

현대자동차 주간연속 2교대 토론문

하부영 전 민주노총 울산지역본부 본부장

1. 현대자동차 근무형태변경추진위 자문위원회 의견 평가

- 기존 2008년과 2010년 합의서(현대차 자본의 입장)의 대전제인 ‘생산물량보전 = 임금보전’ 원칙에 충실하게 대변하는 의견으로 현대차지부의 요구와 현장정서에 괴리가 커, 2012년 교섭과 파업이 진행되는 상황에서 현실성이 없는 내용임. 오히려 회사 측에 힘을 실어주며, 노동조합을 고립시키는 영향을 미치고, 주간연속 2교대로 인한 장기파업 사태를 불러 오게 할 것임.

- 현대차 자본은 2003년 근무형태변경추진팀 구성(길게는 98년 정리해고 사태 당시 노동시간 단축 및 교대제 변경 요구) 10년 동안 현대자동차의 저임금 장시간 노동체제에 기반한 구시대적 낡은 생산시스템의 근본적인 변화에 대한 의지가 없음.
: 현재의 ‘저임금 장시간 노동’ 저진로형에서 ‘고임금 고속련’ 고진로형의 노동체제로 전환하겠다는 진정성이 결여되고, 상층 노동조합만 설득하여 더욱 가혹한 쥐어짜기 생산방식으로 전화시키려는 나쁜 의도가 나타남.

- 현재까지 논의되고 있는 주간연속 2교대 핵심 쟁점인 생산물량보전의 원칙은 현재의 저임금 장시간 노동착취 시스템을 저임금 고강도 노동착취 시스템으로 전환하는 것에 불과함.

*10/10 생산물량을 8/8에 생산하여 생산성을 20% 향상시키면서 임금보전(시급제 → 월급제로 전환이지만, 실제 임금보전이 아니라 수평이동 또는 삭감임)이 큰 시혜적 차원의 제도 개선처럼 위장하는 것은 진정성이 결여된 것임(건설 현장의 ‘돈내기’에 불과한 천박한 사고방식임).

- 노동조합의 초기 요구였던 ‘3무 원칙’(노동강도 강화 없이, 임금 삭감 없이, 고용불안 없이)은 실종되고, ‘신3무 원칙’(인원 충원 없이, 임금보전 없이, 노동조합 없이)으로 나타남.

- 현재의 인원으로 신규 채용이나 신규공장 건설 없이 생산성을 20% 향상시켜 노동강도가 급격히 강화된다면, 주간연속 2교대 실시와 함께 현장의 작업거부 사태로 발전할 것임.

: 주간연속 2교대에 대한 요구의 출발이 ‘심야노동 철폐 건강권 확보’ ‘노동시간 단축으로 인간답게 살자’였지만, 결과가 노동강도 강화로 나타난다면 현장 조합원들은

제도가 합의되어도 당연히 거부할 것임.

- 현재 제출된 자문위의 주간연속 2교대(안)이 실현되면, 현대차 자본이 꿈꾸고 있는 도요타 생산방식과 현대중공업 노사관계로 급격히 전환되며, 노조 설립 이후 25년 동안 유지해오던 현장권력은 급속도로 와해되고 노동조합이 무력화되어 '무노조 경영' 현상으로 나타날 것임.

: '인원충원 없이 표준맨아워를 도입하여 여유인력 배치전환 권한'을 회사에 넘겨주는 것은 노동조합은 존재하되 생산에 협조하거나 협조적 노사관계로 순치시키자는 '현장 질서 재편' 의도임.

- 결론적으로 현대차 자본이 현재의 안대로 주간연속 2교대를 시행한다면 생산성 20% 향상과 현장 질서 재편이라는 두 마리의 토끼를 잡는 것이며, 노동조합 무력화, 협조적 노사관계를 달성하는 데 노동조합이 스스로 투항하는 결과를 가져올 것임.

