



인도 자동차 산업 : 경기 침체의 영향과 최근 동향

신진영 (인도 네루대학교 사회학 박사과정)

■ 머리말

자동차 산업은 인도의 주력 산업으로서 현재 인도는 세계 10대 자동차 생산국이다. 2002년에서 2008년 사이의 인도 승용차 생산은 2.5배 증가하였으며, 영업용 차량 생산도 2배 증가하였다. 인도 자동차제조협회(Society of Indian Automobile Manufacturers)는 2007~2008 회계연도 매출을 373억 달러(한화 약 47조 4,456억원)로 추정하고 있다. 특히 최근 몇 년 사이 중산층이 급증하면서 내수시장이 커지고 있어 승용차 시장의 규모가 매월 10만 대에 달한다. 제조업 분야가 약한 인도 산업구조에서 자동차 산업은 노동력 집약 산업으로, 직·간접적 노동 창출 효과가 높다. 인도자동차제조협회에 따르면, 현재 인도 자동차 산업의 직·간접 종사자는 1,000만 명으로 추정되며, 2016년에는 2,500만 명의 직·간접 고용이 창출될 것으로 추정되고 있다.

그러나 2008년 세계 금융위기는 2002년부터 매년 15% 이상 성장하던 인도 자동차 산업에 제동을 걸었다. 인도 자동차 시장의 생산이 급격히 줄어들었고, 자동차 업계에서는 임금삭감과 비정규직 근로자들을 중심으로 한 해고 소식이 잇달았다. 한편, 2009년 해외 굴지의 자동차 회사들의 파산 소식이 들려오는 가운데서도 인도 승용차 업계에서는 오히려 1/4분기 생산량 증가와 수익률 증가 소식이 들려오고 있다. 그럼에도 불구하고 자동차 업계에서의 장기간 파업이 일어나는 등, 2008년 이후 인도 자동차 업계는 다양한 양상을 띠고 있다. 이 글에서는 언론의 보도 내용 및 주요 기관의 분석을 토대로 경기침체가 인도 자동차 산업에 미치는 영향과 자동차 업계의 최근 동향에 대해 살펴보고자 한다.

■ 인도 자동차 산업의 현황

세계 경기 침체와 그 영향

인도 자동차 산업은 2002년 이후부터 매년 15% 이상 성장해 왔으며, 전문가들은 이러한 성장세가 계속 이어질 것으로 예상했었다¹⁾. 2008년 상반기 인도 자동차 판매는 전문가들의 예상대로 가파르게 상승 곡선을 그렸으나 2008년 3/4분기부터 세계 금융위기로 이러한 판도는 바뀌었다. 심지어 2008년 11월 영업용 차량의 판매는 1997년보다 낮은 수치를 기록했다²⁾. 2008년 경기침체로 인도 자동차 제조업체 타타(Tata)는 자동차 판매가 20% 이상 감소했으며 그 결과 수익이 34.4% 감소했다. 또한 인도 자동차 제조업체 마힌드라앤마힌드라(Mahindra & Mahindra)의 판매도 20% 이상 감소한 것으로 보고되었다³⁾. 마루티 스즈키(Maruti Suzuki)의 경우 11월 판매가 지난 동기대비 17,217대 적었다. 결국 지난 12월 인도자동차제조협회는 승용차의 생산은 2007년 동기에 비해 33% 줄었으며, 버스와 화물차 등의 영업용 차량의 경우는 48,751대에서 14,883대로 줄었다고 발표했다.

