

미국 노동분쟁으로 인한 품질저하

이 윤 수

(로체스터대 경제학부
박사과정)

■ 머리말

원만한 노사관계가 생산성과 품질의 향상으로 이어지는가에 관한 문제는 오랜 시간 경제학자와 노조, 사용자, 정부의 주요 연구 대상이었다. 자신들이 정당하게 대우를 받고 있다고 생각하는 노동자들이 과연 더욱 더 부지런히 일하고 작업에 정성을 들일 것인가? 정당성에 관한 경제학 모델은 노동자들은 자신들이 대우를 잘 받고 있다고 믿을 때 더욱 협조적이며 사보타주(Sabotage)와 같은 쟁의를 벌일 확률이 적다고 예측하고 있다. 노동자의 노력의 정도가 임금 수준에 비례한다는 것은 효율적 임금 가설의 핵심적인 내용이기도 하다. 하지만 노동자에 대한 대우와 제품의 품질과의 관계는 명확하게 규정짓기가 어려운 숙제로 남아 있었다. 이는 품질이 관측되기가 어렵고 정확하게 측정하기가 어렵기 때문이었는데, 미국의 저명한 노동경제학자 중의 한 사람인 크루거(Krueger) 교수의 최근 연구는 위의 질문에 관한 하나의 대답을 체계적으로 제시하고 있다는 평가를 받고 있다. 불량 타이어로 인한 고속도로 사고로 2000~2001년 주요 뉴스거리로 등장했던 브릿지스톤/파이어스톤(Bridgestone / Firestone)사의 타이어 리콜과 관련된 데이터를 분석한 크루거와 마스(Mas)의 공동 연구결과는 노동분쟁 후 생산된 타이어의 품질이 다른 시기에 생산된 동일 제품의 품질에 비해 현저히 떨어지고 있음을 실증적으로 보여주고 있다.

■ 사건의 배경과 노사관계

1988년 일본의 타이어 제조회사인 브릿지

스톤은 파이어스톤을 인수하여 세계최고의 타이어 제조회사인 브릿지스톤/파이어스톤사를 설립하였다. 최초로 원만하게 굴러갔던 노사관계는 1994년 사용자측이 노조에 8시간 교대근무에서 주7일, 12시간 교대근무로 전환할 것을 요구하면서 틀어지기 시작한다. 초급자의 임금을 줄이고 시간당 임금을 받는 노동자들에게도 건강보험 비용을 부담시키는 등의 양보를 요구한 사용자 측과, 굿이어(Goodyear)와의 협상결과에 준거하여 생활비 조정을 제외한 임금 동결에 만족할 것을 요구했던 타이어 노조(United Rubber Workers: URW)의 마찰은 결국 협상에 이르지 못한다. 계약이 만료된 1994년 4월 1일 이후 3개월간 협상없이 일했던 노조원들은 같은 해 7월 2일, 데 모인, 데카터, 오클라호마(Des Moines, Decatur, Oklahoma)에 위치한 3개의 공장과 아크론(Akron)연구소, 노블스빌(Noblesville) 공장에서 파업을 실시했다(파업참가 노조원 4,200명). 브릿지스톤은 거의 파업이 시작되자마자 임시 대체인력을 고용하여 공장을 가동시켰다. 대체인력은 노조원들보다 30% 가량 낮은 임금을 지급받았는데 1995년 1월 사용자측이 대체인력을 임시직에서 정규직으로 전환시킬 때까지 고용한 대체인력은 모두 2,300명에 이른다.

사용자측이 계속하여 대체인력을 고용할 것을 우려해 1995년 5월 7일 파업 철회를 결정한 데카터 공장의 경우 파업기간 중 1,048명의 대체인력과 371명의 정규 직원이 고용되었으며, 피켓 시위를 벌였던 1,209명의 노조원 중 300명 이상이 피켓라인을 넘어 업무에 복귀하였다. 최종적으로 계약이 타결된 1996년 12월 이전에 데카터 공장은 파업에 동참한 노동자들이 대부분 복귀하였

으나 URW 역사상 최장기간의 파업으로 재원을 탕진한 URW는 철강노조(United Steel Workers of America: USWA)에 흡수 통합되었다.

