

| 하도급 거래 질서 토론회 |

「하도급 거래 질서 확립과 연대임금 실현: 자동차 산업에서 새 길을 찾다」 공개 토론회

강금봉 전문위원 정리

토론회 개요

- **일시·장소** : 2018.4.30.(월) 14:30 ~17:30, 한국프레스센터 20층 프레스클럽
- **참석자**
 - 개최사 : 문성현 경제사회발전노사정위원회 위원장, 김상조 공정거래위원회 위원장
 - 좌장 : 조형제 울산대학교 교수
- **발제**
 - 자동차 산업의 하도급 거래 실태와 임금격차 현황 : 이항구 산업연구원 선임연구위원
 - 자동차 산업의 하도급 질서 개선과 연대임금 실현방안 : 조성재 한국노동연구원 선임연구위원
- **토론**
 - 하부영 금속노조 현대자동차 지부장
 - 강상호 금속노조 기아자동차 지부장
 - 김준영 금속노련 사무처장
 - 최무진 공정거래위원회 기업거래정책국장
 - 이상훈 중소벤처기업부 중소기업정책관
 - 박명준 경제사회발전노사정위원회 수석전문위원



■ 개회사

문성현 경제사회발전노사정위원회 위원장 : 새로운 사회적 대화 기구의 중요한 과제는 격차 해소

가히 국가재난 수준이라 할 정도로 심각한 청년실업 문제, 소득 재분배 기제가 제대로 작동하지 못하는 가운데 계속해서 심화되고 있는 불평등 및 양극화 문제, 모두 다 한국 사회 구성원들이 당장 풀어가야 할 최우선의 시대적 과제로 부상해 있습니다. 최근 재개된 ‘노사정대표자회의’에서도 이 의제를 우선에 두고 답을 찾는 사회적 대화를 전개하는 것에 노사정 모두 공감했습니다.

그러므로 사회적 대화기구가 해야 할 가장 중요한 과제는 격차 문제 해소입니다. 소득과 임금격차로 인해 불평등과 양극화가 심화되는 상황을 그대로 두고서는 우리나라의 미래가 없습니다.



니다. 현재 대기업과 중소기업, 노동조합과 노동조합이 없는 사업장의 노동자 간, 정규직과 비정규직 간 임금 양극화가 심화되고 있습니다. 이러한 구도는 노동자 간 신분적 차이까지 유발하고 있기에 격차 문제 해결 없이는 우리 젊은이의 미래도, 저출산 문제도 해결할 수 없고, 혁신성장도 달성할 수 없습니다.

이러한 중요한 시점에 공정거래위원회와 경제사회발전노사정위원회가 새로운 해법을 모색하기 위해 공동으로 토론회를 개최하게 된 것은 중요한 의미를 가진다고 생각합니다. 이 토론회는 자동차 산업을 중심으로 하도급 거래 질서 확립과 완성차 노동자와 부품업체 노동자 간 연대임금 실현으로 양질의 일자리 창출과 양극화 해소를 동시에 구현하여 산업의 발전적 전환을 함께 모색하는 자리가 될 것입니다.

김상조 공정거래위원회 위원장:

대·중소기업 간 임금 격차는 분배 이전에 경제성장 자체를 제약하는 요인

협상력이 부족한 중소기업들은 대기업이 제시한 열악한 거래조건을 수용할 수밖에 없고, 그 결과 대·중소기업이 함께 노력해 얻은 성과가 대기업 위주로 편향적으로 분배되고 있습니다. 이러한 편향적인 성과 분배가 대·중소기업 간 양극화로 이어져 결국 노동시장에서 임금 격차를 발생시키는 요인입니다.

공정거래위원회 차원에서는 첫째, 대·중소기업 간 거래조건 합리화를 위한 제도적 보완을 위해 하도급 대금 결제조건을 공시하도록 의무화하고, 납품단가를 깎는 수단으로 악용되는 경영정보 요구행위나 부당특약의 유형을 고시하는 등 중소기업의 ‘하도급 대금 제값 받기’를 위해 제도를 개선할 것입니다.



둘째, 상생협력 모델도 확산시켜 나가기 위해 공정거래협약 제도를 적극적으로 활용하고, 협력사 노동자의 임금수준 향상 정도를 협약이행 평가항목으로 추가함으로써 기업 간 상생협력의 효과가 ‘노동자의 근로조건 개선까지 이어지도록’ 할 것입니다.

