

# 최근 제조업 고용성과 분석\*

## - 자동차부품산업을 중심으로 -

남재량 · 김복순 · 송민수\*\*

### I. 서론

한국경제 성장의 근간이었던 제조업은 1990년대에 들어설 때까지만 하더라도 가파른 고용성장을 동시에 달성함으로써 여러 측면에서 한국경제 성장의 견인차 역할을 하였다. 그러나 1990년대에 들어서면서 제조업 부문의 고용은 단기적인 변동에도 불구하고 뚜렷한 감소추세를 보이기 시작하였다. 외환위기 당시 크게 하락하였던 제조업 취업자 수는 1999년과 2000년을 거치면서 위기 이전 수준에 근접할 정도로 회복되었으나 이후 다시 줄어들면서 감소추세를 이어가고 있다.

2008년에 발생한 글로벌 금융위기는 2009년 제조업 취업자 규모를 추세적인 감소 이상으로 줄어들게 하였으나, 이듬해인 2010년 들어 제조업 고용규모는 위기 이전 수준을 회복하게 된다. 이후 제조업 고용은 다시 이전의 전반적인 하락세를 이어갈 것으로 전망되었으나, 더 이상 제조업 고용은 감소하지 않고 오히려 다소 증가하는 모습을 보인다.

특히 2013년 들어 경기침체 여파로 고용성장 규모가 급속히 위축되는 가운데 제조업 부문의 고용은 오히려 이전보다 더욱 크게 증가하여 경제전체의 고용성장 위축을 막아주는 역할을 하였다. 그렇다면 제조업 부문의 이러한 고용성과는 제조업 내의 어떠한 구조적인 변화를 반영하는 결과인지, 이후에도 이러한 제조업 고용성과는 지속될 수 있을 것인지 등에 대한 질문을 던져볼 필요가 있다.

고용이 경제의 최대 화두로 등장한 상태에서 경제의 특정 부문에서 나타나는 중요한 고용상의 특징들에 대해 분석을 통해 그 실체를 파악하고 이로부터 시사점을 도출하여

\* 이 글은 『최근 제조업 고용성과 분석-자동차산업을 중심으로』(남재량·김복순·송민수, 『매월 고용동향분석』, 2013. 7)를 수정·보완한 후 온전한 문장으로 고쳐 쓴 것이다.

\*\* 남재량=한국노동연구원 노동시장분석센터 소장(jmam@kli.re.kr), 김복순=한국노동연구원 책임연구원(seesaram@kli.re.kr), 송민수=한국노동연구원 책임연구원(song@kli.re.kr).

필요한 정책적인 조치를 제언하는 일은 매우 중요하다. 본 연구는 최근 제조업의 고용성과를 특히 자동차산업을 중심으로 살펴보고자 한다.

자동차산업 고용규모는 제조업 전체의 10%를 넘는 정도이며 최근 들어 이 비중이 증가하는 모습을 보인다. 그런데 제조업 전체의 고용규모 변동은 자동차산업의 고용변동과 매우 밀접한 관련을 가지고 있어 양자의 상관계수가 0.85로 높다.

한편 자동차부품산업의 제조업 고용비중은 5.5%(2011년)로 나타나는데, 자동차의 국내 생산은 최근 3년 동안 감소세를 보이는 반면, 해외생산은 급속히 증가하고 있다. 이에 따라 핵심부품을 비롯한 자동차부품의 국내생산이 활발하게 이루어지고 고용이 증대되었을 가능성이 크다. 실제로 충남 서산을 비롯한 수도권과 대구·경북지역 등에서 자동차 부품산업이 활기를 띠고 있다는 뉴스들을 쉽사리 접할 수 있다.

이러한 사실들로 미루어 볼 때 최근 제조업 고용성과는 자동차산업, 보다 구체적으로 자동차부품산업과 밀접하게 관련되어 있을 가능성이 높다. 따라서 본 연구는 이러한 맥락에서 제조업 고용성과, 특히 2013년 제조업 고용증가의 연원을 찾고 시사점을 도출하고자 한다.

본 연구는 다음과 같이 구성되어 있다. 먼저 제조업의 단기 및 중장기 고용성과를 단기 고용변동 및 장기 추세로 살펴본다. 다음으로 자동차산업과 자동차부품산업의 생산동향을 살펴 자동차부품산업의 성과를 알아본다. 이와 관련하여 구체적인 사례를 보기 위해 대구·경북지역의 자동차부품산업에 대해 분석하고 있는 기존 연구를 간략히 소개한다. 마지막으로 본고는 이상을 종합하고 요약한 뒤 시사점을 도출함으로써 연구를 마무리하고자 한다.

## II. 제조업 고용 변화

2013년 상반기에 경제전체의 고용이 291천 명 증가하였는데, 이를 산업별로 살펴보면, 서비스업의 205천 명 증가가 가장 크다. 그러나 이는 <표 1>에서 보는 바와 같이 전년 동기인 2012년 상반기의 서비스업 고용 증가폭인 516천 명의 40%에도 채 미치지 못한다. 2013년 상반기 서비스 부문 고용성과가 이렇게 부진함에도 불구하고 경제전체적으로 그나마 30만 명에 육박하는 정도의 고용성과를 낼 수 있었던 것은 제조업 부문의 고용성과, 즉 제조업 취업자가 120천 명 증가한 것에 주로 기인한다.

