

■ 연구총서 ■

2003-13

기업간 관계와 임금불평등
- 자동차 산업의 원하청 관계를 중심으로 -

한국노총 중앙연구원

머 리 말

한국은 현재 90년대 들어 자본에 의해 가속화되고 있는 노동시장의 유연화, 이에 따른 고용불안과 임금불평등으로 인해서 다수의 노동자들이 벼랑 끝으로 내몰리고 있는 상황입니다. 노동조합운동의 그간의 노력에도 불구하고 상황이 나아지고 있지는 못합니다. 상황이 더욱 어려운 것은 이러한 변화와 더불어 노동자들 사이의 분단과 골이 깊어지고 있다는 사실입니다. 노동운동은 이미 낡아버린 남성, 정규직, 대기업 중심의 운동들을 넘어서지 못하는 한 이제 한 발도 앞으로 내딛기 힘든 상황임을 직시하고 이 위기를 헤쳐가야 할 것입니다.

본 보고서는 자본과 노동 사이의 불평등에 더해 또 하나의 불평등이 덧쉬워져 있는 한국에서의 원하청 관계와 그로부터 비롯되어 나타나는 임금의 불평등에 관해서 다루고 있습니다. 중소기업 노동자들의 열악한 노동조건은 90년대 들어 더욱 악화되고 있습니다. 특히 하청기업의 노동자들은 원하청 기업들 사이의 불공정한 거래관계 속에서 이중의 착취를 받고 있는 것이 작금의 현실입니다. 본 보고서는 전형적인 원하청 관계의 하나로 일컬어지고 있는 자동차산업에서의 수직적 하청계열 관계를 대상으로 하여 이러한 현실을 좀 더 정확하고 자세히 분석하고 드러내는데 초점을 맞추고 있습니다. 원하청 기업들 사이에 부등가 교환이 발생하고 있는지, 발생했다면 하청노동자들의 임금에도 영향을 주는지, 그리고 불황은 이들의 관계에 어떠한 영향을 주는지, 이러한 양상들이 하청업체들의 성격에 따라 어떻게 달리 나타나는지 그리고 노동조합의 영향은 어떠한지 등이 분석의 초점입니다.

본 보고서가 이중의 착취 하에 고통받고 있는 하청노동자들의 노동 조건을 개선시키는데 일조할 수 있기를 바라는 마음입니다. 보고서를 집필한 저자와 한국노총 중앙연구원 직원들의 노고에 감사드립니다. 본 보고서의 내용은 전적으로 저자의 견해이며, 한국노동조합총연맹의 공식적인 견해와 다를 수 있음을 밝혀두는 바입니다.

2003. 12

한국노동조합총연맹

이 남 순 위 원 장

기업간 관계와 임금불평등

- 자동차 산업의 원하청 관계를 중심으로 -

안 정 화

한국노총 중앙연구원 책임연구원

/ 목 / 차 /

제1장 서론	1
1. 연구배경과 과제	1
2. 글의 구성	4
제2장 자동차부품 사업체와 임금격차 현황	5
1. 사업체와 종사자 현황	5
2. 임금과 임금격차 현황	8
제3장 모기업과 하청기업 사이의 부등가 교환:가치의 전이	12
1. 모델의 구성	13
2. 분석결과	14
제4장 모기업 의존도에 따른 부등가교환 격차와 임금격차	17
1. 기업 패널자료의 구성과 모형 설정	17
2. 모기업 의존도에 따른 부등가교환과 임금격차 분석	23
제5장 경기변동에 따른 부등가교환의 변화와 임금격차	42
1. 분석모형의 설정	42
2. 연도별 임금함수 분석	45
3. 90년대 경기변동과 기업별 이윤율추이 : 정보비대칭론에 대한 비판	48
제6장 결론	53
참고문헌	56
부록 : 자동차부품산업의 산업분류와 분류별 생산품목	60

/ 표 / 목 / 차 /

<표 2-1> 자동차부품산업의 산업분류별 사업체수와 종사자수	6
<표 2-2> 제조업과 자동차 부품산업의 규모별 사업체와 피용자 수	7
<표 2-3> 제조업과 자동차부품업체의 규모별 생존기간 비교	7
<표 2-4> 제조업과 자동차산업의 직종별 규모별 임금수준	8
<표 2-5> 제조업과 자동차산업의 규모별 임금격차 추이	9
<표 2-6> 자동차 부품산업 연도별 임금함수	11
<표 3-1> 제조업과 자동차부품업의 생산함수	15
<표 3-2> 제조업과 자동차부품업 사이의 순생산(부가가치) 격차	16
<표 2-1> 분석대상기업의 규모별 업체수 분포	18
<표 2-2> 분석대상기업의 규모별 종업원수 분포	19
<표 2-3> 변수의 정의와 출처	19
<표 3-1> 지불능력함수 및 임금함수 분석결과	29
<표 3-2> 지불능력에 대한 임금탄력성 분석결과	39
<표 3-3> 모기업별 의존도별 지불능력함수 및 임금함수 분석결과	40
<표 4-1> 연도별 임금함수 분석결과	46

/ 그 / 립 / 목 / 차 /

<그림 3-1> 의존도별 평균설립연도	30
<그림 4-1> 의존도별 자본회전을 추이	50
<그림 4-2> 의존도별 이윤마진을 추이	51
<그림 4-3> 의존도별 이윤율 추이	51
<그림 4-4> 의존도별 생산직1인당노동비용 추이(log값)	52

제1장 서론

1. 연구배경과 과제

급격한 환경변화와 시장의 불확실성은 기업들로 하여금 위험을 적절히 배분할 수 있는 상품 생산과정의 배분구조, 즉 기업간 관계를 낱게 한다. 이 글에서의 기업간 관계란 생산과정 중 핵심부분을 담당하고 있는 기업이 시장내 독점적 지위 또는 시장지배력을 활용하여 생산과정상의 연결망 내에 있는 기업들과 부등가교환을 하고 이들에게 위험을 전가 및 차등배분하기 위한 기업 사이의 불평등한 연결구조를 말한다.

부등가교환을 통한 기업들 사이의 착취 그리고 위험의 전가 및 차등배분은 최근 상품시장에서의 경쟁 격화 및 불확실성의 증가와 더불어 자본과 고용관계의 외부화(불확실성의 외부화), 시장의 내부화(환경변화에 따른 한계노동의 유연한 수요)라는 모습을 띠게 된다. 따라서 기업들 사이의 불평등한 연결구조는 관련 노동자들에게 노동과 자본 사이의 불평등한 관계에 더해 또 하나의 불평등을 더해주고 있으며, 이 속에서 노동은 관리되고 파편화되고 있다.

이 글에서는 전형적인 원하청구조를 지니고 있는 자동차산업에 대한 분석을 통해서 노동자들 사이의 임금격차가 바로 이 ‘또 하나의 불평등’으로부터도 영향을 받고 있음을 보여주는데 있다. 이로부터 발생하는 임금격차는 자연스럽게 당연한 임금의 차이가 아니라 기업간 관계로부터 나오는 불평등의 연장 또는 그 결과라는 점에서 이 글에서는 임금불평등이라 하고자 한다.

전통적인 신고전학과 경제학에서는 임금이 노동생산성의 함수라고 보았다. 이때 임금은 완전경쟁시장을 전제해야만 한계노동생산성과 일치하게 된다. 그러나 완성자동차의 과점적 공급과 부품에 대한 수요독점적 시장구조를 특징으로 하는 한국 자동차산업에서는 임금이 한계노동생산성과 일치하지 않는다. 따라서 수직적 하청계열구조를 갖는 한국의 자동차산업에서는 완성차업체와 부품업체 사이의 임금격차 그리고 부품업체간 임금격차를 인적자본에 대한 투자량에 의해서만 설명할 수 없는 것이다. 현실적으로 존재하는 기업간 임금격차에 대한 분석은 바로 그 기업간 관계와 특성에 대한 분석으로부터 시작되어야 한다.

이 글에서 다루는 임금불평등에 관한 분석은 원하청관계와 관련된 오랜 논쟁을 중심으로 이루어진다. 원하청관계와 관련한 오랜 논쟁 중에 주요한 것으로 두 가지가 있다. 하나는 모기업과 하청업체의 관계가 근본적으로 상호의존적이고 협력적인가 아니면 지배-종속적인가 하는 점이다. 현실에서는 협조와 갈등의 여러 측면들이 공존하고 있음으로써 그 일면만으로 현실을 해석하는 데는 다소 무리가 있으며, 각 국의 원하청 관계가 형성된 역사적 맥락과 자본간 그리고 자본-임노동간 관계의 변화와 그 특수성은 단선적인 인과관계를 허락하지 않는다. 그러나 이 글에서는 두 입장이 명확히 대립하고 있는 점을 부품업체가 생산한 가치가 모기업으로 이전되고 있는가 아닌가에 대한 차이로 보고자 한다. 기업의 존립이유가 이윤의 극대화라고 할 때 생산된 가치의 유출 유무는 양자의 관계를 극명하게 표현해준다고 판단되기 때문이다. 부품업체가 생산한 가치의 모기업으로의 이전은 부품업체의 임금지불능력을 직접 제약하게 됨으로써 해당부품업체 노동자들의 임금은 이로부터 영향을 받게 된다.

원하청관계와 관련된 또 다른 주요한 논쟁은 경기변동시 모기업이 하청업체의 위험을 흡수하는가 아니면 위기에 직면한 모기업이 하청업체를 경기변동의 완충재로 이용하는가 하는 점이다. 이에 대한 기존의 연구는 생산물량의 조절에 초점을 맞추어 왔다. 현재 한국 자동차산업에서는 생산분업체제가 완성차업체와 부품업체 사이에 성숙되어 있음을 염두에 둘 때 물량조절의 변화를 통한 분석은 한계가 있다. 이 글에서는 경기불황에 직면한 완성차업체가 부품업체의 부가가치 생산성 또는 이윤조절을 통해 경기변동에 대응한다는 것을 실증하고자 한다. 불황에 처한 부품업체가 부가가치 생산성 또는 이윤으로 대표되는 임금 지불능력을 제약당할 때 부품업체는 임금의 축소나 고용조정을 선택하게 될 것이다.

이 글에서는 기업의 임금지불능력을 임금을 결정하는 주요한 요소 중 하나로 본다. 지불능력의 지표를 선정하는 방식에는 이윤율과 같은 기업의 수익성을 기준으로 하는 것과 부가가치와 같은 기업의 생산성을 기준으로 하는 것이 있다. 이 글에서는 부가가치를 기업의 지불능력으로 삼는다. 기업의 이윤율 대신에 부가가치를 임금지불능력의 대리변수로 삼고자 하는 이유는 생산된 가치의 분배과정을 임금지불능력이 포함하고 있어야 한다는 판단에서이다. 개별기업수준에서 자본 몫인 이윤과 노동자 몫인 임금은 전체 몫에 대한 양자의 교섭과정에 의해 조정될 수 있다. 따라서 이 글에서는 임금이 결정될 수 있는 최대한인 부가가치를 지불능력으로 삼고자 한다.

부가가치는 부등가 교환 혹은 가치의 이전을 분석하는 데에도 이용된다. 기업이 생산한 가치와 그것의 판매가격 사이에 격차가 있을 수 있다. 부가가치는 생산된 가치의 사후적인 화폐적 표현이다. 그러나 자

동차산업에서 수요독점적 시장구조와 수직적 하청계열구조라는 ‘보이는 손’은 부가가치로 하여금 생산된 가치 모두를 표현하지 못하게 할 수 있다. 즉 부등가교환을 통해 생산된 가치 이하로 가격이 결정될 수 있다. 이 글에서는 이러한 부가가치의 양면성을 하청업체에서 모기업으로 가치가 이전될 수 있음을 보여주는데 이용한다.

2. 글의 구성

2장에서는 자동차 부품업체, 관련 종사자, 임금에 대한 현황을 살펴본다. 여기에서는 특히 자동차산업내 존재하는 사업체 규모별 임금격차를 확인한다.

3장에서는 자동차산업에서 모기업과 하청업체 사이에 부등가교환이 발생하는지와 이러한 부등가교환이 경기변동시 어떻게 변화하는지를 살펴본다.

4장에서는 모기업과 하청업체 사이에 발생하는 부등가교환의 정도를 모기업 의존도, 모기업이 자본을 투자한 하청업체와 그렇지 않은 하청업체 사이의 차이 등을 보다 구체적으로 살펴보고, 이러한 부등가교환이 임금에 영향을 주게 됨을 실증한다.

5장은 앞서 분석된 성격들이 1997년 경제위기를 포함한 8년간의 시계열을 통해 어떻게 변화하는지를 살펴본다. 이와 더불어 하청업체의 이윤율이 낮은 이유를 이윤마진율과 자본회전률에 관한 시계열자료를 가지고 설명한다.

6장 결론에서는 분석내용을 간략히 정리한다.

제2장 자동차부품 산업체와 임금격차 현황

1. 사업체와 종사자 현황

본 장에서의 자동차부품산업에 대한 분석은 <표 2-1>과 같은 자동차 부품산업 특수분류¹⁾에 의한다. 특수분류는 한국표준산업분류상 자동차부품제조업에 해당하는 업체뿐 아니라 타 산업에 분류되지만 업종과 설비의 전용성이 큰 자동차관련 부품제조업체를 포괄하고 있다.

자동차부품산업에 대한 지금까지의 분석들은 표준산업 소분류 중 341, 342, 343, 즉 자동차 전용부품 제조업에 한정되어 왔다. 그러나 광공업통계보고서를 이용한 수치를 통해서 볼 수 있듯이 자동차관련 전용부품 제조업의 사업체와 종사자 수는 자동차 전용부품 제조업을 크게 웃돌고 있다. 따라서 본고에서 제시된 수치와 분석결과는 자동차부품산업의 특성을 보다 잘 대표할 수 있을 것으로 판단된다.

분석자료로 이용되고 있는 광공업통계조사보고서는 5인(임시, 일용 포함) 이상 사업체 전수를 조사 대상으로 하고 있기 때문에 <표 2-1>에 제시된 수치는 5인 이상 자동차부품산업의 사업체 및 종사자 수와 동일하다.

<표 2-1>에 따를 것 같으면 자동차부품산업에 있는 5인 이상 전체 사업체 수는 8,930개이며 관련 종사자 수는 300,872명이다.

1) 자동차부품산업 산업분류에 따른 생산품목은 부록 참조.

