

21세기 미국의 고용 양극화

권순원 (코넬대학교 노사관계 박사과정)

■ 제너럴 모터스(General Motors) - 20세기 산업의 기관 (Engine)

미시간(Michigan) 플린트(Flint)에서 여러곳으로 흩어져 있던 소규모 자동차 메이커들을 한데 모아 윌리엄 듀란트(William Durant)가 제너럴 모터스(General Motors Company)를 설립한 것이 지금으로부터 97년 전인 1908년이다. 그후 채 2년이 지나지 않아 당시 잘 나가던 개별 자동차 조립업체들이었던 올스모빌(Oldsmobile), 캐딜락(Cadillac), 폰티악(Pontiac) 등을 포함한 17개의 개별 자동차 회사들을 매입함으로써 제너럴 모터스(이하, GM)는 명실상부(名實相符)한 자동차 시장의 ‘제너럴’ 메이커가 되었다.

아일랜드 출신 이민 2세로 자동차 ‘왕’을 꿈꾸던 포드(Henry Ford)가 브랜드 ‘Ford’ 만큼이나 유명해진 이동식 조립라인 (소위, 컨베이어 벨트 moving belt assembly line)을 통한 생산과정 혁신, 일당 5달러 임금정책을 통한 분배혁신, 그리고 8시간 노동제의 도입을 통한 노동조건 혁신을 통해 20세기형 미국식 ‘복지 자본주의(welfare capitalism 또는 Fordism)’를 위한 공사를 시작한 것은 GM의 조직 혁신이 한창이던 1914년이였다.

GM에서 시작한 조직 혁신과 포드에서 실험된 노동 및 분배 혁신은 20세기 미국의 산업발전을 위한 핵심적 동력을 제공해 왔다. 수많은 20세기 미국민들의 눈에 이들 두 메이커가 만들어내는 ‘자동차’는 경제적 진보 및 삶의 근대화를 표상하는 거대한 상징이었다. 시민 생활의 공간이 혁명적으로 확장되었고, 철도를 대신해 (고속)도로가 대규모로 건설되었으며, 도로 주변에는 다양한 종류의 패스

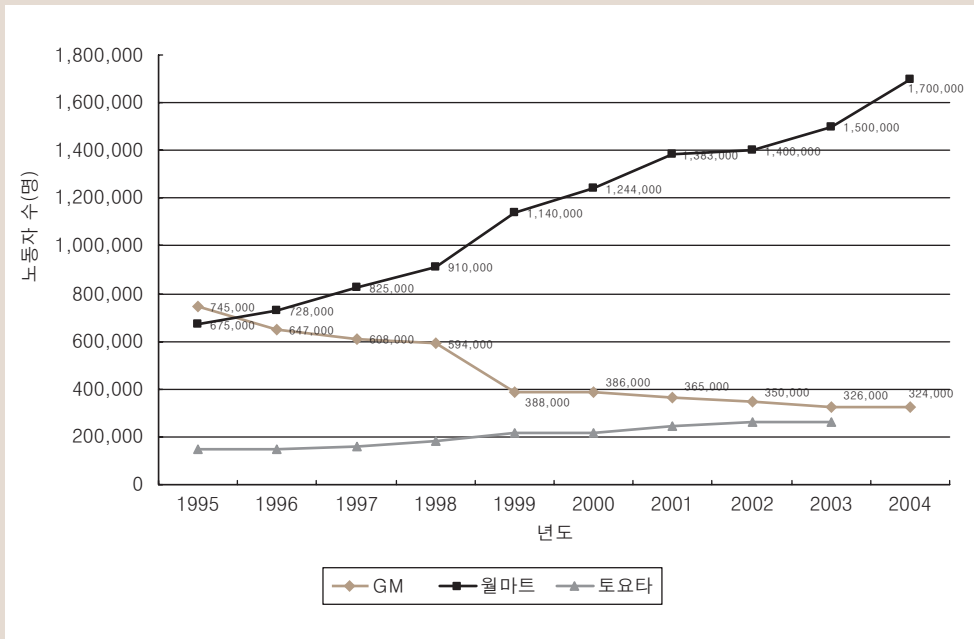
트 푸트점들과 모텔들이 들어섰고, 이러한 인프라를 바탕으로 자동차를 이용한 가족 여행이 20세기의 새로운 문화적 취향으로 등장하게 되었다. 각종 산업 및 농업 생산물의 유통 속도의 혁신이 진행되었고, 이는 다양한 상품에 대한 대중적 수요를 촉진하는 기반이 되었다. 고무(타이어), 유리, 석유, 철강 및 전자 산업 등이 자동차 산업의 성장을 기반으로 본격적으로 발전하기 시작했다. 이 모든 혁명적 변화의 뿌리가 '자동차'였으며, 변화를 생산하고 소비한 주체는 20세기형 미국의 노동자계급이었다. 요컨대, 자동차 산업의 노동자들은 '미래를 만드는 전사'로서 대중에 각인되었다. '방적기'에서 근대의 산업혁명이 발원했다면 그 완성을 이룬 것은 자동차였다.

