기타어업	370	792	1,214	658	3,034
합계	12,504	19,463	23,968	8,450	64,385

* 출처 : 해양수산 통계시스템('22기준, '15년 이후 통계)

3. 동남아 3국의 중소조선 현황

3.1. 인도네시아

- 인도네시아 경제 현황
 - 대미관세율 19% 타결
 - 봉제 신발산업 기사회생
 - 미국의 대 인니 모든 수출 상품0%
 - 미국의 농산물 45억불 수입
 - 미국산에너지 150억불 수입
 - 보잉항공기50대 구매
 - 모든 분야 비관세장벽 완전해제
 - 인니 전체시장 개방
- 해운 및 조선 현황
 - Inamarine 개최 : 2025. 07. 29 ~ 31일
 - 동지나해 중국과의 마찰로 분쟁 위험 고조
 - 해양조사선 발주계획 (국제입찰)
- 중요선사 현황
 - “4-1 Agent 보고서 참조“

3.2 필리핀

- 필리핀 정치, 경제 현황
 - 필리핀 마르코스 대통령 중간평가격인 지방선거 5월 18일 이루어짐
 - 현 정권의 지방자체단체 다수의석 상실로 레임덕 시작 된 것으로 파악

- EDCF 사업이 해양경찰과 해수부 연결 사업으로 추진 중에 있으며 계속 진행되는 것으로 파악
- 해운 및 조선 현황
 - 필리핀 세부 조선소와 한국의 엔지니어링 의향체결로 신조선 진행 중 임
 - 필리핀 민다나오의조선소가 신조선을 위하여 선대확장 및 탱커선 건조를 위한 투자 중으로 확인 됨
 - 국내 일부 조선소와 선사와 예인정을 중심으로 활발하게 건조 상담 진행 중임
- 중요선사 및 해운 프로젝트 현황
 - “4-2 Agent 보고서 참조“

3.3 베트남(인접국가 태국에 대한 조사)

- 태국 경제 현황
 - 인구 7,000여만 명의 동남아의 경제 및 군사 대국으로 맹주임을 차지 함
 - 1958년 한국과의 수교이후 1961년 무역협정 체결, 1968년 항공협정, 2002년 해운협정 체결 등 우호관계 유지 중
 - 한국은 전자기기를 포함한 기기류, 철강, 정밀화학 등의 제품을 주로 수출 중임
 - 태국은 전자기기, 고무 및 식재료 등의 원자재 및 1차 농산물 위주로 수출
- 정부 해양 조직 현황
 - 태국 교통부
 - 해상 교통을 포함한 태국 교통 관리의 전반을 책임

- 교통부 휘하 Thai Marine Department 가 해상 관련 업무 전반
- 태국 해군
 - 태국 왕립군 소속으로 해상 작전 담당
 - 총 선박 수 약 300 척
 - 항공모함 1 척, 프리깃 7 척, 코르벳 5 척, 기뢰부설함 5 척, 상륙함정 14 척,
 - 지원함 20 척에 이어 약 250 척의 고속순찰정 보유
- 태국 해양경찰 (Marine Police, MECC)
 - 각각 태국 경찰 및 해군 소속으로 밀수, 마약, 불법 이민자 단속 및 항만 보안을 중심으로 해상 치안 유지 담당
 - 순찰함 약 200 척 보유
- Port Authority of Thailand
 - 교통부 산하의 공기업
 - Bangkok Port, Laem Chabang Port 등 항구 운영 및 관리
- Department of Fisheries
 - Ministry of Agriculture and Cooperatives 산하
 - 수산업, 어선 관리 등의 업무 수행
- 중요 조선소 및 선사 현황
 - “4-3 Agent 보고서 참조“

Agent 보고서

(인도네시아)

인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 7월)

2025년 8월 01일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. 인니 대미 관세율 19% 타결
 - 1) 인니 봉제, 신발 산업 기사 회생
 - 2) 미국의 대 인니 모든 수출 상품 0%/미국의 농산물 45억불 수입/미국산 에너지 150억불 수입/보잉 항공기 50대 구매/모든 분야 비관세 장벽 완전 해제/인니 전체 시장 개방

BB. 주요 추진 업무

1. INAMARINE 2025 전시회 – GEM Indonesia
 - 1) 개최 일시/장소 – 2025.07.29~31 - Jakarta International Expo (JIExpo)
 - 2) 참여 조합 – KOSIC + BUEA + BMEA + KOMERI
2. 주요 상담 내용
 - 1) 전시회 기간 중 Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) (National Research and Innovation Agency) 2인 – 당 부스 방문 및 상담
 - 2) Multi-purposed Research Vessel x 2 척 (약 70m + 40m 각 1척)
 - 3) 정부 예산 약 1억불 – 2024년 1차 입찰 – 스페인 1개 업체 참여로 자연 유찰. 금년중 재 입찰 예정.
 - 4) 보고자는 8월 5일 BRIN과 미팅 예정 및 General Spec입수 예정. -끝-

인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 8월)

2025년 8월 29일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. Prabowo 대통령의 2026년 예산안 대 국회 송부 내용.

- 1) 각종 지표 - 경제 성장률 (GDP Growth) - 5.4%//Inflation - 2.5%//환율 - Rp16,500//US\$/인니채굴 원유가격 - U\$70/BL//인니 원유 생산 - 610,000BL + 가스 - 984,000BOEPD
- 2) 총 재정지출 - Rp.3,790조 (약 U\$2,318억) (2025년대비 7.3%증가)//재정 적자 - GDP의 2.48%//중앙정부 지출 - Rp3,140조 - 전년대비 17.8%증가/지방정부 지출 - Rp.650조 - 전년대비 24.8%감소 - 중앙집권 강화 포석
- 3) 재정수익 - Rp.3,150조 (9.84% 증가)
 - a) 세수 - Rp.2,360조 (13.5%증가)
 - b) 관세 및 소비세 - Rp.334조
 - c) 기타 비과세 수익 - Rp456조
- 4) 8개 우선 사업
 - a) Food Security (약 Rp.165조 투입 - 이중 비료 공급 보조 - 53조)
 - b) Energy (Rp.420조)
 - c) Education (약 Rp758조 - 이중 335조 - Free Meal Program투입)
 - d) Free Nutrious Meal Program
 - e) Health Care
 - f) Village Program
 - g) Universal Defend



h) Investment Acceleration

5) 예산안에 대한 각계 평가

- a) 성장률 - 정부의 5.4% - IMF 4.8% 예상. 과도한 제시/정부 통계국 (BPS)에 의하면 2025년 1/4분기 4.87%, 2/4분기 5.12% 성장 실현. 2/4분기 성장을 관련, 지금까지 Special Economic Zones - SEZs)내의 투자 등에 대한 숫치는 잡을 수 없었으나, 대통령의 강력한 지시에 의해, 관계부처의 도움으로 SEZs 내의 투자액수를 포함하여 위 5.12% 달성으로 발표.
- b) 대통령은 2029년 8% 성장을 목표로 하며, 내년도 2026년도 대통령은 6.3% 성장을 고집하였으나 관계자들의 설득 끝에 위 5.4%확정
- c) 재정 수익 관련 - 145Mil. 의 노동 인구 중, 17Mil명만이 Paying Tax 인구. 노동인구 중 약 59% 고용 인원은 비공식 영역 (Informal Sector)에 취업. - 소득세 징구 불가. 약 700~800조 루피는 국부 펀드 Danantarah로부터의 Contribution 예상. 대체로 낙관적
- d) 아세안 국가 중에서도 GDP대비 10%의 낮은 과세율 감안할 때, 위 재정수익 목표는 과다. 금번 발표문에 새로운 세제 도입 불가 약속.
- e) 위 재정수익 대비 지출 목표 등을 감안할 때 목표치 달성에 대한 대체적인 부정적 의견.

2. 헌법재판소 (The Constitutional Court)는 8월 14일, 2005년 이후로 지속되어온 주지사, 시장, 군수에 대한 직접 선거 방식의 변경 불가함을 분명히 함. 위 헌법재판소의 입장은 대통령의 의도와는 배치됨. 그럼에도 위 헌법재판소의 입장이 지속되기는 어렵다는 관측. 투쟁민주당 (PDI-P) (국회 - DPR) (18%의원 구성으로 최대) 만이 직접 투표를 유지해야 한다는 의견이나 나머지 모든 8개 정당이 현정부에 연합하여 참여하고 있어, 향후 변경 가능성은 계속됨.



3. 약 40억 배럴의 원유 잠재 매장량 중 23억 배럴이 입증된 매장량으로 평가된 인도네시아는 세계 14위에 올라있음. 이는 아시아 주요 산유국과 비교해 상대적으로 낮은 순위로 인도네시아의 에너지 자원 확보와 자급력 강화에 대한 우려를 불러 일으키는 지표로 작용. 현행 원유 생산 수준을 감안할 때 추가적인 대규모 유전 발굴이 없을 경우 입증된 매장량만으로는 앞으로 9~11년간만 국내 에너지 수요를 충족시킬 수 있어, 에너지 안보에 직접적인 위협이 됨. 선제적이고 종합적인 대책 마련 시급

BB. 주요 추진 업무

1. National Research and Innovation Agency (BRIN), Indonesia

- 1) Mr. Nugroho Dwi Hananto – Director와 면담 갖고 아래와 같이 상담 진행 (8/5)
- 2) 동지나해 특히 Natuna 해역을 중심으로 하는 중국의 위협에 직면, 인도네시아 정부는 **Ocean Going Research Vessel (OGRV) x 1 + Coastal Research Vessel (CRV) x 1** 척을 도입, 해양 조사를 통한 적극적 대응 및 이에 대한 **국제 입찰** 진행.
- 3) OGRV – 약 70m Length, Draft 5.5~6.5m/CRV – 약 25m Length, Draft 3.75m~4.5m//과학 조사 장비 탑재 – Marine Geosciences, Oceanography & Atmospheric data, Biodiversity, Hydrography 등 탐사 조사 역할 수행
- 4) 자금 원 – PHLN Agence Francaise d Development – 프랑스 AFD 자금. 총 Loan금액 – 유로 82.5Mil. – International Tender 진행. 인도네시아는 과거 30년전 프랑스 자금으로 조사선 5척 구매 (프랑스 4척 + 노르웨이 1척 건조) – 노후화에 따른 운항 중지 돌입
- 5) 일정 – 8월초 ISD (PQ) 입찰 실시 - 1개월 준비 기간 부여 - 마감 및 평가 - 통과 업체 선정///입찰서 발급 (RFP) - 12주 입찰 준비 기간 (기술 및 Commercial (Financing Package) Package로 나뉨 - 약 1개월여의 평가 - 업체 선정 - 계약 2026년 3/4월 목표



6) 예상 참가국 - 스페인, 독일, 이태리, 중국, 싱가포르, 인니 및 한국

7) 위 70m 이상의 조사선 건조 실적 중요

8) 현재 상황 -

a) PQ 입찰 공고 (8/7) - PQ 입찰 마감 (9/11) - On-line 입찰 진행

b) 위 미팅 중, 보고자는 삼원중공업 추천/아울러 미팅 후 즉시 삼원 연결 하여 미팅 내용 메일 통보 및 Nugroho이사로부터 입수한 General Spec전달, 검토 요청 (8/5). 삼원은 국내 관공선을 거의 독식하며, 인니 해양경찰에 경비정 5척을 EDCF자금으로 공급 경험 (2019) - PQ 준비 중인 것으로 알고 있으나, 보고자에게는 웬일인지 첫 몇번의 교신 이후 침묵 모드로 전환. - 조합의 적극적인 당 에이전트에 대한 보호와 우선 권 수호 강력 요청 드림.

