

중대형 상용차산업 위기 진단과 산업정책 대안 모색을 위한 토론회

차례

[인사말]

국회의원 신영대.....	03
국회의원 양의원영	05
국회의원 이동주.....	07
국회의원 강준현.....	09
국회의원 류호정.....	11
금속노조 위원장 김호규.....	12
상용차 산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 전북대책위 대표 주인구.....	14
민주노총 위원장직무대행 윤택근.....	16

[발제]

한국 상용차산업 위기 대응을 위한 과제

•안재원(금속노조 노동연구원 원장).....	18
--------------------------	----

[토론]

상용차대책위 활동을 통해 본 상용차산업이 현실

•유준(전북 상용차대책위).....	38
---------------------	----

한국 상용차산업 위기 대응 토론문

•오민규(노동문제연구소 해방(解放)연구실장).....	53
-------------------------------	----

상용차 산업의 위기는 공공교통의 위기

•김훈배(공공교통네트워크 정책위원).....	59
--------------------------	----

진행순서

● 인사말

※ 사회 : 이항구 호서대 기계자동차공학부 교수

○ **주발제** : 금속노조 노동연구원 안재원 원장

○ 보조발제/토론

- 산업통상자원부

- 자동차연구원

- 상용차 전북대책위

- 연구자

· 오민규 노동문제연구소 해방 연구실장

· 김훈배 공공교통네트워크 정책위원

○ 질의응답 및 종합토론



반갑습니다.

더불어민주당 전북 군산 출신 국회의원 신영대입니다.

중대형 상용차 산업의 위기를 진단하고 정책 대안을 모색하기 위한 토론회를 개최하게 되어 뜻깊게 생각합니다.

귀중한 토론회 자리를 함께 마련해주신 '민주노총', '금속노조', '상용차 산업위기 대응과 정의로운 산업 전환을 위한 전북대책위원회' 그리고 함께해주신 모든 분께 감사의 말씀을 전합니다.

우리나라 자동차 산업은 2015년을 정점으로 판매 부진에 직면해 있고, 특히 중·대형 상용차 산업은 코로나19 장기화에 따른 내수침체와 수출감소 등으로 인해 지난 10년간 생산량이 30% 이상 감소한 상황입니다.

제 지역구인 전라북도 역시 과거 대우자동차 군산공장과 현대자동차 전주공장이 지역성장을 견인해왔지만, 자동차 산업 위기 이후로 지역경제가 큰 어려움을 겪었습니다.

국내 자동차산업은 연관 일자리가 190만개에 달할 정도로 전후방 효과가 막대한 산업입니다.

특히 운송, 물류, 대중교통 등 국가 기간산업의 근간이 되는 상용차는 기후위기 대응에 따른 친환경차 전환 필요성이 큰데도 산업 정책적 지원은 아직 부족한 상황입니다.

따라서 위기에 직면한 상용차 산업의 현재를 짚어보고 대안을 모색하기 위한 오늘 토론회는 의미가 큼니다.

이 자리를 통해 중대형 상용차의 위기 극복을 위한 방안이 심도 깊게 논의되기를 기원합니다.

다시 한번 오늘 토론회에 함께해주신 모든 분께 감사드리며, 여러분의 건승을 기원합니다.

감사합니다.



반갑습니다.

국회 산업통상자원중소벤처기업위원회 소속
국회의원 양의원입니다.

상용차 산업이 국내외로 도전과 위기에 직면했습니다. 생산량이 2011년 43만5천대에서 2020년 29만5천대로 약 32% 넘게 감소한 반면, 수입차 국내시장 점유율은 2011년을 기점으로 매년 늘어나 2016년 7.36억 달러로 전년 대비 57.4%나 급증했습니다.

상용차 업계 종사 노동자 생계도 대단히 어렵습니다. 작년 10월 타다대우상용차에서 110명이 희망퇴직으로 공장을 떠났고, 최근 노사합의를 이뤘지만 자일대우상용차에서도 작년 350여명이 정리해고, 구조조정 위기에 내몰렸습니다.

2050 탄소중립으로 가는 과정에서 요구되는 산업전환도 살펴봐야 합니다. 탄소중립 위원회가 8월 발표한 시나리오에 따르면 수송분야에서 탄소감축은 2018년 98.1백만톤 대비 97.1%에서 88.6%가량을 전망하고 있습니다. 현대차도 9월, 2045년 탄소중립 구상과 수소비전 2040을 연이어 발표하고, 상용차 부문은 향후 수소, 전기차만 출시할 계획이라고 밝혔습니다.

문제는 급격한 산업전환에 따른 노동문제입니다. 정부가 정의로운 전환을 통한 고용안정성 강화 등 노동전환을 주요 의제로 선정했지만, 구체적인 이행방안은 아직 미흡한 것이 사실입니다.

오늘 토론회에서도 정부와 지자체 차원의 지원방안 등이 주요 주제로 다뤄질 것으로 압니다. 상용차 산업위기에 대응하고 공정한 노동전환이 이뤄지도록 국회 차원에서도 살펴보고 필요한 역할을 찾겠습니다.

끝으로 무거운 주제에도 사회와 발제, 토론을 맡아 주신 분들께 감사드리며, 공동주최에 참석해 주신 의원실과 민주노총 금속노조, 전북대책위 등에도 인사말씀 전합니다. 고맙습니다.



반갑습니다.
더불어민주당 원내부대표와
국회 국토교통위원회 소속 강준현입니다.

〈중대형 상용차 산업 위기 진단과 산업정책 대안 모색을 위한 토론회〉가 열리게 된 것을 매우 기쁘게 생각합니다.

바쁘신 중에도 토론회에 함께 해주신 모든 분들과 발제 및 토론을 맡아주신 전문가분들에게 감사 인사드립니다.

현대자동차그룹 글로벌경영연구소에 따르면, 2021년 글로벌 자동차 시장은 지난해보다 9% 성장한 7,910만대 규모로 예상하고 있습니다.

코로나19 발생 이전인 2019년은 8,670만대로 회복하는데 최소한 3년 이상이 걸릴 것으로 관측됩니다.

코로나19로 인한 팬데믹(pandemic) 여파로 신차 수요가 급격하게 감소했고, 이동제한 등으로 생산에 차질을 빚고 있어 공급 부문에서도 시간이 필요한 상황입니다.

여기에 '2050 탄소중립 공동선언'으로 우리의 자동차산업은 새로운 도약을 준비하고 있습니다.

정부는 탄소중립위원회 주도로 우리나라의 '30년 온실가스감축목표(NDC)'를 상향 검토 중으로 이해관계자 의견을 수렴하여 11월 초 최종안이 마련될 예정입니다.

국토교통부는 상향될 NDC에 맞춰 수송부문 등에 대한 세부 감축 계획을 담은 <국토교통 탄소중립 로드맵>을 준비하고 있습니다.

특히 전체 자동차 중 화물자동차 등록대수 비중은 15.7%에 불과하나 자동차 부문 미세먼지 배출량의 68.4%, 온실가스 배출량의 43.7%를 차지합니다.

전세계적 기후위기 대응을 위한 탄소중립이 피할 수 없는 과제임은 분명해졌습니다. 저는 국토교통위원회 소속으로 내연기관 중심의 자동차산업이 전기·수소차 등 친환경으로 탈바꿈하는 과정에서 관련 업계의 의견을 청취하고 작은부분까지 꼼꼼하게 살펴보겠습니다.

이번 국정감사에서도 국토부의 탄소중립 로드맵 수립 과정에서 관련 업계와 유기적인 협력을 당부할 예정입니다.



안녕하십니까.
더불어민주당 국회의원 이동주입니다.

먼저 오늘 토론회를 함께 주최해주신 민주노총과 금속노조, 상용차 산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 전북대책위, 그리고 존경하는 신영대 의원님, 양이원영 의원님, 이규민 의원님,

류호정 의원님께 감사 인사를 드립니다.

우리는 기후위기로 인한 에너지대전환과 4차산업혁명으로 인한 디지털대전환의 시대에 직면하고 있습니다.

대한민국의 지속가능한 발전과, 우리 후손들에게 희망이 있는 미래를 전달하기 위해 우리는 반드시 이러한 대전환의 위기를 기회로 만들어야 합니다.

그러기 위해서는 무엇보다 '정의로운 전환'이 필요합니다.

정의로운 전환은 단순히 산업적 측면만이 아니라 노동과 일자리, 지속가능한 성장, 사회적 약자 보호라는 다양한 가치들을 포함합니다.

전기차, 수소전기차의 도입 확대로 기존 내연기관 중심의 기존 산업이 받는 충격, 플랫폼 경제 활성화가 소상공인·자영업자에게 미치는 영향, 그러한 변화로 발생하는 새로운 형태의 일자리, 그리고 사라지는 일자리. 이 모든 것에서 '정의로운 전환'이 논의되고, 실현되어야 합니다.

오늘 '중대형 상용차 산업 위기 진단과 산업정책 대안 모색을 위한 토론회'에서 산업전환 과정에서 발생하는 노동의 문제를 해결하고 세계 상용차 시장에서 우리 기업이 경쟁력을 확보할 방안 등 다양한 의제와 대안들이 논의되길 기대합니다.

저 또한 오늘 토론회 발제와 토론 내용을 토대로 대한민국의 대형 상용차산업의 정의로운 전환과 발전을 위한 제도적 대안을 함께 고민하고 실현하기 위해 노력하겠습니다. 감사합니다.

노동자들은 이미 수차례 상용차 산업 위기 극복을 위한 대책 마련을 정부에 촉구했지만 제대로 된 논의의 진전이 없었습니다. 상용차 산업은 전후방 산업 연관 효과가 크고, 시장의 수요 또한 지속해서 확대될 것으로 전망하고 있습니다. 정부가 더는 손 놓고 있어서는 안 됩니다. 상용차 산업에 대한 정책 방향을 명확히 수립하고, 고용안정 대책을 마련해야 합니다.

오늘 토론회가 중대형 상용차 산업 위기 진단과 산업정책 대안을 모색하는 마중물이 되었으면 좋겠습니다. 자리를 마련해 주신 민주노총, 금속노조(금속노조 전북지부, 현대차지부 전주위원회), 상용차 산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 전북대책위, 신영대 의원님, 양이원영 의원님, 이규민 의원님, 이동주 의원님, 강준현 의원님에게 감사의 마음을 전합니다.

상용차 위기 대응은 이후 산업 재편 과정 전반에서의 정의로운 전환, 정의로운 노동의 예고편이 될 것입니다. 정부와 기업, 노동자, 그리고 지역사회가 모두 살 길을 찾아야 할 것입니다. 그 길에 저도 함께하겠습니다. 감사합니다.

정의당 국회의원 류호정입니다.



한국 상용차 산업이 총체적 위기에 직면했습니다. 상용차 산업은 시민의 발인 버스, 주요 국책사업에 쓰이는 건설기계, 물류 산업의 핵심인 대형 트럭 등을 만들고 있는 국가의 필수산업이자 기간산업입니다.

하지만 지난 10년간 상용차의 국내 생산은 30% 넘게 감소했고, 노동자 숫자는 지속해서 줄어들고 있습니다. 특히 중대형 상용차의 95% 이상을 생산하고 있는 전북지역은 고용위기를 넘어 심각한 지역 경제위기로 치닫고 있습니다.



상용차는 노동자에게 ‘발’이자 ‘일터’입니다. 출퇴근 시간에는 ‘발’이 되어주고, 자동차를 만드는 과정과 상용차를 이용하는 운송과정은 ‘일터’가 됩니다. 상용차는 이 땅의 노동자에게 중요합니다. 그런데 이 상용차를 만드는 국내 상용차 생산이 위기를 맞고 있습니다. 해외로 수출물량을 옮겼고, 심지어 생산공장을 이전하려고까지 하고 있습니다. 기후위기에 대응하기 위해서는 친환경 기술이 필요한데 기술력도, 개발비도 부족합니다. 정부가 관심을 가지지

않으면 상용차 생산 기술을 가진 세계의 몇 안 되는 국가에서 이제 한국이 빠질지도 모릅니다. 기업이 이윤을 좇아 해외로 공장을 옮기는 사이, 국내 부품사는 납품량이 줄어 고사 직전입니다. 기업이 기술 개발을 등한시 한 사이, 한국 상용차 기술은 더 이상 발전하지 못하고 동남아 등 시장에서도 부진을 면치 못하고 있습니다.

상용차는 버스와 일반 트럭뿐 아니라 소방차, 제설차, 믹서트럭, 탱크로리 등을 포함합니다. 우리의 국가 경제에 없어서는 안되는 산업으로 파급력이 엄청납니다. 그동안 쌓아 올린 상용차 기술력을 지키고, 노동자의 ‘발’과 ‘일터’인 상용차산업을 살리는 것은 노동자들의 삶뿐 아니라 국가 경제를 지탱하는 버팀목을 튼튼하게 하는 일입니다. 상용차산업은 정부가 제도적으로 관리하고 육성해야 할 기간산업입니다.

기후위기 극복을 위한 탈탄소 정책측면에서도 상용차산업은 매우 중요한 산업입니다. 아침 일찍부터 저녁 늦게까지 운행하는 버스와 중량물을 싣고 고속도로를 달리는 트럭이 배출하는 온실가스를 “어떻게 감축할 것이냐?”는 매우 중요한 과제입니다.

‘버스와 트럭을 어떻게 친환경차로 바꿔 갈지?’ 하는 것과 ‘어떻게 대중교통과 운송시스템의 효율을 높여 온실가스를 줄일지’를 함께 고민해 주어야 합니다. 개인차량보다 이용하기 편한 대중교통 시스템의 구축과 주차와 주유, 물류를 겸하는 지역 거점별 토탈물류센터 건립 등 구체적 대안들이 추가적으로 고민된다면 상용차산업이 다시금 활력을 찾을 수 있을 것입니다.

상용차산업은 국가 경제를 책임지는 중요한 기간산업입니다. 그리고 탈탄소 정책을 추진하는데 중요한 운송부문의 한 축입니다. 정부의 명확한 정책제시와 제도적 지원이 필요합니다. 노동자들의 일자리를 지키고, 한국 상용차산업의 발전을 위해 많은 관심을 가져주시기 바랍니다. 오늘 토론회를 위해 애써주신 여러 국회의원님들에게 감사드립니다. 오늘 토론회가 상용차산업이 다시금 활력을 찾는 계기가 되기를 바랍니다.

전국금속노동조합 김호규 위원장

주인구(금속노조 현대자동차지부 전주위원회 의장, 상용차 위기 대응 금속전북대책위 공동의장)



오늘 이렇게 중대형 상용차 산업 위기 극복을 위한 토론회를 함께 개최해주신 신영대의원, 양이원 영의원, 이규민의원, 이동주의원, 류호정의원, 강준현의원께 먼저 진심으로 감사의 인사를 드립니다.

전북지역 자동차 산업 노동자가 지난 2013년보다 4천 5백명이 줄었습니다. 희망퇴직, 공장폐쇄, 전출, 해고와 이직 등의 이유로 공장을 떠났습니다.

퇴직금과 위로금을 받고 공장을 떠난 동료들은 지역에 자영업으로 내몰리고, 자영업자가 된 동료들이 코로나 19로 생계가 더 막막해졌다는 소식을 접할 때마다 공장에 남은 동료들은 마음이 무너져 내립니다.

전북은 정부의 지역 산업 육성 정책에 따라 2003년부터 자동차, 기계, 식품 등을 지역 내 주력 산업으로 지정하여 산업 정책을 추진해왔습니다. 특히, 상용차 산업은 전북 경제의 중요한 성장 동력으로 역할을 해왔습니다. 전북지역 제조업은 상용차 산업의 2015년 이후 수출과 내수의 지속적 하락과 2017년 현대중공업 군산공장 폐쇄, 2018년 한국지엠 군산공장 폐쇄로 인해 지역 내 제조업 생태계가 더욱 열악해진 상황입니다. 상용차 산업의 지속적인 부진과 코로나 19로 인한 충격으로 전북경제 전체가 위태로운 지경입니다. 자동차 산업은 전북지역 수출의 40%를 차지할 정도였고, 단일 산업으로 전북지역 내 총 생산의 8%를 생산해 왔으며, 전북지역 주요 도시 6개 시군 및 기타 지역에 완성차 2개와 부품사 388개가 위치해 있을 정도로 전북지역에 미치는 영향이 매우 큼니다.

그러나 중대형 상용차 산업은 승용차 산업과의 다른 특수성에도 불구하고 국가차원의 산업으로 인식되기보다는 전북지역 산업으로 인식되어왔기 때문에 상용차 산업에 대한

국가 차원의 산업 정책은 부재했습니다.

독도가 울릉군에 위치해 있지만 독도 문제가 울릉군의 문제가 아니듯 중대형 상용차 생산 거점이 전북에 있다 하더라도 국가 산업으로서의 인식이 있어야 위기의 중대형 상용차 산업을 지킬 수 있을 것입니다.

오늘 국회 토론회를 계기로 중대형 상용차 산업 정책이 전북지역 문제가 아니고 국가 차원의 문제라는 인식이 공유되기를 바라며, 또한 지역 경제의 중추적인 역할을 해온 전북 상용차 산업의 활성화는 수도권 중심으로 기형화돼가는 한국 사회를 균형 발전으로 이끄는 기초가 된다는 것도 같이 인식되었으면 좋겠습니다.

승용차는 친환경차로의 산업전환이 당면한 중요한 과제이겠지만, 상용차는 당장의 생존이 당면한 과제입니다. 따라서 산업전환과 같은 의제와 더불어 당면한 상용차 산업 위기를 극복할 시급한 대책 마련이 선행되어야 할 것입니다.

부품업체가 매우 위험합니다.

전북지역 부품업체는 집적화 및 연관 뿌리산업의 부족과 영세화가 약점이라고 여러 전문가들이 지적해 왔고 코로나 19 상황까지 더해져 그야말로 고사직전입니다. 중앙 정부로부터 수천억의 돈이 전북지역 상용차 산업에 투자되고 있다고 하지만 코로나 19로 버스 사용 연한이 연장되어 버스 생산이 줄었지만 생산 감소로 인한 부담은 고스란히 부품업체와 노동자에게 돌아가고 있습니다.

이러한 긴급성을 감안하여 당면한 위기 대응 과제와 산업전환에 따른 중대형 상용차 산업 정책 논의가 활발하게 진행되기를 바랍니다.

중대형 상용차에 맞는 기후 위기 대응 계획과 노후 중대형 상용차 조기 교체, 고용위기 부품업체에 대한 고용 유지 지원 확대 등을 추진하면서 노사정이 함께 상용차 산업 발전 전망을 위한 틀을 만들어 산업전환과 기후위기에 대한 대응도 공동으로 해나가길 간절한 마음으로 희망합니다.



안녕하십니까.
민주노총 위원장 직무대행 윤택근입니다.

양경수 위원장을 대신하여 여러분께 인사드리게 된 점, 이미 다들 알고 계실 것이라 믿고 양해 부탁드립니다. 민주노총 사무실까지 침탈하여 연행되고 급기야 구속된 양경수 위원장의 상황이 노동자들이 처한 상황을 단적으로 보여주는 것 아닌가 합니다.

오늘 이 자리, 상용차 산업이 처한 위기를 진단하고 대안을 찾아가는 자리입니다. 아시는 바와 같이 중대형 트럭과 버스를 생산하는 상용차 산업은 산업과 교통의 중추이자 혈맥을 담당하고 있습니다. 그런데 이 상용차 산업이 위기에 봉착해 있습니다. 생산은 반토막이 났고, 친환경차 전환이라는 작금의 트렌드 따라잡기도 버거워하면서 불투명한 미래에 직면하고 있는 것입니다.

