

산업통상자원부

해외플랜트진출확대사업
조선기자재 및 중소형선박 해외시장 개척지원사업

중소형선박 수출 지원사업 중소형 조선 현황 보고서

2025. 12. 31

KBIZ

한국중소조선공업협동조합

Korea Shipbuilding Industry Cooperative

차 례

1. 보고서 제출 배경	1
2. 중소형조선업의 현황	
2.1 중소형조선업의 특징	3
2.2 중소조선사 특성	6
2.3 중소조선업 개념 정의	8
2.4 중소형조선산업의 현황	11
2.5 국내외 조선산업 동향	13
2.6 중소형 조선 시장의 선박 발주 동향	18
3. 동남아 3국의 중소조선 현황	
3.1 인도네시아	23
3.2 필리핀	25
3.3 베트남	28
4. Agent 보고서	
4.1 인도네시아	31
4.2 필리핀	59
4.3 베트남	73

1. 보고서 제출 배경

본보고서는 2025년 산업통상자원부의 『해외플랜트진출확대사업』 ‘조선기자재 및 중소형선박 해외시장개척지원사업’의 국비 지원으로 시행중인 「중소형선박 수출지원사업」 과제의 수행을 일환으로 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 시행 중이며, 중소조선의 해외 수출 활성화를 위하여 동남아 해외 전시회 참여, 해외 agent 운영, 수출상담회, 수주공동망 운용, 중소형선박 기자재 Data Base 구축 등의 사업을 수행중이며, 본사업의 운영기간은 2025년 12월 31일까지 이다.

보고서는 3회에 걸쳐 발행하기로 계획되었고, 2025년 8월 25일 해외 agent 보고서 5,6월분을 바탕으로 1회 보고서를 발행하였고, 2회 보고서는 7,8월 보고서를 바탕으로 작성되어 관련기관 및 조선업체에 배포하였으며, 3회 보고서는 9,10,11월 보고서를 바탕으로 작성되어 배포하였고, 이에 3차례의 보고서와 12월 보고서를 통합하여 최종보고서로 발행함을 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 중소형조선업의 활성화를 위한 조선조합의 활동이 더욱 다양하고 진취적으로 이루어질 필요성이 있다고 생각하며, 이를 통하여 영세한 중소조선사 및 조선기자재 업체와 선박설계업체들이 조선산업 활성화를 위한 정책이나 지원에 힘입어 스스로 자생할 수 있는 힘을 얻을 수 있을 것으로 판단하여 본 중소형선박 수출 지원사업의 사업계획을 수립하였고, 이를 통한 중소조선산업이 더욱 활성화되기를 기대한다.

2. 중소형조선업의 현황

2.1 중소형조선업의 특징

조선업은 각종 항해용 선박과 준설선, 시추대 및 부유 구조물 등의 기타 비 항해용 선박을 건조하는 산업 활동이다. 조선 관련 산업이란 선박에 장착되는 기관 및 의장품을 제작하는 공업을 포함한 엔지니어링 및 설계 등을 통틀어 말한다.

표 1] 선박의 크기별 분류

<크기별 분류>			※ 출처 : 한국수출입은행
대형선	중형선	소형선	
10만 DWT 이상	상선 길이 100m 이상 1만 DWT급 이상 특수선 등	중형선 이하 크기 선종 (어선, 유도선, 관공선 등)	

출처: 한국 수출입 은행

선박은 건조하는 선박 크기에 따라 대형·중형·소형으로 구분된다. 대형선은 10만 DWT 이상의 선박이며, 중형선은 상선의 길이 100m 이상, 1만톤 ~ 10만톤 규모 상선과 특수선 등이 이에 속 한다. 소형선은 중형선보다 작은 규모의 선종으로 어선, 유도선, 관공선이 대체로 여기에 속 한다.

중소형조선업의 특징은

- 중소형조선업은 설비의 규모나 시스템의 도입 등 규모면에서 대형조선소에 비할 바는 아니지만 대규모 설비투자가 필요한 산업이고 조직적으로 분야별 전문성을 갖추기 어려운 측면이 있다.
- 인력의 수급 면에서도 중소형조선소의 인력이 대형조선소로 이동하는 특성상 지속적인 기술 인력 양성 등의 한계와 고급 기술 인력의 장기근속을 유지하기가 어려워 기술 축적에 한계가 있다.
- 설계, 생산 및 관리 기술 외에 첨단 기술 적용이 필수적인 기술집약적인 산업이다.

- 선박의 건조 공정이 매우 다양하고 대형 구조물 제작을 위한 자동화에도 한계가 있어 기술 인력, 기능인력 등 각종 분야의 전문인력 요구되는 기술노동집약적 산업이다.
- 전방산업인 해운업의 영향을 많이 받고, 해운업이 세계 경기, 교역량에 민감하게 반응하므로, 조선업 역시 국제경기, 국제원자재 가격, 유가 등에 민감하게 반응하는 경기 민감성이 큰 산업이다.
- 선박 대금의 수령 및 지급 조건이 대부분 Heavy-Tail 방식으로 이루어져 불황기에는 선수금 감소, 현금 창출력이 저하되므로 부채비율, 순차입금, 선수금 수령액의 사용처 등을 재무적 특성을 종합적으로 고려해야 한다.

그림 1] Heavy Tail 지급결제 방식

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

출처: 금융감독원

Heavy Tail 지급결제 방식이란 조선소에서 선박을 건조하는데 드는 비용이 건조 후반기 또는 선박 인도 시 대금이 집중적으로 지급되는 방식이다. 과거 금융위기 전에는 선박 건조의 대금이 RG의 발급, 착공, 탑재, 진수, 인도 과정에 매 20%씩 지급되는 방식이 일반적이었다. 그러나 금융위기 이후에는 조선 경기 불황에 따라 선주들의 선박 대금 지급방식이 Heavy Tail로 결제 관행으로 변경되어 대체로 RG의 발급, 착공, 탑재, 진수 과정에 매 10%의 선박건조 대금을 지급하고 마지막 선박 인도 시 나머지를 한꺼번에 지급하게 된다. 이에 선박을 건조하는 조선소는 건조의 자금을 외부의 금융기관에 확보해야 하고 조선소의 차입이 증가하여 재무 부담이 커진다.

그림 2] 조선산업의 전후방산업과 산업간 순환도



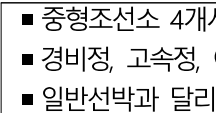
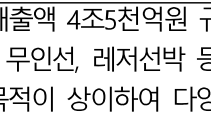
출처: 서울경제신문, 나이스신용평가

그리고 중소형조선업은 전후방산업의 연관성이 큰 산업이다. 전방산업으로 해운, 에너지, 레저산업이 후방산업으로 철강, 기계, 전기 전자, 화학, 비철금속 등이 존재하며 이들 산업과의 연관효과가 크게 발생하는 산업이다.

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
- 종합산업으로 해운, 수산, 방위, 어업, 건설, 레저 등 전방산업과 기계, 전기·전자, 화학, 섬유 등 후방산업과의 공급망 연계
- 중소형조선은 전체 新造시장의 절반 이상(51.8%)을 점유, 1만5천여명 고용
- 소형조선은 국가적 필수 선박(수산, 방위 등)과 미래 핵심 산업인 해양 관광산업의 장비를 공급하는 내수 기반의 중요 산업분야
- 해양레저장비는 중소기업형 제품으로 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(비한진)
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 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
---------------------	--

□ (일반적 정의) 중소형 조선(중소형 조선사)**의 정의는 법률로 명확히 규정된 단일한 기준이 있는 것은 아니지만, 산업·정부 정책·업계 관행에서 다음과 같이 통용

○ 중소형 조선소의 특징

- 건조 선박 크기: 보통 5,000~50,000 DWT급의 중소형 선박(중형 탱커·벌크선·피더 컨테이너선 등) 또는 5,000 DWT 이하의 소형선(어선·예선·관공선·연안선박 등)을 건조.
- 설비 규모: 도크·슬립웨이 크기가 대형조선소에 비해 작은 편.
- 수주 방식: 대량생산보다는 소량·다품종 맞춤 제작이 주류.
- 사업 분야: 상선 건조뿐 아니라 관공선(경비정, 해경선), 특수선, 해양구조물 등으로 다양.

□ (정책적 정의) 정확한 단일 정의는 없지만, 보통 매출액·근로자 수·설비 규모를 기준으로 구분

○ 대형 조선소

- 도크 길이 300m 이상,
- LNG선·대형 컨테이너선·초대형 탱커(VLCC) 등 건조 가능
→ 현대중공업·삼성중공업·한화오션 등

○ 중형 조선소

- 도크 길이 약 150~250m 수준
- 5,000~50,000 DWT급 선박 건조 능력
예) 대선조선, 대한조선, 현대미포조선(중형 기준이지만 사실상 중대형급) 등

○ 소형 조선소

- 5,000 DWT 이하 소형선 위주
- 슬립웨이 기반의 건조가 일반적
예) 강남조선, 삼강엠앤티 일부 조선부문, 부산·여수·통영 지역 소형조선소 등

□ (통계청 기준의) 통계청 한국표준산업분류(KSIC)에는 *‘중소형 조선’*이라는 표현은 없으나, 중소·중견기업 여부는 기업 규모 기준(매출·자산·종업원 수)으로 판단 함 따라서 정책 지원 시 “조선업 중소기업”, “조선업 중견기업”으로 분류되며, 이들이 실질적으로 중소형 조선소 역할을 함

< 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%

2.4 중소형조선업의 현황

최근 대형조선소 중심의 해외 수주 확대로 시황이 회복되고 있지만 국내 중소조선 산업은 해외 수주 활동을 위한 역량이 부족한 편이다.

중소조선소는 설계 및 해외 기술 영업 조직이 없거나 제한적인 경우가 많아, 선주와 엔지니어링 기반의 기술적 대응을 위한 기술지원 정책* 이 필요하나 아직 체계적인 지원시스템이 갖추어지지 않는 상태이다

* 해외 발주처에서 요구하는 설계·엔지니어링 기반의 기술적 대응과 표준선형 개발 및 설계검증·성능평가 등의 중·장기적 기술지원 시급

반면, 내수시장에 의존하는 중소조선업계는 해외 수주 절벽에 따라 국내 관공선 입찰에 주력하므로 인한 경영환경 악화와 고질적 조달 현장 규제로 이중고에 시달리고 있는 현실이다.

최근 원자재가격 급등, 인건비 상승, 금리 인상 등으로 채산성 급격히 악화* 되고 있으며, 공공선박 조달시장의 입찰가격 왜곡, 작동하지 않는 계약 금액 조정제도, 관우월적 특약 조항 등은 좀처럼 개선되지 않고 있다.

* (주)에이치케이조선 파산 ('22.11) 삼광조선 등 '06년 이후 수개 중소조선업체가 채산성 악화로 파산(폐업) 및 회생절차 개시

□ (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	낚시선	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
특수목적선박	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



낚시어선



관리선



행정선



조사선



구조정



소방정



탐방선



세관정



순찰정



침투정



경비정



단정



도선선



차도선



파워보트



세일보트



호버크래프트



문보트



카누



하이드로포일 선박



알루미늄 보트

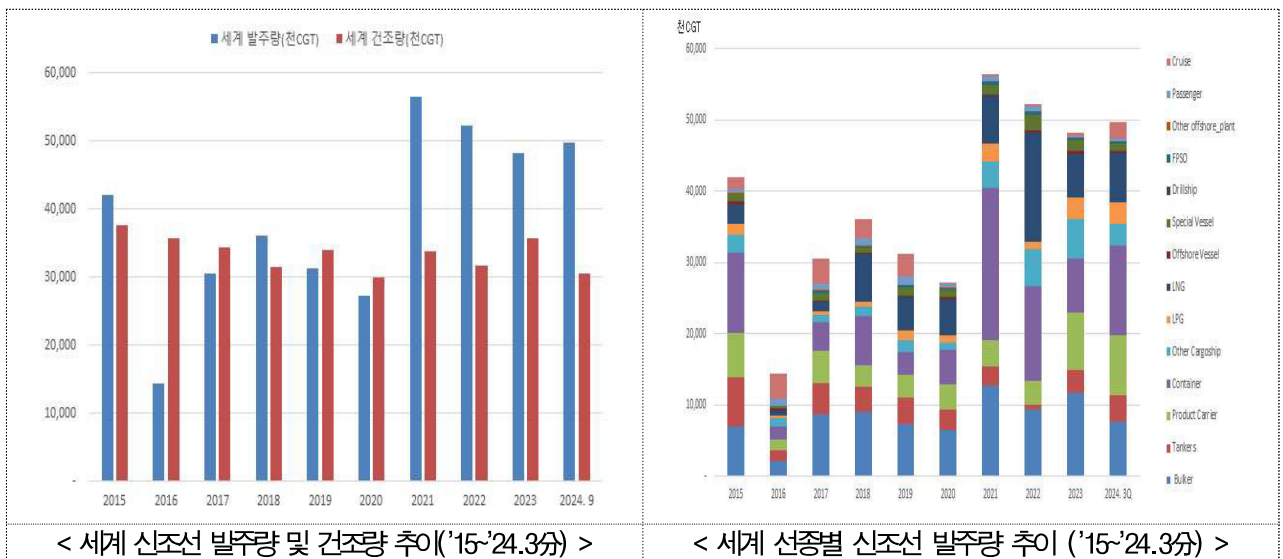
2.5 국내외 조선산업 동향

□ 세계조선산업 동향

'24년 3분기까지 세계 신조선 발주량은 전년 동기 대비 37.1% 증가한 4,976만CGT, 세계 건조량은 전년 동기 대비 16.6% 증가한 3,044만CGT을 기록

- '24년 3분기까지 해운시장 호조 등에 따라 대부분의 선종 발주량 증가로 신조선 수요가 양호한 편이었으며, 세계 조선소들 수주잔량 증가로 건조량도 증가 추세 유지
- 향후 강화되는 환경 규제 대응을 위해 신조선 발주를 서두르는 선주의 수요 확대 및 국제적 분쟁으로 인한 컨테이너/탱커 해운시장의 양호한 흐름이 원인으로 추정
- 벌크선을 제외한 모든 주요 선종의 '24년 상반기까지의 발주량이 전년 동기 대비 증가

- * 컨테이너선 : ('23년 3분기 누적) 707만CGT → ('24년 3분기 누적) 1,267만CGT (79.2% ↑)
- * 탱커 : ('23년 3분기 누적) 784만CGT → ('24년 3분기 누적) 1,171만CGT (49.4% ↑)
- * 벌크선 : ('23년 3분기 누적) 941만CGT → ('24년 3분기 누적) 780만CGT (17.1% ↓)
- * LNG선 : ('23년 3분기 누적) 367만CGT → ('24년 3분기 누적) 704만CGT (91.9% ↑)
- * LPG선 : ('23년 3분기 누적) 201만CGT → ('24년 3분기 누적) 300만CGT (49.4% ↑)



* 출처 : 해운·조선업 2024년 3분기 동향 및 2025년 전망('24.10, 한국수출입은행)

□ 국내 조선산업 동향

'24년 3분기까지 국내 조선업 수주실적은 보통 수준의 수주 실적을 기록하고 있으며, 수주잔량은 소폭 감소하였으나 여전히 많은 물량을 유지

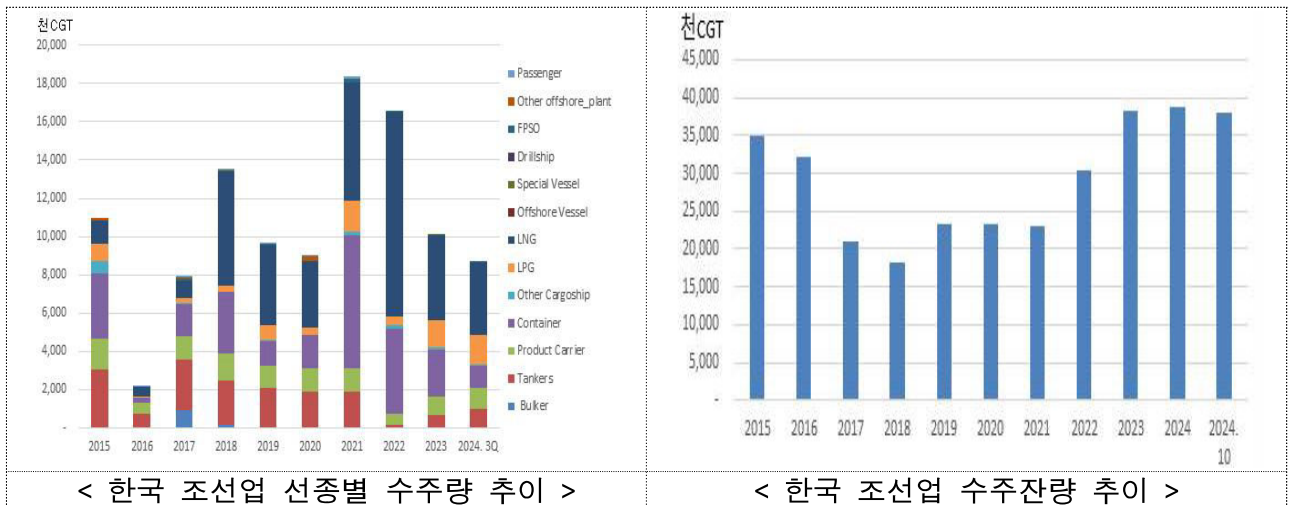
* 세계 발주(백만CGT) : ('21) 46.6 → ('22) 42.8 → ('23) 41.7 → ('24(E)) 59

한국 수주비중 : ('21) 37.3% → ('20) 38% → ('21) 37% → ('22) 38%

** 연도별 세계 발주량 및 한국 수주 비중은 매해 연초 보고서 기준(해운·조선업 동향보고서, 한국수출입은행)

○ '24년 3분기까지 LNG선 및 LPG선 등 가스선 위주의 수주활동이 주를 이룸

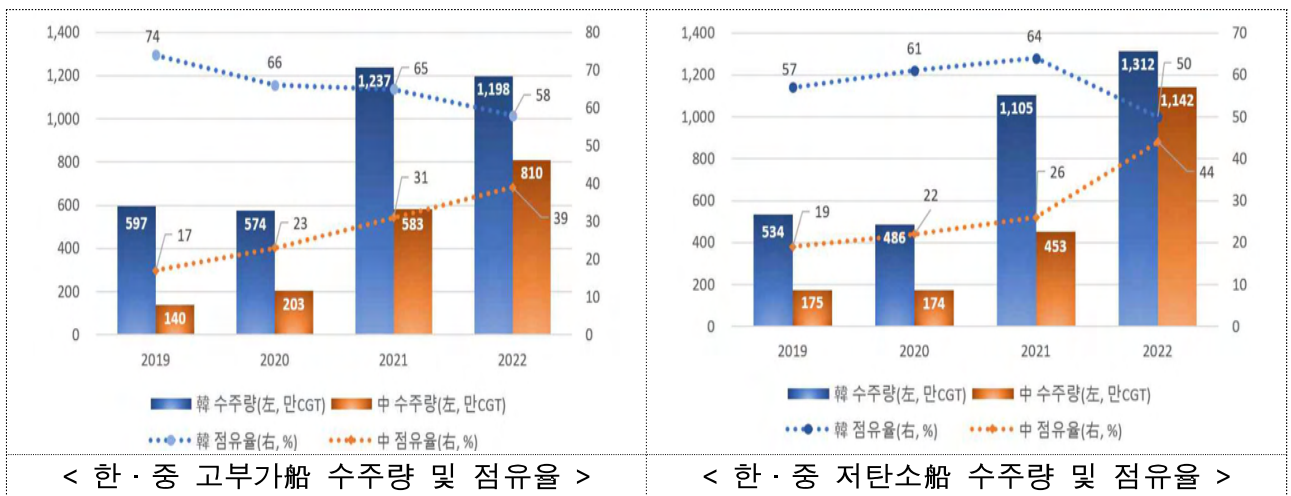
○ (국내 수주 잔량) '24년 10월초 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 3,793만CGT로 '24년 연초 대비 2.2% 감소하였으나, 여전히 3년치 이상의 충분한 잔량을 유지 중



* 출처 : 해운·조선업 2024년 3분기 동향 및 2025년 전망('24.10, 한국수출입은행)

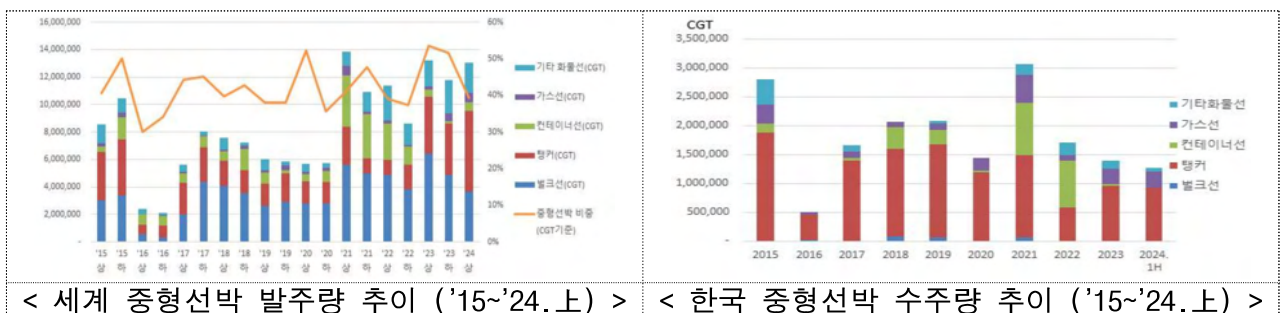
○ (고부가·저탄소 선박 점유율 1위) 국내 조선 산업의 세계 고부가·저탄소 선박 시장 점유율은 '19년부터 '22년까지 각 연평균 66%, 58%를 유지하여 높은 점유율을 나타냄

- '22년 기준 고부가·저탄소 선박 부문에서 시장 점유율 1위를 달성, 고부가·저탄소 선박은 1,198만CGT를 수주, 저탄소 선박은 1,312만CGT를 수주
- 한편, 고부가·저탄소 선박 분야에서 중국과 점유율 격차가 점차 축소되는 추세로 선박 수주의 위협 요소가 증가함



* 출처 : K-조선 차세대 선도전략('23.11, 산업부)

- (국내 중형선박 수주) '24년 상반기 세계 중형선박 발주량은 '23년 동기 대비 1.6% 감소하여 1,302만CGT(656척) 발주 기록
- (수주점유율) '24년 상반기 세계 중형조선 시장에서 국내점유율은 9.5%를 차지
 - '24년 상반기 국내 중형조선사들의 중형선박 수주량은 총 54척, 124만CGT로 전년 동기 대비 27.8% 증가
 - '24년 상반기 건조량은 총 17척, 42만CGT이며 전년 동기 대비 16.2% 증가
 - '24년 상반기 수주잔량은 '23년 연말과 유사한 수준으로, 83척, 219만CGT를 기록



* 출처 : 중형조선산업 2024년도 상반기 동향('24.8, 한국수출입은행)

- (국내 수주전망) 국내 조선업 수주실적은 '21년 이후 지속적으로 높은 실적을 기록했고, 향후 '30년까지 친환경 선박 위주의 안정적인 수주량 지속 예상
 - '25년 신조선 수주는 감소할 것으로 전망되나 환경 규제 대응 수요 등이 지속되어 비교적 양호한 수준을 유지할 전망

- 수주량은 다소 감소할 수 있으나, 아직까지 약 3년치 이상의 충분한 수주잔량을 확보하고 있어 조선소에 큰 타격을 입히지는 못할 것으로 전망

< 2025년 세계 신조선 발주량 및 한국 수주량 전망 >

구분	2024(E)	2025(F)
세계 발주량 (백만CGT) (증감)	59	42.0(△28.8%)
한국 수주량 (백만CGT) (증감)	10.5	9.5(△9.5%)
세계 발주액 (억달러) (증감)	1,750	1,380(△21.1%)
한국 수주액 (억달러) (증감)	315	310(△1.6%)

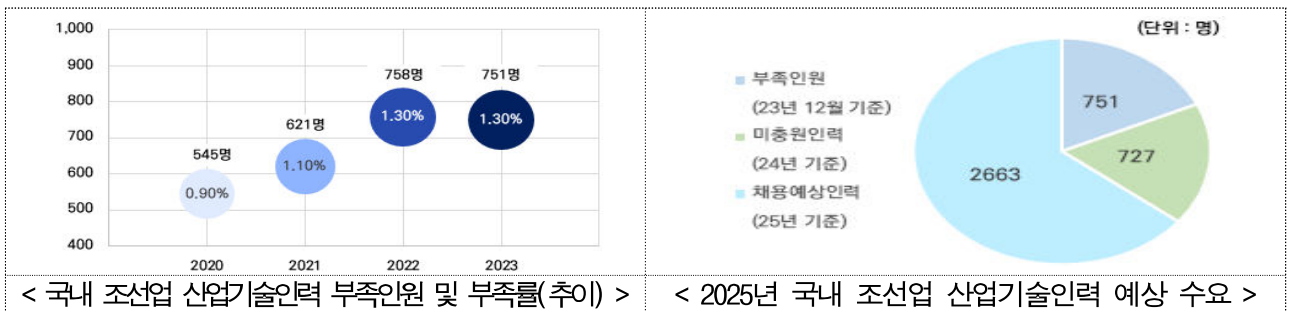
* 출처 : 해운·조선업 2024년 3분기 동향 및 2025년 전망('24.10, 한국수출입은행)

- (조선업 인력난) 조선산업의 산업기술인력은 최근 수주량 증가에도 불구하고, 채용인력 부족으로 인해 2020년 이후 인력 부족 현상이 심화

- '16년~'19년 불황기에 많은 숙련인력들이 임금 저하 및 고용 불안 문제로 타 업종으로 이탈하였으며, 최근의 조선업 재호황에도 돌아오지 않는 상황
- '20년부터 '22년까지 조선업 산업기술인력 부족인원 및 부족률은 지속적으로 증가, '23년에는 현원이 소폭 증가하였음에도 부족률이 동일하여 인력이 부족한 것으로 분석

* 조선업 산업기술인력 현황 추이(명) : ('20) 58,622 → ('21) 58,225 → ('22) 58,042 → ('23) 58,528

