“투자자 위한 펀드는 없다”… ‘깜깜이’ 사모펀드의 추락

‘옵티머스 환매 중단’ 사태 일파만파
펀드판매 과정서 불완전 판매 정황
사모펀드, 운용경험 없어도 운용
공시 의무도 없어 검증도 ‘구멍’

29일 전국사무금융서비스노동조합이 서울 여의도 금융감독원 앞에서 기자회견을 열고 있다. /박미경 수습기자

“2015년 자본시장의 활력을 불어넣는다는 이유로 자본시장법을 개정하고 사모펀드에 대한 모든 규제를 완화 또는 폐지했다. 사모펀드 운용사 설립을 허가제에서 등록제로 전환하고 (일반투자자의) 최소 가입금액을 5억원에서 1억원으로 낮췄다. 또한, 이번 옵티머스 사태를 불러일으킨 투자 자산에 대한 공시 의무를 면제해 줬다.”

전국사무금융노동조합은 29일 서울 여의도 금융감독원 앞에서 기자회견을 열고 “이번 옵티머스 환매 불능 사태는 대한민국 금융시스템의 문제를 적나라하게 드러낸 총체적 사기극”이라며 “금융 사고를 예방하고 관리·감독해야 하는 금융당국의 책임이 엄중하다”고 주장했다.

지난해 라임자산운용 사태는 시작에 불과했다. 알펜루트자산운용, 디스커버리자산운용 등의 환매 중단에 이어 옵티머스자산운용의 펀드명세서 위·변조 혐의까지 사모펀드 사태가 잇따라 터졌다. 2015년 사모펀드 활성화 방안과 금융당국의 허술한 감독·관리가 사모펀드 부실 운용 사태를 야기했다는 목소리가 높다.

사모펀드는 특정한 소수의 투자자로부터 비공개적으로 자금을 모아 운영되는 펀드를 말한다. 불특정 다수를 대상으로 하는 공모펀드와 달리 비공개로 투자자들을 모집해 자산가치가 저평가된 기업에 투자해 기업가치를 높인 다음 주식을 되파는 전략을 취한다. 공모펀드와 달리 투자대상, 투자비중 등에 제한이 없다.

◆사모펀드는 깜깜이 구조

2015년 금융당국은 자본시장 활성화를 위해 자산운용사 설립을 인가제에서 등록제로 바꾸고 자기자본 20억원, 전문인력 3명 요건을 충족하면 누구나 사모 자산운용사를 설립해 펀드를 팔 수 있게 했다. 또한 일반투자자의 최소 투자금액을 1억원으로 낮췄다. 지난해에는 자기자본 규제를 10억원으로 하향 조정했다.

이후 사모펀드 시장은 비약적으로 성장했다. 금융투자협회에 따르면 국내 사모펀드는 1만282개에 달한다. 사모펀드 수탁고 역시 2010년 120조원에서 이달 초 기준 424조원으로 3배 이상 커졌다.

규제 완화의 허점을 노린 사기도 잇따랐다. 지난해 라임자산운용의 경우 대표적인 다단계 금융사기 수법인 ‘폰지 사기’가 드러났다. 나중에 투자한 사람의 돈으로 먼저 투자한 사람에게 배당금을 지급하는 이른바 ‘돌려막기’ 수법이 이뤄진 것.

특히 이번 옵티머스자산운용 환매 중단 사건은 운용사가 작정하고 사기를 치기 위해 상품을 설계했다면 판매사가 이를 검증할 수 없는 사모펀드의 구조적 문제점을 보여줬다. 운용사는 ‘공공기관 또는 지방자치단체로부터 받을 매출채권에 편입해 연 3% 안팎의 안정적인 수익을 추구한다’고 설명했지만, 실제로는 대부업체·건설사·부동산 시행사 등 비상장사가 발행한 사모사채 등에 편입했다. 해당 펀드의 판매 규모는 NH투자증권 4528억원, 한국투자증권 407억원에 달한다. 옵티머스자산운용은 펀드명세서를 조작했고 판매사는 이를 확인하기 어려웠다는 맹점이 있었다.

사모펀드는 공시 의무가 없어 자산운용사가 어떻게 운용을 하고 있는지 제때 검증해낼 수 없다. 사모펀드 운용사가 처음부터 사기를 위해 설계를 했다면 판매사나 수탁은행에서도 허점을 밝혀내기 어렵다는 의미다.

◆금융당국, ‘사모펀드 전수조사’…

금융위원회는 잇따른 사모펀드 환매 중단 사태에 사모펀드 1만여 개에 대한 전수조사 카드를 꺼냈다.

