

# 고용참사에 '화들짝'... 1분기 노인 53만명에 일자리

1분기에 87% 규모 앞당겨 공급  
지난해 노인 14만명 구직활동에  
전체 실업률 9년 만에 최고 기록  
실업률 등 고용지표 영향 '주목'

정부가 올해 1분기 안에 노인 공공일자리 등 취약계층을 대상으로 한 직접일자리 사업에 박차를 가할 것으로 알려져 향후 실업률에 어떤 영향을 줄지 관심이 모아지고 있다.

17일 기획재정부와 고용노동부 등에 따르면 정부는 올해 3조8000억원의 예산을 들여 취업 취약계층 96만명에게 한시적 일자리를 제공할 계획이다.

지난해보다 직접일자리 예산이 약18%인 5752억원 증가해 혜택을 받는 취약계층이 13만명 늘어났다.

정부의 직접일자리 예산은 올해 전체 재정 일자리사업 예산 22조9000억원 중 16.4%를 차지한다.

직접일자리가 공급되는 계층은 노인이 61만3735명으로 8220억원이 투입된다. 이어 여성(6만8464명), 장애인(1만9852명), 신중년(1만2500명)에게도 한시적 일자리가 제공된다.



지난달 16일 서울 마포구청에서 열린 2019 노인 일자리 및 사회활동지원사업 통합모집 행사에 참가한 어르신들이 취업신청서를 접수하기 위해 대기하고 있다. /연합뉴스

노인 일자리는 1분기에 전체 규모의 87%에 달하는 53만5000명(누계)을 앞당겨 공급하기로 했다. 작년 1분기에는 약 70%가량을 공급했던 것에 비교하면

조기 집행에 더욱 속도를 내는 것이라고 노동부는 설명했다.

정부가 1분기에 노인 등 취약계층에 대한 공공일자리 공급을 대대적으로 앞당기기로 함에 따라 고용지표에 어떤 영향을 미칠지 주목된다.

앞서 1월 고용지표에는 정부가 재정적으로 지원하는 노인일자리 사업이 미친 영향이 두드러진 바 있다.

정부가 노인일자리 사업 규모를 지난해보다 4배 이상 늘려 18만명을 조기 모집해 이 중 14만1000명을 채용했고, 이에 따라 그간 비경제활동인구에 속했던 고령층이 구직활동에 나서면서 실업률이 9년 만에 최고 수준으로 치솟는 결과를 낳았다.

통계청에 따르면 지난달 60세 이상 경제활동인구는 전년 같은 달 대비로 40만2000명 늘었다.

이중 취업자가 26만4000명 증가했지만, 실업자 수도 13만9000명 늘었다. 이로 인해 전체 실업자 수 증가 규모(20만4000명) 중 3분의 2 이상이 60세 이상 실업자가 차지했다.

한편, 최근 반도체 업종의 고용감소 또한 전체 실업률에 어떤 영향을 미칠지 주목된다.

통계청에 따르면 지난달 제조업 취업자 수는 443만9000명으로 1년 전보다 17만명 줄었다. 2017년 1월(-17만명) 이후 2년 만에 가장 큰 낙폭이다.

그동안 구조조정 영향으로 고용상황이 좋지 않았던 조선·자동차 업종의 취업자는 최근 들어 감소 폭이 축소된 반면 반도체 업종의 고용 감소세가 커진 것으로 확인됐다.

고용지표 부진이 조선·자동차에서 반도체로 옮겨가면서 지난해 말 미약하나마 개선 조짐을 보이던 제조업 고용상황은 다시 가파른 내리막을 걷는 모양새다.

반도체 고용 부진에는 기계설비, 공장 등 투자 조정이 주된 영향을 미쳤다는 분석이다.

반도체 업종의 고용 위기라기보다는 지난해 상반기까지 계속된 반도체 업종의 호조세에 따른 기저효과 영향이 크다는 의미다.

지난해 설비투자는 반도체 설비 조정 등의 영향으로 4.2% 감소하면서 금융위기 이후 9년 만에 최대 낙폭을 기록했다.

국제 가격 하락에 따른 수출 감소와 어두운 전망도 기업이 고용을 줄이는 요인으로 꼽힌다.

/세종=최신 기자 grandtrust@metroseoul.co.kr

## 삼성전자, 보유현금 100조

반도체사업 실적 호조 요인

삼성전자가 지난해 글로벌 메모리 반도체 시장의 '슈퍼호황'에 힘입어 창사 이후 처음으로 현금 보유액이 100조원을 넘어선 것으로 나타났다.

엄청난 규모의 '현찰'을 보유하면서 설비·연구개발(R&D) 투자는 물론 해외 기업의 인수합병(M&A)을 위한 '실탄'을 확보했다는 평가가 나온다.

17일 세계 등에 따르면 지난해말 현재 삼성전자 보유 현금 보유액(연결 기준)은 총 104조2100억원으로, 전년말(83조6000억원)보다 무려 24.7% 늘어나며 처음으로 100조원을 돌파했다.