건설 현장의 덤프트럭이나 레미콘부터 대형 화물트럭까지, 마을 곳곳을 달리는 마을버스부터 대형 고속버스에 이르기까지 상용차는 우리 대중교통과 산업운송의 핵심적 역할을 합니다. 그뿐입니까? 각종 특수차, 특장차부터, 군용차에 이르기까지 상용차 산업은 핵심 기간산업 중 하나이기도 합니다.

하지만, 나태한 산업정책과 자본의 근시안적인 이윤 추구 욕심 앞에 기반이 흔들리고 있습니다. 친환경차 전환이라는, 기후위기에 대응하기 위한 시대적 요구이자 전동화, 자동화 등 디지털 전환의 경향 속에 상용차 산업은 많이 소외되어 있습니다. 승용차에만 치우친 정부의 산업정책적 고려 때문이기도 하고, 이로 인해 자본의 투자와 기술 개발 역시

뒤떨어져 있기 때문이기도 합니다. 자칫 기술과 가격을 앞세운 외국 상용차들에 더욱 밀리면서 위태로운 상황까지 벌어질 수도 있습니다. 이것은 외산차보다 국산차를 이용해야 한다는 단순한 주장이 아닙니다. 말씀드린 것처럼 교통과 운송에 있어서 지속적으로 핵심 역할과 비중을 차지하고 있는 핵심 기간산업 중의 하나인 우리 상용차 산업이 미래차 전환에 있어서도 유지, 보전, 강화될 수 있어야 한다는 이야기입니다.

기후위기의 심각성이 현실로 체감되고 있는 지금, 상용차에 대한 주목 역시 높아져야 할 것입니다. 내연기관 자동차로서는 승용차보다 훨씬 더 많은 탄소를 배출할 뿐만 아니라 정부 정책의 작용 폭도 훨씬 큰 상용차 산업이 기후위기 대응에 있어서도 중요한 역할을 담당할 수 있어야 합니다. 그저 도심 진입 제한만이, 그저 생색내기일뿐인 정부 보조금이 대안일 수는 없습니다.

오늘 토론회가 위기에 처한 상용차 산업을 적확히 진단해내고, 가능하고 필요한 대안을 찾아 큰 걸음을 내딛는 중요한 발걸음이 될 것이라 확신합니다. 어려운 시기임에도 이 토론회를 함께 준비해주신 신영대, 양이원영, 이규민, 이동주, 강준현, 류호정 국회의원님께 깊은 감사의 인사 드립니다. 아울러 한국 상용차 산업의 중추를 담당하고 있는 전북 지역에서 상용차 산업의 발전과 정의로운 전환을 위해 활발한 활동을 전개하고 이 토론회까지 같이 준비하신 금속전북대책위와 금속노조에도 감사 전합니다. 마지막으로 쉽지 않은 영역, 만만치 않은 주제임에도 불구하고 토론회 진행을 맡아주신 이항구 선생님과, 진단과 대안 모색에 나서주신 안재원 금속노조 노동연구원장님, 그리고 토론자로 참여해주신 오민규, 김훈배 위원님께도 큰 감사의 말씀 드립니다. 앞으로도 상용차 산업의 발전과 강화를 위한 대안을 만들어가는데 함께해주시리라 믿으며 인사말에 갈음합니다.

감사합니다.

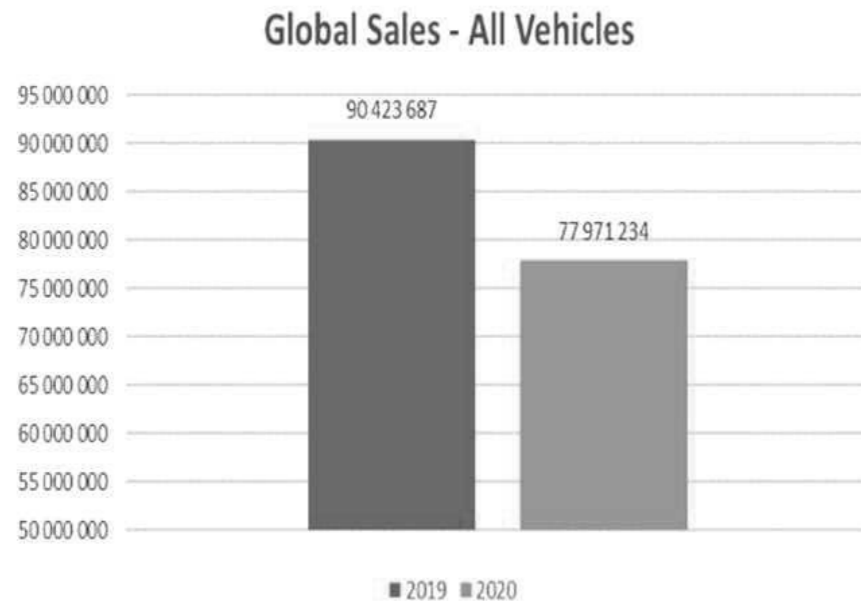
한국 상용차산업 위기 대응을 위한 과제

안재원(금속노조 노동연구원 원장)

1. 자동차산업 흐름과 상용차산업

2020년 코로나19 사태로 세계 경제가 침체를 겪었고, 이에따라 세계 자동차산업에도 큰 충격이 가해졌다. 세계 자동차 시장 판매량은 7천만대 수준으로 떨어졌다. 하지만 2021년 세계 자동차 판매 시장은 연초 판매 안정화에 따른 생산 정상화 및 시장수요 회복으로 10% 이상 수요가 확대될 것으로 전망되었다. LMC Automotive는 세계 자동차 판매가 2020년 대비 2021년 10.9%가 성장할 것으로 예상했고, 현대자동차그룹 글로벌경영연구소도 9% 성장을 전망했다.

세계 자동차 판매 현황(2019~2020년)¹⁾



세계 승용차 판매 현황(2019~2020년)²⁾

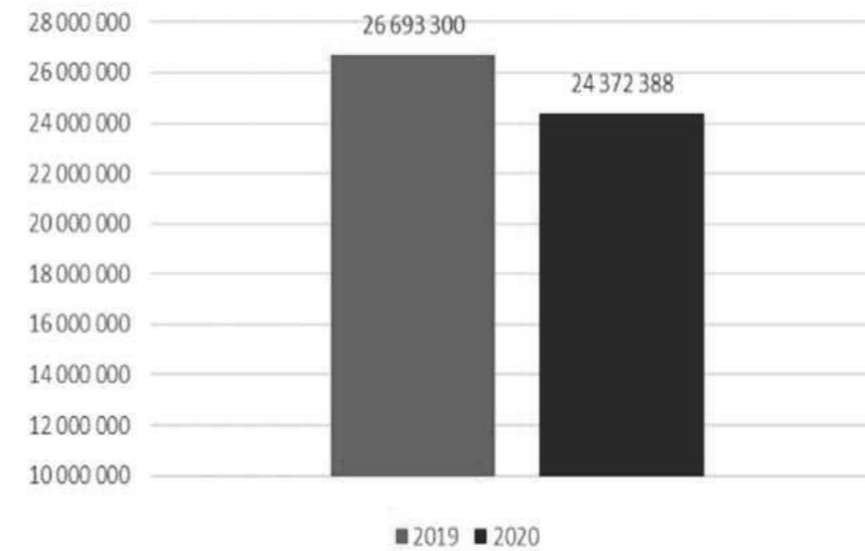
COUNTRIES/REGIONS	2019	2020	2020/2019
EUROPE	17,950,670	14,165,975	-21.1%
EU 27 countries/regions + EFTA + UK	15,796,725	11,950,708	-24.3%
RUSSIA, TURKEY & OTHER EUROPE	2,153,945	2,215,267	2.8%
AMERICA	9,545,764	6,774,592	-29.0%
NAFTA	5,980,731	4,252,685	-28.9%
CENTRAL & SOUTH AMERICA	3,565,033	2,521,907	-29.3%

1) 세계자동차산업연합회(OICA)

COUNTRIES/REGIONS	2019	2020	2020/2019
ASIA/OCEANIA/MIDDLE EAST	35,361,400	32,000,881	-9.5%
ASEAN	2,391,756	1,649,177	-31.0%
AFRICA	872,553	657,398	-24.7%
ALL COUNTRIES/REGIONS	63,730,387	53,598,846	-15.9%
TOTAL OICA MEMBERS	56,289,425	47,921,640	-14.9%

세계 상용차³⁾ 판매 현황(2019~2020년)⁴⁾

Global Sales - Commercial Vehicles



세계 상용차 판매 현황(2019~2020년)⁵⁾

COUNTRIES/REGIONS	2,019	2,020	2020/2019
EUROPE	2,978,099	2,539,670	-14.7%
EU 27 countries/regions + EFTA + UK	2,634,028	2,129,431	-19.2%
RUSSIA, TURKEY & OTHER EUROPE	344,071	410,239	19.2%
AMERICA	15,285,952	13,470,874	-11.9%
NAFTA	14,353,459	12,704,160	-11.5%
CENTRAL & SOUTH AMERICA	932,493	766,714	-17.8%
ASIA/OCEANIA/MIDDLE EAST	8,121,877	8,106,379	-0.2%
ASEAN	1,078,852	806,874	-25.2%
AFRICA	307,372	255,465	-16.9%
ALL COUNTRIES/REGIONS	26,693,300	24,372,388	-8.7%
TOTAL OICA MEMBERS	23,264,445	21,590,167	-7.2%

2) 세계자동차산업연합회(OICA)

3) 상용차 분류는 소형 상용을 포함한다. 특히 픽업이 포함되는데 미국 자동차시장에서는 픽업트럭이 년 300만대 가량 판매되는 큰 시장이 형성되어 있다.

4) 세계자동차산업연합회(OICA)

5) 세계자동차산업연합회(OICA)

세계자동차산업연합회(OICA) 통계를 볼 때 승용차 판매가 -14.9% 감소한 것에 비해 상용차 판매는 -7.2% 판매 감소를 한 것으로 볼 때 상용차 판매 감소가 덜 되고 있음을 확인 할 수 있다.

한편 2020년 국내 자동차 시장은 사상 처음으로 전년비 6.2% 증가한 190만대를 돌파했다. 다른 나라는 판매가 감소했음에도 국내 자동차시장은 판매가 증가한 것이다. 국산차는 SUV 신차 중심으로 전년 대비 5.5% 증가한 160만대, 수입차는 10.0% 증가한 30만대(30.2만대)를 돌파하여 점유율이 15.3%에서 15.9%로 확대되었다⁶⁾.

이에따라 한국 자동차 시장은 현대자동차그룹 VS 수입차라는 양자구도로 변화했다고 볼 수 있다. 특히 1억원 이상 수입차 시장이 확대되어, 2020년 1억원 이상 수입차가 4만3천대 이상 판매되었다. 이러한 결과 메르세데스-벤츠코리아는 르노삼성과 쌍용자동차 매출을 능가하였다. 한편 테슬라도 7천억원의 매출 신장을 기록하고 있는 상황이다.

1억원 이상 수입차 판매 현황



단위: 대, 출처: 한국수입자동차협회(KAIDA)

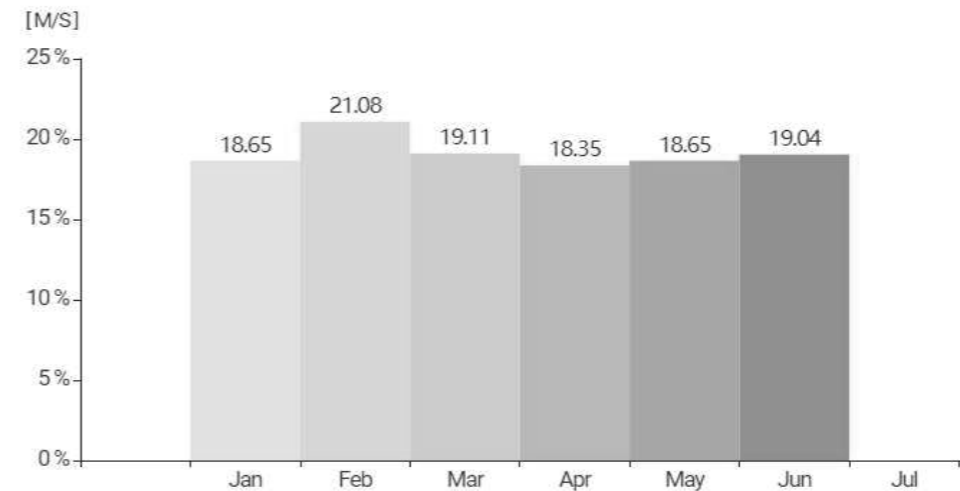
회사	2020년 매출액
한국지엠	8조 5061억
르노삼성	4조 6777억
쌍용자동차	2조 9501억
메르세데스-벤츠코리아	5조 3382억원
BMW 코리아	3조 9640억원
아우디폭스바겐코리아	2조 1053억원
테슬라코리아	7162억원, 전년(1808억원)

이러한 흐름은 2021년에도 지속되고 있는바, 한국수입자동차협회에 따르면 2021년 1

6) 2020 자동차 신규등록 현황분석, 2021.2. 한국자동차산업협회

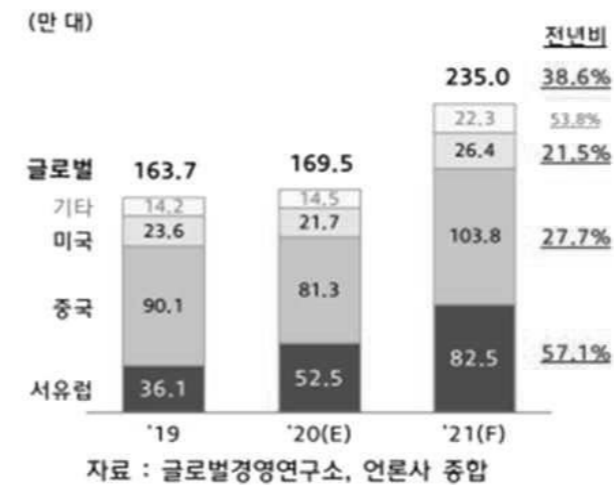
~2월 판매된 1억원 이상 고가 수입차는 8257대로 집계되고 있다. 이는 지난해 같은 기간(4880대)과 비교해 69.2% 늘어난 수치이다.

수입 승용차 2021년 월별 점유율⁷⁾



한편 전기차 판매가 세계적으로 확대되고 있다. 현대자동차그룹 글로벌경영연구소는 유럽, 중국, 미국 등을 중심으로 전기차 성장세가 확대될 것이며, 전년 대비 38.6% 성장한 235만대 전망한 바 있다. 전기차 판매의 주요 시장으로 유럽(8.5만대/ +57.1%), 중국(103.8만대/ +27.7%), 미국(26.4만대/ +21.5%) 시장이 성장할 것으로 전망하였다.

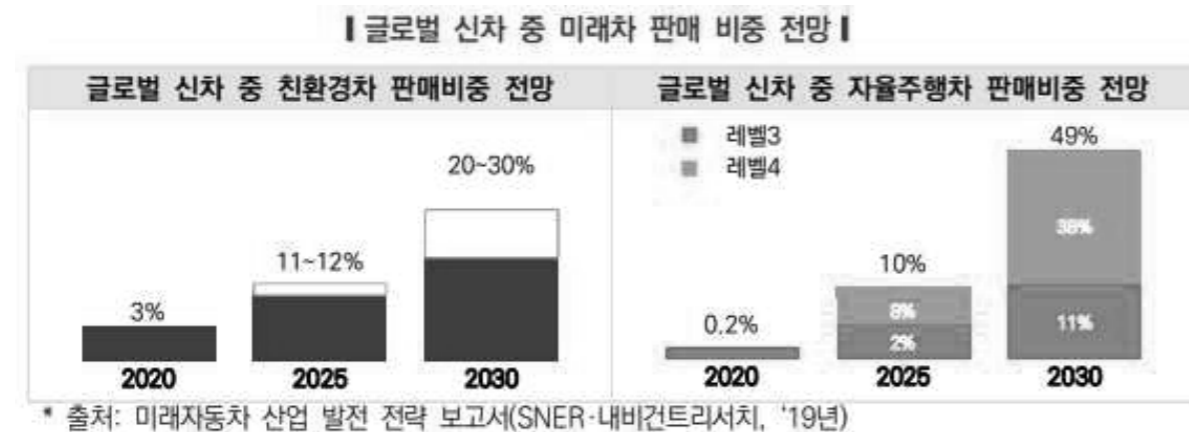
<글로벌 BEV 판매 전망>



7) 한국수입자동차협회

한국자동차연구원(KATECH)은 '2021년 상반기 글로벌 완성차 판매량 분석'에서 친환경차(xEV) 부문은 "지속적인 신차 출시와 각국 보급정책의 영향으로 성장세 지속' 되고 있음을 보여주고 있다.⁸⁾

이에따라 친환경차 시장은 2030년까지 신차판매의 20~30%(약 5,770만대) 규모로 성장이 예측되며, 자율주행차 시장은 2030년까지 신차판매의 49%(Lv.3 이상)를 차지할 전망이다.⁹⁾



이러한 흐름은 완성차업체의 탈 내연기관 계획을 보더라도 친환경차 시장이 확대될 것임을 쉽게 확인할 수 있다. 2021년부터 자동차회사들이 앞다투어 탈 내연기관 계획을 발표하고 있는 상황이다.

완성차업체 탈 내연기관 계획¹⁰⁾

GM	<ul style="list-style-type: none"> 2021.1.28 2035년부터 화석연료 자동차 판매 중단, 전기차업체로 전환 선언 향후 5년간 신형 전기차 3차종 출시, 더 이상의 내연기관차 개발 생산 투자는 중단
포드	<ul style="list-style-type: none"> 2021.2.4 전기차에 올인 선언, 2025년까지 전기차와 자율주행차에 290억 달러 투자, 2030년까지 40% 전기차 생산
폭스 바겐	<ul style="list-style-type: none"> 2025년 판매 차량의 25%, 30년 50%(70%)를 전기차로 판매, 2027년부터 내연기관 플랫폼 개발 중단, 2024년부터 내연기관 탑재 신차 프로젝트 전면 중
도요타	<ul style="list-style-type: none"> 전기차 전용 플랫폼 'e-TNGA' 공개, 올해 첫 전기차 출시, 내년까지 6종의 전기차 라인업 구축 등 전기차시대에 대한 대응력 강화 2020년에도 전체 판매액 중 23%는 전기차가 차지/전고체 배터리 개발 선두주자
볼보	<ul style="list-style-type: none"> 친환경차에 올인, 2025년 전기차 비중 2025년 50%, 2030년 100%로 2030년까지 완전 전기차 기업으로 전환 추진, 판매도 절반 이상 온라인으로(2021.3.2)
스텔란티스	<ul style="list-style-type: none"> 2023년까지 4개의 전동화 플랫폼을 개발. 유럽에서 전동차 판매 비율 2021년 14%에서 2030년 70%로 확대

8) 2021년 상반기 글로벌 완성차 판매량 분석, 산업동향 Vol 74, 2021.08.23, 한국자동차연구원(KATECH)

9) 미래차 산업구조 전환 핵심과제, 휴먼뉴딜, 산업동향 Vol 71, 2021.07.19, 한국자동차연구원(KATECH)

10) 언론보도 종합

다임러	<ul style="list-style-type: none"> 2030년까지 전기차로 완전 전환 선언, 이를위해 400억 유로 투자 계획. 상용차의 경우 전기로 구동되는 화물차와 상용차를 위한 플랫폼 VAN.EA 공개할 예정
BMW	<ul style="list-style-type: none"> 전동차 판매를 2023년까지 2020년 대비 50% 확대 목표
르노	<ul style="list-style-type: none"> 2025년 르노 브랜드의 전기 승용차 점유율 65%, 2030년 90% 목표, 2050년까지 탄소중립 달성
재규어 랜드로버	<ul style="list-style-type: none"> 2039년 탄소중립 선언, 랜드로버는 전동화 비율을 60%로 증대
현대차	<ul style="list-style-type: none"> 정희선 회장, "자동차 생산, 운행, 폐기 전 단계 탄소중립 추진"(2021.5.30, P4G 서울 녹색미래 정상회의) 9월 6일 2021 원형오토쇼 프레스컨퍼런스에서 현대차그룹은 2045년까지 탄소중립을 선언. 전동화 모델의 비율을 2030년까지 30%, 2040년까지 80%로 끌어 올린다는 목표를 설정

이러한 친환경차 계획은 정부의 규제와 비례한다. 지난 7월 14일 EU 집행위원회는 정책 패키지 'Fit for 55'를 발표했다. 주 내용은 2030년까지 EU 온실가스 배출량을 1990년 대비 55% 줄인다는 목표로, 이를 위해 HEV 포함 내연기관 차량의 EU 신차 판매를 2035년 사실상 금지한다는 것이다. 또 탄소국경조정제도(CBAM)라는 '탄소국경세'를 도입할 계획으로, 우선은 철강, 알루미늄, 시멘트, 전력, 비료 5개 제품이 대상이고, 2026년 본격 도입 할 계획이다.