[7/24 11차 교섭 회사측 주간연속 2교대 제시안 핵심 요지]

- 생산능력 및 생산량을 유지한다는 전제조건에서 8/9로 시작하여 단계적으로 도입
- 10/10 생산능력 및 생산량 유지를 위해 전 공장별 30~35UPH UP
- 식목일, 제현절, 안전교육시간, 작업준비시간, 휴게시간축소 등으로 189.5시간 추가작업시간을 확보하여 생산량을 보충
- 표준맨아워를 도입하여 인원 산정 기준을 수립하고 여유인력이 발생하면 공장간 배치전환
- 생산량보전 전제로 기술직 시급제를 월급제로 임금체계를 변경
- 2012년 10월까지 노사합의 하여 2013년 9월 1일 부로 시행일정을 제시

2. 현실적인 주간연속 2교대 접근방식

- 현대자동차 주간연속 2교대는 현재 현대자동차 노사관계의 핵심 과제이며 파업의 뜨거운 감자로 등장하고 있는 불법연장근로와 불법파견 정규직화를 해결을 포함하는 일점돌파방식으로 노사가 의견을 합쳐야 함.

- 주간연속 2교대, 불법연장근로, 불법파견 문제는 별도로 발생한 문제가 아니라, 회사의 불법경영과 노동조합의 단기적-소아적 실리주의에 기반한 담합적 노사관계에서 비롯된 것이기에, 이를 하나로 연계하여 동시에 해결하는 방식을 찾아야 함.

- 주간연속 2교대제 논의의 변질 또한 40여 년의 저임금 장시간 노동체제에 익숙해진 노동조합과 노동자들의 실리주의적 접근방식인 '임금 삭감 반대' 이데올로기에

간혀, 회사의 ‘생산물량보전 = 임금보전’이라는 더욱 가혹한 쥐어짜기 생산방식에 동조해주는 현상으로 나타난 잘못된 결과임.

- 따라서 현대차 자본은 불법경영을 포기하고 준법경영에 나서겠다는 진정성 있는 결단이 필요하고, 노동조합과 조합원들 또한 불법적인 장시간 근로를 통한 고임금 체계 유지의 부당성을 인정하고, 불법적인 비정규직 차별과 착취문제를 해결하겠다는 사회적 연대와 책임의식으로 창조적 파괴를 단행할 때, 낡은 체제를 청산하고 ‘노동시간 단축을 통한 인간다운 삶을 지향하는 직장’이라는 새로운 생산방식을 낳을 수 있음.

[불법경영, 불법노동을 철폐하고 노사가 50%씩 양보하여 주간연속 2교대 도입]

①회사는 불법연장근로의 철폐라는 관점에서 불법적 생산계획인 194만 5천 대를 근로기준법을 준수하는 합법적인 170만 대 수준의 생산계획으로 변경해야 함. 주간연속 2교대 도입 시 인원충원과 함께 일부 UPH UP으로 생산물량보전 이외 8시간 노동제는 회사에게 공장간 물량 이동을 자유롭게 할 수 있는 기회가 만들어 지므로 부족분의 상당한 생산대수를 보전할 수 있을 것임.

②8시간 주간연속 2교대의 경우 1,920시간(8시간 * 240일)으로 정하고, 연장근무와 특근 또한 주당 12시간 한계에 맞춰 합법적인 노동시간 수준인 2,400시간으로 노동시간 상한제를 실시하여 주간연속 2교대를 설계하여 합법적인 생산계획을 수립하고, 조합원들의 노동시간을 현재 2,000~3,300시간의 편차를 2,400시간 이내로 축소하여 임금평준화를 강제해야 함.(불법공정 근무형태변경과 인원충원으로 조정 시 평균 2,200시간 수준으로 평준화될 것임 - 장시간 근로 개선계획에 포함된 내용임).

③현재의 불법과건문제를 주간연속 2교대와 연계하여 직접생산공정의 비정규직을 정규직으로 전환하여 정규직과 비정규직의 작업편성효율을 평준화하여 작업량을 재조정하는 정규직노동자들이 양보가 필요하며, 이 과정에서 부족한 생산물량을 일부 보전하는 대의명분을 획득해야 함.

