

# 델파이사태의 파장과 미국 자동차 산업의 향방

이 항 구 | 산업연구원, 수송기계산업 팀장

최근 GM과 포드의 경영이 악화되자 그 불똥이 과거 계열 협력 부품업체였던 델파이사와 비스티운사로 튀고 있다. 특히 세계 최대의 자동차부품업체였던 델파이는 미국법원에 파산보호를 신청하여 향후 대대적인 구조조정이 예상된다. GM 사태에 이어 발생한 델파이사의 파산보호 신청이 미국 자동차산업에 미칠 영향과 시사점에 대해 살펴보기로 한다.

## 1. 델파이사태의 원인

델파이사가 사실상 파산에 해당되는 파산보호법 제11조 적용을 뉴욕법원에 신청하면서 미국자동차산업의 향방에 대한 관심이 고조되고 있다. 파산보호는 채무위기에 빠진 기업에 대해 기업의 채무이행을 일시 중지시키고, 자산매각을 통해 기업을 정상화시키는 절차로 우리나라의 법정관리와 유사하다고 볼 수 있다. 최근 미국 자동차 부품업체의 파산보호신청이 급증하고 있는데 미국 완성차업체의 판매부진으로 자동차부품업체도 경영난에 빠져 있기 때문이다.

### (1) 전략방향 설정의 과오

미국 자동차산업의 경쟁력은 80년대 이후의 지속적인 구조조정에도 불구하고 전반적으로 저하되었다. 미국 자동차산업은 90년대에 들어서서 경쟁력이 회복되는 듯 하였으나 00년과 01년에 걸친 미국의 경기침체와 01년에 발생한 9.11 테러 사태 이후의 가격인하 판매 경쟁으로 인해 수익성이 급속히 악화되었다. 그 동안 GM과 포드는 스포츠유틸리티차량(SUV)과 픽업트럭 등 경트럭의 수요가 증가하자 경쟁적으로 수익성이 높으며 비교우위를 확보하고 있는 대형 SUV와 픽업트럭 생산을 증대하였다. 그러나 동 시장에서의 경쟁이 심화되고 유가가 급등하자 수요가 급감하여 GM과 포드의 미국시장 점유율은 사상 최저치를 경신하고 있다. GM은 과거에 비해 품질과 생

산성이 향상되고 중국 진출 등 세계화도 무리없이 추진하고 있으나, 금년 1/4분기에 92년 이후 처음으로 11억 달러의 적자를 기록한 후 3/4분기까지의 적자가 40억 달러로 확대되었다.

미국의 자동차 수요는 높은 수준을 유지하고 있으나, GM과 포드는 일본과 우리나라 자동차업체들과의 경쟁에서 밀려 국내외에서 어려움에 직면하게 되었다. GM과 포드의 경영 악화는 주주 이익 극대화라는 미국 대기업의 전통적인 단기성과 위주의 경영전략의 결과로 평가할 수 있다. 또한 미국 제조업의 생산성이 정보기술의 접목과 새로운 생산방식의 개발 등 리엔지니어링(Reengineering)과 효과적인 산관학 협력을 통해 높은 증가율을 보이고 있으나, 자동차산업의 생산성은 근로자의 노령화 등에 따라 상대적으로 둔화되어 문제를 악화시켰다. 이와 함께 제품품질과 경영품질이 저하되면서 GM과 포드가 생산한 자동차들이 소비자들로부터 외면받으면서 시장 점유율과 순이익이 급락하고 있다.

한편 델파이사는 99년에 GM에서 분사한 엔진, 전장 및 안전관련 부품 등을 생산하는 종합부품업체다. 델파이사는 GM에서 분사된 후 납품선을 다각화하려 노력하였으나, 매출액이 감소하면서 지난해에 세계 1위 부품업체 지위를 지멘스사에게 넘겨주었다. 델파이사는 엔진, 전장,

안전관련 기술에서 뛰어난 역량을 보유하고 있으며, 03년 MIT 특허 Scorecard의 기술력 평가(특허수, 영향력, 과학과의 연계성, 기술 사이클 타임 등)에서 773점을 획득하여 자동차부품 세계 1위를 기록한 바 있다. 델파이사는 42개 외국기업과 합작사업을 체결하고 있고, 전세계에 170여개 생산공장과 34개 기술센터 등을 보유하고 있으며, 18만 5천명을 고용하고 있다.

