



2022 한국지역고용학회 동계학술대회

전환기 지역고용노동정책과 전략

- 일 시 : 2022년 2월 18일(금) 14:00~16:00
- 장 소 : 온라인 생중계 송출
- 참석대상 : 전국 지역고용 관련 학계 및 유관기관 전문가 등
- 주 최 : (사)한국지역고용학회, 한국고용정보원
- 주 관 : 전남인적자원개발위원회
- 후 원 : 전라남도

(사)한국지역고용학회
The Korean Regional Employment Association



2022 한국지역고용학회 동계학술대회 프로그램

생중계 링크 -> https://www.youtube.com/watch?v=6_s7GJOvIkQ

13:30~14:00	【준비】 생중계 참석 안내 및 준비(행사 전 이사회 개최)	
14:00~14:05	【개회】 ▪ 개회사 : 전명숙 (사)한국지역고용학회 회장	
14:05~15:00	【Session 1】 지역고용정책 및 전략 사회 : 권우현 부회장(한국고용정보원 연구위원)	
	주제 1	지역맞춤형 지역고용정책의 도전과 과제 발표 : 고영우(한국노동연구원 연구위원) 토론 : 정재호(한국직업능력연구원 선임연구위원)
	주제 2	지방소멸 위기 극복을 위한 일자리 모델과 전략 발표 : 이상호(한국고용정보원 연구위원) 토론 : 홍진기(산업연구원 선임연구위원)
	【Session 2】 정의로운 전환과 지역 고용노동 사회 : 박용철 부회장(한국노동사회연구소 소장)	
15:00~16:00	주제 1	울산 자동차 부품산업 실태조사와 전환지도 작성 발표 : 조형제(울산대학교 교수) 토론 : 박명준(한국노동연구원 선임연구위원)
	주제 2	탄소중립사회로의 전환과 지역고용노동정책 발표 : 오상봉(한국노동연구원 본부장) 토론 : 이문호(워크인 연구소장)
16:00~	【폐회 및 정기총회】	

※ 세부일정은 현장 사정에 따라 일부 변경될 수 있음. 학술대회 후 학회 정기총회 개최 예정.



【 Session 1 】

[주제1] 지역맞춤형 지역고용정책의 도전과 과제

고영우(한국노동연구원 연구위원)

- 토론 : 정재호(한국직업능력연구원 선임연구위원)

지역맞춤형 지역고용정책의 도전과 과제

2022. 2. 18.

 한국노동연구원

고 영 우
(한국노동연구원)

〈 목 차 〉

- I. 지역일자리 목표 공시제의
현황 및 발전방향
- II. 지역일자리정책 추진체계
현황 및 쟁점
- III. 지역맞춤형 재정지원 일자
리사업 추진 방향



+ 지역 일자리정책의 개념

- 지역일자리정책은 중앙정부의 고용정책과 대비되는 개념으로 지방자치단체가 지역의 산업·경제 환경 및 노동시장 특성을 반영하여 민간과 공공영역에서 창출하고자 하는 일자리창출 종합계획

+ 지역 일자리정책의 범주

- 지역 일자리정책은 크게 5가지 범주로 구분
 - **직접일자리** : 지방자치단체에서 수행하는 공공근로 성격의 일자리사업으로 가장 큰 예산과 비중을 차지함. 단기적·사회복지적 성격이 강함.
 - **직업능력개발훈련** : 실업자 대상 교육훈련을 통해 직무능력 향상과 일자리창출
 - **고용서비스** : 실업자 혹은 전·이직 희망자를 대상으로 취업연계서비스
 - **창업지원** : 청년, 실직자, 창업희망자 등을 대상으로 창업을 통한 일자리창출 활성화 지원
 - **고용장려금** : 사업주 혹은 근로자를 대상으로 고용유지/창출에 대한 지원



지역일자리 목표 공시제의 현황 및 발전방향*

*본 장은 고영우 외(2021) 『지역일자리 목표 공시제 운영 성과평가 및 개선방안』의 일부 내용을 발췌·요약한 자료임.

+ 추진 배경

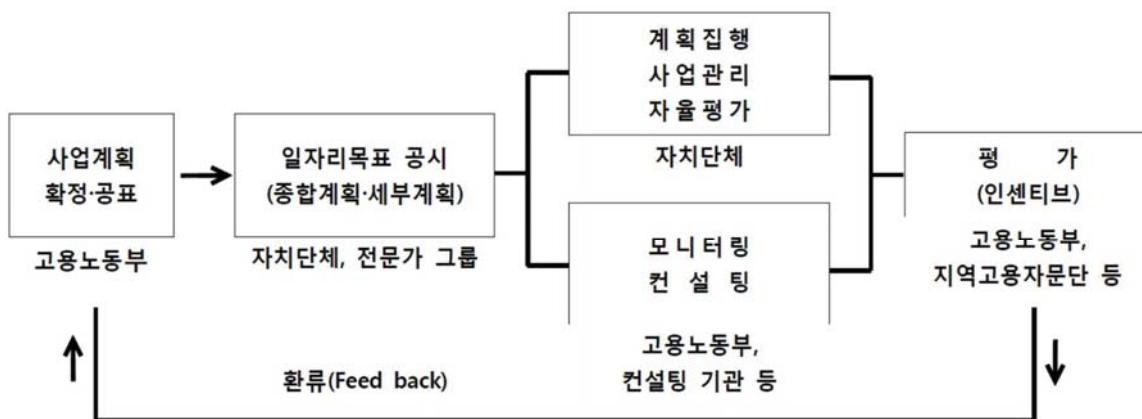
- 고용노동부는 일자리 문제에 대한 지방자치단체의 관심을 제고하고 일자리 친화적인 지방행정이 추진 될 수 있는 기반을 제공
- 자치단체장은 지역 주민들에게 임기 중에 추진할 일자리 창출대책을 수립·공표, 국가는 일자리 창출대책을 추진하는데 필요한 지원을 함(고용정책기본법 제9조의2)

+ 주요 내용

- 공시 주체
 - 일자리 목표 및 대책의 공시주체는 광역 및 기초자치단체장으로 광역자치단체의 시·도지사, 기초자치단체의 시장·군수·구청장
- 공시 내용
 - 자치단체장이 임기 중 달성하고자 하는 일자리 목표와 그 목표를 달성하기 위해 추진할 구체적인 일자리 대책
 - (일자리 목표) 임기 중 달성하고자 하는 고용률, 취업자 수 등 공통목표와 자치단체별 특성에 맞춰 추진하고자 하는 개별목표로 구성
 - (일자리 대책) 일자리 목표를 달성하기 위한 구체적 사업계획 및 집행계획
 - 지역별 일자리 목표 및 일자리 대책은 자치단체장의 임기와 연계하여 종합계획(임기 첫해) 및 연차별 세부계획(임기 중 매년)으로 구분 공시
 - (종합계획) 자치단체장이 임기(4년) 중 달성하고자 하는 일자리 목표와 대책을 지역 여건분석 등을 통해 종합적·전략적으로 수립
 - (연차별 세부계획) 종합계획의 실행을 위해 연간 세부시행계획을 연차별로 작성
- 공시 방법
 - 관보, 언론, 기관 홈페이지, 주민대상 설명회 등 다양한 방법으로 지역 주민들에게 공시
 - 공시 자료는 지역고용정보네트워크(www.reis.or.kr)에 반드시 게시하여 공시 내용 확인 및 자치단체 간 정보 공유 촉진

+ 지역일자리 목표 공시제의 진행과정

- 각 자치단체에서는 민선 자치단체장의 당선과 동시에 자치단체장이 자신의 임기 동안 달성할 각 사업과 목표를 설정하는 종합계획을 수립하며, 각 년도의 지역일자리 공시제 사업의 세부계획을 수립하여 발표
- 각 사업의 목표달성을 위해 자치단체장과 일자리 담당자들의 노력, 각 지역 담당 컨설턴트들의 사업수행과 일자리발굴에 대한 컨설팅 진행
- 중앙정부는 지자체의 일자리 대책이 원활하게 추진될 수 있도록 재정과 인센티브를 지원하며, 그 추진 성과를 확인하고 공표



자료: 고용노동부(2012)

+ 지역고용정책과 전략 및 일자리 창출에 대한 지역 관심도 제고

- 지자체장의 일자리 관련 공약과 연계하여 지자체장의 관심 유도 및 지역고용정책과 전략, 일자리 창출 방안 등에 대한 지역 관심과 더불어 실천방안 제고
- 지자체 차원에서 일자리 정책에 상시적으로 관심을 갖고 계획-실행-결과-모니터링이 가능한 체계를 갖추도록 유도

+ 지역 특성에 적합한 일자리 사업에 대한 인식 제고

- 일자리 목표 공시제 도입의 가장 기본적인 목표가 지역 특성에 적합한 일자리 정책 및 사업의 발굴·실행이라는 점에서, 자치단체에서 지역 특성에 적합한 일자리 정책 및 사업의 중요성에 대해 인식
- 공공근로 혹은 외부위탁 정도로 생각하던 일자리사업을 지자체가 중심을 갖고 해야 한다는 의식을 갖도록 만든 것은 매우 중요한 변화를 이끌어낸 것임
- 지자체 스스로의 일자리 확보 및 증가 노력이 필요하고 이를 수행해야 한다는 의식이 지역일자리 목표 공시제를 통해 자리잡았다고 판단됨

+ 일자리 인프라의 확대

- 전담조직, 고용거버넌스, 유관기관과의 네트워크 등 인프라 관련 계획항목과 평가지표 도입으로 가시적 성과 창출
- 일자리 담당 전담부서 신설, 고용거버넌스 구축 및 운영, 유관기관과의 협력 시스템 구축 등 계획과 평가지표 도입으로 인프라 확충 및 개선에 기여
- 조사결과에 따르면, 응답 자치단체의 94.4%가 일자리 전담부서가 있는 것으로 나타났으며, 일자리 전담부서에 평균 11명이 근무하면서 그 중 1명이 지역일자리 목표 공시제를 담당 (고영우 외, 2021)
- 더욱이 일자리위원회 혹은 노사민정협의회 등 일자리 거버넌스가 존재하는 자치단체도 약 79.5% 수준으로, 상당수 자치단체에서 지역고용거버넌스가 구축되어 있는 것으로 판단됨
- 자치단체가 예산을 투입하여 운영하는 일자리센터 역시 응답 지자체의 87.2% 정도의 자치단체에서 운영하고 있는 것으로 나타난 바, 자체적인 고용서비스 전달체계도 체계적으로 구축되고 있음
- 뿐만 아니라, 지역고용통계 확충에 따른 교육과 고용노동여건 등 컨설팅 추진으로 일자리 담당 인력 역량 강화 도모

+ 체계적 일자리 사업 추진의 기초 자료 마련

- 지역일자리 목표 공시제에서 작성되는 일자리 계획 보고서는 지역에서 일자리 사업을 체계적으로 추진하는 기초자료로 자리매김하고 있는 것으로 나타남
- 일자리 관련 양적 지표와 질적 지표 도입에 따른 질적 개선 도모
- 일자리 목표로 고용률과 취업자 수 외 상용근로자수와 고용보험 피보험자수, 평가지표 상 일자리 질 관련 지표 도입에 따른 일자리 질 개선 도모

+ 일자리 정책의 계획 수립 및 평가체계 등의 우수 사례 확산

- 초기에는 양적 달성이 특히 강조되었다면, 현재는 일자리의 양 뿐만 아니라 해당 지역의 여건(지역 맞춤형 일자리 등), 중앙정부(중앙부처)·광역단체·해당 지역내 각종 노사정학과의 긴밀한 공조, 계획수립-실행-성과-다음계획에의 수립으로 이어지는 환류체계, 환류과정에서 해당 지방정부의 유기적 체계, 일자리 질의 다양한 개선 노력 등에 기초자치단체들이 주목
- 공시제를 통해 선정된 우수 사례들이 다른 지역의 일자리 목표에 대한 정책수립과 계획에도 영향을 주는 파급효과가 있었음
- 공시제를 통해 체계적인 평가와 일자리 관련 정책과 계획을 수립하는 가이드라인 역할도 지자체에 제공

+ 지역의 특성을 반영한 지자체 자체 일자리 정책 발굴 및 기획의 부재

- 중앙정부 부처, 광역자치단체 예산에 의존하여 일자리 목표를 달성하려는 관행이 여전하고, 작더라도 지자체의 특수적 여건과 창의성, 노력이 깃든 사업의 발굴과 수행은 여전히 미약
 - 지역 맞춤형 사업의 경우에도 중앙정부나 광역단체에서 강조하고 있는 사업을 면밀한 검토없이 수용하고 있는 것으로 사료됨
- 특정 기초자치단체 입장에서 지역 맞춤형 사업은 현재와 미래적인 측면 모두를 고려할 필요가 있는 바, 때에 따라서는 서로 다른 두 유형의 지역 맞춤형 사업이 추진될 필요가 있음
 - 공시제가 매년 시행되면서 우수 평가를 받은 지역의 사례와 공시제 보고서 작성 내용 등이 벤치마킹의 대상이 되어 일반화되고 있는 부분은 긍정적인 부분도 있으나 획일화 되는 부분에서는 다소 부정적인 측면도 있음

+ 지역일자리 목표 공시제에서 작성된 보고서의 전사적 공유체계 부재

- 지역일자리 목표 공시제에서 작성되는 연차별 세부계획, 실적보고서 등이 자치단체 전체에 공유되기 보다는 담당 부서에서만 인식하고 있는 실정
 - 연차별 세부계획은 단순히 일자리 부서만의 계획이 아니며, 실적보고서 역시 일자리 부서에 대한 평가가 아닌 전체 자치단체에 대한 계획과 실적임을 인식시킬 필요가 있음
 - 이를 통해 연차별 세부계획에 따라 전체 자치단체가 일사불란하게 일자리 창출을 위해 노력하고, 그 노력이 실적보고서 평가에 반영될 수 있는 체계가 필요함
- 연차별 세부계획, 실적보고서 등의 공유는 자치단체의 재량이기는 하나, 실적보고서 평가시 전사적 공유 체계와 공유 과정에 대한 부분을 점검하여 전사적 공유 과정을 유도할 필요가 있음
 - 이는 지역 일자리 창출이 담당부서의 노력에 국한된 것이 아닌 자치단체 전체의 노력이 수반되어야 성공할 수 있음을 인식시키는 계기가 될 것임
 - 현재 공시대상이 아닌 실적보고서를 공시대상에 포함하는 것이 1차적인 대안이 될 수 있을 것임

+ 지역일자리 목표 공시제의 환류 체계 취약

- 현재 지역일자리 목표 공시제에서 연차별 세부계획에 대한 피드백은 이루어지고 있지 않고 있기 때문에, 수립된 연차별 세부계획이 지역 일자리 문제를 해결하고 일자리 창출 성과를 만들어 낼 수 있는지에 대한 지역의 의문을 해소하지 못하고 있음
 - 연차별 세부계획의 피드백 부재는 일자리 창출력을 제고하기 위해 자치단체가 어떠한 부분에 노력해야 하는지에 대한 방향성을 제시하는데 한계가 있음
- 실적보고서에 대한 피드백은 이루어지고 있으나 심층적인 피드백이 어려워 자치단체의 일자리 성과 평가에 대한 의문이 제기되는 경우가 있음
 - 어떠한 부분에서 일자리 노력과 성과가 미흡했는지, 어떠한 부분에서 일자리 창출 전략 개선이 이루어져야 하는지 등에 대한 피드백 없이, 수상 지역이 결정되다 보니 그 결과에 의문을 제기하는 경우가 발생함
- 평가과정에서 평가결과의 환류를 위한 충분한 논의가 이루어지지 못하고 있는 실정임
 - 전년도 성과와 다음연도 계획사이의 환류노력을 평가할 필요가 있음
 - 보고서 작성의 상향 평준화로 인해 짧은 면접시간으로는 변별하기가 쉽지 않은 현실을 고려하여, 전반적이 평가 방식의 변화를 모색할 필요가 있음
- 이상적으로 연차별 세부계획에 대한 피드백이 제공되고, 실적보고서에서 실제 세부계획에 대한 피드백이 어떻게 반영되어 일자리 성과를 창출했는지를 평가·피드백함으로써 일자리 목표 공시제의 실효성을 제고할 필요가 있음
 - 이러한 지역일자리 목표 공시제의 환류 체계의 취약성으로 인해, 지역일자리 목표 공시제는 자치단체 시상식에 대한 비중이 크다는 지적이 가능함
- 일자리 종합계획, 연차별 세부계획, 실적보고서 등이 연계되고 일관되게 유지되는 환류 체계를 구축하여, 자치단체 일자리 창출 전략이 개선될 수 있는 기반을 조성해야 함
 - 실적보고서에 대한 전문가 평가의견서가 모든 자치단체에 전달되고 차년도 연차별 세부계획에 반영될 수 있는 단계적 조치부터 시행할 필요가 있음

+ 지역 특성이 반영된 평가체계 및 인센티브 취약

- 현재 평가체계는 광역·시군·구 등 지역에 관계없이 통일된 틀에서 실적보고서를 작성하고 동일 평가지표로 평가
 - 일자리 창출 과정에서 광역자치단체의 역할과 기초자치단체의 역할이 다를 것이며, 도농복합지역과 산업화 지역의 일자리 창출 전략이 다를 것임
 - 이러한 지역적 특성이 반영되지 않은 평가에 대해 공시제 담당자는 개선되어야 한다고 인식
- 지역의 구조적인 특징으로 인해 공시제에 대한 지자체간 인식의 차이 발생
 - 빈익빈 부익부의 한계는 여전히 존재하는데, 수상경험이 있고, 자체 예산으로 어떤 사업을 기획하고 추진한 경험을 가진 지자체와 단지 주어진 예산으로 일자리사업을 해야 하는 지자체 간 지역일자리 목표 공시제에 대한 인식은 상당한 차이를 가짐
- 물론 평가체계를 다양하게 운영하면 지역적 특성을 반영하는데 효과적일 수 있지만 운영 측면에서는 비효율성이 초래될 수 있음
 - 따라서 최소한 광역과 기초는 그 역할에 따라 다른 평가체계를 구축하여 운영하는 방안도 검토할 필요가 있으며, 더 나아가 시와 군의 평가체계도 다르게 운영하는 방안도 검토 가능할 것임
- 지역일자리 목표 공시제를 통해 수상한 자치단체에 대한 인센티브 강화 필요
 - 지역일자리 목표 공시제 관련 인센티브가 상당히 미흡한 것으로 인식
 - 특히, 자체 인센티브가 있는 자치단체는 18개에 불과하여, 고용노동부에서 제공하는 시상금 중 자율활용액이 유일한 인센티브인 실정
 - 그러나 시상금의 대부분은 자산매 사업 기준에 준하여 일자리 사업을 발굴하여 사업을 수행하고 평가를 받아야 하기 때문에, 수상하면 추가적 일자리 사업으로 인해 업무가 오히려 가중된다는 회의적 비판도 있음
 - 따라서 시상금에 대한 자치단체의 자율성을 확대하고, 공시제 담당자가 동기화될 수 있는 방향으로 시상금을 활용할 수 있도록 유연할 필요가 있음
 - 뿐만 아니라, 승진, 연봉 상승 등 일자리 공시제 담당자가 정말 열심히 공시제에 노력할 만한 실질적 인센티브가 거의 제공되지 않고 있다는 점도 한계로 지적되고 있음

+ 다양한 지역 노동이슈를 해결하기 위한 전략으로서 지역일자리 목표 공시제의 인식 변화

- 지역일자리 목표 공시제의 평가 지표의 변화 양상을 보면 초기 일자리 창출에 초점을 두어 왔으나, 점차 일자리 질, 사회적 경제, 중앙정부 고용정책 및 사업과의 연계 등 지역의 다양한 노동이슈를 담아내기 위한 방안으로 변화되어 왔음
 - 단순 일자리 창출과 관심도를 제고하기 위한 목표에서 실제 지역이 당면한 노동시장 문제를 해결하는 방향으로 지역일자리 목표 공시제가 변화되어 왔음을 보여줌
- 지역마다 경험하거나 내재한 노동시장 현안은 다양한데, 어떤 지역은 고용위기 극복이, 어떤 지역은 산업안전 제고가, 어떤 지역은 일자리 질 제고가 중요한 현안이 될 수 있음
 - 따라서 향후 지역일자리 목표 공시제는 지역이 당면한 노동시장 및 일자리 현안과 해결 전략은 무엇이며, 어떠한 전략을 전개하여 성과를 창출해 나아갈 것인지를 종합적으로 담아내는 전략 보고서로서 역할해야 함
 - 즉, 과거와 같이 일자리 창출 관심도 제고가 아닌 지역 노동시장 및 일자리 문제 해결형으로 일자리 정책 및 사업의 계획수립-실행-평가 등의 체계로 변화되어야 함
- 지역일자리 목표 공시제가 문제 해결형으로 변화되기 위해서는 지역의 다양한 문제를 담아낼 수 있도록 내용 구성, 평가 틀 등에서 유연성을 확보하는 것이 중요함
 - 현행과 같이 고용노동부가 제시하는 보고서 틀로는 지역의 다양한 문제를 담아내고 해결 방안을 제시하는데 한계가 있음
 - 지역일자리 목표 공시제 보고서의 유연성 확보를 위해서는 지역일자리 목표 공시제 운영, 평가 방법 등의 변화가 수반되는 만큼, 심도있는 논의가 필요함

+ 지역 주체의 일자리 역량을 모으는 지역일자리 목표 공시제

- 그 동안 지역일자리 목표 공시제는 자치단체 중심의 고용정책 및 사업을 위주로 운영되어 왔으며, 자치단체 외 지역 일자리 주체는 지역 일자리 문제에서 한발 물러나 관망적 입장이 될 수 밖에 없는 구조
 - 최근 지역고용거버넌스에 대한 관심이 높아지면서 지역고용거버넌스에서 지역일자리 목표 공시제가 논의되고 의사결정되는 구조를 구축하기 위한 노력이 일부 추진되고 있으나, 여전히 자치단체 외 지역 일자리 주체들의 관심도는 낮은 상황
- 지역일자리 목표 공시제가 지역의 실질적인 노동시장 및 일자리 문제 해결 지향적으로 나아가기 위해서, 지역 주체(노사단체, 시민단체, 일자리 관련 기관 등)의 일자리 역량이 지역일자리 목표 공시제를 통해 모아질 수 있는 체계를 구축해야 함
 - 즉, 지역일자리 목표 공시제 계획보고서, 실적보고서 등에 각 지역 주체의 역할과 기능을 명시하고, 지역의 사회적 합의와 실천성을 담보할 수 있는 장치(예산지원, 성과 평가 등)를 제시할 수 있어야 함
 - 이를 통해 지역일자리 목표 공시제 계획보고서, 실적보고서를 검토하면 지역 일자리 주체들이 어떠한 역할과 협력으로 지역 노동시장 및 일자리 문제를 해결해 나갈 것인지 청사진을 파악할 수 있어야 함
 - 특히 지역일자리 목표 공시제 연차별 세부계획에 지역 주체의 역할과 협력 방안 등이 내용이 빈약했던 점을 감안하여, 계획단계에서부터 지역 주체가 지역일자리 목표 공시제에 관심을 가질 수 있도록 유도해야 함

+ 지역 일자리 정책 및 사업의 가이드로써의 지역일자리 목표 공시제

- 일자리 종합계획, 연차별 세부계획 등은 작성·공시 후 실제 해당 지역의 일자리 정책 및 사업의 가이드로써 활용되기 보다는, 행정적 요식 행위로 마무리되다보니 더 이상의 기능을 하지 못하는 사례가 많음
 - 이로 인해 지역일자리 목표 공시제의 실효성과 효과성에 대한 회의론 및 문제 제기가 많았던 것이 사실
- 향후 지역일자리 목표 공시제가 지역에서 제 역할을 수행하기 위해서, 어떻게 하면 지역일자리 목표 공시제가 지속 가능한 지역 일자리 정책 및 사업 가이드로서 활용될 수 있을 것인가에 대한 깊은 고민이 필요
 - 단지 공시로 마무리되는 것이 아닌 실질적으로 작동하여 지역 노동시장 및 일자리 문제를 해결하는 가이드로서 역할 할 수 있도록 개선되어야 함
- 지역일자리 목표 공시제의 시급한 개선은 계획과 평가를 연계하는 것인데, 실천성이 담보된 계획서, 실천의 성과를 평가하는 체계가 구축될 때 지역일자리 목표 공시제의 계획들이 일자리 전략 가이드로서 제 역할을 할 수 있을 것임
- 그 동안 지역일자리 목표 공시제 계획이 일자리 목표 공시가 중심이었다면, 향후의 지역일자리 목표 공시제는 지역에서 실제 수행해야 할 일자리 정책과 사업의 실천성을 담는 가이드가 되어야 함



지역일자리정책 추진체계 현황 및 쟁점**

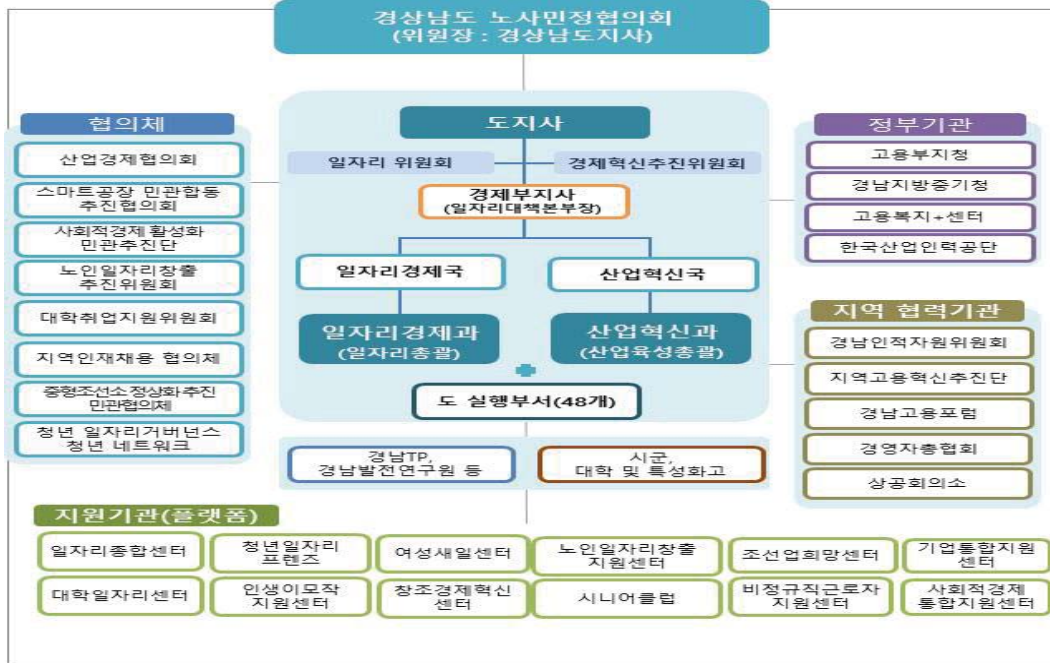


**본 장은 이규용 외(2021) 『지역일자리 거버넌스 개선방안』의 일부 내용을 발췌·요약한 자료임.

+ 일자리정책 추진체계

- 일자리 컨트롤타워 기능을 부지사 또는 전담부서의 부서장이 수행하도록 구성

〈예시〉 경상남도 일자리정책 추진체계



지역 일자리정책 업무영역

+ 광역자치단체의 일자리정책 전담부서에서 담당하고 있는 업무영역

- 주관하고 있는 일자리정책 뿐만 아니라 다양한 일자리 연관 정책들도 포함
- 취업취약계층 대상별 정책분야, 기업지원정책, 창업정책 등 분야 역시 대부분의 지자체 일자리 전담부서에서 담당
- 대부분의 일자리 전담부서에는 경제·산업 분야의 부서들도 함께 포함되어 있기 때문에, 경제·산업정책 분야 및 사회적경제 분야의 업무도 다수 포함
- 반면, 일자리정책 전담부서임에도 불구하고, 노동정책 및 노사관계 분야의 업무가 구분되어 포함되지 않은 지자체도 다수 존재