- '23년 12월 기준 산업기술인력 부족인원(751명) 및 '24년 미충원인력(727명), '25년 채용 예상 인력(2,663명)을 고려하여 '25년에는 최소 3천백여명 이상의 인력이 필요할 것으로 전망



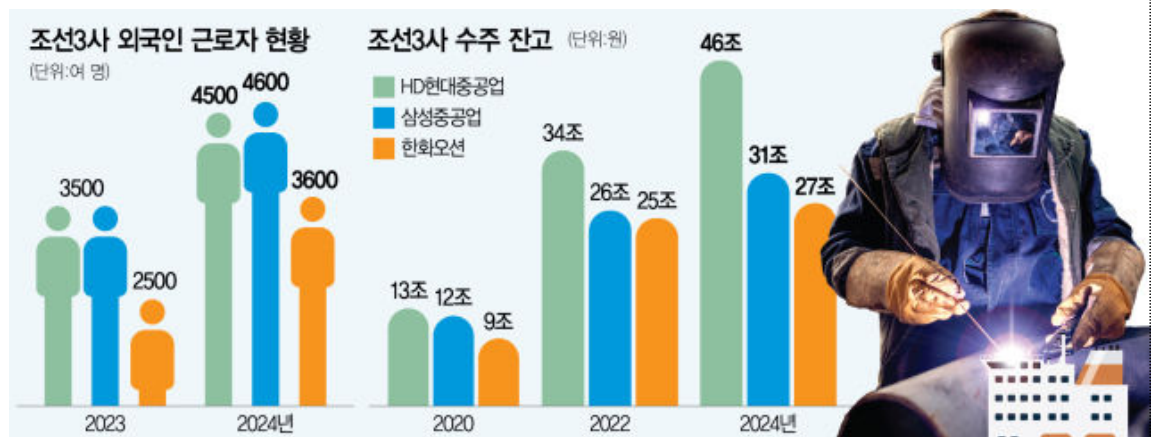
* 출처 : 2024년 조선·해양산업 인력현황 보고서 재구성('24.12, 한국조선해양플랜트협회), 2024년도 산업기술인력 수급 실태조사 보고서 재구성('25.1, 한국산업기술진흥원)

- (숙련인력 감소) 숙련인력 이탈 및 조선업 기피 현상 심화로 조선업 협력사 중심의 생산인력 평균 근속 연수는 지속 감소 및 고령화 추세

- 전문기술을 갖고 있는 숙련공의 실질임금 감소 등 고용여건 악화로 인한 타 분야로 이탈이 지속되어, 미숙련·비정규직 증가 추세

* 조선업 용접숙련공과 근로자 평균 연봉 비교 시, '21년 기준 3,429만원 수준으로 평균 4,428만원보다 현저히 낮은 수준으로 파악 (출처: 고용노동부·금속노조)

- 조선업종의 미충원율은 14.7%로 '23년 동기 대비 5.9%p 낮은 수준이나, 전산업평균(8.3%)과 비교하였을 때는 6.4%p 높은 수준
 - 인력 미충원의 주된 사유로는 '사업체에서 제시하는 임금수준 등 근로조건이 구직자의 기대와 맞지 않기 때문(42.4%)', '구직자가 기피하는 직종이기 때문(27.1%)', '다른사업체와의 격심한 인력유치 경쟁 때문(15.3%)' 등으로 조사
 - 지속적인 인력 부족의 근본적인 문제를 해결하기 위해서는 전문 인력 양성뿐만 아니라 조선소 현장에 맞는 생산기술 적기 지원이 시급한 상황
- (저기량 외국인 생산인력 증가) 조선업계 인력난이 계속되는 가운데, 주요 조선소에 일하고 있는 외국인이 '24.12월말 기준 1.27만명을 넘어선 것으로 집계
- * 대형3사 및 계열사에 취업중인 외국인은 '21.12월말 4,512명 → '24.12월말 기준 약 12,700명으로 8,188명 증가 (180%↑)
 - * '24.12월말 기준 외국인 인력은 전체 조선업 인력의 약 10% 이상을 차지
- 조선 3사의 수주 잔고 증가에 따라 2023년 대비 2024년 외국인 근로자 수가 각社별로 약 1,000명씩 증원된 것으로 파악
 - 외국인들의 국내 취업비자 정책이 완화되면서 '23년에는 외국인 생산인력 12,339명이 투입
 - * 비전문취업 비자(E-9)의 쿼터 한도(모든 업종)를 '22년 6만9000명에서 '23년 11만명으로 늘리고, 전문인력비자(E-7)도 용접 600명, 도장 300명 등의 발급량 제한을 폐지하고 절차를 간소화
 - 2023년 3분기까지 기능인력(E-7) 6,966명, 비전문인력(E-9)이 5,373명의 외국인력이 투입되어 중소형조선소를 충원
 - E-9 비자 저기량 외국인은 즉각 현장 투입이 어려워 외국인 숙련공의 활용도가 현저히 떨어지는 것이 실정, 생산 차질이 발생하지 않도록 중장기적 관점의 디지털 스마트화 도입 필요



< 조선 3사 외국인 근로자 현황 >

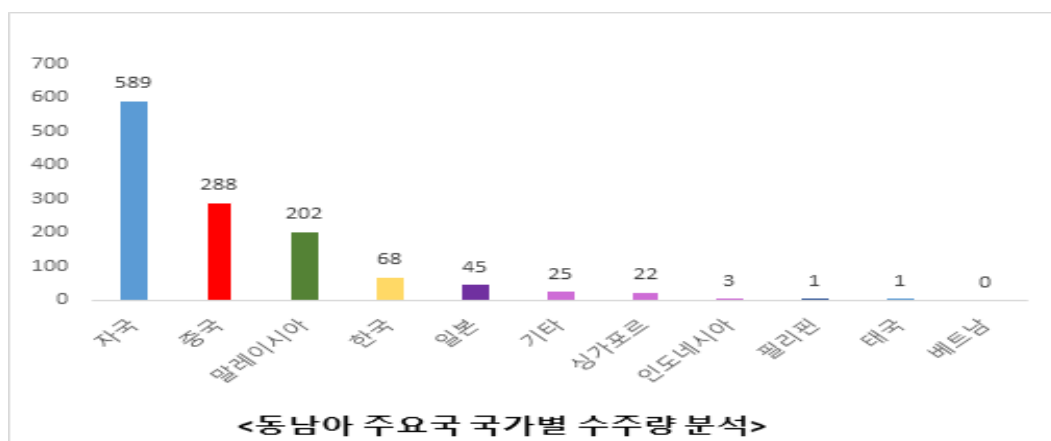
2.6 중소형 조선 시장의 선박 발주 동향

지난 5년간 중소형 선박 주요 시장인 동남아 등은 내항선 중심의 예인선, 피더선, 어선, 관공선 및 페리, 중소형 상선 등을 주로 발주하는 것으로 파악된다.

특히 발주량의 50% 이상은 자국에서 건조하였으며, 타국 발주는 중국 (25%), 말레이시아(9%), 한국(6%) 순으로 대부분 물량을 중국으로 발주하는 추세이다.

최근 한국으로의 발주를 위해 조선소에 다수의 발주 문의 및 [조선소](#) 및 기자재 업체가 동남아 시장의 공략을 위하여 전시회 참가 등의 방법으로 수주 확대를 꾀하고 있다

그림 3] 동남아 주요국 국가별 수주량 분석



* (자료 출처 : '17.1 ~ '22.12, Trusteddocks)

국내 중소형 조선소의 경우 공공선박(관공선) 시장 동향에 관심이 많으며, 조달청은 경비선, 어업지도선, 해양조사선 등 20여 종의 공공선박을 연간 5,500억 원 상당 계약 체결하였으며, 최근 3년간 98건, 총 1.4조 원 상당 계약을 체결하였으며, 이 중 해수부, 해경청 수요가 약 80% (1조 1,225억 원) 차지한다.

표 2] 주요 수요기관별 공공선박 조달현황

구 분	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%)	
기 타	19	489 (16.0%)		25	990 (17.9%)		9	1,328 (24.3%)	
합 계	33	3,053 (100%)		38	5,516 (100%)		27	5,463 (100%)	

조달청 발주현황을 살펴보면

- (건조업체) 제조 등록한 중소 조선업체는 123개사*, 1,000톤 미만 소형 선박은 '중기간 경쟁제품'으로 중소 조선업체만 입찰 참여 허용
 - 최근 3년 간 중소 조선업체는 86건 (6,900억원) 을 수주하여 전체 건수의 88% (금액 대비 49%) 건조
- (낙찰방식) 일반선박은 계약이행능력심사 (적격심사) , 친환경선박*은 협의에 의한 계약으로 낙찰자 선정되고 있으나, 적격심사는 최저가 입찰로 결정되고 있는 현실
 - * 친환경 선박: LNG, 메탄올, LPG, 전기 등의 연료로 추진되는 선박
 - 최근 3년 간 계약건수 기준, 적격심사는 84.5% (금액 기준 61.6%) ,협상계약은 15.5% (금액 기준 38.4%) 비중 차지
 - ※ 최근 3년간 평균낙찰률 : 적격심사 85.88~88.15% / 협상계약 97.16%
- (건조방식) 공공선박 조달시장의 입찰가격 왜곡¹⁾ 작동하지 않는 계약 금액 조정 제도²⁾, 관 우월적 특약 조항³⁾, 등은 좀처럼 개선되지 않고 있는 실정

- 1) 발주기관에서 결정한 주요 장비가격 인상 및 각종 문제점을 장비선정이 참여하지도 않은 선박 건조사에게 모든 책임을 전가
- 2) 국가계약법령에 명시된 물가 변동 허용 규정 (3%이상 증감)을 실무적으로 적용하지 않으며, 발주기관의 기초가격 산정 기준을 제공하지 않고, 건조사가 임의 산정한 예정가를 기준으로 작성한 물가 변동을 인정하지 않고 있음.
- 3) 발주기관의 다양한 입찰서류(설계도면, 건조사양서 내역서 등) 에 명기된 비현실 조건(선가 미만영, 터무니없이 낮은 금액)을 건조사에게 준수하도록 강제

□ (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

- 부채 경감정책의 수립으로 39% 미만으로 관리되던 부채비율을 최근 50%로 상향조정
- 정부 예산 부족으로 조세부담을 상향 시도하였으나 어려움
- 부족한 제원 조달로 각종 정부 인프라 사업의 진행이 원활하지 못함
- 신규투자 등의 지연으로 각종 정부 사업 지연

○ 인도네시아 해운 산업의 구조와 특징

- 인도네시아는 약 1만 7,000개 섬과 약 95,000 km 해안선을 가진 대표적인 군도국가로, 해양 운송은 국내 물류, 여객, 자원 수송 등에서 필수 인프라임.
- 국내 해운 선주는 Indonesian National Shipowners' Association (INSA) 등에 의해 대표되며, 약 1,277개의 선주사가 가입돼 있음.
- 인도네시아에 등록된 선박은 많지만, 대부분이 “소형 / 중형 선박 (domestic small vessels)”임
- 한 보고서에 따르면 인도네시아 국내선박 함대의 약 **74%**가 소형 vessel, 특히 페더(feeder)급 vessels (< 300 TEU 혹은 300-1,000 TEU)로 구성되어 있음
- 말레이시아, 인도, 중국 등과 비교해도 “소형선 중심 비중이 높다”고 지적됨.

○ 여객과 화물 운송 실적 (2024-2025)

- 2025년 1월 기준 국내 해상 운송 여객 수는 약 250만 명으로, 전월 대비 4.48% 증가

- 2025년 3월에도 여객 수는 250만 명, 3월은 2월 대비 무려 23.9% 증가 기록.
 - 2025년 4월에는 여객 수가 320만 명으로, 3월 대비 29.4% 증가.
 - 2024년 기준, 공기업 PT PELNI (Persero) 는 연간 약 5,095,306 명의 승객을 국내 루트에서 수송하며, 인도네시아 국내 해운에서 핵심 역할을 담당
 - PELNI는 25대 여객선을 운영하며, 511 개 구간(serving 511 segments), 1,359개 항로(routes)로 74개 항구에 접안합니다. 또한 외딴 지역 (3TP: under-developed, frontier, outermost areas) 연결을 위한 루트도 다수 운영.
 - 화물 측면에서도, 2025년 상반기(1~6월) 기준 전국 해상 화물 운송량은 약 2억 4,210만 톤 (242.1 M tons) 으로, 전년 동기 대비 22.4% 증가
- 조선소 및 선박 건조 기반 - 중소선 + 조선 산업 현황
- 인도네시아에는 전국 29개 주(province)에 걸쳐 약 342개의 활성 조선소(shipyard) 가 분포하고 있으며, 연간 건조 용량은 약 1 백만 deadweight tonnage (DWT), 수리 능력은 연 1,200만 DWT 수준
 - 조선·선박 산업은 약 46,000 명 이상의 고용을 창출하고 있음
 - 이에 따라, 인도네시아는 향후 “글로벌 조선 생산 허브(global ship production hub)”로 자리매김할 가능성을 보고 있으며, 특히 국내 해운 수요 증가와 맞물려 중소선 + 조선 산업 생태계가 주목받고 있음.
 - 또한, 최근엔 친환경 선박과 연료(바이오디젤, LNG, 전기 등)에 대한 관심도 높아지고 있으며, 이는 중소선박 중심 해운망을 친환경·저탄소 체계로 전환하려는 인도네시아 정부 및 업계의 전략과 맞닿아 있음.
- 중요 월별 현황(6월~12월)

“4-1 Agent 보고서 참조”

3.2 필리핀

○ 필리핀 경제 현황

- 코로나 시국임에도 불구하고 2024년까지 5~7%의 구도 성장아였으며 아시아에서 가장 고도 성장 중
- 지역불균형, 높은 실업율, 인프라 부족으로 여전히 어려운 경제 현실
- 외국인 신규투자 유치등의 노력에도 불구하고 각종 정부 사업 지연

○ 해운 산업 현황 - 해운량보다 “서비스 중심”으로

- Maritime Industry Authority (MARINA)에 따르면, 2025년 6월 기준 필리핀 등록 해외선사 수는 97개로 2024년 94개에서 증가.
- 하지만 총선박 톤수(GRT: gross registered tonnage)는 2020년 약 220만 GRT 수준에서 2025년 6월에는 약 91만 1,693 GRT로 약 32% 감소 - 즉, “배는 많지만 작거나 톤수가 줄은 배”가 많아졌다는 의미임
- 실제 예를 들면: 일반화물선(general cargo)은 2021년 28척 → 2025년 46척으로 증가했지만, 해당 GRT는 58% 감소. 이는 소형 선이나 낮은 톤수 선박으로 대체되었다는 뜻
- 탱커(tanker)나 벌크선(bulk carrier)도 2021~2025년 동안 숫자나 톤수 모두 줄거나 줄곧 유지되는 경향
- 선박 확보 방식도 변화 - 2025년 6월 기준 해외 운항 선박의 약 99%는 외국 선주로부터 차터(용선)한 것임

* 해석: 필리핀은 과거처럼 “자체 선대 구축 + 대형 선박 운영” 중심보다는, “글로벌 해운 서비스 제공국 / 조선·관리·승조원(manpower) 중심국”으로 점점 바뀌고 있습니다. 즉, 직접 배를 소유하고 운항하기보다는 차터 + 서비스 + 크루(manpower) 제공 등으로 수익 구조를 조정하고 있다고 볼 수 있습니다.

- 조선 산업 - 부활과 재편, 신조선 증가
 - 2024년 필리핀 내 조선소(shipyard)에서 건조된 선박은 506척으로, 2023년 485척 대비 약 4% 증가
 - 이 중 484척은 국내용(내수), 22척은 수출용이었고, 어선(fishing vessel) 비중이 높음
 - 2024년 기준으로, 필리핀에는 총 131개의 조선 및 조선 수리 시설이 등록되어 있으며, 그중 Class A (130미터 이상 건조 가능) 8곳, Class B (129미터 이하) 26곳, Class C (80미터 이하) 97곳이었음
 - 다만 MARINA 발표에 따르면 전체 조선 시설의 약 66%는 재정비(rehabilitation)가 필요한 상태로, 선대·도크·리프팅 장치 등 인프라가 낙후돼 있다는 보고가 있음
 - * 요약하면: 조선 업황 자체는 회복세이고 건조량도 증가 중이지만, 많은 조선소가 여전히 수리 중심이거나 설비가 낡아 “진짜 글로벌 경쟁력 있는 조선국”으로 도약하려면 인프라 투자가 필요하다는 것이 업계 평가입니다.

- 최근 큰 변화 - 해외 대형 조선사 투자 및 재가동
 - 2025년 8 - 9월 들어, HD현대중공업이 필리핀 Subic Bay (수빅만) 조선소에서 본격적인 선박 건조를 시작한다고 밝혔습니다. 4분기부터 중대형급 유조선 건조를 착수할 예정
 - 이 조선소는 과거 한때 세계 4위권 규모였으나, 2019년 조선 업황 둔화로 문을 닫았던 곳입니다. 이후 미 사모펀드가 인수하고, HD현대가 10년 임대 계약을 통해 5억 5000만 달러를 투자하여 설비를 재정비해 왔음
 - HD현대 측은 이곳을 넘어 “글로벌 조선 및 해운 중심지(Global maritime hub)”로 육성하겠다는 전략을 세웠고, 향후 3~5년 내 연간 최대 10척 선박 건조 목표를 내걸고 있음
 - 같은 투자와 재가동은 필리핀 조선업에 대한 해외 직접투자의 대표 사례로, 단순 수리/내수 중심에서 벗어나 “수출용 대형선 건조

+ 외국 선주 대상 제작”이라는 새로운 국면에 접어들었다는 의미

○ 중요 월별 현황(5월~12월)

“4-2 Agent 보고서 참조”

3.3 베트남

○ 베트남 경제 현황

- 인구 5,000여만 명의 동남아의 경제 및 군사 대국으로 성장 중인 국가
- 1992년 한국과의 수교이후 한국 해외투자 1,2위를 다투는 동반자 관계를 지속적으로 유지
- 대 중국투자의 어려움을 베트남 , 인도 등지로 투자처를 변경함으로 중국대체 투자지로 유망
- 2025년 약 8%의 경제성장을 목표로 하고 있으며, 미국과의 관세 전쟁 등으로 어려움이 예상됨.

○ 해운 (항만 / 해상물류) 현황



- 4베트남은 총 34개의 항만(포트)을 운영 중이며, 항구 인프라 정비와 첨단 항만 개발에 대한 투자가 계속되고 있음.
- 특히 Ho Chi Minh City Port, Hai Phong Port, Cai Mep-Thi Vai Port 는 세계 컨테이너항구 순위에서 전 세계 상위 50위 안에 들며, 베트남 내 해상물류의 핵심 허브 역할
- 2024년 항만을 통해 처리된 물류량은 약 864.4 백만톤으로, 전년 대비 약 14% 증가했습니다. 컨테이너 물동량(TEU)도 같은 기간 21% 증가하여 약 29.9 백만 TEU를 기록
- 통계상 베트남 선박(국적선)은 국내 해상 운송의 거의 100%를 담당하며, 2024년에는 자국선박을 통한 화물 물동량도 증가
- 항만 당국은 2030년까지 항만 시스템의 처리능력을 약 **1.2 ~ 1.4 십억톤(cargo throughput)**으로 확대하고, 컨테이너 처리량

을 대략 46 ~ 54 백만 TEU 수준으로 늘리는 계획을 세우고 있음

- * 요약: 베트남은 항만 인프라 확장, 컨테이너 물동량 급증, 항만 효율화 노력 등을 통해 해운 / 물류 허브로서의 위상을 빠르게 높여가고 있습니다.

○ 조선산업 (Shipbuilding) 현황

- 베트남의 조선 산업은 현재 세계 조선 능력 기준에서 7위를 차지하고 있으며, 글로벌 조선 시장의 약 **0.61 %**를 점유하고 있음
- 연간 조선 능력은 약 3.5 백만톤 수준이며, 국제 수요가 계속 증가할 경우 2030년까지 연간 2.7 ~ 2.8 백만톤을 수출용 선박으로 건조할 수 있을 것으로 전망
- 현재 베트남에는 약 88개 조선 기업과 411개 내륙 수로 선박 건조시설이 존재하며, 그중 1,000톤 이상 선박을 건조/수리하는 기업은 약 120곳
- 베트남 조선소들은 지난 몇 년간 일반 화물선, 벌크선, 탱커, 컨테이너선, 특수선박, 예인선, 유전서비스선박 등 다양한 선박을 건조해 왔습니다. 대표적으로 70,000 DWT급 벌크선, 1,700 TEU 컨테이너선, 10,000-20,000 DWT급 유조선/화학선 등이 있음
- 2025년 3월에는 국내 최대 규모의 조선·해양 기술 박람회인 VietShip 2025 이 개최되었으며, 이는 베트남 조선업이 기술 혁신과 국제 협력, 녹색 전환을 적극 추진하고 있다는 방증임
- 하지만 동시에 조선산업은 다음과 같은 과제도 지니고 있음: 다수 선박이 아직 중소형 위주이고, 대형 선박이나 경쟁이 치열한 글로벌 상선시장에서는 기술력 및 경쟁력에서 비교우위가 충분치 않다는 평가
- 또한 전 세계 해운·조선 업계가 나아가는 친환경선박, 저탄소 선박, LNG/메탄올/수소 연료선으로의 전환 압력이 커지고 있어, 베트남 조선소들도 이에 맞춘 설계와 기술 개발, 설비 투자가 필요함

○ 중요 월별 현황(5월~12월)

“4-3 Agent 보고서 참조”

Agent 보고서

(인도네시아)

인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 6월)

2025년 6월 30일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. 뿌라보워 수비안토 대통령의 건강, 보육, 인프라 우선 정책은 전임 조코위 대통령의 보수적 재정정책, 즉 정부 부채를 39% 미만으로 관리하던 방향을 바꾸어 50%까지 늘릴 수 있는 쪽으로 선회하려는 입장. 초중고, 임산부 등 약 8300만명 무상급식에 연간 약 460조 루피 (약 39조원) 예산 소요. 무료 건강 검진 및 신규 주택 300만호 건설 등은 정부 예산 약 2500조 루피에서 짜내거나 기존 부문에서 전용해야 하는 상황. 반면, 올해 초부터 인상키로 예정되어 있던 부가가치세 기존 11%에서 12%인상도 철회 등 재정 수익의 도모는 기대키 어려움 있음. 인니 조세부담율은 약 10% (동남아 평균 16%, 우리나라 32%)
2. 부족한 자원 조달은 기존 진행되거나 예정되었던 공공 인프라 사업의 중단, R&D, 또는 대학 지원 중단, 신수도 건설 사업의 중단 내지는 연기 등의 부정적 결과로 이어지고 있음. 대부분 국영기업 참여의 국부펀드 ("Danantara")를 만들어 싱가포르 국부펀드처럼 만들겠다고 공언하고 출발- 투자자들은 개인 주머니로 흘러 들어 갈 것이라는 부정적인 시각으로 주시하고 있음. 자바섬 북부 해안을 따라 자카르타에서 수라바야까지 약 700KM의 방조제 건설을 금년부터 약 20년에 걸쳐 추진 예정이나 막대한 투자금 (약 850억미불) 마련과, 정치 및 환경적 문제를 야기할 수 있다는 우려에도 불구하고 정부는 금년부터 별도의 이행/감독청을 두고 착공 예정. 국가가 초기 개발 부담과 지원을 구축해야 민간부문의 투자가 이루어 지고, 이어 해외 (한, 중, 일 및 중동) 투자 기대할 수 있으나 그러하지 못한 상황으로 실제 이행까지 전망이 그리 밝아 보이지는 않다고 봄이 적절함.
3. 미국의 관세 폭탄 여파도 있지만, 도처에 깔려 있는 부정적 정책 전개가

현정부가 줄기차게 주장하는 8%대 성장은 물론이고 전임 정부에서 꾸준히 보여준 5%대 성장도, 금년은 어려울 것으로 예측. 과거 97년 아시아 외환위기 당시 직격탄을 맞았던 인도네시아는 당시 85.4%의 높은 정부 부채를 경험하였던 터라, 부정적 상황 전개에 우려의 시선으로 주시하고 있음.

4. 경제 전망 역시 이상 기류 확산에 개별 기업의 신규 투자는 적극적 움직임 보다는 상황을 주시하겠다는 입장을 고수함. 선박 부문 역시 같은 상황임. Pertamina 본사 및 계열사의 신조 계획, 특히 LTTC 계획하의 신조는, Local 건조 의무 (17,000DWT이하)와 금년초 Pertamina내부의 Corruption Scandal이 터져 (약 110억불 국고 손실) 뒤숭숭한 가운데 입찰 진행 계속 지연 중. 우리 조합사들이 Cover할 수 있는 소형 선박 (1,700DWT/3,500DWT/Oil Barge/Tug Boat)등도 금년초 터진 위 Corruption 영향으로 Pertamina내부적으로 적극적 추진이 상당 기간 보류 중임. 하여, 1200여 선주사를 거느린 선주사협회 (INSA)의 시각도, Tanker, Bulk, Container 등 분야의 신조 추진은 적극적이지 않을 것으로 보며, 니켈, 주석, 석탄 등 자원 분야 운송과 관련된, Barge, Tug 등의 크지 않은 Capital Cost가 소요되는 신조에 집중될 것으로 예상. 2022년 이래로 당 에이전트가 경험한 바에 의하면 바지나 예인선은 절대적으로 Local, 말련 및 중국에 밀려 기회를 찾기 어려웠던 실정임. 신조 추진이 어려운 삼항에 Pertamina 포함, 상당 수의 선주사들이 중고선에 눈을 돌리고 있음. 보고자도 중고, 특히 예인선 등 관심 갖고 Pertamina포함 여러 선사에 수차례 시도한 바 있으나 선가 등에서 맞지 않아 아직까지는 성사되지 않고 있음. 몇 차례 제안한 바 있지만, 조합에서도 과감히 방향 전환을 시도하여 직접 수익 창출할 수 있는 중고선, 특히 예인선 등에 관심 갖고 개발할 것을 강력 요청 드림.

