

“4차산업혁명 맞는 노동환경 필요... 고용세습 뿌리 뽑겠다”

노동개혁특위, 공정채용법 추진
특권·반칙 없는 공정한 시장 시급
일하는 방식 개선 등 현실 대안 마련
노동개혁 시즌2 불법부당 관행 개선

국민의힘이 윤석열 정부 ‘노동개혁’
추진에 힘을 실었다.

윤석열 대통령은 취임 이후 3대 개혁
과제(노동·교육·연금)를 제시했으며
이 가운데 노동 개혁이 가장 중요한 것
이라고 강조한 바 있다. 국민의힘은 윤
석열 정부의 국정운영이 탄력을 받도록
2일 원내에 노동개혁특별위원회를 설
치, ‘공정채용법’ 등 관련 개혁 법안 추
진에 나서기로 했다.

노동개혁 특위는 한국노동조합총연
맹(한노총) 출신이자 국회 환경노동위
원회 여당 간사인 임이자 의원을 위원장
으로 박대수(부위원장)·김형동(간사)·
이주환·지성호·박정하·한무경·양금희
·최승재 의원 등이 참여해 꾸려졌다.

민간 전문가인 이화섭 한국장애인개
발원 노동조합 위원장, 조기현 유엔과
이 대표, 정은에 중소기업연구원
연구위원, 김대호 한국디자인연구소장
등도 특위 위원으로 참여한다.

개혁특별위원회 임명장 수여식 및 1차 회

일시 : 2023. 5. 2.(화) 10:30, 장소 : 국회 본관 245호



윤재옥 국민의힘 원내대표가 2일 오전 서울 여의도 국회에서 열린 노동개혁특별위원회 임명장 수여식 및 1차 회의에서 발언하고 있다. /뉴시스

윤재옥 원내대표는 이날 국회에서 열
린 노동개혁특위 임명장 수여식 및 1차
회의에 참석해 “4차 산업혁명 시대를
맞아 기존의 노동법제와 수십 년간 정
체돼 적폐가 쌓인 후진적 노동시장 이
중구조 개혁은 한시도 늦출 수 없다”고
강조했다.

당 차원에서 노동개혁 과제를 논의하
고 실효적 정책 대안, 입법 지원책 마련
으로 정부 노동개혁 뒷받침이 특위 목
표라고 밝힌 윤 원내대표는 “가장 시급
한 노동개혁 과제는 특권과 반칙 없는

공정한 시장이다. 일하는 방식 개선, 노
조 회계 투명성 강화, 원·하청 상생 협
력 강화 등 노동개혁 의제 관련 현상 소
통을 강화하고 현실적 대안도 마련할
것”이라는 말도 했다.

특위 위원장인 임이자 의원은 “윤석
열 정부 출범 후 1년 동안이 노동개혁
시즌1으로 노사 법치주의를 확립하는
것이었던다면, 노동개혁특위 시작과 함께
노동개혁 시즌2로 불법 부당한 관행을
개선하고자 한다”면서 청년이 채용 시
장의 법과 원칙에 대한 공정을 요구하

는 만큼 우리 사회의 공정하고 투명한
채용 질서가 확립될 수 있는 방향의 법
개정 추진에 나설 것이라고 했다.

박대출 당 정책위의장도 “불공정·불
합리 개선, 공정·정의에 기반한 노동문
화를 새롭게 만드는 것이 우리의 소임”
이라며 “사용자의 임금 체불, 포괄임금
제·남용, 직장 내 괴롭힘 등 불법 행위
를 뿌리 뽑고 4차 산업혁명에 맞는 노동
환경·제도 변화도 필요하다”고 했다.

그러면서 “청년이 분노하는 채용 비
리 문제도 심각한 만큼 관련 법을 전면

개정해 특권과 반칙 없는 공정한 채용
법을 만들도록 하겠다”며 채용 청탁 시
차별 강화를 골자로 한 ‘공정채용법’(채
용절차의 공정화에 관한 법률 개정안)
의 당론 추진 방침도 밝혔다.

앞으로 특위는 기존 노동법 사각지대
에 있는 약자 보호를 위한 대책도 마련
해 추진할 계획이다. 그동안 5인 미만
사업장 내 근로자는 근로기준법 적용을
받지 않아 유급 휴일, 연차 휴가, 육아
휴직 등을 제대로 사용할 수 없는 문제
가 있었다.

