

전라북도 자동차산업 정책 토론회

# 중대형상용차산업 정의로운 전환 현황과 과제

일시 : 2022. 3. 29(화) 오후 2시  
장소 : 전북경제통상진흥원 도전실

공동주최

 전국민주노동조합총연맹  전국금속노동조합  국회의원 안호영

공동주관

민주노동총연맹전북본부 · 상용차금속전북대책위 · 전북노동정책연구원



# 목차

## 발제

[발제1] 국내·외 상용차산업 전환 현황과 과제

(오민규, 노동문제연구소 해방 연구실장) - 5

[발제2] 중대형 버스, 트럭 산업(상용차)의 중요성과 산업전환

(유준, 금속노조전북지부 지부장) - 16

## 토론

[토론1] 정경록(산업자원부 자동차과장) / 45

[토론2] 이동현(전라북도 자동차조선팀장) / 47

[토론3] 이항구(한국자동차연구원 연구위원) / 48

[토론4] 노윤식(전북자동차융합기술원 신성장사업본부 본부장) / 53



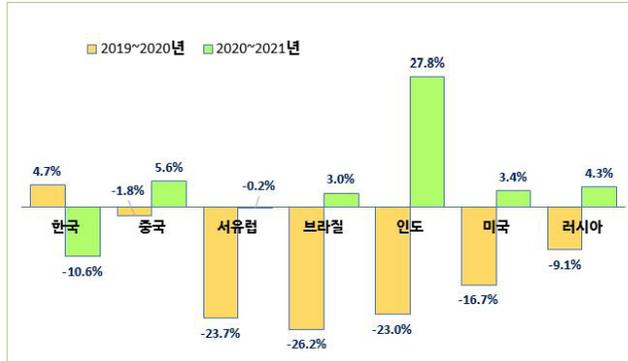
[발제1]

# 국내·외 상용차산업 전환 현황과 과제

오 민 규  
(노동문제연구소 해방 연구실장)



## 아직 코로나19 충격에서 회복되지 못한 글로벌 자동차 시장



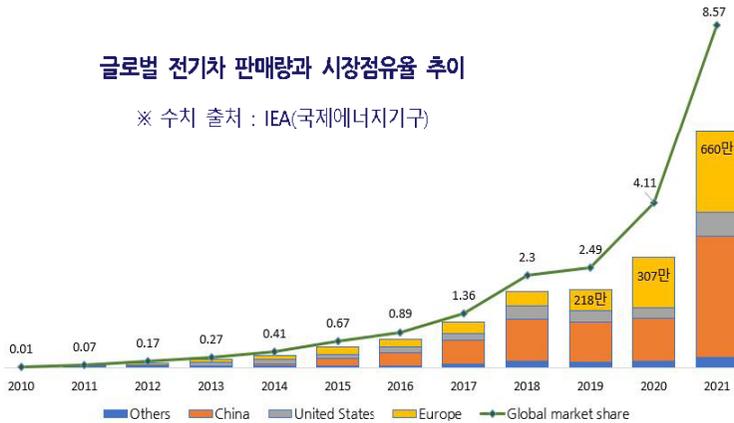
(단위 : 대)	한 국	중 국	서유럽	브라질	인 도	미 국	러시아
2019년	1,538,826	25,768,000	16,571,294	2,787,850	3,816,811	17,499,000	1,759,532
2020년	1,611,218	25,311,000	12,638,102	2,058,437	2,940,830	14,580,541	1,598,825
2021년	1,440,786	26,725,000	12,617,877	2,119,851	3,759,540	15,079,182	1,666,780

- 2 -

## 글로벌 전기차 판매량은 수직 상승 중 (시장점유율 8.57%)

### 글로벌 전기차 판매량과 시장점유율 추이

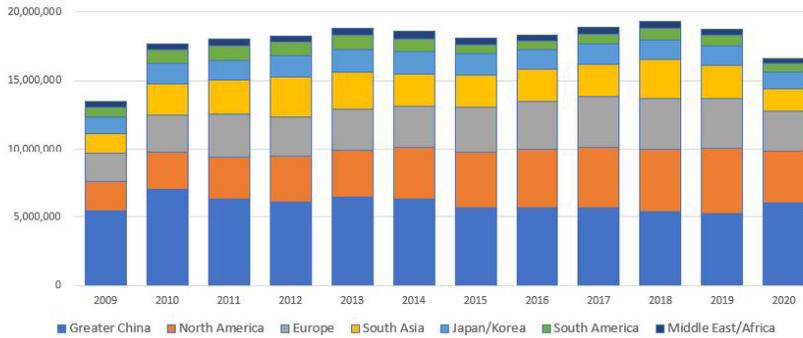
※ 수치 출처 : IEA(국제에너지기구)



- 중국·유럽·미국 시장에서의 전기차 판매량이 글로벌 전체 판매량의 무려 96%를 차지하고 있음

- 3 -

## 글로벌 상용차 생산 역시 2020년 코로나로 휘청



- 글로벌 상용차 주요 생산 권역(중화권·북미·유럽·남아시아·일본/한국·남미·중동/아프리카) 현황
- 상용차 생산량은 매년 1~2% 증가율을 보여오다가 2020년 코로나19 대유행으로 큰 타격 입음
- 2021년에는 회복세에 들어서긴 했으나 2017~2018년 규모에는 아직 많이 못 미치는 상황

- 4 -

## 글로벌 상용차 생산 역시 2020년 코로나로 휘청

(단위 : 대)	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
Greater China	5,486,461	7,004,414	6,328,069	6,074,507	6,454,767	6,332,836	5,638,357	5,677,749	5,688,378	5,358,905	5,266,968	6,037,514
North America	2,085,173	2,684,530	3,039,097	3,325,028	3,496,177	3,781,392	4,053,333	4,317,874	4,486,802	4,633,747	4,796,953	3,790,721
Europe	2,088,394	2,790,520	3,221,341	2,943,836	2,963,200	2,995,030	3,327,171	3,508,059	3,628,175	3,692,791	3,599,747	2,961,402
South Asia	1,464,888	2,297,717	2,437,660	2,914,735	2,723,323	2,340,530	2,402,300	2,315,999	2,407,150	2,830,544	2,452,127	1,643,946
<b>Japan/Korea</b>	<b>1,217,630</b>	<b>1,488,141</b>	<b>1,419,521</b>	<b>1,544,848</b>	<b>1,590,613</b>	<b>1,634,593</b>	<b>1,502,428</b>	<b>1,405,759</b>	<b>1,434,948</b>	<b>1,449,349</b>	<b>1,440,277</b>	<b>1,205,042</b>
South America	728,697	1,003,566	1,113,522	1,009,475	1,093,970	967,560	701,465	650,575	762,612	819,917	749,850	600,105
Middle East/Africa	374,315	407,571	435,206	429,832	453,309	508,405	467,935	447,308	440,987	490,241	460,497	346,789
Total	13,445,558	17,676,459	17,994,416	18,242,261	18,775,359	18,560,346	18,092,989	18,323,323	18,849,052	19,275,494	18,766,419	16,585,519
<b>전년비증감률</b>		<b>31.5%</b>	<b>1.8%</b>	<b>1.4%</b>	<b>2.9%</b>	<b>-1.1%</b>	<b>-2.5%</b>	<b>1.3%</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.3%</b>	<b>-2.6%</b>	<b>-11.6%</b>

- 중화권(중국·대만·몽골·말레이시아 등)이 글로벌 상용차 최대 생산지 (40% 가까운 생산 점유율)
- 일본/한국 역시 주요 상용차 생산지역으로 글로벌 생산 점유율은 10%에 조금 못 미치는 규모
- 코로나19 시기 강력한 상용차 생산·판매 진작 정책을 펼친 중국은 2020년 오히려 생산 확대

- 5 -

## 승용차보다 빠르게 회복 중인 서유럽 상용차 산업

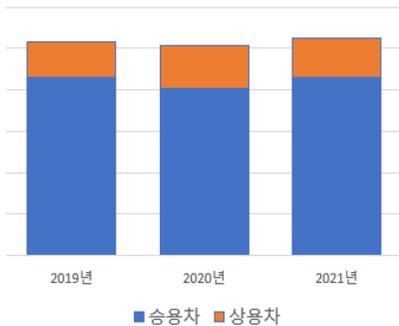


(단위 : 대)	2019년	2020년	2021년
승용차	14,303,875	10,801,574	10,600,419
증감율		-24.5%	-1.9%
상용차	2,267,419	1,836,528	2,017,458
증감율		-19.0%	9.9%
합계	16,571,294	12,638,102	12,617,877
증감율		-23.7%	-0.2%

- 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 그친데 반해, 3.5~16톤의 중형 상용차는 16.8%, 16톤 이상의 대형 상용차는 21.2%의 높은 성장률을 보여주었음.

- 6 -

## 정부의 강력한 내수 진작 정책에 탄력받은 중국 상용차 산업



(단위 : 만대)	2019년	2020년	2021년
승용차	2144.4	1717.8	2148.2
증감율		-5.9%	6.5%
상용차	432.4	513.3	479.3
증감율		18.7%	-6.6%
합계	2576.8	2531.1	2627.5
증감율		-1.8%	3.8%

- 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.

- 7 -

## 코로나19 이전 상황 거의 회복한 인도 상용차 산업

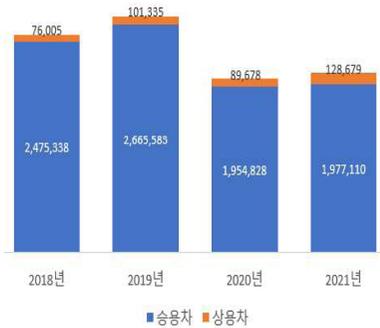


(단위 : 대)	2019년	2020년	2021년
승용차	2,962,052	2,435,633	3,082,421
증감율		-17.8%	26.6%
상용차	854,759	505,197	677,119
증감율		-40.9%	34.0%
합계	3,816,811	2,940,830	3,759,540
증감율		-23.0%	27.8%

- 2020년 코로나19로 수요가 폭락해 23% 마이너스 성장, 엄청난 타격 입은 인도 자동차 시장
- 그러나 지난해 승용차 판매는 2019년 수준을 뛰어넘었고 상용차 판매도 거의 회복세를 보임
- 인도 정부는 강력한 폐차 보조금 정책을 펼쳤음. 특히 차령 15년 이상의 상용차는 의무적으로 차량 적합성 테스트를 거치도록 했음.

