

# 현대중 기업결합심사, 日 정부가 발목잡을까 관심

## 2019년 하반기 산업 전망

### ④ LNG 수주로 도약하는 조선업계

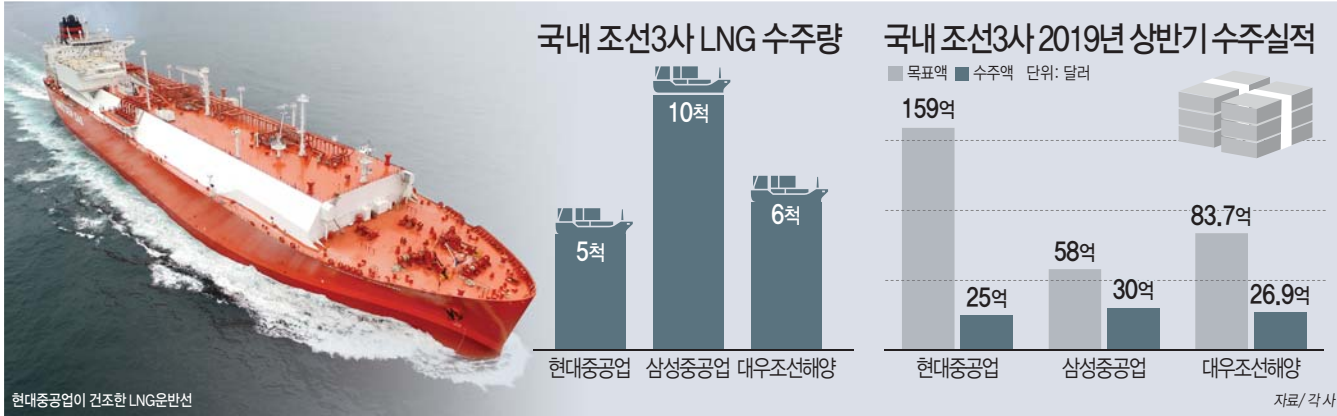
공정위에 대우조선 인수심사 신청  
H·EU·中·카자흐스탄에도 전달  
견제 중인 일본 입장 변수로 작용

올해 초 조선업계는 '빅딜'로 지각변동을 예고했다. 현대중공업은 대우조선해양 인수의 최종 관문이자 큰 걸림돌로 꼽히는 기업결합 심사에 첫발을 떼면서 매머드급 조선사의 등장을 예고했다. 국내 조선업계는 지난해에 이어 올해에도 액화천연가스(LNG) 운반선 수주를 '싸슬이'하고 있지만 물적분할을 반대하는 노조와의 갈등은 풀어야 할 과제로 남아 있다. 기업결합 심사를 결정할 경쟁국 중국과 일본의 반응도 예의주시해야 하는 상황이다.

### ◆현대중, 기업결합심사 신청... 초대형 조선소 예고

4일 조선업계에 따르면 현대중공업은 지난 1일 한국 공정거래위원회에 대우조선 인수 심사를 신청했다. 이어 이달 안에 일본, 유럽연합(EU), 중국, 카자흐스탄에 신청서를 낸다. 기업결합 심사는 통상 120일이 소요되지만 자료 제출 등으로 최소 6개월 이상이 걸리기도 한다.

우선 각 경쟁당국은 현대중공업의 대



우조선해양 인수에 독과점 우려가 없는지 살펴야 한다. 한 곳이라도 반대하면 두 회사의 결합은 무산된다.

앞서 현대중공업그룹은 지난 달 대우조선 인수를 앞두고 현대중공업을 한국조선해양(준속법인)과 현대중공업(신설법인)으로 물적분할했다. 기업결합심사를 마치고 산업은행과 지분 교환을 완료하면 한국조선해양은 대우조선에 거느린 초대형 조선사로 거듭나게 된다.

현대중공업과 대우조선이 합병할 경우 초대형원유운반선(VLCC)과 액화천연가스(LNG) 운반선의 세계시장 점유율은 각각 72.5%, 60.6%로 올라선다.

기업결합심사 통과를 앞두고 거론되는 것은 경쟁국인 중국과 일본의 반응이다. 특히 중국의 경우 최근 자국 조선소 합병을 확정하면서 이해득실에 따른 눈치싸움이 시작될 것으로 업계는 전망하고 있다.

중국 국영 조선소인 중국선박공업집

단공사(CSSC)와 중국선박공업집단공사(CSIC)는 지난 1일 증권거래소에 합병 문서를 제출하고 합병 작업을 본격화했다. 해당 조선소는 전략적 구조조정을 계획하고 관련 당국의 승인을 기다리는 중인 것으로 알려졌다.

CSSC와 CSIC는 중국 정부가 1999년 중국선박공업총공사 사업부를 분리시켜 설립한 대형 국유 조선사다. 이들 기업은 중국 해군의 항공기 운송선부터 상업용 컨테이너, 석유 및 가스 운송선박에 이르기까지 다양한 제품을 생산하고 있다.