지자체	전담부서	일자리 정책	대상별 정책분야	경제 산업정책	기업지원 정책	창업정책	노동정책 노사관계	취약계층 및 복지	사회적 경제	도시재생	기타
부산	디지털경제혁신실	●		●	●	●					
대구	일자리투자국	●	●		●	●	●		●		
인천	일자리경제본부	●	●	●	●	●		●	●		
광주	일자리정책관	●	●		●	●			●		
대전	일자리경제국	●	●	●	●	●	●				
세종	경제산업국	●	●	●	●	●	●	●		●	
경기	경제실	●	●	●	●	●					
강원	일자리국	●	●	●	●	●	●	●		●	
충북	경제통상국	●	●	●	●	●	●				
충남	일자리노동정책과	●	●				●				
전북	일자리경제본부	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
전남	일자리경제본부	●	●	●	●	●	●	●	●		
경북	일자리경제실	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
경남	일자리경제국	●	●		●	●	●				
제주	일자리경제통상국	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
합계		15	14	11	14	14	10	6	9	2	3

+ 일자리정책 기획단계에서의 추진체계

- 일자리 전담(실무)부서가 요청하여 중간지원조직에서 정책을 설계하고 수행기관을 선정하면, 일자리 전담(실무)부서에서 이를 검토 및 채택하는 방식
- 일자리 전담(실무)부서 요청하여 지자체 외부 자문기구(학계 및 전문가 그룹 등)에서 전략 및 방향 설정하면, 중간지원조직이 정책을 설계하여 수행기관을 선정하고, 최종적으로 일자리 전담(실무)부서 수행기관 및 세부사업계획을 검토하고 채택하는 방식
- 일자리 전담(실무)부서에서 전략 및 방향을 설계하면, 중간지원조직 정책설계를 구체화한 후, 수행기관을 선정하고 세부사업계획을 일자리 전담(실무)부서에서 검토 및 채택하는 방식

	응답수	응답지역
일자리부서 요청 → 중간지원조직 설계 ⇒ 수행기관 선정 ⇒ 일자리부서 검토 및 채택	4	대구, 세종, 경기, 강원
일자리부서 요청 → 외부 자문기구의 전략 및 방향 설정 ⇒ 중간지원조직 설계 ⇒ 수행기관 선정 ⇒ 일자리부서 검토 및 채택	5	부산, 인천, 광주, 강원, 충북
일자리부서 전략 및 방향 설계 ⇒ 중간지원조직 설계 ⇒ 수행기관 선정 및 사업계획 ⇒ 일자리부서 검토 및 채택	8	대전, 강원, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주

+ 일자리정책 추진체계의 애로사항

- 일자리정책 추진체계가 실효적으로 작동하는데 가장 큰 애로사항이 발생하는 부분은 **‘일자리정책 연구 및 기획’**
 - 노동시장 환경을 진단할 수 있는 정보 수집의 한계 및 일자리 전문인력 확보의 한계
 - 담당 공무원의 순환 보직으로 자주 변경됨에 따라 전문성 확보의 한계
 - 새로운 사업들을 발굴하고 기획하기에 인력도 부족한 현실

	응답수	응답지역
일자리정책 연구 및 기획	10	대구, 광주, 경기, 강원, 충북, 충남, 전남, 경북, 경남, 제주
일자리정책 수행	2	부산, 인천
일자리정책 조정 (부서간, 광역지자체-기초지자체간, 광역지자체-수행기관간 등)	2	대전, 강원
일자리정책 평가 및 피드백	1	세종
기타	1	전북

+ 일자리 전담부서와 타 부서(실/국) 간 연계협력

- 전반적으로 전담부서가 일자리정책을 총괄기획하고 있는 것으로 인지
- 일자리 전담부서가 타 부서(실/국)의 일자리사업에 직접적으로 개입할 여지는 낮은 실정
- 일자리 전담부서와 타 부서(실/국) 간 실무적인 연계협력은 어느 정도 긍정적으로 이루어지고 있음

+ 일자리 전담부서 내 실무부서 간 연계협력

- 전반적으로 전담부서 내 실무부서 간 의사소통 및 상호협력에 긍정적으로 평가
- 공식적인 절차보다 자율적인 의견교환·협력을 통해 일자리사업의 유사·중복 조정
- 전담부서 내 실무부서 간 연계협력이 제도적으로 제한되어 있지는 않으며 자율적으로 연계협력이 이루어지고 있는 실정

+ 일자리정책 주체별 정책수립 및 연구역량

- 일자리 전담부서보다 일자리 실무부서의 역량 수준이 더 높다고 인식
- 일자리 실무부서의 정책수립 및 연구역량이 다른 주체들보다 가장 높은 수준
- 일자리 실무부서 다음으로는 일자리정책 중간지원조직(또는 전담조직)의 역량 수준이 높은 것으로 조사됨

+ 일자리정책 중간지원조직

- 지역인자위, 일자리재단, 고용혁신추진단이 중간지원조직으로 활용됨
- 전반적으로 기획단계와 성과관리 및 평가단계에서의 역량 수준이 높은 것으로 조사됨

+ 역량강화 방안

- 『중앙정부의 일자리정책 관련 기관 위탁방식』을 가장 선호
 - 지자체(또는 일자리정책 관련 기관과 협의)가 대상별 교육훈련프로그램 설계
 - 중앙정부의 일자리정책 관련 기관에 위탁하여 해당 기관에서 공통/지역별 강사진 구성
 - 온라인(공통)/오프라인(지역특성기반) 교육과정 운영

+ 일자리 전담부서와 타 부서(실/국) 간 연계협력 강화방안

- 총괄기능 담당 일자리 전담부서 → 컨트롤타워 기능 부재
- 지자체장의 관심과 의지 필요
 - 부서간 실효적 연계협력을 가능하게 하는 가장 강력한 수단
- 지역고용 거버넌스 재편 및 활성화
 - 기존 상징적/형식적 체계에서 벗어나 지역고용거버넌스 차원에서 일자리정책의 실효적 연계협력이 활성화되도록 재구축 필요
- 실국간 연계협력 일자리사업 예산지원
 - 일자리 전담부서를 중심으로 유관 타 부서(실/국)와의 연계협력을 통한 일자리사업 기획에 대한 예산지원 필요

+ 전담부서 내 실무부서 간 연계협력 강화방안

- 기능별 전문화 조직으로서의 일자리 실무부서
- 상위부서 차원의 연계협력 공간 제공 필요
 - 전담부서 차원에서 실무부서 간 일자리정책 추진의 연계협력을 위한 전담부서 내 위원회 설치 및 운영

+ 지역 일자리정책 역량 강화방안

- ‘일자리정책 연구 및 기획’ 역량은 가장 큰 애로사항
- 일자리정책 중간지원조직(전담조직)의 안정성 강화 필요
 - 우선적으로, 현행 중간지원조직의 안정성 강화 필요
 - 장기적으로, 지자체 주도의 일자리 전담조직(중간지원조직) 설립운영 필요
- 일자리사업 수행기관의 기획 및 수행 역량 강화 필요
 - 기획 및 설계단계에서 일자리사업 프로세스 체계화 필요
- 광역자치단체의 ‘일자리정책 연구 및 기획’ 역량 강화 필요
 - (기초 교육) 신규 담당 공무원을 위한 지역고용아카데미 활성화
 - (심화 교육 및 컨설팅) 지역별 전문가를 활용한 일자리정책/기획역량 강화
 - (지역 일자리 연구 활성화) 지역 일자리 연구사업 활성화
 - (자체 지역일자리 평가체계 구축) 일자리 전담부서의 일자리 평가·환류체계 구축



지역맞춤형 재정지원 일자리사업 추진 방향***



***본 장은 고영우·이규용(2021) 『지역맞춤형 재정지원 일자리사업 추진방향』의 일부 내용을 발췌·요약한 자료임.

KLI KOREA LABOR INSTITUTE

지역맞춤형 일자리사업 추진배경 및 필요성



+ 지역맞춤형 일자리사업 추진배경

- 한국은 지역별로 입지조건, 산업기반, 고용률·실업률 등 경제지표, 인구구성, 인적 자원 현황 등의 편차가 큰 편
 - 지자체별 재정적 여건도 상이하여 중앙정부 주도의 일률적인 일자리대책으로는 지역 특성에 맞는 일자리 창출 및 고용서비스 제공에 한계가 있는 실정
 - 중앙과 지방이 소통하면서 지역 특성에 부합하는 일자리정책 추진에 대한 요구가 지속

+ 지역맞춤형 일자리사업 추진 필요성

- 일자리사업 추진에서 중앙정부와 지방자치단체의 역할 분담, 즉 책무성 (accountability)과 유연성(flexibility) 간 균형 배분 등에 대한 학술적·정책적 연구 필요성이 크게 제기되고 있는 상황
 - 자치단체 일자리사업의 구체적 현황조차 파악되지 않고 있을 뿐만 아니라, 중앙정부와 지방정부의 역할 분담 모델에 대한 연구도 많지 않은 형편
- 중앙정부가 지역의 여건이나 다양성을 반영하지 못하고 지역 주체들에게 사업들을 단순히 집행하는 수준으로 위임하는 전달체계는 지역의 정책능력과 사업집행능력 제고가 어렵고 충분한 사업성과를 기대하기 어려움

+ 일자리사업 기획에서의 지자체 재량권 인정범위

- 첫째, 재정지원 일자리사업 단위사업의 틀 내에서의 재량권(소극적 재량권)
- 둘째, 재정지원 일자리사업의 범위 내에서의 재량권(적극적 재량권)
 - 재정지원 일자리사업의 범위에 한정(기존 유형내 재량권 발휘)
 - 재정지원 일자리사업 내 사업의 다양화(유형간 연계결합을 통한 재량권 발휘)
- 셋째, 재정지원 일자리사업의 영역 확장

+ 지자체 재량권 부여에 따른 예산 활용

- 재정지원 일자리사업 예산은 중앙정부 예산과 지자체 매칭예산으로 구분되며, 지역의 재량권은 지역의 매칭예산에 대한 재량권을 부여하는 것으로 한정
- 두 가지 방안을 고려
 - 지역에서 매칭하는 예산의 총량내에서 재량권을 부여하는 방안
 - 각 사업유형별 매칭예산의 총량을 유지하면서 재량권을 부여하는 방안

+ 지자체 매칭예산에 대한 재량권 부여시 고려사항

- 중앙부처 재정지원 일자리사업 사업내용에 지자체 매칭예산을 재량적으로 활용하는 것에 대한 근거 마련 필요
- 중앙부처 재정지원 일자리사업의 국비 및 지자체 대응예산을 구분하여 사업을 운영할 때, 국비 사업의 효과에 영향을 미칠 가능성이 있는지 검토 필요
- 계획 단계에서 중앙부처-지자체-지역주체 간 협의체 필요
- 매칭예산의 활용에 있어서 지자체 재량적으로 설계된 사업을 검토·승인하는 단계 필요

+ 중앙정부 재정지원 일자리사업의 추가지원형

- 중앙정부의 고용장려금, 기업지원 등에 자치단체가 추가 지원함으로써 일자리사업 참여 유인을 제고하는 형태
 - 특히, 추가지원형은 중앙정부의 지원에 대해 지역 수혜 대상자가 부족하다고 인식하는 부분을 자치단체가 요건완화 및 지원액 증액 등을 통해 추가 지원함으로써 일자리사업에 대한 만족도를 제고하고 참여촉진을 유도하는데 효과적
- (예시) 고용노동부 내일채움공제사업에 대한 추가 지원, 고용노동부 일자리안정자금에 대한 추가지원 등

+ 지원범위 및 대상 확장형(사각지대 완화형)

- 중앙정부 일자리사업 수혜 대상의 경계 밖에 있지만 지원이 필요한 대상에 대해 자치단체의 재량으로 지원범위 및 대상을 확장하여 지원하는 유형
 - 이는 중앙정부 일자리사업의 경계 밖에 있어 수혜 대상자에 포함되지 않지만 취업취약계층으로 지원이 필요한 사각지대를 자치단체가 재량을 발휘하여 지원함으로써 사각지대를 완화하는 전략이 될 수 있을 것으로 기대
- (예시) 고용노동부 청년구직활동지원금의 대상 확장, 고용서비스 분야의 특화를 통해 지역 여건에 부합하는 고용서비스 제공 등

+ 일자리사업의 패키지형

- 중앙정부 재정지원 일자리사업과 자치단체 일자리사업이 연계되어 하나의 일자리사업군으로 완결성을 갖추게 되는 유형
 - 중앙정부 일자리사업을 전체적으로 조망하고, 지자체 차원에서 어떠한 사업이 추가적으로 실행되면 시너지가 창출될 수 있을 것인가를 인식하고 적합한 일자리사업을 설계할 수 있는 역량이 필요
- (예시) 조선업 산업 및 고용위기 지원에 따른 조선업 퇴직자 재취업 지원사업(경상남도 사례), 고용노동부 신중년 적합직무 고용창출장려금 지원사업과의 연계 등

+ 일자리사업 운영의 효율화형

- 중앙정부의 재정지원 일자리사업을 운영하는 자치단체가 지역 특성에 맞게 사업을 설계·운영함으로써 일자리사업의 효율성과 효과성을 제고하는 유형
 - 자치단체의 재정투입보다는 지역에서 전개되는 중앙정부 재정지원 일자리사업을 효율적으로 운영함으로써, 일자리 창출을 위한 시너지를 효과에 노력함
- (예시) 지자체 중심의 일자리정책 컨트롤타워 운영, 사업간 시너지 창출을 위해 중앙정부 재정지원 일자리사업의 연계 운영 등

+ 지역맞춤형 재정지원 일자리사업 운영 방안

- 중앙부처 재정지원 일자리사업 운영 및 평가와 관련하여 변화 및 혼란을 최소화로 유지한채 지자체 재량권을 부여하는 방안의 모색 필요
- 중앙부처 재정지원 일자리사업에 대응되는 지자체 매칭예산의 운영에 대한 재량권 부여만을 고민할 필요가 있음(지자체 매칭예산의 규모 및 대응 사업 파악 필요)

+ 중앙정부 일자리사업에 대한 자치단체 운영의 자율성 및 재량권 확대

- 자율성 및 재량권의 범위, 운영주체, 예산배분 등 고려해야 할 사항들이 많으며, 각 분야별로 야기될 수 있는 문제점들을 동시에 고려하기에는 역부족이기 때문에, 단계별로 접근방안을 모색
 - 1단계: 소극적 재량권 부여를 고려하되, 고용부 일자리사업을 중심으로 시범사업을 선정하여 지자체 자율사업 기획을 유도하고 이를 모니터링함으로써 소극적 재량권 부여에 대한 효과를 점검
 - 2단계: 시범사업을 대상으로 운영된 지자체 자율사업의 성과평가에 기반하여, 고용부 전체 사업 → 타 부처 사업 순으로 재량권(소극적 재량권 뿐만 아니라 적극적 재량권 도입도 고려) 부여 대상 일자리사업을 확대
 - 3단계: 최종적으로 지역 차원에서의 재정지원 일자리사업의 영역 확장과 연계하여 지자체 자율(재량)사업의 발굴 및 운영 유도

+ 지역일자리 목표 공시제 연계를 통한 지역맞춤형 일자리사업 계획수립체계 구축

- 지자체는 중앙정부 재정지원 일자리사업 운영에 대한 재량권을 발휘하여 지역 특성이 반영된 지역맞춤형 일자리사업 계획 수립을 강화
- 자치단체는 지역 특성에 부합하는 특성화지표(자율지표) 및 성과관리 방안을 제시하고, 중앙정부(소관 부처)는 특성화지표의 적절성에 대한 컨설팅 및 평가를 수행하여 피드백을 지속적으로 제공함으로써, 지자체 차원의 성과관리가 효과적으로 이루어질 수 있도록 유도

+ 중앙정부 재정지원 일자리사업 평가의 이원화

- 지자체 재량으로 운영된 자율(재량)사업에 대한 사업관리 및 평가는 지자체 자체적으로 실시하는 것을 원칙으로 운영
- 지자체의 사업관리 및 평가에 대한 중앙부처(지방관서) 점검 및 컨설팅 필요
- 지역과의 협력, 재량사업 설계 및 운영에 대한 연계 등을 중앙부처 재정지원 일자리사업 평가에 반영
- 지자체 재량사업 계획·운영 및 평가에 대한 결과는 공시제와 연계하여 지자체 인센티브 제공에 활용

+ 지역맞춤형 지역고용정책의 도전과 과제

- 이상에서 논의된 바와 같이, 일자리사업에 대한 중앙정부와 지자체 간 서로 다른 이해와 종합적인 사업관리 시스템의 부재 때문에, 지자체 차원에서 수행하고 있는 재정지원 일자리사업을 종합적으로 관리하기에 역부족인 구조임
 - 향후 지자체 차원에서 재정지원 일자리사업에 대한 성과관리가 필요하며, 중앙정부 일자리사업과의 연계방안 및 효과 등을 성과관리 측면에서 함께 고려해야 할 것으로 판단됨
 - 아울러, 중앙정부와 동일한 기준에 의한 일자리사업은 아니지만 지자체 차원에서는 지속적인 지원이 필요한 사각지대 완화를 위해 재정지원 일자리사업 계획 및 집행에 있어서 지자체의 자율권 및 재량권을 부여하는 방안을 모색할 필요가 있음
 - 이 과정에서 지자체 차원의 재량권이 발현된 (일자리)사업에 대한 중앙정부 및 지자체 간 이해 및 지자체 차원의 별도 사업관리체계 구축 등이 병행되어야 할 것으로 사료됨



감사합니다



【 Session 1 】

[주제2] 지방소멸 위기 극복을 위한 일자리 모델과 전략

이상호(한국고용정보원 연구위원)

- 토론 : 홍진기(산업연구원 선임연구위원)

지방소멸 위기 극복을 위한 일자리 모델과 전략

이 상 호

(한국고용정보원, cclg007@keis.or.kr)

목차

한국고용정보원
Korea Employment Information Service

1. 왜 대안적 전략인가?
2. 대안적 지역 발전 모델
3. 대안적 지역 일자리 전략
4. 지역 유형별 일자리 사례와 모델
5. 실행가능한 일자리 정책 수단들
6. 유형간 결합과 정책지원 협력 체계

- 지역 일자리의 위기로부터 촉발된 지역의 위기
 - 일자리 양의 위기 : '15년 이후 비수도권의 청년 고용률 악화
 - 일자리 질의 위기 : '15년 이후 비수도권 상대임금격차 확대
 - 수도권으로의 청년유출로 인해 지방소멸위험 확산 : 2021년 시군구 110/228곳

- 대량생산-대량소비(광역대도시) 공간적 분업모델의 위기
 - (수도권/대도시) 구상-기획, R&D, 이른바 본사 기능 집중 vs (비수도권/중소도시) 실행기능, 분공장 위주
 - 기술변화(노동수요): 주요 제조업 위기의 순환사이클이 빨라지면서 깊어짐
 - 저출산-고령화(노동공급)는 원심력을 강화시키는 원인으로 작용
 - 비수도권의 고용기회를 구조적으로 악화시킴

- 코로나19는 이러한 구조적 위기를 가속화

■ 지역 일자리 사례로부터의 질문

Q 개별 지역들이 각자도생하는 방식이 진정한 해결책일까?

- 기존의 지역발전 모델을 넘어서는 새로운 지역 발전모델의 기본방향을 탐색하고,
- 다양한 층위의 지역들이 서로 어떻게 연계되고 협력해야 하는지를 논의하고자 함

사례 유형	한국의 러스트벨트	대학 소멸 위기형	원도심 쇠퇴	풀뿌리 공동체 유형
위기의 성격	지역 대기업 폐업으로 인한 산업 쇠퇴	지역 대학 입학자원감소 경쟁력 약화	지역산업 및 원도심 쇠퇴, 인구유출	인구 고령화 및 청년인구 유출
공간적 층위	중규모 도시	광역수준	동 수준	마을 수준
일자리 연계	산업-노동 연계	교육-산업 연계	산업-정주환경-문화 연계	일자리-주거-정주환경 연계
선정 사례	전북 군산 상생형일자리	광주-전남, 경남 RIS	부산 영도 도시재생뉴딜	경북 의성 이웃사촌마을

2. 대안적 지역 발전 모델

- 포드주의 공간분업 구조의 모순을 해소 혹은 완화하기 위한 목표설정
 - 수도권-대도시 집중에 따른 지역 간 불평등 확대가 불가피하거나 비가역적이라는 인식(수동적-적응적 접근)으로부터, 지역이 내생적 발전을 도모할 수 있도록 산업과 일자리 공간구조의 변화가 필요하다는 인식(적극적-전환적 접근)으로의 전환

<대안적 지역발전 모델의 핵심 구성요소>

	기존의 발전모델	대안적 발전모델
가치지향	거점 중심 중앙집중형 (구상과 실행의 분리)	분권형-다양성-연결성 (구상과 실행의 통합)
분업과 협업 구조	대량생산(도시)-대량소비(도시) 중심 수직적-위계적 공간 분업	다층적 수준의 도시와 공동체간의 수평적 협업과 역할 분담
기술	산업 기술 + 석탄 에너지	4차산업혁명 기술 + 탄소중립/그린 에너지
산업	전통 제조업 주도	IT기술과 융합된 농업, 제조업, 서비스업
조직	수직적-위계적-상명하복	수평적-자율성
규범	정형화된 근무형태	유연하고 탄력적인 근무형태

5

2. 대안적 지역 발전 모델

- 정책 패러다임의 전환

	기존의 발전모델	대안적 발전모델
혁신 주체와 리더십	대기업과 공공부문, 거점대학과 명문대학 주도의 소수 엘리트 집단	기업가정신에 기초한 지역대학, 혁신기관 으로 구성된 분산적-중층적 주체들
사회적 교환	고생산성-고임금 간 선순환	괜찮은 일자리 + 양질의 다양한 서비스 간 선순환
관계	대기업 공공부문 주도의 노사간 대립과 타협	지역-산업-세대간 다양한 층위의 상생과 협력
중심 섹터	국가-시장	국가-시장-시민사회의 조화
정책 조합	대규모 하드웨어 인프라 중심의 산업 입지와 국토 개발 정책	적정규모의 필수 인프라와 소프트웨어가 조화를 이룬 장소기반 사람 정책
정책 이니셔티브	중앙정부 주도의 정책기획 + 지방정부의 정책집행	지역 주도의 발전 전략 + 중앙정부의 지원과 조정

6

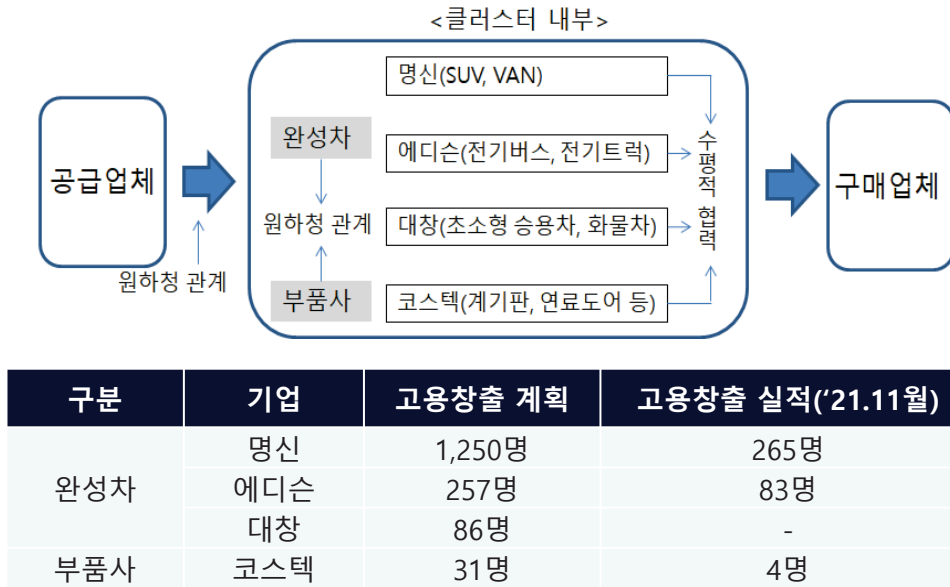
- 기존 지역정책(장소기반정책)의 한계
 - 혁신도시와 도청이전 등 : 공공기관 종사자 이전의 산술 효과, 역내 인구 재배치
 - 고용위기지역, 산업위기대응지역 등 : 산업집적지 하향식 긴급 대응 중심
 - 도시재생뉴딜, 상생형일자리 사업 등 : 상향식, 그러나 중/대규모 산업 도시 중심
 - 성장촉진지역 : 낙후지역, 그러나 상하수도, 도로 등 지역의 기초 인프라 중심
- 기존 고용정책(사람기반정책)의 한계
 - 지역노동시장 상황이 다양하고 지역주민의 일자리 정책에 대한 욕구가 다양함에도 불구하고 대부분의 정책권한과 예산이 중앙에 집중 : 수직적 구조
 - '18년 전체 일자리사업 예산(22.9조) 중 지자체를 통해 집행된 예산은 34.5% (7.9조)이며, 이중 지자체 자체 예산업의 비중은 1.4조에 불과함
 - 이런 가운데 지난 20년간 지역고용사업은 지역주도 일자리 정책의 가능성을 선도해왔다는 의의에도 불구하고 사업의 한계와 문제점이 뚜렷하게 나타남

