다산포럼

대우조선해양의 분식회계 –시장과 정부 시스템의 동시 파탄

유 철 규
성공회대 사회과학부 교수

감사원의 감사를 통해 대우조선해양의 분식회계 규모가 일부 드러났다. 2013~2014년 영업이익 기준으로 1조 5342억 원에 달한다고 한다. 감사원의 감사는 대상 기간도 제한적이었고, 강제수사권이 없는데 조사된 규모가 이 정도다. 검찰은 2006년부터 10년간 대우조선해양의 분식회계 규모가 5조 원을 넘는다는 사실을 확인하고, 2006년 이후 대우조선해양이 수주했던 프로젝트 전부를 조사한다니, 앞으로 그 규모가 더 커질 것이 확실해 보인다.

애초 대우조선해양은 2013년 4409억 원, 2014년 4711억 원의 흑자가 난 것으로 밝혔다. 그러다가 지난 4월 양년도의 당기순손실 증가분을 1조 8274억 원으로 정정 공시했다. 해당 회계법인은 부실 문제가 불거져 나오자, 올 3월에 와서야 회계 추정 오류를 공시하고 2013년 7784억 원, 2014년 7429억 원의 대규모 영업손실이 난 것으로 정정한 바 있다.

분식회계는 이익은 많고 부채는 적은 것처럼 회계 수치를 보기 좋게 꾸며 놓는 것을 말한다. 분식회계는 그 자체로도 범죄일 수 있지만, 이렇게 꾸며진 재무제표를 가지고 금융기관의 대출을 받거나 회사채를 팔았다면 사기 대출과 사기 판매가 된다. 내부 감사를 담당하는 대우조선의 감사는 대주주인 산업은행에서 파견했는데, 해야 할 일을 전혀 하지 않았다. 지금도 산업은행의 공식입장은 분식회계를 '몰랐다'는 것이다. 결국 파견한 감사가 몰랐다는 것인데 사실이라면 보통 책임이 아니다.

이번 사건은 한국의 금융시장과 국가 시스템이 모두 작동하고 있지 않다는 정황을 보여 주기 때문에 단순한 한 기업의 부실과 배임 등 범죄의 문제로만 볼 일이 아니다. 우선 금융시장의 감시 기능이 멈춰 있었다. '시장 감시 기능'의 핵심이라는 외부감사 제도와 신용평가 제도 및 증권사 등 기관투자가의 분석까지 먹통이었다.

우선 회계법인의 부실 감사가 있었다. 해당 회계법인에도 책임을 물을 수 있어야겠지만, 더 구조적인 문제가 있다. 회계법인은 감사를 의뢰한 기업이 주는 수수료를 받는다. 강한 갑-을 관계이고 회사 경영진과 회계법인 간의 암묵적 공생 관계가 끊어질 수 없다.

또 부실이 드러나기 전까지 대우조선의 회사채 신용 등급은 '우량'이었으며, 증권사의 분석 자료에서도 매도 의견은 전혀 찾을 수 없었다. 증권사의 기업 애널리스트들이 매도 자료를 내지 않는다는 것은 잘 알려진 사실이다. 이러한 기업 경영진과 금융시장 간의 모종의 합작과 공생의 구조를 그대로 두고서는 같은 일이 반복되는 것을 피할 수 없다.

2013년에 삼성중공업과 현대중공업이 해양플랜트 부분의 손실을 밝히고, 2014년부터 회계에 반영했는데, 거꾸로 대우조선해양은 2014년에 대규모 이익을 보고했다. 충분히 의심할 만한 신호가 생긴 것인데도 금융시장의 감시 기능은 전혀 움직이지 않았다. 이것이 1998년 외환위기 이후 자본시장을 키우고 기능을 정상화한다고 해 온 지 20년이 되어 가는 한국의 금융시장 모습이다.

