

이탈리아 자동차산업의 최근 노사관계 동향

이 병 훈

(중앙대학교 사회학과 교수)

국가의 기간산업일 뿐 아니라 다수 관련 산업들에 대해 높은 전·후방 연관효과를 가지는 자동차산업에서의 국제적 경쟁이 가속화되고 있다. 급변하는 시장환경에 노출된 것은 우리나라의 자동차산업 뿐은 아니다. 이에, 이번 호와 다음 호에서는 각각 이탈리아 자동차산업과 인도 자동차 산업의 현황과 노사관계의 문제들을 살펴보고자 한다.

요즘 이탈리아 자동차산업의 동향이 이심상치 않다. 지난 1987년에 당시 국영기업이었던 Alfa Romeo를 인수-합병함으로써 이탈리아에서 유일한 자동차 생산업체라는 독점적 위상을 굳힌 피아트자동차(Fiat Auto SpA)가 절체절명의 위기 상황에 놓여 있는 것이다. 피아트의 경영위기는 비단 이탈리아 자동차산업 차원의 문제로 그치지 보다는 이탈리아 국가경제에 있어 적잖은 비중을 차지하고 있는 피아트그룹 전체의 위기로 이어짐에 따라 국내의 최대 현안으로 부상되고 있기도 하다. 실제, 자동차, 항공기, 중장비기계의 제조사업 뿐 아니라 보험, 전력에너지, 출판/언론 등의 다양한 사업부문을 포괄하고 있는 이탈리아 최대의 기업집단인 피아트그룹에 있어 자동차사업부문은 그 모태가 되어 왔을 뿐 아니라 최근까지 그룹 매출의 40~50%를 차지하는 핵심 주력 기업이라 할 수 있다. 그런데, 피아트자동차에는 1998년 이래 현재까지 적자행진이 이어지고 있으며, 특히 2002년의 한해 동안 무려 14.6억 달러 상당의 적자를 기록하였다. 이같이 주력사업부문인 피아트자동차에서의 계속되는 사업부진과 적자 누적으로 인해 피아트그룹은 지난해 초에 66억 유로라는 엄청난

빛더미에 올라서게 되었다.

피아트자동차가 현재 직면하고 있는 위기상황에 대해 몇 가지 측면에서 그 배경원인을 찾아볼 수 있다. 무엇보다도 피아트자동차에 의해 그동안 추구되어 온 시장경쟁전략에서 최근의 위기를 자초한 측면이 지적되고 있다. 피아트는 전통적으로 “이중특화전략”, 즉 내수시장과 소형차종 중심의 생산-판매 전략에 고수하여 왔다. 그런데, 1992년의 유럽시장통합과 일본-한국 등의 수입차 규제 완화가 이루어짐에 따라 국내 시장에 있어 해외 기업들의 진출이 급신장한 결과 피아트의 시장점유율이 1990년 당시 51.9%에서 2002년에 32% 수준으로 급격히 하락하게 되어 피아트의 내수시장 고수전략은 심각하게 타격받게 되었던 것이다. 더욱이, 경쟁업체들이 1990년대에 들어 차종다원화 전략을 새롭게 추구하였던 것과는 달리, 피아트 경영진은 기존의 소형차종모델 개발-판매(1980년대의 Uno 모델과 1990년대 전반기의 Punto 모델에 의존하는 소위 “one-trick pony” 정책으로 표현되는 사업방식)에만 고집함으로써 시장수요의 다변화에 대응치 못하고 국내시장에서 뿐만 아니라 전체 유럽시장에서도 1990년의 14%에서 2002년 현재 겨우 8% 수준으로 크게 위축되기에 이르렀다.