경기침체는 중소기업에 더욱 치명적이다. 인도 주요 자동차 공업 지역 중 하나인 푸네 지역의 경우 약 7,000개의 자동차 관련 부품업체들이 위치해 있다. 이들은 타타(Tata)를 비롯한 자동차 생산업체에 자동차와 오토바이 부품을 공급하고 있다. 2008년에 굴지의 자동차 회사들이 이 지역에 공장 설립을 발표하자 생산라인 확장을 계획 및 시행하고 있었다. 그러나 2008년 하반기 경기침체로 이 지역의 타타 공장이 11월과 12월 두 차례 문을 닫고, 공장 설립을 계획 중이던 GM도 12월 중순부터 문을 닫자, 부품업체들의 절반인 3,500개 업체는 12월 29일부터 3일간 조업을 중단하

1) Carazoo.com 2008년 11월 19일자 "Impact of Global Recession on Indian Car Industry"
<http://www.carazoo.com/article/1911200802/Impact-of-Global-Recession-on-Indian-Car-Industry?page=1>

2) LiveMint, 2009년 4월 19일자 "Auto firms may report decline in FY09 profits" <http://www.livemint.com/2009/04/20003714/Auto-firms-may-report-decline.html>

3) Carazoo.com 2008년 11월 19일자 "Impact of Global Recession on Indian Car Industry"
<http://www.carazoo.com/article/1911200802/Impact-of-Global-Recession-on-Indian-Car-Industry?page=1>

였다. 이 지역 중소기업연합회 측은 푸네 지역 자동차 부품업체들의 주문 물량이 50~60%로 감소했고 이로 인해 조업을 일시 중단할 수밖에 없었다고 전했다⁴⁾.

2009년의 자동차 산업

경기침체의 영향으로 어려움을 겪었던 자동차 업계는 2009년 1/4분기에 승용차 부문에서 호조를 보이고 있다. 2008년 4/4분기에 39만 대까지 하락했던 승용차 생산은 올 1/4분기에 51만 대가 생산된 것으로 추정되고 있다. 이는 전 분기 대비 30.5%, 전년 동기 대비 1.8% 증가한 수치이다. 인도자동차제조협회는 2008~2009 회계연도(2008년 4월~2009년 3월)의 승용차 생산이 2008년 상반기의 선전과 2009년 1/4분기의 호조로 6만 대 가량(약 3.4%) 늘었다고 발표했다. 이에 따르면, 올 6월에 인도 자동차 1위 생산업체인 마루티 스즈키의 자동차 판매량은 작년 동기에 비해 9.5% 증가하였으며, 인도 2위 자동차 생산업체인 현대자동차 인도 법인도 작년 동기에 비해 5.2% 상승하는 등 승용차 업계의 판매량이 증가하였다⁵⁾.

전문가들은 승용차 분야의 반등(反騰)은 정부의 경기부양책과 자금 유통의 원활, 그리고 세계 경기위기로 소형차 수출이 유리해진 점을 꼽고 있다⁶⁾. 자동차 업계는 2008년 경기침체로 자동차 수요가 급격히 줄어들자 정부에 세금 감면을 요구했고, 인도 정부는 제조세 및 자동차 대출 금리를 인하하였다. 또한 2009년 4월에 치러진 인도 총선 기간 전후로 자금 유동성이 원활해진 이유도 신차 구입을 부추겼다고 반등의 이유를 설명하고 있다.

세계적인 경기침체 상황에서 인도 소형차 수출은 뚜렷한 증가를 보였다. 해외 시장에서 연료비 절감을 위해 소형차의 선호도가 높아졌고, 달러와 유로화 대비 루피화의 약세가 수출 증가를 촉진시킨 것으로 보인다. 인도 주요 승용차 생산 업체인 마루티 스즈키는 전년 대비 32% 증가한 7만 대

4) LiveMint, 2008년 12월 30일자 “3,500 makers of auto parts in Pune closed for 3 days” <http://www.livemint.com/2008/12/30212041/3500-makers-of-auto-parts-in.html>

5) The Financial Express, 2009년 7월 2일자 “Small cars rev up auto recovery hopes” <http://www.financialexpress.com/news/small-cars-rev-up-auto-recovery-hopes/483691/>

6) Hindustan Times, 2009년 6월 16일자 “Auto-industry seeks another booster” <http://www.hindustantimes.com/StoryPage/Print.aspx?Id=ee12f790-1752-4737-844c-15427fad4bf0>

를 수출하였으며, 현대자동차는 신차 25만 대를 수출하였다. 인도 국내 기업 타타자동차는 전년 대비 10%의 생산 감소를 보였지만 최저가 자동차 ‘나노’의 출시를 앞두고 호조가 예상되고 있다.

