

世界속의 우리 나라 造船工業

서울대工大教授

金 在 瑾*

표-2 造船施設現況

區分	造船所名	1980		1981	
		年間 (千G/T)	最大船 千DWT	年間 (千G/T)	最大船 千DWT
大型	現代	2,000	1,000	2,000	1,000
	大宇			1,200	1,000
	三星	100	65	100	65
	造公	350	100	350	100
4)	小計	2,450		3,650	
中型	大鮮	44	15	44	15
	大東	40	5	40	5
	釜山	39	10	39	10
	東海	32	10	32	10
	信亞	30	1.8	30	1.8
	타코마	15	5	15	5
	仁川	15	2	15	2
	8) 南成	15	2.5	15	2.5
	小計	230		230	
小型	其他	120		120	
	總計	2,800		4,000	

資料：商工部

는年間건조능력 400만톤, 건조실적 약 116만톤으로, 15년간에 각각 50배, 64배씩으로 성장하고 8.8億弗의 수출도 달성하게 되었으며, 그간 技術水準에 있어서도 1966년경에는 木船을 주로 건조하는 정도이던 것이 현재 26만여톤(載貨重量 一 DWT)의 油槽船을 비롯한 각종 선박을 독자적인 힘으로 건조하기에 이르렀다. 造船施設에 있어서도 1970년대 초반까지 釜山의 大韓造船公社, 大鮮造船株式會社로 대표되던 것이 1972년

1. 우리나라 造船工業의 發展

지난 10餘年 동안 눈부신 發展을 거듭해온 우리 造船工業은 1981년말 현재 年間 115萬여噸의 建造實績을 기록하고 그중에서 약 96만톤, 8억 8천만弗 상당의 수출고를 올리며(표-3), 한편 1981년 6월말 현재의 受註殘高에 있어서도 270여만톤을 확보하여 세계 제 2위를 차지하는 등(표-7) 세계적인 조선국으로 이미 자리를 굳혔다.

이같은 비약의 과정은 표-1에 나타나 있듯이 비차례에 걸친 經濟開發計劃을 배경으로 하여 이루어진 터인데, 제 1차 經濟개발 5개년계획이 마무리된 1966년에 있어서 고작 施設能力 8만여톤 內需船 建造實績 18,000톤이던 것이 1981년말에

표-1. 發展趨勢

區分	5個年計劃			
	1次 5個年 ('66)	2次 5個年 ('71)	3次 5個年 ('76)	4次 5個年 ('81)
建造能力 (千G/T)	81	190	2,600	4,000
建造實績 (千G/T)	13	43	684	1,158
內需	13	43	50	202
輸出	—	—	634 (3億\$)	956 (8.8億\$)
技術水準	木船	鋼船	鋼船, FRP 26萬噸油槽船, 國產化40%	엔진工場 完工 國產化60%

資料：商工部

* 造船技術士(造船設計)

丑-3. 新造船 建造實績

年度	輸出船			國內船			計		
	隻	G/T	千 弗	隻	G/T	千 弗	隻	G/T	千 弗
73	5	1,635	2,003	29	10,373	5,619	34	12,008	7,622
74	21	201,832	73,552	42	18,519	9,720	63	220,351	83,272
75	13	416,003	137,346	34	14,064	8,817	47	430,067	146,163
76	53	551,294	298,086	44	302,114	53,039	97	853,408	351,125
77	108	553,660	472,396	84	89,478	73,993	192	643,138	546,389
78	68	617,525	543,976	140	151,409	104,399	208	768,934	648,375
79	56	304,107	411,195	97	211,086	190,216	153	525,193	601,411
80	27	464,447	440,542	77	190,482	190,877	104	654,931	631,419
81	37	955,785	885,315	30	202,147	175,909	67	1,157,932	1,061,224

資料：韓國造船工業協會

丑-4. 産業上 位置

(單位：人, 百萬원 百萬\$)

