

(2010년 5월 3일)

에너지 하이라이트

[녹색일자리(Green Job) 관련 주요 이슈]

〈수송부문의 녹색일자리 (상)〉

- 수송부문은 근대경제의 초석을 이루는 부문으로서 일자리 창출의 중요한 분야임.
 - 승용차와 트럭이 대부분을 차지하고 있는 수송부문은 화석연료의 주 소비자, 도시 대기오염의 주요 근원이며 기후변화의 주범임.
 - 수송부문은 세계 에너지 소비량의 26%를 점하고 있고 에너지 관련 온실가스의 23%를 배출하며, 내연기관을 이용한 수송이 2005년 세계 수송부문 에너지 소비의 95%를 차지했음.
- 수송부문은 빠른 속도로 꾸준히 성장하고 있으며, 이에 따라 경제에 미치는 영향도 점차 커지고 있음.
 - 2010년까지 수송부문의 CO₂ 방출량은, 1990년에 비해 30% 정도 증가할 것으로 예상되며 이는 다른 어떤 경제 분야보다 그 속도가 빠른 것임.
 - 수송부문의 물동량이 지속적으로 증가하고 있는 가운데, 종전의 低연료집약적·低오염 대중교통 수단에서 개인 중심의 교통수단인 승용차와 트럭으로의 전환이 지속적으로 이루어지고 있음.
 - 항공 운송은 빠르게 증가하고 있으나 가장 연료집약적인 교통수단이기 때문에, 향후 환경오염 문제를 줄이는데 있어 어려움이 따를 것으로 보임.

□ 항공 운송

- 화물을 제외한 승객수송부문에서, 세계 항공운송은 1950년 280억 여

객 · km에서 2002년 3조7,200억 여객 · km로 급격히 증가함.

- 기술진보와 적절한 항공운항 관리를 통해 항공부문 수송효율의 개선은 가능한데, 현재의 신형 항공기는 40년 전보다 연료효율이 60~70% 향상됨.
- 이러한 연료효율은 1997년 수준과 비교하여 2015년까지는 20% 정도 향상되고, 2050년까지는 40~50% 정도 향상될 것으로 예상됨.
- 그러나 IPCC는 항공부문의 연평균 5%라는 급성장세를 감안할 때, 이 같은 연료효율의 향상으로는 불충분하며, 대체연료의 사용과 비행속도 감축을 포함하는 추가적인 대책이 요구된다고 지적하고 있음.
- 국제항공운송협회(IATA)는 2017년까지 10%의 항공연료를 대체에너지로 전환할 것을 요구함.
- 더욱 연료효율적인 비행기를 만들기 위한 과학자와 엔지니어들의 업무는 친환경적 활동으로 볼 수 있으나, 다른 모든 운송수단에 비해 항공에서 소비되는 엄청난 규모의 에너지량을 고려하면, 이 같은 항공 분야에서의 고용은 추가적인 에너지 효율 개선효과에도 불구하고 진정한 녹색일자리로 간주하기에 어려움이 있음.
- 비행기는 이륙 시 가장 연료를 가장 많이 소모하며,¹⁾ 유해물질도 가장 많이 방출함.
 - 2023년 경에는 항공편의 90%가 단거리 운항일 것으로 전망되며, 현재 계획에 따르면 신규 제작 항공기 25,000 대 중 17,000 대가 단거리 운항용임.
 - 항공부문에서의 기후변화대책으로서 단거리 항공편의 수를 줄이고 승객들에게 유해물질 방출이 적은 고속철 이용으로 전환할 것을 권장할 필요가 있으며, 이는 녹색일자리 확대를 위한 부양책이 될 수 있음.
 - 이 같은 이용 교통수단의 전환은 휴가 목적의 여행승객이나 비즈니스 여행승객 모두에게 적용될 수 있음.
 - 비즈니스 목적의 이용객이 여행승객의 상당 부분을 차지하며, 컨퍼런스나

1) 단거리 비행에서는 소모되는 총 연료의 최대 25%까지를 이륙 시 소모함.

업무회의를 위한 이동 수단을 선택 시, 굳이 직접 만날 필요가 없는 경우에는 화상회의 등으로 전환하는 것도 고려해 볼 수 있음.

