

독일 중소기업의 고민과 대응전략: 자동차부품산업을 중심으로

이 문 호*

1. 중소기업의 재발견

20세기 초 세계경제는 포디즘이라는 새로운 대량생산방식의 효율성에 매료된다. 자본주의 국가는 물론 사회주의 국가에서도 대량생산방식은 빠르게 발전되어 나갔으며, 2차 대전 이후 개발도상국들에게도 그것은 필히 배워야할 근대적 생산모델로서 받아들인다. 한국의 경우도 예외는 아니어서 근대적 산업화를 최우선의 목표로 삼았던 박정희정부는 극단적으로 대량생산방식을 지향했다¹⁾. 이 시대 정경유착에 의한 재벌의 발전은 우연이 아니었다. 대량생산방식의 빠른 도입과 발전을 추진했던 국가정책의 결과였던 것이다. 어쩌면 '이데올로기의 종언'은 대량생산방식의 등장과 함께 시작되었는지도 모를 일인데, 어쨌든 대량생산방식이 세계적인 생산패러다임으로 자리를 잡게 되면서 대기업이 미래의 경제무대를 주도할 주인공으로 각광을 받게 된다. 그리고 전통적 중소기업은 경쟁에 밀려 점차 무대 뒤로 사라질 것처럼 보였다.

그런데 1980년대 세계경제는 다시 한 번 패러다임의 전환을 요구받는다. 당시 대량생산방식의 '원조'였던 미국의 경제가 커다란 위기에 빠진 것이 결정적인 계기였다. 미국의 경제위기는 포디즘 또는 대량생산방식의 위기로 표현되었고, 이를 극복하기 위한 대안 마련에 많은 연

구가 이루어졌다. 여기서 중소기업에 대한 중요성이 재발견된다. 개발도상국들의 빠른 성장과 국제시장의 진입 및 소비자들의 기호가 점점 더 다양화되면서 대량생산방식의 효율성만으로는 더 이상 경쟁력을 유지하기가 힘들게 되었고, 앞으로는 중소기업이 지닌 유연성이 새로운 시장변화에 적응할 수 있는 중요한 경쟁우위의 요소가 될 것이라는 연구보고서들이 커다란 반향을 일으킨다. 여기서 일본과 에밀리아-로마냐 지역을 중심으로 하는 '제3이탈리아'나 독일의 바덴뷔르템베르크 지역 등의 꾸준한 경제성장이 이를 뒷받침해 주는 주요사례로서 주목을 받았다.

일본의 경우 특히 자동차산업이 주목을 받게 되는데, 서구의 학자들은 일본의 완성차업체들이 수직적 통합의 정도가 매우 낮다는데 놀라움을 표시했다. 거래참여자들이 보이는 행동의 불확실성에 대응하고 거래비용의 축소수단으로 수직적 통합을 지향했던 서구의 완성차업체와는 달리 일본의 완성차업체는 외주화를 통해 중소기업업체를 활용하였던 것이다. 완성차와 부품업체들은 제품개발, 품질향상, 원가절감, 조직 및 기술적 혁신 등 경쟁력의 중요한 부분에 대해 공동의 노력을 경주하면서 장기적 협력관계를 구축했고, 이를 통해 쌓은 상호신뢰는 공동체적 행동을 유발함으로써 거래비용의 축소

* 노동혁신연구소 소장(e-mail: mnorhee@hanmail.net)

는 물론 시장상황에 따라 모두 같이 빨리 변화할 수 있는 유연한 경제구조를 형성했다. 이러한 유연성 속에서 일본이 갖고 있는 최대의 경쟁우위 요소 중의 하나인 'JIT-시스템'이 발전할 수 있었는데, 이것은 중소 부품업체의 발전 없이는 불가능한 일이었다.

'제3이탈리아'는 전형적인 중소기업 중심의 디자인 산업클러스터다. 전통적으로 이어오는 지역적 협력관계를 바탕으로 빠르게 혁신체제를 구축하면서 일찍부터 가격경쟁을 벌이는 대량시장이 아닌 고부가가치의 틈새시장을 파고 들어 성공을 거두었다. 독일의 바덴뷔르템베르크 지역은 전형적인 독일형 고숙련-고품질-고임금체제가 발전한 곳으로 독일 내에서도 가장 높은 경제성장을 보여 왔던 곳이다. 이 지역 역시 중소기업 중심으로 기계와 자동차산업이 발전해 왔다. 1990년대 초/중반 커다란 경제위기를 겪기는 하지만 현재 실업률이 5%로 떨어지는 등 안정세를 찾아가고 있다²⁾. 물론 이 지역에는 벤츠, 보쉬 등의 세계적인 대기업이 있으나 이들의 성장은 '장인적' 생산체제의 전통 속에서 발전해 온 지역 중소부품업체 없이는 가능한 일이 아니었다.

