

JBLI ISSUE PAPER

이슈페이퍼

2021-02

전라북도 2021년 상반기 자동차산업 동향 - 상용차 산업을 중심으로

강 문 식

전북노동정책연구원 연구위원

본 이슈페이퍼에 수록된 내용은 연구진의 견해로서
민주노동전북본부, 전북노동정책연구원의 입장과는 다를 수 있습니다.

1. 전라북도 중대형 상용차 산업의 코로나19 영향과 단기 동향
2. 전라북도 중대형 상용차 산업 장기 동향
3. 전라북도 자동차 부품 산업 동향
4. 요약 및 시사점

JBLI이슈페이퍼 2021-02

전라북도 2021년 상반기 자동차산업 동향 - 상용차산업을 중심으로

발행일 | 2021. 9. 29.

발행인 | 염경석

발행처 | 민주노동전북본부 부설 전북노동정책연구원

주 소 | 전북 전주시 덕진구 벚꽃로 57 3층

전 화 | 063. 256. 5003

이메일 | kctu.jbli.re.kr

요약

- 코로나19 팬데믹 이후 전라북도 중대형 상용차 산업 피해 심각. 생산·판매에서 세계·전국 대비 하락세가 두드러짐 (전년대비 '20년 상용차 판매량, 세계 -8.7%, 전북 -16.1%(수출 -42.7%)).
- '21년 내수 회복의 주요 요인은 수도권 노후경유차 운행제한 확대, 유로6 스텝D 적용 예정 등 환경 규제 강화임.
- 전라북도 중대형 상용차 생산량은 '14년 이후 지속 하락세. 생산량 하락 주요인은 CKD 생산 확대에 따른 수출 감소.(전라북도 상용차 수출 '14년 1,108백만 달러 → '19년 528백만 달러)
- 내수 시장 부진은 상용차 산업 연구개발투자 외면이 누적된 결과. '11년 한-EU FTA 발효로 국내 상용차 관세 폐지되면서 유럽 상용차 점유율 확대됨.(EU국가로부터의 화물차 수입액 '11년 205백만 달러 → '17년 614백만 달러)
- 전라북도 자동차 부품산업 부가가치 생산은 10년째 횡보 중('11년 944,847백만원에서 '19년 991,757백만원). 종사자수, 사업체 수는 '15~'16년 이후 하락세로 전국 대비 낙폭이 큰 편임. GM군산공장 폐쇄의 영향이 크게 작용.
- 완성차 업계의 탈내연기관 전환 가속화에도 전라북도 부품산업 전환은 대단히 미흡. 전국의 수소전기차 부품 생산 기업 43곳 중 전라북도 기업은 2곳에 불과. 전기차 부품 생산업체는 전무.

• 이상의 동향을 정리할 때 몇 가지 시사점을 도출할 수 있음.

• 완성차 업체에 국내 일자리·산업 사슬을 보호하는 사회적 책임을 부담시키는 제도 입안

- 관세 회피에 따른 이익을 과세하여 국내 일자리·산업 피해를 지원하는 데 사용, 현지 공장의 노동조건 기준 상향, 노동자 간 국제연대 등 완성차 업체의 사회적·국제적 책임을 강제하는 제도가 입안되어야 함.
- 완성차 업체의 KD 생산이 증가하고 있음에도 도내 부품 수출은 감소함. KD 생산 부품에 도내

자동차 부품사 제품이 사용될 수 있도록 완성차 업체의 책임 공론화하고 제도화 방안 마련도 동시에 요구됨.

- 정부 차원에서 완성차 업체의 상용차 기술투자를 유도하는 산업정책 수립해야 함.

• 환경·안전 규제 및 탈내연기관 기반시설 확대 정책 시행

- 「여객자동차운수사업법 시행령」 개정에 따른 판매 감소, 유로6 스텝D 예정에 따른 판매 증가 사례에서 환경 규제의 상용차 내수 시장 영향 확인. 정부·전라북도의 적극적 정책개입이 강조 되는 지점.
- 전라북도에서부터 노선버스 차령 제한, 노후경유차 운행제한, 배출가스 기준 강화, 화물차주 대폐차 지원금 지급 등의 정책을 확대 시행하고 이를 전국으로 확대시키기 위해 적극적으로 나설 필요.
- 탈내연기관 상용차 전환에 기반 인프라 조성이 병행. 공공이 참여하는 수소충전소, 수소생산 시설, 파이프라인 운영방안을 모색해야 함.

• 자동차 부품 산업 전환 지원

- GM 공장 폐쇄에 따른 내수·수출의 감소에 코로나19가 중첩되어 자동차부품 산업은 위기를 맞고 있음.
- 도내 자동차 부품산업의 위기는 유동성 공급을 통해 해결할 수 있는 일시적 위기로 볼 수 없음. 정부·전라북도는 유동성 지원을 넘어 적극적인 산업전환 지원 정책을 마련해야 함. 부품업체 연구개발 지원, 각종 기금 지원 시 사내하청·비정규직 고용유지 의무화, 실직 노동자 구직급여 지원, 사업장 폐쇄 전 재취업 지원 등의 정책이 시행되어야 함.
- 완성차 업체가 참여하는 지역 단위 노사공동결정을 제도화하고, 완성차 업체에 기존 부품업체의 동반 전환 의무를 부여할 수 있도록 해야 함.

