

생태전환의 압력과 노동조합 : 독일 자동차 산업의 사례

Klaus Dörre (Professor, Friedrich-Schiller Universität Jena)

■ 머리말

유럽연합(EU)은 야심 찬 기후변화 대응 목표를 설정했다. 2050년까지 온실가스 순배출 제로 달성을 선언한 것이다. 이를 위해서는 EU 시민 1인당 CO₂ 배출량을 연간 2톤 미만으로 유지해야 한다. 이 목표는 모든 회원국에 구속력을 지니며 위반 시 제재가 따른다. 이 목표의 실현은 1차 산업혁명만큼이나 급진적인 변화를 가져올 것이다. 그러나 감축 목표의 설정과 이 목표의 달성 여부 및 달성 방법은 별개의 문제이다. 2022년 독일은 에너지 소비 감소에도 불구하고 온실가스 감축 목표 달성에 다시 한 번 실패했다.¹⁾ 석탄 화력 발전의 재부상과 함께 주요 실패 원인으로 지적된 부문은 운송 관련 분야이다. 수출 중심 탄소배출 산업, 특히 자동차 및 부품 업체의 변화는 여전히 너무 더디다. 이 글이 자동차 산업에 주목하는 주된 이유 중 하나는 생태전환 관련 갈등이다. 노동조합과 사업장평의회(works council)가 노동자의 단기적 이익과 지속가능성이라는 필수 목표 사이에서 균형을 잡아야 하는 힘든 과제를 안고 있기 때문이다. 이하에서는 완성차 및 부품 업체와 독일 금속노조(IG Metall)에 관한 사례 연구를 활용하여 이러한 균형에 대한 노력을 설명한다. 우선 독일 자동차 산업의 구조적 문제를 먼저

1) 배출량은 1990년 대비 39% 감소했지만 2020년까지 40% 감축 목표 달성에는 실패한 바 있다. 2030년까지는 65% 감축을 목표로 한다. Der Spiegel, "Deutschland verfehlt Klimaziele 2022 - wohl wegen kohlekraftwerken", 2023.1.4.

살펴본 후, 노조의 이해관계 정책 변화를 몇몇 사례연구와 함께 간략히 소개한다. 마지막으로 한국 노조에서도 관심을 가질 만한 몇 가지 시사점으로 글을 마무리한다. 이 글은 2018년부터 2022년까지 필자의 연구팀이 수행한 일련의 연구 성과를 경험적 토대로 한다.²⁾

■ 불확실성의 시대 : 생태전환 압력을 받는 완성차 및 부품 업체

독일 자동차 산업의 상황은 표면적으로는 장밋빛이다. 코로나19, 공급망 교란, 러시아-우크라이나 전쟁에도 불구하고 독일 완성차 업체는 호황을 기록하고 있다. 2022년 3분기는 사실상 “꿈의 분기”로 불린다.³⁾ 영업이익 측면에서 메르세데스-벤츠가 약 52억 유로로 세계 1위를 차지했고 폭스바겐이 43억 유로로 그 뒤를 이었으며 BMW는 37억 유로로 5위를 기록했다. 그러나 완성차 업체의 성공적 비즈니스 모델 이면에는 구조적 문제가 숨어 있다. 연비가 낮거나 에너지 집약적인 고가의 고급 세단과 SUV의 생산을 통해 주로 수익을 창출하지만 양산 소형차 시장의 업황은 정체 상태라는 점이다.

메르세데스-벤츠와 같은 완성차 업체는 구조적으로 지속 불가능한 현 비즈니스 모델을 유지하고자 하지만 변화에 대한 압박은 커지고 있다. 2035년부터 EU 내에서는 무공해 신차만이 시장 출시가 가능하다. 이로 인해 제조업체는 e-모빌리티로의 전환을 가속화해야 한다. 생태전환에 대한 압박은 독일 산업모델 및 조직화된 노사관계를 대표하는 자동차 부문을 강타하고 있다. 자동차 산업은 독일 금속노조의 마지막 남은 주요 조직 권력 거점 중 하나이다. 2021년 기준 자동차 제조업은 81만 5천 명(2011년 이후 십만 명 증가)을 직접 고용했으며 이 중 51만 명은 금속노조 조합원으로 독일 금속노조 전체 조합원의 3분의 1을 차지한다. 이

