

자동차업계의 동반성장 방안

이항구 | 산업연구원, 주력산업팀장



지난 몇 달간 대중소기업간 상생협력이 또다시 세간의 관심사로 부상했다. 금년 들어서 국내 대기업의 경영성과가 사상 최고치를 기록하고 있는 가운데 중소기업의 성과가 상대적으로 부진하기 때문이다. 지난 몇 년간 국내 기업간 상생협력이 강조되어 왔으나, 납품단가 인하 문제를 비롯해서 대중소기업간의 고질적인 문제가 개선되지 않고 있다. 중장기적으로 대중소기업간의 문제가 과연 어떠한 요인에 의해서 발생하고 있는지를 심층 분석하고 시스템 차원에서 문제를 해결하기 보다는 사안에 따라 임기응변식으로 문제해결에 나섰다기 때문이다. 또한 산업의 세계화와 기업경영의 복잡성이 심화되고 있는 가운데 과거의 잣대로 문제의 원인을 파악하고 관련 정책이 기업의 전략을 뛰어넘지 못하고 있기 때문이다. 본고에서는 최근 논란이 되고 있는 기업간 상생협력의 문제와 개선 방안을 자동차산업의 동반 성장전략 차원에서 살펴보기로 한다.

1. 국내 자동차산업의 성장 요인

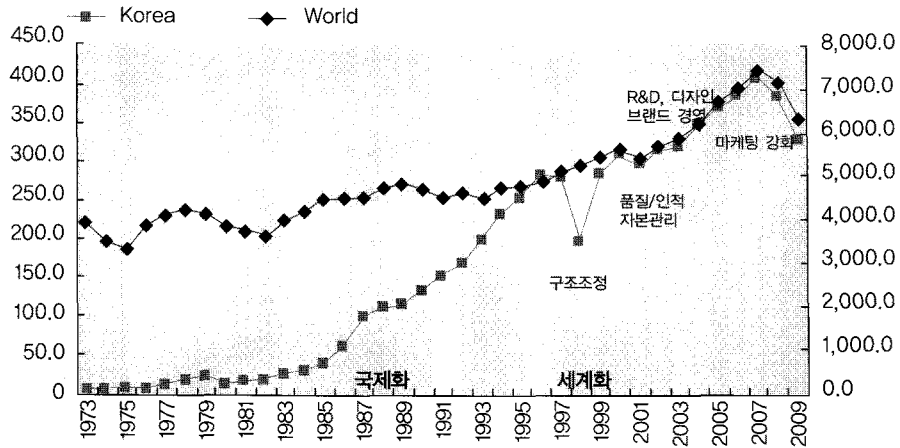
국내 자동차업계는 1980년대 이후 수출을 통해 본격적인 성장기에 진입하였다. 국내 자동차업계는 1980년대 후반 일본 자동차업계가 엔고로 고전하고 있는 상황에서 저가 고품질의 고유모델을 세계 각지에 수출함으로써 한국 자동차산업의 신화를 창조하였다. 완성차업체와 부품업체가 무에서 유를 창출하

기 위해 혼연일체가 되어 신화 창조에 매진했기 때문이다.

(1) 세계화와 대형화의 가속화

성장세를 지속했던 국내 자동차산업은 1998년 IMF 관리체제에서 혹독한 구조조정을 단행했다. 국내 자동차산업은 거의 빈사 상태에 놓이게 되었

〈그림-1〉 세계 자동차 생산 추이 및 국내 업체의 경영 전략



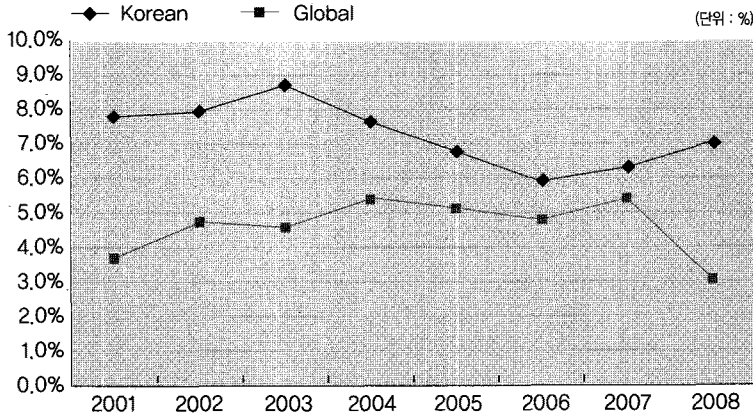
고 미국과 유럽업체가 국내 완성차업체와 부품업체를 다수 인수하였다. 국내 자동차산업은 단기간 내에 구조조정을 완료하고 다시 세계시장을 향해 질주하였다. 특히 완성차업체의 최고경영자가 모두 바뀐 상황에서 21세기를 맞이한 국내 완성차업체는 품질경영을 적극 추진하였으며, 외국계업체들 역시 효율성을 강조하며 정상화에 적극 나섰다. 그 결과 국내 자동차업계는 2001년의 세계 경기침체를 무난히 극복하면서 판매와 생산을 증대하기 시작했다.

