

노동자의 눈으로 바라본 도요타 사태의 원인과 전망

2010.02.

한지원(사회진보연대 부설 노동자운동연구소 연구실장)
(jwhan77@gmail.com)

1. 도요타 리콜 사태 개요

날짜	주요내용
2007.3.	도요타 튠드라 엑셀 불만 접수 증가
2008.12.	엑셀 관련 불만 접수 급증
2009.08.	엑셀 관련 문제로 보이는 렉서스 탑승자 4명 사망 사건
2009.11.	엑셀이 플로어 매트에 걸리는 문제로 8개 차종 426만대 리콜
2010.1.21.	엑셀 페달 문제로 230만대 리콜
2010.1.26.	플로어 매트 문제로 109만대 추가 리콜
2010.1.27.	중국에서도 7만 5천대 리콜
2010.1.28.	미국 하원에서 리콜 사태 공식 공청회 개최 결정
2010.1.28.	유럽에서 180만대 리콜
2010.1.29.	텍사스 주 차량 소유자 집단 소송 개시
2010.2.1.	북미 5개 공장 1주간 전면 중단
2010.2.2.	도요타 부사장 기자회견
2010.2.10.	캠리 2010년 모델 7천300대 리콜
2010.2.15.	픽업트럭 8천대 리콜
2010.2.17.	10여일 간 미국 공장 두 곳 추가 생산 중단
2010.2.17.	미국 교통부 도요타 결함 조사 시작
2010.2.22.	2004년에 미 당국 도요타 결함 인지 폭로
2010.2.23.	미국 청문회 시작

- 도요타는 2009년 11월부터 현재까지 약 900만대를 리콜. 이는 도요타가 작년 한 해 동안 판매한 자동차 750만대보다 많은 숫자.

- 도요타 사태가 의회 청문회로까지 확대된 이유는 표면적으로는 리콜 사유가 심각한 안전 문제이고 리콜 규모가 매우 크기 때문.

- 하지만 실제 사태는 보다 복잡. 우선 2009년 11월에 발생한 엑셀 문제가 3개월 이상 지난 시점에서 미국 정부와 언론에 의해 일제히 공격받았다는 점부터가 다른 정치적 배경이 있다는 점을 입증.

- 더불어 도요타 이외에도 모든 자동차 회사에서 최근 10년간 급증하고 있는 리콜 사태는 자동차 산업 전반에 구조적 문제가 있음을 암시.

2. 도요타 리콜 사태에 대한 의견들

- 도요타 리콜 사태 원인에 관해서는 다양한 의견들이 존재. 주요 자동차 연구소들과 언론들의 반응을 살펴보면 대략 다음과 같음.

- ① 도요타의 사태 처리 미숙과 안전 문제 소홀
- ② 미국 정부와 자동차 업계가 사건을 정치적 부풀림
- ③ 비정규직 사용 증가와 노동강도 증가로 인한 현장 부하 증가
- ④ 과도한 생산 확장과 글로벌 생산 시스템 확대에 의한 위험도 상승

1> 도요타의 사태 처리 미숙과 오만한 자세가 문제

- 많은 언론들이 대부분 지적하는 문제.

- 자만심에 빠져 도요타 차가 안전에 문제가 있을 수도 있다는 점을 전혀 인정하지 않았다는 점을 지적.

“도요타에 대해서는 여전히 용서할 수 없는 것이 있다. 도요타는 이미 수년 전부터 여러 이상 조짐이 있었음에도 이를 전혀 시정하지 않았다. (엑셀 문제가 처음 제기된 것은 심지어 2002년이였다). 도요타는 이 문제를 전혀 시인하지 않았다. 그들은 문제를 부품 기업에 떠넘겼고, 심지어 운전자에게도 떠넘겼다. 일본에서 일하는 엔지니어들은 그들이 최고라는 자만에 빠져 그들의 차가 문제가 있을 수도 있다는 점에 관해 전혀 고려하지도 않았다.”

