쌍용차 매각 계약 이후 대응 방향

2010년 12월 5일
한지원(노동자운동연구소 연구실장)
jwhan77@gmail.com

1. '쌍용차' 매각 문제는 한국 사회 발전 방향과 관련된 문제

- 부도난 기업에 대한 자본주의 시장 경제의 냉혹한 논리. 시장에서 매각의 전 과정은 채권자들이 "어떻게 빚을 받을 것인가?"에만 초점이 맞추어짐. 기업 매각이 미치는 전후방 경제 효과에 대한 고려 전혀 없음. 전방- 판매업-A/S 서비스업, 지역 서비스업종, 각종 기술 개발 등. 후방 - 1~3차 부품업체.

- 보통 시장에서는 이러한 고려가 이루어질 수 없기 때문에 국가가 국책 금융 기관이나 법제도적 규제를 통해 기업 매각에 따른 전후방 경제 효과를 고려하도록 압박. 하지만 이명박 정부는 이러한 개입은 고사하고 오히려 채권자들의 '재산권'만 강조. 사실상 정부가 지휘하는 산업은행의 작태를 보면 이를 알 수 있음.

- 80년대 영국 대처 정부의 로버 자동차 매각에 대한 태도. 대처 정부는 70년대 국영화된 로버 자동차를 오직 채권 회수만을 목표로 민간에 매각. 독일 BMW에 매각했다 이후 90년대 포드에 재매각. 그리고 2008년에는 인도 타타 자동차에 다시 매각. --> 이후 영국 자동차 산업은 완전히 몰락.

- 독일은 60년에 폴크스바겐 경영권을 주식 보유 여부와 상관없이 국외 민간 기업이 간섭할 수 없도록 하는 폴크스바겐 법 제정. 90년대 이후 지속적으로 유럽 국가들로부터 문제제기가 있어왔으나 이를 유지했고, 2008년 폴크스바겐 주식이 폭락하고 매출이 급감하여 위기에 빠진 시기 오히려 법을 더욱 강화하여 포르셰 기업이 주식 시장 조작을 통해 폴크스바겐을 인수하려는 시도를 무산시킴. --> 독일의 강한 제조업 성장의 상징 중 하나.

- 2009년 미국 오바마 정부. 지엠이 부도 사태에 이르자 490억 달러(약 60조 원) 구제금융. 올해 11월에 지엠이 다시 주식시장에 상장되었지만 정부 보유 주식 바로 매각하지 않으며 지엠이 미국내 고용을 유지하도록 압박. 채권 채무의 시장 관계만으로 해결할 수 없다는 것! -->80년대 이후 미국 경제는 제조업의 몰락과 금융업의 부흥이 특징이었으나 최근 경제 위기 과정에서 밝혀졌듯이 제조업 없는 경제 성장이란 '거품'과 '투기'로만 가득 찬 것이었음. 미국 금융 자본가들(버핏, 소로스)조차 반성 중!

- 이명박 정부는 80년대 대처 정부 방식과 90년대 금융 중심의 미국 경제를 벤치마킹하고 있음. 쌍용차에 정책 금융 지원 대신 조기 매각을 선택한 것은 그 대표적인 예임. 미국, 영국 등 신자유주의 선도에 있었던 나라들조차 반성하고 있는 일을 이명박 정부는 더 강하게 추진하겠다

는 것.

– 쌍용차 투쟁이 기업 차원의 투쟁이 아니라 이명박 정권의 철지난 교조적 신자유주의 경제 산업 정책에 대한 투쟁일 수밖에 없는 이유! 쌍용차 매각에 대한 범사회적인 논의가 조직되어야만 함.

2. 마힌드라 매각의 구체적 문제점: '먹튀'와 '빚쟁이'들의 잔치판?

1) 상황

– 마힌드라는 5225억으로 매각 양해 각서 체결. 언론 보도에 따르면 4271억 원은 신규 주식 인수, 954억 원은 회사채 인수에 사용된다고 함. 신규 주식 발행가는 언론 보도로 유추하면 쌍용차 주식 액면가인 5천원이며, 이 경우 마힌드라 보유 지분은 70%가 됨. 현재 쌍차 자본금은 1826억 원.