2. National Research and Innovation Agency (BRIN), Indonesia

1) Nugroho이사와 면담 중, BRIN은 2026년 또다른 조사선 2척 및 2027년 추가 조사선 10척 (92m x 1 + 87m x 2 + 75m x 2 + 45m x 5척) 구매 도입 예정

2) 이와 관련 지난 7월 8일 한국대사관에 한국 적정조선소 추천 요하는 공문 발송 - 본건 관련 보고자는 삼원 중공업을 즉석에서 추천

3) 본 2026년 도입 2척과 2027년 10척 도입에 대한 자금원은 발굴 노력 중인 것으로 확인됨. 우리 정부의 적극적인 Loan지원 등에 의한 건조 참여 요망됨. - 끝 -



Agent 보고서

(필 리 편)

필리핀 조선.해양 마케팅 보고서(2025 년 7월)

	범주	개요
1.	현재진행 선박수주 프로젝트	a) Harbour Star - 70Ton Bollard Pull TUG ▪ 선주사의 요청으로 디젤엔진 , 하이브리드 엔진 2가지 타입에 대한 견적을 제시하여 답을 기다리는 중 ▪ 6월 PHILMARINE 전시회에서 선주사와 국내 터그보트 제조업체인 동성조선연결, 상담진행중 ▪ 동성조선에서 제안한 40ton, Bollard Pull TUG 는 30%만 선수금 내고 인도시 70% 지급하는 조건 전달 ▪ 선주사의 요청으로 선박 금융조건 찾는중 , 필리핀의 국책은행인 DBP와 선주만남을 주선중, ▪ 8월 동성조선에서 최종가격제시, 선주사 답변 기다리는 중 ▪ 9월 선주의 해외출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 선주와 현지 China Bank 금융 연결함. ▪ China Bank 측에서 선박금융 쪽이 처음이라 시간이 걸릴 것으로 사료됨 ▪ 선주사에서 디젤 터그선 뿐만 아니라 Hybrid TUG 에도 관심이 있고 , 동성조선에서 8월 경적 제출한바있음 ▪ 12월에 LOI 성립 가능성 있음 ▪ 12월 11일 한국방문하여 Hybrid TUG 선박 시승후 LOI 체결 약속함 ▪ 12월 11일 , hybrid TUG 선박 부산항의 선주 사정으로 스케줄 불발되어 선주 참여 안함. 동성조선과의 미팅 불발됨, 1월 마닐라 가서 최종의사 타진 필요. ▪ 2025년 3월 동성조선에서 한국으로 초청했으나 선주가 일정이 바빠서 취소 했음 ▪ 2025년 6월 동성에서 박형규에게 정식으로 ship broking 의뢰함. b) Starlite Ferries ,1000PAX Ro-ro Ferry 95m급 ▪ 작년연말기준으로 선주제시가격과 국내 조선소 제시가격 일치로 수주가 가능한 상황임 ▪ 현재 선박금융쪽을 알아보고 있으며 선박금융이 해결되면 발주의향 있음

		▪ Harbor Star사와 함께 DBP와 미팅 주선중 ▪ 선박금융부분 영업집중중임 ▪ 작년 12월에 19,500,000USD을 제시한 국내 조선소에서 현재는 상향된 20,500,000USD 가격을 제공시하여, KOSTEC 에서 가격검증을 위한 견적작성 5%정도 상향된 가격을 선주에게 제시 중 ▪ 중앙조선에서도 가격 제시했으나 비싼편임 ▪ 8월 선주에게 5% 더 상향된 21,250,000USD 최종전달 ▪ 9월 선주의 해외 출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 미팅 날짜 잡았으나, 선주 스케줄로 11월로 미팅 이월함. ▪ 현재 KOSIC 의 필리핀 마케팅 협력사인 Green World Marine Services 사가 12월 필리핀 선주협회 가입으로 연말 미팅에서 만나 내년에 계속사업을 약속함 ▪ 2025년 5월 현재 선박금융 찾는중 c) Super Cat, 300PAX high speed passenger ferry 40m+급 ▪ 작년부터 진행해 오던 프로젝트로 선주의 제시사양이 가혹하여 표류중이던 프로젝트로서 ▪ 단동형 알루미늄HULL , 25knot speed, 고집중 ▪ 선주에게 Catamaran 형식을 추천하였으나 엔진 Maintainance 가 어렵다는 이유로 계속적인 반대중 ▪ 6월 Phil Marine에서 알루미늄 선박건조 전문 업체인 은성중공업을 소개해줌 ▪ 은성중공업에서 제시한 가격은 7,000,000usd 로 선주 작년 제시가격인 4,000,000usd 와 상당한 격차를 보이고 있음. ▪ 선주측에 가격상향을 문의중 ▪ 8월 ,KOSTEC 에서 ,같은 스펙의 CAT-AWATH 선박을 제시하고 가격 제시 5,250,000usd , 선주 답변 기다리는 중
--	--	---

		▪ 9월 선주의 해외 출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 미팅날짜 잡았으나 선주 사정으로 11월로 미팅 이월함 d) SEA Bird Ship Management (40Ton, 60Ton Bollard Pull TUG) 작년부터 접촉해오던 선주로 선주사가 중고 TUG엔 관심이 있었으나 금번 동성조선의 30:70 신조가격 제시로 신조에도 관심을 가지기 시작함 선주사의 요청으로 7월 미팅을 추진하였으나 미팅 당일 마닐라에 태풍이 몰아쳐서 약속이 취소됨 8월 미팅으로 선주사의 의향 이끌어냄 선주사 제시 금액 선금 25% , 75% (7년간 HDcharter 요구, 연이율6.5%) 동성조선 제시금액 선금 30%, 70% (7년간 HD charter 연이율 8.5% 요구) 선주와 조선소간의 최종 조율이 필요한 사항 9월 BEACON 일정과 선주미팅가능일자가 겹쳐서 10월25일 미팅 날짜 확정 - 10월 26일 선주와 미팅하여 동성조선에서 최종 승락한 선금 30%, 인수시 70% 조건으로 협상진행 인수금 70% 가 어려울시 7년간 장기차터로 연7.5% 이율을 KOSIC 측에서 제시. 선주에게 최종응답 12월 이전까지 응답요망. - 11월 22일 선주와 미팅함 , 선주들이 필리핀 NAVY라서 본인이 결정하지 못하고 있다고 알려옴 . 본 프로젝트는 내년으로 이월 예정 - 12월 선주의 TUG BOAT 사양 변경으로 국내 초청 불발함 - 계속적인 추진 필요함 <u>신규 발굴 수주 프로젝트</u> a) PACIWFI (Philippine Association of Coastal Inland Water Ferries Inc.) A. 40m class LCT type, Ro-ro ferry 대략 2시간 이내의 거리에 섬과 섬을 연결해주는 소형 Ro-Ro 선박들에 관심 Phil Marine에서 연락처를 접수하고 7월 미팅진행함 일단은 중고선박이든 신조선박이든 건적요망 중고선박 건적부터 협의 진행 후 스펙이 구체화되면 신조선박으로 진행예정.
--	--	--

		8월 중고선박 가격제시 및 선주의향있음 9월 현재 중고선박 수배중 10월 중고선박 쓰리아일랜드호 제시 선주측 확답기다림 B. 24m class Passenger Ferries (240person) 소형 알루미늄 선박으로 승객만을 대상으로 운행예정 약 15~30km 거리내에서 1~2시간 거리 운행 주로 내해에서 운행하며, 알루미늄 보트를 희망함 은성중공업에 견적의뢰 하며 2,700,000usd 견적접수 선주제시가격과 상당한 격차로 중고선 추진 후 신조로 유도중 9월 중고선박 수배중 10월 미팅으로 선주측 예산안이 약 15억 정도로 파악함 b) Matireon Aviation & Maritime Supplies Contractor Inc. 필리핀 해군 조달 출신의 장교가 은퇴 후 세운 회사로 필리핀해군내에 spare part 부품이나 신조선박에 관한 주문건으로 meeting 함 2020년 필리핀 해군용 60M 급 플로팅 도크 협의한적 있음. (당시 해군 현역) "FOMB (Forward Operation and Maintenance Base" 현재는 엔진 spare 부품을 시작으로, 2020년 당시 코로나로 중단된 FOMB 관련 수주 가능성 있음 8월 미팅으로 선박 엔진부품 Part list 전달 받음 한국에서 spare part 공급가능 여부 타진중 9월 미팅으로 , 한국의 해군납품 실적있는 업체와 joint Venture 희망함. 한국의 조선관련 수리 부품조달업체와 연결요망 9월 DIGITAL@SEA 초청불발로 야간소원해진 느낌으로 10월 미팅 연기됨 11월 다시 미팅예정중 한국초청 불발로 약간 피하는 느낌이 들어 12월중 필리핀 COAST GUARD 와 NAVY 직접 접촉 예정 2025년 추진 사업으로 필리핀 해군 40ton 급 TUG Boat 및 FLOATing Dry Dock 사업 추진중 2025년 6월 PhilMarine 기간중 국내기업 KOSTEC 에서 필리핀 해군 상대로 FDD 및 TUG boat 제작 설명회를 수행함 c) MMDA 관련 PASIG river Boat. , 태양광 및 전기추진선박 마닐라 도시내에 Pasig river 라는 강을 이용한 수상버스 개념
--	--	--

