

[첨부 1]

서울회생법원 2020회합100189 회생

관리인보고서 요지 송부서

채무자 쌍용자동차 주식회사

관리인 정용원

채무자 쌍용자동차 주식회사에 대한 서울회생법원 2020회합100189 회생 사건에 관하여 위 법원은 2021년 4월 15일 회생개시절차결정을 하였고, 동시에 채무자 회사의 기획관리 본부장이었던 본인이 채무자의 관리인으로 선임되어 직무를 수행하고 있습니다.

관리인은 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제92조 제1항에 따라 채무자 회사가 회생절차의 개시에 이르게 된 사정, 채무자의 업무 및 재산에 관한 사항, 채무자의 이사 등에 대한 보전처분 또는 손해배상청구권 조사확정재판에 관한 사항, 그 밖에 채무자의 회생에 관하여 필요한 사항을 조사하여 법원에 보고하였습니다.

이에 관리인 보고서의 요지를 별첨과 같이 송부하여 드리오니 참조하시기 바랍니다. 아울러 이해관계인 여러분께서 위 각 사항에 관하여 의견이 있으시면 직접 법원에 서면으로 의견을 제출하실 수 있음을 알려 드립니다.

별첨 1. 관리인보고서

2. 회생담보권, 회생채권, 조세 등의 목록 및 시·부인표 총괄표

3. 조사위원 조사보고서 요약

문의사항이 있을 경우

채무자 쌍용자동차 주식회사의 관리인 정용원(전화 031-610-2551~7)에게 연락하여 주시기 바랍니다.

1. 관리인 보고서

안녕하십니까?

저는 2021년 4월 15일 서울회생법원으로부터 관리인으로 임명된 정용원입니다.

그동안 채무자 회사가 채권단을 비롯한 이해관계인 여러분께 피해와 염려 등 누를 끼치게 된 점, 진심으로 고개 숙여 사과 드립니다.

본인은 채무자 회사의 관리인으로서 공적인 수탁자임을 명심하고, 모든 이해관계인에 대하여 공정과 형평의 원칙 하에 관리인으로서의 의무를 충실히 수행하여 채무자 회사가 조속히 정상화되도록 최선을 다하겠습니다.

먼저, 채무자가 희생절차에 이르게 된 사정에 대하여 말씀 드리겠습니다.

채무자는 2017년 이후 지속적인 영업손실을 기록하였고, 2017년 영업손실이 약 640억 원에서 2020년은 4,470억 원으로 손실 폭이 크게 확대되어 유동성 위기에 직면하게 되었습니다. 이에 채무자 회사는 외국계 금융기관들에게 대출금에 대한 만기 연장을 요청하였으나, 합의가 이루어지지 않아 2020년 12월 15일 약 600억 원의 원리금 연체가 발생하였으며, 이와 더불어 만기가 2020년 12월 21일인 산업은행 등에 대한 900여억 원의 채무의 원리금 상황이 불가능하게 되었습니다. 이에 채무자 회사는 2020년 12월 21일 희생절차 개시 신청과 동시에 희생절차 개시 결정 보류 신청(ARS 프로그램)을 하고, 투자 협상이 진행 중이던 HAAH Automotive와 투자계약 체결을 전제로 한 P-Plan(사전회생계획안)을 추진하였으나 무산되었으며, 결국 2021년 4월 15일 희생절차 개시명령을 받았습니다.

다음은, 채무자회사의 자산 부채 현황 및 계속기업가치에 대한 조사결과를 말씀 드리겠습니다.