〈표 1〉 산업별 고용증감 추이

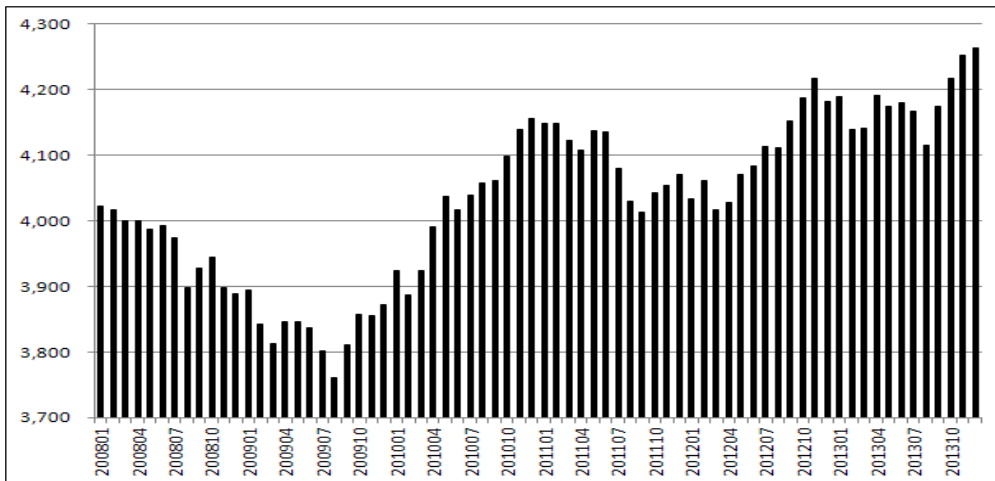
(단위: 천 명, 전년대비, 전년동기대비)

	2010	2011	2012	2013	2011. 1~6	2012. 1~6	2013. 1~6
전체취업자	323	415	437	385	413	449	291
농림어업	-82	-24	-14	-8	-14	-33	-16
건설업	33	-2	22	-19	-22	56	-35
제조업	191	63	14	79	170	-84	120
서비스업	200	386	416	318	279	516	205

자료: 통계청, 『경제활동인구조사』, 각 연도.

〈그림 1〉 제조업 취업자 수

(단위: 천 명)



자료: 통계청, 『경제활동인구조사』, 각 연도.

이처럼 최근, 특히 2013년 상반기 동안 경제전체 고용증가는 제조업의 고용성과에 힘입은 바가 크므로 제조업의 고용에 대해 보다 자세히 살펴보도록 하자. 먼저 제조업 취업자 규모를 월별로 보면, [그림 1]에서 보듯이 글로벌 금융위기 여파가 노동시장에 밀어닥친 2009년 고용량이 한 때(8월) 380만 명 수준 아래까지 하락하게 된다. 이후 취업자 수는 월별로 등락을 거듭하고 있으나 전반적으로 상승추세를 보인다. 2013년 들어 제조업 고용규모는 410만~420만 명 수준에서 안정적인 모습을 보이고 있으며, 4분기 들어 420만 명을 넘어서는 모습을 보여준다.

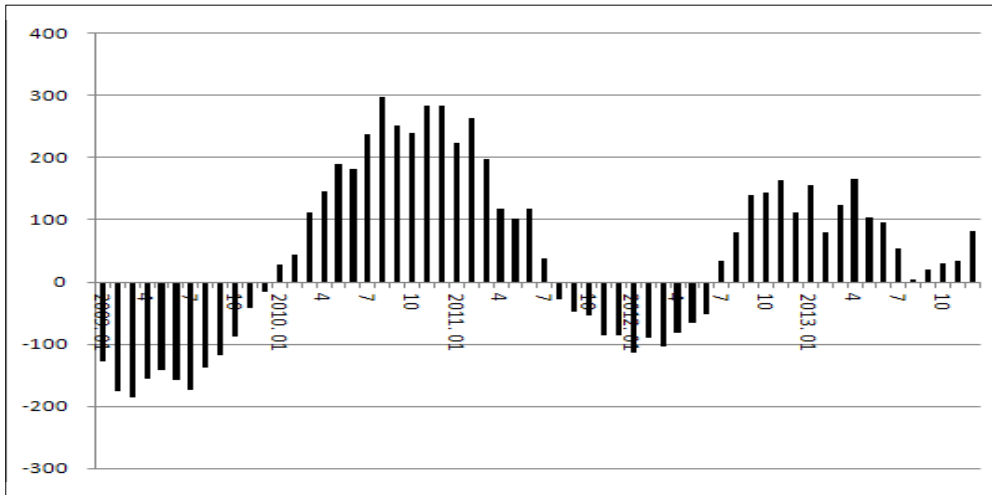
그런데 이러한 2013년의 고용성과를 전년 같은 기간 대비 고용증감이라는 측면에서 살펴보면 또 다른 모습을 파악할 수 있다. 즉 2013년의 월별 고용규모를 전년 동월과 비교해서 증감을 보면 2013년 들어 제조업 고용은 전년 동월에 비해 큰 폭으로 증가하는 모습을 보여준다.

이를 보다 자세히 살펴보기 위해 제조업 취업자 증감을 전년 동월대비로 나타내어 본

것이 [그림 2]이다. 이 그림에서 보듯이 제조업 고용은 2009년 내내 감소하다 2010년 들어 상승세로 바뀌었으나, 2011년 하반기부터 2012년 상반기까지 다시 감소하였다가 2012년 하반기부터 상승세로 전환하는 모습을 보여준다. 이러한 고용증가는 2013년 상반기 내내 계속되어 상반기 동안 평균 120천 명의 제조업 고용증가를 가져왔다. 다만 이후에 고용증가 정도는 축소되고 있다.

