

중국의 전기자동차 전환과 자동차 부문 고용

Luo Siqi (Assistant Professor School of Government, Sun Yat-sen University)

신에너지 자동차(NEV)의 시대가 도래하면서 자동차 산업은 급격한 구조조정을 겪고 있다. 7년 연속 최대 NEV 시장이면서 최대 자동차 생산 기지인 중국¹⁾은 이러한 산업 변화에서 중요한 위치에 있다. 전 세계 모든 자동차 제조회사가 중국의 대규모 국영 자동차 기업과 합작 투자 형태로 중국에 진출해 있으며, 국내의 기존 및 새로운 “강자들”도 일찍부터 발 빠르게 NEV 경쟁에 뛰어 들었다. NEV 연간 생산량과 매출은 빠르게 성장하여 2011년에는 그 수가 8천 대에 불과하였으나 현재는 300만 대를 넘어섰다. 반도체 칩 부족, 원자재 가격 상승, 2021년의 코로나19 상황 등과 같은 현재의 대외적인 제약에도 불구하고 31만 대 수출량 외에도 352만 대의 매출을 기록하였다. 초기에는 에너지 절감 차량 및 HEV 생산이 주를 이루었으나 2011년부터는 전기자동차(EV)가 주력 상품이 되면서 전체 NEV에서 80% 이상의 비중을 차지하고 있다.²⁾ EV가 대세로 자리 잡은 것이다.

이에 따라 본 연구에서는 중국의 전기자동차 전환과 그로 인한 고용상 변화를 중점적으로 살펴보고자 한다. 이전의 연구들은 중국 EV 부문의 정책 주도적 특징을 지적하거나 산업개발 및 경제적 수익성에 중요한 소비자들의 선호도를 조사하는 내용이었다.³⁾ 하지만 고용 및

1) 新华社, 「连续7年销量全球第一! 我国新能源汽车"马力十足"」, 2022.1.12.

2) 人民日报, 「截至2021年底全国新能源汽车保有量达784万辆」, 2022.1.12.

3) MOB研究院(2021), 「2021年中国新能源汽车行业洞察」, <https://www.mob.com/> (2022.2.6); 恒大研究院研(2020), 「中国新能源汽车发展报告2020」, <https://www.sohu.com/> (2021.6.9); 编辑部(2017), 「中国汽车工程学术综述」, 『中国公路学报』, 30(6), pp.1~197.

노동 문제에 대한 연구는 부족한 상태다. 중국 남부의 파업 후 교섭과 같은 특정한 경우를 제외하고 대다수의 중국 내 노동자들은 일부 집단적 권리를 행사하지 못하는 것으로 알려져 있다.⁴⁾ EV로의 전환은 조립업체 및 공급 체인에 대대적인 변화를 가져오고 있으며, 이에 따라 공장 내 작업 공정, 기술 및 업무 내용도 크게 변화하고 있다. 따라서 그러한 변화를 직접 겪고 있는 자동차 부문에 종사하고 있는 노동자들을 주목하는 것은 유의미하다.

이 글에서는 가장 먼저 중국의 EV 정책 및 산업개발 현황을 살펴본다. 이어서 전반적인 고용 변화를 기술하고 비정상적인 인재 경쟁을 지적한다. 그다음으로 세 가지 유형의 EV 업체들, 즉 기존의 유명 브랜드 합작회사, 국내 브랜드, 신흥 강자와 다양한 공급업체들의 고용조건을 비교한다. 그리고 제한적인 노동정책과 한참 뒤쳐진 “노동 고도화”에 대해 논한다. 끝으로 EV로의 전환은 국가의 지원이 강력하지만 계속 변화하는 국가 지원은 여러 자동차 제조업체와 그 납품업체들의 상대적인 실적에 영향을 미치고 있으며, 그 과정에서 고용이 급격하게 감소하지는 않았지만, 특히 기존의 합작회사들이 계속 쇠락하고 공급업체들에서 새로 선출된 비교적 역량 있는 노조들에게 새로운 제약이 가해진다면, 노동기준은 더 악화되고 노동 세력은 약화될 수 있다는 결론으로 글을 맺는다.

■ 중국의 EV 정책 및 산업 전환

많은 다른 국가들과 마찬가지로 중국도 하이난성 내 전면 판매 금지를 선포하는 등 전통적인 내연기관 차량의 판매를 제한하는 계획을 세웠다. 이러한 전환을 지원하기 위해 중국은 EV 개발을 위한 강력한 지원책과 강도 높은 개입 방안을 실시하고 있다. 이러한 국가 제도에 따라 과학기술부, 산업정보부, 재무부 등의 중앙 부처들은 단독 또는 공동으로 여러 정책을 발표하였다.⁵⁾ 특히 2009년부터 NEV는 중국 자동차 산업이 “코너에서 추월”하거나 “비약적

4) Luo, S. and T. Yang(2020), “Moderated Mobilization: A New Model of Enterprise-Level Collective Bargaining in South China”, *The China Quarterly*, 242, pp.418~439.

5) 조성재 및 S. Luo(2021), 『신에너지차 확산이 고용관계에 미친 영향』, 대외경제정책연구원, pp.55~226.

으로 발전할 수 있는 계기가 되었다.⁶⁾ 각 단위의 정부 부처에서도 지역 차원의 규정을 채택하였다. 종합하자면, 국가 제도와, 생산 측면에 대한 “기술 지원” 및 “산업 관리”, 그리고 소비 및 시장 측면의 “재정 지원” 및 “상용화 촉진”을 위한 총 네 가지 유형의 대책이 마련되었다.

“최고 수준의 NEV 디자인”은 8차 5개년 계획부터 현재의 14차 계획까지 지속적으로 포함되어 있는 목표다.⁷⁾ 1990년대 이후로 중국의 정부는 주요 NEV 기술에 대한 전략적 과학 프로젝트를 수립하여 추진하였다. 이 프로젝트들은 신연료, 전자제어, 구동장치, 배터리에 대해 연구를 진행한다. 이러한 프로젝트들은 소위 국가 차원의 하이테크 연구 체제인 “863 계획”에 의해 2001년부터 더욱 확대되었고, 이에 따라 2001년은 중국 NEV의 “원년”이 되었다. 2016년에는 13차 계획에서 NEV 부문을 6대 전략성신흥산업의 하나로 선정하였다.⁸⁾ 2021년부터 시작된 14차 계획에서도 NEV의 전략적 역할을 강조하면서 중국이 “제조 강국”이 되기 위한 주축임을 명시하였다. NEV 산업개발계획(2021~2035) 발표문은 서두에서 “NEV 개발은 중국이 거대한 자동차 제조국에서 이 부문의 강국으로 전환할 수 있는 유일한 길일 뿐만 아니라 기후 변화에 대처하고 녹색 개발을 촉진할 수 있는 전략적 방안이기도 하다.”⁹⁾라고 밝히고 있다.