앞서 언급한 바와 같이 이러한 중소기업의 발전에 관심이 크게 일어난 것은 1980년대 대량생산방식을 바탕으로 발전해 온 미국경제의 위기 때문이었다. 여기서 피오르(Piore)와 세이블(Sable)은 '제2의 산업분기점' (The Second Industrial Divide)이라는 표현을 통해 산업사회의 새로운 변화를 예고하기도 했는데³⁾, 이는 제1의 산업화시기를 지배했던 대량생산방식은 이제 더 이상 '패러다임'으로서의 힘을 상실하게 되었음을 말해주는 것이었다. 이러한 배경

속에서 경제성장의 동력으로 다시 부각되는 중소기업의 중요성은 크게 다음과 같은 세 가지 점에서 강조되었다.

첫째, 경제에서 차지하고 있는 중소기업의 비중과 역할이다. 세계 어느 나라에서든 기업체 수나 고용의 측면에서 중소기업이 절대다수를 차지하고 있음을 볼 때 경제의 실질적인 주인공은 대기업이 아니라 중소기업이라는 점이다. 그동안 대기업 위주로 진행되어 온 연구와 정책적 관심은 '근대성'의 잘못 내지 과장된 해석에서 비롯된 것이었다. 사실 우리는 근대화과정에서 중소기업이 무대 뒤로 사라지지도 않았을 뿐만 아니라 경제성장은 오히려 전통적으로 중소기업이 발전한 지역 내지 클러스터에서 더 활성화되고 있었다는 사실을 간과하고 있었다.

둘째, 중소기업이 갖고 있는 유연성이다. 시장이 빠르게 변화하고 기호가 다양하게 분화되는 세계화시대에는 대량생산방식보다는 중소기업의 주문생산형 소로트방식이 훨씬 더 유리하다는 것이다. 중소기업은 일반적으로 기술 및 조직적 특성으로 인해 관료제적 관행이 도입될 여지가 적다. 따라서 대량생산의 대기업보다는 덜 경직적이며 상황변화에 따라 발 빠르게 움직이는 '유연한 전문화'를 발전시켜 틈새시장을 파고들 수 있는 장점이 있다. 도요타는 이러한 중소기업형 소로트방식의 장점을 대기업에 접목함으로써 타의 추종을 불허하는 경쟁력을 가질 수 있었다⁴⁾.

셋째, 중소기업은 지역에 뿌리를 둔다는 것이다. 대기업은 일찌감치 국제화에 눈을 떠 투자지역을 세계로 확장하고 있으나 중소기업의 활동영역은 주로 자신이 태어나고 성장한 '고향'이 중심이라는 것이다. 때문에 국민 또는 지

역주민의 입장에서 볼 때 점점 국적을 상실해가고 있는 대기업보다는 중소기업이 더 신뢰가 생긴다. 따라서 세계화 속에 일어나는 산업공동화의 문제는 중소기업이 어느 정도 활성화되느냐에 달려있다고 할 수 있다. 또한 중소기업의 발전은 다시 그 지역의 산업인프라의 질을 높여 대기업의 유인요소가 될 수 있다. 이렇게 국가 또는 지역경제의 활성화는 중소기업의 발전과 직결되어 있는 것이다.

이 글은 이러한 중소기업의 중요성에 비추어 독일의 중소기업이 부딪친 문제와 대응전략을 자동차부품산업을 중심으로 살펴보면서 한국에 주는 함의를 찾아보려고 한다. 한국의 중소기업은 전체 사업체 수나 고용의 측면에서 압도적인 비중을 차지하고 있으나⁵⁾, 현재 중국을 비롯한 저임금의 ‘신개발도상국’ 들로부터 심각한 도전을 받고 있다, 이로 인해 경쟁력을 잃고 문을 닫거나 아니면 저임금의 다른 나라로 나감으로서 지역의 산업공동화를 우려하고 있다. 여기서 우리보다 더 노동비용이 높은 독일의 중소기업은

