

[2009 경제 쟁점 ④]

## 쌍용차 구조조정, 외국 경쟁차만 쌍수들 일

2009.02.06 | 김병권\_새사연 연구센터장 | bkkim21kr@saesayon.org

### 목 차

- \_ 미국보다 먼저 무너지고 있는 우리 자동차 산업
- \_ 세계 과잉생산을 왜 한국 자동차 산업이 책임지나?
- \_ 구조조정은 왜 글로벌하게 보지 않을까
- \_ 쌍용자동차 구조조정, 타국 자동차 산업이 쌍수 들어 환영할 일
- \_ 경제위기 대처의 제 1원칙은 '고용'
- \_ 국유화한 다음에는? 그걸 왜 지금 고민하나



<http://saesayon.org>

## 미국보다 먼저 무너지고 있는 우리 자동차 산업

한국 자동차산업이 충격적인 판매 감소로 위기에 몰리고 있다. 설 연휴로 영업일수가 줄었다고는 하지만 지난 1월 국내 자동차 5사 현대, 기아, GM대우, 르노삼성, 쌍용의 판매량이 급감한 것이다. 1월 국내 판매는 지난해 대비 23.9퍼센트나 줄어들었고, 해외 판매는 37.4퍼센트나 급감했다. 내수와 수출에서 판로가 모두 막혀버린 상황이다.

[표1] 1월 국내 자동차 판매실적

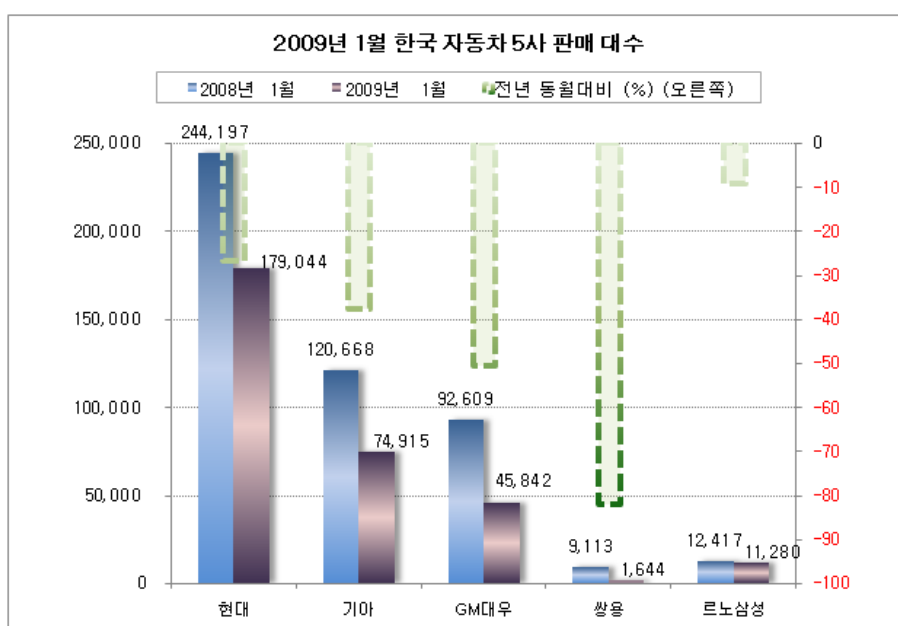
(단위: 대, %)

		2009년 1월	2008년 1월	전년 동월대비 (%)
내수	현대	35,396	51,918	-31.8
	기아	22,056	22,037	0.1
	GM대우	6,914	8,689	-20.4
	쌍용	1,149	5,001	-77.0
	르노삼성	8,022	9,044	-11.3
	소계	73,537	96,689	-23.9
수출	현대	143,648	192,279	-25.3
	기아	52,859	98,631	-46.4
	GM대우	38,928	83,920	-53.6
	쌍용	495	4,112	-88.0
	르노삼성	3,258	3,373	-3.4
	소계	239,188	382,315	-37.4
합계	현대	179,044	244,197	-26.7
	기아	74,915	120,668	-37.9
	GM대우	45,842	92,609	-50.5
	쌍용	1,644	9,113	-82.0
	르노삼성	11,280	12,417	-9.2
	소계	312,725	479,004	-34.7

특히 법정관리 신청에 들어간 쌍용자동차는 판매실적이 지난해 1월 대비 무려 88퍼센트나 줄어들어 심각한 위기 국면으로 치닫고 있다. 지난 12월에 이미 전년 대비 58퍼센트나 줄어든 바 있다.