경기침체의 영향을 많이 받은 영업용 차량의 경우는 2009년 3월까지도 두 자리 이상 판매 감소가 지속되고 있다. 비록 2009년 1/4분기에 승용차 시장이 반등하고 있지만 영업용 차량과 자동차 부품업체들의 2009년 1/4분기 매출은 감소한 것으로 알려졌다. 인도자동차제조협회는 2008~2009 회계연도(2008년 4월~2009년 3월)의 영업용 차량의 생산은 13만 대 가량(24%) 줄었다고 발표했다. 산업 전체의 영향을 받는 상업용 차량은 현재 가계 경제가 어렵고, 대출도 어려운 상황에서 당분간 그 수요 증가를 기대하기 어려울 것으로 보인다⁷⁾. 중소기업이 주를 이루는 부품 업체는 여전히 어려운 것으로 보고되고 있다. 특히 유럽, 미국과 거래하는 업체에서는 해외 자동차 시장의 악재로 매출이 40~80%까지 급감하였다⁸⁾.

해외 자동차 업계의 인도 진출

지난해 인도 국내 자동차 업계의 판매 감소로 인한 확장계획 취소와 감원 등이 이어지는 가운데서도 해외 자동차 업계의 인도 진출에 대한 기대가 있었다. 2008년 하반기 인도 국내 기업 타타자동차가 어려움을 겪는 가운데서도 GM, 다임러(Daimler), 폴크스바겐(Volkswagen) 등이 인도에 새로운 공장을 세울 계획을 발표하였다. 이들 회사들은 최소 Rs.10,000Crore(한화 약 2조 6,410억 원)을 투자하여 자동차 공업 지대에 공장을 지어 1,500만 대의 자동차와 트럭을 생산할 계획이었다. 그러나 GM이 파산하고 전체적으로 자동차 업계가 어려운 현재 상황에서 이들 해외 자동차 회사들이 향후 계획을 추진할 것인지는 불투명하다. 이런 가운데 지난 2009년 6월 벤츠 인디아 CEO(Wilfred Aulbur)는 내년 인도 고급차 시장이 성장하여 판매가 10% 성장할 것으로 본다고 밝

7) The Economic Times, 2009년 6월 25일자 “Crunch time at Tata Motors, future product plans on hold”
<http://economictimes.indiatimes.com/Crunch-time-at-Tata-Motors-future-product-plans-on-hold/articleshow/4699893.cms>

8) The Economic Times, 2009년 4월 20일자 “Auto parts makers to see Jan-Mar sales, profits fall”
<http://economictimes.indiatimes.com/News/News-By-Industry/Auto/Auto-Components/Auto-parts-makers-to-see-Jan-Mar-sales-profits-fall/articleshow/4425189.cms>

했다. 벤츠 인디아는 2008~2009년 세계 경기침체로 자동차 산업이 타격을 입었지만 현재는 증가세를 보이고 있다고 밝히며, 인도 푸네 지역에 Rs. 250 Crore(한화 약 660억)을 투자하여 공장 설립을 진행 중이라고 밝혔다⁹⁾.