項目	區分	製 造 業 (A)	機 械 工 業 (B)	造 船 工 業 (C)	産業上位置(%)	
					C/A	C/B
從 業 員 數	1968	748,184	123,925	9,512	1.27	7.67
	1972	973,415	172,364	10,880	1.11	6.37
	1976	1,717,308	398,908	34,488	2.00	8.64
	1977	1,918,931	468,653	43,657	2.28	9.32
生 産 額	1968	769,060	113,833	6,077	0.79	5.33
	1972	2,227,896	287,918	13,375	0.60	4.64
	1976	11,677,230	2,158,706	258,354	2.21	11.96
	1977	15,438,298	3,215,941	484,797	3.14	15.07
附 加 價 值 額	1968	301,433	41,396	2,596	0.86	6.27
	1972	899,408	115,023	6,876	0.76	5.97
	1976	4,075,056	809,334	111,830	2.74	13.81
	1977	5,596,717	1,312,378	255,084	4.56	19.44
輸 出 額	1972	1,427	171	0	—	—
	1977	8,621	1,741	472	5.5	27.1
	1979	13,531	3,101	411	3.0	13.3

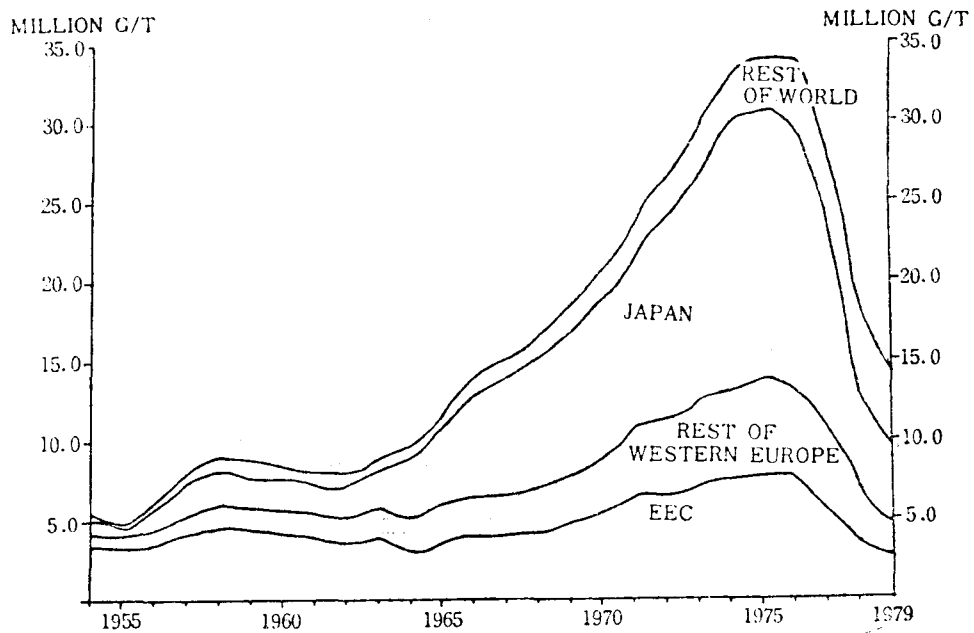
資料：EPB 鑛工業統計調查報告書
「主要業務指標」

부터 가동하기 시작한 現代造船, 작년에 준공한 大宇造船 등 세계적 규모의 조선공장이 건설되어, 이제 우리는 어느 면으로 보나 世界的인 造船國家로 자리를 굳혔다.

이처럼 세계 속에 확고한 자리를 구축한 우리의 位置를 구체적으로 해설하기 위하여 우선 우리 造船工業의 발전추세(표-1) 및 施設現況(표-2), 건조실적(표-3), 産業上의 位置(표-4) 등 기본통계를 제시해 놓고 본론에 들어가기로 한다.

