

GM 파산 이후 지엠대우 전망과 대응방향

노동자운동연구소(준)는 경제 위기 시기의 노동자운동이 나아갈 방향을 구체적으로 연구하고 토론해나가기 위한 사회진보연대 부설기관입니다. 내년 초 정식 출범을 준비하고 있으며, 시범적으로 격주로 노동자운동의 핵심 이슈에 대한 분석을 담은 짧은 보고서를 발간하고 있습니다.

○ 요약

6월 1일 GM이 법원에 파산보호를 신청. 270억 달러 규모의 채권단 중 절반 가량이 출자전환에 합의 함으로서 미 정부가 계획하였던 자본 확충 및 부채 청산 프로그램 기준 충족. 현재까지 합의는 미국 및 캐나다 정부가 72.5%, 전미자동차노조의 퇴직자건강보험기금이 17.5%, 무담보 채권 소유자들이 10%의 지분을 소유하는 것.

GM이 파산보호에 들어가더라도 각국에 독립 법인으로 존재하는 계열사들이 연계되어 회생 또는 파산하는 것은 아님. 하지만 금융 시장에서의 신뢰도 하락으로 신규 차입이 힘들어지고, 자동차 판매 역시 감소할 가능성이 큼. 본사 파산 시 가장 문제가 되는 것은 세계 생산망과 판매망에 대한 관리. 현재 GM은 세계 30여개 국가에서 생산과 판매를 하고 있으며, 상호 밀접하게 연결. GM 수준의 글로벌 기업이 파산한 사례가 없는 관계로 향후 글로벌 네트워크가 어떻게 변화할 지는 미지수.

한편 파산 여부와 상관없이 미국 정부 지원금은 해외 법인들에게 사용될 수는 없음. 해외 법인들은 각국에서 스스로 지원금을 조달해야 함. GM의 계열사들은 시장 기반의 생산/영업 법인, 인수합병 한 브랜드 기반의 생산/영업 법인, 하청생산법인으로 구별할 수 있는데, 이 중 두 번째 그룹은 매각 방침이며, 세 번째 그룹은 현지에서의 자금 조달 능력이 생사의 핵심 기준이 될 것으로 보임.

지엠대우는 GM의 대표적인 하청 생산 공장. GM에게 중소형차 생산은 여전히 필요. 미 자동차 연비 규제안 등으로 지엠대우 생산 설비가 필요한 것은 사실이나, 현재까지는 시장과 생산 설비를 동시에 갖춘 중국의 GM-SAIC가 좀 더 중요해지고 있는 상황. UAW 역시 국내에서 소형차 생산을 늘리기로 사

측에 압박. 또한 미국 정부의 R&D 지원의 조건이 하이브리드 자동차 등 신개발 차의 미국 내 생산이라는 점에서 지엠대우의 GM 내 지위는 더욱 하락할 가능성 큼. 결국 지엠대우에 대한 최종판단은 한국 정부의 지원 수준과 GM의 중장기적 생산 재조정 전략이 직간접적 영향을 미칠 것으로 보임.

지엠대우에 대한 처리는 경제 위기에 대한 정부 대처 능력의 시험대가 될 것. 정부가 지엠대우를 파산 하도록 내버려두지는 않을 것으로 보이나, 대출 상환 만기 연장, 융자금 추가 지원 등의 단순 자금 지원은 회사 정상화보다는 GM 본사와 연관되어 있을 것으로 보이는 국내외 금융 기관에 대한 파생상품 상환에 사용될 가능성이 큼. 일부 언론을 통해 산업은행이 부채-자본 교환 방식으로 지분인수를 요구하고 있다고 하지만, 이 경우 역시 해외 판매망이 모두 GM 계열사를 통해 이루어지는 현 상황에서 인수 후 생산 판매에 대한 대책이 문제.

진보진영은 이러한 상황에서 고용, 임금 등 경제위기 시기의 노동권에 관한 전국적, 전노동자적 쟁점을 우선 제기해 나가는 것이 우선 필요. 전세계적 경제 위기가 장기화 될 가능성이 큰 가운데 수출 중심의 한국 경제는 상당한 생산 하락이 불가피. 제조업을 필두로 산업 별 구조조정 혹은 생산 감축이 불가피 하며, 고용 구조 역시 대폭적인 조정이 이루어 질 것. 이러한 대규모 구조조정 과정에 대한 단위 사업장 혹은 특정 산업의 육성과 관련한 대안은 매우 한계적. 국내외 수요가 근본적으로 제약되어 있는 경제 위기 상황에서 수출 경쟁력, 시장 수요 등 시장의 법칙에 종속될 수밖에 없음. 한시적해고금지-고용안정특별법, 최저임금 현실화 등을 통해 노동권 보장 수준을 상승시켜 놓아야만 이후 구조조정 과정에서 노동자들의 생존권 보장 가능.

지엠대우의 경우 파산 위기 상황 속에서 당장의 고용 유지를 위한 정부 지원 요구 역시 필요. 하지만 여러 거시 경제적, 산업적 제약 조건에 대해서 주의를 기울여야 함. 경제 위기 상황에서 세계 자동차 시장이 오랜 기간 침체 상태에 있을 가능성, 생산량의 90% 가까이가 하청 생산인 지엠대우의 생산 구조와 내수 시장의 수출 생산량 수용 능력 부족 등이 그것. 따라서 대폭적인 생산 감소에도 고용 유지가 가능한 노동시간, 교대제 개편 등의 방안, 초국적 자본 GM의 추가 수탈을 방지할 수 있는 방안, 정부가 자본 확충을 통해 지엠대우를 유지하더라도 최소한의 판매망을 확보할 수 있는 방안 등이 종합적으로 고려되어야 함.

물론 이러한 단기 대책은 '단기적'인 대책일 뿐이며 한국 사회 중장기 변화 목표와 동시에 이루어질 때만이 의미 있음. 노동자운동의 단결과 사회운동의 사회적 힘을 키워나가 대안세계화 운동의 새로운 전환을 모색해야 함. 이러한 첫 번째 매개로 현재 이명박 정부의 감세, 4대강 정비 사업 등 부자들과 자본만을 위한 재정 지출 전략을 변화시키기 위한 투쟁 필요. 친환경, 친노동적 산업 재편과 공공서비스 일자리 만들기 등 계급적 재정 요구를 통해 대안적 사회에 대한 전사회적 합의의 기반을 만들어가기 위한 노력 필요.

1. 세계 경제 위기와 자동차 산업

1> 미국 20세기 자본주의의 상징, General Motors

○ 자본주의와 자동차 산업

- 현대 자본주의는 자동차 산업의 혁신과 그 궤도를 같이 함. 포드에 의해 실현된 대량 생산 체계, 지엠에 의해 완성된 경영혁명 등이 그 예.
- 테일러의 구상을 현실에서 실행에 옮긴 포드의 모델 T(1913년)가 GM을 제치고 자동차 시장을 재패 하지만 1931년 이후 지엠을 한 번도 이겨보지 못함
- 1908년 9월에 설립된 지엠은 1923년부터 1946년까지 회장으로 역임한 슬론(Alfred P. Sloan Jr)에 의해 미국의 대표 기업으로 성장. 2008년 도요타에 1위 자리를 내주기 전까지 78년 간을 세계 자동차 1위 업체로 군림.

○ 20세기 자본주의는 지엠에 의한 경영혁명으로 완성

- 지엠은 20세기 자본주의의 대표적 기업 형태와 운영 방식을 고안해 내었음.
- 슬론주의라고도 불리는 관리자 혁명이 바로 그것. 테일러주의 포드주의가 생산 과정에서의 혁신을 만들어 내었다면, 지엠은 이를 좀 더 세밀하게 개선하고 이를 유통 판매 과정까지 확장. 즉 생산관리, 노동관리에서 재무관리, 회계관리, 마케팅관리까지를 통합하는 경영 원리를 개발. 지엠은 이를 통해 생산 비용과 유통 비용을 혁신적으로 절감.
- 지엠은 또한 다사업부제라고 불리는 지사 체계를 만들어 내며 세계 최초의 초국적 기업 형태를 갖추.

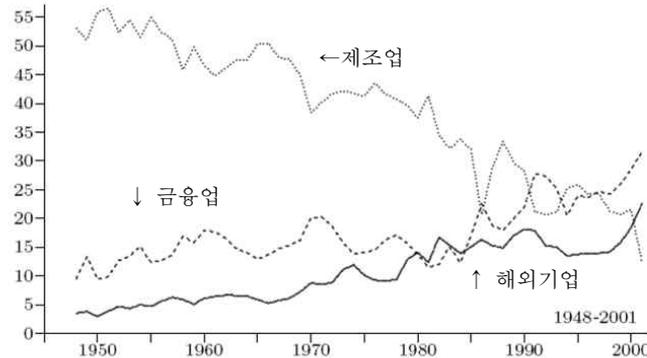
2> 세계자본주의의 위기와 금융화, 그리고 자동차 시장의 거품

○ 1960년대 말까지 황금기를 구가하던 미국 자본주의는 생산 기술 혁신의 지체로 인해 1970년대 이후 만성적 위기 상태로 빠져들

- 1910-30년대와 같은 생산 기술, 경영 기술에서의 혁신은 정체. 대규모 자본 투입을 통해 생산을 확대 하지만 그 투입량에 산출되는 이윤량은 점차 축소.
- 1960년대부터 1990년대까지 약 30년간 GM은 대규모 투자를 계속함. 하지만 1980년대, 소형차 새턴(Saturn) 프로젝트, 1990년대, 이브이원(EV1) 전기차 프로젝트에 이르기까지 대부분의 프로젝트들은 시장성 문제로 실패. 지엠은 이때부터 수익성은 낮아도 대량 매출을 올릴 수 있는 대형차에 집중.

○ 1980년대부터 제조업 중심의 생산보다는 금융자본 중심의 팽창이 이루어 짐.

