# 제조업 고용 악화일로… 취업자 감소 절반이 30대

〈惡化一路〉

**제조업 취업 전년동월比 5.7만명 ↓**
**종사비율 높은 30~40대 직격탄**
**인구구조 변화, 연령층 감소도 영향**
**고용부담 적은 60대 취업자는 늘어**

한 구직자가 서울 중구 고용복지플러스센터에 마련된 구직정보를 보고 있다. /연합뉴스

신종코로나바이러스감염증(코로나19)에 따른 고용 쇼크가 숙박·음식업 등 일부 서비스업을 중심으로 완화하고 있지만 제조업에서는 더 커지는 모양새다.

특히 제조업 종사 비율이 높은 30~40대 취업자 감소가 눈에 띄는 등 젊은층이 직격탄을 맞고 있다.

통계청의 5월 경제활동인구조사에 따르면, 전년 동월 대비 감소한 제조업 취업자 5만7000명 중 절반을 넘는 2만9000명(50.9%)이 30대였다. 이어 50대(-2만7000명), 20대(-2만3000명), 40대(-1만9000명), 15~19세(-3000명) 순으로 취업자 수 감소폭이 컸다. 반면 60대 이상 제조업 취업자는 오히려 4만4000명 늘었다.

제조업 40대 종사자의 취업자 감소는 5월에 앞서 3~4월에 집중됐다. 4월 제조업 총 취업자는 4만4000명 줄었으나, 40대의 경우 이를 웃도는 5만1000명이 감소했다. 이어 20대(-2만5000명), 50대(-1만3000명), 30대(-6000명), 15~19세(-2000명) 순으로 취업자가 많이 줄었다. 반면 60대 이상에서는 5만3000명이 늘어 전체 제조업 취업자 감소폭을 낮췄다.

40대는 3월 취업자도 3만6000명 감소해, 전체 제조업 취업자 감소분 2만3000명보다 많았다. 20대(-2만명), 50대(-1만명), 15~19세(-4000명), 30대(-3000명)에서도 취업자가 줄었고 60대 이상에서만 4만9000명 늘었다.

이처럼 올해 3~5월 30~40대 제조업 취업자는 크게 감소한 대신 60대 이상은 증가한 이유는 코로나19로 수출이 어려워지면서 자동차 등을 중심으로 한 제조업이 어려워진 측면도 있지만, 인구 구조 변화로 30~40대 인구수 자체가 감소한 영향도 있는 것으로 분석된다.

통계청 관계자는 "30~40대의 경우 제조업 취업자 비중이 커 제조업이 어려워지면서 취업자 감소폭도 커졌다"면서 "인구구조 변화로 해당 연령대 인구수 자체가 줄어든 영향도 있다"고 분석했다. 이어 "제조업 중 마스크나 방역 관련 업종은 다른 업종에 비해 어렵지 않고, 60대 이상 취업자가 이들 업종에 집중돼 취업자가 증가한 것으로 보인다"고 했다.

코로나19 이후 기업들이 상대적으로 고용부담이 덜한 임시직으로 주로 뽑으면서 30~40대 취업자는 감소한 대신 60대 이상 취업자는 증가했다는 분석도 나온다. 이처럼 30~40대 젊은층의 소득이 줄면서 이들이 책임지는 가정경제의 불확실성도 커질 것이란 우려가 나오고 있다. /한용수 기자 hys@metroseoul.co.kr

# "혼자도 힘들어요"… 직원 둔 자영업자, 20만명 급감

**임시직 취업자 감소 역대 최대폭**
**경영 어려워지면서 직원 대신 가족**

코로나발 고용 충격은 특히 영세 자영업자나 저소득 취약계층 중심으로 큰 영향을 주고 있다. 지난달 직원을 둔 자영업자가 21년 만에 가장 많이 감소했고, 임시직 취업자 감소는 4월 통계 작성 이후 역대 최대폭을 기록하는 등 3~5월 40~50만명대를 이어가고 있다.

