

경제위기 극복을 위한 조선산업의 역할

김형벽 <현대중공업(주) 사장>

1. 서론

6.25동란 이후 최대의 국난이라고 불리는 우리나라의 경제위기는, 작년 12월 5일 정부가 IMF와 구제금융지원을 받기로 합의하면서, 비로소 국민 모두가 실감하게 되었고, 그로부터 온 나라가 IMF지원체제하의 경제난국 극복에 총력을 집중하게 되었습니다. 경제계는 물론이고 사회, 문화, 교육 및 정치계를 포함한 모든 분야에서 위기극복을 위한 정책이 도출되고 있으며 산업계 또한 지속적인 구조조정을 통한 국제 경쟁력 향상에 고심하고 있습니다.

우리나라 수출산업의 핵심인 조선산업에 종사하는 우리 조선인들도, 조선산업을 통하여 현 경제위기를 극복하는데 기여하는 방안을 강구함으로써 현 경제위기 극복은 물론 21세기 세계 선두라는 조선계의 목표를 달성해야 할 것입니다. 이를 위하여, 현 경제위기의 배경을 살펴보고 경제난국의 극복을 위한 조선산업의 역할에 대하여 생각해 보고자 합니다.

2. 경제위기의 배경과 극복을 위한 과제

모두 잘 알고 계시겠지만, 정부가 IMF에 자금 지원을 요청할 수 밖에 없었던 경제위기의 근본 배경을 간단히 살펴보겠습니다.

첫째, 97년초부터 시작된 한보, 기아등 대기업의 연이은 부도사태를 계기로 한국경제의 구조적 취약성이 노출된데 기인합니다. 우리경제의 구조적 취약성은 32조 4천억원의 대규모 부실채권을 떠안고 있는 금융기관이 문제로서 이 금액은 국민총생산액(GDP)의 7.7% 나 됩니다.

둘째, 문제에 대응하는 방법의 미숙함을 들수 있습니다. 경제위기에 이르는 일련의 과정에서

일처리가 매끄럽지 못했던 것에 대하여 국제금융계는 크게 실망하였으며, 한국경제 위함이 단기간 내에 해소되기 어려울 것으로 본 외국 금융기관들이 대출금을 회수하자, 우리나라는 심각한 외환 부족 사태에 직면하게 되었던 것입니다. 그러면 오늘날의 어려운 경제를 회생시키기 위해서는 어떻게 하여야 되겠는지 최소한의 기본조건에 대해서 살펴보겠습니다.

첫째, IMF와의 협약을 성실히 이행하여 대외신인도를 제고하고 금융시장을 조기에 안정시켜야 할 것입니다. 이에 대한 구체적인 방안으로서

- 금융권을 조속히 구조조정 하고
- 노동시장의 유연성을 제고하며
- 정부의 시장개입 억제 및 각종 규제철폐로 경제자유도를 제고하고
- 정부의 경제, 통상외교 활동을 강화하는 것입니다.

둘째, 경색된 국내 금융시스템을 조속히 정상화시켜야 할 것입니다. 이를 위하여

- 부실 금융기관의 정리로 금융권간 불신을 해소하고
- 한보와 같은 기업의 무리한 차입관행 개선 및 금융기관의 대출심사 기능을 강화하여야 합니다.

셋째, 지속적인 구조조정을 통하여 국제경쟁력을 제고시키고 경상수지 흑자기조를 정착하여야 할 것입니다. 다시말하면,

- 장기적 외환위기 극복방안으로서 수출증가를 통한 경상수지 적자를 개선하며
- 외화 유입형 경제를 건설하는 것입니다.

위의 조건중 수출은 60~70년대 수출주도형 경제 개발시대에 못지않게 중요한 조건으로 부상

되었습니다. 즉 IMF와의 협상에 의해 금년도 내수침체로 경제가 크게 위축될 수 밖에 없는 상황에서 수출은 우리경제의 성장세를 뒷받침할 최후의 보루이며 따라서 수출주도형 산업인 조선산업의 역할은 더욱 중요해졌습니다.

한편 기업환경의 변화에 따른 기업의 향후과제는 다음과 같습니다.

