

# 노동자운동연구소 광주전남모임

Research Institute for Alternative Worker's Movements In Gwangju-JeonNam

광주광역시 북구 신안동 135-7 2층 T.062-522-0518 F.062-443-0519 pymjhd@gmail.com pa.jinbo.net

## 8월 1주차 금속산업 동향분석

2015년 7월 22일~8월 5일

### <주요 키워드>

#### 1. 자동차

완성차업계 7월 내수 판매 '맑음'...수출은 '흐림' (아시아투데이, 8월 3일)

(<http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20150803010001126>)

#### 2. 타이어. 금호타이어. 금호산업

'금호산업 매각협상 지지부진...속 타는 박삼구 금호아시아나그룹 회장' (한국경제, 8월 6일)

(<http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2015080667751>)

#### 3. 조선업. 대우조선해양.

'대우조선해양 사태, 공적자금 투입기업의 사회적 통제를 실현하자' (참세상, 8월 3일)

(<http://www.newscham.net/news/view.php?board=news&nid=99634>)

#### 4. 오택캐리어

'오택캐리어, 브라질서 철도차량에어컨 초도 납품 개시' (에이빙뉴스, 8월 6일)

([http://kr.aving.net/news/view.php?articleId=1268917&Branch\\_ID=kr&rssid=naver&mn\\_name=news](http://kr.aving.net/news/view.php?articleId=1268917&Branch_ID=kr&rssid=naver&mn_name=news))



사회진보연대 부설

노동자운동연구소

Research Institute for Alternative Worker's Movements

## <요 약>

○ 2분기 실적이 공개되고 있는 가운데, 전자·자동차·철강·조선·석유화학(유화) 등 주요 5개 업종 가운데 실적이 전반적으로 개선된 곳은 유화 뿐이다. 특히나 조선업계는 심각한 적자 상황에서 세계경제 불황 원인 이외에 기업들의 저가경쟁 및 해양플랜트 사업운영 미숙 등이 지적되고 있다. 전자산업은 스마트폰 부식으로 이익감소, 자동차산업은 원화 강세 속 '신차 효과' 부재, 철강산업은 중국 물량공세 등의 영향을 받고 있다.

○ 자동차 내수시장에선 기아자동차가 월간 기준 최다 판매 기록을 세우는 등 한국GM을 제외한 4개 업체의 판매가 늘었다. 다만 수출의 경우 고전을 면치 못하고 있다. 현대·기아자동차의 경우 해외 판매가 7.4% 줄어 2분기 수익성도 악화됐다. 현대자동차와 기아자동차의 2분기 영업이익은 1조7509억원과 6507억원으로 각각 1년 전보다 16.1%와 15.5% 줄었다.

기아자동차가 멕시코 현지공장의 양산시기를 내년 3월로 앞당기기로 했다. 정몽준 회장은 지난 13일 서울 양재동 본사에서 주재한 상반기 현대·기아차 해외법인장 회의에서도 세계 양대 자동차시장인 미국과 중국의 판매부진을 만회하기 위해선 멕시코와 브라질 등 중남미 신흥시장 공략을 강화해야 한다고 강조한 것으로 알려졌다. 지난 10월 초 착공한 멕시코공장(연산 30만대 규모)은 기아차가 멕시코와 브라질 등 중남미 시장 공략은 물론 북미시장 수출 확대를 위해 건설 중인 새로운 생산거점이다.

○ 국내 타이어업계 1·2위 기업인 한국타이어와 금호타이어가 부진한 것은 중국의 경기 침체 탓이 크다. 한국타이어는 매출의 22%가, 금호타이어는 15%가 중국 시장에서 나온다. 이에 비해 넥센타이어는 미국 시장 비중이 28%로 중국의 영향이 적다. 또 프로야구 넥센 히어로즈가 선전하면서 기업의 브랜드 이미지가 좋아진 것도 긍정적이라는 평가다. 한편 "향후 2~3년간 천연고무와 합성고무는 공급과잉 상황이 지속되면서 급진적인 가격 상승이 제한적일 것"이라면서 "중국산 타이어 제재에 따른 국내 타이어 업체들의 대미수출 증가로 실적 회복세가 예상된다"고 말했다.

금호산업 채권단이 금호산업의 매각가격을 낮출 것이라는 예상속에 금호산업 인수처에 초점이 모이고 있다. 현재 제시된 주당 가치 5만9000원은 금호산업의 현재 주가에 비해 3배 수준이다. 앞서 회계법인이 산출한 적정 매각가격보다도 두 배나 더 높다. 이 때문에 박 회장이 이 금액에 금호산업을 인수하는 것은 사실상 무리로 예측되고 있다. 그래서 매각가격을 낮출 것이라는 예상이다. 또한 거래가 무산되면 채권단 내부에서 누군가 책임을 져야 하는 '책임론'에서 자유로울 수 없기 때문이다. 산업은행은 조만간 채권단과 박 회장 측의 의견이 수렴되면 채권단 안건으로 상정할 계획이다.

○ 조선업계 대형 3사인 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양이 사상 최악의 실적을 냈다. 대우조선해양은 국내 조선업계 분기 사상 최악의 실적이다. 삼성중공업도 창사 이래 최대 규모의 적자를 냈다. 현대중공업은 7분기 연속 영업적자를 이어갔다.

이에 따라 '임원 축소와 부서 통폐합, 비핵심 자산 매각, 신규 투자 중지' 등 대규모 구조조정이 돌입되고 있는 가운데, 조선업 하청노동자들의 대규모 해고가 현실화되고 있는 상황이다.

한편 대우조선해양 사태에 대해 각종 대안이 논의되고 있는 상황이다. 공적자금 기업의 사회적 통제를 강화해야 한다는 의견부터 조선 3사 간 전략적 제휴의 첫걸음으로 활용하자는 의견까지 있다.

○ 세계 철강시장은 2010년 이후 장기 침체 국면에 돌입했다. 중국이 세계 공장으로서 철강재를 끌어들이면서 시작된 호황 국면은 중국의 성장과 함께 신성장기를 맞았다. 그러나 중국의 엄청난 투자와 이로 인한 과도한 생산능력이 이제는 공급과잉이라는 최대 문제를 만들어내고 있다.

또한 실적악화에 의한 조선업계 진통이 철강업계로 번지고 있다. 상선 발주가 줄어든 상황에서 선박용 후판 수급이 더욱 꼬이는 양상이다. 철강업계 관계자는 "후판 수요의 60% 이상을 담당하는 조선업계가 고난의 세월을 보내면서 불뚱이 철강업계로 튀는 양상"이라며 "하반기에도 이렇다 할 대형 수주 소식이 전해질 것 같지 않아 고민이 크다"고 말했다.

○ 오텍캐리어는 에어컨과 공기청정기 등 생활 및 환경가전분야에 특화된 독자적 기술력을 앞세워 시장을 공략하고 있다. 최근 에어컨 성수기를 맞아 제습기와 에어컨, 공기청정기를 통합한 신제품을 내놓았다. 이 제품은 오텍캐리어의 독자적 절전기술을 탑재해 적은 전력으로도 높은 성능을 낼 수 있다.

오텍캐리어는 지난해 매출 3259억 원, 영업이익 51억 원을 냈다. 전년보다 매출은 2.7%, 영업이익은 45.7% 증가했다.

# 1. 총괄

## ■ “환율에 치이고 중국에 밀리고…유화 제외한 전업종 동반 부진” (한국경제, 8월 2일)

원화 강세에 치이고, 경쟁업체에 밀리면서 한국 경제를 떠받치고 있는 제조업이 흔들리고 있다. 전자·자동차·철강·조선·석유화학(유화) 등 주요 5개 업종 가운데 2분기 실적이 전반적으로 개선된 곳은 유화 뿐이다. LG화학 등 5개 유화 기업의 지난 2분기 영업이익 합계는 3조589억원으로 작년 같은 기간보다 464.37% 늘었다. 반면 조선 3사는 5조원에 육박하는 대규모 영업손실을 내놨다. 자동차 기업들의 실적 악화도 이어졌다. 한국을 대표하는 삼성전자의 실적도 쪼그라들었다. 한국 제조업이 일본과 중국 사이에 낀 ‘샌드위치’가 되고 있다는 위기론이 더 기승을 부리게 됐다.

### 전자 - 반도체 호황·스마트폰 부진

삼성전자는 2분기 반도체 매출이 역대 최고치를 기록했지만 스마트폰의 부진이 아쉬웠다. 2분기 영업이익은 6조9000억원으로 전년 동기 대비 4.03% 줄었다. 미국 애플, 중국 화웨이 등과의 경쟁으로 ‘갤럭시S6’가 기대만큼 안 팔린 영향이 컸다. 삼성SDI도 갤럭시S6 판매 부진의 직격탄을 맞았다. 소형 배터리 공급이 줄어들면서 영업손실 37억원을 기록했다. 당초 시장의 기대치는 영업이익 160억원이었다. LG전자도 휴대폰과 가전사업의 동반 부진으로 영업이익이 60%나 쪼그라들었다. 반도체 호황에 힘입은 SK하이닉스와 원가절감 노력이 돋보인 LG디스플레이는 2분기 영업이익이 각각 26.9%, 199.3% 늘어나 체면을 세웠다.

### 자동차 - 원화강세로 실적 악화

현대자동차의 2분기 영업이익은 1조7509억원으로 작년 같은 기간보다 16.1% 감소했다. 원화가 유로화 엔화 등 경쟁사 국가의 통화 대비 강세를 보인 것이 악영향을 미쳤다. 또 쏘나타 아반떼 등의 신차 판매도 두드러지지 못했다. 기아자동차는 중국 내수시장 침체 등으로 영업이익이 15.5% 줄었다.

현대모비스와 쌍용자동차도 실적 개선을 거두는 데 실패했다. 다만 자동차업체들은 실적악화 폭이 1분기보다는 줄어들고 원화도 약세로 돌아서고 있어 ‘바닥을 쳤다’는 분석이 우세하다.

### 철강 - 중국 등에 밀려 매출 감소

포스코는 2분기 영업이익이 전년 동기에 비해 18.2% 감소했다.

