

[자동차 산업의 위기 이슈5 ①]
세계 자동차 산업 위기의 원인

2009.6.29 | 박형준_새사연 연구원 | hjpark@saesayon.org

목 차

1. 공황의 중심무대에 선 자동차 산업
2. 신자유주의 붕괴의 축소판 GM사태
 - 1) 글로벌 생산 네트워크의 형성
 - 2) 과잉생산과 경쟁의 심화
 - 3) 금융화에 편승
 - 4) 신용에 의존한 미국의 소비풍조



<http://saesayon.org>

미국의 모기지 대출회사인 뉴 센트리 파이낸셜이 파산신청을 한 2007년 4월을 기점으로, 유수의 투자은행들을 파산시키면서 전 세계를 패닉상태로 몰아갔던 현재의 경제위기가 시작된지도 어언 2년이 넘었다. 국제적 공조와 천문학적 규모의 국가지원 덕분에 현재는 위기의 진원지였던 금융부문은 믿기 어려울 정도로 안정되어 있다. 반면 대부분의 실물경제 부문은 깊은 침체에 빠져 생산지수와 고용 관련 지수는 아직 바닥을 딛고 회복될 기미를 보이지 않는 상황이다.

특히 자동차 산업은 크라이슬러에 이어 GM이 파산보호 신청을 내면서 전 세계적인 차원에서 구조조정에 들어가게 되었다. 우리나라에서도 대주주였던 상하이차가 전례가 없는 상식 이하의 방식으로 손을 떼고 ‘튀어버리면서’ 쌍용차가 법정관리에 들어가게 되었고, GM대우는 모기업 GM이 파산보호신청을 하면서 미래가 불투명하게 되었다.

쌍용차는 정리하고 문제를 놓고 노사가 대립하면서 벌써 한 달 이상 조업을 못하고 있고, GM대우의 노조는 6월 26일 구조조정방지와 GM으로의 자금유출 의혹 해명 등을 요구하며 파업을 결의하였다. ‘노동자에게 해고는 죽음’과 같은 것인데 정부와 사측은 사태해결의 제1순위로 항상 정리해고를 내세우는 경향이 있다. 그런 까닭에 노동자들은 어찌면 당연히도 목숨을 건 투쟁을 벌일 수밖에 없다.

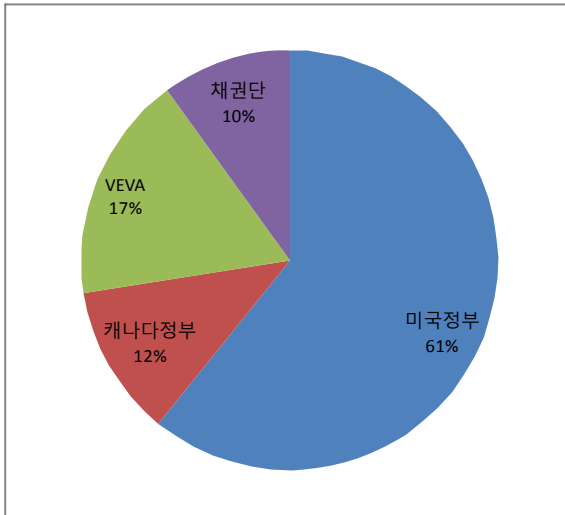
극한 대결로 몰아가는 정부와 회사 측의 ‘해결책’은 결국 회사와 노동자, 더 나아가 우리 국민 모두의 손해로 귀결될 뿐이다. 따라서 모두가 상생할 수 있는 합리적인 대안이 시급한 실정이다. 그러한 해결책을 찾으려는 노력의 일환으로 새사연은 “자동차 산업의 위기 이슈5” 기획 아래 연속 보고서를 내고자 한다. 그 첫 번째 순서로 미국 GM의 파산원인을 중심으로 세계적 차원에서 자동차산업의 위기를 살펴보자.

공황의 중심무대에 선 자동차 산업

2009년 6월 1일 101년의 역사를 가지고 있는 세계 최대의 자동차 회사인 미국의 GM사가 파산보호 신청을 하였다. GM은 파산당일 자산이 823억 달

러, 부채가 1,728억 달러로 역대 네 번째 규모의 파산업체로 기록되었다. 금융 분야를 제외하면 역사상 가장 큰 규모의 파산보호신청이다. 이에 따라 미국의 빅3 중 포드만을 제외하고 모두 법정관리에 들어가게 되었다.

