

OECD 조선협상의 추이와 대응방안

趙洪來*

OECD 조선협상이란?

오는 7월 11일부터 파리에서는 OECD 조선협상의 31차 회의가 열리게 된다. 지난 4년 동안 진행된 30 차례의 협상에서 많은 의견 수렴이 있었으므로 이번에는 협상의 타결 가능성을 조심스럽게 점치는 견해도 있다. 작년 세계 1위의 조선 수주를 기록한 우리나라도 협상국의 일원으로서 정부는 상공자원부의 통상협력관을 수석대표로 하는 협상단을 파견할 예정이다.

농업 및 대부분의 제조업과 서비스업에서의 국가간 교역에 관한 새로운 룰을 만들어낸 것이 바로 지난해 12월에 타결된 UR이나 여기에서 예외가 되는 산업들 가운데 하나가 바로 조선산업이다.¹⁾ 조선산업은 대표적인 장치산업이자 국가기간산업이며, 전 세계의 선박 건조는 사실상 일본, 한국 등 4~5개 국가에 의해 과점되는 실정 이어서 이에 따른 통상마찰의 소지가 있는

산업이다. 그러나 다른 제조업 분야와는 달리 조선산업의 경우에는 UR과 별도로 무역협상이 진행되고 있었다. 따라서 UR타결이 세계의 무역 질서를 새롭게 규정한 것처럼 향후 전 세계의 선박 시장도 이 협상의 결과에 따라 구조적인 변화를 겪을 가능성이 있는 것이다. OECD 조선협상이 우리의 관심을 끄는 이유가 바로 여기에 있다.

이 글에서는 우선 OECD 조선협상의 진행 경위 및 주요 의제를 살펴 보고, 과거 30 차례의 협상에서 대체로 합의된 내용대로 협상이 타결될 경우, 우리 조선산업에 미치는 영향과 그에 따른 대응 방안을 논의할 것이다.

협상의 내역

OECD 조선협상의 경위를 살펴 보기 위해, 우선 OECD 이사회 직속으로 설치되어 조선산업의 제반 문제를 다루는 WP6, 즉

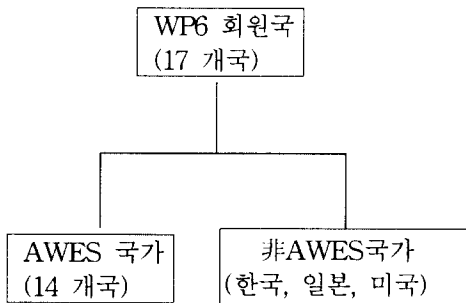
* 현대경제사회연구원 책임연구원, 美 예일大 경제학 박사과정 수료, 산업조직론 전공.

1) 철강산업의 경우도 조선산업과 마찬가지로 OECD가 주관하는 다자간 협상이 진행중임.

「OECD 제6작업부회」(Working Party No.6 of Council on Shipbuilding)에 대하여 설명할 필요가 있다. 왜냐하면 현재 진행중인 협상의 주체이자 협상 결과의 이행을 추진하는 것이 바로 WP6이며, 이번 협상의 주요 의제들도 과거 WP6에 의하여 결정되었기 때문이다.

1966년 OECD 이사회 직속으로 설립된 OECD WP6는 조선산업의 정상적인 경쟁 조건을 왜곡하는 요인을 점진적으로 제거하기 위한 권고안을 입안하는 역할을 수행하고 있다. 그동안 WP6의 주요 활동은 1969년에 합의된 「선박수출신용양해」²⁾(Understanding on Export Credit for Ships), 1972년에 체결되어 몇 번의 개정을 거친 「일반 협정」(General Agreement), 그리고 「일반지도원칙」(General Guidelines)으로 구분된다.

<그림 1> WP6 회원국³⁾

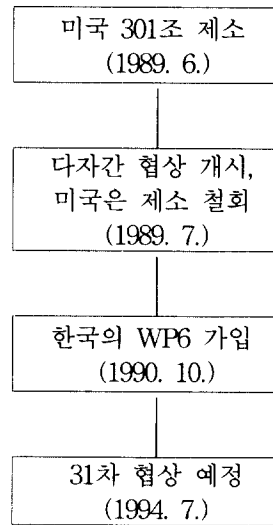


「선박수출신용양해」는 문자 그대로 선

2) 보통 'OECD 양해조건'으로 불리움.

박수출 관련국의 신용공여 원칙을 규정하는 것으로 1979년 12월 이래 선수금은 20% 이상, 용자기간은 8.5년 이내, 금리는 8% 이상으로 정해져 있다. 「일반협정」은 선박수출 시장의 구조 개선을 목적으로 하여 정부보조금, 관세 장벽, 선박 관련 조세제도 및 정부규제 등 정상적인 경쟁을 저해하는 요소들을 점진적으로 제거하는 것을 내용으로 하고 있다. 반면 「일반지도원칙」은 세계 조선산업의 설비 과잉을 방지하고 船價 덤핑을 규제하는 것을 주요 내용으로 한다. 이러한 역할을 하는 WP6의 참여 국

<그림 2> OECD 조선협상의 경위



3) AWES: 서구조선공업협회(The Association of West European Shipbuilders)를 의미하며 회원국은 독일, 프랑스, 영국, 폴투갈, 스페인, 네덜란드, 이태리, 아일랜드, 덴마크, 그리스, 벨기에, 스웨덴, 노르웨이, 핀란드 등 14 개국임.

