

[자동차 산업의 위기 이슈5 ②] 구조조정과 세계 각국의 대응전략

2009.7.6 | 박형준_새사연 연구원 | hjpark@saesayon.org

목 차

0. 들어가며
1. 포기할 수 없는 자동차 산업의 파급효과
2. 내수판매 확대지원
3. R&D 지원을 통한 경쟁력 강화
4. 느긋한 MB정부
5. 산업부활은 의료보험체계 개혁에 달려
6. 자르는 것이 능사는 아니다



<http://saesayon.org>

들어가며

전편에서는 GM의 파산문제를 중심으로 세계 자동차 산업이 구조조정의 중심에 서게 된 원인을 살펴보았다. 물론 GM이 업계 구조조정의 중심에 서었다고 다른 기업들이 팬찮은 것은 아니다. [표1]에서 알 수 있듯이, 2009년 들어 세계적으로 자동차 판매가 급감하였고, 이에 따라 대부분의 자동차 기업들이 비상경영 체제에 들어갔다. 가장 큰 타격을 입은 미국 GM의 구조조정 계획과 맞물려 독일, 스웨덴, 오스트레일리아 등 GM의 자회사들이 있는 나라들에서 자동차 산업의 구조조정이 진행되고 있고, GM과 상관없이 프랑스, 영국, 일본에서도 여러 형태의 산업재편이 일어나고 있다. 다시 말해, 구조조정에서 자유로운 자동차 기업은 전 세계에 한군데도 없다고 볼 수 있다.

[표1] 세계 자동차 판매 현황(단위: 대)

구분	2009년 1 ~ 5월	2008년 1~5월	
세계 전체	24,152,899	29,391,044	-17.8%
미국	3,943,872	6,231,240	-36.7%
캐나다	586,215	721,486	-18.7%
멕시코	297,009	429,878	-30.9%
서유럽	6,128,992	7,272,036	-15.7%
기타유럽	1,290,457	2,019,860	-36.1%
일본	1,782,449	2,297,784	-22.4%
한국	482,517	530,648	-9.1%
라틴 아메리카	1,405,369	1,553,858	-9.6%
기타	8,236,020	8,334,254	-1.2%

* 출처: J. D. Power LMC, 한국 자동차산업연구소에서 재인용.

우리나라의 상황도 마찬가지다. 쌍용차가 회생절차에 들어갔고, 회사 측이 2,500여명에 달하는 노동자의 정리해고를 강행하면서 벌어진 노사 간의 충돌이 연일 언론의 주요 뉴스로 오르고 있다. GM대우도 아직까지는 정상조업을 이어가고 있지만 미국 본사의 장래가 불투명한 상황이라 위기에 언제든 지 노출되어 있다.

포기할 수 없는 자동차 산업의 파급효과

각국의 우선적인 지원책은 자동차 업계에 대한 유동성 지원이었다. 영국은 재규어와 랜드로버, 벤틀리 등 자동차 업계에 여러 형태와 방식으로 36억 달러를 지원했다. 프랑스의 경우에는 푸조와 르노 등을 구제하기 위해 85억 달러를 제공했다. 스웨덴은 볼보와 사브를 위해 31억 달러를 투입했다. 독일의 경우는 오펠을 캐나다의 마그나 인터내셔널에 매각하기로 하였는데, 매각 절차가 완료될 때까지 21억 달러를 대출하고, 45억 달러를 대출보증하기로 하였다. 중국도 국영 수출입은행을 통해 치루이자동차에 100억 위안을 대출하였다(여러 경제신문 종합).

미국의 경우 7,000억 달러의 구제금융기금TARP에서 GM에 134억 달러, 크라이슬러에 40억 달러, GMAC에 60억 달러를 지원했다. 부품업계에 대한 지원까지 합치면 약 300억 달러가 자동차 산업에 대한 지원금으로 투입되었다. 이러한 엄청난 규모의 유동성 지원에도 불구하고, GM은 결국 파산보호 신청을 내었고 미국 정부가 300억 달러를 출자하기로 하면서 뉴GM을 국유화하기로 했다. 원화로 환산하면 70조 원이 넘는 돈이 자동차산업에 투입된 것이다.