- 이러한 서비스는 독자적인 비즈니스와 고용기회를 추가적으로 제공함.
- 향후 비행기 제작이나 항공서비스 관련 일자리는 오늘날에 비해 감소할 것이나, 거시경제적 관점에서 보면 반드시 부정적인 것은 아님.
 - 항공산업은 유류세와 VAT의 면제 및 무관세 규정 등을 통해 상당한 지원 혜택을 누리고 있음.
 - 영국의 항공산업 종사자는 약 20만 명인데, 한 연구에 따르면 항공관련 종사자에 대한 보조금은 1인당 \$9만/년으로 연간 총 \$180억에 달함.
 - 면제된 액수만큼의 세금을 다른 경제분야에 투입했다면 그만큼 수의 일자리를 만드는데 충분했을 것이며, 항공산업에 대한 지원은 동일한 혜택을 받지 못하는 다른 수송부문의 일자리 상실을 가져옴.
 - 지속가능한 운송산업으로의 전환은 실현가능하나, 이를 위해서는 구체적인 계획의 수립과 전환을 위한 세부조치가 필요함.

□ 도로 운송

- 도로운송은 현재 총 운송부문 CO₂ 배출량의 74%를 차지하며 교통 관련 일자리의 대다수를 차지하므로 이 분야의 지속가능한 발전은 특히 중요함.
- 승용차와 경트럭 생산은 꾸준히 높은 증가세를 보여 왔는데, 2007년에 74백만 대로 1950년에 비해 9배가 늘어남.
 - 북미, 서유럽, 일본은 주요 자동차 생산·보유국으로서, 2006년 기준 세계 자동차 총보유대수 826백만 대의 2/3 수준인 552백만 대의 승용차와 상용차를 보유하고 있으며, 미국은 세계 자동차용 휘발유 사용량의 거의 절반 가량을 소비함.

- 개발도상국에서의 자동차 생산도 점차 증가하고 있는데, 중국과 인도는 아직은 세계 자동차 생산량의 약 5% 정도를 점하고 있지만, 점차 생산량과 보유량을 늘리기 위해 준비하고 있음.
 - 중국의 승용차 생산은 1991년 10만 대에서 2006년 670만 대로 급속히 성장하였고, 2007년에는 810만 대에 이르러 독일을 제치고 세계 3위의 자동차 생산국으로 부상함.
 - 인도는 현재 세계 11위의 자동차 생산국으로 국내 승용차 판매대수는 2002년에 비해 2배 증가한 140만 대에 달함.
 - 2008년 초에 인도 타타 자동차(Tata Motors)는 세계 최저가 자동차인 '나노(Nano)'를 출시하였는데, 현재 생산량은 많지 않으나 향후 인도를 포함한 다른 개발도상국의 수억의 인구가 이를 이용할 수 있을 것으로 전망됨.
- 수송부문에서의 환경오염을 감소시키기 위한 방안은 광범위하며, 상대적으로 작은 기술변화부터 보다 폭넓고 체계적인 해결 대책까지 다양함.
 - 대체연료, 가솔린/전기 하이브리드 차량(hybrid gasolin/electric vehicles), 플러그인 전기차(plug-in electric vehicles), 수소연료전지차(hydrogen/fuel cell-powered cars)들이 현재 다양한 발전 단계에 있는데, 이러한 기술 발전은 미래에 많은 고용 기회를 가져올 수 있음.
- 자동차의 연료 효율향상은 단지 에너지 소비를 줄일 뿐만 아니라 CO₂ 배출량의 감소로도 이어짐.
 - 연료효율 향상이 반드시 CO₂ 배출 저감을 가져오는 것은 아니지만, 연료 효율 개선은 자동차의 대기 오염물질을 감소시키는데 도움이 될 수 있음.
 - 일부 차량의 경우는 연료효율은 뛰어나지만 유해물질 배출을 저감시키지 못하며 이 반대의 경우도 있는데, 어느 정도는 엔진기술의 문제임.
 - 또한 청정연료(특히 유황 함량이 낮은)의 생산도 중요하며, 대기 오염물질 배출을 규제하는 엄격한 기준이 위 두 가지 측면에서 모두 요구됨.

