



전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과 발표 토론회

일시 : 2022년 12월 8일(목) 14:00

장소 : 전라북도의회 2층 의원총회실



전국금속노동조합 전북지부



민주노동전북본부 부설

전북노동정책연구원

목 차

발표

| 발표 |

- ◆ 전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과
조용화 · 강문식 (전북노동정책연구원) 5

토론

- ◆ 토론-1
정유림 (금속노조 기획국장) 39
- ◆ 토론-2
오민규 (노동문제연구소 해방(解放) 연구실장) 49
- ◆ 토론-3
노윤식 (자동차융합기술원) 57

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과 발표 토론회

발제

조 용 화 · 강 문 식

(전북노동정책연구원)

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과

조용화 · 강문식(전북노동정책연구원)

01 전라북도 자동차 부품산업 실태조사 개요

실태조사 개요

- 연구배경
 - 전라북도 자동차 부품산업의 위기 체감하고 있으나 예상되는 변화와 피해 상황 정보 부족
 - 예견되는 중대형상용차 산업 전환에 노동조합의 대응 과제 모색
- 연구방법
 - 자동차 산업 관련 선행연구, 통계자료, 정부 정책발표 자료 등 문헌자료 조사
 - 한국평가데이터 기업데이터 중심으로 자동차 부품산업 리스트 구축 및 2차자료 분석
 - 전라북도 자동차 부품산업 재직 노동자, 사업체 측 관계자 면접조사

02 이론적 배경

자동차 산업전환 전망과 정부정책

1) 자동차 산업전환 전망

- 기후변화와 탄소중립, 그리고 자동차산업전환
 - 파리기후협약(2015), 모든 당사국은 5년 주기로 국가온실가스감축목표(NDC)를 제출하고 이행해야
 - 대표적인 탄소배출원, 자동차 동력원의 전환에 대한 국제적 목표 설정
 - 전세계적인 내연기관 자동차 감축, 적극적인 자동차전동화정책.
 - 글로벌 전기차판매량과 시장점유율의 급격한 증가

자동차 산업전환 전망과 정부정책

1) 자동차 산업전환 전망

- 한국과 각국 정부-글로벌 완성차업체간의 온도 차이

업체명	전동화 관련 발표 내용
폭스바겐	2030년 유럽 판매량의 70%, 중국/미국 판매량 50%를 전기차로 채우고, 2040년에 전동화 100%에 근접
GM	2025년까지 30종의 전기차(BEV) 출시하고 북미에서 전기차 생산 1백만대 체제로, 2040년 탄소중립 달성
포드	2026년까지 글로벌 판매량의 1/3, 2030년까지 50%를 전기차로 채우고, 2030년에 유럽에서 100% 전동화
토요타	2030년까지 30종의 전기차(BEV) 출시하고 연간 350만 대 판매량 목표. 2035년까지 핵심 브랜드 100% 전동화
스텔란티스	2030년까지 유럽 판매량 100%, 미국 판매량 50%를 전기차로
볼보(Volvo)	2030년까지 전기차만 생산/판매하는 기업으로 전환
지리(Geely)	2025년 글로벌 판매량의 30%를 전기차로
BMW	2030년 또는 그 이전까지 글로벌 판매량 50%를 전기차로
메르세데스	2025년부터 출시되는 신차는 모두 전기차로
현대차	2030년 전기차(BEV) 연간 190만대 판매로 글로벌 전기차시장 점유율 7% 달성
기아	2030년 전기차(BEV) 판매량 120만대 목표

• 자료 : 오 민 규 (2022) 재 인용

자동차 산업전환 전망과 정부정책

1) 자동차 산업전환 전망

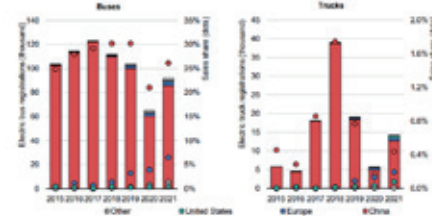
- 자동차부품산업 전환을 수반하는 자동차산업 전환, 그러나

자동차부품분야별업체수 및 고용인원

구분	품목	기업수(비중)	고용인력(비중)
감소군	엔진 부품, 동력전달, 전기장치	4,195 (46.8)	10.8만 (47.4)
유지군	조향, 현가, 제동, 자체, 시트	4,561 (50.9)	11.1만 (48.7)
확대군	미래차 주요 부품 (각종 전장, 배터리 등)	210 (2.3)	0.9만 (3.9)

* 자료 : 「자동차 부품기업 미래차 전환 지원전략」(2021)

지역별 전기버스, 트럭의 등록 및 판매 현황, 2015-2021



자동차 산업전환 전망과 정부정책

2) 한국 정부의 자동차·부품산업 정책 검토

정책	주관부처	주요 목표	상용차	부품기업
미래자동차산업발전전략(2019)	산업통상자원부	전기·수소차 국내 신차 판매비중 2019년 2.6% -> 2030년 33.3% 세계시장 점유율 2030년 10%	-	부품기업 M&A 2.5조원 지원
미래자동차 확산 및 시장선점전략(2020)	산업통상자원부	2025년까지 전기차 TCO(Total Cost of Ownership) 내연기관차 수준 확보	전기버스 자기부담금 50%, 전기트럭 연간 2.5만대, 수소버스 대당 1.5억원, 수소트럭 대당 2억원 보조금 지원	사업재편승인제도로 부품사 재편
중·대형 상용차 평균에너지소비효율기준 및 온실가스 기준의 적용관리 등에 관한 지침(2020)	환경부	중·대형 상용차 제작사가 국내에 판매되는 차량의 2021년부터 2022년까지의 기준값 대비 2023년 2.0%, 2024년 4.5%, 2025년 7.5%의 온실가스 감축	-	-
제4차 친환경자동차기본계획(2021)	산업통상자원부	신차 중 친환경차 비중 2025년 50%, 2030년 80%	2025년까지 상용차 전 차급에 전기(1, 3.5t 트럭)·수소차(10t, 23t, 살수차, 청소차) 모델 출시	2025년 500개, 2030년 1,000개 부품기업 미래차 전환 지원
자동차부품기업 미래차 전환 지원전략(2021)	산업통상자원부	2030년 부품기업 1,000개 미래차 기업으로 전환 2030년 매출 1조원 이상 부품기업 20개, 1,000만불 이상 수출부품기업 250개	-	M&A 등 사업재편을 통한 부품사 대량화
국토교통 탄소중립 로드맵(2021)	국토교통부	2030년까지 전기·수소차 450만대(영업용 50만대) 보급 총 주행거리 2018년 대비 4.5% 감축	BRT 확충, 광역급행버스 확대, 환승-연계교통 제도 다양화	-
제4차 대중교통기본계획(2022)	국토교통부	2026년 대중교통 승승분담율 28.6%~32.2%	2026년까지 친환경 사업용 승합차 15,000대 보급	-
상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업(2020)	산업통상자원부, 전라북도	상용차 부품 융복합 기술개발, 기업 및 장비구축공간, 기업 육성사업	2022년까지 17개 기술 과제 지원(국비 693억 원) 테크비즈프라이자 설립	
군산형일자리(2021)	산업통상자원부, 군산시	2024년까지 총 5,412억 원 투자하여 1,714개 일자리 창출, 전기차 32만대 생산	2020년 9월 기준 1,400대 생산	-

*자료:정부·지방정부 발표자료 자체 정리

자동차 산업전환 전망과 정부정책

2) 한국 정부의 자동차·부품산업 정책 검토

- 자동차산업전환은 구체적 현실, 우회불가능
- 한국 자동차 부품산업은 자동차산업전환 과정에서도 완성차사의 역할이 크게 요구됨
- 각종 정책 수립에서 자동차부품산업의 범위 기존보다 확장 필요
- 중·대형 상용차 산업전환에 대한 한국 정부-기업의 로드맵 불투명
- 전북지역 자동차산업 부품기업, 독자성 낮고 경영지표 열악

03 전라북도 자동차 부품산업 면접조사 분석

면접조사 개요

- 주요 질문
 - 고용 현황, 생산 및 하도급 현황, 노동환경, 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응
- 개인정보 식별 처리
 - 완성차 업체를 제외한 모든 업체명, 연구참여자 이름, 차종 등 업체를 식별 가능한 정보는 익명 처리

연구참여 사업체 특성

사업체 약자	사업체 규모	주요 생산품	전속관계 (주요생산기준)	면접일	연구참여 자 수
AZ	100인 이상	서열/피딩	1차	5.17	1
YB	100인 이상	샤시(휠)	1차	5.26	2
CX	50인 이상 100인 미만	차체	1차	6.7	3
WD	50인 이상 100인 미만	의장(시트)	1차	6.7	1
EV	30인 미만	차체(적재함)	1차	6.10	1
UF	50인 이상 100인 미만	샤시(배기부품)	1차	6.17	5
GT	30인 이상 50인 미만	전장부품	2차 이하	6.28	1
SH	100인 이상	완성차	완성차	7.4	3

면접조사 요약

- 한국 자동차산업의 공급사슬 구조의 특징(황현일, 2020) 확인
 - 1) 위계적인 공급사슬 구조가 고착화
 - 2) 현대자동차그룹 계열사를 통한 공급사슬 관리 진화 양상
 - 3) 동반진출에 따른 부품사들의 해외 생산 확대가 지속적인 부담
- 동시에 세부적인 내용에서 몇 가지 주목할만한 점 확인
 - 1) 노동집약적 성격, 열악한 경영상황과 노동조건의 악화
 - 2) 완성차-2차 이하 업체 양쪽에서 수익성이 나지 않는 부품 생산을 포기하며 1차 업체가 생산하는 부품이 증가하는 현상 관찰
 - 3) 기존 선행연구에서 보고되던 내용과 달리 거래단계가 축소되고 전속성이 약화

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

한국GM 군산공장의 폐쇄, 고용과 인건비 조정으로

“GM뿐만 아니라 타타대우나 현대상용차가 디클레인 하고, 점점 줄어들고 있거든요. (...) 가만히 보니까. 전라북도가 그전에는 자동차, 자동차 부품 클러스트인 줄 알았는데 GM도 있고 타타도 있고, 현대도 있고, 그걸 줄 알았는데 잘 들여다 보니까 빈 깡통, 허깨비라는 걸 사람들이 알아버렸어요. (...) 그래서 GM이 딱 무너지고 나니까. 야, 우리 GM 이렇게 무너졌는데 기업들 먹고 살아야 하는데 어떡해? 기밀 데가 현대밖에 없는 거예요. 근데 현대는 이미 라인들이 딱 짜있어서, 국가에서 자꾸 하라니까 애들이 또 도와주라고 그러니까 주기는 하는데 어떤 걸 주냐면 제일 돈 안 되고 개발하기 어려운 제품. (...) 그래서 해외 수출하려고 했더니 기술력이 없는 거예요. 그냥 사출, 조립, 어셈블리, 이정도 기업만 있었던 거예요. 사실은 말이 자동차 메카라고 우리가 막 달고 신문에서 하고 막 그랬는데 들여다보니까 기술력이 하나도 없었던 거예요.”

GT_1,2차이하

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

회복되지 않은 '고통분담', 계약직 충원

“고통 분담 차원으로, 저희가 고정으로 받았던 잔업이 30% 있었거든요. 거기에 대한 걸 좀 반납을 했었고. 그 다음에 일부 복지도 좀 축소를 했었고 임금을 줄이는 고통 분담을 좀 했었죠. 직원들하고.”

“그래서 우리가 이제 희망퇴직을 실시를 했습니다. 희망퇴직을 실시를 해가지고 부장급들까지 포함해서 전체 한 150명 정도, 네, 150명 정도가 회사를 떠났어요. 그게 이제 2020년도까지 진행이 된 상황이었고 작년에 2021년도, 21년도 넘어 오면서는 과거에 반납했던 오틀하고 그다음에 복지를 갖다가 다 원상 복구를 시켰어요. (...) 부족한 인원들에 대해서는 저희가 지금 계약직을 충원한 상태인데, 계약직이 한 80명 정도. (...) 나머지 인원 가지고 4잡을 돌리려고, 돌리기도 하고 여기에 또 1.25잡을 더 돌려고 하니깐 당시에 희망퇴직 나간 인원들이 그대로 필요한 거예요. 그러니까 그 인원들을 다 계약직으로 다시 충원을 한 거예요. 어떻게 보면.”

SH_2, 완성차 / SH_1, 완성차

“

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

상용차부품사, 2차이하업체들의 어려움 가중

“하루 벌어서 하루 먹고 살아요. 그러니까 내년 거는 올해 하반기 봐야 이 인력이 유지가 될지 충원을 해야 될지 나오는 거죠.”

“상용차가 한 15년 저희가 14년도 말에 만들었거든요. 이제 상용차가 15년도부터 점차 이제 하락세를 타는 거예요. 그게 저희도 정규직 직원이 나가면 일이 이제 줄어들었기 때문에 인원이 이제 점점 그렇게 감소가 된 거죠. 자연 감소죠 저희도. 딱 상용차가 그때부터 계속 하락세니까 일감이 예전에 비해서 진짜 한 반절로 줄었다고 봐야죠.”

“젊은 친구들이 한 2년 새, 2년 새 싹 빠져나갔습니다. 일도 없지 급여도 안 나오지. 그러니까 이 회사는 좀 희망을 전망, 앞으로 전망이 별로 없다라고 생각해서 젊은 친구들은 다 가고.”

