

생산 세계화의 다양성: 독일의 독특성*

권형기 | 서울대학교

본 논문은 독일 산업, 특히 자동차 산업이 세계화되는 과정과 결과를 살펴봄으로써 생산의 세계화를 둘러싸고 제기되는 지배적 입장들에 대한 비판적 입장을 제시한다. 즉 생산의 세계화는 신자유주의자들이나 글로벌주의자들이 주장하듯이, 고임금 선진 자본주의의 생산이 공동화되거나 혹은 국제 자유시장의 기준으로 임금과 노동규제가 수렴되는 것은 아니다. 독일의 산업, 특히 자동차 산업의 예에서 보듯이, 생산의 세계화는 국내 산업의 경쟁력을 강화하고 보완하는 방향으로 이루어질 수도 있다. 또한 본 논문은 스티븐이나 제레피의 글로벌가치연쇄론과 같이 기능주의적 시각과는 입장을 달리한다. 독일 자동차 산업에서 보듯이 생산의 세계화는 모듈과 같은 세계적 베스트 방식으로 수렴되는 것은 아니다. 본 논문은 무엇보다도 이러한 상이한 생산의 세계화 방식은 다양한 행위자들 간의 정치적 과정에서 귀결된다는 것을 강조한다. 즉, 독일과 같은 협의적 생산 세계화와 미국과 같은 자본의 일방적 결정체제 하에서의 세계화는 상이한 결과로 귀결된다는 것이다.

주제어: 생산의 세계화, 신자유주의, 독일 생산 모델, 협의적 세계화, 모듈생산

I. 문제제기

최근 선진 자본주의 국가의 산업들은 격화된 국제경쟁으로 인해 자체의 경쟁력을 향상시키기 위해 기술, 시장 근접성 및 싼 임금 등 다양한 투입 요소(input factors)들을 전 세계적 차원에서 새로이 조합하기 위해 생산을 세계화 하고 있다. 과거 일국 내 생산을 조직하고 수출을 통해 연결되던 국제화(export-oriented internationalization)와 달리 현재는 생산 자

*이 논문은 2008년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (KRF-2008-B00005).

체를 국제적으로 재조직(globalization of production)할 필요에 봉착하고 있다.

그런데 이러한 생산의 세계화는 기존의 일국 내 생산체제가 전 세계적 차원으로 확장되는 것을 의미할 뿐만 아니라 이 과정에서 기존의 일국 내 생산체제의 재편을 강제하고 있다. 무엇보다 미국 일본 독일 등 선진국들에 제기되는 우려는 생산의 세계화 과정으로 인해 기존 국내 생산이 공동화(Hollowing-out)될지 모른다는 것이다. 예를 들면, 생산의 세계화로 인해 아시아, 남유럽과 중앙유럽에서 생산된 자동차들의 세계 시장 점유율은 꾸준히 늘어났고, 고임금 지역인 미국, 독일, 일본의 자동차 생산 총량은 1980년 이래 1998년까지 약 10% 축소되었다(Spatz and Nummenkamp 2004, 108). 이러한 지표들을 배경으로 오마에(Ohmae) 같은 글로벌주의자(hyper-globalists)와 신자유주의자들은 각국은 세계 시장에 가장 적합한 자유 시장모델로 수렴할 것이라고 주장한다. 즉, 자본에 가장 유효한 생산 입지를 제공하기 위해 전 세계적 차원에서 서로가 경쟁하는 가운데 높은 노동보호 규제나 고임금의 선진 자본주의 체제는 자체의 생산체제를 유지하기 어렵다고 예견한다.

한편 생산 세계화의 두 번째 특징은 생산과정의 분절화(fragmentation)와 수직적 생산구조의 해체(disintegration of vertical structure)이다. 대량생산체제에 합리적이던 기존의 수직적 통합체제는 저임금, 신기술, 신정보 등 다양한 투입요소를 신속히 결합하기에는 지나치게 경직되어 있기 때문에 새로이 조직화될 필요에 봉착했다. 이러한 맥락에서 지배적인 입장인 스투전(Sturgeon)과 제레피(Gereffi)의 글로벌 가치체계(GVC: global value chain) 접근들은 전 세계적 차원에서의 경쟁을 배경으로 미국식 “모듈(module) 방식”과 같이 가장 효율적인 생산체제로 모든 국가의 생산 체제가 재편될 것이라고 주장한다. 즉 좁은 지역내 중소기업간의 협력을 강조하던 지역 산업단지(예, 제3이탈리아, 독일의 바덴뷔템베르그 등)(Pyke et al. 1992; Herrigel 1996) 혹은 하청계열사들과의 긴밀한 협력을 바탕으로 하는 일본의 도요타 생산방식(Nishiguchi 1994)은 더 이상 유효하지 않고 전 세계적으로 유효한 모듈 생산양식으로 수렴될 것이라고 한다.

과연 생산의 세계화는 고임금의 선진 자본주의 국가들에서는 생산의 공동화로 귀결될 수밖에 없는가? 생산의 세계화는 모듈과 같은 단일의 생산 방식으로 수렴될 수밖에 없는가? 본 논문은 독일의 생산 세계화가 가지는 독특성을 경험적으로 분석함으로써 다음과 같이 주장한다. 첫째, 생산의 세계화가 반드시 국내 산업의 공동화로 귀결되는 것은 아니라는 것이다. 독일의 산업, 특히 자동차 산업의 예에서 보듯이, 생산의 세계화는 국내산업의 경쟁력을 강화하고 보완하는 방향으로 이루어 질 수도 있다. 둘째, 생산의 세계화가 상이한 효과를 내는 주요한 요인은 생산의 세계화를 수행하는 방식의 차이에서 온다고 할 수 있

다. 이는 생산의 세계화가 단일의 방식으로 수렴되는 것이 아님을 강조하는 것이다. 독일의 생산 세계화 방식은 미국식 모듈 방식이라기보다 “협의적 세계화”(bargained globalization) 방식이라고 할 수 있다. 이러한 협의적 세계화는 해외 생산 확장이 국내 공동화로 진행되기 보다는 국내 생산의 전문성을 보완 강화하는 효과(complimentary specialization)를 가질 수 있다는 것이다. 미국식 모듈 방식이 자본 논리와 생산비용절감과 규모의 경제(economy of scale)라는 측면을 강조한 것이라면, 독일의 방식은 전체 생산과정에서 과정상의 혁신, 품질 향상, 생산성 고양 등 전 생산과정에서 협력함으로써 창출되는 이익을 극대화하는 방식이다. 이는 다양한 생산의 세계화 양태는 다양한 정치의 결과임을 의미한다.

따라서 본 연구는 생산 세계화에서 독일의 독특성이 수립되는 구체적 과정을 보다 세밀히 살펴보기 위해서 특히 자동차 산업에 초점을 두고 분석하고자 한다. 왜 자동차 산업인가? 첫째, 자동차 산업은 글로벌 차원의 기업인수합병(M&A), 동유럽 남미 신흥공업국의 새로운 공장 설립, 월드카, 국제적 분업체계 등의 지표들을 통해 볼 때 많은 경험 연구에서 지적하듯이 “전형적인 글로벌 산업”(the archetypal global industry)이다(Freyssenet and Lung 2004).¹⁾ 둘째, 많은 정치경제학자나 산업사회학자들이 언급하듯이 자동차 산업은 포디즘, 린생산(Lean production), 독일식 다변화 고품질 생산(DQP: Diversified Quality Production) 등 생산모델의 전형을 선도해온 산업이다. 그래서 많은 자본주의 생산 연구가들은 자동차 산업을 일국의 생산모델을 분석하는 데 사용해왔다. 이는 새로운 생산의 재편을 보여주는 데도 유효한 지표로 작용함을 의미한다. 끝으로 자동차 산업은 일국 경제를 대표할 만큼 경제적 조직적 차원에서 파급효과가 크기 때문이다. 예를 들면, 국제표준산업분류(ISIC: International Standard Industrial Classification)에 따르면, “자동차 생산업체와 자동차부품생산업체(Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen)는 34번으로, 특히 부품업체는 ISIC 34.3으로 분류하고 있다. 그러나 사실 이는 정확한 분류 통계라고 할 수 없다. ISIC 25는 고무와 플라스틱으로 자동차 부품업체와 별개로 분류되고 있지만, 이 산업에서 타이어와 자동차에 들어가는 플라스틱 부품들을 만드는 업체들이 많다. 또한 ISIC 28은 자

1) 자동차 산업은 다음과 같은 지표로 흔히 평가해서 생산 세계화의 가장 선두에 있는 산업들 중에 하나이다. 첫째, 일국 내를 넘어 초국가적으로 자동차 회사들 간의 공동 협력 혹은 주식상호출자(cross-shareholding)의 네트워크가 발전되었고(Vickery 1996) 1990년대 자동차 회사 뿐 아니라 부품회사까지 포함해서 M&A 활동이 가장 왕성한 분야이며(Pricewaterhouse Coopers 2000; World Trade Agenda 2000) 주요 부품과 하부시스템(subsystems)을 개발하기 위해 기술개발 파트너십이 가장 발전된 분야(UNCTAD 1999, 443) 이다.

동차 부품산업과 별개로 메탈 가공 산업으로 분류되지만 이 분야 업체들 중 알루미늄 자동차 부품을 만드는 업체들이 포함된다. 이렇듯 ISIC 34에 포함되지 않지만 자동차 부품업체인 경우(예를 들면, 화학산업에서 6~13%, 고무와 플라스틱 산업에서 20~34%, 메탈 가공 산업에서 32~44% 등등을 모두 합산할 경우) 고용 인원은 약 870,000명에서 1,110,000명으로 ISIC 34.3의 분류로 잡힌 자동차 부품산업의 노동자 수 291,000명 보다 약 3배나 많다. 이는 자동차 산업이 그 만큼 연관 효과가 크다는 것을 의미한다(Kinkel and Zanker 2007, 9-17).

생산 세계화에서 독일의 독특성을 밝히고자 하는 본 연구는 1차 자료로는 저자가 수행한 2009년 4월에 수행한 독일 현지에서의 인터뷰에서 얻은 자료이다. 그 외에도 저자가 직접 수행한 1999년 2000년 2005년 독일 자동차 부품업체들과 여타 조직체들과의 인터뷰도 참고가 될 것이다. 덧붙여 본 논문은 독일의 프라운호퍼 ISI 연구소(Fraunhofer ISI: Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research)와 괴팅겐대학(University Göttingen)의 사회학연구소(SOFI: Institute for Sociological Research)를 위시한 여타 연구소에서 수행한 경험연구와 서베이 데이터를 주요한 자료로 이용한다.