2. 世界 造船工業의 趨勢

근래에 있어서의 國際的인 造船工業의 추세는 제 1도 및 표-5와 같은 년도별 造船實績의 圖表에 단적으로 잘 나타나 있다. 1950년대로부터 현재에 이르는 동안의 造船量의 추세를 보면 1950년대 중반까지 年間 500만 GT(總噸數)를 오르내리던 것이 1960년대에 들어 급격한 증가경향



제 1 도 世界의 造船實績(資料: 로이드 船級協會)

표-5 主要造船國의 造船實績

單位: 100만 DWT

COMPANY	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
United Kingdom	1.60	2.01	2.04	2.57	1.77	1.99	1.13
Belgium	0.38	1.25	0.20	0.31	0.24	0.29	0.25
Denmark	1.78	1.99	1.76	1.88	1.22	0.49	0.38
France	1.83	1.59	1.41	2.63	0.47	0.35	0.68
Germany (West)	2.67	3.64	2.99	3.15	1.93	0.97	0.55
Italy	1.45	1.74	1.43	1.31	1.27	0.48	0.22
Netherlands	1.33	1.65	1.80	1.02	0.26	0.45	0.28
EEC	11.04	13.87	11.68	12.92	7.23	5.02	3.49
Sweden	4.34	4.20	4.23	4.99	4.50	2.73	0.71
Norway	1.44	1.41	1.59	1.04	0.57	0.32	0.37
Finland	0.16	0.18	0.18	0.27	0.52	0.38	0.27
Spain	2.43	2.74	2.82	2.25	3.27	1.40	1.02
Yugoslavia	0.76	1.29	1.17	1.06	0.76	0.4	0.31
Other Europe	0.18	0.27	0.49	0.62	0.31	0.06	0.38
TOTAL WESTERN EUROPE	20.40	23.96	22.16	23.15	17.16	10.31	6.55
Japan	26.59	31.56	32.07	29.21	19.48	9.17	6.51
USA	0.78	0.91	0.75	1.47	1.40	1.29	1.85
Australia, Canada, South Africa, New Zealand	0.39	0.51	0.34	0.40	0.38	0.23	0.32
COMECON	1.10	0.86	1.18	1.03	1.04	1.33	1.25
Rest of World	0.97	0.54	3.30	2.80	2.55	3.18	2.20
Total	50.23	58.34	59.80	58.06	42.01	25.51	18.68

資料: 로이드 船級協會

을 보여 1974~1976년간에 약 3,500만 GT(표-5에 따르면 약 6,000만 DWT—總噸數 GT와 載貨重量 DWT와의 比는 船種에 따라 다르고 客船에서 1, 大型油槽船에서 $\frac{1}{2}$ 등이다)을 기록했으며, 1977년 이후에는 급격히 줄어들어 최근 수년간에는 1,500만 GT에도 미달하는 형편에 있다.

1960·70년대에 세계의 造船工業이 有史 이래 전례없는 번영을 누린 것은 제 2차 世界大戰의 상처도 마무리되고 先進國 後進國 할 것없이 세계의 경제가 급성장하며 原油를 비롯한 각종 무역 물자의 物動量이 급성장한 데 기인한 것이었다. 우리나라가 造船立國을 지향하여 大型造船所를 건설, 운영하기 시작한 것이 바로 1970년대 초반이었는데, 그것도 세계적인 造船붐에 자극을

받아서였다. 당시 우리 政府는 1985년까지에 大小造船所를 14개 건설하여 700여만 GT의 年間造船實績을 올리고 20億弗의 輸出도 달성한다는 등의 내용을 골자로 하는 長期造船工業振興計劃(商工部, 1973년 3월)을 수립한바도 있었다.

그러나 1973년 제 1차 油價波動이 야기되어 전례없는 번영과 발전을 구가하던 세계의 조선공업은 남달리 그 기반이 송두리채 흔들리는 一大衝擊을 받았다. 그 양상이 얼마만큼 심각했는가는 표-6 船舶受註 추세에 여실히 나타나 있다. 60년대 후반기부터 3천만 GT를 오르내리고 1973년에는 7천여만 GT에 달했던 年間受註量이 오일 쇼크로 말미아마 一朝에 1천만 GT대로 떨어져서 오늘날까지도 극심한 不況을 면치 못하고 있다. 이같은 심각한 사태는 한말로 大型탱카의 註