이렇게 각국 정부는 전 세계적으로 펼쳐지고 있는 자동차 산업의 구조조정에 적극적으로 개입하여 브랜드의 국적에 상관없이 자국 내에 있는 자동차 산업을 보호하려 하고 있다. 이러한 적극적 국가개입의 이유는 **자동차산업이 경제적 파급효과가 그 어떤 산업보다 크기 때문이다**. 한국은행이 발표하는 2005년 산업연관표에 따르면 자동차 산업의 생산유발효과는 1.277로서 전체 평균 1보다 훨씬 높으며, 주요 산업부문들 중 가장 높다. 생산유발효과가 높다는 것은 완성차 업체가 심각한 수준으로 감산을 하거나 구조조정 결과 생산체제 일부가 아예 사라져 버리게 된다면, 완성차 부문의 직접적인 고용 감소로 인한 문제뿐만 아니라 부품 협력업체의 연쇄적 도산과 철강, 금융 등 전후방 연관 산업에도 큰 타격을 입힌다는 것을 의미한다.

무엇보다도 고용창출효과가 매우 크기 때문에 자동차를 주력 산업의 하나로 가지고 있는 나라들은 자동차 기업을 쉽게 포기할 수 없다. 미국 정부가 GM이 파산할 수밖에 없는 상황임을 알고도 계속 지원했던 이유이기도 했다. 미국의 자동차 산업을 예로 살펴보면, 완성차 업계에 종사하는 사람은 약 33만 명이지만, 부품업계에 70만 명, 자동차 판매와 수리 분야에 370만 명이 종사하고 있어, 직접적으로 자동차 제조와 판매에 연관된 일자리가 470만 개나 된다(GM Restructuring Plan).

[표2] 완성차 업체별 납품업체 수(단위 : 개)

구분	현대	기아	GM 대우	쌍용	르노 삼성	대우 버스	타타 대우	합계 (실업체수)
2007	364	373	322	213	152	192	189	1,805 (중복제거 901)
2008	355	359	307	222	141	187	204	1,775 (중복제거 889)

* 출처: 한국 자동차공업협동조합

우리나라에서도 자동차 제조업 쪽의 성장은 판매, 서비스, 자동차 수리, 보험 업계 등 엄청나게 많은 분야에 과급효과를 일으키며 경제성장에 기여했다. 현대차, 기아차, 쌍용차, GM대우 등 완성차 기업에 고용된 인원은 약 8만 명이다. 여기에 자동차 부품업에 고용된 인원을 합치면 약 26만 명이다. 제조업에 종사하는 노동자 중 약 10퍼센트가 직접적으로 자동차 산업과 관련을 맺고 있는 것이다. [표2]은 완성차 업체별 납품업체 수를 보여주고 있다. 현대차, 기아차, GM대우는 각각 300개가 넘는 부품업체와 연결되어 있으며, 전체 평균도 250개가 넘는다.

내수판매 확대 지원

[표1]에서 보았듯이 2009년 들어 자동차 판매량이 급격히 하락했다. 이에 따른 경영사정 악화는 곧바로 고용문제로 연결될 수가 있기 때문에 각국 정부는 내수판매 확대를 위해 여러 가지 인센티브 제도를 실시하고 있다.

유럽 국가들은 폐차 인센티브제도를 실시해 두 마리 토끼를 한 번에 잡으려 하고 있다. 즉 CO₂ 배출량이 높은 오래된 차를 폐차시키고 배출량이 낮은

신차로 교체함으로써 온실가스 감소를 도모하며 동시에 내수판매를 촉진하려는 것이다. 독일과 프랑스가 주도하고 있는데, 독일은 9년 이상의 중고차를 폐차하고 신차를 구매하면 2,500유로를 지원한다. 프랑스의 경우 10년 이상의 중고차를 폐차한 후 CO₂ 배출량이 160g/km이하인 신차를 구매하면 1,000유로를 지원한다. 그밖에 이탈리아, 스페인 등 여러 자동차 생산국들이 폐차 인센티브 제도를 실시하고 있다(한국 자동차산업 연구소1).