1990년대에 들어 이같이 국내외 자동차시장에서의 경쟁격화에 따라 피아트 자동차의 입지가 상당히 위협받게 됨에 따라 이에 대응하기 위해 취해진 경영

진들의 전략적 선택이 최근의 경영위기를 자초한 직접적인 화근으로 작용하게 되었다. 우선, 이탈리아에서 뿐 아니라 유럽 전체의 시장경쟁이 더욱 격화될 것에 대비하여 1990년대 초부터 피아트 자동차의 경영진은 브라질, 아르헨티나, 폴란드, 터키, 그리고 아프리카와 인도 등과 같은 개발도상국 중심의 신규 시장(emerging market)을 공격적으로 개척하기 위한 세계화전략을 추진하기 시작하였다. 실제, 중남미의 시장통합을 앞두고 기존의 브라질 생산공장에 더하여 1995년에는 아르헨티나에 신규 생산공장을 설립하였고, 유럽지역을 중심으로는 동구권 시장을 겨냥하여 폴란드 자동차기업의 인수와 터키에서의 합작공장 설립을 성사시켰으며, 이밖에도 모로코·이집트·남아프리카공화국·인도 등지에 CKD조립공장을 새로이 설립하여 아프리카-아시아지역에 대한 시장공략에 나섰다. 이렇듯, 무려 15억 달러 상당의 막대한 설비 투자를 통해 비유럽지역에서의 여러 생산기지를 건설함과 동시에 피아트 경영진은 월드카로서 Fiat 178 모델을 신규 개발하여 유럽 이외의 시장에서만 100만대를 생산-판매하겠다는 야심찬 “세계화(internationalization)” 계획을 추진하였다. 그런데, 피아트의 이러한 세계화전략은 1990년대 말에 불어닥친 중남미국가들의 재정위기와 폴란드·터키 등지에서의 판매저조로 인해 당초 계획의 100만대 생산-판매에 크게 못미치는 40만대 수준의 영업실적을 기

록하는 것에 그치게 됨으로써 피아트 경영에 상당한 타격을 안겨주게 되었던 것이다.

이같은 “실패된” 세계화전략과 더불어 피아트자동차의 경영위기를 초래한 점으로서 피아트그룹 차원의 사업다각화 전략이 지적되고 있기도 한다. 190년대 상반기까지 자동차사업부문에서의 신규 차종 개발을 위해 적극적인 투자를 지원해온 피아트그룹의 경영진은 1990년대 하반기에 들어 자동차사업의 위축을 고려하여 보험이나 전력에너지 그리고 중장비기계사업부문의 신규 진출 또는 인수를 위한 투자를 통해 그룹차원의 사업영역 다변화를 모색하였다. 그런데, 피아트 그룹의 이러한 사업다각화전략은 자동차사업부문에서의 신규차종 연구개발투자를 크게 제한하게 되어 피아트자동차의 경쟁력을 상당히 약화시키는 결과를 낳게 되었다. 실제, 1995-2001년의 기간동안에 피아트자동차는 연구개발을 위해 45억 달러를 투자하였던 바, 이는 주요 경쟁대상인 르노와 다임러벤츠에 의한 연구개발투자액의 절반 수준에 그치거나 폭스바겐의 200억 달러 개발투자에 비해서는 훨씬 적은 금액이었다. 이같이 연구개발투자에 대한 미온적인 지원을 하였던 피아트그룹 차원의 정책선택은 소형차 위주의 단조로운 제품시장전략과 맞물려 피아트자동차 사업부문의 시장내 지위를 더욱 추락하게 만들었던 것이다. 이에 더하여, 1990년대 말에 있어 이탈리아와 유

럽시장에서 피아트자동차의 점유율이 크게 하락하자 이에 대한 단기적 타개책으로 추진된 무리한 조건의 할인판매 정책이 기업에의 심각한 자금압박을 초래하여 경영적자와 부채부담을 크게 늘려주는 결과를 초래하기도 하였다.

