

2022년 4월호

상용차 산업 동향

1. 중대형상용차산업 정의로운 전환 현황과 과제
토론회 요약
2. 제조업 위기에 대한 전라북도 도지사 후보의
답변
3. 주요 소식 및 언론 보도

2022.04

상용차 산업 동향

발행일 | 2022. 4.

발행인 | 손덕현, 서영우, 유준, 염경석

발행처 | 상용차산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 금속 전북대책위
민주노총전북본부 부설 전북노동정책연구원

편집인 | 유기만(010.9887.7659)

주 소 | 전북 전주시 덕진구 벚꽃로57 3층

중대형상용차산업 정의로운 전환 현황과 과제 토론회 요약

민주노총·금속노조·안호영 의원 공동주최로 전라북도 중대형상용차 산업 정책 토론회를 지난 3월 29일 오후 2시 전북경제통상진흥원 도전실에서 개최하였습니다. “중대형상용차 산업 국가 정책 수립”과 “산업전환 노사정 대화기구”의 필요성을 모두 공감하는 자리였습니다. 당일 발표와 토론자들의 토론을 간단히 요약했습니다. 많은 말들을 압축해서 요약하다보니 강조점과 맥락상의 부족함이 있을 수 있습니다. 이는 전적으로 편집자의 책임입니다. 주요 내용 중에 상용차 의제와 주요 과제를 중심으로 요약했습니다.

토론회 자료집 원본은 아래 주소 첨부 파일을 검색하시거나 클릭하시면 보실 수 있습니다.

http://www.jbnodong.org/index.php?mid=statement&document_url=434549



〈 사진 : 좌장 염경석, 발제 : 오민규, 유준, 토론 : 정경록, 이동현, 노윤식, 이항구 〉

인사말

양동규 | 민주노총 부위원장

오늘 이렇게 중요한 의제를 가지고 토론회를 하게 되었습니다. 민주노총과 금속노조, 민주당 안호영 의원님께서 특별히 또 함께해 주셔서 큰 힘이 되는 것 같습니다. 오늘 토론을 통해서 상용차 산업의 전망을 찾고, 현실화시킬 수 있도록 만들어 갔으면 합니다. 상용차 산업은 국가 기관 산업이자 미래 산업입니다.



물류 산업 유통의 핵심이고, 공공 대중교통의 버스는 필수적인 수단입니다. 이러한 산업에 대해 정부가 특별히 더 지원하고 육성하고 그래서 이것을 통해서 지역 경제와 산업이 발전하면서 우리 노동권도 보장되는 틀을 오늘 토론을 통해서 잡아냈으면 좋겠습니다.

인사말

박경석 | 금속노조 부위원장

금속노조는 정의로운 산업 전환을 이야기하고 있습니다. 정의로운 산업 전환의 핵심은 산업을 전환하는데 있어서 노동이 배제되지 않는 것입니다. 산업전환을 할 시 노동의 대안을 함께 마련할 수 있는 것을 제도로 만들자는 것입니다. 전북 지역에서 진행되고 있는 지방정부와 노동조합과 사용자가 함께 하는 상용차 산업 노사정 협의체 모델은 굉장히 시사하는 바가 크다고 생각합니다.



금속노조가 추구하는 정의로운 산업 전환의 모델에도 정부와 그리고 사용자와 노동조합이 함께 대안을 모색하자는 이런 취지를 담고 있습니다. 그런 만큼 오늘 토론을 기점으로 해서 이게 전북 지역뿐만 아니라 전국으로 퍼져나갈 수 있도록 금속노조도 최선을 다해서 관심 있게 함께하도록 하겠습니다.

감사합니다.

인사말

안호영 | 국회의원

완주 현대자동차와 군산 타타대우에서 생산하는 상용차가 전국 중대형 상용차의 약 95%정도를 생산하고 있습니다. 그럼에도 불구하고 실제로 가동률이 완주 현대자동차의 경우에 한 40% 미만으로 떨어져 있는 상태고 여러 가지로 그로 인해서 걱정들이 현재 많이 되고 있습니다. 그래서 어떻게 하면 이 상용차 산업들을 살릴 것인지에 대해서 저도 걱정이 좀 많고 우리 민주노총 또 금속노조 함께 몇 년 전부터 이런 문제에서 같이 좀 고민들을 좀 해왔습니다. 행정과 또 정부 또 사회와 노동조합이 함께 이 문제를 풀어나갔으면 좋겠다해서 제안도하고 어느 정도 사회적 대화 기구가 만들어져서 논의를 하고 있습니다만 문제가 근본적으로 지금 풀리지는 않지만 어쨌든 잘 살려갔으면 좋겠다.



사회가 기후 위기로 인한 에너지 전환 탄소중립 사회로 전환되어 가고 있습니다. 이게 우리나라만의 문제가 아니고 전 세계적인 그런 추세여서 이런 추세가 계속되는 경우에 전기차라든가, 수소전기차라든가 전환되어 가는 것은 피할 수 없는 세계적인 추세이기 때문에 상용차가 앞으로 미래 발전하려고 그러면 그에 따른 대비를 잘 해나가야 된다고 합니다.

그런 점에서 봤을 때 첫번째는 **전환 과정들을 국가 정책적으로 방향을 분명히 하고 또 회사 차원에서도 이런 부분에 대한 대비를 잘 해나가면서 뒤처지지 않게 전환 준비를 해야 합니다.** 두 번째는 그런 과정에서 당연히 문제되는 것이 기존의 사람들이 새로운 산업으로 전환될 노동자들의 경우에 일자리 문제라든가 또 관련된 부품 협력업체의 문제들이 발생하기 때문에 그런 사람들이 피해 받지 않고 제대로 전환될 수 있도록 하는 정의로운 전환 문제가 대단히 중요한 문제라는 생각이 듭니다.