미국에서의 제조업, 금융업, 해외기업들의 총이윤에 대한 점유율



<출처: Dumenil(2003), "NEOLIBERAL DYNAMICS - IMPERIAL">

- 위 그림은 1950년대 이후부터 2001년까지 미국에서 제조업, 금융업, 해외기업들의 총이윤에 대한 점유율을 나타낸 것. 1970년 중반 이후 금융 부분이 전체 이윤에서 차지하는 비중이 급격하게 상승하며, 1990년대 이후에는 오히려 제조업보다 높은 비중을 차지.
- 1990년대 이후 자본주의를 이끌어가는 부분이 금융이 되었음을 단적으로 보여줌. 하지만 금융은 자본의 분배 기능만을 담당할 뿐 새로운 재화와 서비스를 생산하지는 않음.
- 이러한 금융화는 단지 금융 기관만이 지배적 기업이 된다는 것을 의미하는 것은 아님. 기존의 제조업 부분 역시 금융 기관을 자회사로 거느리거나, 주식 배당액을 늘리는 등 금융화가 진행. 세계 최대의 전자 전기 업체인 지이(GE)가 90년대 이후 지이캐피탈(GEC) 중심으로 재편되고, 세계 최대 자동차 업체인 지엠이 지맥(GMAC)을 자신의 중심 부분으로 재편하는 과정 등이 상징적 사건들.

지엠의 성장을 이끌었지만 결국 최고 골칫덩이리가 된 지맥(GMAC)

지맥은 자동차 할부금융 업체로 1919년에 설립되었으며, 2008년 파산하기 직전까지도 지엠 자동차 판매 80%의 할부금융을 담당

하지만, 금융화가 본격적으로 시작된 1980년대 후반 이후 지맥은 단순 자동차 할부 금융 회사가 아니라 종합금융회사로 변화함. 대표적인 것이 1998년에 BHGRE, GHS Mortgage 등의 주택 모기지 업체들을 인수하며 모기지 사업에 뛰어든 것. 세계적인 금융 거품에 힘입어 지맥은 큰 성공. 2004년 지엠의 총순이익이 360억 달러였는데 이중 80%인 290억 달러가 지맥이 거둔 이익.

지맥은 한 편에서 모기지 장사로, 다른 한편에서는 서브프라임과 비슷한 저신용자에 대한 자동차 할부금융 확대로 사업을 확장. 하지만 2006년부터 주택경기가 하강하고 자동차 판매량 증가 속도가 하락하면서 지맥은 성장을 멈춤. 2006년 11월 지엠은 지맥의 지분 51%를 초국적사모펀드 서버러스(Cerberus Capital Management)에 매각하고, 서버러스를 통해 크라이슬러를 합병하려는 시도를 함. 지맥과의 통합에 부정적이었던 크라이슬러의 주주들을 속이기 위해 서버러스를 내세운 것. 우여곡절 끝에 크라이슬러와의 합병은 무산됨.

지맥의 최대주주가 서버러스가 되었지만, 운영 책임은 여전히 지엠에 존재. 2007년 주택 가격 폭락이 시작되면서 지맥은 대규모 적자로 돌아섬. 2007년 지엠은 2,300만 달러의 손실을 기록하는데, 자동차 생산에서는 흑자를 기록했지만 지맥이 110억 달러의 적자를 기록하며 순손실 발생.

2008년에는 상황이 더욱 악화되어 약 173억 달러 규모의 부채가 누적된 것은 물론, 더 이상 할부 금융을 진행하지 못할 정도에 이룸. 지맥은 2008년에 지엠판매 중 5%의 할부 금융만을 담당. 즉 할부금융을 통한 지엠의 판매 자체가 거의 중단된 상황.

2008년 12월 결국 지맥은 파산하고, 미국 정부가 50억 달러 규모의 부실자산구제프로그램(TARP)을 실시하고, 지맥을 은행으로 전환하면서 140억 달러를 신규 투자. 하지만 지엠의 할부금융 시스템이 여전히 작동하고 있지 않아 여전히 매출 하락의 가장 큰 원인이 되고 있음.

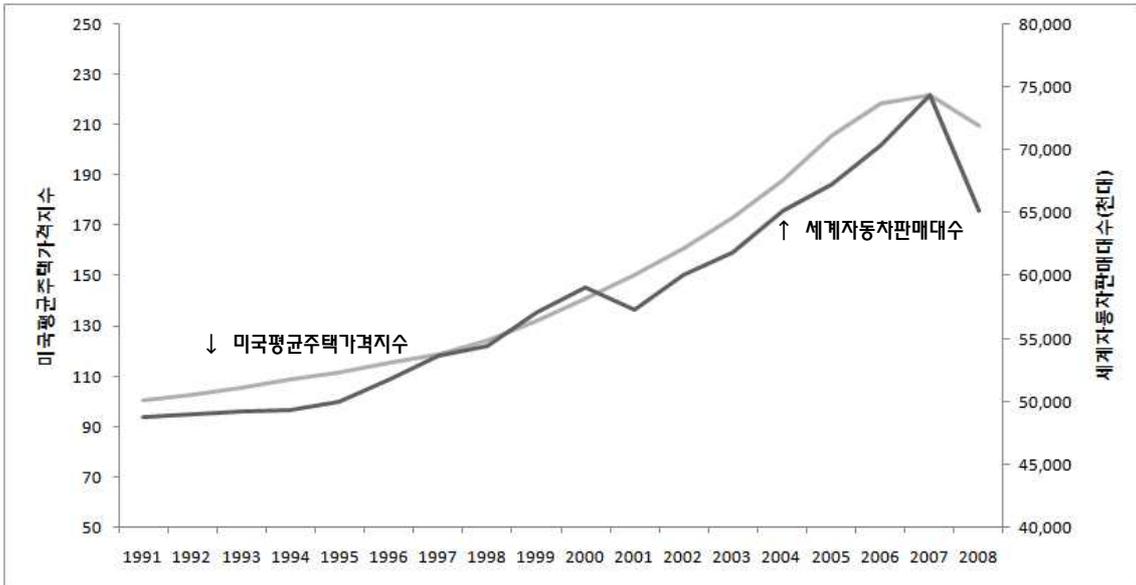
○ 2000년대 최고조에 오른 금융 거품과 자동차 판매 거품

- 2000년 전후로 한 미국의 주택가격폭등과 파생금융상품은 금융 거품의 '막장'을 보여줌.
- 미국의 저금리 정책 등으로 확대된 유동성은 주택시장으로 몰려들고, 주택 가격 거품을 형성. 그리고 금융 자본은 이러한 주택 거품을 이용하여 다양한 금융 상품을 개발. 주택담보부대출을 증권화한 다양한 파생상품은 이후 금융 위기의 원인이 됨.
- 그런데 이러한 거품은 비관 금융 부분에만 해당하는 것이 아니라 자동차 산업에서도 발생. 주택, 주식 가격 상승 등으로 자산 평가액이 늘어난 소비자들이 미래의 예상 이득을 바탕으로 소비를 대폭 증

대시킨 것.

- 예를 들면 연봉 2,000만원의 노동자가 8,000만원을 모기지로 빌려, 시가 1억원의 집을 산 이후 5년 후 1억 5천 만원 정도로 집 값이 상승할 것이라고 예상하며, 5천만원 짜리 자동차를 할부금융을 통해 산 것. 할부금융, 모기지 이자 모두 낮기 때문에 이러한 계산이 가능.

미국 주택가격 상승과 세계자동차 판매의 상관 관계



<자료: 한국자동차공업협회, FHFA에서 재구성>

- 위의 그림은 미국평균주택가격지수와 세계자동차판매를 보여주고 있는데, 주택가격이 크게 오르는 1990년대 후반부터 자동차 판매량 역시 크게 늘고 있는 것을 볼 수 있음. 주택가격 상승은 전세계적으로 진행되었고, 특히 미국에서의 가격 상승과 자동차 판매 증가가 세계적 거품을 주도했음.

○ 2007년 말부터 시작된 미국 금융 위기와 전세계적 경제 위기

- 2008년 초 리만브라더스의 파산을 시작으로 전세계적 금융 대란 발생.
- 거품의 끝에 도달한 주택가격이 2007년부터 추락하기 시작함에 따라 모기지 연체 사태가 급증하고, 저신용자에 대한 대출 모기지였던 서브프라임이 문제를 일으킴. 이에 따라 연쇄적으로 이 모기지대출을 기반으로 만들어진 파생상품들에 문제가 발생하며, 미국 세계 굴지의 은행들이 줄도산 사태에 이룸.
- 금융 위기로 시작된 경제위기가 실물경제에 가시적으로 미치고 있는 영향을 보여주는 대표적 산업이 자동차 산업. 내구소비재인 자동차는 경제 성장 증감에 가장 민감하게 반응하기 때문. 아래 그림은 경제성장률과 자동차 생산 증감률의 관계를 잘 보여주고 있음.
- 특히 2000년대 금융 거품 속에서 확대된 생산으로 인해 경기 하강에 따른 영향을 더욱 크게 받고 있

음.



(출처: GM(2009), "2009-2014 Restructuring Plan")

3> 98년 전후의 한국 자동차 산업 변화

- 한국 자동차산업은 1970년대 이후부터 수출 주력 상품으로 정부 주도 하에 성장
 - 60년대 완성차 수입금지 조치, 1972년 '군소조립공장 차량 불허 및 폐쇄조치'로 대기업 중심의 자동차 업체 재편, 1974년 '장기자동차공업진흥계획' 등을 통해 정부가 산업 육성을 주도. 1981년에는 자동차공업 합리화조치로 승용차는 현대/새한이 트럭은 기아가, 특장차는 동아가, 방위차량은 아시아가 독점하도록 함(1987년까지). 1987년 이후에는 자동차구입과 관련한 각종 규제를 개정하다 1995년 수입승용차 시장개방폭 확대.
 - 1982년부터 1997년까지는 연평균 19.5%의 성장을 기록하며, 가파르게 성장.

