

비즈니스 인사이트 (Business Insight)

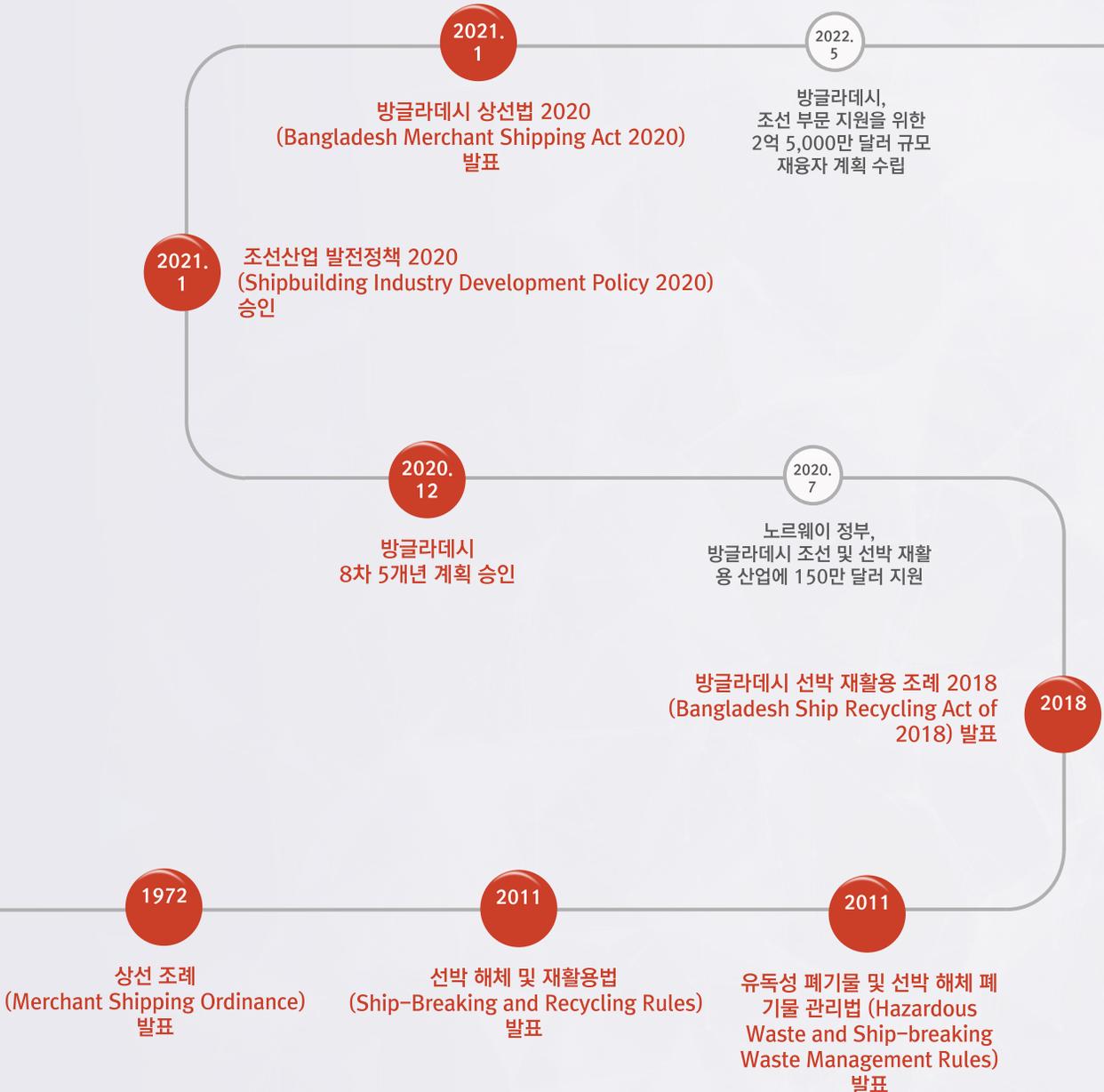
국가 주력 수출 산업으로 도약 추진

방글라데시 조선업



1972~2022.6 방글라데시 조선업 주요 이슈

● 방글라데시 조선업 관련 주요 법안 및 정책



방글라데시, 하천이 국토 면적의 7.5% 차지… 풍부한 내수 덕분에 오랜 시간 발전해 온 조선업, 이제는 수출 산업으로 도약 추진

RMG를 대체하여 국가 경제를 이끌어 갈 고부가가치 산업으로 떠오르는 조선업

방글라데시에서 의류 산업을 대체할 신흥 산업으로 조선업이 떠오르고 있다. 방글라데시는 기본적으로 벵골만에 인접하고 수많은 크고 작은 강이 전국에 산재해 있어 하천이 국토 면적의 7.5%를 차지하며, 이러한 이유로 해상 및 내륙 수상 운송 등 수상 교통이 발달해 선박 수요가 많다. 역사적으로 방글라데시는 조선업이 발달해 온 지역이다. 1805년 영국 해군이 트라팔가 해전에서 프랑스군을 물리칠 때 사용했던 선박이 벵갈 지역에서 건조되었을 정도다. 또한 최근 국내 선박 수요에 더해 해외로부터의 주문이 점차 증가함에 따라 수출 전망 또한 밝은 편이다. 방글라데시에서 선박 수출이 최초로 시작된 2008년 이래 방글라데시는 핀란드, 독일, 덴마크, 파키스탄, 탄자니아, 에콰도르, 우간다, 뉴질랜드, 케냐, UAE, 인도, 노르웨이 등 수많은 국가들에 선박을 수출하고 있다. 지난 10년간 방글라데시는 40척 이상의 선박을 수출했으며 수출액은 1억 8,000만 달러(한화 약 2,327억 4,000만 원)를 넘어섰다. 현재 방글라데시 전역에 100여 개 이상의 조선소가 있으며, 이 중 수출을 할 수 있을 정도의 조선소는 손에 꼽힌다. 