



# 힘빠진 금타 채권단, 칼자루 쥔 노조

(금호타이어)



독립문에 올려져진 '만세 삼창' 문재인 대통령과 부인 김정숙 여사가 1일 오전 제99주년 3·1절을 맞아 서울 서대문형무소 역사관에서 독립문까지 대형 태극기를 들고 행진한 뒤 참석자들과 함께 만세 삼창을 하고 있다. <관련기사 4면> /연합뉴스

## 기지개 켜는 조선업 '빅3' 신규수주 행진

한동안 수주 부진으로 침울했던 국내 조선업계가 모처럼 기지개를 켜고 있다. 최근 신규 선박 수주가 이어지고 있는 것. 1일 조선업계에 따르면 국내 빅3 조선사인 현대중공업(현대삼호중공업·미포조선 포함)·삼성중공업·대우조선해양이 연이어 수주 소식을 전하고 있어 한 동안 비어있던 도크(선박 건조대)에 일감을 채울 수 있게 될 전망이다. 특히 올해 들어 글로벌 조선업황은 지난해 대비 개선된 모습을 보이고 있다는 점도 긍정적 효과로 주목받고 있다. 올해 1월 전 세계에서 발주된 선박은 총 63척, 234만3310CGT로 작년 1월 100만 2822CGT(64척)보다 크게 늘었다. 삼성중공업은 올해 들어 컨테이너선 8척과 LNG선 1척 등을 수주했다. 수주액은 10억달러를 넘겼다. 현대중공업도 20억달러 이상 수주하는데 성공했다. 대우조선해양은 약 10억2000만 달러 상당의 수주를 이끌며 상승세를 이어가고 있다. 삼성중공업은 컨테이너선 8척을 8200억원에 수주하는 등 현재까지 수주 금액 1조원을 넘기며 올해 수주 목표 달성을 향해 순항하고 있다. 이에 남준우 삼성중공업 사장은 "올해는 업황 개선에 힘

입어 82억 달러 수주가 예상된다"면서 "LNG선과 셔틀탱커 등 적정 이익 확보가 가능한 선종의 수주가 늘어나면서 수익성도 개선될 것"이라고 설명한 바 있다. 현대중공업은 GS칼텍스의 용선투자를 바탕으로 작년 현대상선과 현대글로벌로부터 초대형원유수송선(VLCC) 각각 2척과 1척을, 최근에는 H-라인으로부터도 VLCC를 2척 수주했다. 현대미포조선도 워터프런트 등으로부터 탱커4척, 일본 선사로부터 1800TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개) 피더선 2척을 수주했다. 이외에 최근 외신 등을 중심으로 현대중공업의 수주설이 나오는 등 조만간 추가 계약의 가능성도 커지고 있다. 프랑스 CMA CGM은 1만4000TEU급 컨테이너선 6척(추가 6척 옵션)에 대해 현대중공업과 막바지 협상을 벌이는 것으로 알려졌다. 또 현대중공업은 영국 플렉스LNG와 LNG운반선 2척(추가 2척 옵션)에 대한 건조 협상도 진행 중이다. 대우조선해양은 최근 유럽 선주로부터 초대형원유운반선(VLCC) 3척을 추가 수주했다. 이들 선박은 목포조선소에서 건조돼 2020년 상반기까지 선주 측에 인도될 예정이다. /양성운 기자

채권유예 3월 말로 연장 당분간 법정관리는 면해 해외매각 이견은 여전

금호타이어 채권단이 결국 노조의 결단만 바라보는 모양새가 됐다.

'28일 실행가능한 처리방안을 수립하겠다'던 채권단의 최후통첩이 무색하게 채권만기는 또 다시 3월 말로 할당이 연장됐다. 사실상 채권행사 유예를 세번이나 거듭한 셈이다. 그러는 사이 회생절차 개시 등 예고했던 '파국'은 앞으로 오지 않을 일로 여겨지면서 채권단이 노조를 압박할 수 있는 수단도 사라졌다.

1일 관련 업계에 따르면 산업은행 등 금호타이어 채권단은 2월 28일 오후 실무자 회의를 열고 채무 상환 유예에 대한 결정을 3월 말로 미루기로 했다.

### ◆입지 좁아진 채권단

채권단은 자율협약 체제에 들어간 금호타이어의 채권만기를 1년 연장해 주는 대신 노사의 자구안 합의를 조건으로 달았다. 합의가 불발됐으니 지난달 28일 돌아온 1조3000억원 규모의 차입금 만기도 연장되지 않아야 했다. 당초 제시했던 기한인 26일까지 노사합의가 안 되면 만기를 연장하지 않고 후속 절차를 시작하겠다는 공문을 금호타이어에 보내기도 했다.

그러나 실제로는 만기가 연장됐고, 후속절차도 시작되지 않았다.

채권단 관계자는 "지난 2월 28



서울 여의도 KDB산업은행.

일 실무자 회의 직전까지도 회생절차에 대한 준비보다는 노사가 합의안을 들고 오기를 기다렸다고 전했다.

이미 지난해 하반기 단기 법정관리의 일종인 프리패키지드 플랜(P-플랜)을 검토하다가 무산됐을 때부터 채권단의 입지가 현저히 좁아졌다는 의견도 나온다.

당시 채권단의 손실 우려보다는 지역 경제와 고용에 미칠 영향을 이유로 P-플랜이 아닌 자구안 합의와 자본유치로 방향을 돌린 만큼 앞으로도 극단적인 선택을 하기는 어려울 것으로 보인다.

### ◆해외매각, '협의' vs '합의'

여전히 금호타이어 문제를 둘러싼 최대 관건은 해외매각이다. 노조가 자구안 제출거부에 나선 것은 중국 더블스타로의 매각소식이 전해지면서였다.

