

# 세계 자동차기업 인수합병과 구조조정, 정리해고

세계자본주의 위기 속의 자동차 산업과 노동자운동의 대응

한지원 | 노동위원

크라이슬러가 피아트에 매각되고, 지엠(구 지엠의 이름은 General Motors Corporation)이 뉴 지엠(정식 이름은 General Motors Company)으로 출범하며 표면적으로는 자동차 기업들의 위기가 진정된 듯 보인다. 특히 7월 이후 약간의 생산 반등도 이루어지며, 이제 위기가 끝나고 회복기로 접어든 것이 아니냐는 관측까지 제기되고 있다. 그렇다면 앞으로 자동차 기업의 노동자들은 고용안정과 안정적인 임금인상을 이룰 수 있을까?

결론부터 이야기하자면 자동차 기업의 노동자들은 비교적 큰 수준의 정리해고에 직면할 수밖에 없을 것이다. 2008년 금융 위기 이후 드러난 자본주의의 구조적 한계는 자본이 노동과 타협할 여지를 더욱 좁혀 놓았다. 노동조합이 이 정리해고 투쟁에서 승리하기 위해서는 전국적인 정리해고 반대 투쟁과 더불어 국제적인 자본 이동을 제약할 수 있는 대안 제시가 필요할 것이다.

## 앞으로의 세계경제: 미국의 은행 위기, 달러 위기 가능성과 더블딥

대표적인 내구 소비재인 자동차 산업은 그 어떤 생산물보다 경기에 민감하다. 1980년대 이후 자동차 판매량을 보면 경제성장률과 거의 차이가 나지 않을 정도로 경제성장 수준과 비슷한 패턴을 유지한다. 따라서 자동차 산업의 앞날을 따져보는 것은 세계 경제의 앞날을 따져보는 것과 다르지 않다. 물론 기후변화 등에 따른 환경 문제, 정부의 자동차 소비 보조금 등 산업 내부적 쟁점이 없는 것은 아니나 가장 큰 변수는 세계경제의 성장여부다.

최근 미국을 비롯하여 세계 각국에서 출구전략이라 부르는 신용 축소 정책이 본격적으로 이야기되고 있다고 하지만, 국제경제연구소의 여러 연구원들이나 루비니 같은 주류 경제학자들은 오히려 더블딥(약간의 경기 반등 후 더 큰 경기 하락) 가능성을 주목하고 있다. 이들은 1929년 시작된 대공황 시절에도 1932년의 반등 이후 1933년 대폭락을 겪었다는 역사적 사실을 환기시킨다. 국제경제연구소의 존슨 등은 정부가 막대한 구제금융을 금융 기관에 쏟아부었지만, 현 금융 위기가 초래된 금융 시스템 문제는 그대로 남아 있다고 지적한다. 그는 결국 은행으로 변신한 골드만삭스나 모건스탠리 같은 금융 기관들이 이전의 금융 투기를 계속할 경우 이번에는 은행 전반이 위기에 빠질 수 있다고 경고한다. 루비니 등은 이번 금융 위기로 미국의 부채인 국공채의 발행액이 국민소득의 80% 수준까지 상승하는 반면, 미국의 자산인 부동산 가격은 2006년 7월 대비 40%까지 하락할 것으로 전망하며, 달러 가치의 폭락 가능성을 제기하고 있다. 달러 가치의 폭락은 지금까지 미국이 달러 발행을 통해 누려왔던 특권적 지위가 손실된다는 것이며, 세계 경제가 지금보다 더 큰 위기에 빠진다는 것을 의미한다(윤소영, 2009, <2009년 세계경제정세>).

