

# 자동차·조선산업의 원하청구조와 근로조건 격차

안 주 업\*

## I. 머리말

지난 호(2015년 8월호)의 ‘원하청구조와 근로조건 격차’에서는 원하청거래네트워크 자료를 「고용형태별 근로실태조사」(2013년) 자료와 매칭한 자료를 이용하여, 기함기업(또는 선도기업; flagship company)과 협력업체 그리고 협력업체의 원하청단계별 근로조건(월 평균 임금, 시간당 임금, 4대 사회보험 가입 및 상여금과 퇴직금 등 부가급부 적용 여부)의 격차를 살펴보았다.

본고에서는 원하청거래네트워크에 포함된 14개 주요 업종 중 자동차산업과 조선산업에 초점을 맞추어 원하청구조에 따른 근로조건 격차, 특히 주요 기함기업별로 이러한 근로조건 격차의 차이를 살펴본다.

원하청거래네트워크 자료는 한국기업데이터(주)에서 제공하는 2011년 기업정보 DB 자료(54,269사의 판매처별 판매액과 재무정보)와 외부감사기업 이상 기업의 계열사 간 내부거래 정보를 수록한 금융감독원이 공시하는 기업별 감사보고서(2011)를 결합하여, 정보누락기업을 제외한 54,114개 표본기업을 대상으로 14개 업종, 404개 기함기업별로 원하청거래의 연결망을 추적하여 협력업체와 이의 협력차수(원하청단계)를 식별한 자료이다. 14개 업종에는 제조업 중 식음료, 섬유 의복가죽, 석유화학, 철강금속, 전자, 전기장비, 기계, 자동차, 조선 등 9개 업종이, 그 외 전력가스, 건설, 유통, 통신, 시스템통합 등이 포함된다. 이 중 자동차 산업에는 8개 기함기업과 5,901개의 협력업체(1차 협력업체는 880개), 조선 산업에는 13개 기함기업과 7,710개의 협력업체(1차 협력업체는 2,023개)가 포함되어 있다.

「고용형태별 근로실태조사」는 고용노동부가 매년 3만여 사업체와 이에 종사하는 근로자 표본(사업체규모별로 정규직과 비정규직을 구분하여 근로자의 10%(5,000인 이상 사업

\* 한국노동연구원 선임연구위원(jyahn@kli.re.kr).

체)에서 100%(1~29인 사업체)를 추출한 표본)을 대상으로 6월 급여계산기간을 기준으로 고용형태, 근로시간, 임금 등을 파악하는 조사이다. 근로시간에서는 소정실근로시간과 초과실근로시간 및 근로일수(소정실근로일수, 휴일실근로일수)를 파악하고 있다. 임금에서는 임금산정 기준(① 시간급, ② 일급, ③ 주급, ④ 월급, ⑤ 연봉제, ⑥ 기타)과 임금기준액을 파악한 후 해당년도 6월의 급여액(정액급여, 초과급여)과 전년도의 연간상여금 및 성과급을 파악하고, 추가적으로 4대 사회보험 가입여부와 부가급부(상여금, 퇴직금) 적용 여부 및 노동조합 가입 여부를 파악하고 있다.

다음 장에서는 자동차산업, 그리고 제Ⅲ장에서는 조선산업의 기함기업과 협력업체, 그리고 협력업체의 원하청단계별 근로조건(월평균 임금, 시간당 임금, 4대 사회보험 가입 및 상여금과 퇴직금 등 부가급부 적용 여부)의 격차를 살펴본다. 마지막 장에서는 분석 결과를 간략하게 요약한다.

## Ⅱ. 자동차산업의 원하청구조와 근로조건

### 1. 원하청구조와 근로자

자동차산업의 원하청거래관계에 속하는 사업체에 종사하는 근로자표본은 근로자 279천 명을 대표하는 21.8천 개로, 근로자의 32%(89천 명, 근로자표본은 10.9천 개)가 기함기업에 속하고 나머지 68%(190천 명, 근로자표본 10.9천 개)는 협력업체에 속하는데, 원하청단계별로 보면, 1차 협력업체가 70% 가까운 비중을 차지하고 2차 협력업체는 22%, 3차 이상 협력업체는 10% 미만이다.