< 표-1 > 델파이의 글로벌 사업현황

	공장(개)	고용(천명)	합작사(개)	기술센터(개)
미국&캐나다	79	50	7	14
멕시코&남미	47	76	9	4
유럽&중동	60	49	9	10
아시아·태평양	14	10	17	6
합계	170	185	42	34

자료 : Delphi 홈페이지

델파이사는 02년에 04년 GM의 다른 완성차업체에게 44%를 납품한다는 목표를 설정한 후 거래선을 포드, 닛산, VW, 크라이슬러, PSA, BMW, 도요타, 피아트, 현대 등으로 다각화하여 목표를 초과달성하였다. 그러나 완성차업체들의 지속적인 납품가격 인하 요구와 완성차업체 수준의 임금과 수혜비용으로 델파이사의 매출과 순익은 하락하기 시작하였으며, 03년과 04년의 연속적자에 이어 금년 상반기에도 7억 4,100만 달러의 순손실을 기록하였다.

< 표-2 > 델파이의 경영실적 추이 (단위 : 백만 달러, %)

	01	02	03	04	05년 1/4
매출액	26,288	27,427	28,096	28,650	6,851
순이익 (순이익율)	220 (0.8)	517 (1.9)	56 (0.2)	36 (0.1)	409 (6.0)

자료 : Fourin, 世界自動車調査月報, 05. 7.

델파이사는 매출의 54%를 GM에 의존하고 있어 GM의 판매부진은 곧 델파이의 경영악화로 이어질 수 밖에 없다. GM의 미국내 생산은 03년 389만대에서 04년 358만대로 감소한 후 금년에는 330만대에도 못 미칠 전망이다. GM그룹의 미국내 판매는 금년 1~10월중 전년 동기

비 3%가 하락하였으며, 승용차의 판매가 매우 부진한 실정이다.

## (2) 유증비용(Legacy Cost)의 증가

GM과 델파이를 파산상태에까지 내몰은 또 하나의 원인은 유증비용, 즉 퇴직 근로자들에게까지 각종 혜택을 부여하는 노사합의에서 찾을 수 있다. GM의 각종 수혜비용은 03년의 8억 달러에서 금년에는 56억 달러로 증가할 것으로 추정되며, 이는 지난해 GM의 연구개발투자비 65억 달러의 86% 수준에 이르는 규모다. GM이 지불하고 있는 동 비용의 2/3는 18만명에 달하는 기존 근로자의 2.5배에 달하는 퇴직근로자들에게 지급되고 있다.

< 표-3 > 주요 국가별 자동차산업 임금 비교

국가	시간당 임금	수당	각종수혜비용	총임금
독일	33.0	8.0	2.9	43.9
미국	22.5	4.6	6.5	33.6
프랑스	22.1	6.9	2.7	31.7
일본	20.2	2.3	1.4	23.9
캐나다	19.4	3.0	1.4	23.8
영국	18.6	2.9	2.0	23.5
한국	8.4	2.5	n.a	11.2
멕시코	2.7	n.a	n.a	3.2
중국	1.3	n.a	n.a	1.3

자료 : 국제노동기구(ILO), 2005

GM은 지난 노사합의에서 가급적 감원과 공장 폐쇄 등의 구조조정을 회피하면서 임금과 각종 복지비용 지출을 축소하지 않겠다고 약속함에 따라 수익 악화를 자초하였다. GM의 각종 수혜비용은 대당 평균 1,500달러에 달해 대당 평균 1,400달러인 광판비용을 상회하고 있다.