그림1. 새로운 GM 지분구조



채권단이 정부가 제시한 구조조정 2차 안에 동의하면서 자산매각 후 청산에 들어가는 법정관리 제도인 챕터7 대신 챕터11의 보호 아래로 들어갈 수 있었다. 채권단은 272억 달러에 달하는 채무를 탕감하는 대신 10퍼센트의 지분을 갖고 차후에 주식 15퍼센트를 추가로 매입할 수 있는 권한도 부여 받았다. 미국과 캐나다 정부가

500억 달러에 이르는 구조조정 자금을 지원하고 전체 지분의 72.5퍼센트를 보유하게 되어, 사실상 국유기업으로 변신하게 된다. 나머지 지분 17.5퍼센트는 미국 자동차 노조 UAW의 퇴직자 건강보험기금인 VEBA가 갖는다.

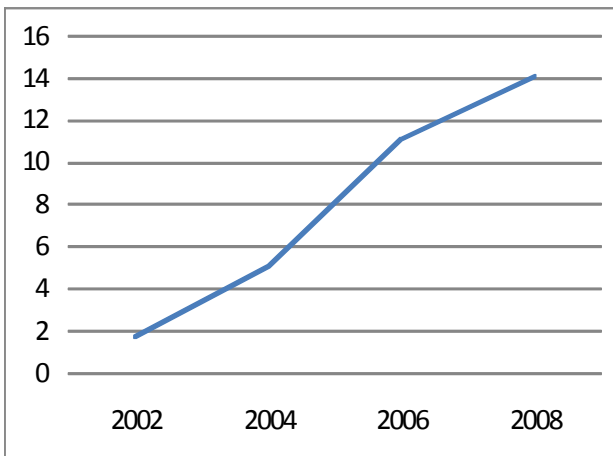
GM은 Old GM과 New GM으로 나뉘어져 시보레, 캐딜락, GMC, 뷰익 등 핵심 브랜드는 New GM에 편입시키고 나머지 폰티악, 사브, 해머, 세턴, 오펜 등은 Old GM으로 분류해 분할 매각할 계획이다. 또한 현재 미국 내 공장 47개 중 2012년까지 17곳이 추가로 폐쇄되고, 이에 따라 2만 9,000명 이상이 일자리를 잃게 되었다. 이와 함께 GM노조는 GM회생을 위해 현재 시간당 임금률인 78달러(복지비용 포함)를 45달러로 삭감하는 내용의 안을 받아들였다. 또한, 전미 자동차노조인 UAW는 앞으로 2015년까지 ‘무과업’ 약속을 하였다. 앞으로 남게 될 New GM의 규모가 축소되면서 2008년 말 기준으로 6,246개에 달하는 판매망도 자연적으로 현재의 60퍼센트 정도 수준으로 축소될 계획이다.

다행히도 GM대우는 New GM에 속하게 되어 갑작스런 구조조정은 면하게

되었다. 하지만 GM대우가 정상궤도에 오르기까지는 많은 난관이 놓여있다. 지금까지 GM대우는 수출의 90퍼센트 이상을 GM 본사의 네트워크에 의존했다. 아직까지는 정상조업을 이어가고 있지만, GM본사가 파산보호신청을 함으로써 한동안 생산과 판매가 위축될 수 있다. 게다가 현재 연간 90만 대의 생산능력을 보유하고 있는 GM대우의 조업일수가 줄어들면서 만여 명의 GM대우 노동자들의 고용과 생계문제에 큰 타격을 줄 가능성도 크다. 게다가 이미 회계상으로 처리되거나 아직 떠안고 있는 2조 원 가량의 수상한 파생상품거래 손실로 발생한 유동성 위기가 판매 급감으로 더 심화될 조짐도 있다.