자동차 산업 관계자들은 2008년 하반기 자동차 시장이 어려움을 겪었지만 2009년 승용차의 수요 증가라는 긍정적인 사인이 나타나고 있다고 보고 있다. 특히 인도는 세계 경제위기에 비교적 영향을 덜 받는 것으로 평가되고 있으며 승용차의 경우 처음 차량을 구입하는 사람의 비중이 높고, 중산층이 많고, 부농의 자동차 구입 잠재력을 고려해 자동차 시장이 빠르게 회복될 것으로 보는 견해도 있다¹⁰⁾. 그러나 한편에서는 2009년 승용차 시장의 반등은 인도 정부의 경기부양책이 효과를 거둔 일시적인 현상일 수 있으므로 향후 방향을 좀더 지켜 봐야 한다는 우려의 소리가 높다. 더구나 영업용 차량의 수요 감소가 계속되고 있는 상황이므로 현재 시점을 인도 자동차 산업의 회복으로 보기는 힘들고 빨라도 앞으로 6개월 후거나 회복될 것으로 전문가들은 보고 있다¹¹⁾.

■ 자동차 산업 고용 및 노사관계 동향

2002년 이후부터 인도 자동차 산업은 매년 15% 가까이 지속적으로 성장해 왔고 그에 따라 자동차 산업 종사자들도 꾸준히 증가하였다. 인도자동차제조협회는 직·간접적으로 자동차 산업 종사자를 1,000만 명으로 추정하고 있으며, 10년 후에는 자동차 산업에서 2,500명의 직·간접적인 고용이 있을 것으로 추정하고 있다¹²⁾. 꾸준히 성장한 인도 자동차 산업은 2008년 경기침체 이전까지 정규직뿐 아니라 비정규직에게도 비교적 안정적인 일자리를 제공해 왔다. 또한 자동차 공장은 인근에서 비교적 임금이 높고 다양한 혜택을 제공하여 청년들에게 인기가 높았고, 주변의 청년 구

9) LiveMint, 2009년 6월 12일자 "Future prospects good for auto sector: Merc India MD"
<http://www.livemint.com/2009/06/12151802/Future-prospects-good-for-auto.htm>

10) 마루티 스즈키의 경우 최근 농촌 지역 부농을 겨냥한 마케팅으로 매출 증가에 성공하고 있다.
<http://www.marutisuzuki.com/Maruti-beats-slump-by-focusing-on-rural-Govt-sector.aspx>

11) LiveMint, 2009년 5월 27일자 "Recovery in auto market may take at least six more months"
<http://www.livemint.com/Articles/PrintArticle.aspx?artid=02C86B3C-4A04-11DE-98D4-000B5DABF636>.

직자들을 꾸준히 수용해 왔다. 그러나 2008년 경기침체는 자동차 산업 근로자들의 고용불안뿐 아니라 비정규직 대량해고라는 결과를 가져왔다.

비정규직의 대량해고

인도 노동고용부의 「세계 경기침체가 인도 고용에 미친 영향」에 관한 보고서에 따르면 2008년 4/4분기에 이륜차를 포함한 자동차 산업의 고용은 2008년 3/4분기에 비해 6.1% 떨어졌다. 특히 중소기업이 대부분인 자동차 부품업체의 고용 감소가 6.3%로 높게 나타났다.

2008년 세계 경제위기로 자동차 산업이 어려움을 겪는 가운데 퇴출 대상 영순위는 계약직 근로자와 일용직이었다. 인도 푸네 자동차 공업 지대의 경우 30만~50만 명의 계약직과 20만 명의 일용직 근로자가 일하고 있다. 노동법에 따라 기업은 이들을 최대 연 240일 동안 고용할 수 있다. 이들은 비록 정규직은 아니었지만, 고용된 기업이 지속적으로 성장하여 왔기 때문에 고용불안에서 비교적 자유로웠다. 그러나 2008년 하반기에 시작된 자동차 산업의 침체는 이들에게 해고와 고용불안을 가져왔다.

