

# 쌍용자동차 사태 : 원인 진단과 대안 모색

곽상신 · 박명준\*

## I. 머리말

쌍용자동차 사태의 원인과 그에 대한 책임 그리고 후속조치의 정당한 범위와 정도를 둘러싼 사회적 논란이 계속되고 있다. 주지하듯이 이 사태는 경영난에 빠진 쌍용차를 2004년 10월에 중국의 상하이차가 인수한 이후, 4년 만에 경영권을 포기하고 2009년 1월에 법정관리신청을 하면서 발생한 구조조정과 대량해고의 과정에서 노동자들의 고용안정을 위한 충분하고 세심한 조치가 생략되면서 시작되었다. 쌍용자동차 노조원들은 사측의 구조조정 단행에 반발해 그해 5월부터 8월 사이 약 77일간 쌍용자동차의 평택공장을 점거하여 격렬한 농성을 벌였고, 그 과정에서 공권력과 노조원들 간에 엄청난 물리적 충돌이 발발하였으며, 결과적으로 노동조합의 지부장을 비롯하여 64명의 노조원들이 구속되는 사태로 치달았다. 당시 물리적 충돌과정에서의 심각한 피해뿐 아니라 그 이후 최근까지 24인의 희생자가 발생하는 등 이 사태는 우리에게 엄청난 사회적 진통과 상처, 그리고 풀어야 할 숙제를 안겨 주었다.

그간 상하이차가 철수하고 회사는 법정관리에 들어갔다가 2011년 3월에 인도의 ‘마힌드라 & 마힌드라(이하 마힌드라)’사로 경영권이 넘어가면서 회생절차가 종료됐다. 쌍용자동차 인수는 2010년 8월 우선매각대상자로 선정되면서 시작되었고, 1) 11월에 총 5,225억 원<sup>2)</sup>의 인수대금 투자를 내용으로 하는 M&A 계약이 성사되면서 본격화되었다. 2012

\* 곽상신=워크인연구소 연구실장(imksgod@gmail.com), 박명준=한국노동연구원 연구위원(mjnpark@kli.re.kr).

1) 당시 매각주관사였던 삼정KPMG와 맥쿼리증권 컨소시엄은 쌍용자동차를 인수하기 위한 입찰에 참여한 3개사(인도의 루이아그룹, 한국의 영안모자, 그리고 마힌드라) 중에서 마힌드라를 우선협상대상자로 선정하고, 같은 해 8월 20일 양해각서(MOU)를 체결했다.

2) 인수대금 중 4,271억 원은 제3자 배정의 유상증자를 통한 방식으로 조달됐으며, 나머지 954억 원은 만기 3년의 무기명식 회사채를 발행하는 방식으로 조달됐다.

년 11월 현재 마힌드라는 69.63%의 쌍용자동차의 지분을 소유하고 있는 최대주주이며, 인수 이후 쌍용자동차의 운영을 정상화하고 남은 사태를 처리해 나가기 위하여 나름대로 노력을 기울여 오고 있다. 그러나 이전에 파국적인 대결을 거치며 해고된 노동자들의 복직은 요원한 상태에 있는 가운데 그들의 대표체인 쌍용자동차 노동조합 지부는 당초 정리해고가 부당한 것이었음을 역설하며 농성을 지속하고 해고무효확인 소송까지 전개하고 있다.<sup>3)</sup> 안타깝게도 사태는 여전히 온전한 해결을 보지 못한 채, 당사자들 간에 갈등과 공방이 지속되고 있는 형국이다.

쌍용자동차 사태의 전개 과정은 이해 당사자들을 둘러싸고 여러 가지 논쟁거리들을 안겨 주고 있다. 그 가운데 일부는 해소가 되었고, 일부는 여전히 지속 중이다. 여전히 그들 간의 입장충돌이 이어지는 상황에서 구체적인 사안들에 대한 입장표현은 매우 민감하고 조심스럽다. 그럼에도 불구하고, 하나의 객관적인 시각에서 그것들에 대한 답을 모색하는 작업은 쟁점현안에 대한 입장표명과 별개로 심도 있게 이루어질 필요가 있다. 그렇다면 우리 사회에서는 왜 쌍용자동차 사태와 같은 극단적인 사태가 발생했고, 수년간 미해결 상태로 남아 이어지고 있는가? 문제의 해결을 위해 필요한 조치는 무엇이며, 유사한 문제의 재발을 방지하기 위하여 필요한 조치는 또 무엇인가? 본고에서는 이러한 근본적인 질문을 던지며 그에 대한 답을 찾아보고자 한다. 이를 위하여 먼저 쌍용차 사태의 진행경과와 현재 대두되어 있는 중요한 쟁점들이 무엇인지 정리해 보고, 뒤이어 이번 사태가 발생하고 지속하고 있는 원인이 무엇이며 그에 대한 단기적 해결과 중장기적 재발방지를 위해 필요한 조치는 무엇일지 원론에 기초하여 헤아려 보도록 하겠다.

## II. 경과와 쟁점

### 1. 경 과

아래에서는 쌍용차 사태의 시발이었던 정리해고와 파업에서부터 시작하여 그 이후 노동조합이 분열되고 갈등이 이어지는 가운데 여러 희생자가 발생한 양상을 살펴본 후에 작년부터 전개되고 있는 새로운 사태의 추이에 대해 짚어 보도록 하겠다.

3) 이 소송에서 노조는 일단 1심에서 패소했고, 현재는 그 항소심이 진행되고 있는 중이다(사건번호 2012나14427호).