근로자의 사업체 규모별 분포를 보면, 기함기업에 속하는 근로자의 96%가 300인 이상(87%는 1,000인 이상) 대규모 사업체에 속하고 100인 이상 300인 미만 사업체는 2.2%, 100인 미만은 1.5%에 불과한 반면 협력업체에 속하는 근로자는 300인 이상 사업체가 24%에 불과하고 100인 미만이 57%로, 상대적으로 협력업체의 사업체 규모가 현저하게 작다.

원하청단계별로 보면, 300인 이상 대기업의 비중은 1차 협력업체에서는 33%로 비교적 높은 수준이지만 2차 협력업체에서는 5% 미만의 낮은 수준이고 3차 이상 협력업체에서는 전무하여, 2차 이상의 협력업체가 상대적으로 영세한 것을 알 수 있다. 한편 100인 미만 소기업의 비중은 2차 협력업체에서 86%에 이르는 높은 수준인 반면 1차 협력업체에서는 45%에 불과하며 3차 이상 협력업체에서는 76%에 이르고 있는데, 주목할 점은 2차와 3차 이상 협력업체에서는 10인 미만의 영세사업체가 차지하는 비중이 각각 23%에 이르

는 높은 수준을 보여 상당히 영세하다는 것이다.

〈표 1〉 원하청단계별 근로자 수 : 자동차산업 원하청거래 사업체 종사자

(단위: 개, 명, %)

	표본수	근로자수	비중 1	비중 2
전 체	21,815	278.8	100	
기함기업	10,888	88.6	31.8	
협력업체	10,927	190.2	68.2	100.0
1차	8,742	130.4	46.8	68.6
2차	1,641	41.8	15.0	22.0
3차 이상	544	18.0	6.5	9.5

주: 근로자 비중 1은 원하청 근로자 중 차지하는 비중, 비중 2는 협력업체 근로자 중 차지하는 비중  
 자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

〈표 2〉 사업체 규모별 근로자 분포 - 자동차산업 원하청거래 사업체 종사자

(단위: %)

	100인 미만					100~ 299인	300인 이상			
	1~4	5~9	10~29	30~99	300~499		500~999	1000+		
전 체	39.2	3.0	4.5	14.1	17.5	13.9	46.9	5.2	10.2	31.4
기함기업	1.5	0.3	0.0	1.2	0.0	2.2	96.3	8.1	1.2	87.0
협력업체	56.8	4.3	6.7	20.2	25.7	19.3	23.9	3.9	14.4	5.6
1차	44.7	1.5	3.7	15.9	23.6	22.0	33.3	4.1	21.0	8.1
2차	86.3	9.4	14.2	29.3	33.3	8.8	4.9	4.9	0.0	0.0
3차 이상	75.9	12.2	10.8	30.0	22.9	24.1	0.0	0.0	0.0	0.0

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

## 2. 원하청구조와 근로조건

### 가. 월평균 임금

자동차산업의 원하청거래관계에 속하는 사업체에 종사하는 근로자의 전년도 연말상여금(및 성과급)을 포함한 월평균급여는 월 402만 원이며, 이 중 정액급여는 64%에 해당하는 258만 원, 초과급여를 포함한 임금총액은 76%에 해당하는 305만 원이다.

원하청구조별 근로자의 월평균급여를 보면, 기함기업에서는 월 600만 원에 가까운 높은 수준인 반면 협력업체에서는 311만 원으로 상대임금은 52%에 불과한 낮은 수준이다. 기함기업의 정액급여는 월평균급여의 50%에 해당하는 296만 원, 초과급여를 포함한 임금총액은 월평균급여의 63%에 해당하는 379만 원인 반면 협력업체에서는 정액급여가 77%에 해당하는 241만 원으로 상대임금이 80%를 넘고, 초과급여를 포함한 임금총액은

87%에 해당하는 271만 원으로 상대임금이 72%로 낮아진다.

