

철도분야 산업체현황 통계 분석

- 제조업 및 건설업을 중심으로



강동훈
한국철도기술연구원
산업연구원
T.031.460.5760
dhkang@krii.re.kr



오지택
한국철도기술연구원
책임연구원
T.031.460.5340
jtoh@krii.re.kr



김종기
한국철도기술연구원
책임연구원
T.031.460.5445
jkkim@krii.re.kr

1. 서론

최근 국토해양부에서는 철도산업발전기본법 시행령 및 시행규칙에 대한 일부개정(안)을 입법예고 하는 등 그 어느 때보다 철도산업 전반에 대한 큰 변화가 가시화되고 있다. 한국 철도산업은 100년이 넘는 오랜 역사를 지녔음에도 불구하고 자동차 중심의 전통적 기계 산업이나 IT 중심의 전기 전자 산업, 나로호 발사 등으로 최근 관심이 고조되고 있는 항공우주 산업 등 타 산업분야에 비해 산업적 측면에서의 발달이 크게 뒤쳐져 있는 실정이다. 이러한 국내 철도산업의 약세는 최근 세계적으로 활발히 진행 중인 FTA 등과 맞물려 점차 세계시장이 하나의 시장으로 단일화되는 글로벌화 추세와 함께 국내업체가 해외업체와의 경쟁에서 열세인 결과로 이어지고 있는 실정이다. 반면, 해외 철도 선진국들은 자국의 철도시스템에 대한 경쟁력 강화를 위한 다양한 노력을 경주하고 있어 이에 뒤쳐지지 않도록 국내 철도산업을 빠르게 발전시키기 위해서는 국내 철도산업에 대한 면밀한 분석이 필수적으로 요구된다. 이를 위하여, 국내 철도산업의 구조적 특성에 대한 이해와 더불어 기업체 현황에 대한 통계적 분석을 통해 국내 철도산업에 대한 맞춤형 처방이 이루어져야 할 것이다. 이에 본 연구에서는, 국내 철도산업의 발전 및 향후 철도 선진국으로의 도약을 위한 맞춤형 처방의 기초자료가 되는 국내 철도산업체의 현황에 대한 통계적 분석을 수행하였다. 분석은 대한상공회의소에서 제공하는 철도산업체 리스트(2012. 5월 등록정보 기준)에 수록된

철도분야 제조 및 건설업체 490개를 대상으로 업종에 따라 5개 분야로 구분하여 수행하였다.

2. 산업체현황 통계 분석

본 연구에서는 철도산업체 5개 업종(1. 철도장비 제조업 - 160개사, 2. 교량, 터널 및 철도 건설업 - 151개사, 3. 철도차량 부품 및 관련장치물 제조업 - 136개사, 4. 철도궤도 전문공사업 - 27개사, 5. 기관차 및 기타 철도차량 제조업 - 16개사) 총 490개 업체를 대상으로 지역별 업체분포, 업체 지속기간, 종업원 수, 자본금 및 매출액과 같은 5개 항목의 현황에 대한 통계적 비교·분석을 수행하였다.

2.1 지역별 분포

그림1에서 5개 업종을 종합할 경우 경기지역이 전체의 28.4%(139개)로 1위, 경남(16.5%, 81개)이 2위, 서울(12.0%, 59개)이 3위로 나타나 이상의 3개 지역에 전체의 56.9%가 집중된 현상을 보였다.

업종별로 살펴보면, 철도장비 제조업(이후, A그룹)의 경우 상위 3개 지역이 경기(38.1%), 경남(21.3%), 서울(10.6%)로 철도산업 전체 경향과 일치한 반면, 교량, 터널 및 철도 건설업(이후, B그룹)의 경우 상위 3개 지역이 충남(15.2%), 강원(13.9%), 경기/경북(11.9%)으로 다소 다른 경향을 보였다. 마찬가지로, 철도차량부품 및 관련장치물 제조업(이후, C그룹)의 경우 경기(30.6%), 경남(20.6%), 서울(11.8%) 순으로 같

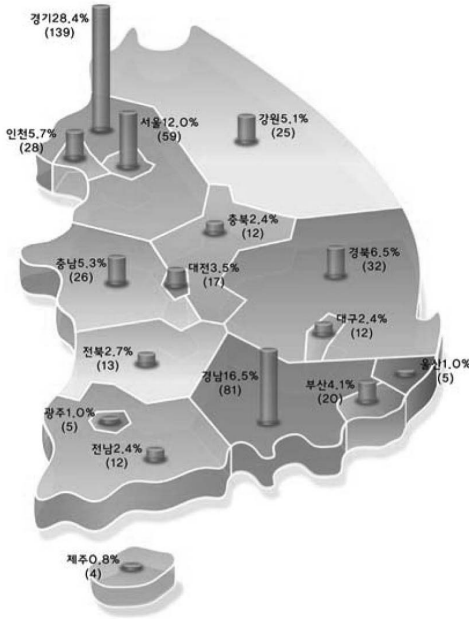


그림1. 지역별 업체분포 현황

은 경향을 보였고, 철도궤도 전문공사업(이후, 그룹D), 기관차 및 가타철도차량 제조업(이후, 그룹E)의 경우에는 마찬가지로 서울, 경기, 경남이 우세하였다.