본 논문의 구성은 우선 다음 절에서 생산의 세계화를 둘러싼 다양한 입장들을 비판적 시각에서 간략히 살펴볼 것이다. 그 다음으로 독일 생산 세계화가 가져온 효과를 비교적 시각에서 먼저 살펴보고 이러한 독특한 효과가 나타나게 된 원인을 이해하기 위해 독일 생산 세계화 과정의 독특성을 살펴볼 것이다.

II. 생산의 세계화를 둘러싼 지배적 입장들

본 절에서는 생산의 세계화를 둘러싸고 제기되는 지배적인 이론적 패러다임들, 신자유주의, 모듈방식 수렴론, 그리고 “자본주의 다양성”(VoC: Varieties of Capitalism)을 위시한 제도주의적 입장을 비판적으로 살펴보고자 한다.

생산의 세계화를 둘러싼 논쟁에서 가장 대중적인 영향력을 발휘한 입장은 신자유주의적 입장이라고 할 수 있다. 신자유주의자들은 자유롭게 이동하는 자본을 유인하기 위한 전 세계적 차원의 경쟁 그리고 이윤이 보다 많이 나는 쪽으로의 생산과 자본의 이동으로 인해서 각국의 다양한 생산체제는 글로벌 스탠더드나 글로벌 베스트(Global Best Practice)로 수렴될 것이라고 주장한다(Bartlett and Ghoshal 1989; Ohmae 1990; 1995). 특히 1990년대 독일에서 신자유주의자들은 독일생산입지 논쟁(Standortdebatte) 속에서 독일의 높은 임금과 지

나친 노동보호로 인해 독일 기업들은 국내 생산을 포기하고 해외이전을 할 수밖에 없다고 주장하였다(Henkel 1995; Thurow 1999). 특히 1990년대는 독일기업들이 본격적으로 해외 생산 이전을 단행하던 시기였는데, 생산의 세계화에 따른 국내 생산 공동화의 위험이 일반 대중에게도 설득력을 얻을 정도로 강했었다.

그러나 많은 경험적 연구에 따르면, 독일에서 해외 생산 기지 이전은 곧장 국내 일자리 상실로 연결되지는 않았다. 예를 들면, 댜렌베커(Dörrenbächer 2004)와 보르트만(Wortmann 2002)에 따르면, 독일 중앙은행(Deutsche Bundesbank)의 해외직접 투자 데이터와 독일계 다국적 기업의 해외 고용 데이터를 분석한 결과 1985~1999년 사이 독일에서 해외투자가 국내 일자리 상실로 연결된다고는 할 수 없다. 또한 다음 절에서 구체적으로 보듯이 독일 자동차 산업의 해외 진출이 미국과 같이 국내 생산의 축소나 일자리 손실로 연결되지는 않았다.

한편, 글로벌 상품/가치 체인 분석(GCC/GVC: Global Commodity/Value Chain Analysis)은 제레피와 코르체니비츠(Gereffi and Korzeniewicz 1994)의 저작 이후 주목을 받기 시작했다. GVC 이론가들은 글로벌 차원에서 각 산업이 가진 특성에 따라 파워와 거버넌스 구조가 상이함을 분석하고 있다(Dicken et al. 2001; Gereffi et al. 2005). 예를 들면, 정보를 표준화할 수 있는 산업적 특성에 따라 거버넌스가 달라지는데, 의류산업에서는 글로벌 바이어(global buyer)가 의류 생산의 내용을 규정하고 반대로 자동차 산업에서는 최종생산 업체가 생산의 위치와 방법을 규정한다는 것이다. 그러나 GCC/GVC 접근은 최근의 노력에도 불구하고 초국가적 차원의 생산체계에서 생산회사 이외의 다양한 제도와 행위자를 개념적으로 파악하지 못하고 있다. 예를 들면, 제레피 등(Gereffi et al. 2005)은 주장하기를, “우리 모델 내부의 다양한 변수들[산업별 특성에 따른 정보의 복잡성과 정보의 코드화 가능성 등 - 저자 삽입]은 글로벌 가치생산 체인들이 위치한 제도적 맥락과 관계없이(regardless) 글로벌 가치 체인의 형태와 거버넌스에 중요한 영향을 미친다”고 한다(Gereffi et al. 2005, 99). 이러한 이론적 맥락에서 스타션을 위시한 몇몇 학자들은 정보를 단순화하고 코드화 함으로써 글로벌 생산을 가능하게 하는 미국식 모듈방식이 가장 뛰어나고 각국은 이러한 모듈 방식으로 수렴될 것이라고 주장한다.

그러나 하위체계(subsystem)들을 담당하는 기업들 간의 정보 교환이 코드화(codification) 할 수 있음을 전제로 한 모듈 방식은 최종 모델과 각 부분의 기술 변화에 따라 하위 체계 간의 정보 교환이 쉽게 코드화 하기 어렵다는 것을 무시하고 있다. 실제로 모듈이 가장 잘 드러난다는 전형적인 전기 전자에서도 총 가치 중 모듈이 차지하는 비율은 단지 13~17%에 불과하다(Sturgeon 2002; Berger 2005). 무엇보다 자동차에서도 모듈화가 지속

될 것이라고 주장해 온 스티전 본인이 최근의 글(Sturgeon 2008)에서는 코드화가 어려워서 모듈화로 통일될 수 없음을 시인했다. 무엇보다 정보의 교환은 코드화로 단순히 규정할 수 없다. 글로벌가치연쇄론은 정보교환이 가지는 이익과 위험을 어떻게 배분하느냐 하는 갈등적 측면을 고려하지 않고 있다. 그래서 이들은 기업뿐만 아니라 국가, 자발적 결사체(trade associations)들에 의한 다양한 정치의 영향을 파악하지 못한다. 그 결과 이들은 동일한 산업에서 나타나는 생산 세계화 방식의 국가별 차이를 설명하는 데 한계를 가진다.

반면 “자본주의 다양성”을 주장하는 제도주의자들은 각국의 다양한 생산방식은 각국의 문화와 제도에 착목되어 있기 때문에 상이한 발전 경로를 보여준다고 주장한다. 이들은 특히 각국 생산이 세계화 하는 방식에서도 초국가적 기업들은 본국의 정치경제 제도에 의해 형성되어서 “경로의존적 방식”을 취할 것이라고 주장한다(Doremus et al. 1998; Lane 1998; Ruigrok and van Tulder 1995; Whitley 1999; 2001).

그러나 이러한 제도주의적 입장은 생산의 세계화 과정에서 본국의 다양한 제도들이 주는 효과를 살펴보는 데는 유효한 관점을 제공하고 있지만, 경로의존성에 의한 다양한 생산모델의 지속을 지나치게 강조함으로써 본국의 생산체제 자체(예, 독일 모델)가 새로이 재편해 가는 과정을 파악하지 못하는 약점이 있다. 예를 들면 독일 기업들은 동유럽으로의 생산기지를 이전하는 과정에서 기존의 기업관계를 재편할 뿐만 아니라 노사관계도 재정립하게 된다. 예를 들면 폭스바겐(VW: Volkswagen)이 생산을 해외로 이전시키고자 했을 때 독일 금속노련(IG Metall)은 VW와의 협상을 통해 해외 투자 대신에 국내 생산의 입지를 강화하는 조건들을 받아들여지게 되었는데, 이는 독일 산업모델의 변형을 가져왔다.

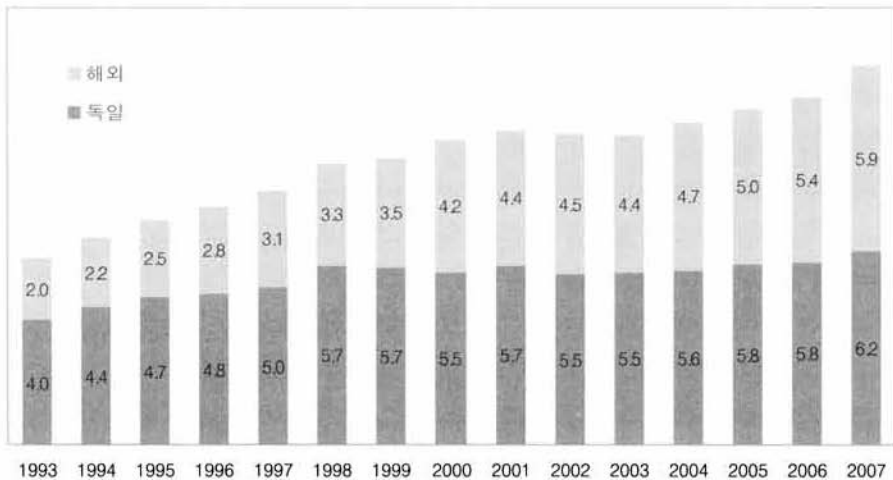
이상 기존 문헌들에 대한 비판적 시각으로 본 논문은 우선 생산의 세계화가 자유시장 체제로의 수렴이나 단일의 생산 방식(예, 모듈)으로 수렴되는 것이 아니라 다양한 방식의 세계화가 있음을 강조한다. 예를 들면, 글로벌 시대 지배적인 시각은 단기간에 주주 이익을 극대화하는 방향으로 생산이 맞춰져 간다는 것이지만, 독일의 사례는 항상 그런 경우는 아니다. 독일의 생산 세계화는 회사 안팎의 다양한 그룹들 간의 갈등과 조정에 의해 이루어졌다.

해외 진출이나 분절화한 생산 공정의 아웃소싱(Outsourcing)이 대세이지만, 글로벌 생산 네트워크가 모듈화로 단일화되지는 않는다. 무엇보다 모듈화 수렴론은 기능주의적 단순성에 기초해 있는 것으로 글로벌 네트워크내 정보교환에서 발생하는 위험과 이익을 어떻게 배분하느냐를 두고 상이한 갈등과 조정의 정치를 파악하지 못하고 있다.

III. 독일 생산 세계화의 독특성

다음 절에서 독일 독특성의 원인을 살펴보기 이전에, 이 절에서는 독일 산업들, 특히 자동차 산업에서 생산의 세계화는 다른 나라와 비교해서 어떻게 다른지를 살펴본다. 독일 생산 세계화의 특징은 우선 국내 생산의 공동화라기보다는 국내 생산을 보완 강화하는 방향으로 진행되었다는 것이다.