- 1998년 IMF 경제 위기 이후, 급속한 성장 과정에서 발생한 과잉설비와 재무적 불균형을 조정
 - 1998년 위기는 한국의 신자유주의 적응 기간. 그리고 적응하지 못한 기업은 도태하였는데, 대표적 기업이 대우그룹과 기아자동차.
 - 당시 대우그룹과 기아자동차는 무리한 인수합병으로 인해 부채비율이 500%를 넘었음. 1997년 말 이후 신용 경색 국면에서 새로운 차입이 불가능. 90년대와 같은 자동차 산업의 고성장이 불가능한 상황에서 결국 파산 후 인수합병. 일종의 자동차 산업 부분의 생산 재조정 과정.
 - 대우자동차는 생산 설비를 초국적 기업의 글로벌 하청 공장으로 내어주는 것이었음. 기아자동차는 현

대 재벌을 통해 국내적 조절.

○ 2000년대, 세계 금융 거품의 수혜자이자 피해자

- 대규모 구조조정을 겪은 이후 한국 자동차 산업은 앞에서 보았던 2000년대의 세계적 거품 성장의 혜택을 봄.
- 수출을 중심으로 자동차 업체들은 큰 성장을 기록. 아래 표에서 볼 수 있듯이 IMF 경제 위기 이전에 비해 내수는 26% 줄었지만, 수출은 235% 성장.

한국자동차의 내수와 수출 생산 대수

	내수	수출
1996	1,644,132	1,210,157
2007	1,219,335	2,847,138

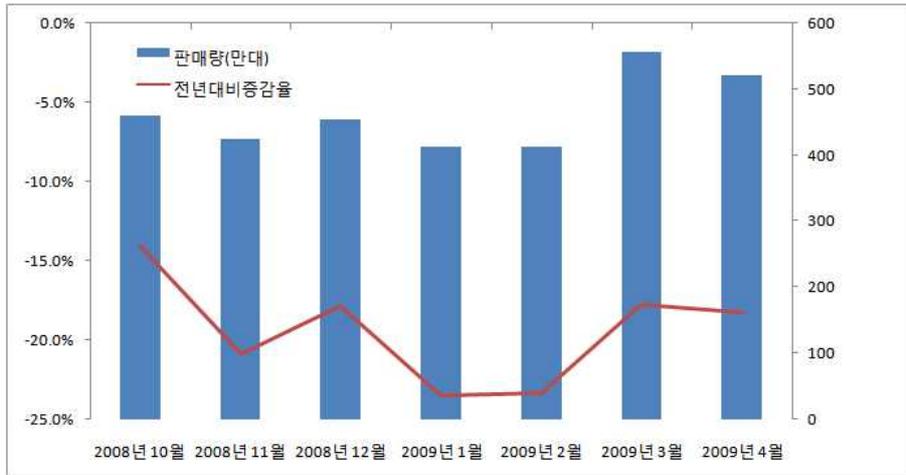
<자료: 한국자동차공업협회>

- 이러한 수출 증대는 1998년의 위기가 자동차 산업 전체의 붕괴로 확대되는 것을 막아주었지만, 다른 한편 수출 의존도가 더욱 커지면서 현재와 같은 세계적 경제 위기에 더욱 취약하게 된 원인이 되기도 함.

4> 최근 동향

- 2009년 1/4분기 자동차 판매 하락 속도는 다소 줄어들었음. 하지만 여전히 작년 동기 수준에 비해 크게 감소한 수준

세계자동차판매 추이



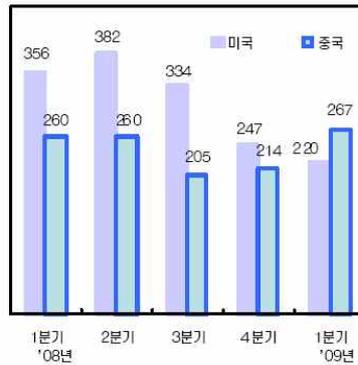
<자료: JD-Power-LMC>

- 그런데 문제는 이 정도의 하락 속도를 그나마 낮추어 주고 있는 원인은 중국 자동차 판매가 크게 줄지 않았기 때문이라는 것. 현재 자동차 산업은 빠르게 중국 시장의 변화에 민감하게 반응하는 조건으로 변화.

<중국 분기별 판매 추이>



<미국과 중국의 분기별 판매 비교>



<출처: 한국자동차산업연구소(2009), “2009년 1/4분기 자동차산업리포트” >

- 미국 시장의 큰 폭의 수축으로 2009년 1/4분기 중국 시장이 세계 최대 시장이 됨. 반대로 이야기하면, 중국시장이 미국시장을 대체할 수 있을 만한 여건이 아직까지 구조적으로 부족한 이상, 미국 시장의 회복 없이 자동차 시장이 2000년대 중후반 수준으로 복귀하는 것은 불가능하다는 것.

○ 한국 자동차 산업은 세계 자동차 판매 추이보다 더 빠르게 하강 중.

한국 자동차 판매량

	2008년		2009년			증 감 륜		
	4월	1~4월	3월	4월	1~4월	전월 비	전년 동월 비	전년 동기비
합 계	360,642	1,351,109	257,249	264,182	957,727	2.7	-26.7	-29.1
현 대	162,291	605,440	118,841	117,978	434,422	-0.7	-27.3	-28.2
기 아	95,111	344,549	84,745	88,936	309,259	4.9	-6.5	-10.2
GM	78,060	306,982	40,108	42,409	158,462	5.7	-45.7	-48.4
DAEWOO	17,048	57,199	10,163	10,515	42,366	3.5	-38.3	-25.9
르노삼성	6,934	31,964	2,458	3,464	9,935	40.9	-50.0	-68.9
쌍 용	406	1,610	397	238	1,261	-40.1	-41.4	-21.7
대우버스	792	3,365	537	642	2,022	19.6	-18.9	-39.9

<자료: 한국자동차공업협회>

- 세계 경제의 회복으로 수출이 회복되지 않는 이상 예전 수준의 생산은 불가능한 조건
- 특히 수출 비중이 큰 지엠대우가 작년 동기 대비 48.4%의 감소를 보이며 큰 폭으로 하락.

○ 지엠 파산보호신청 및 오펔/복스홀 매각

- 6월 1일자로 지엠이 파산보호절차에 들어갔으며, 지엠 유럽 법인의 핵심인 오펔/복스홀은 캐나다 부품 업체 마그나에 매각. 자세한 사항은 다음 장 “GM 위기 전망” 참조.

○ 크라이슬러 파산 후 피아트 인수

- 지난 4월 30일 크라이슬러 파산보호신청. 69억 달러 규모의 채권단이 채권에 대한 자본 교환 또는 22억 5천만 달러 규모의 채무 상환 협상을 거부하면서 결국 파산 보호 신청에 이룸.
- 크라이슬러는 북미공장에 대한 9주간 가동 중단, 7개 공장 폐쇄, 3,215개 달러 수 감축 등 구조조정 예정.
- UAW의 퇴직자건강보험기금은 크라이슬러의 의무금 대부분을 자본 확충 방식으로 크라이슬러에 투자하여 55%의 지분 소유. 형식상 최대 주주가 됨.
- 하지만 실제 경영은 피아트가 담당.

'크라이슬러-피아트' 신설법인, 주요 내용

지분 구조 / 이사회 구성			
UAW	피아트	미국 정부	캐나다 정부
55%(의결권 없음)/1명	20%(→ 35%)/3명	8%/4명	2%/1명
정부 구제금융 지원			
	구조조정 기간(30~60일)	구조조정 완료 후	총 지원금
미국 정부	\$33억	\$47억	\$80억
캐나다 정부	\$8억	\$18억	\$26억
파산보호 기간 중 추가 조치			
구제금융	• 신속한 회생을 지원하기 위해 106억 달러의 추가 구제금융 자금 투입		
부품업체	• 부품 공급망 붕괴를 막기 위해 부품업체 대금 지급 결제 등 자금 지원		
할부금융	• GMAC에 크라이슬러 파이낸셜 대출 자산 흡수시켜 금융서비스 차질 없이 제공		
워런티	• 보증 기간 내 무상 수리를 받을 수 있도록 수리비 지불 → \$2억 8천만 자금 준비		
생산 중단	• 파산보호 기간(30~60일간) 동안 모든 북미공장 가동 중단 및 7개 완성차 공장 폐쇄		
딜러 감축	• 현재 3,215개 딜러망 감축 → 최소한으로 유지		

자료 : 각 언론사 종합.

<출처: 한국자동차산업연구소(2009), “자동차경제 2009년 5월호” >

- 위 표와 같은 구조조정 및 채권자들과의 조정 과정은 향후 지엠 구조조정의 기준이 될 것으로 보임.

5> 이후 자동차 산업 전망

○ 2009년 1/4분기경기 하강 속도는 2008년 4/4분기 최악의 위기보다는 둔화되었으나, 여전히 그 끝을 알 수 없음

- IMF 4월 보고서에 따르면 2009년 세계 경제 성장률은 약 -1.3%, 무역량은 -11% 하락 예상. 자동차 시장의 60% 이상을 차지하는 선진국 G7의 경제성장률은 -3.7%, 아시아 신흥공업국의 경제성장률은 -5.6% 예상.

- 2009년 1/4분기 주요 국가들의 경제 성장률(전년동기대비)을 보면, 1/4분기까지는 여전히 큰 폭의 하락을 기록 중. 경제회복에 관한 낙관론자들은 2/4분기 이후 점차 회복될 것이라고 하지만, “희망사항”을 제외하면 현재까지 회복의 모멘텀보다는 위기가 더욱 심화될 요인들이 많음.