포스코 자체로는 영업이익이 소폭 개선됐지만 자회사의 실적 부진이 발목을 잡았다. 권오준 포스코 회장이 자회사 통폐합 등 구조조정을 독려하고 있지만, 자회사인 대우인터내셔널의 미얀마 가스전 매각 추진이 불발되는 등 진통을 겪고 있다. 구조조정이 한창인 동국제강과 동부제철이 조만간 내놓을 성적표도 좋지 않을 것으로 예상된다.

현대제철과 세아베스틸은 각각 현대하이스코와 포스코특수강을 인수합병(M&A)한 시너지 효과를 톡톡히 봤다. 현대제철과 세아베스틸의 영업이익은 각각 14.71%, 53.5% 증가했다.

### 조선 - 중국 공세에 최악의 2분기

조선사들은 최악의 2분기 실적을 내놨다. 중국 조선사들의 저가 공세와 경기침체로 상선 수주가 힘들어지자 해양플랜트에 집중하는 것이 부메랑으로 돌아왔다.

경험이 적은 해양플랜트 건조 과정에서 예상하지 못한 비용이 생기면서 손실폭이 커졌다. 해양플랜트를 완성해 최종 인도하기 전까지 손실을 산정하지 않다가 이번에 한꺼번에 반영하면서 충격이 컸다.

대우조선해양이 3조원대, 삼성중공업이 1조5000억원대 영업손실을 발표했다. 작년에 손실을 미리 반영한 현대중공업의 적자 규모는 1710억원에 그쳤다.

### 유화 - 원가 절감으로 이익 증가

LG화학의 2분기 영업이익은 5634억원으로 지난해 같은 기간에 비해 56.7% 증가했다. 롯데케미칼은 영업이익이 658.5% 급증했다. 글로벌 석유회사들의 정기 보수가 잇따르면서 공급이 줄어들었는데다 작년 말에 싸게 사두었던 원재료를 투입한 것이 이익을 늘릴 수 있었던 배경이다.

SK이노베이션과 에스오일은 2분기 영업이익이 흑자로 돌아섰다. 재고자산 감소와 정제마진 증가가 실적 개선을 이끌었다. 효성은 섬유사업에서 세계 1위 제품인 스판덱스의 판매 호조가 돋보였다.

■ 하반기 “'신차효과' 자동차 반등 기대…철강·조선 부진 지속될 듯” (한국경제, 8월 2일)



제조업종의 올 하반기 업황도 녹록치 않다. 최근 가파른 원화 약세 흐름이 기업들의 채산성을 높여줄 것으로 기대되지만 이것만으로는 부족하다는 게 중론이다. 석유화학업종도 실적 호조세를 계속 이어가기 힘들 것으로 관측된다. 신차 효과를 기대하는 자동차업종만이 바닥을 치고 올라올 수 있을 것으로 예상된다.

삼성전자는 시스템 반도체 부문의 실적은 좋아질 것으로 보이지만 하반기에도 스마트폰에서 돌파구 찾기가 쉽지 않을 것으로 전망된다.

LG전자도 백색가전을 제외한 스마트폰 TV 등에서 계속 고전할 가능성이 높은 것으로 분석된다. SK하이닉스는 PC 수요 감소, LG디스플레이는 LCD(액정표시장치) 가격 하락이 부담이다.

현대·기아자동차는 원화 약세로 실적이 점차 회복세에 들어설 것으로 예상하고 있다. 가격 경쟁력을 되찾은 신형 투싼과 쏘렌토, 카니발 등 신차들의 인기몰이도 기대된다.

이원희 현대자동차 재경본부장(사장)은 “하반기 이후 원·달러 평균환율이 오르는 등 환율 여건이 개선될 것으로 전망된다”며 “상품 구성의 다양화와 신차 투입으로 수익성이 나아질 것”이라고 말했다. 쌍용자동차도 신차인 티볼리의 유럽과 중국 수출이 시작되면 실적이 개선될 것으로 내다봤다.

포스코는 인도네시아 제철소 등 자회사의 실적이 개선될지 불투명하다. 현대제철과 세아베스틸도 전방산업인 자동차업종의 반등 여부가 실적 개선에 결정적인 역할을 할 것으로 전망된다.

## 2. 자동차산업 동향

■ 국내 완성차 내수 판매 호조속에, 수출 실적 대폭 감소 (디지털타임즈, 8월 4일)

업체	내수	수출	전체	증감률
현대차	5만9957	29만7838	35만7795	-6.0
기아차	4만8202	18만6325	23만4527	-10.7
한국GM	1만2402	4만7088	5만9490	20.6
르노삼성	6700	1만816	1만7516	41.6
쌍용차	8210	3604	1만1814	1.1
총합	13만5471	54만5671	68만1142	-5.0

※증감률은 전년동월대비      자료:각사 종합

국내 완성차 5개사는 내수 판매의 호조속에서도 수출 실적의 저조로 7월 판매량이 전년(2014년) 7월보다 5.0% 감소한 68만 1142대 판매를 기록했다.

전체 판매량은 줄어들었지만, 완성차 5개사는 지난달 내수 시장에서 13만 5471대를 판매해 전년 동월보다 6.4%, 전월보다는 0.2% 신장했다.

쌍용차는 36.2% 증가로 두 달 연속 8000대 이상이 팔린 티볼리의 인기로 힘입어 업계 최대 성장률을 지속했다.

르노삼성차도 소형 SUV QM3가 든든한 교두보 역할을 하며 10.9% 증가했다.

한국GM만이 신형 스파크 출시를 앞둔 수요 감소현상으로 6.8% 감소했다. 하지만 지난달과 비교하면 1.4% 늘었다. 하반기 신형 스파크와 함께 새로 수입하는 임팔라의 판매가 본격화하면 내수 판매 성장이 예상된다.

■ 현대·기아차 국내 점유율 70% 돌파, 기아차 7월 월간 최다판매 (뉴스 모음)

○ '신형 K5' 효과... 현대기아차, 국내 점유율 70% 돌파 눈앞 (브릿지경제, 8월 3일)

현대기아차가 지난달 신형 'K5' 등 신차를 앞세워 판매량을 크게 늘리면서 작년 6월 이후 무너졌던 내수 점유율 70% 돌파가 가시권안에 들어왔다.

현대자동차는 '아반떼'와 '스포티지' 등 볼륨 모델을 비롯해 최고급 세단 '에쿠스' 신형까지 출시 대기 상태. 레저 문화 확산 등의 영향으로 2012년 6월 이후 37개월만에 전체 내수 판매 1위를 기록한 중형 SUV(스포츠형 다목적차량) 싼타페 등 투싼와 맥스크루즈, 베라크루즈 등 RV 모델이 전체 판매를 견인했다.

현대기아차 관계자는 "주요 차종의 판매 호조와 적극적인 판촉 활동에 힘입어 판매가 증가했다"면서 "향후에도 경쟁력 있는 신차를 지속적으로 출시하고 적극적인 판촉 활동을 이어나가 국내 시장 판매를 늘려나갈 계획"이라고 말했다.

○기아차, 7월 국내시장서 2000년 이래 월간 최대 판매 (프라임경제, 8월 3일)

기아자동차가 수출 실적 감소로 전체 판매량이 줄어든 가운데, 내수판매의 경우 신차 및 RV 판매 호조로 2000년 현대차그룹 출범 이래 기아차 사상 최대 판매를 기록했다.

기아차의 7월 내수판매는 신형 K5의 신차 효과와 카니발과 쏘렌토 등 RV 인기에 힘입어 전년동월에 비해 13.9% 증가했다. 신형 K5는 일부 구형 모델을 포함해 총 6447대가 판매되는 등 2013년 7월 7479대 이후 24개월만에 최대 판매 실적을 나타냈다. 이와 함께 7349대를 기록한 모닝이 브랜드 최대 판매 차종에 올랐으며, 카니발과 쏘렌토는 각각 7158대·6331대 팔렸다. 아울러 △봉고트럭 △K3 △스포티지R이 각각 △5720대 △4605대 △3254대 판매고로 뒤를 이었다.

해외판매는 국내생산 분 9만9305대, 해외생산 분 8만7020대 등 총 18만6325대로 같은 기간 15.4% 줄었다. 해외판매는 프라이드를 비롯해 △스포티지R △K3(포르테 포함) 등 수출 주력 차종들이 견인했으며, 각각 △2만9164대 △2만8984대 △2만884대가 주인을 찾았다. 이외에도 쏘울이 1만8044대로 뒤를 이었다.

기아차 관계자는 "당분간 신흥국 경제위기, 엔저 등 시장환경이 녹록하지 않을 것으로 보고 올 하반기 신형 스포티지를 투입하는 한편, 신형 K5 판촉 및 마케팅에 힘을 기울여 하반기 글로벌 판매실적을 끌어올릴 계획"이라고 설명했다.

■ 현대·기아자동차 2분기 수익성 악화 (한국경제, 8월 3일)



중국 등 신흥국 시장 정체와 원화의 상대적인 강세 탓에 해외 판매(수출+현지 생산)가 부진했기 때문이다. 다만 내수시장에선 기아자동차가 월간 기준 최대 판매 기록을 세우는 등 한국GM을 제외한 4개 업체의 판매가 늘었다.

해외 판매는 7.4% 줄어든 54만5670대, 내수는 6.4% 늘어난 13만5471대로 집계됐다. 7월까지 5개사 누적 판매량은 511만6851대로 작년보다 2% 줄었다.

국내 업체들의 2분기 수익성은 악화했다. 현대자동차와 기아자동차의 2분기 영업이익은 1조7509억원과 6507억원으로 각각 1년 전보다 16.1%와 15.5% 줄었다.

반면 글로벌 완성차업체의 이익은 일제히 증가했다. 미국 제너럴모터스(GM)는 지난 2분기 24억달러의 영업이익을 냈다. 작년 2분기(21억달러)보다 16.5% 증가했다. 폭스바겐은 2분기에 4.9% 늘어난 35억유로의 영업이익을 기록했다.

메르세데스벤츠 등을 생산하는 다임러도 2분기 45.2% 증가한 34억유로의 영업이익을 냈다. 닛산은 지난 2분기 1년 전보다 58% 늘어난 1937억엔의 영업이익을 냈다.