통계청 경제활동인구조사를 보면, 5월 고용원이 있는 자영업자는 138만4000명으로 전년 동월 대비 20만명 줄어, 외환위기 때인 1998년 12월(-28만1000명) 이후 21년 5개월 만에 최대 감소폭을 기록했다. 또 직원을 둔 자영업자 감소는 지난달까지 18개월 연속으로 이어져 2006년4월~2008년3월까지 24개월 연속 감소한 이후 최장기간을 기록하고 있다.

지난 1일 서울 명동거리에서 시민들이 문닫은 상점 앞을 지나고 있다. /연합뉴스

특히 코로나19 확산이 본격화한 이후 고용원 있는 자영업자의 감소폭은 3월 -19만5000명, 4월 -17만9000명, 5월 -20만명으로 이전과 비교해 더 큰 상태를 유지하고 있다. 반면, 지난달 고용원 없는 자영업자는 421만7000명으로 1년 전보다 11만8000명 늘었다. 소규모 사업체 경영이 어려워지면서 직원을 줄이는 대신 가족이 무급으로 일하는 경우가 많아진 것으로 파악된다.

지난달 임시직 취업자도 눈에 띄게 줄었다. 임금근로자 가운데 고용 계약 기간이 1개월 이상 1년 미만인 경우인 임시직 취업자는 지난달 445만3000명으로 1년 전보다 50만1000명 줄었다. 감소폭은 1990년 1월 통계 개편 이래 최대였던 4월(-58만7000명)에 이어 두 번째로 크고, 외환위기 때인 1998년 12월(-44만7000명)을 훌쩍 뛰어넘는 수준이다.

임시근로자 감소폭은 1월 -3만2000명, 2월 -1만3000명 수준에 머물다가 코로나19 확산이 본격화한 3월에 -42만명으로 늘어나더니 4월과 5월까지 석 달째 40만~50만명대 수준을 유지하고 있다. 임시직뿐 아니라 고용 계약기간이 1개월 미만인 일용직 취업자도 지난달 132만8000명으로 1년 전보다 15만2000명 감소했다.

이처럼 임시직과 일용직 취업자가 줄어든 이유는 경기가 악화되자 근로계약이 느슨한 임시직과 일용직부터 줄이는 경향이 나타난 결과로도 풀이된다.

실제로 고용 계약기간이 1년 이상인 상용직 취업자는 지난 5월 1446만3000명으로 전년동기 대비 39만3000명 증가했고, 임시·일용직이 급감한 지난달 임금근로자 중 상용직 비중은 5월 기준 역대 최대인 71.4%로 높아졌다. /한용수 기자

# 공장 셧다운, 집에서 쉰 제조업 근로자 12만명 증가

**통계청 마이크로데이터 분석**
**서비스업 일시휴직자는 감소**

코로나로 인해 수출이 줄면서 공장이 멈춰선 사이 지난달 약 12만명의 근로자들이 집에서 쉰 것으로 나타났다.

14일 통계청 마이크로데이터 분석에 따르면, 지난달 제조업 일시휴직자는 11만7000명으로 전년 동월 대비 7만1000명 증가했다. 일시휴직자란 사업 중단이나 연차휴가로 통계청이 조사한 주에 일을 전혀 하지 않은 인원을 말한다.

앞서 4월에도 제조업 일시휴직자는 12만6000명으로 1년 전보다 8만2000명 늘었다. 학원 수업이 재개되고 정부의 노인 일자리 사업이 다시 시작되면서 서비스업 일시휴직자 증가세가 꺾인 것과 대비된다.