즉, 기합기업과 협력업체 근로자의 임금 격차는 정액급여에서는 20% 미만이지만 초과 급여를 포함할 때에는 30% 가까운 수준으로 커지고 연말상여금(및 성과급)을 포함할 때에는 50% 가까운 수준으로 더욱 커지는 것을 알 수 있는데, 임금격차 286.6만 원의 약 2/3(179.2만 원)가 연말상여금(및 성과급)으로부터 발생한다.

원하청단계별로 보면, 1차 협력업체의 상대임금은 56%(334만 원)로 상대적으로 다소 높은 편인 반면 2차 협력업체에서는 절반을 하회하는 수준(292만 원)이며, 3차 이상 협력업체에서는 32%(192만 원)에 불과한 매우 낮은 수준이다.

자동차산업의 원하청거래관계에 속하는 사업체 중 자동차산업에 속하는 근로자만을

〈표 3〉 원하청단계별 월평균임금 - 자동차산업 원하청거래 사업체 종사자

(단위: 천 원/월, %)

	임금수준			상대임금		
	정액급여	임금총액	월평균급여	정액급여	임금총액	월평균급여
전 체	2,584	3,052	4,022	87.2	80.6	67.3
기합기업	2,964	3,785	5,978	100.0	100.0	100.0
협력업체	2,407	2,711	3,112	81.2	71.6	52.1
1차	2,499	2,840	3,339	84.3	75.0	55.8
2차	2,454	2,683	2,920	82.8	70.9	48.8
3차 이상	1,629	1,842	1,917	55.0	48.6	32.1

주: 정액급여는 기본급, 통상적 수당, 기타 수당의 합, 임금총액은 정액급여와 초과 급여의 합, 월평균급여는 임금총액과 연간상여금(및 성과급 총액)의 월할의 합.

상대임금은 기합기업의 임금=100

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

〈표 4〉 원하청단계별 월평균임금 - 자동차산업에 종사하는 사업체만

(단위: 천 원/월, %)

	임금수준			상대임금		
	정액급여	임금총액	월평균급여	정액급여	임금총액	월평균급여
전 체	2,818	3,567	5,242	97.7	94.2	86.7
기합기업	2,884	3,784	6,047	100.0	100.0	100.0
협력업체	2,694	3,153	3,711	93.4	83.3	61.4
1차	2,877	3,319	3,927	99.8	87.7	64.9
2차	1,549	2,126	2,425	53.7	56.2	40.1
3차 이상	1,618	2,157	2,194	56.1	57.0	36.3

주: 정액급여는 기본급, 통상적 수당, 기타 수당의 합, 임금총액은 정액급여와 초과 급여의 합, 월평균급여는 임금총액과 연간상여금(및 성과급 총액)의 월할의 합.

상대임금은 기합기업의 임금=100

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

따로 보면, 상대임금이 협력업체 전체적으로는 61%, 1차 협력업체에서는 65%, 2차 협력업체에서는 40%, 3차 이상 협력업체에서는 36%로 다소 높은 점 이외에는, 거의 유사한 양상을 보이고 있다.

#### 나. 부가급부

자동차산업의 원하청거래네트워크에 포함된 근로자의 사회보험 가입 비중은 전체적으로 높은 편으로, 기함기업에서는 거의 모든 근로자가 4대 사회보험에 가입되어 있는 것으로 나타나는 반면 협력업체에서는 산재보험을 제외하면 91%(국민연금)에서 95%(고용보험과 건강보험)의 수준이며, 원하청단계별로 보면, 3차 이상 협력업체에서는 80%(국민연금)에서 90%(고용보험)로 다소 낮은 수준이다.

부가급부 적용 역시 기함기업에서는 거의 대부분의 근로자가 상여금(99%)과 퇴직금(97%)을 적용 받고 있는 반면 협력업체에서는 각각 81%와 90%로 다소 낮은 수준이며, 3차 이상 협력업체에서는 각각 65%와 83%로 더욱 낮은 편이다.

노동조합 가입률은 기함기업에서는 75%에 이르는 반면 1차 협력업체에서는 13%에 불과하며, 2차 및 3차 이상 협력업체에서는 노동조합 가입자가 전무하다.

