청년 일자리 위협하는 AI

세상읽기

김정수
미드웨스트대 인공지능학과 교수

국가데이터처가 지난달 12일 발표한 '2026년 7월 고용동향'에 따르면, 지난달 청년층(15~29세) 취업자는 344만1천명으로 1년 전보다 19만1천명 줄며 45개월 연속 감소세를 이어갔다. 청년 고용률 역시 44.2%로 1.6%포인트 낮아져 27개월 연속 하락했고, 청년 실업률은 6.8%로 1.3%포인트 오르며 5년6개월 만에 가장 큰 상승 폭을 기록했다.

주목해야 할 것은 이러한 청년 고용 위축이 인공지능(AI)의 확산과 밀접한 상관관계를 보인다는 사실이다. 한국은행 조사국이 지난 8월 18일 발간한 'BOK 이슈노트: 청년 고용 위축, AI 탓인가? 변화하는 경력 사다리와 대응 과제'에 따르면, 2022년 6월부터 올해 6월까지 4년간 사라진 청년 일자리 28만5천개 중 무려 94%에 달하는 26만8천개가 AI 노출도가 높은 업종에 집중됐다. 정보서비스업, 출판업, 전문서비스업, 컴퓨터 프로그래밍업 등이 대표적이다. 반면 같은 업종에서 업무 경험이 풍부한 50대 고용은 오히려 17만3천개 증가했다.

생성형 AI가 자료 정리, 문서 초안 작성, 기초 데이터 분석, 단순 코딩 등 전통적으로 신입사원이 훈련을 겸해 맡아 온 업무들을 빠르게 대체하고 있기 때문이다. 이와 대조적으로 경력자는 축적된 경험과 조직 메커니즘에 대한 이해를 바탕으로 AI의 결과물을 검증하고 활용하며 자신의 생산성을 더욱 높이고 있다. 이른바 '연공편향적 기술 진보'가 현실화되고 있는 것이다.

더 우려스러운 점은 이 문제가 청년 개인의 취업난으로 끝나지 않는다는 것이다. 신입이 실무를 통해 일을 배우고 저연차가 중간 관리자로, 다시 조직의 핵심 인재로 성장하는 것이 건강한 기업의 '경력 사다리'인데, 이 첫 계단이 무너지면 10년 뒤 조직에는 AI의 결과물을 심도 있게 검증할 관리자도, 다음 세대의 혁신을 이끌 전문가도 남지 않게 된다. 실제로 해외 유수의 기업들은 이러한 잠재적 위험을 간파하고, 신입 직무를 AI 활용 직무로 재설계하며 오히려 신입 채용을 확대하는 역발상을 보여주고 있다.

해법의 실마리는 기업이 기술을 대하는 '방식의 차이'에서 찾을 수 있다. AI를 단순한 인력 대체 수단으로 활용한 업종에서는 청년 고용이 급감했지만, 근로자의 업무를 보조하고 증강하는 방식으로 활용한 업종에서는 고용 감소가 뚜렷하지 않았다. 결국 AI 도입 그 자체가 아니라, AI를 기업 내에서 어떻게 편입하고 활용하느냐가 청년 고용의 미래를 좌우한다는 의미다.

따라서 첫째, 기업은 신입 직무를 단순히 소멸시킬 것이 아니라 적극적으로 재설계해야 한다. AI가 초안과 기초 데이터를 산출하면 신입이 이를 검증하고 개선하며 의사결정 역량을 키우는, 'AI와 함께 성장하는' 새로운 수련 과정을 구축해야 한다. 둘째, 정부는 AI 인프라 투자에만 세제 혜택을 줄 것이 아니라 청년 채용과 사내 교육 및 멘토링에 투자하는 기업도 강력히 지원해야 한다. 준비 중인 청년 첫 경력 지원 정책 역시 일회성 체험이 아닌 실질적인 인적 자본 축적의 기회가 되도록 정교하게 설계돼야 한다. 셋째, 학계는 AI가 고용 시장에 미치는 파급 효과를 실증적으로 연구해 정교한 정책 대안을 뒷받침해야 한다. 대학은 이를 바탕으로 AI를 단순한 도구를 넘어 필수 정규 역량으로 가르쳐, 졸업생이 AI를 다룰 줄 아는 인재로 노동시장에 진입하도록 해야 한다.