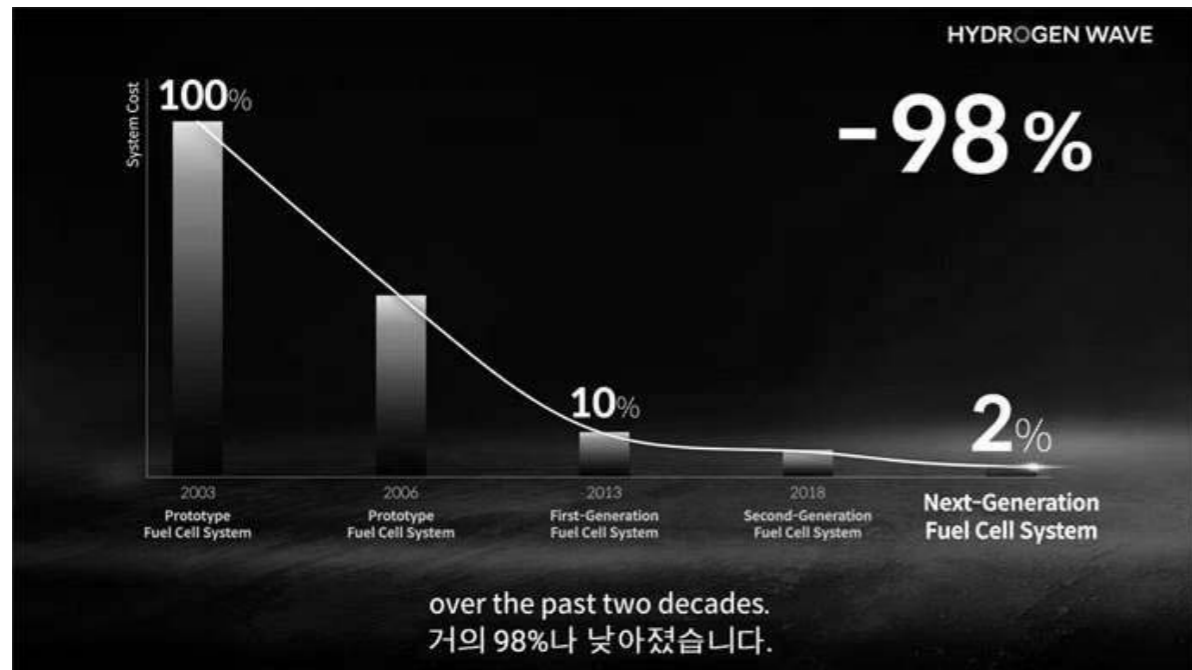
그러자 지난 8월 미국 바이든 행정부는 2030년까지 HEV를 제외한 전동화차 판매 비율을 50%로 높이기 위한 행정명령을 발표했다. 목표 시기는 미국이 5년 빠르지만, 신차의 절반은 여전히 내연기관 차량이 차지한다는 점이다. 게다가 제로 배출 차량에는 PHEV도 포함하고 있다.

그 외에 일본은 2035년 가솔린차 판매를 제로로, 중국은 2035년 하이브리드 50%, 배터리 전기차를 50%로 한다는 것 등이 주요 목표로 설정되고 있다.

한편 이러한 상황에서 9월 6일 발표한 현대자동차의 2045년 탄소중립 구상을 밝혔다. 2045년 탄소중립의 핵심은 클린 모빌리티(Clean Mobility), 차세대 이동 플랫폼(Next-generation Platform), 그린 에너지(Green Energy)를 축으로 한 기후변화 통합 솔루션'이라고 밝혔다.

구체적으로 현대자동차는 2040년까지 차량 운행, 공급망(협력사), 사업장(공장) 등에서 발생하는 탄소 배출량을 2019년 수준 대비 75% 줄이고 이와 더불어 CCUS(탄소 포집·활용·저장 기술) 등을 도입해 2045년까지 실질적인 배출량을 제로화한다는 방침이다. 또한 현대자동차 제네시스는 2025년 이후 출시하는 신차를 모두 전기차로 만들고, 2025년 이전 모델은 내연기관 차량도 계속 생산하다가 2030년에 생산을 중단한다는 계획도 발표하였다.

이어서 현대자동차는 9월 7일, 하이드로젠 웨이브를 통해 수소 비전 2040을 발표했다.



앞으로 현대자동차는 앞으로 출시될 상용차는 수소 전기차만을 출시할 계획이라고 한다. 이미 스위스에 엑시언트 수소 트럭을 수출했으며, 2022년에는 한국 시장에도 출시할 계획을 밝혔다.

2. 상용차¹¹⁾산업의 현황과 상용차산업의 중요성

세계자동차협회(OICA)에 따르면 글로벌 상용차 시장은 2007년 1920만대에서 연평균 2%씩 성장하며 2017년 2463만대의 시장으로 거듭났다. 2018년은 2570만대, 2025년에는 7310만대 시장 규모로 약 16% 성장이 전망되고 있다.¹²⁾ 이는 2017년 기준 세계 자동차 생산의 23.8%에 해당하며, 대형 상용차의 경우 승용차보다 가격대가 월등

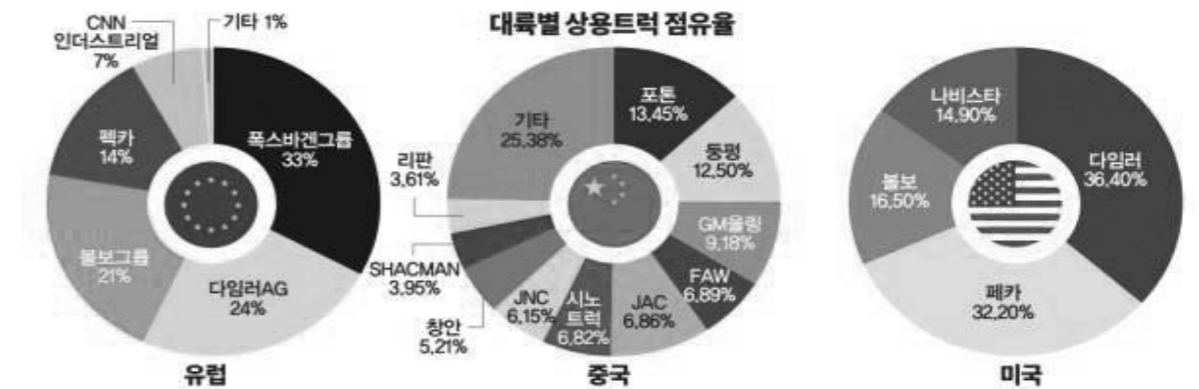
11) □ 상용차의 정의

- 상용차(Commercial Vehicle), 상용자동차는 자동차관리법 제3조에 제시되어 있는 승합자동차, 화물자동차 및 특수자동차를 의미함. 다수의 인원 또는 화물을 수송하거나 특수목적의 작업 등 상업적 목적을 수행하기 위해 제작된 차량
- 상용차의 차종 분류
- 상용차는 자동차관리법에 따라 차량 총무게(GVW(Gross Vehicle Weight)) : 최대 적재 상태에 있는 자동차의 무게)에 따라 아래와 같이 소형차, 중형차, 대형차로 분류함

자동차의 분류 (자동차관리법 제3조)

히 높아 부가가치가 큰 만큼 글로벌 완성차업체들은 결코 외면할 수 없는 시장이다.

특히 상용 트럭 시장의 경우 전 세계적으로 년 500만대 판매가 되고 있는데 단순히 대당 1억원으로 계산해도 약 500조 시장의 큰 시장이다. 이러한기에 글로벌 업체들이 상용차사업을 유지/확대하려고 하는 이유이다. 하지만 국내 상용차산업은 승용차에 비해 기술개발을 등한시해, 승용차 점유율에 비해 확연하게 차이가 난다.



이렇듯 상용차 산업은 전체 자동차산업에서 차지하는 비중이 상당하고, 승용차 부문의 성장 정체에도 불구하고 2007년 이후 연평균 2% 수준의 성장률을 꾸준히 유지하고 있지만, 한국의 상용차 시장 및 상용차 위상은 세계적 수준에 미치지 못한 실정이다¹³⁾.

분류	정의	
승용자동차	10인 이하를 운송하기에 적합하게 제작된 자동차	
상용자동차	승합자동차	11인 이상을 운송하기에 적합하게 제작된 자동차
	화물자동차	화물을 운송하기에 적합한 화물적재공간을 갖추고, 화물적재 공간의 총 적재화물의 무게가 운전자를 제외한 승객이 승차공간에 모두 탑승했을 때의 승객의 무게보다 많은 자동차(픽업트럭, 소형트럭, 중대형트럭, 덤프, 트랙터 등)
	특수자동차	다른 자동차를 전인하거나 구난작업 또는 특수 작업을 수행하기에 적합하게 제작된 자동차로서 승용자동차 승합자동차 또는 화물자동차가 아닌 자동차(믹서, 크레인, 트레일러, 탱크로리, 사다리차, 청소차 등)
이륜자동차	총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차	

출처 : 기획보고서

2019년도 사업계획 적정성 검토 보고서, 상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업, 2019. 8. 한국과학기술기획평가원

12) [‘금싸라기’ 상용차 시장 ①] 잇박자 타는 승용차 정조준하는 상용차, 꾸준한 성장과 수요, 안정적인 애프터마켓까지, 이코노믹리뷰 기자명 장영성 기자, 입력 2018.10.28

13) 전라북도 상용차산업 현황과 원·하청 관계 연구 - 현대자동차(전주공장) 협력업체를 중심으로, 2019.12 전북노동정책연구원(준)

상용차 시장 점유율 상위 15개국 국가 시장현황¹⁴⁾

국가	판매대수		연평균 성장률	시장 판매량 순위		글로벌 점유율	
	2007년	2017년		2007년	2017년	2007년	2017년
미국	8,897,981	11,487,731	3%	1	1	43%	44%
중국	2,493,990	4,160,583	5%	2	2	12%	16%
캐나다	848,760	1,437,728	5%	4	3	4%	6%
일본	983,692	847,788	-1%	3	4	5%	3%
인도	481,909	789,838	5%	7	5	2%	3%
멕시코	509,425	553,884	1%	6	6	2%	2%
프랑스	519,514	495,052	0%	5	7	3%	2%
태국	458,860	471,969	0%	8	8	2%	2%
영국	395,612	415,885	1%	9	9	2%	2%
브라질	377,010	394,521	0%	11	10	2%	2%
독일	334,116	369,146	1%	12	11	2%	1%
한국	267,834	303,328	1%	15	12	1%	1%
호주	214,787	273,458	2%	18	13	1%	1%
터키	237,297	257,518	1%	17	14	1%	1%
아르헨티나	142,696	237,423	5%	20	15	1%	1%

자료: 세계자동차협회

한국의 자동차 생산 능력은 2020년 기준 세계 5위에 달한다(2019년 세계 자동차 생산 7위). 하지만 상용차에만 국한했을 때 한국의 점유율은 1.2%에 지나지 않는다(2020년 기준, 세계 상용차 총 2,437만 대).

한국자동차연구원이 지난 4월 발표한 ‘친환경 상용차 시장 활성화를 위한 과제’에서 전현주 연구원은 “수출을 고려하면 모델 다양성이 부족하고, 내수에서는 수입산 대비 가격 경쟁력이 부족한 것”이 한국의 상용차산업의 문제라고 지적했다. 실제로 국내 상용차 생산은 2011년 43만 5,000대 수준에서 2020년 29만 5,000대로 3분의 1가량 줄었다¹⁵⁾.

특히 상용차 수입차량의 국내 시장점유율은 2011년을 기점으로 매년 큰 폭으로 증가하고 있다. 상용차의 수출 규모는 연평균 6.5%씩 감소하고 있는 반면, 상용차의 수입 규모는 2016년 7.36억 달러로 전년 대비 57.4% 큰 폭의 증가를 기록하였고 2017년에는 13억 달러 흑자로 2010년 21억 달러보다 흑자 폭이 대폭 감소한 상황이다.

이에따라 국내 상용차 시장의 특징은 소형화물차 위주의 상용차 수출 특성을 지니고 있으며 수입은 대부분 중대형급 이상이다. 대형 트랙터의 경우, 2017년 기준 6년간 수입차가 평균 72.7%의 국내 시장점유율을 차지하고 있는 반면, 국산차는 평균 27.3%의 국내 시장점유율을 차지하고 있다. 화물차는 트랙터와 덤프트럭 등 수입차량 점유율이 높았던 분야 이외에도 중대형 카고 트럭까지 수입되기 시작하여 수입차의 국내시장 점유율이 상승하고 있는 상황이다¹⁶⁾.

14) [‘금싸라기’ 상용차 시장 ①] 엿박자 타는 승용차 정조준하는 상용차, 꾸준한 성장과 수요, 안정적인 애프터마켓까지, 이코노미리뷰 기자명 장영성 기자, 입력 2018.10.28

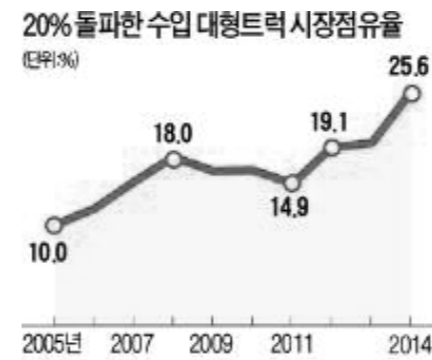
15) 친환경 상용차 시장 활성화를 위한 과제, 산업동향 Vol 61, 2021.04.19, 한국자동차연구원(KATECH)

16) 2019년도 사업계획 적정성 검토 보고서, 상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업, 2019. 8. 한국과학기술기획평가원

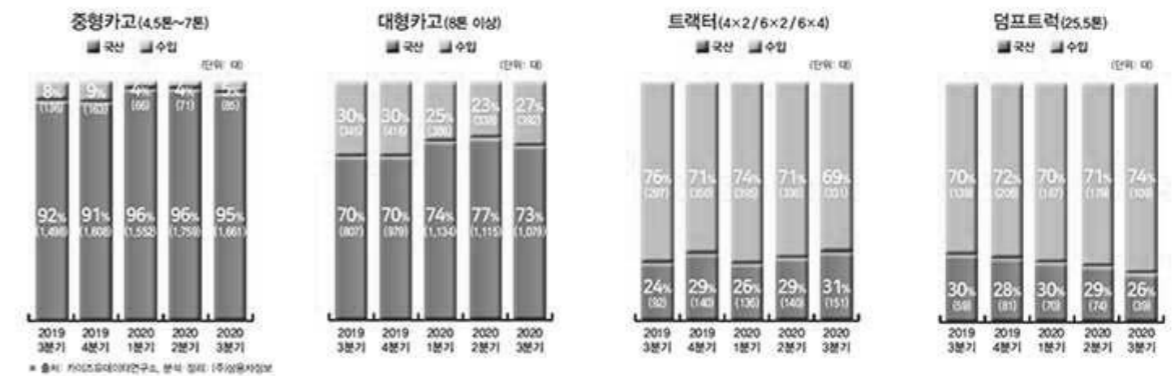
그동안 국내업체들의 독무대였던 중대형 시장에 수입 상용차들의 진출로 경쟁이 치열해지면서 이에 대한 공세적 방어에 따라 시장 전체가 확대되고 있다. 시장 규모는 확대되고 있지만 가격 경쟁력에 있어서 이전만큼 유리하지 않은 가운데 국내업체의 위상이 줄어들고 있는 실정이다.

상용차 시장 판매량을 보더라도 그렇다. 이미 2011년 이후 상용차 시장의 핵심인 대형트럭에선 입지가 흔들리고 있었다.

“대형트럭은 판매량 기준으로는 전체 트럭 시장의 8.9%에 불과하지만 시장 규모는 1조5700억원으로 전체 트럭 시장(3조7000억원)의 40%를 넘는다. 판매 가격은 대당 평균 1억200만원으로 2150만원인 트럭 전체 평균의 5배에 이른다. 20t급 이상은 대당 2억원을 넘기도 한다.”¹⁷⁾



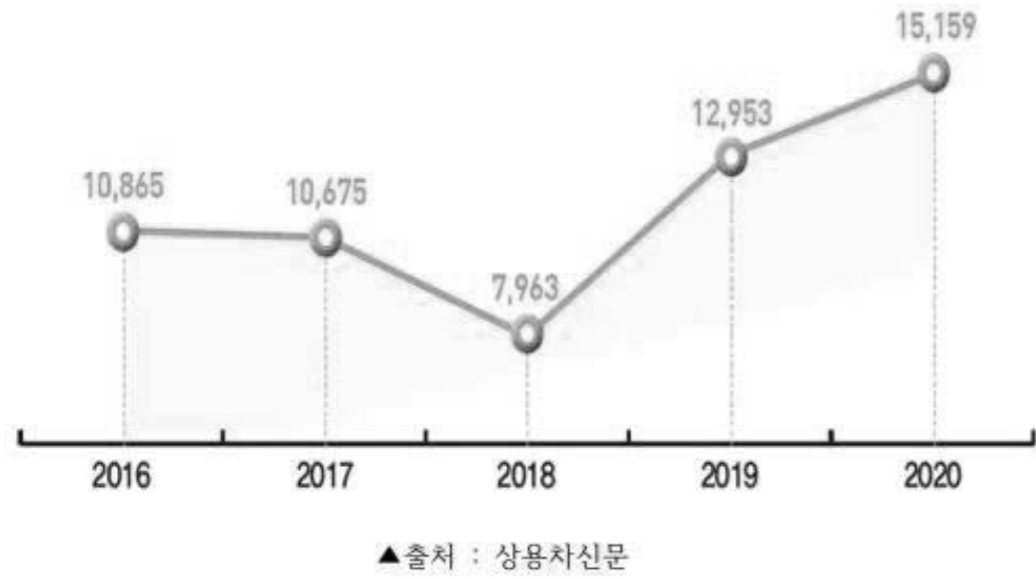
2019~2020년 분기별 국산·수입 중대형트럭 점유율¹⁸⁾



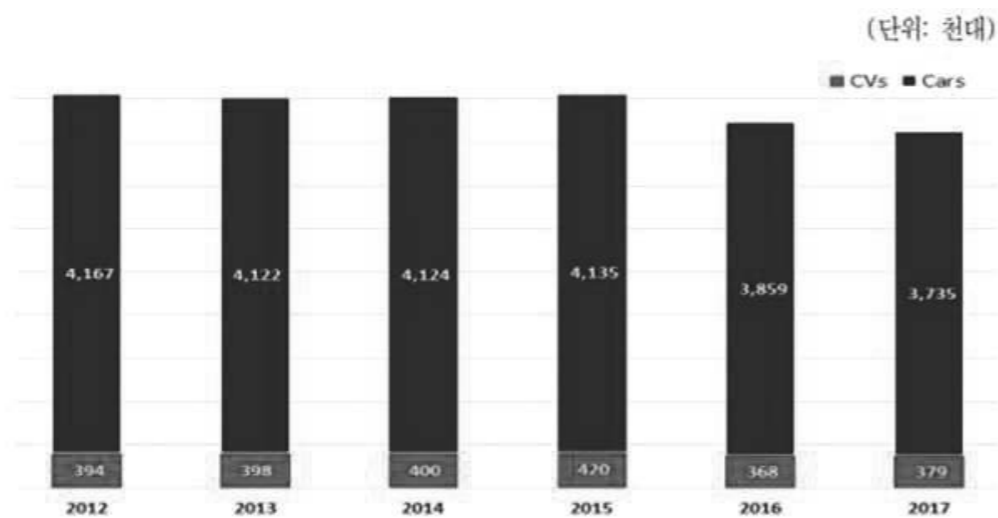
17) 수입 대형트럭 질주...점유율 25% 넘겼다. 한국경제신문, 2015.03.11

18) [통계]2019~2020년 분기별 국산·수입 중대형트럭 점유율, 2020.11.09, 상용차신문

트럭·버스·특장차 수입 현황(2016~2020년) (단위: 대)



한국 자동차생산 현황(승용차 대비 상용차 생산량)



자료: 한국자동차산업협회

시장 규모가 크지 않음에도 한국은 아시아 시장의 상용차 테스트 베드로 확인되고 있다. 전 세계 신규 등록 대수 12위인 한국 상용차 시장은 매력적이지 못해 보일 수 있다. 그러나 실제 한국 상용차 시장의 시장성은 아시아 시장의 등용문으로 평가될 만큼, 매력적이다.

