

‘통상임금 확대’ 대법 판결 100일

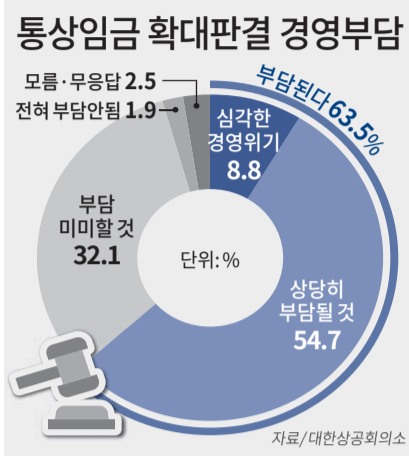
기업 3곳 중 2곳 “경영 부담 커졌다”

대한상의, 상여금 기업 조사 범위 확대로 인건비 부담 커져 상여금·초과근무 조정 등 대응 “노사 합의 기반 제도 보완 시급”

지난해 12월 통상임금의 범위를 확대하는 대법원 판결이 나온 후, 기업 약 3분의 2가 경영 부담을 느끼는 것으로 나타났다. 통상임금은 각종 근무 수당과 퇴직금을 산정하는 기준이 된다.

30일 대한상공회의소(대한상의)에 따르면 최근 조건부 상여금이 있는 기업 170여곳을 대상으로 진행한 ‘통상임금 판결 100일, 기업 영향 및 대응 긴급 실태조사’에서 통상임금 확대 판결에 따른 경영 부담을 묻는 질문에 63.5%가 ‘통상임금 충격이 상당한 부담이 되거나 심각한 경영위기를 맞고 있다’고 답했다. 이번 조사는 지난 17~21일 전화·인터넷·팩스로 진행됐다.

대법원은 지난해 12월 폐지하면서 “재직조건이나 근무일수 조건이 붙은



정기 상여금 등 각종 수당이 통상임금에 포함된다”고 판결했다. 2013년부터 약 11년간 통상임금의 판단 요건으로 작용한 정기성, 일률성, 고정성 중 고정성 요건을 폐지했다. 대법원 판결로 통상임금의 범위가 넓어지면서 기업의 인건비 부담이 커지고 있다.

이와 관련해 자동차 부품 제조 중소기업 사장은 “중대재해처벌법 시행으로 기업인들을 잠재적 범죄자로 취급 하더니 이제는 법원이 종전 판결에 맞

춰 잘 쥐었던 통상임금을 법에 미달한 다며 임금체불 기업으로 만들어 버렸다”며 “요즘 정말 기업할 맛도 안 나고 이렇게 힘들게 경영을 해야 하는지 모르겠다”며 탄탄했다

대한상의는 대법원 판결로 인건비 부담이 커지며 기업들은 임금 인상을 최소화하는 방향 등으로 대응하고 있다고 했다. 이번 조사에서 통상임금 판결에 대한 기업 대응책과 관련해 가장 많이 나온 답변이 임금 인상 최소화(32.7%)였다. 정기상여금 축소 또는 대체(24.5%), 시간외근로시간 줄일 것(23.9%), 신규인력 조정 등 인건비 증가 최소화(18.9%), 통상임금에 산입되지 않는 성과급 확대(17.0%) 등의 답변이 뒤이었다.

이종명 대한상의 산업혁신본부장은 “고강도의 혁신이 필요한 상황에서 중소기업 대표들은 통상임금 컨설팅까지 받고 있는 형국으로, 근로조건 결정은 노사합의라는 기본 원칙에 근거해 법적 제도적 보완이 이뤄져야 한다”고 말했다. /양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr



안덕근(가운데) 산업통상자원부 장관, 무토 요지(왼쪽) 일본 경제산업상, 왕 윈타오 중국 상무 부장이 30일 오전 서울 중구 대한상공회의소에서 열린 제13차 한·일·중 경제통상장관회의에 앞서 기념촬영하고 있다. /뉴스1

통상 불확실성 대응 ‘공조’ 한일중, FTA 협상 재시동

한일중 경제통상장관회의 3국 자유무역 대한 지지 재확인 RCEP 신규 가입 등 협력 강화

도널드 트럼프 미국 대통령의 관세 부과로 인한 글로벌 통상 환경이 급변하는 가운데, 한국과 일본, 중국 3개 나라가 통상 불확실성 대응을 위해 힘을 모으기로 했다.

