

세계 자동차 산업의 변화와 GM대우 노동자의 대응

2010년 2월

한지원(사회진보연대 부설 노동자운동연구소(준))
(jwhan77@gmail.com, <http://www.pssp.org>)

1. 경제위기 와중에 소리 없이 사라진 자동차 노동자들

- 경제 위기에 돌고 돌고 자동차 산업이 그럭저럭 버텨던 이유는 정부의 신속한 대규모 지원 (신차 소비 지원, 구제금융), 자동차 기업들의 넉넉했던 사내 보유금(아시아와 유럽 기업들), 유연적 생산 체계로 인한 빠른 비용 절감 덕택.

- 앞의 두가지와 달리 자동차 기업들이 얼마나 빠르게 노동자들을 해고하면서 비용절감을 할 수 있었는지에 대해서는 잘 알려져 있지 않음. 이유는 미국을 제외하고는 기존 자동차 산업 노동조합들이 직접적으로 피해를 입지 않았으며, (한국 쌍용차를 제외하고) 고용과 관련한 큰 투쟁이 없었기 때문.

- 하지만 소리 소문 없이 사라진 비정규직 노동자 수는 매우 컸음. 고용안정을 위한 노사협력으로 유명한 폴크스바겐도 16,500여명의 계약직 노동자를 해고했음. 대부분의 자동차 기업들은 80년대 이후부터 자국에서도 비정규직을 급격하게 늘렸으며, 신흥공업국에서도 그린필드 투자로 불리는 무노조 공단 지역으로 공장을 이동했음.

- 포섭과 배제를 핵심으로 하는 자동차 기업들의 노동자 관리 정책은 교섭력을 갖춘 정규직 노조를 자극하지 않으면서도 노조의 보호를 받지 못하는 다수의 비정규직 노동자들을 해고할 수 있었다는 것.

표 1 세계 자동차기업들 정리해고 현황 (2009년 6월까지)

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	휴업 일수 확대로 정규직은 고용 보장

	공장 폐쇄 4,500명 해고	
Honda	(일본)비정규직3,100여명계약해지 (영국)4000명,2개월전액유급휴직,나머지기간 60%유급순환휴직 (미국)임시계약직700명해고	
Nissan	(일본)계약직500여명해고 (스페인)581명해고	연말까지 20,000명 감원 계획
Volkswagen	(독일)임시계약직16,500해고 멕시코공장에서1,050명해고계획	정규직은 해고 없음. 주 35시간 일하 고, 생산량에 따라 28시간까지 줄어나 갈 수 있음
BMW	(독일)26,000명유급순환휴직 (영국)소형차생산공장에서850명해고	
Volvo (Ford)	(스웨덴)1,543명해고 2009년말까지전체기업에서16,255명감원계획	
Fiat	48,000 노동자 유급순환휴직	이탈리아 내 2~3개 공장 폐쇄를 노조 와 협의 중
Renaut	연말까지 9,000명 인원감축	절반 프랑스, 나머지는 해외공장
GM대우	비정규직 1500여명 계약해지	정규직 순환휴직, 전환배치.
현대	약 500여명 비정규직 계약해지	정규직 전환배치, 비정규직 무급순환 휴직
쌍용차	2,600여명 정리해고	법정관리 중, 77일 접거 파업

2. 자동차 기업들의 세계적 이동과 고용 불안

- 사실 자동차 기업들의 비용 절감을 위한 공장 이전과 이에 따른 고용 변화는 자동차 산업의 출발과 동시에 시작되었음.

- 예를 들면 1938년 지엠의 자동차 중 미국에서 생산된 것은 전체 30만 대 중 12만대에 불과. 포드 역시 1910년대부터 아르헨티나, 프랑스, 스페인, 브라질, 남아공, 멕시코, 독일 등 세계 20여개 국가에 공장을 건설. 후발 기업인 일본 도요타도 1950년대부터 브라질, 남아공, 태국, 에콰도르, 인도, 필리핀, 베트남 등에 10여개 국가에 공장 건설.

