

# 중앙정부·지자체 지원 ‘상상 이상’...기타큐슈 車산업 ‘싱싱’



기타큐슈의 자동차 산업 선진도시로의 성공은 중앙정부의 지원과 지자체의 완성차 기업 투자 유치 열정이 이뤄낸 합작품이었다. 간다 지역 닛산 자동차 공장에서 생산된 자동차들이 전용 부두에서 선적을 기다리고 있다. /기타큐슈=최현배기자 choi@kwangju.co.kr

◇중앙정부의 지원과 지자체 투자 유치 열정의 합작=시기적은 차이가 나지만 광주와 기타큐슈는 닮은점이 많다. 자동차 산업에 있어서도 두 곳 모두 상용차 생산부터 시작했다는 점이나 자동차 산업의 집적화가 약했다는 점, 지역 내 1차 부품회사 육성이 되지 않았다는 점, 2·3차 부품회사가 적어 부품의 대부분을 역외에서 조달하고 있다는 점 등 여건이 비슷했다. 또 연구개발 기능이 뒤쳐지고 처음 자동차 100만대 생산계획을 세웠다는 것도 같다.

기타큐슈는 이처럼 광주와 비슷한 상황에서 이를 극복하고 연간 150만대를 생산하는 자동차 산업 선진지역으로 성공을 거뒀다. 이러한 성공 뒤에는 지자체와 관련 단체의 완성차 기업의 유치와 투자에 대한 끊임없는 노력이 있었다. 계획단계에서부터 상공인 단체도 추진위원회에 소속되고 협의회를 구성해 캠페인을 펼치는 등 적극 후원했다.

기타큐슈는 특별법을 통해 822억3000만엔(한화 약 8700억원)의 재정 지원을 이끌어 내는 등 일본 중앙정부의 적극적인 자금지원과 정책지원을 받았다.

완성차 기업을 유치하기 위해 수출용 전용부두 건설 등 항만을 정비해줬으며 지자체도 역외기업 유치를 위해 입지보조금, 고용보조금을 지원했다. 중앙정부 예산을 받아 산학연구도시를 구축해 산·학·관 연계에 나섰으며 지역 중소기업의 자동차부품업체 업종 전환을 위해서도 지원을 아끼지 않았다.

특히 유치한 완성차 기업 부지 가까운 곳에 부품메이커 공업단지, 전기발전소, 자동차 강연용 체질소, 수출전용 부두, 산학연계시설을 모아 상호시너지 효과를 높였다.

완성차 공장만을 위한 나들목과 도로를 만들정도로 상상 이상이었다. 우리 같으면 특례라고 할만한 각종 인센티브를 내세워 자동차 산업을 끌어들이 지역발전의 토대를 이뤘다. 이를 바탕으로 무너져 가던 지역경제가 일본 내에서도 가장 풍부한 자본이 모이는 지역 중 하나가 됐다.

기타큐슈 자동차산업을 연구한 일본 오사카시립대학 박태훈 교수는 “완성차 업체가 새로운 라인 증설을 결정할 때 가장 중요한 요인은 공장 부지의 매입과 인프라 시설의 구축”이라며 “중앙정부의 지원 없이 이러한 시설을 구축하는 것은 사실상 불가능하다”며 정부 지원의 필요성을 강조했다.

## 광주의 미래 자동차산업밸리

### 제3부-車산업 선진도시 기타큐슈를 가다

기타큐슈에서 배운다

일본 자동차 산업을 이끌어갈 선진도시 기타큐슈에서 우리 무엇을 배워야 할까. 취재 기간내내 고민한 끝에 얻은 답은 열정과 도전이었다. 일본 자동차 산업의 심장이 된 경차처럼 ‘작지만 강한’ 일본 국민의 혼연일체가 된 기업 투자유치 노력과 손해를 감수하더라도 미래를 위해 진지하게 도전하는 근성야말로 자동차 100만대 생산 도시 조성 사업을 추진하는 광주와 상공인, 시민들이 꼭 배워야 할 자세가 아닌가 싶었다.