2.2 지속기간

업체의 지속기간 산정은 업체의 설립 년도를 기준으로 하였으며 2013년 현재로부터 5년 단위로 5개 구간으로 구분하여 수행하였다. 그림2의 결과를 보면, 대략 2002년 까지는 업체 수에 있어 지속적인 증가를 하였으며 정점을 기록한 후

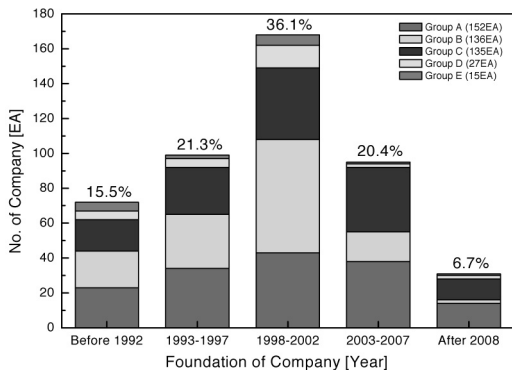


그림2. 그룹별 업체 지속기간 현황

KTX가 개통된 2004년을 전후로 다시 감소세로 접어들었다. 특히, 최근 5년 이내에 새롭게 설립된 업체 수는 전체의 6.7% 수준으로 빠르게 감소하였으며 이는 해당 시점이 KTX 개통 이후 4년 이상 경과한 시점으로 관련 산업에 대한 공급(업체 수)이 거의 포화상태로 접어들고 있음을 반증하는 결과로 보인다. 업종별로는 5개 모든 업종에서 10~15년 경과한 업체 수가 가장 많은 점이 공통적으로 나타났다.

2.3 종업원수

종업원 수는 제조업 및 건설업 분야에서 대기업으로 구분하는 300인을 기준으로 하위 5개 구간으로 구분하였으며 결과는 그림3과 같다. 그림3에서 대기업의 범주에 해당하는 종업원수 300인 이상의 업체는 단 6개(1.3%)로 철도관련 제조 및 건설업체 거의 모두가 중소기업 수준인 것으로 나타났다. 그 중에서도 거의 전부에 해당되는 전체의 90.1%는 종업원수 기준 50인 미만으로 규모 면에 있어 매우 작은 것으로 나타났으며 전체의 약 절반에 해당하는 200개 (42.0%) 업체는 종업원 수가 10명 미만으로 극히 소규모 수준인 것으로 확인되었다. 이러한 경향은 5개 업종에 공통적으로 나타나 업체의 주력 품목과 무관하게 관련산업 전반의 특성으로 이해하는 것이 타당해 보인다.

2.4 자본금

자본금에 따른 중소기업 기준에 있어 제조업은 80억원 이하, 건설업의 경우는 30억원 이하로 상이한 기준을 사용하고 있어 본 연구에서는 80억원과 30억원을 포함하는 형태로