		Vinssen 과의 협상을 통해 가능성 타진중 필리핀 측은 UP(university of Philippine)연구진을 통해 가능성 연구중 연구 예산이 너무 작아서 현재는 당장 추진은 어렵지만 , 마닐라도시 계획에 따라 계속적인 연구과제 및 자금 투입예정 추후 MMDA를 통해 새로운 친환경 보트과제 도출예정 10월 미팅시 타업체인 Toqueedo로 업체선정완료 통보 받음. 가격이 제일 문제가 되었음. - 12월 Pasig river Boat 의 DOST 연구결과에 따른 후속사업 참여 예정 d) 필리핀 수산부 소속에서 어선 국제 입찰 발주계획 있음. 8월 국내 조선소중 어선 제작에 많은 실적을 가진 창남조선 추천 62m 급 어선 1척 (철선) 23.6미터급 어선 4척 (철선+아웃트리거 banka boat) 15미터급 어선 40척 (F.R.P선) 등 을 계획중 추후 더 많은 정보가 있으면 조합이 나서서 도와주든지 해야할 상황임. 입찰품이라, 사전계획 작업중에 조선소와 협력하여, 입찰 사전스펙 협의등이 필요함 (현재 비밀유지 필요) 10월 미팅시 15미터급 어선 40척은 대만업체에게 발주됨을 알려주었고, 62미터급 1척과 , 23.6미터급 4척 계획중 - 23.6미터급 철선 어선 , 약 17.9톤급 어선 계속 추적중 - e) IMP Shipyard , 65m 급 Ro-Ro 선박 건조희망 - 65미터급 Ro-Ro선박 제작을 희망하고 있음. - 한국과 기술 Joint Venture 희망하고 있음. - 일단은 65미터급 Ro-Ro선박 한국에서 기본설계유도 중 - 기본설계후 국내 조선사와 joint Venture 가능성 타진예정 - 1척 건조 예산은 약 145million peso (한화 약 35억, 증액가능) - 11월 미팅으로 65미터급 Ro-Ro ferry 선박 한국에서 설계하기로 합의
--	--	---

		- 극동선박설계와 LOI 협약 추진중 - 12월 IMP shipyard 와 극동선박설계 간의 기본설계 LOI 작성 - 2025년 7월 , 보홀~세부(88km) 간의 엠볼런스 선박의뢰 - 대응중
--	--	--

2.	조선소 협력 프로젝트	직접 선박 수주외 조선소 연계 프로젝트 1. Colorado Shipyard & FASDEC, KOSTEC 필리핀 세부소재의 필리핀 최대수리선 조선소인. Colorado shipyard 가 한국의 설계 및 엔지니어링을 통해 신조선 조선소로 탈 바꿈하기 위한 프로젝트 현재까지는 TUG boat 및 Catamaran Ro-ro 신조선을 계획중 2023년 극동선박설계를 통한 TUG BOAT 신조에 관한 도면 및 신조 엔지니어링 견적서 접수 Phil Marine 때 참석하여 , KOSTEC ,동일조선 등과 신조선 제작엔지니어링 협조 희망 8월 미팅으로 KOTRA 주제, DIGITAL LINK 사업으로 한국 방문 의사확정 추가적으로 colorado에서 보유중인 철판커팅 머신 수리가능성 여부 의뢰 왔으나, 2007년산으로 노후화된 장비라 수리불가 판정전달 9월 10일 한국방문하여, 해수부, KOTRA 와의 Digital@SEA 행사에 참여. 국내 극동선박설계, 소형엔진관련기업, KRE엔지니어링, 화승인더스트리 등의 바이어와 면담 9월중 Cebu에 소재한 Colorado shipyard 방문 했으나 오너의 해외출장으로 국내 업체와의 협력에 대한 확답은 듣지 못했으나 계속 지켜봐야할 기업. 10월 방문하여 플라즈마 커팅 머신 수리사업 관련 협의중 한국에서 수리할 수 있는 업체 연결 요망 12월 방문시 Colorado shipyard에서 터그보트 수리용 조타실 window sets 인콰이어리 요구 , 한국 BMEA 와 협의하여 윈도우 모듈 견적 예정 2. Philippine Iron Construction & Marine Works (PICMW) 필리핀 민다나오섬 소재의 중형조선소 현재 SHAP (Shipyard Accosiation of Philippines) 회장이 운영중인 회사로서 현재 3헥타의 조선소부지에 , 60미터급 싱크로리프트 운영중 추후 탱커 및 케미컬 선박 신조선을 위하여 싱크로 리프트 규모를 2026년 75미터, 2030년 90미터 까지 증축계획을 가지고 있으며, 동일조선의 김성태 회장님과 단독 협의한 바 있으며 금번 7월 미팅때 , 현대중공업 수빅조선소 이동과 관련하여 필리핀정부측과 긴밀히 협상중
----	-------------	---

		수빅에 조선소 부지마련등의 계획을 가지고 있음. 8월 KOTRA ,DIGITAL NETWORK 사업에 참여의사 통보했으나, KOTRA에서 거절, 거절에 대한 사과통보 발송 10월 미팅으로, 필리핀해군 100톤급 경비정 10척분 내년 3월 비딩참여 희망 - 가능할 시 한국업체 연결 및 joint venture 희망 . 3. RAJ & T Marine Services. 마닐라 나보타스 소재의 조선소로서 60M급 barge ,Ro-ro 등을 개조하는 조선소로서, Ro-개선 직접건조에 도전하였으나 실패한 경험 있음. 이에 한국조선소들과 협력하여 설계, 엔지니어링 , 신조선 건조 기술을 배우고 싶어하며, 현재 100TEU급 컨테이너 피더선 건조 계획중. 1호선 2호선 협력하여 건조할 한국조선소 찾고 있으며 가격이 맞을시 협력 요망 8월 미팅후 160TEU , multi purpose vessel 로 변경하여 발주 가능성 타진중 9월중 muli -purpose vessel의 시장가격이 18,000,000.USD로 구두전달, 선주 및 필리핀 조선소측이 상승된 가격에 난색을 표현함 국내업체중 더 싸게 건조할 수 있는 업체 수배요망 2025년 필리핀 navy 의 TUG Boat 수주에 joint Venture 희망함 한국의 KOSTEC 에서 설계 및 엔지니어링 참여 하기로함. 7월현재 현지에서 KOSTEC과 joint Venture 의논중 . KOSTEC 이 현지의 PHILGEPS (Philippine Governmental Electronic bidding Certification등록중 4. Herma shipyard 8월현재 필리핀 내의 가장 긴 slipway(160m)를 보유하고 있는 조선소 2004년부터 지금까지 총 9척의 3.5K ,tanker 신조선 건조중 연간 수리선박 40척 현재 필리핀 NAVY와 연계하여 수리선박 계약중 향후 ship yard현대화 사업 필요시 한국과 협력 가능성 타진 Herma 본사와 긴밀히 협조하여 조선소 현대화 사업 추진계획 5. north coast shipping
--	--	---

		8월현재 니켈 채굴회사로 채굴지역에 남은 땅 약 0.5헥타의 조선소를 가지고 있고 (약15~25미터 짜리 선박건조), 추후 2헥타~4헥타 정도의 조선소로 발전시키고 싶음.선대 약 60미터 짜리 지역은 팡가시난주 인판타 지역이며, 주변 수심은 5~9미터로 중형급 선박건조 가능 한국에서 조선소 공동운영 가능한 회사 찾고 있음. 약 25억 정동의 투자유치 고려중 일단 마닐라와 자동차로 약 5시간 정도 떨어진 곳으로 조선소 입지는 좋으나 한국인들이 투자하기에는 거리가 멀어서 고민되는 지역임 6. Megaship Builders 필리핀 비사야지방 leyte섬에 위치한, 조선소로 부지가 넓고, 500m 짜리 제일긴 슬로프를 가지고 있음. 하지만 시설이 열악하여 , 개발중인 조선소이며, 신조를 위한 협력자를 찾고 있음. 본사는 마닐라 마카티에 있고, 조선소는 leyte, ormoc city에 위치함. 원래 중국계 자본으로 시작했으나, 현재 필리핀, 중국과의 해양국경 마찰로 , 새로운 조선소 업그레이드 및 신조선 파트너 찾고 있음 한국이 적임일 것으로 판단됨. 계속적인 접촉으로 국내 기술 우수 조선소와 협력필요함 - 10월 megaship 조선소 방문으로 선대 및 야드확인 - 한국조선소의 투자로 현대적인 시설 갖추기를 희망함 - 12월 9일~11일 간의 해외선주 초청회에 참석하여, 국내 조선소 컨설팅 업체와 미팅 - 한국에서 필리핀 조선소에 투자할 투자자 찾고 있음 - 한국 KOSTEC 사에서 관심 표명중 - 2025년 6월 22일 leyte 섬에 위치한 mega shipbuilder 쉽야드 방문. - 2025 년 7월중 필리핀 해군의 floating Dry Dock 건조사업에 한국 파트너 찾고 있음. - 현재 KOSTEC과 mega shipbuilder 사이 joint Venture 회사 설립의논중 8. Josefa Slipway - 필리핀 마닐라 나보타스(MMSAI)에 위치한 조선소로 Coast Guard, Navy 와 연계되어 있는 조선소로서 다양한 선박제작중 - 금번 24m 급 및 16미터급 필리핀 육군 병력수송정 을 의뢰 - 각각 75명 , 35명을 완전군장 병력으로 랩프가 달린 병력수송정
--	--	---

		- 선체를 알루미늄으로 요청하여, 은성중공업에 건적의뢰함 - - 2025년 6월 KOSTEC에서 Josefa slipway 방문하여 추후 협업 가능성 협의. - 2025년 7월 josefa slipway에서는 캐나다 업체와 기술제휴로 TUG Boatdp Bidding 가능성 있음.
--	--	--