[그림 2] 제조업 취업자 수의 변화

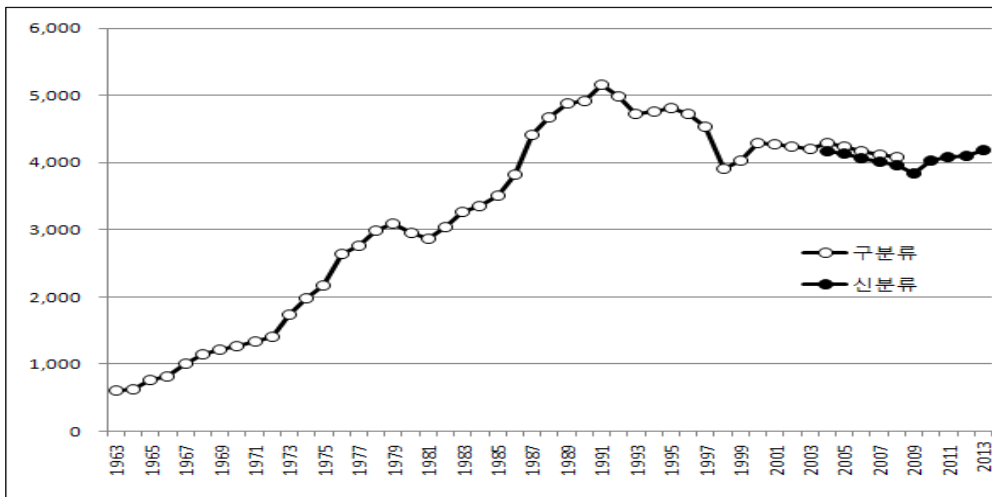
(단위: 천 명)



자료: 통계청, 『경제활동인구조사』, 각 연도.

[그림 3] 연도별 제조업 고용 변화

(단위: 천 명)



자료: 통계청, 『경제활동인구조사』, 각 연도; 한국노동연구원, 『매월 고용동향분석』, 창간호(2013. 6).

보다 장기적인 관점에서 제조업 고용 변화를 보면 최근 제조업의 이와 같은 고용증가는 이례적인 현상이다. [그림 3]에서 보듯이 1960년대부터 지속적인 증가세를 보이던 제조업 취업자 수는 1991년 500만 명을 한 차례 넘어선 이후 장기추세가 감소세로 바뀌게 된다. 이후 외환위기에 따른 급격한 고용감소와 위기 극복에 따른 고용 회복기를 거친 후, 글로벌 금융위기에 따른 2009년 고용감소에 이르기까지 제조업 고용은 지속적으로 하락하고 있다.

그러나 2010년부터 제조업 고용은 증가하기 시작하였으며, 2010년의 제조업 취업자 규모는 글로벌 금융위기 이전인 2007년 수준을 넘어선다. 그럼에도 불구하고 제조업 취업자 증가세는 2011년과 2012년을 거쳐 2013년에도 지속되고 있다. 이는 제조업 고용이 글로벌 금융위기 이전의 고용 수준을 회복한 이후에도 지속적으로 증가함을 의미하는 것으로, 제조업 부문에서 중요한 변화가 발생하고 있을 가능성을 제기하게끔 한다.

그렇다면 최근의 이러한 제조업 고용 변화가 주로 어떤 세부 산업에 기인하는지를 살펴볼 필요가 있다. 이를 보기 위해 제조업을 보다 세분하여 고용 변화를 분석하여 보도록 하자. <표 2>는 제조업을 세분하고 이들 세분된 업종별로 고용변동이 큰 경우를 정리하여 표로 제시한 것이다.

<표 2>에서 보듯이 2013년 상반기 동안 제조업에서 가장 큰 고용증가를 보인 산업은 고무 및 플라스틱제품 제조업(44천 명 증가)이다. 그러나 이 산업은 이전 두 개 연도 상반기에서 고용감소를 경험하고 있어 고용증가의 지속성을 갖춘 것으로 보기 어렵다. 고무 및 플라스틱제품 제조업 다음으로 고용이 크게 증가한 산업은 자동차 및 트레일러 제조업으로 취업자 수가 37천 명 증가하고 있다. 자동차 및 트레일러 제조업은 2010년과 2011년, 그리고 2012년에도 고용증가를 경험하고 있으며, 이러한 증가세를 2013년 상반기에도

<표 2> 고용변동이 큰 제조업 세부 산업별 고용증감 추이

(단위 : 천 명, 전년대비, 전년동기대비)

	2010	2011	2012	2011. 1~6	2012. 1~6	2013. 1~6
전 체	191	63	14	170	-84	120
고무제품 및 플라스틱제품 제조업	15	-9	-4	-16	-18	44
자동차 및 트레일러 제조업	24	18	25	33	5	37
기타기계 및 장비 제조업	28	5	19	15	-1	26
전기장비 제조업	6	9	14	19	8	24
1차금속 제조업	7	7	11	11	5	21
섬유제품 제조업(의복제외)	1	4	3	0	3	-12
의복, 의복액세서리 및 포피 제조업	13	10	-5	16	-13	-16
인쇄 및 기록매체 복제업	-5	6	-4	3	4	-10