채권단은 협상 시한이었던 지난달 26일 한 발 물러서는 모양새를 취했다.

채권단 측은 "금호타이어 노사가 자구계획안 합의를 도출하지 못하는 경우에는 회생절차 개시 등 파국으로 진행될 수 있으므로

자구계획에 대한 노조동의서를 우선 제출받고, 향후 해외투자 유치가 불가피한 경우에는 별도 협의를 거쳐 진행하겠다"고 제안했다.

이전까지 노조의 자구계획 합의는 외부자본 유치와는 별개의 사안이라고 했던 것에서는 큰 진전이다.

그러나 노조는 '협의'가 아닌 '합의'를 고집했다. '합의'는 노조가 동의하지 않으면 해외 매각이 불가능하다는 점에서 그간 노조가 주장했던 해외매각 철회 주장과 사실상 같은 맥락이다.

채권단은 '합의'를 받아들이기 힘들다는 방침이지만 지금과 같은 상황에서는 압박할 수 있는 수단이 없다.

앞서 '협의' 제안과 함께 '계속되는 고등분담과 양해 노력에도 불구하고 기한까지 노사합의를 제출받지 못하는 등의 사유로 발생하는 파국 상태의 책임은 전적으로 노조에게 있다'고 했지만 효과를 보지 못했다.

이런 가운데 산업은행은 2일 오후 서울 여의도 본점에서 금호타이어 관련 기자간담회를 열 예정

이다. 이대현 수석부행장 등이 참석해 향후 금호타이어의 구조조정 계획을 설명할 것으로 보인다.

◆은행 총담금 부담 크지 않을 듯 경영정상화가 불투명한 금호타이어가 법정관리 등으로 가더라도 시중은행들의 부담은 크지 않을 것으로 전망된다.

유진투자증권에 따르면 금호타이어(해외법인 포함)에 대한 작년 4분기 기준 상장은행 익스포저(위험노출)는 우리은행 3600억원, 하나금융 1490억원, KB금융 760억원, 신한지주 480억원, 광주은행 220억원 등이다. 이밖에 산업은행 등 특수은행이 8440억원(국내법인 기준) 수준이다.

시중 은행들은 이미 금호타이어에 대해 보수적으로 총담금을 적립해 놓은 상황이다.

김인 유진투자증권 연구원은 "은행들 대부분 금호타이어 대출채권을 회수의문으로 분류해 이미 48~90%의 총담금을 적립했다"며 "은행별 총담금 적립비율의 차이는 담보유무나 담보금액의 차이에서 비롯됐다는 점에서 만일 금호타이어 문제가 원만히 해결되지 않는다고 해도 은행의 추가 총담금 부담은 크지 않을 것"이라고 분석했다.

오히려 향후 금호타이어 문제가 원만히 해결될 경우에는 대규모 대손충당금 환입이 발생한다. 노사합의로 경영정상화계획 이행을 위한 약정서(MOU)가 체결되면 대출채권이 기존 회수의문에서 요주의(총담금 10% 내외) 및 정상으로 분류될 수 있다.

/안상미기자 smahn1@metroseoul.co.kr

## 현대차, 고성능차·모터스포츠사업 본격화

### '고성능사업부' 신설 BMW 출신 전문가 영입 운전의 즐거움 선사



토마스 슈미에라 현대차 부사장.

현대자동차가 자동차 퍼포먼스의 최정점에 있는 고성능차와 모터스포츠 사업을 본격화한다.

현대차는 고성능차 및 모터스포츠 사업을 전담하는 '고성능사업부'를 신설하고, BMW M 북남미 사업총괄 임원 토마스 슈미에라를 고성능사업부 담당 부사장으로 영입했다고 1일 밝혔다.

이달부터 출범하는 고성능사업부는 지금까지 흩어져 있던 고성능차 사업과 모터스포츠 사업의 국내외 상품기획과 영업·마케팅

을 한 곳으로 모아 사업 시너지를 높여 글로벌시장 공략을 본격화한다.

고성능사업부를 총괄하는 토마스 슈미에라 부사장은 BMW 및 BMW 고성능차 부문에서 30년간 축적한 경험과 전문성을 활용해 현대차 고성능차 사업 방향성을 기획하고 사업 전반에 걸쳐 혁신

을 도입한다.

이와 함께 현대차 최초의 N 모델인 'i30 N'과 올해 출시 예정인 '벨로스터 N'을 시장에 성공적으로 안착시키고, 'N' 전용 모델을 포함해 모델 수를 늘리는 등 영업·마케팅 부문을 강화해 글로벌 고성능차 시장에서 입지를 넓히는 데 집중한다.

특히 같은 BMW M 출신으로 고성능차 연구개발 부문을 담당하고 있는 알버트 비어만 사장과 협력을 강화해 현대차만의 독자적인 철학과 주행성능을 가진 고성능차를 선보여 '운전의 즐거움'을 추구하는 전 세계 자동차 마니아들을 만족하게 한다는 계획이다.

'월드랠리챔피언십(WRC)'과

'TCR 인터내셔널 시리즈' 등 랠리와 서킷 경주 대회 모두 우수한 성적으로 전 세계서 활약하고 있는 모터스포츠 사업도 더욱 강화한다.

모터스포츠 사업은 경주대회 후원과 개최, 출전 등과 같은 브랜드 마케팅 차원을 넘어 프로 및 아마추어 레이싱팀을 대상으로 경주차 판매를 강화한다.

현대차는 이미 랠리 경주용차 'i20 R5'를 2016년 9월부터 전 세계 레이싱팀을 대상으로 판매 중이며, 작년 11월에는 'i30 N'을 기반으로 제작된 서킷 경주용차 'i30 N TCR'을 출시했다.

<5면에 계속>

/양성운 기자 ysw@