3.	관련 뉴스 기사 및 동향	- MARINA news settler - 2025년 3월 HD현대에서 subic 조선소 예비가동을 위한 한국 조선기자재 업체 초청행사를 진행 - 2025년 9월 본가동을 위해 , 협력업체들의 협력 및 이주 독려중 - 협력업체 사장단과 Subic shipyard. 순방 Philippine News - 필리핀 마르코스 대통령(총6년중,3년차)의 중간평가 격인 , 지방자치단체 선거가 5월 18일 필리핀 전역에서 이루어짐 -마르코스 지지자들의 선거실패로 많은 지방자치 단체 수장자리를 내어주었고, 특히 현재 네덜란드 헤이그에 국제 형사소송으로 구치되어 있는 필리핀 직전 대통령인 두테르테 대통령이 현직 다바오시장으로(90% 지지율) 다시 당선되는 이변을 연출하며 현 정권의 레임덕 현상 가속화로 정부 장관내각진의 총 사퇴로 이어져, 현재 DOTr (필리핀 국토교통부) 장관이 공석이 됨에 따라 , 하위 기관인 MARINA 및 COAST GUARD의 행정대응이 느려짐. EDCF 한국 필리핀 경험차관사업 필리핀 해경과 한국 해수부가 연결된 사업으로 지난 2020년 차관계약이 수립되었으나 , 필리핀측의 사업변경 검토로 약4년간 표류중 이었음. 2025년 5월 현재 필리핀 COAST GUARD , DOTr, NEDA 로 이어지는 결재라인 재 가동중 사업내용은 마닐라에서 세부까지 이어지는 항로에 항로표지부위 및 부위 설치선, 그리고 부위베이스 (설치선 정박 및 부위수리공장) 을 엮은 사업으로 조선쪽에서도 관심을 가질만한 프로젝트임 2025년 7월 18일 ~7월 25일 8호태풍 코무이의 영향으로 8일간 연속 폭풍 및 강한호우로 마닐라를 포함한 근교에 홍수발생 필리핀 북부지방인 루손섬에 대대적인 홍수 피해 필리핀의 MARINA의 주도로 노후선박 교체 및 새로운 신조선박에 관한 법률안 제청. 많은 관계자들과 협의중. 필리핀의 SONAME (Society of Maval Architecs and Marine engineeres. 주최로 선박 선진화를 위한 Towing Tank 건설 제안.
----	------------------------	--

필리핀 조선.해양 마케팅 보고서(2025 년 8월)

	범주	개요
1.	현재진행 선박수주 프로젝트	a) Harbour Star - 70Ton Bollard Pull TUG ▪ 선주사의 요청으로 디젤엔진 , 하이브리드 엔진 2가지 타입에 대한 견적을 제시하여 답을 기다리는 중 ▪ 6월 PHILMARINE 전시회에서 선주사와 국내 터그보트 제조업체인 동성조선연결, 상담진행중 ▪ 동성조선에서 제안한 40ton, Bollard Pull TUG 는 30%만 선수금 내고 인도시 70% 지급하는 조건 전달 ▪ 선주사의 요청으로 선박 금융조건 찾는중 , 필리핀의 국책은행인 DBP와 선주만남을 주선중, ▪ 8월 동성조선에서 최종가격제시, 선주사 답변 기다리는 중 ▪ 9월 선주의 해외출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 선주와 현지 China Bank 금융 연결함. ▪ China Bank 측에서 선박금융 쪽이 처음이라 시간이 걸릴 것으로 사료됨 ▪ 선주사에서 디젤 터그선 뿐만 아니라 Hybrid TUG 에도 관심이 있고 , 동성조선에서 8월 경적 제출한바있음 ▪ 12월에 LOI 성립 가능성 있음 ▪ 12월 11일 한국방문하여 Hybrid TUG 선박 시승후 LOI 체결 약속함 ▪ 12월 11일 , hybrid TUG 선박 부산항의 선주 사정으로 스케줄 불발되어 선주 참여 안함. 동성조선과의 미팅 불발됨, 1월 마닐라 가서 최종의사 타진 필요. ▪ 2025년 3월 동성조선에서 한국으로 초청했으나 선주가 일정이 바빠서 취소 했음 ▪ 2025년 6월 동성에서 박형규에게 정식으로 ship broking 의뢰함. b) Starlite Ferries ,1000PAX Ro-ro Ferry 95m급 ▪ 작년연말기준으로 선주제시가격과 국내 조선소 제시가격 일치로 수주가 가능한 상황임 ▪ 현재 선박금융쪽을 알아보고 있으며 선박금융이 해결되면 발주의향 있음

		▪ Harbor Star사와 함께 DBP와 미팅 주선중 ▪ 선박금융부분 영업집중중임 ▪ 작년 12월에 19,500,000USD를 제시한 국내 조선소에서 현재는 상향된 20,500,000USD 가격을 제공시하여, KOSTEC 에서 가격검증을 위한 견적작성 5%정도 상향된 가격을 선주에게 제시 중 ▪ 중앙조선에서도 가격 제시했으나 비싼편임 ▪ 8월 선주에게 5% 더 상향된 21,250,000USD 최종전달 ▪ 9월 선주의 해외 출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 미팅 날짜 잡았으나, 선주 스케줄로 11월로 미팅 이월함. ▪ 현재 KOSIC 의 필리핀 마케팅 협력사인 Green World Marine Services 사가 12월 필리핀 선주협회 가입으로 연말 미팅에서 만나 내년에 계속사업을 약속함 ▪ 2025년 5월 현재 선박금융 찾는중 c) Super Cat, 300PAX high speed passenger ferry 40m+급 ▪ 작년부터 진행해 오던 프로젝트로 선주의 제시사양이 가혹하여 표류중이던 프로젝트로서 ▪ 단동형 알루미늄HULL , 25knot speed, 고집중 ▪ 선주에게 Catamaran 형식을 추천하였으나 엔진 Maintenance 가 어렵다는 이유로 계속적인 반대중 ▪ 6월 Phil Marine에서 알루미늄 선박건조 전문 업체인 은성중공업을 소개해줌 ▪ 은성중공업에서 제시한 가격은 7,000,000usd 로 선주 작년 제시가격인 4,000,000usd 와 상당한 격차를 보이고 있음. ▪ 선주측에 가격상향을 문의중 ▪ 8월 ,KOSTEC 에서 ,같은 스펙의 CAT-AWATH 선박을 제시하고 가격 제시 5,250,000usd , 선주 답변 기다리는 중
--	--	--

		▪ 9월 선주의 해외 출장으로 10월중 미팅 예정 ▪ 10월 미팅날짜 잡았으나 선주 사정으로 11월로 미팅 이월함 d) SEA Bird Ship Management (40Ton, 60Ton Bollard Pull TUG) 작년부터 접촉해오던 선주로 선주사가 중고 TUG엔 관심이 있었으나 금번 동성조선의 30:70 신조가격 제시로 신조에도 관심을 가지기 시작함 선주사의 요청으로 7월 미팅을 추진하였으나 미팅 당일 마닐라에 태풍이 몰아쳐서 약속이 취소됨 8월 미팅으로 선주사의 의향 이끌어냄 선주사 제시 금액 선금 25% , 75% (7년간 HDcharter 요구, 연이율6.5%) 동성조선 제시금액 선금 30%, 70% (7년간 HD charter 연이율 8.5% 요구) 선주와 조선소간의 최종 조율이 필요한 사항 9월 BEACON 일정과 선주미팅가능일자가 겹쳐서 10월25일 미팅 날짜 확정 - 10월 26일 선주와 미팅하여 동성조선에서 최종 승락한 선금 30%, 인수시 70% 조건으로 협상진행 인수금 70% 가 어려울시 7년간 장기차터로 연7.5% 이율을 KOSIC 측에서 제시. 선주에게 최종응답 12월 이전까지 응답요망. - 11월 22일 선주와 미팅함 , 선주들이 필리핀 NAVY라서 본인이 결정하지 못하고 있다고 알려옴 . 본 프로젝트는 내년으로 이월 예정 - 12월 선주의 TUG BOAT 사양 변경으로 국내 초청 불발함 - 계속적인 추진 필요함 <u>신규 발굴 수주 프로젝트</u> a) PACIWFI (Philippine Accociation of Costal Inland Water Ferries Inc.) A. 40m class LCT type, Ro-ro ferry 대략 2시간 이내의 거리에 섬과 섬을 연결해주는 소형 Ro-Ro 선박들에 관심 Phil Marine에서 연락처를 접수하고 7월 미팅진행함 일단은 중고선박이든 신조선박이든 건적요망 중고선박 건적부터 협의 진행 후 스펙이 구체화되면 신조선박으로 진행예정.
--	--	--

		8월 중고선박 가격제시 및 선주의향있음 9월 현재 중고선박 수배중 10월 중고선박 쓰리아일랜드호 제시 선주측 확답기다림 B. 24m class Passenger Ferries (240person) 소형 알루미늄 선박으로 승객만을 대상으로 운행예정 약 15~30km 거리내에서 1~2시간 거리 운행 주로 내해에서 운행하며, 알루미늄 보트를 희망함 은성중공업에 견적의뢰 하며 2,700,000usd 견적접수 선주제시가격과 상당한 격차로 중고선 추진 후 신조로 유도중 9월 중고선박 수배중 10월 미팅으로 선주측 예산안이 약 15억 정도로 파악함 b) Matireon Aviation & Maritime Supplies Contractor Inc. 필리핀 해군 조달 출신의 장교가 은퇴 후 세운 회사로 필리핀해군내에 spare part 부품이나 신조선박에 관한 주문건으로 meeting 함 2020년 필리핀 해군용 60M 급 플로팅 도크 협의한적 있음. (당시 해군 현역) "FOMB (Forward Operation and Maintenance Base" 현재는 엔진 spare 부품을 시작으로, 2020년 당시 코로나로 중단된 FOMB 관련 수주 가능성 있음 8월 미팅으로 선박 엔진부품 Part list 전달 받음 한국에서 spare part 공급가능 여부 타진중 9월 미팅으로 , 한국의 해군납품 실적있는 업체와 joint Venture 희망함. 한국의 조선관련 수리 부품조달업체와 연결요망 9월 DIGITAL@SEA 초청불발로 야간소원해진 느낌으로 10월 미팅 연기됨 11월 다시 미팅예정중 한국초청 불발로 약간 피하는 느낌이 들어 12월중 필리핀 COAST GUARD 와 NAVY 직접 접촉 예정 2025년 추진 사업으로 필리핀 해군 40ton 급 TUG Boat 및 FLOATing Dry Dock 사업 추진중 2025년 6월 PhilMarine 기간중 국내기업 KOSTEC 에서 필리핀 해군 상대로 FDD 및 TUG boat 제작 설명회를 수행함 2025년 8월 20일 미팅 -해군용 TUG BOAT 1척 , 2025년 9월8일 입찰진행 예정
--	--	---

