



[10년만의 중국]

글 : (주)보성 권호재 상무 / kwon7775@bosunggroup.com

Part 1. 프롤로그

(저는 2007년 11월부터 2012년 5월까지 중국에서 살았습니다. 그리고 10년이 지나 최근 다시 중국에 업무차 다니고 있습니다. 10년이면 강산이 변한다는데, 중국은 강산이 3번은 바뀐 것 같아 여러 가지로 놀라고 있습니다. 10년 전과 달리 요즘은 미중 패권 경쟁이 뜨겁고, 우리가 중국이라는 거인과 어떻게 지내야 하는지 다들 걱정들이 많습니다. 페이스북과 유튜브를 통해 필터링 된 중국이 아니라 2023년 중국은 실제로 어떤 곳이며 기업들이 어떤 방향으로 움직이고 있는지 부족한 경험과 지식이나마 정리하여 공유하고자 합니다.)

2012년 5월 중국에서 한국으로 돌아왔다. 2007년 11월에 나갔으니 4년 반 정도 그 정글 같은 곳에서 온갖 고생을 다 한 셈이다. 2007년 A형이 내게 중국행을 제안했을 때 나는 중국에 대해 거의 아는 바가 없었다. 중국어 실력도 형편없었다. 대학 1학년 1학기 중국어 수업에서 D-를 따고, 졸업 직전 재수강을 했지만, C-를 받은 정도니 내가 중국에 가서 무슨 일을 할 거라고는 꿈에서도 생각한 적이 없었다.

2007년까지만 해도 중국에 대해 내가 아는 것은 별로 없었다. 삼국지의 고향, 개혁개방으로 인한 빠른 발전과 성장. 조선소에서 일하던 당시 중국은 끝없는 두려움의 대상이었다. 우연히 회사에서 2000년에 작성된 경영 기획 자료를 보았는데, "저임금의 중국 조선소로 인해 향후 경쟁 전망 어두움"이라는 문구가 지금도 생생하다. 2001년 WTO 가입 이후 가속화된 중국의 기적적인 경제성장은 전세계의 모든 재화를 빨아들이고 있었다. 원유, 철광석, 석탄, 곡물 등의 수요가 폭증하면서 이를 운송하는 배에 대한 주문이 늘어 조선은 중국발 초호황이었다. 중국 조선소도 수십 곳이 앞다투어 생겨나고 있었다. 하지만, 중국산 제품과 선박에 대한 평가는 그리 좋지 못했고, 싸긴 하지만 품질은 별로라고 여겼고, 한국 조선소들의 경쟁 우위는 향후 10년은 거뜰하리라고 믿던 시절이었다.

그때 참 많은 사람들과 회사들이 중국으로 갔었다. 사업 모델은 대부분 비슷했다. 한국의 기술, 제품, 노하우와 중국의 낮은 인건비와 투자비를 결합해서 제3의 시장을 노렸다. 내가 일하던 회사에서도 제일 사람이 많았을 때는 한국인 230명에 중국인 8,000명이 공장을 지어가면서 배를 만들었었다. 삼성 프린터 공장도, 현대차에 납품하는 하네스 공장도 원리는 같았다. 한국 사람들은 은근한 우월의식이 있었다. 기술과 경험이 있으니 비슷한 일을 하더라도 훨씬 더 많은 급여를 받았고, 중국인들은 우리에게 배워야 하는 대상이었다. 중국어를 열심히 배우지도 않았고, 중국 음식이나 문화도 꼭 필요한 정도만 감수하고 가능한 작은 한국을 중국 땅에 만들려고 했었다. 꽤 성공적이었다. 한국 식당, 한국 병원, 한국 슈퍼마켓, 한국 학교, 한국 골프장을 이용하다 보면 여기가 한국인지 중국인지 차이를 느끼기 힘들었다.

