

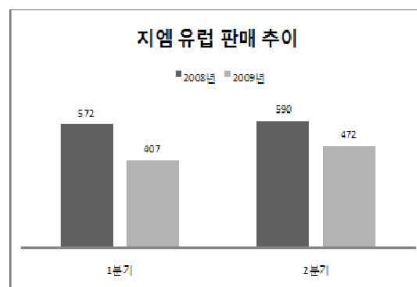
오펔(Opel) 매각 협상과 이후 구조조정 과정을 통해 본 GM대우 구조조정 전망

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

1. 오펔 매각이 지엠대우에 미치는 영향 : 유럽 수출에 대한 구조적 감소

- 경제 위기 이후 GM 유럽은 크게 생산 감소하며 생사의 위기에 처함.

- GM 유럽은 2008년 유럽 자동차 시장에서 9.3%의 시장 점유율을 가지고 있으며, 연 200만대 규모의 판매를 하고 있음. GM 내에서 유럽 시장의 비중은 25% 수준.
- GM 유럽은 경제 위기 이후 큰 판매 감소를 겪고 있으며, 2009년 1분기 전년동기대비 28% 판매감소에 이어 2분기에도 47만 2천대를 생산하여 20% 하락.



자료> GM 및 GM Europe

- 지엠은 결국 오펔을 캐나다 부품 업체인 매그나와 러시아 은행인 스베르방크 컨소시엄에 매각

- 지엠은 독일 정부에게 연초에 15억 유로(한화 약 2조 4천억 원)를 지원 받았음. 하지만 계속되는 판매 부진에 정부 추가 지원 없이는 파산을 면할 수 없는 상황에 처함. 매그나가 연초부터 오펔 인수 의사를 밝히며 독일 정부 및 지엠과 협상.

· 지엠은 오펔의 소형차 기술이 북미 시장의 잠재적 경쟁자가 될 수 있는 매그나와 자국에서의 자동차 생산을 국가적으로 추진하고 있는 러시아로 이전될 수 있다는 우려 때문에 마지막까지 매그나-스베르뱅크 컨소시엄에 대한 매각을 피해보려 했음.

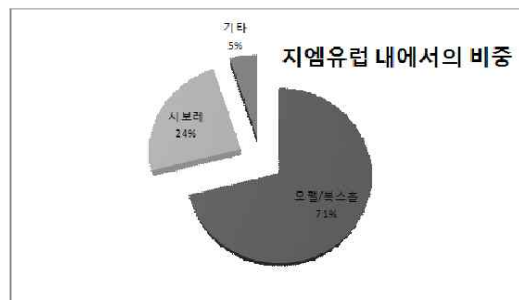
· 이 과정에서 RJH International이라는 미국계 유럽 사모 펀드가 인수 의사를 밝히며 8월부터 매각 협상이 오리무중으로 빠졌으나, 독일 정부의 강력한 의지로 매그나 컨소시엄에 매각하는 것으로 최종 결정. 독일 금속노조(IG Metall)는 고용 보장과 관련하여 매그나 쪽과 협상을 해왔으며, 정리해고 최소화에 합의. 9월 말 총선을 앞둔 독일 미르켈 정부 역시 국민적 반감이 심한 정체 불명의 사모펀드보다는 매그나 컨소시엄을 선호. 정부와 노조 모두 RJH 사모펀드 매각에 적극 반대함.

· 최종적으로 매그나 컨소시엄이 55%의 주식을, 지엠이 35%, 노동조합이 10%의 주식을 갖는 것으로 정리. 독일 정부는 45억 유로의 추가 지원(장기 대출 등)을 약속했음. 지엠은 15억 유로의 부채 상환을 주식으로 대체하는 것이기 때문에 아무런 현금도 받지 못함.

· 지엠은 아직까지는 양해각서만 매그나와 체결한 상황. 계속 매그나, 독일 정부와 몇 가지 옵션을 가지고 협상 중. 오펔 이외의 지엠 유럽에 대한 지원에 관한 부분인 것으로 알려져 있음. 지엠은 영국, 스페인 정부와도 지원에 관한 협상을 하며 오펔 매각 이후에도 지엠 유럽을 유지하기 위해 노력 중이나 여의치 않은 상황.

- 오펔은 지엠 유럽 판매의 60% 이상을 차지하는 핵심 브랜드로 오펔 매각은 결국 지엠 유럽의 붕괴.

· 지엠 유럽은 현재까지 캐딜락, 사브, 험머, 오펔, 북스홀, 시보레, 코베트 등을 판매. 오펔과 오펔의 영국 브랜드인 북스홀이 전체 판매의 71%를 차지. 나머지 브랜드 중 시보레가 24%로 가장 큼. 오펔/북스홀의 유럽에서의 시장 점유율은 6.6%이며, 시보레는 2.3% 수준(2008년 말).