## 자동차 시장: 여전히 추락 중인 자동차 판매와 중국 시장에 의존하는 구조적 불안전성

일부에서는 자동차 시장의 회복을 이야기하지만 현재의 반등은 회복이라기보다는 추락에 가까웠던 2008년 자동차 판매 감소에 대한 기저 효과에 가까워 보인다. 여전히 세계 자동차 판매는 2009년 1~7월의 경우 전년동기대비 32% 감소하였고, 2007년 동기 대비로는 38% 감소한 상태이다(한국자동차산업연구소 주간 브리프). 한국 자동차 기업들 역시 2009년 1~7월 판매는 전년동기대비 21% 감소한 수준이며, 2007년에 비해서는 23% 감소한 수준에 그치고 있다(자동차공업협회 월간 통계). 더군다나 이 정도의 유지도 세계 각국에서 진행한 수십조 원의 소비 지원 때문이라는 점을 생각하면 자동차 기업들의 위기는 여전히 심각한 수준이라 할 수 있다.

특히 이러한 생산 감소 수준마저도 중국 자동차 시장의 성장에만 의존하고 있다는 점은 더욱 큰 문제다. 2009년 1월 자동차 판매 대수가 미국을 앞지른 중국은 2009년 6월 현재 월 판매대수가 87.3만 대로 미국과 일본을 합한 것보다도 많으며, 2009년 판매가 전년 상반기보다 18% 늘어났을 정도로 고성장을 계속하고 있다. 2009년 상반기에 세계적으로 21% 판매가 감소한 것에 비추어보면 매우 큰 성장이라 할 수 있다. 그런데 이러한 중국 자동차 시장의 성장은 중국 경제의 기초 조건이 크게 변화한 것이 아니라, 정부의 적극적 경기 부양책에 힘입은 바가 크다. 중국 정부는 2008년 11월부터 2010년까지 4조 위안(2,928조 원) 규모의 경기 부양책을 발표하였고, 자동차와 관련해서는 차량 구매세 인하, 농어촌 소형차 구매 및 폐차 보조금 정책을 적극적으로 시행하였다. 다시 말하면 중국정부의 보조금 정책이 중단되는 순간 세계 자동차 시장

자체가 크게 요동칠 수밖에 없다는 것이다.

## 기업들의 구조조정: 다시 금융 투기로 문제를 해결할 수는 없다

이렇게 구조적으로 매우 불안한 상태인 세계 자동차 시장 상황 속에서 세계 자동차 기업 위기의 상징이었던 지엠은 미국 정부, 캐나다 정부의 구제금융과 전미자동차노조(UAW) 퇴직자건강보험기금(VEBA)의 출자전환으로 뉴 지엠으로 재출범하였다. 뉴 지엠은 지엠의 건전 자산(지엠씨, 시보레, 캐딜락 등)만을 인수하여 영업활동을 계속하고 있으며, 나머지 부실 자산은 자동차청산회사(Motors Liquidation Company, 구 지엠)에 남겨두어 매각 혹은 청산하고 있다.

뉴 지엠은 시보레 볼트로 명명된 하이브리드 전기차 등을 출시하며 2010년부터 재도약을 할 계획이지만, 실재 뉴 지엠이 신차 개발 판매 등을 통해 시장에서 재출발할 수 있을 것이라 생각하는 전문가들은 많지 않다. 무엇보다 지엠이 포드나 폭스바겐 등에 비해 심각하게 부실화된 원인이 해결되지 않았기 때문이다. 지엠이 다른 자동차 기업에 비해 더욱 심각한 피해를 입은 원인 중 첫 번째는 지엠의 금융 부분인 지맥(GMAC)의 붕괴였는데, 지맥은 여전히 미국의 5대 부실 금융 기관 중 하나로 남아있다(지맥은 2009년 초에 은행으로 전환되었다). 지엠의 할부금융을 담당하던 지맥이 정상화되지 않으면, 할부금융을 통한 자동차 구매가 일반적인 미국에서 자동차 판매가 정상화되기 어려운 것은 물론이다(자세한 내용은 한지원, 2009, <지엠 파산 이후 지엠대우 전망과 대응방향> 참고).