GM의 이러한 협약은 최대 협력업체인 델파이의 경영에도 동일하게 적용되고 있다. 델파이의 근로자 일인당 시간당 임금은 임금 및 각종 복지비용을 포함할 경우 GM과 동일한 시간당 65달러로 경쟁업체인 존슨스컨트롤이나 리어보다 60%나 높은 실정(델파이사의 노조 가입 근로자는 2만 5,000명에 달하고 있다)이다. 노사협약에 따

라 델파이사는 최근 일시적으로 해고한 3,000명의 근로자들에게 임금과 각종 수당의 90%를 지급하고 있으며, 동 비용은 인당 연평균 13만 달러에 달해 일시적 해고 기간이 1년 지속될 경우 델파이사는 3억 9,000만 달러의 비용을 지불해야하는 부담을 안게 된다.

### (3) 글로벌 소싱의 확대

GM의 글로벌 소싱 확대 역시 델파이의 경영에 부담을 가중시켰다. GM은 01년 1월에 수주보증조치를 종료하고 개방적 조달시스템을 본격 가동하였다. GM은 90년대 초부터 국제구매전략을 통해 고품질저가격의 새로운 부품업체를 적극 발굴해 왔으며, 이에 따른 품질저하 문제를 방지하기 위해 QS9000이란 품질표준을 설정하였다. 그 결과 델파이사가 GM에게 납품할 수 있는 기회가 점차 축소되었으며, GM의 납품가격 인하 요구는 델파이를 포함한 미국 부품업체의 수익성을 악화시켰다. 이와 같이 미국 부품업체의 어려움이 가중되고 있는 가운데 GM은 05년 6월에 경쟁재건축을 발표하면서 글로벌 소싱을 확대할 계획이라고 밝힌 바 있다. 이미 GM은 09년까지 중국으로부터의 부품조달 규모를 100억 달러로 확대한다는 방침을 설정하여 현지 공장건설과 공급원의 확보에 나서고 있다. 이와 같이 GM이 글로벌 소싱을 확대하고 있는 이유는 미국내 부품만으로는 비용절감이 어렵다고 판단하고 있기 때문이다.

결국 GM과 델파이 사태는 경쟁 전략의 실패에서 그 원인을 찾을 수 있다. GM은 포드와 함께 판매 이익이 높은 에너지 다소비형 대형 픽업트럭과 대형 SUV 생산에 주력해 왔다. GM과 포드는 소비자들이 원하는 디자인, 품질, 성능과 연비가 우수한 차종을 적시에 개발하여 공급하는데 소홀히 함으로써 원자재가격 상승으로 인한 비용 부담과 경쟁사의 신모델 출시 및 유가상승으로 인해 판매 부진이라는 이중고를 겪고 있다. 이와 같이 GM과 포드는 승용차부문에서의 경쟁력 상실, SUV와 고급차 부문에서의 경쟁 심화, 캐쉬 카우인 트럭 사업부의 혁신 부진과 새로운 승용차 모델의 판매 부진으로 시장 점유율과

순이익이 계속 하락하고 있다. 물론 GM과 포드가 신차종의 개발과 연구개발 투자를 축소한 것은 아니다. GM은 04년에 29종의 차종을 출시하여 신차종 출시면에서는 세계 자동차업체를 선도하였고, 포드는 자동차업체 최고인 74억 달러를 연구개발에 투자하였으나, 소비자들은 GM과 포드가 생산한 자동차를 철저히 외면하였다.

한편 GM은 60년대 이후 90년대 중반까지 자동차 제조부문의 수익이 악화되자 공정의 개선 및 혁신보다는 서비스사업을 통한 이윤 증대에 치중하였다. 그 결과 GM은 단기적인 성과는 거두었으나, 서비스사업의 수익 역시 점감하여 금융업체인 GMAC의 금년 순익은 지난해의 29억 달러에서 25억 달러 이하로 감소할 전망이다.