조사기준일 현재의 채무자의 재산상태를 조사한 결과 조사위원의 실사조정금액 기준으로 자산총계는 2조 589억원, 부채총계는 1조 7,564억원으로 조사되었습니다. 또한 채무자의 계속기업가치와 청산가치를 비교한 결과 청산가치는 약 9,824억원으로 조사되었으나, 계속기업가치는 자동차시장 전망에 따라 차이를 보였습니다. 즉, IHS Global Insight의 시장 전망에 따른 계속기업가치는 약 6,209억 원으로 청산가치가 계속기업가치보다 약 3,615억원만큼 높게 나타나고 있으나, 또 다른 시장전망기관인 LMC Automotive의 시장 전망을 적용할 경우 산정되는 계속기업가치는 약 1조 4,353억원으로 청산가치를 약 4,529억원 초과하는 것으로 산정되었습니다. 그러나 관리인은 채무자 회사를 청산할 경우 발생하는 사회적 비용, 채무자의 잠재력 등 다양한 부분을 고려할 경우 기업가치는 추정된 수치를 초과할 가능성이 있으며, 특히 추후 M&A 성공 시 인수자의 사업계획에 의해 시너지가 발생해 기업가치가 크게 증가할 수 있습니다. 현재 채무자 회사는 인가 전 M&A를 진행 중에 있으므로 계속기업가치와 청산가치의 비교는 중요한 의미를 갖지 않습니다.

다음은, 신고된 희생담보권 / 희생채권에 대한 시·부인 결과를 보고 드리겠습니다.

채권신고기간인 2021년 5월 13일까지 신고된 채권은 희생담보권은 13건에 2,330억8천6백만원이 신고되어, 2,200억6천9백만원은 시인하고 130억1천7백만원은 부인하였습니다. 희생채권은 429건에 7,785억4천3백만원이 신고되어, 5,213억8천1백만원은 시인하고, 2,571억6천3백만원은 부인하였습니다. 조세·벌금 등은 1건에 558억8천3백만원이 신고되었습니다.

이에 대한 세부적인 내용은 본 희생사건에 제출되어 있는 희생담보권, 희생채권, 조세 등의 목록·신고 및 시·부인 표를 참조해 주시기 바랍니다.

신고기간 이후 추후 보완 신고된 희생채권 등에 대하여 특별조사기일에 시·부인할 예정입니다.

채권자 및 이해관계인 여러분!

지금까지 베풀어주시고 저를 믿고 기다려 주신 후의에 깊이 감사를 드리며, 채무자에 대한 희생절차 개시로 인한 경제적인 손실로 많은 고통과 심려를 끼쳐드린 것에 대하여 매우 죄송합니다.

관리인은 채권자 및 이해관계인 여러분의 경제적 피해를 최소화 시키고 채무자 회사를 조기에 정상화 하여 여러분과 더불어 발전할 수 있도록 더욱 더 노력하여 여러분의 은혜에 보답할 것을 약속 드립니다. 아울러 가까운 시일 내에 여러분들께 채무자 회사의 희생 방안에 대해 직접 설명 드리는 자리를 마련하도록 하겠습니다.

감사합니다.

2. 희생담보권, 희생채권, 조세 등의 목록·신고 및 시·부인표 총괄표

(단위:백만원)

구 분	건수	신고액· 목록기재액	시인액	부인액	의결권인 정액	비 고	
희생담보권	13	233,086	220,069	13,017	220,069	희생채권 시인액 : 12,713 백만원	
희 생 채 권	희생채권	429	778,543	508,667	269,876	465,654	의결권 부인액 : 43,013백만원(서울 보증보험)
	희생담보권중 희생채권 시인액	(8)	-	12,713	(12,713)	12,713	
	합 계	429	778,543	521,381	257,163	478,367	
합계	442	1,011,629	741,450	270,179	698,436		
조세·벌금 등	1	55,883	55,883	-	-		
주식·출자 지 분	49,673	149,840천주	149,840천주	-	-	시·부인대상 아님	
		749,200	749,200	-	-	시·부인대상 아님	

3. 조사위원 조사보고서 요약

사건번호 : 2020회합100189 희생

채무자 : 쌍용자동차 주식회사

조사위원 조사보고서 요약

조사위원 한영 회계법인

1. 조사의 개요

본 조사는 쌍용자동차 주식회사(이하 “채무자”라 함)의 회생절차의 개시에 이른 원인과 재산상태, 채무자의 경제성(청산가치 및 계속기업가치 산정) 및 채무자가 회생절차를 진행함이 적정한지의 여부를 조사하기 위한 것으로써 2021년 4월 15일을 조사기준일로 하여 조사를 실시하였습니다.