그림2. 국내 부품업체 GM수출 금액

* 출처: KOTRA (단위: 억달러)



문제는 여기에 그치지 않는다. GM대우의 1차 협력업체는 약 400곳이고, 2차, 3차 업체까지 합치면 수 천여개에 이른다. 소비심리 위축으로 자동차 완성차 생산과 판매가 전년도에 비해 크게 줄어들고 있는데다가 GM의 파산이 겹치면서 부품업체의 판매 감소는 어쩔

수 없는 실정이다.

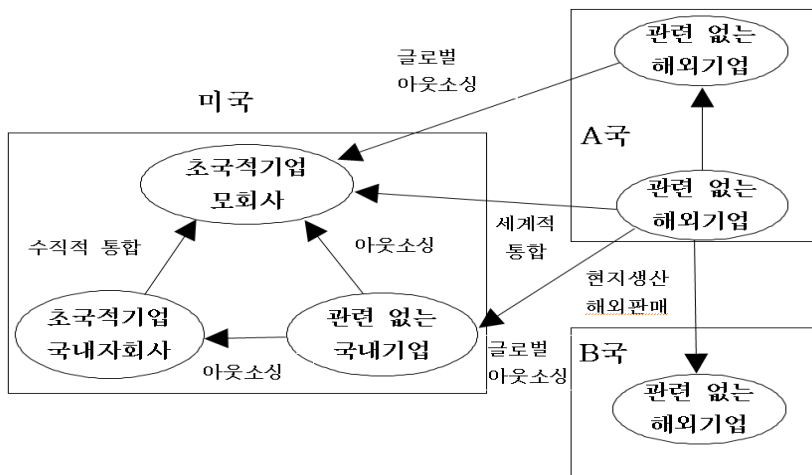
자동차 산업이 왜 세계적으로 이번 경제공황의 중심무대에 서게 된 것일까? 더 궁금한 것은 세계 최대의 업체가 어떻게 가장 큰 타격을 받게 되었나? GM의 파산보호 신청으로 촉발될 자동차 산업 전체의 구조조정이 한국의 자동차 산업에 어떤 영향을 미치는지 파악해 노동계가 대처하기 위해서, GM 파산에 대한 제대로 된 이해가 필요하다.

신자유주의 축적체제의 축소판 GM

자동차 산업이 전세계적 차원에서 구조조정의 핵심에 서게 된 것은 이 산업이 그동안 펼쳐져온 신자유주의 세계화의 기본적인 성격을 고스란히 담고 있기 때문이다. 즉 자동차 산업이 신자유주의 체제의 취약점을 가장 집약적으로 떠안고 있어, 마치 신자유주의 체제 전체의 축소판과 같았다. 문제가 가장 심화되어 나타난 미국의 자동차업체와 GM을 중심으로 하나씩 정리해 보도록 하자.

1) 글로벌 생산 네트워크의 형성

그림3. 초국적기업의 세계적 생산 네트워크



* 출처: 장시복, 2008. 1980년대 이후 미국 초국적기업의 유연화와 금융화.

1980년대에 들어서면서 미국을 위시한 선진국들은 자국 대기업들의 낮아진 이윤율을 신흥 경제국에 저임금을 기반으로 하는 초국적 산업생산 체계를 구축하여 상쇄할 수 있도록 국제질서를 재편해 왔다. 이를 통해 선진국에 기지를 둔 초국적 기업들은 진출한 신흥 경제국 지역 내에서 부품조달 네트워크를 하부체계로 거느리고 완성품 조립공장을 자회사로 운영하면서 미국과 여타의 주요 자동차 수입국으로 수출을 하면서 이윤 회복을 모색해왔다. 전세계적 생산 네트워크가 형성되면서 하부체계의 경쟁은 심화되었고, 완성차와 부품업체 간에 존재하는 권력의 비대칭성이 강화되었다. 또한 이번 GM과

산과 같이 중심 기업에 문제가 생기면 수직계열화되어 있는 자동차 업계 전체가 위기에 빠질 수 있는 구조로 굳어졌다.

