



# Issue Paper

---

## 22명을 죽음으로 내몬 회계부정과 기획된 정리해고

- 쌍용차 정리해고 사태의 원상회복을 위한 보고서

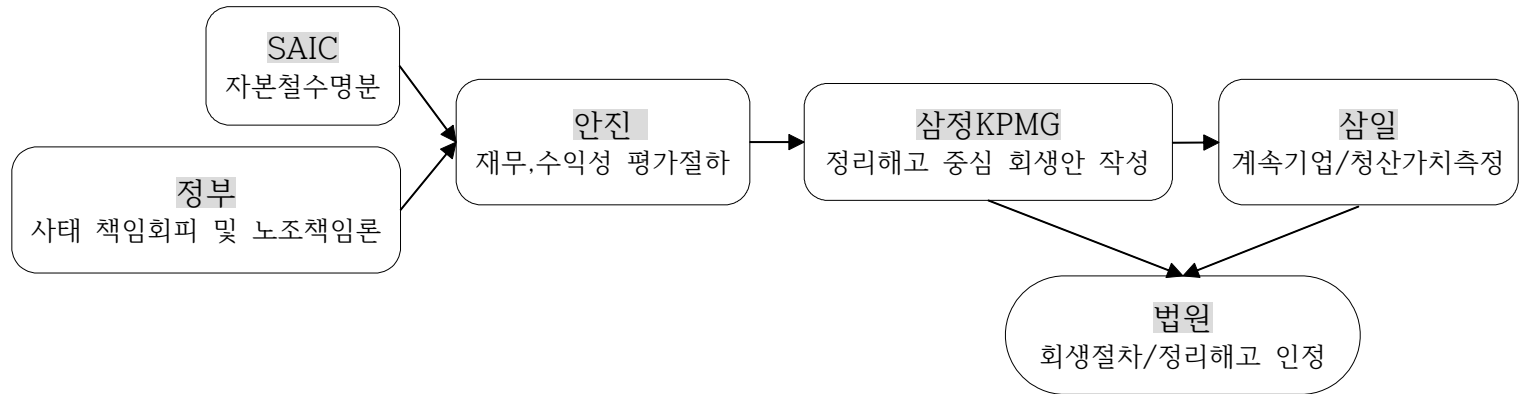
2012. 05. 21

한지원(노동자운동연구소 연구실장)  
jwhan77@gmail.com

## <요약>

쌍용차 정리해고 사태 이후 22명의 노동자와 그 가족이 죽었다. 단 2년 반만의 일이다. 하지만 세계적으로도 유례를 찾기 힘든 노동자와 그 가족의 집단 죽음에 대해 정부와 사측 누구도 책임지겠다고 나서고 있지 않다. 법원마저도 올해 1월, 해고무효소송을 기각함으로써 정리해고를 인정하고 말았다.

본 보고서는 쌍용차 재무제표, 생산성, 효율성 분석을 통해 2009년의 정리해고가 잘못된 것임을 밝힌다. 본 보고서는 쌍용차 정리해고가 당시 대주주였던 상하이자동차(SAIC)의 자본 철수 계획, 책임을 회피하려 했던 정부의 전략, 회계법인들의 의도적 회계 조작 속에서 발생한 사태임을 보여주고자 한다.



개요는 위와 같다. 기술유출을 모두 끝낸 상하이자동차는 2008년 말 자본 철수 명분이 필요했고, 정부는 상하이자동차의 움직임을 알고 있었지만 정치적 책임 부담에서 벗어나고 싶어 했다. 이 둘의 공통 이해는 쌍용차 경영을 더욱 심각한 부실 상태로 보이게 하는 것이었다. 상하이자동차는 자본 철수 명분을 얻고 정부는 쌍용차 사태를 비효율적 생산에 대한 구조조정으로 몰고 갈 수 있기 때문이다.

안진회계법인은 가장 회계적으로 다루기 쉬운 자산 평가를 가지고 나섰다. 느닷없이 2008년 말 유형자산평가액을 5천2백억 낮추어 부채비율을 세 배 높게 만들고, 당기순손실을 네 배 이상 높게 만들었다. 쌍용차는 겉으로 보기에 부실 덩어리가 되었다. 하지만 2009년 2월 작성된 한국감정원 평가에 따르면 안진회계법인의 유형자산 평가는 완전 잘못된 수치였다.

안진이 만든 회계지표를 가지고 삼정KPMG는 쌍용차에 엄청난 구조조정이 필요하다는 근거로 삼았고, HPV(차 1대당 생산 시간)를 기준으로 잉여인력을 산정했다. 하지만 둘 다 문제가 있었다. 안진회계법인의 2008년 재무제표는 부채비율과 손실실을 과장했다. 그리고 HPV는 쌍용차에게 불리한 방식으로만 이용되었다. 삼정KPMG보고서는 애초부터 정리해고를 목적으로 한 보고서였던 셈이다.

삼일회계법인은 삼정KPMG에서 산정한 정리해고를 전제로 계속기업가치를 측정했다. 하지만 삼일회계법인은 상하이자동차의 '먹튀' 경영 효과를 전혀 고려하지 않고 오직 삼정KPMG가 제시한 구조조정으로 인한 비용 절감 효과만을 고려했다. 만약 상하이자동차의 먹튀 경영으로 인한 2005~2008년 손실을 감안하여, 상하이자동차 경영권 소실로 인한 긍정적 경영 효과를 계산하면 쌍용차는 정리해고 없이도 빠른 시일 내에 회복이 가능했었다.

쌍용차 정리해고는 일어나지 않았어야 할 일이 상하이자동차, 정부, 여기에 근거를 제공한 회계법인들에 의해 발생한 참극이다. 쌍용차 해고자, 무급휴직자들에 대한 빠른 원상회복이 필요하다.

## 1. 상하이자동차는 고의적으로 유동성 위기를 만들었다.

쌍용자동차가 법정관리로 들어간 계기는 2008년 12월부터 쌍용차가 임직원 임금도 주지 못할 정도로 자금난에 빠지면서부터다. 당시는 세계경제위기가 정점을 향해 가던 시기로 대부분의 자동차 기업들이 여러 어려움에 빠져 있었다.