안덕근 산업부 장관은 30일 서울 중구 대한상공회의소에서 무토 요지 일본 경제산업성 대신, 왕 윈타오 중국 상무 부장과 만나 제13차 한일중 경제통상장관회의를 갖고 세계무역기구(WTO)와 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 등 자유무역에 대한 지지를 재확인했다.

우선 3국은 WTO를 중심으로 한 개방·포용·비차별적이고 투명한 다자무역체제를 지지한다는 점을 재확인했다. RCEP 신규 회원 가입 등에 대해서도 협력하기로 했다.

특히 지난 2013년 제기됐으나 아직 뚜렷한 진전을 보이지 못하고 있는 한일중 FTA 협상을 가속화하기 위한 논의도 추진키로 했다.

아울러 예측 가능한 비즈니스 환경

조성, 공급망 안정화, 수출통제 관련 소통 강화, 녹색·디지털 경제 달성을 위한 산업·에너지 협력 강화 등과 함께 제23회 환황해 경제기술교류회의 등 지역 간 협력 분야에서도 긴밀히 협조해 나갈 방침이다.

다만 3개국 장관은 미국의 상호관세나 중국에 대한 관세 부과, 알래스카 LNG 사업 등 현안에 대해서는 의제에 올리지 않았다. 산업부 관계자는 “이들은 사전 협의 과정에서 의제로 채택되지 않아 깊은 대화나 합의점을 찾는 계기는 아니었다”며 “한국과 일본, 중국에 모두 공통된 문제 위주로 의제됐다”고 설명했다.

이번 회담에서 3개국 장관들은 FTA 협상에 속도를 내는데 공감했으나 최종 합의까지는 협로가 예상된다. 트럼프 행정부가 중국을 겨냥한 관세 부과를 명확히 하는 가운데, 미국과 동맹관계인 우리나라와 일본이 중국 편에서 모양새가 될 수 있어서다.

또 3국 FTA에 대한 구상에 차이도 적지 않다. 일본은 높은 수준의 자유무역을 구상하고 있고, 중국은 낮은 수준의 자유무역을 요구한 바 있다.

/세종=한용수 기자 hys@

최태원 “상법 개정시기, 적절한지 의문”

>> 1면 ‘韓·美·中 누비는 총수들’서 계속

앞서 현대차·기아는 1990년 누적 판매 100만대를 돌파한 이후 2004년 500만대를 넘어섰다. 2011년 이후 매년 연간 100만대 판매를 넘어서며 가파른 성장세를 이어가고 있다.

현대차그룹은 조지아주에 연 30만대 규모의 생산 거점 확보로 현지 생산 100만대 생산체제를 구축했으며 향후

증설을 통해 120만대 규모로 확대할 방침이다. 이를 통해 현대차그룹은 트럼프 정부의 수입차 관세(25%)의 부담을 최소화하고 현지 경쟁력을 강화한다는 방침이다.

최태원 SK그룹 회장 겸 대한상공회의소 회장은 최근 상법 개정 및 주52시간 근로제의 문제점을 지적하는 목소리를 냈다. 최 회장이 상법 개정안에 대해 직접 의견을 밝힌 것은 이번이 처음

으로 우리 기업들의 목소리를 대변한 것으로 보인다.

최 회장은 “지금 형편상 상법을 개정하는 게 적절한 시기인지 의문이 든다”고 밝혔다. 이어 “한국은 통상 문제와 인플레이션 등 금융 불안, 인공지능(AI)발(發) 기술 충격, 국내 정치 문제까지 겹치면서 ‘초불확실성의 시대(super unknown)’에 놓여 있는데 기업의 의사결정이 미뤄질 수밖에 없는 초유의 상황, 지금 상법을 바꿀 타이밍(시점)인지 의문이 든다”고 지적했다.

/양성운 기자

해양산업 맞춤형 금융지원!

해양산업 맞춤형 금융지원으로
대한민국 해운·항만·물류 산업의 미래를 열어갑니다.

한국해양진흥공사