이러한 가운데 지엠은 최근 사모펀드 등을 동원하여 자신의 재건을 도모해 보려는 위험한 시도를 하고 있는 것으로 알려져 있다. 오펔 매각을 둘러싸

고, 지엠이 유럽에서 활동하는 알에이치제이 인터내셔널(RHJ International)이라는 미국계 사모펀드를 끌어들이는 것이다. 원래 지엠은 파산 이후 지엠 유럽 법인의 핵심 기업인 오펔을 매그나-러시아연방예금은행 컨소시엄에 매각하는 것으로 독일 정부, 노동조합 등과 논의를 마쳐놓은 상태였다. 그런데 갑자기 매그나 쪽과 매각 협상을 일시 중지하며, 미국계 사모펀드에 주식을 매각하는 방안에 대해 검토를 시작했다. 이유는 매그나 컨소시엄에 오펔을 매각할 경우 자동차 핵심 기술이 러시아로 넘어갈 수 있다는 우려 때문이었다.

하지만 이러한 방안에 대해 독일 정부와 독일 금속노조(IG Metall)는 크게 반대하고 있다. 독일정부는 매각을 전제로 이미 21억 달러의 구제금융을 지원하였고, 앞으로도 40억 달러 규모의 추가 지원을 할 예정인데 이미 투기적 행태로 전세계적 지탄의 대상이 되고 있는 사모펀드의 오펔 인수를 반가워할 리 없다. 더군다나 직간접적으로 20만 개 이상의 일자리가 달린 오펔 처리에 있어 9월 말 총선을 앞둔 시점에서 국민 여론을 무시할 수도 없다. 독일 금속노조는 매그나 측과 고용 보장에 관한 협의까지 진행했고, 고용 불안 및 재매각 가능성이 큰 미국계 금융자본의 인수에 대해서는 결사반대를 하고 있는 상황이다. 참고로 지엠은 이미 2006~7년에 초국적 사모펀드를 끌어들이 20세기 가장 큰 사기극을 벌이려 한 전력이 있다. 지엠은 초국적 사모펀드인 서버러스를 통해 크라이슬러를 합병시키려는 시도를 한 바 있었다. 지엠이 서버러스에 지맥을 넘기고, 서버러스가 크라이슬러 주식을 매입하여 인수한 후 다운사이징하여 지맥 자산과 합한 후 다시 지엠에 되판다는 계획이었다. 금융 위기로 이 계획은 결국 실패했다. 지엠은 자신의 파산이 목전에 닥쳤는데도 불구하고 대규모 금융 투기를 벌이고 있었던 것이다.

또한 비즈니스위크 등의 보도에 따르면 지엠 내부에서는 아예 오펔의 파

산까지 염두해 두고 있다고 한다. 오펠은 독일 이외에도 영국(복스홀이라는 이름으로 판매 중)에서 4천 7백여 명, 스페인에서 7천 여 명을 고용하고 있으며 조립 공장을 운영 중인데, 독일 정부가 지엠에 비협조적일 경우 파산협박을 통해 이들 국가들에게서도 구제금융을 받아내겠다는 것이다(Businessweek, 2009.08.24). 독일 정부와 지엠이 11월까지 매각 관련 결정을 내리지 못하면 현재 오펠은 부도 가능성이 있는 것으로 알려져 있다.

독일 스포츠자동차 업체 포르쉐가 지난해 3월 폭스바겐을 인수하겠다고 선언하며 주가 조작에 나선 것은 좀 더 극단적인 투기 사례다. 2005년부터 폭스바겐 주식을 사들인 포르쉐는 2008년 경제 위기 국면에서 폭스바겐을 합병하겠다고 공식 발표했는데, 사실 포르쉐가 노린 것은 포르쉐와 폭스바겐의 주가 상승이었던 것으로 드러났다. 포르쉐는 2008년 폭스바겐 주식 거래로만 68억 유로(약 10조 8천억 원)의 이득을 얻었다. 이 과정에서 주식 시장 거품의 원인 중 하나로 지목되어온 공매도(주식을 빌려서 팔고, 만기 전에 주식을 되갚으며 주가 변동에 따른 차익을 실현)가 적극 사용되었다. 포르쉐의 경영진은 2008년 초에 헤지펀드들에 주식을 빌려주며, 2008년 3월 경에 자신들이 폭스바겐을 인수할 것이라는 정보를 흘렸다. 헤지펀드들은 주가가 크게 오른 3월부터 10월까지 폭스바겐 전체 주식의 12% 가까운 물량을 공매도 하였는데, 이때 포르쉐가 자신들의 스톡옵션 전환 시 폭스바겐의 지분이 75%라고 밝힌 것이다. 문제는 이 경우 헤지펀드들이 되갚아야 할 12%의 주식이 시장에 존재하지 않게 된다는 것이다(주정부가 소유한 20%의 지분은 시장에 나오지 않는다). 헤지펀드들은 사활을 걸고 주식매입에 나서고, 주가는 폭스바겐의 실적 저하 속에서도 천정부지로 치솟았다(이 과정에서 세계 94위 갑부인 메클레의 자살 사건이 발생했다). 시장안정을 명분으로 포르쉐의 경영진은 주식을 매도

