



해양 패권경쟁과 전략선박의 시대: 한국 조선업의 재부상

EY한영 산업연구원

Aug. 2026

Insight Report #26-078



The better the question. The better the answer. The better the world works.



Shape the future
with confidence

Table of Contents

I

해양 패권경쟁과 전략선박의 부상

II

전략선박 운용을 위한 핵심 산업 역량

III

한국 조선 산업의 전략적 가치 및 위상

IV

한국 조선 산업의 미래 방향성에 대한 제언



해양 패권경쟁과 전략선박의 부상



글로벌 패권은 교역·자원·사람·정보의 흐름을 통제하는 능력을 의미하며, 해당 역량 구축을 위해 제해권 확보는 필수 조건임

패권 개념

- 패권은 국가가 보유한 자산과 핵심 영역에 대한 통제력을 바탕으로, 상대국의 경제·안보 활동에 영향을 미치고 국제사회의 주요 현안과 의사결정을 주도하는 역량을 의미함

패권국의 4대 핵심 통제 영역



1. 교역

재화·서비스의 이동과 글로벌 공급망을 구성하는 무역 흐름



2. 자원

에너지·광물·식량 등 경제·산업·안보 유지에 필요한 전략 물자



3. 사람

노동력, 전문 인력, 군사력 등 국경을 넘어 이동하는 인적 자원



4. 정보

데이터·통신·지식 등 경제·안보 의사결정을 좌우하는 무형 자산

제해권의 중요성: 왜 바다인가?

대규모 물동량의 집중



글로벌 상품 교역량의 80% 이상이 해상을 통해 이동

- 대량중량화물의 육상항공 운송 대체제한적

대량 운송의 경제성



대규모장거리 운송에서 높은 비용 효율성 확보

- 원유·LNG·광물·컨테이너화물 운송에서 높은 규모의 경제 확보로 비용 최소화

해상 네트워크의 유연성



다수의 해상항로 기반으로 목적지까지 유연한 접근 가능

- 특정항로 제약 시대 대체 경로를 활용하여 이동 지속성 확보

패권의 본질은 흐름에 대한 통제에 있으며, 제해권은 이를 가능하게 하는 핵심 수단임

오늘날 안보/에너지/미래 성장 동력 확보와 같은 국가 전략활동의 해양 의존도가 높아지면서, 주요국들은 핵심 해역에 대한 통제력 확보 경쟁이 심화되고 있음

전통적 해양 패권경쟁 양상

교역·식민자원·영토 확보를 위한 해양 영향력 확대 경쟁

국가간 교역주도권 확보



- 고부가 상품 교역권 선점
- 유럽-아시아 간 상품 유통 주도
- 무역 독점을 통한 수익 극대화

대표 해역 인도양·동남아 항로

식민자원공급망 구축



- 신대륙 자원 및 노동력 확보
- 본국-식민지 간 해상 공급망 구축
- 경쟁국 대비 자원 접근권 우위

대표 해역 대서양·카리브해·서아프리카해

해외영토 확장



- 식민지 확장을 통한 영향권 확대
- 해외 거점·기지망 구축
- 국제 질서 내 지배적 지위 확립

대표 해역 대서양·인도양·태평양

[AS-IS] 국가 전략기반 확보 중심 해양 패권경쟁

국가 안보·에너지·미래 성장 기반 확보 경쟁

1 국가안보및해양통제력 확보



- 주요 해역 접근·통제력 확보
- 원해 전력 투사범위 확대
- 위기 시 작전 지속성 강화

대표 해역 대만 해협·남중국해

2 에너지공급망안정화



- 에너지 조달 안정성 확보
- 공급 대체 가능성 확대
- 위기 시 공급 지속능력 강화

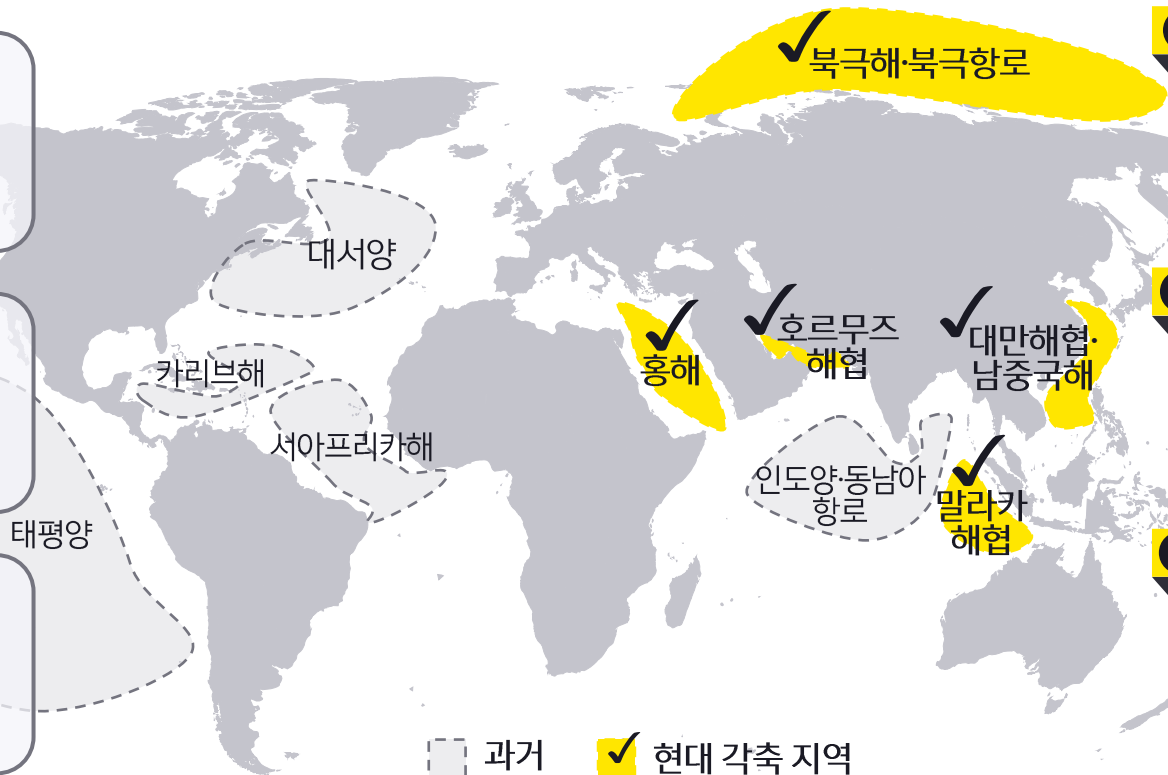
대표 해역 호르무즈·홍해·말리카 해협

3 미래해양접근권 확보



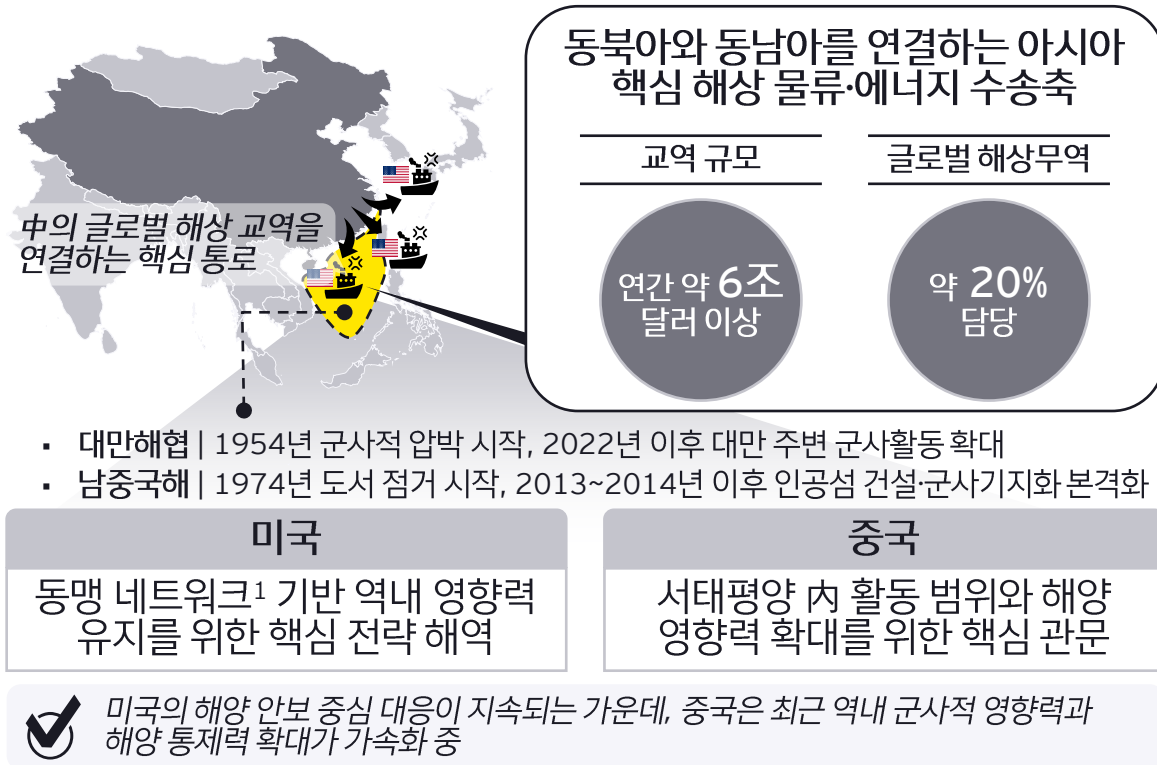
- 미래 물류축 선점
- 자원·항만·기지 접근성 확대
- 차세대 해양운영 주도권 강화

대표 해역 북극해·북극항로



① 군사적 패권경쟁 - 중국의 해양 영향력 확대와 미국의 동맹 기반 억지 강화가 교차하며, 대만해협·남중국해를 중심으로 군사적 대치가 심화되고 있음

대만해협·남중국해의 전략적 의미



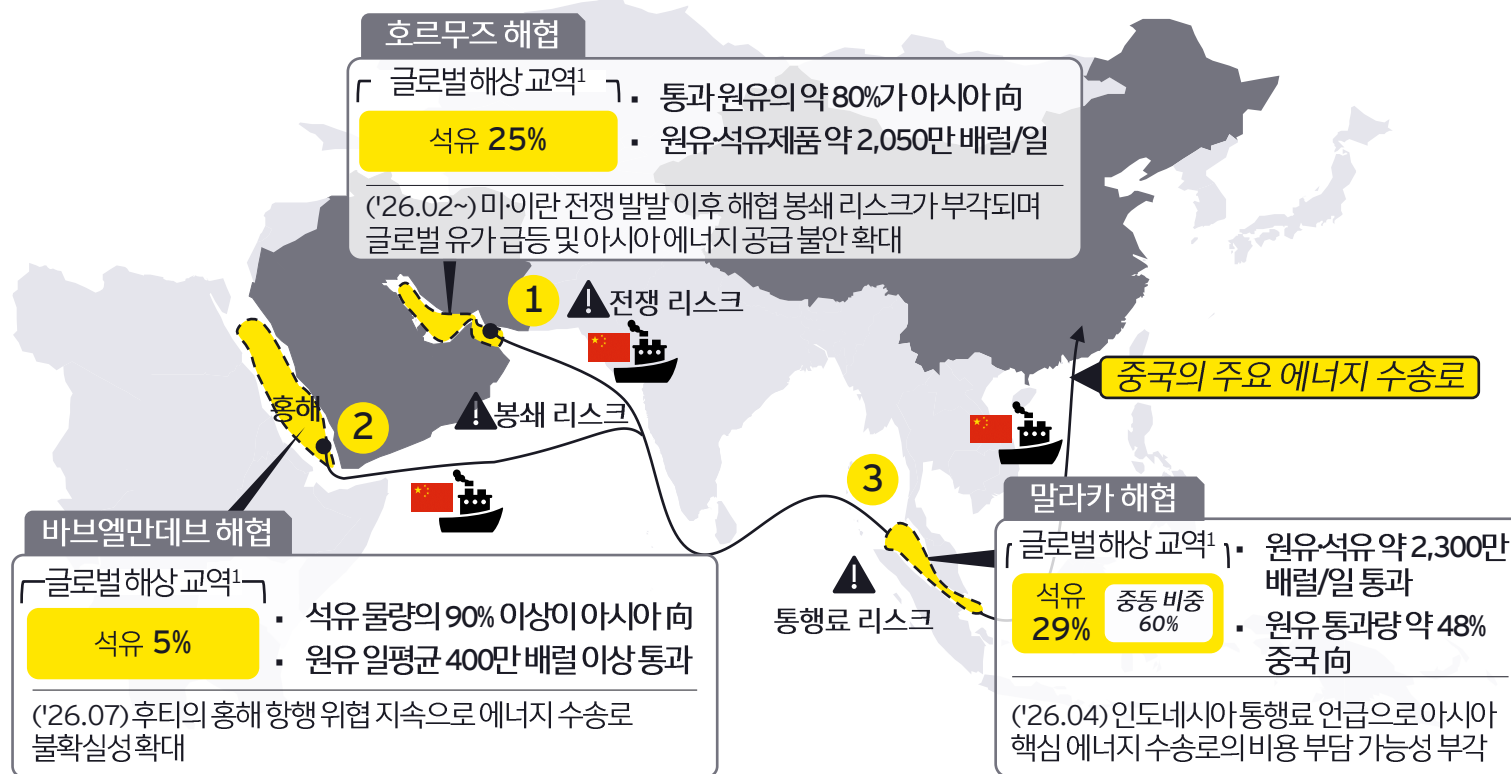
대만해협·남중국해 내 군사적 패권경쟁



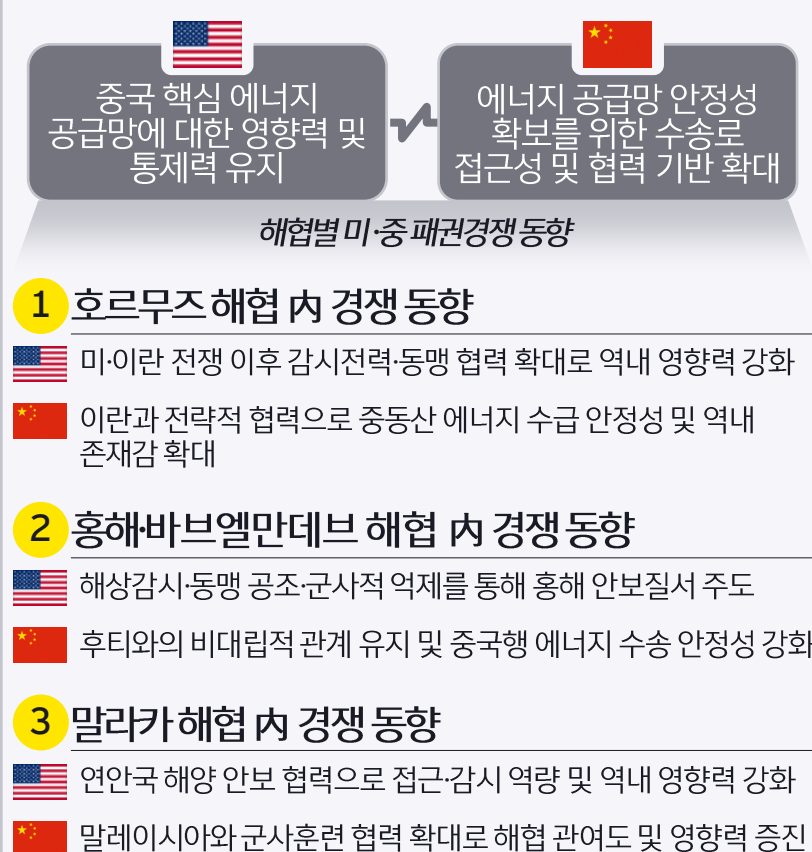
대만해협·남중국해를 중심으로 중국의 해양 영향력 확대와 미국의 동맹·파트너 기반 대응이 교차하며 군사적 경쟁 심화

②에너지 공급망 통제 - 에너지 공급망의 핵심 항로가 지나가는 주요 해협의 통행 제약은 에너지 조달 비용 증가 및 산업 기반 불안정성 확대로 이어짐

중국 에너지 공급망의 핵심 항로(Chokepoint)