가. 사태의 전개

2009년 6월 8일 쌍용자동차 근로자 976명에게<sup>4)</sup> 해고가 통보되었다. 이 수는 당초 구조 조정에 간여한 회계법인인 삼정KPMG가 산정한 2,646명 중 희망퇴직 등으로 퇴사한 직원을 뺀 수였다. 77일간의 파업이 끝난 후, 노사는 해고대상자 수를 일정하게 조정하였다. 976명의 해고대상자 중 48%에 해당하는 468명은 무급휴직자로 전환되었고, 나머지 52%에 해당하는 508명은 다시 희망퇴직자 130명, 3년 무급제안자 139명, 기타 징계해고자 83명, 그리고 정리해고자 159명 등으로 구분하여 정하였다. 무급휴직에 선발되지 못한 130명은 희망퇴직서에 서명했고, 159명은 희망퇴직서에 서명을 거부해 자연스럽게 정리해고자로 분류되었다. 3년 무급제안자 139명은 파업에 참여했다가 8월 6일 이전에 파업에서 이탈한 조합원으로 회사는 이들에게 3년 무급휴직을 제안했다. 기타 83명의 징계해고자들은 당초 해고자 명단에는 없었으나, 파업에 참여한 이유로 해고를 당한 직원들로 노동조합 간부들이 대다수였다.<sup>5)</sup>

파업 후 쌍용자동차의 노동자 대표체는 분열되었다. 파업에 대한 법적인 책임을 묻는 과정에서 쌍용차 노조의 지도부가 대거(약 96명) 연행, 구속이 되면서 기존 노조의 조직력이 현격히 약화되자 2009년 9월 파업 불참 조합원들 위주로 조합원 총회를 개최하여 새로운 모색이 이루어졌다. 그들은 기존 산별노조에서 탈퇴하고 새로운 기업노조를 설립하기로 정하고 다음 달 조합원 선거를 통해 새로이 기업노조 집행부(위원장 김규한)를 출범시켜 3년의 연장된 임기를 시작했다. 새 집행부는 3년 후인 2012년 10월 재선에 성공하여 오늘에 이른다. 현재 기업노조의 조합원은 약 3,700명에 달하며, 노조 전임자 수는 무급과 유급전임자를 포함하여 23명인 상태이다.

해고된 조합원들도 쌍용자동차 노동조합 지부를 현재까지 유지, 운영하고 있다. 지부는 일단 지부장 권한대행체제로 유지되다가, 2010년 2월에 3기 지부장 선거를 치러 새 집행부를 조직, 그 존립이 지속되었고, 2011년 7월에 다시 4기 집행부 선거를 치러 현재까지 이어지고 있다(위원장 김정우). 지부에 가입돼 있는 조합원 수는 2012년 11월 현재 정확히 203명이며, 모두 해고자 신분이다. 2009년 파업 후 해고된 조합원은 모두 158명인데 이 중에서 연락이 되지 않거나 조합 참여를 거부한 인원을 제외한 수가 조합원 수로 집계되고 있다. 지부의 운영은 조합원들의 조합비와 시민들이 후원하는 CMS, 그리고 각종 후원금으로 충당되고 있다. 현재 지부에 소속돼 활동하고 있는 간부는 20여 명이며, 이들은

- 
- 4) 당시 쌍용차 노조 지부는 무급휴직자 수를 최대한 늘리기 위해서 48%의 기준이 되는 인원을 976명으로 정했다.
  - 5) 현재 쌍용차 노조 지부는 희망퇴직서를 작성하지 않은 159명과 징계해고자 50여 명을 사실상의 해고자 신분으로 인식하고 있어, 그 수가 도합 200여 명에 달한다.

월 최저생계비 수준의 임금을 지급받고 있다.

파업 사태 이후 쌍용차 노조 지부는 문제의 발본적 해결을 촉구하며 투쟁을 전개해 왔다. 구체적으로 그들은 “△ 해고노동자들의 전원 복직 △ 살인진압 책임자 처벌 △ 회계 조작 진상규명과 책임자 처벌 △ 희생자의 명예회복과 대책 수립 △ 정리해고 철회 및 비정규직 철폐 등”의 요구사항을 내걸고 있다. 지부는 3기 집행부에서부터 정리해고특별 위원회를 꾸려 구속자석방 운동과 정리해고자 복직투쟁을 전개했다.<sup>6)</sup> 4기 집행부에 들어와서도 그러한 노력은 이어져, 2011년 12부터 평택공장 앞 공터에 텐트를 설치하여 해고자 복직 투쟁을 전개<sup>7)</sup>하는 등 소위 ‘희망텐트촌’ 사업을 펼쳐 왔다. 2012년 3월에 22번째 희생자가 발생하자, 4월부터는 대한문 앞에 분향소를 설치하여 희망텐트 농성의 거점을 대한문 앞으로 옮겼다.<sup>8)</sup> 또 2012년 8월 3년 복역한 후 만기 출소한 한상균 전 지부장과 간부 3인은 11월부터 평택공장 앞에 위치한 철탑에 올라가 농성을 벌여 오고 있다.

한편, 쌍용자동차가 법정관리에 들어간 2009년 1월 이후 2012년 3월까지 모두 22명의 희생자가 발생했다. 그중에는 자살자가 14명으로 가장 많았고 스트레스 등으로 인한 심근경색이나 뇌출혈 등으로 사망한 경우가 대다수였다. 희생자들은 주로 회사를 떠난 후에 극심한 생활고를 겪은 사람들이었다.

#### 나. 최근의 상황

2012년 4월 총선에서 노동계 출신의 다수가 국회의원에 당선되면서 쌍용차 문제는 정치적 쟁점으로 부각되기 시작했다. 당시 총선 후 국회 상임위원회인 환경노동위원회가 여소야대로 구성되었고, 그 자리에서 쌍용차 문제가 본격적으로 다뤄졌다. 먼저 민주통합당 내 노동계 출신 의원들을 중심으로 쌍용차 문제 해결을 위한 의원모임이 결성됐고, 이후 이 모임은 범 국회차원으로 확대됐다. 6월에는 심상정(당시 통합진보당) 의원과 은수미(민주통합당) 의원이 주도하여 ‘쌍용차 사태에 대한 진상조사와 해결방안 모색을 위한 국회의원 모임(이하 쌍차 의원모임)’을 제안했다. 의원모임은 이내 민주통합당 박지원

6) 이들은 2010년 8월 매각 주간사였던 삼성KPMG가 마힌드라와 MOU를 체결하자 해외매각 반대 운동을 전개하기도 했고, 2010년 10월 초부터 11월 말까지는 산업은행 앞에서 두 달간 텐트농성을 벌이기도 했다. 그 후 황인석 지부장은 2011년 6월에 임기를 다 채우지 못하고 지부장직을 사퇴를 했다.