- 단 시대에 따라 자동차 기업들이 공장을 이전했던 비용절감 동기는 차이가 있음. 2차 세계대전 이전에는 수출 운송 비용 절감이 주된 목적이었고, 1930년대부터 1970년대까지는 관세 회피와 각국의 산업육성 지원금 획득이 주된 목적.

- 이전까지 공장 이전이 판매지와 깊이 관계되었다면 1980년대 이후 공장 이전은 생산 비용 감소가 주된 목적. 세계적인 경기 침체와 신자유주의적 정책 개혁 흐름에 따라 저임금 지역으로 생산 물량을 이전하고, 세계적 수준에서 아웃소싱 생산이 늘어남. 단적인 예로, 해외공장 신설에도 불구하고 어느정도 유지되던 미국 지엠 노동자 수는 1980년대 이후 1/5 수준으로 급격하게 줄어듬. 1985년 45만 7천명이던 미국내 지엠 노동자 수는 2008년 9만 6천명까지 하락.

- 2009년 경제 위기 이후 다시 한 번 세계적인 생산 조정이 이루어질 것으로 보임. 세계 주요 자동차 기업들은 중국, 인도, 브라질 등 신흥공업국으로 대규모 생산 이전을 계획 중. 세계 경제 위기 와중에 가장 덜 타격을 입었다고 평가받는 폴크스바겐은 다른 기업들에 비해 브라질, 중국

생산 판매 비중이 높았던 것이 주된 원인이었음.

- 이러한 결과로, 지엠은 상하이 자동차와 협력 관계를 높이며 국외 제1요충지로 중국을 설정했고, 포드, 폭스바겐, 도요타 등은 중국과 인도에 대한 대규모 투자 계획을 발표했다.

- 더불어 이러한 생산지 이동은 향후 미국, 유럽, 남미, 아시아 지역 자동차 산업 노동자들에게 큰 고용불안을 야기할 가능성이 큼. 현재의 이동은 판매 시장 중심으로 생산과 인력을 집중한다는 30~70년대 자동차 기업들의 이동과 비슷한 동기를 가지고 진행 중인데, 고용 문제에 관해 당시와는 몇 가지 점에서 크게 다름.

- 첫 번째 미국, 유럽, 일본 등 자동차 기업들의 본국의 경제가 한동안 계속 침체가 될 것이라는 점(특히 정부 소비 지원도 더 이상 없음). 30~70년대는 자본주의 황금기로 미국, 일본, 유럽 모두 고성장을 하며 세계 여러 시장으로 진출하던 시기였는데 반해, 지금은 중심 국가들이 경제 침체가 심각하게 진행 중인 상황에서 새로운 판매처를 찾아 중국, 인도, 브라질로 이동하고 있는 상황. 즉 본국의 고용이 유지될 수 있는 요인이 매우 부족.

- 두 번째 80년대 이후 고용 유연성이 심각하게 진행되었고, 30~70년대와 같은 강한 노조도 존재하지 않는다는 점에서 차이 존재. 2009년과 같이 비정규직 노동자, 국외 공장 노동자들을 고용 방파제로 삼아 정규직 노동자들의 고용을 일부분 보호할 수 있겠지만, 한계가 있음.

표 2 역사적 시기 변화에 따른 자동차 기업들의 생산이동 동기와 고용 효과

	1910 ~ 1920	1930 ~ 1970	1980 ~ 2008	2009 ~
생산이동 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 고용감소, 비정규직 증가	중심부 국가 저성장으로 인한 대규모 고용감소

3. 도요타 사태, 고장난 건 가속 페달이 아니라 자본주의 페달

- 한편, 최근 도요타 대규모 리콜 사태로 자동차 기업들의 생산 품질 문제가 이슈가 됨. 도요타는 가속 페달 문제부터 시작해서 작년 생산한 자동차보다 많은 약 1,000만대에 달하는 리콜을 감행해야 할 처지에 몰림.

- 도요타 리콜 사태에 대한 언론들의 분석은 대략 세 가지. 첫번째는 도요타의 안전문제에 대한 불감증과 소비자에 대한 무시 정서가 사태를 키웠다는 분석. 두 번째는 경제 위기 이후 궁지에 몰린 미국 자동차 업계와 정치권이 정치적으로 사태를 키우고 있다는 분석. 마지막으로 카이젠으로 불리는 기업 문화와 도요타 생산 시스템 자체가 결함이 있다는 분석.