– 참고로 기존 대주주는 독일계 투자회사인 PETER BECK&PARTNER으로 2010년 11월 현재 7.37% 소유. 작년 1조1137억원 중 3890억 원을 출자전환한 산업은행, 부품업체 등의 채권자들은 경영권 행사를 할 수 있는 보통주를 가지고 있지 않음. 이들의 출자금은 올해 1월에 무상감자 조치하면서 모두 자본 잉여금(결손금 처리에 이용되거나 무상증자 시 자본금으로 전환) 형태로 전환되었음.

– '빚 청산' 외에 아무런 목적도 없는 쌍용차 매각 과정에서 매각 대금 산정은 기본적으로 회생채권 규모로 산정. 현재 회생담보채권과 회생채권은 7404억 원. 금융권 채권은 회생담보채권(쌍차 부지를 담보로 잡고 있는 채권) 2435억과 회생채권(담보물이 없는 채권)2545억 원으로 총 4980억 원이며 부품업체 등이 2051억 원의 회생채권을 가지고 있음. 이 중 2435억 원의 담보채권은 이자만 제외하고 그대로 다 변제해야 하며, 나머지 4596억 원의 회생채권은 일시 변제시 추가 할인을 거칠 것으로 보임. 일시 변제시 회생채권은 6050억 원 규모로 파악.

– 4271억 원으로 회생담보채권 2435억을 변제하고 1836억 원으로 회생채권 나머지 4596억 원을 변제해야 한다는 이야기. 큰 회생채권에 대한 큰 할인이 필요하다는 이야기인데 산업은행 등의 금융권과 부품사들이 힘겨루기를 할 경우 부품사들이 크게 손해를 볼 가능성이 큼. 채권자들의 선택은 출자전환 형태로 주식을 보유하거나, 큰 할인을 감당하고라도 현금 변제를 즉시 받는 것 중 하나.

– 회사채 인수로 사용되는 954억 원은 정확히 말하면 매각 대금이 아니라 마힌드라가 쌍용차에 '빌려주는 돈' 임. 현재 쌍용차 회사채가 시장에서 거래되고 있지 않으므로 장기 대여금이라 할 것인데, 만기일 이자율 등을 보아야 할 것. 이 돈은 회생채권 변제 또는 유동성 부채(1년 내 만기가 도래하는 빚) 3771억 원 중 급한 일부를 상환하는 데 사용될 것으로 보임.

– 인도 언론에 따르면 마힌드라는 매각 대금 대부분을 인도에서 직접 조달할 계획. 마힌드라가

매년 수 천억 원 규모의 당기순이익을 기록하고 올해는 마힌드라 역사상 가장 큰 5천억 원 규모의 순이익을 올릴 것으로 예상되지만 동시에 여러 인수합병 건과 공장 증설 건을 동시에 진행 중이라 자금 여력이 넉넉한 것만은 아님. 인도 언론에 따르면 전환사채(특정 시점 이후에 주식으로 전환되는 사채) 발행이 유력

2) 문제점

① 빚 청산하느라 매각 이후 쌍용차 정상 운영 가능성이 낮다!

- 한국에서 더 이상 정책적 금융 지원을 기대하기 힘든 상황에서 마힌드라가 인도에서 가져오는 자금 대부분이 채무 변제에 사용됨. 이 경우 쌍용차 설비 투자와 개발 비용은 다시 전혀 없는 상황으로 현재 법정 관리 기간과 큰 차이가 없어짐.

- 매출 증가에 따른 순이익 증가를 통해 쌍차 투자 자금을 마련하겠다는 것은 최소 수 년 간은 쉽지 않음. 2010년 11월까지 쌍용차 생산 대수는 72,545대로 2009년에 비해서는 크게 향상되었지만 영업이익을 냈던 2007년 12만대 수준에 비하면 60% 수준이며 올해도 500~600억 규모 영업 손실이 예상. 이런 상황으로 인해 마힌드라 매각 발표 이후 주가 역시 크게 하락. 2주 사이 주가 약 10% 하락.

- 상하이자동차 시절 이미 수년간 실질적 투자가 없었기 때문에 쌍용차가 정상화되기 위해서는 마힌드라가 매각 대금 이외에 추가적인 자금 투입을 할 것인가가 매우 중요. 어용노조와 장기적 투자와 현 직원의 고용보장 협약을 맺었지만 2005년, 2006년 사례에서와 같이 '먹튀' 짓을 하려고 하면 그런 협약은 종이 쪼가리에 불과.