<표 2-1> 자동차부품산업의 산업분류별 사업체수와 종사자수²⁾ (단위: 개, 명)

KSIC	항목명	사업체수	종사자수	
			생산직	전체
□ 산업분류상 자동차 전용부품 제조업				
34110	자동차 엔진제조업 ³⁾	-	-	-
34201	차체 및 특장차 제조업	61	1,255	1,811
34301	자동차 엔진용 부품 제조업	271	7,906	10,971
34302	자동차 차체용 부품 제조업	336	14,699	20,581
34309	기타 자동차 부품 제조업	2,423	63,137	88,835
소계		3,091	86,997	122,198
□ 산업분류상 타산업에 분류된 자동차관련 전용부품 제조업				
25111	타이어 및 튜브 제조업	11	2,966	3,777
25191	산업용 비경화고무제품 제조업	360	9,294	12,922
26122	판유리가공품 제조업	336	4,344	6,043
26993	석면, 암면 및 유사제품 제조업	20	216	326
28913	금속압형제품 제조업	964	12,403	16,780
28943	금속스프링 제조업	147	1,834	2,578
29122	액체 펌프 제조업	258	3,136	5,192
29123	기체 펌프 및 압축기 제조업	129	2,545	3,849
29142	기어 및 동력전달장치 제조업	381	4,601	6,717
29172	공기조화장치 제조업	374	13,174	19,744
29173	산업용 송풍기 및 배기장치 제조업	204	1,827	2,971
29174	기체 여과기 제조업	239	2,789	4,646
29175	액체 여과기 제조업	267	2,815	4,723
31201	전기회로 개폐, 보호 및 접속장치 제조업	768	15,443	23,681
31402	축전지 제조업	57	3,661	5,246
31911	내연기관용 전기장치 제조업	191	6,508	9,284
31912	차량용 조명 및 전기장치 제조업	113	3,204	4,480
32202	방송 및 무선통신기기 제조업	833	25,742	40,088
33216	기기용 자동측정 및 제어장치 제조업	157	2,336	3,441
36111	운송장비용 의자 제조업	30	1,567	2,186
소계		5,839	120,405	178,674
합계		8,930	207,402	300,872

자료: 광공업통계조사보고서, 2000

2) 종사자는 자영 및 무급종사자, 생산직, 사무직 및 기타로 구성되어 있다. 광공업 통계조사보고서가 5인 이상 사업체만을 대상으로 하기 때문에 여기에 있는 사업체 수와 종업원수 역시 5인 이상 전사업체에 관한 것이다. 원자료에는 1-4인 사업체가 37개(종사자 145명)가 있으나 해당 사업체규모의 대표성을 띠지 못한다고 판단하여 분석대상에서 제외하였다.

<표 2-2> 제조업과 자동차 부품산업의 규모별 사업체와 피용자 수⁴⁾(단위: 개, 명, %)

사업체 규모	사업체수		피용자수	
	제조업	자동차부품	제조업	자동차부품
5-9인	44,610(46.8)	3,356(37.6)	288,174(11.5)	21,932(7.3)
10-29인	34,714(36.4)	3,387(37.9)	561,760(22.5)	56,097(18.6)
30-99인	12,835(13.5)	1,665(18.6)	640,763(25.7)	85,077(28.3)
100-299인	2,556(2.7)	410(4.6)	406,325(16.3)	66,271(22.0)
300-499인	350(0.4)	62(0.7)	131,891(5.3)	23,667(7.9)
500-999인	194(0.2)	35(0.4)	132,131(5.3)	23,331(7.8)
1000인 이상	115(0.1)	15(0.2)	335,923(13.5)	24,497(8.1)
계	95,374(100)	8,930(100)	2,496,967(100)	300,872(100)

자료: 광공업통계조사 보고서, 2000

<표 2-2>를 보면 사업체 수로 볼 때, 제조업은 5-9인 사업체, 자동차 부품산업은 10-29인 사업체가 가장 많은 것으로 나타난다. 피용자수로 볼 때 둘 모두 30-99인에서 일하는 노동자가 가장 많다.

사업체당 종사자수는 제조업이 26.2명, 자동차부품산업이 31.0명으로 자동차부품산업의 규모가 보다 큼을 알 수 있다.

<표 2-3> 제조업과 자동차부품업체의 규모별 생존기간 비교 (단위: 년)

3) 광공업통계조사보고서에서는 세세분류에서 두 개 이하의 사업체만 존재할 경우 관련자료를 제공하지 않는다. 자동차 엔진제조업에 사업체와 종사자 수가 제시되지 않는 것은 그에 따른 것이다.

4) 광공업통계조사에 기재된 피고용자수는 상용, 임시 및 일용종사자까지도 포함된 것이다(위탁 제조의 경우 수탁사업체의 종사자 제외).

	1996		1998		1996	1998
	제조업	부품	제조업	부품	A	B
5-9인	7.11	6.64	8.05	7.73	0.47	0.32
10-29인	7.83	7.59	8.61	8.31	0.24	0.30
30-99인	10.10	9.57	11.35	10.71	0.53	0.64
100-299인	15.74	15.03	17.66	16.87	0.71	0.79
300-499인	20.65	17.17	21.99	16.20	3.48	5.79
500-999인	24.10	20.11	29.44	24.27	3.99	5.17
1000인 이상	23.00	17.80	29.16	18.29	5.20	10.87

주: A, B 모두 각 년도 제조업과 자동차부품업체간의 생존기간 격차임.

<표 2-3>은 제조업과 자동차부품산업의 규모별 생존기간⁵⁾을 보여주고 있다. 각 산업내 규모별 사업체 수로 볼 때 자동차부품산업이 제조업보다 상대적으로 더 큰 규모에 집중되어 있다는 것과 대조적으로 규모별 생존기간은 모든 구간에서 더 짧다는 것을 알 수 있다. 이는 자동차부품산업에 있는 사업체가 제조업에 있는 사업체보다 한계상황에 몰릴 수 있을 가능성이 높음을 암시한다.

<표 2-3>에서 A와 B는 각각 제조업과 자동차부품업체 사이의 연도별 생존기간 격차를 나타내는 것이다. 표에서 볼 수 있듯이 경제위기를 겪은 1998년도 격차가 더욱 벌어졌던 것으로 나타난다. 이는 경제위기 당시 제조업내 사업체보다 자동차부품산업내 사업체가 보다 큰 타격을 받았음을 보여준다.

2. 임금과 임금격차 현황

<표 2-4> 제조업과 자동차산업의 직종별 규모별 임금수준 (단위: 천원, %)

5) 생존기간은 (당해연도-설립시기)로 계산하였다.

사업체규모	전체		생산직		사무직	
	제조업	자동차부품	제조업	자동차부품	제조업	자동차부품
5-9인	879(39.2)	960(39.9)	1,076(48.1)	1,157(46.6)	1,049(44.7)	1,075(47.3)
10-29인	1,068(47.6)	1,071(44.5)	1,091(48.7)	1,080(43.5)	1,247(53.2)	1,250(54.9)
30-99인	1,224(54.6)	1,176(48.9)	1,170(52.3)	1,106(44.5)	1,471(62.7)	1,439(63.3)
100-299인	1,468(65.5)	1,438(59.8)	1,425(63.6)	1,412(56.8)	1,686(71.9)	1,557(68.4)
300-499인	1,726(77.0)	1,782(74.1)	1,683(75.2)	1,755(70.6)	1,906(81.2)	1,896(83.3)
500-999인	1,908(85.1)	1,899(78.9)	1,846(82.4)	1,834(73.8)	2,060(87.8)	1,945(85.5)
1000인 이상	2,242(100)	2,406(100)	2,239(100)	2,485(100)	2,346(100)	2,275(100)
전체	1,017	1,076	1,109	1,139	1,249	1,277

주: 임금 = (연간급여액/종사자수)/12 자료: 광공업통계조사보고서, 2000

<표 2-4>를 보면 종사자 수 300인을 중심으로 300인 미만은 제조업의 임금이, 300인 이상은 자동차부품산업의 임금이 더 높다는 것을 알 수 있다. 즉 규모별 임금격차가 2000년 현재 자동차부품산업이 더 크다. 이러한 현상은 생산직에서 더욱 두드러지게 나타나고 있다. 전체 종사자를 놓고 볼 때 5-9인 규모 사업장의 임금은 1000인 이상 규모 사업장의 40.0%에도 미치지 못하며 이러한 현상은 제조업과 자동차부품업체 모두에 해당된다.

<표 2-5> 제조업과 자동차산업의 규모별 임금격차 추이 (단위: 천원, %)

규모	제조업				자동차부품			
	1994	1996	1998	2000	1994	1996	1998	2000
5-9인	622 (49.5)	779 (48.0)	774 (44.3)	879 (39.2)	673 (51.4)	833 (48.5)	807 (42.8)	960 (39.9)
10-29인	710 (56.5)	911 (56.2)	926 (52.9)	1,068 (47.6)	719 (54.9)	921 (53.6)	905 (48.0)	1,071 (44.5)
30-99인	800 (63.7)	1039 (64.1)	1054 (60.3)	1,224 (54.6)	803 (61.3)	1030 (60.0)	1005 (53.3)	1,176 (48.9)
100-299인	943 (75.1)	1218 (75.1)	1254 (71.7)	1,468 (65.5)	987 (75.3)	1254 (73.0)	1244 (66.0)	1,438 (59.8)
300-499인	1041 (82.9)	1370 (84.5)	1432 (81.9)	1,726 (77.0)	1098 (83.8)	1414 (82.3)	1459 (77.4)	1,782 (74.1)
500-999인	1110 (88.4)	1481 (91.3)	1518 (86.8)	1,908 (85.1)	1158 (88.4)	1536 (89.4)	1551 (82.3)	1,899 (78.9)
1000인 이상	1256 (100)	1622 (100)	1749 (100)	2,242 (100)	1310 (100)	1718 (100)	1884 (100)	2,406 (100)
전체	699	881	887	1,017	735	923	906	1,076

주: 임금 = (연간급여액/종사자수)/12

<표 2-5>를 보면 제조업과 자동차산업 모두 사업체 규모간 임금격차가 더욱 확대되고 있음을 알 수 있다. 자동차산업의 사업체 규모간 격차는 제조업보다 더 크게 확대되고 있는 것으로 나타난다.

이와 같은 임금격차의 원인을 분석하기 위해 임금실태조사자료를 이용하여 연도별 임금함수를 분석해 보았다. 임금실태조사자료는 1998년까지는 10인 이상 사업체만을 조사대상으로 하고 있는데다가 임금대장에 등재된 노동자만을 조사대상으로 하기 때문에 임시, 일용직 노동자들이 상대적으로 적다는 단점이 있다. 그러나 인적 자본 변수를 비롯한

여러 조사사항과 함께 시계열별로 임금추이를 분석해 볼 수 있는 장점이 있다.

임금함수는 크게 근속, 경력, 성, 결혼유무, 학력 등 인적 특성을 나타내는 변수들과 노조유무, 규모 등 소속사업체의 특성을 나타내는 변수들로 구성되어 있다.

1994년부터 2000년까지 7년 동안 동일한 특징과 추이를 보여주고 있는데, 특히 사업체 규모별 추정계수는 규모가 작을수록 값이 작게 나타나고 있다. 이는 인적 속성들을 통제한 가운데 나타난 현상으로서 사업체의 속성이 임금격차를 발생시키는 주요한 요인이며 이로부터 규모별 임금격차가 발생하고 있음을 알 수 있다.

3장에서는 본격적으로 사업체 특성에 따른 임금격차의 발생현상에 대해 살펴보고자 한다.

<표 2-6> 자동차 부품산업 연도별 임금함수

	1994		1996		1998		2000	
	추정계수	t값	추정계수	t값	추정계수	t값	추정계수	t값
상수항	7.323***	191.8	7.420***	187.7	8.069***	200.8	7.451***	752.2
근속년수	0.035***	25.9	0.043***	25.5	0.026***	15.1	0.070***	197.0
경력년수	0.184***	53.8	0.206***	51.6	0.093***	20.1	0.101***	134.0
남성=1	0.118***	9.8	0.121***	7.8	0.132***	8.3	0.072***	17.2
기혼=1	0.062***	5.7	0.040***	2.9	0.062***	4.5	0.097***	27.0
고졸	0.183***	15.2	0.293***	17.7	0.189***	10.8	0.014***	3.7
전문대졸	0.375***	18.4	0.367***	13.3	0.275***	11.5	0.347***	61.4
대졸이상	0.665***	47.6	0.695***	34.9	0.459***	23.2	0.617***	132.4
노조=1	-0.127***	-4.9	0.053***	3.6	0.064***	4.8	0.349***	68.1
10-29인	-1.130***	-21.2	-0.831***	-16.7	-1.196***	-20.9	-0.648***	-94.8
30-99인	-0.585***	-17.7	-0.656***	-22.0	-1.000***	-40.1	-0.530***	-88.3
100-299인	-0.238***	-16.9	-0.375***	-24.5	-0.474***	-31.9	0.086***	19.0
300-499인	-0.350***	-32.3	-0.312***	-24.3	-0.631***	-50.3	0.113***	20.7
adj-R2	0.591		0.562		0.521		0.675	

주: ***는 1% 수준에서 유의함을 의미함.

제3장 모기업과 하청기업 사이의 부등가 교환: 가치의 전이

원청업체와 하청업체 사이에 부등가 교환이 있었는지를 확인하기 위해서는 두 가지 가정으로부터 출발해야 한다. 하나는 부등가 교환이 발생할 수 있다는 것이다. 자동차 부품업체가 생산한 가치와 완성차업체가 구입한 가격 사이에는 격차가 있을 수 있다. 부가가치는 생산된 가치가 시장의 조건에 따라 사후적으로 결정된 화폐적 표현이다. 수요독점적 부품시장 구조와 수직적 하청계열 구조라는 ‘보이는 손’은 자동차 부품을 가치 이하의 낮은 가격으로 결정시킬 수 있다. 즉 부등가 교환으로 인해서 생산된 가치 이하로 가격이 결정될 수 있는 것이다.

생산된 가치 이하로 가격이 결정되었는지, 아니면 그 이상으로 결정되었는지를 알기 위해서는 자동차 부품시장 외에 비교의 기준이 되는 또 다른 비교시장이 필요하다. 본 분석에서는 제조업 전체를 비교시장으로 한다. 제조업 전체를 비교시장으로 삼는 이유는 제조업 전체가 자동차 부품시장에 비해 수요독점이라는 불완전경쟁의 성격을 상대적으로 덜 가지고 있을 것이라는 가정에 있다.

위와 같은 두 가정에 기초하여 수요독점적인 성격을 가지고 있는 한국의 자동차부품시장에서 부품이 가치 이하로 결정되는지를 보고자 한다. 이를 위해서는 먼저 자동차부품시장의 생산함수와 제조업 전체의 생산함수를 구한다. 그리고 제조업의 생산함수를 구성하는 투입자본과 투입노동의 표준치를 구한다. 마지막으로 이 자본투입량과 노동투입량을 자동차부품시장의 생산함수에 집어넣어 산출된 양을 제조업의 그것과 비교를 한다. 만약 제조업의 그것에 비해 적다면 수요독점적인 자동차부품시장과 수직적 하청계열화로 인해 가치 이하의 가격이 결정되고 있는 것이며, 반대의 경우 가치 이상의 가격이 결정되고 있는 것으로 본다. 이 글에서는 이로부터 비롯되는 생산격차를 순임금격차와 대비하

여 순생산격차라 하고자 한다.

1. 모델의 구성

자동차 부품업체에서 생산된 가치가 모기업인 완성차업체로 전이되었는가를 살펴보기 위해서 다음과 같은 생산성함수 모델을 구성한다.