국내 자동차산업을 대표하는 현대기아자동차는 인도, 중국, 미국, 동유럽 등에 현지 생산공장을 연이어 건설하면서 세계화를 가속화했다. 해외 판매 증대를 위해서는 현지 소비자들의 취향에 부응할 수 있는 자동차를 신속히 개발 생산하여 현지에서 판매할 수 있는 능력 구축이 필요했기 때문이다. 현대자동차의 품질경영은 2005년에 초기품질평가(IQS)에서 혼다를 누른 후 2006년에는 도요타를 앞지르는 성과를 거두었다. 이와 함께 현대자동차는 세계 100대 브랜드에 진입하는 성과도 거두었다. 이후 현대기아차는 디자인 경영에도 적극 나섰다. 이러한 국내 완성차업체의 역량과 능력의 강화는 현대기아차

가 지난 세계적인 금융위기를 기회로 바꾸어 세계시장 점유율을 확대할 수 있는 요인으로 작용했다. 특히 현대자동차는 미국시장에서 차별화된 마케팅 전략으로 사상 최고의 시장 점유율을 연이어 경신해 나갔다. 이러한 국내 완성차업체의 호실적은 신흥개도국들이 한국 자동차산업의 성공 모델을 벤치마킹하는 계기가 되었다.

국내 완성차업체의 경쟁력 강화는 부품소재업체의 협력이 없었다면 불가능했다고 볼 수 있다. 물론 완성차업체의 자체 경쟁력 강화 노력도 배가되었지만 부품업체의 지속적인 비용절감, 품질관리와 적기공급 능력의 기본 역량강화가 완성차업체의 세계시장 점유율 확대에 기여하였다. 완성차업체의 세계화와 대형화는 국내 부품업체의 국제화와 대형화에도 기여하였다. 국내 자동차부품산업의 매출액은 2003년~2007년중 연평균 11.8%씩 증가했으나, 2008년에는 1.2%가 감소한데 이어 지난해에는 10.2%가 감소했다. 세계 경기 침체로 국내외 수요가 감소했기 때문이다. 이와 같이 국내 부품업체의 매출이 감소했지만 축소되어 왔던 국내외 부품업체간의 영업이익률 격차는 2008년에 이어 2009년에도 다시 확대된 것으로 추정된다.

〈그림-2〉 국내외 자동차부품업체의 평균 영업이익률 추이



자료 : 금융감독원; Roland Berger and Rothschild
 주 : 국내 75개 자동차부품업체와 해외 410개 자동차부품업체를 대상

〈표-1〉 자동차부품산업의 대기업과 중소기업 변화

(단위: 개사, 억원)

	2001		2009	
	업체수	납품액	업체수	납품액
대기업	62	89,525	118	207,296
중소기업	819	115,806	792	134,940

자료 : 자동차공업협회조사

한편 완성차업체의 실적에 따라 부품업체의 명암도 갈렸는데 지난해 노후차 교체 지원 혜택과 GM 파산의 긍정적인 영향을 가장 많이 받은 현대기아자동차 협력 부품업체들의 경영은 상대적으로 안정세를 보였다. 그러나 쌍용차의 파산과 GM의 파산에 따른 GM대우의 매출 감소는 관련 부품업체의 어려움을 가중시켰다.

국내 부품업체의 매출은 완성차업체의 조달 규모 확대와 수출 증가에 따라 증가하였다. 특히 국내 완성차업체의 해외 공장 건설은 국내 부품업체의 수출 증대에 기여하였다. 이와 같이 국내 부품업체의 외형이 증가하면서 1차 협력업체중 대기업 수는 2001년의 62개에서 2008년에는 118개로 증가하였으며, 2009년에도 동일한 수준을 유지하였다. 이와 같이 국내 부품업체의 규모가 커지면서 2009년 세계 100대 부품업체에 등재된 국내 기업 수는 2008년의 2

개에서 4개로 증가했다.

국내 자동차부품산업은 그동안 완성차업체의 국내외 생산증가와 선진국 자동차업체의 글로벌 소싱 확대에 따른 수출 증가로 인해 매출액을 확대하고 기업수도 증가하는 등 외형성장을 지속해 왔다. 자동차 부품업체의 매출액은 2003년 32조 1,194억원에서 2008년 49조 5,866억원으로 증가했으나, 2009년에는 44조 5,458억 원으로 감소했다. 반면 자동차 부품산업의 성장세가 지속되면서 창업과 사업전환도 증가해 부품업체 수는 외환위기전보다 증가했다. 특히 지난해에는 1차 협력업체 수가 21개사나 증가했는데 이중 20개사가 종업원 50인 이하의 소기업인 2차 협력업체가 차지했다.