- 기본 방향
 - 1) 지역 일자리 정책의 목표 : 수도권-대도시 중심의 공간 분업 구조를 분산적 네트워크 구조 변화시키기 위한 적극적-전환적 전략 필요
 - 2) 일자리 정책에서 지역 주도성 강화 : 일자리 정책의 분권화를 강화하기 위해 각 정책 수단에서 중앙과 지역의 역학을 구분, 이에 대응하여 전달체계 개편
 - 3) 장소기반 접근과 사람기반 접근의 조화 : 핵심적인 고용안전망은 중앙정부 주도로 단순하고 폭넓게 운영 + ALMPs 중심의 지역맞춤형 정책은 지자체 주도
 - 4) 산업-교육-복지와 연계된 일자리 전략 : “노동시장 정책만으로는 청년실업, 사회적 배제 등을 해결할 수 없으며, 산업 정책과 교통·보육·보건·차별·주거·훈련·창업 등과의 결합이 필요
 - 5) 공간적 차원의 노동시장 이중구조 완화 : 미국 러스트벨트, 영국 브렉시트 등 지역 불평등이 사회정치적 갈등으로 확산 : 산업 성장이 원하청 협력 구조 개선, 중소기업 작업장 혁신, 비전형 근로 보호, 산업안전 강화 등과 상보성 필요

4. 지역 유형별 일자리 사례와 모델

▪ 군산형 일자리 사례

- 전기차클러스터 상생협의회를 기반으로 지역고용거버넌스 구축
- 클러스터 내부 업체 + 지역대학 간 공동의 혁신 체계 구축
- 공동교섭 + 적정임금의 결합



9

4. 지역 유형별 일자리 사례와 모델

▪ 지역혁신플랫폼과 경남공유대학 사례

- 지역 기업 수요에 맞는 혁신적 인재양성을 위해 지자체-대학-지역혁신기관 협력
- 대학간 연합 교육과정, 스마트 분야에 특화된 트랙별 과정 운영



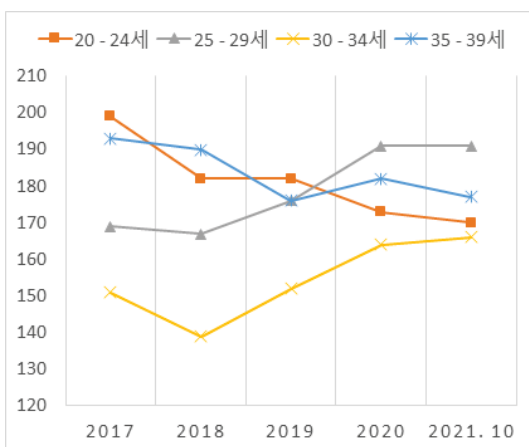
10

- 부산 영도구 도시재생 연계 일자리 창출 사례
 - 도시재생현장지원센터를 중심으로 지역재생과 일자리 창출 연계
 - 수리조선산업 고도화 + 창업

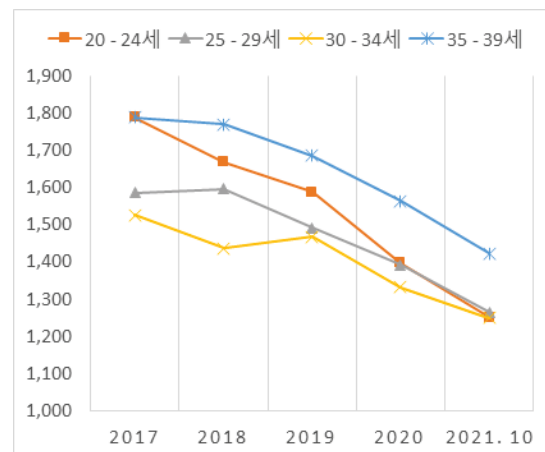
대상지	주요내용	
부산 영도구 남항동	사업유형	경제기반형
	일자리 지향점	수리조선 혁신으로 차세대 일자리 생태계 구축
	일자리 주요사업	영도 뉴딜 수리조선대학
		중소형 수리조선업체 집적단지 조성 수리조선협동조합 구축 및 운영
부산 영도구 봉래1동	사업유형	중심시가지형
	일자리 지향점	대통전수방 프로젝트: 취창업 지원을 통해 통해 전통산업 재생
	일자리 주요사업	목도노포전수방 : 근대풍 어묵거리, 전수자 기술창업 교육지원
		창업실험방 : 노포가게 분점 조성, 전수방 체험지원
전통산업재생방 : 창의산업공간, 창고군 파사드 정비, 전통산업 프리존		

- 의성군 안계면 이웃사촌시범마을 사례
 - 청년 일자리 : 스마트팜을 통한 창농지원, 도시청년시골파견제를 통한 생활창업 등
 - 청년주거 확충 : 컨테이너 하우스, 모듈러 주택, LH 공공임대 주택 등
 - 교육.의료.복지 인프라 개선(3대필수의료 등), 커뮤니티 활성화와 마을환경 개선
 - 이웃사촌지원센터: 갈등 조정 및 사업 연계

안계면



의성군 내 다른 읍면



▪ 사례 지역 일자리 모델의 특성

- 지역의 위기에 대한 공감대 형성: 위기 극복을 위한 정책/사업에 대한 지지와 참여
- 지역별 특성 및 공간적 범위에 따라 정책 수단들이 서로 연계되고 패키지화됨
- 다양한 주체들간의 복잡한 이해관계와 갈등을 조정하는 중간조직의 역할
- 각종 인프라 사업에 대응되는 적절한 프로그램 부족으로 어려움

	전북 군산 상생형일자리	경남 공유대학	부산 영도 도시재생뉴딜	경북 의성 이웃사촌마을
위기의 성격	지역 대기업 폐업으로 인한 산업 쇠퇴	지역 대학 입학자원감소 경쟁력 약화	지역산업 및 원도심 쇠퇴, 인구유출	인구 고령화 청년인구 유출
공간적 층위	중규모 도시	광역수준	동 수준	마을 수준
일자리 연계	산업-노동 연계	교육-산업 연계	산업-정주환경-문화 연계	농업-주거-정주환 경 연계
지원 수단	인건비 + 기업지원	교육과정 + 채용연계	인프라 조성 + 창업지원	창업지원 + 주거지원
사업 대상	청년층	청년층	취약계층 청년층	청년층 기존 주민
지자체	광역-기초 협력	광역	광역-기초 협력	광역-기초 협력
중간 조직	노사정협의체	대학추진단	도시재생현장 지원센터	이웃사촌 지원센터

▪ 지역 노동시장유형별 맞춤형 정책지원

	성장 지역	위기/쇠퇴 지역
중소규모 공동체	거창(승강기), 밀양(뿌리산업) 등 <ul style="list-style-type: none"> • 인력수요 증가에 대응하기 위한 인력양성과 매칭, 채용장려금 등 • 중소기업의 R&D를 지원하기 위한 외부 혁신기관과의 연계 협력 지원 	의성군, 철원군 등 인구감소 지역 <ul style="list-style-type: none"> • 스마트농업-주거지원 등 패키지정책 • 공공서비스의 집적과 접근성 제고 • 지역 취약계층 고용/소득 지원을 위한 사회적 경제 활성화와 일자리 제공
특화된 산업 도시 (특화 외부성)	평택시, 안성시 등 <ul style="list-style-type: none"> • 공동의 인력양성 프로그램을 통해 내부 숙련 향상 프로그램 운영 • 역내 취약계층, 고령자, 여성 등의 노동시장 참여 촉진 • 문화-서비스업 기반확충을 통한 도시 어메니티 강화 	통영시, 군산시 등 <ul style="list-style-type: none"> • 지역대학과 연계한 구조조정 실직자 전직 및 재숙련화 등 회복력 중심의 유연안정성 모델 지원 • 지역 취약계층 고용/소득 지원을 위한 사회적 경제 활성화와 일자리 제공
복합 대도시 (규모와 다양성 의 경제)	광주 광산구, 부산 강서구 등 <ul style="list-style-type: none"> • 신도심 지역은 서비스-공공기능 중심으로 노동력 수요증가 • 광역 수준의 인력 풀 내에서 매칭 개선 등 필요 • 대도시 인프라와 혁신기관 등의 자원을 최대한 활용하는 것이 관건 	부산 영도구, 대구 서구, 광주 동구 등 <ul style="list-style-type: none"> • 원도심 도시재생 사업과 연계한 숙련 전환, 전직지원 등 일자리 사업 지원 • 노후 산업단지의 고도화와 산업 전환, 주거, 서비스, 문화 연계 • 대도시 인프라와 다양성 등의 자원을 최대한 활용하는 것이 관건

5. 실행가능한 일자리 정책 수단들

가. 위기노동자 지원형

사업 유형	일자리 나누기와 지키기	숙련 전환 및 전직지원
주요대상	고용위기 부문 지역 중소기업 노동자, 사업주 등	고용위기 실직(예정)자
중앙정부 정책수단 활용연계	- 산업위기대응특별지역 - 특별고용지원업종 - 고용위기지역	- 고용안정선제대응패키지 - 공정한전환대응특별지역 - 조선업 퇴직자 채용 보조금
지역주도 일자리 정책 수단	- 일자리나누기 지원: 고용유지 조건부 교대제 실시 등 근로시간 단축 지원 - 고용유지지원 기간 동안 숙련향상 혹은 전환 훈련 지원 - 재직자 조업단축 등에 따른 지자체 일자리 사업 연계 - 고용유지 조건부 대체 사업 개발을 위한 사업주 지원금 및 세제, 사회보험 혜택	- 실직(예정)자의 규모, 실직시기, 숙련, 재취업 의사와 가능성, 희망 일자리에 대한 정확한 수요조사 - 실직(예정)자 심리상담, 생애 경로재설계서비스 - 지역(전문)대학과 연계한 숙련 전환 교육(단기, 중기, 장기과정) - 교육기간 동안 생계지원 - 재취업 정착지원: 후 1-2년 임금 보조금(기존 사업과 연계하여 확대 지원 고려) 지원
협력 거버넌스	지역 노사민정 협의체를 통한 고용보장과 고령 분담 간의 교환	
참고 사례	폭스바겐 블프스부르크공장/군산형 일자리 일자리나누기지원-교대제/ 경남형 고용유지 훈련 사업	핀란드 노키아 브릿지 프로그램/ 유럽 그린딜 공정전환지원(JTS) 거제/울산동구 조선업 희망센터/고선패 사업 선정 지역 위기 지원

15

5. 실행가능한 일자리 정책 수단들

나. 지역혁신인재 양성형

사업 유형	지역혁신인재 양성	현장숙련인력 양성
주요 대상	지역 기업-대학과 연계한 맞춤형 고급인재 양성	기업 및 산업 연계 현장숙련 및 기업직접 채용수요 대응
중앙정부 정책수단 활용연계	지역혁신플랫폼 등 대학지원, 각 중앙 부처의 특성화 대학 지역인력양성사업	스마트팩토리, 상생형지역 일자리 공정전환 지원 특별지역
지역주도 일자리 정책 수단	1-2년 학위 교육 과정	3-6개월 훈련 과정
협력 거버넌스	- 채용장려금 우대 지원 - 중소기업 기술애로 솔루션과 R&D 과정을 중심으로 한 프로젝트 - 근로환경 개선, 주거지원 사업 등	
협력 거버넌스	- 지역중소기업, 지역대학, 인력양성 기관이 참여하는 통합거버넌스 - 신장장 부문에 대한 통합된 전체 숙련별 인력수요와 훈련 수요 도출 - 지역 기업이 필요로 하는 교육과정 체계- 채용 협약	
참고 사례	광역수준 지역혁신플랫폼 기초수준 지역혁신플랫폼 경북 고선패(구미 대학클러스터)	고용안정선제대응 패키지 지역혁신프로젝트 산업단지대개조

16

다. 공동체활성화와 청년일자리 창출형

사업 유형	도시재생 연계형	인구소멸위험 극복형
주요 대상	원도심 쇠퇴 지역	지방소멸위험 지역
중앙정부 정책수단 활용연계	- 도시재생 사업 (국토부)	- 인구소멸위험대응특구(행안부) - 사회적 기업, 협동조합, 마을기업 등
지역주도 일자리 정책 수단	- 지역 상권 활성화 연계 일자리 사업 지원 - 취약계층 일자리사업 (교육, 고용서비스 등) - 노인돌봄, 주거개선 등 직접일자리 사업 발굴지원 - 지역 특화산업 연계 교육, 창업, 일자리사업지원(강강이마을 등)	- 청년인구 유입/귀농지원, 정주 지원 - 체류/관계 인구활성화(문화관광산업 연계) - 향토산업/스마트농업 기술훈련 및 일경험지원 - 돌봄과 연계한 사회적 일자리 고도화 - 지역특화 일자리 창출 지원 (문화예술인 등과 협력하는 활성화 일자리) - 사회적일자리 생태계 활성화 지원
협력 거버넌스	중간 지원조직을 중심으로 민관합동 거버넌스 구축, 사회적 경제조직 중심 광역과 기초지자체의 협업 관계	
참고 사례	- 부산 영도구 도시재생 사업 - 통영 캠프 마레 - 강원도 빨래 지원사업	- 경북 의성군 이웃사촌시범마을 - 전북 완주군 사회적 경제 - 충남 홍동면 풀무공동체

6. 유형간 결합과 정책지원 협력체계

■ 사업 유형간 결합

- 광역 혹은 기초지자체별로 위의 3가지(6가지) 유형의 일자리 사업을 적절히 조합
- 예1) 전북의 전주-익산-군산-완주 벨트의 자동차 클러스터로 상생모델 확산
 위기노동자 지원형 + 지역혁신인재 양성형 결합 + 공동체 활성화와 청년일자리(완주)
- 예2) 통영: 고용위기지역 지원 + 도시재생일자리 사업(캠프마레)
 진주-창원 지역대학/중소기업 등 외부 자원과 연계한 지역혁신인재양성 사업 결합

■ 지역 상황에 맞는 일자리 정책기획 역량 강화를 위한 제도적 노력 필요

- 일자리 전문관 제도 도입 : 채용단계 혹은 재직 중 교육을 양성
- 지역 일자리 전담기관 설치 : 김종한(2021)의 지역일자리파크 등
- 지역 일자리 관련 이해관계자 대상 교육 강화 : 지역고용전문과 과정 제도화

6. 유형간 결합과 정책지원 협력체계

	중앙과 지역간 역할 분담	지역 역량과 리더십 강화
지역	일자리 기본계획 및 세부 계획의 수립 및 실행 일자리 목표와 성과관리를 체계화하고 공시	공무원 고용전문관 제도/일자리 전문기관 설치 지역주체 역량강화 프로그램
중앙	기획 및 심의/평가 지원, 조정	광역간, 기초간 협업 인프라에 대한 지원

지역 주도의 일자리 사업 지원 체계
(중앙 및 지방정부 + 지역대학 + 지역노사 + 시민사회 등 협력 거버넌스기반)

정책 수단	중앙정부 고용노동 정책/사업 지원	+	지역주도의 맞춤형 사업 설계
교육훈련	내일배움카드/국가기간전략직종훈련		지역전문 인력/현장숙련인력 양성 체계
고용서비스	지역고용센터/취업성공패키지		청년, 경단여성, 중고령층 등 대상별 서비스
고용장려금	고용유지지원금, 채용장려금, 내일배움카드		(초)광역: 지원대상, 수준, 기간 맞춤형
직접일자리	노인일자리/지역주도형 청년일자리 등		기초지자체: 지원대상, 수준, 기간 맞춤형 지원
창업지원	기술창업 중심 지원/사회적 경제 지원		생활창업 등 맞춤형지원+ 소득 및 주거 지원
노동영역	원하청 상생 지원, 산업안전 규제, 근로시간단축, 최저임금 등 법제도 규제		비정규직과 플랫폼노동 지원, 상생기급 조성 등 지역차원 노동관련 조례 및 제도 운영
인프라	(초)광역 지방고용노동청		지역일자리협의체/지역 일자리재단

산업-교육-복지 정책

연구개발, 산업 및 중소기업 지원	지역대학 및 특성화고 일자리 매칭 강화	지역 사회 의료, 복지, 돌봄 지원 확대
--------------------	-----------------------	------------------------

19

이 발표문은

이상호, 서룡, 박선미, 황규성, 김필(2021, 출판 예정), 지방소멸 위기 극복을 위한 지역 일자리 사례와 모델, 한국고용정보원.

의 결론 부분을 수정.요약한 것입니다. 인용 시 저자와 협의를 부탁드립니다.

감사합니다!

20



【 Session 2 】

[주제1] 울산 자동차 부품산업 실태조사와 전환지도 작성

조형제(울산대학교 교수)

- 토론 : 박명준(한국노동연구원 선임연구위원)



울산 자동차부품산업 실태조사 및 전환지도 작성

2022년 2월 18일

울산대학교 조형제 교수

목 차

- II. 자동차부품산업의 구조 전환
- III. 울산 자동차부품산업의 특성과 기업의 대응
- IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황
- V. 울산 자동차부품산업 고용 전망
- VI. 시사점 및 향후 연구 계획

참고문헌

II. 자동차부품산업의 구조 전환

자동차산업의 전환 가속화

II. 자동차부품산업의 구조 전환

- 내연기관자동차(이하 내연차)가 발명되어 대중화된 이후 130여년 만에 자동차산업의 근본적 전환이 진행되고 있음
- 산업전환의 핵심은 1) 내연차에서 친환경차(전기차,수소차), 2) 자율주행, 3) 모빌리티 서비스로 이행하는 것
(출처 : 삼정KPMG 경제연구원, 2021)
- 이는 1) 동력발생 장치의 변화뿐 아니라, 2) 운전 기능(인지,판단,제어)을 AI가 자율적으로 담당하고, 3) 거래 및 이용방식(모빌리티 서비스)이 질적으로 변화되는 것을 의미함
- 산업전환의 과정에서도 지역적 착근(embeddedness)이 요구되는 그라운드의 영역은 여전히 중요. 친환경차는 전기전자 부품, SW의 비중이 커짐에도 불구하고, 여전히 자동차산업은 제조업에 속하고 연관산업의 공간적 집적이 경쟁우위의 핵심을 차지함.



자동차의 변화

- **친환경차(전기차·수소차)로의 전환**
- 배기가스를 배출하는 내연차에서 탄소 제로를 목표로 하는 친환경차(전기차·수소경차)로의 전환이 이루어지고 있음
- 배터리, 반도체, 연료전지 등 전기전자, 화학, IT 등 타 업종에서 새롭게 출현한 부품들이 자동차 산업에 융합되고 있음
전동화 압력 직면 : 동력발생 장치가 **내연기관**에서 배터리(전기차) 또는 연료전지(수소차)로 **변화**
수소차의 경제성 문제로 인해, 산업 전환은 **당분간은 전기차가 주도**하는 양상으로 진행
- 타 업종에서 새롭게 출현한 부품의 **자동차 산업 융합** : 전기전자, 화학, IT산업과 자동차의 결합

자율주행의 진전

- 자율주행으로의 전환은 예상보다 지연되고 있지만, 이미 기존 차량에 정속 주행, 주행보조 등의 **오토 파일럿 기능 적용**.
OTA(Over the Air)를 통한 SW 무선 업데이트 기능도 이미 적용.
- 테슬라가 주도하는 인공지능·네트워크·에너지 세 영역의 융합 발전을 통한 **자율주행 기능의 급속한 향상**으로 자동차산업의 **근본적 재편이 본격화될** 것으로 예상

모빌리티 서비스

- **모빌리티 서비스의 실용화** : 온라인 판매, 리스, 카 엔터테인먼트, 충전 인프라 등
- 자율주행 서비스의 총화인 **로보 택시**가 상용화되고 공유경제도 진전되면, 자동차의 수요 감소와 함께 **경쟁구도도 크게 변화**될 전망

순차적 전환

- **단기 (그라운드)**
- 친환경차 전환 중심으로 진행
- **중장기 (로우스카이, 하이스카이)**
- 자율주행과 모빌리티 서비스 중심으로 점차 변화
- **함의**
- 하드웨어 → **소프트웨어 중심**
제조업 → **서비스 중심**으로 전환

내연차와 친환경차의 공존

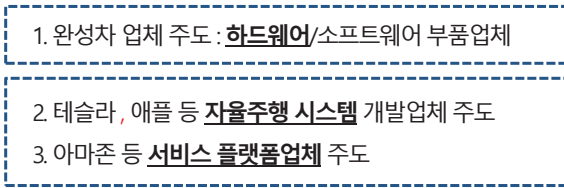
- **친환경적 동력발생장치를 탑재한** 전기차, 수소차의 성능이 향상됨에 따라 그 생산 및 판매 비율이 증가하면서, 점차적으로 **내연차를 대체**해갈 것으로 예상
- 상당 기간(10-20년) 동안은 **내연기관차와 공존**할 것으로 예상
- 내연차, 하이브리드카의 비중이 상대적으로 감소함에도 불구하고 당분간은 **캐시 카우**의 역할 담당

가변적인 전환의 속도

- 전환의 속도는 기술 발전, 친환경 규제, 수요 증가, 기업 대응 등의 **정도에 따라 가변적으로** 진행
- 친환경 규제가 점차 강화되는 가운데 기술 발전이 일정한 임계점에 도달하면 **자율주행차의 수요 증가**가 폭발적으로 일어날 것으로 예상
- 자동차 기업들은 전환의 속도를 정확하게 예측하면서 **순발력 있게** 대응하는 정도에 따라 생존 여부가 결정됨

● 산업 전환은 3원적 경쟁 구도 : 완성차 업체와 신생 테크기업 간의 경쟁

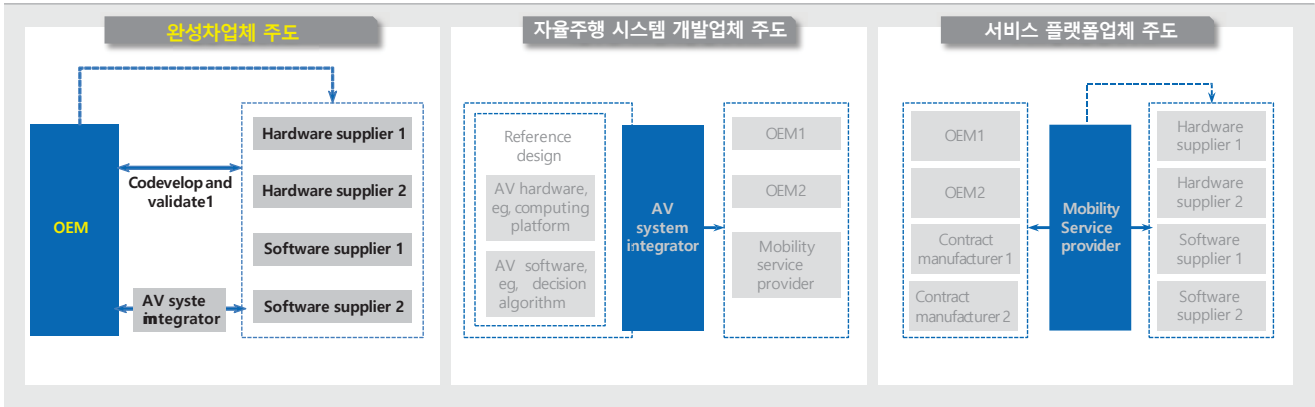
- 모빌리티 시장의 참여자들은 크게 세 영역으로 분류 가능



← **울산 자동차산업의 대응이 상대적으로 용이.**
완성차업체(현대차)의 경쟁력 유지를 전제로 함

→ **가능성을 배제할 수 없는 상황.**
경쟁 지형 자체의 근본적 변화가 예상됨

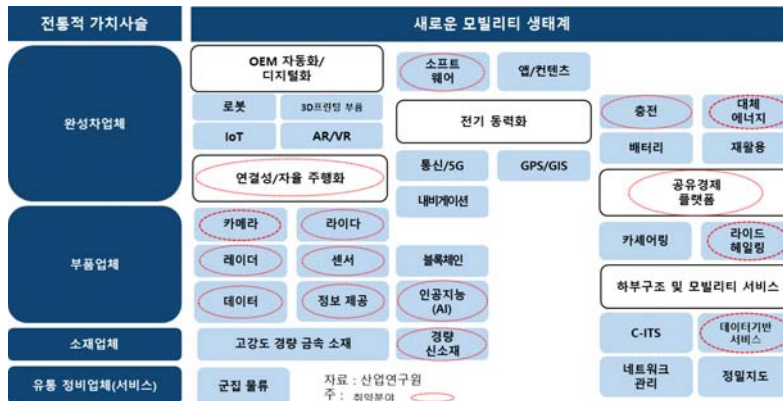
3원적 경쟁 구도



자료: 메리츠증권 리서치센터, 2021.

● 모빌리티 생태계 변화와 국내 산업의 취약성

- 완성차업체, 자체 부품(파워트레인)의 생산 비중이 27%에서 15%로 감소 전망(BCG)
- ✓ 전장과 소프트웨어 등 신부품과 Mass 등 서비스산업이 미래 성장 주도



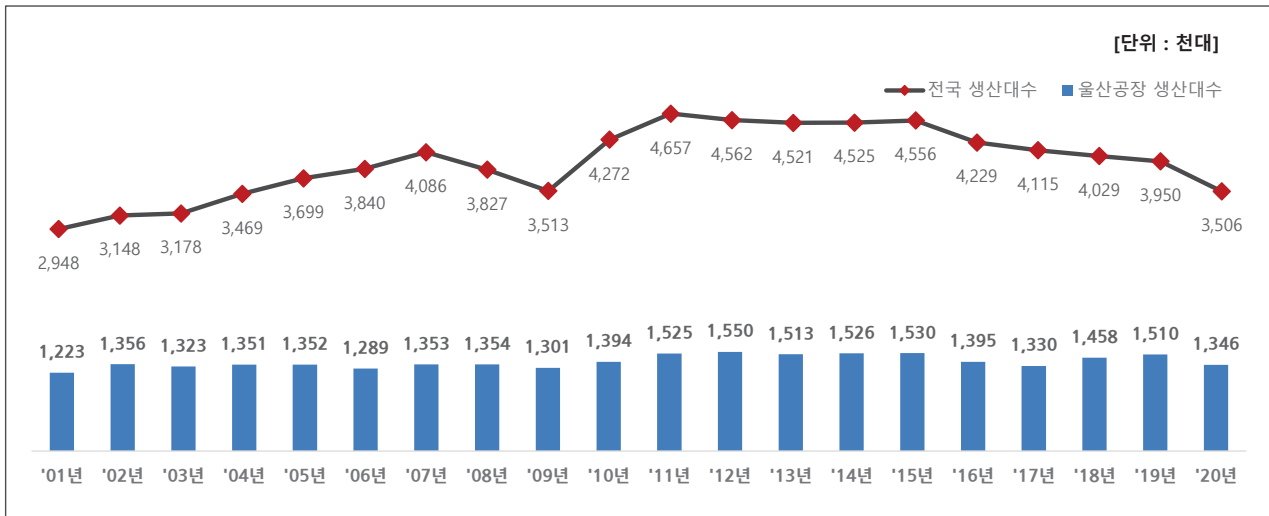
출처: 이항구(2020. 7. 30), "미래차산업과 일자리 전망", 울산자동차산업 노사정 미래 포럼(1차).

