현대위아 하청노동자, 직고용訴 승소… 산업계 불똥 우려

파견직원 2000명 소송 도미노 우려
"협력업체 고용 위한 자회사 논의"
현대차·기아 등 기업 부담 확대

현대위아 비정규직 불법파견 대법원 판결 촉구 기자회견.

국내 기업들이 법원의 하청 근로자 불법 파견 판결로 인한 부담이 가중되고 있다. 경제계 단체에서도 이번 판결에 대한 유감의 목소리를 높이고 있다.

현대위아 사내 하청 비정규직 직원들이 현대위아를 상대로 제기한 직접 고용 요구 소송에서 승소하면서 산업계 전반에 '후폭풍'이 이어질지 주목된다. 앞서 현대제철은 정부의 압박으로 협력업체 직원 7000명에 대한 자회사 설립을 통해 직접 채용하는 방안을 추진중이다.

대법원은 8일 현대위아 사내 협력업체 소속 직원 64명이 제기한 고용 의사표시 등 청구 소송 상고심에서 "피고는 원고에게 고용의 의사표시를 하라"고 판결한 원심을 확정했다. 현대위아 관계자는 "도급과 파견의 경계가 법령으로 정해지지 않고 법원의 해석으로만 판단하는 상황이 산업 현장 혼란을 불러온다"며 "이번 판결로 발생할 막대한 부담을 감당할 수 있을지 매우 걱정스럽다"고 밝혔다.

현대위아는 소송 당사자인 64명에 대해서만 직접 고용을 하면 되지만, 이후 협력업체 파견 직원들의 소송이 이어질 것을 우려하고 있다. 현대위아는 현재 협력업체 파견 직원이 2000여명에 달한다. 현대위아 관계자는 "협력업체 소속 직원의 고용을 위해 자회사 설립에 대한 논의도 진행 중"이라고 말했다.

문제는 이번 판결에 따른 국내 기업들의 부담도 확대되고 있다. 현대차와 기아, 한국지엠, 포스코 등에서 불법 파견을 두고 갈등이 발생하고 있는 상황이다.

현대차·기아는 2010년 대법원이 사내 하청 노동자가 불법 파견에 해당한다는 판결을 내린 이후에도 계속해서 소송을 이어가고 있다. 2017년 서울고등법원은 현대차와 기아 파견직 직원 493명이 사측을 상대로 제기한 근로자 지위 확인 소송 항소심에서 원고 승소 판결을 내렸고, 현재 대법원 판결을 앞두고 있다.

개인 소송을 제외하면 현재까지 현대차·기아의 파견직 직원 불법 파견 판결만 16번에 이르는 것으로 알려졌다.

한국지엠은 불법 파견과 관련해 대표까지 재판에 넘겨진 상태다. 카허 카젬 사장 등 한국지엠 임원 5명은 2017년 9월 1일부터 지난해 12월 31일까지 한국지엠 인천 부평·경남 창원·전북 군산공장에서 27개 협력업체로부터 근로자 1810명을 불법 파견받은 혐의로 기소됐다. 지난해 6월 서울고등법원은 부평·군산·창원공장 협력업체 근로자 82명이 제기한 근로자지위 확인 소송에서 원고 전원 승소 판결을 내렸고, 올해 5월에는 파견 직원 14명이 인천지법에 제기한 소송에서 승소했다.

광주고법은 2016년 포스코 광양공장 사내 하청 근로자 15명이 사측을 상대로 제기한 근로자 지위 확인 소송에서 근로자 손을 들어줬다. 기업들은 파견직원들이 정당한 도급 계약하에 단순 업무만을 수행하기 때문에 불법 파견이 아니라고 주장하지만, 법원은 이를 받아들이지 않고 있다.