CX_1, 1차 / EV_1, 2차 이하 / YB_2, 2차 이하

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

고용문제: 일용직 고용(?), 정규직 장기근속 메리트 부재, 하위 밴더 납품 지장

“하루 일을 하고 농촌에서 만약에 예를 들어서 20만 원씩 준다더라 그러면 이 사람들이 여기를 오겠습니까. 더군다나 외국인 비중이 높잖아요. 일용직들 외국인 비중이 높는데 (...) 일용직 자체도 없습니다. 지금 우리가 한 30명 신청한다고 하면 한 10명 12명 와요.”

“예를 들어서 한 1천 원씩 최저시급 인상이 됐다. 이 회사에서는 어떤 식으로 인상을 시키냐면요. 최저시급 미달한 사람들 만 이거를 올리고 나머지는 동결. 이러다 보니까 10년 지난 사람하고 이제 입사한 사람하고의 우리가 이거를 분석해 놓고 보니까 그러다 보니까 크지가 않더라는.”

“이게 상황이 어느 정도냐 하면 저기 자재 부장이 거기에 상주를 해요. 거기서 프레스를 찍어요. 그 정도, 상황이 왜냐하면 거기 관리자들이 없어요.”

YB_1,2차이하/YB_1,2차이하/UF_4, 1차

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

노동조건: (잔업은 감쇠) 노동강도 상승, 임금체불, 임금 삭감

“차량 스피드가 빠를 때는 세 개만 조립을 할 수밖에 없어. 근데 사람을 뺏어. 스피드를 낮췄어. 그럼 세 개 조립하던 거를 다섯 개를 조립을 해야 되는 거가 되는. 일 양이 늘어. 일이 늘어, 일 양은 늘어. 근데 시간은 늘어났어.”

“힘들어요. 많이. 왜냐하면 이게 2000년도에 만들어졌던 차종이라 수동이 많아서. 2000년도에 일하시던 분들이 아직도 일하시니까 20년 동안 이거 했으면 갈수록 체감하는 강도는 더 올라갈 수밖에 없어.”

“그러니까 이런 사업적인 부분에서 그런 게 있는데 지금 우리 회사가 현재 상태로만 놓고 보면 월 한 10억 이상 적자가 나고 있는 상황이다 보니까 그러다 보니까 지금 임금은 임금대로 연체가 되고 있는 상황이고요. (...) 거기에 휴무 막 하고 우리 지금 현장 노동자들이 쉬는 날 아르바이트를 다녀요. (...) (상여금 등은) 그 부분은 체불이 돼 있는 상황이고요. 한 25%, 임금이 삭감됐다고. 그렇죠, 그렇다고 보셔야 되겠죠.”

SH_1,완성차/AZ_1,1차/YB_1,2차이하

1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

긴 노동시간을 마다하지 않는 노동자들

“저희가 현장 물어보고 이 부분 그런데 대부분 안 그러겠습니까, 일을 할래요 안 할래요. (그러면) 일해야지. 노동조합에서 그거 때려먹으면 큰일납니다. 이제 지금은 반대예요. 예전에는 아니 왜 우리가 일합니까. 주5일제 해야지 이러는데 지금 상황은 반대라 그래서 상황이 그런 식으로 가고 그래서 특별연장근로하더라도 조합원들이 대부분은 이제 하겠다고 하고 그런 상황이기 때문에 저희도 그 부분에 대해서는 강제할 수 있는 부분은 아니다. 이렇게 보고 있는 거죠.”

“다닐 때까지 다니시는 거죠. 그러니까 몸이 힘들어도 일을 더 해요. 이게 그런 거를 막지도 못해 우리가. 일 있을 때 벌겠는데 그거를 참 애매하죠. 입장이, 노조 입장이.”

“그런데 저희 같은 경우는 조합원들하고 얘기를 했어요. 여기서 저희가 지금 인원이 많이 부족한 상황이거든요. 현재 상태에서 여기서 우리가 인원을 구하면 잔업은 없다. 특근도 없고 아니면 여기서 그냥 이대로 가는데 너네들이 그냥 잔업 특근을 좀 해서 돈을 좀 어떻게 좀 할 거냐. 그러니 차라리 직원들이 우리가 잔업 특근하는 게 낫겠다. 저희가 지금 실질적으로 현장도 원래 한 4~5명 정도 부족한 상황이에요. 근데 일부러 지금은 채용을 안 하는데. 일이 조금 이렇게 생산량이 밀리면 밀릴 수밖에 없죠.”

YB_1,2차이하/CX_2,1차/EV_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

전속관계 속 생산할수록 누적되는 손실

“알루미늄에 합금을 첨가를 해서 만들어야 되는데 그 합금 자체가 한 6배 정도가 올라가지고 제조 알루미늄을 가공하는 업체에서 배짱을 부리는 거예요. LME* 가격으로, 우리가 시장 자체가 LME 가격으로 하던 것이 자기네들이 이 가격은 못 하겠다, 거기에 대한 합금 가격을 추가적으로 받아야 되겠다. 그런데 우리는 그거를 줄 수가 없는 게 뭐냐면 자동차사에서 그걸 받아야지 주는데 자동차사들이 그거를 인정을 하지는 않지 않습니까. LME 가격으로 하지. 그런 상황이고 특히 또 GM 같은 경우는 프리미엄이라고 알루미늄 우리가 사 올 때 붙는 가공비가 있어요. 유일하게 GM만 프리미엄 가격을 인정을 안 합니다.”

*런던비철금속거래소(London Metal Exchange). 전세계비철금속시장의 가격 결정을 담당한다.

YB_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

해외동반진출의여파

“트럭 도어트림 안 하고, 트럭 도어트림은 저 옛날 Y사에서 했었고 내장재까지 하고 있는데 승용으로 해서
는 적자는 아니에요. 맨날 이제 상용에서 적자가 많이 나오고 특히나 중국 공장 저기 투자 보시면 알겠지만
저기 투자해서 다 망했어요.”

WD_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

고용상황악화와불량률증가

“알루미늄 그니까 휠 업체들에서의 이제 원가 절감이라는 부분은요 양품률, 똑같은 자재를 투입해서 얼마큼 더 많은 양품
률이 나오느냐 그게 이제 관건이에요. (...) 직원 수가 줄어든다라는 거는 다시 말해서 그러니까 일반적으로 이렇게 들어왔
더니 신입사원 위주로 직원이 줄어들지는 않거든요. 이게 그동안 10년 15년 했던 이 고급 인력들이 또 다 빠져나가버리는
상황이잖아요. 직원 수가 줄어들었다라는 거는 이런 경력이 있는 그런 베테랑들인데 그런 사람들이 빠졌다는 거는 당연
히 양품률에 영향을 안 줄 수가 없다고 할 수 없죠.”

YB_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

전속관계내불공정 관행: 거래 관행

“모비스가 빠지고 그 이제 중견기업인 Q가 들어오게 된 거거든요. (...) 지금 현재 상황에서는 Q에서 많이 깎으려고 하는 거죠. 단가를 Q에. 와가지고 지들 막 시간 이렇게 재는 거 있잖아요. 와서 하나당 뚫는데 몇 분 이렇게 재는 것도 와서 시간 재고 자기네들이 재고 가요. 그런 식으로 재고 가가지고 하루에 이게 몇 개 그런 식으로 해버리니까 애네는. 자기네 생산 라인 자동차 라인 그런 기준으로 이렇게 책정을 해버리더라고요. 그게 막 단가가 더 싸지죠 당연히. (...) 근데 지금 Q는요. 제가 알기로는 지금 3개월 4개월 어음 주거든요. 근데 어떻게 해 회사는 당장 그거 쓰려면 또 어음 갚다주면 그거 할인돼가지고 돈이 더 적게 들어오잖아요. (...) 옛날에는 이제 모비스랑 거래를 하니까 저희가 완전 1차 밴더였었는데 Q가 들어오면서 갑자기 저희가 한 3차까지 밀려버리는 거죠.”

EV_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

전속관계내불공정 관행: 갑질

“직원들이 이제 자기네들이 졸업할 때 이걸 뭐 졸업하면서 이바리*에 손이 찢린다 그런 식으로 이제 어필을 한 거죠. (...) 그래서 기계를 새로 제작을 했는데 한 대당 1억원을 주고 저희가 두 대를 제작을 했어요. 업체에다 옆으로 뚫을 수 있게 지금 저쪽에 이제 있거든요. 그러니까 이바리가 안 생기는 거예요. 그 기계를 2억 주고 맞췄어요. 저희가 자동차 때문에 아무 의미도 없는 그 이바리 하나 때문에. 그게 현대차에서 그 트집을 잡아가지고.”

*절단면에 거칠게 튀어나온 부분을 가리키는 현장 용어.

EV_1,2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

전속관계내불공정 관행: 고무줄 생산계획

“그런 문제가 제일 현대차한테 제일 큰 기존 가장 애로점이 물량이 일정하지 않은 거야. 1년 내내 한 달에 몇 개, 이게 아니고 (...) 회사에서 계속 계약식을 그런 이유로 해서 쓰려고 하는데 저희 노동조합에서 많이 정규직을 그래도 써야 된다, 고용 안정을 해야 된다, 해가지고는 좀 많이 투쟁을 하니까 그런 부분이 있죠.”

“거기에서도 자기네들 상황에 따라서 저희가 처음 1년 시작할 때 월별로 이렇게 계획이 있잖아요. 예를 들어서 1년에 2만대면 다 한 몇 대 이렇게 생산하는 게 있어야 되는데 애네가 지네 상황에 맞춰서 처음에 막 상반기에 2만 대 중에 한 1만 5천 대를 상반기에 싹 몰아버리고 나머지 이제 하반기에 나머지 5천대만 생산을 하겠다고 그렇게 얘기를 해버리고, 저희는 이제 나머지 달별로 이렇게 계획을 짜서 인원 계획이나 이런 거 다 계획을 짜놨는데 갑자기 여기 상반기에 몰아줘버리니까 막 맨붕이 오는 거지. 일용직을 더 수급을 하려고 해도 인원도 파악 안 되고 그래서. 현재 미납만 걸려 있는 게, 저희가 상당히 지금 미납도 걸려 있습니다. 미납도 걸려 있어. 거기서 발주 내주는 대로 저희는 그냥 따라가는 수밖에 없어요.”

UF_2, 1차/EV_1, 2차이하

2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

계열 부품사와비계열 부품사양극화

“그냥 글로벌스 센터에서 모든 물건이 왔다갔다 하는 거고. 그래서 글로벌스가 거기서 하는 일은 땅 내주고 서열비도, 서열도 아이템도 글로벌스가 받아와요 다. 그래서 글로벌스가 나눠주는 거예요. 퍼센트로 해가지고 이걸 너네가 가져가 이걸 너네가 가져가 이렇게 하는 거고. 그래서 설비도 글로벌스가 받아서 글로벌스가 어떻게 나눠서 준다고 회사에서 설명이 그렇게 돼 있고 (...) 물건도 다 글로벌스 건물로 들어가고, 저희가 이제 임대한 자리에서 쓰고 있는 거죠.”

그러니까 그냥 진짜 중간 관리자 역할만 하고 있는 거네요. 여기 땅 빌려주고 임대업자처럼. 그리고 중간에 서열비 받아가지고 돈 떼고 내려보내는 거로

“현대차랑 온 계약은 그건데 그냥 이거죠. 현대차랑 계약을 하는데, 납품은 글로벌스한테 한다. (...) 글로벌스가 그 업무를 하는데 그 업무를 전부 다 AZ한테 준거죠.”

대화: AZ_1, 1차

3. 거래단계 축소와 전속성 약화

공유된 인식: 원청을 살려야 부품사가 산다

“결국에는 제가 봤을 때 협력업체를 살리는 방법은 대기업이 살아야. 그러니까 상용차 위기 대책위 여기에서 대기업을 살려줘야 돼요.”

“하반기 쪽으로 가면서 이제 우리 회사가 정상화가 되려면 가장 중요한 거는 뭐냐 하면 원청이, 자동차사 쪽이 빨리 살아야 되겠죠. 정상적으로 차를 생산할 수 있는 시스템이 갖춰져서 예전에 납품했던 대로 활을 계속 이렇게 납품을 해 나가면서.”

SH_1, 완성차/YB_2, 2차이하

3. 거래단계 축소와 전속성 약화

다른 상황들: 1차 업체 부품 쓸림현상

“업무는 저희는 부품이 계속 늘어나고 있기 때문에 지금 저희가 원래 전년도까지만 해도 700개였는데 이번에 100개가 더 들어오면서 800개가 넘어갔죠. 그러면서 그럴수록 이제 사람도 더 뽑고 그렇게 해서 하고 있습니다. (...) 내장이 복잡해지니까 그런 건가요? 내장은 오히려 의장은 단순해지고 있어요. (...) 반납 공정이 있습니다. 그래서 저희가 가져와요. 만약에 현대는 피치가 다운이 되면 인원을 전환 배치하잖아요. 그러면 이만큼의 이게 공정이 남아 있잖아요. 그런 걸 반납을 해오는 거죠. 그래서 저희가 업체에서 직납하던 거를 그 직납을 안 하고 저희한테 와서 저희가 하는 거죠. 그리고 또 신규 차종이 생기면 그에 맞게 또 갈라치기가 돼요. 갈라치기가 되는데 대부분 저희한테 오죠. (...) 최근에 지금 또 반납한다고 우리한테 준다고 하는 아이템들이 또 생기고 있어요. 지금 그것 때문에 저희도 고민이 많고 사실. 안 받을 수가 없는 입장이자 보니까... 뭐 그러고 있습니다.”