소수의 한국인들은 이러한 한중 협력 모델에 부정적이었다. 중국인과 결혼한 사람들도 드물지만 있었는데, 중국 내수 시장을 공략해야 사업을 오래 할 수 있다고 했다. 그때는 몰랐지만, 지금까지 중국에 남아 벌벌이를 해결하는 사람들은 대부분 중국 내수 시장을 공략했다. 한국의 기술과 중국의 노동력을 결합한 사업 모델은 대부분 문을 닫았다. 단순히 중국의 인건비가 올라서, 중국이 한국에 더이상 협력하지 않아서가 아니라 우리에게 빨리 배운 중국 사람들, 중국 기업들이 더 경쟁력 있는 제품들을 쏟아내기 시작했기 때문이었다. 지금 생각하면 너무나 당연한 귀결이나 그때는 잘 몰랐다. 나는 어쩌면 5년 동안 고생해서 호랑이 새끼들을 여러 마리 키웠던 거 같다.

한국의 기술이 중국보다 낫고, 이 격차는 적어도 10년은 지속되리라는 믿음은 2011년 상하이에서 고속철을 타면서 흔들리기 시작했다. KTX가 프랑스 TGV에서 기술을 도입하여 구축했듯 중국 고속철도 일본 신칸센 기술을 도입해서 구축했지만, 우리가 1,000킬로의 고속철도를 까는 10년간 중국은 10배 이상의 노선을 동시다발적으로 구축했다. 넓고 안락하고 빠른 중국의 고속철은 거리당 요금이 한국의 절반 이하였는데, 2011년에 이미 전동차부터 제어시스템까지 전부 중국에서 만들고 있었다. 출장길에 동행한 중국 직원은 별 대수롭지 않은 듯했다. 우주에 로켓을 쏘아 올리고, 핵무기를 만드는 나라가 고속철을 만드는게 뭐 그리 대단하냐는 식이었다.

2010년 여름부터 회사 업무차 중국 전역을 돌아다니면서, 이 나라가 얼마나 크고 사람이 많고 깊이를 다 알 수 없는 저력을 가진 곳인지 새삼 알게 되었다. 그리고 1년 후 2012년 봄에 조선 경기는 극도로 어려워졌다. 일하던 중국 조선소 역시 한국인 직원을 절반 이하로 줄이는 자구 노력에도 불구하고 회사 경영은 한계 상황에 직면했다. 집에 월급을 가져다줄 수 없는 시간이 늘어나면서 호구지책으로 한국으로 돌아올 수 밖에 없었다. 할 줄 아는 것이 조선업이라 다시 한국 조선소로. 그때부터 중국으로 들어가는 사람들보다 중국에서 나오는 사람이 점점 늘어나기 시작했다. 중국 봄이 끝나고 있었다.

2001년부터 시작된 우리 기업들의 중국 진출 붐은 딱 10년이 지나 정점을 찍고 빠른 내리막길을 걸었다. 다들 이유는 다양했다. 믿었던 중국 직원에게 회사를 빼앗겨서, 급격하게 오르는 인건비를 감당하지 못해서, 세계적인 경기 침체가 오래가서, 전기와 디젤유 공급이 불안정해서... 이유는 달라도, 결과는 비슷했다. 타지에서 애써 구축한 공장 설비는 채권자들에게 넘어가고, 피땀 흘려 쌓은 조직과

노하우는 산산이 흩어졌다. 한국에서는 롯데그룹의 사례가 상징적으로 회자되지만, 그건 정치적인 갈등이라는 이유라도 있었다. 사실 훨씬 더 많은 기업들이 중국 경제의 폭발적인 성장이 끝나는 시점에서 경영 악화에 몰리면서 국적을 가지지 않고 부서지고 사라졌다.

그 당시 현대를 빼고 한국의 여러 조선기업들이 중국에 진출해서 블록 공장을 운영하거나 전선 건조 조선소를 운영했다. 그중에서도 STX 그룹은 한국보다 훨씬 큰 조선소를 중국에 지을 만큼 사활을 걸었지만, 결국 실패했다. 3조 원 이상의 자금을 투입한 초대형 복합 조선소인 STX 대련이 부도나고 그 큰 도크와 설비들이 고철이 된 것은 너무나 씁쓸한 결말이었다. 외국 기업에게 100% 공정하게 중국 정부가 지원한 건 아니었지만, 그 당시 한국인이 투자한 회사들과 조선소들만 망한 건 아니었다. 하루가 멀다 하고 여기저기 중국 회사들과 조선소들도 부도가 나고 망했다. 10년 사이에 조선소들은 2배, 건조 능력은 그 이상으로 늘어났는데, 해운 경기는 꺾이고 해양 플랜트마저 시들해지니 백악이 무효한 상황이었다.