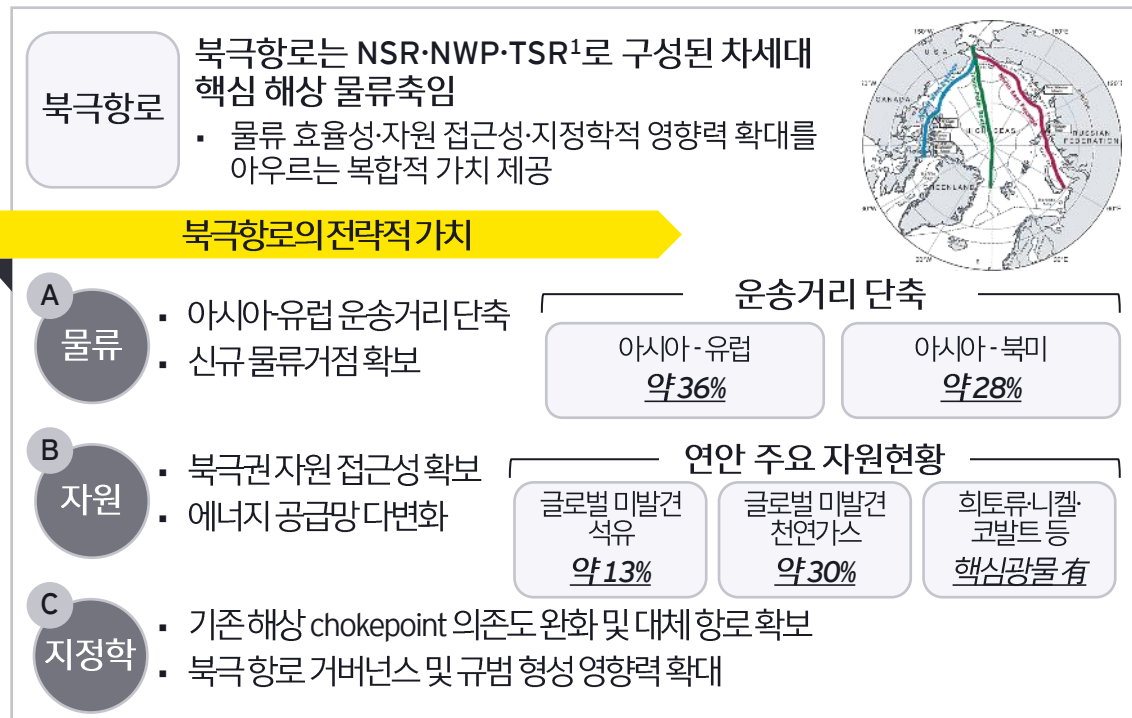
中 에너지 수송 해협별 패권경쟁 심화



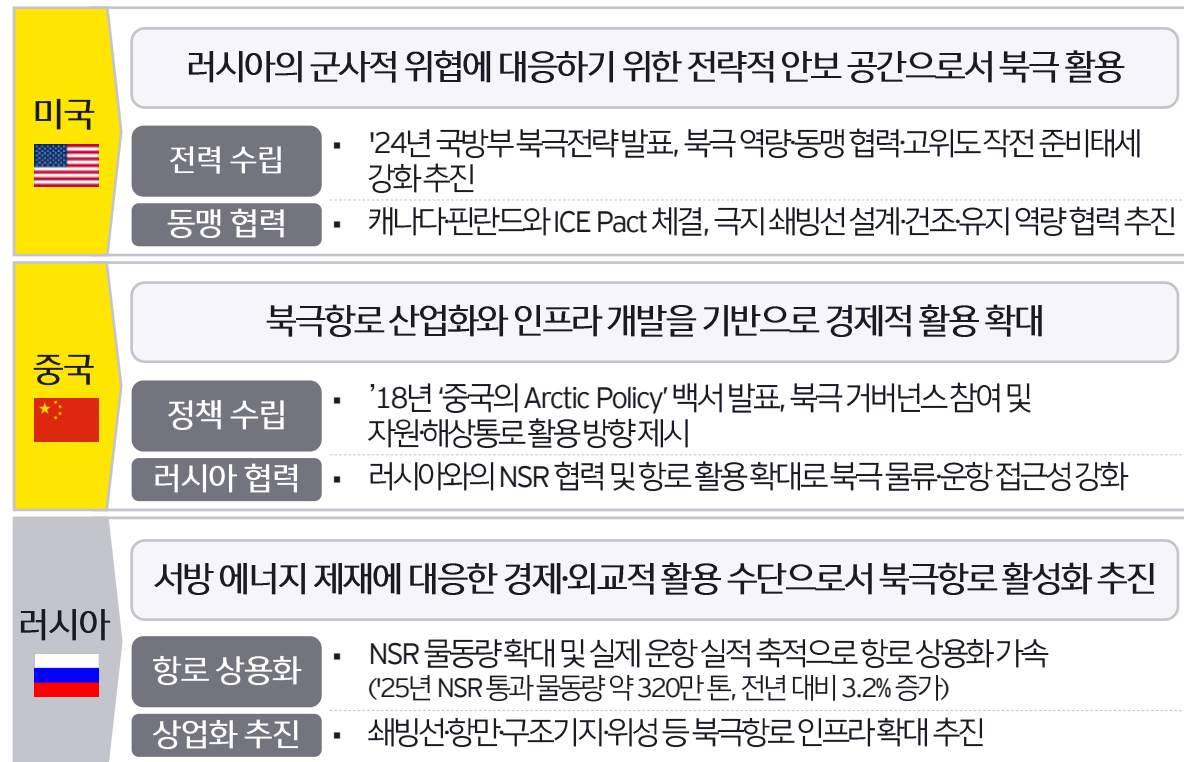
핵심 해협의 통행 제약과 비용 부과 가능성은 글로벌 에너지 조달에 대한 불확실성 확대

③미래해양 접근권 확보 - 물류·자원·지정학 측면 북극항로의 전략적 중요성이 증대됨에 따라, 해당 해역 접근권과 영향력 확보를 위한 경쟁이 전개되고 있음

북극항로의 전략적 의미



미래 해양 접근권 확보 경쟁 동향

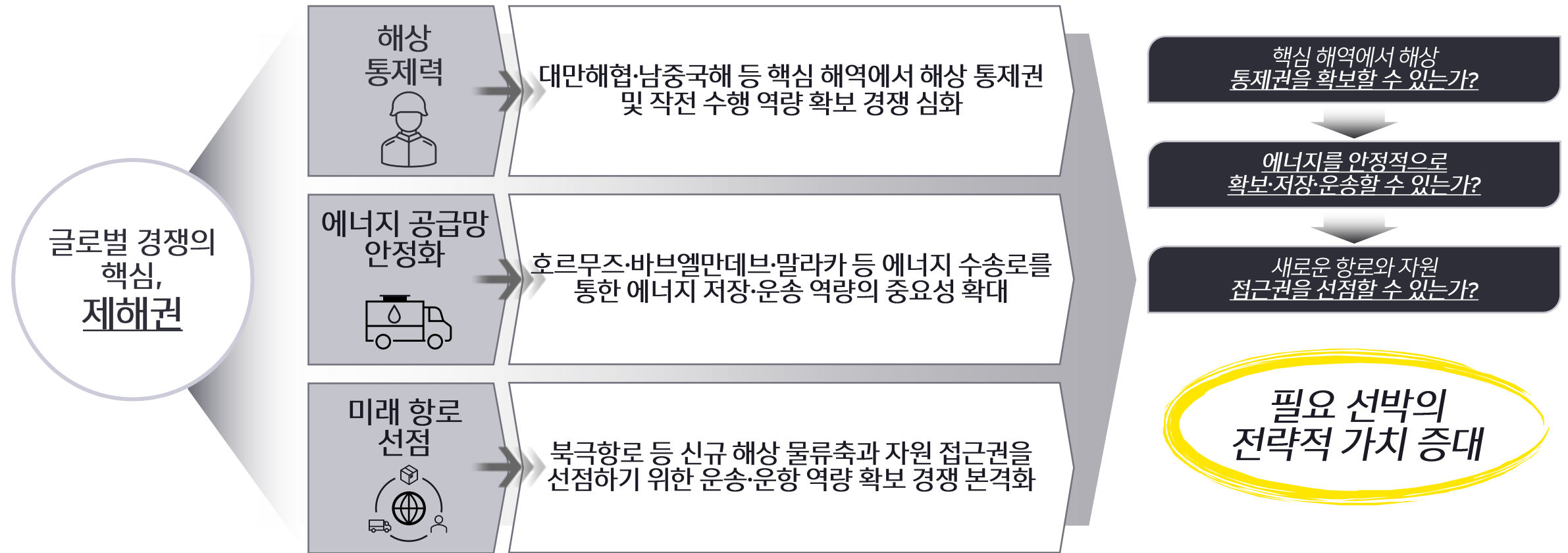


물류·자원·지정학 경쟁이 교차하는 차세대 전략 해상축으로 부상

산업화 가능성 확대로 국가 간 미래 물류축·자원 접근권 확보 경쟁 본격화

군사·에너지·미래항로를 중심으로 제해권 확보 경쟁이 심화되면서, 국가 전략 수행의 핵심 수단인 선박의 중요성이 확대되고 있음

제해권 확보를 위한 3대 전략 영역의 시사점



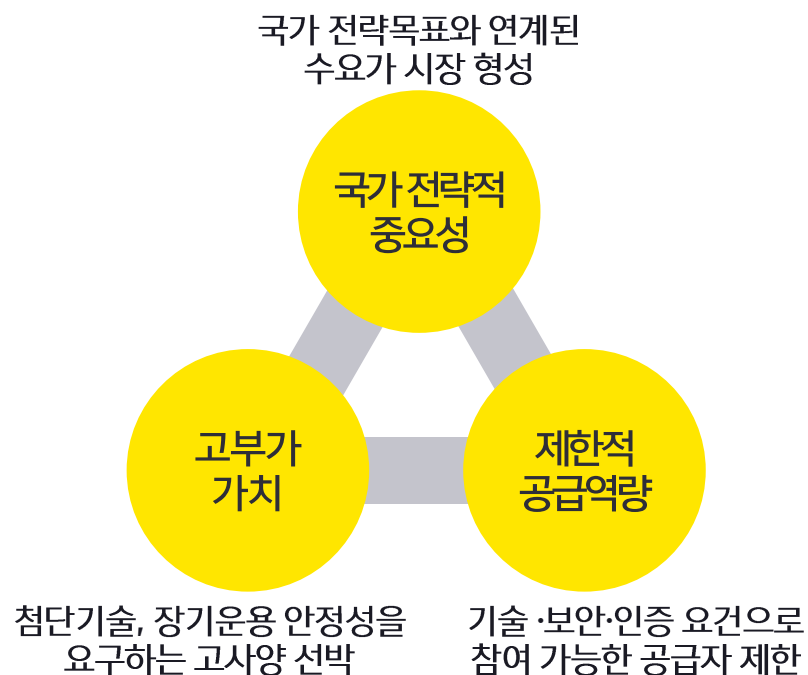
'전략적 가치'에 따른 선박 구분은 군사·에너지·미래해양 분야에서 국가의 핵심 기능과 전략목표 달성에 대한 기여도 기준으로 선박을 구분하는 개념임

기능·용도별 선박 구분 vs. 전략적 가치에 따른 선박 구분

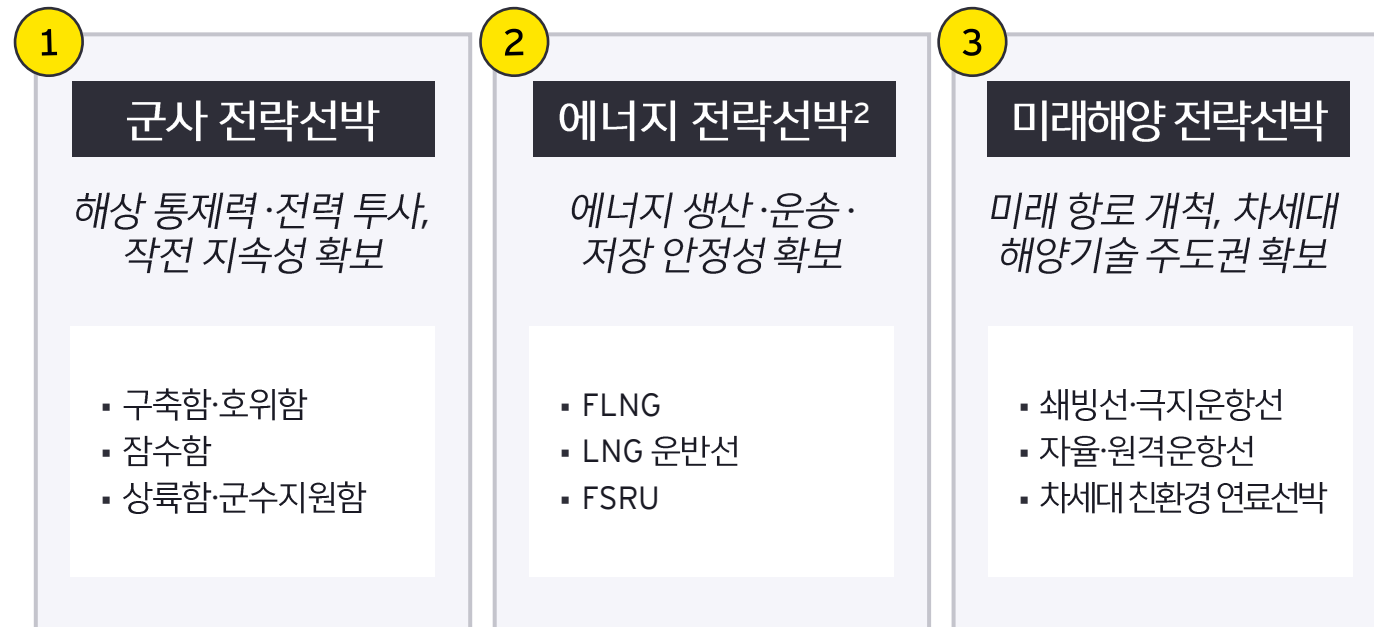
	기능·용도에 따른 선박 구분	전략적 가치에 따른 선박 구분 ¹
기준	운송 대상, 수행 기능, 작업 목적	국가 핵심 기능 유지 및 전략목표 달성에 대한 기여도
구분	기능·용도에 따라 세부 선종으로 분류² ▪ 상선: 화물선(탱커, 겸용선, 건화물선), 여객선 ▪ 어선: 어로선, 공선, 모선, 운반어선 ▪ 특수작업선: 수로측량선, 해양관측선, 기중기선, 소방선, 해양오염방제선 등 ▪ 함정: 구축함, 호위함, 잠수함, 상륙함, 소해함, 군수지원함 등	전략적 중요도가 높은 대상을 '전략선박'으로 구분 ▪ 군사 전략선박 ▪ 에너지 전략선박 ▪ 미래해양 전략선박

전략선박은 군사·에너지·미래해양 부문 유형으로 구체화될 수 있으며, 국가 차원의 전략적 중요성·고부가가치·진입장벽을 특징으로 함

전략선박의 차별적 특성



전략선박 주요 유형¹



해양을 중심으로 한 국가 전략 전개 중요성 × 고부가가치 × 공급 희소성으로, 차세대 성장시장으로 전략선박 부문이 부상할 것으로 예상

1. 본 보고서에서 전략선박은 자함 선박뿐 아니라, 국가 에너지 기능을 수행하는 핵심 부유식 해양자산까지 포함함
고부가가치 해양자산 수요가 집중되고 기술 장벽이 높은 LNG 영역을 중심으로 분석함

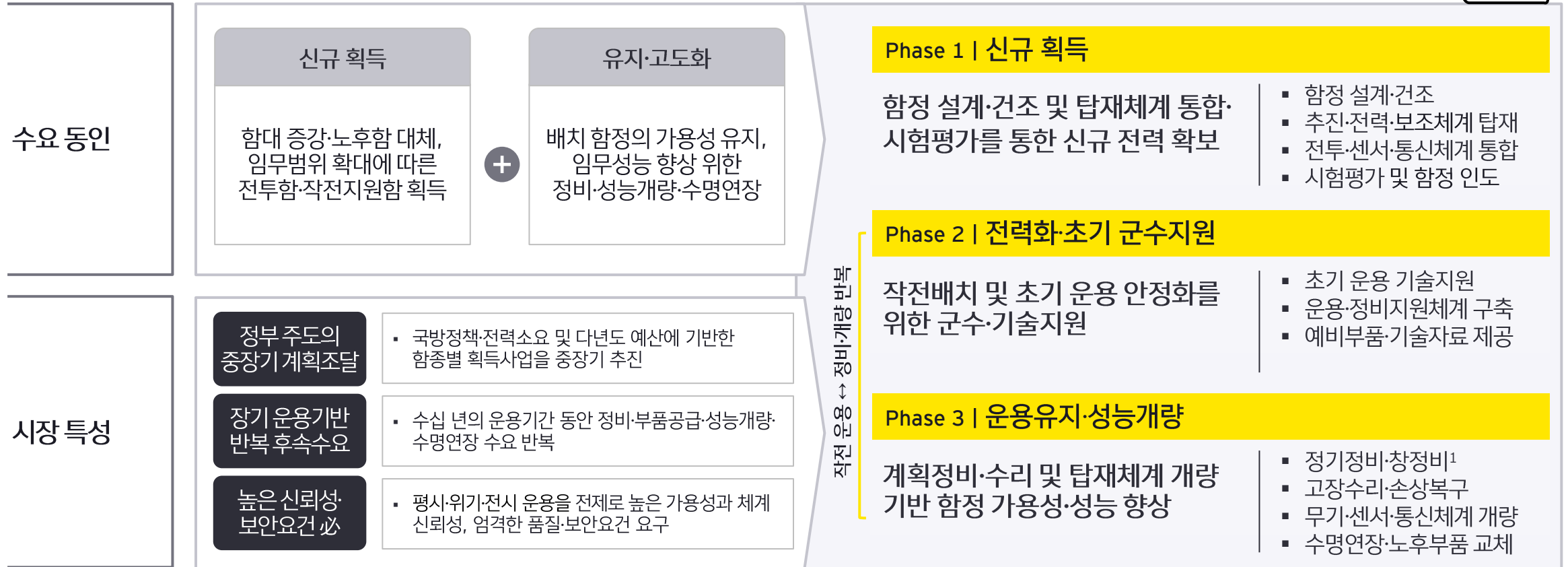
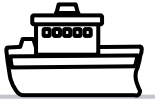
Source: EY Analysis

2. 에너지 전략선박은 석유·가스의 생산·운송·공급을 지원하는 선박·해양자산 전반을 아우르나, 본 보고서는 FLNG·LNG운반선·FSRU 등

①군사 전략선박(1/3) - 군사 전략선박은 신규 획득과 기존 함대의 유지·고도화 수요가 연계되어 형성됨

수요 확대 동인 및 시장 특성

전략선박 획득·운용 단계별 주요 사업영역



작전 운용 ↔ 정비·성능개량 반복

1. 창정비: 전용 정비시설에서 선체·기관·탑재체계를 분해·검사·정비하는 대규모 정비를 의미
Source: EY Analysis

①군사 전략선박(2/3) - 글로벌 신조시장은 전력 확충 및 현대화가 시장을 견인하며, MRO 시장은 함대 가용성 유지와 수명연장 수요로 점진적 성장이 예상됨

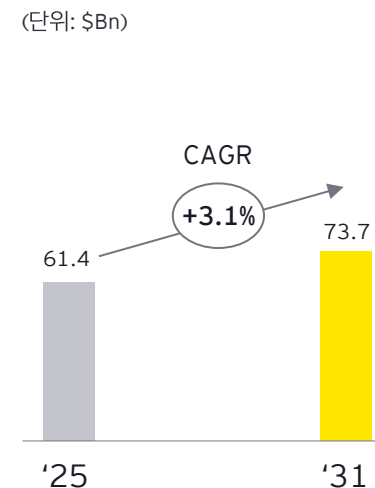
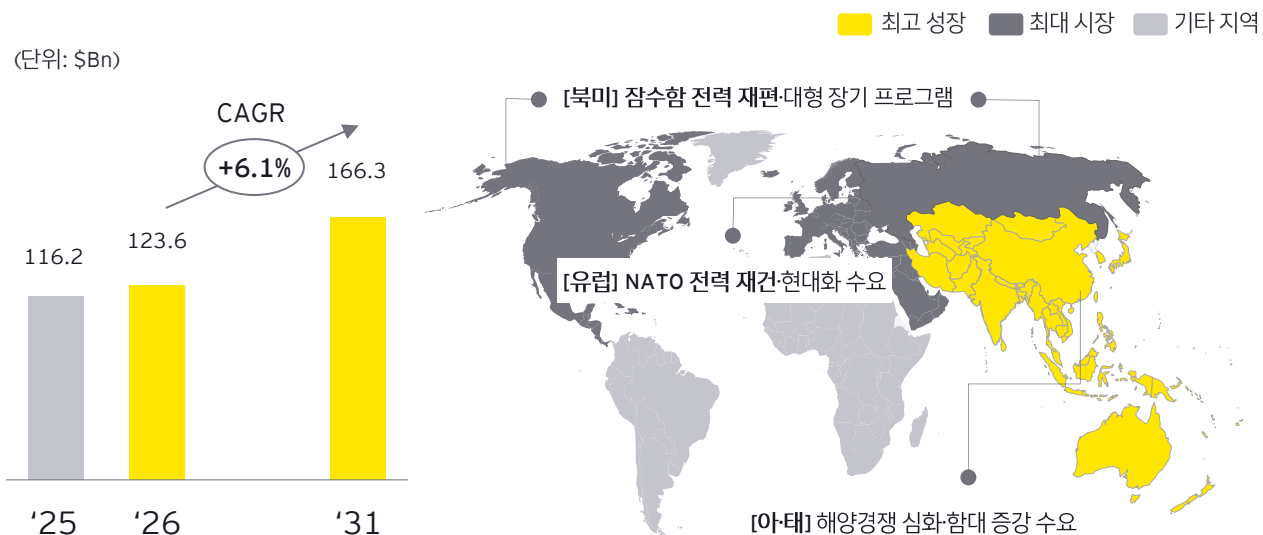
신규 획득 | 전력 확충·현대화가 성장 견인