〈표 5〉 원하청단계별 부가급부 등: 자동차산업 원하청거래 사업체 종사자

(단위: 천 명, %)

	근로자	사회보험 가입				부가급부 적용		노동조합 가입
		고용보험	건강보험	국민연금	산재보험	보너스	퇴직금	
전 체	278.8	96.6	96.2	93.5	99.9	87.1	91.9	29.8
기함기업	88.6	99.9	99.9	99.6	100.0	99.4	96.7	75.2
협력업체	190.2	95.0	94.5	90.6	99.9	81.4	89.6	8.7
1차	130.4	96.8	95.1	91.9	99.9	85.7	89.2	12.7
2차	41.8	91.6	95.2	91.0	99.8	75.0	94.1	0.0
3차 이상	18.0	89.7	88.4	80.1	100.0	65.2	82.7	0.0

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

### 3. 주요 기함기업별 상대임금 격차

자동차산업의 주요 5개 기함기업에 속하는 원하청기업의 임금수준은 346만 원에서 402만 원으로 다소간 차이를 보이고, 시간당 임금 역시 17.5천 원에서 21.3천 원까지 상당한 차이를 보이고 있다.

기함기업 대비 협력업체의 상대임금(월평균급여)은 기함기업 가에서는 50% 미만의 낮은 수준인 반면 기함기업 라에서는 70%를 넘어서 기함기업 간에 상당한 차이가 있음을 알 수 있다. 상대시간당임금 역시 유사한 양상을 보이는데, 기함기업 가에서 53%로 가장 낮고 기함기업 마에서 71%로 나타난다.

해당 기함기업의 1차 협력업체의 상대임금은 60%(기함기업 가와 다)에서 88%(기함기업 라)까지 기함기업에 따라 상당한 수준의 차이를 보이고 있으며, 3차 협력업체의 상대임금은 33%(기함기업 다)에서 70%(기함기업 라)까지 기함기업별 격차가 더 커지는 것을 알 수 있다.

〈표 6〉 주요 기함기업별 원하청단계별 상대임금

(단위 : 천 원/월, 원/시간, %)

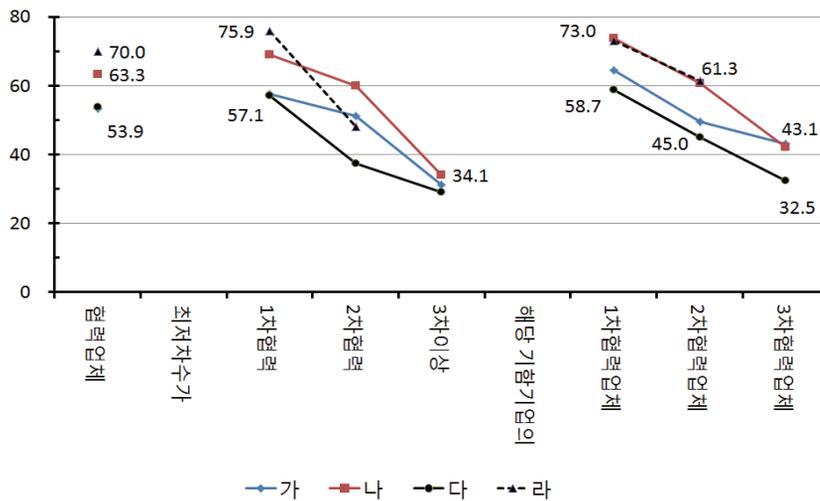
기함기업	가		나		다		라		마	
	월 임금	시간당 임금								
원하청 임금수준	3,942	20,977	3,472	19,208	4,017	21,314	3,461	21,074	3,659	17,525
상대임금 협력업체	48.8	53.4	59.3	63.3	54.7	53.9	70.4	70.0	65.1	71.1
해당 기함기업의										
1차 협력업체	60.1	64.4	71.2	73.8	59.8	58.7	87.7	73.0	62.6	62.6
2차 협력업체	45.7	49.5	55.9	60.7	45.1	45.0	61.3	61.3	46.7	54.6
3차 협력업체	41.9	43.1	39.9	42.2	33.1	32.5	69.6	71.0	103.3	120.8

주 : (라)사의 연결차수 3차 이상은 9개의 소규모표본.