하였고, 그 차익으로 밝혀진 것만 10조 8천억 원이다. 포르쉐는 주식 매매 차익을 실현한 이후 2009년 5월 폭스바겐 인수를 포기한다고 밝혔고, 7월에 폭스바겐이 역으로 포르쉐 인수를 선언하기에 이르렀다.

요컨대, 현재 세계 경제 위기 속에서 자동차 시장은 여전히 금융 투기적 행태가 만연하고 있다. 하이브리드, 전기 자동차 등의 녹색 자동차 생산이 시장을 재조직하고 있는 것이 아니라, 각종 금융 투기들과 정부에 대한 지원 협박이 시장을 지탱하고 있는 것이다.

### **전세계적인 자동차 기업들의 해고 양상: 비정규직 우선, 해외공장 우선**

이러한 구조조정 과정 속에서 자동차 기업들의 노동자 해고 역시 계속되고 있다. 지엠의 경우 생산직을 연내 40,500명 수준까지 감축하기로 하였는데 이는 2009년 2월에 제출된 46,300명보다 더욱 줄어든 것이다. 2008년 말 62,403명에 달하던 생산직 노동자들은 파산 이후 현재 2009년 8월 초까지 1만 4천여 명이 희망퇴직(buyout)하여 현재 4만 8천여 명이 근무 중인데, 사측은 앞으로 7,500명에 대한 추가 해고를 실시할 계획이다. GM의 생산이 최대를 달리던 2004년, 11만 8천여 명에서 2009년 현재까지 약 7만여 명이 해고된 것으로 (Reconstruction Plan 2009~2012, 2009.02 및 NYTIMES, 09.08.03) 2004년 기준으로 60%가 넘게 해고된 것이다.

크라이슬러 역시 사무직 5,000명, 생산직 4,800여 명을 해고할 계획이며, 포드는 사무직 3,000여 명만 해고할 계획이다. 자국의 정규직에 대한 종신고용으로 유명한 도요타의 경우 일본 내의 정규직을 제외하고는 큰 폭의 인력 구조 조정을 단행하고 있다. 일본 공장에서도 비정규직 노동자 5,000명을 계약해지한

것은 물론, 미국 샌 안토니오 공장에서 2,000명을 해고했고, 심지어 프리몬트 공장은 이에 폐쇄 조치하며 4,500여 노동자를 해고했다. 혼다나 닛산 역시 마찬가지로 해외공장과 비정규직을 중심으로 인력 조정을 시행하고 있다.

노동시간단축을 통한 일자리 나누기로 유명한 폭스바겐의 경우 정규직의 경우 주 노동시간을 28시간까지 단축하며 고용을 보장하고 있으나, 비정규직 과 해외공장의 경우 큰 구조조정을 진행하고 있다. 독일 내에서 계약직 16,500명을 계약해지하였고, 멕시코 공장에서는 1,050명을 해고할 계획이다. 프랑스 르노는 프랑스에서 2,000여명, 해외에서 2,000여명을 해고할 계획이며, 독일 베엠베(BMW)는 영국 공장에서 850명을 해고하였다.

