

금속노조 13기 현대모비스·위아
모듈부품사 트럼프 관세영향 점검회의

회의자료

- 일시 : 2025년 07월 3일 (목) 13시
- 장소 : 서울, 금속노조 4층 회의실



전국금속노동조합
metalunion.nodong.org

전국금속노동조합 평등수칙

2022년 8월 9일, 21차 중앙집행위원회 채택
2023년 10월 10일, 60차 중앙집행위원회 개정

[전문]

우리는 평등한 세상을 위해 함께 싸우는 동지들이다. 동지들 간에 서로 존중하는 문화를 만들기 위한 노력은 차별과 소외 없는 노동해방 세상을 우리 안에서 실천하기 위한 성찰이다.

모든 노동자는 인권을 침해받지 않고 타인의 인권을 존중하는 평온한 환경에서 일할 권리를 가진다. 평등수칙을 통해, 전국금속노동조합이 모든 동지들에게 안전한 활동공간이자 일터가 될 수 있도록 노력한다.

[동지들 사이의 관계]

1. 우리는 평등한 관계를 지향한다. 각자 다른 주체임을 인정하고 존재 자체를 존중한다. 또한 소외되는 사람 없이 조합원 모두가 참여할 수 있는 활동공간을 만들 수 있도록 노력한다.
1. 조합원 간의 호칭은 '동지'라 하고, 상호간 존댓말을 사용한다. 조합원 간 소통을 위해 서로가 편안한 소통방식을 찾을 수 있도록 노력한다.

[분업]

1. 우리는 주체의식을 갖고 노동조합 활동을 하는 자발적 주체다. 동지들과 협력을 통해 역할을 수행한다.
1. 성별 고정관념에 근거한 업무분담을 하지 않는다.

[다름에 대한 존중]

1. 장애, 이주 등 다양한 배경을 가진 조합원들이 노동조합에서 함께 활동할 수 있는 환경을 만들 수 있도록 노력한다.
1. 금속노조에도 성소수자 조합원이 있다. 다양한 성적지향을 존중한다.
1. 동지의 외모는 개성으로 인정하고, 평가하지 않는다. 외모에 대한 칭찬도 듣는 이에게는 불편함을 줄 수 있음을 인지한다.
1. 음주를 강요하지 않으며, 뒷정리는 함께 한다.

[문제제기를 대하는 태도]

1. 누군가의 불편함을 사소하게 여기지 않는다. 상대방의 입장을 이해하도록 노력한다.
1. 문제제기를 해결할 수 있는 공동체를 함께 만들어 나간다. 조직의 구성원으로서 우리는 함께 배우고 성장한다.

금속노조 13기 현대모비스·위아 모듈부품사 트럼프 관세영향 점검회의

회의자료 순서

전국금속노동조합 평등수칙	2
---------------------	---

안건

안건 1. 현대모비스·위아 모듈부품사 트럼프 관세영향 점검의 건	4
기타 논의	25

안건 1. 현대모비스위아 모듈부품사 트럼프 관세영향

점검의 건

○ 주문사항 : 현대모비스위아 모듈부품사 트럼프 관세영향 점검(안)을 토론했 주시기 바랍니다.

1. 트럼프 2기 관세 영향

○ 관세 관련 주요 사건 일지 (굵은 글씨: 현재 발효 중인 관세)

2024년

- 11/6 트럼프 당선
- 11/25 트럼프 취임 당일(2025/1/20)에 펜타닐과 불법이민 이유로 중국에 10%p 추가 관세, 멕시코와 캐나다에 각 25% 관세 부과하겠다고 발표

2025년

- 1/20 트럼프 대통령 취임. 멕시코와 캐나다에 대한 관세를 2/1부터 부과 예고
- 2/1 멕시코·캐나다 관세 2/4부터 시작 결정, 멕시코·캐나다 보복조치 발표. 중국에 10%p 추가 관세 행정명령 서명
- 2/3 멕시코·캐나다 관세 부과 한달 유예
- 2/4 중국 추가 관세 10% 부과 발효, 중국 보복조치 예고
- 2/10 철강·알루미늄 수입품에 25% 관세 예고
- 3/4 멕시코·캐나다 25% 관세 발효, 대중국 관세 10%p 추가
- 3/6 멕시코·캐나다 수입품 중 미국·멕시코·캐나다 무역협정(USMCA) 적용품목 4/2까지 관세면제
- 3/12 **전세계 철강·알루미늄 수입품에 25% 품목관세 발효**. EU 미국산 상품 대상 보복관세 예고
- 3/26 전세계 자동차·자동차부품 수입품에 4/3부터 25% 관세 부과 예고
- 4/2 전세계 모든 국가 수입품에 10% 보편관세 4/5부터 부과 예고, 4/9부터 추가로 국가별 상호관세 부과 예고(한국 25%, 중국 34%, EU 20%, 베트남 46%, 대만 32%, 일본 24%, 인도 26%, 태국 36%)
- 4/3 **전세계 자동차 수입품에 25% 품목관세 발효. 자동차부품은 5/3부터 발효 예정**
- 4/5 **전세계 모든 국가 수입품에 10% 보편관세 발효**
- 4/9 국가별 상호관세 발효. 오후 상호관세 90일 유예 발표. 대중국관세 125%로 인상
- 4/10 대중국관세 145% 적용 발표
- 4/11 중국 이외의 국가에 대해서 7/19까지 90일간 상호관세 유예 발표. 스마트폰·컴퓨터 등 전자부품 상호관세 부과 제외, 중국 4/12부터 미국산 수입품 관세 125%로 인상 발표
- 4/24 2~3주 내에 대중 관세율 새로 정하겠다고 발표.
- 4/30 자동차부품 관세 2년간 완화 발표
- 5/9 **영국과 무역협상 타결** 발표. 영국산 자동차 10만대까지와 영국산 철강·알루미늄 수입품 25% 관세 철회.

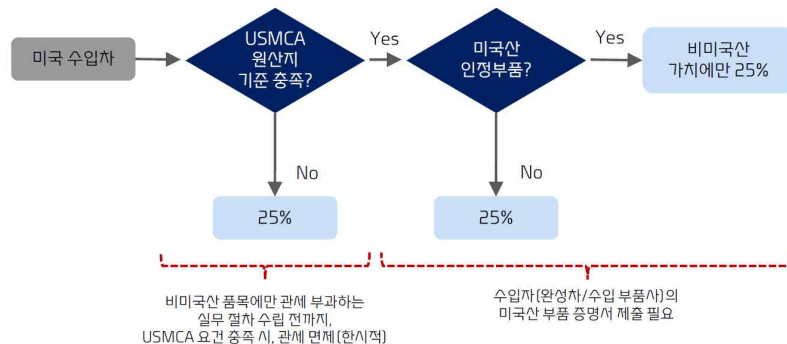
10% 상호관세는 유지

- 5/13 **미중 무역협상 진전. 90일 동안 각각 115%p씩 관세 인하 (대미 10%, 대중 30%)**
- 5/23 EU 모든 수입품에 50% 관세를 6/1부터 부과하겠다고 예고
- 5/25 EU 모든 수입품에 대한 50% 관세를 7월까지 유예 발표
- 5/28 **미국 연방 국제무역법원, 비상경제권한법에 따른 펜타닐 관세와 상호관세 부과를 무효로 결정**
- 5/29 연방 항소법원, 국제무역법원의 판결 집행을 일시 중단)
- 6/3 전세계 철강·알루미늄 수입품에 50% 관세 예고
- 6/4 **전세계 철강·알루미늄 수입품에 50% 관세 발효**
- 6/12 자동차 관세 인상 가능성 시사
- 6/23 한국 협상단, 관세 관련 입장 전달.
- 7/2 트럼프, 상호관세 유예 시한 앞두고 협상국에 대한 압박 강화

○ 자동차(부품) 관세 개요

품목	적용 품목	관세율	시행일	예외 규정
자동차	완성차 (승용차, SUV, 밴, 소형트럭)	25%	'25.04.03	USMCA 기준 충족 시, 비미국 가치에만 부과. 실무 절차 마련 전까지 USMCA 충족 완성차는 한시적 관세 면제
부품	핵심 부품 (엔진, 변속기, 전장부품 등)	25%	'25.05.03	USMCA 기준 충족 시, 관세 면제
	미국 현지 조립에 사용되는 부품	최대 25%, 일부 감면 적용	'25.04.03~ '27.04.30	MSRP 기준 예외조치(Import Adjustment Offset) 적용 ⇒ 환금