- *Financial Times*, 2010.02.17.

- 다른 기업들의 리콜과 달리 도요타 결함은 도요타가 스스로 영업 전략으로 내세웠던 “품질은 도요타”라는 가치를 위반하는 것이기에 더욱 문제라는 지적도 존재.

“도요타의 카이젠(지속적 혁신)은 단순한 슬로건이 아니라 도요타 이미지를 만든 그 자체이다. ... 도요타의 길은 단순히 차만을 만든 것이 아니라 도요타 정신을 팔았고, 그것이 현재의 도요타 성장을 만들었다. ... 문제는 지엠과 포드도 비슷한 품질 문제를 안고 있지만 도요타와는 성장 배경이 다르다는 것이다. 지엠과 포드는 ‘품질’을

상징으로 성장한 것이 아니다. 하지만 도요타는 바로 문제가 된 '품질'이 성장의 핵심이었다."

- *NewYork Times*, 2010.02.17.

2> 미국 자동차 업계와 정부의 정치적 부풀리기

- 아시아 언론들의 경우 도요타 자신의 문제와 더불어 미국 자동차 업계와 정부가 문제를 부풀리고 있다고 지적. 특히 사태가 처음 발생한 2009년 11월 이후 3개월 후에 문제가 커졌다는 점을 근거로 제시.

- 미국 의회는 유례없이 빠르게 하원에서 공청회를 개최. 2006년 6월에 포드와 파이어스톤(타이어 회사) 간의 타이어 교체와 관련한 공청회가 있었던 적은 있지만 리콜 사태를 계기로 기업 회장까지 소환하는 사례는 매우 드뭄.

- 미국 자동차 업계는 마치 기다렸다는 듯이 도요타 차 교체 세일즈를 시작. 미국에서 차 교체는 중고차 가격에 밀접하게 영향받기 때문에, 최근 출시 차량보다도 출시되고 얼마정도 시간이 지난 차량의 하자가 더욱 중요. 중고차 시장이 매우 큰 미국에서는 차를 중고차 시장에서 얼마에 팔 수 있는가가 차의 가치를 결정. 미국 자동차 업계가 4년전 사태로까지 문제를 이어가는 중요한 이유. 즉 도요타 중고차 가격(소유주가 중고차 딜러에 넘기는 가격)이 더 떨어질 테니, 빨리 팔고 지엠이나 포드 차를 사라는 것.

- 전미자동차 노조는 최근 도요타 차를 거리에서 부숴버리는 퍼포먼스 진행. 전미자동차 노조는 도요타에 대해 큰 악감정을 가지고 있는데, 도요타는 80년대 미국에 진출할 때부터 노조를 피해 그린필드 투자를 확대했고, 그나마 유일하게 노조가 있던 프리몬트 공장을 작년 말에 폐쇄하였음.

- 미국 정부와 의회, 자동차 업계, 자동차 노조가 합동으로 미국 자동차 판매 증가를 노리고 일을 키우고 있다는 것이 결론.

3> 비정규직 사용 증가로 인한 현장 숙련도와 책임감 축소

- 도요타는 2000년대 초반부터 비용 30% 절감운동(CCC21)을 펼침. 그 결과 비정규직이 급속도로 늘어나고, 정규직의 노동강도도 살인적으로 증가.