국내 완성차업체의 부품 외부조달 비율은 2001년~2007년 기간 중 국내부품업체의 경쟁력 강화로 60%에서 72.0%로 증가했다. 그러나 이후 현대기아

자동차의 수직계열화 및 내재화와 저가 범용부품과 핵심 부품의 수입이 꾸준히 증가하면서 그 비율이 점감하고 있다. 국내 자동차 수요가 큰 폭으로 증가하기 어려운 가운데 완성차업체의 자체 조달 확대와 수입 증가는 부품업체들의 수출증대를 촉진하였다. 그 결과 근래 자동차 부품 수출이 점증해 왔으나, 아직까지 국내 부품업체들의 국제화 역량은 부족한 편이다. 전문 인력도 부족하거나와 수출 물량의 상당 부분이 국내 완성차업체의 해외 조립공장 조립용 부품이 차지하고 있기 때문이다. 또한 국내 부품업체의 해외시장에서의 낮은 인지도도 자력 수출증대에 걸림돌로 작용하고 있다.

(2) 전문화의 진전

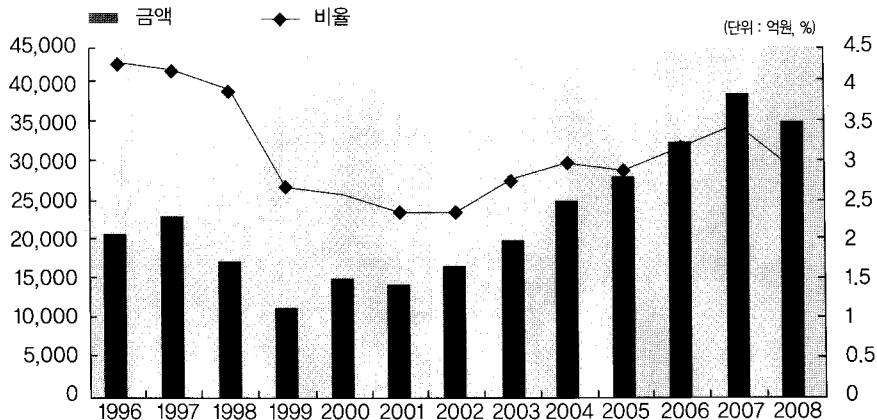
국내 자동차산업의 연구개발 투자는 1990년대까지 부진하였으나, 국내 자동차산업이 정상화되기 시작한 2002년부터 꾸준히 증가하고 있다. 1990년대에 국내 자동차산업의 연구개발 투자액은 상대적으로 작았으나, 매출액 대비 연구개발 투자 비율은 꾸준히 증가하여 1996년에는 4.22%를 기록하였다. 그러나 1998년의 외환위기로 자동차산업의 대대적인 구조조정에 따

라 연구개발투자규모는 2001년까지, 집약도는 2002년까지 감소하였다. 이후 국내 자동차업체들은 내수 둔화 속에 수출이 본격적으로 회복세를 보이고 매출과 수익이 증가하자 연구개발 투자를 확대하였다.

국내 완성차업체는 IMF 관리체제하에서의 구조조정으로 인해 침체된 사내 분위기를 되살리면서 혁신을 가속화하였다. 특히 현대기아자동차는 2003년부터 연구개발 투자를 대폭 확대하였다. 현대자동차는 기아차와 연구개발 부문을 통합한 후 2003년부터 2007년까지 세계 양산업체중 가장 높은 연평균 33%의 연구개발 투자 증가율을 기록하였다. 그 결과 현대기아차의 신기술 개발과 특허 출원이 증가하고 신차종 개발에 따른 판매가 증가하면서 세계 시장 점유율 확대에 이어졌다.

2008년 자동차산업 대기업의 연구개발 투자는 경기 둔화로 인해 전년비 13.6%가 감소한 2조 8,791억 원을 기록하였으나, 중소기업의 연구개발 투자는 전년비 10.1%가 증가한 4,653억 원을 기록하였다. 2007년과 2008년 기업 규모별 연구개발 집약도를 살펴보면 대기업은 3.56%에서 2.84%로 하락하였으나, 중소기업은 2.61%에서 2.67%로, 벤처기업은 3.26%에서 3.42%로 증가하였다. 아직까지 중소기

〈그림-3〉 자동차 및 트레일러 제조업의 연구개발 투자 및 집약도 추이



자료 : 한국산업기술진흥협회, 산업기술 주요 통계 요약, 2010

업의 비중이 상대적으로 낮으나, 연구개발 집약도가 증가하고 있다는 점은 그만큼 중소기업의 혁신역량이 강화되고 있다는 점을 의미한다.