미국 수입 자동차 관세 부과 기준



USMCA 원산지 기준

기준	내용	적용 방식	충족 요건
RVC (Regional Value Content)	북미산 기여 가치 비율	북미 기여 비용 ÷ 총 비용	완성차: ≥ 75% 부품: 65~75% 이상
CTC (Change in Tariff Classification)	HS 코드 변화 여부	HS Code가 원재료 → 제품으로 변화 시	지정된 CTC 기준 충족
LVC (Labor Value Content)	고임금(\$16/hr 이상) 노동 기여 비율	고임금 발생 가치 ÷ 총 순원가	승용차: ≥ 40% 트럭: ≥ 45%
철강/알루미늄 요건	북미산 소재 사용 비율	철강/알루미늄 중 북미산 비율	각 70% 이상
핵심부품 RVC	주요 부품별 북미산 가치 비율	부품별 RVC 계산	각 핵심부품: ≥ 75%

자료: KITA, 대신증권 Research Center

- 기본적으로 모든 나라에 품목관세가 적용. 영국은 무역협상을 타결했기 때문에, 캐나다와 멕시코는 USMCA라는 협약에 따라 일부 또는 전부 면제가 가능. USMCA 원산지 규정은 북미에 기여하는지, 원자재가 완제품으로 변화하는지, 고임금 노동이 기여한 비율이 얼마인지 등을 복잡하게 따져 계산.

○ 납품구조에 따른 관세부담자

- 부품사 → 완성차 수출 납품구조는 부품사가 수출하는 배로 납품하는 구조. 부품사가 배에 물건을 선적하게 되면 그 다음부터는 완성차가 통관 절차를 진행하고 완성차에게 관세가 부과. (FOB 방식, 아래 그림 ②방식) 기본적으로 관세 비용은 완성차에 전가되는 구조.
- 실제 실무 과정에서 1) 부품사가 관세 비용을 우선 처리하는 경우가 있고, 2) 부품사 자사의 해외법인으로 수출하는 경우(아래 그림 ①방식)에는 내부 거래로 관세가 처리. 이후 완성차와 협의/정산이 필요.

부품사 거래 구조에 따른 관세 손익 반영

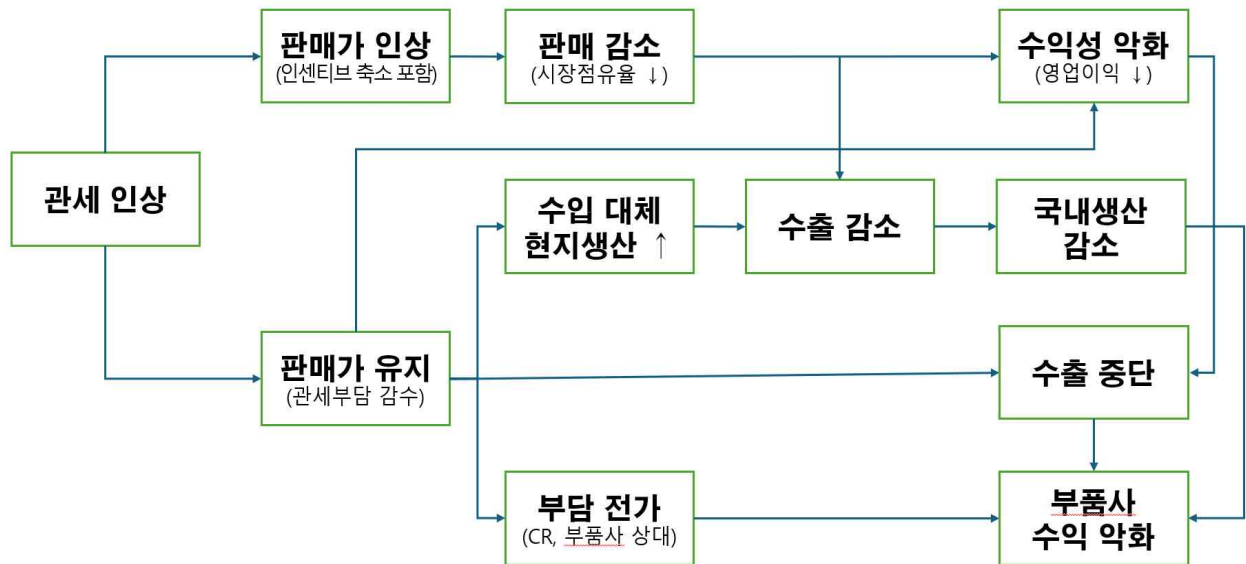


자료: 대신증권 Research Center

○ 관세 영향의 이론적 경로

- **(관세의 복합적 영향)** 형식적으로 관세는 수입업자가 내기 때문에 우리나라의 수출기업이 관세를 내는 게 아니라는 주장도 있지만 관세가 미치는 영향은 그렇게 단순하지 않음. 거래 구조에 따라 매우 복잡.
- **(제품가격 인상 = 소비자 전가)** 소비자 피부에 와닿는 가장 직접적인 효과는 수입품의 가격 인상. 필수적으로 소비할 수밖에 없는 제품이고 관세가 부과되지 않는 다른 공급선을 찾을 수 없는 경우에는 수입업자는 늘어난 관세를 소비자 가격에 반영할 수 있음. 이 경우 관세 부담이 소비자에게 전가. 그러나 자동차는 그렇지 않음.
- **(제품가격 동결 = 생산자 부담)** 다른 회사가 미국 국내에서 생산할 수 있거나 관세가 부과를 피할 수 있는 수입선이 있는 경우에는 관세를 소비자에게 부담시키기 어려움. 경쟁자가 가격을 올리지 않으면 시장 점유율을 빼앗기기 때문. 높은 가격으로는 도저히 팔리지 않는 경우에 수입업자는 두 가지 선택 중에 한

가지를 선택. 어차피 팔지도 못할 물건이니 수입거래를 중단. 또는 소비자에게 전가하지 못한 관세를 생산자에게 전가. 수출기업 입장에서 보면 수출길이 막히거나 수출단가를 낮추거나의 선택이 강요.



- (단가 후려치기와 노동자 전가) 생산자에게 관세 부담이 전가되는 경우 어느 생산자가 관세를 부담하게 되는지 살펴야 함. 완제품을 만드는 기업이 관세를 부담할 수도 있고 원청인 완제품 생산 기업이 하청인 부품 생산 기업에 관세 부담을 떠넘길 수도 있을 것. 부품 생산 기업에 관세 부담을 떠넘기는 방법은 단가 후려치기. 대기업 원청과의 거래관계를 유지하지 않으면 부품을 팔 수 없는 중소기업은 무방비로 단가 인하 압력에 노출될 위험. 어느 경우에도 관세를 부담하는 기업은 노동자의 임금을 줄이거나 복지를 축소하는 등의 방식으로 대응. 이 경우 트럼프 관세의 효과는 중소기업과 노동자에게 전가되는 것.
- (중국을 경유한 수출의 감소) 미중 무역 전쟁이 해결책을 찾지 못하면 미국으로 수출하는 기업뿐만 아니라 미국으로 완제품을 수출하는 기업에게 중간재를 수출하는 국내 기업도 물량이 줄어들거나 심하면 거래가 중단되는 영향.
- (중국의 물량 밀어내기) 중국이 미국에 수출할 수 없게 되기 때문에 생기는 영향은 중국 기업에 납품하지 않더라도 발생. 중국 기업이 미국에 수출하지 못하게 된 물량을 전 세계 시장에 밀어 낼 것인데 그러면 다른 시장에서 가격 경쟁력을 가지기 힘들기 때문.
- (해외 직접 생산 확대에 따른 산업공동화) 현대차를 비롯한 대기업들이 미국 내 직접 생산 체계를 강화하고 있음. 트럼프가 관세를 내기 싫으면 미국에 들어와서 생산하면 그만이라는 태도를 취하고 있기 때문. 이에 따라 국내 제조업의 산업공동화 우려가 강하게 제기되고 있음. 주요 대기업들의 미국 내 직접 생산 강화에 따라 부품사들은 졸지에 동반진출을 강요받게 됨. 해외에 투자할 자금 여력이 없는 기업의 경우 큰 경영상의 어려움에 처할 수 있음. 이미 완성차에서 부품사를 상대로 현지 생산을 위한 투자를 압박하고 있는 것이 확인.
- (제조업 고용 축소) 생산기지 이전으로 인해 서서히 국내 제조업 고용감소가 더 큰 폭으로 진행될 수 있

음. 일부 대기업은 미국 내 판매를 늘릴 것이기 때문에 국내 고용 영향은 없다고 말하지만 이는 미국에서 국내 제품 소비가 크게 늘어나야 가능한 일. 미국에서의 소비가 크게 변동이 없다면 미국 현지 생산 확대는 국내 고용 축소로 이어질 것.

