

위기의 조선산업, 어떻게 할 것인가

조선산업, 사양산업 취급하며 축소지향적으로 구조조정하려
해서는 안된다.

김기식 운영위원장
(재)더미래연구소

1. 쟁점

- **조선·해운산업 구조조정이 우리 경제의 당면 현안이 되고 있다.**
 - 해운산업의 경우, 용선료 협상 결과, 채권단의 채무조정, 내부 현금 유동성 등을 종합적으로 고려해서 기업회생절차(법정관리)에 들어가거나, 회사와 채권단이 자율협약 혹은 워크아웃에 의한 구조조정을 결정할 것이고, 조만간 그 윤곽이 드러날 것으로 보인다. 특정 기업의 경우 법정관리에 들어갈 가능성을 배제하기 어려울 듯 하나, 어느 쪽이든 결국 기존 대주주의 지분을 소각하거나 사실상 무의미한 수준으로 감자하고, 출자 전환 등을 통해 양대해운사의 대주주가 될 채권단이 구조조정을 단행한 이후 매각하는 방향으로 갈 것이다. 이 과정에서 한진해운과 현대상선이 모두 ‘디얼라이언스’ 라는 하나의 해운동맹에 편입될 것이라는 점에서 앞으로 상당기간 지속될 것으로 예상되는 세계 경제의 경기 침체에 대비해 양대 해운사를 통합하는 방안 등 적극적 산업 구조조정 방안을 검토해야 할 것이고, 그리 될 것으로 기대한다.
 - **문제는 조선산업이다.** 여신의 규모는 물론 고용과 매출·수출 규모 등 산업의 비중이 해운과 비교할 수 없이 큰 반면 구조조정의 해법을 찾기가 어렵기 때문이다. 경기 침체 기간을 버틸 수 있는 구조와 조건을 만들면 되는 해운산업과 달리 조선산업은 거기에 더해 중국의 추격 등을 고려한 고부가가치 사업으로의 발전 등 조선산업 자체의 지속가능한 조건을 개별 기업차원에서나 국가차원에서 마련해야 한다는 점도 어려운 문제다.
- **조선산업의 구조조정 방안을 마련하면서 특히 경계해야 하는 것은 일각에서 제기되는 조선산업을 사양산업으로 보는 시각이다.**
 - 글로벌 경쟁체제에서 국가단위의 특정 산업이 사양산업화되는 것은 일반적으로 나타나는 현상이다. 한국의 산업화 초기 주력 산업이었던 경공업 분야가 국내적으로 사양산업이 되었고, 선진국의 경우에도 경쟁력을 상실해 특정 산업을 포기하거나 생산기반을 국외로 이전하는 경우가 비일비재하다.
 - 복지국가이면서 강한 제조업 산업 기반을 가지고 있는 스웨덴의 경우에도 방산부문만 국유화되어 명맥을 유지하는 선에서 조선산업이 구조조정된 바 있다. 스웨덴의 세계적인 조선소였던 코쿰스가 문을 닫은 뒤 2002년 말피에 있던 대형크레인을 현대중공업이 단돈 1달러에 매입해서 해체·운송하는 장면을 스웨덴 국영방송이 장송곡과 함께 내보내면서 한 ‘말피의 눈물’이란 말은 비정한 기업구조조정의 현실을 잘 보여주는 사례이기도 하다.

- **그러면 한국의 조선 산업도 결국 ‘거제도의 눈물’, ‘울산의 눈물’ 이 될 처지인가? 그렇지 않고, 그렇게 되도록 두어서도 안된다.**
 - 조선산업을 사양산업으로 보는 시각에는 조선산업이 노동집약적 산업이라는 인식, 그래서 중국의 저임 노동력으로 인해 원가 경쟁력에서 밀릴 수밖에 없어 결국 경쟁력을 상실할 것이라는 인식이 전제되어 있다.
 - 우리나라의 조선산업이 벌크선, 일반 컨테이너선 등에서 상대적 저임에 기반한 중국에 비해 경쟁력을 잃어 가고 있는 것은 분명하다. 그러나 고부가가치선인 초대형 컨테이너선, LNG운반선 등에서 기술력에 기반한 경쟁력을 여전히 가지고 있고, 대규모 부실의 원인이 되긴 했지만 해양 설비에 있어서도 중국에 대해 비교우위가 있다.
 - 세계적으로 배출가스 규제 등의 요인으로 인해 기존 디젤유(벙커C유)를 대체하는 LNG연료 추진선 발주가 늘고, LNG연료를 사용하는 선박에 LNG를 공급해 주는 LNG벙커링사업이 부상하는 등 새로운 조선산업 환경이 조성되고 있는 상황도 우리 조선산업의 기술력이 여전히 경쟁력을 가질 수 있는 요소이다.
 - 조선 기업의 사업 구성 측면에서도 중국 조선소가 벌크선, 컨테이너선 등 저부가가치선에 치중되어 있는 반면 우리 조선 3사는 LNG운반선 등 고부가가치선까지 포함하여 다양한 사업 구조를 가지고 있고, 수주잔고에서도 고부가가치선 비중이 상대적으로 높다.