표-6 受註實績의 趨勢

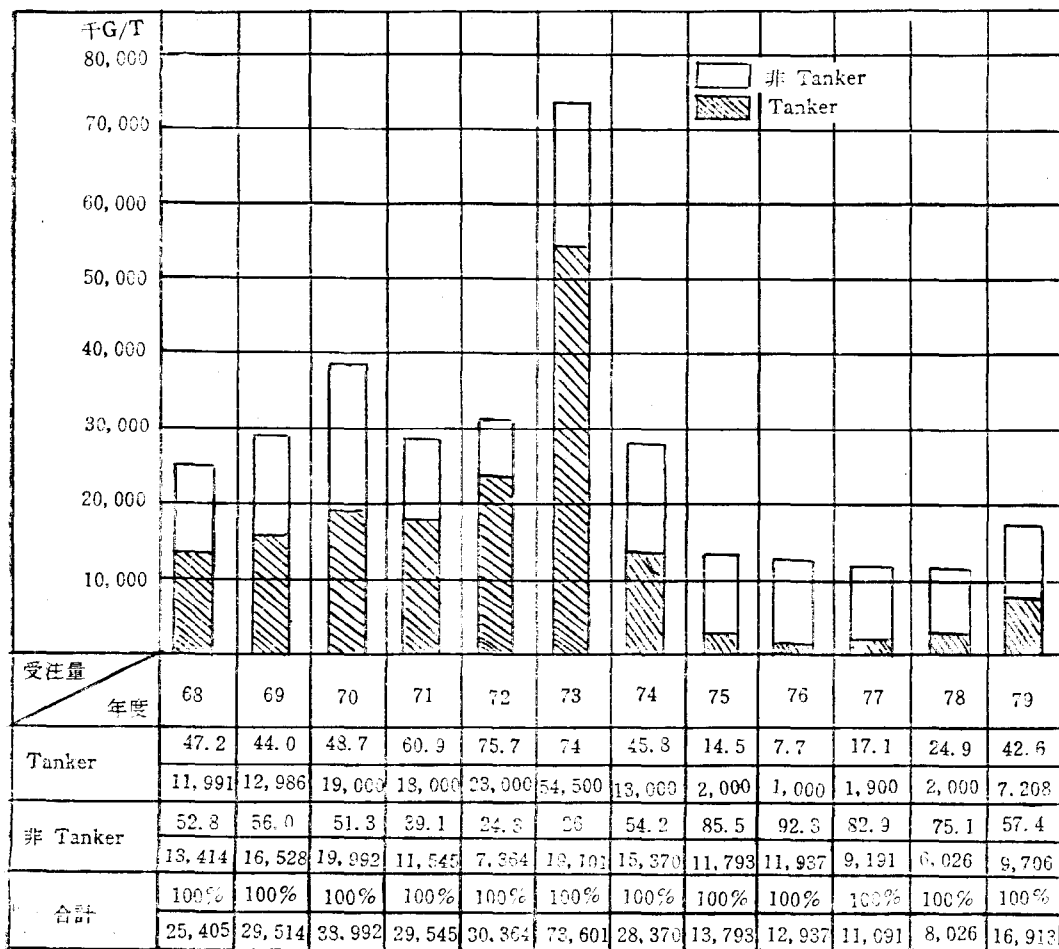


표-7 世界主要造船國受註殘高(1981年 6月末 現在)

主要建造國	建造中		未着手		受註總殘高	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
日本	317	5,645,349	384	9,034,440	704	14,679,789
韓國	38	698,791	69	2,013,830	107	2,712,621
스페인	152	925,234	110	1,599,739	262	2,524,973
부라질	65	880,941	63	733,991	128	1,614,932
中國	15	401,900	56	1,199,343	71	1,601,243
폴란드	72	747,196	43	793,888	115	1,541,084
美國	113	586,521	171	835,924	284	1,422,445
西獨	57	461,924	63	586,785	120	1,048,709
프랑스	44	696,538	28	294,635	72	991,173
유고	30	462,336	24	501,323	54	963,659
덴마크	26	145,795	66	759,430	92	905,225
英國	53	652,187	25	237,508	78	889,695
스웨덴	30	406,059	15	365,298	45	771,357
이탈리아	84	442,624	16	153,820	100	596,444
벨기에	13	384,924	8	210,960	21	595,884
世界計	1,823	16,142,938	1,468	21,356,840	3,291	37,499,778

資料 : 로이드 船級協會

文枯渴로 유래된 것이 도표에도 여실히 나타나 있다.