지난 2013년 정부는 해양플랜트 산업을 신성장동력으로 지정하고 5년간 6조 원 가까운 투자 계획을 제시했다. 정부의 산업 지원 결정이 있고 국책은행들이 정책자금 공급을 늘렸다. 그리고 조선업의 대량 부실은 주로 해양플랜트 공사에서 발생한 것으로 알려져 있다. 홍기택 전 산업은행 회장은 작년의 4조 2000억 원 대우조선지원 결정은 2015년 10월 기획재정부 장관, 금융위원장, 청와대경제수석까지 함께 참석한 청와대 서별관 회의에서 결정했다고 언론에 밝힌 바 있다. 대우조선해양의 부실이 급증하게 된 데는 산업은행의 관리부실뿐 아니라 정부의 책임을 논할 수 있는 부분이다.

정부의 산업 정책이나 구조조정 정책은 그 자체로 필요하다. 그러나 그 과정은 투명해야 하고 합리적이어야 한다. 만약 정말 그랬다면 산업은행이나 수출입은행의 자본 확충을 위해 굳이 국회를 거치지 않는 방식을 찾느라 그 소란을 떨 일도 없었을 것이다.

대우조선해양의 경영진에 청와대와 금융당국, 산업은행이 3분의 1씩 낙하산 자리를 나눠 먹었다는 말까지 나와 있고, 2008년에는 산업은행이 자회사에 대해 퇴직 직원을 취업하게 하는 데 대해 감사원 지적까지 있었다. 시장과 공기업, 정부의 총체적 실패로 볼 수밖에 없다.

기 고

100일 앞으로 다가온 충장축제

김 성 환
광주시 동구청장

필자는 추억을 세월이 만들어내는 '마음의 보석'이라고 정의하고 싶다. 가을은 가장 밝게 빛나는 보석을 자꾸만 꺼내보고 싶은 계절이다. 그리운 사람, 사라진 옛 거리, 그리움의 노래 등 깊이 간직해 온 마음의 보석을 흔쾌히 꺼내볼 만한 곳은 어디일까. 바로 '추억의 충장축제'가 아닐까? 그래서 광주의 가을 하면 금남로, 충장로에서 펼쳐지는 충장축제가 가장 먼저 떠오른다.

충장축제가 열리는 날이면 금남로 등 도심거리는 추억을 찾는 사람들로 가득 찬다. 타임머신을 타고 그 때 그 시절로 돌아가는 환상여행을 즐기기 위해서다. 충장축제는 지역민이 주인이 돼 준비하고 관람객이 함께 참여하는 체험형 축제라서 해를 더할수록 사랑받는 축제로 거듭나고 있다. 올해로 13회째를 맞는 충장축제가 열리기까지 앞으로 꼭 100일이 남았다. 올해는 예년보다 한 주 정도 빠른 9월29일부터 10월3일까지 5일간 열릴 예정이다.

지난해 광주에는 두 가지 큰 사건이 있었다. 4월 개통한 호남선 고속철도와 11월 개관한 국립아시아문화전당이 그것이다. 이 두 사건은 광주의 관광지형을 크게 바꿔놓았다. 더불어 광주의 원도심인 동구에 전에 없는 활력을 불어넣을 것으로 기대를 모으고 있다. 특히 충장축제는 '문화도시 광주'가 있기까지 적지 않은 역할을 맡아왔다. 문화의 변방으로만 알았던 지방도시에서 남도의 높은 문화예술역량을 꾸준히 선보여 온 저력이 아시아문화중심도시 조성으로 이어졌고 문화전당은 그 첫 출발점이라 할 수 있다.

지난 4월 동구청장에 취임한 필자는 이러한 연원에 비춰볼 때 충장축제의 발전 가능성이 여타의 축제와 다르게 무궁하다고 본다. 수도권에서 광주까지 1시간30분이면 당을 수 있는 첨단의 시대에 문화전당은 아시아 각 나라의 문화를 일별할 수 있는 최고의 교육장, 관광명소로 부상할 것이다. 이에 발맞춰 문광부와 광주시, 동구에서는 프린지 페스티벌, 예술의거리 '나비야 궁동가자', 대인야시장 별장 프로젝트 등 주말마다 문화전당 주변으로 크고 작은 상설공연을 개최하고 있다. 바야흐로 광주 동구가 '축제의 도시'로 거듭나고 있는 것이다.