지난 4월 금융위원회는 라임자산운용 사태 재발방지대책을 내놓으며 라임 사태를 ‘일부 사모 운용사의 일탈 행위’라고 정의했다. 하지만 연쇄적으로 사모펀드 부실 운용이 드러나며 사모펀드 시장 전체에 대한 감시가 강화돼야 한다는 결론에 이른 것으로 해석된다.

한편 금융감독원 노동조합은 금융위의 사모펀드 전수조사 계획을 정면 비판했다. 금감원 노동조합은 지난 25일 성명서를 통해 “5개 팀, 32명에 불과한 자산운용검사국이 1만개가 넘는 펀드를 정밀검사하려면 수십 년은 걸릴 것”이라며 “사모펀드 사태의 근본 원인은 금융위의 무분별한 규제 완화 때문”이라고 지적했다.

지난해 라임 사태 이후 금융당국은 판매사의 견제기능을 강화하는 내용의 개선안을 발표했으나 아직 자본시장법 개정은 이뤄지지 않은 상태다.

황세운 자본시장연구원 연구위원은 “이미 금융당국이 지난 4월 사모펀드 규제 강화 개선안을 발표한 상태”라며 “앞으로 사모펀드 사고를 원천적으로 막으려면 사후규제 강화로 갈 수밖에 없다”고 했다. 사모펀드 시장의 자율성은 보장하되 처벌 수위는 강화해야 한다는 지적이었다.

/박미경 수습기자 mikyung96@metroseoul.co.kr

JY 기소 주장에 양향자 “4년 재판이 비정상”

〈이재용 삼성전자 부회장〉 〈더불어민주당 의원〉

양 의원 “모든 과정 존중받아야” 일침
각계 전문가 “기소 강행 무리” 잇따라

이재용 삼성전자 부회장이 검찰수사심의위원회에서 불기소 권고를 받았지만, 수사심의위 결정에 의문을 제기하며 기소를 강행해야 한다는 목소리가 나온다.

이에 대해 각계 전문가들은 정당한 법적 절차에 따른 것이라며, 무리한 주장이라는 비판을 숨기지 않고 있다.

더불어민주당 양향자 의원은 최근 라디오 방송에 출연해 이 부회장이 4년간이나 이렇게 재판을 받아오고 있는 상황이 과연 정상적인 상황이냐고 의문을 제기했다.

양 의원은 고등학교까지 졸업하고 삼성전자에 입사한 뒤, 임원 자리에 오른 입지전적인 인물이다. 한국노총으로부터 지지선언을 받는 등 노동자 친화적인 정치인으로도 잘 알려져 있다.

양 의원은 이날 “기업 오너의 의사결정 구조가 예전과 같지 않다. 바로 결정해주어야 하는 일들이 워낙 많은데, 가깝게 일했던 분들의 이야기도 들어보면 의사결정이 바로바로 되지 않아서 답답하다는 말을 많이 한다”며 “정치권에서 이것을 이래라 저래라 할 수는 없다. 모든 과정은 다 존중받아야 한다”고 말했다.

이재용 삼성전자 부회장 /손진영 기자 son@

아울러 기업들이 방향성을 잡을 때 결정해야 할 일이 많은데, 그 순간을 놓치면 경쟁에 뒤처지고 시장을 잃을 수 있다는 우려도 내비쳤다.

양 의원이 이같이 주장한 배경에는 이 부회장을 기소하라는 일부 의원들의 압박이 있었기 때문이다. 수사심의위 결정에 의문을 제기하며 처벌을 요구하고 나선 것. 여당에 이어 야당인 안철수 의원까지 나서면서 혼란은 가중됐다.

일부에선 이 부회장 사건을 사회적 약자를 보호하기 위해 만든 심의위원회에 회부한 것 자체를 부적절하다고 주장하고 있지만 법조계에서는 헌법 제11조 ‘모든 국민은 법 앞에 평등하다’는 조항을 들어 문제가 없다는 게 중론이다.

이 부회장이 ‘사법리스크’에서 벗어날 경우 경제적으로 긍정적인 효과가 크다는 기대도 커지는 분위기다. 증권가에서는 삼성그룹이 이 부회장의 불기소 처분으로 오너리스크를 해소해 불확실성을 해소할 수 있을 것이라는 예상이 이어지고 있다.

