

| 기획취재 |

지역 상생형 일자리 사업은 반드시 성공시켜야 하는 사업

김현철 군산대 교수 (상생형 군산일자리 컨설팅사업단) 인터뷰

하승립 <참여와혁신> 편집인 이세종 전문위원

광주에 이어서 군산에서도 본격적인 지역 상생형 일자리 사업이 시작됐다. 군산지역의 핵심 사업장 중 현대중공업이 철수하고, 한국GM은 문을 닫은 위기 상황에서 새로운 돌파구를 모색하기 위해 전기자동차를 중심으로 해서 한국GM 군산공장을 인수해 추진하는 사업과 새만금형 스마트 일자리 모델이 추진 중이다. 상생형 군산일자리 컨설팅사업단에 참여하고 있는 군산대 김현철 교수를 만나 군산에서의 새로운 모색에 대해 들어봤다.



군산지역은 고용위기지역으로 지정될 만큼 어려움을 겪고 있습니다. 현재 군산지역의 경제와 고용상황을 설명해 주십시오.

“통계상으로 보면 전국에서 가장 나쁜 지역 두 번째에 해당합니다. 고용률도 그렇고 여러 가지 지표상 경제상황이 굉장히 나쁘다고 할 수 있습니다. 특히 지역 자영업의 붕괴가 굉장히 심각하죠. 왜냐하면 군산지역 경제를 이끌어가는 3대 기업은 한국GM, 현대중공업, 타타대우 3개 회사였던 말이죠. 그런데 현대중공업은 철수했고, 한국GM은 문을 닫았죠. 이제 타타대우 하나 남아있는 거죠. 그러니까 당연히 자영업의 붕괴가 눈에 보이는 건 확실한 거고요. 특히 주택 미분양률도 가장 높은 게 군산입니다.”

지난 6월 3일 군산시청에서 ‘지역 상생형 일자리 설명회’가 열렸는데, 구체적인 추진방향과 투자계획을 설명해 주십시오.

“전기자동차를 생산하고자 하는 두 개의 일자리 모델이 추진되고 있습니다. 하나는 현대기아차의 협력사인 (주)명신과 같은 계열의 MS오토텍 등 5개 자동차부품 업체들이 구성한 MS컨소시엄이 있고, 다른 하나는 중소기업벤처진흥공단의 협동화사업을 매개로 4개의 전기자동차 기업들과 10여 개의 부품회사로 구성된 새만금형 스마트 일자리 모델이 있습니다.

MS컨소시엄은 한국GM 군산공장을 매입하기로 하고 6월 말에 매입을 끝낼 방침으로 총 2,130억 원(자기 자본 1,130억 원, 타인 자본 1,000억 원)을 투자할 계획입니다. 다만 컨소시엄 참여자를 아직 공개하지 않고 있습니다.

또 새만금모델은 새만금산단 제1공구의 부지를 사용하기 위해 새만금개발청과 양해각서를 체결한 상태이고, 총 2,684억 원(자기 자본 457억 원, 타인 자본 2,227억 원)을 투자할 계획입니다.”

군산지역을 대표하던 한국GM 군산공장의 철수 이후, MS그룹이 설비를 인수한다고 하여 기대를 모으고 있습니다. MS그룹의 향후 계획은 어떻게 되는지요?

“MS컨소시엄은 올 6월 말 한국GM 군산공장을 인수하게 되면, 설비 보완을 거쳐 2021년 상반기에 전기자동차(소형SUV)를 OEM 방식으로 생산 개시할 예정입니다. 초기 생산목표는 연산 5만 대이나 2025년까지는 ODM을 포함하여 연산 14만 5천 대를 목표로 하고 있습니다. 또 2021년 500명, 2015년까지는 900명을 고용할 계획입니다. MS컨소시엄은 중견 부품업체답게 처음부터 기존 공장을 활용하여 대량생산체제를 갖추려고 하고 있습니다. 다만 아직 독자적으로 전기자동차를 개발하거나 생산해본 경험은 없습니다.”

또 한 축으로 새만금형 스마트 일자리 모델도 추진되고 있는 것으로 알고 있습니다. 새만금형 스마트 일자리 모델에 대해서 설명을 부탁드립니다.