2) Blöcker, A., K. Dörre, and M. Holzschuh(2020), “Auto- und Zulieferindustrie in der Transformation”, *Beschäftigtenperspektiven aus fünf Bundesländern*, Frankfurt am Main: Stiftung Neue Länder; Blöcker, A., S. Bose, U. Brand, M. Ehrlich, T. Engel, H. Högelsberger, ... & M. Wissen(2022), *Abschied von Kohle und Auto?: sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Vol. 26, Campus Verlag.

3) 새로운 배출 제한이 적용되는 자동차 산업은 유럽연합 GDP의 7%를 차지하며 현재 약 1,270만 개의 일자리를 제공하고 있다(전체 고용의 6.6%). Tagesschau, “Rekordgewinne bei Autoherstellern”, 2022.11.28.

와 같이 전략적으로 중요한 자동차 제조 및 부품 부문에서 e-모빌리티로의 전환이 나타날 경우 약 25만 개의 일자리가 감소할 수 있다. 일부 제조업체에서 이미 본격화되고 있는 디젤차량 퇴출만으로도 1만 5천 개 이상의 일자리가 위태로울 수 있다.

내연기관에서 전기모터로 전환 시 고용은 10분의 1로 감소한다. 전환 과정에서 생산, 배터리 재활용, R&D 등 새로운 일자리가 창출되겠지만, 다소 비용이 소요되는 재교육이나 추가 교육이 수반되며 이는 비교적 고용 안정성이 높은 핵심 노동자조차 두려움과 불확실성을 느낄 수 있다. 그러나 더 심각한 것은 자동차 산업의 위계구조이다. 완성차 업체와 대형 시스템 부품공급업체는 일자리 손실을 보상하고 가격 인상분을 고객에게 전가할 수 있지만 중소 부품업체, 특히 기존 파워트레인 관련 업체는 엄청난 적응 압박을 받고 있다. 중소 부품공급업체는 완성차 업체의 주문과 가격 책정에 의존하고, 빠듯한 납기 문제에 빈번히 시달리며, 자체 연구개발 부서가 없고, 변화에 전략적으로 맞서기보다는 가까스로 대응하는 수준에 그친다. e-모빌리티로의 전환이 자동차 산업 전반에 걸쳐 승자와 패자를 가르고 있기 때문에 문제는 더욱 심각하다.

또한 브란덴부르크주 그윈하이데 소재 테슬라 기가팩토리의 설립으로 독일 완성차 업체들은 자국 내 경쟁자가 하나 늘었다. 테슬라와 달리, 독일 업체들은 디지털화 문제가 있다. 테슬라 차량은 하나의 컴퓨터와 하나의 운영체제를 갖춘 반면, 폭스바겐 전기차는 세 대의 컴퓨터로 가동되며 전자 정보처리 시스템이 제공하는 다양한 인터페이스는 차량을 오작동에 취약하게 만든다. 미래 자동차 산업에서 가치는 차체와 엔진이 아니라 전자 및 센서 기술에서 창출되기 때문에 이러한 단점은 결코 사소하게 볼 수 없다. 만성적 초과설비를 겪는 자동차 산업에서 디지털화 문제는 생태전환의 압력과 별개로 급격한 변화를 초래하고 있다. 예를 들어, 총 6천 명을 고용한 포드 자를루이 공장의 폐쇄는 기정사실이 되었다. 스텔란티스 그룹으로 넘어간 아이제나흐와 카이저슬라우테른 소재 오펔 공장 노동자의 미래 역시 밝지 않다. 인터뷰에 응한 폭스바겐 관리자는 전 세계에서 소수의 플랫폼 제조업체만이 생존할 수 있으며 다른 생산자들은 이러한 시장 지배 회사가 생산하는 제품의 조립만을 담당할 것이라고 예측했다.