표1. 초국적 자동차 기업의 해외부문이 차지하는 비중

(단위: 퍼센트)

	순위*	해외 자산	해외 판매	해외 고용
Toyota	3	60.2	38.1	38.1
Ford	6	47.1	49.3	547.7
BMW	24	63.4	78.4	24.9
GM	26	34.1	37.8	59.8
Nissan	27	58.9	76.3	50.4
Chrysler	31	22.1	43.2	27.5
Mitsubishi	35	50.1	21.1	34.1
Fiat	38	58.2	71.3	56.0
Renault	47	39.7	65.8	47.2
Volvo	66	68.6	94.7	66.5
Hyundai	90	25.7	44.7	9.3

* 출처: UNCTAD

**비금융 부문 세계 100대 초국적 기업 중 순위(2006년 말 자산기준)

자동차 산업의 이러한 초국적화 경향은 표1의 해외부문 비중에 잘 나타나 있다. 비금융 부문 100대 초국적 기업 중 11개 회사가 자동차 부문에 속해 있다. 이들 11개사의 해외 자산은 7,163억 달러로 이들 전체 자산의 45.5퍼센트에 이른다. 해외 자회사의 판매규모는 약 6,165억 달러로 전체 매출의 47퍼센트에 달한다. 고용 역시 해외부문이 약 50퍼센트를 차지하고 있다. 자동차 산업은 실질적으로 국가 차원에서 소속을 규정하기 어려울 정도로 초국적화가 진행되었다고 볼 수 있다.

2) 과잉생산과 경쟁의 심화

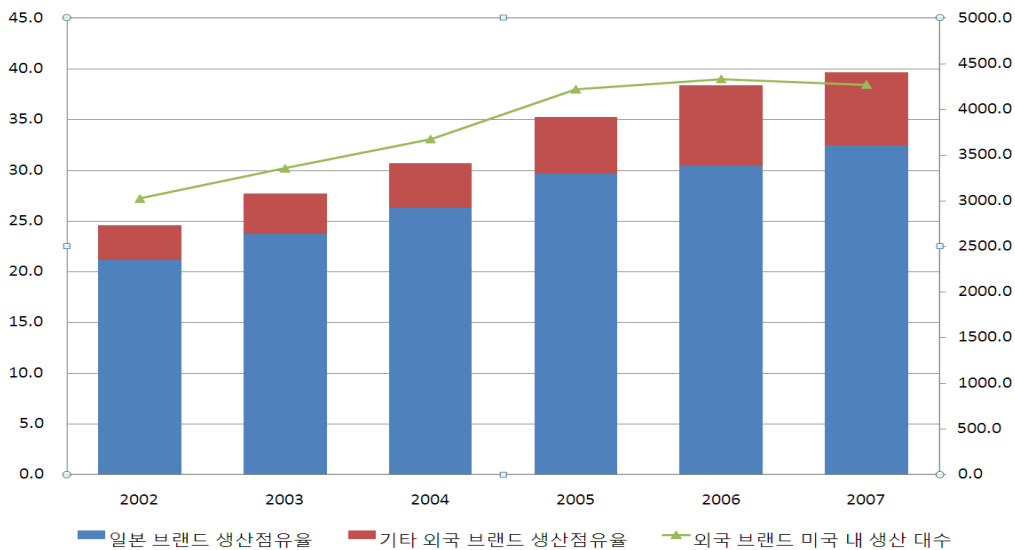
글로벌 생산체제와 더불어 자국의 생산 공동화를 막기 위해 선진국 상호간의 직접투자를 늘렸다. 판매지역에 직접 생산기지를 세워 필요한 자동차를 직접 공급하거나, 대규모 M&A를 통해 지배영역을 확대하려고 하였다. 그 결과 자동차 산업은 생산, 유통, 판매 모두 초국적인 체제가 가장 잘 이루어

진 산업분야가 되었다. 하지만 얼마 안 되는 업체가 거의 독점하고 있었던 완성차 시장에서 새로운 투자와 M&A를 통한 지배력 확대가 동시에 일어나자 생산과잉과 경쟁심화가 진행되었다.

영국의 경제전문지 The Economist에 따르면 전세계 자동차 산업이 생산할 수 있는 능력은 1년에 약 9,400만 대이지만, 소비수요는 약 6,000만 대로 3,000만대 이상의 과잉생산 체제를 갖추고 있다고 본다. 이러한 상황에서 경쟁의 심화는 필연적일 수밖에 없고, 이로 인해 이윤율에 대한 압박이 심해졌다. 결과적으로 덩치가 크고 변화에 적응력이 약한 미국의 빅3가 더 불리해졌다. 그래서 많은 경제전문지에는 GM의 파산을 공룡의 멸종에 빗댄 표현이 많이 등장하고 있다.