- 일본과 미국은 EU에 이어 대기 오염물질 배출을 규제하는 가장 엄격한 기준을 두고 있으며, 중국은 EU 기준에 상응하는 규제를 도입하고 있으나 고유황 연료는 이러한 규제를 무력화시킬 만큼 위협적임.
- 보다 근본적인 변화는 운송방식의 전환을 통해 승용차와 트럭에 대한 의존도를 줄이고, 버스, 전차, 경전철, 도시 간 철도 이용을 확대시키는 것이며, 이러한 변화는 고용 측면에서도 변화를 가져오게 될 것임.
 - 수송부문의 지속가능한 발전을 위해서는 단지 운송방식의 다양한 믹스뿐만 아니라 토지사용과 토지사용계획에 있어서도 커다란 변화를 필요로 함.
 - 도시의 밀집화와 이동거리의 단축은 차량운행의 필요를 감소시키며, 대중교통이나 자전거 이용, 도보이동과 같은 대체 이동수단을 보다 실현가능하게 하는 것이기도 함.
- 친환경 운송정책은 궁극적으로는 자동차 제조와 관련된 분야인 연료 정제나 유통부문의 일자리를 감소시킬 것이나, 반면 버스나 경전철, 지하철, 철도 등의 분야에 더 많은 일자리를 창출함.
 - 이는 이러한 교통수단에 필요한 기반시설(선로, 신호, 역 등 포함)을 확보하고, 교통시스템을 기획·운영·유지하는데 필요한 일자리(버스기사, 안내원, 유지보수 직원 등)를 일컬음.
 - 정책 당국은 이러한 교통수단으로의 이행의 불가피성을 주지시키고, 추후 이로 인해 이직 또는 실직하게 될 사람들을 위해 그 이행 속도를 완화할 필요가 있음.
- 자가용과 대중교통 간의 선택은 양자택일의 문제는 아니며, 보다 정교화된 교통수단의 혼합모델은 이 둘 모두에게 적합한 역할을 제시함.
 - 한 가지 예로서 카셰어링²⁾ 프로그램(Car-sharing program)은 교통량을 감

2) 자동차를 필요로 하는 사람들이 각자 차를 소유하지 않고 그룹을 형성, 몇 대의 차량을 공동으로 보유하면서 필요할 때마다 이용하는 새로운 형태의 자동차 운행 방식. 차량을 공동 소유한다는 점에서 각자 차량을 보유하면서 번갈아 한 대에 동승하는 '카풀(car pool)'이나 차량을 임대하는 '카렌탈(car rental)'과 다른 개념임. 회원들이 공동구매한 후 사전에 약속한 순서나 방식에 따라 돌아가며 차량을

- 소시킴으로써 개별적인 이동성을 제공함.
- 카셰어링의 운용은 추가적 고용을 가져오게 될 것이나 현재는 초기 단계에 있어, 향후 일자리 창출 잠재력에 대해 확실한 추정을 하기는 어려움.
 - 독일의 경우 카셰어링 업체들은 2007년에 250명의 직원을 새로 채용함.
- 고효율 자동차의 보급 확대와 일자리 창출의 연관성을 검토하기 위해, 하이브리드(휘발유/전기) 차량과 디젤 차량에 대해 간단히 살펴보면 다음과 같음.
- 하이브리드 차량은 일반적으로 연료 효율 향상을 위한 핵심 수단으로 평가받고 있는데, 하이브리드 차량은 추가적인 입력장치를 필요로 하기 때문에 일반 차량보다 더 많은 고용을 수반함.
 - 2007년에 세계적으로 총 54.1만 대의 하이브리드 차량이 생산되었고 이들 대부분은 도요타 제품이며, 도요타 프리우스³⁾의 성공에 이어 특히 미국에서는 하이브리드 차량 생산에 참여하는 회사의 수가 증가하고 있음.
 - 2007년식 모델을 기준으로 미국의 소형 승용차의 2.2%는 하이브리드 차량이었으며, 2015년에는 하이브리드 차량이 미국 전체 차량 판매대수 중 최소 5%(85만 대)에서 최대 11%(2백만 대)에 이를 것으로 추정됨.
 - 그러나 자동차회사들이 소위 “머슬 하이브리드(muscle hybrids)”라는, 즉 연비 향상보다 마력(horsepower)이나 가속도 향상을 목적으로 하는 기술의 적용을 점차 확대해 가고 있다는 사실에 유의하여야 함.
 - 이러한 기술이 하이브리드 차량에 광범위하게 적용될 경우, 하이브리드 차량의 시장 침투는 친환경 자동차의 생산과 일자리 창출을 평가하는 대용물에 불과함.
 - 이와 관련하여 IPCC는, “연료 경제성 향상 기술이 전체 연비를 강화하고 CO₂ 배출을 억제하기보다는 차량의 동력과 크기를 증가시키는데 사용될

이용하고 기름값 등은 각자 부담함. 가정의 차량 보유대수가 줄어들어 보험료나 각종 세금 부담, 주차난, 교통체증, 환경오염 등을 크게 감소시킬 수 있다는 장점을 가짐.