1. 전라북도 중대형 상용차 산업의 코로나19 영향과 단기 동향

● 전라북도 상용차 산업 생산 통계를 종합하면, 코로나19 팬데믹 영향으로 '20년에는 전년 대비 생산, 내수, 수출(대수) 각각 -17.8%, -2.0%, -42.7%로 대폭 감소함

- 전국 자동차 수출액은 -13.1% 감소한 반면, 전라북도는 -36.5%로 큰 폭 감소하여 코로나 19의 피해를 보다 크게 입었음
 - 전북의 중대형 상용차 산업은 코로나19 이전에도 내수·수출 모두 감소 추세로, 기존의 약세에 코로나19의 영향이 더해져 하락폭이 컸음
- 전라북도 상용차 판매 감소량(-16.1%)은 전세계 감소량의 2배
 - 전세계적으로는 '20년 판매량이 전년 대비 -8.7%로 감소. 전북의 생산·판매 피해가 보다 과중함이 확인됨.
- 업체별, 차종별로 침체 양상 차이는 아래와 같음
 - (현대자동차) 코로나19 이후 버스 차종의 생산에 보다 큰 영향을 받았음. 2020년 기준, 내수 시장에서 트럭 판매량은 전년에 비해 7.8% 늘어난 반면, 버스 판매량은 -21.0% 감소하였음. 수출은 버스 2,116대(-62.0%), 트럭 4,462대(-38.6%) 감소하였음. 코로나19에 따른 전세계적 여객자동차 운수사업의 피해가 영향을 미쳤음.
 - (타타대우상용차) 2020년 기준, 전년 대비 내수 -10.1%, 수출 -30.6% 감소하여 코로나19 재난의 피해를 보다 크게 입었음. 차종별로는 5t 카고(프리마(중형))의 내수판매량이 가장 크게 감소(-65.4%)했음.

〈표-1〉 전라북도 주요 상용차 업체 생산·판매 현황(2019~2020년)

구 분		2019년				2020년			
		생산	수출	내수	수출액 †	생산	수출	내수	수출액 †
현대 자동차	버스	12,243 (3.6%)	3,411 (9.2%)	8,659 (0.3%)	201,008 (36.2%)	9,289 (-24.1%)	1,295 (-62.0%)	6,837 (-21.0%)	95,970 (-52.3%)
	트럭	30,553 (-10.2%)	11,545 (-34.4%)	17,447 (-8.1%)	266,722 (-29.4%)	25,268 (-17.3%)	7,083 (-38.6%)	18,815 (7.8%)	204,745 (-23.2%)
	특장	1,219 (-25.4%)	14,956 (-27.9%)	1,336 (-19.8%)		1,256 (3.0%)		1,417 (6.1%)	
	계	44,015 (-7.3%)	14,956	27,442 (-6.2%)		35,813 (-18.6%)	8,378 (-44.0%)	27,069 (-1.4%)	
타타 대우	트럭	3,730 (-29.7%)	1,523 (-8.9%)	3,183 (-20.0%)	56,422 (-0.3%)	3,003 (-19.5%)	1,057 (-30.6%)	2,861 (-10.1%)	32,086 (-43.1%)
	특장	939 (-32.2%)	-	559 (-22.8%)		1,118 (19.1%)	-	623 (11.4%)	
	계	4,669 (-12.0%)	1,523 (-8.9%)	3,742 (-20.5%)		4,121 (-11.7%)	1,057 (-30.6%)	3,484 (-6.9%)	
전북		48,684 (-14.7%)	16,479	31,184	528,465 (-9.6%)	39,934 (-18.0%)	9,435	30,553	335,488 (-36.5%)
전국		3,950,614 (-1.9%)	2,401,382 (-0.2%)	1,538,826 (-0.9%)	43,035,862 (5.3%)	3,506,774 (-11.2%)	1,886,683 (-21.4%)	1,611,218 (-3.7%)	37,399,065 (-13.1%)

* 출처 : 한국자동차산업협회 생산판매통계, 한국무역협회 무역통계

** (): 전년 대비 증감율, 단위:대, 천\$

† 현대자동차, 타타대우상용차 각 업체 별 수출액은 지역(완주, 군산)의 수출액 통계로 근사치임을 참고.

〈표-2〉 세계 상용차 판매 현황(2019~2020년)

COUNTRIES/REGIONS	2019	2020	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%

* 출처 : 세계자동차산업연합회(OICA)

● 2020년 말부터 회복세 시작되어 2021 상반기는 전년 동기 대비 생산, 내수, 수출 각각 14.9%, 22.8%, 30.5%(수출액 37.4%)증가하였음