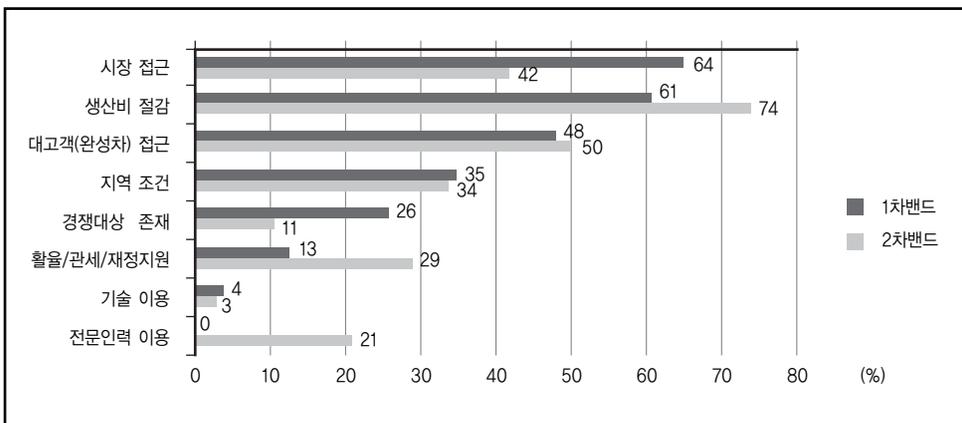
이 문제에 어떠한 대응전략을 세우는지를 살펴보면 좋은 시사점을 얻을 수 있을 것으로 보인다.

II. 지역 혁신네트워크의 강화

최근 독일의 대표적인 제조업 분야인 자동차, 기계 및 전기·전자산업에서 종업원 250인 미만의 중소기업을 대상으로 조사된 한 연구결과를 보면 현재 당면하고 가장 큰 문제로 생산비 절감과 점점 더 높아지고 있는 경쟁의 압력을 꼽고 있다⁶⁾. 이는 아마 한국의 중소기업이 느끼는 문제와 크게 다르지 않을 것인데, 이러한 상황에서 독일은 어떠한 전략을 세우고 있을까?

독일경제의 가장 큰 고민 중의 하나는 실업이다. 최근 실업률은 9%대로 떨어졌지만 지난 10여년을 넘게 줄곧 두 자리 숫자를 보여 왔다. 그런데 기업은 비용문제에 직면하게 되면 저임금 국가로 생산지를 옮기려는 생각을 하게 되

〈그림 1〉 독일 자동차 부품업체의 해외투자 동기



자료: Fraunhofer ISI, 2001년 조사

며, 이는 실업의 문제를 더욱 심각하게 만들게 된다. 그러나 해외투자를 강제로 막을 수도 없는 터이어서 문제해결의 실마리를 찾기란 쉽지 않아 보인다. 여기서 우선 아래 그림1)이 보여주는 독일 자동차부품업체의 해외투자 동기를 보면 그 실마리를 찾아가는데 중요한 단서를 제공해 준다.

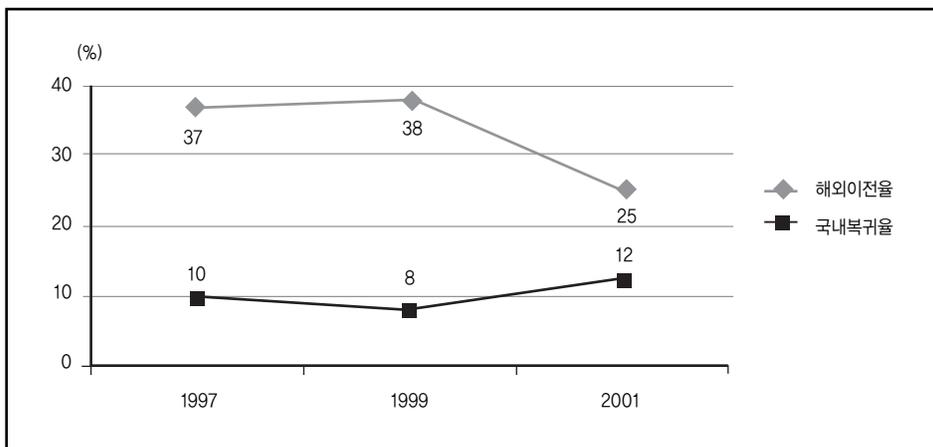
일반적으로 1차 벤더가 2차 벤더보다는 업체 규모가 크다는 것을 감안할 때, 규모의 크기에 따라 해외투자의 동기가 구별됨을 알 수 있다. 전체적으로 해외투자의 동기 중 시장접근을 위한 현지생산과 생산비절감이 가장 큰 비중을 차지하나, 1차 벤더는 시장접근(65%)이, 2차 벤더는 생산비절감(74%)이 가장 중요한 이유로 들고 있다. 생산비용 중 가장 많이 고려하는 것은 임금부분이며, 따라서 비용문제로 해외투자를 할 경우는 저임금국가들로 가게 된다.