실행 방안 중 첫 번째 유형인 “기술 지원”은 주로 R&D를 대상으로 하며 제조업까지 확대되어 적용된다. 국가 지원은 일련의 국가 프로젝트를 통해 구체화된다. “863 계획”을 시작으로 하여 10차 5개년 계획(2001~2005)¹⁰⁾ 기간에는 161건의 EV 연구 프로젝트에 20억 위안이 지급되었고, 11차 5개년 계획 기간에는 270건의 프로젝트에 75억 위안이 추가로 지급되었으며 여기에는 432개의 국내 자동차 업체, 공급업체, 연구기관 및 대학의 R&D 종사자 1만 4,600여 명이 포함되어 있다. 연료전지 자동차, 하이브리드 EV, 순수 EV라는 세 가지 유형의 NEV와, 3대 핵심 부품인 동력 전달 장치, 모터 드라이브, 제어 장치, 그리고 파워셀과 배터리

6) 科技日报, 「贾庆林:大力推动新能源汽车跨越式发展」, 2009.6.24.

7) 经济参考报, 「中国新能源汽车产业正在用“成绩单”说话」, 2021.8.13.

8) 人民日报, 「中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要」, <http://www.hprc.org.cn/> (2022.4.6).

9) 国务院办公厅(2020), 「新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)」, 国办发, [2020]39, <http://www.gov.cn/> (2022.4.6).

10) 财政部, 「关于印发《国家高技术研究发展计划(863计划)管理办法》的通知--国科发计[2011]363号」, 2011.9.7.

팩 관리 시스템을 결합하는 기술 로드맵이 개발되었고 이에 따라 2001년 이후부터 일부 국영 자동차 업체들이 시제품 승용차 및 버스를 시범적으로 생산하기 시작하였다.¹¹⁾ 2010년에 이르러서는 1만 9천 대 이상의 중국 내 개발 EV 차량이 25개의 시범 도시에서 운행되었고, 국가 자동차 카탈로그에는 350개의 시판 가능한 NEV 모델이 등재되었다.¹²⁾ 863 계획 외에 “973 계획”, “국가과학기술지원계획” 등도 수립되었는데, 이를 모두 “국가핵심연구개발 프로그램”이라는 대규모 제도로 단일화하였다.¹³⁾ 이 제도에 의해 2016년 상반기에만 1,172개 프로젝트에 178억 위안이 투자되었다. 주요 대상 분야 중 하나는 NEV로서, 수혜자는 주로 FAW, 상하이자동차, 광저우자동차, 동평, 체리와 같은 국유 또는 국영 자동차 업체와 CATL, Tgood, 징진 전기, 귀시안 등의 일부 민영 플래그십 기업들이다.¹⁴⁾

“재정 지원금”과 “상용화 촉진” 정책은 NEV의 사용 측면을 겨냥하고 있다. NEV 생산업체에는 판매되는 NEV 한 대당 지원금을 감세 및 보조금을 통해 지급한다. EV와 HEV에 대한 한 대당 평균 지원금은 2013년 기준으로 각각 4만 8천 위안과 3만 5천 위안이다. 초기 민간 시장이 부족했던 NEV는 주로 대중교통, 위생, 택시 및 기타 공무 등 공공 기능을 위해 사용되었다. 2009년부터 2012년까지 25개 도시에 2만 7천 대의 에너지 절감 및 NEV 차량이 배치되었다. 2015년에는 공공부문 전체 차량의 2/3가 NEV였다.¹⁵⁾ 하지만 이러한 우대 정책에 크게 의존하면서 여러 문제들이 발생하였는데, 특히 보조금 부정 지급이 한 예이다. 대규모 자본이 투입되면서 유난히 중소기업에서 위조 및 부정 행위가 많이 발생하였다. 대부분의 자동차 제조업체와 신규 업체들이 시제품 차량을 생산하였지만 그중 대량생산되거나 실제로 판매되는 경우는 극소수에 불과하였다. 게다가 여러 도시에서 공공 차량을 100% NEV로 대체하는 목표를 세웠지만, 공공시장의 역량에는 한계가 있었다. 이에 따라 국가는 재정 지원을 단계적으로 축소하는 대신 시장경쟁을 확대 도입하기로 결정하였다. 지원금은 2015년부

11) 科技部(2022), 「国家十五科技成就展: 电动汽车专项」, <http://www.most.gov.cn/> (2022.4.7).

12) 科技部(2012), 「十一五“863”计划节能与新能源汽车重大项目通过验收」, <http://www.most.gov.cn/> (검색일: 2022.4.7).

13) 新华社, 「“973”“863”取消后科研怎么办? 国家重点研发计划正式启动」, 2016.2.16.

14) 网易, 「2017年国家重点研发计划47个重点专项国拨经费一览」, 2018.1.19.

15) 王小峰&于志民(2016), 「中国新能源汽车的发展现状及趋势」, 『科技导报』, 34(17), pp.13~18.

터 축소하여 2022년에는 완전히 폐지될 예정이다.¹⁶⁾ 특별 촉진 정책은 여전히 유지되어, 가령 NEV는 구매, 등록 및 이동에 있어 전혀 제한을 받지 않는다. 이러한 정책은 소비를 유도하는 효과가 있는 것으로 밝혀졌다. 특별 촉진 정책이 처음 실시된 2015년 상반기의 경우 내연기관 차량에 대해 구매 제한을 두고 있는 6개 도시가 전체 NEV 민간 판매의 70% 이상을 차지한 것으로 나타났다.

