

| 기획좌담 |

광주형 일자리에서 찾는 새로운 미래

광주형 일자리 협약 타결과 지역 확산의 가능성 모색

- **일시** 2019년 4월 2일 오전 11시
- **장소** 경사노위 7층 중회의실
- **사회** 이덕재 경제사회노동위원회 수석전문위원
- **참석** 박병규 광주광역시 사회연대일자리 특별보좌관 손영우 경제사회노동위원회 전문위원
박용민 일자리위원회 정책개발부 과장 임운택 계명대학교 사회학과 교수
박용철 한국노동사회연구소 선임연구위원 황세원 LAB2050 연구실장
- **배석** 이세종 경제사회노동위원회 전문위원
최선영 경제사회노동위원회 주무관

우리가 그동안 가보지 못했던 지역상생형 일자리 모델을 만드는 길을 광주형 일자리가 만들어가고 있는 중이다. 숱한 우여곡절 끝에 광주시와 현대자동차의 투자 협약이 체결('19. 1. 31.) 됐고 이제 본궤도 진입을 준비 중이다. 광주형 일자리에 대한 관심은 새로운 시대정신을 담아내는 일자리 모델이 나올 수도 있다는 기대감 때문일 것이다. 하지만 이 일은 여전히 험난한 과정들을 거쳐 가야 한다. 광주형 일자리를 둘러싼 여러 고민과 모색들을 추진 당사자, 조력자, 그리고 관찰자들이 모여 집중적으로 풀어봤다.



이덕재 경제사회노동위원회
수석전문위원



박병규 광주광역시 사회연대일자리
특별보좌관



박용민 일자리위원회
정책개발부 과장



박용철 한국노동사회연구소
선임연구위원



손영우 경제사회노동위원회
전문위원



황세원 LAB2050 연구실장



임운택 계명대학교 사회학과 교수



광주형 일자리는 사회연대 일자리

이덕재 반갑습니다. 귀한 시간 내주셔서 감사드립니다. 최근 경사노위가 탄력근로, ILO 핵심협약 비준과 관련해 뉴스의 중심이 되면서 관심이 많으실 거라 생각합니다. 그렇지만 현안은 현안이고 지속적, 일상적으로 진행되어야 할 사업은 또 그것대로 진행돼야 할 것입니다.

이번 기획좌담의 주제는 광주형 일자리 협약 타결과 지역 확산의 가능성 모색입니다. 우여곡절 끝에 타결된 광주형 일자리 협약의 전반적인 경과를 짚어보고 평가해서, 광주라는 특정 지역을 넘어 전국의 각 지역단위로 이런 움직임이 확산되도록 할 방법을 찾아보자는 것입니다. 우선 현장에서 우여곡절을 다 지켜봤던 박병규 특보께서 개괄적 설명을 해주시죠.

박병규 광주형 일자리는 그간의 일자리와 다른 점이 있다고 생각해요. 광주시에서 처음 사

업을 구상하고 시행했던 것이 2014년 민선 6기가 출범하면서부터입니다. 당시 광주형 일자리를 고민했던 건 크게 두 가지였습니다,

첫 번째는 우리나라의 재벌 대기업 중심으로 산업을 좌우하는 선도기업들이 국내 투자보다 해외 투자를 하거나 아예 공장을 해외로 이전하고 있었어요. 그러다보니 당연히 일자리가 만들어지지 않는다는 거죠. 일자리를 만들어도 아웃소싱 해서 비정규직 중심이 되거나, 자동화로 대체하는 흐름이었습니다. 광주 지역은 실업률은 높고 고용률은 낮은데다, 임금수준은 2016년을 기준으로 보면 전국 평균에 비해 월 42만 원 정도 적습니다. 울산과 비교하면 100만 원 차이가 날 정도입니다. 산업여건이나 입지가 좋은 것도 아니고, 인프라도 그렇고 특별히 내세울만한 것이 없는 곳이 광주예요. 그래서 이러한 문제에서 민감할 수밖에 없었다는 것이죠.

두 번째는 기존의 일자리가 너무 불평등하다는 것이죠. 정규직과 비정규직, 대기업과 중소기업의 차이도 너무 큼니다. 저 같은 경우에는 공직에 오기 전에 민간기업에 있었기 때문에 그 격차가 얼마나 큰지 수십 년 동안 봐왔기 때문에 더더욱 이런 문제가 심각하다는 것을 알았어요. 특히 이 심각성이 단순히 차별이나 격차와 같은 불평등 문제로 끝나는 것이 아니고 사회문제로 발전한다는 것이죠. 대기업이나 공기업의 채용비리 문제만 보더라도 연루된 개인의 도덕적 문제로 치부할 수 있는 것이 아니라고 봅니다. 그 사람들을 옹호하는 것은 아니지만 일자리의 차이가 극심한 현실 속에서 대기업 취업이 로또에 버금가는 것인데, 누가 이 길을 포기하고 중소기업 들어가겠어요. 수단과 방법을 가리지 않고 모두 다 대기업, 공기업에 들어가려고 하죠.

이 두 가지가 가장 큰 문제의식이었습니다. 그래서 이런 것들을 해결하기 위해서 필요한 것을 고민하면서 광주형 일자리라는 것을 정책으로 추진했습니다. 광주형 일자리의 핵심은 기업도 일정하게 좋은 조건을 만들어주면서, 그 공간에서 일하는 노동자들도 생존이 아닌 최소한의 문화생활을 영위할 수 있도록 생활적인 보장, 특히나 임금 외적인 가치를 높여줄 필요가 있다는 것이었습니다.

막상 진행을 하면서 느낀 어려움으로 지방정부가 가지고 있는 한계가 분명하더라고

요. 별로 할 수 있는 게 없어요. 중앙정부에 예산과 권한이 집중되어 있다 보니까 지방정부에서는 진전된 결과들을 만들어내지 못합니다. 더구나 고용이나 노동정책에 있어서 지방정부가 할 수 있는 게 없어요. 지난 정부에서 비정규직 직접고용 문제로 기재부, 노동부와 광주시가 많이 부딪히기도 했어요.

지방과 중앙의 협치가 있었다면 좀 더 빨랐을 텐데, 어려움이 있었어요. 예를 들어 제가 중앙정부에 찾아가서 광주형 일자리의 취지나 계획을 말씀드리면 마지막 멘트는 다 똑같았어요. 좋은 거니까 해보라는 거예요. 좋은 거면 광주시에서 하면 되는 거지 왜 우리를 피곤하게 하느냐는 거죠. 이게 잘 되면 중앙정부에서 밀어주고 확산시킬 거라는 대답이었죠. 기업도 같았어요. 광주형 일자리와 같은 새로운 패러다임이 필요하다는 것은 동의하면서 먼저 하지는 않겠다는 거예요. 기업은 정치나 행정에서 먼저 해보라는 거죠. 저희 입장에서는 맞물리지 않으면 안 되기 때문에 같이 하자고 제안했던 건데, 중앙정부나 기업에서는 먼저 하면 결합하겠다는 입장이었던 게 어려웠죠.

광주형 일자리가 성공하려면 신뢰를 회복하는 것이 우선이라고 봤습니다. 노사 간의 불신, 정치행정에 대한 불신이 팽배한 상황 속에서 어떤 것을 하자고 해도 진지하게 이야기가 안 됐습니다. 사회적 대화라는 거창한 이름을 안 붙이더라도 신뢰를 향상하기 위해서는 상당한 시간과 대화가 필요하다고 생각했어요. 광주에서는 노사정 간의 대화를 3년 정도 거쳤는데 이것도 행정 내에서 충분히 공유되어서 추진됐다기보다도 단체장이 지원을 해주고 추진부서에서 밀어붙여 온 것이지 행정 내에서 공감대가 형성되거나 지역사회에서 이해가 되면서 진행되지 못하다보니 과정에



박병규 광주광역시 사회연대일자리 특별보좌관

광주형 일자리가 성공하려면
신뢰를 회복하는 것이
우선이라고 봤다

늘 위기가 있었습니다.