7) 희망텐트촌 사업은 한진중공업의 소위 ‘희망버스’ 사업의 연장선에 있는 사업이었다. 한진중공업 노사가 2011년 11월 10일 해고자 94명을 1년 후 재고용하기로 합의하면서 김진숙 지도위원의 고공농성도 마무리됐는데, 이후 노동계는 김진숙씨의 309일간의 상징성을 쌍용자동차의 투쟁으로 이어갈 것을 계획하면서 희망텐트 사업을 전개해 나갔다.

8) 그 과정에서 김정우 지부장은 국정조사를 요구하면서 41일간의 단식농성을 진행한 후 건강이 악화돼 11월 병원으로 이송된 바 있다.

원내대표와 통합진보당 강기갑 대표 등 야당의 대표가 참여한 가운데 6월 말에 공식적으로 발족했다. 여기에는 여당인 새누리당에서도 남경필, 정병국, 정두언 의원 등도 참여해, 그 수는 민주통합당 26명, 통합진보당 10명, 새누리당 3명 등 총 39명에 이른다. 의원모임의 정치적 위상이 높아지면서 문제는 정치권에서 본격적으로 다뤄지게 되었다.

2013년에 들어 사태는 새로운 국면을 맞기 시작했다. 지난 3월 5일에 무급휴직자 454명과 징계휴직자 37명이 마침내 공장으로 복귀했기 때문이다. 그들은 2009년 8월 6일 노사 합의(이하 8.6 합의서)로 무급휴직자 신분이 된 이래 꼬박 3년 6개월 만에 다시 공장으로 귀환했다. 당초 2009년 8.6 합의서에 “무급 1년 경과 후 생산물량에 따라 순환근무가 이루어질 수 있도록 하며, 실질적 방안으로 주간연속 2교대를 실시한다”라고 표현돼 있어서 2010년 8월 7일에 복직이 될 줄로 알았으나 회사가 해석을 달리하며 주간연속 2교대의 물량이 가능한 때에 무급휴직자들의 복직이 이루어져야 함을 주장하면서 이들의 복귀가 미뤄져 왔다. 그러다 이번에 회사가 전격적인 태도변화를 보인 것이다.

무급휴직자들의 복직을 결정한 데에는 사법부의 주문과 움직임이 일정하게 영향을 끼쳤을 것으로 사료된다. 결정적으로 지난 2월에 서울남부지방법원이 무급휴직자의 복직 시점은 2010년 8월 7일이라는 판결을 내려 무급휴직자들의 손을 들어 주었다. 비록 회사가 1심 판결에 불복해 항소를 하였으나, 일단 이러한 판결은 무급휴직자들이 다시 공장으로 복귀하는 데 일정하게 기여를 했을 것이다. 이미 재판부는 작년 연말 무급휴직자들에게 유리한 중재안을 제안했는데, 이미 그것부터 일정한 영향력을 발휘했다고 볼 수 있다. 당시 중재안은 무급휴직자에게 임금의 일부를 지급할 것을 회사에게 주문하는 내용을 담고 있었다. 이 중재안은 소송 양 당사자 모두 받아들이지 않아 합의점을 찾는 데 실패했지만, 회사로서는 재판부가 중재안을 낸 사실만으로도 재판 결과를 어느 정도 예견했을 것으로 보인다.

정치권의 압박도 일정한 역할을 한 것으로 판단된다. 지난해 대통령 선거에서 모든 대선 후보들이 쌍용자동차 사태에 대해 국정조사를 약속한 바 있다. 야당인 민주통합당 문재인 후보는 직접 국정조사를 약속했고, 새누리당은 박근혜 후보가 직접 언급하지 않았으나 황우여 대표와 김성태 의원 등이 국정조사를 약속한 바 있다. 비록 국정조사는 이루어지지 않았으나 이러한 압력은 쌍용자동차 경영진의 결정에 영향을 끼쳤을 것으로 보인다. 사실 지난 대통령 선거에서 박근혜 후보가 당선된 후 새누리당은 국정조사와 관련한 입장에 일정한 변화를 보이는 듯 했다. 대표적으로 이한구 대표는 1월에 쌍용자동차 평택 공장을 직접 방문한 자리에서 “국정조사 실시에 찬성하지 않는다. 아직도 회의적이다. 최종 목표는 국정조사가 아니고 여러분의 (복직)문제를 푸는 것 아닌가”라는 입장을 밝혔다. 이러한 발언은 겉으로는 국정조사에 반대하는 것처럼 보였지만, 그 이면에는 국정조사를 유보할 수 있는 명분을 회사에 요구한 것으로도 해석할 수 있다. 공교롭게도 이한구

대표가 평택공장을 방문한 지 일주일 뒤 회사는 무급휴직자 전원을 복직시키겠다고 발표했다.