2. 채무자의 개요

채무자는 1962년 12월 6일 하동환자동차공업 제작소를 모체로 설립되어 1975년 주권상장, 1998년대우그룹의 인수, 2004년 중국 상하이자동차그룹의 인수를 거쳐 2009년 2월 회생절차에 들어갔으나, 2011년 마힌드라 앤 마힌드라의 인수와 함께 회생절차 종결 후 현재에 이르고 있습니다. 채무자는 각종 자동차, 중기 및 동 부분품의 제조판매업과 각종 자동차 및 중기의 수리업, 자동차 검사 대행사업 등을 주요 목적사업으로 영위하고 있습니다.

채무자회사는 경기도 평택시 동삭로 455-12(칠괴동)에 본사를 두고 있으며, 서울특별시 영등포구, 광주광역시 남구, 경상남도 창원시, 대전광역시 대덕구에 각 지점, 충청남도 천안시에 물류센터 및 에이에스 부품센터, 전라북도 군산시에 직업훈련원, 평택(완성차 생산), 창원(자동차용 엔진 생산) 지역에 공장을 보유하고 있습니다. 주요 주주는 2011년 채무자 회사를 인수한 마힌드라 앤 마힌드라로 채무자 회사의 지분 74.65%를 소유하고 있습니다. 관계회사로 자동차 및 동 부분품의 판매업을 영위하는 해외자회사 Ssangyong European Parts Center B.V.(지분을 100%), Ssangyong Australia Pty Ltd.(지분을 100%)와 케이비캐피탈과 합작투자하여 설립한 공동기업 에스와이오토캐피탈(지분을 51%)이 있습니다.

채무자가 속한 자동차산업은 기존 내연기관차에서 전기차, 수소차 등 미래차로 그 중심이 변화 되면서 내연기관 완성차 판매 감소가 현실화되고 있는 상황이었었는데, 2020년 코로나-19 사태로 인하여 전체 자동차 수출액이 전년 동기 대비 50%를 하회 할 정도로 직접적인 타격을 받았습니다. 국내 자동차 시장은 2015년 183.3만 대의 수요를 기록한 이후 연간 약 180여만 대 수준에서 정체 중이며, 총 시장 수요의 정체와 더불어 수입차 시장이 급성장 함에 따라, 국내 완성차 업계의 실적은 2016년 159만대를 정점으로 하락하고 있는 상황입니다. 이 과정에서 최대주주인 마힌드라 앤 마힌드라의 자금 투입계획 철회, 외국계 금융기관의 차입금 만기 연장 불허, 새로운 투자자와의 협상 지연 등 대내외적인 사유로 유동성 위기에 봉착하게 되어 2020년 12월 21일 회생절차개시 신청하였으며, 2021년 4월 15일 자로 회생절차 개시결정 되었습니다.

3. 회생절차개시에 이르게 된 사정

채무자는 2017년 이후 지속적인 영업손실을 기록하였고, 2017년 영업손실이 약 640억 원에서 2020년은 4,470억 원으로 손실 폭은 크게 확대되었습니다. 이로 인해 2020년 12월 15일 외국계 금융기관들과 만기 연장 합의가 이루어지지 않아 약 600억 원의 원리금 연체가 발생하였으며, 이와 더불어 만기가 2020년 12월 21일인 산업은행 등에 대한 900여억 원의 채무의 원리금 상환이 불가능하게 되었습니다. 이에 채무자 회사는 2020년 12월 21일 회생절차 개시신청을 하기에 이르렀고, 2021년 4월 15일 회생절차 개시결정을 받았습니다.

한편, 채무자가 지속적인 영업손실을 기록하여 회생에 이르게 된 원인을 요약하면 1) SUV 경쟁 심화에 따른 국내 판매실적 악화, 2) 외부 요인에 따른 수출실적 악화, 3) 관련 법령 개정 및 판례 변경에 따른 인건비 부담 가중, 4) 신차 판매대수 부족 및 마케팅 비용 증가, 5) COVID-19 확산에 따른 자동차 시장의 전반적으로 침체되었으며, 각각의 내용은 다음과 같습니다.