여기서 중요한 것은 비용절감 때문에 해외투자가 이루어지는 경우 고용에 부정적인 영향을 준다는 것이다. 킨켈(Kinkel)과 레이(Lay)의 연

구결과에 따르면 비용절감이 동기가 아닌 경우 해외투자와 국내고용과의 유의미한 상관관계는 보이지 않으나, 비용절감이 동기가 되어 해외로 나갈 경우에는 3% 가까이 고용감소 효과가 나타난다⁷⁾. 즉, 시장에 접근하기 위해 현지투자를 할 경우에는 국내공장을 축소할 의도를 갖고 있지 않으나, 비용절감을 위해 저임금국가로 이동할 경우에는 국내공장을 축소하는 경우가 많다는 것이다. 이는 해외투자가 무조건 국내고용을 감소시키는 것이 아니라 그 동기가 어디에 있느냐에 달려있고, 대기업보다는 오히려 중소기업의 이전이 더 큰 고용문제를 야기한다는 것을 암시해준다. 따라서 무엇보다 국내의 고비용을 이유로 해외로 나가는 중소기업의 수를 줄여야 할 터인데, 문제는 과연 그 고비용을 상쇄할 수 있는 어떤 이점을 중소기업에게 제공할 수 있을 것인가라는 점이다. 여기서 독일은 지역협력체제가 강화되고 있다.

세계화가 본격화되고 독일경제가 위기에 빠지는 1990년대 초·중반에 저임금국가(주로 동

〈그림 2〉 독일 자동차부품업체의 해외이전과 국내복귀 동향(1997-2001)



자료: Fraunhofer ISI, 2001년 조사

유럽과 중국)로 이전하는 중소기업의 수가 급격히 늘어나지만, 동시에 되돌아오는 기업도 증가한다. 당시 자동차부품업체의 동향(그림2)을 보면 이를 알 수 있다.

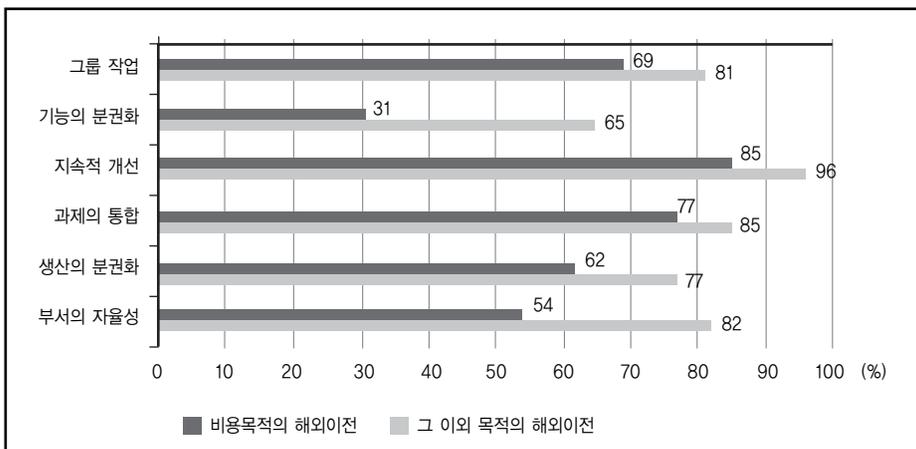
이를 보면 2000년 들어 해외이전 기업체 수의 증가율은 감소하고 있는 반면, 국내로 복귀하는 업체 수는 증가하고 있다. 복귀이유를 조사한 다른 연구결과를 보면 소규모 업체일수록 현지에서 들어가는 '조정비용' (coordination cost)을 가장 심각한 문제로 꼽고 있다⁸⁾. 즉, 중소기업은 그 지역의 생산주체 및 정치, 사회문화적 환경에 적응하기 위한 대화와 네트워크 구성에 상당한 애로를 겪고 있으며, 이 때문에 독일의 높은 생산비를 감수하고라도 다시 돌아온다는 것이다. 중소기업에게 지역의 협력체제가 얼마나 중요한 요소인지 말해주는 것인데, 이는 역으로 단지 비용절감을 위한 해외투자를 할 경우 뜻하지 않게 현지에서 더 많은 비용이 들 수 있다는 것을 의미하며, 동시에 국내의 지역적 협력체제가 잘 구축되면 해외이전의 동기가 줄

어 들 수 있다는 것을 말해 주는 것이다. 조정비용의 절감으로 고임금비용을 상쇄할 수 있기 때문이다.