BB. 주요 추진 업무

1. PT Silo Maritime (SM) – 4500 PS LNG Dual Fuel Tug Boat x 1척
 - 1) Tanggu LNG Plant에 투입되는 예인선. SM은 기존 Conventional Type Tug Boat 1척 투입하여 기 운용 중임. 기존 예인선을 금번 LNG DF



로 교체하려는 시도로서 현장이 LNG Plant가 위치한 점을 감안, 적극적 추진 의사를 비침. 인니 전체를 통틀어 과거 Pertamina 계열의 PTK가 바탐에서 건조, 운용 투입했으나 실패한바 있으므로 금번 추진에 상당 신중함과 적극성이 묻어 있음

- 2) GA, OS, 및 선가 제시 (6/12). - 우리 Proposal에 상당 관심 갖고, 검토 중.

2. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) (국영)

- 1) Passenger Ship (Ro-ro) 여객선 - 102 ~ 110m x 3척 - 최소 승객 1000명 + Crew 48명 + Car 77대 + Truck 37대 + Lorries 28 - 서부자바 Merak - 남부 수마트라 Bakuani 간 약 48 KM운항
- 2) 기술 자료 준비중이며 6월말까지 완료한후, Local규정에 따라 Local입찰 먼저 띄우고, Local조선소 불가로 판명 나면 바로 국제 입찰로 갈 것임. 역시 중국쪽이 강하게 나올것으로 예상. 우리도 RG문제를 무시한다면 야나세, 중앙 등 몇몇 조선소 가능 예상. ASDP 관련 구매 담당관에게 기술 자료 완료 되는대로 사전 자료 요청 및 답변 대기 중

3. Tug Boat (Ocean) 4000HP - 중고 1척 - 국내 선사에서 매물 나옴.

- 1) Pertamina Trans Kontinental (PTK)에 제시 - 검토 결과 그들이 원하는 것은 Harbour임을 감안, 실패 (6/25)
- 2) PT Sinarmas LDA Maritime (SLM)사에 제시 - 검토 중 (6/26)

4. INAMARINE 2025 전시회 - GEM Indonesia

- 1) 상담 (6/19) - D1H4-02/5X6m = 30m2 - Premium - U\$12,297.73 (VAT11% 포함.)
- 2) 계약 완료 (6/26) - 지불 (100%) 대기 중. - GEM과 후속 협의 예정. 초청장 준비/발송 - 정부 관련 부처, Pertamina 주요 팀 및 INSA 회원사
- 3) 조합 요청 사항 - 조속한 참가 사 및 명단 확정/금번 전시회 참가하는 여타 조합사명 및 명단/전시회 장에 전시될 내용물 및 Size 등/렌터카/



호텔 예약 관련 정보/통역 고용 여하/KOTRA에서 도와줄 사람 내역 및
연락처. 그들의 업무 범위.

-끝-

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, flowing characters that appear to be 'JH' or similar, written on a light background.

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 시현. 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 연결하여 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 -



인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 9월)

2025년 9월 26일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. Prabowo 대통령은 9월 22일 IKN 신수도를 2028년까지 정치수도 (Political Capital)로 확정하는 내용의 법안에 서명. 이번조치로, 입법, 사법, 행정 분점을 이전하고 관련 건물, 4000명의 공무원이 거주할 수 있는 시설 건설 등에 박차 가할 예정. 추가 예산 등 재원마련 등에 있어 불확실함이 있으나 그간 미온적 태도를 견지해오던 Prabowo대통령이 IKN신수도 개발에 확실한 의사를 표했다는데 의미 있음.
2. 국회 (DPR) - 정부는 2026년 지출 예산안 확정 - Rp.3,840조 (U\$2,330억)
3. Prabowo대통령은 9월 9일 일부 내각 인사 단행. 이중 Sri Mulyani재무장관의 후임으로 Purbaya 신임 장관 인선. 전전임 및 전임 대통령 기간 약 16년 재무장관 역임한 스리물리야니 장관은 이번 개각에서 경질. 2029년까지 년 평균 8% 성장 목표와, 8개 우선 사업을 적극적으로 수행하고 국제적으로는 BRICS 등과 더 근접한 관계를 원하는 Prabowo대통령 입장에서 보수적 입장을 견지하는 스리물리야니 장관이 걸림돌이라는 생각이 작용
4. 중앙은행 - 기준금리를 4.75%까지 추가로 낮춰, 침체된 경제 성장 촉진하고 루피화에 대한 안정 기조 유지. 신임 Purbaya 장관은 작년도 예산안 등 아직 미사용 중인 약 470조 루피를 풀어 경제 활성화 도모하겠다는 복안. 이와 관련 신임장관은 중앙은행으로 하여금 9월16일 우선 약 200조 루피화 (U\$122억)를 몇 개 국영 은행에 방출.
5. Indonesia - European Union Comprehensive Economic Partnership Agreement (IEU - CEPA) 9/23일, Purabowo 대통령 - EU Commission 의장 간 체결. 2016년 9월 일차 협의 개시 이후 거의 10년만의 합의에 이룸. 이로서 인니는 싱가포르, 베트남에 이어 아세안의 3번째 EU와 자유무역 협정 체결국 지위 획득. 합의에 이룸에 따라, 양측은 상품, 서비스, 및 투



자에 이르기까지 시장 자유화를 시현하는 한편, 상품의 경우엔 약 98~99%의 수출입 관세를 철폐. 인니의 주요 수출품인 팜유, 커피, 섬유, 신발, 가구 등에 0% 관세를 적용함으로서 약 60% 수출 증가 기대. 이는 약 28억불의 국제 수익과 관련 산업의 고용 증대 기대

BB. 주요 추진 업무

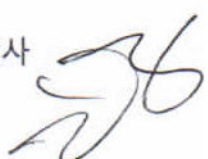
1. KOMARINE 2025 – 다음과 같은 5개 기관/사 초청, 확정

- 1) BRIN (Badan Riset dan Inovasi Nasional – Directorate of Research Vessel Management) – Mr. Nugroho Dwi Hananto - Director
- 2) Pertamina Trans Kontinental (PTK) – Mr. Yusuf Wachyudi - Manager Vessel Compliance – 내부 결재 장기화 되고 있으며, 방한 불발 가능성 고조.
- 3) PT Andhika Lines – Mr. Djatnika – Head of Tanker Division (Oil & Chemical)
- 4) PT Soechi Lines Tbk. – Mr. Juvenes Widarsaputra – Vessel SNP (Sales and Purchase)
- 5) PT Samudera Indonesia – Mr. Victor Augusto – Fleet Control Department Head.

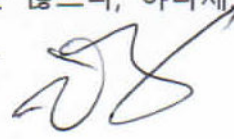
위 5인 상세를 조합 경유, KOTRA에 통보하였고, 이어 KOTRA 본부는 KOTRA와 자카르타와 협조, 초청장 발급 완료. KOTRA 자카르타와 방문자에 제공할 정보, 및 일정 등 협의 완료 (9/25)//KOTRA는 위 BRIN 인사 CARE에 집중한다는 확인 임.

2. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) (국영)

- 1) Passenger Ship (Ro-ro) 여객선 – 102 ~ 110m x 3척 – 최소 승객 1000명 + Crew 48명 + Car 77대 + Truck 37대 + Lorries 28 – 서부자바 Merak – 남부 수마트라 Bakuani 간 약 48 KM운항
- 2) ASDP 내부에 의하면, 당초 3/4분기중 Local 입찰 우선 띄우고, 응찰사



가 없을 경우 (그렇게 예상) 국제 입찰로 가는 일정이었으나, 경제성
및 자원 조달 등에 대한 재 검토에 돌입. 빨라야 4/4분기 입찰로 진행
가능성 높음. 국내 조선소 수배가 쉽지는 않으나, 아나세, 중앙, 강남
등이 건조 가능성 있을 것으로 예상. -끝-



인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 10월)

2025년 10월 30일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. 자카르타-반둥 고속철도 “후시 (Whoosh)” 실적 부진에 따른 인니-중국간 채무 조정 진행 중. 총 사업비 U\$72억불 중, 75% 54억불은 중국개발은행 융자이며 연간이자 약 1억2천만불. 총 142KM 의 고속철은 당초 일일 5만~7만6천 승객 예상했으나 실제 평일 1만8천, 주말 2만1천 정도로 평균 연간 약 1억1천만불 수익 발생으로 이자 부담도 못하는 수준 - 현정부는 전정부의 실책으로 돌리는 절차에 돌입하는 모양세. - 사법권 있는 부패방지위원회는 (KPK) 본 고속철 사업과 관련, 중국에서의 유사 공사 경우 U\$17Mil/KM, 반면 금번 “후시” Project 경우 KM당 U\$52Mil.로서 상당 수준의 Cost Markup이 있을 것이라는 추정
2. Purbaya 재무장관은 4/4분기 GDP 성장률을 전년 동기 대비 5.5% 로 예상하여 2026년 성장률 6% 달성 기반 마련했다는 주장. 이런 예상은 지난 9월 장관 취임 직후 경기 부양 목적의 200조 루피 (약 U\$120억불) 방출에 기인한 것이라는 자체 진단.
3. 인니는 9월과 10월 619,000 BPD (Barrels Per Day) 생산하여 지난 2008년 이래 최대 기록 갱신. 지난 1월부터 10월까지 평균 605,000 ~ 617,000BPD. 그 이전은 평균 580,000BPD기록함으로서 국내 수요 150 ~ 160만 BPD에 훨씬 못 미치는 상황. 국내 Gas생산은 안정적으로 약 70%는 내수, 30%는 수출. 그러나 LPG (Liquified Petroleum Gas) 연간 수요는 약 8~9백만톤이나 국내 생산 규모는 1.3백만톤으로 나머지 6~7백만 톤은 전량 수입에 의존.



BB. 주요 추진 업무

1. PT Pertamina International Shipping (PIS)

- 1) Ms. Sidha Asmawangi – Tanker & Offshore Project Manager와 미팅 및 향후 신조 계획 등 확인 (10/07)
- 2) 2024년말/금년 초 인니 정국을 휩쓴 Pertamina의 Fuel 관련 스캔들로 인하여 Pertamina주요 계열사 CEO 등이 기소되어 조사 진행 중인 가운데 (약 110억불 국고 손실) 진행 예정이던 LTTC (Long Term Time Charter) 계획하의 신조 입찰은 금년 중 진행은 거의 어려운 상황으로 보인다는 확인. 현재 위 스캔들 관련 아직 Restructuring 중으로 신조는 내년중이나 진행 가능한 상황.
- 3) 이런 입장 감안, 보고자는 주요 선주사와 관계를 통하여 내년도 입찰에 대비하는 상황임.

2. PT Pertamina Trans Kontinental (PTK)

- 1) SPOB (Self Propelled Oil Barge) 10K + OB (Oil Barge) 3.5K/4.5K/5.5K + Tug Boat 중고 선박 요청받고, 한국 시장 및 Singapore 시장수배 하였으나 나와 있는 선박이 없어 포기 (10/14)
- 2) 거둬, 조합에 중고 선박 비즈니스 관심 넓히어 수익 모델 창출함을 강력 요청 드림. 이곳 선사들의 대체적인 재정적 취약성을 감안, 중고선박 수요는 지속됨.

3. KOMARINE 2025

- 1) 3개사 (BRIN – National Research Vessel Management + PT Andhika Lines + PT Samudra Indonesia) 3인 및 KOTRA Jakarta 인사 등 총 4명이 부산 행사 참여 차 출국 (10/19) – 공항 나가 3인에 출영 인사 및 다양한 한국 경험 요청함. 아울러, 한국 전시회 참가 후 위 3인은 주선과 환대에 감사한다는 인사를 해움 (10/24)



4. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

- 1) Passenger Ship (Ro-ro) 여객선 - 102 ~ 110m x 3척 - 최소 승객 1000명 + Crew 48명 + Car 77대 + Truck 37대 + Lorries 28 - 서부자바 Merak - 남부 수마트라 Bakuani 간 약 48 KM운항
- 2) Mr. Wendy - Vice Preseident 와 유선통화에 의하면 ASDP는 입찰을 2026년 2/3월 경으로 예정함. Wendy부사장이 이번 달 2째주에 한국내 인사를 통하여, 대선 조선을 느닷없이 방문하였으나, 대선조선은 Walkout 상태로 신조 추진할 입장은 아님을 밝힘. 그간 보고자와 늘 교신 진행해 온 점 감안, 보고자는 좀 편치 않음을 표시. Wendy 부사장은 미안함을 표하며, 내주 월요일 11월 3일 그의 사무실에서 만나 내년 입찰 건을 협의 키로 함. 내주 미팅에서 보고자는 야나세, 중앙, 강남 등 조선소를 집중 소개하고 협의 예정임. 적절 시점에 Wendy 부사장을 위 3개 조선소 Survey 제안 예정임.

5. PT Energi Global Sejati (EGS)

- 1) 2023년 EGS 소유 칼리만탄 소재 석탄 광산 운송 목적의 Coal Barge 및 Tug Boat 오퍼 한 바 있음. 당시 우리 선가는 중국 및 바탐 야드 대비 40~50% 고가
- 2) 금번 EGS의 Oentoro사장과 재 협의하고 그들이 Electrified Tug Boat (ECTB) 관심 있음을 확인하고, BP 60Ton ECTB - GA 및 OS 제출 완료 (10/29). EGS는 ECTB 가능 조선소 접촉하고 가능성 검토 중임. 그들의 노력에도 불구하고, Proven 실적 있는 업체 발굴이 용이치 않다는 확인임. (주)극동선박설계가 준비한 자료를 EGS에 제출 완료. 검토 후 그들 입장 알려 주기로 함. 현 시장 감안, 서두는 입장은 아닌 점 감안, 지속적인 접촉과 진행 상황 확인 요청됨. -끝-



인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 11월)

2025년 11월 28일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. Purabowo대통령의 무상 영양급식 정책에 따른, 고추, 쌀, 닭, 계란 등 관련 제품 값의 폭등. 8월중 Food Inflation율은 4.5%, 9월 6.4% 나타남. 현재 무상 급식 수혜인원은 3600만명, 금년말까지 8300만명 목표. 이에 따라 Corn수입 급증 등, 관련 System이 상당 정도까지 혼란스러운 상황으로 전개 중. 인니의 금년 쌀 생산량은 3400만톤 예상. 수요 예상 2500만톤을 상회하며 자급 자족의 기반 마련. 이는 Purabowo대통령의 비료 공급 등 강력한 생산 독려에 따른 효과로 풀이. 반면, 주요 수출국인 태국, 베트남은 실망스러운 상황에 직면하고 아울러 이곳 독점적 수입업자들도 곤란에 처하기는 마찬가지.

BB. 주요 추진 업무

1. PT Energi Global Sejati (EGS)

- 1) 지난 7월말 INAMARIN 전시회 참가차 우리 Booth를 방문했던 EGS의 Oentoro대표로부터 Electirical Tug Boat관심 표명 받은 바 있음. 이에 따라 극동선박설계 조성진 사장의 도움으로 자료 제출하고 협의 이어가던 중 EGS는 최종적으로 Hybrid Tug Boat 로 진행 하겠음을 확인
- 2) 금월 초 일차 협의와 이어 직접미팅을 통하여 구체적인 기술적 협의 완료하고, 동성조선에 견적 요청 (11/26). - 동성은 즉시 디자인사 (KRE)와 협의에 돌입하는 한편 견적 착수. EGS요구 Spec에 맞추는 일은 어렵지 않은 것으로 확인되나, 궁극에 중국과 선가 비교로 인하여 실패 가능성을 상당 염려함. EGS측은 일전 미팅 당시 한국 쪽의 품질 선박을 높이 평가한다는 우회적인 말로 일방적 결정은 없을 것임을 비치고 있으나 여하히 선주사/조선소 Gap을 줄일 수 있는지가 본건 수주의 관건인 상황임.



2. PT Peln (Persero) (국영여객선사)

- 1) Peln는 1,000 Type Passenger Ship (승객 수 848~1,048명, 컨테이너 51~75TEU) x 3척. Local 조선소와 협력 및 기술 이전 조건. 2026년 2/4분기 입찰 - 2026년 4/4분기 Award일정 제시 받음
- 2) Peln는 2024년 8월 1200명 - 140m급 여객선 선박 건조 목적의 야드 조사차 대선조선 방문한바 있음 (당시 보고자가 주선). 금번 선형 변경됨에 Peln는 대선에 관심 여하 문의 중이나, 현재 대선은 KOEXIM 관리 기업 상황에 있어 적극적 영입이 불가한 상황. 이에 보고자는 Peln에 상황을 알리고, 향후 입찰 단계에서 대선의 참여를 유도하겠다는 약속과 더불어, 강남조선 및 중앙해양 등 2개의 조선소를 추천하고, Profile 및 재무제표 제출 완료. (11/3) 동 조치를 통하여 향후 입찰 단계에서 2개 조선소를 입찰 초청받도록 적극 Approach 중. 내주 중 Peln의 Marketing담당 부사장과 만나 동 사안에 대하여 구체 협의키로 함

3. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

- 1) Passenger Ship (Ro-ro) 여객선 - 102 ~ 110m x 3척 - 최소 승객 1000명 + Crew 48명 + Car 77대 + Truck 37대 + Lorries 28 - 서부자바 Merak - 남부 수마트라 Bakuani 간 약 48 KM운항
- 2) 경제성 및 자원 조달 등에 대한 재 검토에 돌입. 26년 1/4분기 입찰로 진행 가능성 높음. ASDP 구매담당 부사장을 12월 1일 만나 국내 조선소 추천하고, Vendor List에 추가 요청 예정. 필요시 한국 야드 방문토록 유도 중.

4. Directorate of Research Vessel Management (BRIN)

- 1) 동지나해 투입 해양 조사선 - Ocean Going Research Vessel (OGRV) x 1 + Coastal Research Vessel (CRV) x 1 - 프랑스 자금 - 예산 약 U\$100Mil.
- 2) 지난 8월초 PQ입찰 실시 - 현재는 본 입찰 진행 중. 국내 삼원중공업 조 참가 중.



5. PT Andhika Lines

- 1) 당분간 신조 계획 없으며 대신, 중고 3,500DWT Tanker 수요 있음. 싱가포르에 문의했으나 현재 나온 물건 없고, 한국 쪽에 확인 중. -끝-



인도네시아 월간 업무 보고 (2025년 12월)

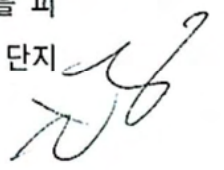
2025년 12월 10일

AA. 인도네시아 정치, 경제 일반 동향

1. 지난 11월 25일 말라카 해협에서 발생한 열대성 폭풍 (Cyclone)으로 인도네시아 북서부 수마트라 3개주 극심한 피해 발생. 12/9일현재, 사망 921명, 실종 389명, 부상 5000명 이상, 3개주 52개 지역에 약 120만명 이상의 이재민 발생. 약 40억불 이상의 재산 손실 및 복구 자금에 30억불 이상 소요 추정
2. 2016~2025년 기간 중 위 3개주 벌목 면적은 약 140만 헥타. 대부분 Palm Oil 및 광산 개발 건에 기인함. 약 1000건의 허가 건수이며, 금번 피해의 원인으로 지목됨. 피해 규모 및 강력한 복구 조치가 요구되는 상황을 감안한다면, 정부는 당연히 재난지역으로 선포하여 복구노력에 박차를 가해야 하나, 아직까지 유보 중. 이유는 1) 재난선포시 국제 기금/사회의 집중적 지원 예정되는데, Indonesia Sovereignty에 대한 자존감 손상 피하려는 의도 2) 재난선포시 중앙정부의 막대한 복구자금과 예산 투입 예상되는데, Tight한 재정 운용상황에서 난감한 상황. 한편, 각계로부터 재난선포에 대한 대 정부 압력 가세되는 상황.

BB. 주요 추진 업무

1. PT Energi Global Sejati (EGS)
 - 1) Hybrid Tug – Port x 2척 – 동성조선 견적 중. 집중적으로 준비 중이나, 기술 Proposal제시후 기술만 유출되고 중국 등으로 가는 상황을 우려함.
 - 2) 일단 Brief한 Proposal 준비, 제출하고 EGS의 반응을 보아가며 기술 Proposal제출 등 단계적 대응 예정. 한편 보고자는 EGS의 Oentoro사장에게 우리의 적극적 대응을 알리는 한편, 우리가 우려하는 부분을 피력함. Oentoro사장은 한국조선의 품질을 높이 평가한다는 말로 단지



Proposal자료만 가지고 가지 않을 것임을 간접 피력. Oentoro사장과 보고자는 과거 1995년부터 비즈니스 관계 맺고, 30,000톤/3,500톤 각 1척 수주하여 인도한 바가 있어 개인적으로는 서로 입장을 허심탄회하게 말할 수 있는 관계. 내주 (12/15~19)초 정도 Brief Proposal 제출 예정

2. PT Pelni (Persero) (국영여객선사)

- 1) 화상회의를 갖고 (Pelni측 5명 참가/우리는 과거 대선조선 영업 출신이며 현재는 퇴사 후 선박 마케팅 담당하는 김정태 사장 및 보고자 등 2인 참석 - 12/5) Pelni측 신조 계획 협의
- 2) 당초 140m - 1200~1400Pax급 여객선 신조 구매 (2025 x 3척 + 2026 x 2척 + 2027 x 3척) 구매 계획은 취소하고, 인도네시아 동부 지역에 대한 항구 시설 등을 재검토, 다음과 같은 안으로 변경 - 100m Roro - 1000Pax 여객선 (승객 수 848~1,048명, 컨테이너 51~75TEU). 2026년 x 3척 + 2028/9년 x 3척 수정 계획
- 3) 보고자는 김정태 사장의 도움을 받아, 부산소재 강남조선 영암소재 중앙해양 등 2조선소 추가 자료 제출하고 예비 조선소 승인 요청 중. 이로서 기존의 대선조선 포함, 총 3개 조선소가 향후 나올 입찰에 참여 가능한 조선소로 초청받도록 설득과 Presentation진행 중. 보고자는, 3개 조선소 평가하며, 기술적으로는 대선이 최우위, 이어 강남, 중앙순이며, 재정적으로는 강남, 중앙, 대선 순위 임을 알려 줌.
- 4) Pelni - 자체디자인 작업 거쳐 2026년 9~11월 기간 중 입찰 실시. 2028년/2029년 인도 목표 진행. 이어 본 1차 진행 보아가며 2028년 2차 - 3척에 대한 구매 진행. 대체로 1차 진행 조선소가 진행하는 안으로 추진. 당초 1200~1400Pax 규모 - 총 8척 구매 목표로 2024년 Management 8명이 대선과 미포 방문한바 있으나, 금번 우리 추천의 추가 2개 조선소에 대한 방문은 적절한 시점에 다시 진행해야 하는 것으로 언급함.

- 5) Pelni의 요구사항 - Transfer of Knowledge (ToK), Transfer of Technology



(ToT), Teaching Local Labor (ToL) 및 Localization (Fabrication) 등 4가지 사안관련, 첫 3개 요구 조건은 큰 무리 없이 진행할 수 있는 사안이나 Localization은 이곳 Local야드 Capacity문제, 납기 문제, 비용 문제 등 감안, 지금 단계에서 확답할 사안은 아니고 추후 협의 문제로 놓아 둬 이 적절함 표명. 12/11일 Pelni의 Hana 마케팅 담당 부사장 만나 예정이며, 동 미팅에서 위 기술, Local Fabrication문제 추가 협의 및 보고자와 김정태 사장에게 Letter of Authority 발급 요청 예정.