[표 1] 세계 자동차기업 정리해고 현황(자료: 각국 언론 종합)

업체명	현황	쟁점
GM (북미)	생산직 21,500명 해고 사무직 3,000여 명 해고	VEBA 100% 출자전환 2004년부터 약7만여 명 감원
Ford (북미)	사무직 3,000여 명 해고	VEBA 50%출자전환 6년 간 임금 동결 15년 간 무쟁의, 퇴직금삭감 2005년부터 약 6만 명 감원
Chrysler	사무직 5,000명 해고, 2010년까지 4,800여 생산직 해고	VEBA 100% 출자전환
Toyota	(일본)비정규직 5,000여 명 계약해지 (미국)샌안토니오 2,000여 명 인원감축, 프리몬트 공장 폐쇄 4,500명 해고	휴업 일수 확대로 정규직은 고용 보장
Honda	(일본)비정규직 3,100여 명 계약해지 (영국)4000명, 2개월 전액유급휴직, 나머지기간 60% 유급순환휴직 (미국)임시계약직 700명 해고	
Nissan	(일본)계약직 500여 명 해고 (스페인)581명 해고	연말까지 20,000명 감원 계획
Volkswagen	(독일)임시계약직 16,500명 해고 멕시코공장에서 1,050명 해고 계획	정규직은 해고 없음. 주 35시간 일 하고, 생산량에 따라 28시간까지 줄여나갈 수 있음
BMW	(독일)26,000명 유급순환휴직 (영국)소형차생산공장에서 850명 해고	



Volvo (Ford)	(스웨덴)1,543명 해고 2009년말까지 전체 기업에서 16,255명 감원계획	
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 1500여 명 계약해지	정규직 순환휴직, 전환배치
현대	약 500여 명 비정규직 계약해지	정규직 전환배치, 비정규직 무급 순환휴직
쌍용차	2,600여 명 정리해고	법정관리 중, 77일 접거 파업

자동차 기업들의 정리해고 특징은 첫 번째, 비정규직을 우선 해고한다는 것이다. 임시계약직, 파견근로직 노동자들부터 해고하는 것에는 세계 모든 국가가 똑같다. 영미보다 고용문제에 좀 더 엄격하다는 유럽의 기업들도 이는 마찬가지이다.

두 번째 특징은 유럽과 일본의 자동차 기업들의 경우 해외공장에서 적극적으로 인력 조정에 나서고 있다는 점이다. 도요타, 폭스바겐 등 자국 내 정규직 보호에 세계적 명성을 날린 기업들의 경우 해외 공장 인력 감축에 더욱 적극적이다. 도요타의 경우 정부 간 갈등의 소지가 있는 공장 폐쇄도 불사하고 있으며, 폭스바겐은 100% 초저임금 비정규직만 존재한다는 멕시코 공장에서도 대량 계약해지를 단행하고 있다. 이들 기업들이 해외에서의 인력 조정에 더욱 적극적인 이유는 정부의 제조업 기업들의 고용유지 혹은 판매 증가를 위한 각종 보조금 정책 때문이다.

마지막으로 미국 기업들의 경우 현재의 해고가 2000년대 중반부터 진행된 인력 구조조정의 연장선상에 있다는 점이 특징이다. 지엠은 이미 2004년부터 7만여 명의 인력을, 포드는 2005년부터 6만여 명의 인력을 감축해왔다. 미국 내 고용 인원의 절반이 넘는 수준의 인력 조정을 이미 진행해왔던 것이다. 미국 기업들의 이러한 인력 구조조정은 2000년대 초반부터 시작된 해외 공장

건설 붐과 관련이 있다. 지엠은 지엠대우를 비롯하여 남미, 동아시아에 다수의 공장을 건설 혹은 증설했으며, 포드 역시 중국 내 대규모 공장 증설을 비롯하여 태국, 필리핀 등 동아시아와 브라질 멕시코 등 남미에 많은 공장을 신설하였다. 이미 지엠과 포드의 경우 미국 내 생산보다 해외생산 비중이 더 높았던 상황이었다.