하지만 쌍용차가 위기 전후로 취한 조치는 다른 완성차 업체와는 달랐다. 쌍용자동차는 2007년 이후부터 지속적으로 현금 흐름을 매우 위태롭게 운영해왔는데, 2006년 2천6백억에 달했던 연초 현금은 2007년 1천3백억원으로 반토막이 났고, 심지어 2008년에는 680억으로 한 해를 시작하기에 이르렀다. 이는 쌍용차가 구매하는 월 재료비의 40% 밖에 되지 않는 액수였다. 한마디로 두 주 단위로 판매 수입을 가지고 어음 및 월급을 지급하는 수준이었다는 것이다. 쌍용차는 세계경제위기로 판매가 급감하자 곧바로 유동성 위기에 빠질 수밖에 없었다.

하지만 쌍용차가 추가적인 현금 동원력이 없었던 것은 아니었다. 쌍용차는 필요에 따라 한도 내에서 마음대로 차입을 할 수 있는 3천3백억원 상당의 대출 계약<sup>1)</sup>을 산업은행, 중국은행, 중국공상은행에 가지고 있었다. 2008년 12월 당시 쌍용차는 산업은행 회전대출 상한액인 1천2백억원은 모두 사용한 상태였지만, 중국은행과 계약한 1천1백억 규모의 회전여신, 중국상공은행과 계약한 1억달러(약1천억원) 차입약정은 전혀 사용하지 않은 상태였다. 이런 점에서 2008년 12월 위기는 긴박한 유동성 위기로 인한 경영위기가 아니라, 쌍용차의 대주주 상하이자동차가 사용가능한 현금마저 봉쇄하며 발생한 의도적 경영위기로 봐야한다. 상하이자동차가 이 자금을 사용했다라면 당시 납품 대금은 물론 체불 임금까지 충분히 해결가능했고, 더불어 산업은행의 추가 대출까지 얻어낼 수 있었던 상황<sup>2)</sup>이었다.

타업체와 비교를 해보면 상하이자동차의 고의성은 더욱 드러난다, 현대차는 세계

---

1) 2008년 3분기 재무제표에 따르면 쌍용차는 산업은행과 일반회전대출(한도 120,000,000천원), 중국은행과 회전여신거래약정(한도 118,770,000천원), 중국공상은행과 대출 및 무역거래약정(한도 US\$ 100,000천)의 차입약정을 체결하고 있었음.  
2) “산은은 뱅크오브차이나(BOC)와 중국공상은행(ICBC)이 각각 1000억원씩 체결한 크레디트라인(신용공여한도, 당좌대월한도) 집행 보증은 물론 1200억원에 달하는 쌍용차의 자동차 기술개발 부담금 집행도 요구하고 나섰다. 상하이차가 먼저 약속했던 3200억원 지원이 선행되지 않고 주거래은행에 먼저 손을 벌리는 것은 우선순위가 맞지 않는다는 것이 산업은행의 입장이다.” 아시아경제 2008년 12월 26일자 보도.

경제가 이상조짐을 보이던 2008년 초부터 약 8천억원 규모로 차입을 늘리며 현금을 확보, 운영자금에 이상이 없도록 대비했었다. 한국GM(당시 GM대우)은 2008년 중순 본사가 파산 상태로 돌입했지만 그 와중에도 6천억원 규모로 차입을 늘렸고, 2009년에도 본사의 유상증자와 여러 경로의 신용을 통해 8천억원 규모의 현금을 증가시켰다. 모두 세계경제위기를 해쳐 나가기 위해 유동성을 확보한 것이다. 하지만 쌍용차는 2천1백억원 규모의 추가 자금 확보 여력이 있었음에도 아무런 조치를 취하지 않았다.

요컨대, 쌍용자동차의 2008년 말 유동성 위기는 어쩔 수 없었던 것이 아니라 상하이자동차의 판단에 따라 의도적으로 만들어졌다.

## 2. 상하이자동차는 자본 철수 명분을 만들기 위해 쌍용차를 도산 위기 기업으로 만들었다.

상하이자동차는 자본 철수 명분을 확실하게 얻기 위해 유동성 위기를 기업 도산 위기로 확대시켰다. 일시적인 자금 부족만이 아니라 쌍용차의 재무 상태와 수익성에 심각한 문제가 있다는 사회적 낙인이 필요했다. 쌍용차가 부실하다는 평가가 많을수록 상하이자동차는 손을 털고 나가기 쉬워진다.

방법은 간단했다. 실제 현금의 유출입과 관계없는 평가액을 손보는 것이었다. 어차피 회계법인과 사측이 '평가'하는 금액이니 따로 증명하기도 쉽지 않고, 마음먹기에 따라 고무줄 회계를 할 수 있는 부분을 조정하는 것이다.

2008년 말 안진회계법인은 쌍용차가 지금까지 아무런 문제없이 유지하던 부동산, 건물, 구축물, 기계 공구 등의 유형자산 평가액이 문제가 있다며 이의 평가액을 5,177억원 감액했다. 근거는 장부에 있는 유형자산 평가액이 실제 그 유형자산을 이용해 미래에 벌어들일 수 있는 현금(사용가치)보다 지나치게 컸다는 것이었다. 느닷없이 유형자산평가액을 문제 삼은 안진회계법인은 유형자산을 감액해 대차대조표 상의 자본액을 줄이고, 손익계산서상의 영업외비용(유형자산손상차손)을 크게 증가시켰다. 이에 따라 2008년 9월까지 168%에 불과했던 부채비율은 부채가 더 증가한 것도 아닌데 장부 상의 자본이 줄어들어 563%로 급증했다. 마찬가지로 순손실 역시 2008년 9월까지 980억이었으나 3개월 만에 7천1백억으로 치솟는다. 누가 봐도 부채비율이 600%에 근접하고, 당기순손실이 7천억원에 달한다면 문제가 있는 기업으로 볼 수밖에 없었다.

이러한 유형자산에 대한 재평가와 손상차손 계상이 경제위기 상황에서 불가피했다고 할 수도 있다. 하지만 이 또한 타업체와 비교해보면 설사 손상차손이 있을 수 있다하더라도 그 규모나 평가 방법에서 문제가 있었다는 것을 알 수 있다. 2008년 말 모기업이 파산해 쌍용차보다 사태가 심각했던 지엠대우의 손상차손은 28억에 불과했다. 역시 유럽 위기로 심각한 상황에 처했던 르노삼성 역시 21억에 불과했다. 타타대우나 현대차는 아예 손상차손이 없었다. 유독 쌍용차만 5천억원이 넘는 유형자산 감액과 손상차손이 발생했다. 경제위기 효과로 쌍용차의 손상차손을 설명할 수 없는 이유다.