한편 회사가 무급휴직자 복직을 결정하자 국정조사를 요구하던 여론은 급속히 악화됐다. 특히 그동안 국정조사에 가장 적극적이었던 민주통합당이 입장을 선회하면서 국정조사는 사실상 흐지부지됐다. 민주통합당은 1월 27일 새누리당에 ‘2+3 협의체구성’을 제안하면서 국정조사의 의향을 거두었다. 여야, 그리고 회사, 기업노조, 쌍용차지부가 협의체를 구성하자는 제안이었다. 그러나 새누리당은 이를 반대하여 결국 여야 3인이 참여하는 협의체가 구성되었고, 현재 여야 의원 6인이 협의를 진행하고 있다. 국정조사 요구는 일단 멀어진 상태에 있으나, 그렇다고 국정조사와 해고자 복직을 요구하는 불씨가 완전히 꺼진 것은 아니다. 시민단체로 구성된 쌍용차 범국민대책위원회(이하 범대위)와 쌍용차 노조지부를 중심으로 국정조사에 대한 요구는 계속적으로 이어지고 있다. 특히, 무급휴직자들의 복직이 이루어졌음에도 노조지부의 농성은 여전히 진행 중이어서 한상균 전 지부장을 비롯한 3인이 평택공장 앞 송전탑에 올라, 국정조사와 해고자 복직을 요구하며 100일을 넘게 농성을 계속하고 있는 상황이다.<sup>9)</sup> 이들은 요구사항이 받아들이기 전에는 철탑 농성을 끝낼 수 없다는 입장을 완강하게 표출하고 있다. 이들은 장시간 송전시설에 노출돼 건강상태가 매우 악화된 것으로 알려져 사회적으로 큰 우려를 불러일으키고 있다.

## 2. 미해결 쟁점

회계조작, 정리해고의 정당성 그리고 해고자 복직은 현재 쌍용자동차 사태를 둘러싸고 진행되고 있는 작금의 논쟁에서 가장 첨예한 주제들이다. 여기에서는 이를 둘러싼 쟁점이 무엇이고 입장의 대립이 어떻게 이루어지고 있는지 좀 더 구체적으로 살펴보도록 하겠다.

### 가. 회계조작

쌍용자동차가 법정관리에 들어갈 당시, 회계조작이 있었다는 주장은 2009년부터 내부적으로 제기되었는데, 그것이 본격적으로 대두된 시점은 2010년 8월이었다. 회계조작설을 처음으로 공식적으로 제기한 곳은 시민단체인 ‘투기자본감시센터(이하 투감)’였다. 2010년 8월 투감은 쌍용차 회사 측이 5,132억 원을 ‘손상차손’으로 과다하게 계상하여 자산가치는 줄이고 부실규모는 부풀렸다고 주장했다. 이후 삼성KPMG가 그렇게 조작된 회계를 근거로 정리해고자를 2,646명으로 계산한 것이기 때문에, 쌍용차의 정리해고는 부당

9) 3인의 농성자 중 문기주 정비회장은 3월 15일 건강이 악화돼 116일 만에 농성장에서 내려왔다.

하다는 주장을 폈다. 이어서 시민단체와 노동계의 변호사 및 공인회계사가 쌍용차의 회계자료를 분석한 결과가 나왔고, 그를 통해 진상조사의 필요성은 더욱더 설득력을 얻었다. 문제를 제기한 전문가들<sup>10)</sup>이 2010년 10월에 발간한 보고서인 채무자 회생 및 파산에 관한 법률(채무자회생법)검토의견에 따르면, 2009년 쌍용차 관리인이 법원 파산부에 쌍용차의 자산가치를 ‘시가’가 아니라 ‘장부가’로 보고했는데,<sup>11)</sup> 이는 채무자 회생법을 위배했다는 것이다. 2012년 2월에 발표된 또 다른 보고서인 ‘2008회계연도 쌍용차(주)의 유형자산손상차손에 대한 검토 의견’에서도 쌍용차의 회계조작 의혹을 강하게 언급했다.<sup>12)</sup>

쌍용차 사측은 2009년부터 시작된 회계조작 관련 시민단체의 문제제기에 일단 전혀 반응을 보이지 않아 왔었다. 대외적으로 공식적인 입장을 발표하는 대신에, 내부적으로 금융감독원의 조사에 응하는 입장을 취했다. 2012년 7월에 이르러 쌍용차 홍보팀은 노동계가 제기하는 회계조작 의혹은 사실무근이며 명백한 오류라는 내용의 반박 자료를 뒤늦게 발표했다. 회사 측이 시민단체의 문제제기에 그러한 반응을 보인 것은 하나의 변화였는데, 그렇게 된 이유는 2012년 5월에 금융감독원이 시민단체와 노조가 제기한 진정서에 대해 회사 측의 회계처리에 문제가 없다는 결론을 내렸기 때문이었다.

사실 쌍용차가 유동성 위기를 맞아 법원에 회생절차를 신청한 상태에서 회사가 청산될지 아니면 회생할지에 대한 판단은 매우 어려운 상황이었기 때문에, 회계법인과 회사가 청산을 전제로 회계기준을 매우 보수적으로 판단한 사실을 위법하다고 주장하기에는 근거가 약해 보인다. 그렇다고 회사의 판단이 타당성과 신뢰성을 충분히 갖추고 있는 것만도 아니다. 이는 크게 두 가지 점에서 그러한데 첫째, 회사가 회수가능금액이 큰 한국감정원의 시장가치를 적용하지 않고 회수가능금액이 적은 사용가치를 사용한 것에 대해서 여전히 상이한 해석이 존재하며,<sup>13)</sup> 이에 대해 회사는 사용가치로 위법하지 않다고만 설명할 뿐 왜 그렇게 판단했는지에 대해서는 설명을 하지 못하고 있다. 둘째, 회사가 계산한 사용가치의 금액에 대해<sup>14)</sup> 노동계는 신뢰성과 타당성 면에서 완전히 만족스럽지 못하다고 간주하고 있고, 현재 법원 재판부는 회계전문가에게 당시의 회계처리에 대한 감정을 의뢰해 놓고 있는 중이다. 결국 회계조작에 대한 최종 판단은 이 소송결과에서 매듭어질 가능성이 높아 보인다.

10) 법률적 검토를 처음 다룬 전문가들은 법률법인 <해냄>의 유○○, 김○○, 백○○ 변호사 등이다.

