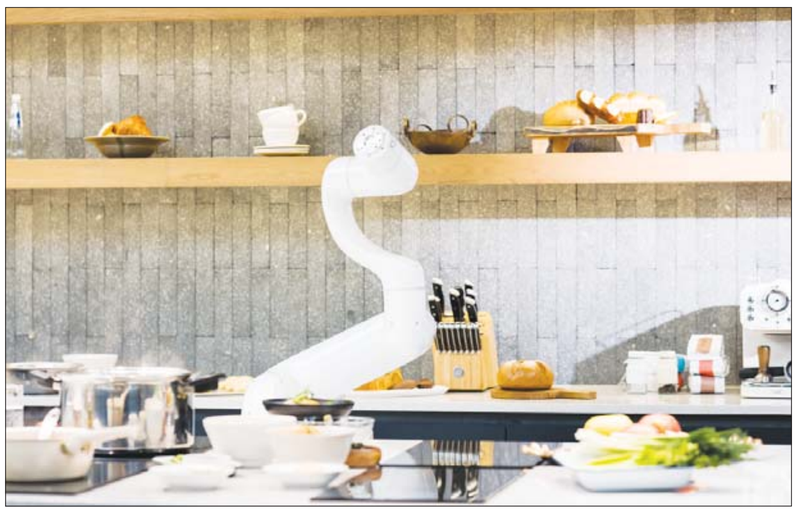
두산, 로보틱스·밥캣 합병… "주주보다 그룹 이익" 반발 확산

밥캣, 로보틱스에 100% 자회사 편입
합병 방식·주주 권익 등 논란 예상
경제개혁연대, 일반주주 피해 우려
"오너 일가 지배력 강화 개편" 지적



두산로보틱스가 지난 4월 출시한 F&B 전용 협동로봇 E시리즈 이미지.

두산밥캣의 3톤급 20kW 수소 연료전지 지게차. /두산밥캣

두산그룹이 이르면 내년 상반기 두산로보틱스와 두산밥캣을 한 회사로 합병한다. 다만 두 회사의 합병을 둘러싼 잡음은 적잖을 전망이다.

22일 업계에 따르면 두산은 연내에 두산에너빌리티의 자회사인 밥캣을 로보틱스로 넘기고, 내년 상반기엔 두산밥캣과 두산로보틱스를 합칠 계획이다. 업계에서는 두산그룹이 '캐시카우' 역할을 해 온 두산밥캣의 합병을 기점으로 대규모 투자나 인수·합병에 적극적인 움직임을 보일것으로 전망하면서도 합병 방식에 대해서는 비판의 목소리를 높이고 있다.

두산은 밥캣과 로보틱스가 합병할 때 행정 절차 등으로 오랜 시간이 들 것으로 판단하고, 밥캣을 로보틱스의 100% 자회사로 편입한 후에 합병하는 방식을 선택한 것으로 전해졌다.

앞선 지난 11일 두산그룹은 사업구조를 클린에너지, 스마트머신, 첨단소재 등 3대 부문으로 재편하면서, 두산에너빌리티를 사업회사(존속법인)와 신설 투자법인으로 인적분할하고 신설투자법인이 두산밥캣의 지분을 소유하도록 했다.

두산로보틱스는 신설투자법인과 합병하고 두산로보틱스는 두산밥캣 주주와 포괄적 주식 교환을 통해 두산밥캣을 완전 자회사로 두는 사업구조 재편안에 대해 각 회사 이사회에서 통과했다고 밝혔다. 9월25일 열리는 주주총회에서 이 안이 통과된다면 두산에너빌리티가 46.06%의 지분을 소유한 자회사 두산밥캣은 두산로보틱스의 완전 자회사로 편입된다. 두산밥캣에 대한 두산의 간접지분은 13.8%에서 42%로 오른다. 두산로보틱스에 대한 두산의 지분은 68%에서 42%로 줄어든다.

이를 두고 업계에서는 알짜 자회사인 두산밥캣은 저평가, 두산로보틱스는 고평가돼 두산에너빌리티와 두산밥캣의 주주 권익이 침해됐다는 논란이 일고 있다.

경제개혁연대는 알짜 계열사인 두산밥캣을 적자 계열사인 두산로보틱스에 편입시키는 방식이 일반 주주의 이익을 외면한 결정이라고 주장했다. 경제개혁연대는 "두산에너빌리티와 두산밥캣이 사회가 선택한 지배권 이전 방식은 회사와 주주의 이익을 위한 최선의 선택이 아니라고 판단한다"며 "두 회사의 이사회가 일반 주주 이익보다 그룹의 이익에 충실했기 때문"이라고 밝혔다.