가는 모두 17 개국으로 우리나라는 1990년 非OECD국가로는 유일하게 회원국으로 가입하였다.

OECD 조선협상은 1989년 미국 조선업체가 한국, 일본, 서독, 노르웨이 등 조선수출국의 정부 보조금이 미국내 조선산업에 피해를 준다면 통상법 ‘수퍼 301조’를 근거로 이들 국가들을 미국 무역대표부(USTR)에 제소했던 사실에서 비롯된다. 이 제소를 계기로 미국과 쌍무협상을 벌이게 된 피소국들은 다자간 협상의 필요성을 느끼게 되었고 그 결과 OECD의 WP6를 통한 조선협상이 태동하게 된 것이다.

새로운 조선협상이 시작되자 쌍무협상을 계속할 명분을 상실한 미국은 ‘수퍼 301조’에 의한 제소를 철회하고 자신도 협상국의 일원으로 참여하게 된다. 이렇게 시작된 OECD 조선협상, 또는 OECD 다자간 협상은 1989년 7월부터 4년 동안 30차에 걸쳐 진행되어 왔다. 우리나라는 협상이 진행중이던 1990년 10월에 OECD측의 권유로 협상의 주체격인 WP6에 가입하고 협상에 적극적으로 참여하게 되었다.

협상의 주요 의제⁴⁾

OECD 조선협상의 의제는 ‘보조금 지급

규제’ 분야와 ‘선가 덤핑 규제’ 분야로 크게 구별된다. 1989년 미국 조선업체가 ‘수퍼 301조’를 근거로 조선수출 4 개국을 제소한 것은 이들 국가들의 조선 관련 각종 보조금 지급 관행, 특히 EU 국가들이 선가의 일정 비율을 직접 보조금의 형태로 지급하던 관행에 제동을 걸려는 의도에서 비롯된 것이다. 그러나 협상 과정에서 EU국가들은 한국과 일본을 견제하려는 목적으로 자신들의 직접보조금 지급 관행 외에 선가의 덤핑 문제, 즉 피해가격 규제 문제도 협상의제에 포함시킬 것을 주장하여 이 문제가 논의되기 시작하였다.

‘보조금 지급 규제’ 분야에서는 공정한 경쟁을 제한하는 각종 보조금 지급의 폐지를 원칙으로 하되 각국의 사정에 따라 유예기간이 설정될 것으로 보인다. 보조금 규제 분야에서는 구체적으로 다음과 같은 내용이 논의되고 있다.

- 수출신용 보조
- 국내 직접 보조
- 국내 간접 보조
- 공적 규제 및 관행

수출신용 보조 문제에서는 각국이 선박수출시 제공하는 신용금리를 현행 8% 이상에서 각국의 상업표준금리(CIRR: Commercial Interest Reference Rate) 이상으로 대체하되 용자기간은 현행 8.5년에서 12년

4) 협상의제에 관한 자세한 내용은 김영훈(1994)을 참조하였음.

까지로 연장 가능하도록 합의된 것으로 알려져 있다.⁵⁾ 국내 직접 보조 문제에 관해서는 직접보조금을 폐지하고 정부에 의한 조선산업의 구조조정 지원 및 기술개발 지원이 제한될 것으로 예상된다. 국내 간접 보조 분야에서는 OECD 양해조건을 벗어나는 계획조선에 의한 지원이 불가능하게 될 것으로 보인다. 또한 선주나 해운업자를 통한 自國 조선소에 대한 간접지원도 의제로 등장하고 있다. 공적 규제 및 관행 문제에서는 각국의 조선 관련 지원제도에 등장하는 선박의 자국내 건조 의무가 가장 중요한 이슈이나 대체로 이러한 의무 조항을 폐지하는 방향으로 합의될 듯하다. 이 밖에 정부에 의한 조선소 운영 등 조선산업에 대한 정부의 직접적인 관여도 협상 의제로 올라 있다. 공적 규제 및 관행 문제와 관련하여 미국의 「존스법」⁶⁾(Jones Act)이 예외로 인정될 것인지 여부가 관심을 끌고 있다. 미국과 EU 국가들 사이에는 이 문제를 놓고 막후 쌍무 협상이 진행중이며 그 결과에 따라 OECD 조선협상의 타결 여부가 결정될지 모른다는 추측도 있다 (김영훈 1994).

피해가격 규제 분야에서 다루는 의제는 기본적으로 다른 제조업에 관한 반덤핑 규제에서와 유사한 점이 많다. 현재 진행중인

5) 여기서 말하는 현행 규정이란 OECD의 WP6에서 1969년에 합의된 “선박수출신용양해”(Understanding on Export Credit for Ships), 즉 OECD 양해조건을 의미함.

