

생산의 세계화와 한국 자동차산업 생산네트워크의 재편*

김순영 | 서울대학교

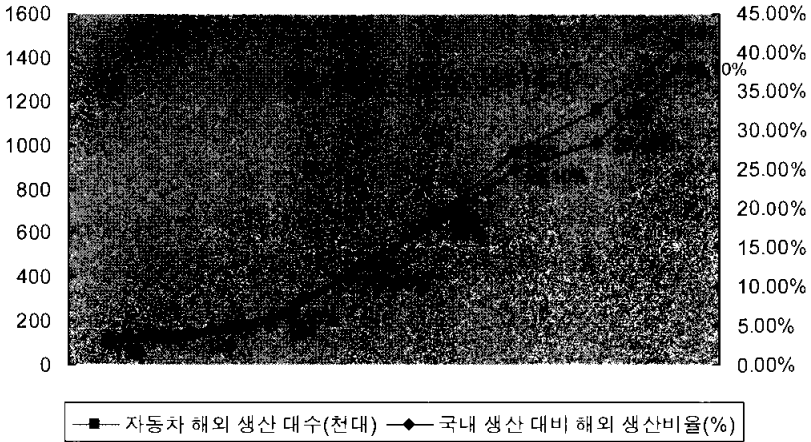
본 연구의 목적은 한국의 자동차산업을 중심으로 생산 세계화의 확대가 국내 생산체에 미친 영향을 분석하는데 있다. 이를 위해 자동차산업을 중심으로 한 글로벌 생산네트워크의 한국적 특수성을 설명하고, 글로벌 생산네트워크의 확대가 국내 자동차 산업의 공동화 현상을 가져오는지를 살펴보았다. 한국은 일본의 계열화체제와 유사하게 완성차업체와 부품업체 간의 수직계열화가 강하다는 특징을 갖는다. 글로벌 생산네트워크는 계열화라는 국내 생산체제의 특징을 그대로 확대한 것으로 나타났다. 따라서 글로벌 생산네트워크를 구축하면서 완성차업체를 따라 부품업체들이 해외로 동반 진출한 경우가 일반적이었다. 그러나 해외 생산의 확대와 더불어 국내 생산도 증가하였을 뿐 아니라 국내 부품의 수출 역시 증가하면서 해외 생산이 반드시 국내 산업공동화로 이어지고 있다고 볼 수 있는 명확한 증거는 찾기 어렵다.

주제어: 생산의 세계화, 생산네트워크, 글로벌 생산체제, 자동차산업, 산업공동화, 수직계열화, 완성차업체, 부품업체

I. 문제제기

본 연구의 목적은 한국의 자동차산업을 중심으로 해외 생산의 증대라는 생산 세계화의 확대가 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하는데 있다. 이를 위해 본 논문에서는 자동차산업을 중심으로 한 글로벌 생산네트워크의 한국적 특수성을 설명하고, 글로벌 생산네트워크의 확대가 국내 자동차 산업의 공동화(Hollowing-out)를 가져오는지를 살펴보고자 한다.

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



출처: 한국자동차공업협회 “해외생산비율”(http://www.kama.or.kr 검색일: 2010. 11. 25).

〈그림 1〉 한국 자동차기업의 해외 생산 비율(2001~2008)

일본의 토요타가 품질 및 기능 문제로 인한 대규모 리콜 사태에 처하게 되면서 토요타의 추락 원인으로 지목된 글로벌 생산체제에 대한 사회적 관심이 확대되고 있다. 토요타는 2000년대부터 급격하게 해외생산을 확대하면서 토요타적 생산방식과 자신의 글로벌 전략을 성공적으로 결합시킨 것으로 평가받았지만 글로벌 생산에 따른 리스크 관리에 실패하면서 심각한 위기를 맞았다.

한국 기업들도 2000년대 이후 원화강세와 고임금 등 국내 비용 증가에 따라 원가경쟁력이 약화되자 이를 극복하기 위해 글로벌 생산네트워크를 본격적으로 확대하였다. 그 결과 2004~2007년 달러 대비 원화 가치가 28.3% 절상하는 동안 제조업 해외직접투자는 3.4배 증가하였다. 제조업의 해외직접투자 규모는 2003년 23억 8천만 달러에서 2009년 57억 3천만 달러로 2배 이상 확대되었다(삼성경제연구소 2010). 특히 한국 자동차산업의 경우 글로벌 생산네트워크로의 재편이 급격하게 증대되면서 국내 생산 대비 해외생산 비율이 2001년 3.4%에서 2008년 38.1%로 10배 이상 증가했다.

이러한 급격한 해외생산의 확대는 국내 생산체제를 글로벌 생산네트워크로 빠르게 변화시켰다. 글로벌 생산네트워크의 재편은 국내 생산체제의 특수성에 의해 규정된다고 할 수 있기 때문에 각국이 빠르게 글로벌 생산체제를 구축해 나가고 있지만 그 양상은 국가별로 다르게 나타날 수밖에 없다. 그렇다면 한국의 자동차산업의 경우 생산의 세계화를 통한 글로벌 생산네트워크로의 재편 과정에서 나타난 한국적 특수성은 무엇인가? 그리고

〈표 1〉 제조업대비 자동차산업의 위상(2008년)

구분	업체수(개)	종업원수(명)	생산액(십억원)	부가가치(십억원)
제조업 전체	58,459	2,454,263	1,122,986	367,630
자동차산업	3,037	259,435	118,296	37,672
비중	5.20%	10.57%	10.53%	10.25%

출처: 한국자동차공업협회(2010, 6-7).

〈표 2〉 자동차 관련 산업 고용규모(2008년)

자동차 제조부문	270.8천 명
생산자재부문	121.5천 명
자동차 판매·정비 부문	220.2천 명
유통·관련 부문	266.1천 명
운수·이용 부문	785.1천 명
자동차산업 직·간접 고용	1,664천 명

출처: 한국자동차공업협회(2010, 4).

이러한 한국적 글로벌 생산네트워크의 확대가 다시 국내 생산체제에 미친 영향은 어떤 것인가? 글로벌 생산네트워크의 확대는 국내 산업의 공동화를 초래하는가?

본 연구는 이러한 문제의식을 기반으로 생산의 세계화를 통한 글로벌 생산네트워크의 재편이 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하기 위해 한국의 자동차산업을 연구대상으로 선택했다. 연구대상을 자동차산업으로 한정된 이유는 다음과 같다.

첫째, 자동차산업은 4천여 개 부품업체의 2만 7천여 개 부품으로 생산되며 이로 인해 한국 자동차산업이 국가경제에서 차지하는 비중이 매우 높기 때문이다. 지난 2008년을 기준으로 자동차산업은 제조업 전체 생산액의 10.53%를 차지하며 업체수는 5.20%, 종업원수는 10.57%에 이른다.

특히, 자동차산업의 경우 높은 산업연관 효과를 갖고 있어 자동차관련 산업의 직·간접 고용규모는 2008년 현재 166만 4천 명에 이르러 한국 전체 고용 2,357만 7천 명의 7.1%에 이른다.

둘째, 자동차산업은 글로벌 생산네트워크가 가장 발달된 산업 중 하나로서 글로벌 생산네트워크의 구조와 특징을 보여줄 수 있는 가장 전형적인 사례이기 때문이다. 자동차는 2만 7천여 개에 달하는 다수의 부품으로 구성되는 매우 복잡한 제품으로서, 완성차업체를

중심으로 다수의 부품업체가 다양한 형태의 생산네트워크를 구축하고 있다. 따라서 한국적 글로벌 생산네트워크 구조를 분석하는데 있어 가장 적합한 소재가 될 수 있다고 판단된다.

한국 자동차산업의 글로벌 생산네트워크로의 재편이 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하기 위해 먼저 II장에서는 한국 자동차산업이 가지는 생산체제의 특징과 글로벌 생산체제의 확대가 국내에 미친 영향에 대한 기존 연구들을 비판적으로 검토한다. 아울러 문헌 연구와 인터뷰를 병행한 본 논문의 연구전략에 대해 설명한다. III장에서는 글로벌 생산네트워크의 재편을 설명하기 위해 한국 자동차산업 생산체제의 현황을 설명하고 세계화로 인한 생산네트워크의 변화 과정을 추적한다. IV장에서는 글로벌 생산네트워크 재편의 결과를 한국적 글로벌 생산네트워크의 특수성을 중심으로 살펴본다. 완성차업체와 부품업체 간 기업관계 그리고 노조의 역할을 중심으로 생산의 세계화가 국내 생산체제에 미친 영향으로서 산업공동화 문제에 대해 검토한다. V장 결론에서는 지금까지의 문제를 요약, 정리하고 향후 자동차산업에 대해 전망한다.