- 6) 당초 안 즉 140m급에서, 한/중/일 각각 2개 조선소가 관여되는 안을 생각하고 추진했으나 금번 변경 안에 대하여 아직, 중국/일본은 반응 없음. 일단은 우리 한국만 위와 같이 관심 표명하고 추진 중. 향후 입찰과 이행 단계에서 유리한 위치를 점하도록 Pelni와 지속적 접촉 예정

3. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

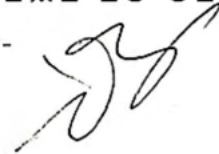
- 1) 구매담당 Mr. Wendy부사장 만나 신조 상세 및 추진 방안 (12/3) 협의 Passenger Ship (Ro-ro) 여객선 - Length 109.4m, LBP - 99.2m, BM 19.6m, Depth 6.2m, Draft 4.5m, Speed 17 Knots x 3척 - 1000Pax + Crew 30Psn + 트레일러/세단 포함 총 127 대 - 서부자바 Merak - 남부 수마트라 Bakuani 간 약 48 KM운항
- 2) 경제성 및 자원 조달 등에 대한 재 검토에 돌입 결과, 당초 자체 자금 실시 계획을 BBCHP (Bare Boat Charter with Hire Purchase) 방안으로 추진키로 확정. 12년 기간 (2년간의 Grace Period포함) 계약기간. 건조국의 Time Leasing/Shipping Company (TL/SC) - ASDP간 입찰 거쳐, 계약 체결. ASDP는 대 TL/SC에 Company Guarantee 제공. 26년 1/4분기 입찰 진행.
- 3) ASDP는 한/중/일 각 2개사 정도 입찰 참가 기대. 한국측은 Bosoo Corp에서 야나세/EK/Haka등 3개 조선소 추천하며 ASDP 와 협의 중. 한국 관계자들은 여객선의 BBCHP 추진은 고객에게 일방적으로 휘둘릴 우려가 있다며 다소 회의적 의사표명. 건조 금융등 위험 요소를 여하히



감당하며 풀어 나가느냐는 근본적인 문제. 보고자는 Bosoo Corp과 접촉하여 이곳에서 대 ASDP 창구가 되어 F/up의사 비치며 관련 가능성 모색 중임. (12/3)

4. PT Pertamina Trans Kontinental (PTK)

- 1) 구매담당 Manager, Mr. Yusuf Wachyudi 연락하여, PTK에서 추진중인 것에 대한 청취. 약 2~3개월 전에도 입장 표명했던 Port Tug 및 Crew Boat에 대한 신조/중고 추진 중임을 표명해 옴. 문제는 동 구매 추진에 있어 BBCHP방안이며, 또한 중고 경우, 매물로 나오는 경우가 거의 없는 상황. 또 한가지 문제는 PTK는 정부 조직인점 감안 의사 결정 과정이 매우 늦고, 작년 말/금년 초 터진 Pertamina Management 비리 스캔들로 실질적인 업무 진척이 느린 상황임. 우리 쪽의 적극 추진 여부와는 무관하게, PTK가 정상화되고, 구매 의사에 대한 적극 진행이 가능할 때 위 ASDP에서 언급했던 금융 경험이 많은 Bosoo Corp등과 협력 방안 찾고자 함. -끝-



Agent 보고서

(필 리 편)

필리핀 조선.해양 마케팅 보고서(2025년 5월~12월)

	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. 2025년 9월 방문하여 KOMARINE 2025 행사에 초대함 b) Starlite Ferries, 1000PAX Ro-ro Ferry 95m급 - 작년 연말기준으로 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, KOSTEC에서 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 KOSIC의 필리핀 마케팅 협력사인 Green World Marine Services사가 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 Maintainance가 어렵다는 이유로 계속적인 반대중 ▪ 6월 Phil Marine에서 알루미늄 선박건조 전문 업체인 은성중공업을 소개해줌 ▪ 은성중공업에서 제시한 가격은 7,000,000usd로 선주 작년 제시가격인 4,000,000usd와 상당한 격차를 보이고 있음. ▪ 선주측에 가격상향을 문의중 ▪ 8월, KOSTEC에서, 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 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 2025년 12월 미팅으로 24미터급 130~150인승 페리보트 개발 협력하기로 최종 합의함 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 2025년 9월 세부의 Korea-Philippine Maritime Mobility Forum에 초대하여 향후 FDD 발주권 검토함 -해군용 TUG BOAT 1척 , 2025년 9월18일 입찰진행 예정 KOMARINE 2025 행사에 초대함 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) 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 - 2025년 9월 방문하여 45미터급 선박 약 35억 상당의 수주상담중 - 2025 KOMARINE 행사에 초대함
--	--	---

		- 2025년 11월 본 조선소와 Norway 정부원조 태양광 추진선박 수주예정 - 현재 Norway 에서 사업자 선정 됨 - 2026년 12월 24미터급 , Pilot 보트개발 협의 후속사업 이어가기로함 e)2025년 12월 필리핀 aims (Aisan Institute of Maritime Studies)(사립해양대학) 관련 선원인력 양성센터 건립 검토 국내 소유선박의 선원양성이 줄어들음에 따른 , 미래산업조치로 국내 인구절벽, 3D 업종회피로 장기 근속선원 감소로, 필리핀의 대학과 연계하여 우수 선원의 발굴 , 한국으로 영입관련 프로그램 준비
--	--	---

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 - 2025년 9월 한국산 steel Plate 견적과 함께 Colorado shipyard 방문 향후 해군 프로젝트 같이 하기를 희망함. KOMARINE 2025 행사에 초대함 - 2025년 11월 , 한국철강 회사의 견적 전달함, 현재 필리핀 가격에 맞춰 출시시 경쟁력 있다고 판단됨, - ABS AH36, ABS A grade 두개의 철판 견적중 - 2025년 12월 현재, 선박용 철판과 용접봉 수량 최종 조율중 . 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 - 2025년 9월 세부의 Korea-Philippine Maritime Mobility Forum에 초대하여 - 2025년 10월 KOMARINE 2025 행사에 초청하여 한국과 필리핀해군의 35m 급 고속정 업무추진 원함. - 현재 알루미늄 보트로 40knot 선박 9척 이스라엘에서 제공받았고, 2차 9척 필리핀해군에서 발주예정임. - 필리핀해군과 설득하여, 2차 9척 선체를 steal 로 제작했을시 30knot 속력 확보가능한지에 대한 협의중. - 2025년 11월 중으로 조선소 재 가동 및 협의 진행중 . 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 2025년 9월 필리핀해군 프로젝트를 위해 PhilGEPS Platinum 등록중
--	--	---

		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 현재 KOSTEC 에서 진행중인 필리핀해군 FDD 프로젝트의 강력한 경쟁자로 예상되고 , 네덜란드 DAMEN 조선소와 협력중 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 정도의 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) - 2025년 9월 세부의 korea-Philippines Maritime Mobility Forum 에 초대하여 향후 필리핀 해군 FDD 사업 joint Venture 서류 교환 - 2025년 10월 한국의 KORMARINE 2025 행사에 참석했음 - KOSTEC 조선해양과 megaship builder's 사이에 해군프로젝트 bidding 에대한 LOI 작성 . - 2025년 10월 23일 삼성중공업 거제 조선소방문하여 삼성에서 필리핀으로 투자하는 것에 대한 투자유치 협의. - 2025년 11월 방문하여 필리핀 해군 FDD 사업 본격 협의중 - FDD 사업권이 필리핀해군 -> 필리핀국방부로 이전될 프로젝트 대형화가능 - 2025년 12월 , 프로젝트 대형화 확정 필리핀 DND 로 업무이관, 내년 1월중 \ 프로젝트 가능 업체 선정 - 현재 코스텍에서 Philgeps Platinim 서류 진행중 , 내년1월중 입찰가능 예정 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 랩프가 달린 병력수송정 - 선체를 알루미늄으로 요청하여, 은성중공업에 견적의뢰함 - 2025년 6월 KOSTEC에서 Josefa slipway 방문하여 추후 협업 가능성 협의. - 2025년 7월 josefa slipway에서는 캐나다 업체와 기술제휴로 TUG Boatdp Bidding 가능성 있음. - 필리핀 해군에 TUG Bidding 에 대한 강력한 경쟁자로 분석됨 - 2025년 9월 18일 필리핀 해군 TUG 프로젝트의 우선계약자로 선정됨 9. Philippines Navy ShipYards -필리핀 해군소속 조선소로, 국내 진행 기지창 역할 담당. -필리핀 국내 보유함정 수리 및 신규함정 다수 프로젝트 보유중 - 함정 MRO 사업 및 군수 부품 및 장비등의 한국산 사용가능 성 및 대체 가능성 협의함
--	---

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 - 2025sus 9월 한국내의 국민의힘 권성동 의원 파문으로 필리핀 EDCF 일시 중단됨 EDCF 한국 필리핀 경험차관사업 필리핀 해경과 한국 해수부가 연결된 사업으로 지난 2020년 차관계약이 수립되었으나 , 필리핀측의 사업변경 검토로 약5년간 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 12월 현재 EDCF 관련 , 세부기지를 제외한 65million USD 발주 허가 톨블론 섬에 대한 Esia (환경영향평가) 발주 예정 2026년 1월 필리핀 해경(PMO)에 한국에 우호적인 필리핀업체 권유 및 추천 - 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. 2025년 9월 4일 BEACON EXPO 2025 부스계약 . 전시준비 돌입. 박형규 본인은 필리핀 MARINA 주최 Employee Training Forum 에 참가 2025년 9월 16일 ~19일 3일간 진행된 필리핀 MARINA 주최의 Forum , Seminar 에 , ship's stability and stafety forum에 강사로 참가 Ship stability 판정 프로그램인 ship manager -88 프로그램 소개 향후 Marina 내부의 Rule 개정으로 한국산 프로그램 필리핀 선주들에게 판매가능 - 2026년 4월 CEP (cebu Maritime Expo) 재 개편예정 - 2026년 한국내 빠른 dPts 배정 및 부스확보 요망 2025년 10월 KOMARINE 2025행사에 필리핀 업체 4곳 방문하여 LOI 1건, MOU 1건 계약함 삼성중공업에서 필리핀으로 해외투자유치 상담함 (2028년 투자유치 예정) - 2025년 11월 필리핀 국회의원인 ODUCAO 씨 접견하여 필리핀 해양 및 방위 발전에 대한 협의 진행. 앞으로 많은 교류 확대 하기로 함. - 2025년 11월 필리핀 해안개발에 대한 ECia (환경영향평가)사를 방문하여 추후 발생할 민원 및 조선소 개발 사업에 관한 협의 - 2025년 8개의 대형 태풍이 필리핀을 거쳐 베트남, 중국, 대만 등으로 타격을 줌에 따라 조선경기 수축됨. 2026년 수요증가가 예상됨.
--	--

Agent 보고서

(베 트 남)

대한민국의 대 베트남 투자 현황 및 전망

1. 대한민국(大韓民國)

인구 5,150만명(서울 930만, 부산 325만명), 한반도면적 22만km²(남한 10만, 북한 12만, 서울 605km²), GDP 1조8,689억달러(세계10위), 1인당 GNI 36,624달러, 수출입 1조3,154억달러(세계8위), GDP 성장률(2024년 2.0%, 2025 1.0%(e)), 경제활동인구 30백만명, 평균수명(남 80.8세, 여 86.6세), 국가신용등급(S&P) AA, 외환보유고 4,047억달러, 군사력(세계5위)

2. 한국과 베트남 관계

1992년 12월 수교, 포괄적 전략적 동반자 관계 수립, 베트남 투자 1,000억달러(1위), 양국 간 교역액 900억달러(베트남은 한국의 3번째 교역국), 한국에 베트남인 30만명 거주, 베트남에 한국인 거주 20만명 등 교류. 참고로, 국가 간에 맺고 있는 관계는 크게 6단계, 포괄적 전략적 동맹 관계, 포괄적 전략적 동반자 관계, 전략적 협력 동반자 관계, 전면적 협력 동반자 관계, 상호 신뢰하는 포괄적 동반자 관계, 포괄적 동반자 관계 순이다.

* 베트남과 대한민국 지방정부 간 자매결연 현황(2025.07)

한국(지방정부)	베트남(지방정부)	대표사무소
서울특별시 / SEOUL	HA NOI	
부산광역시 / BUSAN	TP. HCM	HCMC
경상남도 / GYEONGNAM	DONG NAI	HCMC
대구광역시 / DAEGU	DA NANG	HCMC
경상북도 / GYEONGBUK	THAI NGUYEN	HCMC
강원도 / GANGWON	LAM DONG	HCMC
경기도 / GYEONGGI	HAI DUONG	HCMC
전라남도 / JEONNAM	BINH PHUC	HCMC
충청남도 / CHUNGNAM	LONG AN	HA NOI
충청북도 / CHUNGBUK	VINH PHUC	HA NOI
대전광역시 / DAEJEON	BINH DUONG	HCMC.BINH DUONG

* 지방자치단체(한국 17개, 베트남 34개, 중국 33개)

3. 한국의 대 베트남 투자

누적 10,000여개 기업, 1,000억달러(베트남 전체 외국인직접투자의 19%, 1위 투자국) 투자, 연평균 33억달러 투자, 2025년 6월까지 30억달러 투자, 주요 투자자(삼성 300억달러, SK 200억달러, LG 150억달러, 롯데 120억달러, 효성 110억달러,,,,,)

4. 투자 동향 및 전망

한국-베트남은 1992년 수교 후 30년 이상 신발, 섬유.봉재, 중화학공업, 건설, 제조업, 부동산, IT, 금융 등 다양한 산업 투자 중. 2007년 삼성전자 박닌 공장을 시작으로 글로벌 한국 기업들의 공격적인 투자 지속. 2020~2024년 코로나 팬데믹 여파, 우크라이나-러시아 전쟁, 중동분쟁, 글로벌 인플레이션 영향 등으로 베트남 투자에 어려움을 겪음. 2025년 현재, 한국의 비상계엄령-대통령탄핵-대통령 재선거, 미국 트럼프 행정부의 상호관세 영향 등으로 FDI 투자에 걸림돌이 되고 있으나 조만간 안정 성장이 기대 됨. 베트남은 중국의 대체 시장으로서의 매력과 함께 유럽 및 미국계 자금의 베트남 투자 증가도 호재이며 전기.전자, 자동차 및 자동차 부품, 정밀기계장비, 방위산업, 바이오, 에너지, 유통물류산업, IT 및 반도체 중심 투자 증가 전망되며, 이 부문 강점이 있는 한국 기업들의 투자도 지속 증가 전망 됨

□ 베트남(Vietnam) 개요(2025년 7월, GSOV.CKH) □

국 명	베트남 / VIETNAM(Socialist Republic of Vietnam) / 수도 하노이(Hanoi, 1010년)
위 치	북위 16도 및 동경 107도, 동남아시아 인도차이나 반도 동쪽에 위치한 전략적 요충지
면 적	331,691km ² (한반도 1.5배, 남한 2.3배, 세계 67위, 남북 2,000 Km, 해안선 3,444Km)
기 후	북부(4계절), 남부(11~4월 건기, 5~10월 우기), 평균 기온 25.0℃, 강수량 2,250mm
인 구	1억명(2023년 돌파, 12위), 평균연령 35세(40세 이하 전체 인구의 65%), 3,000만 가구
경 제	국내총생산(GDP) 4,763억달러(세계 33위) 7.09% 성장, 1인당국민소득(GNI) 4,550 달러(119위), 수출입교역 7,863억달러(19위), 정부예산 1,040억달러, FIFA(109위)
주요도시	34개 행정구역(6개직할시, 28개성, 2025.07), 하노이(900만), 호치민(1,400), 다낭(310), 하이퐁(470), 껀터(420), 후에(150), 동나이성(450), 람동성(390), 꽝찌성(190만명) 등
언어.인종	베트남어(문자해독률 99%), 킨족 85% 이상 및 화교.크메르족.참족.몽족 등 15%
종 교	불교 12%, 가톨릭 7%, 기독교 4%, 기타(이슬람교, 까오다이교, 호아하오교 등) 6%

건 국 일	1945년 9월 2일 독립기념일 (베트남 남북통일 : 1975년 4월 30일)
정부형태	베트남공산당(CPV) 사회주의공화국, 당서기장.국가주석.총리.국회의장 중심 공산당 중앙위원회(18명) 지도 체제, 국회의원 500명(공산당 475, 무소속 25명), 14개 부처
통치구조	‘공산당이 지도하고, 국가가 관리하며, 국민이 주인이다’. 베트남공산당(1930년 창당)이 국가(정부)를 영도(領導)하는 공산당중앙위원회 중심 사회주의정치 체제
국가원수	TO LAM 공산당서기장(‘24.05 취임,公安부장관 역임, 1957년 북부 흥옌성 출신), LUONG CUONG 국가주석(‘24.10 취임, 참모총장 역임, 1957년 북부 푸토성 출신)
의전서열	TO LAM(당서기장), LUONG CUONG(국가주석), PHAM MINH CHINH(총리, 2021.04 취임), TRAN THANH MAN(국회의장, 2024.05 취임), 당조직부장, 국가부주석 順
한국과의 관계	1992년 12월 재수교, 1만여 기업 1,000억달러(140조원) 제1위 대 베트남 투자 국가, 대한민국의 제3위 교역상대국(연간 1,000억달러 육박), 한국인 20만여명 베트남 거주, 베트남인 한국 거주 30만여명, 한국인 관광객(연간 600만명, 1위) 교류 등

★ 국가간관계협정(6단계) : 포괄적.전략적.동맹관계(한-미), 포괄적.전략적.동반자
관계(한-베), 전략적.협력.동반자관계,전면적.협력.동반자관계, 상호신뢰.포괄적.동
반자관계, 포괄적.동반자관계

★ 대나무외교(Bamboo Diplomacy) : 베트남 외교노선, 미국.중국.러시아.일본등
대국들과 좋은 관계의 유연나무 뿌리처럼 단단하게 원칙을 지킨다는 뜻

★ 글로벌투자환경: 베트남 대체투자처인 인도.방글라데시.스리랑카.인도네시아.미
얀마.캄보디아 등 동.서남아시아 투자 확산세는 미흡한 인프라와 정치적 불안 등
으로 주춤. 베트남 북부지역도 구조적인 약점(편중투자, 인프라.노동력.전력 부족,
자연재해 등)으로 지역내 분산리스크 대두되며 베트남 남부지역 투자 재조명

5.경제성장

2025년베트남 경제는 긍정적인 전망과 함께 여러 도전에 직면할것으로 예상됩니
다. 정부는 8.3~8.5%의 높은 GDP 성장률을 목표로 하고 있으며, 이는 지속적인
외국인 직접 투자 유치, 공공 투자 확대, 그리고 반도체 산업의 성장 가능성에
힘입은 것입니다. 하지만 세계 경제의 불확실성 증가는 베트남과 같은 개방 경제
에 영향을 미칠수있으며,관세 전쟁의 새로운국면은 무역망을 교란시킬수있습니다.

가. 베트남 방위산업 조선행황

최근 3년간 방위산업용선박의 건조수 와 종류

베트남의 방위산업용 선박 건조는 최근 몇 년간 활발히 이루어졌습니다. 특히, 베트남은 해양 방어 능력을 강화하기 위해 다양한 종류의 군함과 해양 경비선을 건조하고 있습니다. 최근 3년간의 주요 건조 수와 종류는 다음과 같습니다.

1. 프리깃함(Frigate)

- **디자인 및 성능:** 베트남의 프리깃은 다양한 해양 전투 임무를 수행할 수 있도록 설계되었으며, 대공, 대잠 및 대수상 작전 능력을 갖추고 있습니다. 대표적으로 러시아의 프로젝트 11661E 프리깃과 같은 모델이 있습니다. 이들 선박은 미사일 발사 시스템과 함께 레이더 및 전자전 장비를 장착하고 있습니다.
- **건조 및 도입:** 베트남은 2016년부터 2021년까지 여러 척의 프리깃을 도입했으며, 자국의 조선소에서 프리깃의 일부를 건조하고 있습니다. 이들은 해양 방어를 강화하기 위한 중요한 자산으로, 남중국해에서의 군사적 긴장 상황에 대응하기 위해 필요합니다.

2. 잠수함(Submarine)

- **Kilo급 잠수함:** Kilo급 잠수함은 매우 조용한 작전이 가능하여 적의 탐지에 어려움을 겪게 합니다. 이 잠수함은 대잠전, 정찰 및 공격 임무를 수행할 수 있습니다.
- **도입 현황:** 베트남은 2014년 첫 번째 Kilo급 잠수함을 인수한 이후 총 6척을 도입하였으며, 이들은 해양 방어 및 정보 수집에 중요한 역할을 하고 있습니다. 또한, 베트남은 이 잠수함에 대한 자체적인 훈련 및 유지보수 능력을 개발하고 있습니다.

3. 고속정(High-speed patrol boats)

- **용도:** 고속정은 해양 경비, 밀수 방지, 해양 자원 보호 등 다양한 임무를 수행합니다. 이들은 빠른 속도와 기동성을 바탕으로 효율적인 작전을 가능하게 합니다.
- **건조 프로젝트:** 최근 몇 년간 베트남은 자국 조선소에서 최신 기술을 적용한 고속정을 건조하고 있으며, 이를 통해 해양 경비 능력을 더욱 강화하고 있습니다. 이들 고속정은 최신 감시 및 통신 장비를 갖추고 있어 실시간 정보를 수집하고 분석할 수 있습니다.

4. 상륙함(Landing ships)

- 기능: 상륙선은 군사 작전 시 병력과 장비를 신속하게 수송할 수 있는 능력을 갖추고 있습니다. 이는 특히 재난 구호 작전이나 인도적 지원 임무에서 중요한 역할을 합니다.
- 건조 현황: 베트남은 대형 상륙선과 소형 상륙정 등의 다양한 유형의 상륙선을 보유하고 있으며, 이러한 선박들은 자국의 해양 작전 능력을 강화하는 데 기여하고 있습니다.

5. 해양 경비함(Coast guard vessels)

- 임무: 해양 경비선은 해양 법 집행, 해양 자원 보호 및 해양 안전 보장을 위한 주요 자산입니다. 이들은 항만 및 해상에서의 불법 행위를 단속하고, 해양 환경 보호 및 재난 구호 활동에도 활용됩니다.
- 국제 협력: 베트남은 일본, 미국 등과의 협력을 통해 최신 해양 경비선을 도입하고 있으며, 이들은 현대적 기술을 적용한 선박으로서 해양 경비 능력을 크게 향상시키고 있습니다.

결론

베트남의 방위산업용 선박 건조는 국가의 해양 안보 전략에 필수적이며, 지속적인 현대화와 기술 개발이 이루어지고 있습니다. 이는 해양 자원의 보호와 영유권 수호뿐만 아니라, 지역 안보 환경의 변화에 대응하기 위한 중요한 조치입니다. 베트남 정부는 방위 산업을 강화하고, 자주 국방 능력을 키우기 위해 다양한 노력을 기울이고 있습니다.

나. 최근 3년간 특수선박건조수

최근 3년간 베트남의 특수선박 건조에 대한 구체적인 수치는 다음과 같습니다:

1. 해양 구조물(Support Vessels)

- 종류: 해양 구조선은 주로 석유 및 가스 산업에서 작업 지원을 위해 사용됩니다. 이들은 해양 플랫폼에 승무원과 물자를 수송하거나, 수중 작업을 지원하는 기능을 수행합니다.
- 건조 현황: 2019년부터 2022년까지 베트남은 약 10척 이상의 해양 구조선을 건조했습니다. 이들은 베트남 해양 자원의 탐사 및 개발에 중요한 역할을 하며, 특히 남중국해에서의 석유 및 가스 탐사 프로젝트에 투입됩니다.

2. 구조선(Search and Rescue Vessels)

- 용도: 해양에서의 사고나 재난 발생 시 인명 구조 및 지원을 위해 설계된 선박입니다. 이들은 다양한 구조 장비와 의료 시설을 갖추고 있습니다.
- 건조 현황: 최근 3년간 베트남은 5척 이상의 구조선을 건조했습니다. 이러한 구조선은 해양 사고 발생 시 신속하게 대응할 수 있도록 배치되어 있으며, 특히 연안 지역에서의 안전성을 높이는 데 기여하고 있습니다.

3. 과학조사선 (Research Vessels)

- 기능: 과학 조사선은 해양 생태계, 어류 자원 및 환경 변화를 조사하는 데 사용됩니다. 이들은 연구자들이 해양 데이터를 수집하고 분석할 수 있는 장비를 갖추고 있습니다.
- 건조 현황: 최근 3년 동안 베트남은 2척의 과학 조사선을 건조했습니다. 이러한 선박은 해양 환경 보호 및 자원 관리 정책 수립에 중요한 기초 자료를 제공하며, 국제 해양 연구 프로젝트에도 참여할 수 있습니다.

4. 해양 경비선 (Coast Guard Vessels)

- 용도: 해양 법 집행, 불법 어업 단속 및 해양 자원 보호를 위한 선박입니다. 이들은 해양 안전을 보장하고, 국가의 해양 주권을 수호하는 데 중요한 역할을 합니다.
- 건조 현황: 최근 3년간 베트남은 6척의 새로운 해양 경비선을 도입했습니다. 이들 선박은 최신 기술과 장비를 갖추고 있으며, 해양 경비 및 법 집행 능력을 크게 향상시키고 있습니다. 특히, 남중국해에서의 영유권 문제에 대응하기 위한 중요한 자산으로 자리잡고 있습니다.

5. 기술 협력 및 국제 파트너십

- 국제 협력: 베트남은 일본, 미국, 러시아 등 다양한 국가와의 기술 협력을 통해 최신 해양 기술을 도입하고 있습니다. 이러한 협력은 선박 건조의 품질을 높이고, 베트남의 해양 방어 및 구조 능력을 강화하는 데 기여하고 있습니다.
- 자체 기술 개발: 베트남은 자국의 조선소와 연구 기관을 통해 방산 및 해양 기술을 개발하고 있으며, 이를 통해 해외 의존도를 줄이고 자주 국방 능력을 키우고 있습니다.

결론

베트남의 특수선박 건조는 해양 자원 보호, 해양 안전 및 방위 능력 강화를 위한 전략적 접근으로, 최근 3년간의 건조 현황은 이러한 노력을 잘 보여줍니다. 앞으로도 베트남은 해양 산업과 방위 분야에서의 지속적인 발전을 위해 특수선박 건조를 계속 추진할 것으로 예상됩니다. 이는 지역의 해양 안전과 안보를 강화하는 데 중요한 역할을 할 것입니다.

다. 베트남 제조 조선소 현황

베트남의 조선소는 다양한 종류의 선박을 건조하고 있으며, 주요 조선소는 다음과 같습니다:

1. 하이퐁조선소 (Hai Phong Shipbuilding Industry Corporation)

- 위치: 하이퐁
- 특징: 베트남에서 가장 오래된 조선소 중 하나로, 다양한 상선, 군함 및 특수선박을 건조합니다. 현대적인 기술을 활용하여 고품질의 선박을 생산하고 있습니다.

2. 부이비엔 조선소 (Bac Ninh Shipbuilding Industry Corporation)

- 위치: 북부 베트남
- 특징: 상선, 고속정 및 해양 구조물 등을 전문적으로 건조하며, 기술 혁신을 통해 생산성을 높이고 있습니다.

3. 송 하우 조선소 (Song Hau Shipbuilding Industry Company)

- 위치: 메콩 델타 지역
- 특징: 다양한 상선 및 해양 경비선을 건조하며, 최근에는 고속정 및 특수선박의 생산에 주력하고 있습니다.

4. 호치민 조선소 (Saigon Newport Corporation)

- 위치: 호치민시
- 특징: 해양 물류와 관련된 서비스도 제공하며, 선박 건조에 있어서도 현대적인 기술을 도입하여 다양한 선박을 생산하고 있습니다.

5. 다낭 조선소 (Da Nang Shipbuilding Industry Company)

- 위치: 다낭
- 특징: 군함과 상선 등 다양한 유형의 선박을 건조하며, 국제 시장에도 진출하고 있습니다.

6. 남부 조선소 (Southern Shipbuilding Corporation)

- 위치: 호치민시
- 특징: 상선, 해양 구조물 및 경비선을 전문으로 하며, 국내외에서 활발히 사업을 운영하고 있습니다.

결론

베트남의 조선소들은 다양한 종류의 선박을 건조하며, 해양 산업 및 방산 분야에서 중요한 역할을 하고 있습니다. 이들 조선소는 최신 기술을 적용하고 있으며, 지속적인 발전을 통해 국제 시장에서도 경쟁력을 높이고 있습니다. 각 조선소는 특정 분야에 특화되어 있으며, 국내외 수요에 맞춰 선박을 생산하고 있습니다.

라. 베트남의 조선소 운영형태와 적용기술

베트남의 조선소들은 다양한 방식으로 운영되며, 현대적인 기술이 적용되어 선박 건조의 효율성과 품질을 높이고 있습니다. 아래는 베트남 조선소의 운영 방식과 적용되는 기술에 대한 자세한 설명입니다.

[조선소 운영 방식]

1. 조직 구조

- 대부분의 조선소는 생산, 품질 관리, 연구 개발, 판매 및 마케팅 부서로 구성되어 있습니다. 각 부서는 조선소의 효율적인 운영을 위해 협력합니다.