3) 출시 후 10여년 간 100 만대를 생산하였으며, 2007년의 생산대수는 약 43만 대임.

수 있다“고 우려를 표명함.

- 하이브리드 자동차와 전기자동차 산업의 발전은, 배터리 제조회사와 전기자동차 충전 서비스를 위한 인프라 구축과 관련된 회사들에게 큰 혜택일 것이며, 이와 관련된 주요 업체로는 Ener1, A123 Systems, Johnson Controls와 한국의 LG, 독일의 타이어회사 Continental 등을 들 수 있음.
 - 디젤엔진은 전형적으로 가솔린 엔진보다 30% 적은 연료를 소비하고 CO₂ 배출도 25% 적기 때문에, 유럽 국가들은 디젤 차량을 선호하며 한국과 인도에서도 선호도가 점차 높아지고 있음.
 - 디젤 차량은 유럽 자동차 총판매량의 50%를 차지하고 있는데, 컨설팅 회사인 J.D Power Associates는 경량 디젤 차량에 대한 세계 수요가 2005년 1,500만 대에서 2015년 2,900만 대로 두 배 가까이 증가할 것으로 전망함.
 - 디젤엔진은 오랫동안 대기오염의 주범으로 악명이 높았고, 현재도 중량급 디젤 트럭과 버스는 대도시 대기오염의 주범임.
 - 엔진기술과 청정연료의 개발로 디젤 승용차의 오염물질(특히 이산화황) 배출이 크게 낮아졌으나, 가솔린 엔진보다 훨씬 많은 질소산화물과 입자상 오염물질을 배출함.
 - 디젤 차량은, 미국 에너지효율경제협의회(ACEEE)의 자동차 선호도 순위에서 낮은 성적을 기록하고 있는데, 이는 디젤 엔진의 연료효율이 높음에도 불구하고 유해한 질소산화물과 입자상 오염물질을 배출하기 때문임.
 - 하이브리드 차량과 새로운 디젤 엔진이 분명 촉망받는 기술이지만, 이들은 특정 조건 하에서만 친환경 기술로 간주될 수 있으며, 이러한 측면에서 강력한 규정과 표준이 중요성을 가지게 될 것임.
- 일본, 유럽, 미국을 제외하고 자동차 생산과 고용에서 가장 많은 부분을 차지하는 국가는 중국(160만 명), 러시아(75.5만 명), 브라질(28.9만 명), 인도(27만 명)의 순임.
- 중국과 인도는 소형차 생산에 주력하고 있으며,⁴⁾ 유럽에 비해 몇 년 뒤쳐

져 있지만 유럽의 배기가스 배출 기준을 따르고 있음.

- 이들 국가의 가솔린과 디젤 연료의 품질은 미국, 일본, 유럽에 비해 훨씬 낮아 많은 공해 물질을 배출함.
- 세계 주요 자동차 생산국에서 친환경 차량 생산에 종사하는 일자리는 전체 고용의 10% 미만이며, 다른 국가들에서의 녹색일자리도 현재는 매우 제한되어 있으나, 보다 지속가능한 일자리를 창출하고 성장할 수 있는 여지는 충분함.
- 자동차산업에서 많은 녹색일 자리를 만들기 위해서는, 국제적인 공조 하에서 연료효율화 전략을 수립하고 의무 목표치를 설정할 필요가 있음.
 - 고효율·친환경 엔진이 적시에 도입될 수 있도록 기술 보급을 가속화
 - 소비자들이 가장 연료효율적인 차량을 구매하도록 하는 장려책 수립
 - 청정 엔진기술과 청정 연료의 개발에 있어 추가적 돌파구를 만들기 위한 대규모의 투자
- 자동차산업이 환경에 미치는 영향을 분석할 때에는, 차량 생산에 들어가는 수많은 원자재에 대해서도 고려하여야 함.
 - 미국 에너지효율경제협의회(ACEEE)는, 차량 생산에 들어가는 플라스틱, 배터리, 강철 등의 생산 및 폐차에 따른 환경영향에 대한 연구를 수행함.
 - 차량 생산을 위해 쓰이는 수많은 원재료들은 심각한 대기과 수질오염으로 일으킴. 또한 차량 생산에는 수은과 다른 여러 독성 물질들이 다량 사용되며, 이는 근로자들에게도 매우 유해함.
- 알루미늄이나 플라스틱, 마그네슘, 특수강 같은 경량의 고강도 소재들은 연료 소비를 줄이는 데 큰 역할을 할 수 있음.
 - 2005년 미국에서 판매된 일반적인 차량의 무게는 약 2톤 정도였는데, 이

4) 중국의 치루이(Chery) 자동차의 경승용차 모델의 연비는 27km/ℓ, 즉 63 mpg(mile per gallon)인 것으로 알려져 있음.

