

대우조선해양 해법

최준선

공기업이나 다름없는 대우조선해양(이하 대우조선)은 1990년대 말 외환위기 와중에 대우그룹이 해체되는 과정에서 2000년 산업은행 자회사가 됐다. 자산 10조원이 넘는 세계적 조선사가 ‘주인’ 없이 국책은행 관리를 17년째 받고 있다.

2016년에는 과거 10여년 간의 경영진과 대주주 관계자들이 부패 혐의자가 되어 수사를 받았다. 그동안 민영화의 기회가 두어 번 있었으나, 관여자들이 부실에 눈감고 자리보전에 연연한 결과 오늘날의 대형 참사를 불러왔다. 아무도 책임지는 자가 없다. 2008~2016년 간 분식회계와 공시위반 등을 반복한 대우해양조선에 대하여 금융위는 과징금 45억 4,500만원을 부과했을 뿐이다. 그러나 금융위원회 산하 증권선물위원회는 대우해양조선을 감사하는 과정에서 조직적인 묵인, 방조, 지시를 한 점이 드러난 국내 2위인 회계법인 딜로이트안진에 대하여는 업무정지 1년의 중징계처분을 했다. 이로써 안진은 통상 3년 단위로 감사계약이 이루어지는 점을 감안하면 앞으로 3년간 매년 매출 200억원 이상의 타격을 입을 것으로 추산되고 있다. 누가 분식회계의 진범인지 알 수 없게 만드는 대목이다.

이 비극의 원인은 대우조선이 너무 오랜 기간 ‘주인 없는 회사’로 남아 있었기 때문이라고들 진단한다. 주인 없는 회사가 상대적으로 경쟁력이 떨어진다는 건 상식이다. 여러 가지 원인이 있겠으나, 혈값에 팔면 민형사 책임이 두렵고, 정작 팔리면 낙하산이 着地할 자리만 날아가기 때문이었을 것이다. ‘폭탄돌리기’는 계속되고 있다.

금융위는 지금 지원을 끊으면 바로 도산한다며 2017년 3월 24일 2조 9천억원(출자전환을 신규대출로 보면 5조 8천억원, 상환유예까지 포함하면 6조 7천억원)의 지원을 결정했다. 4조 2천억원을 투입한 후 1년 반만이다. 도산했을 대의 손실은 금융위는 59조원이라고 추산했고, 대우조선 도산 시 최소 5만명 이상의 대규모 실업으로 2조8000억원(연간 인건비)의 손실이 발생한다고 주장했다. 노동자들에게 고통을 추가시키지 말고, 대우조선을 살리라고 대놓고 말하는 대선주자도 등장했다.

한편, 산업자원부는 도산시의 손실액을 17조원으로 파악했다. 산자부는 ‘희생형 법정관리’로 진행하면 대규모 실업은 발생하지 않는다는 입장이다. 금융위가 대우조선을 지원하기 위해 ‘피해액 부풀리기’를 한 것 아니냐는 비판이 나오고 있다.¹⁾ 업계 관계자는 “대우조선이 당장 도산한다는 금융위의 전제 자체가 말도 안 되는 엉터리”라며 “투자 목적으로 발주

1) 산업부는 내부 문건은 조선업계의 영업 실태를 바탕으로 전문가 의견을 들어 작성한 것으로 알려졌다. 산업부는 문건에서 “금융위가 ‘도산’을 전제로 피해 규모를 산정한 것은 현실성이 떨어지고, 추정액도 중복·과다 계산됐다”며 “법정관리를 전제로 손실액을 추정하는 것이 타당하다”고 지적하고 있다.

한 선박을 제외하면 법정관리에 들어가더라도 실제 발주가 취소되는 경우는 많지 않을 것”이라고 말했다. 산업 현장을 모른 채 금융 논리만 앞세운 금융위의 구조조정이 과연 경쟁력 강화에 도움이 되겠는지 의문이다. 사실상 대우조선을 관리해 온 산업은행과 금융관료들이 부실 관리 책임을 피하려 대우조선 생존에 방점을 찍는 것이라는 시각이 있다.

작년 한진해운의 도산으로 17조의 손실이 난다고 선주협회와 한국해양수산개발원이 보고했다. 그러나 금융위는 6000억 지원을 못하겠다고며 근 40년 역사를 가진 세계 7위를 달성한 한진해운을 금융위는 과감하게 파산시켰다. 대마불사인가, 아니면 금융위가 공기업 낙하산에게 무릎을 꿇은 것인가? 한진해운이 몰락의 길로 들어설 때 주무부처인 해양수산부의 역할은 거의 없었다.²⁾ 한진해운 망할 땐 수수방관하다가, 저작 망하고 나니 “가슴 아프다”고 했다.³⁾

정성립 대우조선해양 사장은 조선업을 현대중공업과 삼성중공업 2강(빅 2) 체제로 재편해야 한다고 말했다. 신뢰가 가는 발언이다. 그러나 이를 위해서 먼저 해야 할 일이 있다. 인적 청산을 하는 것이다. 청와대, 금융위, 산업은행으로부터 낙하산을 타고 내려오는 일을 철저히 배격하지 않고서는 그 어떤 시도도 무의미할 것이다.

2) <http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0200&key=20170213.22018185304> 해운항만물류 업계나 학계 등 전문가들의 생각도 마찬가지였다. 이는 빅데이터 분석에서 그대로 나타났다. 이흥곤 기자.

3) <http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2016121595821> 한 해운업계 전문가는 “정부가 가슴이 아프면 기업들은 가슴이 찢어진다”며 “해운업이 이렇게 망가질 때까지 방치한 게 바로 정부 아니냐”고 목소리를 높였다. “해운산업을 알지 못하는 금융위원회가 금융논리로 한진해운의 법정관리행(行)을 결정할 때 해수부는 보이지 않았다. 해운산업을 거덜 난 뒤에야 신뢰회복 운운하며 뒷북을 치고 있다”는 인식이 지배적이다. 해수부는 한국 해운산업 몰락에 가슴 아파할 게 아니라 반성문부터 써야 한다는 게 업계 목소리다. 정지은 산업부 기자.