(마)사에서는 3차협력업체에 속하는 표본이 642개인데, 월평균임금이 이례적으로 높게 나타남.

자료 : 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

〈그림 1〉 주요 기함기업별 원하청단계별 상대임금-자동차산업



### Ⅲ. 조선산업의 원하청구조와 근로조건

#### 1. 원하청구조와 근로자

조선산업의 원하청거래관계에 속하는 사업체에 종사하는 근로자표본은 근로자 282천 명을 대표하는 16.2천 개로, 근로자의 19%(53천 명, 근로자표본은 5.7천 개)가 기함기업에 속하고 나머지 81%(229천 명, 근로자표본 10.5천 개)는 협력업체에 속하는데, 원하청단계 별로 보면, 1차 협력업체가 76%를 차지하고 2차 협력업체는 18%, 3차 이상 협력업체는 6% 정도이다.

〈표 7〉 원하청단계별 근로자 수 : 조선산업

(단위: 개, 명, %)

	표본수	근로자수	비중 1	비중 2
전 체	16,232	282.1	100	
기함기업	5,706	53.4	18.9	
협력업체	10,526	228.7	81.1	100.0
1차	8,366	174.0	61.7	76.1
2차	1,501	40.7	14.4	17.8
3차 이상	659	14.0	5.0	6.1

주: 근로자 비중 1은 원하청 근로자 중 차지하는 비중, 비중 2는 협력업체 근로자 중 차지하는 비중  
 자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

근로자의 사업체 규모별 분포를 보면, 기함기업에 속하는 근로자의 98%가 300인 이상 (91%는 1000인 이상) 대규모 사업체에 속하고 100인 이상 300인 미만이나 100인 미만 사업체는 거의 없는 것으로 나타나는 반면 협력업체에 속하는 근로자는 300인 이상 사업체가 23%에 불과하고 100인 미만이 58%로, 상대적으로 협력업체의 사업체 규모가 현저하게 작다.

원하청단계별로 보면, 300인 이상 대기업의 비중은 1차 협력업체에서는 29%로 비교적 높은 수준이지만 2차 협력업체에서는 1%의 낮은 수준이며, 3차 이상 협력업체에서는 5% 정도로 2차 이상의 협력업체는 상대적으로 영세한 규모이다. 한편 100인 미만 소기업의 비중은 2차 협력업체에서 91%, 3차 이상 협력업체에서 88%로 매우 높은 수준을 보이는 반면 1차 협력업체에서는 48%이며, 2차와 3차 이상 협력업체에서는 10인 미만의 영세사업체가 차지하는 비중이 각각 23%와 27%에 이르는 높은 수준이다.

〈표 8〉 사업체 규모별 근로자 분포-조선산업

(단위: 시간/월, %, 일/월)

	100인 미만					100~299인	300인 이상			
	1~4	5~9	10~29	30~99	300~499		500~999	1000+		
전 체	47.3	4.0	5.0	15.3	23.0	15.8	36.9	2.1	9.8	25.0
기함기업	1.7	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	98.3	1.1	5.9	91.3
협력업체	57.9	4.9	6.1	18.9	28.0	19.5	22.5	2.3	10.7	9.6
1차	47.7	2.4	4.5	14.0	26.7	23.3	29.0	2.4	14.0	12.6
2차	91.4	12.6	10.4	32.0	36.3	7.6	1.0	1.0	0.0	0.0
3차 이상	87.9	13.2	14.1	41.2	19.4	7.0	5.1	5.1	0.0	0.0

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

## 2. 원하청구조와 근로조건

### 가. 월평균 임금

조선산업의 원하청거래관계에 속하는 사업체에 종사하는 근로자의 연말상여금(및 성과급)을 포함한 월평균 급여는 355만 원인데, 정액급여는 이의 67%에 해당하는 238만 원, 초과급여를 포함한 임금총액은 이의 77%에 해당하는 273만 원이다.