		국내 업체가 필리핀 입찰 참여를 위한 document process 진행중. c) MMDA 관련 PASIG river Boat. , 태양광 및 전기추진선박 마닐라 도시내에 Pasig river 라는 강을 이용한 수상버스 개념 Vinssen 과의 협상을 통해 가능성 타진중 필리핀 측은 UP(university of Philippine)연구진을 통해 가능성 연구중 연구 예산이 너무 작아서 현재는 당장 추진은 어렵지만 , 마닐라도시 계획에 따라 계속적인 연구과제 및 자금 투입예정 추후 MMDA를 통해 새로운 친환경 보트과제 도출예정 10월 미팅시 타업체인 Toqueedo로 업체선정완료 통보 받음. 가격이 제일 문제가 되었음. - 12월 Pasig river Boat 의 DOST 연구결과에 따른 후속사업 참여 예정 d) 필리핀 수산부 소속에서 어선 국제 입찰 발주계획 있음. 8월 국내 조선소중 어선 제작에 많은 실적을 가진 창남조선 추천 62m 급 어선 1척 (철선) 23.6미터급 어선 4척 (철선+아웃트리거 banka boat) 15미터급 어선 40척 (F.R.P선) 등 을 계획중 추후 더 많은 정보가 있으면 조합이 나서서 도와주던지 해야할 상황임. 입찰품이라, 사전계획 작업중에 조선소와 협력하여, 입찰 사전스펙 협의등이 필요함 (현재 비밀유지 필요) 10월 미팅시 15미터급 어선 40척은 대만업체에게 발주됨을 알려주었고, 62미터급 1척과 , 23.6미터급 4척 계획중 - 23.6미터급 철선 어선 , 약 17.9톤급 어선 계속 추적중 - e) IMP Shipyard , 65m 급 Ro-Ro 선박 건조희망 - 65미터급 Ro-Ro선박 제작을 희망하고 있음. - 한국과 기술 Joint Venture 희망하고 있음. - 일단은 65미터급 Ro-Ro선박 한국에서 기본설계유도 중 - 기본설계후 국내 조선사와 joint Venture 가능성 타진예정
--	--	--

		- 1척 건조 예산은 약 145million peso (한화 약 35억, 증액가능) - 11월 미팅으로 65미터급 Ro-Ro ferry 선박 한국에서 설계하기로 합의 - 극동선박설계와 LOI 협약 추진중 - 12월 IMP shipyard 와 극동선박설계 간의 기본설계 LOI 작성 - 2025년 7월 , 보홀~세부(88km) 간의 엠블런스 선박의뢰 대응중 - 2025년 8월 21일 미팅으로 45m 급, R0-R0 Passenger 기본설계 요구 - 2025년 기준 43m 급 한국내 중고선박 약 20억원 예정 - 신조시 설계비 usd60,000., 한국산 엔진 650Kw x2 , 예상선가 40억 - 협의 진행중 -
--	--	--

2.	조선소 협력 프로젝트	직접 선박 수주외 조선소 연계 프로젝트 . 1. Colorado Shipyard & FASDEC, KOSTEC 필리핀 세부소재의 필리핀 최대수리선 조선소인. Colorado shipyard 가 한국의 설계 및 엔지니어링을 통해 신조선 조선소로 탈 바꿈하기 위한 프로젝트 현재까지는 TUG boat 및 Catamaran Ro-ro 신조선을 계획중 2023년 극동선박설계를 통한 TUG BOAT 신조에 관한 도면 및 신조 엔지니어링 견적서 접수 Phil Marine 때 참석하여 , KOSTEC ,동일조선 등과 신조선 제작엔지니어링 협조 희망 8월 미팅으로 KOTRA 주제, DIGITAL LINK 사업으로 한국 방문 의사확정 추가적으로 colorado에서 보유중인 철판커팅 머신 수리가능성 여부 의뢰 왔으나, 2007년산으로 노후화된 장비라 수리불가 판정전달 9월 10일 한국방문하여, 해수부, KOTRA 와의 Digital@SEA 행사에 참여. 국내 극동선박설계, 소형엔진관련기업, KRE엔지니어링, 화승인더스트리 등의 바이어와 면담 9월중 Cebu에 소재한 Colorado shipyard 방문 했으나 오너의 해외출장으로 국내 업체와의 협력에 대한 확답은 듣지 못했으나 계속 지켜봐야할 기업. 10월 방문하여 플라즈마 커팅 머신 수리사업 관련 협의중 한국에서 수리할 수 있는 업체 연결 요망 - 12월 방문시 Colorado shipyard에서 터그보트 수리용 조타실 window sets 인콰이어리 요구 , 한국 BMEA 와 협의하여 윈도우 모듈 견적 예정 - - 2025년 8월 25일 선박용 철판 구입관련 문의 접수 , 국내 철강유통업체와 협의후 견적 전달예정 . 2. Philippine Iron Construction & Marine Works (PICMW) 필리핀 민다나오섬 소재의 중형조선소 현재 SHAP (Shipyard Accosiation of Philippines) 회장이 운영중인 회사로서 현재 3헥타의 조선소부지에 , 60미터급 싱크로리프트 운영중 추후 탱커 및 케미컬 선박 신조선을 위하여 싱크로 리프트 규모를 2026년 75미터, 2030년 90미터 까지 증축계획을 가지고 있으며, 동일조선의 김성태 회장님과 단독 협의한 바 있으며 금번 7월 미팅때 , 현대중공업 수빅조선소 이동과 관련하여 필리핀정부측과 긴밀히 협상중 수빅에 조선소 부지마련등의 계획을 가지고 있음. 8월 KOTRA ,DIGITAL NETWORK 사업에 참여의사 통보했으나,
----	-------------------	--

		KOTRA에서 거절, 거절에 대한 사과통보 발송 10월 미팅으로, 필리핀해군 100톤급 경비정 10척분 내년 3월 비딩참여 희망 - 가능할 시 한국업체 연결 및 joint venture 희망 . 3. RAJ & T Marine Services. 마닐라 나보타스 소재의 조선소로서 60M급 barge ,Ro-ro 등을 개조하는 조선소로서, Ro-개선 직접건조에 도전하였으나 실패한 경험 있음. 이에 한국조선소들과 협력하여 설계, 엔지니어링 , 신조선 건조 기술을 배우고 싶어하며, 현재 100TEU급 컨테이너 피더선 건조 계획중. 1호선 2호선 협력하여 건조할 한국조선소 찾고 있으며 가격이 맞을시 협력 요망 8월 미팅후 160TEU , multi purpose vessel 로 변경하여 발주 가능성 타진중 9월중 muli –purpose vessel의 시장가격이 18,000,000.USD로 구두전달, 선주 및 필리핀 조선소측이 상승된 가격에 난색을 표현함 국내업체중 더 싸게 건조할 수 있는 업체 수배요망 2025년 필리핀 navy 의 TUG Boat 수주에 joint Venture 희망함 한국의 KOSTEC 에서 설계 및 엔지니어링 참여 하기로함. 7월현재 현지에서 KOSTEC과 joint Venture 의논중 . KOSTEC 이 현지의 PHILGEPS (Philippine Governmental Electronic bidding Certification등록중 4. Herma shipyard 8월현재 필리핀 내의 가장 긴 slipway(160m)를 보유하고 있는 조선소 2004년부터 지금까지 총 9척의 3.5K ,tanker 신조선 건조중 연간 수리선박 40척 현재 필리핀 NAVY와 연계하여 수리선박 계약중 향후 ship yard현대화 사업 필요시 한국과 협력 가능성 타진 Herma 본사와 긴밀히 협조하여 조선소 현대화 사업 추진계획 5. north coast shipping 8월현재 니켈 채굴회사로 채굴지역에 남은 땅 약 0.5헥타의 조선소를 가지고 있고 (약15~25미터 짜리 선박건조), 추후 2헥타~4헥타 정도의 조선소로 발전시키고 싶음.선대 약 60미터 짜리 지역은 팡가시난주 인판타 지역이며, 주변 수심은 5~9미터로 중형급 선박건조 가능
--	--	---

		한국에서 조선소 공동운영 가능한 회사 찾고 있음. 약 25억 정동의 투자유치 고려중 일단 마닐라와 자동차로 약 5시간 정도 떨어진 곳으로 조선소 입지는 좋으나 한국인들이 투자하기에는 거리가 멀어서 고민되는 지역임 6. Megaship Builders 필리핀 비사야지방 leyte섬에 위치한, 조선소로 부지가 넓고, 500m 짜리 제일긴 슬로프를 가지고 있음. 하지만 시설이 열악하여 , 개발중인 조선소이며, 신조를 위한 협력자를 찾고 있음. 본사는 마닐라 마카티에 있고, 조선소는 leyte, ormoc city에 위치함. 원래 중국계 자본으로 시작했으나, 현재 필리핀, 중국과의 해양국경 마찰로 , 새로운 조선소 업그레이드 및 신조선 파트너 찾고 있음 한국이 적임일 것으로 판단됨. 계속적인 접촉으로 국내 기술 우수 조선소와 협력필요함 - 10월 megaship 조선소 방문으로 선대 및 야드확인 - 한국조선소의 투자로 현대적인 시설 갖추기를 희망함 - 12월 9일~11일 간의 해외선주 초청회에 참석하여, 국내 조선소 컨설팅 업체와 미팅 - 한국에서 필리핀 조선소에 투자할 투자자 찾고 있음 - 한국 KOSTEC 사에서 관심 표명중 - 2025년 6월 22일 leyte 섬에 위치한 mega shipbuilder 쉽야드 방문. - 2025 년 7월중 필리핀 해군의 floating Dry Dock 건조사업에 한국 파트너 찾고 있음. - 현재 KOSTEC과 mega shipbuilder 사이 joint Venture 회사 설립의논중 - KOSTEC 에서 필리핀 현지 입찰가능업체 등록진행중 (2025년 08. 12) 8. Josefa Slipway - 필리핀 마닐라 나보타스(MMSAI)에 위치한 조선소로 Coast Guard, Navy 와 연계되어 있는 조선소로서 다양한 선박제작중 - 금번 24m 급 및 16미터급 필리핀 육군 병력수송정 을 의뢰 - 각각 75명 , 35명을 완정군장 병력으로 램프가 달린 병력수송정 - 선체를 알루미늄으로 요청하여, 은성중공업에 건적의뢰함 - - 2025년 6월 KOSTEC에서 Josefa slipway 방문하여 추후 협업 가능성 협의. - 2025년 7월 josefa slipway에서는 캐나다 업체와 기술제휴로 TUG Boatdp Bidding 가능성 있음. - 필리핀 해군에 Bidding 에 대한 강력한 경쟁자로 분석됨
--	--	---