자동차 부문을 더욱 시장 지향적 방식으로 규제하기 위한 산업관리 정책이 수립되었다. 그 중 하나는 신설 기업과 신상품에 대해 진입장벽을 높이는 것이다. 2017년에 총 투자액이 사상 최고치인 451억 위안에 이르자¹⁷⁾ 중앙정부는 최저 주행 가능거리를 2017년의 100km에서 2020년에는 300km로 높이는 등 기술 기준을 급격하게 상향 조정하였다. 이러한 기준을 충족하는 차량만이 판매 및 지원금 수혜가 가능하다. 배터리 충전 시설 설치와 중고 배터리 재활용 등에 대한 규제도 도입되었다. 특히 중요한 정책으로 2018년부터 적용된 “듀얼포인트” 시스템을 들 수 있다.¹⁸⁾ 이에 따라 모든 자동차 제조업체는 에너지 절감과 동시에 배기가스 감소 의무를 지닌다. 각 자동차 업체에 대해 내연기관 차량 판매 1대당 마이너스 점수를 부과하고 NEV 판매 시에는 플러스 점수를 부여한다. 이 점수를 합산하여 일정 점수 이상이 되어야만 중국 시장에서 차량을 판매할 수 있기 때문에 자동차 업체들은 NEV 차량 판매를 통해 플러스 점수를 확보해야 하는 상황이다. 세계적 유명 브랜드를 포함하여 내연기관 차량을 생산하는 기존의 합작회사들의 경우 차량 판매가 늘수록 마이너스 점수가 높아지므로 악몽 같은 규제일 수밖에 없다. 2019년 중국 전체 144개 자동차 제조업체 중에서 FAW-VW, 베이징 현대를 포함한 약 40%가 마이너스 점수를 기록하였다.¹⁹⁾ 점수를 매매하는 회색시장이 생겨났고 이를 통해 테슬라와 같은 EV 선두주자들이 막대한 수익을 추가로 확보할 수 있었다.²⁰⁾

16) 원래 이 계획은 2020년까지만 지속될 방안이었다. 中央人民政府网, 「关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知--财建[2021]466号」, 2021.12.31.

17) 巨量算数&盖世汽车研究院(2021), 「破晓立新百舸争流——2021中国新能源汽车市场洞察报告」, <http://www.dzwww.com/> (2022.4.8).

18) 工业和信息化部网, 「乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法」, 2017.9.28.

19) 工业和信息化部(2020), 「2019年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况公告2020年第31号」, <https://www.miit.gov.cn/> (2022.4.9).

20) 中国汽车报, 「“双面”双积分:积分更值钱,降耗压力更大」, 2021.4.14.

종합하자면, 중국의 정책은 국가 주도하에 직접 개입하는 정책에서 시장 주도적이고 표준을 설정하는 방향으로 서서히 변화하고 있다. 현재는 한국과 일본의 배터리 공급업체와 같은 외국 기업들도 공급 체인에 진출할 수 있으며 심지어 테슬라와 같이 자체 소유의 조립공장을 중국에 설립할 수 있다.²¹⁾ 이에 따라 중국의 자동차 부문은 앞서 기술한 기존의 국내 제조업체, 국내 신흥업체 및 외국계 중국 내 합작업체의 세 가지 부류에 속하는 80개의 NEV 제조업체들로 새로운 시나리오를 형성하고 있다.

첫째, 상하이자동차, 광저우자동차, 지리자동차, BYD는 국가 및 지방 정책 덕분에 전통적인 자동차 제조업에서 “후진적” 지위에서 벗어나고 있는 것으로 보인다. 특히 BYD는 2019년에 21만 8천 대의 EV를 생산하였으며 이는 그 해 업계 생산량의 약 20%에 해당한다. 대다수가 국영 자동차 그룹인 기타 국내 제조업체들은 주로 공공 용도, 택시, 호출 차량 판매 덕분에 높은 실적을 보이고 있다. 둘째, “신흥 강자”는 새롭게 부상한 EV 전문 자동차 업체를 가리키며, NIO, 샤오핑, 리 오토가 대표적인 예이다. 수년 전 300개 이상의 업체가 경쟁하던 시절에 살아남은 기업으로서 지금은 테슬라를 벤치마킹하고 있다. 전통적인 자동차 생산과 비교하면, 이 중국 기업들의 EV는 세계적 브랜드와, 특히 전자부품 면에서 기술 및 기능적 차이가 적은 것으로 보인다. 마지막으로 외국계 중국 자동차 업체를 들 수 있는데, 이들은 한때 전통적 자동차 산업에서 선두주자 또는 주축이었으나, 이제는 중국 내에서 EV “후발 주자”로 밀려났다. 대부분의 업체에게 듀얼포인트 제도가 압박으로 작용하였다. 가령, VW와 중국의 합작업체는 매년 400만 대의 차량을 판매하여 마이너스 점수가 가장 높은 기업이 되었고 이는 커다란 부담이 되었다. 결과적으로 대부분이 2018년 이후부터 EV로의 전환을 단행하였다.

이와 동시에 100여 년간 지속되어 온 전통적 공급 체인인 자동차 부품 부문에도 차질이 생겼다. 3대 “전자” 시스템, 특히 배터리는 이제 자동차의 핵심 부품이 되었다. EV 1대의 기본 가격에서 42%는 배터리, 10%는 모터, 19%는 차대(샴시), 18%는 타이어와 인테리어가 차지한다.²²⁾ 엔진, 연료, 배기가스 박스 등의 부품을 공급하는 일부 기존 공급업체들은 손실을 보는 반면에 새로운 “전자” 부품 공급업체들이 공급 체인에 합류하였다. 2018년 기준으로, 중

21) 中国日报网(2018), 「2018版外资准入负面清单发布取消新能源汽车外资股比限制」, <https://baijiahao.baidu.com/> (2022.4.9).

22) MOB研究院(2021), *op.cit.*

국에는 10만 개가 넘는 제조업체들이 1,500가지의 부품을 생산하고 있었는데, 13.8%는 모터구동 시스템, 8.7%는 전자시스템, 29.8%는 차대, 1.8%(1,003개 업체)는 NEV 전문 부품을 생산하고 있었다.²³⁾ 기존 자동차 업체들의 상당수가 전자부품에 특화되어 있지 않거나 자체 R&D에는 시간이 소요되기 때문에 외부 공급업체로부터 배터리나 지능형 소프트웨어를 구매하는 경우가 많다. 기존에는 자동차 제조업체 또는 조립업체가 모든 기술의 63%를 통제하였지만, EV의 경우에는 그 비중이 15%에 불과하다.²⁴⁾ 이 업체들과 공급업체의 관계도 수직적에서 수평적 또는 “편평한” 방향으로 변화하고 있다. 또한 전통적으로는 외국 자본과 기술이 중국 시장에서 조립보다는 자동차 부품 제조업계를 지배하는 정도가 더 컸다. 2014년의 경우 핵심 부품 및 부속 시장의 70% 이상을 여전히 외국계 기업 또는 합작업체가 차지하고 있었고, 반면에 국내 공급업체는 전체 공급업체에서 그 비중이 80% 이상이었음에도 매출액 비중은 20~25%에 불과하였다.²⁵⁾ EV로의 전환은 외국인의 지배 판도를 바꿀 것으로 기대되었다. 이에 따라, CATL, BYD와 같은 국내 배터리 제조업체들이 중국 내 강자로 주목받았다.