2. 국내 자동차업체간 경영 성과 비교

지난 금융위기를 조기에 극복한 국내 완성차업체의 수익이 급년 들어서 급증하자 또 다시 협력업체에 대한 불공정 거래 문제가 불거졌다. 국내 완성차업체의 고수익은 협력업체에게 과도한 납품가격 인하를 요구하거나, 비용을 전가한 결과물이라는 비판이 일고 있다. 특히 국내 주요 산업을 선도하고 있는 재벌급 대기업의 상반기 순이익이 사상 최고치를 기록하자 이러한 비판이 전산업계로 확산되고 있다.

한국은행의 기업경영분석에 따르면 자동차 및 트레일러 산업의 영업이익률은 제조업에 비해서 낮은 것으로 나타났다. 또한 대기업과 중소기업간의 영업이익률 격차는 자동차 및 트레일러 산업이 제조업에 비해 큰 것으로 나타났다. 이와 함께 차체 트레일러, 부품의 영업이익률이 중소기업보다 높게 나타났다. 이러한 결과는 도요타의 고수익 창출로 인해 자동차 산업이 고수익산업이라는 인식 전환에 국내 자동차업체가 부응하고 있지 못하며, 대기업의 시장 지배력이 점차 강화되고 있기 때문으로 평가할 수 있다.

(1) 매출 감소 속에 영업이익의 격차 확대

지난해 국내 완성차업체를 대표하는 현대자동차의 매출액은 전년비 1.0%가 감소했으나 기아자동차의 매출액은 12.4%가 증가했다. 해외 경쟁업체들의 매출액이 큰 폭으로 감소한 상황에서 거둔 성과이기 때문에 국내외 언론들은 앞다투어 현대기아자동차의 성과와 요인에 대한 분석 기사를 쏟아냈다. 반면 1차 협력업체들의 매출액은 전술한 바와 같이 2년 연속 감소했고 그 여파로 업체 수의 증가에도 불구하고 고용은 감소했다. 매출 감소로 인한 구조조정 과정에서 감원이 이루어졌기 때문이다. 지난해 자동차산업의 고용은 경기 침체에 따라 감소했는데 국내 완성차 5사의 총 고용이 전년비 2.3% 감소한데 비해 1차 협력업체의 고용 인원은 3.2%가 감소했다. 완성차업체의 고용 감소는 쌍용자동차가 대규모 구조조정을 단행했기 때문인데, 1차 협력업체의 고용은 업체 수가 21개사나 증가했는데도 불구하고 감소했다. 지난해 1차 협력업체의 평균 고용인원은 5.4%가 감소했으며, 자동차 부품 전문업체의 평균 고용이 3.4% 감소한데 비해 타이어업체가 속한 비전문업체의 평균 고용은 9.4%가 감소했다.

지난해 1차 협력업체의 규모별 평균 납품 실적을 비교해 보면 소기업군의 평균 납품액은 10.5%가 증

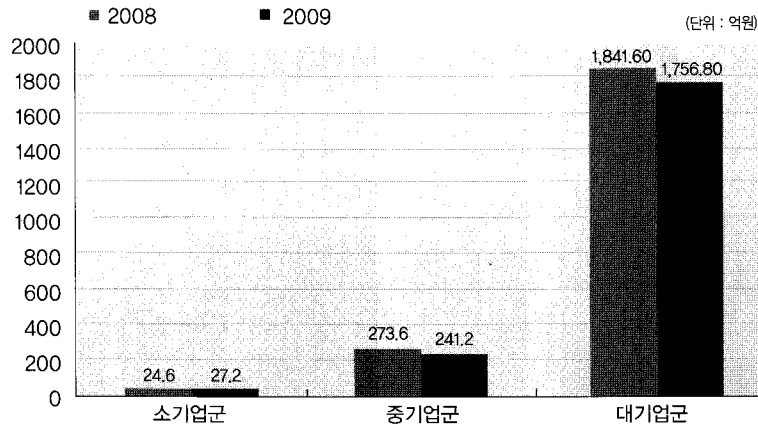
〈표-2〉 자동차 및 트레일러업체의 연도별 영업이익률 추이

(단위: %)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
자동차 및 트레일러	6.24	4.56	3.79	3.83	4.26	3.89	4.47
대기업	6.85	4.83	4.03	3.87	4.43	4.23	5.19
중소기업	4.50	3.79	3.15	3.73	3.85	3.12	2.97
차체, 트레일러, 부품	5.94	5.43	4.76	4.76	4.57	4.33	4.25
제조업	6.9	7.6	6.1	5.3	5.87	5.89	6.15
대기업	8.2	9.4	7.2	6.0	6.82	6.58	6.54
중소기업	4.6	4.1	4.4	4.3	4.41	4.82	5.58