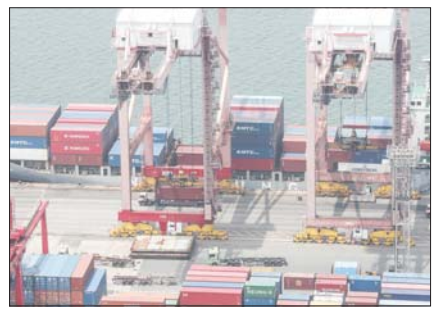
교육서비스업의 경우 5월 일을 잠시 쉰 일시휴직자는 14만4000명으로 1년 전보다 9만8000명 증가했다. 하지만 이는 4월(23만9000명) 전년대비 19만3000명 증가한 것과 비교해 증가세가 확연히 꺾였다.

보건업 및 사회복지서비스업 일시휴직자도 4월 28만1000명 증가한 30만7000명에서 5월에는 14만3000명 증가한 16만9000명으로 집계됐다.

이처럼 서비스업 일시휴직자 증가세가 줄면서 전체 일시휴직자 증가세도 낮아졌다. 5월 전체 일시휴직자는 68만5000명 증가한 102만명으로 4월(113만명) 증가세의 60% 수준이었다.

반면, 코로나19 여파에 공장을 멈춘 기업들이 5월에도 계속 나오면서 제조업 일시휴직자 증가세는 꺾이지 않고 있다.

금융감독원 전자공시시스템에 따르면 지난달 생산 중단을 공시한 기업은 두산인프라코어, 두산, 현대건설기계, 지엠비코리아, 대림비엔코, 삼표시멘트, 상신브레이크, 한국전자홀딩스, KEC 등 9곳에 이른다. 두산인프라코어의 경우 해외판매 부진에 수출용 굴착기를 주로 생산하는 군산공장의 생산을 일시 중단했다. 자동차 부품기업인 지엠비코리아는 공장 전체를 5일 동안 닫았고 두산과 현대건설기계도 수출시장이 위축된 탓에 공장 가동을 잠시 멈추기로 했다


부산항 신선대부두에서 컨테이너선이 하역작업을 하고 있다. /연합뉴스

통계청 관계자는 "제조업의 경우 코로나19 여파로 인한 공장 가동 중단이 일시휴직자 증가에 영향을 줬다"며 "유급휴직 또는 무급휴직을 받는 기업도 나왔다"고 설명했다. /한용수 기자

》1면 '대주주 발빼는…'서 계속

쌍용차 평택공장 회사 전경.

## 산업 전체 후폭풍 우려
## 일각선 국유화 가능성

금융 당국에서도 쌍용차에 대한 방침을 고민하고 있다고 밝힌 상태다.

쌍용차는 올 1분기 분기 보고서 기준 직원 4881명을 고용하고 있다. 여기에 협력사들까지 합하면 수만명이 쌍용차와 관련해 일자리를 유지하고 있다는 얘기다. 특히 쌍용차 협력사는 다른 완성차 업계에도 부품을 공급하고 있는 만큼, 쌍용차가 문을 닫으면 국내 자동차 산업 전체에 후폭풍이 몰아칠 것으로 우려된다.

일각에서는 쌍용차 국유화 가능성까지 제기된다. 산업은행 등이 지분을 인수하는 방식으로 경영권을 확보, 일자리를 유지하면서 미래차 산업으로 체질 전환을 단행해 정상화 물꼬를 틀 수 있다는 전망이다.

앞서 한국지엠이 군산 공장을 매각할 당시에도 이같은 방안이 제시됐었다. 결국 성사되지는 않았지만, 국내 중견기업이 공장을 인수해 중국 바이톤의 전기차 생산 계약을 이미 성사한 상태다.

노조도 회사 회생을 위해 팔을 걷어붙였다. 이미 각자 연봉 2000만원 안팎을 내놓고 1240억원을 확보했으며, 정부 지원을 이끌어내는데도 동참하는 모습이다.

자동차 업계 관계자는 "쌍용차가 국내 경제에서 큰 부분을 차지하고 있는 만큼, 정부는 어떤 방법으로든 도와줄 수밖에 없다"며 "빨리 경영을 안정화해야 쌍용차가 미래 성장 동력을 확보하고 성공적인 회생을 할 수 있을 것"이라고 평가했다. /김재웅 기자 juk@