



HanSun Policy Brief

Hansun Foundation

2013.09.27

현대, 기아차노조 대책 자동차 조립전문 회사를 설립하자

권순정 전)정부투자기간 노동조합연맹 상근부위원장

외부필자의 원고는 재단의 입장과 일치하지 않을 수 있습니다.

www.hansun.org

현대차의 노조와 사측간 임단협이 9월 9일 전체 조합원 찬반투표를 통해 최종 확정됐다. 현대차 노조는 1987년 노조 창설 후 4년을 빼곤 23년째 매년 연례행사처럼 파업을 무기로 압박하여 원하는 걸 꼭 얻어 내고야 마는 ‘불패의 신화’를 이어오고 있다. 그러나 현대차노조의 파업도 현대차 사측의 일방적인 양보도 이제는 한계상황에 도달한 느낌이다.

그것은 바로 현대차의 예외적인 고임금 저생산성 구조를 미루어 볼 때 생산성 향상이 없는 상태에서 일방적인 임금상승은 언젠가 필연적으로 한계에 봉착하게 마련인데 현대차는 이미 그 한계점을 분명히 넘어서고 있기 때문이다. 다시 말해 현대차 노조의 고임금 저생산성 방식은 더 이상 지속가능한 방식이 아니라는 것이다.

현대차의 2012년도 평균임금은 9400만원이라고 한다. 이는 한국근로자중 최고 수준이며 세계 자동차업계에서도 단연 최고 수준인데 반해 현대차의 생산성은 세계 자동차업계 최저수준이라고 한다. 현

대차 근로자들의 평균임금은 세계 1위업체 도요타 보다 높고 6000만원선을 유지하고 있는 미국 현지공장보다도 월등히 높은 수준이다. 5위 업체 현대차의 인건비 비중은 매출액 대비 13.1%인데 반해 1위 업체 도요타의 인건비 비중이 8%임

을 비교해 볼 때 현대차의 임금수준이 얼마나 높은 지를 유추해 볼 수 있다.

한편, 현대차의 국내 주력 생산기지인 울산공장의 시간당 생산성(HPV)은 세계 최저수준이다. 현대차의 시간당 생산성(자동차 1대 제작 소요시간)은 울산공장이 30.5시간(2012년 기준)인데 반해 미국 엘라베마 공장은 15.3시간, 중국 베이징 공장은 18.8시간이라고 한다¹⁾. 심지어 울산공장은 GM(21.9시간)이나 포드(20.6시간)보다 생산성이 떨어지는 것으로 평가된다.

생산성을 가늠해 볼 수 있는 또 다른 지표인 편성효율(적정인원 대비 실제인원)도 현대차 국내 공장은 2010년 53.5%였지만 미국(91.6%)·중국(86.9%)·인도(88.4%)는 모두 국내보다 훨씬 높은 효율을 보여 주고 있다. 이는 한국 공장에서는 53.5명이 일하면 충분한 라인에 100명이 투입돼 있고, 미국 공장에는 91.6명이 일하면 될 라인에 100명이 투입돼 있다는 뜻이다. 국내 설비가 상대적으로 노후화돼 있다는 점을 감안해도 상당한 격차다.

반면에 시간당 평균 임금은 34.8달러로 일본(37달러), 미국(38달러)에 근접하고 있음을 알 수 있다. 얼핏 보면 현대차의 한국공장이 제일 저임금으로 보이지만 이는 착각이다. 즉, 1인당 GDP가 우리나라

1) 지난해 국내공장에서 생산직 1인당 66대를 만드는 동안 미 엘라베마공장은 144대를 생산했다.

(2만3,679불) 보다 월등히 높은 미국(4만 9,601불)과 일본(4만6,972불)의 GDP 수준에 역시 우리보다 2배나 되는 생산성을 연동시켜서 상대적인 임금수준을 비교할 경우 현대차의 임금수준이 얼마나 높은지는 더욱 더 논쟁의 여지가 없다. 예를 들어 미국의 1인당 GDP는 우리나라에 비하여 2배가 넘어서고 있음에 반해, 울산공장의 생산성은 미국공장의 딱 절반에 불과하다.