- 모두 틀린 이야기는 아니라 할 것임. 도요타가 세계 시장에서 1위로 올라선 데는 품질은 도요타라는 평가가 큰 역할을 했는데, 이 과정에서 도요타가 자신의 시스템에 대해 과신한 측면이 없지 않아 있을 것임. 또한 만 여개에 달하는 부품을 글로벌 아웃소싱으로 이용하는 상태에서 모든 부품에 대해 철저한 품질 검사를 하는 것에도 한계가 있을 수도 있음. 미국에서 도요타 사태를 정치적으로 이용하고 있다는 것도 틀린 말은 아닐 것임.

- 하지만 이러한 비판은 몇 가지 점에서 문제가 있음. 사실 도요타는 지난 10년간 이미 1천2백만대 이상을 리콜했고, 미국의 지엠과 포드가 리콜을 단행한 숫자는 이를 상회. 단기간에 걸친 리콜 규모가 큰 것은 사실이지만, 예전 지엠이 새턴 제품에 대해 안전관리와 품질관리를 엉망으로 해서 문제가 되었던 사례, 지엠이 여러 제품 결함을 덮기 위해 정치적으로 일을 처리했던 경험들을 보건데, 도요타 사태가 그렇게 특별한 일은 아님. 아웃소싱과 관련해서도 도요타가 다른 기업에 비해 특별하게 아웃소싱 비율이 높은 것은 아님.

- 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 뉴욕 증시 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, 순익 증감이 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 기업들이 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 혁명, 슬론주의 경영혁명에 비견되는 생산성 혁명을 만들어 내든지, 아니면 노동자들을 더욱 쥐어짜서 버틸 때까지 버티보는 것일 수밖에 없다는 것.

4. GM의 구조조정 전략과 GM대우

1) 오펔 매각 철회에서 구조조정 계획 발표까지

- 지엠은 2009년 중반부터 오펔 매각을 추진해 왔으나, 1월에 공개적으로 고강도 비용 절감 구조조정을 통해 오펔을 유지하기로 결정.

- 매그나 콘소시엄과 매각 협상을 할 때부터 지엠이 매각에 소극적이라는 평가가 있어 왔으나, 독일 정부의 강한 압박으로 협상 진행. 하지만 2009년 하반기부터 자금 사정이 다소 나아지며, 독일 정부 지원금(10억 유로) 상환 압박에서 벗어남.

오펔 구조조정 주요 내용

- 벨기에 안트베르펜 공장 폐쇄.
- 유럽에서 근무 중인 4만 8천 명 중 9천명 감원. 독일 4,000명, 벨기에 2,600명, 기타(스페인, 영국 등) 1,700명 예정.
- 벨기에 공장에서 생산 예정이던 콤팩트 SUV를 한국 공장으로 이동.
- 유럽 모델에 대한 독자 개발, 유럽 내 생산 강화.
- 한국에서 생산하던 소형차 제품군을 유럽에서 개발, 생산.

- 지엠 유럽의 70% 가까이를 차지하는 오펔을 매각할 경우 유럽 시장 경쟁에서 크게 뒤처지는 것을 생각해보면, 지엠으로서는 당연한 결정이라고 볼 수도 있음.

2) 지엠의 글로벌 구조조정 전략 : “현지 생산, 현지 판매” 강화

- 지엠은 벨기에 공장 폐쇄에 대해 20% 가까이 되는 과잉설비 해결책이라고 밝히고 있으나, 속내는 보다 복잡함. 벨기에 공장 폐쇄는 지엠이 작년 파산 이후 글로벌 생산 전략을 크게 조정할 결과. 그리고 유럽 정부들에 대한 자금 지원 압박 전략도 큰 영향을 미쳤음.