- **조선산업이 한편에서 노동집약적 산업인 것은 맞지만, 다른 한편에서는 기술력이 중요한 산업임을 간과해서는 안된다.**
 - 계약상의 문제 뿐만 아니라 설계·시공능력 부족으로 인해 원가관리에 실패해서 대규모 부실이 발생한 해양플랜트 사업은 역설적으로 조선산업이 단지 노동력만으로 경쟁력을 갖고 지속할 수 있는 산업이 아님을 단적으로 보여주는 사례라고도 할 수 있다.
 - 임금 수준을 넘어 기술력 차원의 산업경쟁력 자체가 뒤처지기 시작하면 중장기적인 전망에서 근본적인 고민을 해야 하지만, 저유가와 같은 상황적 요소에 따른 어려움이 큰 경우에는 일부 생산설비의 가동을 중단하거나 감축하는 등 일시적으로 몸집을 줄이는 조치를 하더라도 버티며 산업의 미래를 준비하는 것이 적절한 처방이다.
 - 분명한 것은 지금 우리 조선산업이 일정부문에서 경쟁력을 잃어 가고 있는 것이지, 산업경쟁력 자체가 의문시 되는 단계가 아니라는 것이다.

- **다시 강조하지만 중국의 추격과 세계 경제의 침체로 인한 수주절벽 등으로 결국 조선산업**

이 버티기 어려울 것이라고 예단하고 정책을 구상해서는 안된다. 중국 조선산업은 지금 우리보다 더 어렵다. 2010년 3000여개에 이르던 중국 조선소가 이제 667개로 줄었고, 이 중 가동중인 조선소는 171개에 불과하다(2016년 5월 클락슨 기준). 세계 조선산업이 전반적으로 어려운 상황에서 중국이 올해 수주실적 1위를 기록하며 그나마 버티는 것은 국가적 지원과 자국에서 발주하는 선박을 모두 수주하기 때문이다.

- 조선산업은 직·간접적으로 수십만의 고용을 책임지고 있다. 그 가족까지 고려하면 엄청난 규모다. 지금의 조선산업을 유지하기 위해 수조원의 자금 지원이 필요하지만 이들의 생계가 막막해지는 등 산업을 아예 포기할 경우 발생하는 사회비용 전체를 고려한다면 조선산업을 유지하기 위한 지원은 상대적으로 적은 비용일 수 있다.
- **어차피 죽을 산업을 연명시키지는 것이 아니다. 조선산업은 죽을 산업이 아니고 그리 되게 두어서도 안된다. 정부가 적극적인 산업 정책을 통해 조선산업이 경쟁력과 기술력을 갖춘 산업으로, 고부가가치를 창출할 수 있는 영역으로 발전할 수 있도록 해야 한다.**
 - 설계와 시공능력도 없이 해양플랜트 사업에 뛰어 들어 우리 조선회사끼리도 무분별하게 저가 출혈 경쟁하도록 방치한 정부의 무능은 비판받아 마땅하다. 정부의 정책자금 지원을 유인책으로 공동의 R&D 투자를 유도해서 조선회사들이 미리 설계·시공 능력을 갖추도록 했어야 하고, 저가 출혈 수주 경쟁을 막후에서라도 조율했어야 했다.
 - 10조원이 넘는 손실을 본 상황에서 이렇게 큰 비용을 지불한 해양플랜트 사업을 포기해서는 안된다. 물론 현재와 같은 저유가 구조가 지속되는 한 해양플랜트 사업의 전망은 밝지 않다. 지금의 유가로는 해양 석유 채굴이 채산성이 맞지 않기 때문이다. 그러나 중·장기적인 유가 전망은 누구도 예측할 수 없는 것이기 때문에 해양플랜트 사업의 기술력과 계약, 원가 관리 등 사업 시행능력은 계속 유지·축적해야 한다. 이런 고부가가치 사업의 기술력이 조선산업에 있어 중국에 대한 경쟁력을 유지할 수 있는 유일한 방안이기 때문이다.
 - 올해 5월까지 수주실적에서 한국은 6위를 기록했다. 1위인 중국을 제외하고 2위~4위인 이탈리아, 독일, 프랑스는 모두 크루즈선을 집중적으로 수주했다. 한국은 아직 척당 가격이 조단위를 넘는 크루즈선을 건조할 능력이 없다. 그렇기 때문에 당장 크루즈선 사업에 뛰어 들어야 한다는 것은 아니다. 우리의 해양플랜트 사업처럼 일본 미쓰비시는 크루즈선 2척을 수주했다가 2조 5천억원이 넘는 손실을 봤고, 이후 추가 손실이 불가피한 상황이다. 그러나 조선산업에도 해양플랜트와 함께 개척할 영역이 있다는 것은 명백하다.
- 물론 모든 조선회사를 이대로 다 살릴 수 없음은 분명하다. 특히 STX, 성동조선 등은 정말