나머지 조선소에서는 내수용 선박을 제조하고 있다. 한국, 중국, 일본 등의 조선업 선진국에서는 대형 선박 제조에 집중하고 있는 반면, 방글라데시에서는 수출시장 공략을 위해 주로 연안 혹은 내륙용 소형 선박 건조에 주력하고 있다. 이로서 방글라데시는 국내 저비용 노동력 등의 이점을 활용해 세계 시장에서 소형 선박의 주요 수출국에 이름을 올리게 됐다. 다만 코로나19 위기와 글로벌 경기 침체로 방글라데시 조선업에도 타격이 불가피했다. 이에 방글라데시 정부는 각종 지원을 통해 조선업을 국가적 고부가가치 산업으로 육성하고자 한다.

방글라데시 정부, 코로나19 타격 극복을 위해 조선업 적극 지원

최근 방글라데시 정부는 코로나19로 침체된 조선업을 살리기 위해 각종 지원을 아끼지 않고 있다. 특히 방글라데시 조선사들은 자금 부족으로 차환에 어려움을 겪고 있으며, 2021년에는 방글라데시 수출지향조선업협회(Association of Export-Oriented Shipbuilding Industry of Bangladesh)가 정부에 600억 타카(한화 약 8,580억 원) 규모의 차환 기금 마련을 요청하기도 했다. 이에 따라 방글라데시 중앙은행은 국내 조선산업의 지속 가능한 발전을 보장하기 위하여 200억 타카(한화 약 2,859억 원) 규모의 재원을 차환(refinance)을 통해 마련했다. 이에 따라 방글라데시 국내 조선사는 최장 12년의 상환 기간, 4.5%의 이율로 자금을 차입할 수 있게 됐다. 또한 해당 정책에 따라 자금을 차입한 조선사는 3년간의 유예기간(grace period)을 확보하게 됐다.