유지·고도화 | 가용성 유지·수명연장 수요가 반복시장 형성

글로벌 함정시장 규모 및 지역별 전망¹

글로벌 함정 MRO 시장 전망²

MRO 시장가치 집중 영역³⁽²⁵⁾



선종 | 잠수함
압력선체·추진·전투체계의
복합 정비

33.5%

추진체계 | 원자력⁴
원자로·추진계통 전문장비·
엄격한 안전요건

53.2%

정비작업 | 드라이도크
중심 중정비
선체·수중부·추진축계·
조타계통 검사·정비

38.6%

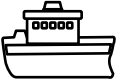
- 성장 동인: 잠수함 전력 재편, 수상전투함 획득 확대, 함정 체계 현대화
- 지역 위상: 북미 최대 시장, 아태 최고 성장 시장

- 수요 동인: 수명 연장, 탑재체계 현대화, 가용성 유지
- 지역 위상: 아태 최대 시장, 유럽 최고 성장 시장

1. 글로벌 함정시장은 선체 건조뿐 아니라 엔진·무장·센서·항법·제어시스템과 신조 탑재(Line-fit)·개조(Retrofit)를 포함
수치 기준 3. 각 비중은 선종·추진체계·정비작업별로 산정되었으며, 분류기준과 분모가 상이해 상호 합산되지 않음 4. 추진체계는 원자력과 재래식으로 구분하며, 재래식 추진은 디젤·가스터빈·디젤·전기·통합전기추진 등 비원자력 방식을 포괄함
Source: Mordor Intelligence, 「Naval Vessels Market」(2026), 「Naval Vessel MRO Market」(2026); EY Analysis

①군사 전략선박(3/3) - 사업영역별 요구되는 전문성의 수준이 높아, 기술력과 수행실적을 축적한 전문기업 중심의 공급 구조가 형성됨

사업영역별 핵심요건 및 플레이어¹

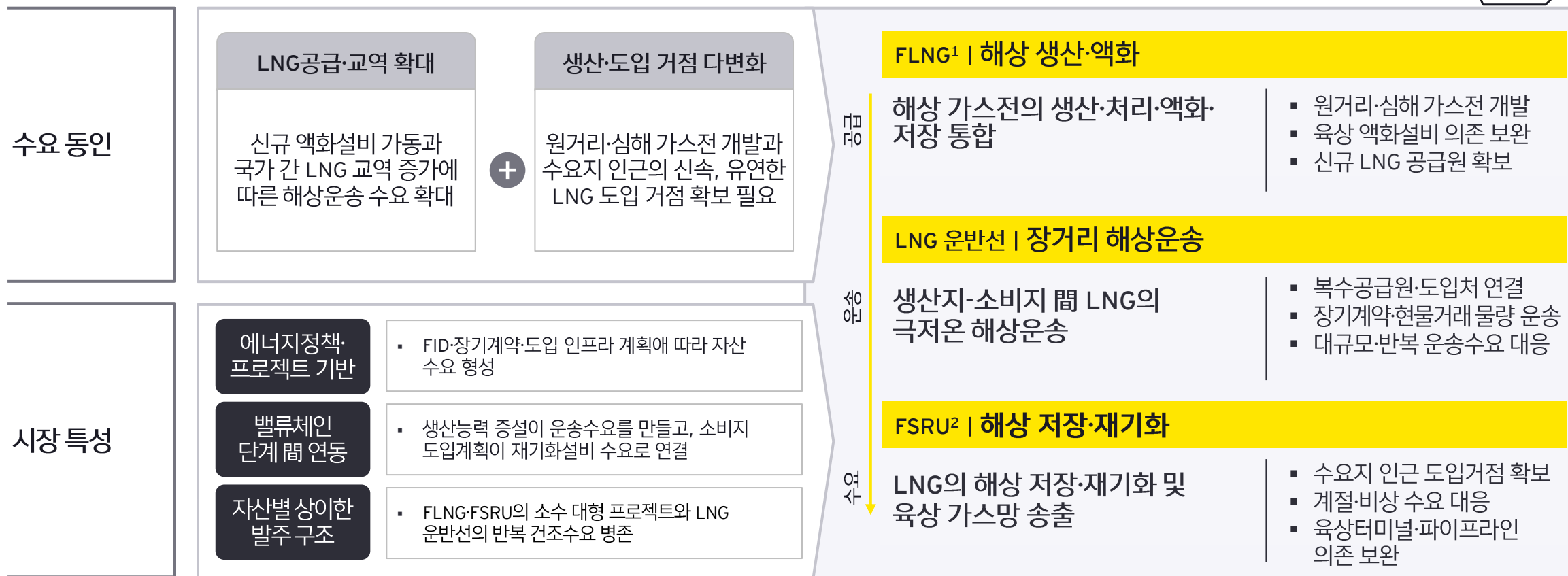
	신규 획득			유지·고도화
	수상 전투함	잠수함	작전지원 전력	MRO·성능개량
선종 (대표 배수량 ²)	구축함·호위함 (약 4,500~10,000t) 	재래식·원자력 ³ 잠수함 	군수지원함·급유함·상륙함·수송함 (약 15,000~40,000t) 	계획정비·창정비·수명연장·전투체계 개량 
시장 규모 (\$Bn)	'25: 40.7 → '30: 49.9 (CAGR: +4.1%)	'25: 12.8 → '30: 16.4 (CAGR: +5.1%)	NA	'26: 61.3 → '31: 73.6 (CAGR: +3.1%)
핵심 요건	- 센서·무장·통신체계 연계 - 센서·탑재체계 인터페이스 - 발주국별 맞춤설계·현지화	- 저소음·압력선체·수중 생존성 - 함체·추진·전투체계 통합 - 장기 시험평가·보안관리	- 보급·급유·수송·상륙 기능 결합 - 민수 플랫폼·군사규격 통합 - 원해작전·함대운용 연계	- 함정 설계도면·형상정보 접근성 - 정비시설·부품·체계업체 협업 - 현지정비·기술이전 대응
플레이어	HII	HII	HII	HII
	BAE Systems	TKMS	Navantia	BAE Systems
	美해군 구축함·대형 수상전투함	美원자력 잠수함 공동건조·정비	대형 상륙함·원해 작전 지원 플랫폼	수상함·잠수함·항공모함 유지, 현대화
	NAVAL Group	NAVAL Group	DAMEN Naval	Babcock
	Fincantieri	General Dynamics Electric Boat	Fincantieri	General Dynamics Electric Boat
	佛/수출형 호위함·수상전투함	원자력·재래식 잠수함	군수지원함·다목적 지원선	함정·잠수함 유지지원, 수명연장
	구축함·호위함·경호위함	美원자력 공격·전략잠수함	상륙함·군수지원함·복합지원 플랫폼	잠수함·수상함 정비, 현대화

1. 대표 사업자는 매출액·시장점유율 순위가 아닌, 사업영역별 주요 설계·건조·운영지원 실적 및 글로벌 대표성 기준으로 선별 2. 대표 배수량은 주요 차세대 함급의 통상 규모를 단순화한 참고값으로, 수상함·지원함은 만재배수량, 잠수함은 수중배수량 기준이며 함급·임무·사양에 따라 상이함 3. 원자력 잠수함의 설계·건조역량은 기술·보안규제 이슈로 일부 국가·사업자에 한정됨
Source: Mordor Intelligence, The Business Research Company, EY Analysis

②에너지 전략선박(1/3) - 글로벌 LNG 공급·교역 확대와 공급망 유연성 확보 수요가 LNG 운반선 건조물량과 FLNG·FSRU 프로젝트 수요를 형성함

수요 확대 동인 및 시장 특성

LNG 해상 밸류체인



1. Floating LNG: 천연가스의 해상 처리·액화·저장을 수행하는 부유식 LNG 생산설비 2. Floating Storage and Regasification Unit: LNG의 해상 저장·재기화 및 육상 가스망 송출을 수행하는 부유식 설비
Source: EY Analysis

[Back-up] LNG 밸류체인 내 주요 해양자산의 역할

FLNG - LNG 운반선 - FSRU 주요 역할 및 구조

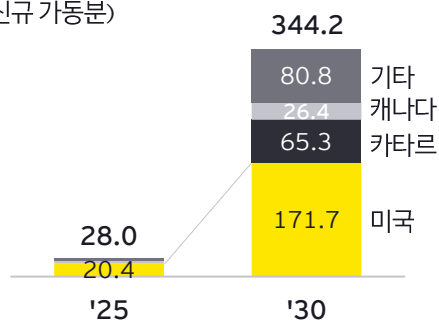


②에너지 전략선택(2/3)- 글로벌 LNG 공급 증가 및 교역 확대가 운반선 건조물량과 FLNG·FSRU 프로젝트 수요를 견인함

글로벌 LNG 공급·교역 확대

누적 신규 LNG 액화설비 Capa¹

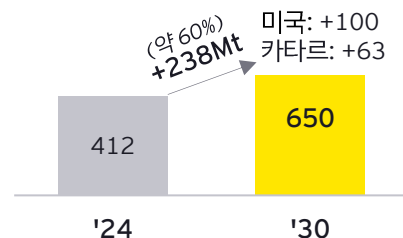
(단위: bcm/년,
누적 신규 가동분)



- 미국·카타르가 '30년 누적 증설용량의 약 69% 차지, 중장기 LNG 해상운송 수요 형성

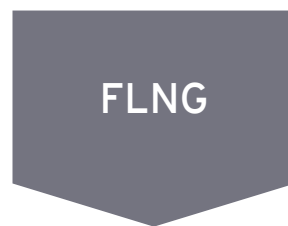
글로벌 LNG 교역량

(단위: Mt)



- LNG 교역량 확대가 LNG 운반선 수요와 장기용선 계약을 뒷받침

LNG 해상자산별 수요지표



(25.11)

[운영]

16.7Mtpa²
(8기)

[건설]

20.6Mtpa
(9기)

- 신규 건조 중 용량이 現 운영 용량의 약 1.2배로, 운영 기반을 강화



[누적 발주]

451척
(20년 이후, 4만㎡ 이상)

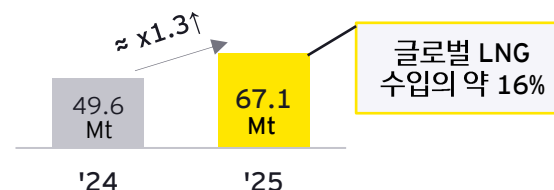
[수주잔량]

44%
(현존 선대 비, 수주잔량)

- 현존선대의 44%에 달하는 수주잔량³ 확보



[FSRU 경유 LNG 도입량]



- FSRU 경유 LNG 도입량이 전년 대비 35% 증가

1. 액화설비 Capa는 기존 운영설비를 제외하고, FID 완료 후 건설 중인 프로젝트에서 '25~'30년 새로 가동될 누적 명목용량 기준
지연될 경우, 선택 인도 시점과 LNG 물량 발생 시점 간 시차가 발생할 수 있음(Clarksons)
Source: IEA, Clarksons, GECF, Fearnleys, EY Analysis

2. Mt는 LNG 물량 단위인 백만 톤을, Mtpa는 연간 생산·처리능력 단위인 백만 톤/년을 의미

3. LNG 프로젝트의 가동이

②에너지 전략선박(3/3)- LNG 해상자산은 고부가가치 기술의 통합역량을 요구하며, 자산별 전문사업자가 참여하는 공급구조를 형성함

LNG 해양자산별 핵심요건 및 플레이어¹

	해상 생산·액화	해상 운송	해상 저장·재기화
	FLNG	LNG 운반선	FSRU
공급 구조	에너지개발사 - EPC - 조선소 협업형	조선소 - 화물창 기술사 - 엔진·기자재 업체 연계형	운행사 - 조선소·개조업체 - 재기화 설비업체 협업형
시장 규모 ² (\$Bn)	'25: 25.6 → '31: 44.7 (CAGR: +9.7%)	'25: 15.5 → '31: 23.2 (CAGR: +6.9%)	'25: 8.6 → '31: 13.8 (CAGR: +8.1%)
핵심 요건	- 선체-액화공정-해양설비 통합 - 가스전별 맞춤형 설계·공정 최적화 - 계류·해저설비·하역시스템 연계 - 장기 해상운영 안전성·가동률	- 극저온 화물창·단열시스템 - 증발가스 처리·이중연료 추진 - 선체-화물창-배관 인터페이스 - 연비·탄소배출·납기 경쟁력	- 저장·재기화·송출시스템 통합 - 육상 가스망·터미널 인터페이스 - 신조·LNG선 개조 엔지니어링 - 장기 가동률·운영안전 확보
플레이어	[건조·EPC] 삼성중공업 선체·모듈 통합건조 Technip Energies 액화공정 설계·EPCIC JGC 상부 공정설비 설계·조달 [개발·운영] Golar LNG FLNG 개발·전환·운영	[대표 조선사] HD현대중공업 대형 LNG선 설계·반복건조 삼성중공업 대형 LNG선·극저온 시스템 통합 한화오션 대형 LNG선·화물창 통합 [핵심기술 사업자] GTT 멤브레인 화물창 설계·라이선스	[운행사] HOEGH EVI 대형 FSRU 선대·장기운영 Excelerate Energy FSRU 운영·통합 터미널 [대표 조선사] HD현대중공업 FSRU 신조·시스템 통합 삼성중공업 FSRU 신조·전환 엔지니어링

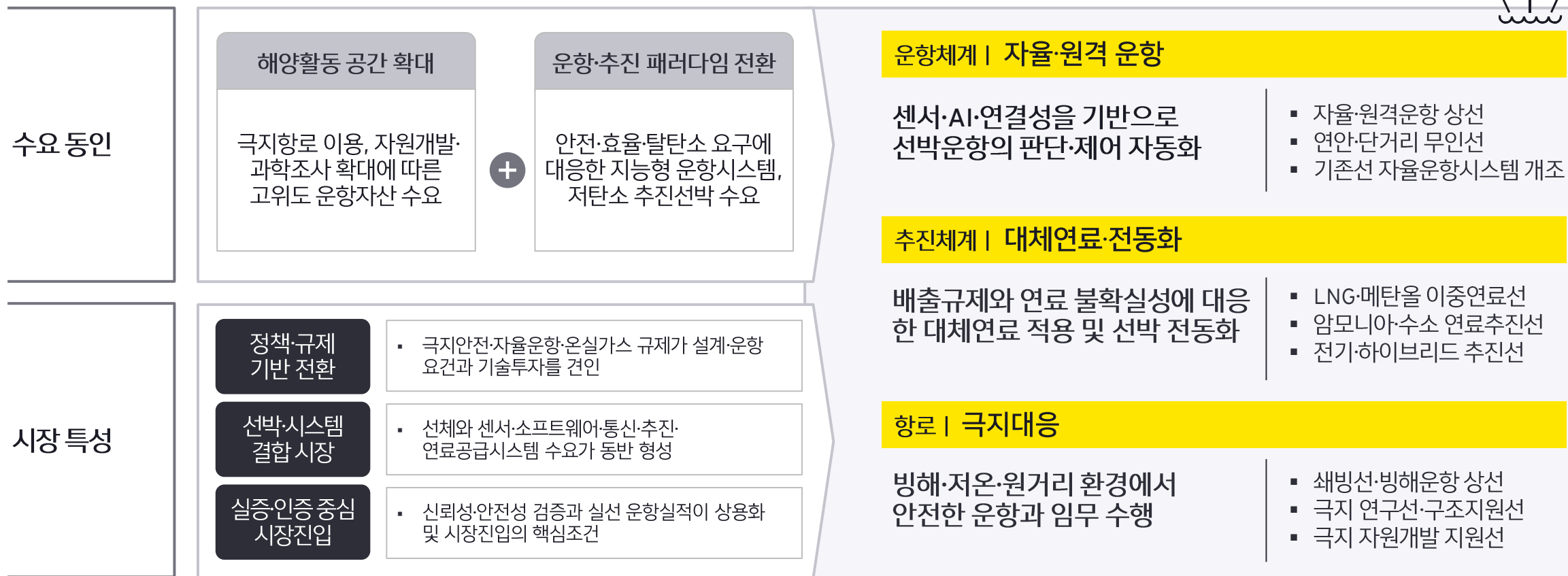
1. 대표사업자는 자산별 주요 프로젝트 수행실적, 기술적 대표성, 사업규모·지속성 및 글로벌 사업기반 기준으로 선별, LNG 운반선 조선사는 대형선 누적 건조·수주실적을 기준으로 상위 3개사를 제시
Source: Mordor Intelligence, TechSci Research, EY Analysis

2. 자산별 포함범위가 상이해 합산은 제한됨

③미래해양 전략선박(1/3)- 기술의 발전을 통해 해양활동 공간이 과거 대비 확대되고, 운항·추진 패러다임이 전환되면서 관련 선박 시장이 성장할 전망