2. 생산 라인

- 조선소는 일반적으로 선박 건조를 위한 전용 생산 라인을 운영하며, 각 단계(설계, 조립, 도장 등)에 따라 전문 인력을 배치합니다. 이를 통해 생산 효율성을 높이고 있습니다.

3. 프로젝트 관리

- 조선소는 선박 건조 프로젝트를 체계적으로 관리하기 위해 프로젝트 관리 시스템을 도입하고 있습니다. 이를 통해 일정, 비용 및 품질을 효과적으로 관리합니다.

4. 인력 교육

- 최신 기술과 장비에 대한 교육을 제공하여 직원들의 기술 수준을 향상시키고, 전문 인력을 양성하는 데 주력하고 있습니다.

[적용되는 기술]

1. CAD/CAM 시스템

- 조선소에서는 컴퓨터 지원 설계(CAD) 및 컴퓨터 지원 제조(CAM) 시스템을 활용하여 선박의 설계 및 생산 과정을 디지털화하고 있습니다. 이를 통해 설계 오류를 줄이고 생산 효율성을 높입니다.

2. 자동화 및 로봇 기술

- 조선소에서는 용접, 도장 및 조립 과정에서 자동화 및 로봇 기술을 적용하여 작업의 정확성과 속도를 향상시키고 있습니다. 이는 인건비 절감과 품질 향상에 기여합니다.

3. 모듈화 설계

- 선박을 모듈화 하여 각 부품을 별도로 생산한 후, 조립하는 방식으로 효율성을 높이고 있습니다. 이 방법은 생산 시간을 단축하고 품질을 높이는 데 도움을 줍니다.

4. 고급 재료 사용

- 경량화 및 내구성이 뛰어난 재료를 사용하여 선박의 성능을 향상시키고 있습니다. 예를 들어, 복합재료나 특수 합금 등을 활용하여 선박의 수명을 늘리고 연료 효율을 개선하며 대부분 원자재는 중국에서 수입의존

5. 환경 친화적 기술

- 조선소는 환경 보호를 위해 친환경 도장 기술 및 폐기물 관리 시스템을 도입하고 있습니다. 이는 국제 해양 환경 규제에 부합하는 선박을 건조하는 데 기여합니다.

결론

베트남의 조선소들은 효율적인 운영 방식과 현대적인 기술을 통해 경쟁력을 높이고 있으며, 지속적인 발전을 위해 혁신적인 접근 방식을 채택하고 있습니다. 이러한 노력은 베트남의 조선 산업이 국제 시장에서도 인정받는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

[환경 친화적 기술 실천]

베트남정부의 강력한 환경규제로 조선소에서 도입하는 환경 친화적 기술은 다음과 같은 구체적인 예를 포함합니다:

1. 친환경 도장 기술도입

- **수용성 도료:** 유기 용제를 최소화한 수용성 도료를 사용하여 휘발성 유기 화합물(VOC)의 배출을 줄입니다. 이는 대기 오염을 감소시키고, 건강에 미치는 영향을 줄이는 데 기여합니다.
- **고체 도료:** 고체 도료 기술을 사용하여 도장 과정에서 발생하는 폐기물을 줄이고, 도장 품질을 향상시키는 방법입니다.

2. 스카치 블라스트(Skirt Blast) 및 스프레이 블라스트

- **스카치 블라스트:** 선체 표면 처리 시 오염 물질의 발생을 줄이기 위해 물과 압축 공기를 혼합하여 사용하는 방법입니다. 이 기술은 표면을 청소하고 도장 전처리를 효율적으로 수행할 수 있습니다.
- **스프레이 블라스트:** 유해한 물질의 사용을 최소화하면서 고압으로 표면을 처리하는 방법입니다. 이를 통해 선박의 내구성을 높이면서 환경에 미치는 영향을 줄입니다.

3. 폐기물 관리 시스템

- **재활용 및 재사용 프로그램:** 조선소에서 발생하는 폐기물을 최소화하고, 가능한 자원을 재활용하는 시스템을 도입합니다. 예를 들어, 금속 잔여물이나 포장재를 재활용하여 생산 과정에 다시 사용하는 방법입니다.
- **폐수 처리 시스템:** 조선소에서 발생하는 폐수를 정화하여 환경에 배출하기 전에 처리하는 시스템을 구축하여 수질 오염을 방지합니다.

4. 친환경 에너지 효율 기술 적용

- **재생 가능 에너지 사용:** 태양광 패널이나 풍력 발전기를 설치하여 조선소의 전력을 재생 가능 에너지로 공급하는 시스템을 도입합니다. 이는 전체 에너지 소비에서 화석 연료의 비율을 줄이는 데 기여합니다.
- **고효율 기계 및 장비:** 에너지 효율이 높은 기계 및 장비를 사용하여 생산 과정에서 에너지 소비를 최소화하고 있습니다.

5. 선박 설계에서의 환경 고려

- **하이브리드 및 전기 추진 시스템:** 새로운 선박 설계에 하이브리드 또는 전기 추진 시스템을 적용하여 연료 소모를 줄이고, 온실가스 배출을 감소시키는 방법입니다.

- 수소 연료 전지 기술 연구: 미래의 선박 설계에 수소 연료 전지를 도입하여 탄소 배출을 줄이는 방향으로 연구 및 개발이 진행되고 있습니다.

결론

베트남의 조선소들은 환경 보호를 위해 다양한 친환경 기술을 도입하고 있으며, 이는 국제 해양 환경 규제를 준수하고 지속 가능한 조선 산업을 구축하는 데 기여하고 있습니다. 이러한 기술들은 조선소 운영의 효율성을 높이고, 환경에 미치는 부정적인 영향을 최소화하는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

마. ALUMINIUM 선박 건조수와 동향

베트남의 알루미늄 선박 건조에 대한 자세한 내용을 다음과 같이 설명하겠습니다.

1. 알루미늄 선박의 구조와 유형

- 구조: 알루미늄 선박은 알루미늄 합금으로 제작되어 가벼우면서도 강도가 뛰어난 특징을 가지고 있습니다. 이는 해양 환경에서의 부식에 강하고, 경량화로 인해 연료 효율성을 높이는 데 기여합니다.
- 유형: 알루미늄 선박의 주요 유형으로는 고속정, 구조선, 여객선, 해양 경비선 등이 있습니다. 이들 선박은 빠른 속도와 기동성을 요구하는 작업에 적합합니다.

2. 최근 3년간 알루미늄 선박 건조 수

- 건조 현황: 최근 3년간 베트남 조선소에서는 연평균 5~10척의 알루미늄 선박이 건조되고 있습니다. 이는 기존의 강철 선박과 비교하여 경량화 및 경제성을 고려한 선택으로, 특히 해양 안전 및 구조 작업에 적합합니다.
- 구체적인 사례: 예를 들어, 베트남의 일부 조선소에서는 해양 구조물 지원을 위한 알루미늄 고속정을 건조하였으며, 이들은 해양 구조물의 유지보수 및 지원 작업에 활용되고 있습니다.

3. 알루미늄 선박 건조의 장점

- 경량화: 알루미늄은 강철보다 가벼워 선박의 중량을 줄여 연료 소모를 감소시키고, 더 높은 속도를 낼 수 있도록 합니다. 이는 해양 구조물에 대한 접근성을 높이는 데 기여합니다.
- 내구성과 유지보수: 알루미늄은 부식에 강해 해양 환경에서의 내구성이 뛰어나며, 유지보수 비용이 상대적으로 낮습니다. 이는 장기적인 운영 비용 절감으로 이어집니다.
- 빠른 건조 및 조립: 알루미늄 선박은 조립 및 건조 시간이 짧아, 고객의 요구에 빠르게 대응할 수 있습니다. 이는 조선소의 생산성을 높이는 중요한 요소입니다.

4. 기술 발전의 급성장

- 용접 기술: 알루미늄 용접 기술은 지속적으로 발전하고 있으며, 자동화된 용접 시스템을 도입하여 작업의 정확성과 효율성을 높이고 있습니다. 이는 선박의 구조적 신뢰성을 강화하는 데 기여합니다.
- 가공 기술: 최신 CNC (Computer Numerical Control) 기계와 같은 가공 장비를

통해 알루미늄 부품의 정밀한 가공이 가능 해졌습니다. 이는 생산 품질을 높이고, 공정 시간을 단축시키는 데 중요한 역할을 합니다.

5. 국제 시장 진출

- **수출 기회:** 베트남의 조선소들은 알루미늄 선박의 품질을 높여 국제 시장에서의 경쟁력을 강화하고 있습니다. 특히 동남아시아, 유럽 및 북미 시장을 대상으로 한 수출 기회를 모색하고 있습니다.
- **파트너십 및 협력:** 베트남 조선소는 해외 기업과의 파트너십을 통해 기술 이전 및 공동 개발 프로젝트를 진행하고 있으며, 이를 통해 알루미늄 선박의 설계 및 생산 능력을 확대하고 있습니다.

6. 환경 친화적 측면

- **친환경 재료 사용:** 알루미늄은 재활용이 용이하여 환경 친화적인 재료로 인정받고 있습니다. 이는 지속 가능한 해양 산업 발전에 기여합니다.
- **온실가스 배출 감소:** 알루미늄 선박의 경량화는 연료 소모를 감소시켜 온실가스 배출을 줄이는 데 기여합니다. 이는 환경 규제가 강화되는 국제 시장에서 중요한 요소로 작용합니다.

결론

베트남의 알루미늄 선박 건조 산업은 빠르게 성장하고 있으며, 경량화, 내구성 및 경제성을 고려한 다양한 선박들이 건조되고 있습니다. 기술 발전과 국제 시장 진출 노력이 병행되면서, 알루미늄 선박은 해양 산업에서 점점 더 중요한 역할을 하고 있습니다. 이러한 동향은 베트남 조선 산업의 발전과 지속 가능한 해양 자원 관리에 긍정적인 영향을 미치고 있습니다.

바. 알루미늄선박 건조 조선소 와 건조능력

베트남의 알루미늄 선박 건조에 참여하는 주요 조선소와 그들의 건조 능력에 대해 자세히 살펴보겠습니다.

1. 주요 알루미늄 선박 건조 조선소

1.1 Hai Phong Shipbuilding Industry Corporation

- **위치:** 하이퐁
- **건조 능력:** 이 조선소는 알루미늄 선박을 포함하여 다양한 유형의 선박을 건조할 수 있는 능력을 갖추고 있으며, 연간 10척 이상의 선박을 건조할 수 있는 시설을 운영하고 있습니다. 알루미늄 고속정 및 구조선 건조에 주력하고 있습니다.

1.2. Song Hau Shipbuilding Industry Company

- 위치: 메콩 델타 지역
- 건조 능력: 알루미늄 선박 및 경비선 등 다양한 선박을 건조하는 능력을 가지고 있으며, 연간 5~8척의 알루미늄 선박을 생산할 수 있는 시설을 운영하고 있습니다. 이 조선소는 해양 구조물에 대한 수요에 대응하기 위해 알루미늄 선박 생산을 강화하고 있습니다.

1.3. Bac Ninh Shipbuilding Industry Corporation

- 위치: 북부 베트남
- 건조 능력: 이 조선소는 알루미늄 선박의 설계 및 건조 능력이 향상되고 있으며, 연간 3~5척의 알루미늄 선박을 건조할 수 있습니다. 특히, 고속정 및 구조선에 대한 수요를 충족하기 위해 노력하고 있습니다.

1.4. Da Nang Shipbuilding Industry Company

- 위치: 다낭
- 건조 능력: 다양한 유형의 선박을 건조할 수 있는 능력을 갖추고 있으며, 연간 5척 이상의 알루미늄 선박을 건조할 수 있습니다. 이 조선소는 특히 해양 경비선 및 구조선 분야에서 알루미늄 선박 건조에 주력하고 있습니다.

2. 건조 능력과 기술

- 자동화 및 현대화: 대부분의 조선소는 최신 자동화 기술을 도입하여 생산성을 높이고 있으며, 정밀한 알루미늄 가공 및 용접 기술을 활용하여 품질을 보장하고 있습니다.
- 모듈화 생산: 알루미늄 선박은 모듈화 된 방식으로 생산되어 효율성을 극대화합니다. 각 구성 요소를 별도로 제작한 후 최종 조립하는 방식으로, 이는 생산 시간을 단축시키고 품질을 향상시킵니다.
- 기술 개발: 조선소들은 지속적으로 알루미늄 선박 관련 기술 개발에 투자하고 있으며, 특히 용접 및 가공 기술의 발전이 중요한 요소로 작용하고 있습니다.

3. 결론

베트남의 알루미늄 선박 건조 조선소들은 경량화 및 내구성을 고려한 다양한 선박을 건조할 수 있는 능력을 갖추고 있으며, 지속적인 기술 발전과 현대화를 통해 생산성을 높이고 있습니다. 이러한 조선소들은 알루미늄 선박의 수요 증가에 대응하기 위해 알루미늄 선박 건조 능력을 강화하고 있으며, 이는 베트남 조선 산업의 경쟁력 향상에 기여하고 있습니다.

사. 베트남 조선소 최신자동화 기술도입 생산증대확산

SIBCT산하 조선소에서 사용되는 최신 자동화 기술은 선박 건조의 효율성과 품질을 높이는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

다음은 조선소에서 주로 사용되는 최신 자동화 기술도입 생산성 증대에 적극 투자하고 있으며 아래와 같은 항목들 입니다

1. 자동화 용접 시스템

- **로봇 용접:** 로봇을 활용한 자동화 용접 시스템은 정밀성과 속도를 높입니다. 이는 특히 복잡한 구조물의 용접에 적합하며, 인력의 작업 부담을 줄이고 일관된 품질을 제공합니다.
- **레이저 용접:** 레이저를 이용한 용접 기술은 높은 열 집중과 정밀한 제어가 가능하여, 얇은 재료의 용접에 효과적입니다. 이는 알루미늄 선박 건조에 특히 유용합니다.

2. CNC(Computer Numerical Control)

- **정밀 가공:** CNC 기계는 컴퓨터 프로그램에 따라 정밀하게 알루미늄 및 강철 부품을 가공할 수 있습니다. 이는 부품의 정확한 치수와 품질을 보장하며, 생산 시간을 단축시킵니다.
- **다양한 가공 기능:** CNC 기계는 절삭, 밀링, 드릴링 등 다양한 가공 작업을 수행할 수 있어 조선소의 생산성을 높이는 데 기여합니다.

3. 모듈화 생산 시스템

- **생산 라인 자동화:** 조선소는 모듈화된 생산 방식을 도입하여 각 부품을 별도로 생산한 후 조립하는 방식으로 작업 효율을 극대화하고 있습니다. 이 시스템은 자동화된 이동 시스템과 결합되어 생산 효율성을 높입니다.

4. 자동화된 품질 검사 시스템

- **비전 시스템:** 카메라와 이미지 처리 기술을 사용하여 선박 부품의 품질을 자동으로 검사하는 시스템입니다. 이는 결함을 조기에 발견하고 품질 관리를 강화하는 데 도움을 줍니다.
- **센서 기술:** 다양한 센서를 활용하여 실시간으로 데이터 수집 및 분석을 통해 품질을 모니터링하고 유지보수 시기를 예측할 수 있습니다.

5. 생산 관리 소프트웨어

- **ERP 시스템:** Enterprise Resource Planning(ERP) 시스템은 자원 관리, 생산 일정, 재고 관리 등을 통합적으로 관리하여 생산 효율성을 극대화합니다.
- **MES 시스템:** Manufacturing Execution System(MES)은 생산 현장에서의 실시간 데이터를 수집하고 분석하여 생산 공정을 최적화하는 데 도움을 줍니다.

6. 3D 프린팅 기술

- **부품 생산:** 조선소에서는 3D 프린팅 기술을 활용하여 복잡한 부품을 신속하게 제작할 수 있습니다. 이는 디자인 시제품 제작 및 소량 생산에 유용합니다.
- **경량화 부품:** 3D 프린팅을 통해 경량화된 부품을 제작하여 선박의 전체 중량을 줄이는 데 기여할 수 있습니다.

7. IoT(Internet of Things)

- **실시간 모니터링:** IoT 기술을 활용하여 조선소의 장비 및 생산 공정을 실시간으로 모니터링할 수 있습니다. 이는 유지보수를 예측하고, 고장을 사전에 방지하는 데 도움이 됩니다.
- **데이터 분석:** 수집된 데이터를 분석하여 생산 효율성을 높이고, 운영 비용을 절감할 수 있는 인사이트를 제공합니다.

결론

정부산하 조선소에서 최신 자동화 기술은 생산성을 높이고 품질을 향상시키는 데 중요한 역할을 하고 있습니다. 이러한 기술들은 조선소의 운영 효율성을 극대화하고, 경쟁력을 강화하는 데 기여하고 있습니다. 지속적인 기술 발전과 혁신을 통해 조선 산업의 미래를 더욱 밝게 만들고 있습니다.

아. 베트남의 알루미늄 여객선 건조 현황과 조선소

베트남의 알루미늄 여객선 건조 현황과 관련된 조선소에 대한 정보를 다음과 같이 정리했습니다.

1. 알루미늄 여객선 건조 현황

- **수요 증가:** 베트남에서 알루미늄 여객선의 수요는 지속적으로 증가하고 있습니다. 특히, 관광 산업의 발전과 함께 해양 관광 및 수송을 위한 여객선의 필요성이 커지고 있습니다.
- **특징:** 알루미늄 여객선은 경량성, 내구성 및 내식성이 뛰어나며, 빠른 속도와 높은 연료 효율성을 제공합니다. 이러한 특성 덕분에 해양 환경에서의 운영에 적합합니다.
- **건조 척수:** 최근 몇 년간 베트남 조선소에서 알루미늄 여객선의 건조 수가 증가하고 있으며, 연간 5~10척의 여객선이 건조되고 있는 것으로 추정됩니다. 이는 조선소의 생산 능력과 기술 발전에 따라 달라질 수 있습니다.

2. 주요 조선소

2.1 Hai Phong Shipbuilding Industry Corporation

- **위치:** 하이퐁
- **특징:** 이 조선소는 알루미늄 여객선 및 고속정을 포함하여 다양한 선박을 건조하는 능력을 갖추고 있습니다. 최신 자동화 기술을 도입하여 생산성을 높이고 있으며, 알루미늄 선박 건조에 주력하고 있습니다.

2.2 Song Hau Shipbuilding Industry Company

- **위치:** 메콩 델타 지역
- **특징:** 여객선 및 해양 구조물을 전문적으로 건조하는 조선소로, 알루미늄 여객선의 생산 능력을 갖추고 있습니다. 생산 공정을 최적화하여 효율적인 건조를 목표로 하고 있습니다.

2.3 Bac Ninh Shipbuilding Industry Corporation

- **위치:** 북부 베트남
- **특징:** 이 조선소는 알루미늄 여객선 건조에 대한 경험이 있으며, 연간 3~5척의 여객선을 생산할 수 있는 능력을 보유하고 있습니다. 고객의 다양한 요구에 맞춰 선박을 설계하고 제작하고 있습니다.

2.4 Da Nang Shipbuilding Industry Company

- 위치: 다낭
- 특징: 이 조선소는 다양한 유형의 선박을 건조할 수 있으며, 알루미늄 여객선도 포함됩니다. 해양 관광 산업의 발전에 따라 이 조선소도 여객선 건조를 강화하고 있는 추세입니다.

3. 기술 발전 및 혁신

- 현대화된 생산 시설: 베트남의 조선소들은 최신 자동화 기술과 CNC 기계를 도입하여 알루미늄 여객선의 생산성을 높이고 있습니다.
- 환경 친화적 설계: 알루미늄 여객선은 경량화 및 내구성이 뛰어나며, 연료 효율성을 고려한 친환경 설계가 이루어지고 있습니다. 이는 해양 환경 보호와 관련된 규제를 준수하는 데 기여합니다.
- 해양 관광 산업과의 연계: 베트남의 해양 관광 산업이 발전함에 따라, 조선소들은 수요에 맞춘 여객선 건조에 집중하고 있으며, 이는 국내외 관광 수요를 충족시키는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

결론

베트남의 알루미늄 여객선 건조 현황은 긍정적인 성장세를 보이고 있으며, 주요 조선소들은 최신 기술을 도입하여 생산성을 높이고 있습니다. 알루미늄 여객선의 특성은 해양 관광 산업의 발전과 맞물려 더욱 많은 수요를 창출하고 있으며, 조선소들은 이 기회를 통해 경쟁력을 강화하고 있습니다.

자.베트남의 알루미늄 여객선 건조 현황

1. 알루미늄 여객선 건조 현황

1.1. 수요 추세

- 관광 산업의 성장: 베트남은 아름다운 해변과 다양한 관광 자원을 보유하고 있어 해양 관광이 급속히 성장하고 있습니다. 이로 인해 해양 운송 및 관광을 위한 여객선에 대한 수요가 증가하고 있습니다.
- 알루미늄의 장점: 알루미늄 여객선은 경량화로 인해 속도와 연료 효율성이 뛰어나며, 부식에 강해 해양 환경에서의 내구성이 높습니다. 이러한 특성 덕분에 선주와 운영자들에게 매력적인 선택이 되고 있습니다.

1.2. 건조량과 생산 능력

- 건조량: 최근 몇 년 동안 베트남의 조선소에서 알루미늄 여객선 건조량이 증가하고 있으며, 연평균 5~10척이 건조되는 것으로 추정됩니다. 이는 조선소의 기술 발전과 생산 능력에 따라 달라질 수 있습니다.
- 생산 능력: 각 조선소는 알루미늄 여객선 건조에 필요한 최신 장비와 기술을 도입하여 생산 능력을 높이고 있으며, 연간 수척의 여객선을 효율적으로 건조할 수 있는 시스템을 갖추고 있습니다.

2. 주요 조선소

2.1. Hai Phong Shipbuilding Industry Corporation

- 위치: 하이퐁
- 특징: 베트남에서 가장 큰 조선소 중 하나로, 다양한 유형의 선박을 건조합니다. 알루미늄 여객선 분야에서도 뛰어난 기술력을 보유하고 있으며, 최신 자동화 용접 기술과 CNC 가공 장비를 사용하여 생산성을 높이고 있습니다.

2.2. Song Hau Shipbuilding Industry Company)

- 위치: 메콩 델타 지역
- 특징: 이 조선소는 해양 구조물 및 여객선 건조에 주력하고 있으며, 알루미늄 여객선의 건조 경험이 풍부합니다. 현대적인 생산 시설과 기술을 갖추고 있으며, 고객의 요구에 맞춘 맞춤형 설계를 제공합니다.

2.3. 부이비엔 조선소 (Bac Ninh Shipbuilding Industry Corporation)

- 위치: 북부 베트남
- 특징: 이 조선소는 알루미늄 여객선 건조를 전문으로 하며, 연간 3~5척의 여객선을 생산할 수 있는 능력을 보유하고 있습니다. 특히 해양 관광 산업의 발전에 따라 여객선 건조에 집중하고 있습니다.

2.4. Da Nang Shipbuilding Industry Company

- 위치: 다낭
- 특징: 다양한 선박을 건조할 수 있는 능력을 갖춘 이 조선소는 알루미늄 여객선의 생산도 강화하고 있습니다. 해양 관광이 활발한 지역에 위치해 있어, 여객선 건조에 대한 수요가 높습니다.

3. 기술 발전 및 혁신

3.1. 자동화 및 로봇 기술

- **용접 자동화:** 조선소에서는 로봇을 활용한 용접 시스템을 도입하여 작업의

정밀성을 높이고, 생산 속도를 향상시키고 있습니다. 이는 알루미늄 여객선의 복잡한 구조에도 적용 가능합니다.

- **CNC 기계:** 정밀 가공을 위한 CNC 기계를 사용하여 알루미늄 부품의 정확한 가공을 보장하고 있습니다. 이는 생산 품질을 높이고, 공정 시간을 단축시키는 데 기여합니다.

3.2. 환경 친화적 설계

- **재활용 가능한 재료:** 알루미늄은 재활용이 용이하여 환경 친화적인 재료로 평가받고 있습니다. 이는 지속 가능한 해양 산업 발전에 기여합니다.

- **에너지 효율성:** 알루미늄 여객선의 경량화는 연료 소모를 줄여 온실가스 배출을 감소시키는 데 기여합니다. 이는 국제 해양 환경 규제를 준수하는 데 중요한 요소입니다.

4. 해양 관광 산업과의 연계

- **관광 노선 개발:** 베트남의 해양 관광 산업이 발전함에 따라, 조선소들은 새로운 관광 노선에 맞춘 여객선 건조를 강화하고 있습니다. 이는 고객의 요구에 맞춘 맞춤형 설계를 통해 이루어집니다.
- **해양 안전:** 알루미늄 여객선은 해양 안전성을 높이는 데 기여하며, 해양 구조물 지원 및 긴급 구조 작업에도 적합합니다.

결론

베트남의 알루미늄 여객선 건조 산업은 빠른 성장세를 보이고 있으며, 주요 조선소들은 최신 기술을 도입하여 생산성을 높이고 있습니다. 알루미늄 여객선의 특성은 해양 관광 산업의 발전과 맞물려 더욱 많은 수요를 창출하고 있으며, 조선소들은 이 기회를 통해 경쟁력을 강화하고 있습니다. 지속적인 기술 발전과 혁신은 베트남의 알루미늄 여객선 건조 산업의 미래를 더욱 밝게 만들고 있습니다.

자. 베트남 친환경선박의 동향

베트남의 친환경 선박 동향은 지속 가능한 해양 산업을 구축하고 환경 보호를 위한 노력을 반영하고 있습니다. 다음은 베트남의 친환경 선박 관련 주요 동향을 정리한 내용입니다.

1. 정책 및 규제

- **정부의 지원:** 베트남 정부는 해양 환경 보호와 지속 가능한 개발을 위한 정책을 추진하고 있으며, 친환경 선박 개발을 장려하기 위한 다양한 지원 프로그램과 인센티브를 제공하고 있습니다.
- **국제 규제 준수:** IMO(International Maritime Organization)의 환경 규제를 준수하기 위해, 베트남은 친환경 선박 기술 개발에 집중하고 있습니다. 이는 온실가스 배출 감소 및 수질 오염 방지를 목표로 하고 있습니다.