- '21년 생산 회복에는 경기 회복 기대 확대가 반영
 - 백신 접종 시작되면서, 일상으로의 회복 가능성이 보다 현실화 됨
 - 문재인 정부의 SoC 확대 기조(그린뉴딜)로 건설기계 수요 증가했음
 - 환경 기준 강화에 따른 중·대형 상용차 대폐차 수요가 증대
 - 수도권 노후경유차 운행제한 확대
(노후경유차 운행제한 제도(LEZ, Low Emission Zone)) '17년 서울시 전역을 시작으로 '18년 경기도 17개 시, '20년 12월 경기도 28개 시*로 진입금지 구역이 추가 확대됨
(계절관리제) 배출가스 5등급 차량 중 저공해 미조치 차량은 '20.12.~'21.03.까지 수도권에서 운행 제한 시행
 - 배출가스 규제 유로6 stepD 시행
: '21.1.부터 유로6D 적용되어 유로6C 차량 인증 불가, '22.7. 이후에는 유로6C 차량 구입 불가
: 유로6 스텝D 차량 가격 인상 예상되어 조기 대폐차 수요 발생
- * 수원시, 고양시, 성남시, 용인시, 부천시, 안산시, 남양주시, 안양시, 화성시, 평택시, 의정부시, 시흥시, 파주시, 김포시, 광명시, 광주시, 군포시, 오산시, 이천시, 양주시, 안성시, 구리시, 포천시, 의왕시, 하남시, 여주시, 동두천시, 과천시
- 생산은 예년 수준을 회복하였으나 수출은 하향세를 지속
 - 전라북도 자동차 수출액은 '21년 상반기 186,023천 달러로 '19년 528,465천 달러에 못 미치는 수준임
 - 전국 자동차 수출액은 '20년 -13.1%, '21년 상반기 49.9% 상승으로 '19년 수준을 상회하였음
 - '21년 생산 증가는 내수 시장의 대폐차 수요가 주도하였음
 - 업체별, 차종별 주요 참고점은 아래와 같음
 - (타타대우상용차) 3t, 4t 카고 모델 출시로 내수 시장에서 경쟁력을 확대하였음. '21.상반기 3~4t 카고 1,102대 생산.
 - (현대자동차) 전반적 회복세 가운데 버스 차종은 '21년에도 전년 대비 생산 큰 폭으로 감소

(-48.5%). 영업용 승합차 차령 규제를 완화하는 국토교통부의 「여객자동차운수사업법 시행령」개정(20.09.01. 시행)이 생산·판매 실적 감소에 영향을 미쳤음.

〈표-3〉 전라북도 주요 상용차 업체 생산·판매 현황(2020~2021년)

구분		'20. 상반기				'21. 상반기			
		생산	내수	수출	수출액	생산	내수	수출	수출액
현대 자동차	버스	5,541	3,804	715	42,689	2,853 (-48.5%)	2,801 (-26.4%)	296 (-58.6%)	11,224 (-73.7%)
	트럭	12,772	9,423	2,999	77,538	16,235 (27.1%)	12,213 (29.6%)	4,523 (50.8%)	149,354 (92.6%)
	특장	561	761			890 (58.6%)	1,026 (34.8%)		
	계	18,874	13,988	3,714		19,978 (5.8%)	16,040 (14.7%)	4,819 (29.8%)	
타타 대우	트럭	1,579	1,398	587	13,660	3,592 (127.5%)	2,873 (105.5%)	792 (34.9%)	23,995 (75.7%)
	특장	617	313			625 (1.3%)	370 (18.2%)		
	계	2,196	1,711	587		4,217 (92.0%)	3,243 (89.5%)	792 (34.9%)	
전북		21,070	15,699	4,301	135,433	24,195 (14.8%)	19,283 (22.8%)	5,611 (30.5%)	186,023 (37.4%)
전국		1,627,643	802,638	820,873	15,749,987	1,814,521 (11.5%)	756,347 (-5.8%)	1,058,208 (28.9%)	23,602,173 (49.9%)

* 출처 : 한국자동차산업협회 생산판매통계, 한국무역협회 무역통계

** (): 전년 동기 대비 증감율, 단위:대, 천\$

‡ 현대자동차, 타타대우상용차 각 업체 별 수출액은 지역(완주, 군산)의 수출액 통계로 근사치임을 참고.

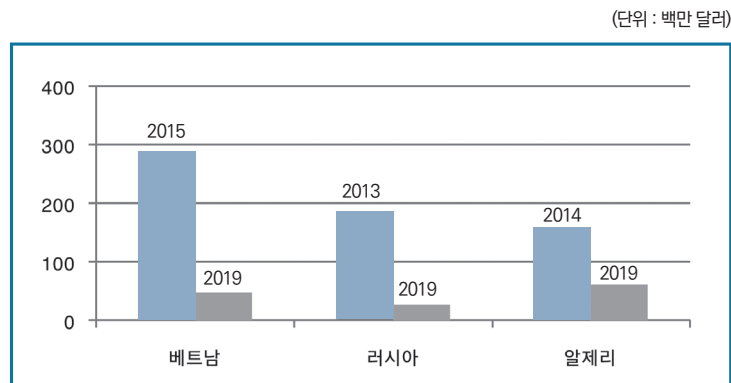
2. 전라북도 중대형 상용차 산업 장기 동향

● 코로나19 팬데믹이 영향을 미치기 전, 전라북도 중대형 상용차 산업은 장기 하락 추세에 있음

- 전라북도 중대형 상용차 생산량은 '14년을 고점으로 이후 지속 하락
 - 생산량 하락의 주 요인은 (현대자동차 전주공장) 수출 감소, (타타대우상용차) 내수 감소임
 - 전라북도 상용차(MTI 741200) 수출은 2014년을 정점으로 6년 연속 하락
 - : 2014년 1,107,983천 달러 → 2019년 528,464천 달러
 - 내수 시장에서 덤프, 트랙터 시장 국산차 점유율은 25% 내외로 약세를 면치 못하고 있음
 - 대형트럭(8t 이상) 시장에서도 국산차 점유율은 '18년 65.8%까지 하락하였다가 '20년 74.6% 수준으로 회복
- KD* 생산 확대에 따른 생산 감소
 - 현지 CKD 생산 확대에 따라 중대형 상용차 수출 가파른 감소세
 - : 전북 화물자동차 수출액 (베트남) '15년 288백만 달러 → '19년 47백만 달러, (러시아) '13년 185백만 달러 → '19년 26백만 달러, (알제리) '14년 157백만 달러 → '19년 61백만 달러

* KD(Knock Down) : 관세를 낮추기 위해 완성차가 아닌 반조립 혹은 부품 상태로 수출하는 방식. CKD(Complete KD), SKD(Semi KD), DKD(Disassembly KD) 등으로 나뉨. CKD는 완전 분해 부품을 수출하는 방식임.