선박 해체 및 재활용 산업의 선두주자 방글라데시

방글라데시, 2021년 선박해체 시장 점유율 세계 1위

방글라데시는 1960년대부터 폐선박해체산업이 발달해 왔다. 선박 건조가 조선소에서 철판을 자르고 붙여 조립하는 작업이라면, 선박해체는 수명을 다한 선박이 다시 철판 조각으로 잘라져 새롭게 만들어지는 선박에 사용되도록 하는 작업이다. 세계적인 철강 및 고철가격이 인상되고 폐선박으로부터 나오는 각종 동 및 선박용 엔진 등에 대한 수요가 높아짐에 따라 방글라데시의 선박해체업의 경쟁력 또한 강화되고 있는 추세다. 또한 선박해체 작업에 대규모 인력이 필요하기에 선박해체업은 방글라데시 빈곤층들에 수많은 일자리 또한 제공하고 있는 노동 집약적 산업이다. 방글라데시 선박해체업 종사자는 10만 명이 넘는다. 세계 노동기구(ILO)에 따르면 매년 약 500-700척의 선박이 폐기되고 있으며, 전체 선박해체의 92%가 방글라데시, 인도, 파키스탄, 터키와 같은 국가들에서 이루어지고 있다. 1980년대 이후 엄격한 환경 규제와 임금 상승 등의 문제로 선박해체업이 환경 규제가 느슨하고 임금이 낮은 아시아 국가들로 이전했기 때문이다. 이 가운데 선박해체 시장에서 방글라데시가 주도권을 획득하게 됐다. 1980년대 이래 방글라데시의 선박해체업은 연간 약 14%의 성장률을 보였으며, 2021년 방글라데시는 선박해체 시장에서 점유율 세계 1위를 기록하기도 했다. 한편 방글라데시 국내 철강산업에 약 90%의 원료를 공급하고 있는 선박해체업은 철강산업 발전의 주요 원동력이기도 하다.

환경 오염 방지와 노동자 보호는 해결해야 할 숙제

선박해체는 매우 위험한 작업으로, 산업 종사자들은 적절한 보호장비 착용이 의무화되어야 한다. 선박 폐기 과정에서 나오는 각종 유해 물질 때문이다. 선박 폐기 과정에서 강철 코팅에 사용되는 페인트에는 납과 카드뮴, 비소, 아연, 크롬과 같은 수많은 화학물질들이 포함되어 있다. 이러한 유독물질들은 인체에 염증성 질환 등을 일으켜 건강에 심각한 위협을 초래할 수 있다. 하지만 열악한 보호 장비와 안전 관련 법규의 미비는 방글라데시 선박해체업의 해결해야 할 숙제로 남아있다. 지난 10년간 210명이 넘는 노동자들이 산업 재해로 사망했다. 작업 자체의 위험성에도 불구하고 의료 서비스는 매우 열악한 실정이다. 산업 종사자들의 4.15%만이 간단한 응급처치만 겨우 받을 수 있는 수준이다. 근로자들의 보험 가입률 또한 매우 낮다. 통계에 따르면 산업 종사자의 86.44%가 보험에 가입되어 있지 않은 것으로 나타났다. 또한 선박해체가 이루어지는 수많은 조선소들은 환경오염을 방지하기 위한 적절한 폐기물 관리 시스템이 갖추어지지 않은 상황이다. 폐선 처리 과정에서 평균적으로 약 7톤의 유해 석면이 나온다는 통계 자료도 있다. 선박해체 과정에서 발생하는 이러한 폐기물이 주변 토양과 해안에 그대로 버려지는 경우도 다반사다. 방글라데시 정부는 산업 경쟁력 강화를 위해 안전 관련 프로세스를 도입하고자 노르웨이와 협력하고 있다.

조선업 발전을 위한 방글라데시 정부의 정책

조선산업발전정책(Shipbuilding Industry Development Policy) 2020 추진

방글라데시 정부는 조선업의 잠재력을 인정하여 방글라데시 수출 다각화를 위한 주요 산업으로 선언하고 각종 지원책을 발표했다. 방글라데시 조선업은 연간 12~15% 수준의 연간 이자율로 금융비용에서 적지 않은 부담을 안고 있었으며, 기술적으로는 선박 건조 설비의 현대화가 무엇보다도 시급한 상황이었다. 조선소 내 안전관리, 효과적인 인력 운용 등 전반적인 교육 훈련 분야에서도 개선이 필요했다. 이에 방글라데시 정부는 국내 조선산업 발전을 위해 ‘조선산업발전정책(Shipbuilding Industry Development Policy 2020)’을 수립했다. 이에 따라 방글라데시 정부는 2026년까지 조선업을 통해 40억 달러(한화 약 5조 1,732억 원)의 수익을 거두는 것을 목표로 총 13가지에 달하는 조선산업 육성 방안을 제시했다. 여기에는 수출 지원, 외국 정부 및 기업들과 양자, 다자간 협정 체결, 국제 표준에 따른 품질 유지, 대출 지원, 관세 인하, 세금 면제, 기술 연구와 교육 제공, 환경 보호 등의 내용이 포함됐다. 이에 따라 방글라데시 당국은 조선 산업에 대한 각종 혜택을 제공할 예정이며, 새로운 조선소 건설에도 나설 계획이다. 주요 내용들을 살펴보면 방글라데시는 관련 기업들에 연 4% 수준의 저금리로 자금을 대출하는 방안을 모색하고 있으며, 선박 건조에서 국제표준을 유지하기 위해 관련 협회 또한 설립할 예정이다. 또한 방글라데시 당국은 조선 산업에 대한 각종 세금을 감면하고 공공 및 민간 조선소에 대한 장기 대출을 제공할 예정이다. 여기에 더해 방글라데시 당국은 기존의 소형 선박 위주에서 유조선과 바지선 등 중대형 선박의 생산을 지원해 국내 조선 산업의 전반적인 경쟁력을 제고한다는 입장이다. 세계적인 추세에 맞추어 온실가스 및 탄소배출을 줄이고 환경을 보존하기 위한 제반 규정도 확보할 예정이다.