2. 친환경 기술 개발

- **전기 추진 시스템:** 전기 및 하이브리드 추진 시스템을 도입하여 화석 연료 사용을 줄이고, 온실가스 배출을 최소화하기 위한 노력이 진행되고 있습니다. 이러한 시스템은 특히 여객선 및 고속정에서 활용되고 있습니다.
- **재생 가능 에너지:** 태양광 패널과 같은 재생 가능 에너지원의 사용이 증가하고 있으며, 이를 통해 선박의 전력 소비를 줄이고 있습니다. 이 기술은 해양 구조물과 지원 선박에도 적용됩니다.

3. 정부주도의 친환경 연료선박 개발 연구

- **LNG 연료선박:** 국제적 추세로 액화천연가스(LNG)를 연료로 사용하는 친환경 선박이 증가하고 있습니다. LNG는 기존의 디젤 연료보다 청정하며, 베트남 정부는 온실가스 감축사업을 위하여 정부조선소에 연구과제 제안 .
- **바이오 연료선박:** 바이오 연료 사용이 가능한 선박개발, 이는 재생 가능한 자원에서 생산된 연료로서 탄소감소에 기대하고 있습니다

4. 건조 및 설계 혁신

- **경량화 및 고효율 설계:** 조선소들은 알루미늄 및 복합재료를 활용하여 선박의 경량화를 추진하고 있으며, 이는 연료 효율성을 높이고 배기가스를 줄이는 데 기여합니다.
- **수조 테스트 및 시뮬레이션:** 최신 기술을 활용한 수조 테스트 및 시뮬레이션을 통해 선박의 성능을 최적화하고, 에너지 소비를 최소화하는 설계를 진행하고 있습니다.

5. 해양 생태계 보호

- **오염 방지 시스템:** 선박에서 발생할 수 있는 오염을 방지하기 위한 다양한 시스템이 도입되고 있습니다. 예를 들어, 폐수 처리 시스템과 오일 분리기 등이 설치되어 해양 환경 보호에 기여하고 있습니다.
- **친환경 도장 기술:** 저유해성 및 무독성 도료를 사용하여 해양 생태계에 미치는 영향을 최소화하는 기술이 적용되고 있습니다.

6. 국제 협력

- **기술 이전 및 협력:** 베트남의 조선소와 해외 기업 간의 파트너십을 통해 친환경 선박 기술의 개발 및 이전이 활발히 이루어지고 있습니다. 이러한 협력은 베트남의 기술력을 향상시키고, 국제 시장에서의 경쟁력을 높이는 데 기여하고 있습니다.

결론

베트남은 친환경 선박 개발에 대한 적극적인 노력을 기울이고 있으며, 정부의 정책 지원과 조선소의 기술 발전을 통해 지속 가능한 해양 산업을 구축하고 있습니다. 이러한 동향은 국제 환경 규제의 준수와 함께 해양 생태계 보호에 기여하며, 친환경 선박의 수요 증가에 대응하고 있습니다. 앞으로도 베트남의 친환경 선박 산업은 지속적으로 성장할 것으로 기대됩니다.

차. 베트남의 친환경 선박 산업에 대한 최근 동향

베트남의 친환경 선박 산업은 환경 보호와 지속 가능한 발전을 목표로 적극적으로 변화하고 있습니다. 최근 동향을 다음과 같이 정리할 수 있습니다.

1. 정책 및 규제 강화-

- **정부 정책:** 베트남 정부는 친환경 선박 개발을 촉진하기 위해 다양한 정책과 규제를 마련하고 있습니다. 특히, IMO(International Maritime Organization)의 환경 규제를 준수하기 위한 방향으로 정책을 설정하고 있습니다.
- **재정 지원:** 친환경 선박 및 기술 개발에 대한 재정적 지원과 인센티브를 제공하여 조선소 및 기업들이 지속 가능한 기술을 도입할 수 있도록 유도하고 있습니다.

2. 친환경 연료 사용 확대

- **LNG 및 바이오 연료:** 액화천연가스(LNG)와 바이오 연료 사용이 증가하고 있으며, 이는 기존의 화석 연료보다 환경에 미치는 부정적인 영향을 줄이는데 기여하고 있습니다. 이러한 연료는 온실가스 배출을 줄이고, 해양 오염을 최소화하는 데 도움을 줍니다.
- **전기 추진 시스템:** 전기 및 하이브리드 추진 시스템의 도입이 늘어나고 있으며, 이는 해양 운송의 탄소 발자국을 줄이는 데 기여하고 있습니다.

3. 기술 혁신 및 개발

- **자동화 및 디지털화:** 조선소에서는 최신 자동화 기술과 디지털 설계 도구를 활용하여 생산 효율성을 높이고 있으며, 친환경 선박의 설계와 생산 과정에서의 에너지 소모를 줄이고 있습니다.
- **신소재 및 경량화:** 알루미늄, 복합재료 등 경량화된 신소재를 활용하여 선박의 전체 중량을 줄이고, 연료 효율성을 높이는 기술이 적용되고 있습니다.

4. 해양 생태계 보호 및 지속 가능성

- **오염 방지 기술:** 선박에서 발생할 수 있는 오염을 방지하기 위한 다양한 시스템이 도입되고 있습니다. 예를 들어, 폐수 처리 및 오일 분리기와 같은 시스템이 설치되어 해양 환경 보호에 기여하고 있습니다.
- **친환경 도장 및 코팅 기술:** 저유해성 및 무독성 도료를 사용하여 해양 생태계에 미치는 영향을 최소화하는 기술이 적용되고 있습니다.

5. 국제 협력 및 기술 이전

- **해외 파트너십:** 베트남의 조선소와 해외 기업 간의 협력과 기술 이전이 활발히 이루어지고 있습니다. 이를 통해 최신 친환경 기술이 도입되고 있으며, 베트남의 기술력 향상에 기여하고 있습니다.
- **연구 및 개발:** 국내외 연구 기관과의 협력을 통해 친환경 선박 기술 및 혁신적인 솔루션 개발에 박차를 가하고 있습니다.

6. 친환경 인증 및 표준화

- **인증 프로그램:** 친환경 선박에 대한 인증 프로그램이 마련되어, 환경 성능을 평가하고 지속 가능한 운영을 보장하는 데 기여하고 있습니다. 이는 선주와 조선소들이 환경 친화적인 선박을 건조하도록 유도합니다.
- **표준화 노력:** 국제 기준에 부합하는 친환경 선박 설계와 건조를 위한 표준화 작업이 진행되고 있습니다.

결론

베트남의 친환경 선박 산업은 정부의 정책 지원과 기술 혁신을 통해 빠르게 발전하고 있으며, 지속 가능한 해양 산업 구축을 위한 노력이 계속되고 있습니다. 이러한 동향은 국제 환경 규제 준수와 해양 생태계 보호에 기여하며, 베트남의 해양 산업의 미래를 더욱 밝게 만들어 주고 있습니다. 앞으로도 친환경 기술과 혁신이 지속적으로 발전할 것으로 기대됩니다.

[베트남 친환경 선박기술 개발에있어 가장 큰 도전과제]

친환경 선박 기술 개발에 있어 가장 큰 도전 과제는 여러 측면에서 존재하며, 주요 과제를 다음과 같이 정리할 수 있습니다.

1. 기술 개발 비용

- **높은 초기 투자:** 친환경 선박 기술, 특히 전기 추진 시스템이나 고급 연료 기술은 초기 투자 비용이 매우 높습니다. 많은 조선소나 선주들이 이러한 비용을 부담하기 어려워하는 경우가 많습니다.
- **비용 대비 효과:** 새로운 기술이 기존의 기술보다 장기적으로 얼마나 효과적이지를 입증하는 것이 중요하지만, 이에 대한 명확한 데이터와 사례가 부족할 수 있습니다.

2. 기술의 상용화

- **상용화의 어려움:** 새로운 친환경 기술이 시장에서 널리 사용되기 위해서는 안정성과 효율성이 입증되어야 합니다. 그러나 초기 단계에서는 이러한 기술이 상용화되기까지 시간이 걸릴 수 있습니다.
- **인프라 부족:** 친환경 연료를 사용하기 위한 인프라, 예를 들어 LNG 충전소나 전기 충전소 등이 부족한 경우가 많습니다. 이는 친환경 선박의 도입을 저해하는 요인이 됩니다.

3. 규제 및 표준화

- **복잡한 규제 환경:** 각국의 해양 규제와 환경 규제가 상이하여, 친환경 기술 개발 및 적용에 있어 복잡한 규제 환경이 존재합니다. 이는 조선소들이 기술을 개발하는 데 장애가 될 수 있습니다.
- **표준화 부족:** 친환경 선박 기술에 대한 국제적인 표준화가 부족하여, 기술의 적용과 인증 과정에서 어려움이 발생할 수 있습니다.

4. 기술의 신뢰성

- **안전성 우려:** 새로운 친환경 기술, 예를 들어 전기 추진 시스템이나 배터리 시스템에 대한 안전성 우려가 존재합니다. 이는 선주들이 이러한 기술을 도입하는 데 주저하게 만드는 요인이 될 수 있습니다.
- **성능 신뢰성:** 친환경 기술이 기존 기술과 비교하여 성능이 뛰어나다는 것을 입증하는 것이 필요합니다. 하지만 초기 단계에서는 이러한 성능이 불확실할 수 있습니다.

5. 공급망 및 원자재 문제

- **재료 조달의 어려움:** 친환경 선박 기술에 사용되는 특정 재료(예: 고성능 배터리, 연료 전지 등)의 생산 및 조달이 어려울 수 있습니다. 이러한 자재들이 부족해질 경우 기술 개발이 지연될 수 있습니다.
- **공급망 불안정성:** 글로벌 공급망의 불안정성은 친환경 선박 기술 개발에 영향을 미칠 수 있습니다. 특히, 팬데믹 과 같은 상황에서는 공급망이 **disrupted** 될 수 있습니다.

6. 사회적 인식 및 수용성

- **선주 및 소비자의 인식:** 친환경 선박 기술에 대한 인식이 부족한 경우, 선주와 소비자들이 이러한 기술을 수용하는 데 장애가 될 수 있습니다. 기술에 대한 교육과 홍보가 필요합니다.
- **시장 수요:** 친환경 선박에 대한 수요가 낮을 경우, 조선소들이 이러한 기술에 투자하기 어려워질 수 있습니다. 이는 기술 개발의 지속 가능성에 큰 영향을 미칠 것으로 예상합니다

결론

베트남 친환경 선박 기술 개발은 환경 보호와 지속 가능한 해양 산업 구축을 위한 중요한 과정이지만, 위와 같은 여러 도전 과제가 존재합니다. 이러한 도전 과제를 극복하기 위해서는 정부의 정책 지원, 기술 혁신, 산업 간 협력, 그리고 공공의 인식 변화가 필요합니다. 지속적인 연구와 투자, 국제적인 협력이 이루어질 때 친환경 선박 기술은 더욱 발전할 수 있을 것입니다.

차,베트남조선 친환경선박 건조계획과 과제

베트남 조선업의 친환경 선박 건조 실적과 과제를 다음과 같이 정리할 수 있습니다.

1. 베트남 조선업의 친환경 선박건조계획

1.1. 건조 계획

- **증가하는 친환경 선박 건조량:** 최근 몇 년간 베트남의 조선소에서 친환경 선박의 건조가 증가하고 있습니다. **2022년과 2023년에는** 친환경추진 선박과 하이브리드 선박의 건조에대한 연구과제로 해외투자 협력을 기대하며 이러한 선박들은 연료 효율성과 국제친환경 미칠**CO2**감축영향으로 국가적사업추진
- **주요 조선소의 성과:**
 - **하이퐁 조선소:** 이 조선소는 주로 상선과 여객선을 건조하며, 최근에는 LNG 연료를 사용하는 선박의 기술교육과 신조대비 해외기술자 파견 교육중이며 하이퐁 조선소는 최신 기술을 도입하여 생산성을 높이고 있습니다.
 - **다낭 조선소:** 다낭 지역에서 운영되는 이 조선소는 전기 및 하이브리드 선박의 생산에 주력하고 있으며, 지속 가능한 해양 운송을 위한 다양한 프로젝트를 진행하고 있습니다.
- **국제 인증 획득:** 베트남의 여러 조선소는 국제 해양 기구(IMO) 및 다양한 인증 기관으로부터 친환경 선박에 대한 인증을 획득하여, 국제 시장에서의 신뢰성을 높이고 있습니다. 이러한 인증은 선주들이 친환경 선박을 선택하는 데 중요한 요소로 작용하고 있습니다.

1.2. 주요 연구 프로젝트

- **LNG 연료 선박 프로젝트:** 베트남의 조선소에서는 여러 **LNG** 추진 선박 연구 프로젝트를 추진하고 있습니다. 이는 국제 해운 시장에서의 경쟁력 강화를 위한 전략으로, 환경 규제 준수를 목표로 준비.
- **전기 및 하이브리드 선박:** 조선소들은 전기 배터리와 하이브리드 시스템을 결합한 선박을 개발하여, 연료 소비를 줄이고 배기가스를 최소화하고 있습니다. 이러한 기술은 특히 도시 내 해양 운송 서비스에서 인기를 얻고 있습니다.

2. 베트남 조선업의 친환경 선박 건조 과제

2.1. 기술 개발 및 인프라 부족

- **기술력 부족:** 베트남의 조선업체들은 친환경 선박 기술에 대한 경험이 상대적으로 짧습니다. 고급 기술 개발이 필요하며, 이로 인해 선박의 성능 및 안정성을 높이는 데 어려움을 겪고 있습니다. 기술 인력을 양성하는 데도 추가적인 시간이 소요됩니다.
- **인프라 부족:** LNG 연료 공급소 및 전기 충전 인프라가 부족하여 친환경 선박의 운영에 어려움이 있습니다. 이러한 인프라가 마련되지 않으면 친환경 선박의 도입이 지연될 수 있습니다.

2.2. 비용 문제

- **높은 초기 투자 비용:** 친환경 선박의 개발과 건조에는 높은 초기 투자 비용이 소요됩니다. 조선소와 선주들이 이러한 비용을 부담하기 어려워, 기술 도입이 지체되고 있습니다. 특히 중소형 조선소의 경우 이러한 비용이 큰 부담으로 작용할 수 있습니다.
- **비용 대비 효과 불확실성:** 친환경 선박의 운영 비용이 기존 선박에 비해 얼마나 절감될 수 있는지에 대한 불확실성이 존재합니다. 특히 초기 투자 비용을 회수하기 위한 기간이 길어질 수 있어, 선주들이 친환경 선박 도입에 주저할 수 있습니다.

2.3. 규제 및 표준화

- **복잡한 규제 환경:** 각국의 해양 규제와 환경 규제가 상이하여, 베트남 조선소가 국제 시장에서 경쟁하기 위한 규제 준수에 어려움을 겪고 있습니다. 이는 특히 새로운 기술이 도입될 경우 더 복잡해질 수 있습니다.
- **표준화 부족:** 친환경 선박 기술에 대한 국제적인 표준화가 부족하여, 기술의 적용과 인증 과정에서 어려움이 발생할 수 있습니다. 조선소들이 다양한 규제를 따르기 위해 추가적인 노력이 필요합니다.

2.4. 시장 수요 및 인식

- **수요 변동성:** 친환경 선박에 대한 시장 수요가 변동성이 있어 조선소들이 지속적으로 투자하기 어려운 상황이 발생할 수 있습니다. 이는 특히 경제 상황에 따른 해운 시장의 변화에 민감합니다.

-**사회적 인식 부족:** 친환경 선박의 필요성에 대한 인식이 부족할 경우, 선주들이 이러한 기술 도입을 주저할 수 있습니다. 이를 위해서는 교육과 홍보가 필요하며, 업계 전반에 걸쳐 친환경 기술의 중요성을 인식시키는 노력이 필요합니다.

결론 (結論)

베트남의 조선업은 친환경 선박 건조에서 긍정적인 성과를 내고 있지만, 여러 도전 과제가 존재합니다. 정부의 정책 지원, 기술 혁신, 인프라 개발, 그리고 업계 간 협력이 필요합니다. 이러한 노력이 이루어질 때 베트남의 친환경 선박 산업은 더욱 발전할 수 있을 것입니다. 지속 가능한 해양 산업 구축을 위한 베트남의 노력은 앞으로도 계속될 것으로 기대됩니다.

[베트남의 조선업체들은 어떤 기술 혁신]

베트남의 조선업체들은 경쟁력을 높이고 지속 가능한 해양 산업을 구축하기 위해 다양한 기술 혁신을 추구하고 있습니다. 다음은 주요 기술 혁신 분야입니다.

1. 친환경 선박 기술

- **LNG 및 바이오 연료 선박:** 베트남 조선업체들은 액화천연가스(LNG) 및 바이오 연료를 사용하는 선박의 개발에 집중하고 있습니다. 이는 온실가스 배출을 줄이고 국제 해양 규제를 준수하기 위한 전략입니다.
- **전기 및 하이브리드 추진 시스템:** 전기 배터리와 하이브리드 시스템을 도입하여 연료 소비를 줄이는 기술을 개발하고 있습니다. 이러한 시스템은 특히 여객선 및 고속정에서 활용되고 있습니다.

2. 디지털화 및 자동화

- **스마트 조선소:** IoT(사물인터넷) 기술과 빅데이터를 활용하여 조선소의 생산성을 높이고, 데이터 기반의 의사결정을 지원하는 스마트 조선소를 구축하고 있습니다. 이는 생산성과 효율성을 극대화하는 데 기여합니다.
- **자동화 기술:** 로봇 기술 및 자동화 시스템을 도입하여 조선 과정의 비효율성을 줄이고 인력 비용을 절감하는 노력이 이루어지고 있습니다.

3. 고급 소재 및 경량화 기술

- **신소재 연구:** 알루미늄, 복합재료 등 경량화 된 신소재를 활용하여 선박의 중량을 줄이고 연료 효율성을 높이는 기술 개발이 이루어지고 있습니다. 이는 선박의 성능을 개선하고 운영 비용을 줄이는 데 기여합니다.
- **내구성 및 안전성 향상:** 고급 소재를 사용하여 선박의 내구성과 안전성을 높이며, 해양 환경에서의 성능을 극대화하고 있습니다.

4. 모듈화 설계

- **모듈화 기술:** 조선 과정에서의 효율성을 높이기 위해 모듈화 설계를 도입하고 있습니다. 이는 부품을 사전에 제작하여 조립하는 방식으로, 생산 시간을 단축하고 비용을 절감하는 데 효과적입니다.

5. 에너지 효율성 기술

- **선박 최적화 소프트웨어:** 선박의 에너지 효율성을 극대화하기 위한 소프트웨어 솔루션이 개발되고 있습니다. 이는 항해 경로 최적화, 연료 소비 분석 등을 통해 운영 비용을 절감할 수 있도록 지원합니다.
- **전력 관리 시스템:** 선박 내 전력 관리 시스템을 통해 에너지 소비를 효율적으로 관리하고, 불필요한 에너지 낭비를 줄이는 기술이 도입되고 있습니다.

6. 재료 및 구조 혁신

- **친환경 도료 및 코팅:** 해양 생태계에 미치는 영향을 줄이기 위해 저유해성 및 무독성 도료를 사용하는 기술이 개발되고 있습니다. 이는 선박의 유지보수 비용을 줄이는 데도 기여합니다.

7. 연구 및 개발 협력

- **산학 협력:** 베트남의 조선업체들은 대학 및 연구기관과의 협력을 통해 최신 기술 개발을 추진하고 있습니다. 이러한 협력을 통해 기술 혁신을 가속화하고, 글로벌 시장에서의 경쟁력을 높이고 있습니다.

결론

베트남의 조선업체들은 친환경 선박 기술, 디지털화, 자동화, 고급 소재 및 경량화 기술 등을 포함한 다양한 기술 혁신을 추구하고 있습니다. 이러한 노력은 지속 가능한 해양 산업을 구축하고 국제 시장에서의 경쟁력을 강화하는 데 기여하고 있습니다. 앞으로도 이러한 기술 혁신은 베트남 조선업의 발전에 큰 역할을 할 것으로 기대됩니다.

[하이퐁 189 조선소 건조 실적과 최근동향]

하이퐁(Haiphong) Z189 조선소는 베트남의 주요 조선소 중 하나로, 다양한 선박을 건조하는 데 중점을 두고 있습니다. 이 조선소의 건조 실적과 최근 동향을 살펴보겠습니다.

1. 하이퐁 Z189 조선소의 건조 실적

1.1. 건조 실적

- **선박 종류:** 하이퐁 Z189 조선소는 상선, 화물선, 여객선 등 다양한 종류의 선박을 건조하고 있습니다. 특히, 최근 몇 년 간 친환경 선박의 건조량이 증가하고 있습니다.
- **친환경 선박:** LNG 추진선 및 하이브리드 선박의 건조 실적이 두드러지며, 이는 베트남의 친환경 해양 산업 발전을 위한 노력의 일환입니다.
- **국제 인증:** 조선소는 국제 해양 기구(IMO) 및 기타 인증 기관으로부터 인증을 받아, 국제 시장에서의 신뢰성을 높이고 있습니다.

1.2. 주요 프로젝트

- **LNG 연료 선박:** 하이퐁Z189 조선소에서는 LNG 연료를 사용하는 선박 건조

시범 프로젝트가 진행 중이며, 이는 환경 규제를 준수하고 지속 가능한 해양 운송을 위한 정부전략의 일환입니다.

- **전기 및 하이브리드 선박:** 전기 및 하이브리드 추진 시스템을 도입한 선박의 개발이 이루어지고 있으며, 이는 에너지 효율성을 높이는 데 기여하고 있습니다.

2. 최근 동향

2.1. 기술 혁신

- **친환경 기술 도입:** 하이퐁 189 조선소는 친환경 기술을 적극적으로 도입하여, 선박의 에너지 효율성을 높이고 배기가스 배출을 줄이기 위한 노력을 하고 있습니다.

- **스마트 조선소로의 전환:** IoT 및 데이터 분석 기술을 활용하여 조선소의 생산성을 높이고, 운영 효율성을 극대화하는 스마트 조선소로의 전환이 진행되고 있습니다.

2.2. 국제 협력

- **글로벌 파트너십:** 하이퐁 Z189 조선소는 해외 조선소 및 해운사와의 협력을 통해 기술 이전 및 공동 프로젝트를 진행하고 있습니다. 이러한 협력은 국제 시장에서의 경쟁력을 높이는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

2.3. 시장 대응

- **수요 변화 대응:** 친환경 선박에 대한 수요가 증가함에 따라, 하이퐁 189 조선소는 시장의 변화에 능동적으로 대응하고 있습니다. 고객의 요구를 반영한 맞춤형 선박 건조에 집중하고 있습니다.

- **정부 정책 수혜:** 베트남 정부의 친환경 정책과 지원을 통해 조선소가 더욱 발전할 수 있는 기반이 마련되고 있습니다.

3. 결 론

하이퐁 189조선소는 다양한 선박을 건조하며, 최근 친환경 기술 및 스마트 조선소로의 전환에 중점을 두고 있습니다. 이러한 노력은 베트남 조선업의 발전과 지속 가능한 해양 산업 구축에 기여하고 있으며, 앞으로도 국제 시장에서의 경쟁력을 강화하는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대됩니다.

[베트남투자 투자조선소 건조실적과 동향]

베트남의 DAMEN 조선소는 네덜란드의 DAMEN 그룹이 운영하는 조선소로, 다양한 선박을 건조하고 있습니다. 이 조선소는 베트남 내에서 조선업 발전에 기여하고 있으며, 최근 동향과 건조 실적을 살펴보겠습니다.

1. DAMEN 조선소의 건조 실적

1.1. 건조 실적

- **선박 종류:** DAMEN 조선소는 상선, 해양 지원선, 여객선, 그리고 군용 선박 등 다양한 종류의 선박을 건조하고 있습니다. 특히, 해양 지원선 및 특수 목적 선박의 건조에 주력하고 있습니다.
- **친환경 선박:** 최근에는 친환경 기술을 적용한 선박의 비율이 증가하고 있으며, 이는 환경 규제를 준수하고 지속 가능한 해양 산업을 위한 전략의 일환입니다.
- **프로젝트 사례:** DAMEN 조선소는 여러 해양 지원선 프로젝트를 성공적으로 완료하였으며, 이는 해양 산업 및 해양 탐사 분야에서의 경쟁력을 높이는 데 기여하고 있습니다.

1.2. 주요 성과

- **국제 인증:** DAMEN 조선소는 IMO(International Maritime Organization) 및 다양한 국제 인증 기관으로부터 인증을 받아, 국제 시장에서의 신뢰성을 확보하고 있습니다.
- **고객 기반 확대:** 다양한 국가의 고객과 협력하여 글로벌 시장에서의 입지를 강화하고 있습니다.

2. 최근 동향

2.1. 기술 혁신

- **친환경 기술 개발:** DAMEN 조선소는 배기가스를 줄이고 연료 효율성을 높이기 위한 친환경 기술을 개발하고 있습니다. 이는 LNG 연료 및 전기 추진 시스템을 포함합니다.
- **디지털화 및 자동화:** 조선소의 운영 효율성을 높이기 위해 IoT, 빅데이터 분석, 그리고 자동화 시스템을 도입하고 있습니다. 이러한 기술은 생산성을 극대화하고, 품질을 향상시킵니다.

2.2. 시장 대응

- **수요 변화에 대한 적응:** 해양 산업에서의 수요 변화에 능동적으로 대응하고 있으며, 맞춤형 선박 건조에 집중하고 있습니다. 이는 고객의 요구에 부응하기 위한 전략입니다.
- **정부 정책 활용:** 베트남 정부의 친환경 및 산업 발전 정책에 발맞추어 조선소의 운영 전략을 조정하고 있습니다. 이를 통해 정부의 지원을 받으며 성장할 수 있는 기반을 마련하고 있습니다.

2.3. 국제 협력 강화

- **글로벌 파트너십:** DAMEN 조선소는 국제적으로 다양한 조선소 및 해운사와 협력을 통해 기술 이전 및 공동 프로젝트를 추진하고 있습니다. 이러한 협력관계는 기술 혁신과 경쟁력 강화를 지원합니다.