자료: GM Europe

· 블룸버그, 뉴욕타임즈 등의 분석에 따르면 이번 매각은 지엠 파산 직전에도 전혀 고려하지 않았던 계획이라고 함. 사실상 세계 지엠 전체 매출의 25%를 차지하는 유럽 시장에서의 지위 하락과 더불어 소형차 기술 유출 등이 뻔히 예상되기 때문. 지엠은 이 번 매각이 완료되

기 직전, 오펠의 파산까지 염두해 두었다고 함. 즉 차라리 파산 한 뒤에 오펠 공장이 있는 영국, 스페인, 벨기에 등의 지원을 받아보려는 속셈. 미국 언론들은 지엠이 결국 독일 정부에 정치적으로 패한 것으로 분석. 일부 언론들의 경우 이 매각 협상의 최종 승자는 세계적 자동차 기업을 인수하게 된 러시아에 있다고도 분석.

- 매각 후 지엠 회장은 유럽에서 독자 영업망을 확대하고, 시보레 브랜드 기반의 제품군을 더욱 강화할 계획이라고 발표. 하지만 이 말은 반대로 현재 오펠 매각 이후에 대한 영업망 재구축, 판매 제품 전략 등이 없다는 반증이기도 함.

- 특히 지엠 유럽은 오펠 생산지인 영국, 독일과 이 번 인수에 참여한 러시아에서 전체 판매량의 절반 정도를 판매하고 있어, 영업망 구축에도 상당한 어려움이 예상.

- 지엠대우는 지엠 유럽의 시보레 제품 대부분을 담당하고 있었으나, 오펠 매각으로 인해 수출 감소가 불가피할 것으로 보임.

- 2008년 기준으로 지엠 유럽은 50만 6천대의 시보레 브랜드의 차를 판매. 이 중 9만 7천대를 유럽에서 생산하였고, 6만 6천대는 CKD를 조립하여 생산. 시보레에 대한 수요는 러시아가 가장 많아 2008년에 23만대 가량을 판매하였고, 다음으로는 우크라이나와 이탈리아가 5만 1천대와 4만 5천대를 판매.

- 지엠대우는 칼로스 13만대, 라세티 12만대, 마티즈 8만대 등 2008년 CKD 포함 약 40만대 가량을 유럽에 수출하였음. 이는 2008년 수출 물량 70만대의 60%를 이상을 차지.

결국 앞서서도 지적한 오펠 매각에 따라 지엠대우는 40만대 가량의 수출 물량이 장기적으로 위협받는 상황이 되었음. 가장 많은 지엠대우 차를 소비하던 러시아가 오펠 인수로 오펠 제품의 시장 점유율을 높일 가능성이 크고, 러시아의 영향권에 있는 우크라이나, 그리고 오펠 영업망에 전적으로 의존하고 있는 영국, 독일, 스페인 등에서 모두 큰 타격이 있을 수 있음.

- 또한 지엠 본사가 유럽에서의 판매 제품을 지엠 대우 제품군만이 아니라 미국에서 생산한 소형차들로 바꾸어 나갈 가능성도 존재

- 지난 5월 지엠은 오바마 정부가 자동차 연비 기준을 새로 발표한 이후 시보레 비바(Viva)를 고효율 소형차로 개발해 나가겠다고 발표. 2011년 판매 계획.

- 지엠은 전미자동차노조와의 퇴직자건강보험기금(VEVA)의 출자전환 협상 과정에서 미국 내에서 연 16만대 규모의 소형차 공장을 신설하겠다고 밝힌 바 있음. 그리고 시보레 비바가 바로 그 생산 대상일 것이라는 것이 대체적인 관측(MotorTrend, 2009년 5월 29일자).

- 현재 시보레 비바의 경우 거의 유럽에서 판매되고 있지 않지만, 지엠은 새로운 SUV 모델과 함께 비바를 유럽 판매의 핵심 라인업 중 하나로 만들겠다는 계획으로 보임.

- 오펠의 소형차 역시 앞으로 지엠대우 판매를 제약할 것으로 보임.

- 오펠 제품군에도 칼로스, 라세티, 레조 등을 대체할 수 있는 차들이 존재. 2008년 40만대 이상 판매된 Astra, Corsa를 비롯하여 Agila 등이 대표적.
- 지금까지는 지엠 유럽 차원에서 오펠, 시보레 등 제품군에 대한 영업전략을 종합적으로 수립하였지만, 오펠 매각 이후 이들 제품들은 경쟁 제품이 되어버림. 특히 러시아 시장에서 지금까지는 대부분 시보레를 판매하였지만 매각 이후 이들 제품을 오펠의 대체군으로 바꾸어 나갈 가능성 농후.