● 산업전환에 대한 울산지역의 대응 능력 부족

- 울산지역에는 산업전환에 유망한 전장부품업체의 비중이 2.5%로 매우 낮음
- 배터리 사업에 진출한 업체가 다수 있지만, 대부분 핵심 부품에는 접근하지 못함
- 부품조립, 케이스 등 부가가치가 낮은 영역에 집중되어 있음
- 모빌리티 서비스 분야는 매우 취약함

- 2015년을 정점으로 전국 및 울산공장 자동차 생산대수 증가가 멈춤
- (국내 생산대수 기준) 2020년 자동차 생산대수는 글로벌 금융위기인 2009년 수준으로 하락하였음

자동차 생산 추이 ('01~'20년)



* 한국자동차산업협회, 현대자동차 내부자료

● 자동차 부품산업의 경쟁우위가 변화되고 있음

- 전기차 부품 수는 내연차의 3만여개 부품 중에서 동력발생·전달장치에서 1만2천여개의 부품이 감소하고, 2천여개의 부품이 새로 증가하여 도합 2만여개가 될 것으로 예상됨

● 기술적 변화에 대응하는 과정에서 부품업체들의 재편(유지, 감소, 확대) 진행

- 이러한 기술적 변화에 대응하는 과정에서 부품업체들의 재편(유지, 감소, 확대)이 진행되고 있음. 전기차 생산 및 판매 예측의 불확실성으로 인해, 대부분의 부품업체는 모델 수 증가에 따른 수익성 악화를 감수하면서 장기 투자를 해야 하는 어려움에 직면해 있음

● 부품업체의 위기는 부품 유형, 대응 능력에 따라 차별적으로 나타나고 있음

- 내연차의 동력발생·전달장치를 생산하는 부품업체는 전기차가 증가하는 만큼 사업 축소의 직접적 영향에 직면하게 됨
- 차체, 샤시, 의장 등 다른 부품 유형은 전기차에서도 연속성이 크지만, 배터리 무게를 상쇄시켜 연비를 높이기 위한 경량화, 고급화 및 전장화에 대응해야 함

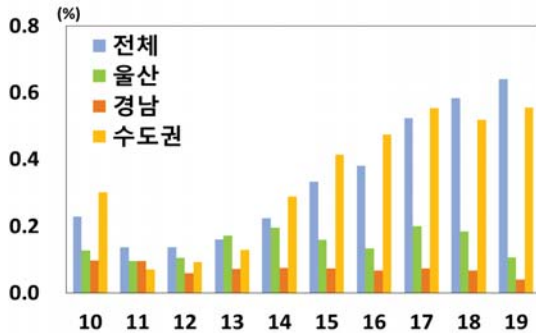
● 울산지역 부품업체의 위기 체감

- 파워트레인 분야 부품업체들을 제외하고는 아직 본격적인 산업전환이 체감되지 못하고 있음
- 울산지역 부품업체들 중에는 현대차에 대한 전속적 관계가 강한 업체들이 많음
 - 전속적 구조 하에서 산업전환에 대한 체감도가 더욱 낮음
- 전속적 관계의 성장 관행에 따른 파국적 위기를 예방하기 위해서는 선제적 대응이 요구됨

"다른 지역에 비해 울산 기업들은 적극성이 부족한 거 같아요, 기존 거래관계가 계속 될 거라고 생각하기 때문에 연구개발에 관심이 없어요"

● 낮은 연구개발 투자 비중

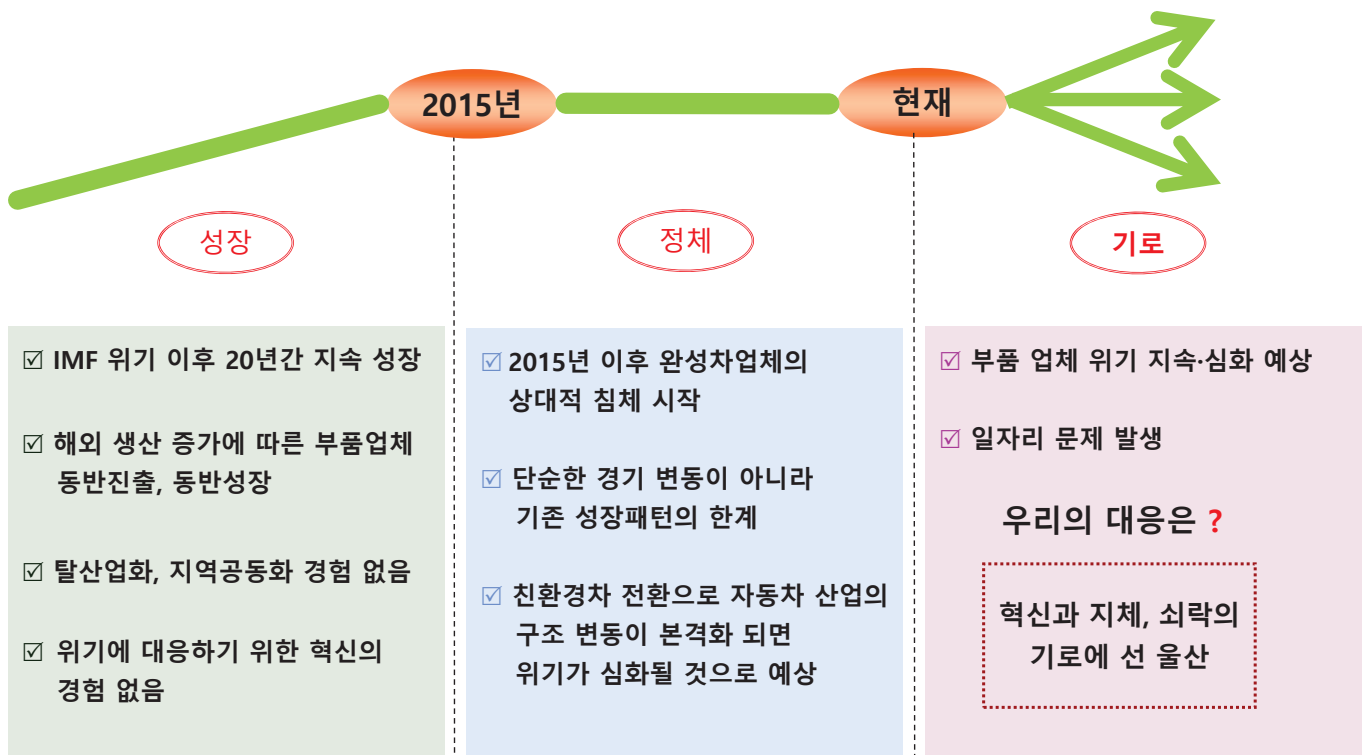
자동차 부품업 매출액 대비 연구개발비 비중



- 울산 자동차부품업체의 매출액 대비 연구개발비 비중은 전체, 수도권 부품업체들에 비해 현저히 낮은 상황
- 매년 격차가 확대되고 있음

자료 : 한국은행 울산본부·경남본부, 2020. "울산·경남 지역 자동차 부품업 특징 및 발전 방안"

주 : 1) 1차 협력업체 및 표준산업분류 C303 업체 기준 1,475개
2) 개발비+경상연구개발비 기준



III. 울산 자동차부품산업의 특성과 기업의 대응



울산 자동차산업 가치사슬의 특징

III. 울산 자동차부품산업 특성과 기업의 대응

전속적 거래 관계

- 지역 자동차부품산업의 가치사슬은 현대자동차를 정점으로 하는 '전속적 거래 관계'로 구성
 - 전속적 거래 관계란 특정 완성차 그룹의 거래 비중이 90% 이상인 경우를 지칭
 - 부품 개발, 중간재 조달, 판로 등을 현대차 그룹에 의존하는 경우가 대부분임

중층적 거래 관계

- 지역 자동차부품산업의 가치사슬은 현대자동차를 정점으로 하는 '중층적 거래 관계'로 구성
 - 거래 단계별로 복사 발주를 하여 하나의 품목을 2-3개의 부품업체가 공급하는 구조
 - 부품업체는 품목별로 현대차 또는 1차 부품업체와 거래하거나, 1차 또는 2차 부품업체와 중복 거래하는 경우가 대다수

1차, 2차
협력사
구분

- 특정 부품업체의 거래 단계(1차, 2차 등)는 납품 비중이 높은 것을 기준으로 판단
 - ✓ A업체가 현대차에 매출액의 70%, 모비스에 매출액의 30%를 납품할 경우에는 1차 부품업체로 판단
 - ✓ 1차 부품업체의 코드로 납품하는 경우에는 2차 부품업체로 판단

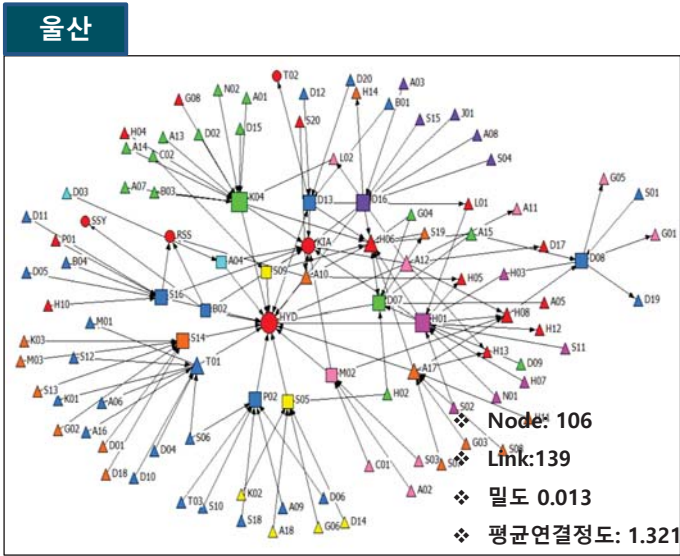
후방연관 산업의 발달

- 지역 자동차부품산업의 가치사슬에는 부품만이 아니라 소재, 금형, 시제품, 설비, SW 등을 공급하는 업체들이 다수 존재
- ※ 본 연구에서는 후방연관 산업을 가능한 범위에서 가치사슬 분석에 포함시켰고, 판매, AS 등 전방연관 효과에 해당하는 부분은 제외함

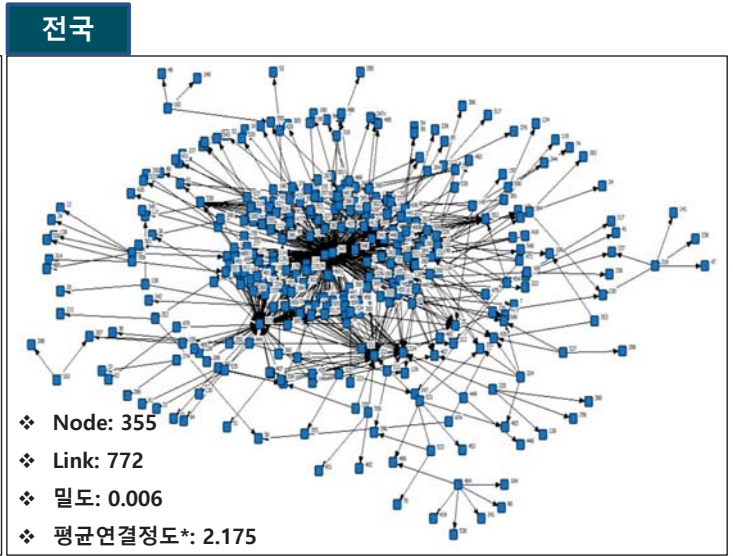
전국 및 울산지역 공급네트워크 비교

III. 울산 자동차부품산업 특성과 기업의 대응

- 울산지역은 전국기준 공급네트워크와 유사하게 현대기아차와의 거래관계가 중심
- 특히, 울산지역 공급네트워크의 경우 국내의 다른 완성차업체(한국지엠, 르노삼성, 쌍용)와의 거래를 찾아보기 어려움
- 전국기준 공급네트워크 평균연결정도는 2.175, 울산지역 공급네트워크 평균연결정도는 1.321
 - 전국 공급네트워크에 비해 울산지역의 업체당 거래관계의 수가 적어 전속거래의 정도가 더 높음



※ 출처: 울산(자체 조사), 전국(2019 자동차산업편람)



* 평균연결정도 = 전체 링크수 / 전체 노드수

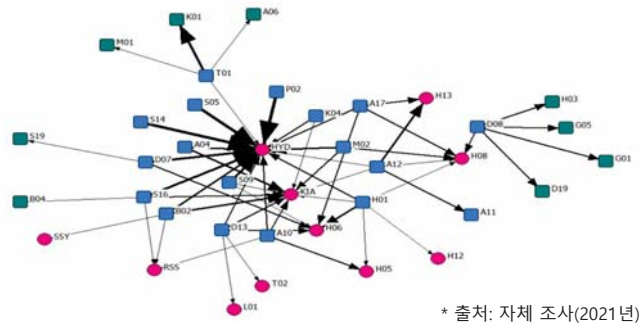
울산지역 부품산업의 전속성

III. 울산 자동차부품산업 특성과 기업의 대응

네트워크 분석

- 심층면접조사 부품업체의 판매처 네트워크 분석 결과
 - 업체수 : 현대·기아자동차 계열사와의 거래관계 71% (58개 중 41개)
 - 매출액 : 현대·기아자동차 계열사와의 거래관계 93% (41,539억원 중 38,715.6억원)

[28개 심층면접 부품사 판매처 분석]

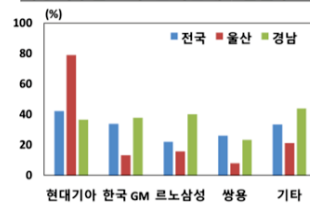


전속협력업체 비중

- 울산지역 1차 협력업체 납품구조를 살펴보면, 전국 대비 현대·기아의 비중이 78.9%로 매우 높은 수준
- 지역의 1차 협력업체 중 전속협력업체*의 비중은 57.9%로 전국(39.8%)과 비교해 높은 수준이며, 현대·기아 전속협력업체가 대부분(95.5%) 차지

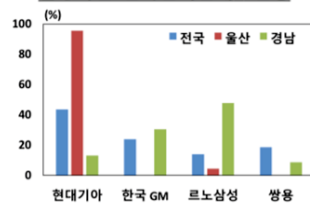
* 국내 5개 완성차 업체 중 한 곳의 업체와 전속 거래하고 있는 1차 협력 업체

자동차부품 1차 협력업체¹⁾ 납품구조



주: 1) 전국 876개, 울산 38개, 경남 82개 업체 대비 각 완성차별 납품 비율, 복수 납품처로 인해 합계는 100% 초과
자료: 한국자동차산업편람(2019)

완성차별 전속협력업체¹⁾ 현황



주: 1) 전속협력업체 전국 349개, 울산 22개, 경남 23개 대비 완성차별 납품 비율
자료: 한국자동차산업편람(2019)

* 출처: 한국은행(2020년)

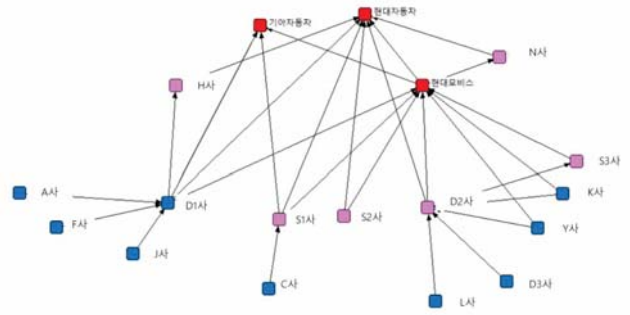
자동차 배터리 생산

- 현대기아자동차 배터리 생산 능력 약 25만대
 - 현대모비스와 LG 에너지솔루션 합작사인 HL그린파워에서 배터리 모듈 15만대 생산, **공급**
 - 현대모비스에서 배터리팩 10만대 생산
 - NVH코리아(원래 흡음제)에 위탁생산 해서 현대 울산1공장 아이오닉 조립 라인에 납품
- 최근 60만대 분량의 공급력 확보
 - 1차적으로 2021년 2월 세방전지, 2차적으로 2021년 6월 말 덕양산업, 세종공업, 서연이화 컨소시엄을 추가

지역 배터리 공급망

- 덕양산업, 서연이화, 세종공업이 울산지역 공급업체임
 - 덕양산업은 서연이화, 세종공업과 함께 BMA(Battery Module Assembly) 생산
 - 세종공업은 자회사 세종이브이를 설립하여 FCEV의 스택(stack)용 금속분리판 생산
- 초소형 전기차 관련
 - 우수 TMM을 중심으로 우수 AMS, 피앤이시스템즈, 에이치엠지, 행성사, 케이이씨, 성산브이씨씨 등의 울산 지역 업체들이 초소형 전기차 컨소시엄 설립

[울산지역 자동차 배터리 공급망 분석]

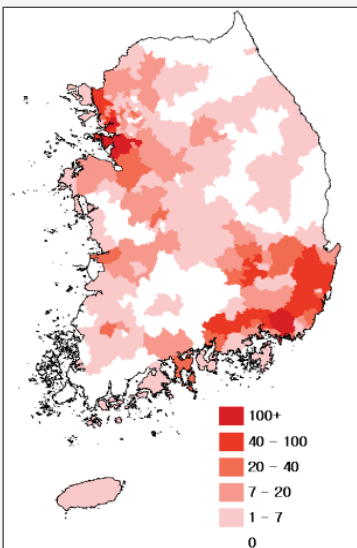


* 출처: 자체 조사(2021년)

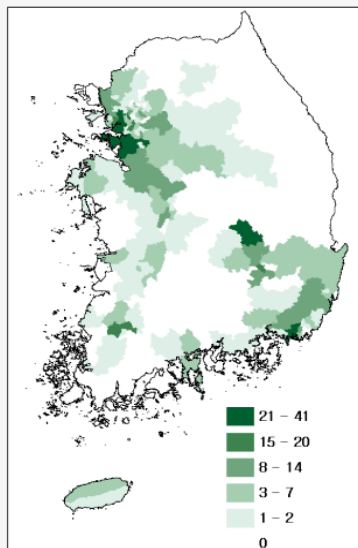
참고 내연기관차 및 전기·수소차 거래기업 분포 현황

- 울산광역시 울주군 및 북구는 내연기관차 거래기업 소재 상위 20개 시군구에 포함되어 있으나, 전기·수소차 기업 소재 상위 20개 시군구에는 포함되지 않음
- 울산 지역의 전기·수소차 관련 자동차부품업체는 매우 적으며, 울산의 자동차부품산업은 내연기관차로 편중된 양상을 확인함

내연기관차 거래기업



전기·수소차 거래기업



내연기관차 관련 거래기업 소재 상위 20개 시군구

순위	기업 수	시군구
1	208	경상남도 김해시
2	186	부산광역시 강서구
3	157	경기도 화성시
4	142	부산광역시 사상구
5	105	경기도 시흥시
6	95	인천광역시 남동구
7	91	경상남도 창원시 성산구
8	75	대구광역시 달서구
9	75	울산광역시 울주군
10	72	인천광역시 서구
11	72	경상남도 양산시
12	70	경상남도 창원시 의창구
13	68	대구광역시 달성군
14	65	경기도 안산시 단원구
15	63	경상북도 경주시
16	62	경상남도 함안군
17	58	경상남도 진주시
18	52	대구광역시 북구
19	52	경기도 부천시
20	51	울산광역시 북구

전기수소차 관련 거래기업 소재 상위 20개 시군구

순위	기업 수	시군구
1	41	경기도 화성시
2	29	경상북도 구미시
3	27	경기도 안산시 단원구
4	25	서울특별시 금천구
5	25	경기도 시흥시
6	24	부산광역시 강서구
7	24	경기도 부천시
8	20	경기도 안양시 동안구
9	20	경기도 군포시
10	19	대구광역시 달서구
11	19	경주광역시 경산구
12	17	서울특별시 구로구
13	17	경주광역시 북구
14	15	인천광역시 남동구
15	14	인천광역시 서구
16	13	경상남도 김해시
17	12	서울특별시 영등포구
18	12	대구광역시 달성군
19	12	경기도 평택시
20	12	충청북도 청주시 흥덕구

* 출처: 경기연구원(2019), 전기차 및 수소차 생산을 위한 거래 협력 네트워크의 공간적 변화

- 울산지역에는 반도체/자율주행 영역에서 지역의 강점을 활용하면서 성장한 기업의 성공 사례 존재

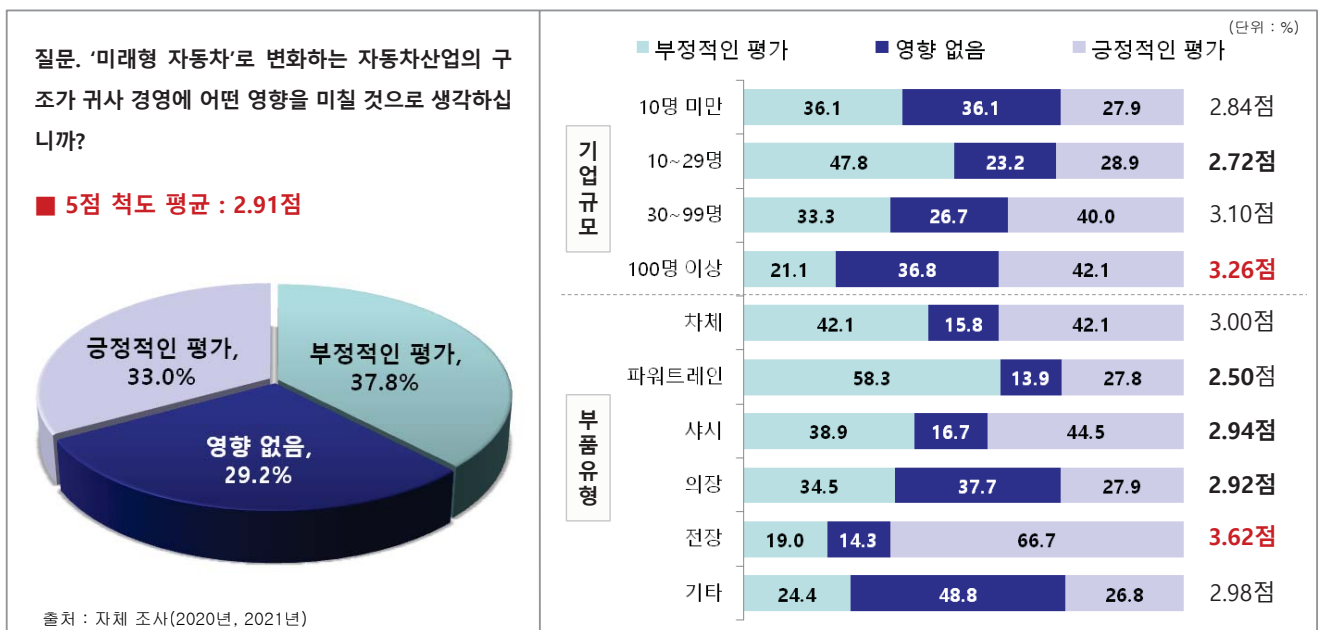
 - 전기차용 배터리 산업은 지역 내 자동차부품산업과 연관성이 없음에도 불구하고, 국내 최고 수준을 차지하고 있음
 - 산업전환기에 걸맞는 지자체의 맞춤형 정책 지원 추진에 따라 자동차 부품산업의 성장 전망은 대단히 유망하다고 할 수 있음
- 그러나 기존 자동차 부품산업과의 연관성은 거의 존재하지 않음

 - 반도체업체(덕산 하이메탈)는 자동차용 반도체 소재를 아직 납품하지 않고 있음
 - 배터리업체(삼성 SDI)는 지역 내 완성차업체인 현대차에 배터리를 납품하지 않고 있음
 - 지역 내 부품.소재업체와의 연관성도 거의 존재하지 않고 있음
 - 자율주행업체(오토노머스 a2z, Kar)도 지역 내 부품업체와의 연관성은 거의 없음
- 지자체 차원에서 기존 자동차부품업체와 성장 유망 분야 업체와의 정보 및 사업 연결을 주선할 필요가 있음

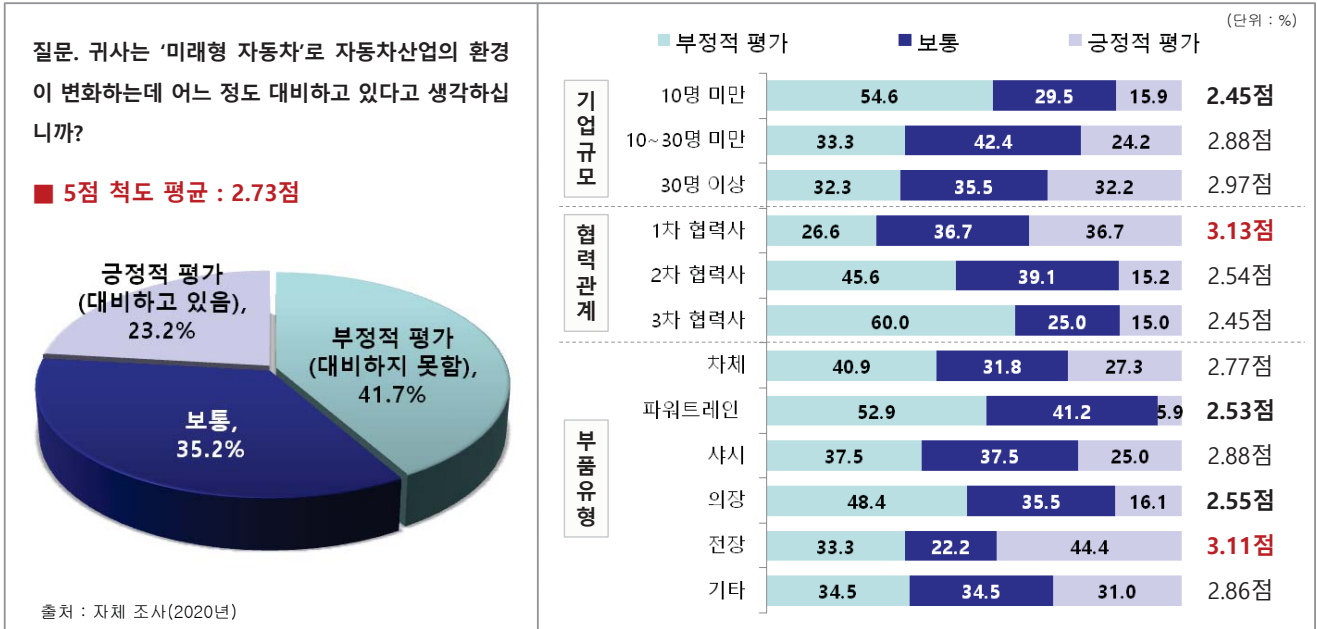
 - 유관 업체 및 지원기관이 참여하는 통합 플랫폼을 통해 관련 데이터 베이스를 공유하도록 하고, 사업 연결이 이루어질 때까지 지속적으로 교류 컨퍼런스, 밀착 컨설팅, 사후 모니터링 등을 지원할 필요가 있음