II. 기존 연구 검토 및 연구전략

한국 자동차산업의 글로벌 생산네트워크의 특징을 설명하고 그것이 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하기 위해 자동차산업의 생산체제 재편과 생산의 세계화가 가져온 결과에 주목하는 기존 연구들을 살펴본다. 한국 자동차산업의 생산체제에 대한 연구는 양적으로 볼 때도 아직 미미한 수준에 있다고 할 수 있다. 그러나 국내 생산체제에 대한 연구가 중심을 이루고 있고, 해외 진출 완성차업체를 중심으로 한 글로벌 생산네트워크에 대한 연구는 매우 부족한 실정이다.

먼저 국내 자동차부품 공급시스템에 대한 최근 연구로는 조성재 외(2004)의 홍장표 논문이 대표적이다. 이 연구에서는 경제위기 이후 크게 재편된 국내 자동차산업의 분업구조가 어떻게 변화하고 있는지에 대해 검토하고 있다. 연구결과 도급구조의 연속성이 일부 완화되고 부품공급구조가 중층화되는 외형상의 변화가 일어나고 있지만, 완성차업체와 부품업체간의 수직적 관계가 수평적 관계로 발전하고 있다고 보기는 어렵다고 지적한다.

또한 정명기 외(2006)는 국내 기업의 해외 생산활동은 국내 본사를 정점으로 고도의 수직적으로 통합된 기업내 네트워크에 의해 주도되면서 국내에 형성되어 있는 완성차업체

와 협력업체간의 위계적 분업관계가 공간적으로 확산되었다는 특징을 갖는다고 진단한다. 한국 자동차 부품산업의 해외 생산네트워크는 본사에서 부품과 원부자재를 제공하여 이를 가공조립 생산하여 원청기업과 모기업에 판매하는 공급과 생산네트워크를 중심으로 이루어져 있다는 것이다.

기업의 해외직접투자 활동, 즉 글로벌 생산네트워크 구축이 국내에 미친 영향에 대한 연구로는 이항구 외(2006)가 있다. 저자들은 이 연구에서 최근 국내 자동차산업의 글로벌화가 진행됨에 따라 나타난 국민경제적 영향과 정책과제에 대해 분석하고 있다. 특히 국내 자동차산업의 글로벌화는 장기성장을 위한 기반구축이라는 차원에서 평가해야 하고, 우리나라 내수시장의 성장잠재력과 주요 교역상대국 정부의 통상정책을 고려해 볼 때, 불가피하다고 지적한다.

이와 관련해서 해외직접투자의 확대가 국내 생산활동을 위축시킬 것이라는 우려가 증가하고 있는 반면, 해외 자회사를 통한 현지 생산, 유통 네트워크의 구축은 본국의 모기업 생산제품의 해외수요를 확대시켜 국내 설비투자를 오히려 증대시키는 요인으로 작용한다는 논의들 역시 존재한다. 이시욱(2008)은 우리나라 기업들의 해외직접투자 확대가 국내 설비투자를 둔화시키는 요인으로 작용하지 않았다고 주장한다. 총량 거시분석의 경우 해외투자자와 국내 생산활동 간의 명확한 연관성이 입증되지는 않으나, 산업수준 및 해외투자 기업에 대한 미시 실증분석에서는 이러한 변수들 간에 상호 보완적인 관계가 존재한다는 것이다. 이러한 보완성은 IT 및 통신기기, 자동차, 일반기계 등 고기술 산업을 중심으로 경제위기 이후의 시기에 집중되고 있다.

또한 한국은행(2008)은 “해외직접투자자와 국내투자의 관계 분석” 보고서에서 우리나라의 해외직접투자 추이를 살펴본 결과 아시아 개발도상국과 연구개발(R&D: Research and Development) 집약도가 높은 고기술산업을 중심으로 해외진출이 이루어져 왔으며 고기술 산업에서의 해외직접투자는 특히 경제위기 이후 크게 확대되었다고 밝히고 있다. 전체 해외투자는 기간에 상관없이 국내투자와 보완관계에 있는 것으로 나타났으나 투자대상지역에 따라서는 그 효과가 다소 상이한 것으로 분석되고 있다. 즉 선진국에 대한 해외투자는 국내투자에 대한 효과가 매우 미미하고 통계적 유의성도 없는 것으로 나타났다. 반면에 아시아 개발도상국에 대한 투자는 국내투자에 대한 보완효과가 보다 뚜렷하고 계수의 유의성도 높은 것으로 분석되었다. 따라서 해외시장 또는 국제경쟁력 확보를 위한 국내기업의 해외진출이 불가피한 상황에서 산업공동화를 억제하고 해외투자자와 국내투자자간 선순환 구조를 유지하기 위해서는 무엇보다 부품소재 관련 원천기술 확보 노력을 지속적으로

추구하는 등 부품소재산업에서 아시아개도국과의 기술격차를 유지 또는 확대하는 것이 관건이라고 밝히고 있다.

이상의 연구들은 한국 자동차산업의 해외생산 증대라는 현상에 대해 단순히 기술적인 설명에 그치거나 해외생산의 지역적 차이에 따라 국내 생산체제에 미친 영향이 다르게 나타나고 있다는 단편적인 설명에 머무르고 있다. 특히 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하는데 있어서 총량변수를 활용한 거시분석인가 혹은 산업이나 기업통계자료를 이용한 미시분석인가에 따라 서로 다른 결론이 도출되고 있다. 본 연구는 이러한 기존 연구의 한계를 인식하고 다음과 같은 문제를 중심으로 연구를 진행하고자 한다.

첫째, 한국 자동차산업 생산네트워크의 현황과 특징을 분석하는데 있어서 완성차업체와 부품업체 간의 기업관계에 주목하고자 한다. 경제위기 이후 현대자동차그룹의 등장을 배경으로 자동차산업의 생산분업구조와 부품산업에 커다란 변화가 나타났다. 현대자동차그룹의 지주회사 역할을 하는 현대모비스가 부품업체의 최강자가 되었고, 경제위기 이후 심각한 경영위기에 직면했던 수많은 국내 부품업체들이 외국자본에 인수되면서 부품산업의 지형도 크게 달라졌다. 경제위기 이후 70여 개에 달하는 부품업체에 대해 해외자본 투자가 이루어졌다(한국자동차공업협동조합 2003). 생산네트워크 재편 과정에서 완성차업체와 부품업체간의 기업관계에 초점을 두으로써 한국적 글로벌 생산네트워크의 특징을 추출해 내하고자 한다.

둘째, 생산의 세계화에 따른 기업전략, 노동조합의 역할 변화를 추적해 보고자 한다. 국내 정치경제체제의 구조와 행위자의 전략에 주목함으로써 기존의 정태적인 접근을 넘어서 이해갈등의 정치를 통해 주요 행위자들 간 정치가 어떻게 생산네트워크 재편에 영향을 미치고, 다시 영향을 받는가를 추적하고자 한다. 특히 완성차업체와 부품업체의 기업전략을 살펴보고, 산업공동화 저지를 위한 노동조합의 역할에 주목할 것이다.

셋째, 글로벌 생산네트워크 구축이 국내 산업공동화에 미치는 영향을 보다 체계적이고 종합적으로 파악하기 위해 다양한 수준의 통계자료를 활용한 입체적인 분석을 진행할 것이다. 문헌연구와 통계자료로 충분히 설명되지 않는 부분에 대해서는 개별 인터뷰를 통한 경험연구를 병행하고자 한다. 완성차업체와 부품업체간의 기업관계 변화, 부품업체의 전략, 생산의 세계화가 가져온 고용 구조의 영향을 추적하기 위해 중소 부품업체 대표와의 인터뷰를 활용한다.

III. 자동차산업 생산네트워크의 재편

1. 국내 자동차산업 현황

한국의 자동차산업은 1960~70년대 녹다운(KD: Knock Down) 조립생산 및 국산화를 시작으로, 1980년대에는 수출에 주력하여 급성장을 이뤄냈다. 1990년대는 독자모델 개발(스쿠프, 알파 엔진 탑재)에 성공하여, 그 결과 한국은 2010년 현재 연간 자동차 427만 9천만 대를 생산하며 세계 5대 자동차강국으로 부상했다. 중국은 전년 대비 32.4%가 증가한 1,826만 5천 대(세계 생산 비중 23.7%)로 2년 연속 세계 자동차생산 1위를 차지했다. 2009

〈표 3〉 우리나라 자동차산업의 발전과정

제1차 경제개발 5개년계획	제2차 경제개발 5개년계획	제3차 경제개발 5개년계획	제4차 경제개발 5개년계획	제5차 경제개발 5개년계획	제6차 경제개발 5개년계획	제7단계	제8단계
기간산업 건설	기간산업 건설	중화학공업 착수	산업구조 고도화 기 초확립	비교우위 산업구조 구축	국제경쟁력 기반구축	경제질서 확립, 경제 내실화· 효율화	구조조정 세계화
1962~1966	1967~1971	1972~1976	1977~1981	1982~1986	1987~1991	1992~1997	1998~
KD 조립단계	국산화 초기단계	고유국산차 개발단계	양 산 체 제 준비단계	수출기반 확립단계	대 량 수 출 단계	양적성장및 독자기술 개 발단계	세계화 및 기술선진화 단계
•자동차공 업육성차 수 •완성차 수 입금지	•자동차공 업육성기 본계획수 립 •부품의 국 산화를 제 고 및 전문 계열화 추 진	•장기자동 차공업진 흥계획 •국산고유 모델승용 차개발 •승용차수 출 •대규모중 합공장건 설	•자동차공 업합리화 계획단행 •본격적 수 출 전략산 업화추진	•양산체제 확립 •전륜구동 승용차개 발 •미국수출 개시 •생산국제 분업화	•전 차종 생 산 자유화 (1981) •자동차수 입 자유화 •배기가스 및 소음규 제 강화	•규모 경제 실현 •세계5대 자 동차 생산 국 •주요 핵심부품 독자기술 개발완료	•자동차업 계구조조 정 •해외선진 메이커 국 내시장진 입 •첨단기술 확보 •생산거점 세계화

출처: 한국자동차공업협회(2007).