2. 오펠 구조조정의 교훈: 지엠 대우를 향한 구조조정

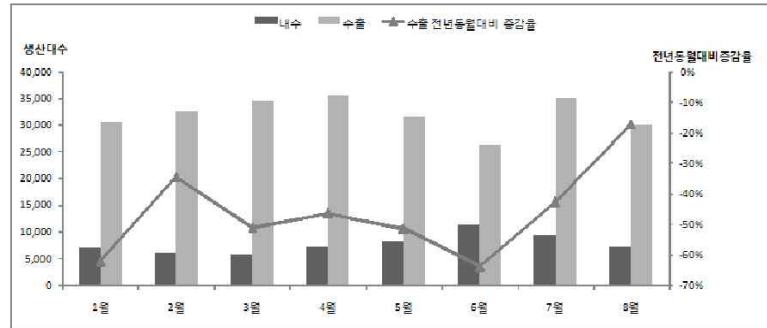
- 매각 협상 이후 10,500명 구조조정 발표

- 구조조정에 대해 말을 아끼던 매그나-스베르방크 컨소시엄은 매각 결정이 난 이후 1만 5백 여명에 달하는 정리하고 계획을 발표. 가장 많은 공장이 몰려 있는 독일에서는 4천 여명을 감원하고, 벨기에 공장은 폐쇄, 영국, 스페인에서도 대규모 인원 감축에 나설 것을 시사.
- 현재 오펠은 유럽 전역에서 5만 여명을 고용 중이며, 이 중 절반이 독일에 있음. 그 밖에 벨기에에는 2천 5백, 스페인에 7천, 영국에 4천 7백, 스웨덴에 4천 9백, 폴란드에 3천 5백여 명이 고용되어 있음.
- 전체 노동자의 25%에 달하는 정리하고 계획에 가장 반발하고 있는 것은 벨기에 정부. 벨기에에는 오펠 이외에도 포드, 베엠베 등 여러 자동차 회사들이 공장을 세워놓고 있으며, 총 4만 5천 여명이 자동차 기업들에 고용되어 있음. (이는 전체 고용인구의 1%에 해당하며, 한국과 비교해 보면 한국 역시 자동차산업 노동자는 전체 고용 인구의 1% 정도 됨.) 더욱 문제는 포드, 베엠베 등도 모두 자동차 공장 축소 계획을 가지고 있다는 점. 벨기에 정부는 오펠 발 도미노 현상이 발생할 수도 있는 상황을 우려(유럽의 자동차 노동자 현황과 정부들의 대책 관련해서는 European Foundation(2009), 『Recent restructuring trends and policies in the automotive sector』 를 참조).
- 벨기에 정부를 비롯하여, 영국 스페인 정부는 매그나에 강한 불만 피력. 벨기에 정부는 유럽연합에 매그나와 지엠을 해소할 것을 검토 중(불공정 거래, 즉 독일 정부와 매그나가 유럽 연합 차원에서 허용하지 않는 거래를 했다는 것)이며, 스페인과 영국정부는 매그나와 고용 및 추가 지원 관련 논의를 하고 있는 것으로 알려져 있음.

- 지엠의 글로벌 구조조정 전략 속에서 지엠대우 역시 큰 구조조정을 겪을 가능성이 더욱 커지고 있음.

- 지엠대우의 2009년 8월 판매는 3만 7천대로 7월에 비해서는 16.6%가 감소하였으며, 전년 동월대비는 13.3% 감소한 상황. 2009년 1월부터 8월까지 누적 생산량은 전년동기 대비

46.2% 감소한 상황.



자료> 한국자동차공업협회

· 지엠대우 생산의 90% 이상을 차지하는 수출의 경우 6월 -64%까지 감소했으나, 8월에는 -17%로 다소 나아진 것처럼 보이나 이는 2008년 8월부터 지엠대우 수출이 급감했기 때문. 수출 대수는 6월에 비해 약 3천대 증가에 불과.

· 더욱 문제는 앞에서 지적했듯이 수출 물량이 늘어날 수 있는 조건 자체가 사라지고 있다는 점. 오펀 매각으로 인해 지엠대우 수출의 절반 정도를 차지하는 유럽에서의 판매가 구조적으로 제약. 또한 대규모 경기 부양책으로 세계적으로 약간의 경기 반등이 있는 것인 사실이나 또 다른 금융 위기 가능성이 이야기되고 있는 상황에서 민간 소비가 늘어날 가능성 역시 희박(보론 참고).

· 지엠의 경우 미국에서 2008년 말 9만명에 달하던 노동자 중 30%가 넘는 3만명을 해고. 오펀의 경우도 전체 노동자의 25%에 달하는 1만 명을 해고할 계획. 지엠의 생산 하락 및 자본 상황과 직접적으로 연결된 지엠 대우 역시 구조조정의 대상이 될 수밖에 없음.