산업전환이 기업에 미치는 영향

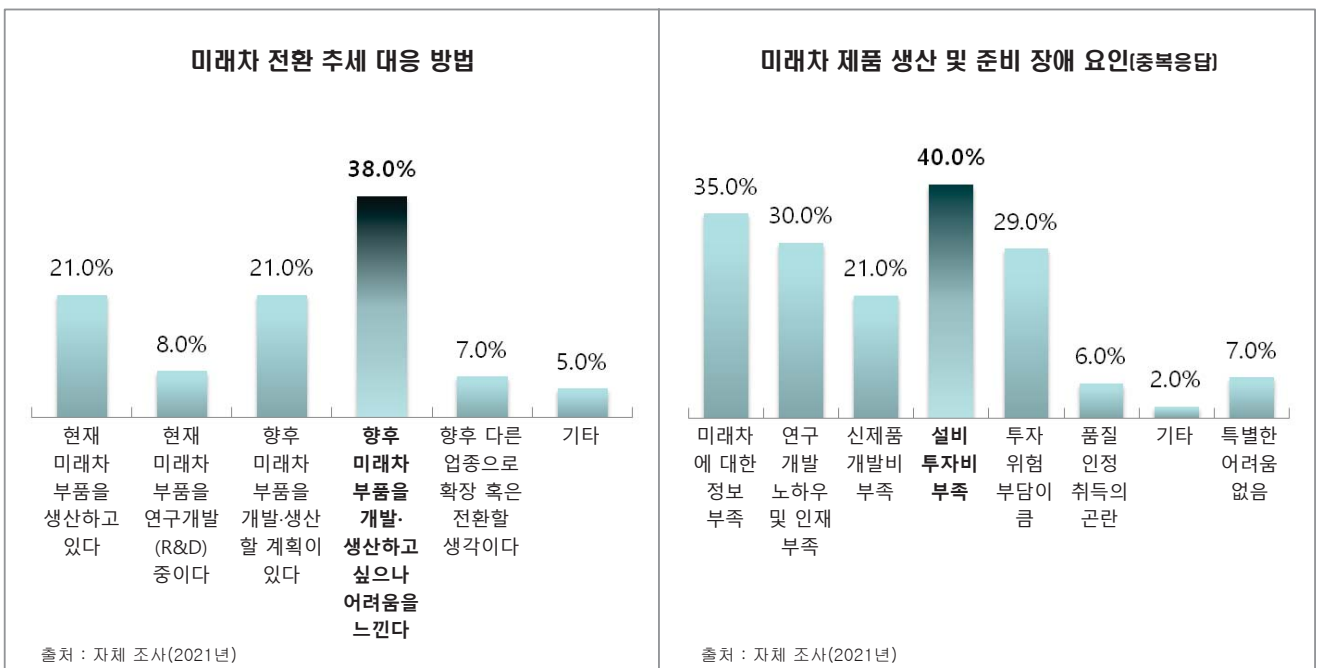
- 부품업체의 1/3 이상이 부정적인 영향을 미친다고 인식
- 10~29명 규모의 기업이 가장 큰 위기감을 느끼고 있고, 100명 이상 기업은 상대적으로 낙관
- 파워트레인, 샤시, 의장은 부정적인 평가, 전장은 긍정적인 평가



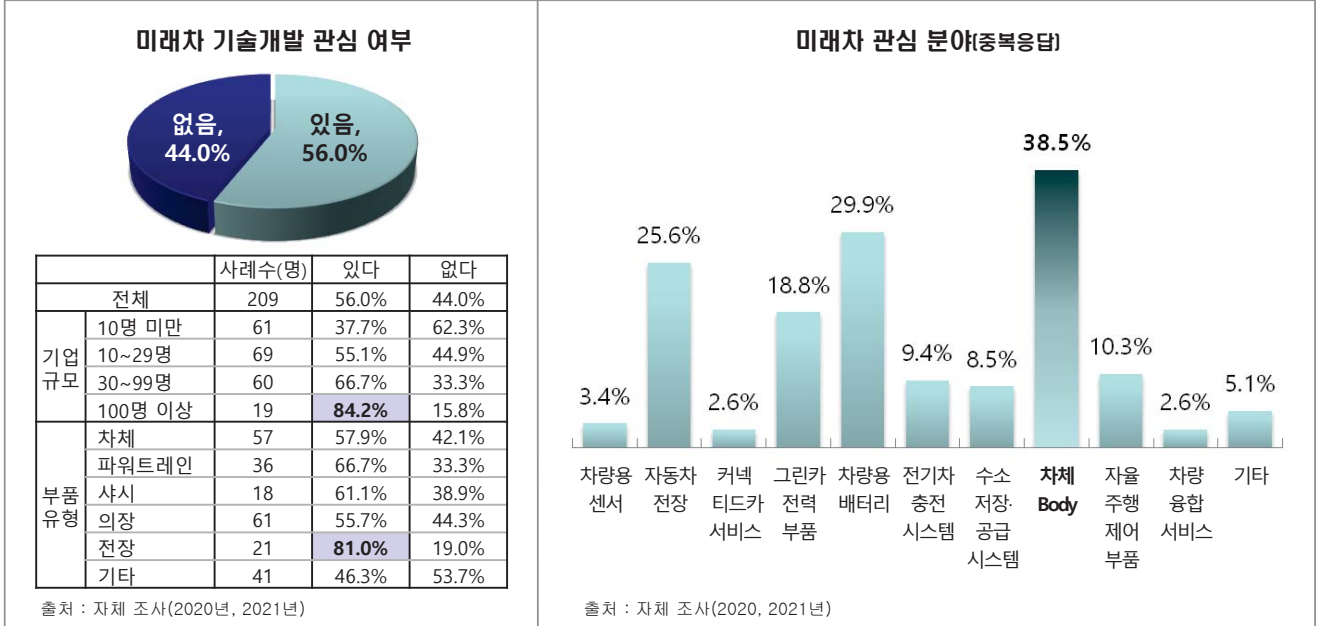
- 준비하고 있는 기업보다는 못하고 있는 기업이 많음
- 규모, 협력수준에 따라 차이를 보임. 특히, 1차 협력사는 긍정적으로 자평
- 파워트레인, 의장은 부정적 평가, 전장 기업은 준비하고 있다는 긍정적 평가가 상대적으로 많음



- 부품업체 10곳 중 4곳이 미래차 부품 개발·생산에 어려움을 느끼고 있음
- 제품 개발·생산의 장애 요인은 '설비투자비 부족' 과 '미래차에 대한 정보 부족', '연구개발 노하우 및 인재 부족'



- 부품업체의 56.0% 미래차 기술개발에 관심을 가짐
- 100인 이상과 전장부품 기업은 매우 높은 관심
- 관심 분야는 '차체 Body', '차량용 배터리', '자동차 전장'



- 산업전환에 대한 마땅한 대안을 찾지 못한 상황에서 기존 제품의 품질 및 생산성 향상에 집중
- 기존 사업 아이템의 고도화를 위한 투자와 역량 구축 노력 (경량화, 고급화 등)
- 새로운 미래차 부품사업으로 신규 진출을 시도하는 업체들도 일부 존재
 - 미래차 부품사업에 신규 진출하는 경우는 1) 직접 신규부품을 개발하거나, 2) 기존 업체를 인수하거나, 3) 미래차 사업 위탁 운영 방식을 취함

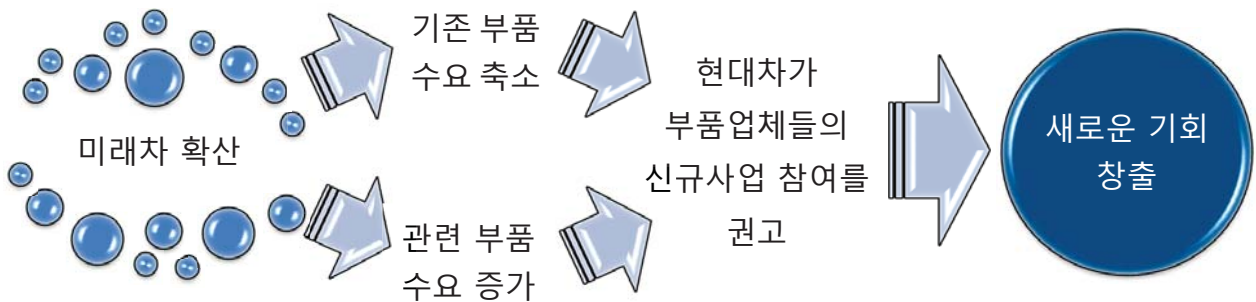
현상 유지	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 기존 제품의 품질 및 생산성 향상에 집중
제품 고도화	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 기존 사업 아이템의 고도화 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 경량화, 초소형화, 고급화 압력에 직면 ▪ 고도화를 위한 투자와 제품개발, 기술역량 구축 노력
신규 사업 진출	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 새로운 미래차 부품 사업으로 신규 진출 시도 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 미래차 비중이 확대되면서 미래차 관련 부품의 물량이 확대됨 ▪ 현대차 및 계열사들이 부품업체들의 신규 미래차 부품사업 진출을 권유하기도 함

신규 부품 개발	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 단독 혹은 컨소시엄을 통해 새로운 부품 사업 진출
인수 합병	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 기존 전기차 부품업체, 전장업체를 인수하여 새로운 사업역량을 획득
위탁 운영	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 다른 업체의 미래차 부품 사업을 운영만 위탁받아 수행

● 엔진_부품 등 사양화되는 부품을 주생산품으로 하는 업체들은 산업전환에 대한 위기의식이 높음.

신규 사업 진출 노력을 진행

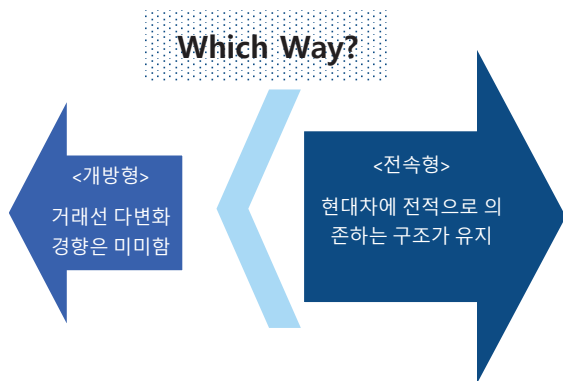
- 신규 부품 사업에 진출하여 성과를 내는 업체들
- 역량부족, 자금부족 등으로 별다른 성과 없이 어려움을 겪는 업체들
- 전기차 전환의 영향을 크게 받지 않을 것으로 예상되는 부품업체들도 모델 수 증가에 따라 수익성이 악화되기 때문에, 산업전환에 참여하여 새로운 기회를 모색하려는 업체들이 다수 존재함



대응유형 <1>	> 자체 연구개발 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 대부분 수도권에 자체 연구소를 보유 <ul style="list-style-type: none"> - 현대차 남양 연구소 중심으로 진행되는 신차개발 과정에 게스트 엔지니어링으로 참여하기 위해 - 수도권 대학 출신 인재 확보를 위해 ▪ 개발부품의 시제품 제작, 기술개발 등은 울산 현지에서 수행 ⇒ 수도권 연구소의 연구개발 - 울산 현지 공장의 파일럿 생산으로 이어지는 기술역량 구축의 분업 구조 형성 가능성
대응유형 <2>	> 전기차 부품 역량 구축을 위한 공동 컨소시엄 구성 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1차 부품업체들 간의 공동 컨소시엄 구성 ▪ 1차 부품업체가 2차 부품업체들을 끌어들이어 부품개발 컨소시엄을 구성 <ul style="list-style-type: none"> - 2차 부품업체와의 MOU체결, M&A, 계열화 등으로 기술 역량 공유, 공동개발 수행

대응유형 <1>	> 1차 부품업체 주도 컨소시엄 참여 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 컨소시엄을 통한 기술개발 ▪ 컨소시엄을 통한 미래차 부품 수주 ▪ 컨소시엄 내 1차 부품업체는 2차 부품업체들과 부품공동개발, 기술개발 지원, 정보 공유 등 수행
대응유형 <2>	> 정부 지자체 유관기관 지원을 통한 공동개발 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 정부 프로젝트 참여를 통한 기술개발 ▪ 울산테크노파크 지원 협력
대응유형 <3>	> 위탁 운영 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1차 부품업체 사업을 위탁운영 하면서 역량을 축적
대응유형 <4>	> 기존 부품 생산성, 품질 향상 활동 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 대부분의 2차 이하 부품업체들은 대응역량이 부족한 상황에서 새로운 사업을 시도하기보다는 기존의 방식대로 생산성과 품질향상, 비용절감 능력을 강화하는 소극적 대응에 그침

- 산업 전환으로 인한 거래선 다변화 가능성은 미미함
- 기존과 같이 현대차에 의존하는 전속적 부품공급구조가 최대한 유지되는 방향으로 산업전환이 전개되고 있음



- 산업 전환으로 인한 거래선 다변화 가능성
 - 기존 내연차에서는 볼 수 없었던 새로운 부품들이 등장
 - 기존에 자동차산업으로 포괄되지 못했던 새로운 분야에서 부품사업에 진입 → 테슬라 등 새로운 전기차브랜드, LG 등 배터리 사업자,
 - 새로운 사업자와의 관계 형성을 통해 거래선을 다변화하는 현상이 관찰됨
 - 그러나 거래선 다변화는 소수 업체들에 국한됨. 비중도 미미한 수준.
- 기존의 부품공급구조가 최대한 유지되는 방향으로 산업전환이 전개
 - 울산은 산업전환에 따른 급격한 부품공급구조 변화보다는 기존 부품공급구조를 중심으로 전환을 모색하면서, 기존의 전속적 거래관계가 재생산되는 경향이 나타나고 있음
 - 완성차 업체는 신규 사업자를 모색하기보다는 기존 부품업체들을 활용하는 경향

● 현대차의 미래차 부품 공급 관리 전략 (1차 부품업체들의 부품공급 조건)

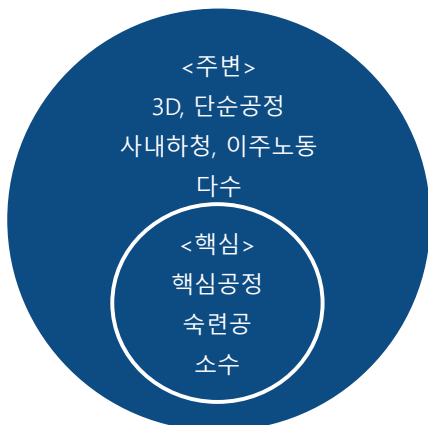
- 미래차가 증가하면서 관련부품의 필요 물량이 확대됨
 - > 국산화율을 높이고 비용절감을 하기 위해서는 부품 공급업체가 추가적으로 필요함
- 기존 내연차 생산에서 형성했던 부품업체 관계를 다시 활용하려는 경향
 - 전기차 부품 납품도 1차부품업체 코드를 통해 수행됨
 - 내연차의 1차 부품업체들에게 새로운 전기차 부품사업에 참여하도록 권유

● 2차 부품업체들의 공급 조건

- 1차 부품업체에 대한 일방적 의존과 전속적 관계가 미래차 사업에서도 재생산되고 있음
 - 미래차 부품을 개발하더라도 1차 부품업체 코드를 통해서만 납품이 가능
 - > 미래차 사업 진출을 위해서는 1차 부품업체에 전적으로 의존해야 하는 상황
- 대응역량 부족으로 인한 어려움
 - 자체 연구개발 역량이 부족
 - 하도급 단계별 임률 차이가 존재
 - > 새로운 시도를 해볼 수 있는 여력이 없는 경우가 대부분임

● 고용의 양극화

- 사출, 금형 등 핵심 공정은 소수 숙련공 중심 운영
 - 지불능력이 떨어지는 2차 이하 부품업체들은 숙련공들의 빈번한 이직으로 이들을 지속적으로 보유하는 것이 쉽지 않음
- 단순작업, 소위 '3D 업무' 들은 대부분 사내하청, 이주노동을 활용
 - 산업전환에 적극적으로 대응하여 성과를 내는 업체들도 공통적으로 사내하청, 이주노동을 적극적으로 활용하고 있음
 - 생산직 노동력의 절반 이상을 사내하청, 이주노동으로 운영하고 있는 업체들도 상당수



● 고용 양극화는 한국 자동차산업에서 이어져 온 숙련절약적 생산방식에서 기인하는 것으로 추정됨

- 현장 노동자들의 숙련을 향상하기보다는 업무를 단순화하여 비용을 절감하는 작업방식을 실현해 왔음
- 산업전환에서도 최소한의 핵심 숙련인력만 남기고 대부분의 업무를 미숙련 저임금 노동력에게 맡겨 비용을 절감하는 대응 방식을 추구하고 있음

● 산업 전환과 대비되는 고한노동(苦汗勞動, sweatshop labor)

- 최저임금 수준에서 사내하청, 이주노동을 사실상 기간 노동력으로 활용하는 업체들이 다수

- 최저가 낙찰제, 하도급 단계별 임률-하락 등으로 처우개선 여지가 없음
 - : 하도급 단계의 아래로 갈수록 낮은 임률이 적용
 - : 공식적으로 적용되는 임률이 낮을 뿐만 아니라, 실제 현장에서는 그보다 더 낮은 임률이 적용되고 있는 것으로 추정됨

- 용역업체를 통한 이주노동력 채용 및 생산관리
 - : 최근 코로나 사태로 인해 이주노동력 채용에 어려움을 겪음
 - : 용역업체에게 비용을 지불하고, 용역업체가 알아서 노동력을 데려오도록 맡기는 채용관행이 통용되고 있음

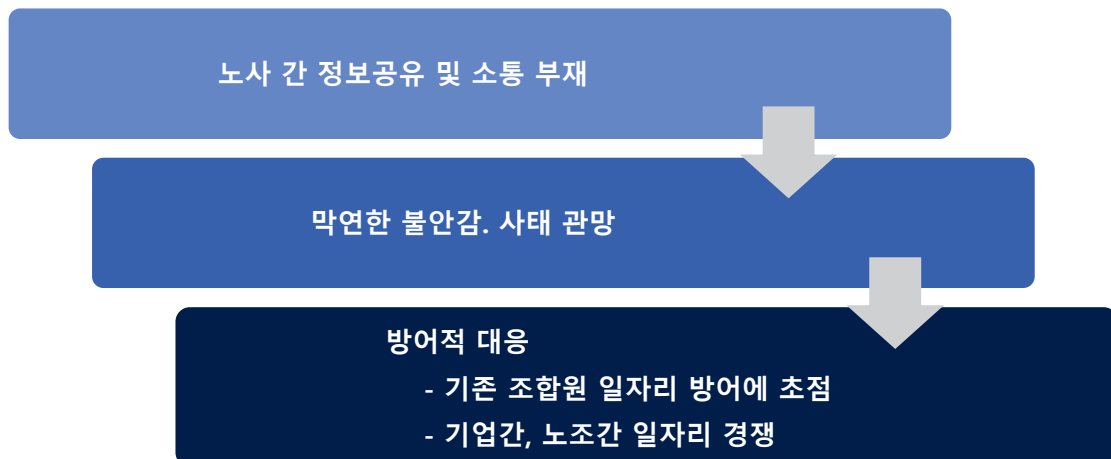
노동자, 노동조합의 대응 현황

● 산업 전환에 대한 노사간 정보공유, 소통의 부재

- 산업전환의 전망, 해당업체의 계획 등에 대한 정보공유나 노사간 소통이 원활하지 못한 상황
- 노동조합이 대응 계획을 내지 못한 채 막연한 불안감 속에서 사실상 추이를 관망

● 기존 조합원 일자리 보호에 초점을 맞춘 방어적 대응

- 산업전환 과정에서 축소 혹은 확대되는 사업, 일자리를 두고 벌어지는 원하청 간, 노조 간 경쟁



● 2차 이하 부품업체와 노동자들에게 보다 파괴적인 영향을 미침

- 낮은 임률, 수익성 제약 등으로 산업전환에 대한 대응 여력 부족
- 미래차 부품 납품도 1차 부품업체에게 전적으로 의존해야 하는 상황 → 의존성, 전속성 강화
- 고한 노동(sweatshop labor)의 일상적 활용 → 저임금의 열악하고 불안정한 일자리 양산

“납품단가가 현실화되지 않다보니 연구개발할 여력이 없어요”

“원가를 맞출 수가 없기 때문에 사내하청, 외국인 인력을 쓸 수밖에 없습니다. 현대차가 지급하는 공식 임률에 비해 실제 지급하는 임률은 더 낮아요”

“하청이 한단계 내려갈 때마다 20-30%씩 관리비를 뺍니다. 그러다보니 격차가 계속 확대되요,, (···) 기술력 없는 단순조립업체는 인건비 절감 경쟁하는거지”

“현대차 임금을 100으로 볼 때 00사(1차 협력업체)는 80, 00사의 협력사는 다시 그것의 80 이런식으로 줄어요”

☞ 2차 이하 부품업체들의 산업전환 대응에 대한 기술적, 재정적 지원 필요

☞ 노동자들의 노동권 보호 및 일자리 질 향상을 위한 지원 필요

- 정부, 테크노파크 등의 지원이 특히 2차 이하 부품업체들의 산업전환 대응에 있어 유용한 자원으로 활용되고 있음
- 동시에 중앙정부 및 지자체의 미진한 지원, 테크노파크 지원의 제한성, 편향성에 대한 불만도 제기되고 있음
- 지역 내 지원대상업체 발굴, 지원 프로그램 활성화를 위해 지방정부, 공공기관의 적극적 역할이 필요

“고용안정 지원금으로 1인당 1,300~1,400만원 주는데 이걸로는 새로 채용하는데 도움이 안돼요”

“정부나 지자체가 지원하는 연구개발 지원 자금이 매년 자동차는 20-30억원 정도 되는데, 이걸 5-6개 업체에 배분합니다. 주로 사업성리가 확실하게 기대되는 기업만 선정하는 거죠. 또 정부나 지자체장이 누가 되는지에 따라 지원이 정치적으로 결정됩니다.”