자동차 산업의 성장 및 그에 따른 20세기형 노동자 계급의 성장으로 미국의 노동시장 구조 또한 급진적으로 변화되었다. 가장 큰 변화는 고용규모의 급격한 증가였다. 산업화 초기인 1917년 자동차 산업 내 완성차 제조에 종사하는 연 평균인원은 13만 명에 불과했다. 그러나 산업의 성장이 본격화되었던 시점인 1936년에 그 규모가 49만 명에 이르게 되었으며, 전성을 구가하던 1969년에 고용규모는 91만 2천 명까지 증가되었다. 100만을 넘나드는 이러한 고용규모는 가혹한 경기침체를 경험한 80년대 초반까지 지속되었다. 아울러 자동차 완성차 제조 및 부품 생산 그리고 관련 서비스 직종 종사자들이 차지하는 고용규모는 시기별 산업구조의 변화에 따른 편차를 감안하더라도 대부분의 경우에 전체 산업 가운데 항상 가장 큰 비중을 차지하고 있었다. 예컨대, 1979년 전미 자동차 관련 산업 종사자는 805만 3,000명이었으며 이는 비농업부문 전체 노동력의 8.3%에 해당하는 것이었다.

요컨대, 새로이 노동시장에 진입한 미국 청년들에게 가장 큰 고용의 기회를 제공한 것이 자동차 산업이었고 GM은 그 가운데에서도 최대의 고용규모를 자랑하고 있었다. 이러한 고용 비중의 산업간 혹은 기업간 비교우위는 1980년대 이후의 지속적인 감소 경향에도 불구하고 비교적 최근인 1990년대 중반까지만 하더라도 유지되었다.

그러나 이렇듯 선순환의 연쇄 속에서 성장을 거듭하던 자동차 산업은 1970년대 중반부터 시작된 역사적인 경기침체와 1979년의 오일쇼크로 커다란 위기에 직면하게 되었다. 유가의 상승은 차량 구매 수요 위축의 직접적 원인이 되었다. 아울러, 1980년대 들어 급격하게 증가하기 시작한 외국산 자동차의 수입으로 내수시장의 경쟁이 격화되었다. 이 결과 1970년 14.7%에 머물러 있던 미국 내 신차시장의 수입승용차 점유율은 1979년 21.9%, 1987년 30.7%로 급속하게 성장했다.

[그림 1] 기업별 노동자 수의 시계열 비교



이렇듯 시장관리의 총체적 위기상황에 직면한 자동차 산업의 경영진은 1979년부터 1982년 사이 산업 총 노동력의 29.4%를 감축했으며(990,400명에서 699,300명), 다양한 구조개혁과 경영혁신 전략을 도입, 위기를 극복하고자 시도했다. 1980년대 중반 이후 경제상황의 호전과 경기회복에 따라 자동차 판매가 다시 증가하면서 기업들은 고용규모를 확대하고 생산을 증가시켰으며 이로 인한 수익성의 호전은 기업의 재무구조를 오랜 만에 흑자로 돌려 놓았다. 그러나 1990년대 중반 이래 다시 시작된 경기하강은 빅스리의 수익 및 고용에 또다시 심각한 영향을 미쳤으며, 자동차 산업의 고용규모는 그 때 이후 지속적으로 하락하기 시작했다.