협상에서는 선가의 덤핑과 관련하여 ① 해소자격의 제한, ② 피해가격 결정 방법, ③ 대응조치 등이 논의되고 있다. 그러나 조선산업은 경기 부침이 심하기 때문에 불황시에는 고정비용 부담을 줄이기 위해 덤핑가격에 의한 수주도 불가피한 측면이 없지 않다. 우리 조선업계 및 당국에서는 과거의 협상 과정에서 이러한 조선산업의 특수성을 감안하려는 노력을 경주한 것으로 알려져 있다.

협상타결의 영향과 대응 방안

위에서 살펴본 것과 같이 OECD 조선협상의 주요 의제는 일부를 제외하고는 대부분 합의되었거나 합의가 예상되고 있다. 보조금 분야에서 수출신용 보조 문제의 경우, CIRR을 대출금리로 도입하고 용자기간을 연장하는 방향으로 거의 합의되었고 국내 직접 보조 및 간접 보조 문제에서도 주요 쟁점들에 관하여 거의 합의를 본 상태이다. 공적 규제 및 관행 문제에서는 미국 *Jones Act*의 예외인정 여부를 제외하고는 큰 현안이 남아 있지 않다.

6) 1920년에 제정된 미국의 「商船法」(*Merchant Marine Act of 1920*)으로 제안자인 Jones 상원의원의 이름을 따서 “*Jones Act*”로 불리움. 동 법은 이 후 미국 해운, 조선 관련 법체계의 근간을 이루게 되며 그 내용 중에는 일정한 조건의 선박에 대한 자국내 건조 의무가 포함되어 있음.

보조금 분야의 의제가 현재 합의된 것처럼 타결될 경우, 수출신용 기간의 연장과 직접보조금의 폐지는 우리 조선업계에 직접적 또는 간접적으로 유리하게 작용할 것으로 보인다. 그러나 CIRR을 수출신용 금리로 적용하는 문제와 조선업체의 R&D에 대한 정부 지원 및 국내 건조 의무의 폐지는 우리에게 불리하게 작용할 것으로 예상된다.⁷⁾ 특히 BBC⁸⁾ 금융에 의한 국내 건조 의무도 폐지되어야 하므로 자금 사정이 열악하고 경쟁력이 떨어지는 국내 중소 조선업체가 타격을 입을 것으로 보인다.

선가 덤핑 분야, 즉 피해가격 규제제도 분야에서는 제소자격, 피해가격 결정방법, 대응조치 등 많은 세부 사항에서 대체적인 합의가 이루어진 것으로 보인다. 따라서 조선산업의 수출 비중이 90%에 이르는⁹⁾ 우리로서는 덤핑 가격에 의한 선진 조선국들의 제소 가능성을 항상 신경써야 한다. 피해가격 규제 문제는 협상이 완전히 타결되어야 구체적인 세부 내용을 파악할 수 있으나 UR에서의 덤핑 관련 타결 내용을 참고할 경우, 일단 제소된다면 결과적으로 무혐의 판정을 받더라도 많은 피해를 입을 것으로 예상되고 있다.

이렇듯 선가 덤핑 문제는 OECD 조선협상이 타결될 경우, 우리 조선업계에게 직접

7) 물론 국내 건조의무의 철폐로 인하여 유럽 및 미국 지역에 대한 수출증가 효과도 기대됨.

적으로 불리한 영향을 줄 수 있는 분야이므로 이에 대한 대응책 마련이 시급한 과제이다. 우선 협상 타결에 대비하여 덤핑 가격의 제소 해당 거래, 제소 자격, 제소 시한 및 피해 판정에 따른 과징금 설정 과정에 대하여 면밀한 분석이 앞서야 한다. 아울러 조선업체의 회계시스템에서의 투명성을 제고하기 위해서 관련 규정의 정비 등 필요한 조치를 취해야 할 것이다. 그리고 보조금 분야까지를 포함하는 협상 전체의 타결에 대비하여 관련 법규의 정비도 필요할 것으로 보인다. 그동안 우리 조선산업의 육성과 관련되었던 「공업발전법」과 「대외무역법」 등이 그 대상이며 새로운 입법 조치의 방향은 OECD 조선협상의 결과를 수용하고 조선산업의 장기적인 경쟁력 확보에 기여할 수 있도록 설정되어야 할 것이다.♣

참고 문헌

- 김영훈. 1994. OECD다자간 협상, 타결가능성 높아. 「KIET실물경제」. 5.25. pp. 41-44.
- 상공자원부. 1994. 「보도자료」. 6.11.
- 한국조선공업협회. 1993. 「조선자료집」.

8) BBC(Bare Boat Charter:裸備船) 금융이란 선박에 대한 리스 계약을 의미함. 우리나라의 경우 購買條件附裸備船(소위 國籍取得條件附裸備船)이 성행하여 대개 정기 備船의 형식을 취하고 있음.

9) 일본의 경우 수출비중이 50% 정도임.