

폭넓은 소양을 갖춘 국제화된 전문인

이기호 <삼성중공업 상무이사>

교육개혁을 통해 나라를 다시 세우자는 각성이 학계를 시작으로 일어나고 있다. 국난의 근본적 원인과 해법을 교육에서 찾으려는 학계 스스로의 반성과 시도는 책임지는 이가 없는 세대에 크게 환영할 일로써, 그나마 학계가 깨어 있다는 증거로 해석된다.

이런 취지에서 대한조선학회에서도 교육개혁 사업의 일환으로 산업계로부터의 피이드 백(Feed Back)을 구하는 등, 시의적절한 노력을 기울이고 있음에 깊이 감사를 드리며 사업의 성공을 기대해 본다.

제헌절을 전후로 하여 교육개혁에 관한 TV 토론이 방영된 적이 있는데, 제목이 '교육개혁을 통해 나라를 다시 세우자'는 것이었다. 유명한 교수분들과 각계의 인사들이 출연하여 열띤 토론을 벌였는 바, 시사하는 바가 있어 아래에 먼저 소개를 드리고자 한다.

지금까지의 교육은 학생들에게 있어 개인적 출세의 길을 강요하는 그 이상도 이하도 아니었다. 국내 최고의 대학에서 80% 이상의 인재가 그들이 짊어져야 할 역사적 사명을 저버리고 고시의 열병에 빠져 굴절된 대학생활을 보내고 있다. 창의성 계발과는 거리가 먼 법전을 암기하느라 온통 대학시절을 보내는 실태 속에서 어떻게 이 나라가 경쟁력을 가지고 굳건히 지탱될 수 있겠는가. 우수한 학생들이 개인의 영달에 취해 이른바 출세를 향한 첩경에만 관심을 두고 맹목적으로 젊음을 쏟고 있는 현실이 계속되는 한 우리 나라의 미래는 어두울 수밖에 없다.

두뇌가 좋다는 청년들이 경쟁적으로 줄을 서서 관계로 정계로만 진출하니, 산업시대에 있어 과학 기술은 누가 발전시키며, 국가경제는 누가 일으키겠는가? 법과 제도의 정비가 그들의 이상이며 사명일진대, 오히려 이러한 인재들이 만들어낸 온갖 규제와 유착과 정실이 나라의 경제와 부흥의 뒷다리를 잡아 왔다면 지나친 생각인가? 국민의 대다수가 법을 지키면 손해본다는 인식을 가지도록 만들어 온 사람들이 과연 누구인가? 사태가 이러하니 정치와 경제가 표류할 수 밖에 없는 것 아니겠는가? 위기의 참 원인은 외부에서 비롯되는 것이 아니라 내부에서 자라는 것이라는 말이 새삼스럽다.

한편 평생을 조선소에 몸 담아온 필자의 생각으로는 산업계의 기술자들은 지금까지 적어도 제몫을 감당해 왔노라 자부하고 싶다. 기술의 불모지에서 산업을 일으켜 수출을 하고, 또 노사분규의 산고 속에서 세계적 경쟁력을 다져 왔으니, 언필칭 파란만장이 아니었던가?

'한국경제 이렇게 하면 산다!' KBS 특집방송에 삼성중공업의 드릴쉽의 성공사례가 소개된 것과 더불어, 경제위기 한파 속에서도 한국경제를 지탱해 나가고 있는 조선산업의 비중과 이를 가능케한 세계적 경쟁력 앞에 국민들의 인식이 새로워지고 있다.

최근들어 조선을 전공하지 않은 학생들조차 조선업에 대한 지대한 관심과 동경을 보내고 있다. 일례로 포항공대 기계공학과 학생들이 자발적으로 조선소 현장체험 연수를 받으러 온 적이 있으

며, 몇몇 타대학의 비전공 학생들도 견학을 다녀가고 있다.

이러한바 조선전공 학생들의 조선소 연수 지원과 구직 희망은 근래의 취업난을 잘 반영해 주는 것으로, 과거 산업전반이 호황이었을 때나 조선시황이 어려웠을 때의 조선소의 인기와 견주어 볼 때 격세지감을 느끼게 한다.

