

소득주도 성장과 광주형 일자리

일 시 2015년 3월 10일(화) 오후 2시 30분

장 소 국회의원회관 2층 제3세미나실

주 최 민주정책연구원, 문재인 의원실

시 간	내 용	비 고
2:00 ~ 2:30	접 수	
2:30 ~ 2:35	국민의례	
□ 사회 : 권은희 국회의원		
2:35 ~ 2:45	내빈소개	
2:45 ~ 3:00	[축 사] 우윤근 원내대표 강기정 정책위의장 김동철 산업통상자원위원회 위원장 윤장현 광주광역시장	
3:00 ~ 3:10	[인사말 및 개회사] 문재인 당대표 민병두 민주정책연구원장	
□ 토론좌장 : 박태주 고용노동연수원 교수		
	[발 제] 이항구 산업연구원 선임연구위원	
3:10 ~ 4:30	[지정토론] 유영태 광주 자동차 100만대 생산도시 조성 기획사업추진단장 조성재 한국노동연구원 선임연구위원 홍장표 부경대 경제학 교수	

목 차

축 사

- 강기정 정책위의장 ----- 3
- 김동철 산업통상자원위원회 위원장 ----- 5
- 윤장현 광주광역시장 ----- 7

인사말 및 개회사

- 민병두 민주정책연구원장 ----- 11

발제문

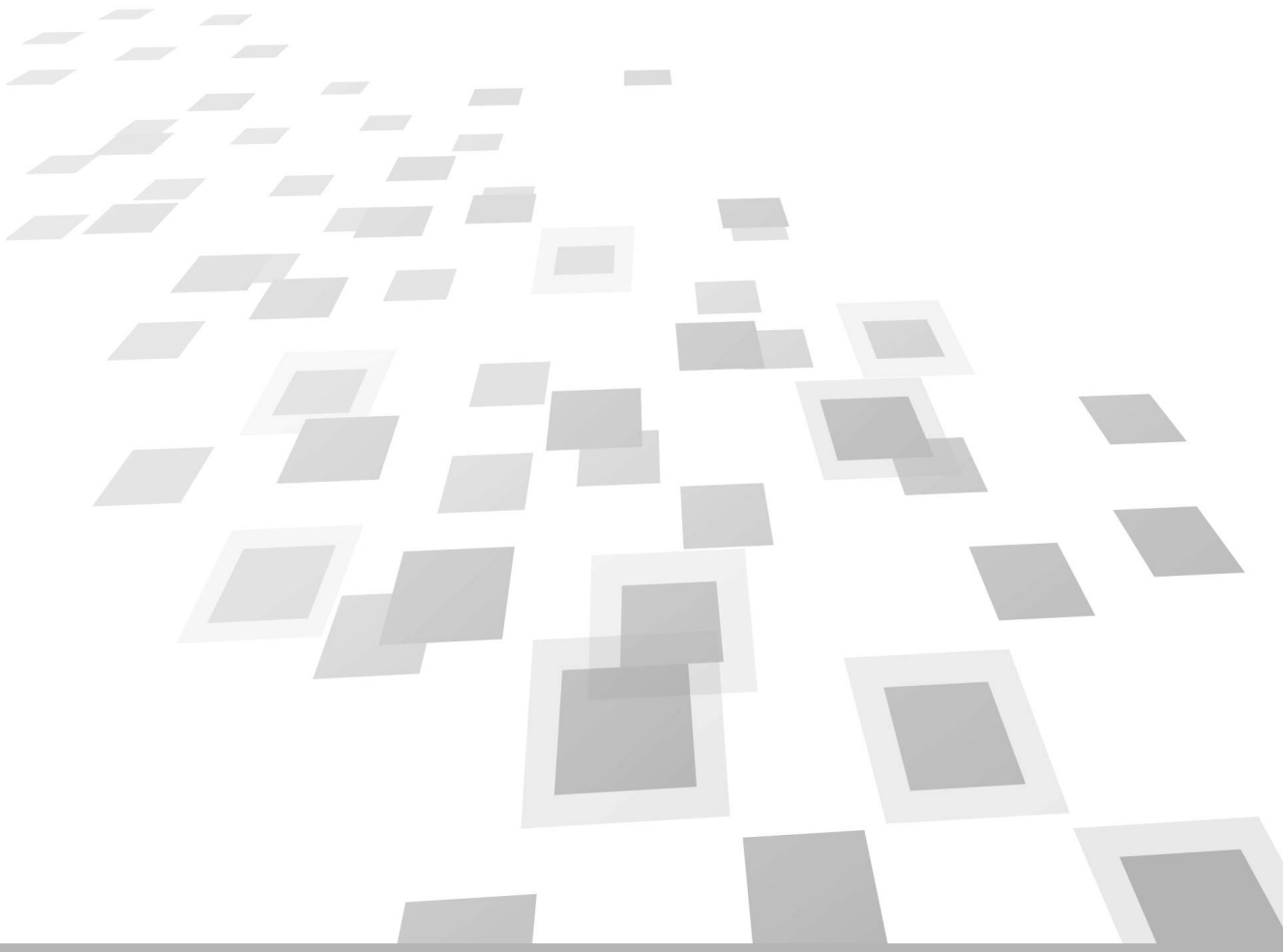
- 이항구 산업연구원 선임연구위원 ----- 15

지정토론

- 유영태 광주 자동차 100만대 생산도시 조성기획사업추진단장 ----- 39
- 조성재 한국노동연구원 선임연구위원 ----- 44
- 홍장표 부경대 경제학부 교수 ----- 46

소득주도 성장과 광주형 일자리

축 사





정책위의장 강 기 정

[자동차 부품 클러스터와 광주형 일자리는 광주의 미래다!]

안녕하십니까. 광주 국회의원, 새정치민주연합 정책위의장 강기정입니다.

대기업에 편중된 경제정책만을 고집하던 정부여당이 이제야 소득주도 경제정책에 눈을 돌리기 시작했습니다. 그 동안 우리 새정치민주연합이 수없이 경제정책의 방향부터 틀렸다고 지적했음에도 소귀에 경 읽듯 하더니, 디플레이션 우려 앞에서 어쩔 수 없이 정책 방향을 조금이나마 선회한 모양새입니다. 우리 새정치민주연합은 이러한 정부여당의 변화를 환영하며, 앞으로 소득주도 성장과 서민경제 살리기에 온 힘을 기울일 것입니다.

그러나 이에 더불어 반드시 추가로 고려해야 할 것이 있으니, 그것은 바로 지역 경제 성장입니다. 재벌과 부자를 위한 정책은 자연스럽게 수도권 중심의 경제를 만들었고 지역경제는 성장 동력을 잃었습니다. 그런 까닭에 경제위기의 파고는 지역에서 더욱 높을 수밖에 없습니다. 이제는 지역 경제를 살릴 수 있는 동력을 찾아 육성해야 할 때입니다.



자동차 산업은 광주의 부가가치의 40%와 고용률 22%를 담당하고 있는 광주의 핵심 산업입니다. 특히 SUV 등 향후 발전 가능성이 더욱 높은 차종에 특화되어 있어 현재보다 앞으로가 전망이 밝습니다. 하지만 기술 자립도나 연구 성과 공유 등 생산 인프라가 부족하다는 문제가 있었습니다. 광주 자동차 부품 클러스터 조성은 광주 자동차산업의 성장 동력을 마련하고 광주형 일자리도 창출하는 일석이조의 효과를 거둘 것입니다.

오늘 이 자리에 문재인 대표님께서 직접 와주셨을 만큼 우리 당에서도 이 과제를 주목하고 있습니다. 앞으로 광주의 미래를 책임질 자동차 부품 클러스터와 광주형 일자리 정책이 중앙 의제로 격상되어 반드시 현실화될 수 있도록 당 차원에서 적극 노력할 것이며, 저도 당 정책위의장으로서 최대한 보탬을 다하겠습니다.

다시 한 번 오늘 이 자리에 참석해 주신 모든 분들께 감사의 인사를 드리며, 특히 오늘 발제를 맡아주시는 이항구 산업연구원 선임연구위원님과, 유영태 단장님, 조성재 한국노동연구원 연구위원님, 홍장표 교수님 등의 토론자분들을 중심으로 건설적인 방안이 마련될 수 있었으면 좋겠습니다.

감사합니다.

축사



국회 산업통상자원위원장 김 동 철

안녕하십니까, 국회 산업통상자원위원장 김동철입니다.

먼저 이번 토론회 자리를 마련해 주신 새정치민주연합 문재인 대표님과 민주정책연구원 민병두 원장님, 그리고 바쁜 일정에도 불구하고 토론회에 참석해주신 여러분께도 감사의 마음을 전합니다.

저는 국회 산업통상자원위원장으로 활동하며, 대한민국 경제와 산업의 민낯을 보고 있습니다. 정부 부채는 눈덩이처럼 불어나고, 높은 실업률과 가계 부채는 서민경제에 큰 부담을 주고 있습니다. 우리나라 경제 성장의 근간이 되었던 기업들은 생산성 저하를 이유로 해외 투자를 늘리고 있고, 이는 다시 경제성장을 저해하고 실업률은 높이는 등 악순환을 만들고 있는 상황입니다.

이른바 ‘한강의 기적’을 만들었던 국내 제조업, 특히 자동차 산업의 위기는 더욱 가속화되고 있습니다. 엔저로 인한 수출 정체, 국내 생산성 저하 등 대외적 위기와 수입차 잠식으로 인한 국산차 내수 부진 등 대내적 위기는 글로벌 경쟁력 저하로 인한 전반적인 산업 위기를 초래하고 있습니다.



국내 최대 완성차 업체인 현대 기아차의 경우 2014년 현재 해외 8개국에 연간 450만대 생산 능력을 구축하는 등 국내 생산량과 동일한 수준을 해외에서 생산할 수 있게 되었고, 2015년 멕시코 공장 완공 시 해외 생산 500만대를 돌파할 예정입니다.

자동차산업은 우리나라 제조업 총 생산액의 11%, 고용의 11%, 국가조세의 14%, 총 수출액의 13%를 차지하고 있는 국가 경제 기여도 1위의 주력산업입니다. 또한, 지난 10년간 약 30만 명의 일자리를 만들어내는 대표적인 ‘일자리 산업’으로서 현재 총 180만 명을 고용 중입니다. 이와 같은 자동차 산업의 해외 투자 증가 추세가 지속된다면 일자리와 부가가치 유출로 인한 국가 경제에 치명적인 위기를 초래할 수도 있습니다.

이러한 국가 경제 위기 상황에서 희망의 도시 광주를 국가 제조업과 자동차 산업 부흥을 위한 선도도시로 변화하고 있습니다. 노사 문제를 해결하기 위한 사회적 대타협을 위한 여건을 준비 중이며, 획기적인 제조 혁신 모델을 만들어 전국으로 확산 가능한 高 생산성 모델을 만들기 위한 노력을 경주하고 있습니다.

특히, 광주에서 노사 간 대타협이라는 이슈를 먼저 들고 나왔다는 점은 큰 의미가 있습니다. 현재 제조업이 어려움을 겪는 가장 큰 이유는 생산성 저하이고, 여기에 가장 영향을 주는 요인이 노사관계이기 때문입니다. 따라서 광주의 변화는 전국적 변화의 신호탄이 될 것으로 기대합니다.

오늘 토론회를 통해 저는 새로운 미래를 그려봅니다. 광주형 제조 혁신 상생 모델은 양질의 일자리 창출로 이어져 ‘소득주도 성장론’의 타당성을 입증하고, 전국으로 확산하여 당면한 국가 위기를 극복하는 계기를 만들어낼 것입니다.

제조업 부흥을 통한 국가 경제 위기 극복이라는 방향을 공유하고, 모두 하나가 되어 뜻을 모아 한 목소리를 내어 우리와 우리 자녀들을 위한 좋은 나라를 만드는데 기여할 것을 확신하며, 다시 한 번 참석해 주신 모든 분들께 감사의 인사를 전합니다.

2015년 3월 10일
국회 산업통상자원위원장 **김 동 철**



광주광역시장 윤 장 현

남도에서부터 시작된 봄바람이 이곳 여의도를 가득 채웁니다. 내일을 만들어 가는 희망의 바람이라 믿습니다.

오늘 ‘소득주도 성장과 광주형 일자리 토론회’ 자리를 마련해 주신 새정치민주연합 문재인 대표님과 민주정책연구원 민병두 원장님께 진심으로 감사드립니다. 또한 바쁜 시간에도 불구하고 토론회에 참석해주신 여러분께 깊은 감사의 마음 전합니다.

계속되는 경기 침체로 우리 국민들의 삶이 썩썩합니다. 국가 경제의 근간인 제조업 위기는 저성장과 실업이라는 악순환으로 이어지면서 서민들의 생활을 더욱 어렵게 만들고 있습니다.

그만큼 ‘인간다운 삶’에 대한 욕구가 커집니다. 일하고 싶은 사람, 일할 수 있는 사람을 위한 일자리 창출을 통해 인간의 자존감을 지켜내야 하며, 후손들에게 넉넉한 미래를 물려주어야 합니다.

광주는 그 해답을 ‘자동차’에서 찾습니다. 지난날 민주주의 발전의 초석을 다졌던 광주는 이제 자동차산업을 통해 대한민국 제조업의 르네상스 시대를 열고자 합니다. 노·사·민·정 사회대타협을 통해 기업하기 좋은 환경을 만들고 일정 수준 이상의 임금을 보장해주는 광주형 일자리를 만들고자 합니다.



광주 시민들은 1980년 5월의 아픔을 ‘광주정신’으로 이겨낸 위대한 경험을 공유하고 있으며, 1997년 부도위기에 놓인 기아차를 시민의 힘으로 다시 살려낸 저력을 갖고 있습니다.

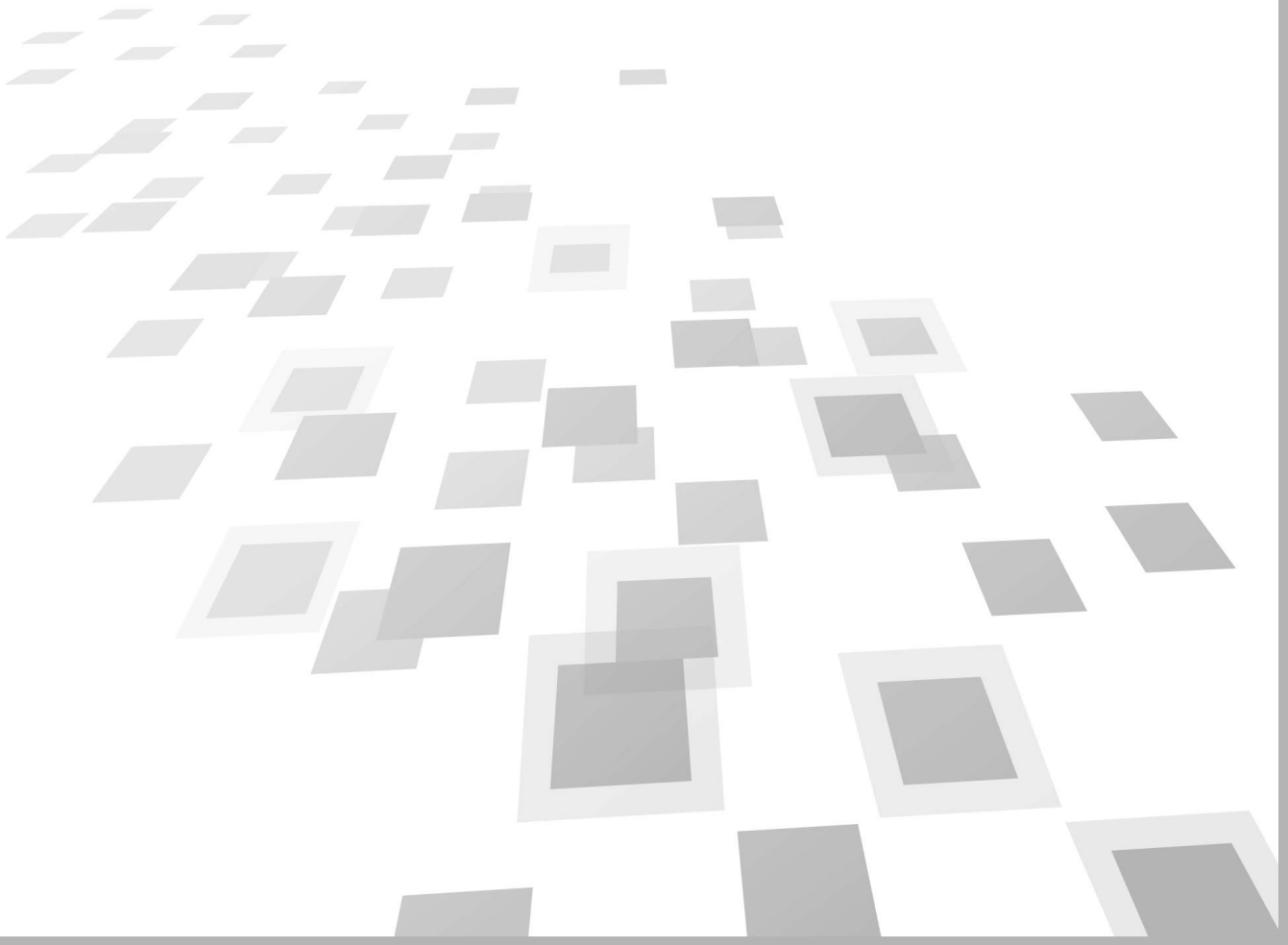
그 힘을 믿고 다시 시작합니다. 지난해 자동차산업밸리 추진위원회가 출범했으며, 지난 1월에는 현대기아차그룹과 함께 하는 광주창조경제혁신센터 문을 열었습니다. 또한, 자동차 100만대 생산기지 조성사업 예비타당성조사가 착수되었으며, 클린디젤 자동차 핵심부품산업 육성도 탄력을 받고 있습니다. 미래 먹거리인 ‘자동차산업’은 광주뿐만 아니라 대한민국의 새로운 성장동력이 되리라 믿습니다.

