

| 기획취재 |

# 산업수도 울산의 위기, ‘화백회의’ 통해 대응한다

## 정창윤 울산광역시 노사정화백회의 정책보좌관 인터뷰

박석모 <참여와혁신> 기획이사

이세종 전문위원

울산은 우리나라의 산업수도로 일컬어질 만큼 제조업의 중심지이다. 자동차, 조선, 석유화학 등 각 산업부문의 주요 업체가 울산에 동지를 틀고 있다. 그만큼 노동문제를 비롯한 사회적 이슈들이 끊이지 않는 곳이기도 하다. 따라서 지역 차원의 사회적 대화가 그 어느 지역보다 절실히 요구되는 지역이다. 울산의 현재와 사회적 대화를 통한 산업의 지속발전 가능성을 들여다본다.

근래 몇 년 동안 제조업의 위기를 걱정하는 목소리가 커지고 있는데, 제조업의 중심지인 울산의 경제상황과 고용실태는 어떤지 말씀해 주십시오.

“2018년을 기준으로 울산의 고용률은 59.3%이고 실업률은 4.7%입니다. 여성고용률은 46.2%로 전국 광역시도 가운데 최하위이고, 남성고용률도 70.5%로 전국평균 71.1%에 미치지 못합니다. 연령별로 봐도 모든 연령층에서 고용률이 하락했고, 특히 15세~29세 청년과 60대 이상 고용률이 낮게 나타납니다. 반면 청년 실업률은 10.8%로 전국 최고 수준이죠.

경제환경을 봐도 자동차, 조선, 석유화학 등 기존의 3대 주력 제조업의 고용창출력은 둔화되고 있고, 저성장 기조는 고착화 되고 있습니다. 청년일자리 부족으로 청년의 역외 유출이



심화되고 있고 베이비부머 세대의 대량퇴직이 이루어지고 있는 등 전반적으로 경제상황과 고용지표가 악화되고 있습니다.”

### 조선산업의 위기와 자동차산업의 위기 등 고용에 악영향을 미치는 위기에 대한 울산시의 대책은 어떤 것입니까?

“조선산업이 위기에 봉착한 이래 4년에 걸친 현대중공업의 구조조정이 있었고, 그 여파로 협력업체, 특히 해양플랜트 사업부의 불황으로 협력업체 노동자 3만여 명이 지역을 떠나거나 석유화학 플랜트 공사, 신고리 5, 6호기 공사 등 다른 분야로 흡인되면서,

현대중공업이 자리 잡고 있는 동구의 경제가 상당히 어렵습니다. 지금은 해양 사업부 일감이 바닥난 상황이라 1,000여 명의 정규직 유희인력이 발생하고 있습니다. 울산시는 고용위기지역 지정에 이어 산업위기지역으로 선정하여 집중지원을 하고 있고 위기지역지정 연장을 꾀하고 있습니다.

자동차산업의 경우 현대차의 영업이익률이 역대 최저를 기록하였고, 트럼프 미국 대통령이 25% 관세를 부과한다든지 세타2 엔진 결함으로 인한 리콜이 예상된다는 점, 중국시장의 부진 등 대외환경이 변화하고 있습니다. 그뿐만 아니라 자동차산업의 패러다임도 변화하고 있는 등의 요인에 따라 위기가 다가오고 있습니다. 부품사의 구조조정과 폐업이 예상된다는 진단도 많습니다. 여기에 광주형 일자리 문제로 인해 울산의 일감을 뺏길 수 있다는 심리적 불안감이 높아가고 있는 현실입니다. 조선산업은 내년 이맘때쯤이면 회복세로 돌아설 것이라는 진단도 있지만, 전후방 고용연관 효과가 가장 큰 자동차산업에서마저 위기가 찾아오면 울산이 산업수도라는 위상이 흔들리게 될 것이라는 불안감이 커지고 있습니다.

울산시는 자동차 노사와 실무 협의 단위를 구성해서 울산을 미래자동차 산업의 메카로 재도약하기 위한 노력을 경주하고 있습니다. 우선 친환경차 국내 생산비중 10% 달성을 위해 친환경 자동차 보급과 충전소 등 인프라 구축 확대를 추진하고 있습니다. 공공기관은 차량을 구입할 때 전기차 900대(정부 4.2만 대), 수소차 1,000대(정부 4,000대) 등 친환경차를 의무적으로 구매하도록 계획하고 있습니다. 유동성 애로를 겪고 있는 부품기업들에 대해서는 중앙정부와 매칭해서 자금을 지원할 계획도 준비하고 있습니다.”