불황과 분규로 암울했던 시기에 국민들로부터 소외 당하던 조선업계가 그동안 고통을 잘 극복해내고, 이제 고금에 없던 경제난과 실업난에도 불구하고 세계적 경쟁력을 갖추고 외화를 벌어들임은 물론, 감원의 찬바람에도 아랑곳 없이 많은 사람들에게 일자리를 제공해주는 후덕스러운 면모에 혹자는 조선업계를 한국경제의 구원투수라 부르는 데 주저하지 않고 있다. 조선인의 한사람으로 실로 다행스럽고 자랑스러운 일이 아닐 수 없다. 이는 평생을 조선소외에는 딴 생각을 품지 않은 조선공학도들의 절박한 생존의식이 빚어낸 승부의 결과로 생각하고 싶다.

가깝게 90년대 초반, 조선경기의 활황을 기회로 국내 대형 조선소들이 시설확장의 대열에 동참하였을 때, 안팎으로 갑론을박이 많았으나, 덕분에 국내 조선산업 규모의 확장대 규모 인력소요 창출을 통해 후배들에게 많은 일자리를 제공하게 되었음을 생각해 보면, 90년대의 조선 규모의 정비에 갖는 역사적 의의에 대해 제대로 평가되어야 한다는 생각을 떨칠 수 없다. 비록 시설확장으로 인한 수요, 공급의 불균형으로 단기적 선가하락을 초래했다지만, 그럼에도 불구하고 이는 긍정적으로 평가 받아야 할 일이며, 외로운 정책 결정과 비난의 외풍을 이겨내고 성공리에 이를 이루어 낸 조선업계 경영인들께 모든 조선인들이 깊이 감사드려야 할 일로 생각된다.

작금의 경제난으로 인해 조선업계도 마찬가지로 새로운 일자리 마련에 어려움이 있으나, 이는 IMF 경제하에서 업계의 사활이 걸린 불가피한 일시적 현상으로 인식되어야 할 것이다. 과거 70

년대 오일쇼크 하에서도 마찬가지로 취업의 길이 일시적으로 막힌 적인 있었음을 상기할 필요가 있을 것 같다. 그러나 조선소의 규모를 고려해 볼 때, 앞으로 계속해서 많은 인력을 필요로 하고 신규인력이 수급되어야 하는 것은 불문가지의 사실일 것이며, 그러므로 현 국면은 고통이 따르더라도 좀 더 먼 안목을 가지고 참아내야 할 것으로 본다.

한일 양국이 세계 조선시장을 양분하고 있는 가운데, 국내업계가 93년 수주실적에 있어 일본을 앞지른 이후, 금년 들어 다시 일본을 추격하여 최고의 자리를 탈환할 수 있을 것으로 보인다. 이제 국내 조선소에서도 LNG 선박의 건조기술은 이미 보편화 되었으며, 각종 고부가가치, 고기술선의 개발에 속속 성공을 거두고 있는 것을 보면 한마디로 한국 조선업계의 미래는 앞으로도 계속 밝다고 할 수 있겠다.

선발로서의 일본 조선업계의 노력 또한 대단하며 앞으로도 배워야 할 것이 많은 것은 사실이나, 일본 조선업계도 많은 문제를 안고 있는 것은 마찬가지라고 생각된다. 그들이 유희시설을 포함하여 대규모 용량을 갖추고 있다. 하지만 이미 노후하여 효율을 올리는데 한계가 있고, 기술인력의 확보 또한 갈수록 어려워지고 있는 실정이다. 조선업이 사양산업이 아님을 그들이 입증했음은 분명하나, 인력구조를 통한 사양화의 길을 피할 방법은 별로 보이지 않는다.

그러므로 조선공학도여, 큰 뜻을 품자! 그 옛날 해상왕 장보고가 세계무역을 주름 잡았듯이, 이제 세계의 조선업이 우리들의 손에서 좌지우지될 날이 멀지 않았다.