3. 결 론

베트남의 DAMEN 조선소는 다양한 선박을 건조하며, 최근 친환경 기술과 디지털화를 통한 혁신에 주력하고 있습니다. 이러한 노력은 베트남 조선업의 발전과 지속 가능한 해양 산업 구축에 기여하고 있으며, 앞으로도 국제 시장에서의 경쟁력을 강화하는 데 중요한 역할을 할 것으로 기대됩니다.

베트남의 DAMEN 조선소에 대해 보다 자세히 설명하겠습니다. DAMEN 조선소는 네덜란드의 DAMEN Group에 속하며, 베트남 내에서 주요 조선소 중 하나로 자리 잡고 있습니다. 이 조선소의 건조 실적과 최근 동향을 구체적으로 살펴보겠습니다.

[Damen 베트남에서 건조한 주요 선박 REFERENCE LIST]

1. 해양 지원선

-Damen Stan Tug 시리즈: 다양한 크기와 용도의 견인선, 항만 작업 및 해양 지원 임무에 사용됩니다.

-Damen Fast Crew Supplier (FCS) 시리즈: 해양 플랫폼에 승무원을 신속하게 수송하기 위한 선박.

2. 특수 목적 선박

-Damen Utility Vessel (UV) 시리즈: 다양한 작업을 지원하기 위한 다목적 선박으로, 구조 및 보급 임무에 활용됩니다.

- Damen Multi Cat: 다목적 작업을 위한 지원선, 해양 설치 및 유지 보수 작업에 사용됩니다.

3. 여객선

- Damen Waterbus: 도시 내 수송을 위한 여객선, 특히 도시의 수로를 이용한 교통 수단으로 설계되었습니다.

4. 군용 선박

- Damen Patrol Vessel 시리즈: 해상 경비 및 순찰 임무를 수행하기 위한 군용 선박.

5. 친환경 선박

-Damen LNG 추진선: 액화천연가스를 연료로 사용하는 선박으로, 환경 영향을 최소화하는 데 기여합니다.

6. 플랫폼 지원 선박 (PSV)

- Damen PSV 시리즈: 해양 플랫폼에 필요한 물자 및 인력을 운반하기 위한 선박으로, 탐사 및 개발 프로젝트에 사용됩니다.

결론

Damen 조선소는 베트남에서 다양한 종류의 선박을 성공적으로 건조해 왔으며, 해양 산업의 다양한 요구를 충족시키기 위해 지속적으로 기술 혁신과 품질 개선에 노력하고 있습니다. 이 리스트는 Damen의 베트남 내 건조 이력의 일부를 나타내며, 특정 선박의 모델이나 세부 사항은 Damen의 공식 웹사이트나 보도자료를 통해 확인할 수 있습니다.

[Damen 조선소의 선박들은 어떤 기술 혁신]

조선소는 최신 기술 혁신을 도입하여 다양한 선박을 설계하고 건조하고 있습니다. 이들 기술 혁신은 선박의 성능, 안전성, 에너지 효율성 및 환경 친화성을 향상시키기 위한 것입니다. 다음은 Damen 조선소의 선박에 포함된 주요 기술 혁신입니다.

1. 친환경 기술

- LNG 및 바이오 연료 추진 시스템: Damen은 액화천연가스(LNG) 및 바이오 연료를 사용하는 선박을 개발하여 배기가스를 줄이고 환경에 미치는 영향을 최소화합니다.
- 하이브리드 추진 시스템: 전기와 디젤 엔진을 결합한 하이브리드 시스템을 통해 연료 소비를 줄이고 에너지 효율성을 높입니다.

2. 디지털화 및 자동화

- 스마트 선박 기술: IoT(사물인터넷) 기술을 활용하여 실시간 데이터 수집 및 분석을 통해 선박의 운영 효율성을 극대화합니다. 이 데이터는 선박의 성능 모니터링, 유지 보수 및 예측 분석에 활용됩니다.
- 자동화 시스템: 자동화된 운영 시스템을 통해 선박의 안전성과 효율성을 높이며, 인력의 부담을 줄입니다.

3. 고급 설계 및 엔지니어링

- 최적화된 선체 설계: 수조 실험 및 컴퓨터 시뮬레이션을 통해 수중 저항을 최소화하고 연료 효율성을 극대화하는 선체 설계가 이루어집니다.
- 모듈화 설계: 선박의 부품을 모듈화하여 생산 공정을 단순화하고 조립 시간을 단축합니다. 이는 생산성과 품질을 동시에 향상시킵니다.

4. 에너지 효율성 기술

- 에너지 관리 시스템: 선박 내 에너지 소비를 실시간으로 모니터링하고 최적화하는 시스템을 도입하여 에너지 효율성을 극대화합니다.
- 선박 최적화 소프트웨어: 항해 경로 최적화 및 연료 소비 분석을 통해 운영비용을 절감하는 소프트웨어 솔루션을 제공합니다.

5. 안전성 및 내구성 향상

- 고급 소재 사용: 경량화된 고급 소재를 사용하여 선박의 내구성을 높이고, 구조적 안전성을 강화합니다.
- 안전 시스템: 선박의 안전성을 높이기 위한 다양한 안전 시스템과 기술이 통합되어 있습니다. 이는 비상 상황에서의 대처 능력을 향상시킵니다.

6. 통합 솔루션 제공

- 종합 해양 솔루션: Damen은 단순히 선박을 건조하는 것을 넘어, 고객의 요구에 맞춘 종합 해양 솔루션을 제공합니다. 이는 설계, 건조, 유지 보수 및 운영 지원을 포함합니다.

결론

Damen 조선소는 최신 기술 혁신을 통해 선박의 성능을 높이고, 안전성과 환경 친화성을 향상시키고 있습니다. 이러한 기술들은 해양 산업의 지속 가능한 발전을 지원하며, 고객에게 더 나은 가치를 제공합니다. Damen의 지속적인 연구 및 개발 노력은 조선업계에서의 경쟁력을 강화하는 데 중요한 역할을 하고 있습니다.

[베트남 Austal 조선소 건조실적과 동향]

Austal 조선소는 호주에 본사를 두고 있는 국제적인 조선업체로, 베트남에서도 선박을 건조하고 있습니다. Austal은 고속 페리, 군용 선박, 그리고 다양한 상선 및 특수 목적 선박을 전문적으로 제작합니다. 다음은 베트남에서의 Austal 조선소의 건조 실적과 최근 동향에 대한 정보입니다.

1. 베트남 투자 Austal 조선소의 (VUNGTAU) 건조 실적

1.1. 주요 선박 종류

- 고속 페리

- 고속 카페리: Austal은 해양 관광 산업을 겨냥한 고속 카페리(여객선)를 제작합니다. 이들은 일반적으로 30노트 이상의 속도로 항해할 수 있으며, 해양 환경에서의 효율성을 극대화합니다. 예를 들어, 몇몇 모델은 특수 디자인을 통해 해양 파도에 대한 저항을 최소화하여 연료 소비를 줄이는 데 기여합니다.

- 화물 및 여객 선박: 고속 화물선도 건조하여, 상업적인 물류 및 운송을 지원합니다. 이 선박들은 빠른 운송이 필요한 화물 운송에 적합합니다.

- 군용 선박

- 해군 경비함: Austal은 다양한 해양 경비 및 군사 작전을 지원하기 위한 경비정을 건조합니다. 이들 선박은 고속으로 이동할 수 있으며, 특수 작전 임무를 수행할 수 있도록 설계되었습니다.

- 수송 및 지원 선박: 군용 물자를 운반하는 수송선 및 지원선도 제작하여 군사 작전의 효율성을 높이고 있습니다.

- 다목적 지원선

- 해양 지원선: 해양 산업에서의 다양한 작업을 지원하기 위한 다목적 선박으로, 구조 및 보급 작업에 활용됩니다. 이들 선박은 다양한 환경에서 운영 가능하도록 설계되어 있습니다.

1.2. 건조 실적

- 프로젝트 성과 및 수출: Austal은 베트남에서의 조선 실적을 바탕으로 여러 주요 프로젝트를 성공적으로 완료했습니다. 예를 들어, 여러 대의 고속 페리와 군용 선박을 해외 여러 나라에 수출하였으며, 이는 Austal의 국제적 입지를 강화하는 데 기여하고 있습니다.

- 고객 맞춤형 솔루션: Austal은 고객의 다양한 요구에 맞춘 맞춤형 선박을 제공하여, 고객의 특정 필요에 부응하는 솔루션을 개발하고 있습니다.

2. 최근 동향

2.1. 기술 혁신

- 고급 소재 사용: Austal은 경량화된 알루미늄 합금을 사용하여 선박의 성능을 극대화하고 있습니다. 이러한 소재는 내구성이 뛰어나면서도 경량화되어 연료 효율성을 높이는 데 기여합니다.
- 디지털화 및 자동화: 조선소의 운영을 효율화하기 위해 IoT 및 빅데이터 분석 기술을 도입하고 있습니다. 이는 생산성과 품질 향상 뿐만 아니라, 유지 보수 및 운영 비용 절감에도 기여하고 있습니다.

2.2. 시장 대응

- 수요 변화에 대한 적응: 해양 산업의 변화와 고객의 요구에 능동적으로 대응하고 있으며, 맞춤형 선박 설계 및 제작에 집중하고 있습니다. 이는 신속한 시장 반응을 통해 경쟁력을 유지하는 데 중요한 역할을 합니다.
- 정부 지원 활용: 베트남 정부의 산업 발전 및 해양 안전 정책에 발맞추어 조선소 운영 전략을 조정하고 있으며, 정부의 지원을 통해 성장할 수 있는 기반을 마련하고 있습니다.

2.3. 지속 가능한 해양 산업

- 친환경 기술 개발: Austal은 친환경 선박의 개발에 힘쓰고 있으며, LNG 및 전기 추진 시스템을 도입하여 환경적 영향을 최소화하는 방향으로 나아가고 있습니다. 이는 국제적인 환경 규제에 부합하는 방향으로, 고객의 요구에도 부응합니다.
- 해양 안전 및 보안: 해양 안전을 강화하기 위해 다양한 기술과 시스템을 통합하고 있으며, 이는 비상 상황에 대한 대처 능력을 향상시키고 있습니다.

[결론]

Austal 조선소는 베트남에서 다양한 선박을 성공적으로 건조하고 있으며, 최신 기술 혁신과 친환경 솔루션을 통해 해양 산업의 요구에 부응하고 있습니다. 이러한 노력은 베트남 조선업의 발전과 국제 시장에서의 경쟁력 강화를 지원하고 있으며, Austal은 앞으로도 지속 가능하고 혁신적인 해양 솔루션을 제공하기 위해 노력할 것입니다.

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 이종과세방지협정과 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 위에** 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 **추론폰(Chumphon), 라농(Ranong), 수랏타니(Surat Thani),**
낙혼시탐마랏(Nakhon Si Thammarat) 4 개 주를 아우르는

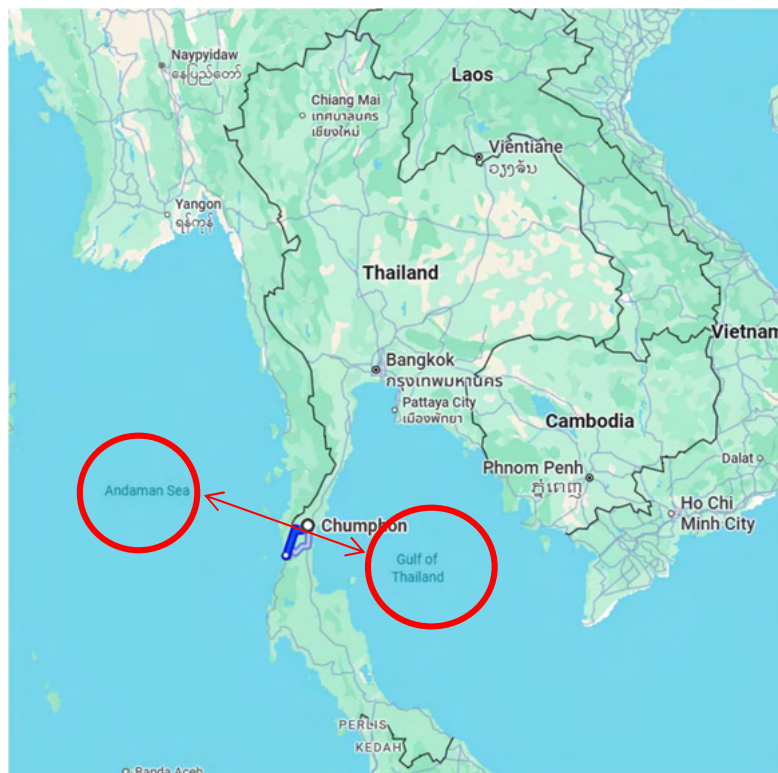
특별경제회랑(SEZ)으로 교역 및 물류 허브로 개발 중

- 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 부족**함을 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, 사타히프 해군기지
 - 제 2 사령부: 태국만 남부
 - 송클라 해군기지
 - 제 3 사령부: 안다만해
 - 본부 푸켓에 위치, 푸켓, 꼬라비, 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 수치**를 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 체결**하는데에 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 어필**한 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 관심을 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 기류에 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

■ 2025년 베트남 해운산업 및 거시환경

1. 산업 배경

○ 전략적 위치 및 인프라

베트남은 남중국해(South China Sea), 태국만(Gulf of Thailand), 톤킹만(Gulf of Tonkin) 등에 접한 긴 해안선과 여러 국제항만을 갖고 있습니다.

항만 인프라 측면에서, 베트남에는 약 286개 항구(port)가 있으며, 총 부두 길이가 96km 이상이라는 언급이 있습니다.

주요 컨테이너·국제항만 도시로 북부의 Hai Phong, 중부의 Da Nang, 남부의 Ho Chi Minh City 등이 거론됩니다.

○ 산업 구조 및 과제

베트남의 해운선단(shipping fleet)은 상대적으로 소형선 중심이며, 대형 컨테이너선 확보가 제한돼 있다는 지적이 있습니다. 예컨대 컨테이너선만으로 보면 베트남 컨테이너선사들이 보유한 선박 수가 48척, 용량이 약 39,519 TEU에 불과하다는 보고가 있습니다.

국내 선사가 운송하는 화물 비중이 낮고, 외국 선사에 의존하는 부분이 크다는 언급도 있습니다.

항만 및 물류 인프라의 병목현상(congestion), 구형 선박·저용량 선박 중심의 구조, 법제도 및 투자 접근성 제약 등이 과제로 지적됩니다.

○ 정책 및 발전 방향

정부 및 관련 기관들은 항만 인프라 확충, 심해(Deep-water)항만 개발, 선단 현대화 등을 추진 중입니다. 예컨대 항만처리량(cargo throughput)을 2030년까지 현재 대비 크게 확대한다는 언급이 있습니다.

물류망의 디지털화, 물류 플랫폼 도입, 항만 운영 효율화 등이 물류 및 해운 산업 전반에 걸쳐 트렌드로 떠오르고 있습니다.

2. 시장 규모 및 주요 지표

○ 항만 및 해운처리량

2024년 기준으로 베트남 항만 시스템을 통해 처리된 화물량은 약 8억 6440만톤(864.4 million tonnes)으로, 전년 대비 약 14% 증가했습니다.

같은 기간 컨테이너 처리량(container throughput)은 약 990 만 TEU(29.9 million TEUs)로 전년 대비 약 21% 증가했습니다.

항만 산업 내 주요 기업들이 시장점유율을 높여가고 있으며, 컨테이너 처리시장(container throughput market)에서 상위사 4개사가 시장의 상당 부분을 차지하고 있습니다.

○ 물류·운송 시장 규모

물류(freight & logistics) 전체 시장 규모로는, 한 보고서에서 2025년 베트남 물류시장 규모를 약 미국 달러 520억6천만달러(USD 52.06 billion)로 추정하고, 2030년에는 약 USD 71.88 billion까지 성장할 것으로 예측했습니다 (연평균성장률 약 6.67%).

물류시장 내 해상 및 내수 수로(freight forwarding sea & inland waterways) 운송이 2024년 기준 약 76.38%의 점유율을 차지했다는 보고도 있습니다.

컨테이너 시장(container market) 측면에서는, 베트남 컨테이너 시장 규모가 2024년 약 USD 47.6 million이며, 2033년까지 약 USD 67.4 million으로 연평균 약 3.94% 성장할 것으로 보고되어 있습니다.

○ 성장 전망 및 투자 규모

항만 인프라 및 해운 운송능력 확충을 위해 향후 투자 계획이 존재하며, 물류시장 발전과 연계한 구조개선이 예상됩니다. 예컨대 항만처리량(capacity) 확대 목표로 "664.6 million 톤 → 1.4-1.8 billion 톤(by 2030)"이라는 수치가 거론되어 있습니다.

물류 인프라 확장, 도로·철도와의 연계(multimodal) 개선, 디지털 물류 플랫폼 확대 등이 성장동력으로 인식되고 있습니다.

3. 기회 요인 및 리스크

○ 기회 요인

베트남이 글로벌 제조허브로 부상하고 있다는 점 (전자·섬유·의류 등) — 항만 및 해운 수요 확대 기대.

아시아-미주/유럽을 잇는 해상 물류 경로 상의 전략적 위치 — 국제물류 허브로서 잠재력.

외국인 직접투자(FDI) 증가, 무역량 확대, 전자상거래(e-commerce) 확산 등이 물류·해운 수요를 촉진하고 있습니다.

정부 및 국제기구(예: USAID)와의 협력으로 항만 혼잡해소, 효율화 프로젝트가 진행되고 있습니다.

○ 리스크 및 과제

국내 선박 보유 규모 및 운항능력이 제한적이며, 특히 대형 컨테이너선 확보가 부족하다는 점.

인프라 병목, 투자 및 자본 접근성 제한, 제도·법률적 제약 등이 산업발전의 제약요인으로 작용합니다.

외국 선사 및 해외 자본 의존도가 높고, 국내 기업 중심으로 글로벌 경쟁력을 갖추기에는 여전히 도전이 많습니다.

국제물류 환경 변화(예: 해상운임 변동성, 보호무역주의, 지역 경쟁국의 부상) 등이 잠재 리스크로 존재합니다.

4. 시사점 및 전략 제언

해운사(선사) 및 항만운영사는 대형 선박 확보 및 선단 현대화 전략을 검토해야 합니다.

항만 인프라 및 연계 물류망(철도·도로·내륙 컨테이너기지(ICD) 등)의 통합·효율화가 중요합니다.

디지털 물류 플랫폼, 자동화·스마트항만 기술 도입 등을 통해 비용·체류 시간(dwell time) 감소에 주력할 필요가 있습니다.

외국 선사 및 글로벌 물류망과의 제휴 강화, 베트남을 지역 글로벌 허브로 육성하는 전략이 유망합니다.

리스크 대비 차원에서 인프라 병목현상, 노후 선박, 경쟁국 대비 열위 요인을 개선해야 합니다.

■ 베트남 해운 항만 물동량 추이

1. 최근 실적 요약

1.1 총 물동량 및 컨테이너 처리량

베트남 항만 시스템의 2024년 총 물동량은 약 8억 6,440만 톤으로 전년 대비 약 +14% 증가하였습니다. 같은 기간 컨테이너 처리량은 약 2,990만 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)로, 전년 대비 약 +21% 증가하였습니다.

2023년 자료에 따르면, 베트남 항만의 컨테이너 처리량은 약 2,470만 TEU 수준이었으며, 물동량은 약 7억 5,680만 톤이었습니다.

1.2 주요 항만 및 지역별 특징

북부지역의 대표 항만인 하이퐁항(Hai Phong Port)의 경우, 2024년 물동량이 약 4,000만 톤에 근접했다고 보도되었습니다.

남부지역의 대표 항만인 호찌민시항(HCM City Port)은 2024년 처리된 컨테이너량이 약 910만 TEU 수준이었다고 보고되었으며, 전년 대비 약 +23.8% 증가했습니다.

또한 까이맵-티바이항(Cai Mep-Thi Vai Port)도 2024년 약 700만 TEU 이상을 처리했으며, 전년 대비 약 +29.2% 증가했습니다.

1.3 성장 동인

베트남 수출입 회복세 : 2024년 베트남의 수출입 및 물류 활동이 전반적으로 회복되면서 항만 물동량 증가에 기여했습니다.

글로벌 공급망 재편 및 동남아시아 중심 물류 허브화 추세 : 베트남이 아시아 태평양 물류망에서 위상이 상승 중이며, 큰 선박 취항 및 대형 터미널 착공·운영이 진행되고 있습니다.

항만 인프라 및 수심 증강, 대형선 대응력 강화 : 예컨대 북부의 Lach Huyen 채널확장 등이 항만 처리능력 확대에 기여하고 있습니다.

2. 2025년 전망 및 이슈

2.1 2025년 전망

일부 항만 사업자 및 증권사 리포트에 따르면, 2025년 하반기에는 물동량 증가폭이 둔화될 가능성도 있다는 분석이 나옵니다. 예컨대 Gemadept Corporation 측은 2024년 큰 폭 증가 후 2025년엔 증가율이 낮아질 수 있다고 언급했습니다.

북부 및 남부 항만을 합한 7 개월('25년 1~7월) 컨테이너 처리량이 약 282.2만 TEU(+18.4% YoY)라는 자료가 있습니다.

또 리포트에서는 2024~2030 기간 베트남 항만의 컨테이너 처리량 누적 연평균성장률(CAGR)을 7.5%~10.5% 수준으로 전망하고 있습니다.

2.2 주요 리스크 및 주의사항

글로벌 수요 둔화 : 미·중 무역정책 변화, 세계 경기 둔화 등이 수출입 물동량에 부담이 될 수 있습니다.

인프라 병목 및 운임 상승 가능성 : 항만 및 내륙 운송망이 아직 완전히 최적화되지 않은 구간 존재. 또한 처리요금 및 항만요율 인상이 예고되어 비용구조 변화를 가져올 수 있습니다.

경쟁심화 및 대형선 대응 : 베트남항만이 대형선박 대응능력을 확보해가고 있지만, 인근 국가 항만들과의 경쟁 또한 심화되고 있음.

3. 전략적 시사점

수출입 기업 및 물류기업 입장에서는 베트남 항만의 증가세를 활용해 물류 경로 다변화 및 베트남 허브화 전략을 고려할 필요가 있습니다.

항만 패시지 및 터미널 사업자, 투자자 입장에서는 인프라 확대, 자동화 및 디지털화, 대형선 대응능력 확보가 향후 경쟁우위 요인이 될 것입니다.

정부 및 정책 측면에서는 항만 인프라 및 연결 운송망(내륙·철도·도로) 정비에 필수이며, 항만요율 정상화 및 환경·디지털 대응도 중요해 보임

다.

4. 요약표

항목	2023년 실적 (추정)	2024년 실적	연평균증가율 (전년비)
총 물동량 (톤)	약 756.8 백만 톤	약 864.4 백만 톤	약 +14%
컨테이너처리량 (TEU)	약 24.7 백만 TEU	약 29.9 백만 TEU	약 +21%

▣ 2025년 기준으로 베트남의 주요 컨테이너 / 화물 항만 3곳에 대한 비교표

항만명	위치	연간 컨테이너 처리량(TEU)	연간 화물 처리량	특징 및 비고
Ho Chi Minh City Port (HCMC)	남부, 호찌민시 인근	약 9.1 백만 TEU (2024년)	전국 항만 총량 중 주요 비중	베트남 최대 항만 중 하나로, 공급망 재편 수혜가 큼
Hai Phong Port	북부, 하이퐁시 인근	약 7.1 백만 TEU (2024년)	화물 처리량: 약 40 백만 톤 수준 (2024년)	북부 수출입 및 제조공장 연계 중요 항만.
Cai Mep Port (및 Thi Vai)	남부, 바리아-붕따우성 인근	약 7.0 백만 TEU (2024년)	남부 심해항만으로 대형선 입항 가능성 증가	모항 중심이 아닌 심해 직입형 허브로 주목됨.

■ 추가 참고사항

- 베트남 전체 항만 시스템의 화물 처리량은 2024년에 약 864.4 백만 톤, 컨테이너 처리량은 약 29.9 백만 TEU로 전년 대비 각각 약 14%, 21% 증가했습니다.
- 위 3개 항만은 세계 컨테이너항만 순위에서 상위권에 진입해 있으며, 글로벌 공급망 재편으로 인해 베트남 항만들의 중요성이 커지고 있습니다.
- 다만 항만별 세부 처리량 - 예컨대 연간 화물톤수, 연료입출항선박수, 배후물류 연결도 등 - 은 공개되는 자료가 제한적입니다.

▣ 2025년 Vietnam(베트남)의 운임 및 선박(컨테이너 물류) 동향

1. 시장 배경 및 핵심 지표

베트남의 수출입 물동량이 증가하고 있습니다. 예컨대 2024년 기준 주요 항만의 컨테이너 처리량이 전년 대비 성장한 바 있습니다.

물류시장 규모 측면에서, 조사기관에 따르면 베트남의 물류 및 화물 운송 시장은 2025년 약 USD 52.06 billion 수준이며, 2030년까지 연평균 약 6.67% 성장할 것으로 전망됩니다.

수출 특히 북미·유럽·일본·한국 시장에 대한 의존도가 높으며, 외국직접투자(FDI) 유입과 글로벌 공급망 재편이 베트남 물류 수요 증가의 배경이 됩니다.

2. 운임 동향

2.1 국제 해상 컨테이너 운임

2025년에는 국제 컨테이너 해상 운임이 크게 급등할 여지는 낮지만 변동성(플렉추에이션)이 지속될 것으로 전망됩니다.

예를 들어, 베트남 → 미국/유럽 노선에서 일부 시점(2025년 5월~6월)에는 40피트 컨테이너(FEU) 당 약 \$5,300~\$6,000 수준까지 올라간 사례가 있습니다.

반면, 경쟁 심화·선박 확대 등에 의해 운임 급등 가능성은 억제된다는 의견도 존재합니다.

2.2 국내 해상 운임

베트남 내 해상 운송(국내 운송) 운임은 2025년에도 안정 또는 약간 상승할 것으로 보입니다. 국내선의 경우 선박 공급이 물동량 증가 속도를 못 따라갈 가능성이 제기됩니다.

예컨대, 국내 항만·선박 처리 능력 증가 속도가 수요 증가 속도를 못 따라가는 지적이 있습니다.