- 지엠의 자금 지원 요청, 정부 자금 지원 뒤에는 구조조정 실시할 가능성이 큼

· 10월 중순 헨더슨 지엠 회장이 한국 방문 예정. 이 자리에서 헨더슨은 한국 정부의 자금 지원을 요청할 계획. 현재 지엠대우는 이사회에서 4911억 규모의 기존 주주들을 대상으로 한 유상증자를 결정하였고, 산업은행에도 증자에 참여할 것을 요청.

· 산업은행이 현 지분율(28%)대로 증자에 참여한다면 약 1373억 원을 출자하는 셈. 다른 모든 지분 소유자들이 증자에 참여한다면 지엠의 경우 2455억원을, 지엠 계열사인 스텔라 자동차가 540억 원, 중국에서 지엠과 협력 관계에 있는 상하이 자동차가 480억 원을 출자하게 됨.

· 하지만 지엠대우의 증자 계획은 사실 증자보다도 산업은행의 2조원 대의 추가 지원을 노리고 있음. 지엠대우는 10월까지 산업은행의 일반대출 및 장기 운영자금 대출금 3,750억 원을 상환해야 하며, 12월에 역시 3,700억을 상환해야 함. 현재 운영자금도 모자라는 지엠대우는 총 7,450억 원 규모의 차입금을 상환할 능력이 없는 것은 물론 1조원 가량의 선물환

손실 역시 매달 큰 부담으로 가지고 있는 상황.

- 이러한 상황에서 산업은행이 증자에 참여하는 것은 이들 부채에 대해 산업은행이 지원한다는 의미일 수밖에 없는데, 증자 참여 이후 회사를 부도로 내몰 수는 없기 때문. 즉 지엠대우의 증자 참여 요청은 1,373억 원의 출자가 핵심이 아니라 출자를 미끼로 하여 2조원 가량의 부채를 해결해달라는 의미. 언론에서 보도하는 1조원 지원은 운영자금 지원을 의미하며, 지엠대우가 원하는 것은 운영자금 1조원에, 산업은행 대출금 7천 억원 만기 연장이 포함되어 사실상 2조원 가량.

- 그런데 이들 부채만 산업은행이 떠안는다고 해결되는 지엠대우가 정상화되는 것은 아니라는 것이 문제. 산업은행의 지원은 부채를 갚는데 쓰고(즉 현재 파생금융상품 손실 등을 산업은행 부채로 교체하는 것임) 향후 경영 정상화를 위해서는 대규모 인력 조정과 일부 자산 매각이 불가피하는 것. 2008년 기준으로 지엠대우에서 노동자 임금, 퇴직금, 복리후생비 등으로 사용하는 비용은 연 1조 2천억원 규모. 하지만 구조적 수출 계약으로 인해 12조원 대의 매출이 50~70%대로 줄어드는 상황에서, 해고 수준을 줄여 지엠대우의 수익성을 낮춘다 하더라도(현재 대기업 자동차 기업의 매출액 대비 인건비 비중은 10~11% 수준인데 이 비중을 인건비 비중이 높은 중소기업 제조업 평균인 13% 정도로 높인다고 해도) 5천억 원 이상의 인건비 감축이 불가피.

- 지엠 경영진들의 한국 정부에 대한 정치적 판단들이 개입하겠지만 큰 구조조정은 불가피하다는 것. 오겔의 경우처럼 정부 지원 이후 회사 정상화 방안을 발표하며 구조조정 계획을 제출할 가능성 큼. 매그나의 경우 지엠과의 양해각서 체결 이후 2012년까지 영업이익을 내겠다는 계획 하에 정리하고 계획을 발표.

3. 노동자운동의 요구 : 정부 지원의 성격과 현 경영진에 대한 책임

- 산업은행이 요구하고 있는 지엠대우 정상화 방안은 사실상 구조조정을 전제하고 있음

- 산업은행은 자금 지원의 조건으로 지엠본사의 보증, 지엠대우의 지엠 신차개발 참여, 전략적 생산공장으로 지엠대우 육성 등을 내걸고 있음. 하지만 미국 납세자들의 돈으로 살려낸 지엠이 해외 법인에 대해 보증을 선다는 것이 쉽지 않은 일이며, 전략적 생산 공장, 신차 개발 참여 등은 말잔치로 끝날 가능성이 큼.

- 먼저 지엠은 유럽 법인의 핵심인 오겔을 매각할 정도로 미국 법인에서의 해외 법인에 대한 자금 지원을 엄격하게 제한. 2조원에 육박하는 자금 지원에 대한 보증은 쉽지 않을 것.