그래서 이 두 가지 문제를 어떻게 잘 풀어나가느냐 하는 것이 기업도, 노동조합도, 지역사회와 정치권도 고민해서 풀어가야 된다고 생각합니다. 오늘 전환 과정에서 정의로운 전환이라든가 전환 과정에서 제기될 수 있는 여러 가지 문제점과 어떻게 하면 이런 문제를 잘 해결할 것인지에 대해서 오늘 토론회를 통해서 좋은 의견 내 주시면 우리 국가 정책 방향에 또 여러 가지 지방 정부에서 이런 대책을 세우는 데 적극적으로 반영하도록 노력하겠습니다.

염경석 | 좌장

오늘 토론회가 좀 큰 바람으로 더 퍼져나갈 수 있었으면 좋겠습니다. 인사말을 통해서 대표님들이 역할을 많이 해 주신다고 말씀해 주셔서 너무 고맙습니다.



발제-1 : 국내 · 외 상용차산업 전환 현황과 과제

오민규 | 노동자연구소 '해방' 연구실장

이번 발제의 부제를 “한국은 왜?”라고 달고 싶었습니다.

왜냐하면 한국은 2020년 코로나 19 상황에서 유일하게 내수 시장에서 자동차 판매량이 늘었습니다. 그런데 상용차는 거꾸로였습니다. 문제는 유럽, 중국, 인도 등 주요 자동차 생산국들은 상용차 부분이 승용보다 회복 속도도 빠르고 성장하고 있다는 겁니다.



서유럽의 경우 코로나 때문에 2019년에서 2020년 생산량이 확 떨어지고 2021년에 유지 또는 살짝 올라갔는데 상용차 부분이 조금 더 넓어지고 있다는 점을 확인할 수 있을 겁니다.

승용차가 2020년에 24.5% 폭락했다가 2021년에 마찬가지로 좀 더 떨어지거든요. 그런데 상용차는 2021년에 반등하기 시작합니다. 9.9%로 성장하고 회복을 주도하는 것은 어쨌든 상용차 부문이다라고 볼 수 있습니다. 유럽연합 가입 데이터를 보면 중대형 상용차 회복 속도가 굉장히 빠릅니다. 그 이유를 하여 언론 기사들을 검색해서 찾아보면 코로나 19가 온 이후에 엄청나게 늘어난 택배 물류 그러니까 유럽 연합의 경우에는 국경을 얼마든지 자유롭게 넘어갈 수 있기 때문입니다. 물품을 전달받고 하는 모든 경로가 이제 트럭이나 이런 것들을 통해서 오기 때문에 굉장히 중요한 수단으로 자리 잡았고 저 산업을 키우기 시작했다는 얘기입니다.

2026년까지도 유럽 쪽 상용차 산업은 계속 성장할 것으로 대부분의 이제 분석 기관들이 앞으로 분석을 하고 있습니다.

중국 상용차 산업은 2020년에 코로나가 일고 왔을 때 코로나가 왔었나가 의심스러울 정도로 18.7%가 올라갑니다. 다른 모든 나라가 상용차 생산이 다 떨어지는데 2020년에 중국만 엄청 올라가는데 코로나19 극복을 위해서 중국 정부가 지자체하고 중앙 정부가 상용차 발주를 대폭 늘렸고 대규모 공공 건설 사업 발주를 해서 건설 사업에는 당연히 어마어마한 상용차가 필요로 하죠. 인도, 브라질 등도 비슷한 상황입니다.

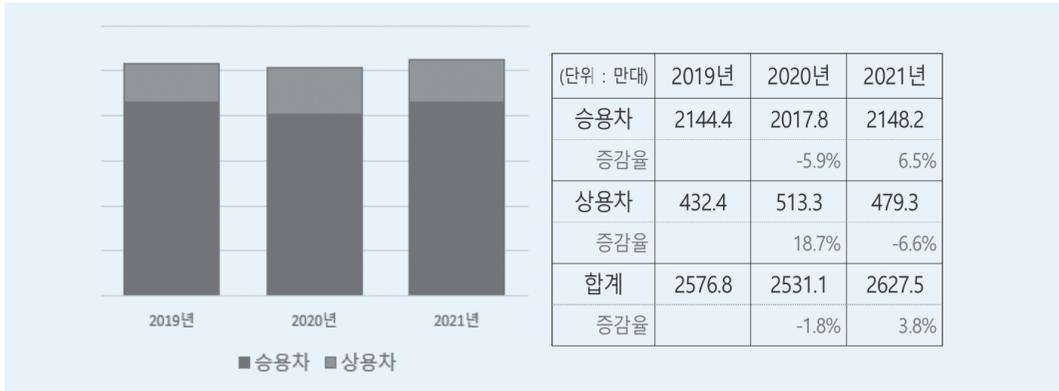
근데 한국 승용차, 상용차 둘 다 조금씩 떨어지고 있습니다. 다른 나라하고 이 지점에서 분명히 달라요. 그래서 부채를 왜 한국으로라고 하고 싶었습니다. 게다가 경상용차 생산은 한국에서 그나마 양호한 편인데 중대형 상용차 부문이 대책을 못 찾고 있다라고 하는 점 이런 점들을 이제 확인할 수 있어 이유와 대안에 대해서는 토론 과정 발제 이후와 토론에서 많이 얘기를 해봤으면 좋겠습니다.