“우리나라에는 전기자동차를 개발하여 판매하고 있는 중소기업들이 여럿 있습니다. 최근 자동차 대기업들도 잇따라 전기자동차를 판매하고 있지만, 여전히 전기자동차는 벤처산업의 성격을 가지고 있기 때문입니다. 예를 들면 에디슨모터스는 세계 최초로 전기버스를 개발하여 판매를 시작한 회사이고 우리나라에서 가장 많은 전기버스를 판매하고 있습니다. 대창모터스는 전동카트를 판매하던 업체로 이미 초소형 전기자동차의 형식승인을 취득하여 판매에 들어갔습니다.

이처럼 이미 전기자동차를 생산하고 있는 중소기업들이 부품업체들과 함께 협동화사업을 통해 시너지를 거두겠다는 모델입니다. 또 참여기업마다 장점이 다르기 때문에 전기버스, 전기트럭, 전기초소형승용차 등 서로 다른 차종으로 시작합니다만 중장기적으로는 서로 동일 차종으로 확대하여 내부 경쟁을 통해 성장하게 될 것으로 보입니다. 다만 전기자동차시장이 크지 않았기 때문에 투자여력이 부족합니다.”

지역 상생형 일자리 모델에서 중요한 두 가지 축은 노사 상생과 원·하청 상생일 것으로 보입니다. 이를 달성하기 위한 계획은 어떻게 마련되고 있는지요?

“거기에 한 가지를 더 넣으면 좋겠는데 노사 상생, 원·하청 상생에 지역사회 상생이라는 것을 추가해서 세 축입니다. 기본적으로 노사협상이라는 게 기업단위의 노사가 협상을 하고 있기 때문에 원·하청 문제를 그 속에서 다룰 수 없습니다.

임금문제도 마찬가지인데 기본적인 틀이 노사 상생이 원천적으로 불가능합니다. 노사가 직접 협상하니까 자기들끼리 싸울 수밖에 없는, 이해관계가 전혀 반대인 집단이잖아요. 그리고 기업단위의 노사가 협상하기 때문에 원·하청 관계를 해소할 수 있는 방안도 존재하지 않는 거죠. 현대차가 끊임없이 자신들의 임금을 높여서 하청기업 임금을 견인하겠다고 했지만 결과는 거꾸로 하청임금을 착취하는 걸로만 나타났단 말이죠.

노사협상 자체가 기업단위에서 진행되는 방법으로는 불가능하니 거기에 지역사회 상생이라는 기능을 더 집어넣어서 노사협상을 지역단위로 하자는 겁니다. 예를 들어 군산 같은데 지금 추진하고 있는 두 가지 일자리, MS그룹과 새만금형 스마트 일자리도 모두 전기자동차를 매개로 하고 있습니다. 거기에 참여하는 원청기업이 4개가 있는데 4개 기업이 초기단계에 추진하고 있는 전기차의 내용이 달라요. 지역의 부품기업까지 묶어서 현재 30개 기업이 될 것 같은데 이 30개 기업을 지역사회 노사협약이라는 틀로 묶자는 거죠.

광주에서 했던 것처럼 평균임금 개념을 도입한다면 예를 들어 3,500만 원이라고 하는 게 만들어진다면 원청기업들은 3,500만 원이 이미 넘은 기업도 있겠지만, 하청기업의 임금수준을 3,500만 원으로 만드는 게 어떻게 가능한지를 그룹 전체가 함께 협약을 맺는 거죠. 그것을 지역사회가 보증하는 형태로 참여하고 이렇게 지속가능한 형태로 만들어주면 노사문제도 완화될 거고요 원·하청 관계 문제도 완화되겠죠. 이게 지금 기본적인 구상입니다.