주: 한국은행 "기업경영분석", 각호

〈그림-4〉 1차 협력업체의 납품액 변동 현황



자료 : 자동차부품공업협동조합

가한 반면 중기업군은 11.9%가 감소했으며, 대기업군은 4.6%가 감소해 중기업군의 매출 감소가 가장 컸다. 소기업의 매출 증가는 업체 수의 증가에 따른 결과로도 볼 수 있지만 이들 소기업의 자동차사업 전업도가 상대적으로 낮기 때문이다. 즉, 소기업들은 자동차 수요가 부진하자 여타 사업을 확장해 매출을 증대한 것으로 추정된다. 한편 자동차산업의 허리를 이루고 있는 중기업의 매출 감소는 국내 납품액 감소가 직접적인 원인으로 작용했다. 대기업의 납품규모도 감소했지만 국내 총납품액에서 차지하는 대기업의 비중은 2001년의 43.6%에서 2009년에는 60.6%로 상승했다. 결국 대기업의 납품시장 지배력이 강화되고 있는 반면 중기업은 대기업과 소기업의 사이에서 어려움을 겪고 있다고 볼 수 있다. 자동차산업의 구조가 호리병 구조를 이루고 있는 가운데 이러한 현상이 지속될 경우 국내 자동차산업의 장기 성장에 바람직하지 않다고 판단된다.

(2) 계열사 및 비계열 부품업체간의 성과 비교

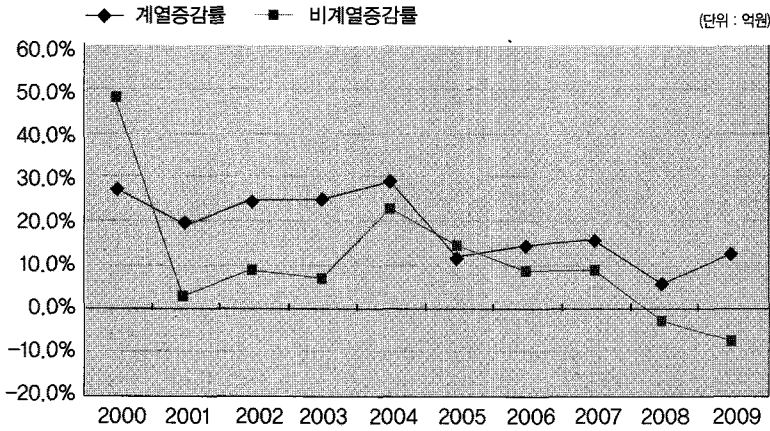
전체 부품업체 매출액에서 내자계 완성차업체 계열부품업체가 차지하는 비중은 2003년 26.0%에서

2009년에는 36.5%로 증가했다. 계열 업체 수가 증가하고 모기업과 계열부품업체간의 거래 및 계열업체의 수출이 증가했기 때문이다. 계열업체와 비계열업체간의 평균 매출액 증가율 격차도 점차 벌어지고 있다. 2009년 부품업체의 매출구조를 살펴 보면 OEM 매출이 7.1% 감소한 반면 수출은 21.5%나 감소했다. A/S부품 매출을 제외한 부품업체의 매출은 지난해에 전년비 10.3%가 감소한 4조 8,832억 원을 기록했는데, 이러한 매출 감소원인을 분석해 보면 OEM 매출 감소가 전체 매출 감소의 53.8%, 수출 감소가 전체 매출 감소의 46.2%를 차지했다. 세계 경기 침체에 의한 수출 감소보다 국내 OEM에 대한 매출 감소 영향이 더 컸던 것이다.

지난 2년간 비계열 부품 대기업의 평균 매출액은 IMF 관리 체제 이후 처음으로 감소했으나, 완성차 계열 부품업체의 평균 매출액은 증가한 것으로 나타났다. 2001년 선진국 경제가 침체에 빠지면서 국내 비계열 부품대기업의 매출이 큰 폭으로 감소했을 당시와 유사한 현상이 나타났다.

한편 비계열 부품 대기업의 평균 매출액 증가율은 부품업체의 수출이 증가하고 있는 가운데 2005년부터 지속적으로 둔화되고 있다. 이는 완성차업

〈그림-5〉 현대차 계열 및 비계열 부품업체의 평균 매출액 증감률 추이



자료 : 금융감독원 자료에 기초하여 작성
 주 : 현대차 계열사 11개와 비계열 1차 부품 대기업 54개사 비교

체가 그룹 차원의 경영 안정을 위해 계열 부품업체로부터 국내 조달을 확대했기 때문인 것으로 추정된다.