그림4. 외국 브랜드의 미국 내 생산 대수와 비중

(단위: 퍼센트(좌), 천대(우))

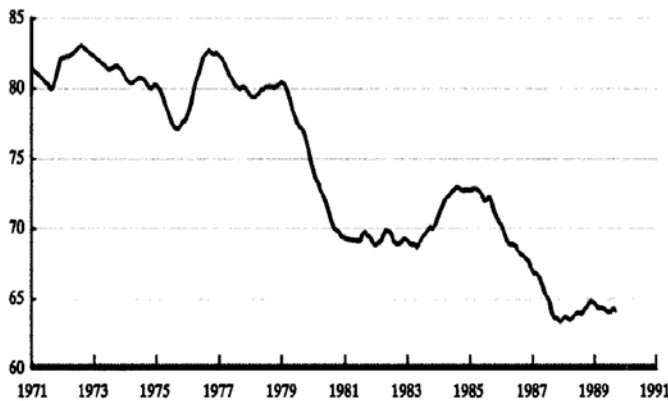


* 출처: 한국 자동차공업협회

그림4는 외국 자동차 회사가 미국 내에 생산기지에서 만들어 낸 자동차 총 대수와 미국의 총생산에서 차지하는 비중을 나타낸 것이다. 2000년대 들어 일본 중심으로 외국 자동차 기업들의 미국 현지 생산이 늘어남과 동시에 전체 미국 내 생산에서 차지하는 비중도 급격히 높아졌다. 2002년 300만 대 25퍼센트 수준에서 2007년에는 426만 대 40퍼센트에 육박하게 된다.

일본은 이미 1980년대부터 미국 내 생산기지를 만들어 미국 자동차 내수시장을 잠식해 왔다. 혼다가 1978년 오하이오에 미국현지 공장을 세운 후, 닛산이 1983년에, 토요타가 1984년에 미국의 자동차 기업들과 조인트 형식으로 공장(NUMMI)을 설립한다. 그 후 1990년대에 이르기까지 미추비씨, 마즈다, 스즈키, 후지, 이수추 등 모든 일본 자동차 브랜드가 미국에 직접 진출하게 된다.

그림5. 미국 빅3의 내수점유율(출처: FRB 필라델피아)



이런 추세는 미국 정부와 일본의 자동차 업계가 상호이득을 추구한 결과였다. 일본 업계는 1994년까지 존속되었던 수출 자율규제라는 미국의 법률적 압력을 회피하려는 목적이 있었고, 미국 정부는 산업공동화를 막고 고용을 늘릴 수 있는

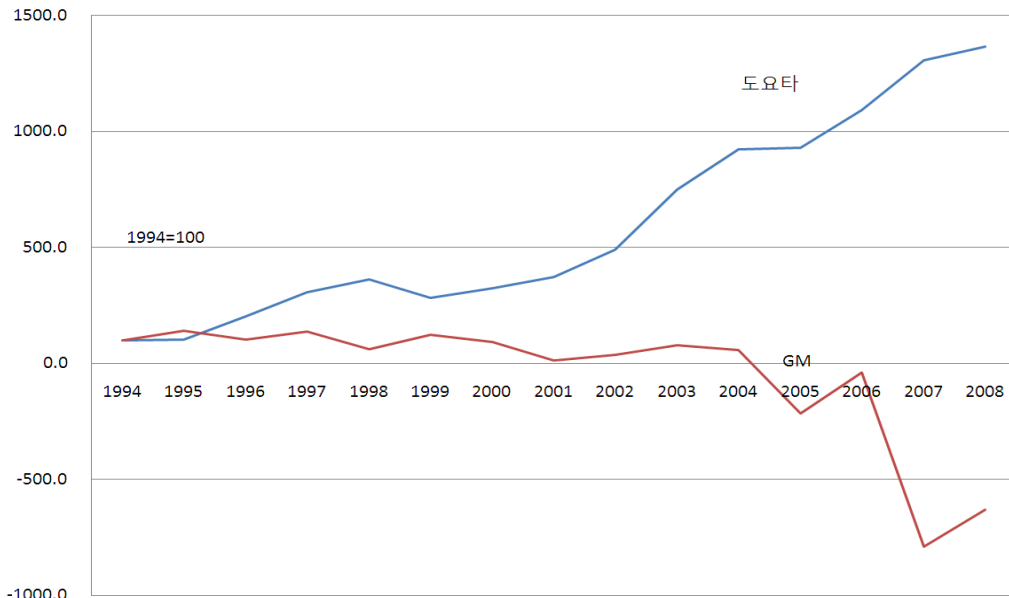
방법이라고 생각한 것이었다.