조선산업을 선도할 주인은 조선공학도여야 한다. 조선은 종합산업이라 불리는 바, 단순하게 이것 저것을 끌어다 모으는 것이 아니라, 제각기 다른 분야의 기술을 조화롭게 절충하여 시너지효과를 낼 수 있는 제품을 만들어야 한다. 그러므로 조선공학도는 조선기술은 물론 공학기술 전반에 대

특집 | 교육개혁과 기업이 바라는 새로운 조선해양공학도상

한 폭넓은 지식과 안목을 가지고 조선업계에서 오피니언 리더의 역할을 감당해야 한다.

현대 경영학의 대부 피터 드러커 교수는 지식이 없는 국가와 사회는 망하게 될 것이라고 주장한 바 있다. 이는 지식사회의 도래와 지식근로자의 역할을 강조한 것으로, 지식을 통해서만 생산성과 혁신이 가능하다는 점에서 설득력을 가진다 하겠다. 일하는 목적을 알고 자신의 일에 스스로 책임 의식을 가질 때 지식 근로자가 될 수 있다. 기업의 전략적 목표가 무엇이며, 그것을 달성하기 위한 자신의 과업을 파악하고 무엇을 해야 할 지를 생각하면서 일해야 한다.

조선산업에서 이런 지식 근로자의 역할을 감당해야 할 사람으로 조선공학도를 드는 것은 너무나도 당연하다.

한국경제의 버팀목이라는 조선과 반도체, 이 양자는 어느 면에서나 뚜렷이 대비되는 특성이 있다. 반도체에서는 한사람의 위대한 발명이 중요한 반면에, 조선에서는 오히려 한 사람의 백보전진 못지 않게 중요한 것이 백 사람의 일보 전진이다. 인간존중과 화합의 바탕 위에 전 구성원의 팀웍을 이끌어낼 수 없다면 조선산업을 성공적으로 경영한다는 것이 불가능하다. 이런 면에서 조선기술자에게는 남다른 예의범절과 에티켓의 소양을 갖추는 것 또한 중요하다 할 수 있겠다.

'98 파리월드컵 경기를 지켜보면서 브라질 선수들, 특히 호나우도와 베벤토의 황홀한 개인기 앞에 웬만한 조직력과 투지를 갖춘 팀일지라도 전혀 대적을 못하고 무너지는 모습을 보았다. 맥을 못추고 주저앉은 한국축구에 온 국민이 안타까움과 실망감을 함께 했지만, 특히 선수 개개인의 기본기 부족이 한국 축구의 가장 큰 문제점이란 것은 비전문가도 알고 있는 사실이다.

기본기 바탕으로한 조직력, 이것이 축구 강국으로 가는 ABC라고들 말하는 것처럼, 조선공학도에서도 마찬가지로 갖추어야 할 기본기가 있다. 지엽말단적 테크닉의 구사를 벗어나 원리와 핵심

을 꿰뚫는 안목을 길러야 하며, 이것은 기본기를 바탕으로 할 때 비로소 가능하게 되는 것이다.

그렇다면 조선공학도가 갖추어야 할 기본기는 무엇인가?

전공의 기초를 튼튼히 하는 것이 조선공학도의 기본기가 될 것임은 너무나 분명하다. 컴퓨터 기술이 발달할수록 학습과 훈련이 기능적인 면으로 기우는 경향이 생기는 것 같다. 한가지 기능을 더 익히는 것이 필요조건이라면 기술은 필수조건이라 할 수 있을 것인 바, 기술이 뒷받침되지 않는 기능으로는 남을 따라갈 수는 있어도 결코 앞설 수는 없기 때문이다.

과거 세대들에게는 학과수업 못지않게 중요하게 여겼던 민주화 투쟁이 있었으니 공부는 자연 뒷전이 될 수밖에 없었다. 그러므로 학과수업의 중요성이 과소평가 되어 후배들로 하여금 은연중 학과 공부를 소홀히 해도 좋다는 인식을 심어주지 않았나 반성해 볼 필요가 있다. 일부 교과과정의 편성이 좋다는 것은 아니며, 우리들의 학과과정이 이런 잘못된 관행을 고쳐 나가지 못한다면 한국조선업계로서는 엄청난 손실이 될 것으로 본다.