- 현재 마힌드라는 쌍용차 코란도C와 렉스톤을 CKD로 수입해 인도에서 조립 판매하겠다는 계획. 인도 공장 라인 일부를 증설할 계획을 발표했으며, 내년 중에 판매를 개시한다는 계획. 또한 마힌드라는 예전부터 미국 시장 진출을 강하게 희망했는데, 쌍용차 제품을 미국에서 판매하겠다는 계획. 같은 쌍차 제품군을 인도에서는 고가 SUV 제품군으로 판매하고, 미국에서는 저가 SUV 제품군으로 판매한다는 것..

- 그런데 양자 모두 문제가 존재. 인도 고가 SUV 시장은 아직 본격적으로 형성되지 않았음. 인도 자동차 전문가들은 코란도와 렉스턴의 경우 당분간 연 300~400대 규모 판매를 예상하고 있으며, CKD로 생산하더라도 연 천대 규모는 판매해야 수지타산을 최소로 맞출 수 있을 것으로 전망. 인도 고가 SUV시장이 형성되려면 약 4~5년 정도 기간 필요하다고 주장함. 마힌드라는 현재 올해 인도에서 약 13만대 정도를 판매할 것으로 예상. 주로 중저가 Jeep과 SUV 제품이며 일부 르노 로건(Rogan)도 있음.

- 미국 진출의 경우 미국 시장 상황이 워낙 좋지 않고 주로 합작회사를 통해 영업해 온 마힌드라의 영업과 기술 한계가 단기간에 극복되지 않으리라는 점에서 쉽지 않을 것으로 예상. 마힌드라는 지금까지 저가 세단은 르노, 지프는 미국 휠리 지프, 픽업 트럭은 미국 국제트럭사와 합작

하는 방식으로 생산 판매해 왔음. 독자로 생산-판매하는 제품은 주로 농기계류와 삼륜 자동차였음.

- 이런 상황으로 볼 때 마힌드라는 2~4년간 쌍용차를 현재 상태에서 유지시키며 기술 이전을 통해 인도에서 현 쌍용차 제품군을 저비용에 생산 판매하는 것을 목표로 하고 있을 가능성이 큼. 상하이자동차와 비슷.

- 만약 마힌드라가 '먹튀'만이 아니라 쌍용차 자체의 발전 계획을 가지려면 회생채권 변제 이외에 추가적인 설비 투자 계획이 있어야만 함.

② 자본 철수를 감행할 수 있는 뒷문을 모두 열어 놓았다!

- 현재 주가가 9천원 선인데 액면가 5천원으로 신규주식 발행. 발행가를 보통 현 주가나 미래 주가를 염두해 두고 하는 것이 보통인데, 액면가 발행을 통해 굳이 필요 이상의 지분 19%를 추가로 준 것은 문제.

- 만약 1만원 선에서 주가가 유지된다면 경영권 문제를 발생시키지 않고도 19% 주식 매각을 통해 약 2천3백억 원 규모의 자금 회수가 가능. 물론 실제로 대주주가 대량 주식 매각 시 주가가 폭락할 수 있기 때문에 직접적으로 이러한 방법을 사용하지는 않겠지만 여러 간접적 방식으로 이용 가능.

- 회사채 인수에 사용되는 954억 원 역시 이자율 5%에 3년 만기로 가정하면 약 1천1백억 원 이상 회수가 가능. 마힌드라가 작정하면 다른 모든 일보다 회사채 변제를 우선 하며 자본 유출 가능.

- 상하이자동차의 경우 2004년 인수 당시 1주당 발행가 1만원으로 하여 5천9백억 원으로 48.92%를 인수. 상하이자동차는 당시 조흥은행을 중심으로 한 신디케이트론 4천2백억 원 차입. 이후 산업은행 2천7백억 원을 차입하고 나머지 돈은 중국에서 납입(실제로는 1천5백억 원)하여 조흥은행 등과 맺은 기술보호유지 의무에서 자유로워짐. 상하이차 입장에서 보면 3천2백억 원에 쌍용차 기술을 모두 가져간 것.