## 2. GM과 델파이의 대응

GM에 이어 고강도 구조조정을 계획하고 있는 델파이사는 경영난을 타개하기 위해 미국내 31개 공장의 상당수를 폐쇄하고 종업원의 30%를 감원하는 한편 시간당 임금을 현재의 27달러 수준에서 10~12달러 수준으로 대폭 인하하겠다는 구조조정안을 UAW에 제시하였다. 이에 대해 델파이사의 노조는 기존 협약이 종료되는 07년전에 재협상할 의사가 없음을 표명하였으나, 최근 미국내 여론에 편승하여 타협점을 적극 모색하고 있다.

### (1) 부실 사업부의 매각과 브랜드 축소

GM은 노조와의 타협을 통해 의료보험비 부담 완화, 사무직 근로자 감원, 배당금 축소 등을 추진하고 있다. 이미 GM은 3만 8,000명에 달하는 사무직 근로자들의 금년 성과급을 동결하기로 결정한 바 있다. 이러한 상황에서 델파이사가 파산하거나 델파이 노조가 대규모 파업에 진입할 경우 GM의 어려움은 상당기간 지속될 전망이다. 최근 GM의 파산설이 유포되자 GM의 최고 경영자가 이를 전면 부인하고 나섰으나, GM의 주요 부품을 공급해 온 델파이사의 어려움은 GM의 경영에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. GM은 그동안 재건을 위해 방위, 위성방송과 철도차량사업을 매각하였으며, 최근에는 모기지

(Mortgage) 사업부와 GMAC의 지분 매각을 검토하고 있다. GM이 GMAC의 전면 매각을 고려하지 않는 이유는 지난해 배당금이 15억 달러에 달하고, GMAC가 GM 자동차의 판매에 긍정적인 역할을 수행하고 있기 때문이다. 또한 GM은 현재 8개(Chevrolet, Cadillac, GMC, Buick, Saturn, Saab, Pontiac, Hummer)에 달하는 브랜드 중 올즈모빌에 이어 매출이 부진한 브랜드의 퇴출을 모색하고 있다. 지난해 GM의 브랜드중 시보레, 캐딜락, GMC만의 매출이 증가한 바 있다.

### (2) 글로벌 생산 네트워크의 효율성 제고

GM은 생산 효율성을 제고하기 위해 글로벌 네트워크를 적극 활용할 계획이다. 최근 GM은 GM대우가 생산하는 소형차를 시보레 브랜드로 미국에서 판매하고 있는데 소형차 모델이 부족한 GM으로서는 GM대우가 생산하고 있는 소형차의 미국시장 투입이 절대적으로 필요한 실정이다.

〈 표-4 〉 주요 자동차업체의 세계화 현황(03년)

업체명	해외 자산수의	자산		판매		고용	
		해외	전체	해외	전체	해외	전체
포드	3	174	305	61	164	139	328
GM	4	154	449	52	186	104	294
도요타	8	94	190	87	179	89	264
VW	18	59	150	71	97	160	335
현대	19	53	78	54	70	93	132
BMW	25	45	72	35	47	26	104
DCX	28	42	225	55	154	77	362
피아트	29	42	79	36	53	89	162

자료 : UNCTA, World Investment Report 2005

또한 GM은 사브9-3과 오펔 벡트라 신모델을 생산성을 고려하여 스웨덴이 아닌 독일 공장에서 생산하기로 결정하였다. 자동차업체중 2위의 세계화 수준을 나타내고 있는 GM은 연구개발과 생산의 세계화를 적극 추진할 전망이다.