자료 : 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

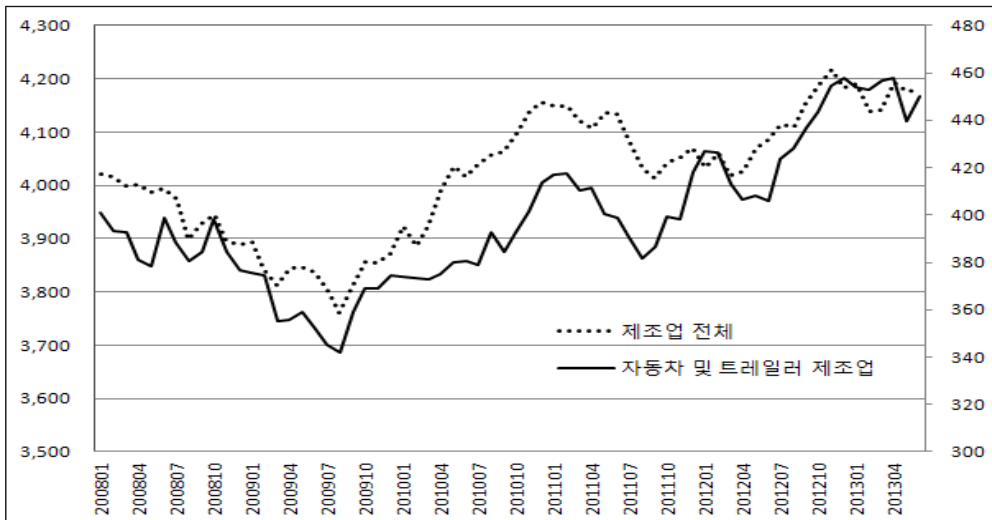
이어나가고 있어, 고무 및 플라스틱제품 제조업의 고용변동과 구분되는 모습을 보인다. 따라서 이제 자동차 및 트레일러 제조업(이하 자동차산업)에 초점을 맞추고 고용 변화를 분석해 보도록 하자.

자동차산업의 고용규모는 제조업 전체의 10% 정도를 차지하고 있다. 구체적으로 2008년에 자동차산업의 고용비중은 9.8%이며, 2012년에는 10.8%로 상승하고 있다. 그런데 제조업의 고용규모와 자동차산업의 고용규모를 눈금을 달리하여 그려보면 양자의 움직임이 매우 유사하게 나타남을 알 수 있다. [그림 4]는 이를 보기 위해 그린 것이다.

이 그림에서 보듯이 실제로 제조업과 자동차산업의 고용규모는 글로벌 금융위기 이후 지속적인 상승세를 보여주고 있다. 뿐만 아니라 두 산업의 고용규모는 그 변화에 있어서도 매우 유사한 모습을 보인다. 이는 양자의 고용변동이 밀접하게 관련되어 있을 가능성을 제기하게끔 한다. 이에 대해 보기 위해 양자의 전년 동월대비 고용변동의 상관계수를 구해보면, 실제로 그 값이 0.85로 매우 높다. 이는 자동차산업의 고용규모가 제조업 전체의 10% 정도에 불과하나, 고용변동이라는 측면에서 본다면 제조업 전체의 고용변동과 밀접한 관계를 가지고 있음을 알려주는 중요한 결과이다.

[그림 4] 제조업 취업자 규모(좌축)와 자동차산업 취업자 규모(우축)

(단위: 천 명)

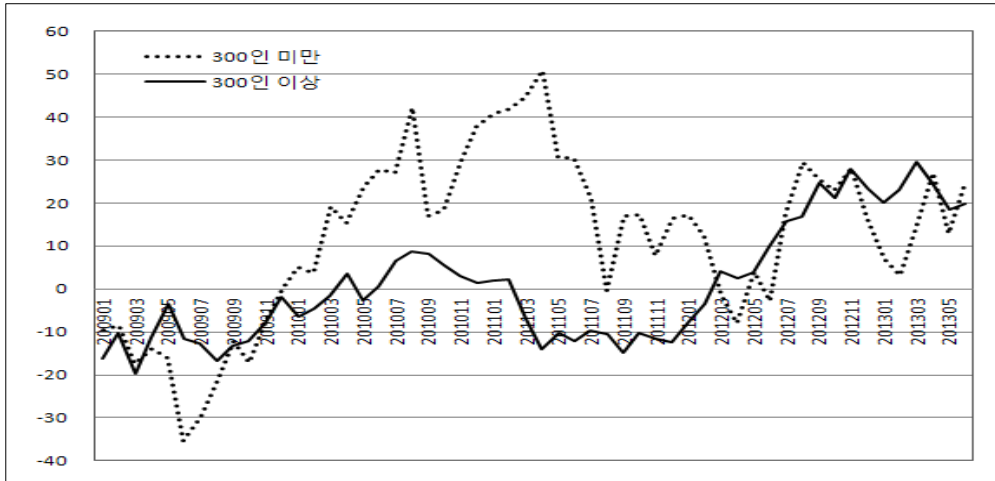


자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

그렇다면 이러한 자동차 산업의 고용증가는 사업체 규모별로 볼 때 어떤 모습을 보이고 있을까? 우리나라에서 사업체 규모는 여러 측면에서 많은 부분을 설명할 수 있는 주요한 변수이다. [그림 5]는 이를 보기 위해 그린 것이다.

[그림 5] 자동차산업 사업체 규모별 취업자 증감

(단위: 천 명)



자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

[그림 5]에서 보듯이 점선으로 나타난 300인 미만 사업체의 고용증가가 2010년부터 2012년에 들어설 때까지 큰 폭으로 증가하는 모습을 보여준다. 반면 이 기간 동안 300인 이상 대규모 사업체의 고용은 미약하게 증가하거나 오히려 감소하는 모습을 보인다. 하지만 2012년 들면서부터 300인 이상 사업체의 고용증가가 300인 미만 사업체의 고용증가 규모와 거의 유사한 정도의 수준을 유지하고 있다.