방글라데시 조선업 성장을 위한 과제

야심찬 계획에도 불구하고 방글라데시 조선업 성장을 위해 해결해야 할 과제들은 많다. 우선 수출을 위한 선박의 품질을 확보하고 생산성을 향상시키기 위한 노력이 뒷받침되어야 한다. 이를 위해서는 충분한 정부의 지원이 뒷받침되어야 하며, 외국인직접투자(FDI, Foreign Direct Investment) 유치와 외국 기업의 기술지원 확보, 전기, 수도, 가스를 비롯한 인프라 시설 확충이 필요하다. 또한 저비용의 숙련된 인력이 지속적으로 확보되어야 한다. 일부 전문가들은 ‘조선산업발전정책(Shipbuilding Industry Development Policy 2020)’이 종합적인 마스터플랜 없이 선언적 의미에만 그칠 것을 우려하기도 한다. 이를 막기 위해 전문가들은 5년마다 조선소 평가 시스템을 도입하는 등 국가적 차원의 엄격한 관리, 감독이 이루어져야 할 필요성을 강조하기도 했다. 특히 근로자들의 안전과 직결되는 작업 환경 및 건강 문제에 대한 방글라데시 정부 차원의 적절한 개입이 이루어져야 할 필요가 있다고 강조했다.

주요 정책과 산업 현황

방글라데시 조선업

조선산업발전정책 2020 Shipbuilding Development Policy 2020

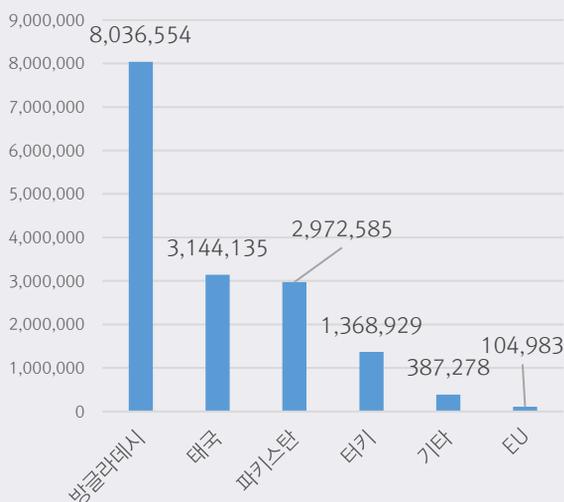
개요

2025년까지 선박 수출액을 40억 달러(한화 약 5조 1,656억 원) 규모로 성장시키는 것을 목표로 한 방글라데시 정부의 조선업 발전 계획

주요 내용

- 민간 투자 장려를 위해 조선업에 대한 은행 이자를 연 4%로 인하
- 국제 표준 도입 및 준수를 위한 방글라데시 선박 협회(Bangladesh Ship Classification Society) 설립
- 국제 표준에 맞는 유조선, 운반선 및 채광선 건조 및 수출
- 조선업 발전을 위한 50억 타카(BDT, 한화 약 679억 원) 규모 기금 조성
- 온실가스와 탄소 배출 제한 등 환경 보호 규정 수립
- 국제 표준 및 품질 유지, 세금 혜택, 수출 개발 관련 양자 및 다자간 협력, 선박 건조 관련 기술 교육과 연구 개발 등과 관련한 구체적인 행동 계획 수립
- 선박 직접 금융을 통한 자본시장 강화
- 남성 중심적인 조선업에서 여성의 권한과 기업이 정신 확대 장려