요즘 대학입시에 예전에 없던 논술고사란 것이 생겨 학생들에게 스트레스를 주고 있는데, 공학의 기초로서 Technical Writing의 학습과 훈련이 같은 맥락에서 중요하다고 본다. 산업활동의 대부분은 이론을 응용하여 개념을 정립하고, 이를 기능별로 세분하여 역할을 분담하고 실행을 지시하는 의사소통이 바탕이 되어야 하므로 이러한 개념의 기술은 가장 기초가 되는 학문이라 할 수 있다. 자신의 고안이나 주장을 타인이 읽고 제대로 이해하기 어렵다면 원만한 직무수행이란 기대하기 어려울 것이다. 전공지식과 외국어에 밝은 사람들에게서조차도 이점에 있어 부족한 점이 자주 띄어 어렵게 생각된다.

조선산업은 대부분 고객이 해외에 적(籍)을 두고 있기 때문에 부득불 국내 산업계에서 가장 국제화가 잘 된 분야에 속한다고 볼 수 있다. 국제화

란 외국어만 잘하면 모든 것이 해결되는 단순한 것이 아니다. 각 나라별로 문화와 사고방식이 다르며 이러한 차이점을 제대로 파악하지 못했을 때 해외 고객을 상대로한 국제경쟁에서 설득과 타협을 통한 승리를 기대하기란 극히 어려운 것이다. 지역전문가를 양성하기 위해 사원을 해외에 장기간 파견하여 각지의 문화와 특성을 배우도록 하는 기업의 노력은 이런 점에 있어 평가 받을만하다. 이런 관점에서 볼 때 세계지리나 세계사를 교양과정인 아닌 조선공학도의 필수과정으로 삼아 이수하도록 한다해도 지나칠 것이 없다는 생각이 든다.

옛 은사로부터 전공의 꼬리표는 평생을 운명처럼 따라 다니는 거란 말씀을 들은 적이 있으나, 자신을 전공의 울타리 안에 가두어 두어야 할 하등의 이유가 없다고 생각한다. 전공과정이라고 해 보아야 고작 서너해 동안 몇 권의 교재를 공부한 것에 지나지 않으며, 이것으로 하루가 다르게 일어나는 여러 문제들을 해결하기에는 금방 자신의 부족함을 깨닫게 될 것이기 때문이다.

한때 회자(膾炙)되던 大道無門의 말씀처럼 여러 학문에 대해서 문을 활짝 열어놓고 자신의 분야만을 고집하지 않으며 매사에 새로운 것을 배우는 데 거리낌이 없는 자세를 갖추어야 할 것이다.

현대와 같이 과학기술이 고도화된 세상에서 한 가지 기술만으로는 어떤 일도 이루어낼 수 없다. 기계역학과 전자공학을 조합한 메카트로닉스 개념의 출현과 성공은 이를 잘 대변해 주고 있다. 하물며 종합산업이라 불리는 조선업에 몸 담고자 하는 조선공학도라면 여러 분야의 소양 두루 갖추어나가도록 하는 것이 지혜로운 선택이라 할 수 있겠다.

분업화된 사회에 산다고 하여 자신의 분야만 충실하면 된다고 생각하거나, 자신의 일만이 소중한다고 여기는 것만큼 딱한 것도 없을 것이다. 이런 자세를 가지고서는 각기 다른 기능을 절충하고 협력을 통해 최적해를 모색해 나가는 연구/생산활동

동에서 소기의 목적을 달성하기란 거의 불가능하다.

대학을 졸업하고 갓 취업한 후배들에게 어느 곳에서 일하기 원하는가를 물어보면 대개가 설계나 연구소를 거명한다. 까닭은 그곳이 가장 중요한 역할을 할 것으로 보기 때문이라 한다. 그러나 우려되는 것은 많은 다른 부서나 기능들을 행여 대수롭지 않게 여길까 싶은 것이다. 조선소에서 별 중요할 것이 없는 식당의 배식이 30분만 늦어져도 회사의 정상 가동이 어렵게 되나, 반면에 연구소가 한달을 쉬다고 해서 당장에 문제가 생기는 것은 아니란 점을 예로 들고 싶다.