애초에 적자와 부실로 무너질 것으로 염려되던 곳은 클라이슬러, GM, 포드 등 미국계 자동차 회사였다. 지난해 12월 파산 직전까지 몰린 이들 자동차 회사들에 미국 정부가 우여곡절 끝에 100억 달러가 넘는 구제금융을 결정해 파산을 유예시켰다.

[그림1] 1월 국내 자동차 5사 판매대수



그런데 엉뚱하게 파산 위기에 몰려 법정관리 신청에까지 들어간 곳은 미국 자동차 회사가 아니라 바로 한국의 쌍용자동차였다. 줄지에 한국 자동차 산업 전반이 긴장 국면에 들어섰다. 쌍용차 직원 7,000여 명, 그를 포함한 협력업체 노동자와 가족들 4만 명, 그리고 평택시민 전체의 생계가 한치 앞을 내다볼 수 없는 위협 상황에 노출된 것이다.

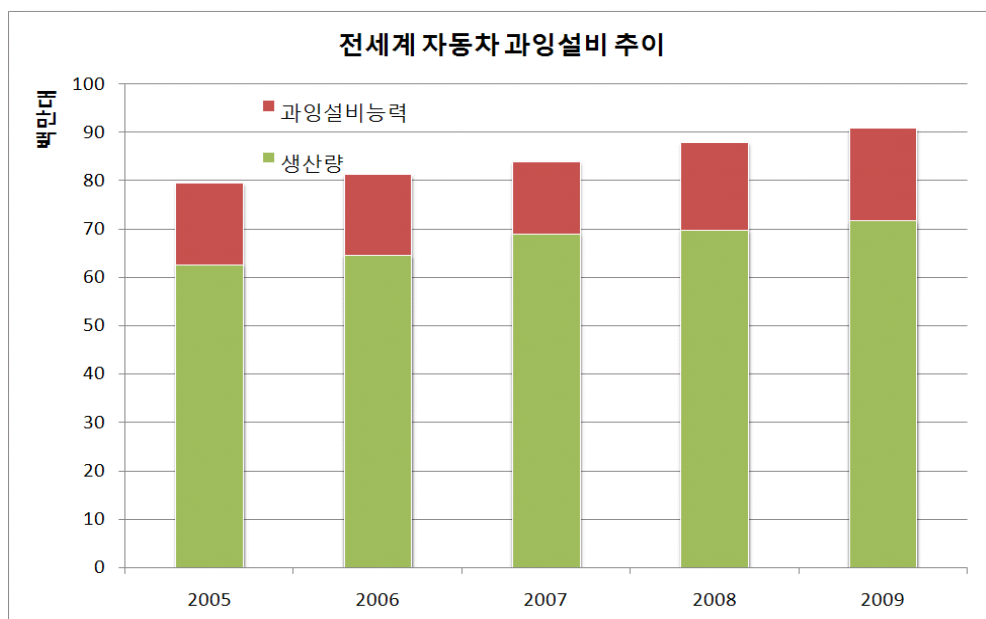
상황이 이같이 심각한데도 미국 정부와 달리 한국 정부는 우리 자동차 산업을 살리기 위해 어떤 구체적인 조치도 실행하고 있지 않아 당황스럽다. 쌍용자동차를 이 지경으로까지 내몬 중국 국영기업 상하이차에 대한 어떤 제재조치도 없으며, 주채권 은행인 국책은행 산업은행도 노동자의 뼈를 깎는(?) 구조조정 요구를 압박할 뿐 이렇다 할 적극적인 노력을 들이지 않고 있다.