국내 완성차업체의 계열 부품업체와 비계열 부품업체간의 영업이익률 격차도 최근 다시 확대되고 있다. 2004년부터 2007년까지 계열 및 비계열 부품업체 모두 영업이익률이 하락하면서 일시적으로 이익률 격차가 축소되었으나, 2006년부터 격차가 다시 확대되었다. 2000년부터 2009년까지 계열 부품업체의 평균 영업이익률은 8.75%를 기록한 반면 비계열 부품업체의 평균 영업이익률은 4.72%를 기록했다. 2009년 계열사의 영업이익률이 9.72%로 지난 10년간의 평균치를 상회한 반면 비계열사는 3.13%로 평균치를 하회함으로써 양 그룹간의 영업이익률 격차가 최근 심화되고 있는 것으로 나타났다.

또한 계열 및 비계열 부품업체의 평균 순이익 격차도 점차 확대되고 있다. 지난해 경기침체에도 불구하고 부품업체의 순이익이 증가한 것은 대규모 구조

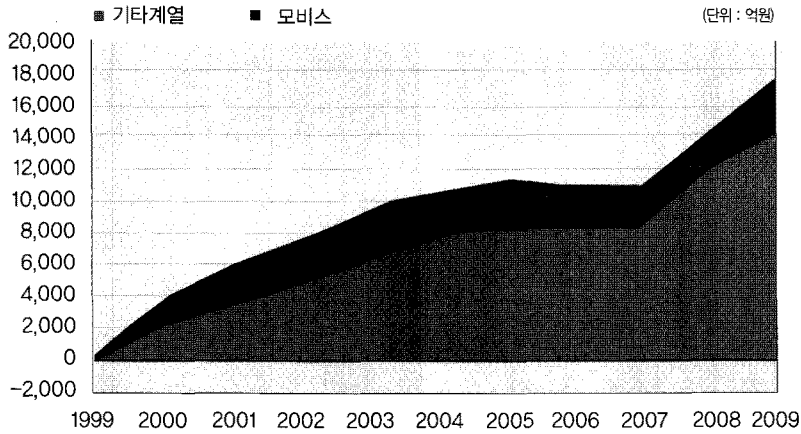
조정을 통해 비용을 절감하고 자동차사업 이외에서 수익을 창출했기 때문이다.

한편 현대자동차 계열사의 경영성과도 업체별로 차이를 보이고 있다. 모비스를 제외한 현대차 10개 계열 부품사의 평균 영업이익은 최근 과거보다 축소되다가 지난해 317억 원으로 증가했다. 반면 모비스의 영업이익은 지속적으로 증가하고 있으며, 최근 급증하고 있다. 모듈업체인 모비스의 수익률이 일반 부품업체보다 높은 것은 당연하다고 볼 수 있으나, 계열 부품업체 총 영업이익의 81.8%를 모비스가 차지하는 구조는 현대자동차 계열 부품업체의 균형성장을 위해서도 개선될 필요가 있다.

국내 완성차업체에 대한 비판이 일고 있는 가운데 1차 부품 대기업에 대한 문제점도 제기되고 있다. 1차 부품 대기업들이 2차와 3차 업체에 대해 완성차업체들과 유사한 납품가격 인하와 어음 결제 등 불공정 행위를 자행하고 있다는 것이다. 국내 2차 부품업체들의 영업이익률은 전반적인 감소세를 시현하고 있

1) 수급기업협의회에 등록된 자동차부품업체중 한국자동차공업협동조합이 1차업체로 분류한 업체를 제외한 업체 중 데이터 추출이 가능한 37개 업체를 2차 부품업체로 분류해서 분석. 이들 2차 부품업체들은 주로 단위부품을 생산하고 있으며 종업원 200명 이하의 중소기업체들로 구성.

〈그림-6〉 현대차 계열 부품사의 영업이익 추이



〈표-3〉 자동차부품업체의 수익률 변화

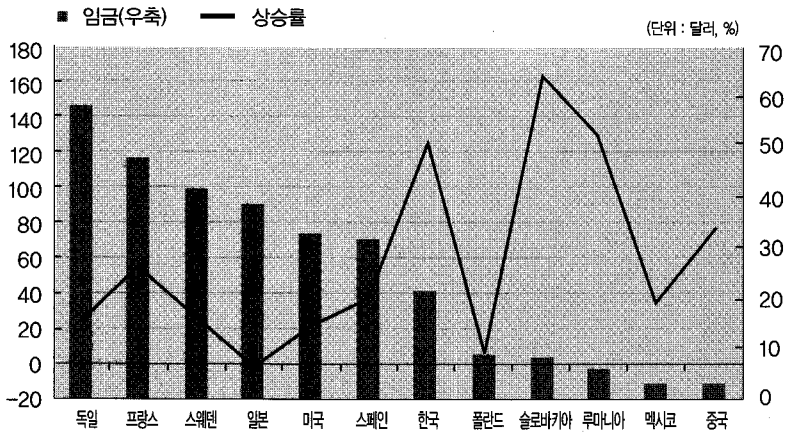
	자기자본이익률		매출액증가율 (2001~2007)
	2001	2007	
모듈업체	7.4	13.5	9.1
신기술 보유업체	8.9	12.5	7.5
부품업체 평균	7.9	11.9	6.9