광주가 이같은 꿈을 이루어 가는데, 오늘 토론회가 많은 지혜를 모으는 자리가 되었으면 좋겠습니다. 또한 광주형 일자리에 대한 관심이 일회성으로 그치지 않고, 지속적으로 확대되어 ‘소득주도 성장론’의 롤모델로 발전할 수 있기를 기대합니다.

감사합니다.

소득주도 성장과 광주형 일자리

인사말 및 개회사





민주정책연구원 원장 민 병 두

수출을 고려해도, 소득주도 성장론이 중요합니다.

- 유능한 경제정당, 더 참신한 정책으로 만나겠습니다.

원장으로 취임한 이후 민주정책연구원은 서민들의 실질적 삶에 도움이 되는 사회경제적 의제, 정책적 타겟이 분명한 의제, 그리고 ‘대안을 주도하는’ 정책을 만들기 위해서 노력하고 있습니다.

오늘 정책 토론회는 그 중에서도 지난 1월 말 「경쟁촉진 3법 - 맥주는 맛있게, 통신비는 부담없이, 차 수리는 저렴하게」라는 제목의 정책토론회에 이어, ‘유능한 경제정당’에 부합하는 대안 정책의 일환으로 마련된 것입니다.

소득주도 성장론이 실현되기 위해서는 ‘이중 구조화’되어 있는 한국의 노동시장 현실을 감안할 때 특히 저임금-중소기업-자영업에 종사하는 분들의 소득 증대가 중요합니다. 이들의 소득증대는 한계소비성향(限界消費性向)이 높은 계층이라는 점, 그리고 과소 공급될 가능성이 있는 교육투자를 증대시켜 줄 것이라는 점에서 그 정책적 효과에 대해 학자들 간에 이견(異見)이 거의 없을 정도입니다.



일부에서는 소득주도 성장론에 대해서 수출 비중이 큰 한국적 현실을 고려할 때 부적절하다는 비판을 제기하는 경우도 있습니다. 그러나, 그것은 소득주도 성장론에 대한 불충분한 이해에 기반한 단견(短見)에 불과합니다. 그러한 비판이 단견에 과한 이유는 다음과 같습니다.

첫째, 소득주도 성장론이 수출의 중요성을 전면적으로 부정하는 것은 아닙니다. 오늘 개최하는 광주형 일자리와 자동차 혁신 클러스터의 경우에도 ‘동남아시아 신규 자동차 시장’에 대한 수출을 고려할 때 목포항이 있고, 이미 62만대를 생산하고 있는 광주시가 갖는 지리적 이점과 연계되어 있습니다.

둘째, 수출비중이 높은 소규모 개방경제일수록 오히려 ‘안정적인’ 소득기반이 중요합니다. 1인당 GDP가 5만 달러가 넘는 스웨덴 등의 북유럽 복지국가들도 한국처럼 ‘소규모 개방경제’에 해당하며 수출 비중이 높습니다.

그러나 수출비중이 높다는 바로 그 이유 때문에 오히려 ‘안정적인’ 소득기반을 갖고 있어야 합니다. 왜냐하면 수출비중이 높을수록 대외적 불안정성이 높고, 경제적 불확실성이 증가하여 거시경제적인 측면에서 볼 때 과소투자 등으로 귀결되기 때문입니다. 현재 한국경제의 높은 사내유보금과 과소투자도 ‘불확실성’으로 인한 부분을 주목해야 합니다. 수출비중이 높은 북유럽 복지국가일수록 강력한 사회안전망을 통해서 ‘안정적인’ 소득 기반을 갖고 있는 이유이기도 합니다.

셋째, 가계소득 증대가 수출 확대로 연결되는 ‘거시경제적 선순환’ 관계를 주목해야 합니다. 예컨대, 한국의 자동차가 세계적인 경쟁력을 갖게 된 것은 87년 이후 노동자들의 임금인상으로 인해 ⇒ 국내 자동차 소비시장이 확대되고 ⇒ 그로 인해 생산 분야에서 투자 확대 및 규모의 경제가 작동하여 ⇒ 오늘날과 같이 수출경쟁력도 갖게 되었음을 직시해야 합니다.



87년 이후의 활발한 임금인상과 내수시장의 확대가 없었다면 한국은 지금도 가발과 섬유, 그리고 신발이 주요 수출품이었을 지도 모른다. 즉, 가계의 소득증대가 ‘시장’을 안정적으로 확대하고 결국 ‘산업구조 고도화’로도 연결된다는 점을 복합적으로 이해할 필요가 있습니다.

민주정책연구원은 이후에도 새정치민주연합이 ‘유능한 경제정당’ 그리고 ‘대안을 주도하는’ 민생정당으로 거듭날 수 있도록 더 풍부하고, 더 생생한 정책 이슈를 만들어나갈 것입니다.

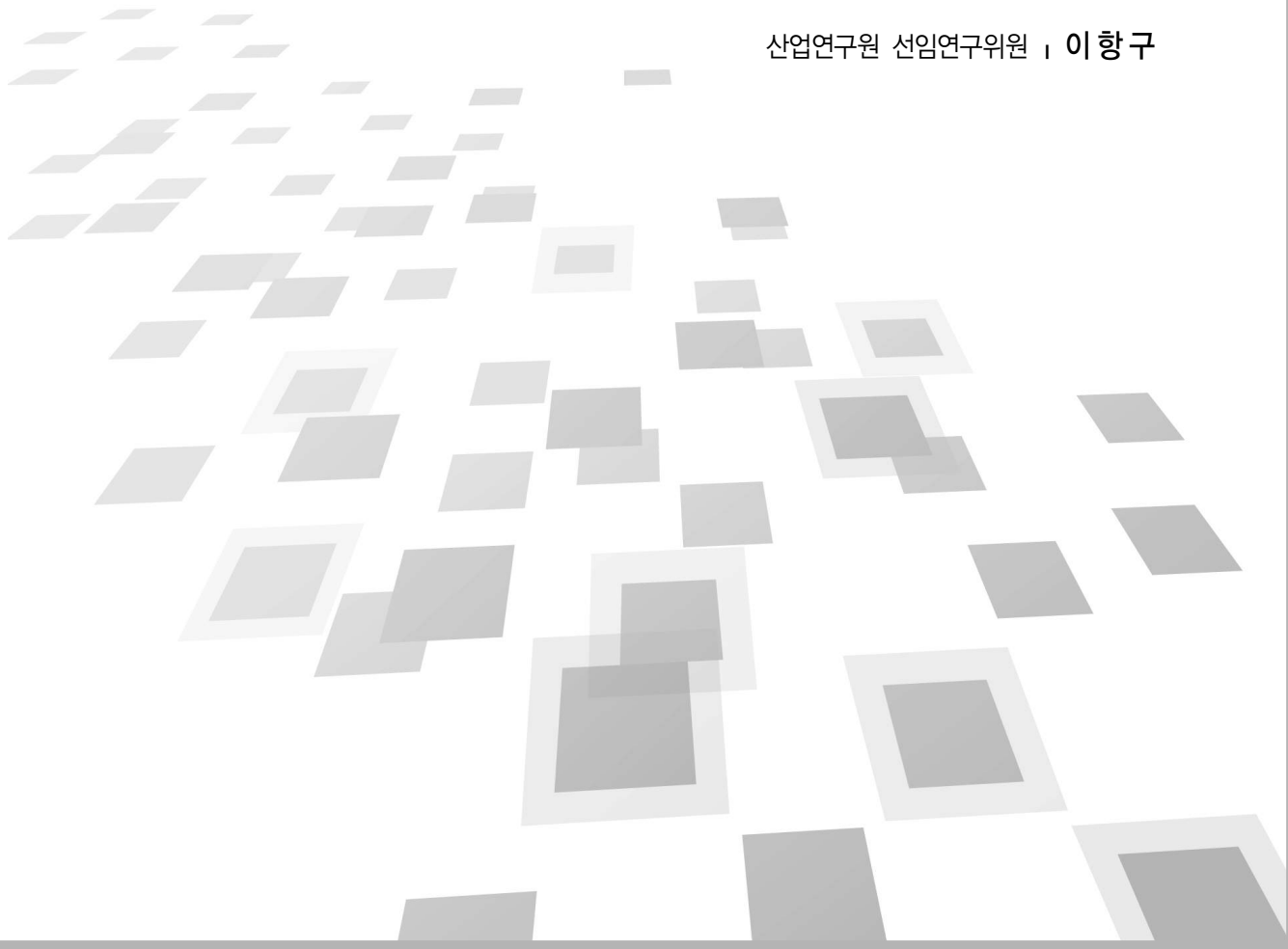
오늘 축사를 해주신 우윤근 원내대표님, 강기정 정책위의장님, 김동철 산업통상자원위원회 위원장님, 윤장현 광주광역시 시장님, 박혜자 광주시당위원장님, 진행사회를 맡아주신 권은희 의원님, 그리고 토론사회를 맡아주신 박태주 고용노동연수원 교수님, 좋은 발제를 해주신 이항구 산업연구원 선임연구위원님, 유영태 광주광역시 자동차 100만대 생산도시조성 기획사업추진단장님, 조성재 한국노동연구원 선임연구위원님, 홍장표 부경대 경제학과 교수님을 비롯하여 참석해주신 모든 분들에게 깊이 감사드립니다.

소득주도 성장과 광주형 일자리

발제문

광주 경제 성장의 지렛대 자동차산업

산업연구원 선임연구위원 | 이 항 구



광주 경제 성장의 지렛대 자동차산업

2015. 3. 10

산업연구원 / 이 항 구

발표순서

- 1 세계 자동차산업 동향
- 2 국내 자동차산업의 현황과 과제
- 3 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가
- 4 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

I. 세계 자동차산업 동향

▶ 자동차산업의 패러다임 변화 : 기술, 시장, 경쟁

- (기술) 내연기관 ⇒ 친환경 자동차, 경량화, 스마트 카(연계), 자율주행자동차(안전)
- (시장) 베이비 붐 세대 ⇒ X, Y, Z, Millennium 세대; 양극화; 선진국 ⇒ 신흥개도국
- (경쟁) Stand alone ⇒ 제휴

자동차산업 환경 변화



자동차산업의 융합



I. 세계 자동차산업 동향

▶ 교역 투자 자유화와 친환경 고안전 고효율의 자동차 수요 증가

- 다자간 거대 자유무역권 추진에 따른 자동차 시장개방 확대 및 경쟁 심화
- BRICs 등 신흥국의 자동차 시장 성장 견인 - 신흥국 중산층의 SUV 수요 급증
- 환경법규 강화로 친환경 고효율 자동차 시장 고성장 (클린디젤 [유럽], 전력기반차 [일본, 미국]), 주 소비계층 변화에 따른 고효율의 기능 요구 증가
- 선진국 복지 확대 및 개도국 경제발전 등에 따른 고부가가치 특수목적 자동차 수요 증가

다자간 거대 자유무역권 형성



클린디젤차 시장 (북미)



전기동력차 세계시장



SUV 시장 전망 (2017년)



전기동력차 세계시장



표. 국내 자동차산업 동향

▶ 국내 시장 동향

- 자동차 내수시장 성숙 (년 160만대 내외) 및 FTA에 의한 시장개방 확대로 경쟁 심화
- 선진 완성차 업체들의 고품질 및 소형/저가형 차량 보급 전략을 통한 내수시장 점유 증가
- 국내 자동차 산업의 경쟁력 취약 차종인 디젤차 위주의 수입 급증
- 국내 완성차의 낮은 브랜드 인지도로 인한 국내외 시장 점유율 하락



표. 국내 자동차산업 동향

- 내수 한계 속 비용(규제 비용과 통상임금)과 환율 불안정
- 산업육성 정책과 규제정책간의 충돌 (전세계 규제, 보증, 리콜 비용 연 \$1조)
- 자동차산업에 대한 시선은? : 득과점 구조



Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▶ 지역 자동차산업 동향 : 투자 증가에 따른 성장세 지속

- 자동차 산업은 광주 부가가치 39.4%, 고용률 22.2% 차지하는 **지역 전략산업**
- **수요 증가 차종** 생산 구조 (디젤/SUV 및 국내 유일 전기차 소울 EV 생산)
- **특수목적** 자동차 부품기업 밀집 및 광/전자 등 기술융합 창출 가능 산업 집적
- 인근 지역 자동차산업 연계 발전 및 중국과 ASEAN 대응 수출 허브도시로의 **지리적 입지** 유리

광주 자동차 생산 현황



자료: 한국자동차산업협회(통계월보), 2013

인근지역 산업 분포



Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

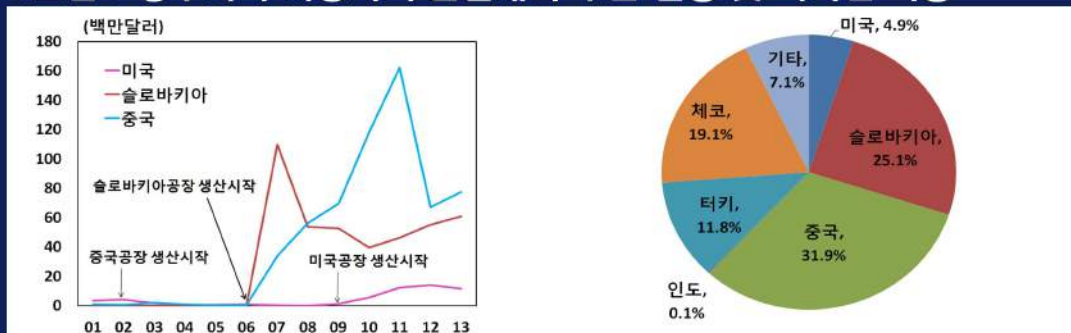
▶ 광주 생산 완성차 수출 증가

- 광주지역 자동차부품의 수출도 기아(미국, 슬로바키아, 중국) 및 현대(인도, 중국, 미국, 터키, 체코, 러시아, 브라질) 자동차의 해외공장이 있는 국가를 중심으로 증가세 시현

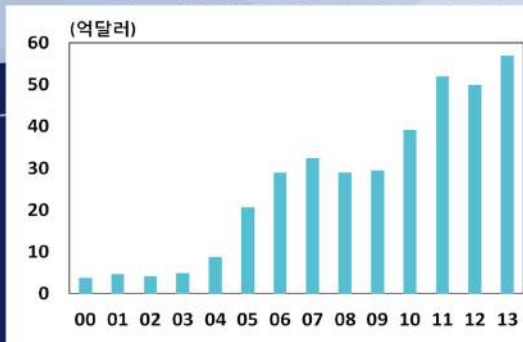
▶ 광주지역 자동차산업의 생산액은 2000년 1.9조원에서 2012년 11.4조 원으로 **6.0배 증가**

- 전국 생산액에서 차지하는 비중은 2000년 3.5%에서 2012년 6.5%로 상승

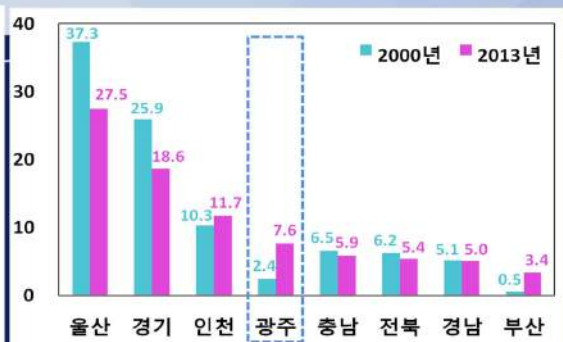
< 그림 > 광주지역 자동차 부품업체의 수출 현황 및 국가별 비중



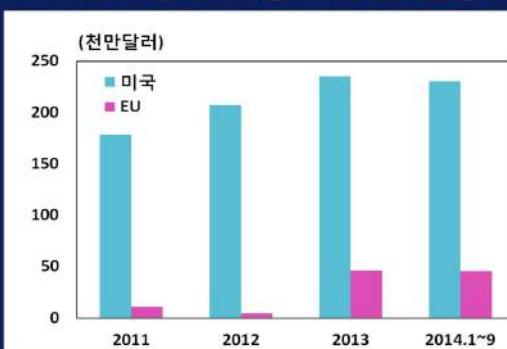
〈 그림 〉 광주 완성차 수출 현황



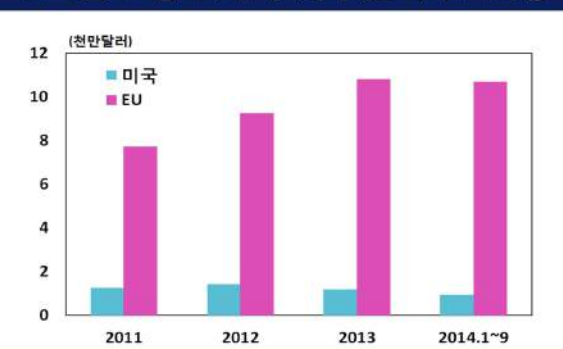
〈 그림 〉 지역별 자동차 수출 비중



〈 그림 〉 광주 완성차 수출 현황



〈 그림 〉 광주지역 차부품 수출 현황



Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

- ▶ 광주지역 자동차산업의 **부가가치**가 지역 제조업내에서 차지하는 비중은 2000년 18.3%에서 2012년 38.1%로 상승하였으며 **GRDP**에서 차지하는 비중도 5.1%에서 12.6%로 상승

〈 표 〉 광주지역 주요 업종별 부가가치 현황

	부가가치(조원)		제조업내 비중(%)		GRDP내 비중(%)	
	2000	2012	2000	2012	2000	2012
자동차 ¹⁾	0.7	3.4	18.3	38.1	5.1	12.6
고무플라스틱	0.5	0.7	13.2	7.7	3.7	2.6
전자부품	0.3	0.8	8.4	8.5	2.4	2.8
전기장비	0.7	1.5	18.9	16.8	5.3	5.6
제조업 전체	3.7	8.9	100.0	100.0	28.2	33.1