하지만 미국의 빅3라고 불리는 지엠, 포드, 크라이슬러는 계속해서 내수시장에서의 위축을 감수해야만 했다. 미국 자동차업계는 1970년대부터 본격화되기 시작한 일본 자동차업계의 수출전략으로 1980년대 초반에 큰 폭의 내수 점유율 하락을 맞보고, 이후 80년대 말부터는 지속적인 일본 자동차산업의 수출 증가와 현지생산 증가로 인해 고전을 면치 못 하고 있다.

단순히 내수시장 점유율만 줄어든 것이 아니다. 그림6은 도요타와 지엠의 순이윤을 비교한 것이다. 각 회사의 1994년 순이윤을 100으로 환산했을 때 도요타의 2008년 순이윤은 1,400인데 반해, GM은 마이너스 600이 넘는다. 즉 도요타의 이윤이 13년 동안 14배 증가할 때 GM의 이윤은 2004년까지 증가 없이 정체되어 오다가 2005년부터 적자로 돌아서 2007년과 2008

년에는 감당할 수 없는 수준으로 그 폭이 확대되었다. 크라이슬러와 포드의 경우도 지엠의 추세와 크게 다르지 않다. 포드는 2005년부터 2008년까지 연속으로 126억 달러, 272억 달러, 147억 달러의 적자를 기록했다.

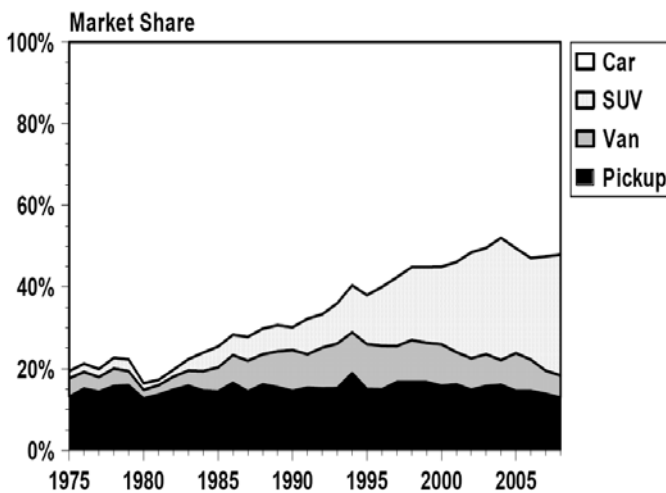
그림6. GM과 도요타 순이익 비교(1994년 값을 100으로 환산)



* 출처: Mergent Online

그림7. 차종 별 미국의 내수점유율

* 출처: 미국 환경보호기구 EPA



미국의 빅3가 계속해서 고전을 면치 못 하다가 결국 파산에 이르게 된 가장 큰 이유 중 하나로 그들이 택했던 대형 SUV 집중 전략을 꼽는다. 그림7은 차종별 미국 내수시장 점유비율을 나타낸 것이다. 1990년대 들어서면서 보이는 주요 특징은 SUV 판매의 확대이다. 미

