

2022년 1월호

상용차 산업 동향

1. 상용차 노후화 분석
2. 2014년~ 2020년 생산 · 내수 · 수출 현황
3. 상용차 산업 대선 후보 정책질의서 답변
4. 기타 언론 보도 등

2022.01

상용차 산업 동향

발행일 | 2022. 1.

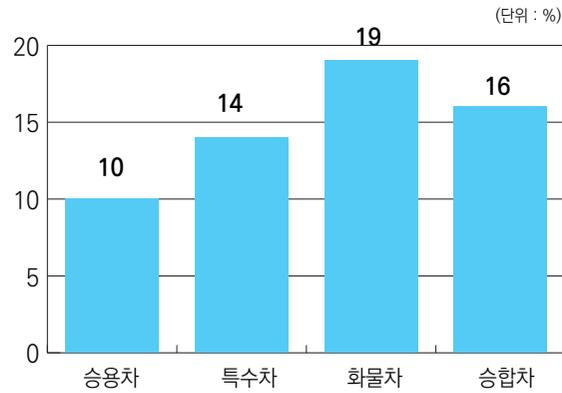
발행인 | 손덕현, 서영우, 유준, 염경석

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

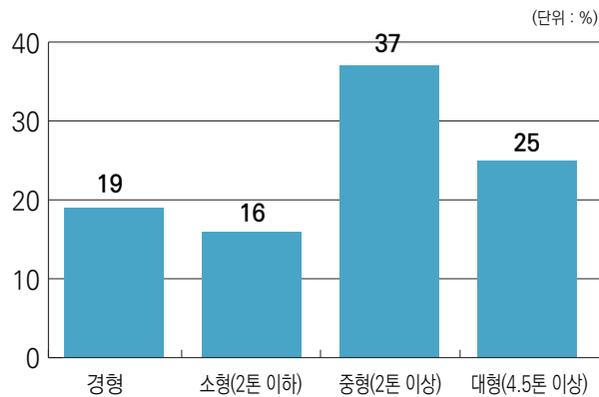
편집인 | 유기만(010.9887.7659)

주 소 | 전북 전주시 덕진구 벚꽃로57 3층

■ 차량별 15년 이상 노후화율



■ 화물차종별 15년 이상 노후화율



자동차산업협회에 따르면 2021년 11월 기준 한국에 등록된 전체 차량 중 15년 이상 된 차량의 비율이 화물차가 19% 가장 높았으며, 화물차 중 2.5톤 이상 중형 트럭이 37%, 4.5톤 이상 대형 트럭이 25%로 가장 높은 것으로 나타났다.

수송부문 중 경유차량에 의한 대기 오염 및 탄소 배출이 가장 심각한 상황에서 정부의 정책에도 불구하고 중대형 상용차의 노후화율은 개선되지 않고 심화되고 있다. 특히 15년 이상된 중대형 상용차는 EU3 이하로 배기가스배출 기준이 5등급 이하이다.

상용차(버스, 트럭) 차종별, 차령별 등록현황¹⁾ 및 노후화율

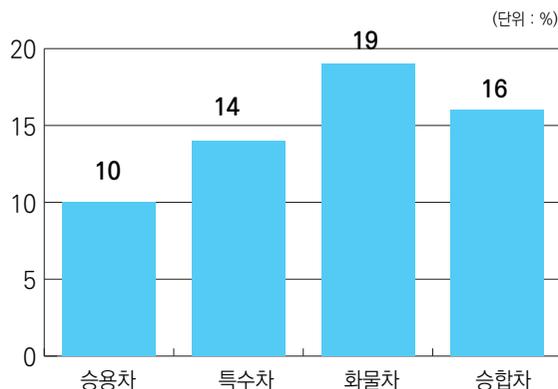
1. 전체 차량 차종별 등록현황 및 노후화율

〈표-1〉 전체 차량 차종별 등록현황 및 노후화율

(단위 : 대, %)

차종	합계	7년 미만	8년~15년 미만	15년 이상	11년 이상
합계	24,861,477	12,467,534	9,607,082	2,786,861(11%)	8,089,504(32.5%)
승합차	769,445	282,491	366,086	120,868(16%)	306,883(39.9%)
화물차	3,629,301	1,660,459	1,261,834	707,008(19%)	1,386,840(38.2%)
특수차	107,797	61,100	31,902	14,795(14%)	31,919(29.6%)
승용	20,354,934	10,463,484	7,947,260	1,944,190(10%)	6,363,862(31.3%)
규제 내용		유로6	유로4~5	유로3 이하	

■ 차량별 15년 이상 노후화율



1) 2021년 11월 자동차산업협회 통계를 재가공하였음. 자동차산업협회에서는 1톤 이상 2톤 이하를 중형으로 분류하였으나 본 자료에서는 1톤 이하 경형, 1톤 이상-2톤 미만 소형, 2톤-5톤 중형, 5톤 초과 대형으로 분류하였음.