자료 : 통계청

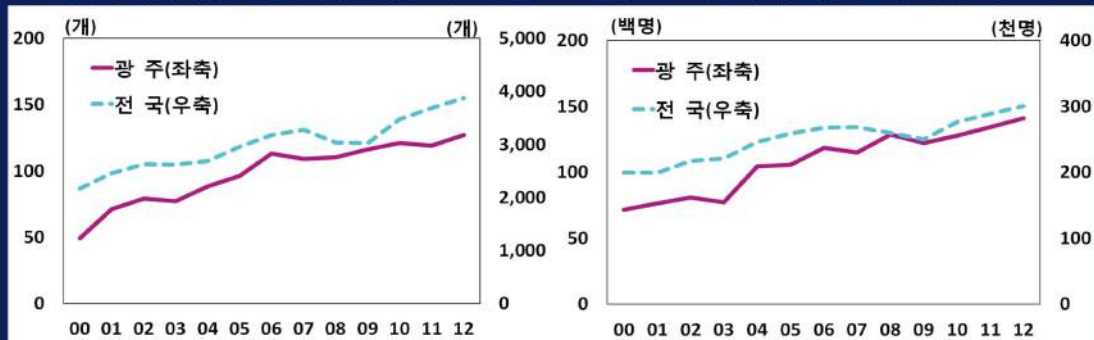
주 : 자동차 부품 포함

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▶ **광주지역 자동차산업의 사업체 수 및 종사자 수는 2000년 각각 49개, 0.7만 명에서 2012년에는 127개, 1.4만명으로 동 기간 중 159.2%와 97.5%가 증가함으로써 전국 평균에 비해 빠른 속도로 증가**

- 전국 자동차산업의 사업체수 및 종사자수는 동 기간 중 각각 78.6%, 50.9% 증가

〈 그림 〉 자동차산업 사업체 수 추이 〈 그림 〉 자동차산업 종사자 수 추이



자료 : 통계청 전국사업체 수 조사, 주 : 자동차 부품 제조업 포함

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

〈 표 〉 광주 자동차산업의 SWOT 분석

강점	약점
<ul style="list-style-type: none"> • 62만대 생산체제 구축으로 국내 제2의 자동차 생산도시 등재 • 광주 주력산업과의 융합을 통해 미래 성장 기반 강화에 유리한 산업 구조 • 친환경 자동차 및 기술발전 트렌드에 부응할 수 있는 인프라 구축 (클린 디젤) • 국내 최대의 전기자동차 생산능력 	<ul style="list-style-type: none"> • 모기업에 대한 높은 납품 및 기술개발 의존도 • 고부가가치 제품의 타 지역 의존도로 경제적 파급효과 유출 • 수직계열화로 인한 고부가가치 부품시장 진출 장벽 • 부품기업의 영세화로 전문연구인력 확보 어려움과 이로 인한 기술개발 역량 저하 • 부품 인증 노하우의 부족 • 부품 기업간 협력 및 기술 교류 부족 • 산학연 연구 성과 공유 및 사업화 미비
기회	위협
<ul style="list-style-type: none"> • 한-EU/미 FTA 발효로 자동차 및 부품 수출 경쟁력 강화 • 환경규제 강화에 따른 친환경차 시장 확대 • 산업 가치사슬의 확장으로 투자성과의 극대화 잠재력 • 자동차 감성기술 중요성 증가(디자인, 전장 및 융합기술 시장 확대) • 글로벌 친환경 자동차 시장 확대에 관련 부품의 수요 증가 	<ul style="list-style-type: none"> • 현대·기아차 그룹의 해외직접투자 증가 • FTA 영향으로 국내 수입차 비중 지속적으로 증가 • 중국 등 신흥국 자동차 부품산업의 추격 • 제품 개발 주기 단축 추세로 기술개발 시기 선정 어려움과 요구 기술력 수준 상승

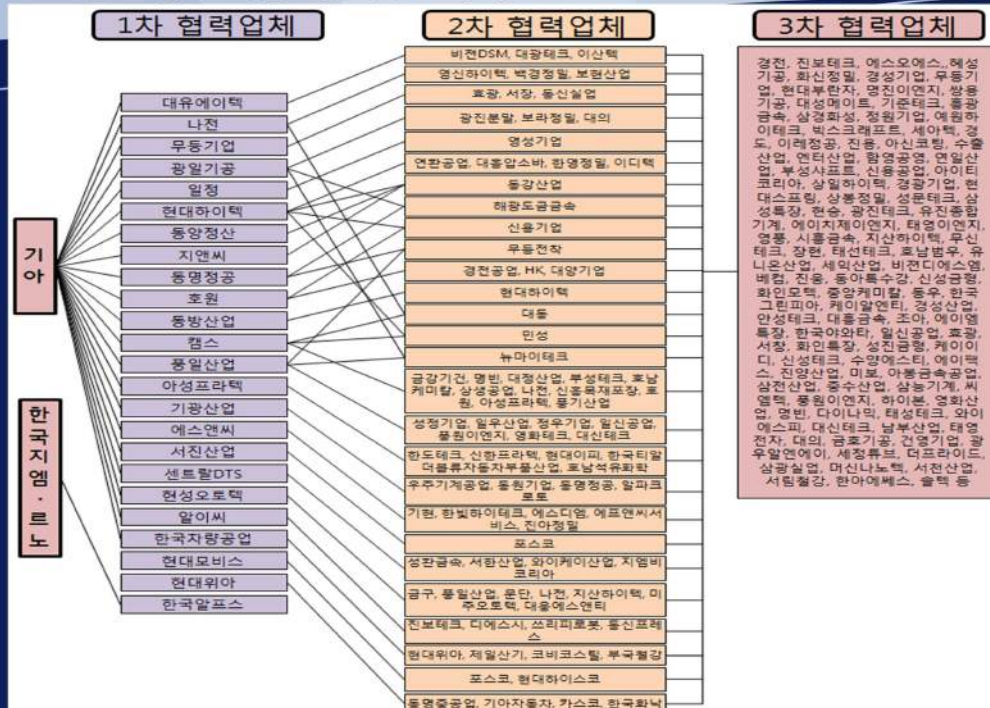
Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▷ [문제점] 취약한 부품산업 기반

〈 그림 〉 광주지역 자동차산업 공급망 구조



〈 그림 〉 광주 자동차산업 조직 구조

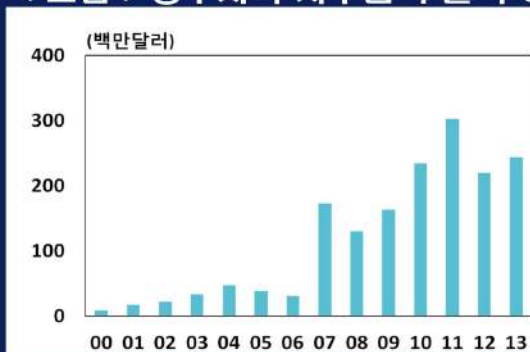


자료 : 산업연구원

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

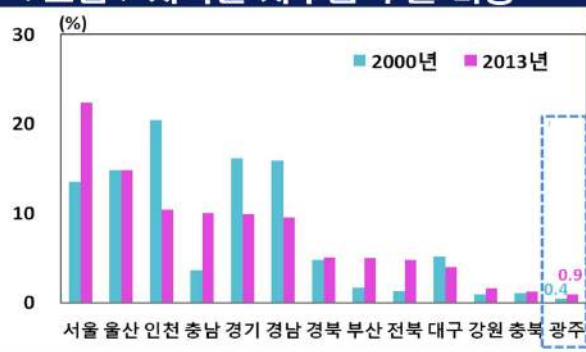
- ▶ **[전속 거래]** 24개 1차 협력업체의 경우 기아자동차 광주공장에만 납품을 하고 있어 동 공장에 대한 의존도가 매우 높은 실정
- 2차 협력업체의 경우 11개사만이 2개 이상의 납품처를 확보하고 있으며, 이외의 업체는 거래처가 1개사에 한정되어 있어 거래처 다변화가 시급한 실정

〈그림〉 광주지역 차부품 수출 추이



자료 : 한국무역협회

〈그림〉 지역별 차부품 수출 비중



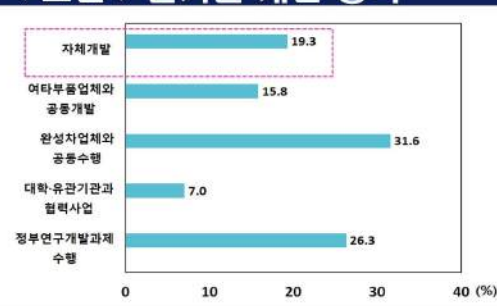
Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

- ▶ **[낮은 기술 역량]** 자동차부품업체 중 부품을 자체 개발하는 비중이 19.3% 수준에 불과하는 등 부품업체의 기술 자립도가 매우 낮아 자체 기술 개발 역량 제고가 시급한 상황
- 국내 자동차 부품업체의 매출액 대비 연구개발 투자 비율은 2013년 2.04%
- 광주 1차 협력업체 투자는 증가세

〈그림〉 연구개발 집약도



〈그림〉 신기술 개발 방식



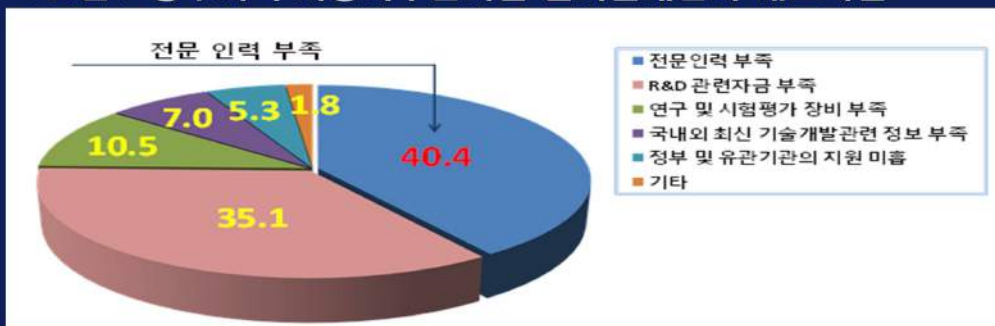
자료 : “광주지역 자동차부품산업 실태조사 결과 및 시사점” [한국은행 광주전남본부, 2014년 4월]

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▷ **[전문 인력]** 광주지역 내 자동차부품을 생산하는 업체의 대부분이 영세 중소기업으로 기업 내 구성인력으로는 기술개발을 주도적으로 수행 할 수 있는 역량이 부족

- 지역내 자동차부품기업의 신기술 개발시 가장 큰 애로사항은 전문인력 부족(40.4%)

〈 그림 〉 광주지역 자동차부품기업 신기술개발시 애로사안



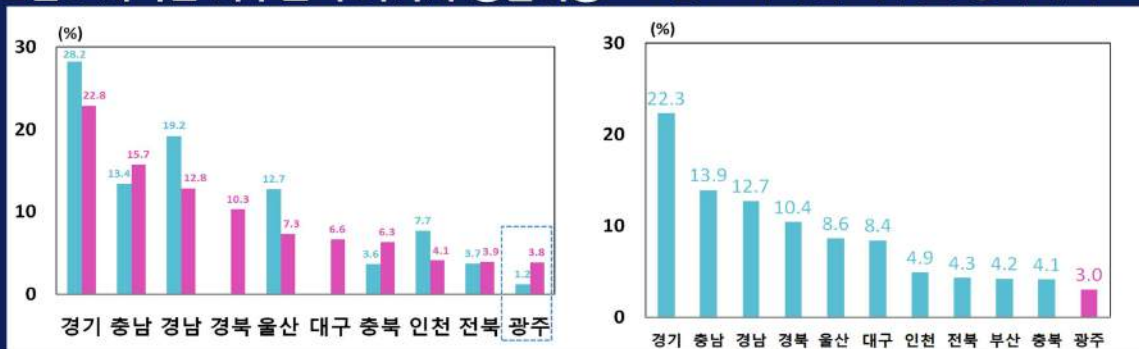
자료 : 전계서

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▷ 광주지역 부품업체의 **부가가치 생산 및 종사자수**는 전국의 3~4% 수준이며 수출은 1% 내외에 불과

- 2011년 중 부가가치 생산규모는 9,018억 원으로 전국의 3.8% 수준이며 종사자수는 5,996명으로 전국의 3.0% 수준

〈 그림 〉 지역별 차부품 부가가치 생산비중 〈 그림 〉 지역별 차부품 종사자 수 비중



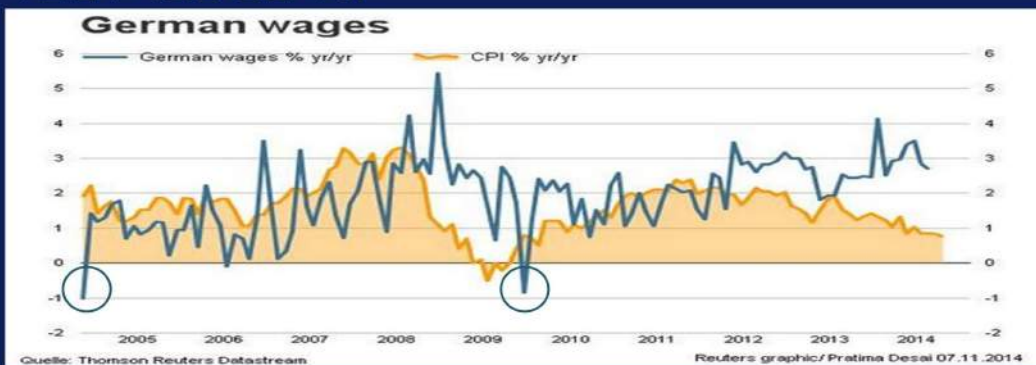
자료 : 통계청

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

● 고비용 저효율 구조

- 산업내 양극화 심화 : 수익성, 혁신성, 임금, 투자
- 금속 노조의 임금 인상 요구
 - 2003년 이후 안정세를 보이던 독일 임금이 불안 양상 (이탈리아 동조)
 - 미국 UAW도 임단협 돌입

< 그림 > 독일의 임금 추이



Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

- ▷ **주력 차종** : 미국시장 인커모델과 전세계 수요가 증가하고 있는 소형 SUV

< 표 > 기아 광주공장 생산 및 수출 현황 (만 대)

모델		2010	2011	2012	2013
쏘울	생산	15.8	16.8	15.4	15.7
	수출	13.3	15.0	14.9	15.1
스포티지	생산	11.1	17.6	15.9	16.0
	수출	6.8	12.2	11.6	11.3
카렌스	생산	4.5	3.9	3.0	6.2
	수출	3.8	3.6	2.6	5.4
봉고트럭	생산	8.4	9.2	8.7	8.7
	수출	4.7	4.8	4.8	4.6
특장차 및 버스	생산	1.2	1.3	1.3	1.5
	수출	0.0	0.1	0.0	0.1
자율 : 한국자동차산업협회	생산	41.1	48.8	44.3	48.0
	수출	28.7	35.7	33.8	36.4

Ⅲ. 광주 자동차산업의 성장 잠재력 평가

▶ **[주력 생산 부품]** 광주지역 자동차부품업체를 대상으로 실시한 실태조사 결과 응답업체 66개의 주요 생산제품은 차체부품이 34.4%로 가장 많고 다음으로 의장부품(19.8%), 샤시부품(18.8%) 등의 순·

- “광주지역 자동차부품산업 실태조사 결과 및 시사점” [한국은행 광주전남본부, 2014년 4월]

☞ **지역 고착형 대물 부품으로 고부가가치화와 경량화를 요구**

〈 그림 〉 광주지역 주요 부품생산 현황

차체부품	동력부품	전장부품	샤시부품	의장부품	기타	합계
34.4	4.2	9.4	18.8	19.8	13.5	100.0
주 : 1) 차체부품 : 판넬, 프레임, 도어 등			동력부품 : 엔진본체, 연료장치, 클러치 등			
전장부품 : 배터리, 배선, 모터 등			의장부품 : 각종내장재, 시트 등			
샤시부품 : 조향(스티어링기어 등) 및 제동장치(브레이크부품 등)						

Ⅳ. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

[세계] 패러다임 변화와 새로운 경쟁 구조

- 중국과 미국의 수요 주도, 주요국 자동차산업정책 강화 (중국과 인도)
- 연구개발 투자 부담 증가 (부품업체 역할 증대) : 원가 절감과 품질 경쟁력 강화
- 전기동력 스마트화 : 새로운 비즈니스 모델 요구 (협업)

