

GM의 글로벌 구조조정 전략과 노동조합 대응 - Opel 구조조정으로 본 GM 글로벌 전략

한지원(노동자운동연구소(준))

1. 오펔 매각 철회에서 구조조정 계획 발표까지

- 지엠은 2009년 중반부터 오펔 매각을 추진해 왔으나, 1월에 공개적으로 고강도 비용 절감 구조조정을 통해 오펔을 유지하기로 결정.

- 매그나 콘소시엄과 매각 협상을 할 때부터 지엠이 매각에 소극적이라는 평가가 있어 왔으나, 독일 정부의 강한 압박으로 협상 진행. 하지만 2009년 하반기부터 자금 사정이 다소 나아지며, 독일 정부 지원금(10억 유로) 상환 압박에서 벗어남.

오펔 구조조정 주요 내용

- 벨기에 안트베르펜 공장 폐쇄.
- 유럽에서 근무 중인 4만 8천 명 중 9천명 감원. 독일 4,000명, 벨기에 2,600명, 기타(스페인, 영국 등) 1,700명 예정.
- 벨기에 공장에서 생산 예정이던 콤팩트 SUV를 한국 공장으로 이동.
- 유럽 모델에 대한 독자 개발, 유럽 내 생산 강화.
- 한국에서 생산하던 소형차 제품군을 유럽에서 개발, 생산.

- 지엠 유럽의 70% 가까이를 차지하는 오펔을 매각할 경우 유럽 시장 경쟁에서 크게 뒤쳐지는 것을 생각해보면, 지엠으로서는 당연한 결정이라고 볼 수도 있음.

2. 지엠의 글로벌 구조조정 전략 : “현지 생산, 현지 판매” 강화

- 지엠은 벨기에 공장 폐쇄에 대해 20% 가까이 되는 과잉설비 해결책이라고 밝히고 있으나, 속내는 보다 복잡함. 벨기에 공장 폐쇄는 지엠이 작년 파산 이후 글로벌 생산 전략을 크게 조정한 결과. 그리고 유럽 정부들에 대한 자금 지원 압박 전략도 큰 영향을 미쳤음.

- 뉴 지엠의 글로벌 생산 전략은 90년대 후반 이후 비체계적으로 확대된 해외 생산을 “현지 생산, 현지 판매” 원칙에 따라 구조조정 하는 것. 판매 시장을 중심으로 생산 기지를 건설하는 전략의 효율성은 경제 위기 중에 폭스바겐이 가장 적은 영향을 받은 것에서도 확인할 수 있음. 세계 1위 등극을 눈 앞에 둔 폭스바겐은 세계 생산의 90% 이상이 현지 생산 현지 판매로 이루어지고 있음.

- 이러한 전략에 따라 물량의 100%를 수출하는 안트베르펜 공장이 폐쇄 1순위에 오르게 된 것.

- 지엠의 공장들은 크게 보면 완성차와 CKD를 생산하는 공장과 CKD를 수입하여 단순 조립 판매하는 공장으로 나누어 볼 수 있음. 전자는 북미공장(캐나다, 미국, 멕시코), 유럽(독일, 스페인, 영국, 벨기에), 중국(상하이와 합작 회사), 호주, 브라질, 한국 정도이며, 후자는 동유럽(헝가리, 폴란드, 러시아), 남미(베네수엘라, 칠레, 에콰도르, 아르헨티나, 콜롬비아 등), 동아시아(베트남, 태국) 공장 등이 있음.

- 지엠의 글로벌 구조조정 전략을 전체적으로 살펴보면, 경제 위기로 시장 규모가 축소된 북미 공장들 중 일부분이 폐쇄되었고, 유럽에서 수출을 담당하던 벨기에 공장이 폐쇄. 큰 유지 비용 없이 시장 상황에 맞게 생산량을 조절하며 현지에서 판매하는 동유럽과 남미 공장들은 인력 구조조정. 시장 확장이 예상되는 중국, 러시아, 인도, 브라질은 생산 확대.

- 이러한 상황에서 가장 미묘한 위치에 놓이게 된 공장은 한국 지엠대우. 현재 지엠대우는 생산의 90% 가까이를 완성차와 CKD로 수출하고 있음. 완성차는 유럽과 북미에 수출하고 있으며, CKD는 중국, 남미, 동아시아, 동유럽에 수출 중.

- 북미 공장에서 소형차 생산을 계획하고 있으며, 유럽에서 역시 소형차 자체 생산을 계획하고 있어 지엠대우의 완성차 수출은 대폭 줄어들 수밖에 없는 실정. CKD 역시 오펠의 소형차 신모델이 독자 출시할 경우 동유럽 수출은 줄어들 수밖에 없으며, 중국은 자체 생산 계획 확대 중이라 줄어들 가능성 큼.