별도의 자료를 제시하지는 않겠으나 2013년 상반기 제조업 부문 고용성과는 주로 장치, 기계조작 및 조립 종사자에서 주도하였다 해도 과언이 아닐 정도로 고용증가폭이 컸다. 2013년 상반기 동안 이 직종의 종사자 수는 110천 명이나 증가하였다. 제조업 특성상 장치, 기계조작 및 조립 종사자의 비중이 높다는 것을 감안하더라도 2013년 상반기에는 제조업 취업자 증가분(120천 명)의 91.7%를 차지했고, 전체 취업자의 36.0%에 해당하는 높은 증가를 보였다. 특히 이 직종을 더 세분화해 보면 자동차 및 트레일러 제조업에서 고용증가(42천 명)가 컸던 것으로 나타났다.

결국 이러한 자동차산업의 고용증가는 사업체 규모별로 볼 때 글로벌 금융위기 이후 주로 300인 미만 중소기업이 주도하는 가운데 2012년 들면서부터 300인 이상 대기업도 고용증가에 비슷한 정도로 기여하고 있는 것으로 정리할 수 있다. 아울러 직종별로 보면 장치, 기계조작 및 조립 종사자가 고용증가의 대부분을 차지하고 있다.1)

1) 지역별로 구분하여 그 특징을 살펴보는 것도 중요한 의미를 가질 것이나, 자료(data)상의 한계로 실시하지 못하였다.

### Ⅲ. 자동차산업 생산 동향

#### 1. 자동차 생산 동향

제조업의 최근 고용증가는 제조업을 세분하여 볼 때 자동차 및 트레일러 제조업의 고용변화와 밀접하게 관련되어 있으므로<sup>2)</sup> 이제 이 산업에 대해 보다 구체적으로 살펴보자.

자동차, 즉 완성차 생산량은 <표 3>에서 보듯이 2009년에 감소하였다가 2010년과 2011년에 회복하였으나, 2012년에 다시 감소하는 모습을 보이며 2013년에도 감소세를 이어가고 있다. 이러한 최근의 완성차 생산 감소는 고용에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 높으나 앞에서 본 바와 같이 이와 관련성이 높은 산업인 자동차 및 트레일러 제조업의 고용은 오히려 증가하고 있었다.

한편 최근 들어 국내 완성차 생산 기업들의 해외 진출이 크게 증가하고 있으므로 이에 대해 살펴볼 필요가 있다. 이를 위해 자동차 생산을 국내와 해외로 구분하여 보면, [그림 6]에서 보듯이 국내생산에 비해 해외생산은 지속적이며 가파르게 증가하고 있다. 즉 자동차 해외생산 규모가 2008년 이후 2013년까지 한 번의 예외도 없이 크게 증가하고 있으며, 2013년에 414만 대(잠정치)를 생산하여 국내생산 규모인 452.1만 대에 근접하고 있다. 국내기업의 해외 완성차 생산 증대는 완성차 생산에 필요한 핵심부품의 국내생산 증대 및 국내 고용 증대를 유발할 수 있으므로, 우리는 이러한 측면에 대해 보다 구체적으로 살펴볼 필요가 있다.

<표 3> 자동차(완성차) 업체의 생산 및 판매 추이

(단위 : 만 대)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
국내생산	382.7	351.3	427.2	465.7	456.2	452.1
내수	115.4	139.4	146.5	147.5	141.1	138.3
수출	268.4	214.9	277.2	315.2	317.1	308.9

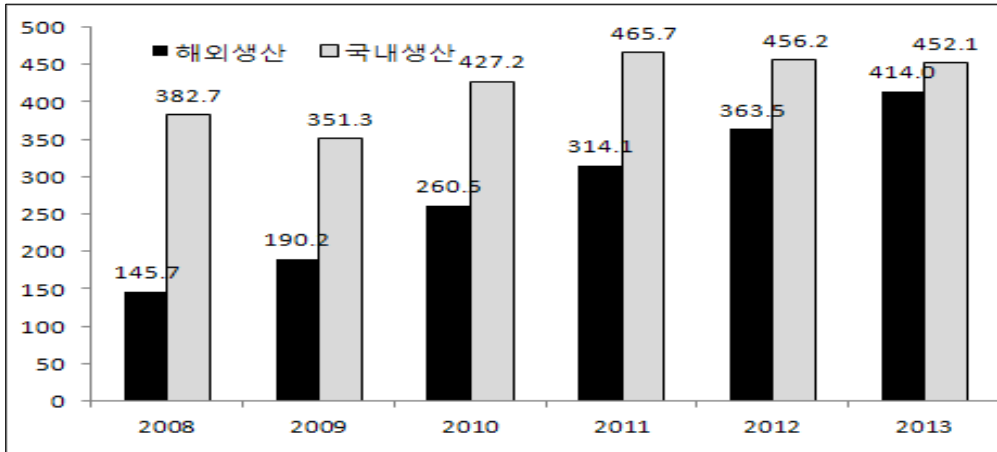
자료 : 한국자동차산업협회, 한국자동차산업연구소(2013)에서 재인용.

2) 고무제품 및 플라스틱제품 제조업의 2013년 상반기 고용도 크게 증가하였음을 보았는데, 이 산업은 자동차와 관련이 깊은 타이어 및 튜브 생산이 주요한 부분을 차지한다.



[그림 6] 자동차 국내생산 및 해외생산 추이

(단위: 만 대)



자료: 한국자동차산업협회, 한국자동차산업연구소(2013)에서 재인용. 단, 2013년 해외생산은 2013년 12월 기준 잠정치(산업연구원(2014), 『2014년 산업전망』).