표 1 > 2008년말 자동차업체 유형자산손상차손 비교

	현대차	지엠대우	르노삼성	기아차	타타대우	쌍용차
유형자산손상차손액(억원)	0	28	21	29	0	5,176
유형자산대비손상차손비율 (2007년말유형자산액대비)	0	0.07%	0.27%	0.06%	0	36.55%

후에 밝혀진 바, 안진회계법인이 만들어 낸 2008년 재무제표는 의도적 부정이 있었다. 법정관리 이후 회생절차에 따라 쌍용차 사측이 한국감정평가원에 의뢰하여 재감정한 유형자산 평가액이 안진회계법인 것과 너무나 큰 차이가 있었던 것이다.

2009년 2월 5일 기준으로 작성된 한국감정평가원의 유형자산 평가액은 1조7천억원으로 안진회계법인이 평가한 것보다 두 배 가까이 많았다. 심지어 한국감정원의 평가액은 안진회계법인이 손상차손을 작성하기 이전인 2008년 3분기 유형자산평가액보다도 많았다. 한국감정원의 토지평가액이 6천4백억원에 달해 안진이 부정회계 전에 장부에 기록한 토지평가액보다 3천7백억원이 컸기 때문이었다.

표 2 > 2008년 유형자산 평가액 차이

안진회계법인 평가액	부정회계 제거 시 평가액	한국감정평가원 평가액
8,677억원	1조 3,710억원	1조 7,192억원

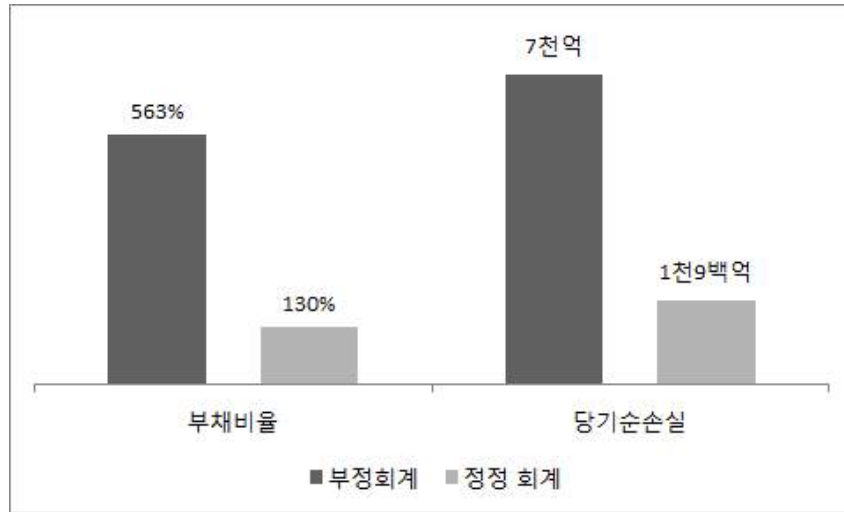
안진회계법인 평가액: 감사보고서.

부정회계 제거 시 평가액: 2008년 기말 취득가-감가상각누계액-기초손상차손누계액-국가보조금누계액

한국감정원 평가액: 한국감정원 쌍용차 평가 총괄표에서 제시한 토지, 건물, 구축물, 기계장치 평가액+(부정회계 제거한 차량운반구, 공구와 기구, 비품, 건설중인 자산, 미착기계 평가액)

한국감정평가원이 평가한 것에 기초하면, 쌍용자동차 2008년 부채비율은 563%가 아니라 130%가 된다. 2008년 말 기아차의 부채비율이 178%, GM대우 부채비율이 184%였던 것을 감안하면 쌍용차는 재무구조가 그럭저럭 괜찮았다고 평가할 수 있다. 또한 당기순손실 역시 7천억원이 아니라 1천9백억원으로 줄어든다.

그림 6 > 유형자산 재평가 시 변화



안진회계법인은 한국회계기준이 정한 유형자산평가 방법을 무시한 채 회계를 작성했다. 한국회계기준에서는 감정평가액(순매각가액)과 유형자산을 이용해 벌 수 있는 미래의 현금흐름 가치(사용가치) 중 큰 금액을 반영하도록 되어 있으나, 안진회계법인과 쌍용차 사측은 이를 전혀 고려하지 않았다. 한국감정원이 회계 감사보고서 제출 기한보다 17일이나 일찍 감정평가액을 제출하였음에도 재무제표에 이를 반영하지 않은 것은 물론, 이후에도 끝까지 정정 보고서를 제출하지 않고 모르쇠로 일관했다. 의도적으로 부채비율과 당기순손실을 높이고 싶어 했다는 것이다.

사실 쌍용자동차는 2008년에 오히려 2007년보다도 영업으로 인한 현금흐름이 더 좋았다. 쌍용자동차는 실제 현금 유출이 없는 장부상의 손실을 제외하면 2008년 자동차를 만들고 판매해 995억원의 현금을 벌었다. 2007년보다 2천억원이 더 많았다. 이렇다보니 이른바 ‘먹튀’ 짓을 하려는 상하이자동차에게는 명분이 필요했고, 억지로 회계를 통해 5천2백억원의 손실을 기록하는 방법을 택했다. 2008년 말 유동성 위기를 만들고, 법정관리 신청을 한 후에 이런 회계 지표를 가지고 적당히 뭉개며 자본 철수를 하면 그만이라는 심보였을 것이다.



### 3. 정부는 상하이자동차의 기술유출, 자본철수에 대한 책임을 회피하기 위해 회계부정을 방조했을 가능성이 크다.

이 과정을 정부 역시 어느 정도 눈치 채고 있었다. 일부언론들이 2008년 12월 중순에 지식경제부 자료를 인용해 쌍용차가 자본잠식 상태에 있다고 보도했던 것이 그 반증이다. 아무리 자동차가 팔리지 않아도 3분기까지의 자료를 바탕으로 봤을 때 8천7백억원에 달하는 자본이 1천억원 정도의 당기순손실로 잠식 상태에 빠진다는 것은 비상식적이다. 안진회계법인과 같이 기존 자본을 재평가해 큰 액수의 평가차손을 발생시키지 않으면 불가능한 이야기다. 12월 초에 이미 정부가 상하이자동차와 회계법인이 자산 재평가를 하고 있음을 인지했다고 밖에 볼 수 없다.