EV로의 전환 과정에서 중국 업체들의 역할은 전통적 자동차 산업 시기에 비해 더 크다. 2020년 상반기의 경우 중국 자동차 업체들은 EV 매출액의 48.8%를 차지하였으며, 5개의 국내 신흥 강자들은 12.5%, 테슬라를 포함한 6개의 외국계 합작회사는 35.9%를 차지하였다.²⁶⁾ 하지만 정책에 의한 우위가 사라지면서 모든 국내 업체들의 시장 점유율은 2018년의 90%에서 오늘날 70% 미만으로 하락하였고,²⁷⁾ 향후 전망도 불투명한 상태다. 중국 업체와 세계적 기업들의 기술적 차이도 물론 존재하지만, 민간 EV 시장이 여전히 작고, 공급 체인도 미성숙한 단계라는 점이 문제점으로 제기된다.

23) 工业与信息化部(2018), 「中国汽车零部件产业发展研究」.

24) Nikkei Asia, “Shift to Electric Cars Speeds Restructuring of Parts Industry”, 2021.4.10.

25) 尚普咨询, 「2014-2018年中国汽车零配件行业市场调查研究报告」, 2014.8.28.

26) 恒大研究院(2020), *op.cit.*

27) MOB研究院(2021), *op.cit.*

■ 안정적 고용과 “인재” 경쟁

중국에서 EV로의 전환은 업계의 변화와 함께 기업의 다양한 전략 및 경쟁력으로 이어졌고, 이에 따라 노동자에게도 영향을 미쳤다. 지금까지 전반적 고용에 끼친 영향은 그다지 크지 않지만 대부분의 변화는 구조적 변화로서 조립업체와 공급 체인에서 나타난다. 이는 노동에 대한 상당한 잠재적 여파를 의미한다.

자동차 산업의 고용은 중국에서 중요한 의미를 지닌다. 직접 고용 인력은 거의 매년 증가하였다(그림 1 참조). 중국 내 3차 산업이 급속하게 발전하면서 2차 산업의 고용은 소폭 감소하였고, 2013년부터 2018년까지 제조업 노동자가 17.9% 줄어들었다. 하지만 자동차 산업은 이 시기에도 고용이 증가한 유일한 제조업이다.²⁸⁾ 자동차 산업의 본거지라 할 수 있는 광둥성에서의 노동인구는 더욱 급격하게 늘어나 30%에 가까운 증가율을 기록하였다.²⁹⁾ 더군다나 자동차 산업은 철강, 고무, 유리, 전자 등의 업스트림 산업과 마케팅, 수리, 관광, 렌탈, 보험 등의 다운스트림 산업의 고용에도 막대한 흡인효과를 지닌다. 자동차 관련 총고용 수치는 항상 중국 전체 노동력의 1/10 이상을 차지하고 있는데, 2018년에는 무려 1/6에 이르렀다.³⁰⁾ NEV 고용의 경우 2017년 취업자 수는 15만 9천 명으로 추정되었고, 이 수는 급속하게 증가하여 2020년 6월에는 20만 1천 명에 달했다. 새로운 EV 생태계의 확산으로 더 많은 일자리가 창출될 전망이다.³¹⁾

자동차 관련 노동력에서는 부품 및 부속 제조업의 비중이 크다. 일반적으로 60% 이상이 공급업체에 고용된 이들로, 2007년에는 159만 명이었고 2014년에는 229만 명이였다. 중국의 자동차 판매량이 증가하면서 자동차 부품 시장도 2013년부터 2018년 사이에 두 배로 커지면서 매출액 규모가 4조 위안에 이르렀다. 이에 따라 공급업체의 인력도 지속적으로 늘어나 2018년 노동자 수는 360만 명이 되었다.³²⁾ 2019년과 2020년의 고용 통계는 나와 있지 않지만 불안한

28) 国家统计局, 「工业经济总量稳步增长 用工人数有所下降——第四次全国经济普查系列报告之六」, 2019.12.6.

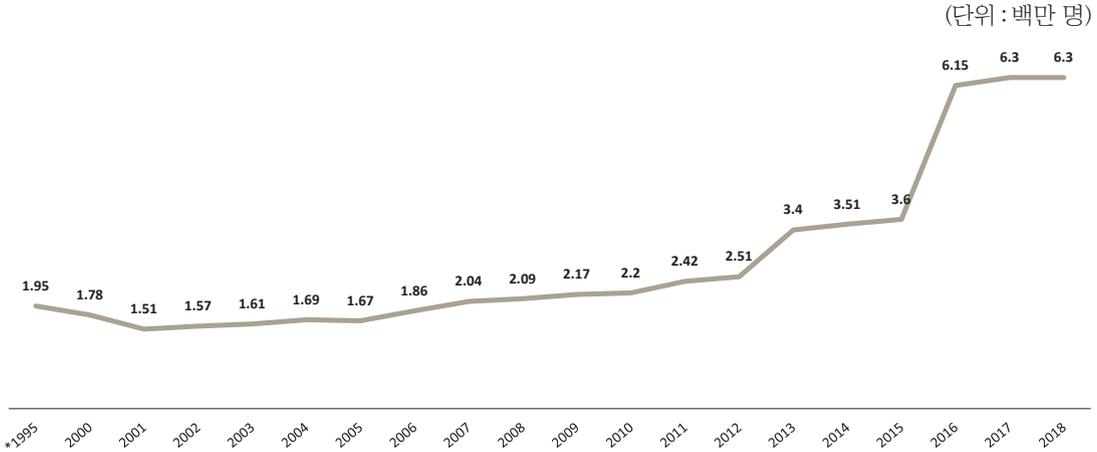
29) 南方日报, 「广东汽车工业创新驱动高质量发展」, 2019.10.1.

30) 工业和信息化部(2021), 『中国汽车产业发展年报』, p.64.

31) 中研普华产业研究院(2021), 『2021-2026年中国新能源汽车市场深度全景调研及投资前景分析报告』.

32) 中研普华研究报告(2020), 『2020-2025年中国汽车内外饰件行业竞争分析与发展趋势研究报告』.

[그림 1] 중국 자동차 산업의 총 노동력(1995~2018)



자료: Ministry of Industry and Information Technology, *China Automotive Industry Yearbooks 2016, 2017, and 2018*; 2016~2018년의 자료는 “국무원발전연구소(Development Research Center of the State Council)”의 「2019년 중국 자동차 산업 개발 보고 청서(*Bluebook of China Automotive Industrial Development Report 2019*)」에서 인용.

