

아시아나, '기안기금' 지원 자격 싸고 논란

코로나 전부터 부실, 자격안돼 vs M&A실패맨 지원 마땅

기안기금 운용심의회

코로나사태 이전부터 적자 누적 실적 악화에 객관적인 자료 필요

금융당국

인수 교착상태... 요청자격 충분

아시아나항공에 대한 기간산업안정기금 지원을 두고 금융당국과 기안기금 운용심의회의 의견이 엇갈리고 있다. 금융당국은 아시아나항공이 HDC현대산업개발에 인수되지 않을 경우 기안기금 자격요건이 충분하다는 입장이다. 다만 기금운용심의회는 아시아나항공에 대한 지원이 곧 코로나19 이전부터 부실했던 기업에 대한 지원으로 확대될 수 있다며 신중을 기하는 모양새다.

2일 금융권에 따르면 기안기금운용심의회는 지난달 30일 산업은행 본사에서 열린 제10차회의를 마치고 비공식으로 아시아나항공 지원 가능성에 대한 의견을 교환했다.

기안기금운용심의회는 7명의 민간전문가로 구성돼 있고, 40조원 규모의 기



아시아나 항공기

/아시아나 항공

안기금과 관련한 전반적인 사항을 심의·결정한다.

다만 이날 기안기금 운용심의회에서는 아시아나항공이 기안기금 대상에 부적합하다는 의견이 나왔다. 기안기금지원절차에 따르면 기업은 주채권은행을 통해 코로나19로 인한 피해여부와 코로나19 이전 구조적 부실 여부를 증명해야 한다. 기안기금을 지원받기 위해선 코로나19 이후 실적이 나빠졌다는 것을 입증해야 하는데 아시아나항공의 경우 코로나19 이전부터 이미 적자가 누적되는 등 부실기업이었다는 판단에서다.

아시아나항공은 LCC(저비용항공

사) 난립에 따른 공급과잉 여파로 2018년 연간 영업이익이 전년(2456억원)에 비해 10분의1 수준인 282억원에 그쳤다. 여기에 한·일 갈등, 미·중 무역갈등 여파까지 겹치며 2019년에는 4438억원에 달하는 영업손실을 냈다.

기안기금 운용심의회 관계자는 "아시아나항공은 이미 코로나19 이전부터 실적이 나빠졌고, 적자가 누적됐다는게 문제"라며 "코로나19로 인해 어려워진 상황을 파악할 수 있는 객관적인 자료가 필요하다"고 말했다.

그러나 이 같은 의견은 금융당국의 의견과 배치된다. 앞서 은성수 금융위

원장은 지난달 29일 정무위원회 전체회의에서 "(현산의 아시아나항공 인수가) 교착상태에 있다"며 "(현산과 거래가)되지 않은 경우 기안기금을 신청하면 자격요건에 해당한다고 생각한다"고 말했다. 기안기금의 경우 아시아나항공의 인수·합병(M&A) 절차가 마무리되지 않아 지원이 어려웠지만, 계약이 무산된 이후에는 문제가 되지 않는다는 설명이다.

이에 대해 기안기금 운용심의회는 아시아나항공에 대한 지원이 또다른 부실기업 지원으로 확대될 수 있다며 신중한 모습이다. 아시아나항공의 실적악화기간은 2년 정도다. 지난 2018년 결산 재무제표에서 감사의견 '한정'을 받아 관리종목으로 지정된 아시아나항공은 4일만에 '적정'으로 정정됐다. 지난해 4월에는 유동성 위기에 몰리면서 정부로부터 1조6000억원의 지원을 받으며 강도 높은 자구안을 제출하기도 했다.

상대적으로 아시아나항공이 쌍용차에 비해 부실이 덜하지만 아시아나항공을 지원할 경우 쌍용차에 대한 지원도 해줘야 한다는 주장이 나올 수 있다.쌍

용차의 경우 2017년부터 올 2분기까지 14분기 연속 적자를 냈고, 연간 기준으로도 3년 연속 적자다. 지난해 연간 영업손실은 2819억원으로 전년(642억원)에 비해 크게 증가했다.