수요 확대 동인 및 시장 특성

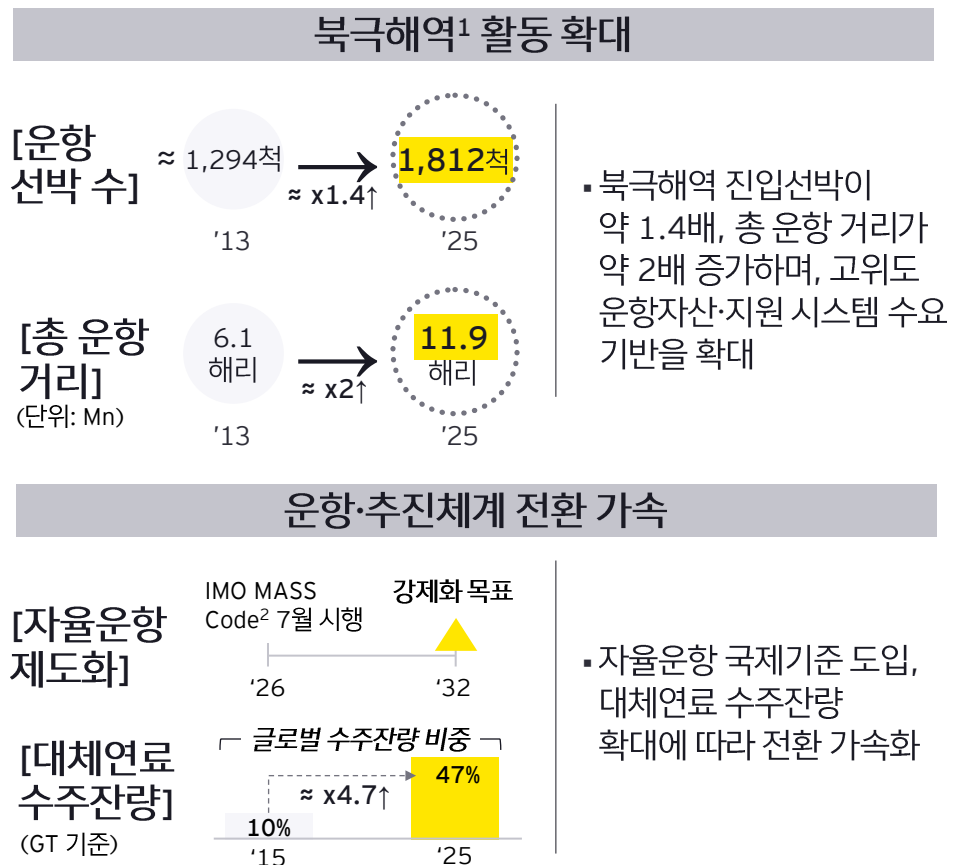
미래해양 전략선박¹의 3대 전환영역



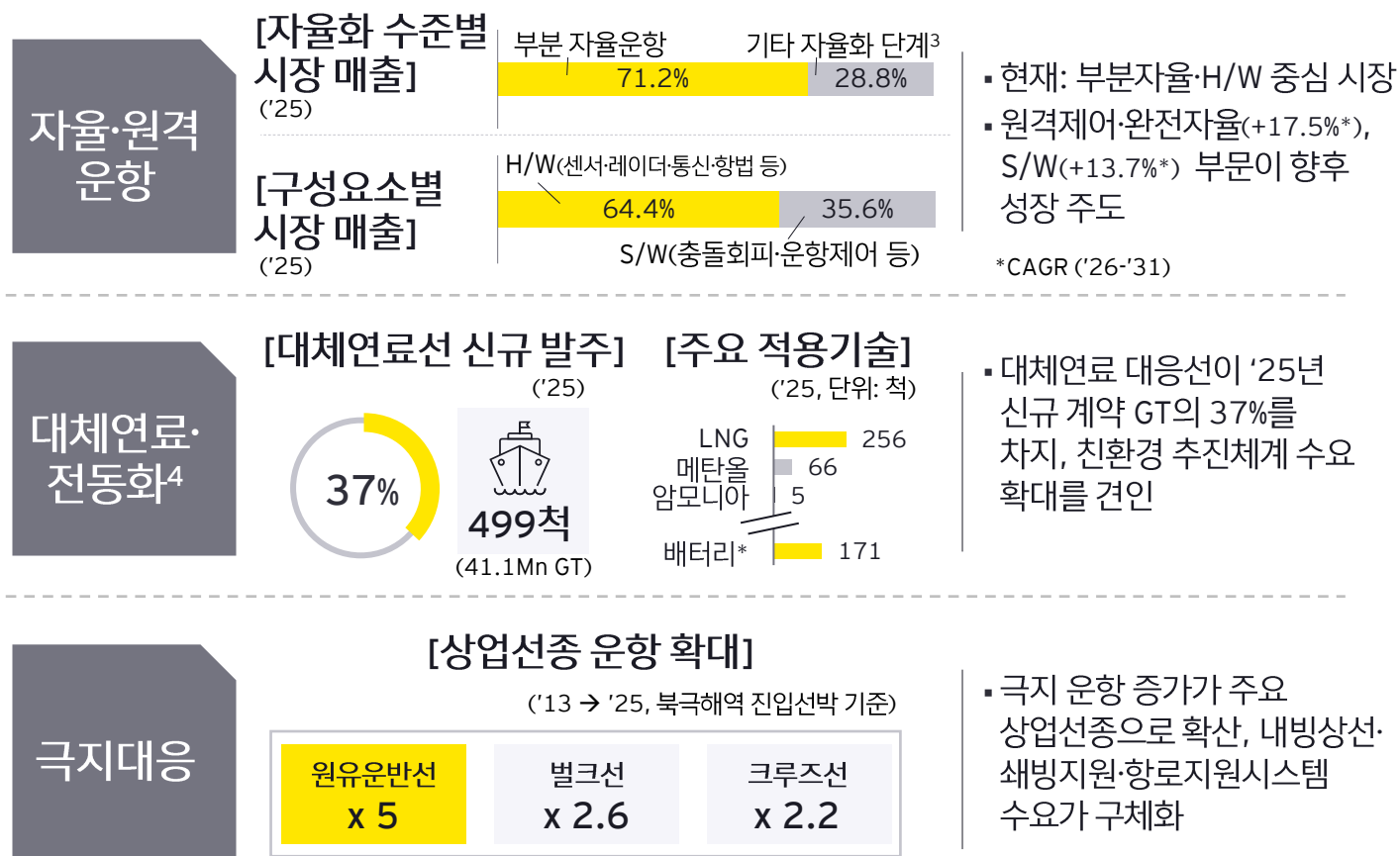
1. 미래해양 전략선박은 특정 선종이 아니라, 항로·운항·추진체계 전환에 대응하는 선박 및 시스템을 포괄하며, 동일 선박이 복수 전환영역에 해당할 수 있음

③미래해양 전략선박(2/3)- 극지 운항 확대와 자율운항 제도화, 대체연료 발주 확산이 미래해양 선박 및 연관 시스템 수요를 확대함

미래해양 전환의 수요기반 확대



전환영역별 수요지표



1. 북극해역 (=Arctic Polar Code 적용 해역)에 연 1회 이상 진입한 고위 선박, 운항거리는 해당 선박의 연간 총 항해거리를 의미 2. IMO MASS Code: 자율·원격운항 선박의 국제 안전기준 3. 원격제어 선박 시장 + 완전자율 선박 시장 + 기타 해당 세부 범주의 합산 매출(실증·초기 적용 단계 포함) 4. 대체연료 대응 선박은 LNG·메탄올·암모니아·LPG·수소 연료 사용·전환 가능 선박을 포괄, 배터리 탑재 척수는 연료별 발주와 중복될 수 있어 상호 합산되지 않음
Source: IMO, Arctic Council PAME, Mordor Intelligence, Clarksons, EY Analysis

③미래해양 전략선박(3/3)- 극지대응·자율운항·대체연료 분야는 다양한 기술영역 통합이 필수적이며, 전문사업자 간 협업을 기반으로 고도화된 공급구조를 형성함

3대 전환영역별 핵심요건 및 플레이어¹

	운항체계	추진체계	항로
	자율·원격 운항	대체연료·전동화	극지대응 선박
공급 구조	조선소 - 자율운항 기술사 - 센서·통신업체 - 선급 협업형	조선소 - 엔진·전동화 기술사 - 연료저장·공급시스템업체 - 선급 협업형	극지 설계사 - 조선소 - 빙해 추진·기자재 업체 협업형
시장 규모 ² (\$Bn)	'25: 8.2 → '30: 11.2 (CAGR: +6.4%)	'25: 2.3 → '30: 3.6 (CAGR: +9.0%)	'25: 3.2 → '33: 5.2 (CAGR: +6.4%)
핵심 요건	· 센서융합·상황인지·충돌회피 · AI 의사결정·항해제어 · 고신뢰 통신·원격운항센터 · 사이버보안·소프트웨어 검증	· 연료저장·공급·추진시스템 통합 · 독성·누출·화재·폭발 안전설계 · 이중연료·연료전환³ 대비 설계 · 배터리·전력·에너지관리 최적화	· 내빙·쇄빙 선형 및 구조설계 · 저온 기자재·방한·결빙방지 · 빙해 추진·조종·항로지원 · Polar Code 적합성·Ice Class 인증⁴
플레이어	[자율운항 기술] Kongsberg 자율운항 시스템·원격운항센터 Avikus 대형상선 자율항해·운영최적화 솔루션	[엔진·추진] Everllence LNG·메탄올·암모니아 저속엔진 WIN GD LNG·메탄올·암모니아 이중연료 엔진 Wartsila 다중연료 엔진·배터리 하이브리드 추진	[설계·빙해기술] Railotech 쇄빙선 설계·빙수조 시험 VARD 극지선 기본설계·엔지니어링
	[선박시스템 통합] Wartsila 항해·기관·에너지 관리 통합 ABB 상황인지·자동제어 시스템	[선박통합] HD현대중공업 대체연료선 설계·건조·시스템 통합	[건조·통합] Davie Helsinki Shipyard 극지선 건조·최종통합 RMC 극지선 건조·통합 Seaspan 대형 극지선 건조·통합

1. 대표사업자는 전환영역별 주요 설계·건조·시스템 공급실적, 기술적 대표성, 상용화·실증성과 및 글로벌 사업기반 기준 2. 자율·원격운항: 자율운항선 시장, 대체연료·전동화: Zero-carbon shipping 시장, 극지대응: 쇄빙선 시장 기준으로 상호 비교·합산되지 않음 3. 이중연료: 두 종류의 연료를 선택 사용토록 설계된 추진체계, 연료전환 대비: 향후 대체연료 전환 고려한 공간·배관·안전요건 등 사전 반영 설계 의미 4. Polar Code: IMO의 극지 운항 안전·환경규정, Ice Class: 선체·기관의 빙해운항 성능 기술등급
Source: The Business Research Company, Verified Market Research, EY Analysis

전략선박 운용을 위한
핵심 역량

해양패권경쟁이 심화되는 가운데, 전략선박을 지속적으로 건조할 수 있는 생산능력과 이를 정비·개량할 수 있는 산업 생태계의 중요성이 확대되고 있음

전략선박의 중요성

[군사 전략선박]

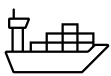
- 국가 방위 및 해상 교통상 자국 상선 보호 역할

[에너지 전략선박]

- 에너지 생산 및 운송 등 안정적 공급망의 토대

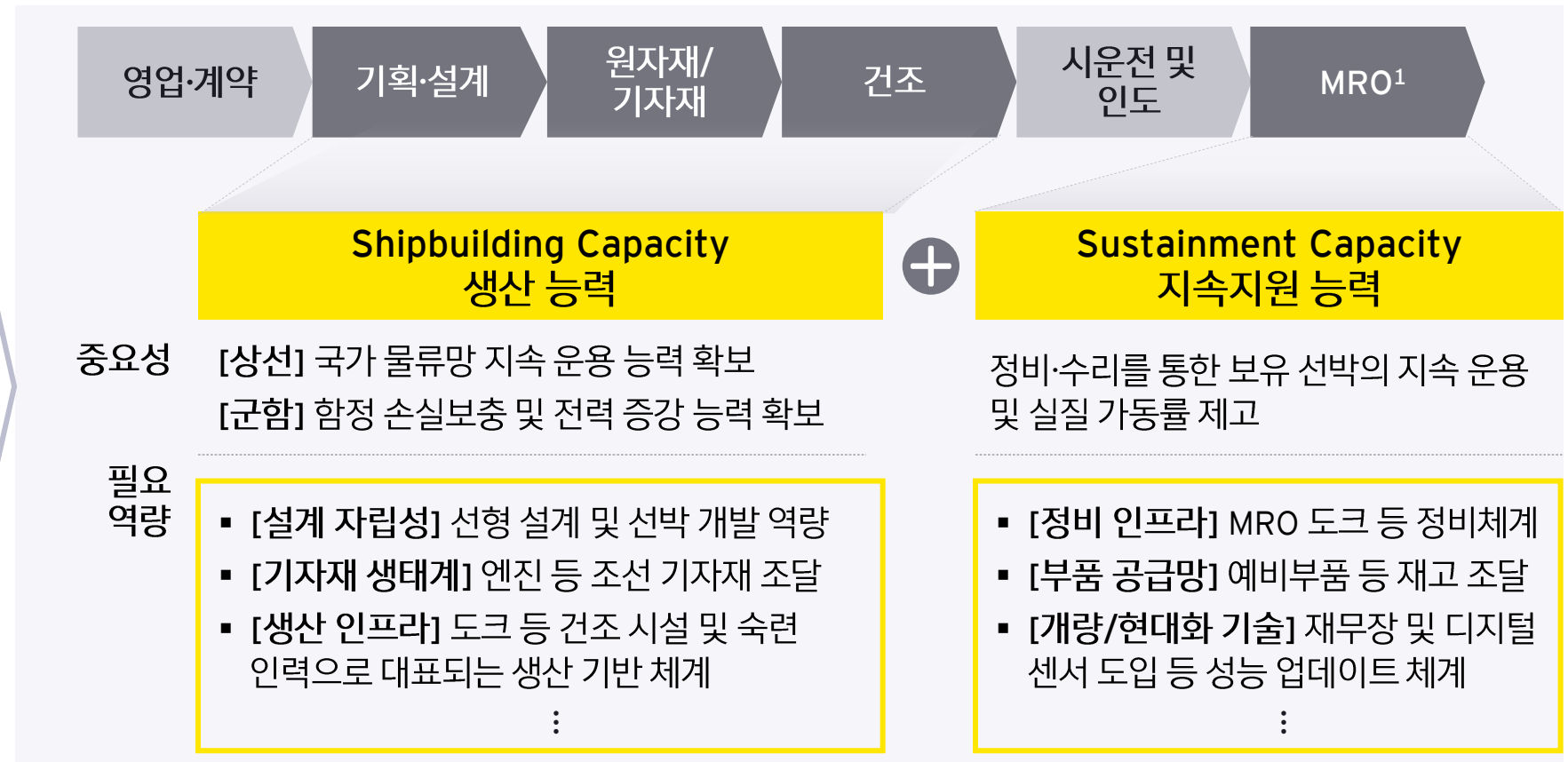
[미래해양 전략선박]

- 미래 항로 개척 등 차세대 해양패권 선점 위한 기반



국가의 장기적 해양 지배력을 결정하는 핵심 자원 중 하나

선박 생애주기 및 패권경쟁을 위한 핵심 역량



[Back-up] 란체스터 제2법칙은 전력 규모의 우위가 전투력 우위로 증폭됨을 의미하며, 이는 함정 확보 및 생산능력이 해상 전투력 유지의 핵심 요소임을 시사함

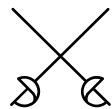
란체스터 제2법칙

- 영국의 항공학자 란체스터가 1, 2차 세계대전의 공중전 결과를 분석하여 수립한 전투력 산정 이론
- 원거리 정밀타격이 가능한 현대전에서의 전투력은 '무기 성능(T)'과 '가용 전력 수의 제곱(Q²)'의 곱에 비례한다는 법칙



전투력

Combat Power



(무기의 성능)

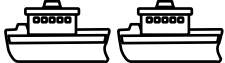
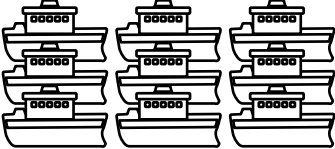
Technology



(전력 수)²

Quantity²

적용 예시

	State A	VS	State B
함대 성능(T)	 $T_a=1$	← 동일성능 →	 $T_b=1$
함대 수의 제곱 (Q ²)	 $Q_a^2=2^2=4$		 $Q_b^2=3^2=9$
전투력	$T_a \times (Q_a)^2 = 1 \times 4 = 4$ 		$T_b \times (Q_b)^2 = 1 \times 9 = 9$ 

→ 함정 수를 증가시킬 수 있는 군함 생산 능력은 전력의 제곱 효과(Square Effect)를 창출해 전력 우위로 연결 가능



장기적인 해양 패권 유지를 위해서는 함정을 안정적으로 생산·정비·복원 가능한 산업 역량 확보가 필수적임

[Back-up] 태평양 전쟁에서 일본은 숙련된 항모 운용으로 초기 우위를 확보했으나, 미국은 대규모 산업·건조 역량을 통해 전력을 지속 증강하며 전세를 역전함

美·日 태평양 전쟁 발발 개요



- 일본: '37~'41년, 중일전쟁 통해 실전 항모 운용 경험·전력 축적
- 개전 시점('41년) 항모 전력: 일본 11척 vs 미국 7척
- '41년 4월, 항모 단일 타격대(Kidō Butai) 편성 → '41년 12월 진주만 공습