독일의 산업들도 생산의 해외 이전을 가속화 해왔다. 독일 다국적 기업들의 해외 생산을 연구해온 레인(Lane 2001)에 따르면, 1984년에서 1995년 사이 독일 기업들의 해외 생산은 3 배 이상 증가하였다. 특히 1990년 동유럽의 개방으로 독일 기업들은 생산비용 절감과 새로운 시장 개척을 목적으로 대대적으로 생산을 해외로 이전하였다. 이렇듯 급속히 증가하는 생산의 해외 이전을 두고 많은 신자유주의자들은 독일과 같이 높은 고용보호와 고임금 구조의 생산체제는 더 이상 존재하기 어렵게 되었다고 주장한다. 그러나 현실은 그들의 주장과 달리 생산의 해외 이전이나 투자가 곧 국내 생산의 약화나 공동화의 경향으로 귀결되는 것이 아니었다. 특히 독일의 자동차 산업은 막대한 해외 이전에도 불구하고 꾸준히 국내 생

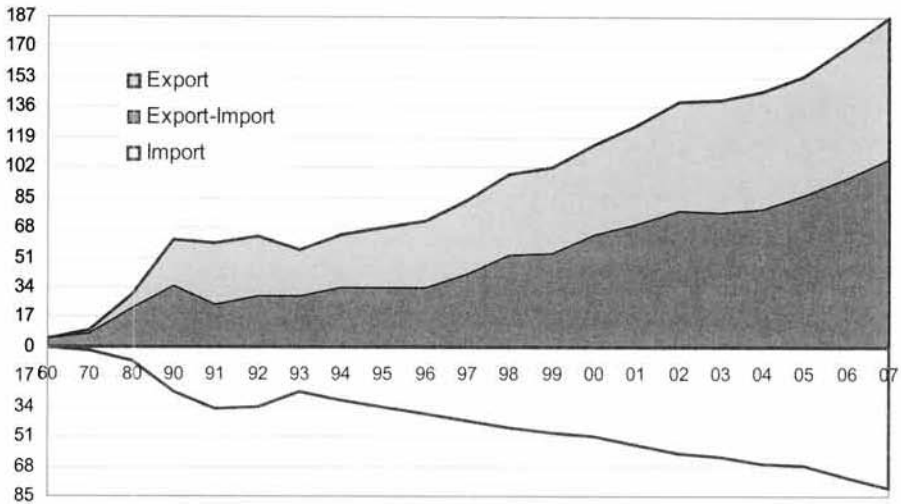


출처: VDA Statistics; OICA Statistics.

* 단위: million units

〈그림 1〉 독일 자동차 제조업체의 국내/해외 생산 추이

billion EUR



출처: Federal Office of Statistics; VDA.

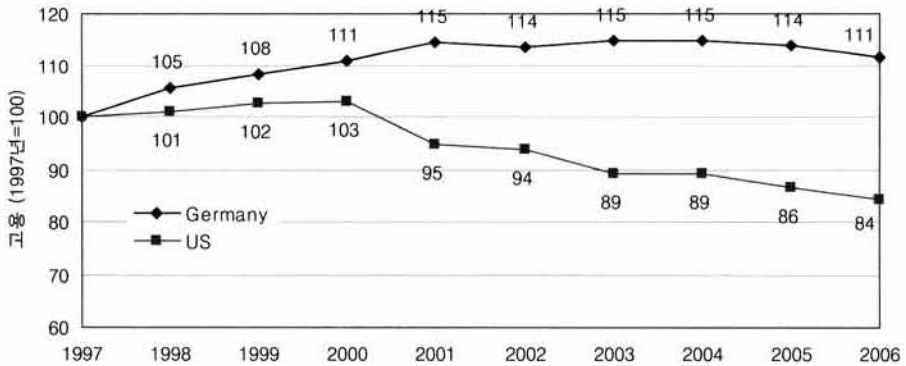
〈그림 2〉 독일 자동차산업의 수출입 차이

산과 고용 창출을 지속하고 있다.

<그림 1>에서 알 수 있듯이, 독일 해외 생산은 1993년 2백만 대에서 2007년 약 6백만 대로 거의 3배나 증가하였다. 그러나 이러한 해외 생산은 국내 생산을 축소했던 것이 아니라 반대로 보완 강화하였다. 즉, 독일의 국내 생산은 1993년 4백만 대에서 2007년 6.2백만 대로 증가하였다. 특히 주목할 사실은 독일 국내 생산은 국내 소비용이라기보다 대부분 수출용이었다는 것이다. 국내에서 생산해서 수출된 독일 자동차는 1993년 2.1만 대에서 2008년 4.1만대로 증가하였다.

<그림 2>에서 보듯이, 독일 자동차 산업의 수출량은 93년의 550억 유로에서 2007년 1870억 유로로 증가한 반면, 수입량은 1993년 260억 유로에서 2007년 800억 유로로 증가했다. 수출입 차이는 1993년 290억 유로에서 2007년 1070억 유로로 증가하였다. 이는 생산 세계화로 인해 독일 국내 생산의 국제 경쟁력은 결코 떨어진 것이 아니라는 것을 보여준다. 이와 대별되게 미국은 생산 세계화로 인해 국내 최대 규모 자동차 3사의 국내 시장 점유율이 1980년대 이래 15%이상 감소해 왔다(Keller 2003).

또한 국내 생산의 고용 증가의 측면에서 살펴보면, 독일 생산 세계화는 미국과 상이하



출처: for German source, VDA annual report; for US source, Annual Survey of Manufactures.

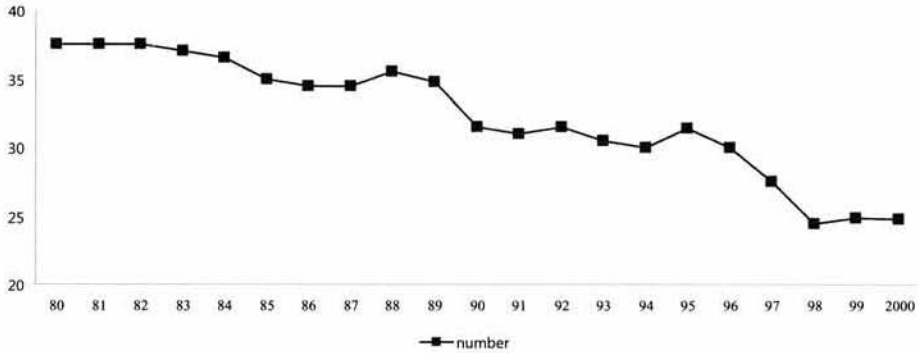
* 독일 1997년 673,000명; 2006년 750,000명

* 미국 1997년 1,350,000명; 2006년 1,140,000명

〈그림 3〉 독일과 미국의 자동차 산업 고용규모 변화

다. 생산의 해외 이전이 가속화 되던 시기 국제 산업분류 ISIC 34의 자동차와 자동차 부품 업체의 고용은 증가하고 있다. 즉 1993년 부품 산업까지 합쳐 독일 자동차 산업 국내 고용은 1993년 약 67.3만 명에서 2007년 약 74.5만 명으로 증가하였다. 1995년 독일 자동차 협회 회장 gpd켈(Henkel)이 독일의 해외 생산 이전으로 국내 일자리가 매년 2,000~3,000개 줄 것이라고 주장한 반면, 2009년 독일 자동차 협회장인 비스만(Matthia Wissmann)은 생산 이전으로 해외에서 두세 개 일자리가 창출될 때 국내에 하나의 일자리가 새로이 만들어지거나 유지된다고 주장한다. 즉 해외 생산이 국내 일자리 창출에 긍정적으로 기여함을 강조한 것이다(VAD report, 23rd Dec. 2009 from www.vda.de).

이는 특히 미국과 비교하면 그 의미가 더욱 분명해진다. <그림 3>에서 보듯이 1997년 자동차 산업의 고용을 100으로 두었을 때, 독일의 고용은 2000년대 111~115 정도 수준을 유지하고 있다. 반면, 미국의 경우는 1997년 고용 수준을 100이라고 가정 했을 때, 고용수준이 지속적으로 축소되어 2006년에는 84의 수준으로 하락하였다. 즉 미국의 경우는 지난 20년 동안 자유무역과 세계화의 가속화와 함께 국내 자동차 산업의 고용이 지속적으로 줄어왔다(Keller 2003). 미국 자동차 산업 노조(UAW: The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America)가 미국 자동차 회사들과 부품 회사들이 중국과 멕시코에서 해외 생산을 늘리기 때문에 국내 고용이 줄어들고 있다



출처: VDA Jahresbericht (2002, 58); Jürgens (2004, 419).

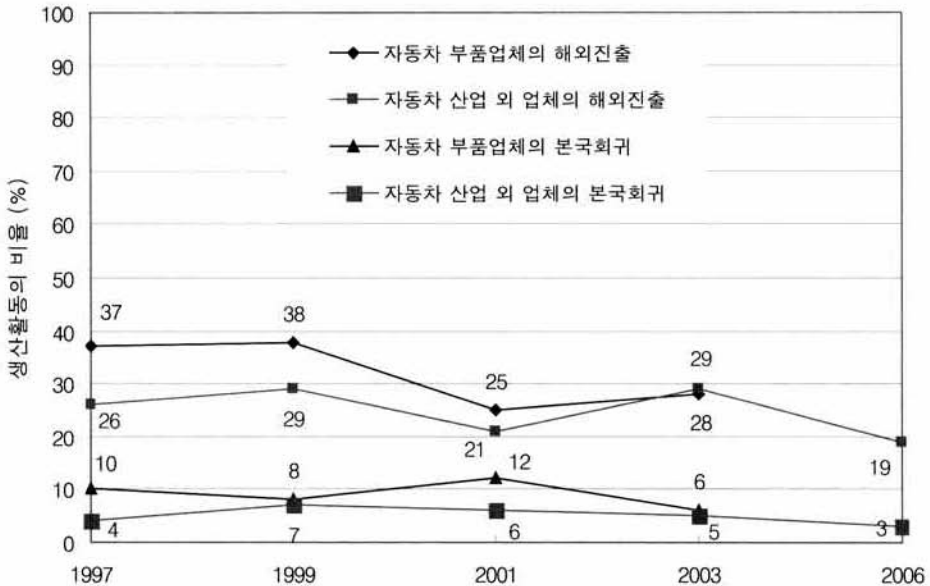
* x축은 연도(1980-2000) 그리고 y축은 총 가치에서 부가된 가치 비율(percentage of gross value added of total value(both nominal)).