(1) SUV 경쟁 심화에 따른 국내 판매실적 악화

채무자는 1986년 쌍용그룹에 인수된 이래 지금까지 지프차, SUV(스포츠유틸리티카)를 전문적으로 생산해 왔습니다. 최근 캠핑 등 여가활동에 대한 관심이 높아지며, 여유로운 실내공간의 SUV의 선호도가 높아지는 가운데, 승차감까지 개선됨으로써 SUV의 판매 비중은 전체 자동차 판매에서 2013년 24.7%, 2019년 45.1%로 크게 증가하여 왔습니다.

이러한 시장의 변화에 따라 경쟁사들은 SUV 시장에 진입하기 시작하였고, 경쟁사들이 새로운 SUV를 지속적으로 출시함에 따라 채무자의 SUV 시장점유율은 하락하며 판매량이 감소하게 되었습니다.

(2) 외부 요인에 따른 수출실적 악화

채무자회사는 전체 신차 판매량 중 수출 물량이 차지하는 비중이 과거 60% 수준에 이르기도 할 정도로 수출시장을 확보하고 있었습니다. 특히 러시아, 이란 등의 국가를 대표적 수출시장으로 확보하여 2013년 35,000대 이상의 판매 실적을 달성하였으며, 이는 채무자 회사의 전체 수출 물량의 50% 수준입니다. 그러나 이후, 국제 사회로부터 제재 강화 등에 따른 루블화 폭락의 영향으로 러시아 수출 물량이 지속적으로 감소하다가 2015년 이후부터는 사실상 수출이 중단되었습니다.

또한, 이란의 경우에도 2016년 티볼리 1개 차종으로 8천여 대를 판매하였으나, 현재는 미국의 제재에 따라 수출이 사실상 중단되었습니다.

그 밖에도 채무자회사는 남아메리카의 칠레, 페루, 콜롬비아, 에콰도르, 코스타리카 등의 국가에서 대리점을 통해 자동차를 수출하고 있는데, 칠레의 정정(政情) 불안으로 인해 남아메리카 주요 국가의 환율이 20% 이상 상승하여 현지에서의 가격 경쟁력을 상실한 상황입니다.

(3) 관련 법령 개정 및 판례 변경에 따른 인건비 부담 가중

2011년부터 2019년 기간 동안 채무자회사의 경영사정이 어려움에도 불구하고 구조조정되었던 인력의 복귀 등으로 인원수가 2011년 4,353명에서 2019년 5,013명으로 약 15% 증가하였고, 이에 더하여 통상임금의 범위 확대 및 2018년 주 52시간 근무제 도입 등에 따라 전체적으로 인건비는 2,603억 원에서 4,615억 원으로 두 배 가까이 증가하는 결과가 초래되었습니다.

영업 실적이 점점 악화되고 있는 상황에서 현재 채무자회사는 매출액에 비해 과도한 인건비 부담을 감당할 수 없게 되었습니다.

(4) 신차 판매대수 부족 및 마케팅 비용 증가

마힌드라가 지난 2011년 채무자 회사의 지분 74.65%를 인수하여 최대주주가 된 이후 현재까지 1조 원 이상의 투자를 통해 코란도 C 등 총 7대의 신차를 출시하였습니다. 그러나 투자비를 회수할 수 있을 만큼의 신차 판매량은 이루어지지 않았습니다. 신차 판매저조의 원인은 신차 개발 과정에서 충분한 재원을 확보하지 못하여, 고객이 선호하는 사양임을 인지하면서도 제품에 반영 하지 못하거나 동력, 연비와 같은 핵심 기술에서 경쟁사의 신차와 비교하여 경쟁력이 떨어지는 등의 문제였습니다.

이와 같은 상황에서 채무자 회사는 판매 부진을 만회하기 위하여 계획하였던 금액 이상의 판매촉진비를 지출하게 되었고, 이는 이후 신차 개발을 위한 재원 확보에 악영향을 주게 되어 악순환이 반복되었습니다.

(5) COVID-19 확산에 따른 자동차 시장의 전반적 침체

채무자 회사가 2020년 코로나-19 사태로 인하여 전체 자동차 수출액이 전년 동기 대비 50%를 하회 할 정도로 자동차 업계 전체는 코로나로 인한 직접적인 타격을 받았습니다.