11) 시가와 장부가에 대한 회계의 용어는 공정가치와 사용가치이다. 여기서는 독자들이 이해하기 쉽도록 표현을 수정했다.

12) 이는 공인회계사 최종석이 쌍용자동차의 회계감사보고서를 분석한 결과이다.

13) 노동계는 한국감정원의 자산평가 금액을 기준으로 회수금액을 계산했다라면 적자규모를 줄일 수 있는데도 사측은 오히려 적자규모를 늘리는 방법을 사용했다고 의혹을 제기한다.

14) 안전회계법인은 7개 차종의 사용가치는 단종시점의 정상판매가격에서 원가와 할인을 등을 감안하여 계산했고, 건물, 구축물, 기계장치, 금형은 범용성이 없어서 0원으로 처리했으며, 차량운반구, 공기구, 비품 등은 장부가액의 23%를 적용했다고 설명하고 있다.

#### 나. 정리해고의 정당성 문제

정리해고의 정당성 문제는 당시 쌍용자동차의 경영상태가 정리해고를 단행할 요건을 갖춘 것이었느냐를 놓고 불거져 왔다. 그동안 사측은 당시 유동성의 위기로 긴박한 경영상의 이유가 존재했다는 입장을 고수해 왔다.<sup>15)</sup> 구체적으로 경영진 측은 2009년 1월 말에 만기 도래하는 932억 원의 약속어음에 대해 가용현금이 74억 원에 불과하여 부도사태가 불가피하였고, 2009년 4월 말에 만기가 돌아오는 회사채 1,500억 원의 상환도 불가능했기 때문에 긴박한 경영상의 위기가 분명했다는 것이다. 즉 긴박한 경영상의 이유는 유동성의 위기 때문이지, 유형자산 손상차손의 발생으로 인해 부채비율이 증가했기 때문이 아니라는 것이다.<sup>16)</sup>

반면, 노동계는 쌍용차의 정리해고가 부당하다고 본다. 당시의 상황은 일시적으로 유동성 위기에 처했을 뿐이고, 회사는 현금을 조달할 수 있는 능력이 있었으며, 회계를 조작하여 경영위기를 부풀려 정리해고의 근거로 삼았다는 것이다. 노동계는 당시 회사가 상하이차로부터 기술료 600억 원, 미수급 260억 원과 중국은행과 회전여신거래약정(한도 1,187억원), 중국공상은행과 대출 및 무역거래약정(한도 US 1억 달러)의 차입약정을 체결하고 있었음을 강조하며, 유동성 위기는 대주주인 상하이차가 의도적으로 만들어낸 것으로 비판한다. 또 회사가 유형자산 손상차손 금액을 의도적으로 부풀려 부채비율을 168%(2008년 3분기 기준)에서 561%(2008년 12월 기준)로 증가시켰으므로써 정리해고 요건인 ‘긴박한 경영상의 이유’가 되는 조건을 만들었다고 지적한다.<sup>17)</sup>

이러한 가운데, 해고무효확인소송에서 1심 재판부는 회사의 손을 들어줬다. 이 재판의 판결문에서는 “2008년경 자동차판매부진(시장점유율의 급감) 및 국내외의 금융위기 여파로 인해 유동성 부족사태를 해결할 방법이 없어 2009. 1. 9. 법원에 회생절차개시신청을 하기에 이른 피고로서는 당시 경영상의 어려움을 극복하고, 비용절감을 통한 경쟁력을 확보하기 위한 구조조정의 일환으로서 이 사건 해고를 단행할 긴박한 경영상의 필요가 있었다고 할 것이다(이 사건 해고는 유동성 부족으로 인한 회사의 도산이라는 위기를 피하기 위해 불가피하게 이루어진 경영상의 선택이라고 봄이 상당하다)”라고 보았다. 이에 대해 노측의 변호사는 1심 재판부가 삼정KPMG의 경영정상화 방안에 대해 제대로 검증

15) 이는 회생절차개시명령신청(법정관리신청)의 이유와 정리해고자들이 제기한 해고무효확인소송(사건번호 2010가합23204)을 통해 확인할 수 있다.

16) 회사는 부채비율이 회계장부에 기록된 정보일 뿐이지, 실제 2008년에 판매량이 44% 감소하면서 유동성 위기에 처했음을 역설해 왔다.

17) 노동계는 삼정KPMG가 작성한 보고서 56페이지를 근거로 비판점을 제기하는데, 그에 따르면 당시 총자산이 7,120억 원 감소했고 결손금의 누적으로 자본이 약 6,670억 원이 감소하여 2008년 부채비율이 561%로 급등한 것이라고 설명하고 있다.

을 하지 않았다고 주장하며 재차 반박을 하고 나섰다. 그러면서 쌍용차 정리해고는 “긴박한 경영상의 필요성이 없거나” 혹은 “해고회피노력을 제대로 행하지 않아서” 결국 정리해고의 최후수단성에 반(反)하는 위법한 정리해고이며, 회사가 정리해고 대상자를 선정할 때 생산성 향상의 관점에서 계산한 것도 회생절차를 이용한 부당한 정리해고로, 근로기준법 제24조를 위반했다는 입장을 개진했다.<sup>18)</sup>

