

호주 미츠비시 자동차 공장폐쇄와 자동차 산업의 미래

신준식

(시드니대 노사관계학 박사과정)

■ 머리말

세계 자동차 회사들의 자본 증식을 위한 무한 경쟁과 생산의 세계화를 통한 이윤 추구의 영향으로 호주의 자동차 산업이 위기를 맞고 있다. 자동차산업의 다국적 기업들이 중요 생산기지를 유럽과 호주로부터 일본, 아시아 그리고 북미로 옮겨간 1990년대부터 이미 이 위기는 예견되었다. 이런 위기의 이면에는 자동차산업이 급부상한 나라들도 있다. 특히 중국은 다국적 기업의 진출로 2003년 기준 세계 3위 자동차 소비국, 4위 생산국으로 부상했고, 5천여 개의 부품공장과 1백 개 정도의 완성차 생산공장이 있어 자동차 산업 강국으로 성장하고 있다.

호주 미츠비시 자동차도 1999년에 세계적인 구조조정 계획에 따라 전체 9,900명, 호주에서 900명을 정리해고하면서 차차 중요 생산거점을 아시아와 북미로 옮기기 시작했다.¹⁾ 그리고 지난 5월 21일 미츠비시 자동차는 판매부진으로 누적된 적자와 존립위기를 극복하기 위해 구조조정을 통해 호주의 엔진공장을 폐쇄하고, 조립공장은 축소한다는 계획을 발표했다.

본고는 호주 미츠비시 자동차 엔진 공장 폐쇄 계획과 조립 공장의 규모 축소의 배경, 미츠비시 자동차의 희생 계획과 호주 각 이해 집단들의 대책을 검토하고 호주 자동차 산업의 미래를 전망해 보려고 한다.

1) Bayan, R. (1999/12/28) 'Mitsubishi cuts Australian car production', Financail Times, p.15.

■ 호주 미츠비시 자동차의 역사

일본의 4대 자동차 회사 중 하나인 미츠비시 자동차의 호주의 역사는 1980년 크라이슬러 자동차 공장을 인수하면서부터 시작되었다. 그리고 호주 미츠비시 자동차가 남부 호주의 수도인 아드레이드에 엔진공장 폐쇄를 발표하면서 최대의 위기를 맞고 있다. 이 회사의 역사와 관련된 내용을 표 1에 정리해 보았다.

■ 미츠비시 자동차의 위기와 호주 엔진공장의 폐쇄

미츠비시 자동차의 위기는 오래 전부터 누적되어 왔는데 그 주요 원인은 다음과 같다. 첫째, 지난 92년부터 2002년까지 미츠비시 트럭이 운전중 바퀴가 빠져 사상자를 내는 등 잦은 사고와 이에 따른 일련의 리콜 조치로 소비자로부터 인기를 잃게 되었다. 둘째, 이 여파로 1998~2002년 사이에 일본