〈 승용차보다 빠르게 회복 중인 서유럽 상용차 산업 〉



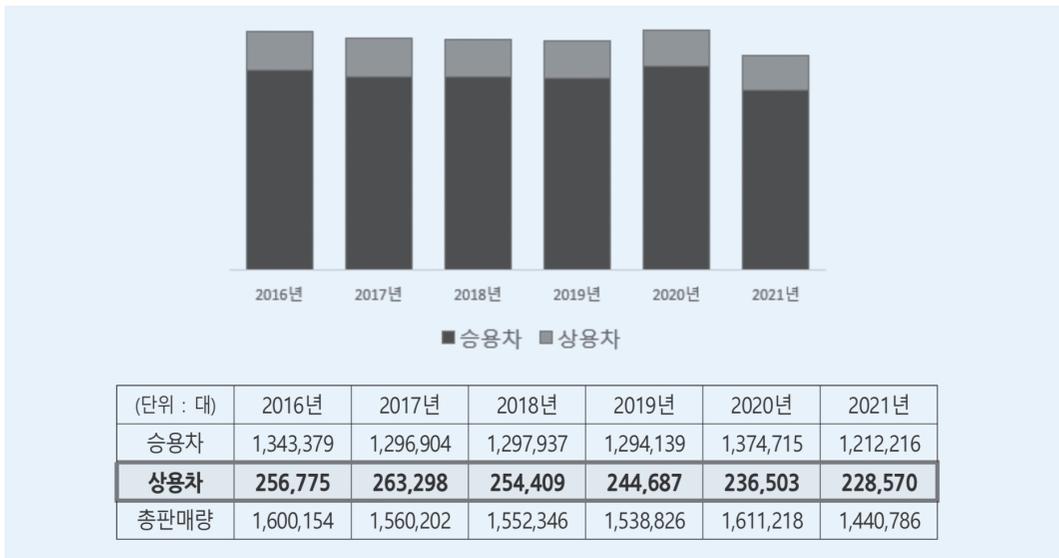
- 서유럽 18개국 승용차 판매량은 2020년 25% 급감 후 2021년에도 회복 못하고 마이너스 성장을 거듭.
- 그러나 상용차 판매량은 2021년에 9.9% 성장하며 승용차보다 먼저 회복세를 보여주기 시작함
- 유럽연합 가입국 데이터를 보면 경상용차(3.5톤 미만)는 8.5% 성장에 그치는데 반해, 3.5~16톤의 중형 상용 차는 16.8%, 16톤 이상의 대형 상용차는 21.2%의 높은 성장률을 보여주었음.

〈 정부의 강력한 내수 진작 정책에 탄력받은 중국 상용차 산업 〉



- 중국 자동차 시장 회복을 주도한 것은 승용차 부문이 아니라 상용차 부문이었음.
- 2020년 승용차 판매량은 전년 대비 6% 하락한 반면, 상용차 판매량은 전년 대비 무려 18.7%나 상승했음. 이는 코로나19 극복과 경기 부양을 위해 중국 정부와 지자체 차원에서 상용차 발주를 대폭 늘렸기 때문. 회복을 위한 대규모 공공 건설사업 발주도 상용차 수요를 늘려주었음.

〈 2020년에 이어 2021년에도 하락한 한국 상용차 산업 〉



- 다른 모든 나라는 2021년 상용차 내수시장 반등이 있었으나 한국만 유일하게 위축되고 있음

〈중대형은 고사하고 상용차 산업정책 전무한 한국 정부〉

전체 5 건

번호	분류	제목	담당부서	등록일	조회수	첨부파일
5	보도자료	자료 한티U 상용차 수출길 트고 의약품 수출 ...	구주통상과	2019-04-08	32,464	
4	보도자료	자료 국내 최초, 상용차 전용 주행시험장 착공	자동차항공과	2015-05-12	1,248	
3	보도자료	자료 한국 부품소재기업, 북미 중장비 및 상 ...	부품소재총괄과	2010-11-16	5,113	
2	보도자료	자료 대형상용차 배출가스기준 8월말까지 ...	수송기계산업과	2004-07-01	3,712	
1	보도자료	자료 현대-다임러 상용차 합작 추진현황 및 ...	수송기계산업과	2003-06-04	2,880	

▲ 지난 20년간 산업자원통상부 '보도자료' 제목에 '상용차'가 포함된 문서 일체

- 기본적으로 해외의 경우 Light-Duty(경상용차)와 Heavy-Duty(중대형 상용차)를 구분하여 통계 자료 집계를 하고 있으나 한국은 상용차산업 전체 통계조차 제대로 집계하지 않고 있음.
- 중앙정부가 나서지 않을 경우 해외에서는 지방정부가 상용차산업 관련 정책을 펼치는 경우가 많은데 한국에서는 그런 일을 구경하는 것도 어려움. 유력 대선주자들도 묵묵부답.

한국 산업 정책에 상용차 부분이 있는가 의심스럽습니다. 산업부 보도자료 정책 자료에 상용차라고 일단 제목에 들어간 문서를 검색을 해보면 2019년 4월 8일이 마지막이에요.

경상용차와 중대형 상용차 산업을 좀 각각의 정책이 꼭 상용차 정책이라고 해도 각각의 정책이 다를 수밖에 없거든요. 상용차 정책은 시장 정책이라기보다 중앙 정부와 지방 정부대책으로 산업이 육성되는 경우가 많습니다.

바이든 정부 법안이 각 주별로 15개 주에서 지금 2050년까지 모든 중대형 승용차를 제로 배출로 그 다음 캘리포니아의 경우에는 2029년까지 신규 시내버스 100% 전기차 의무화, 캐나다는 공공 전기버스 구매 정책이나 스쿨 버스를 전기차로 만드는 정책, 콜롬비아 그리고 칠레 호주 뉴질랜드 마찬가지로 공공 시내버스 구매 이런 정책들이 있습니다.

유럽 연합은 2035년까지 승용차에 대한 내연기관 판매 중단을 선언했지만 상용차 관련 정책은 아직 발표가 안 됐는데 논의하고 있는 건 상용차의 경우에는 내연차 퇴출 2040년으로 하는 방안 조만간 아마 유럽 연합 입법 지침이 나올 걸로 예상이 되고 있습니다.

중국에서는 상용차도 전기차로의 전환이 이제 속도를 붙여가고 있습니다.

화물차 분야에서 빠른 속도로 화물 전기차 시장이 넓어지고 있습니다. 그런데 수입차 꽤 많이 채워지고 있다는 사실입니다.