사실 노측 변호사가 중요하게 판단하고 있는 증거는 삼정KPMG 보고서이다. 당시 삼정KPMG는 이 감사보고서의 부채비율을 근거로 경영정상화 방안을 수립했으며, 이 방안에 2,646명(=기능직 2,319명+사무직 327명)의 인원 구조조정 필요성을 제안했다. 회사는 그 보고서에서 제시된 2,646명의 인원 수를 그대로 정리해고했다. 그런데 삼정KPMG가 산출한 2,646명이 정당한가에 대해서는 계속해서 논란이 일고 있다. 삼정KPMG는 보고서에 하버리포트의 HPV(Hour Per Vehicle)지수 등을 참고하여 인원을 산출했다고 하지만, 정작 하버리포트는 쌍용자동차의 HPV지수를 발표하지 않은 것으로 지난 국회 청문회에서 드러났다. 이는 삼정KPMG가 경영정상화 방안 보고서에서 권고한 인원 구조조정의 정당성과 신뢰성에 의문을 들게 한다. 결국 유형자산 손상차손으로 발생한 적자와 정리해고와의 인과성과 관련된 물음에 대한 대답의 열쇠는 현재 삼정KPMG가 쥐고 있다. 회사의 경영정상화 방안을 수립하면서 2,646명에 대한 인원구조정의 필요성을 제안했을 때, 어떠한 근거를 토대로 했는지 그 과정을 확인할 수 있다면 그 인과성 여부를 찾을 수 있을 것이다. 하지만 이쉽게도 현재까지 삼정KPMG는 무엇을 근거로 그러한 인원을 산출했는지에 대해 구체적인 설명이 없는 상황이다.

#### 다. 해고자 복직문제

그동안 쌍용차 사태를 둘러싼 핵심적인 쟁점은 무급휴직자와 해고자의 복직에 관한 것이었다. 그러나 올해 들어 회사가 무급휴직자를 복직시키면서 그 문제는 해결이 되었고, 이제는 해고자들의 복직문제가 최대의 쟁점으로 남아 있다. 송진탐에 올라 농성을 계속하고 있는 노조원들도 결국 해고자들의 복직문제를 최우선적으로 요구하고 있다. 따라서 해고자 복직문제는 쌍용차 문제를 해결하는 최후의 쟁점이라고 볼 수 있다.

그러나 회사는 해고자 복직에 대해 아직까지 어떠한 언급도 없다. 이는 해고자 복직은 불가능하다는 것을 암시한다고 볼 수 있다. 사측에게 있어 해고자 복직이 어려운 이유는

18) 요컨대, 쌍용차의 정리해고는 “① 경영자 측 사유로 회생절차에 돌입한 상황에서 ② 회생절차 수행에 수반되는 부담을 전부 노동자가 떠안은 것인데, ③ 그 과정 자체도 매우 비합리적으로 또한 위법하게 이루어진바 ④ 정리해고 없는 다른 회생방식이 제대로 검토되지도 않았고 ⑤ 그와 같은 정도의 대규모 정리해고가 회생절차 수행에 반드시 필요한 것인지도 의문이며 ⑥ 오히려 회생절차를 이용하여 대규모 정리해고를 손쉽게 행하려 했던 것으로 강하게 의심된다”는 것이다.

간단하다. 경영사정 때문이다. 회사의 경영사정은 2011년에 마힌드라로 인수된 이후 줄곧 적자를 이어 오고 있는 상황이다. 2011년 당기순이익은 1,124억 원의 적자를 기록했고 2012년에도 1,060억 원의 적자를 이어갔다. 그나마 판매량이 다소 호전되고 있다. 2012년에 119,253대를 판매해 2011년의 112,281대보다 6,972대 증가했다. 이처럼 판매량이 조금씩 증가하고 있지만, 큰 규모의 적자가 계속되는 상황에서 추가 고용의 여력이 없는 실정이다.

노측에서는 지금도 고용여력이 충분하다고 주장하고 있다. 1라인의 편성효율을 낮추고 3라인을 2교대로 운영할 경우 159명의 해고자까지 복직이 가능하다는 주장이다. 그러나 회사는 현재도 여유인력이 있어 노동생산성이 낮다는 주장이다. 최근 무급휴직자를 복직시키면서 3라인을 2교대를 계획하고 있지만 필요한 인원 수는 250명에 불과한 것으로 알려지고 있다. 정상적인 라인 운영이라면 2교대로 전환될 경우 인원 수도 2배로 증가해야 하지만, 쌍용자동차의 경우 컨베이어벨트의 작업속도를 늦춰야 하는 문제가 발생한다. 그 이유는 기존의 작업속도를 유지한 채 2교대로 운영할 경우 생산량이 판매량을 초과하게 돼 재고량이 많아지기 때문이다. 이런 상황에서 추가 인원을 투입할 경우 노동생산성은 떨어지게 되고 수익성도 악화된다는 것이 회사 측의 주장이다.

물론 설혹 경영상황이 호전된다고 하더라도 사측이 해고자들을 복직시킬지 여부는 계속해서 불투명하다. 해고자들의 상당수가 민주노총의 쌍용자동차 지부 노조 현장 리더들로 파악되기 때문에 이들이 다시 회사로 돌아오면 경영진으로서는 여러모로 심기가 편치 않을 것이기 때문이다.

이처럼 과거 경험치를 근거로 추가 고용여력이 충분하다는 노동계의 주장과 수익성이 악화된 상황에서 생산성까지 떨어뜨려 가면서 추가 고용할 수 없다는 회사 측의 주장이 팽팽하게 맞서고 있는 상황이다. 결국 해고자 복직은 추가 고용여력이 발생할 정도의 생산량이 뒷받침되고 해고자에 대한 경영진의 전향적인 태도변화가 있을 때 가능할 것으로 보인다. 그 시점은 2014년 하반기로 예상된다. 쌍용자동차는 2014년 하반기에 신차출시를 계획하고 있기 때문이다. 그 시점까지 해고자의 복직은 기대하기 어려울 전망이다. 그러나 회사가 2014년 말이 되는 시점에 해고자 복직에 대한 비전이라도 제시한다면 해고자 문제의 실마리가 풀릴 가능성도 있다.