### (3) 미국정부는 사태를 관망

미국 자동차산업의 어려움이 가중되고 있으나 미국정부

는 중재자의 입장에서 완화 방안을 모색하고 있다. 미국 정부는 사태에 직접 개입하기 보다는 GM과 델파이 스스로가 경쟁방식을 학습하여 해결해야 한다는 입장을 표명하고 있다. 따라서 미국 정부는 79년의 크라이슬러 사태 당시의 구제금융과 이후의 수입 규제 조치를 취하지는 않을 예정이다. 이는 당시와는 달리 외국 자동차업체가 미국내 공장건설을 통해 고용을 창출하고 지역경제의 성장에 기여하고 있기 때문이다. 특히 외국 자동차업체의 공장 건설이 공화당의 본거지라 할 수 있는 미국 남부지역에 집중되고 있는 점도 한 원인으로 평가 할 수 있다. 그러나 GM과 델파이 사태로 미국내 생산능력이 축소되면서 대량 실업이 발생하고 연관산업에 부정적인 영향을 미칠 경우 미국 정부의 개입이 불가피할 전망이다.

〈 표-5 〉 주요 자동차업체의 북미 고용 현황 (단위 : 명)

업체명	05년	00년	업체명	05년	00년
BMW	5,896	5,097	메르세데스벤츠	5,429	3,319
크라이슬러	85,881	122,941	미쓰비시	4,125	2,424
포드	122,877	185,211	닛산	23,999	17,642
GM	181,000	212,000	수바루	3,224	3,968
현대	29,958	23,275	스즈키	498	455
현대	2,157	459	도요타	37,351	31,519
이스즈	474	n.a	폭스바겐	2,113	n.a
기아	604	487	외국업체	115,828	88,645
빅3	389,758	520,152	전체	505,586	608,797

자료 : AutomotiveNews, 05. 4. 25  
주 : 미국, 캐나다, 멕시코의 자동차관련 총 고용

### 3. 자동차산업에의 영향

GM은 91~92년과 98년 등 몇차례의 위기를 극복하면서 세계 1위의 자리를 유지해 왔다. 92년에 GM은 230억 달러의 적자를 기록하여 파산위기에 직면하였으나, 이를 극복하고 99년에는 사상 최대의 흑자를 시현한 바 있다. 그러나 최근 GM은 경영이 악화되자 구조조정의 일환으로 북미 지역에서 25,000명의 근로자를 감원할 계획을 발표하였다. 한편 금번 경영위기로 GM과 델파이가 파산할 경우 미국내 자본이 이를 인수한 후 강력한 구조조정을 통해 정상화시킬 가능성이 높다. 최근 GM

은 06~07년에 대형 트럭과 SUV 신모델을 출시하고 08년까지 구조조정을 마무리 지을 경우 경영이 호전될 것으로 주장하고 있다. 이와 같이 신차종 출시 경쟁이 심화되면서 메릴린치는 05~07년중 미국시장에 새로이 출시될 모델 수는 그 동안의 연평균 35개보다 많은 54개에 달해 미국시장에서의 경쟁이 격화될 것으로 예상하고 있다.

〈표-6〉 주요 자동차부품업체 현황(04년)

순위	업체명(매출, 억달러)	순위	업체명(매출, 억달러)
1	보쉬(272)	11	TRW(111)
2	델파이(241)	12	ZF(100)
3	마그나(199)	13	발레오(99)
4	덴소(199)	14	컨티넨탈(93)
5	존슨컨트롤(195)	15	다나(91)
6	비스티온(177)	16	티센크롭(90)
7	리어(170)	17	아자키총업(74)
8	아이신정기(155)	18	스미토모전공(71)
9	포레시아(133)	19	아빈메리터(71)
10	지멘스(116)	92	만도(12)

이와 같이 GM과 델파이 사태는 세계 자동차산업의 구조개편을 유발할 예정이다. 미국 자동차산업의 몰락은 이미 예견된바 있으며, 도요타자동차는 내년에 GM을 제치고 세계 1위의 자동차업체로 부상할 것이 확실시된다. 3위로 밀려난 포드 역시 그 동안의 구조조정에 따라 경영적자에서 벗어날 수 있었으나, 지난 3/4분기 영업에서 또 다시 적자가 발생하여 안심할 수 없는 상황이다. 현재 GM과 포드의 부채는 4,500억 달러에 달하고 있으며, 동물량이 시장에 쏟아져 나올 경우 금융시장의 혼란도 유발할 가능성이 높다. 그러나 미국 금융계가 WorldCom 사태 이후 유사 사태에 대비해 온 관계로 영향은 단기에 그칠 예정이다.

