

심층분석

최근 제조업 고용성과 분석

- 자동차산업을 중심으로 -

남재량(한국노동연구원 노동시장분석센터 소장)

김복순(한국노동연구원 책임연구원)

송민수(한국노동연구원 책임연구원)

1 연구의 목적

- ◎ 2013년 상반기(1~6월) 취업자 증가폭이 30만 명에 미치지 못할 정도로 고용성과가 저조하였으나, 제조업 부문이 고용성과 둔화를 막아주고 있는 상황
- ◎ 제조업은 지난 20년 이상에 걸친 기간 동안 고용이 감소하는 추세를 보였으므로, 최근 제조업 고용증가가 어떤 곳에서 기인하며 이러한 고용성과가 앞으로도 지속될 것인지 등에 대한 분석이 필요
 - 본 연구는 제조업을 구성하는 세부 업종 가운데 고용이 증가하고 있는 업종, 특히 자동차산업을 분석하여 그 관련성을 찾고 시사점을 얻고자 함

2 제조업 고용변화

- ◎ 2013년 상반기 고용증가(291천 명)를 산업별로 보면, 서비스업의 취업자 증가가 205천 명으로 가장 크나, 전년동기 증가폭(516천 명)의 40%에도 미치지 못함

- 2013년 상반기 서비스 부문 고용성과가 이렇게 부진함에도 불구하고 그나마 30만 명에 육박하는 정도의 고용성과를 낼 수 있었던 것은 제조업 부문의 고용성과(120천 명 증가)에 주로 기인함

〈표 1〉 산업별 고용증감 추이

(단위: 천 명, 전년대비, 전년동기대비)

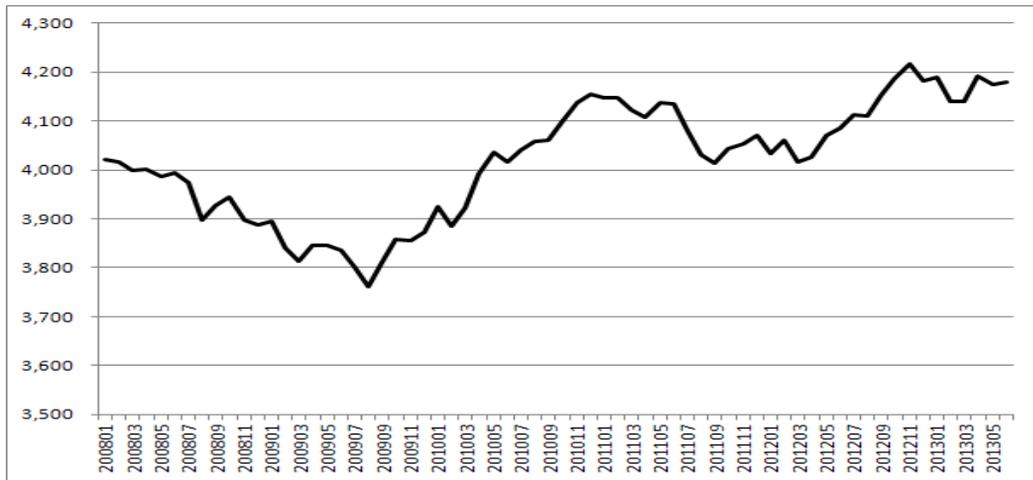
	2010	2011	2012	2011. 1~6	2012. 1~6	2013. 1~6
전체 취업자	323	415	437	413	449	291
농림어업	-84	-29	-16	-14	-33	-16
건설업	33	-2	22	-22	56	-35
제조업	191	63	14	170	-84	120
서비스업	200	386	416	279	516	205

자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

- ◎ 먼저 제조업 취업자 규모를 월별로 보면, 2009년 들어 380만 명 수준 아래까지 하락하였다가 이후 등락을 거듭하는 가운데 상승추세를 보임

[그림 1] 제조업 취업자 수의 변화

(단위: 천 명)