그렇다면 정부는 왜 이런 과정을 방치하고 있었을까? 이미 상하이자동차의 기술유출 문제에서도 볼 수 있었듯이 이명박 정부는 정부 차원에서 대응책도 마땅치 않은, 아니 오히려 먹튀를 방치했다는 비판을 받을 수밖에 없는 상하이자동차의 행동을 그냥 묵인하고 싶어 했을 가능성이 크다. 그리고 한 편에서는 구조조정 당위 설을 통해 책임을 쌍용차 노동자와 금속노조의 핵심 사업장인 쌍용자동차지부에 전가하고 싶어 했을 것이다.

정부는 여러 언론을 통해 2008년 10월부터 정부는 강성노조로 인해 비효율적으로 운영되는 쌍용차에 구조조정이 필요하다는 발언을 해왔다. 또한 정부는 법정관리 이후에도 상하이자동차의 투자 약속 미이행과 기술유출로 인한 기업 부실 효과를 전혀 고려하지 않은 채 오직 정리해고만을 대안으로 제시했다.

요컨대 정부는 상하이자동차의 기술 유출, 자본 철수에 대한 책임을 회피하기 위해 상하이자동차가 벌이는 회계부정을 묵인하고, 쌍용차 법정관리의 책임을 쌍용차지부에 지우기 위한 사전 작업들을 하고 있었을 가능성이 크다는 것이다.

#### 4. 삼성KPMG의 보고서는 부정회계 자료를 기초로 처음부터 정리해고를 목적으로 만들어졌다.

쌍용자동차가 상하이자동차의 의도대로 법정관리 상태에 들어가자 법정관리인은 삼성KPMG를 통해 정리해고를 핵심으로 한 회생전략을 만들기 시작했다. 법정관리인이 제공한 자료를 바탕으로 삼성KPMG는 쌍용자동차의 회생전략으로 단기적인 유동성 확보, 수익성 향상, 재무건전성 강화 등을 225페이지에 달하는 보고서를 통해 제시했다. 여러 내용들이 있지만 핵심은 2,646명에 대한 인력 구조조정을 통해 비용 절감을 달성하는 것이었다.

그렇다면 삼성KPMG의 인력 구조조정 방안은 타당한 것이었을까? 아니다. 삼성KPMG가 전제하는 기업 부실 상태부터가 문제가 있었다. 삼성KPMG는 쌍용자동차 기업정상화 필요성의 근거로 2008년 회계자료를 가지고 타업체와 비교했다. 하지만 앞에서 보았듯이 쌍용자동차의 2008년 회계자료는 전혀 믿을만한 것이 되지 못한다. 기업을 의도적으로 부실 상태로 보이도록 만들어진 보고서를 가지고 타업체와 평가하는 것은 쌍용차를 구조조정 해야 한다는 결론을 미리 정해놓고 회생전략을 만드는 것과 같다. 또한 2008년은 세계경제위기가 발발한 시기로 한 기업의 경영상태를 객관적으로 볼 수 없는 비정상적인 시기다. 중장기적인 기업 전략을 짜는 기준해가 될 수 없다는 것이다.

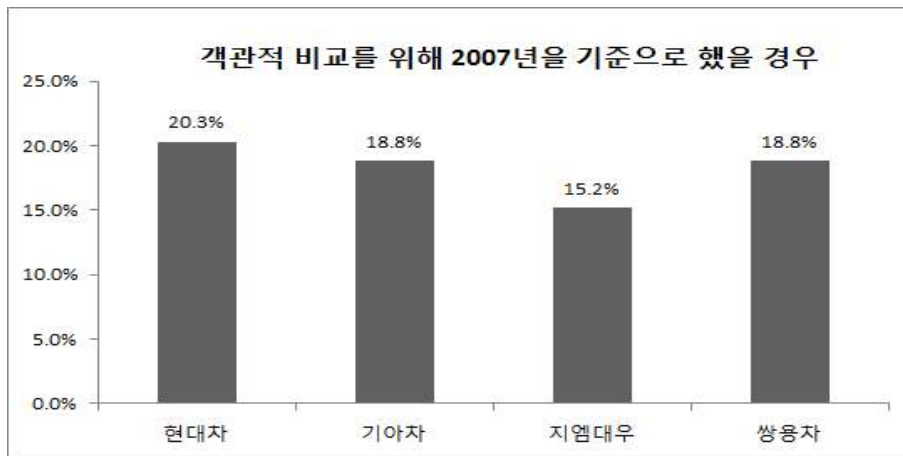
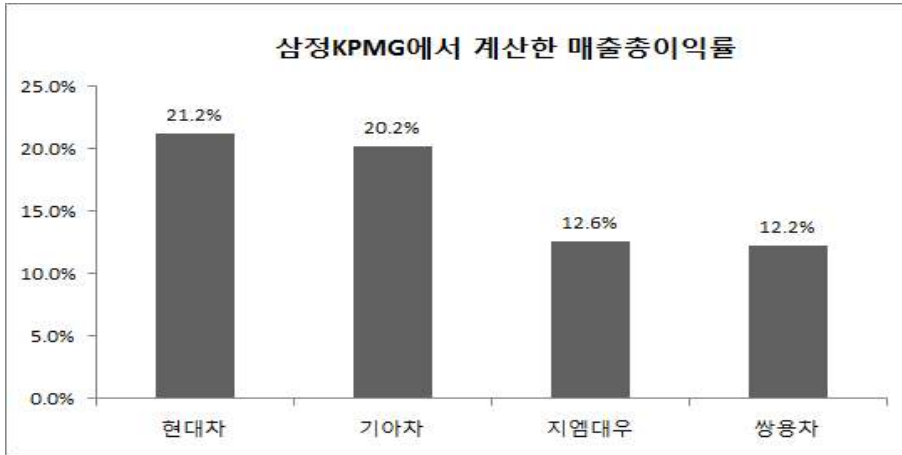
2008년이 아닌 2007년을 기준으로 삼성KPMG가 구조조정의 필요성을 제기한 수익성, 효율성, 재무건전성을 판단해보자.

삼성KPMG가 가장 중요하게 평가한 생산부분 수익성을 보면 2007년 쌍용차의 매출액총이익률(매출총이익/매출액)<sup>3)</sup>은 18.8%이다. 이는 현대차(연결기준)<sup>4)</sup> 20.3%에 비해 다소 낮기는 하지만 지엠대우(연결기준) 15.2%보다 높은 수치며, 기아차(연결기준) 18.8%와 같은 수치다. 2008년 부정회계와 세계경제위기로 인한 일시적인 매출 하락 효과를 제외하면 쌍용자동차는 생산부분 수익성에서 아무런 문제

3) 매출총이익률은 공장의 생산 과정에서 발생한 이익률이다.