■ 기후 목표와 노조 이해관계 정책

이러한 예측을 어떻게 분류하든, 전문가들은 “가능한 한 모든 부문에 영향을 미칠” 자동차 산업의 변화를 경영진, 노동자, 노동자 대표가 오랫동안 과소평가했다고 주장한다. 한 업계 전문가는 인터뷰에서 다음과 같이 설명한다.

“경영진과 노동자 대표를 포함한 기업의 모든 주체는 자신만의 방식에 지나치게 얽매이고 낡은 패러다임에 갇혀 있었다. 폭스바겐 전략회의에서 기존 부서의 노련한 경영진 동료들이 테슬라와 같은 경쟁자를 평가하는 방식을 보고 고개를 저었던 기억이 있다. 그들의 태도는 힘의 오만함에 지나지 않았다. 테슬라는 어느 시점에서 다시 돌려보낼 수 있는 그런 존재가 아니었다. 테슬라는 우리에게 가장 위험한 경쟁자였다. 5~6년 전에는 아무도 그런 이야기를 할 준비가 되어 있지 않았다.”

전환 압력에 대한 과소평가는 감축 목표 설정과 관련하여 명확히 나타났다. 주요 사업장평의회와 노조 지도부 다수는 처음에는 내연기관차 생산을 보호하는 산업정책을 지지하는 경향을 보였다. 이들은 점진적인 e-모빌리티로의 전환을 옹호했으며 기존 가솔린 엔진에 비해 CO₂ 배출량이 낮으며 기술적으로 개선된 디젤 엔진을 더 오래 고수하기를 원했다. e-모빌리티로의 전환은 2030년이 되어서야 이루어질 것으로 예상했다. 따라서 독일 금속노조는 EU 기관들을 상대로 한 로비를 통해 가능한 한 가장 낮은 배출 제한을 얻어내기 위해 노력했다. 내부 보고서는 2030년까지 30% 감축 목표를 공개적으로 옹호했다.⁴⁾

이러한 정책을 통해 독일 금속노조는 노동자 및 사업장평의회가 표명한 미래에 대한 합리적인 우려를 해소하고자 시도하였으나 전반적으로 온실가스 배출 감축 및 지속가능성 목표에 제동을 거는 수준에 머물렀다. 이후 독일 금속노조의 입장은 크게 바뀌었다. 기후운동의 압력, 녹색당의 선거 승리, 노조 내부의 비판 등으로 인해 탈탄소 목표를 전적으로 수용하게 되었다. 그러나 금속노조 조합원과 완성차 및 부품 업체 노동자 사이의 유보적인 태도는 여전히 남아 있었다. 우리의 실증 연구에 따르면 생태전환에 대한 노동자의 입장은 기업 대표의

4) IG Metall(2018), “Informations- und Diskussionspapier Klimaschutz und PKW”, Sitzung des Vorstandes am 11.12.2018/VB 01, p.3.

태도에 크게 좌우된다. 두 가지 사례가 이를 뒷받침한다.

■ 아이제나흐 오펔 공장 : 모범 사례에서 공장 폐쇄 모델로

30년 전 설립된 아이제나흐 오펔 공장은 첨단시설을 갖춘 GM의 린 생산방식 교육 공장으로 알려져 왔다. 당시 비교적 젊고 유능한 핵심 인력을 갖추었으며, 긴밀히 동기화된 조립라인 작업, 최소한의 인력·자재·시간을 갖춘 관리자 주도의 팀을 기반으로 하는 효율적인 직서열(Just-In-Sequence) 생산의 대명사로 통했다. 동시에 고도의 유연성을 자랑하며 초지역적 공급망에 통합되어 있었다. 그러나 기존 핵심 인력이었던 1,200명의 직원은 이제 공장의 미래를 두려워하고 있다. 채용은 동결된 상황이며, 일부 생산기술은 시대에 뒤쳐져 있고, 그곳에서 생산하는 하이브리드 차량은 더 이상 미래에 적합한 대안이 아니다.