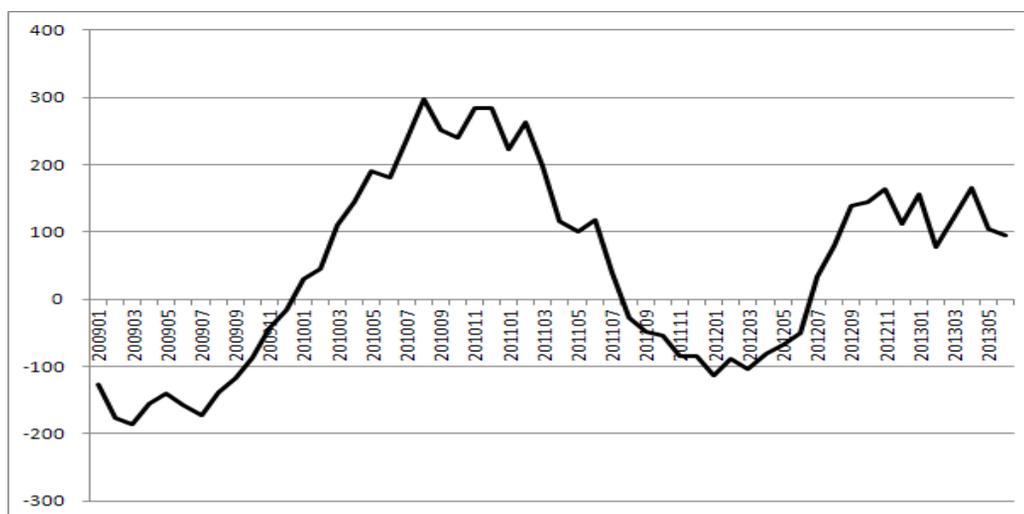


자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

- ◎ 제조업 취업자 증감을 전년동월대비로 보면, 2009년 내내 감소하다 2010년 들어 상승세로 바뀌었으나,
 - 2011년 하반기부터 2012년 상반기까지 다시 감소하였다가 2012년 하반기부터 상승세로 전환

[그림 2] 제조업 취업자 수 증감

(단위: 천 명)

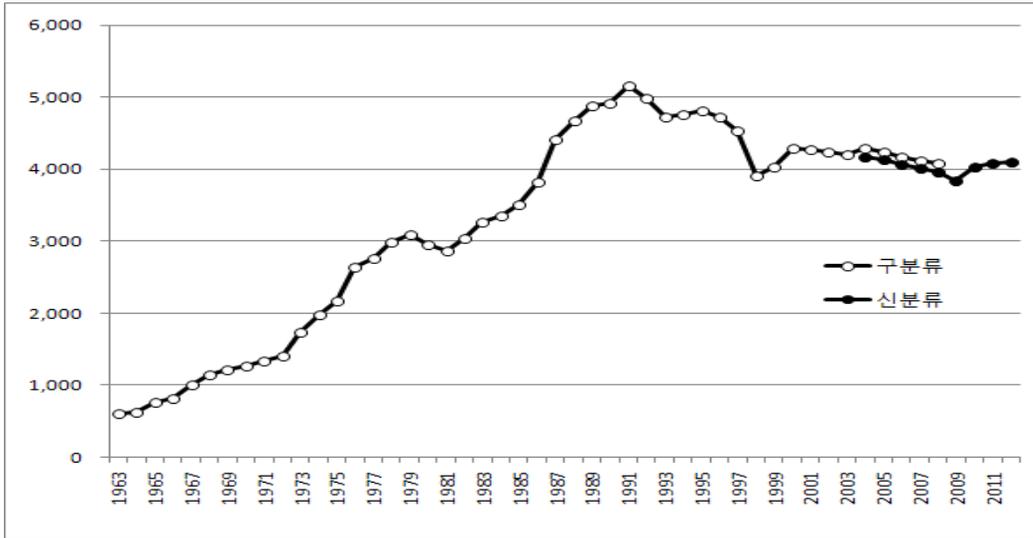


자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

- ◎ 보다 장기적인 관점에서 제조업 고용변화를 보면, 최근 제조업 고용증가는 의외의 성과
 - 1960년대부터 지속적인 증가세를 보이던 제조업 취업자 수는 1991년 500만 명을 넘어선 이후 감소세로 전환
 - 글로벌 금융위기를 경험하던 2009년까지 제조업 고용은 지속적으로 하락
 - 그러나 2010년부터 제조업 고용은 증가하기 시작하였으며, 이러한 증가세가 2012년까지 이어지고 있을 뿐만 아니라 2013년 상반기에도 증가세 지속
 - 이는 글로벌 금융위기 이전의 고용 수준을 회복한 상태에서도 제조업 고용이 지속적으로 증가함을 의미

[그림 3] 연도별 제조업 고용변화

(단위: 천 명)



자료: 「매월 고용동향분석」 창간호(2013.6).

