

## 미래차 시대 노동조합의 미래를 위한 준비

안재원(금속노조 노동연구원 원장)

### 1) 세계 자동차산업 판매 및 친환경차 동향

지난 8월 8일 한국자동차산업협회는 2019년 상반기 해외 주요 시장의 승용차 판매가 글로벌 경기둔화 등에 따라 전년 동기 대비 5.6% 감소한 31,173천대에 머물렀다는 보고서를 발표했다. 브라질을 제외한 모든 시장에서 판매가 감소하였으며, 특히, 최대 신흥시장인 중국과 인도는 각각 11.0%, 10.3%로 두 자릿수의 감소율을 보였으며, 선진 시장인 미국(1.9%↓), EU(3.1%↓)에서도 판매가 감소했다는 것이다).

세계 자동차 시장은 수요절벽에 부딪히며 당초 전망치를 훨씬 하회하는 큰 폭으로 감소했으며, 주요 자동차업체들은 저성장국면 장기화에 대비하여 과잉 설비·인력 구조조정과 동시에 미래차 개발에 집중 투자하고 있다는 것이다.

세계자동차산업은 이러한 수요 감소 속에서 전동화, 자율주행, 공유경제 확대 등으로 유례없는 큰 변혁기를 맞고 있으며, 글로벌 자동차업체들은 생존을 위해 과잉 생산설비와 인력 구조조정 등을 통해 자금을 확보하고 이를 R&D에 투자하는 등 미래를 대비하고 있다는 것이다.

한편, 친환경차 시장은 급속히 커져 나가고 있다. 올 상반기 중국 친환경차 판매는 중국 정부의 적극적 보급에 힘입어 전년 동기 대비 49.6% 상승했고, 인도도 2030년까지 전체 자동차보급 대수 중 전기차 비중을 30%로 확대하기 위해 2022년까지 총 14억4천만달러를 투자하기로 하는 등 각국 정부의 친환경정책도 쏟아지는 상태이다.<sup>2)</sup>

이에따라 미래차 시대를 대비한 완성차-IT업계의 합종연횡도 많아지고 있는 실정이다. 이는 전동화, 자율주행, 모빌리티 기술 혁신에 드는 천문학적 비용을 분담하고 조금이라도 경쟁에서 앞서 나가려는 전략이다.

1) 해외 주요 자동차 시장 및 정책 동향(상반기), 2019.8 한국자동차산업협회

2) 매일경제 2019.8.9

### 미래차 겨냥한 글로벌 기업동맹<sup>3)</sup>

미래차 겨냥한 글로벌 기업 동맹	
동맹	내용
폭스바겐 - 포드	전기차 플랫폼 공유, 아르고시 자율주행 시스템 공동 투자
다임러 - BMW	합작 모빌리티 플랫폼에 10억유로 이상 투자, 전기차 공동 개발
도요타 - 혼다 - 소프트뱅크	자율주행·차량공유 플랫폼 '모네테크놀로지' 합작
현대·기아 - 아우디	수소전기차 파트너십

한편 각 업체들은 저마다 친환경전략을 펼치고 있다. GM의 마크 로이스 사장은 이달 초 “하이브리드차 생산을 전면 중단하겠다”, “향후 4년간 쉐보레·캐딜락 등 주력 브랜드에서 20여 개 전기차 모델을 출시하겠다”면서 전기차 ‘올인(All-in)’ 전략을 공식화했다. 폭스바겐도 전기차 집중 전략을 세웠다. 헤르베르트 디스 폭스바겐그룹 CEO(최고경영자)는 지난 3월, “향후 10년간 70여개 전기차 모델을 출시해 2200만대를 생산할 것” 이라고 밝혔다.

이에 비해 도요타와 포드는 전기차에 투자하는 동시에 미국 시장에서 하이브리드 기종을 늘리고 있다. 물론 도요타는 장기적으로는 수소차로 넘어갈 계획도 갖고 있다. 현대차는 전기차, 하이브리드, 수소차를 모두 생산하는 병행전략을 유지하고 있다. 그 이유는 “친환경차 과도기인 현재는 하이브리드차가 전기차보다 인기가 높고, 대형 트럭·SUV 등에서 전기차보다 수소차가 유리하다”고 보고 있기 때문이다.