그 이유는 중국과 일본 모두 자국 브랜드 위주로 판매되는 것과는 달리, 한국은 세계

유수의 수입 브랜드들이 해마다 시장에 들어와 판매량 증대와 함께, 적지 않은 시장 점유율을 차지하고 있다.

이같은 한국 상용차 시장의 인기는 ▲인구수 대비 높은 신차 비중 ▲개인차주 위주의 시장성 ▲발 빠른 환경규제 도입 ▲국산 브랜드의 높은 시장 점유율 ▲계약 없는 판매 시장여건 등이 뒷받침해주고 있기 때문으로 풀이되고 있다.

여기다 개인차주 위주의 시장 또한 매력적이다. 운송업체의 대량구매가 주인 해외 시장과 달리 한국은 차주의 취향에 따라 상용차를 구매할 수 있어, 아시아 시장에서의 브랜드 가치와 제품력을 확인해 볼 수 있는 특징을 가지고 있다¹⁹⁾.

외국업체들은 대형 덤프, 트랙터 중심의 라인업을 대형 카고 및 중형트럭까지 확대하는 한편 버스 진출도 모색하고 있으며, 특히 중국업체들은 중형버스에 이어 저가 대형버스로 모델 투입 확대, 전기버스 시장 선점을 위해 국내업체 인수 및 지자체 사업 참여하고 있는 상황이다.

외국업체 국내 중형트럭 및 버스 시장 진출 현황²⁰⁾

구분	트럭 라인업 확대			버스 시장 신규 진입		
	대형트럭	중형트럭	버스	일반버스	전기버스	
볼보	FH/FM/FMX	FH/FM/FMX	FH/FM/큐오(UD 트럭) ('12)	FL ('15)	'15년, 2중버스 투입 '16년, 대형 진출 검토	X
스카니아	R시리즈/G시리즈	R시리즈/G시리즈	G시리즈 ('11)	X	X	X
만	TGS/TGX	TGS/TGX	TGS ('14)	TGM ('16)	'16년, CNG 저상버스 투입 예정	X
벤츠	액트로스/아록스 뉴아록스 ('16)	액트로스/아록스	액트로스 ('11) 뉴아록스 ('16)	뉴아데고 ('15)	X	X
이베코	트래커/스트라리스	트래커/스트라리스	'16년, 신규 모델 투입 예정	유로카고 ('15)	X	X
선봉	X	X	X	X	중형 ('12) 대형 ('15)	X
타이지그룹	X	X	X	X	X	'15년, 한국 화이버 인수 '16년, 배터리 교환식 출시
	건설용 덤프 및 견인용 트랙터 위주로 사업 전개		특장용도 카고 투입으로 대형트럭 라인업 다양화	대형트럭 인프라 활용, 중형트럭 시장 신규 진출	(유형업체) 2중/저상 등 고급 버스 진출 추진 (중국업체) 저가 대형/전기버스 등 니치마켓 공략	

또한 외국업체들은 서비스/생산 거점 및 마케팅/판촉 강화를 진행하고 있다. 유럽업체는 판매 증대를 위해 국내업체 대비 열위인 서비스 네트워크 강화를 하고 있으며, 중국업체는 전기버스 시장 선점을 위해 생산 거점을 마련중에 있다. 시승 이벤트 등 고객 접점 강화를 위한 마케팅과 보증 연장, 부품 할인 등 대대적인 판촉 활동도 지속 시행하면서 점유율을 높여가고 있다.

19) 글로벌 상용차 시장① 비중 있는 한국, 한국 상용차 내수 규모 세계 12위·아시아 5위권, 기자명 박현욱 기자, 2017.09.29, 상용차신문

20) 외산 상용차업체 국내 시장 공세 강화와 대응(2016.06.27), 현대자동차 글로벌경영연구소

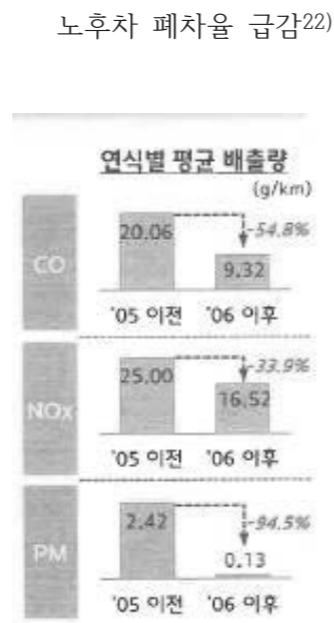
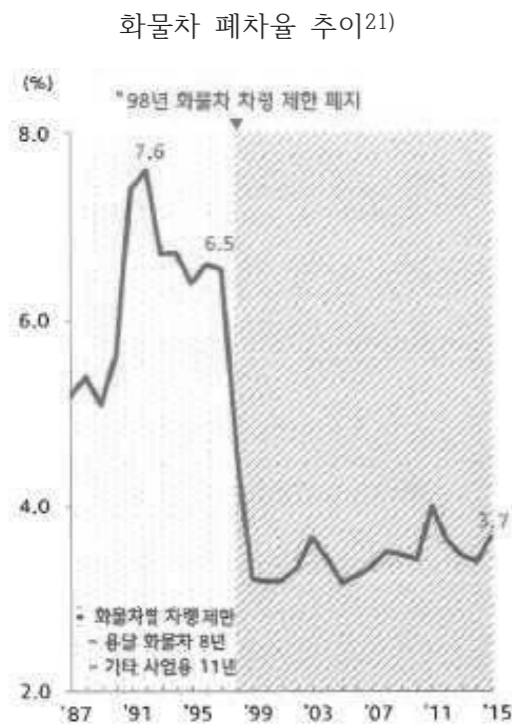
한국 상용차산업은 2017년 기준 자동차 총생산량의 9.2%에 해당하는 37만대가 상용차로, 세계 상용차 생산비중 23.8%에 비해 아직 취약한 구조이다. 특히 2007년~2017년까지 10년간 연평균 성장률이 1%에 불과하며 세계시장 점유율 역시 10년간 1%대에 머물고 있음을 볼 때 승용차와 비교해 상당한 격차가 있는 실정이다.

따라서 한국자동차산업에서 소홀히 취급해왔던 상용차산업에 대한 환기와 관심을 기울일 시점이다. 여전히 미래차 시대에도 빠트릴 수 없는 중요한 기간산업으로서 상용차산업에 대한 육성정책이 필요할 때이다. 최소한 글로벌 시장에서 승용차 비중 정도가 아니더라도 그러한 지향을 갖고 육성할 시점이다.

최근 미래차 시대를 준비하면서 현대자동차는 수소트럭을 야심차게 준비하고 있고, 타타대우상용차는 LNG트럭 라인업을 준비하고 확대하고 있다. 이에 걸맞게 정부의 상용차산업에 대한 비전 수립과 정책적 지원이 반드시 필요하다.

상용차 시장에서 제일 문제가 되는 것이 상용차 노후화 문제이다. 1998년 화물차 차령 제한 폐지 이후 노후 상용차 폐차율이 급감한 상황이다.

상용차 노후화의 문제점으로는 당연히게도 안전 문제 발생 위험 증가와 대기오염물질 배출 문제가 지속적으로 제기되고 있는 상황이다.



21) 국내 상용차 노후화 현황과 대응(2016.04.01), 현대자동차 글로벌경영연구소
 22) 폐차율 = 폐차대수 ÷ 등록대수

이러한 상황에서 그동안 상용차산업에 대한 정부 정책은 특별할 것이 없었다고 볼 수 있다. 게다가 정부의 미래차 전환 정책도 그동안은 승용차 중심이었다. 상용차 부문에 대한 지원이 있었다면, 대부분 3.5톤 이하 소형 상용차에 지원이 집중돼 있었다.

대형트럭·버스도 탄소중립 첫 발걸음²³⁾

- ◇ 중·대형 상용차 연도별 온실가스·연비 기준('23~'25) 신설
- ◇ 기준연도('21~'22년) 대비 '25년까지 온실가스 7.5% 감축
- ◇ 전기·수소 기반 트럭·버스는 별도 인센티브를 부여하여 무공해 상용차 조기 보급 유도

[‘저탄소 녹색성장 기본법’에 따라 ‘자동차 온실가스 관리제도’가 2012년부터 시행되고 있으며, 지금까지는 15인승 이하 승용·승합차 및 총중량 3.5톤 이하의 소형화물차를 대상으로 제도를 운영해 왔다.]

특히 시행되고 있는 조기 폐차 보조금도 보조금 상한액이 적어 승용차에 비해 중고차 가격이 비싼 화물차의 조기 폐차 유인에는 역부족이라는 점이다.

예컨대 보조금 상한액이나 실제 지급액은 중고 화물차 가격 대비 낮은 수준이라는 점이다²⁴⁾. 이에따라 화물차주 입장에서는 조기 폐차 보조금보다 중고차 매도가 유리하기에 폐차보다 중고차 거래가 선호된다는 점이다.

노후 경유차 조기폐차 정책이 3.5톤 미만 중심으로 정책이 시행되어 왔고, 이제야 중대형 상용차에 대한 온실가스, 연비 기준을 2023년에 신설하겠다는 계획을 발표한 상태다. 자동차 평균 온실가스 기준도 마찬가지로였다라는 점이다. 예컨대 중대형 화물과 관련한 온실가스 기준이 없다는 점이다.

< 자동차 평균 온실가스 차기 기준('21~'30년) >²⁵⁾ (단위 : g/km)

분류	연도	'21	'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
10인 이하 승용·승합	97	97	95	92	89	86	83	80	75	70	
승합(11~15인)·소형화물	166	166	164	161	158	158	155	152	149	146	

따라서 정부는 노후 상용차 차령/정비 관리 등과 관련한 법규 재정비 및 폐차 촉진을 위한 재정 지원 확대 필요성을 인식할 필요가 있다. 특히 안전 및 환경 문제 발생 역

23) 2020년 12월 28일 환경부
 24) 메가트럭급 이상 중고 화물차 평균 시세는 상한액의 4.7배 수준(15년 보조금 평균 지급액 66.5만원/대, 메가트럭급 평균 지급액 770만원, 중고차 시세 3642만원)
 25) 2021년 2월 16일 환경부, < 차기 온실가스 기준(2021~2030) 확정 및 기대효과 >, 환경부는 2021년부터 2030년까지의 자동차 온실가스 배출 기준을 확정했다.

제를 위해 차령 제한 제도 부활과 운수사업장 정비 관련 규제 강화 등이 검토되어야 할 것이다.

3. 상용차산업 위기 대응을 위한 지역과 노동조합의 과제

전북지역 상용차 관련 통계



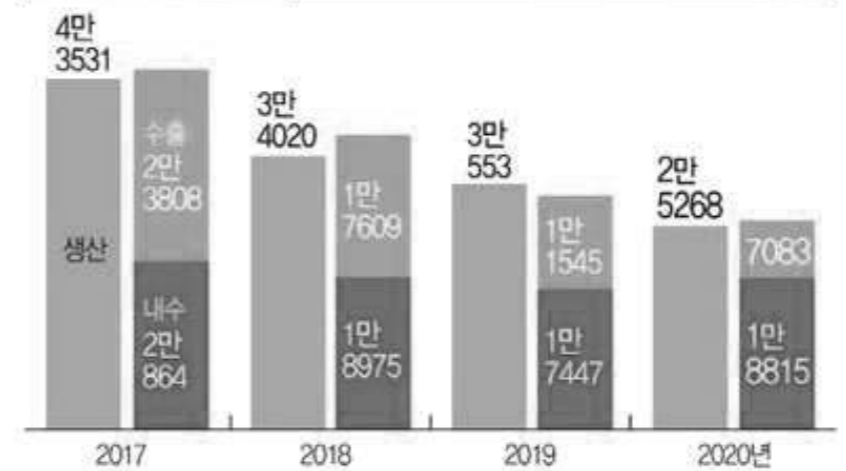
* 감소량('14→'19) : 사업체수 235개→228개(△3%), 종사자 수 20.5천명→17.2천명(△16.1%), 출하액 11.3조→6.7조(△40.7%)

전라북도는 현대자동차와 타타대우상용차 등 상용차 생산의 주요 완성차와 수백 개의 협력사가 위치 해있는 국내 상용차 생산 기반의 생산 거점이다. 전체 중대형 상용차(트럭 2.5톤, 버스 16인승 이상)의 95%를 생산하고 있다. 현대자동차 전주공장은 연간 10만대 상용차 생산 시설을 갖추고, 1995년 공장 가동 이후 버스 5종, 트럭 3종, 특장 3종 총 11개 차종²⁶⁾을 생산 중이다. 타타대우는 1996년 대우차 군산공장으로 출발해서, 2004년 타타 인수 이후 지역사회의 대표적인 기업으로 자리매김하고 있다.

현대자동차 전주공장은 2021년 공장 생산 능력은 10만 대였지만 가동률은 35% 수준에 머물렀다. 한국자동차산업협회에 따르면, 지난해 현대차 전주공장에서 생산한 트럭은 전년 대비 17.3% 감소한 총 2만5268대 수준에 그쳤다. 이는 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 팬데믹 여파로 수출 판매량 급감에 따른 것으로, 지난해 국내 판매량은 총 1만8815대로 7.8% 증가한 반면 수출 판매량은 7083대로 38.6% 쪼그라들었다²⁷⁾. 주요 수출 상대국인 아시아, 중동, 남미는 2015년부터 보호무역 정책으로 수출량이 감소하고 있다.

26) 2.5~3.5톤 마이티, 5톤 매가트럭, 25톤 이상 카고 트럭, 특장차(덤프, 믹서, 트랙터)
27) 위기의 현대차 전주공장... '픽업트럭' 생산만이 답인가, 2021.02.09., 아시아투데이

현대차 트럭 생산·판매량 ※생산량은 국내(전주공장) 기준



국내 주요 트럭업체 및 라인업²⁸⁾

	국내업체			외산업체			
	현대	타타대우	볼보	스카니아	만	벤츠	이베코
중형 (2.5~3.5톤)	• 마이티						
중형 (4.5~7톤)	• 매가트럭	• 프리마 (카고)	• FL 시리즈 <small>국내 시장 신규 진출 ('15)</small>			• 뉴 아테고 <small>신형 모델 출시 ('14)</small>	• 유로 카고 <small>국내 시장 재진출 ('15)</small>
대형 (8톤 이상)	• 엑시 엔트 (덤프/트랙터/카고)	• 프리마 (덤프/트랙터/카고)	• FH/FM/FMX 시리즈 (덤프/트랙터/카고)	• R490/G450/G410 (덤프/트랙터/카고)	• TGS/TGX (덤프/트랙터/카고)	• 뉴 악트 로스/뉴 아록스 (덤프/트랙터/카고)	• 트랙터/스트라 리스 (덤프/트랙터)

여기에 버스 업계의 비용 부담을 덜어주기 위한 조치로 정부는 버스 차령을 한시적으로 늘렸다. 이에 따라 전세버스 차령이 '9+2'년에서 최대 '11+2'년까지 늘어나게 되면 서²⁹⁾ 생산 수요가 줄었다.

28) 국내 중형 트럭 시장 경쟁구도 변화와 대응(2016.02.25), 현대자동차 글로벌경영연구소
29) 코로나 19로 타격을 받게 된 전세버스 운송업체가 늘어나자 국토교통부는 지난 2일 여객자동차운수사업법 시행령 일부 개정안을 재입법 예고하고 오는 12일까지 업계의 의견을 수렴할 예정이라고 밝혔다. 개정안에 따르면 전세버스의 운행연한은 기존 '9+2'년에서 '11+2'년으로 연장되고 노선버스의

타타대우상용차에서는 2020년 10월 희망퇴직으로 110명이 공장을 떠났고, 지속적인 물량 감소가 이어졌다. 작년 12월에 출시한 준중형트럭 ‘더 썬’이 판매량이 늘고 있으나 아직 미흡한 실정이다.

이에따라 전북지역에 집중되어 있는 “상용차산업 위기”가 확대되고 있는 상황이다. 그런 점에서 국가 기간산업으로서의 상용차산업을 점검하고, 정부의 산업정책적 역할이 필요한 상황이다.

이는 지역균형 발전 측면에서도 확인되는 지점이다.

“전라북도의 지역낙후도는 16개 시도 중 15위, 군산시의 지역낙후도는 170개 시군 중 57위로 나타난다.³⁰⁾”

그런 점에서 ‘전라북도 친환경차 규제 자유특구’ 사업은 지역발전전략으로 가면서 중앙 정부 차원의 정책논의를 기반으로 협력이 강조되어야 한다.

한편 상용차 위기 극복을 위한 노동조합의 실천 방향을 위해서는 원하청 관계라는 측면에서 접근할 필요가 있다.

“현대자동차 전주공장의 협력사는 직접적인 거래관계인 1차 협력사가 152개, 간접적인 거래관계인 2차 협력사가 746개, 3차 협력사가 3,780개로 협력업체의 수가 차수에 따라 가파르게 상승하는 모습을 볼 수 있다. 타타대우상용차의 협력사는 직접적인 거래관계인 1차 협력사가 64개, 간접적인 거래관계인 2차 협력사가 290개, 3차 협력사가 714개, 4차 협력사가 3,749개로 나타난다.³¹⁾”

그동안 원하청 관계는 “부품업체에 대한 지원과 보호는 생략한 채 불균형한 권력관계에 근거한 일방적 통제만을 강조하는 배제적 통제(exclusive control) 전략으로 완성차 기업의 부품업체 관리전략이 변화하였으며, 이는 상위부품업체와의 관계가 아닌 하위부품업체와의 관계에 적용되었다.³²⁾”

따라서 노동조합은 완성사(원청) - 부품사를 망라한 지역의 좋은 일자리 창출을 위해

차량은 ‘9+2’년으로 유지된다. 김동욱 기자, 2021.08.04., 상용차신문
 30) 2019년도 사업계획 적정성 검토 보고서, 상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업, 2019. 8. 한국과학기술기획평가원
 31) 전라북도 상용차산업 현황과 원·하청 관계 연구 - 현대자동차(전주공장) 협력업체를 중심으로, 2019.12 전북노동정책연구원(준)
 32) 전라북도 상용차산업 현황과 원·하청 관계 연구 - 현대자동차(전주공장) 협력업체를 중심으로, 2019.12 전북노동정책연구원(준)

상용차 위기 시기에 극복 과제로 접근해야 한다.