콤팩트클래스 생산함수($Y = A K^{\alpha} L^{\beta}$)에서 생산량 Y 와 노동량 L 을 노동투입량(L)으로 나눈 뒤 로그를 취해주면 다음과 같이 나타낼 수 있다. Y 는 생산량, K 는 자본투입량, L 은 노동투입량, A 는 기술 등 기타요인을 나타낸다.

$$\ln(Y/L) = \ln A + \alpha \ln(K) + (\beta - 1) \ln L$$

분석에서는 Y/L 로는 부가가치(Y)를 피고용자수로 나눈 1인당 부가가치노동생산성⁶⁾을, K 로는 투입된 자본을 피고용자수로 나눈 1인당 자본장비율⁷⁾을, L 은 1인당 인건비⁸⁾를 사용하며, 자료는 통계청의 광공업통계조사보고서를 이용하였다.

원청업체로의 가치 이전의 크기를 보다 정확히 보기위해서 피고용자수를 가중치로 주어 분석하였다. 이는 사업체수가 상대적으로 많은(그

6) 1인당 부가가치 생산성 = 부가가치/피고용자수(사무직+생산직)

7) 1인당 자본장비율 = (유형고정자본-건설중인 자산)/피고용자수

8) 인건비 대신 투입된 노동량을 대리할 수 있는 노동자수를 사용할 수도 있으나 임금이 투입된 노동자들의 고용형태 구성, 인적 자본의 차이 등을 노동자수에 비해 상대적으로 더 반영하고 있다는 판단에 따라 사용하였음. 인건비 대신 노동자수를 사용하여도 같은 결과를 얻었다.

러나 노동자수가 적기 때문에 유출될 가치의 총량은 상대적으로 적을) 소규모 사업체가 과대표되는 상황을 통제하기 위해서이다.

회귀분석을 통해서 제조업과 자동차부품업의 생산함수를 구하고 나면 제조업의 1인당 자본장비율 및 1인당 인건비⁹⁾의 표준치¹⁰⁾를 구하고 이를 자동차부품산업 생산함수에 대입한다. 이렇게 해서 얻은 로그 1인당 부가가치노동생산성을 1인당 부가가치노동생산성으로 환원하여 제조업의 1인당 부가가치생산성과 비교한다. 만약 제조업의 1인당 부가가치생산성보다 적다면 자동차부품업체는 동일한 자본과 노동을 투입하고도 제조업보다 적게 버는 셈이 된다. 이는 결국 하청업체의 임금지불능력을 제약하는 요인이 될 수 있을 것이다.

2. 분석결과

<표 3-1>은 제조업과 자동차부품업의 생산함수를 연도별로 추정한 것이다.

9) 1인당 인건비 = 인건비(사무직+ 생산직)/피고용자수. 광공업통계조사보고서의 인건비는 1년간 피고용자에게 노무의 대가로서 지급된 모든 현금과 현물을 시가로 평가한 금액을 말하며 봉급, 상여금, 각종 수당 등을 포함한다. 퇴직금은 제외된다.

10) 표준치는 각각의 평균치를 사용하였다.

<표 3-1> 제조업과 자동차부품업의 생산함수

구분	연도	변수	추정계수	t값	adj-R2	N
제 조 업	'94	상수	-2.041***	-30.7	0.59	79,711
		lnK	0.171***	118.9		
		lnL	1.015***	220.4		
	'96	상수	-2.071***	-31.4	0.59	83,450
		lnK	0.176***	122.2		
		lnL	1.011***	223.6		
	'98	상수	-2.238***	-29.4	0.60	68,103
		lnK	0.190***	123.6		
		lnL	1.012***	193.3		
	'00	상수	-3.085***	-50.5	0.66	85,932
		lnK	0.191***	139.1		
		lnL	1.059***	249.2		
자 동 차 부 품 업	'94	상수	-0.318	-1.6	0.54	7,437
		lnK	0.134***	26.3		
		lnL	0.943***	67.2		
	'96	상수	-0.201	-1.1	0.54	8,050
		lnK	0.148***	30.1		
		lnL	0.923***	71.8		
	'98	상수	-1.438***	-5.7	0.47	7,030
		lnK	0.112***	17.7		
		lnL	1.040***	60.1		
	'00	상수	-2.142***	-11.5	0.61	8,880
		lnK	0.167***	35.1		
		lnL	1.025***	79.1		

주: *는 10%, **는 5%, ***는 1% 수준에서 유의함을 의미함.

<표 3-2>는 앞서 언급한 방식대로 구한 제조업과 자동차부품산업의 순생산격차를 정리한 것이다.

<표 3-2> 제조업과 자동차부품업 사이의 순생산(부가가치) 격차 (단위: %, 제조업=100)

	1994	1996	1998	2000
순생산성 격차	97.406	98.678	94.579	98.542

<표 3-2>의 순생산격차는 [100 - 해당지수]만큼 자동차부품시장에서 하청업체가 생산한 가치가 원청업체로 이전되었음을 나타낸다. 4개년 모두 순생산격차가 100.0 이하로서 하청업체가 생산한 가치가 원청업체로 이전되었음을 볼 수 있다. 특히 경제위기 직후인 1998년 순생산격차는 94.579로 크게 떨어지는 것으로 나타났는데 이는 당시 불황에 직면한 원청업체가 하청업체로부터 더욱 많은 가치를 가져갔음을 보여 준다. 이는 불황에 따른 위험을 하청업체에 전가시켰음을 의미한다고도 볼 수 있다.

제4장 모기업 의존도에 따른 부등기교환 격차와 임금격차¹¹⁾

1. 기업 패널자료의 구성과 모형 설정

가. 자료의 구성

이 글은 1991년에서 1998년까지 자동차부품업체 170개 사의 기업별 패널 데이터를 이용하여 시장구조가 임금에 미치는 영향을 분석한다. 기업별 패널 데이터의 구성은 주로 한국신용평가주식회사의 한국기업총람으로부터 각년도 재무제표를, 그리고 한국자동차공업협동조합의 한국자동차공업편람으로부터 기업특성을 결합하여 이루어졌다.

분석에 사용된 자동차부품업체는 1991-1998년 중에 종업원수가 100인 이상이었던 기업들을 대상으로 하였다. 분석 대상 부품업체를 100인 이상으로 한 이유는 첫째, 한국기업총람에서 조사된 기업들이 주로 100인 이상규모의 업체들이었으며, 둘째, 100인 이하 규모의 부품업체들은 생존기간이 상대적으로 짧아서 분석대상기간인 1991-1998년 동안에 지속적으로 조사된 기업체는 거의 없었기 때문이다. 100인 이하의 업체가 전체의 65.4%를 차지한다는 것을 감안하면 표본이 규모가 큰 대기업들에 편중되어 있음을 알 수 있다. 따라서 본 분석의 결과 또한 100인 이상 부품업체에 대한 분석임을 염두에 두어야 한다. 분석에 사용된 부품업체의 규모별 업체수 분포는 <표 2-1>과 같다. 표에서 분석대상업체에 100인 이하가 있는 이유는 분석대상기간 중에는 100인 이상이었으나 1998년에 100인 이하로 종업원수가 감소한 업체들이 있기 때문이

11) 제4장과 제5장은 안정화(1999)를 재구성한 것임.

다. 표본에서 1000인 이상 규모의 기업체가 적은 이유는 이들 부품업체 중에서 매출액 중 자동차부품판매액이 미미하고 자동차부품전문업체로 판단하기 어려운 경우가 있어서 이들을 표본에서 제외시켰기 때문이다. 표본으로 사용된 업체들의 매출액 중 자동차부품생산액이 차지하는 비율은 평균 84.8%이다. 자동차부품판매액이 높은 업체들을 표본으로 선정한 이유는 분석에 있어서 자동차부품 이외의 상품 생산 및 판매 그리고 이 상품들이 교환되는 시장구조가 미치는 영향을 줄이기 위해서이다.

<표 2-1> 분석대상기업의 규모별 업체수 분포 (단위 : 명, %)

	자동차부품업체 규모별 분포		분석대상 기업의 규모별 분포	
	업체수	비율	업체수	비율
100인 미만	762	65.4%	5	2.9%
100 - 299인	273	23.4%	83	48.8%
300 - 499인	55	4.7%	34	20.0%
500 - 999인	45	3.9%	35	20.6%
1000인 이상	31	2.7%	13	7.6%
합계	1166	100%	170	100%

주: 1998년을 기준으로 한 분포임.

자료: 「한국자동차공업협동조합, 한국자동차공업편람, 1999」에서 재구성

업체수 분포와는 달리 모집단 자동차부품업체의 종업원수는 100인 이상업체에 편중되어 있는 것을 알 수 있다. 종업원 100인 이상 기업 종업원의 전체비중은 <표 2-2>에서처럼 89.1%로서 부품업체 종업원의 대다수가 100인 이상 규모의 기업체에서 종사하고 있음을 알 수 있다. 따라서 100인 이상 기업체를 대상으로 하고 있는 이 글에서의 분석의 결과는 자동차부품업체 노동자 대다수에 적용될 수 있다고 판단된다. 분석대상기업의 규모별 종업원수는 다음과 같다.

<표 2-2> 분석대상기업의 규모별 종업원수 분포 (단위 : 명, %)

	자동차부품업체 규모별 분포		분석대상 기업의 규모별 분포	
	종업원수	비율	종업원수	비율
100인 미만	29,607	10.9%	392	0.5%
100 - 299인	47,833	17.6%	17,121	20.7%
300 - 499인	21,364	7.9%	12,772	15.4%
500 - 999인	30,773	11.3%	25,061	30.2%
1000인 이상	142,215	52.3%	27,524	33.2%
합계	271,792	100%	82,870	100%

분석에 사용된 변수의 정의와 출처는 <표 2-3>과 같다.

<표 2-3> 변수의 정의와 출처

변 수	정 의	출 처
LVA1	1인당 부가가치의 자연대수	한국기업총람 (한국신용평가)
LBLC1	생산직 1인당 임금의 자연대수	
LNTNUM	노동자수의 자연대수	
LNTA	자본스톡(유형고정자산)의 자연대수	
LFD	기업연령(2000년-설립년도)의 자연대수	
LNRWB	생산직비율의 자연대수	
LNIESALE	금융비용부담율의 자연대수(금융비용/매출액)	
UNION	노동조합의 가변수(유=1, 무=0)	노동조합조직현황 (노동부)
RESEARCH	연구소의 가변수(유=1, 무=0)	한국자동차공업편람 (한국자동차공업협 동조합)
DEP1	종속형의 가변수	
DEP2	준종속형의 가변수	
DEP3	기타형의 가변수	
DH7	현대자동차 종속 부품기업의 가변수	
DD7	대우자동차 종속 부품기업의 가변수	
DK7	기아자동차 종속 부품기업의 가변수	

OWN	완성차의 자본이 투자된 소유형 부품업체의 가변수(소유=1, 무=0)	한국기업총람 (한국신용평가)
REG1	경기지역을 나타내는 가변수	
REG2	부산지역을 나타내는 가변수	
REG3	대구영남지역을 나타내는 가변수	
REG4	강원, 충청, 호남지역을 나타내는 가변수	
REG5	기준지역(서울)을 나타내는 가변수	
MONO	시장지배적 사업자의 가변수 (시장지배적 사업자=1)	공정거래위원회
PPI	생산자물가지수	한국은행
CPI	소비자물가지수	
UNEMP	실업률의 역수(1/실업률)	

나. 주요 변수의 정의와 성격

이 글에서는 종속변수에 지불능력의 대리변수로서 기업이 연간 생산한 부가가치를 종업원수로 나눈 1인당부가가치를 사용하였다. 임금수준을 결정하는 주요한 요인 중 하나는 기업의 임금지불능력이다.

기업의 임금지불능력을 파악하는 척도에는 매출액이나 매출액에서 중간투입물을 공제한 부가가치를 기준으로 하는 방식(생산성에 의한 지불능력)과 이윤 또는 이윤율을 기준으로 하는 방식(수익성에 의한 지불능력)이 있는데, 이 글에서는 부가가치 생산성에 의한 지불능력을 중심으로 살펴본다. 부가가치¹²⁾를 지불능력으로 사용한 이유는 기업의 임금지불능력이 생산된 가치의 분배과정을 포함하고 있어야 한다는 관

12) 분석에서 사용된 부가가치는 자본설비의 감모분을 포함하는 총부가가치로서 경상이익, 인건비, 금융비용, 지급임차료, 조세공과, 감가상각비로 구성되어 있다.

단에서이다. 즉 부가가치는 사용자가 가져가는 이윤과 노동자가 가져가는 임금을 모두 포함하고 있는데 지불능력은 생산된 가치의 분배과정을 포함하고 있어야 한다는 판단에서이다. 따라서 임금이 제외된 이윤이 아니라 임금이 결정될 수 있는 최대한인 부가가치를 지불능력으로 하였다. 여기에서 염두에 두어야 할 것은 부가가치가 시장에서 교환된 생산물가치의 화폐적 표현, 즉 판매된 상품의 총‘가격’(매출액)에서 사용자비용을 제외한 것으로서 기업에서 생산된 가치와는 다를 수 있다는 것이다. 수요독점적인 시장구조하에서 상품은 부등가교환을 통해서 그 가치 이하로 거래될 수 있다. 따라서 동일한 투입물(예컨대 자본과 노동)에 대해서도 시장구조 및 거래조건(이 글에서는 수요독점적 부품시장과 수직적 하청계열구조)에 따라 그 가치는 상이한 가격으로 거래될 수 있는 것이다. 마찬가지로 동일한 투입물에 대해서도 상이한 지불능력(화폐로 표현된 부가가치 생산성)이 결과될 수 있으며, 만약 가치 이하로 가격이 결정된다면 지불능력의 제약은 임금의 제약으로 귀결될 수 있다.

다음으로 종속변수로 임금을 사용하였는데 이 글에서 임금함수에 이용된 임금은 기업이 생산직에게 연간 지급한 노동비용을 생산직수로 나눈 1인당 노동비용을 말한다. 여기에는 기본급에 각종 수당(초과근로수당포함)과 상여금 그리고 퇴직금이 포함되며 복리후생비 또는 교육훈련비는 제외된다. 임금수준이 1년 동안 한 기업내의 모든 노동자에게 지급되는 임금의 평균수준, 즉 1인당 연평균임금을 말할 때, 이 글에서 분석하고 있는 임금격차란 엄밀하게 말하면 기업간 임금수준의 격차를 의미한다.

모기업의존도는 다음과 같은 정의에 따라서 종속형, 준종속형 그리고 기타형으로 구분하였다¹³⁾.

① 종속형 : 1개의 모기업에 매출액의 75% 이상을 납품하는 부품업체

② 준종속형 : 1개의 모기업에 매출액의 50-74%를 납품하는 부품업체

③ 기타형 : 어떤 모기업에도 매출액의 50% 미만을 납품하는 부품업체

여기에서 염두에 두어야 할 것은 기타형이라고 해서 수직적 계열구조로부터 자유로울 수는 없다는 것이다. 부품의 복수발주¹⁴⁾는 독자적인 설계능력을 가지고 있는 부품기업들에 대한 통제에 주로 이용하는 것에서 알 수 있듯이 기타형 부품업체 역시 수요독점적 부품시장구조 및 수직적인 원하청계열구조에 의해 영향받고 있음은 분명하다. 다만 이 글에서는 이와 같은 유형구분을 통해 모기업에 대한 의존도가 기업의 임금지불능력 및 임금에 미치는 상대적인 영향을 살펴보고자 한다.

