

다가올 미래를 대비하자!

# 2028 한국지엠 위기 대응 토론회



일 시 : 2026년 4월 22일(수) 13시

장 소 : 한국지엠지부 소극장

**한국지엠 공급망 연석회의**



전국금속노동조합 인천지부·한국지엠지부

# 차 례



## 01 | 발제

### 한국지엠 2028 : 철수 전조인가, 재편 신호인가

오민규 노동문제연구소 해방(解放) 연구실장

---

08

## 02 | 발제

### 세계 자동차산업 전망과 한국GM의 대응전략

이항구 평택대학교 특임교수

---

26

## 03 | 토론

### ① 한국지엠지부 대응과 과제

안규백 한국지엠지부 지부장

---

46

## ② 한국지엠 부품사 노동자의 노동현실과 위기 인식

이지현 부평공단지회 지회장

48

## ③ 연구개발 법인의 구조적 한계와 위기 인식

한상귀 GMTCK지회 지회장

51

## ④ 지역에서 바라보는 한국지엠 위기

장시정 인천지역연대 공동대표

53

## ⑤ 노동당 : 2028 한국지엠 위기대응

정성용 노동당 인천시당 노동위원장

56

## ⑥ 정의당의 상황인식과 대책 제안

조세준 정의당 부평구위원회 사무국장

58

## ⑦ 진보당 : GM의 해외사업장(한국GM 포함) 사례와 지방정부의 대응

임동수 인천시당 정책전문위원

64



# 진행 순서

사회자 : 한국지엠지부 문정용 수석부지부장

## 인사

박상만 전국금속노동조합 위원장

## 발제

### 1. 한국지엠 2028

: 철수 전조인가, 재편 신호인가

오민규 노동문제연구소 해방(解放) 연구실장

### 2. 세계 자동차산업 전망과

한국GM의 대응전략

이항구 평택대학교 특임교수

## 토론

### 1. 한국지엠지부 대응과 과제

안규백 한국지엠지부 지부장

### 2. 한국지엠 부품사 노동자의 노동현실과 위기 인식

이지현 부평공단지회 지회장

### 3. 연구개발법인의 위기인식

한상귀 GMTCK지회 지회장

### 4. 지역에서 바라보는 한국지엠지부 위기

장시정 인천지역연대 공동대표

### 5. 노동당 : 2028 한국지엠 위기대응

정성용 노동당 인천시당 노동위원장

### 6. 정의당의 상황인식과 대책 제안

조세준 정의당 부평구위원회 사무국장

### 7. 진보당 : GM의 해외사업장(한국GM 포함)

사례와 지방정부의 대응

임동수 진보당 인천시당 정책전문위원

### ■ 참가자 자유토론

# 인사말

동지 여러분, 반갑습니다.

전국금속노동조합 위원장 박상만입니다.

오늘 “한국지엠 위기 대응토론회”에 함께해주신 노동당, 정의당, 진보당 관계자 여러분, 각 지부·지회 간부 동지들, 그리고 지역연대와 시민사회 대표 여러분께 깊이 감사드립니다.

지금 우리가 마주하고 있는 한국지엠의 현실은 단순한 기업의 경영상 문제가 아닙니다.

이는 자동차산업 전환과 외투자본의 전략, 그리고 다단계 하청구조 속에서 발생하는 노동권 침해와 고용불안이 복합적으로 얽힌 구조적 위기입니다.

최근 한국지엠 공급망에서는 임금체불, 외주화 확대, 물량 이원화와 같은 문제들이 반복적으로 발생하고 있습니다. 특히 2차 하청노동자들의 임금체불 사태는 단순한 개별 사업장의 문제가 아니라, 원청 책임이 부재한 공급망 구조의 본질적 한계를 드러낸 사건입니다.

또한 원청교섭 요구에 대한 지속적인 무응답, 협력업체의 불공정 거래 구조, 산업전환 과정에서의 고용위기 등은 더 이상 미룰 수 없는 과제입니다.

여기에 더해 2028년 산업은행과 GM 간 주주간 계약 종료를 앞두고 있는 상황은 한국지엠의 미래를 둘러싼 불확실성을 더욱 증폭시키고 있습니다. 지금의 상황을 방치한다면, 철수이든 재편이든 그 부담은 고스란히 노동자와 지역사회에 전가될 것입니다.

동지 여러분,

우리는 이러한 위기를 이미 현장에서 체감하고 있습니다.

부품사 노동자들의 생존권 위협, 연구개발 노동자들의 고용 불안, 비정규직 노동자들의 구조적 희생은 하나의 흐름으로 이어져 있습니다.

따라서 오늘 이 토론회는 단순한 문제 진단의 자리가 아니라, 한국지엠의 지속가능성과 노동자의 생존권을 동시에 지키기 위한 공동 대응을 모색하는 자리입니다.

금속노조는 그동안 한국지엠 공급망 연석회의를 통해 원청과 하청, 정규직과 비정규직을 아우르는 연대의 틀을 만들어 왔습니다. 이는 산업 전환기 노동운동이 나아가야 할 방향을 보여주는 중요한 사례입니다.

이제 우리는 한 걸음 더 나아가야 합니다.

특히 지방선거를 앞둔 지금, 한국지엠 문제는 특정 사업장의 문제가 아니라 지역경제와 산업 생태계, 그리고 수십만 노동자의 삶이 걸린 사회적 의제임을 분명히 해야 합니다.

동지 여러분,

위기는 분명합니다.

그러나 방향 또한 분명합니다.

연대와 투쟁, 그리고 정책적 개입을 통해 우리는 이 위기를 노동자 중심의 산업전환으로 바꿔낼 수 있습니다.

오늘 토론회가 한국지엠의 미래를 노동자와 지역사회가 함께 결정하는 출발점이 되기를 기대합니다.

금속노조는 언제나 현장의 동지들과 함께, 그리고 오늘 함께하신 모든 연대동지들과 함께 이 싸움을 끝까지 책임 있게 이어가겠습니다.

감사합니다.

2026년 4월 22일

**전국금속노동조합 위원장 박상만**

# 발제 01

한국지엠 2028 :  
철수 전조인가, 재편 신호인가

오민규 노동문제연구소 해방(解放) 연구실장



# 한국지엠 2028

## 철수 전조인가, 재편 신호인가

노동문제연구소 해방(解放) 연구실장 오민규



### 2028년 그 후, 설계할 것인가 설계당할 것인가



▲ 관세전쟁·중동전쟁 벌이고 있는 미국 트럼프 행정부의 임기는 2028년까지. (2028년 11월에 차기 대선 치러질 예정)

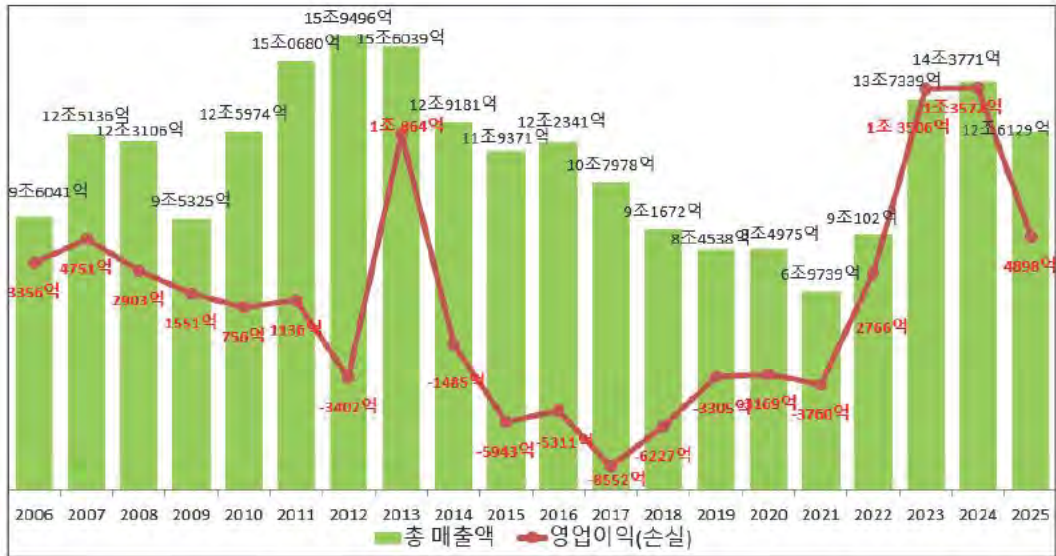
▲ 현대차-GM 제휴에 따라 북미·중남미 신차 출시 예정 시점도 2028년, 휴머노이드 아틀라스 공장 투입 시점도 2028년

▲ GM과 산업은행의 10년짜리 '기본계약서'가 만료되는 시점 역시 2028년

▲ 이재명 정부 들어선 후 첫 번째 총선이 치러지는 시점도 2028년

⇒ **바이호로 글로벌 자동차산업은 2028년 이전과 이후로 나뉘게 된다**

## 2028년 그 후, 설계할 것인가 설계당할 것인가



▲ 지난해 총매출액 12.6조(YoY -12.3%), 영업이익 0.49조(YoY -64.9%)로 이익을 기록하긴 했지만 전년 대비 대폭 하락했음. 전체 흐름을 보았을 때 정점을 찍고 내리막으로 들어선 상태.

- 3 -

## 2주일 전 도장 찍은 단체협약도 휴지조각으로

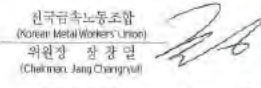
### 지정학적 불확실성에 대한 대응 Responding to Geopolitical Uncertainties

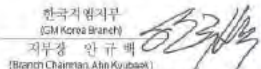
회사는 지정학적 무역환경 변화로 인해 재무적 지속가능성 확보를 위한 두 가지 전략적 계획에 대해, 고용안정특별위원회에서 논의를 개시하였음에도 불구하고, 협의 과정에서 그 목적과 방향성에 대하여 존재할 수 있는 노사간 이견을 해소하고자 회사의 입장을 다음과 같이 서면으로 제안한다. 노사는 미리 정해진 결과가 있음을 전제로 고용안정특별위원회를 이어 나간다.

During the Job Security Special Committee held to start the discussion on the two matters aiming at securing our financial sustainability in the changes of the geopolitical trade environment, in order to address any different opinions there might be between labor and management regarding the purpose and direction, the Company would like to present the following position in writing: With no pre-determined outcome, both parties will continue with the JSSC.

2025. 10. 23.

  
한국지엠주식회사  
(GM Korea Company)  
대표이사 사장 헨터 비저레알  
(President & CEO, Heonjae Venter)

  
한국금속노동조합  
(Korean Metal Workers' Union)  
위원장 장창연  
(Chairman, Jaung Changyeon)

  
한국지엠지부  
(GM Korea Branch)  
지부장 안규백  
(Branch Chairman, Alan Kyubaek)

GENERAL MOTORS  
GM KOREA COMPANY

◀ 한국지엠 직영정비소 매각 논란, “미리 정해진 결과가 없음을 전제로” 노사협의를 이어가기로 10월 23일 단체교섭에서 합의해놓고 불과 보름 만인 11월 7일 직영정비소 폐쇄 방침을 일방적으로 통보함.

- 한국지엠 17% 지분을 가진 2대 주주는 산업은행으로 사실상 한국 정부인데도 이런 일이 벌어짐.

- 수십년 정비 업무를 해온 베테랑 산업인력 400명 역량을 한순간에 소모시켜버림. 정부의 산업정책이 설 자리는 어디에?

- 4 -

## 자살 행위나 다름없는 직영정비사업소 폐쇄

### ■ 차만 팔고 책임 안 지는 게 글로벌 전략?

- 한국지엠의 직영 정비망 철수는 단순한 영업 구조조정이 아니라, 소비자 권리, 차량 안전성, 독립정비 생태계에까지 영향을 미칠 중대한 결정임.
- 두 차례의 법정관리, 여러 차례 주인이 바뀌며 어려움을 겪었던 KG모빌리티(구 쌍용자동차)도 직영정비사업소를 폐지하는 수준의 결정을 내린 적이 없음.

### ■ 불을 보듯 뻔한 정비 서비스 품질 저하와 고객 이탈

- 직영 정비소가 폐지되면 협력 정비업체는 GM 본사의 고급 진단장비(GDS2 등)와 정비 매뉴얼, 소프트웨어 업데이트에 대한 접근이 제한될 수 있음. 최신 전기차 및 자율주행 기능 탑재 차량에 대한 정비기술과 장비가 공유되지 않으면 차량 안전성과 수리 정확성에 문제가 생김.
- 협력 정비업체의 경우, GM의 서비스 기준을 통일되게 유지하기 어려우며, 운영자에 따라 서비스 편차가 클 수 있음. 정비 중 발생한 문제에 대해 제조사가 직접 책임지지 않고 협력업체에 책임을 전가하는 구조가 될 수 있음.

- 5 -

## 직영정비 관련 교섭에서 '2028년' 언급한 GM

### 3) 정비서비스 기술센터 운영방안

- ① 특별 인력구성
  - a. 고(高)기능 정비지원팀: 정비직 50명
  - b. 협력정비 기술지원팀: 사무직 〇〇명
- ② 선발기준
  - a. 각 기술센터 규모와 업무에 따라 선발한다.
  - b. 직영정비사업소 소속 직원 중 차량정비기술자격증(등급에 따라 우선순위 부여) 소유 직원 중 20년 이상 정비 경력자
- ③ 해당 센터의 세부적인 운영방안은 본 합의와 동시에 CCA본부 노사 협의회를 통해 인력배치, 근무형태, 사무실, 차량 및 장비 지원 등에 대해 협의한다.
- ④ 본 정비서비스 기술센터는 2026. 〇. 〇 일부 운영개시를 목표로 한다.
- ⑤ 회사는 2028년 1분기에 정비서비스 기술센터 운영에 대한 사업타당성을 검토하고, 그 검토 내용에 따라 정비서비스 기술센터 운영 여부를 결정한다. 이 검토는 누적 재무실적 및 사업 요구 사항을 기반으로 하며, 해당 검토가 완료될 때까지 인력 및 추가적인 투자는 제공하지 않는다.

◀ 직영정비소 관련 특별노사협회가 진행되던 중, 지난 2월 27일(금) 오전에 사측이 제시한 내용

“회사는 **2028년 1분기**에 정비서비스 기술센터 운영에 대한 사업타당성을 재 검토하고 ... 기술센터 운영여부를 결정한다.”

- GM과 산업은행의 **10년짜리 기본계약서 만료시점(2028년 5월)**을 정확히 겨냥해 던진 제시안

- GM은 이미 '2028년'을 거론하고 있는데 한국정부와 산업은행만 뒷짐

- 6 -

## 북미 사업도 구조조정 ... 멕시코 1,900명 인원감축



**Economía México**  
@SE\_MX · Follow

La Sria. de Economía, Raquel Buenrostro, se reunió con General Motors. Informaron que en 2024 su complejo industrial de Ramos Arizpe, Coahuila, producirá solo vehículos eléctricos. Anunciaron el incremento de 5 mil empleos, fomentando la inclusión de género en su plantilla.



6:17 AM - Jan 4, 2023



- 라모스 아리스페 공장은 GM의 멕시코 공장 중 전기차 생산으로 특화된 거점이었음. 2교대를 1교대로 줄이면서 1,900명 구조조정 계획 추진. 멕시코 공장 구조조정은 북미 수요(특히 EV/트럭 믹스) 변화가 생산계획으로 바로 전이된 결과라는 점을 주목해야.

- 생산이 1교대로 줄어들면 단순히 완성차 공장 인력만 줄어드는 게 아니라, 부품·물류·협력사에도 연쇄적으로 충격이 갈 것으로 예상됨. 수요 둔화 → 교대제 축소 → 인력 감축의 전형적인 전이.

- 7 -

## 북미 사업도 구조조정 ... 캐나다 CAMI 공장



▲ 캐나다 CAMI 공장은 2023년부터 택배용 전기트럭과 전동 팔레트를 생산해 BrightDrop이라는 서비스 자회사를 통해 월마트·페덱스 등의 업체에 공급하기 시작

▲ GM은 2025년 10월 CAMI에서 전기밴 생산을 종료한다고 공식 발표했고, “다른 공장으로 옮기지 않는다”, “CAMI의 향후 기회를 평가하겠다”고 밝혔으나 아직까지도 신차 배정은 이뤄지지 않고 있음. 노동조합 유니포(Unifor)는 “정책 변화(미국 세액공제 등)와 맞물린 북미 EV 후퇴의 상징”으로 규정하며 강력히 규탄하며 저항에 나서고 있음.

- 8 -

## 북미 사업도 구조조정 ... 캐나다 오사와 공장

- GM이 캐나다 오사와 공장에서 3교대를 2교대로 줄이는 방식으로 약 500명을 감원한다고 밝힘. 유니포(Unifor) 노동조합은 공장 및 공급망에서 더 큰 규모의 일자리 위험을 언급했음. 노조는 “미국의 25% 관세가 캐나다 생산에 불리하게 작동했다”고 주장함. 반면 GM은 이번 구조조정이 “관세 때문이 아니다”라며 부정.
- GM 측은 “교대제 조정”이라 주장하지만, 실제로는 고용·지역경제·관세가 얽혀 있는 큰 이슈라 할 수 있음. 유니포는 “미국 관세가 캐나다 생산에 불리하게 작동했다”는 취지로 비판했고, GM은 지원 패키지와 투자 계획을 함께 발표해 “고용 조정은 하되 캐나다 거점을 포기하는 건 아니다”라는 메시지도 발표했음. 그러나 총생산량에 변화가 오는 것인 만큼 구조조정이라는 사실을 부인할 순 없음.

### 캐나다 연방정부, GM에 지급한 ‘보조금·인센티브 회수(claw back)’ 방침 밝혀

- 오사와 공장 감원(1/29) 직후 캐나다 연방 산업장관 멜라니 졸리는 오사와 감원(2교대 전환)과 CAMI(잉거술) BrightDrop 생산 종료를 함께 염두에 두고 정부 지원금 회수를 추진하겠다는 입장을 공개적으로 천명함. 실제 회수 여부는 불투명하나 명확한 정치적 메시지 내보낸 것.

- 9 -

## 남미 최대시장 브라질에서도 저강도 구조조정



- ▲ 올해 2월, S10과 트레일블레이저를 생산하는 3,200명 노동자가 일하는 브라질 상조제 두스캄포스 공장에서 희망퇴직으로 208명 감원. 지난해 GM 브라질 판매량은 전년 대비 12.45% 감소.
- ▲ 캐나다에서와 마찬가지로 GM은 감원을 추진함과 동시에 투자계획도 발표함. “철수는 아니다”라는 메시지도 함께 내보냈지만, 올해 2분기 그라바타이 공장에서 SUV ‘Sonic’ 신차 출시 예정.