日 태평양 제해권 확보 목적의 진주만 공습, 美 2차 대전 참전 촉발

WW2 당시 미국의 조선 생산 역량

규모 우위의 조선소·도크 인프라 보유

- 전국 18개의 조선소에서 항모·함정을 동시 건조할 수 있는 대규모 생산 인프라 보유

표준화된 설계·대량생산 체계 구축

- 선박 설계·공정 표준화 등 기반 생산 효율성 제고
- 동일 함급의 반복 건조를 통해 건조속도 및 품질 안정성 확보

자국 내 통합 공급망·생산 기반 보유

- 선박, 철강, 엔진, 기자재 등을 자국에서 조달 가능한 해양산업 생태계 보유
- 약 70만명에 달했던 조선업 종사자

결과 및 시사점

'42-'45년 간 각국 항모 건조 수



일본 연간
약 2척 생산

미국 연간
약 5.6척 생산

미국은 종전까지 일본비
약 2.8배의 항모 생산

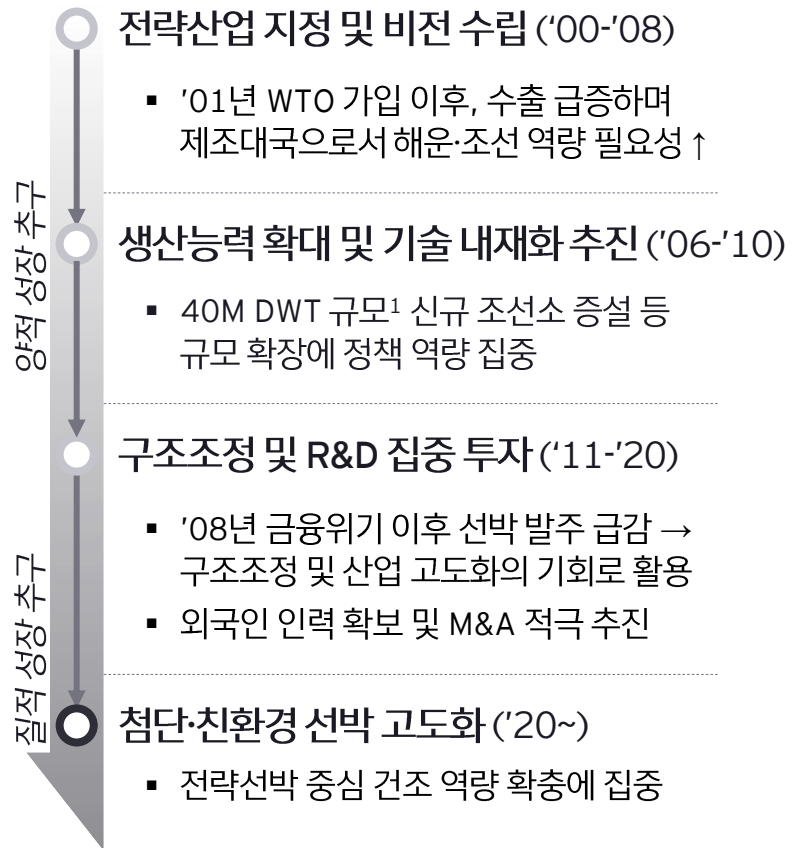


전쟁 장기화 속 일본은 손실 전력 복원을 위한 항모 생산이 미국비 부진해 전력 약화

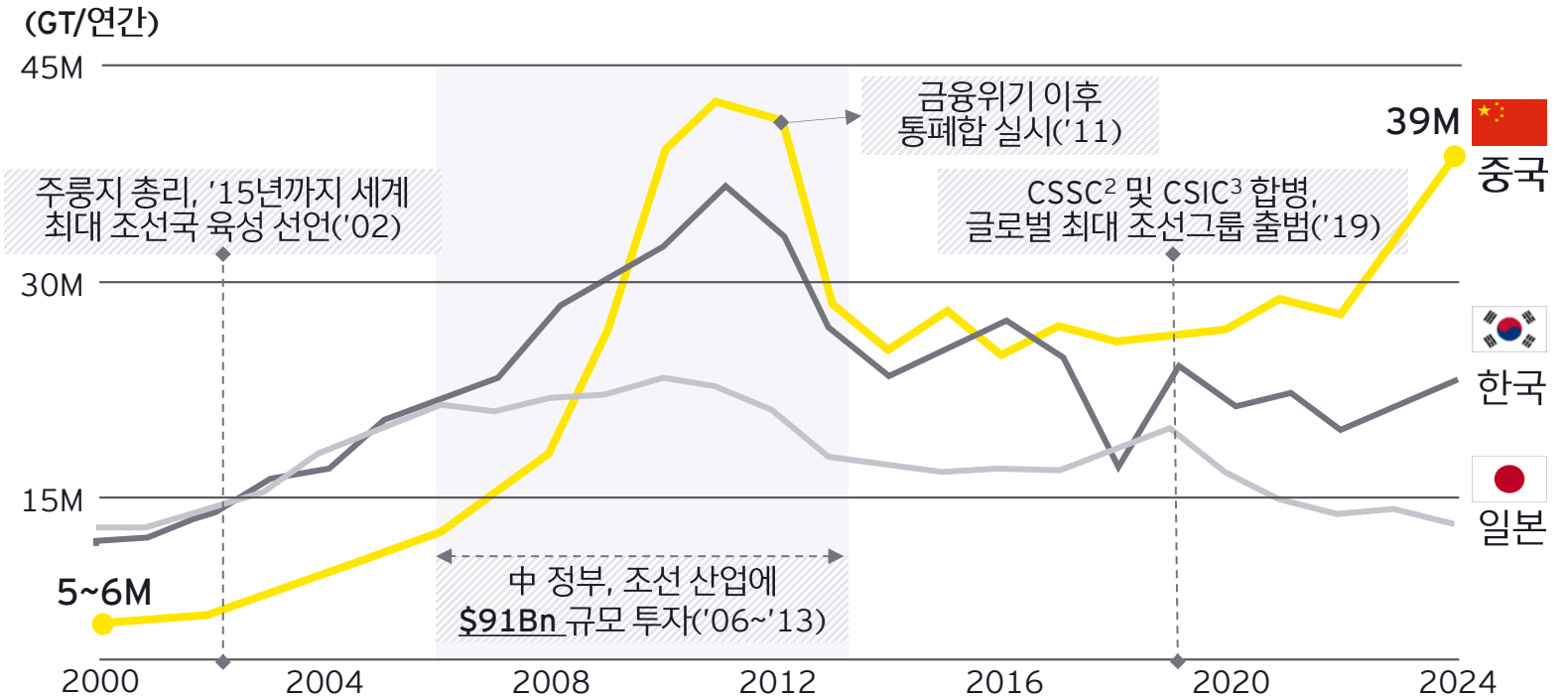
해양 패권경쟁에 있어 위기 시 전력을 지속 확충할 수 있는 조선 산업 역량은 중요한 경쟁요인으로 작용할 수 있음

[중국] 중국은 중앙정부의 일관된 산업 육성 정책을 기반으로 기술 자립과 생산 역량 확대를 거쳐 오늘날 조선 산업 선도국으로 부상함

중국의 조선 산업 육성 정책



중국 조선 산업의 부상



중국은 정부 주도 하 연간 글로벌 건조량(72M GT)의 **54%**(39M GT)를 차지하는 조선 강국으로 도약

[중국] 중국은 글로벌 최대수준의 상선 건조 기반과 해군 함정 건조 능력을 동시에 보유한 민군융합형 조선 강국임

中 조선소別 역할 및 생산 능력 현황

주요 시사점

	분류 (건조 선박의 평균 크기, GT)	조선소별 역할 및 주요 건조선	조선소 (개)	인도선박량 ² (척)	건조량 ² (1Mn GT)
			비중	비중	비중
고 군사·국가안보 연계 수준 低	Tier 1 (64.7k)	- CSSC 산하 자국 함정 건조하는 전략적 조선소 - 자국함 군함, LNG, VLCC 등 상선	12	434	28.1
			4%	10%	17%
	Tier 2 (57k)	- CSSC 산하 상선 건조 / 군사 관련 PJT 일부 관여 - LNG, VLCC 등 상선, 필요 시 군함 건조	23	659	37.5
			7%	15%	23%
	Tier 3 (28k)	- SOE¹ 산하 상선 건조 / 유사시 안보 및 군사 지원 - 벌크선, 유조선, 컨테이너선 등	46	1,034	39.3
			15%	23%	24%
	Tier 4 (25.5k)	- 민간·외국계 조선소로, 군사 관여도 제한적 - 벌크선, 중소형 유조선, 컨테이너선 등	226	2,325	59.3
			74%	52%	36%

- Tier 1&2는 전체 조선소 수의 약 11%에 불과하나, **전체 생산량의 약 40%** 차지

→ 전략선박 생산이 가능한 소수의 전략 조선소에 생산능력 집중

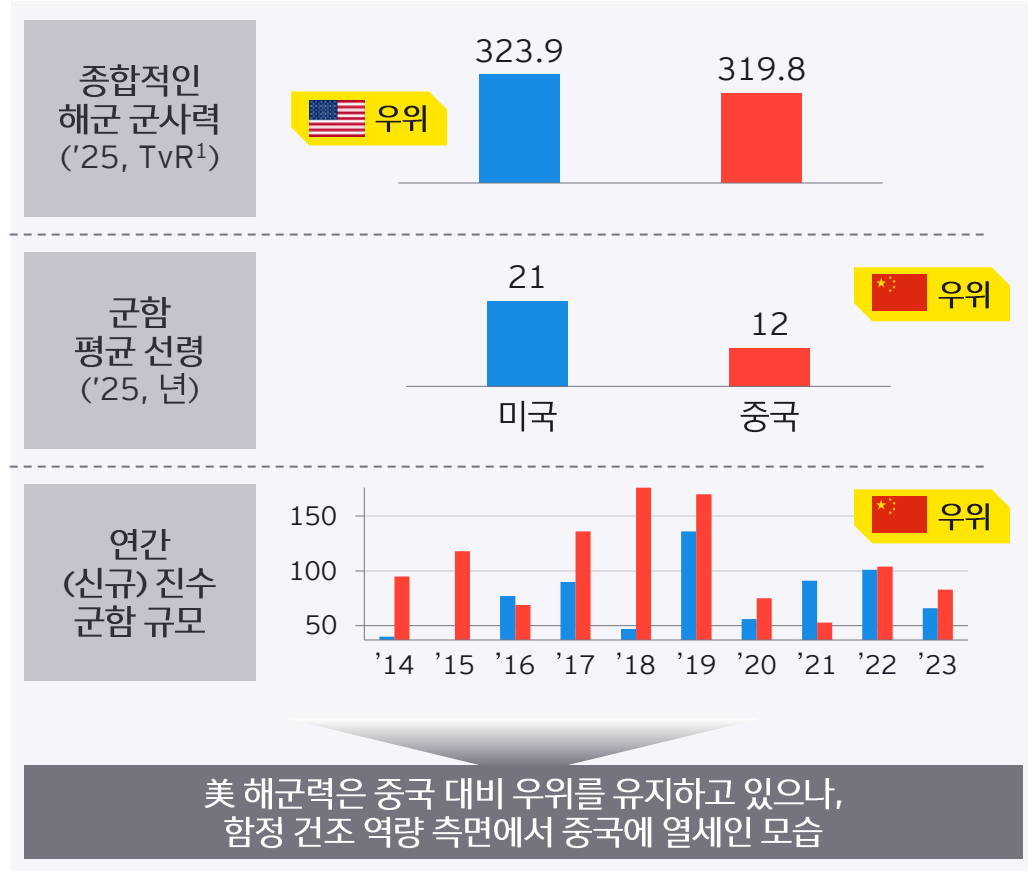
- 평시 고부가가치 상선을 건조하는 역량을 기반으로 전시 군함 생산에 동원 가능

→ 중국의 상선 생산기반 상당 부분이 사실상 군수생산 기반과 중첩

중국의 핵심 조선 생산능력 상당 부분이 군·안보와 연계된 국유 조선소에 집중

[미국] 세계 최고 수준의 해군력을 보유하고 있으나, 함정 건조·정비 역량의 제약으로 이를 뒷받침할 산업기반 재건 필요성이 확대되고 있음

美·中 각국의 해군 군사력 유관 지표 비교 ■ 미국 ■ 중국



美 조선 산업의 경쟁력 약화 과정

美 조선소 수²

(1920s~1950s) 존스법 도입으로 보호 시장 형성

약 414개

- 미국 국내 항만間 운송 선박은 선박 건조 및 수리를 미국 내로 제한하는 법안 제정
- 자국 조선 산업 보호를 목적으로 제정되었으나, 장기적으로 국외 기업과 경쟁을 제한해 국내 보호시장에 의존하는 구조 형성

(1960s~1980s) 보호정책 장기화로 인한 수출 경쟁력 약화

- 국내 선주 대상 美·해외 조선소와 건조비 차이 최대 50% 보전
→ 수출 경쟁력 하락(1960s 이후 해외 선주 발주 0건에 수렴)

(1990s~2010s) 조선 산업 공동화 진행되며 산업 생태계 붕괴

- 美 건조선가 경쟁국比 수배 확대 → 저가 건조 가능한 한·중·일 대상 발주 증가
- 미국 내 조선소 폐쇄 및 기자재·인력 등 생태계 급격히 축소

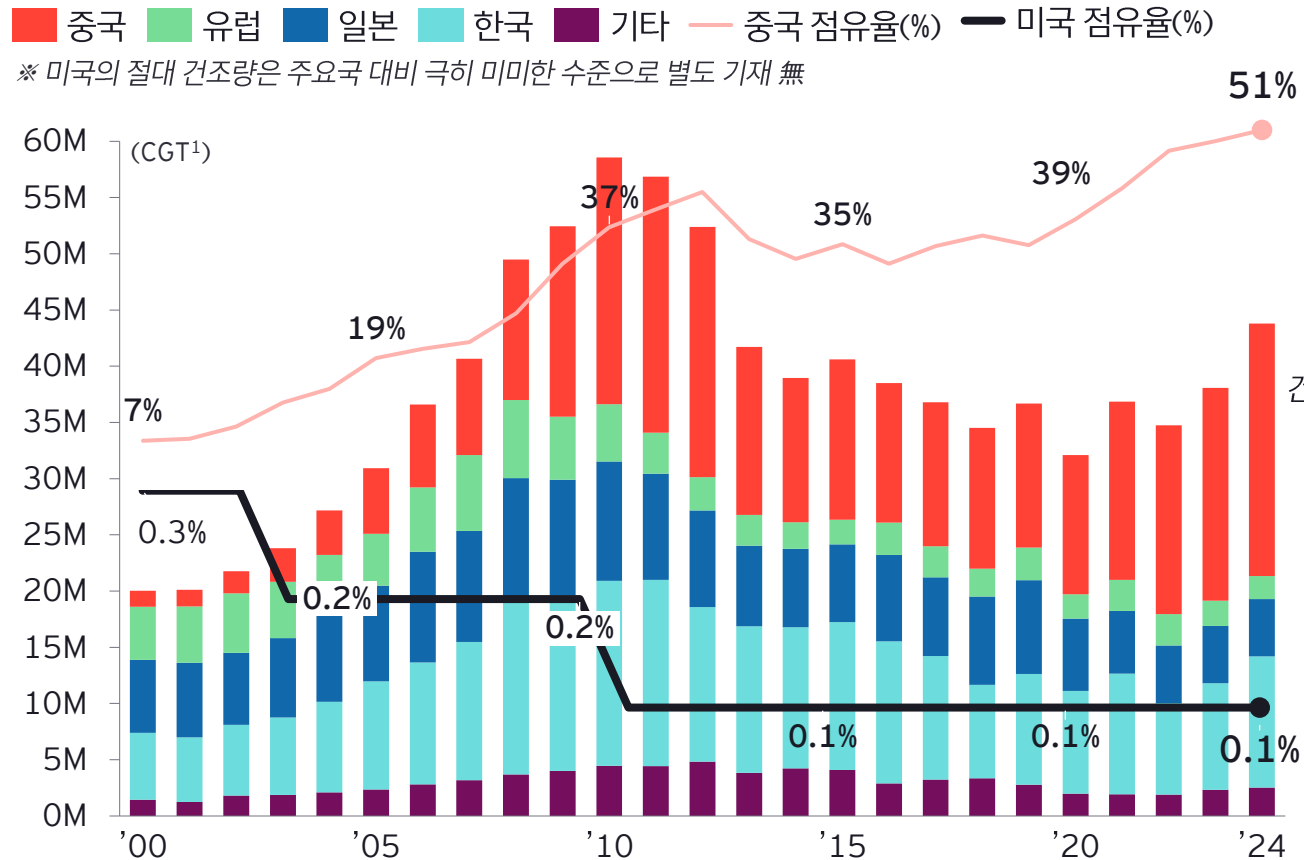
(2010s~) 글로벌 상선 시장 점유율 1% 이하로 하락

약 21개

- 중국이 세계 최대 조선국으로 부상하며 글로벌 생산능력 집중
- 해군 함정 건조·정비 역량에도 인력·공급망 병목 발생

[미국] 해양 패권경쟁의 핵심인 선박 건조 능력에서 중국과의 격차가 확대되고 있으며, 이는 군사적 지속 능력과 경제 안보를 저해할 수 있는 요인으로 평가됨

연간 글로벌 선박 건조량 추이(신규 인도 기준)



美 조선 산업 붕괴로 부상한 안보 이슈

[군사 안보] 해군력 유지·확장 역량 약화 리스크

- 전시에는 함정 보유량보다 건조·수리·교체 능력이 중요
- 美 함정 보충·정비 능력이 중국 대비 열위 시 해군의 전투 수행 능력에 치명적 약점 요인으로 작용 가능



[경제 안보] 전략 물류망의 중국 영향력 확대 가능성

- 원유, LNG, 희토류, 컨테이너 등 현재 글로벌 교역의 약 80%²는 해상 운송에 의존
- 이러한 운송 수단(선박 공급능력)을 중국이 장악할 경우, 美 공급망 체계 전반에 대한 영향력 확보 가능

조선산업의 中 집중은 선박 공급망 집중을 초래, 이는 장기적인 군사 및 경제 안보 리스크로 발전 가능성 有

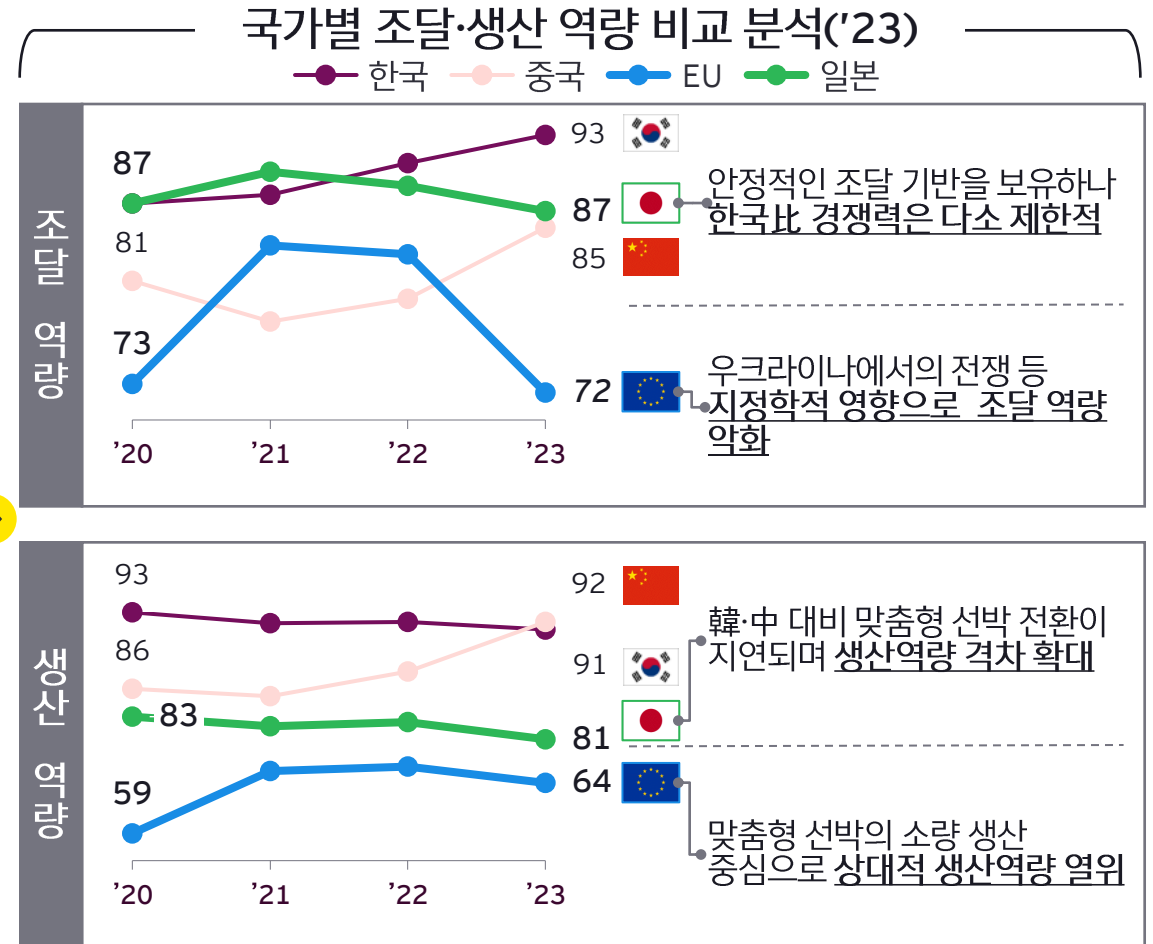
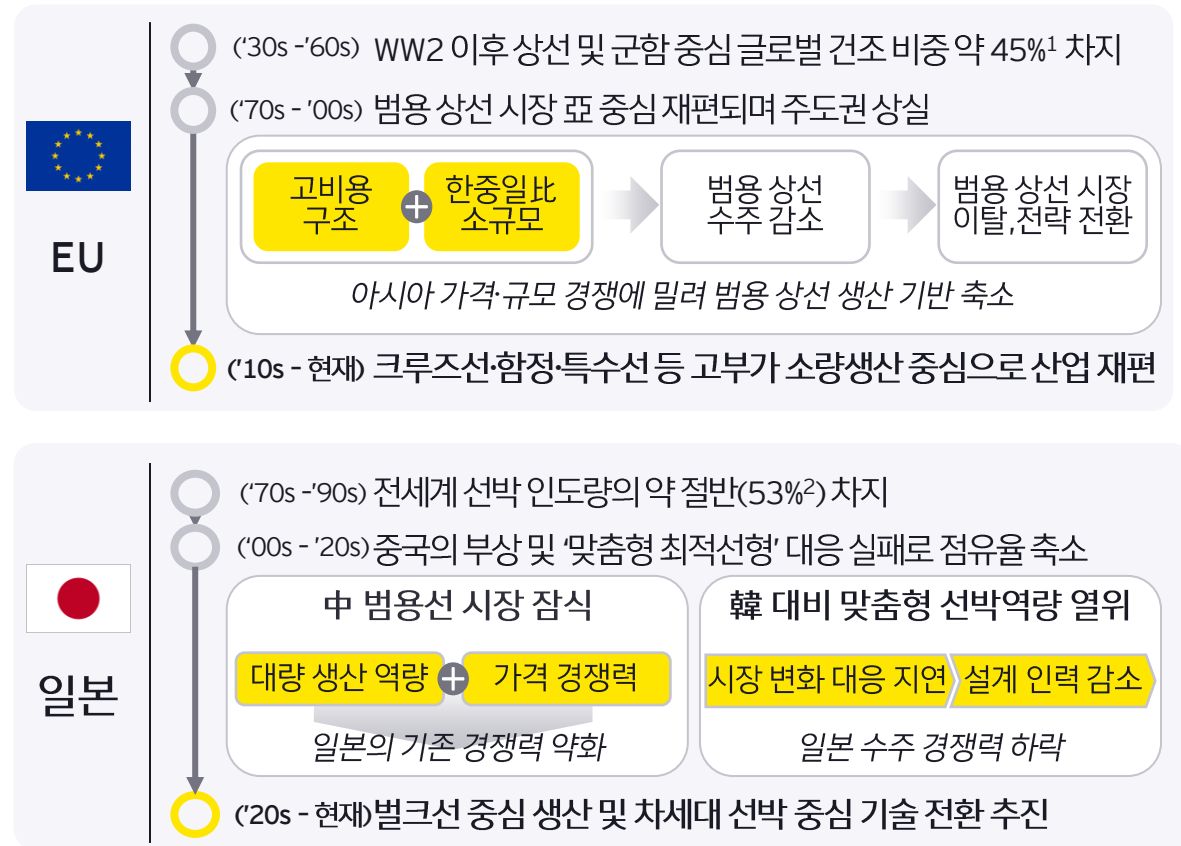
1. Compensated Gross Tonnage: 보정총톤수 혹은 표준 화물선 환산 톤수로, 선박의 단순한 무게(GT)에 선박의 부가가치, 작업 난이도 등을 고려한 계수를 곱해 산출하며, 조선능력을 가장 정확히 비교할 수 있는 지표

