

# 전라북도 자동차 부품산업 조사연구

-거래네트워크 특성을 중심으로

강문식 · 조용화 · 황희숙 · 유기만





# 전라북도 자동차 부품산업 조사연구

-거래네트워크 특성을 중심으로

2022년도 금속노조전북지부 실태조사 연구용역

최종보고서를 제출합니다

2022. 10.

연구수행기관	전북노동정책연구원
연구책임자	강문식(전북노동정책연구원 연구위원)
연구원	조용화(전북노동정책연구원 연구위원)
	황희숙(완주법률상담소 소장)
	유기만(금속노조전북지부)

이 보고서는 연구용역수행기관의 결과물로서,  
금속노조전북지부의 입장과 다를 수 있습니다.

# 목 차

## I. 서론

1. 연구의 배경과 목적	1
2. 연구 내용	2
3. 연구 방법	2

## II. 이론적 배경

1. 선행연구 검토	4
1) 자동차부품 산업의 정의 및 범위	4
2) 한국 자동차산업 및 부품산업 특징	7
3) 전라북도 자동차산업 현황	8
2. 자동차 산업전환 전망과 정부정책	9
1) 자동차 산업전환 전망	9
2) 한국 정부의 자동차 부품산업 정책 검토	13
3. 소결	19

## III. 전라북도 자동차 부품산업 현황과 특성

1. 전라북도 자동차 산업 현황	21
1) 자동차 완성차 산업 생산 및 수출	21
2) 자동차 부품산업 생산 및 수출	23
3) 전라북도 자동차 부품산업 노동력 현황	26
2. 전라북도 자동차 부품산업 리스트 구축 및 사업체 특성	29
1) 전라북도 자동차 부품 산업 사업체 개요	30

2) 거래단계별 기초 분석 .....	38
3) 전라북도 자동차 부품산업 경영 지표 분석 .....	44
3. 소결 및 시사점 .....	66
IV. 전라북도 자동차 부품사 실태 면접조사 분석	
1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함 .....	70
2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성 .....	79
3. 거래단계 축소와 전속성 약화 .....	85
4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응 .....	89
5. 정부 정책 및 지원 .....	93
6. 소결 및 시사점 .....	97
V. 결론 및 제언 .....	99
참고문헌 .....	103
[부록]전라북도 자동차 부품산업 사업체 리스트 .....	105

## 표 목 차

한국표준산업분류에 따른 자동차부품 제조업 .....	4
조형제 등(2021) 전환지도 연구와 기존 연구의 차이 .....	5
표준산업분류 10차 계정 기준 자동차부품산업 항목 .....	6
자동차부품의 기능별 구분 .....	7
글로벌 완성차 업체 전동화 관련 계획 발표 내용 .....	10
자동차 부품 분야별 업체수 및 고용인원 .....	10
글로벌 상용차 제조업체 전동화 로드맵 .....	13
차종별 연간 미세먼지·CO2 배출량 .....	14
상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업 예산 세부내역 .....	16
자동차산업 전환 관련 주요 정책 .....	18
전라북도 자동차 산업 생산·수출(2017~2021년) .....	22
전라북도 중대형상용차 산업 생산·내수·수출(2017~2021년) .....	23
지역별 1차 협력업체 현황 .....	26
전라북도 자동차 산업(C30) 추이 .....	26
광역시도 별 C30(자동차 및 트레일러 제조업) 임금노동자 현황 .....	28
자동차 산업 임금노동자 고용형태별 인원(2016~2020) .....	29
본 연구의 자동차 부품사 리스트 구축 방법 .....	30
본 연구와 선행 조사통계 비교 .....	31
전라북도 자동차 부품산업 표준산업분류별 현황 .....	32
전라북도 자동차 부품산업 소재지별·산업분류별 사업체, 종사자수 현황 .....	35
전라북도 자동차 부품산업 사업체 현황 .....	36
전라북도 자동차 부품산업 사업체 사업체규모 현황 .....	36

전라북도 자동차 부품산업 산업사업체 업력 현황	37
전라북도 자동차 부품산업 사업체 산업분류별*기업공개유형별 현황	38
전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체수, 종사자수, 사업체 규모	39
전라북도 자동차 부품산업 사업체 산업분류별*기업공개유형별 현황	40
전라북도 자동차 부품산업 소재지별·산업분류별·거래단계별 사업체, 종사자수 현황	41
전라북도 자동차 부품산업 선도기업 거래단계별 사업체 현황	43
전라북도 자동차 부품산업 선도기업 별 1차 업체 거래비중 현황	44
전라북도 자동차 부품산업 경영지표 분석 대상 사업체	45
전라북도 자동차 부품산업 경영지표 분석 대상 사업체 현황	45
전라북도 자동차 부품산업 총매출액(2016~2020년)	46
전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 평균매출액(2016~2020년)	48
2020년 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 매출액 변화폭(2017년 대비)	50
전라북도 자동차 부품산업 자산회전율(2016~2020년)	51
전라북도 자동차 부품산업 자기자본회전율(2016~2020년)	51
전라북도 자동차 부품산업 총영업이익(2016~2020년)	52
전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 평균 영업이익(2016~2020년)	53
2020년 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 영업이익 변화폭(2019년 대비)	54
전라북도 자동차 부품산업 총 영업이익률(2016~2020년)	55
전라북도 자동차 부품산업 한국GM 1차 밴더 업체 경영지표(2016~2020)	56
전라북도 자동차 부품산업 1인당 매출액, 영업이익(2019년)	57
전라북도 자동차 부품산업 자기자본이익률(2016~2020년)	58
전라북도 자동차 부품산업 부채비율(2016~2020년)	59
전라북도 자동차 부품산업 위기기업 현황	60
전라북도 자동차 부품산업 자기자본비율(2016~2020년)	61



전라북도 자동차 부품산업 매출액 증가율(2017~2020년) .....	62
전라북도 자동차 부품산업 총자산 증가율(2017~2020년) .....	63
전라북도 자동차 부품산업 총자산 변화(2016~2020년) .....	63
전라북도 자동차 부품산업 유형자산 변화(2016~2020년) .....	64
전라북도 자동차 부품산업 연구개발비(2016~2020년) .....	65
전라북도 자동차 부품산업 사업체당 연구개발비(2016~2020년) .....	65
전라북도 자동차 부품산업 연구개발비 미지출 사업체 현황(2016~2020년) .....	66
연구참여 사업체 특성 .....	69

## 그림 목 차

지역별 전기 버스, 트럭의 등록 및 판매 현황, 2015-2021 .....	11
전북/전국 자동차부품 산업 생산 부가가치(2011~2019년) .....	24
전북/전국 자동차부품 산업 수출(2017~2021년) .....	25
전라북도 주요 대륙별 자동차부품 수출 현황 .....	25
전북 자동차 부품산업 현황(2011~2019년) .....	27
전국 자동차 부품산업 현황(2011~2019년) .....	27
전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체 규모 .....	39
전라북도 자동차 부품산업 선도기업 거래단계별 사업체 현황 .....	44
전라북도 자동차 부품산업 사업체 규모별 매출액(2016~2020년) .....	47
전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 매출액 비중(2016~2021년) .....	47
전라북도 자동차 부품산업 사업체당 평균 매출액(2016~2020년) .....	49
전라북도 자동차 부품산업 거래단계 별 사업체 평균 매출액(2016~2020) .....	49
전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체 당 평균 영업이익(2016~2020년) .....	53
전북/전국 자동차 부품산업 영업이익률(2016~2020년) .....	55
전북 자동차 부품산업 거래단계별 영업이익률(2016~2020년) .....	55
전라북도 자동차 부품산업 자기자본이익률(2016~2020년) .....	58
정의로운 산업전환을 위한 충청남도 노-정 협약서 .....	101

# I. 서론

## 1. 연구의 배경과 목적

자동차산업은 제조업 내 생산 비중이 높고 전후방효과를 통해 경제에 미치는 영향이 큰 산업이다.

전라북도는 2017년 이전까지 현대자동차, 타타대우상용차, 한국GM의 완성차 생산공장을 중심으로 그에 연관된 부품산업을 포함한 자동차 산업이 전라북도 부가가치 생산과 수출을 견인하는 주요 산업으로 기능하고 있었다. 특히 전라북도는 국내 전체 중대형 상용차의 95%를 생산하는 상용차 생산의 거점으로, 현대차, 타타대우 두 완성차 기업은 전라북도가 상용차산업의 중심지로 성장하는 근간이 되어왔다.

그러나 2017년 한국GM 군산공장이 폐쇄되었고, 한-EU FTA 발효, KD현지생산 증가, 기술 투자 부진에 따른 경쟁력 약화 등의 복합적 요인으로 중대형상용차 산업 역시 장기적 하락국면에 직면했다. 여기에 탈탄소 정책의 추진 과정에서 탄소배출 부담이 큰 중대형상용차 산업은 산업 가치사슬 전반에 커다란 변화에 직면할 수밖에 없어 전라북도 자동차 산업에 또 다른 위기 요인을 맞이할 실정이다. 상용차는 시장점유율이 10% 수준이나, CO<sub>2</sub> 배출 비중은 46%로 가장 높고, 국내에서도 상용차 1대 당 CO<sub>2</sub> 배출량이 승용차보다 2.5배(트럭), 16배(버스) 수준으로 보고되어 있다. 현대자동차그룹은 내연기관 상용차 신차종 출시 종료, 2028년부터 상용차 전차종에 전동화 모델 출시, 2035년부터 내연기관 상용차 판매 종료하겠다고 선언한 바 있다.

전라북도 자동차 부품 산업 역시 GM군산공장 폐쇄, 도내 완성차 업체 가동률 저하로 위기 겪고 있다. 전라북도 자동차부품사 중 상당수는 GM군산공장 및 GM해외공장에 납품해왔는데 글로벌GM의 공장 축소 정책에 따른 공급처 축소로 인한 부품산업 위기는 현재 진행형이다. GM의 사례에서와 같이 완성차 선도기업에의 전속성·의존성이 큰 자동차 산업의 특성상 도내 상용 완성차 업체의 산업전환은 전라북도 자동차부품 산업 위기를 가속화시킬 것으로 예상된다.

지역 자동차산업의 구조 변화는 누구나 인지하고 있으나 예상되는 변화와 피해 상황에 대한 구체적인 정보는 없는 실정이다. 전라북도의 자동차 부품산업의 거래 네트워크 별 특성을 분석하고 종합적 대안을 모색한 선행연구 역시 드물다. 정부는 향후 몇 년 사이 자동차 산업전환에 있어 전기구동, 배터리 시장은 300% 규모의 폭발적 성장을, 트랜스미션, 내연기관, 브레이크

이르, 차축, 배기시스템, 스티어링, 연료시스템 등의 부품산업은 10~20% 축소될 것으로 예측하고 있다.

자동차 부품 산업 내 공급망 특성을 파악하는 선행연구는 완성차 중심의 자동차 산업구조에서 부품기업은 완성차 업체인 대기업에 대한 의존성이 매우 높다고 지적한다. 자동차 부품산업은 대체적으로 부품 공급 구조에서 상위 단계에 있는 기업들이 하위 업체들보다 기술연구와 설비 투자에 많은 자본이 소요되는 자본 집약적 산업의 특성을 갖고 있으며, 규모의 경제 실현에 따른 가격 경쟁력 확보여부가 매우 중요한 경쟁요소로 작용한다. 또한 전속성·계층성이 높은 자동차 부품산업의 특성 상 하청업체 소속 노동자의 고용과 노동조건은 사실상 원청 업체와의 납품 계약에 의해 결정되고 있다.

대부분의 선행연구는 전속성·계층성이 높은 자동차산업의 특성상 원·하청의 공동 전환 추진이 하청업체의 생존에서 필수조건임을 밝히고 있다. 거래단계 별 기업 여건, 노동조건에 격차 확대 역시 한국 자동차 산업의 고질적 병폐로 자리잡고 있어 개별 기업 차원의 노사관계를 넘어 산업별·지역별 초기업적 문제해결 방안 모색이 필요한 과제이다.

예견되는 산업전환에 노동조합의 적극적 대응이 요구되고 있으며, 이 같은 대응을 위해서는 기초자료 구축을 통해 전라북도 자동차 산업의 향후 변화를 예측하는 작업이 병행되어야 한다. 이번 연구는 이와 같은 대안 모색을 위한 기초 자료를 축적하는 조사로서 의미가 있다.

## 2. 연구 내용

본 연구에서는 자동차 산업 전환에 따른 향후 산업 전망 및 영향, 특히 자동차 부품사에 미치는 영향을 선행 연구 검토 및 자동차산업 통계자료를 통해 정리하였다.

전라북도 자동차 산업(완성차, 부품)의 현황을 이해하고 문제를 파악할 수 있는 기초 자료로서는 전라북도 소재 자동차 부품산업 사업체 리스트를 구축하고 해당 리스트 각 사업체의 특성, 고용현황, 경영현황 및 추이를 확인하였다. 이 리스트를 참고하여 전라북도 자동차 부품산업의 거래단계별, 규모별 생산성, 성장성, 수익성 등 기업 재무·회계지표를 분석하고 시사점을 확인한다.

## 3. 연구 방법

본 연구에서는 문헌조사, 2차 자료조사, 질적조사 방법을 통해 전라북도 자동차 부품산업을 파악했다.

문헌조사로는 자동차 산업전환 및 자동차 부품산업 관련 선행연구와 한국자동차산업협회

(KAMA)·한국무역통계진흥원(TRASS) 세부 통계 등 문헌 자료를 분석한다.

2차 자료 분석으로는 지역별 고용조사 전국사업체조사·공업·제조업조사 전라북도제조업체편람, 한국평가데이터(CRETOP)의 기업데이터 등의 자료를 종합하여 전라북도 자동차 부품산업 사업체 리스트를 구축한다. 이 구축 작업은 울산의 자동차 부품산업을 조사한 선행연구(조형제, 2021)를 참고하여 자동차 및 트레일러 제조업(C30)과 연관 제조업 현황을 최대한 상세히 파악(전국사업체조사(2019) 기준 C30 508개 업체, 18,456명 재직)하는데 주안점을 두었다. 구축된 리스트를 토대로 한국평가데이터(KED)의 기업 거래정보를 활용하여 거래단계를 구분하고 전라북도 자동차 부품산업 기업의 경영성과, 거래단계별 특성을 비교 분석한다.

질적조사 방법으로는 전라북도 자동차 부품사 재직 노동자, 사업체 측 관계자를 면접조사하였다.

## II. 이론적 배경

### 1. 선행연구 검토

#### 1) 자동차부품 산업의 정의 및 범위

자동차부품산업은 완성차 생산에 필요한 부품을 제조하여 완성차업체에 공급하는 산업을 의미하며 자동차산업의 후방산업에 해당한다. 자동차부품산업은 소재, 전기, 전자, 기계 산업 등 자동차부품산업의 후방산업 및 연관 산업으로의 파급 효과가 크며 자동차산업의 변화에 따라 그 범위에도 변화를 맞고 있다.

자동차부품산업의 범위와 관련하여서는 다양한 논의가 진행되어 왔다. 통상 한국표준산업분류(KSIC, 10차) 상으로는 '자동차 및 트레일러 제조업(C30)'내 '자동차 신품 부품 제조업(C303)'이 자동차부품산업에 해당한다. 이 분류는 자동차를 구성하는데 필수불가결한 부품, 즉 전용 부품에 한정된다(이승구, 2014). 여러 선행연구는 전후방 연관을 고려하여 자동차부품산업의 범위를 넓게 인식하는데, 이경우(2014)는 C303 분류 외에도 자동차용 엔진제조업(C30110), 차체 및 특장차 제조업(C30201)과 타산업에 분류된 타이어(C2211), 판유리(C2312), 금속스프링(C25942), 금속압형제품(C25913) 등을 자동차부품산업으로 분류한다. 다만 '자동차 구조 및 장치 변경업(C30202)'과 '자동차 재제조 부품 제조업(C20400)'은 부가가치가 미미하여 통상 분석에서 제외(이재영, 배준호, 2020)하며, 타이어산업도 신차용 타이어 비중보다 교체용 타이어 비중이 높고 산업 규모가 커서 불포함(이승구, 2014)하기도 한다.

<표II-1> 한국표준산업분류에 따른 자동차부품 제조업

소분류	세세분류	품목예시
자동차부품제조업(C303)	자동차 엔진용 부품(30310)	기화기, 카브레터, 피스톤, 엔진부분품, 냉각장치, 실린더 블록 및 헤드, 흡·배기장치 제조
	자동차 차체용 부품(30320)	자동차용 조립패널, 조립된 자동차용 샤시프레임, 자동차용 덮개, 차량용 도어, 범퍼, 계기반조립품
	자동차용 동력전달장치(30391)	기어 및 자동조종장치, 크러치 및 그 부분품, 자동장치를 갖춘 구동자축
	자동차용 전기장치(30392)	자동차용 발전기, 자동차용 교류기 제조, 점화플러그, 파워윈도우시스템, 제무기, 제상기, 와이퍼, 전압조절기, 자동차용 크랭크 회전식 모터
	그 외 기타 자동차부품(30399)	자동차용 방열기, 완충기와 그 부분품, 운전대 및운전박스, 소음기, 냉각장치, 로드휠 및 그 부분품, 에어백조립품, 조향·현가장치, 연료탱크, 차륜, 안전벨트

자료 : 통계청

조형제 등(2021)은 울산지역 자동차부품산업의 범위를 자동차 및 트레일러 제조업(C30)에서 완성차 업체를 제외하고 C30 이외의 제조업 중 자동차 부품을 생산하거나 지원하는 사업체를 포함하는 것으로 정의했다. 울산지역 자동차산업 종사자수는 ‘자동차 및 트레일러 제조업’(C30) 전체에는 53,004명이 종사하지만 자동차 신품 부품 제조업(C303)에는 20,495명이 종사한다. 조형제 등의 정의 방법을 따르면 28,254명이 울산지역 자동차 부품산업에 종사하는 것으로 나타나 기존 연구와 약 40%의 차이가 있다. 본 연구에서는 조형제 등의 방법을 따라 자동차 부품산업을 조사한다.

<표II-2> 조형제 등(2021) 전환지도 연구와 기존 연구의 차이(조형제 등(2021) 재인용)

	기존 연구1	기존 연구2	전환지도 연구
범위	자동차 및 트레일러 제조업(C30)	자동차 신품 부품 제조업(C303)	자동차 및 트레일러 제조업(C30) -완성차 제외 +연관 제조업
사업체 수	629	589	876
종사자 수	53,004	20,495	28,254

<표-1> 표준산업분류 10차 계정 기준 자동차부품산업 항목(이경우 (2014)를 표준산업분류 10차 계정에 맞춰 재구성)

KSIC	항목명	품목
<b>산업분류상 자동차 전용부품 제조업</b>		
30110	자동차용 엔진제조업	자동차엔진
30201	차체 및 특장차 제조업	자동차용 차체
30310	자동차 엔진용 부품 제조업	자동차엔진부품(자동차 배기가스 감소장치포함)
30320	자동차 차체용 부품 제조업	자동차 차체부품
30331	자동차용 부품 동력 전달장치 제조업	자동차용 동력전달장치 부품
30332	자동차용 부품 전기장치 제조업	자동차용 전기장치 부품
30391	자동차용 부품 조향장치 및 현가장치	자동차용 완충기, 서스펜션, 운전대 등 조향장치, 현가장치 부품
30392	자동차용 부품 제동장치 제조업	자동차용 브레이크 관련 부속품
30393	자동차용 부품 의자 제조업	자동차용 의자 관련 부품
30399	그 외 자동차용 부품 제조업	기타 자동차용 부품(에어백, 방열기, 소음기, 냉각장치, 안전벨트 등)
30400	자동차 재제조 부품 제조업	중고 부품 등 재활용 자원으로 제조한 부품
<b>산업분류상 타산업에 분류된 자동차관련 전용부품 제조업</b>		
22111	타이어 및 튜브 제조업	자동차용 고무제 공기타이어(모터사이클제 포함)
22191	고무 패킹류 제조업	연결구류를 부착한 자동차 브레이크 가항호스, 자동차 벨트 및 호스
22241	운송장비 조립용 플라스틱 제품 제조업	
23112	안전유리 제조업	자동차용 안전유리, 자동차 백미러
23994	암면 및 유사제품 제조업	자동차브레이크라이닝및패드

25913	자동차용 금속 압형제품 제조업	자동차부품용금속압형제품
25923	도장 및 기타 피막처리업	
25943	금속스프링 제조업	자동차 금속스프링
29131	액체 펌프 제조업	자동차용연료펌프
29132	기체 펌프 및 압축기 제조업	자동차 에어컨용 압축기
29172	공기조화장치 제조업	자동차 에어컨
29173	산업용 송풍기 및 배기장치 제조업	자동차환풍장치
29174	기체 여과기 제조업	자동차 배기가스 여과기, 공기청정기
29175	액체 여과기 제조업	자동차유류여과기
28122	전기회로 접속장치 제조업	자동차 신호점멸장치
28202	축전지 제조업	자동차용 축전지
28421	운송장비용 조명장치 제조업	자동차용 전기식 조명장치
26429	기타 무선 통신장비 제조업	자동차용 무선전화기
27215	기기를 자동측정 및 제어장치 제조업	자동차용전압자동조정기
22199	그 외 기타 고무제품 제조업	고무제 자동차 매트, 흡반이용 가리개 및 페달커버
22241	운송장비 조립용 플라스틱제품 제조업	자동차용 플라스틱제 사출품
23121	1차 유리제품, 유리섬유 및 광학용 유리 제조업	차량용 헤드램프유리
25941	볼트 및 너트류 제조업	자동차용 볼트, 너트, 나사 등
25994	금속표시판 제조업	자동차 번호판
28303	절연코드세트 및 기타 도체 제조업	접속자 부착된 전선



자동차부품의 분류 체계 중 가장 일반적인 것은 구조와 기능에 따른 분류이다. 자동차의 구조는 크게 차체(Body)와 새시(Chassis)로 구분된다. 차체는 사람이나 화물을 싣는 부분을 가리키며, 승객과 화물 및 탑재할 부품들에 대한 공간을 제공하고 이를 보호하는 역할을 수행한다. 새시는 차체를 제외한 나머지 부분으로 자동차의 뼈대인 프레임(Frame)과 동력전달, 조향, 제동장치를 포함하는 부분이다. 새시는 기능에 따라 동력발생장치, 동력전달장치, 휠 및 타이어, 조향장치, 제동장치, 현가장치 등으로 구성된다. 그 외에 차량의 작동 효율 향상, 편의성 및 안전의 제고와 관련된 전기·전자장치와 내·외장재가 있다. 본 연구에서는 자동차부품산업을 차체, 새시(조향, 현가, 제동, 공조), 전장부품, 의장부품, 기타 연관산업으로 분류하기로 한다.

<표II-3> 자동차부품의 기능별 구분

기능 구분		부품 구분
차체		판넬(플로어, 루프), 도어(도어모듈, 키록), 범퍼, 프레임
새시	동력발생장치	엔진: 피스톤, 크랭크샤프트, 실린더, 벨로우즈 등 냉각장치: 냉각팬, 컴프레서, 에어칸히터 등 연료장치: 연료펌프, 연료탱크, 오일펌프 등 배기장치: 머플러, 라디에이터 등
	동력전달장치	클러치, 변속기, 차축, 기어류
	현가장치	Shock-absorber, 스프링, Stabilizer
	조향장치	Steering Wheel, Steering Column, Steering Gear, 너클, 샤프트 등
	제동장치	브레이크 시스템 및 하부 부품(디스크, 드럼 라이닝, 실린더 등)
전기·전자장치		배터리, 배선, 모터, 스위치, 센서, 램프, ECU, 카오디오, 네비게이션 등
내·외장품 및 기타		시트, 안전벨트, 음향장치, 에어백, 와이퍼, 타이어·휠 등

## 2) 한국 자동차산업 및 부품산업 특징

기존의 연구는 자동차산업의 거래 특성에서 부품업체의 완성차업체에의 의존성, 전속성을 강조한다. 부품업체들은 자본 축적이나 기술 능력이 우위에 있는 완성차 업체들에 의존할 수 밖에 없었고(조성재 외, 2004), 소수 완성차업체의 부품업체에 대해 강한 지배력을 행사하는 수직적 거래관계가 구축되었다(조성재 외, 2004; 홍장표, 2003). 원청회사인 완성차기업의 단가 인하압력, 지나친 품질수준 요구, 납기 촉박, 원자재가격인상 미반영 등 독점적 지위를 남용한 횡포는 대·중소기업간 임금격차를 가져오고 산업불균형과 부품회사의 혁신을 저해한다고 지적되어 왔다(정홍준, 2015).

한국의 자동차 산업 특징에서는 현대자동차그룹을 정점으로 하는 수직계열화가 특히 부각된다. 완성차 업체를 정점으로 하는 수직계열화는 부품업체에 대한 직·간접적인 통제를 가능하도록 하는 ‘준내부화(quasi-intergration)’ 전략으로 평가할 수 있다(이상호, 2011). 이와 같이 수직계열화를 통한 부품업체 내부화는 빠른 의사 결정, 원가 절감을 통한 경쟁력 확보 등을 바탕으로 완성차 업체의 높은 영업이익을 가능하게 했다. 한국의 자동차 부품사 영업이익률 추이를 원하청 위계별로 분해해 보면 현대자동차그룹 계열 부품사와 비계열 부품사 사이에 뚜렷한

차이가 확인되며 비계열부품사의 수익성 하락은 위험스러운 수준이다(황현일, 2020). 협력업체와 현대차 소속 부품계열사 사이의 수익성 차이의 원인으로는 전속거래에 기반한 하도급거래가 지목된다. 이항구 외(2017)는 전속거래를 수위탁 기업 간 10년 이상 장기거래를 유지하고, 개별재무제표 기준 매출액의 50% 이상이 특정기업으로부터 발생하는 거래로 위탁기업의 설계도 및 품질 기준과 원가 기준에 맞추어 조립활동을 실시하고 있는 기업간 거래로 정의한다. 남종석(2019)은 국내 대기기업의 가치사슬구조에서 제조업 선도기업들은 협력중소기업과의 납품 단가를 결정함에 있어 비용연동가격제(cost plus pricing)를 적용한다는 점을 주목한다. 비용연동가격제 하에서는 납품단가 조정을 통해 협력기업에게 보장된 마진폭을 일정하게 유지된다. 이와 같은 가격제가 유지되기 위해서는 선도기업은 공급기업이 납품하는 중간재의 원가를 정확히 계산할 수 있고, 비용부분의 가격변동이 있을 때 이를 납품단가에 반영할 수 있는 우월적 지위에 있어야 한다. 그 결과 자동차산업 협력업체의 영업이익률은 거래단계별 배 이상의 차이가 있다.

### 3) 전라북도 자동차산업 현황

전북지역 자동차산업 현황을 분석한 연구로는 김현철·박의성(2018), 채준호·이지연·고재훈(2019)을 살펴볼 수 있다.

김현철·박의성(2018)은 전북지역 자동차산업 현황을 분석하고 타시도와 비교하여 볼 때 부품산업적 기반과 생산 품목이 취약하다고 진단한다. 전북의 강점 부품 산업 분야는 차체 및 특장차 제조업, 자동차 차체용 부품 제조업, 판유리 가공품 제조업, 금속표시판 제조업 등인데, 사업체수 비중, 입지계수(LQ)로 평가할 때 차체 및 특장차 제조업을 전북지역에 특화된 업종으로 분류한다. 전북은 독자적 기술개발 여력을 갖춘 중소·중견기업이 부족하고, 지역 내의 산업적 뿌리가 약하여 선행산업에 해당하는 금형, 산업디자인, 정밀기계 가공산업을 타 시도에 의존하는 실정이다.

채준호·이지연·고재훈(2019)는 전라북도에 소재한 완성차 업체와 협력업체 사이의 원·하청 격차 실태를 살피고 노동조합의 과제를 제언한다. 전북지역 소재 자동차부품사는 타지역 부품사에 비해 경영지표 상 어려움을 겪는 것으로 나타났고 전라북도에 집중된 상용차 완성차업체의 경영부진이 그 핵심 원인으로 지목된다. 노동조합의 과제로는 조합원 인식변화를 위한 교육, 협력사 노동자들을 대상으로 하는 조직화, 원·하청 노사가 참여하는 협의기구를 제안한다. 한편 채준호·이지연은 전라북도 자동차 부품기업의 거래 네트워크별 경영지표가 한국 자동차 산업의 일반적 특징과 상이하다는 점을 보고한다. 2016년~2018년 전북 소재 1차 협력업체의 영업이익률은 2.49%였는데 2차 협력업체는 4.22%로 오히려 2차 협력업체의 영업이익률이 높은 것으로 나타난다.

## 2. 자동차 산업전환 전망과 정부정책

### 1) 자동차 산업전환 전망

기후변화는 지구 평균 온도 상승으로 인한 직접적인 영향 혹은 물적 피해 외에도 기후변화에 대응하기 위한 탄소 저감 정책 및 규제로 노동시장과 산업 등 경제 전반에 영향을 미친다(하바라, 오민규, 2022). 지구 평균 기온 상승 폭을 산업화 이전에 비해 1.5°C 이하로 억제해야 한다는 필요성이 제기되며 2015년 12월에 파리기후협약이 체결되었다. 파리기후협약에 따라 우리나라를 포함한 모든 당사국은 5년 주기로 국가온실가스감축목표(NDC)를 제출하고 이행해야 한다. 최근 미국 바이든 정부는 기후위기 대응 투자를 골자로 하는 인플레이션감축법(Inflation Reduction Act, IRA)을 통과시켜 에너지/기후 부문에 480조 원의 재원을 투입하기로 했고, 한국 정부 역시 양대 정당 모두 탄소중립을 정책 기조로 공식 천명하고 있다.

탄소 중립을 목표로 한 각국 정부, 산업의 대응 활동의 주요 관심 중 하나는 대표적 탄소 배출원으로 지목되는 자동차 동력원의 전환이다. 전세계적으로 1990년대 이후 주요 부문에서 CO<sub>2</sub> 배출량이 감소했지만 수송부문에서는 오히려 증가하는 것으로 보고되며 이 때문에 자동차산업의 전환을 두고 구체적 목표가 제시되고 있다. EU는 파리기후협약을 이행하기 위해 2030년까지 수송부문 CO<sub>2</sub> 배출량을 2021년 대비 승용차 37.5%, 승합차 31%를 감축하겠다는 목표를 제시했고 2035년부터는 유럽 내 내연기관을 장착한 신차 판매 금지를 발표했다. 중국은 2035년에 전동화 차량 비중 50% 달성을 목표로 제시했고 미국 역시 2030년에는 신차 중 50%는 전동화 차량이 되도록 확대한다는 행정명령(2021년 8월)을 공표했다. 우리 정부도 2030 국가온실가스감축목표로 2030년까지 수송부문 CO<sub>2</sub> 배출량을 2018년 대비 37.8% 감축을 제시했다. 각국 정부의 적극적인 자동차 전동화 정책에 힘입어 글로벌 전기차 판매량과 시장점유율은 급격히 증가하고 있으며 특히 2020년은 전년 대비 40% 이상의 성장을 보였다. 자동차 산업의 전환은 유럽, 중국이 선도하고 있으며 미국 역시 조 바이든 행정부 수립 이후 전기차 생산과 판매가 모두 늘어나는 중이다.

글로벌 주요 완성차 업체들도 전동화 계획을 구체화하고 있다. 주요 업체의 전동화 계획을 살펴보면 GM, 포드, 폭스바겐, 르노, BMW, 볼보 등은 2030년 전까지 전체 판매량 중 절반 이상을 전동화 차량으로 구성하겠다는 계획을 발표했다. 반면 현대자동차는 2030년까지 전체 판매의 30%를 전동화하고 2040년까지 전체 판매의 80%를 전동화할 것을 목표로 삼고 있어 북미, 유럽의 글로벌 완성차 업체와의 온도 차이가 확인된다.