■ 현대·기아차, 수출 저조속에 “미국 시장판매량 6.7%↑” (머니투데이방송, 8월 5일)



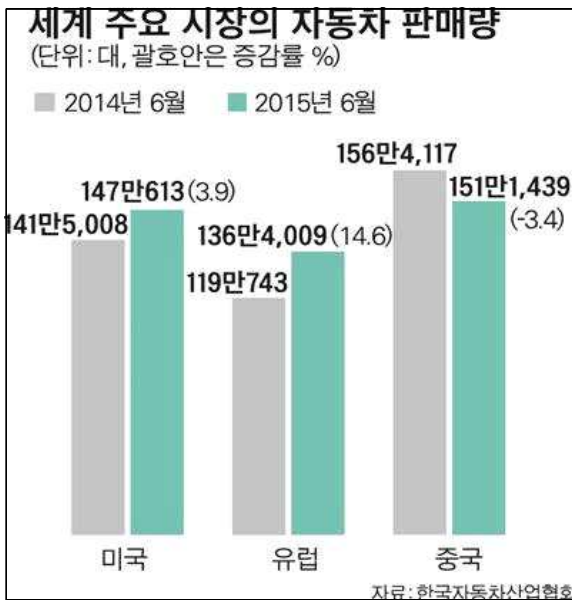
현대·기아자동차는 지난달 미국 시장에서 12만7324대를 판매해 1년 전보다 판매량이 6.7% 늘어났다고 밝혔다. 현대차는 6.0% 증가한 7만1013대, 기아차는 7.7% 증가한 5만6311대를 각각 팔았다.

(현대·기아자동차가 지난달 미국에서 7월 기준 역대 최대 판매기록을 세웠다. 미국 시장 스포츠유틸리티차량(SUV) 인기로 힘입어 싼타페 쏠렌토 등이 선전한 데다 인센티브(현금 할인) 확대 전략이 통했다는 평가다.)

현대차 모델 중에선 SUV차량인 싼타페가 1만1655대가 팔려 1년 전보다 34.7% 판매량이 늘었고, 투싼도 같은 기간과 비교해 3.7% 늘어난 3908대가 팔렸다. 엑센트와 엘란트라GT(신형 i30)도 각각 13.9%, 10.2% 판매량이 늘었고, 기아차 모델에세도 쏠렌토(쏘렌토R)와 스포티지 9749대와 5292대 팔려 각각 20%, 11.5% 판매량이 늘었다. 특히 지난해 10월부터 미국에 신차 모델이 투입된 세도나(카니발)는 3672대 판매대 증가폭이 373.8%에 달했다.

지난달 현대차와 기아차의 미국 시장 점유율은 8.4%로 GM(18.0%), 포드(14.7%), 도요타(14.4%), 크라이슬러(11.9%), 혼다(9.7%), 닛산(8.7%)에 이어 7위를 기록했다.

■ 미국과 유럽 자동차 시장 회복세, 중국 성장세 급격한 둔화 (한국일보, 8월 5일)



미국과 유럽 자동차 시장의 회복세가 완연하다. 반면 세계 최대 자동차 시장으로 급부상한 중국은 성장세가 급격하게 둔화되고 있다. 그만큼 우리 자동차업체들에게는 이중의 부담이 되고 있다.

6월 미국의 승용차 판매량은 147만613대로, 전년 동월대비 3.9% 증가했다. 경기 회복세에 저유가, 저금리 영향이 겹친 덕분이다. 그 바람에 일본 닛산은 ‘쥬크’와 ‘캐시카이’, ‘패스파인더’ 등 소형부터 대형까지 스포츠유틸리티차량(SUV)이 인기를 얻으며 13.3% 성장률을 기록했다. SUV인 ‘레인지로버’를 앞세운 재규어 랜드로버가 10.5%, 피아트 크라이슬러 그룹(FCA)이 8% 판매 신장세를 보였다.

유럽 자동차 시장도 호황을 맞았다. 6월 승용차 판매가 지난해 동기 대비 14.6% 늘어나며 22개월 연속 증가했다. 님러(21.7%), FCA(18.1%), 폭스바겐(17.4%), BMW(15.1%) 등 유럽업체들의 성장이 두드러졌다. 엔저 영향으로 닛산(22.5%), 마쯔다(20.8%), 토요타(10%) 등 일본업체들도 두 자릿수 성장세를 기록했다.

그러나 중국은 6월 승용차 판매가 전년 동월 대비 3.4% 줄면서 올 들어 처음으로 마이너스 성장을 기록했다. SUV(35.2% 증가)를 제외한 세단, 승용·화물 양용 등 전 차종의 판매량이 지난해 6월보다 줄어들었다. 중국 전체적인 경기 둔화와 주요 도시의 자동차 등록 규제, 증시 급등락이 자동차 판매 부진에 영향을 미쳤다.

현대·기아차도 고민에 빠졌다. 성장세인 미국 유럽을 비롯해 중국까지 세계 3대 시장에서 시장 평균에 미치지 못하는 성장세를 보이고 있기 때문이다. 현대·기아차는 미국(평균 3.9%)에서 3%, 유럽(평균 14.6%)에서 8.3% 성장에 그쳤다. 시장이 줄어든 중국(-3.4%)에서는 무려 -29%를 기록하며 평균보다 8배 이상 후퇴했다.

이에 현대차는 ‘싼타페’, 기아차는 ‘스포티지’ 등 미국과 유럽에서 인기를 얻고 있는 차종의 신모델을 현지 출시할 계획이다. 중국 시장에서는 SUV 중에 소형 판매량이 증가하는 점을 감안해 ‘투싼’ 보다 작은 현대 ‘ix25’와 기아 ‘KX3’의 마케팅을 강화할 방침이다.

현대차 관계자는 “ix25와 KX3가 중국 업체들의 소형 SUV보다 비싸지만 품질이 월등하다”며 “입소문을 타고 중국에서 판매량을 크게 늘릴 수 있을 것”으로 전망했다.

## ■ 기아차 멕시코공장, 내년 3월로 조기양산 체제 구축키로 (오토엠, 7월 31일)

기아자동차가 멕시코 누에보 레온주(州) 몬테레이 인근에 짓고 있는 현지공장의 양산시기를 (2분기 계획에서) 내년 3월로 앞당기기로 했다. 정몽준 회장은 지난 13일 서울 양재동 본사에서 주재한 상반기 현대·기아차 해외법인장 회의에서도 세계 양대 자동차시장인 **미국과 중국의 판매부진을 만회하기 위해선 멕시코와 브라질 등 중남미 신흥시장 공략을 강화**해야 한다고 강조한 것으로 알려졌다.

지난 10월 초 착공한 멕시코공장(연산 30만대 규모)은 기아차가 멕시코와 브라질 등 중남미 시장 공략은 물론 북미시장 수출 확대를 위해 건설 중인 새로운 생산거점이다.

기아차는 멕시코공장에서 준중형 세단인 K3(현지명 포르테)와 현지맞춤형 전략차를 생산할 계획이다. 내년 10만대 양산을 시작으로 2018년 30만대 생산체제가 완성된다. 멕시코 내수시장에서 생산 차종의 14% 가량을 소화하고 나머지 86%는 중남미 및 북미시장 수출용으로 판매된다.

기아차의 중남미시장 판매 실적은 지난해 16만 대 수준으로 전년보다 4.1% 소폭 증가했다. 하지만 올 상반기엔 현지 경쟁불안과 구매력 약화, 환율 여건 악화 등으로 지난해 같은 기간보다 9.5% 줄어든 7만1000여 대를 판매하는 데 그쳤다.

기아차 관계자는 "지난해 현대차의 사례를 보면 2012년 하반기 브라질 공장 설립 이후 중남미 시장 판매 실적이 2배가량 급증했다"며 "기아차도 내년 현지공장 양산이 본격화되면 판매증대 효과가 가시화되고 글로벌시장 점유율 확대에도 크게 기여할 것으로 기대하고 있다"고 말했다.

## ■ 기아차 고급 SUV 모하비 잠정 생산중단 (환경TV, 8월 5일)

기아자동차가 고급 SUV '모하비'의 생산을 이달 말에 잠정 중단한다. **유럽 배출가스 규제 기준인 '유로6' 때문이다.** 유로6는 대기환경보전법 제46조에 따라 다음달부터 국내에서 본격적으로 시행에 들어간다.

3.5톤 미만 차량에 대해 질소산화물(NOx)을 기존(0.18g/km)보다 50% 넘게 줄여야 한다는 것이 핵심 내용이다. 즉 질소산화물 배출량을 0.09g/km 미만으로 낮춰야 한다.

이 때문에 최근 국내외 자동차 회사들은 **유로6 기준에 맞춰 신형 엔진을 탑재하거나 공해 저감장치를 부착한 차량을 내놓고 있다.**

현대차와 기아차가 승용차에 쓰는 디젤 엔진은 **2ℓ급 미만인 U2엔진과 2ℓ급 이상인 R엔진 등 2종이다.** U2엔진은 프라이드, 엑센트 등을 비롯해 12종의 차량에, R엔진은 7종에 쓰인다. 같은 엔진을 여러 차량에 쓰기 때문에 그만큼 개선 비용을 절약할 수 있다.

문제는 모하비와 베라크루즈다. 이 두 모델은 **3ℓ급인 S2엔진**을 쓰는데 현재 이 엔진을 쓰는 차량은 모하비와 베라크루즈 뿐이다. 두 모델에 쓰이는 엔진을 개량해야 하기 때문에 개량 비용 부담이 다른 차종에 비해 상대적으로 크다. 특히 S2엔진은 4기통인 U2엔진, R엔진보다 크고 무거운 6기통이라 개량 시 가격 상승폭이 더 클 가능성이 있다.

이 때문에 현대차는 결국 베라크루즈를 8년만에 단종하기로 결정한 상태다. 반면 모하비는 이달 말 생산을 중단하되, 향후 유로6에 대응하도록 개량해 계속 생산을 이어갈 예정이다. '잠정중단'과 '단종'으로 두 차의 운명이 갈린 것은 '인기' 때문이다. **모하비**는 2008년 출시 이후 시간이 흐를수록 더 많이 팔리고 있는 것이다. 반면 베라크루즈는 한달에 200대 남짓 팔리고 있다.

## ■ 르노삼성자동차와 쌍용자동차, 한국GM 임단협 합의, 현대·기아차 교섭중 (아주경제, 8월 2일)

**르노삼성차**는 지난달 22일 임단협에 대한 노조 투표결과 93%의 찬성으로 국내 완성차 5개사 중 가장 먼저 합의를 이끌어냈다. 노사는 △기본급 2.3% 인상 △생산성 격려금 지급 △통상임금 자율협의 △호봉제 폐지를 통한 인사제도 개편 △임금피크제 및 확정기여형 퇴직연금 도입 △대타협 격려금 700만원 등에 합의했다.