3.	관련 뉴스 기사 및 동향	- MARINA news settler - 2025년 3월 HD현대에서 subic 조선소 예비가동을 위한 한국 조선기자재 업체 초청행사를 진행 - 2025년 9월 본가동을 위해 , 협력업체들의 협력 및 이주 독려중 - 협력업체 사장단과 Subic shipyard. 순방 Philippine News - 필리핀 마르코스 대통령(총6년중,3년차)의 중간평가 격인 , 지방자치단체 선거가 5월 18일 필리핀 전역에서 이루어짐 -마르코스 지지자들의 선거실패로 많은 지방자치 단체 수장자리를 내어주었고, 특히 현재 네덜란드 헤이그에 국제 형사소송으로 구치되어 있는 필리핀 직전 대통령인 두테르테 대통령이 현직 다바오시장으로(90% 지지율) 다시 당선되는 이변을 연출하며 현 정권의 레임덕 현상 가속화로 정부 장관내각진의 총 사퇴로 이어져, 현재 DOTr (필리핀 국토교통부) 장관이 공석이 됨에 따라 , 하위 기관인 MARINA 및 COAST GUARD의 행정대응이 느려짐. KOSIC 대표로서 필리핀 DOTr , Assistant Secretary 접견 EDCF 사업에 참여할 수 있도록 유도중 EDCF 한국 필리핀 경험차관사업 필리핀 해경과 한국 해수부가 연결된 사업으로 지난 2020년 차관계약이 수립되었으나 , 필리핀측의 사업변경 검토로 약4년간 표류중 이었음. 2025년 5월 현재 필리핀 COAST GUARD , DOTr, NEDA 로 이어지는 결재라인 재 가동중 사업내용은 마닐라에서 세부까지 이어지는 항로에 항로표지부위 및 부위 설치선, 그리고 부위베이스 (설치선 정박 및 부위수리공장) 을 엮은 사업으로 조선쪽에서도 관심을 가질만한 프로젝트임 본인이 직접 KOSIC 대표로 필리핀 DOTr 산하 , 국립대학교인 PMMA 학교장과 SONAME접견 (2025년.08.19) EDCF 와 관련된 model test Basin 설치 문제 협의, 설치 발의안 제출 2025년 7월 18일 ~7월 25일 8호태풍 코무이의 영향으로 8일간 연속 폭풍 및 강한호우로 마닐라를 포함한 근교에 홍수발생 필리핀 북부지방인 루손섬에 대대적인 홍수 피해 필리핀의 MARINA의 주도로 노후선박 교체 및 새로운 신조선박에 관한 법률안 제청. 많은 관계자들과 협의중. 본인이 직접 필리핀 MARINA 에서 주최한 신조선박에 관한 법률안 제안 포럼 (2025.08.14)에 KOSIC 대표로 참가하여 , 필리핀내의 관세문제 발의함
----	---------------	--

		BEACON expo 2025 참가를 위한 예비 실무 협의 향후 필리핀은 MARINA 와 SONAME 가 주축이 되어 Phil Marine보다는 Beacon expo를 키워갈 예정임 2026년 부터는 Phil Marine 행사 예산을 줄이고 BEACON EXPO에 더 많은 예산을 투입 할 것을 희망합니다.
--	--	--

Agent 보고서

(베 트 남)

대한민국의 대(對) 태국 투자 현황 및 전망

1. 개요

항목	한국	태국
인구	5,150 만 명	약 7,160 만 명
면적	22 만 km ²	약 51 만 km ²
GDP (총액)	1 조 8,689 억 달러	약 5,264 억 달러
1 인당 GNI	약 36,624 달러	약 7,200 달러
수출액	1 조 3,154 억 달러	약 3,010 억 달러
GDP 성장률	2024: 2.0%, 2025(e): 1.0%	2024: 2.5%, 2025(e): 약 2.3%
경제활동인구	30 백만 명	약 40.6 백만 명
평균수명 (전체)	남 80.8 세, 여 86.6 세	남 74.4 세, 여 80.0 세
국가신용등급 (S&P)	AA	BBB+
외환보유고	4,047 억 달러	약 2,624 억 달러
군사력 순위	세계 5 위	세계 25 위 (동남아 3 위)

2. 한국-태국 관계

대한민국과 태국은 1958 년 10 월 1 일 수교 이래 1961 년 무역협정 체결, 1968 년 항공협정, 2002 년 해운협정에 이어 이중과세방지협정과 군사비밀정보 보호 협정 등 65 년 넘게 외교·경제·문화 전 분야에서 협력을 발전시켜 왔다. 2025 년 현재 양국은 전통적 우호 관계를 기반으로, 경제동반자협정(EPA) 협상, 신산업 협력, 지속가능성 분야 협약, 문화교류 확산 등을 통해 전략적 동반자 관계로의 심화를 추진하고 있다.

양국 간 무역에서, 한국은 주로 태국에 전자기기를 포함한 각종 기계류, 철강, 정밀화학 원료, 화장품 등을 수출하며, 태국은 한국에 전자기기, 고무와 식재료, 플라스틱 및 알루미늄 제품 등을 수출하고 있다.

- 태국은 교역 규모 기준 **한국의 18 위 교역 상대국**

- 2023 년 기준 對태국 수출액 75 억 USD
- 2023 년 기준 對태국 수입액 73 억 USD

- 한국은 교역 규모 기준 **태국의 12 위 교역 상대국**

- 2023 년 기준 對한국 수출액 60 억 USD
- 2023 년 기준 對한국 수입액 86 억 USD

3. 한국의 對 태국 투자 동향 및 전망

- 2024 년 한국의 對 태국 투자 동향

- 2024 년 상반기 기준 업종별 투자 현황은 제조업(3,064 만 USD)을 필두로 금융 및 보험업, 건설업, 정보통신업이 주를 이루고 있음
- 2024 년 상반기 기준 한국의 對 태국 투자 신고금액은 8,700 만 달러로 아세안 10 개국 중 6 위에 위치해 있음

- **1 위인 베트남 (28 억 USD)에 비하면 적은 금액**

- 태국 진출 한국 업체

- 삼성, LG, 포스코를 비롯한 400 여개 업체가 진출해 있는 상태
- 진출 업체 수는 베트남과 인니에 이어 **아세안 내 3 위**에 달함
 - 한국의 업체 및 협력업체들은 최근 태국 산업단지공단(IEAT)이 집중하는 **동부경제회랑(EEC)에 밀집해 있음**

- 2024 년 태국의 외국인 직접투자(FDI)

- 약 2,450 억 7,300 만 달러 규모, 2,050 건에 투자
- 2023 년에 비해 **약 25% 증가**한 수치
- 한국은 38 개 프로젝트에 1 억 3,600 만 달러를 투자
- 전체 외국인 투자에서 약 1%의 비중을 차지
 - 태국 투자청(BOI) 승인 기준 외국인 직접투자 건수 1,910 건, 약 214 억 USD 로 **전년 동기 대비 32% 증가**

- **전망**

- **태국 정치 및 경제 전망**

- 태국 국가경제사회개발위원회(NESDC)는 1.3%~2.3%대의 **낮은 경제 성장률을 전망**하며 이는 미국의 통상 정책과 글로벌 경기둔화, 그리고 세계 각지의 분쟁에 기인함
 - 미국의 통상 정책에 대한 불확실성으로 2025 년 상반기 원자재 수입 증가
 - 2025 년 하반기에는 경기 불확실성으로 인해 **수출입 둔화 전망**
 - 현재 태국 총리는 캄보디아 총리와의 통화에서 불거진 논란으로 **직무가 정지된 상태**
 - **태국-캄보디아 간 국경분쟁 발생**, 이후 휴전에 합의했으나 긴장이 남아 있는 등 다소 불안한 정세가 유지되고 있음
 - 25 년 8 월, **소비자 신뢰지수가 2 년만에 최저점**을 찍는 등 경기 침체의 신호가 확인되자 태국 정부는 경제부양책으로 **기준금리를 1.50%로 인하**할 것을 발표
 - **미국과의 상호관세가 19%**로 예상보다 낮게 책정되었으나 불확실성은 여전히 존재하는 상태

- **태국 동부 경제 회랑 (EEC)**

- 태국은 최근 국가경쟁력 증대를 위해 **방위산업과 물류업**을 비롯한 12 대 미래 산업을 EEC 전략 유치 산업으로 지정
 - 2020~2023 년의 기간 동안 **태국 내 투자금의 50% 이상이 EEC 로 유입**되는 등 EEC 에 상당한 자금이 집중되고 있음
 - EEC 내 외국인 투자는 **2024 년 전체 외국인 직접투자의 60%로 투자액 기준 2023 년 대비 66% 증가**를 기록하는 등 투자자들의 관심이 집중되고 있음
 - EEC 개발에 힘입어 상술한 FDI 투자 승인 또한 급증하는 등 태국 시장에 호재로 작용
 - EEC 개발과 연계, **EEC 구역의 핵심 인프라로 라엠차방 (Laem Chabang) 항만 확장 진행 중**

➤ 현재 EEC 를 통한 상승세를 고려할 때 태국 시장의 잠재력과 진출 시
기대되는 이익은 충분하다고 판단됨

○ 태국 남부 경제 회랑 (SEC)

- SEC 는 태국 남부의 **추룽폰(Chumphon), 라농(Ranong), 수랏타니(Surat Thani),
낙혼시탐마랏(Nakhon Si Thammarat)** 4 개 주를 아우르는
특별경제회랑(SEZ)으로 교역 및 물류 허브로 개발 중