사회경제적 상황에서도 자동차 제조업의 고용은 여전히 꾸준히 증가하였다.³³⁾

흥미롭게도 중국의 자동차 산업은 다른 여러 국가들에 확산되어 있는 실업에 대한 우려와는 달리 양적으로 증가세에 있지만, 그 내용 구성에 있어서는 당혹스러운 면이 있다. 그중 기술자, 엔지니어, 특히 R&D 인력을 의미하는 EV 관련 “인재”의 부족은 가장 시급한 문제로 여겨지고 있다. 자동차 부문 전체 인력에서 엔지니어와 기술자의 비중은 1995년 8.5%에서 2015년 13.7%(49만 3천 명)로 증가하였고, R&D 인력은 2001년에 불과 4만 5천 명이었으나 이후 33만 8천 명으로 늘어났다. 이러한 “인재”의 총공급에는 여전히 문제가 있다. 2019년의 한 보고서에 의하면 55만 1천 명의 R&D 인력 중에서 5만 3,300명이 스마트 커넥티드 차량(ICV) 관련 기술을 갖추고 있었으며, 2025년경에는 해당 인력이 3천~3만 7천 명 부족할 것으로 추산된다.³⁴⁾ 이에 따라 관련 분야의 인재들을 확보하려는 경쟁이 치열하다. 중국의 전통적 자동차 기업들, 특히 공급업체들은 기술에 대한 투자가 낮은 것으로 잘 알려져 있

33) 중국자동차공업협회는 1만 3,750개 이상의 자동차 부품업체의 2019년 연간 누적 매출은 360억 위안을 기록했으며 이는 2018년 대비 0.35% 증가한 수치라고 밝혔다.

34) 中国汽车工程学会, 「智能网联汽车产业人才需求预测报告」, 2021.3.23.

는데, 가령 2018년에는 평균 기술 투자율이 2%에 불과하였으며, 외국 기업들도 다수가 중국 내 R&D에 투자를 하지 않는다. 이에 반해 국내 신형 강자들과 테슬라는 일부 합작업체들의 신생 EV 사업부서들과 함께 “인재”들을 대거 흡수하고 있다. 이 기업들의 부상과 확장은 신규 인력 채용이 그 주된 요인으로, 전통적 자동차 업체들에 비해 R&D 인력의 비중이 월등하게 높다. 이에 따라 자동차 업계는 R&D 인력과 최고 경영진이 빠르게 이동하는 양상을 보이는데, 주로 외국 기업 및 외국계 중국 합작업체들이 그 대상으로, 각각 27%와 63%를 기록하였으며 약 10%는 국내 기업으로 이동한다. 또한 신형 기업들은 인재 유입 및 유출 비율이 모두 높다. 이러한 경쟁으로 인해 일부 “인재”에 대해 비정상적으로 높은 보수가 책정되는 현상이 초래되기도 한다.

기타 유형의 노동자들은 그 수가 약간 감소하였다. 업체 총매출의 86%를 차지하는 상위 15개 자동차 그룹에 대한 2020년의 한 조사에 의하면 이 기업들의 총생산량과 수입뿐만 아니라 인력도 약간 감소한 것으로 나타났다.³⁵⁾ R&D 및 영업 직원은 안정적인 반면에, 두 가지 유형의 노동자들로 전체 인력 중 약 10.5%가 퇴사하였는데 하나는 인턴, 파견직 등과 같은 비핵심 업무 노동자들이고 다른 하나는 자동화 및 기타 기술에 밀려난 일부 현업 종사자들이다. 이에 따라 위 기업들의 관리 및 기술직 외 고용은 2016~2019년의 약 51%에서 2020년 49.9%로 감소하였다. 향후에는 R&D 인력이 크게 증가하지는 않을 것으로 예상되는데, 이미 외국 자동차 기업과 비슷한 수준에 이르렀기 때문이다. 그중에서 빅데이터, 지능형 연결 전문 “인재”는 서서히 증가할 수 있으나, 기계 및 기타 전통적 전문 분야는 감소할 것으로 보인다.

■ 조립업체 및 공급업체의 노동 변화

EV로의 전환에는 잠재적 노동 위험요인도 따른다. 우선적으로 산업의 노동 관행이 훨씬 더 다변화되면서 전반적인 노동기준이 약화될 수 있다. 여러 유형의 “생산 체제”³⁶⁾로 분류되어

35) 中国汽车报(2021), 「人才那些事儿--震荡调整, 去年汽车人才总量变少了?」, 2021.9.13.

36) Luethje, B., S. Luo, and H. Zhang(2013), “Beyond the Iron Rice Bowl - Regimes of Production and Industrial Relations in China”, *The University of Chicago Press*.

있는 중국 내 자동차 기업들은 임금, 상여금 및 복지급여, 시간 외 노동, 집단적 노사관계와 관련된 오너십에 있어 차이를 보인다. 최상의 노동기준을 갖춘 기업들은 유럽계, 일본계 및 미국계 중국 내 합작업체들로서 매년 “우수 기업”으로 선정되기도 하는데, 대부분이 EV 판매에서 좋은 실적을 거두고 있다. 독일계 및 일본계 합작 조립업체들에 대한 조사에 의하면 이 기업들의 총고용은 2021년까지 꾸준히 또는 소폭 증가하였다.³⁷⁾ 이 기업들의 공장 노동자들은 평균 연령이 26~28세로 젊고 대부분이 전문대학 이상을 수료하여 학력 수준이 비교적 높다. 이들은 안정적 일자리에 양호한 보수와 높은 연간 상여금을 보장받고 체계적인 훈련을 통해 기기 운전자에서 기술자 또는 상급 기술자로 단계적으로 진급할 수 있다. 노조도 제대로 구성되어 있어 주로 산업안전 및 능력개발과 관련하여 정기적으로 사측과 단체협약을 체결한다.³⁸⁾ EV로의 전환 과정에서 현업 노동자들은 EV 생산라인에 투입되기 전에 이에 필요한 고전압 안전 및 기타 전자 관련 지식을 습득하여야 하지만 조립업무 자체는 더 쉬워질 것이다. 기술자와 엔지니어들에게는 지능형 연결, 자율주행 등과 같은 EV 관련 교육이 더 많이 제공된다. 하지만 전통적 시장의 최대 기업들인 이 합작업체들은 EV 시장에서 8%에 불과한 점유율로 고전하고 있다.³⁹⁾ 가령 유럽에서 인기 높은 EV 모델인 FAW-VW의 id4는 2021년 상반기 판매대수가 겨우 3천 대로, 판매순위 39위에 그쳤다. GAC-토요타의 EV 모델들도 마찬가지로 낮은 순위에 머물렀다.⁴⁰⁾

BYD와 같은 국내 제조업체와 NIO 등 신흥 강자들은 대부분 생산역량을 확충하거나 EV 공장을 신설하였고, 이에 따라 많은 일자리들이 창출되었다. 그럼에도 불구하고 중국에서 2번째로 큰 규모의 자동차 업체이면서 초기 NEV 주자이고 배터리 생산 선두업체인 BYD는 저임금, 장시간 업무, 높은 이직률 등을 특징으로 하는 전형적인 노동관행을 보여준다. 이 기업의 NEV 공장은 노동 및 안전 기준과 관련하여 연이어 부정적인 소식이 전해지고 있다.⁴¹⁾ BYD

37) 조성재 및 S. Luo(2021), *op.cit.*

38) 一汽大众(2020), 「2018/2019可持续发展报告」, [http://www.faw-vw.com/html/pdf/2018-2019-一汽-大众可持续发展报告\(中文版\).pdf](http://www.faw-vw.com/html/pdf/2018-2019-一汽-大众可持续发展报告(中文版).pdf); 广汽丰田汽车有限公司, 「2020年企业社会责任报告」, http://about.gac-toyota.com.cn/visit/newweb/csr/csr_2020/mobile/index.html (2022.4.9).