그래서 마지막으로 대안 토론을 위해 몇 가지만 말씀드리면 중대형 상용차 데이터 정책 이런 것들을 좀 구분하고 디테일하게 나올 필요가 있다는 것입니다. 그리고 상용차 관련 노동자 시민 대책기구의 필요성입니다.

노정, 노사, 혹은 노사정 간의 협의를 통해 정책을 만들어 나가는 것이니까요.

상용차 탄소 배출량의 승용차 몇 배이기에 기후 위기 대응 차원에서 상용차 산업을 국가 기간 산업을 육성해서 탄소 중립에서 역할을 할 수 있도록 유도하는 것이 정부 차원에서 굉장히 중요한 일입니다. 대중교통에 활용되는 상용차의 경우에는 노선을 운행하기 때문에 충전 인프라가 승용차에 비해서 쉽습니다. 이런 점에서도 상용차 중심의 이제 전기차 전환 정책을 펼칠 필요가 있다는 점입니다. 코로나 19로 중요해진 공급망 차원에서 94% 중대형상용차가 전북 지역에서 생산되고 있는데 부품 인프라가 이 지역에 중요합니다. 이런 점을 감안하면 상용차 산업 자체를 국가 기간산업으로 육성할 필요가 있겠다라는 점을 말씀드리면서요.

< 대안은 어디에? >

상용차 산업정책 만들기	<ul style="list-style-type: none"> - 상용차산업 관련 통계와 연구·정책자료 생산부터 제대로 해야 (중앙정부·지방정부 부 책임부터 물어야 함) - 상용차 관련 노동자·시민 대책기구의 요구 사회쟁점화 (상용차산업 관련 노동 조합의 요구가 바로 노동조합의 산업정책)
대중교통 중심 탄소중립, 기간산업화	<ul style="list-style-type: none"> - 상용차 탄소배출량이 승용차의 몇 배에 달하는 것을 감안하면 상용차의 전동 화역시탄소중립에서매우중요한역할을한다고볼수있음. 이를위해상용차 산업을 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.
전동화 공급망 육성	<ul style="list-style-type: none"> - 그 어느 때보다 중요해진 공급망, 특히 상용차 부품산업 전동화에 중앙정부·지방정부가 나서야

발제-2 : 중대형 버스, 트럭 산업(상용차)의 중요성과 산업전환

유 준

상용차위기극복과 정의로운산업전환을 위한 금속전북대책위 의장

전라북도 상용차 산업의 위기가 도래하자 전주공장위원회와 타타 대우상용차지회는 연대 정신을 발휘해 공동대응에 나설 것에 공감했습니다. 수 차례의 교류를 통해 토론회와 지자체 간담회, 기자회견을 진행했고 금속노조 중앙도 참여하는 상용차 대책위를 만들었습니다.



상용차 대책위는 출범 당시 물량 감소로 인한 위기 극복에 초점을 맞췄지만 지난해부터는 산업전환에도 대비를 하자는 것에 모든 구성원이 동의했습니다. 이제는 정의로운 산업 전환에 대해 고민하고 대안을 만드는 것 또한 상용차 대책위의 중요한 목표가 되었습니다. 그 중 하나의 활동으로 전라북도 노사정 협의회를 구성해 대표자 회의는 4차까지 마쳤습니다. 실무자 회의는 매달 진행 중입니다.

대책위 활동의 애로사항 중 가장 큰 문제는 상용차산업의 인식 부족입니다. 트럭, 버스 하면 쉬운데 상용차라고 하면 굉장히 어렵게 받아 들여 집니다. 보통 시민들은 상용차라는 단어 자체를 잘 모릅니다. 국회 앞에서 1인 시위를 할 때도 '상용차 위기 극복'이라고 하니 "쌍용차가 많이 힘들죠. 저도 평택에서 왔습니다." 이렇게 말씀 하시는 분도 만났습니다. 그만큼 상용차에 대한 인식이 없습니다.

상용차 산업의 자료 정리가 잘 안되어 있다는 것도 문제였습니다. ACEA라는 곳이 있습니다. 유럽 자동차 협회로 상용차를 별도의 범주로 관리하며 굉장히 자료가 많고 누구나 자료를 찾기 쉽도록 만들었습니다. 그리고 가장 중요한 것은 개방형으로 자료를 제공한다는 것입니다. 그런데 우리나라 한국자동차 산업협회는 관계자 외에 자료 접속이 어렵습니다. 자료 공유는 회원제로 운영을 하며 유료입니다. 사실상 유료 회원 외에는 좀 자료를 찾아보기가 어렵습니다. 저희의 요구는 자동차산업에서 상용차산업을 따로 분류해야 된다는 것입니다.

상용차의 한 축인 버스를 살펴보도록 하겠습니다. 버스라고 하면 시내버스만 떠오르지만 종류가 많습니다. 통학 버스와 관광버스 등 다양합니다. 우리가 자주 보는 시내버스는 시장은 굉장히 작습니다. 관광버스, 전세버스 시장은 코로나로 인해 신규 구매가 바닥을 쳤습니다. 정부의 버스 차령연장정책으로 전주 공장에서 생산하는 버스의 생산량은 약 한 2천 대 정도 줄었습니다. 단순히 버스 차량만 연장해줬을 뿐 그 버스를 생산하는 공장에는 충분한 그런 보상책이 없었습니다. 그리고 부품업체의 타격은 더 컸습니다.

공익 목적의 스쿨버스, 앰블런스, 소방차, 청소차 등은 전용 모델이 없이 특장차 업체에서 제작하는 수준에서 벗어나질 못하고 있습니다. 채산성이 맞질 않아 전용 모델을 만들지 못하기 때문입니다.

트럭을 살펴보면 크게 물류하고 건설기계, 공익 목적 등이 있습니다. 물류는 지금 택배가 많이 늘어나 트럭의 보급량이 늘어 난 것은 사실입니다. 여러 물류사는 전국 각 거점에 허브를 만들었습니다. 그 허브들 간의 운송은 트레일러와 같은 대형 트럭이 담당 합니다.