지자체가 제출한/하고 있는 지역경제 활성화 전략에 노동 친화적인 일자리 정책의 관점으로 지자체와 적극적인 협의를 준비해야 할 것이다. 아마도 이러한 방향은 ‘전북지역 상용차 공동대책위’의 구체적 실천 방향으로서 전라북도 원·하청 상생조례(안)과, 부품업체 성장을 위한 주요 지원사업으로 확장되어야 할 것이다.

한편 코로나 19는 기후위기의 문제로 시각을 바꾸고 있다. 이에따라 탄소제로를 위한 다양한 정책들이 수립되고 발표되고 있다.

상용차산업도 예외는 아니다.

“수송 부문 온실가스 배출량
 수송 부문은 우리나라 온실가스 총배출량의 14%(2017년 기준)를 차지한다. 수송 부문의 온실가스 배출량은 자동차 보급 확산(자동차 등록대수 6.6배 증가(339만대 → 2,253만대) [1990~2017], 화물 운송량 6배 증가(336백만톤 → 2,029백만톤) 증가 [1990~2017]), 도로 시스템의 확충, 화물 운송의 확대 등으로 인하여 급증하여 2017년의 경우 1990년보다 2.8배 증가하였다.”, “운송 방법 수단에 따라 세부적으로 살펴보면, 1990년 이래 승용차, 트럭, 버스 등 도로 운송에서 발생하는 배출량이 전체 수송 부문 배출량의 87% 이상을 차지하고 있으며, 2017년의 경우 96%까지 그 비중이 증가하였다³³⁾.”

상용차 1대가 배출하는 온실가스는 승용차보다 2.5배(트럭), 16배(버스) 높아 상용차의 친환경차 전환이 온실가스 저감에 중요³⁴⁾하다고 밝히고 있다.

한국자동차산업협회에 따르면 2016년 기준으로 차령별로도 1톤 이하의 노후화(10년

33) 지속 가능한 녹색사회 실현을 위한 대한민국 2050 탄소중립 전략, 2020년 대한민국 정부
 34) 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025) 2021.2 관계부처 합동

< 온실가스 배출 중 수송분야 비중 >
 (단위 : 백만톤CO2eq, %)

구분	2016		2017		2018	
	배출량	비중	배출량	비중	배출량	비중
OECD 국가	15,6120	100	15,6131	100	15,669.9	100
예-키	12,602.8	80.7	12,597.1	80.7	12,638.1	80.7
수송	3,622.7	23.2	3,662.8	23.5	3,703.7	23.6
한국	693.5	100	709.7	100	727.6	100
예-키	602.7	86.9	615.7	86.7	632.4	86.9
수송	98.8	14.2	98.3	13.9	98.1	13.5

* 자료 : 환경부 온실가스종합정보센터, stats.oecd.org

이상)는 약 40%인 반면 2톤 이상 화물차의 노후화는 57%로 중대형 화물차의 노후화가 더 심각하며 화물차 노후화는 갈수록 심화 되어왔다. 2013년 15년 이상 노후화된 화물차는 15.5%에서 2018년 23.4%로 심화 되었고, 현재 중대형 화물차의 노후화는 더욱 심화되고 있는 상황이다.

2021년 4월 등록기준으로 보면 4.5톤 이상 트럭의 경우 등록대수 181,331대 중 노후 차량이 65,383대로 36%이며, 이에 비해 승용차는 전체 등록대수 중 15년 이상 노후 차량이 9.4%에 불과하다.

2018년 환경부에 따르면 “전국 269만 5,079대 차량을 배출가스 5등급으로 분류했다. 이 중 트럭은 132만 9,813대로, 국내 등록된 전체 트럭 359만대 중 약 38%에 해당 된다. 배출가스 5등급 차량은 2002년 7월 이전에 등록된 경유차(유로3 이하)와 1987년 이전에 등록된 휘발유·가스차다.”

정부는 미세먼지를 줄이기 위해 경유차에 대한 검사를 강화하고, 노후 트럭 퇴출을 자연스럽게 유도하는 방침을 내세웠고, 국토부는 이를 위해 2019년 하반기까지 ‘화물차 차령관리제도’를 도입한다는 방침이었지만, 도입이 지연되고 있다. 따라서 친환경 정책 관련한 상용차에 대한 정부 정책 도입 마련이 시급하다.

한편 상용차산업이 친환경차로 진입하는 과정에서 시간이 필요하다. 이를 위해서는 기술적 발전과제와 노사/노사와 지역 간에 산업전환 협약을 마련할 내용적 준비가 같이 가야 한다.

기술적 발전 과제는 전기차 및 수소차 지원 및 기반시설 지원, 과도적 기간 동안 LNG 활성화 대책을 준비/지원하는 것이다.

이 문제는 이미 현대자동차가 향후 내연차를 새롭게 개발하지 않고 전기, 수소차 개발을 선언한 상태에서 최소 3~5년 정도로 예상되는 과도적 기간에 대한 노동조합의 대응과 개입/참여에 대한 논의 - 산업전환 협약 - 필요성이 더 커졌다는 점이다.

산업전환 협약을 마련할 내용적 준비는 생산과 고용이 함께 고민되고 배치가 될 수 있는 비전을 마련하는 것이다. 그것은 다름 아니라 상용차산업이 기간산업으로 육성되기 위한 공동의 노력과 비전을 만들어 가는 것이다. 물론 이러한 비전을 만드는 과정은 부품, 협력사들과 공동의 대책준비가 같이 포함되어야 한다. 상용차산업의 어려움으로 경영위기가 계속되는 부품, 협력업체의 실질적 고용유지 지원방안도 포함되어야 한다. 왜냐하면 R&D 지원의 경우 현재 한국 자동차산업의 원하청 구조상 부품업체의 독자적인 기술 개발은 현실적으로 어렵기 때문이다.

그런 점에서 R&D 지원의 경우 부품업체 현황 조사를 통한 지원 강화가 구체적이고 현실적인 접근이 이루어져야 한다.

한편 지난 9월 16일 현대자동차 3차 고용안정위원회가 진행되었다.

현대차 고용안정위 회사 제시안

검토 내용	수정안
전주공장 물량	- 울산 41라인 스타리아 물량 전주공장 이관
울산 2·4공장 공급 부족 해소	- 울산 41라인 팰리세이드 추가 생산 - 울산 21라인 2022년 이후 추가 공급 방안 수립 예정
미국정부 EV 보조금 정책 대응	- 전기차 1개 차종 미국 현지 생산 추진

주요 내용은 지난 7일 고용안정위 회사안(스타리아 전주공장 물량이관 및 팰리세이드 증량안)에 대한 노동조합은 4공장은 물량이관에 대해 큰 틀에서 동의하며 팰리세이드 전주공장 이관의견을 전달했다. 회사측은 “팰리세이드 전주공장 투입을 위해선 투자비용 약 3,000억원, 공사기간 약 26개월이라는 긴 시간과 투자비용이 들어가 불가피하다”며 “그에 대비 스타리아 전주 투입은 투자비용 약 100억, 공사기간 7~8개월이라 시간과 투자비용 대비 스타리아를 이관하는 것이 좋을듯 하다”고 설명한 것으로 알려졌다³⁵⁾.

따라서 현대자동차 전주공장으로 울산공장 4공장 물량이 이관되면 이후 전주공장은 소형 상용차 생산을 시작하는 단계가 될 수 있다. 이미 현대자동차 미국 공장에서는 픽업트럭 산타크루즈(Santa Cruz)가 생산, 판매되고 있다. 향후 픽업 물량에 대한 국내 생산 요구도 충분히 가능하며 소형 상용차 생산을 확대하면서, 전기, 수소 시대를 능동적으로 준비해 가고 동시에 상용차산업이 국가적 기간산업으로 분명히 자리잡는 목표를 가져야 할 것이다.

이러한 능동적 준비와 비전을 수립하는 과정에는 현대차지부 전주위원회, 전북지부, 타타대우상용차지회의 역할이 자못 크다. 왜냐하면 물량과 고용의제를 넘어 기후위기를 넘는 상용차산업의 지속가능성, 지역과 호응하는 공동발전은 온전히 노동조합의 역할이자 과제가 될 것이기 때문이다.

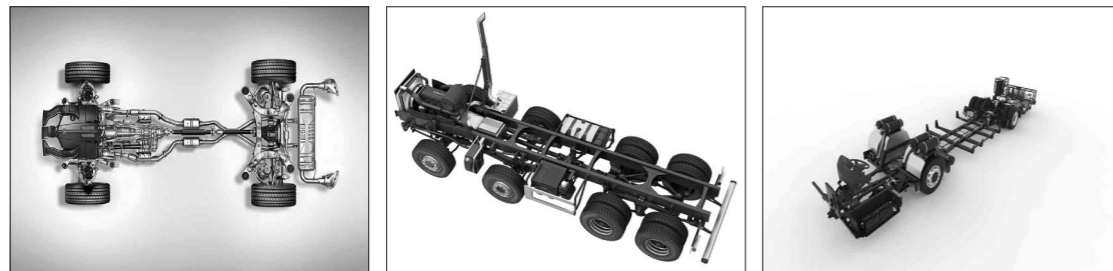
35) 현대자동차 3차 고용안정위 개최... 전주공장 물량이관 결론 못내, 2021.09.18, 전북도민일보.

상용차대책위 활동을 통해 본 상용차산업의 현실

발표자: 유준(전북 상용차대책위)

□상용차 인식의 문제

○상용차(트럭, 버스)는 승용차와 핸들, 타이어만 다를 뿐 구조적으로 같은 점이 없다.



< 승 용 >

< 트 >

< 버 >

-승용차와 달리 트럭, 버스의 샤시 구조는 오랜시간 변화가 없다. CAB과 엔진, 미션만 크게 변할 뿐이다.

-국내 중대형 트럭의 경우 표면적으로는 타타대우의 프리마, 노부스 와 현대차의 메가트럭(단종), 파비스, 엑시언트로 차종이 적지만 1개 모델에 파생차종이 500여개에 달한다.

-상용차가 주로 소비 되는 곳은 물류, 건설기계, 여객운송(버스), 군용, 공익목적(소방, 청소, 저상버스)등으로 승용차와 소비 목적이 다르다.

○ 시내버스를 제외한 대부분 상용차는 경유를 연료로 사용하며 경유차 제한 정책에 해당 된다.

- 「물류시설의 개발운영에 관한 법률」-물류시설법
- 「항만지역등 대기질 개선에 관한 특별법」-항만대기질법, 2020년 시행
- 「노후경유차 상시 운행 제한」-경기지역 17개시
- 「서울시, 건축물 및 정비사업의 환경영향평가 심의기준 개정(2021년)」-친환경 건설기계 100% 사용 의무화
- 「자동차 온실가스 관리제도, 중·대형 상용차 확대시행」-2023년 시행 (2021~2022년 기준값 대비 2023년 2.0%, 2025년 7.5% 감축 목표)

-항만대기질법은 탈경유화를 명확히 하였지만 다른 정책은 노후 경유차에 대해 유로6 C-step으로 전환을 촉진하는 제도로 보여 진다.

-항만대기질법에 따라 부산항만내의 야드트랙터는 LNG로 전환이 이루어 졌으나 항만을 출입하는 트랙터는 LNG로 전환을 준비 중이며 정책적 지원(충전 인프라, 구매 보조금 등)의 미비로 인해 쉽지 않은 상황이다.

-‘친환경 건설기계 사용의무화’의 경우 ‘친환경’ 용어 사용이 적절치 못하다. 현재 출시 된 건설기계(덤프트럭, 콘크리트 믹서, 콘트리트 펌프)는 모두 경유차이다. 결국 유로6 C-step을 친환경 건설 기계라 칭하게 되는 문제가 있다.

□상용차 기술개발 부진

○상용차 연구인력 부족



< 타타대우상용 >



< 현대차 남양연구 >

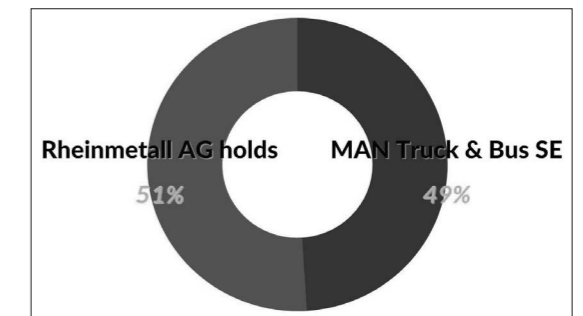
-우리나라의 상용차 연구는 타타대우상용차 와 현대차에서 이루어진다. 본격적인 상용차산업의 시작은 95년 현대차 전주공장, 대우트럭 군산공장이 문을 열며 시작 된다. 내연기관의 상용차는 구조적 큰 변화가 없었기에 30년이상 끌고 올 수 있었다. 하지만 미래상용차는 탈탄소와 자율주행 등 많은 변화가 예견되어 새로운 미래상용차연구 인력을 필요로 한다.

-군수, 공익 목적 차종에 대한 미래상용차 연구 사업 진행이 필요하다.

○독일 라인메탈 만사(Rheinmetall MAN)의 합작 사례



< 라인메탈사 군용트럭 >



< 라인메탈 만사 지분구조 >

-독일라인메탈사는 군용차량 사업을 위해 만트럭버스와 합작기업을 설립. 지분은 라인메탈 51%, 만트럭버스 49%로 구성 되어 있다.

-이 합병의 목적은 상용차제조 분야에서 MAN의 상용차전문 지식과 군용 부문에서 Rheinmetall의 기술노하우의 핵심 역량을 결합해 다양한 군용차량을 생산.

-Rheinmetall MAN은 다시 다양한 업체와 협업을 진행해 기술 습득이 이루어짐. 기술은 MAN Truck & Bus로 자연스럽게 이전 됨.

○국가 차원의 상용차 연구기관 필요성

-전라북도 상용차산업 위기극복을 위한 노사정협의회에서 대부분의 기술개발, 기업지원, 기반구축 등이 자동차융합기술원(JIAT)를 통해 이루어 짐.

-상용차에는 많은 예산이 투입 되나 대부분 실효성이 많이 떨어짐. 전라북도 출현 기관인 자동차융합기술원(JIAT)를 중심으로 사업이 이루어짐.

-직접적인 지원을 위해 국가차원의 연구기관 설치 필요.

그산업전환의 문제

○상용차의 산업전환은 탈탄소(대체연료)와 자율주행 두 가지로 대표됨

▷수소버스와 수소트럭은 이미 양산 중임.



<수소 버>



<수소 트>

-국내에는 수소버스가 보급 중에 있으나 초기 비싼 가격으로 인한 높은 보조금에 대한 부담감으로 보급률이 낮음. (18년, 8억원대 → 20년, 6억 8천만원)

-수소트럭의 경우 상용화에 10년 이상이 걸릴 전망. (청소차는 실증 중)

-2020년 6월 3차 추경 재원마련을 위해 감액되는 수소연료전지차 보급 사업 예산이 318억 이며 보급 예정이던 수소버스 180대중 100대가 줄었으며 수소버스 충전소 계획도 13개에서 9개로 축소 함.

▷LNG 트럭은 규제자유특구 사업을 통해 실증 중



<LNG 믹서 트>



<수소 트>

-LNG트럭의 경우 2008년도에 미세먼지절감정책의 일환으로 개발 되었지만 인프라 부족으로 상용화에 실패 함.

-현재 수소트럭 상용화까지 간극을 매울 수 있는 대안으로 부상 중.

-충전인프라 문제를 해결하고자 전북도는 규제자유특구를 지정하여 거점형 충전소

붙임 1 추진과제 목록(안) (3개 분야 18개 과제)					
구분	사업명	사업기간	사업비(억원)	사업내용	비고
			10,265 (국비 7,812, 지방비 1,357, 민자 1,096)		
18개 과제					
기술 개발 (5개 과제)	민관 상생협력형 단기 부품 기술개발	'22. 1 ~ '24. 12월	240 (지방비 120, 민자 120)	중각적인 사업화가 가능한 수요기반형 상용차 부품 기술개발	
	전북형 30대 핵심부품 및 소재 기술개발	'22. 1 ~ '24. 12월	120 (지방비 90, 민자 30)	전라북도 대표 30대 전략품목을 선정하여 핵심부품 기술개발	
	전기차 스케이트보드 개발 및 공동 활용 사업	'22. 1 ~ '25. 12월	420 (국비 290, 민자 130)	스케이트보드 공용플랫폼, 호환부품 개발과 공동활용 기반 조성	
	상용차부품 11개 기술개발 (상용차 예타사업)	'22. 4 ~ '24. 12월	588 (국비 419, 민자 169)	국산화 필요 기술 및 전기수소자율차 등 미래차 대응기술 개발	
	상용차 부품기업 등 지역기업 기술개발 지원	'22. 1 ~ '24. 12월	105 (국비 75, 민자 30)	전기수소 동력화부품, 3D 프린팅 활용 금속 및 복합재 성형 기술개발 등	
기업 지원 (9개 과제)	상용차 품질력 강화를 위한 품질 리서치	'22. 1 ~ '26. 12월	1 (지방비 1)	국내 상용차의 기술수준, 품질 및 소비자 인식 등의 설문 및 분석	
	기업 현장 애로 해결 지원사업	'22. 1 ~ '24. 12월	111 (지방비 97, 민자 14)	공정개선, 스마트 공정 자동화, 물류비 지원, 홍보 및 마케팅, 컨설팅 지원 등	
	미래기술 확보를 위한 기술교육 지원사업	'22. 1 ~ '24. 12월	24 (지방비 24)	수혜기업 맞춤형, 도제식 인력양성, 연구개발/생산인력양성 지원 등	
	경영안정자금(운전자금) 지원	'22. 1 ~ '23. 12월	150 (지방비 150)	이차보전지원(일반기업 2.0%, 우대기업 3.2%)	
	상용 모빌리티 기술완성도 제고 및 신시장 창출 지원사업	'22. 1 ~ '24. 12월	180 (국비 180)	기술고도화 및 사업다각화 전주기 지원, 신시장 창출 전문가 파견 등	
	스마트공장 구축 및 고도화	'22. 1 ~ '24. 12월	744 (국비 372, 지방비 108, 민자 264)	IoT, 5G, 빅데이터 등 첨단기술을 적용한 스마트공장 솔루션 구축 지원	
	기술개발 차량 실증 FREE 지역 체계 구축 및 운영	'22. 1 ~ '26. 12월	20 (지방비 10, 민자 10)	미래형 차량을 개발한 도내기업과 수요자를 연결하여 실증 추진	
	LNG 상용차 보급 및 활성화 지원사업	'22. 1 ~ '24. 12월	30 (지방비 30)	LNG 상용차의 보급 확대를 위해 보급 정책 수립 및 차종 다양화 기술개발 추진	
	수소상용차 보급 및 활성화 지원사업	'22. 1 ~ '30. 12월	별도예산	(사범보급 ~22 수소 중연소 8기 수소버스 20대 보급 (실용화 ~30 수소 중연소 24기 수소버스 400대 보급	
기반 구축 (4개 과제)	수소상용차 전용플랫폼 고도화 연구센터구축	'22. 1 ~ '25. 12월	235 (국비 100, 지방비 135)	수소상용차 실차 기반 신뢰성 및 성능 검증 센터 건립 및 기술지원 등	
	특장차 안전·신뢰성 향상 및 기술융합 기반구축사업	'22. 1 ~ '26. 12월	297 (국비 176, 지방비 92, 민자 29)	특장차 안전·신뢰성 향상 지원을 위한 지원 기반 구축 등	
	자동차 대체부품 글로벌 전진기지 구축	'24. 1 ~ '28. 12월	2,000 (국비 1,200, 지방비 500, 민자 300)	자동차 대체부품 개발 및 생산기업 집적화단지 조성 등	
	수소상용차 융복합 클러스터 구축	'24. 1 ~ '28. 12월	5,000 (국비 5,000)	수소상용차 부품단지, 대형 수소상용차 전용플랫폼 핵심요소기술 개발 등	

를 실증 하고 있음.