자료 : Roland Berger and Rothschild, 2008

다. 2차 부품업체들의 영업이익률은 1999년에 7.2%를 기록한 후 기복을 보이면서 감소하여 2009년에는 3.2%를 기록하였다. 2차 부품업체의 영업이익률은 2007년에 상승협력분위기 조성으로 일시적으로 상승하였으나 이후 하락세가 지속되고 있다. 이와 같이 수익성이 악화되면서 차입이 증가해 2차 부품업체들의 부채비율은 상승세를 나타내고 있다. 외환위기 직후 국내기업들의 부채비율 저감 노력에 부응해 2차 부품업체들의 부채 비율도 개선되었으나 2002년 이후 증가세가 이어지고 있다. 2차 부품업체의 평균 부채 비율은 2009년에 265%를 기록해 1차 업체 평균 153%를 크게 상회하고 있다. 이러한 부채 비율의 증가는 이자비용 등 관련비용을 증대시켜 수익률 하락과 함께 2차업체의 경영 압박을 가중시키고 있다.

중소기업이 대부분인 국내 부품업체는 수익성 하락 속에 연구개발 투자 증대, 완성차업체와의 해외 동반진출과 완성차 신모델 출시에 따른 설비투자 증가 등으로 인해 자금 압박이 심한 편이다. 자동차산업의 세계화에 따라 부품업체의 국제화와 세계화는 피할 수 없는 과제다. 또한 부품업체는 완성차업체와의 지속적인 거래 관계 유지와 생산 효율성을 제고하기 위해 설비투자도 꾸준히 증대해야 한다. 그러나 자동차산업의 기술 패러다임이 변화하면서 무엇보다도 중요한 점이 부품업체의 연구개발 역량 강화다. 이에 따라 부품업체의 연구개발 투자가 최근 증가하고 있다. 그러나 이러한 투자를 국내 부품업체가 효율적으로 추진하기 위해서는 적정 수준에서 수익성을 유지할 필요가 있다.

〈그림-7〉 자동차산업 시간당 임금 비교



자료: Bloomberg Businessweek, 2010. 7.12
 주: 임금은 2009년 기준, 상승률은 1999~2009년중 상승률
 한국은 1999~2007년중 상승률

〈표-4〉 일본 자동차업체의 임금 비교

(단위: 만엔, 명)

업체명	고용	평균 임금	업체명	고용	평균 임금
시마노	1,097	760	혼다	26,121	698
덴소	38,597	715	다이하츠디젤	907	647
도요타	71,567	711	도요타차체	11,852	646
칼소닉	4,140	639	모리다 HD	74	628

자료: 주간 다이아몬드, 2010.8.7

3. 자동차업계의 동반 성장 방안

1999년~2009년 중 국내 자동차산업의 임금상승률은 세계 최고 수준을 기록했다. 이러한 높은 임금상승률은 국내 생산기반을 약화시킬 수 있다. 그러나 기업 규모별로 임금상승률이 상이해 자동차산업 내 임금 격차를 심화시키고 있다. 국내 자동차산업의 임금구조를 보면 완성차업체의 임금이 1차 협력 부품업체보다 월등히 높고 2차 및 3차 협력업체로 내려갈수록 임금 격차가 확대되고 있다.

그러나 일본 자동차산업의 임금구조를 살펴보면 완성차업체의 근로자 평균임금이 부품업체에 비해 높지 않은 편이다. 일본 수송용기공업계의 평균 연봉은 538만 엔이며, 1위는 부품업체인 시마노가 차

지하고 있다. 소기업이라할 수 있는 모리다 HD의 연봉도 낫산 자동차의 627만 엔보다 높은 실정이다. 일본 자동차업체간에는 상대적으로 과도한 납품가 인하 요구가 적으며, 완성차업체와 부품업체가 공동 노력으로 창출한 수익을 공유하고 있기 때문이다.