〈표 4〉 한국 자동차산업 동향

	생산	내수	수출
2010	4,271,741	1,465,426	2,772,107
2009	3,512,926	1,394,001	2,148,862
2008	3,826,682	1,154,483	2,683,965
2007	4,086,308	1,219,335	2,847,138
2006	3,840,102	1,164,254	2,648,220
2005	3,699,350	1,142,562	2,586,088
2004	3,469,464	1,093,652	2,379,563
2003	3,177,870	1,318,312	1,814,938
2002	3,147,584	1,622,268	1,509,546
2001	2,946,329	1,451,450	1,501,213
2000	3,114,998	1,430,460	1,676,442

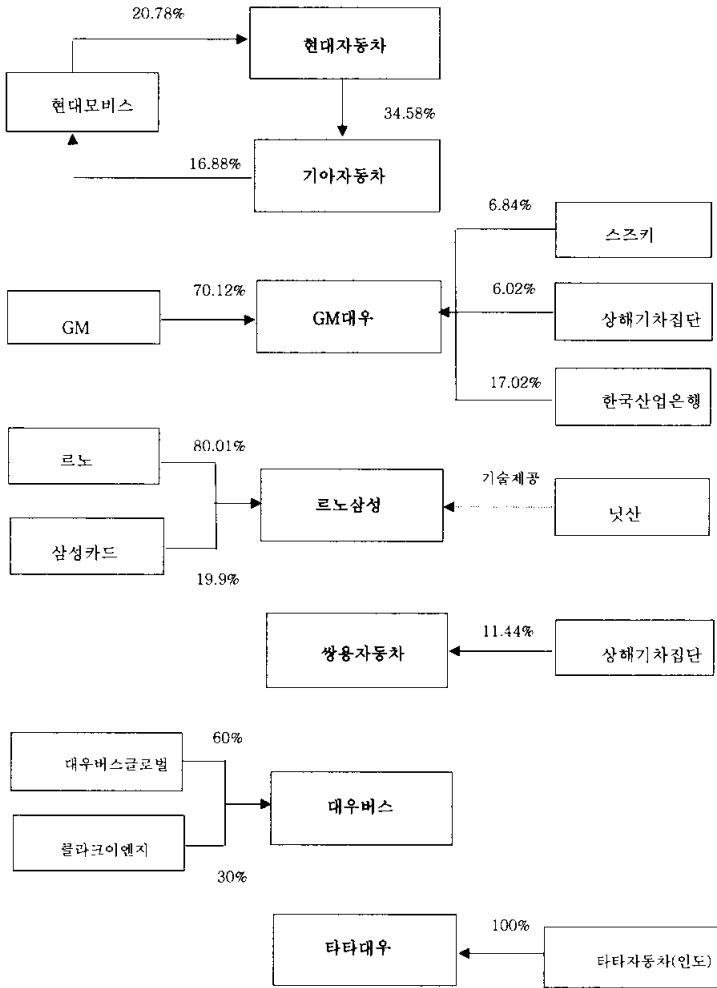
출처: 한국자동차공업협회(2010, 2011b, 15-17)에서 재구성.

년 31.4%의 생산 감소를 보였던 일본은 2010년 친환경차 감세 및 보조금 지급으로 내수가 7.5% 증가하고 수출도 33.8% 늘어나 전년 대비 생산이 21.3% 증가한 962만 6천 대로 세계 2위를 유지했다. 한국은 안정적인 내수증가(5.1%)와 미국, 신흥시장으로의 수출증가(29.0%)로 생산이 전년 대비 21.6% 증가해 역대 최고를 기록하며 자동차생산 세계 5위를 차지했다(한국자동차공업협회 2011a).

1980년대 후반에 시작된 국내 내수시장의 자동차 대중화는 1990년대 초반까지 지속되다가 1990년대 중반부터 정체상태에 접어들었다. 그러나 수출의 증가로 생산량은 계속 늘어났으며, 이에 맞추어 재벌들의 자동차산업에 대한 투자 경쟁이 과도하게 이루어지게 되었다. 결국 재벌 중에서 계열사의 도움을 받기 어려웠던 자동차전문그룹인 기아자동차가 가장 먼저 부도를 냈고, 이후 일어난 경제위기는 자동차업체의 구조재편을 촉진하게 된다.

한편 수출의 지속적인 성장에도 불구하고 내수시장의 급속한 침체로 인해 경제위기 전후로 과잉생산능력이 생산대수를 초과하게 된다. 이후 1999년 하반기부터는 미니밴, 스포츠형 다목적 차량 등 크로스오버 차량 수요의 급증에 힘입어 내수가 회복되었으며, 이는 대우자동차의 부도로 인한 수출의 급격한 감소를 어느 정도 만회해 주었다. 2002년 이후 세계적인 고유가 현상, 국내경기 부진 등에 의해 내수가 침체되었으나, 해외수출이 급증함으로써 자동차생산은 지속적으로 확대되었다(정성춘·이형근 2007, 138).

계속 증가하던 수출은 〈표 4〉에서 보듯이 2001년 전년대비 -10.5% 감소 추세를 보였



출처: 한국자동차공업협회(2010, 21)

〈그림 2〉 완성차업계의 재편

다가 다시 증가하기 시작한다. 그러나 지난 2008년 세계적 경제위기로 수출은 전년 대비 -5.7%, 이어서 2009년엔 전년 대비 -19.9%나 감소했다. 그 결과 2009년 내수가 20.7%나 증가했음에도 불구하고 전체생산은 -8.2% 감소하는 등 하락하게 된다. 2008년 세계적 경제 위기로 자동차산업이 침체에 접어들자 2009년 4월 정부는 자동차 내수판매의 활성화 및 부품산업의 경영안정화 등을 주요 내용으로 하는 '자동차산업 활성화 방안'을 발표한다.

특히 2009년 5월부터 12월까지 시행된 노후차 교체 인센티브로 이 기간 동안 세금감면 혜택을 받은 신차의 판매비중은 2009년 총 내수의 28.3%인 39만 5천 대에 이르게 된다(한국자동차산업연구소 2010, 8).

완성차업체별로 생산, 내수, 수출 현황을 살펴보면, 2006년 현재 현대자동차그룹(현대와 기아)의 각 부분 시장점유율이 72.3%, 73.8%, 71.9%로 압도적인 우위를 보이고 있다. 경제위기 이전 현대, 기아, 대우 등 주요 3개사와 나머지 소규모 업체들 간 과점경쟁을 특징으로 했던 자동차산업이 1강 3약의 시장구조로 급속히 재편되었음을 알 수 있다. 제너럴 모터스와 르노 등 대형 외국사들의 국내진출에도 불구하고 현대자동차그룹은 절대적인 산업 주도자의 역할을 담당하고 있다(정성춘·이형근 2007, 139).

2. 세계화와 생산네트워크의 변화

한국이 경제위기 이후 글로벌 생산네트워크 구축에 뛰어들게 된 이유는 무엇일까? 경제위기 이후 원화가치 절하로 경상수지 흑자를 유지하게 되었으나 이후 원화가치 절상으로 경상수지 흑자 기초가 점차 붕괴될 위기에 직면하게 된다. 이러한 국내 문제에 대응하기 위해 해외직접투자를 강화하여 소득수지 흑자를 증가시키고자 시도한 결과 글로벌 생산네트워크로의 빠른 재편이 이루어지게 되었다. 또한 무역장벽의 급속한 해체와 자유무역협정 추진, 글로벌 아웃소싱 증가에 따른 개방화의 급속한 진전으로 후발국의 추적이 본격화된 것도 중요한 영향을 미친 것으로 보인다. 중국, 인도 등 개발도상국의 범용 부품·소재에 대한 기술향상으로 한국은 선진국과 개도국 사이에서 '넛 크래커(Nut-Cracker)'에 놓일 위험성이 증대했기 때문이다(산업자원부 2007).

이러한 대내외적 환경변화에 대응하기 위해 한국의 자동차산업은 완성차업체를 중심으로 중국을 비롯해 베트남 등 동남아시아와 인도 등에 적극적으로 진출하여 새로운 생산거점을 확립하게 된다.