표-6과 제 1도를 비교해보고 船舶註文이 고갈된 1974-1976年間に 오히려 造船量이 피이크에 달한 것을 이상하게 느낄지 모르나, 이것은 오일쇼크 이전에 주문을 받은 배들이 그간에 건조된 탓일뿐 반드시 造船景氣가 회복된 때문은 결코 아니다.

다음에 造船工業의 消長을 國別·地域別로 살펴보기로 한다. 한말로 1960년까지는 유럽時代라 할 수 있다. 과거 수세기 동안 세계의 조선 공업을 지배해온 英國을 비롯한 독일, 스웨덴, 네덜란드 등 西歐先進國의 力量은 감히 다른 나라의 추종을 不許했다. 그런데 1950년대 末期부터 1960年代에 들어서 日本 造船工業이 크게 伸長하여 1960년대와 1970년대는 바야흐로 日本時代가 되었다. 日本은 1956년에 174만 GT를 기록하여 英國을 따라온 이후로 계속적으로 造船力量을 增大하여 1964~1977年間에는 세계조선량의 50%를 오르내리는 실적을 올리고 특히 1975년에는 1,800만 GT(3,200만 DWT)를 건조해내는 등 오늘에 이르기까지 首位造船國의 자

리를 고수하고 있다. 여기에 당황한 유럽의 조선국들은 AWES(Association of West Europe Shipbuilders)를 조직·단합하여 日本에 대항했지만 별도리가 없었다. 그러나 최근에는 日本造船工業도 斜陽의 길로 접어들기 시작하고 있다. 표-8에서 보면 日本의 造船施設의 能力은 1979년에 1900만톤으로 평가되던 것이 1980년에는 1235만톤으로 감축되어 있다. 이것은 바로 1973년 이래로 지속되어온 海運·造船의 극심한 不景氣와 그런 不況 속에서도 힘차게 자라나는 新興造船國들의 進出에 따른 불가피한 현상이다.

西歐의 造船이 斜陽化된지 이미 오래고 日本의 조선도 내리막길을 치닫기 시작한 최근의 世界造船界는 바로 新興造船勢力의 擡頭期이다 1960년대와 1970년대에 造船工業을 일르킨 新興造船國들이 최근 얼마만큼 진출하고 있는가는 표-7에 잘 나타나 있다. 건조중인 선박의 噸수와 이미 註文을 받아놓고 船台가 비는대로 着工하게 될 噸수를 합한 이른바 受註殘高는 一國의 조선의 活氣와 미래를 암시하는 바로메타 구실을 하는 터인데, 主要造船國의 1981년 6월말 현재 受註殘高(표-7)에 있어서 여전히 제 1위인 日本만

표-8 造船施設現況
(單位: 10,000G/T)

造船國	'76	'77	'78	'79	'80
日本	1,567	1,761	1,799	1,900	1,235
AWES	1,229	1,274	1,351	1,500	1,600
스웨덴	252	221	246	260	260
西獨	198	215	255	150	260
스페인	157	143	164	200	250
英國	102	128	130	150	150
노웨이	107	101	108	110	120
其他	356	427	440	700	1,400
美國	90	80	100	130	200
유고	62	77	64	80	150
폴란드	55	66	61	70	150
韓國	4	56	44	200	400
브라질	15	32	39	40	80
自由中國	17	11	14	25	100
世界合計	3,153	3,462	3,590	4,100	4,235
備考	1. 進水量 2. 中共 루마니아 소련除外	1. 進水量 2. 同上	1. 進水量 2. 同上	1. 建造能力 2. 同上	1. 建造能力 2. 同上

資料: 海事業研究所

제외하면 제 6위까지의 順位는 우리나라, 스페인, 브라질, 自由中國, 폴란드 등 新興造船國이 모두 차지하고 있다.