1995년 745,000명이던 제너럴 모터스의 노동력은 10년이 지난 2005년 현재 324,000명으로 절반

이 줄어들었다. 부적절한 전략과 부실한 기업경영은 생산성 및 성장 둔화의 직접적 원인이 되었으며, 과도한 노동자 건강보험료 비용¹⁾의 부담으로 시장경쟁력은 지속적으로 악화되었다. 최근 노동조합(UAW)과 GM경영진 간의 단체협약 적용 기간임에도 건강보험 비용의 절감에 관련된 '양해협약'을 체결한 이면에 이러한 위기의식이 내재한다. 이러한 사정은 포드나 크라이슬러의 경우도 크게 다를 바 없으며, 결국 사용자들이 연방정부를 상대로 건강보험비용의 사회화를 주장하며 워싱턴에 막대한 로비자금을 쏟아붓는 지경에까지 이르게 되었다.

하지만 현재, '로비(lobby)'와 '정리해고' 말고는 특별한 대안적 전략이 부재하다는 것이 문제의 심각성을 더하고 있다. 20,000명의 노동력을 정리해고할 것이라고 발표한 지 채 1년이 지나지 않은 지난 주(11월 중순) GM의 웨고너(Rick Wagoner) 회장은 2008년까지 북미지역 9개의 공장을 폐쇄해 총 35,000여 개의 일자리를 축소할 것이라고 발표했다. 아울러 GM계(독립) 부품 회사 델파이(Delphi)의 파산(the chapter 11) 선언과 그에 따른 자금 압박설로 시장은 GM의 부도까지 우려하는 상황에 이르게 되었으며, 웨고너는 사내 이메일을 통해 동요하는 직원들에게 '절대 그런일은 일어나지 않을 것'이라며 안심을 유도하고 있으나 회장의 메시지는 물이 되기보다는 기름이 된 듯하다.

요컨대, 현재 GM이 겪고 있는 경영위기 관리능력의 부재와 재무 압박 등은 하루이틀에 해결 될 수 있는 문제가 아니라는데 여러 견해가 일치하며, 따라서 파생수요인 고용규모의 축소는 당분간 지속 될 것이라는 데 이견이 없는 것으로 보인다.

요컨대, 미국 자본주의의 20세기적 '기관'이자 '상징'이었던 GM, 나아가 자동차 산업의 빅쓰리가 기업규모, 산업적 위상, 그리고 고용비중 등의 경제적 영향력 전반에서 과거의 존재감을 회복할 수 없을 만큼 잃어 버린 것은 자명하며, 그 지위를 누가 대신 하게 될 것인가는 미국 자본주의의 미래와 관련해 매우 중요한 관심의 대상이 되고 있다.

1) 2004년에만 GM은 자동차 한 대당 1,500불에 해당하는 건강보험료를 지불해왔는데 그 총 규모는 무려 52억 달러에 이른다.

■ 산업과 고용의 새로운 중심 - 월마트(Wal-Mart)

‘제조 산업’의 대표 주자로서 20세기 산업발전의 기관 역할을 해온 자동차 산업의 역사적 ‘쇠퇴’와 더불어 새로이 ‘산업’의 중추로 떠오른 것이 서비스 산업 그 가운데도 유통부문이었다.

미국 백화점의 대명사적인 제이씨 페니(J.C. Penney)의 관리직 도제(management trainee)로서 소매 유통업계에 발을 들인 샘 월튼(Sam Walton)이 아칸사스 로저스(Rogers) 시에 최초의 월마트 할인 매장(Wal-Mart Discount City)을 오픈한 것이 1962년이었으니 그 시기는 미국의 자동차 산업이 시민사회의 생활 및 문화적 패턴을 새로이 구축하며 성업하고 있던 시절이었다. 이 시기에 보편화되기 시작한 자가용 자동차의 보급이 월마트를 비롯한 대형 할인매장들의 성장에 큰 동력이 되었음은 쉽게 짐작할 수 있다.²⁾ 기존 대형 체인매장들과의 경쟁을 피하기 위해 월튼은 중소규모의 도시를 중심으로 점포(local chain)들을 개점하기 시작해 창업후 10년이 채 지나지 않은 1970년 18개의 체인을 보유한 중견 유통업체로 발전했으며, 그 10년 뒤인 1980년에는 276개의 스토어를 갖는 전국적 체인으로 성장하게 되었다.