## 세계 과잉생산을 왜 한국 자동차 산업이 책임지나?

이 와중에 정부와 일각에서는 어차피 자동차 산업이 초과잉 상태인데다가 일부 자동차는 경쟁력도 떨어지니 기업 청산이나 대량 감원과 같은 구조조정을 할 수밖에 없지 않느냐는 쪽으로 기우는 듯하다. 일견 합리적인 말처럼 들린다.

세계 자동차 산업의 과잉생산 문제는 어제 오늘의 일이 아니다. 지난해 기준으로 세계 자동차 설비능력은 8,700만 대를 웃돌고, 이 가운데 7,000만 대만이 판매되었다. 올해에는 9,000만 대 생산능력에 세계적인 소비 축소로 인해 6,000만 대 정도가 판매될 것으로 예측된다. 세계 자동차 공장 가동률이 정상 가동률 80퍼센트는 물론이고 70퍼센트 아래로 떨어진다는 얘기가. 일부 기업들의 파산이 예견되는 대목이다. 이런 식으로 보면 쌍용자동차의 구조조정이나 청산이 불가피한 것처럼 보일 수 있다.

[그림2] 전 세계 자동차 과잉설비 추이



그런데 한 가지 착각하고 있는 것이 있다. 현재의 과잉생산은 국내시장 과잉생산 문제가 아니라는 사실이다. 지금 경기불황은 그야말로 어느 한나라

도 예외가 될 수 없는, 지금껏 존재한 적이 없는 전 세계의 동시적인 현상이다. 금융의 세계화로 금융위기도 세계화되었고, 실물경기 불황도 세계화되었다.

하지만 경기불황의 극복은 전 세계적인 공조 아래에서 진행되고 있지 않다. 경제위기 극복은 각 국가별로 약진하는 수밖에 없는 게 오늘의 냉엄한 국제 경제 질서이다. 지난 1월 다보스 포럼에서 드러난 것처럼, 보호무역주의 갈등이나 환율 문제가 불거지기 시작한 것이 그 단적인 예이다. 문자 그대로 자국 경제와 자국 기업의 생존을 위해 국제적으로 치열한 각축전이 벌어지고 있다.

말하자면 우리 자동차 회사들의 구조조정으로 해결될 사안이 아니라는 점이다. 2008년 기준으로 한국의 자동차 판매는 국내시장과 수출시장을 포함해서 약 530만 대이다. 전 세계 자동차 시장 7,000만 대의 1/10도 안 되는 수준이다. 한국 자동차 산업이 전부 없어져도 과잉생산은 해소되지 않는다는 말이다. 쌍용자동차 구조조정이 받아들여지면, 그 다음에 GM대우나 르노삼성, 기아, 현대 수순으로 얘기가 번져가지 말라는 법이 없다.

## 구조조정은 왜 글로벌하게 보지 않을까

그렇다면 전 세계적으로 적자를 면치 못하거나 경쟁력을 상실한 자동차 기업들이 먼저 정리되는 것이 논리적으로 맞고 가장 합리적이라 할 수 있다. 우리나라 기업들은 어떤가. 현대차는 금융위기 와중에도 지난 2008년 약 1조 8,000억 원 가량의 흑자가 예상된다. 기아자동차도 흑자 전환에 성공한 것으로 보인다.

GM그룹 전체에서 25퍼센트를 생산하는 GM대우 역시 GM그룹에서 가장 양호한 실적을 올리고 있다. 지금 문제가 되는 쌍용자동차조차 2004년 말 상하이 자동차에 인수된 이후 2006년부터 영업이익 기준으로 흑자 전환했고, 2007년 440억 원의 영업이익을 기록했다. 금융위기가 터진데다가 그 동안 상하이차의 투자 기피 문제가 누적되어 2008년부터 적자폭이 늘어나기 시작한

것이다.

그렇다면 글로벌한 관점에서 볼 때 자동차 과잉생산으로 인한 구조조정이 일어난다면 한국의 자동차 기업들이 우선적으로 구조조정 되어야 할 이유는 전혀 없다. GM의 경우 이미 2005년부터 막대한 적자를 보고 있지 않은가. GM은 2007년 230억 달러 적자, 2008년 9월까지 200억 달러 적자를 보았다.