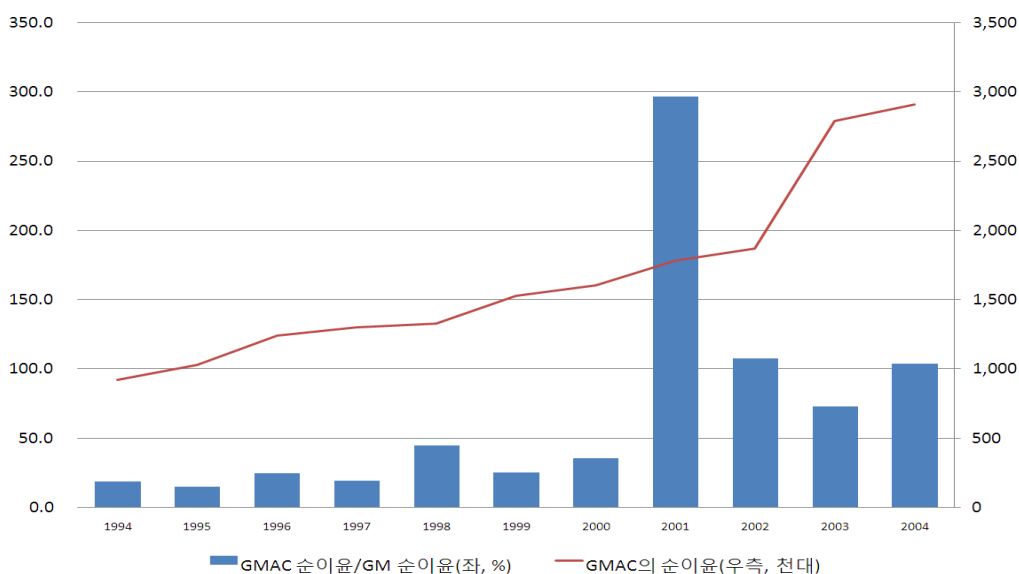
국 자동차 기업들은 소형차에 비해 이익이 많이 남는다는 이유로 SUV에 집

중한다. 이로 인해 승용차 부문에서 계속해서 외국 기업들에게 자리를 내줘야 했고, 전 지구적 경제위기가 닥치면서 손실도 증폭하게 된다. 갑작스런 변화에 커다란 덩치를 제대로 적응해 내지 못하고 결국 파산에 이르게 된 것이다.

3) 금융화에 편승

물론 미국의 자동차 업계가 파산을 피하지 못한 것에는 여러 가지 다른 이유가 또 있다. 그 중 하나가 미국 자동차 회사들이 금융시장의 붐에 편승하여 신자유주의가 주되게 추진한 전략이었던 금융화에 동참했다는 사실이다. 신자유주의 체제가 금융부문 쪽으로 자본축적체제의 중심을 이동함에 따라 산업부문 내에서도 실물생산 쪽에 투자를 강화하기보다 금융자회사를 강화하여 수익을 높이는 전략을 추구한다. 앞에서 설명했던 것처럼 자동차 부문에서 이윤율이 낮아지는 문제를 산업체제의 체질 개선으로 해결하려고 시도하지 않고, GMAC 등 금융부문 자회사에서 신용과 투자로 이윤을 메우려고 했다. 금융시장이 공황에 빠져버리자 GM의 부채문제가 더욱 심각해져 견딜 수 없는 상태가 되었다.