[표 1] 호주 미츠비시 자동차 관련 역사

연/월/일	호주 미츠비시 자동차 관련 주요 내용
1980	미츠비시 자동차 크라이슬러로부터 남부 호주의 자동차 공장들 인수.
1984	호주정부의 버튼 자동차 계획으로 향후 15년간 60%에 이르는 관세를 차츰 낮춤. 수입차 진입 허용으로 호주 자동차 시장 개방.
1997	미츠비시 승용차 호주시장 점유 11.9 %로 상승.
1999	일본 미츠비시 자동차 구조조정 계획으로 세계적으로 9,900명, 호주의 노동자 900명 감원. 남부호주 정부 세금 감면 조치.
2000	다임러크라이슬러사가 미츠비시 자동차 지분 1/3 취득.
2000	일본 모회사 호주 미츠비시 구제를 위해 1억 7천 2백만 호주 달러 투입.
2001	호주 연방정부 호주 미츠비시 자동차에 2005년까지 2억 호주 달러 지원 약속. 남부호주 정부 무이자 2천만 달러 융자 지원.
2004/4/16	호주 수상 존 하워드 및 남부호주 주지사 호주 미츠비시 자동차 공장 폐쇄 방지를 위해 다임러크라이슬러 측과 회의 요청. 호주 시장 점유 5.6%로 하락.
2004/4/23	다임러크라이슬러사가 미츠비시 자동차의 회생을 위한 57억 호주 달러 증자를 위한 지원약속 철회. 미츠비시 그룹 차원에서 60억 호주 달러를 투입하여 해결책 모색키로 결정.
2004/5/17	호주 연방정부 산업부 장관 이언 맥파레인 동경에서 미츠비시 이사와 회동. 연방정부 '자동차 경쟁력과 투자 계획'을 통해 2006년부터 3억 호주 달러 지원 약속.
2004/5/21	일본 미츠비시 자동차 구조조정 계획 발표. 남부호주 엔진 공장 2005년 10월 폐쇄, 조립 공장 차츰 축소 계획.
2004/5/22	미츠비시 자동차의 정리해고에 따른 정리해고 수당, 연방정부의 80억 호주 달러에 달하는 새로운 잠수함 생산 계획에 따라 생겨날 제조회사로 고용 승계 및 재교육에 대한 논의 시작.

출처 : Australian Financial Review 4월 4일자 6면. 5월 22-23일자 8면

판매량 32.3% 감소, 유럽 판매량 27% 감소, 호주 판매 28% 감소 등 판매량이 크게 줄었다. 셋째, 판매 부진으로 약 27억 호주 달러에 달하는 적자가 누적되어 회사의 존립이 위태로울 정도의 위기를 맞게 되었다.²⁾

이런 위기를 극복하기 위한 한 방안으로 미쓰비시 자동차는 전세계적인 구조조정을 통해 정리해고를 실시하는데, 호주 미쓰비시 자동차의 경우 남부 호주 수도 아델레이드에 있는 엔진 공장은 2005년 10월까지 폐쇄하고, 2006명의 종업원을 정리해고 한다는 것이다. 그리고 조립공장은 명예퇴직을 통해 차츰 생산을 축소해 나가면서 궁극적으로 2012년까지 호주의 모든 미쓰비시 공장을 폐쇄할 것으로 알려졌다.³⁾

■ 미쓰비시 자동차의 경영정상화 계획

미쓰비시 자동차의 회생을 위해서 이 회사의 최대 지분 37% 소유자인 다임러크라이슬러사가 57억 호주 불을 증자하겠다는 약속을 철회했다.⁴⁾ 이는 다임러크라이슬러사가 중국을 중심으로 아시아 전략을 재편하려는 계획이 미쓰비시의 회생보다 중요성을 두고 있는 것으로 해석할 수 있다. 최근 다임러크라이슬러사가 현대차와의 상용차 합작법인 설립을 지연시키고 있는 반면, 2005년부터 중국과 합작회사를 만들어 벤츠를 생산할 계획을 발

표하는 등 중국에 아시아 생산거점을 마련하기 위해 부심하고 있다는 점이 이런 다임러크라이슬러사의 전략을 증명하고 있다.⁵⁾

이런 상황에서 미쓰비시 자동차는 미쓰비시 그룹에서 약 60억 호주 달러의 자금을 조달할 것으로 지난 5월 21일 알려졌다.⁶⁾ 그리고 경영정상화를 위해 세계적으로 생산능력을 17% 삭감하고, 전체 4만 4천명에 이르는 종업원의 30%를 감원할 계획이다. 구체적으로 일본의 주력 기업이고 전체 종업원이 1만 8천명인 오카자키 공장을 2006년까지 폐쇄하고 북미 현지생산을 감축하며, 이를 통해 공장 가동률을 높인다는 것이다.⁷⁾