원하청구조별 근로자의 월평균 급여를 보면, 기함기업에서는 월 590만 원에 이르는 높은 수준인 반면 협력업체에서는 300만 원으로 51%에 불과한 낮은 수준이다. 기함기업의 정액급여는 월평균급여의 47%에 해당하는 276만 원, 초과급여를 포함한 임금총액은 월평균급여의 56%에 해당하는 333만 원인 반면 협력업체에서는 정액급여가 77%에 해당하는 230만 원으로 상대임금이 83%, 초과급여를 포함한 임금총액은 87%에 해당하는 259만 원으로 상대임금은 78%로 낮아진다.

〈표 9〉 원하청단계별 월평균임금 - 조선산업

(단위: 천 원/월, %)

	임금수준			상대임금		
	정액급여	임금총액	월평균급여	정액급여	임금총액	월평균급여
전 체	2,383	2,733	3,549	86.4	82.1	60.1
기함기업	2,759	3,328	5,900	100.0	100.0	100.0
협력업체	2,295	2,594	2,999	83.2	78.0	50.8
1차	2,292	2,618	3,083	83.1	78.7	52.3
2차	2,332	2,532	2,712	84.5	76.1	46.0
3차 이상	2,227	2,478	2,794	80.7	74.5	47.4

주: 정액급여는 기본급, 통상적 수당, 기타 수당의 합, 임금총액은 정액급여와 초과 급여의 합, 임금총액 2는 임금총액과 연간상여금(및 성과급 총액)의 월할의 합.

상대임금은 기함기업의 임금=100

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

자동차산업과 마찬가지로, 기함기업과 협력업체 근로자의 임금 격차는 정액급여에서는 17% 정도이지만 초과급여를 포함할 때 22%로 커지고 연말상여금(및 성과급)을 포함할 때에는 50% 가까운 수준으로 더욱 커지는 것을 알 수 있는데, 임금격차 290만 원의 약 3/4(217만 원)이 연말상여금(및 성과급)으로부터 발생한다.

원하청단계별로 보면, 1차 협력업체의 상대임금은 52%(308만 원)로 상대적으로 다소 높은 편인 반면 2차 협력업체와 3차 이상 협력업체에서는 46~47%로 절반을 하회하는 낮은 수준이다.

#### 나. 부가급부

조선산업의 사회보험 가입 비중 역시 전체적으로 높은 편인데, 기함기업에서는 거의 모든 근로자가 4대 사회보험에 가입되어 있고, 협력업체에서도 산재보험을 제외하면 94%(국민연금)에서 98%(고용보험과 건강보험)의 상대적으로 높은 수준을 보이며, 원하청단계별로 보면, 3차 이상 협력업체에서 86%(국민연금)에서 95%(건강보험)로 다소 낮은 수준이다.

부가급부 적용 역시 기함기업에서는 거의 모든 근로자가 상여금(97%)과 퇴직금(100%)을 적용 받고 있는 반면 협력업체에서는 각각 79%와 96%로 다소 낮은 수준이며, 3차 이상 협력업체에서는 각각 66%와 89%로 더욱 낮은 편이다.

노동조합 가입률은 기함기업에서는 47%에 이르는 반면 1차 협력업체에서는 8.8%에 불과하며, 2차 협력업체에서는 전무한 것으로 나타난다.

〈표 10〉 원하청단계별 부가급부 등 : 조선산업

(단위: 천 명, %)

	근로자	사회보험 가입				부가급부 적용		노동조합 가입
		고용보험	건강보험	국민연금	산재보험	보너스	퇴직금	
전 체	282.1	95.9	98.6	94.7	99.8	82.3	96.4	14.6
기함기업	53.4	100.0	100.0	99.4	100.0	97.6	100.0	46.5
협력업체	228.7	94.9	98.3	93.6	99.7	78.7	95.6	7.1
1차	174.0	96.1	98.8	94.4	99.7	81.6	96.4	8.8
2차	40.7	92.4	97.1	92.9	99.9	70.6	94.3	0.0
3차 이상	14.0	87.6	95.1	86.2	100.0	66.2	88.8	6.4

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

### 3. 주요 기함기업별 상대임금 격차

조선산업의 주요 4개 기함기업별로 이에 속하는 협력업체의 상대임금의 수준을 보면, 원하청기업의 임금수준은 343만 원에서 378만 원으로 다소간 차이를 보이고, 시간당 임금 역시 18.1천 원에서 20.0천 원까지 다소 차이를 보이고 있다.