- (실질적 관세 부담 = 공급망에서 가장 약한 자) 복잡해 보이지만 여러 사례를 통해 우리가 확인할 수 있는 진실은, 결국 실질적으로 관세를 부담하는 것은 생산과 유통 과정에서 '가장 약한 자'라는 점. 완제품 제조사가 갑인 경우 부품사에 납품단가를 후려쳐 관세부담을 전가하고, 수입업체가 갑인 경우 수출업체에 수입가격을 내리게 해 관세부담을 전가. 2차 벤더가 갑인 경우 오히려 2차 벤더가 1차 벤더에 납품단가 인상을 요구하기도.

같은 취지에서 제롬 파월 연준의장은 6월 연방공개시장위원회(FOMC)에서 “밸류체인에서 누군가는 관세를 부담해야 한다”고 발언. 제조업자, 수출업자, 수입업자, 소매업자, 소비자 중에 누군가는 관세를 부담할 수밖에 없음.

- 경제위기 상황에서 가장 약한 자는 누구보다 노동자들. 특히 취약한 작은 사업장이나 단기간 공단의 여러 공장을 전전하는 노동자들은 원인을 알지도 못한 채 폐업, 청산, 실업, 임금하락 압력에 놓이게 될 것. 개인이 잘 준비한다고 적절하게 대처할 수 있는 성질의 문제가 아님.

○ 실제 사례로 보는 관세 영향¹⁾²⁾

- 멕시코에 가전 업종 사출 공장을 둔 중소기업 A사,

청산이나 폐업을 검토 중. 마진율이 낮고 경쟁이 심하기 때문에 이 정도 관세를 흡수할 방안이 없음.

- 국내 알루미늄 압출회사인 중소기업 B사,

매년 이뤄졌던 계약이 갑자기 연기. 수입하는 업체가 관세 부담을 흡수해서 팔아야 하는데, 수입업체들이 25%를 안 내기 위해 미국산을 찾아다니고 있는 것. 알루미늄 쓸 것을 다른 재료로 완전히 대체하는 방안까지 검토

- 태양광발전 장치를 만드는 전남의 C사,

발전 장치의 구조물과 핵심품은 철강 자재로 구성돼 있어 미국으로 납품 계약된 2건에 대해 약 8000만원 관세 부담을 지게 됨. 관세를 부과받은 수입처가 그만큼의 피해를 수출업자에게 수입가격 후려치기 등으로 전가하면서 발생

- 빗물 배관용 토목 자재 파형강관을 만드는 전남의 D사,

지난해 6월부터 미국 철강회사와 협의해 올해 파형강관 200t, 약 40만달러 규모를 수출하기로 했지만 중국산 철강을 대체하려던 한국산 제품 수입 결정도 보류.

- 캐나다로 산업용 펌프 부품을 보내던 E사,

1) 주간경향, “70만달러짜리 계약 끊겼다”...관세 폭풍에 휘청이는 중소기업체들, 윤지원 기자, 20250414.

https://weekly.khan.co.kr/view.html?med_id=weekly&artid=202504070600051&code=114#c2b

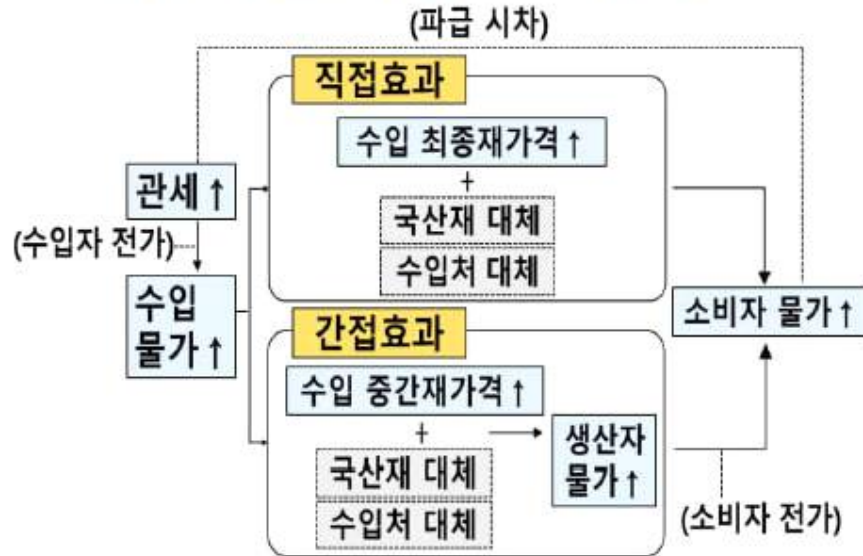
2) 매일경제, “가격 올렸다가 오히려 안 팔릴라”...‘관세발 인상’ 일단은 뒤로 미룬 현대차, 안두원 기자 외, 20250404.

<https://www.mk.co.kr/news/business/11282253>

매년 70만달러로 이뤄지던 계약이 끊겼음.

- 미국 현지에서 전자부품 조립하는 자동차 1차 벤더 F사,
독일에서 생산해 미국으로 수출하는 2차 벤더가 납품단가 인상 요구.

○ 그래서 현재 관세는 미국 소비자에게 전가되고 있는가?