- 8 -

## 코로나19를 잊은 듯한 브라질 상용차 산업

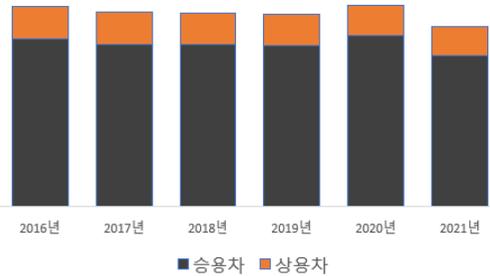


(단위 : 대)	2018년	2019년	2020년	2021년
승용차	2,475,338	2,665,583	1,954,828	1,977,110
증감율		7.7%	-26.7%	1.1%
상용차	76,005	101,335	89,678	128,679
증감율		33.3%	-11.5%	43.5%
합계	2,566,424	2,787,850	2,058,437	2,119,851
증감율		8.6%	-26.2%	3.0%

- 브라질 승용차 판매 역시 코로나19로 큰 타격 입은 후 아직까지도 회복되지 않고 있음
- 그러나 상용차 판매의 경우 지난해 무려 43.5% 폭증하며 오히려 코로나19 이전 규모를 훨씬 앞지르며 쾌속 성장을 보여줌. 이는 브라질 주력산업인 농축산업 활성화와 더불어 수출이 증가 하면서 상용차 수요를 만들어낸 것으로 볼 수 있음.

- 9 -

## 2020년에 이어 2021년에도 하락한 한국 상용차 산업

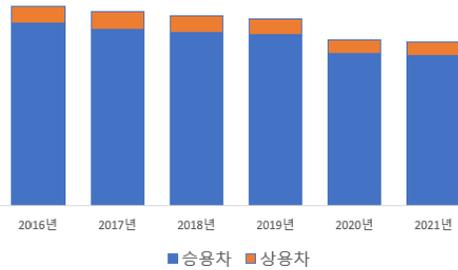


(단위 : 대)	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
승용차	1,343,379	1,296,904	1,297,937	1,294,139	1,374,715	1,212,216
<b>상용차</b>	<b>256,775</b>	<b>263,298</b>	<b>254,409</b>	<b>244,687</b>	<b>236,503</b>	<b>228,570</b>
총판매량	1,600,154	1,560,202	1,552,346	1,538,826	1,611,218	1,440,786

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

- 10 -

## 내수만이 아니라 수출도 줄며 상용차 생산도 타격 면치 못해



(단위 : 대)	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
승용차	3,859,991	3,735,399	3,661,601	3,612,587	3,211,706	3,162,850
<b>상용차</b>	<b>368,518</b>	<b>379,514</b>	<b>367,104</b>	<b>338,027</b>	<b>295,068</b>	<b>299,649</b>
총생산량	4,228,509	4,114,913	4,028,705	3,950,614	3,506,774	3,462,499

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

- 11 -

## 글로벌 생산 순위와 비중은 회복 중인데 ……

순위		2017년		2018년		2019년		2020년		2021년
1	중국	29,015,400	중국	27,809,000	중국	25,721,000	중국	25,225,000	중국	26,082,000
2	미국	11,189,985	미국	11,306,499	미국	10,872,368	미국	8,821,026	미국	9,154,354
3	일본	9,690,674	일본	9,727,189	일본	9,684,294	일본	8,067,943	일본	7,846,253
4	독일	6,173,848	독일	5,639,000	독일	5,027,860	독일	3,759,740	인도	4,396,284
5	인도	4,779,849	인도	5,174,401	인도	4,515,823	한국	3,506,774	한국	3,462,299
6	한국	4,114,913	멕시코	4,110,499	멕시코	3,988,878	인도	3,393,019	독일	3,427,752
7	멕시코	4,069,389	한국	4,028,834	한국	3,950,614	멕시코	3,158,848	멕시코	3,127,311
8	스페인	2,848,335	브라질	2,880,724	브라질	2,944,988	스페인	2,268,185	브라질	2,248,253
9	브라질	2,736,802	스페인	2,819,565	스페인	2,822,632	브라질	2,014,055	스페인	2,098,133
10	프랑스	2,290,726	프랑스	2,328,000	프랑스	2,214,314	러시아	1,444,240	태국	1,685,705
세계 총계		98,751,017		98,503,652		92,643,200		78,250,239		79,784,544

- 물론 코로나19 이전 수준으로 회복된 것은 아니지만, 상용차 부문은 타국에 비해 뒤떨어지고 있다는 점은 분명한 사실. 경상용차 생산은 양호하나 중대형 상용차는 지속적으로 하락 중

- 12 -

## 중대형은 고사하고 상용차 산업정책 전무한 한국 정부

전체 5 건

번호	분류	자료	제목	담당부서	등록일	조회수	첨부파일
5	보도자료	자료	EU 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·대우가 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.

- 13 -

## 자동차산업협회도 상용차 관련 정책은 전무함

보고서

정책연구

정책연구

산업동향

포럼발표자료

전체

상용차

SEARCH

번호

제목

첨부파일

작성일

조회수

등록된 데이터가 없습니다.

보고서

산업동향

정책연구

산업동향

포럼발표자료

전체

전체

상용차

SEARCH

번호	구분	제목	첨부파일	작성일	조회수
5	이슈	2020년 자동차 신규등록 현황분석 보고서		2021-02-08	1122
4	보고서	2016년 기준 10대 자동차 생산국 순위		2017-02-24	1645
3	보고서	2015년 기준 10대 자동차생산국 순위		2016-02-25	920
2	보고서	한국 자동차 수요 증장기 예측모형(3)		2003-05-12	3693
1	보고서	한국 자동차 수요 증장기 예측모형(1)		2003-04-25	3591

## 전기차로의 전환 서두르는 글로벌 상용차 산업

중국	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공 전기버스와 지자체 소유 전기트럭들에 상당히 후한 직접 구매 보조금</li> <li>- 애초 2019년에 보조금 종료 예정이었으나 코로나 이후 2020년까지로 연장</li> <li>- 중앙 보조금은 배터리 용량 kwh 당 또는 버스 길이나 트럭 무게 비례로 최대 20만 위안까지, 지방정부의 경우 차량 가격의 최대 50%까지 보조금 지급</li> </ul>
일본	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 다른 나라와 달리 수소 상용차에 강조점을 두는 정책 펼침</li> <li>- 2030년까지 1,200대의 수소 시내버스를 포함해 수소연료전지 상용차 목표치 설정</li> <li>- 2021년 도쿄 올림픽에서 수소 버스 기술 선보임</li> </ul>
인도	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정부 차원에서 FAME-II 프로그램을 통해 버스 전동화 목표 설정. 이 프로그램 예산의 86%가 직접 보조금. 이를 통해 7천대의 전기버스 수요 창출</li> <li>- 중앙정부는 최근 여러 주에서 총 5,595대의 신규 전기버스 구매를 승인함</li> <li>- 델리 시는 화물 수송 및 일반 전기차 구매 시 최대 15만 루피, 전기를 사용하는 이륜 또는 삼륜 자동차 구매 시 최대 3만 루피를 지원하는 한편, 상용차 소유주들에게 2023년까지 전기차로 전환할 것을 촉구</li> </ul>

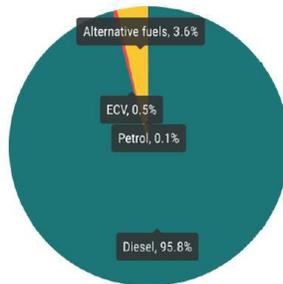
## 전기차로의 전환 서두르는 글로벌 상용차 산업

유럽	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 독일, 스페인, 이탈리아, 프랑스의 경우 제로 배출 상용차에 구매 보조금 (작게는 9천 유로에서 많게는 5만 유로까지)</li> <li>- 네덜란드의 경우 대도시들 중 40개 도시를 제로 배출 존으로 설정함으로써 도시를 오가는 상용차 전동화 유도</li> <li>- 스위스 정부는 디젤 트럭에 도로세를 무겁게 매기는 방식으로 수소 상용차 산업을 육성하려 함</li> </ul>
미국	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연방정부 차원의 인센티브 정책은 아니지만 15개 주에서 2050년까지 모든 중대형 상용차를 제로 배출로 바꿀 것 법제화 (2030년까지는 30%로 확대)</li> <li>- 가장 앞선 정책을 펼치고 있는 캘리포니아의 경우 2029년까지 신규 시내버스를 100% 전기차로 의무화, 2025년부터 트럭 메이커들은 판매 트럭의 일정 비율 이상을 전기차로 해야 하고 이 비율은 2035년까지 지속적으로 늘어나게 됨</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 캐나다는 '인프라 성장법' 통해 5천 대의 공공 전기 버스를 구매해 2020~2025년까지 시내버스, 스쿨버스 전동화 추진</li> <li>- 남미 대륙 콜롬비아는 2035년까지, 칠레는 2040년까지 공공 버스 전동화 목표. 호주 뉴질랜드의 경우 2025년부터 공공 시내버스 구매는 반드시 전기차로 하도록.</li> </ul>

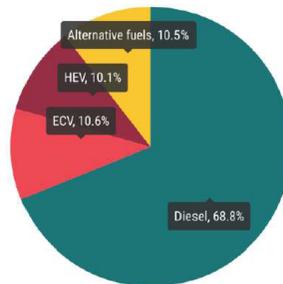
- 16 -

## 버스를 중심으로 상용차 전환 서두르는 유럽

■ Petrol ■ Diesel ■ Electrically-chargeable (ECV) ■ Hybrid electric (HEV) ■ Alternative fuels



▲ EU 동력장치별 트럭 현황

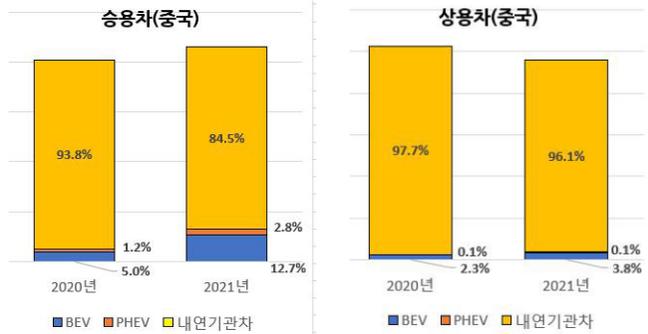


▲ EU 동력장치별 버스 현황

- 유럽연합의 경우 트럭은 여전히 디젤엔진이 압도적 다수를 차지하고 있으나, 버스 부문에서는 전기차와 하이브리드가 20% 비중을 넘어서고 있음. 2035년 승용차 부문 내연기관차 퇴출 선언에 이어 올해 유럽연합 의회는 상용차 부문 내연차 퇴출을 2040년으로 하는 결의안 추진 중