기함기업 대비 협력업체의 상대임금(월평균급여)은 기함기업 나에서는 50% 미만의 낮은 수준인 반면 기함기업 다에서는 70%를 넘어서 기함기업 간에 상당한 차이가 있다. 상대시간당임금 역시 유사한 양상을 보이는데, 기함기업 나에서 46%로 가장 낮고 기함기업 다에서 71%로 높다.

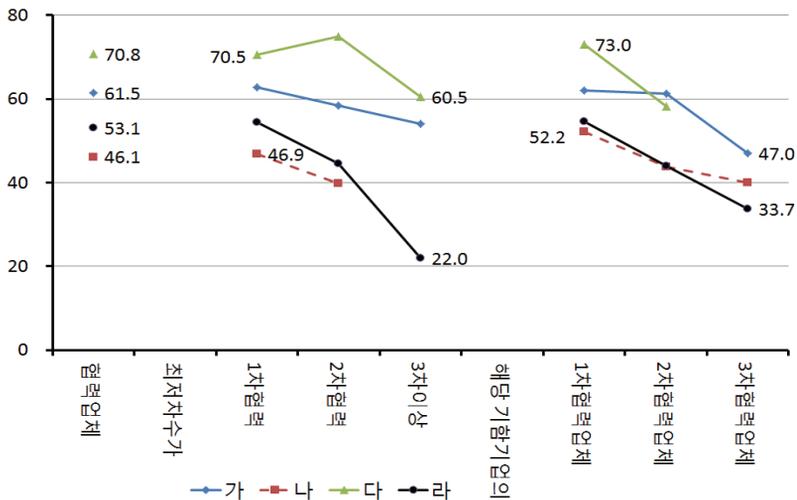
〈표 11〉 주요 기함기업별 원하청단계별 상대임금-조선산업

(단위: 천 원/월, 원/시간, %)

기함기업	가		나		다		라	
	월임금	시간당 임금						
원하청임금수준	3,425	18,147	3,656	19,548	3,508	19,447	3,788	19,981
상대임금 협력업체	51.3	61.5	47.6	46.1	73.7	70.8	56.1	53.1
해당 기함기업의								
1차 협력업체	53.8	61.9	52.4	52.2	76.5	73.0	58.0	54.6
2차 협력업체	50.2	61.2	45.2	43.7	51.3	58.3	40.5	44.0
3차 협력업체	43.0	47.0	40.2	40.1	71.2	73.2	33.6	33.7

자료: 원하청 연결망과 「고용형태별 근로실태조사」(2013)를 매칭한 내부 자료.

〔그림 2〕 주요 기함기업별 원하청단계별 상대임금 - 조선산업



해당 기함기업의 1차 협력업체의 상대임금은 52%(기함기업 나)에서 77%(기함기업 다)까지 기함기업에 따라 상당한 수준의 차이를 보이고 있으며, 3차 협력업체의 상대임금은 34%(기함기업 라)에서 71%(기함기업 나)까지 기함기업별 격차가 더 커지는 것을 알 수 있다.

#### IV. 맺음말

지난 호와 본고에서는 원하청거래네트워크 자료와 「고용형태별 근로실태조사」(2013) 자료를 매칭한 자료를 이용하여 원하청업체의 근로조건을 분석하였다. 원하청거래네트워크에 속하는 자동차산업 및 조선산업을 대상으로 하였을 때에도, 전체 사업체를 대상으로 한 원하청구조와 근로조건의 격차에 대한 분석과 거의 유사한 양상을 보이고 있다는 점에서 현재 원하청구조에 따른 근로조건의 격차가 보편적으로 전산업에 통용되고 있음을 알 수 있다.