### **노동조합의 대응: 노조의 근간을 흔드는 양보교섭에서부터 가두 투쟁 파업까지**

각국의 노동조합은 대규모 해고 사태에 대해 여러 수준에서 대응을 해나가고 있다. 크게 보면 미국자동차노조와 같은 백기투항형 양보교섭에서부터, 독일 금속노조 식의 선거 등을 매개로 한 대정부압박 방식, 그리고 한국 쌍용차와 더불어 이탈리아 금속노조와 같은 정규직 및 비정규직 고용 보장을 위한 파업 및 가두 시위 방식 등이 있다.

전미자동차노조는 지엠, 크라이슬러 파산이라는 전대미문의 사태 속에서 사실상 노동조합으로서의 투쟁력을 완전히 상실한 경우다. 우선 1990년대 후반부터 2000년대 중반까지 지속적 투쟁으로 쟁취한 전미자동차노조의 최대 성과물인 퇴직자건강보험기금은 사실상 그 유지가 불투명하게 되었다. 국민건강보험제도가 없는 미국에서 퇴직자건강보험기금은 퇴직자가 의료 혜택을 누릴 수 있는 기업 차원의 안전망 역할을 할 것이었다. 하지만 사측이 납부하기로 한 자본(기업의 기금에 대한 부채) 대부분이 기업의 주식으로 전환되며, 현재 기금 자체가 운영될 수 없는 형편이 되었다. 퇴직자건강보험기금은 현재 지엠의 17.5%, 크라이슬러의 55% 지분을 가지고 있으며, 포드 역시 포드

분담금의 50%를 매년 주식으로 전환할 계획이다(Ford, 2009, Second Quarter Earnings Review).

사실 전미자동차노조의 이러한 지분 참여는 매우 위험한 일이다. 1990년대 미제철노동자연합(the United Steelworkers)이 알고마 제철(Algoma Steel)에 자신들의 임금 삭감분을 주식으로 전환한 경험이 있었는데, 알고마 제철이 이후 법정관리, 무상감자 등을 진행하면서 노동자들의 주식은 모두 휴지 조각이 되어버렸다. 미국항공사(United Air Lines) 노조 역시 비슷한 경험을 했다. 항공사 노조는 임금 삭감분과 퇴직금 등으로 약 55%에 가까운 지분을 소유하게 되었는데, 이후 법정관리를 거치며 이 지분은 모두 소각되었다(Calgary Herald, 2009.08.07). 즉 지엠, 포드, 크라이슬러가 다시 부실화되어 법정관리 혹은 기타 자본재조정 과정을 거칠 경우 퇴직자건강보험기금 역시 파산하게 된다.

이밖에도 전미자동차노조는 포드와의 협상에서 고용안정을 대가로 6년간 임금을 동결하는 것은 물론 15년간 무쟁의를 약속하였다. 사실상의 행복 선언이라 할 수 있다. 이러한 전미자동차노조의 무력한 모습은 전미자동차노조의 유일한 도요타 사업장인 프리몬트에서 4,500명의 해고자가 발생했지만 별다른 투쟁을 조직하지 못한 상황에서도 드러난다.

독일 금속노조의 경우 폭스바겐, 베엠베 등과 4% 임금인상에 합의한 이후 현재 퇴직자에 대한 지원 및 노동조합 교육 지원과 관련한 협상을 진행 중이다(<http://www.igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de/>). 또한 현 기민당 정부에 오펔에 구제금융을 지원할 것을 비롯하여 독일 내 고용 유지에 의지가 있는 매수자와 우선 협상할 것에 대해 압력을 행사하고 있다. 금속노조는 9월 말 총산을 앞두고 사민당(SPD)에 대한 지지를 철회하며 현 정부(기민당)와 야당(사민당) 모두에 고용 및 노동조건에 대한 지원 정책을 가지고 경쟁할 것을 주문하기도

했다. 약 240만 조합원을 거느린 금속노조는 독일 내 최대 산별 노조로 역사적으로 사민당을 계속 지지해 왔었다.