- ◎ 최근의 이러한 제조업 고용변화가 주로 어떤 세부 산업에 기인하는지를 살펴보기 위해 제조업을 보다 세분(중분류)하여 고용변화를 분석

<표 2> 고용변동이 큰 제조업 산업중분류 고용증감 추이

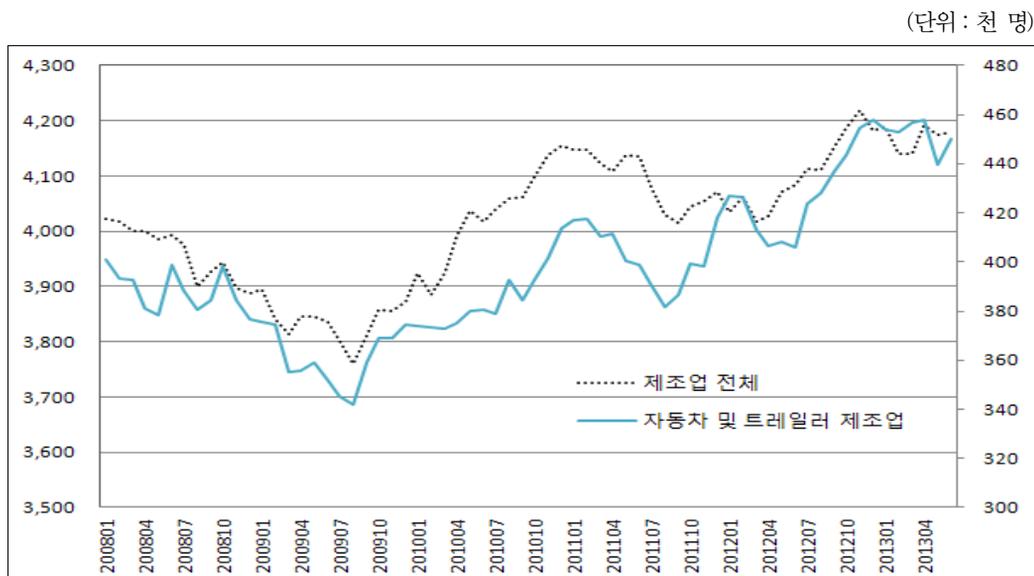
(단위: 천 명, 전년대비, 전년동기대비)

	2010	2011	2012	2011. 1~6	2012. 1~6	2013. 1~6
전 체	191	63	14	170	-84	120
22.고무제품 및 플라스틱제품제조업	15	-9	-4	-16	-18	44
30.자동차 및 트레일러제조업	24	18	25	33	5	37
29.기타기계 및 장비제조업	28	5	19	15	-1	26
28.전기장비제조업	6	9	14	19	8	24
24.1차금속제조업	7	7	11	11	5	21
13.섬유제품제조업(의복 제외)	1	4	3	0	3	-12
14.의복, 의복액세서리 및 모피제조업	13	10	-5	16	-13	-16
18.인쇄 및 기록매체복제업	-5	6	-4	3	4	-10

자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

- ◎ 2013년 상반기 동안 제조업에서 가장 큰 고용증가를 보인 곳은 고무 및 플라스틱제품 제조업(44천 명 증가)
 - 그러나 이 산업은 이전 두 개년도 상반기에서 고용감소를 경험하고 있어 지속성 미비
- ◎ 고무 및 플라스틱제품 제조업 다음으로 고용이 크게 증가한 곳은 자동차 및 트레일러제조업으로 37천 명 증가
 - 자동차 및 트레일러제조업은 최근 지속적인 고용증가를 보이고 있어 고무 및 플라스틱제품 제조업의 고용변동과 구분
 - 따라서 자동차 및 트레일러제조업(이하 자동차산업)에 초점을 맞추고 고용변화를 분석할 필요가 있음
- ◎ 자동차산업의 고용규모는 제조업 전체의 10% 정도(2008년 9.8%→2012년 10.8%로 증가)이므로 눈금을 달리하여 그림을 그릴 경우 양자의 움직임이 매우 유사
 - 실제로 양자의 전년동월대비 고용변동 상관계수가 0.85로 매우 높음