이 트럭들의 특징은 고정 노선을 가지고 있다는 것 입니다. 이것은 자율주행이라든지 이런 친환경차 전환이 유리한 위치에 있다는 것입니다.

건설 기계를 살펴보면 수입차의 점유율이 높습니다. 수입 덤프트럭이 많이 들어오고 있습니다. 돈이 되는 덤프트럭은 수입해서 팔지만 사실상 이익이 없는 믹서 트럭은 수입해 오지 않습니다. 믹서트럭은 국내 제작사가 적자를 보면서 만들고 있는 형편입니다.

탄소중립에 대한 계획이 급조된 느낌을 지울 수 없습니다. 지금으로부터 7,8년 전까지는 탄소 중립이라는 단어가 없었습니다. 대신 미세먼지저감이라는 게 있었습니다.

이 때 미세먼지 저감조치 계획은 굉장히 세밀했습니다. EURO3에서 EURO4 그리고 EURO5와 지금 EURO6 까지 단계적으로 도입을 했습니다. 미세먼지 저감계획은 성공적이어서 EURO6 Cstep는 미세먼지를 98% 수준까지 줄였습니다. 우리나라의 탄소중립 계획은 오로지 무배출 차량으로의 전환만을 주장 합니다. 상용차 시장에서 받아들일 수 없는 수준의 계획이고 단계적인 세부 계획 또한 부실합니다.

전북 금속 상용차대책위를 중심으로 전라북도 대표로 신원식 정무부지사로 전라북도 상용차 노사정협의회를 4차례 진행했습니다. 그리고 굉장히 의미 있는 결과들이 나왔습니다. 노

사정 공동결의문과 촉구문을 채택했고, 기업 지원 정책과 기반 구축 3개 분야에 걸쳐서 20개의 과제를 발굴했습니다.

하지만 “생산량과 고용을 연동해서 생산량이 늘면 고용이 보장받는다”는 논리가 지배적이었던 것 같습니다. 이게 과연 맞는 것인가 노동조합은 고용 안정을 이야기할 때 꼭 생산량을 같이 이야기해야 되는가라는 고민을 하게 되었습니다. 유는 독일 사례를 보면 노동조합이싼 제품을 만들지 말고 좋은 제품을 만들자 주도적으로 이야기를 했습니다. 저희는 그 반대로 생산량을 늘려 달라 이런 요구만 집중했습니다. 이제는 여기에서는 좀 이런 고민을 해봐야 될 것입니다.

노사정 협의의 가장 큰 한계점은 부품사, 협력사가 빠져 있습니다. 완성차 중심으로 되어 있고 전라북도 주축으로 지원책을 만들다 보니 한계점이 많습니다. 그리고 상용차 관련 중앙부처와 유관기관보다 자동차 융합기술원에 집중이 되어 있다는 것도 가장 문제입니다. 또한 도청 실무 담당자의 인사이동이 잦습니다. 지난 2년 동안 담당자가 3명이 바뀌었습니다.

지금까지는 자동차 노사정 협의회가 대표자 회의로 좀 그 중심으로 많이 해왔습니다. 이것도 문제가 되었습니다. 금속 전북 상용차 대책의 한계점은 저희가 전북지부 노동조합 활동을 하면서 같이 하다 보니 업무량이 너무 많습니다. 업무량이 많고 저희 임기는 2년입니다. 임기가 2년이다 보니 연속성을 보장하기 어렵습니다. 그리고 금속노조 전북지부를 중심으로 하다 보니까 노동조합이 없는 회사에는 관여하기가 힘듭니다. 도내의 많은 사업장 실태 파악도 안 되며 사실상 금속노조 조합이 있는 회사 위주로만 대책이 만들어지고 논의가 이렇게 이루어지고 있습니다.

결론으로 이제 상용차산업 전환을 위한 전담 기구가 필요하다는 것에 도달을 했습니다.

많은 분들을 만나면서 전라북도 자동차 산업 클러스터 구축을 이야기를 합니다. 사실상 자연스럽게 클러스터 구축은 이미 되어 있습니다. 완성차 공장이 두 곳 이고 중대형 자동차가 95% 생산이 됩니다. 부품 협력업체에도 지금 타타대우·39개사, 현대차·29개사가 있습니다. 전라북도는 상용차 클러스터 구축이 매우 용이하고 쉽습니다. 상용차 클러스터를 지적하고 산업통상자원부, 고용노동부, 중소기업 벤처청 등의 지원 정책을 끌어내야 할 것입니다.

노동중심 산업전환을 위한 거버넌스 구축입니다. 거버넌스라고 하면 좀 유창하지만 사실상 이게 사회적 대화입니다. 금속노조 전북지부는 2년 동안 사회적 대화를 하려고 많이 노력을 했습니다. 전라북도도 그렇고 저희도 그렇고 약간 그 협상의 틀을 벗어나지 못했습니다. 서로 토론도 하고 교육도 같이 받으면서 미래지향적인 대화를 하는 자리를 만들려 보려고 했지만 아직까지 우리가 사회적 대화를 어떻게 해야 될지도 모릅니다. 그래서 사회적 대화를 어떻게 해야 되는 것인지 부터 배우는 게 급선무인 것 같습니다.

부품사 쪽에 많이 빠져 있습니다. 울산은 자동차 부품사 경제계 극복 노사정 공동 협약을 체결했습니다. 울산은 이 과정에서 부품 협력사에 대한 조사를 많이 했습니다. 내연기관에서 전기차로 바뀌게 되면 고용 위기가 어떻게 얼마나 올지 이런 거를 다 조사를 끝냈습니다. 저희도 울산의 사례를 금속노조 차원에서 자체적으로 교육을 실시를 했습니다. 조만간에 전라북도에서도 이제 금속 노조가 주축이 돼서 이걸 조사를 하려고 합니다. 고용의 위기가 온다 하면 어디서 오고 산업 전환이 가장 시급한 곳은 어디인지 찾아서 산업 전환 대비를 할 생각입니다.