(표 5) 글로벌메이커 해외생산 비중

	도요타	GM	포드	현대기아차
비중	42%	53%	48%	26.5%
대수	3,048/6,729천대	4,502/8,153천대	-	1,000/3,768천대

출처: 산업자원부(2007).

한국 자동차산업의 해외생산은 이미 1989년 현대자동차의 캐나다 브로몽공장이 생산을 시작하면서부터 시작되었다. 그러나 브로몽공장은 현지에서 판매부진과 입지선정 문제 등으로 생산비용이 증가하면서 1993년 가동을 중단하게 된다. 이후 우리나라 자동차산업은 해외생산에 소극적인 모습을 보이면서 KD 수출을 늘려나가게 된다. 이 시기의 해외생산은 현지의 관세장벽 등을 회피하면서 수출을 증대하려는 전략에서 추진되었다. 1990년대 중반 좁은 내수시장에 업체수의 증가로 경쟁이 치열해지면서 이에 대한 한계를 극복하고 서유럽시장에 대한 우회수출을 목적으로 동유럽지역에 대한 집중적인 투자가 이루어졌으며 동남아시아에서의 현지생산도 활발해진다. 그러나 1990년대 말 이후 자동차산업의 구조조정으로 국내 자동차업체의 글로벌 생산은 새로운 국면에 진입하게 된다. 해외 현지생산을 가장 적극적으로 추진하던 대우자동차가 제너럴 모터스에 매각되면서 주춤해진 반면, 현대와 기아자동차가 본격적으로 현지 생산을 추진하게 된 것이다(이항구 외 2006, 51-52).

현대자동차의 해외진출은 2000년대부터 본격화되어 미국, 중국 등에 대규모 해외 현지 공장을 건설하고 현지 생산을 확대하게 된다. 현대자동차의 해외 생산 공장은 1989년 캐나다 진출을 시작으로 인도, 터키, 중국, 미국, 체코 순으로 설립되었으며, 나머지는 완전 녹다운(CKD: Completely Knock Down) 방식의 조립공장으로 이루어져 있다. 한국 자동차산업의 해외생산은 초기에는 터키 등과 같은 개도국을 대상으로 생산 및 공급 효율성을 제고하고 선진국 시장에 대한 우회 진출을 목적으로 이루어졌으나, 최근에는 미국, 서유럽 등 선진국 시장에 직접 진출하여 수요의 다양화와 세분화에 대응할 수 있는 차종의 생산과 고객 밀착 경영을 위한 현지 연구개발의 목적으로 이루어지고 있다(이정협 외 2005, 138).

현대자동차의 국내공장은 울산, 아산, 전주에 있으며, 연구소는 현대자동차기술연구소, 환경기술연구소, 상용차개발센터가 있다. 현지생산법인은 미국, 체코, 터키, 인도, 중국에 있으며, 해외연구소로는 미국에 디자인센터와 기술연구소, 유럽에 기술연구소를 설립했다. 아시아에는 인도기술연구소와 일본기술연구소를 갖고 있다. 현지 조립공장은 베네수엘라, 브라질, 이집트, 수단, 러시아, 이란, 파키스탄, 중국(2개), 베트남, 말레이시아(2개), 인도네시아 등 모두 13곳에 이른다.

2009년 현대자동차는 인도, 중국, 체코 공장에서의 생산증가에 힘입어 전년대비 33.7% 증가한 149만 3천 대의 자동차를 해외에서 생산했다. 이에 따라 현대의 해외생산비중은 전체 생산의 48.2%에 이른다. 기아자동차는 중국, 슬로바키아, 미국에서 40만 8천 대의 자동

〈표 6〉 현대자동차의 생산공장 및 연구개발센터의 입지

	한국	동아시아	기타 아시아	북미	중남미	유럽	CIS	아프리카- 중동
생산공장*	3	3	6	1	2	2	1	3
R&D센터	3	1	1	2	0	1	0	0

출처: 현대자동차 홈페이지. “해외 사업망”에서 재구성(http://pr.hyundai.com/company/EnterpriseNetwork_Outer.aspx 최종검색일: 2011. 2. 26).

*조립공장 포함.

〈표 7〉 업체별, 국별 해외생산 현황(단위: 대)

구분		2004	2005	2006	2007	2008	2009
합계		415,959	743,116	1,009,754	1,161,958	1,457,268	1,901,721
현 대	인도	203,324	251,001	301,590	338,755	486,099	559,620
	중국	149,381	230,688	290,088	231,888	300,323	571,234
	미국	-	91,336	236,773	250,519	237,042	195,561
	터키	-	60,020	60,870	90,180	81,590	48,640
	체코	-	-	-	-	12,042	118,022
	소계	352,705	633,045	889,321	911,342	1,117,096	1,493,077
기 아	중국	63,254	110,071	115,418	105,538	138,665	24,3618
	슬로바키아	-	-	5,015	145,078	201,507	150,021
	미국	-	-	-	-	-	15,005
	소계	63,254	110,071	120,433	250,616	340,172	408,644

출처: 한국자동차공업협회(2010, 58)

차를 생산하여 현대자동차그룹 전체로는 한 해동안 190만 1천 대의 자동차를 해외에서 생산했다.

IV. 글로벌 생산네트워크 재편의 결과

1. 한국적 글로벌 생산네트워크의 특징

한국은 경제위기가이전까지는 현대, 기아, 대우자동차가 경쟁하는 가운데 상호 견제하는 3사의 과점구조였다. 그러나 경제위기를 거치면서 시장점유율 1위인 현대자동차가 기아 자동차를 인수하면서 3사 과점구조는 붕괴되었다. 현대자동차그룹의 시장지배력은 지속적으로 확대되어 현대그룹의 생산점유율이 80%에 육박하고 있다. 시장지배력 면에서 현대자동차그룹에 의한 사실상 독점체제가 구축되었다고 할 수 있다.

헬퍼(Helper 1991), 사코와 헬퍼(Sako and Helper 1995)는 자동차산업의 시장구조가 독점적인가, 아니면 경쟁적인가가 완성차업체와 부품업체의 협력관계에 영향을 미친다고 말한다. 자동차시장이 독점적일수록 완성차업체는 독점시장에서 발생하는 지대를 보호하기 위해 단기계약방법을 채택하고 부품업체와의 협력과 공존에 소극적이라는 것이다. 빅3의 과점 구조가 오랫동안 유지되었던 미국에서 완성차업체는 교섭력이 강한 부품업체로 지대가 유출되는 것을 우려하여 공존을 거부하고 수직적 통합전략과 단기 경쟁 입찰방법을 채택했다. 이에 비해 협소한 국내시장을 두고 11개의 완성차업체가 경쟁해온 일본에서는 자동차시장으로부터 창출되는 지대가 크지 않아 부품업체와의 장기계속거래와 긴밀한 협력체제가 형성되었다. 미국이나 일본과 달리 자동차산업에서 후발 주자로 나선 한국의 경우 이러한 시각을 그대로 적용하기는 어렵다. 부품업체가 완성차업체와 무관하게 독자적으로 성장해온 미국과 달리, 한국은 정부의 지원 속에 완성차업체가 먼저 만들어지고 부품업체가 나중에 형성되면서 부품업체를 육성해왔다. 이런 발전경로 속에 완성차업체와 부품업체의 관계는 대등하지 못하고 완성차업체가 강한 지배력을 행사하는 수직적인 거래관계가 형성되었다. 이를 배경으로 부품거래에서 단기 경쟁 입찰보다는 장기 계속거래관계가 형성되었다(홍장표 2004, 131-133).

1950년대 일부 존재하던 부품업체들은 1960년대에 완성차업체가 거의 완성된 제품의 분해부품을 단순 조립하던 반 녹다운(SKD: Semi Knock Down) 전략을 구사하면서 크게 타격을 받게 되었다. 한 단계 발전한 CKD로 전진하면서 정부의 부품국산화 정책이 효과를 볼 수 있게 되었고, 그에 힘입어 국내 부품산업은 성장의 계기를 맞게 된다. 그러나 1970년대 완성차와 부품업체 간의 수평계열화 정책은 큰 효력을 보지 못했고, 결국 1980년대

〈표 8〉 기업규모별 부품생산업체(단위: 개)

연도	대기업	중소기업	계	증감률
2003	69	809	878	3.5
2004	76	837	913	4.0
2005	86	836	922	1.0
2006	91	811	902	-2.2
2007	95	806	901	-0.1
2008	118	771	889	-1.3
2009	118	792	910	2.4

출처: 한국자동차공업협동조합.

수직계열화 정책으로 수정되면서 완성차업체가 자신의 계열사나 협력사들에 대한 지원을 강화하여 부품업체들의 성장이 가속화되기 시작했다. 여기에 해외 기술협력선을 완성차업체가 주선하거나, 아니면 독자적으로 기술도입선을 찾아서 선진기술을 수혈함으로써 자동차부품산업은 기술능력에서도 한 단계 성장하게 된다(조성재·임상훈 2004, 30).