그럼에도 직원들은 공장의 미래를 위해 끈질기게 싸우고 있다. 그 이유는 분명하다. 월 3,800유로의 급여는 독일 완성차 업계에서는 가장 낮은 임금이지만 구 동독 지역에서는 최고 수준이다. 또한 노동자들은 단체협약과 강력한 사업장평의회를 가지고 있다. 소위 말하는 “사회적 자산”을 보유하고 있는 것이다. 오랜 시간 핵심 인력의 일부였던 동료들은 서로 “가족 같은” 관계이다. 이것이 바로 종신고용을 필사적으로 방어하려는 또 다른 이유이다. 노동 시장이 견고한 상황이기 때문에 공장 폐쇄가 반드시 실업으로 이어지는 것은 아니지만 소득과 지위의 상실을 의미하는 것은 분명하다. 많은 인터뷰 대상자들은 이 점을 염두에 두고 지속가능성 전환의 의미와 속도를 의심한다. 그들은 e-모빌리티가 아직 기술적으로 미숙하다고 생각하며 높은 에너지 및 원자재 소비를 이유로 전기차 생산의 환경적 측면에서도 의문을 갖는다. 공장의 노조 현장위원조차 이러한 견해를 공유하며, 기후운동을 노동운동에 대한 위협으로 인식한다.

이러한 태도는 또한 문화적 계급 문제를 감추고 있다. 오펔 공장의 노동자는 교대제로 일하며 한 사이클에 50초 주기로 일한다. 대부분은 19분밖에 되지 않는 점심시간 한 시간 전부터 이미 지치게 된다. 그들은 단조롭고 반복적이며 자신의 건강에 무리가 되는 조립 노동을 견뎌야 하는데, 왜냐하면 임금은 상대적으로 높고 직장 동료는 자신의 가족과 같기 때문이다. 단

체협약과 강력한 사업장평의회가 자신들을 보호한다고 생각한다. 이들은 적어도 여가시간에는 자신이 원하는 것을 하기 위해 완성차 조립라인 노동을 견딘다. 즉 오펔 공장에서 일함으로써 이들은 합리적 수준에서 안정적인 삶을 영위하고 인생을 계획할 수 있다. 임시직 노동자와 달리 정규직 노동자는 고용이 안정적이기 때문에 은행 대출을 수월하게 받을 수 있으며 작은 집을 짓고 빚을 갚아 나갈 수 있다. 만약 이들이 오펔 공장의 정규직 일자리를 잃는다면 이들은 다른 곳에서 비슷한 수준의 안정적인 일자리를 구할 수 없다. 이 때문에 이들은 자신의 생활방식에 대한 비판이 부적절하다고 생각한다. 인터뷰에 참여한 한 노동자의 표현대로 “조립라인 작업에 대해 전혀 모르고 특권을 누리는데” 중산층으로부터 만약 이러한 비판을 받는다면, 자동차 산업 노동자는 생태적 지속 가능성과 내연기관차에서 전기차로의 전환 요구는 힘든 노동생활을 모르는 특권층에 의한 이념적 지배라고 생각한다.

이러한 상황에서는 갈등의 사회적 축과 환경적 축이 서로 분리될 위험이 있다. 강력한 사업장평의회가 저항하고 있지만, 노동자 중 일부는 생태전환의 압력을 회피하는 경향이 있다. 인간활동에 기인한 기후변화를 부인하거나 상대적인 문제로 치부하는 극우정당인 독일의 위안(AfD)이 노동자 사이에서 추종자를 늘려가고 있다. 일례로 최근 선거에서 나타난 결과를 보면, AfD는 독일 튀링겐 주에서 노조 활동에 적극적인 노동자의 가장 높은 지지를 받은 바 있다.

■ 카셀-바우나탈 소재 폭스바겐 부품 공장

반면 아이제나흐 오펔 공장에서 약 200km 떨어진 직원 1만 7천 명의 폭스바겐 부품 공장에서는 또 다른 상황을 볼 수 있다. 폭스바겐 그룹은 e-모빌리티와 녹색성장에 전념하고 있으며 카셀 공장의 경영진 역시 급속한 e-모빌리티로의 전환을 열렬히 지지하고 있다. 그러나 카셀 현지에서 채용된 노동자 사이에는 산업전환에 대해 꺼리는 태도가 엿보인다. 설문조사에 참여한 노동자들은 아이제나흐 노동자와 비슷한 우려를 표명한다. 그러나 두 가지 중요한 차이점이 존재한다. 이 공장은 전환 과정에서 최대 9천 개의 일자리를 잃을 수 있지만 핵심 인력 중 누구도 실업에 대한 공포를 심각하게 느끼지 않는다. 그들은 회사가 계약상 합의된

