



### “정부, 쌍용차 부실 마힌드라 책임 묻고 지속 운영 지원해야”

금속, 쌍용차 위기진단·회생방안 토론회 ... “외투자본 먹튀 방지법 제정·지차체 적극 역할 주문”



용차가 신청한 ARS를 받아들여 2월 28일까지 기업회생절차를 미뤘다.

이문호 소장은 2010년 11월 마힌드라 인수 이후, 쌍용차는 2016년을 제외한 모든 해에 영업이익률과 당기순이익에서 적자를 기록했다고 설명했다. 2016년은 자동차 판매가 아닌 티볼리 플랫폼·기술 이전료 550억 원 수익 탓에 적자를 면했다.

법정관리 위기에 놓인 쌍용자동차를 회생시키기 위해 과거 해외매각 방식이 아닌 새로운 대안이 필요하다는 주장이 나왔다. 해외매각을 밀어붙였던 정부가 대주주 마힌드라의 경영 실패 책임을 노동자들에게 떠넘기려 한다는 비판이 이어졌다.

금속노조는 1월 13일 오후 노조 회의실에서 ‘쌍용차의 위기진단과 회생방안 토론회’를 열었다. 토론자들은 정부의 매각 방식으로 쌍용차의 지속 가능한 운영과 고용 유지가 어렵다는 데 의견을 모았다.

이문호 <워킹인 조직혁신연구소> 소장은 “쌍용차를 인수했던 마힌드라가 이익을 뽑아먹고 철수를 결

정했다. 현재 쌍용차는 법정관리를 신청한 상태”라며 “쌍용차는 중국 상하이차와 인도 마힌드라 등 두 차례 해외매각으로 혁신역량이 고갈됐다”라고 진단했다.

쌍용차는 2020년 12월 21일 서울 회생법원에 기업회생절차(법정관리)를 신청했다. 우리은행과 산업은행 등에서 빌린 돈 1,650억 원을 갚지 못했다. 2004년 10월 쌍용차를 인수했던 중국 상하이차가 2009년 1월에 법정관리를 신청했었다.

쌍용차는 회생절차와 ‘자율구조조정지원(ARS) 프로그램’을 동시에 신청했다. 법원이 채권자들의 의사를 확인한 뒤에 법정관리 개시를 연기해주는 제도다. 법원이 쌍

이문호 소장은 “마힌드라는 쌍용차를 장기 적자 상태로 둔 채 회사를 살리려는 의지를 전혀 보이지 않았다. 지난 10년 동안 두 차례 유상증자를 통해 지원한 1,300억 원이 전부이다”라며 “자동차기업의 필수사업인 신차와 기술개발 투자는 물론 급격히 증가하는 재료비와 원료비에 대한 지원 역시 없었다”라고 꼬집었다.

“마힌드라, 쌍용차 살릴 의지 없다”

이문호 소장은 상하이차와 마찬가지로 마힌드라도 쌍용차 기술력과 수출시장을 빼앗는 데 급급했다

고 지적했다. 마힌드라는 티볼리 플랫폼으로 만든 ‘마힌드라 XUV3000’ 를 인도 시장에 출시해 2019년 4만 대 이상 팔았다. ‘G4 렉스턴’ 을 ‘마힌드라 알투루스 G4’ 로 인도 시장에 내놓았는데, 판매량이 2018년 356대에서 2019년 2,042대로 크게 늘었다.

쌍용차는 2월 29일까지 지분계약을 체결하지 않으면, 회생절차를 거쳐 독자생존 또는 재매각을 추진하게 된다. 이문호 소장은 “정부가 밀어붙인 두 번의 쌍용차 해외매각 결과는 모두 처참했다. 더는 졸속매각하면 안 된다” 라며 “정부가 제대로 책임지고 쌍용차의 지속 운영과 고용보장을 위한 실질 해결책을 마련해야 한다” 라고 목소리를 높였다.

이문호 소장에 따르면 미국 연방 정부는 글로벌 금융위기 때 GM을 1년 6개월 한시 국유화를 시행해 회생시켰다. 독일 폭스바겐은 1990년대 초 노동자 3만여 명의 노동시간을 20% 단축하는 ‘일자리 나누기’ 를 통해 구조조정을 피했다.