이와 관련하여 중요한 선행연구가 존재하므로 이에 대해 살펴보도록 하자. 홍장표(2012)는 자동차산업의 해외직접투자(FDI)가 국내 고용에 미치는 영향을 엄밀하게 분석하고 있는 연구이다. 그는 분석결과를 바탕으로 국내고용 효과가 부정적인 것으로 파악하고 있다.

구체적으로 그는 2009~2010년 기업패널자료를 사용하여 분석을 실시하고 있는데, 고용효과를 두 가지로 구분하고 있다. 직접효과와 간접효과가 그것이다. 직접효과는 생산시설 해외이전 및 국내투자 감소에 따른 고용효과를 말하며, 간접효과는 FDI로 인한 무역변동, 즉 최종재 수출대체나 중간재 수출과 역수입 등에 따른 고용효과를 의미한다.

그리고 분석을 통해 자동차 산업의 경우 직접효과는 고용감소를 가져왔으나, 간접효과는 현지법인에 대한 중간재(부품) 수출증가로 고용을 증가시키고 있음을 보이고 있다. 다만 직접효과가 간접효과보다 더 커 전체적으로 고용에 부정적인 것으로 나타나는 것으로 결론짓고 있다.

그러나 이러한 효과는 시기별로 상이한 모습을 보일 가능성도 존재하므로 보다 장기간에 걸쳐 분석하거나 특정 시기에 대해 분석할 경우 다른 결과가 도출될 가능성도 존재한다. 만약 국내에서 부품생산이 매우 활발하게 이루어진다면 이로 인한 긍정적인 고용효과가 부정적인 고용효과를 상쇄할 수도 있다. 뿐만 아니라 완성차의 해외생산이 여러 측면에서 거스르기 어려운 상황이라면 국내 자동차부품산업의 활성화는 제조업 및 제조업 부문 고용 변화에 구조적인 변화를 초래할 가능성도 있다.

## 2. 자동차부품 생산 동향

최근 들어 국내 완성차 생산보다 부품 생산이 더욱 활발한 것으로 알려져 있는데, 이는 고용효과와도 밀접하게 관련되어 있을 가능성이 높다. 따라서 고용에 초점을 맞춘 본 연구에서는 이에 대한 분석이 필요하다. <표 4>는 이를 살펴보기 위해 자동차부품 매출액을 연도별로 나타내었다.<sup>3)</sup>

<표 4> 자동차부품매출액 추이

(단위 : 억 원, %)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
전체 (증가율)	460,108 (10.3)	501,900 (9.1)	495,866 (-1.2)	445,458 (-10.1)	588,527 (32.1)	678,183 (15.2)	750,359 (10.6)
조립용 (증가율)	360,004 (10.1)	386,409 (7.3)	368,486 (-4.6)	342,236 (-7.1)	440,794 (28.8)	516,293 (17.1)	519,732 (0.7)
보수용 (증가율)	23,400 (2.3)	23,185 (-0.9)	22,109 (-4.6)	20,533 (-6.7)	26,448 (28.8)	30,978 (17.1)	30,184 (-2.6)
수출용 (증가율)	76,704 (13.5)	92,306 (20.3)	105,271 (14.0)	82,689 (-21.5)	121,285 (46.7)	130,912 (7.9)	199,443 (5.2)

자료 : 한국자동차공업협동조합, 『자동차산업편람』, 각호. 한국자동차산업연구소(2013)에서 재인용. 산업연구원(2014), 『2014년 산업전망』.

<표 4>에서 보듯이 자동차부품 매출액은 2010년부터 꾸준히 증가하고 있다. 즉 자동차부품산업의 매출액은 금융위기를 거치면서 하락했다가, 2010년 이후 높은 증가율을 보이고 있다. 2010년의 매출 증가율이 32.1%로 높은 것은 2008년의 매출 감소와 2009년의 큰 폭의 매출 감소에 따른 반동이 상당부분 작용하였을 가능성이 크나, 2011년과 2012년에도 매출액은 각각 15.2%와 10.6%로 크게 증가하고 있다. 이 가운데 수출용 부품을 보면, 2010년에 46.7%라는 큰 폭의 매출 증가를 경험하고 있으며, 2011년과 2012년에도 각각 7.9%와 5.2% 증가하고 있어 자동차부품의 해외수출 증가가 두드러짐을 알 수 있다.

자동차부품의 수출입을 살펴보면, 2012년 자동차부품 무역수지 흑자가 최고치를 경신하고 있다. 즉 자동차부품 수출액은 <표 5>에서 보듯이 2010년에 무려 61.9% 증가하였으며, 2011년에도 21.9% 증가하였다. 2012년에는 전년에 비해 6.6% 상승한 246억 1천만 달러를 기록하였는데, 이는 전년에 이어 사상 최고치를 경신한 것이다. 반면 자동차부품 수입액은 2012년에 15.8%나 감소하고 있다.

3) 자동차부품산업의 고용규모 등에 대한 대표성 있는 통계가 있으면 좋겠으나, 관련 자료(data)를 구하기 어려웠다.

〈표 5〉 자동차부품 수출입 추이

(단위: 억 달러, %)

		2008	2009	2010	2011	2012
자동차 부품	수출합계 (증가율)	139.5 (12.2)	117.1 (-16.1)	189.6 (61.9)	230.9 (21.8)	246.1 (6.6)
	수입합계 (증가율)	43.5 (7.7)	33.8 (-22.3)	49.5 (46.5)	58.4 (18.1)	49.2 (-15.8)

주: ( )안은 전년비 증가율임.  
자료: 한국무역협회, 한국자동차산업연구소(2013)에서 재인용.