그리고 기존의 일자리는 정부가 예산을 투입해서 일자리를 만들거나 기업이 투자적 정성을 검토해서 하는 것이었다면 광주형 일자리는 사회연대적 측면에서 일자리를 만들어야하기 때문에 어려웠습니다. 임금격차를 최소화하고, 사회안전망을 강화하고, 복지인프라를 지원하는 것 등이 차이가 아닌가요. 현재는 기업복지란 말이죠. 임금 많이 받는 노동자가 복지수준이 높고 임금이 낮으면 복지수준도 낮는데, 이걸 기업 밖으로 빼내면서 기업 내에서 대결 구도를 취하고 있는 노사문제를 지역으로 외부화 하는 것에 기여가 가능하지 않겠냐고 봤어요. 기업별 노사관계보다는 산단 차원의 노사관계를 만들어보자고 구상하고 있는데, 생각보다 쉽지 않습니다.

이런 과정을 통해 1월 31일 협약을 통해 빛그린산단 내에 19만 평 규모의 완성차공장을 짓기로 광주시와 현대차가 약속을 했습니다. 총 투자비용은 7,000억 원인데 60%인 4,200억 원은 차입하고, 2,800억 원은 자기 자본금으로 준비합니다. 여기에서 광주시가 1대 주주로 21%인 590억 원을 투자하고 2대 주주인 현대차가 530억 원을 투자하고, 나머지 1,680억 원은 지역 상공인, 시민들의 참여로 자본금을 조달하겠다는 계획을 가지고 있습니다. 완성차공장에서 2021년 하반기에 양산한다는 계획인데, 자동차는 양산을 하려면 6~9개월 전에 선행 생산을 해야 합니다. 그래서 그것을 따진다면 2021년 초에 시험생산이 될 것이라고 보고, 그 일정을 역순으로 잡아서 일을 추진하고 있습니다. 현재 사업계획이 거의 완성되어 있고, 5월부터는 투자자를 모집하고 6월까지 법인을 설립해서 연내에 착공할 계획입니다.

광주형 일자리는 투자에 대한 발상의 전환 기회

이덕재 전체적인 그림이 깔끔하게 설명이 됐습니다. 광주형 일자리와 관련한 여러 가지 문제들이 크로스체킹 된 것 같아요. 제조업 공동화 문제, 지역차원의 적극 대응, 노사관계 문제, 사회안전망 문제, 격차 해소 문제까지.

박병규 말씀하신 내용 중 하나가 빠졌는데요. 분권 문제가 굉장히 중요합니다. 지역형 일자

리를 만든다는 것이 여러 가지 측면에서 쉽지 않은데, 지역상생형 일자리를 만든다면 광주에서 해왔던 것들에 대한 학습이 중요하기도 하지만, 지방정부에서 할 수 있는 여건이 조성되도록 하는 분권 문제는 특히 중요합니다.

이덕재 외환위기 이후에 우리나라의 자본 축적구조가 바뀌는 것을 보면서 케인즈가 언급한 투자의 사회화 논의에 관심이 있습니다. 투자의 사회화라는 것이 추상적이어서 이게 어떻게 가능할까 궁금하던 차에 광주형 일자리를 보면 이게 한국적 맥락에서 투자의 사회화가 작동되는 것이 아닐까 생각이 들기도 합니다. 아무튼 광주형 일자리 모델이 잘 됐으면 좋겠습니다. 본격적으로 이야기를 시작해 보죠.

박용철 저는 앞으로 해야 할 것들에 대한 궁금증이 많습니다. 협약은 잘 맺었는데 앞으로 모든 게 난관인 상황이잖아요. 향후에 어떤 계획이 있는지 궁금합니다.

임운택 광주형 일자리 모델이 가지고 있는 의의 자체는 큼니다. 축적구조 전환문제도 이야기 하셨지만 한국사회가 가지고 있는 고용시장의 난맥들이 있습니다. 투자가 이뤄지지 않고, 만들어진 일자리의 상당부분이 고용이 불안정한 프레카리아트(Precariat)형 일자리이고, 여기에도 노동시장의 이중구조 현상들이 공존합니다. 그럼에도 불구하고 고용 거버넌스가 중앙과 지역에서 제대로 진행되지 않는 문제를 해결하기 위해서 지역에서 이니셔티브를 쥐고 해결하려고 하는 것은 긍정적이라고 봅니다. 톱다운 방식보다는 지역 내에서 사회적 자본을 활용해서 고용문제 해결을 직접적으로 도모한다는 건 의미가 있습니다.

이처럼 프레임은 만들어놨는데 각론에 들어가면, 모호하게 이해될 수 있는 여지들이 많아요. 광주형 일자리의 4대 의제 중심으로 이야기를 하면 적정임금, 노동시간, 상생협약, 원·하청 문제, 이런 것들이 어떻게 가능할 것인지, 당위의 차원에서 주장은 많았는데 실제 작동 메커니즘이 가능한가에 대한 우려가 많습니다. 과거 우리의 노동시장 및 노사관계의 고질적 문제가 다 튀어나올 가능성이 많거든요.

박용민 박 특보님 말씀을 들으면서 느끼는 것은 광주형 일자리가 쉽지 않은데, 여기까지 오

면서 많은 고민이 있었고 그간의 고질적 문제를 풀기 위해 다양한 해법을 찾아왔다는 걸 알게 되었습니다. 또한, 지역, 노동계, 지자체 모두에게 이런 식의 해법은 처음이라는 점도 고려할 필요가 있다고 생각합니다. 상생형 지역일자리는 통상적인 투자 개념을 넘어서는 것이기 때문에 머리를 맞대고 어떻게 해나가야 할지를 진지하게 고민해야 하는 시점인 것 같습니다. 지금 경제상황이 좋지 않기 때문에 기업뿐만 아니라 시민사회, 노동계에서도 일자리를 최우선으로 보자는 것에 대해서는 의견 일치가 되는 것 같습니다. 산업부에서 상생형 일자리 관련 지방 설명회를 하고 있는데, 여러 지방에서 이런 해법을 고민하고 있고 뭔가를 해보려 하는 지역들이 많은 것으로 알고 있습니다.



박용민 일자리위원회 정책개발부 과장

자동차 산업의 패러다임이
급격하게 변화하는 시기라서
우리가 대응할 시간이 많지 않다

황세원 광주형 일자리가 가지는 의미에 대해 좀 더 분석이 되고, 다른 지역이 거기서 시사점을 얻어서 각 지역 상황에 맞는 일자리 창출의 상(像)을 만들어야 하겠습니다. 특히 어떤 일이 '좋은 일'인가 하는 정의와 기준은 시대와 사회에 따라 다를 수 있는데, 광주형 일자리는 지역 차원에서 처음으로 '이런 일이 우리 지역에서 좋은 일이다'라는 정의를 내리고, 이를 실현하려 했다는 점에서 긍정적입니다. 그 상을 현실로 만드는 과정에서는 여러 이해관계자와의 협상과 타협이 있을 수밖에 없는데, 그 결과만을 놓고 광주형 일자리를 '또 하나의 재벌 대기업 일자리가 아니냐'고 우려할 필요는 없다고 생각합니다. 광주형 일자리 본래의 상과 취지가 이제라도 더 알려지고 학습됐으면 합니다.

예를 들어서, 광주형 일자리의 새로운 면은 기업복지를 지역화, 외부화 하겠다는 것입니다. 기존에 '좋은 일자리'를 구성하는 가장 중요한 요소가 높은 임금과 기업복지

혜택이었는데, 이 중에서 기업복지에 해당하는 정도의 혜택을 지역이 보장해 주겠다는 것이죠. 다만 궁금한 것은 빛그린산단이 광주시의 생활공간 안에 있지 않고, 별도로 조성된 공간에 들어서는 것이 우려스럽긴 합니다.