특히, 채무자 회사의 최대주주인 마힌드라는 코로나-19 사태 확산에 따른 경영난을 이유로 2020년 2월 발표했던 채무자 회사에 대한 2,300억 원 규모의 투자 계획을 철회하였으며, 회계감사인은 투자 철회와 코로나-19로 인한 판매실적 감소 등을 사유로 채무자 회사의 계속기업으로서의 존속능력에 의문을 표시하며 2020년 1분기 보고서, 반기보고서, 3분기 보고서 및 기말 감사보고서에 대해 감사의견을 거절한 바, 채무자 회사는 관리종목 지정 요건을 충족한 상황입니다.

4. 법인 채무자의 지배주주 및 임원들의 책임

회사의 회생절차개시의 원인은 1) SUV 경쟁 심화에 따른 국내 판매실적 악화, 2) 외부 요인에 따른 수출실적 악화, 3) 관련 법령 개정 및 판례 변경에 따른 인건비 부담 가중,

4) 신차 판매대수 부족 및 마케팅 비용 증가, 5) COVID-19 확산에 따른 자동차 시장의 전반적 침체, 이러한 상황을 근거로 판단할 때, 회사의 지배주주 및 임원들의 중대한 책임이 있는 행위로 인하여 희생절차개시의 원인이 발생한 것은 아닌 것으로 판단되며, 동 행위는 확인되지 아니하였습니다.

5. 채무자의 재산상태

채무자가 제시한 조사기준일 현재의 재산상태와 본 조사위원이 자산, 부채의 적정성을 검토하여 이를 수정한 후의 재산상태는 자산 2,058,902백만원, 부채 1,756,400백만원으로 산정되었습니다.

6. 우발채무(보증채무, 소송) 및 담보 현황 등

보증채무는 43,013백만 원으로 이행완료 하였으므로, 주 채무의 신고 등 보증채무의 현실화 가능성이 낮다고 판단됩니다.

조사기준일 현재 채무자가 원고로 진행중인 소송사건은 5건 12,489백만원, 피고로 진행 중인 소송 사건 9건 1,555백만원입니다. 기타 담보제공 7건, 미확정충당부채 4건 219,358백만원, 정부보조금 3건 414백만원입니다. 우발채무는 현실화 가능성을 고려하여 재산상태 조사 액에 반영하였습니다.

7. 채무자 회생 및 파산에 관한 법률에 의한 검토 항목

(1) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제100조 (부인할 수 있는 행위)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(2) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제101조 (특수관계인을 상대방으로 한 행위에 대한 특칙)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(3) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제102조 (어음채무지급의 예외)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(4) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제103조 (권리변동의 성립요건 또는 대항요건의 부인)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(5) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제104조 (집행행위의 부인)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(6) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제205조 제4항 (무상소각 사유의 해당여부)

위 사항에 대하여 발견된 바 없습니다.

(7) 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제146조 제3항 (주주·지분권자의 권리)

조사기준일 현재 수정 후 채무상대표상 자산총계는 자산이 부채를 초과하고 있으므로 법률 제146조 제3항에 의거 주주의결권 제한 사유에 해당하지 아니합니다

8. 채무자의 사업을 청산할 때의 가치 산정

청산가치는 도산한 기업이 청산되는 경우에 채권자를 비롯한 이해관계인에게 배당될 수 있는 기업의 모든 개별자산을 분리하여 처분할 때의 예상가액을 합제한 금액을 말하는 것으로서, 조사 위원이 채무자에 대한 실사를 통하여 채무자의 재산상태를 파악한 후 채무자가 제시한 채무상대표의 자산가액을 실물조사, 현재가치할인, 부실자산의 차감, 고정자산의 시가 등을 통하여 평가한 가액으로 하였습니다. 산정결과 청산가치는 982,428백만원으로 산정되었습니다.