- 뉴 지엠의 글로벌 생산 전략은 90년대 후반 이후 비체계적으로 확대된 해외 생산을 “현지 생산, 현지 판매” 원칙에 따라 구조조정 하는 것. 판매 시장을 중심으로 생산 기지를 건설하는 전략의 효율성은 경제 위기 중에 폭스바겐이 가장 적은 영향을 받은 것에서도 확인할 수 있음. 세계 1위 등극을 눈 앞에 둔 폭스바겐은 세계 생산의 90% 이상이 현지 생산 현지 판매로 이루어지고 있음.

- 이러한 전략에 따라 물량의 100%를 수출하는 안트베르펜 공장이 폐쇄 1순위에 오르게 된 것.

- 지엠의 공장들은 크게 보면 완성차와 CKD를 생산하는 공장과 CKD를 수입하여 단순 조립 판매하는 공장으로 나누어 볼 수 있음. 전자는 북미공장(캐나다, 미국, 멕시코), 유럽(독일, 스페인, 영국, 벨기에), 중국(상하이와 합작 회사), 호주, 브라질, 한국 정도이며, 후자는 동유럽(헝가리, 폴란드, 러시아), 남미(베네수엘라, 칠레, 에콰도르, 아르헨티나, 콜롬비아 등), 동아시아(베트남, 태국) 공장 등이 있음.

- 지엠의 글로벌 구조조정 전략을 전체적으로 살펴보면, 경제 위기로 시장 규모가 축소된 북미

공장들 중 일부분이 폐쇄되었고, 유럽에서 수출을 담당하던 벨기에 공장이 폐쇄. 큰 유지 비용 없이 시장 상황에 맞게 생산량을 조절하며 현지에서 판매하는 동유럽과 남미 공장들은 인력 구조조정. 시장 확장이 예상되는 중국, 러시아, 인도, 브라질은 생산 확대.

- 이러한 상황에서 가장 미묘한 위치에 놓이게 된 공장은 한국 지엠대우. 현재 지엠대우는 생산의 90% 가까이를 완성차와 CKD로 수출하고 있음. 완성차는 유럽과 북미에 수출하고 있으며, CKD는 중국, 남미, 동아시아, 동유럽에 수출 중.

- 북미 공장에서 소형차 생산을 계획하고 있으며, 유럽에서 역시 소형차 자체 생산을 계획하고 있어 지엠대우의 완성차 수출은 대폭 줄어들 수밖에 없는 실정. CKD 역시 오펠의 소형차 신모델이 독자 출시할 경우 동유럽 수출은 줄어들 수밖에 없으며, 중국은 자체 생산 계획 확대 중이라 줄어들 가능성 큼.

<지엠 글로벌 구조조정으로 인한 지엠대우 수출 경로 변화>



3) 지엠대우 다운사이징에 대한 연착륙 전략 : 세계 소형차 생산거점에서 생산 보조 공장으로

- 안트베르펜 다음으로 수출 비중이 높은 공장은 한국 지엠대우로 약 90%에 이룸. 그리고 전체 수출의 60% 가량이 유럽과 연관되어 이루어짐. 20% 정도가 북미.

- 그런데 앞에서 보았듯이, 북미 완성차 수출과 유럽 완성차, CKD 수출이 줄어들 경우, 지엠대우 수출량이 급감할 수밖에 없음. 당장 영향을 받지 않는 지역은 동남아와 남미 정도임.

- 현재 소형차 라인을 대체할 공장이 없는 지엠이 빠르게 한국 생산량을 줄이지는 않겠지만, 유럽과 미국의 대체 차종 생산 진척도에 따라 한국 공장의 생산을 줄여나갈 것으로 보임. 안트베르펜에서 생산할 예정이던 컴팩트 SUV를 한국에서 생산하겠다고 했지만, 유럽으로 나가는 칼로스, 라세티, 마티즈 물량을 (CKD 포함 40만대 수준) 대체하기에는 역부족.

- 소형차 생산 재조정이 정리되는 3~5년에 걸쳐 지엠대우에서 다운사이징 구조조정을 진행할 가능성 큼. 특히 지엠 본사는 아태지역 시장을 중국 생산 공장을 중심으로 재편하겠다는 의지가 강함. 국내 시장 점유율이 얼마나 높아지느냐에 따라 다르겠지만, 유럽, 미국 수출 물량이 전체 생

산의 절반 가까이 차지하는 상황을 생각해보면 현재의 30~40% 이상 감축은 불가피해 보임.