- 17 -

## 전년 대비 50% 이상 점유율 늘어난 중국 상용차 산업



(단위 : 만대)	2020년	2021년
승용차	2017.8	2148.2
BEV (점유율)	100.0 (5.0%)	273.4 (12.7%)
PHEV (점유율)	24.7 (1.2%)	60.0 (2.8%)

(단위 : 만대)	2020년	2021년
상용차	513.3	479.3
BEV (점유율)	11.6 (2.3%)	18.2 (3.8%)
PHEV (점유율)	0.4 (0.1%)	0.3 (0.1%)

- 18 -

## 넓어지는 상용 전기차 시장은 수입차로 채워져

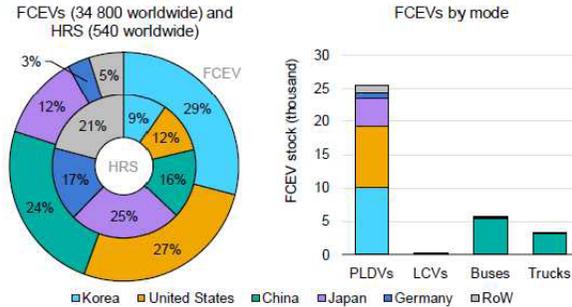
구 분	2019년			2020년			2021년		
	BEV	FCEV	소계	BEV	FCEV	소계	BEV	FCEV	소계
승용차	33,336	4,194	37,530	31,259	5,781	37,040	71,482	8,465	79,947
<b>승합차</b>	548		548	1,008	60	1,068	1,271	54	1,325
<b>화물차</b>	1,068		1,068	14,356		14,356	27,602	5	27,607
합 계	34,969	4,194	39,163	46,623	5,841	52,464	100,355	8,524	108,879

▲ 수치 출처 : 한국자동차산업협회

- 내수와 수출에서 상용차 실적이 좋지 않지만 전기차 부문, 특히 화물 전기차 부문은 매년 2배 이상의 성장세를 달리고 있는 상황임.
- 그러나 이 영역에서도 국내 상용차 산업의 발전 기회가 되기보다 오히려 유럽·미국 상용차 업체들의 돈벌이 수단이 되고 있음.

- 19 -

## 승용 아니라 상용 중심으로 다시 써야 할 수소차 정책



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

- 수소차의 경우 중국은 압도적으로 대형버스,트럭 등 상용차 중심인 반면, 한국은 승용차 중심으로 중주국답지 않은 선택을 보이고 있음.
- 연료전지차는 상용차에 더 적합하다는 게 전문가 대부분의 견해인 만큼 정책 변화 있어야

- 20 -

## 노후화된 상용차 배출가스 문제도 심각

### 〈한국 수송 부문 온실가스 배출량 연도별 추이〉

분류	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*	2020*
총배출량	656.3	684.9	688.3	697.4	691.9	692.5	693.5	709.8	727.6	699.5	648.6
에너지	566.1	595.1	596.5	605.0	597.4	600.7	602.7	615.7	632.4	611.2	563.7
수송	85.4	85.1	86.5	88.4	88.7	94.2	98.8	98.3	98.1	99.9	95.8

출처 : 환경부 보도자료

\* : 2019년과 2020년 수치는 잠정적인 평가수치임 (단위 : 백만톤 CO2eq.)

- 도로 위 자동차 배기가스가 대부분을 차지하는 수송 부문의 경우 2030년까지 7,060만 톤까지 줄인다는 애초 목표는 NDC 상향 조정을 통해 6,100만톤까지 감소시키는 것으로 조정되었음. 2018년 대비 28.1% 감축 계획에서 목표를 상향해 37.8%까지 줄인다는 것.
- 승용차보다 온실가스 배출이 훨씬 많은 상용차 부문 전환을 서둘러야만 목표치 달성이 가능할 것이며, 게다가 노후화가 심각한 상용차의 경우 차령에 따라 온실가스 배출이 훨씬 늘어나는 것으로 알려져 있어 이 문제를 동시에 해결해야 함. 인도 정부가 도입한 차령 15년 이상의 경우 적합성 테스트 의무화 및 노후차 전기차로의 교체 시 보조금 정책도 검토할 필요.

- 21 -

## 대안은 어디에?

<b>상용차 산업정책 만들기</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상용차산업 관련 통계와 연구-정책자료 생산부터 제대로 해야 (중앙정부-지방정부 책임부터 물어야 함)</li> <li>- 상용차 관련 노동자-시민 대책기구의 요구 사회쟁점화 (상용차산업 관련 노동조합의 요구가 바로 노동조합의 산업정책)</li> </ul>
<b>대중교통 중심 탄소중립, 기간산업화</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상용차 탄소배출량이 승용차의 몇 배에 달하는 것을 감안하면 상용차의 전동화 역시 탄소중립에서 매우 중요한 역할을 한다고 볼 수 있음. 이를 위해 상용차 산업을 국가기간산업으로 육성할 필요</li> <li>- 특히 대중교통에 활용되는 상용차의 경우 '노선'을 운행하는 경우가 많아 주요 거점에만 충전소를 세워도 운영에 어려움이 없다는 점에서 충전 인프라 구축도 쉬운 편임.</li> </ul>
<b>전동화 공급망 육성</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 그 어느 때보다 중요해진 공급망, 특히 상용차 부품산업 전동화에 중앙정부-지방정부가 나서야</li> </ul>



[발제2]

# 중대형 버스, 트럭 산업(상용차)의 중요성과 산업전환

유 준  
(금속노조전북지부 지부장)

글 순서

1. 인식전환 없이는 산업전환도 없다.
2. 전라북도 중대형 상용차 산업의 현재와 미래
3. 노동중심의 산업전환을 이루기 위해 노동조합은 무엇을 요구해야 하는가?



# 1. 인식전환 없이는 산업전환도 없다

- 1) <https://www.acea.auto>와 <http://www.kama.or.kr/MainController>의 차이  
<https://www.acea.auto>는 유럽자동차제조업체협회(ACEA) 홈페이지 :  
개방형 누구나 볼 수 있음.



- <http://www.kama.or.kr/MainController>는 한국자동차산업협회 홈페이지 :  
폐쇄형 승인된 회원만.



<https://www.acea.auto>는 유럽 자동차 제조업체 협회(ACEA)의 홈페이지 주소다. ACEA는 홈페이지에서 협회를 다음과 같이 소개하고 있다.

ACEA(유럽 자동차 제조업체 협회)는 유럽의 16개 주요 자동차, 트럭, 밴 및 버스 제조업체를 통합합니다. 우리는 자동차 산업의 목소리입니다. 기술 세계의 리더이자 EU 경제의 중추입니다. 우리 회원들은 사람과 물건을 A에서 B로 옮기기 위한 다양한 솔루션을 제공하면서 유럽을 계속 움직이게 합니다. 우리는 함께 무공해 및 무사망 운송을 향한 길을 가고 있습니다. 우리는 주요 기술 변화와 유럽인의 변화하는 이동성 요구 사항을 해결하고 있습니다. ACEA는 모든 유럽인이 다음과 같은 저렴한 운송 솔루션에 접근할 수 있는 새로운 이동성 시대를 위해 노력하고 있습니다.

그린 & 클린, 스마트하고 효율적인, 안전하고 믿을 수 있는  
우리의 목표는 유럽의 이동성 혁신을 주도하는 동시에 자동차 산업이 강력한 글로벌 및 경쟁력을 유지하도록 하는 것입니다.

또한 버스와 트럭에 대해서는 다음과 같이 소개하고 있다.

버스는 EU에서 가장 널리 사용되는 대중 교통 수단으로 도시와 교외 및 농촌 지역을 운행합니다. 또한 가장 비용 효율적이고 유연한 형태의 대중 교통이므로 새로운 노선이나 노선을 시작하는 데 최소한의 투자가 필요합니다.

- 버스와 버스는 사회적 통합을 개선하여 저소득층, 운전하지 않는 사람, 노인, 장애인, 외딴 지역에 사는 사람들을 포함하여 모든 사람에게 교육, 고용 및 의료에 대한 접근을 제공합니다.
- 버스는 EU에서 가장 널리 사용되는 대중 교통 수단으로 도시와 교외 및 농촌 지역을 운행합니다.
- 또한 가장 비용 효율적이고 유연한 형태의 대중 교통이므로 새로운 노선이나 노선을 시작하는 데 최소한의 투자가 필요합니다.
- 버스 1대가 도로위의 차량 30대를 대체할 수 있어 교통 체증 완화에 도움이 됩니다.
- 버스와 버스는 모든 형태의 동력 운송 수단 중 승객 1인당 탄소 발자국이 가장 낮습니다.
- 버스는 EU에서 교통사고 사망자의 2%에 불과한 안전한 교통 수단입니다.

acea  
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

최신 정보 유지

소식 ▾ 사실 및 수치 ▾ 간행물 EU 자동차 산업 ▾ 에 대한 ▾

329개서를 발견

← ① 2 삼 ... 16 17 →



## 트럭: 정의 및 중요한 이유

[더 알아보기](#)

신차 연료 유형: 디젤 95.8%, 전기 0.5%, 대체 연료 3.6% 점유율 2021  
2022년 3월 8일

2021년에도 디젤은 유럽 연합에서 시장의 95.8%(2020년 96.5%)를 차지하는 중형 및 대형 상용차 판매를 계속 지배했습니다. 전기 충전...

[더 읽기](#)



### 우선순위

- 그린&클린
- 스마트하고 효율적인
- 안전하고 신뢰할 수 있는
- 글로벌 및 경쟁력

### 콘텐츠

- 소식
- 사실 및 수치
- 간행물

### 가장 많이 사용되는 태그

지속 가능성 (328) | CO2 배출량 (310)  
파워트레인 옵션 (267)

도로 화물 운송은 유럽 대륙의 무역과 상업의 중추입니다. 트럭은 유럽 연합에서 육로로 운송되는 모든 화물의 73.1%를 운반합니다.