OECD 주요국가의 분기별 경제 성장률(전기대비)

	Q1-2008	Q2-2008	Q3-2008	Q4-2008	Q1-2009
France	0.4	-0.4	-0.2	-1.5	-1.2
Germany	1.5	-0.5	-0.5	-2.2	-3.8
Italy	0.5	-0.6	-0.8	-2.1	-2.4
Japan	0.8	-0.9	-0.6	-3.8	-4.0
Korea	1.1	0.4	0.2	-5.1	0.1
Mexico	1.2	0.2	-0.6	-2.5	-5.9
Netherlands	0.9	-0.1	-0.5	-1.2	-2.8
Portugal	0.2	0.1	-0.4	-1.9	-1.5
United Kingdom	0.3	0.0	-0.7	-1.6	-1.9
United States	0.2	0.7	-0.1	-1.6	-1.6
European Union	0.5	-0.1	-0.3	-1.5	-2.5

<자료: OECD>

- 특히 최근에는 영국발 제2 금융위기, 중국발 경제 위기 등이 거론되고 있는 상황.
- 뉴욕과 더불어 세계 금융 시장을 대표해 온 런던 금융 시장의 경우 금융 기관들의 부실이 점차 늘어나며 위기를 겪고 있음.
- 세계 경제 성장을 그나마 지탱해 오던 중국의 경우 대규모 경기 부양책으로 2009년 1/4분기까지는 5% 이상의 성적을 거두었지만 향후에도 이러한 성장을 계속할 수 있을지 의문시 되고 있음. 세계 경제 침체로 인한 수출 하락, 미국 국채 가격 하락으로 인한 자산 부실 등이 주요 근거.

1929년 vs 2008년, 대공황 당시와 현재의 경제 상황 비교

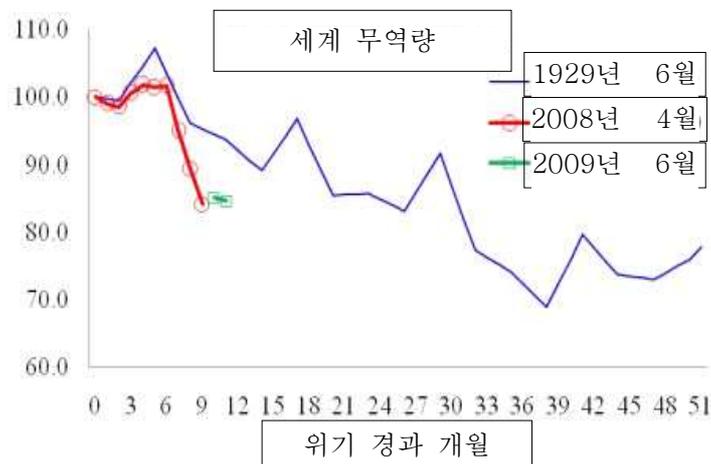
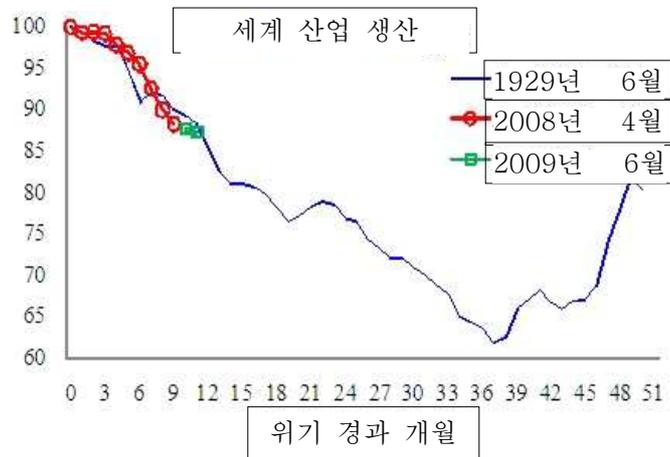
크루그만, 에이켄그린 등의 경제학자들은 현재 경제 위기 진행 과정이 대공황 당시와 매우 비슷하다고 분석.

아래 그림은 1929년과 2008년의 공업 생산량과 무역 거래량을 비교한 그래프. 1929년 6월과 2008년 4월을 기준으로 매월 변화를 나타내고 있음. 만약 현재 위기가 아래 그래프와 같은 경로를 간다면, 현재까지는 위기의 1/3도 지나지 않은 셈.

대공황 당시의 경로를 살펴보면, 7-10개월 간격으로 급격한 하락 뒤의 약간의 반등 기간이 존재한다는 것. 2009년 5월 들어서며 약간의 경기 반등이 이루어지고 있는 것에 대한 주의를 요구하는 지점.

물론 30년대와 달리 각국 정부가 기민하게 국내 경제 부양책, 국가간 정책 협조 등을 하고 있다는 점에서 현재와 30년대의 단순 비교는 힘들지만, 공황의 원인과 진행 과정의 근본은 비슷함.

공황시기와 현재의 공업생산량, 무역거래량 비교



출처: Echengreen(2009), A Tale of Two Depressions)

○ 자동차 생산은 전세계적으로 대규모 감축 불가피할 것으로 보임

- 내구소비재의 특성 중 하나는 경기 하강에 매우 민감하게 소비감소가 이루어지고, 경기 상승시에는 시간을 두고 상승이 이루어진다는 것.
- 2008년 하반기부터 시작된 생산 하락은 충분하지 않았음. 중국을 비롯한 세계 각국의 자동차 소비 보조 정책들이 하락 폭을 어느 정도 낮추어 준 것이 사실.
- 최근 시장조사기관, 경제연구소들은 가동률을 근거로 자동차생산설비가 약 30% 가까이 과잉상태라는 점을 지적. 그런데 이 수치의 문제점은 소비 기준을 2000년대 중반으로 설정하고 있다는 점. 앞에서 지적했듯이 2000년대의 성장은 금융 거품에 근거한 것이었다는 점에서 소비 기준 역시 바꿀 필요가 있음.
- 90년대 초중반의 자동차 소비 증가율 1.3% 정도를 기준으로 이후의 성장을 거품이라고 가정할 경우, 소비에서 20-30%가 줄어듦. 최악의 가정을 적용하면 자동차소비거품 30%, 과잉생산설비 30%로 약 60% 가까이 생산 설비 감축이 필요한 상황. IT산업의 예를 보면 2000년대 초반에 이미 몇 차례 거품 붕괴를 거쳐 약간의 조정이 이루어진 상황이나 자동차의 경우 90년대 초중반의 대규모 M&A 과정 이후 조정 과정이 부족했음.

○ 고효율 신차 개발로 인한 시장변화가 예상되지만 에너지 체계 변환에는 오랜 시간이 필요.

- 각국이 하이브리드, 플러그인 전기차 등에 대한 대규모 개발 계획을 내놓고 있음. 그런데 이러한 새로운 제품의 등장이 생산 기술의 혁신까지를 포괄하는 새로운 기술진보로 이어질지, 아니면 단순히 기존 제품의 대체품으로 끝날지는 알 수 없음. 전자의 경우 새로운 성장 동력이 될 수 있지만, 후자의 경우 오히려 대규모 투자와 수익성 악화로 인한 경영 부실로 이어질 가능성이 큼.
- 90년대 지엠의 전기차 개발 프로젝트의 예. 지엠은 전기차에 대규모 투자를 단행했지만, 석유 가격이 하향 안정세를 보이면서 수익성 없음으로 결론. 고효율 차의 등장으로 석유 소비의 감소가 발생할 경우 석유 가격의 하락으로 이어지고, 이는 반대로 고효율 차의 비생산성으로 이어지는 모순 발생. 즉 석유 기반의 자본주의 시스템 변화가 동반되지 않는 자동차 산업만의 석유 탈출은 불가능.

○ 생산조정 과정에서의 산업 보호 정책과 수출 중심 기업들의 위기 가능성

- 오바마 정부의 경우 전기차 개발 등에 대한 개발지원금은 미국 내에서의 생산과 소비로 이어져야 한다는 의견 피력. 중국의 경우도 고효율차, 소용차에 대한 수입 대체 산업화 추진.
- 생산 조정 과정에서의 자국 산업 보호를 위한 조치들은 일정정도 불가피. 특히 2000년대와 같은 달러 환류가 다시 활발해 질 수 없는 조건에서 미국의 대규모 재정 적자와 무역수지적자에 대한 부담은 더욱 커졌음. 미국 정책 담당자들에게는 미국의 재정 지출 확대가 무역수지적자 확대로 이어지지 않도록 하는 것이 더욱 중요.

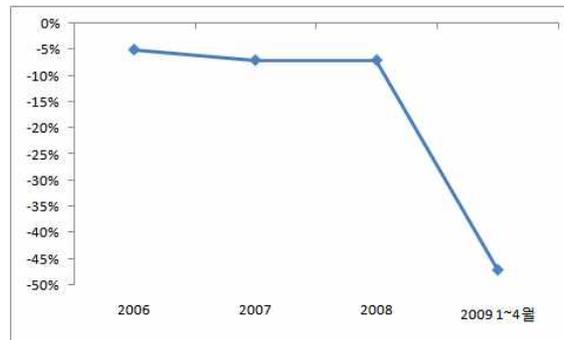
2. GM의 위기와 전망

1> GM 구제금융에서부터 현재까지

○ 2008년 금융 위기와 지엠의 몰락

- 2006년부터 시작된 석유 가격 폭등은 대형 차 중심의 지엠 생산에 큰 영향을 미침. 2006년 말부터 판매 감소가 시작되고, 2007년에는 지엠이 대규모 손실을 기록하며 2,300만 달러의 순손실 기록.
- 2008년에는 세계적 금융 위기 속에서 2007년 말 10% 매출 감소, 2008년 상반기 20% 매출 감소를 기록하며, 2008년 9월에는 정부 지원을 요청하기에 이룸.
- 지엠의 미국에서의 매출을 보면 2006년은 전기 대비 5% 감소, 2007년은 7%감소, 2008년은 7% 감소했으며, 2009년 1-4월은 전년 동기대비 47% 감소

지엠의 미국내 판매량 추이(전년동기대비)



<자료: GM>

- 지엠이 다른 업체에 비해 특히 경제 위기에 취약했던 것은 대형차 중심의 판매 전략과 더불어 지엠을 중심으로 한 할부금융 시스템이 붕괴와 금융 손실이 컸기 때문. 미 자동차 3사 중에 구제금융을 받지 않은 포드의 경우와 비교해보면 이를 더욱 확실하게 알 수 있음.