**울산시는 산업단지 근무여건 개선사업을 시행하고 있는 것으로 알고 있는데, 이 사업에 대한 소개 부탁드립니다.**

“울산에 산업단지들이 밀집해 있고, 노동자들이 밀집한 만큼 산업단지 근무여건을 개선하는 것은 시민들의 근무여건을 개선하는 것이라고 할 수 있습니다. 구체적으로는 기숙사 임차 지원, 통근버스 운행, 청년교통비 지급 등을 진행하고 있습니다.

기숙사 임차 지원사업은 중소기업 사업주가 산업단지 주변의 아파트, 빌라 등 공동주택이나 주거용 오피스텔 등을 임차해 기숙사로 제공할 경우, 기숙사 임차에 드는 월세를 노동자 1명당 최대 30만 원까지 지원하는 사업입니다. 통근버스 운행사업은 산단 내 대중교통 부족으로 출·퇴근이 어려워 인력확보가 어려운 중소기업의 고용확대를 위한 사업으로, 모두 3억 9,500만 원을 지원해서 통근버스를 운행하고 있습니다. 교통비 지원사업은 청년층의 산업단지 내 중소기업 취업기회 요인으로 작용하는 교통여건 개선을 위해 산단 내 중소기업에 근무하는 5,070명의 청년들에게 교통비를 지원하는 사업으로 지난 7월부터 시행하고 있습니다.”

**울산은 노동운동의 중심지이기도 한데, 노사관계 안정을 위해 울산시는 어떤 노력을 하고 있습니까?**

“지금까지 울산시의 노동정책은 전무하였다고 해도 과언이 아닙니다. 민선 7기에 23년 만에 권력교체가 이루어지면서 노동존중을 표방하고 노동의 도시에 걸맞은 정책을 수립하고자

노력하고 있습니다.

가장 우선적인 사업이 울산의 산업구조가 재편기를 맞고 있는 상황에서 노사정 간의 협력적 파트너십을 바탕으로 산업의 위기와 고용의 위기를 극복해 나가기 위해서 일자리 및 노동 거버넌스 체제를 구축하는 사업입니다. 기존의 노사민정협의회를 실질적인 산업과 고용위기에 대응해 나가는 협치구조로 만들기 위해, 조례를 통해 명칭을 ‘울산 경제사회노동 화백회의’로 바꾸고 산업·업종별 분과위원회를 중심으로 지역의 산업별 위기대응 시스템을 만들어가고 노력하고 있습니다. 현재 위기를 겪고 있는 조선과 자동차산업에서 실무협의 구조를 갖추고 있고 공론화 과정을 거치면서 분과위원회 체계로 정착시켜 나갈 예정입니다.

석유화학을 중심으로는 SK이노베이션노조의 상생연대기금 조성의 모범 사례를 석유화학 전 업체들로 확산하고 울산시도 출연하는 방식의 사회연대기금을 조성하는 사업도 계획하고 있습니다. 금융산업노조의 공익재단 설립과 사무금융노조의 사회연대기금 사례 등을 참조하여 울산지역의 노동시장의 양극화 해소를 위한 사업으로 접근해 보려고 합니다.”

**울산의 노동정책 방향과 구체적인 정책들을 소개해 주십시오. 이러한 정책들은 어떤 과정을 거쳐 수립되는지요?**

“노동정책 방향을 수립을 위해 내년도에 서울시처럼 노동기본정책을 수립하기 위한 기초조사를 진행할 예정입니다. 노동관련 전문가들에게 용역을 의뢰하여 울산의 노동자들의 현실을 반영하고 노동시장 및 고용구조, 취약계층 노동자들의 분포, 노동시장의 양극화 정도 등에 대한 조사를 토대로 울산시 노동기본정책을 수립할 계획입니다.

현재까지 노동정책이 수립되는 과정은 노동공약을 중심으로 담당부서인 일자리노동과에서 사업계획을 수립하고 있고 제가 함께 검토하는 수준입니다. 지금까지 울산시 행정에서 노동정책을 수립하는 노력이 거의 없었던 만큼 전문성이 많이 떨어지는 점이 있기는 하나, 비교적 해당부서와 협력을 거쳐 수립되고 있습니다.

현재는 관련조례를 정비하고 있고, 공공부문 비정규직 노동자의 공무직화가 진행되고 있습니다. 일자리재단 설립사업은 현재 용역을 의뢰해 연구가 진행되고 있으며, 울산 경제사회노동 화백회의는 업종별 구조를 구축하고 있는 단계입니다. 취약계층 노동자를 지원하고 노동인권교육을 수행할 울산광역시 노동인권센터 설치사업은 내년 상반기에 가시화 될 것입니다.”