이처럼 新興造船勢力의 擡頭로 말미암아 현재 세계 造船工業의 版圖는 AWES, 日本, 新興造船國들이 핵심이 되어있는 其他의 3群으로 鼎立되어 있고, 그 造船能力이나 實績이 서로 對等하다. 우선 造船施設能力에 있어서 표-8에서 보듯이 日本이 1235만 GT, AWES가 1,600만 GT, 其他가 1,400만 GT로 비슷한 역량을 나타내고 있으며, 한편 최근의 年間 造船實績에 있어서도 제 1도에 나타나 있듯이 3者が 대체로 약 500만 톤 정도로 비등하다.

3. 韓國은 新興造船勢力의 先頭走者

前述한바와 같이 근래에 船造工業을 시작한 新興造船國들은 日本과 AWES 산하의 전통적인 西歐造船國들을 압박하고 있다. 그들 主要한 新

興造船國은 스페인, 폴란드, 유고, 브라질 韓國 自由中國 등이다.

스페인은 현재 AWES 加盟國이고 그 海事業에 관한 전통은 아득히 地理探險과 無敵艦隊의 시대인 15·16세기까지 소급되지만 近代 造船工業의 입장에서는 역시 新興造船國이다. 그들은 1920년을 전후하여 한때 年間 5만 GT를 오르내리는 造船량을 기록(당시의 世界全造船量은 200~500만 GT를 오르내렸음)하며 세계에서 10位안에 드는 실력을 과시한 적도 있었으나 1930년대의 內亂으로 피멸적인 타격을 받아 1950년대까지 소생치 못하다가 1960년대에 倂마침 일기 시작한 戰後의 造船붐의 물결을 타고 超大型造船所를 건설하는 등 再建에 나서 1970~1977년 간에는 100~160만 GT의 造船실적으로 世界 제 3·4위에 자리하는 造船國으로 성장했다. 참말로 1970년대 초반에 新興造船國들은 「스페인을 본받아라」라는 口號아래 造船을 시작했던 것이다. 그러나 최근 스페인의 造船은 餘他 AWES 加盟國들 처럼 裏退의 기운이 깃들기 시작하고 있는데, 이것은 표-5와 표-9의 造船실적 추세에도 여실히 나타나 있다.

폴란드와 유고는 1940년대까지 造船을 별로 하지 않던 나라인데(폴란드는 1956년에 비로서 10만 GT를, 유고는 1948년도에 처음으로 8천 GT를 기록했다), 1960년대 초부터 힘을 기울여 폴란드는 1660년대에 30~40만 GT, 1970년대에 50~70만 GT를 생산하여 共產陣營에서 가장 으뜸가는 造船國家로 성장하고, 유고는 1960년대에 20~30만 GT, 1973~1975년간에는 매년 61~77만 GT를 건조하여 公産진영 내에서 폴란드와 쌍벽을 이루고 있다. 그러나 이들도 최근에는 쇠퇴해 가고 있다.

유럽의 대표적인 新興造船國인 이들의 근래에 있어서의 선박건조추세는 표-9와 같다.

브라질은 우리나라 및 自由中國과 더불어 後進國이면서 뒤늦게 造船競爭에 뛰어들어 주목을 받고 있는 나라이다. 브라질은 1960년대 중반에 日本과 合作하여 처음으로 造船工業을 이르게 1965년에 비로서 6만여 GT의 실적을 올린 이후로 꾸준히 시설을 확충하여 표-10에 나타나 있듯이 근년에 우리나라와 대등한 실적을 올리고

표-9 유럽新興造船國의 造船實績

單位 : 1000GT

年度 \ 國別	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
스페인	920	910	1,140	1,560	1,420	1,593	1,320	1,813	821	630	395
폴란드	460	480	570	550	650	735	565	478	702	462	362
유고	390	490	450	610	770	638	597	421	293	225	149

있다.