13) 전속형, 준전속형, 기타형의 구분은 일본에서 하청기업 거래관계의 유형구분시 사용되었는데, 일본 「중소기업청 제조업분업구조 실태조사」의 기준을 보면 “하청 중소기업을 모기업 수와 하청거래비율을 기준으로 모기업 수는 1개사이면서 하청거래비율이 90% 이상인 專屬型, 모기업 수는 1개사이면서 하청거래비율이 90% 이상이거나 모기업 수는 2-5개사이면서 하청거래비율이 90% 이상인 準專屬型, 모기업 수는 2-5개사이면서 하청비율이 90% 미만이거나 모기업 수는 6개사 이상이면서 하청비율이 70% 이상인 準去來分散型, 모기업 수가 6개사 이상이면서 하청비율이 70% 미만인 去來分散型”으로 유형화 하고 있다(조영삼, 1996). 국내에서 이러한 유형으로 하청기업을 구분한 사례로는 김주훈·조관행(1991), 홍장표(1993) 등이 있다. 하지만 유형에 따른 전속비율은 서로 다르게 설정하고 있는데 일례로 한국개발연구원의 경우 전속형은 하도급비율(전체 모기업에 대한 매출액비율)이 80% 이상으로서 주거래모기업에 대한 의존도가 75% 이상인 기업, 그리고 준전속형은 하도급비율이 60% 이상으로서 주거래모기업에 대한 의존도가 50% 이상 75% 미만인 기업으로 하고 있다. 이 글에서는 주거래모기업에 대한 의존도만을 기준으로 부품업체를 유형 구분하고 있다.

14) 홍장표(1993) P139-146 참조

2. 모기업 의존도에 따른 부등가교환과 임금격차 분석

이 절에서는 부품에 대한 수요독점적인 시장구조와 수직적 하청계열로 특징지을 수 있는 한국 자동차산업의 원하청관계가 부품업체의 임금지불능력과 임금에 어떠한 영향을 주는지를 살펴본다. 이를 통해서 우리는 임금격차가 생산과정에서의 투입물 뿐만 아니라 생산물시장의 환경에 의해서도 영향받을 수 있음을 확인하게 된다.

가. 분석모형의 설정

분석모형의 설명변수들은 다음과 같은 네 가지 범주로 구분될 수 있다. 첫 번째 범주는 생산물가치에 직접적인 영향을 미치는 기업의 자본과 노동 그리고 기업의 특성과 관련된 변수들이다. 이들을 아래 모델들에서 FIRM이라는 범주 속에 묶어 놓았다. 이들 변수를 통제하고자 하는 이유는 기업의 생산성을 직접적으로 결정하는 자본과 노동의 특성을 통제 뒤에도 산출물의 교환조건을 규정하는 시장구조, 즉 해당부품 기업의 의존유형과 소유유형에 따라서 부품기업의 임금지불능력에 차이가 존재하는지를 살펴보기 위해서이다.

FIRM = 자본스톡의 자연대수(LNTA, 평균 9.34 표준편차 0.98), 노동자수의 자연대수(LNTNUM, 평균 2.53 표준편차 0.33), 기업연령의 자연대수(LFD, 평균 2.77 표준편차 0.53), 생산직비율의 자연대수(LRWB, 평균 1.74 표준편차 0.30), 노동조합 가변수(UNION), 연구소유무 가변수(RESEARCH), 금융비용부담율의 자연대수(LIS, 평균 0.61 표준편차 0.31)

두 번째 범주는 시장구조를 보여주는 변수들로 구성되어 있다. 즉 부품업체와 완성차업체와의 관계를 보여주는 변수들로서 모기업에 대한 의존유형 그리고 부품업체에 대한 모기업의 자본투자유무 등을 나타낸다. 이들을 아래 모델들에서 MARKET라는 범주 속에 묶어 놓았다. 의존유형 변수는 부품업체와 모기업 사이에 부등가교환이 발생하는지, 자본투자 유무는 부품업체에 대한 완성차업체의 차별화전략이 존재하는지를 살펴보기 위한 것이다.

MARKET = 중속형부품업체 가변수(DEP1), 준중속형부품업체 가변수(DEP2), 기타형부품업체 가변수(DEP3), 완성차업체가 자본투자를 한 부품업체의 가변수(OWN), DEPEND1과 OWN의 교차항(DEP1OWN), DEPEND2와 OWN의 교차항(DEP2OWN), DEPEND3와 OWN의 교차항(DEP3OWN), 시장지배적 사업자로 선정된 부품업체의 가변수(MONO)

세 번째 범주는 노동시장 및 생산물시장에 영향을 주는 거시변수들이다. 물가지수와 실업률을 설정하여 이들을 MACRO라는 범주 속에 묶어 놓았다. 임금함수에서는 소비자물가지수를 거시변수로 사용하였으며, 생산함수 등 그 밖의 모델들에서는 생산자물가지수를 사용하였다.

MACRO = 소비자물가지수(CPI), 생산자물가지수(PPI), 실업률의 역수(UNEMP).

마지막 범주는 지역변수로 구성되어 있다. 부품업체의 소재지인 지역 변수는 각 지역의 특성 및 물가에 따른 임금격차를 살펴보기 위한 것이다. 즉 지역인구, 물가, 지역경제의 하부구조가 지역마다 상이함으로써 노동시장 및 생산물시장에 미치는 영향이 상이할 수 있을 것이라는 판단에서이다.

REGION = 경기지역(REG1), 부산지역(REG2), 대구영남지역(REG3), 강원·충청·호남지역(REG4). 기준지역은 서울이다.

위와 같은 네 가지 범주를 고려하여 설정된 기본모델은 다음과 같다.

$$Y_{it} = \alpha + \beta \sum FIRM_{it} + \gamma \sum MARKET_{it} + \delta \sum REGION_{it} + \phi \sum MACRO_{it} + u_{it}$$

$$u_{it} = \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \quad i = 1 \dots N \quad t = 1 \dots T$$

여기에서 μ_i 는 관측되지 않은 개별효과를 나타내며, λ_t 는 관측되지 않은 시간효과 그리고 ε_{it} 는 나머지 확률 오차항을 나타낸다. 고정효과모델(Fixed Effects Model)과 달리 임의효과모델(Random Effects Model)에서는 μ_i 와 λ_t 는 오차항의 일부로 가정된다.

μ_i 는 시간불변(time-invariant)의, 그리고 회귀식에 포함되지 않은 개별특수효과를 나타낸다. Baltagi(1995: p9)는 “생산함수에서 Y_{it} 가 산출량을 나타내고 X_{it} 가 투입량을 나타내는 경우에 관측되지 않은 기업특수적인 효과들이 μ_i 에 의해 포착될 것이며, 우리는 이것을 관측되지 않은 기업경영자의 경영수완으로 생각할 수 있다.”고 주장한다. 그리고 Hildreth & Oswald(1997: 322)는 기업데이터를 사용함으로써 노동자들의 교육 또는 다른 인적특성들을 통제하지 못한 데서 오는 단점들을 패널분석의 개별효과를 통해서 줄일 수 있다고 주장한다. 즉 패널분석은 모형에서 직접 통제하지 못한 변수들을 개별효과를 통해 간접적으로 통제할 수 있는 장점을 가지고 있는 것이다. 이

글에서도 기업내 노동자들의 인적특성들을 직접통제하지 못하고 있으나 개별효과를 통해서 간접적으로나마 이를 통제하는 것으로 간주한다.

λ_i 는 개별불변(individual-invariant)의, 그리고 회귀식에 포함되지 않은 시간특수효과를 나타낸다. 이러한 효과들은 파업으로 인한 당해년도의 생산감소, 오일쇼크로 인한 물가상승(Baltagi, 1995: 27), 그리고 일반적으로 연도 가변수가 지니는 특성인 실업 또는 거시적인 변화들로 생각할 수 있다. 이 글에서는 1997-98년도의 경제위기과 같은 변화들이 시간효과를 통해서 통제되는 것으로 간주한다.

분석모형들은 다음과 같은 논리에 따라 설정되었다. 먼저 여타 변수를 통제한 뒤에도 종속정도에 따라 부품업체의 지불능력(1인당 부가가치: 시장교환을 통해 사후적으로 화폐로서 평가된 생산가치)에 차이가 있는지를 살펴본다(모델1). 동시에 종속정도에 따라 임금이 유의미하게 낮은지를 살펴본다(모델2). 만약 기업의 임금지불능력을 결정하는 것으로 인정되는 주요변수들(첫 번째 범주)을 통제한 뒤에도 의존도가 높은 부품업체의 부가가치가 상대적으로 낮으면 이는 부품업체가 생산한 가치가 부등가교환을 통해 완성차업체로 이전되고 있음을 보여주는 것으로 말할 수 있다. 동시에 의존도가 높은 부품업체의 임금이 낮다면, 의존성이 강할 때 지불능력이 제약받으며 의존성이 약한 기업에 비해 상대적으로 저임금을 지불한다는 논리가 실증될 수 있다.

그러나 높은 부가가치에도 불구하고 기업 내에서 부가가치의 임금탄력성이 낮으면 저임금을 지불할 수 있다. 반대로 부가가치의 임금탄력성이 높을 경우에는 상대적으로 낮은 부가가치에도 불구하고 높은 임

금을 지불할 수 있다. 또한 부가가치가 낮을 때 부가가치의 임금탄력성 또한 낮은 경우에는 완성차업체로 이전된 가치의 손실을 부품업체가 부품업체 노동자의 임금축소로 상쇄시킬 수 있는 가능성을 보여주게 된다. 따라서 의존정도에 따라 부가가치의 임금탄력성이 어떠한지를 살펴본다. 이를 위해 설정한 모형이 모델3이다. 마지막으로 모델4는 의존유형을 완성차업체별로 구분함으로써 모기업의 특성이 임금지불능력 및 임금에 미치는 영향을 살펴보기 위해 설정하였다.

나. 지불능력함수와 임금함수 분석결과

지불능력함수와 임금함수는 다음과 같이 설정하였다.

모델 1 : 지불능력함수

$$LNVA1_{it} = \alpha + \beta \sum FIRM_{it} + \gamma \sum MARKET_{it} + \delta \sum REGION_{it} + \phi \sum MACRO_{it} + u_{it}$$

$$u_{it} = \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \quad i = 1 \dots N \quad t = 1 \dots T$$

$$MARKET = DEP1, DEP2, DEP1 OWN, DEP2 OWN, DEP3 OWN$$

모델 2 : 임금함수

$$LNBLC1_{it} = \alpha + \beta \sum FIRM_{it} + \gamma \sum MARKET_{it} + \delta \sum REGION_{it} + \phi \sum MACRO_{it} + u_{it}$$

$$u_{it} = \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \quad i = 1 \dots N \quad t = 1 \dots T$$

$$MARKET = DEP1, DEP2, DEP1 OWN, DEP2 OWN, DEP3 OWN$$

DEP1OWN, DEP2OWN, DEP3OWN은 각각 OWN과 DEP1, DEP2, DEP3의 교차항으로써 상호간의 교호작용을 살피기 위한 것이다. 이를 통해서 우리는 완성차업체가 자본투자를 한 부품업체라는 동일한 특성에도 불구하고 의존도에 따라 상이한 지불능력 및 임금을 받게 되는지, 아니면 의존도와 무관하게 동일한 지불능력 및 임금을 받게 되는지를 살필 수 있다.

추정된 결과는 <표 3-1>과 같다. 지불능력을 나타내는 부가가치생산성 함수에서 자본스톡(LNTA)의 계수는 양의 부호를 갖음으로써 유형 고정자산의 증가가 생산성에 양의 효과를 미치고 있음을 보여주고 있다. 반면에 노동투입량(LNTUM)은 음의 계수를 보여주고 있는데 노동 투입량의 계수가 음의 값을 보인 것은 노동투입량이 증가할수록 평균 생산성이 감소한다는 것을 의미한다.

기업연령(LFD)의 계수는 지불능력함수와 임금함수에 있어서 모두 양의 값을 보여줌으로써 기업연령이 오래될수록 생산성과 임금이 높다는 것을 알 수 있다. 모형에서 기업연령이 갖는 의미는 두 가지로 정리할 수 있다. 하나는 통상 기업연령이 지니는 의미로서 기업의 축적된 노하우를 나타낸다. 기업이 오래될수록 생산기술상의, 경영자의 경영능력상의, 노동자의 생산과정상의 노하우는 축적되고 이것이 생산성과 임금에 반영되는 것이다.

다른 하나는 자동차산업 원하청관계와 관련된다. 자동차산업에서는 80년대 초중반 수직적 하청계열구조가 완성되었는데, 그 이후 설립된 부품업체들은 수직적 하청계열구조에 직접 편입되게 된다.

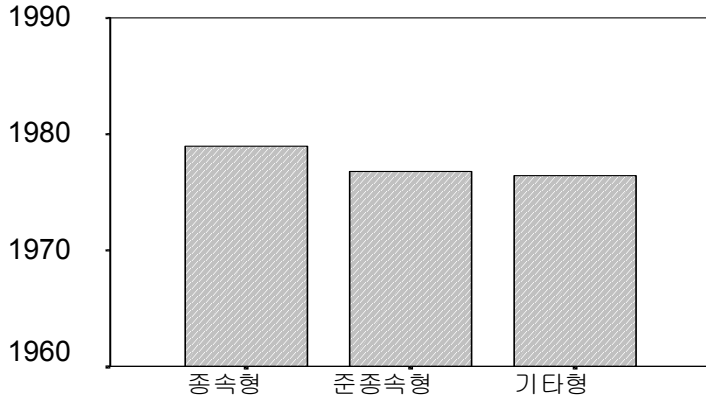
<표 3-1> 지불능력함수 및 임금함수 분석결과

	지불능력함수		임금함수	
	추정계수	표준오차	추정계수	표준오차
LNTA	0.08825***	0.00833	0.03792***	0.00626
LNTNUM	-0.30330***	0.02760	-0.28982***	0.02269
LFD	0.04243***	0.01355	0.14140***	0.01391
LNRWB	0.00011	0.00873	-0.04408***	0.00598
LNIESALE	-0.13245***	0.01535	-0.08567***	0.01170
RESEARCH	0.01547	0.01705	0.04318**	0.02051
UNION	0.01233	0.01498	0.03041*	0.01840
DEP1	-0.05046**	0.01978	-0.05359**	0.02430
DEP2	-0.03197*	0.01810	-0.02628	0.02173
DEP1*OWN	0.05877*	0.03555	0.13013***	0.04351
DEP2*OWN	0.08468**	0.03521	0.17445***	0.04276
DEP3*OWN	0.03186	0.05468	0.10079	0.06727
MONO	0.12972***	0.03112	0.19620***	0.03716
REG1	0.05985	0.04351	0.10948**	0.05362
REG2	0.08397	0.05431	0.10819	0.06728
REG3	0.06240	0.04393	0.13059**	0.05401
REG4	0.02932	0.04804	0.12115**	0.05883
PPI(CPI)	0.00719***	0.00178	0.00637***	0.00080
UNEMP	0.30196*	0.17448	0.54434***	0.11504
CONSTANT	3.46346***	0.22901	6.32880***	0.12112
Adj - R^2	0.512962		0.499219	

주: * 10%, ** 5%, *** 1% 수준에서 유의함

<그림 3-1>에서 보듯이 종속적인 기업일수록 기업연령이 낮은 것은 우연이 아닌 것이다. 또한 축적된 노하우가 없는 후발업체로서 완성차 업체에 보다 의존적인 것은 당연하다. 이러한 요인들이 저생산성과 저임금을 낳고 있는 부분적인 요인으로 보인다.