AZ_1, 1차

3. 거래단계 축소와 전속성 약화

부품 쓸림현상과 1차업체 영업이익률 감소: 부품 가짓수와 규모는 늘고

“그래서 그때 인원이 저희가 원래 50명 조금 넘었는데 50명, 50명이었는데 H업체 들어오고(합병되고) 80명 넘어갔다가 이제 한 그때 116명까지 갔죠. 그러면서 지금은 더 늘어났고.”

“(여기로 납품하는 인근의 업체들이 몇 개나 되나요?) 하나. 우리 회사는 하나예요. 예전에는 수십 개가 됐는데 이제 GM이 떠나니까 다 반납을 하잖아요. 돈이 안 되니까 반납을 하는 거고 한곳으로 모은 거죠. 다 통합시켜 한 개 업체에 다 몰아서 다 줘버린 거죠.”

AZ_1, 1차/CX_2, 1차

3. 거래단계 축소와 전속성 약화

부품 쓸림현상과 1차업체 영업이익률 감소: 이익은 감소한다

“우리한테 자재를 저희 맡기는 협력사가 저희도 있잖아요. 거기서도 그런저런 이유로 하면서 단가 인상을 지금 하고 거의 아이템 반납하겠다고 거의 배째라 식으로까지 이렇게 하다 보니까 저희도 그런 어려움을 많이 겪고, 실제로 저희는 지금 인상을 해줘야 하는 상황에서 실제 해주고 있거든요. 그렇게 달래서라도 가져와야 되니까. (...) 거의 뭐 그렇게 되면(인소싱하려면) 투자를 100억 단위로 해야, 공장을 하나 신축을 해야 되고 이 안에는 포화 상태라 넣을 수도 없어요.”

UF_1, 1차

3. 거래단계 축소와 전속성 약화

전속관계를 벗어나기위한 시도

“그냥 뭐 기껏해야 알아보다는 게 우리는 머플러를 잘 하니까 독일차가 와도 예전에 통통 배라든가 건설 장비라든가 아니면 이제 다른 어려워지는 농기구 회사라든가 이런 데를 우리가 다 먹자. 우리가 대한민국에 있는. 자동차를 제외한, 후에 제재가 들어가는 환경기준 있죠. 환경 기준, 그거 이제 건설 쪽 그런 쪽으로 생각을 하고 그쪽을 많이 확보를 하자.”

“아이템이 그렇게 딱 끊어버린다고 하면 저희도 걱정을, 걱정이랑기보다 이런 파레트 사장이 이제, 이런 파레트 이쪽으로 이렇게 저기를 또 하는 게 뭐냐 하면 이 상용차 건만 가지고는 힘들다는 거예요. 이미 이제 그걸 좀 파악을 한 거죠. 매출이 계속 감소가 돼버리는 상황에서 상용차 건만 가지고는 너무 힘드니까 그래서 이런 파레트 이런 것도 사장이 저기를 해본 거거든요.”

EV_1,2차이하/UF_1,1차

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(완성차업체)

“친환경차로의. 친환경차로의 전환이라기보다도 친환경차를 준비를 하고 있어요. 전기차를 준비를 하고 있습니다. 그래서 지금은 좀 어렵고 한 2023년 하반기부터, 그러니까 이제 정확히 말하면 한 2024년도. 네, 2024년도부터는 이 순차적으로 출시할 생각을 회사가 가지고 있습니다. 네, 그래서 지금 열심히 준비하고 있어요. 왜 그러냐면 우리 이제 2025년부터는 탄소 배출량에 따라가지고 지금 패널티를 내게 되어 있잖아요. 그거에 맞춰가지고 회사도 좀 준비하고. (...) 그리고 친환경차를 생산하는 것은 기존에 없는 거를 추가로 생산을 하는 거거든요. 그러니까 사실은 우리는 사람이 더 필요한 거예요. 더 오히려.”

SH_1, 완성차

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(완성차업체)

“향후 부품 생산에 대해 자체 생산 등의 이야기가 나온 적이 있는지 질문) 아, 안하죠. 사다 쓰는 게 좋다고 얘기를 해요. 회사는 골라 쓰는 재미가 좋다. 어떤 때 골라 쓰기 때문에 좋다고 얘기를 하고 어떤 때는 골라 쓰다 보니까 가격이 가격 네고가 힘들다 그래서 힘들다 회사가 이렇게 얘기를 하고 따라서 노동조합한테 어렵다고 얘기할 때는 그렇게 얘기하고 있고 노동조합이 딱지 걸면 아 골라 쓰는 데 얼마나 좋냐라고 얘기하거든요.”

어쨌든 그게 회사 이익에 도움이 된다고. 자체 생산 계획은 없고

“부품 업체들이 크게 성장할 수가 있거든요? 현대자동차가 협력업체들한테 부품 CR 네고를 얼마나 하는 줄 알아요? 억달하게 해요. 지난번에 못 봤어요? 저기 용산에 가가지고 기자회견 하는데 오히려 가격이 내려갔잖아요.”

대화: SH_1, 완성차

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(부품사): 관망하기, 신규 납품처 탐색하기

“저희 L 공장 관련해가지고 어떻게 될지 모르니까 또 (...) L이 아니라 미국 그 F가 양아치 회사더라고요. 주가만 뿔뿔이 해놓고, 차 모델 하나 만들어놓고 우리 전기차 생산할 거야 하고 주가 뿔 튀어나니 실제 양산을 안 해. 개발만 한 상태로 그 상태로 몇 년간. 지금 해야 하는 건데, (...) 찌꺼한(조그마한) 전기차들 있잖아 세 발 달린 이런 것들 막 썬 거. 어쨌든 L도 일은 있긴 있는데 이제 안 터지는 거지.”

CX_2, 1차

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(부품사): 대비하지 않고 영업이익률 늘리는 방안에 치중

“그러니까 이제 이게 다른 산업으로 산업전환이 지금 되고 있잖아요. 그런데 이제 바뀌는 산업전환이 돼도 뭐 변함없이 없지 않습니까. 그러다 보니까. 회사 같은 경우는 거기에 맞게 투자도 하고 연구도 하고 개발도 하겠지만 지금 저희 공장은 이렇게 한들, 저렇게 한들 똑같다 보니까 거기에 따라서 산업 전환이 이렇게 된다고 해도 크게 영향을 미치지지는 않아요. 다만 이제 모든 제품들이라든가 모든 설비라든가 이런 부분들이 업그레이드가 돼야 되는데, 그래야지 양품률도 좋고 또 현장 노동자들도 생산 활동하는 데 조금이라도 이게 좀 개선이 되고 해야 되는데. 그런 투자를 전혀 지금 못하고 있다라는 거 전혀 지금 손을 못 쓰고 있다라는 거 그것이 좀 그런거죠.”

“나염 그거 볼 안볼고 그런 거, 가죽 같은 거 개발하고 그런 거밖에 없죠. 전기라는 것은 여차피 부품 하나만 넣으면 되는 거니까. 옛날 우등 같은 거 이거밖에 없었는데 이제 usb 들어가고 모니터 들어가고 뭐 들어가고 여기 들어가고 하니까 전자부품 제품이 엄청 많이 들어가요.”

YB_2, 2차이하/WD_1, 2차이하

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(부품사): 대비하지 않고 영업이익률 늘리는 방안에 치중

그 휠 업계 쪽에서는 지금 상황을 어떤 식으로 관망하고 있냐 하면 치킨 게임으로 보고 있어요. 휠끼리는 왜 그러냐면 어느 한쪽이 이게 내려앉으면은 그 물량은 그대로 다른 쪽에서 흡수를 하는 게 이 지금 습성이거든요. (...) 그래서 여기에 지금 현재로서 어려운 상황에서 지회장님 말씀하신 대로 설비를 투자한다거나 뭐 여기에 또 뭔가를 갖다가 더 투입을 해서 한다거나 이런 어떤 부분으로는 가지고 가지는 않고, 지금 현재 있는 상황에서 최대한 좀 압축을 하면서 좀 줄여서 낭비 되고 있는 어떤 부분들을 최대한 좀 낭비 안 되게 하고. (...) 뭐냐면은 전기차 쪽으로 가게 되면 전기차는 이게 중량 절감이 이제 최우선이거든요. 그러니까 지금 휠 업계에서도 어떤 싸움을 하나면은 사실 기술력은 거의 평균화가 됐다고 보는데. 원래 처음, 스트레스 알루미늄 휠로 나온 게 중량 때문에 그렇게 됐거든요. 그다음에 이제 디자인 부분이고 이러는데 그러면서 중량 절감을 어떻게 해내느냐. (...) 그래서 이제 그 부분을 가지고 이 휠 업체들은 어떤 식으로든지 중량 절감을 해내려고 이제 새로운 공법들을 개발하고 설비를 들여오고 하는데 그 싸움인 거죠. 굳이 산업전환이라고 보면.

YB_1, 2차이하

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(부품사): 연구개발을 하지 않거나, 할 수 없거나

“우리도 프레스 기술은 그렇게 그렇게 탑 클래스는 아니어도 전국적으로 봐도 프레스 기술이 떨어지는 편은 아니거든요. (...) 근데 소재 경량화를 우리가 하는 건 아니고, 이제 소재 경량화를 하면 그걸 가지고 이제 찍어내는 기술, 우리는 그것을 개발을 해야 되거든요. 그런데 만약에 우리도 원청이 있으면 원청이 있고 꾸준히 그런 게 있고, 뭐야. 생기팀 (생산기술팀)이라고 있었어요. 생기팀이 있는데 거의 해체되다시피 하고 사람이 없는 거죠. 예전에는 거기에서 막 연구하고 기술 개발하고 그런 걸 해서 막 현장에다 딱 갖다 붙이고 했었는데, 지금은 이제 그런 팀 자체가 없으니까. 원청이 있어야 이게 꾸준히 납품이 되고 뭔가 있어야 그런 이것도 하는데. 우리 회사는 지금 보니까 온리 L만 바라보고 있어요. (...) 여기는 그러니까 뭐가 있냐면 우리가 무슨 차체를 개발할 수가 없잖아요. 그죠. 개발해서 독자적으로 납품할 수가 있는 아이템이 아니란 말이지요. 여기는 완성차에서 개발을 해서 그 개발한 그걸 갖다가 우리가 생산을 하는 것밖에 없는 거잖아요. 왜냐하면 자동차는 이렇게 플랫폼으로 딱 개발이 되기 때문에 우리가 막 저 앞에 대시가 우리 것이 좋아요, 이렇게 해봐야 소용이 없는 거죠. 모양이 틀리고, 다 틀리니까 사실 기술개발할 게 없대니까요.”

CX_2,2차이하

4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

산업전환대비(부품사): 연구개발을 하지 않거나, 할 수 없거나

“최근에 등록이 돼 있는데 그거는 이제 우리 이런 승용차 만드는 공법으로 만드는 그런 제조 기술로 하는 게 아니라 말 그대로 아까 얘기했지만 내구성도 좋아야 되지 않습니까. 굉장히 가볍고 단단해야 되거든요. (...) 투자도 어느 정도 돼야 되고 이게 아까도 얘기했다시피 나가야잖아. 오더를 받아야지. 이걸 만들어서 나가야 되는데 투자만 해놓고 나가지도 않으면 큰 의미가 없지 않습니까. 그러다 보니까 이게 함부로 못 덤비는 거예요. 그러니까 더 잘하고 할 수 있는데 그걸 알고 있는데 그걸 못 하고 있다는 거지.”

YB_1,2차이하

5. 정부 정책 및 지원

의견(완성차업체): 직접적인 투자지원

“현실적으로 말하면 제 입장에서는 돈이죠. 돈. 투자비 관련해서 돈을 많이 지원해 주면 아무래도 회사도 좋고 노동조합도 좋고 하지 않을까.”

“그런 것 같아요. 지금 내연기관차를 생산하고 있지만 2025년부터 친환경차를 생산을 안 하면 페널티를 물게 되어 있잖아요. 그럼 친환경차를 생산하려고 생산을 했네. 했네. 팔아야 되네 못 파는 경우가 발생을 한다고 왜? 수입차들 중국 차들이 대량으로 싸게 들어와 버리면 팔고 싶어도 못 팔아. 그리고 중국 차들이 대거 들어오는데 중국 차들한테 혜택을 더 줘 정부가. 그럼 우리 차 안 팔리거든요. (...) 그럼 이걸 갖다가 정부가 나서가지고 어느 정도 도움을 줘야 되는데 어떻게 도움을 줘야 되냐, 중국차를 수입하면 안 돼. 아니면 중국 차하고 똑같이 우리도 친환경차를 생산하면 거기에 부합한 혜택을 동일하게 주면 돼요. 그러면 공동 경쟁이 되는 거죠. (...) 자부담도 시켜야 되고 또 중국 버스가 들어오게 되면 중국 버스의 일정 부분 몇 퍼센트는 국산화를 시켜줘야 된다고, 국내 생산 국내에 있는 부품을 갖다 쓰게끔. 그래야 부품사도 살거든요.”

SH_1,2, 완성차

5. 정부 정책 및 지원

의견(부품사): 직접적인 투자지원 및 자금 유동성 지원, 지원 정보 플랫폼 구축

“아무래도 뭐 계속 말씀드렸지만 지금 돈이 없는, 회사 돈이 없는 상황이기 때문에 가장 큰 거는 그거겠죠. 자금 유동성 확보를 할 수 있는 부분에 있어서 정책적인 지원을 해줄 수 있으면 그 부분이 가장 좋은 방법이겠죠. (...) 그러니까 이제 우리 회사로 이렇게 따진다면 구체적으로 들어간다면 예를 들면 원자재를 우리가 현금 주고 사지 않습니까. 현금 안 주면 안 주니까 이거를 국가에서 보증을 서 가지고 좀 외상으로 좀 할 수 있단든지 (...) 네 당장에 월급도 못 주고 있는데. (...) 월급 줄 돈으로 원자재를 사니까.”

