

# 대우조선해양, 과연 미래가 열릴까?



이해익 원장 : 리즈경영컨설팅 대표컨설턴트·CEO칼럼니스트

- 한국CEO연구 포럼 연구위원장, 머니투데이에 CEO 에세이 연재
- (전)진로그룹 이사·캠브리지총괄전무, 한국능률협회 교수요원
- 경실련 경제정의연구소 기업평가위원장으로 활동
- (겸임)한국팔기회고문, 한국표준협회 경영고문, 최고경영자 과정 출강
- 서울상대졸업 011-241-8558, haeikrhee@hotmail.com

조선업은 수주산업(受注産業)이다. UAE에 원전을 수출하는 등 대형발전시설과 선박, 산업용 기계와 대형플랜트 등을 생산하는 산업이 바로 전형적인 수주산업이다.

또 유력한 경기지표(景氣指標)가 절대적 고려사항이다. 6~7년의 불황기의 고통을 이겨내야 3~4년의 호황기의 기업번영을 이어갈 수 있다.

2000년 이후 한국은 실질적으로 세계조선산업을 선도하게 됐다. 현대중공업그룹, 삼성중공업 그리고 대우조선해양(이후 대우조선), 3대사가 주인공들이다.

그 중 대우조선은 끊임없이 말썽꾸러기였다. 지난 7월22일 대우조선 사내하청 노동자들의 파업이 종결됐다. 장장 51일의 파업, 도크를 점거해서 생산을 중단시킨 최초의 사례였다. 하청노조 파업은 일단락되었지만 22년째를 맞는 KDB산업은행(이후 산은)의 대우조선관리 책임론이 부각되고 있다.

박근혜정부 후기 방만경영을 해오던 대우조선은 감사원 감사결과 2년 동안 1.5조원의 분식회계를 하고서도 2천억원의 성과급 잔치를 벌인 것으로 드러났다.

대우조선 전 CEO인 남상태 전 사장과 고재호 전 사장 등은 유죄판결을 받았다. 또 대우조선 전 CFO(최고재무책임자)인 산은출신 김갑중 전 부사장도 유죄판결을 받았다. 관련회계법인 안진도 책임을 면키 불가능했다. 결국 안진의 이정희대표 조차 사퇴했다. 이명박정부와 박근혜정부 대대로 40%가 넘는 경영비전문 정치인들의 낙하산 사외이사(감사위원) 논란도 문제거리였다.

이런 가운데에서도 1999년 산은의 기업개선작업이래 대우조선 매각은 끊임없이 이어왔지만 무능일변도였다. 2019년 1월말 현대중공업에 인수된다는 발표가 있었다. 2019년 2월11일 삼성중공업은 인수 의사 없음을 밝혔다.

결국 대우조선과 현대중공업의 결합은 EU의 반대로 무산됐다. LNG운반선등의 독점 때문이다. 이를 무리하게 추진한 산은 이종걸회장의 재벌편애에 따른 책임론이 뒤따르고 있다. 지난 3월 임기를 시작한 대우조선의 현 박두선사장은 문재인 전 대통령의 동생과 한국해양대학교 동

기로 취임전부터 ‘낙하산 알박기’란 논란도 뒤따랐다.

이제 윤석열정부 출발후 산은회장에 강석훈 전 성신여대 경제학교수가 들어섰다. 전임자 이종걸회장과 같이 모두 경영현실에 어두운 경제학자들이다. 산은을 혁신·지휘하고 산하기업인 대우조선의 새주인을 만들어낼수 있을지 의문이다. 대우조선이 다시 시장에 나올 경우 포스코, 한화, 효성이 거론되고 있다. 국제시장에서 2세, 3세 경영세습에 따른 투명경영을 제대로 평가받지 못하는 한국의 재벌기업보다 또 선박의 주원료인 후판(6mm이상의 두꺼운 철판)을 생산하는 포스코와 집중논의하고 방만경영 속에서 성장한 대우조선 경영진보다 현대중공업그룹등에서 성장한 재무전문가, 기술과 수주전문가를 새롭게 탄생하는 대우조선에 경영자로 투입해 혁신을 강행하면 어떨까 싶다. 물론 우선 산은도 개혁해야된다.

또 대우조선 노조는 최근 퇴임한 문성현 전 경제사회노동위원장의 충고를 받아들여야한다. 그는 “민주노총이 경사노위에 들어와서 대안을 마련하라”고 말했다. 호황과 불황이 반복되는 조선업 특성, 즉 현실을 납득해야 한다는 뜻이다.