-LNG의 경우 미세먼지 절감 효과는 90%이상으로 뛰어나나 탄소 절감은 18% 수준에 머물고 있음. 유럽에서는 탄소 절감을 위해 음식 쓰레기와 축사 분뇨 등을 재처리한 BioLNG를 상용화 함.

-LNG믹서 보급을 위해 주요거점을 통한 집중 지원이 필요 함. (현재 26,000대의 믹서 트럭 중 16,000대는 15년 이상 노후화 됨)

○협력업체의 산업 전환 대책 미비

구분	합계	전주	군산	익산	완주	김제	기타
업체수(개)	412	30	76	89	119	78	20
인원(명)	19,905	319	2,979	3,714	9,707	2,327	859

▲ 출처 : 2019 전북제조업체총람, 1인 이상 (작성기준 : 2018년 12월 31일)

전북 제조업의 20%, 전국 중대형상용차 생산 95%

-전라북도에 완성차 기업은 2개지만 자동차 부품관련 업체는 412개가 넘음. 대부분의 협력업체는 영세함.

-내연기관 관련 협력업체는 산업전환시 대체부품 생산이 필요함.

-생산량 감소로 인한 위기 시 완성차에서는 타타대우 150명 희망퇴직(비조합원 포함), 현대차전주공장 타지역 및 타사 전출 200명의 구조조정이 진행 됨. 전라북도의 자동차 관련 종사자는 2018년 2,4746명에서 2020년 3,087명으로 줄어듬.

-산업전환시 전라북도의 자동차 관련 종사자는 줄어들 것이 확실해 대책이 필요.

전북지역 자동차·상용차 산업 현황

상용차위기대응과 정의로운 산업전환을 위한 금속노조전북대책위
2021.10.0

0. 요약

	2013년	2019년(2020년)	비고
국내 총생산 중 전북총생산 비중	2.91%	2.67%	85년 GRDP 분석 이후 지속적 하락
전북 총생산 중 자동차산업 비중	8%	5.2%	-1,098,283백만원
전북 수출액 중 자동차산업 비중	40%	(11%)	수출 감소액의 80%
전북지역 수출액	10,116백만달러	5,842백만달러	-4,274백만달러
전북지역 상용차 생산	72,204대	(39,930대)	-32,270대
전북 자동차 산업 생산지수	2015년=100 기준	(생산지수 55.2, 출하지수 42.7, 재고지수 128.7)	
자동차 산업 취업자	26,186명	(21,659명)	-4,527명(제조업 취업자의 18%)
전북 산업중 제조업 비중	25.1%	21.9%	전국 평균 26.5%
자동차 산업 기업수	전주, 군산, 익산, 완주, 김제, 정읍, 기타 지역에 약 388개		
전북지역 상용차 산업의 특징	전체 중대형 상용차(트럭 2.5톤 이상, 버스 16인승 이상)의 약 95%를 생산하는 중대형 상용차 생산 거점.		

전라북도 상용차 완성차 및 1, 2차 협력업체 현황

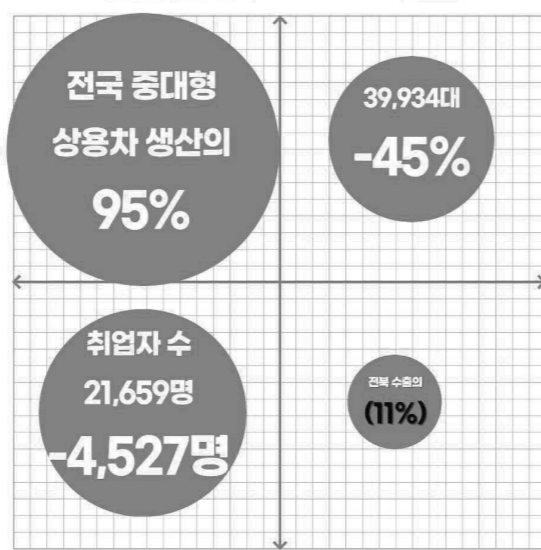
(출처: 전라북도 주력산업과)



2013년

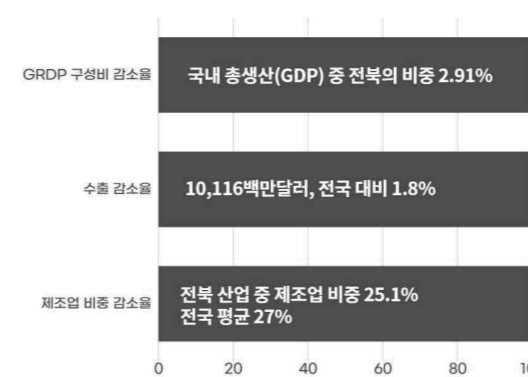


2020(2019)년

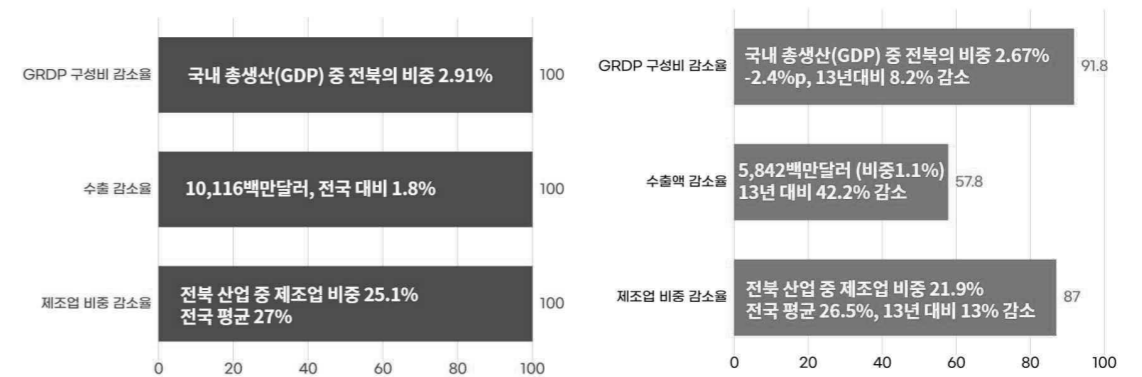


자동차 산업 부진으로 인한 전북 경제 지표

2013년



2020(2019)년



노후 경유 트럭 교체에 따른 기후위기 대응과 상용차 활성화 효과

전체 미세먼지 pm2.5 상대감소 블랙카본 배출량 CO 배출량

Euro3 이전 노후 경유차 53.9% 10배 70% 140%

경유차 중 중대형 화물차

점유율 25%, 에너지 소비량과 블랙카본 배출량 75%

4.5톤 이상 Euro 3 이전 노후 차량 65,383대

2톤 이상 트럭 10년 이상 노후화율 60%

중대형 트럭 2020년 기준 약 700,000대

중대형 상용차의 기후위기 대응은 DPF(저감장치 위주)로 정책을 펼쳤으나 중대형 트럭의 경우 저감장치의 실효성이 제고되어야 함. 폐차 지원 및 신차 구입 유도 정책을 적극적으로 해야 할 것임.

노후화된 중대형 트럭 교체를 통한 상용차 산업 활성화와 기후위기 대응에 대한 단기적 대응 필요. IMF 이후 트럭의 사용 연한이 폐지되고 지입제가 확산됨에 따라 화물, 건설 기계 운수노동자에게 책임이 전가되고 있어 노후차량 교체에 대한 현실적 지원책이 필요함.

1. 전북지역 총생산(GRDP¹⁾) 중 자동차 산업의 비중

(출처:통계청 지역소득, 단위:백만원)

년 도	2013	2015	2017	2019
전 국	1,566,633,412	1,660,844,316	1,762,932,983	1,851,763,874
전 북	45,637,671	47,018,028	47,553,099	49,459,526
전국 대비 전북 비율	2.91%	2.83%	2.70%	2.67%
기계 운송장비 및 기타제조업	3,660,661	3,647,664	3,015,640	2,562,378
전북 대비 자동차 산업 비율	8.0%	7.8%	6.3%	5.2%

- 전북지역 총생산은 2013년 대비 2019년 3,821,855백만원 늘었으나, 전국 총생산에 차지하는 전북지역 총생산 비중은 2013년 2.91%에서 2019년 2.67%로 약 0.24% 감소했음. 특히, 자동차 산업의 경우 전북지역 내 총생산에서 차지하는 비중이 2013년 약 8%에서 2019년 5.2%로 감소하였음.

2. 전북지역 수출 중 자동차 산업의 비중

(출처: 통계청 지역통계총괄과, 단위:백만달러)

		2013	2015	2017	2019	2020
전국	수입	515,586	436,499	478,478	503,343	467,633
	수출	559,632	526,757	573,694	542,233	512,498
	수출-수입	44,046	90,258	95,216	38,890	44,865
전북	수입	4,470	4,281	4,583	4,987	4,772
	수출	10,116	7,952	6,309	6,537	5,842
	수출-수입	5,646	3,671	1,726	1,550	1,070
전북 자동차 산업		4,016	2,566	1,510	996	623
전북 수출 비율		40%	32%	24%	15%	11%

- 전북지역 자동차 산업은 2013년 전북지역 수출의 40%를 차지 했으나 2020년 11%까지 감소하였음.

1) 지역내총생산(GRDP)은 일정 기간 동안에 지역 내에서 새로 창출된 부가가치의 합이다. 통계청은 2009년부터 연단위로 시도의 GRDP를 작성하여 공표하고 있다. 2020년의 GRDP는 2021년 말에 잠정치를 발표하고 2022년 6월에 확정치를 발표하기 때문에 이번 분석에는 2019년 GRDP까지를 통계로 분석했다. 지역내총생산에는 명목 지역내총생산과 실질 지역내총생산이 있으며 자료는 실질 지역내총생산 수치를 활용했다.

이는 전북지역 전체 수출 감소에 지대한 영향을 미치는 것으로 나타남. 전북지역 자동차 산업 수출 감소로 전북지역 무역수지도 2013년 대비 약 1/5로 감소하였음.

3. 제조업 산업별 지역내 총생산

(출처:통계청 지역소득, 단위:백만원, %p)

년 도	2013	2015	2017	2019	13년 대비	
					전북	전국
음식료품 및 담배제조업	1,709,423	1,796,556	1,733,669	2,016,335	18.0%	15.8%
섬유 의복 및 가죽 제품 제조업	333,748	296,409	237,652	160,083	-52.0%	-28.2%
목재종이인쇄 및 복제업	655,024	611,524	614,824	579,487	-11.5%	8.9%
석탄 및 석유 화학제품 제조업	2,250,128	2,327,522	2,412,681	2,431,511	8.1%	10.4%
비금속광물 및 금속제품 제조업	1,890,313	2,153,226	2,314,863	2,117,648	12.0%	9.5%
전기 전자 및 정밀기기 제조업	814,865	761,912	731,448	846,435	3.9%	39.6%
기계 운송장비 및 기타 제품 제조업	3,660,661	3,647,664	3,015,640	2,562,378	-30.0%	4.4%
합 계	11,314,162	11,594,813	11,060,777	10,713,877		

- 제조업 산업 중 자동차 산업이 포함된 기계운송 장비 및 기타 제품 제조업 총생산은 2013년 대비 1,098,283백만원(-30%) 감소 하였음. 전체 제조업 총생산액 중 자동차 산업이 차지하는 비중이 2013년 약 32%에서 2019년 24%로 감소 하였음. 같은 기간 전국 자동차 산업의 총생산액은 약4.4% 증가한 것으로 나타남.

4. 전북지역 제조업 생산지수²⁾

2) 광공업생산지수는 한국표준산업분류의 광업, 제조업, 전기·가스·증기 및 수도사업의 대분류와 중분류, 소분류까지 매월 공표되며 생산 품목 중 대표성이 높은 품목으로 지수를 계산 하기 때문에 기준연도와 멀어질수록 산업구조의 변화에 따라 현실과 괴리가 발생할 가능성이 있어 통계청에서는 5년을 기준으로 지수 개편 작업을 한다. 본 자료를 2015년을 기준으로 한 생산지수이다. 광공업 생산지수는 생산지수, 생산자제품 출하지수, 생산자제품 재고지수로 나누어 발표하는데 생산지수는 증가했어도 출하지수의 재고지수에 실 경제 지표의 내용은 다를 수 있을 것이다.

(출처:통계청 광업제조업동향조사, 단위:2015=100)

		2013		2015		2017		2019		2020	
		출하	재고	출하	재고	출하	재고	출하	재고	출하	재고
전국	총지수	99.9	97.0	100.0	99.6	102.8	105.1	102.6	109.4	100.5	110.3
	제조업	99.7	97.0	100.0	99.6	102.5	105.1	102.2	109.4	100.2	110.3
전북	총지수	103.7	88.3	100.0	84.0	94.2	76.7	85.7	90.7	80.7	117.7
	제조업	103.9	88.2	100.0	84.0	93.3	76.7	83.9	90.7	78.8	117.7

- 2015년을 기준으로 2020년 전북지역 제조업 생산지수는 전국이 106.7, 전북이 85.5로 전북의 생산지수가 전국 평균보다 21.2 낮음. 또한 출하지수는 78.2, 재고지수는 117.7로 전국 평균보다 출하지수는 21.4 낮고 출하지수는 7.4 높은 것으로 나타남.

전북 산업별 생산지수	2017			2019			2020		
	생산지수	출하지수	재고지수	생산지수	출하지수	재고지수	생산지수	출하지수	재고지수
총지수	99.6	94.2	76.7	91.2	85.7	90.7	86.0	80.7	117.7
1차 금속 제조업	104.3	103.1	73.4	93.5	99.1	82.9	85.5	89.8	78.1
금속가공제품 제조업	90.6	90.1	65.3	111.4	114.4	84.9	107.5	111.9	88.6
전자부품,컴퓨터, 통신장비	111.6	98.7	92.6	88.9	77.2	104.7	80.6	76.3	78.3
의료, 정밀, 광학기기, 시계등	117.6	122.1	55.1	129.1	128.1	111.4	118.6	119.6	275.4
전기장비 제조업	110.9	125.8	69.6	105.1	99.7	179.7	102.7	85.4	145.1
기타 기계 및 장비 제조업	105.8	104.9	87.4	93.9	90.4	91.0	94.3	88.5	86.1
자동차 및 트레일러 제조업	82.0	66.7	53.4	64.4	49.4	49.2	55.2	42.7	128.7
기타 운송장비 제조업	38.4	28.9	-	14.2	5.2	-	12.1	3.9	-
전국 자동차 및 트레일러 제조업	95.1	95.8	116.7	93.4	95.6	139.0	84.1	86.4	151.8
전국 기타 운송장비 제조업	68.0	67.0	-	72.3	72.6	-	70.1	72.1	-

- 2015년 기준으로 2020년 전북 제조업 산업별 생산지수 중 자동차 및 트레일러 제조업 생산지수는 55.2, 기타 운송장비 제조업은 12.1로 제조업 중 가장 낮았으며, 출하지수 또한 42.7과 3.9로 가장 낮았음. 생산지수와 출하지수 모두 전국 평균보다 크게 밀렸음.

5. 전북 주요 수출 품목 변화 추이

(출처 : 한국무역협회 K-stat (<http://stat.kita.net>). 년 도별 전북무역동향 재가공)

순위	2013	2015	2017	2019	2020
1	자동차	자동차	자동차	정밀화학원료	정밀화학원료
2	자동차부품	정밀화학원료	자동차 부품	자동차	합성수지
3	정밀화학원료	선박해양구조물및부품	합성수지	합성수지	동제품
4	합성수지	자동차부품	건설광산기계	건설광산기계	자동차
5	선박해양구조물및부품	합성수지	농기계	농약/의약품	건설광산기계
6	반도체	건설광산기계	농약 및 의약품	자동차부품	농약및의약품
7	종이제품	농약 및 의약품	종이제품	동제품	농기계
8	건설광산기계	종이제품	동제품	선재/봉강/철근	인조섬유
9	인조섬유	반도체	기타석유화학제품	농기계	종이제품
10	농약 및 의약품	인조섬유	정밀화학원료	인조섬유	자동차부품

- 2017년 현대중공업 군산공장 폐업 이후 2015년 전북지역 수출의 3번째를 차지했던 선박해양구조물및부품 산업은 사라짐. 자동차는 2013년 대비 2020년 4위, 자동차 부품은 10위로 수출이 감소하였음. 2018년 한국지엠군산공장 폐쇄 이후 자동차 및 자동차 부품 산업의 수출 규모는 더욱 줄었고 상용차 수출 부진으로 인해 지속적으로 감소하고 있음.

(단위: 백만 달러)

년도	2013	2015	2017	2019	2020
자동차	2,771	1,790	906	604	407
자동차부품	1,245	776	604	392	216

- 자동차 수출은 2013년 대비 2020년 약 2,364백만 달러로 약 85% 감소했으며, 자동차 부품은 약 1,029백만 달러로 약 83% 감소한 것으로 나타남.

6. 전북지역 상용차 생산 현황

(출처 : 현대자동차지부 전주공장위원회, 타타대우상용차 지회)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	13년 대비
타타대우상용차	10,380	11,173	10,515	9,342	9,481	6,692	4,669	4,121	-6,259
현대차전주공장	61,824	69,577	63,464	56,072	57,830	47,473	44,015	35,813	-26,011
합 계	72,204	80,750	73,979	65,414	67,311	54,165	48,684	39,934	-32,270

- 전북의 자동차 및 트레일러 제조업 취업자는 2013년 대비 4,527명이 감소하여 비금속광물제품 제조업 5,104명 다음으로 취업자 수가 감소하였음. 전체 제조업 취업자 비율은 18%에서 17%로 1%p 감소하였음. 전국 자동차 및 트레일러 제조업은 2013년 대비 1,906명이 증가하였음. 전체 제조업의 총생산액 중 차지하는 비중은 2020년 24%이므로 자동차 및 트레일러 제조업은 다른 제조업에 비해 생산성이 높은 고부가가치 산업임.