자동차산업과 조선산업을 분석한 본 연구의 결과는 다음과 같이 요약된다.

첫째, 기함기업 근로자 중 300인 이상 대기업에 종사하는 비중이 96~98%에 이르는 반면 협력업체에서는 23~24%에 불과하고, 100인 미만 소기업에 종사하는 비중이 57~58%이다.

둘째, 협력업체를 원하청단계(협력차수)별로 보면, 협력차수가 높아질수록 사업체규모가 작아진다. 1차 협력업체 근로자의 29~33%가 300인 이상 대기업에 종사하는 반면 2차 협력업체나 3차 이상 협력업체에서는 5% 미만으로 거의 전무하며, 10인 미만 영세사업체에 종사하는 비중은 1차 협력업체에서는 5~7% 정도인 반면 2차 협력업체나 3차 이상 협력업체에서는 1/4을 전후한 높은 수준으로 1차 협력업체와 나머지 협력업체 사이에는 상당한 괴리가 존재한다.

셋째, 협력업체 근로자의 월평균 급여는 300~311만 원으로 기함기업(약 600만 원)의 51~52%에 불과한데, 이러한 격차는 기함기업 근로자의 임금의 구성에서 1/4을 차지하는 연간상여금 및 성과급이 상당한 역할을 하고 있다. 기함기업 대비 협력업체의 정액급여(기본급, 통상적 수당, 기타 수당의 합)는 80%를 넘는 상대적으로 높은 수준이지만, 초과급여가 더해진 임금총액은 자동차산업에서는 72%, 조선산업에서는 78%로 다소 낮아지는 데 그쳐, 초과급여의 역할은 제한적이다.

넷째, 자동차산업과 조선산업 모두 기함기업에서 거의 모든 근로자가 사회보험에 가입되어 있으며, 협력업체에서도, 산재보험을 제외하면, 자동차산업에서는 90~95%, 조선산

업에서는 94~98%의 높은 수준의 가입률을 보이고 있으며, 협력차수가 높아질수록 가입 비율이 다소 낮아진다.

다섯째, 근로자의 근로조건 향상을 주된 목적으로 하는 노동조합 가입 비율을 보면, 자동차산업에서는 30%에 이르는 반면 조선산업에서는 이의 절반 수준인 15%에 그치고 있으며, 기함기업 근로자의 노동조합 가입 비율은 자동차산업에서는 75%의 매우 높은 수준인 반면 조선산업에서는 절반을 다소 하회하는 수준이지만 여전히 높은 수준이다. 그러나 협력업체 근로자의 노동조합 가입 비율을 보면, 자동차산업에서는 8.7%, 조선산업에서는 7.1%로 상당히 낮은 수준이며, 협력차수별로 보면, 1차 협력업체에서는 자동차사업이 13%, 조선산업이 9%이지만 2차와 3차 이상 협력업체에서는 거의 전무한 양상을 보이고 있다.

마지막으로 기함기업별 임금격차를 보면, 자동차산업과 조선산업 모두 협력업체의 상대임금이 50%에서 70%로 상당한 차이를 보이고 있으며, 3차 이상 협력업체의 상대임금 역시 33%에서 71%로 기함기업 간 격차의 차이가 더욱 커지고 있다.

향후 업종 간(inter-industry) 그리고 동일 업종 내(intra-industry) 주요 기함기업별 원하청 근로조건 격차의 비교, 더 나아가 이의 국제비교를 통하여, 근로조건 격차 및 격차의 차이의 원인을 밝히는 한편 원하청 여부와 원하청단계를 포함한 사업체의 특성과 근로자의 인구학적 특성 및 일자리의 특성을 이용한 회귀분석을 통하여 격차의 원인을 실증적으로 밝힘으로써, 원하청에 따른 불합리한 격차, 즉 격차 중 차별적 요인이 차지하는 비중을 밝힐 필요가 있다. 이러한 후속연구들을 통하여, 원하청거래를 중심으로 하는 공급사슬 생태계의 지속가능성을 회복하기 위한 전제조건으로서 근로조건 공정성을 확보하는 정책 방안을 모색할 필요가 있다. **□□**