- 트럭은 내륙 수로, 해운, 항공 및 철도 운송도 포함하는 물류 체인의 일부로 기능합니다. 개별적으로는 각각 고유한 장점이 있지만 결합되어 통합 시스템을 형성합니다.
- 다른 운송 모드는 또한 화물 창고, 철도 터미널, 비행장 및 항구에서 화물을 운송하는 트럭에 의존합니다.
- 슈퍼마켓이나 모퉁이 상점의 신선한 식품, 전자 제품 및 가전 제품, 의류 등과 같은 일상 필수품의 대부분은 유통망의 특정 지점에서 트럭에 의존합니다.
- 쓰레기 수거, 소방 및 건설 서비스와 같은 많은 필수 공공 서비스는 트럭으로 제공됩니다.

<http://www.kama.or.kr/MainController>는 한국자동차산업협회 홈페이지는 어떨까?

한국자동차산업협회는 현대자동차, 기아, 한국지엠, 르노삼성자동차, 쌍용자동차를 회원사로 두고 있는 법인으로 설립목적은 다음과 같이 밝히고 있다.

한국자동차산업협회는 비영리 사단법인으로, 자동차산업의 진흥을 위한 사업을 효율적으로 수행함과 아울러 자동차산업에 관한 정책의 입안 및 수행에 적극 협조함으로써 자동차산업의 건전한 육성과 회원상호 간의 친목을 도모하며 국민경제의 향상발전에 기여하기 위함.

- 4대 전략 목표
- 1. 자동차 산업 경쟁력 제도 강화
  - 2. 산업정책과 규제의 조화
  - 3. 협력적 정책연계기반 강화
  - 4. 자동차 문화 발전기여 및 경영혁신

### 유럽과 한국의 차이는 무엇일까?

ACEA는 메인화면에 차량의 용도별로 승용, 버스, 트럭, 밴을 분할하여 차량의 용도별로 접근이 용이하도록 되어 있을 뿐아니라 차량별 생산의 경제적 필요성과 더불어 사회적 필요성과 공익성 등을 함께 홍보하고 있다.

한국자동차산업협회는 기본 정보 외에는 접근이 불가능하며 그나마 회원이라 하더라도 차량 별 생산 대수 및 수출 현황 등 경제적 요소를 중심으로 정보를 제공하고 있다. 중대형 상용차에 대한 정보나 정책은 더욱 찾아보기 힘들다. ACEA서 밝히는 협회의 우선순위와 한국자동차산업협회의 4대 전략 목표를 보면 차이는 더욱 뚜렷해진다.

유럽자동차제조업체협회 우선순위	한국자동차산업협회 4대 전략 목표
<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 그린&amp;클린</li> <li>2. 스마트하고 효율적인</li> <li>3. 안전하고 신뢰할 수 있는</li> <li>4. 글로벌 및 경쟁력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 자동차 산업 경쟁력 제도 강화</li> <li>2. 산업정책과 규제의 조화</li> <li>3. 협력적 정책연계기반 강화</li> <li>4. 자동차 문화 발전기여 및 경영혁신</li> </ul>

이런 차이는 무엇을 의미하는가?

## 2) “싸게 만들지 말고 더 좋게 만들자” 독일 금속노조의 제안과 이를 수용한 회사와 정부



독일 금속노동자들이 회사에 산업전환을 위한 공동 대응을 제안하면서 회사에 요구했던 슬로건이라고 한다. “싸게 만들지 말고 더 좋게 만들자”

한국의 상용차 산업은? 회사와 정부의 기조는?

## 3) 상용차 산업의 특징<sup>1)</sup>

### ■ 버스

- 대중교통 중 버스에 대한 공공성이 강화되고 있다.

: 작은 시군 단위는 시내버스 완전 공영제를 실시하는 곳이 늘어나고 있으며 기타 시도도 준공영제 실시 및 시내버스 공공성을 강화하는 방향으로 정책이 시행되고 있다. 국토교통부는 대중교통 기본계획을 통하여 버스의 공공성을 확대 강화해가고 있다.

: 저상버스, 앰블런스, 장애인 콜 등 공익적 목적의 승합, 버스 생산은 국민의 일상적인 삶과 밀접한 연관이 있는 필수 생산품이다.

1) 출처 : 박준식(2022.01.24), 제4차 대중교통 기본계획(안), 광역교통정책연구센터장

### Ⅲ. 대중교통 현황



#### ■ 버스 시설 및 운행현황

14년 대비 **지역내 버스 노선 감소, 차량 증가** → 수요감소로 수익노선 집중  
**지역간 버스 노선 증가, 차량 감소** → 수요감소로 서비스 다양화

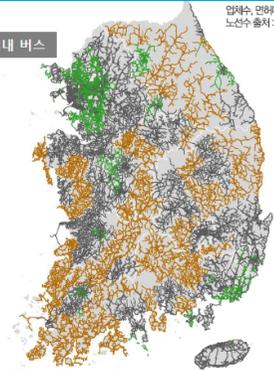
##### 지역내 버스 운행현황

- ✓ 시내버스 : 370개 업체, 7,302개 노선, 35,309대  
※ (14년 353개 업체, 7,400개 노선, 33,577대)
- ✓ 농어촌버스 : 87개 업체, 3,877개 노선, 2,069대  
※ (14년 85개 업체, 4,142개 노선, 1,845대)
- ✓ 마을버스 : 839개 노선  
※ (14년 1,054개 노선)

##### 지역간 버스 운행현황

- ✓ 고속버스 : 11개 업체, 619개 노선, 1,909대  
※ (14년 8개 업체, 367개 노선, 1,918대)
- ✓ 시외버스 : 69개 업체, 2,500개 노선, 6,085대  
※ (14년 79개 업체, 2,037개 노선, 7,830대)

지역내 버스



지역간 버스



— 농어촌버스  
— 마을버스  
— 시내버스  
— 시외버스

노선 자료 : 카카오맵, <https://map.kakao.com> (2021.03.18)

노선 자료 : 한국교통연구원(2020), 한국 대중교통 통합체계 실행 지원사업

#### ■ 트럭

단순한 구조를 바탕으로 하나의 모델에서 수백 개의 파생제품이 만들어 진다. 사실상 다품종 소량생산이다.

- 물류 : 대형 트랙터는 주로 컨테이너 운반을 하며 항만법의 영향을 받는다. 부산항의 경우 디젤사용 제한으로 LNG트랙터 도입을 테스트하고 있다. 국내 물류의 증가로 전국에 거점 별 HUB가 만들어 졌으며 HUB 간 이동은 대형트럭이 담당을 한다. 주요 이동로는 고속도로이며 고정노선을 가지고 있기에 자율주행 및 친환경차 전환이 용이하다. HUB에서 목적지까지 이동은 소형트럭이 담당하며 주로 1톤 탑차를 이용한다. 1톤 탑차의 이슈로는 일부 아파트의 높이제한으로 인해 입주민과 갈등이 빚어 졌다. 아마존이나 월마트 등은 전용모델은 개발했다.(예. GM ev600)
- 건설기계 : 트럭에서 주요 건설기계는 믹서트럭, 덤프트럭, 콘크리트펌프카

를 말한다. 주요상품은 덤프트럭이며 SOC를 비롯한 모든 건설현장에 투입이 된다. 적재량의 무게와 건설현장의 환경 등의 이유로 무배출 친환경차로의 전환이 어렵다.

- 공익목적 : 소방차, 청소차, 군용트럭 등이 있다. 군용트럭의 경우 전투용트럭은 전용모델을 개발하여 만든다. 소방차와 청소차의 경우 전용모델이 아닌 특장업체 주도적으로 개발을 한다. 현재 소방차의 경우 고가의 모델을 수입하여 운용 중이다.

물류는 국내외 경제에 핵심적 요소이며 국민의 생활과 직결된 산업이다. 요소수 사태에서 보더라도 알 수 있듯이 물류가 멈추면 국가 경제와 국민 생활에 미치는 영향은 매우 크다. 국토교통부는 국가물류 기본계획을 통하여 경제적이거나 국민 생활적인 면에서 물류 정책을 수립하고 있다. 이러한 물류의 핵심에 상용차 산업이 있다. 향후에도 물류 산업 확대에 따른 중대형 트럭의 시장 규모는 더욱 커질 전망이다.

## ■ 탄소 중립

수송 부문 탄소중립 목표 달성에 상용차 부문이 핵심이다.

“세계적으로 상용차는 다른 차종에 비해 시장점유율이 10% 수준이나, 이산화탄소 배출 비중은 46%로 가장 높은 것”<sup>2)</sup>으로 보고되고 있다.

## ■ 소결

- 상용차 산업은 국가의 물류, 건설, 대중교통을 책임지는 핵심적인 산업이다.
- 상용차 산업은 국가 경제와 국민의 삶과 직결되는 국가기간산업이다.
- 상용차 산업은 글로벌 시대에 향후에도 꾸준히 성장할 수 있는 성장 산업이다.
- 상용차 산업은 수송 부문 탄소 중립 목표 달성의 핵심이다.

---

2) 나영식 외, 2021, KISTEP 기술동향브리핑 [전기상용차], 한국과학기술기획평가원

- 상용차 산업에 대한 중요성에 대한 인식 재고를 통해 국가 정책과 기업 투자, 산업전환에 대한 노조의 참여가 동시에 이루어져야 한다.

## 2. 전라북도 중대형 상용차 산업의 현재와 미래

### ▣ 전북지역 자동차 및 트레일러 제조업 취업자 수

단위 : 명

	2017	2018	2019	2020	2021
전북	23천명	25천명	23천명	22천명	19천명
전국	518천명	502천명	504천명	454천명	445천명

출처 : 통계청 지역별 고용조사 상반기 산업별 취업자 수

- 전북지역 자동차 및 트레일러 제조업 취업자 수는 2010년 전후로는 단일 산업 중 가장 많은 고용을 하는 산업이었으나 현재까지 지속적으로 감소하고 있음.