〈그림-1〉 전라북도 주요 국가별 화물자동차 수출액 현황



* 출처 : 한국무역통계진흥원 무역통계(HSK code 8704)

- (현대자동차) 지난 10여 년 간 지속적으로 KD 확대
 - '10년 러시아 쿠즈바스, '11년 베트남 현대탄공에서 CKD 생산 시작.
 - '17년 베트남 타코 CKD 공장 증설.
 - * '15년 동남아국가연합(ASEAN) 경제공동체(AEC) 출범에 따라 역내 상용차 관세 단계적 폐지
 - '18년 알제리 상용차 합작법인 설립, CKD 공장 건설
- (타타대우상용차) 수출 '14년 3,678대 → '19년 1,523대로 감소. 동남아시아, 중동지역 수출 감소

● 한-EU FTA 발효에 따른 경쟁력 약화

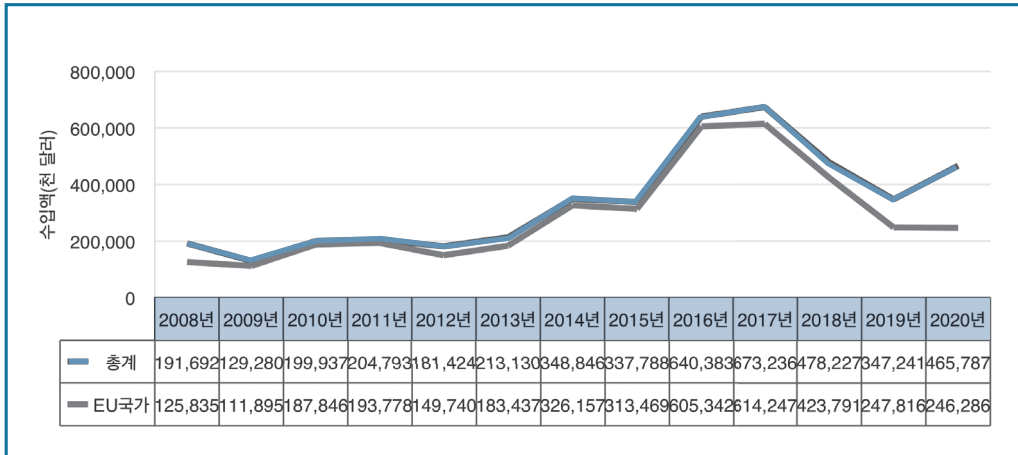
- '11.7월 한-EU FTA 발효로 국내 시장 상용차 관세 8~10%가 최대 5년 사이 폐지
 - 유럽 브랜드(Volvo, 벤츠, 스카니아, Man) 제품의 가격이 10% 인하되는 효과로 국내 업체가 기술·가격 경쟁력에서 뒤처짐
 - EU국가 화물차 수입액은 '11년 204,793천 달러 -> 관세가 완전 폐지되는 '17년 614,247천 달러로 200% 상승

〈표-4〉 한-EU FTA 발표 후 관세 폐지 현황

품 목	한국 관세 폐지
승합차	10%, 즉시
디젤/5톤 이하	10%, 즉시
디젤/20톤 초과	10%, 5년
트랙터	8%, 5년

〈그림-2〉 화물자동차 수입액 현황(2008~2020년)

(단위 : 천 달러)



* 출처 : 한국무역협회 무역통계(MTI code 741)

● '25년 유로7 시행과 다가오는 내연기관 종식

• '21년 말 유로7 초안 공개 예정

- AGVES*, 중대형상용차(Heavy Duty Vehicles) 유로7 예비기준에서 유로6 대비 2~10배 규제 강화 제언

*Advisory Group on Vehicle Emission Standards : EU유럽위원회 산하에 설치된 차량 배기가스 기준에 관한 자문그룹

〈표-5〉 AGVES 제시 유로7 기준안

(단위:mg/kWh)

	유로6	유로7 예비기준 A안	유로7 예비기준 B안
질소산화물(NOx)	460	120	40
미세먼지(SPN10)	6x1011(SPN23)	4x1011	1x1011
일산화탄소(CO)	4000	1500	400
메탄(CH4)	500	100	50
아산화질소(N2O)	-	50	25
비메탄탄화수소(NMHC)	160	50	25
암모니아(NH3)	~40mg/kWh	20	10