[국내] 고비용 저효율 ⇒ 완성차업체의 세계화 가속화, 협업 생태계 조성 부진 ⇒ 전기동력 스마트화 부진

- 부품업체의 낮은 혁신 역량, 상대적 소규모 다수 업체간 경쟁 - 종속화

[광주] 완성차 증설 : 부품 클러스터의 효율성 문제 대두

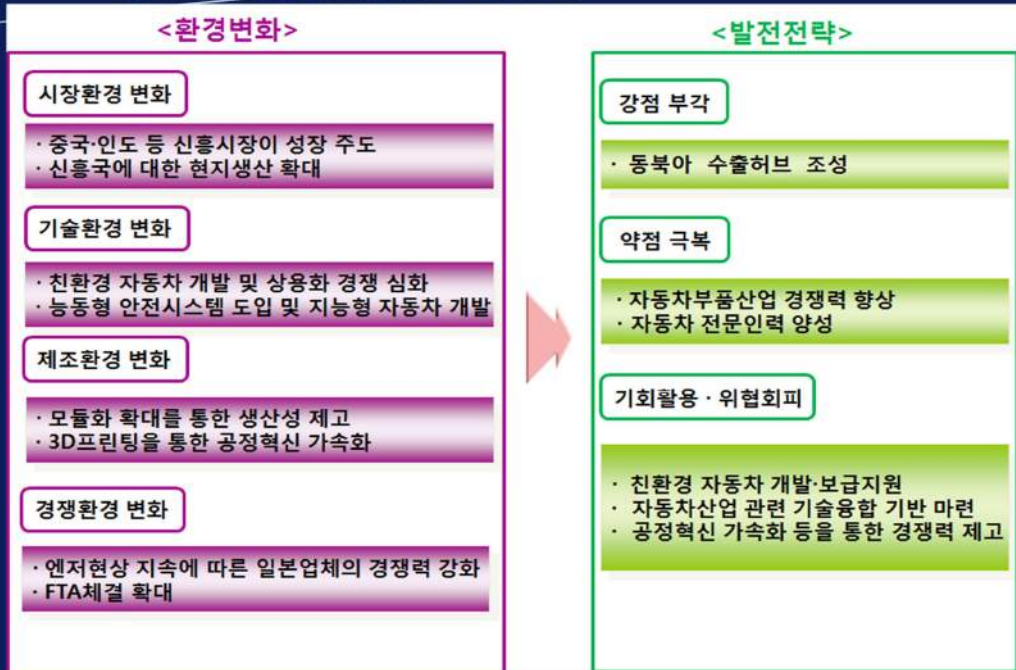
- 클린 디젤과 전기차 생산기지화 : 서해안 벨트의 중심

[전략] 해외시장 지향, 친환경차 생산기지화(수입 대응), 부품 혁신 클러스터 조성

- 동북·동남아시아 시장 목표, 클린 디젤(SUV), 디젤 하이브리드, 전기차, 특수목적차량 생산
- 부품산업 경쟁력 강화가 전제

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

< 표 > 광주지역 자동차산업 발전 전략



IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

사업명 자동차 100만대 생산기지 및 클러스터 조성

사업기간 2015년 ~ 2020년 [총6년]

사업주체 산업통상자원부, 광주광역시, KIAT, 광주 그린 카 재단

위치 광주광역시 빛 그린 산단(4,068m²) 일원

사업비

기본방향 친환경자동차 글로벌 경쟁력 강화를 위한 종합적인 지원체계 구축

사업내용 광주광역시를 자동차 100만대 생산 및 수출 전략 허브도시로 육성

☞ **목표 달성을 위한 부품산업 혁신 클러스터 우선 조성**

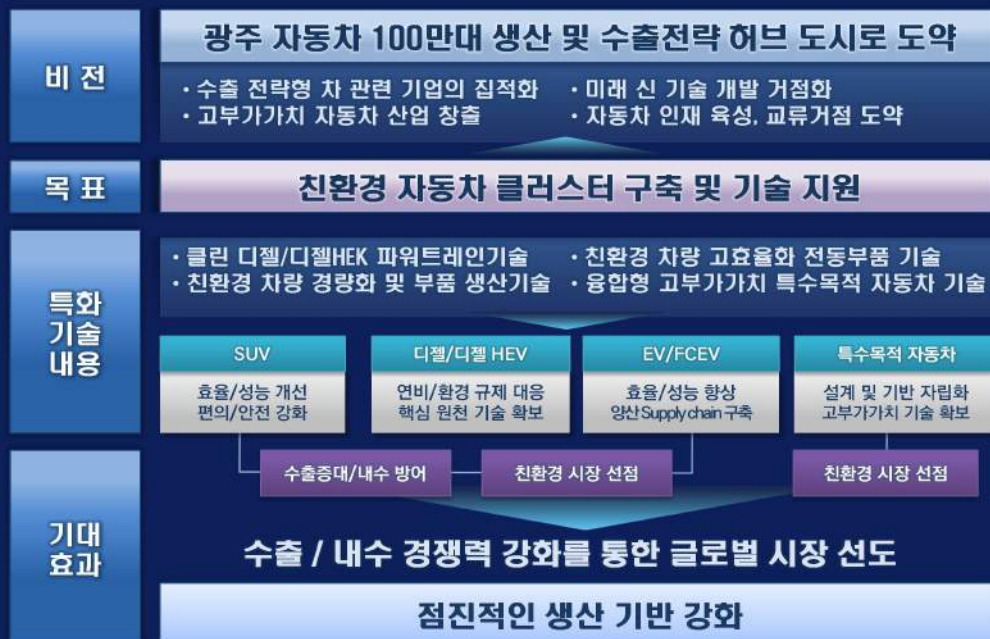
IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

- 광주광역시가 추진하고 있는 예타사업의 목적은 100만대 생산이 아닌, **100만대 생산기지 구축을 위한 기반 조성**
- ▶ 광주는 울산에 이은 전국 제 2위의 자동차 생산도시로서 명실상부한 자동차산업의 메카로의 성장을 목표
- ▶ 클린 디젤 및 전기차 중심의 친환경자동차 부품단지 및 산업생태계 조성
- ▶ 전 세계적으로 수요가 급증하고 있는 클린 디젤(SUV)와 전기차 및 특수 목적차량 생산능력 확충으로 수출 증대에 기여

**자동차 100만대 사업 추진으로,
생산 1조8천억! 부가가치 6천억! 고용창출 1만 명 이상 달성!**

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

- 세계 자동차산업 클러스터의 이동(남서진) : 미국, 일본, 중국, 영국



IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

▶ 특화분야 유망기술개발(친환경자동차 구축 기술 지원 사업) - 점진적이지만 신속한 혁신 성과 창출

사업개요

- 수출 및 내수시장 점유 확대를 위한 추가 생산 확보 가능한 4대 특화차종 (SUV, 디젤/디젤 HEV, EV/FCEV, 특수차) 기술개발 지원 강화
- 글로벌 기술 선도 부품산업 육성 및 집적화를 위한 **4대 전략 100대 기술 개발 사업** 추진 기술개발 분야
 - 클린 디젤/디젤HEV 파워트레인 기술 개발 사업 (30개 과제)
 - 친환경 차량 경량화 및 부품 생산기술 개발 사업 (30개 과제)
 - 친환경 차량 고효율화 전동부품 및 광응용 전장기술 개발 사업 (20개 과제)
 - 융합형 고부가가치 특수목적 자동차 기술개발 사업 (20개 과제)



SUV / 디젤HEV



EV



특수목적자동차

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

1. 클린디젤/디젤HEV 파워트레인 기술개발

방 향

- 해외 디젤 승용차 시장 급성장에 따른 대응
- 새로운 수요 창출이 예상되는 친환경 **디젤 HEV** 기술 선점
- 지역 내 디젤차 **생산기반 강화**

목 표

- 연비 및 환경규제 대응을 위한 30개 과제
 - 연비 향상을 위한 구동계 부품 개발
 - 환경 규제 대응 후처리 시스템 개발
 - 디젤 HEV 구동계 핵심부품 개발
 - 디젤 HEV 요소부품 및 시스템 제어 기술

2. 친환경 차량 경량화 및 부품 생산기술 개발

방 향

- 전기자동차 등 친환경자동차 효율 향상 공통 기술 개발
- 친환경자동차 구동계/차체/새시 등의 **경량화**
- 복합소재, 이종 재료 등 새로운 소재 적용에 따른 **제조/생산 기술 개발**

목 표

- 경량화 부품 및 제조/생산기술 개발을 위한 30개 과제
 - 경량화 차체/새시 부품 기술 개발
 - 경량화 복합소재 기술개발
 - 차체/새시 부품 등의 생산기술 개발 등

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

3. 친환경 차량 고효율화 전동부품 및 광응용 전장 기술 개발

- | | |
|-----|---|
| 방 향 | <ul style="list-style-type: none"> · 자동차 안전 및 편의 기능 강화에 따른 전동화 부품 기술 선점 · 각종 환경 규제에 따른 센서 수요 증가 대응 · 광주권 가전 업체의 자동차 분야 진입을 위한 기술지원 |
| 목 표 | <ul style="list-style-type: none"> · 전동화 부품 수요증가 대응을 위한 20개 과제 <ul style="list-style-type: none"> - 엔진 등의 구동계 에너지효율 향상을 위한 전동화 부품 - 배기 규제 대응 후처리 시스템 등의 센서 기술 - 전동부품 재사용, 재활용 안정성, 신뢰성 평가 및 인증 기술 - IT 및 광응용 스마트 센서 부품기술 개발 |

4. 융합형 고부가가치 특수목적 자동차 기술 개발

- | | |
|-----|--|
| 방 향 | <ul style="list-style-type: none"> · 안전 문제의 사회이슈에 따른 구난차 등의 수요 증가 대응 · 자동차/로봇/IT 등이 융합된 첨단 부품 신수요 창출 · 산업고도화, 복지분야 등 고부가가치 특수목적차량 개발 |
| 목 표 | <ul style="list-style-type: none"> · 특수목적차량 플랫폼 및 핵심부품 개발을 위한 20개 과제 <ul style="list-style-type: none"> - 군수용 및 복지용 자동차의 핵심 부품 - 소방/안전 등의 특수 작성 자동차의 핵심 부품 - 레저용 자동차의 공용플랫폼 등 |

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

< 그림 > 친환경자동차 혁신 클러스터 조성

비 전

동남아시아 시장 지향 동북아 수출 허브도시 실현

목 표

친환경자동차 부품 클러스터 조성

- 경쟁력 있는 부품기업 집적화
- 친환경자동차 핵심 부품 개발 지원
- 생산 및 전문 인력 공급 체계 구축
- 완성차-부품기업 연계 클러스터 조성

추진 전략



· 클러스터 조성 기본 방향

자동차산업 클러스터 동향, 산업경제의 글로벌 메가트렌드인 모듈 부품 가치사슬 구조로의 발전, 혁신 클러스터로 조성

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

□ 클러스터 조성의 필요성

- ▶ 국내 공장은 생산 포화(가동률 100% 이상) 상태로, 선진국 수준의 **저비용 고효율 공장** 필요
- ▶ 국내 공장 생산능력 한계 봉착 : **증설 및 생산 유연화**
- ▶ 국내 공장 **생산성** : 완성차 노동생산성과 부품 TFP 생산국 중 하위권
- ▶ **주간 2교대, 근로 시간 단축**에 따른 생산물량 감소 : 생산 유연성 확보 필요
- ▶ 글로벌 생산 혁신 거점기지 **“Mother Plant”** 조성 필요



☞ **핵심 기술 개발, 고부가가치 제품 생산 및 공정 혁신 기지화**

**세계 최고의 저비용 고효율공장 건설을 통한
글로벌 자동차산업 선도! 국가 제조업 모범사례 창출!**

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

□ 지원 인프라의 구축 : 부품업체 경쟁력 강화 (미국)



IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

비전	(국가) 국가 제조업 재도약을 통한 고용률 70% 달성 기여 (지역) 기술 및 생산 혁신을 통한 100만대 생산도시 준비		
목표	서해안 자동차벨트 허브도시 및 글로벌 공급기지 실현 - 집적화를 통한 100개 이상 입지 및 인프라 기반 확보 - 물류비용 절감 전장화, 경량화, 파워트레인 효율향상 등 환경 친화 선도기술 확보 - 2025년 연비 35% 향상 및 경량화율 25% 달성		
사업구성	자동차 전용 국가산단 조성 - 빛그린산단(4,068천m ²) - 완성차전용단지(2,495천m ²) - 부품기업 전용단지(1,573천m ²) - 임대 전용부지(77천m ²)	기술개발 - 클린디젤/디젤HEV 파워트레인 기술 - 친환경자동차 경량화 및 부품 생산기술 - 친환경자동차 고효율화 전동부품 기술 - 융합형 고부가가치 특수목적 자동차 기술	인프라 구축 기업지원, 인력양성 - 융합전장부품통합지원센터 - 자동차경량화지원센터 - 종합전복충돌시험장 - 특수목적자동차지원센터 - 그린오토비즈센터 - 자원순환지원센터 - 기업지원, 인력양성

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

기대효과

- ▶ 자동차산업 서해안 벨트 허브도시화를 통한 수출 증대
- ▶ 기술개발 역량 강화로 완성차 업체와 지역 내 중소기업의 동반성장 기반 강화
- ▶ 특수 목적차, 튜닝기술 축적으로 고부가 부품개발 능력 확보
- ▶ 산업적 기대효과
 - 그린 카 기술 4대 강국 달성에 기여하고 '미래성장동력' 범부처사업의 일환인 '스마트 카' 육성 계획에 부응
- ▶ 경제적 기대효과
 - 전국적으로 생산 1조 5,030억원, 부가가치 4,610억원, 고용창출 1만 1,510명 유발 기대
 - 광주지역에는 생산 7,944억원(전국대비 64.8%), 부가가치 2,360억원 [전국대비 51.2%], 고용창출 7,145명(전국대비 62%)이 유발 전망

IV. 광주 자동차산업의 성장 동력화 방안

▷ 자동차산업의 패러다임 변화

- 상대적인 고임금 고용 산업 : 중산층 형성에 기여
- 첨단기술산업화
- 연관산업 범위의 확대 [제조업 + 서비스업]
- 지역경제 성장의 기여도
- 국가 경제에 대한 기여도 : 조세

▷ 선진국 등 자동차산업을 중심으로 한 제조업 육성 전략 추진

- 성숙산업이 아닌 신성장동력 산업화 진행
 - 대체 에너지 개발
- 고유 브랜드 자동차산업 보유국 ⇒ 선진국

IV. 광주 자동차산업 발전 전략

▷ 국내외 자동차업체 투자 유치

- 완성차 및 부품기업 투자 유인책 마련
- 투자환경 개선, 파격적 지원정책 제시



- ▶ 전국 최초로 “자동차산업과”를 신설하는 등 광주시의 강한 자동차산업 육성 의지
- ▶ 기업유치를 위한 파격적 지원정책 수립
- ▶ 소통과 상생의 선진노사문화 정착 및 일자리 창출을 위한 노동조합과의 협력 강화

**글로벌 부품기업 유치를 통한
일자리 창출! 지역경제 활성화! 고급인력 역외 유출 방지!**

감사합니다.

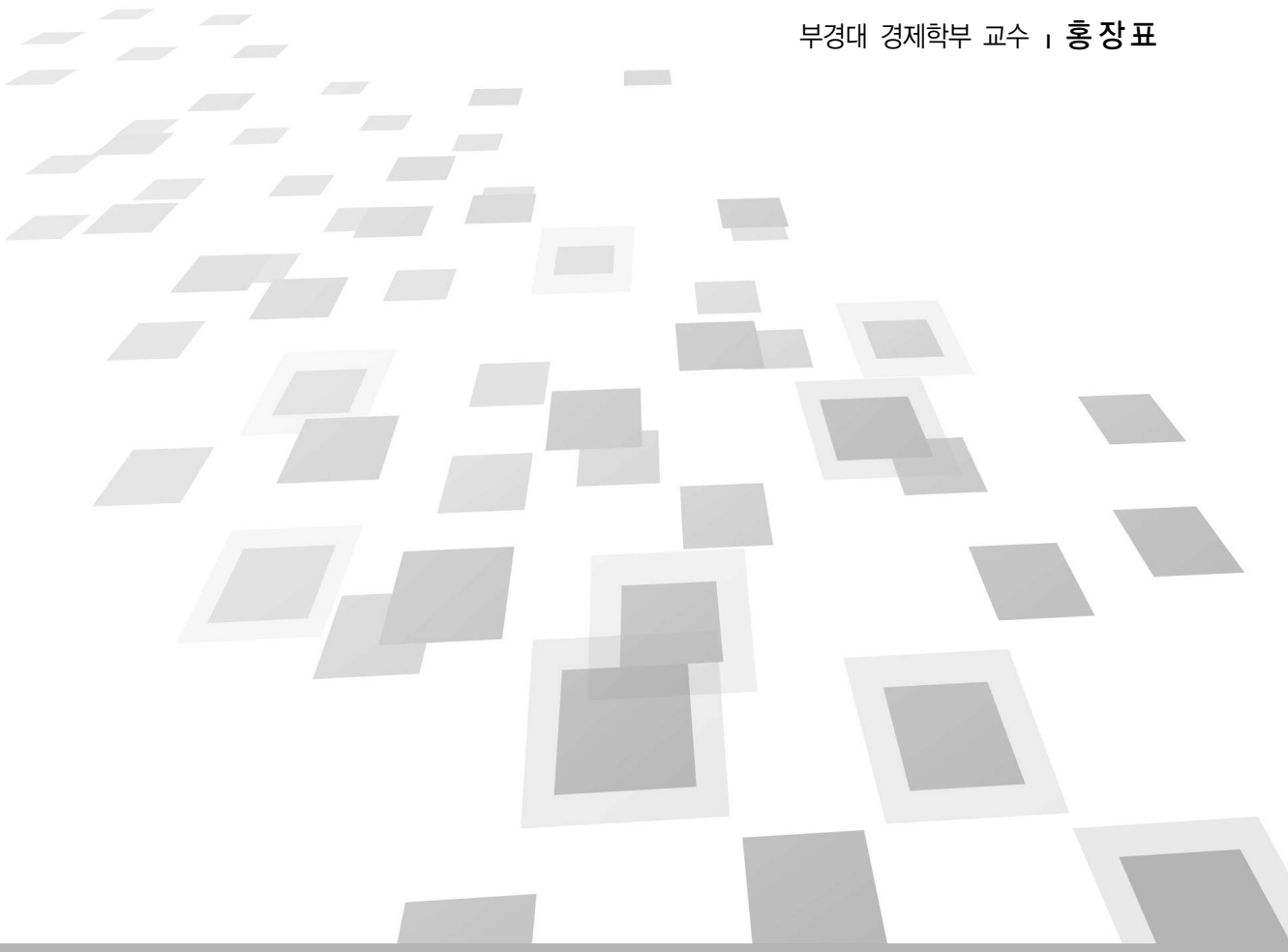
소득주도 성장과 광주형 일자리

토론문

광주 자동차 100만대 생산도시 조성 기획사업추진단장 | 유영태

한국노동연구원 선임연구위원 | 조성재

부경대 경제학부 교수 | 홍장표



소득주도 성장과 광주형 일자리

발표자 | 유영태

2012년 광주광역시 지역내 총생산 GRDP는 시장가격기준으로 26조7,700억원이다. 이는 16개 광역자치단체 중 15위에 머무르고 있는 위치이다. 광주의 산업구조를 보면 제조업 가공·조립업이 27.4%이다. 그 뒤를 이어 비교적 산업비중이 높은 분야는 도매 및 소매업 9.0%, 부동산업 및 임대업 8.9%, 금융 및 보험업 8.3%, 교육서비스업 8.3%로 이들 합계는 34.5%로 고부가가치 구조의 일자리 창출과는 다소 거리가 먼 산업의 비중이 높다.