하지만 경제위기 이후 한국 자동차산업의 생산네트워크는 핵심부분인 부품조달구조에 상당한 변화가 일어나게 된다. 1980년대 이후 추진된 국내 완성차업체와 부품업체 간의 수직계열화정책에 의한 전속적 구조와 분업구조의 단층성에 일정한 변화가 발생하게 된 것이다(정성춘·이형근 2007, 137). 과거 계열사, 관계사 위주의 부품조달방식이 경제위기를 계기로 계열화체제로 개편되고 동시에 모듈화가 추진되었다. 관계사 거래가 많았던 현대자동차의 경우 만도기계와 한라공조 등 핵심 부품업체를 지배했던 한라그룹이 부도를 맞으면서 관계사체제가 크게 약화되었다. 만도기계를 대신해 현대모비스가 최대의 계열부품업체로 등장하면서 1999년부터 현대와 기아는 모듈화를 본격적으로 추진하기 시작한다. 모듈화로 인해 부품공급구조의 중층화가 가속화되어 경제위기이후 수직계열화에 의한 전속적 구조가 약화된 것으로 보기도 한다.

2009년 현재 완성차업체(현대, 기아, GM대우, 쌍용, 르노삼성, 대우버스, 타타대우)와 직접 거래하고 있는 1차 협력업체수는 전년대비 2.4% 증가한 910개사이며, 이중 대기업이 118개사(13.0%), 중소기업이 771개사(87.0%)에 이른다.

그러나 앞에서 지적했듯이 부품공급구조가 중층화되는 외형상의 변화가 일어나고 있지만, 완성차업체와 부품업체 간의 수직적 관계가 수평적 관계로 발전하고 있다고 보기는 어렵다. 또한 현대자동차를 비롯한 한국의 자동차 완성업체들이 해외로 진출하면서 국내

생산체제의 수직적 계열화에 따라 협력업체와 동반 진출하는 것이 일반적인 현상이다. 현대 자동차의 글로벌 생산체제는 내수 시장을 목적으로 중국, 인도, 유럽, 미국, 체코 등으로 협력업체와 동반 진출하는 방식으로 이루어지고 있다. 내수시장을 목적으로 현대자동차가 해외로 진출하면 각 지역마다 핵심 부품을 생산하는 20~30개 업체들이 동반 진출하여 납품하는 형태를 띠게 된 것이다(이항구 외 2006, 60).

한국의 완성차업체와 부품업체 간에는 장기계약에 기반한 계열화체제가 일반적이다. 완성차업체와 부품업체들은 처음 기술개발 단계에서부터 공동개발을 하게 된다. 과거 완성차업체들은 직접 공장에서 부품들을 생산했지만, 중소기업형 부품의 경우 정부가 개입해서 중소기업에 이관을 하도록 했다. 수익성이 떨어지는 부품의 경우 중소기업에 생산을 맡기면서 현재 완성차업체가 직접 만드는 부품은 그리 많지 않다. 따라서 완성차업체가 해외에 진출할 때 현지기업으로 부품업체를 변경하는 경우 비용이 많이 들기 때문에 현지 조달보다는 부품업체와의 동반진출을 선호하게 된다. 물론 중소기업 부품업체의 입장에서 볼 때도 아이템 개발을 채택해 주는 것은 대기업 완성차업체들이기 때문에 완성차업체의 사전 승인 하에 부품들을 개발할 수밖에 없어 완성차업체에 대한 종속성이 강하다. 완성차업체와 독립적으로 성장할 수 있는 강한 중소기업이 한국에는 없다. 이런 이유로 자동차산업의 해외투자의 경우 본국에서의 수직적 계열관계가 국경을 넘어 복제되거나 그대로 확대될 수밖에 없다.

한국 자동차부품업체들의 해외 투자진출 동기는 세부진출분야, 거래기업과의 관계, 기술력 보유, 매출액규모 등에 따라 다양하게 나타나고 있지만 수직계열화의 수급 구조상의 특징 때문에 완성차업체의 해외공장설립에 따른 동반진출이 가장 큰 해외투자 동기로 나타난다. 거래기업과의 동반진출을 가장 큰 해외진출 동기로 지적한 업체들은 현대모비스, 위아, 세종기업, 성우 하이텍, 화신 등으로 대부분 현대·기아차 그룹의 계열사이거나 비교적 매출규모가 큰 기업들이다. 완성차 업체들의 입장에서 보면, 부품업체와의 동반진출을 통해 현지에서 짧은 시간 내에 안정적 부품조달체계를 구축할 수 있다는 장점이 있다(정명기 2006, 322).

따라서 완성차업체들은 해외진출 시 부품업체들에게 동반 진출할 수 있을지의 여부를 타진하게 된다. 이러한 사실은 부품업체 대표와의 개별 인터뷰를 통해서도 확인되었다. 인터뷰는 현대와 기아에 자동변속기를 납품하는 부품업체 대표와 두 차례에 걸쳐 이루어졌다.¹⁾

1) 인터뷰는 2009년 10월 10일 서울에서, 2010년 6월 15일 예산공장에서 진행되었다.

O사는 종업원수 300명 정도의 중소부품업체로 서울 중구 태평로에 본사를 비롯해 경주와 예산에 국내 생산공장을, 베트남에 현지 생산공장을 갖추고 있으며, 인도와 체코에 물류 법인을 갖고 있다. 2007년 9월 베트남현지법인에 이어 11월에는 인도와 체코에 현지물류 법인을 설립하면서 해외로 진출하게 되었다.

완성차업체와 부품업체 간의 기업관계는 일본의 계열화체제와 유사한 수직적 계열화를 기반으로 하고 있기 때문에 현대자동차가 중국 생산공장을 설립하면서 O사 역시 동반 진출 제의를 받았다고 한다. 하지만 O사의 경우 자동변속기를 주력 제품으로 생산하는 공장인데 중국에서 수동변속기 공장을 설립할 것을 요구받았기 때문에 중국 진출을 포기했다. 차체와 같이 규모가 커서 수출하기 어려운 부품의 경우는 동반 진출하는 것이 유리하지만 엔진이나 트랜스미션 같은 소규모 부품은 해외공장을 짓는 것이 반드시 유리하지는 않다고 말한다. 변속기 역시 현지 생산보다 한국에서 생산해서 수출하는 것이 낫다고 판단되었다고 한다. 인도와 체코에서도 현대자동차에 부품을 조달해야 하지만 현지에서 생산하는 것과 국내에서 보내는 것에 큰 차이가 없어서 현지 물류법인만 설립했다.

O사의 대표는 해외 생산이 가져다주는 이점이 생각보다 크지 않다고 말한다. 인건비 비중이 높은 업체의 경우 이익이 될 수 있지만 O사의 경우 장비 비중이 높아 별 차이가 없다는 것이다. 그럼에도 일반적으로 완성차업체를 따라 부품업체들이 해외로 동반 진출하는 것은 완성차업체와의 기업관계 때문이라고 한다. 아이템을 뺏긴까봐 해외에 동반 진출하는 것이지 국내 생산이 훨씬 유리한 업체들도 많다는 것이다. 특히 해외 진출한 부품업체들의 경우 해외 노동자 교육과 본사 파견 직원 관리 등의 어려움이 크다고 한다. 대기업과 달리 중소기업에게는 해외 진출 시 노동자 관리가 큰 비용이 될 수 있음을 의미한다.

국내 완성차업체들이 해외로 진출하면서 수직적 계열화에 의해 부품업체들과 동반진출하면서 국내 생산네트워크가 글로벌 생산네트워크로 복제되었다고 할 수 있지만 진출 지역 자체에 지역 간 '엔진부품 공유체제'가 구축되거나 울산의 '선진 숙련시스템'의 해외 현지 생산공장으로서의 이식 등 국내 지역과 연계되는 높은 수준의 글로벌 생산네트워크의 구축은 아직 이루어지고 있지 않다(이항구 외 2006, 60).

2. 글로벌 생산네트워크의 결과: 산업공동화의 문제

한국의 글로벌 생산네트워크의 특징은 수직적 계열화라는 국내 생산체제가 지역적으로 그대로 확대되어 해외 시장에 진출하는 경우 완성차업체와 함께 부품업체들도 따라 나가

는 것이 일반적인 현상임을 앞에서 살펴봤다. 자동차산업의 경우 완성차업체와 부품업체들의 해외 생산이 급격하게 증가하면서 생산의 세계화가 국내 산업공동화로 이어질 것이라는 우려가 제기된다. 그렇다면 한국 자동차산업에서 해외 생산의 확대와 글로벌 생산네트워크의 구축은 국내의 산업공동화로 이어질까?