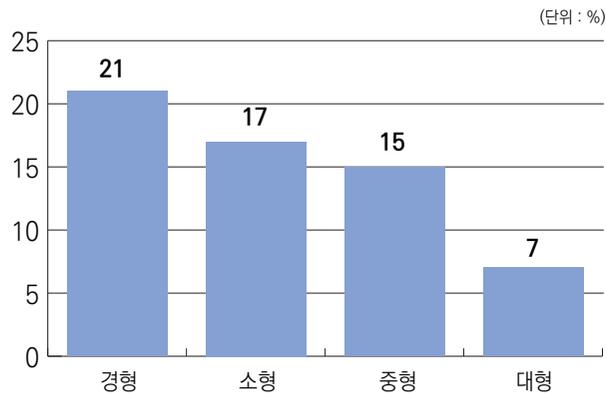
2. 승합차 유형별 등록현황 및 노후화율

〈표-2〉 승합차 유형별 등록현황 및 노후화율

(단위 : 대, %)

	합계	7년 미만	8년~15년 미만	15년 이상	11년 이상
합계	769,445	282,491	366,086	120,868(16%)	306,883(39.9%)
경형	42,291	23,479	10,043	8,769(21%)	12,366(29.2%)
소형	569,257	176,294	297,032	95,931(17%)	253,211(44.5%)
중형	70,056	33,376	26,329	10,351(15%)	24,592(35.1%)
대형	87,841	49,342	32,682	5,817(7%)	16,714(19.0%)
규제 내용		유로6	유로4~5	유로3 이하	

■ 승합차종별 15년 이상 노후화율



승합차의 경우 코로나 19로 중대형 버스는 차량이 기존 9+2(11)년에서 9+2+2(13)년으로 연장되어 중대형의 노후화율을 갈수록 높아질 것으로 보인다.

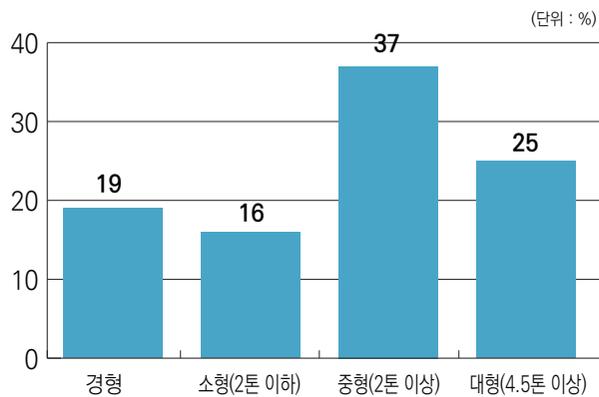
3. 화물차 유형별 등록현황 및 노후화율

〈표-3〉 화물차 유형별 등록현황 및 노후화율

(단위 : 대, %)

차종	합계	7년 미만	8년~15년 미만	15년 이상	11년 이상
화물차	3,629,301	1,660,459	1,261,834	707,008(19%)	2,242,461(61.8%)
경형(1톤이하)	77,752	39,590	23,544	14,618(19%)	53,987(69.4%)
소형(2톤이하)	2,943,001	1,394,732	997,310	461,415(16%)	1,864,964(63.4%)
중형(2톤이상)	463,689	127,417	163,217	173,055(37%)	196,156(42.3%)
대형	234,403	98,720	77,763	57,920(25%)	127,354(54.3%)
규제 내용		유로6	유로4~5	유로3 이하 (일부 유로 4)	

■ 화물차종별 15년 이상 노후화율



중대형 화물차의 경우 노후차 교체 등 정부의 정책에도 불구하고 15년 이상 차량의 노후화율이 해마다 꾸준히 증가하고 있다. 유로3 이전 차량은 2005년 이전 차량이다.

4. 환경부 배출가스등급 산정기준

〈표-4〉 경형, 소형·중형자동차의 배출가스등급 산정기준²⁾(제4조 관련)

등급	배출허용 기준수준	경형, 소형·중형 승용, 소형·중형 화물				
		사용연료	기준적용연식	NMOG+NOX (g/km)	NOX (g/km)	PM (g/km)
1	ZEV	전기, 수소,	-	0.000	-	-
	SULEV		2016(기준6)	0.0125		0.002
			2016(기준5)	0.019		0.002
			2013(기준3) 2009(기준3)			-
2	ULEV	휘발유, 가스 (하이브리드 포함)	2016(기준4)	0.031	-	0.002
			2016(기준3)	0.044		0.002
			2016(기준2)	0.078 (0.056)		0.002
			2013(기준2) 2009(기준2) 2006			-
	LEV (LEV II & III)	휘발유, 가스	2016(기준1)	0.100		0.002
			2013(기준1)			-
3	LEV (LEV I)	휘발유	2003	0.248~0.331	-	-
		가스	2003	0.331~0.534	-	-
	실도로	경유	2017.9. 이후	-	0.168~0.263	-
			2020.1. 이후	-	0.120~0.189	-
	Euro-6	경유 (하이브리드 포함)	2014	0.174~0.219	-	0.0045
	Tier 1	휘발유·가스	2000	0.416~0.720		-
Euro-5	경유	2009.9	0.232~0.353	0.005		
4	-	휘발유·가스	1988 이후 (삼원촉매 부착)	0.870~1.930	-	-
	Euro-4	경유	2006	0.302~0.463		0.025~0.060
5	-	휘발유·가스	1987 이전 (삼원촉매 미부착)	5.300	-	-
	Euro-3 이전	경유	2002.7.1. 이전	0.560~		0.050~