〈그림 4〉 독일 자동차 산업에서 수직적 통합 해체의 추세

고 비판하지만 실질적인 힘을 얻지 못하고 있다. 많은 자동차 산업 전문가들은 일본 경쟁사들의 생산성과 경쟁력을 맞추기 위해서는 미국 자동차 회사와 부품업체들은 더 많은 인력을 축소해야 하고 더 많은 공장들은 멕시코나 태평양의 싼 임금 지역으로 이전해야 한다고 주장한다. 경쟁에 살아남기 위해서는 미국 자동차회사와 부품업체들은 기술과 엔지니어링에 이르기까지 해외 생산체제로 돌아서야 한다고 보았다(Keller 2003).

결국 생산의 해외 이전이나 투자가 곧 국내 생산의 약화나 공동화의 경향으로 귀결되는 것은 아니다. 독일 자동차 산업의 생산 세계화가 보여주듯이 해외 이전은 국내 생산의 기반 유지와 강화로 작동하여 국내 생산과 고용을 꾸준히 창출하고 있다.

다른 한편 생산의 세계화는 기존 회사 내 작업 공정을 파편화하여 아웃소싱하는 것과 동시에 이루어졌다. 이는 국내외 회사들 간 새로운 관계(inter-firm relations)를 창출하는 것을 의미한다. 그런데 이러한 생산 관계의 전 세계적 구축이란 측면에서 스티어링을 위시한 많은 GVC 이론가들은 각국의 생산 방식이 모듈 방식으로 수렴될 것이라고 주장하였다(Sturgeon 2002; Garud et al. 2003; Langlois 2007). 그러나 독일의 경우는 기능주의적 예견과 달리, 미국식 모듈 방식으로 수렴되지는 않았다. 생산 세계화 과정에서 독일의 부품업체들은 글로벌 모듈 부품업체들에 의해 질식되지도 않았고 반대로 해외 생산 기지의 보완성을 강화하는 가운데 경쟁력을 강화하였다. 또한 원청업체와 부품업체간의 관계도 미국식으로 하위체계(subsystem) 간의 상호 작용 부문을 코드화한 모듈 방식이라기보다 코드화되지



출처: Kinkel and Zanker (2007), 표 3.2.

* 독일 금속 및 전기 부문 업체들과 자동차 부품업체 비교

〈그림 5〉 독일 업체들의 해외진출과 본국회귀의 추이*

않는 정보까지 포함하여 많은 정보를 교환하는 긴밀한 협조적 관계로 발전하였다.

우선, 독일도 미국이나 여타 국가들의 산업들에서 보이듯이 생산의 세계화 과정에서 회사 내 수직적 통합 생산체제를 해체(disintegration of vertical integration)하고 생산 공정을 파편화(fragmentation)한 후, 국내외 독자적 부품업체들에게 생산 공정을 맡기는 아웃소싱의 경향을 보여준다. 산업별로 차이는 있을지 모르지만 이것이 생산 세계화에서 전반적인 추세이다. 예를 들면, <그림 4>에서 알 수 있듯이, 독일 자동차산업의 경우 수직적 통합의 정도는 1988년 약 35%에 해당하던 것이 1998년 경에는 약 25%로 축소되었다.

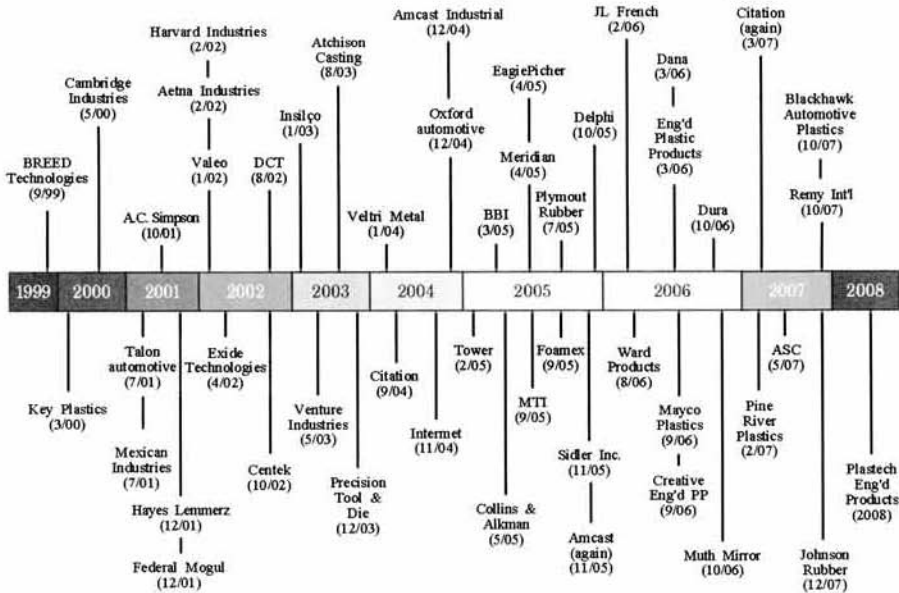
과거에는 주로 거대 다국적 기업들만 해외로 진출했지만, 현재는 생산의 세계화로 인해 중소기업들도 해외로 진출하고 있다. <그림 5>에 보듯이 자동차 산업의 부품업체들은 이러한 흐름에서 선두에 있다. Fraunhofer ISI 연구소는 1993년 이래 2년마다 독일업체의 해외 진출을 조사해 왔다. <그림 5>에서 보듯이 1995~1997년 사이 자동차 부품업체들 중 37%가 생산 공정의 일부를 해외로 이전하였다. 이러한 추세는 1999년까지 지속되다가 2000년대 들어서 다소 주춤하는 편이다.

여기서 주목할 점은 독일의 자동차 부품업체를 포함한 많은 중소기업들 중 상당수가 해외 진출 약 3~5년 이내에 본국으로 회귀(Zurückverlagerung)하는 경향을 보인다는 사실이다. 해외로 진출한 기업들의 1/4에서 1/5이 본국으로 회귀하고 있다. 본국 회귀의 이유 중 가장 중요한 부분은 생산과 부품의 질(quality)이고, 그 다음으로는 유연한 생산(flexibility)과 상품배달(delivery)의 문제가 주요한 원인이다(Kinkel and Zanker 2007, 23-30). 이는 아래에서 설명하겠지만 독일 기업들이 가격보다는 생산과 제품의 질(quality)에 경쟁 전략의 초점을 두기 때문이다.

보다 주목할 사실은 독일의 경우는 부품업체들과 원청업체 간의 거버넌스 방식에서 미국식 모듈 방식으로 수렴되지 않고 다른 모습을 보여준다는 것이다. 필자(Kwon 2004)의 미국과 독일의 자동차 산업에 대한 연구, 그리고 독일의 SOFI 팀에 의한 전기전자, 자동차 등 전통적 제조업의 생산 공정 파편화와 아웃소싱에 대한 연구(Faust et al. 2004), 그리고 미오조와 그림쇼(Miozzo and Grimshaw 2005)에 의한 지식집약적 정보테크놀로지(IT: Information Technology) 산업에서의 아웃소싱에 대한 연구들에서 알 수 있듯이, 독일의 경우는 많은 연구자들이 예상하던 모듈 생산양식으로서의 수렴으로 나아가지 않았다. 심지어 최근에는 미국식 모듈로 수렴해 갈 것이라고 주장하던 대표적 학자인 스테전과 GVC 주창자들조차도 자동차 산업에서 일본이나 독일과 같은 나라의 산업들은 미국식 모듈로 수렴하지 않았고, 미국식 모듈이 오히려 효과적이지 않음을 시인하였다(Sturgeon et al. 2008).

헤리겔과 자이틀린(Herrigel and Zeitlin 2009)이 비판하듯이 의류 산업같이 노동집약적이고 최종 제품이 지극히 단순한 산업의 경우를 제외하고는 기업간 하위 시스템 간의 정보를 코드화하기란 대단히 어렵다. 이러한 코드화가 가능한 단순 공정 산업은 오히려 극히 드물다는 것이다. 더구나 스테전 등(Sturgeon et al. 2009)이 최근에 직접 시인하듯이, 자동차 등의 복잡한 산업들은 하위 시스템들 간의 관계가 복잡하고 하나의 부분이 바뀌면 관계를 재규정해야 하기 때문에 산업 전체에 통용되는 정보의 코드화(industry-wide standards and codification)는 대단히 어렵다(Sturgeon et al. 2009, 307-308). 사실 대부분 산업들의 경우 지도 회사들(lead firms)과 부품회사들 간의 관계는 훨씬 복잡하다. 즉, 비용, 위험, 그리고 이익의 배분을 둘러싸고 벌어지는 갈등을 어떻게 거버넌스할지에 따라 상당히 다른 생산세계화의 효과가 나타난다.

필자(Kwon 2004)와 스테전 등(Sturgeon et al. 2009)이 직접 보여주듯이, 미국의 경우는 기업간 관계가 모듈형(modular linkage)이라면, 독일의 경우는 상호 협력 모델(relational linkage)이라고 할 수 있다. 미국의 생산 세계화는 1990년대 주로 글로벌 모듈업체들에 의

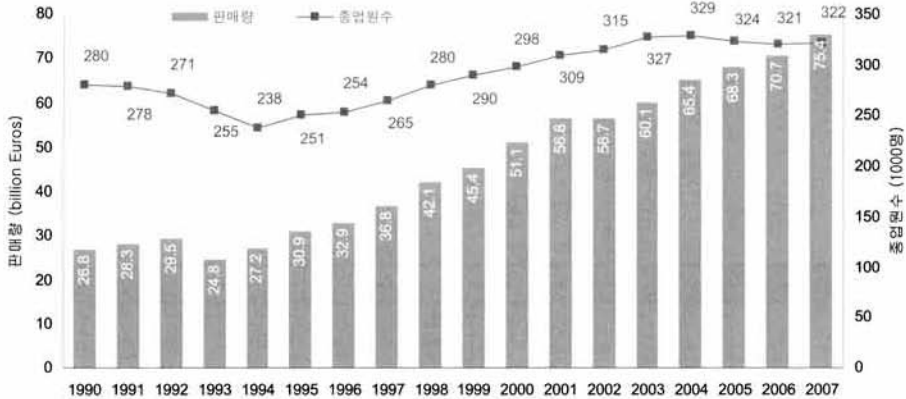


출처: Korth (2006/2008), IRN Inc.