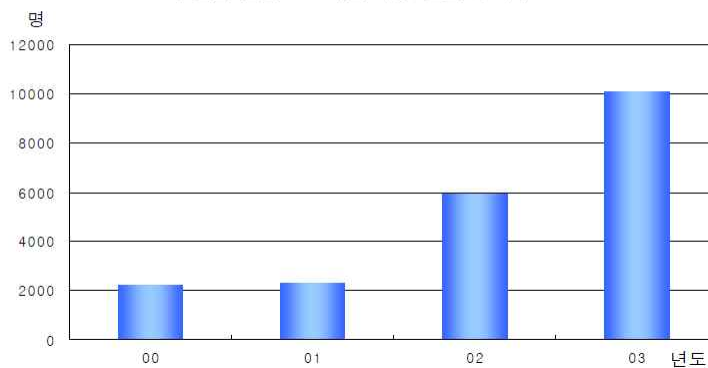
- 전도요타노조(제2노조, 2006년 설립)의 조사에 따르면 직고용 비정규직은 2003년부터 2006년까지 2배 확대. 2004년 기준으로 도요타의 일본 공장 직고용 노동자 7만 명 중 40% 정도가 직고용 비정규직. 2008년에는 대규모 비정규직 해고로 10% 수준까지 하락.

- 하지만 사내 하청 비율은 여전히 높아 2008년에도 현장 생산직의 40%, 엔지니어의 30% 가까이 차지.

- 참고로 미국에서 비정규직으로만 공장 운영. 도요타와 GM의 합작동장 NUMMI의 불량률은 100대 당 3대 꼴로 브라질과 대만 등에 비해 2배로 조사됨. 텍사스 공장의 노동자 작업능력 수준은 미국 내 최하 등급으로 평가.(한국자동차산업연구소(2009), “도요타 쇼크의 원인과 전망”).

- 노동강도 증가는 더욱 급격하게 증가. 노동강도 증가로 인해 2005년에는 과로로만 7명이 사망.

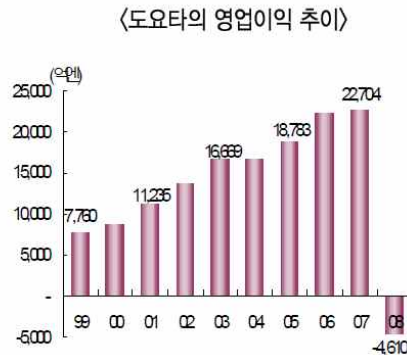
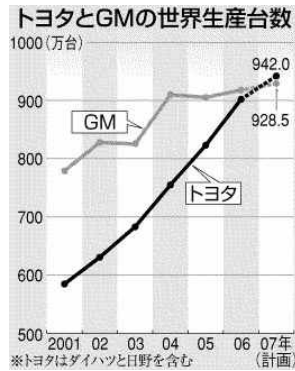
〈 연간 잔업 360시간 이상 인원 추이 〉



<출처: 한국자동차산업연구소(2006), “최근 도요타 품질문제 발생의 배경”>

4> 과도한 생산 확장과 글로벌 생산 네트워크의 리스크

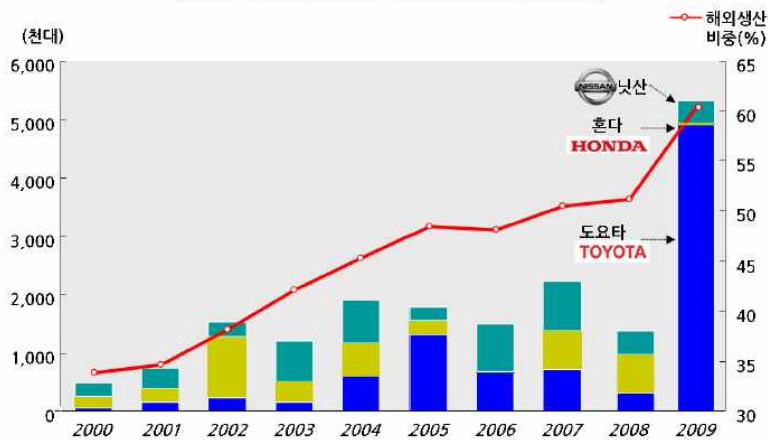
- 도요타는 지난 10년간 세계에서 가장 빠르게 성장. 경제위기 이전까지 2001년 연 600만대 수준이던 판매 규모가 2007년에는 900만대 규모로 성장. 50% 성장. 영업이익은 99년 7천7백억엔(약 8조)에서 2조3천억엔(약 24조원)으로 300% 성장.