지엠, 포드 자동차 판매 및 금융 부분 손익 (단위: 십억 달러)

	2008		2007	
	GM	Ford	GM	Ford
자동차판매이익	-21.2	-11.8	-4.3	-5
금융서비스이익	-6.2	-2.6	-1.2	1.2
	(GMAC 자본 손실)		(GMAC 자본 손실)	
	-1.9		-0.7	

< 자료: GM, Ford >

○ 지엠 파산과 구조조정 내용

- 2008년 11월 부시 정부는 지엠에 134억 달러를 긴급 대출 지원. 하지만 2008년 말까지 계속 영업적자가 나며, 2009년 2월에 120억 달러 추가 지원 요청. 정부는 6월 1일 이전까지 구조조정 계획 제출을 조건으로 내걸고 지원 약속.

▷ 60-90일 동안 회생관련 법원 심사

- GM Corp, Chevrolet-Saturn of Harlem, Inc, Saturn, LLC, Saturn Distribution Corporation에 대해 파산보호신청에 신청.
 - 법원은 이 기간 동안 GM이 제출한 회생안에 대한 심사. 이후 법적 경제적 타당성 검토를 거쳐 파산 보호를 해제하고 회생 할지 청산 할지를 판단.

▷ 자본 구조

- 총 544억 달러 규모의 부채 중 주식 전환으로 합의되지 않은 부채와 합의된 자본으로 New GM은 아래와 같이 구성

부채	170억 달러 규모의 부채를 인수 - \$6.7 bn : 미국 정부 - \$1.3 bn : 캐나다 정부 - \$2.5 bn : 전미자동차노조 퇴직자건강보험기금 - \$6.8 bn : 유럽 제외한 국제 채권자들의 빚
우선주	90억 달러 규모의 우선주 발행(9% 배당률으로 분기별 지급) - \$2.1 bn : 미국 정부 - \$0.4 bn : 캐나다 정부 - \$6.5 bn : 전미자동차노조 퇴직자건강보험기금
보통주	- 60.8% : 미국정부 - 11.7% : 캐나다 정부 - 17.5% : 전미자동차노조 퇴직자건강보험기금 - 10% : 무담보 채권 보유 채권자들
신주에 대한 권리	- 전미자동차노조 2.5% - 무담보 채권자들 15%

표 9 New GM의 자본 구성

자료> GM Corp(2009), "GM Announcement agreement"

▷구조조정 계획

- 2009년 4월 27일 구조조정 계획을 기본적으로 따름

	주요내용
감원(미국)	- 2010년까지 시간제 계약직(Hourly workers)을 6만2천 중 2만 2천명 감원. - 정규직(Salaried)은 35,100에서 7,900명 감원
공장폐쇄(미국)	2012년까지 47개 공장중 16개 폐쇄(2010년에 13개)
기타	12개 중 4개 브랜드만 유지(Chevrolet, Cadillac, Buick, GMC) 6,246 Dealer를 3,600 dealer로 감축

표 10 GM 구조조정 계획

자료: 위 자료 및 GM Corp(2009), "2009-2014 Restructuring Plan"

▷ 해외 법인

- 해외 법인들의 경우 파산보호신청에 해당하지 않음
- GM Europe의 Opel/Vauxhall은 독일정부의 지원 하에 Magna에 매각. Opel은 유럽 내 3개 공장(벨기에 안트베르펜, 영국 루턴/엘스미어)을 전격 폐쇄할 계획. GM Europe 매출의 60% 이상을 차지하는 오펠/복스홀의 매각으로 지엠 유럽의 유지 가능성에 의문이 제기되고 있음. 사실상 지엠 유럽 자체가 일부 영업망을 제외하고는 대부분 매각 청산되는 과정에 있는 것으로 보임.
- GM Europe 내 1만 1천 명 정도를 추가 감원할 예정.
- GM의 중국 법인 및 조인트벤처는 원래 계획대로 생산 확대 계속
- 픽업트럭 및 대형 SUV 브랜드인 험머(Hummer)는 중국 쓰촨팅중 중공업에 매각
- GM Daewoo는 별도 계획 없이 예전과 같은 생산 지속. GM Daewoo의 베트남 공장 역시 유지. 중국,

타이, 인도, 콜롬비아, 베네주알라 등에 대한 CKD 수출 지속.

▷ UAW와의 협정

-UAW는 GM이 약속한 퇴직자건강보험기금(VEBA) 200억 달러 중 110억 달러를 주식으로 전환하고, 25억 달러는 채권으로, 65억 달러는 우선주로 전환하기로 결정

- 이 밖에 2009, 2010년 보너스 약속 금액(각각 4%, 3%)를 삭감, 휴일 삭감, 파트타임 노동자 고용에 대해 허용, 생산 및 노동 과정에 대한 유연화 허용, 저임금 신규 노동자 채용 확대 허용, 2015년까지 무쟁의 등 기존 단협안의 개정 합의

-이러한 단협 개약에 대해 사측은 중국 한국 멕시코 등에서 생산한 소형차 수입확대 계획을 사측이 철회하고, 신형 B 세그먼트 소형차를 미국 내에서 16만대까지 생산 확대하는 것으로 보상

GM 파산은 노조 때문이다? 전미자동차노조의 실리주의와 그 결과

한국언론들은 200억 달러에 달하는 전미자동차노조의 퇴직자건강보험기금(VEBA)의 엄청난 금액을 예로 들며 강성노조가 회사에 큰 부담을 주었다고 주장.

하지만 오히려 정반대. 전미자동차노조는 90년대 후반부터 회사의 해외공장 건설과 인원감축에 동의하며 약간의 떡고물을 받아 냈을 뿐이고, 그나마 이 약간의 이익도 2009년 회사 회생안에 합의하면서 대부분 뱉어내야 할 형편에 내몰렸음.

퇴직자건강보험기금은 2007년 자동차업체들의 퇴직자건강보험 비용을 줄이기 위해 전미자동차노조가 교육지책으로 받아들인 것으로, 기존에 회사들이 개별적으로 지급하던 퇴직자건강보험료를 자동차 업체가 출연하고 전미자동차노조가 관리하는 기금으로 대체하는 것. 지엠의 경우 이러한 단체협상에 따라 2007년 46억 달러에 달하던 퇴직자 건강보험부담금이 2010년 20억 달러 수준으로 줄어들 것으로 추정. 반대로 전미자동차노조의 경우 기금 운영에 대한 리스크를 떠안게 되었음. 다시 말해 퇴직자건강보험기금은 사측의 비용 감소 계획이었지 노동자가 무리하게 요구한 것이 아니라는 뜻.

미국에서 이러한 퇴직 이후의 건강보험에 대한 요구는 임금 인상 이상으로 매우 중요한 것. 전미자동차노조는 1980년대 중반 이후부터 퇴직자건강보험에 대한 단체협상을 제1과제로 생각할 정도였는데, 전국민건강보험제도가 없는 미국에서 퇴직은 곧바로 건강보험의 해지였고, 병원 이용비가 매우 비싸 보험 없이 산다는 것은 너무나 큰 고통이었기 때문. 노동조합에서 건강보험과 관련한 요구가 중요한 것은 당연.

문제는 전미자동차노조가 이러한 대가로 신규 취업자에 대해 임금 삭감과 대규모 정리해고를 합의해 왔다는 것. 전미자동차노조는 2003년 단체협상에서 최소고용수준(BMM)을 대폭 단축하며 약 8,9000 여명에 대한 해고는 물론 생산 공정의 외주화 수준을 대폭 확대하는 것을 합의. 심지어 2007년 단체협상에서는 30만에 달하는 인원감축과 신규 취업자(비조합원)에 대한 임금 삭감, 2010년 이후부터는 신규 취업자에 대해 업계 최저 수준의 임금을 적용할 것을 합의다. 이들의 경우 퇴직자건강보험기금의 수혜 대상도 아님.. 전미자동차노조는 미국 전체 노동자는 고사하고, 동종 업계에서도 비조합원의 희생을 바탕으로 일부 조합원에 대해서만 고용, 임금, 복지에 관한 협상을 진행. 2002년 기준으로

지엠의 평균 조합원 연령은 50세에 육박했고, 85년 3,200명에 달하던 신규 조합원은 92년 191명, 2002년 375명 수준으로 하락. 80년 150만에 달하던 조합원은 2008년 40만 수준으로 폭락.

현재 전미자동차노조는 2008년 경제 위기로 모든 것을 잃을 위기에 처하게 되었음. 90년대부터 2000년대까지 구조조정 과정에서 퇴직자건강보험과 거래된 100만 가까운 퇴직자의 건강보험기금 200억 달러는, 현재 110억 달러는 지엠 지분(보통주)으로, 65억 달러는 우선주로, 25억 달러는 채권으로 회사에 묶여 버렸음.

25억 달러의 채권을 제외하면 190억 달러는 언제 되돌려 받을 수 있을지 알 수 없으며, 최악의 경우 지엠과 함께 휴지 조각으로 변해 버릴 수도 있음. 그리고 최소한의 기금 유지를 위해 이자 수입 혹은 배당(우선주 배당을 9%)이라도 받기 위해서는 사측의 추가 구조조정안에 대해서도 받아들여야만 하는 처지가 되었음. 정리해고를 받아들이면 건강보험 수혜자가 늘어 기금이 문제가 생기고, 정리해고를 받아들이지 않으면 이자와 배당도 챙길 수 없는 딜레마에 빠진 것.