한편, 윤 대통령은 노동절인 지난 1
일 사회관계망서비스(SNS)에 “진정한
노동 약자를 보호하기 위해 노사 법치
주의를 확립하고, 우리 헌법 정신에 위
배되는 기득권의 고용세습은 확실히 뿌
리 뽑을 것”이라고 밝혔다.

이어 “더 많은 양질의 일자리가 창출
되도록 글로벌 스탠더드에 맞게 노동을
유연화하고 노동시장의 이중 구조를 타
파할 것”이라며 “근로자들이 안전하게
일할 수 있도록 노동 현장 안전을 철저히
보장하기 위해 최선을 다하겠다. 정
부뿐 아니라 근로자, 사용자, 사업주도
모두 함께 노력해야 한다”고 강조했다.

/최영훈 기자 choiyoungkr@metroseoul.co.kr

전기차 넘어 전기선박·UAM... ‘미래 모빌리티’ 주도 나서

제10회 국제전기자동차엑스포

제주국제컨벤션센터서 개막
전기차 관련 200여개 업체 참가

‘전기차의 다보스포럼’으로 불리는
국제전기자동차엑스포(IEVE)가 새로
운 막을 올렸다. 10회째를 맞아 전기차
뿐만 아니라 모빌리티로 영역을 확장하고
지역 경기 활성화에도 이바지하겠다는
포부다.

IEVE가 2일 제주국제컨벤션센터에
서 개막식을 열었다. 5일까지 중문관광
단지 일원에서 관련 전시와 컨퍼런스,
비즈니스 미팅 등으로 이어갈 예정이
다. 사전 등록을 하면 무료 입장이 가능
하다.

IEVE는 개최 10주년을 맞아 전기차
뿐만 아니라 전기선박과 UAM 등으로 영
역을 대폭 확대했다. 전기버스 제조사인
우진산전과 BMW 공식 딜러사인 도이



김대환 국제전기자동차엑스포 공동조직위원
장이 9일 제7회 국제전기차엑스포 개막식에서
개회사를 하고 있다. /뉴시스

치모터를 비롯한 전기차 관련 업체를
비롯해 배터리와 모터 및 충전까지 전기
차 생태계 관련 기업, 그리고 전기선박
과 UAM 등 200여개 업체가 참가한다.
특히 올해 IEVE는 200여개 세션에

이르는 컨퍼런스를 개최하며 다양한 현
안에 대해 국내외 전문가들의 깊은 논
의를 전개할 계획이다. ▲전기차와 자
율주행 ▲부품산업 생태계 ▲기후위기
▲그린수소 ▲분산에너지 ▲UAM ▲
국제표준 등을 주제로 잡았다. 5회째를
맞은 실리밸리 투자유치 비즈니스포
럼과 ‘UC버클리 경진대회’를 비롯해
창업생태계 조성을 위한 ‘팁스(Tips)운
영사 워크숍’과 ‘테크 아일랜드 밋업’
프로그램 등도 관심을 모으고 있다.

IEVE는 그동안 국내 전기차 기업들
을 소개하며 전기차 보급을 주도해왔
다. 이를 통해 대한민국이 글로벌 전기
차 허브로 자리잡은 상황, 올해에도 차
세대 전기차를 앞세워 모빌리티 시대를
주도하려는 모습이다.

대표적으로 우진산전이 개발한 전기
버스 ‘아폴로 1100’이 소개된다. 301.7k
Wh 고효율 배터리를 탑재해 412km를
달릴 수 있는 모델로, 국내 지자체에서

도 도심형 대중교통 버스로 검토중으로
알려져있다. 다목적 도로관리차량제조
업체 리텍도 첫 전기버스 ‘e-CENTO
R-K’를 IEVE에 처음 론칭한다. 튀르
키에 최대 버스제조업체인 오토카르에
서 수입한 7m급 전기저상버스다.

IEVE가 10주년을 맞아 영역을 전체
모빌리티로 확대하면서 로봇과 전기선
박 등 다양한 분야도 새로운 이슈로 떠
올랐다.

한국로봇산업진흥원은 인공지능 돌
봄로봇과 노면로봇청소기를 내놨다. 이
를 통해 빠르게 진화하는 로봇산업의
현주소를 소개한다는 계획이다.

전기선박관도 따로 마련했다. 한국
해양과학기술원과 빈센, 선박해양플랜
트연구소 등이 친환경선박 모형을 전시
하고 바다에서도 새로운 모빌리티 시대
가 열렸음을 짐작케 했다.