- 따라서 한국 정부가 지엠대우를 쌍용차처럼 내 버려둘 수 없다면, 신차 개발, 생산 지속 등의 지엠의 상징적인 조치에 부응하여 자금 지원을 하고, 이후 지엠대우가 정상화 방안 등을 발표하며 대량 해고 및 자산 매각에 나설 가능성 큼.

- 정부의 50% 이상의 지분 확보, 미국 경영진 퇴진, 총고용 보장을 요구해야

- 정부가 지엠대우의 부채만을 끌어 안는 지원을 해서는 안됨. 이는 지엠대우의 대규모 정리 해고로 이어질 것.
- 현재의 문제점은 2001년 정부가 대우차를 지엠에 매각하면서부터 예상되었던 것. 하청공장으로 전락한 지엠대우가 현재와 같은 관계를 지엠과 유지한다면 자본 유출 등 끊임없는 구조조정에 시달리게 될 것. 따라서 정부 지원은 지분을 직접 인수하는 형식이 되어야하며, 지엠대우와 지엠본사가 대응한 관계로 파트너를 맺을 수 있도록 해야 함. 예를 들면 상하이 지엠의 경우 상하이 자동차와 지엠이 각각 50% 씩 출자한 조인트 벤처.
- 이 경우 현재 ISP들은 응당 퇴진해야 하며, 약 2조원에 육박하는 파생상품손실에 대해서 정부차원의 조사를 진행해야 할 것. 대부분의 기업들이 2008년 말에 환율 폭등으로 선물환 손실을 입은 것은 사실이나, 지엠대우의 경우 그 정도가 상식적 선을 넘어섰었음. 자본 유출 의혹도 있는 만큼 철저한 조사가 진행 되어야 함.
- 또한 정부 지원이 현 산업은행의 요구와 같은 경영 정상화에 그쳐서는 안되며, 노동자들의 총고용 보장 및 해고 비정규직 노동자에 대한 복직을 위한 기금으로 사용되도록 해야 함. 자동차 시장은 앞으로도 매우 긴 기간 침체에 빠질 가능성이 큼. 따라서 자금 지원을 통한 당장의 정상화 뒤에 수시로 구조조정이 이어질 수밖에 없음. 이는 일국 혹은 한 기업 차원에서 해결할 수 없는 문제이며, 따라서 정부 지원이 고용 보장 기금 성격을 가지지 않는다면 노동자 입장에서 정부 지원은 결국 자신들의 세금으로 자신들을 해고하는 꼴에 불과.
- 나아가서 금속노조를 중심으로 하여 경제 위기 시기의 고용과 제조업 전반의 대안적 구조조정 방향에 대한 범노동자적 논의를 개시해야 함. 정부에서는 V자 반등을 이야기하고 있지만 세계적으로는 오히려 더블딕이 더욱 가능성 있는 이야기로 논의되고 있는 상황(보론 참조). 따라서 장기적인 경제 위기 시기에 자동차 기업들을 비롯하여 한국 전체 노동자들의 노동권 보호를 위한 대안적 구조조정 방향에 대해서 논의를 시작해 나가야 함.

<PSSP IWM>

「보론」

세계 자동차 산업 동향과 쟁점

1. 세계 자동차 산업 동향

1) 세계경제위기 회복론, 문제는 생산량이 아니라 계속되는 자산 거품

- 최근 경제위기 회복론이 언론들을 통해 이야기되고 있음. 정부는 한국이 OECD국가 중 가장 경제 회복 속도가 빠르다며, 내년에는 4% 이상의 성장을 할 수 있을 것이라 전망.

· 현재 한국에서 회복을 보여주는 대표적 지표는 주가와 무역수지. 주가의 경우 종합주가지수가 1,600을 넘어섰고, 무역수지는 7개월 연속 흑자를 기록하며 상반기에만 217억 달러 흑자를 기록.

- 하지만 이러한 지표 상의 개선 효과가 사실상 거품에 불과하다는 주장도 제기. 주가의 경우 잠시 주춤했던 자금들이 일제히 주식시장으로 몰리며 일어난 거품이며, 무역수지는 환율 효과가 크다는 것이 주요 주장들.

· 부동산 대출도 급증. 부동산 관련 대출은 2009년 7월에 전년동월대비 7.6%가 상승(잔액 270조)하였고, 강남을 비롯하여 수도권 일대 부동산 가격이 급등. 주택금융공사는 2009년 9월 초까지 1조 7천 억원 규모의 MBS(모기지담보증권) 발행하며, 부동산 관련 신용을 대폭 확대. 이러한 부동산 거품으로 확대된 유동성이 주식시장으로 유입되며 주가 부양.

· 무역수지의 경우 수출 수입이 모두 감소한 가운데 수입 감소로 인한 흑자 효과. 2009년 7월까지 수출이 23.5% 감소한데 반해 수입의 경우 -34.5% 감소. 수출 감소로 인한 원자재 수입 감소와 더불어 소비재 수입 및 서비스 수지 적자가 큰 폭 감소. 수출 감소 폭이 작았던 이유는 환율 상승으로 인한 효과가 매우 큼.