셋째, 불공정행위에 대해서는 엄정히 대처하기 위해 신고사건 처리방식을 개선해 신고된 업체의 행태 전반을 들여다보는

방식으로 전환업종별로 문제가 많은 2~3개 업체를 집중적으로 조사할 것입니다.

공정거래위원회의 정책만으로는 노동시장 양극화 해소에 충분치 않고 기업 내 양극화 해소를 위한 노동정책과 노동계·경영계의 상생노력이 함께 어우러져야 할 것입니다.

■ 좌장

조형제 울산대학교 교수

■ 발제

이항구 산업연구원 선임연구위원:

자동차 산업의 하도급 거래 실태와 임금격차 현황



자동차 산업은 전기동력 자율주행, ICT 접목으로 디지털화가 본격적으로 등장하면서 새로운 산업으로 패러다임이 전환하고 있다. 기본적으로 자동차 산업의 발전 방향은 새로운 비즈니스 모델과 중소기업 중심의 성장 구조로 전환하는 것이다.

그러나 1970년대 중반 이후 한국 산업구조는 대기업 중심의 장기거래와 하도급 거래 구조가 고착화되었고, 이후 대기업의 중소기업 지배력이 강화되고 낙수효과가 상실되면서 국내 자

동차 산업에서도 원·하청 간 양극화가 심화되었다. 이러한 결과로 현재 세계적인 추세로는 자동차 부품업체의 영업이익률이 완성차업체의 영업이익률을 상회하고 있으나 국내는 반대 현상을 보이고 있다.



자동차 산업 내 불공정한 하도급 거래는 기업 간 임금격차를 확대시키고, 혁신적인 산업 생태계 조성을 가로막는 주요 장애물로 작용하고 있다. 즉, 불공정한 하도급 거래로 위탁기업의 납품단가 인하(CR: Cost Reduction)와 비합리적인 원가계산은 수탁기업인 자동차 부품회사 근로자의 낮은 임금을 초래

하고, 기업의 생산성까지 저하시켜 수익성을 떨어뜨리는 악순환을 초래하고 있다. 그러므로 하도급 개선을 위해서는 상생결제 시스템 확산과 납품단가 현실화, 협력업체 자생력 강화를 위한 정부 지원체계 구축, 주기적인 하도급 거래 모니터링, 새로운 동반성장 평가 시스템 구축을 통한 자율적 개선 시스템 마련 등이 필요하다.

자동차 산업의 발전을 위해서는 하도급 간 공정한 거래로 폐쇄적 생태계를 개선하여 완성차와 부품업체가 동반 성장할 수 있는 수평적 네트워크 협력구조가 조성되어야 한다.

조성재 한국노동연구원 선임연구위원:

자동차 산업의 하도급 거래 질서 개선과 연대임금 실현 방안

한국 기업구조는 1980년대에 기업 간 수직계열화에서 2000년대에는 연쇄적 하도급 거래로 확대되어 1차 수급기업에서 2차 수급기업으로, 2차 수급기업에서 다시 3~4차 수급기업으로 이어지는 중층화 현상을 보이고 있다. 이러한 중층적 구조로 인해 수급기업 간 임금격차는 확대되었고, 고용도 자동차 완성차 기업에서는 정체되었으나, 소규모 자동차부품 기업 중심으로 증가하였다. 즉, 대기업 정규직 중심의 1차 노동시장과 중소기업·비정규직 중심의 2차 노동시장으로 이중화되었다.

자동차 산업의 하도급 구조에서 단가 결정은 모델생산주기 동안 임률이 고정되는 관행이 만연해져 있었다. 그러나 최근에는 경쟁입찰과 글로벌 생산 확대로 거래관계가 복잡해져 불공정 거래 단속만으로는 격차 축소가 불가능하고, 단가인하보다 낮은 단가(임률)의 수준 자체가 문제가 되고 있다. 또한, 하도급 구조에서 비롯되는 기업 간 지불능력 격차 외에도 기업별 노조 중심의 노동운동은 기업 간 근로조건 및 고용관계 격차를 확대해왔다. 따라서 임금격차 확대는 하도급 구조와 기업별 노사관계에서 비롯되었다.

그러므로 임금격차를 축소하기 위해서는 임금격차 실태에 대한 재조명과 연대임금을 위한 구체적 실천전략이 필요하므로 노동자 간, 사용자 간, 그리고 노사 간의 조율과 실천으로 '생산과 분배의 동시 혁신'이 이루어져야 한다. 특히 일터혁신은 4차 산업혁명이 빠르게 전개되고 글로벌 생산 비중이 높은 현실



에서 더 이상 선택이 아니라 필수이다.