최근 대중소기업간 동반성장 문제가 관심사로 떠오른 배경에는 사상 최고치에 달하는 대기업들의 영업이익과 현금 보유액이 깔려 있다. 또한 기업의 투자가 대규모 수익에도 불구하고 부진하기 때문이다. 여기서 우리는 몇 가지 사안에 대해 집고 넘어갈 필요가 있다. 우선 최근 대기업의 사상 최고치에 달하는 이익과 현금 보유액이 우리나라만의 일은 아니라는 것이다. 지난 금융위기의 발원지인 미국의 대기업들도 2010년 1/4분기에 사상 최대인 1조 3,700억

달러의 순익을 달성하였으며, 기업투자는 전기비 20%, 전년비 13% 증가²⁾하였다. 대기업이 대부분인 S&P 500 미국기업의 순이익 역시 2010년 1/4분기에 7,430억 달러를 상회³⁾하였다. 그 결과 미국 비금융 기업은 2010년 3월 말 현재 50년만의 최고 수준이자 총자산의 7%에 달하는 1조 8,000억 달러의 현금과 유동 자산을 보유하고 있는 것으로 나타났다.⁴⁾ 이는 대기업들이 신속하고 강력하게 긴축경영을 추진하면서 감원과 비용절감을 대대적으로 추진하고 현금 보유를 증대했기 때문이다. 미국 기업의 투자가 증가하고 있지만 향후 경기 회복이 본격적으로 가시화되어야만 대기업이 막대한 현금 유보액을 활용하여 투자를 증대하고 고용 창출을 주도해 나갈 전망이다. 자동차산업의 경우 완성차업체들이 과거에 추진해 온 인수합병이 상대적으로 부진한 편이다. 그 동안의 대형 인수합병 대부분이 실패로 끝났기 때문이다. 반면 완성차업체들은 환경 및 연비 규제에 대비해 친환경자동차 기술개발에 대규모 자금을 투자하고 있다.

둘째, 국내 대중소기업의 상생을 넘어선 동반 성장을 위해서는 대중소기업간의 갈등이 심화되서는 안 된다는 점이다. 완성차업체의 해외 시장의존도와 수입차의 국내 시장점유율이 점증하고 있는 가운데 완성차업체들이 지속적으로 국내 투자보다는 해외직접투자를 확대하고 저비용 국가로부터 부품조달과 수직계열화를 통해 내부 조달을 확대할 경우 그 만큼 부품업체의 사업기회가 축소될 수 있기 때문이다. 따라서 국내 완성차업체와 부품업체는 상호 이해를 통해 동반 성장할 수 있는 방안을 모색해야 한다. 단기적으로 과도한 납품단가 인하와 이로 인한 대중소기업간 성과 격차는 해결할 필요가 있다.

셋째, 대기업의 납품가 현실화가 필요하다. 중소 부품업체의 원가 압박은 원자재가격 상승과 함께 원화가치가 하락하면서 가중되었다. 즉 원자재의 수입 의존도가 높은 상황에서 수입가격이 상승하면서 국내 자동차부품업체의 원가가 상승했으나, 완성차업체는 납품가격의 현실화보다는 지속적으로 납품가격 인하를 요구함으로써 부품업체의 수익성을 악화시키고 있다. 반면 완성차업체들은 원화가치 하락으로 인해 수출 가격경쟁력이 강화되면서 수출을 통해 막대한 수익을 거두고 있다. 이로 인해 완성차업체와 중소 부품업체간의 경영성과 격차가 점차 심화되고 있다. 국내 대기업이 우리 수출을 주도하고 있는 상황에서 원자재 가격 상승과 원화가치 하락으로 인한 중소기업의 원가 부담을 대기업들이 납품가 현실화를 통해 해소해 주지 않을 경우 대중소기업간의 양극화 문제는 단기간에 해결되지 못할 수 있다.

넷째, 국내 대기업이 고품질의 제품을 상대적으로 낮은 가격에 지속적으로 수출하기 위해서는 중소기업과 동반자 관계를 강화해야 한다. 품질 경영의 기본 원칙 중 하나가 완성차업체와 부품업체간에 동반자 관계를 유지하면서 상호 이익을 추구할 때 가치를 창출할 수 있는 능력을 제고할 수 있다는 점이다. 도요타자동차가 협력업체에 대해 과도한 납품가 인하를 요구하면서 과거의 동반자 관계가 무너지자 품질문제가 불거지면서 대규모 리콜이 지속되고 있는 점을 국내 완성차업체는 타산지석으로 삼아야 한다. 우리 자동차산업의 경쟁력이 일취월장하고 있고 세계 시장 점유율을 확대해 나가고 있는 상황에서 자동차산업 이해당사자간 갈등에 의해 신뢰가 무너질 경우 자동차산업 뿐 아니라 산업 전반에 부정적인 영향을 미칠 수 있기 때문이다. **☐**

2) 미국 연방준비제도이사회

3) Bank of America and Merrill Lynch

4) 미국 연방준비제도이사회