**쌍용차**는 지난달 28일 60%가 넘는 조합원들의 찬성으로 임단협을 타결했다. 2010년 이후 6년 연속 무분규 교섭이다. 노사는 △기본급 5만원 인상 △생산 장려금 150만원 △신차 출시 격려금 100만원 △고용안정협약 체결 △퇴직자 지원제도 운영 등에 합의했다.

한국GM은 지난달 30일 조합원 57.6% 찬성으로 임단협을 지난해에 이어 2년 연속 파업없이 마무리했다. 노사는 올해 4월 23일 첫 상건례 이후 21차례의 교섭 끝에 지난 27일 △기본급8만3000원 인상 △격려금 650만원(타결 즉시 지급) △성과급 400만원(연말 지급) 등에 잠정합의한 바 있다.

현대차는 지난 6월 노사 상건례를 시작한 이후 매주 2차례씩 임단협 교섭을 이어왔다. 15차례 걸친 교섭에도 노사간 입장차는 여전하다. 노조는 올해 △임금 15만9900원(기본급 대비 7.84%) 인상 △주간 2교대제 근무시간 단축 △정년 최대 65세까지 연장 △당기순이익의 30% 성과급 지급 △국내공장 신·증설 즉시 검토 △국내외 공장 생산량 노사 합의 등을 요구하고 있다. 임금과 관련해 회사 측은 동결을, 노조는 인상안을 내놓은 상황으로 간극은 크다.

기아차는 현재 임금협상의 시작을 알리는 상건례조차 하지 못한 상황이다. 현대·기아차 노사는 여름 휴가(3~7일) 이후 교섭을 본격화 할 전망이다. 오는 11일 현대차는 16차 교섭을, 기아차는 상건례를 시작으로 본격적인 협상에 돌입한다는 계획이다.

### ■ 중앙노동위원회, 현대차 촉탁직 노동자 부당해고 판정 (더팩트, 8월 5일)

5일 중앙노동위원회(이하 중노위)는 “현대차 촉탁직 근로자 박점환(25)씨는 지난 2013년 2월 25일 입사, 지난 1월 31일 자로 회사 측으로부터 계약 만료 통지를 받았다. 박 씨는 계약 만료 통보를 받기까지 **무려 16번에 걸쳐 '포개기' 계약**을 해온 고용했다가 정규직 전환을 앞두고 해고 처리한 것”과 관련해 **부당 해고 판정**을 내렸다.

박 씨는 "회사 측이 채용 때부터 정규직 전환 가능성을 언급했고, 일시 총원이 아닌 상시 발생 업무를 수행하기 위해 채용된 것"이라며 현대차를 상대로 부당해고 구제 재심신청을 냈다.

반면, 현대차는 박 씨에게 채용공고에 최초 근로 근무 기간은 1~6개월이며 필요에 따라 근로계약 연장이 가능하다고 통보한 것은 물론 계약직 계약 기간 범위인 2년 내 계약 해지가 가능하다고 반박했지만, 중노위는 현대차에 박 씨를 원직에 복직시키고 해고 기간의 임금도 지급하라고 결정했다.

중노위는 판정서에서 "**박 씨와 현대차 사이에 일정한 요건이 충족되면 근로계약이 갱신된다는 신뢰가 형성되어 박 씨에게는 '근로계약 갱신기대권'이 있음이 인정된다**"고 밝혔다.

기아자동차(이하 기아차) 역시 회사와 근로자 간 잡음이 불거졌다. 전날인 4일 수원지검 공안부(박재휘 부장검사)는 금속노조 가이차지부 회성지회 사내하청분회장이 지난달 21일 서울중앙지검에 정몽구 현대기아차 회장과 박한우 사장을 파견 근로자 보호 등에 관한 법률 위반 혐의로 고발한 사건에 대해 수사를 진행하고 있다고 밝혔다.

검찰에 따르면 사내하청분회 측은 기아차가 지난해 근로자 지위 확인소송에서 패소했음에도 불법 파견을 지속하고 있다고 주장하며, 경영진에 대한 처벌을 촉구했다.

기아차 사내하청업체 소속 노동자 468명은 지난해 9월 회사 측을 상대로 낸 근로자 지위 확인 소송에서 일부 승소 판결을 받은 바 있다.

## 3. 타이어산업 동향

### ■ 한국타이어와 금호타이어는 중국 경기침체로 실적부진, 넥센 실적상승 (동아일보, 8월 5일)

중국의 경기 침체가 국내 타이어업계 지형을 바꾸고 있다. 타이어업계의 선두 주자격인 한국타이어와 금호타이어가 실적 부진의 늪에 빠진 반면, 3위 업체 넥센타이어가 이들을 무섭게 추격하고 있다. 이와 함께 수입타이어도 '별도의 세력'을 구축하는 모양새다.

국내 1위이자 세계 7위 타이어업체인 한국타이어는 올 2분기(4~6월) 매출 1조6199억 원, 영업이익 2011억 원을 기록했다. 지난해 같은 기간보다 매출은 2.0%, 영업이익은 20% 줄었다. 한국타이어는 "중국 및 국내 경기 침체, 타이어 시장의 경쟁 심화로 인한 판매가격 하락과 환율 하락이 실적 부진의 원인"이라고 밝혔다.



국내 2위 업체 **금호타이어**도 사정은 크게 다르지 않을 것으로 보인다. 전재천 대신증권 연구원은 “금호타이어의 2분기 실적은 매출 8320억 원, **영업이익 580억 원** 정도로 지난해 같은 기간보다 각각 7.1%, **49.1% 줄어**들며 시장 기대치를 밑돌 것으로 예상된다”고 분석했다.

국내 타이어업계 1·2위 기업이 모두 부진한 것은 중국의 경기 침체 탓이 크다. **두 회사 모두 중국에 공장을** 가지고 있고, 중국 타이어 시장 점유율 1·2위를 다룰 정도로 **중국에 크게 의존하고 있다. 한국타이어는 매출의 22%가, 금호타이어는 15%가 중국 시장에서 나온다.**

넥센타이어의 2분기 매출이 전년 동기 대비 **5.2% 정도 증가**할 것으로 보고 있다. 한국타이어, 금호타이어와 달리 중국 시장의 매출이 전체의 7% 정도에 그친 것이 충격을 피해간 이유다. 넥센은 특히 미국 시장 비중이 28%로 높은데, 지난달 15일 미국 무역위원회가 중국산 타이어에 약 31%의 반덤핑 관세를 부과하기로 결정한 것도 호재로 작용하고 있다. 또 프로야구 넥센 히어로즈가 선전하면서 기업의 브랜드 이미지가 좋아진 것도 긍정적이다.

한편 국내 시장 점유율이 10% 정도였던 **수입 타이어는 고급화 전략**을 앞세워 점유율을 늘려가고 있다. 대한타이어산업협회 등에 따르면 올해 상반기(1~6월) 자동차 타이어 수입량은 380만 개로 전년 동기보다 **13.6% 늘었다.**

이런 추세에 맞춰 현대자동차는 그간 한국타이어를 쓰던 에쿠스와 제네시스에 프랑스 미쉐린과 독일 콘티넨탈 제품을 쓰기로 했다. 또 국내에 애스턴마틴과 맥라렌을 수입하는 기흥인터내셔널은 지난달 이탈리아 고급 타이어 브랜드 ‘피렐리’ 강남점을 열며 “국내 고급 타이어 시장을 선도하겠다”고 밝히기도 했다.

### ■ 금호타이어, 요코하마고무와 제휴로 중국공장 가동률 증대 전략 (한국경제, 8월 4일)

금호타이어는 미국 조지아에 공장을 세우는 등 미래 성장을 위한 준비를 착실하게 진행하고 있다. 작년 재개된 **미국 조지아 공장 건설로 세계 최대 타이어 시장인 북미시장 공략에 박차를 가한다**는 전략이다.

금호타이어는 현지 시장 상황을 검토해 조지아주 메이컨에 약 4억 1300만 달러를 투입해 2016년 초 준공을 목표로 **연간 약 400만개 생산능력을 갖춘 공장을 건설**하고 있다. 조지아 공장에서 생산된 제품은 완성차용 신차 타이어로 전량 공급될 예정이다.

또한, 금호타이어는 세계 8위의 타이어 기업인 **요코하마와 주문자상표부착생산(OEM)공급을 위한 협의를 시작**했다. 이번 요코하마고무에 대한 공급계약은 **금호타이어 중국공장 가동률 개선에 큰 도움이 될** 것으로 업계는 보고 있다. 금호타이어는 **OEM 공급을 통해 요코하마고무와의 제휴관계를 강화하고 중국 공장의 가동률도 높**이겠다는 전략이다.

### ■ 금호타이어, 하반기부터 점진적으로 실적 회복세 전망 (서울경제, 8월 4일)

금호타이어는 "하반기 긍정적인 부분은 **중국 부분 물량증가와 신규 수주물량 매출인식이 계획되어 있어 물량**증가는 **가능할 것으로 전망한다.**"고 분석했다.

또한 "2015년 매출액 3.1조 원, 영업이익 2,320억 원을 기록할 것으로 전망한다. 매출액 감소대비 영업이익의 감소폭이 큰 주요인은 중국시장의 실적부진이다. **요코하마와의 생산연계가 이루어지지 않는다면 70%를 하회하는 중국공장 가동률은 지속될 것.** 2015년보다 2016년 실적개선 모멘텀이 풍부하다고 판단된다. **2016년 초 양산이 시작되는 미국공장은 실적개선의 선봉장 역할을 할 것이고, 요코하마타이어와 중국공장 생산시설 공유가 성사된다면, 70%를 하회하고 있는 가동률 상승이 가능하기 때문이다**"라고 설명했다.

이에 "2분기까지 바닥을 다지는 시기가 되겠지만, 하반기부터 점진적으로 회복세를 보일 것이다. 북미시장에서 중국산 타이어 대체 수입은 3분기부터 본격적으로 진행될 것"이라고 밝혔다.