- 10 -

## 관세 손실은 어느 사업부 부담?



연도	수출물량(대)	수출금액 (천 \$)	대당 수출액(\$)
2018년	369,370	4,957,074	13,420
2019년	340,774	4,465,010	13,103
2020년	285,490	4,206,794	14,735
2021년	182,748	3,096,982	16,947
2022년	227,637	4,030,636	17,706
2023년	430,881	7,669,451	17,799
2024년	473,165	8,163,018	17,252
<b>2025년</b>	<b>447,226</b>	<b>7,168,724</b>	<b>16,029</b>

◀ GM 본사 실적발표만 보면 관세비용 31억 달러는 전액 북미 부담인 것처럼 보임  
- 그러나 북미 부담 줄이기 위해 한국 수출차량 가격을 덤핑했다는 의혹이 제기됨

## 한국지엠에 관세 부담 떠넘기는 방법



▲ 2023년에 갑자기 곤두박질친 수출 차량 단가. 생산물량 증가에 따라 어느 정도 하락은 당연한 현상이나, 2025년에는 생산물량이 소폭 줄었음에도 수출 차량 단가가 더 떨어진 것은 이해하기 어려움.

## 한국지엠 순이익이 GMI 순이익 넘어서

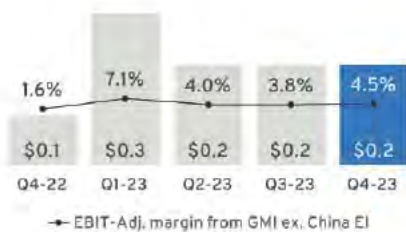
(단위 : 10억 달러)	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년
<b>GM Total</b>	12.8	12.8	11.8	8.4	9.7	14.3	14.5	12.4	14.9	12.7
<b>GMNA</b>	12.4	11.9	10.8	8.2	9.1	10.3	13.0	12.3	14.5	10.5
<b>China EI</b>	2.0	2.0	2.0	1.1	0.5	1.1	0.6	0.4	-0.3	0.3
<b>GM Financial</b>	0.8	1.2	1.9	2.1	2.7	5.0	4.1	3.0	3.0	2.8
<b>GMI excl China EI</b>	-1.2	-0.7	-1.5	-1.3	-1.1	-0.3	0.5	0.9	0.7	0.4
<b>한국지엠</b>				-0.3	-0.2	-0.1	0.2	1.1	1.1	0.3
<b>Cruise</b>	-	-0.6	-0.7	-1.0	-0.9	-1.2	-1.9	-2.7	-1.7	-0.3

▶ 한국지엠 순이익 성장과 GMI 회복은 거의 궤를 같이 하고 있으며, 특히 2022~2024년의 경우 한국 지엠 당기순이익이 GMI 전체 조정영업이익 규모를 훌쩍 넘어섰음. 그렇다면 한국을 제외한 GMI, 즉 남미사업부는 손실을 기록했다는 이야기임.

- 13 -

## GMI 순이익 메이커가 중동-아프리카남미?

EBIT-ADJ. (\$B)



### HIGHLIGHTS

\$0.8B 2023 EBIT-Adj, up \$0.3B YoY, primarily driven by strong pricing in GMSA and AMEO, paired with gains on asset sales in Korea, partially offset by cost pressures and Fx headwinds largely due to the Argentinian peso devaluation

▶ 2023년 실적 발표(왼쪽) 땐 GMI 순이익에 기여한 사업부가 중동-아프리카남미라고 명시, 2024년 실적 발표(오른쪽) 땐 남미 수익성 회복을 얘기함. **한국지엠 역할 관련 고의적으로 언급 안하기.**

EBIT-Adj. (\$B)



### Highlights

- Strong execution and fixed cost efficiencies driving consistent results
- Implemented strategic volume and profitability actions to preserve margins in South America

- 14 -

## 그런데 갑자기 튀어나온 4조원 중간배당

### [단독] 한국GM 4조 배당 단행...8년 만에 '회생'

추동훈 기자 김정환 기자

입력 : 2028.04.10 14:51

감사보고서 공시  
군산공정 폐쇄 후 첫 배당  
영업익 4898억...4년 연속 흑자

한국GM이 4조원 규모 보통주 중간배당에 나섰다. 10일 한국GM이 공시한 감사보고서에 따르면 이 회사는 자본잉여금 중 주식발행 초과금 4조3465억원을 이익잉여금으로 전입했다.

지난해 벌어들인 당기순이익을 더하고 잉여금 가운데 미처리됐던 결손금을 차감하면 한국GM 금고에 남은 자금은 4조1000억원이다. 업계에선 남은 이익잉여금 대부분이 중간배당 재원으로 투입될 것으로 보고 있다.

#### GM의 캐쉬카우 한국지엠

- 지난해 12월 임시주주총회 열어 4.6조원의 자본잉여금을 이익잉여금으로 전환 의결. 1,235억 현금배당도 결정함.
- 갑자기 4월 중 중간배당 한다면 4조원의 이익잉여금 전액 소진 가능성 보도됨.
- GMI 순이익은 중동·아프리카·남미에서 나온다 해놓고 갑자기 한국에서 막대한 현금 챙기기
- **데자뷰 : 언제 철수해도 부담스럽지 않도록 몸집 줄이기**

- 15 -

## 한국옵티칼도 먹튀 3년 전 대규모 배당금 빼가기

연도	당기순이익	배당금	이익잉여금
2011년	20,910,299,024	440,000,000	23,612,155,248
2012년	20,688,043,291	1,100,000,000	43,090,198,539
2013년	50,703,044,113	1,100,000,000	91,373,242,652
2014년	30,127,804,556	2,200,000,000	119,081,047,208
2015년	32,055,977,093	2,200,000,000	133,471,024,301
2016년	22,175,667,060	16,060,000,000	143,546,691,361
2017년	24,201,427,513	11,000,000,000	154,438,118,874
2018년	16,492,596,916	12,100,000,000	152,901,715,790
2019년	-35,138,753,150	106,390,000,000	23,021,962,640
2020년	-22,561,846,613		460,116,027
2021년	9,154,269,029		636,917,037
2022년	24,485,678,815	8,977,468,019	636,917,037
2023년		24,485,678,815	636,917,037

- 16 -

## 2년에 걸쳐 독일 본사에 1조원 배당한 '배달의민족'

(3) 중간배당

2023년 3월 24일 이사회 결의를 통해 중간배당금 412,732백만원을 2023년 4월 10일 지급하였으며, 해당 배당금 산정내역은 다음과 같습니다.

(단위: 원)	
구분	당기
배당 받을 주식수	11,080,650주
주당 배당액	37,248원
주당 배당률	7.450%
배당금액	412,732,051

당기순이익			-	-	501,365,927,881	501,365,927,881
확정급여제도의 재측정요소	17		-	-	(3,647,029,800)	(3,647,029,800)
소 계			-	-	497,718,898,081	497,718,898,081
자본에 직접 반영된 주주의의 거래:						
주식선택권 행사	18,19	3,550,500	1,288,125,408	-	-	1,291,675,908
주식보상비용	19	-	42,461,035,899	-	-	42,461,035,899
자기주식 취득	18	-	(537,184,647,040)	-	-	(537,184,647,040)
자기주식 이익소각	18,20	-	537,184,647,040	(537,184,647,040)	-	-
소 계		3,550,500	43,749,161,307	(537,184,647,040)	(493,431,935,233)	
2024.12.31(당기말)	18	5,546,382,000	271,390,795,753	520,134,126,337	797,071,304,090	

- 17 -

## “너무 GM 의심하지 말라” “치열한 GM 전략에 당했다”

- 2017년 10월 16일, 산업은행의 한국지엠 비토(veto)권 상실 : “별 일이야 있겠어?”
- 2017년 말 노사간 단체교섭에서 한국지엠이 던진 제시안 (해 넘겨 2018년 1월 합의)

다. 노사는 추가적인 투자(신제품 포함)가 가능할 수 있도록 수익성 있는, 지속 가능한 비즈니스와 글로벌 제조경쟁력을 위해 모든 필요한 문제들을 함께 해결할 것이며, 2018년 임단협 협상을 최대한 신속히 시작하여 노사는 공동으로 이 협상이 2018년 2월말까지 마무리하는 목표에 인식을 같이한다.

- 2018년 2월 13일, 설 연휴 직전 기습적으로 군산공장 폐쇄 발표

'17 교섭	2.13	구청	2월말	↔	90일 기간	5월말	6.13
'18 교섭	군산	2.15	폐쇄		90일 전 노조에	군산	지자체
2월말	폐쇄	~2.18	90일	←	통보 및 협의	→	교육감
명시	발표	연휴	이전		정부와 집중 협상	폐쇄	동시선거

- ▲ 정부 당국은 노조가 의혹을 제기하면 항상 “GM을 너무 의심하지 말라”며 과소평가 하다가, 뒤통수를 맞으면 “GM은 정말 치열한 전략가들”이라며 갑자기 과대평가 하면서 국민혈세 퍼주는 악순환 지속

- 18 -

## 2010년 장기발전전망 협약 때 문구 하나로 되치기 당함

<b>연구개발 기술 공동소유</b>	GM대우가 공동으로 개발한 차종에 대해, GM이 한국에서 철수하더라도 일정기간(7년) 동안 생산·판매·수출 가능하도록 함.
<b>소수주주권 (비토권) 회복</b>	소수주주권 보유를 위한 지분율 기준을 25%에서 15%로 낮춤. 소수주주권도 회복되었고 사외이사 3명 추천권도 그대로 유지함.
<b>장기생산물량 보장</b>	<b>산업은행이 보유한 우선주는 GM대우가 상환하도록 하며, 상환능력이 부족할 경우 GM 본사가 지급을 보증하기로 함.</b>
<b>공동 CFO(최고재무 책임자) 파견</b>	산업은행이 GM대우에 파견한 감사 외에 추가 인력(스텝) 파견 가능. 감사 내규를 제정기로 함.

▲ 붉은색 문구만 빼면 아무 손색없는, 정말 잘 만든 협약이라 할 수 있는 '장기발전전망 협약' : GM은 이 합의서 문구를 활용해 정반대의 되치기를 진행했음. 2012년 말 2013년 초, 두 차례에 걸쳐 GM 본사는 1조 7천억 원금을 한국지엠에 이자율 5.3%로 빌려주었고, 이 돈으로 한국지엠이 산업은행에 우선주를 상환하도록 함. 한국GM 회계장부에 발생한 막대한 본사 차입금의 시초, 그리고 본사의 한국GM 상대 돈놀이(고금리대출·고리대금업)와 이자놀이가 시작된 것이 바로 이 사건이었음.

- 19 -

## 이재명 정부 첫 자동차산업 전략 : K-마더팩토리

<b>추진 전략</b>	<b>① K-미래차 마더팩토리</b>
	가. 전기차·자율차 중심 생산기지 구축 위한 제도적 지원
	나. AI 팩토리 접목 K-미래차 마더팩토리 모델 구현
	다. 부품기업 NDC 및 미래차 전환지원, 튼튼한 생태계 구축
	<b>② AI자율주행 시대 준비, 친환경차 경쟁력 확보</b>
	가. '30년 美·中 자율주행 기술 캐치업위한 R&D 및 제도적 지원
	나. K-자율주행 표준·모델 개발, 자유로운 자율주행 실증여건 조성
	다. 내연기관차 이상의 가격·주행거리 등 경쟁력 갖춘 전기차 개발
	<b>③ 세계로 뻗어나가는 K-미래차</b>
	가. 시장창출형 전략적 해외 투자·수출 지원 위한 제도 개선
	나. 미래차 국내투자 촉진위한 제도설계
	다. 지역은 혁신과 성장의 핵심축, 자동차 산업 육성

▲ 누가 보더라도 현대차기아 정의선 체제의 철학을 그대로 베껴온 듯한 한국 정부 산업정책. 현대차의 마더팩토리는 울산공장일까 메타플랜트일까? 산업정책인지 현대차 사업계획인지 헷갈리는 수준.

- 20 -

## '폭탄 돌리기' 하는 한국 정부 부처 관계자들

### ○ 현대차-GM MOU 구체화 관련 산업은행 질의·답변 내용

“□ 당행이 확인한 바에 의하면 금번 협력 계획은 양사가 중남미 시장 등에서의 경쟁력을 강화하고자 하는 취지이며,

○ **한국지엠은 금번 공동개발 차종 5종이 한국지엠이 생산 중인 차종과 다르기 때문에 회사 앞 직접적인 영향이 없다고 당행 앞 설명**하였습니다.

□ 금번 공동 개발이 한국시장 철수의 전제 작업이라는 일부 언론의 보도는 사실관계보다는 우려사항을 전달하기 위한 목적이라고 판단됩니다.

○ 산은은 본건 계획의 진행 경과를 지속 모니터링하고 필요시 한국지엠에 미칠 수 있는 영향을 검토할 예정이며,

○ 또한 회사의 주요 경영사항에 대해서 항상 예의주시하고 있음을 말씀드립니다.”

(국회 정무위 신장식 의원실 질의에 대한 8월 말 산업은행 답변 내용)

## 국무조정실까지 왜 이러나

**[국무조정실 상대 신장식 의원실 질의]** 2018년 산업은행이 투입한 8,090억 원의 공적 자금 집행 목적(10년 사업 유지 및 고용 안정)이 최근의 직영정비소 폐쇄 및 집단해고 사태로 인해 훼손되었다고 보지 않는지? 2028년 기본계약 종료 후 발생할 수 있는 최악의 시나리오(완전 철수)에 대비한 국무조정실 차원의 대응 가이드라인이 있는지?

□ **한국 GM의 자동차 판매량이 최근 양호\*하고, 신규 시설투자\*\*도 진행중인 등, 현 시점에서 한국 GM의 사업 지속성 리스크가 명시적으로 관찰되지는 않는 상황**

\* 연도별 판매실적(천대) : ('21)238 ('22)265 ('23)468 ('24)499 ('25e)463

\*\* '27년 출시예정인 신규모델 관련 설비투자 진행중

□ 직영정비센터 운영종료는 GM 측의 경영상 판단\*에 따른 조치로서, 해당 직원들은 해고 없이 전원 재배치 예정인 것으로 알고 있음

\* GM 측은 낮은 고객만족도('25.5월 서비스 만족도 점수 : 직영서비스센터 81.5점, 협력정비센터 88.7 점) 등을 감안한 경영상 판단이라고 설명

□ 정부는 해당 사안 적극 모니터링하며 필요시 관계부처 간 긴밀한 협조를 통해 신속하게 대응하겠음

## “한국지엠이 지원해 달라면 또 해줘야 합니까”

<b>판매 권한</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국지엠 생산차종의 판매 권한은 GM 본사가 독점적으로 행사하고 있음. 그러나 현재처럼 96~97% 차량 북미시장 수출 구조는 트럼프 관세가 있는 한 지속가능하지 않음.</li> <li>- 만일 한국지엠 지속가능성 위해 GM 자본이 또다시 한국 정부 지원과 특혜를 요구할 경우, 수출시장 다변화를 위한 분명한 조건을 내거는 협상이 필요함.</li> </ul>
<b>수출 다변화</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국지엠 생산차량을 별도 브랜드화 하여 GM이 진출하지 않은 시장에 론칭할 수 있는 권한을 요구. 이 권한을 행사할 <b>SPC(별도목적법인) 설립</b>. (산업은행·GM 등 출자)</li> <li>- 만에 하나 GM이 한국에서 철수한다 하더라도 현재 생산차종의 차량(車齡)이 종료될 때까지는 생산 및 자유로운 수출이 가능하기에 지속가능성을 확보할 수 있음.</li> </ul>

- ▲ 아울러 한국에서 생산 중인 뷰익 차량에 대해 별도 브랜드를 통해 별도 판매법인(SPC)이 내수시장에 출시할 수 있는 권한을 부여한다면 내수 판매를 비롯 A/S와 서비스 부문 활성화 가능.
- ▲ KG모빌리티의 경우 기업 역량을 총동원해 다수의 수출시장을 개척하고 있는데, 만일 KG모빌리티와 협업을 한다면 규모의 경제 달성과 함께 윈-윈(Win-Win)으로 이어질 수 있을 것임.

- 23 -

## GMK와 KGM의 협업이 가져올 시너지 잠재역량

<b>수출 다변화</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KG 그룹이 쌍용차 인수 후 생존전략을 위해 광적으로 수출시장 늘리기 시작함. 지난해 상반기 주로 유럽시장을 추가로 개척하며 17개 시장을 추가해 총 90개 수출시장을 운영하고 있음. 수익성 위해 수출시장 개척은 불가피하나 시장별 판매량이 소량이라는 한계.</li> <li>- 만일 한국지엠 수출시장 다변화 위해 KG 그룹이 가진 역량과 협업을 할 수 있다면, 규모의 경제 실현이 가능해지며 양자 윈-윈(win-win)의 시너지 효과 기대할 수 있음.</li> </ul>
<b>신차 개발</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 체리자동차와 협업 통해 PHEV 플랫폼 대여 및 신차 출시를 노리고 있으나, 부품 공급망을 대부분 중국에 의존하는 명백한 한계와 약점을 노출할 수 있음.</li> <li>- 만일 PHEV 신차 개발 및 출시 경험을 가진 GMTCK가 확보한 디자인·엔지니어링 역량과 협업을 할 수 있다면, 마찬가지로 양자 윈-윈(win-win)의 시너지 효과 기대할 수 있음.</li> </ul>

- ▲ 현대기아는 이미 글로벌 플레이어, 한국 자동차산업정책에서 오히려 중요한 부분은 중견 3사 관련 전략. 그런데 3사 모두 ‘독자생존’ 플랜을 짜기 어려운 구조이나 공교롭게도 3사의 역량을 모아내겠다고 마음먹으면 놀라운 시너지 효과를 기대할 수 있음.

- 24 -

## 공급망 중국 의존도 높아진 꺾데기 조립공장

구 분	특수관계자	당 기	전 기
차량/부품	Geely Automobile International Corporation	901,933,241,073	463,430,105,642
	Nissan Motor	9,662,690,911	26,501,248,894
	Nissan North America	640,350,237	1,519,110,282
	NISSAN TRADING	2,858,093,749	10,110,794,385
	NISSAN MEXICANA	1,854,295,515	1,507,364,997
	JATCO	9,265,430,131	25,747,135,387
	Nissan China	8,056,577,056	20,322,714,457
	AMPERE ELECTRICITY	41,015,800,000	-
	Renault SAS	263,733,831,932	672,525,588,695
		소 계	1,239,020,310,604

- ▲ 한국 시장에도 중국 업체들 진출 중. 다만 과거 상하이차 먹튀의 기억 때문에 BYD처럼 직접 진출 방식보다 우회 진출 방식 선호. 중국 지리가 르노코리아 32% 지분 획득하며 2대 주주로 투자.
- ▲ 지리 플랫폼을 거액에 판매한 후 매년 대규모 부품을 르노코리아에 수출하고 있음. 르노 브랜드를 달고 있지만 사실상 지리 차인 그랑콜레오스 부품을 모두 지리에서 수입하는 것으로 보임. 2024년에는 4,634억, 지난해는 9천억의 부품을 지리에서 매입했음. 매출원가의 무려 30% 넘는 규모임.