실제로 기계산업을 조사한 어느 한 연구결과를 보면 지역 내 여러 관련파트너들과의 협력네트워크는 기업성장에 직접적인 영향을 미치는 것으로 나타났다⁹⁾. 이 연구는 50Km 이내의 기업 간 및 지역단체와의 협력네트워크의 영역을 판매, 자원조달, 서비스, 생산으로 구분하여 조사했는데, 이러한 지역협력네트워크에 참여한 기업이 그렇지 않은 기업보다 훨씬 높은 성장률을 나타냈다. 특히 판매영역의 협력네트워크에 참여하는 기업은 그렇지 않은 기업보다 2배 정도의 높은 매출증가율을 보여주고 있다. 이는 지역협력네트워크가 기업의 성장에 지대한 기여를 한다는 것이며, 협력네트워크가 발전한 지역의 기업이 경쟁력이 높아지고 그만큼 해외로 생산을 이전할 이유가 줄어든다는 것을 의미하는 것이다.

또한 비용절감을 이유로 해외로 나간 기업들

〈그림 3〉 해외진출 자동차부품회사의 경영혁신요소의 도입정도



자료: Fraunhofer ISI, 2001년 조사

은 경영혁신이 적게 일어난 것으로 나타난다. 즉, 국내에 머물면서 혁신을 통해 비용을 줄이고 경쟁력을 높일 기회가 있음에도 불구하고 이러한 기회를 충분히 활용하지 않고 성급하게 해외로 나간다는 것이다. 아래 그림3)은 자동차부품업체 중 해외공장을 갖고 있는 기업을 대상으로 비용절감이 동기가 되어 해외투자를 결정한 기업과 다른 동기, 예컨대 시장 또는 고객과의 접근성 때문에 나간 기업으로 구분하여 경영혁신의 정도를 조사한 것이다.

이 조사는 제조업에서 경영혁신의 핵심적 요소인 그룹작업, 기능의 분권화, 지속적 개선활동, 과제의 통합, 생산의 분권화 및 부서의 자율성 등 6개 영역으로 나누어 실시한 것인데, 모든 영역에서 비용절감을 이유로 해외로 나간 업체가 경영혁신의 요소를 도입한 정도가 그렇지 않은 업체들보다 낮다는 것을 알 수 있다. 즉, 혁신의 노력 내지 능력이 부족한 업체가 국내의 고비용을 이유로 해외로 나가는 경우가 많다는 것이다.

전체적으로 국내의 고비용 또는 고임금을 견디지 못하고 해외로 나가는 중소기업은 그들이 있었던 지역 내의 협력네트워크와 경영혁신의 가능성을 충분히 활용하지 못하고 있는 기업임을 알 수 있다. 따라서 비용을 이유로 해외로 나가려는 동기를 약화시키고 국내의 고용을 창출하기 위해서는 지역의 협력체제를 강화하여 성장잠재력을 개발하고 이를 충분히 활용할 수 있는 기회를 제공하는 것이 중소기업 육성을 위한 가장 중점적인 사안이 될 것으로 보인다.

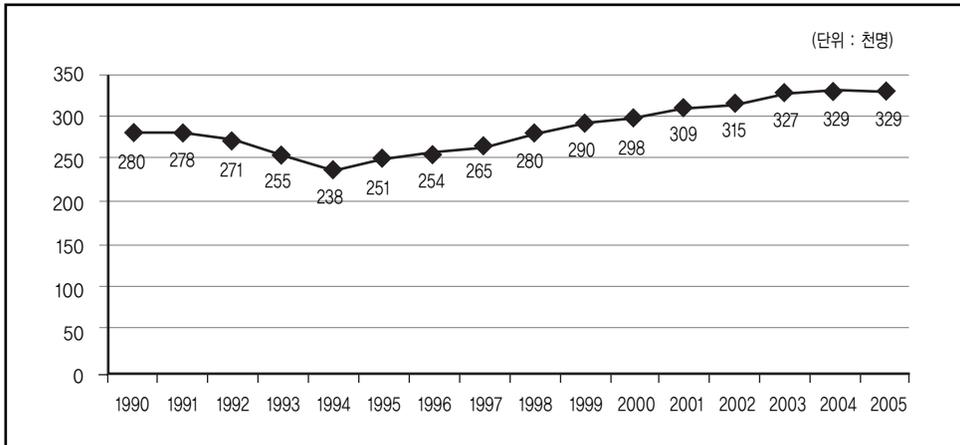
이러한 배경 속에서 현재 독일은 지역혁신 사업에 많은 노력을 기울이고 있다. 40여개에 가까운 '혁신지역'(Innovationsregionen)을