박병규 황 실장님 말씀에 동의합니다. 십여 년 전부터 총연맹의 역할이 그런 것이라고 주장을 해왔는데, 주거나 교육이 한국사회에서 차지하는 비중이 얼마나 컸습니까. 특히나 대기업은 의료비까지도 걱정 하지 않아도 되는데 저임금 노동자들의 경우 의료비를 무시할 수 없습니다. 노조가 해결해야 할 문제가 많지만 특히 중요한 게 살아가면서 기본적으로 필요한 것을 해결하는 것이죠. 그런데 현재는 기업별 노조의 역할과 산별노조의 역할, 그리고 총연맹의 역할이 구분이 안 되는 거예요. 화장실 비누 놓는 것부터 장갑 갖다 주는 것, 형광등 교체까지 산별노조가 해야 하는 게 아니에요. 그런 점에서 각각의 역할이 재정립되고 노조운동의 방향이 재설정되는 것이 굉장히 중요하다고 보는 거죠.

일자리가 보다 평등해지고 차별이 해소되려면 산업별 교섭과 기업복지를 뛰어 넘는 사회안전망 구축이 절실합니다. 양질의 일자리가 많지 않고 교육과 산업의 부조화인 현실에서 일자리문제를 개인의 능력과 노력의 문제로 보지 않고 중앙과 지방정부가 적극적으로 나서는 것이 매우 중요합니다. 현재는 빛그린산단에서 일하는 노동자를 중심으로 설계되고 있지만, 장기적으로는 창업에 실패해도 노동자가 노동시장에서 탈락되어도 최소한의 사회보장적 체계가 구축되어야 하고 그래야 극단적인 선택을 예방하고 재기의 발판으로 삼을 수 있습니다. 광주시의 정책은 이런 지향점을 갖고 추진되고 있는데 미래는 장담할 수 없습니다.

산업혁신과 노사관계 혁신이 핵심

손영우 광주형 일자리 사업은 지자체가 고용과 관련해서 결합한 매우 획기적인 사례라는 점이 핵심이지 않을까 합니다. 프랑스에서 고용의 가장 중요한 주체가 누구냐는 설문조사 결과를 봤는데, 가장 많은 사람들은 지자체라고 답했습니다. 지역주민의 상황에 밀착해서 고용을 만들어야 소외된 사람 없이 만들어질 수 있다는 생각에서 프



랑스 사람들이 그렇게 답했을 것이라고 봅니다. 이런 측면에서 우리나라에서도 지자체가 고용에 주도적으로 나섰다라는 것은, 여러 가지 제도적 한계에도 불구하고 일단 시작했다는 점에서 큰 의미가 있다고 생각합니다.

특히 광주형 일자리 경우에는 노사관계 혁신과 더불어 산업혁신 정책이 중요한 과제 중 하나라 하는데, 아이러니 하게도 우리나라에서 지역산업정책이라고 하면 지역에서 만든 정책이 아니라 중앙부처에서 특정산업을 유치하는 지역을 선정하는 것을 지역산업정책이라고 불렀죠. 그만큼 산업정책 운영에서 중앙 중심이었는데 지역이 결합한다는, 더 나아가 주도해서 나간다는 측면에서 의미가 크다고 생각합니다. 앞으로의 논의도 이와 같은 관점에서 진행됐으면 좋겠습니다. 기대하는 지점이 많을 것인데 이를 함께 점검하고, 정부가 다른 지역으로 확산하려고 할 때 앞으로 사회주체들이 준비해야 하거나 더 잘해야 하는 것을 정리해서 다른 지자체가 준비함에 있어 도움이 되는 방법을 찾아봤으면 합니다.

이덕재 우리가 60년대 말 철강 산업, 조선 산업에 뛰어들었을 당시 에피소드들이 많잖아요. 중화학공업 육성정책 초기에 조선 산업 투자금을 유치하려고 해외시장에 나가서 투자계획서를 내밀면 이제 막 전쟁을 치르고 빈곤에 허덕인 나라가 엄청난 기술을 요구하는 조선 사업을 한다는 게 말이 되냐는 반응이 돌아왔는데 결국은 해냈죠. 네덜란드 기술자를 데리고 와서 현대중공업이 건설 기술을 토대로 배를 만들어요. 배를 반반씩 조립해서 붙이는 건데, 처음에는 안 맞는 거예요. 어렵게 만든 걸 폐기 처분하고 그런 시행착오를 거치면서 세계 최고가 된 것입니다. 70~80년대에 그런 사례가 많은데, 그 때는 국가가 모든 투자책임을 지고 나선 거죠.

지금엔 거버넌스 상으로 사장이 광주시장이잖아요. 지자체장이 사장을 맡은 공기업인 새로운 형태인데 과제가 많을 것 같습니다. 그래도 어려운 점은 없나요?

박병규 어려운 것이 없는 것은 아닙니다. 지금까지 아주 험난한 길을 걸어왔지만 갈 길이 더 멀거든요. 가장 심각한 것은 다들 끝난 것처럼 생각하는 것이 걱정스럽습니다. 오해가 있는 것은 신설기업의 대표가 시장은 아닙니다. 법인을 따로 만들기 때문에 광주시와 현대차는 비지배 투자자이고, 법인이 경영 전반을 관할하게 됩니다.

임운택 4대 의제(적정임금, 적정노동시간, 원·하청 관계 개선, 노사책임경영)와 관련해서 이 프로세스를 진행하려고 하면 적지 않은 어려움이 있어 보입니다. 현대차도 투자자고 광주시도 투자자인데 경영책임을 누가 져야 할지 분명하지 않은 거예요. 이런 경우 노사책임 경영을 한다고 했지만 실제로 진짜 누가 경영에 책임을 질지 논란이 될 수 있어요. 광주시가 투자했는데 적자가 나면 광주시가 고스란히 안아야 하는 건지, 아니면 중앙정부에서 지원하는 것인지 이런 실질적인 문제가 남아 있습니다.

원·하청 교섭도 그렇기 때문에 문제가 되는 거잖아요. 원청과 하청이 공동교섭을 한다는 것 자체가 당위적으로는 그럴듯한 논리이기도 하나, 우리나라에서 그런 경험이 없었고 하도급법상 법적 문제가 있습니다.

적정임금도 협약에서는 헌법조항에서 가져와서 문제 소지를 줄이기는 했습니다. 그

런데 적정임금이 대단히 과잉 정치화된 개념이거든요. 경제학적으로 보면 말도 안 되는 개념이구요. 건설산업에서 어떤 연구자가 미국의 Prevailing Wage를 적정임금으로 번역하면서 환상이 많이 생겼는데 Prevailing Wage는 실제로 미국에서는 단협임금이거나, 그것이 성사되지 않을 경우 시중노임단가 수준이거든요. 대체로 최저임금 플러스 알파인 셈이죠. 이후 국내에서 유통되는 적정임금 개념은 듣는 사람 입장에서는 판타지가 생겨 흡사 생활임금 플러스 알파로 보고 있는데, 막상 받는 사람은 실망할 여지가 있거든요. 과거 을지로위원회에서 적정임금을 과잉정치화 된 개념으로 썼기 때문에 이 부분에 대한 논의가 구체적으로 되지 않으면 실제로는 문제가 될 수 있어요. 적정노동시간도 마찬가지로 경기 국면에 따라 노동자들이 물량확보를 요구하는 경우 혼란을 초래할 여지가 있습니다. 이런 내용들이 막상 공장을 짓고 프로세스가 진행되는 속에서 난관으로 작용하지 않을까 생각해요.

박병규 맞는 말씀입니다. 적정임금에 대한 논의가 없었던 게 아니에요, 적정임금이 맞는 거냐, 연대임금으로 가는 게 맞는 것 아니냐는 논의가 있었죠. 교수님 말씀처럼 적정임금이라는 개념이 정립되지 않은 건데 그걸 적정임금이라고 표현했을 때 혼선이 있을 수 있다는 지적이 있었어요. 광주시에서 지적한 문제나 비슷한 건데 4대 의제를 포함해서 이런 일자리 창출 방식과 관련해 우리사회에 축적된 연구나 실험이 부족한 상태에서 선도적이고 실험적인 과정이었다고 보거든요. 보강하고 넓혀내는 노력이 필요해요.