그러므로 미국공장 근로자와 시간당 평균 임금이 비슷하다고 하여도 생산성을 연계하면 2배의 급여를 받는 격이며, 우리의 GDP가 미국의 절반이 안 됨으로 소득기준을 연계할 경우 또 2배의 급여를 받는다고 볼 수 있어 생산성과 1인당 GDP를 연계비교를 할 경우 월등히 높은 임금수준이 된다고 볼 수도 있다.

근로자라면 누구나 많은 임금을 받고자 할 것이며 많이 받을 수만 있다면 참으로 좋겠다. 그러나 여기에는 한가지 분명한 전제조건이 있으니 그것은 기업과 근로자 모두에게 지속가능한 수준에서라야 한다는 것이다.

이미 현대-기아차의 임금수준은 기업의 지속가능한 수준을 분명히 넘어가고 있다. 그 결과 아반떼급 이하는 이미 만들면 손해가 나는 구조가 되었다. 이처럼 높은 임금수준과 저생산성 및 수시로 벌어지는 파업에다, 인력 전환배치는 물론이고 신기술 도입, 신차종 개발, 해외공

장 설립 등까지 노조의 동의를 얻어야 할 만큼 경직된 노조문화에도 불구하고 세계 5위 업체의 지위를 유지하고 있는 것은 다른 경쟁업체에서 볼 때는 참으로 불가사의한 일로 보여지고 있다. 그래서 ‘현대차 미스터리’라는 말까지도 생겨난 것이다.

그러나 그 미스터리 비밀의 실상은 국내공장의 고임금 저생산성의 손실분을 저임금 고생산성의 해외생산으로 벌충하고 있다는 충격적인 사실이다. 이는 결국 국내근로자가 해외근로자를 내부식민지로 만들어 착취하는 비도덕성에 다름 아니다.²⁾

이러한 현대차의 고임금 저생산성 구조는 회사가 망하기 전에는 현 강성노조의 무책임한 이기적 속성상 개선하기가 거의 불가능할 것으로 전망되어 전도가 참으로 암울하다. 즉, 현대차는 이제 더 이상 국내에 생산시설을 확장하고자 하여도 기존 강성노조의 변함없는 고임금과 저생산성 구조로 인하여, 국내생산이 확장될수록 현대차는 점점 더 투자의 이익창출 효과보다 비용증가 효과가 커지는 투자의 역설에서 벗어날 방도가 없다.

이에 따라 현대차는 국내보다 해외에 신규투자를 집중하여 해외생산 비중을 늘려가고 있으며³⁾, 국내생산은 정체시키거나 축소되고 있어 수많은 협력업체를 포함하

2) 이 모든 현상에서 기아차 또한 대동소이 한데 현대-기아차를 편의상 ‘현대차’로 약칭하기로 한다.

3) 2013. 9월 기준으로 현대차의 해외 생산 능력은 379만 대로 이미 국내 생산 능력(351만 대)을 넘어섰다.

여 국가경제와 고용시장에 매우 부정적이다.

여기서 한 가지 산업정책상의 제안을 하고자 한다.

국가경제를 위하여 당장은 현대차와 1, 2, 3차 협력업체를 살리며 나아가 국내고용을 창출하여 국가경제에 기여하며, 현대차 노조를 고질적인 고임금 및 저생산성에서 스스로 벗어나게 할 수 있는 방안이다.

결론은 현대차를 전문으로 조립해줄 ‘자동차 조립전문 공장’을 설립하여 현대차의 자동차를 최대한 국내에서 생산하여 세계시장에 수출공급 하도록 하는 것이다 (생산의 국내 아웃소싱).

지금의 강성노조가 생산현장을 완전히 지배하는 한 현대가 국내 생산공장을 더 이상 증설할 수는 없으며, 그렇다고 국내생산과 해외생산의 역전현상이 심화되는 것을 계속 방치할 수도 없다⁴⁾. 현대-기아차를 합한 결과도 마찬가지로 작년 49%대 51%에서 올해 45%대 55%로(1월-5월) 생산역전이 더 가속화 되고 있다.

현대차 조립의 아웃소싱은 애플이 생산시설 없이 연구개발 조직만 운영하면서 생산은 전적으로 중국 ‘폭스콘’에 위탁하여 매우 저렴한 비용으로 생산하여 높은 가

격으로 세계시장에 공급하고 있는 것과 같은 방식이라 하겠다.