- 25 -

## 공급망 국산화 정책은 여전히 유효한 수단

공급망 국산화 정책의 장점	공급망 국산화 정책의 장애물과 한계
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 공급망 안정성과 무역수지 개선</li> <li>▲ 기술 자립 및 경쟁력 향상</li> <li>▲ 고용 창출 및 산업 생태계 발전</li> <li>▲ 비용 절감 및 신속한 생산 대응</li> <li>▲ 미래차 역량 강화와 전문인력 양성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ 경제성 부족 (규모의 경제 한계)</li> <li>▲ 기술 격차와 R&amp;D 부담</li> <li>▲ 품질 신뢰성과 테스트 비용</li> <li>▲ 글로벌 공급망 및 무역규범의 제약</li> <li>▲ 외투기업 완성차의 낮은 국산화 동기</li> </ul>

### ■ 닛산 로그 생산 프로젝트에서 70% 공급망 국산화 실현한 경험

- 2012년, 르노삼성은 2천억 투자해 로그 생산 시스템 구축과 함께 70%의 부품 국산화 실현
- 수익성 개선 효과 및 로그 부품 생산하는 국내 8개 협력사 역시 5년간 3.1조원 매출 증가 효과
- 르노코리아는 2024년 출시된 그랑콜레오스 신차 부품 국산화율을 60% 이상으로 끌어올릴 계획이라 발표했으나 결과는 지리로부터 4~5천억에 달하는 부품을 수입하는 결과로 나타남.

- 26 -

## 이재명 정부 공약을 응용하면

### 주력 제조업 경쟁력을 강화할 수 있도록 '전략산업 국내생산 촉진세제'를 도입하겠습니다

- 기존의 '통합투자세액공제'와 별도로 국가전략기술급 및 신성장·원천기술급 첨단제품에 대해서는 '전략산업 국내생산 촉진세제' 신설
  - 국내에서 최종제조한 제품을 국내 최종소비자에게 판매하는 경우 국내생산량·국내판매량에 비례하여 법인세 공제혜택 부여
  - 특히, 국가대항전화 되고 있는 전략산업 보호를 위해 필요시 일정요건 하에서 전략산업 국내생산 촉진세제에 따른 세액공제액의 일부를 현금 환급도 검토

- 27 -

## 한국지엠 공급망에만 20만 명, 가족 합하면 30만 명

【 '18년 ~ '24년 한국지엠 누적경제효과(7년 추산) 】

항목	경제효과(추산)
매출	총 70.2조원 (연평균 10.0조원)
(수출)	총 59.6조원 (연평균 8.5조원)
고용	연평균 9,375명
(급여)	총 5.2조원 (연평균 7,422억원)
협력업체	협력업체 한국지엠 납품액 4.4조원 (23년 기준)
지역경제	부평, 창원, 보령공장 가동 등

\* 출처 : 회사감사보고서, 한국자동차산업협동조합 등

한국지엠	GMTCK	1차 vendor	2·3차 vendor	전·후방
0.9만	0.4만	8.5만	8~9만	1~1.5만

- 28 -

## 인천시 “한국지엠 미래 대응 2028 위원회” 설치

- ▶ 2028년 5월 산업은행과 GM 간 체결된 주주간 계약(Framework Agreement) 종료에 대비해 긴급히 「한국지엠 미래 대응 2028 위원회」 설치
- ▶ 철수 방지 및 철수 시 대응을 병행하는 종합 대응기구 구성 (노동조합이 제시하는 대응전략은 앞에서 언급한 내용들 참조)
- ▶ 인천시, 노동조합, 전문가, 시민사회가 참여하는 다자 협의체 형태로 구성
- ▶ 한국지엠 친환경·미래차를 포함한 중장기 생산·투자 계획 요구 (공항·항만·도로가 접해있는 인천의 조건을 활용한 커넥티드카, GMTCK 역량 활용한 PHEV 플랫폼 개발 등)
- ▶ 철수 가능성에 대비한 고용안정 및 산업전환 종합대책 마련을 위한 단계별 대응 시나리오 수립 : 중앙정부 산업통상부, 고용노동부와 긴밀한 협조체계 구축

➔ 노동조합 조직에서도 유사한 기구를 구성하도록 하고, 그동안 연대를 구축해온 다양한 이해관계자(정비연합회, 소비자협회 등)와도 협력을 강화. 인천광역시와 의지를 갖고 자동차산업 주무부서 설치해 이해당사자와 함께 “한국지엠 미래 대응 2028 위원회”를 설치해 대응에 나설 수 있음.

## “이번 투쟁이 남긴 교훈, 사회적 연대가 우리의 무기”

### 지부장 성명서

지난 1일 성명서를 통해 저는 조합원 동지들과 한 가지 약속을 드렸습니다. ‘노동조합이 모든 문제를 단번에 해결할 수 있다고 말하지 않겠습니다. 그러나 아무것도 하지 않아 모든 것을 잃는 것만큼은 끝까지 거부하겠습니다.’ 그 약속 하나를 가슴에 품고 여기까지 달려왔습니다. 그리고 오늘, 직접정부 폐쇄 저지 투쟁과 결투를 조합원 동지들과 있는 그대로 보고드리고자 합니다.

한국지엠지부 조합원 동지들, 지부장 안규백 인사드립니다.

직접정부 폐쇄를 둘러싼 지난 시간 동안 조합원 동지들께서 보내주신 기대와 우려, 그리고 노동조합의 판단에 대해 제기하신 많은 의문을 저는 결코 가볍게 여기지 않았습니다. 지난날 12월 전국 9개 직접정비사업소를 방문해 조합원 동지들과 긴담화를 진행했습니다. 그 자리에서 확인한 것은 단순한 불만이 아니었습니다. 노동조합이 이 상황에서 무엇을 지키고, 어디까지 책임질 것인지에 대한 절박한 불신이었습니다. 저는 그 민중의 목소리를 이후 열여덟의 기준으로 삼았습니다. 이번 직접정부 폐쇄 저지 투쟁과 관련한 불라는 그 과정 끝에 나온 판단이며, 그 과정과 결과에 대한 책임은 원칙으로 지부장인 저 안규백과 29대 집행부의 몫입니다.

#### 119일의 투쟁, 그리고 최소한의 기반을 지켰습니다

회사가 직접정부 폐쇄 방침을 공식화했을 때, 그것은 단순한 사업 구조조정 문제가 아니었습니다. 영정의 일터와 조합원의 생계, 한국지엠의 미래, 그리고 노동조합의 존재 이유가 걸린 문제였습니다. 노동조합은 비상대책위원회를 구성하고 119일 동안 선열은형 앞과 조립사거리에서 원아능성을 이어갔습니다. 차가운 바닥을 지킴에 버틴 그 시간은 직접정비를 지켜내기 위한 필박한 투쟁의 기록이었습니다. 노동조합은 기해분 선형, 공덕점사 청구, 특별근로감독

요구, 국도교통부에 대한 직접성 감독 요구, 지역대책위와 함께한 시민선진진, 국제 연대를 통한 문제 공론화 등 등원할 수 있는 수단을 모두 활용해 사측과의 협력을 이어갔습니다. 그 결과, 회사가 일방적으로 종료된 직접정비 전면 폐쇄 방침은 사측의 의도대로 추진되지 못했습니다. 이미 9개 사업소 모두를 지켜내지는 못했지만, 최소한의 직접 정비 구조와 기반을 지킬 수 있었습니다. 이는 119일 동안 흔들림 없이 함께 버려 온 조합원 동지들의 힘이 있었기에 가능했던 결과입니다.

#### 전 조합원 투쟁으로 만들지 못한 점을 성찰합니다

이번 직접정부 투쟁을 돌아보면 노동조합은 절여 성찰하지 않을 수 없습니다. 직접정부 문제는 특정 부분만의 문제가 아니라 한국지엠 전체의 문제였습니다. 그럼에도 이번 투쟁을 한국지엠지부 전 조합원이 함께라는 마음으로 확장시키지 못했습니다. 모든 조합원이 하나의 정점으로 불타는 투쟁을 만들어내지 못했다는 점에서 노동조합의 한계를 냉정하게 직시합니다. 이번 불타는 원아 능을 넘어 전 조합원의 단결과 공동 대응을 어떻게 만들어 갈 것인가를 다시 고민하게 하는 계기가 되었습니다. 다가올 투쟁에서는 이 문제를 반드시 극복해낼 수 있도록 준비하겠습니다.

#### 이번 투쟁이 남긴 교훈, 사회적 연대가 우리의 무기입니다

외투 자본과의 싸움은 공장 안의 단결만으로 이길 수 없습니다. 이번 투쟁에서 시민사회와 소비자 단체, 한국지엠 정비사업자들, 국회와 정치권, 민주노총과 금속노조의 연대는 한국지엠의 구조조정 문제를 사회적 의제로 끌어올리고 일방적인 자본의 독주를 견제하는 실질적인 힘이 되었습니다. 우리는 이번 투쟁을 통해 노동조합의 투쟁이 공장 담장을 넘어 사회와 연결될 때, 비로소 자본도 함부로 할 수 없는 힘이 만들어진다는 것을 확인했습니다. 사회적 연대는 선택이 아닙니다. 외투 자본과 맞서기 위한 필수 조건이며, 앞으로의 투쟁에서 반드시 이어가야 할 우리의 무기입니다.

”외투 자본과의 싸움은 공장 안의 단결만으로 이길 수 없습니다. 이번 투쟁에서 **시민사회와 소비자 단체, 한국지엠 정비사업자들, 국회와 정치권, 민주노총과 금속노조의 연대**는 한국지엠의 구조조정 문제를 사회적 의제로 끌어올리고 일방적인 자본의 독주를 견제하는 실질적인 힘이 되었습니다. 우리는 이번 투쟁을 통해 노동조합의 투쟁이 공장 담장을 넘어 사회와 연결될 때, 비로소 자본도 함부로 할 수 없는 힘이 만들어진다는 것을 확인했습니다. 사회적 연대는 선택이 아닙니다. 외투 자본과 맞서기 위한 필수 조건이며, 앞으로의 투쟁에서 반드시 이어가야 할 우리의 무기입니다.“

## 2018년 정부와 GM이 체결한 MOU를 응용

### □ MOU 주요내용

- ① (한국GM 위상 및 중장기 경쟁력 강화) GM은 아시아태평양 지역 본부를 한국내 신설하고 한국GM을 아시아태평양 지역의 생산·판매 및 기술개발의 핵심거점으로 육성 추진
- ② (한국GM의 핵심기술 R&D 역량 강화) GM은 아시아태평양 지역 본부 및 한국GM의 R&D·디자인센터를 최대한 활용, 엔진 등 핵심 부품과 전기차 등 미래차 부품 개발 적극 추진
- ③ (한국 자동차부품 협력사의 경쟁력 강화) GM은 부품협력사의 기술경쟁력 제고, 인력양성, 글로벌 부품 구매 확대 등 추진

➔ GM-한국지엠-산업통상자원부가 2018년에 체결한 MOU 관련 보도자료. 유사한 내용을 미래 대응 2028 위원회에서 추진할 수 있음. 특히 한국지엠 구매 및 ESG 담당 부서, 한국지엠 공급망 연석회의가 협력하면 공급망 국산화 및 인천 부품사 역량 강화라는 지자체 산업정책과도 맞아떨어질 것.

- 31 -

## 현대자동차 지속가능 보고서 중 '인권경영' 참조하면

### ○ 방향성 및 전략

…… 현대자동차는 인권경영 **4대 이해관계자를 임직원, 협력사, 지역사회, 고객 및 소비자**로 정의하고 있습니다. 인권경영 추진 항목은 총 5가지(거버넌스, 교육, 선언, 실사, 구제)로 구성되어 있으며, 매년 각 항목별 현황 및 미흡사항을 분석하여 해당 연도의 핵심 인권경영 과제를 선정합니다. ……

### ○ 보고 체계

현대자동차의 인권경영 거버넌스는 상시 보고 체계와 이슈 대응 체계로 구분됩니다. 사업장 및 협력사 실사를 통해 식별된 각 사업장/지역별 인권 리스크는 최고경영층 및 이사회(지속가능경영위원회)에 보고하며, 그 외 중대한 인권 관련 안건이 있을 경우 수시로 경영층에 보고합니다. 또한 2024년 12월에는 **공급망지속가능협의체**를 신설하였고, 구매, 법무, IR, PR, 대관부서, ESG부서 등이 참여하여 정기적으로 공급망 환경/인권 이슈를 함께 논의하고 있습니다. ……

➔ **한국지엠 공급망 지속가능 협의체 신설** : 4대 이해관계자로 임직원, 협력사, 지자체, 고객·소비자로 정의해 연 2회(상·하반기) 본회의, 수시로 실무협의 통해 공급망 다양한 쟁점 논의

- 32 -

## 올해, 2026년이 중요한 분수령 될 것

### ■ 한국지엠 수출 차량 대부분을 차지하는 미국 규제 조건 변화

- 미국은 2029년 9월 1일부터 총 중량 1만 파운드(약 4,500kg) 이하 승용차-경트럭에 AEB(자동 긴급 제동) 의무화를 확정 (한국지엠에서 생산해 수출하는 차종 모두에 적용됨)
  - ▶ 시속 100km 충돌 회피
  - ▶ 야간 보행자 · 자전거 · 오토바이 감지
  - ▶ MRM(최소위험운행) 수행
  - ▶ 기존 카메라 · 단거리 레이더 조합으로는 충족 어려움
  - ▶ 고성능 레이더·고해상도 카메라 · VCU(차량 중앙제어장치) 업그레이드 필요

### ■ 해당 규제 조건 만족하려면 신차 개발에 준하는 대응 필요

- 현재 9B 플랫폼 하나에서 파생되는 차종만 생산 중인 한국지엠, 게다가 신차 배정도 안 된 상태에서 북미 규제 대응조차 결정되지 않는다면 2028년 이후를 절대 담보할 수 없음.
- 올해 지자체 선거, 하반기 새로 구성되는 국회 조건, 노·사간 임단협 교섭 등을 통해 이러한 내용들을 모두 담보할 수 있어야 함. “한국지엠 미래 대응 2028 위원회”가 마중물 역할 가능.

## 보너스 의제 : 신기술 도입 공동결정 6대 원칙

<b>사전통보와 정보공개</b>	어떤 기술을 어디에 왜 도입하는지, 어떤 직위가 없어지거나 바뀌는지, 어떤 데이터 수집하는지 공개해야 함. 노동자 참여와 정보 접근권 확대가 핵심
<b>고용영향 평가</b>	설비 도입 이전 해고·전환배치·채용축소·외주화 영향을 함께 평가하고, 결과를 교섭 테이블에 올려야 함. 일자리 축소가 아닌 직무 전환 제안이 기본값이 되도록.
<b>위험성 평가</b>	특히 로봇 오작동, 협업 동선, 화학반응, 비정상 정비작업 위험을 사전 시뮬레이션 해야 함. 산안법상 노사 합동 위험성 평가라는 근거도 충분함.
<b>생산성 이익 재분배</b>	자동화로 생산성이 오르면 그 일부를 임금, 휴게, 교육시간, 인력유지에 배분해야 함. 장시간 노동 억제와 재교육 인프라 강화를 위해서도 필요한 항목
<b>전환교육 권리화</b>	기업 재량과 호의가 아니라 유급 훈련시간, 자격전환, 임금보전 규칙으로 세워야. 기술 변화에 대응하는 재교육·전환교육 인프라 강화 필요
<b>외주화 방지 공급망 책임</b>	공포 마케팅에 기반한 외주화 방지와 원청 책임 강화. 특히 배터리를 다루는 업무의 경우 고위험 공정의 직접고용과 하도급 단계까지의 연대 책임이 핵심.

# 발제 02

## 세계 자동차산업 전망과 한국GM의 대응전략

이항구 평택대학교 특임교수

# 세계 자동차산업 전망과 한국 GM의 대응 전략

2026. 4. 22

평택대학교, 특임교수  
이항구

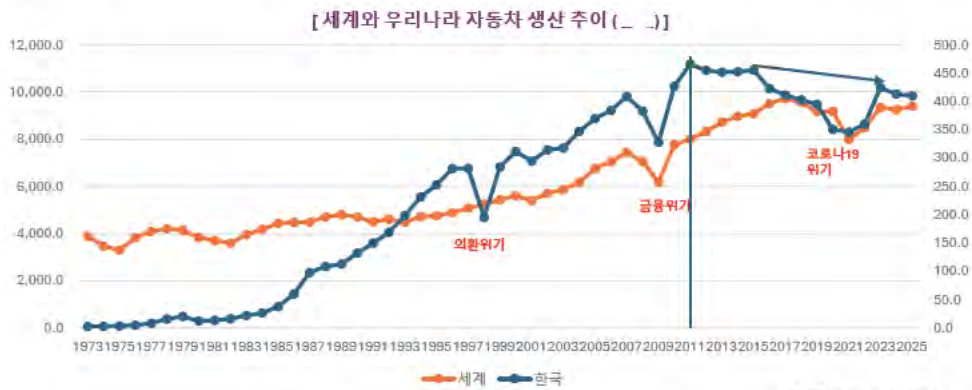
## 목 차

- 1 세계 자동차산업 전망
- 2 대응 전략

# 1. 세계 자동차산업 현황 : 고 관세 장벽

## ● 수출 주도형 성장세

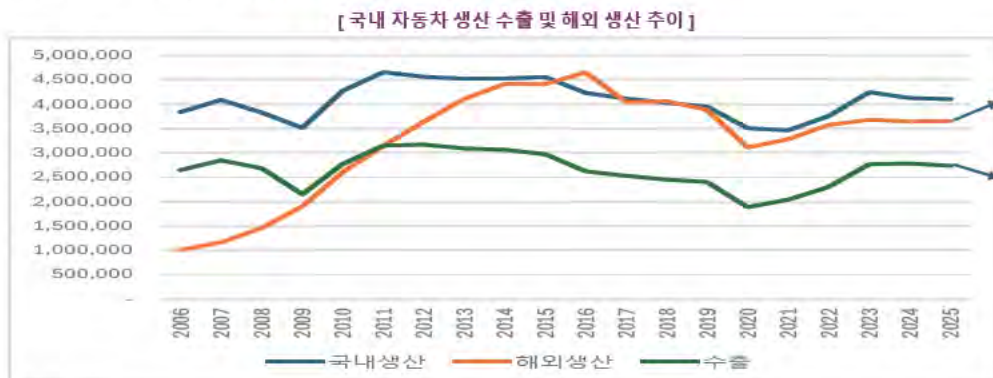
- 2015년과 16년에 국내 생산 물량 < 해외 생산 물량 > 이후 해외 생산 > 수출
- 코로나 19 이후 2023년부터 생산 물량 정체 : 금액은 증가
- 트럼프 재집권 - 성장 전략의 변화 : 해외 현지 생산 다시 증대
- 미국 시장 의존도가 26%에 달하고 있는 상황에서.... 수출선 다변화?