‘밑 빠진 독에 물 붓기’가 될 수도 있다. 그래서 이들과 중견조선소는 경쟁력을 갖고 생존할 수 있는 특화된 영역으로 구조조정을 해야 한다. 그 과정에서 일부 통·폐합도 고려해야 한다. 이를 위해 기업회생절차에 들어가는 것도 주저할 이유가 없다.

- 어쨌든 결론은 국가의 산업 구조나 고용 규모 등 사회경제적 요소를 고려하면 조선산업은 기업차원에서나 국가차원에서 지속할 수 있는 방안을 모색할 산업이지 포기할 사양산업이 아니라는 것이다.

2. 대안

- 대우조선해양의 부실을 지적하면서, 삼성중공업이나 현대중공업에 대우조선해양을 매각하거나 구조조정해서 조선 3사 체제를 2개 회사로 조정해야 한다는 주장이 있으나 이는 가능하지도 않고 올바른 방안도 아니다. 현대나 삼성이 현재는 대우조선해양을 인수할 여력이 없다. 더구나 사업구조가 중첩된 조건에서 통합을 통해 규모를 늘리는 것이 올바른 해법일 수 없다.
- 그러면 당면한 과제를 어떻게 할 것인가.
 - 1) 우선 현대중공업과 삼성중공업은 대주주와 경영진의 자구노력을 통해 자체적으로 생존 전략을 찾으려 해야 한다.
 - 현대중공업은 이미 스스로 구조조정을 하고 있고, 그룹의 회사 구조와 현대중공업 자체의 사업 구성상 자구 노력을 통해 살려낼 수 있을 것으로 예상된다.
 - 삼성중공업은 대주주인 삼성그룹이 사업의 계속 여부를 먼저 판단해야 한다. 삼성그룹이 삼성중공업을 포기할지 여부는 스스로 결정할 문제다. 포기하지 않는다면 삼성중공업을 살려낼 능력은 정부나 채권단보다 삼성그룹에게 더 있다. 삼성중공업을 포기한다면 매각과 매각을 위한 조건을 만드는 것 역시 대주주인 삼성그룹의 몫이다. 정부와 채권단은 더 이상의 부실 채권이 발생하지 않는 선에서만 채권 만기 연장 등의 조치를 해주어야 한다.
 - 2) 대우조선해양에 대해서는 정부와 산업은행이 책임 있게 구조조정과 회생 방안을 마련해야 한다.
 - 회사와 채권단, 정부가 아닌 외부자가 특정기업의 구조조정 및 회생방안을 구체적으로 거론하는 것은 부적절하다.
 - 하지만 일반적으로 부실기업의 구조조정은 부실을 확정하고, 추가 부실 발생 요인을 제거하는 한편, 이익이 나는 분야 중심으로 사업을 재편하는 것이다. 이 과정에서 일부 생산시설·사업·인력의 축소는 비록 일정 기간이라 하더라도 불가피하다. 대우조선해양도 마찬가지이다.
 - 다만 방산 분야의 경우, 대우조선해양이 현재 국가 소유이고, 손실부담 역시 국책은행이 대부분을 떠안는 상황에서는 매각이 아니라 오히려 대우조선해양으로 집중하고 국가적으로 발주량을 늘리는 방안을 검토할 필요가 있다.

3) 시간과 과정의 문제일 뿐, 대우조선해양은 매각이 불가피하다.