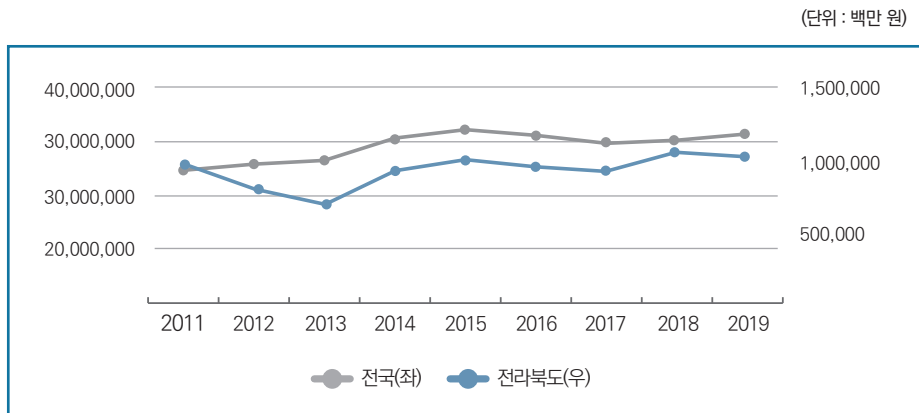
- 글로벌 상용차 업체, 脫내연기관 가속
 - 디젤 내연기관으로는 유로7 기준 달성 불가 우려
 - 유럽자동차제조사협회(ACEA), 2040년부터 내연기관 상용차 생산 중단하기로 결정('20.12.)
 - 글로벌 주요 상용차 제조사는 전기·수소연료전지로 전환 가속화
MAN·볼보·벤츠·스카니아, 전기 중대형 상용차 시범 생산
다임러·볼보·이베코 등, H2Accelerate 결성하여 '25년 본격 양산 목표로 수소연료전지 트럭
실용화 협력('20.12.)
 - 국내 상용차 업체도 수소연료전지 상용차량 실용화 추진 중
(현대자동차) 내연기관 상용 신차 출시 중단 발표('21.9.7.). 수소연료전지 상용차 실증사업
중. 전기차로 일렉시티, 카운티 일렉트릭 출시.
(타타대우상용차) 공개된 탈내연기관 계획은 없음. '21년 LNG 트랙터 출시. 모기업 타타모
터스는 전기트럭 모델 출시.

3. 전라북도 자동차 부품 산업 동향

● 전라북도 자동차 부품 산업의 지표는 불안정

- 전라북도 자동차부품산업 생산(명목 부가가치 기준)은 증감을 거듭하며 횡보 상태
 - 전라북도 자동차부품산업 생산은 '11년 944,847백만 원에서 '13년 696,631백만 원으로 하락한 후 '19년 991,757백만 원으로 '11년 수준을 회복
 - 우리나라 자동차부품산업 생산은 '11년~'15년 완성차 업체의 수출 성장에 따라 31.4조 원까지 연속 성장하였으나 이후 소폭의 등락을 반복해 '19년 30.7조 원을 기록

〈그림-3〉 자동차부품 산업 부가가치 (2011~2019년)



* 출처 : 통계청 광업제조업조사(자동차 신품 부품 제조업(C303))

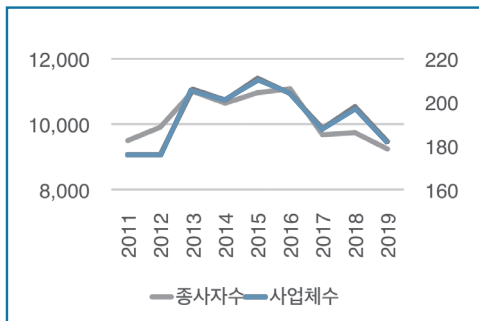
● 전라북도 자동차부품산업 종사자수(10인 이상 사업체)는 2011년 이후 역U자형 추이를 보이고 있음

- 2011년 9,496명에서 2016년 11,079명으로 증가하였다가 2019년 9,239명으로 감소하였음.
- 동기간 우리나라 자동차부품산업 종사자수는 2011년 213,183명에서 최대 264,363명으로 증가하였다가 2019년 238,655명으로 소폭 감소.

- 전라북도 자동차부품산업 사업체수, 종사자 수 변동폭은 전국에 비해 큰 편이며, 종사자 수는 '11년과 비교시 역성장한 것으로 나타남. '16년 이후의 하락에는 GM군산공장 폐쇄가 큰 영향을 미침.

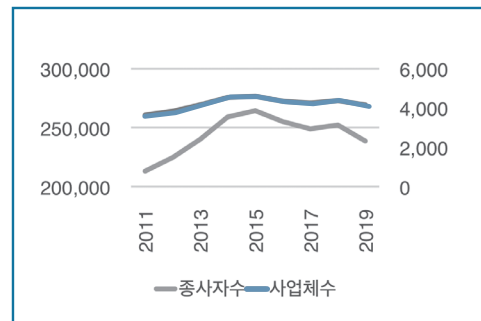
〈그림-4〉 전라북도 자동차 부품산업 현황
(2011~2019년)

(단위 : 백만 원)



〈그림-5〉 전국 자동차 부품산업 현황
(2011~2019년)

(단위 : 백만 원)



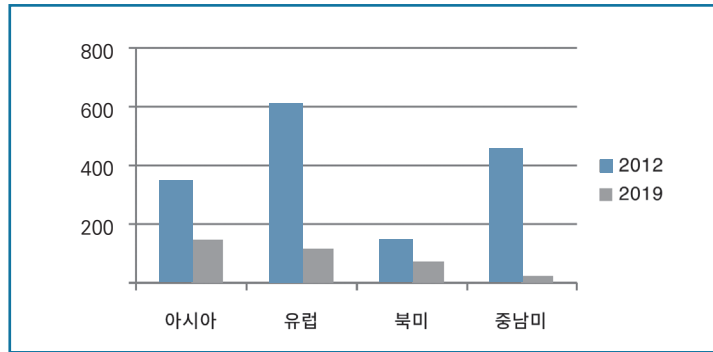
* 출처 : 통계청 광업제조업조사(자동차 부품 제조업(C303))