4) 해외공장이 없는 쌍용차와 달리 현대차, 기아차, GM대우는 모두 해외공장을 가지고 있다. 해외공장이 있는 경우 해당지역의 이익을 본사로 이전하는 것이 일반적인 국제거래다. 따라서 객관적인 비교를 위해서는 현대차, 기아차, GM대우는 해외법인까지를 포함한 연결손익계산서를 비교대상으로 해야 한다.

가 없었다는 것이다. 하지만 삼정KPMG는 이러한 결과를 감추기 위해 다소 의도적으로 보일 정도로 비정상적인 경제위기 시기인 2008년을 기준으로, 그것도 부정회계 지표를 가지고 타사와 비교를 진행하고 있다.



각 기업 공시자료

효율성 역시 마찬가지다. 2008년을 기준으로 1인당 매출액을 산정하는 것은 매우 불합리할 수밖에 없다. 대부분의 자동차 회사가 사상 최대 매출을 기록한 2010년 자동차 업계 상황을 통해 사후적으로 확인할 수 있는 것처럼 2008년 경제위기 상황은 효율성을 측정하기에는 지나치게 예외적인 해였다. 위와 같이 2007년을 기준으로 한다면 쌍용자동차의 1인당 매출액은 4억3천만원으로 기아차 4억8천만원에 비해 약간 뒤처지는 수준에 불과하다. 삼정KPMG가 보고서에서 제출한 것처럼 큰 차이가 아니라는 것이다.

재무건전성의 경우 부정회계로 인해 그야말로 말도 되지 않는 수치를 적어놓은 경

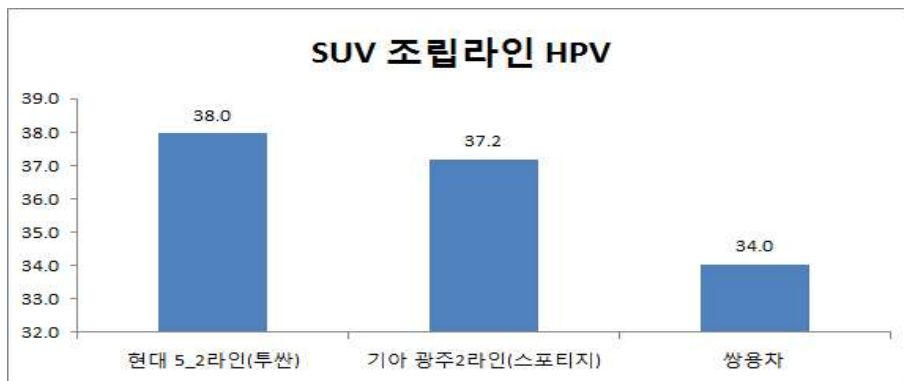
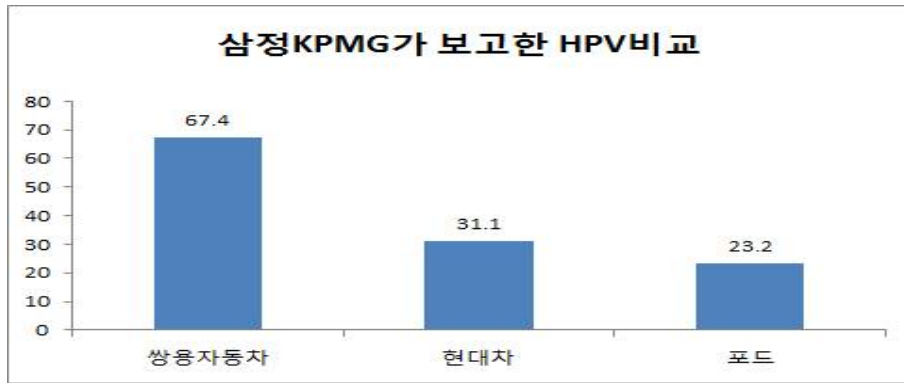
우다. 삼정 KPMG는 쌍용차의 부채비율을 561%로 기록해, 현대차 57%, 기아차 178%, GM대우 185%에 비해 매우 크다고 평가하고 있다. 하지만 앞에서 보았듯이 2008년 말 쌍용차의 실제 부채비율은 130%로 기아차나 GM대우보다 더욱 안정적이었다. 당장 부도 상황으로 내물 상황은 아님은 물론이다.

삼정KPMG가 이런 기초 판단에 근거해 제출한 구조조정안이 타당할리는 만무하다. 먼저 제조부분에서 이른바 ‘잉여인력’을 계산하는 과정을 보면 이를 정확하게 알 수 있다.

삼정KPMG가 생산부분에서 잉여인력을 계산할 때 기준으로 삼은 것은 HPV지수다. HPV는 대당 생산시간으로 생산부분 노동자가 일한 총노동시간을 생산한 총생산대수로 나누어 계산한다. 하지만 이 수치는 자동차산업 내에서도 극히 제한적인 의미로만 사용된다. 왜냐하면 차종에 따라 생산에 필요한 시간이 다를 수밖에 없고, 업체의 생산전략에 따라 차체, 도장, 조립 등의 부분이 다를 수 있고, 총노동시간산정 기준도 사내하청노동자를 포함할 것인지, 실제 공장에서 아웃소싱되어 외부에서 생산 공급되는 모듈도 포함할 것인지 여부에 따라 지표가 달라지기 때문이다. 하지만 삼정KPMG는 이러한 HPV 지수의 약점을 전혀 고려하지 않은 채 소형차부터 SUV까지 전차종을 생산하는 다른 완성차업체와 SUV를 주력하는 하는 쌍용자동차를 단순 비교하여, 마치 쌍용자동차의 효율성이 매우 떨어지는 것처럼 포장했다.<sup>5)</sup>

HPV가 많은 한계를 가지고 있지만 심지어 이 지표를 가지고 생산성을 측정해도 적당한 비교를 한다면 쌍용차가 생산성이 떨어지지 않는다는 것을 확인할 수 있다. 2009년 1월을 기준으로 조립 공장을 보면, 쌍용차 조립라인은 한 대당 34시간이 투자되, 투싼을 생산하는 현대차 5-2라인 38, 스포티지를 생산하는 기아차 광주 2라인 37.2에 비해 훨씬 나은 생산성을 보여주고 있다. 쌍용차 조립라인은 동종 업체의 SUV 조립라인보다 오히려 HPV가 작다.

