

사회진보연대 부설

노동자운동연구소 연구보고서

민주노조 탄압을 통해 본 삼화고속 경영 문제

2011.10.18

1. 삼화고속이 배홍철 일가의 현금인출기인가?
2. 삼화고속은 여력이 없어 노동조건 개선을 하지 못하는가?
3. 2011년 큰 영업적자로 임금인상 여력이 없다?
4. 광역에서 손해보고 고속에서 이익 본다?

한지원(노동자운동연구소 연구실장)
한재영(사회진보연대 인천지부 집행위원장)

사회진보연대 부설 노동자운동연구소, 서울 마포구 연남동 259-12 3층
전화: 02-778-4002, 팩스: 02-778-4006, 이메일: psspawm@gmail.com, 홈페이지: www.awm.or.kr

1. 삼화고속이 배홍철 일가의 현금인출기인가?

- 삼화고속 경영진은 삼화고속의 지불능력을 이야기하며 노동조합의 임금 인상 요구를 거부하고 있지만 사실 지금까지 배홍철 일가가 삼화고속이 자신들의 현금인출기라도 되는냥 회사의 돈을 사금고 처럼 이용해 왔음.

	내용	의혹
2005년	배영환 주식을 삼화고속이 31억8천만 원에 인수. 회사는 이후 주식 소각.	삼화고속 현금 31억8천만 원이 배영환에게 유출되고, 회사는 자기 주식을 소각해 배홍철 지분을 55%(기존 12%)로 상승시킴. 배씨 일가에게는 그야말로 핑퐁고 알먹기.
2005~2007년	배영환, 배영출은 삼화고속으로부터 '05년부터 '07년까지 9억8천만 원을 빌려감.	현재까지도 대여금 중 4억 가량이 남아 있는 상태. 회사 돈을 마치 자기 금고인 냥 돈이 필요하면 가져가고 여력이 되면 나중에 갚는 행태.
2010년	삼화고속이 배정철에게 주유소 상품 1억6천만 원가량 판매.	삼화고속이 배정철에게 저가로 기름을 넘겼을 가능성 있음. 삼화고속이 운영하는 주유소 수입은 배정철과 거래한 2010년 급락.

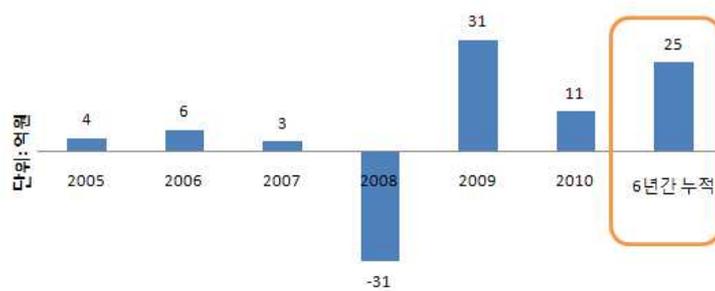
- 이러한 회사돈 이용하기로 배씨 일가는 매우 큰 돈을 번 것으로 보임. 언론보도에 따르면 작년 배씨 일가는 실거래가 40~50억 가량의 한남동 빌라를 구매.

2. 삼화고속은 여력이 없어 노동조건 개선을 하지 못하는가?

- 삼화고속은 지난 6년간 2008년을 제외하고 매년 경상이익을 냈음. 6년간 누적 경상이익은 25억에 달함. 2008년 적자는 유가 인상으로 인한 것으로 이는 대부분 각종 정부 보조로 2009년에 모두 회복했음.

- 삼화고속은 지난 6년간 연평균 5.7%의 매출 증가가 있었음. 이는 육상여객운송업 평균 매출 증가율 4.4%보다 높은 수준.

그림 5 삼화고속 경상이익 추이



- 한편 삼화고속 노동자들의 임금 조건은 업계 최하위 수준임. 통상임금의 기준이 되는 시급을 보면 삼화고속은 광역버스 운전 노동자가 4,727원, 고속버스 운전 노동자가 5,010원임. 고용노동부 통계에 따르면 육상여객운수 노동자의 통상임금(정액임금) 시급은 9,204원 임. 광역버스 운전 노동자는 업계 통상임금의 절반 수준.(2010년 기준).

- 이는 삼화고속이 통상임금성 수당을 통상임금에 포함시키지 않아서이기도 하지만 동시에 전반적으로 인건비 지출이 낮기 때문이기도 함. 업계 평균 운송정비원가의 노무비 비중은 43%이지만, 삼화고속은 40%임.(2010년 기준).

표 2 > 삼화고속이 임금 인상 여력이 있는 이유

6년간 경상이익 누적액	25억
6년간 평균 매출 성장률	5.7% <업계평균 4.4%>
통상임금 기준 시급(2010년)	5,010(고속)/4,727원(광역) <업계평균 9,204원>
운송정비원가 대비 임금 비중(2010년)	40% <업계평균 43%>

3. 2011년 큰 영업적자로 임금인상 여력이 없다?