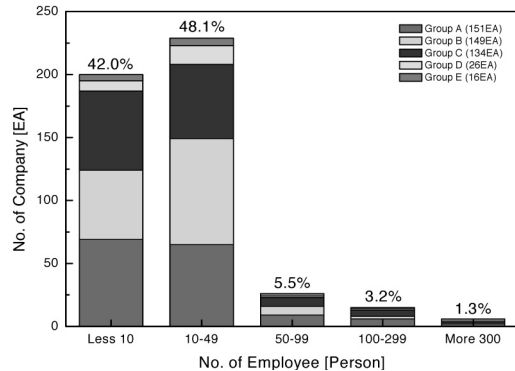


그림3. 그룹별 업체 종업원수 현황

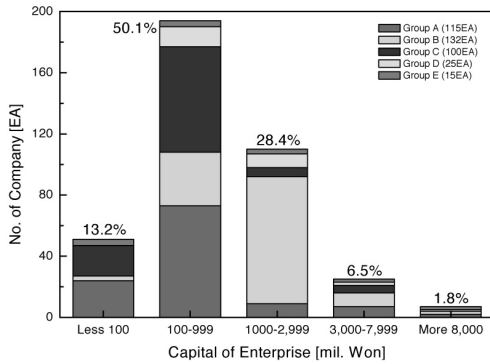


그림4. 그룹별 업체 자본금 현황

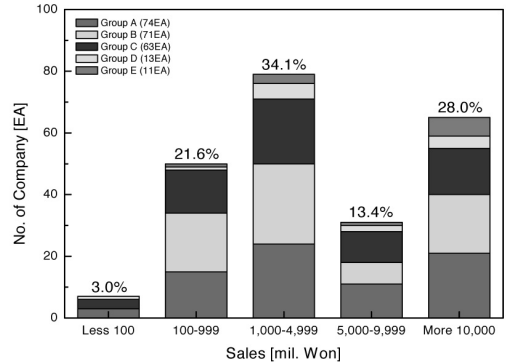


그림5. 그룹별 업체 매출액 현황

대상구간을 5개로 설정하였으며 결과는 그림4와 같다. 그림 4에서 제조업에 해당하는 A, C, E그룹의 경우 단 4개 업체(0.01%)만이 대기업 범주에 속하였고, 건설업에 해당하는 B, D그룹의 경우 역시 단 3개 업체(0.01%)만이 대기업으로 분류되었다. 다만, 분야의 특성 상 건설업의 경우 자본금이 큰 업체 수가 제조업보다 상대적으로 좀 더 많았다. 하지만, 업종의 특성을 고려하더라도 거의 모든 업체가 자본금 기준 규모 면에서 중소기업으로 분류되며 대체로 매우 영세한 것으로 확인되었다. 특히, 자본금 규모가 1억원에도 미치지 못하는 극히 영세한 업체의 비율도 13.2%나 되어 평균 10개 업체 중 한곳 이상으로 매우 높게 나타났다.

2.5 매출액

매출액에 따른 제조업과 건설업의 중소기업 분류 기준은 따로 없으며, 본 연구에서는 분석의 편의를 위해 100억원을 최대값으로 하여 5개 구간으로 구분하였고 결과는 그림5와 같다. 그림5에서 매출액은 크게 10억원 이하(24.6%), 10~50억원(34.1%), 50억원 이상(41.8%)의 세 구간으로 구분할 경우 매출액이 높아질수록 해당 업체의 비율도 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 또한, 100억원 이상의 매출액을 보이는 업체 수도 28.0%로 매우 높게 나타나 대략 4개 업체 중 한곳의 비율로 업체의 매출액 차이가 최대 10배 이상 되는 것으로 확인되었다. 하지만, 타 산업과 달리 철도분야에서의 제조업과 건설업의 업종 간 차이에 따른 매출액 영향은 특별히 관찰되지 않았다.

3. 결론

본 연구에서는 철도관련 제조 및 건설업체 총 490개사를 5개 업종으로 구분하고 각 사의 통계자료를 바탕으로 지역별 분포, 지속기간, 종업원 수, 자본금 및 매출액과 같은 5개 항목에 대한 업종별 비교·분석을 수행하였다. 분석을 통해 국내 철도관련 제조 및 건설업체는 전체의 약 절반가량(44.9%)이 경기 및 경남지역에 분포하고 있으며 전체의 90.1%는 종업원 수 50명 미만의 작은 규모인 것으로 확인되었다. 또한, 대략 4개 업체 중 한곳의 비율로 업체 간 매출액 격차가 약 10배 이상으로 매우 큰 것으로 나타나 양극화가 심한 것으로 확인되었다. 향후 중소기업 중심의 철도산업계 활성화를 위한 정책 및 제도 개선 시 본 연구결과가 기초자료로서 활용될 수 있을 것이다. ☺

참고 문헌

- [1] K.C. Lee, et al. (2012) Analysis on the scope and structural change of Korean railroad industry, *Proceedings of the Autumn Conference of the Korean Society for Railway*, pp. 1742-1747.
- [2] T.H. Shin, Y.S. Lee, J.S. Do (2006) A study on efficient crime prevention in the railway industry, *Journal of the Korean Society for Railway*, 9(4), pp. 425-431.
- [3] J.H. Yoon (2008) An input-output analysis on the Korean railway industry with the 2003 input-output tables, *Journal of the Korean Society for Railway*, 11(4), pp. 410-416.
- [4] J.K. Kim, et al. (2011) A study on the support system of industry from technical difficulties(1), *Proceedings of the Autumn Conference of the Korean Society for Railway*, pp. 2235-2240.
- [5] J.T. Oh, et al. (2006) Analysis of specialist suggestions about advance into overseas markets of railroad industry, *Proceedings of the Spring Conference of the Korean Society for Railway*, pp. 21-29.
- [6] I.K. Chae, Y.S. Jung (2006) A study on overseas railway business of Korea railway industries with KOICA, *Proceedings of the Spring Conference of the Korean Society for Railway*, pp. 31-36.