다른 주요한 지원정책은 세제혜택을 통한 자동차 판매확대 정책이다. 미국은 올 초 7,890억 달러 규모의 경기부양기금을 지출하기로 하였다. 이 중 2,820억 달러는 세금감면 혜택으로 책정되었다. 이 프로그램의 일부로 올 연말까지 신차를 구입하는 사람들에게 자동차 가격 4만 9,500달러 한도 내에서 판매/소비세를 소득공제해 주기로 하였다. 중국도 올 연말까지 1,600cc 이하의 승용차를 구입하면 10퍼센트의 취득세를 5퍼센트로 감면해 주기로 했다. 그밖에도 많은 나라에서 세제혜택을 통해 자동차 판매를 늘리려고 하고 있다([표3] 참조).

[표3] 각국의 세제 인센티브

국가	내용
독일	신차 구입시 소비세 6개월간(친환경차는 최대 2년간) 면제
영국	부가가치세 17.5%에서 15%로 감면
일본	09년 3월부터 3년간 고연비 차량 구입시 종량세 및 취득세 감면
러시아	1만 1천 달러 이하 신차 구입시 대출금리 2/3 지원

*출처: 한국 자동차산업 연구소1

R&D지원을 통한 경쟁력 강화

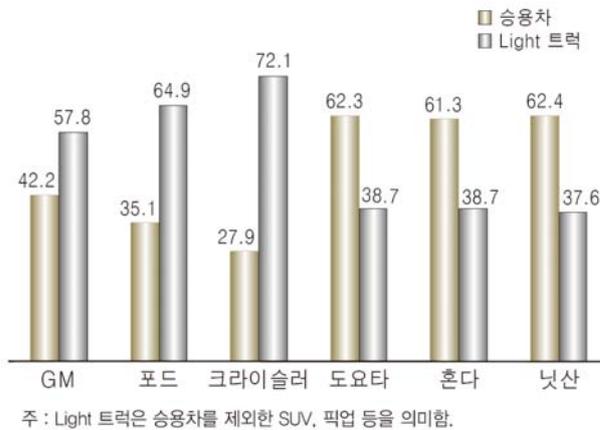
주요 자동차 생산국에서는 단기적인 지원정책과 더불어 친환경차 개발 등에 정책적 금융지원을 실시하고 있다. 이는 고연비의 친환경 차량에 대한 기술력을 확보해 경제위기 극복 이후 회복될 자동차 시장에서 주도권을 확보하기 위한 노력이다. 독일 정부는 친환경차 개발자금 5억 유로를 저리로 융자해 주기로 하였고, 영국 정부는 23억 파운드의 대출 보증, 스페인 정부는 무이자 8억 유로 융자, 스웨덴 정부는 친환경 연구개발센터 설립에 4억 달러 지원, 중국 정부는 친환경기술 개발을 위해 15억 달러 규모의 펀드를 조성한다.

이러한 흐름에 가장 선두에 서 있는 것이 미국 정부다. 친환경차 개발자금 250억 달러를 저리로 융자하기로 했다. 이 중 59억 달러를 포드에 지원하기로 했다는 소식에 포드의 CEO가 두 손을 들고 환호하는 사진이 신문에 실리기도 했다. 소 잃고 외양간 고치는 격이긴 하지만, 미국 자동차 업계는 살아남기 위해 그동안의 안일한 산업 전략에서 벗어나 친환경 소형화 추세를 따라갈 수밖에 없다.

미국의 빅3는 이미 1970년대 석유파동 이후 지속적으로 내리막길을 걷고 있었다. 전편의 글 [그림5]에서 보았듯이 이때부터 연비가 상대적으로 뛰어나고 상대적으로 작고 가벼운 일본차가 그들의 영역을 침식해 들어갔다. 그렇지만 미국 자동차 기업들은 스태그플레이션 기간에 이루어진 일본차의 약진을 자동차 문화의 추세적인 변화로 이해하고 대응하기보다는 정치적인 로비를 통해 수입규제로 자신들을 보호하려고만 했다.

[그림1] 브랜드별-차종별 미국 자동차 판매 비중

* 출처: Automotive News Data Center, LG경제연구원에서 재인용



이들에게 다행이었는지 불행이었는지 1980년대 중반 이후 저유가 시대가 다시 도래 했고, 미국이 1990년대에 IT호황을 누리고, 2000년대에는 자산시장이 주도한 호황이 이어지자 빅3는 SUV 등 큰 차에 집중하는 전략을 지속한다([그림1] 참조). 하지만 유가급등과 더불어 금융공황에 의해 촉발된 경기침체

로 인해 이러한 안이한 전략은 더 이상 지속될 수가 없었다. 엄청난 규모의 적자로 이어졌고, 결국 그들은 몰락하고 말았다.