● 전라북도 자동차부품산업 수출은 견고한 하락세 지속

- '12년 1,665,205천 달러로 고점을 기록한 이후 '19년 392,108천 달러로 -76.5% 감소
- 동기간 우리나라 자동차부품산업 수출은 '11년 23,760,104천 달러에서 '19년 22,535,197천 달러로 소폭의 등락을 반복하였음
- 이에 따라 전라북도 자동차부품산업이 전체 수출액에서 차지하는 비중도 '11년 6.6%에서 '19년 1.7%로 큰 폭으로 하락함
- GM의 러시아, 브라질, 우즈벡 CKD 공장으로 수출하던 부품이 현지 경기 침체, 공장 폐쇄 등으로 인해 대폭 감소함.
 - 브라질 '12년 348백만 달러 → '19년 2백만 달러
 - 러시아 '12년 566백만 달러 → '15년 1백만 달러. '15년 GM 상트페테르부르크 공장 폐쇄

〈그림-6〉 전라북도 주요 대륙별 자동차부품 수출 현황

(단위 : 백만 달러)



* 출처 : 한국무역통계진흥원 무역통계(HSK code 8704)

● 탈내연기관 흐름 가운데 전라북도 자동차 부품 산업 전환은 미흡

- 수소전기차 부품 생산업체 2곳, 전기차 부품 생산업체 無
 - '20년 기준, 전국 수소전기차 부품 생산업체 43곳 중 전북 업체 2곳*
- *일진복합소재(수소연료 저장탱크), 대우전자부품(PTC히터, 전동식 워터펌프)
- 탈내연기관 산업전환 가속화될 경우 전북 자동차 부품 산업에 충격 예상

〈표-6〉 지역별 1차 협력업체 현황 ('20. 12월 기준)

(단위 : 개)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	강원
업체수	31	39	44	51	27	8	24	8	4
비율(%)	4.2	5.2	5.9	6.9	3.6	1.1	3.2	1.1	0.5
구분	경기	경남	경북	전남	전북	충남	충북	합계	
업체수	167	102	67	7	69	75	21	744	
비율(%)	22.4	13.7	9.0	0.9	9.3	10.1	2.8	100.0	

* 출처 : 2021 자동차산업편람

〈표-7〉 수소전기차 부품 업체 현황 ('20. 12월 기준)

(단위 : 개)

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	강원
업체수	7	3	3	2	-	2	1	-	1
구 분	경기	경남	경북	전남	전북	충남	충북	합계	
업체수	12	4	1	-	2	4	1	43	

* 출처 : 2021 자동차산업편람

4. 요약 및 시사점

- 코로나19 팬데믹 이후 전라북도 중대형 상용차 산업 피해 심각. 생산·판매에서 세계·전국 대비 하락세가 두드러짐('20년 상용차 판매, 세계 -8.7%, 전북 -16.7%(수출 -36.5%)).
- 전라북도 상용차 산업은 코로나19 이전에도 내수·수출 모두 감소 추세로, 기존의 약세에 코로나19의 영향이 더해져 하락폭이 컸음
- '20년 말부터 내수 확대에 생산량 회복하였으나 수출은 하향세 지속. '21년 내수 회복의 주요 요인은 수도권 노후경유차 운행제한 확대, 유로6 스텝D 적용 예정 등 환경규제 강화임.
- '21년 상반기, 현대자동차 버스 차종 생산량은 전년 대비 -48.5%로 재차 큰 폭 감소. 영업용 승합차 차령 규제를 완화한 「여객자동차운수사업법 시행령」 개정의 효과.
- 전라북도 중대형 상용차 생산량은 '14년 이후 지속 하락세. 생산량 하락 주요인은 CKD 생산 확대에 따른 수출 감소임. 전라북도 상용차 수출은 '14년 1,108백만 달러에서 '19년 528백만 달러로 절반 이하로 감소함. (베트남 '15년 288백만 달러 → '19년 47백만 달러, 러시아 '13년 185백만 달러 → '19년 26백만 달러, 알제리 '14년 157백만 달러 → '19년 61백만 달러)
- 특히 현대자동차는 '10년 러시아 쿠즈바스, '11년 베트남 현대탄콩에서 상용차 KD생산을 시작하며 이를 적극적으로 확대해 왔음. '14년 이후 본격화된 수출 하락은 '15년 동남아국가연합 역내 상용차 관세 폐지 이후 베트남 현지 생산이 증가한 데 따른 것임.
- 국내 업체와 유럽 업체 사이에 기술 격차 존재. 내수 시장 부진은 상용차 산업 연구개발투자 외면이 누적된 결과임. '11년 한-EU FTA 발효로 국내 상용차 관세 폐지되면서 유럽 상용차 점유율 확대됨. EU국가로부터의 화물차 수입액은 '11년 205백만 달러에서 '17년 614백만 달러로 3배 증가.(내수 시장 덤프, 트랙터 차종 수입차 점유율은 75% 수준.)
- '25년 시행예정인 유로7 초안 논의 진행 중. AGVES 제시 예비기준은 유로6 대비 2~10배 강화된 규제. 디젤 내연기관으로는 유로7 기준 달성 불투명하여 글로벌 주요 상용차 제조사

는 전기·수소연료전지로 전환 가속화하고 있음. 국내 업계에서는 현대자동차의 경우 수소연료전지 상용차 실증사업 진행, 타타대우상용차는 수소연료전지 전단계로 LNG 차량 상용화.