이상에서 살펴본 여러 요인들이 복합적으로 작용하는 배경속에서 1899년 창업 이래 최악의 경영위기에 직면하게 된 피아트그룹은 2002년에 들어 피아트자동차의 회생을 위한 전면적인 구조조정을 단행하기 시작하였다. 2001년 12월 피아트그룹에 의해 발표된 자동차사업부문의 경영위기 타개방안에는 총 35억 유로의 재무자금 확보(10억 유로 상당의 신규주식과 25억 유로의 채권 발행을 통해)와 자동차부문의 국내 2개 공장 및 해외 16개 공장에 있어 6천여명의 인력감축을 포함한 구조개혁 추진, 그리고 비전략부문에의 철수 등이 제시되었다. 2002년 5월에 피아트그룹은 보다 세부적인 구조조정계획을 공표하였는데, 그 주요 내용으로는 2000년에 선임된 전임 GE부회장인 Fresco회장 주도의 전문경영인 체제하에서 구조조정을 추진할 것을 재신임하는 가운데 채권단(Banca di Roma, IntesaBci, SanPaolo Imi 등)의 참여하에 채무상환 일정 조정을 비롯한 대대적인 채무구조개혁, 32억 유로 상당의 특별금융지원 조성을 통해 채무 감축 및 불필요한 사업비용 대폭 삭감, 자동차사업부문에 대한 구조개혁을 포함되어 있다. 피아트

자동차에 대한 구조개혁방안에는 Fiat과 Lancia의 신차종 출시, 영업망 확대를 위한 신규투자, 저수익 차종의 단종, 미국시장에의 Alfa Romeo 차종 진출, 차량 소매영업비중 감축 및 fleet car 판매 비중 증대(10%에서 20%수준으로), 그리고 광고홍보비용 절감 등이 포괄되어 있을 뿐 아니라 자동차 사업부문에서 4.1천명의 인력감축계획이 들어 있었다.

지난해 6월초에는 피아트 및 국내 자동차산업의 위기상황을 타개하기 위해 정부의 적극적 대책 수립을 촉구하는 의회(the chambers of deputies)차원의 정책보고서가 발표된 가운데, 피아트 경영진은 5월에 공표한 회사경영위기 타개방안에 대해 노조와의 정책협의를 제안하여 이후 약 75일간의 지리한 노사협의를 진행되었다. 그 결과, 7월 24일에 피아트자동차 경영진과 일부의 금속노조(FIM-CISL과 UILM-UIL)간에 경영위기 타개를 위한 노사협약을 체결하였다. 합의된 노사협약에는 자동차사업 부문에서 2,887명(자동차생산공장 2,442명과 자동차서비스사업 부문 445명)의 임시해고, 연금적용 및 보상금지원을 통해 전직명단(mobility list) 등록에 의한 조기 퇴직제 유도, 그리고 같은 해 10월에 구조개혁방안의 추진사항을 점검하기 위해 정부대표(노동성·산업정책성·환경성·연구개발성)를 포함하는 노사정협의의 개최 등을 주요 내용으로 포괄되어 있었다. 참고로, 약 2,900명의 임시해고(layoff)는 영구적인 정리해고

아니라 일정 기간 동안 기업과 정부가 출연-조성한 소득보장기금(Cassa Integrazione Guadagni, CIG)에 등록되어 휴직기간의 생계 지원을 받은 후 회사의 경영 정상화시에 복귀(recall)되는 프로그램을 의미한다는 점에 유의할 필요가 있다. 그런데, 이상의 노사협약에 대해 이탈리아 금속노조 중 최대 조직이자 피아트그룹 내에서도 가장 높은 조직율을 차지하고 있는 FIOM-CGIL은 피아트의 경영위기 타개책으로 미흡한 반면 주로 노동자의 희생을 강요하는 고용감축에 주력하고 있다는 이유로 반대의사를 표명하며, 협약체결을 거부하였을 뿐 아니라 9월에는 이에 항의하는 독자적인 파업투쟁을 전개하기도 하였다.