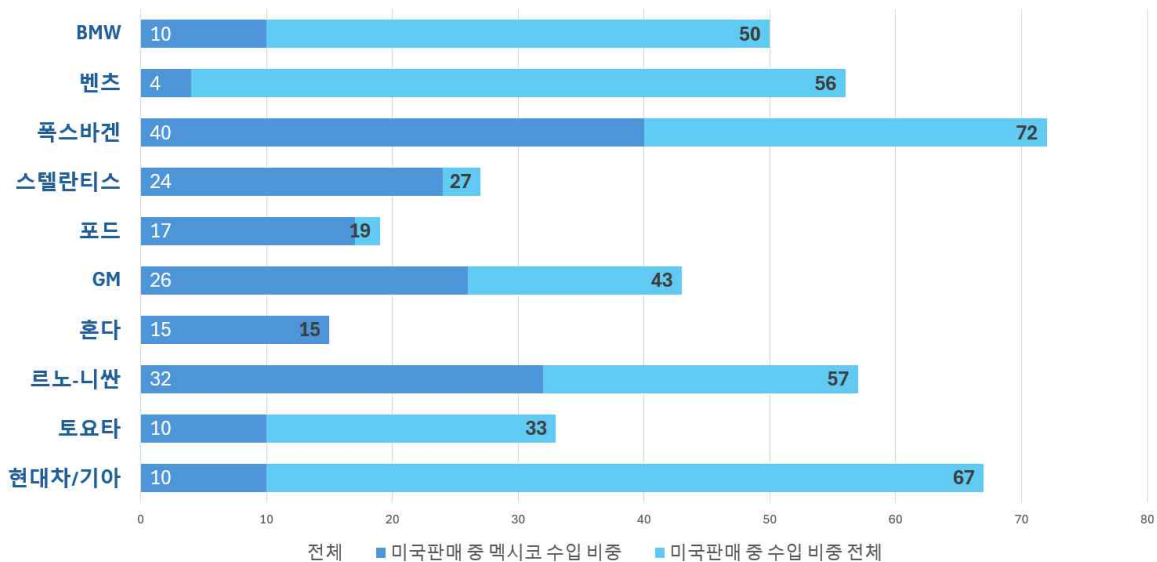


- **(소비자 전가와 인플레이션)** 아직 관세발 비용 증가가 소비자에게 전가되고 있지는 않는 것으로 보임. 미국 소비자 물가는 재화와 서비스 모두 크게 상승하지 않았음. 유통업체의 가격 전가는 도소매 생산자 물가 증가를 통해 확인할 수 있는데, 4월 조금 떨어진 후 다시 오르지 않고 있음.
- **(가격인상 장애물)** 트럼프 관세 부과에 따른 자동차 업종의 실적 부담 커짐에 따라 완성차 업체들의 가격 인상 검토가 지속되고 있음. 두 가지 장애물이 있는데 하나는 가격을 올렸을 때 곧바로 시장점유율이 하락한다는 점이 확인되고 있고 다른 하나는 트럼프 정부가 관세 부과에 유리한 환경을 만들기 위해 가격 인상에 대해 강경한 경고를 날리고 있다는 점.
- **(일부 완성차의 가격인상)** 스바루(Subaru)의 경우, 5월 750~2,000달러 수준의 가격 인상 발표했으나 판매 부진에 직면. 물량의 전부를 북미에서 생산하는 포드(Ford)는 관세 부과 초기 즉시 임직원 할인을 단행하며 치킨게임이 돌입하는 듯 했으나 결국 멕시코 생산 3개 모델 가격을 최대 2,000 달러 인상. 판매 1위 도요타도 7월부터 평균 270달러 수준의 가격 인상을 발표. 미쓰비시는 이미 평균 2.1% 가격을 올렸고, BMW도 7월부터 가격을 1.9% 인상할 예정. 메르세데스-벤츠도 3~5% 가격 인상을 논의하고 있다고 함.
- **(인센티브 축소로 대응)** 현대차/기아는 인센티브 조정을 먼저 진행 중. 2025년 5월 기준 현대차/기아의 미국 신차 인센티브는 각각 대당 2,876달러/2,721달러. 지난 3월 대비 각 529달러/447달러를 내린 것. 공식적으로 현대차가 판매 가격 동결을 연장하겠다고 밝힌 바는 없으나 업계는 오는 7월 7일까지 기존 가격으로 판매를 이어갈 것으로 전망.

○ 현지 생산능력에 따라 완성차 업계에도 유불리가 존재

미국 자동차 판매 중 수입물량 전체 / 멕시코 수입물량

(현대차/기아는 수입비중도 높고 멕시코 비중도 낮아)



- 현대차/기아의 경우 경쟁 완성차 업체에 비해 상대적으로 수입물량이 전체 미국 판매량에서 차지하는 비중이 높은 편. 이들 대부분은 한국발 수출 물량이기 때문에 USMCA를 통한 일부 면제도 기대하기 어려운 상황. 현대차/기아는 일단 7월 상호관세 협상 시기까지 판매가격을 동결하겠다는 입장.
- 미국 앨라배마 공장 생산량은 전량 미국 내수로 전환. 지난 3월 앨라배마 공장에서는 3,570대를 캐나다와 멕시코로 수출하던 상황에서 5월 수출량은 14대. 이는 한편 앨라배마 생산분을 미국 판매로 돌리기 위해서이기도 하고, 다른 한편 캐나다가 미국에 부과한 보복관세로 미국에서 캐나다로의 수출이 가격경쟁력을 상실했기 때문이기도 함. 그에 따라 기아 멕시코 공장에서 생산되던 미국향 투싼을 앨라배마로 전환하고 앨라배마에서 캐나다로 향하던 물량은 멕시코에서 생산해 캐나다로 공급하는 방식을 시행 중.

○ 글로벌 완성차 업체별 상황 (언론기사 등)

업체	상황
도요타	- 현지 생산비중 확대 검토. 관세 부과 시, 비용 증가/가격 상승 압박 우려 - 자동차/부품에 25% 관세를 부과할 경우, 연간 약 4,700억 엔(약 4.8조원) 비용 발생 추정. 대당 \$6,000 비용 증가 예상 - 영업이익 전망치 21% 인하 - 2025.04~05월 두 달간 관세 영향으로 약 1,800억 엔의 이익 감소 발생
혼다	- 영업이익 약 6,500억 엔 감소 예상 - 완성차 부문에서 3,000억 엔, 부품 및 원재료 부문에서 약 2,200억 엔의 손실 발생 추정
GM	- 약 40~50억 달러(약 6.1조원) 수준의 추가 비용 발생. 이 중 약 20억 달러는 한국 생산 물량에 대한 관세 영향으로 추정

포드	- 약 15억 달러의 관세 영향 예상 - 총 관세 영향은 25억 달러에 이를 것으로 예상되지만 이 중 10억 달러는 상쇄 가능할 것으로 전망
벤츠	- 승용차 부문 마진 3%, 승합차 부문 마진 1% 감소 예상 - 기존 전망 마진율(6~8%)에서 최저 3%까지 하락할 가능성 시사
스텔란티스	- 2025년 실적 전망치 전면 철회 - 관세 관련 불확실성이 매우 높아 정확한 실적 예측이 어렵다 판단

○ 시장점유율이 높은 업체들로의 쏠림 현상

- 관세 부과 이후 2/4분기 판매에서 기존 시장점유율이 높은 업체들이 선방함. 포드는 관세 부과 직후 임직원 할인을 일반 소비자에게까지 넓혔고 올해 2분기(4~6월) 미국 판매량은 61만2천 대로 전년 동기 대비 14.2% 증가. 같은 기간 GM도 7.3% 증가한 74만7천 대 판매.
- 기본적으로 미국 자동차 기업들이 최대 수혜를 얻었고 현대차그룹과 도요타 등 한국과 일본 자동차 업체들은 비교적 선방. 유럽 업체들은 판매감소 직격탄.
- GM, 도요타, 포드, 현대차·기아, 혼다는 차례로 지난해 미국 판매량 1~5위에 오른 기업들. 관세 이후 가격 인상을 우려한 미국 소비자들의 신차 구매 수요가 규모가 큰 업체로 몰린 것.

○ 그래서 실제로 수출이 줄었는가? : 한국 5월 자동차 산업 수출액/수출량 (전년비(YoY), 이하 생략)

전체	완성차(승용)	59.4억 달러	-5.6% 감소	
	자동차 부품	16.0억 달러	-8.4% 감소	
	미국향	25.2억달러	-27.2% 감소	
		117,859대	-15.9% 감소	
		현대차	42,574대	-31.4% 감소 (4월 -20.0% 감소)
		기아	34,960대	-5.8% 감소 (4월 -8.1% 감소)
		한국지엠	40,325대	-3.5% 감소
[참고]	일본	수출액	-24.7% 감소	수출단가 인하(-21.7%)로 관세 대응
	미국향	수출대수	-3.9% 감소	

(확정치, 관세청, KAMA, 산업통상자원부)

○ 한국 6월 자동차 산업 수출액/수출량

전체	완성차	63.4억 달러	2.3% 증가 (6월 중 역대 최대 실적)
	자동차 부품	18.0억 달러	2.4% 증가
미국향	완성차	21.7억 달러	-18.4% 감소 (6.1~6.25.)
	자동차 부품	5.9억 달러	6.5% 증가 (현지생산 증가 영향)

(잠정치, 산업통상자원부)

- (5·6월 수출 영향) 4월까지의 관세의 영향이 제한적. 완성차 관세가 4/3부터 부과되었지만 이를 대비해 완성차가 3월까지 상당한 재고를 미리 수출해 놓았고, 자동차부품 관세는 5/3부터 부과. 상호관세 25%가 유예되면서 본격적인 관세의 영향은 5월 데이터가 나오는 6월 초에야 확인되었음.
- 5월, 전년 동기 대비 미국으로의 총수출이 8.1% 감소했고 자동차 전체 수출이 4.4% 감소했는데, 대미 자동차 수출만 놓고 보면 27.2% 감소. 대미 자동차 수출 감소를 다른 나라, 다른 품목으로 메꾸는 형국. 그 외에 철강은 12.4%, 자동차부품은 9.4%, 이차전지 18.4%, 가전 14.9% 등 금속노조 소속 중 조선을 제외한 대부분의 업종에서 수출이 감소.
- 미국향 자동차 수출액/수출량이 큰 폭으로 감소했음에도 자동차 전체 수출액/수출량이 크게 감소하지 않은 이유는 EU로의 전기차 수출 증가(+41.7%), CIS 중고차 수출 증가(+71.8%) 등이 작용.
- 6월 데이터는 잠정치. 완성차의 경우 -18.4% 감소로 뚜렷한 감소세를 보임. 한편 자동차 부품의 경우 1개월만에 (+)로 전환했는데, 완성차의 감소세, 부품의 증가세 모두 현지 생산 증가의 영향으로 보임.