기안기금 운용심의회 관계자는 "아시아나항공의 경우 코로나19 이전에 구조적으로 부실기업이 아니라는 것을 증명해야 한다"며 "기안기금을 잘못 사용할 경우 코로나19 이전부터 부실했던 기업들에 잘못된 신호를 줄 수 있고 있어 고민이 크다"고 말했다. 기안기금은 구조조정자금이 아니라 경영안정자금으로 활용되기 위해 마련된 만큼 기안기금으로 경영개선 가능성이 있는 기업에 지원돼야 한다는 것이다.

한편 기안기금 운용심의회는 '코로나19 피해기업'이라는 기준을 지키는데 상당 시간을 할애하고 있다. 기업들은 기안기금이 필요한 기업들의 경우 지속적으로 매출 감소 등이 진행된 기업이 대다수인데, 객관적인 자료로는 코로나19로 인해 어려워진 상황을 증명하기 어렵다는 입장이다.

/나유리 기자 yul115@metroseoul.co.kr



일본 의류 브랜드 유니클로 9개 매장 폐점

라인 소비가 증가하고 있는 유통업계의 소비 트렌드 변화를 비롯해 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 확산, 한일 관계 악화 등 여러 영향을 고려해 결정했다"고 밝혔다.

일본 의류 브랜드 유니클로가 이번달 국내 9개 매장을 폐점한다. 유니클로 관계자는 "최근 온라인 소비가 증가하고 있는 유통업계의 소비 트렌드 변화를 비롯해 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 확산, 한일 관계 악화 등 여러 영향을 고려해 결정했다"고 밝혔다.

/연합뉴스

두산중, 클럽모우CC 1850억 매각 완료

1200억 규모 채권단 차입금 상환

경영위기로 3조6000억원을 지원받은 두산중공업이 채권단에 차입금 상환을 시작했다.

두산중공업은 하나금융-모아미래도 컨소시엄과 클럽모우CC 매각 거래를 완료하고 매각 대금 1850억 중 일부 회원권 입회보증금 반환 비용 등을 제외한 돈으로 채권단 차입금을 상환했다고 2일 밝혔다.

상환액은 1200억원대로 알려졌다.

이번 상환은 채권단의 긴급운영자금 지원 이후 첫 번째 상환이다.

두산중공업은 이번 첫 상환을 시작으로 비핵심자산 매각 등 재무구조 개선 계획을 차질 없이 진행하며 조속히

경영 정상화를 추진할 예정이라고 밝혔다.

또 그린 뉴딜에 발맞춘 사업 포트폴리오 전환을 통해 친환경 에너지 기업으로 성장해 나갈 계획이라고 말했다.

박정원 두산그룹 회장은 지난 6월 연내 1조원 규모 유상증자와 자본 확충을 하겠다는 계획을 밝혔다.

두산그룹은 두산솔루션과 두산타워 매각을 추진 중이며 두산인프라코어는 최근 인수 후보자들에게 투자안내문(티저레터)을 발송한 상태다.

두산그룹은 올해 초 자금난을 겪으며 인적 구조조정을 시도했지만 결국 채권단으로부터 총 3조6천억원을 지원받았다.

/양성운 기자 ysw@

항공사 무급휴직 확대에도 노동부 유유자적

고용유지원금 연장 갈림길

고용유지원금 만료 앞두고 업계비상티웨이·제주항공 무급휴직 신청 접수 노동부 "연장여부 8월 중순 이후 발표"

항공업계가 고용유지원금 연장 여부를 두고 갈림길에 선 가운데 고용노동부의 '늦장 대처'가 도마에 오르고 있다.