세계 선박 해체 산업 현황 단위: GT(Gross Tone), 2021년



방글라데시 조선업 성장 배경

조선소

약 200개

내륙 수로 길이

24,000km

해상 국경 길이

664km

자료: Bangladesh Investment Development Authority, [https://bida.gov.bd/Business Inspection.com](https://bida.gov.bd/Business%20Inspection.com)
NGO Shipbreaking Platform

Westin Marine Shipyard

- Western Marine Services Ltd. 의 자회사
- 전문가 500명 포함 총 고용인원 3,500명
- 150척 이상의 선박 건조
- OHSAS 18000, ISO 14000, ISO 9001인증
- 45에이커 규모 3개 조선소 보유



설립 연도	2000년
본사	방글라데시 치타공
웹사이트	https://www.wms.com.bd/

웨스턴 마린 쉽야드, 코로나19 타격으로 심각한 위기

방글라데시의 주요 조선업체 웨스턴 마린 쉽야드(Western Marine Shipyard)가 코로나19 타격으로 심각한 자금난에 시달리고 있다. 은행과 각종 금융기관에 110억 타카(한화 약 1,530억 원)의 빚을 지고 있는 상황이다. 웨스턴 마린 쉽야드는 방글라데시에서 최초로 선박을 수출했던 기업으로 현재까지 11개국에 33척에 달하는 선박을 수출해 1억 달러(한화 약 1,292억 원)이 넘는 수익을 거두기도 했다. 하지만 2008년 글로벌 경제위기와 유로존 위기로 해외 수주가 연달아 취소되며 회사가 지속적인 손실을 입었다. 그리고 2020년 초부터 전 세계를 강타한 코로나19의 영향으로 더 많은 주문이 취소되며 회사 사정이 크게 악화됐다. 웨스턴 마린 쉽야드는 정부에 부채 상환을 위한 재정 지원을 지속적으로 요청해 왔으며, 정부의 정책적 지원 또한 뒷받침되어야 할 필요성을 강조하고 있다.

웨스턴 마린 쉽야드, 케냐 해상 연안 경비함 진수

2017년 5월 웨스턴 마린 쉽야드는 치타공의 카르나폴리 강에서 케냐에 수출하기 위한 해상 연안 경비함 MV Doria을 진수했다. 케냐는 2014년 웨스턴 마린 쉽야드와 3,300만 달러(426억 5,250만 원)의 선박 주문 계약을 체결한 바 있다. 선박의 길이는 54.7m이고 배수량은 350톤이다. 해당 진수식에는 방글라데시와 케냐 정부 및 조선부문 관계자들이 참석했다. 케냐 정부는 최초의 해상 연안 경비함인 MV Doria가 동아프리카 지역에서의 해양 자원을 확보하고 인도적 지원 임무를 수행하게 될 것이라며 기대감을 표명했다.

FMC Dockyard



- FMC 그룹 자회사
- 해양 작업, 항만 서비스, 어업, 해운업, 준설 등에 필요한 선박 제조 및 선박 유지 보수 서비스 제공
- 신규 건조 선박 최대 규모 140m/10,000DWT
- 유지 보수 선박 최대 규모 150m/12,000DWT

설립 연도	2004년
본사	방글라데시 치타공
웹사이트	https://fmcdockyard.com/

에프엠씨 독야드, 수단 정부로부터 1,300만 달러 규모 예인선 수주

2021년 8월 에프엠씨 독야드(FMC Dockyard)가 수단으로부터 1,300만 달러(한화 약 168억 250만 원) 규모의 예인선을 수주했다. 에프엠씨 독야드는 치타공에 조선소를 두고 있는 방글라데시 주요 조선업체 중 하나로, 2006년 회사 설립 이래 200척이 넘는 선박을 건조해 온 바 있다. 에프엠씨 독야드 측은 아프리카 대륙은 유럽과 미국, 중동 외에 방글라데시 조선업체들이 진출할 잠재력이 있는 새로운 시장이라며, 방글라데시 최초로 수단에 선박을 수출할 수 있게 된 것을 자랑스럽게 생각한다 고 언급했다.