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

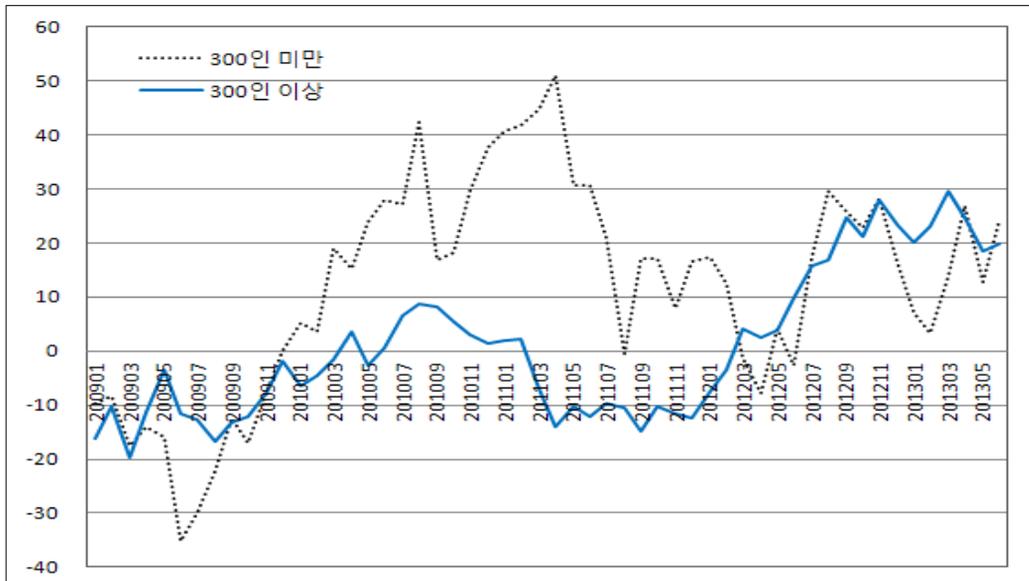


자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

- ◎ 자동차산업의 고용증가는 글로벌 금융위기 이후 주로 300인 미만 중소기업이 주도 하였으며, 2012년 들어 300인 이상 대기업도 고용증가에 비슷한 정도로 기여

[그림 5] 자동차산업 규모별 취업자 증감

(단위: 천 명)



자료: 통계청, 「경제활동인구조사」, 각 연도.

3 자동차산업 생산 동향

1. 자동차 생산 동향

- ◎ 자동차, 즉 완성차 생산량은 2009년에 감소하였다가 2010년과 2011년에 회복하였으나, 2012년에 다시 감소
 - 2013년 들어서도 1~4월 생산 및 판매는 전년동기에 비해 감소
 - 최근의 완성차 생산 감소는 고용에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 높으나 고용은 증가

〈표 3〉 자동차(완성차) 업체의 생산 및 판매 추이

(단위: 만 대)

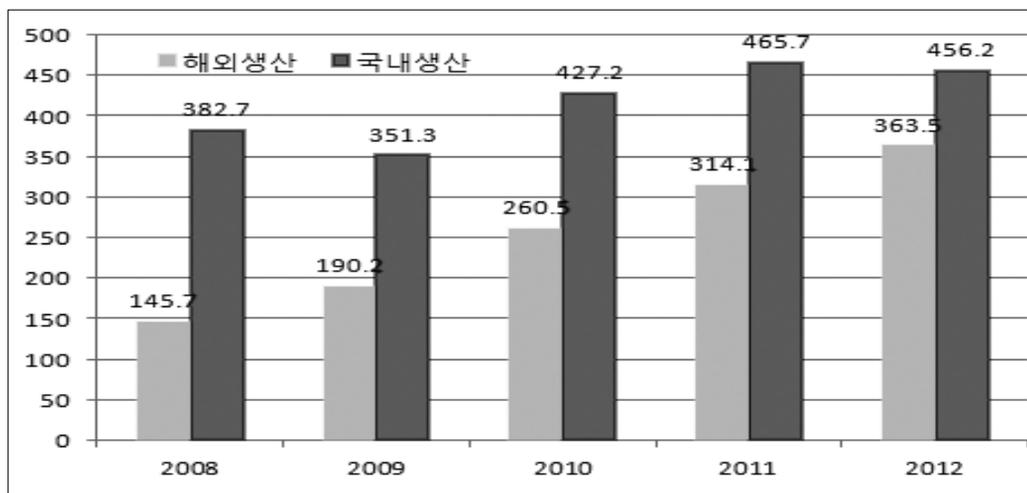
	2008	2009	2010	2011	2012	1~4월	
						2012	2013
국내생산	382.7	351.3	427.2	465.7	456.2	157.1	150.0
내수	115.4	139.4	146.5	147.5	141.1	45.0	44.3
수출	268.4	214.9	277.2	315.2	317.1	113.0	104.2