2. UNCTAD('25.09) 'Launch of the Review of Maritime Transport 2025' 內 언급

Source: Clarksons World Fleet Register, EY Analysis

[EU·일본] 범용선 경쟁력 약화 이후 고부가가치·기술 중심 산업으로 재편했으나, 축소된 생산 기반으로 인해 대규모 공급 및 생산능력 확대 측면에서는 한계가 있음

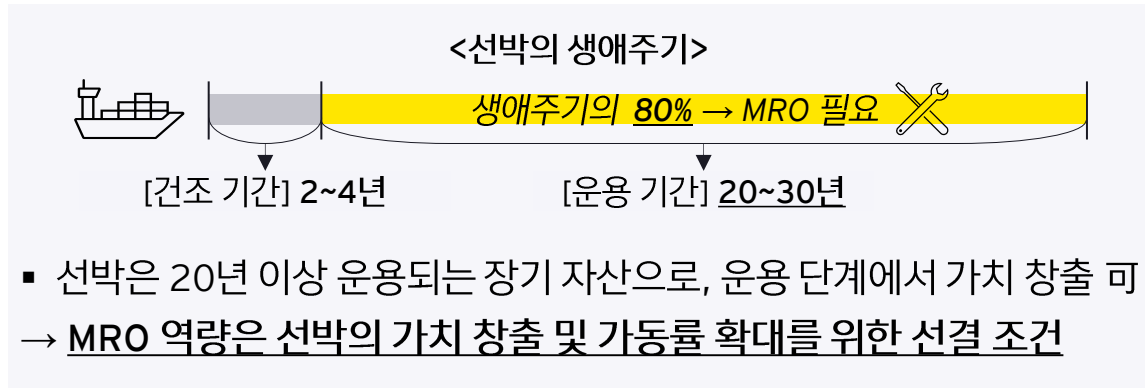
EU 및 일본의 조선업 개요 및 현황



1. '65년 준공된 신조선의 총톤수(GT) 기준 글로벌 건조량 점유율 2. '84년 준공된 신조선의 총톤수(GT) 기준 글로벌 건조량 점유율
Source: 산업통상자원부 및 산업연구원('23), EY Analysis

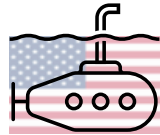
지속지원 능력(MRO)은 선박의 운용성 확보와 성능 개량에 필수적이며, 기자재·인력·정비망을 포함한 산업 생태계 전반의 역량을 필요로 함

선박의 생애주기 및 MRO의 중요성



美 조선 산업 기반 약화로 인한 함정 MRO 적체 누적

- 美 해군 최대 전진전력인 제7함대('25년 기준)
 - 보유 함정의 30~50% MRO 대기 상태로 활용 불가
 - 특히, 잠수함의 경우, 정비까지 1년 이상 대기

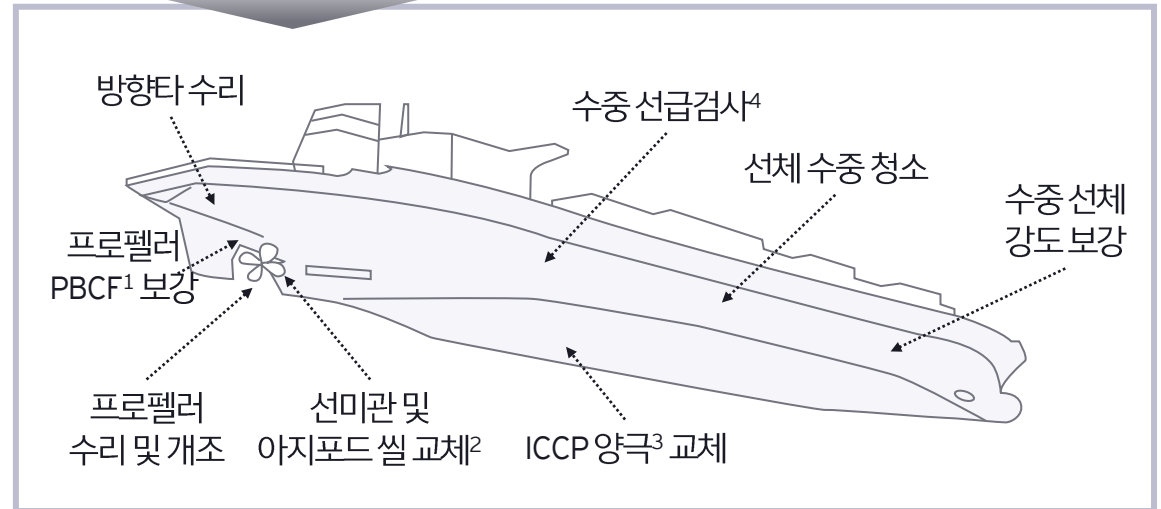


美 해군의 안정적 전력 운용을 위해 MRO 역량 확충이 요구됨

선박 MRO의 필요 역량 및 세부 수리 분야

선박 MRO(지속지원)의 필요한 역량 (selective)

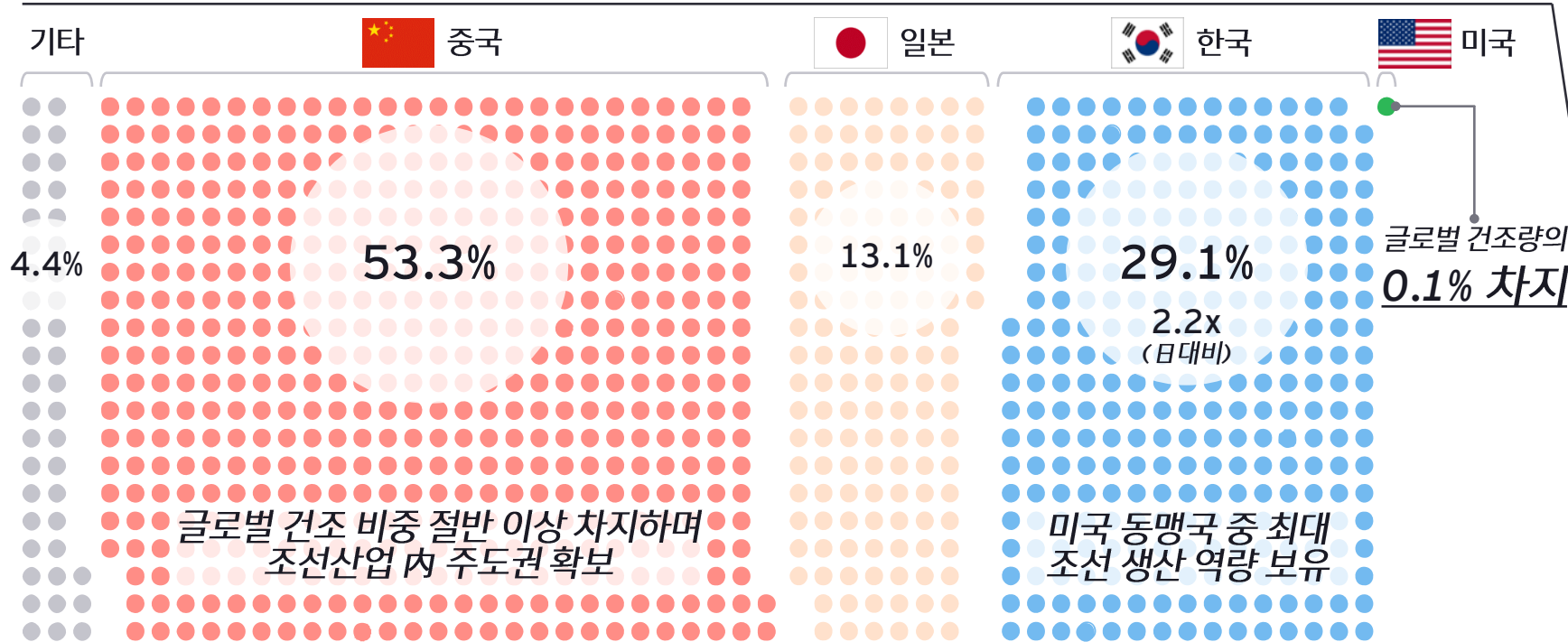
- 1 운용 중인 선박 진단 역량
- 2 선박 수리 및 개조·개량 능력
- 3 부품·기자재 공급망 확보 역량
- 4 환적 허브 등 편리한 위치 (예: 싱가포르)



1. 추진효율 향상 장치(PBCF: Propeller Boss Cap Fins) 설치 및 보강을 통한 연료 절감 2. 추진축·전기추진기(Azipod) 누수 방지 설비 교체 3. Impressed Current Cathodic Protection: 바닷물 때문에 선체가 녹슬지 않도록 전기를 흘려주는 설비로, 고장 시 선체 부식 속도 급격히 증가 4. 선박을 드라이도크(Dry Dock)에 올리지 않고 해상에 떠 있는 상태에서 수행하는 안전검사 5. 배 안에 횡방향 프로펠러를 설치하기 위해 선체를 뚫어놓은 공간으로, 내부 부식, 코팅 박리, 충격 손상에 대한 보강 작업 필요
Source: GAO(Government Accountability Office), EY Analysis

미국 및 일부 서방권 국가들은 조선 생산역량 확대를 위한 다양한 협력방안을 모색하고 있으며, 한국 조선산업에 대한 관심도가 확대되고 있음

주요국의 선박 건조 역량 비교



제해권 경쟁에서 미국의 Next Step

美, 제해권 지속 유지를 위한 조선 건조능력 회복 필요

美 동맹국 중 최대 수준 조선 역량 보유한 한국의 전략적 가치 부상

➡ 중국은 조선 건조량 측면에서 미국 대비 높은 생산역량을 보유하고 있으며, 미국 내에서는 조선산업 경쟁력 강화를 위한 다양한 정책 및 산업적 대응방안이 논의되고 있음

[Back-up] 조선산업 협력은 한미 통상협상 과정에서 중요하게 논의된 분야 중 하나였으며 미국의 조선산업 경쟁력 강화 정책과도 연계됨

대미 통상협상('25)의 핵심 협상력으로 작용한 조선업 역량

(7월7일) ● 美 트럼프 대통령, 對한국 고율 상호 관세(25%) 부과 압박

- 한국은 대미 수출 의존도가 높은¹ 상황 하, 25% 관세 리스크를 완화할 현실적 협상 카드 필요
- 韓 정부, 미국 정부가 중요하게 추진 중인 정책 과제 중 하나가 조선업 기반 복원이라는 점에 주목

(7월中) ● 韓 정부, 대규모 조선업 협력 패키지 'MASGA'² 제안

- '미국 조선업을 다시 위대하게'로 패키지 명명
- 美 조선산업 경쟁력 강화 정책과 연계된 협력방안 제시

(7월31일) ● MASGA는 한미 통상협상 과정에서 중요하게 논의된 협력 과제였으며, 정부는 이를 협상 타결의 주요 요인 중 하나로 평가

美 제시 세율 대비
10%p 인하해 협의

25%

15%

MASGA(미국 조선업을 다시 위대하게) 주요 제안 내용

투자

- 대미투자펀드 \$350Bn 中 약 \$150Bn 투입

상세

- 한국 조선사에 의한 美 현지 조선소 인수 및 현대화
- 미 해군 함정 MRO 참여
- LNG선 등을 포함한 상선 건조 전반 협력
 - 한국식 조선 공정 적용 통한 생산성 개선
 - 첨단 조선기술 협력 등

“ 오늘 합의에 이르도록 가장 큰 기여를 한 부분은 MASGA 프로젝트라고 생각한다 ”

- 한미 통상협상 결과 브리핑 中

구윤철 경제부총리



한국 조선산업의 전략적 가치 부상



한국은 건조 실적, MRO 역량 및 글로벌 사업기반을 바탕으로 미국의 조선산업 경쟁력 강화 논의 과정에서 주요 협력국 중 하나로 언급되고 있음

美 조선 산업 재건의 주요 협력국으로서의 한국

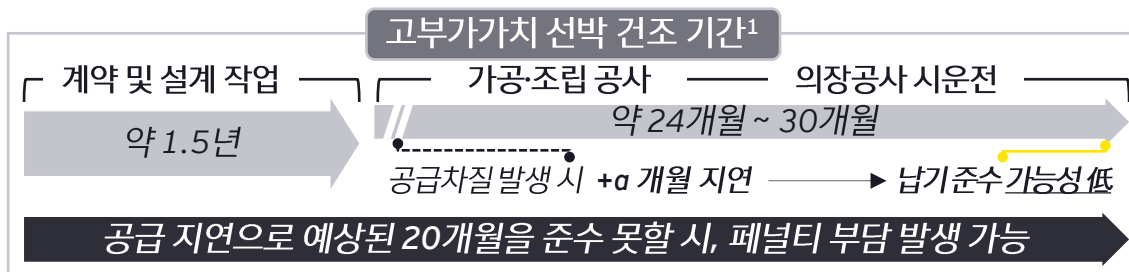


①한국의 선박 건조 경쟁력은 기자재·협력업체가 유기적으로 연결된 공급망 생태계와, 수십 년간 축적된 선박 엔지니어링 자산이 결합된 통합체계에 기인함

검증된 고난도 선박 건조 역량

①-A 두터운 공급망 생태계

- 선박 건조는 공정 간 연계성이 높아 핵심 기자재 공급 지연 시 전체 프로젝트 일정이 수개월 이상 지연될 가능성이 높음



한국 조선 공급망 차별점

조선 기자재 국산화율
약 69%²



조선기기자재 업체 총 320개社³,
5yr CAGR 약 6.3%

한국은 설계부터 조달·생산까지 밸류체인 전반에 공급망이 유기적으로 통합되어 공급·납기 리스크 최소화

①-B 고도화된 선박 엔지니어링 기술

- LNG선 등 고부가 선종에서 30년간 축적된 건조 경험이 후발주자가 모방하기 어려운 진입장벽으로 작용

한국 조선 엔지니어링 역량

기술 혁신 기반
시장 확보 전략

- 日 보다 13년 낮은 진입에도 불구하고, 기술선택을 통해 LNG선 시장의 주도권 확보

LNG 저장 기술

일본
모스형

한국
멤브레인형

모스형 보다 저장효율이 높은
멤브레인형 기술 전환 주도

LNG 최다 건조

- LNG선 500척 이상 건조하며 글로벌 LNG선 약 70%에 해당하는 건조노하우 축적

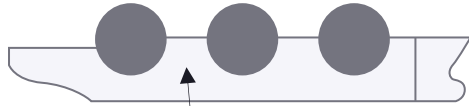
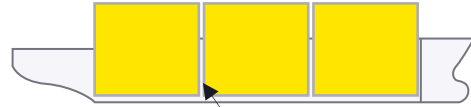
글로벌 기술력
검증