〈 비교 〉

1. 경유사용 자동차는 경유에 다른 연료를 사용하는 자동차를 포함하며, 이 경우 탄화수소는 NMHC로 측정한다.
2. 탄화수소를 NMHC로 측정된 경우에는 NMOG값은 NMHC 값에 1.04를 곱한 값을 NMOG 측정값으로 한다.
3. 경유자동차 등급 분류 시 NMOG+NOX와 PM 각각의 기준에 따른 등급 분류가 상이한 경우에는 PM 기준을 따른다.
4. 기준을 범주로 제시한 경우는 자동차의 중량 혹은 차중 세부 분류별 기준이 상이한 경우는 기준을 범주로 제시한다.
5. ()의 기준은 2006년 경차에 적용한다.
6. 휘발유·가스차의 PM 기준은 2020년 12월 31일까지 0.004g/km로 할 수 있다.

2) 자동차 배출가스 등급 산정방법에 관한 규정 별지1, 2

〈표-5〉 대형·초대형자동차의 배출가스등급 산정기준(제4조 관련)

등급	배출허용기준 수준	대형·초대형 승용, 대형·초대형 화물				
		사용연료	기준적용연식	NMHC	NOX	PM
1	ZEV	전기·수소연료전지		0.00	0.00	-
	Euro-6 ↑	휘발유(하이브리드) 가스(하이브리드)	2016.12	0.10	0.35	0.01
2	Euro-6	휘발유·가스	2016, 2013	0.14	0.40	-
		경유(하이브리드)	2014	0.12	0.35	0.01
3	Euro-5	휘발유·가스	2009	0.55	2.00	-
	Euro-6	경유	2014	0.16	0.46	0.01
	Euro-4	휘발유·가스	2006	0.55	3.50	-
	Euro-5	경유	2009.9	0.55	2.00	0.03
4	Euro-3	휘발유·가스	2002.7	0.90	3.50	-
	Euro-4	경유	2006	0.55	3.50	0.03
5	Euro-2	휘발유·가스	2000 이전	1.2	5.5	-
	Euro-3	경유	2002.7	0.66	5.00	0.10

〈비고〉

1. 휘발유·가스차의 배기관가스는 NMHC로 측정하고, 경유차의 배기관 가스는 THC로 측정하여 적용한다.
2. 2006년 이후 기준 경유자동차는 ETC 모드 또는 WHTC 모드 측정방법을 적용한다.

5. 제작사별 차종별 차명별 차령별 등록현황

〈표-6〉 제작사별 차종별, 차명별, 차령별 등록현황(승합차)

(2021년 11월)

제작사	차종	차명	합계	1~5년 미만	6~10년 미만	10~15년 미만	15년 이상
총 계	승합차		769,445	183,714	278,848	186,015	120,868
		경형 총계	42,291	16,773	13,152	3,597	8,769
		소형 총계	569,257	110,268	205,778	157,280	95,931
		중형 총계	70,056	24,390	21,074	14,241	10,351
		대형 총계	87,841	32,283	38,844	10,897	5,817
현대 기아 대우 쌍용 대우버스 수입 기타	4	대형	52,242	22,235	22,451	5,771	1,785
			16,133	4,166	7,380	2,938	1,649
			1,605	-	-	-	1,605
			307	-	-	-	307
			14,692	3,803	8,383	2,143	363
			1,258	1,072	49	29	108
			1,604	1,007	581	16	-
			대형 총계	87,841	32,283	38,844	10,897
현대 기아 대우 아시아 대우버스 수입 기타	3	중형	48,037	14,541	14,039	13,288	6,169
			4,458	1,212	349	-	2,897
			88	-	-	-	88
			1	-	-	-	1
			9,460	3,483	5,140	677	160
			6,676	4,466	936	255	1,019
			1,336	688	610	21	17
			중형 총계	70,056	24,390	21,074	14,241
현대 기아 대우 아시아 쌍용 현대정공 수입 기타	2	소형	318,444	88,582	108,698	79,489	41,675
			198,904	20,192	68,263	72,972	37,477
			1,283	-	-	-	1,283
			680	-	-	-	680
			44,881	1,452	28,092	4,451	10,886
			3,816	-	-	-	3,816
			421	29	19	289	84
			828	13	706	79	30
			소형 총계	569,257	110,268	205,778	157,280
한국지엠 기아 대우 대우중 수입 기타 아시아	1	경형	20,281	8,043	7,962	2,695	1,581
			967	-	-	-	967
			379	-	-	-	379
			3,085	-	-	-	3,085
			11,976	6,842	4,109	503	522
			3,431	1,888	1,081	399	63
			2,172	-	-	-	2,172
			경형 총계	42,291	16,773	13,152	3,597

〈표-7〉 제작사별 차종별 차명별 차령별 등록현황(화물차)³

(2021년 11월)