<그림 3-1> 의존도별 평균설립연도



생산직비율(LNRWB)은 지불능력함수에서는 유의미하게 나타나고 있지 않으나 임금함수에서 음의 계수값을 보이고 있다. 이에 대해서는 다음과 같이 두 가지 측면의 해석을 가능하게 한다. 첫째, 부품업체들은 지리적으로 대부분 납품하는 모기업 근처에 자리잡고 있다. 그러나 다수의 모기업과 거래를 하는 부품업체의 경우에는 서울과 같은 대도시에 본사 또는 영업소를 두고 유통망을 확립해 놓고 있는 경우가 많다. 이러한 영향으로 사무직의 비율이 높은 업체일수록 생산이 높고 따라서 임금이 높다고 판단된다.

위의 분석에서는 생산성과 생산직비율이 유의미하지 않게 나타나나 <표 3-2>부가가치의 임금탄력성분석결과에서는 1% 수준에서 생산직비율이 낮을수록 생산성이 높게 나타남으로써 이와 같은 주장을 뒷받침한다. 두 번째로 관리직수는 감독의 강도를 대리한다는 측면에서 감독의 강도가 높을수록 생산성이 증가하고 임금 역시 이에 따라 증가할 수 있다는 해석이다. 이때 감독강도의 증가에 따른 노동자들의 반발이 없는 것으로 전제된다. 그러나 관리직수의 증가가 감독강도를

정확히 대리하는가에 대해서는 의문의 여지가 있다¹⁵⁾.

금융비용부담율(LNIESALE)은 예상했던 바와 같이 지불능력 및 임금에 모두 부정적인 영향을 미치고 있다.

연구소유무(RESEARCH)는 기업연령(LFD)과 함께 기술수준을 나타내는 대리변수로 설정되었다. 연구소(RESEARCH)가 있는 기업일수록 생산성과 임금이 양의 효과를 미치는 것으로 나타난다. 그러나 생산성에 미치는 효과는 유의하지 않은 것을 볼 수 있다. 최인웅(1996)은 “정부에서 연구소 조직을 보유한 회사들에게만 세계상의 혜택을 주기 때문에 연구소라고 부를 만한 시설과 인력을 갖추지 못한 상태에서 연구소를 급히 설립한 부품업체들이 상당한 실정이다.”라고 함으로써 형식적인 연구소의 설립이 아직까지는 생산성에 큰 도움을 주지 못하고 있음을 시사한다.

노동조합(UNION)은 양의 계수값을 보이나 유의수준이 낮음으로써 생산성에는 그다지 영향을 미치지 않는 것으로 보인다. 임금에는 10% 수준에서 양의 효과를 나타내는 것을 볼 수 있다. 부품업체 노동조합이 양의 임금효과를 가져온 것은 예상과는 달리 부품업체에서도 노동조합이 일정정도 교섭권을 확보하고 있음을 의미한다.

이제 이 글의 주요관심사인 의존유형별 지불능력 및 임금의 격차를 살펴보자. 여기에서 종속형 부품업체들은 DEP1, 준종속형 부품업체들

15) Gordon(1990)은 이와같은 문제를 해결하기 위해 다음과 같은 네 가지 감독강도의 측정수단을 제시한다.

- ① 민간 비농업부문 노동자 중 비생산직 노동자
- ② 직종테이블에서 정의된 감독직의 수
- ③ 제조업 고용부문 중 직장의 수
- ④ 비농업부문 노동자 중 관리사무직 노동자의 수

은 DEP2로 설정되어 있는데, 이에 대한 기준변수인 기타형은 DEP3로서 상수항이 이를 대신하게 된다. 따라서 상수항에 DEP1을 더하면 종속형 부품업체들이 갖는 효과가 된다. 마찬가지로 상수항에 DEP2를 더하면 준종속형 부품업체들이 갖는 효과가 된다. 표를 보면 지불능력 함수와 임금함수에서 종속 및 준종속형 부품업체들의 계수는 모두 음의 값을 갖는 것을 볼 수 있다. 더구나 음의 계수값은 종속형일수록 커짐으로써 종속적일수록 임금지불능력을 제약받고 있음을 보여준다. 또한 이에 따라 임금도 종속적일수록 더욱 낮은 것을 알 수 있다. 다만 준종속형의 경우 음의 값을 갖지만 유의미하지 않은 것으로 나타남으로써 기타형과 비교해 볼 때 그리 큰 격차가 존재하지는 않는 것으로 보인다. 지불능력함수의 결과는 패널분석을 통해 개별효과 및 시간효과를 통제하고 기업별 특성들을 통제한 뒤에 나온 것으로서 수직적 계열구조 하에서 완성차업체는 종속형 부품업체의 상품에 대해 보다 적은 가격을 지불함으로써 종속형 부품업체가 생산한 가치가 부등가교환을 통해 완성차업체로 이전되고 있음을 말해준다. 동일한 변수설정 하에 분석된 임금함수의 결과도 지불능력 제약으로 인해 종속적 부품업체는 상대적으로 저임금을 지불하고 있음을 볼 수 있다.

다음으로 완성차업체가 자본을 투자한 소유형 부품업체들(OWN)과 각 의존유형의 교차항들을 살펴보자. 이들 교차항을 모형에 설정한 것은 변수의 정의에서 언급한 것처럼 소유형 부품업체들에서도 의존도에 따른 불평등한 지불능력의 제한이 있는지를 살펴는데 목적이 있다. <표 3-1>에서 볼 수 있듯이 의존도와 무관하게 모든 교차항이 양의 계수값을 갖는 것을 볼 수 있다. 더구나 의존도가 높은 종속형 소유기업들(DEP1*OWN)과 준종속형 소유기업들(DEP2*OWN)은 모두 유의미한

양의 값을 보여주고 있다. 따라서 부품업체가 종속적일지라도 완성차 업체는 자신들이 자본투자를 한 부품업체에게는 보다 나은 상품가격을 지불하는 것을 알 수 있다. 의존유형변수와 마찬가지로 여기에서 기준 변수는 완성차가 자본투자를 하지 않은 기타형(DEP3)이 된다.

시장지배적 사업자는 예상했던 것처럼 지불능력과 임금 모두에서 유의미한 양의 계수값이 나왔다. 시장지배적 사업자는 수요독점적인 부품시장 하에서도 부품의 독점적 공급을 통해 일정한 가격협상력을 지니고 있음을 알 수 있다. 또한 이를 통해 시장지배적 사업자는 자사의 노동자들에게 보다 높은 임금을 지불할 수 있는 여력을 갖게 됨으로써 비독점 부품업체들에 비해 상대적으로 높은 임금을 지불하고 있는 것으로 해석할 수 있다.

지역변수들(REG1, REG2, REG3, REG4)을 보면 지불능력함수에서 모두 양의 계수가 나왔지만 유의미하지 않으므로써 지역경제의 하부구조 등 지역특성에 따른 생산성격차는 없는 것으로 판단된다. 그러나 임금함수를 보면 경기지역과 대구영남지역, 충청호남지역 부품업체들은 기준변수인 서울지역 소재의 부품업체들보다 높은 임금을 지급하는 것으로 나타난다. 생산성과 임금에 거시지표들이 미치는 영향을 살피기 위해 물가지수들(PPI, CPI)과 실업률(UNEMP, 실제 모형에서는 실업률의 역수)을 설정하였다. 표에서 볼 수 있듯이 지불능력함수에서 실업률이 낮을수록 1인당부가가치생산성이 높다는 결과가 나왔다. 이는 실업률이 높을 때 노동자는 직업탐색기간이 길어지기 때문에 직장이동을 기피하고 현업에 충실함으로써 생산성을 높일 것이라는 예상과는 상반되는 결과로서 주목을 끈다. 임금함수에는 예상대로 임금이 실업률과 역의 관계에 있는 것으로 나타난다.

다. 지불능력에 대한 임금탄력성 분석결과

여기에서는 1인당 부가가치에 의존유형 가변수, 소유형 가변수, 시장 지배적 사업자 가변수를 곱하여 각 가변수별로 임금탄력성이 상이한지를 살펴본다. 아래 모형에서 표현된 LNVA1*DEP1, LNVA1*DEP2, LNVA1*OWN, LNVA1*MONO는 각각 LNVA1과 DEP1, DEP2, OWN, MONO를 곱한 교차항이다. 교차항이 유의미하게 나타날 때 기준변수가 되는 기타형과는 다른 임금탄력성을 갖게 된다.

모델 3 : 지불능력에 대한 임금탄력성 함수

$$LNBLC1_{it} = \alpha + \beta \sum FIRM_{it} + \gamma \sum MARKET_{it} + \delta \sum REGION_{it} + \phi \sum MACRO_{it} + u_{it}$$

$$u_{it} = \mu_i + \lambda_t + \varepsilon_{it} \quad i = 1 \dots N \quad t = 1 \dots T$$

$$MARKET = LNVA1 * DEP1, LNVA1 * DEP2, LNVA1 * OWN, LNVA1 * MONO$$

분석에 앞서 생산성과 임금간의 연립성문제를 검토하기로 한다. 앞에서 다룬 지불능력함수와 임금함수에서는 임금과 생산성이 동일한 모형 안에 포함되지 않음으로써 이들간 연립성문제는 제기되지 않는다. 그러나 본 모형에서는 임금이 종속변수로 설정되고 생산성이 설명변수로 설정됨으로써 양자간의 연립성문제가 문제가 제기된다. 즉 모형에서는 이 글에서 다루고 있는 지불능력(1인당부가가치)이 임금을 결정하는 요인 중 하나로서 설정하고 있으나, 효율임금 논의에서처럼 임금의 증가가 생산성을 증가시킬 수도 있기 때문이다¹⁶⁾.

16) 국내에서 효율임금이 생산성에 미친 영향을 실증한 사례로는 최영섭(1996), 황인태(1995) 등.

따라서 이와 같은 연립성문제를 해결하지 않은 추정치는 편의된 추정치가 된다. 더구나 본 모형에서는 동일년도의 생산성과 동일년도의 임금을 모형에 포함시킴으로써 이러한 연립성의 문제가 제기될 수 있다. 여기에서는 다음과 같은 가정과 검증으로서 연립성문제를 해결하고자 한다.

첫째, 자동차산업 부품기업들에 있어서 임금이 결정되는 방식이다. 완성차업체인 원청기업과 부품업체인 하청기업간에 결정되는 부품단가결정은 다음과 같은 방식¹⁷⁾에 기초하여 이루어진다.

$$\begin{aligned} \text{하청단가} &= \text{재료비} + \text{노무비} + \text{판매 및 일반관리비} + \text{이윤} \\ &+ \text{가치분석환원분(VA)}^{18)} \end{aligned}$$

그리고 공정거래위원회의 「자동차업종 표준외주거래 기본계약서」에서는 다음과 같이 단가결정방식을 제시하고 있다.

17) 한국 자동차산업에서 단가결정방식의 변화에 관한 논의로는 홍장표(1993: 247-250), 그리고 일본 자동차산업에서의 단가결정방식의 변화에 관한 논의로는 조영삼(1995: 158-165) 참조.

18) 가치환원분(VA)은 하청기업측의 VA활동에 의한 제안에 기초하여 모기업이 설계변경없이 부품의 단가 인하가 가능하게 된 경우 그 성과의 일부를 하청기업측에 환원하는 것이다. 가치환원분에 대해서는 모기업과 하청기업간의 유기적 결합을 강화시키고 하청업체의 기술증진에 기여한다는 입장과 그럼에도 불구하고 가치환원분에 의해 부품업체가 생산한 가치가 이전될 수 있다는 입장이 있다. 일본 원하청관계에 대한 연구에서 조영삼(1996)은 부품업체의 노력으로 부품원가가 인하되었음에도 불구하고 이에 의한 잉여를 모기업과 배분하기 때문에 모기업으로 가치가 이전된다고 주장한다. 울산 및 부평 소재 부품업체를 대상으로 한 면접을 통해서 볼 때 현재 한국에서 가치환원(VA)방식을 채택하고는 있으나 실질적으로는 잘 시행되고 있지 않는 것으로 보인다.

제9조

① 단가는 수량, 사양, 납기, 대금지불방법, 품질, 재료가격, 노무비, 시가의 동향 등을 고려하고 합리적인 산정방식에 따른 적정한 관리적 경비 및 이익을 붙여 갑과 을이 협의하여 정한다.¹⁹⁾

위에서처럼 원하청간 단가결정협상시에는 임금의 크기와 이윤의 크기가 협상이 이루어지는 동일한 시각에 이미 상당부분 결정되고 있음을 알 수 있다. 이러한 단가결정방식은 이 글에서 제시하고 있는 부품업체의 임금지불능력이 부품업체 노동자의 임금을 결정하는 중요한 요인임을 다시 한 번 확인시켜 준다.

둘째, 그럼에도 불구하고 시장정산 이상의 높은 임금지급이 생산성을 향상시킬 수 있는 여지는 존재한다. 예를 들어서 단가결정시 가치환원분(VA)은 생산성의 증가를 단가결정에 반영하는 방식인데, 만약 높은 임금이 생산성을 증가시키고 단가협상시 보다 많은 이윤을 가치환원분을 통해서 사용자가 얻게 된다면 부품업체 내에서 효율임금의 지급가능성은 존재하게 되는 것이다.

이 글에서는 Hausman 검정통계량을 이용해 연립성이 존재하는지를 살펴보았다. Hausman 테스트를 통해서 귀무가설이 기각되면 최소자승

19) 「자동차업종 표준외주거래 기본계약서」의 42조에서는 계약의 유효기간을 계약 체결일로부터 만 1년으로 하고 있다. 물론 통상 계약기간은 지켜지고 있지 않으며 부품업체들은 연간 평균 1-2회의 단가인하요구를 완성차업체로부터 받고 있는 것으로 조사된다(김주훈·조관행, 1991, 김호진·하재용, 1997: 115, 김영두, 1997:132-137). 모기업이 가격인하요청을 하는 주된 이유는 모기업의 채산성 악화와 가격경쟁력 강화로 요약(김주훈·조관행, 1991)될 수 있는데, 이로부터 두 가지 사실을 정리할 수 있다. 첫째, 모기업의 경영부진이 부품업체로 전가된다는 사실과 둘째, 앞서 언급된 가치환원분(VA)이 부품업체의 기술개발능력을 향상시킨다 해도 이로부터 획득된 부품업체의 이윤이 단가인하로 인해 모기업으로 재흡수 될 수 있다는 사실이다.