첫째, 경영 패러다임 전환입니다. 외형 위주의 경영전략에서 벗어나 기업의 부가가치 창출 제고 전략으로 전환하기 위하여 다양한 재무개선 활동이 시급합니다. 이는 회계정보의 국제수준화가 급속히 진행되고 있는 현 시점에서 기업의 국제경쟁력을 제고시키기 위한 것입니다.

둘째, 영업이익의 극대화 및 자본투자의 효율화입니다. 기업내부의 효율적 판매전략과 비용절감전략을 통해 영업이익을 극대화하고, 재고자산관리나 매출채권 및 매입채무 관리의 효율화로 불필요한 자본투자를 지양하여야 합니다. 또한 사업단위별 EVA(경제적 부가가치) 등의 분석체계를 이용하여 사업가치의 극대화를 도모하여야 합니다.

셋째, 재무구조의 개편을 통한 최적 자본구조 달성 및 자본비용의 최소화입니다. 부채비율이 높으면 자본비용이 증가하여 재무위험(파산)이 커집니다. 최근의 금융경색과 관련하여 기업의 투자채원 조달은 배당성향을 낮추어 내부유보를 통한 성장을 추구하여야 합니다.

3. 조선산업의 현황 및 위치

지금까지는 우리나라 경제난국의 배경과 해결 방향에 대하여 말씀드렸습니다만 이제 조선산업 자체에 대하여 한번 살펴보기로 하겠습니다.

1970년대 초에 근대적 초대형 조선소를 건설하기 시작함으로써 시작한 우리나라의 조선공업은, 1970년도 중반에는 세계건조량의 1.2% 수준으로 14위에 머물렀으나 1981년에는 건조량 면에서 세계 제 2위의 조선국으로 도약하였으며, 그 자리를 계속 고수하는 한편 세계 조선시장 점

유비를 높이고자 노력하여 왔습니다. 그리고 1993년에는 수주량이 일본을 제치고 세계 1위에 오르기도 하였으며 '90년대에는 수주량과 건조량 면에서 세계시장의 1/3을 차지하며 세계 2위의 자리를 유지하고 있습니다.

특히 1997년 세계 신조 발주량이 3,000만 톤을 넘는 대량발주에 힘입어, 우리나라 조선산업의 수주실적은 1,275만 GT로서 금액기준 104억 달러에 달했습니다. 이는 1972년 현대중공업의 설립으로 조선산업이 우리나라에 본격 시작된 이래 사상최대의 수주량으로서 수출중심 산업으로서의 위치를 확고히 굳혔다고 할 수 있으며, 앞으로도 수출주도형 산업인 조선산업은 국가 경제발전의 선도적 역할을 할 것으로 기대됩니다.

조선기자재의 국산화율이 85% 이상에 달하고, 약 13만명에 이르는 높은 고용 효과는 국민경제에 차지하는 비중이 실로 막대하다고 하겠습니다.

최근에는 세계 시장의 약 30~35% 점유하는 대규모 조선능력을 확보하게 되었고 국제적으로 가격경쟁력 또한 향상되었다고 할 수 있습니다.

국제경쟁력 면에서 살펴보면, 한·일 조선업의 경쟁력은 주로 원화와 엔화의 환율변동에 따라 크게 좌우되고 있는데, IMF 지원체제 이후 환율의 대폭적인 절하로 우리나라는 가격경쟁력 열위에서 우위로 반전된 상황입니다. 1998년의 연평균 환율 전망치인 1,300~1,500원/달러와 125~135엔/달러 기준으로 볼 때, 우리나라가 일본에 비하여 약 6~10% 정도 우위에 있을 것으로 전망됩니다.

우리나라 조선산업은 '98년 2월 말 현재 수주잔량이 약 1,770만 GT로서 약 2년분의 조업량을 확보하고 있어서 기자재 제작사를 포함하여 정상조업을 하고 있으며, 현재의 국가 전체적인 고실업 상태에서도 높은 고용효과를 유지하고 있습니다.

이상에서 간단히 살펴 본 바와 같이 조선산업은 세계 최강의 경쟁력을 갖춘 우리나라의 핵심 산업이며, 금융시스템이 정상화되고 대외 신뢰성

이 회복되면, 현재의 우리나라 경제위기를 조기에 벗어나는데 선도적 역할을 할 수 있는 유일한 산업이라고 할 수 있습니다.