오늘 이 자리를 통해서 진짜 토론 중에 노동조합이 어떤 생각을 가지고 어떤 요구를 해야 되는지 많은 의견을 주셨으면 감사하겠습니다.

토론회 스케치



첫번째 토론자로 나선 정경록 산업자원부 자동차과장은 토론에서 발제에 제안한 내용들이 어떤건 환경부, 어떤 건 국토부로 관계부처가 겹쳐 있어 관계부처의 논의가 중요하다고 생각하며 기본적으로 산업부는 산업 정책들이 국내 생산 기반이 무너지는 안된다는 입장이라고 밝혔다. 각 국가마다 전기차 등 친환경차 전환도 기후위기 대응보다는 자국의 경제적 유불리 속에 복합적으로 추진되는 만큼

국내 산업전환도 국내 생산기반 사정이 고려되어야 한다.

이러한 의미에서 노사정 대화는 중요하고 오늘 이런 자리가 중요한것 같다. 중대형 상용차가 전북에 집중되어 있는 만큼 전북 노사정의 목소리가 전북의 목소리가 아니라 전북에서 만들어지는 정책들이 국가적 과제라 인식하고 있다. 앞으로도 여러 혁신기관과 함께 전북 상용차 산업 위기를 극복하기 위해 지원에 최선을 다하겠다고 밝혔다.

또한 최근에 글로벌 통상 환경이 바뀌고 있다. 미국 등 주요 수출국들도 이제 자국에 와서 자동차를 만들라고 하고 있다. 변화된 통상 환경에 대응하기 위해서도 정부, 국회, 지자체, 노사가 이야기 하면서 문제를 풀어가야 할 것이라고 밝혔다.



두번째 토론자로 나선 이동현 전라북도자동차산업팀장은 완성차 사측도 토론회에 함께 했으면 했는데 그렇지 못해 아쉽다며 행정기관이 제도적 틀과 한정된 재원에서 지원을 하다보기 직접지원의 어려움이 있다며 기업도 투자를 해야 한다고 밝혔다. 전라북도는 인프라 구축, 기술 개발 인력 양성 부분에 지원을 하고 있으며 친환경 미래차 전환 대응을 해서 전기차 수소차 자율주행차 관련

인프라나 연구 개발 그런 사업들을 진행하고 있다고 밝혔다. 또한 상용차 노사정 협의회에 대해서는 금속노조의 지적 처럼 협의체가 다소 미비하지만 실무협의체에 전문가 등을 좀 보강해 가면서 운영을 하면 내실 있는 협의체가 되지 않을까 한다는 의견을 밝히기도 했다.



세번째 토론으로 나선 이항구 한국자동차연구원 연구위원은 상용차 산업 경쟁력 문제를 제기했다. 엔진과 주력 부품 50%를 수입에 의존하고 있는 상황에서 정부에서는 4등급 이하 경차 폐차를 3년 앞당겼는데 생산에는 긍정적인 영향을 미칠 수 있겠지만 과연 우리 부품업체들이 전환에 대비가 가능하겠는가라는 문제를 제기했다. 정부가 전체적인 산업 생태계를 알고 수요자와 소비

자들의 수용력 이런 것까지 다 고려 해 정책 방안을 만들어야 되는데 5년 단위로도 정책이 바뀌고 있음을 지적했다.

또한 상용차 산업 특징은 승용차보다 경기 별 문제에 상당히 덜 민감하고 수익성이 상대적으로 높은 만큼 이제라도 상용차 전문가를 육성하고 행정도 상용차 산업 육성을 위해 전문 담당관 등을 두어 대응해야 할 것이다. 그러기 위해서는 현대차 같은 기업의 전략이 매우 중요하며 상용차 분야에서 특히 부품 분야에서의 노사정 대화도 활성화될 필요가 있다고 밝혔다.



네 번째 토론자로 나선 노윤식 자동차융합기술원 전략 본부장은 유럽이나 중국 등의 경우와 달리 한국은 규모의 경제에서 시장 규모 자체가 다름을 강조하며 현재 전북 상용차 산업은 연간 생산이 5~6만대 수준에 담품종 소량 생산 체제여서 완성차도 돈을 벌어 재투자 해야 하는데 어려움이 있고 부품사는 납품 물량이 너무 적어 매우 어렵기 때문에 기본 생산량을 받쳐줄 차종이 필요하

다고 밝혔다. 또한 대부분 구동계 부품을 수입에 의존하고 있고 그것이 원가의 많은 부분을 차지하고 있어 기술개발 인력 수급도 어려운 실정이며 친환경차 시장은 계속 중국에 밀리고 있다고 말했다.

현재 상용차 위기를 극복하기 위해서는 일정 생산량이 담보되는 차종의 생산과 완성차간 공동 부품 사용 등의 협력을 통한 부품사 경쟁력 제고 부품사의 지원과 협력의 필요성을 강조했다.

플로어 의견들

김명섭 | 화물연대전북본부 본부장

이런 자리가 마련되어서 굉장히 좋은 자리라고 생각을 하고 제가 말씀드릴 부분은 어찌 됐든 쌍용차를 사용하는 최대의 소비자는 화물 노동자입니다.

그런 상용차의 산업의 정의로운 전환을 과제로 할 때 최종 소비자인 화물 노동자의 목소리도 들어가야 되지만 이게 상용차 시장이 더 활성화되고 하는 것이지 아무리 좋은 차를 많이 만들고 생산을 해내도 국내에서 차량을 구입하지 않는다고 하면 그 산업은 죽을 수밖에 없는 거거든요.

감소될 수밖에 없고 그래서 저희 화물 노동자의 목소리도 들어갈 수 있고 왜 화물 노동자가 현장에서 수입차를 구입을 하고 자꾸 눈을 다른 데로 돌리는지 국내에도 차량이 차량 공장이 있고 생산 공장이 있는데도 불구하고 그렇게 돌리는지에 대해서도 같이 좀 연구를 해서 화물 노동자들이 우리 국내 차량을 많이 사용할 수 있도록 하는 방법 그것 또한도 어떻게 보면 돌파구가 될 수 있다라고 저는 생각을 합니다.