<출처: Toyota Annual Report >

- 하지만 이 과정에서 과도한 국외생산공장 신설과 비용 절감을 위한 아웃소싱 대 폭 확대. 해외생산 비중이 높아지면 품질 문제 급격하게 증가.

도요타의 해외생산 비중과 리콜 대수 추이



<출처: 삼성경제연구소(2010), "글로벌 생산시스템의 리스크와 대응방안">

- 해외생산 과정에서 본사 시스템이 전수되지 않는 것은 물론 극한의 원가절감이 함께 이루어지기 때문에 품질 관리에 소홀

3. 도요타 사태의 진실

- 위의 모든 문제가 복합적으로 얽혀있는 것은 사실. 하지만 위의 분석들은 모두 도요타 사태의 원인을 도요타만의 문제로 돌리는 한계가 있음.

- 사실 도요타 사태는 도요타만의 문제라기 보다는 자동차 산업, 더 나아가서는 21

세기 자본주의가 가지고 있는 구조적인 문제점을 보여줌.

1> 품질은 도요타만의 문제가 아니라 자동차 산업 전체가 부딪힌 문제

- 2009년 말에 도요타 리콜이 대량으로 발생했지만, 지난 10년간 대부분의 자동차 업체가 지속적으로 대규모 리콜을 단행했음.

- 당장 2009년 4월에도 자동차 화재 위험이라는 안전문제로 GM 차량 150만대가 리콜되었음.

- 포드의 경우 1972년 400만대, 1993년부터 1998년까지 Explorer 브랜드는 8백만대가 리콜되었음. 같은 브랜드가 다시 1996년에 760만대 리콜되었음. 포드의 머큐리 브랜드는 출시 이후 지금까지 약 1,400만대가 리콜.

- 2008년에 미국 자동차 빅3사가 리콜한 차는 약 700만대에 이르고, 모든 자동차 업체가 리콜한 차는 860만대. 2008년 미국 자동차 판매 대수가 총 1,300만대 수준인 것을 고려하면 전체 판매차의 약 66%가 리콜된 꼴. 2009년에는 총 1,000만대 판매에 1,520만대가 리콜되어 판매된 것보다 많은 차가 리콜.

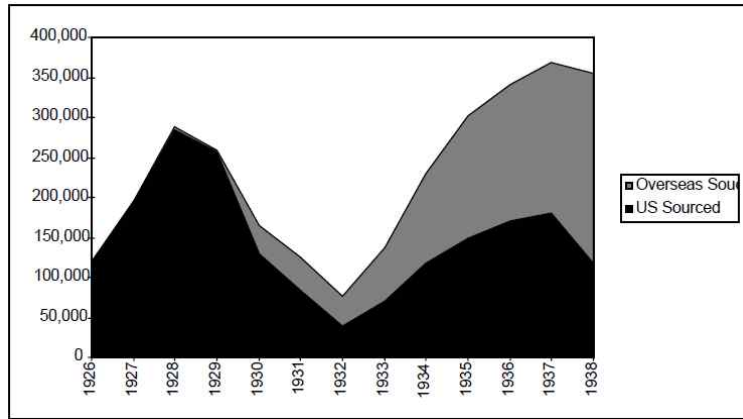
- 현재 사태가 도요타로 맞추어져 있지만 사실 지난 70년대 이후부터 자동차 업체의 품질 문제는 계속 커져왔으며, 2000년대부터는 매우 심각해짐. 모든 자동차 업체의 문제임.

2> 비용절감 외에는 혁신이 없는 자동차 산업

- 일부 기업 연구소들은 도요타의 국외생산공장 증가가 품질저하의 원인이라고 지적하지만, 사실 자동차산업은 그 시작부터 국제적 생산 공장을 바탕으로 시작되었음. GM의 경우 1930년대 이미 국외생산 비중이 60%에 이룸. 폴크스바겐은 현재 현지생산 비율이 90%에 이룸.