제 작 사	차종	차명	합계	1~5년미만	6~10년 미만	10~15년 미만	15년 이상		
총 계			3,629,301	1,208,018	1,034,443	679,832	707,008		
		대형 총계	234,403	71,761	55,593	49,129	57,920		
	2.5톤 이상	중형 총계	463,689	93,559	102,597	94,478	173,055		
	2톤 이하	소형 총계	2,943,001	1,016,227	848,737	527,078	461,415		
	1톤 미만	경형 총계	77,752	26,471	27,516	9,147	14,618		
현대	4	대형 계	92,178	27,923	15,268	25,618	23,369		
기아			1,621	27	2	5	1,587		
대우			4,988	-	-	-	4,988		
아시아			228	-	-	-	228		
쌍용			3,028	-	-	-	3,028		
대우중			344	-	-	-	344		
현대정공			250	-	-	-	250		
삼성상			558	-	-	-	558		
타타대우			38,269	12,273	12,483	10,091	3,422		
진도			5,378	-	2	261	5,115		
광림			1,359	377	569	186	227		
수입			18,234	11,922	4,244	1,133	935		
기타			67,968	19,239	23,025	11,835	13,869		
				대형 총계	234,403	71,761	55,593	49,129	57,920
타타대우			3	중형 계	26,461	4,327	8,708	12,166	1,260
현대	281,589	51,273			64,135	62,351	103,830		
기아	140,263	31,161			24,750	19,025	65,327		
대우	396	-			-	-	396		
수입	7,636	5,006			175	638	1,817		
기타	7,344	1,792			4,829	298	425		
		중형 총계	463,689	93,559	102,597	94,478	173,055		
현대	2	소형 계	1,702,479	565,865	518,809	366,024	251,781		
기아			812,481	250,623	205,435	118,038	148,841		
대우			3,008	-	-	-	3,008		
아시아			643	-	-	-	643		
쌍용			359,629	159,535	108,564	40,432	51,098		
현대정공			4,043	-	-	-	4,043		
삼성상			710	-	-	-	710		
수입			28,156	19,907	5,690	1,825	734		
기타			31,852	20,297	10,239	759	557		
				소형 총계	2,943,001	1,016,227	848,737	527,078	461,415
기아	1	경형 계	2,636	-	1	25	2,610		
대우			1,194	-	-	-	1,194		
아시아			2,607	-	-	-	2,607		
대우중			5,004	-	-	-	5,004		
한국지엠			64,725	24,895	27,505	9,122	3,203		
기타			1,586	1,576	10	-	-		
		경형 총계	77,752	26,471	27,516	9,147	14,618		

3) 차 크기별 구분 - 경형 : 1.0L 미만

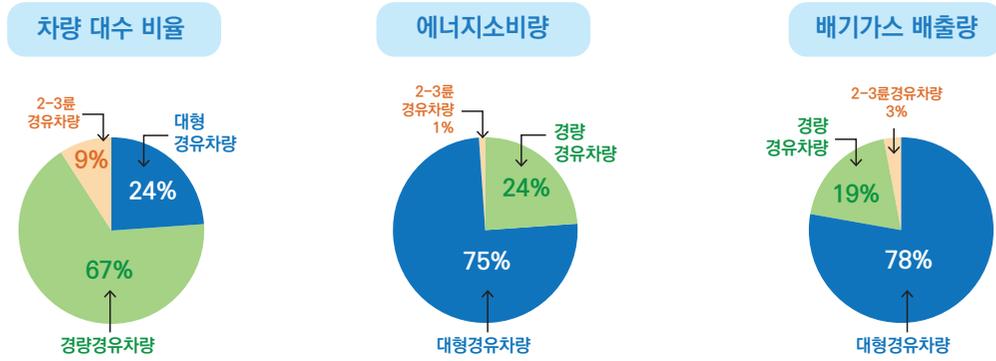
- 소형 : 승용차(1.6L 미만), 버스(15인 이하), 트럭(최대적재량 1톤 이하)

- 중형 : 승용차(1.6L 이상 ~ 2.0L 미만), 버스(16인 이상 ~ 35인 이하), 트럭(최대적재량 1톤 초과 ~ 5톤 이하)

- 대형 : 승용차(2.0L 이상), 버스(36인 이상), 트럭(최대적재량 5톤 초과)

6. 결론

1) 노후 경유차의 대기오염 정도와 에너지 소비량



〈그림-1〉 자료:ICCT(2018), 육상화물운송수단의 미세먼지 및 온실가스 저감 방안 연구(한진석 외, 2019)⁴⁾

유럽의 경유차 분석 결과 전체 경유차 중 차량 대수는 경량 경유 차량이 67%로 가장 많고 3톤 이상 경유 차량은 24%이지만 3톤 이상 대형경유차량이 소비하는 소비량은 전체 차량의 75%이며 배기가스 배출량은 전체 경유차량중 78%로 조사되었다.

〈표-8〉 KD147모드 연식별 지역별 평균 매연 농도⁵⁾

(단위 : %)

구분	수도권		비수도권	
	비사업용	사업용	비사업용	사업용
EURO 3	15.8	15.3	20.2	19.4
EURO 4	12.9	11.9	14.0	13.4
EURO 5	8.0	7.6	7.7	7.3
EURO 6	3.0	3.6	2.4	3.1

4) 육상화물운송수단의 미세먼지 및 온실가스 저감 방안 연구, 한진석외 4명, KEI(한국환경정책·평가연구원) 2019-06,

5) 육상화물운송수단의 미세먼지 및 온실가스 저감 방안 연구, 한진석외 4명, 제 4장 122P.