“울산시가 지역에 있는 전기차 부품업체 리스트를 모비스에 전달하고 입찰을 주선해야 하는 거 아닌가요? 다른 지원은 별로 의미가 없어요”

“울산에 오토뱅크 근처 현대차 충전센터 근처에 공장을 신축하려 했는데, 울산시는 언양 반천공단에 지으라고 하더라구요. 경주시는 문산공단에 오라고 적극적으로 유치활동 벌이고 100억원 이상 지원하겠다고 그러는데... 여기 공무원들이 책임감이 없고 의욕적이지가 않아요”

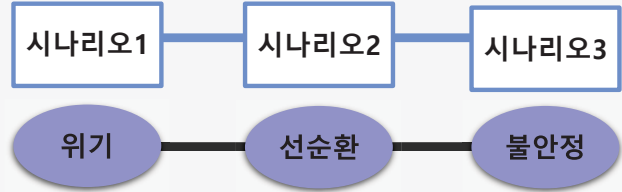
“테크노파크는 개발 완료하고 인증하고 특허까지만 지원해요. 관련분야 업체 DB는 없어요. 경제진흥원도 업체 간 연결을 지원하는데는 소극적이에요. 사업화 지원한다고 하면서 네트워크 소개까지만 하고 구체적 니즈를 맞추주지는 않더라구요”

“울산시는 자율주행업체 유치하는데 소극적입니다. 대구시는 적극적으로 유치할라고 하는데, 업체 유치하려면 투자 자금도 있어야 하고, 부지도 마련해야 하고, 적재공간도 필요하고 한데 말이죠”

- 이해당사자들(모기업-부품업체-노사관계)의 대응방식에 초점을 둔 시나리오
- 현 상황은 시나리오 1과 2의 갈림길에 놓여있음. 시나리오 2로의 산업 전환을 성공적으로 실현하는 것이 정책 대응의 목표

시나리오 도출

고려 변수	방향	
	점진적	급진적
미래차 전환 속도	점진적	급진적
완성차업체와의 관계 (부품업체의 혁신)	전속적 (소극적)	개방적 (적극적)
노사 관계	대립적	참여적



시나리오 1

0	
0	
0	

- ✓ 부품업체들의 기술혁신이 제대로 추진되지 못하면서, 노동배제적 자동화, 일자리 감소 가속화
- ✓ 장기적으로 산업의 경쟁력과 일자리 모두 위기에 직면할 가능성이 큼

시나리오 2

0	
	0
	0

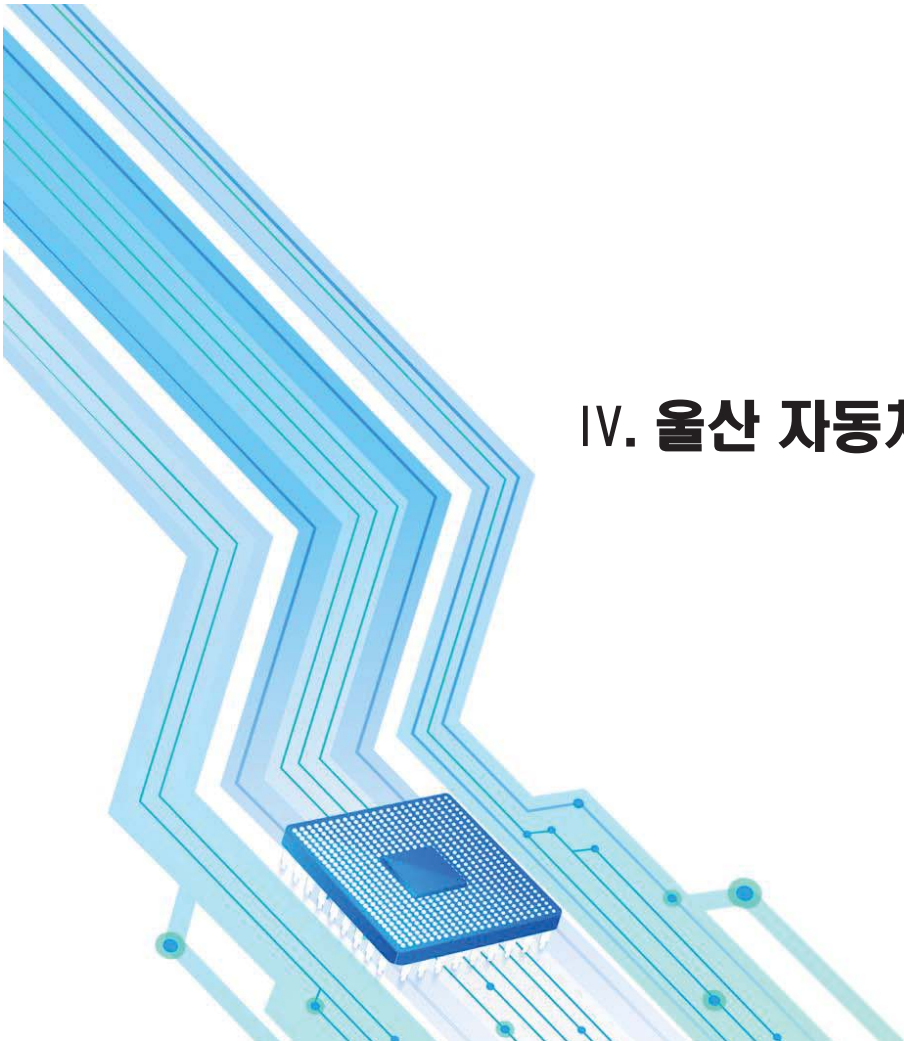
- ✓ 부품업체들이 기술혁신을 통해 내연기관차의 경쟁력을 극대화 하면서 시장다변화를 위한 노력을 적극적으로 전개
- ✓ 장기적으로는 미래차로의 전환을 위한 테스트 베드와 개방적 네트워크를 발전시킴
- ✓ 산업의 경쟁력과 신규·기존 일자리가 선순환의 관계로 상호작용

시나리오 3

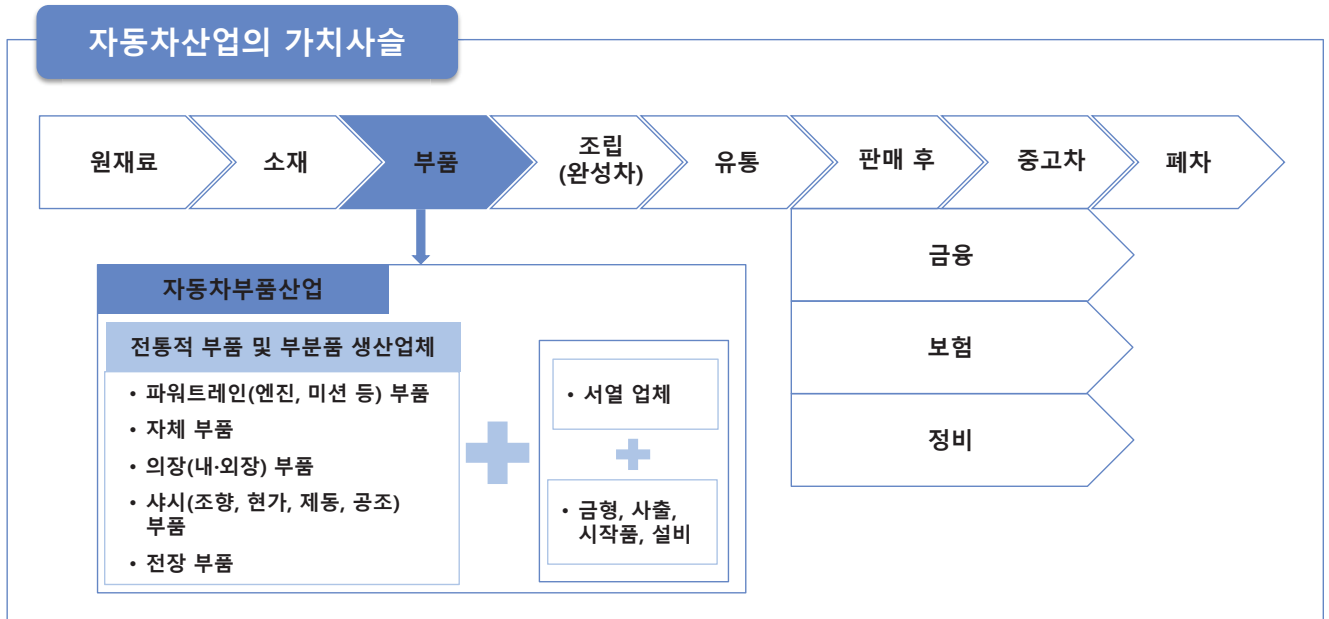
	0
	0
0	

- ✓ 부품업체들의 재편이 급속히 진행되면서 인수·합병, 창업·파산 등이 본격화 될 가능성이 큼
- ✓ 산업의 경쟁력은 유지될 수 있겠지만, 일자리의 불안정성과 감소, 실업이 본격화될 가능성이 큼

IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황



- 본 연구에서 자동차부품산업은 완성차 생산에 필요한 부품 혹은 부분품을 생산하는 업체와 이를 만드는 데 필요한 금형, 사출, 시작, 설비 등 일부 후방 연관 업체를 포함하는 산업을 의미함



● 자동차부품산업 분석 범위 설정

- 한국표준산업분류 기준 자동차 및 트레일러 제조업(C30) 기준 사업체
- 제조업 중 자동차부품을 생산하거나 생산을 지원하는 산업 및 사업체
- 완성차 업체 제외

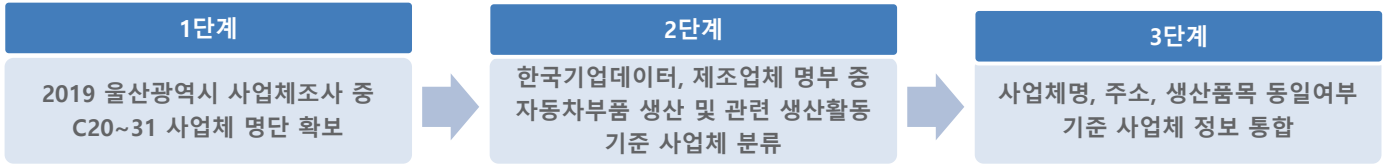
구 분	자동차 및 트레일러 제조업 (C30)	자동차 신품 부품 제조업 (C303)	자동차 부품 산업 (C30 - 완성차 + 연관 제조업)
사업체수	629	589	876
종사자수	53,004	20,495	28,254

● 분석 대상

- 2019년 울산광역시 사업체조사 기준 제조업(C20 ~ C31) 내에서 자동차부품을 생산하는 사업체
 - 분석대상 선정 시 생산품목은 한국기업데이터, 2021년 울산시 제조업체 명부, 기타(기업 홈페이지, 조사 등) 등을 통해 확인된 정보 활용
 - 사업체 대상 분석 : 사업체수, 부품군, 변화전망, 기업규모 등
 - 종사자 대상 분석 : 종사자수, 성별, 고용형태 등

● Data 통합 프로세스 및 주요 내용

- '2019 울산광역시 사업체조사' 중 제조업(C20~C31) 사업체 명단 기준 한국기업데이터, 2021 울산광역시 제조업체 명부 내 자동차부품 및 관련 생산활동 사업체 정보 통합
 - 근거: 확보 가능한 1인 이상 사업체 명부 중 가장 공신력 있는 최신 데이터

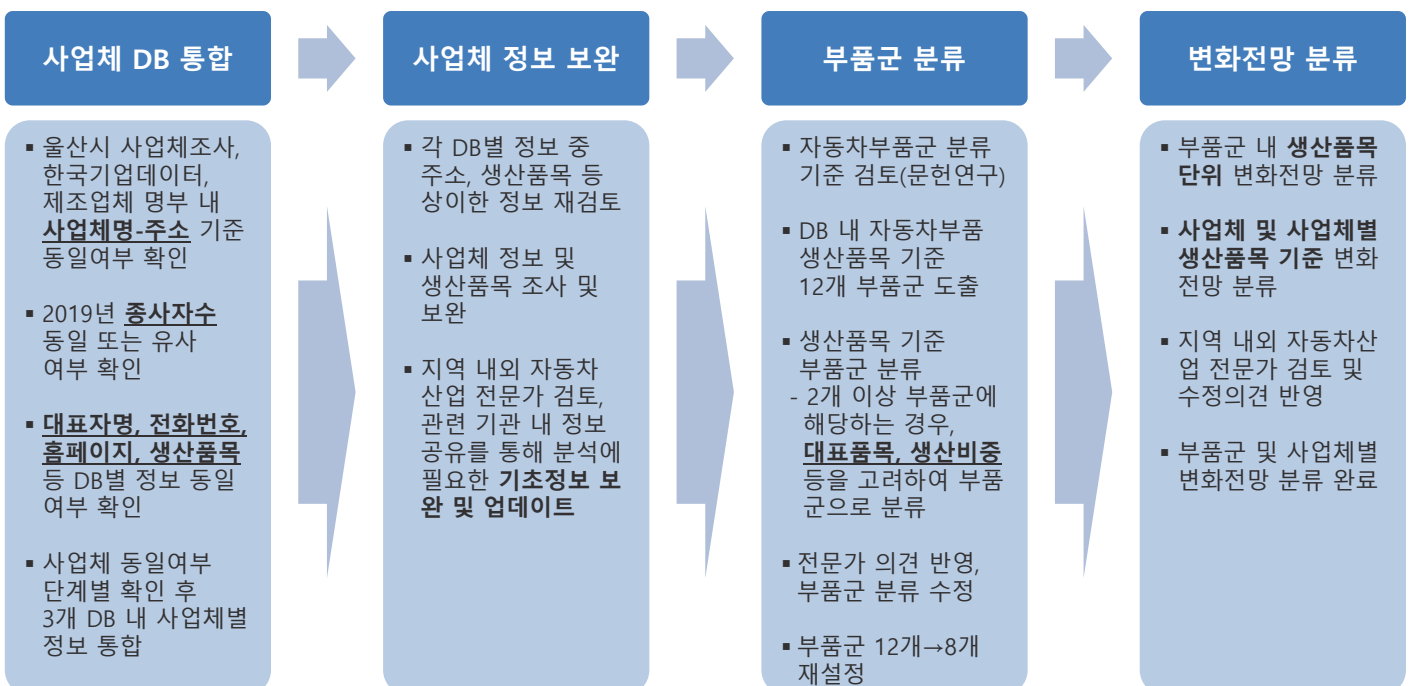


- 지역 내 산업 전문가, 관련 기관 정보, 채용정보, 온라인 정보(기업 홈페이지, 기사, 검색 등), 설문조사, 심층 면접조사 시 조사 정보 활용

● 통합 기준 Data 항목

2019 울산광역시 사업체 조사	한국기업데이터	2021 울산광역시 제조업체 명부
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 행정구역, 산업분류코드 ▪ 사업체명, 주소 ▪ 전체 및 고용형태별 종사자수 등 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 사업체명, 주소(본사, 사업장) ▪ 산업분류코드, 주제품명 ▪ 종사자수, 매출액, 연구소 현황 등 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 회사명, 소재지, 전화번호 ▪ 업종, 주요 생산품목 ▪ 종업원수(남,여,외국인) 등

● 사업체 DB 분류 프로세스



- 자동차를 구성하는 부품 및 생산활동에 따라 **8개 부품군**으로 분류
- 울산 자동차부품산업은 의장부품(191개사, 9,089명), 금형,사출,시작,설비 등(177개사, 3,133명) 파워트레인(174개사, 6,905명)에서 사업체 및 종사자 비중이 높음

구 분	주요 부품	
1	차체부품	전방, 하부, 측면, 후방 패널류, 차체패널 절단, 성형, 조립 등
2	파워트레인	엔진 및 관련 부품, 변속기 및 관련 부품
3	샤시부품	조향(방향제어 및 전달장치) - 조향핸들, 조향축, 기어장치 등 현가(노면 충격 흡수장치) - 속업쇼바, 스프링, 서스펜션암 등 제동(속도제어장치)- 브레이크 및 관련 부품 등 공조(공기조절장치)-공기조절장치 및 관련 부품 등
4	의장부품	실내 인테리어 및 외부 익스테리어 부품 등
5	전장부품	전기장치 관련 부품 및 시스템 등
6	금형,사출,시작,설비 등	자동차부품 생산지원활동 및 관련 품목 생산
7	서열업체	협력사로부터 공급받은 부품을 단순조립하여 1차 및 완성차 업체로 공급
8	그 외 자동차부품	볼트, 너트 등 기본 부품 및 위 분류로 구분되지 않는 부품 등

- **부품 및 부품군 분류, 사업체별 생산품목 및 역량** 등 기준에 따라 유지, 감소, 확대군으로 미래 변화전망 분류
- 사업체 기준, 유지군 703개(80.3%), 감소군 160개(18.3%), 확대군 13개(1.5%)
- 종사자 기준, 유지군 20,543명(72.7%), 감소군 7,125명(25.2%), 확대군 586명(2.1%)

구 분	분류 기준	
1	유지	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 부품 및 부품군 기준, 내연차 및 미래차에 공통 부품으로 투입되는 경우 ▪ 2019년 기준 대표 생산품목이 내연차 및 미래차 부품 모두 해당되는 사업체
2	감소	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 부품 및 부품군 기준, 미래차 부품에 포함되지 않는 경우 ▪ 부품 및 부품군 기준, 미래차 비중 확대 시 생산비중이 감소하는 부품으로 확정된 경우 ▪ 2019년 기준 대표 생산품목이 엔진 및 파워트레인 관련 부품이면서 미래차 분야 부품 연구개발 계획 또는 생산계획이 없다고 확인 된 사업체
3	확대	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2019년 기준 대표 생산품목이 미래차 관련 부품인 사업체 ▪ 현재 미래차 부품 생산 또는 생산준비 단계인 사업체 ▪ 미래차 부품 연구개발 및 시제품 제작, 공장 증설 등의 계획이 확정된 사업체

- 2019년 기준 울산에는 자동차부품을 생산하는 876개 업체, 28,254명 근무
- 지역별로 북구(319개, 12,584명), 울주군(442개, 11,906명), 남구(72개, 3,035명), 중구(40개, 363명), 동구(3개, 366명) 분포

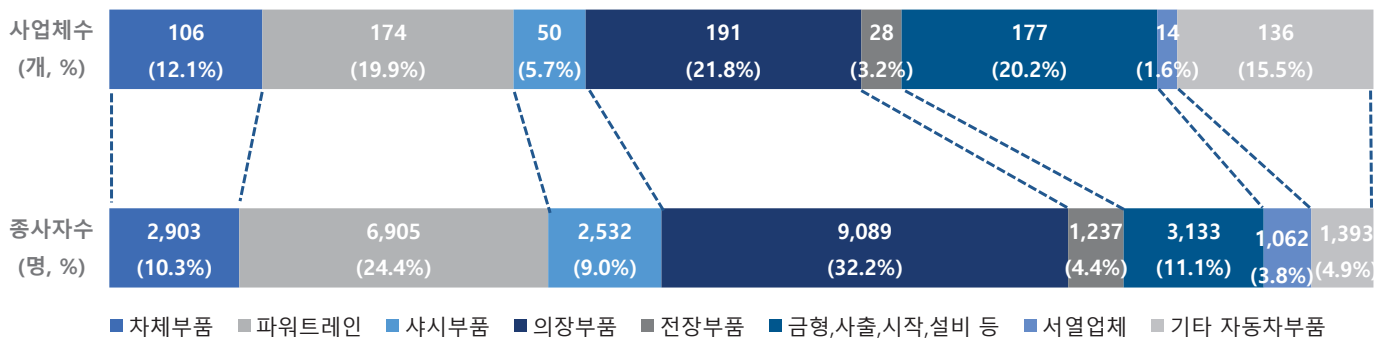
- ▶ (울주군) 사업체 비중은 50% 이상으로 높으나 종사자 비중 42.1%이며, 10인 미만 소기업이 많은 것으로 확인됨
- ▶ (북구) 사업체 비중 36.4%에 비해 종사자 비중은 44.5%로 높으며, 100인 이상 사업체 비중이 타 구군에 비해 높음

	울산시	중구	남구	동구	북구	울주군
사업체수	876	40	72	3	319	442
사업체 비중	100.0%	4.6%	8.2%	0.3%	36.4%	50.5%
종사자수	28,254	363	3,035	366	12,584	11,906
종사자 비중	100.0%	1.3%	10.7%	1.3%	44.5%	42.1%



- 사업체는 의장부품 191개(21.8%), 금형,사출,시작,설비 177개(20.2%), 파워트레인 174개(19.9%) 순으로 많은 비중 차지
- 종사자는 의장부품 9.1천명(32.2%), 파워트레인 6.9천명(24.4%), 금형,사출,시작,설비 등 3.1천명(11.1%) 순으로 많은 비중 차지

- ▶ 의장부품 및 파워트레인은 사업체수 대비 종사자수 비중이 높음 → 고용 규모가 큰 사업체 분포
- ▶ 금형,사출,시작,설비 등, 기타 자동차부품군은 사업체수 대비 종사자 비중이 낮음 → 고용 규모가 작은 사업체 비중이 큼

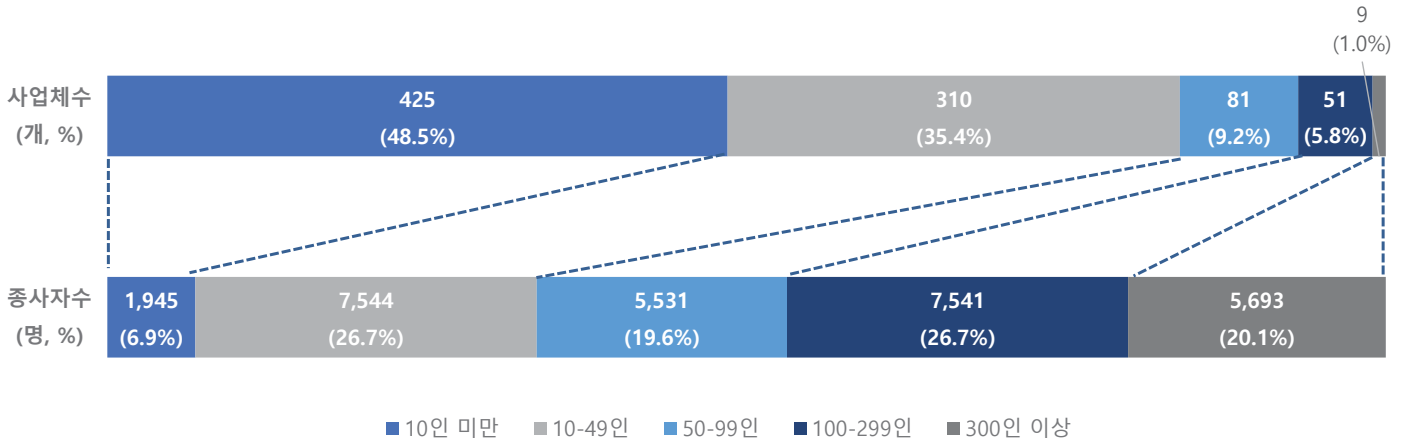


기업 규모별 사업체수 및 종사자수

IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황

- 기업 규모별 사업체수는 10인 미만 425개(48.5%), 10-49인 310개(35.4%)로 50인 미만 사업체가 전체 중 83.9%를 차지함
- 기업 규모별 종사자수는 10-49인 7,544명(26.7%), 100-299인 7,541명(26.7%), 300인 이상 5,693명(20.1%) 등으로 100인 이상 규모의 사업체에서 전체 중 절반 정도의 종사자를 고용하고 있음

- ▶ 울산 자동차부품산업의 50인 미만 사업체는 전체 중 83.9%로 매우 큰 비중을 차지하고 있으나, 종사자수는 전체 중 33.6%에 불과함
- ▶ 산업전환 및 고용위기에 대한 정책 마련 시, 50인 미만 사업체를 우선 대상으로 하는 지원산업 필요

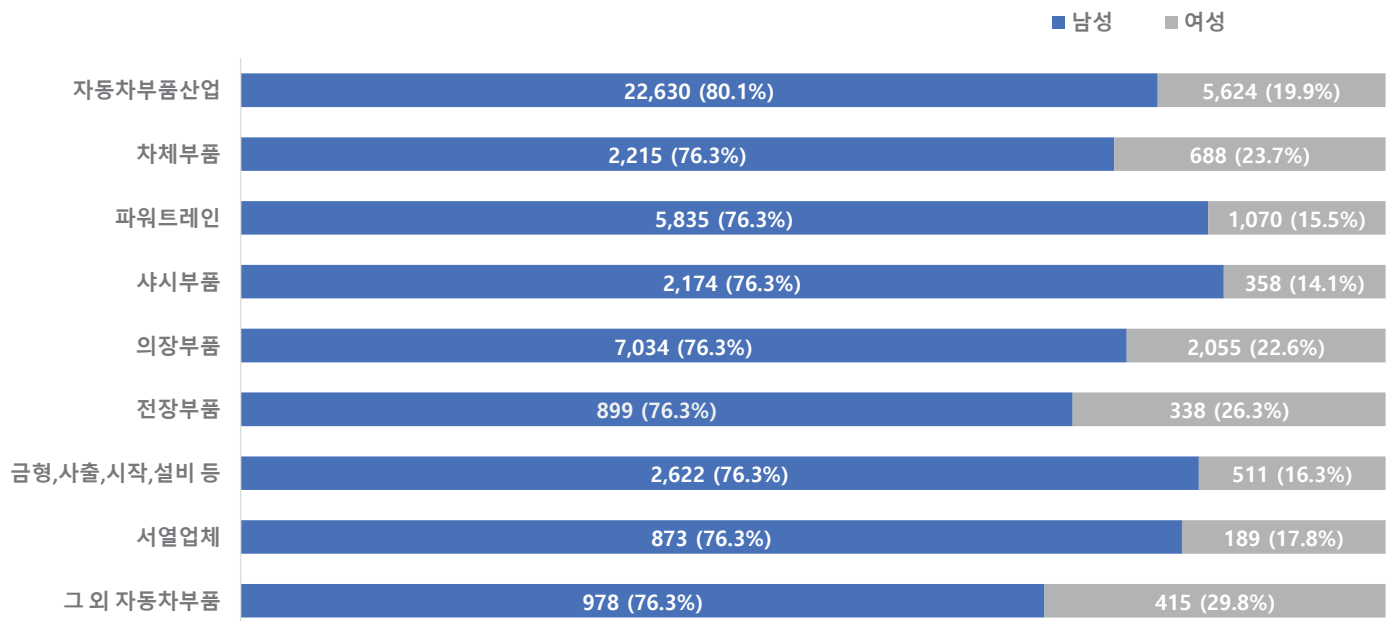


45

부품군 및 성별 종사자수 및 비중

IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황

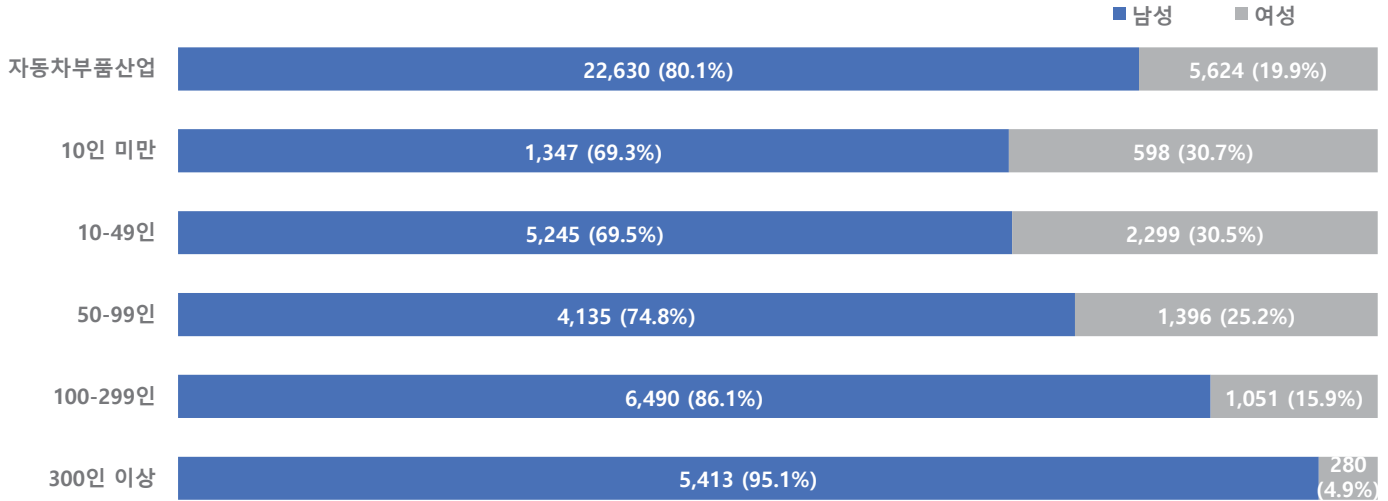
- 울산 자동차부품산업은 남성 22,630명(80.1%), 여성 5,624명(19.9%)이 고용되어 있음
- 부품군 중 여성 비중이 높은 부품군은 그외 자동차부품(29.8%), 전장부품(26.3%), 차체부품(23.7%), 의장부품(22.6%) 순임



46

- 기업 규모가 클수록 여성 종사자수 비중이 낮음
- 300인 이상 사업체의 여성 비중은 4.9%, 300인 미만 기업 규모별 여성 비중에 비해 매우 낮음

- ▶ 울산 자동차부품산업은 여성에 비해 남성 종사자수 비중이 매우 높은 제조업임
- ▶ 기업 규모가 작을수록 여성 종사자수 비중이 크며, 특히 50인 미만 사업체의 여성 고용 비중이 산업 전체 평균보다 높음
- ▶ 산업전환에 따른 정책 수립 시 기업규모가 작은 사업체, 여성 근로자를 대상으로 하는 지원사업 검토 필요