- 세계 판매 시장과 생산 공장을 바탕으로 성장하던 자동차 산업은 시기마다 다른 이유로 세계적 생산 네트워크를 만들어 왔음.

<GM의 국내/국외 생산 변화 1910 ~ 1930s>



<출처: Timothy Sturgeon(1999), “The World that Changed the Machine: Globalization and Jobs in the Automotive Industry”>

- 그런데 1980년대 이후에는 자동차 기업의 세계화가 이전과는 다른 양상을 보임. 시장 확대보다는 비용절감을 위한 이동이 주를 이룸.

<역사적 시기 변화에 따른 자동차 기업들의 생산이동 동기와 고용 효과>

	1910 ~ 1920	1930 ~ 1970	1980 ~ 2008	2009 ~
생산이전 동기	운송비용 감축	관세회피/산업육성정책	생산비용 감축	장기간 저성장에 대비한 신흥시장에 대한 지배력 강화
고용효과	미국 내 자동차 시장 성장으로 고용 감소 없음	세계자본주의 성장으로 전반적 고용 증가	저임금 지역으로 이동에 따라 고용 감소, 비정규직 증가	중심부 국가 저성장으로 인한 대규모 고용감소

- 이러한 과정 속에서 80년대 이후부터 비용 절감을 위해 극한의 구조조정을 계속해 왔음. 저임금 지역으로 생산 공장을 이전하고, 많은 생산 부분을 아웃소싱해왔음.

- 문제는 비용 절감만 있었지 사실상 노동생산성 증가를 동반하는 획기적인 생산 기술 혁신은 없었다는 점.

- 예를 들면 도요타의 린 생산은 적기생산(JIT)과 품질 책임을 지는 팀제 등 생산 혁신을 했다고 하지만 실상은 “낭비”를 줄이는 것. 즉 라인에서는 초 단위의 생산 조절을 통해 노동강도를 극대화하고, 제고비용을 줄이는 것. 1910년대 포드주의.테일러주의가 구상과 실행의 분리, 라인 생산이라는 새로운 생산 프레임을 만든 데 비

해 도요타주의는 비용 절감 방법만을 강구한 것.

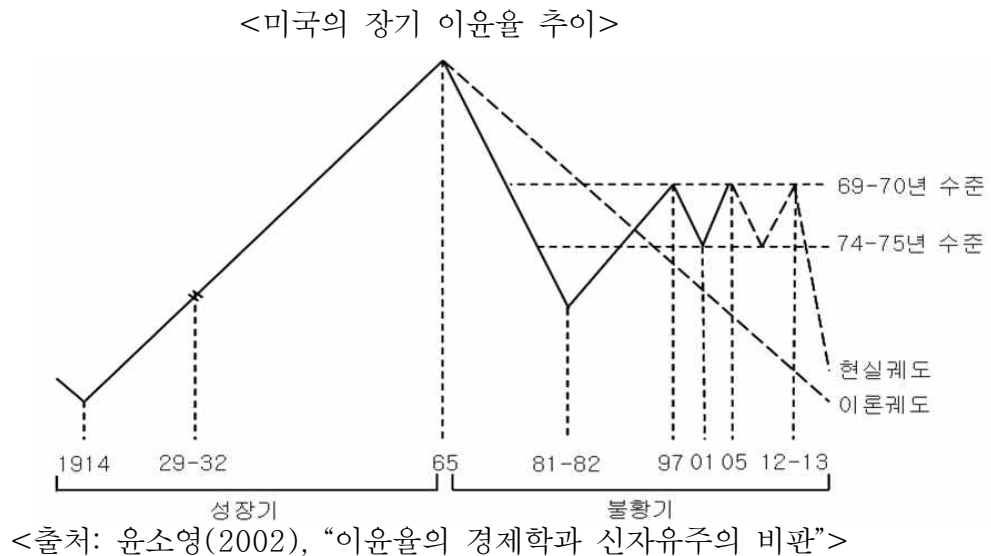
- 2009년부터는 신흥시장으로 대규모 공장 이전이 이루어지고 있는데, 이는 기존 지역의 몰락에 대한 대응일 뿐, 새로운 생산의 확대는 아님.