특히 퇴직자들이 쉽게 접근하는 숙박 및 음식업은 1.9%에 해당하는 데 음식업은 2년 이상 생존율이 매우 희박하다. 사실 창업이라고는 하지만 생계형 창업이기 때문에 가족의 노동력과 시간을 투자해서 나오는 수익이라서 문화생활이나 여유 있는 생활을 기대하는 어렵다. 이와 같은 산업구조로 되어 있기 때문에 지역출신 청년들이 일자리를 찾아 외지로 떠날 수 밖에 없어 일자리 측면에서 취약한 구조를 가지고 있기 때문에 인구증가나 유입에 효율적이지 못한 산업형태를 가지고 있다.

광주지역에서 27.4%를 차지하고 있는 제조업 가공·조립업 중 가장 큰 규모가 자동차산업이다. 광주의 자동차산업은 사업체 수 및 종사자 수는 2000년 각각 49개, 7000여명에서 2012년에는 127개 14,000여명으로 증가 하였다. 이는 동기간 중 159.2%와 97.5% 증가한 것으로 이는 동기간 중 전국 자동차산업이 각각 78.6%와 50.9% 증가와 비교 했을 때 매우 높은 수치이다. 2013년을 기준으로 했을 때 광주에서 제조업 비중 매출 39.3%, 부가가치 38.1%, 총수출 35%, 고용 창출 21.3%로 지역 최대의 고용을 유발하고 있어 광주지역의 산업경제에서 심장과 같은 분야이다. 이는 역으로 생각 해 보면 광주에서 자동차 산업이외 특별한 대안 산업이 없다는 증거이기도 하다.

삼성전자가 현지화 전략으로 베트남, 브라질 등으로 일부 생산시설을 이전하면서 관련 협력업체의 일거리가 줄어들어 광주경제에서 자동차 산업에 대한 의존도는 더 높아질 수밖에 없는 것이 현 실정이다. 그러나 국내 자동차완성차 업체도 관세와 노사문제로 현지화전략을 추구하고 있어 국내에 자동차 생산시설에 대한 증설 계획은 매우 보수적이기 때문에 광주의 일자리 창출은 현실적으로 매우 암울한 현실에 봉착해 있다.

이를 극복하기 위해서는 지역 중소기업체의 전문화와 대형화를 위한 정책지원이 필요하다. 일자리 창출을 위해 외부에서 기업유치도 중요하지만 기업유치가 상대적 가치 때문에 쉽지 않다. 기

업유치가 쉽지 않기 때문에 그 대안으로 생각 할 수 있는 것은 기존기업의 전문화와 대형화로 글로벌 경쟁력을 가질 수 있도록 정책을 지원하는 것도 한 방법일 수 있다.

자동차 생산을 주력하고 있는 울산과 광주를 비교 해보면 2013년 1인당 GRDP 울산 67,701,404원, 광주 29,646,229원으로 울산의 반절도 미치지 못하고 있다. 이는 같은 자동차 산업에 관련된 특화도시이지만 고부가가치의 부품을 생산하는지의 여부와 관련이 있다. 광주는 씨트, 의장, 차체 등 대부분 대물류 중심의 부품업체가 중심이고 고부가가치 부품을 생산하는 엔진관련 power train 관련 업체들이 없기 때문이다.

엔진 부품 관련 업체들이 광주지역 내에 집적화 되면 완성차 업체가 신차 개발 때부터 동반자 관계를 구축해서 협력관계를 만들 수 있을 것인 데, 이들과 관련된 부품업체가 없기 때문에 단순히 노동투입형 일자리가 많아 고부가가치의 산업구조를 만들지 못하고 있다. 이와 같은 이유로 광주에서 지속적인 자동차 생산도시로서의 경쟁력을 가지려면 power train 관련 업체의 육성이 시급하다.

두 번째 광주지역에 대한 잘못된 인식의 전환을 위해 입체적으로 노력해야 한다. 사실 기아자동차 광주공장이 노사협력에 관해서는 가장 경쟁력을 가지고 있다. 문제는 언론에서 매년 봄에 있는 춘투가 있을 때마다 광주의 사례가 가장 먼저 예로 제시되기 때문에 마치 광주가 노사투쟁의 심각한 근본 원산지 같은 오해가 발생하고 있다.

노동환경의 유연성이 확보되지 않으면 광주뿐만 아니라 우리나라는 산업전반에서 경쟁력을 상실 할 수밖에 없는 구조이다. 예들면 현대차가 자동차 1대 생산을 위한 투입시간(HPV)을 보면, 한국 28.4시간, 미국 앨러배마 14.4시간, 브라질 21.2시간, 터키 27.3시간으로 미국의 절반 밖에 안 되는 생산성을 가지고 있다. 이와 같은 구조로는 국내에서 생산하는 것이 mother plant라는 전략적인 의미를 제외하고는 경쟁력을 상실 할 수 있다.

하지만 광주는 자동차생산 분야에서 전국 최고의 노동생산성을 자랑하고 있다. 1인당 생산대수를 분석 해보면 기아자동차 광주공장 79대, 화성 41대, 소하리 60대 이고, 현대자동차의 경우 울산 45대, 아산 75대, 전주 16대이다. 전주의 경우는 상용차를 생산하기 때문에 생산대수가 작다는 것을 감안하고서라도 우리나라에서 1인당 생산대수가 가장 높은 지역이 광주의 기아자동차 공장이다. 이는 광주공장의 노사가 잘 협조하고 있고 생산성이 높은 구조변환이 가능하다는 신호로 작용하고 있다. 광주에서 보이고 있는 이 신호를 잘 살려 신노사문화로 정착하여 전국으로 확산하는 선봉의 발판이 광주가 될 수 있다는 의미를 나타내고 있다.

신노사문화의 정착은 우리나라 제조업 경쟁력과 밀접한 관계가 있기 때문에 이는 정부에서도 반드시 해결해야 할 중요한 문제 중 하나이다. 일반적으로 외부환경의 변화에 크게 영향을 받지 않은 나라가 대부분 제조업기반이 튼튼한 나라이다. 유럽에 금융위기가 발생 했을 때 제조업기

반이 취약한 그리스, 이태리, 스페인 등으로 그 위험이 확산 되었지만, 제조업 기반의 경쟁력이 강한 독일이 멎들어가는 유럽경제를 회생시키는 데 중요한 역할을 했다. 일본이 20년간의 경제 침체라고 이야기 하지만 그래도 경제대국의 위치를 견지하고 있는 것도 첨단부품소재 수출국으로서 튼튼한 제조업에 기반을 두고 있기 때문이다. 리먼브러더스 사태나 부동산 버블이 있었지만 미국경제를 지탱 해 주는 것도 결국 제조업이 뒷받침되었기 때문이다. 이에 따라 미국은 리쇼링 정책으로 해외에 나간 기업들에 대한 U-turn정책을 유도하고 있고, 일본은 법인세의 단계적 인하, 입지제한 규제 완화, 노동유연성 확보 등으로 제조업에 대한 지원을 강화하고 있다. 독일의 경우도 조세부담 완화, 노동시장연장 등을 통해 제조업 육성에 박차를 가하고 있다.

우리나라 기업들이 외국으로 빠져 나가는 이유가 통상문제 등 많은 문제 있겠지만 자국의 기술보호라는 측면에서 보았을 때 외국으로 기업을 이전하는 것이 장기적으로 유익하지만은 않다고 생각한다. 이제 중국이 인건비와 관련하여 경쟁력을 상실하고 있고, 광주와 같은 곳에서는 노사가 새롭게 탄생하는 신노사문화가 정착되면 새로운 제조업 패러다임이 정착되어 지속적으로 국가경쟁력을 견인하는 데 제조업이 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 생각한다. 그 제조업의 중심에 자동차 산업이 있기 때문에 그 만큼 자동차산업이 중요하다. 제조업의 경쟁력은 무엇보다 노사협력이 매우 중요한데, 그 어렵고 중요한 제조업 노사협력관계가 자동차 분야에서는 광주가 가장 안정적이라는 데 경쟁력을 가지고 있다.

세 번째는 미래 자동차를 생산하는 측면에서 검토 해보면 광주 창조경제혁신센터는 현대자동차와 연결되어 있다. 광주 창조경제혁신센터를 중심으로 수소차에 대한 기술개발에 깃발을 들겠다는 것이 현대자동차의 생각이다. 수소차에 대한 핵심부품 소재 기술이 개발 될 것이고 장기적으로 수소자동차 생산라인을 구축하는데 우선적으로 광주공장이 검토 대상이 되어야 한다. 이는 기아자동차 광주공장에서 전기차 쏘울이 생산되고 있기 때문에 전기구동 방식에서는 상당부분 수소차와 공통으로 사용될 수 있는 부품을 활용할 수 있다는 데 그 근거를 제시하고자 한다.

그러면 전기차와 수소차의 부품 서플라이 체인이 광주에 구축되어 미래자동차 부품생산 집적화 단지를 구축하는 것도 새로운 일자리 창출과 미래 자동차를 선도한다는 측면에서 의미 있는 일이라고 생각한다.

네 번째는 새로운 자동차 시장 개척을 선도하면서 새로운 일자리를 창출하는 문제이다. 자동차산업은 이미 성숙산업에 속하기 때문에 선진국에서 새로운 시장점유율을 확보한다는 것은 참으로 어려운 문제이다. 그러기 때문 선진국과 제3세계 자동차 시장을 2분화해서 자동차시장을 확장해야 하는 데 그 중심에 광주가 그 대안이 될 수 있을 것으로 판단한다.

앞으로 글로벌 자동차시장은 아시아가 주도할 것으로 판단하고 있다. 2020년 중국 3천5백만대, 인도 990만대, 동남아시아 480만대, 중동 470만대 총 6천만대에 이를 것으로 전망하고 있다. 특히 동남아시아의 경우 자동차 보유율이 2012년 기준 작게는 0.4%에서 많게는 30%내외의

보유율을 보이고 있다. 특히 동남아시아는 도로망이 원활하지 않고 산악지대에 적합한 디젤엔진 차량이 효율적이다. 그런데 광주공장에서 생산하는 차량이 디젤엔진차량이다. 동남아시아를 방문 해 보면 개조한 다양한 종류의 차량이 고속으로 주행하는 것이 아니라, 대개 중저속으로 운행하고 있는 것을 볼 수 있다.

우리나라에서 시행하려고 하는 튜닝산업과 맞물려 주도적으로 특수차량을 제작해 수출하는 특화된 산업도시를 만드는 것도 의미 있다고 생각한다. 우리나라에서 특장차 생산량이 가장 많은 완성차 업체는 기아자동차이다. 그리고 광주에는 특수차량을 제작해서 수출하는 업체들이 많이 있기 때문에 이들 업체들을 정부에서 체계적으로 지원한다면 새로운 산업동력이 생길 것이다. 튜닝하면 쉽게 속도향상과 관련 된 F1경기가 머리를 스치는데 특수목적용으로 개조하는 튜닝방향으로 자동차산업을 육성하여 일자리를 창출하는 것도 의미가 있다고 생각한다.

현재 튜닝시장의 국내 일자리는 1만개이다. 국내 튜닝시장은 2020년 4조원 규모로 커지고 일자리도 4만개 증가할 것으로 전망하고 있다. 전 세계 튜닝시장 규모는 100조원 이상으로 이는 세계 조선업 시장규모와 비슷하고 우리나라 전체 자동차 시장규모와 맞먹는 규모이다.

2014년 기준 튜닝부품 업체와 튜닝숍 각각 1600개와 500개, 대부분 연간 매출액 10억원 이하의 영세업체이다.

이와 같은 상황에서 2012년 기준 우리나라 튜닝시장 규모는 5000억원인데, 우리나라보다 140만대 가량의 자동차를 더 생산하는 독일의 튜닝시장규모는 6조 4000억원이다. 미국 튜닝시장은 2012년 기준 33조 규모로 매년 5%이상 성장세가 지속되고 있다. 유럽의 튜닝시장 규모는 23조 원이고, 이중 영국의 시장 규모가 10조 4000억원, 영국 튜닝업체 수 4500여개이고 고용인원이 3만8500여명 수준이다. 독일의 튜닝산업 규모 6조4000억원, 500여개 튜닝업체가 3만명을 고용하고 있고, 일본은 튜닝시장 14조원 규모이다.

세계 자동차 산업에서도 큰 규모가 튜닝산업이다. 광주에 소재하고 있는 기아자동차 광주공장의 특장차를 개조해서 각 국가에 적합한 차량으로 개조 또는 튜닝을 해서 약 10만대 정도 수출할 수 있는 기반을 구축한다면 새로운 수많은 일자리가 창출 될 것이다.

결론을 정리하자면 첫째 지역 기업에 대한 전문화 대형화를 위한 지원정책이 우선되어야 한다. 두 번째는 노사화합으로 신노사문화를 정착해서 우리나라 국가경쟁력을 견인할 수 있는 고생산성의 제조업의 패러다임 전환에 선봉이 되어야 한다. 세 번째는 전기자동차와 수소자동차와 같은 미래자동차 부품업체에 대한 서플라이체인이 구축 되어야 한다. 네 번째는 제 3세계에 자동차를 수출할 수 있는 특화된 수출시장을 개척해야 한다. 마지막으로 우리나라가 자동차 선진국에 비해 많이 뒤 떨어진 자동차 개조와 관련 된 튜닝산업의 집적화로 새로운 일자리를 만들어야 한다.

이상에서 언급한 사안들이 성공적으로 정착이 되면 자연스럽게 새로운 일자리가 창출될 것이

고, 이 일자리는 일시적인 성격이 아니라 지속적으로 육성관리 되어야 할 일자리이고, 이 일자리의 경쟁력이 국가경쟁력이기 때문에 국가에서도 광주에 대한 관심과 지원이 절실하게 필요하다고 생각한다.

광주형 일자리창출 전략과 자동차산업

한국노동연구원 선임연구위원 | 조성재

- 지역균형발전 성공의 바로미터 : 광주와 호남지역 경제 발전
 - 정부축 중심 한국경제 발전 전략의 소외 지대
 - 효율성 기준으로만 보면 언제나 정부축 중심의 전략이 합리적으로 보임
 - 그러나 형평성 제고와 미활용 자원 개발을 통한 종합적 효율성 달성은 지역균형발전을 통해 가능, 더욱이 우리나라에서 최고의 자원은 바로 “사람”
 - 상대적 저소득 지역은 한계소비성향이 높기 때문에 그 개발은 국가 전체적으로 소득주도성장 전략에 부합
- 미래 성장 동력 : 자동차산업은 성숙산업이면서 동시에 신성장산업
 - 가솔린 엔진 100년의 역사는 선진국과 후진국 구분의 가늠자
 - 향후 차세대친환경자동차는 현재와 미래를 잇는 가교 역할
 - ☞ 광주는 성숙산업으로서의 생산공장을 catch-up 하면서 동시에 첨단산업과의 융합을 선도해야
- 두가지 노동문제에 직면 : 첨단기술인력의 확보와 성숙산업에서의 생산적 노사관계
 - 광주시는 일자리의 양과 질을 동시에 제고해야하는 과제
 - 연구개발인력, 숙련기능인력의 확보와 청년을 위한 일자리의 창출, Two Track 전략
- (연구개발인력 이외에) 광주시에서 생산적 노사관계는 왜 중요한가?
 - 성숙산업의 취약지구가 아닌 성숙산업의 현대화 지역에서 첨단산업으로의 전환이 가능
 - 성숙산업의 기반을 탄탄히 하는 것은 특히 자동차부품산업의 경쟁력 확보 차원에서 대단히 중요, 자동차부품산업 역시 소재 및 전기전자 기술과의 융복합을 통하여 미래형으로 전환
 - 성숙산업의 고도화 과정은 곧 관련 서비스업의 발전을 자극하고 유인
 - 국내 여타 지역의 자동차(부품) 노사관계는 구조적, 관행적으로 왜곡, 굴절, 노사간 교착 국면으로 단기적으로 해결 어려움, 반면 광주시는 지난 10여년간 국내 투자의 중심지, 노사관계도 상대적으로 양호한 편, 광주시가 새로운 노사관계와 생산방식의 진원지가 될 것

- 광주시의 과제 : 사회통합적 노사관계와 투자 확대를 통한 일자리의 양적 확대와 질적 제고
 - 국내 여타 지역의 자동차산업 노사관계 : 파편화된 고비용 교섭구조, 저효율 생산공장 운영, 비정규직 이슈 등을 둘러싼 높은 갈등비용
 - 광주시는 사회통합적 노사관계 구축을 통하여 새로운 생산방식과 노사관계의 모델을 제시함으로써 투자 유치의 기반 조성, 이는 완성차와 부품산업 모두에 해당
- 자동차산업의 새로운 생산방식과 노사관계의 선도자 역할을 자임해야
 - 우리나라 자동차산업의 최대 문제점인 갈등적 노사관계와 저효율 생산공장 운영을 넘어 설 수 있는 해법을 제시해야 함.
 - 향후 해외공장들에 대해서도 mother plant 역할, 국내공장과 해외공장들의 병행발전을 선도
 - ※ 따라서 광주 자동차산업 발전은 타 지역의 투자와 일자리를 뺏어오는 것이 아니라 지역간 윈윈 발전의 발판이 될 것임.
- 소득주도성장 전략은 단순히 임금과 고용 확대를 통하여 국민경제의 선순환 구조를 만드는 것일 뿐 아니라 생산현장의 혁신 모델을 토대로 해야 함.
 - 저소득자, 청년층, 낙후지역에 교육훈련 기회를 제공하고, 새로운 역할을 부여하며, 그에 합당한 보상을 통하여 사회통합성과 효율성을 동시에 달성