<그림 6> 미국 자동차 모듈업체의 파산, 1999-2008년

해 이루어졌는데, 이들 모듈업체들은 자본의 힘을 바탕으로 다양한 기능들의 회사들을 인수합병(M&A) 함으로써 단기간 내에 성장하였다. 글로벌 모듈생산체제는 “코드화”된 부품 디자인들을 배경으로 글로벌 차원에서 규모의 경제(economy of scale)를 실현하는 이점을 살리고 있다. 또한 모듈생산체제의 회사간 관계(inter-firm relations)는 코드화된 정보에만 의존하는 갈등적 시장 관계(arms' length relations or adversarial relations)를 특징으로 하였다(Sturegon et al. 2009, 308-310). 그러나 이러한 미국식 모듈 방식은 초기의 예상과 달리 효율적이지 못했다. <그림 6>에서 보이듯이, 1999년에서 2008년 사이 미국에 기반한 거대 모듈 생산업체들 중 상당수는 파산하기에 이르렀다.

이에 반해 <그림 7>에서 보듯이 독일 자동차 부품업체의 국내 생산과 고용은 해외 생산의 확장에도 불구하고 꾸준히 국내 생산을 강화하는 모습을 보여주었다. 독일 자동차 부품업체들은 1990년 판매량이 268억 유로에서 꾸준히 증가하여 2007년에는 754억 유로로 증가하였다. 고용도 1993년 위기 이래 꾸준히 증가하여 2007년에는 322,000명으로 증가하였다. 이는 독일 부품업체들이 규모의 경제를 추구하기보다는 전문성을 강화하고 원청 및



출처: VDA Statistics; VDA Auto Annual Report 2008.

〈그림 7〉 독일 자동차 부품업체 판매량과 고용

〈표 1〉 자동차업체와 부품업체 간의 임금비율

	독일	일본	미국
1990	1.18	1.14	1.28
1995	1.16	1.15	1.42
2001	1.18	1.23	1.38 - 1.42*

출처: Spatz and Numnenkamp 2004, 116.

* 미국은 2001년에는 1.38, 2005년에는 1.42.

여타 하위체계 부품업체들과의 긴밀한 협력과 조율 속에서 혁신을 강화하는 전략을 취했기 때문이다. 그 결과 독일의 회사간 관계는 모듈보다는 범위가 작고 대신에 전문성은 강한 시스템이나 컴포넌트를 단위로 결합하는 방향으로 나아가는 경향을 보여주었다(Kwon 2004).

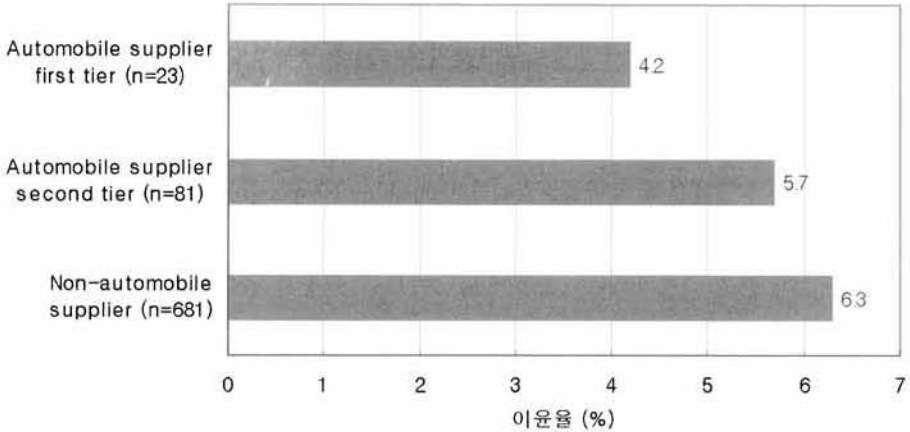
독일의 협력적 관계는 원청과 부품업체의 임금 비율의 변화를 통해서 가늠해 볼 수 있다. 기업간 관계는 원청회사가 일반적인 부품 가격 인하에만 집중할 경우 보다 대립적 시장적 관계로 가는 반면, 상호 간에 전문 기술을 공유하고 협력을 통해 공동의 이익을 추구하는 경우는 보다 공정하고 안정적인 관계로 발전하는 경향이 있다. 이를 보여주는 하나의 지수가 부품업체의 임금 대비 원청업체의 임금 비율이다.

〈표 1〉에서 알 수 있듯이, 생산 세계화가 가속화되던 1990년부터 2001년 사이 독일의 경

우는 부품업체의 임금이 자동차 업체의 임금에 비해 크게 저하되지 않았음을 보여주는 반면, 미국과 일본의 경우는 부품업체 노동자들의 임금과 자동차업체 임금의 격차가 상당히 커졌다. 이는 미국과 일본에서 원청업체의 부품업체에 대한 가격 인하 압력이 독일에 비해 대단히 강했음을 보여주고 그 관계가 보다 약탈적(predatory) 대립적(adversarial) 시장관계로 진행되었음을 말해준다. 플래닝퍼спек티브(Planning Perspectives) 컨설팅 회사는 2002년부터 2007년까지 매년 미국 자동차 산업에서 원청업체들과 1차 부품업체들과의 관계를 원청-부품업체 관계, 원청의 커뮤니케이션, 원청의 도움, 원청의 방해와 부품업체의 이윤 기회 등 5분야에서 17가지 지표를 통해 조사를 했는데, 미국 최대 규모 자동차 회사 3개와 부품업체와의 관계는 평균에도 못 미치는 약탈적 관계(predatory relations)임을 보여주었다(Planning Perspectives 07/06/04). 이에 반해 <표 1>에서도 알 수 있듯이 독일의 경우 원청업체와 부품업체간의 관계가 시장적 대립 관계라기보다 상호 협력적 관계로 발전해 갔다고 할 수 있다(Spatz and Numnenkamp 2004, 116).

또한 부품업체들과 원청업체 간의 관계뿐만 아니라, 1차 2차 부품업체들 간의 관계에서도 독일의 경우는 미국과 같은 시장 관계 혹은 형식적 법적 계약관계에 의존하기보다는 보다 긴밀하고 협력적인 관계를 발전시키는 경향이 있었다. 미국의 경우는 원청업체로부터 가격인하 압력이 있을 경우, 1차 부품업체는 그 비용이나 위험을 그대로 아래 단계 부품업체들에게 전가시켰다. 저자가 1999년 수행한 미국 자동차 부품업체와의 인터뷰에서 많은 부품업체들은 “마치 물이 언덕 아래로 내려가는 것과 같다(as if water were running down the hill)”고 표현하고 있다(Kwon 2004, 107). 예를 들면, 크라이슬러(Chrysler) 회사가 2000년 5%의 가격인하를 일방적으로 요구하자, 1차 부품업체들은 가격인하 요구를 즉시 부품업체 연쇄(supply chain)의 하위 부품업체들에게 전가시켰다. 워드자동차세계(Ward's Auto World)라는 미국 자동차 산업 주간지는 2001년 수행한 조사에서 반 이상의 부품업체들이 “상위 부품업체들이 크라이슬러의 가격인하 요구를 아래 단계 부품업체들에게 전가시켰다”고 주장했다(Ward's Auto World 2001/08).

그러나 독일의 경우는 부품업체들 간의 집단적 협력 관계가 발전되어 있기 때문에 미국과 같지는 않았다. <그림 8>에서 보듯이, 독일 자동차 부품업체들의 세금전 수익률(Umsatzrendite vor Steuern)은 가격인하 압력으로 인해 다른 업체들의 수익률에 비해 낮다. 그런데 자동차 부품업체들 간 수익률을 비교해보면, 1차 부품업체(first-tier suppliers)들의 수익률은 4.2%인 반면, 2차 부품업체들의 경우는 5.7%로 2차 부품업체가 더 높다. 자동차 업체들이 1차 업체인 시스템 납품업체(System-suppliers)들에게 가격인하 압력을 강하게 행사하



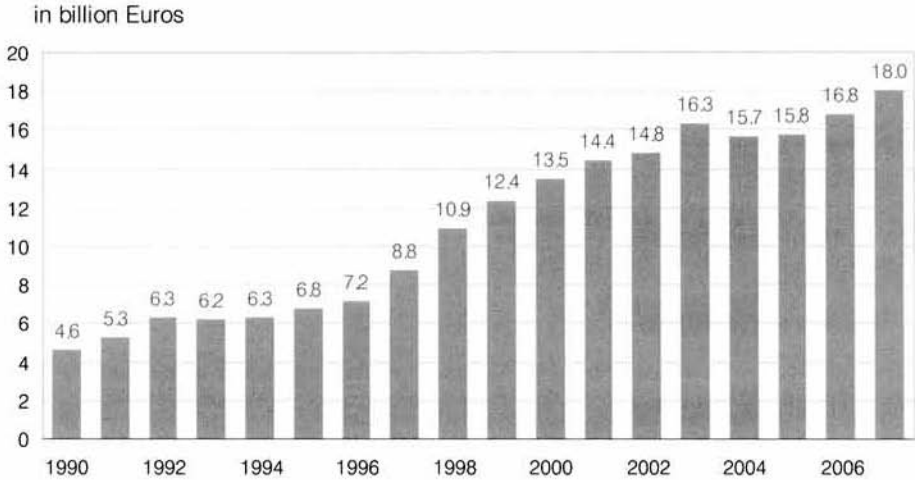
출처: Erhebung Innovation in der Produktion 2001, Fraunhofer ISI

〈그림 8〉 독일 자동차 부품업체 이윤율

고 있지만, 시스템 납품업체들이 공장 컴포넌트 업체들에게 전가하지는 않았다는 것이다 (Kinkel and Lay 2004, 5). 이것은 1990년대 가격인하 압력으로 인한 산업 내 갈등이 심각할 때 이를 집단적으로 해결하는 과정에서 부품업체들 내부의 상대적 결속력이 강화되었기 때문이다.

IV. 독일 생산의 세계화 방식: 협의적 세계화(Bargained Globalization)

미국과 달리 독일의 생산 세계화가 국내 생산의 강화와 안정적인 생산네트워크의 발전으로 귀결된 이유는, 우선 독일 기업들이 전문성 강화와 고품질 생산을 위한 업그레이드를 경쟁 전략으로 삼았다는 점에 있다. 그러나 이러한 전문성 강화와 고임금-고품질을 위한 생산 업그레이드가 산업 전반에 걸쳐 이루어진 것은 독일 특유의 “협의적 세계화(bargained globalization)” 때문이라고 할 수 있다. 전문성 강화와 고품질 전략은 생산을 해외로 이전 할지 말지, 어떻게 이전할지, 국내 생산은 어떻게 할지에 대한 기업전략을 두고 단지 주주들만이 아니라 매니저 그리고 노동단체와 납품업체들 간 갈등과 조정을 통해 새로운 해결을 모색하는 가운데 발전된 것이다.