자동차부품 수출 확대의 주요 요인으로는 국내 부품업체들의 수출 다변화 정책과 일본 자동차업체들의 납품 다원화 정책 및 한-미와 한-EU 간 FTA 발효 등 다양한 요인이 복합적으로 작용한 결과로 풀이된다.

### 3. 사례: 대구·경북지역 자동차부품산업

이제 구체적인 지역 사례를 통해 자동차부품산업에 대해 살펴보자. 아직 자동차부품 산업의 고용에 초점을 맞춘 연구가 흔하지 않은 상황에서 특정 지역이나 특정 사례에 대한 연구는 관련 이해를 높이는 데에 도움이 된다. 자동차부품 생산은 대구·경북, 창원, 그리고 충남 서산 등을 중심으로 활발하게 이루어지고 있다. 최근 들어 국토의 동쪽에서 서쪽으로 생산의 중심이 이동하고 있다는 설득력 있는 주장이 잇따르고 있으나, 대구·경북 지역에 초점을 맞춘 주목할 만한 기존연구가 있으므로 이에 대해 살펴보기로 하자.

한국은행 대구경북본부는 지역 자동차부품산업에 대한 조사연구 보고서를 발표(2013.6)한 바 있다. 이 보고서는 설문조사, 현장방문, 주요업체에 대한 모니터링 등 다양한 방법론을 통해 자동차부품산업에서의 환경변화가 지역 자동차부품 업체에 미치는 영향을 분석하고, 대응과제를 제시하였다.

이 연구에 따르면, 대구·경북 지역 자동차부품산업은 다음과 같은 특징을 보이고 있었다. 자동차부품산업은 2011년 대구·경북 지역 제조업에서 생산(부가가치액 기준)의 6.4%를 차지하고 있으며, 종사자 수 및 사업체 수는 각각 9.1%와 2.6%를 차지하고 있는 성장 기여도가 높은 산업이다. 자동차부품 생산은 글로벌 금융위기 이후 여타 업종의 약진과는 달리, 미국과 일본 완성차업체의 경영여건 악화, 국내 완성차의 판매 호조 등에 따라 급격히 증가하며, 지역 경제의 안정적 성장을 견인하고 있는 것으로 나타났다.

이 지역 자동차부품산업의 취업유발계수(명/10억 원)는 13.7로 제조업 평균(11.6)을 상회하고 있다. 그리고 이 지역에서 대규모 부품보다는 규모가 작은 기능성부품이나 범용 부품 등의 생산비중이 높아 중소기업 자동차부품 생산 업체들의 고용성과가 높을 가능성

이 큰 것으로 나타났다. 앞의 [그림 5]에서도 보았듯이 특히 2011년에 자동차 산업의 300인 미만 중소기업의 고용성장이 두드러진 것으로 나타났다. 자동차 산업에서 완성차 생산 사업체는 대규모 사업체로 소수에 불과하며 대구·경북 지역에 위치해 있지 않다. 따라서 이 지역에서 자동차부품산업의 고용효과는 대부분 중소기업에 의한 것으로 평가할 수 있다.

한편 2011년 대구·경북 지역 자동차부품산업의 매출은 내수 87.3%, 수출 12.7%로 전국(내수 78.9%, 수출 21.1%)에 비해 내수의 비중이 높다. 그리고 대구·경북 지역 자동차부품업체 수는 2011년 기준 1,157개(전국의 15.9%)이며, 규모별로 볼 때 영세업체의 비중이 높으며(46%), 1차 협력업체의 비중이 낮은(9.7%) 것으로 나타난다. 이는 방금 위에서 이 지역 자동차부품산업 고용효과의 대부분이 중소기업에 의한 것일 가능성이 높다는 추론과 맥을 같이한다.4)

〈표 6〉 대구·경북 자동차부품산업의 산업연관효과

(단위 : 명/10억 원)

		취업유발*	고용유발
자동차부품		13.7	11.7
	(지역내)	8.6	7.8
	(타지역)	5.1	3.9
제조업		11.6	8.2
	(지역내)	7.6	5.5
	(타지역)	4.0	2.7

주 : \* 최종수요가 10억 원 증가할 때 해당산업과 기타 연관산업에서 직간접적으로 유발되는 취업자 수.

\*\* 피용자 기준.

자료 : 지역산업연관표(2005), 한국은행 대구경북본부(2013)에서 재인용.

## IV. 요약 및 시사점

우리 경제에서 제조업은 이미 동력이 쇠잔된 부문으로 취급받는 경우가 많다. 제조업에서 생산과 수출이 활발하게 이루어진다고 하더라도 더 이상 고용창출을 주도하지 못함에 따라 고용이 최대의 화두로 등장한 상황에서 그 기여도는 높게 평가되기 어려울 수도

4) 아울러 영세업체의 비중이 높다는 것은 이들이 국내의 또 다른 중소기업이나 중견기업들에 생산물을 납품하고 있을 가능성이 높음을 의미하므로, 궁극적으로 부품의 활발한 해외수출과 배치되지 않는다.