미 정부는 친환경차 개발을 위한 자금지원에서 멈추지 않고, 기업들을 고무하기 위해 제도적 장치도 보완했다. 이는 자동차 연비기준과 이산화탄소 배출량 규제를 강화한 것을 말하는 것이다. 오바마 정부는 2016년부터 일반 승용차의 경우 갤런 당 29마일(16.6km/l)로 연비기준을 높이고, 이산화탄소 배출량은 152g/km로 강화하기로 하였다. 유럽은 이미 2008년에 154g/km

로 기준을 조정했다.

느긋한 MB정부

[표4] 세계 10대 자동차 생산국 현황(단위: 대)

구분	승용차	기타	전체
일본	9,916,149	1,647,480	11,563,629
중국	6,737,745	2,607,356	9,345,101
미국	3,776,358	4,928,881	8,705,239
독일	5,526,882	513,700	6,040,582
한국	3,450,478	356,204	3,806,682
브라질	2,561,496	658,979	3,220,475
프랑스	2,145,935	423,043	2,568,978
스페인	1,943,049	598,595	2,541,644
인도	1,829,677	484,985	2,314,662
멕시코	1,241,288	949,942	2,191,230
합계	39,129,057	13,169,165	52,298,222
전세계	52,637,296	17,889,325	70,526,531
10개국비중(%)	74.3	73.6	74.2

* 출처: 국제자동차공업협회 OICA

자동차가 생산되고 있는 거의 모든 나라의 정부들이 자국 산업을 보호하고자 나서는데, 이 추세에서 이탈하여 손 놓고 있는 정부가 딱 한군데 있다. 바로 세계 제5위의 자동차 생산국인 대한민국 정부다([표2]참조). MB정부는 그저 시장의 논리와 원칙만을 되뇌고 있다. 사측은 M&A시장에 내놓을 궁리만 하면서, 구매자에게 매력적으로 보이게 하기 위해 정리해고만을 고집하고 있다. 정부가 뒷짐 지고 수수방관 하는 것은 사측을 지지해 주고 있는 것과 다름없다.

이명박 정부의 이러한 태도는 출범 이후 줄곧 보여주었던 자기 모순적 고용정책의 연장선상에서 이해될 수 있다. 고용을 늘리겠다고 말만하고 질 낮은 비정규직, 일용직 공공근로, 인턴을 늘려 숫자놀음을 하면서 정작 핵심적인 산업에서 양질의 일자리는 계속 줄이고 있다. 쌍용자동차가 2,600명을 정리해고 하면, 그것으로 사태가 마무리되는 것이 아니다. 앞에서 언급했던 것처럼 자동차산업의 높은 산업적 연계성으로 인해 실질적으로는 그 10배 이상의 노동자들이 일자리를 잃게 될 것이다. 또한 이번이 마지막 정리해고일 것

이라는 보장도 없다. 앞으로 회사 측은 계속해서 제2, 제3의 정리해고를 단행할 가능성이 크다.

정부와 쌍용차 사측의 정리해고 강행에 힘을 실어주기 위해 많은 주류 언론들은 GM사태를 보도하며 노동자들의 높은 임금과 복지비가 GM파산의 주된 이유인 것처럼 이야기했다. 그런데 이러한 진단은 사태를 책임지고 있는 미국 정부나 GM자체의 진단 보고서에도 찾을 수 없는 논리다. 우리나라의 언론과 정부 관계자들의 입에서만 나온다.

[표5] 위기의 원인 분석

위기의 원인	주요내용	비중
기술의 낙후성	높은 연비, 노동자 숙련형성 무관심, 규모경제의 미실현	30%
경영부실	새로운 기술변화와 세계시장 환경변화에 무지, 과거 경영방식 답습	15%
높은 노동비용	고임금, 기업의 높은 의료비용 부담	15%
정부 규제실패	의료개혁 실패, 낮은 연료비 정책, 자동차 중심의 교통 시스템이 기술진보 저해, 배기가스 규제정책의 미비	40%

* 출처: Lyle A. Brecht, "National Automotive Industry Restructuring & Rescue Plan", Business Development Research, March 14, 2009. 정명기, 2009에서 재인용.