### Ⅲ. 원인의 진단과 대안의 모색

쌍용자동차와 같은 대규모 제조업 사업장이 경영난에 빠질 수 있는 가능성은 오늘날

전 세계적으로 치열한 시장경쟁이 엄존하고 있는 한 언제든지 발생할 수 있다. 중요한 것은 그러한 어려움이 있다고 해도 우리나라에서처럼 대규모의 정리해고의 단행과 그에 맞선 파업과 나아가 노동자들이 공장을 점거하고 공권력과 두 달 이상이나 대결을 벌이다가 수십 명의 사상자를 내는 등 격한 갈등으로 확산되는 식으로 사태가 전개되는 것은 매우 특수하고도(particular) 일탈적인(devient) 모습이라는 점이다. 그렇게 쌍용자동차 사태가 발발하고 지속해 온 데에는 여러 가지 원인을 헤아려 볼 수 있을 것이다. 그중에서도 필자들은 핵심적으로 노사관계의 실종과 제도의 공백, 그리고 정치의 빈곤이라고 하는 세 가지 요인의 혼합작용에 주목하고자 한다. 아래에서는 이 세 가지 측면에서 쌍용차 사태의 발생과 지속의 원인을 진단하고, 이어서 노사관계의 복원, 제도의 구축 그리고 정치의 적절한 역할설정이라고 하는 측면에서 문제의 해법과 대안이 될 수 있는 상을 그려 보도록 하겠다. 분명 노·사·정 모두 이 문제의 원인 제공으로부터 자유롭지 못하며, 무언가 새로운 태도가 도출되고 관계가 구축될 필요가 있을 것이다.

## 1. 원인진단: 노사관계의 실종, 제도의 공백, 정치의 빈곤

쌍용차 사태의 발생 원인을 헤아려 보았을 때, 일차적으로 노사관계가 실종된 것이 가장 기습 아프고 크게 다가온다. 우리에게도 잘 알려져 있는 독일의 폴크스바겐사와 같은 사례처럼, 근로시간의 단축과 내부인력 운영의 유연성 증진을 통하여 해고를 피하면서 경영의 정상화를 꾀하는 등의 창의적 방안을 노사가 협심해서 추구했다면 그런 비극적 사태는 나타나지 않았을 것이다. 사태의 발발 시점에서 그 양상을 헤아려 보면, 사측은 너무나 쉽게 정리해고라는 수단을 택했고 노측은 그에 대해 너무나 즉각적이고도 전투적으로 응대했던 것이 아닌가 싶다. 즉 양측 모두 대화와 타협을 통한 해결책의 모색에 인색했던 것이다. 분명, 회사의 소유주가 외국계 업체로 넘어가고 재차 발생한 경영실패로 인하여 법정관리에 들어가는 상황은 그것을 방해하는 큰 난관이다. 그럼에도 불구하고 노사가 평소에 신뢰를 충분히 쌓아 왔고, 그를 토대로 공생의 마인드를 공유하면서 이 문제를 끝까지 대화와 타협으로 해결하겠다는 자세를 견고하게 유지해 갔다면, 지금과 같은 지경에까지 이르지지는 않았을 것이다.

특히 사태 발발 당시 단행된 정리해고의 정당성을 둘러싼 논란이 오늘날 법정으로까지 이어지고 있는 양상은 그만큼 노사간 불신이 극심함을 반증한다. 위에서 살펴 보았듯이 사측을 불신하는 노동은 경영상의 판단이 왜곡되었다고 보며 그 과정에서 회계조작이 있었을 수 있고 그를 통해 기술적으로 구조조정 인력이 증폭되어 산정되었을 수 있다고 의심의 촉각을 세운다. 한편으로 이는 역측일 뿐 아니라 증명불가능한 것이라고 볼 수도 있다. 그러나 다른 한편으로 그러한 의혹이 제기되는 사실 자체는 그만큼 사측이 경영을

투명하게 진행하지 않았고 노측을 경영의 파트너로 존중하며 문제에 대한 열린 해결을 추구하지 않았다는 것을 반증한다. 결국 노사간 신뢰와 협력의 실종은 노사관계적 수준에서 주체적으로 판단하고 대처할 수 있는 문제를 사법적 판단 대상으로 몰고 갔고, 결론이 어찌나든지 이미 노사 모두 주도적이고 자율적인 해결 주체로 자신들을 자리매김하지 못하고 있다는 측면에서 이미 패자들(losers)이 아닌가 싶다.

노사 당사자의 선택지는 주어진 제도적 환경 속에서 제약되고 형성되기 때문에, 그러한 노사관계 실종의 제도적 기반을 헤아리는 것 또한 필요하다. 정리해고를 피하기 위한 노력을 보다 더 진득하게 하도록, 문제를 노사관계적 수단을 최대한 작동시켜 노사 자율적으로 해결해낼 수 있도록, 그리고 불가피하게 해고가 발생했다고 하더라도 해고자들의 생계를 보장하고 이직과 전직의 가능성을 복돋울 수 있도록, 제도적 수단들이 존재하고 작동했다면, 지금과 같은 파국으로 떠밀리지 않았을 수 있다. 안타깝게도 문제를 예방하고 해결하는 제도적 기제도, 발생한 갈등을 해결하고 정리대상 인력들에게 적절한 지원과 보상을 해주는 합리적 방안도 효과적으로 형성되어 있지 못한 가운데 사태가 불거진 것이다. 현재 정리해고의 판단기준과 방식 그리고 그 후속조치들의 정당성 논란이 민감하게 지속되는 배경에는 이러한 제도적 기제의 결핍이 숨어 있다고 하겠다.

정치의 빈곤도 문제의 발발과 전개에서 지속적으로 확인되며, 이 사태를 만든 중요한 요인 가운데 하나로 볼 수 있다. 노사관계적 수단을 작동시키고 제도적 기제를 동원하는 일이 여의치 않은 상황이기에, ‘정치라도 적절히 역할을 했다면...’ 하는 아쉬움이 생기는 것이다. 정치적 역할에 대한 기대는 어쩌면 쌍용차의 경영실패와 상하이차로의 인수 과정 자체에까지 거슬러 올라갈 수도 있겠으나, 그러다보면 자칫 정치적 수단의 남용을 통한 시장의 왜곡까지 합리화하며 과도한 국가주의적 경제운용의 악습을 정당화할 소지가 있기에 조심스러운 것이 사실이다. 거기까지 가지 않더라도, 과거 1990년대에 굴지의 재벌기업들에서 발생한 노사갈등의 과정에서 정치적으로 영향력 있는 세력과 인물들이 중재에 나서고 해법을 찾는 과정에서 일정한 역할을 했던 것에 비하면, 쌍용차 사태는 거의 방치와 다름없는 형국으로 흘렀다. 뒤늦게 정치권이 개입을 하면서 일정하게나마 간접적인 영향력이 행사되고 있으나, 여전히 제한적 수준에 머물고 있다.