다른 한편에서는 이게 책상에 앉아서 연구를 한다고 되는 게 아니라, 논의 과정에서 실제 연구자뿐 아니라 노사가 함께 광주형 일자리를 적용한 자동차 신설법인을 만드는 과정에서 끊임없이 대화와 소통을 통해 만들어질 수 있다고 보거든요. 현재는 이 과정이 비어있는 거예요. 기업 입장에서도 자기들이 이미 짜놓은 폼이 있는데 그대로 적용해서 하고 싶지 새로운 것에 대한 도전, 실험을 주저하기 때문에 막혀 있습니다. 시행착오도 있겠지만 중심을 견고히 하면서 계속해서 밀고 가야 한다고 생각합니다. 그렇게 가다보면 교수님이 지적하신 것들이 완성도가 높아지지 않겠냐라고 생각하는 거죠.

고기술 숙련인력을 어떻게 양성할 것인가

이덕재 신설법인은 투자비 7,000억 원 중 차입금이 4,200억 원, 자기 자본이 2,800억 원이니 부채비율이 150% 정도로 나쁜 건 아닙니다. 신상품을 내놓고 성공하기 위해서는 기술 혁신, 그리고 그 과정 동안 자금 조달을 안정적으로 할 수 있느냐의 두 가지 관건이 있을 겁니다. 순조롭게 제품을 팔아서 유동성을 순차적으로 확보하면 부담 없이 갈 수 있는데 자동차 판매가 원활하게 되지 않으면 유동성 문제가 현실적 문제가 될 것 같습니다.

박병규 그건 크게 걱정은 안 하는데 그럴 개연성이 분명 있죠, 있는데, 일단 여기에 참여하는 기업이 우리나라 자동차 산업을 대표하는 현대차이기 때문에 기존에 있는 모든 공장보다 생산성을 높이는 방향으로 설계할 것이라 보고, 따라서 경쟁력이 있다고 봅니다. 문제는 여기서 생산하려하는 소형 SUV라는 차가 시장성과 수익성을 기대만큼 낼 수 있느냐는 건데요. 그런 면에서 광주시에서 제안하고, 계획하고 있는 것은 참여를 통한 자존감과 자발성이 실현되어야 한다는 것입니다. 또한 소품종 대량생산이 아니라 다품종 소량생산으로 설계과정에서부터 추진되어야 한다는 겁니다. 다 품종 소량생산은 현대차도 동의했기 때문에, 소형 SUV가 안 팔린다면 다른 차종을 팔 수 있는 시스템은 크게 문제없이 될 것 같습니다. 나아가 친환경자동차도 같은 성질의 것이지만 여기서는 말씀드리는 것은 적절치 않은 것 같습니다.

오히려 문제는 저임금 일자리 하나 만드는 개념으로 접근하다면 그곳에서 일하는 노동자들이 시키는 대로만 하겠느냐는 거죠. 그런 측면에서 사회적 대화가 더욱 중요한데 그 과정이 초기 단계보다는 후퇴되는 듯한 것이 가장 큰 걱정거리죠. 기업의 지속성이 담보되지 않으면 말씀하신 문제가 노출될 수밖에 없기 때문에 참여를 강화하는 게 필요한데, 사회적 대화의 중심축이 너무 약하다는 게 문제예요.

박용철 박사님도 광주시 노정협의회 위원이신데 그걸 내실 있게 운영하는 것, 그리고 역할을 해주는 게 필요하고 행정도 힘을 집중해서 갈 필요가 있습니다. 또 시민 사회가 계속해서 평론가, 평가자 위치로 뒤에 머물러 있어요. 비판만 하지 참여를

안 해요. 체계적으로 공부를 하라는 게 아니라 기본적 정보라도 알아야 한다는 것인데, 그런 점에서 시민사회의 관심과 참여를 더 높이는 방법이 있어야 한다고 봅니다. 사회적 대화의 중심은 노사관계가 불안정하게 왔기 때문에 노동이 주체로 나서 주도적인 역할을 해줬으면 합니다.

두 번째는 이 일을 주도적으로 추진했던 광주시가 어려움이 있더라도, 신뢰를 더 공고하게 하기 위해서 일관성을 유지하는 게 중요합니다. 구체적으로는 복지 관련한 내용과 4대 의제를 관철시키기 위한 노력들이 굉장히 중요합니다. 실질적 복지와 기대수준의 격차가 벌어지지 않도록 지방정부와 중앙정부에서 서둘러서 해결책을 만들어야 합니다.

지속성과 관련해서 비즈니스 성공 모델을 빨리 만들어야 하는데, 그것도 취약한 것 같아요. 기업하는 분들은 계산이 이미 돼 있고 방안들을 가지고 있지만, 지역사회나 노동시장의 문제들을 함께 녹여내면서 성공모델이 나와야 하는 것이거든요.

마지막으로, 아무리 기업에서 좋은 조건을 제시해도 정주여건이 만들어지지 않으면 농공단지라 될 가능성이 높아요. 광주시 중심에 있는 것도 아니고, 광주와 함평이 연계된 지점에 들어서거든요. 교육, 여가 등이 한꺼번에 들어가지 않고 공장 하나 짓고 예전 개념으로 기숙사 몇 개 지어놓으면 그냥 농공단지 되는 거예요. R&D부문 같은 좋은 인력이 올 리가 없죠.



임운택

임운택 계명대학교 사회학과 교수

고용 거버넌스 이야기를 했지만
고기술 숙련인력을 어떻게
양성할지 고민해야 한다

임운택 더 큰 문제는 노사관계 쟁점이 여전히 낡은 틀에서 벗어나지 못하고 있다는 점입니다. 새 술

을 낡은 부대에 담으려는 것 같고 새 술을 새 부대에 담으려는 노력은 보이지 않아요. 예를 들어 많이 비판하는 것 중 하나가 1000cc 소형 SUV를 10만 대 만들어내야 하는데 시장성이 있냐는 겁니다. 다품종 소량생산으로 해결할 수 있다는 것인데, 이 비전이 모호한 거죠. 소형 SUV를 어떻게 다품종 소량생산 할 건지 이해가 안 가는 거죠. 다품종 소량생산은 옛날에 물건을 만들어서 소비자들이 요구할 때 정비보정작업에서 했던 것을 생산 과정에서 다 유연하게 들어간다는 것이거든요. 그러기 위해 요구되는 작업은 굉장히 숙련도가 높은 것인데 실제로 고속련 인력을 어떻게 양성하겠다는 계획이 안 보입니다. 단언컨대 지금 있는 직업훈련학교 방식으로는 안 됩니다.

세대간 일자리 갈등의 핵심은 어떻게 사라져 가는 일자리를 잡아내고 비정규직 노동자를 조직화하느냐 데 문제가 있는 겁니다. 새롭게 형성되는 신규 일자리, 4차 산업혁명이라고 많이 이야기 하지만 경제학적으로는 노동의 디지털화, 경제의 디지털화라고 하는 이 분야의 일자리에서 정규직 일자리가 만들어질 가능성은 굉장히 낮거든요. 4차 산업혁명이 일어나고 수용되는 것은 인구절벽 때문이지, 그렇지 않은 경우에는 일자리가 없어지는 게 맞아요. 그러니까 서유럽에서는 중고 숙련의 양질의 일자리는 자국민에게, 저숙련 일자리는 이민자로 대체하는 게 현재 진행되고 있는 노동시장의 일반적 트렌드이거든요. 여러 가지 논쟁적 관점은 논외로 하고서 라도요.

이런 점을 모두 고려해서 광주가 새로운 일자리 모델을 만든다면 거기에 비전과 청사진이 나와야 하는데 청사진이 안 보인다는 게 가장 큰 문제라는 것이죠. 숙련 인력들을 어떻게 만들어내야 할지에 대한 고민이 중요하다고 봐요. 그게 나오면 노조도 따라가야 하는데 쉽지 않고, 반대로 노조가 적극적으로 기존의 일자리를 지키는 이유는 간단해요. “내 자식이 나보다 더 잘 살 수 있다”는 희망이 없는 사회니까 자식들을 위해서라도 지금 자신의 일자리를 적극적으로 지켜야 하고 임금도 최대한 방어해야 하는 거죠. 이걸 상쇄시키려면 새로운 일자리에 대한 비전들을 적극적으로 토론해야 하는데, 실제로 논의되는 건 사라지는 일자리를 어떻게 지키느냐라는 것이니 평행선을 이루는 것이 아닌가 하는 생각이 들어요. 고용 거버넌스 이야기를 했지만 만약

에 그렇다면 고기술 숙련인력을 어떻게 양성해야 할지 고민해야 한다고 봐요.