지지대

사과 한 알과 반도체 호황 사이 'K'

차창 밖으로 펼쳐지는 경기도의 풍경이 문득 이색적일 때가 있다. 인공지능(AI) 열풍을 타고 지역 곳곳의 반도체 공장들은 밤낮없이 불을 밝히고 있고, 덕분에 올해 8월 한국 수출이 동월 기준 사상 최대치를 찍었다는 기분 좋은 통계가 나왔다. 관세청의 '2026년 8월 수출입 현황 확정치'에 따르면 지난달 수출은 전년 동월 대비 68.7% 증가한 983억 달러로, 반도체가 주축이 돼 수출을 끌어올리며 3개월 연속 900억 달러를 넘어섰다.

하지만 잠깐 멈춰 마트나 시장 안으로 들어서면 그 숫자는 마냥 남일 같다. 추석을 앞둔 시장 매대 앞, 사과 한 봉지 앞에서 가격표를 보며 한참을 서성이는 주부부터 가장 작은 것 두 알만 골라 담는 청년까지 '호황'이 어디에서 엿보이는지 모르겠다.

여름내 우리를 괴롭힌 유례없는 폭염과 여러 가지로 인한 물가 상승 때문이라는데, 바구니에 담긴 사과 한 알의 무게가 야속하게도 무겁다.

"나라 수출은 대박이라는데 왜 내 가게 손님은 반 토막일까?" 여러 매장들의 사장님끼리 나누는 대화를 들으며 만감이 교차했다. 경제학자들이 흔히 말하는 'K자형 양극화'가 여기 있다는 생각이 들었다. 알파벳 K의 위쪽 막대처럼 반도체와 첨단 산업은 하늘 높은 줄 모르고 뻗어 올라가지만, 아래쪽 막대처럼 서민들의 장바구니와 골목상권은 땅 밑으로 차갑게 꺼져가는 현실 말이다.

숫자는 거짓말을 하지 않는다지만 가끔은 착시를 만든다. 수출 최대치라는 기록 너머에는 오늘 밤 차례상 비용을 계산하며 한숨짓는 도민들의 진짜 삶이 있다. 경제 지표의 온기가 K자의 위에만 머물지 않고, 아래쪽까지 촘촘하게 스며들 수 있도록 온기를 나누는 법을 고민해야 할 때다.

조만간 달이 가장 꽉 찬다는 한가위다. 올해 추석엔 부디 숫자만의 풍요가 아닌, 시장 골목 구석구석까지 따뜻한 온기가 고루 번지길 바라본다. 사과 한 알을 사며 웃을 수 있는, 그런 평범한 일상이 우리 모두의 차례상에 오를 수 있도록.

이연우 경제부 차장

사설

도의회 민주당 대표 '추 지사와 달리 갈 수 있다'

경기도의회 국민의힘이 소통창구를 만들자고 제안했다. 건전재정 혁신추진단이 추미애 지사에게 한 공식 제안이다. "재정 운용에 문제가 있다면 바로 잡고, 제도가 부족하다면 보완하면서 같은 문제가 반복되지 않도록 시스템을 만들자"고 밝혔다. 경기도의회 여야와 도 집행부가 함께 하는 토론회도 제안했다. 또 여야정이 참여하는 정례적 재정정책 협의체 운영도 제안했다. "간곡히 제안한다"며 "한자리에 앉아 함께 논의하자"고 밝혔다.

같은 날 민주당에서도 소통 문제 등이 지적됐다. 안광률 민주당 대표의원이 기자간담회에서 밝힌 생각이다. 추 지사와 소통하고 싶지만 창구가 만들어지지 않았다고 했다. 도지사실이 열려 있으니 언제든 오라는 표현을 반박했다. "(그런 얘기는) 선생님이 아이들을 상담할 때 하는 이야기"라고 지적했다. 집행부 예산 편성안을 그대로 따라가는 것이 의회가 아니라고도 밝혔다. 민생예산을 다 살리겠다며 "지사와 달리 갈 수 있다"고 했다.

안 대표의 간담회에는 강도 높은 표현이 자주 등장한다. "정치를 할 거면 중앙에서 해야지 왜 도지사를 하고 있나"면서 "중수청 문제가 그렇게 중요하면 국회의원을 끝까지 했어야 했다"고 했다. 추 지사가 지난 12일 중대범죄수사청장 인사를 비판한 것을 빗댄 지적이다. 재정 위기라면 지사가 위기에 맞게 행동해야 한다는 주장도 폈다. 기자간담회까지 열어 내놓은 발언들이다. 안 의원이 작정하고 추 지사를 비판했다는 느낌이 역력했다.