주지하다시피 GM과 포드는 경영이 악화되자 부품업체에 대해 납품가격 인하 압력을 가중시켜 왔으며, 이로 인해 델파이와 비스티온을 비롯한 미국의 자동차부품업체들은 대대적인 구조조정에 돌입하였다. 미국 자동차부품

업체들은 경영이 부실한 공장을 폐쇄하고 감원과 글로벌 소싱을 확대하여 비용을 절감하고 있다.

〈표-7〉 파산보호법 11조 적용을 신청한 업체

업체명	신청일자	업체명	신청일자
Delphi	05년 10월	Oxford Automotive	04년 12월
Plymouth Rubber Co.	05년 7월	Internet	04년 9월
Universal Automotive Industries	05년 5월	Citation Corp.	04년 9월
Collins & Aikman	05년 5월	Venture Industries	03년 3월
Meridian Automotive Systems	05년 4월	Exide Technologies	02년 6월
BBI Group	05년 3월	Heys Lemmerz	01년 12월
Tower Automotive	05년 2월	Federal Mogul	01년 10월

자료 : Fourin, 世界自動車調査月報, 05. 8.

델파이사의 구조조정은 2차 및 3차 부품공급업체의 구조조정을 촉발하고 있는데 이미 500여개에 달하는 델파이 협력업체들의 경영난이 가중되고 있다. 델파이는 지난 몇년간 거래 부품업체 수를 9,000개에서 4,000개로 축소하였으며, 향후 3년간 1,000개로 축소할 계획이다. 델파이 뿐만 아니라 포드에서 분리된 비스티온이나 Arvin Meritor, Federal Mogul 등과 같은 미국의 대형 자동차 부품업체들도 적자에서 벗어나지 못하고 있음에 따라 미국 자동차부품산업 뿐 아니라 전세계 부품산업의 구조조정이 진행될 가능성이 매우 높다.

한편 북미시장에서 GM과 포드의 경쟁지위가 약화되고 델파이의 부품공급이 차질을 빚게 됨에 따라 금년부터 수출과 현지생산을 통해 미국시장을 공략하고 있는 국내 완성차업체들의 시장 점유율과 부품 수출이 증가할 예정이다. 이미 GM은 우리나라로부터의 부품조달을 현재의 연 6억 달러에서 3배 증대할 계획이라고 밝힌 바 있다. 이러한 미국 자동차업체의 글로벌 소싱 확대는 가격이나 품질에서 이점을 보유하고 있는 국내 자동차부품업체의 수출 증대에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다.

#### 4. 시사점

GM이 경영 정상화를 주장하고 있으나, 자동차제조 부문

의 만성적인 적자, 자동차산업에서의 경쟁 격화, 제품개발전략의 실패에 따른 시장점유율 하락, 증가하고 있는 의료 및 연금비용과 델파이사태 등으로 문제 해결이 쉽지는 않을 예정이다. 특히 델파이가 07년 중순 이전에 파산할 경우 종업원의 연금과 의료보험비를 GM이 책임져야 하기 때문에 델파이의 파산보호신청은 GM에 커다란 부담으로 작용하고 있다. 그러나 금번 사태가 GM의 파산으로까지 이어지지는 않을 예정이다. 이는 자동차산업이 미국경제에 미치는 영향이 매우 크고, GM이 미국을 대표하는 기업이자 여전히 일정수준의 유동성을 확보하고 있기 때문이다.