2008년 말에 이탈리아노총을 비롯한 제 노조들은 임금보장기금(CIG)의 확대를 요구하여 이를 관철시킨 바 있는데, 임금보장기금의 확대로 인해 무급 휴직 및 단기근로 노동자들의 97%가 임금을 보전받을 수 있게 되었다. 특히 피아트는 임금보장기금을 가장 많이 활용했는데, 2008년 12월 중순부터 2009년 1월 중순까지 58,000여 명의 전노동자가 휴직한데 이어 2009년 7월까지 6차례 이상의 휴직을 시행하였다. 이 과정에서 임금보장기금 지급액은 2007년 대비 526%까지 상승하였고, 이 외에도 여러 지방정부가 피아트를 지원하였다(EIRO, 2009, "Recent restructuring trends and policies in the automotive sector").

하지만 이러한 지원에도 불구하고 피아트는 국내 생산량을 지속적으로 줄여나갈 계획을 하고 있다. 이에 이탈리아노총(CGIL)의 금속노조(Fiom-CGIL)는 피아트의 공장 폐쇄 계획 및 크라이슬러 인수 이후의 국내 생산 물량 조정 등에 관해 교섭을 진행 중이다. 남부지방의 두 공장 폐쇄 계획에 대해서는 파업과 거리 봉쇄 투쟁을 이미 진행하였으며, 현재는 피아트 사측에서 토요일 연장 근무 방침을 금속노조와 협약없이 밀어 붙이고 있는 것에 항의하여 8월 29일부터 부분 파업에 들어갔다. 금속노조는 피아트 측이 이미 수많은 임시직을 해고한 상황에서 신규 물량에 따라 신규 고용을 하는 것이 아니라 정규직의 근무 시간을 늘리는 것은 크라이슬러와 합병 이후 더 큰 해고를 준비하기 위해서라고 비판하고 있다. 또한 금속노조는 피아트가 금속노조와 직접 교섭하지 않고 각 공장 별로 이러한 특근을 몇몇 노조들과 협의하여 마구잡이로 시행하고 있는 것은 노조 파괴 책동이라며 총력을 다해 투쟁할 계획이다(<http://www.fiom.cgil.it>).

## 결론: 자동차 자본의 국제 이동을 제약할 국제적 연대와 국가적 수준에서 하고 중단을 위한 단결된 투쟁이 필요하다

위에서 살펴보았듯이 현재 위기는 단기간의 반등은 있을 수 있으나 대공황에 버금가는 길고 깊은 위기로 전개될 가능성이 크다. 자동차 기업들이 이 과정에서 신차 몇 종 개발하고 판매한다고 살아남을 수는 없다. 결국 이들 기업들이 취할 수 있는 방법은 지엠과 포르쉐의 방법처럼 갖가지 금융 투기를 통해 자산을 늘리거나, 더 많은 해고를 통해 생산 비용을 절감하고 최소 이윤을 확보하는 것이다.

이미 자동차 기업들은 자국 내 비정규직과 해외 공장 노동자들을 대량 해고하며 구조조정을 시작하였다. 도요타, 폭스바겐, 피아트 등의 자동차 기업들이 정부 보조금 등이 존재하는 이상 당장 자국 내에서 대규모 정규직 해고를 단행하지는 않겠지만, 언제까지고 해고를 하지 않고 버틸 수도 없는 상황이다. 경제 상황이 더욱 어려워지면 미국 자동차 기업들이 미국 내에서 탈출하여 동아시아, 중국, 남미, 동유럽 등 저임금 지역으로 이동하며 50~60% 가까운 인원이 해고된 경험이 오히려 일반화될 가능성도 존재한다.

이러한 점에서 이탈리아 금속노조가 피아트의 크라이슬러 합병 이후 자본 유출 및 생산 유출 상황을 미리 예측하고 투쟁하는 것이나, 쌍용자동차 노동조합이 먹튀 상하이자동차 지분소각과 정리해고 철회를 내걸고 투쟁한 것, 그리고 독일 금속노조가 오펔의 인수자를 고용 보장 최우선 기준 하에서 선택하기 위해 정부에 압력을 넣고 있는 상황은 시사하는 바가 크다. 즉 세계화된 자동차 기업들에 맞서 싸우기 위해서는 자동차 자본의 국제적 이동을 제약하고, 자본 유출입에 의존적이지 않은 노동 조건에 관한 표준을 만들지 않으면 안 된다.