충장축제는 이 모든 축제를 결산하고 종합하는 무대다. '추억'이라는 매개물을 통해 과거를 반추하고 현재를 해석하는 동시에 미래를 전망하는 충장축제가 내외 관광객들에게 광주라는 장소성과 문화도시의 성공가능성을 각인시키는 좋은 기회가 될 것이다.

2004년부터 시작된 충장축제는 추억이라는 흔치않은 테마를 매년 새롭고 다양한 변주로 이끌어오면서 개최 11년 만에 문화체육관광부가 선정하는 대한민국 최우수축제 타이틀을 3년 연속 거머쥐었다.

충장축제는 올해에도 변화하는 환경에 부응하기 위해 다양한 변신을 꾀한다. '추억을 넘어 미래로'라는 주제 아래 세계 속의 동구를 지향하는 미래를 열어가자는 내용으로 3개 부문 30여개 프로그램을 풍성하게 펼친다.

충장축제의 대표 프로그램이라 할 수 있는 거리 퍼레이드는 수창초등학교에서 문화전당까지 2.1km의 주간 행렬과 별도로 아름다운 빛과 조명을 활용해 '야간 퍼레이드'를 처음으로 선보인다. 예년에 없던 색다른 볼거리로 벌써부터 기대를 모은다. 지난해 큰 반향을 일으켰던 외국인 경연 프로그램 '아시안 팝 페스티벌'은 올해 질과 양 모두 한 단계 발전시키기 위해 이름을 '월드 팝 페스티벌'로 변경하고 다양한 퍼포먼스를 준비한다. 외국인들의 문화공간인 '월드데이'에는 장기자랑, 요리대회, 체험프로그램 등 프로그램을 대폭 추가하여 외국인들의 즐길 거리가 더욱 풍성해질 것으로 기대된다.

이와 더불어 가족 단위 체험프로그램을 강화하기 위해 금남로 일대에 별도의 '체험 존'을 조성하는 한편 문화전당 복합전시관 광장(장동로터리)에는 '도심 캠핑장'을 조성해 밤하늘을 바라보며 아름다운 추억을 만들 수 있는 장을 마련했다.

13회째를 맞는 동안 충장축제는 전국에서 인정하는 명실상부한 도심 길거리 문화축제로 호평받고 있다. 충장축제는 여기에 안주하지 않고 다년간 축적한 노하우를 바탕으로 축제의 내실화와 차별화를 통해 시민들의 문화 수준을 높이고 관광 부가가치를 창출할 것이다. 더불어 문화전당과 연계해 호남과 아시아를 대표하는 세계적인 예술축제로 발돋움할 것이다. 추억이라는 보석으로 광주의 가을을 화려하게 수놓을 충장축제의 초대에 지역민 모두가 기꺼이 응해주실 걸로 믿는다.

NGO 칼럼

농업생태공원 생물 다양성 살리려면

김 영 대
한새봉두레 사무국장

일곡동에서 생태문화마을 만들기가 올해로 8년차를 맞았다. 한새봉 개구리논이라는 매개로 시작되었고, 지금도 그렇다. 생태문화마을을 상상하기 위해 일곡마을 생태의 역사를 파악해보니 한새봉은 예전에 황쇠봉으로 불리었다. 소가 누워 여물을 먹고 있는 모습을 옛 어르신들이 상상했던 모양이다. 그래서 한새봉 바로 옆에 여물봉도 있다.