<표II-4> 글로벌 완성차 업체 전동화 관련 계획 발표 내용

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 렉서스 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 : 오민규(2022) 재인용

이와 같은 자동차산업 전환은 자동차 부품산업 전환을 동시에 수반할 수밖에 없다. 정부는 우리나라 자동차 부품기업의 46.8%가 전동화에 따라 사업재편이 필요한 기업군에 속한 것으로 판단했고 이 분야에 종사하는 노동자 비중은 47.4%에 이른다. 자동차연구원의 실태조사(2020)에 따르면 내연기관 전속부품기업수는 2019년 2,815개에서 2030년 1,915개로 900개 사, 3만5천명의 고용이 감소할 수 있는 것으로 예측된다. 반면 전장부품 등 미래차 부품기업은 210개 사에 불과하다. 부품기업의 83%는 매출 100억원 미만의 영세기업이고 특정 완성차 1곳에 전속거래를 하는 부품업체 비중은 44%로 국내 완성차사에 대한 높은 종속성으로 인해 외부 충격에 취약할 것으로 예상된다.

<표II-5> 자동차 부품 분야별 업체수 및 고용인원

(단위:개, 명, %)

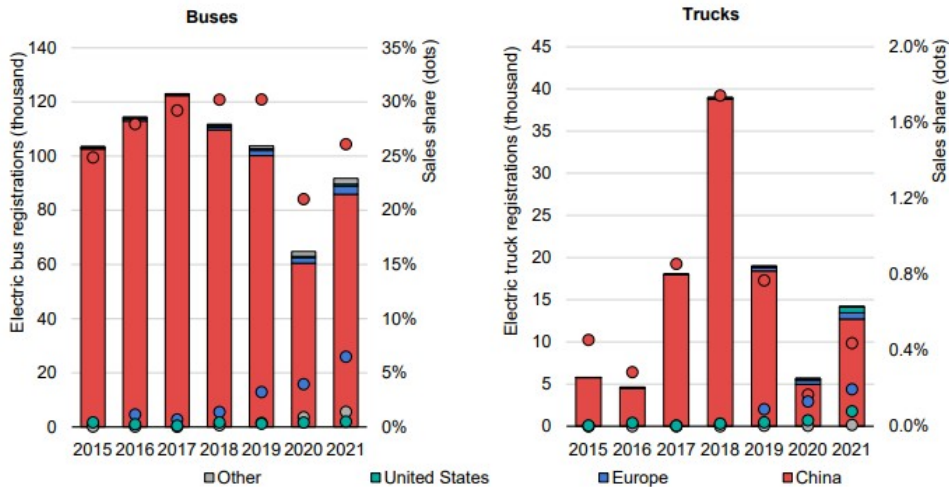
구분	품목	기업수(비중)	고용 인력(비중)
감소군	엔진 부품, 동력전달, 전기장치	4,195 (46.8)	10.8만 (47.4)
유지군	조향, 현가, 제동, 차체, 시트	4,561 (50.9)	11.1만 (48.7)
확대군	미래차 주요 부품 (각종 전장, 배터리 등)	210 (2.3)	0.9만 (3.9)

\* 자료 : 「자동차부품기업 미래차 전환 지원전략」 (2021)

그동안 자동차산업 전환 논의가 승용차 부문을 중심으로 이루어져 중대형 상용차 전환 동향과 전망은 상대적으로 소홀하게 다뤄지는 편이다. 세계적으로 상용차는 시장점유율이 10% 수준이지만 CO<sub>2</sub> 배출 비중은 46%로 높고, 국내에서는 상용차 1대당 CO<sub>2</sub> 배출량이 승용차보다 2.5배(트럭), 16배(버스) 수준으로 알려져 있다<sup>1)</sup>. 특히 중대형 상용차는 전체 차량의 약 3.5% 수준이지만, 수송부문 온실가스 배출량의 약 22.5%를 차지한다.

국제에너지기구(IEA)에 따르면 2021년 기준 전세계 전기 버스, 대형트럭의 등록대수는 각각 67만대, 6만6천대로 집계됐다. 전기 버스 판매량은 전년에 비해 40% 증가했고, 중대형트럭 판매량은 전년대비 두 배 이상 증가했다. 중대형 전기 상용차의 보급 속도가 빨라지고 있지만 전체 전기 버스·대형트럭의 점유율은 각각 4%, 0.1%로 승용부문에 비해 낮은 편이다. 신규 전기버스, 전기트럭은 주로 중국에서 판매되고 있다(그림II-1).

<그림II-1> 지역별 전기 버스, 트럭의 등록 및 판매 현황, 2015-2021



\*자료:IEA(2021)

각국 정부에서도 상용차 산업의 전동화 전환을 적극적으로 추진 중이다. 중국은 공공부문에서 전기 상용차를 구입할 때 보조금을 지급하여 공공부문을 중심으로 전기상용차 보급률을 늘리고 있고, 인도도 중앙정부 차원에서 보조금 지급을 통해 전기버스 도입을 독려한다. 유럽연합에서는 2019년에 이산화탄소 배출기준 법령(CO<sub>2</sub> emission reduction of trucks in Regulation (EU) 2019/1242)을 개정해 중장거리용 대형트럭의 CO<sub>2</sub> 배출량을 2025년까지 2019년 대비 15%이상 감축하도록 했다. 탄소 제로배출차량(Zero Emission Vehicles;ZEV)을 생산하거나

1) 「제4차 친환경자동차 기본계획(2021-2025)」 재인용

구매할 경우 세금을 감면해주는 인센티브 정책과 이산화탄소 배출목표를 이행하지 않는 경우 벌금을 부과하는 규제 정책을 병행한다. 이른 흐름 속에서 네덜란드는 주요 40개 도시를 탄소제로 배출 준으로 설정하여 도시를 오가는 상용차 전동화를 유도하고 있고, 스위스 정부는 화석 연료를 쓰는 총중량 3.5t 이상 화물차에 도로세(이산화탄소 1톤 당 약 800유로)를 부과하고 ZEV 차량에는 이를 면제한다. 미국은 주마다 정책이 다르지만 캘리포니아주 대기자원위원회(CARB)는 2024년부터 지역 내 3.85t 이상 중대형 상용차 중 5~9%를 전동화 차량으로 교체하기 시작해 2030년까지 30~50%, 2045년에 100% 교체하겠다는 정책을 승인했다(오민규, 2022; 이승현, 2021).

주요 글로벌 중대형상용차 제조업체들도 전동화 모델 개발 및 출시 계획을 발표하고 있다. 특히 배기가스 규제가 강한 유럽에 본사를 둔 업체들의 전동화 로드맵이 더 빠른 것으로 나타난다. 2021년에 유럽의 상용차 브랜드 7개사(볼보트럭, 스카니아, 메르세데스-벤츠트럭, 만트럭 버스, CNHi, DAF, 포드트럭)는 2040년부터 내연기관을 탑재한 상용차 생산을 중단하기로 서약했다. 다임러는 주행거리 400km, 최고출력 400kW(545마력) 수준의 대형 전기트럭을 2021년 10월부터 양산하기 시작했다. 볼보도 2021년에 주행거리 300km, 연속 출력 490kW 수준의 대형 전기트럭 3종을 출시하는 등 중형부터 대형트럭, 덤프트럭까지 전동화 모델을 갖췄다. 볼보와 다임러는 합작하여 수소연료전지 제조업체를 설립하여 수소전기트럭 개발에도 나서고 있다. 경영악화로 구조조정을 진행했던 만은 시기와 목표가 특정된 상용차 전동화 로드맵을 발표하지 않았다. 스카니아는 2030년까지 유럽 판매량의 50%를 전동화 모델로 채우겠다는 계획이다. 현대자동차는 상용차 신차는 전기차로만 출시하고 2028년까지는 모든 상용차 모델에 전동화 모델을 투입하겠다고 밝혔다. 특히 수소전기차 양산모델을 세계최초로 출시하며 수소전기차 개발에 속도를 냈으나 최근 수소연료전지 개발을 보류했다는 보도가 연달아 향후 계획이 다소 불투명하다.

<표-6> 글로벌 상용차 제조업체 전동화 로드맵

업체	상용차 전동화 로드맵
다임러(벤츠)	2030년 북미, 유럽, 일본 등지서 무공해 라인업 판매비중 60% 2030년 북미, 유럽, 일본 등지서 내연기관 상용모델 퇴출 수소연료전지 제조업체 셀센트릭 설립
볼보	유럽, 미국 등지에 순수전기트럭 6종 투입 2030년 유럽에서 전기 제품군 판매량 비중 50% 수소연료전지 제조업체 셀센트릭 설립
폭스바겐그룹(만)	2024년까지 대형 순수전기트럭, 수소전기트럭 시범운행
폭스바겐그룹(스카니아)	2025년 유럽에서 전동화 라인업으로 판매량 10% 달성 2030년 유럽에서 전동화 모델로 판매량 50% 달성
BYD	버스, 트럭, 산업기계에 전동화 모델 공급 중 전기트럭은 180~360kW급 차종 보유
현대자동차	대형 수소 전기트럭 세계최초 양산 2021년 하반기 이후 상용차 신차 모두 전기차로만 출시 2028년까지 모든 차급별 모델에 수소전기차 버전 투입 (2022년 수소연료전지 3세대 개발 보류 보도)

\* 출처 : 최동훈(2021), 나영식·이선명·김선재(2021), 자체 정리

상용차 부품산업은 현재까지 구체적으로 실태가 파악된 바 없으며 별도로 산업 전환에 따른 충격을 예측한 보고도 찾을 수 없었다.

## 2) 한국 정부의 자동차·부품산업 정책 검토

이 절에서는 자동차 산업 및 부품산업의 전환에 관련된 한국 정부의 정책을 중대형상용차 중심으로 검토한다. 검토에 앞서 한국 정부, 자동차 관계 기관에서 상용차를 분리된 정책대상으로 삼고 있지 않아 상용차 산업 관련 자료, 정책은 전체 자동차 산업 정책의 일부분으로 다루고 있음을 짚고 넘어간다.

정부가 제시한 자동차 전환 주요 로드맵 중 하나는 2019년에 발표된 「미래자동차 산업 발전 전략-2030년 국가 로드맵」(이하 발전전략)이다. 발전전략에서는 전기수소차 국내 신차 판매 비중을 2019년 2.6%에서 2030년 33.3%로 높이고, 세계시장 점유율은 2030년에 10%까지 끌어올린다는 목표를 제시한다. 또한 2027년까지 전국 주요 도로의 완전자율주행을 세계 최초로 상용화하겠다는 계획이다. 글로벌 완성차사가 국내에서 친환경차를 생산할 때에는 투자 규모에 매칭하여 국내 부품기업 납품을 위한 연구개발비를 지원한다. 동시에 2030년 이후에도 내연기관 신차의 비중이 70%에 가깝다는 점을 들어 배기가스 저감을 위한 기술개발을 강조한다. 부품기업의 미래차 전환을 위해서는 M&A와 투자에 2.5조원의 자금을 지원하고, 펀드 조성, 세제지원을 통해 미래차 핵심소재부품 자립도를 80%로 제고하겠다는 방침이다. 상용차와 관련해서는 수소버스를 중심으로 대중교통 친환경차 보급을 확대하고, 운수사업자를 선정할 때 수소버스에는 가중치를 부여할 방침이다. 대형 물류업체, 프랜차이즈에는 전기화물차 구매

를 권고하고 구매실적 공표를 추진하겠다고도 밝혔다.

산업통상자원부는 발전전략의 실행 과제를 구체화한 성격으로 2020년에 「미래자동차 확산 및 시장선점전략」(이하 선점전략)을 발표했다. 선점전략은 친환경차 구매수요가 국가 보급목표 대비 부족하고 전동화 차량과 내연기관차 사이의 경제성 격차가 상당하다고 분석한다. 또한 전동화 상용차 출시 지연에 따라 승용차 위주로 보급되고 있어 투입된 보조금에 비해 환경개선효과도 약하다고 지적한다(〈표II-8〉). 진단에 따른 주요 과제로는 수요를 늘리고, 상용차를 집중 전환하며, 미래차 및 연관산업의 수출을 주력하겠다고 제시한다. 세부적으로는 전기차의 차량가격을 낮춰 2025년까지 TCO(Total Cost of Ownership)를 내연기관차 수준으로 확보하겠다는 계획이다. 전기버스의 자기부담금은 50% 수준으로 하고, 전기트럭은 연간 2.5만대에 구입보조금을 지원한다. 수소버스는 대당 1.5억원 수준의 보조금을 유지하고 수소트럭은 대당 2억원의 보조금을 신설한다. 미래차 생태계로 전환하겠다는 계획에는 기업활력제고특별법상 사업재편승인제도를 활용해 부품사를 재편하겠다는 방안이 포함되어 있다. 대기업-중소기업 간 협업을 통해 공동으로 사업을 재편하거나, 내연기관 부품기업을 인수합병을 통해 대형화시키겠다는 것이다. 사업재편승인제도는 원청기업이 부품사 승인 과정에 개입할 수 있는 구조로 되어 있으며, 노조 참여를 보장하지 않는 등의 문제가 제기된다.

<표II-7> 차종별 연간 미세먼지·CO<sub>2</sub> 배출량

차종 (운행대수)	트럭 (285만)	버스 (11만)	택시 (25만)	RV차량 (895만)	승용차(RV외) (909만)
1대당 미세먼지(kg)	4.2	5.0	0.008	0.21	0.02
1대당 CO <sub>2</sub> (톤)	9.59	62.6	17.4	2.4	3.9
연간 미세먼지 총배출('17년, 톤)	11,988	542	2.2	1,918	156
연간 온실가스 총배출('18년, 천톤)	34,446	6,765	4,385	22,331	36,266

\* 출처 : 미래자동차 확산 및 시장선점전략(2020)

\*\* 주요 연료: (승용) 휘발유·경유, (택시) LPG, (버스) CNG·경유, (트럭) 경유

\*\*\* 산출근거: (미세먼지) '17년 배출량/운행대수, (온실가스) '18년 배출량/운행대수

\*\*\*\* 1일 평균 주행거리('19): (트럭) 129km, (버스) 177km, (택시) 300km, (승용) 33km

환경부는 중·대형 상용차에 적용되는 평균 온실가스 기준이 담긴 '중·대형 상용차 평균에너지 소비효율기준 및 온실가스 기준의 적용·관리 등에 관한 지침 제정안(이하 온실가스지침)'을 2020년 12월에 공포했다. 「저탄소 녹색성장 기본법」에 따라 '자동차 온실가스 관리제도'가 2012년부터 시행되고 있으며, 현재까지는 15인승 이하 승용·승합차 및 총중량 3.5톤 이하의 소형화물차를 대상으로 제도가 운영되고 있다. 국내 등록된 중·대형 상용차는 전체 차량의 약 3.5% 수준(20.11 기준, 전체 등록 차량 2,431만대 중 85만 대)이나, 수송부문 온실가스 배출량의 약 22.5% 수준으로 추산된다. 이에 미국·일본·유럽연합은 각각 2014년, 2015년, 2019년



부터 중대형 상용차 온실가스 관리제도를 시행하고 있다. 온실가스지침은 중대형 상용차 제작사가 국내에 판매되는 차량의 2021년부터 2022년까지의 기준값 대비 2023년에는 2.0%, 2024년에는 4.5%, 2025년에는 7.5%의 온실가스를 감축하는 것을 목표로 한다. 다만, 2025년까지는 목표를 미달성하더라도 기준 미달성에 대한 과징금 등 제재 수단은 적용하지 않는다.

이상의 내용이 종합된 정부 차원의 가장 대표적인 중장기 로드맵은 친환경자동차기본계획이다. 한국 정부는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」에 따라 5년 단위의 친환경자동차기본계획(이하 기본계획)을 수립해야 한다. 가장 최근의 기본계획은 2021년 2월 23일에 확정된 「제4차 친환경자동차기본계획(2021~2025)」이다. 기본계획은 2025년까지 신차 중 50%를, 2030년에는 신차 중 80%를 친환경차(전기차, 수소차, 하이브리드차)로 전환하겠다고 밝힌다. 공공기관은 신차를 100% 친환경차로 의무 구매해야 하고 영업용 차량의 보조금과 인센티브를 확대한다. 전기와 수소 충전 인프라를 확대하고 배터리리스사업을 확산시켜 전동화 차량의 경제성을 조기에 내연기관 수준으로 높이겠다는 계획이다. 2025년까지 상용차 전 차급에 전기(1, 3.5t 트럭)·수소차(10t, 23t, 살수차, 청소차) 모델을 출시한다는 목표도 제시한다. 정부는 이와 같은 산업전환에 맞춰 2025년까지 500개, 2030년까지 1,000개 부품기업의 미래차 전환을 지원한다. 그러나 기본계획은 전동화 중대형상용차의 신차 판매량, 판매 비중, 지원방안의 구체 목표를 제시하지 않는다.

이어서 정부는 2021년 6월 10일에 「자동차부품기업 미래차 전환 지원전략」(이하 지원전략)을 발표했다. 지원전략은 정부가 자동차 부품산업의 전환만을 주제로 다룬 첫 번째 정책이다. 지원전략은 자동차연구원에서 실시한 부품사 실태조사 결과 부품기업의 83%는 매출 100억 원 미만의 영세기업이고 80%는 미래차 대응계획이 없는 등 “무엇을 해야 할지” 모르는 상황에 놓여있다고 진단한다. 따라서 개별기업 역량으로는 미래차 사업전환에 대응할 수 없다는 것이다. 지원전략의 정책목표는 2030년까지 부품기업 1,000개를 미래차 기업으로 전환해 국내 부품산업의 생산고용·수출 규모를 유지확대하는 것이다. 지원전략은 발전전략, 선점전략, 기본계획의 공통기조인 M&A 등 사업재편을 통한 부품사 대형화를 꾀한다. 이를 통해 매출 1조원 이상 부품기업은 2021년 기준 13개에서 2030년 20개로, 1,000만불 이상 수출부품기업은 156개에서 2030년 250개로 확대하겠다는 것이다. 이 같은 방향은 국내 완성차사와의 조정을 통해 신차개발 전략에 부합하는 부품소재 개발에 집중하되, 그 외 자동차 연관산업 등 다른 시장으로 진출하는 통로를 지원하는 것과도 연동되어 있다. 지원전략은 상용차 부품산업을 별도로 다루고 있지 않다.

한편 교통정책의 일환으로서 탄소중립 정책은 상용차 산업과 직접적인 관련이 있다. 국토교통부는 2021년 12월에 「국토교통 탄소중립 로드맵」(이하 로드맵)을 발표하고 건물·수송부문 CO2 배출량 감축 목표를 제시했다. 로드맵은 2030년까지 전기·수소차 450만대(영업용 50만

대)를 보급하고 대중교통 활성화를 통해 총 주행거리를 2018년 대비 4.5% 감축하겠다고 밝힌다. 전기·수소차 보급 계획은 앞서 발표된 자동차산업 전환 전략들과 대동소이하다. 대중교통 활성화는 BRT 확충, 광역급행버스 확대, 환승·연계교통 제도 다양화 등의 방안이지만 구체적인 계획은 제시되지 않았다.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」은 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통수단 이용을 촉진하고자 5년마다 대중교통기본계획을 수립하도록 규정한다. 법률에 근거해 국토교통부는 2022년 3월, 「제4차 대중교통기본계획(2022~2026)」(이하 교통계획)을 확정·고시했다. 이번 교통계획에서는 4대 정책 추진 목표 중 하나로 탄소중립 실현을 제시한다. 그러나 2026년 대중교통 수송분담율 목표는 28.6%~32.2%로, 2019년 수송분담율인 33%보다 낮게 제시된다. UN에 제출할 2050 장기저탄소발전전략(LEDs) 작업 시 논의된 2050년 대중교통 수송분담률 42~70%에 비해서도 보수적인 목표이다. 교통전략은 2026년까지 친환경 사업용 승합차를 15,000대까지 늘리겠다고 밝힌다.

지역의 자동차 산업 정책으로는 「상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축 사업」(이하 구축사업)이 있다. 국내 상용차 생산거점지인 전북의 산업위기에 대응하고 상용차산업 경쟁력 강화하기 위해 2020년~2024년 5년 동안 국비와 지방비 약 1,300억을 투자하여 “상용차 산업 혁신 성장 및 미래형 생태계 구축” 사업을 추진한다는 내용이다. 주요 사업으로는 상용차 부품 융복합 기술개발, 기업 및 장비구축공간, 기업 육성사업 추진을 꼽고 있다. 기술개발에는 국비 693억원이 투입되어 2022년까지 17개 과제를 지원하고 기반구축 사업으로는 테크비즈플라자 설립에 546억원(센터 건립 292억원, 장비구축 254억원)이 투입된다. 기술개발 지원 사업은 현재로서는 가시적 성과가 확인되지 않고 테크비즈플라자 설립과 상용차 산업 발전 사이의 인과관계도 명확하지 않다. 구축사업의 사업계획 적정성 검토에서는 사업 참여의향기업 97개 중 11개 기업은 부설연구소가 부재하고, 51개 기업은 최근 연도에 연구개발비 투자가 전혀 이루어지지 않았으며 2억 원 이상 연구개발비를 투자한 기업은 22개에 불과하다는 점을 지적한 바 있다. 동 보고서는 테크비즈플라자 Co-Lab 장비수요 조사과정에도 신뢰성 문제가 존재한다고 지적한다(이일환·김희경, 2019).

<표II-8> 상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축사업 예산 세부내역

(단위: 억원)

	국비	지방비	민간	합계	지원조건
합계	827	499	295	1,621	
기술개발비	693	-	279	972	국70%, 민30%
장비구축비	134	120		254	국 52%, 지48%
센터건립비	-	292		292	지방비 100%
기업지원비	-	87	16	103	지방비 100%

군산형 일자리 사업은 지역상생형 일자리 사업의 일환으로 전기상용차 생산 업체를 지원하는 사업이다. 참여기업은 전기완성차 업체 3개사(명신, 에디슨모터스, 대창모터스)와 부품업체 1개사(코스텍)이다. 2024년까지 총 5,412억 원을 투자하여 1,714개의 일자리를 창출하고 전기차 32만대를 생산한다는 계획이었지만 2022년 총생산량은 9월 기준 1,400대에 불과한 실정이다. 에디슨 모터스는 군산공장을 포함해 회사를 매각 중이고 명신은 같은 사업 참여기업인 대창모터스 모델의 위탁생산에 그치고 있다. 오민규(2021)는 산업은행이 광주형·강원형 일자리와 달리 군산형 일자리에 대해서는 성공 가능성 관련 별도의 검토 자료가 없다는 입장임을 지적한다.

<표-9> 자동차산업 전환 관련 주요 정책

정책	주관부처	주요 목표	상용차	부품기업
미래자동차 산업 발전 전략(2019)	산업통상자원부	전기수소차 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 적용·관리 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 대형화
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 수송분담율 28.6%~32.2%	2026년까지 친환경 사업용 승합차 15,000대 보급	-
상용차산업 혁신성장 및 미래형 산업생태계 구축 사업(2020)	산업통상자원부, 전라북도	상용차 부품 융복합 기술개발, 기업 및 장비구축공간, 기업 육성사업	2022년까지 17개 기술 과제 지원(국비 693억 원) 테크비즈프라자 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 발표 자료 자체 정리

### 3. 소결

이 장에서는 자동차부품산업의 범위와 특성, 자동차산업 전환과 그에 따른 부품산업의 전망, 정부의 정책을 중심으로 검토하였다. 여기에서 파악된 주요 내용과 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 자동차산업의 전환은 구체적 현실이며 산업 및 교통 정책 논의에서 산업 전환을 우회할 수 없다. 자동차산업은 기후위기의 원인으로 지목되는 탄소 배출량 감소라는 전지구적 목표 앞에 급격한 전환을 맞이하고 있다. 각국 정부는 환경규제와 재정지원을 통해 전동화 차량 보급률을 높이고 있고 글로벌 완성차 업체도 2030~2040년에는 기존 내연기관 차량 제작을 종료하고 전동화차량으로 대체한다는 로드맵을 제시한다. 반면 한국 정부, 완성차업체의 로드맵은 선도 국가, 기업과 약 10년 가량의 격차가 있다. 대중교통 정책 역시 중기 목표로 기존 수송분담율보다 낮은 목표치를 제시하는 등 보수적 태도를 보인다. 완만한 기조를 유지하다 전환에 압박해 시장의 시간표에 쫓기게 된다면 자동차산업·부품산업의 노동자들의 협상력이 약화될 우려가 있다.

둘째, 완성차 업체에의 종속성을 토대로 성장해온 한국 자동차 부품산업은 전환 과정에서도 완성차사의 역할이 크게 요구된다. 한국의 자동차산업은 지난 수십년 간 완성차 업체를 정점으로 수직계열화된 형태적 특징과 여기에서 비롯하는 완성차업체의 부품기업 지배력을 바탕으로 산업 경쟁력을 키워왔다. 그러나 그 반대급부로 원하청간, 계열간 격차는 한국 자동차산업의 고질적 문제로 자리잡고 있다. 실제 종속 부품기업은 완성차 업체의 전환 계획에 후행하여 쫓을 수밖에 없는 실정이다. 자동차산업 전환은 후방산업의 전환과 동시에 진행될 수밖에 없는데 정부의 분석에 따르면 부품기업의 대다수는 매출 100억 원 미만의 영세기업이고 완성차사에 대해 높은 종속성을 갖고 있어 충격에 취약할 것으로 예측된다. 자동차 전동화에 따라 사업재편이 필요한 기업군은 46.8%, 노동자 비중은 47.4%에 이른다. 이와 같은 한국 자동차산업의 특징으로 인해 정부의 자동차 산업 전환 정책 중 부품업체 대책은 원청의 전환 계획 아래 부품업체를 인수합병하는 것으로 제시되고 있다. 이를 시장에 맡기면 구조조정 과정에서 부품사와 부품사 소속 노동자들의 협상력이 약화되고 종속성은 더욱 강해질 가능성이 높다.

셋째, 각종 정책 수립에서 자동차부품산업의 범위를 기존의 분류보다 확장하여 다룰 필요가 있다. 자동차산업의 후방산업이자 전기·전자기계 산업 등 자동차부품산업의 후방산업과 연관 산업으로의 파급효과가 큰 부문이다. 여러 선행연구는 자동차산업의 변화에 따라 자동차 부품산업의 범위는 한국표준산업분류 상 자동차부품제조업(C303)을 넘어 확장되어 왔음을 지적한다. Covid-19 유행 기간 차량용 반도체 부품의 공급 부족으로 인해 완성차 공장 가동률이 낮

아졌던 사례를 통해 보듯이 전장산업, 반도체산업과 자동차산업 사이의 경계는 이미 상당히 희미해졌으며 앞으로 예상되는 자동차산업 전환은 타 연계산업과 자동차 산업 사이의 경계를 더욱 희석시킬 것으로 예상된다. 따라서 자동차 산업전환의 논의에 자동차부품산업의 전후방 연관산업까지 범위를 확장하여 다루는 것이 현실적이다.

넷째, 중대형 상용차 산업 전환이 탄소배출 대응에서 핵심적인 과제이지만 한국 정부, 기업의 로드맵이 불투명하다. 중대형 상용차는 차량 비중에 비해 온실가스 배출량 비중이 크게 높아 (차량 3.5%→온실가스 22.5%) 각국에서는 탄소 저감을 위한 중대형 상용차 배출기준을 적극적으로 제시하고 있다. 그러나 한국 정부는 저감 목표를 미국, 일본, 유럽에 비해 2~6년 늦게 정했고 그 목표치도 주요국에 비해 크게 낮은 편이다. 유럽은 2025년까지 2019년 대비 15% 감축을 목표로 제시하지만 한국 환경부는 2021~2022년 대비 7.5% 감축에 그친다. 한국의 주요 선도기업인 현대자동차는 수소연료전지 중대형 상용차에 강점이 있는 것으로 알려져 있지만 최근 수소연료전지 개발 지속 여부에 부정적 전망이 보도된 바 있다. 현대자동차 내연기관 중대형상용차는 한-EU FTA 발효, 유로6 적용 이후 유럽 브랜드에 밀려 국내 점유율과 수출이 감소하고 있다. 내연기관 차량의 경쟁력이 낮아지는 상황에서 전동화 중대형상용차량 전환이 미뤄진다면 사업의 장기적 존속마저 불투명해질 가능성이 있다.

다섯째, 전북지역 자동차산업의 경우 부품기업의 독자성이 타시도에 비해 낮은 편이고 경영지표도 열악하여 산업 전환 과정에서 큰 희생이 예상된다. 전라북도내 전국 중대형상용차의 95% 이상이 생산되는 중대형상용차 산업의 중심지이다. 그러나 최근 중대형상용차 산업의 침체와 부침 속에 전북지역 자동차부품산업의 경영도 악화되어 온 것으로 추정된다. 자동차 산업 전환 정책에서 중대형 상용차 산업 부문이 주요 의제로 다뤄지지 않는 상황에서 전라북도 자동차 부품산업의 전망 역시 어두울 수밖에 없다. 한편 선행연구에서 전라북도 자동차 부품기업의 계층적 성격과 관련하여 1차 업체에 비해 2차 업체의 경영지표가 양호했다고 보고한 점은 추가적 확인이 필요하다.

본 연구는 전라북도 자동차 산업, 부품산업의 개황과 특징을 각종 자료와 면접을 종합하여 분석하고자 한다. 본 연구에서 주목하는 연구대상은 기존의 연구, 정책이 중대형상용차와 그 부품산업을 대상으로 삼고 있지 않았던 점과 차이를 갖는다.

### III. 전라북도 자동차 부품산업 현황과 특성

#### 1. 전라북도 자동차 산업 현황

이 절에서는 정부 및 자동차 관련 기관의 통계자료를 활용하여 전라북도 자동차 부품산업과 완성차 산업을 나누어 각각의 추이를 총괄적으로 살펴본다.

##### 1) 자동차 완성차 산업 생산 및 수출

먼저 생산대수, 수출액 지표를 살펴보면 2017년 이후 완성차 생산대수의 감소세가 뚜렷하게 확인된다. 2017~2018년 사이 생산대수 감소는 주요하게는 한국GM 군산공장 폐쇄에 따른 결과로 볼수 있으나 같은 시기 상용차 생산 역시 큰 폭의 감소가 있었음이 확인된다. 2020년 경제위기를 거친 이후 2021년 들어 다소 생산량이 증가했지만 2019년 수준을 회복하지 못한 실정이다.

중대형상용차종으로 범위를 좁혀 완성차 제조사 별로 생산·수출·내수 현황을 추적해보면 현대자동차 전주공장은 2017년 이후 전 차종에서 생산물량 감소가 확인되고 트럭 차종은 수출 감소가, 버스 차종은 내수 감소가 총 생산대수 감소에 직접적 영향을 미쳤다. 타타대우상용차는 2017년 이후 2020년까지 생산량이 감소하였다가 2021년에는 2017년 수준으로 회복되었다. 타타대우상용차 생산량 증감은 내수 물량의 증감에 따른 것이다.