- 중 55% 가량이 강철이었고 철, 알루미늄, 플라스틱이 각각 8%를 차지함.
- 자동차 생산에 사용된 알루미늄은 2005년 미국의 총 알루미늄 소비량의 28%이었으며, 철은 25%, 아연은 22%, 강철은 14%, 구리 및 구리 합금은 11%, 플라스틱은 5%가 자동차 생산에 사용됨.
- 자동차 소재의 대부분은 에너지집약도가 높고 노동집약도가 낮은 산업에서 생산됨.
- 에너지 사용과 유해물질 및 쓰레기 발생을 줄이기 위한 자동차 소재 공급 업체의 대책은, 운송 관련 녹색일자리 창출에 있어 매우 중요함.
 - 2005년 세계 알루미늄 생산량의 25% 정도는 스크랩의 이용이나 재활용을 통한 것인데, 이는 1980년대와 1990년대의 재활용 비율보다 낮은 수준임.
 - 철강산업에서의 재활용 비율은 최근 몇 년간 크게 증가하여 세계 철강 생산량의 약 1/3에 이르고 있음.
- 차량의 중량은 연료효율 개선에 있어 중요한 고려사항임.
- 차량의 소재가 전통적인 강철 소재에서 다양한 고강도 소재로 전환되고, 알루미늄과 플라스틱 소재에 대한 의존도가 높아지고 있음.
 - 그러나 더 가볍고 연료효율이 높은 차량의 생산이 늘어나게 되면, 일부 자동차 소재의 경우는 수요가 감소하며, 이로 인해 일부 소재산업에서는 어느 정도의 일자리 감소를 가져옴.
- 자동차 생산·제조 분야보다는 관리·유지 및 서비스 분야에서 더 많은 일자리가 생겨남.
- 관리·유지 및 서비스 분야는 연료 정제, 도·소매, 트럭 수송, 자동차 판매, 대여, 주차, 수리 서비스 등을 일컬음.
 - 이들 분야의 상대적 중요도는 나라마다 큰 차이가 있는데, 자동차산업의 비중이 매우 큰 미국의 경우는 차량 및 부품 제조 분야의 일자리가 1백만 개 정도인데 비해, 차량 관리·유지 및 서비스 분야의 일자리는 약

650만 개 정도이며, 일본의 경우는 약 400만 개에 이릅니다.

- 청정 연료로의 전환과 관련된 일자리는 녹색일자리로 볼 수도 있으나, 석유정제 및 연료 도·소매업의 일자리는 결코 녹색일자리로 볼 수 없음.
- 차량 매매업자나 트럭 운전자 같은 수송부문의 일자리가 녹색일자리인지에 대한 판단은 차량 자체의 연료효율과 청정 정도에 달려 있음.
- 화물수송과 관련하여, 현재의 경제시스템이 적정한지에 대해 재평가해볼 필요성이 있음.
 - 소위 “just in time”⁵⁾으로 불리는 생산시스템은, 자재와 부품을 창고에 저장해 놓고 사용하는 대신에 정확한 시간에 수시로 배송받아 사용하는 데에 치중하고 있음.
 - 현재는 생산과 소비 부문 모두에서 원자재, 중간재, 완성품의 장거리 운송에 크게 의존하고 있음.
 - 고도로 복잡화된 생산, 운송, 소매 네트워크는 점점 더 글로벌화하고 있으며, 이는 고용, 임금 수준, 지역경제에 다양한 영향을 미치게 됨.
 - 물동량의 지속적인 증가는, 연료효율 향상과 차량 1대당 오염물질 배출 감소를 통해 얻게 되는 이득을 능가할 정도로 그 규모가 위협적임.
- 결론적으로, 보다 지속가능한 경제시스템은 수송거리의 단축과 수송 수요의 감소를 바탕으로 해야 할 것이며, 이는 기술적인 문제라기보다는 기본적인 시스템의 문제임을 의미함.