이처럼 현대-기아차 또한 현 강성노조가 지배하는 직영공장의 임금과 생산성에 비해 훨씬 저렴한 비용과 훨씬 높은 생산성을 가지는 자동차 조립전문 아웃소싱업체를 통해 자동차 생산을 하게 하자는 것이다.

물론 신설하는 자동차전문 조립공장 직원들의 근로조건을 열악하게 하여서는 안 될 것이다. 이는 양질의 일자리를 공급하고자 하는 현 박근혜 정부의 고용정책 기조에도 맞지 않으며 도의적으로도 옳지 않으므로 싸구려 임금 근로자로 생산하자는 것이 아니라, 적어도 평균 임금 9400만원인 현대차에 비해 훨씬 저렴하되 근로자들이 어느 정도 만족할 만한 수준으로 하여 팬찮은 일자리가 창출되도록 하자는 것이다.

현대차 생산을 아웃소싱 할 경우 그 생산성은 울산공장의 30.5시간보다 훨씬 개선된 수준인 20시간 아래로 줄어든 것이 확실할 것으로 본다. 이는 현대차 미국공장이나 중국공장 및 다른 자동차 업계의 해당 생산소요 시간 등을 비교해 볼 때 충분히 예견할 수 있다⁵⁾.

이 방안은 분명 기업(현대-기아차 및 협력업체), 가계(신규 근로자) 및 국가라는 국가경제의 3주체 모두에게 유익한 최선

4) 현대차의 국내 생산비중은 작년 45%로 역전되어 올해는 현재 38%까지 떨어 졌는데 이러한 역전은 더욱더 심화될 전망이다.

5) 한 조사에 의하면 현대차 울산공장 조립라인의 생산방식은 쉬는 시간이 작업투입 시간보다 3배정도 많다고 한다.

의 자동차산업 전략이자 고용정책 수단이 될 수 있다.

아웃소싱을 통한 위탁생산 체제를 갖추는 것은 실질적으로도 어렵지 않다!

국내에서도 이러한 사례는 전례 없는 일은 아니며, 지금도 기아차의 모닝차량을 전문으로 조립생산하고 있는 ‘동희오토’의 실질적인 사례가 있다.

동희오토는 2001년에 기아차와 부품업체가 합작으로 설립한 자동차 조립생산전문회사이다. 일본 도요타자동차의 경우에도 계열회사 ‘기후차체’가 자동차 조립생산 전문 회사를 두고 있다.

2007년의 자료를 볼 경우 동희오토 근로자 한 사람이 생산한 차량은 170여 대로서 원청업체인 기아차의 생산직 1인당 생산 대수는 60대에 비해 엄청난 생산성을 보이고 있다. 이는 기아차 공장이 모닝보다 더 복잡하고 고급스러운 차를 만든다는 걸 감안해도 격차가 매우 크다 할 수 있으며, 기아차 생산기획팀에서 동희오토의 생산성이 기아차 정규 공장보다 적어도 50% 이상 높다고 분석하고 있다는 점은 시사하는 점이 크다.

동희오토의 사례를 역으로 분석해 보자.

첫째, 기아차 직영공장의 고질적인 저생산성을 역으로 증명해 주고 있다. 이에 대하여 기아차 노조가 여러 가지로 항변을 하고 있지만 근본적인 저생산성을 완전히 해명하기에는 모순이 많다는 것을 보여 주는 사례라 하겠다.

둘째, 노조가 생산성을 높이려 시도할 경우 현대-기아차 공장에서도 현재보다는 월등히 높은 생산성을 나타낼 수 있다는 것이다.

이러한 자동차 조립전용 공장설립은 국가 경제와 국내고용 창출을 위한 전략적인 목적으로 현대-기아차와 협력업체, 경제단체 및 정부가 협의하여 추진한다면 설립에 하등 어려움은 없을 것이며, 그 추진방식은 아래와 같이 해 볼 수 있다.

첫째, 현대-기아차의 기존공장은 그대로 운영한다.

현 노조의 일자리를 뺏는 것이 아니므로 노조가 설립을 방해할 명분이 없다.

둘째, 생산증가 물량 및 해외전환생산분만큼씩만 아웃소싱을 점진적으로 해나간다. 처음부터 대규모 시설이 아니라 점진적으로 생산물량 증가에 맞춰 시설을 증설하는 형태로 하면 되므로 초기 설립자금 또한 충분히 조달 가능한 수준에서 시작할 수 있다. 또 기존 노조의 일감을 빼앗아 돌리는 것이 아니라 해외로 돌리던 국내생산 부족분 및 추가생산 필요분만큼만 돌려 기존 노조의 일감은 예전수준을 보장한다.