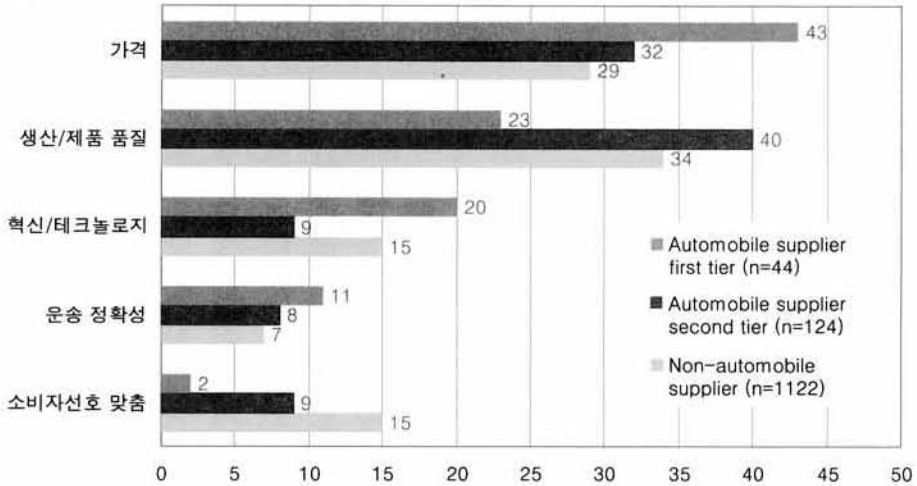


출처: Endowment Association for German Research

〈그림 9〉 독일 자동차 산업 R&D 지출

생산의 세계화 과정에서 독일 기업들의 전략은 대부분 전문성의 강화와 고품질의 전략으로 나타났다. 예를 들면, 생산 세계화의 효과를 측정하는 다양한 모델 중에서 효율성-임금 모델(*efficiency-wage model*)에 따르면, 임금의 증가는 생산성과 별개가 아니라 생산성 향상으로 간주되고 있다. 즉 임금 상승과 생산성 향상은 정(+)의 관계로 이해되고 있다. 이러한 관점에서 경험적으로 분석한 슈파츠와 뉘넨캠프의 연구에 따르면, 총 공업 생산 분야 평균 임금을 100으로 할 때 독일의 자동차 분야의 평균 임금은 1978~1982년 117에서 1995~1999년에는 121로 증가했으나 미국의 경우는 135에서 133으로 오히려 축소되었다. 독일의 경우는 가치생산고리에서 노동집약적 부품은 저임금 국가로 아웃소싱하고 국내 생산은 전문성을 보다 강화한 경우라고 할 수 있지만, 미국의 경우는 그렇지 못한 경우라고 할 수 있다(Spatz and Numnenkamp 2004, 114-115).

〈그림 9〉에서 알 수 있듯이 독일 자동차 산업은 생산의 세계화와 더불어 막대한 비용을 국내 생산의 전문화와 연구 개발비에 투자하였다. 이러한 전문성 강화와 고품질 전략은 대기업만이 아니라 중소 부품업체들에서도 그대로 나타났다. 1990년대 중반 이후 자동차 부품업체들은 가격인하의 압력과 원청업체들의 동반 진출 요구에 따라 해외로 생산기지를 이전하기 시작했다. 그러나 이러한 해외 생산 이전은 국내 생산의 포기가 아니었다. 〈그림 10〉에서 보듯이 비록 1차, 특히 2차 부품업체들은 가격인하 압력에도 불구하고 생산과 제



출처: Erhebung Innovation in der Produktion 2001, Fraunhofer ISI

〈그림 10〉 독일 자동차 부품업체들의 경쟁전략 우선 순위

품의 품질(quality)을 경쟁의 최우선 순위로 둔 시장 전략을 구사하고 있다(Kinkel and Lay 2004).

Fraunhofer ISI 연구소의 2001년 겨울 조사에 따르면, 독일 부품업체들은 가격인하 압력에 직면해 있지만 여전히 생산과 제품의 질(quality)에 경쟁의 주요 우선순위를 두고 있다. <그림 10>에서 알 수 있듯이, 자동차 산업에서 국제 경쟁이 격화됨에 따라 가격인하 압력이 전 산업에 걸쳐 강하게 작용하고 있다. 그래서 자동차산업이 아닌 기업들이 단지 29%만 가격을 경쟁전략 제일 순위(erster Linie)로 두는 데 반해 자동차 부품회사들은 평균 35%를 가격에 경쟁전략을 두고 있다. 주목할 사실은 자동차생산자들과 직접 접하는 1차 부품업체는 가격에 보다 민감하지만 2차 부품업체들은 가격보다는 생산과 제품의 품질에서 경쟁 전략을 찾고 있다는 것이다. 즉, 1차 부품업체들 중 43%는 가격에서 경쟁전략을 찾고 단지 23%만 생산과 제품의 질(quality)에서 경쟁 전략을 찾는다. 이에 반해 2차 부품업체(대부분 컴포넌트 업체)들은 32%만 가격에서 경쟁전략을 찾고 약 40%의 업체들은 가격보다는 생산과 제품의 질(quality)에서 경쟁 전략을 찾고 있다. 요컨대 독일 대부분의 기업들이 해외로 생산을 이전하는 동기는 생산비용을 낮추기 위한 것이었음에도 불구하고 여전히 생산과 제품의 질(quality) 전략의 중요성은 유지되고 있다.

이러한 고품질 전문성 강화 전략은 주주가치의 단기적 실현에 맞춘 미국식 결정 구조와 달리 여러 주요 행위자들 간 갈등 조정 협상의 과정 속에서 대안으로 제기 되었다. 카(2005)의 1989년에서 1998년 사이 영국, 미국, 독일과 일본 자동차 부품업체들의 100개 전략적 투자 결정(Strategic Investment Decisions)을 비교 분석한 경험 연구에 따르면, 독일이나 일본은 앵글로 색슨 스타일 투자 결정과는 대단히 다른 모습을 보여준다. 미국 기업의 경우 1994년과 1996~1998년의 두 번 조사에서 전략적 투자 결정에서 자본 이익 계산(financial calculus)에 의한 영향이 각각 49%와 45%인 반면, 독일의 경우는 1989~1991년 조사에는 자본 영향이 15%, 1996~98년 조사에는 18%로 자본의 영향이 상대적으로 낮게 나타났다. 반면 독일 기업들은 가치 생산 관계(value chain relations)나 생산전략의 상대적 이익에 따른 투자가 상대적으로 40% 가까이 높게 나타났다. 미국이나 영국은 주주 자본의 단기 이익 실현을 중심으로 투자결정이 이루어지는 반면 독일의 경우는 장기적인 생산 전략에 초점을 두고 자본 이외의 다양한 측면들에 의해 투자 결정이 이루어진다는 것이다.

이제 좀 더 구체적 사례로 왜 독일의 세계화 과정이 “협의적 세계화”로 지칭되는지를 살펴보자. 먼저 대기업 원청회사의 세계화 경우를 보자. VW은 독일의 “협력적 갈등해결 모델”(cooperative conflictual solution model)의 전형적인 사례라고 할 수 있다(Kädtler and Sperling 2002, 157). 독일의 생산세계화를 흔히 “협의적 세계화” 혹은 “공동 결정을 통한 협력적 갈등해결” 모델이라고 하는 이유는 독일의 공동 결정체제(Mitbestimmung)의 법적 실질적 제도로 인해, 노동자 대표들은 감독이사회(supervisory board)에 자본과 동수로 참여하고 일상 경영의 결정(management decision)에 상당한 영향력을 행사하고 있기 때문이다. VW도 예외는 아니다. 노동자 평의회(Works Councils)는 생산 세계화의 주요 이슈들 — 어느 지역에 투자를 확장할지, 생산 거점들 간 노동 분업을 어떻게 구성할지 — 을 자본측과 협의한다(Sperling 2004: 199-200). 예를 들면, VW에서는 매년 열리는 경영과 지역별 노동자 평의회 간의 모임에서 노동자 평의회는 생산과 어셈블리간의 조정, 상이한 지역들 간의 생산능력 조율, 그리고 노동자 배치에 대한 제안을 하기도 한다. 이때 특정 지역별 노동자와 경영 측과의 연합이 이루어지기도 하고, 외부 부품업자들에게 일거리를 내주지 않기 위해 부품생산 공장의 노동자들은 적극적으로 노동생산성 향상에 참여한다. 또한 중앙과 지방의 노동자 평의회간의 긴밀한 연계를 바탕으로 해외와 본국의 생산 거점들 간의 경쟁으로 인해 노동자 권익이 약화되는 것을 방지한다(Kädtler and Sperling 2002, 158-159).

또한 “협의적 세계화”를 통해서 VW 노동자들과 노조는 생산 이전을 통한 자본 측의 일방적 압력을 저지하고 새로운 타협으로 국내 생산성을 향상시키는 방식을 취하기도 했다.

이러한 타협의 대표적인 사례가 바로 소위 말하는 “벤치마크 5000-5000 계획(Benchmark 5000 x 5000 Concept)”이다. 1990년대 말 VW은 신형 벤 모델을 본사에서 디자인하고 2002년부터 대량생산할 생산지로는 낮은 임금을 고려해 남아프리카의 한 국가를 선정했었다. 그러나 경영 측과 이사회들의 최종결정에서는 비용의 차이에도 불구하고 독일의 두 곳에서 생산하기로 최종 결정했다. 이러한 결정은 독일 내 생산 능력을 유지하고 기본적 기술과 노하우를 강화하고자 하는 독일 엔지니어링과 매뉴팩처링 매니지먼트의 이해가 반영된 것이다. 또한 독일 내 고용 수준을 유지하고 총 5,000개의 새로운 일자리를 창출하고자 하는 독일 노조와 노동자 평의회 대표들의 이해도 반영된 것이다. 이러한 협의 과정에서 노동자들은 또한 외부 부품업체들과의 관계, 생산과정의 조직화, 노동시간의 규제, 임금과 성과의 관계 등 다양한 부분에서 자본 측에 우호적인 합의(Haustarifvertrag)도출에 협조하였다. 결국 자본의 일방적 결정보다는 상호간 양보와 타협에 의해 조율되는 협의의 과정에서 새로운 형태의 생산양식이 등장하게 되었다(Kädtler and Sperling 2002, 159).