3> 극한의 비용 절감 이유, 자본주의 위기와 자동차산업의 수익성 저하

- 오히려 도요타 사태가 보여주는 것은 자동차 기업들의 수익성 문제가 시장이 바라는 품질 기준과 공존 가능한 것인지에 대한 근본적 질문.

- 지난 5년간 주요 자동차 산업의 (주류 경제학 회계에서 그나마 이윤율과 가장 비슷한 개념으로 사용하자면) 자산대비수익률을 보면 약 2.8%로 10년 전에 비해 크게 떨어진 것은 물론 뉴욕증시 상장 제조업 500대 기업 평균 4.8%에 비해서도 절반 정도밖에 되지 않음.

- 자동차 산업이 20세기 자본주의를 대표하는 산업이라는 점에서 60년대 중반부터 하락하기 시작한 미국 자본주의의 이윤율 저하 흐름과도 맥을 같이 하고 있음. 즉 단기간의 매출 증감, 순익증감이 문제가 아니라 중장기적으로 산업 자체가 유지가능한 것인지에 대한 질문도 존재할 수 있다는 것.



- 이 번에 문제를 일으킨 도요타는 09년에만 5조원이 넘는 비용절감을 달성했는데, 이 과정에서 노동 문제, 품질 문제 등 많은 문제를 일으킴. 이는 도요타만 그러한 것이 아니라, 포드의 경우 4조 6천억 원, 혼다의 경우 2조원 등 대부분의 자동차 기

업들이 무리한 비용 절감을 단행했음.

- 더군다나 시장성이 증명되지 않았을 뿐만 아니라, 고정자산 투자도 크게 증가할 수밖에 없는 친환경 자동차 등장으로 자동차 산업의 이윤율은 더욱 낮아질 수밖에 없음.

- 자동차 산업이 선택할 수 있는 길은 포드주의/테일러주의 생산 혁명에 비견되는 생산성 혁명을 만들어 내던지, 아니면 노동자들을 더욱 쥐어짜서 버틸 때까지 버티 보는 것일 수밖에 없다는 것.

4. 도요타 사태가 한국 자동차 산업 노동자에게 주는 교훈

- 현재의 사태는 도요타 판매 저하를 기회로 한국 자동차 업계가 성장할 수 있는 기회가 아님. 자본주의 위기 속에서 자동차 산업 전체가 직면한 구조적 문제. 따라서 초점을 '품질'이 아니라 '체제의 위기'와 이에 따른 '자동차 산업 위기'로 파악하는 것이 첫 번째로 중요.

- 한국 자동차 기업들은 앞으로도 극한의 비용 절감을 계속 감행할 것. 도요타 규모까지 급속하게 성장하지는 않았기 때문에 정치적 견제는 덜 받겠지만, 여러 가지로 품질 문제에 대한 문제제기는 발생 가능.

- 한국 노동자 운동은 도요타 사태를 계기로 **단기적**으로는 비정규직 확대, 아웃소싱(모듈화 등), 중소부품업체에 대한 단가인하 압력 등 급속노조를 중심으로 예전부터 제기해왔던 문제들을 다시 한 번 사회적으로 환기시키는 것이 필요.

- **장기적**으로는 계급적 단결을 통해 조만간 닥칠 자본주의 구조적 위기에 대한 대응력을 높여내는 것이 필요. 정규직/비정규직, 완성차/부품사, 국내공장/해외공장 등 다양한 공간과 노동조건을 노동자들을 묶어낼 수 있는 비전을 노동자들이 함께 논의해야 함. <끝>