○ 2025년 5월 모델별 수출 증감 데이터 (글로벌 전체)

구분	2024년		2025년			증감을	
	5월	비중	4월	5월	비중	전월비	동월비
합계	249,261	100.0	239,094	238,987	100.0	-0.0	-4.1
경형 계	10,810	4.3	10,988	10,298	4.3	-6.3	-4.7
모닝(JA)	10,810	4.3	10,988	10,298	4.3	-6.3	-4.7
소형 계	25,352	10.2	18,607	16,472	6.9	-11.5	-35.0
아반떼(CN7)	21,811	8.8	18,607	16,472	6.9	-11.5	-24.5
중형 계	23,318	9.4	18,474	16,289	6.8	-11.8	-30.1
IONIQ6	2,957	1.2	1,866	1,612	0.7	-13.6	-45.5
소나타(DN8)	11,338	4.5	7,918	6,739	2.8	-14.9	-40.6
K5(DL3)	9,023	3.6	8,690	7,938	3.3	-8.7	-12.0
대형 계	2,326	0.9	1,891	2,075	0.9	9.7	-10.8
그랜저(GN7)	50	0.0	50	336	0.1	572.0	572.0
G70(IK)	1,117	0.4	1,091	1,302	0.5	19.3	16.6
G80(RG3)	565	0.2	468	262	0.1	-44.0	-53.6
G90(RS4)	267	0.1	163	32	0.0	-80.4	-88.0
K8(GL3)	321	0.1	118	143	0.1	21.2	-55.5
K9(RJ)	6	0.0	1	-	0.0	-100.0	-100.0

구분	2024년		2025년			증감률	
	5월	비중	4월	5월	비중	전월비	동월비
SUV 계	179,023	71.8	178,654	182,423	76.3	2.1	1.9
캐스퍼(AX)	5	0.0	4,051	3,685	1.5	-9.0	73,600.0
베뉴(QX)	3,800	1.5	6,920	6,186	2.6	-10.6	62.8
코나(SX2)	19,320	7.8	20,283	20,420	8.5	0.7	5.7
아이오닉 5	8,343	3.3	2,519	2,648	1.1	5.1	-68.3
아이오닉 9			552	1,623	0.7	194.0	-
산타페(MX5)	4,243	1.7	3,392	3,969	1.7	17.0	-6.5
팔리세이드(LX2)	11,705	4.7	10,083	4,129	1.7	-59.0	-64.7
팔리세이드(LX3)	-	0.0	-	3,578	1.5	-	-
투싼(NX4)	12,400	5.0	12,334	13,864	5.8	12.4	11.8
GV60(JW)	303	0.1	135	159	0.1	17.8	-47.5
GV70(JK)	1,759	0.7	2,249	3,184	1.3	41.6	81.0
GV80	3,544	1.4	2,669	2,099	0.9	-21.4	-40.8
넥쏘(FE) FCEV	-	0.0	2	1	0.0	-50.0	-
스토닉	7,850	3.1	6,793	6,290	2.6	-7.4	-19.9
셀토스(SP2)	7,970	3.2	9,493	9,855	4.1	3.8	23.7
소울(SK3)	5,361	2.2	6,715	5,459	2.3	-18.7	1.8
니로(DE)	-	0.0		-	0.0	-	-
니로(SG2)	9,074	3.6	9,697	8,402	3.5	-13.4	-7.4
EV6(CV)	4,705	1.9	1,904	1,142	0.5	-40.0	-75.7
스포티지(NQ5)	12,165	4.9	13,570	13,624	5.7	0.4	12.0
올뉴 쏘렌토(MQ4)	7,834	3.1	7,556	6,455	2.7	-14.6	-17.6
EV9(MV)	2,578	1.0	1,640	1,610	0.7	-1.8	-37.5
EV3(SV)	-	0.0	6,684	6,033	2.5	-9.7	-
트랙스 크로스오버	30,428	12.2	27,720	32,232	13.5	16.3	5.9
트레일블레이저	17,190	6.9	12,595	16,390	6.9	30.1	-4.7
코란도(C300)	1,137	0.5	826	586	0.2	-29.1	-48.5
토레스	1,226	0.5	897	1,608	0.7	79.3	31.2
렉스톤	664	0.3	868	516	0.2	-40.6	-22.3
티볼리	642	0.3	600	456	0.2	-24.0	-29.0
악티온		0.0	732	562	0.2	-23.2	-
아르카나(XM3)	4,074	1.6	5,167	4,198	1.8	-18.8	3.0
그랑 콜레오스	-	0.0	8	1,460	0.6	18,150.0	-
픽업 계	911	0.4	1,208	2,670	1.1	121.0	193.1
타스만(TK1)	-	0.0	35	1,038	0.4	2,865.7	-
무쏘 EV	-	0.0	-	184	0.1	-	-
무쏘 스포츠(REXTON Sports)	911	0.4	1,173	1,448	0.6	23.4	58.9
CDV 계	7,521	3.0	9,272	8,760	3.7	-5.5	16.5
더뉴 카니발(KA4)	7,521	3.0	9,272	8,760	3.7	-5.5	16.5

○ 2024년 연간 미국 소비 판매와 미국 생산 격차 (현대차)

모델	미국 판매	HMMMA (알라배마)	HMGMA (메타플랜트)	기아 멕시코	차이	국내 공장
합계	911,805	337,467	1,006	16,490	556,842	
승용 계	223,957				223,957	
아반떼	136,698				136,698	#31, #32
소나타	69,343				69,343	아산
G70	12,258				12,258	
G80 (RG3)	3,758				3,758	
G80 (RG3 EV)	397				397	
G90	1,503				1,503	
RV 계	687,848	337,467	1,006	16,490	332,885	
베뉴	24,607				24,607	#31
코나	82,172				82,172	#11
투싼	206,126	141,100		16,490	48,536	#52
싼타크루즈	32,033	31,639			394	
넥쏘	94				94	
아이오닉 5	44,351		1,006		43,345	#12
아이오닉 5 (로보택시)	49				49	
아이오닉 6	12,264				12,264	
싼타페	119,010	140,682			-21,672	
펠리세이드	110,055				110,055	#22, #41, #51
GV60	2,866				2,866	
GV70	26,944	21,398			5,546	
GV70 EV	2,976	2,648			328	
GV80	24,301				24,301	#21

○ 2024년 연간 미국 소비 판매와 미국 생산 격차 (기아)

미국 판매차량의 생산지	한국	멕시코	미국	국내 공장
프라이드 / 리오		1,917		
K3		139,778		
K5 / 옵티마	39,060		7,251	화성3
셀토스	59,958			광주1
소울	52,397			광주1
니로	18,001			화성2
니로 EV	12,093			화성2
EV6	21,715			화성2, 화성3
EV9	21,392		625	광명1
스포티지	64,546		97,371	광주2
소렌토	18,951		76,203	
카니발 / 세도나	49,726			광명1
텔루라이드			115,504	

- (관세 인상이 수출(생산)에 미치는 영향) 올해 5월 모델별 수출감소가 규모있게 일어난 차종은 아반떼, 아이오닉 5, 팰리세이드. 구체적인 효과는 차종마다 디테일하게 고민할 필요. 미국에서 생산할 수 있는 차종인지 아니라면 경쟁차종도 관세부담을 받는지 등. 예를 들어 국내에서 만들어서 미국으로 수출하는 물량이 가장 많은 아반떼의 경우, 경쟁하는 도요타 코롤라 대부분의 물량이 미국에서 생산된다는 점에서 추세를 역전하는 것은 도전적인 과제일 것으로 예상됨. 아이오닉 5의 경우 현지 생산 확대의 영향을 직접 받은 것으로 보임.
- (2024년 수출 모델별 진단) 모델 체인지가 활발한 자동차업종 특성상 작년의 데이터를 그대로 일반화하기는 어려울 것. 그렇지만 작년 데이터를 통해 어느 공장이 영향권에 있는지는 희미하게나마 파악할 수 있을 것임. 가격인상 없이 장기간 버티기는 쉽지 않다는 점을 고려하면 코나, 투싼, 스포티지 등 현지 수요가 높은 차종의 수출 감소가 관찰되지 않는다고 하더라도 생산계획, 수출계획을 사전에 면밀히 점검하는 것이 필요.