법에 의한 추정치는 비일치추정량이 되게 되며, 기각시키지 못하면 도구변수에 의한 추정량은 일치추정량이지만 비효율적이게 된다. 따라서 연립성이 존재하지 않으면 최소자승에 의한 추정치가 BLUE가 된다. Hausman 검정통계량은 다음과 같다.

$$H_0: plim(\beta_{IV} - \beta_{LS}) = 0$$

$$H = (\beta_{IV} - \beta_{LS})' [var(\beta_{IV}) - var(\beta_{LS})]^{-1}$$

$$(\beta_{IV} - \beta_{LS}) \sim X^2(K)$$

도구변수를 이용한 임금함수에서 도구변수는 임금함수에서 LNVA1과 LNVD1을 제외한 설명변수들과 적정식별을 위해 여기에다가 1인당 자본장비율에 자연대수를 취한 값 그리고 자기자본비율을 추가하여 사용하였다. 검증결과 Hausman 검정통계량은 15.181로서 10% 수준 ($X^2_{0.1} = 25.9894$; 자유도=18)에도 미치지 못함으로써 연립성이 존재하지 않는다는 귀무가설을 기각시키지 못한다. 따라서 우리는 본 모델에서 연립성에 따른 편익이 존재하지 않는 것으로 판단할 수 있으며 지불능력이 임금을 결정하는 중요한 요인이라는 것을 확인할 수 있다.

추정된 결과는 <표 3-2>와 같다. 분석에 사용된 모형의 설명력은 63% 정도로서 높은 설명력을 보여주고 있다.

표에서 보는 것처럼 지불능력으로 설정된 1인당 부가가치(LNVA1)의 계수값이 1% 수준에서 양의 부호를 보이고 있다. 1인당 부가가치와 가변수들간의 교차항들을 보면 여타 교차항이 유의미하지 않은데 반해서 종속형 부품업체의 임금탄력성은 1% 수준에서 유의미한 값을 보임으로써 다른 부품업체들과는 다른 임금탄력성을 갖고 있음을 알 수 있

다. 또한 그 값이 양의 부호를 보이기 때문에 동일한 지불능력이 주어질 경우 보다 많은 임금을 지급한다는 것을 알 수 있다. 그리고 종속형 부품업체 가변수는 1%의 유의수준에서 앞서의 분석과 마찬가지로 음의 값을 갖는다. 이로부터 우리는 종속형 부품업체의 임금이 낮은 것은 해당기업이 동일한 지불능력 하에 낮은 임금을 지불해서라기보다는 기본적으로 그 지불능력이 시장으로부터 제약당하고 있기 때문이라는 것을 알 수 있다.

지불능력 임금탄력성(2)은 불필요한 변수들을 모형에 삽입시켰을 경우에 발생할 수 있는 표기편의를 제거하기 위해서 유의미하지 않은 교차항들을 제거한 모형이다. 부가가치 임금탄력성(2)에서는 소유형과 시장지배적 사업자 가변수가 다시 유의하게 나타나는 것을 볼 수 있다.

라. 모기업별 의존유형에 대한 분석결과

여기에서는 의존유형을 해당모기업과 연관지어 살펴봄으로써 종속적일수록 지불능력을 제약받고 있다는 앞서의 결과가 모기업에 관계없이 일관되게 관철되고 있는지를 살펴본다. 완성차는 완성차 7개사에서 현대자동차, 대우자동차, 기아자동차를 설정하였다.

설정된 모형은 다음과 같다.

모델 4 : 모기업별 의존도별 지불능력함수

$$LNVA1_{it} = \alpha + \beta \sum FIRM_{it} + \gamma \sum MARKET_{it} + \delta \sum REGION_{it} + \phi \sum MACRO_{it} + u_{it}$$

$$u_{it} = \mu_i + \varepsilon_{it} \quad i = 1 \dots N \quad t = 1 \dots T$$

MARKET= DH7,DD7,DK7,OWN,MONO

<표 3-2> 지불능력에 대한 임금탄력성 분석결과

	지불능력 임금탄력성(1)		지불능력 임금탄력성(2)	
	추정계수	표준오차	추정계수	표준오차
LNTA	0.01508**	0.00623	0.01542**	0.00634
LNTNUM	-0.13959***	0.02240	-0.13409***	0.02270
LFD	0.10305***	0.01244	0.09954***	0.01243
LNRWB	-0.04609***	0.00589	-0.04632***	0.00602
LNIESALE	-0.04174***	0.01162	-0.04090***	0.01181
RESEARCH	0.02666	0.01722	0.02534	0.01707
UNION	0.02178	0.01523	0.02113	0.01509
LNVA1	0.28947***	0.02214	0.28644***	0.02005
LNVA*DEP1	0.12664***	0.03189	0.13594***	0.02915
LNVA*DEP2	-0.02096	0.03065		
LNVA*OWN	0.01388	0.04154		
LNVA*MONO	0.01743	0.06131		
DEP1	-0.60083***	0.14313	-0.64217***	0.13102
DEP2	0.08416	0.13733	-0.00862	0.01725
OWN	0.03985	0.18795	0.09986***	0.02348
MONO	0.04998	0.28161	0.12684***	0.03109
REG1	0.08305*	0.04476	0.08193*	0.04435
REG2	0.06215	0.05522	0.06131	0.05467
REG3	0.09648**	0.04503	0.09467**	0.04463
REG4	0.09735**	0.04909	0.09505*	0.04865
CPI	0.00467***	0.00081	0.00471***	0.00083
UNEMP	0.49465***	0.11041	0.50075***	0.11402
CONSTANT	5.18571***	0.14740	5.18876***	0.14348
Adj - R ²	0.628558		0.626990	

주: * 10%, ** 5%, *** 1% 수준에서 유의함

<표 3-3> 모기업별 의존도별 지불능력함수 및 임금함수 분석결과

	지불능력함수		임금함수	
	추정계수	표준오차	추정계수	표준오차
LNTA	0.08654***	0.00818	0.03742***	0.00604
LNTNUM	-0.31024***	0.02719	-0.29752***	0.02195
LFD	0.04424***	0.01351	0.14399***	0.01361
LNRWB	0.00036	0.00850	-0.04389***	0.00575
LNIESALE	-0.13214***	0.01514	-0.08557***	0.01130
RESEARCH	0.01536	0.01737	0.04577**	0.02063
UNION	0.01098	0.01522	0.02753	0.01849
DH7	-0.02013	0.02514	-0.01325	0.03041
DD7	-0.08200**	0.03873	-0.09185**	0.04601
DK7	-0.05459**	0.02756	-0.07603**	0.03312
OWN	0.06187***	0.02340	0.14172***	0.02797
MONO	0.13689***	0.03155	0.20226***	0.03725
REG1	0.05716	0.04388	0.10563**	0.05314
REG2	0.07110	0.05392	0.09346	0.06600
REG3	0.05299	0.04410	0.11562**	0.05346
REG4	0.03446	0.04933	0.12296**	0.05932
PPI(CPI)	0.00625***	0.00172	0.00609***	0.00075
UNEMP	0.29908*	0.17157	0.56999***	0.11027
CONSTANT	3.57949***	0.22109	6.36069***	0.11564
Adj - R^2	0.514314		0.502197	

주: * 10%, ** 5%, *** 1% 수준에서 유의함

분석결과로부터 우리는 완성차업체가 어떤 기업인가에 관계없이 종속형 부품업체들의 지불능력과 임금이 모두 유의하게 음의 값을 갖는 것을 볼 수 있으며, 한국 자동차 산업에서 종속적인 부품업체들의 지불능력이 수요독점적인 부품시장구조와 수직적 원하청계열구조에 의해

제약받고 있음을 다시금 확인 할 수 있다.

재미있는 사실은 완성차업체 중에서도 현대자동차를 모기업으로 하는 부품업체의 계수가 음의 값이면서도 유의미하지 않게 나타나고 있다는 점이다. 김대모·유경준(1996)은 한국 자동차산업에서 현대자동차가 가격설정자의 역할을 하고있다고 밝히고 있다. 그들은 현대자동차가 가격설정자로 활동하고 있는 이유를 현대자동차의 높은 시장점유율(1995년 현재 약 50%), 최근 현대자동차를 제외한 다른 완성차업체들의 당기순이익이 마이너스를 기록하고 있다는 점, 그리고 유사한 차종의 가격이 회사에 관계없이 기본적으로 비슷하게 설정되어 있는 점을 들고 있다. 그들의 주장을 받아들인다면, 현대자동차를 모기업으로 하는 부품업체들의 음의 계수값이 유의미하게 나타나지 않는 현상은 현대자동차가 가격설정자로서 누리게 된 지대로 인해 현대자동차의 가치이전이 다른 종속형 부품업체와는 달리 완화되고 있는 것으로 해석할 수 있다.

제5장 경기변동에 따른 부동산교환의 변화와 임금격차

일반적으로 하청은 생산물시장에서의 수요변동 조절을 위해 이용되고 있는 것으로 분석되고 있다. 그러나 외주비율이 확대되고 분업화되어 감에 따라 안정적인 장기거래를 하고 있는 현재 한국자동차산업 원하청 구조하에서는 이러한 물량조절이 용이하지 않다. 즉 모기업이 부품업체가 생산하던 품목을 자체생산할 수 있는 경우에만 수요변화에 따라 하청업체의 생산량을 흡수할 수 있기 때문이다. 이 절에서는 경기 불황에 직면한 완성차업체가 부동산교환을 통해 부품업체의 이윤을 흡수할 수 있음을 보여주하고자 한다.

1. 분석모형의 설정²⁰⁾

우리는 앞에서 $Y_i = \beta X_i + \varepsilon_i$ 와 같이 모형을 설정함으로써 설명변수의 회귀계수가 시간에 불편하는 것으로 설정하였다. 임의계수모형(Random Coefficients Model)에서는 관측치 또는 더미로 설정된 그룹(stratification)에 따라 β 를 다르게 설정함으로써 종속변수에 미치는 영향을 각 관측치별 또는 가변수로 설정된 각 그룹별로 파악할 수 있게 된다. 이렇게 설정된 임의계수모형의 기본 도출과정은 다음과 같다.

$$\text{가) } Y_i = \beta_i X_i + \varepsilon_i \quad (1)$$

20) 본 절에서 설정된 임의계수모형은 Greene(1997)에 따른다.

여기에서

$$\beta_i = \beta + v_i \quad (2)$$

$$E[v_i] = 0, \quad i = 1, \dots, N \text{ Groups}$$

그리고

$$E[v_i v_i'] = \Gamma$$

식(1)과 식(2)를 결합시키면 다음과 같다.

$$Y_i = \beta X_i + (\varepsilon_i + X_i v_i) \quad (3)$$

(3)식은

$$Y_i = \beta_i X_i + w_i \quad (4)$$

여기에서 $E[w_i] = 0$

$$\text{그리고 } E[w_i w_i'] = \sigma_i^2 I + X_i \Gamma X_i' = \Pi_i$$

(4)식을 본 장의 분석을 위해 실제 변수로 변환시키면 다음과 같다.

모형: 연도별 임금함수²¹⁾

$$LBLC1_{i,t} = \beta_{0i,t} + \beta_{1i,t} UNION_{i,t} + \beta_{2i,t} DEP1_{i,t} +$$

$$\beta_{3i,t} DEP2_{i,t} + \beta_{4i,t} OWN_{i,t} + w_{i,t}$$

$$i = 1991, 1992, 1993, \dots, 1998$$

모형에 노동조합 가변수를 포함시킨 이유는 첫째, 수직적 하청계열구

21) 임의계수모형은 특성상 추정될 모수가 많아지기 때문에 설명변수의 사용에 제한이 따른다. 따라서 본 모형에서도 분석하고자 하는 변수만으로 모형을 구성하였다.

조 하에 놓여 있는 부품업체의 노동조합이 임금효과를 가져올 수 있는지를 살펴보기 위해서이다. 완성차업체와 부품업체간의 긴밀한 협조가 요구되는 자동차산업의 특성상, 부품업체의 파업은 큰 피해를 가져오기 때문에 노조의 파업효과 및 이에 기반한 임금효과는 클 수 있다. 반면에 이를 염두에 둔 완성차업체와 부품업체의 사용자가 부품업체의 노동조합 활동을 억제시키려 한다면 오히려 위협효과(threat effects)와 같은 반작용이 있을 수 있다. 두 번째 이유는 90년대 노동조합 임금효과 추이를 살펴보기 위해서이다. 1987년 이후 상승세를 보였던 국내 노조조직률은 1989년을 정점으로 지속적인 하락세를 보여 왔다. 하락한 노조조직률은 임금교섭력의 약화와 함께 노조의 임금효과를 변화시켰을 것으로 예상되기 때문이다. 세 번째 이유는 1996-98년에 있었던 경제위기 과정에서 노동조합의 임금효과가 어떠한지를 살펴보기 위해서이다.

종속형과 준종속형 가변수를 모형에 포함시킨 이유는 첫째, 종속 및 준종속형 부품업체들의 임금추이를 분석하기 위해서이다. 즉 90년대를 각 연도별로 살펴봄으로써 종속형과 기타형 사이의 임금격차가 심화되고 있는지, 아니면 완화되고 있는지를 보기 위해서이다. 두 번째 이유는 경기변동 추이와 부품업체의 임금추이와의 상호관계를 살펴보기 위해서이다. 이를 통해서 종속 및 준종속형 부품업체들의 지불능력과 임금이 경기변동시 부품업체의 위험을 완성차업체가 떠안음으로써 경기변동에도 불구하고 완만하게 진행되는지, 아니면 그와 반대로 완성차업체가 경기변동에 따른 위험을 부품업체, 특히 종속 및 준종속형 부품업체에게 전가함으로써 종속 및 준종속형 부품업체의 지불능력 및 임금추이가 기타형 부품업체에 비해서 경기변동에 상대적으로 민감하게 움직이는지를 살펴보고자 한다.

소유형 가변수를 모형에 포함시킨 것은 앞에서 분석되었던 종속형 부품업체와 소유형 부품업체 사이의 차별적인 통제전략이 불황시에도 유지되는가를 살펴보기 위해서이다.

2. 연도별 임금함수 분석

우선 추정치가 연도별로 유의미하게 다른지를 보기위해서 임금계수들에 대한 χ^2 검정을 하였다. 귀무가설은 다음과 같다.

$$H_0: \beta_{1991} = \beta_{1992} = \dots = \beta_{1998}$$

χ^2 검정 결과 검정통계량은 558.92(자유도 35)로서 1% 수준에서 각 연도별 β 의 추정치가 유의미함을 알 수 있다. 따라서 각 연도의 β 값이 동일하다는 귀무가설을 기각한다. 추정된 임의계수모형의 분석결과가 <표 4-1>이다. 설명변수가 가변수들로만 구성되어 있어서 R^2 가 낮음을 알 수 있다. 그러나 각 회귀계수들의 추세를 보는데는 문제가 없으리라 판단된다.