# 1. 세계 자동차산업 현황

## ● 미국과 유럽의 보호무역주의

- 해외 생산 증대 필요성
- 국내 전기차 생산 물량 증대 : 울산과 화성
- 신흥국은 중국, 선진국(EU 제외)은 일본과의 경쟁 : 중국의 대미 진출 억제
- 전환 부진의 문제 : 중장기적인 협력업체 문제



## 미래 차 1조 달러 투자

### ● VUCA 시대 : 1987년과 2017년(트럼프 1기)

- 1980년대 제조업 부활 필요성 재강조
- 변동성 (Volatility) : 지정학적 요인 (미·중 마찰)  
\* 현대차, 자동차에 86억 달러, 부품·물류·철강에 61억 달러, 미래산업 에너지에 63억 달러 투자

### - 불확실성 (Uncertainty) : 수요 전망

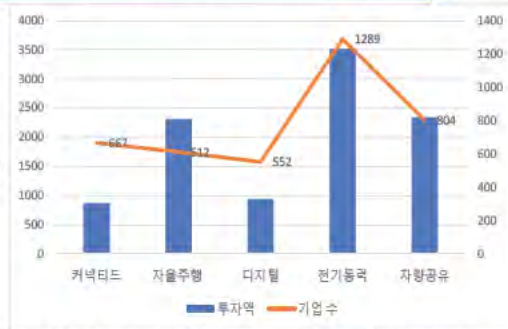
- 복잡성 (Complexity) : 미래 모빌리티 삼중 전환 (전동화와 디지털화, AI)

- 모호성 (Ambiguity) : 산업 경계, 새로운 수익 모델

### ● 기본에 충실: 품질(Quality), 원가(Cost), 납기

- 디지털화를 통한 **원가 절감** : Total (전원 참여/소통)
- 공급망과 가치사슬 및 생태계의 **변화**
- **지속적인 개선** : 유연성과 효율성 제고
- 새로운 **경쟁과 협력** : 현대-GM-도요타 협력

[ 미래 모빌리티 투자액과 기업 수(십억 달러) ]



자료 : 맥킨지, 2025. 7  
주 : 2010년 이후 투자

[ 분기별 분야별 투자 추이(십억 달러) ]

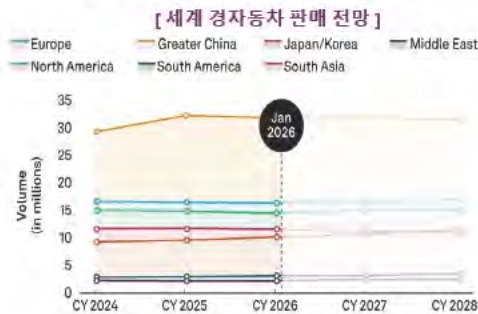


## 산업 환경 : 보호무역주의 속 業과 場의 변화

### ● 패러다임 전환으로 인한 산업과 거래 구조 변화

- 복합위기 속 **공급망 변화와 복잡성 증가**
- 판매 회복 부진 속 **보호무역과 산업 정책 강화**  
\* 미국의 보호무역주의, EU의 산업가속화법, 중국의 자동차 기술 개발 로드맵
- 자동차산업 **생태계 다양성 확대**  
\* 중국 진출 독일 기업 설문 : 55%가 5년 내 중국 협력사가 혁신 리더가 될 것이라고 응답

### ☞ 한국 GM은 무엇을 하고 있는가? 하이브리드 카? 생산 혁신?



Data compiled January 16, 2025.  
Source: S&P Global Mobility  
© S&P Global

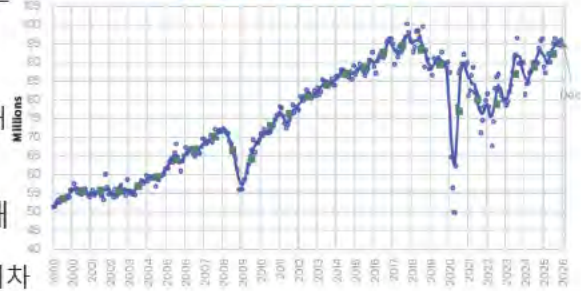


Source: BloombergNEF annual EV Outlook  
Note: Each line represents the fleet size forecast from BNEF's outlook published that year

## 고유가로 전기차 신차와 중고차 수요 급증

- 2025년 세계 자동차 수요는 5% 증가한 9,647만 대
  - 미국의 수요는 2.7% 증가한 1,639만 대
  - 미국의 2026년 3월까지 수요는 370만 대로 감소

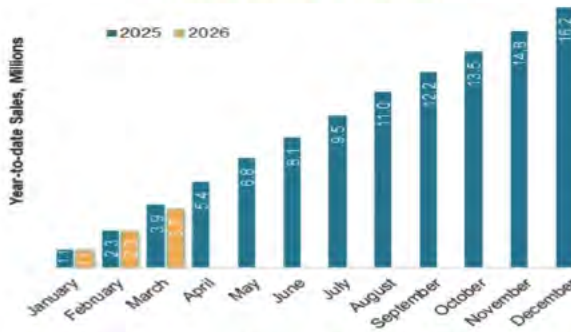
[ 세계 경자동차 판매 현황(대) ]



자료 : Global Data

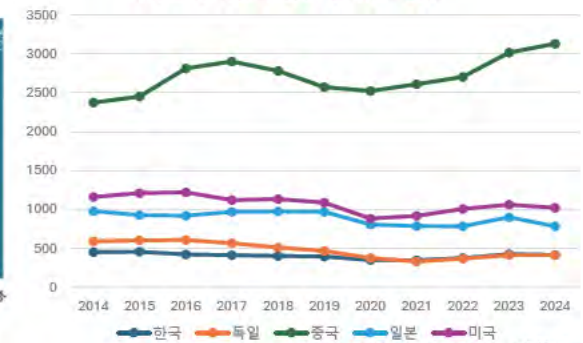
- 2025년 세계 전기차 수요 2,147만 대
  - 2026년 1월~2월 세계 자동차 수요는 전기차 수요는 227만 대로 감소

[ 미국 경자동차 생산 추이(만 대) ]



Source: US Bureau of Economic Analysis and S&P Global Mobility.

[ 주요국 자동차 생산 추이(만 대) ]

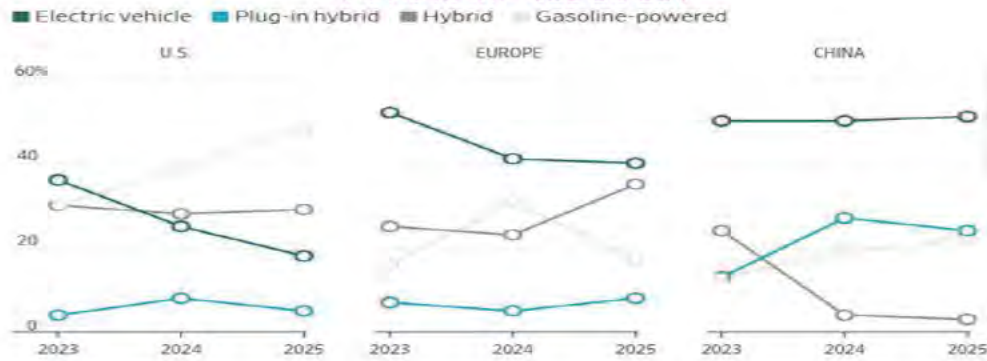


자료 : OICA, KAMA, VDA, 이항구

## 친환경차 수요 증가

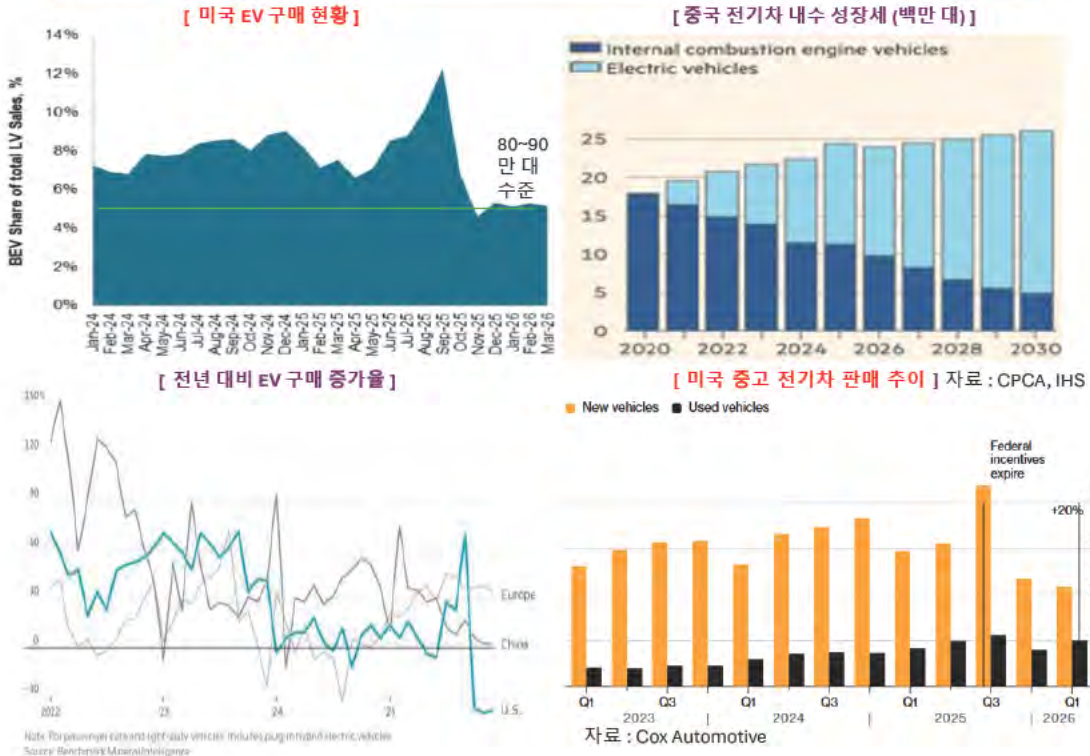
- 전기동력차에 대한 소비자 불만 완화 : 고유가로 인해 수요 회복
  - 2025년 북미 판매 둔화(127만 대)
  - 중국은 전기차 배터리 제조 8대 핵심 기술 해외 이전 규제 강화 : 해외직접투자 제약
- \* 자원 무기화
  - 국내 전기차 수요는 1분기 중 8만 3,529대

[ 국가 지역별 파워트레인별 판매 현황 ]



Source: AlixPartners

## 친환경차 수요 증가



## 미국 이외 시장 전기차 수요 증가

12개 업체가 전기차 생산 연기 및 취소: 양극화 심화-대중형과 프리미엄형

- 750억 달러의 비용 절감: 혼다는 중단-소니와의 전략적 제휴 종료
- 중국 업체의 해외 시장 진출 강화: 해외 200만 대 이상 생산능력
- 10만 대 이상 판매 국가는 20개국에 남짓
- 유럽이 385만 8,088대 판매



## HEV 수요는 증가세 유지

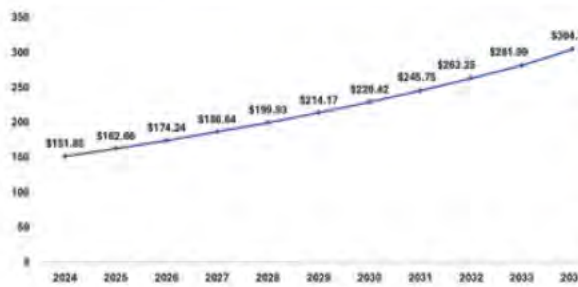
HEV 수요는 2034년까지 증가, REEV가 보완. 2024년 123.8만 대 생산

[세계 HEV 시장 전망(십억 달러)]

- Full Hybrid Car 수요는 전기차 수요를 추월하지 못할 전망
- 2035년 이후 수요 감소
- REEV의 역할 증대
- 전기차 수요는 일시적인 캐즘 후에 2028년 이후 정상화

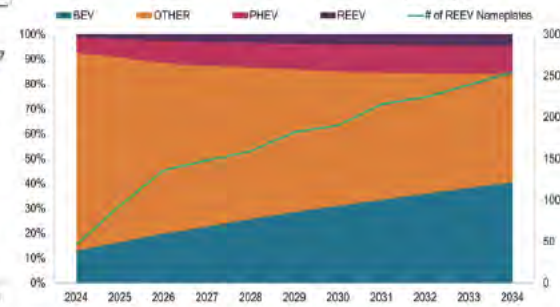


[아시아태평양 HEV 시장 전망(십억 달러)]



자료 : Precedence Research

[파워트레인별 세계 생산 전망(만 대)]



자료 : S&P Global Mobility

## 친환경차 국내 생산 증가

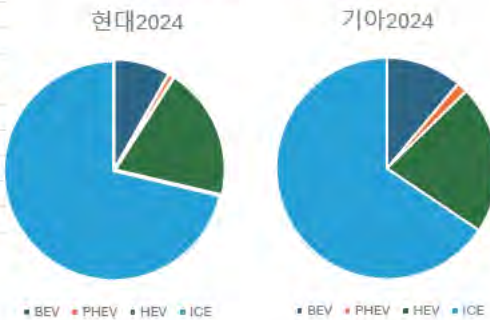
2025년 54만 7,877대. BEV 75.9%, PHEV 22.8%, FCEV 1.3%(6,802대). 2022년 10,336대

- 친환경차 국산 내수 비중은 2023년 30.9%에서 2025년 39.9%로 증가

[현대 파워트레인별 생산(대)]

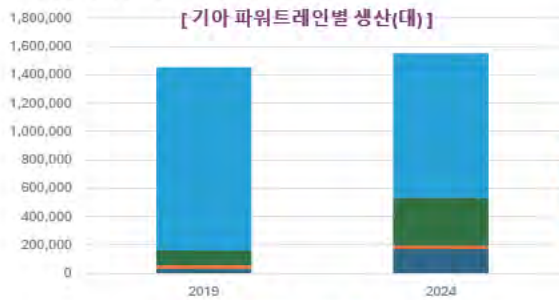


[기아 파워트레인별 생산 비중 추이]



주: 현대차는 캐스퍼 위탁 생산 제외

[기아 파워트레인별 생산(대)]



자료 : KAMA

## 미국의 수요 부진 속에 유럽의 수요는 400만 대를 상회

1분기 미국의 전기차 수요는 전년 1분기 보다 28% 감소한 213,000대 추정

- '25년 4분기 대비 9% 하락 (Cox Automotive)

- 시장 점유율은 5.8%. 전분기와 동일. 전년 동 분기보다 2%p 하락. 세제 혜택 종료 시점인 3분기 12%에 비해서는 대폭 하락

- 프리미엄급 시장 점유율은 5%p 하락한 26.4%

- 양산 차 모델은 4%에서 1.9%로 감소

- 지난해 3분기 사상 최고치를 기록했던 중고 전기차도 전년 동기비 12%, 전분기 대비 17% 증가한 93,500대

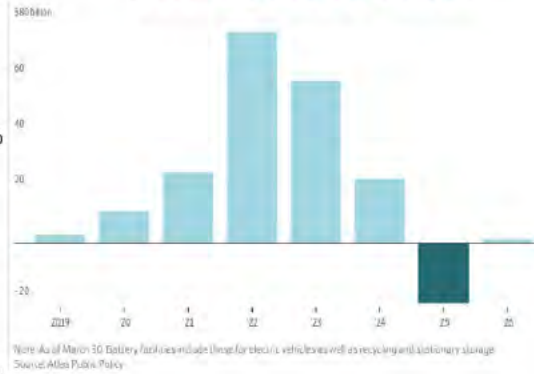
- 수요는 시보레 볼트, 닛산 리프와 테슬라 3에서 BMW와 현대로 확산

- 중고 판매 물량의 44%가 \$25,000 미만

- 중고차 평균 주행거리 33,000마일, 2022년 산

- 현대, 2030년까지 36개 모델을 투입해 현지 생산 비중을 80%로 제고할 계획

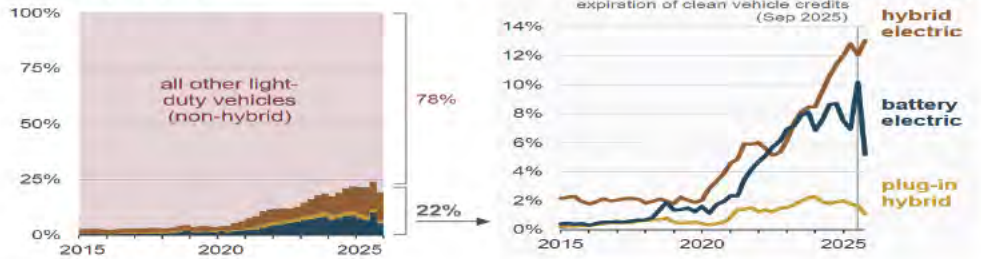
[ 미국 EV와 배터리 분야 순 투자 동향 ]



## 미국 시장 판매 현황

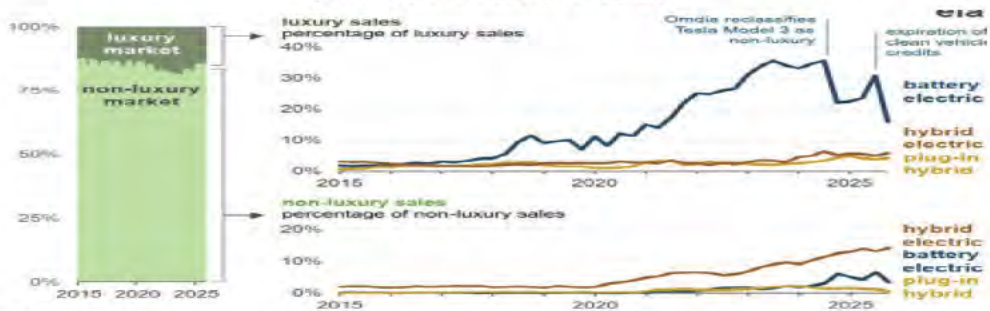
[ 파워트레인별 미국 경자동차 판매 현황 ]

Quarterly U.S. light-duty vehicle sales by powertrain (1Q15-4Q25)  
percentage of sales



Data source: Omdia  
Note: 1Q15=first-quarter 2015; 4Q25=fourth-quarter 2025

[ 파워트레인별 미국 경자동차 판매 현황 ]