그림8. GMAC의 순이윤과 GM순이윤에 차지하는 비중

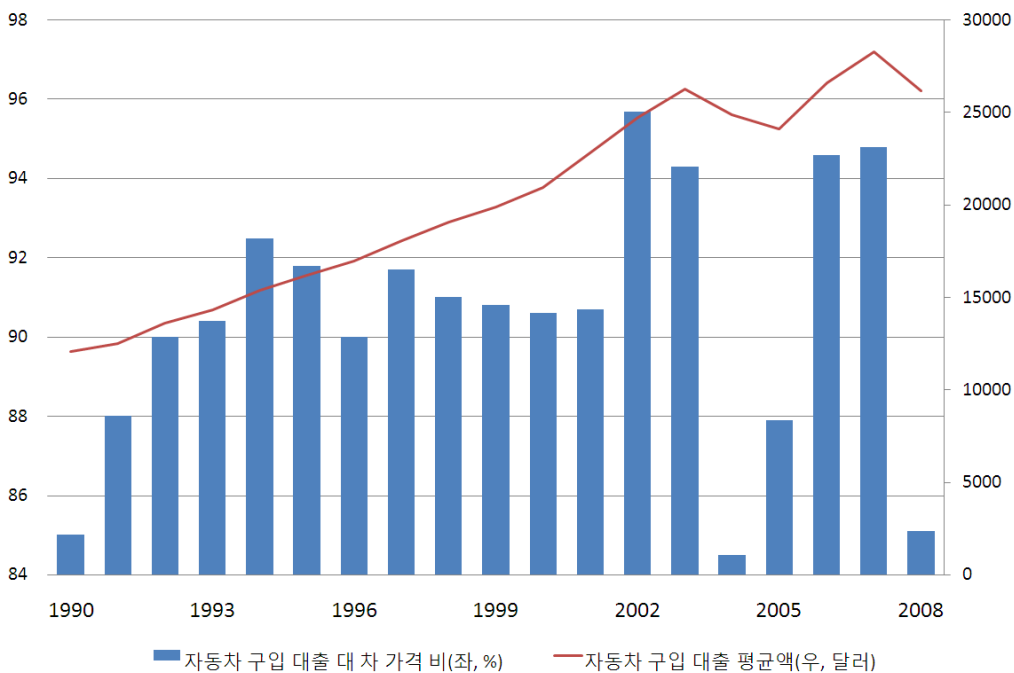


* 출처: Mergent Online

그림8은 GMAC이 1994년부터 거둔 순이윤과 그것이 GM전체의 순이윤에서 차지하는 비중을 나타낸 것이다. GMAC의 순이윤은 1990년대부터 꾸준한 증가세를 보이다가 2000년대 초반에 큰 폭으로 증가한다. GM에서 차지하는 비중도 크게 증가해 1994년에 20퍼센트 미만이던 것이 후반부에 들어서면서 크게 증가하기 시작했고, 2000년대에 들어서면서 GM의 이윤 대부분은 GMAC에서부터 나오게 된다. 그렇지만 2005년 이후 GM은 자동차 부문에서의 손실이 크게 증가하였고, 그 후 미국 자산시장의 거품이 붕괴하면서 GMAC도 위기에 빠져 GM은 더 이상 혼자 힘으로 살아남기 힘든 상황에 들어서게 된다.

4) 신용에 의존한 미국의 소비풍조

그림9. 미국 자동차 소매시장의 구매 패턴



1990년대 이후 미국 자산시장의 급격한 성장과 소비증대는 가계, 기업, 국가의 부채 증가에 의존한 것이었다. 미국의 소비자들이 대부분 리스의 형태

나 할부로 자동차를 구매하기 때문에, 자동차 판매는 신용시장과 직결되어 있다. 그림9에서 알 수 있듯이 최근 미국 소비자가 자동차를 구매할 때 평균 대출금은 최근에 2만 5,000달러에 이르렀고, 대출금과 차 구매비용의 비율은 1990년대 중반 이후 줄곧 90퍼센트를 넘었다가 최근의 경제위기 영향으로 좀 줄어들었다. 금융위기로 인해 신용경색이 일어나고, 실업이 늘어나고 임금이 감소하면서 자동차 구매는 줄어들 수밖에 없다.

표2. 미국과 세계 전체의 최근 자동차 판매대수

(단위: 백만 대)

	2007	2008	2009(예상)
세계	70.7	67.2	57.5
미국	16.5	13.5	10.5

* 출처: GM

표2를 보면, 이미 2008년에 전 세계 자동차 판매 대수는 전년에 비해 5퍼센트 줄었고, 2009년에는 14.4퍼센트 정도 추가로 축소될 것이라고 예상하고 있다. 미국의 경우는 하락폭이 더욱 크다. 2008년에 전년대비 18퍼센트가 줄었고, 2009년에는 약 22퍼센트가 더 줄어들 것으로 예상된다. 이 정도의 하락은 현재 세계경제 위기의 깊이로 볼 때 어찌면 당연한 것일지도 모른다.

지금까지 GM의 파산문제를 중심으로 세계 자동차산업이 구조조정의 중심에 서게 된 원인을 살펴보았다. 다음 글에서는 구조조정에 들어간 자동차산업에 대해 미국, 독일, 일본 등 주요 자동차 생산국들이 어떤 방식을 취하고 있고, 대응책들을 내놓고 있는지 알아보도록 하겠다.