먼저 각 설명변수들의 표준편차를 보면 1993년 이후 모든 변수의 표준편차가 지속적으로 작아지고 있음을 볼 수 있다. 분산의 크기는 가변수로 설정된 그룹 내 기업들의 임금격차를 나타낸다. 상수항과 노동조합, 종속 및 준종속 부품기업군, 그리고 소유형 모두 분산이 줄어들고 있음을 확인할 수 있다. 이는 부품산업의 기업간 임금격차가 전반적으로 축소되고 있음을 말해준다. 그러나 여전히 종속형 부품업체의 임금수준은 90년대 전기간 동안 1%의 유의수준에서 기타형에 비해 작음을

알 수 있다. 마찬가지로 소유형 역시 1% 유의수준에서 지속적으로 임금수준이 높은 것을 볼 수 있다. 이는 부품업체들의 임금수준에 미치는 수직적 하청계열구조의 영향 및 완성차업체의 부품업체 차별화전략이 90년대 전기간을 통해 변함없이 관찰되고 있다고 할 수 있다.

<표 4-1> 연도별 임금함수 분석결과

	CONSTANT	UNION	DEP1	DEP2	OWN	R2
RCM	7.2400*** (0.0408)	0.0074 (0.0124)	-0.0616*** (0.0130)	-0.0113 (0.0116)	0.1034*** (0.0148)	0.0435
1991	7.0689*** (0.1123)	0.0211 (0.0209)	0.0884*** (0.0195)	-0.0248 (0.0163)	0.0953*** (0.0180)	
1992	7.1231*** (0.1123)	0.0163 (0.0209)	-0.0769*** (0.0195)	-0.0221 (0.0163)	0.1004*** (0.0179)	
1993	7.1724*** (0.1124)	0.0198 (0.0213)	-0.0684*** (0.0195)	-0.0183 (0.0163)	0.1041*** (0.0181)	
1994	7.2343*** (0.1124)	0.0120 (0.0212)	-0.0556*** (0.0195)	-0.0159 (0.0163)	0.1103*** (0.0180)	
1995	7.2828*** (0.1123)	0.0091 (0.0211)	-0.0515*** (0.0195)	-0.0101 (0.0163)	0.1074*** (0.0179)	
1996	7.3423*** (0.1122)	0.0049 (0.0205)	-0.0463** (0.0193)	-0.0026 (0.0161)	0.1047*** (0.0175)	
1997	7.3740*** (0.1120)	-0.0132 (0.0203)	-0.0519*** (0.0193)	0.0057 (0.0160)	0.0916*** (0.0173)	
1998	7.3223*** (0.1116)	-0.0105 (0.0193)	-0.0538*** (0.0190)	-0.0023 (0.0158)	0.0971*** (0.0167)	

주: * 10%, ** 5%, *** 1% 수준에서 유의함

노동조합의 임금효과는 전기간 동안 유의하지 않음을 볼 수 있는데, 앞에서 10% 수준에서 유의하게 양의 효과를 지녔던 점을 염두에 둘 때 부품업체 노동조합의 임금효과는 그리 크지 않은 것으로 판단된다. 이는 모형설정시 가정했던 것처럼 수직적 하청계열구조 하에서 노동조합의 영향력이 제약받고 있음을 보여준다. 즉 모기업에 의한 부품업체의 지불능력제약은 사용자와 노동조합 모두 교섭과정을 통해 얻어낼 수 있는 여지가 그만큼 좁다고 할 수 있다. 노동조합의 임금효과가 전기간 동안 유의하지 않았던데 반해서 90년대를 통해 그 변화의 경향은 뚜렷이 읽을 수 있다. 연도별로 시간이 흐를수록 회귀계수의 값은 점차 작아지고 있음을 볼 수 있으며, 경기불황기인 1997-98년 동안에는 음의 값을 갖는다. 따라서 90년대 노조는 양의 임금효과를 지니고 있으나 그 효과는 시간이 지날수록 점차 축소되고 있는 것으로 판단된다. 90년대 들어 우리나라 노동조합의 교섭력이 점차 약해졌음을 염두에 둘 때 자동차산업 부품업체 역시 교섭력이 점차 약해지고 있다고 해석할 수 있다.

중송형 및 준중속형 부품업체들은 1996년까지 음의 계수 값이 점차 작아지고 있음을 보여줌으로써 기타형 부품업체와의 임금격차가 줄어들고 있었음을 알 수 있다. 그러나 경제위기 이후 다시 그 격차가 커지고 있다. 즉 경기변동에 따라 호황기에는 임금격차가 줄고 불황기에는 그 격차가 커지고 있는 것이다. 따라서 의존도가 높을수록 경기변동에 따라 임금이 민감하게 조절되고 있는 것으로 추정된다.

3. 90년대 경기변동과 기업별 이윤율추이²²⁾ : 정보비대칭론에 대한 비판

정보의 비대칭성 이론²³⁾은 자동차업체에서 모기업과 부품업체간의 협조가능성 또는 정합관계(positive sum relation)를 주장하는 이들에게 많이 사용된다. 이론의 요지는 다음과 같다. 모기업과 하청기업간의 계약 후 발생하는 생산비용 변화의 불확실성은 위험문제를 발생시킨다. 이 때 완성차업체 측에서 보면 특정부품에 대해 특정부품기업과의 거래는 사소하므로 위험중립자처럼 행동하는 반면, 부품업체는 그 계약에 크게 의존하므로 위험기피자처럼 행동한다. 즉 일정계약이 이윤에 미치는 상대적 크기에 의해 일반적으로 부품업체는 위험기피적인 성격을, 완성차업체는 위험중립적인 성격을 갖는다. 이로 인해 부품업체는 위험을 회피하는 대신 낮은 가격, 즉 비용의 변동에 대해 부품업체가 책임을 지지 않는 계약형태를 선호하게 된다. 이때 부품기업은 완성차업체보다 생산비용 등 부품가격에 미칠 수 있는 정보에 대해 더 잘 알고 있다. 결국 완성차업체는 부품기업이 비용절감을 위한 충분한 노력을 했는지를 완전히 알 수 없는 것이다. 이러한 상호간 정보의 비대칭은 도덕적 해이 문제를 낳는다. 이로부터 계약상의 인센티브 문제가 발생한다. 위와 같은 상황 하에서 부품업체의 위험기피정도와 낮은 가격 수용, 완성차업체의 위험분담 및 인센티브의 수준이 결정된다. 이와 같은 위험분산과 인센티브에 관한 이론은 완성차업체와 부품업체간의 협조

22) 그래프들은 동일한 기업들을 대상으로 연도별로 그 추이를 본 것으로서 3절에서 분석한 데이터를 그대로 사용하였다.

23) 한국 자동차산업을 대상으로 정보의 비대칭론을 적용한 사례로는 조철(1998).

와 호혜적인 관계, 그리고 이로부터 비롯되는 기능적 효율성의 근거를 제공한다. 이 속에서 적기생산방식(JIT)은 부품수요 및 공급에 대한 정보의 파악이 중요시된다는 점에서 하청업생산에 대한 원청기업의 정보 획득이 요구된다. 이러한 방식을 통한 대하청관계는 부품업체의 설비가동률과 부가가치율을 향상시킴으로써 자본회전률을 높인다. 즉 높은 설비이용율과 재고감소를 통해 부품업체의 이윤율을 높일 가능성이 존재한다는 것이다.

위험분산과 인센티브에 관한 이론의 근거에는 모기업과 하청기업간 상호 대등한 거래라는 인식이 깔려있다. 그러나 한국의 원하청관계는 비대등성을 특징으로 한다. 정보의 비대칭을 해소하기 위해 모기업은 부품업체의 품질, 납기, 기술개발력, 생산효율 등 거의 모든 면에서 평가를 행하며²⁴⁾, 이는 전속성이 높을수록 오히려 정보의 비대칭성의 해소가능성이 높다는 것을 보여준다. 즉 판매자의 입장인 하청기업측의 정보가 구입자인 모기업측에 의해 파악, 관리된다는 점에서 하청업체의 교섭력은 전속성이 강할수록 제약받게 된다. 이에 더해 부품에 대한 수요독점적인 시장구조는 정보의 비대칭성으로부터 비롯되는 하청업체의 부품단가증가 가능성을 더욱 제약하게 된다. 이에 따라 종속성이

24) 공정거래위원회(1999)의 「자동차업종 표준외주거래기본계약서」에는 다음과 같이 명기되어 있다.

제26조

- ① 갑(모기업-인용자)은 필요에 따라 을(하청기업-인용자)에게 생산관리, 품질보증 등에 관한 자료 및 결산보고서 등 경영에 관한 자료의 제출을 요구할 수 있으며, 발주부품의 생산 품빌보증과 관련하여 을의 공장설비, 생산관리실태 등을 수시 조사할 수 있다.
- ② 을은 갑에게 제1항과 관련된 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없는한 갑에게 협조하여야 한다.

강할수록 이윤마진율은 낮아진다. 또한 완성차시장에서의 공급독점적 지대와 부품시장에서의 수요독점적 지대를 누리고 있는 완성차업체는 수취지대의 유지를 위해 핵심부품업체에 대한 자본 투자를 하고 있는데 이는 완성차업체가 부품업체들에 대해 이중적인 전략을 취하고 있음을 의미한다. 이러한 현상들은 원하청간 권력의 비대칭성을 강화한다. 즉 정보의 비대칭성은 권력의 비대칭성에 의해 완화되는 것이다. 결국 부품업체의 이윤율은 안정적인 원하청관계(또는 정보의 비대칭)를 통해서 누릴 수 있는 높은 자본회전율과 종속적인 관계(또는 권력의 비대칭)에 의한 낮은 이윤마진율의 상대적인 크기에 의해 결정되는 것이다.

<그림 4-1>, <그림 4-2>, <그림 4-3>은 각각 의존유형별 자본회전율, 이윤마진율, 이윤율을 나타낸 것이다.

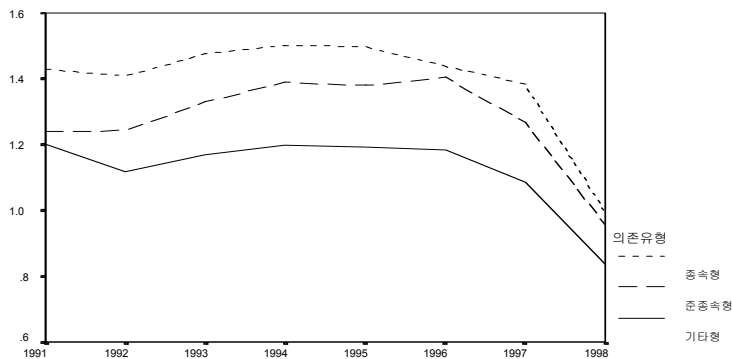
$$\text{자본회전율} = \text{매출액} / ((\text{전기총자산} + \text{당기총자산}) / 2)$$

$$\text{이윤마진율} = \text{경상이익} / \text{매출액}$$

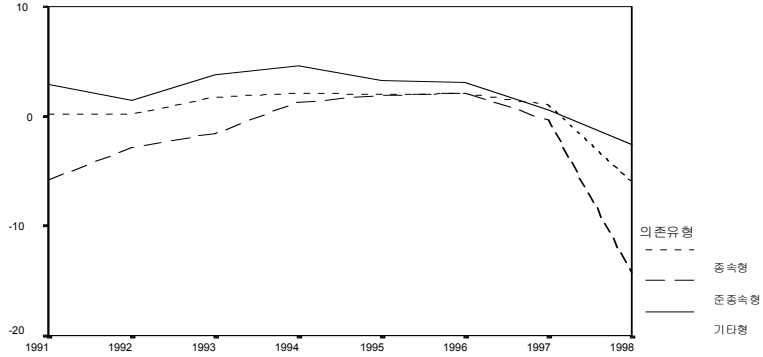
$$\text{이윤율} = \text{경상이익} / ((\text{전기총자산} + \text{당기총자산}) / 2) = \text{총자산경상이익률}$$

$$\text{이윤율} = \text{이윤마진율} \times \text{자본회전율}$$

<그림 4-1> 의존도별 자본회전율 추이



<그림 4-2> 의존도별 이윤마진을 추이



<그림 4-3> 의존도별 이윤율 추이

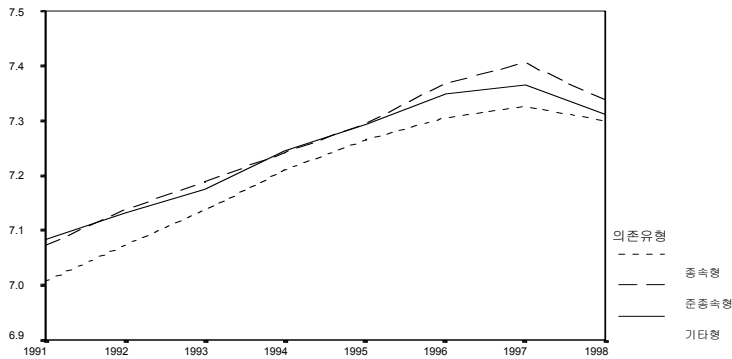


먼저 자본회전율의 추이를 보면 완성차업체와 보다 긴밀한 관계를 유지하고 있는 종속 및 준종속형 부품업체들의 자본회전율이 상대적으로 높다는 것을 알 수 있다. 그러나 경제위기에 직면하여 모든 부품기업 군들이 자본회전율의 하락을 경험하고 있으며, 상대적으로 높은 자본회전율을 보였던 종속 및 준종속형 부품업체들의 하락폭이 더욱 크게 나타나고 있다. 이윤마진율의 추이를 보면 경제위기에 직면한 수직적 하청 계열구조하의 각 부품기업군이 어떠한 영향을 받는지를 알 수 있다.

중속 및 준중속형 부품업체들의 이윤마진율은 기타형과 비교해볼 때 매우 급격한 하락폭을 나타낸다. 이는 경제위기에 직면한 완성차업체의 부등가교환이 중속 및 준중속형 부품업체들에 집중되어 있었음을 보여준다.

이윤율의 추세는 경기변동에 민감하게 반응하고 있으며, 이윤마진율의 추세와 상당히 유사하다는 것을 볼 수 있다. 이를 통해서 우리는 중속 및 준중속형 부품업체들의 이윤율이 불황 동안에 급격히 줄어들었으며, 이는 중속 및 준중속형 부품업체들의 낮은 이윤마진율에 기인한 것임을 알 수 있다. 즉 의존적일수록 높은 자본회전율을 보장해주지만 낮은 이윤마진율을 상쇄시킬만큼 크지는 않아 결과적으로 낮은 이윤율을 결과하고 있음을 알 수 있다. 또한 <그림 4-3>을 <그림 4-4>에서 각 지표들의 하락시점을 보면 이윤율의 하락이 먼저 진행되고 뒤이어 임금이 하락했음을 볼 수 있다. 따라서 경기변동과 관련하여 시장구조에 따른 이윤율하락이 임금에 영향을 주었다고 할 수 있다.