대기업 정규직 일자리가 왜 좋은 일자리인가에 대한 고민 필요

손영우 광주형 일자리는 우선 노사관계 혁신의 문제가 핵심이었습니다, 향후 노정협의회로 대처한다고 하셨는데 어떻게 전망하는지 이야기를 듣고 싶습니다. 다른 하나는 산업혁신에 관한 것인데 다품종 소량생산에 대한 우려도 있지만 말씀하신 것처럼 일단 조직 자체를 유연하게 만들 수 있는 가능성을 열어두면서 제조업 혁신과 연관해서 논의해 볼 필요가 있을 것 같습니다.

황세원 광주형 일자리는 지역에 좋은 일자리를 만들기 위해 광주시가 주체가 되어서 시도한 사업인데, 이를 성공시키려면 광주시가 좋은 기업을 만들고, 나아가서 좋은 산업까지 만들어야 하는 것 일까요? 기업의 생산성과 효율성, 산업의 경쟁력까지 광주시보고 책임지라고 하면 과연 성공할 수가 있을까요?

광주시는 투자한 기업(법인)이 지속돼야 하니까 생산성을 높이라고 할 수밖에 없고, 그러려면 노동자를 많이 고용하거나 임금 및 처우를 높여줄 수가 없잖아요. 그렇게 되면 노동자들은 불만스러워 하고 노동계에서 '좋은 일자리 만든다고 하더니 이게 뭐냐'고 비난하지 않겠습니까? 그렇다고 생산성 효율성 낮아서 성과가 안 나고 투자 이익 회수가 안 돼도 광주시는 비난을 받을 것입니다.



황세원 LAB2050 연구실장

다양한 규모와 형태의
일자리가 만들어지고
전반적 삶의 만족도가 높아져야

그렇기 때문에 이 프로젝트는 처음부터 광주시가 할 수 있는 일을 명확하게 했으면

더 좋았을 것이라고 생각합니다. 시는 노동자들이 다른 지역에서보다 높은 삶의 질을 누릴 수 있도록 정주여건을 조성하는 데 주력하고, 그런 환경을 보고서 기업이 이 지역에 투자하거나 본사를 옮기고, 중앙정부는 그에 대해 인센티브를 주는 식으로 순차적으로 진행됐으면 이상적이었을 것입니다. 광주형 일자리는 첫 번째 시도였기 때문에 어쩔 수 없었다 한다면 다른 지역들은 각 주체의 역할과 성과 지표를 명확하게 하고 시작됐으면 합니다.

덧붙이자면, 저는 왜 광주형 일자리에 ‘대기업’이 들어왔어야 하는지를 이 시점에서 다시 생각해 봤으면 합니다. 광주형 일자리 모델에서는 이런 요소들이 다 기존과는 달라졌습니다. 광주형 일자리 모델은 흔히 대기업 정규직의 좋은 일자리 요소들을 모두 충족하지 못하고 있습니다. 동종 대기업에 비해 임금은 낮게 책정됐고 기업복지는 외부화 해서 삶의 질을 높이기로 했습니다. 신설법인이 다품종 소량생산 전략으로 간다고 하면 규모의 경제도 이뤄질지 알 수 없습니다. 노사협상을 산단이나 산별로 확대한다면 노사협상력도 대기업 여부에 관계 없이 가질 수 있는 것이죠.

물론, 한국 사회에서 유명 대기업을 좋은 일자리로 보는 문화적 측면도 있습니다. 그런데 최근에 사회 전반적으로, 특히 20~30대를 중심으로 이런 관점도 바뀌고 있습니다. 그런 점을 감안한다면, 앞으로 시도되는 지역상생형 일자리 모델에서는 꼭 ‘대기업’을 고집하지 않아도 되지 않나 생각합니다. 그보다는 다양한 규모와 형태의 일자리들이 만들어지고 거기서 일하는 사람들의 전반적인 삶의 만족도가 높아지도록 지역이 여러 가지 방법으로 받쳐주는 모델이 시도됐으면 합니다.

박병규 다품종 소량생산 문제는 이렇습니다. 1000cc 경차를 만든다는데 다품종 소량생산이 만약 시장에 먹히지 않았을 때 어떻게 할 거냐는 거죠. 기존의 전통적인 과정에서 본다면 당연히 다른 자동차, 경차나 비슷한 차, 혹은 1300cc급의 자동차를 투입한다든지 할 수 있거든요. 어떻게 공장을 짓느냐에 따라 다품종 소량생산이 가능한 설계를 할 수 있는데, 다른 한편에서는 현재의 노사관계로는 엄청 빨리 변화하고 있는 자동차 산업의 흐름을 따라잡기 어렵습니다.

친환경차나 자율주행차로 흐름이 변하는데 현재 노사관계 속에서, 대한민국에서는 어떤 자동차기업도 하기가 쉽지 않아요. 부품 수가 다르고, 부품 자체가 다르고, 전 환배치부터 시작해서 많은 변화들을 피해야 하는데 현 상태에서는 어려운 거예요. 힘으로 밀어붙이는 것도 어려워요. 이 새로운 공장이 자동차 산업의 새로운 방향을 개척해나가는데 상당히 유용한 실험장이 될 것이라 보는 것이죠. 단순히 차종뿐만 아니라 고속련 일자리에 대한 비전, 산업혁신에 대한 비전 이런 것도 담아내 보려고 하는 겁니다.

2021년 양산을 하려면 반드시 필요한 게 숙련 노동자 양성인데, 아무리 짧아도 3개월에서 9개월 정도의 과정을 거쳐서 선발하는 게 필요합니다. 기능적인 것뿐 아니라 그야말로 숙련노동자로서 준비 과정이 돼야 합니다. 그래야 이 일자리가 지속성이 담보되겠다고 생각하고 준비하고 있고요.

대기업이 좋은 일자리인 이유에 대해서 지적하신 부분은 100% 동의해요. 그리고 지금 이 트렌드가 바뀌는 것이 맞다고 생각해요. 임금이 절대가치가 되는 것이 문제인데, 그 외적인 것들을 키우기 위한 노력을 하지 않았기 때문에 그렇거든요. 그 외적인 것을 키우자는 것이죠. 광주에서 실험하는 것도 그렇고, 광주에서 홍보하는 것도 그런 점에 맞춰서 하는 거고요. 기업유치 관련해서 2014년 이전의 광주시 전략은 부품사 유치였어요. 그런데 자동차 산업은 수직계열화 돼 있기 때문에 부품사가 들어왔는데 납품할 곳이 없으면 망하라는 것이거든요. 대기업이 긍정적이든 부정적이든 현실로 존재하는 건 그런 문제가 있어요. 부품사는 완성차를 따라다니기 때문에 완성차가 없는 부품사를 유치하는 것은 불가능하다고 봐요.

지방정부와 중앙정부의 역할 분담은

박용철 경제성, 생산성 문제와 4대 의제는 딜레마적 상황이기도 하고, 서로 보완적이라고도 봅니다. 수익성이 나와 4대 의제 문제도 해결이 될 수 있는 거죠. 광주형 일자리는 처음 시작하는 것이기 때문에 의견이 많고 경우의 수도 많습니다. 걱정되는 부분은 기업이 주도권을 쥐고 있는 구조 속에서 4대 의제를 실현하기 위해서는 노사민정이

강력한 통제력을 가지고 하나하나 실현해 나가지 않으면 안 된다는 것입니다. 현재 구체적으로 실현된 것이 없고 하나하나 만들어나가는 과정이기 때문에 퍼즐들을 맞춰가야 합니다. 별도 법인을 만든다고 하지만, 가장 중요한 기술력과 생산능력 등은 기업만이 보유하고 있기 때문에 그것을 어느 정도 사회적 대화기구에서 통제하고 협의할 것인가가 핵심이지 않을까 싶습니다. 그래야 광주형 일자리도 성공할 수 있고, 지금 비판하고 있는 조직도 돌아서지 않을까요.