소득주도성장과 혁신클러스터

부경대 경제학부 교수 | 홍장표

1. 저성장과 양극화 속의 한국경제
2. 한국경제 기존 성장전략의 문제점
3. 신성장전략의 모색: 소득주도성장
4. 소득주도성장과 중소기업
5. 광주 자동차산업 혁신클러스터 구성에 대한 제언

1. 저성장과 양극화 속의 한국경제

□ 경제성장 둔화와 경제적 양극화

○ 성장둔화

- GDP성장을 둔화: 8.4%(87~97)→5.8%(99~07)→2.9%(08~13)
- 1997년 외환금융위기 이후 소비와 투자 부진으로 내수위축
 - 민간소비 둔화: 8.1%(87~97)→5.6%(99~07)→2.0%(08~13)
 - 투자 부진: 11.8%(87~97)→4.9%(99~07)→0.7%(08~13)

〈표〉 주요 거시경제지표 추이

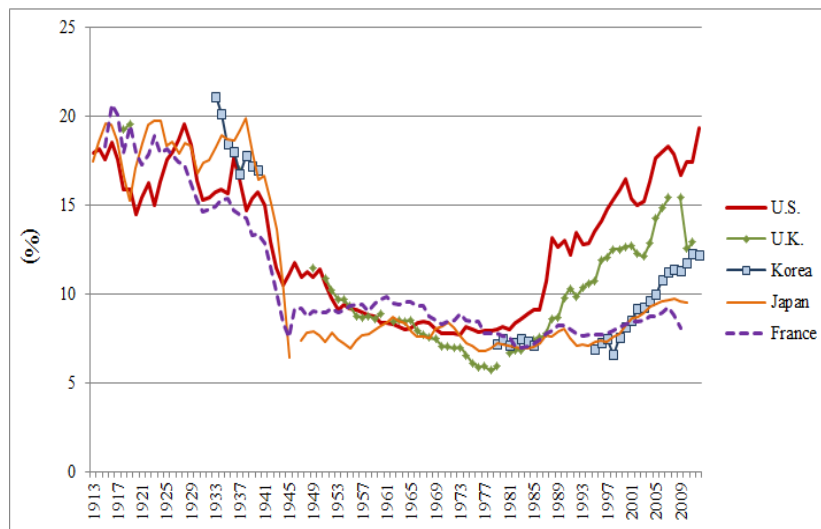
(단위: %)

구분	기호	1981~1986	1987~1997	1999~2007	2008~2013
GDP 증가율	\hat{y}	9.6	8.4	5.8	2.9
소비 증가율	\hat{c}	7.6	8.1	5.6	2.0
투자 증가율	\hat{i}	9.0	11.8	4.9	0.7
수출 증가율	\hat{x}	12.9	12.7	11.9	6.3
(세계수입 증가율)	\hat{z}	5.4	7.8	7.7	2.5
수입 증가율	\hat{m}	7.9	14.1	12.4	4.3
고용 증가율	\hat{l}_1	4.5	4.3	3.0	2.1
	\hat{l}_2	3.1	3.5	2.3	1.3

주: l_1 은 임금근로자수, l_2 는 취업자수(=임금근로자수+자영업자수)

- 2008년 글로벌 경제위기 이후 수출증가세도 둔화
 - 수출 증가: 12.7%(87~97)→11.9%(99~07)→6.3%(08~13)
- 고용둔화
 - 임금근로자수 증가: 4.3%(87~97)→3.0%(99~07)→2.1%(08~13)
- 소득분배 악화
 - 상위 1% 소득집중 심화

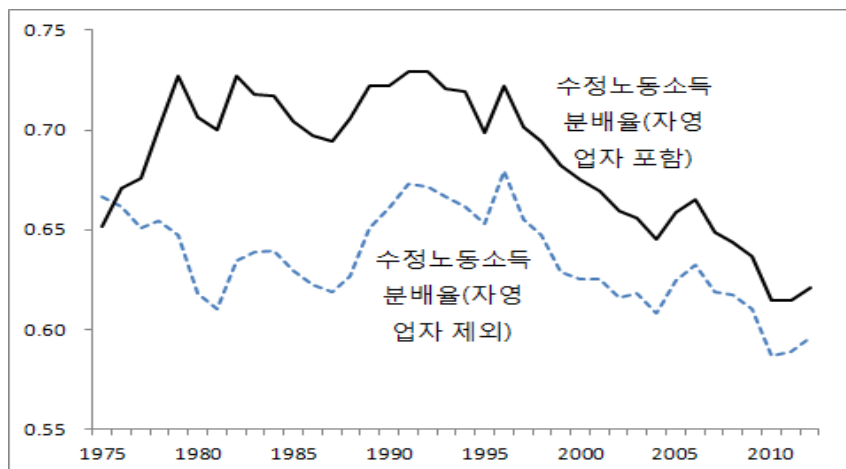
〈그림〉 상위 1% 소득집중도의 국제비교



자료: 김낙년(2014)

- 노동소득분배율(v) 1997년 외환금융위기 이후 하락 추세

〈그림〉 노동소득분배율 추이



- 임금근로자부문의 노동소득분배율(자영업부문 제외)

$$v_1 = (\text{피용자보수}) / (\text{총부가가치} - \text{자영업자소득})$$

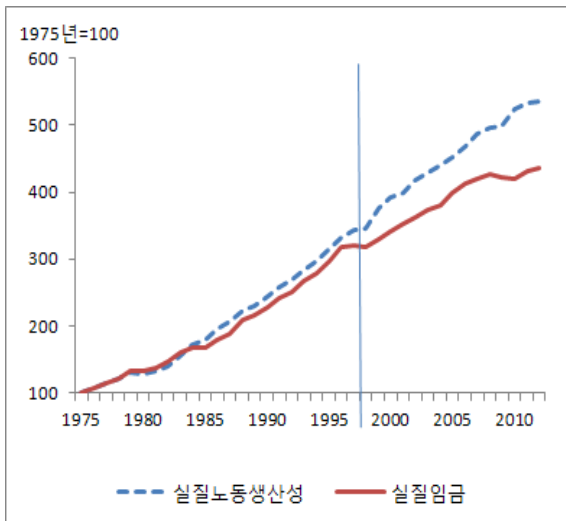
- 자영업부문을 포함한 노동소득분배율

$$v_2 = (\text{피용자보수} + \text{자영업자 노동소득}) / \text{총부가가치}$$

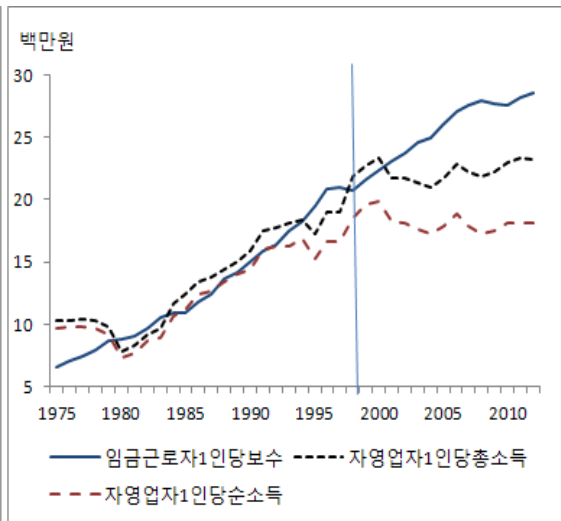
- 소득분배 악화 요인: 비정규직 증가, 생산의 세계화

- 노동시장의 양극화: 정규직-비정규직, 대기업과 중소기업간 임금격차
- 1997년 외환금융위기 이후 실질노동생산성 증가율 > 실질임금 증가율
- 영세 자영업자의 경영위기: 1997년 외환금융위기 이후 자영업자의 1인당 소득 정체

〈그림〉 노동생산성과 실질임금



〈그림〉 임금근로자와 자영업자 1인당소득



- 주: 1) 임금근로자 1인당 피용자 보수=피용자보수/임금근로자수
 2) 자영업자 1인당 총소득=(가계부문 영업잉여+가계부문 고정자본소모)/자영업자수
 3) 자영업자 1인당 순소득=(가계부문 영업잉여)/자영업자수

2. 한국경제 기존 성장전략의 문제점

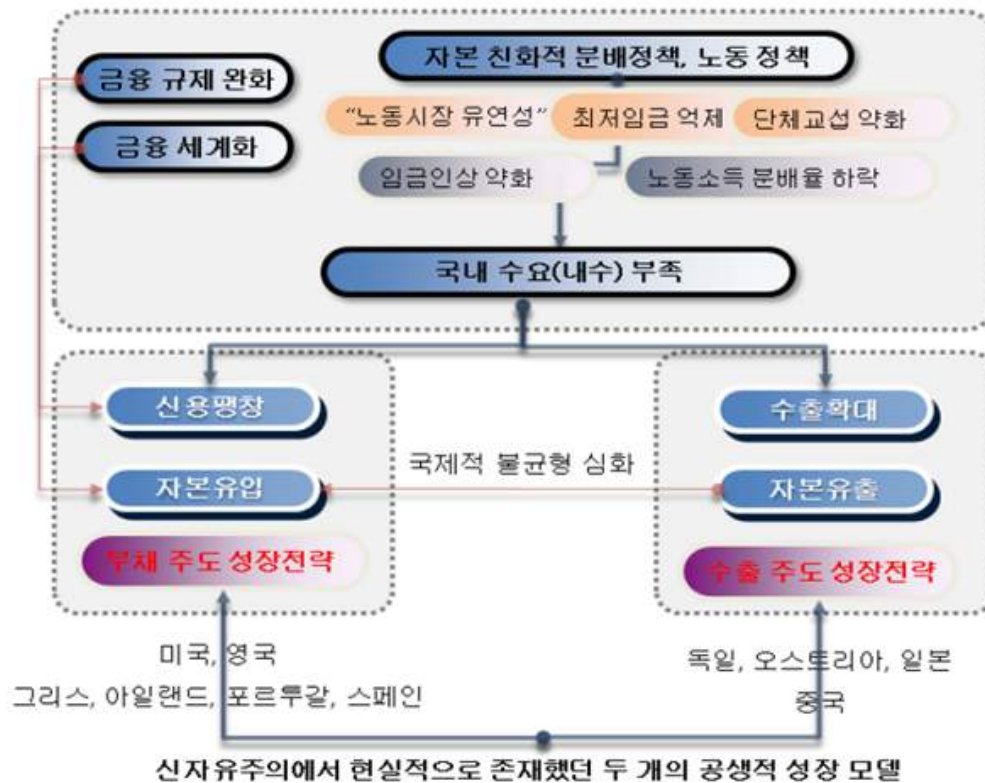
□ 한국 경제 성장전략의 특징과 문제점

○ 한국경제 성장전략의 특징

- 대기업 위주 수출주도 성장(export-led growth): 수출 대기업 위주 성장전략으로 투자 확대. 일자리 창출을 지향하는 낙수효과(trickle down effect)에 의존
- 부채주도 성장(debt-led growth): 노동소득, 가계소득 부진에 따른 소비지출 위축을 부채에 의한 소비지출로 대응

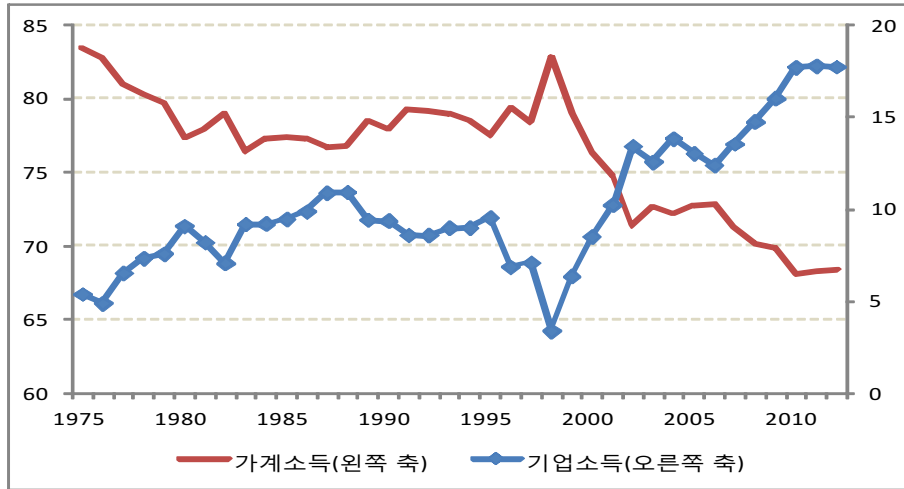
○ 수출주도와 부채주도 성장은 신자유주의적 이윤주도성장(profit-led growth)의 쌍생아

신자유주의와 성장 모델



- 신자유주의적 이윤주도성장정책의 목표
 - 법인세 인하와 규제완화로 기업의 수익성 증가→ 투자 촉진
 - 노동시장의 유연화(고용보호의 감축, 분권적 개별적 임금협상, 낮은 최저임금)→ 노동비용 절감→ 수출 촉진
- 이윤주도성장의 함정
 - 가계소득 위축→소비지출 둔화(→투자부진)→ 유효수요 부족(내수부진)
- 한국경제 기존 성장전략의 문제점
 - 낙수효과(trickle-down effect) 약화로 유효수요 부족에 따른 저성장, 소득불평등 심화
 - 거대 기업집단으로의 과도한 경제력 집중으로 동반성장 저해
 - 사회적 자본(social capital)의 침식과 갈등조정비용 증가
 - 세계경제 불황국면의 불안정성에 무방비상태로 노출
 - 가계부채 1,000조원 vs 10대 그룹 상장사 사내유보금 516조원

〈그림〉 가계소득과 기업소득 비중 추이



주: 1) 기업소득=일반기업소득+금융기업소득

2) 가계소득=피용자보수+가계부문 영업잉여+재산소득

- 기업의 수익성 향상에도 불구하고 투자 부진
- 가계소득 구성비(2012년): 피용자보수(76.3%)+영업잉여(15.6%)+재산소득(8.1%)

□ 수출 대기업의 낙수효과?

○ 수출제조업 3개업종 상위 3사의 생산유발효과 분석

- 자료: KED(주) DB의 2011년도 기업자료(54,269개사), 금융감독원, 기업별 감사보고서 (2011)

- 대기업 현황: 2011년

업종	대기업명	매출액	수출비중	부가가치	부가가치율	(지분보유)자회사수		
		(십억원)	(%)	(십억원)	(%)	국내	해외	계
전자	삼성전자	120,816	84.2	13,120	10.9	64	75	139
	LG전자	28,097	85.6	1,470	5.2	23	77	100
	SK하이닉스	10,188	96.0	748	7.3	8	15	23
자동차	현대자동차	42,774	61.0	6,614	15.5	40	33	73
	기아자동차	27,742	60.5	3,221	11.6	19	27	46
	한국지엠	15,068	63.0	2,014	13.4			
조선	현대중공업	25,020	62.5	2,905	11.6	62	29	91
	삼성중공업	13,359	86.1	1,272	9.5	14	7	21
	대우조선해양	12,258	98.2	1,082	8.8	3	18	21
계		295,322	77.5	32,446	10.4	233	281	514

- 대기업 9사 매출액/제조업 전체 매출액=19.8%
- 대기업 9사 부가가치액/제조업 전체 부가가치액=6.8%

- 대기업 9사 직간접 매입(·비용)거래기업수

(단위: 사)

업종	대기업	매입거래기업수						합계
		거래단계별				계열별		
		1차	2차	3차	4차 이상	계열사	비계열사	
전자	삼성전자	815	2,050	1,881	2,784	23	7,507	7,530
	LG전자	520	1,309	1,182	1,354	22	4,343	4,365
	SK하이닉스	336	251	65	6	3	655	658
자동차	현대자동차	489	1,674	1,544	1,484	20	5,171	5,191
	기아자동차	233	645	281	74	19	1,214	1,233
	한국GM	239	848	698	780	0	2,565	2,565
조선	현대중공업	1,251	1,721	750	2,558	6	6,274	6,280
	삼성중공업	428	940	542	742	0	2,652	2,652
	대우조선해양	293	351	61	8	7	706	713
합계		4,604	9,789	7,004	9,790	100	31,087	31,187
실 기업수(중복제거)		3,806	6,146	2,881	1,580	81	14,332	14,413
표본기업내 비중(%)		7.0	11.3	5.3	2.9	0.1	26.5	26.6

○ 대기업의 생산유발효과와 고용유발효과

- 대기업의 최종수요 1단위당 생산유발효과

업종	기업명	대기업 (A)	거래차수별 협력기업 (B)				계열별 협력기업		총생산유발 계수	
			1차	2차	3차	4차 이상	계열사	비계열사	기업연관표 (A+B)	산업 연관표*
전자	삼성전자	1,000	0.267	0.020	0.002	0.000	0.141	0.148	1,289	1,712
	LG전자	1,000	0.266	0.026	0.002	0.000	0.120	0.174	1,294	
	SK하이닉스	1,000	0.231	0.009	0.000	0.000	0.020	0.220	1,240	
자동차	현대자동차	1,000	0.423	0.056	0.003	0.000	0.242	0.240	1,482	2,293
	기아자동차	1,000	0.436	0.028	0.001	0.000	0.289	0.176	1,465	
	한국GM	1,000	0.410	0.049	0.003	0.000		0.462	1,462	
조선	현대중공업	1,000	0.329	0.025	0.004	0.000	0.034	0.324	1,358	1,810
	삼성중공업	1,000	0.161	0.023	0.001	0.000		0.185	1,185	
	대우조선해양	1,000	0.196	0.010	0.000	0.000	0.051	0.155	1,206	