<표III-1> 전라북도 자동차 산업 생산·수출(2017~2021년)

(단위:대, 천\$)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
생산대수	전북	101,293	57,076	48,684	39,934	46,012
	상용차	67,311	54,165	48,684	39,934	46,012
	전국	4,113,472	4,028,705	3,950,614	3,506,774	3,462,499
수출액	전북	905,935	693,622	603,331	406,935	499,041
	상용차	709,938	584,563	528,464	335,488	401,265
	전국	41,691,173	40,886,506	43,035,862	37,408,703	46,464,537

\* 자료 : 한국자동차산업협회, 한국무역협회

\*\* 주 : 수출액통계는 MTI 코드(741: 완성차, 741200: 상용차), HSK 코드(8702 버스, HSK8704 트럭) 반영. 전북 상용차 수출액은 군산, 완주 HSK 8702, 8704 합산.



<표III-2> 전라북도 중대형상용차 산업 생산·내수·수출(2017~2021년)

(단위:대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
생산	현대자 동차	버스	11,510	11,820	12,243	9,289	5,645
		트럭	43,531	34,020	30,553	25,268	29,116
		특장	2,789	1,633	1,219	1,256	1,909
		계	57,830	47,473	44,015	35,813	36,670
	타타대 우	트럭	7,694	5,307	3,730	3,003	7,793
		특장	1,787	1,385	939	1,118	1,549
계		9,481	5,307	4,669	4,121	9,342	
수출	현대자 동차	버스	3,052	3,124	3,411	1,295	1,069
		트럭	23,808	17,609	11,545	7,083	9,096
		계	26,860	20,733	14,956	8,378	10,165
	타타대 우	트럭	1,723	1,672	1,523	1,057	1,603
		계	1,723	1,672	1,523	1,057	1,603
내수	현대자 동차	버스	8,806	8,630	8,659	6,837	5,390
		트럭	20,864	18,975	17,447	18,815	21,340
		특장	2,651	1,666	1,336	1,417	1,928
		계	32,321	29,271	27,442	27,069	28,658
	타타대 우	트럭	6,430	3,981	3,183	2,861	6,316
		특장	1,232	724	559	623	865
계		7,662	4,705	3,742	3,484	7,181	

\* 자료 : 한국자동차산업협회

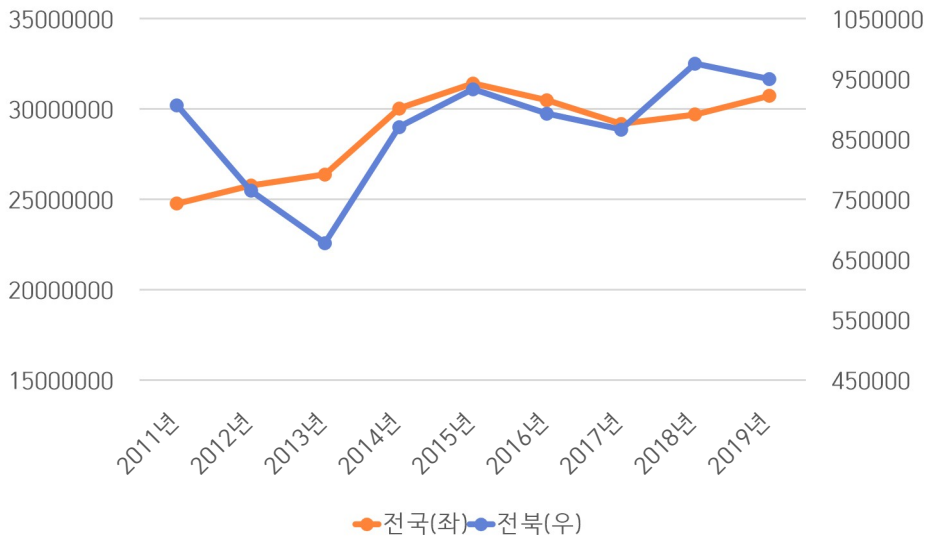
## 2) 자동차 부품산업 생산 및 수출

전라북도 자동차 부품산업 생산(명목 부가가치 기준)은 증감을 거듭하며 횡보 상태를 유지하고 있다. 통계청 광업·제조업조사 결과 10차 표준산업분류 C303(자동차 신품 부품 제조업)의 부가가치 생산은 2011년 944,847백만원에서 2013년 696,631백만원으로 하락한 후 2019년 991,757백만원으로 2011년 수준을 회복했다.

반면 우리나라 자동차 부품산업 생산은 2011년~2015년 기간 완성차 업체의 수출 성장에 따라 31.4조원까지 성장하였으나 이후 소폭의 등락을 반복해 '19년 30.7조 원을 기록했다.

<그림III-1> 전북/전국 자동차부품 산업 생산 부가가치(2011~2019년)

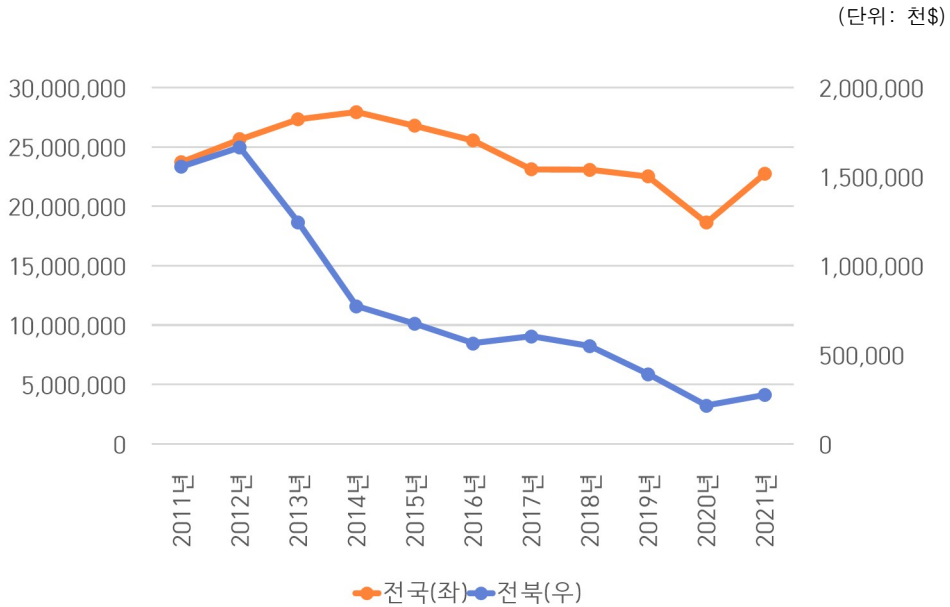
(단위: 백만 원)



\* 자료 : 통계청 광업제조업조사  
 \*\*주 : 자동차 부품 제조업(C303)

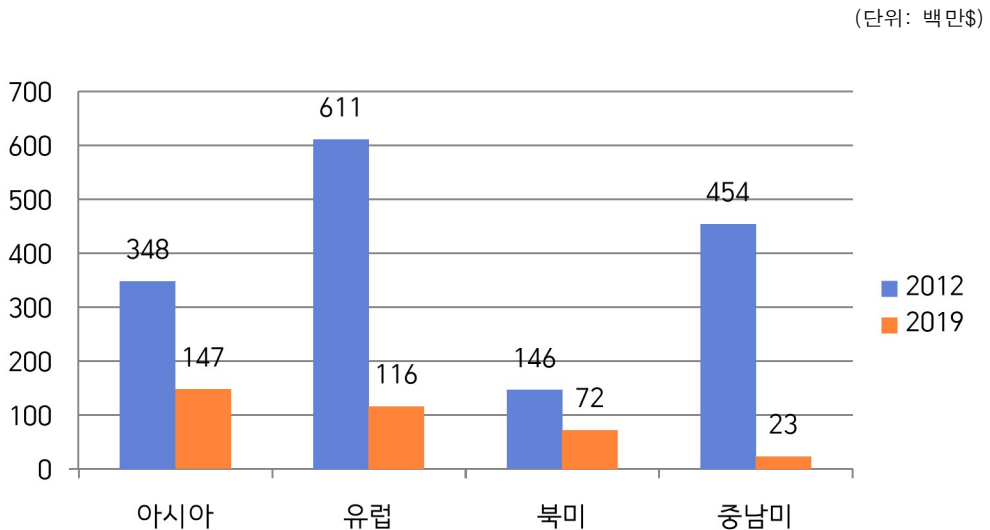
최근 10년 간 전라북도 자동차부품산업 수출 역시 견고한 하락세가 지속되었다. 전라북도 자동차 부품산업 수출액은 2012년 1,665,205천 달러로 고점을 기록한 이후 2021년 274,496천 달러로 -83.5% 감소했다. 같은 기간 우리나라 자동차 부품산업 수출액은 2012년 25,658,138천 달러에서 2021년 22,775,760천 달러로 소폭의 등락을 반복하였다. 이에 따라 전라북도 자동차부품산업이 전체 수출액에서 차지하는 비중도 2012년 6.5%에서 2021년 1.2%로 큰 폭으로 하락했다. 이같은 자동차 부품 수출 감소는 러시아, 브라질, 우즈베크에 소재한 GM CKD 공장으로 수출하던 부품이 현지 경기 침체, 공장 폐쇄 등으로 인해 대폭 감소한데 따른다. 브라질의 자동차부품 수출은 2012년 348백만 달러에서 2019년 2백만 달러로, 러시아로의 수출은 2012년 566백만 달러에서 상트페테르부르크 GM 공장 폐쇄된 2015년에는 1백만 달러로 감소했다.

<그림III-2> 전북/전국 자동차부품 산업 수출(2017~2021년)



\* 자료 : 한국무역협회  
 \*\* 주 : 수출액은 MTI 코드(742: 부품) 반영.

<그림III-3> 전라북도 주요 대륙별 자동차부품 수출 현황



\* 자료 : 한국무역통계진흥원  
 \*\*주 : 수출액은 HSK code 8704 반영

한편 탈내연기관 흐름 가운데 전라북도 자동차 부품 산업 전환은 미흡한 것으로 평가된다. 한국자동차산업협동조합에 따르면 전국 수소전기차 부품 생산업체 43곳 중 전북 업체는 2곳이고, 전기차 부품 생산업체는 없다. 탈내연기관 산업전환 가속화될 경우 전북 자동차 부품 산업에 충격이 예상되는 대목이다.

<표III-3> 지역별 1차 협력업체 현황

(단위: 개, %)

구 분	2020		2021	
	전국	전북	전국	전북
업체수	744	69	732	67
(수소전기차 부품)	43	2	43	2

\* 자료 : 2021·2022 자동차산업편람

### 3) 전라북도 자동차·부품산업 노동력 현황

추가적으로 산업 분류별 노동력 추이를 살펴볼 수 있는 각종 통계자료를 종합하여 전라북도 자동차 산업 추이를 살펴보면 <표 >와 같다. 전라북도 제조업체 총량은 전라북도가 매년 제조업체의 생산현황을 집계 발간하는 자료이고, 전국사업체조사, 지역별고용조사, 광업·제조업조사는 통계청이 생산하는 국가통계이다.

<표III-4> 전라북도 자동차 산업(C30) 추이

(단위: 개, 명)

	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

각 통계는 표본 추출 방법, 조사 방법 등에 따라 결과가 다소 상이하지만 증감의 추이는 유사하게 확인된다. 광업·제조업조사, 제조업체 총량, 사업체조사는 사업체를 조사대상으로 삼으

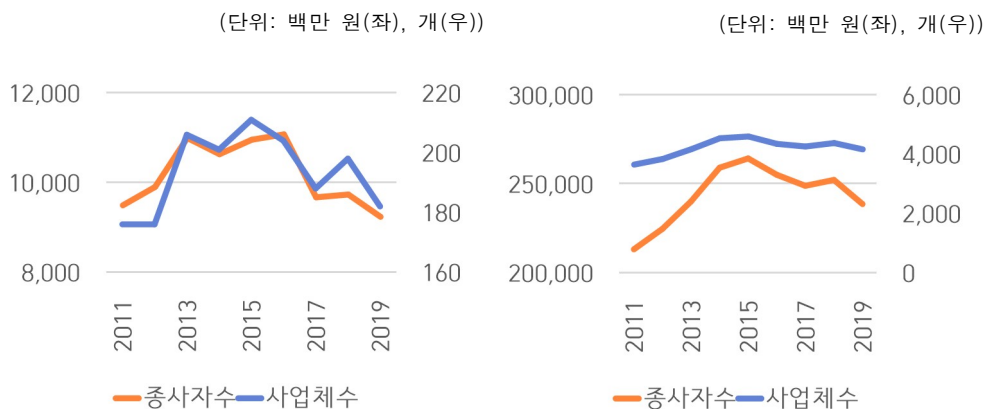
로 사업체 현황의 변화 추이를 살피는데 이점이 있고, 노동자를 조사대상으로 삼는 지역별 고용조사에서는 고용형태, 임금, 노동시간 등 노동조건을 확인할 수 있다. 여기에서는 지역별 고용조사 원시자료를 활용하여 전라북도 자동차 산업 임금노동자의 현황을 추가 조사하였다.

같은 국가통계인 전국사업체조사와 광업·제조업조사의 비교에서 사업체 규모에 따른 분절이 예상된다. 모든 규모의 사업체를 조사하는 사업체조사와 달리 광업·제조업조사는 10인 이상 사업체만 통계에 포함한다. 전국사업체조사 상으로는 사업체수가 증가하는 추세이지만 광업·제조업조사에서는 사업체수가 감소하는 현상은 전라북도 자동차산업의 기업규모가 영세해졌음을 의미한다.

광업·제조업조사를 보다 세부적으로 분석해보면 전라북도 자동차 부품산업의 사업체와 종사자 수는 2011년 이후 역U자형 추이를 보인다. 전라북도 자동차 부품산업의 10인 이상 사업체 종사자수는 2011년 9,496명에서 2016년 11,079명으로 증가하였다가 2019년 9,239명으로 감소하였다. 우리나라 자동차 부품산업 종사자수 역시 역U자형 추이를 보이지만 전북에 비해 그 폭이 완만하다. 같은기간 우리나라 자동차 부품산업의 10인 이상 사업체 종사자수는 2011년 213,183명에서 최대 264,363명으로 증가하였다가 2019년에는 238,655명으로 줄었다.

전라북도 자동차부품산업 사업체수, 종사자수 변동폭은 전국에 비해 큰 편이며, 2019년 종사자수가 2011년에 비해 역성장한 것으로 나타난다는 점이 주목된다. 2016년 이후의 하락에는 한국GM군산공장의 생산량 감소 및 공장 폐쇄가 영향을 미쳤을 것으로 보인다.

<그림III-4> 전북 자동차 부품산업 현황 <그림III-5> 전국 자동차 부품산업 현황 (2011~2019년)



\* 자료: 통계청 광업제조업조사(자동차 신품 부품 제조업(C303))

지역별 고용조사에 따르면 전국에서 자동차 산업에 종사하는 임금노동자는 2016년 484,013명

에서 2020년 452,459명으로 감소하였고 전북은 22,754명에서 19,395명으로 감소했다. 고용형태별로 살펴보면 상용직 노동자의 감소율보다 임시직 노동자 감소율이 높았고 임시직 노동자 감소율은 전국에 비해서도 높은 편이다.

<표III-5> 광역시도 별 C30(자동차 및 트레일러 제조업) 임금노동자 현황

(단위: 명)

	2016	2017	2018	2019	2020
전국	484,013	506,903	499,361	504,190	452,459
서울	13,200	13,355	14,966	15,179	10,819
부산	26,670	22,315	26,106	23,121	23,164
대구	37,373	41,647	41,603	42,835	36,162
인천	30,348	32,366	29,407	33,198	33,430
광주	18,314	21,530	20,659	20,878	16,398
대전	6,824	5,305	6,114	5,960	5,787
울산	64,726	66,243	67,052	66,093	63,686
세종	-	2,432	3,204	2,673	2,979
경기	108,564	122,221	116,032	116,821	104,027
강원	5,818	5,211	5,005	3,983	3,760
충북	13,838	13,625	11,112	12,491	12,459
충남	48,157	46,852	44,570	48,199	44,222
<b>전북</b>	<b>22,754</b>	<b>23,376</b>	<b>23,291</b>	<b>21,711</b>	<b>19,395</b>
전남	1,590	1,847	1,505	1,377	1,475
경북	32,470	37,455	35,199	37,340	34,236
경남	53,367	51,123	53,536	52,331	40,460

<표III-6> 자동차 산업 임금노동자 고용형태별 인원(2016~2020)

(단위: 명)

지역	고용형태	2016	2017	2018	2019	2020
전북	상용	20,665	21,789	22,562	21,474	18,760
	임시	2,089	1,587	729	197	562
	일용	-	-	-	40	73
	합계	22,754	23,376	23,291	21,711	19,395
전국	상용	443,434	464,530	468,289	474,404	422,836
	임시	35,303	35,091	26,387	25,714	26,432
	일용	5,276	7,282	4,685	4,072	3,191
	합계	484,013	506,903	499,361	504,190	452,459

## 2. 전라북도 자동차 부품산업 리스트 구축 및 사업체 특성

본 연구에서는 전라북도 자동차부품산업에 속한 사업체의 목록을 만들고 거래 정보를 활용하여 거래 네트워크로 분류하는 작업을 진행하였다. 자동차부품산업 사업체 리스트를 작성하기 위해 먼저 한국자동차산업협동조합 회원사 목록과 현대자동차 전주공장, 타타대우상용차 군산공장과 거래 관계가 있는 사업체 목록을 취합하였다. 여기에 전라북도에 소재한 한국표준산업분류 C30에 속하는 사업체를 더하여 1차 리스트를 작성하였다. 이후 한국평가데이터(KED)의 사업체DB를 활용하여 1차 리스트 사업체, 선도기업들과 거래관계가 있는 전북 소재 사업체를 추출했다. 여기에서 2022년 7월 기준 휴업·폐업·청산절차 상태인 사업체를 제외하고, 각종 도·소매업과 렌탈, 전기, 가스, 통신, 세무사, 요/급식업, 산학협력단, 금융기관, 인력공급업, 주유소, 자동차정비, 건설업 등 자동차 부품 제조에 직접 연관이 없거나 사업체 운영·유지 관련 업체도 제외했다. 본사가 전북 외 지역에 있으나 전북에 제조시설이 있는 경우 최종 리스트에 포함하였다.

<표III-7> 본 연구의 자동차 부품사 리스트 구축 방법

1차 리스트	2차 리스트	최종 리스트
KAICA 회원사 리스트 전라북도 제조업 편람 상 C30 사업체 현대자동차 전주공장·타타대우상용차 군산공장 거래업체	1차 리스트 + 한국평가데이터 사업체DB 1차 리스트와 거래관계가 있는 전라북도 소재 사업체 선도기업과 거래관계가 있는 전라북도 소재 사업체	2차 리스트 - 22.6 기준 휴·폐업 사업체 - 각종 도·소매업 - 렌탈 - 전기, 가스, 통신 - 주유, 자동차정비 - 요·음식업 - 금융기관 - 공공기관 - 건설업

### 1) 전라북도 자동차 부품 산업 사업체 개요

이상의 과정을 거쳐 2022년 6월 기준 전라북도 자동차부품산업 사업체는 총 725개(본사 타지 소재 업체 17개)로 확인되었다. 이중 표준산업분류 C30(자동차 및 트레일러 제조업)에 속하는 사업체는 537개(본사 타지 소재 업체 11개)였고 이외 산업분류에 속하는 사업체는 188개였다. 전라북도 자동차부품산업 종사 인원은 총 18,182명이고 이 중 C30 사업체에서는 12,934명이 재직 중이다. 본사가 전북 이외 지역에 소재한 사업체를 제외하면 708개 사업체에 17,190명이 종사하고 있고, C30 산업분류 사업체는 526개 사업체에서 12,064명이 재직하는 것으로 확인 된다.

관련 선행 조사통계자료와 비교한 결과는 다음과 같다. 전라북도 제조업총량에서 2020년 12월 기준 자동차 및 트레일러 제조업(C30) 사업체수와 종사자수는 각각 506개, 18,841명으로 집계된다. 여기에서 완성차업체(현대자동차, 타타대우상용차)를 제외하면 사업체수 504개에 12,598명이 재직하는 것으로 확인된다. 2019년 전국사업체조사는 508개 사업체에서 18,456명이 재직 중이고, 이 중 완성차업체를 제외하면 506개 사업체서 12,074명이 재직하는 것으로 보고한다. 이상을 종합할 때 종사자 수 기준 3% 내의 차이로 본 연구의 연구방법을 통해 구축한 자동차 부품산업 사업체 리스트가 신뢰성을 갖춘 것으로 판단된다.



<표III-8> 본 연구와 선행 조사통계 비교

통계 및 조사명	범위	사업체 수	종사자 수
전라북도 제조업편람(2021)*	자동차 및 트레일러 제조업(C30)	506	18,841
	자동차 및 트레일러 제조업(C30) -완성차	504	12,598
전국 사업체조사(2020)**	자동차 및 트레일러 제조업(C30)	508	18,456
	자동차 및 트레일러 제조업(C30) -완성차	506	12,074
지역별 고용조사(2020)***	자동차 및 트레일러 제조업(C30)	-	19,643
전라북도 자동차 부품산업 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)

\* 주 2020년 12월 기준

\*\* 주 2019년 12월 기준

\*\*\* 주 2020년 4월 기준

표준산업분류 상 자동차 및 트레일러 제조업(C30) 이외에도 가죽, 가방 및 신발 제조업(C15), 목재 및 나무제품 제조업(C16), 펄프, 종이 및 종이제품 제조업(C17), 코크스, 연탄 및 석유정제품 제조업(C19), 화학 물질 및 화학제품 제조업(C20), 고무 및 플라스틱제품 제조업(C22), 비금속 광물제품 제조업(C23), 1차 금속 제조업(C24), 금속 가공제품 제조업(C25), 전자 부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업(C26), 의료, 정밀, 광학 기기 및 시계 제조업(C27), 전기장비 제조업(C28), 기타 기계 및 장비 제조업(C29) 등의 제조업 부문이 전라북도 자동차부품산업에 속해있다.

<표III-9> 전라북도 자동차 부품산업 표준산업분류별 현황

업종 대분류	업종 중분류	업종 소분류	업종명	사업 체수	종사자 수	
C30	C30	C30	자동차 및 트레일러 제조업	36	141	
		C30110	자동차용 엔진 제조업	2	45	
	C301	C30121	승용차 및 기타 여객용 자동차 제조업	7	149	
		C30122	화물자동차 및 특수목적용 자동차 제조업	10	44	
		C30201	차체 및 특장차 제조업	99	1497	
	C302	C30202	자동차 구조 및 장치 변경업	2	45	
		C30203	트레일러 및 세미트레일러 제조업	19	116	
		C30310	자동차 엔진용 부품 제조업	11	547	
	C303	C30320	자동차 차체용 부품 제조업	58	1733	
		C30331	자동차용 부품 동력전달장치 제조업	4	114	
		C30332	자동차용 부품 전기장치 제조업	10	645	
		C30391	자동차용 부품 조향장치 및 현가 장치 제조업	8	273	
		C30392	자동차용 부품 제동장치 제조업	3	117	
		C30393	자동차용 부품 의자 제조업	5	79	
		C30399	그 외 자동차용 부품 부품 제조업	262	7386	
		C304	C30400	자동차 재제조 부품 제조업	1	3
			소계	537	12,934	
	C15	C151	C15190	기타 가죽제품 제조업	1	17
	C16	C161	C16102	표면 가공 목재 및 특정 목적용 제재목 제조업	2	36
			C16231	목재 깔판류 및 기타 적재판 제조업	2	22
		C16232	목재 포장용 상자, 드럼 및 유사용기 제조업	2	13	
C17	C172	C17212	골판지 상자 및 가공제품 제조업	1	5	
C19	C192	C19229	기타 석유정제를 재처리업	1	12	
C20	C201	C20121	산업용 가스 제조업	1	24	
		C204	C20411	일반용 도료 및 관련제품 제조업	1	11

업종 대분류	업종 중분류	업종 소분류	업종명	사업 체수	종사자 수
C22	C222	C22231	플라스틱 포대, 봉투 및 유사제품 제조업	1	13
		C22232	포장용 플라스틱 성형용기 제조업	1	7
		C2224	기계장비 조립용 플라스틱제품 제조업	1	3
		C22241	운송장비 조립용 플라스틱제품 제조업	7	110
		C22249	기타 기계·장비 조립용 플라스틱 제품 제조업	3	25
		C22259	기타 플라스틱 발포 성형제품 제조업	1	3
		C22292	플라스틱 적층, 도포 및 기타 표면처리 제품 제조업	1	33
		C22299	그 외 기타 플라스틱 제품 제조업	2	31
		C23	C231	C23112	안전유리 제조업
C23119	기타 판유리 가공품 제조업			1	343
C232	C23211		정형 내화 요업제품 제조업	1	27
	C23312		석회 및 플라스터 제조업	1	5
C24	C241		C24122	냉간 압연 및 압출 제품 제조업	2
		C24132	강관 제조업	2	110
		C24199	도금, 착색 및 기타 표면처리강재 제조업	1	23
	C242	C24191	그 외 기타 1차 철강 제조업	2	34
		C24212	알루미늄 제련, 정련 및 합금 제조업	1	13
		C24222	알루미늄 압연, 압출 및 연신제품 제조업	1	345
		C24290	기타 1차 비철금속 제조업	1	14
		C243	C24311	선철주물 주조업	2

업종 대분류	업종 중분류	업종 소분류	업종명	사업 체수	종사자 수	
C25	C251	C25112	구조용 금속 판제품 및 공작물 제조업	3	15	
		C25113	육상 금속 골조 구조재 제조업	1	7	
		C25122	금속뱅크 및 저장용기 제조업	1	30	
	C252	C25200	무기 및 총포탄 제조업	1	415	
		C25913	자동차용 금속 압형제품 제조업	3	31	
	C259	C25921	금속 열처리업	2	40	
		C25922	도금업	1	48	
		C25923	도장 및 기타 피막처리업	15	388	
		C25924	절삭가공 및 유사처리업	14	199	
		C25929	그 외 기타 금속가공업	2	16	
		C25934	틀 및 호환성 공구 제조업	1	5	
		C25942	그 외 금속파스너 및 나사제품 제조업	1	62	
		C25944	금속선 가공제품 제조업	1	3	
		C25999	그 외 기타 분류 안된 금속 가공 제품 제조업	1	3	
		C26291	전자축전기 제조업	1	274	
		C26	C262	C26292	전자저항기 제조업	1
	C26295			전자감지장치 제조업	1	88
C26299	그 외 기타 전자부품 제조업			3	29	
C27213	물질 검사, 측정 및 분석기구 제조업			1	20	
C27216	산업처리공정 제어장비 제조업			6	38	
C27	C272	C28111	전동기 및 발전기 제조업	1	16	
		C28119	기타 전기 변환장치 제조업	1	6	
C28	C281	C28123	배전반 및 전기 자동제어반 제조업	6	44	
		C28421	운송장비용 조명장치 제조업	1	4	
	C284	C29120	유압기기 제조업	3	36	

업종 대분류	업종 중분류	업종 소분류	업종명	사업 체수	종사자 수	
C29	C291	C29131	액체 펌프 제조업	1	11	
		C29141	구름베어링 제조업	2	113	
		C29142	기어 및 동력전달장치 제조업	4	122	
		C29169	기타 물품 취급장비 제조업	2	15	
		C29174	기계 여과기 제조업	5	69	
		C29175	액체 여과기 제조업	2	54	
		C29199	그 외 기타 일반목적용 기계 제조업	4	11	
		C29210	농업 및 임업용 기계 제조업	3	115	
		C292	C29223	금속 절삭기계 제조업	3	9
			C29229	기타 가공 공작기계 제조업	4	23
			C29230	금속 주조 및 기타 아금용 기계 제조업	1	35
			C29241	건설 및 채광용 기계장비 제조업	1	4
	C29280		산업용 로봇 제조업	1	3	
	C29294		추형 및 금형 제조업	23	196	
	C29299		그 외 기타 특수목적용 기계 제조업	10	117	
	C31	C311	C31114	선박 구성 부분품 제조업	1	8
	G46	G467	G46721	1차 금속제품 도매업	1	5
	H52	H529	H52913	물류 터미널 운영업	1	6
			H52992	화물운송 중개, 대리 및 관련 서비스업	1	133
M71	M715	M71511	제조업 회사 본부	1	169	
				188	5,248	
		총합계		725	18,182	

자동차 부품산업 사업체를 소재지별로 살펴보면 완주에 181개 업체, 5,707명이 재직하고 있어 부품산업 규모가 가장 크고 이어 익산(173개 업체, 3,782명 재직), 군산(158개 업체, 3,672명 재직) 순으로 규모가 큰 것으로 나타났다. 표준산업분류 C30으로 한정하면 완주 131개 업체에서 3,976명이 재직 중이고 군산 110개 사업체 2,349명, 익산 120개 사업체 3,262명 순으로 확인되었다.

<표III-10> 전라북도 자동차 부품산업 소재지별·산업분류별 사업체, 종사자수 현황

(단위:개, 명)

		고창	군산	김제	남원	무주	부안	완주	익산	임실	전주	정읍	총합계
계	사업체수	3	157	98	5	1	3	181	173	1	75	28	725
	종사자수	27	3,642	2,245	96	7	42	5,707	3,782	511	1,001	1,122	18,182
C30	사업체수	3	109	81	4		2	131	120		67	20	537
	종사자수	27	2,319	1,820	60		39	3,976	3,262		698	733	12,934
C30외	사업체수		48	17	1	1	1	50	53	1	8	8	188
	종사자수		1,323	425	36	7	3	1,731	520	511	303	389	5,248

사업체 규모(사업체당 재직자수)는 5인 미만 사업체가 197개로 27.2%, 5인~10인 미만 사업체 124개로 17.1%를 차지했다. 300인 이상 사업체는 5개로 0.7%에 불과했다. 21.9%를 차지하는 30인 이상 사업체에 전라북도 자동차 부품산업 재직자 중 74.3%가 고용되어 있다.

사업체들의 평균 업력은 12.31년이고 C30 산업분류 사업체들의 평균 업력이 11.5년으로 다소 적은 것으로 확인되었다. 20년 이상 사업을 운영해온 사업체는 139개였고, 10~20년 운영한 사업체는 235개로 전체 사업체 중 10년 이상 운영된 사업체가 절반 이상이었다. 사업체 규모는 20년 이상 운영한 사업체가 54.7명으로 가장 컸고, 업력이 짧은 사업체일수록 사업체 규모도 작은 것으로 드러났다.

<표III-11> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 현황

(단위:개, 명, %)

	사업체수	종사자수	업력	사업체규모
C30	537	12934	11.51	24.09
C30 외	188	5,248	14.60	27.91
계	725	18,182	12.31	25.08

<표III-12> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 사업체규모 현황

(단위:개, 명, %)

	사업체		종사자	
	개수	백분율	수	백분율
5인 미만	197	27.2	500	2.7
5인~10인 미만	124	17.1	825	4.5
10인~30인 미만	186	25.7	3358	18.5
30인~100인 미만	119	16.4	5704	31.4
100인~300인 미만	35	4.8	5761	31.7
300인 이상	5	0.7	2034	11.2
결측	59	8.1	-	-
계	725	100.0	18182	100.0

<표III-13> 전라북도 자동차 부품산업 산업사업체 업력 현황

(단위:개, 명, %)

	사업체		종사자		평균 사업체규모
	개수	백분율	수	백분율	
1년 미만	2	0.3	18	0.1	9.00
1년~3년 미만	73	10.1	435	2.4	5.96
3년~5년 미만	85	11.7	1207	6.6	14.20
5년~10년 미만	189	26.1	3717	20.4	19.67
10년~20년 미만	235	32.4	5196	28.6	22.11
20년 이상	139	19.2	7606	41.8	54.72
결측	2	0.3	3	0.0	1.50
계	725	100.0	18182	100.0	25.08

기업유형별로는 코스피, 코스닥, 코넥스 상장사가 각각 3개, 3개, 1개였고 외감법인은 77개였다. 일반법인은 440개, 개인사업체도 204개로 확인되었다. 외감법인과 상장사는 회계법인으로 부터 의무적으로 회계감사를 받고 그 결과를 공시하도록 되어 있어 공개된 기업 재무 정보의 신뢰도가 일반법인과 개인사업체에 비해 상대적으로 높은 편이다. 사업체 규모(사업체당 재직자수) 면에서는 상장(코스피, 코스닥)법인, 외감법인, 일반법인, 개인사업체 순으로 컸는데 개인사업체의 경우 평균 사업체 규모가 5.7명으로 이 중 5인 미만 사업체가 101개였다. 업력은 외감법인은 평균 21.9년, 비외감 사업체는 평균 11.1년이였다.