- 세계 경제의 경우 경제 하강 속도가 줄어든 것은 사실이나, 이 보다 중요한 것은 주요 금융 기관들의 자산 부실. 특히 유럽계 은행들의 부실 자산이 향후 2차 금융 위기의 뇌관이 될 것이라는 전망

· IMF가 4월에 발표한 자료에 따르면 자산 거품 및 부실 자산으로 인한 자산 상각 규모가 미국 은행들이 5천 5백억 달러인 반면, 유로 사용국의 은행들은 7천 5백 억 달러, 영국은 2천 억 달러로 미국에 비해 유럽계가 약 2배 가량 됨.

· 미국의 은행들이 이미 파산과 미국 정부의 부실자산구제프로그램(TARP) 등으로 자산 상각이 일정 부분 진행된 것에 반해 유럽계 은행들은 그 구체적 부실 규모도 드러나지 않고 있음. 국제경제연구소, 스티글리츠 등은 은행 위기에 대해 매우 심각한 수준이라고 경고. 특

히 유럽계 은행들이 대규모로 투자한 동유럽 국가들의 위기가 현재와 같이 지속된다면 유럽계 은행들의 자산 부실이 더 크게 발생할 것으로 예상.

· 이러한 가운데 다시 일부 은행을 비롯하여 헤지펀드들은 고수익 파생금융상품 거래를 늘리고 있음. G20 회의 등에서 금융규제에 관한 논의들이 되었으나 아직까지 금융 위기 이후 구체적으로 적용된 규제 사항은 없음.

- 1년 전 금융 위기가 폭발했던 원인 중 하나는 부동산, 파생금융상품 등 금융투기 자산에 기초한 소비가 거품이 꺼지면서 생산이 감소하고 전세계적으로 연결된 금융 기관들이 부실해지며 신용 경색이 나타난 것. 현재까지 이 위기의 원인에 대한 국제적 해결방안이 구체적으로 나타나지 않은 가운데, 전세계적 경기부양책과 저금리 기조 속에서 국제 기준 화폐인 달러 가치가 위기에 빠질 가능성이 크며, 아시아와 일부 신흥 시장에서의 금융 투기 재연으로 인한 위기가 더해진 상황.

· 현재 세 가지 위기가 주로 논의. 첫 번째는 앞에서 이야기한 은행 위기로 유럽 및 미국의 은행들의 부실이 드러난 것보다 더욱 심각하며, 신용부도스왑(CDS) 등 앞으로 파생금융상품 위기가 다시 나타날 경우 은행들이 버티기 힘들 것으로 예상.

· 두 번째로 달러 위기. 현재 미국은 약 2조 달러 규모의 금융 기관 자본 확충, 사회간접자본투자 등을 진행. 90년대 후반부터 작년까지 미국 경제는 재정적자, 경상수지적자로 달러를 풀어도 미국 내 자산 가치 상승(부동산, 주식, 파생금융상품 등)으로 인해 달러가 다시 유입되는 구조였음. 하지만 미국의 자본 시장이 성장할 동력을 잃은 현재, 미국의 달러 가치가 통화량 확대에도 불구하고 유지될 수 있는 물적 구조가 없음. 현재의 달러 가치는 세계 경제 위기에 대한 불안감 속에서 상대적 안전 자산인 달러에 대한 수요 때문이었음. 하지만 이러한 기대가 미국의 대규모 재정적자가 계속될 경우 유지될 수 있을지 의문.

· 마지막으로 동아시아 발 금융 거품. 중국과 한국이 대표적인데, 정부의 경제 위기 대응책 속에서 확대된 유동성이 다시 부동산 및 주식 시장으로 대규모 유입되며, 거품 발생. 특히 중국의 경우 부동산 가격 상승율이 2008년 이후 최고치를 기록할 정도로 거품이 심각. 세계 경제 위기 속에서 세계 소비를 이끌던 중국의 거품 붕괴는 세계 경제를 심각한 위기로 몰고 갈 가능성이 큼. 중국은 이러한 가운데서도 약 4조 위안(3천 조원) 규모의 경기 부양책을 계속 진행 중.

2) 지속 불가능한 정부에 의한 자동차 판매 증가

- 세계 자동차 판매는 2009년 8월 들어 처음으로 전년동기대비 플러스 성장을 보였으나, 여전히 예년 대비 11% ~ 15% 가량 하락한 상태.

· 2009년 1월 -23.5%를 시작으로 전년동기대비 7개월간 마이너스 성장. 2009년 8월은 전년동기대비로 0.8% 성장했으나, 이는 2008년 8월 역시 판매가 대폭 줄어든 상태였기 때문.