### ▣ 전북지역 주요 수출 품목 변화 추이

(단위: 백만\$)

2018		2019		2020		2021	
품 목	금액	품 목	금액	품 목	금액	품 목	금액
정밀화학원료	942	정밀화학원료	736	정밀화학원료	490	동제품	674
자동차	694	자동차	603	합성수지	427	정밀화학원료	582
합성수지	636	합성수지	471	동제품	410	농기계	447
자동차부품	549	건설광산기계	426	자동차	407	합성수지	663
건설광산기계	516	농약및의약품	401	건설광산기계	388	건설광산기계	478
농약및의약품	406	자동차부품	392	농약및의약품	331	선재봉강및철근	336
농기계	345	동제품	344	농기계	299	자동차	499
선재봉강및철근	341	선재봉강및철근	296	인조섬유	234	종이제품	293
동제품	327	농기계	251	종이제품	230	자동차부품	274
종이제품	324	인조섬유	241	자동차부품	216	농약및의약품	535

주: MTI 3단위 기준

자료: 한국무역협회 K-stat (<http://stat.kita.net>)

## ■ 수출입 현황

(단위: 100만 달러)

행정구역	2015	2017	2019	2020	2021
전국 수입	436,499	478,478	503,343	467,633	615,037
전국 수출	526,757	573,694	542,233	512,498	644,439
수출-수입	90,258	95,216	38,890	44,865	29,402
전북 수입	4,281	4,583	4,987	4,772	6,102
전북 수출	7,952	6,309	6,537	5,842	7,819
무역수지(수출-수입)	3,671	1,726	1,550	1,070	1,717
전북 자동차 산업	2,566	1,510	996	623	773
자동차 산업 수출 비중	32%	24%	15%	11%	10%
전국 수출대비 전북비중	1.51%	1.10%	1.21%	1.14%	1.21%

출처: 통계청 지역통계총괄과

- 전국 수출 대비 전북 비중은 1.21%로 2019년 수준을 회복하였음. 전북지역 수출 품목 중 2013년 40%를 차지했던 자동차 산업이 지속적으로 감소하여 2021년 10%까지 하락함. 자동차 산업 수출 비중은 2020년에 비해 소폭 상승했으나 전북지역 수출 비중은 낮아짐.

### < 전국 자동차 산업 취업자 현황 >

(단위: 100만 달러)

10차 산업분류 코드 소분류	2019	2020	2021	증감
자동차용 엔진 및 자동차 제조업	95,247	83,109	85,206	-10,041
자동차 차체 및 트레일러 제조업	10,743	10,997	11,616	873
자동차 부품 제조업	396,935	358,545	346,636	-50,299
자동차 재제조 부품 제조업	535	1,352	1,444	909

출처: 지역별고용조사 상반기 산업별 소분류

자동차용 엔진 및 자동차 제조업(-10,041)	- 자동차용 엔진 제조업
	- 승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업
	- 화물 자동차 및 특수 목적용 자동차 제조업
자동차 차체 및 트레일러 제조업(873)	- 차체 및 특장차 제조업
	- 자동차 구조 및 장치 변경업
	- 트레일러 및 세미 트레일러 제조업
자동차 신품 부품 제조업(-50,299)	- 자동차 엔진용 신품 부품 제조업
	- 자동차 차체용 신품 부품 제조업
	- 자동차용 신품 동력 전달장치 제조업
	- 자동차용 신품 전기장치 제조업
	- 자동차용 신품 조향장치 및 현가장치 제조업
	- 자동차용 신품 제동장치 제조업
	- 자동차용 신품 의자 제조업
- 그 외 자동차용 신품 부품 제조업	
자동차 재제조 부품 제조업(909)	- 자동차 재제조 부품 제조업

제 10차 산업분류 코드 세분류 및 세세분류

## ▣ 전북지역 상용차 생산 현황

### 현대차 전주공장

연도	'18	'19	'20	'21
총생산대수	47,474	40,848	35,813	36,670
트럭	35,654	29,607	26,530	31,090
버스	11,820	11,241	9,283	5,580

### 타타대우상용차

연도	'18.4~'19.3	'19.4~'20.3	'20.4~'21.3	'21.4~'22.3
총생산대수	6,672	5,190	5,127	약 9,000

- 2021년 현행 생산 대수는 시간당 생산 중대형 4대로 풀 가동되고 있는 상황.
- 전북지역 상용차 수출 상황은 만대 이하로 떨어진 2020년 보다는 다소 상승했지만 2019년 수준에서 현대차전주공장과 타타대우상용차는 정체되어 있는

상황이고 22년에도 크게 호전될 것으로 기대하지 못함.

- 내수는 중대형 트럭은 수요가 증가하고 있으나 버스는 코로나 19 이후로 지속적으로 감소하고 있는 추세임.

### 트럭 전망

- 코로나 19 영향에 따라 소비 패턴 변경으로 물류 수요 증가.
- 22년 유로6D 가격인상으로 인해 21년 선수요 발생으로 수요증가.
- 건설 수요 증가.

산업지수 증가 업종(2015=100)	2018	2019	2020	2021p)
전국 서비스업 총지수	106.9	108.4	106.2	110.8
인터넷쇼핑	174.5	207.9	272.4	318.7

### 버스 전망

- 코로나 19 장기화로 중대형 버스 수요는 지속적으로 감소.
- 전기버스의 경우 중국 전기버스와 경쟁 가속화.
- 버스 부품사 노동자 상시적인 고용불안.
- 올해도 역시 버스 생산은 회복되지 못할 것으로 전망하고 있으나 친환경 버스는 지속적으로 확대될 것으로 전망하며

생산지수 감소 업종(2015=100)	2018	2019	2020	2021p)	2019대비
여행사 및 기타 여행보조 서비스업	128.4	124.4	26.6	18.2	-106.2
시외버스 운송업	89.1	85.6	46.6	44.2	-41.4

취업자 수 감소 업종	2018	2019	2020	2021p)
육상 여객 운송업	481,434	468,123	475,896	-5,538

## 부품사 전망

- 원자재값 상승으로 활을 생산하는 부품사는 손해를 감수하면서 납품을 하는 상황임.
- 버스 물량 감소로 인해 일감이 줄은 1차 부품사들은 사업을 포기하겠다는 2차, 3차 업체가 발생하고 있어 어려움을 호소함.

## ▣ 군산의 친환경 상용차

### 버스

- 정부의 대중교통 기본계획에 따라 2022년 수소 버스 300대, 전기버스 2,000대 수준으로 무배출 버스가 확대될 예정임. 국토교통부는 1월 24일 대중교통 기본계획 안 발표를 통해 25년까지 전기버스는 1만천 대, 수소버스는 4천 6백대를 보급하는 것으로 기본계획으로 추진 중에 있음. 하지만 전기버스의 경우 중국 버스 점유율이 30%에 달하며 시장 점유율 28%에 달하는 에디슨모터스의 경우에도 중국 부품을 국내에서 조립하는 것에 불과함. 이에 따라 전기버스로의 전환이 국내 완성차 및 부품사 고용에 미치는 영향이 있음.

## VIII. 추진과제 도출



### 4-1 친환경 교통수단 도입 확대 및 인프라 구축

#### 4-1-1. 친환경 교통수단 도입 확대

##### 추진계획

- ✔ (친환경버스 확대) 전국 광역/시내버스에 전기/수소차 확대

\* 전기/수소버스 보급목표(친환경자동차 기본계획) : (25) 1.1만대/4.6천대

※ 친환경 사업용 승합차수 계획지표 설정 : 2.108대(21) → 1.5만 대(26)

• 광역버스는 기존 CNG버스의 전기버스 전환을 적극 추진하고, 30년까지 전노선에 수소버스 투입 계획
- ✔ (트램 도입) 도시 내 이동성 강화를 위해 친환경 수단, 트램 도입 검토

\* 트램 타당성 평가기준 개선 및 보험 등 관련 제도적 기반 마련(22), 무가선 자성트램 실증 R&D(22), 실증노선(오륙도선 중 1.9km) 개통(23), 본격 확산(26~)

\* 트램-트레일 도입을 위한 직결운행 핵심기술 개발(R&D, '22~'24)
- ✔ (제도 개선) 노선버스 차량 대·폐차 및 증차 시 친환경 차량 도입 의무화, 차량 연장, 버스 구입 및 수소연료 보조금 지원 확대

\* 수소버스를 대상으로 연료보조금(3,500원/kg)을 지급 중('21.9월-)이며, 지원대상을 단계적으로 확대('23년-)

#### 4-1-2. 친환경 교통수단 인프라 구축

##### 추진계획

- ✔ (인프라 확충) 신속·편리한 충전환경 조성을 위한 전략적 배치, 의무 확충 강화, 설치·운영비 보조 등 추진

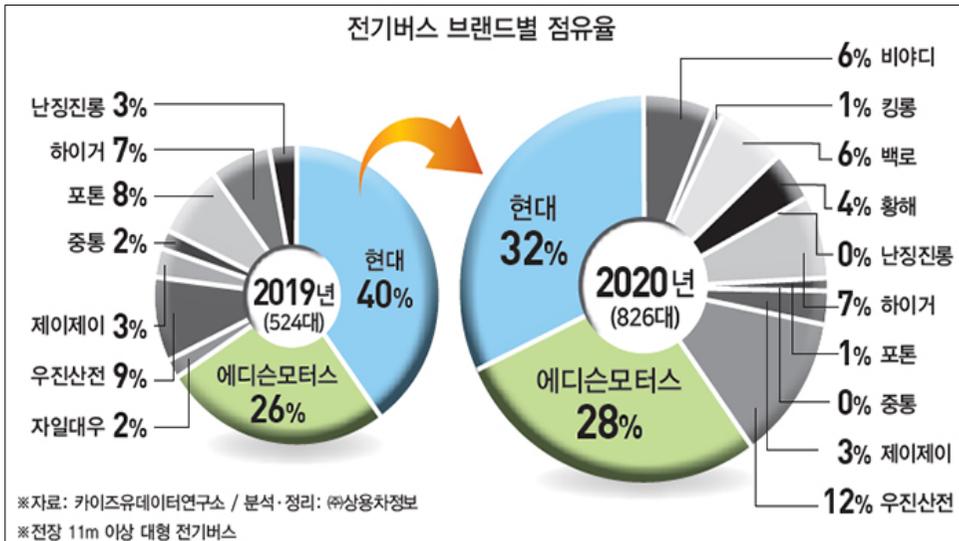
\* 충전수요를 분석하여 차고지, 휴게소, 물류거점 등 최적입지를 발굴하고, 사업 규모·운영체계 등을 종합 설계

\* 업종별 최적배치방안 고려하여 인프라 구축방안 마련

\* 공영차고지 재정지원 등 인센티브 사업을 통해 전기, 수소버스 충전소 및 정비시설 설치를 적극 유도

147

출처 : 국토교통부 22년 1월 24일 [제4차 대중교통 기본계획(안) 중]



출처 : 상용차 신문

## 1.2톤 전기트럭

### □ 전북 군산시 에디슨 모터스

#### ○ 핵심내용

- 군산형 일자리 사업은 명신, 에디슨모터스 등 5개 사가 2024년까지 5,171억 원을 투자해 전기차 24만대를 생산하고 1,704명을 고용하려는 상생형 모델. 전국 최초의 지역 공동교섭, 중소·벤처기업 중심의 수평적 계열화, 원하청 상생도 추진.