이번 판결과 관련해 한국경영자총협회는 "현대위아의 협력업체는 인사권 행사 등의 독립성을 갖추고 원청과 분리된 별도의 공정을 운영하고 있음에도 불구하고 불법파견 결정을 내린 것은 매우 유감"이라고 말했다. 이어 "우리나라는 제조업에 대한 파견을 전면적으로 금지하는 등 글로벌스탠다드와 부합하지 않는 강한 규제를 부과하고 있을 뿐만 아니라 파견근로자 보호를 위한 법을 근거로 도급의 적법 유무를 재단하는 것은 매우 불합리한 조치다"라며 "더욱이 법원의 판결도 사건별로 엇갈리고 있어 기업 경영의 유연성과 예측성을 저하시키고 있다"고 비판했다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

시장 반발에 화들짝… 몸값 낮춘 크래프톤에 투심 돌아올까

크래프톤 장외가격 55만원 선 거래
금감원, 증권신고서 정정 제출 요구
외국계 배정물량, 중국 리스크 우려

〈래프톤 증권신고서 정정 전후 비교〉

구분	이전	이후
공모가	45만8000~55만7000	40만~29만8000
시가총액	23조400억~28조200억	19조5600억~24조3500억
공모 주식 수	1006만230주	865만4230주
공모 규모	4조6075억~5조6035억	3조5000억~4조3000억
수요예측일	·	7월14~27일
공모가액 확정	7월29일	7월29일
청약일	·	8월2~3일
상장일	7월22일	8월10일

/자료=크래프톤 증권신고서

공모가 논란 속에 금융감독원으로부터 정정 공시 요구를 받고 스스로 몸값을 낮춘 크래프톤의 기업공개(IPO) 향방에 관심이 쏠린다. 중국 판호(서비스 허가권) 문제를 비롯한 몇몇 위험요인 역시 제기되는 만큼 공모가의 정당성에 대해 투자자들을 설득하는 것이 남은 IPO 기간 해야 할 주요 숙제로 보인다.

크래프톤의 기관 대상 수요예측은 오는 14일부터 27일까지 진행되며 청약은 다음 달 2일부터 3일까지다.

◆장외가 수준으로 밴드 제시… 시장 반발에 '깜짝'

8일 증권플러스 비상장에 따르면 상장을 앞둔 크래프톤은 현재 장외 가격에서 55만원 선에 거래되고 있다. 몸값을 10%가량 낮췄음에도 여전히 공모가 논란이 한창이다.

크래프톤이 지난달 16일 처음 내세웠던 공모 희망가 범위(밴드)은 45만8000~55만7000원이었다. 자사 기업가치로 35조736억원을 책정한 데 따른 것이다. 이 경우 국내 증시에서 게임 대장주로 꼽히는 엔씨소프트(18조3000억원)와 넷마블(11조원6800억원) 뿐만 아니라 일본 시장에 상장된 넥슨(약 23조원)도 가뿐히 뛰어넘는다. 유가증권시장 시총 10위권의 셀트리온(36조7500억원)이랑도 견줄 수 있는 수준이다.

고평가 논란 속에 투자자들의 비판이 거세졌고 금융당국도 곧바로 반응했다. 금감원은 크래프톤에 증권신고서에 대한 정정신고서 제출을 요구했다.

결국 지난 1일 새로 제시한 40만원에서 49만8000원의 새로운 공모가 밴드를 제시했다. 하단과 상단을 각각 약 12%, 10%씩 낮춘 데 이어 공모 규모도 865만4230주로 줄였다. 이에 따른 총 공모 규모는 3조5000~4조3000억원으로 2010년 삼성생명이 세운 국내 IPO 공모 금액 기록(4조8881억원)을 넘진 못하게 됐다. 상단 기준 최대 시총은 24조3512억원이다.

◆고평가 논란 "높은 변동성 가능성"

크래프톤의 고평가 논란을 뒷받침하는 우려는 크게 두 가지로 압축된다. 높은 외국계 배정 물량과 중국 리스크다.

앞서 상장한 SK아이이테크놀로지(SKIET) 사례가 불안감을 더욱더 키우고 있다. SKIET의 공모주식 중 외국계 주관사 인수물량은 44% 수준으로 이중 미확약 배정분은 35.4% 규모다. 상장 첫 날 외국인은 상장주식 수 3.3%에 해당하는 3605억원의 SKIET 주식을 팔아치웠다. 크래프톤의 외국계 주관사 인수비율은 55%로 SKIET보다 11%포인트(p) 웃돈다.