강제하고 금지 조항을 준수할 것이라고 확신한다. 공장의 한 생산 부문이 사라지면 공장 내에서 또는 그룹 내에서 다른 대안을 찾을 수 있다는 기대가 보편적으로 깔려 있다.

아이제나흐 상황과 차별화되는 더 중요한 점은 사업장평의회 태도이다. 사업장평의회 의장으로 오래 활동한 카르스텐 베츠올드는 폭스바겐 그룹 및 전체 자동차 산업의 비즈니스 모델에 대한 근본적인 비판으로 주목받았다. 배터리 구동 차량조차도 생산과정에서 약 20톤의 CO₂를 배출한다는 것이 그의 주장이다. 따라서 매년 약 7천만 대의 새로운 승용차를 세계시장에 출시하는 비즈니스 모델은 지속가능성이 없다. 필요한 전기가 재생가능 에너지원에서 나오지 않고 배터리 생산을 위한 리튬이 초국가적 가치사슬에 의한 자연파괴 및 자원고갈과 연관될 경우 더욱 그러하다. 베츠올드 의장에 따르면 이것이 모빌리티의 전동화가 기후목표 달성에 충분하지 않은 이유이다. 필요한 것은 개별 차량 이동이 상당 부분 의미를 상실하는 완전히 새로운 사회적 모빌리티 개념이라고 주장한다.

현재 독일 금속노조에서 이러한 입장은 소수 의견으로 남아 있다. 폭스바겐 부품 공장의 모든 노동자가 이러한 견해에 동의하는 것은 아니다. 그럼에도 베츠올드 의장은 90%가 훨씬 넘는 득표율로 재선되며 독일 금속노조가 자신의 입장을 채택하도록 캠페인을 벌였다. “독일 금속노조가 나의 입장을 채택하는 것은 그렇게 어렵지 않다. 그러나 먼저 토론이 필요하다. 우리는 어떤 비즈니스 모델을 구상하고 있나? 어떤 사회적 전제조건이 필요한가? 우리는 변화를 막고자 하나? 아니면 우리에게 권한이 남아 있을 때 변화에 영향을 주는 것이 더 합리적인가? 우리가 가진 권한이 점차 약화되고 있다는 사실은 명확하기 때문이다. 우리가 얼마나 빠른 속도로 비즈니스를 잃고 있는지는 알 수 없다. 그러나 나는 모든 것이 무너지고 있다고 말하는 것은 아니다. 우리가 모래 속에 머리를 묻고 있지 않는다면 힘을 되찾을 수 있다. 내 경험에 따르면 노동자들은 정직한 대안 논의를 기대한다. 논의를 거치고 나면 기꺼이 연대하고 위험을 감수하고자 할 것이다.”⁵⁾ 현재 베츠올드 의장은 은퇴했지만 그의 후임자인 카르스텐 베실링 의장 역시 비슷한 입장을 갖고 있다.

5) Bätzold, C.(2021), “ElektroSUVs lösen kein Problem”, Interview mit Jörn Boewe und Johannes Schulten, Der Freitag, Ausgabe 12/2021, S. 11.

■ 노동조합 이해관계 정책에 대한 시사점

이러한 사례연구들이 노조 이해관계 정책의 미래에 시사하는 바는 무엇인가? 네 가지 중요한 결론에 도달할 수 있다.