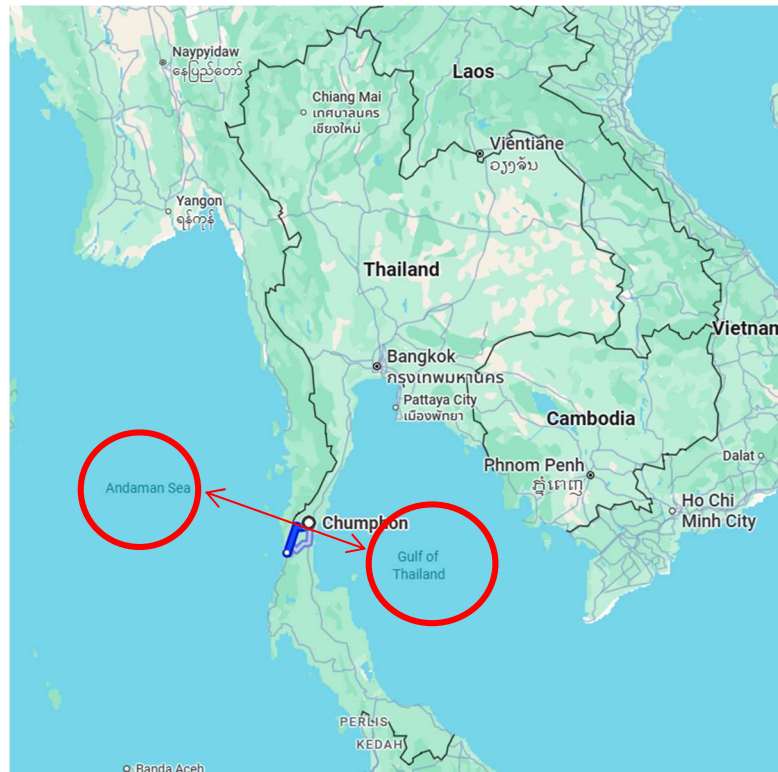
- ASEAN 및 BIMSTEC 과의 연계 기대

- 태국 투자청(BOI) 주도 하 적극적인 홍보와 투자 유치 중

➤ 상세사항은 아래 랜드 브릿지 프로젝트 항목 참조

○ 랜드 브릿지 프로젝트 (SEC)

- 태국해와 안다만해를 가로지르는 대규모 인프라 사업이며 2025 이그나이트
한-태 포럼에서 태국 부총리에 의해 직접 언급되는 등 태국 정부가
적극적으로 홍보에 나서고 있음



- 대외적으로는 말라카 해협에 버금가는 위상을 확보하는 것이 목표임을 내세우고 있으나 미·중 패권 경쟁에서 말라카 해협의 대체재를 찾기 위한 **중국의 지원으로 진행되는 사업이라고 보는 시각도 존재**
- 육상(Ranong↔Chumpon)으로 이어진 철도와 도로, 석유 및 가스라인으로 기존 해상을 통한 운송 기간과 경비를 각각 **4~5 일, 15% 정도 절감**할 수 있을 것으로 예상, **총 투자 규모는 약 42 조 KRW**
- 랜드 브릿지 사업은 해양 관광 사업에 대한 크게 기대감을 증가시키고 있으며 이에 따라 조선 산업, 특히 **유리섬유 혹은 알루미늄 재질 고속정에 대한 수요가 증가**하고 있음
- 태국은 현재 **조선(특히 알루미늄 재질 고속정)을 비롯한 함정수리, 부품공급, 도색 등 유지관리에 있어 숙련된 인력이 부족함**을 토로
- 현재 **요구 인력은 약 3,000 명**이며 함정 관련 작업은 주로 Map Ta Phut, Pattaya, Krabi, Phuket 등지에서 이루어지게 될 것으로 예상
- **외국인 토지 임대 허용, 세제 감면, 개발청 설립** 등을 토대로 총 5 단계로 구성될 예정
 - 1 단계 (~24) 법령 제정 및 규제완화, 인센티브 도입
 - 물류 인프라 구성 단계↓
 - 2 단계('25~'29) 공동 투자 얼라이언스 구성
 - 3 단계('30~'34) 지역 공급망 및 물류 통합
 - 장기전략 지원 인프라 개발 단계↓
 - 4 단계('35~'39) 글로벌 공급망 통합
 - 5 단계 (2040~) 신흥시장으로의 사업 확대
 - 랜드 브릿지를 잇는 라농 및 촘폼 지역의 항구가 기존 말라카 해협과 말레이시아 항구의 대체재가 되기는 힘들다는 분석이 존재하나 **물류 공급망의 변화로 현지 업체와의 협업 기회가 창출**되고 있음
- 라엠차방(Laem Chabang) 항만 확장 <EEC>



- 연간 컨테이너 처리 능력을 약 1,100 만 TEU 에서 1,800 만 TEU 로 확장하는 것이 목표로 약 5 조 KRW 이 투입 될 예정
- 태국 항만청 (PAT) 지분 47% 대 민간 지분 53%로 구성
- 2025 년부터 부분적 운용 개시하나 완공은 2030 년 경으로 전망하고 있음
- 총 4 가지의 주요 공정으로 이루어져 있음
 1. CNNC (중국해공업집단공사) 주도로 18.5m 깊이의 해저 준설 진행, 대형 컨테이너선의 입항을 가능케 할 공정이며 2025 년 4 월 기준 약 63%의 공정 완료율을 보이고 있음
 2. CHEC (China Harbor Engineering Company) 주도 하 도로 및 기반시설 사업 진행, 현재 지연 중에 있음
 3. 항만과 철로를 잇는 5km 의 복선 철로 공사
 4. 첨단장비 및 자동화 기기 도입 및 설치, 2025 년 중반부터 입찰 진행
 - 완공시 교역 허브로 자리매김할 잠재력이 높으며 선박의 유지보수(드라이 도킹 등) 및 조선 수요가 증가할 것이 기대됨
- Map Ta Phut 항만 확장(EEC)
 - 총 55.4 억 THB 규모로 천연가스 및 액체 화물의 처리 용량을 1,900 만톤 규모로 확대하는 것이 목표로 이를 위한 전용 부두와 저장 시설 또한 개발 중에 있음

- 산업공단 (IEAT)주도로 GULF 와 PTT 사가 각각 70%및 30% 지분으로 참여 중, 총 개발 면적 1,900 rai
- 1990 년부터 이어진 개발로 현재 진행되고 있는 개발은 phase 3 단계에 해당하며 2 가지의 주요 공정으로 구성됨
 1. 토지 매립, 항로 준설, 샌드담 구축 및 방파제 건설
 - >> 매립 공정 61%, 샌드담 약 71%, 방파제 약 39% 완료
 - >> 2026 년 상업 운영 개시 예정
 2. 부두 및 저장설비 구축
 - >> LNG 및 액체화물 전용 선석 6 개 건설, 액체화물 저장 창고 및 유지보수 시설 설치
 - >> 2025 년 Q4 착공 예정이며 2029 년 Q1 상업 운용 개시 예정
- 기타 태국 정부 종합 인프라 투자 정책
- 총 예산 2.68 조 THB 의 대규모 정책으로 철도 확장, 주요 공항 업그레이드, **친환경 물류 확대**, 항만 수상교통, 전기버스 도입 등 다양한 분야를 포괄하며, 이를 통해 2030 년까지 약 **4,560 만 톤의 온실가스를 감축**하는 것이 목표로 상기 서술한 인프라 계획들의 종합체

가.태국 해운 관련 정부 조직 및 기관

태국에 등록된 총 선박의 수는 **2022 년 기준 약 81,880 척에 달하며 이중 어선이 69%, 여객선 10%, 화물선 3%와 기타 18%의 선박**으로 이루어져 있다. 이 중 386 척은 국제 항로 운항 선박이며 81,494 척은 국내 운항용으로 등록되어 있다.

1. 태국 교통부

- 해상 교통을 포함한 태국 교통 관리의 전반을 책임
 - 교통부 휘하 Thai Marine Department 가 해상 관련 업무 전반 관할
 - 항해법, 선박 안전, 해운 시스템, 조선소 및 상업 해운 감독

- IMO 기준에 의거, 해상 안전 및 환경 보호와 해운업 효율 향상에 중점

2. 태국 해군

- 태국 왕립군 소속으로 해상 작전 담당
 - 총 선박 수 약 300 척
 - 항공모함 1 척, 프리깃 7 척, 코르벳 5 척, 기뢰부설함 5 척, 상륙함정 14 척, 지원함 20 척에 이어 약 250 척의 고속순찰정 보유
 - 총 3 개 사령부
 - 제 1 사령부: 태국만 북부
 - 방콕 해군기지, 사타힙 해군기지
 - 제 2 사령부: 태국만 남부
 - 송클라 해군기지
 - 제 3 사령부: 안다만해
 - 본부 푸켓에 위치, 푸켓, 끄라비, 라농 등 지역 담당
 - 휘하 기관
 - 태국 왕립 해병대
 - Air and Coastal Defense Command
 - 해군특수전사령부
 - Riverline Patrol Regiment

3. 태국 해양경찰 (Marine Police, MECC)

- 각각 태국 경찰 및 해군 소속으로 밀수, 마약, 불법 이민자 단속 및 항만 보안을 중심으로 해상 치안 유지 담당
 - 순찰함 약 200 척 보유

4. Port Authority of Thailand

- 교통부 산하의 공기업
 - Bangkok Port, Laem Chabang Port 등 항구 운영 및 관리

5. Department of Fisheries

- Ministry of Agriculture and Cooperatives 산하
 - 수산업, 어선 관리 등의 업무 수행

나.태국 해운·조선 산업 개황

1. 해운·조선 산업 개황

- 태국은 인도차이나 반도 중심부에 위치하며 약 1,430 여개에 달하는 섬을 비롯, 안다만해 (해안선 길이: 937km) 및 남중국해와 연결되는 태국만(해안선 길이: 2,282km)에 맞닿아 있는 등 **해운 및 물류 허브로의 도약 가능성이 크다고 판단됨**
 - **약 9 개의 주요 항구에 더해 120 여개에 달하는 소규모 항만이** 운영되고 있으며 이는 태국 해사국 (Marine Department)과 태국 항만청 (Port Authority of Thailand) 에서 주로 관리되고 있음
 - 태국 정부는 상술한 EEC 개발 계획의 주체인 **Thailand 4.0** 을 통해 2032 년 1 인당 GDP 15,000 USD (2024 년 7,500 USD) 달성과 연간 성장률 5~6% 유지를 목표로 국가주도 R&D 투자, 인적자원 고도화, 지역간 격차 해소 및 고부가가치 산업 지원 프로그램에 박차를 가하고 있음
 - 마찬가지로, 태국 정부는 **National Strategy 2018-2037** (국가 안보 강화, 경제 성장, 인적자원 개발, 사회적 형평성 및 지속가능성 제고, 공공서비스 업무 효율 향상) 을 헌법에 근거하여 명문화함으로써 적극적인 발전 의지를 보이는 중
 - 태국 정부의 장기 **로드맵은 인프라 발전 및 지역 물류허브로의 도약**이라는 궁극적인 국가 경쟁력 제고를 위해 계획되었음을 고려하면 해운·조선 산업의 수요와 발전은 앞으로 증가할 것으로 전망
 - 태국의 해운 산업은 고부가가치 선박 보유 비중이 낮고 선박의 노후화 문제가 심각하다는 문제가 있으나 이를 통한 **조선 업계의 수요 창출**이 기대되고 있음
 - 태국은 **행정 절차가 복잡한 등 서비스의 질이 낮고 교통망이 낙후**되어 있다는 것이 시장에서 열세로 작용한다는 점을 유의