셋째, 설립자금 조달은 현대-기아차의 부품 납품업체들과 경제단체, 금융기관, 연기금, 개인자본가 및 국민주 모집으로 할 수 있다. 현대-기아차의 일감이 안정적으로 확보되어 있어 일정수익을 창출하는데 어려움이 없으며, 따라서 배당과 증시상

장으로 투자금 회수도 문제없다⁶⁾.

넷째, 설립지역은 기존의 수출전용부두와 항만 등이 있는 울산 등 주력생산기지 인근지역에서 하여 물류비용을 줄여 경쟁력을 확보한다.

다섯째, 나아가 생산경쟁력을 갖추어 현대-기아차 외 다른 외국 자동차회사의 조립생산 일감도 수주해 온다.

우리나라의 동부하이텍이나 대만의 TSMC, LTC, UMC 등이 모두 반도체 제조전문 아웃소싱 회사들이며, IT업계에서 일반화된 OEM 방식처럼 자동차 조립 또한 용역생산이 충분히 가능하다(전형적인 조립산업). 이러한 자동차 조립공장 설립과 관련하여 핵심은 기존 노조의 저항이나 반대를 넘어서는 것인데 전략적인 방안이 있다.

첫째, 자동차 생산량에 대한 기존노조의 기득권을 보장해 준다. 기존 노조에는 그들이 최대 생산할 수 있을 만큼 생산물량을 충분히 배분해 주어 안정적인 일자리와 일감을 보장해 준다. 이렇게 할 경우 노조가 반대할 명분이나 이유는 전혀 없다.

둘째, 전용 아웃소싱 공장에는 기존 노조의 생산능력 이상 추가 물량만 넘겨 OEM생산을 하도록 하여 신규일 자리를 창출한다⁷⁾. 이는 매우 중요한 명분이자

대국민 지지를 얻을 수 있는 방안이다. 현대차는 그동안 노조가 파업을 하거나 저생산성으로 인하여 주문량을 국내공장에서 다 소화하지 못하는 만성적인 생산적체 현상이 이어져 왔다. 이에 따라 해외공장을 더 가동하여 생산부족분을 보충하려고 하였으나 그럼에도 불구하고 국내 생산 부족분을 다 벌충하지는 못하여 막대한 손실을 감내해 오던 실정이었다. 따라서 국내 생산부족분을 조립전용 공장으로 아웃소싱함으로써 해외생산을 대체하여 국내 일자리를 창출하겠다는 노동정책에 대하여 현대차 노조 등이 반대할 명분이 없다. 이는 여론전에서도 확실히 성공할 수 있는 방안이다.

이러한 전용 아웃소싱 공장이 설립될 경우 기존 현대-기아차 노조의 생산성을 상당부분 자극여 고질적인 저생산성 문제에서 벗어나는 부수적 효과를 얻을 수도 있다. 아웃소싱 공장에서는 시간당 생산성이 20시간 아래로 나올 것이 확실한데 이 경우 기존 현대-기아차 노조의 고임금 저생산성이 확실하게 확인되는 효과를 초래하여 현대차 노조 등은 곤혹스런 입장에 빠지게 될 것이다. 따라서 생존전략상 및 대국민 명분상 스스로 생산력 증가에 나설 수밖에 없으며, 그럴 경우 어렵지 않게 시간당 생산성이 최소 20시간 이내로 안착이 될 것이 분명하다.

6) 다양한 업종에서 이루어지고 있는 아웃소싱 업체들의 경우를 참고해 볼 때 충분히 가능한 방식이다.

7) 현대차의 최근 2년간 고용은 국내보다 해외에서 가파르게

늘고 있다. 현대자동차의 국내 고용인력은 6.3%증가(2010년 5만6461명, 작년 6만30명)인데 반해 해외 고용인력은 같은 기간 61.5%증가(2만3742명에서 3만8318명)로 급증하고 있다.