또한 생산에 있어 새로운 전략은 잣은 사고와 일련의 리콜 조치로 실추된 회사의 이미지와 소비자들을 회복하기 위해 새로운 모델을 많이 선보인다는 것이다. 앞으로 3년에 걸쳐 일본 16개, 유럽 10개, 북미 6개 그리고 중국에서 11개의 신종모델을 판매한다는 것이다. 그런 전략을 통해 금년도 1백 45만대의 판매를 2007년에는 1백 7십만대로 늘릴 계획인데 전략지역으로는 미국과 중국이 될 것이다. 현재의 경영악화에도 불구하고 북미지역이 여전히 가장 중요한 전략지역이며 중국에는 500개의 판매상을 확보하여 2008년까지 매년 22만대를 판매하여 미쓰비시 자동차의 경영 정상화를 이룬

2) Gardiner, A. (2004/05/22), 'Mitsubishi to shut shop and shed staff', Herald Sun.

3) Gardiner, A. (2004/05/22), *ibid.*

4) Inoue, K. (2004/05/14), 'Mitsubishi may hook on to \$ 5.7bn lifeline', Australian Financial Review, p.28.

5) Baglote, J. and Fairclough, G. (2004/05/13), 'DaimlerChrysler and Hyundai loosen the ties', Australian Financial Review, p.20.

6) Inoue, K. (2004/05/25), 'Mitsubishi survival plan hits share price', Australian Financial Review, p.17.

7) Pearson, B. (2004/05/21), 'Adelaide's fate hangs on Tokyo decision', Australian Financial Review, p.26.

다는 것이다.⁸⁾

한편 호주 미쓰비시 자동차는 다음과 같은 정상화 계획을 발표했다. 첫째, 기술증진을 통해 고정비용을 35% 줄여 나갈 방침이다. 둘째, 아웃소싱을 활용하여 부품을 조달한다. 셋째, 남부 호주 수도 아들레이드의 엔진 공장을 내년 10월까지 폐쇄하는 대신 엔진은 수입하여 아들레이드에 있는 톤스레이 파크 완성차 공장에서 조립한다. 하지만 조립공장도 차츰 명예 퇴직자를 받아 인원을 감축하고 저비용 생산을 유지하면서 궁극적으로 폐쇄할 방침으로 알려졌다.⁹⁾ 그리고 호주내의 자동차 부품회사들은 납품을 위한 새로운 시장을 이미 찾기 시작했다.¹⁰⁾

즉 미쓰비시 자동차의 정상화 계획으로 호주에서의 자동차 생산은 차차 중국이나 미국으로 이동할 것으로 예상된다. 다만 2억 3천 호주 달러를 투자하여 일본에 이어 두 번째로 크게 건설하려 했던 새로운 자동차 디자인 센터의 지속적 운영 및 발전 여부와 현재 남아 있는 생산시설을 이용하여 어떻게 생산성을 확보할 것인가 그리고 질적인 엔지니어링의 발전 등에 호주 미쓰비시 자동차의 운명이 달려 있다고 할 수 있다.¹¹⁾

■ 호주 공장의 폐쇄, 정리해고와 대책

자유·국민당 연방정부는 이번 자동차 엔진 공장 폐쇄와 조립공장의 점진적 축소·폐쇄가 금년 연말로 예정된 연방 총 선거의 악재로 작용하는 것을 방지하지 위해 부심하고 있다. 특히 미쓰비시 공장의 폐쇄의 직접적인 영향권에 있는 남부 호주에는 보수당이 가지고 있는 의석 중 3개 지역이 치열한 접전이 예상되는데 이번 결정의 악영향으로 정권이 노동당으로 넘어갈 가능성이 있어 이번 미쓰비시 공장관련 이슈들이 선거의 중요한 변수로 작용할 수 있다.¹²⁾ 이미 연방정부 차원에서 2006년부터 '자동차 경쟁력과 투자 계획'을 통해 호주 미쓰비시 자동차에 3억 호주 달러에 달하는 자금을 지원할 계획이다.¹³⁾