2. 태국 해운·조선 상세

- 태국 선박량 추이 (2005~2023)

연도	선박량 (단위: 1,000 DWT)
2005	4,382.0
2010	3,746.8
2015	5,366.3
2023	4,696.0

- 태국 선박량 추이 상세 (선종별, 시기 동일)

선종별 선박량(1,000 DWT)	2005	2010	2015	2023
전체 선대	4,382.0	3,746.8	5,366.3	4,696.0
유조선(Oil tankers)	619.0	1,037.8	2,823.1	1,994.0
벌크선(Bulk carriers)	1,562.0	882.6	1,333.4	1,191.6
일반화물선(General cargo)	1,805.0	1,300.2	436.3	316.6
컨테이너선(Container ships)	274.0	313.7	268.2	472.9
기타 선박	122.0	212.4	505.4	721.0

- 태국 상품무역 상세

구분 (백만 USD)	2005	2010	2015	2023
상품 수출액	110,936	193,306	214,310	285,074
상품 수입액	118,178	182,921	202,653	288,509
상품수지	-7,241	10,385	11,657	-3,435

- 태국 국제 해상운송 구성 비율

구분	2005	2010	2015	2023
운송(Transport)	23.2%	17.2%	9.9%	10.7%
여행(Travel)	48.1%	58.5%	71.0%	52.4%
기타 서비스	28.7%	24.2%	19.1%	36.9%

- 태국 해상운송 무역 상세

구분	2005	2010	2015	2023
해상 운송 수출액	4,626	5,914	5,743	6,056
해상 운송 수입액	14,439	18,858	15,662	21,746
해상 운송 무역 수지	-9,813	-12,944	-9,919	-15,690

- 태국 선종별 선복량

구분	2005 (천 DWT)	2010 (천 DWT)	2015 (천 DWT)	2023 (천 DWT)
총 선대	4,382.0	3,746.8	5,366.3	4,696.0
유조선	619.0	1,037.8	2,823.1	1,994.0
벌크선	1,562.0	882.6	1,333.4	1,191.6
화물선	1,805.0	1,300.2	436.3	316.6
컨테이너선	274.0	313.7	268.2	472.9

구분	2005 (천 DWT)	2010 (천 DWT)	2015 (천 DWT)	2023 (천 DWT)
기타 선종	122.0	212.4	505.4	721.0

3. 태국 해운·조선 기타 사항

- 태국의 선박 건조량은 2018 년 3,698 Gross Tonnage, 2022 년 1,164 GT 에 이어 2023 년 360 GT 로 **비교적 낮은** 수치를 보이고 있음
- 자국 국적으로 등록된 선박의 총 DW: **4,696(천 DWT)**
- 자국 소속으로 등록된 선박의 수: **880 척**
- 등록된 선원의 수: **15,682 명**
- 컨테이너 항만 처리량: **10,313,980 TEU**
- 기타 재활용 선박 건조량 등은 미미한 수치를 보임
 - 태국의 해운 조선 산업은 **비교적 약세**를 보이고 있음

4. 태국 주요 해운·조선 업체 및 부속품 공급 업체

- Bangkok Docks
 - 군용 및 상업용 선박 건조 및 수리
 - [หน้าแรก](#)
- ItalThai Marine
 - 주로 해군 등 정부에 납품
- Mahidol Adulyadej Naval Dockyard
 - 태국 왕립 해군 산하로 함정 건조 및 수리 담당. 향후 잠수함 기지로 운용될 가능성 있음
- Marsun Public Company
 - 해군 및 해경용 고속순찰성 건조 및 수리
 - [MARSUN PUBLIC COMPANY LIMITED](#)
- Unithai
 - 해운 및 컨테이너 사업
 - [Home - Unithai](#)
- Asian Marine Services

- 선박 건조 및 수리, 부속품 제작
 - [Activities | asimar](#)
- Prima Marine
 - 석유화학제품 운송
 - [Prima Company Marine Public Company Limited \(PRM\)](#)
- Star Marine Engineering
 - 부속품 공급 및 수리
 - [STAR MARINE ENGINEERING |](#)
- KCL
 - 부속품 공급, 고속정 수리, 준설
 - [KCL Thailand – Marine Solution – Boat & Parts Supplier](#)

다. 한국 조선업체 진출 사례 및 방안

1. 지난 2018 년 대우조선해양(현 한화오션)은 스페인, 이탈리아, 중국 등을 상대로 약 **5,200 억 KRW 에 태국 호위함 입찰에서 계약을 체결하는데에 성공**
 - 해당 함정은 대구급 호위함의 파생 설계안으로써 태국 해군이 보유한 최강의 전투함이라는 상징성과 이로 인한 높은 기대 등을 반영하여 전임 왕의 이름인 HTMS Bhumibol Adulyadej 으로 명명되었음
 - 협상 과정에서 대우조선해양 측이 **예비부속품 공급, 교육훈련 및 기술이전 등을 어필한 것이 결정적이었다고** 평가되고 있음
2. 태국 해군의 오랜 숙원 사업인 **잠수함 도입 사업**에 대우조선해양의 209 급 개량형, 러시아의 킬로급, 프랑스의 스코르펜급, 중국의 041 형 잠수함이 경쟁
 - 가격 및 후속 지원 서비스 옵션을 감안하면 대우조선해양의 선정이 유력하였으나 **중국이 파격적인 거래 조건을 내세워 계약을 체결**
 - 하지만 태국 왕으로 인해 발생한 태국·독일 간의 외교마찰로 인해 중국산 잠수함에 탑재될 MTU 엔진의 태국 수출이 불허되고 **태국은 현재 당초 납기 기한을 넘어서 아직까지 잠수함을 인도받지 못하고 있으며 현재 태국 측은 위약금 문제로 계약 파기도 불가능한 상황**

- 이러한 사례를 분석해 볼 때 납기일자 준수 등 **추후 한국 조선업계의 신뢰성을 강조한 접근 전략**을 고려해 볼 수 있음
- 태국 해군에 잠수함이 도입될 예정이나 **현재 태국 해군은 잠수함 구난 체계 및 장비가 갖춰져 있지 않으며** 이를 태국 해군도 인지하고 있음에 따라 **잠수함 구난 체계 수요 발생**

3. 상술한 대우조선해양의 HTMS Bhumibol Adulyadej 함의 경우 엔진 고장으로 인해 **태국 정부는 신품 MTU 엔진 입찰 공고를 개시**

- 허나 기존에 MTU 엔진을 비롯한 태국 해군 엔진 수리를 지속적으로 해오던 Mongkol 사가 계약 업체로 선정되었음
 - 태국의 경우 **기존에 계약을 체결하던 업체가 지속적으로 수주받는 경우가 있어 신중한 접근이 요구됨**
 - 현재 태국 해군이 엔진을 교체하기 전 우선적으로 수리를 진행하여 함을 운용할 것을 고려할 수 있으나 이마저도 앞서 언급한 Mongkol 사 등 기존에 사업을 진행하던 업체가 있는 경우인 만큼 어려운 상황의 연속
 - 태국 정부 입찰은 기존에 수주받던 업체가 지속적으로 계약을 체결하거나 이를 위한 수의계약이 진행되는 경우가 빈번하다는 점에 유의해야 함

4. 현재 태국에 마약밀매 및 불법 이민자들에 대한 단속을 목적으로 **메콩 강 유역을 순찰할 함정에 대한 수요**가 있음

- 이를 통해 한국 업체들이 **친환경 하이브리드 선의 판매를 목적으로 태국 시장에 진출할 수 있는 여건이 조성**되었으며 탄소 배출을 줄이자는 태국 정부의 목표와도 직결
 - 다만, 비슷한 함종 및 함급의 선박은 대체로 태국에서 자체로 건조하거나 가격 경쟁력 등을 이유로 중국에서 수입하는 경우가 잦음
 - 국내 업체의 강력한 의지와 입찰 경쟁 환경을 조성하는 구매자의 의도를 파악하는 **신중한 접근 전략이 요망됨**

5. UNCTAD 의 통계에 따르면 태국의 선박 재활용은 통계에 잡히지 않을 정도로 규모가 미미하다고 판단되나 엔진 재활용의 경우 태국 수리 업체들의 실적을 통해 재활용이 확인되고 있음
 - 시장의 규모에 다소 한계가 있는 것으로 파악되나 **한국 업체들의 실력과 경험, 그리고 특수한 접근 전략을 바탕으로 계획할 시 승산이 있다고 판단됨**
 - 태국 정부 및 현지 업체들은 단순계약보다는 **기술이전 및 교육훈련 등에 기반한 협업 체계를 구축하는 데에 큰 관심**을 보이므로 이러한 연계 활동에 역량을 집중시킬 필요가 있음
6. 태국 해군은 현재 HTMS Bhumibol Adulyadej 함급의 2 번 호위함을 도입하고자 희망하며 이를 위해 이미 예산 배정을 마친 상태임
 - 아직 변수는 존재하나 정황상 한국 업체가 선정될 것으로 보이며 이를 통해 한국 조선업계가 수리 혹은 부품 공급 등을 이유로 진출할 발판이 마련될 것으로 기대
7. 방산 계열의 경우 현재 **자국 방위산업의 보호 및 발전을 표방하는 태국 정부의 정책 기류**에 따라 해외 업체가 현지 기관·업체 및 에이전시와 협업하는 방식이 요구됨
 - 이는 태국 정부 및 현지 업체들의 목표가 단기적으로는 **단순계약에서부터 중·장기적으로는 기술이전 및 교육훈련을 포함한 협력, 그리고 현지 합작법인 설립을 통한 현지생산에 있음**을 유념하여 접근해야 함
8. 태국 정부는 현재 대규모 인프라 사업 투자 유치를 위해 부총리가 직접 방한하여 프레젠테이션을 진행하는 등 매우 적극적인 행보를 보이는 중임
 - 아직 태국 정부 프로젝트의 성공 여부를 판단하기에 어려움이 따르는 만큼 각 기반시설 프로젝트마다 **기술이전 등을 통한 현지 업체와의 협업을 기반으로 진출하는 방안이 고려됨**



한국중소조선공업협동조합

Korea Shipbuilding Industry Cooperative

06687, 서울특별시 서초구 효령로 103, 조선회관 (4층)

TEL : 02) 587-3121 FAX : 02) 588-3671

<http://www.kosic.or.kr> e-mail : kosic@kosic.or.kr