노사관계가 제품 품질에 미치는 영향에 관한 연구는 파이어스톤 타이어의 리콜과 회에서의 증언 및 불량타이어로 인한 사고에 관한 책임문제를 놓고 벌어진 법정 공방을 통해 비밀리에 보관되어온 데이터가 외부에 공개되면서 가능하게 되었다. 2000년 8월 브릿지스톤/파이어스톤사와 포드(Ford) 자동차는 대부분 포드의 익스플로러(Explorer) 자동차에 부착된 1,440만 개의 타이어를 대상으로 리콜에 들어간다고 공동으로 발표하였다. 이 중 650만 개의 타이어는 당시 주행 중인 것으로 알려졌는데 이 사건은 특히 미국고속도로안전관리국(National Highway Traffic and Safety Administration: NHTSA)에서 그 다음 달에 파이어스톤사에서 제조한 다른 크기와 모델의 타이어에 대해서도 자문의 성격을 띤 경고를 내리면서 주요 뉴스에 등장하였다. 당시 고속도로 교통안전국은 파이어스톤 타이어를 271개의 교통사고 사망 사건과 800명 이상의 부상과 관련하여 조사하고 있다고 발표하였다. 당시 리콜 조치를 받았던 타이어의 가장 빈번한 불량 원인은 타이어의 트레드(tread, 땅에 닿는 바닥 부분)가 벌어지는 것이었는데, 타이어의 고무 바닥이 갑작스럽게 강철 벨트에서 분리되면서 타이어가 구멍이 나게하거나 터지게 하는 심각한 문제를 안고 있었다.

미 의회 의원과 소송 변호사 기자들 등 많은 사람들이 당시 타이어의 문제가 이 사건과 관련된 많은 양의 타이어를 생산하였던 데카터(Decatur) 공장에서의 긴 노동분쟁에

원인이 있을 것으로 추측하였다. 파업기간 중 충분한 교육 없이 생산에 투입되었던 대체인력들과 느슨해진 관리가 과도한 타이어 불량률로 이어졌을 것이라는 의심을 받았으며, 파이어스톤이 파업기간 중 새로 도입하였던 12시간 교대근무제를 통한 24시간 공장 가동이 노동자들을 피로를 누적시켜 불량제품을 만들게 하였다는 의견도 제시되었다.

■ 파업, 비노조원, 그리고 불량 타이어 - 노사관계가 품질에 미치는 영향에 관한 증거

크루거와 마스는 ‘파업, 비노조원, 그리고 타이어의 파열: 노동 분쟁과 브리지스톤/파이어스톤의 불량 타이어 생산’이라는 최근의 논문에서 데카터 공장의 노동쟁의의 시기가 저질의 타이어의 생산 시기와 정확하게 맞아 떨어짐을 보이며 이 문제가 단지 대체노동력이 불량 타이어를 생산해 냈기 때문이 아니라는 주장을 펼친다. 실제로 타이어의 불량률은 파업 노동자가 공장으로 돌아온 시기와 파업을 시작 하기 전에 최고치를 기록하였다. 일반적으로 타이어 생산은 여전히 수작업으로 이루어지는 공정을 많이 거쳐 생산되기 때문에 인간적인 실수가 제품 생산에 영향을 미칠 가능성이 높다. 또한 매년 수백만개의 타이어가 생산되고 서비스를 받기 때문에 불량률이 계산되는 샘플 사이즈도 매우 크다는 점에서 타이어에 관한 데이터는 설득력 있는 연구의 자료가 된다는 장점이 있다. 크루거와 마스는 파이어스톤사와 고속도로안전관리국(NHTSA)의 데이터를 이용하여 그간 불량 타이어 생산의 원인으로

로 제시되어 왔던 다른 요인들보다 불안정한 노사관계에 근본적인 문제점이 있음을 지적한다.

크루거의 연구 이전에 불량 타이어가 생산된 요인으로 최소한 다섯 가지의 가설이 제안되었다. 첫번째로 브릿지스톤/파이어스톤의 임원진은 차량 전복사고의 원인으로 포드 익스플로러의 디자인에 문제가 있었음을 지적하였다. 두번째로 브릿지스톤/파이어스톤 측은 포드 자동차가 적정 공기 압력수치를 낮게 설정함으로써 타이어가 쉽게 뜨거워져 파열되도록 만들었다고 비난하였다. 세번째로 데카터 공장의 제조공정상의 특성 - 트레드를 찍어내는 시간이 상대적으로 짧고 습기가 고무 라이닝에 스며들 수 있음 - 이 안전성에 문제를 증대시켰다는 의견이 제기되었다. 네번째로 일부 타이어 전문가와 노동자들은 오래된 고무 등 재료상의 결함을 문제삼았다. 마지막으로 타이어 자체 디자인상의 결함이 타이어 파열로 이어졌다는 주장이 있었다. 저자들은 주어진 데이터를 이용하여 위에 제시된 설명들이 1994년 부터 1996년 동안 노동분쟁이 있던 시기에 데카터 공장에서 제조된 타이어들의 높은 불량률을 설명할 수 없다는 것을 체계적으로 설명한다.