이렇게 될 경우 국내공장의 경쟁력이 확보됨으로 인해 해외공장 증설보다 국내공장을 통한 생산증가 및 국내 아웃소싱을 하게 되어 국내일자리는 그만큼 더 창출되는 선순환 구조를 형성하게 될 것이다. 국내 생산량 증가는 매우 중요한 노동정책 및 국가경제적 의미를 지니게 된다. 기존 국내공장 및 외주공장으로 인한 국내 총생산량 증가는 직접적인 현대-기아차의 생산력 증가 및 고용창출만으로 끝나는 것이 아니기 때문이다.

국내 생산량 증가는 곧 바로 1, 2, 3차 부품 협력업체의 부품생산 및 납품 증가로 이어지기 때문에 역시 그에 따른 고용창출 등 파급효과는 매우 광범위하게 일어난다⁸⁾.

바로 여기에 전용조립공장 설립의 필요성이 있으며 1, 2, 3차 부품협력 업체들이 참여할 수 밖에 없는 이유가 있다. 그동안 부품협력업체의 운명은 완성차 업체(현대-기아차)의 국내공장 생산량에 완전히 종속적인 지위에 매여 있었다. 따라서 완성차업체가 파업을 하여 납품이 중단될 경우 훨씬 열악한 근로조건에 수많은 협력업체들은 아무 것도 할 수 없이 오직 파업이 빨리 끝나기만 애타게 고대하는 운명종속적 입장에서 놓여 있었다.

또 완성차업체 노조의 저생산성으로 더 이상 국내공장을 증설하지 않고 해외공장

증설에 치중하게 됨으로 인해 상대적인 부품납품 기회 상실을 감내할 수밖에 없었으며 이는 곧 국내고용 정체로 이어져왔다. 전용조립공장이 설립될 경우 부품협력업체들은 자동차 국내생산 물량 안정화 및 증가로 인해 한결 안정적이고도 지속적인 사업기반이 마련될 것이다.

또한 운영에 있어서도 현대-기아차가 해외생산으로 넘기던 추가일감을 조립공장으로 넘김으로서 일감확보는 매우 안정적인 것이며, 일정이윤이 보장되는 선에서 용역계약을 하게 되므로 안정적인 수익 또한 보장받게 될 것이다. 나아가 현대-기아차의 생산량이 증가됨에 따라 일감이 증가 될 경우 추가투자 및 추가고용으로 이어져 국내경제의 선순환에 크게 기여하게도 될 것이다.

따라서 협력업체들이 전용조립공장을 세울 경우 안정적인 부품납품을 통한 사업수익과 조립공장 지분수익 향유라는 2중적 수익발생 구조가 만들어지게 되는 것이다. 이때 조립전용 외주공장에도 바로 노조가 생겨 현대-기아차와 똑같은 근로조건을 요구하면 어떻게 할 것이냐를 생각해 볼 수 있다. 그러나 이는 큰 문제가 되지 않을 것으로 전망한다.

근본적으로 근로자들이 아웃소싱 공장의 특징-인건비 및 약간의 이윤 수준-을 잘 알 수 있으며, 원청업체와 똑 같은 조건요구시 물량배정 취소로 일자리 자체가 없어질 수 있다는 것을 잘 이해할 것이므로

8) 현재 현대차와 거래 중인 국내 1차 협력사는 400여 개, 2·3차 협력사는 5000여 개, 4차 이상 협력사는 수만 개로 추산된다.

로 노조가 설립된다 하더라도 지금의 현대-기아차 노조와는 행동방식이 다를 수밖에 없다. 아웃소싱 업체 근로자들의 이러한 전망은 현재의 수많은 현대-기아차 협력업체들의 노조의 모습을 보아도 잘 증명이 된다.

현대-기아차의 협력업체들은 모두 노조가 설립되어 있지만(주로 민주노총 금속연맹) 원청업체인 현대-기아차 노조원들에 비해 형편없이 열악한 근로조건임에도 불구하고 현대-기아차 수준의 근로조건을 요구하여 회사가 망하는 길을 택하지는 않는다. 협력업체 근로자들이 원청업체와의 관계에서 무지하지도 무모하지도 않다는 것이다.