## 미국의 3원화

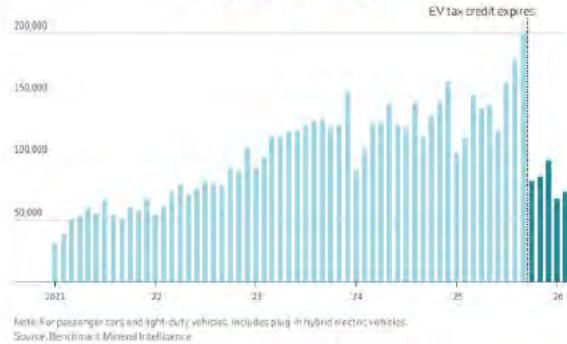
### GM, 메리 바라 CEO 전동화가 중국의 목표

- 중국 3년 구조 개편 계획 마무리
- 미국에선 픽업 트럭과 중대형 SUV
- 중국에서는 전기차 모델 개발
- 한국은 소형 내연기관차 개발

### 50만 대 생산 체제하에서 2개 차종 중심 생산

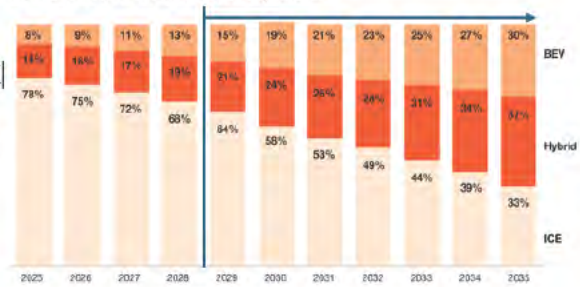
- 미국내 EV 생산이 2028년까지 둔화
- HEV 생산은 증가: 격차가 6%에서 유지되다가 2029년 5%로 축소
- 이후 다시 확대? 2035년 7%

[ 미국 EV 판매 현황 ]



[ 미국 시장 HEV 생산 전망 ]

Estimated share of new US light vehicle sales by powertrain



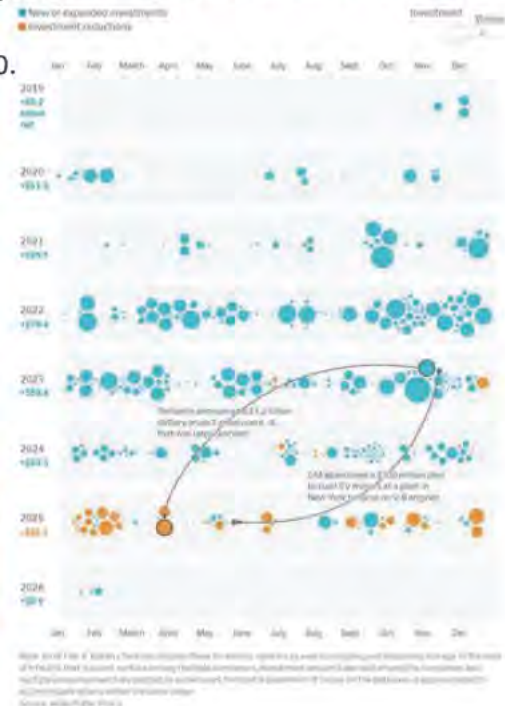
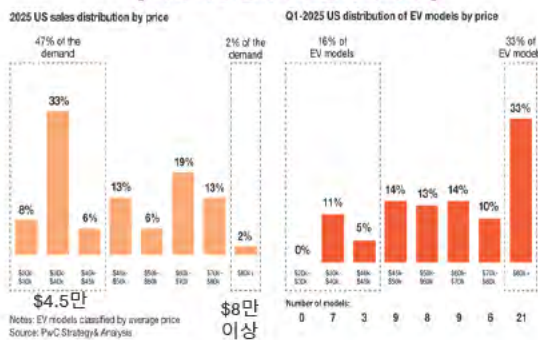
## 미국, 전기차 투자 조정

### 중형차 기준 2026년 가격 동등성 확보 [ 미국 전기차와 배터리 제조 시설 투자 현황 ]

- \* 평균 전기차 판매 가격: 중국 \$19,000, \$미국 52,000
- \* 2,100만 기: 공공 500만 기 상회

- 전기차 브랜드 수는 2020년 250개 이상에서 2024년 370개 이상으로 증가

[ 미국 시장 전기차 수급 가격 차이 ]



## 유럽의 중국산 전기차 보조금 조사

- 중국산 전기차 보조금은 유럽 진출 3대 업체 중 SAIC이 최고

- 2024년까지는 BYD와 SAIC은 증가

- 중국산 전기차의 원가 우위는 공급망 수직 통합, 규모의 경제와 낮은 간접비, 직접 보조 납품가 지연 지불, 낮은 라이선싱 비용과 우대 금리

- 중국 충전기 2100만 기 돌파
- [중국 기업의 테슬라 대비 원가 우위]

Segment	Advantage category	Description	BYD cost advantage per vehicle (\$)	Geely cost advantage per vehicle (\$)	Leapmotor cost advantage per vehicle (\$)
Supplychain scale	Vertical integration	BYD avoids supplier markups by producing more components in-house	1,339	N/A	316
	Scale + lower overhead	Lower SG&A and R&D per vehicle due to high production volumes and lower Chinese staff costs	1,708	2,524	798
Financing	Subsidies	Direct government grants awarded due to subsidize production of new entrants	792	64	84
	Below-market borrowing	Preferential bank terms	12	16	129
	Supplier payment float	BYD delays supplier payments: 135 days vs. 60 days for Tesla	114	84	104
Other	Licensing costs	BYD may not fully pay Western software/IP royalties for in-vehicle or production	50	58	50
<b>Total</b>			<b>4,708</b>	<b>2,741</b>	<b>1,661</b>

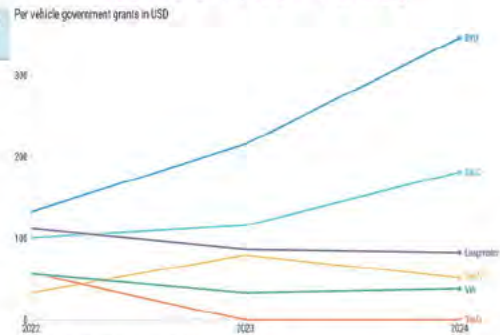
Source: EU Commission - SAIC was not deemed as cooperative by the Commission and therefore received a much higher subsidy grant rate. Source: Bloomberg based on company information

[EU 집행위의 중국산 전기차 보조금 현황]

Company name	Government grant subsidy rate
BYD Group	0.61%
Geely	2.27%
SAIC Group	8.19%*
Tesla (Shanghai)	0.27%

Source: EU Commission - SAIC was not deemed as cooperative by the Commission and therefore received a much higher subsidy grant rate

[중국산 전기차 대당 보조금 현황]



## 배터리 시장 점유율

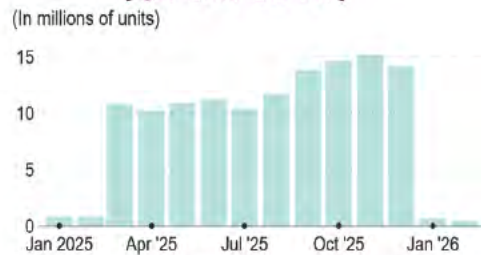
- LFP의 시장 점유율 확대: 중국산 수요와 비례

- 한국업체들은 ESS와 로봇 등으로 시장 다변화
- 전고체 배터리의 개발: 경제성
- ESS가 전기차를 단기간내 대체할 것인가?
- 범세계적인 캐즘 이후 2028년부터 수요 회복
- 경쟁의 심화



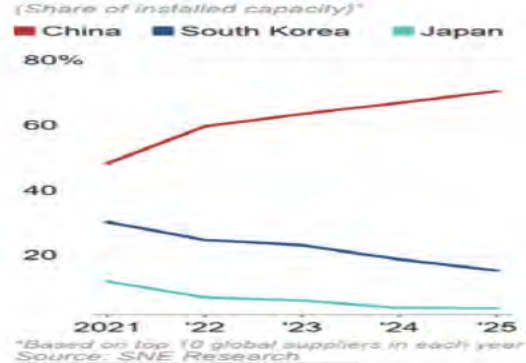
자료: Benchmark Mineral Intelligence

[중국 전기차 판매 추이]



\* Includes battery-powered and plug-in hybrid cars  
Source: China Association of Automobile Manufacturers

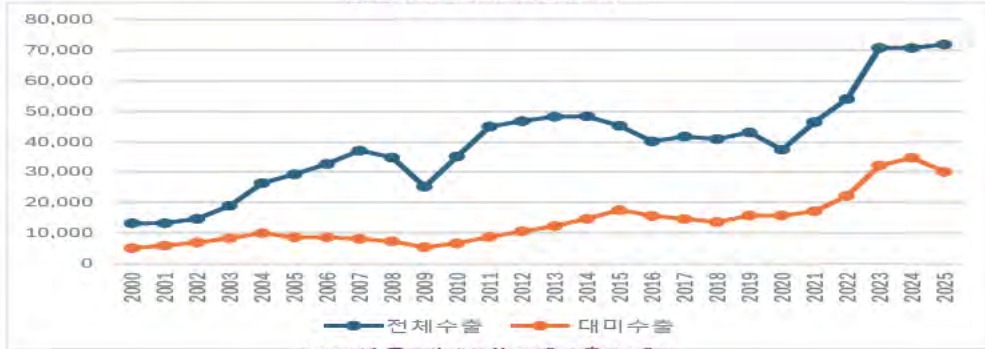
[배터리 시장 점유율]



\*Based on top 10 global suppliers in each year  
Source: SNE Research

## 수출선 다변화

[ 한국의 수출 추이 (백만 달러) ]



[ 2025년 중국의 승용차 10대 수출국 (대) ]

국가	12월	1~12월	증감	국가	12월	1~12월	증감
러시아	65,077	555,381	-46.1	미국	128,680	1,316,810	-4.9
UAE	101,604	539,712	74.3	캐나다	22,848	261,473	12.5
멕시코	38,827	490,793	44.2	호주	12,335	145,681	-5.5
영국	50,934	320,834	70.3	영국	7,021	93,685	10.7
브라질	32,661	299,943	34.6	독일	5,309	69,335	37.6
벨기에	22,939	289,548	4.5	스페인	6,715	62,272	9.9
사우디아라비아	31,584	250,465	11.2	이스라엘	4,181	50,268	6.2
호주	16,105	246,189	59.3	사우디아라비아	4,463	38,512	-36.6
카자흐스탄	20,253	186,965	74.3	이탈리아	3,934	37,246	5.7
이란	9,426	164,110	-31.6	네덜란드	4,381	37,236	-5.6

자료 : GASGOO

자료 : 무역협회

## 수출선 다변화

### 중국의 전기차 수출은 두 자리 수 증가

- 스페인과 이스라엘에 대한 전기차 수출이 우리의 내연기관차와 전기차 수출을 추월
- 전기차 수출 1위국이 내연기관차 수출 2위국인 캐나다를 추월

[ 2025년 중국의 전기 승용차 수출 상위국 비교 ]

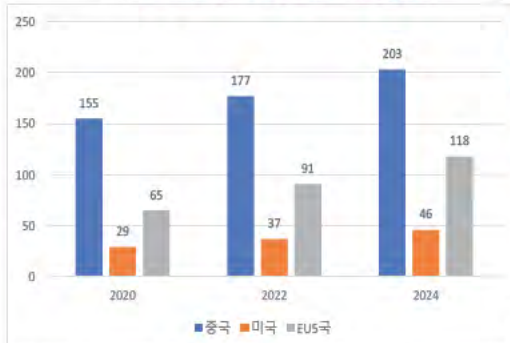
	12월	1월~12월	증감
<b>벨기에</b>	21,942	277,857	5.7% ↑
<b>영국</b>	35,789	224,542	91.5% ↑
<b>브라질</b>	19,622	190,378	32.2% ↑
<b>UAE</b>	52,725	187,603	148.8% ↑
<b>멕시코</b>	17,882	174,493	155.7% ↑
<b>호주</b>	10,066	120,983	66.8% ↑
<b>인도네시아</b>	19,152	118,111	172.1% ↑
<b>태국</b>	20,475	111,162	56.6% ↑
<b>이스라엘</b>	7,492	96,668	50.1% ↑
<b>스페인</b>	9,753	86,810	42.9% ↑

## BYD의 공세

### 5년만의 변화

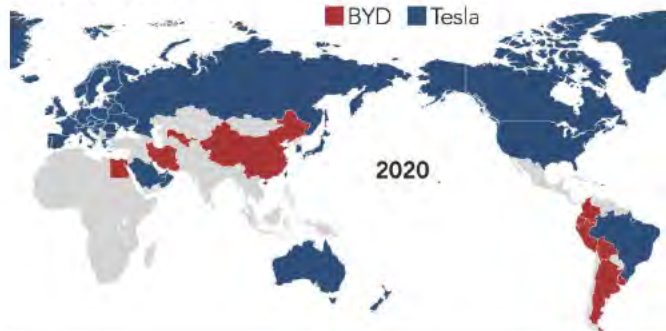
- 중국의 공략
- 북미를 제외한 시장의 불안
- 중국은 17%
- 2026년 28%, 2,430만 대 예상

[ 주요국 지역 전기차 브랜드 수 현황 ]



자료 : S&P Global Mobility, 주 : 2025년 2월 기준

### BYD vs Tesla



Company with higher sales volumes, excluding some large vehicles, is highlighted in designated color; comparison includes estimates  
Source: Nikkei research using data from S&P Global Mobility

## 일본 : 혼다의 생산 중단

### 도요타 협력업체에 생산성 향상 요구

: 1,132만대로 사상 최고치, 내재화 등 순혈 주의 포기

- 혼다 : 중국시장 판매 부진 '19년 532만대 ➡ 352만 대

- 닛산 : 중국 고유 모델 N7 출시

- 연료전지차 80% 감소

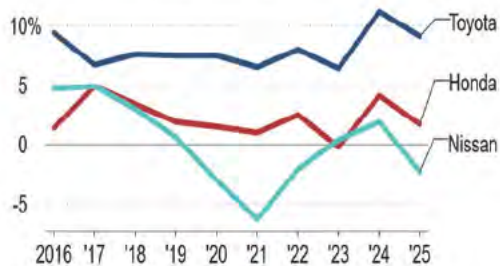
[ 도요타, 협력업체 중국 업체로 교체 ]

Component	Traditional Toyota supplier	New Chinese supplier
Battery	Panasonic	CALB
Traction motor/e-axle	Nidec (motors), Aisin / Denso (power electronics, integration)	Huawei (DriveONE)
Inverter/power electronics	Denso, Aisin, Bosch	Huawei (integrated with DriveONE)
ADAS software	Toyota in-house	Momenta

Source: Rhodium Group, based on MarkLines, MITI filings, Chinese EV press, and company disclosures

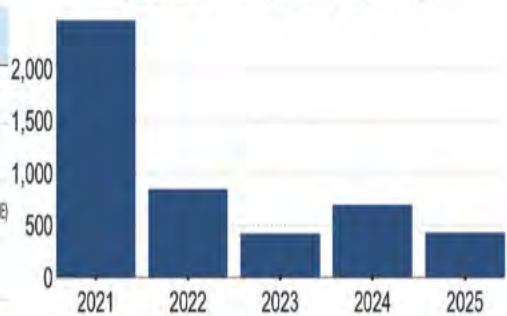
### [ 일본 3사의 영업이익률 추이 ]

(Automotive business operating profit margin)



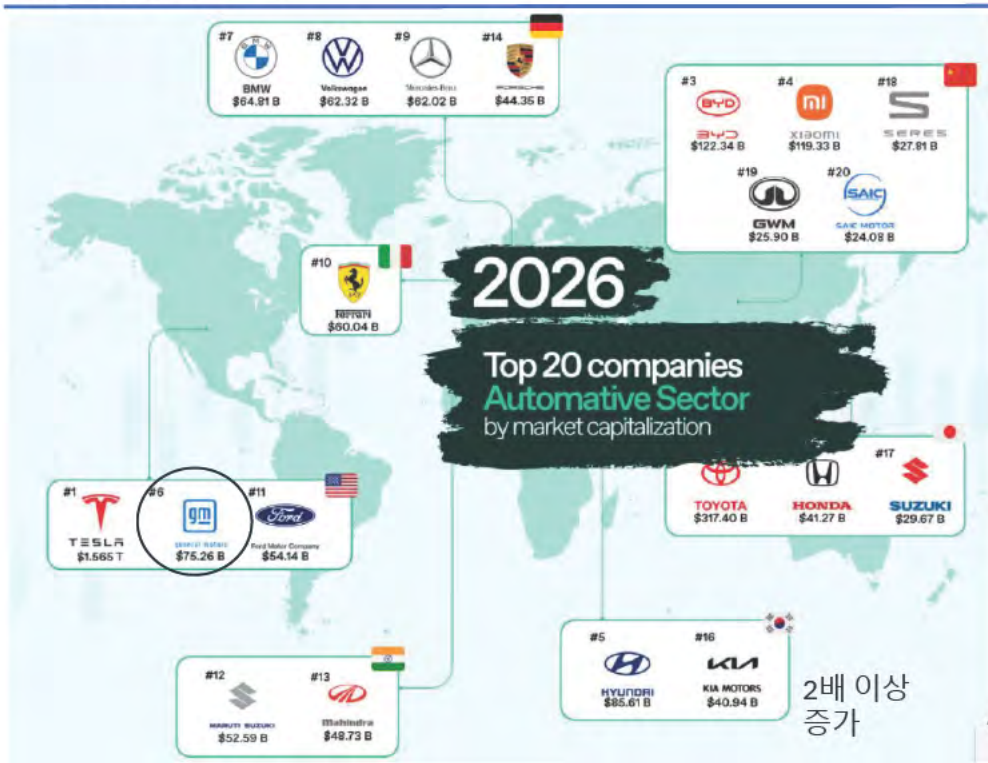
Note: Fiscal years ending in March

### [ 일본의 연료전지 승용차 판매 추이 ]



자료 : Nikkei

## GM의 시가 총액



1

세계 전기 자동차산업 미래와 전망

2

시사점

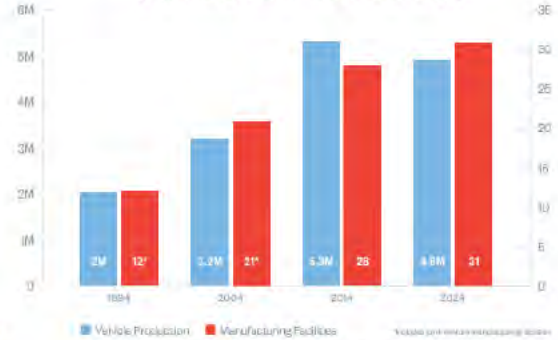
## 한국 GM의 향배

- 전기차 누적 내수 98만 1,321대
  - 중국산이 33.9% 점유 (8만 3,529대)

### 인천문화재단

- '인천 자동차산업 구술 채록' '인천 자동차산업, 그 질주의 여정'

[ 외국 완성차업체 미국내 생산 현황 ]

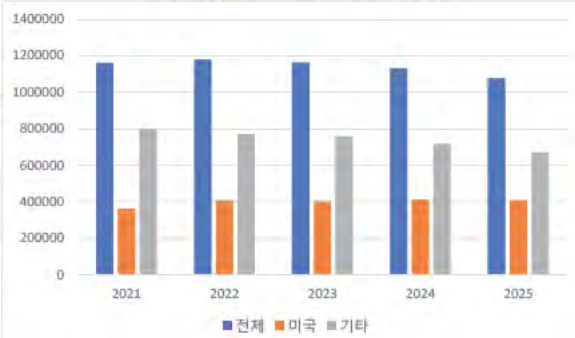


[ 주요 국가의 대미 직접투자 현황(2024 누적, 백만 달러) ]