2> 쟁점 사안들

○ 채무 관계 조정

- 여러 혁신안들이 제출되고 있지만, 사실 6월 1일 파산여부의 핵심 사안은 채무 관계 조정이었음.
- 문제는 일반 금융기관의 채권자들. 200억 달러 규모의 금융 기관 채권자들 중 일부는 정부가 제시하는 10% 지분에 대해 받아들일 수 없다는 입장을 고수.
- 일반 채권자들의 이러한 버티기는 채권자들 대부분이 지엠채권에 대한 신용파산스왑(CDS) 상품을 가지고 있기 때문. CDS는 일종의 채권에 대한 보험인데, 채권의 신용등급에 따라 일정 정도의 프리미엄을 보험사에 내고, 그 대신 채무 회사가 파산했을 경우 채권 금액을 보험사가 물어 주는 것.
- 하지만 한 가지 추가 문제점은 오바마 정부가 결국은 이들 CDS에 대해 책임을 질 수밖에 없는 상황이라는 점. 최근 보도에 따르면 이미 정부 소유가 된 AIG가 지엠 채권에 대한 다량의 CDS를 판매. 즉 결국은 국민세금으로 유지하고 있는 AIG가 지엠 채권을 가지고 있는 금융 기관들에 돈을 대주는 꼴. 그런데 문제는 여기서 끝나는 것이 아니라 CDS가 모기지 증권들처럼 또 다른 구조화 파생상품으로 이용되고 있다는 점. 즉 지엠파산 시 CDS 파생상품의 연쇄 파급 효과가 있을 수 있는데, 이에 대한 파악이 되지 않고 있음. 미국 정부가 끝까지 파산에 대해 주저한 이유 중 하나.

○ 파산에 따른 해외법인들 문제

- GM이 파산한다고 하더라도 각국에 독립 법인으로 존재하는 계열사들이 연계되어 파산하는 것은 아님. 하지만 금융 시장, 자동차 시장에서의 신뢰도 하락으로 신규 차입이 힘들어지고, 자동차 판매 역시 감소할 가능성이 큼.

- 특히 본사 파산 시 가장 문제가 되는 것은 세계 생산망과 판매망에 대한 관리. 현재 GM은 세계 30여개 국가에서 생산과 판매를 하고 있으며, 상호 밀접하게 연결. 역사상 GM 수준의 글로벌 기업이 파산한 경험이 없는 관계로 향후 글로벌 네트워크가 어떻게 변화할 지는 미지수.

지엠의 주요 생산 공장들

북미	캐나다	조립생산공장	유럽	스웨덴	Saab
	미국	조립생산공장			조립생산공장
	멕시코	조립생산공장		러시아	조립생산공장
남미	아르헨티나	조립생산공장			Joint Venture
	브라질	조립생산공장		폴란드	조립생산공장
	칠레	조립생산공장			Joint Venture
	콜롬비아	KD 조립		오스트리아	Joint Venture
	에쿠아도르	KD 조립		우크라이나	Joint Venture
	베네주엘라	KD 조립		스페인	조립생산공장
					Joint Venture
아시아 태평양	오스트레일리아	조립생산공장		프랑스	Joint Venture
	중국	Joint Venture		독일	조립생산공장
	한국	조립생산공장			Opel
	타이	조립생산공장		영국	Vauxell
					조립생산공장

<자료 GM에서 재구성>

- 한편 파산 여부와 상관없이 미국 정부 지원금은 해외 법인에 대한 지원금으로 사용될 수는 없음. 해외 법인들은 각국에서 지원금을 조달해야 함.
- GM의 계열사들은 시장 기반의 생산/영업 법인, 인수합병 한 브랜드 기반의 생산/영업 법인, 하청생산법인으로 구별할 수 있는데, 이 중 두 번째 그룹은 매각 방침이며, 세 번째 그룹은 현지에서의 자금 조달 능력이 생사의 핵심 기준이 될 것으로 보임.
- 지엠 파산시 소위 굿지엠을 만들어 수익성 있는 자산만 가져가고 부채는 베드지엠으로 넘겨 청산한다는 시나리오가 언론에 종종 보도. 이 굿지엠에 대한 오해 중 하나는 해외법인들도 굿지엠 혹은 베드지엠으로 나뉜다는 생각.
- 굿지엠, 베드지엠은 모두 북미지엠을 대상으로 한 것이지 세계 다른 법인들까지를 대상으로 하고 있는 것은 아님. 지엠유럽은 유럽 법인이며, 지엠대우는 한국법인으로 미국 정부가 어떻게 할 수 있는 입장이 아니며, 더군다나 일체의 자금 지원은 없음.

3. 지엠대우 현 상황과 전망

1> 허울뿐인 뉴 지엠(Good GM)에 편입된 지엠대우

- 지엠대우 사측은 지엠 파산보호신청 직후 지엠대우는 뉴 지엠에서 계속 영업을 정상적으로 해 나갈 것이라고 밝힘.
- 하지만, 사실 국내 언론들의 보도나 지엠 사측의 주장처럼 지엠대우가 GM구조조정의 사정권에서 멀리 떨어져 있는 것은 아님
- 지엠대우는 현재 생산량의 90% 가까이를 GM계열사에 수출하고 있는데, 이 중 유럽에 32.8%, 북미에 17.7%를 시보레 등의 브랜드로 수출.

지역	매출(백만원)	비율
유럽	4,042,618	32.8%
남미	968,387	7.9%
북미	2,176,218	17.7%
중국	179,457	1.5%
아시아	617,002	5.0%
기타	2,150,322	17.5%
내수	1,271,240	10.3%

<2008년 지역 별 매출>

- 그런데 UAW와 GM은 소형차 생산을 미국 내에서 확대하기로 합의. 지엠대우 경영진이 밝히 GM 내에서의 소형차 생산 라인으로서의 지엠 대우의 지위가 더욱 하락
- 지엠 대우 경영진이 밝히고 있는 지엠 대우의 생산은 중국, 타이, 인도, 콜롬비아, 베네수엘라 등에 대한 반조립품(CKD) 수출에 관한 것임. 이들 지역 모두를 합하여도 15%도 되지 않는 적은 부분이며, 중국 상하이 자동차의 소형차 생산과 북미 시장과 연계된 남미 시장의 경우 큰 생산 감축 예상.
- 현재 매출의 33%를 차지하는 유럽의 시보레 브랜드의 소형차 판매는 GM 유럽의 지각 변동으로 앞날을 알 수 없는 상황.
- 지엠 유럽 법인 매출의 70% 이상을 차지하는 Opel/Vauxhall의 매각으로 지엠 유럽 법인의 생존 자체가 흔들리고 있는 상황이며, 특히 Opel/Vauxhall 매각 과정에서 러시아 국책 은행이 큰 지분을 확보함으로써 지엠대우와 대체 관계에 있는 러시아 생산 공장에 대한 투자 및 납품 계약 확대 예상.
- 18%를 차지하는 북미지역 수출은 UAW와의 국내 생산 합의로 큰 폭의 하락 예상.
- 또한 GM의 고효율 차량 중심의 사업 재편 역시 지엠대우에 매우 불리한 조건을 만들 것으로 보임.

- GM은 작년 말부터 하이브리드, 플러그인 등의 고효율 자동차 중심으로 제품 개발 및 판매에 나설 것임을 누차 강조해 왔는데, 이들 제품의 개발과 생산은 우선적으로 미국 시장에서 이루어질 것임을 암묵적으로 이야기해왔음.

2> 경영 현황

○ 당장 부도 직전에 내몰린 재무 상황에 대한 개선 계획 없는 지엠대우 자본.

- 지금까지 발표된 바에 따르면 해외 법인 중 청산되는 곳은 단 한 곳도 없음. GM의 방향은 현지 법인 중 매각 가능한 곳을 파는 것이지, 청산 계획으로 해당국과 괜한 분쟁을 만들어 내는 것이 아님.
- GM 대우는 현재 문제가 되고 있는 운영자금부족, 파생상품 단기부채 상황, 판매 축소에 대해 일언반구도 하지 않고 있음. 지엠대우의 문제는 뉴 지엠에 편입 여부가 아니라 당장 부도 직전으로 내몰린 재무 상황임.

매입채무	1조 6,593억원
단기차입금	9,659억원
미지급금	5,915억원
미지급비용	5,049억원
파생상품부채	1조 8,045억원
유동성부채 합계	5조 8,542억원

표 14 >지엠대우 유동성 부채 현황
자료: 지엠대우 사업보고서

- 위와 같이 지엠대우가 1년내 상환해야 하는 부채는 5조 8천 억원 규모임. 매출이 급감한 상황에서 이에 대한 대책 없는 뉴 지엠은 정부 지원에 대한 간접적 협박 이상일 수 없음.

○ 지엠대우 2008년 손실 요약

지엠대우 2008년 요약 대차대조표

	2007	2008	단위:백만원, % 증가율
매출액	12,513,655	12,310,655	-1.6%
매출원가	10,946,056	10,983,137	0.3%
매출이익	1,567,598	1,327,518	-15.3%
판매와관리비	1,095,331	1,037,211	-5.3%
영업이익	472,267	290,306	-38.5%
영업외수익	662,011	1,527,315	130.7%
영업외비용	500,395	3,085,113	516.5%
순이익(순손실)	540,514	(875,693)	-262.0%

- 지엠대우는 2008년 당기순손실이 8천 7백 5 십억 원에 이릅니다. 이는 2007년에 비해 -262% 늘어난 것입니다.
- 전세계적 소비 감소로 인한 매출 감소분은 우려되었던 수준보다는 그리 크지 않았는데, 환율 상승 효과가 반영된 것으로 보입니다. 생산대수는 2007년 대비 14% 감소했지만 매출액 감소는 1.6%에 그칩니다.
- 매출원가와 판매관리비 역시 감소하여 어려운 경제 여건 속에서도 영업이익은 2,900억원의 이익을 달성했습니다.
- 하지만, 당기순이익은 영업외비용이 516% 상승하며 크게 감소. 2005년 이후의 처음으로 순손실을 기록했습니다.
- 즉 영업이익에도 불구하고 당기 순이익이 큰 폭으로 감소했다는 것은 일반적인 매출 감소보다 중요한 요소가 있다는 의미. 즉 세계 경제 위기에 따른 자동차 판매량 감소가 큰 손실의 주된 이유가 아님..

○ 지엠 대우에 1년 동안 무슨 일이 있었는가?

- 지엠대우 당기순손실의 핵심은 파생금융상품 관련 손실.
- 수출 제조업체가 소유하는 파생상품은 환율 및 금리 변동에 따른 손해를 방지하기 위한 환헤지 상품이 대부분이며, 지엠대우 역시 그러할 것으로 예상.
- 통화선도, 통화옵션, 통화스왑계약 등이 있으며, 약간의 차이가 있으나 기본 원리는 거래 시에 특정 미래 시점의 환율 및 금리를 미리 정하여 거래하는 것.