<표III-14> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 산업분류별\*기업공개유형별 현황

(단위:개, 명)

		사업체수	종사자수	업력	사업체규모
C30	계	537	12934	11.51	24.09
	유가증권시장	3	898	22.21	299.33
	코스닥시장	2	264	16.82	132.00
	코넥스	1	27	32.12	27.00
	외감	55	4876	20.30	88.65
	일반법인	335	6095	9.95	18.19
	개인사업자	141	774	11.33	5.49
C30 외	계	188	5248	14.60	27.91
	코스닥시장	1	274	23.07	274.00
	외감	21	2819	26.25	134.24
	일반법인	103	1761	13.23	17.10
	개인사업자	63	394	12.82	6.25

## 2) 거래단계별 기초 분석

최근 국내 선행연구에서 산업 분석을 하는데 있어 기업 거래 관계를 활용하여 기업 간 관계와 특성을 파악하는 거래 네트워크 분석이 활발하게 이루어지고 있다. 기존의 지역산업구조 연구는 산업별 매출액, 영업이익 등 주로 총량적 자료를 활용하여 추계를 보았다면 기업간 거래 정보를 활용한 거래 네트워크 분석은 각 산업별 특성을 보다 입체적으로 드러내주는 장점이 있다. 국내 기업 거래 네트워크 연구는 대부분 한국평가데이터의 사업체DB를 활용하여 진행되었고 일부 국세청 매출매입 자료를 활용한 연구가 있다.

본 연구에서는 한국평가데이터 사업체DB의 거래관계 자료를 활용하여 전라북도 자동차 부품 산업 사업체를 거래단계 기준 1차, 2차, 3차 이상 사업체로 분류하였다. 1차 업체는 현대자동차, 현대모비스, 현대글로비스, 타타대우상용차, 한국지엠, 기아, 쌍용자동차, 르노코리아 등 자동차 산업 선도기업과 거래관계가 있는 업체로 정의했다. 이하 하위 밴더 업체는 상위 밴더 업체에 판매 거래관계가 있거나, 상위 밴드 업체의 구매 거래관계가 있는 사업체로 구분했다. 그 결과 거래정보가 없거나 도내 자동차 부품산업 사업체와 거래관계가 없는 294개 업체를 제외하고 434개 사업체를 거래단계별로 구분할 수 있었고 최대 6차까지 거래단계를 확인할 수 있었다.

이 중 1차 업체는 112개 사업체, 2차 업체 244개 사업체, 3차 이상 업체는 76개 업체다. 각각



의 종사자수는 7,323명, 5,350명, 1,393명으로 평균 사업체규모는 1차 업체가 65.4명, 2차 업체 21.9명, 3차 이상 업체 18.3명으로 거래단계에 반비례해 작아지는 것으로 확인했다. 사업체 업력 역시 1차 업체는 20.7년, 2차 업체 12.6년, 3차 이상 업체 11.5년으로 거래단계에 반비례하여 짧아졌다. 각 거래단계 별 기업유형에서도 1차 업체에서는 외감법인 사업체가 46.9%를 차지하는 반면, 2차 업체는 5.3%, 3차 이상 업체는 6.6%로 그 비중이 현격하게 낮아졌다. 사업체규모, 업력, 기업유형 모두 1차 업체와 2차 업체 사이에는 현격한 격차를 보이거나 2차 업체와 3차 업체는 변별이 작아진다.

각 거래단계별 소재지, 산업분류에 따른 현황은 아래 <표Ⅲ-17>와 같다.

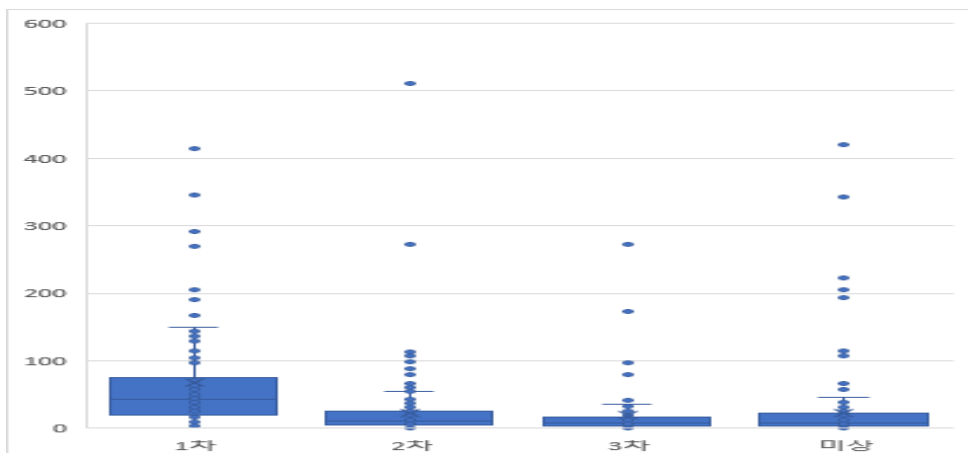
<표Ⅲ-15> 전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체수, 종사자수, 사업체 규모

(단위:개, 명, 년)

	사업체수	종사자수	평균 사업체 규모	평균 업력
1차 업체	112	7,323	65.38	20.66
2차 업체	244	5,350	21.93	12.62
3차 이상 업체	76	1,393	18.33	11.46
거래정보 미비	293	4,116	14.05	9.06
계	725	18,182	25.08	12.31

<그림Ⅲ-6> 전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체 규모

(단위: 명)



<표III-16> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 산업분류별\*기업공개유형별 현황

(단위:개, 명)

		사업체수	종사자수	업력	사업체규모
1차 업체	계	112	7,323	20.68	65.38
	유가증권시장	1	206	9.83	206.00
	코스닥시장	3	538	18.93	179.33
	코넥스	1	27	32.15	27.00
	비상장외감	47	4,680	22.76	99.57
	일반법인	54	1,800	18.68	33.33
	개인사업자	6	72	23.16	12.00
2차 업체	계	244	5,350	12.65	21.93
	유가증권시장	1	272	48.88	272.00
	비상장외감	12	1,266	20.07	105.50
	일반법인	152	3,093	11.25	20.35
	개인사업자	79	719	13.74	9.10
3차 이상 업체	계	76	1,393	11.48	18.33
	비상장외감	5	663	19.57	132.60
	일반법인	48	622	11.09	12.96
	개인사업자	23	108	10.53	4.70
거래정보 미비	계	293	4,116	9.09	14.05
	유가증권시장	1	420	7.99	420.00
	비상장외감	12	1,086	21.77	90.50
	일반법인	184	2,341	7.91	12.72
	개인사업자	96	269	9.80	2.80
총합계		725	18,182	12.34	25.08

<표III-17> 전라북도 자동차 부품산업 소재지별·산업분류별·거래단계별 사업체, 종사자수 현황

(단위:개, 명)

		고창	군산	김제	남원	무주	부안	완주	익산	임실	전주	정읍	계	
1차 업체	소계	사업체수	43	11	1			36	12		3	6	112	
		종사자수	1,413	707	36			3,636	797		357	377	7,323	
	C30	사업체수	26	9				27	9		2	5	78	
		종사자수	918	528				2,583	726		83	273	5,111	
	C30 외	사업체수	17	2	1			9	3		1	1	34	
		종사자수	495	179	36			1,053	71		274	104	2,212	
2차 업체	소계	사업체수	1	46	26	2		1	79	69	1	11	8	244
		종사자수	15	998	487	50		3	1,522	1,200	511	98	466	5,350
	C30	사업체수	1	23	14	2			49	34		6	4	133
		종사자수	15	594	253	50			1,020	928		78	336	3,274
	C30 외	사업체수		23	12			1	30	35	1	5	4	111
		종사자수		404	234			3	502	272	511	20	130	2,076
3차 이상 업체	소계	사업체수	6	16				20	24		6	4	76	
		종사자수	83	653				241	334		19	63	1,393	
	C30	사업체수	3	13				16	14		4	2	52	
		종사자수	31	641				123	199		10	15	1,019	
	C30 외	사업체수	3	3				4	10		2	2	24	
		종사자수		52	12			118	135		9	48	374	
거래 정보 미비	소계	사업체수	2	62	45	2	1	2	46	68		55	10	293
		종사자수	12	1,148	398	10	7	39	308	1,451		527	216	4,116
	C30	사업체수	2	57	45	2		2	39	63		55	9	274
		종사자수	12	776	398	10		39	250	1,409		527	109	3,530
	C30 외	사업체수		5			1		7	5			1	19
		종사자수		372			7		58	42			107	586
총계	사업체수	3	157	98	5	1	3	181	173	1	75	28	725	
	종사자수	27	3,642	2,245	96	7	42	5,707	3,782	511	1,001	1,122	18,182	

주요 선도기업(완성차 업체)을 중심으로 거래관계를 살펴보면 전라북도 자동차 부품산업 사업체 중 현대자동차그룹(현대자동차, 현대모비스, 현대글로비스)을 정점으로 한 사업체가 179개로 가장 큰 비중을 차지하고 타타대우상용차는 86개, 한국GM은 29개였다. 거래단계별 사업체 수에 있어 3차 이하 사업체는 분명하게 확인되지 않았으며, 2차 사업체의 경우도 타타대우, 한국GM의 협력업체는 피라미드형 구성을 벗어나 있다(〈그림Ⅲ-7〉). 거래내용에 있어서도 선행연구의 보고와 달리 거래단계별 전속적 거래관계는 뚜렷이 관찰되지 않았다. 선행연구에서 제시한 전속거래 기준(선도기업 판매액이 거래비중의 50% 이상)에 부합하는 1차 업체는 17개였고, 25%를 넘는 업체도 36개에 그쳤다.

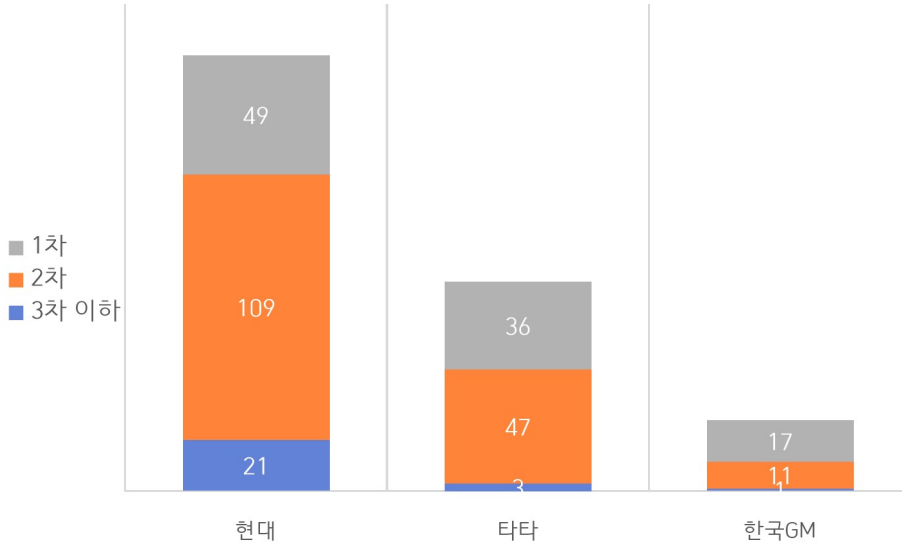
<표III-18> 전라북도 자동차 부품산업 선도기업 거래단계별 사업체 현황

(단위:개, 명)

		현대자동차	타타대우 상용차	한국GM	복수거래	기타	
1차 업체	30인 미만	사업체수	11	19	8	2	
		종사자수	140	288	64	48	
	30인 이상	사업체수	38	17	9	5	3
		종사자수	4,235	899	808	357	484
	소계	사업체수	49	36	17	7	3
		종사자수	4,375	1,187	872	405	484
2차 업체	30인 미만	사업체수	84	45	10	21	36
		종사자수	934	396	79	239	370
	30인 이상	사업체수	25	2	1	2	18
		종사자수	1,216	117	99	66	1,834
	소계	사업체수	109	47	11	23	54
		종사자수	2,150	513	178	305	2,204
3차 이상 업체	30인 미만	사업체수	18	2	1	6	39
		종사자수	83	30	20	28	388
	30인 이상	사업체수	3	1		2	4
		종사자수	167	272		121	284
	소계	사업체수	21	3	1	8	43
		종사자수	250	302	20	149	672
거래정보 미비	30인 미만	사업체수					264
		종사자수					1,576
	30인 이상	사업체수					29
		종사자수					2,540
	소계	사업체수					293
		종사자수					4,116

<그림III-7> 전라북도 자동차 부품산업 선도기업 거래단계별 사업체 현황

(단위:개)



<표-1> 전라북도 자동차 부품산업 선도기업 별 1차 업체 거래비중 현황

(단위:개, 명)

	현대자동차	타타대우상용차	한국GM	기타
100~75%	3	4	1	-
75~50%	2	3	4	-
50~25%	13	4	2	-
0~25%	23	22	7	1
계	41	33	14	1

\* 주 : 거래정보 미비 사업체 23개. 복수 선도기업 거래 사업체는 거래비중 높은 선도기업으로 분류

### 3) 전라북도 자동차 부품산업 경영 지표 분석

이번 연구에서는 한국평가데이터에 등재된 재무회계 자료를 이용하여 전라북도 자동차 부품 산업 사업체들의 주요 경영지표의 변화와 그 추이를 살펴보았다. 한국평가데이터에 경영 자료가 등록되어 있지 않은 사업체 142개는 분석에서 제외하였고, 경영지표의 변화 추이를 살펴보

려는 연구 목적에 따라 본사가 전북 외 지역에 있어 전북 사업장만 회계 분리하는 것이 불가능한 사업체 17개도 분석에서 제외하였다. 이에 따라 경영지표 분석에 포함된 사업체는 569개이다. 이 중 2021년 경영자료가 반영되지 않은 사업체가 194개로 1/3이상을 차지하여 분석대상은 2016~2020년으로 하였다. 경영지표 분석 대상 사업체의 일반 특성은 <표III-19>와 같다.

<표III-19> 전라북도 자동차 부품산업 경영지표 분석 대상 사업체

(단위:개)

계	경영정보 결측 사업체	경영정보 등록 사업체	
		본사 타지 소재 사업체	분석 대상 사업체
725	142	17	566

<표III-20> 전라북도 자동차 부품산업 경영지표 분석 대상 사업체 현황

(단위:개, 명, 년)

		사업체수	종사자수	평균 업력	평균 사업체규모
1차 업체	소계	93	6,664	20.06	71.66
	30인 미만	28	430	17.44	15.36
	30인 이상	65	6,234	21.19	95.91
2차 업체	소계	236	5,308	12.72	22.49
	30인 미만	188	1,976	11.88	10.51
	30인 이상	48	3,332	15.99	69.42
3차 이상 업체	소계	70	1,362	12.02	19.46
	30인 미만	60	518	10.93	8.63
	30인 이상	10	844	18.57	84.40
거래정보 미비	소계	167	3,140	9.84	18.80
	30인 미만	144	1,252	8.98	8.69
	30인 이상	23	1,888	15.22	82.09
계	총계	566	16,474	13.00	29.11
	30인 미만	420	4,176	11.13	9.94
	30인 이상	146	298	18.36	84.23

### (1) 수익성

전라북도 자동차 부품산업의 총매출액은 2016년 4조 971억 원에서 2020년 4조 3210억 원으

로 증가했다. 연도별 추이를 살펴보면 2017년 정점을 맞은 뒤 2018~2020년 하강 곡선을 그리고 2021년에 다시 회복세로 돌아선 것으로 확인된다. 전라북도 자동차 부품산업 총매출액 중 30인 미만 사업체가 차지하는 비중은 2016년 16.4%에서 2020년 19.3%로 상승하였다.

<표III-21> 전라북도 자동차 부품산업 총매출액(2016~2020년)

(단위:천 원)

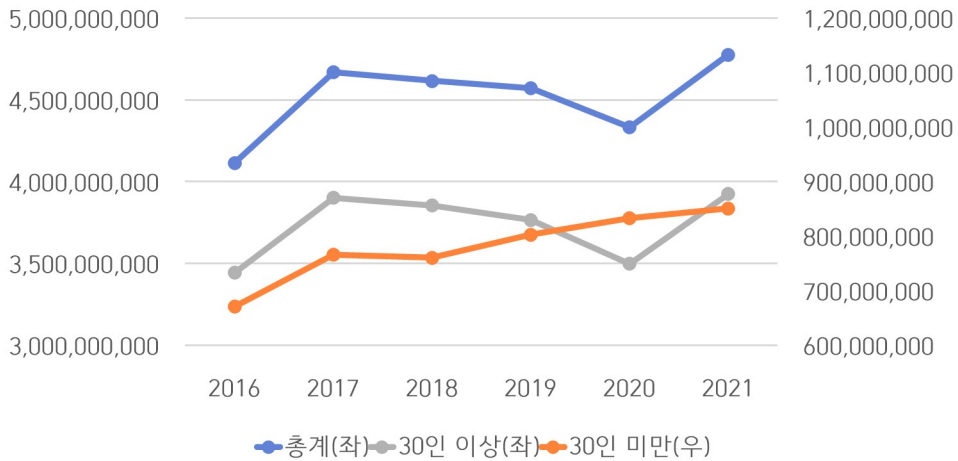
		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	1,964,671,918	2,168,797,083	2,236,607,995	2,265,029,898	2,080,078,565
	30인 미만	119,148,470	112,700,148	105,138,789	111,671,054	97,985,952
	30인 이상	1,845,523,448	2,056,096,935	2,131,469,206	2,153,358,844	1,982,092,613
2차 업체	소계	1,090,420,698	1,272,129,208	1,244,825,123	1,217,003,089	1,182,560,875
	30인 미만	303,463,260	344,016,496	354,084,771	385,443,547	383,715,341
	30인 이상	786,957,438	928,112,712	890,740,352	831,559,542	798,845,534
3차 이상 업체	소계	359,140,022	465,318,645	396,099,651	353,554,476	322,222,472
	30인 미만	69,557,661	77,665,872	73,810,407	72,227,139	68,529,450
	30인 이상	289,582,361	387,652,773	322,289,244	281,327,337	253,693,022
거래정보 미비	소계	682,875,019	739,672,734	714,015,591	717,523,023	736,089,531
	30인 미만	178,970,512	231,825,916	228,043,982	233,855,751	283,056,224
	30인 이상	503,904,507	507,846,818	485,971,609	483,667,272	453,033,307
계	총계	4,097,107,657	4,645,917,670	4,591,548,360	4,553,110,486	4,320,951,443
	30인 미만	671,139,903	766,208,432	761,077,949	803,197,491	833,286,967
	30인 이상	3,425,967,754	3,879,709,238	3,830,470,411	3,749,912,995	3,487,664,476



<그림III-8> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 규모별 매출액(2016~2020년)

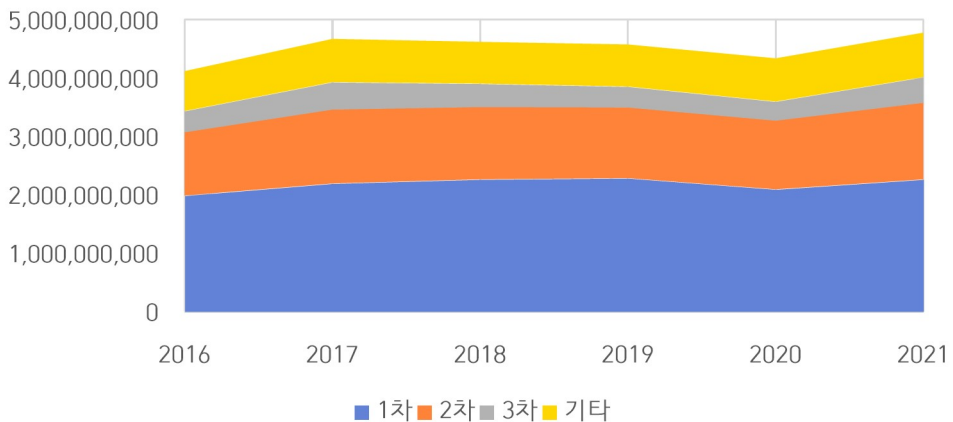
\*2021년은 추정치

(단위:천원)



<그림III-9> 전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 매출액 비중(2016~2021년)

(단위:천원)



전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 평균 매출액 추이는 총매출액 추이와 다소 차이를 보인다. 사업체 당 평균 매출액은 2017년 104억 2천 만원으로 정점을 맞은 이후 다음해에 2016년 보다 낮은 수준인 95억 6천 만원으로 급감했다. 2018년은 한국GM 군산공장 폐쇄가 있던 해로 완성차 공장 폐쇄가 자동차 부품산업 사업체 매출액 감소로 이어졌다. 2021년에는 2020년 보다 사업체 당 평균매출액이 다소 회복되었을 것으로 추정되나 매출 정보가 누락된 사업체 비중이 높아 추계가 어렵다.

거래단계별 사업체 당 평균매출액 추이는 1차 업체와 이외 업체 사이에 뚜렷한 차이를 보인다. 1차 업체는 2017년 고점(246억) 이후 2019년까지 매출 수준이 이어지다 2020년에 매출액이 급감(226억)한다. 반면 거래단계가 2차 이상인 사업체는 2017년 고점 이후 2018년부터 하락세가 확연하고 2020년까지 추세가 이어진다. 전체적으로는 30인 미만 사업체보다 30인 이상 사업체의 매출액 하락이 뚜렷한데, 이를 거래단계별로 나누어 살펴보면 2017년 대비 2020년 매출액 감소 수준은 1차 업체 중 30인 이상 사업체는 5.1%에 그치지만 2, 3차업체의 30인 이상 사업체는 19.4%, 34.6%가 급감했다. 전라북도 자동차 부품산업에는 규모별 분절과 거래단계별 분절이 동시에 작동하고 있음을 보여준다.

미국 및 한국 거시 경제는 2018년부터 성장세가 둔화되기 시작해 2019년에는 침체 국면으로 들어섰고 2020년 상반기에는 COVID-19 확산에 맞물려 글로벌 경제위기가 본격화된다. 전라북도 자동차 부품산업 사업체, 특히 2차 밴더 이하의 중규모 이상 사업체는 이 같은 거시경제 변화에 보다 취약했던 것으로 확인된다.

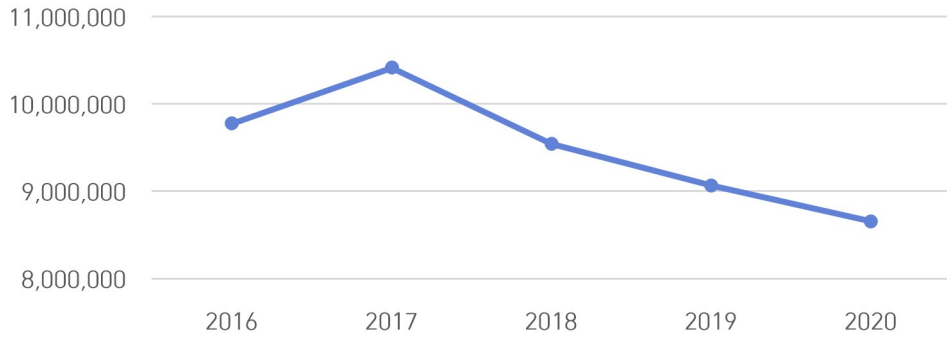
<표III-22> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 평균매출액(2016~2020년)

(단위:천원)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	22,325,817	24,645,421	24,310,956	24,619,890	22,609,550
	30인 미만	4,765,939	4,695,840	3,894,029	4,135,965	3,629,109
	30인 이상	29,294,023	32,126,515	32,791,834	33,128,598	30,493,733
2차 업체	소계	6,057,893	6,424,895	5,927,739	5,433,050	5,424,591
	30인 미만	2,183,189	2,233,873	2,172,299	2,190,020	2,243,949
	30인 이상	19,194,084	21,093,471	18,951,922	17,324,157	16,996,713
3차 이상 업체	소계	6,650,741	8,460,339	6,949,117	5,992,449	5,555,560
	30인 미만	1,545,726	1,725,908	1,570,434	1,474,023	1,427,697
	30인 이상	32,175,818	38,765,277	32,228,924	28,132,734	25,369,302
거래정보 미비	소계	7,039,949	7,044,502	5,852,587	5,649,788	5,619,004
	30인 미만	2,265,450	2,695,650	2,214,019	2,185,568	2,573,238
	30인 이상	27,994,695	26,728,780	25,577,453	24,183,364	21,573,015
계	총계	9,778,300	10,416,856	9,545,839	9,069,941	8,659,221
	30인 미만	2,330,347	2,479,639	2,238,465	2,237,319	2,340,694
	30인 이상	26,152,426	28,319,046	27,166,457	26,223,168	24,389,262

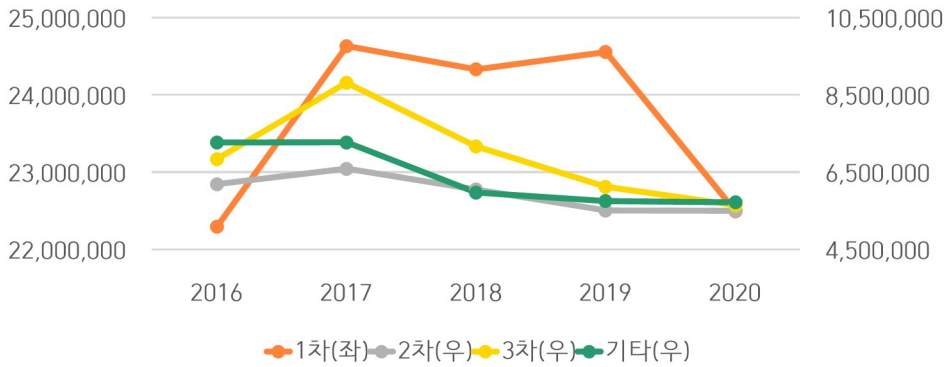
<그림III-10> 전라북도 자동차 부품산업 사업체당 평균 매출액(2016~2020년)

(단위:천원)



<그림III-11> 전라북도 자동차 부품산업 거래단계 별 사업체 평균 매출액(2016~2020)

(단위:천원)



<표III-23> 2020년 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 매출액 변화폭(2017년 대비)

(단위:천원, %)

		변화폭	변화율
1차 업체	소계	-2,035,872	-8.26
	30인 미만	-1,066,730	-22.72
	30인 이상	-1,632,782	-5.08
2차 업체	소계	-1,000,304	-15.57
	30인 미만	10,076	0.45
	30인 이상	-4,096,757	-19.42
3차 이상 업체	소계	-2,904,779	-34.33
	30인 미만	-298,211	-17.28
	30인 이상	-13,395,975	-34.56
거래정보 미비	소계	-1,425,498	-20.24
	30인 미만	-122,412	-4.54
	30인 이상	-5,155,765	-19.29
계	총계	-1,757,634	-16.87
	30인 미만	-138,945	-5.60
	30인 이상	-3,929,784	-13.88

기업의 활동성을 평가하는 지표인 자산회전율, 자기자본회전율은 전라북도 자동차 부품산업 사업체가 전국 평균에 비해 높은 것으로 나타난다. 자산회전율은 매출액을 총자산으로 나누어 계산하고, 자기자본회전율은 매출액을 자기자본으로 나누어 계산한다. 회전율은 자산과 자본의 규모가 작을수록 커지는 경향이 있는데 전라북도 자동차 부품산업의 회전율이 높은 것은 전국 자동차 부품산업에 비해 상대적으로 자산, 자본의 규모가 작기 때문이다.

<표III-24> 전라북도 자동차 부품산업 자산회전율(2016~2020년)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	1.09	1.19	1.21	1.15	1.01
	30인 미만	0.77	0.68	0.62	0.67	0.54
	30인 이상	1.12	1.24	1.27	1.19	1.05
2차 업체	소계	1.06	1.16	1.07	1.00	0.95
	30인 미만	1.07	1.08	1.01	1.02	0.93
	30인 이상	1.05	1.20	1.09	0.99	0.96
3차 이상 업체	소계	1.07	1.39	1.17	1.03	0.85
	30인 미만	0.92	0.96	0.88	0.86	0.81
	30인 이상	1.11	1.52	1.26	1.09	0.86
거래정보 미비	소계	1.17	1.16	1.03	0.99	1.00
	30인 미만	1.22	1.32	1.17	1.13	1.14
	30인 이상	1.15	1.09	0.98	0.93	0.93
계	총계	1.09	1.19	1.14	1.07	0.98
	30인 미만	1.03	1.04	0.96	0.97	0.91
	30인 이상	1.11	1.20	1.17	1.09	1.01
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>1.13</b>	<b>1.07</b>	<b>1.05</b>	<b>1.04</b>	<b>0.95</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)

<표III-25> 전라북도 자동차 부품산업 자기자본회전율(2016~2020년)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	3.80	3.87	3.84	3.50	3.12
	30인 미만	3.28	3.15	3.64	4.18	4.16
	30인 이상	3.84	3.92	3.85	3.47	3.09
2차 업체	소계	3.03	3.17	2.75	2.48	2.46
	30인 미만	3.11	3.14	2.90	2.79	2.49
	30인 이상	3.00	3.18	2.69	2.36	2.45
3차 이상 업체	소계	3.25	3.72	2.89	2.45	2.22
	30인 미만	3.25	3.34	3.03	2.77	2.62
	30인 이상	3.25	3.81	2.86	2.38	2.13
거래정보 미비	소계	2.19	2.11	1.88	1.76	2.02
	30인 미만	2.92	3.47	3.07	2.90	3.11
	30인 이상	2.02	1.79	1.59	1.48	1.66
계	총계	3.15	3.23	2.96	2.69	2.61
	30인 미만	3.08	3.25	3.05	2.97	2.84
	30인 이상	3.16	3.17	2.95	2.67	2.61
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>2.37</b>	<b>2.17</b>	<b>2.07</b>	<b>2.03</b>	<b>1.90</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)

전라북도 자동차 부품산업의 총영업이익은 2016년 77,966백만 원에서 2019년 151,263백만

원으로 2배 가까이 증가하였다가 2020년에는 2016년 수준인 83,182백 만원으로 감소했다. 사  
 업체 당 평균 영업이익도 2016년 185백만 원에서 2019년 294백만 원으로 증가하였다가 2020  
 년에 166백만 원으로 줄어들어 같은 추이를 보인다.

영업이익에서 거래단계별 분절이 1차 업체와 2차 이하 업체 사이에는 강하게 나타나지만, 2차  
 이하에서는 약한 것으로 나타난다. 2017년에는 1차 업체의 영업이익 규모가 가장 작지만  
 2018~2019년에는 크게 증가하고, 반대로 2차 이하 업체는 2018년에 영업이익 규모가 감소하  
 기 시작한다. 2차 이하 업체에서는 2019년 대비 2020년 영업이익 하락이 30인 이상 사업체에  
 집중되어 있어 규모에 따른 분절이 확인된다.