39) 巨量算数&盖世汽车研究院(2021)

40) 汽车销量数据库(2021), 「2021年1-6月电动车销量」, <http://xl.16888.com/> (2022.1.3).

41) BYD의 NEV 공장은 2011년과 2022년에 유해 오염 물질에 대한 대규모 시위를 일으켰다. Financial Times, “Buffett-Backed BYD’s Shares Drop After Launch of Pollution Probe”, 2022.5.10.

의 창샤 NEV 공장에서는 2022년 4월에 3명의 젊은 남성과 1명의 여성 등 3건의 자살 시도로 2명이 사망하였고, 노동자 1명은 과로로 인해 사망한 것으로 추정되며, 최소 33건의 노사 분류가 보고되었다.⁴²⁾ 신흥기업들의 경우에는 이와는 다른 문제들을 안고 있다. 막대한 자금을 투입하는 “화페연소” 개발 모델로 인해 이 부류의 3대 기업인 NIO, 샤오펑, 리 오토를 포함한 여러 기업들이 엄청난 재정 적자를 기록했다.⁴³⁾ NIO의 경우 2021년에 매출이 122.3% 증가하였음에도 여전히 40조 2천억 위안의 손실을 보았다. 테슬라를 벤치마킹하는 이 국내 신흥기업들은 R&D에 대대적인 투자를 단행하였다. 가령 NIO는 2021년에 45억 9천만 위안을 투자하였는데 이는 2020년 대비 84.6% 증가한 금액이다.⁴⁴⁾ 게다가 이 기업들의 고용도 크게 요동치고 있다. 일부는 EV 생산을 위해 기존 자동차 업체들과 제휴하고 있지만, 샤오펑과 같은 다른 기업들은 공장을 신설하고 있다. 1년 전만 해도 NIO는 시장 위축으로 수천 명의 인력을 감축했었지만 2021년 한 해에만 위 3대 기업이 모두 신규채용을 실시하여 노동자가 2만 명 늘어났으며, NIO와 리오토는 각각 96%와 185%의 증가율을 보였고 샤오펑은 노동자가 거의 두 배로 증가하였다.⁴⁵⁾ 이 기업들의 고용은 R&D 인력에 집중되어 있으며, 이들은 전통적 자동차 업체의 노동자들보다 높은 보수를 받지만 중국의 대규모 인터넷 기업들의 경우와 마찬가지로 더 많은 노고가 요구된다. 즉 장시간 업무와 성과 위주의 노무 관리가 일반적 현상이다. 이러한 현상은 생산 노동자들의 경우에도 마찬가지여서 대체로 기본급은 낮지만 장시간 초과근무로 월임금은 높다.

공급 체인에서는, 전통적인 부품 공급업체들의 상당수가 위협을 느끼고 있는 반면에 새로운 전자부품 제조업체들은 기회이면서 도전의 시기를 맞이하고 있다. 이는 노동자들의 일자리, 소득 및 노사관계에 상당한 불안을 야기한다. 자동차 부품 공급업체들은 통상적으로 조립 업체에 비해 노동조건이 열악하다.⁴⁶⁾ 2010년경에는 부품 공급업체의 노동자들이 만연한 저

42) Sohu News, “Several Suicide Attempts Reported at BYD Changsha Plant in One Week”, 2022.4.28.

43) 搜狐, 「小鹏汽车全年净亏损缩窄 何小鹏称四季度交付第三款新车」, 2021.3.10.

44) 每日经济新闻, 「蔚来去年亏损收窄至40亿元--李斌称“暂无涨价想法”新品牌已完成核心团队搭建」, 2022.3.28.

45) 澎湃新闻, 「“蔚小理”一年激增2万员工:造车新势力开打“挖人”战」, 2022.3.4.

46) Luethje, L. and Zhang(2013), *op.cit.*; Luo, S.(2013), “Collective Bargaining and Changing Industrial Relations in China: Lessons From the U.S. and Germany”, Frankfurt Am Main:

임금 체제에 반기를 든 주요 세력이었지만, 이들의 활동과 협상력은 약해지고 있다. 여러 이유 중에는 EV로의 전환도 포함된다.

차대, 플랫폼과 같은 전통적인 자동차 부품의 공급업체들은 기존의 생산체제를 개조하여 새로운 EV 부품을 생산할 수 있다. 자동화 비율이 더 크고 제품 구조는 더 간단하기 때문에 작업절차는 더 용이하겠지만 EV 생산라인의 노동자들의 업무 자체는 더 고될 수 있다. 이전 보다 더 빠르게 움직여야 하고 더 많은 기계를 감독해야 하기 때문이다. 많은 공장들의 경우 물류창고, 보수유지 및 사무실 직원과 같은 간접적 노동자의 비중은 증가하지 않았다.

두 번째 부류는 EV 제품으로 완전 전환하는 공급업체들이다. 과거에 명성이 높았던 한 일본 공급업체는 인수를 통해 EV로의 전환을 마치면서 2년 내에 노동자 수가 절반으로 줄었다. 이 기업의 한 공장에서 파업이 발생한 이후로 노조가 조직되었고 정기적인 교섭을 통해 노동자에게 높은 수준의 임금과 복지가 제공되었다.⁴⁷⁾ 하지만 사업 인수로 인해 모든 것이 바뀌었다. 보수와 관련하여 노사분규가 발생하였고 일자리를 유지한 직원들도 불만이 컸다. 노조는 실직 우려 때문에 지난 2년 동안 사측과 타협을 할 수밖에 없었다. 이와 같이 새로운 EV 모터 생산은 사업 전망은 밝았지만 노동자들에게 돌아가는 혜택은 없었다.