자료: KED(주), 2011년도 DB

주: 1) 회색 부분은 업종내 계수값이 가장 큰 경우 표시

2) *는 한국은행, 산업연관표(2011)에 나타난 해당 업종의 제조업부문 생산유발계수

－ 대기업 매출액 10억원당 고용유발효과

업종	기업명	대기업 (A)	거래차수별 협력기업 (B)				계열별 협력기업		총고용유발 계수	
			1차	2차	3차	4차 이상	계열사	비계열사	기업연관표 (A+B)	산업 연관표*
전자	삼성전자	0.844	0.451	0.040	0.003	0.000	0.216	0.278	1,339	3.9
	LG전자	1,256	0.487	0.053	0.003	0.000	0.185	0.358	1,800	
	SK하이닉스	1,924	0.530	0.023	0.001	0.000	0.064	0.490	2,000	
자동차	현대자동차	1,333	0.448	0.084	0.006	0.000	0.125	0.413	1,871	6.6
	기아자동차	1,168	0.333	0.059	0.002	0.000	0.115	0.279	1,562	
	한국GM	1,138	0.777	0.082	0.005	0.000		0.864	2,001	
조선	현대중공업	1,049	0.592	0.042	0.003	0.000	0.033	0.604	1,687	5.6
	삼성중공업	0,987	0.321	0.040	0.002	0.000		0.363	1,351	
	대우조선해양	0,987	0.401	0.023	0.000	0.000	0.098	0.326	1,411	

자료: KED(주), 2011년도 DB

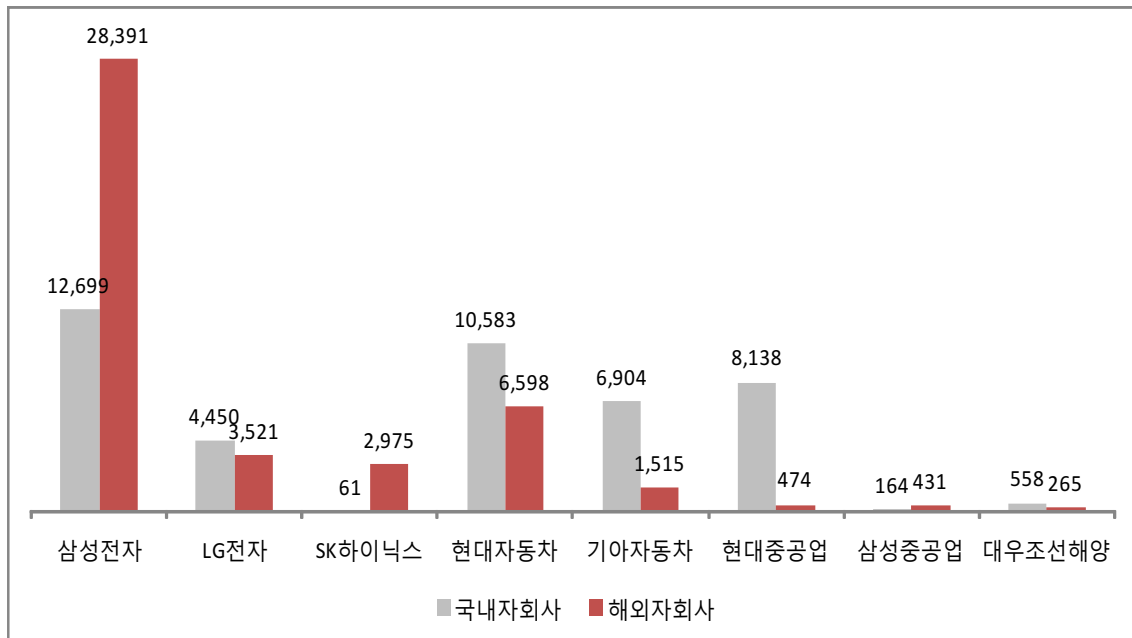
주: 1) 회색 부분은 업종내 계수값이 가장 큰 경우 표시

2) *는 한국은행, 산업연관표(2011)의 해당 업종 고용유발계수

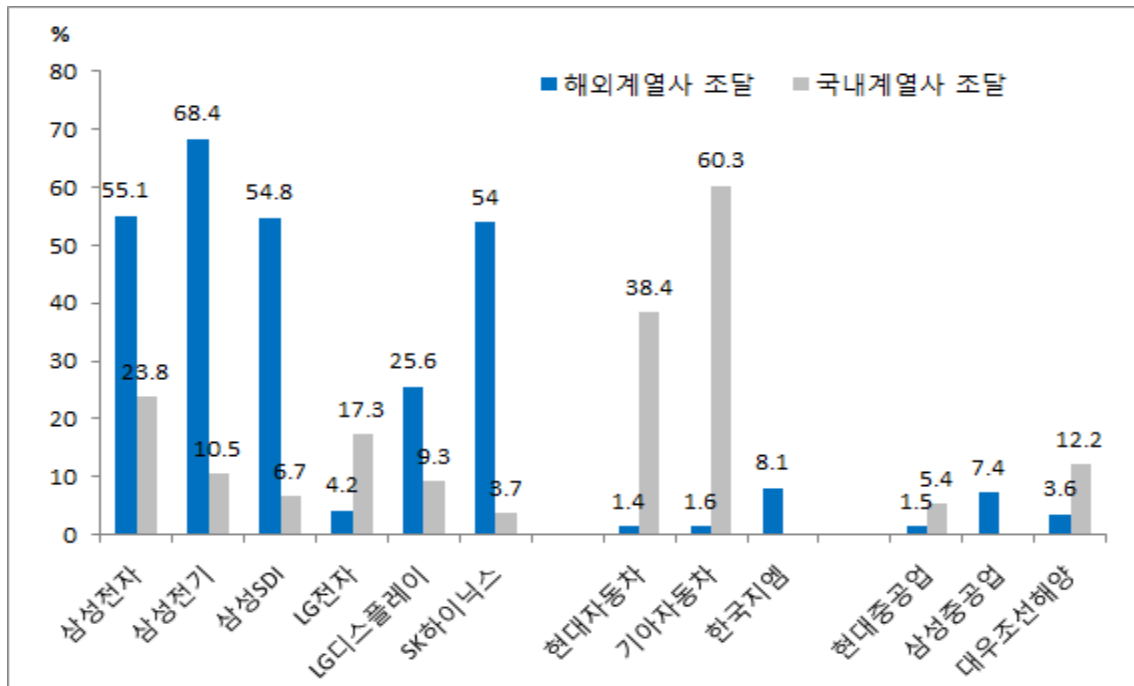
○ 낙수효과 약화 요인: 생산의 세계화와 계열사 위주 조달

－ 제조업 주요 대기업의 국내외 자회사 투자액(장부가액 기준)

(단위: 10억원)



－ 대기업별 국내외 계열사 조달비중(%)



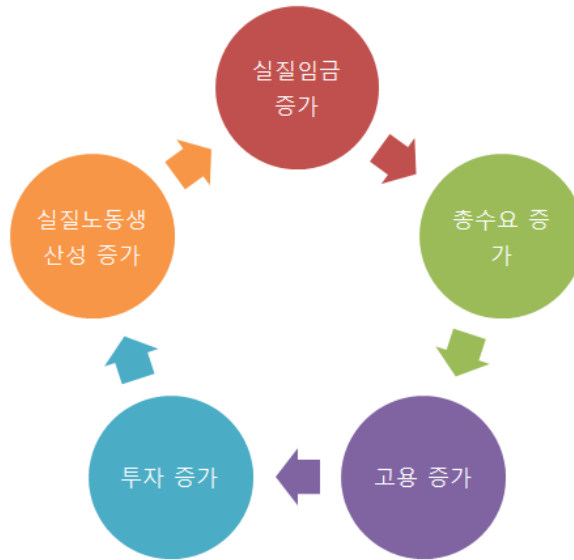
자료: 해당 기업 감사보고서, 2011

3. 신성장전략의 모색: 소득주도성장

□ 소득주도성장(Income-led growth)

- 국제기구의 대안적 성장모델 제안: 국제노동기구(ILO), 유엔무역개발회의(UNCTAD)에서는 세계 불황 극복을 위해 신자유주의적 이윤주도 성장모델의 대안으로 임금주도, 소득주도 성장 제안
- 케인스주의 경제학적 접근: 노동소득과 총수요가 거시경제에서 갖는 긍정적 역할 강조
 - － 거시경제에서 노동소득(임금)의 역할
 - 수요측면: 노동소득의 유효수요로서의 역할
 - 공급측면: 노동소득의 생산성 증진과 기술진보 촉매제로서의 역할
 - － 소득분배 변화가 총수요뿐 아니라 총공급(노동생산성)에 미치는 효과까지 고려해 경제 성장에 미치는 중장기 효과 분석(Naastepad, 2006; Hein & Tarssow, 2010; Storm & Naastepad, 2011)
 - － 소득분배와 성장의 선순환

〈그림〉 소득분배 개선과 경제성장의 선순환



○ 거시경제에서의 총수요와 소득분배의 관계

- 소득분배와 총수요의 관계(Bhaduri & Marglin, 1990)

- $(v \uparrow \rightarrow C \uparrow)$ 노동소득분배율(v) 증가시 소비지출(C)이 증가(노동소득의 소비성향이 자본소득보다 높음)
- $(v \uparrow \rightarrow I \downarrow)$ 노동소득분배율 증가시 투자지출(I) 감소(자본몫 감소에 따른 수익성 악화로 투자 감소)
- $(v \uparrow \rightarrow NX \downarrow)$ 노동소득분배율 증가시 순수출(NX)은 감소(노동비용상승에 따른 수출 경쟁력 약화)

- 임금주도 수요체제(wage-led demand regime)와 이윤주도 수요체제(profit-led demand regime)

- 임금주도 수요체제: 공급조건이 일정할 때 노동소득분배율 상승시 총수요가 증가

$$(\frac{\partial Y}{\partial v} = \frac{\partial C}{\partial v} + \frac{\partial I}{\partial v} + \frac{\partial NX}{\partial v} > 0)$$
- 이윤주도 수요체제: 공급조건이 일정할 때 노동소득분배율 상승시 총수요가 감소

$$(\frac{\partial Y}{\partial v} = \frac{\partial C}{\partial v} + \frac{\partial I}{\partial v} + \frac{\partial NX}{\partial v} < 0)$$

- G20 국가의 수요체제 특성(Onaran & Galanis, 2012)

〈표〉 자본몫 1% 포인트 증가가 총수요에 미치는 효과

	C/Y (A)	I/Y (B)	NX/Y (C)	(C+I+NX)/Y (D=A+B+C)	수요 체제
미국	-0.426	0.000	0.037	-0.388	임금주도
터키	-0.491	0.000	0.283	-0.208	
이탈리아	-0.356	0.130	0.126	-0.100	
한국	-0.422	0.000	0.359	-0.063	
독일	-0.501	0.376	0.096	-0.029	
영국	-0.303	0.120	0.158	-0.025	
프랑스	-0.305	0.088	0.196	-0.021	
일본	-0.353	0.284	0.055	-0.014	
인도	-0.291	0.000	0.310	0.018	이윤주도
아르헨티나	-0.153	0.015	0.192	0.054	
멕시코	-0.438	0.153	0.381	0.096	
캐나다	-0.326	0.182	0.266	0.122	
호주	-0.256	0.174	0.272	0.190	
남아공	-0.145	0.129	0.506	0.490	
중국	-0.412	0.000	1.986	1.574	

○ 소득분배 개선이 노동생산성에 미치는 효과

- 칼도-버돈 효과(Kaldor-Verdoorn effect): 소득분배 개선에 따른 총수요 증가(설비가동을 증가)가 한편으로는 규모의 경제, 다른 한편으로는 신규 설비투자 증가로 거시경제의 노동생산성을 높임(Storm & Naastepad, 2009; Hein & Tarassow; Kleinknecht, 2011).
- 기술진보효과(technological progress effect): 노동소득 증가(노동소득분배율 증가)가 노동절약적 기술진보를 유발하여 노동생산성을 증가시킴(Storm & Naastepad, 2009)

○ 소득주도 성장모델: $w \uparrow (v \uparrow) \rightarrow C \uparrow, I \uparrow \rightarrow \text{Productivity} \uparrow \rightarrow Y \uparrow$

- 소득분배 변화가 총수요와 총공급에 미치는 영향
 - 수요측면: 노동소득 증가(노동소득분배율 증가) \rightarrow 소비 증가 \rightarrow 총수요 증가
 - 공급측면: 노동소득 증가 \rightarrow (투자 증가) \rightarrow 노동생산성 증가 \rightarrow 총공급 증가

□ 한국에서 소득주도성장의 가능성

○ 배경: 소득주도성장의 유효성을 둘러싼 논란

- 분배개선(노동소득 증가)이 수출경쟁력을 약화시킨다?
 - 개방소국에서는 노동소득 분배율 상승시 수출경쟁력 약화로 수출이 감소하고, 수입증가로 내수시장 확대의 편익이 타국으로 유출될 수 있다는 우려
- 분배개선(노동소득 증가)이 기업 투자를 위축시킨다?

- 노동소득 증가시 비용증가로 기업의 수익성이 악화되어 투자를 위축시킬 것이라는 우려
- 분배개선(노동소득 증가)이 고용을 감소시킨다?
- 노동소득 증가로 노동의 상대가격이 상승하면, 노동이 자본으로 대체되어 고용이 감소될 것이라는 우려

○ 한국경제에서 노동소득 증가가 GDP, 노동생산성, 고용에 미치는 효과 분석(홍장표, 2014)

- 분석모형
- v_1 모형: 자영업부문이 제외된 수정노동소득분배율
- v_2 모형: 자영업부문을 포함한 수정노동소득분배율

〈표〉 소득분배가 경제성장에 미치는 효과

구분	계산식	1981~1997		1999~2012	
		v_1 모형	v_2 모형	v_1 모형	v_2 모형
산출량 효과	$\frac{\partial \hat{y}^*}{\partial \hat{w}} = \frac{(1 - \beta_2)D}{1 + \beta_1 D}$	-0.04	0.39	0.68	1.09
노동생산성 효과	$\frac{\partial \hat{\lambda}^*}{\partial \hat{w}} = \frac{\beta_2 + \beta_1 D}{1 + \beta_1 D}$	0.34	0.40	0.45	0.50
고용 효과	$\frac{\partial \hat{l}^*}{\partial \hat{w}} = \frac{\partial \hat{y}^*}{\partial \hat{w}} - \frac{\partial \hat{\lambda}^*}{\partial \hat{w}}$	-0.37	-0.01	0.22	0.58

- 분석결과(1999~2012년)
- 노동소득 1% 증가시 GDP 0.68~1.09% 증가
- 노동소득 1% 증가시 실질노동생산성 0.45~0.50% 증가
- 노동소득 1% 증가시 고용 0.22~0.58% 증가

□ 함의

- 소득분배 개선이 기업의 투자 촉진
 - 한국경제에서 투자는 수익성에는 거의 반응하지 않으며 총수요로부터 크게 영향을 받음. 노동소득 증가시 내수시장 회복, 설비가동율 증가, 노동생산성 증가로 투자가 촉진됨
- 소득분배 개선이 수출경쟁력을 약화시키지 않음
 - 노동소득 상승시 단기적으로 노동비용이 상승해 수출경쟁력이 약화됨. 하지만 중장기적으로는 노동소득 상승에 따른 노동생산성 증가로 수출경쟁력이 회복
- 노동소득 상승이 고용을 증가시킴
 - 노동소득이 상승하면, 자본소득보다 노동소득의 소비성향이 월등히 높기 때문에 소비지출이 크게 증가. 소비증가와 (소비증가에 따른 설비가동율 증가가 유발하는) 투자 증가가 기업의 노동수요가 증가하고 고용이 확대

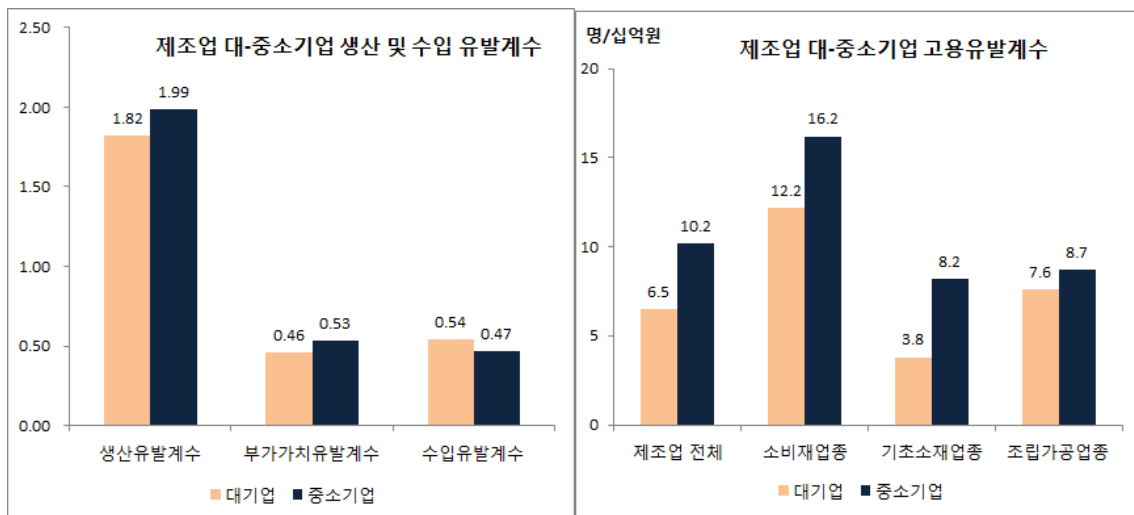
- 1997년 외환금융위기 이후의 한국 경제는 “임금 상승이 고용을 감소시킨다”는 신고전파 경제학의 명제보다는 “임금 상승이 고용을 증가시킨다”는 케인스 경제학의 명제가 타당