두 조선사가 합병할 경우 연간 매출 규모는 총 5080억 위안(86조2940억원) 이상으로 늘어난다. 이는 글로벌 3대 조선 업체인 현대중공업, 대우조선 및 삼성중공업을 합친 것보다 2배 이상이 될 것으로 예상된다. 이들 기업의 수주잔량 또한 7826CGT에 달한다. 대우조선해양과 현대중공업(1만6989CGT)의 뒤

를 바짝 추격하게 되는 것이다.

현대중공업그룹이 중국을 기업결합심사 신청 대상으로 정한 만큼 중국 역시 자국 조선소 합병을 앞두고 그간 부정적이었던 한국 조선업 '빅딜'에 긍정적인 입장을 나타낼 가능성이 크다는 게 업계 관측이다. 중국도 합병 작업을 마무리하기 위해서는 경쟁국인 한국에 기업결합심사 신청서를 내야 해서다.

그러나 자국 업체 보호를 위한 일본의 견제는 무시할 수 없는 변수로 제기되고 있다. 일본 정부는 지난해 11월 한국 정부의 조선업 공적지원이 시장 왜곡을 불러왔다고 세계무역기구에 제소할 바 있다. 최근에도 일본 경제산업성이 같은 주장을 내세우며 한국의 조선업 보조금 지원 중단을 요구한 바 있다.

### ◆노사갈등 악화 속 LNG선 수주실적은 최고조

노사갈등도 해결해야 할 과제다. 현대중공업과 대우조선 노조는 이 같은 물적

분할이 이뤄지면 울산의 생산법인에서 이익을 내더라도 중간지주회사에 귀속되고 구조조정 우려가 크다며 반대 투쟁 수위를 높이고 있다. 현대중공업 물적분할 임시주주총회와 관련해 노조와 사측 간 사활을 건 법리 다툼도 예고됐다.

이 같은 갈등양상과는 달리 국내 조선업계 수주 실적은 상승세를 띄고 있다. 국내 조선사는 올 상반기 LNG선박 전체 수주 물량 27척 가운데 21척을 수주하며 물량 확보에 고삐를 죄고 있다.

특히 17만㎥급 이상 대형 LNG선의 경우 24척 중 21척을 한국 조선 3사가 가져갔다. 삼성중공업 10척, 대우조선해양 6척, 현대중공업그룹 5척이다.

현대중공업은 올해 목표 수주액 159억 달러의 16%, 대우조선은 83억7000만 달러의 32%를 달성했다. 삼성중공업은 78억달러의 38%를 기록하며 국내 조선 3사 중 가장 높은 실적을 나타냈다.

국내 조선소들은 향후 대규모 LNG 운반선 수주에 전력을 다한다는 방침이다. 국내 조선소가 강점을 가지고 있는 LNG운반선은 지난해와 비슷한 수준의 발주가 이어지고 있다.

국내 조선 3사는 지난해에도 세계에서 발주된 76척 LNG선 중 66척을 수주했다. 17만㎥급 이상 대형 선박을 주로 건조했는데 전체 584만CGT(선박 건조 난이도를 고려해 환산한 t수) 중 96%에 달하는 563만CGT를 한국 조선사가 수주했다. /정연우 기자 ywj964@metroseoul.co.kr

# 1만원과 8000원 줄다리기 팽팽... 정부 “경제상황 고려해 합리적 결정”

(근로자측) (사용자측)

‘1만원과 8000원 사이.’

2020년 최저임금 결정을 위한 최저임금위원회 논의가 궤도에 오른 가운데 경영계를 대표하는 사용자위원과 노동계를 대표하는 근로자위원이 8000원과 1만 원을 각각 주장하고 나서 최종 합의에 이르기까지 상당한 험로가 예상된다.

사용자위원은 최근의 경제상황과 지난 2년간의 가파른 최저임금 인상 등을 이유로 들어 올해 최저임금(시간당) 8350원보다 4.2%를 낮춰 제시했다. 반면 근로자위원은 일찍부터 1만 원을 고수하고 나섰다. 이는 올해 대비 19.8% 올리는 것으로 지난해(16.4%)와 올해(10.9%) 인상률을 훌쩍 뛰어넘는 수준이다.

이런 가운데 기획재정부는 지난 3일 발표한 하반기 경제정책방향에서 “하반기 집중관리 10대 과제”로 최저임금 수용성 제고를 포함시켜 노동계의 추가 반발이 불가피할 전망이다. 이는 기업의 부담능력 등을 최저임금 산정시 감안해야 한다고 그동안 경영계가 꾸준히 주장했던 내용을 정부가 일부 받아들인 것이다.

내년 최저임금에 대한 노·사의 제시액 격차가 2000원으로 극심한데다, 결정구조 개편 등을 놓고도 첨예하게 대립하고 있어 최저임금 문제가 또다시 대한민국을 두 갈래로 나눠놓고 있는 모양새다.