- 세계 최초 쇄빙 LNG선(Arc7) 15척 전량 수주인도로 국내 선박 건조기술력 입증

후발 진입에도 일본을 넘어 고부가 선박 시장을 선도하며 검증된 엔지니어링 역량 보유

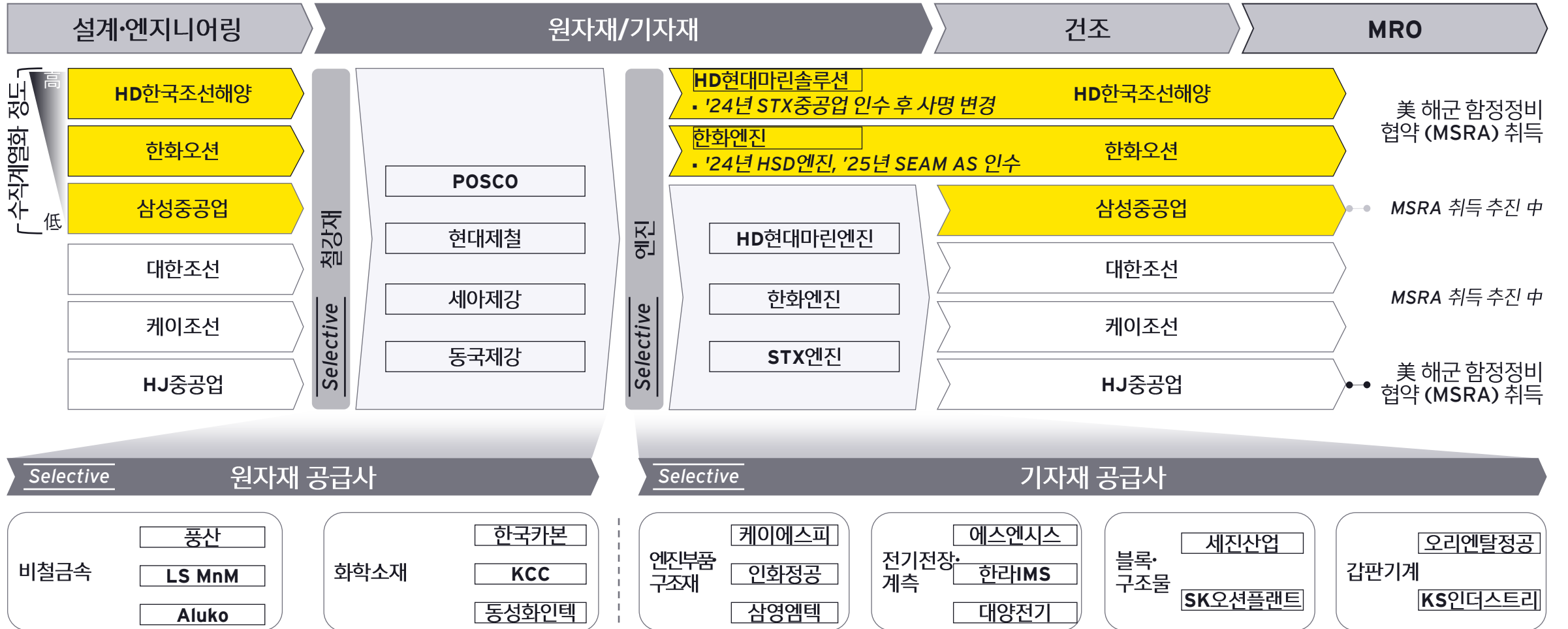
[Back-up] 한국은 LNG 운반선의 핵심 기술인 멤브레인형 화물창 설계 및 엔지니어링 역량을 기반으로 글로벌 LNG선 시장에서 높은 경쟁력을 보유하고 있음

LNG 운반선의 탱크 형태 비교

	모스 ¹ (Moss)형	vs	멤브레인(Membrane)형
탱크 형태 및 사이드뷰	 구체 형태 탱크로, 빈 공간 발생		 선체 내 빈 공간 희박, 공간활용도 高
주요 특징	- 응력(stress)²이 고르게 분포되어 안정된 구조를 가진 알루미늄 합금 기반 구(sphere) 형태로, <u>선체와 별도 제작 가능해 건조 난이도 低</u> - 다만, 선체 내 비활용 공간이 넓어 적재 효율 低 (연간 LNG 적재량 멤브레인형比 약 10만m³ 少) → <u>25년간 운영 시 수백만m³ 규모 수송량 차이 발생</u>		- 선체와 일체화된 얇은 인바강(특수 합금)³ 기반 사각형 구조로, 선박 전체를 초저온 저장탱크로 구현 필요해 <u>고난도 설계 및 엔지니어링⁴ 역량 必</u> <u>선체 내 공간 활용 극대화 및 이동 중 LNG 손실⁵ 최소화 가능해 운용 경제성 확보 용이</u> → LNG운반선 표준 설계化
	구조적 안정성과 유지보수 편의성 크나, 공간 활용도 한계로 적재 효율 제약		 국내 조선사는 대형 멤브레인형 LNG선의 통합설계·건조 역량에서 글로벌 선도 수준

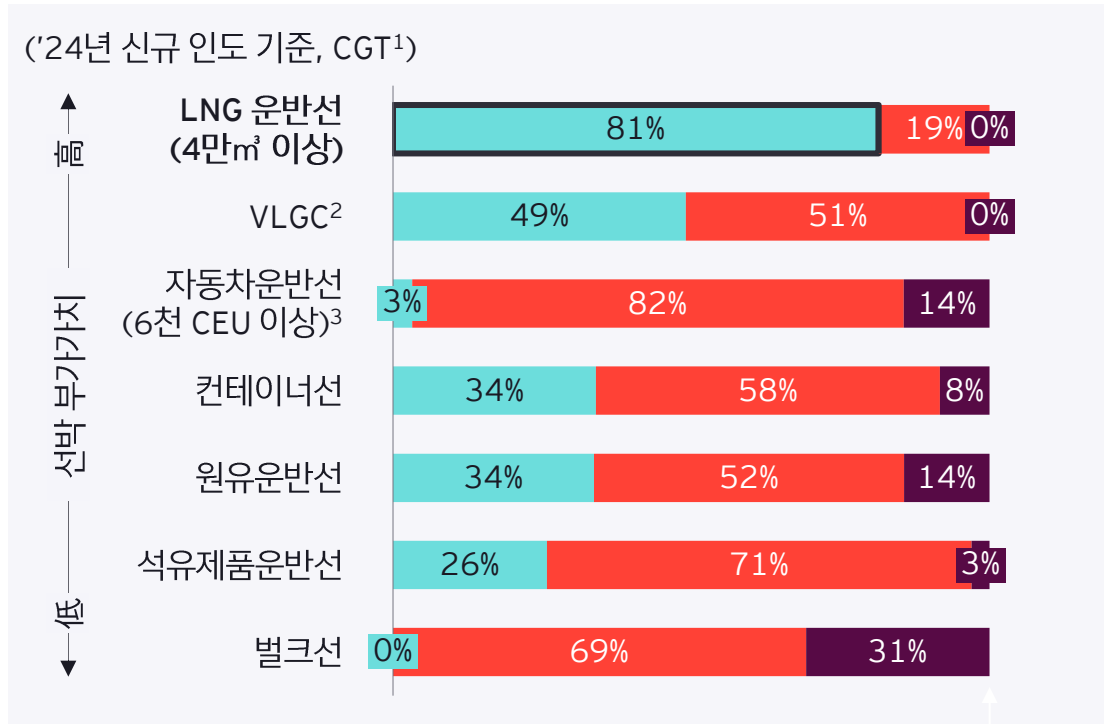
1. '70s 초 노르웨이 Moss Maritime社에서 개발되어 붙여진 이름 2. 구조물 내부에 발생하는 저항력의 크기 3. 열수축이 극히 작은 철니켈(Fe-Ni) 합금 4. 얇은 합금 막 사용에 의한 수축·팽창 고려, 단열재 설계, 선체 변형과의 연계 검토 등
5. 단열 성능이 우수한 다층 방벽 구조 기반 열 유입 감소 → 외부 열에 의한 LNG 기화(증발가스: Boil-Off Gas) 발생 최소화
Source: 해사신문, EY Analysis

[Back-up] 한국 조선산업은 폭넓은 공급망 생태계를 기반으로 안정적인 자재 조달과 납기 대응 역량을 확보하고 있음

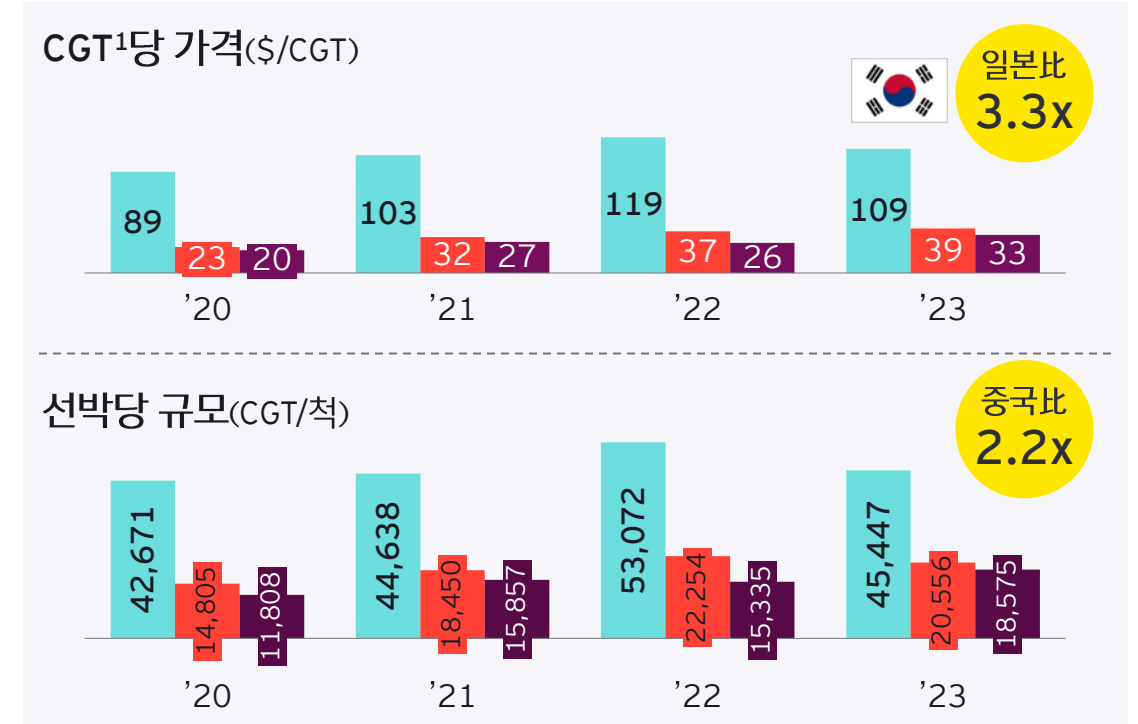


①한국은 고도화된 생산 역량을 바탕으로 글로벌 전략선박 수요를 충족하는 주요 공급국 중 하나로 자리매김했으며, 고부가가치 선종에서 경쟁력을 보유하고 있음

선박 종류별 건조국 비중



국가별 수주 선박의 가격 및 규모

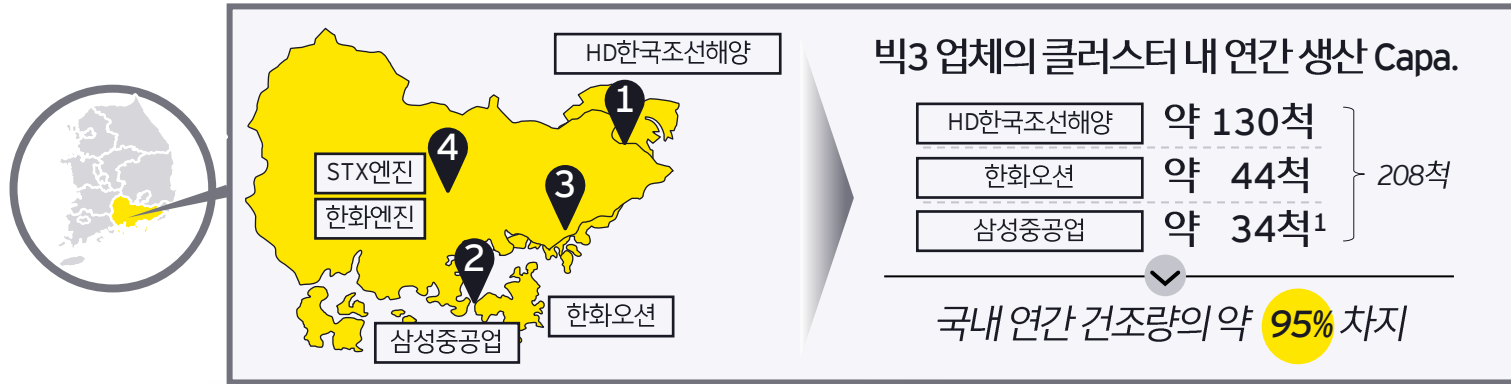


한국은 고부가 전략선박 분야의 핵심 공급자로서, 견고한 공급망과 축적된 기술력을 통해 미국의 조선산업 기반 복원 수요에 대응 가능한 역량 제공 가능

1. Compensated Gross Tonnage: 보정총톤수 혹은 표준 화물선 환산 톤수로, 선박의 단순한 무게(GT)에 선박의 부가가치, 작업 난이도 등을 고려한 계수를 곱해 산출하며, 조선능력을 가장 정확히 비교할 수 있는 지표 2. Very Large Gas Carrier, 고부가가치 선종이지만, LNG선처럼 한국이 독점할 수 있는 초고난도 선종에 속하지 않음 3. 中 자동차 수출 증가로 자국 OEM 및 해운사의 발주 확대되어 최근 2-3년간 점유율 상승
Source: Clarksons World Fleet Register, EY Analysis

② 국내 동남권역에 형성된 조선 클러스터는 선박 건조 전반에 필요한 역량이 집적된 생태계로서 생산성 제고 및 공급망 안정화에 기여할 수 있는 기반을 제공함

동남권 4대 조선 클러스터



기자재 거점	1 울산	· HD 한국조선해양	· 대형 상선·LNG선 건조하는 국내 최대 종합조선소 밀집 지역
	2 거제	· 한화오션 · 삼성중공업	· LNG선·해양플랜트·특수선 등 고부가 선종을 생산하는 거점
	3 부산	· HG중공업 · 대양전기공업	· 국내 최대 규모 조선기자재 집적 지역으로, 공급망 허브 역
	4 창원	· STX엔진 · 한화엔진	· 엔진·기계 등 핵심 기자재 제조업체가 밀집한 기자재 생산

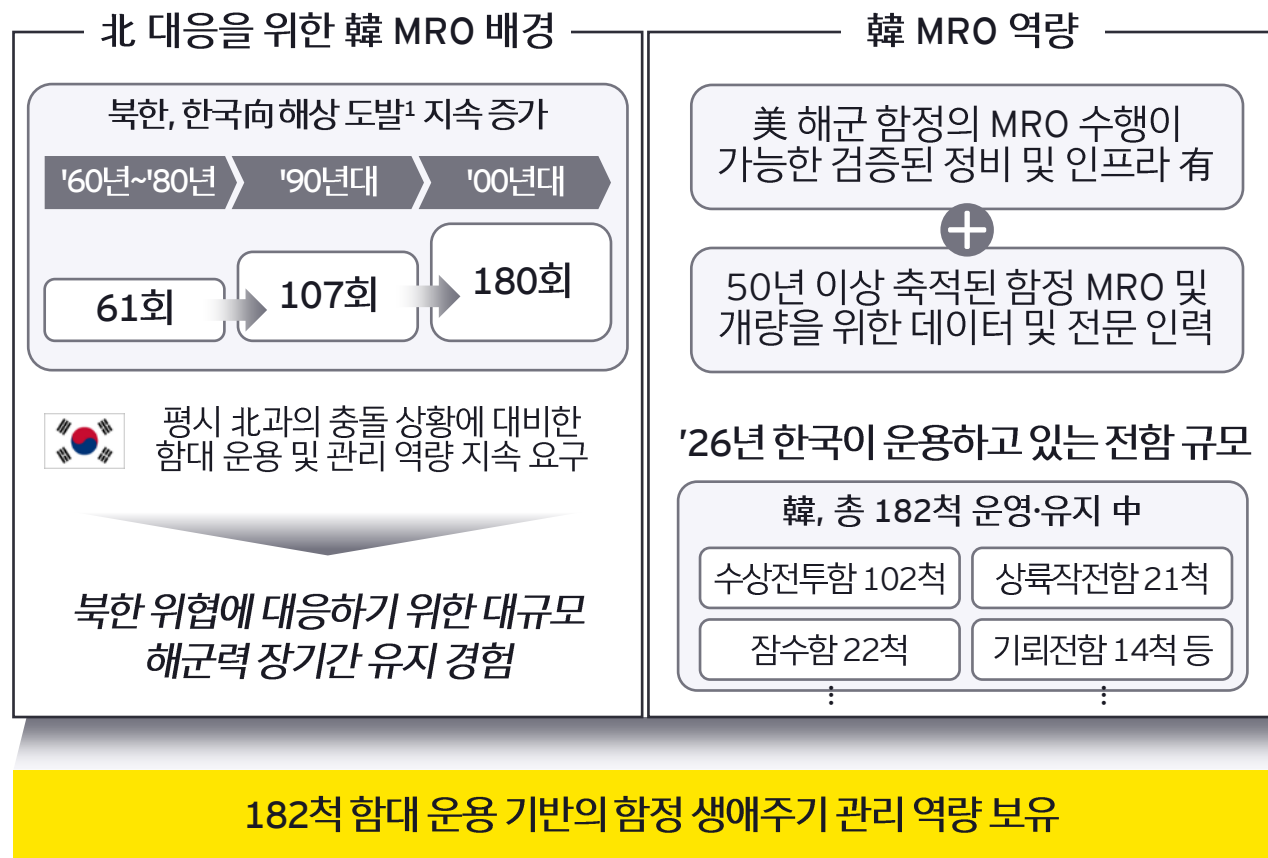
조선 클러스터의 전략적 가치

- 인접성에 따른 생산 리드 타임 단축**
 - 조선소·기자재·설계사 등 인접해 물류 이동과 현장 협업 신속 진행되어 건조 기간 단축
- 공급망 이중화 기반 납기 리스크 완화**
 - 다수의 기자재·협력사가 집적되어 특정 공급 차질 시에도 대체 조달이 가능해 공급 안정성 확보
- 인력·기술의 집적을 통한 전문 역량 강화**
 - 다수 기업이 인접해 인력 유입과 기술 이전, 숙련 노하우의 공유가 지속되며, 이를 통한 전문 인력의 양성·축적 구조 형성

클러스터 기반 설계·조달·생산이
유기적으로 연계,
공급망 안정성 및 생산 효율 향상에 기여

③ 또한 북한 위협에 대비한 장기간 함대 운용 경험을 바탕으로 축적한 함정 MRO 역량을 활용하여 아태지역 전방배치 미군 함정 MRO 수요에 신속 대응 가능함

한국 함정 MRO 사업의 배경 및 역량



아태지역 內 배치된 美 해군 전진배치 및 군수지원 거점



한국: 美 해군 함정의 정비 수요 신속 대응 가능한 지정학적 입지 및 MRO 역량 보유한 주요 협력 파트너

1. 국방부가 발간한 국방백서에 기재된 북한의 대남 침투·국지도발 관련 통계 중 해상 유형 기준
Source: 국방백서(2022), USNI, EY Analysis

한국은 전략선박 건조 및 MRO 역량을 함께 보유해, 미국 및 NATO 주요국과의 조선산업 협력 확대 과정에서 중요한 협력 대상 중 하나로 평가될 수 있음