다.

당장 한국에서도 쌍용차에 이어 지엠대우와 현대자동차가 자본의 국제적 이동으로 인한 정리해고 문제에 부딪힐 가능성이 크다. 당장 지엠대우는 부도 직전의 위기에 처해있다. 2009년 상반기 생산량이 작년 대비 절반 수준으로 떨어졌고, 더군다나 지엠 본사에 대한 자본 유출 의혹이 있는 파생상품거래로 매달 천억 이상의 금융 손실을 몇 달간 계속 감당해야 한다. 그리고 10월에는 산업은행 대출금 8천억 원을 상환해야 한다. 현재 운전자금 조달도 여의치 않은 것으로 알려진 지엠대우는 8~9월 중 산업은행이 추가 지원을 하지 않으면 부도 처리될 가능성도 있다. 더욱 큰 문제는 이러한 손실이 단기간의 유동성 문제에 그치는 것이 아니라는 점이다. 수출이 생산의 90% 가까이 차지하는 지엠대우는 오펔 매각으로 인한 지엠유럽의 붕괴, 북미 지역의 소형차 독자 생산 계획 등으로 인해 장기간 생산 감축이 불가피하다. 정리해고 요인이 매우 강력하다는 것이다. 그리말디 사장이 인위적 정리해고를 하지 않겠다고 노조와 합의했다고 하지만, 이는 2조원 대의 산업은행 지원에 사활을 건 지엠대우의 상징적 조치에 불과하다. 9월 말 그리말디가 퇴임한 이후 중단기적인 인력 조정을 실시할 가능성이 크다. 현재 생산 감소폭으로만 보면 상황은 2001년 정리해고 당시와 크게 다르지 않다. 오히려 세계 자동차 시장이 1990년대 후반부터 급성장하며 지엠이 대우자동차를 하청생산공장으로 원했던 상황과 비교해보면, 세계 경제가 구조적으로 침체되어 있는 현재가 지엠대우의 더욱 큰 위기를 할 수 있다.

현대의 경우 2009년 7월 생산량이 15만 대 수준을 회복하며 겉으로만 보기에는 일정정도 생산량을 회복한 것처럼 보인다. 하지만 이는 대부분이 정부의 지원금에 의한 내수 회복으로 인한 것으로 2007년 기준으로 전체 판매의

65%를 차지하고 있는 수출은 여전히 예전의 70% 수준에 머물고 있다. 매년 늘어나 이미 전체 생산량의 40% 가까이 차지하는 해외 공장에서의 생산이 가장 큰 문제인데, 현대차는 그나마 세계 경제 침체 속에서도 다소 성장을 유지하고 있는 중국, 인도 등에서 현지 생산을 계속 확대하고 있다. 국내 인력 감축 요인이 더욱 강하게 발생하고 있는 것이다. 충분한 여유 자금이 있는 현대차에 당장 문제가 생기지는 않겠지만, 장기적인 생산 감축이 불가피하다면 사측이 인력 조정을 계속 미루지는 않을 것이다. 1만 명에 달하는 인력 감축을 감행했던 1998년만큼 빠른 구조조정이 진행되지는 않겠지만, 2000년대 이후 전체 생산에서 수출 비중이 급격하게 늘어난 점, 해외 생산 비중이 크게 증가한 점, 자동차 시장 거품 붕괴가 장기간에 걸쳐 진행될 것이라는 점 등을 고려하면 전체적인 여건은 1998년과 크게 다르지 않다.

쌍용차 투쟁에서 보았듯이 이들 기업들의 투쟁이 기업 노동자만의 투쟁으로 승리할 수 없음은 물론이다. 당장 해고를 중단하기 위한 전국적 투쟁과 자본의 국제적 이동을 제약할 수 있는 대안이 제시되어야 한다. 