- 삼화고속 사측은 최근 2011년 큰 영업적자로 올해 임금인상 여력이 없다고 주장. 사측 자료에 의하면 2011년 8월까지 영업적자는 46억 수준. 사측 주장대로라면 최근 10년간 가장 큰 손해임.

표 3 > 2011년 경영지표 증감을 추정치 (2011.08 손익계산서 기준)

	합계	고속	시외	광역
매출	-10%	-2%	-37%	3%
원료비	8%	9%	-47%	22%
노무비	-10%	-20%	-38%	4%
경비	14%	0%	-28%	38%
판관비	101%	100%	50%	142%

- 하지만 현재 제출된 사측 자료는 여러 점에서 노조 압박을 위한 엉터리 손익계산서일 가능성이

큰 것으로 보임. 특히 현재 사측이 자신의 책임을 광역부분 수익성 악화에서 찾고 있는 것을 정당화하기 위한 손익계산서로 보임.

(1) 매출액 감소에도 불구하고 각종 경비 증가(14%)가 있는 것은 상식적으로 이해하기 힘들. 특히 광역부분 경비 증가는 38%에 달함. 현재 광역버스 부분에 별다른 변화가 없는데도 불구하고 마구잡이로 경비 부분을 증가시켜 놓고 있음.

(2) 사무실 운영, 사무관리직 급여 등으로 구성되어 있는 판매와 관리비 항목은 완전 상식 밖. 매출액이 10% 줄었는데, 판매와 관리비는 두 배 증가. 여기서도 광역부분은 작년에 비해 비용이 2.5배 증가함. 사실상 사측이 고무줄 회계를 할 수 있는 판매와 관리비 항목을 부풀려 영업적자를 만들고 있음. 사무관리직 임금만 보아도 2010년 18억에서 2011년 8월까지 29억으로 상승. 연말까지 추정치로 하면 두 배 이상 상승하는 것임.

- 그리고 이상의 경영 지표가 노조 파업으로 인해 발생한 것이라 하더라도 이는 사측의 교섭 해태와 노동자 요구에 대한 묵살로 발생한 것으로 노조 요구 거부의 이유가 될 수 없음.

4. 광역에서 손해보고 고속에서 이익 본다?

- 삼화고속 사측은 현재 고속버스와 광역버스를 분리하여 마치 광역버스에서는 손해를 크게 보고 있고, 고속버스에서는 이득을 보는 것처럼 이야기하고 있음.

- 하지만 실제 손익계산서 작성 시 각종 비용을 어느 사업 부서에 포함시키느냐는 비상장 회사와 같이 회계 항목 변동이 자유로운 기업에서는 경영진 마음대로 임. 즉 삼화고속 현재 회계로는 고속버스 사업부와 광역버스 사업부의 영업비용이 정확하게 나누어지지 않는다는 것.

표 4 > 삼화고속과 타 업체 비교(2010년)

(단위: 억원)	광역 시내		고속	
	경진여객	삼화고속(광역)	중앙고속	삼화고속(고속)
매출	300	350	963	279
영업이익(보조금포함)	10	-27	75	35
매출액 영업이익률	3%	-8%	8%	13%

- 이는 타 업체와의 비교를 보면 알 수 있음. 시내버스와 광역버스를 운행하는 경진여객의 경우 영업이익이 10억이였음. 하지만 비슷한 사업을 하는 삼화고속은 27억 적자로 회계처리. 버스 회사와 같이 사실상 독점적 이익과 손실분에 대한 정부 지원을 받는 기업에서 업체별로 이렇게 큰 차이가 날 수는 없음.

- 또한 고속을 보면 이를 더 정확하게 알 수 있는데, 업계 5위권 정도인 중앙고속의 경우 매출액 영업이익률이 8% 수준인데 반해 삼화고속 고속사업부는 13%에 육박하여 업계 상위인 중앙고속보다도

5%p 이상 수익률이 높음. 삼화고속이 특별한 노선을 가지고 있는 것이 아닌 만큼 이는 사실 광역버스 이익분이 고속버스로 계상되었다고 봐야 할 것임.

- 즉, 삼화고속에서 현재 고속 부분의 영업흑자와 광역 부분의 영업적자는 현재 업계 상황과 비추어 봤을 때 모두 일반적이지 않으며, 따라서 양자 간의 정확한 회계 구분이 없다는 것을 반증함.

삼화고속의 주장은 대부분이 상식적으로 납득되지 않는 것들이 많음. 시 당국은 삼화고속을 비호할 것이 아니라 삼화고속의 영업 상황에 대해 감사를 진행해야 함. 노동조합 탄압과 노동자 임금 삭감에만 열을 올리며 회사돈을 자기 돈처럼 사용하고 있는 배씨 일가에 대한 특별 조사도 이루어져야 함.