◎ 한편, 자동차 해외생산은 지속적이며 가파르게 증가

- 해외생산 증대로 핵심부품 생산 및 고용증대 유발 가능성 존재

[그림 6] 자동차 국내생산 및 해외생산 추이

(단위: 만 대)



자료 : 한국자동차산업협회, 2013 자동차산업(자동차산업연구소)에서 재인용.

- 2009~2010년 기업패널자료를 사용한 분석
- 직접효과(생산시설 해외이전 및 국내투자 감소에 따른 고용효과)와 간접효과(FDI로 인한 무역변동(최종재 수출대체, 중간재 수출과 역수입 등)에 따른 고용효과로 구분
- 자동차산업의 경우 직접효과는 고용감소를 가져왔으나, 간접효과는 현지법인에 대한 중간재(부품) 수출 증가로 고용증가

- 직접효과가 간접효과보다 더 커 전체적으로 고용에 부정적인 것으로 나타나는 것으로 파악 가능

2. 자동차부품 생산 동향

- ◎ 자동차산업은 최근 들어 완성차보다 부품 생산이 더욱 활발한 것으로 알려져 있으며, 이에 대한 분석 필요
- ◎ 자동차부품 매출액은 2009년 이후 꾸준히 상승
 - 한국자동차공업협동조합에 따르면, 자동차부품 산업의 매출액은 금융위기를 거치면서 하락했다가, 2010년 이후 높은 증가율을 보임

〈표 4〉 자동차부품 매출액 추이

(단위: 억 원, %)

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

자료: 한국자동차공업협동조합, 「자동차산업편람」, 각호; 한국자동차산업연구소(2013)에서 재인용.

◎ 2012년 자동차부품 무역수지 흑자 최고치 경신

- 한국무역협회에 따르면, 2012년 자동차부품 수출액은 246억 1천만 달러로 전년에 이어 사상 최고치를 경신
- 자동차부품 수출 확대의 주요 요인으로는 국내 부품업체들의 수출 다변화 정책, 일본 자동차업체들의 납품 다원화 정책, 한·미, 한·EU FTA 발효 등 다양한 요인이 복합적으로 작용한 결과로 풀이됨
- 2012년 자동차부품 수입액은 전년비 15.8% 감소하면서 49억 2천만 달러로 감소
- 수출 확대와 수입 감소에 따라 자동차부품의 무역수지 흑자 규모는 197억 달러로 최고치를 기록(한국자동차산업연구소, 2013)

◎ 이상에서 보듯이 자동차부품 생산이 매우 활발하므로 자동차산업 고용증가가 여기서 유래하였을 가능성 존재

〈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.

3. 지역(대구·경북) 자동차부품 현황

- ◎ 지역 자동차부품업체 현황에 대해서는 자동차부품산업의 비중이 높은 대구·경북 사례를 참조해 볼 필요가 있음
- 자동차부품 생산은 대구·경북, 창원, 그리고 충남 서산 등을 중심으로 활발하게 이루어지고 있음

- ◎ 한국은행 대구·경북본부는 지난 6월 지역 자동차부품산업에 대한 조사연구 보고서를 발표함
 - 보고서는 설문조사, 현장방문, 주요 업체에 대한 모니터링 등 다양한 방법론을 통해 자동차부품산업에서의 환경변화가 지역 자동차부품업체에 미치는 영향을 분석하고, 대응과제를 제시함