이문호 소장은 “미국 자동차 유통업체 ‘HAAH오토모티브 홀딩스’ 가 쌍용차 인수에 나서긴 했지만, 자금 능력이 없어 불발 가능성이 크다. 급하다고 해서 정부가 또 땀질식 처방을 내린다면 같은 상황을 반복할 것” 이라며 “미국 지엠과 독일 폭스바겐 등 성공 사례를 살펴보고, 쌍용차 상황에 맞게 적극적으로 도입하자” 라고 강력하게 주장했다.

이문호 소장은 해외 투기 자본의 무분별한 수익지향을 정부가 견제해야 한다는 주장을 덧붙였다. 이

소장은 “외투기업이 자기 이익만 취하고 철수하는 상황이 계속 벌어지고 있다. 외투자본의 도덕 해이를 방지할 법 제도를 만들어야 한다” 라며 “특히 노·사·정 대표와 전문가들이 모여 외투기업 문제 전반을 다룰 ‘외투기업 대책위원회’ 를 시급히 발족해야 한다” 라고 제안했다.

이날 토론회에서 문재인 정부가 마힌드라의 먹튀와 경영실패 책임을 노동자들에게 떠넘기고 있다는 비판의 목소리가 나왔다.

**“문재인 정부, 또 노동자 희생 강요”**

오민규 <노동자운동공동체 뿌리> 연구위원은 “쌍용차가 2020년 12월 서울회생법원에 제출한 자율구조조정지원 프로그램 신청 사유를 보면, 쌍용차 위기는 국내 판매와 수출실적 악화 등 전적으로 경영진 탓” 이었다 라고 지적했다.

오민규 연구위원은 “해외매각을 억지로 밀어붙이고 외투 먹튀를 제재하지 못한 정부와 산업은행이 쌍용차 회생의 전제조건으로 노동자 희생을 가장 앞에 내세우고 있다” 라고 비판했다.

이동걸 산업은행 회장은 1월 12월 온라인 신년 기자간담회에서 쌍용차가 자금 지원을 받으려면 노조가 ‘쟁의행위 중지 각서’ 를 제출하고 ‘단체협약 유효기간을 3년으로 연장’ 해야 한다고 밝혔다. 쌍용차 노동자들은 2009년부터 2020년까지 12년째 쟁의행위에 나서지 않았다.

오민규 위원은 “노동자들은 임

금 삭감과 복지 후퇴를 거듭 겪으면서 회사를 살리기 위해 애썼다” 라며 “쌍용차 위기는 처음부터 끝까지 마힌드라가 주도했다. 정부는 쌍용차 부실의 근본 원인을 철저히 규명해 마힌드라에게 정확하게 책임을 물어야 한다” 라고 강조했다.

오민규 위원은 쌍용차 회생방안으로 국·공유화 방식, 정부·지자체·재무적투자자(FI)·노조·개인 모두가 지분에 참여하는 SPC 방식 등을 제안했다.

오 위원은 “쌍용차는 여전히 연구개발·생산·판매·정비 부문에서 충분한 역량을 갖추고 있다” 라며 “대안을 만들기 전까지 정부가 운영자금을 지원하면서 기존의 쌍용차 강점을 키우고, 취약한 부분을 채워준다면 안정적인 독자생존이 가능하다” 라고 주장했다.

현장 노동자들은 회사 법정관리 신청 소식에 다시 정리하고 등 구조조정이 벌어질까 봐 불안에 떨고 있다고 한다. 김득중 금속노조 쌍용차지부장은 현장 분위기를 전하며 “두 차례 실패를 겪은 만큼 과거와 같은 졸속매각은 안 된다. 한국지엠, 르노삼성 등 외투 완성차 3사에 대한 정부 대책이 시급하다” 라고 호소했다.

홍석범 금속노조 노동연구원 연구위원은 “쌍용차만의 특수한 상황이 아니다. 외국 자본의 투기 속성 문제로 접근, 대응해야 한다” 라며 “정부 차원에서 외투 먹튀 차단 예방조치를 마련하고 지방자치단체는 해당 지역 노동자 보호를 위해 적극적인 역할을 해야 한다. 다양한 해법을 모색해야 할 시기” 라고 진단했다.