이날 발언은 최근 민주당 내 상황과도 연결 지어진다. 12일 추 지사의 발언을 김민석 민주당 대표가 강하게 비판했다. 블라인드 테스트라면 "책임 있는 도지사의 발언이라고 생각하지 않을 가능성이 크다"고 비꼬았다. 어찌 보면 도의회 안광률 대표의 이날 발언도 그랬다. '소통 창구 만들자'는 야당 주장보다 더 격했다. "경기도지사를 왜 하느냐"는 등의 부분이 특히 거칠었다. 결국 중앙당의 당내 갈등이 도의회로 넘어온 것이라는 분석이 많다.

추 지사를 향하는 지적의 공통분모는 불통이다. 재정 비상 선언 이후 일련의 대책들을 내놓고 있다. 감액추경 돌입, 정기 인사 동결, 예산 삭감 및 조정 등이다. 그런데 이 과정에서 소통 부재가 불거지고 있다. 공직사회와의 불통, 31개 시군과의 불통, 도의회와의 불통 등이다. 그렇게 보면 이번 여야의 소통 문제 지적은 우연이 아닐 수 있다. 특히 "지사와 달리 갈 수 있다"는 민주당 대표의원의 언급은 더욱 가볍게 넘길 경고가 아니다.

지방의회는 지방정부의 절반이다. 경기도의회는 경기도정의 절반이다.

시내버스 세금 지원 '눈덩이'… 부산, 대구도 그런가

인천 시내버스 준공영제는 2009년부터다. 안정적인 '시민의 발'을 위해 시작했다. 지하철 확충 등으로 갈수록 승객이 줄었다. 시내버스 회사들은 돈 되는 노선만 제대로 운행했다. 구조적인 시내버스 적자를 시민세금으로 메워주는 준공영제다. 운전기사 처우 개선으로 질 높은 서비스도 기대했다. 준공영제 17년간 무엇이 바뀌었나.

우선 시민세금 지원이 눈덩이처럼 불어났다. 2009년 첫 해엔 136억원이 들었다. 17년이 지난 올해는 2천582억원을 예산에 올려놓았다. 무려 19배 규모로 불어났다. 17년간 시내버스에 대한 세금 지원을 합해보니 모두 2조4천354억원에 달했다.

인천시는 시내버스 대수가 늘어난 때문으로 본다. 이를 따라 전체적인 시내버스 적자 폭도 커졌다는 것이다. 2009년 인천 시내버스 노선이 179개였다. 2024년에는 203개 노선으로 늘어났다. 그러나 승객 수는 반대로 감소했다. 2009년 3억3천500만명에서 2024년엔 2억7천600만명으로 줄었다. 이 과정에서 운송수입 대비 세금 지원금 비율도 크게 높아졌다. 2009년 54.2%에서 2024년엔 85.3%다. 운송수입 대부분에 해당하는 금액의 세금 지원인 셈이다.

사모펀드의 시내버스 사업 참여도 눈에 띈다. 5년 전부터 사모펀드들이 인천 시내버스 회사들을 사들이기 시작했다. 이 때문에 인천시 재정지원금이 이들 사모펀드의 배를 불리고 있다는 우려도 나온다. 현재 사모펀드가 운영하는 인천 시내버스회사가 8곳이다.

2021년부터 5년간 사모펀드 버스회사에 들어간 재정지원금이 3천335억원이다. 같은 기간 이 회사들은 373억원을 배당했다. 당기순이익의 2~7배 금액을 배당하기도 했다. 일부 회사는 자본금 2억원의 46배가 넘는 93억원을 배당하기도 했다. 지난해 4억4천만원의 당기순손실을 낸 회사도 13억3천만원을 배당했다. 사모펀드 출자 자본을 배당한 곳도 있었다.

이런데도 시민들의 불편 민원은 최근 15년 사이 2.4배 늘어났다. 무정차 통과, 난폭 운전, 승차 거부, 배차 간격 무시, 불친절 등이다. 우선 시민세금 지원에 대한 컨트롤 타워가 보이지 않는다. 버스회사는 당연히 최대한 많은 지원을 따내려 할 것이다. 노조도 회사측과 입장이 다르지 않을 것이다. 인천시 시내버스 당국도 굳이 지원을 깎아 마찰을 일으키려 하지 않을 것이다. 허술하기 짝이 없는 인천 시내버스 준공영제다. 서울의 사모펀드가 괜히 인천 시내버스 시장에 뛰어들었겠는가. 부산, 대구 등 다른 곳은 어떤 사정인지 궁금하다.