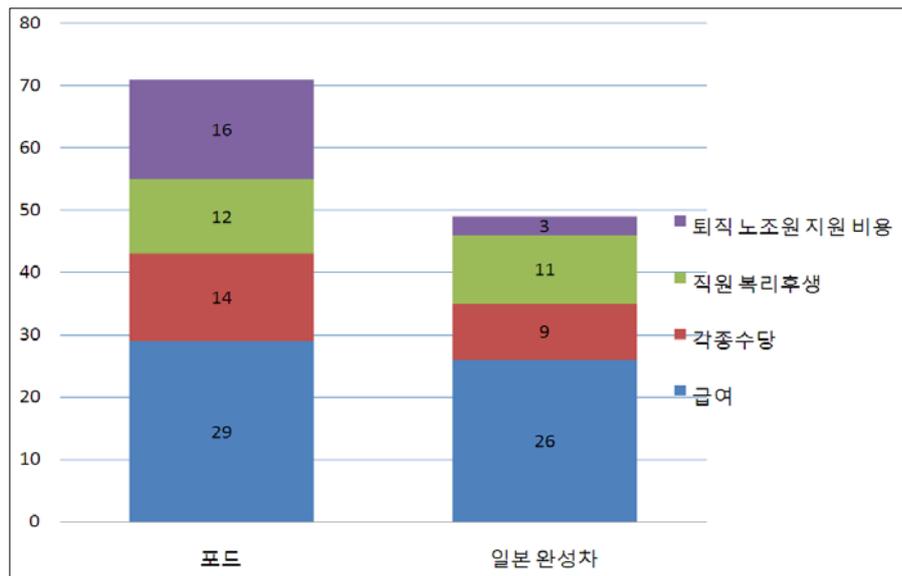
[표5]에 정리된 것처럼, 미국 내의 기업 컨설팅 업체들조차도 GM 노동자들에게 들어간 비용 문제가 GM파산에 미친 영향력 비중은 15퍼센트에 불과하다고 본다. 가장 큰 문제점은 당연히 경영자들에게 있다. 기술의 낙후성은 경영부실의 일부분이기 때문에 두 항목을 합치면 45퍼센트로 가장 비중이 크다. 그 다음은 정부의 정책 실패로 40퍼센트를 차지한다. 앞에서도 언급했듯이 미국 정부는 산업혁신과 경영혁신을 태만히 하고 정치 로비로 이윤을 지키려고 했던 미국 자동차 업계의 잘못된 태도를 다 받아주었다. 파산하고 나서야 각종 규제책 강화를 시작하였다.

산업 부활은 의료보험체계 개혁에 달려

15퍼센트의 책임을 물은 높은 노동비용도 엄밀히 따지면 노동자들 탓을 할 수 없다. 세계적으로 자본주의 경제이슈를 주도하고 있는 *The Economist*지는 상대적으로 GM이 다른 자동차 회사들보다 노동자들에게 지출된 복지비가 많은 이유가 미국의 공적보험체계가 부재하기 때문에 어쩔 수 없는 것이

었다고 말한다. “GM은 미국 내에서 현지생산을 하고 있는 외국 업체보다 차한 대당 1,400달러의 정도의 비용이 의료보험과 연금비용으로 더 들어갔는데, 과거에 문제가 불거졌을 때 행정부가 고비용의 민간 의료보험 체계를 제대로 손봤더라면, 노무비용이 훨씬 줄었을 것이다”(The Economist, 2009.6.4.).

[그림2] 미국과 일본 업체 근로자별 시간당 노동 비용(단위: 달러)



* 출처: 포드, 뉴욕타임즈. LG경제연구소에서 재인용

[그림2]는 미국과 일본 업체의 근로자별 시간당 노동비용을 비교하여 나타낸 것이다. 포드의 경우 시간당 총 노동비용이 71달러인데, 급여 29달러, 유급휴가/야근수당/주말 수당 및 시간외 수당으로 14달러, 현재 고용된 직원들에 대한 복리후생 비용이 12달러, 퇴직한 노조원들에게 지급되는 의료 및 연금 혜택 16달러로 구성된다. 반면, 일본 업체들은 급여 26달러, 수당 9달러, 직원 복리후생 11달러, 퇴직노조원 지원 3달러로 총 49달러 정도이다. 22달러의 차이 중 결정적인 것은 13달러 차이를 보이는 퇴직 노조원들을 위한 의료 및 연금 비용이었다.