현금 보유액은 기업의 현금과 현금성 자산, 단기금융상품, 장기 정기에 금 등을 합친 것이다.

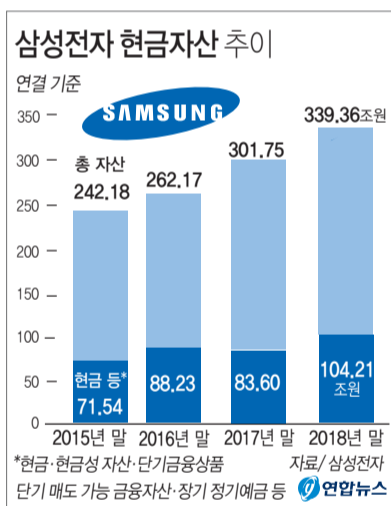
삼성전자의 현금 보유액은 지난 15일 종가 기준 시가총액(274조9000억원)의 약 38%에 해당하는 수치다. 2위 상장사인 SK하이닉스 시총(53조7000억원)의 2배, 국내 2위 기업인 현대차 시총(25조8000억원)의 4배에 육박하는 수치다.

지난해 현금이 큰 폭으로 늘어나면서 총자산은 연말 기준 339조3600억원으로, 1년 만에 12.5%나 증가하며 역시 역대 최고치를 기록했다. 현금에서 차입금을 뺀 순현금도 89조5500억원에 달했다.

지난해 삼성전자의 현금 보유액이 20조원 이상 늘어난 것은 무엇보다 반도체 사업을 중심으로 한 실적 호조로 무려 44조3400억원의 당기순이익을 올린 게 가장 큰 요인이 됐다.

아울러 지난해 시설투자액이 전년(43조4000억원)보다 대폭 줄어든 29조4000억원 수준에 머물면서 지출이 줄어든 것도 영향을 미쳤다.

역대 최고 실적으로 현금을 확보한



덕분에 배당금 지급액은 전년보다 49.9%나 급증한 10조1900억원에 달하면서 처음으로 10조원을 넘어섰다. 다만 2017년 8조3500억원에 달했던 자사주 취득액은 8800억원에 그쳤다.

현금 보유액이 많다는 것은 대내외 경영 환경 변화에 유연하게 대응할 수 있을 뿐만 아니라 실적 부진이 이어졌을 경우 자본 잠식을 막고 단기적 위기를 극복하기 위한 생존 역량을 갖추고 있음을 의미한다.

아울러 설비와 기술 투자를 통해 다른 업체들과의 경쟁에서 앞서 나갈 수 있고, 상황에 따라 M&A를 통해 덩치를 키울 수 있다는 것도 장점이다.

실제로 업계에서는 삼성전자가 풍부한 현금 역량을 토대로 해외 유력 반도체 업체를 인수할 것이라는 소문도 나돌고 있다.

키움증권은 최근 투자전략 보고서에서 "최근 언론 보도에 따르면 삼성전자가 NXP, 자일링스, 인피니언 등에 대한 인수를 검토 중"이라면서 "실제로 인수가 이뤄질 경우 기존 파운드리(반도체 위탁 생산) 사업과의 시너지 효과를 기대할 수 있다"고 진단했다.

/김재용 기자 juk@

## 5년간 73.5% 증가... 늘어나는 고령자 車사고

# “단순 운전제한보다, 이동권 확보에 초점을”

면허 자진반납 등 운전제한은  
고령자 이동권 제약 주장 제기  
공유승차제도 대안으로 제시

초고령화 사회 진입이 코앞으로 다가오 있는 가운데 고령자 면허소지자가 늘면서 고령운전자의 자동차사고 발생이 급증하고 있다. 정부는 고령자 운전면허 갱신 요건을 강화하고 운전면허 반납을 권장하고 있다. 고령운전자의 지리적·시간적 운행 범위를 제한하고 공유승차제도를 도입하는 등 고령자의 이동권 보장에 대한 검토도 고려해야 한다는 주장이 제기됐다.