결국 이번 합병은 일반 주주의 이익보다는 오너 일가의 지배력을 높이기 위한 개편이라는 지적이 끊이지 않고 있다. 가격 협상을 통해 두산밥캣 지분을 두산로보틱스에 직접 매각해야 일반 주주의 피해가 최소화 되지만 이같은 방식을 선택하지 않았기 때문이다. 이에 두산에너빌리티 이사회는 두산로보틱스에게 두산밥캣 주식의 직접 인수를 요구하고 두산밥캣 이사회는 주식 교환이 아닌 공개매수의 방법을 통해 두산밥캣 잔여 지분을 매입했어야 한다는 주장이 나오고 있다.

경제개혁연대는 "지금이라도 두산로보틱스에게 일방적으로 유리한 분할합병·포괄적 주식교환 방식을 철회하고 지분 직접 인수방식으로 사업 구조를 재편하길 바란다"고 촉구했다.

한편 두산에너빌리티는 두산밥캣을 떼어내면서 차입금 부담을 덜 전망이다. 두산에너빌리티는 인적 분할되는 두산밥캣 투자법인에 차입금 7200억원을 넘기고, 추가로 비핵심 자산을 매각해 모두 1조2000억원의 차입금을 줄일 계획이다. /양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

SK온, 합병에도 성과급 별도 운영… "이중 수혜는 없을 것"

합병 후 성과급 잠재적 갈등 방지
각사의 모든 제도 유지방안 유력

SK온이 세 회사를 하나로 합치는 대대적인 합병을 진행하는 가운데 성과급은 별도로 운영하기로 했다. 이는 합병 후 성과급을 둘러싼 잠재적인 갈등과 혼선을 미연에 방지하기 위한 움직임으로 풀이된다.

22일 업계에 따르면 SK이노베이션은 지난 17일 이사회를 열어 자회사인 SK온과 SK트레이딩인터내셔널, SK엔텀 합병안을 의결했다. SK온과 SK트레이딩인터내셔널의 합병기일은 오는 11월 1일이다. SK온과 SK엔텀의 합병기일은 내년 2월 1일이다. SK온이 두 회사를 흡수합병하는 구조다.

박상규 SK이노베이션 사장이 18일 서울 종로구 SK서린빌딩에서 열린 SK이노베이션-SK E&S 합병 관련 기자간담회에 참석해 발언하고 있다. /손진영 기자 son@

다만 SK온과 SK트레이딩인터내셔널, SK엔텀의 합병에는 여전히 내부 불만이 이어지고 있다는 지적이 따른다. 그룹 재편의 중심인 SK온이 회사의 현금 흐름을 다 가져갈 수 있다는 우려 때문이다. 오는 2026년 기업공개(IPO)를 목표로 하고 있는 SK온은 지난 2021년 4분기부터 10분기 연속 적자를 기록하는 등 재무구조 개선이 절실한 상태다.

특히 SK온의 적자를 메꾸기 위해 합병 대상인 회사의 성과급이 줄어들 수 있다는 걱정의 목소리가 커지고 있다.

SK온 관계자는 "현재로써는 각 사의 모든 제도를 그대로 유지하는 방안으로 가는 것이 유력하다"며 "합병 이후에도 각 사는 독립적으로 운영될 것이며 기존의 성과급 제도도 그대로 유지할 것으로 예상된다"고 설명했다.

추후에 성과급과 주식 보상 문제로 불만이 제기될 수 있다는 관측도 있다. 현재 SK온은 현금 대신 주식을 지급하는 방식을 채택 중이다. 합병 이후 SK온의 상장이 이뤄지면 합병사들에게 성과급과 더불어 주식도 지급해야 할 가능성이 크다. 그러나 해당 사안의 진행 여부가 의심돼 이에 따른 직원들의 반발이 예상된다는 의견이다.

SK온 관계자는 "합병되는 SK엔텀과 SK트레이딩인터내셔널의 경우 연말 성과급을 주식이 아닌 현금으로 받고 있기에 이중 수혜는 없을 것으로 보인다"고 말했다.

앞서 SK이노베이션과 SK E&S의 합병에서도 내부 조직 구성원들과의 갈등은 장애물로 꼽혔다. 그간 실적이 좋았던 SK E&S가 이번 합병으로 인해 성과급 축소, 조직 개편과 인사이동 등 불확실성이 커질 가능성이 높아서다.

박상규 SK이노베이션 사장은 "합병 특성상 이해관계자가 많아 일정부분 결정되기 전까지는 주식시장 염두도 있기에, 구성원들에게 충분한 설명을 못 준 건 사실"이라며 "다만 구조적인 변화가 필요하다는 측면에 대해서는 구성원들에게 충분히 공감을 얻으려 노력했다"고 말했다.