- 울산 자동차부품산업은 상용근로자 비중이 전체 중 95.2%로 매우 높음
- 10인 미만 사업체는 10인 이상 사업체에 비해 임시및일용근로자 및 자영업자 비중이 높은 특징을 가짐
- 한계점 : 기업 규모가 클수록 상용근로자 비중이 높으나, 정규직 및 계약직 여부를 확인할 수 없어 분석이 어려움
- ▶ 10인 미만 사업체는 10인 이상 사업체에 비해 고용의 불안정성이 크고, 고용유지가 어려운 특성을 가지고 있음

분류	10인 미만	10-49인	50-99인	100-299인	300인 이상	자동차부품산업
상용근로자	1,381	7,171	5,371	7,322	5,647	26,892
	(71.0%)	(95.1%)	(97.1%)	(97.1%)	(99.2%)	(95.2%)
임시및일용근로자	186	206	151	116	46	705
	(9.6%)	(2.7%)	(2.7%)	(1.5%)	(0.8%)	(2.5%)
자영업자	312	105	7	1	-	425
	(16.0%)	(1.4%)	(0.1%)	(0.0%)	-	(1.5%)
무급가족종사자	30	1	-	-	-	31
	(1.5%)	(0.0%)	-	-	-	(0.1%)
기타종사자	36	61	2	102	-	201
	(1.9%)	(0.8%)	(0.0%)	(1.4%)	-	(0.7%)
자동차부품산업 합계	1,945	7,544	5,531	7,541	5,693	28,254
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

부품군 및 고용영향별 사업체수, 종사자수

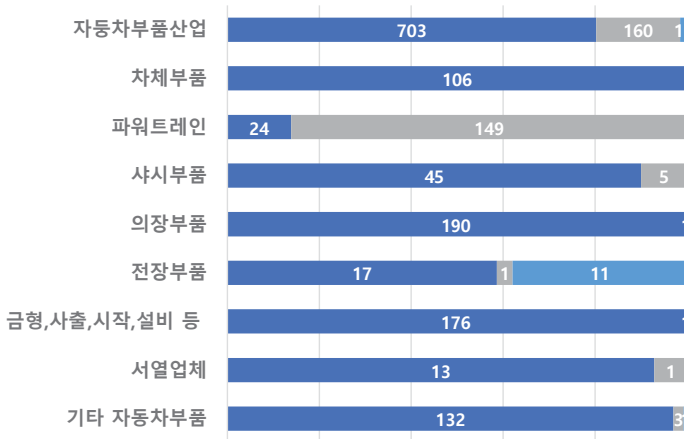
IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황

- 자동차부품산업 사업체는 유지군 703개(80.3%), 감소군 160개(18.3%), 확대군 13개(1.5%) 등으로 분류
- 종사자는 유지군 20,543명(72.7%), 감소군 7,125명(25.2%), 확대군 586명(2.1%) 등임
- 파워트레인 부품군은 감소군 비중이 매우 높음(사업체 149개,(86.1%), 종사자 6,150명(89.2%))

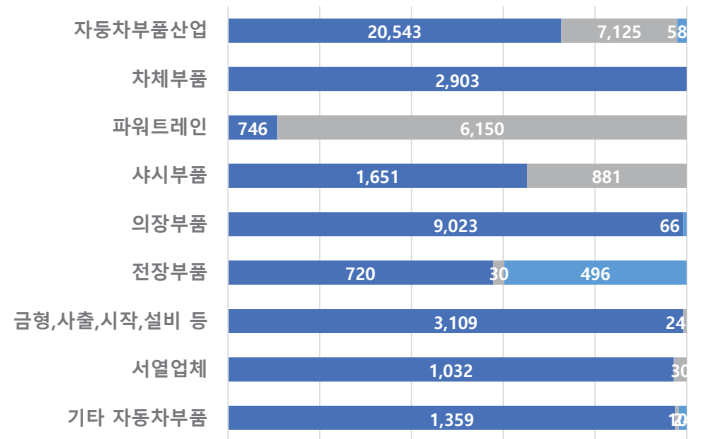
▶ 고용영향 기준, 감소군에 해당하는 사업체 160개, 종사자 7,125명,

부품군 기준, 감소군 비중이 큰 파워트레인 분야를 대상으로 산업전환에 대비한 자동차부품산업 정책 및 사업지원 필요

부품군별 고용영향 - 사업체수(개) ■ 유지 ■ 감소 ■ 확대



부품군별 고용영향 - 종사자수(명) ■ 유지 ■ 감소 ■ 확대



49

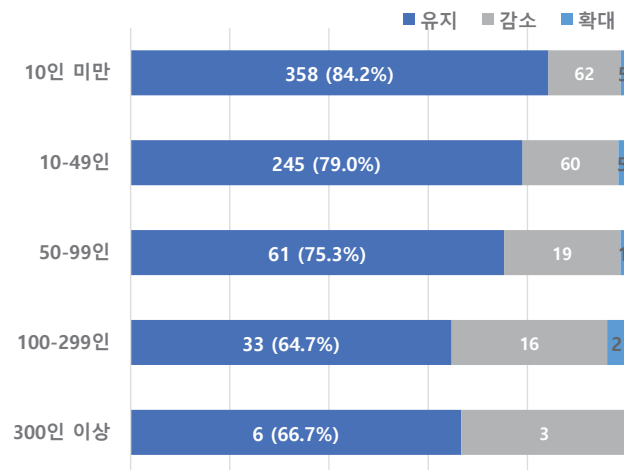
기업 규모 및 고용영향별 사업체수, 종사자수

IV. 울산 자동차부품산업 고용 현황

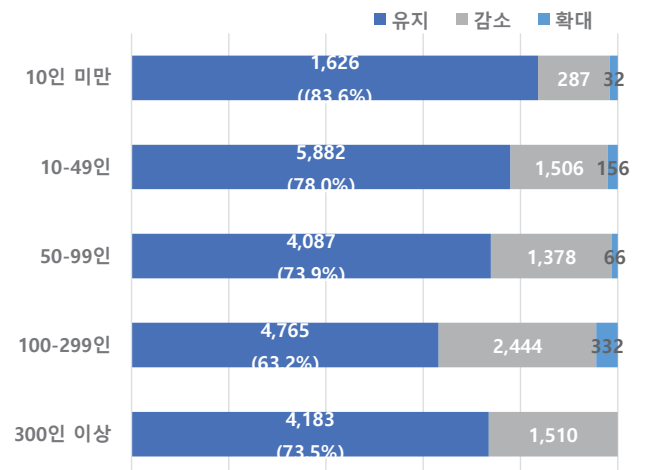
- 기업규모가 클수록 감소군 사업체수는 적으며, 300이상 대기업에는 확대군이 없는 것으로 분석
- 기업규모별 변화전망 분석 결과 향후 감소될 것으로 예상되는 사업체는 10인 미만 사업체 중 62개(14.6%), 10-49인 사업체 중 60개(19.4%), 50-99인 사업체 중 19개(23.5%) 등임

▶ 고용 규모가 큰 사업체가 유지 및 확대군으로 이동하여 자동차부품산업의 안정적인 고용유지 및 확대가 이루어질 수 있도록 산업정책을 지원하고, 고용 규모가 작은 사업체 중 감소군은 유지 및 확대군으로 이동할 수 있도록 정책 및 사업지원 필요

기업 규모별 고용영향 -사업체수(개)

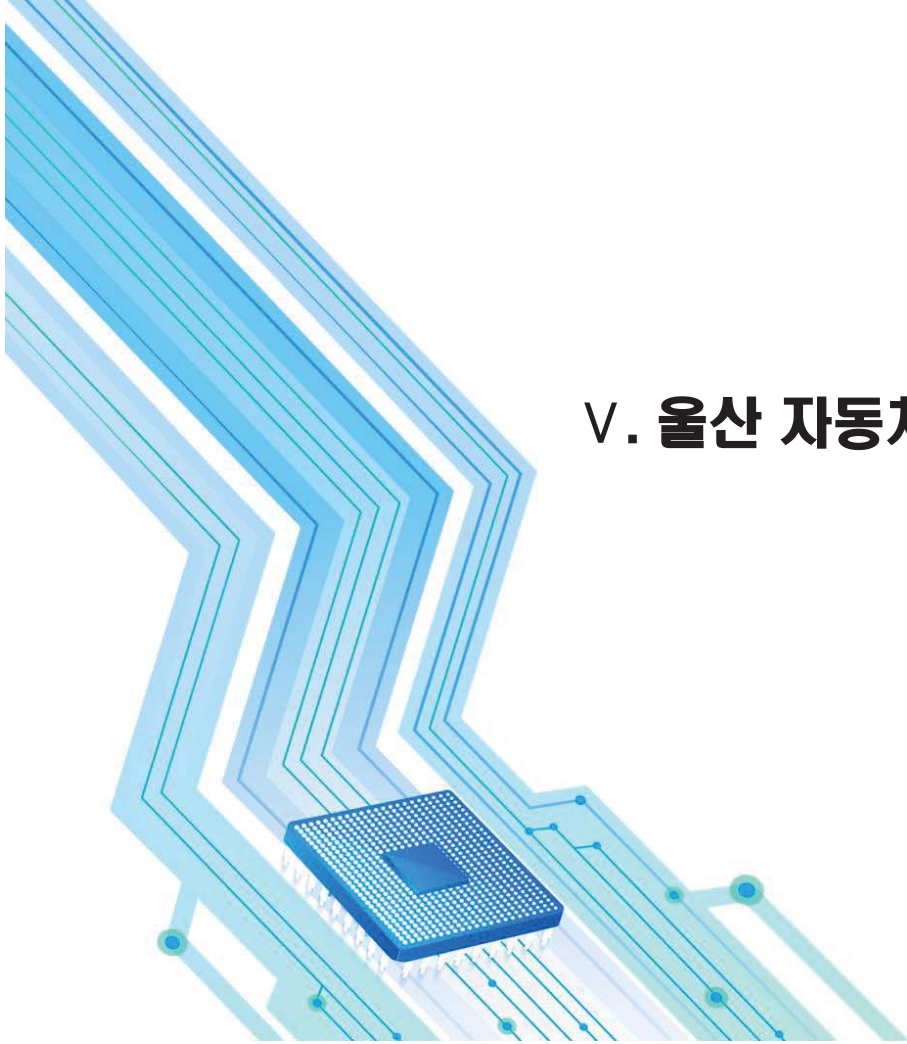


기업 규모별 고용영향 -종사자수(명)



50

V. 울산 자동차부품산업 고용 전망



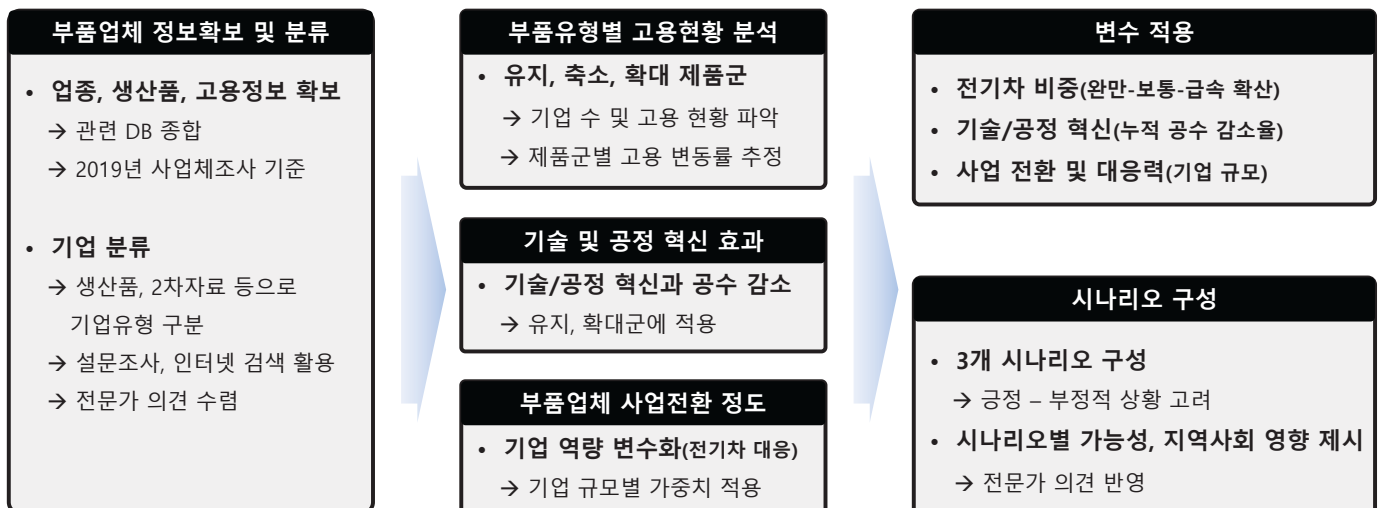
고용 전망 모델 _ 프로세스

V. 울산 자동차부품산업 고용 전망

목표

- 전기차 생산 확대가 내연차 부품업체에 미치는 영향을 추정하고, 울산지역 자동차부품산업의 고용 변화를 전망
- '전기차 비중', '생산기술 및 공정 혁신 효과', '부품업체의 사업(제품)전환 및 대응력'을 주요 변수로 활용하여 목표연도(2025년, 2030년)의 고용 전망 시나리오 제시

프로세스



- 자동차부품산업의 고용에 영향을 미치는 **환경, 기업, 정책, 기술 요인** 중 '전기차 비중', '기업 대응력', '생산/공정 혁신'을 변수로 선정

구분	변수	내용	고용 영향력	적용 용이성	변수 채택
환경 요인	자동차산업 경기	국내외 자동차산업 경기 중국, 북미 시장 동향과 메이커 전략을 고려하여 변수화 가능	4	3	
	현대차 울산공장 생산규모	2019년 150만대를 정점으로 135만대 수준 전망 목표 연도의 생산 계획 및 가능성 확인	5	5	-
	전기차 비중	(울산공장, 2020년) EV 2.1% (변수) 목표 연도 글로벌 전망치 활용(과대-적정-과소 전망 적용)	5	5	○
기업 요인	기업 대응력(역량)	원하청 관계, 기업의 R&D, 마케팅 역량, 시장다변화 특성 분석 (변수) 기업 규모별 대응력 가중치 추정 후 변수화	5	4	○
	기업 고용 전략	노동(노조) 대체 전략 Vs. 고용 친화 전략 신사업 별도 법인으로 추진 경향	4	2	
	노사관계	완성차 및 1차 협력사 노조 영향력 유지 일정한 고용 유지 효과	3	2	
정책 요인	정부	"공정한 노동전환 지원" 외	3	3	
	지자체	"고선포" 외	3	3	
기술 요인	생산/공정 혁신 (스마트공장 확산)	(평가) 현재 단계 스마트공장은 고용 감축 효과 미비하나 향후 가속 완성차와 1차 협력사 공정 혁신(생산 효율) 가능성 매우 높음	5	4	○
	자율주행, 전장화 확산	AI, 사물인터넷, ICT 기술과 자동차산업의 결합 정도 신기술 인력의 필요로 신규 및 이전직 수요 발생	2	2	

※ 평가: 1 전혀 그렇지 않다 ~ 5 매우 그렇다

전기차 비중

- 국내외 전기차 판매비중과 현대자동차 울산공장의 전기차 생산비중을 고려하여 종합적으로 판단
- 2019년 기준 전기차 비중 2% 적용
- 전기차 비중 변화의 적용

1단계 : 전기차 비중 확대에 따른
내연차 부품 감소율 도출

감소율 = (현재 비중 - 목표시점 비중)/현재 비중

1-1단계 : 전기차 부품 확대의 경우
내연차 부품 감소율의 절대값 활용

2단계 : 내연차 부품 감소가 고용 증감에 미치는 영향(가중치) 차등 적용

→ 감소군은 1.2배 적용, 확대군은 0.8배 적용

※ 근거 : 고용없는 성장(매출의 성장이 고용에 1:1로 영향을 미치지 않음)

생산기술 공정혁신 (스마트 팩토리)

↓

공수감소

- 완성차는 물론 자동차산업 전반에서 기술혁신과 공정개선을 통해 생산효율을 높여 투입 인력의 공수를 줄이기 위해 노력하고 있음 → 공정혁신의 대표적인 방법 : 자동화, 정보화, 모듈화(별첨 참고)
- 공수 감소 적용 비율(누적)

	2025년	2030년
유지군	5%	10, 15, 20%
확대군	10%	20, 25, 30%

- 확대군은 유지군에 비해 적극적인 투자로 공정혁신을 가속할 가능성이 높음
- 2025년 이후 전기차 생산이 주류를 형성하면서 그 비중에 따라 공정혁신의 가속화를 가져올 가능성이 높음

기업
대응력
적용

- 기업대응력 : 기업규모별 R&D, 마케팅 역량의 차이 존재
 → 내연차 부품 감소에 대응하는 역량의 차이가 고용 감소에 차이를 보일 것으로 추정
- 기업대응력 적용 : 기업규모별 '50인 미만', '50~300인 미만', '300인 이상' 등 3개 군으로 구분
 → 규모가 작을수록 내연차 부품 축소로 인한 고용 감소의 경향이 클 것으로 판단
 (사업전환, 시장다변화 가능성 낮음, 열악한 수익 구조, 위기 대응력 부족 등)

50인 미만
고용 변화 영향 큼
(고용감소 가중치 0.8 적용)

50~300인 미만
고용 변화의 영향 다소 큼
(고용감소 가중치 0.9 적용)

300인 이상
고용 변화 영향 보통
(고용감소 가중치 1.0 적용)

참고 생산기술 및 공정혁신 사례

자동화(automation)와 정보화(digitization), 모듈화(modularity)

구분	자동화	정보화	모듈화
정의	○ 인간의 노동을 기계 및 컴퓨터가 대체하는 것을 의미함 (Cambridge Dictionary, 2020)	○ 노동과정을 파악하고 최적화하여 의사 결정에 활용하기 위해 소프트웨어 시스템과 디지털 DB를 사용하고, 기계간의 네트워크를 확립하는 것을 의미함 (Hirsch-Kreinsen et al, 2015)	○ 복수의 부품을 레고 블록처럼 독립적으로 완결될 수 있는 하부 단위(모듈)로 설계, 조립, 납품하는 것을 의미함
사례 (비교)	- 자체 : 용접 로봇, 로딩 로봇 - 도장 : 도장 로봇, 실러 도포 로봇 - 의장 : 로봇(글래스 장착)	- 공통 : MES, BOM, MRP, 비전 시스템 (품질 확인) - 도장 : 비전 시스템 활용 검사 - 의장 : 이중방지시스템(모니터, 램프), RFID 태그 - OK라인 : 비전 시스템 활용 검사	- 모듈화는 기업의 내부 활동을 외부에 위탁하여 처리하는 외주화와 대개 일치하며, 예외적으로 모듈화를 사내에서 하는 경우도 있음 Ex) 엔진 서브

고용 전망 _ ① 전기차 비중 10%, 25%

V. 울산 자동차부품산업 고용 전망

● 변수

- 전기차 비중 2025년 10%, 2030년 25% / 공수 감소 2025년 유지군 5%, 확대군 10%, 2030년 유지군 10%, 확대군 20%

● 전망

- 2025년 엔진/PT 부품군에서 1,245명, 의장 454명, 샤시 215명 등 총 2,417명 감소

- 2030년 엔진/PT 부품군에서 2,289명, 의장 906명, 샤시 450명 등 총 4,622명 감소

구분	현재		변수	2025년			2030년		
	명	%		명	%	증감	명	%	증감
차체부품	2,903	10.3%	● 전기차 비중 - 2025년 : 10% - 2030년 : 25% ● 기술/공정 변화(공수 감소) - 2025년 : 유지군 5%, 확대군 10% - 2030년 : 유지군 10%, 확대군 20% ● 기업대응력 - 50인 미만 : 80% - 50~300인 미만 : 90% - 300인 이상 : 100%	2,758	10.7%	-145	2,613	11.1%	-290
파워트레인	6,896	24.4%		5,651	21.9%	-1,245	4,607	19.5%	-2,289
샤시부품	2,532	9.0%		2,317	9.0%	-215	2,082	8.8%	-450
의장부품	9,089	32.2%		8,635	33.4%	-454	8,183	34.6%	-906
전장부품	1,246	4.4%		1,181	4.6%	-65	1,137	4.8%	-109
금형,사출,시작,설비 등	3,133	11.1%		2,971	11.5%	-162	2,812	11.9%	-321
서열업체	1,062	3.8%		1,002	3.9%	-60	946	4.0%	-116
기타	1,393	4.9%		1,321	5.1%	-72	1,252	5.3%	-141
계	28,254	100.0%		25,837	100.0%	-2,417	23,632	100.0%	-4,622

57

고용 전망 _ ② 전기차 비중 20%, 35%

V. 울산 자동차부품산업 고용 전망

● 변수

- 전기차 비중 2025년 20%, 2030년 35% / 공수 감소 2025년 유지군 5%, 확대군 10%, 2030년 유지군 15%, 확대군 25%

● 전망

- 2025년 엔진/PT 부품군에서 1,916명, 의장 449명, 샤시 316명 등 총 3,156명 감소

- 2030년 엔진/PT 부품군에서 2,997명, 의장 1,357명, 샤시 634명 등 총 6,430명 감소

구분	현재		변수	2025년			2030년		
	명	%		명	%	증감	명	%	증감
차체부품	2,903	10.3%	● 전기차 비중 - 2025년 : 20% - 2030년 : 35% ● 기술/공정 변화(공수 감소) - 2025년 : 유지군 5%, 확대군 10% - 2030년 : 유지군 15%, 확대군 25% ● 기업대응력 - 50인 미만 : 80% - 50~300인 미만 : 90% - 300인 이상 : 100%	2,758	11.0%	-145	2,468	11.3%	-435
파워트레인	6,896	24.4%		4,980	19.8%	-1,916	3,899	17.9%	-2,997
샤시부품	2,532	9.0%		2,216	8.8%	-316	1,898	8.7%	-634
의장부품	9,089	32.2%		8,640	34.4%	-449	7,732	35.4%	-1,357
전장부품	1,246	4.4%		1,215	4.8%	-31	1,099	5.0%	-147
금형,사출,시작,설비 등	3,133	11.1%		2,969	11.8%	-164	2,654	12.2%	-479
서열업체	1,062	3.8%		999	4.0%	-63	892	4.1%	-170
기타	1,393	4.9%		1,322	5.3%	-71	1,183	5.4%	-210
계	28,254	100.0%		25,098	100.0%	-3,156	21,824	100.0%	-6,430

58

- 변수
 - 전기차 비중 2025년 30%, 2030년 45% / 공수 감소 2025년 유지군 5%, 확대군 10%, 2030년 유지군 20%, 확대군 30%
- 전망
 - 2025년 엔진/PT 부품군에서 2,587명, 의장 444명, 샤시 418명 등 총 3,895명 감소
 - 2030년 엔진/PT 부품군에서 3,705명, 의장 1,808명, 샤시 818명 등 총 8,243명 감소

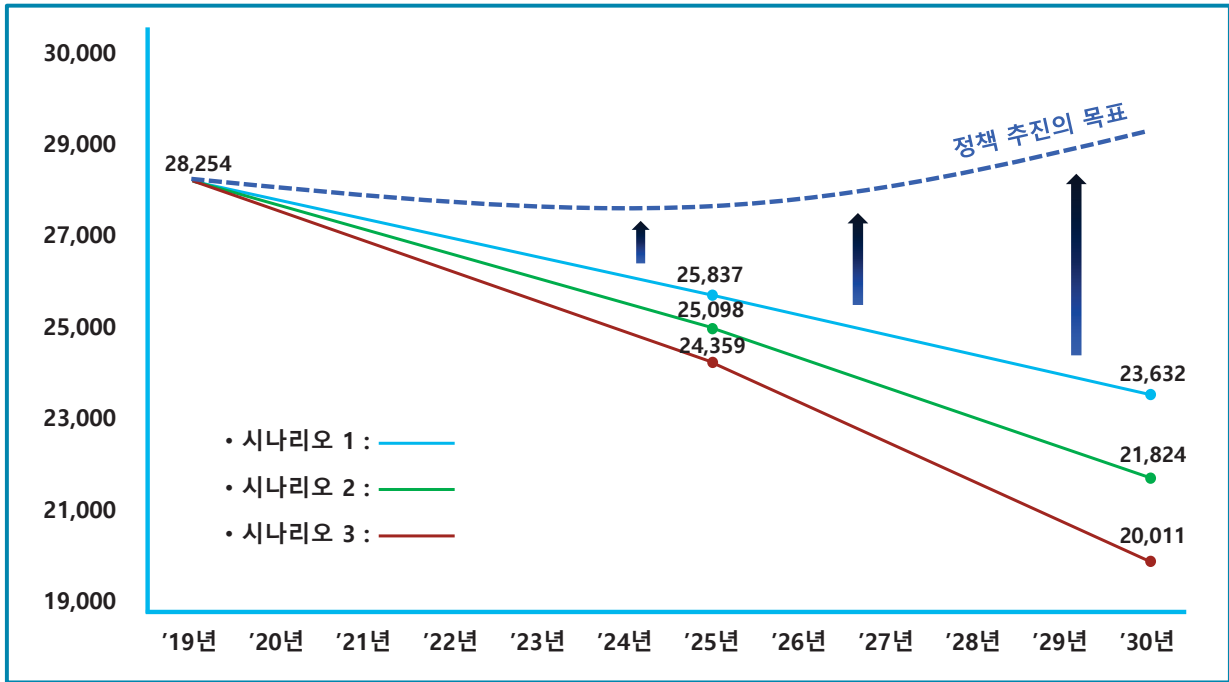
현재			변수			2025년			2030년				
구분	고용인원		전기차 비중 - 2025년 : 30% - 2030년 : 45%	기술/공정 변화(공수 감소) - 2025년 : 유지군 5%, 확대군 10% - 2030년 : 유지군 20%, 확대군 30%	기업대응력 - 50인 미만 : 80% - 50~300인 미만 : 90% - 300인 이상 : 100%	구분	고용인원		증감	구분	고용인원		증감
	명	%					명	%			명	%	
차체부품	2,903	10.3%				차체부품	2,758	11.3%	-145	차체부품	2,322	11.6%	-581
파워트레인	6,896	24.4%				파워트레인	4,309	17.7%	-2,587	파워트레인	3,191	15.9%	-3,705
샤시부품	2,532	9.0%				샤시부품	2,114	8.7%	-418	샤시부품	1,714	8.6%	-818
의장부품	9,089	32.2%				의장부품	8,645	35.5%	-444	의장부품	7,281	36.4%	-1,808
전장부품	1,246	4.4%				전장부품	1,248	5.1%	2	전장부품	1,056	5.3%	-190
금형,사출,시작,설비 등	3,133	11.1%				금형,사출,시작,설비 등	2,966	12.2%	-167	금형,사출,시작,설비 등	2,496	12.5%	-637
서열업체	1,062	3.8%				서열업체	996	4.1%	-66	서열업체	837	4.2%	-225
기타	1,393	4.9%				기타	1,323	5.4%	-70	기타	1,114	5.6%	-279
계	28,254	100.0%				계	24,359	100.0%	-3,895	계	20,011	100.0%	-8,243