상용차 협력업체 지역 현황

(출처 : 전라북도 주력산업과)

구 분	합계	1차 협력업체								2차 협력업체									
		계	전주	군산	익산	김제	남원	정읍	완주	무주	계	전주	군산	익산	김제	남원	정읍	완주	기타
합 계	183	73	4	22	17	10	0	2	17	1	110	7	15	27	9	2	1	29	20
현대자동차 전주공장	97	35	2		11	5		2	15		62	6	6	19	8	2	1	20	
타타대우 상용차	86	38	2	22	6	5			2	1	48	1	9	8	1			9	20

7. 전북지역 제조업 중 주요 제조업 취업자 수

(출처 : 통계청 지역별 고용조사 상반기 산업별 취업자 수 (단위 : 명))

산업코드 중분류	2013	2015	2017	2019	2020	13년 대비	전국 증감
식품품 제조업	26,909	23,075	23,881	30,398	33,663	▲6,754	23152
제조업 취업자 중 구성비	18%	19%	19%	25%	27%	▲9%p	
의복, 의복 액세서리, 모피	8,473	5,612	4,048	4,308	3,978	▼4,495	-94829
화학 물질 및 화학제품	12,733	11,300	12,102	8,701	8,432	▼4,301	37740
고무 및 플라스틱제품	5,852	4,284	3,279	3,149	3,491	▼2,361	-12234
비금속 광물제품 제조업	10,638	7,625	8,682	5,497	5,534	▼5,104	-12195
1차 금속 제조업	5,426	4,359	5,233	5,514	4,965	▼461	-24129
금속 가공제품 제조업	5,602	7,551	5,020	5,423	7,085	▲1,483	-25147
전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향, 통신장비	5,030	4,379	3,951	3,384	4,423	▼607	-66534
전기장비 제조업	5,966	3,827	4,228	2,967	2,483	▼3,483	8874
기타 기계 및 장비 제조업	7,585	6,832	4,892	6,944	8,515	▲930	46506
자동차 및 트레일러 제조업	26,186	21,090	23,211	22,858	21,659	▼4,527	1906
제조업 취업자 중 구성비	18%	17%	19%	19%	17%	▼1%p	
기타 운송장비 제조업	2,054	1,732	919	502	825	▼1,229	-49804
전체	146,371	121,961	122,489	121,708	125,839	▼20,532	-243974

자동차 및 트레일러 제조업 취업자 수

년 도	2013	2015	2017	2019	2020	13년 대비
전 북	26,186	21,090	23,211	22,858	21,659	-4,527
전 국	452,097	470,502	517,933	503,467	454,003	1,906

8. 상용차 위기 대응을 위한 전북대책위 주요 요구

① 상용차 산업 위기 대응을 위한 중앙 정부 주도 산업 정책 및 노사정 대응체계 구축

: 전북지역 상용차 산업 최대 약점은 부품업체의 집적화 및 연관 뿌리산업의 부족과 업체의 영세화라고 여러 전문가들이 이미 지적해 왔음. 이를 해소하기 위해서는 승용과 구분되는 상용 부문의 산업 집적화가 이루어져야 함. 이를 위해 중앙 정부와 기업 그리고 노동조합이 상용차 산업 정책의 대안 모색을 위한 대응 체계를 구축하여 대응해 나가야 할 것임. 현재 진행 중인 전북지역 노사정 협의체를 체계화하여 중앙과 지역이 공동으로 대응체계를 구축해 나가야 할 것임.

② 기후 위기 대응을 위한 노후 중대형 상용차 조기 폐차 지원 현실화 및 기후 위기 노사정 기후 위기 대응 체계 구축

: 경유차 중 중대형 화물차 점유율은 25%지만 에너지 소비량과 블랙카본 배출량은 75% 이상임. 현재 4.5톤 이상 중대형 트럭 중 15년 이상 노후화된 트럭은 약 36%로 2021년 4월 등록 기준으로 전체 181,331대 중 65,383대임. 10년 이상 2톤 이상 중대형 트럭 중 10년 이상 노후화된 화물차는 2016년 기준으로 57%이고 현재는 60% 이상을 차지할 것임. 15년 이상 된 “노후경유차(Euro3이전)는 등록 비중은 14.8%이나, 미세먼지 배출량 비중은 53.9%, PM2.5 상대독성 : 경유차 10배, 휘발유차 4.16배, 석탄연소 1.12배에 육박할 정도로 심각함³⁾”. 그러나 현재 중대형 트럭의 경우 막대한 예산과 실효성이 의

심되는 매년 저감 장치로 대응이 치중되고 있음. 또한 국가 차원의 규제가 강화되고 있어 화물, 건설 기계 노동자에게 책임이 전가되고 있음. 이에 중대형 상용차 맞는 현실적인 노후차 조기 폐차 및 신차 구매 지원 정책이 만들어 져야 할 것임.

③ 고용 위기의 부품사에 대한 고용 유지 지원체계 구축

: 전북지역 상용차 부품사에 대한 실효성 있는 고용 유지 정책이 필요함. 현대차 협력업체의 경우 1.상용차 중국 공장 공동 진출로 인한 막대한 손실, 2.수출과 내수 감소로 인한 위기, 3.코로나 19 사용 연장으로 인한 위기 등 영세한 상황에 더해 3중 고를 겪고 있음. 2018년 한국은행전북본부에서 실시한 부품업체 실태조사⁴⁾에 따르면 응답 업체 중 58%가 위기 상황, 23%가 위기직전 상황, 19%가 우려 상황이라고 응답했으며 우려 상황 아님으로 응답한 업체가 단 한 곳도 없었음.

④ 상용차 주요 수요자인 화물, 건설 기계 노동자를 위한 상생 연대기금 조성

: 상용차 주요 수요자인 화물, 건설 기계 운수 노동자들이 차량 구입 시 높은 이자의 캐피탈을 사용하여 이자 부담이 매우 큰 상황임. 이에 기금 조성을 통해 국내 생산 중대형 상용차를 구매하는 운수 노동자에게 저리로 대출할 수 있도록 지원하여 상용차 생산자 및 수요자가 상생 할 수 있도록 함.

3) 관계부처 합동, 2019. 미세먼지 관리 종합계획 43p

4) 충남·전북 자동차산업 발전 방안 27p, 이항구 외 4명, 2018년, 한국은행 대전충남본부·전북본부

한국 상용차산업 위기 대응 토론회

노동문제연구소 해방(解放) 연구실장 오민규

1. 한국 상용차산업 위기의 원인은 어디에?

○ 신규등록 : 국내 상용차 신규등록 대수는 소폭 감소세지만 30만 대 안팎 꾸준히 유지

신규등록	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
승합차	76,574	64,287	54,129	48,032	46,679	44,392	41,529	
화물차	213,813	226,425	233,739	226,447	248,450	251,992	256,570*	
특수차	9,309	11,322	12,248	14,749	8,199	5,607		
상용차	299,696	302,034	300,116	289,228	303,328	301,991	298,099	287,639

▲ 출처 : 한국자동차산업협회 자동차산업동향 매년 연말(12월) 자료

- * : 화물차, 특수차 합계 (2019년부터 KAMA가 세부 구분 수치 공개를 하지 않고 있음)
- 신규등록 대수와 내수 판매가 완전히 일치하는 것은 아니지만 추세는 반영하고 있음. 시장이 성장하고 있는 것은 아니지만 일정 규모를 유지하고 있는 것은 분명함.
- 승합차 신규등록 대수 지속 감소. 2014년 유로5, 2015년 유로6 적용에 따른 가격인상 요인이 발생했으나 이에 대응하는 연구·개발 이뤄지지 않아 소형·중형 승합차 판매 줄어든 것
- 승합차 판매 감소는 2017년부터 건설경기 회복에 따른 화물차 판매 증가, 특히 수입 브랜드 화물차 판매 증가로 일부 상쇄됨
- 2020년 코로나19 팬데믹으로 경제활동 위축에 따른 판매 감소 요인 발생. 다만 캠핑카 열풍으로 특수차 수요는 증가세

○ 생산 : 2013년 대비 2020년 25%(10만여 대) 감소. 버스·트럭 모두 비슷한 비중 감소

생산	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
총계 ㉠	398,825	400,816	420,849	368,518	379,514	367,104	338,027	295,068
버스	117,630	107,713	126,747	105,053	102,346	103,537	88,882	72,302
트럭	281,195	293,103	294,102	263,465	277,168	263,567	249,145	222,766
수출 ㉡	140,931	143,423	152,282	115,210	114,246	107,359	88,345	65,813
㉠ - ㉡	257,894	257,393	268,567	253,308	265,268	259,745	249,682	229,255

▲ 출처 : 한국자동차산업협회 자동차산업동향 매년 연말(12월) 자료

- 2013년 40만 대에 육박했던 상용차 국내 생산량은 2020년에 30만 대 밑으로 떨어짐. 버스와 트럭 모두 5만 대 안팎의 생산량 감소
- 생산된 상용차 중 수출 규모는 2013년에 14만 대에 달했으나 2020년에 6.5만 대로 반동강. 생산량이 줄어든 핵심 이유에는 수출 물량 급감이 놓여 있음.
- 총 생산량에서 수출 물량을 뺀 ㉠-㉡는 국내 메이커들의 내수 판매량이라 볼 수 있음. 2013

년 대비 2020년에 2만여 대 감소한 것으로 나타남.

○ 수입 : 대수만 보면 1만여대 늘었으나 규모를 보면 무려 5배 증가

수입판매	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
승합차	667	1,029	1,533	1,414	2,238	2,716	3,481	2,219
화물차	1,167	1,661	1,562	3,549	4,663	5,027	8,281*	14,289*
특수차	1,614	1,791	2,223	2,047	1,809	1,614		
합계	3,448	4,481	5,318	7,010	8,710	9,357	11,762	16,508

▲출처 : 한국자동차산업협회 자동차산업동향 매년 연말(12월) 자료

* : 화물차, 특수차 합계 (2019년부터 KAMA가 세부 구분 수치 공개를 하지 않고 있음)

- 특히 화물차의 경우 수입판매가 2013년 대비 2020년에 10배 가까이 늘어남.
- 2016년과 2019년에 수입차 판매가 급증했는데, 2016년의 경우 소형 트레일러와 저가형 소형 트럭 판매가 늘어났으며, 2019년의 경우 르노삼성·한국지엠의 OEM 수입모델(마스터, 콜로라도) 출시와 수입모델 전혀 없던 중형 트럭시장에 이스즈·이베코 진출로 판매 증가

○ 소결 : 표면적으로 보자면 국내 상용차 생산량 감소의 핵심은 ❶수출 물량 감소에 있고, 보조 원인으로 ❷수입차의 점유율 증가 ❸시장 크기가 타국에 비해 작다는 점, ❹내수시장이 성장하지 않고 있는 점을 들 수 있음.

○ 업체별 : 현대차 6만여 대, 기아 1만여 대, 대우버스·타타대우 합해서 1만여 대 생산 감소

생산량 (대)	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	
현대차	버스	98,129	99,369	114,387	95,586	94,711	95,879	81,822	66,322
	트럭	158,389	168,761	165,842	151,534	161,607	155,570	146,074	125,958
	특장	1,460	2,748	1,575	3,571	2,789	1,633	1,219	1,256
	합계	257,978	270,878	281,804	250,691	259,107	253,082	229,115	193,536
기아	버스	1,572	1,579	1,660	1,489	1,511	1,350	1,358	702
	트럭	86,670	94,379	93,261	78,971	84,373	79,390	77,656	73,272
	특장	13,368	13,372	16,682	14,568	15,089	16,244	15,734	13,566
	합계	101,610	109,330	111,603	95,028	100,973	96,984	94,748	87,540
대우버스	3,855	3,239	3,080	3,106	2,435	2,127	1,914	707	
타타대우	트럭	8,701	9,045	7,748	8,143	7,694	5,307	3,730	3,003
	특장	1,679	2,128	2,767	1,199	1,787	1,385	939	1,118
	합계	10,380	11,173	10,515	9,342	9,481	6,692	4,669	4,121
총계	373,823	394,620	407,002	358,167	371,996	358,885	330,446	285,904	

▲수치 출처 : 한국자동차산업협회 자동차통계월보

- 비중으로 보면 대우버스·타타대우 생산량 감소폭이 가중 크나, 절대치로 보면 현대차 생산량 감소폭이 가장 많은 것으로 나타남. 버스·트럭 모두 3만여 대 생산량 감소
- 현대차 상용차 생산을 좀 더 깊이 살펴보면, 마찬가지로 내수보다는 수출 부문에서 문제가 생기고 있다는 점을 확인할 수 있음.

현대차	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	
버스	생산	98,129	99,369	114,387	95,586	94,711	95,879	81,822	66,322
	내수	50,784	53,427	56,979	53,508	54,582	58,810	49,526	43,027
	수출	45,822	45,285	57,152	42,072	38,984	35,934	34,325	21,129
트럭	생산	158,389	168,761	165,842	151,534	161,607	155,570	146,074	125,958
	내수	109,400	118,643	116,963	117,028	122,287	116,970	115,972	114,009
	수출	39,540	45,438	45,652	37,949	40,780	38,060	23,466	17,546
특장	생산	1,460	2,748	1,575	3,571	2,789	1,633	1,219	1,256
	내수	1,248	2,143	1,885	3,524	2,651	1,666	1,336	1,417

▲수치 출처 : 한국자동차산업협회 자동차통계월보

- 버스 생산량 감소 3.2만 대 중 수출 감소가 2.4만 대, 트럭 생산량 감소 3.3만 대 중 수출 감소가 2.2만 대를 차지함. 그렇다면 도대체 어느 나라·대륙 수출이 감소한 것일까?

수출 지역	2013년		2020년	
	버스	트럭	버스	트럭
EU	1,858		317	
유럽기타	2,039	6,532	1,606	830
아프리카	5,320	22,255	2,451	6,758
아시아	12,065	7,408	3,295	6,048
중동	9,832	33,313	6,207	19,460
태평양	6,872	834	5,345	833
북미	128	675	175	10
중남미	10,803	20,997	1,743	10,860
합계	48,917	92,014	21,139	44,799

▲수치 출처 : 한국자동차산업협회 자동차통계월보

- 현대차 상용차 수출지역이 별도로 공시 내지 공개되지는 않아, 국내 생산 상용차 수출지역 자료를 참조할 수밖에 없었음. 가장 많은 수출 감소가 발생한 지역은 선진시장인 북미·유럽·중국 이 아니라 중남미·아프리카·중동 지역임.
- 현대차는 최근 이 지역의 일본 업체와 경쟁하며 승용차 점유율 높이기 위한 노력 배가 중이며 브랜드 파워도 높아지고 있음. 그런데 이 지역 상용차 수출이 줄어든다는 것은 결국 팔릴 만한 차량 개발을 하지 않고 있다는 것의 반증일 수밖에.
- 현대차 베트남 공장과 러시아 공장에서 상용차 생산이 이뤄지고 있기는 하나 각각 연간 2~3 천 대 규모이며 해외생산이 국내생산 감소를 추동한 강한 요인은 아니었던 것으로 보임.

2. 상정가능한 대안

○ 우리가 선택해야 할 대안은 정의롭고 지속가능한(Just & Sustainable) 것이어야 함. 반짝 현재 위기만 벗어나려는 대안은 언발에 오줌누기, 오래 가지 않아 다시 문제가 되고 말 것임. 탄소중립을 지향하면서도 고용을 유지·확대할 수 있는 방향이어야 할 것임.

① BEV 상용차 개발·생산 등 원인제공자의 결자해지

- 노조 반대에도 불구하고 현대차는 2007년 버스부, 2013년 트럭부 2교대 전환 밀어붙였음. 데이터가 보여주듯 2013년 2교대 전환 뒤 트럭 생산량 반짝 늘었으나 2018년부터 곤두박질침.
- 팔릴 만한 신차, 신규 기술 도입, 해외시장 유지와 개척 등의 지속가능한 발전 전망과 투자계획 대책도 없이 생산 캐파만 늘렸다는 것인가? 이 점은 현대차가 명백히 책임져야 할 대목.
- 9월 7일, 하이드로젠 웨이브(Hydrogen Wave)를 통해 수소 비전 2040을 발표하며 향후 상용차는 수소차로만 출시하겠다고 밝히고 스위스 수출 현황을 밝혔으나 생산량·판매량은 기대치에 한참 못 미치는 수준이며 단기간에 늘어날 것으로 보이지도 않음.

구분	2019년				2020년			
	BEV	PHEV	FCEV	소계	BEV	PHEV	FCEV	소계
승용차	33,336	2,730	4,194	40,260	31,259	8,743	5,786	45,788
승합차	548			548	1,008		41	1,049
화물차	1,068			1,068	14,038			14,038
합계	34,969	2,730	4,194	41,893	46,623	8,743	5,827	61,193

▲ 수치 출처 : 한국자동차산업협회 자동차통계월보

- 내수시장 상황을 보더라도 전기차의 경우 승용차(승합차·화물차)는 배터리 전기차가 각광받고 있다는 점을 분명히 확인할 수 있음. 지난해 전년 대비 무려 10배의 성장을 보여주고 있음.
- 플러그인이나 수소연료전지차 판매는 거의 없는 상태임. BEV 승용차 판매량이 늘고 있는데 이쪽에 투자와 개발을 집중하지 않는다는 것 자체가 이해하기 어려운 전략.

② 인류에게 필요한 자동차 개발과 생산

- 단순히 생산량을 늘리기 위한 대안은 정의롭다고 보기 어려움. 게다가 승용차의 탄소배출은 승용차의 그것보다 많기 때문에 탄소중립을 향한 대안이 함께 제시되어야만 할 것임.
- 팬데믹 이후 인류에게 봉사·공헌하면서도 필요해진 상용차들이 있음. 구급차, 특히 중환자를 실어 나를 수 있는 음압시설을 갖춘 구급차가 그 사례이며, 외부로부터 바이러스 진입을 차단하는 필터를 도어(door)와 윈도우(window)에 설치한 Health Vehicle도 요구되고 있음.
- 특히 코로나 팬데믹 대응에 많은 어려움을 겪고 있는 중동·아시아·아프리카·남미 쪽에도 이런 차량이 필요하다는 점에서, 코로나 극복을 위한 국제분업 차원에서라도 알맞은 가격의 상용차 공급이 요구되며 해외시장 유지·확장도 가능. (마스크와 인공호흡기 부족 사태를 떠올리면 쉬움.)
- 음압 구급차, Health Vehicle로의 전환에 실제 착수한 창안(Changan) 자동차 사례도 있음. 타타대우·쌍용차 등의 생산시설을 추가로 활용할 수 있으며, 이런 차량의 개발은 공공적 성격도

있는 만큼 정부 지원 내지 정부와 협력 개발을 적극 고려할 필요도 있음. (상용차 산업을 국가 기간산업으로 육성하기 위해서도 이런 명분과 정당성을 확보하는 것이 중요할 것.)

○ 문재인 정부는 내년 예산안에 이송환자와 구급대원 사이 2차 감염 막기 위해 음압 구급차 55대 추가 도입 예산 포함시킴. 소방청은 2023년까지 15인승 중형 구급차 104대를 일선 소방서에 배치. 2026년까지 전국 226개 소방서에 1대 이상 배치 계획 발표

③ 공급 과잉 부추기는 군산형 일자리에 예산 투입?

- 이른바 지역상생형 일자리로 선정되어 산업은행 등 정부 예산이 투입되고 있는 광주형·강원형·군산형 일자리 중 강원형과 군산형은 상용차 생산 일자리들임.
- 정의당 배진교 의원실을 통해 산업은행에 질의하여 3개 일자리에 투입되는 산업은행 자금을 투자·대출·권소사업 등 구분하여 아래와 같은 표를 답변으로 받은 바 있음.

사업 구분	차주사	투자 (억 원)			대출 (억 원)		권소사업 관련 (억 원)		
		금액	구분	비고	금액	이자율	권소사업 구성여부	총 구성금액	산업은행 참여금액
광주형 일자리	(주)광주글로벌모터스	250	보통주	FI	510	3.46%	Y	2,600	1,400
					100	5.01%	Y	200	100
강원형 일자리	(주)디피코	10	CB	FI	100	4.48%	Y	140	110
					20	4.44%			
군산형 일자리	에디슨모터스(주)	20	CB	FI	48			38억원 : 2.14% 10억원 : 1.85%	

- 아울러 더민주 김병욱 의원실을 통해 산업은행에 3개 일자리의 성공가능성·지속가능성을 각각 질문하였는데, 광주형·강원형의 경우 “지속 가능한 수준의 시장 점유율 확보 및 사업 영위가 가능할 것으로 검토”하였으나 영업기밀 등을 이유로 답변 자료는 제출하지 않았음.
- 그런데 군산형 일자리의 경우 아래와 같이 “성공 가능성 관련 별도의 검토 자료는 없습니다”라는 답변을 해왔음. 상용차 생산이 위기라는데 군산형 일자리는 여기에 연간 25만대 상용차 생산을 없는 행위. 이런 곳에 투입할 정부 예산은 상용차 살리기 위해 다른 곳에 쓰여야.