FMC 독야드, 최고위급 인사를 위한 선박 ‘인스펙터’ 건조

에프엠씨 독야드는 방글라데시 정부에 대통령이나 총리, 국가 귀빈 등 최고위급 인사(VVIP)를 위한 다목적 선박 ‘인스펙터’를 납품했다. 방글라데시 정부가 2016년 에프엠씨 독야드에 선박을 주문한 이래 2년 만에 완성된 이 선박은 방글라데시 최초의 쌍동형 선박으로, 전장이 49.61m에 달한다. 내부에는 16석의 회의실과 식당, 최첨단 주방 등이 구비됐으며 고급 가구 또한 배치됐다.

Khulna Shipyard

- 방글라데시 최대의 군용 선박 제조사
- 복합 군함 건조 전문 제조사
- 방글라데시 해군 산하 국영 기업



설립 연도	1957년
본사	방글라데시 쿨나
웹사이트	https://www.khulnashipyard.com/

쿨나 쉽야드, 70톤 규모 최첨단 예인선 건조

쿨나 쉽야드(Khulna Shipyard Limited)는 파이라 항만 관리당국으로부터 70톤 규모의 최첨단 예인선 2척을 수주받았다. 쿨나 쉽야드 측은 이 예인선이 항구에 도착하는 선박의 예인과 접안, 사고 선박 지원 등에 활용될 것이라 밝혔다. 또한 예인선의 도입이 방글라데시의 파이라 항만을 국제 표준 항구로 변모시키는 데 주도적인 역할을 수행할 것이라 기대감을 표명했다.

쿨나 쉽야드, 방글라데시 내륙수송국(BIWTA, Bangladesh Inland Water Transport Authority)으로부터 준설선 4대 수주

쿨나 쉽야드는 방글라데시 내륙수송국(BIWTA)으로부터 준설선 4대를 수주했다. 쿨나 쉽야드 측은 이 준설선이 삼각주 지대에서 필수적인 준설 능력과 작업 효율성을 크게 향상시킬 것으로 기대하고 있다. 방글라데시 국영 조선소에서 준설선을 건조하는 것은 이번이 처음이다. 현재 방글라데시 내륙수송국은 총 45대의 준설선을 확보하고 있다. 최근 방글라데시에서 지속적인 토사와 침전물 등으로 인해 하천 수심이 낮아져 사용할 수 없게 되는 수로가 늘어나고 있다. 이에 방글라데시 정부는 델타 100 계획에 따라 단기, 중기, 장기 계획을 수립하고 내륙 수상 운송로 개발 및 개선을 위해 노력중이고, 이에 방글라데시 준설선 수요는 지속적으로 증가할 전망이다.

참고자료

- Container News, Bangladesh forms US\$250 million refinance scheme for shipbuilding industry, 2022.05.30.
- The Daily Star, Tk 2,000cr refinance scheme for shipbuilding, 2022.05.27.
- Business Standard, BB creates Tk 2,000cr refinance scheme for shipbuilding industry, 2022.05.26.
- The Business Standard, Khulna Shipyard to make two modern tugboats, 2022.05.23.
- The Financial Express, Shipbuilding in Bangladesh: opportunities & challenges, 2022.03.16.
- The Business Standard, Khulna Shipyard inks Tk423cr deal to make 4 dredgers for BIWTA, 2022.02.19.
- LightCastle Partners, Shipbuilding Industry in a Slump, 2022.01.02.
- The Daily Star, The New Shipbuilding Policy: A new future ahead, 2021.11.20.
- The Business Standard, FMC Dockyard gets foreign order to build tugboats, 2021.08.18.
- Hellenic Shipping News Worldwide, Western Marine Shipyard seeks working capital to survive, 2021.03.22.
- The Financial Express, Bangladesh sets ship export target at \$4.0b by 2025, 2021.01.28.
- Hellenic Shipping News Worldwide, Bangladesh sets ship export target at 4 bln USD, 2021.01.27.
- The Daily Star, Govt targets \$4b from ship exports by 2025, 2021.01.26.
- International Maritime Organization, Ship recycling in Bangladesh leaps forward with third phase of key project signed, 2020.07.31.
- Dhaka Tribune, 'Bangladesh gaining global recognition as a shipbuilding nation', 2018.05.25.
- defenceWeb, Bangladesh launches Kenyan offshore patrol vessel, 2017.05.17.