〈표-9〉 Lug Down 연식별 지역별 평균 매연 농도⁶⁾

(단위 : %)

구분	수도권		비수도권	
	비사업용	사업용	비사업용	사업용
EURO 3	11.0	10.2	19.9	15.1
EURO 4	6.5	7.1	7.6	7.3
EURO 5	-	-	5.8	4.7
EURO 6	-	-	4.9	4.2

연식별 평균 매연 농도는 유로3 이하가 유로6에 비해 4배~10배까지 높은 것으로 나타났다.

2050 탄소중립위원회는 2021년 10월에 2030 국가 온실가스 감축목표(NDC)를 결정하였다. 수송 부문은 2030년 까지 온실가스 배출량을 2018년 대비 37.8%나 감축하는 계획이 확정된 상태이다. 또한 환경부는 수송부문 탄소중립 이행전략을 마련하고 있다.

상용차 대책위는 수송부문의 탄소중립 이행전략을 달성하기 위해서는 전체 경유차 중 배기 가스배출량의 78%나 차지하고 있는 중대형 상용차에 대한 이행 전략이 구체화되지 않고서는 목표 달성을 어렵다고 주장해 왔다.

특히 중대형 트럭의 경우 이미 단종되어 부품도 생산되지 않는 대우, 아시아, 쌍용, 현대정공, 삼성상용차 등의 노후 화물차량도 수 만대가 도로를 돌아다니고 있어 안전문제도 매우 심각한 상황이다.

따라서 집계된 상용차의 노후화율을 바탕으로 유로3 이전 경유차의 경우 신속하게 교체될 수 있도록 정책을 시행해야 할 것이다. 특히, IMF 경제 위기 이후 화물차 차량 규제가 없어지고 상용차의 지입률이 높아져 화물 노동자들에게 차량 교체 비용이 전가되고 있는 상황에서 현실적인 교체 지원을 해야 할 것이다.

6) 육상화물운송수단의 미세먼지 및 온실가스 저감 방안 연구, 한진석외 4명, 제 4장 139P.

상용차, 승용차 연도별 생산, 내수, 수출 현황⁷⁾

한국자동차산업협회에 따르면 지난 2014년부터 2021년 11월까지 집계 결과 자동차 생산이 지속적으로 감소하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 가장 많이 생산량이 감소한 차종은 버스로 2014년 기준년으로 2020년에는 67%로 감소했으며 2021년 생산량은 이보다 더 감소한 것으로 예상된다. 트럭의 경우 2014년 기준년으로 2020년 75%로 감소하였다. 버스는 수출과 내수가 모두 큰 폭으로 감소했으며 트럭은 수출이 2014년 약 9만7천대 2020년 4만9천대로 약 50%가 감소하여 매우 심각한 상황이다. 데이터 상 차량 크기별로 생산 현황과 내수, 수출 현황이 정리되어 있지 않아 소형, 중형, 대형의 생산량 현황을 세분화하지는 못했다. 버스 사업은 코로나 19의 영향을 매우 심각하게 받고 있어 대책위에서는 이에 대한 부품사의 고용 유지 방안을 지속적으로 요구하고 있다.

1. 생산 현황

(단위 : 대, %)

구분	합계	버스	트럭	특장차	승용차	
						다목적형
2021.1~11월	3,143,228	57,263	201,994	14,610	2,869,361	1,930,170
(전년비)	(-2.1)	(-12.6)	(-7.2)	(-4.6)	(-2.4)	(-2.2)
2020	3,506,774	72,305	206,823	15,940	3,211,706	2,063,682
2019	3,950,589	88,882	231,474	17,671	3,612,587	2,190,424
2018	4,028,834	103,537	244,305	19,262	3,661,601	2,045,676
2017	4,114,913	102,346	258,503	19,665	3,735,399	1,925,650
2016	4,228,509	105,053	244,127	19,338	3,859,991	1,768,155
2015	4,555,957	126,747	273,078	21,024	4,135,108	1,760,014
2014	4,524,932	107,713	274,855	18,248	4,124,116	1,609,611

7) 한국자동차산업협회

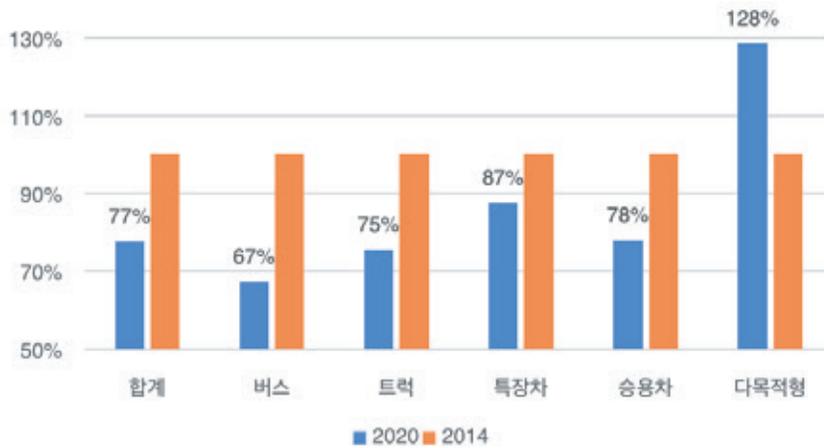
2014년 기준 생산량 변화 추이

(단위 : %)