- 지엠대우에 작년 들어온 오천억의 출처가 중국 상하이 자동차라는 점도 이를 반증. 지엠은 정부 지원을 받은 북미법인에서 단 한 푼도 외국으로 자금을 이동할 수 없음. 이 돈은 지엠이 인도 법인의 지분을 포함하여 여러 법인들의 지분을 상하이자동차에 넘기면서 만든 것으로 보임. 즉 재무적 수준에서도 아시아 지역에서 중국 상하이 자동차의 점유율이 높아지고 있다는 것.

5. 몰락한 전미자동차노조, 뒷통수 맞은 독일금속노조의 교훈

- 2차 세계 대전 이후부터 반공 실리주의 노동운동을 펴온 전미자동차노조는 2009년 세계경제 위기 와중에 붕괴 직전까지 내몰림.

- 지엠과의 협상에서 2만여명에 달하는 정리해고를 합의한 것은 물론, 수 십만에 달하는 구조조정을 대가로 받아낸 퇴직자건강보험기금(VEBA)도 모두 출자 형식으로 지엠과 크라이슬러에 반납해 버렸음. 포드에서는 15년간 무쟁의선언을 하며, 사실상 노조로서 생명이 끝남.

- 전미자동차노조의 몰락은 더 이상 노동운동의 양보교섭과 산업적, 국가적 노동 표준보다 기업 성과 만큼의 대한 분배를 요구하는 '실리주의'가 설 자리가 없다는 것을 반증. 전미자동차노조는 1945~46년 파업 투쟁 과정에서 기존 산업적 평균 임금을 요구하는 정책을 폐기하고, 기업별 '지불 능력 만큼 임금 인상'이라는 기업별 실리주의 노선을 전면화했는데, 이 과정에서 지불 능력이 적은 하청부품회사, 국외공장 노동자들이 지속적으로 희생되어 왔음.

- 이러한 실리주의는 지엠, 포드, 크라이슬러 등이 그럭저럭 수익을 낼 때는 유지 가능했으나, 09년과 같이 회사가 위기에 내몰리면 유지 불가능. 지난 60년간 전미자동차노조가 부품사 노동자와 하청 노동자에게 강요했던 희생을 스스로가 감당해야 하는 처지에 내몰림. 더 문제는 앞으로 오랜 기간 미 자동차 3사가 예전과 같은 수익을 올리기는 불가능하다는 점.

- 강한 산별교섭으로 다른 나라 노조의 부러움 대상이었던 독일금속노조 역시 상황은 비슷. 이번 오펠 매각 논란 과정에서 독일금속노조는 지엠 유럽에 고용된 유럽 각국의 노동자들과 연대하기보다는 메르켈 정부에 대한 로비와 매수 예정자였던 매그나와 자국내 고용 유지 협상만을 펼침. 하지만 결국 지엠이 미국계 사모펀드까지 끌어들이며 벌인 매각 쇼에 속아 대규모 구조조정을 받아들일 수밖에 없는 상황에 처함.

- 벨기에 노동자들 역시 마찬가지로 안트베르펜의 자동차 기업들이 떠날지도 모른다는 위기감에 투쟁을 자제하고, 매그나에 로비하는 것으로 투쟁을 대체. 하지만 이 번 지엠 매각에서 드러났듯이 이윤을 위한 자본의 행동에 노동자들 '투쟁력' 없이는 속수무책일 수밖에 없음.

- 당장 고용문제와 관련하여 구체적인 해법이 존재할 수는 없음. 이는 현재 대부분의 문제가 자본주의 시스템에 관한 근본적 문제이기 때문. 따라서 노동조합은 생산물량, 기업 전망과 관련한 장밋빛 희망보다는 정규직, 비정규직, 부품사노동자 모두가 단결할 수 있는 방법부터 찾아보는 것이 중요. 지금을 단결의 힘을 확보할 방안을 찾는 것에 집중할 때.