**중앙 차원의 사회적 대화뿐만 아니라 지역 차원의 사회적 대화 역시 활성화돼야 할 텐데 울산의 사회적 대화는 어떻게 진행되고 있는지 궁금합니다.**

“중앙 차원의 사회적 대화는 전체 제도 및 법과 관련된 것이 많고 의견차가 크게 나는 만큼 성과를 내기가 쉽지 않을 것으로 보입니다. 민주노총이 참여하지 않고 있는 현실은 울산에서도 영향을 미치고 있어서 지역 차원의 사회적 대화도 상당히 어려운 상황입니다. 하지만 산업의 위기와 고용의 위기가 현실화할 경우 직접적인 영향을 받는 것이 지역이고 그 결과 도시의 지속가능성에 대한 문제와도 연결되는 만큼, 지자체가 적극적인 의지를 가지고 추진한다면 지역 차원의 사회적 대화는 성과를 낼 가능성이 높다고 봅니다.

울산의 경우 조선과 자동차산업의 위기가 거론되는 상황인 만큼 노사정 간의 협력과 상생이 필요하다는 공감대가 높아지고 있고 실무적 논의는 접근이 상대적으로 용이합니다. 다만, 지역의 대표 기업들이 노사정 사회적 대화 틀에 직접 참여하는 것을 꺼리는 경향이 있고 기업별노조 외에는 상급단체와의 대화를 기피하는 경향이 존재하기 때문에, 대표기업인 현대중공업, 현대자동차 노사와 울산시 간의 대화구조는 가능하지만 협력업체 노사 및 상급단체 노조까지를 포괄하는 사회적 대화는 어려운 실정입니다.

우리사회의 양극화 해소와 지속가능성을 위해서는 정부만의 노력으로 어렵기 때문에 경제주체인 노사정 간의 사회적 대화는 매우 중요한 과제이지만, 그간에 쌓인 노정 간, 노사 간, 사정 간의 불신이 높은 관계로 사회적 대화가 성과적으로 성사되기 위해서는 매우 섬세하고 세심한 주의가 필요한 일입니다. 지역에서 사회적 대화를 통해 산업과 고용위기에 선제적으로 대응하여 성과를 낸다면 중앙 차원의 사회적 대화도 탄력을 받을 것이라는 기대를 가지고 있기 때문에 어렵지만 시도해 나가려고 노력하고 있습니다.”

## 지역단위 사회적 대화의 발전을 위해서 중앙과의 협력도 중요할 텐데, 중앙 사회적 대화기구에 바라는 점이나 협력방안은 어떤 것이 있을까요?

“사회적 대화는 결국 노사정 간의 대타협을 이루는 것이며 이것을 정치권이 수용하여 법과 제도로 뒷받침하는 것이 아닐까 합니다. 대타협을 이루기 위해서는 노사정 모두 기존의 불신과 의혹을 넘어 충분한 신뢰와 상생을 위한 노력을 경주해야 한다고 봅니다. 정치적 드라이브를 줄이고 쟁점사안에 대한 공론화를 통한 접근을 중요시할 필요가 있습니다. 중앙 차원의 대타협의 물꼬가 트이지 않으면 지역 차원의 사회적 대화가 탄력을 받을 수 없습니다.

중앙 차원의 사회적 대화의 의제가 전체 산업과 고용에 미치는 영향을 지역과 사전에 공유할 필요가 있습니다. 사회적 대화의 의제와 노사 간 대화의 의제도 명확히 구별해 정립하는 것도 필요합니다.

산업과 고용관련 정책 수단을 갖추기 어려운 지방정부의 경우 사회적 대화를 촉진시켜낼 정책 수단이 전무한 것이 가장 큰 문제라고 봅니다. 오직 위기에 대한 노사정 간의 대화만 강조한다고 해서 지역 차원의 사회적 대화가 활성화되지는 않습니다. 따라서 노동부 업무의 상당한 내용들을 지방정부로 이관해야만 지역차원의 사회적 대화도 활성화될 것입니다.

중앙 차원의 모범적인 사례의 공유와 의제 개발을 위한 중앙과 지역 차원의 공동노력도 높아져야 한다고 봅니다. 노사관계발전 지원에 관한 법률에 근거해서 지자체 조례로 만들어진 지역 노사민정협의회와 중앙 경제사회노동위원회와의 관계설정이 필요하며 협력적 네트워크 구조가 가능할 수 있도록 법률적인 정비도 필요합니다. 노동부와 관련된 비슷한 업무를 하는 각종 위원회를 정비하는 것도 필요하다고 봅니다.”