설정하고 지역적 특성에 맞게 혁신을 위한 협력 네트워크(Kompetenznetze)를 구성하여 지역의 성장잠재력을 최대한 개발하는데 초점을 맞추고 있다. 네트워크의 파트너들 사이에는 지역에서 같이 거주하는 사회적 관계로 인해 신뢰와 유연한 협력관계가 형성되어 있으며 이를 통해 산·학·연의 원활한 연계가 이루어진다. 이것은 지역적 '지식경영'이라 할 수 있으며 이로부터 전 지역이 혁신을 위한 '학습지역'(Lernende Regionen)으로의 발전을 목표로 하고 있다.

이와 함께 실업자 및 재직자를 위한 직업적 숙련교육도 지역 단위로 분권화되고 있다. 각 지역의 노사, 지역자치단체 및 상공회의소 등이 협력하여 노동시장에서의 구직·구인의 미스매칭 현상을 분석하고 그 지역의 현실에 맞는 직업교육을 개발한다. 또한 주정부 주도로 중소기업을 위한 컨설팅 또는 코칭 프로그램을 개발하고 있다. 예컨대 바덴뷔르템베르크 주정부는 지역의 은행과 상공회의소 및 수공업협회 등과 협력네트워크를 구축하여 중소기업이 창업하면 초기 3-5년간 재정 및 경영의 어려운 시기를 극복하기 위한 컨설팅을 지원하고 있으며, 또한 기존의 중소기업이 위기상황에 놓이면 문제를 진단해주고 극복하기 위한 코칭활동을 조직한다. 그리고 중소기업의 해외시장을 개척하기 위한 펀드를 조성하여 외국에서 개최되는 박람회, 전시회, 기술심포지엄 등에 참석하거나 또는 직접 개최하여 기업과 제품을 알리고 외국의 협력파트너를 찾는데 적극 지원하고 있다. 지역에 바탕을 둔 글로벌 플레이어(home based global player)를 육성하려는 것이다.

이러한 네트워크의 발전과 함께 지역의 협력

〈그림 4〉 독일 자동차부품산업의 고용추이(1990-2005)



자료: VDA-Statistiken, 2007.

체제를 강화하기 위한 또 다른 조직들이 발전하고 있다. 슈투트가르트 지역의 '슈투트가르트 지역협의회' (Verband Region Stuttgart), 볼프스부르크의 '아우토 비전' (Auto Vision) 등이 그 예라 할 수 있다. '슈투트가르트 지역협의회'는 지역의회를 구성하는 일종의 정치적 조직으로 그 지역에 잠재된 힘을 모아 공동으로 지역의 문제를 의논하고 대안을 찾아나가는 데 목적이 있다. 이 협의회는 지역혁신을 위한 각종 활동 및 프로젝트의 중심적인 추진자이며 지원자이다. '아우토 비전'은 1998년 자동차회사인 폭스바겐의 노사와 볼프스부르크 시가 공동으로 만든 조직으로 부품업체 발전을 위한 클러스터 형성과 기술지원, 인력개발을 위한 교육프로그램의 개발 등 지역혁신 사업을 벌이고 있다.

그렇다면 이러한 지역혁신 활동이 그동안 어느 정도 중소기업의 성장에 기여했을까? 아직 구체적인 수치로 입증할 수는 없으나, 아래 자동차부품산업의 고용자수 추이 〈그림 4〉는 무

엇인가를 암시해 준다. 1990년대 초·중반 위기를 넘긴 독일의 자동차산업은 1995-2005년 사이 총 130,000여개의 일자리가 증가하는데, 이것은 대부분 부품업체의 고용이 늘어난 것에 기인한다¹⁰⁾. 실제로 아래의 그림에서 보듯 1994년을 고비로 부품업체의 고용 수는 지속적으로 증가한다. 물론 부품업체 전체가 중소기업에 속하지는 않지만 상당부분이 여기에 속하고 있다는 점에서, 중소기업의 성장세를 부정할 수는 없을 것으로 보인다.