“군산형 일자리 사업 진행현황을 보도자료 및 언론 기사 등으로 파악하였으나, 이와 별개로 전기버스를 제조하는 신산업 혁신기업으로서 동사의 우수한 기술력 및 향후 성장 가능성 등을 참고하여 지원 여부 결정하였는바, 군산형 일자리 성공 가능성 관련 별도의 검토 자료는 없습니다.” (산업은행이 더불어민주당 김병욱 의원실에 제출한 답변)

④ 코로나19로 황폐화된 경제 재건, 주택공급 문제 해결 위한 정책과 결합

- 앞에서 살펴본 것처럼 건설 경기가 상용차, 특히 화물차 생산·판매에 적지 않은 영향을 미치고 있음을 확인. 무분별한 경기부양책은 탄소 발생을 늘리므로 정의롭지 못함.
- 코로나19로 황폐화된 경제 재건 및 국민의 생명·안전·인권보호 관련 사업, 부동산 가격 폭등

에 따라 주거문제 해결을 위한 추가 공급사업 등은 꼭 필요한 사업이라 할 수 있음. 이미 정부는 내년 예산에 건축물 안전사고 대응을 위한 기존건축물 화재안전성능 보강 지원 사업을 추가했고, 주택 추가 공급도 약속한 바 있음.

- 코로나19 대유행의 진원지였던 중국의 경우 승용차 판매는 급감(-6%)했으나 상용차 판매량이 급증(18.7%)하면서 전체 판매량은 1.9% 하락에 그쳤음.

(단위 : 만 대)	승용차	상용차	합계
2019년	2144.4	432.4	2576.8
2020년	2017.8	513.3	2531.1
전년비 증감율	-6.0%	18.7%	-1.9%

- 중국에서 상용차 판매량이 급증한 것은 코로나19 극복과 경기 부양을 위해 중국 정부가 공공 건설사업 발주를 의식적으로 늘렸기 때문

- 다만, 건설경기 부양에 따른 상용차 추가 공급이 장기적으로 과잉공급 논란을 빚지 않도록 면밀한 계획 속에 국내 상용차 생산업체 및 부품업체, 노동조합 등과 함께 머리를 맞댈 필요.

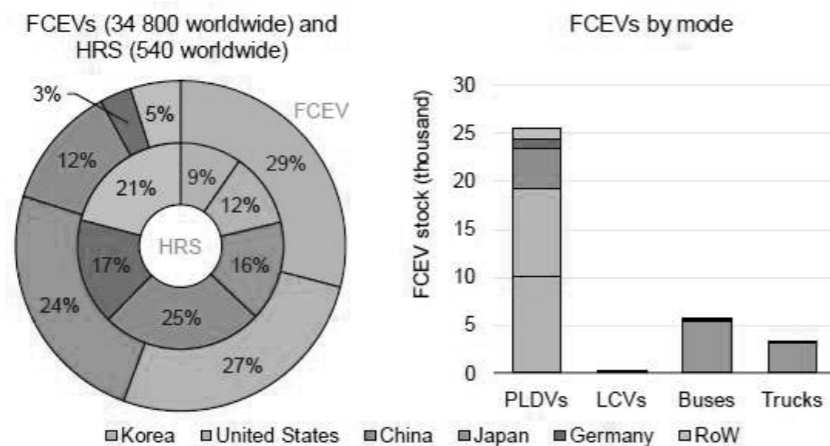
⑤ 대중교통 중심의 탄소중립을 향해 가기 위한 거점 산업(기간산업화)

- 탄소 중립을 위한 정부 계획에도 수송 부문의 경우 대중교통 중심으로 교통체계를 새롭게 짜는 내용이 포함되어 있음. 대중교통에서 상용차가 핵심적인 역할을 할 수밖에 없음.

- 상용차 탄소배출량이 승용차의 몇 배에 달하는 것을 감안하면 상용차의 전동화 역시 탄소중립에서 매우 중요한 역할을 한다고 볼 수 있음. 국가기간산업으로 육성할 필요

- 특히 대중교통에 활용되는 상용차의 경우 '노선'을 운행하는 경우가 많아 주요 거점에만 충전소를 세워도 운영에 어려움이 없다는 점에서 충전 인프라 구축도 쉬운 편임.

- 전기차-수소차 중심의 대중교통, 재생에너지 기반의 전기 활용이 이뤄지면 대중교통 비용도 획기적으로 줄일 수 있어 요금 인하 요인 등 대중교통 활성화 선순환을 기대해볼 수 있음.



▲ IEA(국제에너지기구), 2021, 「Global EV Outlook 2021」

- 수소차의 경우 중국은 압도적으로 대형버스·트럭 등 상용차 중심인 반면, 한국은 승용차 중심으로 중주국답지 않은 선택을 보이고 있음. 이점도 개선해야 할 지점.

상용차 산업의 위기는 공공교통의 위기나 마찬가지다.

김훈배(공공교통네트워크 정책위원)

불과 약 10년전까지만 하더라도 국내 버스시장은 현대자동차, 자일상용차(구 자일대우버스)가 주도하였고 운수업체의 취향에 따라 선택하는 것이 가능하였으므로 경쟁체제가 성립되었다. 특히 운수업체 및 종사자들 사이에선 1990년대부터 2000년대 초반까지 대우버스의 성능이 우수하다는 평가가 많을 때도 있었다. 하지만, 2010년대에 접어들면서 현대자동차가 버스시장에서 점유율을 높이기 시작했고 동시에 자일대우버스의 국내공장 철수와 베트남공장 이전이 결정되면서 사실상 대한민국의 버스시장은 현대자동차가 독점한다고 표현해도 어색하지가 않을 정도다.

반면, 그린 모빌리티 정책에 따라 2018년부터 전기버스가 도로를 달리기 시작했다. 이미 2011년에 서울시가 남산순환버스(당시 02, 03, 05번)에 시범으로 투입한 사례가 있으나, 기술적인 문제점과 고장의 연속으로 인한 안전문제로 조기 폐차 후 CNG 버스로 교체했던 적이 있다. 이렇던 전기버스가 2018년 하반기 이후 다시 노선버스에 정식 투입되면서 국내에선 현대자동차를 포함한 자일대우버스, 에디슨모터스, 우진산전이 뛰어들었고 중국산 모델까지 국내로 유입되었다. 문제는 안전성이 제대로 검증되지 않은 중국산 모델들이 보조금 정책에 따라 저렴한 비용으로 출고가 가능한단 이유만으로 대수가 늘어난다는 점이다. 이에 따라 국산 전기버스의 점유율은 당연히 낮아질 수밖에 없으며, 현대자동차의 경우 배터리 결함으로 인한 리콜사태 발생으로 인하여 일반 버스로는 우위지만 전기버스 시장에선 약진을 보여주고 있다.

따라서 이번 상용차 산업의 위기는 공공교통의 위기와도 연결될 수밖에 없다. 자일대우버스의 국내공장 철수 사례에서 볼 수 있듯이 한 기업이 독점하는 구조는 품질의 저하로 이어질 수 있으며, 중국산 전기버스의 확대 역시 마찬가지로 현장에서 근무하는 종사자 및 이용자들이 안전하게 근무하며 이용할 수 있는 환경을 감소시킬 우려가 크다. 하여 상용차 산업의 위기가 왜 공공교통의 위기로 이어지는지 문제점을 진단하면서 이번 사태에 정부의 책임이 과연 없는지 따져봐야 할 필요가 있다고 판단했다. 그렇기에 이번 토론이 국내 상용차 산업의 위기를 조금이나마 해결하며, 개선의 여지를 만들어낼 수 있기를 바란다.

01. 자일대우버스의 국내사업 철수, 사업주 개인의 문제로만 봐야하는가

2020년 자일대우버스의 국내사업 철수는 여러 측면에서 황당함을 감출 수 없는 이슈였다. 당장 생산직 노동자들은 일터를 잃게 되었고, 대우버스 모델이 필요한 여러 운수업체 사업장에서도 교체를 해야 할 차량 및 수리에 필요한 부품을 구할 수 없어 당황하지 않을 수 없었다. 한 마디로 대우버스의 국내사업 철수는 한 기업만의 문제로 여기기엔 심각성이 너무도 크다는 뜻이다. 무엇보다 최고경영자인 영안모자 백성학 회장은 국내사업 철수 원인을 "코로나19 장기화로 인한 매출감소 및 경영악화"를 이유로 내세웠는데, 납득하기가 어려운 점이 한 두 개가 아니다. 이미 계열사만 해외 43개, 국내 23개 총 66개의 계열사를 보유하고, 법인들을 2세들에게 상속했다. 하여 경영이 어렵다는 기업이 많은 계열사를 보유하고, 상속까지 하는 것이 과연 가능할 수 있는 일인지 의문을 갖지 않을 수 없다.

결국 대우버스의 국내사업 철수는 매출감소 및 경영악화보단 해외로 진출하고 싶은 회장 개인의 욕망과 노동력이 값싼 베트남으로의 이전을 통하여 비용을 아끼려고 하는 것이 이유다. 한 마디로 돈 때문이다. 아울러, 위에서 언급한 매출감소에 대해선 외부적인 요인보단 내부적으로 품질개선에 대한 의지가 없었을 뿐만 아니라 기타 서비스 개선부분에서 구매자의 의견을 반영하지 못한 것 역시 대우버스의 점유율을 감소시키는 주요 원인이라고 판단한다. 우선 운수종사자들의 의견을 정리하면 아래와 같다.

- 차량에 사용하는 철판의 재질문제로 부식이 너무 심하여 평가에서 감점을 받아 교체했다.
- 잔고장이 많아 A/S 요청을 해도 서비스가 제대로 이뤄지지 않아 운행 및 운영에 어려움을 겪었다.

- 반면, 현대자동차는 차량고장이 발생하여 A/S를 요청하면 본사에서 직원이 도착하여 직접 확인 해 줄 정도로 대우버스와 달리 서비스가 우수했다.

특히 버스분야 운수업체 중 대한민국에서 가장 큰 운송업체인 KD운송그룹은 대우버스와 약 25년을 거래했던 주요 고객업체 중 한 곳이다. 버스분야 계열사만 총 18개에 달하며, 차량대수만 6천여 대가 넘는다. 워낙 회사가 거대하여 중정비를 자체적으로 해결하기 위한 취지로 KD운송그룹 일부 차고지엔 '대우버스 1급 정비공장'을 갖췄을 정도로 관계가 깊었다. 아울러, 차량단가를 낮추고자 제작이 다소 미숙한 차량을 출고 후 차고지에서 다시 직접 수리하여 운행에 투입하는 방식을 사용하는 등 단순 운송업체와 제작업체의 관계라 하기엔 관계의 정도가 매우 특별했다.

지금은 국내사업 철수로 인하여 KD운송그룹을 포함하여 대우버스만을 고집했던 운수업체들은 대폐차에 따른 신규차량 출고 및 부품수급이 원활하지 않아 어려움을 겪지 않을 수가 없었으며, 이에 KD운송그룹은 현대버스 출고로 전향했다. 그 외 다른 운수업체들은 대우버스와 부품호환이 가능한 에디슨모터스로 대체했다. 반대로 현대버스의 결함문제로 대우버스로 전향했던 운수업체들은 다시 현대자동차와 계약하는 상황이 이어지는 등 대우버스의 베트남 이전문제가 단순히 개인기업의 문제를 넘어 공공교통 사업장에서의 전체적인 문제점을 초래한다는 점을 알 수 있다.

그렇기에 대우버스 문제는 개인에게만 해결을 요구할 것이 아니라, 공공이 개입하여 문제해결에 앞장서야 하며 다른 기업들도 마찬가지다. 개인이 보유했다라도 공공교통에 필요한 버스를 만드는 기업의 문제인 만큼 공적인 시선으로 바라봐야 하기 때문이다. 하여 국토부 등 관계 기관에선 자일대우버스의 공장 이전과 관련하여 합리적인 사유가 존재하는지 파악해야 할 의무가 있으며, 노동자들을 해고시킬 만큼 경영상의 문제가 심각했는가를 판단하여 철저히 감독 할 수 있는 제도를 설치할 것을 제안한다. 아울러, 대우버스의 울산공장이 재가동에 들어갔지만 완벽한 문제해결이 아니기에 우리 모두가 관심을 가져야 할 것이다.

02. 안전성 검증 없는 전기버스의 확대, 도입에 앞서 엄격한 심사필요

위에서도 언급했지만, 남산 순환버스에 전기버스가 최초로 도입된 2011년엔 초반이라 안정적이지 못했고 잔고장이 심하여 내구연한을 채우지 못한 채 조기대차가 이뤄졌다. 당시엔 에디슨모터스의 전신이자 신소재 기업인 '한국화이버 차량사업부'에서 제작하였기에 시행착오도 존재했다. 이때만 하더라도 전기버스를 다시 볼 수 없을 것이라 생각했지만 서울시의 그린 모빌리티 정책으로 7년 후인 2018년부터 전기버스가 노선버스에 다시 투입되기 시작했다. 여기서 주목해야 할 점은 초반과 달리 전기버스 제작업체의 경쟁이 보다 치열해졌다는 것이다.

먼저 국내의 경우 현대자동차, 자일대우버스, 에디슨모터스, 우진산전 등 4개의 업체가 담당하고 있다. 여기서 자일대우버스는 경기도 성남시에서 일부만 보급되었을 뿐 나머지 지역에선 볼 수 없기에 사실상 자일대우버스를 제외한 3개 기업이 담당하고 있다. 무엇보다 중국 제조사 전기버스가 한국에서 점점 증가한다는 점인데 12개 업체의 25종의 모델이 보조금 자격을 획득한 상태다. 특히 GS글로벌은 중국 전기버스 1위 업체인 비야디(BYD)의 국내총판을 담당하고 있음은 물론, 심지어 버스업체가 수입업체를 자회사로 신설한 사례도 있는 만큼 장기적인 관점으로 전기버스 대수가 늘어날 수 있음과 동시에 중국 모델들이 국내에서 판매실적을 올릴 가능성 또한 여전히 많다는 것이다.

이로 인한 원인은 전기버스 보조금 정책과 국산 전기버스의 결함, 높은 가격 차이에 따른 소비자(운수업체)의 외면을 주요 원인이라 할 수 있다. 먼저 우리나라 전기버스 보조금은 환경부, 국토교통부, 지자체가 1억 원씩 분담하여 최대 3억 원을 지급하고 있으며, 운수업체에서도 일정 금액을 부담하고 있다. 문제는 중국산 모델의 평균 대당 가격이 약 2~4억대 초반 사이인 것과 달리 국내 모델은 4억 후반을 초과하여 차이가 크다. 사실상 중국산 제품은 보조금을 받을 경우 운수업체는 비용이 거의 들지 않는 수준인 1~2천만 원대에 출고할 수 있으나, 국내 모델은 최소 8천에서 많게는 1억까지 부담해야 출고가 가능하단 것이다.

그래서 가격경쟁력만으로 따졌을 때 중국 모델이 우위를 달릴 수밖에 없다. 더불어 현대자동차 일렉시티 모델의 경우 2017년 11월부터 2020년 3월까지 제작된 모델 중 결함이 발생한 302대 차량에 대해 배터리 리콜을 실시한 적이 있어 운수업체 입장에선 가격만 비쌀 뿐 결함이 많은 국내 모델에 외면을 할 수 밖에 없는 것이다. 이 외 충전 장애, 겨울철 실내 난방 기능 저하, 출입문 고장 등의 이상 사례가 보고되기도 하였으며 극히 드물지만 일부에선 주행 중 시동이 꺼지는 위험한 사례도 보고되었다. 중국산 모델 역시 하이거(하이퍼스)를 제외한 모든 차량들에 크고 작은 고장이 발생한 만큼 과연 안전이 제대로 검증되지 않은 전기버스들이 무조건적으로 확대만 하는 것이 과연 합리적인가를 의심하지 않을 수 없다.

최근 에디슨모터스의 경우 전기버스 분야에서 압도적인 성장을 보여주며 국내 기업 중 좋은 성과를 이뤄내고 있고, 전북 군산시에 공장을 설치하면서 영향력 확대를 예고했다. 다만, 에디슨모터스 역시 제작만 국내에서 할 뿐 배터리 및 필수 부품은 중국산이 다수를 차지하여 무조건 국내에서 제작했다는 이유만으로 국산 모델로 취급할 수 있느냐는 비판도 있는 것이 현실이다. 물론, 계열사에 배터리 부문 자회사를 설립한 상태며 내부적으로 지속적인 연구를 통하여 전체적인 기술을 국산화로 이뤄내겠다 다짐을 발표했다.

따라서 이번 항목을 통해 토론자가 강조하고자 하는 부분은 크게 두 가지다. 하나는 중국산 모델이 국내에서 판매하는 것을 부정적으로 생각하는 것은 아니지만, 이용자 및 종사자들의 안전이 보장될 수 있는 엄격한 심사체계를 마련해야 한다는 점. 둘째는 국내 기업에선 전기버스의 기술적 결함을 지속적으로 모니터링하고, 살펴서 점유율을 높이는 노력을 아끼지 않아야 한다는 점이다. 그래야지만 친환경 교통정책 중 전기버스의 안전문제가 해소될 수 있을 것은 물론 상용차 산업에서의 경쟁체제를 토대로 위기를 겪고 있는 국내 상용차 기업들의 어려움을 해결하는 출구가 마련될 것이기 때문이다.

03. 결론 및 제안

이번 토론은 현장 종사자의 시선보단 공공교통 수단을 자주 이용하는 한 명의 이용자로서 제안을 했다고 표현하는 것이 맞을 것이다. 여기서 가장 핵심적인 결론은 앞에서 언급한 것과 마찬가지로 상용차 산업의 위기는 곧 공공교통 체계의 위기나 다름없음과 동시에 가장 핵심적인 버스를 제작하는 상용차 산업의 이슈인 만큼 공적인 문제로 바라봐야 한다는 것을 강조하고 싶었다. 하여 단순 자동차 제작업체의 문제로 바라볼 것이 아닌, 공공 및 정부가 적극적으로 개입하여 상용차 산업의 위기가 발생하지 않도록 제도 및 법령을 설치해야 한다. 이러한 노력들이 선행되어야지만, 비로소 안전문제를 걱정 할 이유가 없어진다. 또한 누구나 차별 없는 보편적인 이동권의 환경마련도 역시 상용차 산업의 위기가 없어야 실현이 가능하다.

전기버스도 마찬가지다. 다시 한 번 언급하지만, 중국산 버스의 안전문제는 지적하더라도 국내 점유율을 반대하는 것은 결코 아니며 국내 전기버스 산업의 발전을 통한 경쟁체제가 활성화되어야 차량 결함도 줄어 들고 안전사고도 줄어들 수 있다는 점을 강조하고 싶었다. 그나마 서울시가 올해 하반기 전기버스 입찰 과정에서 보조금을 2억5천으로 조정하는 한 편, 운수업체는 중국산 및 국산 구분 없이 1억 원의 부담금을 내야지만 출고가 가능하도록 규정을 변경했다. 아무튼 전기버스가 안전하게 운행하기 위해선 정책을 담당하는 관련 부서에서 무조건적 확대만이 아닌, 엄격한 안전시험 제도의 설치를 적극적으로 검토해야 하며, 공공성 확보를 감안한다면 기후위기의 요인으로 전기자동차 전환 및 모달슈프트가 빠르게 진행되어야 한다는 점을 고려하여 공적생산도 고려해야 할 필요가 있다는 점을 추가적으로 제안한다.

결론적으로 이번 토론회 한 번으로 모든 문제를 전부 해결할 순 없더라도 서로의 생각을 나누며, 듣는 과정의 시작만으로 상용차 산업의 위기를 해소할 수 있는 가능성은 충분히 만들었다고 평가한다. 그렇기에 해당 이슈를 오로지 당사자들만의 문제로만 생각할 것이 아닌 공공교통의 관점과 시선으로 봐야 할 것이며, 어느 이슈든 마찬가지지만 버스를 이용하거나 버스분야에서 종사하는 우리 모두가 신경 쓰고 관심 가져야 한다는 것을 잊지 않아야 할 것이다. 마지막으로 상용차 산업의 위기와 현재 직면해있는 갈등들도 조속히 해결될 수 있기를 간절히 바란다. (끝)