이상입니다.

박두영 | 민주노총전북본부 본부장

여러 가지 말씀들을 다 해 주셨는데 사실은 저희 현장에서도 계속 느꼈고 들었던 얘기들이 오늘 이 자리에서 반복이 된 내용도 상당히 많습니다. 근데 저희 정말 중요한 문제는 어떤 거냐면 기술 산업이 전기차나 수소차로 가는 과정 속에 있어요. 이 과정속에서 노동자들이 어떻게 살아남을 것인지 자동차 산업을 어떻게 유지할 것인지가 가장 중요한 부분이고 이 문제에 대해서 우리 현장에 있는 노동자들이 어떻게 할 방법이 없는 거 아니겠습니까 그래서 현대자동차는 전환 배치를 해서 고용 유지를 했고 그다음에 타타대우는 정리해고를 해서 지금 고용 유지를 하고 있는 상태였고 부품회사는 지금 완성차 업체가 이 정도니까 부품 업체에서는 더 엄청난 일이 벌어졌었겠죠. 사실은 이런 과도기적인 시기에 지자체에서 어떻게 할 것인지 지자체나 중앙정부에서 어떻게 할 것인지를 대안 제시를 해 주셔야 저희들이 노사정 협의를 하든 뭘 하든 회의 단체에 들어갈 수 있는 것이지 그냥 이런 식의 토론과

제만 제출을 하고 노사정 협의를 진행하자라고 하면 사실 굉장히 좀 불편한 부분들이 있다는 말씀드리고요.

부품사 관련해서 부품사 관련해서 한 가지 더 말씀을 드리면 전국에서 전국에 있는 부품사들이 이쪽 상용차 부품을 저 부산에서도 오고 경남 부울경에서 오고 인천에서도 오고 이쪽으로 넘어오는게 현실입니다. 물류비용도 상당히 많이 들고 규모가 너무 작아요.

그래서 사실 부품 산업을 한 곳에 모을 수 있는 전라북도 승용차 산업 관련된 부품 산업을 한쪽으로 모을 수 있는 그 작업들을 지방정부나 중앙정부에서 좀 해 주셨으면 좋겠다라는 말씀을 드리겠습니다.

최재춘 | 군산시지부 지부장

타타나 현대가 같이 이자리에 있기는 만만치 않아요. 실질적으로 국내 시장에서 서로 경쟁하는 사실은 관계 속에서 있거든요. 그런데 지금이 아시다시피 산업 전환 위기다 이거죠.

이미 시장은 글로벌 경쟁 속에서 빠져 있기 때문에 현대 타타 둘이 해 가지고는 수출 수입 차들한테 밀립니다. 함께 고민을 해야됩니다. 전라북도 역할이 큼니다.

그래서 아까 노윤식 본부장이 말씀하셨듯이 부품 업체가 자기한테 뭔가 도움이 될 수 있는, 예를 들면 하나의 연료 탱크를 만들더라도 그 업체가 양쪽에 전부 납품할 수 있도록 규격화 시켜서 거기에 각종 지원들이 좀 될 수 있는 그런 시스템이 돼야 된다. 그래서 그걸 통해서 실질적으로 부품 업체가 도움을 받고 부품 업체 도움을 통해서 완성차 업체들이 도움이 돼서 수입차들과 경쟁력이 있는 이런 시스템들이 만들어가야 된다. 그걸 전라북도의 지금 자동차 팀이지만은 그 팀이 역할을 해야 된다. 전라북도가 그런 걸 조정하고 해 줄 수 있는 역할을 좀 해줬으면 좋겠다. 좋겠다.

토론회에서 도출된 주요 의제

산업전환에 대한 노정 혹은 노사정 협의체에 대해 모두가 공감하였음.

그렇다면 전라북도 노사정협의체의 강화 방안은? 지자체 담당자의 잦은 인사이동의 문제점 극복과 전문성 강화를 위한 전담 기구 신설과 노사정 협의체 내 산업전환 공동 대응 준비

전북 중대형 상용차 산업의 위기 극복을 위한 제언들

1. 현재 전북에서 생산되는 중대형 상용차 생산 대수로는 부품 업체를 비롯한 상용차 산업생태계로서 매우 미흡한 상황이다. 이를 타개하기 위해서 다른 차종의 유치가 절실한 상황인데 이를 위한 방안은?
2. 현대와 타타대우 등 완성차의 부품을 규격화하여 공동으로 사용할 수 있도록 하여 부품사와 완성차가 경쟁력을 높여야 한다. 그 방안은?
3. 완성차가 함께 미래차 비전 등을 협의하여 글로벌 경쟁에 공동으로 대응할 수 있으면 좋겠는데 그 방안은?
4. 열악한 부품 업체의 집적을 통한 부품 업체의 경쟁력 강화가 필요하다 그 방안은?
5. 주요 수입품목에 대한 국산화를 통한 부품 업체 집적 강화 방안은?

- 국내 상용차 기업의 미래차 전환에 대한 계획과 투자는?

- 산업전환 기 중대형상용차 산업에 대한 국가산업정책에 대한 중앙 정부의 역할과 방향은?

- 당장 발생하고 있는 노동자들에 대한 고용 위기에 대한 대안과 일자리 문제를 포함한 정의로운 산업전환의 방안은?

제조업 위기에 대한 전라북도 도지사 후보들의 답변

“주력산업 정책질의 무시하는 후보에 노동자가 화답하자”

민주노총전북본부는 전라북도지사 예비 후보인 안호영, 김윤덕, 김관영, 조배숙 후보에게 노동 정책에 대한 질의를 했다. 민주노총은 지난 4월 20일 정책 질의에 대한 후보자들의 답변을 발표했다. 정책질의 결과 안호영, 김윤덕 후보만 정책질의에 회신했고, 김관영, 조배숙 후보는 응답하지 않았다. 김관영 후보는 답변하지 않겠다고 노골적으로 거부 의사를 보 내기도 했다.