물론 지금까지 해외투자도 늘어났고 앞으로 늘어날 것으로 보인다. 독일 자동차공업협회(VDA)는 몇 년 안에 독일 전 부품업체의 50% 이상이 해외에 생산공장을 갖게 될 것으로 전망하고 있다. 그러나 해외투자 자체는 문제가 되지 않는다. 해외투자가 증가하더라도 국내 고용도 같이 증가하면 된다. 문제가 되는 것은 단순히 비용절감을 목적으로 해외투자가 일어나는 것인데, 앞서 언급한바와 같이 이것은 국내 고

용에 부정적인 영향을 미치기 때문이다. 따라서 지속적인 지역혁신을 통해 이들에게 국내의 고비용을 상쇄할 수 있는 지역의 이점을 제공해주는 것이 바람직한 중소기업의 육성정책이 될 것이다. 우리보다 임금이 훨씬 높은 독일 자동차 부품산업에서 지난 10여 년간 줄곧 고용이 증가하고 해 왔다는 것은 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

III. 세계화와 지역화

세계화와 함께 대두되었던 가장 큰 우려는 지금까지의 '규제된 자본주의'가 그 규제에서 벗어나 제멋대로 돌아다니지 않을까 하는 것이었다. '고삐 풀린 자본주의', 즉 자본이 '자유'를 획득해 자신의 입맛에 맞는 곳으로 마음대로 이동하여 복지국가의 위기를 초해하고 삶의 질이 세계적으로 하향평준화 되는 것에 대한 우려가 컸다. 그러나 이것은 행위자들이 어떻게 반응하느냐에 따라 달라진다. 지금까지 살펴본 독일의 반응은 우리에게 다음과 같은 시사점을 던져준다.

첫째, 경제정책과 고용정책은 전체적으로 절대 다수를 차지하는 중소기업에 초점을 맞출 필요가 있다. 중소기업은 제품, 기술 및 조직적 유연성을 갖고 급속히 변화하는 시장에 적응력이 뛰어날 뿐만 아니라 지역에 뿌리를 두고 있어 그들의 발전은 국내 고용창출과 주민의 삶의 질 향상과 직결된다. 대기업도 국내 중소기업(부품업체)의 발전이 없다면 계속해서 해외에 의존하게 되어 그들에게도 부담이 커진다.

둘째, 해외투자는 그 자체가 문제가 되는 것이 아니라, 투자의 동기에 따라 달라진다. 국내

고용에 부정적인 영향을 미치는 것은 국내의 고임금 때문에 비용절감을 목적으로 해외로 이전하는 경우다. 다른 이유, 예컨대 시장 또는 고객(완성업체)에 접근하기 위한 현지투자는 국내의 고용과 상관관계가 나타나지 않는다. 따라서 고용의 관점에서 본다면 비용절감을 이유로 나가는 중소기업을 중점적 정책대상으로 삼을 필요가 있다.

셋째, 비용절감을 목적으로 해외로 이전하는 기업은 지역적 협력네트워크에 참여하지 않거나 경영혁신이 뒤떨어진 경우가 많다. 이것은 그들의 고향에서 혁신적 잠재력을 충분히 활용하지 않고 성급하게 해외로 나갔다는 것을 의미한다. 해외에서 이들이 겪는 가장 큰 애로 중의 하나는 현지 네트워크 형성을 위한 조정비용이며, 이 때문에 다시 국내로 철수하는 경우도 많이 생긴다. 이는 지역적 협력네트워크의 강화와 경영혁신을 위한 컨설팅 내지 코칭을 지원하게 되면 국내의 고임금을 상쇄할 수 있는 효과가 있다는 것을 말해준다.

넷째, 결국 중소기업의 활성화와 고용창출은 '지역화'가 대안이라는 것이다. 세계화와 더불어 '지역'의 의미는 더욱 커지고 있다. 지역은 오랜 동안 이루어진 사회적 관계가 존재하기 때문에 '무정한' 시장의 논리나 '경직된' 국가의 관료주의적 관행에 의해 지배되지 않는다. 사회성과 유연성이 존재한다는 것이 지역이 갖는 최대의 장점이다. 이렇게 볼 때 지역은 시장과 국가 사이에서 세계화에 대한 유일한 대안일 수 있다. 지역혁신이 활성화되는 가운데 자동차부품산업의 고용이 증가하는 독일의 사례는 시사하는 바가 크다. 임금수준이 우리보다 훨씬 높다는데서 더욱 그렇다.