그리고 내년 10월 정리해고 될 1,020명의 고용을 승계하기 위해 호주 정부가 80억 호주 달러를 투입하여 해군 잠수함을 새로 만들 예정인데 이들을 위해 이 공장을 미쓰비시 엔진 공장이 있는 남부호주의 아들레이드로 정할 것을 고려하고 있다. 연방 자유·국민당 정부는 이들의 고용 문제에 대해 남부호주의 노동당 정부와 호주 미쓰비시 자동차와 긴밀하게 협조할 것으로 보인다. 연방정부는 1천만 호주 달러를 고용창출과 실업자 재교육 프로그램에도 투자할 예정이다.¹⁴⁾ 반면 연방정부는 새로운 제조업 활성화

8) Pearson, B. (2004/05/22-23), 'This is last throw of the dice: president', Australian Financial Review, p.8.

9) Milne, C. (2004/05/25), 'Mitsubishi launches Grandis to revive brand', Australian Financial Review, p.7.

10) Davis, M. and Milne, C. (2004/05/21), 'Plans to cushion Mitsubishi shock', Australian Financial Review, p.3.

11) Robert, P. (2004/05/22-23), 'Tonsley Park now faces test of time', Australian Financial Review, p.8.

12) Grattan, M. (2004/05/23), 'Mitsubishi factor may cost Howard dearly', The Age.

13) Milne, C. (2004/05/25), *ibid*, p.7.

14) Milne, R. (2004/05/22-23), 'Moves to stem Mitsubishi fallout', Australian Financial Review, p.8.

화를 위해 연방 노동당이 요구하는 4천만 호주 달러를 투자하는 데 반대 입장을 보이면서 연방 노동당에게 이미 계획된 미국과 자유무역협정을 지지할 것을 요청하고 있다. 이 협정이 발효되면 호주 자동차 산업과 남부 호주의 제조업이 활성화될 것이라고 주장했다.¹⁵⁾

한편 빅토리아주와 뉴 사우스 웨일즈 주의 노동당 정부는 연방 자유·국민 보수당 정부가 80억 달러의 재정을 들이는 새로운 잠수함 프로젝트가 진행될 지역을 선정하는데 있어서 연방선거에 활용하기 위한 정치적 목적 때문에 남부호주의 아델레이드 지역으로 결정할 것으로 예상하고, 이번 지역 선정에 연방정부의 정치적 목적이 작용되어서는 안 된다고 비판하고 있다.¹⁶⁾

반면 남부 호주의 노동당정부는 연방정부가 미즈비시 자동차 회사의 구조조정에 따른 파장을 최소화하기 위해서 잠수함 생산 기지를 남부 호주의 아델레이드로 결정해야 한다고 주장하고 있다. 그리고 남부 호주정부는 호주 미즈비시 자동차의 구조조정의 여파로 약 14,000명이 일자리를 잃게 될 것으로 추정되며, 현재 전국 평균과 같은 6%의 실업률이 2% 오른 7.9%가 될 수 있다는 아델레이드 대학의 연구 결과에 주목하여 문제를 극소화하기 위해 연방정부에서 지원하는 1천만 호주 달러와는 별도로 5백만 호주 달러를 지원할 예정이다.¹⁷⁾

그리고 자동차 공장 노동자들이 속해 있는 호주 제조업 노동조합(Australian Manufacturing Workers Union: AMWU)은 미즈비시 자동차가 구조조정 계획을 발표하기 전에 존 하워드 수상에게 서신을 보내 호주 미즈비시 자동차를 살리기 위한 방안을 토론했다는 모임 구성할 것을 제안한 바 있다.¹⁸⁾ 그리고 AWMU는 공장이 폐쇄되면 닷산의 경우와 마찬가지로 약 1년 근무에 대해 6주치 임금이 정리하고 비용으로 지급되어야 한다고 주장하고 있다. AMWU는 미즈비시 엔진 공장과 조립공장의 폐쇄에 따른 정리하고 비용이 약 20억 호주 달러에 달할 것이라고 경고했다.¹⁹⁾