<표III-26> 전라북도 자동차 부품산업 총영업이익(2016~2020년)

(단위:천원)

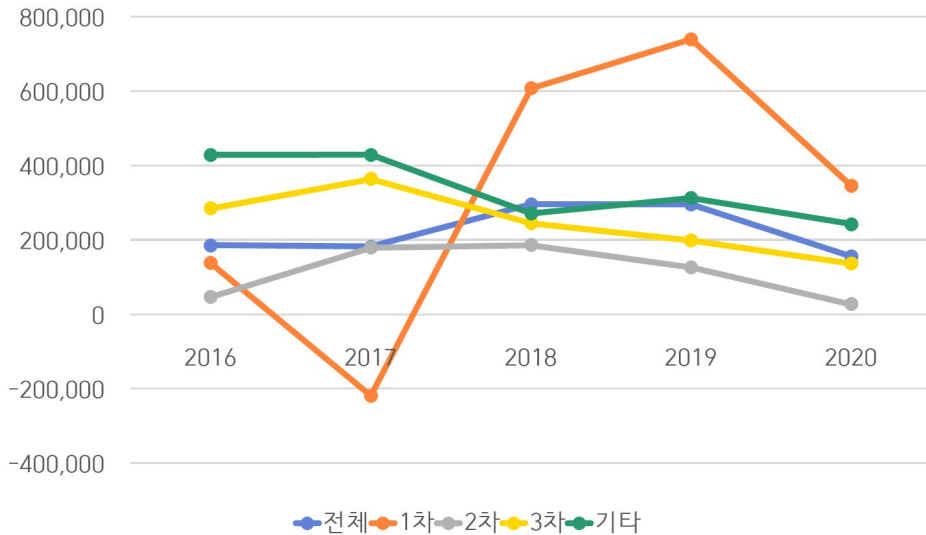
		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	11,452,632	-19,246,362	54,968,958	69,861,603	37,043,946
	30인 미만	129,635	-2,916,008	-474,335	2,631,243	848,852
	30인 이상	11,322,997	-16,330,354	55,443,293	67,230,360	36,195,094
2차 업체	소계	8,674,780	35,873,544	39,244,358	28,499,440	6,087,012
	30인 미만	15,099,230	17,974,522	13,110,830	18,787,663	16,330,893
	30인 이상	-6,424,450	17,899,022	26,133,528	9,711,777	-10,243,881
3차 이상 업체	소계	15,402,256	20,044,164	14,248,917	11,970,046	7,976,194
	30인 미만	4,457,651	4,529,798	3,726,677	3,448,216	3,032,989
	30인 이상	10,944,605	15,514,366	10,522,240	8,521,830	4,943,205
거래정보 미비	소계	42,437,028	45,469,166	33,359,903	40,932,094	32,074,744
	30인 미만	9,085,458	14,683,952	6,119,987	7,219,002	10,096,353
	30인 이상	33,351,570	30,785,214	27,239,916	33,713,092	21,978,391
계	총계	77,966,696	82,140,512	141,822,136	151,263,183	83,181,896
	30인 미만	28,771,974	34,272,264	22,483,159	32,086,124	30,309,087
	30인 이상	49,194,722	47,868,248	119,338,977	119,177,059	52,872,809

<표III-27> 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 평균 영업이익(2016~2020년)

(단위:천원)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	130,144	-218,709	597,489	759,365	402,652
	30인 미만	5,185	-121,500	-17,568	97,453	31,439
	30인 이상	179,730	-255,162	852,974	1,034,313	556,848
2차 업체	소계	47,927	180,269	186,878	127,230	27,668
	30인 미만	108,628	115,965	80,435	106,748	94,947
	30인 이상	-152,963	406,796	556,033	202,329	-213,414
3차 이상 업체	소계	285,227	364,439	245,671	199,501	137,521
	30인 미만	99,059	100,662	77,639	68,964	63,187
	30인 이상	1,216,067	1,551,437	1,052,224	852,183	494,321
거래정보 미비	소계	428,657	428,954	271,219	312,459	242,990
	30인 미만	113,568	170,744	58,846	65,036	90,958
	30인 이상	1,755,346	1,539,261	1,433,680	1,685,655	1,046,590
계	총계	184,755	183,349	293,628	298,349	165,701
	30인 미만	99,557	110,556	65,740	88,149	84,662
	30인 이상	369,885	346,871	846,376	833,406	367,172

<그림III-12> 전라북도 자동차 부품산업 거래단계별 사업체 당 평균 영업이익(2016~2020년)



<표III-28> 2020년 전라북도 자동차 부품산업 사업체 당 영업이익 변화폭(2019년 대비)

(단위:천원, %)

		변화폭	변화율
1차 업체	소계	-356,714	-46.98
	30인 미만	-66,014	-67.74
	30인 이상	-477,466	-46.16
2차 업체	소계	-99,561	-78.25
	30인 미만	-11,801	-11.06
	30인 이상	-415,743	-205.48
3차 이상 업체	소계	-61,980	-31.07
	30인 미만	-5,777	-8.38
	30인 이상	-357,863	-41.99
거래정보 미비	소계	-69,468	-22.23
	30인 미만	25,922	39.86
	30인 이상	-639,065	-37.91
계	총계	-132,648	-44.46
	30인 미만	-57,670	-17.05
	30인 이상	-1,890,136	-50.08

영업이익률은 매출액에서 발생한 영업수익에 대한 영업이익의 비율로서 기업의 영업수익성을 측정하는데 사용된다. 위의 매출액과 영업이익을 종합하여 각 거래단계별, 사업체규모별 영업이익률을 산출하면 전라북도 자동차 부품산업의 영업이익률은 2016년~2020년 5년간 1.8~3.3% 사이를 오르내렸다. 한국 자동차 부품기업의 영업이익률은 2016년 4.53%, 2017년 3.22%, 2018년 2.91%, 2019년 3.36%, 2020년 2.22%로 전라북도 자동차 부품산업의 평균 영업이익률은 2018년을 제외하고 전국 평균을 하회하는 것으로 확인된다. 같은 기간 현대자동차의 영업이익률은 2016년 5.5%, 2017년 4.7%, 2018년 2.5%, 2019년 3.4%, 2020년 2.3%였다.

영업이익률에서도 거래단계, 사업체규모에 따른 차이가 확인되는데 1차 업체의 영업이익률이 2차 이하 업체에 비해 낮은 것으로, 30인 이상 사업체에 비해 30인 미만 사업체의 영업이익률이 높은 것으로 나타났다. 하위 거래단계로 내려갈수록, 소기업일수록 영업이익률이 낮아진다는 통상적 보고와는 상반되는 이 같은 현상은 두 가지 요인으로 설명할 수 있다. 첫 번째는 전라북도 자동차 부품산업은 거래단계가 짧고 강력한 전속관계가 1차 업체까지만 형성된 것으로 보인다는 점이다. 이는 1차 업체와 그 이하 업체 사이에 경영지표의 추이가 상이하게 나타나는 이유일 것이다. 두 번째는 1차 업체 중 한국GM으로 납품하는 업체의 경영지표가 악화되었다는 점이다(표III-30). 후자의 경우 한국GM과 종속 관계에 있던 2차 이하 밴더 업체는 이미 폐업하였거나 다른 선도기업으로 전속관계를 옮겼기 때문에 이번 조사에서 포착되지 않았을 가능성이 있다.



<표III-29> 전라북도 자동차 부품산업 총 영업이익률(2016~2020년)

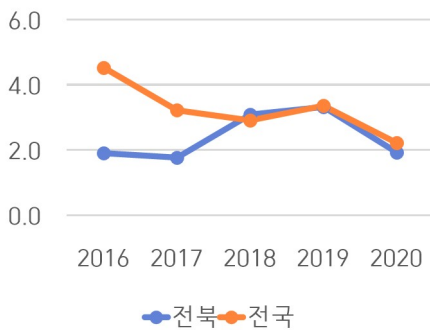
(단위:%)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	0.58	-0.89	2.46	3.08	1.78
	30인 미만	0.11	-2.59	-0.45	2.36	0.87
	30인 이상	0.61	-0.79	2.60	3.12	1.83
2차 업체	소계	0.80	2.82	3.15	2.34	0.51
	30인 미만	4.98	5.22	3.70	4.87	4.26
	30인 이상	-0.82	1.93	2.93	1.17	-1.28
3차 이상 업체	소계	4.29	4.31	3.60	3.39	2.48
	30인 미만	6.41	5.83	5.05	4.77	4.43
	30인 이상	3.78	4.00	3.26	3.03	1.95
거래정보 미비	소계	6.21	6.15	4.67	5.70	4.36
	30인 미만	5.08	6.33	2.68	3.09	3.57
	30인 이상	6.62	6.06	5.61	6.97	4.85
계	총계	1.90	1.77	3.09	3.32	1.93
	30인 미만	4.29	4.47	2.95	3.99	3.64
	30인 이상	1.44	1.23	3.12	3.18	1.52
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>4.53</b>	<b>3.22</b>	<b>2.91</b>	<b>3.36</b>	<b>2.22</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2020, 2021)

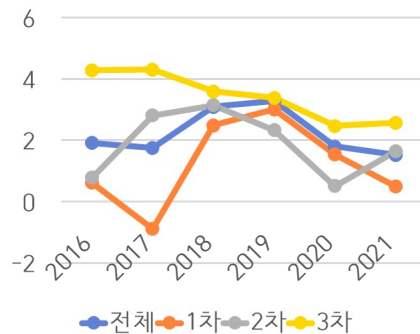
<그림III-13> 전북/전국 자동차 부품산업 영업이익률(2016~2020년)

(단위:%)



<그림III-14> 전북 자동차 부품산업 거래 단계별 영업이익률(2016~2020년)

(단위:%)



<표III-30> 전라북도 자동차 부품산업 한국GM 1차 밴더 업체 경영지표(2016~2020)

(단위:%)

		2016	2017	2018	2019	2020
자동차 부품산업 매출액 비중	총계	11.8	10.1	11.0	9.2	8.6
	30인 미만	39.0	32.7	26.7	23.5	22.4
	30인 이상	10.0	8.9	10.2	8.5	8.0
영업이익률	총계	-3.9	-3.8	-5.1	0.8	-5.7
	30인 미만	1.4	-1.3	2.0	1.7	-4.0
	30인 이상	0.4	-1.7	1.2	1.6	-4.2

2019년 매출액과 영업이익을 기준으로 종사자 1인당 매출액, 영업이익을 비교하면 전라북도 자동차 부품산업 1인당 매출액은 276백만원이었고 1인당 영업이익은 9백만원이었다. 같은 연도 기준 광업·제조업 조사 통계에서 전국 자동차부품제조업 1인당 매출액은 422백만원이었고 부가가치에서 급여를 빼면 1인당 85백만원이었다<sup>2)</sup>. 전라북도 자동차 부품산업의 생산성과 이익률이 낮은 수준인 것으로 확인된다<sup>3)</sup>. 거래단계별로 살펴보면 1차 업체와 2차 업체 사이에 뚜렷한 차이가 보이고 사업체 규모에 따른 차이도 확인된다.

2) 통상 부가가치는 영업이익, 노동소득, 감가상각비, 임차료, 세금과공과의 합으로 계산한다. 광업·제조업 조사는 영업이익을 별도 항목으로 구분하지 않으므로 부가가치에서 인건비를 제하면 영업이익에 감가상각, 임차료, 세금과공과 등이 합산된 금액으로 볼 수 있다.

3) 본 연구에서는 연도별 종사자수 자료를 확보하지 못하여 2019년 1인당 평균 매출액, 영업이익은 추정치임을 감안해야 한다.

<표III-31> 전라북도 자동차 부품산업 1인당 매출액, 영업이익(2019년)

(단위: 천원)

		매출액	영업이익
1차 업체	소계	339,890	10,483
	30인 미만	259,700	6,119
	30인 이상	345,422	10,784
2차 업체	소계	229,277	5,369
	30인 미만	195,063	9,508
	30인 이상	249,568	2,915
3차 이상 업체	소계	259,585	8,789
	30인 미만	139,435	6,657
	30인 이상	333,326	10,097
거래정보 미비	소계	228,511	13,036
	30인 미만	186,786	5,766
	30인 이상	256,180	17,857
계	총계	276,382	9,182
	30인 미만	199,828	7,829
	30인 이상	302,827	9,661

자기자본이익률(Return On Equity, ROE)은 투입된 자본 대비 수익을 측정하는 지표로 자본을 얼마나 효율적으로 활용하고 있는지를 측정한다. 자기자본이익률을 추산한 선행 보고(삼정 KPMG, 2018)를 참조하면 자동차산업의 자기자본이익률은 2016년 8.26%, 2017년 4.10%였다. 코스피 상장사 전산업의 자기자본이익률은 2016년 5.57%, 2017년 9.73%, 2018년 7.72%, 2019년 3.41%, 2020년 4.09%였다. 전라북도 자동차 부품산업의 경우에는 2016년 3.3%, 2017년 1.2%, 2018년 6.3%, 2019년 4.3%, 2020년 2.4%로 대체로 전국 평균을 밑돌고 있다. 자기자본이익률에서도 1차 업체와 2, 3차 업체 사이의 분절이 확인된다.

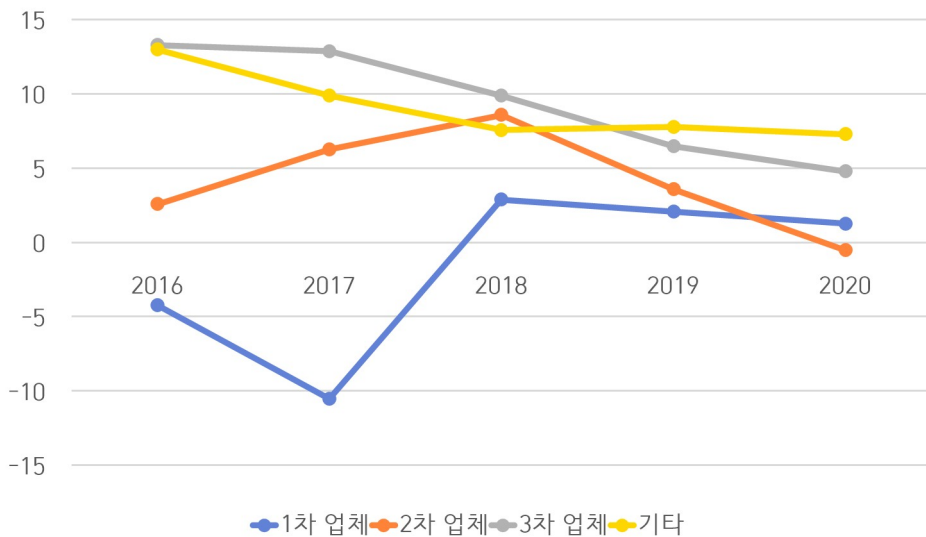
<표III-32> 전라북도 자동차 부품산업 자기자본이익률(2016~2020년)

(단위:%)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	-4.2	-10.5	2.9	2.1	1.3
	30인 미만	-8.2	0.7	-10.7	-12.8	-11.6
	30인 이상	-3.9	-11.3	3.7	2.8	1.8
2차 업체	소계	2.6	6.3	8.6	3.6	-0.5
	30인 미만	12.8	12.8	9.3	12.0	9.5
	30인 이상	-1.2	3.9	8.3	0.3	-5.2
3차 이상 업체	소계	13.3	12.9	9.9	6.5	4.8
	30인 미만	13.3	14.1	8.1	11.6	12.9
	30인 이상	13.2	12.7	10.3	5.4	3.0
거래정보 미비	소계	13.0	9.9	7.6	7.8	7.3
	30인 미만	10.7	16.8	8.5	10.2	11.8
	30인 이상	13.6	8.3	7.4	7.2	5.8
계	총계	3.3	1.2	6.3	4.3	2.4
	30인 미만	8.7	12.2	6.6	9.0	8.8
	30인 이상	2.2	-1.0	6.3	3.4	1.0

<그림III-15> 전라북도 자동차 부품산업 자기자본이익률(2016~2020년)

(단위:%)



## (2) 안정성

본 연구에서 사업체의 안정성은 부채비율과 자기자본비율 지표로 비교하였다. 전라북도 자동

차부품산업 부채비율은 전국 자동차부품산업 부채비율에 비해 2배 이상 높은 수준으로 확인된다. 통상 부채비율은 200% 이하를 적정 비율로 평가하고 400%를 초과하면 업종과 관계없이 잠재적인 위험기업으로 간주한다. 전라북도 자동차 부품산업 사업체 중 2016~2020년 기간 동안 부채비율이 400%를 넘었던 해가 있던 사업체는 총 122개였고 5년 내내 만성적으로 부채비율이 높았던 사업체도 19곳에 이르렀다. 위기기업에 종사하는 노동자는 총 3,572명으로 분석대상 사업체 전체 종사자(16,474명) 중 21.7%가 사업체 위기에 따른 고용불안을 경험하고 있을 것으로 추정된다.

<표III-33> 전라북도 자동차 부품산업 부채비율(2016~2020년)

(단위:%)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	249.5	226.1	217.5	205.2	209.8
	30인 미만	324.9	361.1	488.3	521.6	666.1
	30인 이상	243.8	216.9	203.4	191.6	193.1
2차 업체	소계	186.0	172.0	156.7	148.4	159.5
	30인 미만	190.8	192.0	185.9	174.3	168.4
	30인 이상	184.3	164.5	146.0	138.2	155.3
3차 이상 업체	소계	203.0	168.1	147.1	137.3	160.8
	30인 미만	251.9	247.0	242.2	220.7	223.6
	30인 이상	191.3	150.1	126.6	118.9	147.0
거래정보 미비	소계	87.8	82.9	81.8	77.9	102.7
	30인 미만	138.4	163.3	163.0	155.9	172.7
	30인 이상	75.4	63.9	62.1	58.7	79.4
계	총계	189.2	171.1	160.4	152.2	167.4
	30인 미만	204.5	215.0	219.6	207.4	214.4
	30인 이상	186.1	162.5	149.1	141.6	157.2
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>105.97</b>	<b>100.58</b>	<b>95.00</b>	<b>96.33</b>	<b>101.18</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)

<표III-34> 전라북도 자동차 부품산업 위기기업 현황

(단위: 개, 명)

		위기 기업		만성 위기 기업	
		사업체	종사자	사업체	종사자
1차 업체	소계	21	1409	4	335
	30인 미만	7	100	2	25
	30인 이상	14	1309	2	310
2차 업체	소계	57	1380	9	289
	30인 미만	38	391	5	70
	30인 이상	19	989	4	219
3차 이상 업체	소계	15	295	3	116
	30인 미만	12	121	2	19
	30인 이상	3	174	1	97
거래정보 미비	소계	29	488	3	40
	30인 미만	23	203	2	9
	30인 이상	6	285	1	31
계	총계	122	3572	19	780
	30인 미만	80	815	11	123
	30인 이상	42	2757	8	657

자기자본비율은 총자본 중에서 자기자본이 차지하는 비율을 말한다. 자기자본은 금융비용을 부담하지 않고 기업이 운용할 수 있는 자본이므로 이 비율이 높을수록 기업의 안정성이 높다고 할 수 있다. 전라북도 자동차부품산업의 자기자본비율은 2016년 34.6에서 2020년 37.4로 소폭 상승했다. 한국은행의 기업경영분석에 따르면 같은 기간 자동차부품산업 자기자본비율은 48.55~51.28로 전라북도 자동차부품산업 사업체의 안정성이 상대적으로 낮은 것으로 나타난다.

거래단계별로 살펴보면 1차 업체에 비해 2차 이상 업체의 자기자본비율이 높은 경향이 있었다. 사업체규모별로는 30인 미만 사업체에 비해 30인 이상 사업체의 자기자본비율이 높게 나타났다.

<표III-35> 전라북도 자동차 부품산업 자기자본비율(2016~2020년)

(단위: %)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	28.6	30.7	31.5	32.8	32.3
	30인 미만	23.5	21.7	17.0	16.1	13.1
	30인 이상	29.1	31.6	33.0	34.3	34.1
2차 업체	소계	35.0	36.8	38.9	40.3	38.5
	30인 미만	34.4	34.2	35.0	36.5	37.3
	30인 이상	35.2	37.8	40.7	42.0	39.2
3차 이상 업체	소계	33.0	37.3	40.5	42.1	38.3
	30인 미만	28.4	28.8	29.2	31.2	30.9
	30인 이상	34.3	40.0	44.1	45.7	40.5
거래정보 미비	소계	53.3	54.7	55.0	56.2	49.3
	30인 미만	41.9	38.0	38.0	39.1	36.7
	30인 이상	57.0	61.0	61.7	63.0	55.7
계	총계	34.6	36.9	38.4	39.7	37.4
	30인 미만	32.8	31.8	31.3	32.5	31.8
	30인 이상	34.9	38.1	40.1	41.4	38.9
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>48.55</b>	<b>49.86</b>	<b>51.28</b>	<b>50.93</b>	<b>49.71</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)

### (3) 성장성

기업의 성장성은 매출액증가율과 자산증가율 지표로 살펴볼 수 있다. 매출액증가율은 전년도 매출액 대비 증가율을, 자산증가율은 전년도 자산 대비 증가율을 의미한다.

전국 자동차부품산업은 2020년 들어 매출이 감소하였지만, 전라북도 자동차 부품산업에서는 2018년부터 총매출이 감소하고 있음이 확인된다.

총자산증가율은 전국 평균과 비슷한 수준이지만 사업체 규모별 차이가 뚜렷이 확인된다. 30인 미만 사업체의 총자산 증가율이 30인 이상 사업체에 비해 크게 높았다. 분석 기간 사업체 단위로 총자산 증감 여부를 파악해본 결과 2016~2020년 재무자료가 있는 사업체 385개 중 해당기간 자산이 감소한 사업체는 124개였다. 거래단계별로는 1차 업체에서 자산 감소 사업체 비중이 높았고, 사업체규모별로는 30인 이상 사업체에서 자산 감소 사업체 비중이 높았다.

유형자산은 토지와 1년 이상의 내구성을 가진 건물·건축물, 기계장치, 선박·차량·운반구, 공구·기구·비품, 건설 중인 자산 등 형체가 있는 자산을 의미한다. 유형자산은 수익창출의 기반이 되는 자산으로 유형자산 투자는 미래 수익에의 투자로 간주된다. 따라서 유형자산 증가여부는 사업체가 사업의 확장 혹은 지속을 위해 고정자본에 투자하고 있는지 여부를 확인할 수 있는

지표이다. 전라북도 자동차부품산업의 유형자산 증감은 총자산에 비해 보다 열악한 것으로 확인된다. 유형자산 재무 지표가 있는 371개 사업체 중 186개 사업체에서는 2016년에 비해 2020년 유형자산 규모가 감소했다. 특히 1차 업체, 30인 이상 사업체 중에서 유형자산 규모가 감소한 사업체 비중이 높은 것으로 나타났다. 앞서 살핀 바와 같이 1차 업체, 30인 이상 사업체에서 경영지표의 악화가 두드러졌는데 동시에 해당 사업체들의 고정자본이 감소하였다는 사실은 사업체 입장에서 매출, 영업이익 감소를 일시적 현상으로 인식하기 보다 해당 산업의 미래 기대수익이 낮을 것으로 전망하고 있음을 의미한다.

<표III-36> 전라북도 자동차 부품산업 매출액 증가율(2017~2020년)

(단위: %)

		2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	10.39	3.13	1.27	-8.17
	30인 미만	-5.41	-6.71	6.21	-12.25
	30인 이상	11.41	3.67	1.03	-7.95
2차 업체	소계	16.66	-2.15	-2.24	-2.83
	30인 미만	13.36	2.93	8.86	-0.45
	30인 이상	17.94	-4.03	-6.64	-3.93
3차 이상 업체	소계	29.56	-14.88	-10.74	-8.86
	30인 미만	11.66	-4.96	-2.15	-5.12
	30인 이상	33.87	-16.86	-12.71	-9.82
거래정보 미비	소계	8.32	-3.47	0.49	2.59
	30인 미만	29.53	-1.63	2.55	21.04
	30인 이상	0.78	-4.31	-0.47	-6.33
계	총계	13.40	-1.17	-0.84	-5.10
	30인 미만	14.46	-0.19	6.36	4.62
	30인 이상	11.34	0.46	-1.13	-6.76
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>-1.18</b>	<b>1.27</b>	<b>3.36</b>	<b>-4.55</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)



<표III-37> 전라북도 자동차 부품산업 총자산 증가율(2017~2020년)

(단위: %)

		2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	1.17	1.23	6.74	4.36
	30인 미만	6.69	3.05	-2.17	8.67
	30인 이상	0.65	1.05	7.64	3.97
2차 업체	소계	6.12	6.48	4.73	2.23
	30인 미만	12.84	9.10	8.75	9.00
	30인 이상	3.56	5.39	3.01	-0.83
3차 이상 업체	소계	0.05	1.09	1.16	10.34
	30인 미만	7.03	3.45	0.37	1.22
	30인 이상	-1.97	0.35	1.42	13.28
거래정보 미비	소계	9.55	7.77	5.35	1.49
	30인 미만	20.31	10.85	5.87	20.32
	30인 이상	5.96	6.61	5.14	-5.98
계	총계	3.73	3.76	5.46	3.75
	30인 미만	13.08	8.05	5.37	12.04
	30인 이상	2.24	3.10	5.97	1.06
<b>C302-304</b>	<b>총계</b>	<b>2.89</b>	<b>4.28</b>	<b>5.15</b>	<b>4.28</b>

자료 : 자체 정리, 한국은행(2021)

<표III-38> 전라북도 자동차 부품산업 총자산 변화(2016~2020년)

			사업체수
총자산 감소	거래단계	1차	42
		2차	48
		3차	18
		거래정보 미비	16
	사업체규모	30인 미만	68
		30인 이상	56
		계	124
총자산 증가	거래단계	1차	45
		2차	121
		3차	30
		거래정보 미비	65
	사업체규모	30인 미만	185
		30인 이상	76
		계	261

<표III-39> 전라북도 자동차 부품산업 유형자산 변화(2016~2020년)

			사업체수
유형자산 감소	거래단계	1차	49
		2차	79
		3차	24
		거래정보 미비	34
	사업체규모	30인 미만	112
		30인 이상	74
계			186
유형자산 증가	거래단계	1차	37
		2차	84
		3차	23
		거래정보 미비	41
	사업체규모	30인 미만	131
		30인 이상	54
계			185

기업의 연구개발비는 생산 부품의 품질을 향상시키거나 공정을 개선하는 비용을 의미한다. 연구개발비 지출 여력은 기업의 시장 변화 대응 능력을 예측할 수 있는 지표이기도 하다. 전라북도 자동차 부품산업 사업체의 연구개발비는 2017년 이후 상승하는 추세이기는 하지만 사업체 규모간 분절이 뚜렷하게 확인된다. 30인 이상 사업체와 30인 미만 사업체의 연구개발비 지출 규모는 4.7~6.5배에 달했다. 작은 사업체의 경우 산업전환 대응 능력이 낮을 것임을 의미한다. 사업체 당 평균 연구개발비는 연구개발비 항목의 지출이 있었던 사업체만을 대상으로 산출한 것으로 연구개발비 지출이 없던 사업체를 포함하면 더욱 위험한 실태인 것으로 나타난다. 2016~2020년 5년 동안 연구개발비 지출이 없었던 사업체는 총 312개로 이중 30인 미만 사업체가 273개이다. 1차 업체에 비해 2차 이상 업체 중 연구개발비 미지출 업체 비중이 높았고, 30인 이상 사업체보다 30인 미만 사업체에서 높았다.

<표III-40> 전라북도 자동차 부품산업 연구개발비(2016~2020년)

(단위:천원)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	30,610,988	27,923,069	30,201,063	33,886,996	35,914,704
	30인 미만	1,453,069	1,050,628	1,730,173	1,117,123	955,696
	30인 이상	29,157,919	26,872,441	28,470,890	32,769,873	34,959,008
2차 업체	소계	10,865,992	10,720,495	12,350,825	16,357,473	14,078,818
	30인 미만	2,711,580	2,459,229	3,084,123	5,142,026	5,170,087
	30인 이상	8,154,412	8,261,266	9,266,702	11,215,447	8,908,731
3차 이상 업체	소계	6,687,277	8,803,074	6,516,949	6,443,195	5,895,118
	30인 미만	1,291,310	2,267,447	2,236,716	1,928,005	2,031,362
	30인 이상	5,395,967	6,535,627	4,280,233	4,515,190	3,863,756
거래정보 미비	소계	10,154,114	9,753,102	10,425,482	11,595,971	11,839,880
	30인 미만	1,919,609	2,659,323	3,241,698	3,199,095	4,009,907
	30인 이상	8,234,505	7,093,779	7,183,784	8,396,876	7,829,973
계	총계	58,318,371	57,199,740	59,494,319	68,283,635	67,728,520
	30인 미만	7,375,568	8,436,627	10,292,710	11,386,249	12,167,052
	30인 이상	50,942,803	48,763,113	49,201,609	56,897,386	55,561,468

<표III-41> 전라북도 자동차 부품산업 업체당 연구개발비(2016~2020년)

(단위:천원)

		2016	2017	2018	2019	2020
1차 업체	소계	501,819	481,432	479,382	546,564	570,075
	30인 미만	111,775	105,063	144,181	101,557	106,188
	30인 이상	607,457	559,843	558,253	642,547	647,389
2차 업체	소계	208,961	223,344	220,550	251,653	223,473
	30인 미만	82,169	81,974	83,355	122,429	120,235
	30인 이상	429,180	458,959	487,721	487,628	445,437
3차 이상 업체	소계	334,364	463,320	283,346	306,819	256,309
	30인 미만	92,236	151,163	139,795	137,715	126,960
	30인 이상	899,328	1,633,907	611,462	645,027	551,965
거래정보 미비	소계	390,543	361,226	347,516	282,829	281,902
	30인 미만	112,918	139,964	154,367	106,637	138,273
	30인 이상	914,945	886,722	798,198	763,352	602,306
계	총계	366,782	376,314	345,897	361,289	354,600
	30인 미만	95,787	114,008	119,683	117,384	125,434
	30인 이상	621,254	625,168	572,112	618,450	591,079

<표III-42> 전라북도 자동차 부품산업 연구개발비 미지출 사업체 현황(2016~2020년)

(단위:개, %)

		해당 사업체 수	전체 사업체 수	전체 사업체 대비 비중
1차 업체	소계	17	93	18.3
	30인 미만	11	28	39.3
	30인 이상	6	65	9.2
2차 업체	소계	145	236	61.4
	30인 미만	123	188	65.4
	30인 이상	22	48	45.8
3차 이상 업체	소계	39	70	55.7
	30인 미만	37	60	61.7
	30인 이상	2	10	20.0
거래정보 미비	소계	111	167	66.5
	30인 미만	102	144	70.8
	30인 이상	9	23	39.1
계	총계	312	566	55.1
	30인 미만	273	420	65.0
	30인 이상	39	146	26.7

### 3. 소결 및 시사점

본 장에서는 전라북도 자동차산업 및 부품산업의 개황을 한국자동차산업협회 및 각종 정부 통계자료를 종합하여 정리하고, 전라북도 자동차 부품산업의 리스트를 구축한 뒤 해당 사업체의 기업경영 자료를 토대로 사업체 특성을 분석하고 수익성, 안정성, 성장성을 검토하였다.