군산시에는 이미 노사민정협의회는 물론이고 노사민정실무협의회도 구성되어 매월 정기회의를 갖고 있습니다. 물론 이 협의회에는 양대 노총도 함께 참여하고 있습니다. 여기에 상생형 일자리 사업을 추진하기 위해 구성된 상생형 군산일자리 컨설팅사업단이 군산시 및 전라북도

와 함께 협의하면서 노사민정협의회를 지원하고 있습니다. 그런데 실무협의회와 컨설팅사업단은 모두 노사 상생과 원·하청 상생을 중요하게 생각하고 있고, 여기에 더하여 지역사회 상생까지 포함해야 한다는 의견을 나누고 있습니다. 이런 논의가 잘 진행된다면 사회적 협약이나 포괄적 협의회를 통해 상호신뢰를 쌓고 지속가능한 시스템을 만드는 시도를 할 가치가 있다고 생각합니다.”

한국GM 군산공장의 철수 이후, 군산지역경제의 방향을 두고 많은 논의가 있었습니다. 군산지역 상생형 일자리 모델도 지역의 실정에 맞는 일자리 모델로 추진되는 것일 텐데, 군산지역의 경제와 산업구조는 어떤 방향으로 나아가야 한다고 보십니까?

“이 부분에 대해서는 제 개인 의견임을 전제하고 말씀드려야 하겠습니다. 먼저 새만금에 신재생에너지 생산단지를 구축하는 사업이 추진 중입니다. 이 에너지를 바탕으로 RE100 산업단지(재생에너지만을 사용하는 산업단지)를 구축해야 합니다. 여기에 기존의 구축되어 있던



자동차산업 생태계를 전기자동차 생태계로 전환시켜 놓으면, 군산·새만금은 환경친화적이고 미래지향적인 산업의 도시로 탈바꿈됩니다. 그런데 이는 상당한 시간이 소요되는 일이므로 우선 새만금신재생에너지 사업은 지역 주민들에게 실질적으로 경제적인 혜택이 돌아가는 형태로 추진되어야 합니다.”

지역 상생형 일자리 모델의 원형으로 손꼽히는 광주형 일자리 모델의 경우, 투자주체인 기업과 지방자치단체, 노동조합 간의 의견이 조율되지 못하면서 타결되기까지 어려움을 겪었습니다. 군산지역 상생형 일자리 모델에서도 이와 같은 의견 차이가 있을 수

있는데, 이를 조율하는 역할은 어떤 단위에서 하게 되는지요?

“일단 기본적으로 광주하고 출발점이 달라요. 광주는 기아자동차의 공장이 있고 연봉 1억 원의 노동자들이 존재하는 거고요. 그런데도 불구하고 위탁생산을 하는 공장을 만든다는 것입니다. 그래서 광주는 임금을 3,500만 원으로 한다는 것 때문에 기존 노조하교의 갈등이 존재하는 거고요, 군산의 경우는 그런 고임금 사업장이 없습니다. 지금 가장 고임금 사업장이라고 하는 게 6,000만 원 정도 될 거예요.”

이번 협약에 그런 기업들은 들어오지 않습니다. 새롭게 전기차를 위해서 들어오는 기업들만 협약에 들어올 거거든요. 그러면 문제가 되는 건 MS그룹의 원청업체만이 임금 수준이 5,000만 원이 넘을 거고요. 나머지 참여기업들은 광주형 기준으로 하면 3,500만 원이 안 되는 기업들이거든요. 오히려 그 기업들은 사회적 임금이라는 걸 통해서 임금을 3,500만 원으로 올려주자는 협상이기 때문에 노조가 반대할 이유가 없다는 게 제 생각입니다. 실제로 이런 부분에서 어느 정도는 지역 노동계가 이해를 하고 있고 그래서 함께 작업하고 있는 중입니다.”

앞서 추진된 광주형 일자리 모델도 많은 난관이 있을 것이라는 예상입니다. 군산에서 현재의 어려운 지역 경제 상황 속에서 이것이 돌파구가 되고 문제를 해결하기 위해서 가장 중요한 게 뭐라고 보시는지요?

“정부가 서두르지 않았으면 좋겠어요. 지역 상생형 일자리 지원사업이라는 걸 정부가 하는데 굉장히 촉박하게 진행되고 있어요. 지금 논의되고 있는 것이 지속가능성을 가지려면, 모든 요리에는 Baking Time이라는 게 있어요. Baking할 Time을 줘야 한다는 겁니다. 지금 구상하고 있는, 논의하려고 생각하고 있는 내용들이 기존 한국의 노사관계 틀을 완전히 벗어나는 거거든요. 그러면 당연히 지역사회에서 이걸 오랫동안 논의하고 서로가 신뢰를 갖고 해보자라고 하는 합의를 끌어낼 시간이 필요합니다. 서두르는 것이 잘못하면 지속가능성에 방해가 될 수 있다는 염려를 합니다.”