2일 업계에 따르면 대통령 직속 경제사회노동위원회(경사노위)는 지난 달 28일 '제 8차 본위원회 및 노사정 협약식'을 열고, 고용유지원 제도 확충에 합의했다. 이런 가운데 정부는 특별고용지원업종에 한해 고용유지원금 지급 기간을 추가 60일간 연말까지 한시적으로 연장하는 방안을 추진키로 합의한 바 있다.

당초 정부는 여행, 항공, 관광업 등 특별고용지원업종에 대해 현 고용 수준을 유지하는 조건으로, 최대 180일간 고용유지원금을 지급하는 고용유지원 제도를 운영 중이었다. 하지만 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 사태가 나아질 기미를 보이지 않으면서 지급 기간 연장에 나선 것이다.

이 같은 합의안이 도출됨에 따라 항공업계에는 일단 연말까지는 버틸 수 있을 것이라는 기대감이 커졌다. 이스타항공을 제외한 전 항공사들은 코로나19의 여파로 대부분 국제선을 띄우지 못하게 되자 정부의 고용유지원금을 받고 유급휴직을 시행 중이었는데, 기존 고용유지원금의 지급 기간이 8~9월 사이에 끝나기 때문이다. 고용유지원금의 지급 기간이 연장되지 않으면 항공사들은 무급휴직이 불가피한 상황



지난 달 28일 문성현 경사노위 위원장이 서울 종로구 경제사회노동위원회 대회의실에서 열린 경제사회노동위원회의 '코로나19 위기 극복을 위한 노사정 협약식'에 참석해 발언하고 있다 /뉴스

이다.

하지만 여전히 항공사들은 고용유지원금 지급 기간이 연장되지 않을 경우에 대해서도 대비하고 있다. 경사노위의 합의안을 바탕으로 실제 고용유지원금의 지급 기간 연장이 적용되기까지는 고용노동부의 행정 절차가 남아 있기 때문이다. 업계에서는 고용노동부가 고용유지원금의 지급 기간을 연장하지 않는다는 결론을 내릴 가능성도 있다고 보고 있다.

이런 가운데 일각에서는 고용부가 생사의 기로에 선 항공업계의 사정을 알고도 안일한 태도로 일관하고 있다는 지적이 나온다.

기존 고용유지원금의 지급 기간이 연장되지 않을 경우, 항공사들은 무급휴직 고용유지원금이라도 신청해야 한다. 대부분 항공사는 9월부터 무급휴직을 실시할 예정이어서 무급휴직 개시 일로부터 최소 30일 전인 8월 초~중순 사이 신청서를 제출해야 한다. 하지만, 고용부가 '지급 기간 60일' 연장 여부를 8월 중순 이후에나 발표하겠다는 입장을 밝히고 있다.

고용부 관계자는 "고용정책심의회에서 심의 의결할 사항이어서 준비하고 있다. 지급기간 60일 연장에 대해서는 합의문에 들어가 있는 만큼 이걸 갖고 해야 하는데, 아직 고용정책심의회가 시행령 상 결정이 없었다. 심의회에서 심의의결해야 할 사항이라 8월 중순 이후 결정될 것 같다"고 전했다.

실제 일부 항공사들은 이미 무급휴직 고용유지원금을 신청하고 나섰다. 티웨이항공은 앞서 지난달 27일까지 전 직원을 대상으로 무급휴직 전환신청을 받고, 지난달 31일 무급휴직 고용유지원금 신청서를 접수했다. 제주항공도 이달 3~6일 전 직원을 대상으로 무급휴직을 신청 받을 예정이다.

업계 관계자는 "대부분 항공사들은 9월 15일 전후로 고용유지원금 지원이 끝난다. 노사정 합의도 있고, 일단 8월 중순 정도에 고용부의 세부 지침이 나온다고 하니 그걸 보고 (무급휴직 전환 등) 결정하려 한다"며 "분위기로 보서는 현재와 동일한 규모로 진행될 것 같아 상황을 지켜보고 있다"고 말했다.

/김수지 기자 sjkim2935@