인도중소기업연합회 측은 지난 12월까지 이 지역에서 약 5만~6만 명이 일자리를 잃었다고 밝혔다¹³⁾. 2009년 1월에는 그 수가 더욱 늘어나 지난 1월까지 약 20만 명의 비정규직 근로자가 일자리

〈표 1〉 2008~2009년 자동차 산업에서 분기별 고용 증감률

(단위:%)

	2008년 3/4분기	2008년 4/4분기	2009년 1/4분기	2008년4월~2009년3월
2륜, 3륜차	- 1.91	- 5.22	3.90	- 1.38
자동차	0.62	- 5.50	- 2.24	- 1.60
자동차 부품	- 0.17	- 6.23	0.26	- 1.57
자동차 산업전체	- 0.14	- 6.13	0.10	- 1.57

자료: 인도노동고용부. http://labourbureau.nic.in/Report_EOES_May09.pdf

12) Carazoo.com 2009년 6월 22일자 “Why The Auto Industry Fallout should Worry Us” <http://www.carazoo.com/article/2206200902/Why-the-Auto-Industry-Fallout-Should-Worry-Us>

〈 표 2 〉 자동차 산업에서 분기별 계약직 근로자 고용 증감률

(단위:%)

	2008년 3/4분기	2008년 4/4분기	2009년 1/4분기	2008년4월~2009년3월
2륜, 3륜차	- 4.26	- 8.62	10.40	- 2.30
자동차	0.40	- 9.30	- 2.97	- 2.73
자동차 부품	- 0.94	- 13.56	1.81	- 3.41

자료: 인도노동고용부. http://labourbureau.nic.in/Report_EOES_May09.pdf

를 잃은 것으로 알려졌다.

임금 삭감과 업무 부담 증가

인도 최대 인력 파견업체 팀리즈(Teamlease)사의 지난 3월 보고서 따르면 2008년 경기침체 이후 직장인 대부분의 임금이 20~30% 삭감되었다고 발표했다. 이는 자동차 산업에서도 예외가 아니다. 푸네 지역 노조위원장에 따르면 이 지역의 임금 삭감은 20~30% 수준으로 이전에 성과급과 초과수당들을 고려한다면 예년에 한 달치 급여를 최근에는 두 달 급여로 수령하는 업체가 많다고 밝혔다¹⁴⁾.

경기침체로 해고 소식이 끊임없이 전해지는 상황에서 근로자들은 임금이나 업무 부담보다 고용 유지에 비중을 두고 있다. 2008년 경기침체 이후 일부 직장에서는 근무시간이 단축되는 반면 일부 직장에서는 오히려 업무 부담이 가중되는 것으로 나타났다. 이러한 경향은 자동차 산업에서도 예외가 아니다. 푸네 지역 노조위원장은 일부 자동차 부품 업체들의 근로자들은 5일 근무를 하지만 이들은 매일 초과근무를 하는 실정이라고 밝혔다. 전문가들은 이러한 경기침체로 기업이 직원들을 감원하고 기존의 직원들에게 그들의 업무를 전가하면서, 한 사람에게 다중 업무를 요구하게 되

13) LiveMint, 2009년 2월 9일자 "Factory workers reel under downturn" <http://www.livemint.com/2009/02/08213343/Factory-workers-reel-under-dow.html>

14) LiveMint, 2009년 2월 9일자 "Factory workers reel under downturn" <http://www.livemint.com/2009/02/08213343/Factory-workers-reel-under-dow.html>

었다고 설명한다. 인도 자동차 제조업체인 마힌드라앤마힌드라의 파업도 경기침체 이후 업무가 가중되자 노조 위원장이 이에 대해 항의를 하는 과정에서 발생한 것이다. 결국 경기침체로 근로자들은 해고되거나 업무 과중과 다중 업무를 요구 받게 되었다.