도시화 이전의 일곡동 옛 지도엔 한새봉으로부터 비롯된 물길과 10여개가 넘는 샘들이 표시돼 있다. 두 갈래 정도의 물길은 용봉천으로 합류해 광주천을 만나고 영산강을 만나 바다로 이어졌었다. 두 갈래의 물길과 용봉천은 현재 도로 아래로 흐른다. 그 물은 도시를 지나오며 오물이 된다. 이렇게 바다와 강, 하천은 오염이라는 큰 장벽에 막혀있다. 이러한 단절은 도시의 생물다양성을 저해하는 가장 큰 원인이기도 하다.

환경부에서는 지난 2014년 3월27일 제3차 국가생물다양성 전략을 수립·발표했다. 여기에서 생물다양성 보전과 생태가치 제고를 위한 2020년까지의 중기 목표를 제시했다. 그 첫 번째가 생물다양성 주류화다. 이는 정부에서 경제를 비롯한 모든 부문과 사회 전반에 생물다양성의 가치와 지속가능한 보존 및 사용을 위한 조치를 취해야 한다는 것이다.

한새봉두레에서 진행해온 생태문화마을 만들기는 생물다양성 주류화와 맞물려 있다. 이 성과로 일곡근린공원 조성 계획(1992년6월)에 광장이었던 한새봉 개구리논 일대가 한새봉 농업생태공원으로 조성되었다. 여러 사람들의 뜻과 의지와 행동으로 가능했다. 그 열림식이 지난 6월4일에 있었다.

한새봉 농업생태공원이 열리기까지 녹색연합은 녹색에 대한 철학을 시민들과 공유하면서 생태문화마을 형성의 주춧돌 역할을 했다.

광주시지속가능발전협의회(옛 푸른광주21협의회)는 생태문화마을 형성에 아낌없는 지원을 통해 마을의 생태공간에 대한 주민의식을 고양하는 역할을 했다.

일곡동주민자치위원회는 도시텃밭을 통해 주민 간 만남의 장을 마련하며 마을공동체 형성에 힘쓰고 도시에서 사라져가는 텃밭 경작의 가치를 더 많은 주민과 시민들이 알리는 역할을 했다.

고(故) 노현채 농부님은 생태문화마을에 대한 지식과 지혜, 그리고 그것을 실천할 수 있는 공간을 제공해주었다.

한새봉두레는 생태문화마을을 형성해 가는 데 지역주민들의 지식과 지혜를 모으고 협력해 생태문화마을의 기동을 세우며 더 많은 주민과 시민들이 도시에서 사라져가는 습지의 가치를 알아가는 데 역할을 했다.

그리고 행정에서는 이러한 시민들의 '행동하는 주민의식'에 힘을 실어주었다. 도시공원 내 사라져 가는 논습지를 보전하고 인간과 생물이 공존하는 농사로 생태환경을 배우는 체험 공간인 한새봉 농업생태공원을 조성해 도심의 공원녹지 보전에 대한 시민참여의 장을 마련하였다.

한새봉 농업생태공원에서 앞으로 이곳의 이용과 보전을 주민들과 함께 의논하고 토론해가는 시간을 만들어갈 것으로 기대된다. 한새봉의 대부분을 개인이 소유하고 있지만, 한새봉의 가치와 혜택을 우리 모두가 공유하고 있는 것이기에 사유재산으로서의 이용과 공공재로서 보전이 조화의 길을 찾는 과정이 될 것이다. 이는 시민 참여로 만들어갈 행동하는 미래, 생물다양성 주류화를 실천해가는 과정이다.

社 說

국가 철도망 구축에 광주·전남이 안 보인다

지역 발전의 전략적 차원에서 추진해 오던 광주·전남의 주요 철도 사업 계획 대부분이 국가 철도망 구축 계획에서 제외됐다. 국가 기간 교통망 구축을 위해 막대한 예산이 투입되는 사업이 수도권과 영남권에 편중돼 또 다른 호남 소외 우려를 낳고 있는 것이다.