/차현정 기자 hyeon@

LCC 업계, 항공기 연료 절감 등 '탄소 감축' 앞장

항공 탄소 배출량 관리 법안 내달 시행
A321neo 도입 등 연료효율 개선 박차

국내 저비용항공(LCC) 업계가 수요 회복에 힘입어 노선 확장에 나선 가운데 탄소 감축이라는 과제 해결를 위해 분주하다.

22일 LCC 업계에 따르면 정부의 탄소 감축 규제 도입이 한 달여 앞으로 다가왔다. 인천국제공항 국제선의 2024년 상반기 여객 실적은 3404만8517명으로 2019년 상반기 3525만8765명에 근접했다. 코로나19 이후 항공기 수요가 증가하는 가운데 탄소 배출량 의무를 지키기 위해선 지속가능항공유 도입이나 연료 효율 개선 등이 필요한 상황이다.

정부는 지난 2월20일 공포한 '국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안'을 오는 8월21일부터 시행한다고 발표했다. 법안에 따라 5.7톤 이상의 항공기가 국제선 운항 과정에서 연간 1만톤 이상의 탄소를 배출할 경우 항공사는 탄소를 상쇄·감축해야 하는 의무 이행자로 지정된다. ▲제주항공 ▲에어부산 ▲진에어 ▲티웨이항공 ▲에어서울 등의 주요 LCC들이 의무 이행자에 속한다.

법안은 항공기 탄소배출량을 2019년 수준으로 유지하게끔 의무를 부과하는 것이 골자다.

의무 이행자에 속하는 항공사들은 국제선 탄소 배출량을 산정해 국토부에 보고하는 등 탄소 배출량 관리에 나서기 시작했다. 탄소 감축에 적극적인 에어부산, 제주항공, 티웨이항공은 연료 효율 개선에 집중하고 있다.

제주항공 관계자는 "기존 기재 대비 연료 효율이 15~20% 좋은 차세대 항공기 도입을 준비 중"이라며 "항공기 조종사 탄소 저감 TF 구성과 항공기 브레이크 경량화 등의 노력 기울이고 있다"고 전했다.

에어부산 관계자는 "연료 효율이 높은 A321neo 항공기 비중을 확대"한다며 "녹색 운항 캠페인 및 단축 항로 개설·이용 등으로 항공기 연료 절감을 위한 다양한 노력 기울이는 중"이라고 말했다.

티웨이항공은 지난 5월부터 항공기 연료 절감 솔루션 프로그램인 '퓨얼 애널리틱스'를 도입했다. 해당 프로그램으로 연간 최대 4.3%의 연료 효율 개선 효과를 볼 것으로 예상했다. 또한 항공기 조종사들을 대상으로 연료 효율 인식 개선을 위한 사내 캠페인을 펼치고 있다고 전했다. /박대성 기자 iunmds@

"기대인플레 불일치, 통화정책 효과 약화"

한은, 소통 통해 전망 불일치 해소

아파트 값이 아무리 비싸도 내일 더 오를 것이라고 생각하면 영혼까지 끌어모아 아파트를 살 것이고, 아파트 값이 떨어질 것으로 예상하면 누구도 아파트를 사지 않을 것이다. 무서운 것은 아파트 값이 오를지 내릴지 불확실한 경우다. 이 경우 물가를 낮추기 위한 중앙은행의 금리인상을 보고 아파트 가격이 더 오를 것으로 예상해 고금리로 아파트를 사는 경우가 발생할 수 있다. 물가를 낮추기 위한 통화정책이 외려 물가를 높이는 효과를 불러 일으킬 수 있다는 분석이다.

향후 1년 간 물가방향을 예측하는 '기대인플레이션'이 불일치할 경우 통화정책의 효과가 약화되는 것으로 나타났다. 기대인플레이션 불일치는 시장참가자(전문가) 간 기대인플레이션 전망에 대한 산포도를 말한다. 기대인플레이션 전망에 대한 견해 차가 클 수록 불일치가 높다는 의미다. 원활한 소통을 통해 전망 불일치를 해소하는 것이 중요하다는 지적이 나온다.

22일 한국은행은 이 같은 내용을 담은 'BOK경제연구: 기대인플레이션 불일치와 통화정책 파급효과'를 발표했다. 이번 연구는 선진국에서 나타난 기대인플레이션의 불일치 효과가 한국에서도 유효한지 확인하기 위해 2006년 1월~2023년 11월 자료를 분석했다.

분석결과 우리나라도 기대인플레이션의 불일치 수준이 높을 수록 통화정책의 효과가 약화되는 것으로 나타났다. /나유리 기자 yul115@