4. 한국 조선산업의 환경변화에 따른 현안문제

앞에서 살펴본 우리나라 조선산업의 장점에도 불구하고 IMF 지원체제 이후 조선산업 역시 주변환경의 변화와 함께 큰 시련을 맞고 있습니다. 신조선 수주에 있어서 장애요인을 요약하면 다음과 같습니다.

- 국가 신인도 하락에 따른 지급보증의 어려움과 선박 금융의 부족
- 선박기자재 제작사의 경영위기
- 국내 조선업체간 전략적 제휴부족
- 불안정한 환율변동

현재 우리나라가 겪고 있는 국가 신인도 하락과 일부 조선회사의 부도사태로 인한 한국조선업체의 신뢰성 저하를 이유로, 해외선주사들이 신조선 발주를 지연시키거나 또는 기피하고 있습니다. 신조선 발주량 역시 지난해의 3,000만톤을 넘는 대량발주로 인하여 금년에는 조정국면이 예상됩니다. 국내 선주사의 발주는 거의 없을 것으로 전망됩니다. 특히 동남아 국가의 금융위기, 일본 금융기관의 도산 등 아시아 지역의 급속한 경기냉각은 전반적인 선박발주에 더욱 부정적인 영향을 미칠 것입니다. 또한 선주측이 환급보증을 외국 일류은행으로 부서의 발급 혹은 외국 일류은행과의 복보증을 요구하는 경우가 증가함에 따라, 비용부담이 가중되고 있습니다. 선박을 발주하는 경우에도 선가의 대부분을 완공시에 지불하는 경향이므로, 이로 말미암아 큰 자금압박을 받을 것으로 예상됩니다. 또한 외채상환 부담이 가중되며, 고금리로 인한 금융비용이 대폭 증가하고 있는 것도 큰 어려움 중의 하나입니다.

그리고 금융기관의 대출기피로 중소 기자재 업계의 자금난이 가중되어 기자재 수급 악화가 우려되며, 해외 기자재 조달도 지불조건이 강화되

고 있습니다. 우리나라의 조선기자재 업체는 규모가 영세하여 여러 조선소를 동시에 거래하는 비중이 높고, 또한 조선소와만 거래하는 기자재 업체는 대략 25~30% 정도로서 타 산업계와 연관된 회사도 많습니다. 따라서 타 산업의 불황으로 기자재 제작사가 심각한 타격을 받을 수 있고, 도산이 급증할 경우 조선소의 생산에 큰 차질을 가져올 수 있습니다.

이러한 상황에서, 21세기 경영의 중요한 요소 중 하나인 동종업체간의 전략적 제휴가 우리나라 조선업체 사이에는 매우 미흡한 실정입니다. 국산 기자재의 공동개발 및 공동구입, 공용화 등의 노력이 부족하고, 영업활동, 설계, 자재구입 등 다방면에서 제휴를 통한 경쟁력 강화노력이 절실히 필요한 때입니다. 또한 현재는 환율이 약세이긴 하지만 안정된 상태가 아니므로 급격한 환율변동기에 수주활동이 이루어져야 하는 점이 상당한 위험부담이 되고 있습니다.

5. 대외경쟁력 강화 방안

앞에서 우리는 IMF 시대 경제위기 극복의 수출침병으로서의 조선산업의 중요성과 조선산업을 둘러싼 국내외 환경의 변화와 현안 문제에 대하여 살펴보았습니다. 이제는 이 시대에 우리에게 주어진 역할을 충실히 수행하고 우리 조선산업의 대외 수출경쟁력을 강화하기 위하여 산업체에서 자체적으로 수행하여야 할 과제를 생각해 보겠습니다.

첫째, IMF 시대에 새롭게 요구되는 기본적인 경영 패러다임의 전환으로 기업의 전반적인 구조조정을 촉진할 필요가 있습니다. 외적 성장의 지양과 수익성 개선을 통한 재무구조의 개선으로 기업의 질적 성장을 도모하며, 한계사업으로 부서의 철수와 조직의 재정비로 기업환경의 변화에 기민하게 대응하여야 합니다.