광주시의 역할도 할 수 있는 데까지 최대한 해야 하지 않나 싶습니다. 지자체가 지역의 노사민정 주체와 지역의 숙련 시스템, 교육훈련 시스템과 결합해서 지역에 맞는 산업을 만들고 성공하는 틀이 만들어져야, 상생형 일자리의 모델이 되지 않을까 싶습니다. 그러려면 모든 분야에서 할 일이 많습니다.

이덕재 광주형 일자리 모델을 확산하기 위한 필요조건들이 이미 다 나온 것 같네요, 비전 수립, 다품종 소량생산을 실현하기 위한 고속련 인력 양성 방안, 정주여건, 왜 굳이 대기업이어야 하는가, 기업들을 어떤 형태로 참여시켜야 하는가, 활성화된 사회적



협의 모델을 어떻게 구체적으로 발동시킬지, 지자체의 책임, 중앙정부의 지원까지, 향후 확산하는 과정에서 고려해야 할 사항들이 논의 됐다고 봅니다. 그러면 중앙단 위의 사회적 대화기구에 바라는 점을 들어보겠습니다.

박용민 광주형 일자리 모델의 지역 확산에 앞서서 중앙정부의 입장에서 말씀드릴 필요가 있는 것 같습니다. 노사관계에서 여러 가지 과제들이 많이 남아 있는데 중앙정부가 깊이 관여하는 것이 쉽지 않은 측면이 있습니다. 이런 문제들은 지역이 일자리 문제에 대해 절실함을 가지고 개별 주체들이 적극적으로 좋은 노사관계를 만들어가는 모델을 만들었으면 하는 바람이고요. 그 다음에는 광주시가 어디까지 책임져야 하느냐, 중앙정부는 어떻게 지원할 것이냐의 문제로 연결되는 것 같은데요. 기업복지의 외부화, 산업단지의 정주여건 개선, 복지혜택 제공 등과 관련해 중앙정부가 할 일이 있다고 생각합니다. 상생형 지역일자리와 관련해서 일자리위원회 중심으로 광주형 모델이 성공할 수 있도록 최대한 노력할 계획입니다.

아울러 산업혁신 측면에서 자동차 산업의 패러다임이 변하는 시기이기 때문에 이 점을 심각하게 봐야 하지 않을까 싶습니다. 정부 차원에서 미래차를 포함하여 자동차 산업 발전 방향에 대해 여러 가지 고민을 하고 있지만, 정부나 기업의 의도와 상관없이 자동차 산업이 어떻게 발전해나갈지는 궁극적으로 소비자가 결정하는 것이라는 사실을 염두에 두어야 합니다. 일례로 지난 3월 노르웨이의 경우 신차 중에서 전기차가 차지하는 비중이 60%라고 하더라고요. 현재 자동차 산업의 패러다임이 급격하게 변화하는 시기인 점을 고려하면, 현실적으로 우리가 대응할 시간이 많지 않기 때문에 미래차 변화에 대해 심각하게 고민을 해봐야 합니다.

확산과 관련해서는 광주형 모델에서 광주시가 주체가 돼 있는데 이것은 여러 가지 한계와 가능성을 보여주리라 생각합니다. 기본적으로는 기업이 주체가 되고 노사민정이 다 참여해서 좋은 모델을 만들면 정부가 최대한 지원한다는 것이 상생형 지역 일자리 모델의 개념이라고 볼수 있는데, 역량과 책임감을 가진 주체가 적극적인 역할을 해줄 수 있는 환경이 됐으면 좋겠습니다. 현재 여러 지자체에서 실험하고 있는 것 같습니다. 상생형 지역일자리는 다양한 형태로 진행될 것으로 예상되는데, 모델

별로 맞춤형 지원책이 마련될 수 있도록 일자리위원회에서도 노력하겠습니다.

손영우 현재 일자리위원회에서 추진하는 사업의 명칭이 '상생형 지역일자리' 사업이지요? 지역에 공모해서 선정이 되면 일자리위원회 중심으로 정부의 어떤 지원이 있는 것이죠?



손영우 경제사회노동위원회 전문위원

박용민 여러 가지 지원 대책을 마련 중인데, 지방투자 촉진 보조금, 국공유지 공급, 세제 지원, 산업단지 정주여건 마련을 위한 편의시설 확충, 어린이집 제공 등이 있습니다. 다만, 실제 이 정도 지원으로 충분할지 불확실하고, 일자리 모델이 많아지면 정부가 어느 정도까지 지원할 수 있을지도 결정해야 하기 때문에 앞으로 더 검토해나갈 계획입니다.

현재 광주형 일자리의 경우에도 지자체가 투자할 근거가 없어서 어려움을 겪고 있습니다. 균형발전특별법에 지자체가 투자 사업에 나설 수 있는 근거 조항을 만드는 입법화 과정에 있고요. 조금 시간이 걸릴 수도 있지만, 상생형 일자리 지원 조직을 만드는 것도 최대한 앞당겨서 하려고 하고 있습니다.

준비 과정에서부터
중앙에서 결합하여
사전조사 지원부터 되어야

박병규 광주시가 추진하는 것도 사실은 여러 가지 문제를 안고 있고, 진전된 결과를 만들어가는 과정이 고민이었습니다. 그런데 광주시와 현대차의 투자협약식을 보고 여러 지자체에서 불이 붙었는데요. 몇 군데 만나보고 자료도 보고 했는데 아직은 상생형 지역일자리가 아니에요. 몇 년간 임금동결 같은 걸 조건으로 써놨어요. 정부가 정책적으로 추진하고 성과를 내려면 결론부터 말씀드리면 일자리위원회를 두 배로 키우지 않으면 불가능하다고 생각해요. 일자리위원회가 컨트롤타워가 되어서 교육, 컨설팅,

홍보 등을 밀착해서 추진하지 않으면 성공하지 못한다고 봅니다. 정부가 고민을 많이 해줬으면 합니다.

손영우 저도 동감합니다. 광주형 일자리 모델은 2015년부터 우리나라의 노사관계 전문가들이 결합해서 연구한 성과이기도 합니다. 그런데도 참여하신 분들 얘기를 들어보면 연구가 많이 미약하다고 하더라고요. 중앙의 지원 없이 지역에서 각자 알아서 자생적으로 준비를 하면 다른 지역의 고민 및 성과와 결합되지 못하는 것이 문제인 것 같아요. 일자리위원회 같은 중앙기구에서 법제도를 개편하고 있는 과정이기 때문에 지역에 대한 법적인 지원 체계가 부족한 것으로 알고 있습니다. 지자체에서 모두 준비해오면 중앙에서는 이를 심사해 지원해 주는 방식은 한계가 있을 수밖에 없다고 봅니다. 준비과정에서부터 중앙에서 결합하여 사전조사 지원부터 돼야하지 않을까 싶습니다.

광주형 일자리도 처음의 문제의식은 산업혁신, 노사관계 개혁이었고 여기에 투자를 많이 했죠. 하지만 결과적으로는 이 문제의식이 줄어들고 타결 여부에만 집중이 돼서 아쉽습니다. 물론 이런 불씨라도 살려야 이후에 전망을 내다보고 평가를 할 수 있다는 것에 고뇌가 있었을 겁니다.

제대로 된 산업전략이 필요하다

박용철 걱정이 되는 것은 기업중심으로 가는 상황에서 노사민정협의회가 유명무실해요. 법적으로 지역 최고의 고용노동 거버넌스임에도 불구하고 사무국이 꾸러진 데가 아직 40여 군데밖에 안 돼요. 그나마 인건비도 지원 안 돼서 인원이 한두 명 있을까 말까입니다. 기업주도형으로 가는 것이 맞는 것이냐는 이후에 평가가 있어야겠지만, 노사민정을 중심으로 한 지역주체가 결합되지 않으면 노사상생형은 실현 불가능하다고 봅니다. 광주에서는 광주시가 주도를 했기 때문에 그나마 어려운 과정을 거쳐서 왔지만 여전히 기업의 독주가 우려되는 상황이지 않아요.