“전에도 한번 제가 두 분 오셔서 얘기했을 때 한 얘기가 저희도 뭔가 지원사업을 하면 우리 같은 작은 사업장들은 이걸 어떻게 확인을 하나 그 얘기를 제가 한번 했었거든요. (...) 이제 군산시도 야 이런 사업을 한다, 우리에게 맞는 거 있냐 찾아봐라, 그래서. 그때 다 훑어보고 엄청 찾아봤어요. (...) 제가 막 시에다 다 전화해서 제가 직접 다 알아보고 다 했었어요. 근데 그런 정보를 어디서 얻냐 이거예요. 저희가 그때도 이제 다른 분이 그런 자리를 마련해서 회의 자리에 있었으니까 아는 거지 아니면 저희 같은 경우는 그 자료를 알 방법이 없는 거잖아요.”

YB_1,2차이하/EV_1,2차이하

5. 정부 정책 및 지원

전북자동차산업지원정책은 전북지역자동차업체에게 돌아가고 있는가?

“밖에 있는 회사들이 군산에 R&D 지원 사업이 많으니까, 그리고 여기가 좀 혈령하잖아요. 전라북도. 그러니까 연구소만 만들어요. 그래서 R&D 장을 닦아 먹고 있습니다. 연구소만 만들면 지원을 해주거든요. 연구소만 만들어도 사업 자금 좀 나오거든요. 그거 해가지고 인원 2명 갖다 놓고 왔다 갔다 하는데 실제로 일은 여기서 하고 필요할 때 여기 잠깐 내려와 있고 사람 여기 있다고도 하고 주소지는 여기로 옮기고, R&D 자금 따먹는 거죠. 그리고 가요. 그리고 그 개발은 저쪽으로 가요. (...) 현대차는 괜찮은 게 뭐냐면 개들 R&D 연구 과제 해도 되거든요. 현대 상용, 수소 상용차, 그러면 개들 그거 한다고 막 단위가 커요. 개들은 몇십억이 아니고 몇백억씩. 현대 상용차 근무하는 사람들 고용 유지금 유지 지원금들 그분들이 다 가져가 고용유지 지원금 있잖아요. 그분들이 다 가져가는 거 아닌가 싶을 정도로 많이 가져가요. 그 익숙하잖아요. 이렇게 하고 막 쉬잖아요. 그럼 교육 훈련 하잖아요. 월급 줘야 되니까. 그러면 그것도 노동부에서 지원받아요. 노동부에서 지원받잖아요. 고용유지 지원금은 그런 것도. 그 있잖아요. 탄력근로제, 유연 근무제 이런 거 지원 많이 받았잖아 그 짹짹하거든요.”

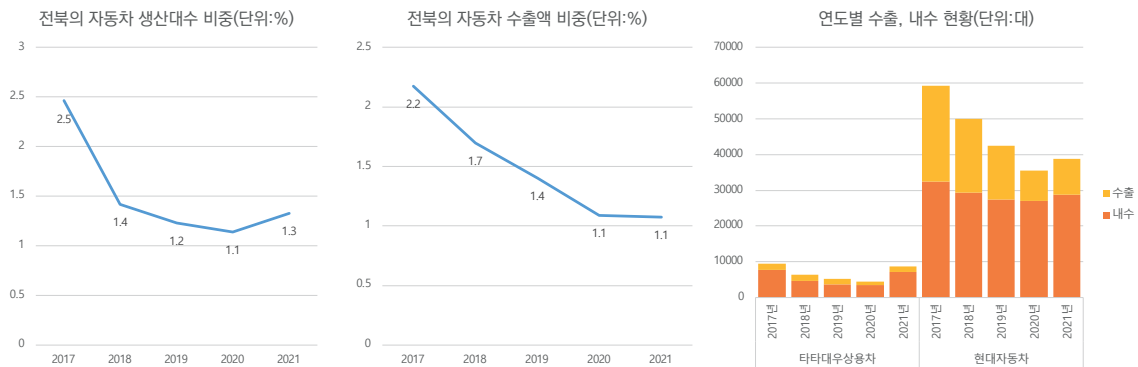
GT_1,2차이하

04 전라북도 자동차 부품산업 현황과 특성

전라북도 자동차 부품산업 조사 활용 자료

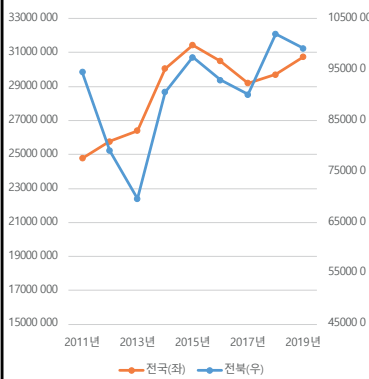
조사/통계명	특징	생산기관
전라북도 제조업체총람	업체 소재지, 생산품목 조사	전라북도
전국사업체조사	사업체별 종사자수, 매출액 등 조사	통계청
지역별고용조사	산업분류, 직업분류별 종사자수, 노동시간, 임금 등 조사	통계청
광업 · 제조업조사	10인 이상 사업체 대상 조사 종사자, 급여액, 부가가치, 유형자산 등 조사	통계청
기업경영분석	전산업 산업별 경영지표 분석	한국은행
자동차산업편람	자동차 부품산업 사업체 현황 취합	한국자동차산업협회

전라북도 자동차산업 현황

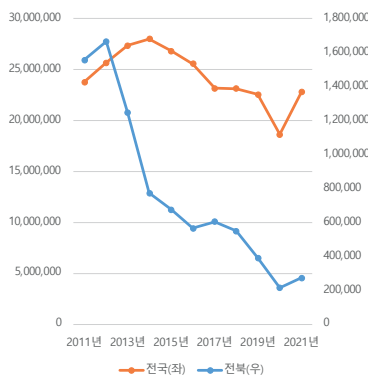


전라북도 자동차 부품산업 현황

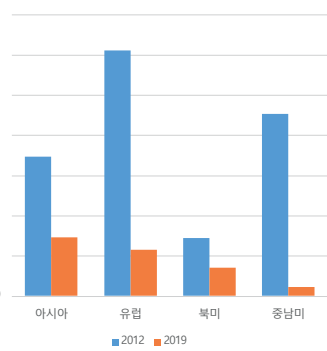
자동차 부품산업 부가가치(단위:백만원)



자동차 부품산업 수출액(단위:천\$)

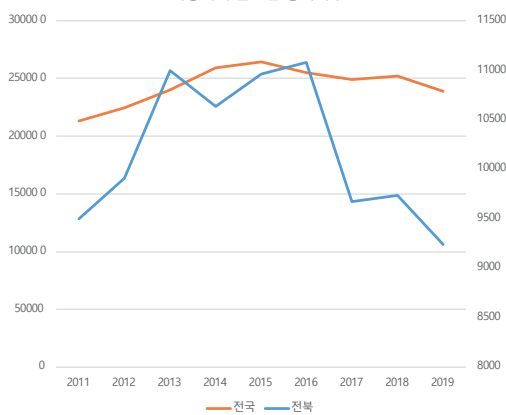


전라북도 주요 대륙별 자동차 부품 수출 현황(단위:천\$)

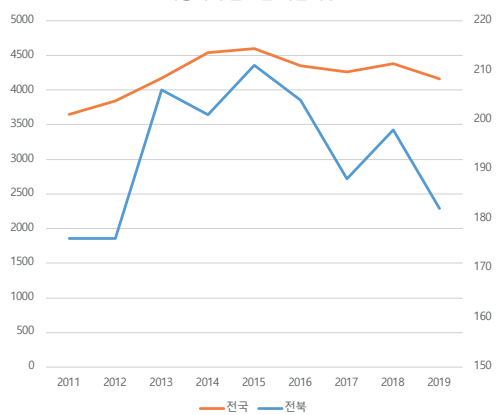


전라북도 자동차 부품산업 현황 (쌍압제조업조사)

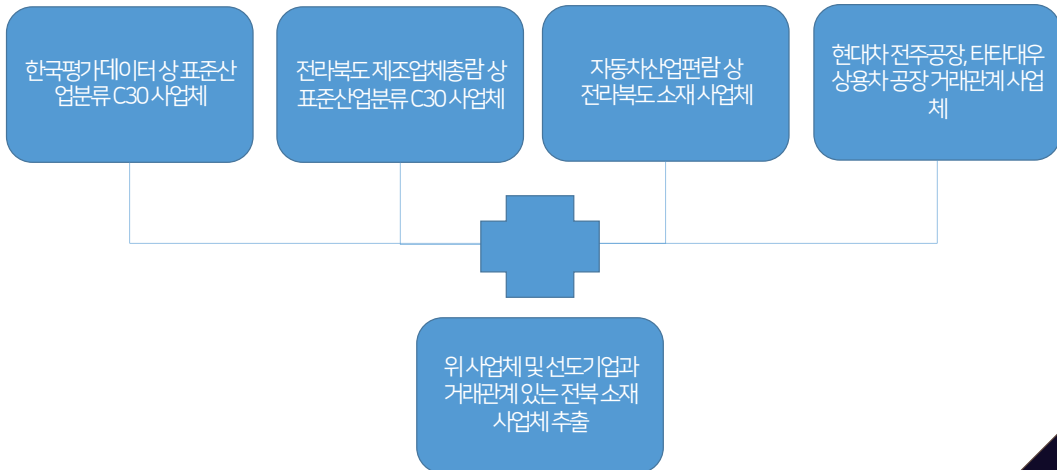
자동차 부품산업 종사자수



자동차 부품산업 사업체수



전라북도 자동차부품산업 사업체 리스트 구축 방법



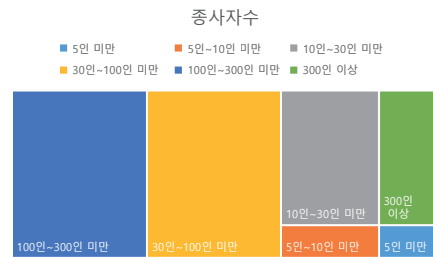
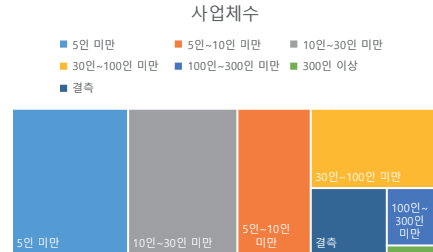
전라북도 자동차부품산업 현황 (307종)

	기준년도	2016	2017	2018	2019	2020
전라북도 제조업체총량	사업체수	388 (3)	386 (3)	412 (2)	525 (2)	506 (2)
	종사자수	21,167 (8,385)	20,568 (7,510)	19,905 (6,742)	20,434 (6,267)	18,841 (6,243)
전국사업체조사	사업체수	453 (3)	463 (3)	484 (2)	508 (2)	-
	종사자수	20,678 (8,378)	20,374 (8,407)	18,619 (6,413)	18,456 (6,382)	-
지역별고용조사	종사자수	22,876	23,717	23,325	22,089	19,643
광업·제조업조사	사업체수	234 [4]	231 [4]	242 [4]	228 [4]	245
	종사자수	21,716 [9,625]	20,669 [9,495]	19,674 [8,535]	17,214 [6,460]	17,151

* 주 : ()는 완성차 업체, []는 자동차용 엔진 및 자동차 제조업

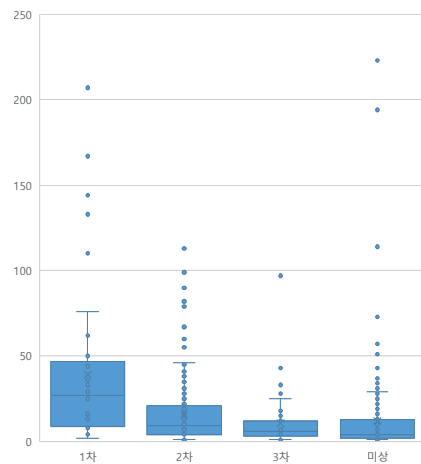
전라북도 자동차부품산업 현황

통계 및 조사명	범위	사업체 수	종사자 수
전라북도 자동차부품산업 현황 연구(2022)	자동차 및 트레일러 제조업(C30) - 완성차	537 (526)	12,934 (12,064)
	자동차 및 트레일러 제조업(C30) - 완성차, +연관 제조업	725 (708)	18,182 (17,190)



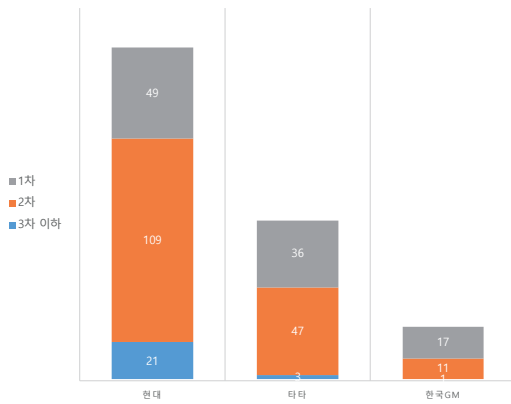
전라북도 자동차부품산업 현황

	사업체수	종사자수
1차 업체	112	7,323
2차 업체	244	5,350
3차 이상 업체	76	1,393
거래정보미비	293	4,116
계	725	18,182