중국의 대부분 조선소들에게 유무형의 출자와 지원을 했던 지방 정부들은 조선소들의 파산을 허락하지 않았다. 그 많은 사람들이 한꺼번에 일자리를 잃으면 심각한 문제가 될 수 있었기에, 지방 정부들은 은행을 압박했다. 은행의 신규 자금 지원은 비틀거리는 조선소들끼리의 합병에 투입되었지만, 한국에서 투자한 조선소들은 여기에서 철저히 배제되었다. 결국 업계 전체의 구조조정을 거쳐 중국 조선소들 숫자는 많이 줄었다. 남은 회사들은 알짜배기 최신 설비, 널찍한 도크와 안벽, 탄탄한 실력을 갖춘 기술 인력들을 흡수했고, 중국에서 수요가 많은 선종에서는 무시할 수 없는 강자들이 되었다. 내가 중국에서 5년을 투자했던 회사도 한국인은 1명 빼고 다 나왔지만, 길 건너의 중국 조선소가 쓸만한 중국인 기술 인력들을 많이 흡수하면서 금세 수준을 높였다. 죽 썬 개 준 꼴이었다.

2013년 이후 중국 조선소들이 긴 구조조정을 통한 체질 개선을 하는 사이 한국 조선소들은 해양 플랜트에서 시작된 대규모 적자의 늪에 깊이 빠져들었다. 2012년에 어렵사리 들어온 회사는 2015년부터 다시 급격하게 경영이 악화되었고, 2016년이 되자 조 단위 적자와 함께 구조조정이 시작되었다. 2012년에 다시 취직한 한국 조선소 직원들이 내가 중국 조선소에서 일한 것을 신기해했다. 때로는 나의 고생담을 위로하기도 했고, 술김에 혀를 차며 왜 그런데 청춘을 낭비했는지 약간은 조롱했었다. 중국에서의 꿈이 글자 그대로 꿈이 된 것은 부정할 수 없는 사실이었기에 나는 잠잠히 들을 수밖에 없었다. 새로운 한국인 동료들은 기술력이 있는 한 한국 조선소들은 탄탄할 거라고 철석같이 믿고 있었다. 규모와 기술에서 세계 1~5위를 석권하고 있는 한국 조선소는 자부심의 결정체였다. 하지만, 그렇게 직원들이 자랑스러워하던 한국 조선소들도 2015년부터 유가가 폭락하고 해양 플랜트에서 큰 적자를 보면서 경영이 악화되었다.

나는 또 호구지책을 찾아 이직하고 업종을 옮겨야만 했다. 참 힘든 시절이었다. 배를 만들고 팔면서 먹고 살려고 했는데, 결국은 밥그릇이 산산조각이 났다. 그것도 두 번씩이나. 중국에서 끝이 보이지 않는 구조조정이 떠나야 하는 자와 남은 자 모두에게 얼마나 깊은 상처를 주는지 잘 알고 있었다. 악몽에서 다 깨어나지도 않았는데, 다시 남은 사람들끼리 아귀다툼하고 싶지 않아 고민고민 하다 그렇게 조선업을 떠났다. 일하면서 조금은 알게 된 에너지 분야로 옮기면서 걱정도 되었지만, 다른 길이 없어 보였다. 중국에서 고생한 거에 비하면 다른 분야에서 새로 시작하는 게 그리 겁나지는 않았다. 말도 안 통하는 곳에서 공장과 배를 같이 세우고, 막 대학을 나온 22살 직원들을 가르쳐 가면서 월화수목금토 6일을 일했으니. 그렇게 나는 중국을 떠나고 호구지책이 되었던 조선업을 떠났다. 일할 때는 수도 없이 들락거리던 중국이었는데, 막상 떠나니 다시 갈 일이 없었다. 내게 중국에서의 일은 아스라한 추억이 되고, 기억은 희미해져 갔다. 함께 중국에서 동고동락하던 동료들도 뿔뿔이 흩어졌다.

그렇게 중국에서 비즈니스를 할 일은 다시는 없을 것 같았는데... [To be continued]
(2001년부터 10년간 중국에서 어떤 일이 있었는지 생생하게 그려낸 훌륭한 소설들이 많습니다. 그중에서도 [정글만리], [누운 배]를 추천해 드립니다.)