그리고 지역의 복지정책은 일자리를 늘어나게 하기 위해서도 중요한데, 일자리와 복

지는 연계가 안 되고 일자리와 산업만 연계하다보니까 균형 잡힌 일자리 창출도 유지도 안 됩니다. 지금 지역맞춤형 일자리사업도 예산은 어마어마하게 투입되는데 모두들 기업유치를 중심에 두고 있어서 우려스럽습니다.

임운택

산업정책이 제대로 안 굴러가서 문제인 거지, 산업정책 위주로 가는 것이 잘못된 것은 아니죠. 일례로 대구시의 경우 지난 정권 9년 동안 웬만한 정부주도형 산업을 다 유치했거든요, 그런데도 GRDP 하위권은 여전히 못 벗어나고 있고 고용창출이 안 되고 있습니다. 여전히 다수의 지자체는 재정 여건이 안 되니까 정부가 하는 사업에 빨리 올라타는 게 제일 좋은 방법이라고 생각하고 있습니다. 지역맞춤형 사업도 마찬가지로요. 패턴을 바꾸려면 중장기적 사업의 비전을 디자인 할 수 있는 능력이 필요한 거예요. 맞춤형 다품종 소량생산 이야기도 나왔는데 4차 산업혁명을 이야기하면서도 공장에 4차 산업혁명을 어떻게 현실화 시켜야 하는지 아무도 말하지 않고 있습니다. 디지털 노동이 자동화인지, 디지털레이션(digitation)인지, 디지털라이제이션(digitalization)인지, 디지털 전환(digital turn)을 의미하는지 컨셉트가 다 다르거든요. 거기에 맞춤형으로 어떻게 공장을 바꿔야 할지 고민해야 하는데 스마트팩토리 사업만 이야기하고 있잖아요. 5,000만 원씩 일괄 지급해서 EPR/MES 도입하는 거, 이건 사실 3차 산업혁명에서 하는 거예요.

광주에 자동차가 들어오면 영암, 장성 등등에 있는 여타 산업과 연관이 돼서 스마트형 자동차를 어떻게 만들지 고민하는 게 산업전략이죠. 현대차노조에서는 전기차로 가면 부품이 줄어들어서 일자리가 사라진다고 말하잖아요. 그런데 IT혁명 때도 일자리 없어진다고 했는데 안 없어지잖아요. 자동차가 자율주행 한다고 우리가 차에서 잠만 자나요. 은행업무도 하고 기타 비즈니스 업무와 문화생활도 하는 등 다른 여러 가지 연관산업이 들어오는 거죠. 즉 과거의 자동차가 아니었던 영역이 자동차의 영역으로 들어온다는 거죠. 다른 나라는 이걸 개발하는 노력을 하고 있는데 우리나라는 자동차만 쳐다보고 있어요.

광주는 물론이고 다른 지역도 산업에 대한 중장기적 비전을 가지고 노력을 하면서 고용전략이 따라가면 훨씬 성과가 있을 것 같은데, 이게 안 되니까 한국을 기계적으

로 네 구역(수도권, 중부권, 동남권, 서남권)의 경제권으로 나누는 방식이 나오는 겁니다. 이전 4차 산업혁명 시대에 맞지도 않은 산업전략입니다. 직업훈련의 고도화가 맞물리지 않으면 일자리는 만들었는데 비전도 없는 일자리가 되는 겁니다. 그러니 숙련도를 높이는 양질의 고용 거버넌스 논의가 같이 가야 한다는 거죠. 독일의 대표적 스마트공장의 경우 디지털 전환 이후 예전에는 공대 출신을 기업에서 업무 배치하기 전에 1년 정도 일-학습 병행 트레이닝 시키던 게 최근 3년으로 늘었다고 하더군요. 숙련인력들은 디지털화하면서 훨씬 더 민감도가 높아지기 때문에 교육연한이 늘어나는 추세에 있더라고요.

이덕재 우리나라는 지방과 중앙의 재정 비율이 2대8인 반면, 덴마크는 6대4 정도인걸로 알고 있습니다. 그러니까 덴마크는 지방정부가 하는 일이 정말 많아요. 읍면동 수준의 커뮤니티들이 촘촘하게 작동합니다. 돈이 있어야 뭘 하니까 기본적으로는 2대8 재정구조를 4대6 정도로 만들어줘야 한다고 봅니다. 사실 광주가 무에서 유를 창조하는 것이기 때문에 훨씬 어려운 것 같아요. 기존에 있는 것에서 새로운 아이디어나 혁신을 결합하는 게 보다 쉬울 것이기 때문이죠. 이런 측면에서 경사노위 같은 중앙단위 사회적 대화기구가 지역 차원의 일자리를 확산하기 위해서 해야 할 역할이 있을 것 같습니다.



이덕재 경제사회노동위원회 수석전문위원

황세원 중앙에서 공모사업 방식으로 새로운 시도를 유도하는 것이 꼭 나쁘지만은 않다고 봅니다. 지역에서 기존에 하던 방식을 답습하기만 한다면 중앙에서 새로운 패러다임을 유도하기 위해서 공모 방식을 활용할 수도 있겠습니다. 이를 위해서는 중앙에서 깊이 있게 연구를 하고, 전문가를 양성해 놓고, 사업 평가 지표를 개발하는 등의 노력을 평소에 해 놓아야 할 것입니다.

경사노위 같은
중앙단위 사회적 대화기구가
지역 일자리 확산 위해 역할 해야

이런 맥락에서 걱정되는 것은, 지역상생형 일자리가 광주형 일자리의 새로운 점은 반영하지 않고, 기존에 수십 년간 이어온 관행대로, 잘 나가는 기업이나 산업을 유지하려는 방식으로 추진되지 않을까 하는 것입니다. 광주형 일자리가 새로운 점은 일하는 사람의 관점에서, 그 사람의 삶 전반을 고려하는 일자리라는 관점을 가졌다는 것입니다. 다른 지역의 시도에도 그 관점이 반영되어야 의미가 있을 것입니다.

지역상생형 일자리가 4차 산업혁명, 스마트공장화에 걸맞은 고속련 일자리여야 한다는 지적에도 동의하는데, 안타깝지만 이 부분은 지역 안에 숙련도를 높이는 교육 과정을 만드는 정도의 노력으로는 달성될 수 없는 것입니다. 자동차 공정을 놓고 볼 때, 단순 작업을 하는 사람에게 일정 교육을 시킨다고 연구개발자가 될 수 있겠습니까? 현재 자동차 산업에서 전자와 후자 인력은 학력도, 연령대도, 출신 지역도 모두 다릅니다. 특히 젊은 연구개발인력은 수도권이 아닌 지역에서는 일하려고 하지 않고, 한다고 해도 장기근속하지 않습니다. 따라서 지역에 없던 일자리 몇천 개를 만들기만 하면 거기에 청년들이 들어가서 20~30년 장기근속을 하면서 정주하리라고 예측했다가는 곧 다른 결과를 보게 될 것입니다.

따라서, 사람은 바뀔 수 있지만 그 지역의 일자리는 계속 남는 식으로, 사람들이 그 지역에서 와서 살다보면 살기 좋아서 직장에서도 장기근속을 하게 되는 모델을 만들어 가는 것이 현실적입니다. 이미 4차 산업혁명에 맞게 교육을 받고 그것에 맞게 자신의 커리어를 쌓아 온 사람들이 지역으로 오게 하는 방법, 그 사람들이 수도권보다 이 지역에서 살기로 결심하게 하려면 어떻게 해야 할지를 고민했으면 합니다.

지역 노사민정협의회 역할이 중요

이덕재 지역에서 노력하시는 분들이 중앙단위 사회적 대화기구에 대한 희망사항을 말씀해 주시면 좋겠습니다.