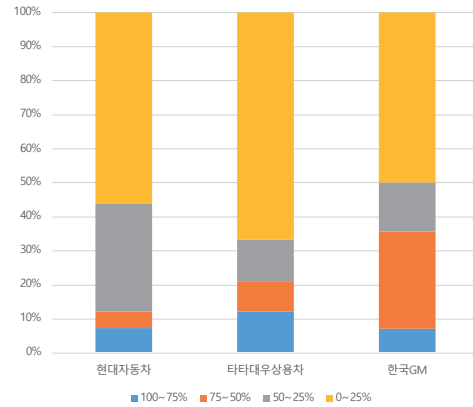


전라북도 자동차부품산업 현황

선도기업 거래단계별 사업체수

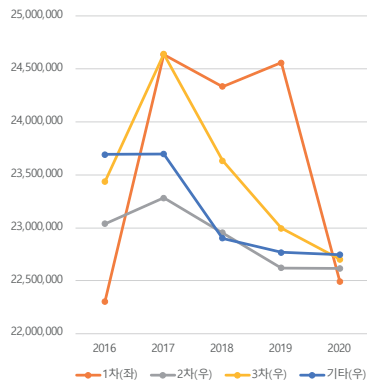


선도기업별 1차 업체 거래비중

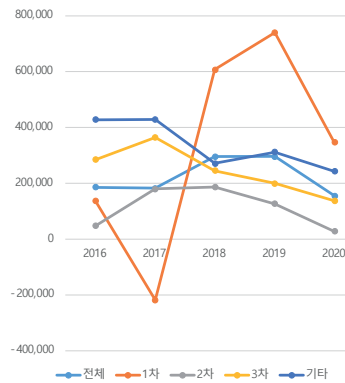


전라북도 자동차부품산업 현황-수익성

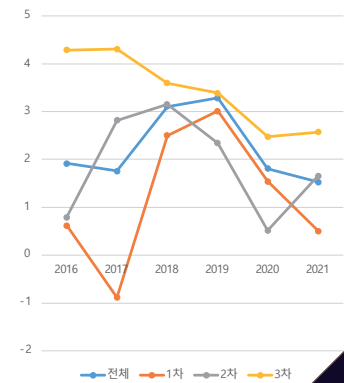
거래단계별 사업체 평균 매출액



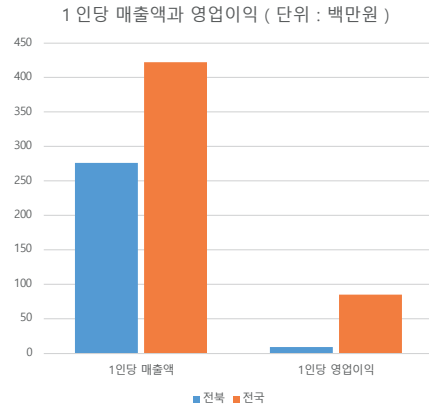
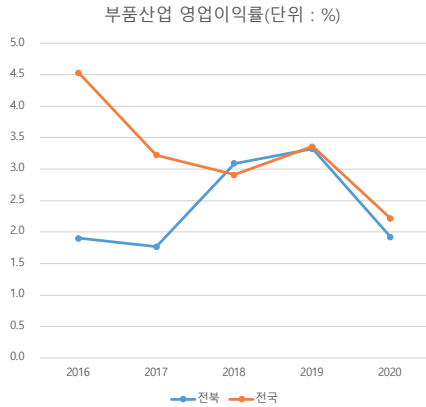
거래단계별 사업체 평균 영업이익



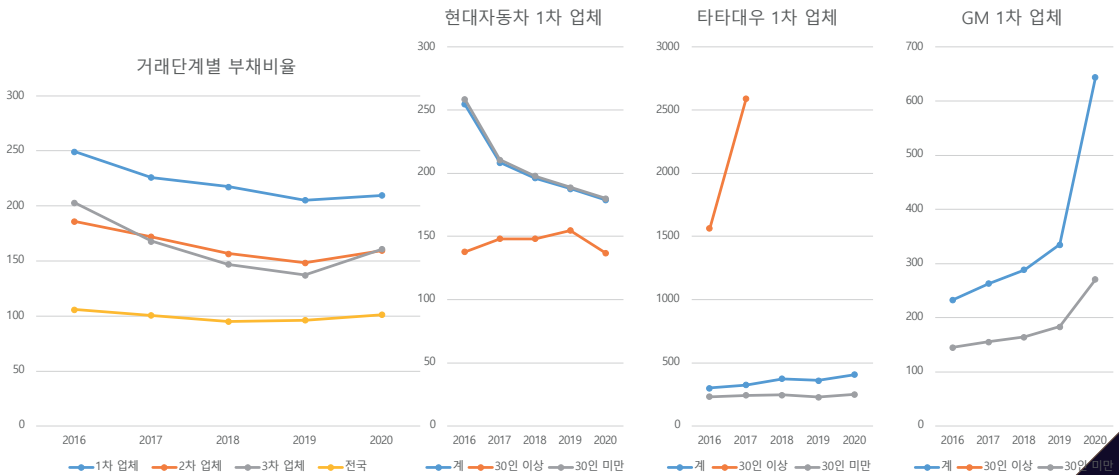
거래단계별 사업체 영업이익률



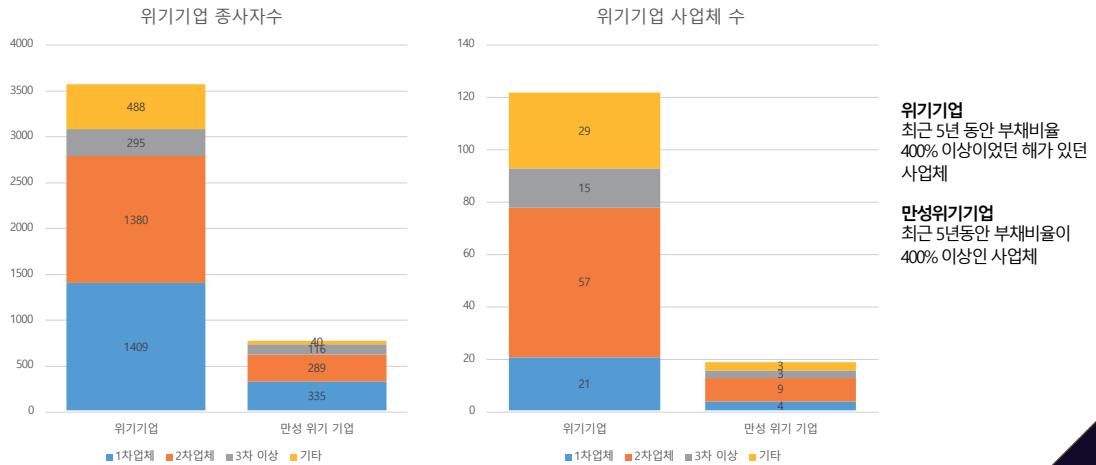
전라북도 자동차 부품산업 현황-수익성



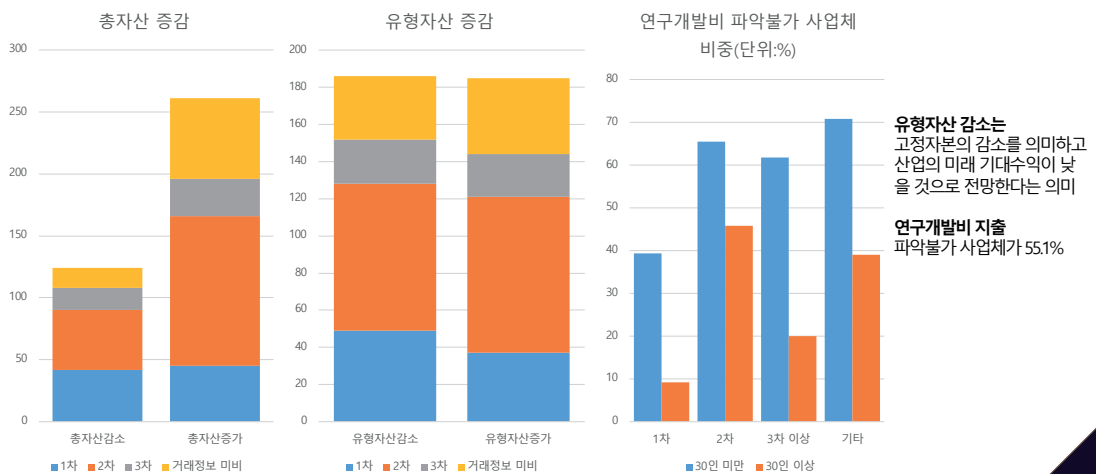
전라북도 자동차 부품산업 현황-안전성



전라북도 자동차 부품산업 현황-안전성



전라북도 자동차 부품산업 현황-성장성



05 시사점 및 제언

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 시사점

- 자동차 부품산업 사업체 수는 725개, 종사자수는 18,182명으로 확인
 - 기존의 다른 통계자료에서 집계한 자동차 부품산업 범위(500여 개 사업체, 12,000여 명 종사자수) 보다 40% 가량 확장
- 전라북도 부품산업 위기의 만성화
 - 전라북도 자동차 부품산업 종사자수 10% 감소
 - 완성차사의 경영 부침이 부품사로 전이
- 노동집약적 전라북도 자동차 부품산업
 - 규모의 경제 대신 저부가가치/노동집약적 산업구조
 - 작은 규모 사업체의 증가로 인해 영세성 증가하고 있음

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 시사점

- 전국 자동차 부품산업에 비해 열악한 경영지표
 - 사업지속 가능성에 의문이 제기될 수준의 낮은 영업이익률
 - 유형자산(고정자본)의 감소
 - 절반 이상 사업체는 연구개발비 지출 여력이 없는 실정 -> 연구개발비 지원으로 생존가능할지?
- 2차 이하 밴더의 전속성 약화
 - 1차 밴더와 2, 3차 사이의 분절 확인되나, 상위밴더-하위밴더 관계를 의미하는 분절이 아님
 - 완성차(중대형상용차) 산업 침체 -> 1차 밴더 수익 약화 -> 2차 이하 밴더의 전속관계 포기

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 시사점

- 뚜렷하지 않은 중대형상용차 산업전환 로드맵
 - 승용차량에 비해 탄소배출량이 수십배 높은 중대형 상용차
 - 각국 정부, 글로벌 기업은 구체적 전환 로드맵 제시 중
 - 반면 한국 정부, 완성차사의 로드맵은 주요 국가, 선도기업과 수년~10년 이상의 격차
 - 현재 기후위기, 국제 탄소정책 고려할 때 전환 압력은 도래할 것
 - 시간표에 쫓긴 급격한 전환 마주하게 된다면 노동자의 협상력 약해질 것
 - 현대자동차의 중대형상용차 전환 계획이 불투명하다는 점은 불확실성 가중시키는 요인

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 제언

- 위기대응체계 구축
 - 현재의 상황을 위기라고 인식 · 인정해야함 (냄비 속 개구리가 아닌지?)
 - 책임성 있는 위기대응 기구 운영 필요
 - 「전라북도 상용차산업 노사정협의회」에 원청, 부품사 참여토록 하여 재운영
 - 원청의 중대형상용차 산업 로드맵이 구체적으로 발표되도록 사회적 압력 형성해야
- 정부 · 지방정부의 역할과 책임성 강화
 - 산업전환에 대비할 여력이 없다고 호소하는 영세 부품사업체들에게 유동성만 지원할 것인지?
 - 개별기업 연구개발비 지원 대신 공동 연구개발을 통한 라이선스 공유 등 사회적 모델 고안 필요

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 제언

- 위기대응체계 구축
 - 현재의 상황을 위기라고 인식 · 인정해야함 (냄비 속 개구리가 아닌지?)
 - 책임성 있는 위기대응 기구 운영 필요
 - 「전라북도 상용차산업 노사정협의회」에 원청, 부품사 참여토록 하여 재운영
 - 원청의 중대형상용차 산업 로드맵이 구체적으로 발표되도록 사회적 압력 형성해야
- 부품산업 모니터링 할 수 있는 조사통계 체계 구축
- 지방정부와 부품기업이 소통할 수 있는 상설 통로 마련되어야

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 제언

- 정부 · 지방정부의 역할과 책임성 강화
 - 산업전환에 대비할 여력이 없다고 호소하는 영세 부품사업체들에게 유동성만 지원할 것인지?
 - 개별기업 연구개발비 지원 대신 공동 연구개발을 통한 라이선스 공유 등 사회적 모델 고안 필요
 - 부품업체 지원시 사내하청/비정규직 고용유지 의무조건 부과
 - 폐업 발생 시 사업장 폐쇄 전 재취업 지원

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 제언

- 노동조합의 사회적 역할
 - 느슨한 산업전환 대응이 위기의 크기를 더욱 키울 우려 있음
 - 정부의 규제 계획 분명해져야
 - 산업의 성장은 규제와 함께 가는 것
 - 유럽 : 2025년까지 2019년대비 대형트럭 탄소배출 15% 감축
 - 네덜란드 : 40개 도시에서 내연기관 상용차 통행 시 도로세 부과
 - 노선버스 차령 제한, 노후경유차 운행제한, 대폐차 지원 등 노동조합에서 제기할 수 있음
 - 중대형상용차산업-부품산업 노동자와 화물노동자-건설기계노동자와의 연결고리 찾아야
 - 화물노동자의 휴식시간 보장과 중대형 상용차 전동화 : 1회 주행가능거리 300km 중대형트럭이 유럽노동규제 준수하면 하루 500km 주행 가능

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과 발표 토론회

토론-1

정 유 림
(금속노조 기획국장)

전라북도 자동차 부품사업 실태조사 결과 발표 토론회 토론문

정유립 (금속노조 기획국장)

1. 정부 부품사 지원책의 문제점

기후위기 대응과 산업전환으로 자동차와 석탄화력발전 분야 노동자들이 가장 크고 빠르게 영향을 받을것으로 예상됩니다. 발전 분야의 경우 정부 계획에 따라 전환 위협을 예상하고 이를 위한 대책을 수립할 수 있으나 △시장 방향 △주요 수출국 정책 △개별 민간기업 생산품·준비 정도에 따라 편차가 큰 자동차 산업의 경우 이에 대한 대책 수립이 어렵고 제대로 된 정부 역할이 필수적입니다.