엊그제 국토교통부가 발표한 제3차 국가철도망구축 계획(2016~2025)을 보면 군산~목포 간 서해안철도 사업이 제외됐고 호남고속철도 2단계 무안공항 경유, 익산~여수 고속철도화 사업은 찾아볼 수 없었다. 전남도가 건의했던 목포~제주(서울~제주)간 해저고속철도 사업도 보이지 않았다.

다만 진주~광양 전철화, 광주송정~순천 단선전철화, 보성~목포 단선전철화(82.5km) 등 광주·전남을 지나는 경전선 3개 신규사업만 포함됐을 뿐이다. 이마저도 실제로는 모두 제2차 계획(2011~2020)에서 언급된 것이다.

그렇다면 36개 신규 사업에 쓰일 사업비 44조6314억 원 대부분은 어디로 간 것일까. 국토부는 이를 수도권·충청권 등 대도시와 영남 지역 교통난 해소에 투입한다는 계획이다. 3개 경전선 신규 사업에 향후 10년간 쓰일 사업비는 고작 2조3530억 원으로 전체의 5.3% 수준밖에 안 된다는 사실이 극심한 지역 편중 현상을 반영한다.

결국 호남고속철도 2단계 무안공항 경유를 포함해 호남권 핵심 사업은 전혀 거론조차 되지 않았다. 국가적 차원에서 대 중국 교류 활성화에 꼭 필요한 서남권 물류 기반 확보를 외면했다는 지적이 나오는 것은 이 때문이다.

정부가 국가의 백년대계인 철도망을 구축하려면 균형 발전을 배려하고 미래의 큰 그림까지 내다봐야 하는 것 아닌가. 실망스럽다. 하지만 호남 정치권과 지자체들은 누락된 중요 사업들을 향후 대통령 공약사업에 포함시켜서라도 반드시 관철하도록 총력전을 펼쳐야 할 것이다.

급물살 타는 개헌 논의 당리당략 배제해야

개헌 논의가 급물살을 타고 있다. 정세균 국회의장이 취임 기자회견에서 개헌 필요성을 강조하면서부터다. 정 의장은 "20대 국회에서 개헌 문제가 매듭지어질 수 있도록 노력하겠다"며 구체적인 논의 시한까지 언급했다.

정 의장은 '개헌 전도사'로 불리는 우윤근 전 더불어민주당 의원을 국회 사무총장으로 내정해 그의 발언이 단순한 구호가 아님을 보여 주었다. 우 전 의원은 이에 화답이라 하듯이 개헌을 위한 국민투표 시기를 내년 4월 재보선 때로 규정하기도 했다.

제3당인 국민의당도 적극적인 행보를 보이고 있다. 박지원 국민의당 원내대표는 "지금이 개헌 논의의 적기"라고 주장했으며 국회부의장으로 선출된 박주선 국민의당 의원 역시 개헌 논의의 필요성을 강조하고 있다.

이들은 모두 공교롭게도 호남 출신이다. 하지만 내놓고 말하지 않아서 그렇지 개헌 필요성에 대해서는 국회의원들 대부분이 공감하고 있는 것 같다. 최근 한 설문 조사에서 20대 국회의원 가운데 10명 중 8~9명이 개헌 필요성에 공감하는 것으로 나타난 것이 그 증좌다.

최근 개헌 논의가 활발한 것은 현행 헌법이 1987년 체제의 산물로서 30년이나 변함없이 유지돼 왔기 때문이다. 따라서 이제는 시대 변화에 맞게 보완·개선해야 한다는 주장에 공감하는 것이다. 물론 개헌 논의 자체에 대해 시종일관 부정적인 입장을 견지하고 있는 박근혜 대통령이나 새누리당 일부 의원들이 걸림돌이긴 하지만 대세를 거스를 수는 없을 것으로 보인다.

중요한 것은 어떻게 개헌할 것인가 하는 문제일 것이다. 정 의장의 말처럼 권력의 관점에서만 유불리를 따지거나 당리당략에만 얽매여서는 안 된다. 특히 권력구조의 변경만이 아닌 중앙과 지방이 권한과 재정을 고루 나누어 함께 발전할 수 있도록 하는 지방분권형 개헌이 이뤄지도록 해야 할 것이다.