즉, 기업 내적으로는 노사가 협력하여 생산성 향상과 일터혁신을 매개로 일자리 안정과 ‘노동의 인간화’를 달성하고, 기업 외적으로는 기업규모 간 격차를 줄이려는 연대임금 전략이 중장기에 걸쳐 꾸준히 추진되어야 한다.

■ 토론

하부영 금속노조 현대자동차 지부장

현장에서는 여전히 원사업자와 수급사업자 간에 불공정 계약과 ‘납품단가 후려치기’가 불법, 편법으로 자행되고 있다. 우선적인 과제로는 납품단가 협의권에 원재료 가격 인상뿐만 아니라 인건비 상승에 따른 납품단가 조정권을 추가하고, 납품업체들이 재벌 대기업이나 1차 납품업체의 ‘갑질’ 횡포에 맞설 수 있도록 ‘을’들의 파업권을 보장하는 공정거래법 개정이 필요하다. 또한, 중간착취금지법 제정으로 표준계약서 의무제와 임금공시제를 도입하고, 불법적인 중간착취에 대해서는 노동자들의 체불임금 청구권과 징벌적 손해배상제가 동시에 도입되어야 한다.



금속노조 현대자동차·기아자동차지부는 임금이 낮은 비정규직과 중소기업 노동자들에게 대기업보다 더 높은 인상률을 적용하는 ‘하후상박 연대임금 전략’을 전개하고자 한다. 이를 실현하는 방안으로 2018년 현대자동차지부는 사내하청 비정규직 임금 7.4% 인상, 사내·외 하도급 물량도급 노동자의 최저임금 미달 방지 대책 마련, 납품계약 현 임률 18,000원의 7.4% 인상, 통행세 등 납품단가 후려치기 근절 대책 마련을 제안하였다.

또한, 대기업과 중소기업 임금격차 해소를 위해 산별노조의 교섭을 제도화하고, 자동차 산업 ‘업종협의체’를 설치하여 하도급 거래 질서 확립, 임금격차와 노동시간 단축, 위기사업장 관리 등에 대해 논의가 필요하다.



강상호 금속노조 기아자동차 지부장

기아자동차 단체협약(제20조)에는 기업의 사회적 책무로 ‘원·하청 불공정 거래 금지’가 표기되어 있지만, 노동조합의 전문 지식이 부족하고, 회사에서는 정보를 공개하지 않고 있어 대응하기에는 한계를 가지고 있다. 원청의 일방적 납품단가 인하를 근절하기 위해서는 업체별 납품계약 시 보장된 임률이 적용되는지를 노사가 합동으로 조사할 수 있어야 한다. 본질적으로는 기업지배구조를 개혁하기 위해 노동이사제 도입과 사외이사제도 강화, 경제사범 재벌의 경영복귀를 법적으로 제한해야 한다.

임금격차를 축소하기 위해서는 노동자 간 ‘하후상박’ 연대임금과 함께 정부가 공교육, 의료, 주거 등 공적 부조 기능을 강화해야 하고, 자본은 저임금과 비정규직 정책을 탈피해야 한다.

궁극적으로 동일산업 동일임금 제도로 전환해야 한다. 이를 실행하기 위한 산별 임금체제는 중장기적으로 노사와 정부 차원에서 체계적인 준비과정을 통해 만들어야 하므로 금속산업 노사공동위원회를 구성해서 논의가 이루어져야 한다.

김준영 금속노련 사무처장

원·하청 간 불공정 거래는 뿌리 깊은 관행으로 자리 잡고 있어 법·제도만으로 개선하기 힘들다. 현장에서는 30년간 동일한 납품단가, 최저임금 인상분이 미반영된 납품단가, 하청기업이 공정개선으로 재료비 절감 시 납품단가 인하 요구, 최저가 입찰경쟁에서 추가적인 단가 인하 요구, 원가계산서에 소수의 노동자 임률만 반영, 외국 단가에 맞춘 납품 단가 요구 등의 불공정한 거래가 발생하고 있다.