그 결과 2017년 이후 전라북도 자동차산업의 부진이 여러 지표를 통해 확인되었다. 2017년 대비 2021년 전라북도 자동차 생산대수는 54.6%, 수출액은 44.9% 감소했다. 한국GM군산공장의 폐쇄가 자동차산업 침체에 큰 영향을 미쳤지만 중대형상용차 산업의 부진 역시 산업 침체의 주요 원인이었다. 전라북도 자동차 부품산업 역시 지난 십여년 간 부침을 반복하며 2019년에도 2011년 수준의 부가가치를 생산했고 수출액은 2021년에 2012년 대비 83.5% 감소했다.

각종 정부 통계자료를 종합하여 전라북도 자동차 부품산업 사업체, 종사자수를 알아본 결과 통계에 따라 차이는 있으나 2016년 이후 사업체수는 10% 이상 증가하고 종사자수는 10.7~21.0% 감소했다는 추세를 보인다. 10인 이상 사업체 수는 5% 내외의 증감을 유지하고 있어 전라북도 자동차 부품업체의 사업체 규모가 영세해졌음을 시사한다. 전라북도 자동차산업의 사업체수, 종사자수는 전국에 비해 변동폭이 크고 2019년 기준 2011년보다 역성장한 것

으로 나타났다. 일자리 형태로는 임시직 노동자가 2020년에 2016년 대비 73.1% 감소해 비정규직부터 인력 구조조정이 이루어졌음을 보여준다.

본 연구에서는 조형제 등(2021), 남종석(2019) 등의 연구를 참조하여 한국평가데이터의 자료를 이용하여 전라북도 자동차 부품산업 사업체 리스트를 구축하고 거래네트워크를 분석하였다. 2022년 6월 기준 전라북도 자동차부품산업 사업체는 총 725개이고 이중 표준산업분류 C30에 속하지 않는 사업체는 188개로 확인되었다. 전라북도에서 자동차 부품 산업에 종사하는 노동자수는 총 18,182명이었다. 지역별로는 완주(181개, 5,707명), 익산(173개, 3,782명), 군산(158개, 3,672) 순으로 산업 규모가 컸다. 전라북도 자동차 부품산업 사업체의 평균 사업체규모는 25.1명으로 30인에 미치지 못할 만큼 영세한 것으로 나타났다. 영세 사업체의 경우 분석에 사용된 자료에 사업체규모가 기재되지 않은 경우도 다수 있어 이를 감안하면 전라북도 자동차 부품산업의 영세성은 더욱 두드러진다.

분석 대상 기업 중 기업거래관계를 활용하여 434개 사업체의 원청과의 거래단계를 파악할 수 있었다. 전라북도 자동차 부품기업 중 1차 업체는 112개, 2차 업체는 244개, 3차 이상 업체는 76개였고 종사자수는 각각 7,323명, 5,350명, 1,393명이었다. 평균 사업체 규모는 1차 업체 65.4, 2차 업체 21.9, 3차 이상 업체 18.3으로 거래단계에 반비례했다. 3차 이상의 거래단계가 분명하게 확인되지 않아 피라미드 식 위계성은 뚜렷하지 않았다.

2016년~2020년 기간 분석 대상 기업의 경영지표를 확인한 결과 전라북도 자동차 부품 사업체당 매출액은 2017년 이후 매년 하락했고 특히 2차 밴더 이하 30인 이상 사업체에서 하락폭이 컸다. 2017년 대비 2020년 매출액은 2차 밴더 30인 이상 사업체에서 19.4% 감소한 것으로 나타난다. 같은 기간 전라북도 자동차부품산업의 총 영업이익률은 1.8%~3.3% 수준으로 전국 평균을 하회한다. 특히 1차 업체의 영업이익률이 2, 3차 업체에 비해 낮고, 30인 이상 사업체의 영업이익률이 30인 미만 사업체에 비해 낮게 나타나 통상적 보고와 차이가 있었다.

전라북도 자동차 부품산업의 평균 부채비율은 152.2~189.2로 산업평균에 비해 2배이상 높았다. 122개의 사업체는 분석 기간 부채비율이 400%를 넘었던 해가 있었고 5년 내내 만성적 위기상태인 사업체도 19개였다. 부채비율은 30인 미만 사업체가 30인 이상 사업체에 비해 상대적으로 높은 수준이었다. 분석대상 사업체 종사자 중 21.7%(3,572명)는 위기 기업에 재직하고 있어 고용불안을 겪고 있을 것으로 예상된다.

총자산이 감소한 사업체는 124개 였고, 유형자산이 감소한 사업체는 186개였다. 모두 1차 업체, 30인 이상 사업체 비중이 높았다. 고정자본 투자가 감소한 사업체가 전체 사업체 중 절반이 넘는다는 사실은 사업체들이 매출, 영업이익 감소가 일시적 현상이기보다 산업 전망의 악화에 기인하는 것으로 인식하고 있음을 시사한다.

이를 통해 확인한 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 전라북도 자동차 산업의 침체에 따라 자동차 부품산업의 위기가 만성화되고 있다. 전라북도 중대형 상용차 생산, 판매, 수출의 부진은 저조한 기술연구 투자에 따른 경쟁력 약화가 주요 원인으로 꼽힌다. 한국 자동차 산업의 위계적 구조 상 완성차사의 경영 부진은 곧바로 부품사로 전이되며 완성차사의 경영 성과가 개선되지 않는다면 자동차 부품산업 역시 뾰족한 활로를 모색하기 어렵다.

둘째, 전라북도 자동차부품산업의 각종 경영지표는 전국 전산업, 자동차부품산업 경영지표에 비해 열악한 것으로 나타났다. 매출액, 영업이익이 적었고 영업이익률은 사업지속 가능성에 위협이 되는 수준으로 나타났다. 본 연구에서 자료의 미비로 직접 확인은 불가능하였지만 전라북도 자동차부품산업의 열악한 경영지표는 노동조건이 악화되기도 이어지고 있을 것으로 추정된다.

셋째, 전라북도 자동차부품산업에 작은 사업장의 비중이 늘어나고 있다. 여기에는 복합적 의미가 있는데 각종 경영지표 상 30인 미만 사업체가 30인 이상 사업체에 비해 수익성, 성장성이 높은 것으로 나타난다는 점이 특이하다. 전라북도 자동차 부품산업에는 규모의 경제가 작동하지 않고 있으며 이는 산업의 노동집약적 성격이 강하기 때문으로 추정된다. 또한 30인 미만 사업체의 안정성은 30인 이상 사업체에 비해 낮은 것으로 확인된다. 작은 사업체의 증가는 노동자들의 입장에서는 그만큼 고용불안이 심화되고, 노동권의 사각지대가 넓어지는 것을 의미한다. 노동집약적 산업에 머문 전라북도 자동차 부품산업 구조는 산업의 장기적 전망을 부정적으로 평가하게 한다. 고정자본이 감소한 사업체가 절반이 넘는다는 사실은 경영자들도 부정적 전망을 공유함을 의미하며 연구개발 투자가 없는 사업체가 절반을 초과하는 실정이다.

넷째, 전라북도 자동차부품산업의 거래단계가 짧으며 2차 이하 밴더의 전속성이 미약하다. 거래정보를 활용한 거래관계 분석에서 2차 밴더까지는 거래관계가 확인되지만 3차 이하에서는 네트워크 연결성이 급격히 약해지는 것으로 나타난다. 각종 경영지표에서 1차 밴더와 2차 밴더 사이에는 분절이 확인되나, 2차 밴더와 3차 이하 밴더 사이에는 분절이 확인되지 않았다. 이같은 1차 밴더와 그 이하 밴더 사업체 사이의 이질성은 2차 이하 밴더의 전속성이 약하기 때문으로 예상된다. 이같은 전속성 약화는 1차 밴더의 영업이익 규모가 지극히 작아 하도급 관계를 통한 이익분배가 어렵기 때문으로 볼 수 있다.

#### IV. 전라북도 자동차 부품사 실태 면접조사 분석

이번에 수행한 부품사 심층면접조사는 선행연구 분석과 사전조사를 통해 질문지를 작성하고, 주로 전국금속노동조합 전북지부 소속지회가 있는 업체를 중심으로 접촉 가능한 업체를 선정해 진행했다. 총 8개 업체, 17명을 대상으로 개별면접과 집단면접을 병행했다. 방법적으로는 최소한의 설문들을 준비하되 면접 상황에 따라 유연하게 질문하는 반구조화 심층면접의 형태를 활용했다. 면접 업체는 대부분 1차 이하 부품사이며, 완성차 업체도 1곳 포함되어 있다. 그 외 연구참여 사업체 특성 및 심층면접 정보는 아래 <표 IV-1>와 같다.

<표IV-1> 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

심층면접 질문지는 크게 고용 현황, 생산 및 하도급 현황, 노동환경, 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응의 네 가지 주제로 구성되었다. 모든 심층면접은 사전 동의하에 녹음하여 녹취록을 작성하였고, 연구참여 사업체 및 연구과정에서 언급된 완성차 업체를 제외한 모든 업체명, 연구참여자 이름, 차종 등 업체를 식별할 수 있다고 판단되는 정보는 코드·익명화 처리했다.

2020년 금속노조 산하 자동차 부품 사업장 17개에 대한 면접조사 결과를 정리한 황현일(2020)에 따르면, 한국 자동차산업의 공급사슬 구조의 특징은 다음과 같다. 첫째, 부품사 관리에서 경쟁의 원리는 철칙처럼 적용되고 있고 이에 따라 위계적인 공급사슬 구조가 고착화되었다. 둘째, 현대자동차그룹 계열사를 통한 공급사슬 관리에서 진화 양상이 나타나고 있다. 셋째,

동반진출에 따른 부품사들의 해외 생산 확대가 사드 사태 이후 부품사들에게 지속적인 부담을 주고 있다. 이와 같은 한국 자동차산업의 공급사슬 구조가 가진 위계성과 종속성은 많은 연구에서 반복적으로 확인되고 있는 내용이다.

이번 전라북도 자동차 부품사 실태 면접조사에서도 전체적으로는 한국 자동차산업의 공급사슬 구조가 부품사 거래관계를 구속하고 있음을 확인할 수 있었으나, 세부적인 내용에서 몇 가지 주목할만한 점이 드러난다. 첫째, 전라북도 자동차부품산업의 경영상황은 열악하고 노동조건은 악화되고 있다. 이는 노동집약적 성격이 강한 전북 지역 부품사들의 특성에 기인한다. 둘째, 완성차 업체와 2차 이하 업체 양쪽에서 수익성이 나지 않는 부품 생산을 포기하며 1차 업체가 생산하는 부품이 증가하는 현상이 관찰된다. 셋째, 전라북도 자동차부품산업은 기존 선행연구에서 보고되던 내용과 달리 거래단계가 축소되고 전속성이 악화되고 있다. 이는 III장에서 전라북도 자동차 부품산업 사업체와 거래단계, 경영지표를 분석해 도출한 결론과 연결되는 내용으로, 전라북도 자동차부품사들이 산업전환 및 미래차 확산에 대응할 역량이 부족하다는 점을 보여준다. 이하 심층면접 분석에서는 위와 같은 전북 지역의 특징들을 중점적으로 살피고, 덧붙여 정부 정책 및 지원에 대한 부품사들의 의견을 확인해본다.

## 1. 전라북도 자동차부품산업의 열악함

최근 전북지역 자동차 부품사 고용에 한국GM 군산공장의 폐쇄는 매우 큰 영향을 주었다. 한국GM이 빠져나가고 난 뒤 도내 완성차 업체 가동률이 저하되면서 전북지역 자동차 부품사의 공급처는 심하게 축소되었다. 전속계약 위주로 돌아가던 시장에서, 납품처가 사라지고 원천기술은 거의 없는 전북 자동차 부품사들은 기존 고용 수준을 유지하기 어렵다. 자체 기술력을 확보하지 못한 “사출, 조립, 어셈블리 이정도 기업만 있었던” 상황에서, 노동집약적 산업을 유지하기 위한 방향은 고용과 인건비 조정으로 향한다.

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. 왜냐면은 GM대우가 있어서 보니까 자동차가 수직계열화 되어서 관촬은 줄 알았는데 대부분은 창원이나 인천이나 경남 창원, 창녕, 부산 이쪽에 있는 업체들이 공급을 국내 물류는 가까우니까 하거나 가까운 곳 여기에 연구소 정도 세워놓는다든지. 일부 옮기긴 했지만 공장이전이 다 안됐더라는 거예요. 그래서 GM이 딱 무너지고 나니까. 야, 우리 GM 이렇게 무너졌는데 기업들



먹고 살아야 하는데 어떡해? 기뻐 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. 그거 개발하면 돈 안 돼서 적자 보는 거. 이런 걸 막 주는 거예요. 생색 내려고. 우리도 뭐 군산 도와주려고 해요. 그런데 울며 겨자 먹기로 좀 적자 보면서 나중에 기회가 있겠지 하는 기업들은 들어간 기업들도 있긴 한데, 현대 기어에 있는 저기 1차 밴더 2차 밴더가 더 탄탄하고 규모도 크지, GM에 있던 애들보다 더 클 거 아닙니까. 특히나 군산 지역은. 인천도 있고, 예컨대 지금 저기 전기차 생산하는 옛날 대우 국민차, 지금은 다 전기차 생산하거든요, GM거. 없더라는 거예요. 그래서 생각을 한 거예요 사람들이. 야 이거 저기 뭔가 피버팅(pivoting)을 해야 되는데, 사업 이전을, 전환을 해야 되는데. 그래서 해외 수출하려고 했더니 기술력이 없는 거예요. 그래서 봤더니 저기 용접, 소성, 금형산업도 그렇게까지 경쟁력이 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, 2차 이하)

완성차 업체인 SH는 18년도부터 잔업 반납, 복지 축소, 임금 삭감 등 ‘고통 분담’을 진행해오다가, 2020년 희망퇴직을 실시해 150명이 회사를 떠났다. 경기가 조금씩 호전되기 시작한 2021년에는 복지는 원상복귀되었으나, 줄어든 인원은 다시 정규직 채용으로 채워지지 않은 상황이다.

(인원수가) 그때 당시에는 변동은 없었고 아까 SH\_1님 말씀하신 것처럼 고통 분담 차원으로, 저희가 고정으로 받았던 잔업이 30t가 있었거든요. 거기에 대한 걸 좀 반납을 했었고. 그 다음에 일부 복지도 좀 축소를 했었고 임금을 줄이는 고통 분담을 좀 했었죠. 직원들하고. (SH\_2, 완성차)

그리고 나서 2020년도 접어들어 가지고는 회사 상황이 호전이 되지 않았죠. 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 넘어오면서는 과거에 반납했던 오티하고 그다음에 복지를 갖다가 다 원상 복구를 시켰어요. 네, 2021년도 와서는, 왜 그러냐면 2021년도부터는 경기가 조금씩 호전되기 시작을 했습니다. (SH\_1,

## 완성차)

SH의 희망퇴직 인원은 계약직으로 충원되었다. 희망퇴직으로 인원을 감축하면서 JPH<sup>4)</sup>도 5.25→4로 조정되었지만, 신형차를 출시하면서 새로 만든 공장에서 1.25 JPH를 늘리며 원점으로 돌아갔다. 이는 사실상 동일한 작업량을 수행하는 인원 중 정규직 150명이 계약직 80명으로 전환된 것에 가깝다.

희망퇴직하고 나서 저희가 생산당, 시간당 생산대수, 시간당 생산 대수라고 얘기를 하는데 그걸 갖다가 일정 부분 좀 조정을 했습니다. 사실은 빈자리를 갖다가 보완하기 위해서. 그리고 부족한 인원들에 대해서는 저희가 지금 계약직을 충원한 상태인데, 계약직이 한 80명 정도 (...) 희망퇴직 이후에 본 공장은 중형 대형 4잡 체제로 가고 7 공장이라고 해가지고 별도 공장을 또 하나 만들었어요. 우리 2.5톤 3.5톤 우리 신형 M이라는 차를 생산을, 출시를 했거든요. 네. 거기가 또 1.25 잡을 또 생산을 해요. 그러니까 전체적으로 개수는 5.25잡이 맞는데 한 공장에서 5.25잡을 생산하다가 희망퇴직을 해서 내보냈어. 그리고 나서 이 인원들을 나머지 인원 가지고 4잡을 돌리려고, 돌리기도 하고 여기에 또 1.25잡을 더 돌려고 하니까 당시에 희망퇴직 나간 인원들이 그대로 필요한 거예요. 그러니까 그 인원들을 다 계약직으로 다시 충원을 한 거예요. 어떻게 보면. (SH\_1, 완성차)

한국GM 군산공장과 전속관계를 맺고 있다가 공장이 폐쇄되면서 원청이 사라져버린 부품사 CX는 고용 유지에도 직접적인 영향을 받았다. 이 업체는 필요 인력에 비해 직원 수가 적어 공장 가동률이 낮아진 상태이며, 신규 채용도 필요 인력을 예측할 수 없기 때문에 모두 비정규직으로 채우고 있다. 주 납품처가 사라진 뒤 새로운 공급처를 찾고 있지만 이 또한 여의치는 않다.

2017년, 17년 16년? 그때 GM이 철수를 했잖아요. 그러면서 저희는 원청이 없어졌어요. 저희 원청이 없는 상태에서 2000년도에 개발했던 B이라는 차종을 이제 우즈벡으로, KD<sup>5)</sup>로 납품하는데 우즈벡과 우리 KD와의 계약이 1년 단위로 이루어져요. 그

4) job per hour의 줄임말. 현장에서는 '잡'이라는 용어를 사용한다. 시간당 생산대수, 즉 자동차 생산라인(컨베이어벨트)의 속도-노동강도를 의미한다.

5) Knock Down. 완성품이 아닌 부품의 형태로 수출해 현지에서 조립·생산·판매하는 방식

래서 2020, 이제 지금 기준으로 얘기하면 2023년도가 단종이 될지 연장 생산이 될지 아무도 알 수가 없어요. 그렇기 때문에 인력을 아까 얘기했던 것처럼, 저희는 원래 비정규직이 1명도 없던 사업장이었거든요. 150명까지 조합원들이 있었는데 이제 쪽 물량이 감소하고 GM이 철수하면서 오십몇 명까지. 2018년도부터 희망퇴직을 3번 하고 지금 남아 있는 게 이제 정규직 인력이 56명 정도 되는 거고요. 그래서 일용직이나 이런 것들에 대해서 문제의식은 항상 있지만 당장 내년에 또 일거리 이런 것들이 불안정하기 때문에 정규직을 채용하는 것에 대한 굉장히 노사 모두 부담이 있는 건 사실인 거고요. 그래서 지금 상황을 좀 지켜보고 있고 업체 L이 전기차를 생산한다고 하는데 이제 그쪽으로 저희가 많이 지금 문을 두드리고 있는데 그게 잘 되면 이제 다 정규직으로 해야되는 그런 것이 남아 있죠 (...) 하루 벌어서 하루 먹고 살아요. 그러니까 내년 거는 올해 하반기 가봐야 이 인력이 유지가 될지 충원을 해야 될지 나오는 거죠. (CX\_1, 1차)

저희가 1년 단위로 계약을 하다 보니까 아직 내년치 계획이 안 나와서 만약에 저희가 무리해서 정규직을 받았는데 또 희망퇴직을 해야 되는 상황이 발생할 수도 있어서 그런 부분들 때문에. (CX\_3, 1차)

상당한 비중을 차지하는 상용차 부품사들의 상황도 좋지 않다. 상용차는 국내 산업 전반의 하락세가 10년대부터 쪽 이어지고 있다. 특히 15년도 이후로는 트럭, 버스, 특장차 모두 판매 추이가 쪽 감소하고 있는데, 이에 따라 전북 지역 상용차 부품사들의 어려움도 가중되고 있다. 앞서 Ⅲ장에서 살펴보았듯이 전북 자동차 부품산업은 다른 지역에 비해 더 가파른 하락세를 보이고 있으며, 전북이 전체 수출액에서 차지하는 비중도 2012년 6.5%에서 2021년에는 1.2%까지 하락했다.

최근이 아니라 점차적으로 줄긴 했죠. 저희도 처음에 조합 만들 때는 현장에 한 30명 35명 총 정직원으로만 그렇게 있었죠. 그리고 조합 만들 때가 스물세명 있었는데 처음 만들고 나서 똑같아요. 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 점점점 그렇게 감소가 된 거죠. 자연 감소죠 저희도. 딱 상용차가 그때부터 계속 하락세니까 일감이 예전에 비해서 진짜 한 반절로 줄었다고 봐야죠. 15년도, 14년도에 저희 상용차 조사하니 아시잖아

요. 14년도 말까지가 아마 상용차 매출이 제일로 높았을 때, 그리고 이제 15년도 들어서면서부터 계속 매출 하락세죠 판매량이. (EV\_1, 2차 이하)

2차 이하 업체는 일용직 고용조차 어려운 상황을 호소한다. 농업 일용직에 비해서도 임금 수준이 낮기 때문에, 공고를 내도 사람들이 오지 않는 것이다. 이러한 인력난은 2차 이하 밴더 대부분이 공통적으로 호소하고 있는 문제다. 물량 부족으로 인해 일감이 없고, 그로 인해 급여가 줄어들면서 전망이 어둡다고 여긴 인원들(특히 젊은 층)이 빠져나가고 있다. 하지만 인건비를 조정해 기업을 유지하는 상황에서 기존처럼 인력을 고용하는 것은 불가능하다.

농촌이 한 20만 원대 되는 걸로 저희들이 알고 있거든요. 굉장히 비싸대요 농번기라서. 거기도 사람이 없어가지고 못 가는데 그래서 이제 이쪽으로 이렇게 우리가 일용직이 들어와요. 우리 회사도 일용직 비율이 굉장히 높습니다. 사람이 없기 때문에 일용직을 쓰는데 우리 회사 들어와서 한 12만 원 14만 원 이렇게 받는다, 하루 일하고 농촌에서 만약에 예를 들어서 20만 원씩 준다더라 그러면 이 사람들이 여기를 오겠습니까. 더군다나 외국인 비중이 높잖아요. 일용직들 외국인 비중이 높는데 일하루 하는 건 똑같은데 그러니까 그쪽으로 다 빠져가지고 왜냐면 지금 회사에서 일용직을 쓰고 싶어도 없어요. 일용직 자체도 없습니다. 지금 우리가 한 30명 신청한다고 하면 한 10명 12명 와요. (...) 우리 회사가 다 처음. 우리가 한 2년 정상적으로 했을 때 한 240여 명 사무직까지 임원까지 총 다 해서 그렇게 하고 있는데요. 지금은 한 150여 명 정도 될 것 같아요. 아니 그것도 안 되겠다. 사무실까지 다 해서. 40명, 한 80명 가까이 부족해요. 우리가 지금 160, 그럼 160명이죠. 지금 70~80명의 인원이 부족한 상황이니까. (...) 청년들이 일할 데가 없는 게 아니고 청년들이 일하고 싶은 데가 없겠죠. 지금 이 공단 인근 우리가 이렇게 보더라도요, 다 지금 현재 이 인력난은 다 똑같아요. 대부분이 다 똑같아요. 제조업종이 그래서. 이게 어느 우리 회사에 지금 급여가 연체되고 이런 어떤 부분이 아니고 실질적으로 급여 잘 나오고 이렇게 하는 회사들도요. (YB\_1, 2차 이하)

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. (YB\_2, 2차 이하)

저희도 이 계약직으로 고용해서 그런 거는 몰라도 아무튼 어차피 이제 인력 저쪽 다른 회사 그쪽을 통해서 구하니까요. 사람이 없대요. 지금 완전 어딜 가나 실업자가 그렇게 많다는데 이해가 안 가요. 실업자가 그렇게 많다는데 왜 이렇게 사람이 없는지. 근데 CX 같은 데 보면 거기는 저기를 쓰거든요. 인력으로 해갖고 하루 그런 식으로 그런 사람 일용직은 있는데, 이상하게 이렇게 계약직으로 가서 이럴 사람들은 없어요. (EV\_1, 2차 이하)

한편으로는 자동차 부품사들의 현장 임금체계가 최저 수준에서 정규직과 일용직의 격차가 크지 않게 유지되고 있기 때문에, 사실상 정규직과 장기근속의 메리트가 거의 없다. 이는 자동차 부품사들의 고용문제를 심화시킨다.

우리는 우리 나름대로는 한 10년 이상이면은 굉장히 차이 나지 않겠어 했더니 몇백 원 차이가 난다. 왜 그런 현상이 벌어졌는지 우리가 분석을 해보니까요. 두 가지가 있더라고요. 뭐냐면은 저희가 상여금이 600%였는데 아시겠지만은 이 상여금을 다 시급에 녹여내는 어떤 그런 상황들이 발생했고, 그리고 노동조합이 없을 때 회사가 어떤 식의 임금 협상을 했었냐면 최근 들어서 이제 문재인 정부 들어서 오늘 또 나왔는데 급격하게 시급이 최저시급이 인상됐다 이러는데요. 그동안에 인상 안 된 게 그간 인상이 됐던 부분이겠지만 이게 전체, 이게요, 이게 있어요. 제조업들은 그렇게 인상이 이렇게 됐어요. 실질적으로 이렇게 예를 들어서 한 1천 원씩 최저시급 인상이 됐다. 이 회사에서는 어떤 식으로 인상을 시키냐면요. 최저시급 미달한 사람들만 이거를 올리고 나머지는 동결. 이러다 보니까 10년 지난 사람하고 이제 입사한 사람하고의 우리가 이거를 분석해 놓고 보니까 그러다 보니까 크기가 않더라는, 밑에서는 계속 이제 안 되니까 올리고 올리고 올리고 했는데 이 사람들은 앞으로 전진을 못하는 거예요. (YB\_1, 2차 이하)

이러한 인력난 속에서, 하위 밴더는 필수업무인력도 고용할 여력이 없어 그로 인해 납품에 지장이 생기는 문제가 종종 발생한다. 그렇게 발생하는 생산 차질을 우려한 1차 밴더 업체는 하위 밴더로 관리자를 파견보내기도 한다.

이게 상황이 어느 정도냐 하면 저기 자재 부장이 거기에 상주를 해요. 거기서 프레스

를 찍어요. 그 정도, 상황이 왜냐하면 거기 관리자들이 없어요. (...) 납품 기일이 늦어지고 다 진작 만들어서 자재가 쌓여 있는 상황이에요. 그걸 관리자들이 그 안에서 해결해야 하는데 그 관리자들이 공백인 거예요. 그게 시스템이 안 되다 보니까 저희 부장이 다 그걸 해주고 있어요. 그 인건비, 부장 임금이 꽤 비싸거든요. 저희 회사가 그러겠죠. 왜냐하면 직급 수당이 상당히 높아요. 여기가 그런 사람이, 거기서 일을 하고, 거기에서 월급을 주는 건 아니거든요. (UF\_4, 1차)

노동조건 또한 전반적으로 악화되고 있는 것을 확인할 수 있다. 전체적으로 자동차산업 전반의 생산량이 줄어들면서 잔업이 감소하는 현상이 관찰된다. 완성차업체 SH는 실질 임금을 유지하기 위해 한 달에 잔업 30시간을 고정적으로 하게 되어 있다. 이 고정 OT 30시간은 물량이 줄어도 유지하게 되어 있지만, 2018년 이후 물량이 줄어들면서 자진 반납했다.

#### SH\_1

고정OT 30T라는 걸 만들어 놔는데 회사가 물량이 없어 가지고 일을 못 시키더라도 네 그 삼십티를 보존을 해줘야 돼요. 근데 나 일찍 퇴근하려면 30T 필요 없고 그런 사람들은 받을 수는 없고 (...) 회사가 어려울 때는 30t를 갖다가 자기가 반납을 했었어요. 반납을 했었어요. 그나마, 그마저도. 2018년도에 일부 반납하고 2019년도에 나머지까지 추가로 반납을 해서 전체 30t가 반납이 됐어요. 2년 동안에. (SH\_1, 완성차)

그러나 잔업 감소가 노동강도가 낮아지는 것과 직결되진 않는다. SH는 희망퇴직으로 인원이 줄면서 노동강도는 상승된 것으로 보인다. 시간당 생산대수는 희망퇴직 이전과 같은 수준으로 회복되었는데, 인원은 150명이 줄어든 반면 신규 채용은 계약직 80명에 불과하다. 오히려 같은 작업량을 비숙련노동자가 포함된 더 적은 인원으로 소화하고 있는 것이다.

#### SH\_1

차량 스피드가 빠를 때는 세 개만 조립을 할 수밖에 없어. 근데 사람을 뺐어. 스피드를 낮췄어. 그럼 세 개 조립하던 거를 다섯 개를 조립을 해야 되는 거가 되는. 일 양이 늘어. 일이 늘어, 일 양은 늘어. 근데 시간은 늘려놔. 노동강도는 나는 비스꾸름 해졌다고 얘기하는데 우리 oo님 입장에서는 그래도 늘은 거다. (...) 세 개 했던 걸

다섯 개 해야 된다고 하니깐. 알았어 그럼 내가 시간을 더 줄게. 근데 사실은 이제 피곤하죠. 그렇죠. 세 개만 조립했는데 다섯 개씩 시간을 더 주더라도 신경을 더 쓰게 되는. (SH\_1, 완성차)

부품사들의 노동환경도 열악해지고 있다. 비숙련노동자가 적고 고용을 늘리고 있는 1차 밴더 AZ에서는 전반적인 노동강도가 강해 일용직 고용이 어렵다고 말한다. 2차 밴더 YB는 적자가 누적되면서 임금이 연체되고 있다. 이로 인해 휴무도 늘어나고 있으며, 현장 노동자들이 쉬는 날 다른 일을 하는 경우가 많다. 물량 감소로 잔업이 사라지면서 물량이 있었고 생산이 어느 정도 돌아가던 2018년 대비 임금이 100만원 이상 감소했지만, 임금 체불이 빈번해지고 있다. 일부 하위 밴더 업체는 최저임금에 가까운 수당을 받기도 한다.

힘들어요. 많이. 왜냐하면 이게 2000년도에 만들어졌던 차종이라 수동이 많아서. 2000년도에 일하시던 분들이 아직도 일하시니까 20년 동안 이거 했으면 갈수록 체감하는 강도는 더 올라갈 수 밖에 없어. (...) 개중에는 일용직들은 저기 아침에 왔다가 점심 먹고 가는. 일부 그런 사람들도 있어요. (AZ\_1, 1차)

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. 저희도 지금 노동청에 임금 연체 진정서까지 지금 들어가 있는 상황이고 이게 이제 악순환이 되니까 또 일은 없어서 급여는 또 급여대로 또 이게 우리 현장의 노동자들 급여 자체는 또 급여대로 줄어들고 계속 악순환 되는 상황에서 또 거기에 휴무 막 하고 우리 지금 현장 노동자들이 쉬는 날 아르바이트를 다녀요. 농촌으로 일하러 가고 이런 상황까지 지금 발생을 하는 상황, 안 그러면은 운영이 안 되니까. (...) 신입사원 기준으로 저희가 최저 시급입니다. 그래서 지금으로 하면은 실질적으로 하면은 평균적으로는 한 420만원. 그 정도 평균적으로 했겠죠. 정상적으로 했을 때. 근데 지금은 한 100여만 원 정도 감소가 했다고 보면 되는 거죠. 300만원에서 실수령액으로요. 그것도 좀 안 나올 수도 있겠네요. 그렇게까지도 안 나오겠네요. 그러니까 100만원 이상 감소가 있다고 보면 되겠네요. (...) (상여금 등은) 그 부분은 체불이 돼 있는 상황이고요. 한 25%, 임금이 삭감됐다고. 그렇죠, 그렇다고 보셔야 되겠죠. 대부분 다 이게 급여도 또 한 번에 나오는 것도 아니고 연체되는 상황에서 또 이게 급여 나와야 되는 날짜에 한 번 나오고 지

금 현재는, 또 이번 달도 마찬가지입니다. (YB\_1, 2차 이하)

어떻게 그거는 또 이제 딱 최저까지는 아닌데 그거보다는 조금 더 높기는 해요. 200만 원, 200만 원까지는 안 가더라도 아마 한 그래도 190 정도. 아마 제일로 조금 받는 사람들이 아마 그 정도는 될 거예요. (EV\_1, 2차 이하)

이러한 저임금 상황에서, 상당수의 자동차 부품사 노동자가 야근특근 등을 마다하지 않는다. 오히려 연장근무를 더 할 수 있는지 바라기도 한다. 일부 업체는 인원이 부족하더라도 물량이 부족한 상황에서, 잔업과 특근으로 부족한 임금을 채우기 위해 일부러 신규 채용을 하지 않는다.