#### ○ 현재상황

- 에디슨모터스 군산공장에서는 8.7미터, 9.3미터 버스 외 1톤 전기차량(SMART 1.0) 생산도 발표. 1톤 전기화물차는 탑차 형태로 예약을 받고 있음.



군산 에디슨 모터스에서 주문 생산 중인 전기 트럭

- 이외에도 경북김천시 (주)에스에스라이트, 경북 경주의 에디슨건강기차(주)에서 전기트럭을 생산하고 있으나 현재 판매 예약중인 에디슨모터스의 'smart 1.0' 과 에스에스라이트의 'ZELLA EV' 는 중국 동평자동차의 모델을 쓰고 있음.

외 관		
		 차량가 4,180만원
东风途逸 -동평자동차	SMART T 1.0 -에디슨모터스	ZELLA EV -에스에스라이트

실 내		
		
东风途逸 -동평자동차	SMART T 1.0 -에디슨모터스	ZELLA EV -에스에스라이트

□ 사실상 지자체에서 벌인 무분별한 전기차 공장 유치로 인해 중국산 전기 화물차의 전초기지가 된 것임이 분명함.

### 경상용차

- 군산형 1호 소형 상용차 다니고밴은 중국전기차 조립품. 명신은 위탁 생산을 종료하고 대창에서 생산할 계획임.
- 문재인 정부에 이어 윤석열 정부 경상용차 정책은 강원도에서 집중 육성하기로 함.

지역별 상용차 관련 공약을 살펴보면, 윤 당선인은 최근 주목받고 있는 소형 화물차 특화 e-모빌리티 산업을 강원형 핵심 산업으로 적극 육성을 내세웠으며, 상용차 생산공장이 밀집한 전북에는 친환경 미래형 상용차 생산거점으로 집중 육성하고 자율주행 실증단지를 구축하겠다는 공약을 선보였다<sup>3)</sup>.

- 군산에서 추진하겠다는 미래형 상용차 생산거점은 여전히 불투명하거나 중국 전기차 산업의 전진기지 역할을 하고 있음.

#### ■ 소결

- 전북지역 중대형 상용차 산업은 중대형 트럭 내수가 회복되어 그나마 유지되고 있지만 코로나 19에 따른 경기 부양 효과가 사라지고 22년 하반기 부터 다시 저성장 국면으로 접어들어 내수가 침체 된다면 다시 한 번 심각한 위기에 직면할 것임.
- 친환경 상용차 경소형 트럭과 버스는 중국산 전기차에 내수가 잠식되고 있어 상용차의 미래차 전환에 큰 어려움이 예상됨.

---

3) 출처 : 상용차신문(<http://www.cvinfo.com>) ”

### 3. 노동중심의 산업전환을 이루기 위해 노동조합은 무엇을 요구해야 하는가?

#### ■ 위기 대응

- 전북은 두 곳의 상용차 완성공장이 있다. 타타대우상용차와 현대차 전주공장으로 타타대우상용차는 전북지부의 소속이 되어 있고 현대차 전주공장은 현대차지부의 소속으로 되어있다.
- 지리상으로 가까운 위치지만 소속지부가 달라 적극적인 교류는 없었다. 두 노동조합은 물량감소로 인해 현장의 구조조정이 올 것으로 판단하여 2020년 본격적으로 연대하여 지자체 및 정부에 대책 요구를 했다. 2020년 3월 24일 도청의 관련국장 면담을 시작으로 지자체 협의체계의 근간이 만들어 졌다. 이 시기에 전라북도는 한국지엠 군산공장 폐쇄이후 전라북도 내 자동차산업으로 확산 될 위기를 대비하기 위해 고용노동부의 고용안정 선제 대응 패키지 사업에 '전북 상용차 산업 고용안정 SAFETY BELT 구축'을 공모하고 선정이 되었다. 대상지역은 익산,김제,전주로 군산이 빠진 이유는 군산시는 이미 고용위기지역으로 혜택을 받기 때문이라는 답변을 받았다.

#### **전북 상용차 산업 고용안정 SAFETY BELT**

- 상용차산업의 활성화를 통한 일자리안정화
- 농생명/식품산업의 혁신고도화로 더 좋은 일자리 확대
- 미래형 자동차 기술산업 新일자리 창출
- 고용산업 안정벨트 구축을 위한 고용서비스 플랫폼 구축

“고용안정 선제대응 패키지 지원사업은 고용위기가 우려되는 지역이 주도적으로 지역 경제·산업정책과 연계한 ‘중장기 일자리사업’을 계획·추진, 고용안정을 위해 선제적으로 대응할 수 있도록 지원하는 사업입니다. 현재 고용위기지역 지정요건을 완

화한 정량·정성요건을 충족하는 광역·기초 자치단체 컨소시엄을 대상으로 지역별로 연간 30 ~ 200억원을 지원하여 지역의 고용위기 해소를 위해 지역이 자체 발굴한 일자리 사업 전반에 대해 지원을 하게 됩니다. 저희 전라북도는 익산시·김제시·완주군과 함께 2020년 공모사업에 참여하여 전국 최대규모로 선정되었습니다.” -전북고용안정 사업단

- 2020년 물량감소로인해 타타대우상용차와 현대차 전주공장의 운영은 50%이하로 떨어졌다. 두 완성차 공장은 비생산과 휴무가 진행 되었고 지역언론을 통해 주목을 받게 되었다. 결국 위기는 막지 못했다. 현대차 전주공장은 타사전출, 타타대우상용차는 희망퇴직을 진행했다. 전라북도 자동차산업 취업자수에 큰 감소가 예고되었다.

전북 상용차 산업 고용안정 Safety Belt 구축

2021 전라북도  
고용안정 선제대응  
패키지 우수사례집

고용안정 선제대응 패키지 지원사업 주요실적

안정적 일자리 新일자리 위한 349개사 기업지원과 2,022개 고용창출

고용노동부 전라북도 익산시 김제시 완주군

- 2021년 전라북도 고용안전 선제대응 패키지 우수사례집에서는 2,022개의 고용이 창출 되었다고 보고하고 있다.
- 통계청 자료에 의하면 전북지역 자동차 및 트레일러 제조업 취업자 수는 2021년에 19,000명으로 집계 되었다. 사실상 ‘전북 상용차 산업 고용안정 SAFETY BELT’는 전북 자동차산업 고용안정에 큰 도움이 되질 않았다는 것을 알 수 있다.

## ▣ 전라북도 노사정 협의체

- 전라북도 노사정협의회는 2021년 2월 18일(목) 1차 회의를 시작으로 2021년 11월 10일(수) 4차 회의까지 진행 되었다.
- 상용차산업 노·사·정 공동 결의 및 촉구문 채택을 하였고 R&D, 기업지원, 기반구축 3개 분야에 걸친 20개 과제를 발굴 했다. 발굴과제 대부분은 산업 기술에 관한사항들 이다. 생산량과 고용을 연동해 생산이 늘면 고용안정을 보장 받는다는 논리가 지배적이었다. 협력업체 또한 완성차 공장 물량이 늘면 낙수효과로 정상화 될 것이라는 논리였다.
- 전라북도의 정무부지사 교체와 전북지부, 현재차 전주공장의 새로운 집행부 그리고 도 실무 담당자의 인사이동까지 겹쳐 2022년 노사정협의회의 방향은 아직 정해지지 않고 있다.



## ▣ 상용차위기대응금속전북 대책위

- 상용차 위기 대응과 정의로운 산업전환을 위한 금속전북대책위는 2021년 6월 4일에 출범하게 되었다. 11기 양기창 부위원장, 전북지부 차덕현지부장, 현대차전주공장위원회 주인구 의장이 초대 공동위원장을 맡았다. 부위원장이 속한 위원회 이지만 사실상 전북 노사정협의회를 주축으로 활동 하고 있다. 정책위원회는 매월 리포트를 발행, 토론회, 간담회, 기자회견 등을 주최 및 참가하고 있다.

■ 노동중심의 산업전환을 이루기 위해 노동조합은 무엇을 요구해야 하는가?

- 전북상용차대책위는 상용차산업의 위기를 넘어 산업전환의 요구까지 담아내려 한다. 현재는 정의로운 산업 전환이란 고용유지가 가장 중요한 요소로 자리 잡고 있다. 고용유지를 전제로 한 산업전환만 요구하면 될 것인가라는 의구심이 든다. 요구의 대상이 되는 기업, 지자체, 중앙정부, 행정기관 등 어디에 중점을 두어야 하는지 모르겠다.
- 이 자리를 빌려 상용차산업의 정의로운 산업전환의 형태가 무엇이고 노동조합이 무엇을 요구해야 하는가 고민을 같이 하고자 한다.

■ 대안은 무엇인가

- 전북금속상용차대책위는 2년간의 노사정협의회를 진행과 각종연구과제 발표, 매월 리포트 작성, 토론 및 간담회진행으로 역량을 증명했다.
- 활동을 하며 느꼈던 한계점과 대안을 제시한다.

○ 노사정협의회 한계점

- 부품사가 빠져있다.
- 전라북도를 주축으로 지원책이 만들어 진다.
- 상용차 관련 중앙부처와 유관기관보다 자동차융합기술원에 집중되어 있다.
- 회사측, 타타대우와 현대차전주공장 참여가 소극적이다.
- 도청 실무담당자의 인사이동이 잦다.
- 대표자회의 중심으로 진행되어 간담회 형식에 가깝다.
- 노사정 공동 토론이 없었다.
- 노사정 모두 사회적대화 경험이 부족하다.

○ 금속전북상용차대책위 한계점

- 전담하는 간부가 없다. 모두 본인 업무를 하며 상용차대책위를 겸한다.
- 금속의 임원은 임기가 2년으로 2년 후 활동이 보장이 안 된다.