■ 노사관계에 관한 다른 연구들

비록 크루거와 마스의 연구가 노동분쟁으로 브릿지스톤/파이어스톤 타이어의 불량률이 높아졌다는 사실을 찾아내기는 하였으나 이 연구가 다른 산업에도 일반화될 수 있을 것인가는 확실하지 않다. 하지만 파업시작 전과 노조원의 복귀 후에 불량 타이어 생산

률이 급격히 증가한 것을 설명할 수 있는 다른 요인이 찾아지지 않는 이상, 결합이 있는 타이어의 생산이 노동쟁의에서 비롯되었다는 설명은 상당한 설득력을 갖는다. 이 연구는 그간 노사관계에 관해 이루어졌던 연구들을 보완하는 것이라 할 수 있다. 프리만과 메도프(Freeman and Medoff, 1984)는 지하역청탄 탄광 노조원의 생산성이 노사관계와 정책에 따라 크게 변화한다는 것을 찾아내었으며 클라이너, 레오나르드와 필라스키(Kleiner, Leonard and Pilarski, 2002)는 대형 비행기를 조립하는 공장의 생산성에 대한 노사관계의 영향을 연구하는 논문에서 노사관계가 단기적으로 생산성에 영향을 줄 수 있음을 보였다. 캐츠, 코칸과 고베일(Katz, Kochan and Gobeille, 1983)은 공장 단위의 노사관계를 측정하는 여러 가지 변수와 GM(General Motors)사의 생산성에 관한 연구에서 노사관계와 생산성 사이에 긴밀한 상관관계가 있음을 보였다. 특히 계약 타결까지 소요되는 협상 시간이 길수록 차량이 안전검사에서 탈락할 확률이 높다는 결론은 크루거와 마스의 연구 결과와도 어느 정도 일치하는 것이라 할 수 있다.

■ 맺음말 - 정부의 역할

브릿지스톤이 “노조와 좋은 관계를 유지하는 것은 바람직한 일일지는 모르나, 더이상 회사의 이익에 부합하는 것은 아니다.”라고 내부 문서에서 밝힌 것과는 달리 리콜 발표가 있는 후 4개월이 지난 뒤에 브릿지스톤/파이어스톤의 주가 총액이 167억 달러에서 절반에도 못 미치는 75억 달러로 떨어졌다는 사실은 원만한 노사관계가 회사의 이익

에 직결될 수 있음을 역설적으로 보여주는 것이라 할 수 있다. 노동분쟁이 있던 시기에 생산되었던 브릿지스톤의 P235 타이어는 생산후 4년 뒤에 금전적인 보상을 청구받을 확률이 다른 공장에서 생산된 타이어보다 15배 이상이나 높았다. 리콜 이전에 이들 불량 타이어와 연관된 치명적인 교통사고가 발생할 확률은 타이어 백만개당 10~30건에 이르러 노사분쟁으로 인한 손실이 민간에게까지 미쳤음을 보여주고 있다. 크루거와 마스는 이들 불량 타이어로 인해 40명 이상이 목숨을 잃었으며 만약 리콜이 실행되지 않았다면 이 숫자의 두배가 넘는 사람들이 희생당했을 것으로 추정하고 있다. 이는 저자들이 결론에서 명시하고 있듯이 대체인력을 고용하고 파업이 일어나는 일련의 분쟁과 관련해 노동자측이나 사용자측에 예상되거나 내재화되지 않았던(not anticipated or internalized) 사회적인 비용이, 특히 공공의 안전과 관련되어 있는 부분에서, 존재할 수 있음을 시사하는 것이다. 만약 노동분쟁과 관련한 사회적 비용이 노동자와 사용자의 의사결정에 제대로 반영되지 않는다면- 외부 불경제의 문제를 해결하기 위해서 공공정책이 필요하듯이 - 정부가 나서서 파업이나 분쟁이 있었던 공장에서 제조된 제품에 관하여 더욱 엄격한 안전관리를 하는 등 공공부문으로서의 역할을 수행해 나가야 할 것이다.

■ 참고문헌

- Francis, David R., “Labor Dispute Caused Poor Quality Products,” *NBER Digest*, August 2003. <http://www.nber.org/digest/aug03/w9524.html>
- Freeman, Richard and Medoff, James, *What Unions Do?*, New York, N.Y: Basic Books, 1984.
- Katz, Harry C., Kochan, Thomas A., and Gobeille, Kenneth R., “Industrial Relations Performance, Economic Performance, and QWL Programs: An Interplant Analysis,” *Industrial and Labor Relations Review* 37 (October 1983): 3–17.
- Kleiner, Morris M., Leonard, Jonathan S., and Pilarski, Adam M., “How Industrial Relations Affect Plant Performance?: The Case of Commercial Aircraft Manufacturing,” *Industrial and Labor Relations Review* 55 (January 2002): 195–218.
- Kruger, Alan B. and Mas, Alexandrew, “Strikes, Scabs and Tread Separations: Labor Strife and the Production of Defective Bridgestone/Firestone Tires,” National Bureau of Economic Research Working Paper 9524 (February 2003).