사업 영역의 지속적인 확대를 모색하던 월마트는 1983년 창고형 도매유통 체인인 샘스클럽(SAM'S Wholesale Club)을 ‘현찰판매 무배달(cash-and-carry)’ 방식의 회원제 매장으로 새롭게 오픈했으며, 도·소매 유통업을 넘어서는 새로운 전략부문으로서 1987년 대형 슈퍼마켓 체인인 월마트 슈퍼센터(Wal-Mart Supercenter)를 개소해 명실상부(名實相符)한 유통산업 내 ‘GM’이 되었다.

1990년대에 들어서면서 사업을 전세계로 확장하기 시작한 월마트는 10년 만에 중남미(멕시코, 브라질), 동서유럽 및 아시아(중국, 일본 그리고 한국) 등에 국제적인 체인망을 구축함으로써 세계적 유통 체인으로 성장하게 되었다. 이러한 성장을 발판으로 마침내 2002년 4월 월마트는 포춘(Fortune)이 선정하는 매출액 기준 미국 대기업 랭킹 1위³⁾에 올랐으며, 동년(2002년) 한 해 동안에만 178개의 수

2) 미국의 일부 학자들은 1960년대부터 1970년대 초반까지 진행된 한국의 기초산업화, 즉 노동집약적인 경공업 분야(섬유, 장난감, 신발 등)의 성장 요인을 미국내 소매품 유통 대형 할인매장들의 확장으로 설명하기도 한다.

3) 세계 랭킹도 1위이다.

퍼센터와 33개의 할인매장, 그리고 25개의 샘스클럽을 새로이 오픈함으로써 심사의 '공정성'을 확인시켜 주었다.

짐작하다시피, 월마트는 현재 세계 유통업계 내 경쟁업체가 없을 만큼 압도적인 시장 우위를 점하고 있다. 까르프(Carrefour), 메트로 에이지(Metro AG), 그리고 로얄 어홀드(Royal Ahold)를 모두 합쳐도 월마트를 능가하지는 못하고 있다. 약 1,350개의 할인 매장(discount stores), 2,000여 개의 슈퍼센터(Wal-Mart Supercenter) 그리고 약 550개의 샘스클럽(SAM'S CLUB)을 포함한 총 5,700여 개의 유통매장들은 광범위한 글로벌 체인으로 구축되어 있는데, 이 가운데 약 75%가 미국에 위치하고 있다.

현재도 글로벌 체인의 공격적 확장은 계속되고 있는데 아시아의 중국과 남미의 멕시코에서는 어느새 제1의 유통체인이 되었으며, 일본의 대형 소매상품 유통체인인 세이유(SEIYU)의 지분 42%를 확보함으로써 실질적 소유 권한을 행사할 수 있게 되어, 일본시장의 장악을 위한 교두보를 확보해 두었다. 이렇듯 동물적인 영토 확장을 지속하고 있는 월마트의 총 지분은 현재 40% 이상을 설립자 가족(Walton Family)이 소유하고 있다.

이러한 사업(business)의 확장을 따라 성장한 것이 고용이었다. 월마트는 현재 170만 명 이상의 종업원을 고용하고 있으며, 향후 5년간 약 80만 명의 노동력을 새로이 채용할 예정에 있으므로, 2010년경이 되면 무려 250만 명의 종업원을 거느린 사상 최대 규모의 기업이 될 것으로 보인다. 2008년까지 3만 5천 명을 예정에 따라 감원할 경우 가까스로 노동자수 30여 만 명을 넘기게 될 20세기 산업의 얼굴 GM과 비교해 큰 대조를 보이는데 이는 일종의 징후를 내포하고 있는 것으로 보인다.