가장 큰 영향을 받은 노동자들은 배기가스 및 연료 탱크를 포함하여 EV에는 더 이상 필요하지 않은 부품 및 부속을 제조하는 전통적 공급업체의 노동자들이다. 하이브리드와 순수 EV 생산을 병행하는 일본 공급 체인에서는 전환에 더 오랜 시간이 소요될 수 있으나, 더 “파괴적인” 전환을 추진하는 다른 공급 체인에서는 그렇지 않다.⁴⁸⁾

배터리, 전자제어장치, 모터 시스템을 생산하는 신규 공급업체들은 실적 전망이 좋다. 하지만 불안정한 상황을 겪고 있는 기업들도 많다. EV 보호정책으로 인해, 전환 과정에 있는 기존 공급업체들과 전자, 인터넷 또는 심지어 부동산 부문의 기업들을 포함한 수백 개의 업체들이 국내 EV 시장에 새롭게 진입하였다. 그리고 이들의 다수가 경쟁 과정에서 도태되었다. 대부분은 사라지고 일부만이 살아 남았지만 여전히 불안한 상태다. 정부 보조금은 단계적으로

PLAcademic Research.

47) Luo, S. and Y. Tao(2019), “Why Worker-Supported Collective Bargaining May Still Fail: Union Strategies and Supply Chain Structure in South China”, *Employee Relations*, 42(2), pp.471~491.

48) 조성재 및 S. Luo(2021), *op.cit.*

폐지되고 경쟁은 더 치열해지는데 아직 산업은 성숙한 단계에 이르지 못했다. 한 예로 배터리 생산의 경우 BYD는 중국 내 1위 기업이었으나 이제는 세계 최대 EV 배터리 제조업체인 CATL에 그 자리를 내주었다.⁴⁹⁾ 2년 연속 성장을 기록했던 CATL은 2022년 1/4분기 수익이 19억 5천만 위안에서 14억 9천만 위안으로 24% 감소하였다.⁵⁰⁾ CATL은 계속되는 경쟁과 압박 속에서도 주문량과 사업건수에 있어 “성공”한 비결을 고효율로 보고 있다. 하지만 그 결과 현업 노동자들은 “채찍질에 돌아가는 팽이처럼 쉽 없이 움직이고,” R&D 직원들은 업무에 지쳐 있다. CATL은 2020년에 2만 명의 제1선 작업자들을 고용하고 있었는데, 이는 전체 인력의 60%가 넘는 규모다. 이들의 수입은 다른 중국 내 공급업체에 비해 높지만, 약 60%가 초과근무에서 비롯한 것이다. 이들의 노동시간은 “896”으로 표현된다. 오전 8시부터 오후 9시까지 주 6일을 근무한다는 뜻이다. 최악의 기록은 1일 16시간, 1개월간 초과근무 240시간이다. 결과적으로 높은 이직률을 기록하며 6개월 동안 3만 명이 입사하고 퇴사한다. 또한 CATL은 2022년 초반에 월급여가 최저수준인 8천 위안에 근무기간이 3개월에 불과했던 9명의 일반 노동자에 대해 “경업금지 합의” 위반을 이유로 100만 위안을 청구하는 소송을 제기하였다. CATL과 같은 신규 공급업체들은 일반적으로 “노동집약적 하이테크” 기업으로 알려져 있다.⁵¹⁾

■ 기술 중심의 노동정책 대응

전반적인 산업정책에 비해 EV 관련 노동정책은 드문 편이다. 중앙정부의 원대한 계획에는 기업 지원, 소비자 보조금 지급, 충전 인프라 및 배터리 재활용 촉진 등의 방안이 포함되어 있지만 노동에 대한 언급은 미미하다. 대부분의 경우 중국에서 산업개발과 고용은 별도의 두 주

49) 证券时报, 「动力电池装车量4月环比下滑 比亚迪缩小与宁德时代差距」, 2022.5.12.

50) Automotive News, “CATL Earnings Slide as Raw Material Outlays Soar”, 2022.4.29.

51) 时代财经, 「忙到飞起! 电池订单爆满, 工人自比陀螺, 小厂工程师等着上市一夜暴富」, 新浪科技, 2022.5.1; 汽车产经, 「宁德时代的正反面, 汽车产经网」, 2022.4.12; 이 외에도 비공식적 온라인 포럼에서 발췌, Available at : <https://bbs.hupu.com/46489799.html>; https://www.zhihu.com/question/309714203?ivk_sa=1021577i (2022.5.4).

제로 여겨지고 각각 다른 정부 부처가 관할하고 있다. EV로의 전환 과정에서 정책적 목표는 기술과 제품, 기업 발전, 시장 확충에 맞추어져 있으며, 노동 이슈는 “나머지” 또는 목표 달성에 있어서 보완적인 요소로만 여겨지고 있다.

중국을 항상 국가 차원의 고용정책을 수립하고 있지만, 이러한 정책들이 자동차 산업을 대상으로 하지는 않는다. 중국 리커창 총리는 “고용은 국민의 생활과 관련된 가장 중요한 이슈이며, 경제의 안정을 위해서는 고용이 가장 먼저 안정되어야 한다.”⁵²⁾라고 말한 바 있다. 2021년부터 시작된 “14차 5개년 고용촉진계획”⁵³⁾에도 고용 규모 확대, 기술 향상, 인적자원 서비스 촉진 등이 강조되어 있다.

고용촉진계획이 주로 고용수치에 중점을 두고 있기는 하지만, 이 계획은 최신 NEV 계획과 같은 산업정책에 드물게 포함되어 있는 노동관련 조항과 한 가지 유사한 점이 있다. 가장 큰 노동 문제를 현재 노동기술과 기업 수요의 “미스매치”로 보고 있는 것이다. 이와 같이 노동자들이 산업의 새로운 요건을 충족하지 못하여 “구조적 실업”이 발생하고, 이를 위한 정책적 해결책은 노동기술을 향상하는 데 있다.

정책에서는 취업자를 “인재”와 일반 노동자라는 두 집단으로 나누어 조명한다. “인재”는 고용촉진계획상 협의의 정의를 따르자면, NEV와 전자화, 연결 및 지능 관련 기타 산업의 통합적 성장에 맞추어 변화해 나갈 수 있는 이들을 가리킨다. 대학, 연구소, 기업은 국제적 배경을 갖춘 인재들을 영입해야 하며 동시에 지역 차원의 인재도 양성해야 한다. 다시 말해, 인재는 최고 수준의 과학기술 전문가들과 R&D 전문가들로 우수 업체들 사이에서 치열한 “인재” 경쟁의 대상이다. 다른 집단인 일반 노동자는 대다수의 노동자들로, 주로 현업 기계 운전자와 하위 기술자이다. 일반적으로 공장 업무는 단순하지만 고되어 보이기 때문에, 이들의 지식 구조는 EV 생산에 필요한 다방면의 요건을 충족하지 못한다는 게 보편적인 견해다. 노동자의 대부분이 직업학교 출신인데 그 교과과정이 추세에 뒤처져 있다는 지적도 있다. 가령, 기계 및 엔지니어링 전공자에 대한 공장 수요의 각각 33%와 53%만이 충원되고 있으며, 컴퓨터 공학, 자동화, 디지털 기술 등의 통합 과정 전공자도 부족하다.⁵⁴⁾ 그럼에도 불구하고 이

52) 澎湃新闻, 「国庆假期后首场国务院常务会议」, 2020.10.9.