[표2] 국가별 생산량 순위 (2007년)

(단위: 천대, %)

순위	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
국가	일본	미국	중국	독일	한국	프랑스	브라질	스페인	캐나다	인도
생산대수	11,596	10,752	8,882	6,196	4,086	3,016	2,977	2,890	2,579	2,246
생산비중	15.9	14.7	12.2	8.5	5.6	4.2	4.1	4.0	3.5	3.1

주 : 1) 세계 전체 생산에서 각국이 차지하는 비중

출처 : 한국자동차공업협회, 한국은행 (2007)에서 재인용

물론 냉엄한 국제 경제 상황에서 글로벌한 협력으로 자동차 산업이 감산을 하거나 구조조정을 하지는 못할 것이다. 그렇다면 당연히 각국은 자국의 기업들을 먼저 보호하기 위해 나서야 할 것이고, 자국 노동자들을 보호하는데 역점을 두는 것이 지극히 합리적이다.

만약 불가피하게 국내 기업을 구조조정 한다 하더라도, 해외 자동차 회사들의 구조조정 → 국내 자동차 회사의 해외공장 구조조정 → 국내 자동차 회사로 진행되는 것이 논리적으로 맞다. 국내 자동차 기업의 구조조정도 인력 구조조정은 최후의 수단으로 고려하는 것이 너무나 당연한 상식이어야 한다.

쌍용차가 특화되어 있는 SUV 모델 보다는 불황 국면에서 경차가 살아남을 수 있다는 주장도 있다. 그러나 자동차 기업이 2~3년 내다보고 경영을 하는가. 경기가 회복된 다음에도 계속 경차만으로 자동차 산업을 육성할 생각이 아니라면 이런 따위의 생각은 접는 것이 좋다.

쌍용자동차가 “2008년을 최악으로 판단한다면 향후 12 ~ 15만 대 규모의 생산을 유지할 수 있다는 전제 아래 쌍용차는 자체적으로 충분히 경영유지를 할 수 있다”는 의견도 있어, 대규모 고용문제와 직결된 자동차 산업의 구조조정은 신중해야 한다(이종탁, “쌍용자동차의 위기, 어떻게 해결할 것인가?”, 민주노총 토론회 자료 2009.1).

### 쌍용자동차 구조조정, 타국 자동차 산업이 쌍수 들어 환영할 일

일각에서는 신속한 구조조정을 늦추면 오히려 경제 불황이 깊어지고 일본식의 장기 불황으로 갈 수 있다는 주장을 펴기도 한다. 말 그 자체로만 보면 틀린 것은 없다. 그런데 이런 주장은 주로 11년 전 외환위기 학습효과와도 관련이 있다.

과거 외환위기 당시에는 아시아 일부 나라들을 제외하고 미국과 중국을 포함해서 성장 가도를 달리고 있었다. 부실한 우리 기업들을 보호해 줘야 이후 경쟁력을 확보하기가 어려웠다는 얘기가. 그러나 지금은 사정이 다르다. 자동차 산업만 해도 전 세계 자동차 산업이 국내 기업과 마찬가지로 심각한 위기에 봉착해 있다. 말하자면 불황 이후까지 살아남는 자동차 기업들이 향후 경쟁력을 회복하고 시장 점유율을 확대할 것이고, 불황까지 견디지 못한 기업들은 전 세계적으로 도태되고 불황 극복 이후에도 기회를 갖지 못할 것이라는 얘기가.

더 나아가 외환위기 당시에는 한보, 기아 등을 포함한 대기업들이 중복 과잉투자로 심각한 과잉생산에 경쟁력도 없어 부실과 도산으로 이어지게 되었다. 삼성자동차가 그 대표적인 사례다. 그러나 지금은 다르다. 미국에서 시작된 경제위기로 인해 한두 해 전까지만 해도 양호한 경영실적을 내던 회사들이 세계적 수요침체로 매출부진을 겪고 있고, 그래서 경영난에 빠지고 있다. 우리가 먼저 우리 기업들을 자진해서 세계시장에서 퇴출시켜야 할 내부적인 이유가 존재하지 않는다는 것이다.