이는 마치 생물학에서 말하는 리비히의 최소량 법칙과 유사한 것으로 조직이 가동되는 데는 각각의 기능들이 원만히 작동될 때 비로소 가능한 것으로, 어느 한 곳이라도 문제가 생기면 전체의 성과는 결핍 요인에 의해 결정되는 것과 같은 이치로 볼 수 있겠다. 이는 조직이나 개인에게 공통의 문제로 생각된다.

이제 마지막으로 우리들의 당면문제인 조선공학도의 취업문제를 다루고 논의를 마치고자 한다. 앞에서 언급했던 '기업이 바라는 바람직한 조선공학도의 모습들'도 대학을 졸업하고 조선소에 취업이 가능할 때 해당하는 문제이지, 만일 그렇지 못하다면 탁상공론에 그치게 될 것이다.

4년이란 긴 세월을 각고의 노력으로 수학했음에도 불구하고, 단지 시절을 잘못 만난 탓으로 대부분의 학생들이 취업의 기회를 상실 당하거나, 제각기 살길을 찾기 위해 학과에 흥미를 둘 수 없다면, 이는 조선공학계의 큰 문제가 아닐 수 없으며 학계와 산업계 모두가 함께 고민하고 해법을 찾아야 할 중대한 과제가 아닐 수 없다.

IMF 경제하에서 기업의 재무구조와 구조조정 문제는 누구나 그 당위성에 대해 공감하고 있고, 조선업계로서 이 고비를 넘기는 것은 향후 사업의 영속성이 시험받는 사활이 걸린 문제임에 틀림없다. 이러한 여건 하에서 계속적으로 신규인력

특집 I 교육개혁과 기업이 바라는 새로운 조선해양공학도상

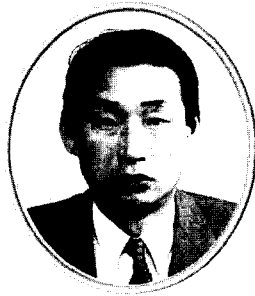
을 채용해 주기를 바라는 것은 무리한 요구라 하겠다.

그러나 학생의 입장에서는 조선업계의 채용이 이루어지지 않는 환경하에서 학과 공부에 관심을 가지고 정상적인 학교생활을 영위해 나갈 수는 없다. 또한 몇년을 기다린다 하더라도 다음에 조선소에서 선발해 준다는 보장이 없으므로 단지 수료증을 얻기 위한 왜곡된 학교생활을 할 수밖에 없는 것이다.

이러한 일련의 시나리오에는 학계나 산업계 모두가 어쩔 수 없는 문제로 치부하고 덮어 두기에는 너무나 안타까운 일로써, 차제에 조선학회가 주축

이 되어 해법을 강구해 나갈 것을 이 기회를 빌어 건의하고 싶다. 학계에서는 학생들의 정원을 신축적으로 조정하는 방안도 찾아봐야 하겠고, 업계에서는 일정부분 신규인력을 채용하는 방안을 찾는 등, 여러가지 논의가 가능하지 않겠는가.

학계는 조선소가 필요로 하는 인재를 양성하기 위해 업계의 소리에 귀를 기울이고, 업계는 대학이야말로 기업의 필요로 하는 지식근로자를 양성하는 산실임을 인식하여 상호이해의 바탕 위에서 산학협동의 토대를 마련해 나간다면 한국 조선공업의 미래는 한층 더 밝아질 것이다.



이 기 호

- 1949년 2월 11일생
- 1974년 부산대학교 조선공학과 졸업
- 현재 삼성중공업 상무이사/조선설계실장
조선학회 설계연구회 회장 역임
- 관심 분야 : 조선설계

● '98 추계학술대회 개최 안내 ●

1998년도 대한조선학회 추계학술대회를 아래와 같이 개최합니다.

- 때 : 1998년 11월 13일 ~ 14일
- 곳 : 인하대학교
- 원고마감 : 1998년 10월 31일
- 문의: 사무국(02-3452-2370~1)