○ 영업이익에 미치는 영향 전망

전망기관	(전망일)	현대차/기아 연간 영업이익 (-) 영향	전망 방식
SK증권	(06.20.)	-2.7조 / -1.9조	
대신증권	(06.23.)	-2.9조 / -2.2조 (가격인상, 인센 축소하면 -2.3조 / -1.7조)	통관 가격 = 평균 판매가격의 70% 가정 인센티브 500달러 축소 + 판매가격 1% 인상 가정 1~4월분 관세 영향에서 제외
메리츠증권	(06.26.)	-7.6조 / - (인센 축소하면 -6.3조)	고가 차량 비중이 높다는 가정 인센티브 1,000달러 축소 가정 통관 가격 = 평균 판매가격의 70~75% 가정 부품 수입 관세 영향 별도 계산
한화투자증권	(07.01.)	-2.6조 / -2.3조	통관 가격 = 평균 판매가격의 60% 가정 1~5월분 관세 영향에서 제외

- (관세 인상이 수익성에 미치는 영향) 전망기관마다 관세가 영업이익에 미치는 영향을 계산하는 방식이 제각각임. 기본적으로 관세 부담을 완성차가 모두 떠안는다는 가정 아래 진행. 현대차와 기아의 북미 판매 비중이 높고, 특히 북미 대당 판매가는 3만 달러 수준으로 글로벌 평균인 2만6천 달러보다 높아 매출과 수익성에 미치는 영향이 큼.
- (현대차와 기아의 차이) 현대차와 기아가 받는 영향을 고려할 때 주목해야 하는 차이는, 3월 말 기준으로 현대차의 관세 미적용 재고가 더 많았고 그래서 기아의 재고 소진 시점이 더 빠르다는 점. 한 증권사는 출처를 명기하지 않은 채 3월말 기준 현대차는 3.2개월, 기아는 0.8개월이라고 쓰고 있음. 다른 시장조사업체는 4월 초 기준 현대차와 기아의 재고일수가 각각 94일, 62일로 추정.
- 한편 현대차는 즉시 조지아 메타플랜트를 가동할 수 있지만 기아는 내년이나 양산에 들어간다는 점, 현대차

는 올해 하반기에 팰리세이드 풀모델체인지를 앞두고 있지만 기아 텔룰라이드 풀모델체인지는 내년으로 마
뤄졌다는 점 등이 수익성에 영향을 미치는 요인일 것.

- (판로를 개척하기 위한 대대적 할인) 현대차·기아는 지난 6월, 전 세계에서 프로모션을 진행. 미국의 관세
부과가 개선되지 않는 경우 판매 가격 인상, 그에 따른 시정점유율 상실 위험이 계속 도사리고 있을 것이기
때문에 공격적으로 다른 시장을 개척해야 하는 것.
- 현대차는 국가별로 최대 2,300만원까지 할인하는 공격적 프로모션을 진행 중. 주로 투싼·싼타페, 전기차
(아이오닉5·6) 등이 대상. 폴란드에서는 2024년형 투싼을 약 1,100만원 상당 할인하고 세르비아에서는 아이
오닉 5·6를 최대 1만5000유로(약 2,300만원)까지 할인. 태국과 칠레에서도 각각 1,200만원, 1,780만원까지
할인 중. 장기적으로 시장 점유율을 확대할 수 있다고 하더라도 단기적인 수익성 악화는 불가피함.

○ 국내 지역별 영향 전망

〈표 2〉 지역별 대미 수출 현황

단위: 대, %

	2025. 1분기					2024				
	생산량	수출량	대미 수출량	수출 비중	대미 수출 비중	생산량	수출량	대미 수출량	수출 비중	대미 수출 비중
울산	366,655	178,755	120,667	48.8	32.9	1,517,577	706,927	565,275	46.6	37.2
경기	243,000	161,051	108,958	66.3	44.8	1,085,782	769,489	384,787	70.9	35.4
경남	77,885	74,300	59,018	95.4	75.8	181,297	178,066	200,685	98.2	110.7 ²⁾
광주	145,410	98,389	35,889	67.7	24.7	566,791	341,760	155,283	60.3	27.4
충남	107,259	49,264	19,119	45.9	17.8	494,530	318,297	81,612	64.4	16.5

자료: KAMA, Marklines에서 저자 정리.

주: 1) 수출 비중 및 대미 수출 비중은 지역 생산 대비.

2) 재고 물량이 포함된 것으로 추정.

- 산업연구원 김경유 연구원에 따르면, 미국으로 수출하는 물량이 가장 많은 지역은 울산. 울산은 14개 모델,
56만 5천대를 미국으로 수출. 다음으로 경기도는 2개 업체 3개 공장에서 8개 모델 38만 5천대를 수출. 다
만 울산은 내수판매 비중이 50% 이상을 차지하고 생산 차종도 많은 편이어서 고관세 충격을 분산시킬 수
있는 여력이 있을 것이라고 예상함.
- 한편 경남은 경남은 1개 모델 20만 대를 미국에 수출하고 있으나 생산물량 대부분을 미국에 판매하고 있어
미국 고관세영향에 따른 파급영향은 클 것으로 판단. 광주는 최근 경차 EV의 유럽 수출 증가로 생산에서
차지하는 대미 수출 비중은 27.4%로 낮은 편이나, 미국 수출전용 모델을 생산하고 있어 미국 고관세 영향
이 상대적으로 클 수 있을 것으로 봄.

2. 조합의 대응 방향

1) 대응 기초

- (내부 태세) 사업장별이 아닌 조합 차원의 통일된 대응 기초를 확립하면서, 유동성이 큰 정세에 기민하게 대응하기 위해 조합 내 태세 구축을 공고히 함.
- (대정부) 국내 제조업 일자리를 우선하는 공급망 정책 강화 필요성을 공론화하되, 핵심적으로 쟁취할 대정부 요구로 '노정교섭 쟁취'를 선명하게 쟁점화함.
- (대자본) 자본의 고용불안 위기 조장과 노동유연화, 분열 전략에 대응하기 위해 임단투와 연계한 위력적 투쟁을 전 조직적으로 전개함.

2) 대응 태세 구축 계획

(1) 조합-완성3사 회의

- 4/22(화) 첫 회의를 시작으로 지속 진행 추진
- 트럼프 관세 정책으로 촉진될 공급망 위기에 대한 정세 인식 통일, 대자본 공동 대응 계획 모색

(2) 조합 내 위기 모니터링 및 대응 체계 구축

- 사업장별로 자본에게 트럼프 관세 및 공급망 이슈로 인한 영향과 대응 계획 설명을 요구하고 파악된 현황을 지부를 통해 조합에 보고, 주요 변동상황에 대한 수시 보고 체계 수립.
 - * 점검표를 포함한 관련 지침을 조합이 시행
 - * 각 지부는 담당자를 선정
- 자동차업종분과위원회 운영 강화
 - * 기존 분기 1회를 월 1회 개최로 변경, 생산계획 변화 점검과 대응 투쟁 계획 토론을 강화
 - * 임원 참석 회의로 위상 강화(기존에는 정책담당자 중심)
 - * 필요시 부품사지회가 직접 참석하는 회의 진행
 - * 원활한 투쟁 기획을 위해 조합 조직실도 분과 회의 참석
- 조합은 취합된 현황을 종합해 시의적절한 쟁점화 사업을 기획하거나, 현장 대응을 지원
 - * 쟁점화 사업 기획을 위한 유관 부서(정책-기획-조직) 협업구조 마련
 - * 현장 대응 지원이 필요할 시 유관 부서(정책-조직-선전) 및 유관 지부지회 소통 체계 구성