9. 채무자의 사업의 수익성 분석 및 사업을 계속할 때의 가치 산정

(1) 계속기업가치 산정요약

채무자의 계속기업가치는 “회생사건의 처리에 관한 예규”에 따라 준비연도(2021년 4월 15일 ~ 12월 31일)와 채무자의 향후 10년간(2022년~2031년) 미래수익흐름과 성장모형을 이용한 회생기간 이후의 현금흐름 추정액을 현재가치로 할인하는 현금흐름할인법에 의하여 산정하였습니다. 이 경우 할인율은 회생절차 개시일인 2021년 4월 15일 현재 3년 만기 국고채 수익률 1.15%에 위험프리미엄 6.5%를 적용한 7.65%를 적용하였으며, 회생기간 이후의 현금흐름에 대한 고정성장률은 0.0%를 가정하였습니다. 위험프리미엄은 경기에 민감한 자동차의 영업 특성 및 영업 레버리지를 고려하여 위험 프리미엄 최대치인 6.5%로 가정하였습니다.

향후 채무자의 영업현금흐름이 자구계획의 실행에 따라 개선됨에도 불구하고 초기년도에 (-)금액을 나타냄에 따라, 영업 이외의 추가적인 자금의 조달 없이는 지속적인 영업이 불가능할 것으로 판단됩니다. 따라서, 채무자에게 계속기업가정을 적용하는 것은 현실성이 낮다고 판단되어 채무자의 계속기업가치를 합리적으로 산정할 수 없습니다.

채무자의 향후 영업현금흐름이 (-)임에도 불구하고, 회사를 포함한 국내 완성차 업체들이 사업계획 수립 시 참고하는 세계적인 시장 전문 예측 기관인 IHS Global Insight(21.05)의 시장전망에 따른 채무자의 계속기업가치를 평가한다면 계속기업가치는 620,898백만원으로 산정되었습니다.

또 다른 평가기관인 LMC Automotive의 시장전망에 따른 계속기업가치는 1,435,277백만원으로 산정되었습니다.

10. 회생절차의 적정성 여부에 관한 조사위원의 의견

전술한 조사결과를 종합한 회생절차의 적정성 여부에 관한 조사위원의 의견은 다음과 같습니다.

조사기준일 현재의 채무자의 재산상태를 조사한 결과 수정 후 자산총계는 2,058,902백만원이고 부채총계는 1,756,400백만원으로 부채가 자산을 초과하는 것은 아니나 유동성 부족과 지속적 영업악화로 인한 채무불이행 상황입니다. 이에 회생절차가 유지되어야만 회생가능성이 있습니다.

채무자의 영업현금흐름이 초기 년도에 (-)금액을 나타냄에 따라, 영업 이외의 추가적인 자금의 조달 없이는 지속적인 영업이 불가능할 것으로 판단되어 채무자의 계속기업가치를 합리적으로 산정할 수 없습니다. 그럼에도 불구하고 무급휴업 등 자구계획이 이행됨을 전제로 채무자의 계속 기업가치를 평가한다면 다음과 같습니다.

조사기준일 현재 채무자의 계속기업가치와 청산가치를 비교한 결과 IHS Global Insight의 시장 전망에 따른 계속기업가치는 620,898백만원이고 청산가치는 982,428백만원으로 청산가치가 계속기업가치보다 361,530백만원만큼 높게 나타나고 있습니다. 또다른 시장 전망기관인 LMC Automotive의 시장전망을 적용할 경우 산정되는 계속기업가치는 1,435,277백만원이며, 채무자의 사업계획을 반영할 경우 계속기업가치는 2,628,710백만원으로 산정되었습니다. 채무자의 경우 종업원에 도급인력을 포함할 경우 5,000명 이상이고 관련된 협력사 거래처 등을 포함할 경우 채무자의 사업 중단에 따라 영향을 받는 지역사회의 타격 또한 상당할 것으로 예상되는 바 청산 시 발생하는 사회적 비용, 채무자의 잠재력 등 다양한 부분을 고려해야 하며 이 경우 기업가치는 추정된 수치를 초과할 가능성이 있습니다. 따라서, 이러한 점을 감안하여 채무자는 현재 인가 전 M&A를 추진 중이며, 다양한 투자자들과 투자유치를 진행 중에 있습니다. 보고일 현재 매각초기단계로 아직 확정된 바는 없으나, 추후 인수자가 나타날 경우 인수자의 사업계획에 의해 시너지 발생으로 기업 가치가 증가할 경우 조사보고서상 결론은 변동할 수 있습니다.<끝>