7월의 경영정상화를 위한 노사협약 체결에도 불구하고, 2002년 하반기의 경영상황이 계속되는 매출감소와 이에 따른 재정적자의 누적 심화에 의해 더욱 악화되자, 피아트 경영진은 한층 강도 높은 2차 구조개혁방안을 일방적으로 발표하였다. 피아트의 2차 구조개혁안에는 8,100명의 추가 인력감축을 포함하고 있어 노동조합들의 거센 반발을 불러일으켰다. 피아트의 2차 인력감축안에 따르면, 12월에 총 5,600명(5천명 Fiat 자동차, 600명 부품제조부문)과 2003년 7월에 남은 2천명을 CIG 임금보장기금에 등록하는 방식으로 감축하며, 부품제조사업부문의 500명에 대해서는 전직명단(mobility list)에 등록시키는 것으로 되어 있었다. 특히, 7월 노사

협약의 체결과정에서 분열되었던 3개의 금속노조는 다시금 회사의 구조개혁안에 대해 공동 대응하기 위한 연대투쟁 활동으로서 10월과 11월에 각각 총파업과 지역차원의 집회·시위를 전개하는 한편, 10월중에는 정부 대표에 대한 압력을 함께 행사하여 피아트 경영위기의 타개책 마련을 위한 노사정협의를 진행하기로 하는 노정합의를 이끌어내었다.

2001년 5월에 집권한 Berlusconi 수상의 중도우파정부는 노조들을 배제한 채 피아트 경영진과의 정-경협의를 거쳐 2002년 12월 5일에 자동차부문의 구조개혁을 위한 프로그램합의문(program agreement)을 일방적으로 발표하였다. 12월 정-경합의문의 주요 내용은 다음과 같다:

- 남부지역의 Termini Imerese공장 (03년 9월 생산재가동 및 Melfi공장식의 작업조직혁신 도입)과 북부지역의 Cassino공장과 Mirafiori공장에서의 생산활동 유지
- 조기 직무복귀, 직무순환, 교육훈련, 전직지원(outplacement) 등을 통해 무노동(zero-work) CIG 등록 규모의 감소
- 전직명단(long mobility list)의 활용을 통해 감축될 2.4천명에 대한 연금혜택 조기 부여하는 법 제정
- 6천만 유로의 정부 지원을 통해 피아트공장차원의 전직지원(outplacement) 관련 교육훈련·상담서비스 제공
- Arese공장의 인력감축이원 550명

의 전직지원(outplacement)을 위한 지역차원의 노사정협의기구 설치 (단, 500명 상당의 동지역내 피아트 연구개발센터 인력 고용유지)

- 자동차산업의 연구개발 및 환경개선 등을 지원하기 위한 제도적 지원 제공 등에 대한 분기별 정-경협의 지속
- Mirafiori공장의 경우 '03년 6월 시점에서 CIG 등록 노동자의 재복귀 또는 추가 2천명의 등록 및 CIG 명단의 순환 배정에 대해 노사간의 원활한 협의가 이루어지도록 지원

그런데, 이상의 정-경 합의에는 노조들의 거센 반발을 고려하여 노조 요구안의 일부(남부 Termini Imerese 공장 폐쇄 결정의 철회, 무노동 CIG 등록인원 감소 및 등록기간 단축 등)을 반영하고 있기는 하나, 기본적으로 피아트경영진에 의한 8,100명의 인력감축 규모를 그대로 수용하였을 뿐 아니라 그 정-경협의절차가 밀실에서 이루어졌다는 점에서 노조들의 더욱 강력한 저항에 초래하게 되었다. 정-경 합의가 발표된 12월 5일 당일에 3개 금속노조는 이에 항의하여 피아트그룹의 전체 사업장과 자동차부품업체들을 대상으로 8시간의 총파업을 단행하였다. 12월 16일에는 이탈리아 금속노조들의 요청에 따라 유럽금속노조연합(European Metalworkers' Federation)가 "A Future for Fiat"라는 기치를 내걸고 유럽 지역내 모든 피아트 사업장에서의 2시간 파업을 주도하

였으며, 이날 이탈리아 금속노조들 역시 4시간 파업으로 동참하였다. 올해에 들어서 금속노조들은 12월 5일의 정-경합의 무효화와 노조와의 재협상을 요구하며 1월 중순과 2월 중순에 추가 총파업을 단행하였다.