<그림 4-4> 의존도별 생산직1인당노동비용 추이(log값)



제6장 결론

기업들은 상품의 생산과정 또는 자본의 축적과정 상에서 상호간에 분업적 위계적 질서를 형성시킴으로써 이윤을 극대화하고자 한다. 한국 자동차산업의 역사에서 이러한 질서는 원하청간 수직적 하청계열화라는 형태를 갖는다. 자본의 속성상 그 질서 안에는 이미 자본간 갈등이 내포되어 있으며 협조는 한 쪽의 우월한 지위와 통제를 통해서만이 유지가 가능하다. 한국의 완성차업체들은 국내 완성차시장에서의 과점시장구조와 부품시장에서의 수요독점적 시장구조를 통해서 이종의 지대를 수취해 왔다. 수취구조의 형성과 유지는 한국 자동차산업 원하청관계의 형성 및 성격과 맥을 같이 한다. 이 글에서는 한국 자동차산업을 대상으로 이러한 시장구조의 영향이 기업의 임금지불능력과 노동자들의 임금에 미치는 영향에 대해서 살펴보았다.

분석을 통해 확인된 결과는 다음과 같다.

1. 기업의 임금지불능력은 시장구조내 기업의 지위로부터 영향을 받는다. 종속적인 기업일수록 부가가치로 설정된 지불능력이 시장구조에 의해 제약당하고 있음을 확인할 수 있었다. 시장구조로부터 제약당한 종속적 부품업체들의 임금지불능력은 해당노동자들의 임금을 축소시켰음을 확인할 수 있었는데 이러한 임금축소는 90년대 동안에 진행된 기업간 임금격차의 감소경향에도 불구하고 뚜렷이 유지되고 있었다. 종속적인 부품업체들의 임금의 지불능력탄력성은 여타기업들에 비해 높게 나옴으로써 종속적인 부품업체 노

동자들의 임금축소는 해당기업의 낮은 노동소득분배로부터 기인한 것이 아니라 시장구조에 의한 것임을 알 수 있었다. 임금지불능력의 또 다른 지표인 이윤율 역시 종속적일수록 낮다는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 사실들은 기업별 특성들을 통제한 뒤에 나온 것으로서 부품업체에서 생산된 가치가 모기업으로 이전된 결과임을 알 수 있다. 또한 수요독점적인 부품시장구조 하에서는 종속적일수록 기업의 생산 및 경영정보가 노출됨으로써 정보의 비대칭성과 달리 단가교섭시 불리한 지위를 갖는 것으로 판단된다.

2. 모기업의 자본이 투자된 부품업체들은 의존도와 무관하게 상대적으로 높은 이윤율과 임금지불능력을 얻고 있었다. 이는 완성차업체가 자신의 부품업체들에 대해서 차별화된 전략을 구사하고 있음을 말한다. 즉 생산시설의 분리를 통해서 외주의 이점을 갖는 반면 자본투자를 통해 핵심부품업체에 대한 통제를 유지하고 있음을 보여준다.
3. 일반적으로 마크업을 통해 지대를 획득하고 있는 독점기업들이 수직적 하청계열구조내 부품업체라는 지위를 통해서는 기타형 부품업체들에 비해 높은 이윤율을 누리고 있지는 못했다. 개별부품업체들의 시장지배력보다는 생산물시장의 구조가 각 부품업체들의 이윤율에 보다 직접적으로 영향을 미치고 있음을 보여준다고 할 수 있다.
4. 종속적인 기업이 임금지불능력을 제약받는다라는 사실과 모기업의 자본계열사가 상대적으로 높은 임금지불능력을 획득한다는 사실은 상이한 모기업에도 불구하고 일관되게 관찰되고 있음을 확인할 수 있었다. 다만 현대자동차의 경우 국내 완성차시장을 통해서 누

리는 시장지배력의 결과로서 해당 종속형 부품업체들은 상대적으로 임금지불능력의 제약현상이 완화되고 있음을 알 수 있었는데 이는 부품시장에서의 부품업체의 지위뿐만 아니라 모기업의 완성차시장내 지위 역시 부품업체의 임금지불능력에 영향을 미치고 있음을 보여준다.

5. 90년대 후반에 진행된 경제위기 동안에 종속적인 기업들의 임금지불능력과 임금이 여타 부품업체들에 비해서 상대적으로 더욱 하락했음을 확인할 수 있었다. 하락한 임금지불능력은 종속적인 부품업체들로 하여금 여타 기업들에 비해 높은 고용조정을 선택하게 하였다. 이윤율 또한 높은 자본회전율에도 불구하고 낮은 이윤마진율로 인해 종속적인 기업들의 하락폭이 더욱 컸는데 이러한 사실들은 불황에 직면한 완성차업체들이 부품업체의 이윤조절을 통해 위기를 완화시키고자 했음을 말해준다.

참고문헌

1. 자료

- 공정거래위원회, 「시장지배적 사업자명단」, 각년도, 「자동차업종 표준외주거래기본계약서」, 공정거래위원회 인터넷 홈페이지, 각년도.
- 노동부, 「노동조합조직현황」, 각년도, 「매월노동통계조사보고서」, 각년도 12월호, 「직종별임금조사실태보고서」, 각년도.
- 전국자동차산업노동조합연맹, 「'97 자동차연맹 조합원 생활실태조사 결과보고서」, 1997.
- 통계청, 「한국통계월보」, 각월호, 「광공업통계조사보고서」, 각년도.
- 한국신용평가주식회사, 「한국기업총람」, 각년도, 「기업제무제표」, 매일경제신문사 인터넷홈페이지, 각년도.
- 한국은행, 「기업경영분석」, 각년도.
- 한국자동차공업협동조합, 「자동차공업의 표준자모델임금조사보고」, 1992, 「한국자동차공업편람」, 1984-1999, 「'99. 6. 자동차 생산 판매 동향」, 1999.

2. 국내문헌

- 김대모·유경준(1996) 「기업규모간 임금격차의 원인과 과제」, 『노동경제논집』, 제19권 제1호, 한국노동경제학회.
- 김영두(1997) 「원·하청 노동조합 실태조사 결과」, 『자동차산업의 원하청 관계와 노동자간 격차』, 한국노동사회연구소.
- 김영인(1990) 『한국기업에 있어서 임금격차의 결정요인에 관한 연구』, 서울대학교 경영학 박사학위 논문.
- 김주훈·조관행(1991), 「자동차산업의 하도급제 실태분석」, 『한국개발연구』, 제13권 제2호 한국개발연구원.

- 김호진·하재용(1997) 『자동차부품공업의 노사관계』, 집문당.
- 남기곤(1994) 『독점-비독점부문간 노동시장구조의 차이에 관한 세 논문』, 서울대학교 경제학 박사학위 논문.
- 이효수(1983) 『한국노동시장의 계층구조분석』, 서울대학교 경제학박사학위 논문.
- 정성진(1990) 『한국경제에서의 마르크스비율의 분석』, 서울대학교 경제학 박사학위논문.
- 조성재(1997) 「자동차산업내 기업규모간 임금격차의 현황과 발생요인」, 『자동차산업의 원·하청 관계와 노동자간 격차』, 한국노동사회연구소.
- 조영삼(1996) 『일본적 생산방식하 하청제 전개의 구조와 특성에 관한 연구』, 고려대학교 경제학 박사학위논문.
- 조영철(1993) 『부단노동시장과 노동의 효율적 배분 - 제조업 생산직 노동시장을 중심으로』, 고려대학교 경제학 박사학위논문.
- 조철(1998) 『자동차 부품조달체제의 현황과 개선방향』, 산업연구원
- 조형제(1991) 「한국자동차산업의 생산방식에 관한 연구-1980년대 국제분업의 변화를 중심으로-」, 『한국사회학』, 제25집, 겨울호, 한국사회학회.
- 채창균(1993) 『독점·비독점부문별 노동조합의 상대적 임금효과』, 서울대학교 경제학 박사학위 논문.
- 최영섭(1996) 『효율임금의 생산성 효과 분석-감독모형 및 선물모형을 중심으로』, 고려대학교 경제학 박사학위논문.
- 황인태(1995) 『기업간 임금격차가 기업성과에 미친 영향 분석』, 서울대학교 경제학 박사학위 논문.
- 홍장표(1993) 『한국에서의 하청계열화에 관한 연구』, 서울대학교 경제학 박사 학위 논문. (1997) 「자동차산업 원·하청관계의 특징과 문제점」, 『자동차산업의 원·하청 관계와 노동자간 격차』, 한국노동사회연구소.

3. 해외문헌

- Aoki, M(1988), The Change nature of industrial organization, Information, incentives, and bargaining in the Japanese economy, Cambridge University Press.
- Baltagi, B(1995) Econometric Analysis of Panel Data, John Wiley & Sons.
- Blow, J & Summers, L(1986), A Theory of Dual Labor Markets with Application to Industrial Policy, Discrimination, and Keynesian Unemployment, Journal of Labor Economics, 1986, vol. 4, no. 3.
- Brown, C & Medoff, J(1989), The Employer Size-Wage Effect, Journal of Political Economy, 1989, vol. 97, no. 5.
- (1978), Trade Unions in the Production Process, Journal of Political Economy, 1978, vol. 86, no. 3.
- Doeringer, P. B and Piore, MJ(1971) Internal Labor Markets and Manpower Analysis, D. C. Heath and Company.
- Gordon, D. M(1990) Who Bosses Whom?: The Intensity of Supervision and the Discipline of Labor, American Economic Review, vol. 80, no. 2, May.
- Gordon, D., Reich, M, & Edwards, R(1973) A theory of labor market segmentation, The American Economic Review, Vol. 63, May.
- Greene, W(1997) Econometric Analysis, Prentice-Hall International, Inc.
- Harrison, B(1994) Lean and Mean - The Changing Landscape of Corporate Power in the Age of Flexibility, BasicBooks.
- Hildreth, A & Oswald, A(1997) Rent-Sharing and Wages: Evidence from Company and Establishment Panels, Journal of Labor Economics, 1997, vol. 15 no. 2.
- Idson, T & Feaster, D(1990), A Selectivity Model of Employer-Size Wage Differentials, Journal of Labor Economics, 1990, vol. 8, no. 1.
- Jakubson(1991), Estimation and Testing of the Union Wage Effect Using

Panel Data, Review of Economic Studies.

Kurjer, A & Summers(1988) Efficiency Wage and the Inter-Industry Wage Structure, *Econometrica*, Vol, 56, No. 2, March.

Marx, K(1894) *The Capital III*, 김수행역, 비봉출판사.

Oaxaca R & Ransom, M(1994), On discrimination and the decomposition of wage differentials, *Journal of Econometrics* 61.

Rebitzer, J(1993), Radical Political Economy and the Economics of Labor Markets, *Journal of Economic Literature*, vol. XXXI (September 1993).

Rose, N.(1987) Labor Rent Sharing and Regulation: Evidence from the Trucking Industry, *Journal of Political Economy*, 1987, vol. 95, no. 6.

Sako, M(1992) *Prices, quality, and trust: Inter-firm relation in Britain and Japan*, Cambridge University Press.

Williamson, O(1985) *The Economic Institution of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. New York: Free Press.

부록 : 자동차부품산업의 산업분류와 분류별 생산품목

산업분류	항목명	품목
□ 산업분류상 자동차 전용부품 제조업		
34110	자동차 엔진제조업	자동차 엔진
34201	차체 및 특장차 제조업	자동차용 차체
34301	자동차 엔진용 부품 제조업	자동차엔진부품(자동차 배기가스 감소장치포함)
34302	자동차 차체용 부품 제조업	자동차 차체부품
34309	기타 자동차 부품 제조업	자동차 전용부품(안전벨트 및 에어백포함)
□ 산업분류상 타산업에 분류된 자동차관련 전용부품 제조업		
25111	타이어 및 튜브 제조업	자동차용 고무제 공기타이어
25191	산업용 비경화고무제품 제조업	연결구류를 부착한 자동차 브레이크 가황호스, 자동차 벨트 및 호스
26122	판유리기공품 제조업	자동차용 안전유리, 자동차 백미러
26993	석면, 암면 및 유사제품 제조업	자동차 브레이크 라이닝 및 패드
28913	금속압형제품 제조업	자동차부품용 압형제품
28943	금속스프링 제조업	자동차 스프링
29122	액체 펌프 제조업	자동차용 연료펌프
29123	기체 펌프 및 압축기 제조업	자동차 에어콘용 압축기
29142	기어 및 동력전달장치 제조업	자동차 전동용체인, 자동차용 캄샤프트, 플라이휠과 폴리
29172	공기조화장치 제조업	자동차 에어컨
29173	산업용 송풍기 및 배기장치 제조업	자동차 환풍장치
29174	기체 여과기 제조업	자동차 배기가스 청정기
29175	액체 여과기 제조업	자동차 유류 여과기
31201	전기회로 개폐, 보호 및 접속장치 제조업	자동차 신호점멸장치
31402	축전지 제조업	자동차용 축전지
31911	내연기관용 전기장치 제조업	자동차 점화용 와이어링 세트, 내연기관용 시동모터, 발전기, 점화플러그, 점화코일
31912	차량용 조명 및 전기장치 제조업	자동차용 전기식 조명 및 신호장치
32202	방송 및 무선통신기기 제조업	자동차용 무선전화기기
33216	기기용 자동측정 및 제어장치 제조업	자동차용 전압 자동조정기
36111	운송장비용 의자 제조업	자동차용 시트

[저자 약력]

• 안 정 화

【주요경력】

- 고려대학교 사학과
- 고려대학교 경제학과 박사과정 수료
- 현 한국노총 중앙연구원 책임연구원

【주요연구논문】

- 서환주·안정화, 「금융비용과 임금유연성」, 『경제발전연구』 제7권 제2호, 한국경제발전학회. 2001.
- 서환주·안정화, 「정보통신기술의 확산과 결정요인」, 『기술혁신연구』 제9권 제2호, 기술경영 경제학회, 2002.
- 안정화, 『경제위기 전후 단체협약 분석』, 한국노총 중앙연구원, 2002.
- 안정화, 『한국노총 표준생계비』, 2002.
- H. J. Seo & J. H. Ahn. "Financial Pressure and Wage Flexibilization in Korea : Application of Goodwin's Model", in Response to Globalization : Cases of Korea and Japan. The 12th Meeting of the Research Area for the Economic Institutions of Contemporary Japan Attached to the Japanese Association for Evolutionary Economics, 2002.
- 안정화, 『경제위기 전후 노동시장의 변화』, 한국노총중앙연구원, 2003.
- 안정화, 『해외 노조통합 연구』, 한국노총중앙연구원, 2003.

연구총서 2003-13

기업간 관계와 임금불평등

인 쇄·2003년 12월 26일

발 행·2003년 12월 30일

발 행 인·이 남 순

발 행 처·한국노동조합총연맹

140-050 서울시 용산구 청암동 168-24

(代) 02-715-0898

등 록·81. 8. 21 (13-31호)

인 쇄·유일커뮤니케이션즈

100-032 서울시 중구 저동2가 4번지 고당기념관 5층

T.2268-0260 F.2279-0260

가격 : 5,000원