	Computers and electronic products	Electrical equipment, appliances and components	Transportation equipment
독일	37,133 (37,329)	4,989 (601)	50,579 (49,865)
일본	29,661 (29,492)	6,460 (4,261)	75,432 (68,300)
한국	83 -	443 (251)	6,111 (4,272)

자료 : 미 상무부, Survey of Current Business, 주 : ( )안은 2023년

[ 자동차부품 수출 추이 (만 달러) ]

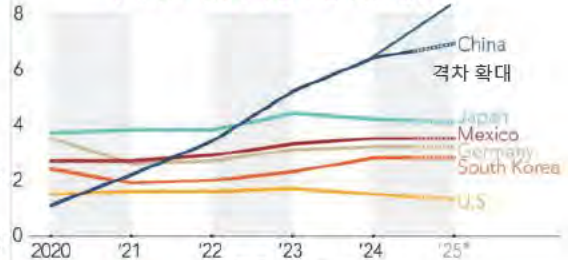


## 세계 수출 시장

### 세계 승용차 수출은 2024년 9,589억 달러

- 2020년(6,473억 달러) 대비 48.1% 증가
- 금액 기준 세계 5대 수출국은 독일, 일본, 중국, 한국, 멕시코
- 금액 기준 유럽 4,733억 달러로 49.4% 점유 소폭 감소
- \* 아시아가 32.1%(증가), 북미는 16.6% 점유(미증)

[ 국가별 자동차 수출 현황 (백만 대) ]



자료 : AlixPartners  
주 : 2025년은 전망치

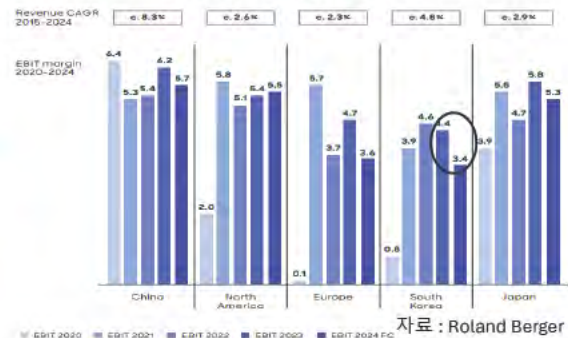
### 중국 저가 전기차 생산 기술과 스마트 기술 해외 이전 규제

[ 주요국의 자동차 부품 수출 추이(억 달러) ]



자료 : Worldtopexports

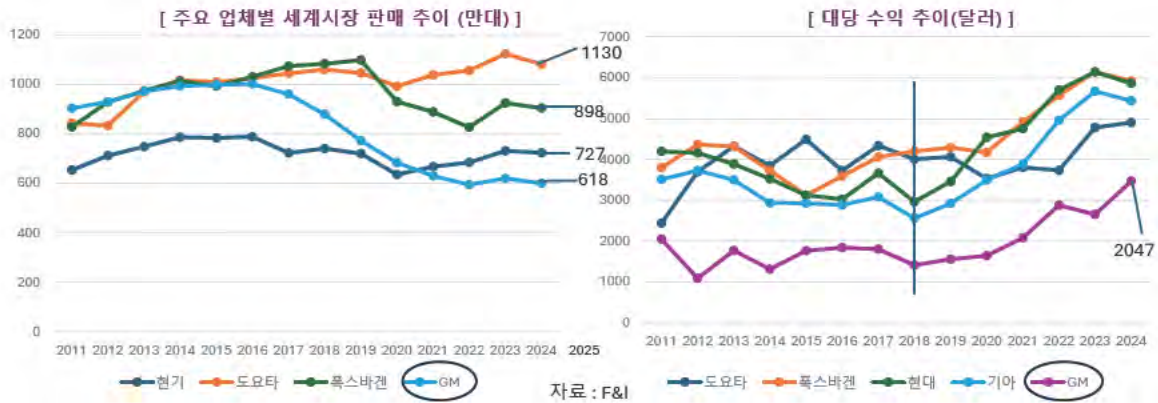
[ 자동차 부품 수익률 추이 ]



자료 : Roland Berger

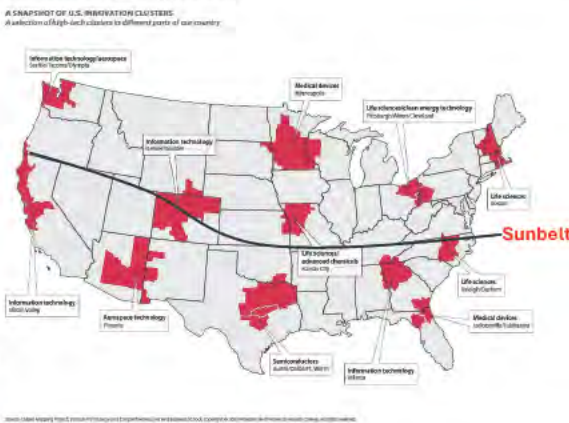
## 세계 수출 시장

- GM의 세계 시장 판매는 2010년대 중반 1,000만 대를 넘었으나 2025년에는 618만 대로 감소
  - 대당 수익은 2024년 3,400달러에 달했으나 2025년에 2,047달러로 감소
  - 관세 영향이 영업이익에 부정적 영향
  - 양적 성장은 부진, 신사업도 부진 : 크루즈와 브라이트 드롭
  - 재무구조의 건전성 유지?



## 지피지기 백전 불태 : Rust belt? Sun belt!

- 우리는 내수가 작아서 수출, 중국은 공급과잉 해결책으로 수출
  - 미국 기업들은 세계 최대 내수시장 공약으로 수출에 관심이 적은 편
  - 해외 직접투자를 통한 현지 생산 판매
    - \* 트럼프의 리쇼어링 정책 : 멕시코
  - 유럽(EU)은 역내 교역과 투자에 중점
- 산업 협력 : 기업간 전략적 제휴
  - 미국, 앵커기업 중심의 혁신 클러스터와 네트워크 구축
  - 전문인력 확충과 성장 잠재력 강화, but
  - 디트로이트는 Rust Belt 중심에서 혁신 클러스터로 전환
  - 미국 자동차산업은 전통적인 오대호 주변에서 남동부 지역 중심으로 확대(동남기)



## 빅 3의 위상 저하 : Make Automotive industry Great Again

- 미국 자동차산업의 구조적 문제로 경쟁력 저하

- 근시안적 경영(Myopia), 중대형차 생산 구조, 취약한 전기차 생산기반, 인력 부족, 고임금

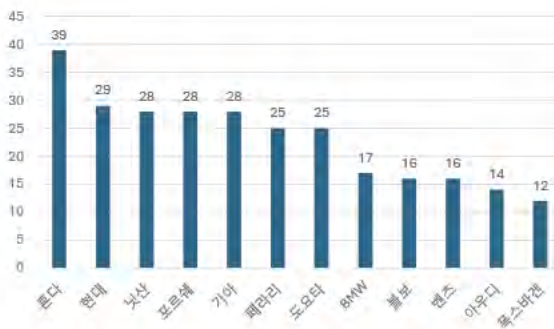
- 1979년 크라이슬러 사태, 2009년 GM 파산, 2025년 테슬라 위상 저하

- 자동차산업 생태계 강건성 저하

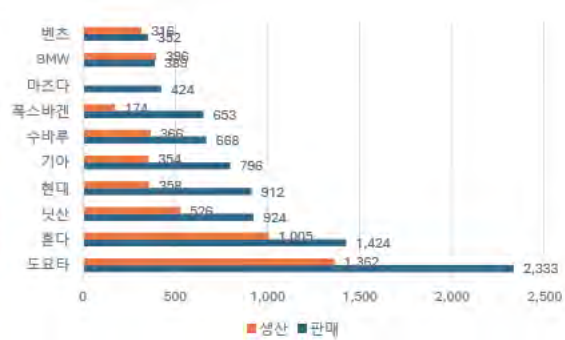
[ 업체별 미국시장 판매 (2024, 대) ]



[ 전체 판매에서 차지하는 미국 판매 비중 (%) ]



[ 업체별 미국내 생산 및 판매 (2024, 천대) ]



## 양극화 문제 대두

- 현대기아차의 해외 생산은 2025년 전년 동기 대비 0.2% 증가한 365만 1,451대

\* 미국내 생산은 9.0% 증가한 78만 264대

\* 유럽생산은 16.0% 감소한 57만 2925대

\* 중국의 자동차 판매는 7.6% 증가한 43만 9,331대

- 현대기아차 국내 생산은 1.1% 증가한 344만 3,822대

- 중견 3사의 국내 생산은 8.8% 감소한 65만 1,148대

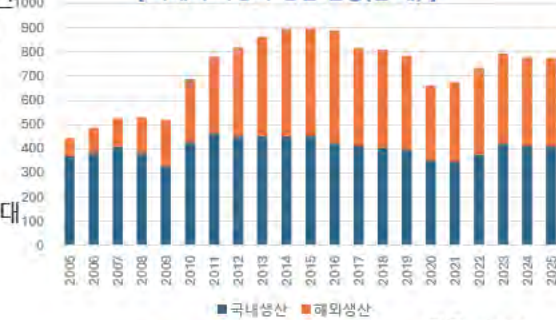
- 한국 자동차산업의 국내외 생산은 2025년에 감소

- 현기 713만 5,273대 + 중견 3사 = 778만 6,421대로 감소

- 미국 판매 183만대로. 한국GM 물량 44만 7,226대로 감소

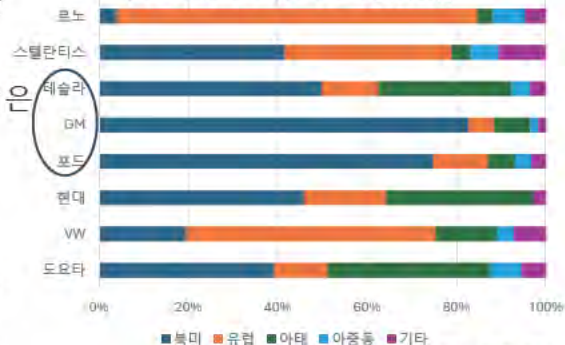
☞ 대미 수출 143만 대 → 136만 대로 감소

[ 국내외 자동차 생산 현황(만 대) ]



자료 : KAMA

[ 주요 업체의 지역별 매출 비중 (2024) ]

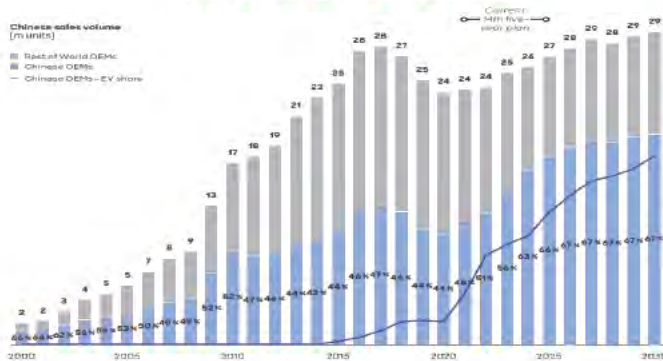


자료 : S&P, 현대는 필자 작성

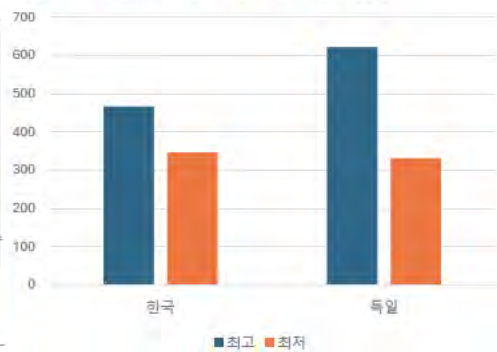
## 한국GM

- 금융위기와 코로나19 위기에는 **중국 변수가 미미했**으나, 현재의 위기는 이전 2차례 위기와는 다른 양상이 전개
  - 중국 기업 대미 진출 제약, 유가 상승 - 저가 차량 수요 지속
  - **중국기업의 미국 시장 외 해외진출 확대 - 수출선 다변화?**
  - 신정부 5년(2025~2030)이 매우 중요하나, 단기적 정책 수립이 제한적일 수 밖에 없고, 산업전문가 부족, 특히 **글로벌 산업 동향 파악 가능 전문인력** 부족이 문제
  - 기술, 노사(인력), 정책 등의 분야에서 협력 필요 : 지선 후

[ 외국계 OEM 중국 시장 점유율 전망 ]



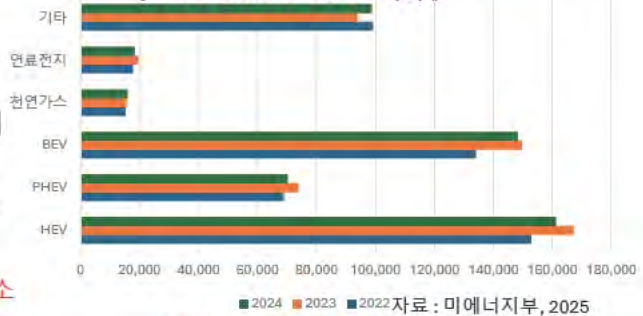
[ 한국과 독일의 자동차 생산 비교(만 대) ]



## 자동차산업 인력 부족 : 미래차 인력

- 미국의 2024년 자동차산업 고용은 30,400명 증가
  - 전기차(BEV, PHEV, FCEV) 분야 고용은 243,243명으로 전년 대비 2.6% 감소
  - \* 미국의 전기차 인력이 우리 부품산업 전체 고용과 비슷한 수준
  - **전기차고용은 3개 부문 모두 감소**
  - 천연가스를 제외한 친환경차 인력 감소
- 제조 인력 부족에 대응책 수립 중
  - 임금격차(\$53,620)와 수급 불균형
  - \* 자동차산업 임금은 여타 산업에 비해 8.3% 높은 수준
  - 미국 제조업의 고용은 이전 최고치 대비 200만 명 이상 감소

[ 미국의 친환경차 고용 추이 (명) ]



[ 미국 자동차산업 고용 추이 ]



## GM의 R&D 투자

● 세계 자동차산업의 연구개발 투자는 2014년 1,082억 달러에서 2024년 1,964억 달러로 증가

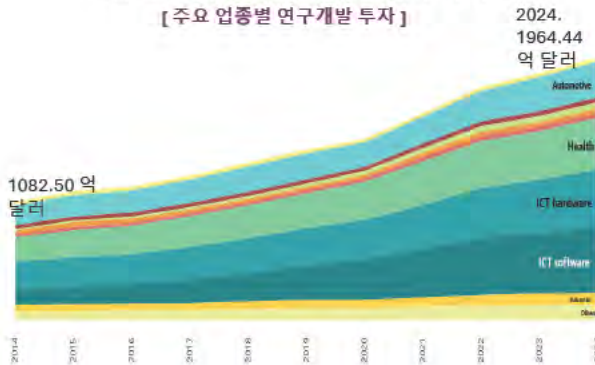
- 주요 업체별로는 VW 이 1위, 벤츠가 2위, GM 3위로 BMW를 밀어냄

- 90억 1,560만 유로 : 13조 3,160억 원

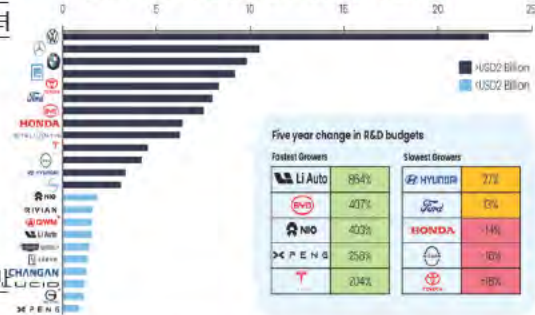
- 현대차 그룹은 12위에서 14위로 33억 3300만

- 중국 신생 업체의 연구개발 투자가 증가

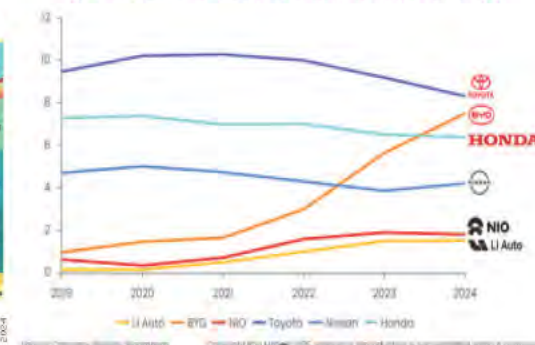
[ 주요 업체별 연구개발 투자 ]



[ 주요 자동차업체의 연구개발 (십억 달러) ]



[ 중국 일본 업체의 연구개발 투자 추이 (십억 달러) ]



## 한국 GM R&D?

● 현대그룹 주도의 혁신 생태계 : 12조 원

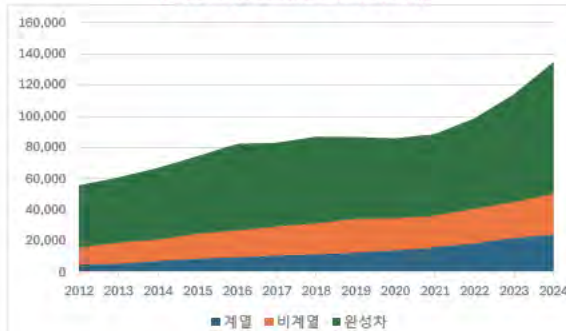
- R&D 기능과 인력의 수도권 집중현상으로 지역간 혁신 역량 격차 확대

- 선택과 집중 중심 지역별 차별화 지원 정책

- 미래 모빌리티의 핵심 부품인 전장(전기전자) 부품의 비중 증가로 인해 ICT 업체의 역할 증대

\* 특히, 반도체와 소프트웨어의 비중이 증가하면서 구조고도화와 사업 전환을 요구

[ 자동차산업 R&D 투자 추이 ]



[ 현대차 그룹 R&D 투자 추이 (억 원) ]



자료 : 금융감독원, 전자공시시스템 재무제표 분석

[ 주요국 자동차산업 R&D 투자 (2023, 십억 유로) ]



자료 : Statista

## 전문인력 감소

- 국내 R&D 수행 기업의 2023년 집약도(매출액 대비 R&D 투자 비율)는 3.55%로 전년 대비 0.32%p 증가 (KISTEP)
  - 제조업 비율은 4.55%
  - 자동차 및 트레일러산업 비율은 3.28%로 전년 대비 0.04% 증가
  - \* R&D 투자액은 2022년 9조 6,696억 원, 2023년 10조 7,619억 원을 기록
  - \* 전산업에서 차지하는 비중은 2019년 11.8%, 20년 11.6%, 21년 10.9%, 22년 10.8%, 23년 11.7%
  - \* 전산업 연구원 수 차지 비중은 2019년 11.8%, 20년 11.6%, 21년 10.9%, 22년 10.8%, 23년 11.7%
- 연구원 수와 전산업 연구원에서 차지하는 비중이 감소세
  - \* 특히 2023년 연구원 수가 급감했는데 산업 전환에 따른 구조조정과 연관산업 기업으로 이직 때문으로 추정
- R&D 투자 기업 수는 1,929개 사로 100인 이상 고용 기업 367개 사가 전체 투자의 94.5%를 차지
  - \* 99인 이하 1,562개 사의 평균 투자는 3.8억 원