### ■ 넥센타이어, 북미 비중 높고 중국 비중 낮아 실적 호조세 지속 전망 (서울경제, 8월 4일)

넥센타이어의 "2분기 실적 상승의 주요인은 ① 원자재가격의 하향 안정화추세는 지속되고 있고, ②원/달러의 우호적인 움직임 지속 및 유로화 회복세가 보이고 있으며, ③양산공장 및 창녕공장 가동률 상승이 점진적으로 일어날 것으로 예상하기 때문"이라 전망했다.

또한 "2015년 매출액 1.82조 원, 영업이익 2,120억 원으로 전망한다. 북미시장 매출비중이 상대적으로 높고,

중국시장 비중은 낮아 중국산 타이어 제재에 대한 손해가 예상된다."라고 덧붙였다.

이어 "최근 엘니뇨 천연고무가격 상승에 따른 마진 스퀴즈를 우려하는 시각도 존재한다. 하지만 공급과잉 상황이 지속되고 있으며, 가격상승이 이루어지더라도 실적에 반영되는 시점은 연말 이후로 전망한다. 따라서 2015년에도 상대적인 실적 호조세가 지속될 것으로 예상된다.

■ **금호산업 매각가 “산업은행 가격 낮춰 협상 가능성 높아져” (광주일보, 8월 5일)**

금호산업의 주 채권은행인 **산업은행 등 채권단은** 지난달 31일 열린 2차 협상에서도 **박 회장 측과 협상 진전을 이루지 못했다.** 하지만 1조원대의 매각가격 제시를 주도한 미래에셋자산운용이 협상에 불참하고 있는 데 이어 매각가를 놓고 채권단 내부의 이견이 커지면서 앞으로 매각가격 하락은 불가피해 보인다.

금융권의 한 관계자는 “미래에셋이 과거 펀드에 돈을 낸 유한책임투자자들에게 어쩔 수 없는 손실이었던다는 명분을 만들기 위해 높은 가격을 제안했다는 말이 나온다”며 “때문에 **협상에선 다른 채권은행들이 요구하면 가격이 내려갈 여지가 충분하다**”고 말했다.

실제 미래에셋 측은 “**협상 테이블에 앉는 것은 산업은행의 몫이고, 산업은행이 채권단의 최종 가격을 취합해 협상하는 것이 바람직하다**”는 의견을 낸 것으로 전해졌다.

**현재 제시된 주당 가치 5만9000원은 금호산업의 현재 주가에 비해 3배 수준이다.** 앞서 회계법인이 산출한 적정 매각가격보다도 두 배나 더 높다. 이 때문에 **박 회장이 이 금액에 금호산업을 인수하는 것은 사실상 무리로 예측되고 있다.**

이에 따라 금호산업 매각에 얽힌 이해 관계자들은 결국 **산업은행이 가격을 낮춰서 거래할 것으로 보고 있다.** 거래가 무산되면 채권단 내부에서 누군가 책임을 져야 하는 ‘책임론’에서 자유로울 수 없기 때문이다. 산업은행은 조만간 채권단과 박 회장 측의 의견이 수렴되면 채권단 안건으로 상정할 계획이다.

■ **“금호아시아나, 워크아웃 계열사에 수천억 부당 지원” (한국일보, 8월 6일)**

금호아시아나그룹이 계열사를 동원해 기업재무개선작업(워크아웃)을 앞둔 금호산업과 금호타이어가 발행한 기업어음(CP)을 사들이는 등 부당 내부거래를 한 사실이 **공정거래위원회 조사로 확인됐다.** 공정위는 그룹의 내부 부당 거래액이 수천억원에 달한다는 결론을 내린 것으로 전해졌다.

공정위는 지난해 9월부터 진행해 온 금호아시아나의 계열사를 통한 부당 내부 거래 의혹 조사를 마무리하고, 조만간 전원회의에서 확정된 뒤 최종 결과를 발표할 예정이다.

금호아시아나는 이사회를 통해 금호타이어와 금호산업의 워크아웃 신청을 결정한 2009년 12월30일 이후 이들이 발행한 CP를 대한통운 등 당시 계열사로 하여금 매입하도록 지시해 부도를 막은 의혹을 받아왔다. 공정위는 그 동안 **아시아나항공, 대우건설, 대한통운, 금호석유화학 등 그룹 계열사에 CP 매입 내역 등 자료를 임의 제출 받아 강도 높은 조사를 해 왔다.**

이번 조사의 쟁점은 계열사들이 금호산업 등이 워크아웃에 들어갈 것이라는 사실을 알면서도 회사의 손해를 감수하면서까지 CP를 매입한 것인지, 그룹 차원에서의 지시가 있었는지, 시장가격보다 높게 매입하지는 않았는지 등이었다. 2009년 당시 금호아시아나는 대우건설 풋백옵션(자산 인수자가 일정한 가격에 되팔 수 있는 권리)으로 지주회사인 금호산업뿐 아니라 그룹 전체의 유동성 위기를 겪게 되면서 금호산업과 금호타이어의 워크아웃을 결정했다. 금호타이어는 지난해 12월 워크아웃을 졸업했고, 금호산업 역시 같은 해 10월 조건부로 워크아웃을 마친 뒤 매각 절차를 밟고 있는 중이다.

공정거래법은 계열사로 하여금 다른 회사의 유가증권 등을 제공하거나 이를 유리한 조건으로 거래하는 행위를 금지하고 있다.

금호아시아나에 정통한 사정당국 관계자는 “(이사회 결정 이후) 대한통운이 사들였던 CP만 해도 1,200억원 정도에 달했고, **계열사 전체로 봐도 4,000억원이 넘는 것으로 알고 있다**”고 말했다.

한편 금호아시아나의 핵심계열사인 **아시아나항공**은 최근 국세청 세무조사 결과 **140억원대 추징금을 부과** 받은 것으로 알려졌다. 서울지방국세청은 지난 3~5월 석 달간 아시아나항공이 금호아시아나를 상대로 지출한 자금사용이 적절한지 등을 두고 고강도 세무조사를 벌였다.

■ 광주노동청, 금호타이어 도급업체 집중조사...아르바이트 불법고용 적발 (연합뉴스, 8월 6일)

광주지방노동청은 금호타이어 공장의 제품 출고 작업에 아르바이트 인력이 동원됐다는 정황이 드러나 특별조사를 벌이고 있다고 6일 밝혔다. 업체가 저임금의 아르바이트 인력을 관행적으로 고용했다는 의혹이 일었다.

해당 업체는 아르바이트 인력을 채용하면서 4대 보험에 가입시키지 않고 급여도 도급업체 직원의 절반 정도만 준 것으로 알려졌다. 노동청은 이같은 행위가 제조 현장에서 같은 일을 하는 근로자의 차별대우를 금지한 파견법을 위반할 수 있다고 보고 현장 조사를 벌이고 있다.

노동청 관계자는 "금호타이어의 일부 공장만이 아닌 전체 공장을 모두 조사하고 있으며 관련 행위의 위법성에 대해서도 따져보고 있다"고 밝혔다.

금호타이어는 이번 불법 파견 문제에 대해 1차 도급업체가 2차 도급업체에 인력 조달을 맡기면서 발생한 것으로 회사가 관여할 수 없다는 입장이다.

■ 금호산업 매각가 “산업은행 가격 낮춰 협상 가능성 높아져” (광주일보, 8월 6일)

5일 금호타이어 노사에 따르면 금속노조 금호타이어 지회는 올해 단체교섭과 관련, 7일 2차 쟁의대책위원회를 열고, 파업 일정을 정할 것으로 알려졌다.

지난 27일 노조는 1차 쟁대위를 열고, 회사 교육 등에 불참하는 ‘전 조합원 행동지침’을 공표한 뒤 하계휴무 이후 다시 논의하는 것으로 결정한 바 있다. 지난해의 선례를 비춰볼 때 노조는 2차 쟁대위에서 출근집회 형태의 부분파업일정을 정한 뒤 사측을 압박할 가능성이 높다.

금호타이어 노사는 지난 5월 단체교섭 협상을 시작, 7월24일까지 12차례의 본교섭을 진행했지만 여전히 입장을 줄이지 못하고 평행선을 달리고 있다.

금호타이어는 올해 ▲동종업계 최고수준의 대우 약속과 이행 ▲임금 970원(일당) 정액인상 ▲성과금은 2015년 경영실적에 따라 결정 ▲임금피크제 연동한 정년 60세 연장 등을 노조에 제시했다.

노조는 이에 대해 ▲기본급(월) 15만9900원(8.3%) 인상 ▲2014년 경영실적에 따른 성과배분 ▲조건없는 정년 60세 연장 ▲연/월차 복원 등을 요구하고 있다.

## 4. 조선산업 동향

■ 조선업계 대형 3사의 사상 최악실적 “2분기 4조7500억원 손실폭탄” (경향신문, 7월 29일)

	현대 중공업	대우조선 해양	삼성 중공업
매출액	11조9461억	1조6564억	1조4395억
영업 이익	-1710억	-3조318억	-1조5481억
당기 순이익	-2424억	-2조3916억	-1조1550억

현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양의 국내 조선업계 대형 3사가 수조원대 손실을 기록하며 사상 최악의 실적을 냈다.

대우조선해양은 2분기 영업손실 3조318억원을 기록했다고 밝혔다. 국내 조선업계 분기 사상 최악의 실적이다. 적자 규모는 올 상반기에만 3조751억원으로 지난해 현대중공업이 기록한 사상 최대의 연간 손실액 3조2495억원에 근접했다.

대우조선 측은 미경험 해양 프로젝트 건조 과정에서 발생한 공정 지연, 설계능력과 부품 국산화가 미진한 상황에서 설계와 부품 조달, 시공을 모두 책임지는 방식으로 해양플랜트 공사를 진행하다 보니 잦은 계획 변경으로 인건비 등 원가가 눈덩이처럼 불어났다는 것이다. 대우조선은 2011년 노르웨이 원유 시추업체 ‘송가’로부터 수주한 6000억원짜

리 반잠수식 시추선 4척 계약에서만 1조 원가량 손해를 본 것으로 알려졌다.

삼성중공업도 2분기 1조5481억원의 영업손실을 기록하며 **창사 이래 최대 규모의 적자**를 냈다. 이 회사 역시 2013년 30억달러에 수주한 나이지리아 '에지나 프로젝트'와 같은 해양플랜트 부문의 공정 지연으로 인한 추가 비용 등으로 큰 손실이 발생했다.