- (2025년) 전기차 생산 비중이 10%의 경우 2,417명, 20%는 3,156명, 30%는 3,895명 감소함
- (2030년) 전기차 생산 비중이 10%의 경우 4,622명, 20%는 6,430명, 30%는 8,243명 감소함

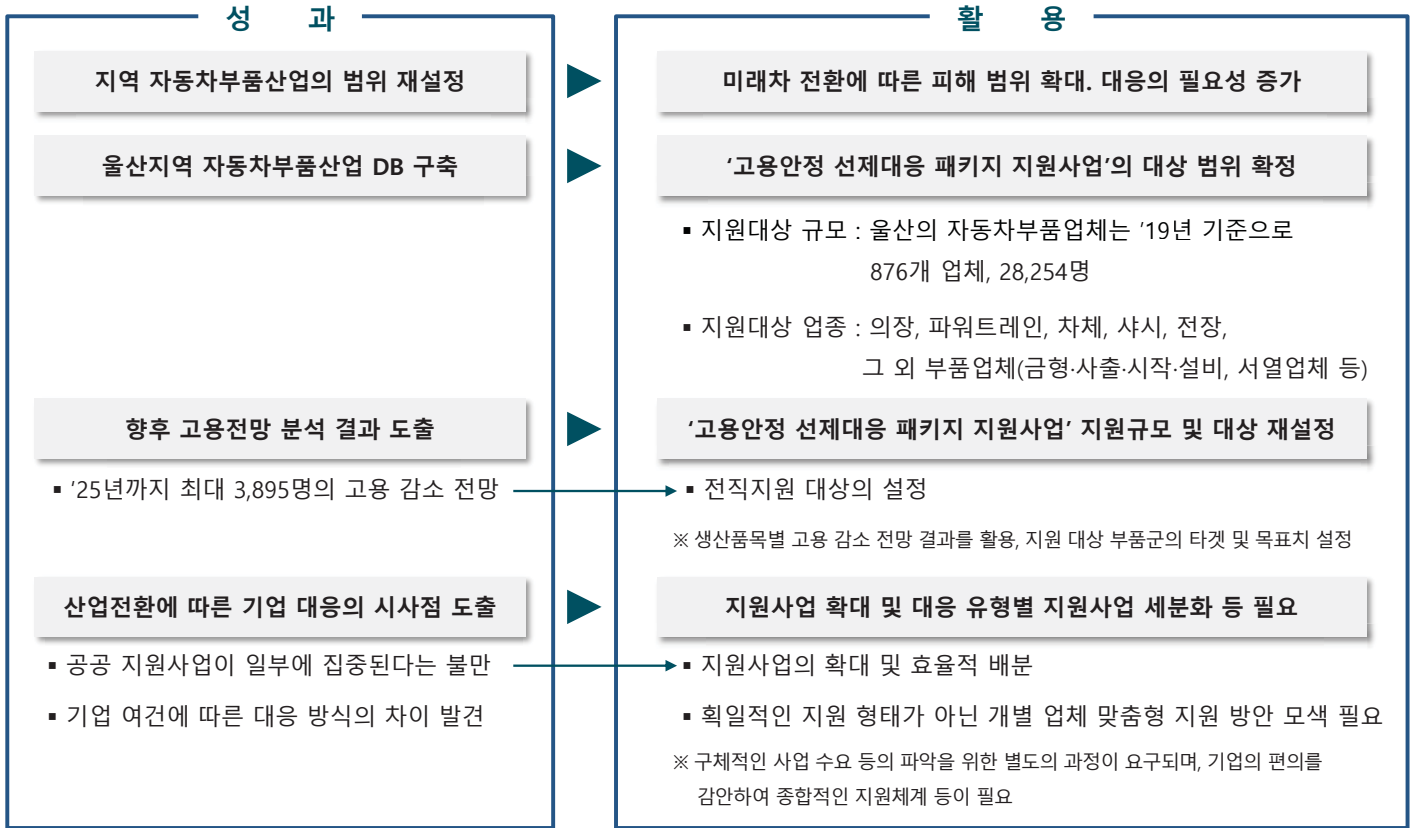
2019년	2025년				2030년			
<div style="border: 1px solid gray; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block;"> 고용인원 28,254명 </div>	전기차 비중	고용인원	증감		전기차 비중	고용인원	증감	
			명	%			명	%
	10%	25,837	-2,417	-8.6	25%	23,632	-4,622	-16.4
	20%	25,098	-3,156	-11.2	35%	21,824	-6,430	-22.8
30%	24,359	-3,895	-13.8	45%	20,011	-8,243	-29.2	

● 정책 추진의 목표

- 단기적으로 기존 부품업체의 경쟁력 강화 및 고용 감소 최소화, 장기적으로 미래차 분야의 적극적인 투자유치를 통한 울산 자동차부품산업의 구조 개선 및 신규 고용 창출로 총고용 확대
- 고용안정 선제대응 패키지 사업 중심의 정책 대응으로 울산 자동차부품산업의 지속가능한 발전과 고용 증가를 실현해야 함



VI. 시사점 및 향후 연구 계획



2022년 자동차부품업체 DB 작성

- 울산시 사업체 조사 + 한국기업 데이터 정보
- 개별 사업체 정보 추가(DB 항목 확대 가능성, IT 등 타업종 확인)

'고용안정 선제대응 패키지 지원사업' 대상 자동차부품업체 및 노동자에 대한 차별적, 맞춤형 지원

- 부품유형, 고용전망(유지, 감소, 확대), 고용시뮬레이션, 기업규모에 따른 맞춤형 접근
- 기업지원, 취업지원(신규, 실업), 직업훈련(전직, 재훈련) 지원 정책의 현황 평가 및 상호연계 강화
- 고용서비스의 전문화 및 전주기적 관리체계 구축 : 통합 DB 및 플랫폼 구축, 지속적 서비스

지역 거버넌스 강화 및 초광역 거버넌스 구축

- 지자체 유관 부서 및 기관의 거버넌스 강화 : "병렬적 사업 추진에서 조정된 사업 추진으로" 개별 기관별 성과 관리에서 컨트롤 타워 강화를 통한 지역 차원의 통합 성과 관리로 전환
- 동남권 초광역 거버넌스 구축 : 부울경 통합 DB 및 사업 플랫폼 구축, 일자리 협력기구 설치



참고문헌

참고문헌

- 고용노동부, 고용행정통계 각 연도.
울산광역시, 2015 울산광역시 사업체조사 및 2019 울산광역시 사업체조사
울산광역시, 2021 제조업체 명부
통계청, 경제활동인구조사, 광업제조업조사, 전국사업체조사 각 연도.
한국자동차산업협동조합, 2019-2020 자동차산업편람
한국자동차산업협회, 각 연도 자동차 생산추이
- 고용노동부(2021), 공정한 노동전환 지원방안 주요 내용 및 추진계획
관계부처 합동(2019), 미래자동차 산업 발전전략
관계부처 합동(2021), 제4차 친환경자동차 기본계획
산업통상자원부(2021), 자동차 부품기업 미래차 전환 지원 전략
탄소중립위원회(2021), 2050 탄소중립 시나리오

참고문헌

- 고용노동부·한국노동연구원(2019), 자동차산업 경쟁력 강화를 통한 일자리 창출 방안
- 국회의원 송옥주 의원실(2021), 자동차 산업의 공정한 전환을 위한 정책토론회 자료집
- 김영룡 외(2019), 『전기차 및 수소차 생산을 위한 거래 협력 네트워크의 공간적 변화』, 경기연구원
- 남중석(2017), “대중소기업간 거래관계가 중소기업 투자에 미치는 영향”, 부경대학교 경제학박사 학위논문
- 딜로이트 토마츠(2020), 『続 모빌리티 혁명 2030』
- 메리츠증권 리서치센터, 2021. “AI War: Tesla vs. Non-Tesla.”
- 삼성KPMG 경제연구원(2018), “미래자동차 권력의 이동”, SamjongINSIGHT Vol.56.
- 삼성KPMG 경제연구원(2021), “미래 자동차 혁명과 산업 생태계의 변화”, 이슈 모니터 137호.
- 아오야마 모토오(2015), 『자동차 구조교과서』
- 윤윤규 외(2018), 고용위기지역 산업의 일자리 이동 지도 구축 기초연구, 한국노동연구원
- 이항구(2020), “미래차산업과 일자리전망”, 울산자동차산업 노사정 미래포럼(1차) 발표자료
- 정흥준(2015), “자동차산업의 원하청구조”, 월간노동리뷰 2015년 9월호, pp7-23.
- 충남테크노파크산업인력양성사업(2012), 『자동차부품산업 입문』
- 한국은행 울산본부·경남본부(2020), “울산·경남 지역 자동차 부품업 특징 및 발전방안”
- Fujimoto, Takahiro(2019), “Balanceing Global Network Power and Local/Asset Knowledge,” GERPISA.
- IBK경제연구소(2018.2), 『한국 자동차부품산업의 경쟁력 분석과 대응방안』
- KIAT·한국자동차산업협동조합, 2020년 자동차부품산업 인력실태 조사 결과보고서



【 Session 2 】

[주제2] 탄소중립사회로의 전환과 지역고용노동정책

오상봉(한국노동연구원 본부장)

- 토론 : 이문호(워크인 연구소장)

탄소중립 이행의 지역고용 영향

2022년 2월 18일

오상봉(한국노동연구원)

탄소중립 관련 정부 발표

■ 2050 탄소중립 추진전략(2020. 12. 7)

- ▶ 3대 정책과제: 경제구조의 저탄소화, 신유망 저탄소산업 생태계 조성, 탄소중립사회로의 공정전환
- ▶ 공정전환 3대 과제: 취약 산업계층 보호, 지역중심의 탄소중립 실현, 탄소중립사회에 대한 국민인식 제고
- ▶ 정책과제 마련을 위한 탄소중립 제도적 기반 강화(재정, 금융, R&D, 국제협력) 및 추진체계 구축(탄소중립위원회)

■ 2030 NDC 유엔 제출(2020. 12.)

- ▶ 2017년 대비 24.4% 감축
- ▶ “2050 Carbon Neutral Strategy of the Republic of Korea(LEDs)”도 제출

탄소중립 관련 정부 발표

- 2050 탄소중립위원회 출범(2021. 5. 29)
- 산업구조 변화에 대응한 공정한 노동전환 지원방안 발표(2021. 7. 22.)
 - ▶ 노동전환 지원
 - 신산업분야로의 사업재편 및 전환 지원
 - 재직자 직무전환 훈련 지원 + 전직준비 및 재취업 지원 강화
 - 해당 지역에 유망대체산업 육성 및 고용위기에 대응체계 구축
 - ▶ 제도적 기반 마련
 - 중앙에 사업구조 재편 및 노동전환 지원을 위한 범부처 협의체 구성(“선제적 기업 노동 전환 지원단”)
 - 지역에 사업재편 및 노동전환에 대한 수요 발굴 및 지원 안내를 위한 전담지원기관(“노동전환지원센터”) 신설 및 통합컨설팅 제공
 - 수요전망 및 모니터링을 위해 “노동전환분석센터 ” 설치

탄소중립 관련 정부 발표

- 기후위기 대응을 위한 탄소중립 녹색성장 기본법 입법(2021. 9. 24.)
 - ▶ 국가전략 및 감축목표: 국가탄소중립녹색성장전략 수립, 중장기감축목표 설정
 - 국가기본계획, 에너지기본계획, 지속가능발전기본계획, 전력수급기본계획, 국토종합계획, 신재생에너지의 기술개발 및 이용보급을 촉진하기 위한 기본계획, 국가기간교통망계획, 소수경제 이행 기본계획, 농업·농촌 및 식품산업 발전계획 등을 수립할 때 중장기감축목표 등과 정합성 고려해야
 - ▶ 2050 탄소중립녹색성장위원회 설치 근거
 - 기능: 탄소중립사회로의 이행 기본방향, 국가비전·국가전략·감축목표, 국가기본계획, 탄소중립사회로의 이행 법제도 등등
 - ▶ 온실가스 감축 시책, 기후위기 적응 시책
 - 감축시책: 배출권거래제, 목표관리, 녹색건축물, 녹색교통, 탄소흡수 등
 - ▶ 정의로운 전환
 - 전직지원·교육훈련 등 사회안전망 마련, 사업전환 지원, 전환센터 설립
- “2050 탄소중립 시나리오”와 “2030 NDC” 확정(2021. 10. 18)
 - ▶ 2030 NDC: 2018년 총배출량 대비 2030년 순배출량 40% 감축
 - 순배출량 비교 시 36.4%

2030NDC 및 2050LEDS

■ 2030 NDC

구분		기준연도('18)	기존 NDC(2020) ('18년 比 감축률)	개정 NDC(2021) ('18년 比 감축률)
배출량		727.6	536.1 (△191.5, △26.3%)	436.6 (△291.0, △40.0%)
배출	전환	269.6	192.7 (△28.5%)	149.9 (△44.4%)
	산업	260.5	243.8 (△6.4%)	222.6 (△14.5%)
	건물	52.1	41.9 (△19.5%)	35.0 (△32.8%)
	수송	98.1	70.6 (△28.1%)	61.0 (△37.8%)
	농축수산	24.7	19.4 (△21.6%)	18.0 (△27.1%)
	폐기물	17.1	11.0 (△35.6%)	9.1 (△46.8%)
	수소	-	-	7.6
	기타(탈루 등)	5.6	5.2	3.9
흡수 및 제거	흡수원	-41.3	-22.1	-26.7
	CCUS	-	-10.3	-10.3
	국외 감축**	-	-16.2	-33.5

탄소중립 이행의 지역고용 영향

5

2030NDC 및 2050LEDS

■ 2050 탄소중립 시나리오

구분	부문	'18년	초안			최종본	
			1안	2안	3안	A안	B안
배출량		686.3	25.4	18.7	0	0	0
배출	전환	269.6	46.2	31.2	0	0	20.7
	산업	260.5	53.1	53.1	53.1	51.1	51.1
	건물	52.1	7.1	7.1	6.2	6.2	6.2
	수송	98.1	11.2	11.2	2.8	2.8	9.2
	농축수산	24.7	17.1	15.4	15.4	15.4	15.4
	폐기물	17.1	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4
	수소	-	13.6	13.6	0	0	9
	탈루	5.6	1.2	1.2	0.7	0.5	1.3
흡수 및 제거	흡수원	-41.3	-24.1	-24.1	-24.7	-25.3	-25.3
	(CCUS)	-	-95	-85	-57.9	-55.1	-84.6
	직접공기포집	-	-	-	-	-	-7.4

탄소중립 이행의 지역고용 영향

6

2030NDC 및 2050LEDS

■ 감축수단

	2030 NDC	2050 탄소중립
전환	(수요)GDP 상승 및 전기차 확대에 의한 수요 증가 (공급) 석탄발전 축소, 신재생에너지 발전 확대, 추가 무탄소전원(암모니아 발전) 등 활용	(공통) 화력발전 대폭 축소 및 재생에너지·수소기반 발전 확대. [A안] 화력발전 전면 중단으로 전환부문 배출량 제로화. [B안] 화력발전(LNG) 일부 유지하여 배출량 잔존
산업	(철강) 신·증설 설비 고로→전기로 대체(300만톤), 전로에 철스크랩 다량 투입·코크스 소비열량 저감 등 혁신기술 조기 개발·적용(2.3% 감축) (석유화학) 연료전환(중유100%→친환경연료), 원료 전환(납사→바이오 납사), 폐플라스틱 원료 활용률 제고(500만톤 중 18.6%). 20.2% 감축 (시멘트) 에너지 절감 2%, 연료 전환(유연탄→폐합성수지 36%로 대체), 원료 전환(석회석 원료 대체율 2% 및 혼합재 비중 15%로 확대). 12% 감축 (기타 업종) 에너지의 전력화 효율 개선, 산업단지 열병합 발전설비 연료 전환(석탄·석유→LNG·바이오매스), 불소계 온실가스 친환경 냉매 대체. 28.1% 감축	(철강) 탄소계 공정(고로+전로)을 수소환원제철로 100% 대체하고, 철스크랩 전기로 조강을 확대하여 배출량 95% 감축 (석유화학·정유) 연료전환(전기기열로 등 도입) 및 원료전환(석유납사→바이오납사 등)으로 배출량 73% 감축 (시멘트) 100% 연료전환(유연탄 → 폐합성수지, 바이오열원) 및 일부 원료전환(석회석 → 슬래그 등)으로 배출량 53% 감축 (기타) 반도체디스플레이 등 전력 다소비 업종 에너지 효율화 및 불소계 온실가스 저감 등으로 배출량 78% 감축

탄소중립 이행의 지역고용 영향

7

2030NDC 및 2050LEDS

■ 감축수단(계속)

	2030 NDC	2050 탄소중립
건물	(에너지효율 향상) 제로에너지 건축 민간 활성화 적극 유도 및 그린리모델링 사업 확대 (고효율기기 보급) 에너지소비효율 강화 및 조명·가전 등 에너지 사용 원단위 개선 (총) 32.8% 감축	(에너지 효율향상) [신축]제로에너지건축물 1등급 100% 및 [기존]그린리모델링 에너지효율등급 가정 1++, 상업 1+ 100% => 2018년 대비 냉·난방 에너지 사용 원단위 30% 이상 개선 (고효율기기 보급) 에너지소비효율 강화 및 표시제도 확대 등 에너지설비 및 기기 에너지 사용 원단위 개선 => 약 30% 에너지 절감
수송	(수요관리 강화) 대중교통 이용 편의성 제고, 연계교통 강화, 철도중심 교통체계 강화, 운행제한 제도확대 등 (친환경차 보급 확대) 2030년까지 전기, 수소차 450만대 등 친환경차 보급 확대 (총) 37.8% 감축	(수요관리 강화) 대중교통 및 개인 모빌리티 이용 확대 등 => 승용차 통행량 15% 감축 (친환경차 보급 확대) 도로 부문 전기·수소화 [A안] 도로 부문 전면 전기·수소화(97% 이상) 추진. [B안] 일부 잔존하는 내연기관차(15% 미만) 대체연료(E-fuel* 등) 활용 가정
수소	(해외수입 및 수전해) .92/1.94Mth2 (추출) .77/1.94Mth2	(해외수입 및 수전해) [A안] 21.9/27.4Mth2. [B안] 22.9/27.9Mth2
CC	(CCS) 10.3MCO2t	(CCS) 최대 60.0MCO2t; (CCU) 최대 25.2MCO2t

탄소중립 이행의 지역고용 영향

8

2030NDC 및 2050LEDS

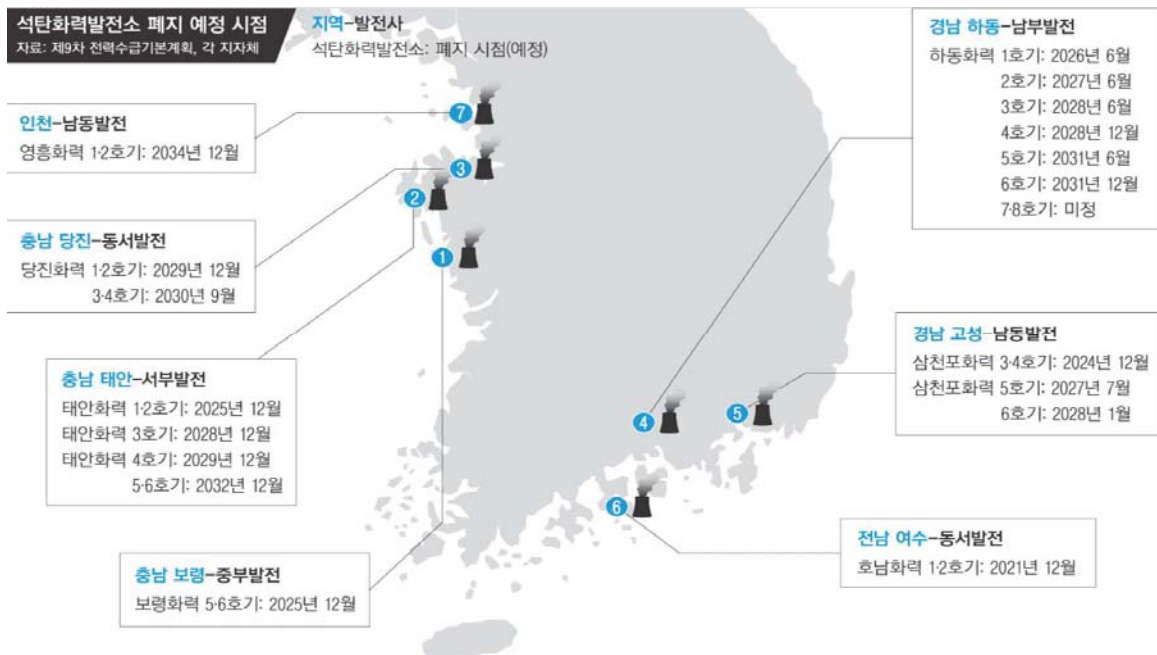
■ 주요 감축정책

	개별	공통
전환	공급의무화(RPS) 전력수급기본계획	배출권거래제(3기, 2021-25년) - 125,000tCO ₂ /연 업체 또는 25,000tCO ₂ /연 사업장 보유 업체 대상(총 684개 업체) - 사전할당량 2,608백만톤 - 유상할당비율 10%(41개 업종), 28개업종은 무상할당 - BM방식 대폭 확대
산업		
건물	건축물 에너지효율등급 인증, 제로에너지건축물 인증	
수송	자동차 평균 온실가스/연비 기준 내연기관차 판매금지	

지역노동시장 영향

■ 전환부문

▶ 기존 계획에 의하면 석탄화력 폐쇄 또는 LNG 전환은 충남과 경남에 부정적 영향



지역노동시장 영향

■ 전환부문 **변경된 NDC**

- ▶ 석탄화력 폐쇄 가속, LNG 전환 취소로 화력발전의 부정적 영향은 더욱 커질 것임
- ▶ 신재생발전 비중은 20%→30% 확대

구분	2018년		2030년 (9차 계획, 기존NDC)		2030년 (개정NDC)	
	양	비중	양	비중	양	비중
원자력	133.5	23.4%	146.3	25.0%	146.4	23.9%
석탄	239.0	41.9%	174.9	29.9%	133.2	21.8%
LNG	152.9	26.8%	136.3	23.3%	119.5	19.5%
신재생	35.6	6.2%	121.7	20.8%	185.2	30.2%
암모니아					22.1	3.6%
유류·양수·기타	9.6	1.7%	5.9	1.0%	6.0	1.0%
합계	570.7	100%	585.0	100%	612.4	100%

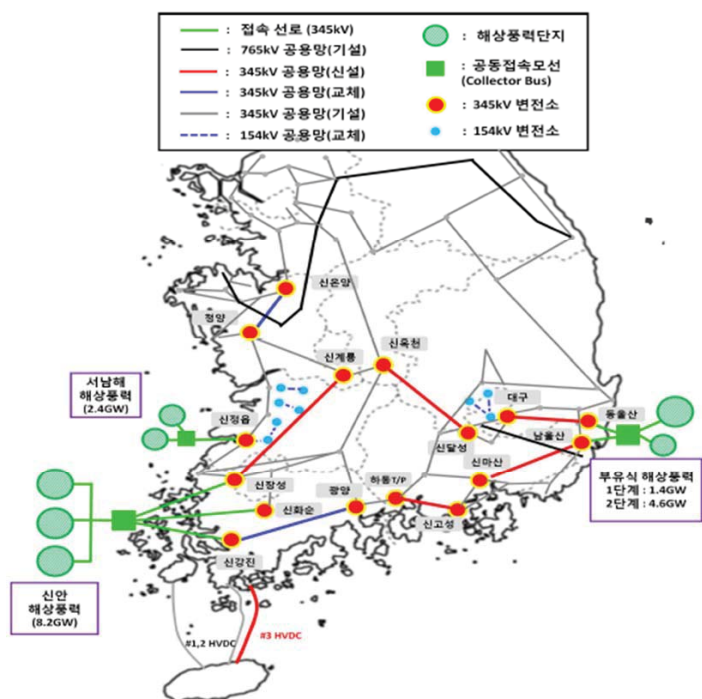
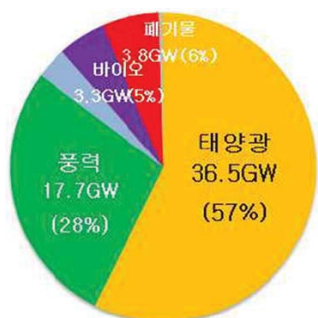
탄소중립 이행의 지역고용 영향

11

지역노동시장 영향

■ 전환부문 **신재생 확대**

- ▶ 태양광과 풍력 위주의 신재생 확대
 - (2030계획, 태양광 57%, 풍력 28%)
- ▶ 화력발전 폐쇄지역과 입지 불일치
 - 태양광은 전국 또는 미정
 - 풍력은 해상
 - * 전북 서남권 2.4GW '22~
 - * 신안 8.2GW '23~
 - * 울산(1.4GW)+동남권(4.6GW) '23~



탄소중립 이행의 지역고용 영향

12

정책제언

■ 부정적 영향의 지역적 편중

- ▶ 부정적 영향이 큰 업종 대부분은 특정 지역에 편중되어 있음
- ▶ 생산방식 변경 등으로 부문 내에서 축소와 확대가 동시에 발생하는 경우에 서로 다른 지역에서 발생
 - 축소와 확대가 동일한 지역에서 발생하더라도 인력 전환은 제한적
- ▶ 기개발 기술을 선도하거나 비상용기술의 개발에 성공하지 못할 경우 부정적 영향이 커질 가능성이 큼

■ 부정적 영향 지역에 대한 산업정책

- ▶ 지역의 특성, 특히 인구구조와 정주여건을 고려해야

■ 고용 및 생활안정정책 강화

- ▶ 재직 중 전직을 위한 교육훈련에 대한 사업주와 근로자에 대한 적극적 지원
- ▶ 기존의 실업급여제도의 연장급여를 적극적으로 활용