④주간연속 2교대를 비롯한 제도개선은 노사가 득을 보려는 태도를 버리고 상호 50%씩 손해를 본다는 각오로 노사가 가진 기득권을 내려 놓을 때 단기적 조급증을 극복하고 향후 10년, 100년을 내다보는 제도 설계가 가능하다는 걸 인정해야 함. 즉 회사는 불법부당한 생산물량 일부를 포기하고, 노동조합은 불법적으로 벌여가는 연장과 특근을 일부 포기하여 임금감소를 수용해야 함.(8시간 노동제인 주간연속 2교대를 요구하며 불법연장근로에 해당하는 철야특근을 요구하는 모순을

극복)

*생산물량보전을 100% 해주지 않고 임금보전 100%를 요구한다면 주간연속 2교대는 생산물량이 감소되는 시기까지 도입이 어려울 것임. 현재도 연장근무를 하지 않으면 임금을 주지 않으므로 임금삭감이 아니라 사고로 전환되어 임금삭감 이데올로기로부터 탈출해야 함.

⑤불법과건 비정규직 정규직화를 하는 과정에서 작업평준화를 통한 UPH UP, 일부인원 충원과 설비개선투자를 통해 노동조합이 허용할 수 있는 생산물량을 기본 원칙을 노사협상에서 결정하고, 사업부별 협상으로 전환하여 합의가 이루어지는 공장별 2012년 말까지 시범실시를 허용해야 하며, 2013년 1월 1일 동시에 주간연속 2교대를 도입하는 합의가 이루어져야 함(합의가 안 되는 공장은 2013년 1월 이후까지 현행 유지).

- 현대차가 현재의 생산방식에서 주간연속 2교대 전환 시 고임금, 고비용을 주장하고 있지만 미국의 '빅3'와 비교해보니 임금은 36% 적게 받으면서 일은 4개월 더 하고 있는 것으로 확인됨.

: 미국 빅3보다 우월한 생산성과 저비용 구조를 갖고 경쟁력 저하를 운운하는 것은 현대차(한국) 경영진들의 무능력을 고백하는 것임.

[도표1] 한·미 자동차산업 노동시간 및 임금 비교 (2011년 현재)

노동 시간 및 임금	한국 (현대차)	1920시간	*평균 2678시간(2400 ~ 3300시간)		
		정상근무	연장/특근(30%이상 초과노동)		
		8시간/1일, 주40시간제 (주56시간)			
	시간당 임금		29달러		
	미국 (빅3)	1900시간			
		정상근무	(특별한 경우 이외 연장/특근 없음)		
8시간/1일, 주40시간제					
시간당 임금		48달러			

주1) 현대자동차는 주당 노동시간 연장. 특근 포함 56시간임 (8시간 × 5일 = 40시간 + 연장 주당 8시간 + 특근 주당 8시간 = 56시간/주), 연장은 주 4일 × 2시간 = 8시간, 특근은 월 2회 × 16시간 = 월 32시간 ÷ 4주 = 주당 8시간으로 계산함 ⇒ 현대자동차 조립공장 생산직 2교대근무체계 기준으로 산정.

주2) 시간당 임금은 현대차의 경우 언론발표 기술직 연봉 8900만 원 ÷ 평균 2,678시간 = 29달러, 미국 자동차공장의 시간당 임금은 GM 45달러, 크라이슬러 48달러, 포드 50달러를 단순 평균으로 산출하였으며, 현대자동차가 고용노동부에 제출한 '장시간근로 개선계획' 자료 인용.

- 도입 일정에 있어 근추위 자문위는 2013년 4월 1일, 현대차 11차 교섭 제시안은 2013년 9월 1일을 제출했지만, 노사가 8~9월 합의만 도출하여 사업부 협상에 맡긴다면, 2012년 말까지 설비투자와 개선을 모두 마무리 할 수 있음.

: 현대차 북경 도장공장 화재 발생 14일 만에 철거와 신설을 동시에 진행하여 공사를 완료하는 실력임.