생산의 세계화는 기존의 일국 내 생산체제의 재편을 강제함으로써 무엇보다 미국, 일본, 독일 등 선진국들에서 생산의 세계화가 기존 국내 생산을 공동화시킬 것이라는 우려가 높다. 아시아와 남유럽, 중앙유럽에서 생산된 자동차들의 세계 시장점유율은 계속해서 증가한 반면 고임금 지역인 미국, 일본, 독일의 자동차 생산총량은 축소된 지표들을 토대로 글로벌주의자들과 신자유주의자들은 각국이 세계 시장에 가장 적합한 자유시장모델로 수렴할 것이라고 주장한다(권형기 2010, 234). 하지만 생산의 세계화가 반드시 신자유주의자들이나 글로벌주의자들이 주장하듯이, 고임금 선진 자본주의의 생산을 공동화하는 것은 아니다. 독일의 자동차산업의 경우 생산의 세계화는 국내 산업의 경쟁력을 강화하고 보완하는 방향으로 이루어지기도 한다(권형기 2010).

한국의 경우도 산업공동화에 대한 여러 가지 논의가 진행되고 있지만 아직까지 자동차 산업에 있어서 생산의 세계화가 국내 산업공동화로 이어지고 있다고 볼 수 있는 뚜렷한 증거는 없다. 아래 표에서 보듯이 자동차 및 트레일러 제조업에 종사하는 고용은 지난 2002년 이후 꾸준히 증가해 오고 있다. 따라서 자동차산업에서 해외 생산의 증대가 국내 고용 감소로 이어지고 있다고 보기는 어렵다.

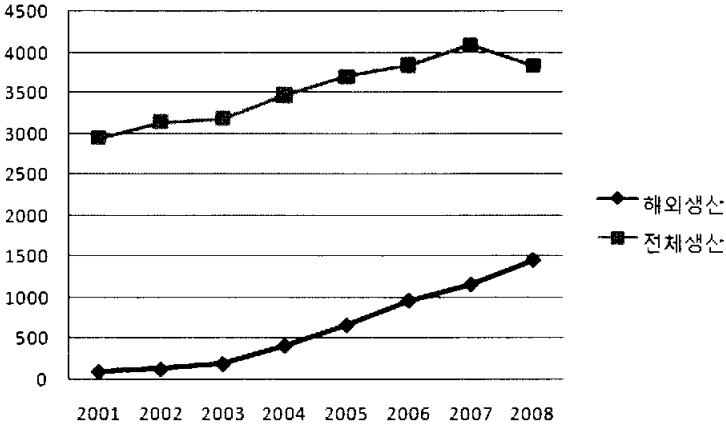
또한 아래 그림에서 보는 것처럼 자동차 해외 생산의 확대 추이와 함께 전체 자동차 생산 역시 지속적으로 증가하는 모습을 확인할 수 있다.

해외 생산의 확대가 반드시 국내 생산의 감소로 이어지지 않는다는 것은 부품업체 대표와의 인터뷰를 통해서도 다시 확인할 수 있었다. 인터뷰했던 O사는 현재 베트남에 현지공장을 가동하고 있다. 완성차업체에 대한 부품공급 뿐만 아니라 베트남 시장 개척을 목표로 하고 있다. 베트남의 경우 전체적으로 산업 수준이 낙후되어 있어 필요한 부품이나 재

〈표 9〉 자동차 및 트레일러 제조업(5인 이상) 고용 추이(단위: 명)

2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
177,983	208,840	215,870	210,073	226,518	240,693	245,857	259,440	284,046

출처: 통계청 “산업별고용” 각 연도 재구성(http://kosis.kr/abroad/abroad_02List.jsp 검색일: 2010. 12. 20).



출처: 한국자동차공업협회(2010, 58).

〈그림 3〉 전체 생산 및 해외생산 추이(단위: 천개)

료를 현지에서 조달하는 것이 매우 어렵다. 베트남 기업에 외주를 주려고 했으나 가능한 업체가 전무하여 대만 오토바이 회사 2곳에 외주를 주고 있는 실정이다. 와이어링 같은 부품은 인도네시아에서 바이백을 하고 있다. 나머지는 모두 국내에서 가져다 쓸 수밖에 없다. O사의 경우도 국내 생산보다 해외 생산 비중이 더 높고 해외에서 일부 아웃소싱을 하고 있지만 해외 생산이 증대되었다고 해서 국내 생산을 줄이고 있지는 않다고 한다. 국내 생산은 해외 생산 증가에도 불구하고 유지되고 있다. 따라서 해외 생산의 확대가 반드시 국내 생산의 감소로 이어지는 산업공동화 현상이 나타난다고 보기는 어렵다.

그렇다면 해외 생산의 확대가 국내 생산체계에 큰 영향을 미치고 있지 못한 이유는 무엇인가? 해외생산의 확대와 동시에 국내 생산 역시 유지되는 이유는 다음 몇 가지로 생각해 볼 수 있다. 첫째, 선진국 자동차업체들이 해외 생산을 확대하면서 범용부품을 생산비가 저렴한 중국, 멕시코, 동구와 인도 등에서 조달하고 있는 것과는 달리, 국내 자동차업체의 글로벌 소싱은 아직 초기 단계에 머물고 있어 현지 기업으로부터의 조달이 크지 않은 것으로 보이기 때문이다(이항구 외 2006, 60; 이정협 외 2005, 139). 하지만 한국의 자동차부품 산업의 해외진출은 아직 초기단계에 있는 만큼 투자경과기간에 따른 기업 내 무역패턴의 변화가 제조업 공동화 논의에서 중요한 함의를 갖는다는 지적도 있다. 즉 북미나 유럽 지역 투자에서는 현지 생산비용이 높기 때문에 시간이 경과하더라도 본국 중간재 수출이 지속될 가능성이 있지만 인건비가 저렴한 중국이나 동남아시아 투자는 현지화가 진행됨에

따라 수출이 감소하고, 현지생산 제품이 본국으로 역수입될 가능성이 많다는 것이다(홍장표 2008, 139).

둘째, 국내 완성차업체의 해외직접투자가 동시다발적으로 이루어지고 해외생산이 증가하면서 완성차의 수출이 둔화되는 현상이 일시적으로 나타날 수 있으나 국내 완성차업체가 국내의 생산차종의 차별화를 이루고 국내 생산공장의 생산성 향상을 통한 비용절감을 지속적으로 추진할 경우 해외 현지생산과 수출이 동시에 증가할 수 있다. 일본 자동차산업의 실증분석에서도 완성차업체의 해외투자나 부품업체의 동반진출이 부품 수출을 증가시키는 것으로 나타났다. 이와 같은 실증결과는 부품업체의 동반진출이 최종재의 수출을 중간재 수출로 전환시키며 수직적 계열관계가 해외직접투자의 수출유발효과를 높인다는 것을 보여준다(홍장표 2008, 138).

국내 완성차업체의 해외생산이 증가하면 해외공장에서 필요한 부품의 수출이 확대되는 것이다. 물론 자동차부품업체의 해외동반진출 확대로 일부 영향을 받을 수 있지만 현지화가 되기 전까지는 완성차업체가 국내에서 부품을 도입할 수밖에 없기 때문이다. 이미 완성차업체의 해외생산이 증가함에 따라 자동차부품의 수출이 급격히 증가하고 있다. 특히 완성차의 해외생산이 크게 증가하기 시작한 2003년부터 자동차 부품의 수출이 크게 증가하고 있는 것으로 나타났다(이항구 외 2006, 53-55).

2009년 자동차부품 수출액은 117억 1천만 달러로 전년에 비해 16.1% 감소했다. 자동차부품 수출은 1999년 이후로 증가세가 지속되어 왔으나 2008년 경제위기의 여파로 2009년 처음으로 감소했다. 그러나 자동차부품 수입액도 전년에 비해 22.3% 줄어든 33억 8천만 달러를 나타냈다. 자동차부품 수출액 대비 수입액의 비율은 28.9%로 지속적으로 낮아지고 있으며, 완성차를 포함한 자동차산업 수출에서 부품이 차지하는 비중은 31.5%로 지속적으로 커지고 있다(한국자동차산업연구소 2010, 25). 따라서 해외생산의 증가가 자동차부품 수출의 증가 역시 견인하고 있음을 확인할 수 있다.

셋째, 해외 생산의 확대가 국내 생산 축소로 이어지지 않는 이유는 무엇보다 국내에서의 생산과 고용을 유지하려는 노조의 반대에서 찾을 수 있다(이항구 외 2006 60). 단적인 예로 현대자동차는 지난 2003년 단체협약을 체결하고 '제32조 해외 현지공장'에서 회사는 미국, 중국 및 기타 해외 현지공장 설립 및 합작과 관련하여 다음과 같은 몇 가지를 시행해야 한다고 못박고 있다.

1. 현재 재직 중인 정규인력은 제25조에 따라 58세까지 정년을 보장하고, 국내외 경기 변

〈표 10〉 자동차부품 수출 추이(단위: 억 달러, %)

	2005	2006	2007	2008	2009
자동차부품 수출(A)	84.5	102.3	124.4	139.5	117.1
(증가율)	(42.7)	(21.0)	(21.6)	(12.2)	(-16.1)
완성차 수출	295.1	329.2	372.8	350.3	254.1
(A/A+B)×100	22.3	23.7	25.0	28.5	31.5

출처: 한국자동차산업연구소(2010, 26).