## 전기차 사업 축소

- 배터리 합작투자 LG에게 매각
  - 단기 수익 창출
- 한국 GM 이익잉여금 : 2018년 군산 공장 폐쇄 이후 2022년부터 흑자
  - 6억 달러 투자 : 4,400억 원은 생산 시설 현대화에 투자
  - 과거 창원 공장 사례 (도장)
- 시나리오별 분석
  1. 현 상황 유지
    - 중국 사업 : '25년 판매 미국 285 만대
    - 중국 190만 대, 이중 NEV 100만 대
  2. 1개 공장 폐쇄
    - 경제성과 정책 변수
  3. 완전 철수



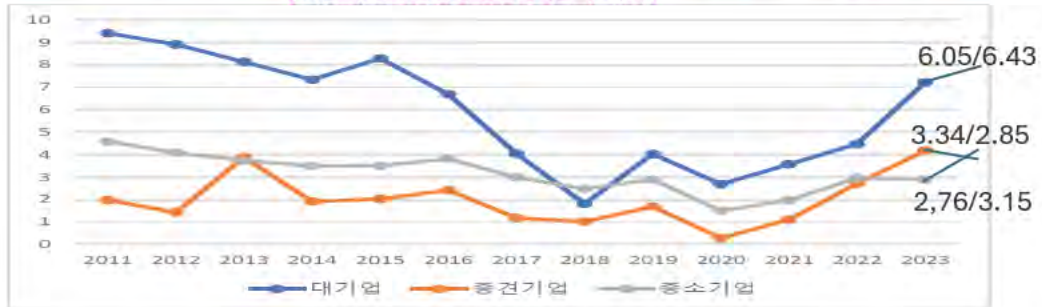
## 협력업체의 취약성 극복

### 혁신역량 저하에 따른 수익률 저하 - 양극화, 중견기업 위기? 중소기업 회복?

- 현대차 그룹 투자가 75% 상회
- 중견 3사는 약 7% 점유  
\* 한국 GM의 글로벌 엔지니어링 센터 역할
- 국내 R&D 투자는 전세계 투자의 5% 수준
- 상대적으로 낮은 영업이익률
- 미래를 담보하기 어려운 협력업체



[ 외감 대상 부품업체 영업이익률 추이(%) ]



자료: 금융감독원, 전자공시시스템 재무제표 분석

## 지방정부의 연계 협력 강화

### 한국 GM은 인천광역시, 경상남도, 충청남도과 경기도에 걸쳐 협력업체가 위치

- 이들 4개 광역 지자체 중 인천광역시와 경기도는 수도권에 위치해 있어서 정부 지원 대상 후 순위이자, 경기도는 과는 존재하나 직접 영향을 받지 않는 것으로 평가
- 충청남도와 경상남도 자동차팀 운용 ☞ **인천광역시 자동차과 설치 필요**
- 공급망 관리, 고용영향 평가, 생태계 조성, 산업 전환(xV) 전환 등 관리
- 1,600개 사 공급망 실태 조사 및 데이터 기반 정책 수립 기반 조성
- 외주화, 물량 변동, 납품 단가 등 구조적 문제 분석
- 산업 전환에 따른 고용 영향 사전 분석
- 조직 신설 및 운영, 예산, 인력 확보 및 이행 로드맵 수립
- '인천광역시 녹색 공급망 구축 및 거래 공정성' 조례 제정
  - 공정 거래 및 원·하청 거래 관계의 사전 분석을 통해 공급망의 안정화를 도모
  - 산업 전환과정에서 공급망 업체 지원 방안 모색
  - 전문인력 확보 방안 등

# 토론

## 03

1. 한국지엠지부 대응과 과제
2. 한국지엠 부품사의 위기인식
3. 연구개발법인의 위기인식
4. 지역에서 바라보는 한국지엠 위기
5. 노동당 : 2028 한국지엠 위기대응
6. 정의당의 상황인식과 대책 제안
7. 진보당 : GM의 해외사업장(한국GM 포함)  
사례와 지방정부의 대응

안규백 한국지엠지부 지부장  
이지현 부평공단지회 지회장  
한상귀 GMTCK지회 지회장  
장시정 인천지역연대 공동대표  
정성용 노동당 인천시당 노동위원장  
조세준 정의당 부평구위원회 사무국장  
임동수 진보당 인천시당 정책전문위원

• 참가자 자유토론

# 토론 1 | 한국지엠지부 대응과 과제

안규백 한국지엠지부 지부장

안녕하십니까. 금속노조 한국지엠지부 지부장 안규백입니다.

지금 우리는 한국지엠의 문제를 이야기하려면 반드시 한 가지 질문부터 던져야 한다고 생각합니다.

이 문제는 언제부터 시작되었는가. 그 출발점은 2000년, 정부의 일방적인 해외 매각 방침이었습니다. 당시 대우자동차는 그야말로 혈값에 GM으로 매각되었고, 그 과정에서 노동자와 지역, 산업의 미래는 충분히 고려되지 않았습니다. 그때 민주노총을 중심으로 한 대우차 공투본은 세 가지를 분명히 경고했습니다.

첫째, 상시적인 고용불안,  
둘째, 단순 생산 하청기지화,  
셋째, 물량과 고용을 빌미로 한 반복적인 철수 협박과 정부의 지원 요구.

그리고 26년이라는 시간이 흘러가고 있는 지금, 우리는 그 경고가 현실이 된 상황을 마주하고 있습니다. 그런 의미에서 지난 2018년 군산공장 폐쇄는 그 상징적인 사건이었습니다. 철수 위기가 현실화하자, 산업은행은 약 8,090억 원의 공적자금을 투입했습니다. 그 대가로 우리는 2028년까지의 시간을 얻었습니다. 하지만 지금 그 시간은 어떻게 사용되고 있습니까.

최근 한국지엠은 약 6억 달러 투자를 발표했습니다. 그러나 얼마 후 기다렸다는 듯 현금배당을 시행했고, 수조 원 규모의 중간배당까지 예상되고 있습니다. 공적자금으로 회사를 살렸지만, 그 성과는 의미 있는 미래차 전환을 위한 투자와 고용증대가 아니라 배당으로 빠져나가고 있는 구조입니다.

투자는 수천억, 배당은 수조 원. 이 구조를 그대로 둔다면, 2028년 이후 우리는 또다시 같은 위기를 반복하게 될 것입니다. 그래서 지금 필요한 것은 단순한 대응이 아니라 과거에 대한 성찰과 구조의 전환입니다. 무엇보다도, 2000년 일방적 해외매각 정책에 대한 분명한 평가와 반성이 필요합니다. 그 출발점에 대한 성찰 없이 같은 방식의 대응을 반복한다면, 결과 또한 반복될 수밖에 없습니다.

이제는 달라져야 합니다.

### **첫째, 사전 대응 체계 구축입니다.**

인천시는 자동차산업 전담부서를 설치하여 산업전환, 공급망, 고용 영향을 통합적으로 관리해야 합니다.

### **둘째, 공급망 공정 질서 확립입니다.**

납품단가 인하, 외주화 압박 등 구조적 불공정을 바로잡기 위해 조례 제정을 통한 감시와 제재 체계를 구축해야 합니다.

### **셋째, 2028년 대응을 위한 제도적 준비입니다.**

‘(가칭)한국지엠 미래 대응 2028 위원회’를 구성하여 한국지엠의 장기적이고 안정적인 운영 방안을 동시에 준비해야 합니다.

우리는 이미 한 번 선택의 결과를 경험했습니다. 이제는 같은 실수를 반복할 것인지, 아니면 산업과 고용을 지키는 방향으로 전환할 것인지 결정해야 합니다. 그 책임은 지금 이 자리에 있는 정치와 지역사회에 있습니다.

책임 있는 결단을 촉구드립니다.

## 토론 2 | 한국지엠 부품사 노동자의 노동현실과 위기 인식

이지현 부평공단지회 지회장

### 부평공단 안 2차하청 업체

제가 일하는 곳은 부평공단 안에 위치한 한국지엠 부평공장의 2차하청 업체입니다. 각핏모듈(테시보드)을 만드는 회사로 한국지엠으로 직서열 납품을 합니다. 한국지엠 생산계획에 따라 저희가 테시보드를 조립하면 인근에 있는 한국지엠으로 바로 운송되어 완성차로 조립되는 형식입니다. 이 때문에 저희 사업장에서 라인이 멈추면 한국지엠의 라인이 멈추게 됩니다. 그만큼 한국지엠의 생산에 중요한 역할을 하지만 한국지엠과의 계약은 1차 업체가 하고 저희는 그 1차 업체에 하청을 받아 실질적인 일은 저희가 다 합니다. 2차 업체이다 보니 하는 일에 비해 임금은 최저임금 수준이고, 노동조건은 열악할 수밖에 없습니다.

### 노조만들기 전엔 한 사업장안에 파견업체 7개 이상이었음

저희 사업장만 해도 200명이 좀 안되는 사업장임에도 파견업체가 7개 이상이 있는 불법의 온상지이기도 했습니다. 제조업 파견은 금지되어 있지만 버젓이 각기 다른 업체 소속에 아웃소싱을 통해 몇 개월 단위로 계약을 맺고 다시 계약하곤 했기에, 퇴근할 때 “내일 나오라”는 한 마다가 근무의 연장이었고 아무 말 없으면 그냥 해고였습니다. 한시간 일찍 출근시켜 화장실이며, 현장 청소를 무임금으로 시켰고, 조회시간에 모여 인격 모독적인 말을 하는 일은 일상이었고 한 달에 한 번 나이론 장갑 한 켤레를 주며 그것조차도 아껴 쓰라고 해서 피가 나도 테이프를 감고 일해야 했습니다. 이뿐만이 아닙니다. 휴업수당, 주휴수당, 연차, 퇴직금은 당연히 상상할 수조차 없었습니다. 그렇게 고용불안에 시달렸던 저희가 노동조합을 만든 이유입니다. 노동조합을 만들고 제일 먼저 한일은 파견업체를 없애고 2차 업체가 저희를 직접 고용하는 전원 정규직 전

환을 이뤘습니다. 모든 임금도 최저이긴 하지만 그동안 받지 못한 임금들까지 조합이 직접 계산하여 받아 낼수 있었습니다. 하지만 여전히도 한국지엠의 부품사들을 비롯해 공단의 많은 업체들은 노동조합이 없다 보니 불법이 난무하고, 노동권의 사각지대에 있는 실정입니다.

## **한국지엠의 직접 영향력 아래 있음**

한편(앞서 말했듯이 저희는) 한국지엠의 직서열 업체이자 부품사로써 한국지엠과 운명을 같이하는 처지입니다. 100% 한국지엠 물품만 납품하는 업체이기 때문입니다. 1, 2공장이 함께 운영되다 2022년 9월부터 한국지엠 부평 2공장이 문을 닫자, 저희도 어쩔 수 없이 1공장만 운영 중입니다. 자연스럽게 노동자들의 해고와 고용불안으로 이어졌습니다. 과거 군산공장 폐쇄 때 그 여파로 부품사들이 문을 닫고 지역 경제에도 큰 타격을 주었듯이 부평 공단 내에도 한 차례 가혹한 한파를 겪어야 했습니다.

## **6년동안 2번의 폐업, 사장은 3번 바뀜**

제가 일을 시작하고 현재까지 6년 동안 2번의 폐업을 겪어야 했으며, 3번의 사장이 바뀌었습니다. 그 과정에서 고용보장과 근속 인정 쟁취를 위하여 치열하게 싸워야 했습니다. 그리고 작년, 주 야 잔업에 주말 10시간씩 특근까지 해가며 겨우 안정권에 들었다고 안심하고 있었습니다.

## **하청업체의 불안정성과 열악한 노동환경**

하지만 다가오는 2028년을 앞두고 또다시 과거가 재현될까 두렵습니다. 사실 한국지엠 부품사들은 지속되는 한국지엠의 경영 불안정성 때문에 “몇 년 후면 지엠도 문닫고 우리도 문닫는다”는 이야기를 해오곤 했습니다. 지난 기간 겪었던 경험 때문입니다. 그러다 보니 일에 대한 자부심이나 의욕도 한국지엠 부품사들에게는 적은 편입니다. 차라리 빨리 다른 회사로 이직을 하는게 낫다며 이직하는 노동자들도 많습니다. 한국지엠의 불안정성과 2차 부품사 업체의 열악한 노동환경이 그 원인입니다.

## **대기업 중심의 산업 정책, 부품사의 소외**

한국지엠과 그 공급망은 정부 정책에서도 소외 받았습니다. 트럼프 관세 이후

한국 정부도 자동차 산업 보호를 위해 여러 조치를 취했습니다. 하지만, 현실적으로 현대나 기아차처럼 한국 대기업 중심의 논의가 많았고, 외투기업인 한국 지엠은 물론 그 하청업체들은 관심의 대상이 아니었습니다. 외투기업에 대한 규제, 불안정성 해소를 위한 대책, 나아가 외투기업 부품사들에 대한 대책이 시급합니다. 또 트럼프 관세는 단순한 비용문제를 넘어 글로벌 공급망의 재편을 촉진했습니다. 지엠 본사는 공급망을 미국이나 멕시코로 재구성 해오고 있고, 이 때문에 한국 부품공장 하청업체들이 글로벌 경쟁에서 탈락하는 계기가 되었습니다. 결국 장기적 생존 가능성 자체가 위협받게 되었습니다.

### **부품사의 노동환경에 대한 정책 마련 절실**

누구나 평생 직장을 갖고, 더 나은 일자리를 얻길 희망하지만 한국지엠 부품사에서 일하는 저희에게는 꿈꾸기 힘든 현실입니다. 어차피 최저임금 수준 받으며 다른 곳에서 일하면 되지 않느냐고 하지만, 저희에게는 몇 년간 계속 일해온 소중한 일터이기도 합니다. 한국지엠과 생사의 미래를 함께하는 부품사로서 한국지엠이 철수하거나 축소되지 않길 바랍니다. 위기의 상황이 오더라도 정부가 외투기업이라는 이유로 나몰라라 할 것이 아니고 한국지엠 노동자, 그리고 부품사 노동자들의 고용에 대해 대책을 마련해야 한다고 생각합니다. 더불어 부품사의 기본적인 노동현실들. 제조업 파견, 쪼개기 계약, 휴업수당 미지급, 단가 계약에 따라 인력 충원은 이뤄지지 않고 노동강도만 세지는 상황 등. 이런 부분들은 특정 시기가 아니더라도 상시적으로 해결할 과제로 자리 잡길 바랍니다.

## 토론 3 | 연구개발 법인의 구조적 한계와 위기 인식

한상귀 GMTCK지회 지회장

지엠테크니컬센터코리아(TCK)는 GM의 글로벌 신차 개발을 수행하는 핵심 법인이지만, 프로젝트 배정부터 중단·취소에 이르는 모든 권한이 글로벌 GM의 전략적 판단에 전적으로 종속되어 있다.

이러한 구조적 한계로 인해 TCK의 미래는 극히 불투명하다. 작년, 전체 개발 비중의 상당 부분을 차지하던 핵심 전기차 프로그램이 예고 없이 취소되었고, 이는 2022년에 이은 반복적인 사태다. 당시 사측은 하이브리드 차종 개발을 대안으로 제시하며 구성원들을 달랬으나, 이마저도 1년이 채 되지 않아 전면 취소되면서 기만적인 결과로 돌아왔다. 이는 연구원들의 성취감을 꺾고 동기 부여를 저해하는 것이다. 취소된 프로젝트에 투입되었던 수만 시간의 인력과 비용은 단순한 손실을 넘어, TCK가 다른 미래 기술을 확보할 수 있었던 기회마저 박탈한 것이다.

최근 전기차 시장의 일시적 위축을 이유로 수많은 프로그램이 중단·취소되고 있다. 이는 단순한 사업 계획 변경을 넘어 TCK의 중장기 비전을 예측 불가능한 늪으로 몰아넣고 있다. 특히 중대한 결정 과정에서 철저히 배제된 채, "당장의 물량이 충분하다"는 안일한 논리만 내세운다면 조합원들은 언제 반복될지 모를 갑작스러운 변경 앞에 불안과 혼란을 겪을 수밖에 없다.

또한, TCK의 비즈니스 모델 자체도 글로벌 GM에 철저하게 종속될 수밖에 없는 구조다. TCK는 스스로 매출을 올리고 수익을 창출하여 미래를 위해 재투자하는 독립적인 구조가 아니다. 연간 차량 개발에 들어간 총비용에 일정 수준의 마진을 더해 글로벌 GM으로부터 보전받는 방식의 수익 구조를 갖고 있다. 이로 인해 예산 편성과 비용 사용에 있어 사사건건 글로벌 GM의 승인을 받아

야 하며, 이는 독자적인 경영 결정을 원천적으로 불가능하게 만든다.

TCK는 글로벌 GM 신차 개발의 한 축을 담당해 온 핵심 기지다. 그럼에도 독자적인 결정권 없이 시장 변동성과 글로벌 본사의 결정에 일방적으로 휘둘리고 있는 것이 냉혹한 현실이다. TCK가 '용역 하청 기지'를 넘어 지속 가능한 성장과 미래를 확보하려면, 특정 프로그램의 취소에도 흔들리지 않는 독자적인 R&D 영역 확보와 이를 뒷받침할 제도적인 고용 안정 대책이 반드시 병행되어야 한다.

또한, 인천시는 청라주행시험장 부지를 최대 50년간 무상으로 임대해주는 등 TCK가 인천에 뿌리내릴 수 있도록 막대한 지원을 한 바 있다. 이는 단순히 글로벌 기업 유치를 넘어, 인천의 미래 산업을 이끌 인재들의 고용을 창출하고 안정적인 연구 환경을 조성하라는 뜻이다. 그러나 지금처럼 글로벌 본사의 결정에 따라 언제든 사업이 흔들리고 고용이 위협받는 상황에서 인천시는 사측이 약속한 고용 안정과 연구 역량 확보가 제대로 이행되고 있는지 철저히 관리·감독해야 한다.