현대중공업은 2분기 1710억원의 잠정 영업손실을 기록했다. 당초 소폭 흑자 전환이 예상됐지만 해양플랜트 공정 지연 등에 따른 공사비 증가와 선박 2000척 달성 기념 특별격려금 및 퇴직위로금 등 967억원의 일회성 비용이 발생하면서 **7분기 연속 영업적자**를 이어갔다.

대우조선 관계자는 “액화천연가스(LNG) 운반선 등 지난해 대거 수주한 고부가가치 선박의 건조가 본격화되는 올해 3분기부터는 실적 정상화가 가능할 것”이라고 말했다.

삼성중공업은 올해 연간 매출을 10조7000억원 수준으로 전망하며 올해 3분기 소폭 흑자 전환을 예상했다. 책임경영 차원에서 임원 수를 줄이고 유사기능을 통폐합하는 등 조직 개편도 하기로 했다.

현대중공업도 원가 절감 등으로 하반기 실적 개선이 가능할 것으로 내다봤다.

### ■ 조선업계 대형 3사 “다 줄이고 판다”...고강도 구조조정 돌입” (연합뉴스, 8월 2일)

현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양은 창사 이래 최대 위기에 처함에 따라 하반기에 **임원 축소와 부서 통폐합, 비핵심 자산 매각, 신규 투자 중지** 등을 통해 난국을 타개할 방침이다.

대우조선은 부동산과 주식 등 비업무성 자산을 매각하며 고정비 등 각종 비용 절감에 나서기로 했다. 주채권단인 산업은행이 실사를 거쳐 **대규모 물갈이와 임원 축소**에 나설 것으로 보인다. (대우조선해양건설, 웰리브, 에프엘씨 등의) 비업무성 자산 매각도 속도를 낼 것으로 보인다. 현 청계천 인근의 대우조선 사옥 매각, 서울 마곡산업단지의 6천억원 상당의 신사옥 및 R&D센터 사업도 전면 중단될 것으로 보인다.

삼성중공업은 **임원 수를 감축**하고 유사기능 **통폐합** 등, 생산과 직결되지 않는 **비효율 자산 매각**을 통해 재무구조도 개선. **조선해양영업실을 해체**하고 산하의 영업팀들은 조선시추사업부와 해양생산사업부 등 양대 사업부장 직할로 이관. 신규사업으로 추진해 오던 풍력발전사업의 경우 시장 침체에 따라 영업을 중단. 책자로 발행하던 사보를 온라인으로 전환. 벽걸이 달력도 올해는 제작하지 않았다. 임원 해외 출장 시 6시간 이내 거리는 이코노미석을 탑승하게 했으며 판교~거제조선소 출장 시 버스 이용을 의무화하고 있다.

현대중공업은 올해 2분기 실적 발표 후 40대 임원을 대거 발탁하면서 **임원진 물갈이**를 했다.

조선 계열 3사를 중심으로 한 이번 상반기 임원 인사에서 25명이 퇴임하고 37명이 상무보로 선임됐다. 상무보 신규 선임자 37명 가운데 **40대가 46%인 17명**을 차지했다. 사실상 경영 실적 부진에 따른 **문책 인사**라는 평가가 많다.

이들 3사는 **공개적으로는 감원설을 부인**하고 있으나 임원 축소와 자산 매각 그리고 비수익 수주 지양 등으로 남는 **대규모 인력**에 대한 정리가 불가피하기 때문이다.

현재 이들 빅3의 고용 인원은 지난해 말 기준 **현대중공업이 2만8천291명, 삼성중공업이 1만3천788명, 대우조선이 1만3천602명**으로 **총 4만2천여명**에 달한다. 협력사까지 합치면 **10만여명**에 육박한다.

업계에서는 해양플랜트 등 대형 수주가 1건 줄어든 때마다 **협력사를 포함해 수천명의 인력**이 남아도는 걸로 보고 있다. 업계 관계자는 "천문학적 적자가 나자 조선사마다 고강도 구조조정을 들고 나오는데 **결국 이는 인력 감축으로 귀결될 수밖에 없다**"면서 "당분간 전 세계 조선 시황이 암울한 상황이라 회사마다 답답하기는 마찬가지일 것"이라고 말했다.

### ■ 대우조선해양 사태, “공적자금 투입기업의 사회적 통제를 실현하자” (김철(사회공공연구원) 참세상, 8월 3일)

○ 대우조선해양 사태의 책임은 누구에게 있나?

우선 부실 은폐의 당사자인 **대우조선해양 전현직 경영진에 대한 책임추궁**이 필요하다. 대우조선해양은 경영 실적 부진이 명백한데도 이를 공개하지 않았다. 회계 처리를 제대로 하지 않은 것이다. 대우조선해양은 그동

안 인식하지 않았던 손실을 일시에 반영하여 실적 부진에 대한 책임을 전임자에게 전가시키는 ‘빅배스’(big bath)라고 주장하지만, 의도적으로 손실을 숨겼을 가능성이 제기되면서 분식회계 논란이 확산되고 있다. 전임 사장들이 연임을 한 차례 더 하기 위해 의도적으로 손실 반영을 미루고 손실 폭을 줄였다고 보는 것이 타당하다. ‘실적 보여주기’에만 급급했던 경영진에 대한 엄중한 문책과 처벌이 요구된다.

**박근혜 정부의 책임**은 주로 청와대발 낙하산이 대우조선해양의 인사에 영향력을 미쳤다는 사실에서 제기된다. (금융 실무 경험도 없었던 홍기택 중앙대 교수가 산업은행 회장으로 임명, 박근혜의 싱크탱크인 국가미래연구원의 창립 멤버) 이렇게 낙하산으로 내려온 인사가 대규모 지분을 갖고 있거나 대규모 여신이 있는 기업들을 제대로 관리할 리는 만무하다. 대우조선해양 사장은 산업은행이 아니라 대부분 청와대가 정했고, 현 정성립 사장이 2015년 6월 취임하기 전까지 대우조선에 경영공백이 있었던 것도 청와대가 최종 결정을 못해서였다고 한다. 이런 잘못된 인사 관행 속에 산업은행 산하기업의 부실사태도 지속될 것이다. 대우조선해양 사태를 계기로 이들 기업에 대한 지배구조 개편 문제를 짚고 넘어가야 하는 이유도 여기에 있다.

대우조선해양 부실의 일차적인 책임이 경영을 관리감독해온 산업은행, 산업은행 몰래 대우조선해양이 손실을 은폐하기란 불가능하다. 2009년부터 부회장 출신을 대우조선해양의 재무상황을 총괄하는 최고재무책임자(CFO)로 보낸 산업은행이 회계 부실을 사전에 인지하지 못했다는 것은 납득하기 어렵다. 산업은행은 대우조선해양과 경영성과에 대한 MOU를 맺고 한해 매출과 영업이익·절감목표 등을 일일이 점수화하여 보고받기도 했다고 한다. 따라서 산업은행은 대우조선해양의 대규모 부실을 알고도 방조 또는 묵인했다고 볼 수밖에 없다. 산업은행이 대우조선 매각 때 제값을 받지 못할 수 있다는 우려 때문에 부실을 방치한 것 아니냐는 의혹도 있다. 부실기업을 정상화하여 지분 매각을 통해 자금을 회수하려고 하는 산업은행이 높은 값에 팔려고 대우조선의 회계부정, 부실을 은폐하고 눈감아 주었다는 것이다.

부실 감사 문제도 반드시 짚어야 한다. 2010년부터 대우조선해양에 대한 외부감사 업무를 담당해왔던 딜로이트 안진회계법인은 해마다 ‘적정’ 감사의견을 냈다. 회계 부실을 저지르는 기업과 부실회계 내용을 알아도 침묵하는 회계법인의 이해관계가 맞아떨어지기 때문에 부실 감사가 발생한다는 것이다. 외부감사인인 회계법인을 교체하고, 감사위원의 구성을 바꾸면 되는 문제가 아니라, 감사시스템 자체에 대한 근본적인 개편이 필요하다.

#### ○ 대우조선해양 사태, 해결방안은 있는가?

대우조선해양이 ‘주인 없는 회사’로 전락한 것이 문제의 시작이자 근본적인 원인이라고 지적되지만, ‘주인 없는 회사’라는 표현은 공기업 민영화의 구실을 찾을 때 시장주의자들이 내세우는 전형적인 논리이다. 이러한 논리에 따르면, 민영화는 (국민-정부 관리자-공기업 경영진이라는) 중층적 위임구조를 제거하고 주인과 대리인 사이에 (주주-사기업 경영진이라는) 직접적 관계를 구축함으로써 공공 소유구조에서 발생하는 유해한 비효율성을 줄이는 유력한 해결책이 된다. 실제 대우조선해양 문제에서 ‘주인 없는 회사’ 운운하는 대부분의 주장이 주인을 찾아줘야 한다는, 민영화 논리로 귀결되는 것은 새삼스럽지 않다.

정부가 공공기관이 “30% 이상의 지분을 가지고 임원 임명권한 행사 등을 통하여 당해 기관의 정책 결정에 사실상 지배력을 확보하고 있는 기관”은 기획재정부장관이 공공기관으로 지정할 수 있다. 현재 산업은행이 보유한 대우조선해양의 지분만 31.46%이고, 위에서 본 것처럼 청와대와 산업은행이 대우조선해양의 의사결정에 지배력을 행사하고 있다. 대우조선해양은 공공기관 지정요건에 해당됨에도 불구하고 법령 또는 지침의 근거 없이 공공기관 지정에서 제외되고 있는 것이다. 공공기관으로 지정되어야 할 대우조선해양이 공기업으로 취급되기는커녕 주인 없는 기업으로, 민간 매각만이 살 길인 것처럼 얘기된다.

하지만 대우조선해양을 공공기관으로 보면 현재 사태의 원인과 그에 대한 해법이 더욱 명료해질 수 있다. 산업은행의 보유지분 31.46% 뿐만 아니라 금융위원회(12.15%)와 국민연금(4%)의 보유지분을 합하면 정부가 보유한 지분이 50%에 육박하기 때문에 대우조선해양은 사실상 국가 소유 조선업체라 할 수 있다. 애초에 사기업이 운영을 잘못하여 부실해진 기업을 공적자금을 투입하여 살려놓았는데, 주인이 없다고 이를 다시 사기업에 넘겨주는 것 자체가 말이 되지 않는다.