- 다만 하락 폭이 점차로 감소하고 있는 것은 사실.

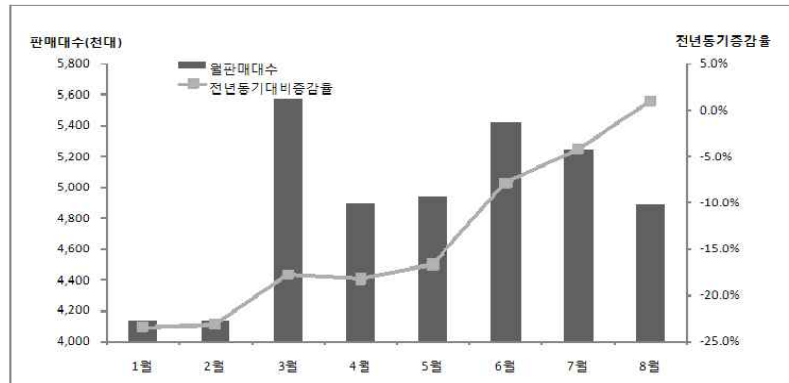


그림 4 > 세계 자동차 판매 대수

자료: JD Power

- 하지만 이렇게 자동차 판매 하락 속도가 줄어든 것은 정부의 각종 경기 부양책 때문임. 특히 이러한 생산 감소 수준마저도 중국 자동차 시장의 성장에만 의존하고 있다는 점은 더욱 큰 문제점.

- 2009년 1월 자동차 판매 대수가 미국을 앞지른 중국은 2009년 6월 현재 월 판매대수가 87.3만대로 미국과 일본을 합한 것보다도 많으며, 2009년 판매가 전년 상반기보다 18% 늘어났을 정도로 고성장을 계속하고 있음.

- 2009년 상반기에 세계적으로 자동차 판매가 21% 판매가 감소한 것에 비추어보면 매우 큰 성장이라 할 수 있음. 그런데 이러한 중국 자동차 시장의 성장은 중국 경제의 기초 조건이 크게 변화한 것이 아니라, 정부의 적극적 경기 부양책에 힘입은 바가 큼. 자동차와 관련해서는 차량 구매세 인하, 농어촌 소형차 구매 및 폐차 보조금 정책을 적극적으로 시행

- 이 밖에도 미국에서는 신차 구입 지원금으로 20억 달러를, 독일에서는 50억 달러 규모의 정부 지원이 이어지고 있음.

- 결국 중국정부를 비롯한 각국의 보조금 정책이 중단되는 순간, 세계 자동차 시장 자체가 크게 요동칠 수밖에 없다는 것. 그런데 문제는 각국 정부의 재정 적자 수준이 정부 보조금을 더 지속시키기에 많은 위험을 안고 있다는 점.

- 유럽의 경우 유로존 국가들의 재정적자는 GDP의 6~ 10% 수준으로 유로 창설 이후 최대 규모. 누적 부채는 GDP의 77%~ 80%에 이를 것으로 전망. 미국의 경우 1조 달러 이상의 재정적자가 예상되며, 이는 2차 세계대전 이후 최대 규모.

- 달러 위기에 대한 우려가 가시화되는 가운데 각국의 재정적자에 대한 압력이 더욱 강해지고 있는 상황.

3) 자동차 산업, 과잉생산보다 자본 수익성이 문제

- 2000년대 전세계적인 자산 거품이 소비 증가로 이어져 자동차 소비 역시 늘어난 상황에 대해서는 이미 여러 차례 분석하였음. 정상적 경제 성장률로 예상하면 약 30~40% 가까이 과잉생산.

- 하지만 이러한 과잉생산론은 문제의 한 면일 뿐. 더욱 큰 문제는 제조업 기업들의 자본 수익성이 크게 저하되어 있다는 점.

- 자본이 생산을 하는 이유는 이윤을 얻기 위해서이며, 총투하자본에 비해 이윤이 얼마나 발생하는 지가 중요. 이를 이윤율이라 함. 뒤메nil 등에 따르면 내구재의 이윤율은 1950년대 20% 수준에서 2000년대 초 5% 수준까지 하락한 상황.

- 자동차 산업 역시 도요타, 현대, 폭스바겐 등이 일부 기업들은 높은 수익률을 기록하고 있지만 산업 전체적으로 보면 자산 대비 당기순이익률(ROA)이 하락하고 있음.

- 자동차 산업은 90년대 중후반 이후 이러한 수익률 저하를 한 편에서는 저임금 국가의 해외공장 건설로 대응하고, 다른 한 편에서는 금융 수익을 적극적으로 개발하는 방식으로 대응. 전자의 경우 대부분의 자동차 회사들이 행한 방식이며, 후자의 경우 GM이 GMAC을 통해 해왔던 방식.