주요국의 전략선박 생산 및 유지 능력¹



한국 조선산업의 전략적 기회



- 중국 대응을 위한 동맹국 조선 생산·MRO 역량 확보 추진



- 방산 생산기반 확충 기조
- 동맹·파트너국²의 NATO 공급망 진입 허용하는 전략³ 발표



상선·군함·MRO 역량 기반
서방권 전략선박 핵심 공급
파트너 역할 가능

1. X축(상업용 고부가 전략선박 공급역량): '선박당 CGT = 총 수주 CGT ÷ 수주 척수' 기반 작성, Y축(군사함정 건조·유지 능력)은 각국의 1)군함 건조 가능 조선소 수(가중치: 50%), 2) MRO 가능 조선소 수(30%), 3) 해외 해군 대상 MRO 실적(20%)을 가중치 적용하여 합산 및 점수화한 수치 기반 작성 2. 한국, 일본, 호주, 뉴질랜드 3. 앙카라 정상회의('26.07)에서 채택된 Industry-NATO Cooperation 관련 전략 및 선언
Source: OECD, RAND, CSIS, EY Analysis

[Back-up] 국내 조선사는 현재 美 해군 지원함(USNR) MRO 수주를 필두로, 군함 MRO 및 공동건조 참여 기반을 마련하고 있음

MRO 수주 및 협력 프로젝트 (selective)

Date	유형	참여 기업 및 국가	상세 내용	MRO 규모
2026.04	MRO 수주	▪ HD 현대중공업, 美 해군	▪ 美 USNR ¹ Richard E. Byrd 정기 정비 ▪ 선체·기관·전장계통 100여개 항목 정비 수행	▪ 4.1만톤급 ²
2026.03	MRO 수주	▪ 한화오션, 美 해군	▪ 美 USNR 2척 MRO 수주	▪ 4.0만톤급 (척당)
2026.01	MRO 수주	▪ HD 현대중공업, 美 해군	▪ USNS Cesar Chavez 정기창정비 수행 ³	▪ 4.1만톤급
2025.07	정부간 협력 (MASGA)	▪ 韓 美 정부	▪ MASGA 체결, 美 조선소 현대화, 상선/LNG선 건조, 함정 MRO를 포함한 한미 조선산업 협력 패키지	▪ 韓 정부 \$150Bn 투자
2025.04	전략적 제휴	▪ HD 현대중공업, HII ⁴	▪ 군함 생산성 향상·조선소 디지털화 등 협력 추진	▪ Undisclosed
2024.12	인수 기반 협력 및 MRO 수주	▪ 한화오션, 美 연방 및 펜실베이니아 주정부	▪ 한화오션에 의한 필라델피아 조선소 인수(약 100Mn) ▪ 美 USNR 및 함대급유함 MRO 수주	▪ USNR: 4.0만톤급, ▪ 함대급유함: 3.1만톤급

1. United States Naval Ship, 군수지원함 2. 배수량(배 자체 + 연료 + 화물 + 승조원 등 현재 배에 실린 모든 것의 총 무게) 기준 3. HD현대중공업의 두 번째 美 해군 MRO 사업 확보 4. Huntington Ingalls Industries(美 최대 군함 건조 회사)
Source: Press, EY Analysis

IV.

한국 조선 산업의 미래 방향성에 대한 제언

단기적으로는 우선 공략이 필요한 전략선박 부문의 시장·고객을 선별하고, 고객별 수주전략 설계와 진입방식을 구체화할 필요가 있음

1

우선 공략시장·고객 선정

후보시장별 발주기회와 수주 가능성을 평가하여 목표시장·고객·선종 선별

- 선정기준: 발주 규모·시기, 시장 접근성, 후속수요 등
- 후보시장:
 - 방산·공공 | 美·주요 동맹국 해군, 공공 발주처
 - 에너지 | LNG 사업자, 국영 에너지기업
 - 극지 | 자원 개발사·북극항로 운행사

2

고객별 수주전략 설계

구매요건과 의사결정 구조를 반영하여 고객별 제안전략 설계

- 결정사항: 가치제안, 영업접점, 필수 파트너 등
- 분석항목:
 - 구매요건 | 성능·비용·납기·보안·현지화
 - 의사결정 | 발주·운용·기술평가·예산 주체
 - 사업요건 | 인증·기술이전·현지파트너

3

경쟁 포지셔닝/진입방식 확정

경쟁우위와 보완과제, 진입장벽을 진단하여 시장별 차별화 요소 및 진입모델 결정

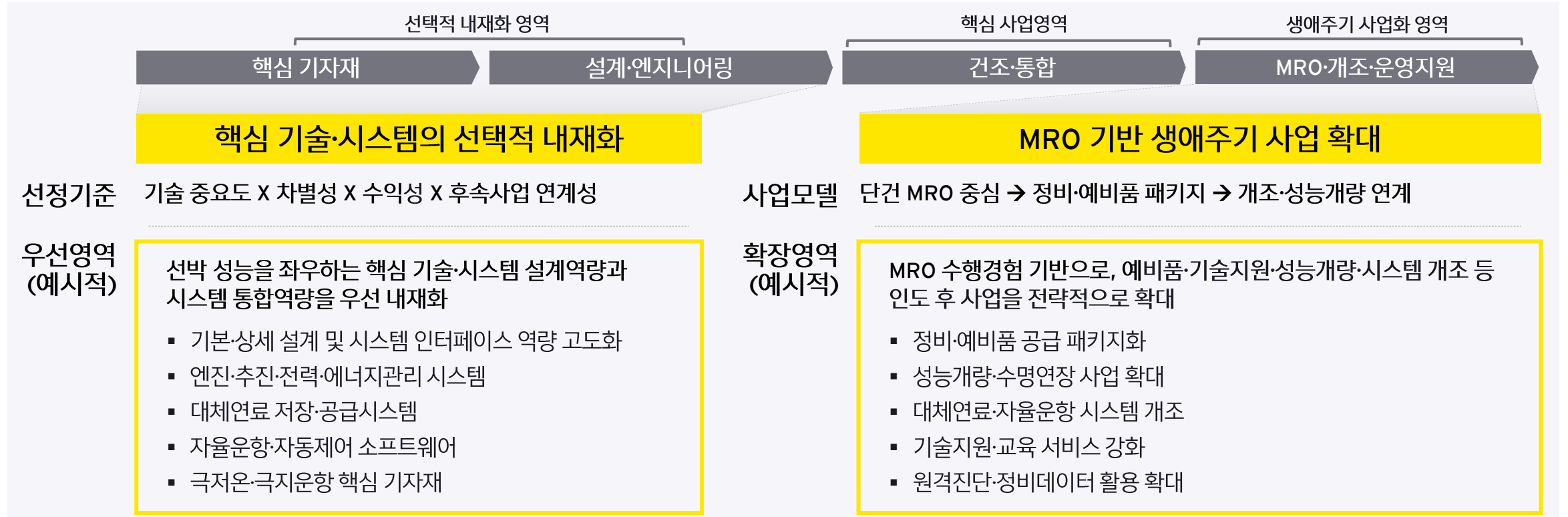
- 결정사항: 차별화 요소, 보완과제, 진입모델 등
- 분석항목:
 - 경쟁우위 | 기술·실적, 납기·원가
 - 진입장벽 | 현지조달, 보안, 인증, 수출통제
 - 진입모델 | 직접수출, 현지 공동수주, 핵심시스템 공급, 현지생산, MRO 선진입 등

목표 시장·고객별
Go-to-Market 전략



단기 과제의 핵심은 수주 가능성·후속사업성을 기준으로 목표시장과 고객별 진입방법을 선별하여 효율적인 투자 자원 배분을 하는 데 있음

중기적으로는 선박 건조 역량을 기반으로 핵심 기술 내재화와 MRO 등 인도 후 서비스 사업을 확대하여 고부가가치 사업구조로 전환을 검토할 수 있음



내재화는 제품 경쟁력 제고와 사업 확장 효과가 큰 영역에 선택적으로 집중하고, MRO는 개조·성능개량 등 고부가 서비스로 단계적으로 확장해야 함

또한 해외 생산·MRO 네트워크로 시장 접근성을 확대하고, 전략선박 플랫폼 표준화·운항데이터 축적을 통해 기술 주도권 공고화 추진이 필요함

글로벌 생산·MRO 네트워크 구축

현지 조달·보안·인증 요건과 MRO수요에 대응하는 생산·서비스 기반 확보

거점 확보 방식	거점 역할 차별화
▪ 현지 조선소 지분투자·인수 ▪ 합작법인·장기 파트너십 ▪ MRO센터·부품허브 구축 ▪ 설계·기술이전과 현지생산 연계	▪ 공동: 품질·인증·인력양성·공급망 관리 ▪ 국내: 핵심 설계, 고난도 블록·시스템 통합 ▪ 해외: 현지건조·MRO·개조·고객지원

해외거점 확보를 통해, 현지시장 접근과 생애주기 서비스를 보완하는 네트워크를 구축해야 함

미래해양 전략선박 공통 플랫폼 선점

선종·프로젝트 간 반복 적용 가능한 공통 설계·시스템 기반 확보

플랫폼 기반 제품전략	실증·인증 선점
▪ 선박·육상 간 운항데이터 연계 서비스 ▪ 단계적 자율운항 기능 지원을 위한 공통 디지털 아키텍처 ▪ 대체연료 전환형 모듈식 추진·운항체계 시스템 ▪ 극지 운항용 선형·구조·안전 패키지	▪ 실선 실증 및 운항데이터 축적 ▪ 선급·국제기구 규정·표준 개발에 선제적 참여 ▪ 실증 성과의 수출 레퍼런스화 ▪ 개별 프로젝트형 R&D → 공통 플랫폼 지속 고도화

장기 경쟁우위는 일회성 수주보다, 공통 플랫폼의 반복 적용과 표준·운항데이터 축적에서 형성됨

[한국 정부를 위한 제언] 경쟁우위 유지 및사업 확대 과정에는 기업의 단독 극복이 어려운 한계가 존재하며, 정부의 인프라·제도·금융 지원이 뒷받침될 필요가 있음

	기술 사업화	해외시장 진입	산업기반 지속가능성
기업 전략	핵심기술 내재화, 공통 플랫폼 확보	해외 생산·MRO 네트워크 및 현지사업 확대	숙련인력 활용도, 중소 기자재사 생산성 제고
기업 단독 대응 한계	높은 실증비용과 인증·초기 적용기회 부족	대규모 현지투자과 국가별 조달·보안·수출통제 장벽	핵심직종 인력 수급 불균형, 중소 기자재사의 설비투자 부담
정부 개입영역	공동 실증기반, 초기 적용기회 조성	현지투자 위험분담, 정부조달시장 접근 지원	인력양성 기반 확충, 생산성 투자 위험 완화

[한국 정부를 위한 제언] R&D·금융·인력 지원을 토대로 관련 기업들의 기술 사업화 해외 시장 진출을 가속화하고, 숙련인력 확충 및 생산성 제고를 지원할 수 있음

전략선박 상용화·수출을 촉진하는 정부 지원체계

	현재 지원 기반	추가 검토 필요	정책 전환 방향 (예시적)
 기술개발·실증·상용화 연계	「K-조선 초격차 비전 2040」 추진 ('24, 100대 핵심기술 및 10대 프로젝트, 10년간 민관 2조 원¹ 투자) - 친환경·디지털·자율운항 R&D 확대 ('25, 2,600억 원 투자) - 차세대 선종·AI 조선소 투자계획 ('26, AI 조선소 1조 원, 완전자율운항선박 최대 6,000억 원 원)	<i>R&D 이후 인증·실선실증, 초기 적용 검토</i>	- 기술개발·인증·실증·사업화 소주기 연계지원 - 공공선박 발주 연계 신기술 실증, 초기 도입 - 공공 시험설비 개방, 실선 실증비 지원
 해외진입·정부협력	- 조선 수출금융 RG¹ 특례보증 확대 ('24, 수출금융 15조 원, 중견 조선사 특례보증 85% → 95%) - 한미 조선협력센터 개소 ('26 예산 66억 원: 공급망·인력·R&D 협력) - 한미 조선협력 투자협약체 구성 ('26, 정책금융기관, 조선 3사 참여: 사업발굴, 금융지원 체계 구축 계획)	<i>해외 거점 투자지원</i>	- 해외 조선·MRO 투자에 정책금융 확대 - 현지조달·보안·수출통제 전담 창구 운영 - 정부 간 조달·인증요건 협의 - 중소 기자재사 해외진출 금융·보증
 숙련인력·협력사 투자기반 강화	- 외국인력·지역 생산인력 확충 ('22~'23, E-7² 제도개선, E-9³ 전용쿼터·채용연계 교육) - 국내 전문·생산인력 양성 확대 ('24~, 채용연계 교육 연 2,000명) - 조선 수출공급망 보증 확대 ('26, 조선 3사 협력사 대상 1조 원)	<i>핵심 직종· 숙련인력 확보, 중소 기자재사 투자유도</i>	- 직종·지역별 인력수요 전망, 훈련정원 연계 - 기업수요 연계형 훈련·채용 지원 - 퇴직숙련자 재고용·현장 OJT 지원 - 중소 기자재사 자동화·설비 금융·세제지원

1. Refund Guarantee(선수금환급보증): 조선사 미인도 시 금융기관이 선수금 환급을 보증하고, 한국무역보험공사가 부담을 분담하는 제도
Source: EY Analysis, 언론 종합

2. E-7: 전문·숙련기능 외국인력대상 특정활동 비자

3. E-9: 고용허가제 기반 비전문 외국인력 취업비자

Points of Contact

EY한영 산업연구원

산업연구원장 ·
전략컨설팅 리더

권영대 원장
young-dae.kwon@kr.ey.com

실무 총괄

김광현 상무
kwanghyun.kim@kr.ey.com

Team Member

정현종 이사
hyun-jong.jeong@kr.ey.com

Team Member

남정언 시니어
jungun.nam@kr.ey.com

김규민 매니저
gyumin.kim@kr.ey.com

하재현 연구원
jaehyun.ha@kr.ey.com

EY한영 산업연구원 소개

국내외 경영 환경의 변화와 주요 산업 동향을 분석한 EY한영만의 인사이트를 제공합니다. 이를 통해 기업들이 급변하는 경영 환경 속에서도 주요 산업군의 변화와 트렌드를 선제적으로 파악하고, 비즈니스 전략 수립을 할 수 있도록 지원하는 EY한영의 Think Tank의 역할을 수행하고 있습니다.

「산업별 인사이트와 전략적 시사점을 통해 시장 내 Thought Leadership을 선도」

1 산업 및 경영환경에 대한 연구과제 수행

- EY 글로벌 네트워킹을 통해 주요 산업·기능별 최신 리서치와 자료 확보
- 통합적 시각에서 산업별 주요 이슈를 분석한 리포트 정기 발간
- 시장 변화의 실질적인 영향력과 시사점을 분석하여 기업에 전략 방향성 제시

2 다양한 이해관계자 대상 지식 및 인사이트 공유

- 주요 산업 이슈 및 최신 경영 트렌드 중심의 세미나 정기 개최
- 업계 및 학계 등 대상 기관에 맞춤형 강연을 통해 차별적인 경영 전략 제시

Insight Report 자료실 (Link)

EY한영 마켓 인사이트

Macro Insights



Sector Insights



면책조항 (Disclaimer)

본 자료는 [EY한영] (“EY”)가 일반적인 정보 제공을 목적으로 작성한 것으로, 공개된 플랫폼을 통해 이용자 누구나 열람, 다운로드 및 공유할 수 있습니다.
또한 AI 기반 검색 및 자동 추출 도구를 통해 일부 내용이 발췌·가공될 수 있습니다.

본 자료의 공중 제공 여부와 관계없이, 이용자와 EY 간에는 어떠한 전문가·의뢰인 관계 또는 자문 관계도 성립하지 않습니다. 아울러 본 자료는 회계, 세무, 법률, 투자 또는 기타 전문적 자문을 제공하기 위한 것이 아니며, 이용자의 개별적 상황이나 필요를 반영하여 작성된 것이 아닙니다. 따라서 본 자료의 이용, 해석 및 이에 대한 의존은 전적으로 이용자의 책임 하에 이루어집니다.

본 자료에 포함된 견해, 분석 및 결론은 EY의 공식 입장을 구성하지 않으며, EY 또는 그 구성원의 개별적인 자문 의견으로 간주되어서는 안 됩니다.

EY는 본 자료에 포함된 정보의 정확성, 완전성 또는 최신성에 대하여 명시적 또는 묵시적인 어떠한 보증도 하지 않으며, 모든 정보는 “있는 그대로(as is)” 제공됩니다.

관련 법령이 허용하는 최대한의 범위에서, EY는 본 자료의 이용, 의존 복제, 배포 또는 AI·자동화 도구를 통한 발췌·가공 과정에서 발생하는 어떠한 손실이나 손해에 대해서도 책임을 지지 않습니다.

본 자료는 작성 시점의 정보를 기반으로 하며, 이후 변경 사항에 대해 업데이트할 의무를 부담하지 않습니다.

본 자료를 기반으로 의사결정을 하기 전에는 반드시 독립적인 전문가의 자문을 받으시기 바랍니다.

This material has been prepared by [EY한영] (“EY”) for general informational purposes and is made publicly available through online platforms, allowing any user to access, download, and share it.

Certain portions of this material may also be accessed, downloaded, shared, or referenced by users, including through AI-based search and extraction tools.

Notwithstanding the public availability of this material, no professional-client or advisory relationship is created between EY and any user. This material is not intended to constitute accounting, tax, legal, investment, or other professional advice, nor has it been prepared with regard to any specific user’s individual circumstances or needs. Accordingly, any use, interpretation, or reliance upon this material is solely at the user’s own risk and responsibility.

The views, analyses, and conclusions contained herein do not represent the official position of EY and should not be construed as professional advice or opinions of EY or any of its personnel.

EY makes no representations or warranties, whether express or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of the information contained herein, and all information is provided on an “as is”.

To the fullest extent permitted by applicable law, EY disclaims any and all liability for any loss or damage arising from or in connection with the use of, reliance on, reproduction or distribution of this material, including any extraction, processing, or adaptation through AI or automated systems.

This material is based on information available at the time of preparation and EY undertakes no obligation to update or revise it to reflect subsequent developments.

Users should seek independent professional advice before making any decisions based on this material.

EY | Building a better working world

EY is building a better working world by creating new value for clients, people, society and the planet, while building trust in capital markets.

Enabled by data, AI and advanced technology, EY teams help clients shape the future with confidence and develop answers for the most pressing issues of today and tomorrow.

EY teams work across a full spectrum of services in assurance, consulting, tax, strategy and transactions. Fueled by sector insights, a globally connected, multidisciplinary network and diverse ecosystem partners, EY teams can provide services in more than 150 countries and territories.

All in to shape the future with confidence.

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via ey.com/privacy. EY member firms do not practice law where prohibited by local laws. For more information about our organization, please visit ey.com.

© 2026 EY Han Young
All Rights Reserved.

APAC No. 05001344
ED None

This material has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, legal or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

ey.com/kr