정책질의 중 제조업에 대한 질의 내용과 답변은 다음과 같다.

의제		김윤덕	안호영/시행 시기, 실행 방안 등		김관영	조배숙
제조업 위기 노동자 생존권 보장	제조업 위기대책 수립	동의	일부 수용	임기내/하청구조 조사 및 고용안정 적극 지원하겠으나, 강제적 권유는 보류	미회신	미회신
	국가산업단지 인프라 지원 및 기후위기 대응 전환	무응답	일부 수용	임기내/RE100 전환 적극 지원, 목재펠릿 REC발급 중단 및 태양광 발전ESS 공영 구축은 권한 밖의 제검토사항	미회신	미회신
	공단 공동노동복지기금 설립 및 운영 지원	무응답	적극 수용	임기내/관련 법안 통과 시 지원방안 마련	미회신	미회신
중대형 상용차 및 자동차 산업 정의로운 전환	중대형 상용차 교통·수송 부문 전환 선도	동의	적극 수용	임기내/40% 목표 달성보다는 공공 부문부터 전기·수소 차량 적극 교체 추진	미회신	미회신
	전북지역 자동차 부품사 지원 체계 마련	동의	수용	임기내/현 지원정책의 미비점 보완하여 실시, 교육훈련 등 관련국가사업과 연계하여 적극 추진	미회신	미회신
	주력산업 노(사)정협의 운영	동의	수용	임기내/노동정협의체를 구성하여 반기 또는 분기별 회의를 통해 지역의 제 도출	미회신	미회신
	국가 차원 중대형 상용차 산업 정책 수립	동의	수용	임기내/상용차산업 활성화를 위한 법제도적 기반 마련 적극 노력	미회신	미회신

도정을 책임지는 도지사 후보가 전북의 주력 산업에 대한 정책 질의에 답변조차 하지 않는 이유가 무엇인가? 정책 선거는 사라지고 이권을 둘러싼 브로커들이 득실거리는 전북의 정치 현실에서 정책을 외면하는 도지사 후보들에게 어떻게 응답해야 할 것인가?
정치권의 무능으로 전라북도 주력 산업과 제조업이 무너져 왔다. 주력 산업 정책질의 무시하는 후보에 이제 노동자가 화답할 때이다.

주요 소식 및 언론 보도

주요 언론 보도

중대형 상용차 메카 전북, 정책 부재 벗어나야

전라북도 상용차 산업이 전국 생산량의 95%를 차지하고 있지만 정작 정부와 전라북도의 상용차 정책은 부재하다는 지적이 나왔습니다.

전라북도 중대형 상용차 산업 정의로운 전환 정책 토론회에 발제자로 나선 노동문제연구소 오민규 실장은, 세계 주요국이 팬데믹 상황으로 상용차 판매량이 하락세였다가 최근 회복세로 돌아서고 있지만 한국은 여전히 하락세를 면치 못하고 있다며 이는 정책 부재가 원인이라고 주장했습니다.

실제로 서유럽은 2020년 상용차 판매량이 전년도에 비해 19% 감소했지만 지난해에는 9.9%가 증가했고, 중국은 2020년 오히려 18.7%가 늘었다가 지난해 6.6%가 줄었습니다.

인도는 2020년 판매량이 전년대비 무려 -40.9%였지만 지난해에는 34%가 늘어나 코로나 이전 수준을 거의 회복한 것으로 나타났습니다. 반면 한국은 2020년과 2021년 전년 대비 판매량이 모두 -4%를 기록해 비교 국가와 달리 꾸준한 하락세를 벗어나지 못했습니다.

완주 현대자동차와 군산 타타대우상용차는 우리나라 중대형 상용차 생산의 95%를 담당하고 이들 업체에만 5천 명가량이, 부품업체와 도내 전체 자동차 산업에는 만 9천여 명의 노동자가 종사하고 있습니다.

오 실장은 전북의 중대형 상용차 산업은 한국의 상용차 산업과 다르 없지만 지금껏 정부와 전라북도가 책임을 다하지 못했다고 질책하고, 상용차 관련 통계와 연구·정책 생산부터 시작해야 한다고 주장했습니다.

이와 더불어 탄소배출량이 많은 상용차를 전기차로 전환하기 위해 정부와 지자체 지원을 늘리고 상용차 산업을 국가 기간 산업으로 육성해야 한다고 주장했습니다.

<https://www.jmbc.co.kr/news/view/22729>

전주MBC 고차원 기자

수소 상용차 2050년 10% 불과… 가스차 브릿지 역할 유효한 이유

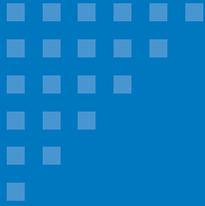
천연가스수소차량협회, 환경부·산업부·대통령직인수위에 의견서 제출.
 환경부의 제3종 저공해자동차 기준 삭제, 2030년까지 유예기간 필요.
 유럽, 환경적 장점으로 화물차 천연가스 증가… LNG 충전소 140% ↑

한국천연가스수소차량협회가 환경부와 산업부, 대통령직인수위에 정부의 제3종 저공해자동차의 삭제를 2030년 이후로 유예해야 한다는 내용의 의견서를 제출했다.

현재 정부계획대로라면 2050년까지 11만대의 수소·전기 상용차가 보급되는데 이는 전체 상용차의 10% 수준에 불과, 배출감소 효과가 미약하기 때문에 수소 상용차의 본격적인 확산전까지 가스자동차 지원을 지속해 보폭을 맞출 필요가 있다는 것이 주요 요지이다.

<http://www.e-platform.net/news/articleView.html?idxno=72668>

에너지플랫폼뉴스 송승온 기자



2022년 4월호

상용차 산업 동향