연도	합계	버스	트럭	특장차	승용차	다목적형
2020	77%	67%	75%	87%	78%	128%
2019	87%	83%	84%	97%	88%	136%
2018	89%	96%	89%	106%	89%	127%
2017	91%	95%	94%	108%	91%	120%
2016	93%	98%	89%	106%	94%	110%
2015	101%	118%	99%	115%	100%	109%
2014	100%	100%	100%	100%	100%	100%

2020년 차량별 생산현황

(2014년 기준, 단위:%)



2. 내수 현황

(단위 : 대, %)

구분	계	버스	트럭	특장차	승용차	
						다목적형
2021.1.~11월	1,310,536	38,985	157,126	14,872	1,099,553	614,650
(전년비)	(-11.3)	(-12.5)	(-0.7)	(-0)	(-12.7)	(-6)
2020	1,611,218	48,963	171,546	15,994	1,374,715	718,295
2019	1,538,876	57,390	170,531	16,766	1,294,149	641,534
2018	1,552,346	66,040	170,154	18,215	1,297,937	602,546
2017	1,560,202	62,747	182,156	18,395	1,296,904	544,394
2016	1,600,154	63,793	173,963	19,019	1,343,379	542,032
2015	1,589,393	67,856	175,865	18,896	1,326,776	548,775
2014	1,463,893	61,922	172,252	15,776	1,213,943	412,258

3. 수출 현황

(단위 : 대, %)

구분	계	버스	트럭	특장차	승용차
2021.1.~11월	1,857,087	22,139	49,777	317	1,784,854
(전년비)	(8.5)	(13.6)	(24.9)	(-46)	(11.8)
2020	1,886,683	21,149	44,082	707	1,765,899
2019	2,401,384	34,398	53,543	404	2,313,039
2018	2,449,651	36,030	70,989	340	2,342,292
2017	2,530,194	143,823	72,052	529	2,415,948
2016	2,621,715	42,136	72,546	528	2,506,505
2015	2,974,114	57,287	94,204	791	2,821,832
2014	3,063,204	45,590	97,659	174	2,919,781

상용차 전복대책위 정책 질의에 대한 대통령 후보 답변 현황

	이재명	윤석열	안철수	심상정	김재연
응답여부	x	x	x	○	○

각 정당 및 후보자들의 응답은 다음과 같습니다.

Q. 중대형 상용차산업(16인승 이상 버스, 2.5톤 이상의 트럭)은 국가기간산업으로 매우 중요한 산업이라고 생각하십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 매우 중요한 국가기간산업이다.

Q. 현 정부의 중대형 상용차 산업 정책을 알고 계십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 잘 알고 있다.

Q. 그린뉴딜 달성을 위해서 수송부문 중 중대형 상용차 탄소 절감의 중요도는 어느 정도로 생각하십니까?

A. **정의당** : 중대형 상용차는 약 85만대로 전체 차량의 3.4%정도에 불과하지만 운행거리와 연료의 특성상 수송부문 온실가스 배출량의 22.5%를 차지하는 것으로 알려져 있습니다. 승용차 등 일반차량의 온실가스를 먼저 줄이는 것이 시급한 것은 분명하지만 중대형 상용차의 탄소 배출 감축도 필요하다고 생각합니다.

A. **진보당** : ① 수송 부문에서 가장 중요하다고 생각한다.

Q. 중대형 상용차 매연저감장치 정책(DPF)에 대해서 어떻게 생각하십니까?

A. **정의당** : 노후 화물차를 폐차하는 대신 매연저감장치와 질소산화물 저감장치 등 대기오염물질

배출저감장치를 부착하는 정책을 시행중인 것으로 알고 있습니다. 대기오염을 억제하는 효과는 있지만 친환경 중대형 상용차 생산으로의 전환은 더디게 만들고 있다고 생각합니다.

A. 진보당 : ② 대기오염 개선에 큰 효과가 없었다.

Q. 중대형 상용차 버스와 트럭 부문에서 수입차 점유율이 높아지고 있는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 매우 심각한 문제이다.

Q. 공익적 목적의 차량 생산을 하는 중대형 상용차에 대한 정부의 지원 및 산업 정책에 총괄에 대해서 어떻게 생각하십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 필요하다.

Q. 상용차도 승용차와 함께 국가 연구원 혹은 국가 차원의 지원센터가 필요하다고 생각하십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 필요하다.

Q. 상용차 산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위해 노사정 차원의 협의 기구가 필요하다고 생각하십니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 필요하다.