自由中國은 우리나라와 거의 때를 같이 하여 1960년대 후기부터 조선공업을 육성하기 시작하여 꾸준히 조선실적을 올리고 있다. 그러나 현재까지는 上述한 다른 나라 처럼 생산량이 많지는 못하다.

이밖에도 제 2차 세계대전 이후에造船工業을 영위하기 시작한 나라는 많다. 그러나 그 존재는 아직 미미하다.

우리나라를 필두로 이상에 소개한 나라들이新興造船勢力을 형성하고 있다. 이들은立場과性格이 어느정도 비슷한 스페인, 폴란드 유고 등 유럽 3國, 그리고 브라질, 中國, 韓國 등 다른地域의 3國으로 區分된다. 유럽 3國은 모두 유럽社會에서는 後進을 면치 못하고 있었으나 그래도 상당한 자신의 工業基盤을 가지고 있는處地에서 일찌기 1950년대부터造船을 시작하고 1960년대의造船붐의 물결을 타고 더욱 성장한데 대하여 南美와 極東地域의 3國은 아주 後進된 基盤과 經驗이 全無한 狀況下에서 뒤늦게 1970년 전후에造船에 투신했던 것이다. 그뿐만 아니라 유럽 3國중에서 폴란드와 유고는 共產圈 안에 충분한 마아켈을 확보해 놓고 安穩한 분위기 속에서 성장하고, 스페인도 AWES의 1員으로 迎入되어 어느 면에서는 西歐先進造船國들의 보호를 받아가며 성장한데 대하여, 우리나라를 비롯한 中國 브라질 등 3國은 뒤늦게 1970년 전후에 조선을 시작하고 自國船建造의 需要도 별로 없는 처지에서 격심한 國際競爭에 뛰어들어 처음부터 높은 障壁에 부딪치며 자라나야 했던 것이다.

이런 연고로 世界の造船界는 유럽國보다도 우리나라, 中國, 브라질등의 進出을 더 驚嘆, 警戒하며, 이 그룹에 第3造船國(Third World)이라는 呼稱도 제공하기에 이른 것이다. 현재 第

표-10 第3造船國 造船實績

單位 : 1000GT

年度 \ 國別	'75	'76	'77	'78	'79	'80	'81
韓國	410	814	562	604	495	552	952
臺灣	88	83	296	436	194	240	
브라질	295	407	380	406	665	729	716
싱가폴	49	143	100	54	62	31	
印度	47	46	36	51	30	20	
알제틴	10	39	79	25	46	65	
페루	17	20	7	17	3	17	
計	919	1,552	1,460	1,603	1,495	1,654	

資料 : 로이드 船級協會

3造船 그룹이라고 일컬어지는 나라는 표-10과 같다. 이들의年間合計造船實績은 150만 GT를 오르내리고 있다. 世界の造船量으로 본다면 매우 좁지 못한 량이지만 第3造船勢力 특히 우리나라의 進出은 AWES, 日本 등을 극도로 당황케 하고 있다. 그 이유는 뻔하다. 1970년대 중반 이래로 世界の造船實績이 계속 急降下하고 있는데(제 1도) 유독 일부新興造船國만이 上昇勢를 보이고 있기 때문이다.

세계造船國들이新興造船勢力을 경계하고 있는 중에 특히 우리나라 조선공업을 유난히 指目하고 있는 데는 그럴만한 이유가 있다.

사실 오일쇼크에 따른造船不況의 打擊은先進造船國만이 당한 것이 아니라 보는 견지에 따라서는新興造船國이 더 심하게 받아오고 있다. 그런 중에 1970년대 중반 이래로 新舊勢力을 막론하고 많은 나라의造船工業이 國有化되었다. 표-11에 나타나 있듯이 폴란드와 유고는 국가체제上 원래 國有企業뿐이었지만 스페인은 1974~1978년간에 모든 조선업체가 國유화되고 브라질도 근래에 日本을 遜出하고 國유화해 버렸다는 소식이다. 이들은 不況에 못이겨 그 打開策

표-11 造船工業의 國營化趨勢

1974年		
區 分	國家所有比 (%)	建造實績 (百萬G/T)
COMECON	100	1.41
Yugoslavia	100	0.72
Italy	95	0.95
Third World	36	0.83

資料 : H.P. Drewry.