그러나 이러한 사업(business)의 급진적 성장과 고용규모의 급격한 확대 이면에는 저임금, 장시간 근로, 그리고 무보험 노동이 존재하고 있었다. 월마트는 상품의 할인 가격을 노동자들의 임금 및 각종 복지비용에 전가하는 방식의 '가격 이전' 전략을 통해 경쟁업체들에 비해 낮은 상품 가격을 유지할 수 있었으며 이는 성장의 직접적인 동력을 제공했다. 20세기 미국 자본주의의 상징이었던 자동차 산업이 '고임금' '수요창출' '소비 유도' '상품수요의 증가' 그리고 그에 따른 '생산성 증가' 등의 호순환 연쇄를 통해 '고용안정' 과 '노동복지' 를 유지하고자 했던 데 반해 21세기의 전형인 월마트는 그 반대의 로드(road)에 들어서 있음은 별도의 주목을 요한다. 아울러 월마트는 (성)차별 및 각종 노동법률 위반으로 수십 건의 법률적 송사에 휘말려 있으며, 해당 소송에 이름을 올린 원고인의 수가

큰 소송인 경우에는 10만 명을 넘고 있다. 이러한 노동의 '저비용' 전략은 시민사회의 다양한 영역, 저널리즘, 그리고 심지어 대학 사회로부터도 큰 비판의 대상이 되었다. 일부 지방 정부들은 신규 점포 개점을 위한 월마트의 토지사용 인허가 신청을 동일 업종의 소규모 지역 사업체들을 보호하기 위해 기각/반려(뉴욕주 등)하는가 하면, '로우로드(low road)' 형 노동력 이용전략 등을 비판하며 노동자들의 임금 및 복지의 개선을 적극적으로 요구하고 있기도 하다.

이에 대해 월마트는 기업이미지 개선팀(compliance team)을 별도로 구성해 부당노동 관행 및 열악한 노동복지의 오명을 털어내고자 여러 가지 전략들을 수행해 왔다. 최근에는 대규모 연구팀을 구성해 월마트의 미국 내 경제 효과 및 노동시장 효과를 분석하고 그 결과를 언론에 대대적으로 홍보하고 있으며, 무보험 기업의 오명을 벗고자 월 프리미엄이 12달러에 불과한 매우 싼 건강보험을 약정해 12만 명의 노동자들에게 제공하게 되었다.

■ GM(General Motors)과 월마트(Wal-Mart)

앞서 살펴 본 바와 같이 20세기 미국 자본주의의 역사가 GM에서 시작했다면 그 역사의 21세기는 월마트로 넘어간 듯 보인다. 2005년 월마트의 순이익은 10,267 백만 달러로 제너럴 모터스의 2,805 백만 달러와 비교해 무려 4배가 많은 것으로 나타나고 있다.

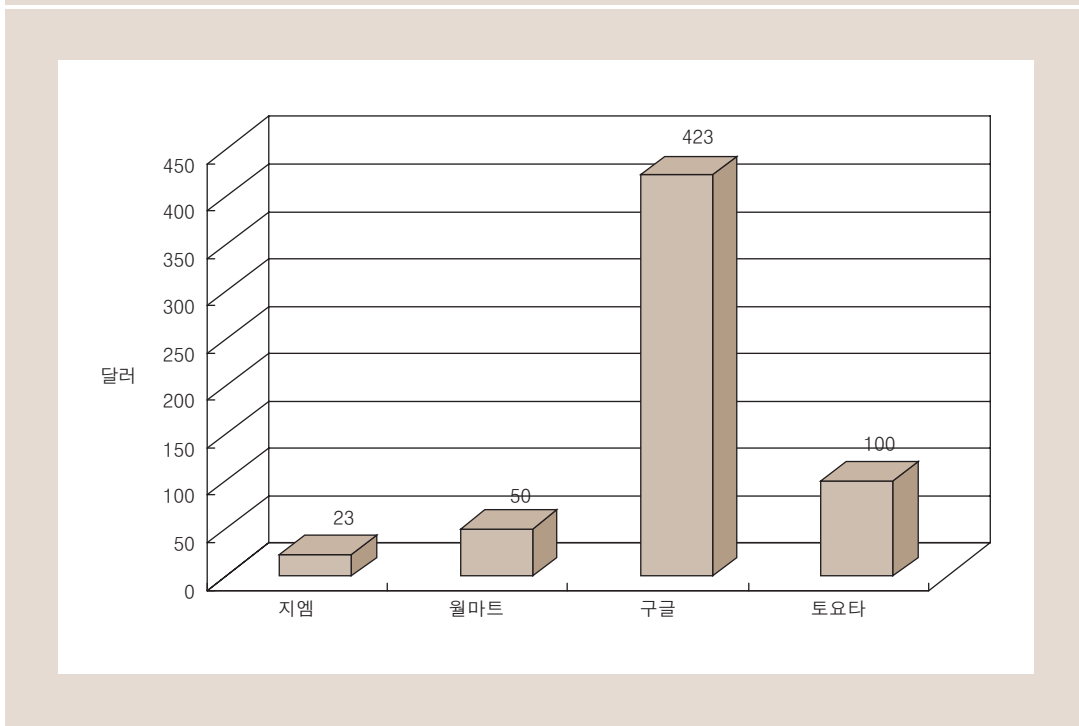
1995~96년간 진행된 GM/월마트 간 고용규모의 역전과 이후의 상태 지속은 미국 자본주의 변화를 상징하는 전형적인 지표가 되고 있다. 1995년까지만 하더라도 GM은 67만 5,000명에 불과했던 월마트의 고용규모를 능가해 약 74만 5,000명의 노동력을 보유하고 있었다. 그 이후 10년 동안 GM의 고용규모는 절반으로 줄었고 월마트의 고용은 무려 2.5배 가량 성장했다. 1960~70년대 미국 산업의 기관으로서 단위 기업으로는 가장 큰 고용규모를 유지하고 있었던 GM의 자리는 40여 년이 지난 2005년 월마트가 대신하게 되었다.