(3) 교육지 발행

- 교육지 내용 : 트럼프 관세로 드러난 자본주의 세계 질서 모순, 동향과 전망, 대응 방향 등
 - * 정책실-교육실 협업

3) 대정부 요구 쟁점화 계획

※ 대정부 요구 방향

- 국내 일자리의 양적·질적 발전과 연동된 공급망안정화 계획 수립
 - * 정부는 관계부처합동으로 「제1차 공급망안정화 기본계획(2024.12.19.)」과 이에 기반한 「2025 공급망안정화 시행계획(2025.3.25.)」을 발표함. 여기에는 국내생산기반 확충을 위한 각종 지원책을 포함. 그런데 일자리 양과 질에 대한 고민은 부재. 이 계획을 마련하는 공급망안정화위원회 정부위원 19명에 고용노동부가 배제된 근본적 문제가 있음.
 - * 국내 공급망 보호를 위한 기업 지원이 노동 조건과 연계되게 하거나(미국 IRA), 노동자 훈련과 함께 이뤄지게 하거나(독일, 프랑스), 고용 창출 지원이 연동되게 하는(일본) 등의 정책이 설계돼야 함.
 - * 트럼프 관세 정책을 포함하여 세계 자동차 주요 소비국들의 자국 내 생산 기조가 확산되고 있으며 각국 정책들은 완성차 생산뿐만 아니라 자동차산업 공급망 전체의 발전을 도모하고 있음. 이에 일자리 공동화 대응을 위해서는 자동차산업 공급망에서 부품산업(부품사) 고도화도 중요한 바, 2025년 3/4분기 수립되게 될 '미래자동차 부품산업 생태계 활성화 기본계획'에 개입하여 정부정책이 부품산업 일자리에 어떤 영향이 미치는지 분석하고 양질의 일자리를 확충하는 방향으로 개입해야 함.
- 미국 외 국제 공급망 리스크 완화를 위한 인권·환경·노동 국제기준 준수
 - * 미국 외 주요 수출 시장인 유럽 역시 공급망 내재화를 추진하고 있으나, 이를 관세가 아닌 인권(노동권)과 환경 기준 강화를 통해 실현하고자 노력 중. 따라서 국내 공급망에서 기후위기 대응력을 높이면서 국제노동기준에 부합하는 법제도 개정 및 정책 수립이 필요.
- 국내 공급망-일자리 보호를 위한 노정교섭 및 노사정 협의구조 마련
 - * 노정 교섭은 노조의 요구를 관철하면서, 유관 정부 정책을 점검하는 목적으로 활용.
 - * 노사정 협의구조는 정부 정책의 실효성을 노사가 함께 점검·보완하고, 국내 일자리 문제를 중심으로 자본을 압박하는 방향으로 활용.
- 미국 퍼주기식 외교·통상 정책 폐기, 대미 종속적 산업구조의 근본 개혁

(1) 양대노총 제조연대 공동 대응 (진행)

- 4말~5초 국내 공급망-일자리 보호를 위한 양대노총 제조연대 대선 공동요구 발표 기자회견 개최
- 기자회견 직후 정당 간담회 추진
- 총파업 전후 노정교섭(협의) 공식 요구

(2) 금속 노사 공동요구 이슈화

- 노사 공동 요구 대선 후보 정책질의 분석 및 이슈화 시 트럼프 관세 대응 과제를 부각
 - * 지난해 12월 3일 금속 노사가 채택한 공동 대정부 요구에는 △공급망 보호 기업 지원 △중간재 국내 공급 촉진 △노사단체의 정부 정책 개입 보장 등 공급망 이슈와 연동된 내용이 포함돼 있음.
- 총파업 전후 노사 공동 요구를 정부에 공식 전달. 보도자료 배포 등 이슈화 사업 전개. 노사정 협의구조 실질화 추진.
 - * 공급망-일자리 보호 관련 정부 정책의 실효성을 담보하기 위해서라도 노사정 협의구조 실질화가 필요하다는 입장을 노사 공동으로 정부에 전달.
- 사용자 협의회 설득 중

(3) 6/11 상경투쟁 시 ‘공급망-일자리 대책 마련을 위한 노정교섭 쟁취’ 요구 쟁점화 (진행)

- 4/16 13기 40차 중집에서 결정한 6/11 투쟁 슬로건에 노정교섭 쟁취 추가.
- 집회 전 노정교섭 요구서 전달 기자회견 진행 (기자회견은 양대노총 제조연대 차원)

(4) 7월 총파업과 연동해 공급망-일자리 보호를 위한 노정교섭 요구 전면화

- 노정교섭을 7월 총파업의 주요 의제로 설정해 사회 쟁점화

(5) 정부 정책에 대한 시의적절한 대응 전개

- 방위비 분담금 인상 등 굴욕적 대미협상 시 민주노총 및 시민사회와 함께 규탄 투쟁 전개
- 미국 추종 외교·통상정책과 대미 종속적 산업구조의 근본적 개혁을 함께 제기

4) 대자본 투쟁

- 조합-완성3사 회의에서 구체화하되 △노동자나 하청사에 관세 부담 일방 전가 금지 △공급망-일자리 보호를 위한 중층적 노사정 협의를 마련 노사 공동 대정부 요구 등을 검토.
- 대자본 공동요구가 마련된다면, 이를 중심으로 한 완성3사 공동투쟁 내지 완성사-부품사 공동투쟁 기획

3. 사업장별 점검

지회	주요 현황·현안
테크젠지회 (경기지부)	- 교섭 일정과 중복되어 사전·사후 소통을 강화하기로 함
현대모비스 안양지회	
현대모비스 평택지회	
현대모비스 하나지회	
현대모비스 화성지회	
현대위아 안산지회	
테크젠지회 (경남지부)	- 교섭 일정과 중복되어 사전·사후 소통을 강화하기로 함
광주자동차 부품사비정 규직지회	
현대모비스 광주지회	

지회	주요 현황·현안
김천현대모비스지회	
현대모비스김천지회	
현대모비스충주지회	
울산현대모비스지회	
현대모비스울산지회	
현대모비스서산지회	
현대모비스아산지회	
현대모비스천안지회	
현대위아서산지회	- 교섭 일정과 중복되어 사전·사후 소통을 강화하기로 함

4. 공동 대응의 모색

○ 배경

- 관세나 시장 상황 등 외부적 충격이 기업 차원의 위기를 야기하는 경우, 생산수단의 안정적 가동을 위해 물량을 매개로 기업의 수익과 노동조합의 요구가 연결되거나 자칫 노동조합의 요구가 기업의 생존에 종속될 위험이 드러나는 경우가 종종 발생. 회사가 일방적으로 배정하는 물량을 어떻게 확보할 것인지로 문제가 축소되면 노동조합 내부의 조건 차이가 입장의 차이와 내부적 균열로 이어질 수 있음.
- 불안정한 물량은 사실 전환기에 발생하는 고유한 위험임. 물량의 불안정성을 급박한 위협으로 받아들이고 단기적 관점으로 대응할 것이 아니라 전환의 시기에 응당 발생하는 상수로 받아들이고 노사가 공동으로 대응하는 안정적인 체계를 구축하는 방향으로 발상을 전환할 필요가 있음.

○ 전환기적 특성

- 전환기에는 전환기라는 고유한 특성에 따라 생산이 매우 불안정해 짐. 새롭게 형성되는 시장이 예측가능하지 않기 때문에 안정적인 물량을 생산하기 위한 체계를 구축하는 것은 매우 어려움. 어떤 제품과 기술이 시장에서 통할지를 알 수 없기 때문에 비교적 빠르게 계획을 변경할 수밖에 없는 조건임.
- 여기에 시장 선점을 위한 기업간 경쟁이 격화되면서 제품의 교체 주기가 평상시에 비해 부쩍 빨라지고 신차, 신기술 대응이 예외적인 업무가 아니라 일상적이고 상시적인 업무가 됨. 품질 위험이 잦아 지고 ‘초기 품질 비용’이 일상화됨.
- 게다가 초기 시장의 규모도 작기 때문에 작은 환경 변화에도 수요가 크게 들썩이고 그에 따라 물량 단절, 생산수단의 비가동이 자주 발생하게 됨. 물량과 생산의 연속성이 보장되기 어려운 것. 그러나 안정적인 물량을 확보하는 데 어려움을 겪는 기업 입장에서는 고용을 확대하는 데 신중한 태도를 취하는 경향도 생김.
- 노사는 발상의 전환을 통해 물량의 변동성을 예외적인 상황이 아니라 일상적인 상황으로 보고, 그에 대한 새로운 대응체계를 마련할 필요가 있음. 그래야 전환기에 민첩성과 적응성이 높아지고 비가동 등의 비효율을 노동자의 숙련 형성이나 노사관계의 안정화를 위해 활용할 수 있을 것.

○ 인공지능과 로봇기술의 비약적 발전

- (높은 인건비를 낮은 에너지 가격으로) 트럼프의 공격적 관세 정책이 단기적으로 공급망 재편, 장기적으로 국가간 분업 재편으로 이어질 가능성이 있음. 미국의 높은 인건비가 제조업 공동화의 핵심적인 원인이었기 때문에 미국 내에 공장을 만드는 의사결정을 위해서는 기업은 높은 인건비, 강한 노조를 해결해야 함. 자본이 선택할 수 있는 해결책은 최대한 인건비를 줄이고 이를 다른 값싼 생산요소로 대체하는 것, 즉 땅이 싼 곳, 자원이 싼 곳, 에너지가 싼 곳으로 이동하고 최대한 노동력 투입을 줄이는 것 = 자동화. 그래서 외국 완성차 자본의 미국 진출이 주로 남부에 집중되는 것. 에너지가 싸고 노조가 없는 곳.