코로나 상황에서 물량이 감소에 따라 급격하게 물량이 늘어나는 상황에서는 노동자들 승인 하에 그걸 특별 이제 할 수 있는 어떤 부분들이 있더라고요. 보니까 그래서 저희가 현장 물어보고 이 부분 그런데 대부분 안 그러겠습니까, 일을 할래요 안 할래요. (그러면) 일해야지. 노동조합에서 그거 때려먹으면 큰일 납니다. 이제 지금은 반대예요. 예전에는 아니 왜 우리가 일합니까. 주5일제 해야지 이러는데 지금 상황은 반대냐고 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. (YB\_1, 2차 이하)

임금 체계도 같이 (인상) 해줬어야지. 52시간, 저녁 있는 삶으로 해봐야 돈이 없는데 저녁 있으면 뭐 하겠어, 아무 의미도 없지. (CX\_3, 1차)

다닐 때까지 다니시는 거죠. 그러니까 몸이 힘들어도 일을 더 해요. 이게 그런 거를 막지도 못해 우리가. 일 있을 때 벌겠다는데 그거를 참 애매하죠. 입장이, 노조 입장이. (CX\_2, 1차)

그런데 저희 같은 경우는 조합원들하고 얘기를 했어요. 여기서 저희가 지금 인원이 많이 부족한 상황이거든요. 현재 상태에서 여기서 우리가 인원을 구하면 잔업은 없



다. 특근도 없고 아니면 여기도 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. 밀리면 이제 그거를 잔업 시간에 하고 토요일 날도 이렇게 하고 그렇게 지금 하고 있죠. 거의 그렇게 그때그때 다르긴 하거든요. (EV\_1, 2차 이하)

## 2. 공급사슬 구조의 위계성과 종속성

전북지역 자동차부품사의 열악함은 기본적으로 공급사슬 구조의 위계성과 종속성에 기인한다. 전속관계는 부품사들의 경영상황이 개선되지 못하게 만든다. 부품사 YB의 경우, 원자재 가격이 전체적으로 상승하면서 원자재 업체가 국제기준가격(LME)에 합금 가격(프리미엄)을 덧붙여 요구하고 있지만, 완성차 업체는 국제기준가격만 인정해서 손실이 누적되고 있다. 또한 완성차 업체와 상위 밴더에서는 마진이 남지 않는 부품 위주로 넘겨준다. 이런 부품을 생산하면 이윤이 거의 남지 않거나, 만들수록 오히려 손해를 보는 상황에 직면하게 된다.

원자재 가격에 플러스가 오른 만큼 플러스가 되는데 100%가 다 되는 건 아니고 어느 정도 일부만 되는 건데, 거기에 지금 최근에는 또 어떤 상황이 벌어졌다면 과거에는 원자재를 우리가 마음대로 사고 이렇게 했었는데, 지금은 원자재를 만드는 그거 지금 우리가 러시아산을 주로 60%가 러시아산이거든요, 근데 이제 그거를 가공을 중국에서 가공을 해가지고 와요. 참 상당히 어렵죠. 근데 이제 이게 원자재를 가져올 때 합금이 해가지고 들어오지 않습니까. 예를 들면 순수 알루미늄이 아니라 알루미늄에 합금을 첨가를 해서 만들어야 되는데 그 합금 자체가 한 6배 정도가 올라가지고 제조 알루미늄을 가공하는 업체에서 배짱을 부리는 거예요. LME<sup>6)</sup> 가격으로, 우리가 시장 자체가 LME 가격으로 하던 것이 자기네들이 이 가격은 못하겠다, 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. LME가격으로 하지. 그런 상황이고 특히 또 GM 같은 경우는 프리미엄이라고 알루미늄 우리가 사 올 때 붙는 가공비가 있어요. 유일하게 GM만 프리미엄 가격을 인정을 안 합니다. (...) 알루미늄 종류도 여러 가지가 있잖아, 캔을 만드는 알루미늄이 있고 사시 만드는 알루미늄이 있고 이렇게 하는데 우리 자동차 쪽에서 쓰는 알루미늄

6) 런던 비철금속 거래소. London Metal Exchange. 전세계 비철금속 시장의 가격 결정을 담당한다.

미늄이 이제 거기에 첨가되는 재료들이 있어요. 순수 100% 알루미늄이 아니고 주석도 들어가고 티타늄도 들어가고 실리콘도 들어가고 이렇게 들어갈 거 아니에요. 들어가는 부자재들 가격이 또 엄청나게 상승을 했다라는 거죠. 알루미늄 값 상승한 것 플러스 거기에 이제 첨가돼가지고 이렇게 그래서 이제 하나의 궤를 만들잖아요. 이렇게 첨가를 해서 그 가격이 또 엄청나게 상승을 했다. 그 말이죠. (...) 그 얘기를 하니까 잠깐 얘기를 하면 그쪽 W금속에서 우리가 이제 2차다 보니까 거기 2차고 W금속에서 르노삼성에 들어가는 자동차 부품 몇 가지를 하고 있어요. 이제 그중에 이제 알루미늄 휠도 하고 있는데 알루미늄 휠을 통째로 우리 YB에 줄라니까 느그들이 해라 1차(밴더)로 해라 그런 안이 왔어요. 자동차사 1차 따는 게 하늘에서 별 따기거든요. 그런데 그걸 통째로 우리 YB가 1차 밴더로 이제 너네들이 직접 해라 했는데, 우리가 못 하는 이유가 단가가 우리가 전에 하던 GM보다 더 싸요. 이거는 그러면 좋겠다. 왜냐면 가네들이 그럴 만한 이유가 있거든요. 왜 그러냐면 다른 자동차 부품사들은 부품은 괜찮은데 알루미늄 휠에서 다 까먹는 거야 그러니까 자기는 알루미늄 부품을 안 하겠다라고 해서 우리 보고 하라는데 우리가 참. (YB\_1, 2차 이하)

자동차 산업 전반 및 상용차 산업의 침체로 몇 년 동안 물량이 줄어들면서 생산 가동이 100% 돌아가지 못하고 있는 공장이 많다. 이 중 전속관계에 강하게 종속되어 있어 그 외 다른 납품라인이 부족한 업체들은 적자를 감수하고 원청과의 계약을 유지하기 위해 생산을 돌리기도 한다. 한편 2차 밴더 WD의 사례에서처럼 완성차업체와 해외 동반진출한 여파가 지속적인 부담으로 작용하는 경우도 있다. 글로벌 금융위기 이후 현대자동차그룹이 해외 생산을 확장하면서 전속관계를 유지하던 부품사들이 동반 진출하는 움직임이 있었는데, 2017년 이후 현대자동차그룹의 생산감소, 특히 중국의 사드 보복 이후 감소한 생산 타격이 부품사 수출이 큰 폭으로 감소하는데 심대한 영향을 주었다는 점을 각종 통계를 통해 확인할 수 있다(황현일, 2020).

옛날에 잘 나갈 때는 저희가 평균 잔업이 140시간이 넘었어요. 일이 그렇게 많았고 승용량 상용이랑 같이 하다 보니까 저희는 이제 버스 주납품이고 2차 협력업체에서 트럭하고 가는 내장재 거의 다 하고 도어트림은 안 해요. 트럭 도어트림 안 하고 트럭 도어트림은 저 옛날 Y사에서 했었고 내장재까지 하고 있는데 승용으로 해서는 적자는 아니에요. 맨날 이제 상용에서 적자가 많이 나오고 특히나 중국 공장 저기 투자 보시면 알겠지만 저기 투자해서 다 망했어요. (...) 이원화 시켜가지고 버스, 두 업체를 경쟁을 시켰어요. 저희 거의 이제 저희가 주력으로 그냥 혼자 납품하다가 관광버스 거의 반토막 났죠. (...) 월 140시간까지 있었던 잔업이 없어요. 거의 없다고 봐야

쪼. 버스가 너무 안 팔리다 보니까 지금. (WD\_1, 2차 이하)

YB\_1

작년에 한 5~6개월 하다가 올해 들어와서 또 시작이 된 거예요. 한 4월 달부터 조금 이게 이런 상황이 또 벌어지기 시작을 한 거죠. 그것도 지금 생산량을 우리가 100% 가동을 하지 않고 약 한 70%정도 가동을 해가지고 월요일부터 금요일까지 근무를 하는 거예요.

YB\_2

100%로 가동한다고 하면 지금 같은 경우는 일주일 돌리고 일주일 쉬고 그런 상황으로 가야죠. 100%가 돌아간다. 지금 현장 시스템 100프로가 지금 가동이 안 되고 있거든요. 이제 인원적인 부분도 있고 여러 가지 계획적인 부분도 있지만 지금. (YB\_1·YB\_2, 2차 이하)

고용상황이 악화되는 것 또한 부품사에게는 직접적인 타격이다. 장기 근속자 및 직원 수가 줄어들면서 불량률이 늘어나는 현상이 전북지역 하위 밴더 업체들에게는 일반적인 것으로 보인다. 고용 유지가 어려워져 불량률이 증가하는 상황은 영업이익에 손실을 줄 수밖에 없다.

YB\_1

알루미늄 그니까 휠 업체들에서의 이제 원가 절감이라는 부분은요 양품률, 똑같은 자재를 투입해서 얼마큼 더 많은 양품률이 나오느냐 그게 이제 관건이에요. 사실 그게 90% 나오냐 80% 나오냐에 따라, 했는데 가스하고 인건비 투입하고 설비 해서 만들었는데 이게 100개를 만들었는데 100개가 다 양품으로 해서 납품이 되면 좋은데. 여기에 50개가 불량 나고 50개 빠져버리면 그거를 줄이고 양품화를 시키는 게 가장 큰 관건이죠.

연구자2

직원수 줄어든 것이 양품률에 영향을 주지는 않나요?

YB\_1

직원 수 부분도 그런 부분도 영향을 안 준다고는 말을 못 하죠. 왜 그러냐면 직원 수가 줄어든다라는 거는 다시 말해서 그러니까 일반적으로 이렇게 들어왔더니 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 당연히 양품률에 영향을 안 줄 수가 없다고 할 수 없죠. (대화: YB\_1, 2차 이하)

하위 밴더로 내려갈수록 중간단계가 증가하면서 마진이 줄어드는데, 대금을 현금이 아닌 어음으로 지급하는 등의 전속관계 내 거래 관행으로 인해 손해가 추가 누적되기도 한다. 경우에 따라 상위 밴더로 완성차 업체에 부품을 납품하던 업체도 거래 관계 변화에 따라 하위 밴더로 밀려날 수도 있다. 또한 상위 밴더의 재정건전성에 따라 하위 밴더가 대출 한도, 이자 등에서 불이익을 받기도 한다.

15년도, 15년도부터 바뀌었거든요. 그전에는 이제 현대 모비스, 원래 저희가 거래를 했었어요. 모비스에서, 모비스랑 거래를 하다가 갑자기 이제 나라에서 저기를 해가지고, 이거는 너네가 대기업이 할 그거 아니다 해서 떨어져가지고 모비스가 빠지고 그 이제 중견기업인 Q가 들어오게 된 거거든요. 그러다 보니까 그전에 모비스랑 거래할 때는 모비스는 그래도 단가 뭐 그런 걸 그렇게 많이 저게 하진 않아요. 근데 이제 중간에 Q가 끼서 안에 마진을 먹어야 될 거 아니에요. 자동차에서 받고 안에가 깎고 이렇게 하니까 지금 현재 상황에서는 Q에서 많이 깎으려고 하는 거죠. 단가를 Q에. 와가지고 지들 막 시간 이렇게 재는 거 있잖아요. 와서 하나당 똥는데 몇 분 이렇게 재는 것도 와서 시간 재고 자기네들이 재고 가요. 그런 식으로 재고 가가지고 하루에 이게 몇 개 그런 식으로 해버리니까 얘네는. 자기네 생산 라인 자동차 라인 그런 기준으로 이렇게 책정을 해버리더라고요. 그게 막 단가가 더 싸지죠 당연히. 오히려 모비스일 때는 더 나왔어요. 모비스는 전 달 납품한 거 다음 달 현찰로 줘요. 근데 지금 Q는요. 제가 알기로는 지금 3개월 4개월 어음 주거든요. 근데 어떻게 해 회사는 당장 그거 쓰려면 또 어음 갖다주면 그거 할인돼가지고 돈이 더 적게 들어오잖아요. 지금 계속 그렇게 몇 년째 돌아가고 있는 거예요. 저희가 그런다고 야네가(야네가) 어음에 대한 그런 보장도 안 해줘. (...) 옛날에는 이제 모비스랑 거래를 하니까 저희

가 완전 1차 밴더였었는데 Q가 들어오면서 갑자기 저희가 한 3차까지 밀려버리는 거죠. 원청이 있고 Q가 있고 그다음에 이제 또 갑자기 저희가 자재를 이제 차체나 NK로 넣어주다가 이렇게 돼버리니까 그렇게 막 확 밀려버리더라고요. (EV\_1, 2차 이하)

그 차이가 또 있는 게 나중에 보니까 저희가 모비스랑 거래를 하면 대기업이랑 거래를 한다고 하니까 은행에서 대출 한도라든지 이자도 적고 이게 또 틀려지더라고요. 근데 Q하고 거래를 하다 보니까 Q가 의외로 빚이 많더라고요. 그러니까 뭐 이런 대출 한도나 이자도 더 높게 나오고 또 그런 또 애러점도 또 생기더라고요. (EV\_1, 2차 이하)

거래관계 네트워크를 유지하는 것이 회사 경영에 직결되는 상황에서, 상위 밴더에서 요구하는 문제는 실제 공정에 큰 의미가 없더라도 해결하기 위해 비용을 들일 수밖에 없다. ‘갑질’에 취약한 구조인 것이다. 조형제정준호(2016)가 현대차의 부품업체 관계는 원청업체의 하청업체에 대한 명시적 또는 암묵적인 권력의 행사를 통해 거래 관계를 일방적으로 통제할 수 있는 수직적 성격을 특징으로 한다고 지적한 것처럼, 전복에서도 전체적으로 수직계열화된 부품업체 관계가 완성차 기업-상하위 밴더 간 불공정 거래를 심화시키고 있다.

이렇게 목재에 구멍을 이렇게 뚫으면 목재가 날이 들어가요. 들어가서 구멍을 뚫고 나면 이 가상(가장자리)이나 그쪽에 이바리(기)라고 해서 조금씩 남아요. 남은 수밖에 없거든요. (...) 근데 자동차(원청)에서 이바리를 다 제거해 보라 그러더라고요, 보기 싫다고. 이제 이 흠을 뚫었는데 여기에 이제 나무가 조금 조금씩 이렇게 남는 거예요. 이바리라고 해서 뭐라고 하기가 좀 그런데 남아요. 그거를 다 제거를 해오라는 거예요. 요만한 구멍을 뚫었는데 이바리가 이만씩 있는데 그거를 저희가 막 쪼깐한 걸 갖다가 사람 써가지고 그거를 일일이 다 제거를 해서 보냈어요. 이게 이제 도저히 감당이 안 되는 거예요. (...) 직원들이 이제 자기네들이 졸업할 때 이걸 뭐 졸업하면서 이바리에 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. (EV\_1, 2차 이하)

---

7) 절단면에 거칠게 튀어나온 부분을 가리키는 현장 용어.

또한 전속계약 관계에서 하위 밴더는 원청 물량에 따라 현장 작업이 고무줄처럼 널뛰기 때문에, 생산을 정확히 계획할 수 없다. 하지만 계약을 유지해야 하는 부품사 입장에서는 완성차 업체의 생산계획이 부담이 되더라도 따라갈 수밖에 없는 관계가 유지된다. 이는 전반적인 경영 상태와 계약직 고용 확대에도 영향을 미친다.

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 짜냈는데 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. (EV\_1, 2차 이하)

그런 문제가 제일 현대차한테 제일 큰 기존 가장 애로점이 물량이 일정하지 않은 거야. 1년 내내 한 달에 몇 개, 이게 아니고. (...) 회사에서 계속 계약직을 그런 이유로 해서 쓰려고 하는데 저희 노동조합에서 많이 정규직을 그래도 써야 된다, 고용 안정을 해야 된다, 해가지고는 좀 많이 투쟁을 하니까 그런 부분이 있죠. (UF\_2, 1차)

한편 이러한 전속관계 속에서 계열 부품사인 현대 글로비스는 사실상 서열비 받는 임대업자 겸 중간 관리자 역할을 하고 있다. 이는 기존의 중간관리 업체들의 역할을 흡수하고 거래단계를 늘리는 결과로 이어진다. 채준호·이지연·고재훈(2019)이 지적했듯이, 전북지역 상용차 완하청 관계는 계열 부품사와 비계열 부품사 간의 이익률에서 심각한 양극화가 진행되고 있어, 현대차 성장의 낙수효과가 부품업체들로 고르게 분배되지 못했다. 현재 상황은 이를 넘어 계열 부품사가 비계열 부품사의 성장 가능성을 빨아들이고 있는 것으로 보인다.

AZ\_1

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

연구자1

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

AZ\_1

현대차랑 온 계약은 그건데 그냥 이거죠. 현대차랑 계약을 하는데, 납품은 글로벌한테 한다. (...) 글로벌이 그 업무를 하는데 그 업무를 전부 다 AZ한테 준거죠. (대화: AZ\_1, 1차)

### 3. 거래단계 축소와 전속성 약화

원청 물량 변화는 수직계열화되어 있는 부품사 경영상황에 직접적인 영향을 준다. 이는 완성차업체와 완성차업체에 주로 납품하고 있는 하위 밴더 업체가 공유하고 있는 인식이다. 완성차 업체를 지원하고, 납품가능한 물량을 증가시켜 부품사 경영 실적을 개선하는 선순환을 바라는 것이다.

그래서 과거 아까 2018년도 2019년도에 협력업체들도 상황이 엄청나게 안 좋았었죠. 네, 저희가 중대형만 가지고 하다 보니까 중대형이 물량이 없어 우리가 힘들었는지. 근데 회사가 2020년도에 접어들면서 아까 말하는 저  $\square$ 차, 네, 저거를 추가로 생산하기 시작을 한 거예요. 그러니까 희망퇴직하고 난 이후에 계약직들을 저 차종 때문에 추가로 생산, 추가로다가 모집하는 그런 효과가 나기도 했죠. 또 협력업체 입장에서 봤을 때도  $\square$ 차를 추가로 생산하다 보니까 추가로 납품할 수 있는 납품 물량이 늘어난 거죠. 협력 입장에서도 좋은 거예요. 결국에는 제가 봤을 때 협력업체를 살리

는 방법은 대기업이 살아야. 그러니까 상용차 위기 대책위 여기에서 대기업을 살려줘야 돼요. (SH\_1, 완성차)

하반기 쪽으로 가면서 이제 우리 회사가 정상화가 되려면 가장 중요한 거는 뭐냐 하면 원청이, 자동차사 쪽이 빨리 살아나야 되겠죠. 정상적으로 차를 생산할 수 있는 시스템이 갖춰져서 예전에 납품했던 대로 활을 계속 이렇게 납품을 해 나가면서. 그러면서 이제 전쟁이 언제 좀 끝나서 안정화가 될지는 모르겠습니다마는 이제 그렇게 됨으로 인해가지고 원자재 값이 어느 정도 좀 안정감을 찾아준다, 그러면은 회사도 이제 정상 궤도로 진입을 하는 그런 부분으로 차츰차츰 올라갈 건데. (YB\_2, 2차 이하)

그러나 일부 부품사에서는 다른 상황들이 드러난다. 일부 1차 업체로는 부품이 쏠리는 현상이 발생하고 있다. 납품하는 완성차의 의장이 단순해지면서 내장 부품 가짓수가 줄어들었음에도 불구하고, 완성차 업체에서 수익성이 떨어져 반납하는 부품과 2차 이하 업체에서 생산을 포기한 부품이 몰리면서 생산해야 하는 부품은 도리어 증가한 것이다.

업무는 저희는 부품이 계속 늘어나고 있기 때문에 지금 저희가 원래 전년도까지만 해도 700개였는데 이번에 100가지가 더 들어오면서 800개가 넘어갔죠. 그러면서 그럴수록 이제 사람도 더 뽑고 그렇게 해서 하고 있습니다. (연구자2: 내장이 복잡해지니까 그런 건가요?) 내장은 오히려 의장은 단순해지고 있어요. (...) 반납 공정이 있습니다. 그래서 저희가 가져와요. 만약에 현대는 피치가 다운이 되면 인원을 전환 배치 하잖아요. 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 입장이다 보니까... 뭐 그러고 있습니다. (AZ\_1, 1차)

부품 서열피당을 주로 하고 있는 1차 밴더 업체 AZ는 다른 1차 업체와 합병하고 2차 이하 업체가 포기한 부품이 몰리면서 지속적인 규모 증가가 있었다. 차체 생산을 주로 하는 CX 또한 GM공장이 폐쇄된 이후 하위 밴더 업체들이 통폐합되면서 직접 납품받는 업체가 하나만



남게 되었다. 이는 전북 상용차 산업이 전반적으로 어려운 상황에서 규모가 상대적으로 작은 업체들이 폐업하거나, 새로운 납품처를 찾아 떠나면서 생긴 현상으로 보인다.

그래서 그때 인원이 저희가 원래 50명 조금 넘었었는데 50명, 50명이었는데 H업체 들어오고(합병되고) 80명 넘어갔다가 이제 한 그때 116명까지 갔죠. 그러면서 지금은 더 늘어났고. (AZ\_1, 1차)

(여기로 납품하는 인근의 업체들이 몇 개나 되나요?) 하나. 우리 회사는 하나예요. 예 전에는 수십 개가 됐는데 이제 GM이 떠나니까 다 반납을 하잖아요. 돈이 안 되니까 반납을 하는 거고 한곳으로 모은 거죠. 다 통합시켜 한 개 업체에다 몰아서 다 줘버린 거죠. (CX\_2, 1차)

그리고 이러한 부품 집중 현상이 1차 업체 영업이익에 긍정적인 영향을 주지만은 않는다. 1차 밴더 부품사 간 경쟁이 심화되고, 아이템이 반납되면 큰 규모의 투자가 필수적이기 때문에 자체 생산이 부담으로 다가오는 상황에서, 1차 밴더 업체의 규모는 커지더라도 영업이익이 개선되기는 어렵다. 실제로 앞 장에서 거래단계에 따른 영업이익률 차이를 확인한 바 있다. 1차 업체의 영업이익률은 2차 이하 업체에 비해 낮다. 결국 전라북도 자동차 부품산업은 거래단계가 짧고 강력한 전속관계가 1차 업체로 형성되고 있으며, 이러한 전속관계의 심화가 1차 업체 영업이익률의 저하로 이어지고 있는 것으로 보인다.

저희 제일 힘든 게 그거예요. 물량은 많은데 자재 공급이 안 돼요. 자재 공급이 왜 안 되냐면 저쪽 1차 밴더들이 으름장을 놓는 거죠. 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 없고요. (UF\_1, 1차)

2차 이하의 하위 밴더 업체 상황도 좋지는 않다. 완성차 업체를 중심으로 알루미늄 휠을 납품

하는 YB의 사례를 보면, 한국GM 이후 새롭게 계약을 맺은 납품 완성차 업체의 자동차 생산이 감소하고, 우크라이나-러시아 전쟁으로 인해 원자재 가격이 급등하면서 적자가 누적되는 상황이다.

저희 YB는 지금 알루미늄 휠을 제조 생산해가지고 이제 자동차사 납품하는데 납품 자동차사가 우리가 이제 외투 상사예요. 그러니까 한국지엠 그다음에 쌍용 그다음에 르노코리아 그쪽으로 하는데, 사실 이제 그쪽에 있는 어차피 자동차는 어차피 똑같이 생산을 하는데 현대기아나 이런 데에 비하면 사실 자동차 생산이 많이 감소가 됐죠. 그러다 보니까 이제 상대적으로 현대기아에 비해 자동차 생산량이 줄다 보니까, 말 그대로 이제 생산량도 감소가 됐고 거기에 따라서 이제 지금 전쟁 때문에, 우크라이나 러시아 전쟁 때문에 이제 원자재가 한 80%까지 급등을 했었어요. 그러다 보니까 만들어도 적자가 나는 거죠. 계속. 그러다 보니까 지금 만들어도 적자 안 만들어도 자금이라든가 이런 부분들이 유통이 제대로 안 되니까 점점 어려운 상황이 되다 보니 급여라든가 이런 부분들도 제때 지급이 안 되고, 말 그대로 올 설 상여금도 지금 아직 지급이 되지 않은 상태다 보니까 노동자들도 마찬가지로 힘들고 회사도 지금 굉장히 좀 심각하게 지금 심각한 상황이에요. 사실은. (YB\_1, 2차 이하)

위에서 살펴본 것처럼 전속성이 강한 경우 공급 계약을 유지하기 위해 손해를 유지해야 하는 상황들이 생겨난다. 때문에 자동차산업 외에도 새로운 납품처를 찾아 판로를 다각화하려는 부품사들이 늘어나고 있다. UF는 머플러를 납품할 수 있는 농기구와 건설 분야 시장을 모색하고 있으며, EV는 상용차 적재함 외에 목재로 생산할 수 있는 파레트 등을 새롭게 생산하고 납품해보기도 했다.

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. (...) 머플러에서 벗어나지를 못하는 거죠. 원래 미래를 보면 어차피 머플러는 하향 산업이니까 머플러 외적인 것들을 눈을 돌려야 하는데 회사에서는 아직 머플러를 버리지는 못하고 있는 상황이 되다 보니까. (UF\_4, 1차)

아이템이 그렇게 딱 끊어버린다고 하면 저희도 걱정을, 걱정이라기보다 이런 파레트 사장이 이제, 이런 파레트 이쪽으로도 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 힘들니까 그래서 이런 파레트 이런 것도 사장이 저기를 해본 거거든요. (EV\_1, 2차 이하)

앞서 3장에서 전라북도 자동차부품산업의 거래단계가 짧고 2차 이하 밴더의 연속성이 미약하다는 점을 확인한 바 있다. 한편 심층면접에서는 1차 밴더의 영업이익 규모가 작을 수밖에 없는 부품집중 현상이 확인된다. 영업이익 규모가 작은 1차 밴더는 하도급 관계를 통해 이익분배가 어렵다. 그러므로 2차 이하 밴더들은 생존을 위해 기존의 관계를 유지할지, 새로운 판로들을 찾고 다각화해야 할지를 놓고 선택을 고민해야 한다. 그러나 산업전환 및 미래차 확산이 눈앞으로 다가온 상황에서, 새로운 판로들을 찾는 것 또한 쉬운 일은 아니다.

#### 4. 산업전환 및 미래차 확산 영향 및 대응

완성차업체 SH는 산업전환에 대비해 친환경차를 개발하고 있다. 산업전환 대비 계획은 노동조합과 항상 공유되고 있으며, 계획 수립 단계에서 노사 간에 반드시 합의를 하게 되어 있다. SH에서는 적어도 대형중대형 상용차는 내연기관 생산이 꽤 오랫동안 유지될 것으로 예상하고 있다. 때문에 내부적으로 친환경차는 규제를 벗어나기 위해 준비하는 ‘추가 생산’이며, 이를 위해 오히려 추가 고용이 필요할 수도 있는 상황이다.

##### SH\_1

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 (...) 근데 어차피 우리가 지금 현재 내연기관을 생산하고 있는 차들이 완전히 죽고 이게 친환경차로 전환되는 게 아니거든요. 내연기관 대형 중대형은 굉장히 오래 가야 돼요, 어차피. (...) 그리고 친환경차를 생산하는 것은 기존에 없는 거를 추가로 생산을 하는 거거든요. 그러니까 사실은 우리는

사람이 더 필요한 거예요. 더 오히려.

SH\_3

약간 그런 느낌이에요. 그러니까 정부에서 말하는 탄소 배출이나 이런 것 때문에 전기차를 해야겠다는 게 아니라 우리 회사는 내연기관을 팔기 위해서 전기차를 추가로 생산해서 페널티를 안 받기 위해서 생산하는 거죠. (대화: SH\_1-3, 완성차)

SH에서는 산업전환이 되더라도 신규 부품을 자체 생산할 계획을 갖고 있진 않다. 완성차업체 입장에서는 자체 생산보다 부품사 하청이 이익이 되는 구조이기 때문이다. 이는 완성차업체가 반납하는 부품이 지속적으로 증가한 1차 벤더들의 사례에서 확인할 수 있다.

SH\_1

(향후 부품 생산에 대해 자체 생산 등의 이야기가 나온 적이 있는지 질문) 아, 안하죠. 사다 쓰는 게 좋더라고 얘기를 해요. 회사는 골라 쓰는 재미가 좋다. 어떤 때 골라 쓰기 때문에 좋더라고 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 탄지 걸면 아 골라 쓰는 데 얼마나 좋냐라고 얘기하거든요.

연구자3

어쨌든 그게 회사 이익에 도움이 된다고. 자체 생산 계획은 없고.

SH\_1

부품 업체들이 크게 성장할 수가 있긴디요? 현대자동차가 현대자동차 협력업체들한테 부품 CR 네고를 얼마나 하는 줄 알아요? 악랄하게 해요. 지난번에 못 봤어요? 저기 용산에 가가지고 기자회견 하는데 오히려 가격이 내려갔다잖아요. (대화: SH\_1, 완성차)

한편 부품사들은 산업전환 및 미래차 확산에 대해서는 특별한 대안이 없기 때문에 상황을 관망하고 있거나, 자동차산업 외에도 새로운 납품처를 찾는 것으로 대비하려 하기도 한다. 그러나 납품처의 구체적인 산업전환 대비 내용을 확인할 수 없는 상황에서, (납품 가능한 선에서) 산업전환에 대비하고 있는 완성차 업체 찾기는 본질적인 대안이 될 수 없다.

저희 L 공장 관련해가지고 어떻게 될지 모르니까 또 (...) L이 아니라 미국 그 F가 양아치 회사더라구요. 주가만 뺏튀기 해놓고, 차 모델 하나 만들어놓고 우리 전기차 생산할 거야 하고 주가 뺏 튀고나니 실제 양산을 안 해. 개발만 한 상태로 그 상태로 몇 년간. 지금 해야 하는 건데. (...) 찌간한(조그마한) 전기차들 있잖아 세 발 달린 이런 것들 막 싼 거. 어쨌든 L도 일은 있긴 있는데 이제 안 터지는 거지. 그리고 지네 계획으로는 2024년, 그런데 자기가 자기네들 독자적인 차를 생산한다고 하는데 말도 안 되는 소리 같고, 지금 상황으로 봐서 지금 2022년인데 언제 자기네가 그거를 만들어. (CX\_2, 1차)

생산부품에 따라 산업전환 대비가 필요없다고 판단하는 경우도 있다. 이는 특히 내연차와 전기차 양쪽 모두에 들어가는 부품을 생산하는 업체들에서 두드러진다.