## 2. 대안의 모색 : 노사관계의 복원, 제도의 구축, 정치의 적절한 역할

그렇다면 쌍용차 사태의 현안 해결과 향후 재발방지를 위해서는 무엇이 필요할까? 이 역시 노사관계, 제도 그리고 정치 등 세 측면에서 진단해 볼 수 있을 것이다.

먼저 노사관계의 복원이야말로 가장 중요하고 시급하다. 단기적으로 일단 해고자들의 거취에 대한 대안을 찾는 데 노사 공동의 노력이 필요하다. 사측은 이미 회사 밖으로 밀

려난 쌍용차 노조지부와 대화할 의무가 없고 해고자들의 요구가 지나치다고 판단할 여지도 있겠으나, 그럼에도 불구하고 대화와 타협을 통한 사태 해결의 필요성과 의미를 부정해서는 안 된다. 분명 양측의 갈등의 골이 이미 깊을 대로 깊은 상황에서 다른 제도적, 정치적 수단이 보완되지 않고서 현행 해고자 문제에 대한 창의적 해법을 노사당사자들의 자력으로 끌어내기란 쉽지 않은 것이 사실이다. 만일 복직이 끝내 불가능하다면, 적어도 그들에게 새로운 일자리와 삶의 터전을 제공하는 수용가능한 방안이라도 적극적으로 모색되어야 할 것이며, 그러한 합의점의 마련을 위해서도 노사 나아가 노사정 당사자들의 능동성 건지가 요구된다. 나아가 향후 쌍용차에서 이러한 사태가 재발되지 않도록, 상호 인정하고 신뢰하는 노사관계 구축을 위한 노력도 자리 잡아가야 할 것이다. 최근 복귀한 400여 명의 무급휴직자들의 사업장 내 통합을 지원하는 노력도 그러한 방안의 일부가 될 것이다.

제도적 차원과 관련하여 말하자면, 먼저 단기적 과제인 해고자 복직과 관련해서, 필요하다면 별도의 제도적 수단을 마련해 당사자들 간의 합의와 화해를 유도하고, 상호양보와 고통분담이 있더라도 더 이상 갈등이 방치되고 상황이 악화되지 않도록 해야 할 것이다. 그러한 조치의 내용적 핵심에는 역시 노사관계 내지 노사정관계의 채널을 보완하고 활성화하는 방안을 담는 것이 바람직하다. 나아가 중장기적으로 보았을 때, 노사간의 협력과 대화를 통한 문제해결을 촉진시키기 위한 방안, 사측이 최대한 해고를 자제하고 문제를 풀어나가도록 유도하는 방안, 그리고 해고자가 불가피하게 발생할 수밖에 없다면 그 규모를 최소화하고 재고용을 돕는 방안 등 다각적 차원에서 제도의 점검과 보완이 이루어져야 한다.

끝으로 대안조치들의 마련을 위한 첫 단추를 꿰고 그것들의 실효성 있는 작동이 가능토록 하기 위해서는 정치가 적절한 역할을 해주어야 한다. 법정에 계류 중인 쟁점들을 둘러싼 판결이야 사법부를 통해 날 터이지만, 해고자 복직문제는 당사자들만의 자율적 합의를 통해 해결되기가 쉽지 않은 것이 사실이다. 따라서 문제의 해결을 촉진토록 하는 제도적 수단의 마련 등 주요 환경의 조성을 위하여 정치권의 능동적 개입이 요청된다. 나아가 정치의 역할은 중장기적으로 이러한 사태를 예방하고 유사한 사태가 재발하려는 상황이 오더라도 그것을 효과적으로 제어해 나가는 방안의 구축에까지도 미쳐야 할 것이다.

#### IV. 맺음말

쌍용차 사태는 세계화 시대에 경영의 주체가 국제화되는 과정에서 적법한 방식의 구조

조정과 인력조정은 어떠한 절차를 거쳐 이루어져야 하며, 그 과정에서 노와 사 및 국가와 사회가 감당해야 할 몫은 무엇이 되어야 하는지에 대해 우리에게 진지한 물음을 던지고 있다. 사건의 발생과 전개는 우리 사회가 새로운 도전을 맞이할 준비가 제대로 되어 있지 못하며, 그런 류의 문제해결을 위한 시스템 구축에 있어서 대단히 취약하다는 것을 여지 없이 드러냈다. 일단 이미 상처받고 희생당한 이들에 대한 충심어린 사회적 위로와 적절한 보상 및 대책이 합리적으로 강구되어야 하며, 나아가 통큰 화해와 새로운 미래의 구축에 당사자들과 관계자들이 힘을 기울여 속히 사태를 매듭지어야 할 것이다. 사태의 원만한 마무리를 위한 노력은 여전히 쌍용차 노사 당사자들이 중심이 되어 추구할 과제이겠으나, 상황은 이미 그것을 넘어서 시민사회와 정치권, 언론과 사법부, 그리고 정부까지 모두 머리를 맞대고 모색해야 하는 형국으로 발전해 있다. 각 관계자들은 이 사태의 최선의 마무리를 위한 노력과 함께 향후 이러한 사태가 재발되지 않을 수 있는 방안까지 진지하게 모색하는 쪽으로 나아가야 할 것이다. **KLI**