앞서 언급했다시피 고용을 상품수요의 파생수요로 가정한다면 고용의 감소는 상품 판매의 부진, 즉 매출 및 이윤 감소에서 비롯된 것으로 가정할 수 있는데 이러한 이론적 가정에서 볼 때 <표 1>의 경영지표 비교는 고용관계에 대한 다양한 함의를 포함하고 있으며, 아울러 [그림 2]에서 보여지

〈표 1〉 월마트와 GM의 2005년 경영지표

	월마트	GM
2005년 매출(백만 달러)	285,222.00	193,517.00
년간 매출 성장률	11.30%	4.30%
2005년 순이익(백만 달러)	10,267.00	2,805.00
년간 순이익 성장률	13.40%	-26.60%
2005년 고용규모(명)	1,700,000	324,000
년간 고용증가율	13.30%	-0.60%

[그림 2] 기업별 주식가격 비교 (2005년 11월 28일)



는 기업별 주가가격 또한 중요한 징후를 내포하고 있다. 2005년 11월 말 현재 GM의 주가는 23달러에 불과한 반면 월마트는 그 두 배가 넘는 50달러를 호가하고 있다. GM의 가장 큰 경쟁 대상인 도요타의 주가는 100달러에 달해 GM에 비해 약 4배가 높은 것으로 나타나고 있다.

요컨대, 20세기 미국의 가장 큰 고용업체였던 GM의 자리는 이제 월마트가 대체하게 되었다. 이는 미국 자본주의의 역사적 변화를 읽는 중요한 단서가 되고 있다. 아울러 이러한 지표들은 미국의 산업 구조조정을 반영하고 있는 중요한 현상이며, 산업간 내외적 긴장을 보여주는 중요한 증거들이다.⁴⁾

■ 21세기형 신산업 - 구글 :

If you' ve never Googled, you probably aren' t finding what you want on the Internet.
(만약 당신이 구글로 검색해 본 적이 없다면, 당신은 인터넷에서 원하는 것을 찾지 못하고 있는 것입니다.)

GM과 월마트를 넘어서는 새로운 현상을 무엇일까? 요즘 미국의 산업 및 재계의 관심거리 가운데 한 가지가 구글(Google)의 부상이다. [그림 2]의 지난 11월말 주가지표를 보면 구글의 주식은 1주당 423달러를 기록해 GM과 월마트의 그것에 비해 각각 무려 20배와 8배가 넘는 '높은' 가격을 유지하고 있다. 2004년과 비교한 매출액 성장률은 117%를 넘어서고 있으며, 순이익의 성장은 무려 278%에 달하고 있다. 노동력 규모는 3,021명에 불과해 GM의 100분의 1에 불과하나 순이익은 7분의 1 수준에 이르고 있다.