<지엠 글로벌 구조조정으로 인한 지엠대우 수출 경로 변화>



3. 지엠대우 다운사이징에 대한 연락처 전략 : 세계 소형차 생산거점에서 생산 보조 공장으로서

- 안트베르펜 다음으로 수출 비중이 높은 공장은 한국 지엠대우로 약 90%에 이룸. 그리고 전체 수출의 60% 가량이 유럽과 연관되어 이루어짐. 20% 정도가 북미.

- 그런데 앞에서 보았듯이, 북미 완성차 수출과 유럽 완성차, CKD 수출이 줄어들 경우, 지엠대우 수출량이 급감할 수밖에 없음. 당장 영향을 받지 않는 지역은 동남아와 남미 정도임.

- 현재 소형차 라인을 대체할 공장이 없는 지엠이 빠르게 한국 생산량을 줄이지는 않겠지만, 유럽과 미국의 대체 차종 생산 진척도에 따라 한국 공장의 생산을 줄어나갈 것으로 보임. 안트베르펜에서 생산할 예정이던 콤팩트 SUV를 한국에서 생산하겠다고 했지만, 유럽으로 나가는 칼로스, 라세티, 마티즈 물량을 (CKD 포함 40만대 수준) 대체하기에는 역부족.

- 소형차 생산 재조정이 정리되는 3~5년에 걸쳐 지엠대우에서 다운사이징 구조조정을 진행할 가능성 큼. 특히 지엠 본사는 아태지역 시장을 중국 생산 공장을 중심으로 재편하겠다는 의지가 강함. 국내 시장 점유율이 얼마나 높아지냐에 따라 다르겠지만, 유럽, 미국 수출 물량이 전체 생산의 절반 가까이 차지하는 상황을 생각해보면 현재의 30~40% 이상 감축은 불가피해 보임.

- 지엠대우에 작년에 들어온 오천억의 출처가 중국 상하이 자동차라는 점도 이를 반증. 지엠은 정부 지원을 받은 북미법인에서 단 한 푼도 외국으로 자금을 이동할 수 없음. 이 돈은 지엠이 인도 법인의 지분을 포함하여 여러 법인들의 지분을 상하이자동차에 넘기면서 만든 것으로 보임. 즉 재무적 수준에서도 아시아 지역에서 중국 상하이 자동차의 점유율이 높아지고 있다는 것.

4. 지엠대우지부, 유럽 노조들의 패착을 반면교사로 삼아야 한다

- 독일금속노조(IG Metall)를 중심으로 하여 유럽 오펔 작업장 평의회는 최근 긴급회동을 가지고 오펔 구조조정에 맞서서 투쟁하기로 결의.

- 당장 총파업을 진행하지는 않지만 회사측이 정리하고 계획을 철회하지 않을 경우 사측이 요구하고 있는 임금 동결 요구를 거부할 것이라고 밝힘. 사측은 비용 절감 계획으로 임금 동결 등을 통해 2억6천만 유로 이상을 절감할 것이라고 밝힌 바 있음.

- 독일금속노조는 지금까지 메르켈 정부를 압박하며, 오펔을 매수 예정 기업이었던 매그나 측과 국내 고용 문제에 대해서만 협상해 왔음. 하지만 결국 지엠이 매각을 철회하자 뒤통수를 맞고 뚜렷한 대책을 마련하고 있지 못한 상태.

- 한국 지엠대우노조는 이 상황을 반면교사로 삼아야 함. 지엠의 한국 공장 생산에 대한 감언이

설에 속아 투쟁을 미리 준비하지 않는다면 독일금속노조나 벨기에 금속노조가 처한 상황보다 더 심가한 조건에 처할 가능성이 큼. <PSSP>

참고. GM대우 생산 현황 (한국자동차공업협회)

구분	2008년			2009년				증감률(%)			
	12월	1~12월	비 중 (%)	11월	12월	1~12월	비 중 (%)	전월비	전년동월비	전년동기비	
지엠대우	30,307	813,023	21	49,958	57,055	532,191	15	14	88	-35	
	승용	29,021	794,196	48,928	55,162	521,387		13	90	-34	
	상용	1,286	18,827	1,030	1,893	10,804		84	47	-43	
내수	합계	5,705	116,520	10	12,063	14,632	114,845	8	21	156	-1
	승용	5,214	102,630		11,298	13,082	104,424		16	151	2
	상용	491	13,890		765	1,550	10,421		103	216	-25
수출	합계	30,469	702,916	26	39,704	49,602	429,259	20	25	63	-39
	승용	30,266	699,408		39,579	49,324	427,645		25	63	-39
	상용	203	3,508		125	278	1,614		122	37	-54