또한, 원청기업은 하청기업의 경영현황, 노사관계를 보고받으면서 경영간섭을 하고 있고, 하청기업은 노조에게 원청이 노





조 때문에 납품 거래를 취소할 수 있다고 협박하면서 노동운동을 탄압하고 있다. 이외에도 원청은 하청기업에게 특정 회사의 원자재만 사용할 것을 요구하거나, 구내식당 운영권을 원청 계열사와 계약할 것을 강요하는 사례도 있다.

원·하청 간 불공정한 거래를 개선하기 위해서는 성과분배에 대한 사회적 목표 설정, 공정거래위원회와 노동조합과의 연계, 불합리한 위약금 제도 개선을 위한 표준계약서 마련, 원·하청 노동조합 간 공동교섭, 적정 납품단가 보장 등이 마련되어야 한다.

최무진 공정거래위원회 기업거래정책국장

공정거래위원회는 대·중소기업 간 거래조건 합리화를 위해 원사업자의 전속거래 강요행위와 원가 등 하청기업의 경영정보를 요구하는 행위에 대해 금지하고, 최저임금 상승 등으로 공급원가가 증가하는 경우 하도급업체가 납품단가를 증액해 달라고 요청할 수 있는 권리를 하도급법에 규정할 예정이다.



또한, 원사업자가 하도급업체의 공정위 조사 협조를 이유로 거래 단절 등의 보복행위를 하거나, 기술 자료를 단순 유출하는 경우에도 위법행위로 명시할 예정이다. 향후에는 공사 기간 연장에 따른 원도급 금액을 인상하도록 요구하거나, 하도급 대금 결제조건을 공시하도록 의무화할 예정이다.

자율적 상생협력 모델을 확산하기 위해 공정거래협약 이행평가 제도를 보완하여 대금지급 조건과 표준계약서 사용 정도, 협력사 근로자의 임금수준 향상 정도 등을 반영하도록 제도를 개선할 예정이다.

이상훈 중소벤처기업부 중소기업정책관

중소벤처기업부는 전속거래 고착화로 개방을 통한 혁신유인이 약화되고 있어 대기업과 중소기업이 상생협력하는 개방형 혁신 생태계 구축에 정책적 초점을 맞추고 있다.

개방형 혁신 생태계 구축을 위해서는 공정경제 기반이 필수적이므로 부당한 납품단가 인하 등 불공정 행위 개선이 필요하다. 그러므로 우선, 대기업과 중소기업 간 힘의 불균형에 기인한 부당 부품단가 인하 등 불공정 행위를 강화하기 위해 불공정거래 신고센터를 중소기업 사업자단체 중심으로 대폭 확대할 예정이다.



또한, 하도급 관계 외에 수탁·위탁기업 간의 납품단가 현실화를 위해 납품대금 조정협의제도를 마련하고, 상생결제시스템 확대 등을 추진해 나갈 것이다.

박명준 경제사회발전노사정위원회 수석전문위원

통제되지 않은 원·하청 간 불공정 거래는 생산물 과두제를 연상시키고, 이로 인한 노동시장은 신분제가 형성되어 있는 양태이다. 이를 개선하기 위해서는 공정거래와 동반성장, 연대임금과 산별교섭이 통합적이고 유기적으로 결합된 해법이 모색되어야 한다.

그 일환으로 초기업별 교섭(원청과의 교섭 및 산별교섭) 모델인 다면적 교섭모델(multilateral bargaining)이 실현되어야 한다. 개별 하청기업의 교섭력 열세를 극복하기 위해서는 수탁기업협의회에 노동자의 단체교섭권에 준하는 교섭권을 부여함으로써 원·하청 간 집단교섭을 강화하고, 협력업체 노동자들이 원청업체와 교섭할 기회가 부여되어야 한다. 또한, 협력업체 노동자들의 초기업별 교섭 현실화를 위해 협력업체 노동자 조직화와 초기업 교섭체제 확립, 단체협약 효력확장 같은 제도적 장치가 마련되어야 한다.



이러한 다면적 교섭모델의 방식이 효과를 위해서는 저대변 계층의 목소리를 담을 수 있는 사회적 대화가 전개되어야 한다. 이것을 실현하는 중요한 열쇠는 상층부의 조직노동이 자신들의 권력자원을 경제적 극대화에 활용하기보다는 사회적 대화를 주도적으로 전개하여 저대변층을 주체로 세우는 노력이 필요하다. 즉, 노동계 스스로 동일노동 동일임금의 원칙을 확립하고, 노동자 집단 간 초기업적 상하연대를 지향하는 정책적 실천이 필요하다.