있다. 그러나 제조업은 엄연히 일국 경제의 근간을 이루는 중요한 산업이며, 우리의 경우도 마찬가지이다. 실제로 제조업 고용은 1990년대 초반을 고비로 단기적인 등락에도 불구하고 장기적으로 지속적인 감소추세를 보이고 있는 것이 사실이다. 그러나 글로벌 금융위기 이후 제조업 부문에서 고용이 지속적으로 상승하는 모습이 4년째 지속되고 있다. 특히 2013년 상반기 들어 경기침체에 따른 고용성장의 위축이 두드러지던 상황에서 제조업 부문의 고용성과는 주목할 만한 특징으로 인식되고 있다. 이에 본 연구는 이러한 제조업 부문의 고용성과가 구체적으로 어떠한 곳에서 유래하고 있으며, 이러한 고용성과를 지속하기 위해 어떠한 노력들이 필요할 것인지에 대해 분석하였다.

그 결과 제조업 부문의 고용증대는 자동차산업, 보다 구체적으로 자동차부품산업의 활발한 생산 활동과 밀접하게 관련되어 있을 가능성이 높게 나타났다. 먼저 제조업의 고용변동은 산업분류로 볼 때, 자동차 및 트레일러 제조업(자동차산업)의 고용변동과 긴밀하게 상관되어 있어, 상관계수의 값이 0.85로 높았다. 그러나 완성차의 국내생산량은 2011년 이후 오히려 감소하고 있으므로 자동차산업의 최근 고용증가를 완성차 생산과 관련짓는 데에는 한계가 있다.

완성차의 국내생산과 달리 해외생산은 최근 수년 동안 급속히 증가하고 있다. 글로벌 금융위기에도 불구하고 우리 기업들의 해외 자동차 생산은 지속적으로 증가하여 2013년 해외 생산량이 414만 대(잠정치)에 이르고 있다. 이는 국내 완성차 생산량인 452.1만 대에 근접할 정도이며 우리 기업의 전체 완성차 생산량(866.1만 대)의 47.8%를 차지한다. 한국 기업들이 완성차를 해외에서 생산하는 경우 핵심부품을 비롯한 여러 부품들을 기술유출 등의 이유로 국내에서 조달하는 경우가 많다. 이러한 측면에서 보면 국내기업들의 완성차 해외생산 급증으로 국내 자동차부품 생산이 활발해지고 이에 따라 고용이 증대되었을 가능성이 크다.

아울러 경제의 글로벌화가 진전되면서 자동차산업을 둘러싼 생산 시스템의 변화가 중요하게 대두되고 있다. 과거 국내 중소기업들은 어떤 한 대기업의 완성차 생산에 필요한 부품들을 납품하는 체계를 가지고 있었으나, 최근 들어 복수의 완성차 생산업체에 부품을 공급하는 체계로 급속히 변하고 있다. 복수의 업체에는 국내뿐만 아니라 해외의 완성차 업체도 포함된다. 흔히 자동차산업의 글로벌 공급망(Global Supply Chain: GSC)이라 불리는 이러한 체계에서 국내 자동차부품 생산업체들은 확대된 부품 수출 기회를 가지게 되며, 이는 국내의 활발한 생산 활동과 고용증대로 이어지게 된다. 실제로 자동차부품 수출은 2010년에 무려 46.7%나 증가하였고, 2011년에도 7.9% 증가하였으며, 2013년에도 5.2% 증가하였다. 대구·경북지역을 대상으로 한 기존 연구를 보면 고용에 있어 자동차부품산업의 중요성이 크게 부각된다.

자동차부품산업이 우수한 고용성과를 지속적으로 유지하거나 더욱 높일 수 있도록 하

기 위해서 우리는 자동차부품 생산업체들이 겪는 어려움을 극복하기 위한 노력들을 기울여야 할 것이다. 한국은행 대구경북본부(2013)에 따르면, 완성차 업체의 글로벌 아웃소싱 확대, 신흥시장국의 생산 급증 등에 따라 자동차산업의 GSC가 더욱 확산될 가능성이 높다. 아울러 주요 완성차 생산국의 자동차부품 해외조달 비중도 크게 상승하고 있으며 앞으로도 상승할 가능성이 크다. 기존 연구가 지적하고 있듯이 자동차부품산업이 활성화 되고 고용을 유발하기 위해서는 GSC 편입 촉진, 선도기업 육성, FTA활용도 제고를 통한 수출확대 지원, 전략적 투자유치 활성화, 상생협력 문화 정착 및 거래관행 개선과 같은 대응전략 수립이 필요할 것이다.

제조업이 고용을 주도하던 시대는 이미 지났다는 인식이 우세하지만, 우리는 제조업을 여전히 경제의 근간으로 파악하여야 한다. 많은 중요한 변화들이 제조업에 바탕을 둔 기술진보에서 유래되고 있으며, 앞으로도 이러한 제조업의 역할은 그리 변하지 않을 것이다. 그동안 부품이나 소재산업의 육성을 강조하던 목소리가 높았으나 이에 부응하는 성과는 기대에 미치지 못했던 상황에서 자동차부품산업의 성과는 주목할 만한 중요한 변화이다. 특히 중소기업들이 겪는 어려움을 극복하고 GSC 편입을 촉진할 수 있도록 많은 노력을 기울여야 하겠다. **□□□**

### <참고문헌>

- 산업연구원(2014), 「2014년 산업전망」.  
 한국노동연구원(2013. 6), 『매월 고용동향분석』 창간호.  
 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도  
 한국은행 대구경북본부(2013), 「대구경북지역 자동차부품산업의 환경변화와 성장전략」,  
 한국은행 대구경북본부.  
 한국자동차공업협동조합, 「자동차산업편람」, 각호  
 한국자동차산업연구소(2013), 『2013 자동차산업』.  
 홍장표(2012), 「해외직접투자가 국내 고용에 미치는 영향」, 『경제발전연구』 18(1), pp.115  
 ~142.