쌍용자동차도 마찬가지다. 특히 쌍용자동차는 51퍼센트 지분을 가지고 있는

대주주인 상하이 자동차가 인수 당시 매년 3,000억 원씩 4년간 1조 2,000억 원을 투자하겠다고 약속을 전혀 지키지 않고 기술유출에만 열을 올린 탓에 일시적으로 경쟁력을 위협받고 경영난에 빠진 것이지 구조적으로 문제가 있거나 노동자의 생산성에 문제가 있었던 것이 아니다. 쌍용자동차의 위기는 경제위기에 의한 위기가 아니라 대주주에 의해 유발된 위기라는 것이다(이종탁, “쌍용자동차의 위기, 어떻게 해결할 것인가?”).

지금 쌍용자동차를 포함해서 우리 자동차회사를 구조조정하면 잃는 것은 우리의 일자리이고 우리 산업기반의 유실이다. 타국의 자동차 산업이 박수를 치고 환영할 것이 명백하다.

### 경제위기 대처의 제 1원칙은 ‘고용’

“쌍용 자동차는 부도난 회사도 아니고 자본잠식이 된 회사도 아닌, 단지 적자가 예상된다는 이유만으로 단 한 차례의 정식협약 테이블에 참여조차 못한 노동조합을 희생양 삼아 구조조정 거부라는 말도 안 되는 이유를 들어 법정관리를 신청한 예는 국내외를 통틀어 전혀 사례를 찾아볼 수 없다.”  
(투기자본감시센터 보도자료 2009.1)

상황이 이러함에도 주채권 은행인 산업은행이나 정부는 경영책임을 회피하고 받을 뻔 상하이 자동차의 주장을 되받아 인력 2,000 ~ 3,000명 구조조정을 요구하며 노동조합을 압박하고 있다. 전체 7,000명 직원의 1/3에 해당하는 노동자를 해고하려는 것이다. 그렇지 않아도 2006년 554명 희망퇴직을 포함해서 쌍용 노동자들은 지속적으로 정리해왔음에도 말이다.

더욱이 쌍용자동차 노조는 ‘강성’이 아니라 ‘연성’으로 알려져 있다. 하다못해 GM노동조합에 가해지는 비난인 퇴직연금 문제 등에서 과도한(?) 요구를 한 것도 없다. 오히려 상하이 자동차 기술유출을 제대로 감시하지 못한 책임을 일부 나눠야 할 판이다.

현재 쌍용차의 1차 부품업체는 213개이며 2, 3차까지 포함하면 500 ~ 600개



에 이른다. 이중 44개 업체는 쌍용차에 100퍼센트 전속된 업체다. 여기에 약 1만 3,000여 명의 노동자들이 종사하고 있다. 쌍용자동차 노동자와 협력업체 직원, 그리고 그 가족수는 4만 명으로 평택시 전체 인구의 10퍼센트에 이른다고 한다.

지금 상황에서 경제위기 해결의 제 1원칙은 고용이다. 어떤 나라도 예외가 없다. 또한 가장 중요한 원칙이 자국 산업을 지켜내는 것이다. 향후 경기회복 국면에서 이니셔티브를 잡고 도약할 것인지에 모든 나라가 촉각을 곤두세우고 있는 이유도 그래서다. 기나긴 불황의 터널을 빠져나오면서 살아남은 기업들과 산업들이 대대적인 국제 산업구조 재편 속에서 도약의 길을 찾을 것이다.

쌍용자동차 회생대책의 제 1원칙도 ‘경쟁력’ 이나 ‘구조조정’ 같은 것이 아니고 바로 ‘고용’ 이다. 방송통신 통합법개정으로 2만 개 일자리 창출을 할 수 있다며 일자리 창출을 아무런 정책에나 갖다 붙이고 있는 우리 정부는, 일자리 창출에 대한 진실성을 보이려면 우리 자동차 산업 생존에 대해 각별한 관심을 가져야 한다.