- 많은 비판자들이 왜 진작에 매각하지 않고, 산업은행이 십수 년을 소유하고 있었느냐고 지적하지만, 안 판 것이 아니라 못 판 것이라는 말이 더 맞다. 대우그룹 해체 이후 대우 계열사에 대한 순차적 매각이 진행되었으나, 2008년 미국발 금융위기 이후 대우조선해양 규모의 회사를 매수할 수 있는 시장의 주체가 없었던 것이다.
- 2008년 한화로의 매각을 성사시켰어야 한다는 주장이 있으나, 그리 되었다면 대우조선해양이 지금과 같은 어려움을 겪지 않을 수 있었을지, 아니면 한화가 금호아시아나의 전철을 밟았을지는 아무도 모른다. 그러나 지금 대우조선해양의 어려움을 삼성중공업과 현대중공업이 똑같이 겪고 있다는 점에서 객관적으로는 후자의 가능성이 더 높았다고 보는 것이 타당할 것이다.
- 현재의 부실을 안은 채로 대우조선해양의 매수자를 찾기는 어렵다. GM 모델처럼 일정한 구조조정과 함께 사업재편 과정에서 Good Company와 Bad Company로 구분해 부실을 처리하고, 회사를 매수할 만한 매물로 만들어 적정 가격에 매각하는 방안을 검토할만 하다.
- 다만 중국 등 해외매각은 그나마 기술력으로 경쟁력을 유지하고 있는 한국 조선 산업의 산업적 기반 자체를 무너뜨릴 수 있다는 점에서 고려해서는 안된다.
- 앞서 지적한 방산 분야의 경우 매각 대상에서 제외하고, 나머지 부문에 대해서는 KAI(한국항공우주산업) 모델로 만들어 중·장기적으로 관리하거나 별도 매각하는 방안도 검토할 수 있다.

4) 개별 기업 차원의 구조조정과 사업재편은 회사와 채권단이 중심이 되어 해결할 문제라면, 정책적 차원의 조선산업에 대한 대책은 온전히 정부의 몫이다.

- 해양플랜트 사업에서 발생한 오류가 반복되지 않도록 하는 한편, 고부가가치사업에 대한 적극적인 R&D 지원도 해야 한다.
- 조선 산업의 새로운 환경에 조응하는 정책도 마련해야 한다. 국제해사기구(IMO : International Maritime Organization) 협약에서는 선박 건조 시, 현재 기준값 대비 15%, 2020년에는 20%, 2025년에는 30%의 온실가스 배출을 감축하도록 정하고 있다. 정부와 기업은 LNG연료추진선 등 친환경 그린쉽(Green Ship) 분야에서도 조선산업의 활로를 찾을 수 있도록 적극적으로 방안을 마련할 필요가 있다.

- 당장의 문제는 아니나 장기적으로는 노임 등으로 국내 소재 조선소가 경쟁력을 상실하는 분야는 생산시설을 해외로 이전하거나 해외시설을 매수·운영하는 방안도 검토할 수 있다. 조선산업의 구조조정과 사업재편이 성공하기 위해서는 해고 등 인력조정을 가능한 최소화하기 위한 노력, 그럼에도 발생하는 해고자에 대한 실업부조 제도 등을 통한 지원, 거래가 중단된 중소기업에 대한 과감한 정책적 금융지원이 병행되어야 함은 물론이다. 부실 발생에 대한 원인과 책임을 규명하고, 대주주와 경영진, 정부당국자에 대한 엄격한 책임 추궁 조치도 당연히 있어야 한다. 다만 이번 보고서의 취지상 이에 대한 구체적 내용은 생략한다.
- 기업과 산업의 경쟁력과 지속가능성은 기본적으로 시장에 의해 결정되고, 그리 되게 하는 게 맞다. 그러나 그저 시장에 맡겨두고 산업 정책적 측면에서 정부가 손 놓고 있는 것은 무능함을 드러내는 것에 다름 아니다. 국가적으로 전체 산업 구조와 사회경제적 파장 등에 대해 면밀히 검토해서 적극적인 산업 정책과 금융지원을 통해 산업의 지속 가능성을 높여야 한다. 장기적 관점에서 새로운 산업을 육성하고, 기존 산업의 전환을 적극적으로 모색하는 것이 필요하지만, 기존 산업의 지속가능성을 만들어 내어 산업과 일자리를 지켜내는 것 역시 정부가 해야 할 일이라는 점을 잊지 말아야 한다.

더미래연구소 IF REPORT 2016-04

위기의 조선산업, 어찌할 것인가 : 조선산업, 사양산업 취급하며 축소지향적으로 구조조정하려 해서는 안된다.

발행일 2016. 06. 15

발행처 (재)더미래연구소(이사장: 최병모)

Copyright ©더미래연구소, 2016 ※본 자료는 더미래연구소 웹사이트에서 다시 볼 수 있습니다.



더미래연구소는 대한민국의 '더 좋은 미래' 를 만들어 가는 '민간 독립 싱크탱크' 입니다.
더미래연구소의 성장은 '후원회원' 의 힘과 꿈으로 가능합니다.

150-871 서울특별시 영등포구 국회대로68길 23, 902호(여의도동, 정원빌딩)

T: 02-785-2030, F: 02-786-2017, E: themirae2030@gmail.com

웹사이트: themirae.org

페이스북: www.facebook.com/themirae

블로그: blog.daum.net/themirae2030