【주】

1. ‘트러스트’(Trust)의 저자 후쿠야마(Fukuyama, 1999, 192쪽)는 다음과 같이 말한다. “박정희 대통령 치하의 한국 정부는 세계시장에서 일본의 ‘계열’과 겨룰 수 있는 국가적 기업 챔피언들을 만들어 내고자 했다. (...) 그는 확실히 레닌적인(Leninist) 열정을 지니고 있었고, 대기업을 근대화의 필수요소로 간주했다. 박 대통령은 자전적 선언에서 밝혔듯이 ‘경제개혁을 촉진할 백만장자들’을 만들어내고 그들이 ‘민족자본’을 축적하도록 북돋우고자 했다.”
2. 독일전체의 실업률은 2007년 5월 기준으로 9.1%이며, 바덴뷔르템베르크는(5%) 독일 내 주(州)단위로 볼 때 실업률이 가장 낮은 지역이다. 또한 청년실업률 역시 3.6%로 독일 내에서 가장 낮다.
3. Piore M. J. and Sabel C. F.,(1984), The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity, New York.
4. 도요타생산방식을 세계최고의 경쟁력을 가진 ‘린생산방식’으로 명명한 워맥·존스·루스(Womack, Jones, Roos, 1991, 363쪽)도 다음과 같이 말하고 있다. “린생산방식은 (...) 수공업생산방식과 대량생산방식 양쪽으로부터 뽑아낸 장점들을 결합시키고 있다. 즉 생산단가를 줄이고 품질을 극적으로 향상시키면서 동시에 보다 다양한 제품과 한층 재미있는 작업을 제공할 수 있다는 점이다.”
5. 김홍률(2007, 64쪽)에 따르면 2004년 말 한국의 중소기업은 전체 사업체 수의 99.8%, 전체고용의 86.5%를 차지하고 있다.
6. Finke I, Orth R., Staiger M. und Voigt S.(2006), Studie "Wissensmanagement in produzierenden KMU". Studie im Rahmen des Verbundprojektes >ProWis<, 여기서 종업원 250명 미만의 기업을 조사대상으로 삼은 것은 유연연합이 권고한 중소기업의 개념에 맞았기 때문인 것으로 보인다. 유럽연합은 재정, 연구개발 및 교육·훈련 등의 중소기업 지원정책을 대상에 맞고 일관되게 추진하기 위해 2005년 1월부터 회원국들에게 중소기업의 개념을 공통적으로 사용할 것을 권고했다. 이에 따르면 중소기업은 전체적으로 종업원 수가 250명 미만이고 연매출액이 5천만 유로 이하(또는 연간 총자산규모가 4천 3백만 이하)의 기업을 말한다. 또한 이것은 다음과 같은 3개의 카테고리로 나누어진다. 1) ‘최소기업’: 10인 미만의 종업원과 연 매출액 또는 자산규모가 2백만 유로 이하인 기업, 2) ‘소기업’: 50인 미만의 종업원과 연 매출액 또는 자산규모가 천만 유로 이하인 기업, 3) ‘중기업’: 250인 미만의 종업원과 연 매출액이 5천만 유로 이하 또는 자산규모가 4천 3백만 유로 이하인 기업.
7. Kinkel, S. und Lay, G.(2004), "Produktionsverlagerungen unter der Lupe", Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung Nr. 34.

8. Kinkel, S. und Wengel, J.(1998), "Produktion zwischen Globalisierung und regionaler Vernetzung", Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung Nr. 10.
9. Kinkel, S. und Lay, G.(2000), "Notnagel regionale Kooperation?", Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung Nr. 19.
10. Verband der Automobilindustrie (2007), Auto Jahresbericht 2007.
- Fukuyama, F.(1999), 『트러스트』(구승희 역), 한국경제신문사.
- Kinkel, S. und Lay, G.(2000), "Notnagel regionale Kooperation", Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung, Nr. 19.
- _____ (2004), "Produktion-sverlagerungen unter der Lupe", Fraunhofer ISI, PI-Mitteilung, Nr. 34.
- Piore M. J. and Sable C. F.(1984), The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity, New York.
- Verband der Automobilindustrie(2007), Auto Jahresbericht 2007.
- Womack J. P., Jones D. T. and Roos D.(1991), 『생산방식의 혁명』(현영석 역), 기아경제연구소.
- 【참고문헌】
- 김홍률(2007), "APEC 중소기업장관회의와 중소기업의 기술협력", 과학기술정책연구원, 『과학기술정책』, Mar·Apr. 2007, 64-75쪽.
- Finke I., Orth R., Staiger M. und Voigt S.(2006), Studie "Wissensmanagement in produzierenden KMU", Studie im Rahmen des Verbundprojektes >ProWis<.