53) 国务院办公厅, 「“十四五”就业促进规划的通知 国发〔2021〕14号」, 2021.8.23.

54) 中国汽车报, 「急需补缺口--是时候建立汽车人才培养新生态了」, 2021.10.11.

를 해결하기 위한 방안은 매우 더디게 진행되고 있다. 대부분의 공장이 노동자들에게 국가 기술자격증을 취득하도록 독려하지만 상대적으로 대기업들은 주로 자체 내부 교육에 의존하고 있다.

능력개발에 관한 중앙정부의 지침을 이행하기 위해 다양한 지역정책 방안들이 채택되었다. 광둥성 지방정부는 2018년에 기업에 “고급” 인재를 영입하도록 압박을 가하고 과학기술대학에는 NEV 관련 전공 신설을 허용하였다.⁵⁵⁾ 또한 기업과 직업학교가 “현대적 견습”제도를 통해 시급하게 필요한 기술자를 양성할 수 있도록 기술교육 차원에서 상호 협력하도록 촉구하였다. 교육, 인적자원 및 사회보장 부처에 대해서도 각각 임무가 할당되었다. 실제로 광둥성 인적자원사회보장부는 이미 노동기술 기금을 마련하고 관련 대회를 실시하고 있다. 가령, 2014년에는 프리우스 HEV와 BYD EV의 모터와 배터리에 관한 교육 과정을 제공하였고,⁵⁶⁾ 2019년에는 제1회 전국 NEV 핵심 기술 및 능력 대회가 광둥성에서 개최되었다.⁵⁷⁾ 또한 중국의 상급 노동단체인 중화전국총공회는 다른 정부 부처들과 공동으로 2020년 NEV 버스 유지보수 및 수리 대회⁵⁸⁾를 조직하여 우승자들에게 “노동절” 메달을 수여하였는데 종종 현업 종사자들이 수상하기도 하였다.

■ 전반적 평가

EV로의 전환은 중국의 자동차 산업에 여러 변화를 가져왔다. EV에 대한 국가 지원이 강력하지만 단계적으로 축소되는 상황에서, 여러 다른 유형의 자동차 제조업체 및 공급업체들이 시장 성과에 있어 변화를 보이고 있다. 치열한 국제 경쟁, 칩 부족, 원자재 가격의 인상 등으로 인해 미래 전망은 여전히 불확실하다. 2022년 4월 현재 NEV 판매량은 전월대비 61%가

55) 广东省人民政府, 「关于加快新能源汽车产业创新发展的意见, 粤府〔2018〕46号」, 2018.1.13.

56) 广东省人力资源和社会保障部, 「关于举办技工院校新能源汽车关键技术师资培训班的通知(粤技管〔2014〕22号)」, 2014.8.25.

57) 广东省人力资源和社会保障部(2019), 「2019年中国技能大赛——全国新能源汽车关键技术技能大赛决赛在广东省深圳市开幕」.

58) 信息时报, 「这场职业技能竞赛的冠军被授予广东省五一劳动奖章」, 2020.11.13.

감소한 29만 9천 대를 기록하였다.⁵⁹⁾ 중국은 강력한 산업정책을 계속 추진할 가능성이 크지만 이전에 비해 더 시장 지향적이고 선택적인 형태가 될 가능성이 더 높다. 듀얼포인트 제도는 모든 생산업체에 대해 EV를 지향토록 하는 강제적 효과가 있으며, 현재 국내 최강자인 신흥기업들과 공급업체들에게 상대적으로 더 많은 지원을 제공할 것이다.⁶⁰⁾ 어떠한 형태든, EV 부문은 아직 미성숙한 단계이며 시장, 인력 및 기술에 대한 경쟁도 지속되고 있다.

노동에 미치는 영향도 나타나기 시작했다. 거대한 규모의 자동차 시장에 비해 EV 판매량은 낮기 때문에 전체 노동력 규모는 감소하지 않았다. 하지만 치열한 “인재” 경쟁은 비정상적으로 높은 급여와 높은 이직률을 초래하였다. 이와 동시에 전통적 공장의 일반 노동자들 대다수가 과거 투쟁의 대가로 확보한 협상력을 잃고 있으며, 다른 한편으로 신흥기업들의 노동자들은 장시간 노동과 높은 업무 강도를 특징으로 하는 성과 위주의 노동 상황에 처해 있다. 높은 수준의 노동조건과 더 나은 집단적 제도를 갖춘 전통적 생산업체들이 계속해서 우려할 정도로 저조한 EV 판매량을 갖고 다른 국내 제조사들이 시장을 장악하게 된다면, 노동자들은 더욱 심각한 문제에 직면하게 될 수 있다. 이러한 시나리오에서는 산업 전반의 노동조건이 하락할 가능성도 있다.

노동 문제는 산업 전체 차원의 결과로 이어질 수 있다. 실제로 제조업의 일자리는 매력도가 떨어지고 있으며, 이는 매년 중국의 음력설 이후로 반복되는 인력난으로 알 수 있다.⁶¹⁾ 이와 같은 중대한 전환의 시기에는 정부가 전방위적인 정책과 선제적 계획을 수립하여야 한다. 고용의 양뿐만 아니라 질도 중요하다. 직업능력 교육과 같은 적응조치는 기업에만 의존해서는 안 되며, 정부와 공공기관들이 신속하게 움직여야 한다. 결국 중국의 자동차 업계 노동자들이 투쟁 목표로 삼았던 고용안정, 임금인상 및 기타 혜택은 현재 뒷전으로 밀린 상태며, 일부 신생 기업 노조들의 경우에도 미미하게 거둔 성과마저 수포로 돌아갈 가능성도 있다. **KLI**

59) Caixin Globe, “In Depth: Zero Covid Slams the Brakes on China’s Electric Car Industry”, 2022.5.12.

60) 新华社, 「加大政策支持力度--“风口”上的新能源汽车产业将“驶”向何方?」, 2022.3.7.

61) 证券时报, 「调查: 缺人! 工价大幅上涨, 多地包车包机接工人」, 2022.2.17.