특히 삼성전자가 100조원 규모의 ‘실탄’을 비축하고 있는 상황이라, 하만 이후 대형 M&A를 통한 미래 경쟁력 확보를 가속화할 것으로 기대했다. 삼성바이오로직스와 삼성물산 등도 신공장 증설과 해외 프로젝트 수주에 따른 자금 조달과 수주심사 등에서 긍정적인 영향을 받을 것으로 예상했다. /김재웅 기자 juk@

정부 “전방위 지원으로 항공사 고비 넘겨”

›› 1면 ‘코로나 여파’서 계속

항공사별 지난 1분기 영업손실은 ▲대한항공 566억원▲아시아나항공 2082억원▲제주항공 657억원 ▲진에어 313억원▲티웨이항공 223억원▲이스타항공 359억원▲에어부산 385억원 등이다.

국적사 가운데에도 특히 LCC(저비용항공사)의 경우 정부의 항공업 지원 ‘사각지대’에 있다. 정부는 현재까지 대한항공과 아시아나항공에 각각 1조 2000억원, 1조7000억원을 지원하고 40조원 규모의 기간산업안정기금도 추가 지원에 나설 방침이다.

하지만 저비용항공사는 제주항공(400억원)과 진에어(300억원), 티웨이항공(600억원), 에어부산(300억원), 에어서울(200억원) 등 일부 항공사에 최대 3000억원 자금만 지원했을 뿐, 추가 지원책은 나오지 않고 있다. 기안기금도 총 차입금 5000억원과 근로자수 300인 이상이라는 조건을 달아, 제주항공과 에어부산 외에는 신청조차 불가능하다.

산업은행 관계자는 “일단 LCC의 경우, 3000억원 지원 건과 제주항공-이스타항공의 M&A에 대한 지원 별개의 건이 있다. 3000억원이 아직 집행이 다 안 돼서 좀 기다려주면 될 것 같다”고 말했다.

이 같은 상황으로 인해 일각에서는 정부가 당초 코로나19 사태 이전 공급과잉으로 여겨졌던 국내 항공시장을 재편하려는 의도가 깔려있는 게 아니냐는 의문도 나오고 있다. 실제 국내 항공업계에서 M&A를 진행 중인 이스타항공은 매각 절차가 지지부진한 상황에서 지난 3월 셧다운된 이후 직원들이 5개월 여간 급여를 받지 못하고 ‘개점휴업’ 상태를 유지하고 있다. 또한 신생 LCC인 플라이강원도 첫 비행을 시작한 지 약 3개월만에 코로나19라는 돌발변수를 만나 고사 위기에 놓였지만 고용유지지원금을 제외한 어떤 지원도 받지 못했다.

아시아나항공과 이스타항공 항공기. /각 사

그러나 국토교통부 관계자는 “실제 몇 십조원을 지원한다고 각국에서 발표했는데, 실제 지원됐는지 따져봐야 한다”며 “대한항공 등 대형항공사 대상 약 3조원이 일부 지원됐고, 또 들어갈 예정이다. LCC 대상으로는 3000억원이 지원되는데, 단순 규모로 봐서도 적은 것은 아닌 것 같다. 결론적으로 중요한 것은 항공사가 상반기에도 위험하다고 했는데, 자금 지원과 함께 공항시설사용료부터 비행기 관련 세금, 운수권 회수 유예 등 총망라한 대책을 통해 지금 위험한 고비를 넘기고 시급했던 유동성은 어느 정도 해소했다는 평이다”고 밝혔다.

/김수지 기자 sjkim2935@

과기정통부 ‘주파수 대역정비 예보제’ 도입

과학기술정보통신부는 주파수 이용효율 개선 평가를 토대로 신규 주파수 후보대역을 발굴하고, 대역정비 시기·이용자 조치사항 등을 사전 공지하는 ‘주파수 대역정비 예보제’를 도입한다고 29일 밝혔다.

이는 주파수 이용이 포화된 상황에서 급증하는 주파수 수요에 대응하기 위해 데이터 기반 과학적 방법으로 주파수를 발굴하고, 신속 정비할 수 있도록 주파수 정비체계를 혁신하고자 하는 취지로, 이용자는 대역정비 가능성을 사전에 인지함으로써 불필요한 행정비용 및 이해관계자 간 갈등을 줄일 수 있게 된다.

주파수 이용효율 개선 평가는 이동통신·위성·항공 등 신규 서비스 수요 정도와 주파수 공급 가능성 관점으로 구분해 주파수 대역별 이용효율 개선 방향을 도출하는 방식으로 이뤄진다.

/채윤정 AI 전문기자 echo@