4. 소득주도 성장과 대-중소기업 동반성장

□ 중소기업의 역할: 신성장동력으로서의 가능성

- 중소기업의 신성장동력 창출 가능성
 - 총수요측면: 높은 고용유발효과로 가계소득증진
 - 총공급측면: 기술혁신을 통한 생산성 및 경쟁력 제고
- 중소기업의 높은 생산·고용유발효과

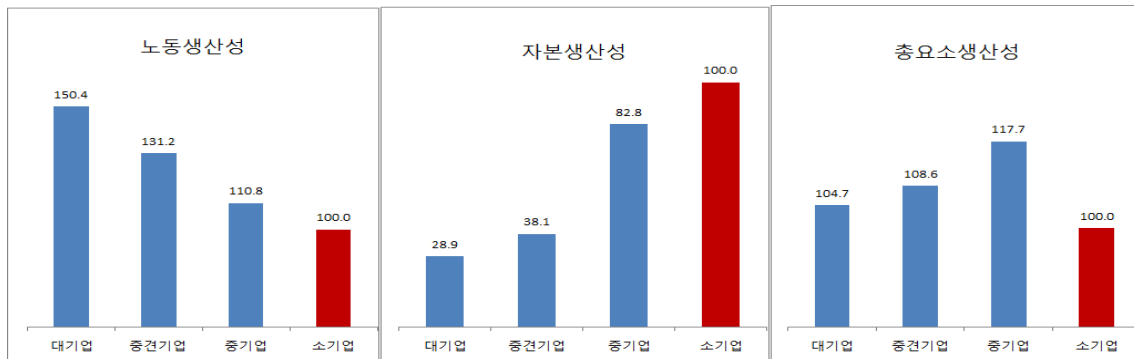
〈그림〉 대기업과 중소기업의 생산, 고용유발계수



자료: 산업연구원(2013)

- 중소기업의 기술혁신능력
 - 기술혁신의 대리변수: 총요소생산성

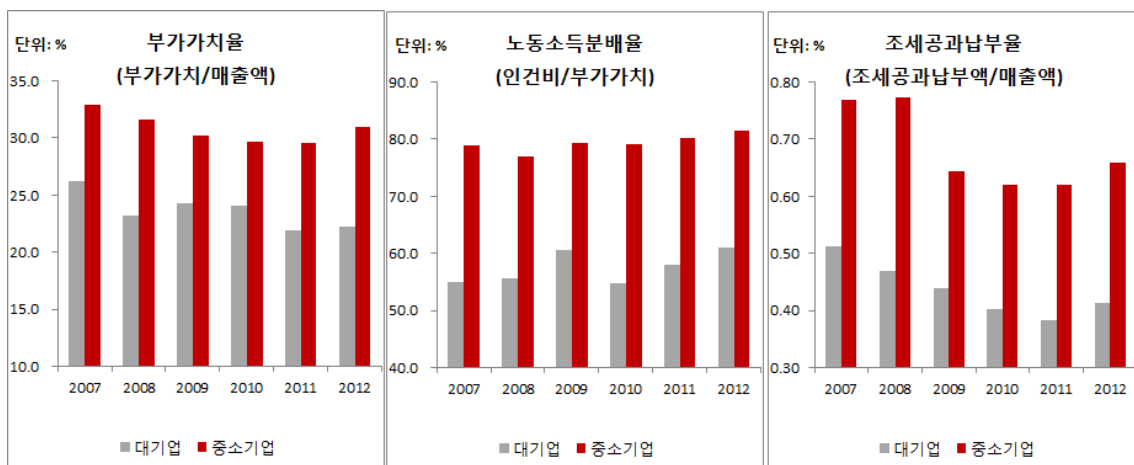
〈그림〉 제조업 대기업, 중견기업, 중소기업의 생산성(소기업=100)



자료: KED(주), 2011년도 DB

○ 중소기업의 높은 부가가치율, 노동소득분배율, 조세공과납부율

〈그림〉 대-중소기업의 부가가치율, 노동소득분배율, 조세기여율



자료: 한국은행, 기업경영분석

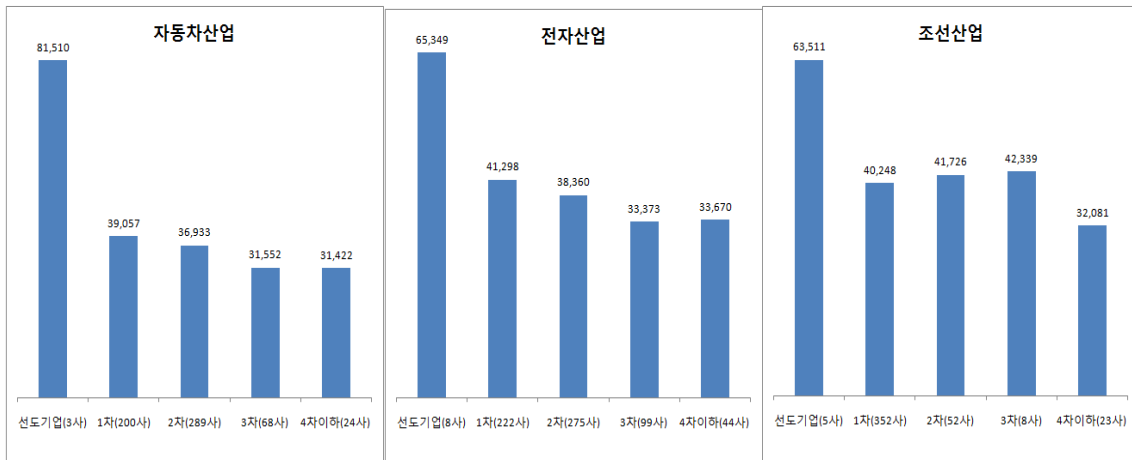
□ 중소기업 성장의 제약요인

○ 대-중소기업간 근로조건 격차

- 청년의 중소기업 취업 기피: 중소기업은 구인란, 청년은 취업대란
- 산업내 계층별 임금격차

〈표〉 대기업과 협력기업의 거래차수별 연평균 임금

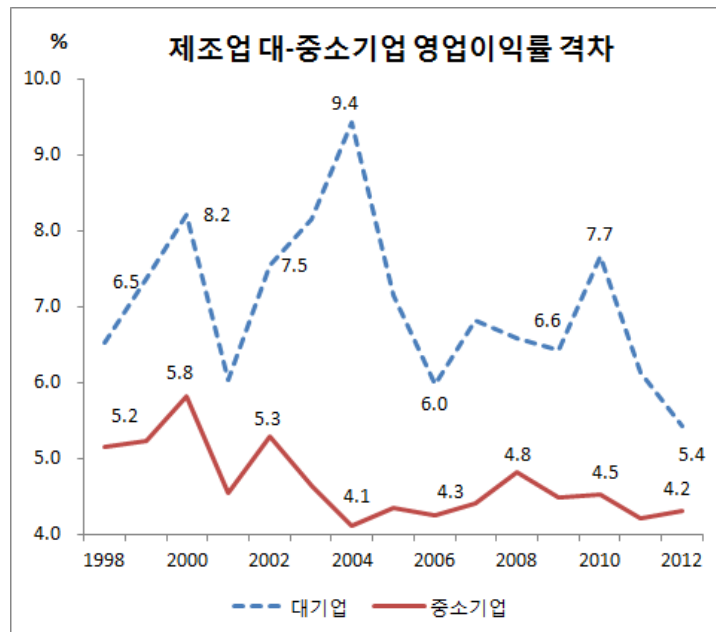
(단위: 천원)



자료: KED(주), 2011년도 DB

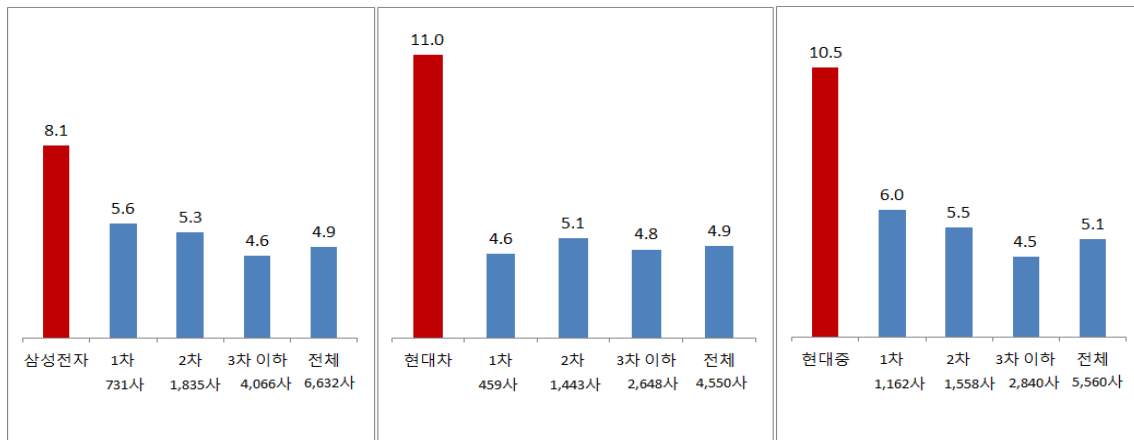
○ 대기업과 중소기업간 수익성 격차

- 대기업의 교섭력 우위와 납품단가를 가능한 낮게 결정할 수 있는 수요독점적 시장구조



－ 대기업과 협력사의 매출액 영업이익률(2011년)

(단위: %)



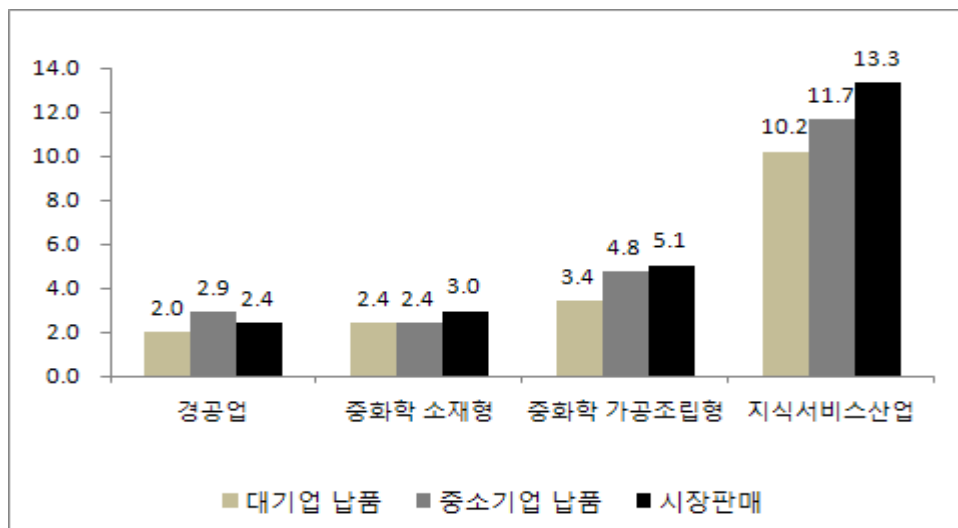
자료: KED(주), 2011년도 DB

주: 협력사 영업이익률, 부채비율은 중앙값

○ 취약한 혁신생태계

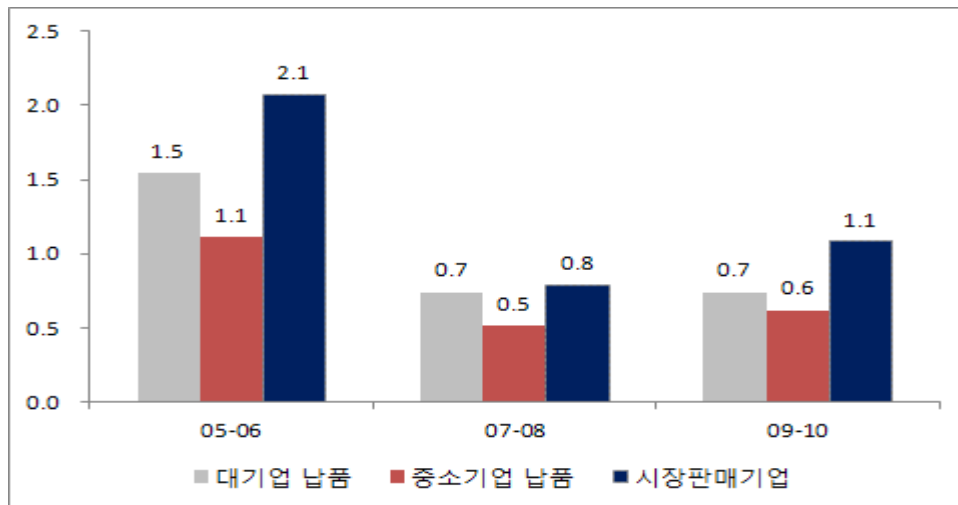
- － 대중소기업간 불균등한 협상력, 기술탈취, 부당 납품단가인하 등 대기업의 불공정 거래 행위가 중소기업의 이익을 침해하여 기술개발투자가 위축
- － 중소기업유형별 기술개발투자
 - 하도급기업이 시장판매기업보다 기술개발투자가 저조
 - 하도급기업이 시장판매기업보다 특허출원 부진

〈그림〉 중소기업 유형별 매출액 대비 기술개발투자지출액 비중



자료: 중소기업중앙회, 중소기업청, '중소기업 기술통계조사'

〈그림〉 중소기업 유형별 특허출원건수 추이



자료: 중소기업중앙회, 중소기업청, '중소기업 기술통계조사'

- 하도급기업의 낮은 연구개발투자 수익률(홍장표, 2013)
 - 하도급기업의 연구개발투자 수익률은 시장판매기업의 2/3에 불과
 - 특허출원율도 시장판매기업의 2/3 수준

5. 광주 자동차혁신클러스터 구성에 대한 제언

□ 주요 방향

- 양질의 일자리 창출형 혁신클러스터
- 소득주도형 산업클러스터
- 동반성장형 산업클러스터

□ 양질의 일자리 창출형 혁신클러스터

- 친환경차 부품산업 혁신클러스터 구성과 지역 중소기업 혁신역량 강화
- 지역 중소기업 좋은 일자리 만들기
 - 청년들이 중소기업 취업시 불리한 보수조건을 보정함으로써 중소기업에 '괜찮은 일자리'로 만들어 중소기업의 인력난 및 청년 구직난 해소
 - 중소기업 신규 고용시 고용보조금 지원(법인세액공제, 고용장려금 등)만으로는 청년실업과 중소기업 인력난 문제를 해소하기에 역부족
 - 지자체 중소기업 인재양성센터 운영
 - 대학졸업자의 중소기업 기피와 공공부문 취업 선호 현실을 고려하여 청년들이 유망 중소기업에 근무할 수 있는 여건을 공공부문이 조성

- 지방자치단체가 중앙정부의 지원으로 ‘중소기업인재양성센터’ 설치하여 운영: 재단은 청년 기술인력을 채용하여 중소기업 지원 업무를 담당하고, 계약기간 종료후 희망 중소기업 취업 유도(재단은 중소기업 지원인력 인건비 일부 지원)
- 복지후생 지원: 중소기업 취업자 임대주택 입주 우대, 공공기관, 공기업 관리 레저휴양 시설 혜택 부여 등

□ 소득주도형 클러스터

- 대-중소기업, 정규직 비정규직간 근로조건 격차 완화를 위한 지역 상생협력기금 조성 및 지원
 - 상생협력기금 조성, 연대임금제 도입 등 노사 자율의 격차 해소 노력 지원
 - 대기업의 노사가 격차해소를 위한 기금 출연을 유도하고 비정규직과 중소기업 인력개발투자와 복지 지원에 활용
 - 격차완화 임금교섭시 정부지원의 법적 근거: ‘대중소기업상생협력촉진에관한법률’ 제 18조에서 “정부는 대기업과 중소기업간의 임금격차 완화를 위하여 노사간 상생협력의 임금교섭 노력을 적극 지원하는 등 필요한 시책을 수립·시행할 수 있다”
- 노사민정 사회적 합의에 의한 생산성임금제
 - 지역 노사민정 협약으로 생산성연동 임금제, 법정 근로시간 준수(근로시간 단축), 상생임금교섭(임금격차 해소), 비정규직의 정규직 전환 합의 등

□ 동반성장형 클러스터: 대-중소기업 성과배분제도 개혁

- 성과공유제(benefit sharing) 개선
 - 성과공유제의 시행 실적 미흡: 국내 대기업들이 협력사와 성과공유제를 시행해왔지만, 그 규모가 작아 실질적으로 큰 도움이 되지 못함
 - 원가절감형 성과공유제를 지양하고 공동개발형, 신제품개발형 성과공유제 모델을 개발, 발굴함으로써 제도개선, 공동개발형 신제품개발형 등 개선된 유형의 성과공유제 확산
- 협력이익배분제(profit sharing)의 시행
 - 2012년 2월 동반성장위원회 대·중소기업간 협력이익배분제 도입 합의에도 불구하고 대기업의 자율적 판단에 맡겨 시행이 부진
 - 협력이익배분제의 법적 근거를 마련하고(대중소기업 상생협력촉진에관한법률 제8조 개정) 정부기관과 공기업이 시행을 선도하고 민간기업의 제도 시행 장려

성과공유제와 협력이익배분제

- 성과공유제(benefit sharing): 협력사가 대기업의 지원으로 달성한 성과(원가절감 등)를 사전에 정해진 배분규칙에 따라 대기업과 공유하는 제도
- 협력이익배분제(profit sharing): 대기업이 협력업체와 협력하여 달성한 이익을 사전에 정해진 배분규칙에 따라 협력사와 공유하는 제도로 미국, 영국, 호주, 뉴질랜드, 네덜란드 등 선진국 기업들이 제조업, IT서비스, 건설, 유통, 광고, 인터넷판매, 가맹(franchise)사업 등 다양한 분야에서 활용