덧붙여, 사회적 통제에 대한 논의가 필요하다. 현 정권에서는 공기업에 대한 기능조정을 명분으로 민영화의 단계를 정하는 시장성 테스트가 추진되고 있지만, 공영화, 사회화를 위한 조치는 당연히 부재하다. 하지만 진보진영에서조차 이에 대한 논의가 가라앉은 것은 문제가 있다. 재벌의 사회화, 독점이윤의 사회화를 통한 국민경제의 재편을 말하기에 앞서, 대우조선해양 사태 등에 적극 개입하여 공적 통제, 사회적 통제를 위한 논의 지평을 만들어가야 하지 않을까.

### ■ “대우조선의 대형 부실과 산업은행의 책임등록” (동아일보, 8월 4일)

SPP조선, 성동조선해양에 이어 2년 전 STX조선을 산업은행 주도의 워크아웃으로 보내면서 한숨 돌린 것처럼

보이던 조선업이 이제는 현대중공업 삼성중공업 대우조선해양 등 빅3까지 어려움을 겪고 있다. 국책은행들이 조선에 물린 자금이 총 64조 원에 이른다는 내용이었다. 조선은 반도체에 이어 우리 수출의 대들보적 산업이다. 특히 빅3의 세계시장 점유율은 40%를 넘어 왔다.

현재 어려움은 기본적으로 2008년부터 이어진 세계 조선업의 오랜 불황에서 비롯됐다. 작년 상반기만 해도 배럴당 100달러를 넘던 국제유가가 세일오일 때문에 반 토막이 나자 해양플랜트 시장마저 얼어붙고 있다.

세계 최고의 선박 건조 기술을 믿고 해양플랜트에 진출했지만 바닷속은 육지와는 달랐다. 플랜트 건조 능력에서는 타의 추종을 불허했지만 조선 3사 간 지나친 경쟁으로 제값 받기에 실패했다. 저가 수주에 낮은 국산화율, 그리고 제작 과정의 시행착오가 조선 3사에 각각 조 단위 거액의 손실을 안겨주었다.

만약 조선 3사 간 인수합병 또는 적어도 지분 교환을 통한 전략적 제휴관계가 이루어진다면 당장 해외수주 과당경쟁을 방지할 수 있다. 현대자동차와 기아자동차처럼 플랫폼 공유를 통한 원가 절감도 기대할 수 있다. 조선 3사 간 전략적 제휴는 해저설계능력 배양에 필요한 해외 엔지니어링사 인수에도 유리하다.

IMF 때처럼 정부가 나서서 빅딜을 하자는 얘기는 아니다. 업계에서 자연스럽게 딜이 일어날 수 있도록 여건을 조성해주자는 것이다. 금융위원회는 이미 채권금융기관들로 하여금 1조 원 규모의 구조조정 기금을 조성해 업종별로 기업구조조정 회사를 운영할 계획을 밝힌 바 있다.

금융위 발표가 현실화된다면 대우조선 기업구조조정 회사가 설치될 것이다. 이 회사의 목적은 대우조선에 대한 증자를 전제로 한 대우조선의 과감한 사업 구조조정 추진일 것이다. 이 새 주주를 찾는 과정에서 현대중공업 또는 삼성중공업도 주식교환 형식으로 참여하도록 하자는 것이다.

물론 쉬운 일은 아니다. 채권금융기관의 출자 전환을 성사시키는 것도 어렵고 그 이전에 기존 주식의 감자도 더더욱 어려운 일이다. 사업 구조조정이 구체화되면 노사 문제도 불거질 것이다. 그렇다고 불가능한 일도 아니다. 이미 항공·석유 분야에서 삼성과 한화 간 자발적 빅딜이 있었다. 우리 조선업의 미래가 걸려 있는 일기에 더더욱 결단이 필요하다.

## ■ 경제개혁연대 “조선·건설업 특별감리를” (한겨레, 7월 27일)

경제개혁연대는 27일 논평을 내어 “건설과 조선업 불황이 장기화하고 있어, 이 업종 기업들이 외국 사업장을 중심으로 장기공사계약과 예상손실 인식 시점에 대한 회계 처리상 재량을 이용해 대규모 손실을 은폐할 수 있는 가능성이 상당하다”고 짚으며, 특별감리 필요성을 제기했다. 조선이나 건설업 기업들이 갑자기 거금의 손실을 실적에 반영해 ‘어닝쇼크(예상 밖 실적 하락)’를 일으키는 건 시장 불안 요소이며, 이에 대해 금융당국이 특별한 제재를 하지 않는 것은 심각한 문제라는 얘기다.

“대우조선해양뿐 아니라 현대중공업과 삼성중공업도 최근 들어 대규모 손실을 (실적에) 반영하면서 회계 처리가 논란이 돼 조선업 전체의 시장 신뢰가 곤두박질쳤다”고 분석했다.

현대자동차그룹 계열사인 현대엔지니어링은 약 2900억원의 손실이 날 것을 지난해 예상했음에도 2014년 결산에서 이러한 손실을 숨긴 정황이 담긴 내부 문서가 드러났다. 회사 측은 2014년 결산이 적법하게 이루어졌다고 주장하고 있다.

경제개혁연대는 “국제회계기준(IFRS)에서는 연결재무제표가 주재무제표이므로 연결회사의 재무 상태에 큰 영향을 미치는 현대엔지니어링 같은 회사는 상장회사의 감리를 담당하는 금융감독원이 직접 감리를 하는 게 바람직하다”고 주장했다.

이날 경제개혁연대 논평에 대해 금융감독원은 “현행 규정상 모든 조선·건설업 기업에 대해 감리를 할 수 있는 권한이 없다”며 “모든 기업을 아무 때나 특별한 이유 없이 감리하면 기업 경영을 위축시키는 결과를 가져오므로 엄격하게 감리 착수 규정을 정해 놓은 것”이라고 밝혔다. 현대엔지니어링 분석회계 의혹에 대해서는 “주시하고 있는 상황”이라고 덧붙였다.

## ■ 대우조선해양의 부실 “일용직 물량팀 의존 한몫” (한겨레, 7월 21일)

대우조선해양의 부실 뒤에는 숙련되지 않은 일용직 노동자인 ‘물량팀’을 마구 투입하던 조선업계 관행이 숨어 있다는 지적. 물량팀은 조선소내 작업이 필요한 일감을 하청업체로부터 받아 일정 기간 동안 일감을 처리하고 빠지는 10~15명 규모 단기 공사팀 ‘사내하청의 하청’인 셈이다. 2011~2013년 ‘조선 빅3’는 해양플랜트 수주에 공격적으로 나서면서, 숙련된 인력이 부족하자 이런 일용직 노동자들을 작업 현장에 대규모로 투입했다.

대우조선해양 노동조합 조현우 정책기획실장은 21일 “공정 작업에 수천명이 필요한 해양플랜트 공사 기간을 단축하기 위해 기술이 부족한 물량팀을 대규모로 투입했지만 공사 기간 단축은커녕 비용만 늘어났다”며 “숙련 공을 확보하기 위해 정규직을 늘리는 쪽으로 회사에 제안할 예정”이라고 설명했다.

정성립 대우조선해양 사장은 회사가 부실화한 원인 가운데 하나로 “경험하지 못한 프로젝트를 대거 건조하면서 설계와 공정 오류가 많아 예산이 크게 늘었다”며 “인력을 대규모로 투입했으나 미숙련 작업자의 낮은 생산성도 원가 상승을 부채질했다”고 덧붙였다.

비용을 줄이기 위해 재하도급 논란을 빚은 물량팀을 묵인했지만 되레 생산성이 낮아지는 역설적인 결과가 나왔다는 얘기다.

박종식 연세대 사회발전연구소 전문연구원은 “해양플랜트 사업은 비정규직의 블랙홀이었다”며 “대우조선해양만 하더라도 해양플랜트 공정에 투입된 인력 가운데 정규직 기능공은 불과 5%”라고 설명했다.

## ■ 중소 조선업 상황 (뉴스 모음)

### ○ 현대상호중공업, 569억원에 현대호텔(목포) 양도 (아시아경제, 7월 29일)

현대상호중공업은 재무구조 개선을 위해 현대호텔(목포)을 호텔현대에 양도한다고 29일 공시했다. 양도가액은 569억6800만원이다.

### ○ 현대미포조선, “조선업계서 2분기 나홀로 흑자”(헤럴드경제, 7월 28일)

2분기 현대미포조선이 유일하게 흑자를 기록할 것으로 전망. 금융정보업체에 따르면 현대미포의 2분기 매출과 영업이익은 각각 1조400억원, 233억원 가량을 기록할 것으로 예측됐다. 영업이익은 전분기와 대비해서는 39.72% 가량 증가했고, 전년동기와 비교해서는 흑자전환하게 된다.

현대미포는 3분기 연속해 흑자를 기록하게 된다. 올 1분기까지 현대중공업은 6분기째, 현대상호중공업은 7분기째 적자를 기록 중이다. 특히 조선업계는 최근 빅3가 해양플랜트에서 발생한 부실을 2분기 실적에 반영하면서 수조원대 웃도는 적자를 기록할 것이라는 전망. 이에 한진중공업, STX조선해양 등 중소형 조선업체도 흑자를 기록하기 어렵다는 게 시장 전망이다.

현대미포가 선전한 배경은 순수 상선 중심의 사업구조가 불황기인 현 상황에서 오히려 강점으로 작용했기 때문으로 풀이된다. 현대미포는 대우조선해양과 삼성중공업 등 빅3가 해양플랜트, 고부가가치선박 등 대형프로젝트에 매달린 것과 달리 중소형 상선사업에 집중하고 있다. 이는 업황에 따라 장점이자 단점이 될 수 있다. 저유가로 해양플랜트사업이 고전하는 현 상황에서는 장점으로 부각됐다는 설명이다.

조선업계 관계자는 “현대미포가 대형업체가 채산성이 안 맞아서 외면한 중소형 상선시장에서 기술력 우위를 발판으로 중국업체들과 수주경쟁하면서 성과를 올렸다”면서 다만 과거 흑자규모에 비해 이익폭은 크지는 않다는 관측이다. 수주잔고가 많지 않다는 점도 향후 실적에 부담이다. 현대미포의 수주실적은 6월말 현재 5억4000억달러로 올 수주목표는 30억달러다.