군산에서의 지역 상생형 일자리 사업의 전망을 어떻게 보십니까?

“저는 노사 전문가가 아니고 평생을 자동차산업, 자동차 시장 연구를 하고 자동차산업의 미래전망을 해왔는데, 전기자동차를 가지고 작은 기업들이 모여서 뭔가 일을 만들어가는 것을 굉장히 좋게 봅니다. 전망이라는 표현보다는 좀 더 엄격하게 표현하면 반드시 성공시켜야만 하는 사업입니다. 한국 자동차산업의 미래를 위해서도 그렇고 지역경제를 위해서도 그렇고 여러 가지 측면에서 반드시 성공시켜야만 하는 사업이라고 저는 생각을 해요. 그래서 전망이 밝으나 어두우냐는 관점보다 이걸 성공시킬거냐 말거냐는 관점에서 접근해야 한다고 생각하고, 반드시 성공시켜야 한다는 관점에서 이 문제를 접근하고 싶습니다.”

교수님의 전문분야에 대해 질문을 드리자면 광주도 나중에 거기서 생산하는 소형 SUV가 과연 판로를 개척할 수 있느냐는 우려가 나오는데, 군산에서 전기자동차를 만들었을 때 향후 자동차시장 상황을 봤을 때 실제로 경쟁력이 있을까요?

“당연히 있죠. 광주와 군산의 차이가 여러 가지 있습니다. 광주는 두 가지 조건을 만족하고 두 가지 성격을 가지고 있어요. 하나는 기존의 내연기관차이고 그 내연기관차를 대량생산해야만 하는 구조입니다. 성공하면 대박을 치지만 실패하면 굉장히 곤란한 그런 구조죠.

군산에서 생각하는 건 전기자동차라는 미래자동차이고, 대량생산 모델이 아니에요. 1년에 천 대, 2천 대 만들고 있는 기업들을 묶어서 하나의 단지를 만드는 거거든요. 이렇게 만들었을 때 제일 큰 약점은 부품회사들이 적정수준의 부품을 만들 수 없다는 거예요. 그래서 완성차 업체를 여러 개 묶는 건데, 현재 협약이 된 건 4개사인데 4개의 완성차 업체를 묶어놓았을 때 부품업체가 가동할 만한 수준의 생산량이 연간 만 대에서 2만 대 정도입니다.

전기차 생산 방식은 우리가 예전에 봤던 자동차공장이 아닙니다. 보통 평상 위에 자동차를 올려놓고 노동자들이 달라붙어서 작업을 하는 그런 방식이어서 설비투자도 그렇게 크지 않습니다. 적게 생산해도 어느 정도 수익을 내고 갈 수 있는 모델인 거죠.



그렇다 하더라도 1~2만 대를 생산해야 하는데, 4개사가 1~2만 대를 생산하면 거의 10만 대에 육박하니까 아무 문제가 없는 거고, 그 단계까지 못가더라도 완성차 총량이 1~2만 대가 되면 부품업체는 거기에 납품을 하면서 존속을 할 수 있는 거죠. 이 단계가 3~4년 지나서 안정화되면 총량 10만 대까지 갈 거고, 일단 지역에서의 전기자동차 산업 기반은 유지될 수 있다고 봅니다.

두 번째는 유럽의 자동차회사들이 지금 위기인데, 이 위기의 핵심이 뭐냐면 EU가 CO2 총량을 가지고 규제를 합니다. 유럽 자동차회사들은 하이브리드 자동차를 제대로 만드는 회사가 별로 없어요. 현대, 혼다, 도요타 세 개 회사가 지금 하이브리드를 제대로 만들고 있어요. 유럽 자동차회사가 CO2 총량을 맞추려면 전기차를 생산하지 않을 수 없어요. 하지만 당장 개발할 수 없으니 당분간은 OEM 공급을 받아야 한다는 거죠.