다임러-벤츠(Daimler-Benz)의 경우에도 1990년대 중반 이후 다임러-벤츠가 생산을 세계화 하는 과정에 노동자들은 적극적으로 자신의 입장을 개진하였다. 독일 국내 투자를 유지하기 위해 독일의 가장 강력한 금속노조(IG Metall)는 다임러-벤츠 회사와의 협상을 통해 공장 수준의 합의를 이끌어 내었다. 그 내용은 노조는 노동시간의 유연화를 양보하는 반면 회사는 국내 투자를 지속적으로 유지한다는 것이었다. 이러한 협의 과정은 또한 기존의 생산 담당 매니저들의 이해가 반영된 것이다. 생산담당 매니저들은 다임러-벤츠의 엔진이나 주요 부품이 독일 이외의 지역에서 생산되는 것은 회사 전략에도 옳지 않다는 입장이었다. 그래서 이사회들의 자본 측 논리에 대하여 생산 담당 매니저와 노동자 평의회간의 합의를 통해 새로운 생산 전략과 기업전략이 수립되었다(Kädtler and Sperling 2002, 162-163).

BMW의 경우도 VW이나 메르세데츠-벤츠처럼 상대적으로 독립적인 해외 생산기지들의 여러 생산과 조직적 시도들을 평가한 후 상호 벤치마킹을 통해 새로운 생산방식을 모색해 왔다. 그런데 이러한 생산 세계화의 과정은 BMW 안팎에서 심대한 갈등과 협상의 과정을 통해 이루어졌다. 내부 갈등은 1999년 BMW 사장 피에쉴리더가 축출되어 일반 대중(the public)에게 알려질 정도로 심각했었다. 당시 영국 로버(Rover) 자동차 회사의 인수 건을 두고 일어난 갈등에서 사장과 여타 고위 경영진이 다수 물러나게 되었던 것이다(Lane 2001, 86-87).

비록 독일 기업들이 세계화 과정에서 금융자본화의 전략을 취하기는 하지만 여전히 독일 기업들은 생산주의적 관점(productionist perspective)을 유지하고 있고 엔지니어링과 매

뉴패처링(manufacturing)의 우수성에 깊이 경도되어 있다(Kädtler and Sperling 2002, 157). 이는 미국과는 대별되는 방식이라고 할 수 있다. 미국의 경우는 세계화 과정에서 금융자본의 우위와 주주가치 우선의 원칙으로 체제를 변화시켜왔다. 미국기업의 경우는 금융시장의 기관 투자자들의 영향으로 인해 매니지먼트의 초점이 생산의 “유지와 재투자”(retain and reinvest)라는 생산주의적 관점(productionist focus)에서 주주가치 향상을 위해 “인력축소와 이익의 재분배”(downsize and distribute)라는 금융자본 정책으로 변화해갔다(Lazonick and O’Sullivan 2000).

이러한 “협약적 세계화”는 단순히 대기업 원청회사만의 문제는 아니다. 앞에서도 살펴보았듯이, 1990년대부터 본격화된 생산의 세계화는 다국적 거대 기업이나 글로벌 모듈 방식에 의한 것이 아니라 중소 부품업체들의 해외 진출에도 적용되는 것이다. 독일의 중소 부품업체들도 증가한 가격 인하 압력으로 인해 동유럽의 저임금 지역으로 생산을 이전해야 했다. 독일의 중소 부품업체들은 국내 생산의 전문성을 강화하고 해외 진출에 있어서도 원청업체와 여타 기업들과 협력적 관계를 유지하면서 안정적으로 생산 기지 이전을 진행하였다.

이러한 안정적인 협력적 관계는 처음부터 주어진 것은 아니었다. 1990년대 전반 독일 경제가 위기에 빠지고 가격 경쟁이 격화되자, VW를 위시한 원청업체들은 부품업체들에 대해 엄청난 가격인하 압력과 운송 및 개발 비용의 전가 등 “부당한(unfair)” 방식으로 압력을 행사하였다. 그러나 이러한 “부당한 행위”들에 대해 많은 부품업체들은 집단적으로 단결하여 저항하였다.²⁾ 이 과정에서 약 8개의 다양한 산업들의 직능단체들³⁾이 연합하여 하나의 거대 “부품업체 연합”(ArGeZ: Arbeitsgemeinschaft Zulieferindustrie)을 형성하였다.⁴⁾ ArGeZ는 한편으로 완성품 업체들과 힘의 균형을 유지하여 “부당행위”에 대한 시정 작업과 공정거래 가이드라인을 수립해 갔다. 다른 한편으로는 세계화를 비롯한 여러 도전들과 과제를 공동으로 해결하고자 노력하였다.

이러한 갈등과 해결의 정치를 통해서 독일 자동차 산업은 안정적인 협력적 관계를 수립

2) 1990년대 독일 자동차 산업 내 원청과 부품업체들이 갈등의 과정에서 안정적인 협력적 관계를 구축해 가는 과정과 이유에 대해서는 Kwon(2004), 특히 4장을 참조하시오.

3) 8개 직능 단체들은 Deutscher Gießereiverband e.V. (DGV); Gesamtverband kunststoffverarbeitende Industrie e.V. (GKV); GTM/IVGT-Technische Textilien Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk); Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.; Wirtschaftsvereinigung Metalle e.V. 등이다.

4) 필자는 1999년, 2000년 그리고 최근 2005년 ArGeZ를 방문하여 인터뷰를 하였다. 본 논문은 위의 경험에 기초한 것이다.

하고 이를 바탕으로 동유럽을 비롯한 해외 진출에서도 협력적 관계를 적용하였다. 예를 들면, VW은 1990년대 초 위기 타개책으로 체코의 스코다(SKODA) 회사 인수에 착수하였다. 이때 VW은 체코 국내 부품업체를 사용하기를 원하는 체코 정부의 요구를 거절하고 독일 부품업체들의 체코 투자를 강력히 유도했다. 이러한 동반 진출은 단순히 자동차 산업뿐만 아니라 다른 산업에서도 볼 수 있는 현상이다(Bluhm 2000, 9).

요컨대 독일 기업들은 단독으로 생산을 해외로 이전하기보다 원청 혹은 여타 협력업체들과 공동으로 진출하는 경향을 보여주었다.⁵⁾ 특히 중소 부품업체들은 결코 단독으로 나가는 경우가 극히 드물다. 항상 같은 지역이나 같은 원청업체 밑에서 협력하던 업체들과 함께 해외로 진출하는 것이 대부분이다. 왜 이러한 동반 진출이 지배적인가? 독일 SOFI 연구소의 비트케(Volker Wittke) 교수에 따르면, 그 이유는 독일 기업들이 기술적 전문성과 생산 및 제품의 질(quality)을 경쟁 전략의 중심에 두기 때문이라는 것이다. 이러한 전략을 위해서는 작은 영역이라 하더라도 높은 전문성과 품질의 신뢰성을 보장하는 것 나아가 보다 유연한 협력을 가능하게 하는 기업관계가 중요하기 때문이다. 그래서 독일의 동반 진출은 반드시 국내 경제의 공동화를 낳기보다는 오히려 국내 경제적 기반을 강화하는 방향으로 작용했다. 뿐만 아니라 생산의 해외 이전과 동시에 독일 현지 생산의 경쟁력 강화를 위해 지역 정부, 직능단체 등이 기술, 정보, 협력의 국내 네트워크를 강화하고 있음을 2009년 4월 필자가 수행한 지역 협력기관들⁶⁾과의 인터뷰를 통해서 확인할 수 있었다.

V. 결론

생산의 세계화는 신자유주의자들의 주장처럼 고임금과 높은 고용 보호 지역의 공동화나 세계 시장의 기준에 맞춘 자유시장 모델로의 수렴으로 귀결되지 않고 있다. 본문의 독일 사례에서 보듯이, 독일의 생산 세계화는 공동화로 나가기보다는 국내 생산의 보완과 강화(complimentary specialization)의 방향으로 나아갔다. 이는 미국과 대별되는 양태이다. 미국의 경우는 주주 이익의 단기간 실현을 위해 저임금 지역으로 이전을 꾀하는 과정에서 국내

5) 이하는 2009년 4월 독일 SOFI 연구소의 비트케(Volker Wittke) 교수를 비롯한 몇몇의 연구자들과 면담 내용에 기초한다.

6) Baden-Wurttemberg International, Bayern Innovativ Gesellschaft fuer Innovation und Wissenstransfer mbH, Industrie- und Handelskammer, IHK 등.

생산이나 고용이 대체되는 효과를 보여주기도 했다.

무엇보다 주목해야 할 사실은 생산 세계화의 상이한 결과는 세계화 방식 차이에서 기인한다는 것이다. 즉, 독일과 같은 협의적 생산 세계화와 미국과 같은 자본의 일방적 결정체제 하에서의 세계화는 상이한 결과로 귀결된다. 본문이 보여주듯이 독일의 협의적 세계화에는 주요 행위자들 간의 이해와 갈등을 조율하고 해결하는 정치에 세계화의 모습과 국내 생산체제 재편의 구체적 양태가 나타난다. 미국과 달리 독일의 생산 세계화는 자본뿐만 아니라 조직 노동과 협력업체들 나아가 직능단체와 지역 정부들의 적극적인 개입과 협의 과정에서 생산 세계화가 국내 생산을 공동화 하는 것이 아니라 국내 생산을 한 단계 업그레이드 하는 방식으로 진행되었다. 생산 세계화는 기능주의적으로 그 양태가 결정되는 것이 아니라 주요 행위자들 간의 갈등과 타협의 정치에 의해 구성되는 것이다. 이는 생산의 세계화가 모듈과 같은 단일 형태로 수렴될 것이라는 GVC의 기능주의적 접근으로는 이해하기 힘든 현상이라고 할 수 있다. 따라서 생산의 세계화는 단순히 보편적이고 추상적인 경제적 효율성의 문제가 아니라 효율성을 조직화하는 정치의 문제라고 할 수 있다.