- 이러한 상황에서 하이브리드 자동차나 전기차 개발 등 막대한 투자를 요구하는 제품을 통해 경쟁한다는 것은 자동차 산업에서 불가능.

- 막대한 투자에 비해 수익이 만들어지지 않으며, 이 경우 정부의 적극적 보조금 정책이 동시에 수행되어야 하는데, 각국 정부들 역시 상황이 만만치 않은 상황. 또한 WTO 등 자유무역으로 인해 보조금에도 한계가 존재.

- 차세대 자동차 시장이 형성되기 위해서는 세계 경제 회복과 동시에 자동차 회사들의 수익률이 질적으로 도약해야만 가능. 정부 지원 등을 통한 개발하더라도 오히려 대규모 부실에 빠질 가능성 다분.

4) 소결: 자동차 노동자들, 두 번째 위기에 대응 준비해야 한다

- 이상에서 살펴보았듯이 세계 자동차 기업들의 위기는 한 편에서 자본 수익성 저하라는 구조적 이유와 세계적 경제 위기라는 조건으로 인해 당분간 벗어나기 힘들. 인수 합병, 대규모 정리해고가 불가피할 것이며 노동자운동은 이에 대응해 나가야 함.

- 경제 위기가 마치 극복된 것처럼 이야기하는 언론들과 정부의 장밋빛 환상에서 벗어나 투쟁을 준비하는 자세를 갖추어야 함.

· 폭스바겐의 노동시간 단축, 도요타의 정규직 보호 등 고용에 관한 기업 차원의 대안들이 제시되고 있기는 이 또한 과장된 성격이 강함. 이들 기업들은 정규직을 해고하지 않는 대신 이미 대규모 비정규직 해고를 감행하였음.

세계 자동차기업들 정리해고 현황		
업체명	현황	쟁점
GM (북미)	생산직 21,500명 해고. 사무직 3,000여 명 해고	VEBA 100%출자전환 2004년부터 약7만여 명 감원
Ford (북미)	사무직3,000여명해고.	VEBA 50%출자전환, 6년간 임금 동결, 15년간 무쟁의, 퇴직금삭감 2005년부터 약 6만명 감원
Chrysler	사무직 5,000명 해고, 2010년까지 4,800여 생산직 해고	VEBA 100% 출자전환
Toyota	(일본)비정규직5,000여명계약해지 (미국)샌안토니오2,000여명인원감축. 프리몬트 공장 폐쇄 4,500명 해고	휴업 일수 확대로 정규직은 고 용 보장
Honda	(일본)비정규직3,100여명계약해지 (영국)4000명,2개월전액유급휴직,나머지 기간60%유급순환휴직 (미국)임시계약직700명해고	
Nissan	(일본)계약직500여명해고 (스페인)581명해고	연말까지 20,000명 감원 계획
Volkswage n	(독일)임시계약직16,500해고 멕시코공장에서1,050명해고계획	정규직은 해고 없음. 주 35시간 일하고, 생산량에 따라 28시간까 지 줄여나갈 수 있음
BMW	(독일)26,000명유급순환휴직 (영국)소형차생산공장에서850명해고	
Volvo (Ford)	(스웨덴)1,543명해고 2009년말까지전체기업에서16,255명감원 계획	
Fiat	48,000 노동자 유급순환휴직	이탈리아 내 2~3개 공장 폐쇄를 노조와 협의 중
Renaut	연말까지 9,000명 인원감축	절반 프랑스, 나머지는 해외공장
GM대우	비정규직 1500여명 계약해지	정규직 전환배치.
현대	약 500여명 비정규직 계약해지	정규직 전환배치, 비정규직 무 급순환휴직
쌍용차	2,600여명 정리해고	법정관리 중, 77일 접거 파업

- 위의 표에서도 볼 수 있듯이 이미 세계 각국의 자동차 회사들은 유래가 없는 정리해고를 진행 중
에 있음.

· 특히 미국 자동차 회사들의 정리해고 추이에 대해 주의할 필요가 있음. GM과 Ford 모두
4~5년간 50% 이상의 노동자를 감원하였음. 2008년 위기 과정에서의 해고는 이미 진행된
감원 수준에 비하면 오히려 미비할 정도. 이는 해외 생산의 증가, 기존 자동차 회사에 대한
인수합병, 대규모 자동화 등으로 인한 것으로 수익성 저하를 가장 먼저 체감한 자동차 기업
의 길을 보여주는 것임. 독일, 일본, 한국의 자동차 기업들의 경우 역시 각국의 산업 정책적
이유로 미국과 같은 대규모 해고가 발생하고 있지는 않지만, 20세기 자동차 산업의 페러다
임이 변하지 않는 이상 GM, Ford와 다른 경로를 개발하는 것은 쉽지 않아 보임.