### 日 정부·지자체 열정 특별법 통해 8700억원 지원·기업 유치 보조금 완성차 공장 전용도로 내고 수출 전용부두 건설

### 완성차 기업 유치 효과 독자법인 현지 실정 맞게 임금체계 개편 투자·수익·고용창출·투자 선순환 이뤄

◇독자법인으로 출발, 투자·수익-고용창출-투자 선순환=기타큐슈가 자동차 생산 선진 도시로 성공할 수 있었던 것은 닛산과 토요타 등 완성차 기업을 유치한 것이 큰 힘이 됐다. 그런데 이 기업들의 유치가 결정적으로 작용한 것이 근로자의 임금이었다. 기업 입장에서 생산성이나 품질이 다른 곳과 다르지 않은 만큼 고가의 프리미엄 브랜드 차량을 임금이 낮은 지역에서 생산하면 최고의 수익률을 올릴 수 있다고 판단한 것이다.

완성차 기업들은 기타큐슈에 들어오면서 또는 그 이후 모두 독자법인을 세웠다. 닛산은 1975년 공장을 세운 이후 2011년 닛산 큐슈를 세워 독립시켰다. 토요타와 다이하츠도 토요타 큐슈, 다이하츠 큐슈로 별도 법인을 설립했다.

이를 통해 본사나 도쿄, 나고야의 고임금 체계와는 별도로 이보다 15~20% 낮은 임금 체계를 실현했다. 닛산 큐슈의 경우 실제로 닛산본사 종업원보다 월 평균급여가 80만원 정도 적다.

닛산 큐슈의 한 관계자는 “지역실정, 물가 등을 감안한 것으로 공판내 구성원 모두 거부감 없이 받아들이고 있다”며 “직원의 능력에 따라 더 받을 수 있지만 평균적으로는 닛산 본사보다 적게 받는다”고 설명했다.

토요타도 마찬가지로 다른 공장보다도 기타큐슈 공장의 임금이 낮다. 이같은 임금체계는 상대적으로 기업의 이익을 높일 수 있어 새로운 투자 발생의 요인이 됐다. 투자·수익-고용창출-투자의 선순환이 이뤄졌다. 실제로 토요타가 자사 프리미엄 브랜드인 렉서스의 6개 차종을 이곳에서 생산하고 있고, 엔진 등 고성능 부품의 생산과 개발거점도 이곳으로 옮겨 생산성을 높이고 있는 점도 주목할만하다

이처럼 지역에 유치한 완성차 기업들이 독립법인으로 되어있고 별도의 임금체계를 갖는다는 점은 기업 유치와 이 곳에 ‘광주형 일자리’ 적용을 계획하고 있는 광주에 시사하는 바가 크다. 국내에서 공장을 운영하며 오랜 기간 노사갈등에 시달려온 기업들은 이를 극복할 수 있는 최적의 조건을 찾을 수 밖에 없기 때문이다.

이와관련 박명준 한국노동연구원 연구위원은 “광주형 일자리를 적용할 새 기업은 반드시 기존 노사협상이나 관행으로부터 자유로운 독립법인 형태로 만들어야 한다”고 제안했다.

/기타큐슈=김대성기자bigkim@kwangju.co.kr



기타자동차 광주 2공장 The SUV 스포티지 생산라인에서 근로자들이 작업을 하고 있다.



(기타차 제공)



## 제주 바다 앞 프리미엄 수익형 호텔 유타 유블레스호텔 제주

에메랄드 빛 푸른 바다가 내려다 보이는 뛰어난 조망과 옥상 바비큐장, 야외테라스, 옥상정원 등 수준 높은 부대시설 고품격 설계로 눈부신 미래가치가 펼쳐집니다

**제주현장** 제주시 조천읍 함덕리 1269-9번지 (함덕해수욕장 바로 앞, 올레 19번길)

**모델하우스** 서구 농성동 481-28번지(상록회관-리페스타웨딩홀 옆)

**1** 연 12% 10년 확정수익보장 (실투자금 대비 VAT 제외/50% 대출조건)

**2** 계약시부터 계약금×연 5% 수익지급

**3** 연 10일 무료숙박 (성수기 2일/비수기 8일)



**계약고객 상품권 증정**

■ 상기 위치도는 소비자 이해를 돕기 위해 제작된 CG으로 실제 사명과 차이가 있을 수 있습니다.