예시> 수출기업의 파생상품 거래

A 기업이 환율 1,000원/달러 시점에서 1,000달러를 수출한다면, 100만원 매출을 기대. 하지만 수출대금을 3개월 후에 받는 조건이라고 할 때, 3개월 후 환율이 900원/달러가 되면, 실질 매출은 900만원이 됨(환차손이 100만원). 이러한 환율 변동에 대비하기 위해 A 기업은 거래은행과 3개월 후에 1달러를 1,000원으로 교환해 주는 계약을 체결. 이 때 은행은 파생상품 판매로 100만원이 손해.

물론 현실에서는 향후 환율 전망에 대해 파생상품구매자인 수출기업과 파생상품 판매자인 은행이 크게 의견을 달리하는 경우는 매우 드물기 때문에 '투기적' 목적이지 아닌 경우에는 극단적 손익이 갈리는 경우는 많지 않음

- 지엠대우는 2008년에 파생상품처분관련 현금 손실만 8,312억 원에 이룸. 이 액수는 영업이익 2,900 억 원의 약 3배에 이르는 액수로, 즉 지엠대우는 순수한 생산을 통해 번 돈보다 3배나 많은 돈을 생산 이외의 투자로 잃어버린 셈.

지엠대우 파생상품처분 이익 및 손실 (단위: 백만원)

	2007	2008
파생상품처분이익	41,384	176,256
파생상품처분손실	73,936	1,007,536
순이익(순손실)	(32,551)	(831,280)

- 파생상품처분 손실은 2008년 중에 실현된 것이기 때문에 경제위기가 본격화되기 이전에 구매한 상품으로 손실을 입었을 수도 있다고 생각할 수 있음.
- 하지만 미국 발 경제위기가 이미 감지되던 이후 구매한 파생상품이 평가액에서 큰 손실을 기록하고 있는 점은 상식적으로도 납득하기 힘들.

* 파생상품 처분 손실과 파생상품 평가 손실

파생상품 처분 손실은 파생상품의 만기일이 되어 실제 현금 손실(약속된 환율이 현재 환율 보다 낮아서)이 구현된 경우이며, 파생상품 평가 손실은 보유하고 있는 파생상품을 현재 및 미래 환율 예상에 근거하여 현재 가치를 평가했을 때의 손실(거래시 약속된 환율이 만기일에 예상되는 환율보다 낮아서).

지엠대우 파생상품평가 이익 및 손실(단위: 백만원)

	2007	2008
파생상품평가이익	72,188	200,564
파생상품평가손실	132,518	1,322,769
순이익(순손실)	(60,329)	(1,122,204)

- 지엠대우는 2008년 12월 31일까지 보유하고 있는 파생상품의 평가액에서도 1조 1,222억 원의 큰 손실을 기록.
- 이 결과는 현대자동차가 파생상품평가에서 1조 7천억 원이 넘는 이익을 보고 있는 것을 보면 더욱 확연하게 비교됨.

현대자동차 파생상품평가 이익 및 손실

	2007	2008
파생상품평가이익	238,080	2,034,931
파생상품평가손실	263,375	244,617
순이익(순손실)	(25,295)	1,790,314

- 세계 10여국에 계열사를 두고 있는 GM이 현대자동차도 어느 정도 예상한 환율변동에 대해 전혀 예측을 하지 못했다는 것은 납득하기 힘들.
- 오히려 지엠대우와 극심한 자본 부족에 시달리고 있는 GM 본사와 모종의 거래를 한 것이 아니냐는 의혹 제기. KIKO의 예에서도 이미 경험했던 것처럼 파생상품은 한 쪽에서 잃을 경우 환율 변동에 관해 반대 포지션을 취한 누군가는 그 만큼의 돈을 획득했다는 의미.
- 특히 지엠대우 쪽은 손실을 입은 파생상품 내역에 대해 공개를 하지 않겠다고 밝히며 의혹을 더욱 증폭.

파생상품거래 관련 지엠대우와 GM 간의 거래 시나리오



- 한편, 지엠대우는 여전히 많은 매출채권(판매 대금을 아직 받지 못하고 있는 외상)을 보유하고 있음.
- 2008년 12월 31일 기준으로 지엠대우는 2조 3,892억의 매출채권을 보유 중인데, 이중 93%인 2조

2,362억 원이 지엠 계열사들에 대한 채권.

- 현재 지엠대우는 매출액 대비 매출 채권 비율이 18.2%로, 현대자동차 9%에 비해 두 배 가량임. 즉, GM 계열사들과의 거래에서 일종의 특혜를 주고 있다는 것이며, 특히 경제 위기와 GM의 파산 가능성이 거론되는 와중에서도 여전히 매우 위험한 외상 거래를 하고 있는 중.
- 현재 미국 언론에서 거론되고 있는 것처럼 GM이 GM이 파산절차를 진행하여 일부사업은 회생절차를 진행하고, 일부사업은 파산절차를 진행할 경우 지엠대우의 매출채권 역시 상당부분 회수 불가능한 사태가 올 수도 있음.

* 미국의 파산보호법

미국의 파산보호법 중 주요 항목은 7조와 11조. 7조는 청산절차이며, 11조는 회생절차에 관한 조항. 청산절차가 진행될 시에는 회사 자산을 모두 매각하여, 기존채권자와 주식보유자 순으로 채무를 변제함. 하지만 대부분 자산 가격이 기존 채무에 비해 턱없이 작은 경우가 대부분이기 때문에, 변제되는 채무는 그리 크지 않음. 회생절차 진행은 우리의 법정관리제도와 비슷. 구조조정을 통해 회사가 정상화될 때까지 채무상환이 일시 중지됨.

- 현재 지엠대우는 40여개 지엠 계열사에 대한 매출채권을 소유하고 있으며, 이 중 회생이 유력시 되는 시보레 계열을 제외하고 나머지는 회수 여부조차 불투명. 전체 매출채권 중 시보레 계열의 비중은 39%에 불과.

지엠대우의 GM 계열사에 대한 매출채권 내역 (단위:백만원)

회사명	매출채권액	회사명	매출채권액
Chevrolet Europe GmbH	36	Chevrolet Finland Oy	1,746
Chevrolet Austria GmbH	3,049	Chevrolet France SAS	16,175
Chevrolet Nederland B.V.	15,374	Chevrolet Southeast Europe Kft.	613,064
Chevrolet Deutschland GmbH	39,237	Chevrolet Espana, S.A.	32,955
Chevrolet Portugal, Lda.	7,516	Chevrolet Poland Sp.z o.o.	-
Chevrolet Euro Parts Center B.V.	7,079	Chevrolet Italia S.P.A.	126,003
Chevrolet Suisse SA	1,642	Chevrolet Sverige AB	999
Chevrolet UK Limited	14,833		
Vietnam Daewoo Motor Co., Ltd.	5,122	Adam Opel AG	16,701
General Motors of Canada Limited	144	General Motors South Africa Ltd.	11,760
Shanghai GM Dong Yue Motors	14,263	General Motors Chile S.A.	20,784
General Motors Colmotores S.A.	75,905	General Motors De Mexico	66,596
General Motors Venezolana S.A.	285,563	General Motors Thailand Ltd.	12,783
Holden Ltd.	30,511	Vehicle Sales, Service and Marketing	179,403
General Motors Daewoo Auto and Technology CIS Llc.	7,264	GM APO Holdings LLC	17,439
Other	281,094	General Motors Corp.	1,739

3> 지엠대우 전망 및 정부의 태도

○ 정부 지원 없으면 10월 전 부도 가능

- 본사로부터의 자금 지원이 불가능한 상황에서 지엠대우는 별도의 정부 지원이 없으면 10월 내로 부도 가능성 높음.
- 현재 지엠대우에 가장 큰 위협이 되고 있는 선물환의 경우 3월말 기준으로 75억 달러 규모, 900원-1,000원 대 환율 예상으로 계약했다면 2조 2천 억원 정도의 손실. 5월 말 만기가 돌아오는 4억 달러의 선물환 상환을 시작으로 매달 비슷한 규모의 선물환 상환해야 하는데, 매달 1,200억에서 1,500억 규모로 파생상품거래손실을 보는 규모이며, 이 만큼의 현금이 있어야 한다는 의미. 2조원 규모의 매출채권에 대한 GM본사 및 GM계열사들의 상환이 안정적으로 이루어진다면 어느 정도 버틸 수 있겠지만, 이는 매우 불확실.
- 더군다나 10월에는 2008년 말에 빌린 산업은행 빚 8,000억 원을 상환해야 함.
- 그리고 현재 지엠대우는 2009년 1/4분기 현재 2008년 1/4분기 대비 생산량이 50% 수준. 수출 액수는 작년 동기 대비 39% 수준.

○ 정부의 태도

- 지엠대우에 대한 처리 결과는 이명박 정부의 경제 위기 대응 성적표가 될 수 있음. 따라서 지역 경제, 실업 등에 큰 영향을 미치는 지엠대우를 내버려 두지는 않을 것.
- 하지만 문제는 단순 자금 지원으로는 지엠대우가 살아날 가능성이 그리 크지 않을 수도 있다는 점. 예를 들면 예전에 그리말디 사장이 요청한 1조원을 지원한다고 하면 본사 및 기타 관계자가 보증한 부채 및 파생상품 상환에 다 써버리고 말 것.
- 산업은행 또한 이러한 사정을 알고 있기 때문에 지원의 조건으로 지분 요구 및 경영 참여를 요구한 것.
- 한편 정부가 지엠대우를 인수한다고 해도 쌍용자동차의 사례를 보아도 알 수 있듯이 1-2년 간의 대규모 구조조정을 통한 재매각에 나설 것. 앞에서 서술한 것처럼 세계 자동차 시장은 큰 과잉 생산 상태에 있기 때문에 정부가 나서서 판매를 정상화 시키는 것 역시 쉽지 않음. 98년 일시적 유동성 위기로 인해 부도가 나서 산업은행 통해 정상화 된 대우조선해양과는 상황이 전혀 다름.
- 80년대 영국의 로버 그룹의 경험을 타산지석으로 삼아야 함. 로버는 70년대 말 정부가 인수 한 이후 90년대에 BMW에 매각되었고, 2000년에 다시 Ford에 매각되었으나 현재 다시 타타 등에 매각. 이 과정에서 19만에 달하던 노동자는 현재 2만 수준으로까지 하락.