주: 1) 자동차는 MTI 코드 741, 자동차부품은 MTI 코드 742 기준임.

2) ()안은 전년대비 증가율임.

등으로 인한 판매부진 및 해외공장 건설과 운영을 이유로 조합과 공동결정 없이 일방적인 정리해고, 희망퇴직을 실시하지 않는다.

- 회사는 국내 자동차 산업의 발전과 산업의 공동화 방지 및 종업원들의 고용보장과 임금 및 통상적 노동시간을 보장하기 위하여 국내공장의 생산물량을 2003년 수준으로 유지하고, 이에 따른 제반설비와 연구시설을 유지, 보장하며, 국내외 자동차시장의 경기 변동으로 인하여 공급에 비해 수요부족과 판매부진 등을 이유로 국내 생산 공장을 노사공동위원회의 심의, 축소 및 폐쇄할 수 없다.
- 회사는 국내 당사 공장에서 생산하는 완성차 및 부품(엔진, 변속기)은 해외 현지공장 또는 합작사로부터 수입하지 않는 것을 원칙으로 한다.
- 회사는 국내외 자동차시장의 환경변화 대응과 글로벌 경영체제에서 생존을 위한 경쟁력 확보와 질적(독자적 기술력 확보, 품질 강화, 브랜드 이미지 개선) 경쟁력 확보를 위하여 선진업체 수준의 비율로 연구개발 투자를 적극적으로 실시하며, 국내 연구소의 통합목적과 기존업무를 보장하고 외주처리, 하도급 및 용역전환으로 인한 축소 등 고용에 영향을 미치는 계획을 수립할 시 사전 조합에 통보하고, 노사공동위원회를 구성하여 심의, 의결한다.
- 회사는 세계경제의 불황 등으로 국내외 자동차 시장에서 판매부진이 계속되어 공장폐쇄가 불가피할 경우 해외공장의 우선 폐쇄를 원칙으로 한다.
- 회사는 조합에서 해외공장 관련 각종 제반 자료를 요청할 경우 10일 이내 제공하고 필요 시 설명회를 개최하여 충분히 설명하며, 조합은 회사가 기밀로 정한 사항에 대해서는 보안을 유지해야 한다. 단, 회사는 조합에서 해외 현지공장 방문 요청 시 회사 부담으로 방문하되, 시기, 방법 등 구체적인 사항은 별도 노사협의 한다.
- 회사는 해외공장의 경영전략, 투자정보 등 구체적 계획에 대하여 조합에서 요청할 시 성실히 협의한다.

또한 ‘별도회의록’에서 “회사는 해외공장 건설에 따른 국내자동차산업 발전과 산업의 공동화 방지를 위한 제반사항을 논의하기 위해 자동차공업협회 주관의 완성차 회사 “노사 상설협의기구” 구성을 요청하고, 동 기구 구성 후 논의, 결정된 사항은 성실히 준수, 이행토록 한다.”고 밝히고 있다. 이후 금속노조는 별도로 산업공동화 연구팀을 가동하고 2004년부터 해외 생산에 따른 제조업공동화를 막기 위한 투쟁에 나서게 된다(금속노조 산업공동화연구팀 2004). 2005년 4월에는 현대와 기아차의 바이백 지침이 “자동차산업의 공동화를 촉진시키고, 자동차산업 종사 노동자의 고용불안과 생존권을 파탄시킬 것이며, 중소기업사의 대규모 도산사태로 몰아 놓을 것이 자명”하다고 주장하며 ‘현대그룹 바이백(BUY-BACK) 백지화를 위한 공동대책위원회’를 통해 바이백 지침 전면 백지화와 산업공동화 저지 투쟁에 나서기도 했다.

그러나 최근 자동차 엔진부품업체 유성기업 사태는 노조의 역할이 국내 자동차산업의 공동화를 저지하는 기능을 할 뿐 아니라 정반대로 완성차업체의 글로벌 소싱을 증가시키게 될 것이라는 예측을 가져오기도 한다. 유성기업은 피스톤링, 캠샤프트 등을 생산해 국내 완성차 업체에 공급하고 40여 국에 수출하고 있는 자동차전문기업이다. 현대·기아차는 전체 피스톤링 물량 중 70%에 달하는 부분을, 한국지엠은 부평 군산공장의 피스톤링 50%를 유성기업에 의존하고 있다. 르노삼성차 역시 SM5 2.0모델의 캠샤프트의 100%, 쌍용차도 전체 피스톤링의 20%를 유성기업에서 제공받고 있다. 이처럼 국내 완성차 기업 대부분이 유성기업이 생산하는 주요 부품에 대한 의존도가 높기 때문에 유성기업의 직장 폐쇄와 파업으로 이어진 노사분쟁은 자동차산업 전체에 영향을 미칠 수밖에 없었다. 유성기업이 단순 부품을 생산하면서 여러 대형 완성차 업체에 대부분의 물량을 공급하게 된 것은 단가를 낮추어 싸게 제품을 납품했기 때문이다. 다른 중소기업들과의 경쟁에서 낮은 가격으로 살아남았고 대기업 역시 가격 경쟁에서 살아남은 낮은 단가의 중소기업에게만 제품을 받음으로써 다른 경쟁기업들의 도태를 방조할 결과였다. 유성기업 사태로 완성차 업체들은 비용절감을 위해 재고물량을 최소화했던 기존의 관행을 벗어나 재고물량을 확대할 뿐 아니라 부품업체를 다변화하기 위해 해외 글로벌소싱을 확대할 것이라는 예측도 가능하다.

VI. 결론

본 연구에서는 생산의 세계화가 국내 생산체제에 미친 영향을 분석하기 위해 한국 자동차산업을 중심으로 글로벌 생산네트워크의 한국적 특수성을 설명하고, 글로벌 생산체제의 확대가 국내 자동차산업의 공동화 현상을 가져오는지를 살펴보았다. 자동차산업의 경우 2000년대 이후 글로벌 생산네트워크로의 재편이 급속하게 이루어지면서 국내 자동차 생산 대비 해외생산 비율이 급격히 증가하였다.

한국은 일본의 계열화체제와 유사하게 완성차업체와 부품업체 간의 수직계열화가 강하다는 특징을 갖는다. 한국 자동차산업의 글로벌 생산네트워크는 수직계열화라는 국내 생산체제의 특징을 지역적으로 그대로 확대한 것으로 나타났다. 따라서 글로벌 생산네트워크를 구축하면서 완성차업체를 따라 부품업체들이 해외로 동반 진출한 경우가 일반적이었다.

그러나 해외 생산의 확대와 더불어 국내 생산도 증가하였을 뿐 아니라 국내 부품의 수출 역시 증가하면서 해외 생산이 반드시 국내 산업공동화로 이어지고 있다고 볼 수 있는 명확한 증거는 찾기 어렵다. 자동차산업의 국내 고용도 지속적으로 증가하고 있음을 확인할 수 있었다. 이처럼 국내 자동차산업의 생산 세계화가 국내 산업공동화로 이어지고 있지 않은 것은 중국을 비롯한 아시아 국가의 경우 현지 기술수준의 낙후로 현지조달이 어려워 글로벌 소싱이 아직 초기 단계에 있기 때문이다. 또한 노동조합이 강한 영향력을 행사하고 있는 자동차산업의 경우 다른 산업에 비해 국내 고용 감소를 저지하는 힘이 어느 정도 작용하고 있는 것으로 보인다.

그러나 자동차산업의 경우 향후 중국을 비롯한 아시아 국가들로부터의 글로벌 소싱이 증가할 가능성이 높다. 또한 한미 자유무역협정 추가협상으로 자동차 관세가 협상 발효 후 5년째에 철폐되는 것으로 늦춰지면서 관세 철폐로 인한 수출 증가 효과가 반감되었다. 따라서 국내 자동차업체들이 미국 시장에서 판매를 늘리기 위해 수출보다 유리한 현지 생산을 더욱 늘려 앞으로 국내 생산의 공동화를 가져올 수 있다는 예측은 충분히 가능하다.

또한 최근에 벌어진 유성기업 사태는 국내 하청업체의 노사관계가 완성차업체의 생산에 까지 차질을 빚음으로써 부품업체를 다변화하는 전략을 통해 글로벌 소싱을 보다 확대할 것이라는 예측 역시 가능하다. 유성기업은 단가를 낮추어 싼 제품을 납품함으로써 단순 부품을 생산하면서도 여러 대형 완성차업체에 대부분의 물량을 공급할 수 있었다. 대기업

완성차업체들이 원감절감을 이유로 더 싼 제품만을 받음으로써 다른 중소기업들과의 경쟁에서 낮은 가격으로 살아남았기 때문이다. 유성기업 사태를 통해 완성차업체가 하청 부품업체의 노사문제에 까지 개입하고 있는 것으로 드러났다. 한국 자동차산업에서 완성차업체와 하청업체간의 종속성의 문제는 어제 오늘의 일이 아니다. 생산의 세계화라는 이름으로 글로벌 생산네트워크로의 재편은 이루어졌지만 기존 완성차업체와 부품업체와의 원하청 관계에서 드러난 심각한 모순은 재편되지 않고 있다.