'96년도 지불이자와 감가상각비 합계액의 매출액에 대한 비율은 한국이 12.4%로서 일본의 3.8%보다 3배 이상 높습니다. 이와 같은 높은

고정비의 부담을 조속히 개선하여야 할 것입니다. 또한, 단기성 유동부채의 최소화로 부채구조의 체질을 개선하는 등 향후 적어도 수년간은 지속될 것으로 예상되는 외환 및 금융시장 경색에 대비하여 보수적인 생존형 경영을 추구하여야 할 것입니다.

둘째, 조선업체간의 신뢰성 제고로 협력체제를 강화해 나아가야 합니다. 각 부문별 공조분야의 확대로 원가 절감 효과를 극대화하고 정보교환 및 통상문제의 공동대응 등을 통하여 업무의 효율성을 제고 하여야 합니다. 협력이 필요한 부문으로는 기자재, 엔진 등 과잉 중복투자의 자재, 영업, 설계, 자재구입 및 A/S의 공조체제 구축 등이 있습니다. 우리는 모두 상호협력의 필요성은 절실히 느끼고 있으면서도 세계적인 단일시장에서 치열한 경쟁을 하는 관계로 협력체제를 구체적으로 실행해 나가는 데는 한계가 있을 수 있습니다만, 우선적으로 협력이 가능한 분야부터 점차적으로 협력을 확대해 나가는 지혜가 필요하며, 최고 경영층부터 하부조직까지 상호간의 신뢰구축이 무엇보다도 필요하다고 하겠습니다.

셋째, 기술개발을 통한 생산성 향상과 고부가가치선의 건조비중을 높여 나가야 합니다. 세계가 단일시장인 조선산업에서 기술우위를 통한 국제경쟁력의 확보는 기업생존의 문제가 됩니다.

현재는 원화의 대폭적인 절하에 힘입어 대일 가격경쟁력이 일본에 비하여 약간 우위에 있는 것으로 나타나고 있으나, '96년과 '97년에 걸쳐 나타난 한·일간 신조선 건조비용의 역전현상은 지속적인 기술개발 투자에 의한 생산성 향상의 중요성을 보여준 하나의 예라고 하겠습니다.

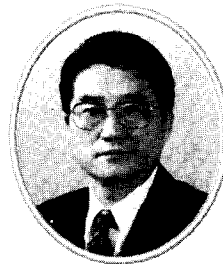
또한 고부가가치선의 개발에 R&D 투자를 강화하여야 할 것입니다. 1996년도 우리나라 5대조선소의 R&D 투자비율은 매출액 대비 1.5% 수준에 그치고 있어 매우 저조한 수준이며, 우리의 R&D 투자와 인력은 일본의 1/10이하로 조사된 바 있습니다. 현재와 같은 기술개발투자가 지속될 경우 한·일간 기술수준의 격차가 커짐은 물론

장기적으로는 선가의 역전현상이 재현될 수도 있을 것입니다.

6. 결론

지금까지 우리는 경제위기와 외환부족 사태의 배경을 살펴보고, 외환 위기극복을 위해서는 수출이 매우 중요한 과제임을 알았습니다. 또한 우리나라 수출의 중심산업이며, 외화가득율과 고용효과가 매우 높은 조선산업이야말로 현재의 경제위기 극복에 크게 기여할수 있는 산업인 것도 알게 되었습니다. 그러나 지난해 사상최대 신조선 수주실적과는 달리 국가 신인도 하락으로 인한 금년 수주의 급격한 감소는 위기극복을 위한 우리 노력에 큰 장애요인으로 작용하고 있습니다.

이러한 장애요인을 돌파하고 현 경제위기를 극복하기 위한 조선산업의 역할을 완수하기 위하여, 조선계는 첫째, 기업의 구조조정을 촉진하고, 둘째, 조선업체간의 협력체제, 특히 신조선 수주를 위한 영업부문의 협력을 강화 하고, 셋째, 기술개발 투자를 확대하여 생산성 향상과 고부가가치선 개발에 노력해야 합니다. 우리는 우리나라 조선산업의 대외 경쟁력을 강화하여 현 경제위기 극복을 위한 조선산업의 역할을 다함은 물론, 21세기 세계 1위 조선국이라는 목표를 달성하기 위하여 최선의 노력을 경주해야 합니다. 우리의 노력만이 오직 지름길이 될 것입니다.



김형복

- 1935년 9월 4일생
- 1961년 서울대 기계과 졸업
- 1998년 1월~ 현재
현대중공업(주)대표이사