국제무대에서 자국 기업을 지키려는 치열한 노력 없이 오히려 자발적으로 (?) 세계 과잉생산 해소를 위해 우리 기업을 죽이고, 최대 5,000만 명까지 늘어날 것으로 예상되는 세계적인 실업사태 속에 우리 노동자를 앞장서 실업자 대열로 집어넣고 타국 노동자를 살리는 정책을 집행하는 것이 지금 이 명박 정부의 비상경제 대책이다.

## 국유화한 다음에는? 그걸 왜 지금 고민하나

그러면 당장 어떻게 할 것인가. 모든 일에도 순서가 있다. 문제가 생겼으면 원인을 찾고 책임 소재를 명확히 한다. 우선 상하이 자동차에 대한 책임을 분명히 해야 한다. 무단 기술유출행위를 엄정하게 조사해야 한다.

보도에 의하면 이미 지난해 검찰은 기술유출 행위를 조사하고 압수수색을

한 것으로 알려졌다. 그러나 그 후 어떤 명시적인 조치도 취하지 않고 있다. 공권력 동원에 분주한 요즘의 모습과는 판이하다. 동시에 쌍용자동차에 손실을 입힌 행위가 있다면 당연히 손해배상을 요구해야 하며 법적인 제재와 자산동결 등의 조치에 들어가야 한다.

또한 정부는 산업은행과 경기도와 공조해서 즉시 공적자금 투입을 하여 경영 정상화와 회생에 직접 개입해야 한다. 그 길만이 유일하게 고용을 보존하면서 기업을 회생시키는 길이다. 삼성과 같은 민간 기업에 넘기는 것은 현실성도 없을뿐더러 필연적으로 대규모 인력구조조정을 동반할 가능성이 높다. 러시아나 해외 매각은 상하이자동차 매각과 똑같은 실패를 반복할 가능성이 너무 크기 때문에 고려대상 자체가 될 수 없다. 그렇다면 남은 유일한 방법은 정부의 공적자금 투입이다.

정부는 그동안 이미 은행들에게 외환보유고 300억 달러와 한미통화스왑 150억 달러 이상을 투입하고 지급보증까지 했다. 채권안정 펀드 5조 원의 상당 부분도 은행지원이었으며, 20조 원 은행자금확충펀드까지 조성하면서 금융기관 지원에 주력했다. 금융기관을 지원할 수 있다면 당연히 제조업을 지원하지 못할 이유가 없다. 고용이라는 측면에서만 본다면 오히려 금융기업보다 쌍용자동차와 같은 제조업이 훨씬 중요하다는 것은 명확하지 않은가.

국유화 한 다음에는 어떻게 할 것이냐고? 그것을 왜 지금 고민하나? 영국과 유럽은행들이 속속 국유화 되고 있는데, 그들은 국유화 이후 프로그램이 미리 준비되어 있어서 국유화하는 것이 아니다. 지금은 앞으로 몇 개의 기업들에게 공적자금이 투입될지 장담하기 어려운 대단히 비상적인 상황이다.

향후 수년간 상당한 금융기업과 제조업에 공적자금이 투입되어 정부관리 아래 두어야 할 지 예측하기 어렵다. 국유화 이후의 계획은 앞으로 닥칠 수년간의 장기불황 터널의 끝이 보이는 시점에서 쌍용자동차를 포함해서 전반적으로 검토해야 할 사항이다.

외환위기 이후 정부 관리 아래 있는 10여 개의 기업들 매각도 판판히 무산

되고 있는 마당에 아직 국유화를 시키지도 않은 기업의 매각 얘기가 무슨 쓸모가 있는가. 대우조선해양, 쌍용건설, 대우일렉트로닉스 등 정부 매각 일정에 오른 공적자금투입 기업들 매각이 모조리 무산될 것을 도대체 보지도 않는가.

이참에 이명박 정부는 국적을 분명히 해야 한다. 미국 자동차 산업에만 관심을 가지고 있는 정부인지, 중국 정부 눈치만 보는 정부인지, 국내외 금융 자본의 이익을 우선 챙겨주는 정부인지, 아니면 우리 국민의 고용을 최우선으로 하는 정부인지. 쌍용자동차에 대한 정부의 대처가 그 시험대가 될 것이다.

 새시안  
saesayon.org