첫째, 차량 제조 및 여타 탄소배출 산업에서 필요한 생태전환을 무기한 지연시키는 것은 합리적이지 못하다. 독일 광산화학에너지 산업노조(IG BCE) 산하 갈탄광 노조가 추구한 것과 같이, 구조적으로 보수적인 노조의 이해관계 정책은 결국 영향을 받는 기업과 지역에 더 큰 타격을 주는 구조적 변화를 초래한다.⁶⁾ 독일 금속노조는 이러한 부분에서 교훈을 얻었다. 그러나 노동자의 입장은 선출된 사업장평의회에 태도에 크게 좌우된다는 사실도 명확해졌다. 노동자가 전환에 대한 압력을 무시하거나 상대적인 문제로 간주하려는 경향은 노조의 지원과 함께 다양한 교육 캠페인을 운영하여 대응할 수 있다.

둘째, 카셀 소재 폭스바겐 공장의 사례와 같은 집단 고용보장이 두려움을 완화하고 생태전환에 대한 노동자의 저항을 약화시키는 데 도움이 될 수 있다는 사실은 명확하다. 그러나 이것은 완성차 업체와 대형 시스템 부품공급업체에서 일하는 노조로 조직된 노동자만이 선택할 수 있는 대안이다. 대다수의 부품공급업체가 직면한 상황은 완전히 다르다. 최대 5만 개의 일자리가 있고 중소기업이 주를 이루는 튀링겐주를 예로 들어 보자. 2021년 기업의 약 40%는 코로나19 시기인 2020년에 비해 매출과 직원 수가 감소했다고 보고했다. 공급 병목 현상과 투입 자재의 비용 증가로 타격을 받은 비율은 87%에 달했다. 80% 이상의 기업이 이미 전 기차 주문을 접수했지만 판매 비중은 대부분 25% 미만에 그치고 있다. 자동차 산업협회는

6) 독일에서는 2030년까지 갈탄 생산이 단계적으로 폐지될 예정이다. 갈탄광 노동자는 이것이 단체협약에 의해 보호되는 비교적 보수가 높은 그들의 직업에 대한 정당하지 않은 위협으로 느꼈다. 그러나 기후 활동가와 광산업으로 위협받는 마을 주민의 시각은 전혀 달라 양측이 대립하고 있다. IG BCE는 구조조정을 가능한 한 오래 연기하려고 노력해 왔으나, 결과적으로 고용 활성화 대안을 모색하는 데 실패했다. 현재 노동자들은 보다 긴 미래를 약속하는 극우정당(AfD)을 지지하며 항의를 분명히 표현하고 있다(Dörre et. al.(2022), *Abschied von Kohle und Auto?: sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität*, Vol. 26, Frankfurt am Main: Campus Verlag, pp.71~127, pp.310~314; Bose, S., K. Dörre, J. Köster and J. Lütten(2020), "Nach der Kohle II", *Konflikte Um Energie Und Regionale Entwicklung in Der Lausitz*, Berlin: Rosa-Luxemburg-Stiftung, pp.89~112).

기저조건의 지속적 개선과 안정화가 가능한 한 빨리 진행되어야 생산계획의 심각한 불확실성을 극복할 수 있다고 주장한다.

셋째, 국가의 역할이 요구되는 미래 지향적 산업 정책과 생태전환 정책이 필요하다. 자동차 및 부품 산업은 다른 탄소배출 산업과 마찬가지로 일자리를 잃게 된다. 따라서 산업전환에 따른 전직과 대체 고용 기회를 고려해야 한다. 이 부분은 현 노조 이해관계 정책의 아킬레스건으로 볼 수 있다. 정부 정책결정자의 지원이 필요한 미래지향적 전환 개념은 현재로서는 기껏해야 초기 단계에 머무르고 있다. 독일 금속노조는 전환 과정에서 기업 및 지역 차원의 문제 식별에 사용할 수 있는 “전환 지도(Transformation Atlas)”를 만들었으며 이는 정부 지원으로 확대될 수 있다. 이러한 방식으로 전략적으로 유의미한 회사와 기업의 식별이 가능하며 국가의 지원으로 전환 과정에서 안정화를 추진할 수 있다. 그러나 이러한 노조의 이니셔티브는 시장활동에 대한 정치적 개입을 불신하는 공무원 조직 일부와 충돌할 수 있다. 국가가 경제발전을 지원하고, 중소기업을 위한 협력 인센티브를 개방하며, 매력적인 훈련 기회와 고용 대안을 창출하는 방식은 노조와 정부 관계당국이 모두 노력해야 할 분야다.