□ 철도 운송

- 철도운송은 도로운송에 비해 더욱 연료효율적이고 노동집약적임에도 불구하고, 많은 나라에서는 철도운송보다는 자동차에 의한 도로운송

5) JIT 시스템(just in time system)이란, 재고비용의 최소화를 통한 원가절감을 위해 “필요한 것을, 필요할 때에, 필요한 양만큼” 공급하는 방식을 말하여, ‘적기생산방식’이라고도 함. JIT시스템을 도입하면 배송 횟수는 늘어나고 트럭 이용량이 많아지게 되어 배송비용이 늘어날 뿐만 아니라 배기가스에 의한 환경문제가 심각하게 나타날 가능성이 있음.

을 더욱 선호하고 있음.

- 독일의 한 연구에 의하면, 기차선로의 건설이 도로 건설에 비해 더욱 연료 효율적이고 노동집약적이며, 실제로 고속도로 건설은 다른 어떤 공공 기반시설에 대한 투자보다 가장 적은 일자리를 만들어 냄.
 - 유럽연합(EU-25) 국가들에서는 도로와 고속도로망의 연장이 약 490만 km로서 전체 운송 노선 연장의 95%를 차지하고 있으며, 990년~2003년 사이에 도로 연장은 122% 증가했으나 철도망의 연장은 약 8% 감소하여 20만 km 정도임.
 - 2004년에 전체 운송서비스 분야의 종사자는 820만 명이었는데, 트럭운송이나 다른 도로운송보다 훨씬 덜 연료집약적이고 오염물질을 덜 배출하는 철도부문의 종사자는 90만 명으로서 11%에 불과하였음.
 - 철도부문의 고용은 지난 수십 년간 지속적으로 감소했으며, 2000년~2004년 기간 중 부가가치는 3% 상승했음에도 불구하고 고용은 14%나 감소함.
 - 이와는 대조적으로, 도로운송부문은 지속적으로 성장하여 총 고용인원의 절반 이상인 430만 개의 일자리를 차지하고 있고, 가장 연료집약적인 항공운송부문은 5%인 40만개의 일자리를 차지하고 있음.
 - 중국의 철도망은 1992년~2002년 기간 중 24% 늘어났으나, 노동생산성 향상으로 고용은 340만 명에서 180만 명으로 절반 가까이 줄어들었음. 동기간 중 인도의 철도망은 겨우 1% 늘어났으며, 고용은 170만에서 150만으로 소폭 줄어들었음.
 - 중국의 철도시스템은 주로 화물운송에 중점을 두고 있는 반면, 인도는 승객 운송 서비스에 보다 주력하고 있음.
- 세계은행의 보고서에는, 아프리카 국가들의 철도운송에 대해 다음과 같이 분석하고 있음.
- 수송물량의 많은 부분을 담당했던 철도수송은 지난 30년간 점차 점유율이 하락하였고, 시설의 노후화로 서비스의 질이 저하되어 수송문제를 해결하

는데 크게 기여하지 못하고 있음.

- 매우 낙후된 철도시스템을 해결하기 위해 시행된 철도 민영화 조치로 1993년~2005년 기간 중 13개 철도의 양도가 승인되었고 추가적으로 7개 철도의 양도 승인이 진행 중에 있음.
- 철도 민영화로 투자는 늘어났으나, 증여(gifts)나 양허성 차관(concessional loans)을 통해 조달되었기 때문에 지속되기는 힘들 것으로 보이며, 노동생산성의 증가로 철도분야의 고용은 감소되었음.
- 2004년에 EU-25국의 운송장비 제조업 분야에 고용된 인력은 약 300만 명으로서, 전체 제조업 분야 총고용 인력의 9% 정도를 차지함.
 - 자동차, 트레일러, 세미 트레일러 제조업에서의 고용이 전체 운송장비 제조업 고용의 2/3 이상을 차지함.
 - 2003년 EU-25국의 철도, 전동차, 철도 차량 제조업 분야의 고용 인력은 14만 명으로서 전체 제조업 분야 총고용 인력의 0.5% 정도에 불과함.
- 철도에서 다른 운송수단으로의 전환은 정책 선택의 문제이며, 그 반대의 경우도 가능함.
 - 정책 우선순위의 변경은 새로운 일자리 창출의 기회가 될 수도 있음.
 - 각국의 고용 잠재력의 크기는 노동 생산성, 자금 조달 가능성, 자국 기업을 통해 필요한 공사와 장비를 제공할 수 있는 능력 등 여러 가지 요인에 달려 있음.
 - 예를 들어, 2004년의 한 보고서에 따르면 새로운 고속철의 건설 및 유지를 위한 연방정부의 10개년 투자 프로그램은 25만 개에 가까운 일자리를 창출할 수 있다고 분석하고 있음.