박병규 경사노위가 출범하고 나서 많은 노력을 했다는 점에 동의하고, 한편에는 그런 노력의 일환으로 성과를 내야하는 부분이 있었을 것이라 봐요. 최근 일련의 상황들을

보면 안타까운데, 사회적 대화기구로서 성과는 나중에 보고 지금은 더 대화에 집중할 때가 아닌가 싶습니다.

중앙에서 공식적이든 비공식적이든 광주형 일자리와 관련해 지원을 받은 것은 사실 이죠. 이런 게 정부 정책 방향과 사업으로도 이어졌으면 하는 바람이 있어요. 광주에서 하는 일이 잘 되려면 경사노위가 더 큰 힘을 가지고 거기서 판단되고 논의됐던 것들을 정부에서도 그대로 지원했으면 좋겠는데 그 간극이 좀 큰 것 같더라고요.

경사노위가 지금은 중앙만 있는데 지역의 손발, 핏줄 같은 것이 있어서 같이 움직이면 좋겠다는 생각입니다. 획일화 되거나 통제 기구로가 아닌 지역에서의 고민이 중앙으로 올라오고 중앙의 고민이 지역에서 토론 되는 게 필요하죠. 의제별, 업종별, 지역별 사회적 대화는 반드시 필요하다고 생각합니다. 지역에 노사민정협의회가 있는데, 이 관계는 법제도 정비를 통해서 일원화 시키는 것도 방법일 것 같습니다.

임운택 지금은 지역의 노사민정협의회가 중앙정부의 트랜스미션벨트 역할을 하거나 지역 노동계의 민원기구 역할밖에 못 하고 있어요. 중앙에서 결정하면 사업비 주고 분기별로 회의 한 번씩 하는 정도죠. 군산에서 GM 사태 터지기 전에 노사민정협의회가 지난 10년 동안 보고만 있었던 게 이해가 안 됩니다. 기구를 정비해서 지역 경제와 산업 및 고용정책에 대응하고, 중앙정부와 수직적으로 소통될 수 있도록 해야 합니다.



박용철 한국노동사회연구소 선임연구위원

박용철 경사노위가 지역 노사민정협회를 대체할 거냐, 보완해서 갈 거냐 논란도 있지만, 지역조직 설치를 법제화해서 의무적으로 만들고, 정부에서 충분한 예산을 지원해서 지역에서 협의가 제대로 이루어지도록 해야 합니다. 시간이 걸리

중앙에서는 보편적 지원 해주고
지역에서는 지역 특성과
자생력 가지고 사업할 수 있게



겠지만 어차피 지역에서 지역문제를 해결할 수 있는 기구가 없으면 상당히 어렵습니다. 중앙에서는 보편적 지원을 해주고 지역에서는 지역의 특성과 자생력을 가지고 할 수 있게 해야 하지 않을까 싶습니다.

손영우 광주형 일자리가 거둔 또 하나의 성과는 지역의 노사민정협의회가 주목받았다는 것인데요. 이게 20년 된 기구이지만 우리 역사상 광주형 일자리 때만큼이나 주목받은 적이 없었어요. 그렇기 때문에 굉장히 중요한 계기라고 생각합니다.

광주형 일자리 사업은 노사민정협의회가 활성화되는 데 매우 중요한 계기입니다. 광주에서 처음에 노사민정협의회가 아니라 더 나은 일자리위원회라는 형식으로 했다는 것은 나름대로 노사 주체가 처한 상황에 대한 고민이 있었고 그 성과가 나중에는 노사민정협의회로 이어졌어요. 일자리 사업은 지역의 노사민정 거버넌스라고 할 수 있어요. 경사노위가 그런 사업과 동떨어져 지역에 가서 지역사업을 이야기하는 것은 뜬 구름을 잡는 것과 같습니다. 경사노위가 그런 거버넌스를 지원하거나 보조할 수

있는 역할을 같이 할 수 있을 것 같아요. 일자리위원회가 사업을 계획함에 있어, 지역 거버넌스를 활성화할 때 경사노위가 지원할 수 있는 방안에 대해 고민해 보면 좋겠다는 생각이 들어요.

일자리위원회는 중앙에도 부처간 협의체를 구성할 수 있고, 지역에서도 지역 주체들의 협의체를 구성할 수 있는 권한을 가지고 있습니다. 부처간 협의에서 경사노위는 누락됐습니다. 중앙부처 중에 보건복지부, 고용노동부, 여성가족부, 중소벤처기업부, 공정거래위원회도 있지만 경사노위는 없습니다. 일자리위원회를 처음 만들 때 사회적 대화에 대한 고민이 부족하지 않았나 생각해 봐야 합니다. 지역의 사회적 대화를 고민할 때, 경사노위의 경험을 살릴 필요가 있습니다.

박용철 노사민정협의회를 관련 법체계가 노사관계발전지원에 관한 법으로 이관이 되면서 이원화된 측면이 있어 정부의 강력한 지원 체계 역시 모호한 상태인 거 같아요.

손영우 법체계는 장기적으로 현실과 필요에 따라 개선하는 것이 당연하지만, 고치려면 활성화된 현실이 있어야 하는 것인데요. 이런 사업을 통해 향후 의미 있는 성과를 찾아갈 수 있지 않을까 싶습니다.

이세종 지역 노사정이 뜻을 하나로 모아 지역에 맞는 일자리 창출 모델을 만드는 것은 매우 중요한 과정이죠. 다만, 기존 지역노사민정협의회 틀을 고집할 필요는 없다고 봅니다. 여러분이 지적하신 지역노사민정협의회의 기능부전은 틀 거리 자체의 문제가 아니라, 이 틀을 활용하는 주체들의 인식과 전략의 부재가 더 큰 원인입니다. 결국 기존 기구를 활용할 지, 새로운 기구를 만들지 상황에 맞게 선택하면 그만이죠.

또 위원회가 광주형 일자리와 같은 모델을 확산하려면, 지역에 밀착한 지원단의 역할을 해야 한다고 봅니다. 광주형 모델도 5년 전부터 시작됐고, 굵이굵이 어려운 고비를 극복하고 이제 막 청사진을 만든 모델입니다. 단순히 기계적으로 예산이나 투여한다고 해서 결코 좋은 모델이 확대되지 않습니다. 일자리위원회나 관계기관과 협의하여 의욕이 있거나, 선택된 지역 노사정이 사업 단계별로 부딪힐 수밖에 없는 현

실적 고민을 함께 해결해 주는 노력이 요구되는 이유입니다.

이덕재 이제 마무리 짓겠습니다. 지난 3월 4일 국민대상 설문조사를 했는데, 타이틀은 정부주도의 일자리 창출, 내용은 광주형 일자리였습니다. 조금 찬성, 매우 찬성이 44%, 반대가 12%였습니다. 찬반으로만 보면 찬성이 많은데 찬성에 버금가는 42%가 중립이에요. 우려도 있고 기대도 있다는 게 보편적 인식으로 보입니다. 모쪼록 광주형 일자리 사업이 잘 진행되기를 바랍니다.

박병규 광주형 일자리 사업 추진 과정에서 많은 어려움이 있었는데 많은 분들이 도와주셔서 여기까지 왔다고 봅니다. 첫 출발할 때부터 지금까지 똑같이 얘기하고 있는 것은 일자리 몇 개 만들자는 게 아니고 이 과정에서 산업혁신, 노사관계 혁신, 사회안전망 구축과 같은 의제들을 어떻게 만들어갈 것인가가 중요하다는 겁니다. 그러려면 과정에 충실해야 하는데 현재는 많이 부족해요. 여기 계신 분들이 지금까지도 많이 도와주셨지만 앞으로도 더 도와주셨으면 합니다. 참여한 만큼 성과가 있을 겁니다. 광주형 일자리는 우리가 애초에 뜻한 데까지 가지 못할 수도 있습니다. 그렇더라도 실패가 아닙니다. 우리가 내딛는 만큼 나아간 것입니다. 그런 결과를 얻고 싶습니다.