Q. 상용차 대책위와 후보와의 간담회 혹은 정책 토론회에 참여하시겠습니까?

A. 정의당과 진보당 모두 : ① 참여하겠다.

A. 진보당 : 진보진영 전체 대선후보들이 공동공약을 마련하고 대국민 발표회를 갖는게 좋을 것 같습니다.

Q. 상용차 부품사 및 배후 산업이 매우 취약합니다. 부품사 및 협력사에 대한 지원 정책을 간략히 작성해 주십시오.

A. 정의당 : 현재 탈탄소 사회로의 이행을 위한 그린뉴딜 및 산업전환 정책의 대부분이 승용차를 중심으로 설계되어 있습니다. 물론 시민들 다수가 사용하는 승용차를 전기차 또는 다



른 형태로 전환하는 것이 탄소중립을 위해 중요한 과제이지만 대중교통과 상용차 등 다양한 모빌리티에 대한 정책을 고려하지 않는다면 이는 반쪽짜리 정책이 될 것입니다. 특히 상용차는 물류 등을 담당하는 대형 트럭, 소방차, 청소 및 군용 트럭 등으로 활용되는 국가 기간산업의 인프라와 긴밀한 관계가 있습니다. 이러한 상용차 생산의 주력을 담당하는 부품사와 협력사들이 현재 코로나19 등과 산업전환, 수입차들의 진출로 인해 어려움을 겪고 있습니다. 부품사, 협력사들이 무너지면 완성차 조립도 살아남기 어렵습니다. 고용유발 효과가 크고 고용의 상당수를 차지하는 부품사와 협력사 중소기업들의 경우 원하청 이익을 충분히 공유할 수 있도록 하며 특별한 고용유지 지원 등이 필요합니다. 필요하다면 노동시간을 줄이고 산업전환 과정에서 정의당이 제안하는 ‘국가일자리보장제’를 통해 충분한 교육훈련을 받을 수 있는 시간동안 고용과 임금을 보장하는 정책 등이 필요할 것으로 판단됩니다.

A. 진보당 : 1) 중.대형 상용차산업을 고용위기 산업으로 지정, 국가와 지자체 공동으로 전면적인 고용유지 지원방안 수립 2) 부품사 단가 현실화, 내연기관 부품기업 산업전환 지원 실현 3) 공장가동률이 70% 이하로 떨어진 부품사 현장에 대해서는 노동시간을 단축하고 총고용을 보장하도록 정책적으로 강제. 이를 이행하는 사업장에 대해 정부차원의 고용유지 지원금을 지급

Q. 각 후보 및 정당의 중대형 상용차 정책을 자유롭게 작성해 주십시오.

A. 정의당 답변 :

먼저 국가기간산업과 특별한 연관이 있는 상용차와 관련한 범정부 차원의 특별대책을 수립해야 합니다. 산자부, 환경부, 기재부, 산업은행 등이 함께 상용차 산업에 대한 특별종합대책을 수립할 수 있도록 하겠습니다.

두 번째로 사회적 대화입니다. 노사정이 평등하게 참여하는 상용차 산업전환 대응을 위한 노사정 사회적대화기구를 구성하여 당사자들의 충분한 협의와 대화를 통해 대안을 도출할 수 있도록 하고 정부는 결과에 대해서 지원해야 합니다.

국가 차원의 연구와 지원이 필요합니다. 승용차 중심의 연구와 지원에서 탈피하여 상용차 및 다양한 모빌리티에 대한 국책연구원 차원의 연구와 지원방식이 논의되어야 할 것입니다.

A. 진보당 답변 :

1. 중대형 상용차 산업을 국가기간산업으로 격상시켜 전북 제조업의 보루를 튼튼히 하고, 이를 바

탕으로 미래 자동차 산업에 대한 새로운 발전 설계를 진행하겠습니다.

2. 정의로운 산업전환을 위해 노동자의 동등한 참여가 보장된 <대통령직속 국가 중.대형 상용차산업 정책협의회>를 건설하여 중.대형 상용차산업의 미래 전략 수립 및 정책 발굴, 사업체 및 노동자 고용안정 방안을 수립해 나가겠습니다.
3. 중.대형 상용차산업을 고용위기 산업으로 지정하고 국가와 지자체 공동으로 중대형 상용차 제조 사업장에 대한 전면적인 고용유지 지원에 나서겠습니다.
4. 부품사 단가 현실화 및 내연기관 부품기업 산업전환 지원으로 부품사도 상생하도록 하겠습니다.
5. 공장가동률이 70% 이하로 떨어진 부품사 현장에 대해서는 노동시간을 단축하고 총고용을 보장하겠습니다. 그리고 이를 이행하는 사업장에 대해서는 정부차원의 고용유지 지원금을 지급하여 노사 공히 고용안정과 경영안정을 실현하도록 할 것입니다.
6. 경유차 조기 폐차 지원정책을 중.대형 상용차의 특성에 맞게 보완하여 노후 상용차의 조기 폐차를 유도하는 한편, 노후화 된 전국 지자체의 관용 중.대형 상용차부터 친환경 차로 교체해 나가겠습니다.

기타 언론 보도 등

전주MBC 주요 뉴스

“상용차 대책위는 21년 12월 9일 각 정당과 대통령 후보들에게 국가기간산업인 상용차 산업에 대한 정책 질의서를 발송했다. 하지만 정책 질의서에 답변을 보내 온 후보는 정의당 심상정 후보와 진보당 김재연 후보뿐이다. 이재명, 윤석열, 안철수 후보는 수 차례 정책질 의서에 대한 답변을 촉구하고 있음에도 묵묵부답이다.”



현대차 등 상용차외 협력업체 노조가
상용차 산업 위기 해결을 위한 정책을
각 당 대선후보에게 공개 질의했습니다.

상용차전복대책위는 지난 10년간 상용차의
국내 생산이 3분의 1이 줄고 지난 2년간
전북지역의 자동차 취업자 수가 3천 명 이상
감소했다며 고용유지 대책과 산업전환 대책을 촉구하는 질의서를 전달했다고 밝혔습니다.