넷째, 노동자들 사이에는 생태전환을 억제하고 다가올 잠재적 종말을 외면하고자 하는 일반적 경향이 존재한다. 철학자 귄터 안더스는 임박한 환경적 재앙을 외면하는 노동자의 태도가 능동적-수동적-중립적 “순응”에 기인한다고 주장한다.⁷⁾ “일을 한다는 것은 항상 ‘도덕적’으로 간주되지만 실제로 일과 일의 목표 및 결과는 ... (중략) ... 기본적으로 ‘도덕 중립적’이다. 어떤 일을 하든 일의 결과는 선악의 분류를 초월한다. 생산활동과 생산품은 도덕적으로 분리된다. 독가스, 수소 폭탄, 또는 오늘날 추가될 수 있는 연비가 낮은 SUV 등 노동자가 무엇을 생산하든 노동자에게는 양심이 필요없다. 작업장은 ‘무(無)양심’을 생산한다. 이곳은 ‘순응주의자의 요람’이다.”⁸⁾

노조와 사업장평의회는 양심과 생산의 일치를 복원하기 위해 노력해야 한다. 즉 자신이 생산하는 제품에 대한 노동자의 무관심을 극복해야 한다. 이는 노동자에게 유리한 의사결정 권한의 재분배를 통해서만 실현될 수 있다. 현재는 소수의 관리자가 생산 제품과 목적을 결정한

7) Anders, G.(2002), *Die Antiquiertheit des Menschen 1: Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution*, Vol.2, CH Beck.

8) *Ibid.*

다. 부유층만이 살 수 있는 고급 리무진을 생산하여 수익성을 창출하는 비즈니스 모델은 인간이 만든 기후변화에 가장 적게 기여한 사람들의 희생을 수반한다. 생태전환이 탄소 가격 책정, 인증서 거래 등과 같은 시장 기반 수단에 의해 주도되는 경우 이러한 형평성 격차는 더욱 악화된다. 이러한 전략은 소득 하위 50%의 임금노동자에게 지나친 부담을 준다. 유럽의회 선거 결과에서 알 수 있듯이, 노조와 정치인이 대응 조치를 취하지 않으면 관련 부문 노동자는 기후변화를 부인하고 생태전환을 막고자 하는 급진 우익을 지지하게 된다.

대안은 지속가능한 상품 및 공공 서비스에 기반한 생산방식과 생활방식으로 신속히 전환하는 것이다. 변혁적 노조의 이해관계 정책은 이러한 목표를 지향해야 하며 이는 충분히 이행 가능한 목표이다. 연비가 낮은 고급 차를 구입해서 운전하지 않는 것보다는 애초에 생산하지 않는 것이 더 낫다. 이러한 의사결정을 위해서는 노동자뿐만 아니라 민주시민사회의 의사결정 권한도 확대되어야 한다. 일부 주에 존재하는 변화를 꾀하는 의회는 기업 투자 결정에 시민사회를 참여시키는 정치적 수단을 제공할 수 있다. 변혁적 노조 이해관계 정책이 가능하다는 사실은 지역 대중교통의 예를 통해 알 수 있다. 독일 통합서비스노조 베르디(Ver.di)는 최근 단체교섭에서 기후보호 기여를 목표로 설정하고 재원이 풍부한 대중교통 시스템이 생태적으로 지속가능한 모빌리티로의 전환에 기여할 것이라고 선언했다. 이러한 선언은 30개 도시에서 연대위원회의 지지를 확보할 수 있었다. 이 사례는 미래의 변혁적 노조 이해관계 정책에서 무엇이 중요한가를 보여준다. 노조와 기후운동은 서로를 단결시키는 요소들을 중심으로 전략적 협력을 추진해야 한다. 이는 한편으로 생태운동에서 노동에 대한 관심이 필요함을 뜻하며 동시에 노조 이해관계 정책에 있어 생태적 지속가능성을 추구하는 선회가 필요함을 의미한다. 독일자동차 산업의 사례를 통해 여전히 갈 길이 험난하다는 것을 알 수 있다. 