하지만, 글로벌 시장 전체적으로는 전기차로 집중되는 현상이 두드러지고 있다. 이에따라 현대차도 2019년 1월 전기차 전용 플랫폼인 E-GMP를 공개하고 2021년부터 양산할 계획을 세우고 있다. 그동안 전기차 모델을 거의 팔지 않았던 도요타는 내년부터 순수 전기차를 대거 선보인다는 계획이다.

## 2) 한국자동차산업 동향

2018년 자동차생산은 403만대로 2011년 466만대 최대생산 대비 63만대(14%) 감소했다. 이에따라 세계 5위였던 자동차 생산 순위는 2016년 인도에 밀려 6위로, 2018년은 멕시코에 이어 7위 생산국가가 되었다.

3) 매일경제 2019.8.9

2019년 현대기아차, 쌍용차 반기보고서에 따르면 3사의 생산은 작년 상반기보다 1.6% 감소한 것으로 나타났다. 이에 따라 한국의 자동차 생산능력이 16년 만에 최저로 떨어질 전망이다<sup>4)</sup>.

한편 수출도 2012년 317만대 수출 이후 6년 연속 감소세를 보이고 있다.

2018년 수출은 245만대로 2012년 대비 72만대, 22.7% 감소했다.

**< 세계 10대 자동차 생산국 현황 >** (단위 : 천대, %)

구분	2016년	증감률	2017년	증감률	2018년	증감률	2019.1Q	증감률
중국	28,119	14.8	29,015	3.2	27,809	-4.2	6,336	-9.8
미국	12,180	0.7	11,190	-8.1	11,306	1.0	2,870	-2.4
일본	9,204	-0.8	9,690	5.3	9,727	0.4	2,537	0.1
독일	6,211	0.4	6,174	-0.6	5,639	-8.7	1,383	-7.4
인도	4,489	8.8	4,780	6.5	5,174	8.3	1,329	-2.7
한국	4,229	-7.2	4,115	-2.7	4,110	1.0	1,030	2.2
멕시코	3,600	1.0	4,069	13.0	4,029	-2.1	957	-0.6
스페인	2,891	5.8	2,848	-1.5	2,820	-1.0	696	-0.6
브라질	2,177	-10.4	2,737	25.7	2,881	5.3	757	-1.7
프랑스	2,090	6.7	2,291	9.6	2,328	1.6	597	1.3

2016년 이후 자동차 제조업 가동률 하락세가 지속되고 있다.

자동차 제조업 가동률 지수는 2016년부터 하락세 지속으로 유휴설비가 늘어나고 있으며, 부품제조업은 더 악화 추세에 있다<sup>5)</sup>.

**< 자동차 제조업 가동률 지수 추이 >** (단위 : 2015=100)

구분	2014	2015	2016	2017	2018 <sup>6)</sup>
자동차 제조업	98.4	100.0	93.8	87.6	90.2
자동차 부품 제조업	-	100.0	94.3	86.1	87.0

\* 자료 : 통계청 광업·제조업동향조사

자동차산업 고용인원은 불과 1년 여만에 약 15천명 감소했다<sup>6)</sup>.

• 401천명(17.12월) → 385천명(19.4월)

4) 조선일보 2019.08.19

5) 자동차산업 경쟁력 현황과 발전과제, 한국자동차산업협회 조사연구실장, 김준규(자동차 소재부품산업의 기술경쟁력 제고 방안 포럼, 2019.8.29 한국자동차산업협회)

6) 자동차 부품산업의 주요 애로 및 건의, 한국자동차산업협회 조사연구실장, 김주홍(자동차 소재부품산업의 기술경쟁력 제고 방안 포럼, 2019.8.29 한국자동차산업협회)

- \* 1차 협력업체 : 294천명('17년) → 286천명('18년), 8천명 감소
- \* 1차 협력 부품업체 수 20개 감소 : 851개사('17년) → 831개사('18년)
- 신규진입 18개사 + 제외업체 38개사
- \* 폐업 및 과약 불가 8개사, 2차 밴더로 변경 8개사, 타 업체와 합병 3개사, 납품중단 15개사, 타 업종이동 3개사, 기타 1개사

### 3) 친환경차 시대로 전환에 따른 자동차 부품사 전환과 애로 상황<sup>7)</sup>

친환경차로 전환 시 부품 수는 내연기관 30,000개에서 전기차 19,000개, 수소차 24,000개로 감소한다고 보고되고 있다. 이에따라 자동차 부품업계 구조도 전면 개편상황에 직면하고 있다고 볼 수 있다.

특히 엔진, 변속기, 오일류, 연료탱크 등 국내 자동차 부품사의 28%(2,886개사)가 부정적 영향이 예상되고 있다.(IBK경영연구소)

- ※ 일부 내연기관차 기업들은 친환경차 부품사업으로 전환 추진
  - 세종공업(자동차용 배기시스템) : 수소차부품인 수소센서 및 수소압력센서를 국산화하고 안정적인 생산능력 확보
  - 동양피스톤(내연기관 피스톤, 국내 1위 업체) : 우신공업 “수소차용 인클로저 및 매니폴드 사업”을 인수(2018.11월)
  - 남양넥스모 : 자율주행차용 수납식 조향컬럼 개발
  - 이외에도 수소저장용기, 충전인프라 구축에 신규업체들이 새롭게 진입 중

한국자동차산업협회에서 미래차에 대한 준비상황 설문 응답은 아래와 같다.

미래자동차와 관련한 준비상황에 대한 질문에는

7) 자동차 부품산업의 주요 애로 및 건의, 한국자동차산업협회 조사연구실장, 김주홍(자동차 소재부품 산업의 기술경쟁력 제고 방안 포럼, 2019.8.29 한국자동차산업협회)

관련 품목 생산 경쟁력 부재로 경쟁력 확보가 필요한 상황(40%) > 주력 제품은 아니지만, 관련 품목을 생산할 경쟁력이 있음(28%) > 관련 품목을 생산 경쟁력 부재로 타 사업분야 진출도도 필요(20%) > 현재 주력 제품이 미래자동차 관련 품목임(12%) 순으로 응답하고 있다.

## 미래자동차와 관련하여 귀사의 준비상황은 어떻습니까?



미래자동차 기술경쟁력 확보를 위해 가장 도움이 될 것이라고 예상되는 방안에 대한 질문에는

## 미래자동차 기술경쟁력 확보를 위해 가장 도움이 될 것이라고 예상되는 방안은 무엇입니까?



R&D 투자를 통한 독자기술 확보(29%) > 산학연 공동연구 개발(17%) > 동종 경쟁기업과 기술 협력(11%) > 국내외 기업과 M&A(11%) > 국내 공급기업과 기술협력(8%) > 국내 수요기업과 제휴(8%) > 외국기업과 기술 제휴(8%) > 외국 선진기술 도입(8%) 순으로 응답하고 있다.

이에 따른 정부에 대한 대책으로 기업 생산성 향상을 위한 R&D 세액 공제 확대, 정부출연 기관의 R&D 인력을 중소기업에 지원 검토, 추가자금 필요기업에 금융지원 확대, 업종별 단체에서 ‘금융 애로 대책반’을 구성, 운영, 산업부 ‘비상대책반’을 가동해서 기업 금융 애로 실사 및 금융 앞선제도 운영을 요청하고 있음을 확인할 수 있다.

#### 4) 현대차그룹의 미래자동차 관련 동향

현대차그룹은 FECV 비전 2030을 통해 친환경차 생산 확대 계획을 밝혔다.

현대모비스는 2020년 1만1천대, 2022년까지 4만대 등으로 순차적으로 생산 능력을 키워 2030년에는 50만대 수준으로 공장을 확장하고, 7조 6천억 투자 할 예정이다.

현대자동차그룹 수소전기차 생산 계획<sup>8)</sup>

2020년 1.1만대, 2022년 4만대, 2025년 13만대

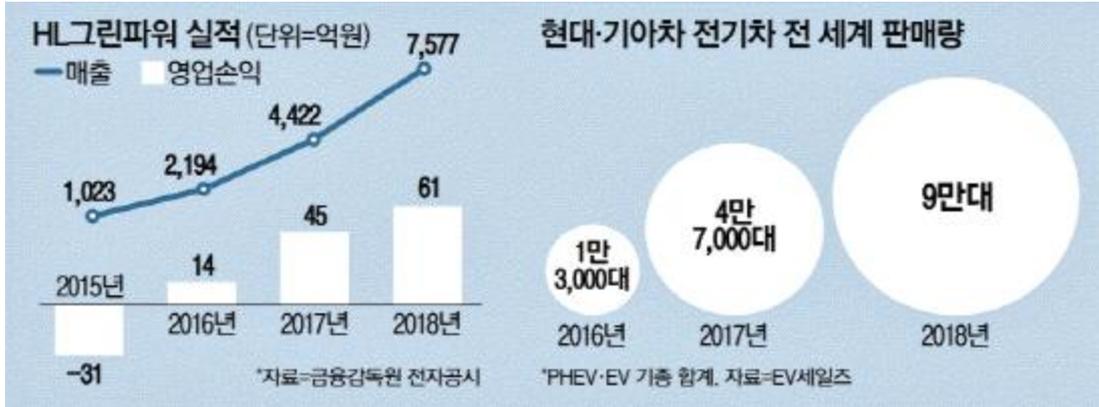
2030년 50만대+연료전지시스템 20만기, 2030년 글로벌 수소전기차 시장 규모:약 200만 대



HL그린파워(배터리 생산, 엘지화학과 현대모비스 합작사)

2018년 12월 연료엔진 스택공장 증축 기공했고, 연 3천대 분인 연료전지 스택 생산능력을 연 4만대 분으로 13배 이상 확대할 계획이고, 2022년까지 1조 5000억원을 투자하여 3천 여명의

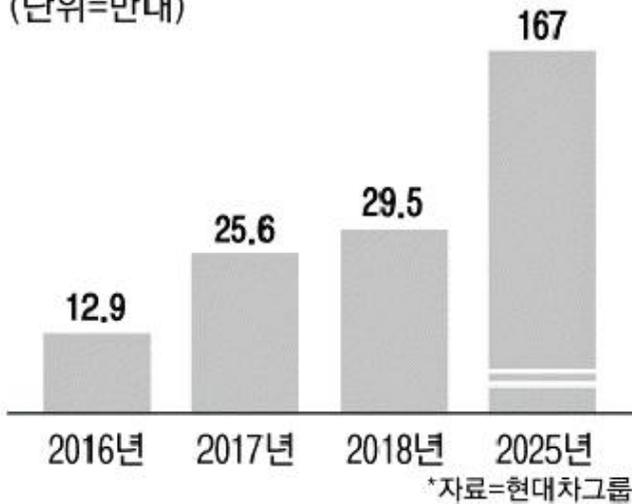
8) 2019년 현대차 지속 가능 보고서



신규 고용 예정이다.

현대기아차그룹은 전기차를 2025년까지 차종 23개로 확대하고 2023년까지 전기차 플랫폼·신차 개발 등 전동화 분야에 3조3000억원을 투자 할 예정이며, 전기차 전용 플랫폼(E-GMP)도 2020년 출시 계획인데 이렇게 될 경우 2030년에는 친환경차 비중이 50%가 될 전망이다.

### 현대차그룹 전동화 판매 목표 (단위=만대)



○ 자동차산업 변화에 따른 대책 : 현대차(국내 생산 고용) 대책<sup>9)</sup>

현대차 계획(유동적)과 감소 인원

- 전기차

9) 자동차 산업 환경의 변화(김진택 현대자동차 노사협력실장), 자동차 산업 미래전망과 고용변화 토론회 토론회(2019.5.13)

① 엔진/변속기 감소 : 전기차 물량 수준

② 완성차 : 전용라인 구축시 30% 감소 예상(~2025년까지 2개 라인)

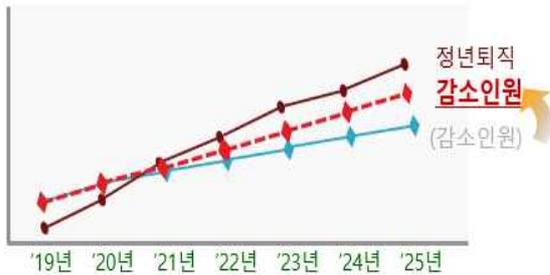
· 스마트 공장, 제조공법의 변화 : 연도별 감소 인원 발생



\*\* 예측 불가능 인원 감소 요인 반영시

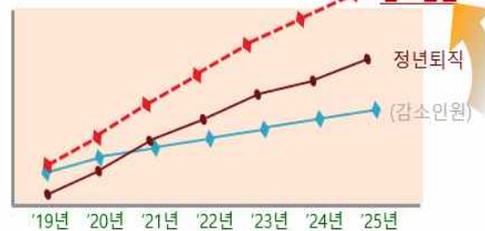
- 자율주행차, 공유경제, 대체소재/공법변경(CFRP, 3D프린팅)

【시나리오 I】 : 인력감소 < 정년퇴직



- ☑ 노사간 충분히 대응 가능
  - 전체 일자리 예측 공유, 인력배치 등 대책 수립
- ☑ 국내 생산공장 물량유지, 경쟁력 노사간 협의 필요성
- ☑ 교육·훈련을 통한 인력 재배치

【시나리오 II】 : 인력감소 > 정년퇴직



- ① 미국 자동차 방식 : 글로벌 생산라인 구조 조정
    - 글로벌 생산라인 구조조정時 국내공장 경쟁력 낮은 문제 ... 관세 등 문제
    - 고용 조정시 '98년 노사/노정 대결들 → 국내 자동차산업 붕괴
  - ② 교육·훈련을 통한 인력 재배치 : 한계
  - ③ 노사 공유가치 확대 : 노사 인력운영 대책 수립
    - 전용라인/자동화 계획/제조공법 속도 조절
- \* 【회사】 고용보장 ↔ 【노조】 제조 경쟁력(품질/원가 등) 향상 협조

○ 산업 변화와 고용에 대한 단상

고용감소 대책 필요

- 불가능한 것, 실현 가능성이 낮은 것(산업변화 역행, 경쟁력 未감안 등)
- 사회적 유효성이 낮은 것

·비정규직 버퍼 활용(정규직 일자리 <--> 비정규직 일자리)

·외주화 부품 사내 환원(완성차 일자리 <--> 부품사 일자리)

·배터리 연구/생산(현대차그룹 필요성 <--> 국가차원 비효율)

=> 변화 현실을 반영하여 대립적 관계가 아닌, 신뢰를 바탕으로 노사 공유가치를 만들어 나가야 함.

○ 현대차 미래차 시대 진입으로 인한 고용감소 인원 추정

현대차는 지난 3월 7일 고용안정위원회에서 밝힌 미래차 대비 중장기 인력운영 계획에 따르면 2025년까지 전기차, 수소차 등 미래차를 국내공장에서 45만 대 생산할 계획임을 밝히면서, 내연기관 자동차 생산이 축소되면서 감소하는 일자리 3000개와 제조기술의 변화로 줄어드는 일자리 4,000개를 합쳐 7,000개의 일자리가 감소할 것으로 추정된다고 밝혔다.

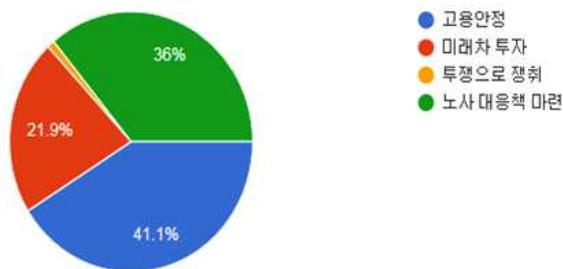
이에대해 현대차지부는 2025년까지 17,500명이 정년퇴직을 할 예정이기에 일자리 감소 인원 7,000명을 제하고도 10,000명이 부족하기에 부족분 만큼 채용을 요구하고 있다.

최근 현대차지부가 미래차 교육 후 조합원 설문조사를 진행할 결과를 보면

① 고용안정 (41.1%) > ④ 노사대응책 마련(36%) > ② 미래차 투자 (21.9%) > ③ 투쟁으로 쟁취(1%) 순으로 나타남을 확인 할 수 있다.

4. 4차 산업과 관련하여 장기간 이어질 수익성 악화와 고용 감소에 대한 최우선 과제

응답 825개



5) 미래차 시대를 앞둔 노동조합의 미래를 위한 준비

## (1) 자동차산업의 저성장과 미래차 시대 진입의 이중성

최근 글로벌 자동차업체들이 저마다 구조조정을 진행 중에 있는데 구조조정의 원인이 자동차 판매의 급감으로 인한 실적 저하에 따른 것인지, 또는 미래차 투자를 대비해서 내연기관 비중을 선제적으로 줄여나가는 것인지에 대한 판단이 필요하다. 대부분의 글로벌 자동차업체들은 전기차 투자계획 발표와 동시에 구조조정 계획을 밝히면서 미래차 시대 대비라고 주장하고 있는 상황이다.

한국의 상황도 유사한 상황이라고 볼 수 있다. 그렇지만 두 가지 사안을 구별할 필요가 있는데 실적 부진과 그에 따른 구조조정을 원활하게 하기 위해 미래차 준비가 필요함을 활용하고 있는 상황이 큰 것도 사실이기 때문이다. 다만 시기적으로 중첩되고 있는 것이 사실이기에 노조의 대응을 어렵게 하고 있는 상황이다.

## (2) 독일 금속노조 사례 등 선진 사례에서 배울 점

### - 독일 노동4.0(Arbeiten 4.0)

기술변화에 대응해야 할 분야를 산업에만 국한하지 않고 노동까지 포함했는데 그것

이 노동 4.0이다. 노동 4.0은 4차산업혁명으로 인한 사회·경제적 변화에 기업뿐 아니라 노동자들의 능동적 대응을 강조한 것이다.

노동부가 주관하는 노사민정학의 대화기구(디지털시대의 좋은 노동 만들기)를 통해

2015년 4월 노동4.0 ‘녹서’ 출간, 사회적 대화(전문가 및 시민과의 토론)를 통해 2016년 말 노동4.0 ‘백서’ 출간했고, ‘백서’는 직업 세계, 노동 시장 내에서 일어나는 변화들과 그것이 사회에 미치는 영향을 다루고 있다.

산업4.0은 기술정책적 개념(주로 제조업), 노동4.0은 노동정책적 개념(전 산업의 노

동형태/복지/노사관계 등에 초점)기술혁신과 사회혁신을 결합 ⇒ <경쟁력+좋은 일자리>

좋은 일자의 조건은 역량에 부합하는 수입과 사회적 안전망이 구축되어야 한다.또한 노동의 질을 보장하는 한편 노동 유형들을 인정하고 노동자들의 자기 결정권이 최대한 보장되도록 노동조건을 조성해 주어야 한다.

## - IG Metall

본부에 ‘노동의 미래’ 부서 신설했다(2012년부터)

전국적 차원에서 ‘노동과 혁신4.0’ 사업을 추진하고 있다.

재교육 및 직무향상 교육을 위한 ‘학습공장’ 활성화를 위해 노력하고 있다.

‘전환지도’ : 개별공장의 기술 진척 상황고용노동의 질노동조건 등을 부서별로 표기하여 사업장의 기술변화와 그 영향을 쉽게 파악하고 대응전략을 마련토록

산별단위의 ‘단체협약’ 및 사업장 단위의 ‘미래협약’ 을 통해 노동자 권리의 중층적 보호를 꾀하고 있다.

‘전환지도’ 를 통해 기업에서 일어나고 있는 전환이 가져오는 기회와 위험을 인식하고, 기업에서 취해야 할 조치를 파악해서 사업장평의회 및 노동자들에게 임박한 변화에 관한 지침을 제공하고, 업종별, 지방본부별, 지역별 구조변화를 포착하고, 구조변화를 사회적인 방식으로 형성하기 위해 정치적 요구사항을 마련하는 것이다.

특히 ‘전환지도’ 를 통해 기업에서 발생하고 있는 잠재적 위험과 기회를 파악할 수 있다.

‘Baden-Württemberg(바덴-뷔르템베르크)의 자동차산업 구조 연구 : 완성차부터 부품사 등 자동차산업이 밀집되어있는 지역사례를 통해 전기자동차 부가가치 및 고용에 미치는 영향을 파악하고 전기자동차로 전환 과정에서의 지역경제 정책을 입안하기 위함이다. 이 사례조사를 통해, 소멸 될 내연기관 부품과 신규 부품이 노동에 미치는 영향을 분석했다. 연구 결과에 따르면 성공적인 전환이 이루어지기 위해서는 혁신적인 리더쉽이 유지되어야 하고, 신규 부품의 8%가 이 지역에서 생산되어야 한다. 그러나 각 가치사슬에 따라 노동자들에게는 상당히 다른 영향이 발생한다. 특히 연구개발과 파워트레인 부품의 두 직군이 영향을 많이 받는 것으로 조사되었다.

이에따라 ‘연구개발 영역에서 공격적인 역량 강화’, ‘연구개발 부문과 생산 공장 사이의 연계를 유지하고 확장’, ‘지역의 모든 전기차 관련 부품의 부가가치 제고’, ‘바덴-뷔르템베르크 지역 파워트레인 공장을 위한 구체적인 전환 계획’, ‘구조변화를 위한 노동시장 정책 지원’ 준비가 결론으로 도출되었다.

이와함께 독일금속노조는 ‘기존의 고용안정 단체협약에서는 모든 사업체들이 변화에 적응해야 한다고 명시’, ‘감독이사회에서 독일 사업체들이 전기자동차 시대를 위해 준비해야 한

다는 요구가 의제로 상정되었음’, ‘경영진들에게 노동자 대표들과 함께 독일의 모든 사업체들에서 미래지향적인 개념을 발전시키도록 요구’가 동시에 제기되었다.

### - IndustriAll(국제제조노련)

2019년 12월 자동차분과 대표자회의를 통해 자동차산업의 전환에 대한 방향과 액션 플랜을 발표할 예정이다.

국제제조노련의 주요 대응 방향은 자동차산업의 전환을 분명히 인식하는 가운데 자동차산업 전환에 따른 방향으로 유럽의 노조들은 완성사노조의 전기자동차 배터리 자작 요구, 작업장 혁신과 노동자들의 숙련과 직무훈련의 필요성을 강하게 인식하고 있는 상황이다. 특히 스웨덴 금속노조의 경우 노동자들의 숙련인증 사업을 시도 중에 있는 상황이다.

- 미래차 시대의 문제는 자동차산업의 구조 전환과 맞물린 문제이기 때문에 노동조합도 이에 대한 검토와 논의는 필수적이며, 독일 노동 40 의제처럼 산별노조 차원의 일관된 내용 준비가 있어야 한다. 동시에 산업정책에 대한 노동조합의 개입력을 높이는 프로그램을 동시에 준비하는 계기가 되어야 할 것이다.

### (3) 산업 정책 개입력 확보, 경영참가 확대 필요성 증대

- 자동차산업은 커다란 산업의 전환을 앞두고 있다. 미래차 시대로 전환은 한국 자동차산업 스스로 해결하기 어려울 수 있다. 왜냐하면 한국의 자동차산업은 원하청이라는 수직적 관계와 강력하게 작동하고 있기 때문이다. 특히 부품산업의 원청에 대한 일방적 종속적 관계와 계열사와 비계열사간의 차이도 크기 때문이다.

- 산업정책이 국가가 경제 전반에 효율적인 것으로 인식한 결과를, 특정 산업(그리고 기업)으로 하여금 달성토록 하는 것을 목표로 하는 정책이라고 한다면, 그동안 한국의 산업정책은 중화학공업 육성 시기에는 특정 산업을 키우는 것으로 합리화되었고, 경제위기 시에는 기업을 살리는 방향으로 정책 구사가 이루어졌다.

- 특히 경영의 투명성이 매우 뒤떨어진 한국 자본시장에서 노동조합의 경영참여는 불온시되었던바, 노동조합의 배제전략이 한국 노사관계를 특징이었다. 하지만, 최근 ‘주주 자본주의’를 첨단이었던 미국에서조차 “기업의 목적이 기존 주주 이익 극대화에서 고객, 직원

커뮤니티 등 모든 이해당사자의 번영 극대화” 로 바꾸는 성명을 미국 주요 기업 최고 경영자 181명(애플, 아마존, 펩시, 월마트, JP모건, GM 등)이 성명을 발표 하였다<sup>10)</sup>. 따라서 미래차 시대로의 전환을 앞둔 상황에서 향후 산별노조의 사업방향은 생산과 산업에 대한 전망을 확보하고, 산업정책 협상을 할 수 있는 주체역량의 성장과 확보가 시급하게 필요한 시기가 되었다. 다가오는 산업의 전환은 싫든 좋든 기업별 차원을 넘어 산업적 차원의 노사, 노정 간의 교섭은 불가피한 상황으로 나아가고 있다. 향후 정부가 펼쳐야 할 산업정책은 노동친화적인 산업정책이 구사되어야 이해관계자의 지지를 얻을 수 있을 것이다.

- 이를 위해서는 우선 노동조합이 실질적인 산업의 변화에 대응하는 형식의 설정과 내용적 준비를 해야 한다. 내부의 역량을 적극적으로 발굴하고, 육성하여 현장전문가집단으로 발전시켜야 한다. 또한 산업 내에 필연적으로 존재하는, 노동자 내부 구성의 차이로 갈등이 유발되는, 노동자 내부의 차이를 좁히기 위한 끊임없는 연대의 필요성도 동시에 제출되고 내부적으로 교육되어서 노동조합의 실천 방향이 일관되도록 해야 할 것이다.

#### (4) 미래차 시대를 능동적으로 예비하는 방향 설정과 로드맵 준비

- 미래차 시대를 준비하는 로드맵의 방향은 기술혁신의 방향에 따른 산별노조의 개입전략의 수립과 연동될 수밖에 없다. 기술변화와 혁신은 사회의 관습과 문화, 규범의 상호작용, 주체의 태도와 실천의 따라 속도와 모양이 달라진다는 관점에서 접근하고 준비해야 한다.

- 그런 점에서 기술결정론을 극복하고, 노동조합의 참여를 중시하는 방향으로 접근되어야 할 것이다. 특히 산업의 전환은 작업조직의 변화, 노동의 내용과 노동조건의 변화를 수반하기에 더욱 그러한 것을 인식할 필요가 있다. 따라서 로드맵은 미래차 도입의 속도에 대한 현장의 단계적 대응 방향 수립이 필요하다.

예) 2020년 ~ 2025년까지 시기별로 산별노조, 완성차지부, 부품사지회 등이 어떤 내용을 준비해야 할지 계획 수립한다, 특히 내연기관 부품을 생산하는 부품사들의 경우 이에대한 준비가 시급한 상황임을 인식하고, 지회와 지부, 지역차원의 고민으로 확장하고, 조직적, 지역적 전환에 대한 다양한 사례 연구와 대안 검토를 해야 한다.

이를 위해 선진 사례를 벤치마킹 하고, 현장혁신 사례를 준비한다.

---

10) “주주이익 넘어 사회적책임” 美 대표 CEO들의 반성, 한겨레, 2019.08.21

## (5) 미래차 준비를 위한 현대차그룹의 노무관리 방식의 변화 필요성

- 미래차 시대의 노사관계는 노사 상호간의 신뢰가 바탕이 될 필요성이 점점증한다고 볼 수 있다. 전환을 위해서는 노사 모두의 이해관계가 맞물려 있기 때문이다. 그런데 기존의 한국 자동차산업 노사관계 특히 현대차그룹 노무관리 방식은 자동차산업이 폭발적 성장을 하는 가운데 노동배제 전략을 바탕으로 하고, 자동화, 로봇 도입으로 현장문제를 회피하여 왔다. 하지만 회사 스스로 인정하고 있듯이 ‘변화 현실을 반영하여 대립적 관계가 아닌, 신뢰를 바탕으로 노사 공유가치를 만들어 나가야’ 라고 주장하고 있듯이 갈등적 노사관계를 풀기 위한 현대차그룹의 노력이 선행되어야 할 것이다. 최근 현대차그룹은 올 2월 ‘Vision 2022’ 를 발표한 이후 ‘조직의 일하는 방식의 변화와 혁신’ 을 꾀하고 있는데, 이러한 변화와 혁신은 현대차그룹의 노무관리 혁신으로 나아가야 할 것이다.

## (6) 사회 구성의 변화에 따른 노동의 사회연대전략 확대와 노동정치의 필요성

미래차 시대로 진입과 더불어 사회적으로 플랫폼 노동이 폭발적으로 확대되고 있는 상황이다. 그동안 공장 노동을 기초로 한 노동법으로는 플랫폼 노동을 규율할 수 없는 상황이 되고 있다. 유연/파편 노동자들의 확대는 마치 기존 노조와 대립되거나 양립할 수 없는 것처럼 보수 언론이 인용하고 있으나 전혀 그렇지 않다. 오히려 EU의 경우 플랫폼 노동의 확대가 될수록 노동조합의 필요성은 증진되고 증진되어야 한다는 보고서가 제출되고 있다. 따라서 민주노조 운동도 기존 노동을 넘어서는 노동자들을 포괄하는 조직형태와 사회연대 전략의 구사가 필요한 상황이며, 이를 정치적으로 대변한 노동정치의 재구축도 시급히 필요한 상황이다. 노동계급의 다양한 분할과 구성은 총노동의 결집으로 해결되어 할 문제이자 과제이기 때문이다.