2.3 선복(컨테이너·장비) 가용성 이슈

빈 컨테이너(Empty Container)의 확보가 일부 구간에서 어려워지고 있으며, 특히 2025년 하반기부터 일부 주요 항만에서 대기 시간이 증가했다는 보고가 있습니다.

또한, 글로벌 공급망 불확실성(예: 정치지정학 리스크, 선박 신조대기, 항만 혼잡 등)이 선복 계획 수립을 어렵게 만드는 요소로 작용하고 있습니다.

3. 주요 영향을 주는 요인

공급 확장 vs 수요 증가: 선박 및 선복 공급량이 증가세인데 반해, 수요 증가가 이에 미치지 못할 수 있다는 지적이 있어 운임 상승을 제약하는 요인입니다.

시즌성 및 물동량 흐름: 베트남의 경우 설(음력) 전후, 학교 개학 및 휴가 시즌(7~8월), 연말 수출 집중(9~11월) 등에서 운임이 일시적으로 상승하는 경향이 있습니다.

글로벌 외부 변수: 미-중 무역 갈등, 지정학적 리스크(중동, 홍해 등), 항만 병목 등의 영향을 받고 있으며, 이러한 요인이 운임 및 선복 가용성에 변동성을 주고 있습니다.

국내 인프라 및 정책: 베트남 정부 및 관련 기관에서 물류 인프라(항만, 스마트 포트, 디지털 커스텀 등) 개선을 추진 중이며, 이로 인해 비용 절감 및 효율화 가능성이 존재합니다.

4. 노선별 및 물품별 특징

베트남 → 미국/유럽 노선에서는 최근 일부 구간에서 운임이 \$4,000 ~ \$6,000/FEU로 상승한 사례가 보고되어, 프리미엄 워터프론트 노선 및 긴급 출고 물량에 대해 높은 가격이 형성되고 있습니다.

반면, 경쟁이 치열한 일반 노선이나 출발지에서 선복이 풍부한 노선은 운임 상승폭이 작거나 안정세를 보이는 경우가 많습니다.

또한 베트남 내 수송(내륙 트럭 운송 등)에서는 도로 규정 강화(운전 시간 제한 등)로 인해 장거리 운송비 상승 압력이 있다는 보도가 있습니다.

5. 시사점 및 전략 제언

장기계약 확보: 운임 변동성이 존재하므로 수출입 기업은 선사 또는 포워더와 장기계약을 통해 가격 리스크를 낮추는 것이 바람직합니다. (예: FCL 슬롯 확보)

출발 시점 조정 및 사전 예약: 시즌 피크 및 선박 병목 가능성 고려해 조기 예약이 유리합니다.

노선 다양화 및 유연성 확보: 특정 노선에 운임이 급등하거나 선박이 부족해질 경우 대체 노선이나 다른 출발항 이용 가능성을 염두에 두어야 합니다.

내륙 운송비·물류비 포함 고려: 항구까지의 내륙 운송비, 컨테이너 확보 대기비용 등 보이지 않는 비용이 증가할 수 있으므로 전체 공급망 비용을 재점검할 필요가 있습니다.

디지털화·인프라 개선 수혜 고려: 베트남 내 항만·물류 인프라 개선이 진행 중이므로, 이를 활용해 물류 효율을 높이는 기업이 경쟁우위를 가지게 될 것입니다.

6. 전망 요약

2025년 베트남의 운임 및 선박 시장은 급격한 상승보다는 안정 또는 완만한 상승 국면으로 보는 것이 적합해 보입니다.

다만, 시즌적 수요 증가, 선박 불균형(특히 빈 컨테이너 부족), 지정학 리스크 등으로 단기적인 운임 피크는 가능성이 있습니다.

따라서 기업들은 비용 상승 리스크 및 서비스 지연 리스크를 동시에 고려해 물류 전략을 재정비할 필요가 있습니다.

▣ 2025년 Vietnam의 해운 및 물류 산업에 대한 전망과 전략적 시사점

1. 거시 환경 및 시장 동향

○ 긍정 요인

베트남 물류업체 설문조사에 따르면, 약 42%가 2025년 물류업황이 “더 좋아질 것”이라고 응답했습니다.

물류시장 규모 측면에서, 리서치 기관은 베트남 화물·물류 시장이 2025년에 약 USD 520억 수준으로 평가되며, 2030년까지 약 USD 718억 규모로 성장할 것으로 전망하고 있습니다 (연평균 약 6.7% 성장)

항만·물류 인프라 투자가 활발합니다. 예를 들어, 북부의 Lach Huyen Port(하이퐁), 남부의 Cai Mep-Thi Vai Port(바리아-붕따우) 등이 확대되고 있다는 평가가 나옵니다.

사물인터넷(IoT), 인공지능(AI), 디지털 물류 등 기술도 빠르게 도입되어, 물류 프로세스의 효율화·자동화 가능성이 커지고 있습니다.

○ 도전 요인

글로벌 운임 하락 및 시장 불확실성: 2025년 초 컨테이너 운임이 하락 추세에 들어갔다는 보고가 있습니다.

인프라·인력 병목: 물류 인프라는 개선 중이나 여전히 동기화되지 않은 구간이 많고, 특히 물류작업 인력 수급이 부족하다는 지적이 나옵니다.

외부 리스크: 미·중 무역갈등, 지정학적 리스크, 세계 교역 둔화 등 외생변수가 물류·해운 산업에 부담 요인이 될 수 있습니다.

컨테이너 부족 및 흐름 불균형: 최근 베트남 주요 항만에서 빈 컨테이너 부족 현상, 리턴 주기 지연 등이 나타나고 있다는 보고가 있습니다.

2. 해운·항만 부문 구체 전망

베트남 정부는 2024년 기준 물동량(항만 시스템 전체)이 약 8.64억톤을 기록했고, 컨테이너 처리량도 약 2,990 만 TEU 수준이었다는 보고가 있습니다.

향후 2024-2030 기간에 항만 물동량이 연평균 약 6.3%~9.5% 성장, 컨테이너 처리량은 연평균 약 7.5%~10.5% 성장할 수 있다는 목표가 제시되어 있습니다.

다만 해운업체들은 2025년 수익성 증가보다는 물동량 증가에 보다 집중하는 경향을 보이고 있으며, 운임이 다시 올라가긴 쉽지 않다는 경고도 있습니다.

3. 전략적 시사점

한국 기업이나 해운·물류 관련 사업자가 베트남 시장을 고려할 때 다음과 같은 전략을 검토할 수 있습니다.

A. 인프라 및 항만 연계 강화

베트남 주요 항만 (Lach Huyen, Cai Mep-Thi Vai 등)이 규모 확대 중이므로, 한국기업은 해당 항만과 연계한 물류망 구축을 검토할 수 있습니다.

항만-내륙 연결(도로·철도) 또는 항만과 산업단지의 연계 물류 허브 전략이 유망합니다.

항만 처리 수수료 등 비교적 낮게 책정되어 있어 향후 상승 여지가 있는 만큼, 조기 진입 시 비용 우위 확보 가능성도 존재합니다.

B. 디지털 물류 및 자동화 역량 확보

베트남 물류업계가 AI, SCM(공급망관리), 블록체인 등 기술 도입에 관심이 많습니다.

따라서 한국 기업이 자동화 창고, 디지털 플랫폼, 실시간 물류 추적 시스템 등의 솔루션을 제공하거나 제휴할 경우 경쟁우위를 가질 수 있습니다.

또한 친환경 물류(Green Logistics) 및 ESG가 물류업의 새로운 기준이 되고 있으므로 관련 역량 강화도 중요합니다.

C. 공급망 다변화 및 리스크 관리

세계적으로 공급망 재편이 진행 중이며, 베트남은 중국을 대체 또는 보완하는 제조기지로 주목받고 있습니다.

그러나 운임하락, 지정학 리스크, 인력·인프라 병목 등도 현실적 리스크이므로 단일 전략보다는 복수 경로 확보가 중요합니다.

컨테이너 흐름, 빈 컨테이너 수급, 리턴 물류 등에 대한 모니터링을 강화해야 합니다. 빈 컨테이너 부족 사례가 실제로 나타나고 있습니다.

D. 현지 파트너 및 비용 구조 이해

베트남 현지 규제, 세관절차, 운송 인프라의 지역별 편차 등을 고려해야 합니다.

인력 확보 및 물류운영 비용 상승 가능성도 대비해야 합니다. (예: 운전자 부족, 창고 인력 확보 어려움)

물류비용 및 운임 수준이 향후 인상될 여력이 있는 만큼, 초기 비용 우위를 확보하는 전략이 효과적일 수 있습니다.

4. 요약하면

긍정적 관점: 베트남 해운·물류 산업은 제조업 확대, 공급망 재편, 항만 인프라 투자, 디지털화 흐름 덕분에 성장 가능성이 높습니다.

주의할 점: 단순한 물동량 증가만으로 수익이 자동 증가하진 않으며, 인프라·비용·외부리스크 등이 발목 잡을 수 있습니다.

전략 포인트: 항만 인프라와 연계된 물류망 구축, 디지털 자동화 역량 확보, 공급망 리스크 분산, 현지 비용·운영체계에 대한 철저한 이해가 관건입니다.

■ 2025년을 기준으로 한 베트남 조선산업 동향

1. 산업 개요 및 시장 위치

베트남 조선산업은 최근 글로벌 조선시장에서 약 0.61%의 점유율을 차지하고 있으며, 세계 조선국가 순위에서 7위를 기록하고 있습니다.

베트남 국내 신조 수요는 연간 약 16 ~ 41척, 톤수로는 약 0.7 ~ 0.8 백만 톤 수준이 될 것으로 전망됩니다.

조선 연간 생산능력은 약 3.5백만톤 규모이며, 2030년까지 연간 2.7 ~ 2.8백만톤을 수출용 생산능력으로 확보하려 한다는 목표가 언급되어 있습니다.

시장 규모 측면에서 보면, 2025년 베트남 조선산업의 부가가치는 약 미화 USD 165.59 백만, 출력(output)은 약 USD 406.62 백만으로 전망됩니다.

2. 주목할 성장 요인

2.1 내수 수요 확대

베트남은 해안선이 약 3,200 km에 달하고, 내륙 수로망도 발달해 있어 여객선, 크루즈선, 관광선 등 수요가 증가하고 있습니다.

en.qdnd.vn

또한 선박노후화 교체 수요 및 신조 수요로 인해 국내 발주 여건이 점차 개선되는 중입니다.

2.2 수출 확대 및 글로벌 시장 진입

베트남은 조선산업에서 수출 중심으로 전환을 모색 중이며, 2030년까지 글로벌 시장 점유율을 약 0.88 ~ 0.90% 수준으로 확대하겠다는 비전이 제시되어 있습니다.

2025년 초 열린 Vietship 2025 전시회는 국내외 100여개 이상 기업이 참가하며 조선·해양기술, 오프쇼어 분야 협업이 강화되고 있음을 보여줍니다.

2.3 친환경 및 기술전환 흐름

조선산업이 온실가스 감축, 연료 전환(LNG, 메탄올, 수소 등), 저탄소 설계 등 환경규제 강화에 직면해 있으며, 베트남도 이에 대응해 친환경 선박 건조 역량을 키우고 있습니다.

정부 차원에서도 운송·조선 부문 탄소저감 행동계획이 마련되어 있으며, 2035년부터는 전기·녹색에너지 선박으로의 전환을 목표로 하고 있습니다.

3. 주요 제약 및 리스크 요인

친환경 선박 건조를 위한 인프라(예: LNG 연료설비, 수소충전시설), 설계·기술력, 자금지원 및 세제 인센티브 체계가 아직 충분히 갖춰지지 않은 상태입니다.

글로벌 조선업 경쟁이 매우 치열해지고 있으며, 중국·한국 등 기존 강국들과의 기술격차 및 원가경쟁력이 도전요인입니다.

수출용 선박 건조역량 확대는 설계, 인증, 품질보증, 국제규제 대응 역량이 필수이며, 이러한 부분에서 시간과 투자가 필요합니다.

4. 산업 전략 방향 및 제언

- 친환경 선박 및 서비스선박 중심으로 포트폴리오 전환
 - 관광용 크루즈선, 해상풍력 서비스선, 친환경 운송선박 등 니치시장에 대한 진입이 유망합니다.
 - 베트남 내 관광수요 증가 및 해상 재생에너지 시장 확대가 기회가 될 수 있습니다.

- 국제 협업 및 기술제휴 강화
 - 설계, 고급 기자재, 친환경 연료시스템 분야에서 해외 선도기업과의 협업이 중요합니다.
 - 전시회·박람회 참여, 해외 선주 및 조선소와의 제휴를 통해 수출물량 확보 및 브랜드 인지도 제고할 필요가 있습니다.
- 정부 인센티브 및 규제 대응 체계 구축
 - 친환경 전환을 위한 금융지원, 세제혜택, 인력양성 프로그램 마련이 필요하며, 정부-업계 협력 강화가 요구됩니다.
 - 국제해사기구(IMO) 기준, 메탄·이산화탄소 배출 규제 등에 선제적으로 대응하는 전략이 바람직합니다.
- 내수시장 기반 강화 및 안정적 수요 확보
 - 노후선 교체, 관광선박, 내수해상물류선 등으로 수요를 안정적으로 확보하는 전략이 필요합니다.
 - 국내 조선소의 생산능력 활용도를 높이고, 부품·기자재의 국내 조달 확대를 통해 원가경쟁력도 개선해야 합니다.

5. 전망 요약

2025년 베트남 조선산업은 성장 전환기에 있으며, 내수 및 수출 양면에서 기회가 존재합니다.

중기적으로 2023-2032년 기간 동안 연평균 약 6%의 성장이 가능하다는 전망이 있습니다.

다만, 친환경·고부가가치 선박 중심의 전환을 얼마나 빠르게 실행하느냐가 향후 경쟁력 확보의 핵심이 될 것입니다.

■ 2025년 베트남 조선산업 주요 지표

1. 주요 조선소 및 업체 현황

● 산업 전반 규모 및 주요 기업

- 베트남의 조선·해양산업 연간 건조능력은 약 3.5 백만톤 수준이며, 글로벌 시장 점유율 약 **0.61 %**로 추정됩니다.
- 약 8만명 이상이 조선·해양업계에서 고용되고 있습니다.
- 대표적 업체로는 Shipbuilding Industry Corporation (SBIC) 가 있으며, 연간 신조능력 약 1.3 백만톤, 수리능력 약 654 천톤을 보유하고 있습니다.
- 조선소 수는 약 88개(신조 중심) + 411개 내수용 수로선박 생산시설이 있는 것으로 파악됩니다.

● 주요 조선소 및 생산능력

아래는 구체적인 조선소 및 그 특화역량입니다.

- Ha Long Shipyard (SBIC 산하): 건화물선 최대 100,000 DWT, 탱커 13,000 DWT, 컨테이너선 1,100 TEU 등.
- Nam Trieu Shipbuilding Company (NASICO) (Hai Phong): 건화물선 최대 70,000 DWT, FSO 150,000 DWT, 컨테이너선 1,700 TEU 등.
- Bach Dang Shipyard (Hai Phong): 건화물선 50,000 DWT, 탱커 50,000 DWT, 특수선 등.
- Saigon Shipbuilding Industry (SSI) (호치민 인근): 건화물선 65,000 DWT, 컨테이너선 600 TEU 등.
- 기타 국방부 산하 조선소 예: Hong Ha Shipbuilding (Z173 Shipyard) (Hai Phong) 등.

● 특징 및 해석

- 베트남 조선소들은 비교적 다양한 선형(건화물선, 탱커, 컨테이너선, 특수선 등)을 건조 가능하며, 그동안 규모가 작았던 선박에서 최근

엔 최대 65,000 DWT급까지 확대된 점이 특징입니다.

- 다만 아직까지 수출 중심으로 대량 발주 받은 초대형 선박(예: 200,000 DWT 이상)이나 설계·엔진 완전 독자화 등에서는 선진국 대비 기술·부품 측면에서 격차가 존재합니다.
- 조선소들은 내수 수요(해상물류선, 관광선박, 내륙수로선) 및 수리(리페어) 시장에서도 역할이 크며, 국내선박 교체수요가 산업 성장의 기반이 되고 있습니다.

2. 수출 대상국 및 물량 분석

● 수출능력 및 목표

- 베트남 조선산업은 2030년까지 연간 2.7 ~ 2.8 백만톤의 수출용 선박 생산능력을 확보하고, 글로벌 시장점유율을 0.88 ~ 0.90% 수준까지 끌어올리겠다는 목표를 세우고 있습니다.
- 또한 조선산업 시장 가치가 2023-2032년 기간 동안 연평균 6%가량 성장할 것으로 전망됩니다.

● 수출 대상국 및 주요 흐름

- 구체적으로 어떤 국가에 얼마나 수출했는지는 공개된 상세 통계가 많지 않지만, 베트남 선주 및 조선소들이 인도, 유럽, 한국 등과 거래 또는 협업 가능성이 언급되어 있습니다. 예컨대, 베트남 등록 선박이 인도까지 항로를 운항한다는 언급이 있습니다.
- 수출을 위한 부품·기자재 조달은 주로 한국, 일본, 중국, 유럽에서 이뤄지고 있다는 분석이 있습니다.

● 물량 규모 해석

- 내수 신조수요는 연간 16 ~ 41척, 톤수로는 약 0.7 ~ 0.8 백만톤 수준으로 추정됩니다.
- 이에 비해 수출용 생산능력 목표가 2.7~2.8백만톤임을 고려하면, 내수 대비 수출이 산업 성장축의 핵심임을 알 수 있습니다.
- 다만 현재까지는 수출물량이 목표치에 미치고 있으며, 수출 확대를

위한 설계·품질·인증·글로벌 조달망 구축 등이 관건입니다.

3. 정책 및 제도지원 현황

● 주요 정책 및 전략

- Decision 1901/QD-TTg (2014년, ‘조선산업 발전 실행계획’)에는 2020년까지, 비전 2030을 향한 조선산업 육성방안이 포함되어 있습니다.
- Resolution 220/2023/NQ-CP 등 최근에는 산업구조 재편, 조선업체 구조조정 및 부채감축을 위한 정부 결의안이 시행 중입니다.
- 2030년을 목표로 조선산업의 **현지화율(localisation rate)**을 50% 이상으로 끌어올리고, 장기적으로는 2050년까지 글로벌 시장 점유율 2% 확보를 지향하고 있습니다.

● 인센티브 및 지원과제

- 정부는 조선·해양산업을 국가해양경제(Maritime Economy) 핵심산업으로 지정하고, 기술혁신, 친환경선박, 수소·메탄 연료선박 등 미래형 선박 개발을 장려하고 있습니다.
- 조선업 인력양성, 직업교육 강화, 채무경감 및 구조조정 지원 등이 주요 과제로 제시되어 있습니다.
- 다만 현재까지는 친환경선박 전환을 위한 세제혜택·금융지원·기자재 국산화 인센티브 등이 ‘명확히 규정된’ 수준은 아니라는 지적도 있습니다.

● 정책적 리스크 및 과제

- 조선소들이 친환경 설계·연료전환(예: LNG, 수소) 역량 확보가 시급하며, 이에 관련된 인프라(충전시설, 연료공급망 등)가 부족합니다.
- 부품·기자재의 국산화율이 낮고, 해외 의존도가 높아 원가 및 수급 리스크가 존재합니다.
- 글로벌 조선시장 경쟁이 매우 치열하고, 베트남이 중·고급 선박시장으로 빠르게 전환해야 한다는 과제가 있습니다.

▣ 2026년을 기조로 한 베트남 해운 및 조선산업 동향

1. 산업 개요

(1) 해운 (Shipping / Maritime transport)

베트남은 2023년 기준 항만 물동량이 7억 5천만톤을 넘어섰고, 컨테이너 물동량은 약 2,470만 TEU 수준입니다.

국내 해운선단 규모도 증가하고 있으며, 해상·내륙 물류 수요 증가가 해운산업 성장의 배경입니다.

해운산업은 베트남 제조업·수출산업 성장과 밀접히 연결되어 있어, 해외 무역·물류망 변화가 해운 수요에 직접적 영향을 미치고 있습니다.

(2) 조선 (Shipbuilding & repair)

베트남 조선산업은 현재 전 세계 조선시장에서 약 0.61 %의 점유율을 갖고 있으며, 세계 7위권 수준으로 평가됩니다.

연간 신조 및 수리 가능 톤수는 약 350 만톤 수준으로 파악됩니다.

정부는 2030년까지 선단 보강 및 교체 수요에 대응하고, 수출형 조선능력 확대를 목표로 정책을 마련하고 있습니다.

2. 2026년을 기점으로 한 주요 전망

(1) 성장 여건

- 해운 부문: 글로벌 무역·해상물류 수요가 회복세를 보이고 있고, 동남아시아 제조허브화 흐름 속에서 베트남의 해상 운송·컨테이너 항만 역할이 강화될 가능성이 높습니다. 실제로 베트남의 해운 수요는 2023~2030년간 연평균 약 10 % 성장할 것이란 분석이 있습니다.
- 조선 부문: 국내 선박 교체 및 신조 수요가 증가하고 있으며, 정부

의 조선산업 육성정책과 외국인 기술투자·협업 확대가 긍정적입니다. 예컨대 베트남은 연간 신규 선박 수요를 ‘16 ~ 41척’ 수준으로, 이에 대응 가능한 내수 및 수출 조선능력을 확보하려는 계획을 세우고 있습니다.

- 녹색전환(그린 마린) 기회: 세계 해상운송 및 조선업의 화두는 탈탄소 및 친환경 연료·설비로의 전환입니다. 베트남도 이 흐름에 대응하고자 조선·해운 분야에서 LNG, 메탄올, 전기추진선박 등을 검토하고 있습니다.

(2) 수치 및 중기 목표

- 베트남 선단 규모는 2030년까지 1,600 ~ 1,750척, 총 톤수 약 1,700 ~ 1,800 만톤 수준으로 확대될 전망입니다.
- 조선산업 목표로는 2030년까지 연간 수출용 신조 톤수를 270 ~ 280 만톤 수준으로 끌어올리고, 세계 시장 점유율을 약 0.88 ~ 0.9 %로 확대한다는 계획이 제시되어 있습니다.
- 국내 신조 및 교체 수요는 연간 약 0.7 ~ 0.8 백만톤(혹은 16 ~ 41척) 수준입니다.

3. 산업별 주요 기회 요인

● 해운

- 베트남이 동남아 해상물류 허브 또는 환적지로 자리잡을 여건이 강화되고 있습니다. 항만 인프라 확충 및 제조수출 증가가 뒷받침됩니다.
- 아세안 및 인도-태평양 연계 물류망 강화 정책 하에서 베트남의 지정학적 이점(남중국해 연안, 동해·서해 접근성 등)이 부각됩니다.
- 내수 선단 현대화 수요 및 해양관광(크루즈, 요트 등) 등 부가가치형 해운분야 진출 가능성도 존재합니다.

● 조선

- 내수 선박 교체 및 신조 수요 증가: 노후선 교체 및 항만·해양산업 확장으로 선박 수요 확대.

- 수출시장 진입 가능성: 글로벌 조선공급체인이 아시아·베트남으로 확장되는 가운데, 상대적으로 낮은 인건비와 정부 지원이 장점입니다.
- 그린·친환경 선박 수요 증가: IMO(국제해사기구)의 배출규제 강화에 따라 친환경 선박 제작 수요가 커질 것이며, 기술 이전·협업 통해 베트남 기업도 참여 가능성이 높습니다.
- 조선산업과 연계된 부품·소재산업 발전 기회: 로컬화율 향상, 철강·정밀기계·전자부품 등 서플라이체인 확대 여지가 있습니다.

4. 주요 리스크 및 제약 요인

기술·설비 격차: 베트남 조선업은 아직 고부가가치 설계·첨단기술이 취약하며, 주로 조립·하청 중심이라는 지적이 있습니다.

원자재·부품 수입의존: 철강, 정밀기계 등 핵심 소재가 해외에 의존적이며, 이는 비용·공급망 리스크를 내포합니다.

인프라 및 금융지원 부족: 조선·해운 구조개편 및 친환경 전환을 위한 투자 규모가 상당하고, 정부의 인센티브나 금융체계 정비가 중요합니다.

글로벌 시장 경쟁 심화: 중국, 한국, 일본 등 조선 강국들과의 경쟁이 치열하며, 베트남 기업들이 기술·브랜드·물량 측면에서 우위를 확보하기 쉽지 않습니다.

물류·수요 환경 변화: 글로벌 무역정책, 지정학 리스크(남중국해 해양권역 등), 에너지 가격 변동 등이 해운수요에 큰 영향을 줄 수 있습니다.

5. 전략적 시사점 및 추천 포인트

- 선택적 집중: 규모 대비 경쟁력이 낮은 초대형 선박보다는 중형·특수선박(예: 서비스 선박, 매립·해양작업선, 친환경 선박)이나 수리·개조 시장에 집중하는 것이 현실적입니다.
- 기술·친환경 역량 강화: 조선업 기업이라면 LNG·메탄올 추진선, 전

기추진선 등 미래형 선박 기술 확보를 위한 해외협업·R&D 투자가 중요합니다.

- 국내 연계 산업 확보: 조선·해운업 성장에 맞춰 철강·정밀기계·전자 부품 등 서플라이체인의 로컬화 전략을 구사하면 비용절감·리스크 완화에 도움이 됩니다.
- 해운업의 물류 통합 전략: 항만·물류허브 확장, 컨테이너 환적·복합 운송 체계 구축 등을 통해 베트남 내 해운사의 부가가치 향상을 도모할 수 있습니다.
- 정책·지원제도 활용: 베트남 정부가 조선·해운을 주요 산업으로 지정하고 있으며, 인센티브·투자지원체계가 마련 중입니다. 기업은 이러한 제도를 적극 활용해야 합니다.

6. 결론

2026년을 향해 가는 시점에서 베트남의 해운 및 조선산업은 성장 가능성이 크고 구조 전환이 필요한 시점에 있습니다. 특히 해운은 제조 및 수출 확대에 따른 물류증가 흐름을 타고 있고, 조선은 내수선단 교체 수요와 친환경 전환이라는 대외환경 변화 속 기회를 갖고 있습니다.

다만, 기술격차·원가구조·경쟁강도·정책지원 등의 제약이 존재하므로, 진입 또는 확대 시에는 전략적 접근이 필요합니다.