그러니까 이제 이게 다른 산업으로 산업전환이 지금 되고 있잖아요. 그런데 이제 바뀌는 산업전환이 돼도 뭐 변함이 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 미치지 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. (YB\_2, 2차 이하)

나염 그거 불 안붙고 그런 거, 가죽 같은 거 개발하고 그런 거밖에 없죠. 전기라는 것은 어차피 부품 하나만 넣으면 되는 거니까. 옛날 우등 같은 거 이거밖에 없었는데 이제 usb 들어가고 모니터 들어가고 뭐 들어가고 여기 들어가고 하니까 전자부품 제

품이 엄청 많이 들어가요. (WD\_1, 2차 이하)

그러나 이는 사실상 '연구개발에 손대기 어려운 상황'에 가까우며, 자동차 부품사들은 불확실한 산업전환 대비를 위해 연구개발비를 늘리기보다는 당장 영업이익률을 늘리기 위한 방안에 치중하고 있다.

그 휠 업계 쪽에서는 지금 상황을 어떤 식으로 관망을 하고 있냐 하면 치킨 게임으로 보고 있어요. 휠끼리는 왜 그러냐면 어느 한쪽이 이게 내려앉으면은 그 물량은 그 대로 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 평준화가 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, 2차 이하)

부품사 CX의 경우 연구개발은 원청 생산기술팀과 연계해 현장에 적용해왔으나, 원청이 사라지고 난 뒤에는 연구개발도 모두 끊겼다. 현재는 자체 연구개발은 모두 중단되고 안정적인 일감만 찾고 있는 상황이다. 이는 연구개발을 통한 경쟁의 여지가 없는 부품(차체)을 생산하고 있기 때문이기도 하다.

우리도 프레스 기술은 그렇게 그렇게 탑 클래스는 아니어도 전국적으로 봐도 프레스 기술이 떨어지는 편은 아니거든요. 그래서 최신 핫프레스라고 하는, PHS라는 열을 가해서 성형을 하는 그런 설비도 저희가 하나에 100억이에요. 그런 설비도 가지고 있고 나름대로. 근데 소재 경량화를 우리가 하는 건 아니고, 이제 소재 경량화를 하

면 그걸 가지고 이제 찍어내는 기술, 우리는 그것을 개발을 해야 되거든요. 그런데 만약에 우리도 원청이 있으면 원청이 있고 꾸준히 그런 게 있고, 뭐야. 생기팀(생산 기술팀)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 말이죠. 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 없단니까요. (CX\_2, 1차)

부품사 YB처럼 기술 개발이 이미 완성 단계에 있기도 하지만, 수지타산이 맞지 않고 생산라인 및 연구개발 지원도 없어 생산을 포기하는 경우도 있다. 이런 부품은 기술 투자가 되어있는 해외 업체에서 시장을 선점하기도 하는데, 기술투자 유무가 국제 부품 경쟁에 미치는 영향을 단적으로 보여준다.

최근에 등록이 돼 있는데 그거는 이제 우리 이런 승용차 만드는 공법으로 만드는 그런 제조 기술로 하는 게 아니라 말 그대로 아까 얘기했지만 내구성이 좋아야 되지 않습니까. 굉장히 가볍고 단단해야 되거든. (...) 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, 2차 이하)

## 5. 정부 정책 및 지원

SH는 산업전환을 위한 정부/지자체 지원 정책에 대해서는 직접적인 투자 지원이 가장 도움이 될거란 의견을 피력했다. 친환경 상용차 시장에서 중국차와는 가격 경쟁력 면에서 상대가 되지 않는 수준이다. 때문에 규제와 혜택, 부품사 지원 등 다양한 정책적 지원이 뒷받침되지 않는다면, 환경 규제로 인해 생산되는 국내 친환경차의 판로가 막히는 상황이 발생할 수 있다는

것이다.

## SH\_2

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

## SH\_1

그런 것 같아요. 지금 내연기관차를 생산하고 있지만 2025년부터 친환경차를 생산을 안 하면 패널티를 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. 네 현대 버스가 똑같은 거거든요. 친환경 버스가 안 팔리는 이유가 중국 버스들이 대거 들어와서 그러거든요. 우리는 똑같아. 2025년도 돼가지고 친환경차를 생산을 해가지고 패널티를 갖다가 안 물으려고 생산을 했는데 안 팔려. 못 팔면 오히려 패널티 물 수밖에 없잖아요. 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. 그 래야 부품사도 살거든. (SH\_1:2, 완성차)

정부정책 및 지원에 대해 자동차 부품사에서도 직접적인 투자 지원 및 자금 유동성 지원이 시급하다는 의견이 많았다. 그러나 성격은 달랐다. 자동차 부품사들은 자금 유동이 매우 어려운 상황에 놓여있다. 따라서 자금 지원을 통해 부품사의 단기지급 능력을 강화하는 것은 경영실적 개선에 확실한 도움이 된다. 또한 공통적으로 지원정책 정보를 알 플랫폼이 부재하다는 문제를 제기하는 의견들이 나왔는데, 이는 자동차 부품사 지원사업이 있더라도 정보 라인의 부재로 정책 시행이 제대로 되기 어렵다는 점을 시사한다.

부품사 지원정책이 있으면 그런 부분들을 적극적으로 좀 활용을 해가지고 해주는 게



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 있다든지 아니면 이쪽 한전이라든가 아니면 이런 그런 기업들이 있지 않습니까. 그런 기업들은 정부에서 이런 어려운 보증을 좀 서 가지고 좀 이렇게 한다든가 이런 부분들은 지금 우리 회사로서는 굉장히 그렇죠. 유도리가, 융통을 할 수 있는 게 크죠. 당장 현금 들어가는 부분이 아니니까 네 당장에 월급도 못 주고 있는데. (...) 월급 줄 돈으로 원자재를 사니까. (YB\_1, 2차 이하)

전에도 한번 제가 두 분 오셔서 얘기했을 때 한 얘기가 저희도 뭔가 지원사업을 하면 우리 같은 작은 사업장들은 이걸 어떻게 확인을 하냐 그 얘기를 제가 한번 했었거든요. (...) 이제 군산시도 야 이런 사업을 한다, 우리에게 맞는 거 있나 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. (EV\_1, 2차 이하)

지난번에 한번 저기 지회장님이랑 시청 담당 부서 면담을 한 번 했어요. 왜냐하면 전라북도 지원사업이 있는데 정읍시가 그 전라북도 지원사업에 얼마나 적극적으로 참여해 줬으면 좋겠다라는 걸, 저는 의견을 좀 그냥 한번 미팅 차원에서 만났는데. 확인해 보니까 잘 전달이 안 되더라고요. 도에서 진행하는 사업이 단기 부품 지원사업이라든지, 그걸 모르고 있더라고요. (UF\_3, 1차)

결국 전북 자동차산업 지원정책이 실제로 전북지역 자동차 업체들에게 혜택이 돌아가고 있는지도 점검할 필요가 있다. 심층면접 내용을 볼 때 전북지역 자동차 부품사는 대부분 자체적으로 연구개발을 진행할 역량 또는 의사가 없는 것으로 판단되며, 얼마 되지 않는 부품사 지원 정책에 대해서는 그 내용을 파악할 경로가 부재하다. 그러는 사이 막대한 규모의 전북 자동차 산업 지원금은 대부분 완성차업체와 일부 상위 밴더업체가 나눠 받고 있는 것으로 보인다. 연구개발 역량이 있지만 자금이 부족한 부품사들을 선정하여 지원하거나, 기존 완성차업체 외의

다른 시장을 개척할 수 있도록 돕는 정책들이 필요하다.

밖에 있는 회사들이 군산에 R&D 지원 사업이 많으니까, 그리고 여기가 좀 험령하잖아요. 전라북도야. 그러니까 연구소만 만들어요. 그래서 R&D 장을 닦아 먹고 있습니다. 연구소만 만들면 지원을 해주거든요. 연구소만 만들어도 사업자금 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. 진짜 내려온 기업도 있지만 대부분 지하트나 이런 데 가면 연구소 기업처럼 4명 5명 있는데 R&D 과제만 담당하니까. 그렇죠. (...) 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, 유연근무제 이런 거 지원 많이 받잖아요 그 짝팔하거든요. (...) 연구소가 힘이 어느 정도냐면요. 연구소가 BOM<sup>8)</sup>을 결정해요. Bill of Material이라고, BOM이라고 하는 걸 이 자동차 부품 만들 때, 새로운 거 만들 때 이런이런 것들을 써야 돼, 그거를 결국 연구한 사람이 결정하잖아요. 그러면 그거 할 때 창업도 할 때부터 기업들하고 얘기해서, 야 우리가 이런 거 개발하고 너도 이미 준비해놔, 그러니까. 이제 연구소에서 구매해서도 결정하는 것도 있지만, 구매는 회사의 규모를 보는 거고, 연구소는 실제로 애가 연구 개발할 능력이 있니까 그 업체에 그 평가를 (하는 거죠). 연구소에서 힘이 있어. 힘이 세죠. 연구소가 사실은, 모든 기업의 연구소는 연구만 하는 게 아니고요. 기업한테 야 너 이거 이거 개발해봐, 해도 다 하는 게 아니잖아요. 개발해봐, 하는 걸 업체를 선정해요. 구매는 그 회사에 거래 내역 자본 상태 규모 외역적인 거 봐서 안정적으로 공급할 수 있는지. 그다음에 그중에서 이제 품질은, 품질에 대해서 최종적인 판단은 누가 해요. 결국은 엔지니어로 하잖아요. 그럼 연구소 애들이 하는 거 심사 연구에서 나갈 때도 있고, 품질이 나오고. 연구소가 막강합니다. (GT\_1, 2차 이하)

---

8) Bill of Material: 자재명세서. 모든 품목에 대해 상위 품목과 부품의 관계, 사용량, 단위 등을 표시한 명세서.

## 6. 소결 및 시사점

이번 전라북도 자동차 부품사 실태 면접조사에서는 다음과 같은 내용들이 확인되었다. 먼저 전라북도 자동차부품산업은 경영상황과 노동조건 양측에서 열악한 상황에 놓여있다. 한국GM 군산공장 폐쇄 이후 전속관계를 이어가고 있던 부품사들은 공급처 축소로 인해 어려움을 겪었고, 직접적인 전속관계가 없었던 부품사 또한 간접적인 영향을 받았다. 특히 2차 이하 밴더는 인건비를 조정해 기업을 유지하는 상황에서 필수업무인력도 고용할 여력이 없는 상황에 놓여 있다. 이에 따라 전반적인 노동조건이 악화되어 잔업 감소, 노동강도 증가, 임금 체불, 저임금, 연장근무 선호, 신규채용 중단 등이 복합적으로 나타나고 있다.

이러한 전북 지역 자동차부품사의 열악함은 기본적으로 공급사슬 구조의 위계성과 종속성에 기인한다. 공급사슬 구조에서 위에 있는 완성차 업체와 상위 밴더는 마진이 남지 않는 부품을 다른 밴더로 떠넘기고, 전속관계를 유지하기 위해 일부 부품사는 손해를 보면서 생산을 유지한다. 심층면접에서는 원청과 해외 동반진출 여파가 지속적인 부담으로 작용하는 사례, 어음 지급 등 불공정한 거래 관행으로 손해가 누적되는 사례, 상위 밴더의 재정건전성에 따라 하위 밴더가 은행 거래에서 불이익을 받는 사례, 수직계열화된 관계에서 벌어지는 갑질 사례 등이 드러난다. 계열 부품사는 공급사슬 구조 전체에서 기존 중간관리업체의 역할을 흡수하는 동시에 비계열 부품사의 이익을 계열 부품사 자신에게 집중시키고 있다.

많은 선행연구에서 한국 자동차산업의 특징으로 지적되어 온 공급사슬 구조의 위계성과 종속성은, 전북에서는 특히 열악한 산업환경과 결합하며 거래단계 축소와 전속성 약화라는 기존에 보고되던 것과는 다른 방향으로 이어지고 있다. 한쪽에서는 완성차 업체의 ‘사양’ 부품과 하위 밴더의 ‘포기’ 부품이 1차 밴더로 몰리는 부품집중현상이 일어나고 있다. 기존의 전속성이 집중되는 1차 밴더는 규모가 커지면서도 영업이익률은 낮아진다. 2차 이하 밴더는 전속 관계 유지를 포기하거나 폐업하거나 새로운 납품처를 찾아 판로를 다각화하려 한다. 그러나 그 모든 선택이 쉽지는 않다.

결국 전북에서 완성차를 제외한 부품사들은 산업전환 및 미래차 확산에 제대로 대응하지 못하고 있다. 상황을 관망하거나 자동차산업 외 새로운 납품처를 찾는 것으로 대비하려는 부품사들이 있지만, 이는 본질적인 대안으로 기능하지 못하고 있는 것으로 보인다. 연구기술 개발이 가능한 기업도 당장 영업이익률을 높여야 하거나 수지타산이 맞지 않아 기술개발을 포기하는 상황이다.

전북 지역 자동차 부품사들은 이러한 상황에서 단기적으로는 직접적인 투자 지원 및 자금 유동성 지원을 통해 숨통을 틔워주는 것이 시급하다고 이야기한다. 그러나 정부 정책은 지원 이

전에 부품사까지 정보 전달이 제대로 이루어지고 있지 않다. 지원정책 정보를 알 플랫폼이 부족한 상태에서 대부분의 부품사는 지원정책에 접근하지 못하고 있다. 산업 전반에 대한 추가적인 지원뿐만 아니라 기존의 전북 자동차산업 지원정책 혜택이 제대로 확산되고 있는지 점검이 필요한 시점이다.

## V. 결론 및 제언

본 연구에서는 자동차 산업 전환에 따른 향후 산업 전망 및 영향, 특히 자동차 부품사에 미치는 영향을 선행 연구 검토 및 자동차산업 통계자료, 심층면접을 통해 정리하였다. 전라북도 소재 자동차 부품산업 사업체 리스트를 구축하고 해당 리스트 각 사업체의 특성, 고용현황, 경영현황 및 추이를 확인하여 전라북도 자동차 부품산업의 현황을 이해하고 문제를 파악할 수 있는 기초 자료를 생산했다는 점은 선행연구와 차별점을 갖는 본 연구의 독자적 성과이다.

연구 결과 도출된 주요 결론을 종합하면 다음과 같다.

2022년 6월 기준, 완성차사를 제외한 전라북도 자동차 부품산업 사업체 수는 725개, 종사자수는 18,182명으로 확인되었다. 이는 기존의 다른 통계자료에서 집계한 자동차 부품산업 범위(500여 개 사업체, 12,000여 명 종사자수) 보다 40% 가량 확장된 것이다.

전라북도 자동차 부품산업 사업체들은 중대형 상용차 산업의 침체에 병행하여 만성화된 위기를 겪고 있음이 여러 자료를 통해 확인되었다. 최근 5년 동안 자동차 부품산업 종사자수는 10% 안팎으로 감소했고 자동차 부품기업의 매출액, 영업이익률, 부채비율, 자산증가율 등 주요 경영지표도 악화되었다. 전라북도 자동차 부품산업 사업체에 재직하는 노동자 중 최소 3,572명은 위기 기업에 재직하고 있어 고용불안에 시달리고 있다. 반면 영세 사업체를 중심으로 사업체 수가 증가하는 등 전라북도 자동차 부품산업의 영세성은 더욱 강화되었으며 이는 위기 대응 능력의 약화를 의미한다.

전라북도 자동차 부품산업에서는 기존의 보고 달리 1차 밴더 업체와 그 이하 밴더 업체 사이에 위계성, 계층성이 뚜렷하지 않았으며 1차 밴더의 경영지표가 보다 열악했다. 이 같은 특징은 전라북도 자동차 산업의 침체 속에서 거래단계 축소와 전속성 약화라는 방식의 산업 구조 조정의 결과로 보인다. 중대형 상용차 산업의 부진이 부품기업의 수익을 악화시키면서 완성차 기업에의 종속성이 상대적으로 약한 2차 이하 밴더 기업들은 전속 관계 유지를 포기하고 다른 거래처를 찾거나 폐업하는 등의 선택을 했다. 반면 1차 업체는 납품단가가 인상되지 않는 가운데 2차 업체가 반납하는 마진률 낮은 부품까지 생산하며 경영지표가 악화되었다.

기존 내연기관 중대형상용차는 승용차량에 비해 대당 탄소배출량이 수십 배 높아 탄소중립을 목표로 한 자동차 산업전환의 주요 정책 대상이다. 전세계적으로 자동차 산업전환이 가시화되는 가운데 글로벌 중대형상용차 기업들도 구체적 목표를 제시하고 있다. 반면 한국 정부, 완성차사의 중대형상용차 전동화 전환 로드맵은 주요 국가, 선도기업과 수년~10년 가량의 격차가 존재한다. 전라북도 자동차 부품산업의 취약성을 고려할 때 부품기업들에게 자동차 산업

전환에 대응할 역량이 부족할 것으로 평가된다. 지금과 같은 완만한 전환 기조를 유지하다 시장 경쟁에 쫓겨 급격한 전환이 진행된다면 구조조정 압력은 세지고 반면 노동자들의 협상력은 약해질 우려가 크다. 특히 현대자동차의 중대형상용차 산업전환 계획이 불투명하다는 점은 전라북도 자동차 부품산업의 불확실성을 가중시키는 요인이다.

이상 검토한 내용을 토대로 본 연구에서는 다음과 같은 과제를 제언한다.

먼저, 중대형상용차 산업과 그 부품산업의 위기 가운데 적극적인 대응체계 구축이 요구된다. 전라북도는 2021년부터 「전라북도 상용차산업 노사정협의회」를 수차례 운영했으나 회의 구성원에 부품사가 포함되지 않았고 회의체의 위상이 불안정하다는 문제가 있었다. 결국 현대자동차 사측의 불참을 이유로 「전라북도 상용차산업 노사정협의회」는 운영이 잠정 중단되었다. 조속한 시일 내 「전라북도 상용차산업 노사정협의회」를 재가동 하거나 별도의 대응체계를 구성하는 것이 필요하며, 이 기구에는 원·하청 노동조합 뿐만 아니라 정부·지방정부, 원청 기업이 공동으로 참여하여 사회적 강제성 있는 결정이 이루어질 수 있어야 한다. 이 같은 공동 대응체계 구축은 각 주체 간 협상력을 일정 정도 균등화한다는 의미를 갖는다. 한국 자동차 산업의 특성 상 부품 기업이 원청 기업과 별도로 독자적 사업 전략을 수립하기 어려운 것이 현실이다. 어느 시기까지 내연기관을 계속 생산할 것인지, 어느 시점에 전동화 차량으로 전환할 것인지 등 시기별 목표와 방법에 관한 원청 기업의 중대형상용차 산업 로드맵이 보다 명료하고 구체적으로 제시되어야 원·하청 노동자, 부품 기업들은 기초적인 대비가 가능하다. 원·하청 노동자와 원·하청 기업의 공동 논의와 공동 결정은 금속노조가 입법을 추진한 ‘공동결정법’의 취지이기도 하다. 현재 법제화에 이르지 못하는 못했으나 지역 차원의 공동결정 제도를 검토 해볼 수 있을 것이다.

정부·지방정부는 부품기업의 전동화 차량 전환을 지원하는 정책을 입안해야 하고 노동조합 역시 이를 적극 요구해야 한다. 전라북도 자동차 부품산업은 사업체의 영세성, 열악한 경영지표로 연구개발비를 지출하는 사업체가 적고, 많은 기업이 산업전환에 대비할 여력이 없다고 응답했다. 결국 정부·지방정부의 적극적 개입이 이루어지지 않는다면 다수의 부품기업들은 산업전환 과정에서 생존을 보장하기 어렵다. 지원 방식에 있어서도 개별 기업에게 연구개발비를 지원하는 현재의 방식보다 공동 연구개발을 통한 라이선스 공유 등의 사회적 모델을 시도해 보는 것이 의미가 있을 것이다. 민주노총세종충남본부와 충청남도가 체결한 “정의로운 산업전환을 위한 충청남도 노·정 협약”도 중요한 참고 사례가 될 수 있다. 충청남도 노정은 2021년 11월에 산업전환 정책이 노동자의 안전을 위협하거나 인권을 침해하지 않고, 노동자가 기술과 조화를 이루면서 자유롭게 안전하게 일할 수 있는 산업환경을 구축하고 미조직노동자의 노동권 보호를 위해 노력한다는 내용을 담은 노정협약을 체결하였다. 노동조합과 지방정부 간 적극적인 소통과 협의를 통해 조직·미조직 노동자를 포괄하는 정책 대안을 모색하는 일은 전라

북도에서도 중요한 과제이다.

### <그림V-1> 정의로운 산업전환을 위한 충청남도 노-정 협약서

#### 정의로운 산업전환을 위한 충청남도 노-정 협약서

충청남도와 민주노총세종충남지역본부(이하 '충청남도 노정' 이하 함)는 기술 발전과 기후 위기에 따른 산업전환으로 인한 노동시장의 변화에서 노동의 주체가 배제나 차별받지 않도록 정의로운 산업전환 정책 수립에 포함하고 민주노총 세종충남지역본부의 참여를 보장하는 거버넌스 체계 구축과 노동권이 보장되는 양질의 일자리를 창출하는 방향이 되도록 함께 힘을 모아야 한다는 데 인식을 같이하며 일하는 사람들이 참여하는 정의로운 산업전환 추진을 위해 다음과 같이 합의한다.

1. 충청남도 노정은 기후위기 문제의 심각성을 함께 인식하고, 산업전환의 과정에서 반소송입으로 나아갈 수 있도록 함께 힘을 모은다.
2. 충청남도 노정은 기술발전과 기후위기에 따른 산업전환 정책과 사업세션 및 투자기 고용불안을 야기하거나 저임금의 불안정한 일자리를 확대하는 방향이 되지 않도록 노력하며, 충청남도는 이 같은 방향과 인센티브 정책·계정적 지원 체계를 수립한다.
3. 충청남도 노정은 산업전환에 따른 신기술 적용이 노동자의 안전을 위협하거나 인권을 침해하지 않고, 노동자가 기술과 조화를 이루면서 자유롭고 안전하게 일할 수 있는 산업환경 구축에 노력한다.
4. 충청남도는 산업전환 정책을 수립하기 위한 '산업전환과 기후위기 대응에 따른 충남지역 산업·고용실태조사 및 전망'에 대한 연구사업 진행하며, 연구사업에 노동자들의 실제 의견이 반영될 수 있도록 관련 산업의 민주노총세종충남지역본부의 참여를 보장한다.
5. 충청남도는 산업전환 과정에서 풀 공공계정을 지원받는 기업의 정규직 및 비정규직 노동자를 포함한 고용유지 책임을 의무화하고, 고용유지를 위한 노동시간 단축 시 이에 대한 지원을 확대하도록 노력한다.

6. 충청남도는 산업전환 과정에서 위기에 처한 노동자를 보호하기 위한 직간접 지원사업을 적극 시행하며, 충청남도 노정은 산업전환에 따른 직무변화에 노동자가 적응할 수 있는 교육·훈련 시스템 구축에 협력함으로써 고용안정을 강화하고 노동권이 지켜질 수 있도록 한다.

7. 충청남도는 정의로운 전환이 건강한 생태계를 기반으로 한 지속가능한 경제로의 전환과정에서 사회양극화 해소 및 양질의 일자리 창출을 통해 노동자 및 지역공동체의 이익과 노동 기간의 손실 없는 고용이 유지되도록 하는 것임을 인식하고, 산업전환 과정에서 해당 노동자의 노동권을 보장한다.

8. 민주노총 세종충남지역본부는 충청남도의 정의로운 산업전환 정책에 적극 참여하며, 전환과정에서 비조직원노동자의 노동권 보호를 위해 노력한다.

9. 충청남도 노정은 정의로운 산업전환을 위한 정책 수립과 전환기 노동자 보호 및 지원방안 마련을 위한 '가칭'정의로운 산업전환위원회'를 구성하며 2022년부터 운영한다. 위원회의 기능과 권역, 운영 등에 대한 세부 계획을 노정 실무협의를 통해 2022년 말까지 마련한다.

2021. 11. 25.

충청남도 도지사  
양 승 조

전국민주노동조합총연맹  
세종충남지역본부 본부장  
문 용 민

노동조합에서는 정부·지방정부의 환경·노동규제 강화와 보다 견고한 중대형상용차 탄소중립 로드맵을 선제적으로 요구할 필요가 있다. 산업전환은 거스르기 어려운 세계적 의제가 되었으나 한국 정부, 기업의 전환 로드맵은 주요국의 로드맵에 미치지 못하는 수준에 머물고 있다. 느슨한 대응은 당장의 산업 유지에는 도움이 되겠지만 위기를 지연시키는데 불과하며 오히려 지연된 위기는 급격한 전환을 마주했을 때 더 큰 충격으로 다칠 수 있다. 주요 완성차 업체의 미지근한 전환 계획을 구체화시켜내기 위해서는 정부의 규제 계획이 분명해져야 한다. 지방정부 차원에서도 도심을 통과하는 내연기관 중대형상용차량에 패널티를 부과하고 조기 대·폐차에는 인센티브를 확대하는 정책을 도입할 수 있다. 2021년에 국토교통부가 노선버스의 운행연한을 2년 연장하는 시행령 개정을 추진하였다가 노동조합을 비롯한 사회 각계의 비판을 마주하고 철회한 바가 있다. 노동조합의 사회적 발언이 정부·지방정부의 정책에 개입했던 사례 중 하나이며, 산업정책과 공공정책 부문의 연결고리를 찾아 제조 부분 산별노조에서도 공공정책의 범위까지 발언의 영역을 확장해갈 수 있을 것이다. 볼보는 1회 주행가능거리 300km의 중대형 전기트럭을 출시하며 유럽의 화물노동자 법정 휴식시간 동안 보충 충전을 한다면 하루 500km까지 주행할 수 있다고 설명한다. 이 같은 설명은 화물노동자의 노동권 보장과 중대형

상용차 산업전환 정책 사이의 다양한 연결고리를 시사한다. 노동조합은 다양한 노동자의 노동 권과 중대형상용차 산업전환 사이의 연결고리를 적극적으로 모색하고 요구해야 할 것이다.

전라북도 자동차 부품산업 정기 통계조사와 부품기업과의 소통 통로 확보가 필요하다. 부품기업들은 단기적으로 숨통을 틔울 수 있는 유동성 지원책도 의미가 있으나 전라북도의 각종 지원정책을 접할 경로가 없어 정보의 부재로 지원을 받지 못했다고 호소한다. 전라북도는 자동차 부품기업 리스트 및 사업체의 변화 추이를 모니터링 할 수 있는 조사통계 체계를 구축해야 한다. 본 연구에서 확인되었듯 기존 통계의 산업분류는 실제 자동차 부품산업의 40% 이상을 포괄하지 못하며 국가통계의 경우 조사 시점과 공개 시점의 차이로 조사결과를 활용한 신속한 정책 대응에 한계가 있다. 본 연구에서 생산한 기초자료는 예산 및 정보접근의 한계상 주요 항목의 시계열 자료를 수집하지 못했다는 한계가 있다. 본 연구에서 생산한 기초자료는 이후의 조사통계 구축에 활용할 수 있는 여지가 있을 것이며 보다 완결된 형태의 시계열 통계자료 축적이 이루어지는 것이 바람직하다. 동시에 지방정부와 부품기업이 소통할 수 있는 체계를 마련하고 전라북도가 시행하는 각종 정책이 부품 기업들에게 직접 전달될 수 있어야 한다. 이상의 사업은 상술한 상용차산업 위기 대응체계 구축의 일환으로 진행할 수도 있을 것이다.



## 참고문헌

### 논문

- IEA. (2021). Global EV Outlook 2021.
- 김현철, 박익성. (2018). 전북지역 자동차산업 현황과 대응 전략. 한국은행.
- 나영식, 이선명, 김선재. (2021). 전기상용차. KISTEP기술동향브리프, 2021-16호.
- 남종석. (2019). 한국 산업생태계의 구조적 특징과 위기. 진보평론, 79.
- 오민규. (2021). 한국 상용차산업의 역사 연구. 상용차위기대응금속전북대책위.  
(2022). 국내·외 상용차 산업전환 현황과 과제. 중대형상용차 산업 정의로운 전환  
현황과 과제 토론회.
- 이경우. (2014). 차세대자동차산업의 시장환경 변화와 울산의 대응과제. 울산발전연구원.
- 이상호. (2011). 한국 자동차산업 불공정 하도급 관계의 실태와 정책대안: 현대자동차 사례를  
중심으로. 마르크스주의 연구, 8(2).
- 이승규. (2014). 산업별 신용평가 방법론 : 자동차 부품. 한국기업평가.
- 이일환, 김희경. (2019). 2019년도 사업계획 적정성 검토 보고서-상용차산업 혁신성장 및  
미래형 산업생태계 구축사업. 한국과학기술기획평가원.
- 이재영, 배준호. (2020). 코로나19가 자동차부품산업에 미치는 영향 점검 : 경기 및  
대전충남지역을 중심으로.. 한국은행 경기본부-대전충남본부.
- 이항구, 윤자영, 맹지은. (2017). 『전속거래 현황 및 제도 개선방안에 관한 연구』.  
공정거래위원회
- 이항구. (2021). '20년 자동차 부품산업의 경영성과와 과제. 산업동향, 65. 한국자동차연구원.
- 정재현, 홍장표. (2015). 대기업과 중소기업 간 거래 네트워크 구조와 특성. 중소기업연구,  
37(4).
- 정홍준. (2015). 자동차산업의 원하청구조. 월간 노동리뷰, 2015년 9월호. 한국노동연구원.
- 조성재, 이병훈, 홍장표, 임상훈, 김용현. (2004). 자동차 산업의 도급구조와 고용관계의  
계층성. 한국노동연구원.

- 조진희. (2020). 네트워크분석을 통한 충북 모빌리티산업 생태계 분석. 충북연구원.
- 조형제, 정준호. (2016). 현대차 생산방식의 해외 이전은 가능한가: 현대자동차 체코 공장(HMMC)의 부품업체 관계를 중심으로. 동향과 전망, 96.
- 조형제, 배병찬, 강아름, 김철식, 박정규, 문상식, 이지현. (2021). 자동차부품산업 실태조사 및 전환지도 작성 연구. 울산일자리재단.
- 채준호, 이지연, 고재훈. (2019). 전라북도 상용차산업 현황과 원·하청 관계 연구. 전북노동정책연구원.
- 하바라, 오민규. (2021). 한국 자동차산업 노동자의 기후위기 및 정의로운 전환 인식 연구. 그린피스 동아시아 서울사무소.
- 한국은행. (2021). 2020년 기업경영분석 결과.
- 한국산업기술진흥원, 한국자동차산업협동조합. (2020). 자동차부품산업 인력실태 조사보고서.
- 한국자동차산업협동조합. (2021). 2020 자동차 산업 편람.  
(2022). 2021 자동차 산업 편람.
- 한국자동차연구원. (2021). 2020년 자동차 부품산업 실태조사 보고서.  
(2022). 2021년 자동차 부품산업 실태조사 결과보고서.
- 황현일. (2020). 한국 자동차산업 공급사실구조의 특징과 변화. 전국금속노동조합노동연구원.
- 홍장표. (2003). 외환위기 이후 자동차산업 도급관계의 변화와 임금격차. 산업노동연구, 9(2). 한국산업노동학회.

#### 언론보도 및 웹사이트

- 이승현. (2021). 친환경 상용차 시장 최종승자는 누가 될 것인가?  
<https://www.sanupin-news.kr/news/articleView.html?idxno=1634>
- 최동훈. (2021). 트럭 업체 전동화 로드맵 비교해보니.  
<https://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=559547>