5) 삼정KPMG가 제시한 쌍용차 HPV가 매우 높은 수치를 기록하는 것은 생산차종 차이 외에도 쌍용차의 몇 가지 생산특성 때문이다. 쌍용차는 고용안정을 위해 부품 외주화가 타 업체에 비해 적었다. 예를 들면 현대차나 기아차에서 일반적인 샤시 부분의 외주화가 쌍용차에서 극히 일부분에서만 이뤄졌다. 현대차 기아차의 HPV는 실제 쌍용차에 비해 작은 것이 아니라 외주 부품사에서 진행되는 아웃소싱된 조립 라인의 총노동시간이 계산에서 빠진 것이다. 삼정KPMG 보고서는 쌍용차의 이러한 특성을 고려하지 않은 채 오직 인력 구조조정으로 모든 것을 해결할 수 있다고 주장하고 있다.



인원 자료 3사 모두 2009년 1월 기준. 쌍용차지부 제공 자료.  
HPV= 총인원(비정규직포함) / 시간당생산대수

삼성KPMG보고서는 이렇게 적당하지 않은 비교 수치를 근거로 HPV를 2008년에 비해 50% 수준으로 하락시키기 위한 잉여인력 계산을 했다. HPV, 즉 대당 총 노동시간을 줄이기 위해 라인속도를 높이고(JPH 상승), 인원을 줄이는 것이다. 이에 따라 삼성KPMG는 생산부분에서 2,185명의 잉여인력을 정리하면 생산성을 증가시킬 수 있다고 보고했다.

하지만 앞에서 보았듯이 쌍용차의 생산효율성은 이미 비슷한 차종을 생산하는 타 공장에 비해 오히려 앞서고 있었으며, 당시 필요한 것은 인력 구조조정이 아니라 일시적인 유동성 위기를 극복하고, 기술유출에만 혈안이 되어 있던 상하이자동차를 정리하는 것이었다.

## 5. 삼일회계법인의 조사보고서, 잘못된 전제에서 시작된 잘못된 결론

삼일회계법인은 회생계획을 인가하기 위한 법원 판단을 위해 2009년 5월 6일 조사보고서를 제출했다. 조사보고서는 계속기업가치와 청산가치를 산정 해 최종 파산 여부를 결정하기 위한 근거 자료다. 삼일회계법인은 이 보고서에서 쌍용자동차의 계속기업가치가 청산가치보다 크다며 회생계획을 인가할 것을 권고했다.

하지만, 삼일회계법인 보고서 역시 삼정KPMG와 마찬가지로 미리 정해놓은 정리해고를 전제로 했다는 점에서 심각한 문제점이 있었다. 삼일회계법인은 안진회계법인과 삼정KPMG가 만든 부정회계와 오류를 그대로 인용한 것은 물론, 한국감정원이 제출한 평가서도 오히려 정리해고가 필요한 이유로 뒤바꾸어 놓았다.

먼저 삼일회계법인은 회사 재무상황을 한국감정원이 재평가한 유형자산액을 전혀 반영하지 않은 채 분석했다. 안진회계법인이 부정회계를 통해 만든 유형자산손상 차손 금액을 모두 대차대조표와 손익계산서에 반영해 부채비율을 561%로, 당기순 손실을 7,096억원으로 보고했다. 이에 따라 쌍용차의 회생을 위해 매우 큰 수준의 구조조정이 반드시 필요하다는 결론을 냈다.

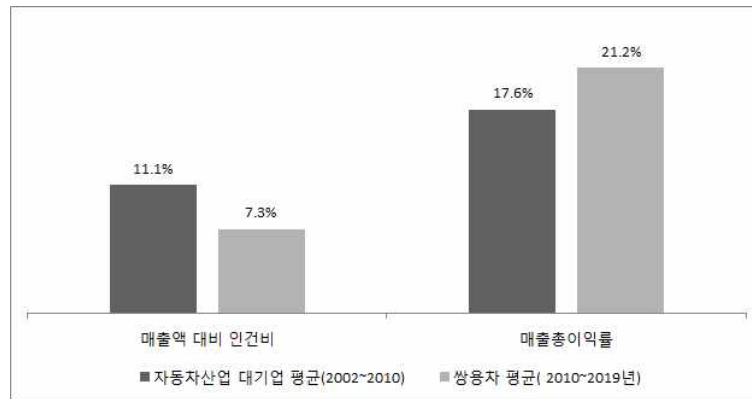
다음으로 삼일회계법인은 청산가치 산정에서는 역으로 한국감정원 평가액을 반영했다. 한국감정원이 토지, 건물, 구축물, 기계에 대해 재평가한 금액을 청산가치 산정에 반영함으로써 청산가치를 높인 것이다. 삼일회계법인이 재무 상태의 부실을 진단했던 것처럼 안진회계법인이 만들어 놓은 대차대조표를 기준으로 했다면 청산가치는 3천억원 이상 하락한다.

그런데 이렇게 청산가치를 높여놓으면 계속기업가치 역시 더 높아져야만 회생계획이 인가될 수 있다. 즉 더 많은 구조조정과 인원정리를 해야만 회생계획이 인가될 수 있다는 것이다. 삼일회계법인은 회사 상태는 더욱 안 좋은 방향으로 결론 내도록 자료를 사용하고, 청산가치는 더 높아질 수 있는 자료를 사용해 사실상 구조조정의 정당성을 의도적으로 만들었다.

결국 잘못된 전제에서 시작한 삼일회계법인의 보고서는 삼정KPMG가 만들어 놓은

기능직 2,319명, 사무직 327명 정리해고를 통한 1,291억원의 인건비 절감액을 기업회생을 위한 절대요소를 간주했다. 삼일회계법인의 임의적 자료 선택으로 높아진 청산가치, 더욱 부실해진 재무상태를 벗어나기 위해서다.

그리고 삼일회계법인은 구조조정 이후 계속기업가치를 높이기 위해 업계 평균과 비교가 안 될 정도로 높은 수익률과 낮은 임금을 전제로 한 영업전망을 내놓았다. 삼일회계법인이 추정한 쌍용자동차의 10년간 평균 매출총이익률은 자동차산업 대기업의 2002~2010년 평균보다 3.6%포인트가 높았고, 반대로 매출액 대비 인건비는 3.8%포인트가 낮았다.