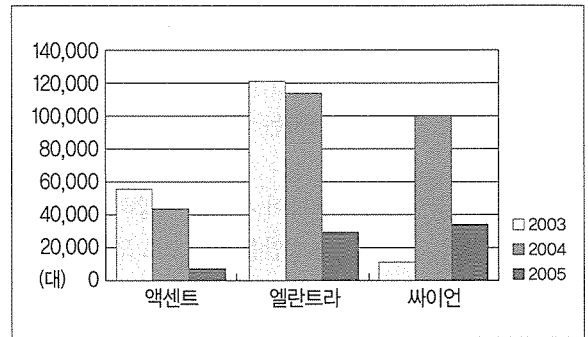
### ■ 경쟁환경 변화에 유연하고 신속히 대응할 수 있는 역량 필요

GM과 델파이 사태는 우수 기업의 위상도 경쟁환경 변화에 효율적으로 대응하지 못할 경우 단기간내에 악화될 수 있음을 보여주고 있다. 자동차산업 최대의 연구개발투자를 실시하고 있는 GM과 포드가 어려움에 직면해 있는 이유는 기업의 중장기 전략방향을 올바르게 설정하지 못하고 소비자들이 기업의 경쟁력을 결정하는 중요 요인이라는 점을 간과했기 때문이다. 특히 GM사태는 시장의 변화에 대비하지 못하고 단기적인 수익성만을 쫓다가 발생한 사례로 시장 1위마저 경쟁업체에게 내어주는 결과를 초래하였다. 내년엔 세계 최대의 자동차업체로 부상할 도요타는 중장기적인 시장 분석에 따라 새로운 차종과 브랜드를 지속적으로 출시하여 성공을 거두고 있다. 도요타는 87년에 미국내 20대 자동차 구매자의 45%가 도요타 자동차를 구매하였으나 98년에 그 비중이 30%로 하락하자 싸이언(Scion) 브랜드를 개발하여 높은 성과를 거두고 있다. 도요타는 미국정부의 통상압력을 사전에 차단하기 위해 미국내 판매 가격인상, GM과의 자본제휴 확대, 미래형자동차 기술지원, 생산 위탁 등을 검토하고 있다.

한편 GM과 델파이사태를 분석해 볼 때 정부가 승자와 패자를 결정하기 전에 시장이 또 다시 변화하여 정책 수

단이 제약을 받을 수 있을 정도로 세계시장이 빠른 속도로 변화하고 있다는 점을 알 수 있다. 이에 따라 정책의 유연성과 전략기획이 그 어느때보다도 필요한 시점이며, 지속적인 비용절감과 품질향상 및 소비자들이 요구하는 제품의 신속한 개발이 필요한 상황이다.

〈그림-1〉 현대와 도요타의 미국 소형차시장 판매 추이



주 : 액센트는 베르나, 엘란트라는 아반테 포함 (05년은 1/4분기 기준)

또 다른 시사점은 완성차업체에 비해 부품업체가 고비용 구조에 훨씬 취약하다는 사실이다. 완성차업체는 고비용의 일부를 납품가격 인하로 부품업체에게 전가할 수 있으나, 부품업체는 비용을 전가할 수 없기 때문이다. 그러나 지속적인 납품가격 인하 압력은 결국 부품업체와 완성차업체 모두에게 부정적인 영향을 미친다는 점을 이번 사태를 통해 알 수 있다. 따라서 완성차업체와 부품업체 공동으로 기술수준 및 품질향상, 비용절감 등에 매진하는 한편 경쟁력 있는 비용구조의 확보를 위해 노동조합과 근로자의 협조가 절대 필요하다. 생산성을 초과하는 노동비용은 글로벌 경쟁시대에 더 열악한 노동여건을 강요할 수 있다는 점이 GM과 델파이 사태에서 잘 나타나고 있기 때문이다. 이번 사태를 계기로 미국의 노사는 경쟁력 회복을 위한 고비용구조 개선에 공동 노력할 전망이며, 이러한 움직임은 독일 등 유럽국가에서도 가시화되고 있다.