투고일 2011년 3월 31일

심사일 2011년 4월 11일

게재확정일 2011년 5월 2일

참고문헌

- 권형기. 2010. "생산 세계화의 다양성: 독일의 특수성." 『한국정치연구』 제19집 제1호.
- 금속노조 산업공동화연구팀. 2004. 『공장의 해외진출로 인한 제조업공동화 현황과 노동조합의 대응』.
- 김갑수 외. 2002. 『국가기술혁신시스템의 창조성과 협동성 발전 연구』. 서울: 과학기술정책연구원.
- 김양희 외. 1999. 『한국 자동차산업의 기술능력 발전』. 서울: 삼성경제연구소.
- 노광표. 2004. 『제조업공동화와 노동의 대응』. 서울: 한국노동사회연구소.
- 복득규. 2002. "한국자동차산업의 부품거래구조 변화: 외환위기 전후를 중심으로." 『자동차경제』. 307호
- 산업자원부. 2007. 『자동차부품산업의 현황과 발전전략』(7월 24일).
- 신관호·오용협. 2005. "국내 자본의 해외투자 결정요인: 중력모형을 이용한 분석." 윤덕룡 외. 『최근 해외자본유출의 원인 분석과 정책적 시사점』, 정책연구(05-11). 서울: 대외경제정책연구원.
- 안상훈. 2006. 『생산의 국제화와 산업구조 및 생산성의 변화: 미시데이터의 분석과 국제비교』. KDI연구보고서. 서울: 한국개발연구원.
- 이동기 외. 2006. 『한국기업 해외직접투자전략의 변천』. 서울: 서울대학교출판부.
- 이병훈. 2003. "비정규노동의 작업장내 사회적 관계에 관한 사례 연구." 『경제와 사회』 제57호.
- 이시욱. 2008. 『해외직접투자와 국내 설비투자 간의 연관성 분석』. 서울: 한국개발연구원.

- 이장호. 2008. "해외직접투자 동기와 자원, 전략, 통제 및 제도간의 관계에 관한 실증연구." 『서강대경영논총』 19집 1호.
- 이항구·조철. 2001. 『세계자동차산업체의 경쟁전략 분석과 한국자동차산업의 진로』. 서울: 산업연구원.
- 이항구·조철·김경유. 2006. 『한국 자동차산업의 글로벌화 효과와 정책과제』. 정책자료집 (2006-39). 서울: 산업연구원.
- 이항구·김경유. 2009. "우리나라 자동차부품산업의 경영성과 분석과 새로운 성장전략." 『산업경제정보』(2009-24) 449호. 서울: 산업연구원.
- 이정협 외. 2005. 『한국형 지역혁신체제의 모델과 전략 1: 지역혁신의 공간적 틀』. 서울: 과학기술정책연구원.
- 전국금속노동조합. 2003. 『모듈화와 자동차구조재편』. 서울: 전국금속노동조합.
- 전국금속산업노동조합연맹·한국비정규노동센터. 2003. 『금속산업 사내하청노동자 조직화를 위한 실태연구: 자동차·조선·철강·기계업종 실태조사를 중심으로』.
- 전봉걸·권철우. 2007. 『국내 기업의 해외직접투자 결정요인: 기업경영 관련 여건을 중심으로』. 서울: 한국은행 금융경제연구원.
- 정명기 외. 2006. "한국 자동차부품산업의 한·중 생산네트워크에 관한 연구." 『산업노동연구』 12권 2호.
- 정성춘·이형근. 2007. 『한일기업의 동아시아 생산네트워크 비교연구: 자동차산업을 중심으로』. 연구보고서(07-10). 서울: 대외경제정책연구원.
- 조성재·이병훈·홍장표·임상훈·김용현. 2004. 『자동차산업의 도급구조와 고용관계의 계층성』. 서울: 한국노동연구원.
- 조성재·장현석·오재환·박준식. 2006. 『동북아 제조업의 분업구조와 고용관계(II): 자동차산업과 전자산업을 중심으로』. 서울: 한국노동연구원.
- 조철. 2002. 『네트워크체제의 진전과 부품조달체제의 변화: 자동차부품조달체제를 중심으로』. 서울: 산업연구원.
- 조형제. 2005. 『한국적 생산방식은 가능한가?』. 서울: 한울아카데미.
- 주무현. 2003. "경제위기 이후 기업별 내부노동시장의 구조변화: 현대자동차의 사례." 『산업노동연구』 8권 1호.
- 중소기업청·중소기업협동조합중앙회. "중소기업 실태조사보고." 각 연도.
- 통계청. "산업별 고용." 각 연도(http://kosis.kr/abroad/abroad_02List.jsp 최종검색일: 2010. 12. 20).
- 한국노동연구원. 2004. 『원하도급업체간 임금격차 실태분석 및 개선방안』. 서울: 한국노동연구원.

- 한국수출입은행. 2007. “우리나라 기업의 글로벌 생산 네트워크 형성 단계 및 경영성과 분석.” 『수은해외경제』.
- 한국수출입은행. 2009. “2008년 해외직접투자 동향분석”(3월).
- 한국은행. 2008. “해외직접투자와 국내투자의 관계 분석”(4월 2일).
- 한국자동차공업협동조합. 2011. “기업규모별 업체수”(http://www.kaica.or.kr/industry/overview.php 최종검색일: 2011. 1. 18).
- 한국자동차공업협회. 2011a. “2010년 10대 자동차생산국 순위”(http://www.kama.or.kr 최종검색일: 2011. 2. 25).
- _____. 2011b. “수급총괄”(http://www.kama.or.kr 최종검색일: 2011. 1. 18).
- _____. 2010. “해외생산비율”(http://www.kama.or.kr 최종검색일: 2010. 11. 25).
- _____. 2010. 『2010 한국의 자동차산업』. 서울: 한국자동차공업협회.
- _____. 2007. 『2007 한국의 자동차산업』. 서울: 한국자동차공업협회.
- 한국자동차산업연구소. 2010. 『2010 자동차산업』. 서울: 한국자동차산업연구소.
- 홍장표 외. 1997. 『자동차산업의 원하청관계와 노동자간 격차』. 서울: 한국노동사회연구소.
- KOTRA. 2008. “주요국별 해외투자진출 유형비교.” Global Business Report(08-030).
- KOTRA. 2007. “투자진출 기업의 현지화 전략: 성공 노하우.” Global Business Report (07-041).
- Borrus, M., D. Ernst, and S. Haggard. 2000. *International Production of Networks in Asia: Rivalry or riches?* London and New York: Routledge.
- Ernst, D. 2002. “Global production networks in East Asia’s electronics industry and upgrading perspectives in Malaysia.” *East-West Center Working Papers* no. 44.
- Ernst, D. and Linsu Kim. 2001. “Global production networks, knowledge diffusion, and local capacity formation: a conceptual framework.” *East-West Center Working Papers* no. 19.
- Ernst, D. and John Ravenhill. 2000. “Convergence and diversity: How globalization reshapes Asian production networks.” in Borrus, Ernst and Haggard ed. *International Production Networks in Asia: Rivalry or riches?* London and New York: Routledge.
- Hall, P. A. and David Soskice. ed. 2001. *Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage*. Oxford: Oxford University Press.
- Helper, S. 1991. “How Much Has Really Changed Between U. S. Automakers and Their Suppliers?” *Sloan Management Review*. Summer.
- Sako, M. and S. Helper. 1995. “Supplier Relations and Performance in the Auto Industry: European-Japanese-US Comparisons of the Voice/Exit Choice.” *IMVP Working Paper*.

ABSTRACT

Production Globalization and Reorganization of Korean Production Networks in the Automobile Industry

Soon Young Kim | Seoul National University

The purpose of this study is to analyze the influence of the production globalization in the form of increased overseas production on Korea's domestic manufacturing network by focusing on the automobile industry. This paper sets out to explain Korea's unique features of the global production network with the focus on the Korean auto industry and to ascertain whether the expansion of the global production leads to the hollowing-out of the domestic auto industry. Korea is characterized by the strong vertical integration between the auto manufacturers and their suppliers akin to the systematization in Japan. It has been shown that the global production saw this systematization replicated in the expanded form globally. As a result, the general trend was for the suppliers to accompany the manufacturers in the overseas relocation. However, the expansion of overseas production yielded increase in domestic production as well as the export by the suppliers in Korea; hence, there is no clear evidence that overseas production spells the hollowing-out of domestic industries.

Keywords: production globalization, production networks, global production system, automobile industry, hollowing-out, vertical integration, auto manufactures, suppliers