또 유럽은 장기적으로는 RE100이라고 해서 신재생에너지로만 생산하는 자동차를 요구할 거거든요. 이미 민간협약은 다 됐는데 아직 EU정부가 채택을 안 했을 뿐이죠. 그러면 새만금

에 신재생에너지 단지를 만들면 여기서 RE100이 되는 거죠. 거기는 전부 신재생에너지를 생산하는 공단이 만들어질 수 있고 전기차 회사들이 그 RE100 구역에서 전기를 생산하면 유럽에서 상당한 경쟁력을 가질 수 있을 겁니다. 그래서 저는 지속가능하다고 믿고 있어요.”

지역 실정에 맞는 일자리 모델을 추진하기 위해서는 지역사회의 공감대 형성이 필요할 것입니다. 지난 5월 19일에는 ‘상생형 군산 일자리 노사민정 컨퍼런스’를 개최한 것으로 알고 있는데, 여기에서는 어떤 내용들이 나왔는지 궁금합니다.

“먼저 박병규 광주시 사회연대일자리 특별보좌관이 광주형 일자리에 대한 이해를 높이기 위한 내용을 발표했고, 이어서 채준호 전북대 교수가 상생형 지역일자리 만들기 위한 지역 주체의 역할을 주제로 발표했습니다. 토론에는 노측 대표로 최재춘 민주노총 군산지부장, 사측 대표로 새만금형 스마트 일자리 사업에 참여하는 이성기 코스텍 대표, 그리고 정부에서는 박위규 일자리위원회 과장이 참여했습니다. 사실 이날 행사는 노사민정 각 주체들의 토론을 유도하기 위한 목적보다는 시민들께 상생형 일자리를 소개하려는 목적이 더 컸습니다. 이 자리에서 노사 상생과 원·하청 상생 외에도 노동이사제와 같은 투명경영, 사회적 임금 확대를 통한 지역사회 상생, 그리고 사회통합 거버넌스 구축 등의 주장이 있었습니다.”

교수님께서서는 노사 상생형 일자리컨설팅단에 참여하고 계십니다. 컨설팅단이 누구를 대상으로 어떤 내용의 컨설팅을 진행할지 설명을 부탁드립니다.

“컨설팅사업단의 임무는 노사민정 각 주체들의 논의를 촉발하고 지원하며, 마지막에는 일자리 모델을 도출하여 제시하는 것입니다. 노사민정에는 노동계, 사용자측, 민간, 그리고 지역정관계를 포괄하는 개념으로 이런 주체들이 의사 결정하는데 필요한 정보를 제공하거나 외부 전문가를 초청하여 강연을 듣게 기회를 제공하기도 합니다. 또 다양한 시민조직들에 상생형 일자리에 대한 이해를 높이기 위해 방문 설명회도 합니다.”

군산지역 상생형 일자리 모델과 같은 지역 차원의 일자리 모델이 자리 잡기 위해서는 중앙정부 및 중앙 단위 사회적 대화기구와의 협력이 필요할 것으로 보입니다. 중앙정부 및 중앙 단위 사회적 대화기구인 경제사회노동위원회와의 협력은 어떻게 추진되고 있는지요?

“경제사회노동위원회와는 벌써 여러 차례 의견교환을 했습니다. 문성현 위원장님이 전북과 군산을 방문하셔서 조언을 해주시기도 했고, 다른 지역의 추진자들과 함께 경사노위에서 간담회를 통해 서로의 활동을 공유하기도 했습니다. 기본적으로 경사노위는 상생형 일자리에 대한 개념을 좀 더 심도 있게 전파해야 한다고 생각합니다. 이 부분에 대한 이해가 부족한 지방자치단체들은 이 사업도 다른 사업들처럼 예산을 따오기 위한 사업으로 오해하기 쉽기 때문입니다. 그래서 경사노위에서 자주 지방 현장에 와서 점검하고, 토론하고, 조언하고 있습니다. 다만 중앙단위에서 논의할 수 있는 주제나 내용과 지역에서 논의할 수 있는 주제나 내용의 수준이 다르기 때문에 탑다운(top-down) 방식과 함께 바텀업(bottom up) 방식의 논의도 중요합니다.”