■ 결론

미즈비시 자동차가 아델레이드에 있는 엔진공장을 내년 10월 폐쇄할 계획을 발표했지만 새로운 모델인 마그너를 남부 호주의 톤스레이 파크 조립공장에서 엔진을 수입하여 계속 조립할 계획이라 조립공장의 2600여명의 고용은 일단 보장된 상태이다.²⁰⁾ 그러나 이번 구조조정을 통한 인원 감축이 세계의 생산 공장 중 인건비가 비싼 일본내의 주력 공장 한곳 폐쇄와 호주의 엔진 공장을 중심으로 이루어졌다는 점으로 미루어 보아 호주의 생산공장은 장기적으로 폐쇄될 것으로 전망된다. 즉, 자동차 산업의 다국적 기업들이 경쟁력을 강화하거나 경영위기를 극

15) Davis, M. (2004/05/25), 'PM makes jobs pledge', Australian Financial Review, p.7.

16) Heinrichs, P. (2004/05/23), 'Fears ship jobs may go SA's way', The Age.

17) Davis, M and Howrth, I. (2004/05/24), 'States fear SA will be favoured', Australian Financial Review, p.3.

18) Peason, B. and Tingle, L. (2004/04/30), 'Drive to save Adelaide plant', Australian Financial Review, p.5.

19) Davis, M and Howrth, I. (2004/05/24), *ibid*, p.3.

20) Davis, M. and Milne, *ibid*, p.3.

복한다는 명목으로 진행되는 구조조정에서 호주의 생산공장은 최우선 구조조정의 대상이 되고 호주의 자동차산업의 노동자들은 최우선 정리해고 대상이 되기 쉽다는 것이다.

세계적으로 볼 때 이미 많은 다국적 자동차회사들이 중국을 아시아 및 세계의 생산거점으로 삼고 있고, 인건비가 싼 중국은 이미 자동차 생산능력을 갖춘 기술 인력을 확보한 상태에 있다. 더욱이 생산을 늘이기 위해 세계의 다국적 기업과 중국기업간에 합작회사를 설립하고 있고 중국정부도 적극적으로 지원하고 있어 중국의 기초산업 및 생산공장이 확대되는 것도 호주에게는 상대적으로 불리하게 작용하고 있다.

이런 현실과 이윤추구를 위한 다국적 기업들의 생산의 전 지구화 전략아래서 호주의 자동차 산업의 미래는 어두워 질 전망이다. 또한 호주에서는 이미 한국의 현대·기아차, GM 대우를 비롯하여 각종 수입차가 소비되고 있다. 그리고 미국과 중국에 비해 내수시장은 작은편이다. 현지 시장 점유율 확대를 위한 현지생산에도 다국적 기업들에게는 매력이 없다.

이런 현실을 극복하기 위한 노력으로 호주에서 현재 생산을 하고 있는 도요타, GM홀덴, 포드 그리고 미쯔비시 자동차는 호주에 있는 엔진 센터, 디자인 센터, 엔지니어링 센터, 자동차 연구 센터 등에 투자를 확대하고 있다.²¹⁾ 호주의 자동차 산업은 연구·개발 및 디자인 등 고기술 고소득을 보장하는 업종으로 전환하지 못한다면 수입차에 대한

판매·홍보 부분인 마케팅 부분만 남을 가능성이 있다. 따라서 호주 자동차 산업의 유지 및 발전을 위한 정부와 자동차 업계가 장기적인 계획을 수립하고 인력을 양성하는 것이 무척 중요하다.

21) Roberts, P. and Aylmer, S. (2004/05/14), 'Ford makes designs on Asia', Australian Financial Review, p.23.