### ■ 글로벌 차원의 정책 수립과 운용을 요구

개방화와 세계화에 따라 국내 기업 뿐 아니라 외국기업이 국내경제에 미치는 영향이 점차 커지고 있다는 점을 인식하여 글로벌 시각에서의 산업정책 수립이 필요하다. 정부

는 글로벌 산업구조의 변화를 반영한 정책의 운용과 함께 외국인 직접투자에 대한 인식개선, 노사관계의 장기적인 인정과 기업 경영 역량을 강화할 수 있는 여건 조성에 노력하여야 한다. 당분간 국내 자동차업계의 투자는 국내보다는 해외에서 이루어질 수 밖에 없으며, 외국기업의 국내 진출이 고용창출과 선진 경영기법의 전수 등의 긍정적인 영향을 미칠 수 있고, 협력적인 노사관계가 기업의 경쟁력강화에 절대적이라는 점과 친기업적인 환경 조성이 산업공동화의 방지와 중장기적인 국내외기업의 투자를 유도할 수 있다는 점을 간과해서는 안된다.

미국 정부가 금번 GM과 델파이 사태를 관망하고 있지만 이미 제조업의 경쟁력 강화 방안을 다각도로 모색중이며, 미국을 세계에서 가장 우수한 기업환경을 보유한 국가로 발전시키는데 정책목표를 설정해 놓고 있다. 미국 정부는 전반적인 공공의료계정(Health Savings Account)의 개정을 추진하고 있는데 기업과 근로자들이 도덕적해이에 빠지지 않고 국가 재정에 부정적인 영향을 미치지 않는 방향으로 개선해 나갈 예정이다. 또한 고유가에 대비해 "Clean Diesel" 차량을 포함한 하이브리드 및 연료전지 자동차의 개발 지원을 가속화해 나갈 예정이다.

한편 GM과 포드의 북미시장 판매부진이 지속되고 미국 부품업체의 어려움이 가중될 경우 미국의 대한 통상압력이 강화될 가능성도 배제할 수 없다. 이미 미국의 제조업 관련 단체들은 미국과의 교역에서 막대한 무역흑자를 실현하고 있는 국가의 통화에 대한 절상압력을 가중시키고 있다. 따라서 우리 정부는 자동차분야에서의 한-미 통상 현안을 재점검하여 수용 가능한 분야를 선정하고, 국내 진출 외국 자동차업계의 지원 요청을 긍정적으로 평가함으로써 미국을 포함한 주요 교역국가와 우호적인 통상관계를 유지해 나가야 한다.

그러나 무엇보다 필요한 사안은 자동차산업의 협력적 노사관계를 통해 국내 생산기반을 안정적으로 유지하고, 지속적인 제품 및 경영품질 향상을 도모하여야 한다는 점이다.

일본자동차산업은 협력적인 노사 및 대중소기업 관계를 바탕으로 환율절상과 해외직접투자의 증가에도 불구하고 국내 고용을 안정적으로 유지하면서 수출과 해외생산을 동시에 증대하여 세계시장 점유율을 확대해 나가고 있다. 따라서 우리 자동차업계도 이러한 일본의 사례를 교훈 삼아 수출과 해외생산의 균형 및 국내 고용을 안정적으로 유지할 수 있는 전략이 필요하다. 더불어 산관 공동으로 국내 중소기업업체가 증가하고 있는 글로벌 소싱에 효율적으로 대응할 수 있도록 구조개편을 유도하고, 위험관리 능력을 제고할 수 있는 지원 시스템을 구축하여야 한다. 즉 국내기업의 해외직접투자가 증가하고 있고, 범세계적으로 글로벌 소싱이 증가하고 있는 점을 감안하여 중소기업의 효율적인 해외직접투자와 글로벌 소싱 기회를 활용한 수출 증대를 지원할 수 있는 가치 '글로벌 소싱 모니터링 센터'를 중소기업 유관 기관에 설치하여 운영하고 중소기업 협업체에 대한 포괄적인 지원 방안을 적극 모색하여야 한다.

범세계적인 자동차산업의 구조조정이 진행될 향후 2~3년은 국내 자동차산업이 세계 4강에 진입하는데 매우 중요한 시기가 될 예정이다.