한편 자동차 부품산업 노동자들의 고용은 전기차 확대에 따른 부품 소멸뿐만 아니라 국내 생산 및 글로벌 수요 축소, 부품 공용화·모듈화, 완성차 원가 관리 전략, 자동화 등에 따라 구조적 축소가 예상됩니다. 이미 2·3차 벤더와 한국지엠 등 중형 3사 납품사, 상용차 납품사 노동자들은 임금삭감과 구조조정에 시달리고 있으며 노동조합이 없는 일자리는 소리소문없이 사라졌습니다. 현대차와 기아에 납품하는 부품사 또한 생산량 축소·원자재가 급등 등에 따라 완성차의 유례없는 영업이익 낙수효과는 전혀 없는 상황입니다. 서울경제신문 기사 (22.10.18)에 따르면 지난해 부품업체 중 이자보상 배율이 1미만인 기업이 전체의 36.6%이며 외부감사 대상 자동차 부품기업 516곳 중 33.3%가 영업 적자를 기록, 부품사의 어려움을 바탕으로 완성차 최대실적을 이루었다는 불만이 보도되었습니다. 최근 현대자동차그룹이 발표한 5조 2천억 원 부품사 생존 지원책은 한계에 몰린 한국 자동차 부품산업 문제를 반증하며 올바른 정책적 방향이 없는 지원책은 그 효과가 있을지도 의문입니다.

윤석열 정부는 “기업이 선도하고 정부가 뒷받침”하는 산업정책 속에 준비된 완성차를 중심으로 부품사들을 선별하여 국민 세금과 정부 기관 역량을 총력 투여하겠다는

기조입니다. 부품 생산을 더이상 하기 어려워 보이는 부품사들(이탈가능군)에 대한 정책 방향을 “구조조정”으로 명시하기도 하였습니다. 여기에는 △수평적 산업생태계 구축 △양질의 일자리 및 사회안전망 확대 등 산업전환기 지속가능하고 정의로운 자동차 산업 발전 전망을 내오는 계획이 전무합니다. 윤석열 정부(산업통상자원부)가 9월 말에 발표한 「자동차 산업 글로벌 3강 전략」과 「자동차 산업 대전환 전략맵」 또한 **현대자동차그룹이 세계 자동차 시장 3위를 달성하기 위한 정부 뒷받침 지원책과 다름없습니다**. 심지어 본 전략은 △국가 경제와 일자리 보장을 위한 국내생산 비중과 △미국 IRA법안 대응 등을 위한 해외생산 비중의 전략적 배분을 “민간 역할”로 한정하며 내연차와 미래차·모빌리티 영역 모두 소위 “건전한 노사문화 정책 및 근로제도 개선” “노사관계 개선” 등을 강조하고 있어 조직된 노동자들의 역할과 영향을 철저히 배제하도록 설계되었다는 의구심을 지울 수 없으며 기업 구조조정과 함께 **자동차산업에서 재벌의 수익구조를 극대화하고 원하청 불공정거래 속 노동시장 이중구조를 강화, 불평등·양극화를 심화시키는 로드맵임이 드러나고 있습니다**.

2. 전라북도 부품산업 일자리 정책의 특징

전라북도는 문재인 정부 시절부터 지역 일자리 정책, 자동차 부품산업 정부 정책과 연동하여 **각종 지원책을 활발히 펼쳐 왔습니다**. △규제자유특구(친환경자동차, 탄소융·복합산업) △산업단지대개조(군산-익산, 완주과학, 새만금) △상생형일자리(군산형일자리) △녹색융합클러스터(정읍 미래폐자원 거점수거센터) △고용안정선제대응패키지(전북-익산, 김제, 완주) △산업위기대응특별지역(군산) 등이 대표적인 예입니다.

한편 도 자체적으로는 △대체부품(인증품) 개발과 판로 확보 △새만금 지역 전기차 집적화, 주행시험장을 활용한 자율주행-전장제품 개발 △핵심부품 (동력전달, 새시, 제동, 현가, 차체) 고도화 지원사업 △상용차 산업 등에 정책적 노력을 기울였으며 LNG 충전사업, 대체부품 생산사, 특장차 제조사, 군산형 일자리 연계기업이 우선적으로 그 수혜를 받은 것으로 파악됩니다. 그러나 대체부품산업의 경우 모비스의 순정부품 정책에 따라 도 차원의 지원만으로는 그 판로 개척이 어려운 상황이며 새만금 집적화는 지

역 부품사들의 기술개발보다 중국산 부품을 들여와서 조립하는 문제가 있습니다. 군산형 일자리처럼 5천억 원 이상이 투입되는 대규모 사업이 추진되면서 이 외 기업들은 한정된 재원으로 필수적인 지원에서조차 제외되기 쉬운 구조입니다. 완주와 익산 모두 군산보다 부품사가 많이 소재해 있는 가운데 지역산업위기대응 특별지역이 군산에만 한정되어 있는 것도 문제입니다.

정부의 「기업 활력 제고를 위한 특별법」에 따른 부품사 사업재편 지원책은 그 자체로 한계가 있지만 현대자동차그룹의 승용 부분을 지원하는 것에 초점이 맞추어져 있거나 완성차의 기술개발에 연동하여 원하청을 공동지원하는 정책 중심으로 구성되어 있어 전라북도 부품사처럼 타타대우상용차와 한국GM을 원청하는 부품사의 비중이 높거나 전속적 거래관계가 뚜렷하지 않은 곳은 그 지원에서조차 비껴날 가능성이 높습니다. 이에 도 차원에서 기존 지원책을 점점 평가하고 그 영향을 극대화할 수 있도록 시급히 재편해야 할 것입니다.

3. 실태조사 결과의 함의와 활용

금속노조는 정부 부품사 지원책의 문제점을 지적하며 2022년 한 해 동안 “노동중심 산업전환” 쟁취를 걸고 노정교섭을 지속적으로 요구해 왔습니다. 한편 문제인 정부 때부터 지속적으로 확산되어 온 지역 일자리 정책에 개입하기 위하여 각 지자체 정책들을 초벌적 수준에서라도 지부별로 공유하고 민주노총 지역본부와 함께 대응하고자 했습니다. 부품사와 부품사 노동자들에게 막대한 영향을 미칠 미래차로의 변화와 완성차 관리 전략에 제대로 대응하기 위해서는 거시적 분석과 정책뿐 아니라 지역에서부터 시작하는 촘촘한 분석과 대응이 우선적으로 중요하고 지역 일자리 정책이 피해를 사후에 보상하거나 신규 일자리 창출에 머무르는 것이 아니라 지역산업육성 정책 - 고용 정책 - 교육훈련 정책 - 노사관계 정책 - 표준노동조건 정책들이 총괄적이며 유기적으로 집행되어야 하기 때문입니다.

그러하기에 금속노조 전북지부와 전북노동정책연구원이 진행한 『전라북도 자동차 부품산업 조사연구』는 그 의미와 시의성에서 매우 필수적인 연구라고 할 수 있겠습니다.

다. 연구보고서에서 지적하고 있듯 △기존 통계에 따라서만 △시장에 맡기는 산업전환 △시장의 시간표에 쫓기는 산업전환이 이루어진다면 전환의 역량을 갖추지 못한 (한국 자동차산업의 생태계적 문제의 구조적 희생양인) 부품사와 부품사 노동자들의 일방적 희생과 대규모 구조조정으로 귀결될 가능성이 큼니다.

특히 **전라북도의** 자동차산업은 다른 지역에 비해 △중·대형 상용차 생산에 특화되어 있고 △부품사들의 독자성과 경영지표가 열악하여 **지방정부의 노동정책-산업정책이 당사자들과 함께 필수적으로 수립-집행-점검되고 중앙정부에 역으로 정책 제안을 해야 할** 것입니다. 이 구조가 갖춰졌을 때만 막대한 세금과 행정력이 ‘재벌 대기업의 입맛에 맞는’ 부품사나 ‘연구소 설립 또는 R&D에만 치중’되어 ‘보다 수월한 곳에 생색내기식’으로 투입, 불평등 확산에 오히려 기여하게 되는 것을 막을 수 있습니다.

전라북도는 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본조례」를 제정하고 그 원칙에 “도는 기후정의를 추구함으로써 기후위기와 사회적 불평등을 동시에 극복하고, 탄소중립 사회로의 이행 과정에서 피해를 입을 수 있는 취약한 계층·부문·지역을 보호하는 등 정의로운 전환을 실현한다.”라고 명시하였습니다. 조례의 이러한 원칙 달성을 위해서라도 운영이 잠정 중단된 「**전라북도 상용차산업 노사정 협의회**」를 재기동하고 **부품사 노-사가 완성차 원청 노사와 함께 참여할 수 있는 기구 운영을 모색**해야 할 것입니다. 그래야만 기후위기 대응과 기술 발전으로 진행되고 있는 자동차산업 전환에 제대로 대응할 수 있습니다.

당사자들이 참여하는 협의체가 구성되었을 때 **가장 기본은 실태 파악**일 것입니다. 본 연구에서는 표준산업분류 상 C30 외 다른 분류로 되어 있는 **전라북도 내 부품사 사업체 리스트를 정확히 구축**하였으며 사업체별 고용현황, 경영현황과 그 추이를 분석하였습니다. 전라북도는 100인 미만 부품사 비중이 86.4%에 이르며 외부감사 기업은 77개 (총 725개 사업체의 10.62%)밖에 안 되어 **지자체 내에서 더욱 세밀한 실태 파악이 중요합니다**. 윤석열 정부는 국정과제 이행 계획서에서 2023년부터 「울산시 자동차 부품산업 전환지도」를 확산하겠다고 한 바 본 연구보고서는 지자체가 전환지도 작성을 위해 실태조사에 쏟는 시간을 단축, **전라북도 내 부품사 노동자들과 부품사들에 실**

효성 있고 구체적인 정책 제안과 집행을 담보할 밑거름으로 쓰일 거라 생각합니다.

4. 나오며

금속노조는 “노동중심 산업전환” 실현을 위한 노정교섭 요구뿐만 아니라 **자동차부품 산업정책·노동정책 전면 재설계**를 요구, 6월 22일 대통령실에 요구안을 전달했습니다. 이후 **금속노조와 고용노동부**(노사관계지원과, 기업훈련지원과, 지역산업고용정책과, 고용회복지원반, 노사관계법제과, 고용보험기획과, 노사협력정책과, 고용차별개선과 담당자 참석)는 11월 16일 **간담회** 자리를 가졌으나 본 간담회가 산업통상자원부, 기획재정부, 중소벤처기업부 등 주요 부처와의 간담회 또는 국무총리실과의 노정 교섭으로 즉시 확산되는 것은 어렵다는 점도 확인하였습니다.

현재 이루어지고 있는 자동차산업의 급격한 전환은 개별 부품사의 역량만으로 대응하기 어렵습니다. **개별 단사 지원에 머무르는 정책**은 그 실효성을 위해 전환 대응 역력이 있는 곳 또는 수요기업(원청 완성차)의 입맛에 맞는 곳에 편중될 수밖에 없기에 정의로운 전환이 아닌 **구조적 문제 가속화 정책**에 불과합니다. **전환의 새로운 틀**을 짜기 위해서는 **지역별로, 산업별로, 업종별로 전환의 당사자들이 주체로서 참여하는 협의틀이 활성화**되고 그 속에서 **원청의 책임과 정부·노동조합 및 일하는 사람들 모두의 역할이 재논의** 되어야 할 것입니다.

사실 전라북도는 그 어느 지자체보다 노와 정의 전환역량이 갖추어져 있다고 할 수 있을 것입니다. 현대차 전주공장과 타타대우상용차 등 완성차 공장이 2곳이나 있다는 것도 발전전략을 함께 수립하고 집행하거나 공유하는데 큰 이점을 가지고 있습니다. 한국지엠 군산공장 철수의 뼈아픈 경험도 전환역량의 토대입니다. 완성차 대기업에게 영향력만큼의 지역 산업 발전의 책임을 지워야 합니다. 기업과 노동조합 모두의 역할이 있을 것입니다. 기업의 울타리를 넘어 정의로운 전환을 달성하기 위한 전라북도의 역할 또한 중요합니다.