한국전기선박협회와 함께 마련하
는 ‘제1회 국제전기선박엑스포 포럼’도

있다. 5월 3일 조승환 해양수산부 장관
을 비롯해 한국해양수산개발원, 한국해
양과학기술원, 선박해양플랜트연구소
등 주요 해양수산분야 연구기관 대표들
이 참석한 가운데 열린다. 기후위기에
대응한 국내의 친환경선박 기술 개발 현
주소와 적용 사례를 살펴보고 수소연료
전지 보트 개발 사례 등을 공유한다.

하늘을 날으는 모빌리티, UAM과 관
련한 대규모 컨퍼런스도 이어진다. 한
국UAM협회가 창립하며 처음 주관
하는 ‘한국UAM협회 창립 포럼’이
대표적. 주제는 ‘K-모빌리티의 미래:
UAM 조기 상용화를 위한 도전과 과제
는?’으로 UAM개발 동향과 도전 과제
를 분석하고 ‘K-UAM의 현재와 미래’
를 국방과 테러, 부품 등의 분야로 나눠
진단한다.

부품 산업 생태계와 관련한 자리도 마
련됐다. 한국전동화부품산업생태계구
축협회는 국제전기차엑스포와 함께
중소·중견기업 중심의 수평적 e-모빌리
티 부품산업 생태계를 구축할 방안을 모
색하는 첫 포럼을 5월 2일 개최한다.

/제주=김재용 기자 juk@

전기료 판매단가, 구입단가 보다 30원 이상 낮아

» 1면 ‘한전, 영업손실 32조...’서 계속

1982년부터 1990년까지는 총 9회에
걸쳐 28.6%를 인하했다. 같은 기간 소
비자물가 상승률이 51%이었던 점을 고
려하면 실질 인하율은 53%에 달한 셈
이다.

이후 1980년대 후반부터 전력수요
가 급증해 1990년대에는 적정 예비율
을 밑도는 수급 불안이 심화하기 시작
했다. 결국, 장기적 전력수급 안정에

필요한 전원개발 재원을 적기에 조달
해야하는 상황에 처했다. 이후 1991년
부터 1997년까지 4회에 걸쳐 전기요금
을 22.7% 인상하고, 1998년 1월과
1999년 11월에 각각 6.5% 및 5.3%를
추가 인상했다. 1997년 말에 터진 외환
위기에 따른 연료비, 이자비용 증가 등
인상요인의 발생과 투자보수를 하락
영향이 전기요금 상승 요인으로 크게
작용했다.

2000년도에 들어선 11월에는, 유가

급등에 의한 연료비 증가분 보전 및 에
너지절약을 위해 4%를 인상했다. 2008
년 발생한 유가 및 석탄가격 급등으로
전력공급 비용이 큰 폭으로 증가하는
등 에너지 가격 구조의 근본적인 개선
필요성이 제기되면서 ‘연료비연동제 도입’
을 추진했지만, 고유가 지속에 따른
소비자 부담 증가를 우려한 정부 정책
에 따라 연료비연동제 요금의 청구가
유보됐고, 2011년 7월 시행을 목표로 전
기공급 약관까지 개정했지만, 시행 직

전에 물가 상승 우려 때문에 폐지됐다.

이후에는 에너지 소비를 유도하고 전
기요금에 포함된 기후환경 관련 비용에
대한 정보를 투명하게 제공하기 위해
2020년 12월 전기공급약관 개정을 통해
원가연계형 요금체계를 도입했다. 해당
체계는 연료비 변동분을 전기요금에 주
기적으로 반영하고, 기후환경 관련 비
용을 기존 요금에서 분리하여 별도 항
목으로 부과했다는 특징이 있다.

이러한 역사 속에서 현재는 원가 이
하의 전기 요금이 지속되고 있어 한전
의 재무악화는 심화하고 있다. 작년 한
전의 1kWh당 전기 구입 단가는 155.5

원이었지만, 판매 단가는 이보다 30원
이상 낮은 120.51원이었으며, 작년 한
전의 영업손실은 약 32조를 돌파했다.

정부의 주장대로라면 2026년까지 누
적 적자 해소 등 한전 경영을 정상화하
기 위해 올해 전기요금을 kWh당 51.6
원 올려야 한다. 2~4분기에 세 차례 연
속으로 kWh당 평균 12.8원씩을 더 올
려야 하는 상황이다.

전기요금은 민·당·정 협의를 거쳐
인상 기본 방향을 확정된 뒤 이르면 내
주 전기위원회, 한전 이사회 심의·의결
등 법적 절차를 거쳐 확정될 전망이
다.

/허정원 기자 zelkova@