- 마힌드라의 경우 오히려 상하이차보다도 기술 이전 제약이 없음. 정책적 금융 지원이 없기 때문에 요구할 주체도 없는 상황. 더군다나 기업 어용 노조 역시 크게 의지가 없어 보임. 최악의 상황을 염두해 두면 마힌드라는 상하이차 때보다도 더 싸진 2천억 원 수준에서 쌍용차 기술을 모두 가져가는 것.

3. 대응 방향

1) 이후 매각 진행 과정

- 정확한 일정은 공개되지 않았지만 1월 중에 채권단 관계인 집회를 열 것으로 보임. 좀 더 빠르게 진행된다면 12월에도 가능. 하지만 현재까지 알려진 바로는 회생채권변제 계획이 채권단 간의 이해관계로 갈등을 겪고 있는 것으로 보임.

- 앞에서도 지적했듯이 누가 돈을 덜 받을 것인가에 관한 문제로 특히 부품업체들이 가지고 있는 2051억원 대의 상거래 채무 부분과 2545억원 규모의 금융기관회생채권 중 누가 더 손해를 감당할 것인지가 관건. 일반적으로 금융기관의 힘이 더 세기 때문에 상거래 채무가 손해를 보는 경우 다수. 추가 출자 전환도 가능하지만 이 경우 마힌드라 지분 보전 문제로 발행가가 1만원 이상으로 책정될 가능성이 큼. 형평성 논란 가능.

- 쌍용차와 마힌드라는 1~2월 채권단 집회와 3월 이전 법원인가를 끝내는 것을 목표로 하고 있음. 채권단 집회에서 승인이 나면 99% 이상 법원 인가가 떨어짐.

- 채권단 집회에서 불허 결정나면 법원이 법정관리 지속 혹은 청산 관련 판단을 다시 할 수도 있음. 하지만 청산 절차로 갈 경우 사실상 담보 채권 일부를 제외하고는 대부분 돈을 받지 못하기 때문에 그렇게까지 가지는 않을 것. 채권단 집회와 법원 인가 시기에 갈등이 크게 일어날 수는 있음.

2) 대응방향과 관련한 토론 과제

- 빚 받는 것 외에는 관심이 없는 채권단 일반에게 고용 관련 기대할 것은 없으나, 매각은 자기 권한 밖이라고 회피하던 산업은행은 이제 채권단 집회에서 매각 책임의 중앙에 위치.
- 신규투자(설비와 인원확충<해고자복직>) 없는 빚 잔치 매각에 대한 비판과 먹튀 재발 방지를 위한 조치가 전혀 없다는 것에 대한 비판. 공장 안에서도 현재 매각 문제점에 대한 인식을 높여야 함. 당장 구조조정이 진행되지는 않을 것이나 2~3년 후 쌍용차의 안녕을 기대하기는 힘들 것이라는...

- 산업은행과 마힌드라가 현재 상황에서 가장 두려워하는 것
    * 먹튀 논란이 사회적으로 확대 _ 산업은행 정치적 부담
    * 공장안 쟁의 _ 시장 불안이 크기 때문에 마힌드라 본사까지 크게 영향
- 산업은행에 대한 분명한 요구와 비판이 있어야 함
    * 채권 변제계획이 아니라 쌍용차 회생을 위한 신규 투자에 대한 심사가 우선되어야 함
    * 신규 투자는 설비개선, 신차개발, 해고자/무급자 복직을 통한 고용확대여야 함
    * 분명한 기술 유출 방지책이 마련되어야 함
- 법원 인가 전까지 집중적 투쟁과 사회적 여론 만들기 작업이 필요
    * 채권단이 쌍용차 지부의 요구를 받아들일 가능성은 없지만
    * 채권단 내 갈등 상황 속에서 지부의 요구도 한 자리를 차지하는 것은 매우 중요
- 단기적 대응과 중장기적 전략을 동시에 고려할 필요
    * 법원 인가 전까지 집중 투쟁으로 사회적 여론과 공장안 여론을 최대한 조직하되
    * 복수노조 이후 조직화 전략까지 고민하며 다시 현장에 민주노조를 세우는 작업이 필요한 시점