이 자리에 참석한 모든 분이 연구보고서에 나와 있는 제언들을 빠르게 추진하기 위해 힘을 모아주실 것을 요청하며 토론문을 마무리 짓습니다. **금속노조도** 중앙정부를

대상으로 하는 사업뿐만 아니라 부품사 노동자들을 위한 지역 노동정책-산업정책 수립·집행·점검에 함께 할 것을 말씀드립니다. <끝>

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과 발표 토론회

토론-2

오 민 규

(노동문제연구소 해방(解放) 연구실장)

전라북도 자동차 부품산업 조사연구 토론회

오민규 (노동문제연구소 해방(解放) 연구실장)

□ 들어가며

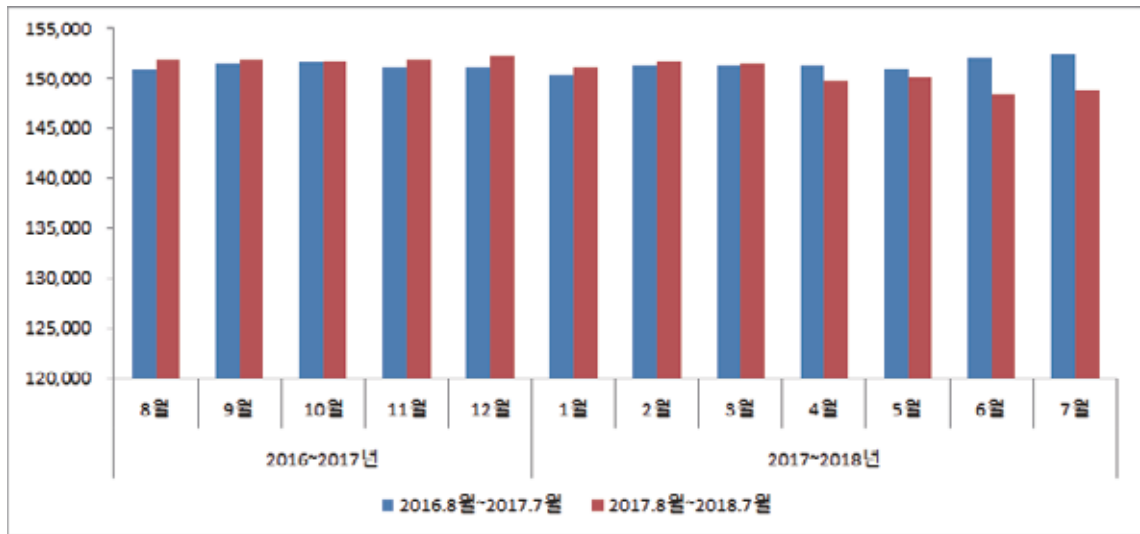
- 표준산업분류의 세분류 기준을 바탕으로 통계청 광업제조업조사와 지역별 고용조사, 전국사업체조사, 전라북도제조업체편람을 엮고, 여기에 한국평가데이터의 기업데이터까지, 정말 방대한 양의 기초조사에 바탕해 세부적인 수치 분석과 면접조사까지 진행하신 연구진들의 노고에 너무너무 감사드립니다.

- “나한테 무슨 초능력이 있어가지고 내가 범죄자들 머리 속에 들어갔다 나오고 하겠어? 나 그냥 겁나 열심히 하는 거야. 남들 잘 때 덜 자고, 더 뛰어다니고. 수사 좋게 말하면 삼질이고 나쁘게 말하면 똥개 훈련이야.” (드라마 ‘소방서 옆 경찰서’)

- 2018년 한국지엠 군산공장 폐쇄 당시 국회 환노위를 통해 고용보험 관련 월별 데이터를 받아 조사·분석해본 적이 있는데, 당시에는 ‘자동차용엔진및자동차제조업’과 ‘자동차신품부품제조업’ 4가지 코드를 바탕으로 진행하였음. (전자를 완성차공장 일자리 수로, 후자를 부품사 일자리 수로 추정하였음)

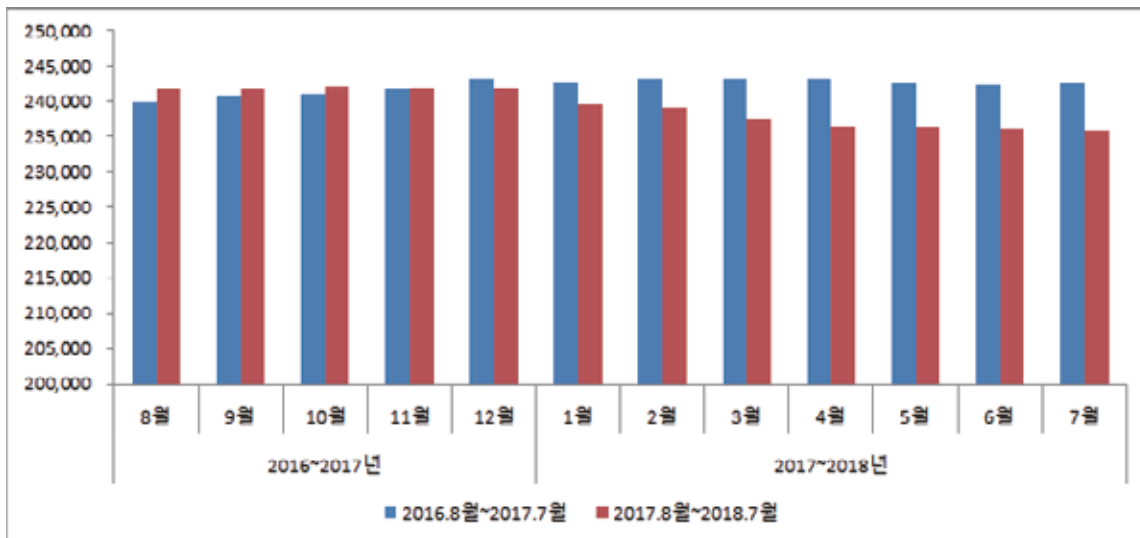
‘17.8월	‘17.9월	‘17.10월	‘17.11월	‘17.12월	‘18.1월	‘18.2월	‘18.3월	‘18.4월	‘18.5월	‘18.6월	‘18.7월
151,930	151,924	151,840	151,913	152,261	151,130	151,761	151,444	149,782	150,069	148,465	148,820
150,936	151,403	151,628	151,105	151,136	150,474	151,374	151,342	151,356	151,095	152,093	152,424
‘16.8월	‘16.9월	‘16.10월	‘16.11월	‘16.12월	‘17.1월	‘17.2월	‘17.3월	‘17.4월	‘17.5월	‘17.6월	‘17.7월

▲ 2016~2018년 ‘자동차용엔진및자동차제조업’ 피보험자 수 월별 변동 추이(위) 및 그래프(아래)



'17.8월	'17.9월	'17.10월	'17.11월	'17.12월	'18.1월	'18.2월	'18.3월	'18.4월	'18.5월	'18.6월	'18.7월
241,625	241,759	242,211	242,013	241,861	239,457	239,059	237,515	236,594	236,214	236,137	235,831
240,047	240,898	240,980	241,724	243,267	242,783	243,222	243,163	243,330	242,617	242,404	242,499
'16.8월	'16.9월	'16.10월	'16.11월	'16.12월	'17.1월	'17.2월	'17.3월	'17.4월	'17.5월	'17.6월	'17.7월

▲ 2016~2018년 '자동차신품부품제조업' 피보험자 수 월별 변동 추이(위) 및 그래프(아래)



▲ 지난 2년간 '자동차 신품 부품 제조업'(부품사) 피보험자 수 전년 동월 비교 그래프

- 당시 전자의 경우 정확히 한국지엠이 희망퇴직을 실시했던 4월과 6월에 총 4천명의 고용보험 피보험자수 감소를 발견하였음. (당시 희망퇴직 총인원은 3천명이었음.) 그런데 후자의 경우 고용보험 피보험자수 감소가 완성차처럼 집중되어 나타나기보다 1년에 걸쳐 지속적으로 이뤄졌으며 그 인원은 총 6천 명 가량이었음.

- 즉, 한국 자동차산업은 2018년 한해에만 약 1만개의 일자리 감소가 벌어졌고 대부분은 한국지엠 군산공장 폐쇄에 따른 구조조정이 이유인 것으로 추정되며, 완성차와 부품사에서 각각 4천명과 6천명이 일자리를 상실한 것으로 보임.

- 그러나 당시 조사는 지역이나 업체를 구분하지 않고 전국적으로 고용보험 피보험자 수만을 집계한 것이라는 명확한 한계가 있었음. 그러나 이번 조사·연구는 전라북도라는 지역만을 편셋으로 집어서 특히 부품사, 그것도 1차·2차·3차는 물론이고 30인 이상과 30인 미만이라는 구분 및 변수까지를 고려한 사실상의 전수조사라는데 그 중요한 의의가 있다고 할 수 있음.

□ 위기 진단, 경보 시스템 구축의 가능성

- 민간 연구자들이 이 정도로 방대한 조사·연구를 해내고 있는 상황에서, 정부 기관과 당국자가 마음만 먹으면 얼마든지 위기 진단 및 경보 시스템을 만들어낼 수 있다는 사실을 보여줌

- 매출액(원가율, 영업이익 등) 정보를 담은 손익계산서, 자본·부채·자산 내역 변동 정보를 담은 재무상태표 등 기업정보를 토대로 이번 연구는 부채비율, 매출액·영업이익, 1인당 매출액·영업이익은 물론이고 그 변동 내역까지, 심지어 1차·2차·3차 벤더 및 30인 이상과 미만의 구분을 나누어 데이터를 수집하고 분석하였음.

- 여기에 고용보험 데이터와 가동률 데이터를 엮을 수 있다면 매월 또는 매분기 일자리의 변화 추이, 매출액·영업이익의 변화 추이, 부채비율의 변화 추이를 알 수 있으며, 이를 벤더별·규모별 구분은 물론이고 개별 기업별 데이터까지 추출해낼 수 있음. 그렇다면 전년 동기 대비 고용보험 피보험자 수에 3% 이상 변화가 있다든지, 부채

비율에 50% 이상의 변화가 있다던지 등 특이사항과 기준을 잡아 경보(alarm) 시스템을 구축할 수 있을 것임.

- 문재인 정부 시절 일자리위원회와 고용노동부가 주축이 되어 대통령 집무실에 일자리 상황판을 설치해 전국적 고용 현황 데이터를 실시간으로 볼 수 있도록 시스템을 구축했던 전례도 있고, 데이터 사이언스 및 AI 기술의 발전으로 빅 데이터 프로세싱 기술도 상당 수준에 도달한 바, 이러한 데이터를 전국적으로, 각 산업별·지역별로, 벤더 및 규모별로 실시간 변동 추적 시스템은 어렵지 않은 과제임.

- 물론 더 중요한 사항은 그러한 위기 경보가 울렸을 때 어떤 해법을 제시할 것인가 하는 문제이겠지만, 기본적으로 경보 시스템부터 구축하고 다양한 사례를 경험하며 시행착오의 과정을 거치면서 문제 해결 프로토콜을 만들어내는 것이 순서가 되어야 할 것임.

□ 전북지역 자동차산업 위기와 침체 수준을 보여주는 조사 결과

- 보고서를 읽는 내내 답답함과 갑갑함을 느낄 수밖에 없었음. ‘산업 전환’ 얘기가 나오지 벌써 4~5년이 흘렀는데 부품산업 현장은 사실상 아무런 대책을 세우지 못하고 있음. 한국 상용차의 90% 이상이 생산되어온 전북지역 현실은 처참하다 못해 황폐화되었다는 느낌도

- 먼저 간단한 질문 : 연도별 매출액·영업이익·자산/자본/부채변동 등의 데이터 합산에 상당한 노력이 들어갔을 것으로 보이는데, 혹시 연도별 업체수에 변화는 없었는지? 폐업이나 신규 창업 또는 분사·합병 등의 기업변동이 벌어진 사례는 없었는지? 사업장 규모 역시 마찬가지로인데 30인 이상에서 30인 미만으로 변동된 사례¹⁾, 그 반대의 사례는 없었는지?

- 조금 복잡한 질문 : 보고서가 지적하는 바와 같이 선행 연구 또는 통상적으로 우

1) 이를테면 면접조사 사업장 중 EV_1의 경우 30인 이상에서 30인 미만으로 사업장 규모에 변동이 있었던 것으로 보임. "처음에 조합 만들 때는 현장에 한 30명 35명 총 정직원으로만 그렇게 있었죠. 그리고 조합 만들 때가 스물세명 있었는데 처음 만들고 나서 똑같아요."(보고서 73쪽)

리가 추정하고 있는 것과는 좀 다른 결과가 나왔는데, 이를테면 1차 벤더보다 2차 벤더가 그리고 30인 이상보다 30인 미만에서 비교적 경영실적 하락폭이 덜한 것으로 나타났다. 그런데 사업체당 매출액 변화폭, 사업체당 영업이익 변화폭, 1인당 매출액 등을 보면 또하나의 일관성 있는 지점이 눈에 띄는데, 1차 벤더의 경우 30인 이상 사업장에서 경영실적 하락폭이 덜한 반면 2차 벤더의 경우 30인 미만 사업장에서 하락폭이 덜하다는 점임. 이런 현상의 이유가 무엇일지?

구분	사업장 규모	사업체 당 매출액 변화폭	사업체 당 영업이익 변화폭	1인당 매출액 (2019년, 천원)
1차 업체	소계	-8.26%	-46.98%	10,483
	30인 미만	-22.72%	-67.74%	6,119
	30인 이상	-5.08%	-46.16%	10,784
2차 업체	소계	-15.57%	-78.25%	5,369
	30인 미만	0.45%	-11.06%	9,508
	30인 이상	-19.42%	-205.48%	2,915

- 혹여 1차 벤더 30인 이상 사업장 중 일부가 경영위기를 겪으며 30인 미만으로 일자리도 줄어들고 경영실적도 대폭 악화되는 변화를 동반한 것은 아닐지? 이유가 무엇이든 1차 업체와 2차 업체가 비동기화를 넘어서 역(逆)대칭을 보인다는 점은 매우 이례적인 현상으로 보임.