- 전라북도 자동차 부품산업 부가가치 생산은 '11년 944,847백만원에서 '19년 991,757백만원으로 횡보 중. 종사자수, 사업체 수는 '15~'16년 이후 하락세로 전국 대비 낙폭이 큰 편임. GM군산공장 폐쇄의 영향이 크게 작용.
- 전라북도 부품산업 수출은 '12년 1,665백 만 달러에서 '19년 392백 만 달러로 76.5% 감소. 전라북도 부품산업 수출액이 전국 수출액에서 차지하는 비중도 '11년 6.6%에서 '19년 1.7%로 큰 폭 하락. 수출액 감소 역시 GM의 KD 공장 폐쇄, 현지 경기 침체의 영향. ('15년 GM 상트페테르부르크 공장 폐쇄로 러시아 부품 수출액은 '12년 566백만 달러에서 '15년 1백만 달러로 감소.)
- 완성차 업계의 탈내연기관 전환 가속화에도 전라북도 부품산업 전환은 대단히 미흡. 중대형 상용차 업계가 수소전기 상용차로 전환을 준비하고 있음에도 전국의 수소전기차 부품 생산 기업 43곳 중 전라북도 기업은 2곳에 불과. 전기차 부품 생산업체는 전무.

• **이상의 동향을 정리할 때 몇 가지 시사점을 도출할 수 있음.**

• **완성차 업체에 국내 일자리·산업 사슬을 보호하는 사회적 책임을 부담시키는 제도 입안이 필요함.**

- 전라북도 상용차 산업 침체의 주요인은 관세 회피를 위한 KD 생산 확대에 따른 수출 감소에 있음.
- 내수 시장에서의 하락세 원인은 연구개발 투자 부진으로 인한 경쟁력 감소임. 현재와 같은 수입차 업체와의 기술격차가 유지되거나 확대되면 향후 내수 시장에서의 침체가 가속화 될 것임.
- 완성차 업체의 투자 회피는 저임금에 의존하는 해외 공장으로의 철수를 용이하게 하고, 경쟁력을 약화시키는 효과를 동시에 유발하고 있음.

- 상용차 산업에 대한 정부의 인식 부족 및 산업정책 부재 속에 이와 같은 현상이 장기간 방치되어 왔음.
- 관세 회피에 따른 이익을 과세하여 국내 일자리·산업 피해를 지원하는 데 사용, 현지 공장의 노동조건 기준 상향, 노동자 간 국제연대 등 완성차 업체의 사회적·국제적 책임을 강제하는 제도가 입안되어야 함.
- 완성차 업체의 KD 생산이 증가하고 있음에도 도내 부품 수출은 감소. KD 생산 부품에 도내 자동차 부품사 제품이 사용될 수 있도록 완성차 업체의 책임 공론화하고 제도화 방안 마련도 동시에 요구됨.
- 정부 차원에서도 완성차 업체의 상용차 기술투자를 유도하는 산업정책을 수립해야 함.

• 환경·안전 규제 및 탈내연기관 기반시설 확대 정책

- 「여객자동차운수사업법 시행령」 개정에 따른 판매 감소, 유로6 스텝D 예정에 따른 판매 증가 등의 사례에서 환경 규제가 상용차 내수 시장에 직접적인 영향을 미치고 있음이 확인됨. 정부·전라북도의 적극적 정책개입이 강조되는 지점임. 차령 규제 완화에 대응을 하지 않았던 전라북도의 태도는 부적절했음.
- 기후위기 대응과 시민 안전을 위해 보다 강화된 상용차 환경 규제가 도입되어야 함. 전북 도내에서부터 노선버스 차령 제한, 노후경유차 운행 제한, 배출가스 기준 강화, 화물차주 대폐차 지원금 지급 등의 정책을 확대 시행하고 이를 전국으로 확대시키기 위해 적극적으로 나설 필요가 있음.
- 완성차 업체의 적극적인 연구개발 투자를 유도하기 위한 정책적 방안의 일환으로서도 환경규제 강화의 의미를 찾을 수 있을 것임.
- EU의 강력한 환경 규제 가운데 유럽 중대형 상용차 업체들은 배출가스 저감 및 탈내연기관 상용차 연구 개발에 막대한 투자를 해왔고, 국내 상용차 업체와의 기술격차가 누적되어 옴. 현대자동차가 수소전기차에 일부 강점이 있다고 하나, 내연기관 배출저감 기술을

따라잡지 못한 가운데 이루어진 뒤늦은 연구개발 투자라는 측면을 고려해야 함. 총 누적 연구개발비를 감안하면 현단계에서 미래차 시장을 낙관하기만은 어려움.

- 탈내연기관 상용차 전환에는 기반 인프라 조성이 병행되어야 함. 수소연료의 경우 현재 전북 내 수소충전소는 2곳이고, 이 중 대형버스의 충전이 가능한 곳은 완주 소재 충전소 1곳에 불과함. 충전소 뿐만 아니라 수소 생산, 수송, 저장 인프라가 동시에 추진되어야 함. 민간에 보조금을 지원하며 운영을 맡기는 현재 방식은 향후 수소인프라 확대에 걸림돌이 될 것임. 공공이 참여하는 수소충전소, 수소생산시설, 파이프라인 운영방안을 모색해야 함.

• 자동차 부품 산업 전환 지원

- GM 공장 폐쇄에 따른 내수·수출의 감소에 코로나19가 중첩되어 자동차부품 산업은 위기를 맞고 있음.
- 정부·지자체로부터의 지원은 대개 유동성 공급의 형태를 띠고 있음. 도내 자동차 부품산업의 위기는 유동성 공급을 통해 해결할 수 있는 일시적 위기로 볼 수 없음.
- 자동차 산업의 변화에 따른 구조적 전환이 요구되는 시점이나, 현대자동차의 수소전기차 전환에 낙점받은 도내 부품사는 2곳에 불과한 실정으로 산업전환의 피해가 예견되고 있음. 특히 영세 부품사일수록 산업전환에 대응할 능력이 떨어지는 실정임.
- 정부·전라북도는 유동성 지원을 넘어 적극적인 산업전환 지원 정책을 마련해야 함. 부품업체 연구개발 지원, 각종 기금 지원 시 사내하청·비정규직 고용유지 의무화, 실직 노동자 구직급여 지원, 사업장 폐쇄 전 재취업 지원 등의 정책이 시행되어야 함.
- 완성차 업체가 참여하는 지역 단위 노사공동결정을 제도화하고, 완성차 업체에 기존 부품업체의 동반 전환 의무를 부여할 수 있도록 해야 함.