### ○ 성동조선해양, 삼성중공업의 위탁경영...이달 말 결론날 듯 (시사포커스, 8월 5일)

삼성중공업은 이달 초 지난 6월 말부터 진행해 온 성동조선해양의 실사를 마치고 위탁경영 조건 등에 대한 협상을 위해 내부 검토를 진행. 앞서 6월 말까지 조선업계에서는 삼성중공업이 해양플랜트 직격탄을 맞을 것으로 예상되고 있던 만큼 위탁경영을 사실상 포기하는 쪽으로 가닥이 잡혔다는 얘기가 돌았다.

초대형 컨테이너선과 LNG선 등 대형선박을 중심으로 영업을 진행하는 삼성중공업 입장에서는 성동조선을 통해 중대형 선박 시장으로도 영역을 넓히는 시너지 효과를 기대할 수 있다는 점도 위탁경영 수락 가능성에 힘을 보태고 있다.

한편 현대중공업은 구 한라중공업(전남 영암군)의 위탁경영을 맡았다가 인수를 마무리하고 현대상호중공업으로 사명을 변경한 바 있다. 현대상호중공업은 현대중공업으로 편입된 이후 수주 영업을 지원받으면서 안정적인 성장세를 이어갔다.

반면 대한조선(전남 영암군)의 위탁 경영을 맡았던 대우조선해양은 선종 다양화라는 성과를 거두기도 했지만 전반적으로 오히려 부실을 키웠다는 평가를 받고 있다.

## ○ 창원시, “중소 조선업 지원 정책 수립 정부에 건의” (경남CBS, 8월 5일)

현재 창원에는 STX조선해양(주)를 비롯한 167개 조선산업 관련 업체가 있다. 대부분 자금 운용력과 수주 영업력이 영세한 중소기업체로서 조선업 불황의 직격탄을 맞고 있다.

창원시는 건의문에서 '중형조선소 발전 종합계획' 수립을 통한 선박금융 및 세제지원 확대를 요청했다.

또, 중형조선소를 위한 경영지원, 기술전수 등 다각적인 지원 방안과 함께 고용안정 종합대책 등도 주문했다.

창원시의회도 지난달 23일 '중형조선소 발전 종합계획 수립 촉구 건의문'을 만장일치로 채택했다.

## 5. 철강산업 동향

### ■ 세계 철강시장의 장기 침체국면 (스틸앤메탈뉴스, 8월 3일)

철강시장은 사실 크게 변화했다. 2000년 이전 장기 침체 국면을 지나온 후 2000년부터 약 10년간 철강시장은 신성장기를 맞았다. 시장 규모는 약 2배로 커졌고 대표 제품인 열연강판이 톤당 평균 300달러 내외에서 폭등해 사상 처음으로 1,000달러를 훌쩍 넘기도 했다.

그러나 2010년 이후 세계 철강시장은 장기 침체 국면에 돌입했다. 중국이 세계 공장으로서 철강재를 끌어들이면서 시작된 호황 국면은 중국의 성장과 함께 신성장기를 맞았다. 그러나 중국의 엄청난 투자와 이로 인한 과도한 생산능력이 이제는 공급과잉이라는 최대 문제를 만들어내고 있다.

이에 세계 철강시장은 과거와 완전히 다른 모습을 보이고 있다. 과거와 같은 경기순환 사이클도 사라졌다. 대략 2013년부터 철강재 가격은 하락 일변도다. 스틸벤치마커(WSD 시장 조사 가격)에 따르면 최근 열연강판의 세계 수출평균가격이 톤당 371달러로 결국 300달러대로 내려앉았다.

장기간 계속되고 있는 공급과잉, 그리고 과거처럼 일정 주기의 시장 사이클이 사라진 하락 일변도 시장에서 과거의 마케팅 전략은 더 이상 효과를 발휘하기 어렵게 됐다.

결국 치밀한 시장 분석과 급격한 시장 변화에 얼마나 빠르고 효과적으로 대응할 수 있느냐가 마케팅의 성패를 좌우하게 됐다.

이런 점에서 원료 수급이나 생산비용 증감 요인, 수요산업 동향, 수입재 가격 및 물동량, 동종업계 수급 변화 요인, 정치 및 경제적 배경 변화 등 많은 변수들이 복잡한 함수관계. 특히 경기와 무관하게, 국내 수급상황과 상관없이 수입재들의 무차별적인 공세도 새로운 큰 변수로 등장해 마케팅 전략 수립의 어려움을 가중시키고 있다고 판단했다.

### ■ 선박용 후판 수요급감, “동국제강, 포스코 상반기 판매물량 4.5~15.2% 하락 (머니투데이, 7월 28일)

실적악화에 의한 조선업계 진통이 철강업계로 번지고 있다. 상선 발주가 줄어든 상황에서 선박용 후판 수급이 더욱 꼬이는 양상이다.

철강업계 관계자는 "후판 수요의 60% 이상을 담당하는 조선업계가 고난의 세월을 보내면서 불뚱이 철강업계로 튀는 양상"이라며 "하반기에도 이렇다 할 대형 수주 소식이 전해질 것 같지 않아 고민이 크다"고 말했다.

후판 상황이 개선될 기미를 보이지 않으면서 철강업계는 연간 실적 악화를 우려하고 있다.

동국제강의 경우 연간 매출에서 후판이 차지하는 비중이 35% 안팎에 이른다. 회사는 후판에서 타격을 줄이고자 지난달 포항 2후판 공장 가동을 중단하는 초강수를 뒀다. 당진 3후판공장 단독 생산으로 전환해 생산 원가를 아끼고 공급량도 줄이겠다는 의도에서다. 후판 매출 비중이 15% 수준인 포스코는 철강 이외 계열사를 대상으로 한 고강도 구조조정 작업에 착수했다.



## ■ 현대제철, 2분기 4,245억원 영업이익 달성...하이스코 합병 시너지 (스틸앤메탈, 7월 24일)

현대제철은 “별도기준으로 2분기 매출액 3조7,022억원, 영업이익 4,245억원, 당기순이익 1,965억원을 기록했다”고 밝혔다. “건설수요가 점차 회복세를 보임에 따라 봉형강 제품의 수익성이 향상되었고, 고부가강 중심의 제품 구성을 통해 안정적인 수익구조를 갖춰가고 있다”고 설명했다.

현대제철은 냉연부문 합병 이후 생산 및 품질 통합관리를 지속해 원가경쟁력을 강화하고 냉연강판 증산을 통한 판매 확대, 통합구매 및 연계 운송을 통한 물류비 절감 등 상반기 1,129억원의 합병시너지를 이뤄냈다. 현대제철은 어려운 철강시황을 극복하기 위해 지속적인 원가절감으로 수익성을 극대화하고 있다. 연산 100만톤 규모의 당진 특수강 공장은 2016년 2월 상업생산을 목표로 23일 현재 89.5%의 공정률을 기록하고 있으며 기존 포항공장과 함께 연간 150만톤 규모의 고품질 자동차·산업용 특수강을 공급할 계획이다.

## 6. 기타산업 동향

### ■ 오텍캐리어, “브라질서 철도차량에어컨 납품 개시” (디지털타임즈, 8월 5일)

오텍캐리어는 브라질에서 생산한 철도차량용 에어컨 1편성분(10대)을 현지 현대로템 브라질 법인 철도차량기기로 초도 납품 했다고 5일 밝혔다.

이번에 납품한 철도차량용 에어컨은 브라질 메트로 살바도르 노선 열차에 설치될 예정이며 오는 2016년 말까지 브라질 메트로 살바도르와 상파울루 광역 교통공사(CPTM)에 총 836대를 공급할 계획이다.

오텍캐리어는 국내에서 고속 전철용 냉방기를 설계 및 제작, 공급할 수 있는 유일한 회사로, 현대로템 브라질 법인이 제작하는 철도차량용 에어컨 공급사로 지난해 2월 최종 선정됐다. 이후, 지난해 11월 브라질에 철도차량용 에어컨 합작공장(IBAYO-CLK)을 준공해 본격적인 현지 생산 작업을 진행하고 있다.

강성희 오텍캐리어 회장은 "이번 브라질 철도차량용 에어컨 초도 납품을 계기로 중남미 시장의 철도차량용 에어컨 수출이 활발히 진행될 것으로 기대된다"고 말했다.

### ■ 오텍캐리어, “지난해 영업이익 51억원, 45.7% 증가” (비즈니스포스트, 8월 2일)

대유위니아 오텍캐리어, 가전 틈새시장 전략 성공하나대유위니아, '냉열가전 전문기업' 전략...오텍캐리어, 에어컨과 공기청정기에 집중

오텍캐리어는 에어컨과 공기청정기 등 생활 및 환경가전분야에 특화된 독자적 기술력을 앞세워 시장을 공략하고 있다. 최근 에어컨 성수기를 맞아 제습기와 에어컨, 공기청정기를 통합한 신제품을 내놓았다. 이 제품은 오텍캐리어의 독자적 절전기술을 탑재해 적은 전력으로도 높은 성능을 낼 수 있다.

오텍캐리어는 지난해 매출 3259억 원, 영업이익 51억 원을 냈다. 전년보다 매출은 2.7%, 영업이익은 45.7% 증가했다.

**[금속산업 동향보고]**는 <노동자운동연구소 광주전남모임>이 격주 1회 발행합니다.

<노동자운동연구소>는 <사회진보연대 부설 연구소>입니다.  
<노동자운동연구소 광주전남모임>은 <사회진보연대 광주전남지부>내의 모임입니다.

<사회진보연대 광주전남지부>는 평등과 연대를 위해 노동자, 농민, 빈민, 여성 등 전 세계 민중에 대한 착취와 억압, 폭력을 심화시키는 신자유주의 세계화에 반대하며, 노동조합운동을 비롯한 대중운동의 역량 강화와 노동자 민중의 단결과 연대의 힘에 기초하여 새로운 대안 세계를 건설하기 위해 활동하는 단체입니다. 광주전남지역의 노동자운동, 반전평화운동, 페미니즘, 생태운동의 활성화를 위해 노력합니다. 정기적인 회원 모임, 다양한 교육과 강연을 진행하고 있습니다. 회원 및 후원회원 가입하고자 하는 분들은 연락주세요.

■ 문의 : 손상용 운영위원장 (010-3371-0380)

■ 후원계좌 : 광주은행 057-121-776545 (손상용)