이렇듯, 벼랑끝에 서 있는 듯한 피아트자동차의 경영위기 상황속에서 노사(정)간의 파국적인 대립이 심화되고 있는 배경에는 회사 경영진과 정부 그리고 노조들간에 첨예한 입장차이로 노정되고 있는 두가지 쟁점이 작용하고 있다. 첫번째의 쟁점은 회사(와 정부)는 피아트자동차의 경쟁력 회복을 위해서는 1-2차에 걸쳐 실시된 12,000명 상당의 인력감축은 불가피하다는 입장인 반면, 노동조합들은 회사의 고용감축과 공장 폐쇄에 반대하며 근로시간-임금삭감을 통해 현행 인력의 고용을 유지할 것까지를 위해 CIG 및 전직명단(mobility list)의 기금에 대한 정부 지원을 확대하여 일자리 나누기(work sharing)의 임금 보조재원으로 활용할 것을 거듭 요구하고 있다. 보다 근원적인 두 번째의 쟁점은 몰락위기의 소생방안에 대해 노조들은 그룹의 소유주 Agenelli가족에 의한 사재 출연과 더불어 특히 정부에 의한 공적 자금의 투입을 통해 피아트자동차의 국영기업화를 통한 경영정상화를 요구하는 반면, 회사 경영진과 정부는 공식적으로는 강도 높은 구조개혁을 통해 위기극복을 고집하고 있다. 2001년말의 경영위기에 직면하면서 초기에 피아트

그룹의 경영진은 노조의 요구안과 마찬가지로 자동차사업부문의 공기업화방안을 검토하기도 하였으나, 2002년 중반에 체권단과 자본제휴관계에 있는 GM이 강한 반대 의사를 밝히고, 정부 역시 EU의 시장경쟁지침에 위배된다는 이유로 난색을 표명함으로써 이같은 그룹내의 국영기업화 논의는 더 이상 거론되지 않게 되었다. 그런데, 2002년 하반기에 피아트자동차의 부실경영이 더욱 악화됨에 따라 피아트그룹내 최고경영진과 정부의 경제부처 그리고 일부의 언론기관에 의해 자동차사업부문의 자력회생이 불투명하다는 여론이 득세하면서, 지난 2002년 5월 자본제휴를 통해 피아트 자동차의 주식지분 20%을 이미 차지하고 있는 GM에게 매각해야 한다는 주장이 점차 확산되고 있다. 이에 대해, 우선 GM은 미국내 퇴직자 관련 연금으로 인한 비용부담으로 인해 실질적으로 피아트자동차의 인수 여력이 없음을 비공식적으로 밝히고 있는 가운데, 특히 CGIL를 필두로 한 금속노조들과 공산당을 비롯한 야당들이 피아트자동차에 대한 GM의 인수는 이탈리아 자동차산업의 붕괴로 귀결한다는 입장을 내세우며 결사적인 반대의 입장을 천명해 오고 있는 것이다.

1999~2001년의 기간동안 한발 앞서 대우자동차의 몰락과 사후 처리과정에서 경험하였던 노사정간의 술은 갈등과 논란이 마치 이탈리아 자동차산업에서 그대로 재연되고 있는 듯하다. 1970~

80년대에는 유럽자동차업계의 선두 자리를 넘볼 만큼 거대한 자동차왕국으로 군림하여 왔던 피아트가 급변하는 자동차시장 환경의 변화에 안이하거나 부적절한 대응을 함으로써 최악의 경영위기에 빠져들게 된 가운데 노사정간의 소모적인 대립을 연출시키면서 이탈리아 경제에 크나큰 멩에를 씌어지우고 있는 현실을 목도하게 된다. 이같이, 피아트의 경영위기를 대변되는 이탈리아 자동차산업의 최근 동향을 살펴보면서 무엇보다 우리 국내 자동차업계 역시 범지구적 차원에서 보다 격화되는 시장경쟁에서 자유로울 수 없다는 중요한 교훈을 깊이 새기며 공존공영의 노사관계를 서둘러 만들어가야 한다는 ‘자명한’ 숙제를 제기하게 된다.