따라서 현대-기아차를 위한 자동차 전용조립공장 설립은 당장 국내생산을 충분히 할 수 없어 해외로 생산을 돌리고 있는 현대-기아차를 위해서도 유익한 방안이며, 아웃소싱 공장설립을 통한 신규근로자들에게 유익하며, 고용율 70%목표 달성을 위한 국가목표에도 현실적인 방안이다. 아웃소싱이 활성화 될 경우 기존 현대-기아차 노조를 각성시켜 생산성 향상으로 자진유도 할 수 있으며 이는 다시 국내생산 증가와 고용증가로 이어질 것이며, 역전된 국내생산과 해외생산 비중을 다시 바로 잡는 바람직한 방안이 될 수도 있을 것이다.

한편, 현대-기아차의 만성적인 파업과 무리한 요구조건을 간파한 미국과 중국에서

는 현대-기아차의 공장증설을 유치하려고 진작부터 부지, 교통망, 세금, 무노조조건 등 매우 유리한 조건을 제시하며 물밀경쟁이 전쟁수준인데 이는 오직 고용을 위한 것이다. 미국에서는 현대차 공장이 있는 엘라베마와 기아차가 있는 조지아주 지사가 정몽구 회장을 방문하며 현대차 제3공장 유치에 열을 올리고 있으며, 중국에서는 인구 3천만의 세계 최대도시 충칭시와 산둥성 및 산서성이 발벗고 나서 현대차 제4공장을 유치하려고 연거푸 협상을 제안하고 있다.

기아차와 현대차 공장이 있는 조지아와 엘라베마에는 각각 “기아차는 신이 주신 선물” “현대차를 보내 주신 신에게 감사합니다”라는 현수막이 내걸렸다. 우리는 외국기업 국내유치는 차치하고라도 국내기업의 투자마저 국내에 유치하려는 아무런 노력도 없이 실업률 타령만 하고 있을 것인가?

현대-기아차 노조가 빨리 깨달아야 할 것이 하나 있다. 그것은 이제 현대-기아차에 대한 국민들의 원성과 반발이 참을 수 없는 임계치를 향하여 치솟고 있다는 사실이다. 또한, 그동안 국민들은 다소 품질이 낮아도, 가격이 불만스러워도 애국심 하나로 압도적으로 국산차를 애용해 해왔으며 그 결과 현대-기아차가 세계 5위업체로 성장하였으며, 그 결과로 세계 최고수준의 임금을 받게 되었다는 사실을 명심하고 그 보답을 생각하며 국민기업으로서 국가경제에 대한 책임을 의식하여야

할 것이다⁹⁾.

GM·포드·도요타 등 주요 자동차 업체들의 8월 미국 판매 실적은 작년보다 16.8% 늘어 났지만, 현대·기아차는 이들의 절반을 밑도는 판매증가율(6.8%)을 기록, 시장점유율이 7.9%까지 하락했다. 특히 도요타·혼다·닛산 등 일본 3사(社)는 모두 20% 이상의 높은 판매신장률을 기록하였다. 그 결과 미국에서 현대-기아차는 닛산에 밀리면서 7위로 떨어지는 퇴보를 기록했다.

국내에서도 올 들어 8월까지 승용차 시장점유율이 6년 만에 최저 수준인 60%대까지 떨어진데 반해 수입자동차 증가율이 우려스러울 만큼 매우 가파르게 상승하고 있다. 도요타·혼다·닛산 등 일본 업체들이 엔저 바람을 타고 승승장구하고, GM·포드 등 미국 차들도 자국 수요가 살아나면서 약진하는 것과는 정반대다.

우리는 언제까지 ‘신이 내린 선물’ 현대-기아차의 일자리를 해외로 내쫓을 것인가? 이는 일자리를 팔아먹는 것으로 분명 매국행위이다. 아니면 우리기업의 일자리를 우리가 차지할 것인가? 이것은 우리의 생존문제이자 국가경제의 문제이다. 해외 생산을 대체하고 기존노조를 자극할 자동차 조립전용 공장 설립을 주저할 이유도 망설일 이유도 없다. 설혹 추진과정에서 약간의 어려움이 있다손 치더라도 그런

것을 무서워 피할 이유는 없다. 무엇이든 어떤 정책이든 문제없는 것은 없다.

큰 대의와 큰 이익을 위하여 때로는 돌파하는 것이 지도자의 지도력이다.

궁극적으로 국가에 유익하고 국민에게 유익할 것이기 때문이다.

9) 현대차의 생산차질 및 국민들의 반감으로 국내-외 점유율이 현저히 떨어지고 있다.