- ◎ 한국은행 대구·경북본부(2013)에 따르면, 대구·경북 지역 자동차부품산업은 다음과 같은 특징이 있음
 - 자동차부품산업은 2011년 대구·경북 지역 제조업에서 생산(부가가치액 기준)의 6.4%, 종사자 수 및 사업체 수의 9.1% 및 2.6%를 차지하는 성장 기여도가 높은 산업임
 - 자동차부품 생산은 글로벌 금융위기 이후 여타 업종의 약진과는 달리, 미국과 일본 완성차업체의 경영여건 악화, 국내 완성차의 판매 호조에 따라 급격히 증가하며, 지역 경제의 안정적 성장을 견인함
 - 대구·경북 지역 자동차부품산업의 취업유발계수(명/10억원)는 13.7로 제조업 평균(11.6)을 상회함

〈표 6〉 대구·경북 자동차부품산업의 산업연관효과

		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: * 최종 수요가 10억 원 증가할 때 해당산업과 기타 연관산업에서 직간접적으로 유발되는 취업자 수.

** 피용자 기준.

자료: 지역산업연관표(2005); 한국은행 대구·경북본부(2013)에서 재인용.

4 요약 및 시사점

- ◎ 최근 국내 경기침체에 증가하고 있는 제조업 고용은 서비스업의 고용부진을 상당부분 만회함으로써 현재 수준의 고용성과를 가능케 하고 있음
 - 분석 결과, 이러한 제조업 고용성과는 자동차 및 트레일러제조업의 취업자 증가와 밀접하게 관련되어 있으며,
 - 이는 다시 자동차부품 생산 증가에 따른 고용증대와 긴밀하게 관련되어 있을 가능성이 큼.
 - 따라서 자동차부품 생산업체들이 겪는 어려움들을 극복하기 위한 노력들이 필요함
- ◎ 한국은행 대구·경북본부(2013)에 따르면, 향후 대구·경북 지역 자동차부품산업은 다음과 같은 환경변화에 직면할 것으로 전망
 - 완성차 업체의 글로벌 아웃소싱 확대, 신흥시장국의 생산 급증에 따라 자동차산업의 글로벌 공급망(Global Supply Chain, 이하 GSC)이 더욱 확산될 것임
 - 주요 완성차 생산국의 자동차부품 해외조달비중도 크게 상승하고 있음
 - GSC 확산에 따라 자동차부품업체 간 경쟁이 가속화되고, 이에 따라 경쟁력을 갖춘 부품업체는 GSC 편입을 통해 매출 확대, 고용증대를 바라볼 수 있는 반면, 영세기업들은 글로벌 경쟁에서 더욱 뒤처져 부품업체 간 양극화가 발생할 가능성 존재
 - 국내 완성차 업체는 해외 현지 생산을 꾸준히 확대하고 있으며, 2012년 국내 완성차 업체의 해외 현지 생산은 364만대로 전체 생산(820만대)의 44.4%를 차지함
 - 국내 완성차 업체가 전방위적 글로벌 아웃소싱을 실행하지 않는 상황에서 해외 현지 생산 확대는 국내 부품업체의 생산, 수출 등에 긍정적으로 작용하며 현지 동반 진출 시 글로벌 부품사에 대한 납품기회 확대 등 긍정적 효과가 있음
 - 다만 지역 부품업체의 현지 진출 시 국내 생산, 고용 등에 미치는 효과가 점차 축소될 가능성이 존재하는 등 위협요인도 내재되어 있는 것으로 보임
 - 자동차산업의 기술혁신(모듈(Module) 생산방식의 확대, 친환경차 개발을 가속화 등)도 영세 부품업체의 성장을 가로막는 장애요인으로 작용할 가능성이 있음
 - 엔화 약세의 장기화 현상 또한 일본산 자동차의 가격경쟁력을 높여 국내 완성차 업

체, 지역 부품업체의 수익성을 악화시킬 수 있음

- ◎ 한국은행 대구·경북본부(2013)는 환경변화에 따라 지역 자동차부품산업이 GSC 편입 촉진, 선도기업 육성, FTA 활용도 제고를 통한 수출확대 지원, 전략적 투자유치 활성화, 상생협력 문화 정착 및 거래관행 개선과 같은 대응전략 수립 필요성을 강조함