자동차산업 대기업 평균: 한국은행 기업경영분석  
쌍용차 평균: 삼일회계법인 보고서

## 6. 2009년 산업은행이 유동성을 지원하고, 상하이자동차의 주식을 소각했다면 쌍용차는 어떻게 변했을까?

회계법인들과 쌍용차 사측은 정리해고를 전제로만 쌍용차 회생을 이야기했지만, 사실 지난 시기 재무 상태를 보면 쌍용차는 정리해고가 없는 상태에서도 여러 방식으로 회생이 가능했었다. 공정한 회계, 적당한 경영정상화 방안이 만들어졌다면 정리해고는 없어도 될 일이었다.

간단하게 정리해고 없는 회생계획을 생각해보자. 2002년부터 2008년까지 쌍용차 손익계산서를 보면 쌍용차에서 손익 분기점은 약 3조원의 매출에서 결정되었다. 3조원 이상 매출을 올린 해 중에 영업적자를 기록한 해는 2005년이 유일했다. 2005년에 워크아웃을 졸업하고 상하이자동차로 최대주주가 바뀌는 과정에서 여러 문제가 발생했기 때문이다. 이러한 생산 외적인 여러 문제를 제외했을 경우 모두 3조 매출을 기점으로 아무런 구조조정 없이 영업이익을 달성했다.

참고로, 상하이자동차 인수 직후인 2005년, 2006년 두 해에 걸쳐 당기순익은 모두 큰 손실을 기록하게 되는데 두 해 모두 영업외손익이 문제였다. 2005년에는 5백억원 대의 유형자산감액손실이, 2006년에는 일시적인 이유로 발생하는 1천억원 대의 잡손실이 중요한 원인이었다. 사실 두 해 모두 영업활동으로 인한 현금흐름은 각각 3천3백억원, 1천8백억원으로 큰 문제가 없었으나 상하이자동차의 막무가내식 경영이 손익계산서 상의 지표를 엉망으로 만들었다.

표 3 > 2007년 이전 요약손익계산서와 타업체와의 비교

(단위: 억원)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
매출액	34,173	32,815	32,979	34,037	29,518	31,193
영업이익	3,184	2,896	310	-21	273	441
당기순이익	3,204	5,897	114	-1,034	-1,960	116
특이사항	순이익률9.3% 현대차:5.7%	순이익률:17% 현대차:6.8%	SAIC인수협상 경영불안	SAIC 인수과정문제 유형자산감액 손실	SAIC 투자미이행 일시적 잡손실	흑자전환

상하이자동차 인수전인 2002~03년을 보면 쌍용차의 수익률은 현대차보다도 두 배 가까이 높았다. 워크아웃 기간이라는 특수성이 있기는 했지만, 최소한 정상적인



경영이 이루어졌다면 업계 1위인 현대차와 어깨를 견줄 만큼의 생산, 판매가 이루어질 수 있었던 의미다.

**2009년 쌍용차 법정관리 기간의 정리해고 계획은 위와 같이 생산과 판매 외적인 부분에서 상하이자동차가 만들어 냈던 부실을 전혀 감안하지 않고 있었다.** 즉, 3조원 대의 매출에 정상적인 경영이 이루어진다면 쌍용차는 문제없이 운영이 가능했으나, 쌍용차 사측, 법원, 회계법인은 모두 오직 정리해고만을 처음부터 밀어붙였다는 것이다.

쌍용자동차의 2011년 매출은 2조 7,876억원으로 삼일회계법인이 2조5,529천억원으로 추정한 것보다 9%가 많았다. 2012년 1분기는 전년동기보다 4%가 많은 매출을 기록했다. 2012년에는 3조원 매출 규모를 달성할 것으로 보인다. 2012년부터 다시 손익분기점을 넘어서는 것이다. 2009년 사측이 무리한 정리해고와 직장폐쇄 등을 감행하지 않았더라면 3조 매출 시기는 2010년 자동차 산업 성장 규모를 볼 때 이미 2년 전에 달성 했을 수도 있었다.

2010년 자동차 업체들은 사상 최대 매출이라고 불릴 만큼 큰 성장을 했다. 한국 자동차산업 역시 2008년 대비 27% 생산이 늘어났다. 자동차산업 대기업들의 매출액순이익률은 2008년 1.5%에서 2010년 9.6%로 급증했다. 쌍용차가 주력으로 하는 SUV 역시 2008년 대비 13% 생산이 늘었다. 쌍용차와 더불어 부도 직전까지 갔던 한국GM(당시 GM대우)는 2008~09년 큰 적자 이후에 2010년 6천억원 가량의 순익을 냈다.

표4>이전 매출액 증가와 SAIC 인수 전 수익률 기준으로 재작성한 순영업현금흐름 추정

(단위:억원)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	누계
매출액	22,456	28,196	38,628	40,560	42,588	44,717	46,953	49,301	51,766	54,354	
영업이익	91	272	2,472	2,596	2,726	2,862	3,005	3,155	3,313	3,479	23,971

현금흐름 중 감가상각분과 신규투자로 인한 현금흐름은 상호 상쇄로 가정.

매출액 증가율은 2010년 SUV 실제 생산증가율로 계산. 2011년은 완전 회복을 가정하여 2005년 매출액에 기간 SUV 시장 확대율을 추가. 2012년 이후는 연 5% 성장 가정.

영업이익은 2010년은 비슷한 매출액을 기록했던 2006년 영업이익률을 참조. 2010년 이후는 2001~2004년 평균영업이익률인 6.4%로 가정.

상하이자동차의 2005~2008년 비정상적 경영 효과를 감안하고, 매각 이전

2001~2003년을 정상적인 쌍용차의 수익률 기준으로 삼으며, 자동차산업의 2010년 매출증가율, 2011년 매출증가율을 적절하게 감안하여 재계산해 본 순영업현금흐름은 위 표와 같다. 물론 이 현금흐름은 정리해고를 전혀 전제하지 않았다.

삼정KPMG, 삼일회계법인이 전혀 고려하지 않은 상하이자동차의 비정상적 경영 효과를 없애면, 쌍용자동차는 2018년까지 10년을 영업할 경우 계속기업가치는 2조4천억원에 달한다. 삼일회계법인 추정액의 두 배 가까이 된다. 2009년 일시적 유동성 위기에 대처하기 위한 산업은행의 약간의 지원만 있었다면, 쌍용차는 대우그룹 부도 후에 굳이 무리한 매각 없이도 지금까지 잘 성장하고 있는 대우조선과 비슷한 경로를 갈 수 있었다는 것이다.