노동조합의 조직화 경향

올해 4월과 5월 인도 자동차 관련 업계의 파업이 두드러졌다. 지난 4월 20일 현대자동차 인도 법인 노동조합은 사측이 노조를 인정하지 않는다며 파업을 시작했다. 이들은 사측이 노조와 협의하지 않고 인정하지도 않으며, 그 동안 계약직을 고용함으로써 근로자들에게 돌아올 마땅한 이익들을 부정한다며 18일간 파업을 하였다¹⁵⁾. 인도 국내 자동차 제조업체 마힌드라앤마힌드라에서는 5월 초 노조 위원장이 과중한 업무에 대해 사측에 항의하면서 경영자 대표와 사소한 마찰이 있었다. 다음날 사측이 노조 위원장을 정직처분하자 노조 측은 이에 반발하여 5월 4일부터 2주간 파업을 지속했다. 5월 2일 인도 최대 타이어 업체 엠알에프(Madras Rubber Factory) 아라코남 공장에서는 사측이 기존 노조와 노사 협상을 끝내자 경쟁노조가 이에 반발하여 파업을 일으켰다. 파업을 일으킨 노조 측은 사측이 다수로 구성된 자신들을 부정하고 기존 노조와 합의한 것에 불만을 품고 2주 이상 파업을 지속하였으며, 노조원 가족들까지 시위에 참여하여 규모가 커졌다.

전문가들은 최근 일어난 자동차 업계 파업의 근본적인 공통점이 있다고 보고 있다. 근로자들 사이에서 노조 활동에 대한 관심이 높아지고 있으며 조직화 움직임이 나타나고 있다는 것이다. 1990년대 후반부터 인도에서는 파업과 이로 인한 노동손실일수가 꾸준히 줄고 있는 경향을 보였다. 그러나 2008년의 파업 참가자 수가 2007년에 비해 두 배 가까이 증가하면서 관계자들을 긴장시키고 있다¹⁶⁾. 전문가들은 최근의 경향에 대해 산업 현장에서 재계약시 불리하게 작용할 것이라는 두려움 때문에 노조 가입을 꺼려 오던 근로자들이 경기침체로 대량해고되는 상황에 놓이면서 더

15) Business Standard, 2009년 5월 7일자 “800 arrested for strike at Hyundai” <http://www.business-standard.com/india/news/800-arrested-for-strike-at-hyundai/357343/>

16) Business World, 2009년 6월 5일자 “The Summer of Discontent” <http://www.businessworld.in/index.php/Corporate/The-Summer-Of-Discontent.html>

이상 물러설 곳이 없자 노조 조직화에 참여하고 노조 활동을 통한 그들의 권리 찾기로 대응하는 것으로 해석하고 있다.

■ 맺음말

2008년 세계 경제위기 이후 전 세계 자동차 산업 역시 어려움을 겪었다. 그러나 인도의 자동차 산업의 진로는 다른 나라와 사뭇 다르게 진행되고 있다. 2008년 하반기에 닥친 경기침체로 2008년 하반기에 인도 자동차 업계의 매출은 급격히 떨어졌다. 그러나 2009년 총선 및 정부의 경기부양책에 힘입어 내수가 증가하고 해외의 소형차 수요가 늘어나 수출이 증가하면서 승용차 업계는 호조를 보였다. 또한 해외 자동차 업계에서는 인도 시장이 커질 것을 기대하며 인도 진출을 계획하고 있다.

인도 자동차 노동계는 2008년 하반기에 비정규직의 대량해고와 임금삭감, 퇴직으로 여러 사회 문제를 낳았다. 해고된 계약직 혹은 일용직 근로자가 비조직화 부문에 편입되면서 경기침체 이후 비조직화 부문 종사자가 늘어나는 결과를 낳았다. 한편 더 이상 물러설 곳이 없는 근로자들이 노조 조직화 활동을 통해 그들의 권리를 보호하는 양상을 보이면서 자동차 업체의 파업으로 이어졌다. 전문가들은 인도 자동차 산업이 정상 궤도를 찾는 데 최소 6개월이 걸릴 것으로 보고 있다. 그러나 기업체가 어려운 시기를 거치면서 노사 갈등이 심화되었고, 이는 근로자들의 조직화 움직임으로 이어졌다. 결국 자동차 산업이 빠른 속도로 정상 궤도를 찾는다 하더라도 자동차 산업 노사관계 회복에 얼마나 시간이 걸릴지 예측하기 어렵게 되었다. **KL**