-전북의 노동정책연구원 및 금속노동연구원을 보유하여 연구역량은 있으나  
사업재원 및 인력이 부족하다.

-금속노조 조합이 있는 곳 외엔 관여가 불가능하다.

○ 상용차 산업전환을 위한 전담기구 필요

-전라북도 상용차산업 클러스터 구축

-산업통상자원부, 고용노동부, 중소기업벤처청 등 기관의 지원정책을 사업자  
나 노동자에게 알리고 매칭을 시킬 단위의 필요성

-노동중심의 산업전환을 위한 거버넌스 구축

-산업전환 맞춤형 교육프로그램 개발

-상용차 중심의 정책연구

-전라북도 내 부품협력사 성장 지원

-미래형 상용차 전장단지 조성 및 상용차 관련 기업 유치

○ 각 지자체의 부품사 지원 정책

-경남 [미래차전환 종합지원센터] 2021년 6월 16일

창원에 위치한 한국자동차연구원 수소모빌리티연부분부와 연계하여 산자부  
와 경상남도, 창원시가 중심으로 미래차전환 종합지원센터를 개소하기로 함.

-대구 [미래차전환종합지원센터 및 협의체] 2022년 1월 중 발족

대구 주요 대학, 중앙 공공기관, 지원기관, 금융기관이 참여하여 미래차전  
환지원협의체와 지원센터를 구성하여 운영하기로 함.

○ 부품사 고용유지를 위한 지원 필요

-2018년 이후 전북지역 자동차 산업 취업자는 해마다 2~3천명씩 줄어들고  
있음. 이에 대책위는 부품사 고용유지를 위한 대책을 촉구해 왔으나 부품사  
에 대한 지원책은 요원한 상황임. 2020년 울산지역 같은 경우 전북지역과  
같은 고용안정패키지 사업으로 부품사 실태 조사와 전환지도 작성 등 향후

고용 변화에 대한 분석을 통해 대비하고 있음.

-울산같은 경우는 2020년 11월 19일 [자동차 부품사 경제위기 극복·노사정 공동협약 체결] 하고 800억 규모의 기금을 노사정이 부담하여 부품사 일자리 지키기 협약 기업 패키지 지원 사업을 진행하고도 하였음.



## [토론-1]

정 경 록  
(산업통상자원부 자동차과장)

### 1 상용차 R&D

- 수소트럭 개조기술개발 및 실증사업
- 시장자립형 3세대 xEV 산업 육성사업
- 수소트럭 전기동력부품 국산화 기술개발
- 자동차산업기술 개발 내 그린카 과제
- 가변플랫폼 기반 중소형 전기버스/트럭 및 운영환경개발 내 과제

### 2 상용차 기반구축 및 실증

- 산업위기지역 친환경 고기능 특장차사업
- 새만금 지역 상용차 자율주행 테스트베드구축사업
- 상용차산업혁신성장 및 미래형 산업생태계구축사업
- 특장차 안전신뢰성 향상 및 기술융합기반구축
- 새만금 자율운송실증지원인프라조성

### 3 대화 채널

- (경제 정책) 환경, 안전, R&D, 세계 등
- (지역 채널) 지자체, 산업-지역, 고용-지역, 지역혁신기관 등

### 4 부품기업 지원

- 친환경차 보급 촉진을 위한 이차 보전 사업
  - 국내 자동차부품기업의 미래차 전환 투자·촉진을 위해 시설자금, 연구개발자금 용도 등으로 최대 3년간 대출이자 지원
- 프로젝트 금융
  - 여러 자동차 부품 기업이 참여하는 프로젝트의 사업성을 평가하여 1~3차 협력사에게 특별 대출보증 실시

## 5 지역 지원 기관

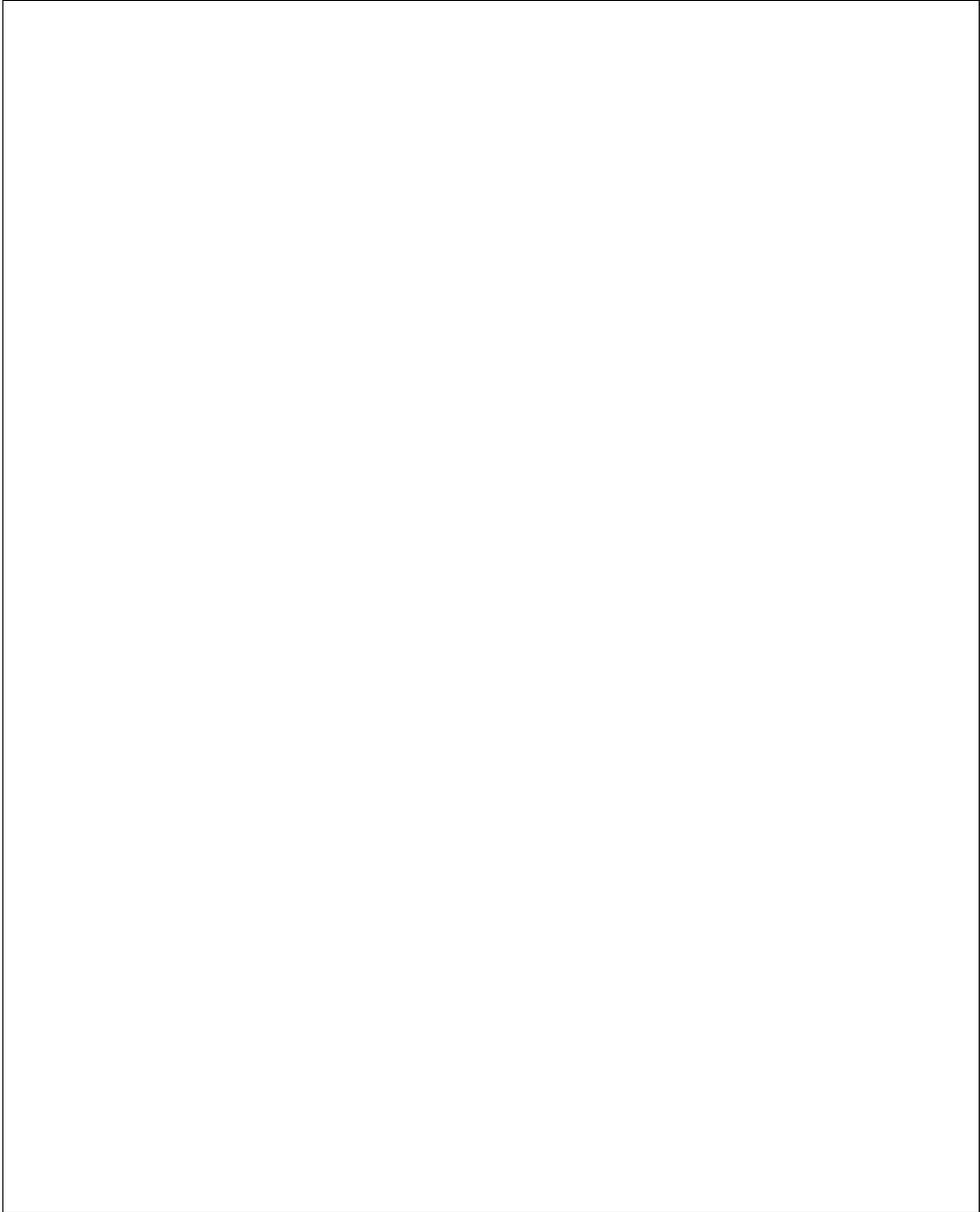
- 자동차융합기술원
- 한국전자기술연구원 전북 지역 본부
- 한국생산기술연구원 전북 본부 등

## 6 제도 논의

- 노후차 폐지
- 수입차 증가
- 전기차 전환

**[토론-2]**

이 동 현  
(전라북도 자동차조선팀장)

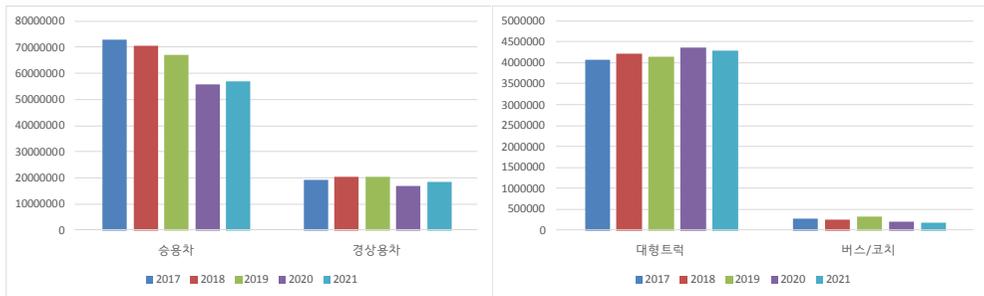


### [토론-3]

이 항 구  
(한국자동차연구원 연구위원)

- 신정부는 내연기관차 등록을 2025년부터 금지할 계획이며, 4등급 이하 노후경유차 폐차를 3년 앞당겨 시행
- (특징) 상용차 수요는 승용차보다 경기 변동에 상대적으로 덜 민감하게 반응
  - 침체기에 수요 감소 폭이 승용차보다 낮은 회복은 빠르게 진행
  - 수요변동 폭이 상대적으로 좁은 편
- 2021년 세계 자동차 생산은 전년 대비 3% 증가한 8,014.6만 대를 기록
  - 승용차 생산은 2020년 16.8% 감소했다가 2021년에는 2% 증가
  - 경상용차 생산은 동 기간 중 9% 감소했다가 8% 증가
  - 대형 트럭 생산은 4% 증가했다가 2% 감소

## < 생산 추이 >



자료 : OICA

- 버스와 코치는 43% 감소 후 10% 감소
- 버스와 코치의 생산 감소세는 소비자들이 대중 교통 이용을 회피하고 여행도 자제했기 때문
- 코치는 9인승 이상
- 세계 상용차 시장은 2021년~2027년 중 연평균 4.5%가 증가해 1.6조 달러에 달할 전망 (by ReportLinker)
- 2030년까지 미국의 클래스 4~클래스 8급 트럭과 유럽, 중국, 기타 지역의 중대형 상용차 판매의 24%를 전기동력 모델이 차지할 전망(by ACT Research)
- 동 비중은 2031년 28%, 2035년 53%로 증가할 전망
- 전동화에 이어 군집주행이 가능한 모델 판매가 증가할 전망
- 저속 환승, 통학, 청소차 등의 전동화 가속화 전망
  - \* Stop & go 장치 탑재