또한, 이후 대선 후보들을 초청해 간담회를
열고 상용차 산업 정책과 관련 공약을 점검할 예정이라고 밝혔습니다.

2021-12-10 전주mbc 박찬익 기자



1월 10일 배포 | 위원장 윤장혁 | 대표전화 02)2670-9555 | 장석원 언론부장 010-9121-2106 kmwupress@gmail.com

호떡 사먹고, 춤도 추고, 유튜브는 찍어도 정책질의에 입 담은 대선 후보들

한국 중대형상용차(버스, 트럭)산업 정책질의서 받고도
답이 없는 이재명, 윤석열, 안철수 대선후보

중대형 상용차 산업은 국민의 주요 대중 교통 수단인 버스와 물류, 건설을 책임지는 트럭과 건설기계를 생산하는 산업으로 국민의 삶과 매우 직결되어 있습니다. 최근 요소수 사태만 보더라도 물류의 차질이 국가와 국민 경제에 미치는 영향은 매우 지대합니다.

상용차 산업 위기 극복을 위한 금속 전북대책위는 기후 위기와 산업 전환기에 맞물려 급변하는 산업 정책 속에서 중대형 상용차 산업에 대한 국가적 차원의 정책 마련을 촉구해 왔습니다. 2021년 12월 9일 주요 정당의 대통령 후보에게 상용차 산업 정책을 묻는 정책 질의서를 발송했습니다. 하지만 정책질의서에 응답한 후보는 정의당 심상정 후보와 진보당 김재연 후보뿐이었습니다.

상용차대책위는 12월 30일 재차 정책질의서에 대한 응답을 촉구하는 공문을 발송했으나 더불어민주당 이재명 후보, 국민의 힘 윤석열 후보, 국민의 당 안철수 후보는 여전히 묵묵부답입니다. 주요 대통령 후보들이 말로는 정책과 민생을 말하지만 국가의 중요 산업인 중대형 상용차 산업에 대한 정책 질의는 외면하고 있습니다.

이에 상용차산업 위기대응과 정의로운 산업전환을 위한 금속전북대책위는 다시 한번 이재명, 윤석열, 안철수 후보에게 중대형 상용차 산업에 대한 정책 질의서에 성실하게 답변해 줄 것을 촉구합니다.

2022년 1월 10일

상용차산업위기대응과 정의로운 산업전환을 위한 전북대책위

매일노동뉴스

위기의 상용차 대책, 이재명·윤석열·안철수 '무응답' 상용차전북대책위 “민생과 직결” 답변 촉구 ... 심상정·김재연 “노동자 참여한 대화·협약기구” 약속

국내 상용차 산업의 위기가 현실화하고 있지만 이재명 더불어민주당·윤석열 국민의힘·안철수 국민의당 대선후보 모두 중대형 상용차산업 정책을 내놓지 않아 비판이 있다.

상용차산업 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 금속전북대책위원회(상용차전북대책위)는 10일 “주요 대통령 후보들이 말하는 정책과 민생을 말하지만 국가의 중요 산업인 중대형 상용차산업에 대한 정책 질의는 외면하고 있다”며 세 후보에 재차 답변을 촉구했다. 중대형 상용차는 16인승 이상 버스와 2.5톤 이상 트럭 등을 가리킨다. 상용차전북대책위는 금속노조 현대자동차지부 전주공장위원회, 노조 타타대우상용차지회와 부품협력업체 7개 사 노동자들로 구성된 단체다.

지난달 9일 주요 정당 대선후보에게 상용차산업 정책을 묻는 질의서를 보내고 같은 달 27일까지 답변을 요구했다. 심상정 정의당 후보와 김재연 진보당 후보는 답변을 보내왔지만 이재명·윤석열·안철수 후보는 답변을 보내지 않았다.

상용차산업은 지역 노동시장, 탄소중립 정책에 미치는 영향이 큰 데다 지속성장이 예상돼 산업적 가치도 적지 않다. 하지만 정부의 지원과 관심이 적은 사이 내리막길을 걷고 있다. 지난해 9월 전북노동정책연구원에 따르면 2020년 상용차 수출액은 2019년 대비 42.7%로 감소했다. 일부 회복세에도 현대차 전주공장의 2021년 가동률은 35% 수준에 머물렀다. 부품사 사정도 지속적으로 악화하고 있다. 2012년 16억6천억달러를 기록한 부품사 수출액은 2019년 76.5% 감소했다.

심상정·김재연 후보는 중대형 상용차산업이 ‘중요한 국가기간산업’이라는 노동계 입장에

공감하며 정부지원과 산업정책이 필요하다고 밝혔다.

김재연 후보는 “정의로운 산업전환을 위해 노동자의 동등한 참여가 보장된 ‘대통령직속 국가 중·대형 상용차산업 정책협의회’를 건설해 미래전략을 수립하고 정책을 발굴하겠다”고 밝혔다. 심상정 후보쪽은 범정부 차원의 특별종합대책 수립과 함께 “노사정이 평등하게 참여하는 상용차 산업전환 대응을 위한 노사정 사회적 대화기구를 구성하겠다”고 제시했다.

기자명 강예슬 기자 입력 2022.01.11 07:30



2022년 1월호

상용차 산업 동향