고경범 유안타증권 연구원은 "외국계 IPO 주관사 인수비율이 높을수록 미확약 배정물량도 증가한다"며 "매도 리스크가 크다고 볼 수 있다"고 설명했다. 크래프톤의 상장일 유통가능 물량은 상장주식수 대비 33.5%다.

한·중 관계 악화에 따른 중국 리스크 역시 빼놓을 수 없다. 전체 매출에서 중국 게임사인 텐센트의 로열티 수익이 68.1%를 차지한다. 특정 기업, 그것도 중국 게임사업에 대한 매출 의존도가 높다는 것이 가장 큰 위험 요인으로 꼽힌다. 중국 정부는 게임 산업 규제를 강화함과 동시에 판호 총량도 줄여나가고 있다. 이에 크래프톤은 기술 지원 방식으로 중국 모바일 게임 '화평정영'을 우회 서비스해 대안 마련에 나섰다.

다행히 주가 흐름 측면에서 긍정적으로 평가되는 요소도 있다.

/송태화 기자 alvin@

현대차 노조, 13일 결국 파업… 판매 상승세 '제동'

상반기 반도체 부족, 7만대 생산차질
파업시 신뢰하락, 글로벌 실적 영향

잠정합의안 찬반투표하는 현대차 조합원.

현대자동차가 노사 갈등에 따른 '파업 리스크'로 고민이 깊어지고 있다.

현대차가 올해 상반기 역대급 판매량을 달성했지만 차량용 반도체 부족과 노조 파업 등으로 상승세에 제동이 걸릴 위기에 처했다. 올 상반기 차량용 반도체 부족으로 약 7만대 생산차질이 발생한 가운데 노조 파업까지 이어지면 신차 출시 효과도 누리지 못할 상황이다.

8일 전국금속노조 현대차지부에 따르면 전날 임금 및 단체협약(임단협) 교섭 결렬에 따른 쟁의행위 찬반 투표에서 조합원 83.2%가 파업에 동의했다. 파업 찬성 비율이 50%를 넘으면서 노조는 중앙쟁의대책위원회를 통해 파업 진행여부를 논의한다. 중앙노동위원회가 노사 입장 차이가 크다고 판단해 조정 중지 결정을 내리면 노조는 합법적인 파업을 할 수 있다. 오는 12일 조정신청을 거쳐 13일부터 파업에 돌입할 전망이다.

노사 양측은 임금 인상안 등을 놓고 입장차를 좁히지 못하고 있다. 사측이 기본급 5만원 인상에 경영성과급 100%+300만원, 품질향상격려금 200만원을 제시했지만 노조가 교섭 결렬을 선언했다. 노조는 기본급 9만9000원 인상과 당기순이익의 30% 성과급, 신산업 미래협약 체결, 정년 연장(최장 만 64세), 국내 공장 일자리 유지 등이다.

만약 노조가 파업에 돌입할 경우 현대차는 직격탄을 맞는다. 당장은 반도체 물량 부족으로 출고가 지연됐던 차량 계약자의 대기 기간은 더 길어질 것이고, 파업이 장기화된다면 소비자들의 신뢰도 하락은 물론 글로벌 실적에도 영향을 미칠 수밖에 없다.

현재 출고 지연이 가장 심각한 차종은 투싼으로 생산 대기 물량이 3만대를 넘어선 것으로 전해졌다. 인기 모델인 전기차 아이오닉5, 투싼 하이브리드 등도 주문이 밀려 있어 고객들은 6개월에서 1년까지 기다려야 한다. 파업이 강행된다면 이달부터 양산에 들어가는 제네시스의 첫 전기차 G80 전동화 모델 역시 생산 차질을 빚게 된다. 만약 소비자들의 기다림이 길어질 경우 계약 소비자의 이탈도 배제할 수 없다.

지금까지 현대차 노조의 파업 찬반 투표에서 부결된 적은 없다. 노조가 지난달 30일 열린 13차 교섭에서 사측 제시안을 거부하고 교섭 결렬을 선언했을 때도 사측은 파업이 결의될 것을 예상했다. 중노위가 어떤 결정을 내리더라도 사측은 합의점을 끌어낸다는 방침이다.

/양성운 기자