## 7. 결론: 법원은 정리해고 부당 판결을, 정부는 모든 정책 수단을 통해 해고자 무급휴직자에 대한 원상회복을.

쌍용차 정리해고는 그 규모나 사회적 파급력에서 매우 심각한 사태였다. 하지만 정작 정리해고 적절성에 대한 제대로 된 검토 한번 없이, 희생법원은 세 회계법인의 말을 무조건 진실로 가정하여 정리해고를 포함한 희생계획을 인가했다. 정부 역시 이 과정에서 회계상의 문제, 상하이자동차의 기술 유출 문제 등을 인지하고 있었지만, 자신의 과오를 덮기 위해 쌍용차 노동자들을 희생양으로만 삼으려 했다. 그야말로 쌍용차 정리해고는 빠른 매각에만 관심을 가지고 있던 법정관리인, 부정회계를 통해 사측의 의도를 정당화 해준 회계법인, 책임을 떠넘기기 위해 이를 방조한 정부의 3각 동맹이 만들어 낸 참극이었다.

앞에서 보았듯이 쌍용차 정리해고는 처음부터 끝까지 문제 투성이었다. 하지만 2012년 1월 내려진 해고 무효 소송에 대한 기각판결(서울남부지법)에서 조차 재판부는 회계법인의 판단, 그리고 그 회계법인의 판단을 따른 희생법원의 판결만을 여전히 준거로 삼고 있다.

본 보고서의 내용을 토대로 해고무효소송 기각판결을 문제점을 다시 한 번 짚어본다.

### (1) 유동성 부족으로 인한 회사 도산 위기를 피하기 위한 불가피한 경영상의 선택?

① 쌍용차가 자금 부족을 겪은 것은 맞다. 하지만 이는 대주주 상하이자동차가 의도적으로 쌍용차가 맺고 있던 회전대출계약 약 2천1백억원을 전혀 사용하지 않아 벌어진 일이다. 2008년 말 경영위기는 불가피한 유동성 위기가 아니라 대주주가 의도적으로 만들어 낸 경영위기였다.

② 그리고 2008년 재무 상태는 의도적으로 과장된 것이었다. 유형자산손상차손을 회계기준을 위반하며 의도적으로 과다 계상하여 자본이 줄어 부채비율이 늘고, 영업외비용이 급증하여 당기손실이 급증했다. 한국감정원이 재평가한 유형자산 평가액을 감안하면 부채비율은 130%, 순손실은 1천9백억원으로 줄어든다. 부채비율

130%는 한국의 기아자동차, 한국GM보다도 훨씬 낮은 비율로 재무 상황이 안정적이었음을 의미한다. 당기순손실은 적은 편은 아니나, 2009년 이후 대부분의 자동차 기업들이 큰 영업이익으로 2008년 손실을 회복하였다는 점을 감안하면, 당장 회사가 부도가 날 만큼의 손실은 아니었다. 쌍용차보다 손실이 더 컸던 GM대우도 2010년 사상 최대 당기순이익을 내며 회복했었다.

## (2) 미래의 위기에 대처하기 위해 필요한 정리해고였다?

① 삼정KPMG와 삼일회계법인은 상하이자동차의 경영 실패 효과를 전혀 고려하지 않은 채 쌍용차 경영이 상하이자동차로 인해 최악이 된 상태를 기준으로 수익성을 평가했다. 기존 재무 자료를 보아도 수익성 위기는 상하이자동차가 쌍용차를 인수한 2005년부터 2008년 4년간 집중적으로 발생했다. 쌍용차가 그나마 정상화 된 2001년부터 2004년까지 평균 매출액영업이익률은 6.4%로 업계 최고 수준이었다. 상하이자동차 경영진이 기술유출에만 관심이 있었던 점을 고려한다면, 쌍용차 회생 계획 역시 상하이자동차의 부실 경영 효과가 없을 경우 쌍용차의 미래에 대해 고려했어야 했다.

② 또한 삼정KPMG가 평가한 쌍용차의 경쟁력 약화는 객관적이지 않았다. 삼정KPMG가 제시한 정리해고안은 쌍용차 HPV를 경쟁업체와 비슷한 수준으로 낮추는 것을 기준으로 작성되었다. 하지만 HPV는 업체 특성, 차종 특성, 공정 특성, 노동시간 특성에 따라 변화되는 수치로 매우 제한적으로만 사용되어야 한다. 삼정KPMG는 쌍용차의 HPV를 쌍용차의 생산 특성을 전혀 고려하지 않은 채 타업체와 비교함으로써 정리해고 필요성을 과장했다. 한 예로 SUV를 생산하는 공장의 조립라인을 기준으로 HPV를 평가한다면 쌍용차는 오히려 다른 업체보다 생산성이 높았다.

(3) 삼일회계법인은 정리해고가 있을 경우에만 계속기업가치가 청산가치보다 높다고 분석했다?

① 삼일회계법인은 기업 재무 상태의 위험을 분석할 때는 부채비율과 당기순손실이 과장된 안진회계법인의 회계지표를, 청산가치를 분석할 때는 유형자산이 적절

하게 재평가된 한국감정원 자료를 사용했다. 즉 기업 상태는 더욱 부실하게 평가하고, 청산가치는 더 크게 평가해 구조조정이 반드시 필요하다는 결론을 만들어 낸 것이다.

② 본 보고서에서 밝히고 있듯이 쌍용차 경영이 상하이자동차 인수 이전 상태로 정상화 된다면 정리해고 없이도 쌍용차는 곧바로 정상화될 수 있었다. 계속기업가치 역시 정리해고 없이도 충분히 청산가치를 넘어서게 된다. 심지어 삼일회계법인이 예상한 것보다 더 빠르게 회복할 수 있었다.

정리해보자. 서울 남부지법이 해고무효소송 기각을 내린 근거들은 오직 회계법인들과 회생법원의 판단에만 근거하고 있었다. 하지만 회계법인들은 처음부터 정리해고 과정에 맞추어 모든 보고서들을 작성했고, 쌍용차 사측 역시 정리해고를 위한 자료들만을 의도적으로 제공해 왔다. 이들의 판단에 거리를 두고 좀 더 객관적으로 사태를 바라본다면 쌍용차 정리해고는 그야말로 경영위기를 빌미로 ‘기획’된 것임을 분명하게 알 수 있다.

고등법원과 정부는 지금이라도 이전의 부정을 바로잡아야 한다. 법원은 정리해고 무효 판결을, 정부는 모든 정책수단을 통해 해고자와 무급휴직자에 대한 원상회복을 추진해야 한다. <끝>