# 토론 4 | 지역에서 바라보는 한국지엠 위기

장시정 인천지역연대 공동대표

## 0. 말들

- 한국서 철수할 계획이 없다. (전 GM 한국사업장 사장 카허 카젼, 2018년 10월 국정감사)
- 의지 없는 시장에 투자하는 회사가 있다. GM만큼 한국에 투자하는 회사는 없다. (전 GM 한국사업장 사장 로베르토 렘펠, 2023년 1월 기자간담회)
- 회사는 변함없는 비즈니스를 이어갈 것이다. (GM 한국사업장 사장 헥터 비자레알, 2025년 3월, 사내 미팅)
- 한국지엠이 글로벌 소형 SUV의 핵심 생산 거점으로 자리매김하고 있음을 보여준다. (GM 한국사업장 사장 헥터 비자레알, 2026년 3월)

## 1. 2026년, 한국지엠은 구조조정 중

- 한국지엠, 생산공장(군산공장·부평2공장) 폐쇄, 연구개발 법인 분리, 부지 매각, 부품물류센터 폐쇄, 직영정비센터 폐쇄 등 노조와 대립각을 세우며 8년의 기간에 걸쳐 지속적인 사업 구조조정 진행 중. 철수설 →정부 지원금 투입→지엠의 약속 위반, 미국·인도·태국·호주 등의 사례에서 보여지는 지엠의 일관된 방식
- 2025년은 전년도에 비해 매출액과 영업이익이 감소했지만, 수조원대 배당 예정 - 지분율, 미국GM (76.96%) 산업은행(17.02%)
- 3억 달러 추가 투자 계획 발표, 신차 배정과 미래차 생산 계획이 빠진 구조조정 물타기용

## 2. 한국지엠의 가치사슬

- 인천의 자동차산업은 완성차 제조기업인 한국지엠과 다수의 공급망 업체가 존재하는 구조로 인천 전체 수출의 17%, 제조업 매출의 13%가 한국지엠을 중심으로 이루어지고 있음. 인천의 자동차 부품업체의 70%가 한국지엠에 납품하고 있어 한국지엠의 불확실성은 곧 지역경제 전체의 위기와 직결됨
- 한국지엠의 지속적인 국내 투자 축소에 이어, 내수판매 부진, 미국 관세부과, 한국 철수설 등의 여파로 2022년 이후 인천의 자동차산업 사업체와 노동자가 지속적으로 감소하는 추세. 2024년 자동차산업 사업체 수는 699개(5.6% 감소), 노동자 1만 7000명(3.8% 감소)
- 한국지엠은 부품·판매·정비·연구개발 등 인천 자동차산업의 가치사슬과 강력한 연관 관계를 갖고 있어 자동차산업의 부품산업 등 공급망에 미치는 파급 효과가 매우 큼. 군산공장 폐쇄에서 알 수 있듯이 지역의 산업·경제, 세수, 인구 변동 등 심대한 영향을 미침. 나아가 한국 자동차부품산업 생태계를 독점 재벌에게 종속시키는 결과를 야기

## 3. 한국지엠 인천지역대책위원회

- 대우사태의 올바른 해결을 위한 인천시민대책위원회(1999년)를 시작으로 4번째 대책위 구성
- 한국지엠 철수는 공장 가동 중단이라는 단순한 문제가 아니라 지역 경제 전반에 심각한 타격을 미치기 때문에 한국지엠의 일방적 구조조정 중단, 직영정비서비스센터 폐쇄 저지 등 한국 철수설에 대응하고, 산업은행과의 협약 만료 시점인 2028년을 앞두고 대응 방안을 마련하기 위해 구성.
- 지역대책위의 활동은 한국지엠 직영정비 폐쇄, 세종물류센터 해고 철회 촉구를 위한 기자회견, 여러 차례의 결의대회, 대시민 선전전 등이 있었지만 활발한 활동을 진행하지 못함.
- 산업은행의 경영 감시 강화, 부품사·비정규직 보호 정책 등 인천의 자동차 산업 지속 가능성 발전을 위한 협의까지는 나아가지 못함.

## 4. 지방선거와 앞으로의 대응

- 후속 모델의 배정이 없는 수출 생산의 하청 기지, 완성차 회사 가운데 유일하게 미래차 전환 계획이 없는 공장. 한국지엠이 반복해 온 구조조정은 노동자 개인의 문제가 아니라 지역 경제와 공동체 전체를 붕괴시키는 사건
- 2대 주주이자 글로벌 GM을 상대로 정부 협상단 역할을 할 수 있는 위치에 있지만, 주주 역할에 한정하고 책임지지 않는 산업은행
- 외투기업 먹튀 방지법, 산업은행의 경영 감시 강화, 부품사·비정규직 보호 정책 마련이 필요. 하지만, 인천시장 후보들은 한국지엠의 3억 달러 투자를 두고 지역 기반 실행력 vs 정부 연계 추진력 정도만 부각되고 있음.
- 한국지엠의 미래가 보장돼야 인천의 자동차 산업이 안정적으로 운영될 수 있음. 한국지엠의 문제는 단순한 특정 공장의 문제가 아니라 지역 경제와 국가 자동차산업 전체 문제임. 따라서 정부·인천시의 적극적인 정책적 개입과 지원이 필요.
- 노조·사측·인천시·시민사회·학계·전문가가 참여하는 상설 대응 기구 구성 필요. 노동조합과 인천지역 시민사회의 적극적인 공동 요구
- 한국지엠 구조조정은 인천의 자동차 부품산업 고용 축소와 공급망 위축으로 연결됨. 지역경제의 공급망산업의 독자적 생존 역량을 강화하고 노동자들의 고용안정을 위한 직접적인 지원 정책이 필요.

# 토론 5 | 노동당 : 2028 한국지엠 위기대응

정성용 노동당 인천시당 노동위원장

## ○ 한국지엠과의 개인적 인연

- 2016년 한국지엠지부 선전부장 활동 (노동조합 활동)
- 2017년 사회변혁노동자당 인천시당 한국지엠분회 활동 (정당 활동)
- 가족의 한국지엠 중고차 구매 (소비자)

## ○ 외투자본과의 싸움에서 지역의 연대는 최소한이다

- 외투자본 한국지엠 vs 약탈적 미국기업 쿠팡
- 미국-이스라엘 vs 이란 전쟁
- 인천의 모든 역량이 동원되어야 한다
- 검암역 현수막

## ○ 지역의 힘으로 부족한 현실, 전국적으로 힘을 모으자

- 인천, 창원 (군산)
- 전국의 직영정비
- 금속노조-민주노총

## ○ 공급망 연석회의, 원하청 연대

- 새로운 역사를 써내려가고 있음
- 정규직노조와 (사내하청)비정규직노조, 원청노조와 하청노조, 제조사노조와 하청부품물류노조
- 위기가 만드는 기회, 노동운동 혁신의 계기로

## ○ 진보정치의 위기, 인천과 한국지엠 투쟁에 기회가 있다

정치에서 ‘기회’를 논하기 어려운 시대

정의당-노동당-녹색당, 원외정당화

다시 현장에서, 다시 투쟁 현장에서, 다시 노동자와 함께

진보정치의 위기는 지역의 위기, 희망은 현장과 지역에서부터

## ○ 2026년도 지방선거, 2028년도 국회의원선거

노동조합의 공격적 정치 대응

“아라1동 공약 하나 없는 후보에게는 표 하나 없다!”

스스로가 노동조합의 공격적 정치 대응의 결과

“한국지엠 공급망에만 20만 명, 가족 합하면 30만 명”

# 토론 6 | 정의당의 상황인식과 대책 제안

조세준 정의당 부평구위원회 사무국장

## 1. 한국지엠의 최근 상황중에서...

### 1) 6억달러 투자(8,800억원)

○ 작년말 3억달러, 올해 3억달러 투자

- 사측 : 장비 수명 연장을 위한 투자

이번 투자의 핵심은 생산 설비 현대화와 제조 경쟁력 강화

- 3억 ; 부평 공장 프레스 공장에 신규 설비를 도입하는 등 생산 라인 현대화

3억 : 지난해 12월, 소형SUV 모델의 공장성능 향상, 상품성/기술 경쟁력 강화

○ 현상 유지는 될 지언정 미래는 불투명 : 여전히 신차 개발계획은 없음

### 2) '잉여이익 4조' 한국지엠, 사상 첫 배당 : 4월초 언론보도 내용

○ 한국지엠 : 4월 3일 이사회를 열어 중간배당을 시행하기로 결의

○ 배당 규모는 함구하고 있지만, 최근 수년에 걸쳐 흑자 행진을 하면서 쌓인 잉여이익금이 4조 원을 웃도는 것으로 알려져 1대 주주(77%)인 미국 제너럴모터스(GM) 본사가 거머쥔 배당액이 수조원에 이를 것이란 관측

### 3) 직영정비센터 축소 : 2025년~2026년 3월 10일

- 노조 : 119일간의 천막농성, 그리고 특별노사협의회와 고용안정특별위원회 대응
- 그럼에도 25년 임금협약서 흔들기, 9개서 4(3)개로 축소

## 2. 유령처럼 떠도는 혹은 때만 되면 나오는 지엠의 철수설?

### 1) 공적자금 투입 2018년 이후

- 2018년 : 군산공장 폐쇄, 경영위기 속에서의 철수설  
회사 법인분할
- 2019년 : 인천물류창고 폐쇄
- 2021년 : 창원/제주 부품물류센터 폐쇄
- 2022년 : 부평2공장 폐쇄, 비정규직에 대한 해고와 발탁채용
- 2025년 : 직영정비서비스센터 9곳 폐쇄와 유희부지 매각 추진  
- 26년 정비센터는 3곳기술센터/부평하이테크센터로 노사 합의

### 2) 지엠의 이익창출

- 2023년(1조4000억원)과 2024년(2조2000억원) 내리 1조원 이상 순이익을 냈고, 지난해 '관세 리스크' 국면에서도 수천억원 흑자를 이어가며 선전(언론보도)
- 지난해 한국지엠의 완성차 판매량(46만2000대) 중 무려 96.8%(44만7000대)가 해외에서 판매. 그중에서도 미국 수출 비중(약 88%)이 가히 절대적.
- 26년 4월 : 잉여이익금이 4조원원 중간배당 시행 발표  
- 1대 주주(77%)인 미국 제너럴모터스(GM) 본사: 수조원 배당액 관측

### 3) 철수설을 통해 과연 누가 이득을 볼 것인가?

- GM의 해외법인 철수 공통적인 흐름 : 내수판매를 중단한 후 공장 폐쇄

○ 18년 협약 종료시점 ; 2028년

- 2018년 8100억 정부지원과 경영정상화 약속 - 기본협약과 비공개협약

(협약 기간 내 고용유지와 생산기지 유지)

- 한국지엠의 경영정상화 약속, 제대로 이뤄지고 있는 것인가?

지속적인 폐쇄와 축소, 정년퇴사 > 신규채용, 2공장 폐쇄

- 전기차 등 미래차 생산계획, 고용의 유지와 확대, 부평2공장 가동 등 놓고 판단.

### 3. 대책 마련 방향에 대한 의견

#### 1) 2년 남은 2028년에 대한 입장

- 다수의 의견 : 밑 빠진 독에 물 붓기는 없어야 함!

이에 대해서는 지난해 토론회와 현재의 대책위 차원에서의 입장은 확인됨

공급망 연석회의에서의 오늘 정책제안중 ‘인천시 「한국지엠 미래 대응 2028 위원회」 설치’ 시 내부에서 이에 대한 합의 필요

이번 지방선거에서 각 당, 각 후보진영에도 적극 요구해야 함

#### 2) 대응은 폭넓고 다양하게!

○ 대책위를 보다 더 넓게 구성할 것에 대한 검토

- 한국지엠지부와 공급망연석회의 소속 노조, 지역의 노조와 시민사회....

협력업체, 자생 및 직능단체 등 확대에 대한 검토

- 떡튀 외투자본 규제, 노동자의 고용안정, 지역경제 살리기

○ 정당의 경우 가칭)한국지엠특별위원회 구성을 제안(한국지엠지부 제안)

- 필요시 공동대응 회의와 합동토론회 등 추진 - ‘산업은행 역할’ 등

○ [민·관·정 협의체] 구성 및 운영 추진

- 인천시, 부평구, 대책위, 정당, (경제단체 등), (산자부)

- 2대주주인 산업은행 역할, 고용안정과 지역경제 살리기 등

공급망연석회의의 정책제안의 [2028위원회] 와 유사함

○ 이때 중요한 것은 노동조합-한국지엠지부의 역할

### 3) 2대 주주 산업은행의 역할과 감독에 대한 대책 필요

○ 한국지엠 지분의 17.02%를 보유한 산업은행과 이사회에 참여하는 3명의 이사

- 그동안 산업은행은 어느 편에 서 있었는가?

○ 한국지엠이 비상장사로 이사회와 주주 구성이 사실상 같은 의결구조의 한계

- 대부분 의사결정을 주총이 아니라 이사회에서 결정

- 주주 비율: GM측 83 대 산업은행측 17 / 이사수: GM측 7 대 산업은행측 3

○ 정관상 제한적인 비토권(거부권) 행사

- “총자산 대비 20% 초과 자산의 제3자 매각(양도)나 취득할 때 등” 17개 사항

○ 그럼에도 불구하고!

- 산업은행의 역할에 대한 소통과 압박, 감독에 대한 대책이 필요

### 4) 외국인투자기업 먹튀방지 4법 제정 추진

○ 20대, 21대 국회에서 외국인투자 촉진법 개정안은 발의되었지만 모두 폐기.

“외투기업이 정부로부터 현금지원, 규제완화, 임대료감면 등 혜택을 받고도 경영 악화 등을 이유로 일방적으로 폐업할 수 없도록 제도적 장치를 마련하는 내용”

○ 22대 국회에선 지난해 김00 민주당 의원이 대표발의한 개정안 정도임.

○ 법률 개정엔 있어서 외국인투자기업에 우리 상법에서 규정한 것 이상의 고용 관련 규제를 넣으면 안 된다는 의견(최혜국 대우 논란)도 있음

- 또한 다국적 기업에 대한 의무를 강조하고 있는 [OECD 다국적기업 가이드라인]에 정리해고와 휴폐업 등으로 인해 고용상의 영향이 발생하는 경우 부정적 영향을 완화하기 위해 노동조합 또는 정부와 협력하도록 하고 나와 있으나 강제력이 없고 권고라는 한계도 존재.

○ 그럼에도 불구하고!

외투자본에 대한 제도적 제한 조치는 꼭 필요.

○ 21대 국회 당시-정의당 발의 법안을 예시로 제안

**「외국인투자 촉진법」, 「근로기준법」, 「상법」, 「채무회생법」 개정안**

**- 외국인투자기업 먹튀로 인한 노동자 피해 방지**

• 외국인 투자심사기구 신설, 고용안정 위협 외국인투자기업에 대한 규제 및 부정행위 시 특혜 환수 : 「외국인투자 촉진법」

• 정리해고 요건을 과반수 노조 동의 요건으로 변경 : 「근로기준법」

• 이사가 노동자들의 이해관계를 고려할 수 있도록 충실의무 강화 : 「상법」,

• 일방 폐업 규제. 폐업 결정에 대한 노동자 참여·동의권 신설 : 「채무회생법」

**4) 28년을 앞둔 26년 지방선거**

○ 한국지엠 위기와 대응방향에 대한 이슈화, 합의 등 필요 : 적극 활용해야

○ 정부 : 철수설에 흔들릴 것이 아니라 자동차산업 구조개편도 추가 검토해야 함.

- 2020년초 정부계획은 2030년까지 전기차 300만대 생산 목표.

- “전기차 등 친환경 미래차 생산기지화”

- 한국지엠도 전기차 미래차 시대, 내수와 수출을 병행할 수 있어야!

○ 인천시 : 인천지역 경제 살리기와 인천시민의 일자리 지키기,

인천의 산업정책에 대한 점검 및 대책 수립,

=> 관망이 아니라 해결의 중심축에 있어야 함

○ 정의당은 한국지엠지부를 비롯한 [한국지엠공급망연석회의]의 정책제안을 수용함

■ 핵심정책 요구

1. 인천시 자동차산업 전담부서 설치
2. 인천시 자동차산업 녹색 공급망·공정거래 조례 제정
3. 인천시 「한국지엠 미래 대응 2028 위원회」 설치

○ 특히 인천시 「한국지엠 미래 대응 2028 위원회」 설치에 대해서는 제정당 공동선언 제안

**4. 노동조합이 중심이 되어, 지역사회와의 굳건한 연대로,  
더 단단하게 준비하여 승리합시다!!!**

# 토론 7 | 진보당 : GM의 해외사업장(한국GM 포함) 사례와 지방정부의 대응

임동수 인천시당 정책전문위원

## ○ GM의 해외사업장 구조조정에 대한 지방정부 차원의 대응 사례

### 1) 캐나다 온타리오주 오샤와 공장 사례

- 2018년 GM 북미 사업 구조조정, 오샤와 공장 폐쇄 발표
  - 온타리오 주정부는 연방정부의 대응
    - : 각각 최대 2억 5,900만 캐나다 달러(약 2,500억 원) 보조금 지급
    - : 주정부의 'Driving Prosperity' 미래차 산업 육성 전략
    - : 주정부의 재취업 및 전직 지원
- => 13억 달러 규모 투자 유치. 픽업트럭 생산 거점(북미 허브)  
=> 최근 중앙정부, 인센티브를 환수(Clawback) 방안 검토  
(3교대에서 2교대 전환, 약 1천 명 인력감축)

### 2) 호주 사례

- GM 호주 법인인 홀덴(Holden) : 2017년 엘리자베스 공장을 마지막으로 호주 내 모든 자동차 생산 중단
- 홀덴 브랜드 폐기 및 호주시장 완전 철수(2020년)
- 남호주(South Australia)와 빅토리아(Victoria) 주정부의 대응
  - : 산업전환 및 공장부지 재개발(수억 달러 규모의 기금 조성)

## ○ GM의 한국지엠 구조조정에 대한 인천시의 대응

- 고용지원 및 부품협력사 금융지원
- 세제지원 및 공장부지 지원 혜택(신차 모델 투입 등 전제 조건)
- 지역사회 민.관.정 협의체 등 세 갈래로 대응

(ex) 최근 '26년 초 한국GM 부품물류 하청노동자 집단해고 관련해, '협력업체 금융 지원' '전직 지원(재교육 및 취업알선 등)'

## ○ 2028년 한국지엠 기본협약 만료와 인천시의 대응

- 한국지엠의 구조조정에 노동조합 및 지역사회, 지방정부는 속수무책  
: 법인분리, 부평 2공장 폐쇄, 정비서비스센터 축소..  
: 판매·서비스·마케팅 부문 인력 감축..

- “한국지엠 미래 대응 2028 위원회” 설치 제안  
: 인천시, 노동조합, 전문가, 시민사회 참여하는 다자 협의체 형태  
: 중장기 생산 및 미래투자 계획을 포함한 미래 전망  
: 다양한 가능성에 대비한 대응 전략 수립 등

=> 지방정부의 교체 가능성 높은 상황.

선제적 대응전략 수립과 개입 능력을 높여야

=> ‘한국지엠 미래 대응 2028위원회’ 설립 주체

중앙정부와 공동의 대응전략 마련이 중요

당사자(노동조합)의 참여와 협상력

지역사회

=> 특히 지방정부의 정책대응 능력 강화

인천시 ‘노동국’ 신설 확대 : 서울시와 경기도는 ‘노동국’ 체제

인천만 유독 ‘노동정책과’

# 자유 토론