4일 최저임금위원회 등에 따르면 위원회는 전날에 이어 이날 새벽까지 제8~9차 전원회의를 개최했지만 결론을 내지 못하고, 오는 9일 오후에 다시 전원회의를 열어 내년 최저임금에 대해



업종별 최저임금 차등 적용 부결에 반발해 회의 참석을 거부해온 최저임금위원회 사용자 위원들이 지난 3일 오후 정부세종청사에서 열린 제8차 전원회의에 참석, 회의가 열리고 있다. /뉴스1

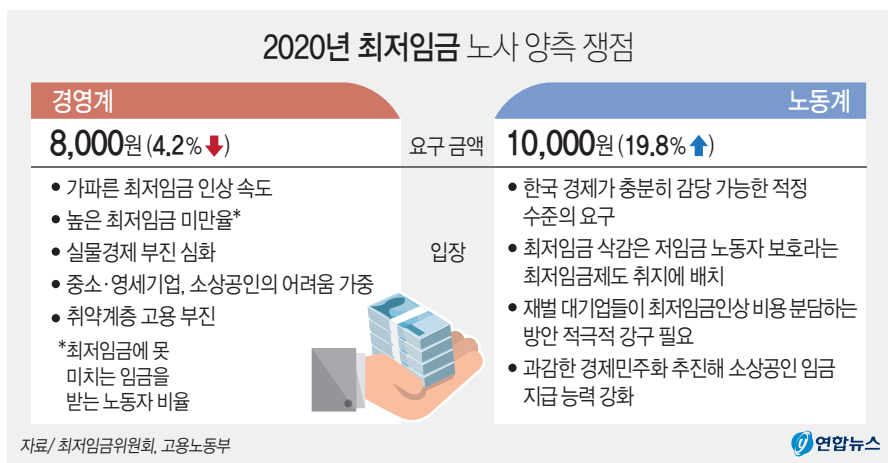
사용자위원, 시간당 8350원 제시  
2000원 격차 쉽게 좁혀지지 않아  
기업 부담능력 감안 등 개선 도마  
점점 못잡을 땐 예년처럼 공익위에

논의하기로 했다.

그러면서 박준식 최저임금위원장은 9일 10차 전원회의 전까지 사용자위원과 근로자위원측에 각각 수정안을 제출해 줄 것을 당부했다.

위원회는 공익위원 9명, 근로자위원 9명, 사용자위원 9명으로 각각 구성됐다. 공익위원은 위원장과 부위원장을 포함해 주로 학계가, 사용자위원은 한국경영자총협회, 중소기업중앙회, 소상공인연합회 등이, 근로자위원은 한국노동조합총연맹, 전국민중노동조합총연맹 등이 각각 포함돼 있다.

지난달 26일 열린 5차 전원회의에서 퇴장했다. 전날 8차 전원회의에 복귀한 사용자위원이 내년 최저임금을 올해보다 깎아야 한다고 제시한 근거는 ▲가



파른 최저임금 인상속도 및 높은 수준 ▲높은 최저임금 미만율과 영향률 ▲실물경제 부진 심화 ▲중소·영세기업과 소상공인 어려움 가중 ▲취약계층 고용 부진 지속 등이다.

경영계의 최저임금 삭감 요구는 글로벌 금융위기 직후인 2009년 이후 처음이다. 근로자위원측은 발끈하고 나섰다. 근로자위원 일동은 이날 별도로 낸 성명서에서 “사용자위원들이 제시한 삭감안은 최저임금제도 자체를 부정하고 저

소득, 비정규 노동자들을 우롱한 것이나 다름없다”면서 “삭감을 제시한 사용자위원들은 ‘저소득 노동자의 보호’라는 최저임금의 제도적 가치와 헌법적 가치를 부정하는 것”이라고 날을 세웠다.

사용자위원들은 최저임금 제도 개선도 강력하게 요구했다.

사용자위원 일동은 “30여 년간 유지돼온 최저임금제도를 합리적으로 개선해야 한다”면서 “업종, 규모, 지역에 따라 경영환경, 물가 수준 등이 다양해진

점을 고려해 최저임금을 구분적용해야 한다”고 밝혔다.

최저임금위원회는 이에 대해 3~4일 열린 8~9차 전원회의 중 별도로 운영위원회를 열어 관련 내용을 논의했지만 양측이 제출한 안건을 검토하는 수준을 넘지 못했다.

이에 대해서도 근로자위원측은 “최소한의 양심이 있다면 사용자위원들은 최저임금제도 자체를 흔드는 발상을 즉각 멈추고 시대정신에 맞는 상식선의 최저임금안을 들고 협상장에 나올 것을 촉구한다”고 강조했다.

이런 가운데 경제정책을 총괄하는 기재부는 경영계가 주장했던 내용을 일부 받아들여 최저임금 수용성 제고 등을 하반기 경제정책의 주요 과제로 삼았다.

기재부는 앞서 발표한 정책 방향에서 “2020년 최저임금은 노동자의 생활안정과 함께 경제·고용 영향·부담 능력, 시장 수용성 등이 종합 고려돼 합리적 수준에서 결정되도록 적극 지원하겠다”고 전했다. /김승호 기자 bada@