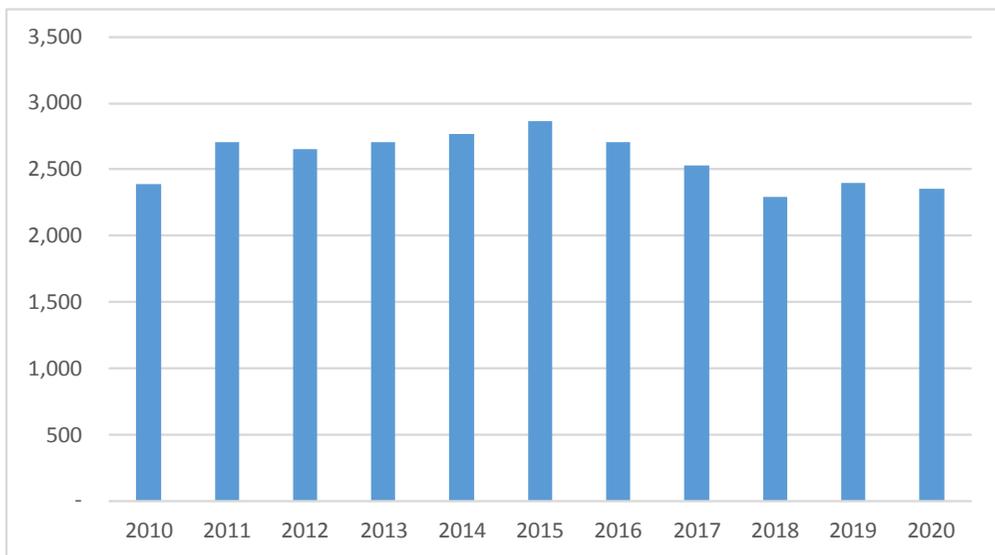
- (전동화) 대형 상용은 수소, 중소형은 전기라는 이분법에서도 벗어나야
  - 독일의 만사는 2024년 초부터 대형전동트럭을 생산할 계획. 당초 계획보다 1년을 앞당겼으며, 초기에는 200대 생산 계획
    - \* 현장에서의 경험을 축적하기 위해서 2021년봄부터 Nuremberg 공장의 eMobility Technicla Center를 연계해 배터리 팩 조립을 시작
    - \* 만은 수소전기트럭 생산을 위한 연구개발을 추진하고 있으며, 독일 바바리안주는 850만 유로를 지원해 2024년에 시작차를 출시할 계획
    - \* 폭그바겐 그룹은 수소전기차는 상용차에 국한해 생산할 계획
  - 상용차 내연기관을 생산해 온 커민스사는 ePowertrain 생산을 위해 Meritor사를 37억 달러에 인수
  - 2019년부터 전동트럭을 생산해 온 볼보트럭은 2021년 전세계에 1,100대 이상의 대형전기트럭을 판매했으며, 유럽 대형전기트럭 시장의 42%를 장악
    - \* 유럽에서 16톤 이상 대형트럭이 2021년에 전년 대비 193% 증가한 346대 판매 (by IHS Markit). 스위스, 노르웨이, 스웨덴과 네덜란드가 주도
  - 2021년 국내 수소상용차 생산은 26대로 급감
- 2021년 말 기준 미국은 1,215대의 중대형 Zero-Emission 트럭을 보급 (by CALSTART)
  - \* 미국에는 2020년 기준 2,300만 대의 중대형 트럭이 등록. 전동 모델 보급률은 0.005%. 30개 이상의 업체가 145개 이상의 전동 모델을 개발 생산 중 (by Zero Emission Technology Inventory)

- \* 유럽은 2,300대 이상, 중국은 2만 대 이상을 보급
- 캘리포니아주는 전기상용차 구매 보조금과 충전 하부구조 구축에 8.73억 달러의 예산을 배정
- 위탁 생산도 증가하고 있는데 GM은 Lightning eMotors에게 클래스3~클래스6의 통학, 셔틀버스와 배송 트럭 및 작업트럭의 생산을 위탁
- GM이 플랫폼을 제공하고 LM은 유연성과 낮은 원가를 바탕으로 수주
- 상용차산업의 경쟁력 회복을 위해서는 장기 투자가 필요
  - 현대차의 의지가 우선
  - 코로나 19로 인해 트럭의 수요는 특장차산업에서의 수요 창출도 가능
  - 미국의 RV 시장 사례
  - 전북 지원 기관의 역할 필요
- 수입 상용차의 안정적인 수요와 함께 전동화 모델의 본격 도입 예정
- 상용차 전문가의 부재와 만성 적자로 기피 대상으로 전략
  - 전기동력 자율주행 셔틀의 수요가 급증할 예상이며, 상용차가 중심
  - 코치급으로 평가할 수 있는 목적기반자동차(Purpose Built Vehicle)는 기아차 화성공장에서 2024년부터 생산할 전망
  - 전북을 포함한 호남지역에는 전기동력 자율주행차의 주력 부품인 전장 부품생산업체가 소수에 불과

□ 노동 중심의 산업 전환

- 미국, 독일, 일본의 전기차 생산이 증가하고 있지만 고용에 미치는 부정적인 영향은 나타나고 있지 않은 상황
  - 균산형 일자리의 성과도 아직은 미미한 실정
- 사회적 대화의 경험 부족, 형식적인 대화, 부품사 미참여, 특정 지원센터의 기술과제 중심 지원, 지역 전문인력 부족에 따른 성과 창출 부진 등의 해결 필요
  - 2019년에 소폭 증가했던 외부감사 부품업체의 고용은 2020년에 다시 감소

< 전북 외감 부품업체 고용 추이 (명) >



자료 : 이항구

## [토론-4]

노윤식  
(자동차융합기술원)

### 1. 상용차의 시장 규모 및 업계 동향

- 세계 상용차 시장 규모는 2020년 현재 1.21조\$(추정)되며, 향후 연평균 5.2% 시장이 증가하여 2028년 1.82조\$로 확대될 것으로 전망됨  
\*\* 자료출처 : RESEARCH AND MARKETS, Allied Market Research
- 2020년 기준 대형 트럭시장에서의 생산량은 다임러 그룹 415천대, 볼보 그룹 300천대, 동풍(중국) 369천대 수준으로 현대차 25천대에 비해 10배 이상의 생산을 하는 등 규모에서 압도적인 차이를 보이고 있으며, 특히 중국업체의 성장세가 돋보임

#### [친환경화 측면]

- 친환경 차량의 개발과 보급 측면에서도 단거리 운송을 위한 도심형 전기차를 시작으로 초대형 상용차에 이르기까지 전기 상용차 라인업을 확대해가고 있으며, 중장거리 이송을 위한 수소차 개발에도 많은 업체가 참여하고 있음
  - 상용분야 BEVs 차량은 트럭, 소형상용차를 중심으로 연평균 41.1%의 높은 증가율로 전동화가 급격하게 진행될 것으로 전망됨
- \* 상용차 BEVs 판매 대수 : (2020년, 추정) 129천대 → (2028년) 2,023천대
- \*\* 자료출처 : Secondary Research, MarketandMarkets Analysis

#### [스마트화 측면]

- 스마트 기술분야인 상용 자율주행 시장은 2030년까지 6,063억\$로 성장할 것으로 예상하며 연평균 증가율도 8.2%로 성장할 것으로 전망됨

### 2. 전라북도 현황

- 전라북도는 국내 중대형 상용차의 94%를 생산하는 지역으로 자리잡고 있지만, 현재 지역 산업에서 자동차산업이 차지하는 중요도가 점점

차 감소하고 있음

- 2019년(광업·제조업조사) 기준, 전북도 제조업에서 차지하는 비중은 출하액의 16%, 종사자의 20%, 부가가치의 16% 수준이지만 이전 대비 대폭 감소함

\* 전북 자동차산업 감소폭 ('13→'19년) : 종사자수 3.7천명 / 출하액 5.1조 / 부가가치액 1.4조

\*\* 전북 제조업에서 자동차산업 비중 변화(2013년 대비 2019년) : (종사자) 22.8% → 16.9% / (출하액) 26.9% → 16.9% / (부가가치액) 22.1% → 16.5%

- 완성차 생산량은 2011년 342천대를 정점으로 지속적으로 하락하여 2020년 39천대로 최저 생산량을 기록함

- 2021년 생산량이 소폭 반등하여 46천대를 생산하여 최저 생산량 대비 대비 11% 수준 증가하였고, 올해에도 소폭 증대될 것으로 예상됨

### 3. 전북의 자동차 산업 육성 정책 방향

- ① 현대차 및 타타차를 중심으로 친환경 상용차 산업 육성
- ② 상용차를 활용한 특장차산업 육성
- ③ 전북 군산형 지역상생형일자리를 통한 전기차 클러스터 육성
- ④ A/S 마켓을 대상으로 하는 대체인증부품 육성
- ⑤ 친환경, 스마트 등 미래형 부품생태계 조성

### 4. 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

#### ④ 노사의 협력적 관계 형성 필수

- 노와 사의 대립이 산업 발전의 큰 장애물임을 인식하고 서로 양보하는 문화 정착 노력 필요함
- 상용차의 가장 큰 특성인 경기 민감하다는 점과 다품종 소량 생산이라는 점 등을 고려하여 노사가 공동으로 상생할 수 있는 생산제도와 방안 마련도 필요함

#### ⑤ 완성차 회사 간의 부품 공급 및 공급망의 공유 확대

- 적극적 차원에서 부품공급 체계를 공유하고 공급망까지도 확대 필요  
→ 현대차와 에디슨모터스 등 버스제작업체와의 수소연료전지 공급 MOU 체결과 같은 사례 확대 필요

#### ⑥ 유럽, 미국 등 선진국 진출 확대를 통한 글로벌 시장 확대 필요

- 아시아, 남아프리카, 중남미 등 상용차가 수출되고 있는 전통적인 시장을 탈피하여 유럽, 미국 등 선진국 시장에 진출할 수 있는 기술적, 제품적 우위 전략을 중장기적으로 마련할 필요 (수소트럭의 스위스 수출 등)

#### ⑦ H/W적 측면 뿐 아니라 S/W적 측면에서도 노력 필요

- 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