無 等 鼓

1986년 여름, 30대 후반의 브라질 한 음반회사의 중역이 모든 것을 내려놓고 순례에 나선다. 프랑스 생장피에드포르에서 피레네산맥을 넘어 스페인의 산티아고데 콤포스텔라의 대성당에 이르는 '산티아고 길'이었다.

그곳은 기독교인들에게 신성한 3대 순례길 가운데 하나였다. 예수가 십자가에 못 박혀 죽은 후 12제자 중 하나인 성 야고보(스페인 명 산티아고)와 성모 마리아가 복음을 전파하기 위해 복음서의 말씀을 가지고 그곳을 지나갔다고 하는 신성한 길이다.

그는 한달여 순례를 마치고 이듬해 생애 첫 소설 '순례자'를 발표한다. 그는 그 소설의 에필로그에서 "그때 나는 항상 꿈꾸어 왔던 것을 향하고 있을 뿐, 내 삶이 변화하리라는 데 대해 어떤 믿음이나 희망도 가지고 있지 않았다"라고 썼다.

하지만 이베리아 반도를 가로질러 하루 20여㎞를 걷는 도보 여행을 하며 그는 '비범한 것은 평범한 사람들의 길 위에 존재한다'는 것을 깨닫는다. 이때의 경험은 그를 작가의 길로 이끌면서 그의 삶에 커다란 전환점이 됐다. '영혼의 연금술사'로 불리는 작가 파울로 코엘료(69)의 이야기다.

소설 발표 이후 '산티아고 길'은 기독교인뿐만 아니라 전 세계 도보 여행객들이 즐겨 찾는 곳이 됐다. 3년 전에 만난 60대의 K교수는 절친한 고교 동창들과 3대 여행을 계획했다. 첫 번째가 히말라야 트레킹, 두 번째가 시베리아 횡단 열차 여행, 그리고 마지막이 바로 '산티아고 길'을 함께 걷는 것이었다. 두 번째 계획까지 마쳤다는 소식을 들은 지 꽤 됐는데 지금쯤은 순례길까지 마쳤을지도 모르겠다.

코리아 둘레길

비무장지대(DMZ) 접경 지역과 동·서·남해안을 잇는 '코리아 순례길'이 조성된다. 정부는 전통시장·지역 관광명소와 연계시켜 세계인이 찾는 걷기 여행길로 만들 계획이라고 한다. 기존에 만들어진 도보길을 연계시키는 데 코스만 자그마치 4500㎞에 달한다.

도보 여행객들의 발길을 이끌기 위해서는 코스마다 지역 문화·역사를 걸부시킨 스토리텔링이 필요할 것이다. 길 위에서 '나'를 돌아보고, 변화시키는 순례길이 되길 기대한다.

/송기동 문화2부장 song@

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 주필 李洪載 편집국장 程厚植
1952년 4월 20일 創刊 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) 우) 61482 광주광역시 동구 금남로 238
대표전화 222-8111·220-0551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600

편집국안내 〈대표 FAX 222-4918〉	경 제 부 220-0663 〈FAX 222-4938〉	경영지원국 220-0515 〈FAX 222-8005〉
편 집 부 220-0649	문 화 부 220-0661	문화사업국 220-0541 〈FAX 222-0195〉
정 치 부 220-0632	문화미디어부 220-0664	기획관리국 227-9600 〈FAX 227-9500〉
사 회 부 220-0642	체 육 부 220-0697	독자서비스국 220-0551 〈FAX 222-0195〉
사 회 2부 220-0652	사 진 부 220-0693	디 자 인 실 220-0536 서 울 지 사 02-773-9331 〈FAX 02-773-9335〉

※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다

독자투고·기고 환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주십시오. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오.
광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-654 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr