

‘최저임금 인상률·적용범위 확대’ 두고 노사 줄다리기 예고

최저임금위, 오늘부터 재가동

노·사·공 3자 구조 온전히 회복
노사 최초 요구안 내달 초쯤 윤곽

노동계 “최저임금 7~8% 수준 인상
도급제 근로자에도 최저임금 적용”
경영계 “지급 한계, 업종별 구분해야”



민주노총이 지난 19일 오전 서울지방노동청 앞에서 ‘특수고용·플랫폼 노동기본권 확대하는 ILO 플랫폼 노동 협약 채택 촉구 기자회견’을 진행하고 있다. /민주노총

위원장 선출 갈등으로 초반부터 파행 우려가 제기됐던 내년도 최저임금 심의가 노동계의 복귀로 정상화 국면에 접어들었다. 이번 심의는 단순한 인상률 공방을 넘어 배달라이더 등 도급근로자에 대한 최저임금 적용 여부와 업종별 구분 적용 등 제도적 쟁점이 맞물려 있어, 예년보다 더욱 치열하고 복잡한 줄다리기가 이어질 전망이다.

25일 노동계와 정부부처에 따르면, 최저임금위원회(최임위) 근로자위원 중 전국민주노동조합총연맹(민주노총) 측위원 전원은 26일 오후 3시 정부세종청사에서 열리는 제2차 전원회의에 복귀한다.

앞서 민주노총은 지난달 21일 열린 1차 전원회의에서 과거 정부의 노동시장 개편

논의에 관여했던 권순원 숙명여대 교수가 새 위원장으로 선출된 것에 반발하며 회의 도중 퇴장했다. 그러나 최저임금 사각지대 해소 등 올해 심의의 엄중함을 고려해 조기 복귀를 결정했다. 여기에는 권 위원장이 직접 민주노총을 방문해 공정하고 중립적인 심의를 약속하며 복귀를 설득한 점도 작용한 것으로 알려졌다.

노·사·공 3자 구조가 온전히 회복되면

서 내년도 최저임금 수준을 둘러싼 본격적인 논의도 급물살을 탈 것으로 보인다. 노사의 최초 요구안은 오는 6월 초쯤 윤곽을 드러낼 것으로 전망된다.

현재 양측의 입장 차는 극명하다. 노동계는 최근 몇 년간 최저임금 인상률이 물가 상승률을 밑돌았다는 점을 들어 저임금 노동자 보호와 내수 진작을 위한 ‘대폭 인상’을 주장하고 있다.

특히 양대 노총이 올해 임금 인상 요구율을 7~8% 수준으로 제시한 만큼 이를 최저임금 요구안에도 적극 반영할 방침이다. 이미선 민주노총 부위원장은 “지난 3년간 최저임금은 매우 낮은 인상률에 머물렀다”고 지적했다. 실제로 올해 최저임금은 시간당 1만320원으로 전년 대비 2.9% 인상에 그쳐, 역대 정부 첫해 인상률 중 두 번째로 낮은 수준을 기록했다.

반면 경영계는 경기 침체와 대외 불확실성을 이유로 ‘지급 능력의 한계’를 호소하고 있다. 류기정 한국경영자총협회(경총) 전무는 “중동 정세 불안 등 대내외 여건이 모두 악화한 상황에서는 최저임금 동결조차도 현장에는 큰 부담으로 작용할 수 있다”며 신중한 접근을 강조했다.

올해 심의가 예년보다 한층 복잡해진 이유는 인상률 외에도 ‘적용 범위 확대’라는 대형 쟁점이 버티고 있기 때문이다.

가장 주목받는 의제는 배달라이더, 택배기사, 대리기사, 학습지 교사 등 특수고용직(특고) 및 플랫폼 노동자를 아우르는 ‘도급제 근로자’에 대한 최저임금 적용 여부다.

이들은 실질적인 노동을 제공하면서도 계약 형식상 ‘사업자’로 분류돼 최저임금

보호망 밖에 머물러 있었다. 올해는 김영훈 고용노동부 장관이 공식적으로 심의를 요청함에 따라 처음으로 최임위 테이블에 오른다. 노동계가 파행 위험을 무릅쓰고 조기 복귀를 선택한 배경에도 이 논의의 주도권을 잡겠다는 계산이 깔려 있다.

여기에 경영계가 매년 요구해 온 ‘업종별 구분 적용’ 문제도 다시 도마 위에 오를 예정이어서 노사 간의 전방위적인 충돌이 불가피해 보인다.

최임위는 노동부 장관의 심의 요청일로부터 90일 이내인 6월 29일까지 최저임금안을 의결해야 한다. 그러나 인상률 대치에 도급제 및 업종별 차등 적용 논의까지 병행되면서 올해도 법정 기한을 넘길 가능성이 무척이나 실린다. 실제로 법정 기한 내에 심의가 마무리된 사례는 역대 9차례에 불과하다.

민주노총의 복귀로 최저임금 심의를 위한 형식적인 틀은 갖춰졌지만, 해법을 찾기 힘든 고차방정식 과제들이 쌓여 있어 최종 고시일(8월 5일)을 앞둔 7월 중순까지 장기 줄다리기가 이어질 것이라는 관측이 나온다.

/세종=한용수 기자

hys@metroseoul.co.kr



metro

美-이란, 원칙적 합의에도 유가 원상복귀는 ‘난망’

국제유가, 잠정타결에 5.61% 하락
양측 합의 지속가능성 여부가 관건
안정적 수출, 최소 2~3개월 걸릴 듯

미국과 이란이 종전을 위한 ‘원칙적 합의’에 이르렀지만 국제유가 안정화의 길은 요원하다는 지적이 나왔다. 이는 호르무즈 해협 봉쇄의 전면 해제 여부가 불투명하다는 주요 해외 기관의 평가와 맞물려 있다.

국제유가는 잠정 타결 소식에 일단 내림세를 보였다. 북해산브렌트유 선물(7월 인도분)은 25일(한국시간) 오후 2시 기준 배럴당 100달러 아래인 97.73달러에서 거래됐다. 전 거래일 대비 5.81달러(5.61%) 내렸다.

미국 뉴욕타입스는 24일(현지시간) 경제분석국인 하이프리프린스 이코노믹스의 수석이코노미스트 칼 와인버그의 견해를 전했다. 와인버그는 유가 관련해 “아무



국내 주유소 휘발유와 경유 주간 평균 가격이 8주 만에 소폭 하락 전환했다. 25일 서울 한 주유소에 유가 정보가 표시돼 있다. /뉴시스

도 모른다. 한 가지 분명한 것은 가격이 가파르게 하락하진 않을 것이란 것이라고 했다.

석유류 가격이 지난 주말을 기점으로 주춤한 가운데 미-이란 간 협상 경과에 따른 향후 추이가 주목된다.

올해 2월 말 전쟁 발발 이전까지는 전

세계 원유 및 천연가스 공급량의 20%가량이 호르무즈 해협을 거치고 있었다. 이후 석달 가까이 사실상 유조선 등 선박의 항행이 사실상 막힌 상태다.

이란 이슬람혁명수비대가 항후 해협에 대해 일정 수위의 통제권을 관철해 낼지, 또 통항 선박에 통행료를 부과할지 등이

여전히 불확실성으로 존재한다.

이란 최고지도자의 군사고문은 이란 매체에 밝힌 입장에서 자국이 해협을 관할할 ‘법적 권리’가 있다고 했다. 이는 이란이 새롭게 확보한 해협에 대한 영향력을 재정 확보의 수단으로 활용하겠다는 의도로 풀이된다.

현재 1500~2000척의 각국 선박이 페르시아만 일대에 정박해 있는 상황이다. 봉쇄가 풀리더라도 실제 해상 운송 정상화까지는 많은 변수가 남아 있다.

우선 해운업체들이 양측 간 합의가 지속 가능하다고 여길지, 또 항행이 안전하다고 확신할지가 관건이다. 아울러 이란이 해협에 부설한 것으로 추정되는 기뢰를 제거하는 데도 상당한 시간이 소요될 것이란 관측이 중론이다.

국제통화기금(IMF)은 지난달 펴낸 보고서에서 “가장 고무적인 가정하에서도 이전 상태로 온전히 돌아가지는 못할 것”

이라고 내다봤다.

국제에너지기구(IEA)는 이달 펴낸 보고서에서 미국과 기타 해군 강국들이 기뢰 제거 협정과 장비를 현지에 배치하는 데만 수 주가 걸릴 것으로 전망했다. IEA는 “안정적인 수출 운항이 재개되려면 최소 2~3개월은 걸릴 것”이라고 예상했다.

또 보험사들이 기뢰가 제거 시까지 선박 호송 및 추가적 안전 조치를 요구할 경우, 선박 운항의 추가 지연 및 비용 증가로 이어질 수 있다.

해협을 통과가 재개되더라도 아시아와 유럽 국가에 입항해, 원유·천연가스 부족 현상을 완화하기까지는 추가로 수 주가 더 소요될 전망이다. 원유 값 급등은 전 세계 연료 가격 상승으로 이어졌고, 특히 운송비용 부담이 큰 아프리카 저소득 국가들에 큰 타격을 주고 있는 상태다.

미국 역시 자국 내 평균 휘발유 가격이 24일 기준 갤런당 4.51달러까지 치솟았다. 한국 평균 휘발유 가격은 25일 오후 2시30분 기준 리터(1)당 2011.29원을 기록했다. /세종=김연세 기자 kys@



metro

현대차그룹, ‘아틀라스’ SDF·로봇부품 조직 신설

휴머노이드 로봇 체제 전환 박차

현대자동차그룹이 휴머노이드 로봇 ‘아틀라스’의 생산과 현장 투입을 앞두고 소프트웨어 중심 공장(SDF)과 로봇 부품 전담 조직을 신설했다. 아틀라스의 초기 생산라인 인착과 항후 양산 체제 전환의 안정화를 확보하기 위함이다.

25일 업계에 따르면 현대차그룹은 SDF 추진 담당 보직을 신설하고 알페시 파텔 상무를 선임했다. SDF는 인공지능(AI)이 생산·품질·물류 등 공장 전반을 하나의 소프트웨어 체계로 통합 제어하는 개념이다.

파텔 상무는 글로벌 컨설팅 매켄지앤드

컴퍼니 출신으로 2023년 현대차그룹에 합류, 싱가포르 글로벌 혁신센터(HMGIC S) 최고혁신책임자(CIO)를 맡아왔다. 그는 SDF 운영체제 설계·디지털트윈 구축·데이터 관리 등을 총괄하며 아틀라스의 현장 투입도 직접 챙긴다.

현대차그룹은 로보틱스부품구매실도 신설하고 구매 경쟁력을 강화한다. 로보틱스부품구매실장에 소현성 전 베이징현대 발전기획본부장(상무)을 선임했다. 소 상무는 현대차그룹 부품 구매력을 바탕으로 글로벌 로봇 부품 공급망 다변화와 그룹 계열사 부품 거래를 지원하는 역할도 맡을 계획이다.

현대모비스는 아틀라스에 들어가는 액

추에이터(구동장치)와 그리퍼(로봇 손), 헤드 모듈 등 핵심 부품 6종을 양산한다.

현대차그룹은 미국 관세·중동 정세 불안 등 글로벌 통상 환경 변화에 대응하기 위해 해외 대관을 담당하는 GPO 산하에 외교·통상·관세를 전담할 글로벌통상전략실을 신설했다. 글로벌통상전략실장에는 산업통상자원부 출신 장재량 상무가 낙점됐다.

한편 현대차그룹은 2028년까지 연간 3만대 규모의 로봇 생산 체계를 갖추고, 현대차·기아 생산 현장에 2만5000대 이상을 순차적으로 도입할 방침이다.

아틀라스는 2028년 미국 조지아주 HM GMA 공장에서 부품 분류 서열 작업을



지난 3월 26일 서울 양재동 본사에서 개최된 제58기 정기 주주총회 현장에서 주주들을 맞이하고 있는 휴머노이드 로봇 아틀라스.

시작으로 2030년부터는 부품 조립 업무까지 담당 범위를 넓혀갈 예정이다. 이후 인도 푸네공장, 울산 전기차 전용 공장 등 신규 거점으로 SDF 기술 적용 범위를 확장할 계획이다. 특히 아틀라스 양산 초기에는 대당 생산원가가 14만 달러(약 2억 원)지만 5만 대 이상 생산할 경우 3만 달러(약 4500만 원)까지 낮아지기 때문에 글

로벌 공장 투입으로 규모의 경제를 달성할 방침이다.

정의선 회장은 지난 4월 미래 먹거리에 대해 로봇을 지목하며 “로보틱스와 피지컬 AI는 현대차가 모빌리티를 넘어 진화하는 과정의 중심”이라고 강조한 바 있다.

/양성운 기자 ysw@



metro