GM이 지출해야 했던 높은 비용의 퇴직자 후생복리 지원금은 공공보험체제를 갖추고 있지 않은 미국 사회에서 필연적인 결과였다. 미국은 주정부가 생활보호대상자에게 의료비를 보조해 주는 프로그램인 Medicaid와 연방정부가 장기간의 세금납부 실적이 있는 노인들을 대상으로 Medicare란 노인 의료

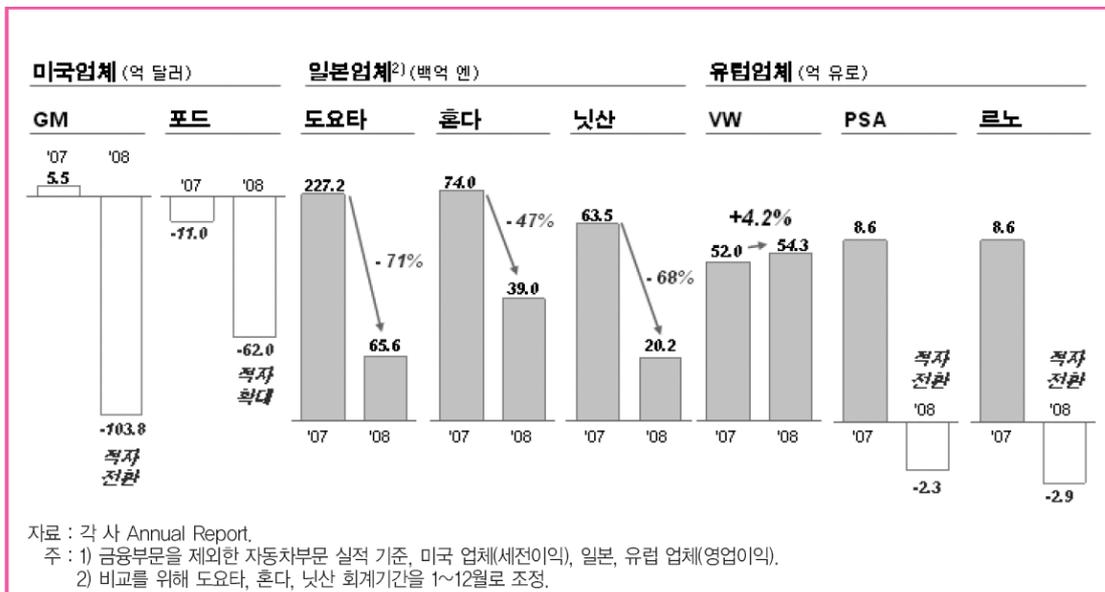
보험만을 실시하고 있다. 좋은 직장에 다녀 회사가 가입시켜 주는 민간보험이 없으면, 보험 가입을 엄두도 못 낼 만큼 보험비용이 높다.

미국의 65세 이상 부부가 보험에 가입되어 있지 않으면, 평균 20만 달러의 의료비용을 부담해야 하는 실정이다(3월 6일자 피델리티 투자 보고서, 복지국가소사이어티에서 재인용). 이러한 현실 속에서 노조는 퇴직 후 의료보험을 요구할 수밖에 없었다. 이는 전적으로 미국 정부, 보험업계, 의료업계의 책임이다.

자르는 것이 능사는 아니다

사회복지 체계가 미흡한 우리나라에서 일단 노동자들을 해고시키는 것에서 답을 찾는 것은 필연적으로 극한 저항을 불러올 수밖에 없다. 우선 해고된 노동자들은 대부분 비정규직 노동자들이고, 이들은 이미 오래 동안 저임금으로 생활고를 겪어온 사람들이다. 대책도 내놓지 않고 해고시키는 것은 노동자들을 죽음으로 내모는 것이고, 그들은 목숨을 걸고 싸울 수밖에 없다. 과연 정리해고 말고는 해법이 없을까?

[그림3] 주요 자동차 경쟁업체 이윤 비교



* 출처: 송현주, 2009.