- **(저렴한 에너지)** 현대제철이 새로운 전기로를 루이지애나에 짓는 이유는 무엇인가? 루이지애나의 산업용 전기 요금은 MWh당 52.8달러임. 이는 미국 평균의 66%(80.1달러)이고 국내 산업용 전력 요금의 43%(18만2천원)에 불과. 전기로를 이용한 강판 생산에서 가장 큰 비용을 차지하는 전기요금이 압도적으로 저렴. 게다가 루이지애나는 LNG도 싸고 풍부함. 미국 50개 주 가운데 매장량은 7위이고 생산량은 3위. 2023년 미국이 수출하는 LNG의 61%가 루이지애나에서 수출. LNG는 철광석을 환원하는 데도 쓰이고 전기를 만드는 데도 쓰임.
- **(다크 팩토리)** 최근 샤오미의 다크 팩토리가 화제가 된 바 있음. 완전한 자동화로 사람이 일하지 않고 그러니 별도의 조명이 필요치 않은 것. 현대차가 최근 조지아에 건설한 메타플랜트도 서열작업이나 물류, 조립과 검사 등 많은 작업을 기계로 대체함. AI를 통한 제어 기술, 로봇을 통한 실행 기술이 비약적으로 발전함에 따라 생산원가에서 임금의 비중을 줄이고 에너지의 비중을 늘릴 수 있는 길이 생김. 그렇다면 에너지가 싼 미국이(Drill, baby drill) AI와 로봇 기술의 우위를 바탕으로 제조거점으로 경쟁력을 가질 가능성도 있는 것.
- **(생력화省力化)** 최근 모듈부품사 경영설명회에서 너무나 자연스럽게 ‘생력화’라는 표현이 사용. 생력화란 노동력을 ‘생략’한다는 것인데 ‘인원 감축’을 거부감이 들지 않도록 잘 사용하지 않는 모르는 말로 대체한 것임. 인공지능과 로봇기술의 발전으로 인해 자동화 기계가 현장에 밀고 들어오는 속도가 부쩍 빨라지고 있음. 특히 소위 ‘생산전문사’로서는 생산기술의 고도화라는 명목으로 거침없이 들어올 것.
- 노동강도를 완화하고 안전을 강화하는 생산기술을 채용하는 것 자체는 문제가 안됨. 이를 자본이 일방적으로 배치하고 관련된 영향에 대해서는 감추거나 허위의 정보를 전달하고 고용에 영향을 주는 것이 문제. 현장, 생산 공간에 대해 노동조합이 강화된 개입을 해야 하는 것이 더욱 요청되는 시기임.

○ 미래차위원회, 고용안정위원회 등 생산 개입의 강화

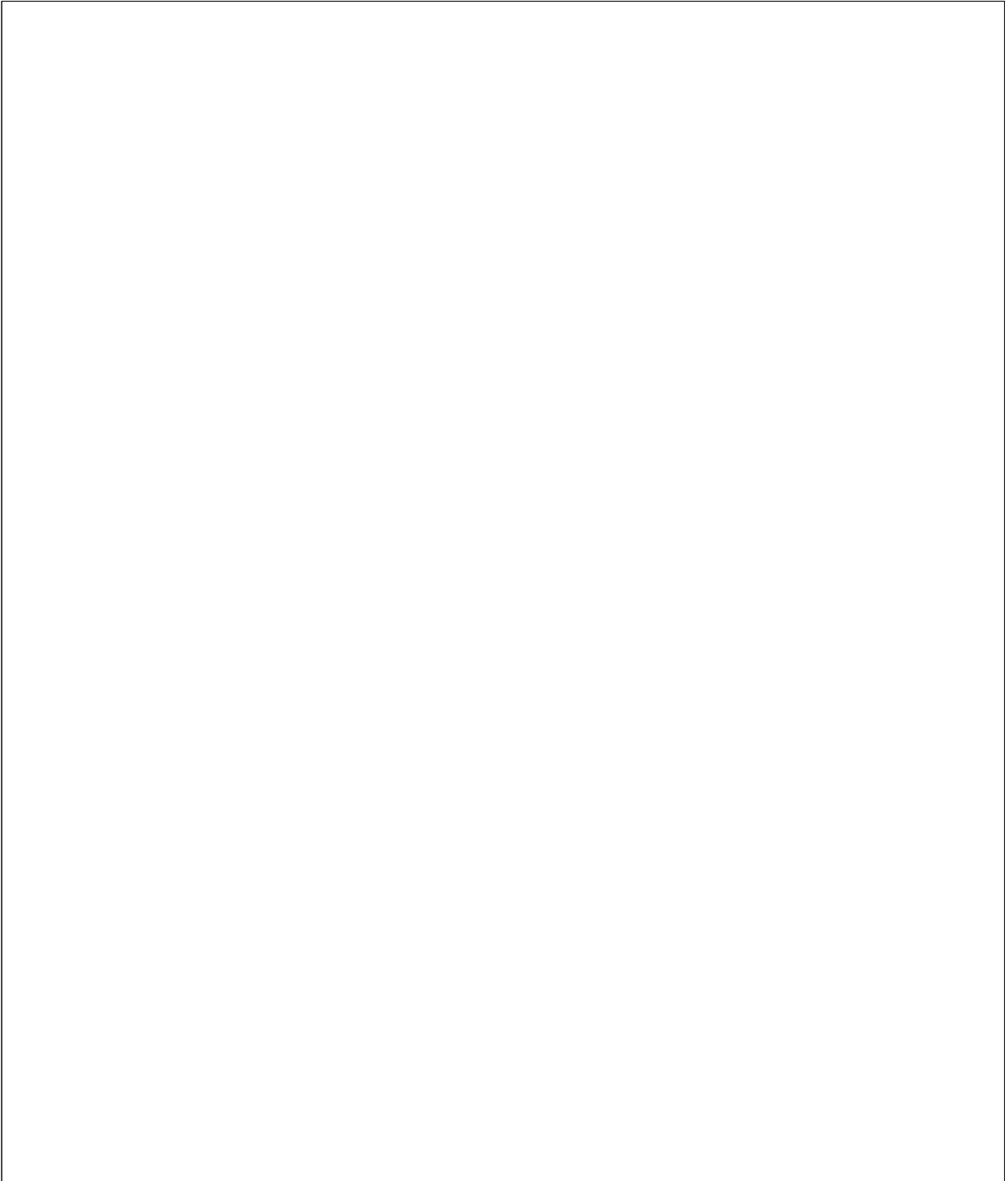
- 전환기에 걸맞은 노동조합의 대응방안이 부재한 상황. 상시적으로 발생하는 비가동 상황을 어떻게 줄일 것인지, 줄일 수 없다면 이를 어떻게 활용할 것인지, 이를 위해 노사가 어떤 논의 구조를 가져야 하는지, (회사가 선뜻 이런 문제의식을 받아들이기 힘들 것이므로) 이를 관철하기 위해 노동조합은 어떤 기획과 투쟁을 준비해야 하는지 등에 대해 토론하고자 함.
- 모비스·위아 모듈부품사는 지금까지 미래차위원회, 고용안정위원회(합의체) 등을 통해 노사 협의로 고용 안정과 현장에서의 생산 개입을 강화하는 투쟁과 교섭을 병행해 온 바 있음. 사후적이고 부분적인 임기응변식 대응이 아니라 항상적인 불안정 고용, 불안정 물량에 사전적이고 총체적으로 대응할 수 있는 방법을 토론을 통해서 모색해 나가고자 함.

○ 토론 요청

- 현대차/기아 완성차의 잦은 단산과 아이템 재배치, 현대모비스천안지회 PE모듈의 외주화와 물량 불안정, 김천현대모비스지회 램프BU 매각 이슈, 현대모비스에서 현대자동차로의 수소사업부 양도, 현대모비스충

주지회 연료전지 사업 불안정, 중장기적 카파엔진 생산 축소, 현대모비스평택지회와 현대위아서산지회 비가동 이슈, 경남지부 테크젠지회 단조라인 생산종료 등 비단 트럼프 관세 영향만으로 환원할 수 없는 많은 생산 불안정이 이어지고 있음.

- 노동조합의 생산 개입(통제) 전략, 고용 안정 전략을 위해 모듈부품사를 중심으로 한 어떤 공동대응이 필요한지, 어떤 회의체계나 사업계획이 필요할 것인지 토론을 요청함.



기타 논의
