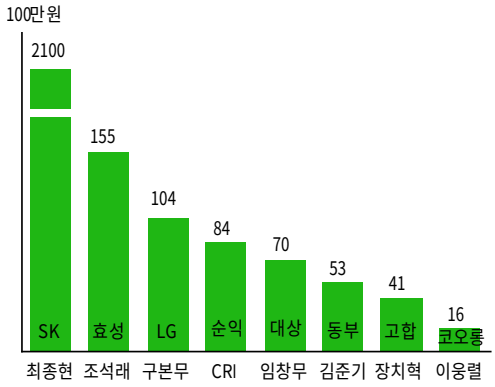
<개혁 '98 : **화학경영을 혁신하자!>**

무능한 경영자는 물러나라!

한국의 자동차산업 운명을 걸머지고(?) 삼성과 현대 그리고 Ford가 2각-3각 라인을 형성하면서 기아를 끌어들이기 위해 혈전을 벌이고 있는 가운데, 삼성의 자동차 투자에 대한 흥미로운 자료가 밝혀져 화제를 모으고 있다.

삼성의 자동차사업 투자규모가 4조원으로 밝혀진 것이다. 삼성그룹이 주장해온 투자규모를 크게 웃돌고 있음은 물론이다. 삼성이 지금까지 자동차사업에 쏟아부은 돈은 삼성자동차 2조7000억원, 삼성전기 8000억원, 삼성물산 등 계열사 3000억원, 협력기업 금형투자 지원 2000억원 등 4조원이며, 협력기업의 투자 7000억원까지 합치면 4조7000억원에 이르고 있다. 협력기업 투자분 7000억원을 제외하더라도 4조원 가운데 자체조달 자금은 삼성자동차 자본금 8000억원 등 9000억원 뿐이며, 나머지 3조1000억원은 금융권에서 조달한 부채로 알려지고 있다.

한겨레신문은 이자율을 연 10%로만 계산해도 삼성이 자동차 부채에 대해 1년간 지불해야 할 이자가 3100억원이나 되고, 삼성의 발표대로 98년 자동차 8만대를 생산·판매할 경우 매출액 1조6000억원의 20~30%를 이자 갚는데 써야 하는 셈이며, 기술도입선 닛산에 지급해야 하는 로열티도 연간 300억~400억원에 이른다고 주장했다. 사업도 장사도 아닌 「100전 100패」의 우를 범했다-재앙을 불러들였다는 평이다.



삼성자동차가 한해동안 8만대를 팔려면 한달에 6000~7000대를 팔아야 하는데, 신차 발표이후 신규주문이 월 2000대에도 못미쳐 차 판돈을 몽땅 이자지불에 사용하고도 부족한 실정이라는 것이다. 이러한 재앙을 막기 위해서는 대규모 자금을 쏟아 부어야 하지만, 경제여건으로 보아 불가능에 가깝고, 「밑빠진 독에 물붓기」라는 관련업계의 평가를 덧부치고 있다.

특히, 삼성자동차가 무너지면, 지급보증 없이 무담보 신용대출로 돈을 빌려준 금융권이 엄청난 타격을 받을 것이라며, 금융기관들이 지급보증 없이 경쟁적으로 대출에 나선 실수를 시인하고 있다는 주석도 잊지 않았다.

그렇다면, 삼성자동차가 살아남는, 아니 삼성그룹이 버텨내는 방법은 무엇일까? 그 보다는 삼성이 왜 부실투자의 비난을 무릅쓰고 삼성자동차의 재무현황을 공개했을까? 아마도 기아를 인수해야 한다는 강박관념을 심어주기 위해, 또 정부와 국민을 상대로 「맘대로 해봐라」 협박하는 수단으로 삼고자 했을 것이다.

그러나 삼성이 국민과 「국민의 정부」를 협박하고 금융기관 부도를 담보하기에 앞서 선행해야 할 일은 무모한 투자와 사업 부실화, 그리고 그로 인한 외환위기와 국가부도 위기의 국난을 일으킨 책임을 통감하고 반성하는 것이며, 이에 따른 국민들의 고통에 대해 사과하고, 부실과 무능의 원인제공

자를 정리해고하는 것이 순서일 것이다. 「이건희」라는 일개 개인의 욕구 충족을 위해 온국민이 부담질 수는 없다는 것이다.
삼성그룹만의 문제는 아니다. 6·25전쟁 이후 「IMF 경제통치」라는 초유의 국난을 당하고서도 이에 책임지겠다는 정치인이나 행정관료, 재벌그룹 총수, 대기업 경영자 한사람이 없는 상태에서 국민들은 더 이상의 재벌노름에 진저리를 내고 쉽지 않다는 사실을 인식하고 원인 제공자가 스스로 해법을 찾아야 한다는 것이다. 경제정책 실수를 인정하고 국민앞에 머리숙이며, 경영잘못을 반성하고 목숨을 끊어 회개하는 일본인의 정신까지는 아니더라도…
그런데도 30대그룹 총수들은 97년 그 알량한 경영실적을 올리고서도 많게는 20여억원, 적게는 기천만원의 배당금을 챙긴 것으로 드러나지 않았는가. 하기야 수십조원, 수조원의 매출을 올리고 수백만주의 주식을 소유하고서도 그 정도의 배당금밖에 챙길 수 없었으니 한심스럽기도 하다.
경영자가 경영실적에 대해 책임지는 자세를 가지는 것은 당연한 사항이지 「시혜」가 아님을 분명히 인식해야 할 시점이다.

<화학저절1998/4/20>