참고문헌

- Bartlett, C., and S. Ghoshal. 1989. *Managing Across Borders: The Transnational Solution*. London: Hutchinson Business Books.
- Becker, S., W. Menz, and T. Sablowski. 1999. "Im Netz gegangen: Industrielle Beziehungen im Netzwerkkonzern am Beispiel der Hoechst AG," *Industrielle Beziehungen* 6. No. 1, 9-35.
- Berger, S. 2005. *How We Compete: What Companies around the World are Doing to Make It in Today's Global Economy*. New York: Doubleday.
- Berger, S., C. Kurz, T. Sturgeon, U. Voskamp, and V. Wittke. 2001. "Globalization, Production Networks, and National Models of Capitalism On the Possibilities of New Productive Systems and Institutional Diversity in an Enlarging Europe," *SOFI Mitteilungen*. No. 29.
- Bluhm, Katharina. 2000. "East-West Integration and the Changing German Production Regime: A Firm-Centered Approach," Program on Central & Eastern Europe, Working Paper Series #53, Center for European Studies, Harvard University.
- Carr, Chris. 2005. "Are German, Japanese and Anglo-Saxon Strategic Decision Styles Still Divergent in the Context of Globalization?" *Journal of Management Studies* 42. No. 6, 1155-

1188.

- Dicken, P., P. F. Kelley, K. Olds, and H. W-C Yeung. 2001. "Chains and Networks, Territories and Scales: Towards an Analytical Framework for the Global Economy." *Global Networks* 1. No. 2, 89-112.
- Doremus, P.N., W. Keller, L. Pauly, and S. Reich. 1998. *The Myth of the Global Corporation*. Princeton: Princeton University Press.
- Dörr, G., and T. Kessel. 1999. "Restructuring via Internationalization the Auto Industry's Direct Investment Projects in Eastern Central Europe." Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Discussion Paper FSII, 99-201.
- Dörrenbächer, Christoph. 2004. "Fleeing or Exporting the German Model? The Internationalization of German Multinationals in the 1990s." *Competition & Change* 8. No. 4, 443-456.
- Eckardt, A., H. Kähler, and L. Pries. 1999. "Die Verschränkung von Globalisierung und Konzernmodernisierung oder: Der 'Elchtest' für die deutsche Automobilindustrie." *Soziale Welt*, Sonderband 13, 167-93.
- Fligstein, Neil. 1990. *The Transformation of Corporate Control*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Freysenet, Michel, and Yannick Lung. 2004. "Car Firms Strategies and Practices in Europe." in Michael Faust, Ulrich Voskamp, and Volker Wittke, eds. *European Industrial Restructuring in Global Economy: Fragmentation and Relocation of Value Chains*. Göttingen, Germany: SOFI.
- Garud, R., A. Kumaraswamy, and R. N. Langlois, eds. 2003. *Managing in the Modularity Age: Architectures, Networks, and Organizations*. Oxford: Blackwell.
- Gereffi, G., M. Koreniewicz, eds. 1994. *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport: Praeger.
- Gereffi, G., J. Humphrey, and T. Sturgeon. 2005. "The Governance of Global Value Chains." *Review of International Political Economy* 12. No. 1, 78-104.
- Henkel, H.-O. 1995. "Interview." *Neuen Osnabrücker Zeitung* (21 Oct. 1995).
- Herrigel, G., and J. Zeitlin. 2009. "Inter-Firm Relations in Global Manufacturing: Disintegrated Production and Its Globalization." in G. Morgen, et al. eds. *The Oxford Handbook of Comparative Institutional Analysis*. Oxford: Oxford University Press, forthcoming.
- Jürgens, Ulrich. 2004. "An Elusive Model Diversified Quality Production and the Transformation of the German Automobile Industry." *Competition and Change* 8. No. 4, 411-423.
- Kädtler, Jürgen. 1999. "Am Netz ode rim Netz? Zu neuen Unternehmenskonfigurationen in der

- chemischen Industrie." *SOFI-Mitteilungen* 27, 23-30.
- Kädtler, Jürgen, and Hans Joachim Sperling. 2002. "After Globalisation and Financialisation." *Competition & Change* 62. No. 2, 149-168.
- Keller, Maryann. 2003. "Globalization: an Inevitable Shift in Employment." *Automotive Industries*, May 2003.
- Kinkel, Steffen. 2009. "Warum Firmen die Produktion in die Heimat zurückverlagern." *IO New Management* 78. No. 3 (20 Feb. 2009), 8-12.
- Kinkel, Steffen, and Gunter Lay. 2004. "Automobilzulieferer in der Klemme." *Mitteilungen aus der Produktionsinnovationserhebung* No. 32 March, Fraunhofer-ISI.
- Kinkel, Steffen and Spomenka Maloca. 2008. "FuE-Verlagerungen ins Ausland Ausverkauf deutscher Entwicklungskompetenz?" *Mitteilungen aus der ISI-Erhebung zur Modernisierung der Produktion*. No. 46.
- Kinkel, Steffen, and Spomenka Maloca. 2008b. "Produktionsverlagerungen rückläufig." *Mitteilungen aus der ISI-Erhebung zur Modernisierung der Produktion*, No. 45.
- Kinkel, Steffen, and Christoph Zahnker. 2007. *Globale Produktionsstrategien in der Automobilzulieferindustrie*. Heidelberg, Deutschland: Springer.
- Kwon, H-K. 2004. *Fairness and Division of Labor in Market Societies*. New York: Berghahn Books.
- Lane, Christel. 2001. "The Emergence of German Transnational Companies: A Theoretical Analysis and Empirical Study of the Globalization Process." in Glenn Morgan, Peer Hull Kristensen, and Richard Whitley, eds. *The Multinational Firm: Organizing Across Institutional and National Divides*. Oxford: Oxford University Press.
- _____. 1998. "European Companies Between Globalization and Localization: A Comparison of Internationalization Strategies of British and German MNCs." *Economy and Society* 27. No. 4, 462-85.
- Langlois, R. N. 2007. *The Dynamics of Industrial Capitalism: Schumpeter, Chandler, and the New Economy*. Abington, UK: Routledge.
- Lazonick, W., and M. O'Sullivan. 2000. "Maximizing Shareholder Value: A New Ideology for Corporate Governance." *Economy and Society* 29, 13-35.
- Miozzo, Marcela, and Damian Grimshaw. 2005. "Modularity and Innovation in Knowledge-Intensive Business Services: IT Outsourcing in Germany and the UK." *Research Policy* 34, 1419-1439.
- Ohmae, K. 1990. *The Borderless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy*. New

York: Harper Business.

_____. 1995. *The End of the Nation State*. New York: Free Press.

Planning Perspectives (4th June 2007) "Annual Study Shows Suppliers Still Prefer Toyota, Honda, but General Motors shows dramatic improvement" Press Release from www.ppil.com.

Pries, L. 1997. "Production Configurations and Production Concepts in Globally Operating Companies: Outline of a Comparative Analysis of Volkswagen, Mercedes-Benz and BMW in the USA, Mexico and Brazil." in G. Schmidt and R. Trinczek eds. *Regulierung und Restrukturierung der Arbeit in den Spannungsfeldern von Globalisierung und Dezentralisierung*. Arbeitspapiere II. Kolloquium, 25-26 April, Erlangen, Germany.

Ruigrok, W., and R. van Tulder. 1995. *The Logic of International Restructuring*. London: Routledge.

Spatz, Julius, and Peter Nunnenkamp. 2004. "Globalization of the Automobile Industry Traditional Locations under Pressure?" in Michael Faust, Ulrich Voskamp, and Volker Wittke eds. *European Industrial Restructuring in Global Economy: Fragmentation and Relocation of Value Chains*. Göttingen, Germany: SOFI.

Sperling, Hans Joachim. 2004. "Going East - a Volkswagen Version of Globalisation." in Michael Faust, Ulrich Voskamp, and Volker Wittke eds. *European Industrial Restructuring in Global Economy: Fragmentation and Relocation of Value Chains*. Göttingen, Germany: SOFI.

Sturgeon, T. 2002. "Modular Production Networks: A New American Model of Industrial Organization." *Industrial and Corporate Change* 11. No. 3, 451-96.

Sturgeon, T., J. V. Biesebroeck, and G. Gereffi. 2008. "Value Chains, Networks and Clusters: Reframing the Global Automotive Industry." *Journal of Economic Geography* 8, 297-321,

Sturgeon, T., and R. K. Lester. 2004. "The New Global Supply-Base: New Challenges for Local Suppliers in East Asia." Industrial Performance Center Working Paper Series, Cambridge MA, MIT.

Thurow, L. C. 1999. *Building Wealth: the New Rules for Individuals, Companies, and Nations in a Knowledge Based-Economy*. New York: Harper Colins.

UNCTAD. 1999. *World Investment Report 1999: Foreign Direct Investment and the Challenge of Development*. New York: United Nations.

Volkswagen AG. 1997. *Geschäftsbericht*. Wolfsburg: VW.

Ward's Auto World. August 2001. WAW 23 Annual Supplier Survey.

Whitley, Richard. 2001. "How and Why are International Firms Different? Consequences of Cross-Border Managerial Coordination for Firm Characteristics and Behaviour." in Glenn

- Morgan, Peer Hull Kristensen, and Richard Whitley, eds. *The Multinational Firm: Organizing Across Institutional and National Divides*. Oxford: Oxford University Press.
- _____. 1999. *Divergent Capitalisms: The Social Structuring and Change of Business Systems*. Oxford: Oxford University Press.
- Wortmann, M. 2002. *Ausländische Direktinvestitionen und Arbeitsplatzexport? Eine Untersuchung des externen und internen Auslandswachstums deutscher Unternehmen*. Berlin: FAST, e.V.

ABSTRACT

Varieties of Production Globalization: Particularity of German Globalization

Hyeong Ki Kwon | Seoul National University

By analyzing how German industries, particularly the automobile industry, have globalized their own production and what impacts the globalization of production has upon its domestic production, this paper argues for varieties of production globalization, criticizing the prevalent views of neoliberalism and global value chain approach. Contrary to neoliberals' argument that the production in the high-wage countries will hollow-out while manufacturers' moving production to offshore in order to search for low wages, German way of globalization reinforced domestic production by complementarily specializing their domestic and offshore production. In addition, contrary to the functionalist expectation of convergence to the world best practice like module production, German production has developed component-based specialization. The particularity of German production globalization resulted from the political process of "bargained globalization" in which not only main production actors including capital and labor but also trade associations and regional governments participated and deliberated together.

Keywords: Production globalization, neoliberalism, German model of production, global value chain, bargained globalization