최근의 경기불황으로 거의 모든 자동차 업체들이 커다란 타격을 받고 있는 가운데, 2008년 영업이익이 전년도보다 증가한 업체가 있다. 바로 폭스바겐

이다. [그림3]에서 알 수 있듯이 폭스바겐(VW)은 2008년에 전년대비 4.2퍼센트 증가한 54.3억 유로의 영업이익을 올렸다. 반면 일본 업계는 평균 60퍼센트 정도 감소했고, 미국은 물론 프랑스의 자동차 기업들은 적자로 전환됐다. 도요타의 경우 올 1분기에 판매가 40퍼센트나 감소했고, 6,830억 엔의 영업적자를 기록해 ‘도요타 쇼크’라는 말이 유행할 정도였다.

이러한 위기 속에서 폭스바겐이 영업이익을 올릴 수 있었던 것은 90년대에 직면했던 경영위기를 슬기롭게 극복했기 때문이었다. 폭스바겐은 86년 스페인의 세아트, 91년에는 스코다를 합병하는 등 과감한 해외진출로 양적인 확대를 이루었으나 수익을 내지 못해 92년에 언론에서는 자동차 업계의 구조조정 1순위로 뽑았다. 이 때 회장이 된 페르디난트 피에히 회장은 정리해고 가 아닌 일자리 나누기로 위기를 정면 돌파한다.

피에히 회장은 주 4일제 근무제를 도입하고 주당 노동시간을 36시간에서 28.8시간으로 축소했다. 노동자들을 정리해고 하지 않고, 그는 오히려 생산기지 국외 이전을 멈추고 추가 투자를 추진했다. 이를 통해 이루어진 생산유발효과와 고용창출효과로 독일 12개 산별노조에서 54만 개의 일자리가 만들어질 수 있었다. 임금이 약 10퍼센트 삭감되긴 했지만, 회사가 수익을 내면서 단기간에 보전되었다.

폭스바겐은 현재의 세계 경제위기를 통과하면서 가장 크게 도약할 자동차 기업으로 주목받고 있다. 이는 90년대의 위기 때 자사의 노동자들을 잘 아 올렸기에 가능한 것이었다.

쌍용차와 GM대우 같은 완성차 회사의 일자리를 지키고 산업을 정상화 하면 그 파급효과로 경제회복에 엄청나게 큰 역할을 할 수 있다. 위의 미국 자동차 산업의 파급효과를 단순하게 우리나라에 적용한다면 7,000여명의 노동자를 고용했던 쌍용차가 희생하는 것은 그 14배인 약 10만 명의 고용을 지키는 효과를 가지고 있다. 고용창출 효과도 매우 적은 4대강 정비사업에 26조를 투입하지 말고 그보다 훨씬 작은 규모의 지원으로 10만 명의 일자리를 지키는 것이 현재의 위기에서 벗어나는 더 합리적인 방안일 것이다.

정부는 세계적 추세를 거스르지 말고 지금이라도 즉각적으로 쌍용차 사태에

개입하여, 국유화 하고 친환경 자동차 주력업체로 발전시켜 나가야 할 것이다. 국가의 개입이 시대의 정신이고 대세이다. 이명박 정부가 진정 우리 경제를 선진국의 반열에 올려놓으려고 한다면 이 시대의 정신에 뒤쳐져서는 안 될 것이다.

<참조문헌>

The Economist, 2009, "The Decline and Fall of General Motors: Detroitosaurus wrecks", 6월 4일자.

LG경제연구원, 2009, "자동차 Big3의 실패로부터 배우는 교훈".

복지국가소사이어티, 2009, "GM이 몰락한 이유와 복지국가".

송현주, 2009, "폭스바겐의 글로벌 생산 전략", 자동차경제 6월호, 한국 자동차산업연구원.

정명기, 2009, "세계 자동차산업의 개편 전망과 쌍용차의 선택", 전국민주노동조합총연맹 주최 "쌍용자동차 회생방안은 무엇인가?" 토론회 제출 발제문.

한국 자동차산업연구소1, 2009, "각국 자동차산업 지원정책과 시사점".

한국 자동차산업연구소2, 2009, "GM 몰락의 의미와 교훈: 역사적/거시적 관점".