1978年

區 分	國家所有比 (%)	建造實績 (百萬G/T)
COMECON	100	2.02
Yugoslavia	100	0.29
Italy	95	0.34
UK	90	1.13
Sweden	85	1.14
Spain	90	0.82
Portugal	100	0.30
Netherlands	35	0.32
Third World	50	1.69

을 國有化의 方向에서 찾은 것이다.

그런데 國際性이 강하고 마케팅이 변화무쌍한 造船工業은 본시 國有型態로는 국제경쟁에 견디어 나갈 수 없다는 강한 특성을 지니고 있다. 그것은 일찌기 英國, 이태리 등이 조선공업을 國有化하고 나서 裏退하지 않을 수 없었고, 폴란드가 그나름대로 底力을 보유하고 있으면서도 共產陣營 밖의 조선공업의 프리 마아케팅에는 一步도 들어놓지 못하고 있으며, 日本이 私企業이 힘으로 여전히 세계 第1位를 고수하고 있다는 등의 교훈이 여실히 증명해 주고 있다. 스페인과 브라질 造船工業의 國有化가 어떤 結末을 가져올는지 모르지만 先進 造船國들은 그들의 將來를 凶으로 占치고 있는 것이다.

우리를 新興造船勢力의 先頭走者로 自他가 共認하고 있는 것도 不況에 屈치 않는 底力을 과시하여 최근 造船實績이 계속 上昇하고 있는 사실 외에 또한 創意의 暢達과 마케팅의 伸縮을 기할 수 있는 自由企業의 型態를 고수해 나가는 점에도 있는 것이다.

4. 우리의 課題

우리 造船工業의 脆弱點 중의 하나는 國內船

표-12 日本의 計劃造船 建造量

年度	區分	年間內需船實績에 對한 比重	計劃造船量 (千G/T)
	計劃次別		
1947~1948	1~4次	97.7%	178(91)
1949	5 "		263(40)
1950	6 "	94.3%	243(35)
1951	7 "		384(50)
1952	8 "		293(36)
1953	9 "	96.6%	312(37)
1954	10 "	92.2%	154(19)
1955	11 "	62.6%	184(19)
1956	12 "	54.7%	314(34)
1957	13 "	49.2%	414(46)
1958	14 "	47.5%	257(25)
1959	15 "	32.4%	180
1960	16 "	36.2%	192
1961	17 "	46.3%	498
1962	18 "	67.6%	393
1963	19 "	82.2%	567
1964	20 "	83.7%	1,209(41)
1965	21 "	81.2%	1,827(65)
1966	22 "	75.4%	1,909(75)
1967	23 "	72.4%	2,033(56)
1968	24 "	68.8%	2,308(57)
1969	25 "	66.4%	2,474(57)
1970	26 "	70.3%	2,624(45)
1971	27 "	61.0%	3,218(41)
1972	28 "	61.0%	3,304(37)
1973	29 "	82.0%	1,985(25)
1974	30 "	43.7%	1,939(25)
1975	31 "	27.0%	945(14)
1976	32 "	10.3%	165(10)
1977	33 "	20.6%	257(12)
1978	34 "	4.8%	303(9)
1979	35 "	34.8%	1,627(32)
年平均		約 60%	1,030

註 : ()內는 隻數임.

腹 즉 內需의 비율이 극히 적고 全的으로 수출에 의존하지 않을 수 없다는 점이다. 造船工業에서 日本이 성공한 예로 보더라도 대체로 50% 전후의 國內需要가 있었고 그 자국선 건조는 計劃造船으로 뒷바침되었다는 사실이다(표-12).

우리 造船工業의 장래가 輸出 여하에 달려 있는만큼 國際競爭力의 強化가 최대의 과제이고 거기에는 技術의 培養, 生産性의 提高, 國產機資材의 개발등이 뒤따라야 할 것은 두말할 나위가 없다.