스탠포드 대학 컴퓨터 공학과 박사과정에 재학중이던 세르게이 브레인(Sergey Brain)과 래리 페이지(Larry Page)가 만나 대용량의 정보를 검색해 조직하는 방법의 연구에 몰두하기 시작한 것이 1995년, 그로부터 2년 후인 1997년 그들은 마침내 관련 검색어에 의한 랜덤 검색 결과의 순서를 특정한 방식으로 서열화하는 방법을 개발하게 되었고, 이 프로젝트 제품명을 '구글(Google)'로 명명하게 되었다.

1998년 그들은 World Wide Web 컨퍼런스에서 개발품 구글(Google)을 소개한 뒤 1999년 많은 소액 투자자들로부터 3천만달러를 투자받아 스타트업 컴퍼니(start-up)를 설립, 구글(Google Inc.)이 정

4) 아울러 GM의 경쟁업체 도요타의 지속적인 시장 확대와 경쟁우위는 GM의 상대적 쇠퇴와 동전의 양면을 구성하고 있다.

〈표 2〉 구글의 2005년 경영지표

	구글
2005년 매출(백만달러)	\$3,189.20
년간 매출 성장률	117.60%
2005년 순이익(백만달러)	\$399.10
년간 순이익 성장률	277.90%
2005년 고용규모(명)	3,021

식으로 세상에 모습을 드러내게 되었다. 2004년 8월 85달러에 나스닥에 상장된 구글의 주식은 1년 3개월 만인 지난 11월 말 423달러까지 치솟아 무려 5배가 올랐고, 주식 상장 사상 최단시간 안에 시가 총액 1,000억달러를 돌파한 기업이 되었다.

키워드 검색방식의 광고 검색시스템은 20여 만 개의 웹 네트워크를 보유하고 있으며, 여기에는 아마존(Amazon.com), 아메리카 온라인(America Online), 애스크 제비스(Ask Jeeves) 및 뉴욕타임즈 디지털(New York Times Digital) 등의 거대 출판/상업 매체들이 연결되어 있다. 검색 엔진 서비스 업종에 더해 구글은 ‘상품가격 비교사이트(Froogle)’, 블로그(Google Blog), 이메일(Gmail) 등 디지털 라이프(Digital Life)를 위한 다양한 서비스를 개발하여 제공하고 있다. 최근 뉴스에 따르면 구글은 샌프란시스코에 인터넷 무선 통신망을 구축하는 하드웨어 사업에까지 진출을 모색하고 있으며, 관련 회사들의 인수 및 합병(M&A)을 위한 전략 또한 적극적으로 고려하고 있는 것으로 보인다.

그러나 앞선 두 근대적 전형들에 비하면 하이테크를 중심으로 하는 구글의 고용 효과는 현저하게 드러나지 않는다. 다만 노동자 1인의 매출액 기여도를 분석해 보면 해당 산업분야, 혹은 기업의 노동 혹은 기술 집약성을 확인해 볼 수 있으며 이를 통해 고용에 관련된 함의를 추론해 볼 수 있다.

〈표 1〉과 〈표 2〉에 제시된 지표들을 기준으로 할 경우 월마트의 노동자 1인당 매출액 기여도는 0.168에 불과하며, GM 노동자들의 기여도는 0.600으로 나타나는 반면, 구글 노동자들의 1인당 매출액 기여도는 1.056으로 월마트와 비교할 때 거의 10배 가까운 차이를 보이고 있다. 요컨대, 기술집약도가 높은 하이테크 산업일수록 근대 산업을 이끌어 왔던 ‘일반노동자’ 층의 비중이 줄어드는 반면,

전문기술을 습득 보유한 '전문노동자'들의 역할이 늘어날 것으로 추측되며, 그럴 경우 해당 분야의 고용규모는 생산되는 부가가치에 비해 현저하게 줄어들 것으로 짐작된다.

요컨대 20세기의 미국 자본주의가 고임금과 풍요로운 소비의 선순환 구조에 기초한 포디즘(Fordism)하의 '중산' 노동자층에 기반한 '복지 자본주의(welfare capitalism)'적 성격을 가지고 있었던 데 반해, 미국 자본주의의 21세기적 노동은 월마트(Wal-Mart Store Co.)로 대표되는 저임금/무보험의 광범위한 '일반서비스' 직 노동자군과 전문기술을 보유한 핵심의 하이테크(High-tech) 노동자들로 점차 양극화·서열화될 가능성이 있는 것으로 예측된다. **KLI**