□ 실체와 위기 진단, 그렇다면 해법은?

① 군산형 일자리 밀던 정부, 상용차 전동화·무배출에는 왜?

- 민주노조운동의 반대에도 불구하고 군산형 일자리를 결정하고 밀어붙일 때에는 그토록 힘(?)있게 추진하던 한국 정부는, 상용차 전동화 및 전기차 전용 부품 인프라 구축 요구에 대해서는 일언반구 얘기조차 않고 있는 것인지? 그 군산형 일자리가 지금 어떻게 되고 있는지는 현재 우리가 목도하고 있는 중.

- 한편에서는 상용차 공급 과잉을 진단하면서 다른 한편으로는 바로 그 과잉생산이

벌어지고 있는 전북지역에 상용차 연산 25만대짜리 군산형 일자리를 밀어붙인 정부, 그만큼 산업정책에 대해 아는 게 부족하다는 것을 반증. 그러나 산업은행을 비롯한 정책금융기관에 돈은 차고 넘치다보니 각종 보조금과 선심성 특혜만 난무하고 있음.

- 전기차 충전 인프라 역시 보조금 위주 정책을 펼치다보니 한국이 전세계에서 급속충전기 비율이 가장 높다는 IEA 공식 보고서에도 불구하고 충전 인프라 체감도는 한참 떨어짐. 정부가 완성차업체, 충전기업체, 전기차 소유자, 노동조합과 머리를 맞대고 충전 인프라 구축을 위한 기획(planning)을 하는 게 다른 나라에선 상식이나, 유독 한국만 충전기 설치하면 보조금 지급하는 현금 뿌리기를 해대니 필요한 곳에 충전기가 설치되는 게 아니라 보조금 챙기는데 여념이 없는 이들 쪽에 충전기가 설치됨. 사후관리도 되지 않아 고장난 충전기만 그득그득.

② 미국·유럽은 정부가 앞장서 상용차 전동화·무배출 전략 추진

- 미국 바이든 행정부는 지난 11월, 트럭을 비롯한 중대형 차량에 대해 2040년까지 배기가스 무배출을 목표로 규제를 강화하겠다고 밝혔다. 중대형 트럭이 미국 전역 차량의 10%를 차지하지만 도로 위 온실가스 총 배출량에서 차지하는 비중은 28%에 달함. 미국 환경보호국(EPA)은 대형 트럭 및 기타 차량에 대해 더욱 엄격한 온실가스 배출 규정을 발표할 계획.

- 미국 연방정부의 이러한 움직임과 별도로 캘리포니아주 정부는 마찬가지로 11월에 탈탄소 운송에 26억달러 투자 계획을 발표하였음. CARB(California Air Resources Board)는 Zero-Emission 운송으로 전환하기 위한 26억달러 투자 계획을 승인함. 친환경 트럭, 버스, 오프로드 차량에 22억 달러를 투자하고, 친환경 운송 프로젝트에 3.8억 달러를 투자한다는 것

- 유럽연합 역시 같은 달(11월) 신규 배기가스 규제 ‘Euro 7’ 도입 관련 입장을 발표했다. 승용차와 승합차는 2025년 7월 1일, 트럭과 버스는 2027년 7월1일부터 Euro 7이 도입될 예정이며, 배기가스에 더해 타이어 마모와 브레이크에서 발생하는 미세물질도 새롭게 규제 대상에 포함시킬 예정임

- 정부의 이런 움직임에 발 맞추며 주요 업체들 역시 전기 트럭, 전기 버스 등 신차 개발과 출시를 앞당기고 있으며, 트럭·버스 전동화를 위한 부품 인프라 구축 사업도 활발하게 진행되고 있음. Bosch, Nidec 등 전통적인 내연기관 부품사들이 대규모 투자를 통해 e-Axle을 비롯한 트럭·버스 전동화 부품 개발 중

③ 중앙정부-완성차-1차벤더

- 집을 짓는다면 토대공사부터 시작해 아래에서 위로 쌓아가야겠지만, 자동차산업의 경우 반대로 위에서부터 정리를 해서 아래로 내려오게 만들어야 함.

- 현재 상태 유지를 위한 자금 지원은 생명유지장치를 가동하는 것일 뿐 근본적인 해법이 될 수 없음. 그렇다고 제3세계를 향한 내연기관차 수출로 미래 전망을 여는 것 역시 탄소중립과 정의로운 전환 원칙에 입각하면 지속가능하지 않음.

- 유일한 길은 상용차산업의 무배출 전동화 및 이를 위한 부품 인프라 구축에 있다고 할 수 있음. 이를 위해서는 부품사들이 먼저 전환을 한다고 되는 일이 아니라 완성차인 상용차의 전동화 전략이 먼저 확정될 필요가 있음.

- 미국·유럽 사례를 보면 일부 업체들이 선진적으로 앞서가는 일이 없는 건 아니지만 대부분 정부 차원의 배출가스 규제가 먼저 이뤄지고 업체들의 전환 결정이 이어졌음. 부품사 역시 2·3차 벤더가 서기 위해서도 1차 벤더를 먼저 세우는 것이 필요함.

- 현대차·기아의 경우 울산을 중심으로 한 영남권 생태계와 화성을 중심으로 한 중부·서해안 생태계, 2개의 생태계가 중심이었으며 호남권의 경우 양 생태계의 보조축 정도로 간주되었음. 그래서 부품 인프라 구축에서도 항상 후순위로 밀렸으며 한국지엠 군산공장 폐쇄와 상용차산업 후퇴를 겪으며 곤두박질치고 만 것. 만일 상용차산업의 무배출 전동화 전략이 수립된다면 호남권을 별도 생태계로 발전시키는 것도 검토 가능한 대안.

④ 조사·연구의 전국적 확대

- 상용차산업만 홀로 발전한다는 것은 불가능한 일. 이번 전라북도 부품사 조사·연구라는 훌륭한 사례를 바탕으로 이를 전국의 광역 지자체 또는 생태계를 중심으로 조사·연구를 확장한다면 한국 자동차산업 관련 정책 수립의 지도와 나침반 역할을 해줄 것이 확실함.

전라북도 자동차 부품산업 실태조사 결과 발표 토론회

토론-3

노 윤 식
(자동차융합기술원)

전라북도 자동차부품산업 실태 조사연구

노윤식 (자동차융합기술원)

1. 전북의 자동차 산업 육성 정책 방향

- ① 중대형 상용차 관련 완성차(현대, 타타차) 및 부품업체 육성 정책
- ② 친환경.스마트 미래형 부품생태계 조성
- ③ 상용차를 활용한 특장차산업 육성
- ④ 전북 군산형 지역상생형일자리를 통한 전기차 클러스터 육성
- ⑤ 부품업체 일감창출형 대체인증부품(A/S 부품) 육성

2. 미래형 자동차 트렌드에 따른 부품 분류 및 관련 업체 현황(사례)

- ① 미래형 자동차(전기차, 자율차) 트렌드와 무관하게 생산하는 부품
 - ⇒ 차체, 의장 등 부품업체로 도내 완성차업체 생산량 증감에 민감
 - * (완주 I) : ('17) 369억원 → ('19) 406억원 → ('21) 249억원
 - ** (익산 S) : ('17) 989억원 → ('19) 989억원 → ('21) 809억원
- ② 미래형 자동차에 신규 장착되는 부품
 - ⇒ 에너지저장 및 활용부품 (배터리팩, BMS 등)
 - ⇒ 전동화부품 (모터, MCU, 감속기 등)
 - ⇒ 전기.전자 부품 (레이더, 라이더 등 센서 부품, 자율차의 사물 판단.제어 등 제어부품 등)

* (정읍 A사) : ('17) 562억원 → ('19) 534억원 → ('21) 992억원

** (군산 E사) : ('17) 809억원 → ('19) 913억원 → ('21) 1,261억원

③ 기존 생산부품을 미래형 자동차 맞도록 전환가능한 부품

⇒ 배터리팩 케이스 (알루미늄 다이캐스팅 부품 생산업체의 전환) 등

* (완주 D사) : ('17) 1,016억원 → ('19) 1,546억원 → ('21) 1,645억원

3. 부품산업의 현실적 애로

- ① 미래형자동차 부품업체로의 전환지원을 위한 아이템 발굴 애로
⇒ 어떤 부품을 도전해야 할지 ??
- ② 미래형 자동차에 맞는 부품생산 체계 부재
⇒ (사례 ; 모터) 특화기술 필요, 전용 1개 라인 구성에 최소 30억원 이상 시설투자비 소요
- ③ 다품종 소량 생산차종에 따른 공급 애로 : 규모의 경제 미흡
- ④ 도내 전기, 전자(장) 부품업체 절대적 부족
- ⑤ 인력 수급 애로 : 연구직, 생산직

4. 부품산업 육성 방안 제언

- ① 부품업체의 미래차 전환 지원 사업 적극 추진
⇒ 전북형 30대 부품.소재 기술개발사업 등을 통한 미래차 전환 지원 사업 적극 추진 중
⇒ 부품업체별 전담코디제 운영을 통한 상시 컨설팅 (계획 중)
- ② 주요 상용차 완성차업체 간 상호 협력 (부품업체 규모의 경제)
⇒ 미래형 부품에 대한 부품공급 체계, 즉 부품업체 생태계를 공유하여 규모의 경제가 이루어질 수 있도록 추진하여 관련 업체의 지역 내 유입을 유도할 필요
⇒ 완성차 간 미래 기술 요소부품에 대한 상호 사용 유도하여 생산량 확대 필요
* 현대차의 수소연료전지스택을 전기버스 제작업체와 공유하는 MOU 체결

③ S/W 업체 육성

- ⇒ 산업의 성공은 산업 간 활발한 혁신과 융합 그리고 기술적 인프라와 시스템 등 전반적인 플랫폼의 구축에 기반을 두고 있음
- ⇒ 따라서 향후 상용차 산업의 성공을 위해서는 다양한 산업구성원들과 이들이 생산하는 데이터가 모여들어 활발한 연결과정을 통한 부가가치 창출 등 S/W적인 측면에도 관심을 기울여야 함

④ 지역적으로 중대형 상용차의 보완적 측면에서 Cash-cow를 담당할 경형 및 소형 상용 차종의 육성

- ⇒ 1톤급 등 소형 차종 생산 등
- ⇒ 전기차 클러스터 참여업체의 조기 안착 필요

⑤ 기존 구동계(엔진 - 트랜스미션 - 액슬) 부품의 대체인 모터 등에 대한 지역내 산업생태계 구축

- ⇒ 기업유치 및 전환 등을 통한 전문업체 육성

상용차 산업 육성의 현실적 애로

○ 다품종 소량 생산에 따른 애로

- 부품업체 육성 정책 수립 애로
- Cash-cow를 담당할 대표 차종이 부재 → 기술개발 선순환 확립 애로
- 금형, 소재 업체 등 전방 업체의 육성 애로
- 전기, 전자(장) 등 부품업체 집적화의 한계
- 전후방 기업의 규모의 경제 확립 애로
- 생산계획 수립과 부품 수급의 애로 등

○ 구동계(엔진 - 트랜스미션 - 액슬) 부품의 글로벌 부품업체 의존도 증대

○ 기술개발 인력의 수급 애로

○ 소형, 경형 상용차 시장에서 경쟁 심화

○ 친환경 상용차 시장에서의 중국 업체 기술 향상 및 점유율 확대 등

5. 상용차산업의 성공적 육성을 위한 방향

① 중대형 상용차의 보완적 측면에서 Cash-cow를 담당할 경형 및 소형 상용 차종의 육성

- 2020년 기준, 국내에서 생산된 상용차는 295천대로 이중 경형과 소형 트럭 버스는 77%인 229천대에 해당함
- 현대차의 스타리아 차종(2022년 7월부터, 연 8천대 규모)을 생산하기로 최종 합의하였지만 완성차 차원의 효과는 높겠지만, 부품업체에 미치는 효과는 미미할 것으로 전망됨
 - 완성차 생산 뿐 아니라, 부품업체가 성장할 수 있도록 합의 내용의 보완이 필요함

→ 전주공장에서 생산되는 스타리아의 QCD라고 통칭하는 품질(Quality), 가격(Cost), 납기(Delivery) 등 전반적인 측면에서 우위를 보여줘야 할 것임

○ 타타대우차의 소형트럭 생산 검토 계획 등

② 주요 상용차 완성차업체 간 상호 협력

- 친환경 차량의 경우, 현대차는 전기 및 수소차, 타타차는 LNG 및 전기차 등으로 추구하는 방향이 다소 차이가 있음
 - 수소차와 LNG 등이 충전소 등 기본적 인프라 구축이 필수적임
 - 지속적 논의와 협력으로 공동의 방향을 수립하고 정책적인 건의 추진 필요함

③ 건전한 산업생태계 구축을 위해 부품업체에 지속적인 관심과 협력

- 건전한 산업생태계 구축을 위해서는 전후방 기업이 탄탄하게 정착하고 생산 활동을 영위해야 함
- 완성차 중심의 활동과 노력에서 부품업체와 상생할 수 있는 정책적 측면의 접근 필요함
- 친환경, 스마트화에 따라 신규 육성해야 할 부품업체에 대해 지속적인 육성 노력이 있지 않으면, 현재처럼 글로벌 메이저 업체에 대한 종속성이 강화될 우려가 있음

MENO

MENO

MENO

MENO