4. 지엠대우 구조조정에 대한 대응방향

1>고용과 임금에 관한 전노동자적 요구

- 앞에서 살펴보았듯이 현재의 지엠대우를 비롯한 자동차 산업의 위기는 자동차 산업 내부적인 해법으로 해결될 수 없음. 세계 경제에 대한 종합적 해결 없이 자동차 산업만의 답이 존재할 수 없는 조건.
- 진보진영은 이러한 상황에서 고용, 임금 등 경제위기 시기의 노동권에 관한 전국적, 전노동자적 쟁점을 우선 제기해 나가는 것이 우선 필요.
- 전세계적 경제 위기가 장기화 될 가능성이 큰 가운데 수출 중심의 한국 경제는 상당한 생산 하락이 불가피. 이에 따라 제조업을 필두로 산업 별 구조조정 혹은 생산 감축이 불가피하며, 고용 구조 역시 대폭적인 조정이 이루어 질 것.
- 이러한 대규모 구조조정 과정에 대한 단위 사업장 별 대응 혹은 특정 산업의 육성과 관련한 대안은 국내의 수요가 근본적으로 제약되어 있는 경제 위기 상황에서 수출 경쟁력, 시장 수요 등 시장의 법칙에 종속되어 분명한 한계.
- 민주노총이 제안한 고용안정특별법을 좀 더 강화하여 한시적해고금지-고용안정특별법, 최저임금 현실화 등을 통해 노동권 보장 수준을 상승시켜 놓아야만 이후 구조조정 과정에서의 노동자들의 생존권 보장 가능.
- 이미 정부와 자본은 현 상황에 대해 “노동비용감소->신규인력채용”이라는 이데올로기와 수출증대를 위한 가격경쟁력 확보 차원에서의 ‘노동비용’ 문제(특히 정규직)를 본격적으로 거론.
- 정부가 논의하고 있는 바는 “정리해고 요건 완화”, “기간제, 파견제 노동자 사용 확대”, “유연안전망으로서의 고용보험제도 확대” 등임.
- 즉 지금까지의 저강도 해고가 아니라 노동비용감축을 위한 고강도 구조조정이 진행될 것. 노동자운동은 유연안전망에 대적점에서 고용안정성을 높일 수 있는 방안을 모색해야 하며, 이는 해고 자체에 대한 문제제기여야 함.
- 이러한 의미에서 현실적 수용성을 고려하여 경제위기라는 특수한 상황에서 전국민적 고용안정을 위한 특별법으로 “한시적 해고 제한(금지) 특별법” 제정운동을 대중적으로 펼쳐나가는 것을 제안.

한시적 해고금지 특별법의 주요 내용

- 해고요건 엄격화
 - ; 정리해고 요건의 강화(정리해고제 한시 유예)
 - ; 정리해고 기업에 대한 각종 제재 조항(해고세 신설)
- 계약해지조건 엄격화
 - ; 간접고용 노동자에 대한 계약 해지 조건 및 사용자 책임성 강화
 - ; 하청 용역 업체 등에 대한 관리 감독 강화 및 해고 요건 엄격화
- 파산기업의 노동자에 대한 정부의 고용 승계 의무
 - ; 파산 기업의 자산에 대한 임금 채권 변제 강화
 - ; 정부의 파산 기업의 임금 및 노동조건에 준하는 고용승계 의무(Public Job Bank)
- (광의의) 외국인 소유 기업의 노동자의 고용에 관한 특별 책임
 - ; 노동자 해고 및 구조조정 시의 외국인 자산에 대한 통제(특별 해고세)

- 또한 해고와 더불어 이미 광범위하게 진행 중인 임금삭감에 저항하는 운동을 펼쳐야 하는데, 기존의 대공장 정규직 임금인상->중소사업장 임금인상이라는 Top-Down 방식은 정세 조건상 불가능하며 바람직하다고 볼 수도 없음.

- 따라서 최저임금부터 올리며 기본급 인상 효과를 만드는 Bottom-Up 방식의 임금투쟁이 필요하며, 특히 현재 비정규직 사업장부터 몰아닥치는 임금삭감 해고를 막기 위해서도 법정 임금에 대한 투쟁 절실.

2> 정부 재정 정책에 대한 계급적 요구

- 한편 앞으로 경제 위기 악화가 장기화 심화되면 파산기업이 늘어날 것이며, 신규 채용 역시 극도로 줄어들 것임. 청년 실업, 여성 실업 등이 노동시장에서 배제될 가능성도 큼. 정부 차원의 일자리 정책이 반드시 필요.

- 특히 자본이 미래 수요 감소에 대비해 노동비용을 더욱 엄격하게 관리하면 기 노동자의 고용 보장이 신규채용의 감소로 이어질 수밖에 없는 상황을 직시하고, 일자리 창출 방안이 반드시 함께 제시되어야 함.

- 이러한 신규 일자리 창출은 우선 정부의 기 사업 예산을 바꾸어내는 것에서부터 시작해야 함. 기 예산을 그대로 둔 채, 새로운 예산을 요구하는 것은 불가능. 환율에 직접적 영향을 미치는 재정수지에서 대규모 적자는 환율 상승 및 자본 시장에서의 대규모 자본 유출로 이어질 가능성.

- 따라서 기존 예산을 변경해야 하는데, 명목상 16조원, 실제적으로 주변 사업(상수도 구조 개편, 대규

모 댐 건설)까지 포함 약 22조에서 30조원에 이를 것으로 추산되는 4대강 정비사업부터 노동자가 전취해내서 사용해야 함.

- 특히 이러한 투쟁은 앞으로 장기간에 걸쳐 진행될 고용에 대한 국가 책임 요구를 위해서라도 '계급적 재정 요구'의 전형을 만들어 낼 필요. 반환경적 건설자본 퍼주기 사업인 4대강 정비 사업은 정부의 가장 취약한 부분이자 노동자운동이 투쟁으로 쟁취 가능한 부분.
- 한편, 정부 재정 적자의 가장 큰 부분인 부자 감세(약)에 대한 문제제기 역시 필요. 하지만 지금까지 감세된 부분을 다시 증세로 돌이키는 일이 쉽지 않은 일이라는 점은 유의 필요.

*** 친환경 친노동 제조업 일자리 만들기와 공공서비스 일자리 만들기**

- 진보진영의 일자리 만들기 정책은 지금까지 대부분 공공서비스 일자리 만들기였음. 즉 실업문제는 공공서비스 일자리로, 현 고용위기는 노동시간단축, 고용유지지원금 확대 등으로 해결하는 것.
- 하지만 앞에서도 이야기했듯이 경제위기는 제조업에서부터 시작될 것이며, 중소제조업 그리고 몇몇 대기업 제조업에서 본격화 될 것. 즉 파산 기업을 비롯한 대규모 제조업 노동자들의 실직 사태.
- 실질적인 재화 생산의 붕괴를 사회서비스 일자리로만 대체할 수는 없음. 제조업의 대규모 생산 감소에 대한 정부 차원의 대책이 필요.
- 국방산업과 같이 상품 실현이 되지 않더라도 사회적 필요에 따라(또는 장기적 투자) 제조업을 재편해나가려는 대안 제시 필요. 저탄소 성장 등이 논의되고 있는 시점에서 노동자운동이 먼저 생태적 산업에 대한 논의를 제시하고 투쟁해 나갈 필요(제조업에서의 평화운동?).
- 따라서 공공서비스 일자리와 더불어 노동시간, 교대제, 임금 등에 관한 한국 사회 새로운 표준을 만들며, 친환경 교통수단, 에너지 효율적 건축물, 재생에너지 등 친노동 친환경 산업 클러스터를 만들어 가는 요구를 끊임없이 해나가야 함.

3> 지엠대우의 단기적인 생존 방안

- 지엠대우의 경우 파산 위기 상황 속에서 당장의 고용 유지를 위한 정부 지원 요구 역시 필요.
- 하지만 여러 거시 경제적, 산업적 제약 조건에 대해서 주의를 기울여야 함. 현 경제 위기 상황에서 세계 자동차 시장이 오랜 기간 침체 상태에 있을 가능성, 생산량의 90% 가까이가 지엠의 하청 생산인 지엠대우의 생산 구조, 내수 시장의 수출 생산량 수용 능력 부족 등이 그것.
- 따라서 대폭적인 생산 감소에도 고용 유지가 가능한 노동시간, 교대제 개편 등의 방안, 초국적 자본 지엠의 추가 수탈을 방지할 수 있는 방안, 정부가 자본 확충을 통해 지엠대우를 유지하더라도 최소한의

판매망을 확보할 수 있는 방안 등이 종합적으로 고려되어야 함. 예를 들면, 정부가 지엠대우의 채무관계를 조정하기 위해 지엠대우를 먼저 파산보호하여 별도 법인으로 재탄생시켜, 이후 한시적 조건으로 미국 지엠과 조인트벤처(Joint Venture)를 만드는 방법 역시 가능. 이 경우 지엠 역시 소형차 생산라인이 필요한만큼 지엠을 당분간 영업망으로 이용하며, 중단기적 산업 재편에 나설 시간을 벌 수 있음.

4> 자본주의를 넘어서, 노동자의 단결과 대안 이념의 확산

- 현재 위기는 자본주의 그 자체의 위기. 20세기 후반의 자본주의가 만들어 낸 금융 세계화는 결국 스스로의 생명을 위협. 현재의 위기가 단순한 경기 순환이 아닌 만큼, 자본주의 자체에 대한 문제제기를 더욱 확대해 나가야 함.
- 노동자가 스스로 새로운 세상에 대한 이념과 비전을 제시해나가려는 국제적, 국내적 운동을 확산해 나가야 함. <끝>