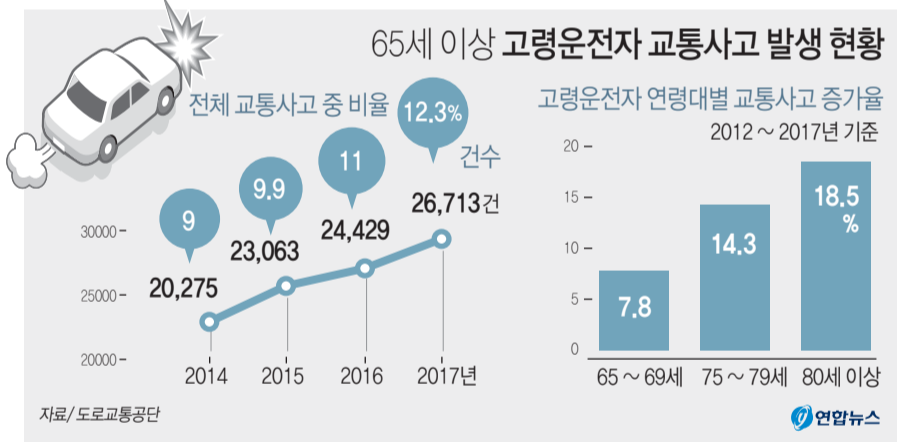
17일 도로교통공단 교통사고분석시스템 분석 결과 65세 이상 고령운전자의 자동차사고 발생 건수는 2013년 6만7000건에서 2017년 11만6000건으로 73.5% 증가했다. 같은 기간 전체 사고 건수 고령운전자 유발하는 사고 비율은 2013년 5.96%에서 2017년 10.12%로 증가 추세다.

자동차사고로 인한 65세 이상 중상자 수 비율은 2013년 8.92%에서 2017년 15.04%로 두 배 가까이 증가했고, 사망자도 14.47%에서 20.02%로 높은 증가세를 보였다.

고령운전자 자동차사고 증가는 인구의 고령화와 관련이 깊다. 2017년 기준 고령운전자 자동차사고 발생 비율은 10.1%로 65세 이상 인구비율 13.9%에는 미치지 못했다. 그러나 2010년(543만명) 대비 2017년(717만명)의 65세 이상 인구 증가율인 32%에 비해서는 고령운전자 자동차사고 발생 건수가 훨씬 빠르게 증가한 것으로 나타났다.

정부는 늘어나고 있는 고령운전자의 자동차사고를 줄이기 위해 올해 1월부터 75세 이상 고령운전자의 운전면허 적성검사 기간을 단축했다. 65세 이상에 대해 5년마다 실시하던 운전면허 적성검사를 75세 이상에 대해서는 3년마다 실시하도록 했다.

또 면허갱신 시 고령운전자의 인지도



력을 진단하기 위한 교통안전교육을 75세 이상부터는 의무화했고, 65세 이상부터는 권장하고 있다.

일부 지방자치단체에서는 운전면허 반납을 독려하고 있다. 경남 창원, 진주 등에서는 조례 개정을 검토하고 있다. 부산시는 지난해 7월부터 운전면허증 자진반납 고령자에게 교통비를 지원하는 행사를 진행하고 있고 서울 양천구도 올해 1월부터 고령운전자를 대상으로 운전면허증 자진반납을 권유하고 있다.

이 같은 고령운전자에 대한 운전 제한은 고령자의 이동권을 제약할 수 있다는 지적이 나온다. 대도시를 제외한 일부 지역은 운전면허증 반납으로 장보기, 의료 기관 방문, 노인 복지시설 방문 등이 어려워져 지역사회로부터 고립되고 기본적인 생활이 불가능할 수 있다는 것이다.

김규동 보험개발원 연구위원은 "이동권 확보는 고령자의 건전한 삶을 위한 필수 조건"이라며 "고령사회에 진입한 우리나라에서 단순히 고령자의 운전을 제한하기보다는 고령자의 이동권 확보를 위한 제도 마련이 시급하다"고 강조했다.

보험개발원은 고령운전자의 자동차사고를 감소시키고 고령자의 이동권을 확보하기 위한 대책으로 운전자의 상태에 따라 지리적·시간적 운전 범위를 제한하거나 공유승차제도를 활성화하는 방안을

제안했다.

미국 펜실베이니아주에서는 시력검사, 주행시험, 주행시험 감독관의 평가 결과에 따라 주간 및 특정 지역에서만 운전이 가능하도록 제한을 두거나 자동변속장치 등과 같은 운전 보조장치, 교정안경 및 렌즈 사용을 의무화하는 등 운전면허에 일정 제한을 두는 제도를 운영하고 있다.

또 국내 일부 지역에서는 교통 소외지역 주민들의 이동권 확보를 위해 공유승차제도를 운영 중이다. 노선버스의 수익성 감소로 인해 운행 횟수가 제한된 지역과 대형 버스가 진입할 수 없는 지역 주민의 이동권 확보를 위해 수요가 있는 경우에만 소형 승합차량을 이용해 택시처럼 집 앞에서 목적지까지 이동 서비스를 제공하고 있다.

김규동 연구위원은 "대중교통 인프라가 갖춰져 있다고 하더라도 대중교통 탑승지점에서의 이동이 어려운 고령자들도 다수 있다"며 "지역별 인구 연령 특성에 따라 고령자에 특화된 공유승차제도 도입 검토가 필요하다"고 강조했다.

또 "대도시 이외의 지역에서는 고령운전자 건강상태와 인지능력에 따라 장거리 운행을 금지하되 기본적인 이동권 확보를 위한 근거리 주간운전을 허용하는 별도의 운전면허제도를 검토해야 한다"고 밝혔다.

/김희주 기자 hj9@