도내 자동차산업 주요 지표 (생산대수, 수출액 등)

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	'21. 상반기
생산 대수 (단위: 대)	전북	101,293 (2.1%) [2.5%]	57,076 (-43.7%) [1.4%]	48,684 (-14.7%) [1.2%]	39,934 (-18.0%) [1.1%]	24,195 (14.8%) [1.3%]
	상용차	67,311 (-19.5%) [1.6%]	54,165 (-10.1%) [1.3%]	48,684 (-14.7%) [1.2%]	39,934 (-18.0%) [1.1%]	24,195 (14.8%) [1.3%]
	전국	4,113,472 (-2.6%)	4,028,705 (-2.1%)	3,950,614 (-1.9%)	3,506,774 (-11.2%)	1,814,521 (11.5%)
수출액 (자동차) (단위: 천\$)	전북	905,935 (-1.9%) [2.2%]	693,622 (-23.4%) [1.7%]	603,331 (-13.0%) [1.4%]	406,935 (-32.6%) [1.1%]	228,850 (37.4%) [9.7%]
	상용차	709,938 (1.2%)	584,563 (-17.7%)	528,464 (-9.6%)	335,488 (-36.5%)	186,023 (37.4%)
	전국	41,691,173 (3.8%)	40,886,506 (-1.9%)	43,035,862 (5.3%)	37,408,703 (-13.1%)	23,602,173 (49.9%)
수출액 (자동차 부품) (단위: 천\$)	전북	604,230 (6.9%) [2.6%]	549,230 (-9.1%) [2.4%]	392,108 (-28.6%) [1.7%]	215,738 (-45.0%) [1.2%]	138,321 (46.0%) [1.2%]
	전국	23,136,945 (-9.5%)	23,118,748 (-0.1%)	22,535,197 (-2.5%)	18,641,023 (-17.3%)	11,603,602 (43.5%)

* 출처 : 한국자동차산업협회 생산판매통계, 한국무역협회 무역통계(수출액통계는 MTI 코드(741: 완성차, 742: 부품, 741200: 상용차) 반영.

** (): 전년 (동기) 대비 증감율, []: 전국 대비 전북 비중

도내 상용차산업 세부 현황

(단위: 대)

구 분			2017년	2018년	2019년	2020년	'21. 상반기
생산	현대 자동차	버스	11,510	11,820 (2.7%)	12,243 (3.6%)	9,289 (-24.1%)	2,853 (-48.5%)
		트럭	43,531	34,020 (-21.8%)	30,553 (-10.2%)	25,268 (-17.3%)	16,235 (27.1%)
		특장	2,789	1,633 (-41.4%)	1,219 (-25.4%)	1,256 (3.0%)	890 (58.6%)
		계	57,830	47,473 (-17.9%)	44,015 (-7.3%)	35,813 (-18.6%)	19,978 (5.8%)
	타타 대우	트럭	7,694	5,307 (-31.0%)	3,730 (-29.7%)	3,003 (-19.5%)	3,592 (127.5%)
		특장	1,787	1,385 (-22.5%)	939 (-32.2%)	1,118 (19.1%)	625 (1.3%)
		계	9,481	5,307 (-44.0%)	4,669 (-12.0%)	4,121 (-11.7%)	4,217 (92.0%)
수출	현대 자동차	버스	3,052	3,124 (2.4%)	3,411 (9.2%)	1,295 (-62.0%)	296 (-58.6%)
		트럭	23,808	17,609 (-26.0%)	11,545 (-34.4%)	7,083 (-38.6%)	4,523 (50.8%)
		계	26,860	20,733 (-22.8%)	14,956 (-27.9%)	8,378 (-44.0%)	4,819 (29.8%)
	타타 대우	트럭	1,723	1,672 (-3.0%)	1,523 (-8.9%)	1,057 (-30.6%)	792 (34.9%)
		계	1,723	1,672	1,523	1,057	792
내수	현대 자동차	버스	8,806	8,630 (-2.0%)	8,659 (0.3%)	6,837 (-21.0%)	2,801 (-26.4%)
		트럭	20,864	18,975 (-9.1%)	17,447 (-8.1%)	18,815 (7.8%)	12,213 (29.6%)
		특장	2,651	1,666 (-37.2%)	1,336 (-19.8%)	1,417 (6.1%)	1,026 (34.8%)
		계	32,321	29,271 (-9.4%)	27,442 (-6.2%)	27,069 (-1.4%)	16,040 (14.7%)
	타타 대우	트럭	6,430	3,981 (-38.1%)	3,183 (-20.0%)	2,861 (-10.1%)	2,873 (105.5%)
		특장	1,232	724 (-41.2%)	559 (-22.8%)	623 (11.4%)	370 (18.2%)
		계	7,662	4,705 (-38.6%)	3,742 (-20.5%)	3,484 (-6.9%)	3,243 (89.5%)

JBLI ISSUE PAPER

이슈페이퍼

2021-02