

# 주간연속 2교대 어떻게 할 것인가?

- 일시 : 2008년 5월 7일 (수) 오후 1:30부터
- 장소 : 중소기업 중앙회 2층 대회의실
- 주최 : 전국금속노동조합

취재 및 정리 : 비전노동센터 이대열  
(332-7961) dylee@visionw.org

## ● 토론회 개요

- 주 제 : 주간연속 2교대 어떻게 할 것인가?
- 일 시 : 2008년 5월 7일 (수) 오후 1:30부터
- 장 소 : 중소기업 중앙회 2층 대회의실
- 주 최 : 전국금속노동조합

## ● 토론회 순서

- 사 회 : 김성혁 금속노조 정책실장
- 주제발표 : 주간연속2교대제 전면 실시! 좋은 일자리 창출! 한국자동차산업 발전! (박근태 금속노조 부위원장)
- 지정토론 : 임무송 노동부 근로기준과 과장  
변상혁 한국노동연구원 부설 뉴패러다임센터 컨설팅 4팀장  
윤선희 현대차지부 정책연구위원회 실무팀장  
구지송 기아차지부 현장정책자문위원회 팀장  
이재근 경기도지부 케피코지회 부지회장  
이병훈 중앙대 교수  
이종택 산업노동정책연구소 부소장

## < 주제발표 >

### 주간연속2교대제 전면 실시! 좋은 일자리 창출 한국자동차산업 발전

(박근태 전국금속노동조합 부위원장)

#### ① 왜곡된 '국민경제'와 대안

- 이른바 '성장 위주 전략'은 실패가 검증됨
    - ▷ '고용 없는 성장'으로 고용율은 높아지지 않았으며, '좋은 일자리'는 오히려 줄어들었고, 노동소득분배율은 저하되었으며, 노동시장 또한 양극화되었음
    - ▷ 내수(산업)와의 연관이 약해진 상태에서 수출 위주 성장으로 일관해 내수 및 국내 산업은 정체되거나 후퇴하였음
    - ▷ 대기업 위주의 성장으로 노동자 절대 다수가 고용되어 있는 중소기업은 더욱 어려워졌음
  - 경제정책의 근본적인 방향전환이 필요
    - ▷ '좋은 일자리'를 창출하는 성장이 필요
    - ▷ 무역과 내수산업의 균형발전이 필요
    - ▷ 대기업과 중소기업의 동반성장, 균형발전이 필요함
  - 국내 자동차산업 발전을 위한 전략 필요
    - ▷ 자동차산업이 국내 고용 및 경제에서 차지하는 비중은 막대함
    - ▷ 국내자동차산업은 전체적으로 현대기아차그룹과 외국 계열로 양분화되어 있다고 할 수 있음
    - ▷ 이미 다국적 기업인 현대기아차그룹의 발전을 국내 자동차산업 발전과 동일시 볼 수 없고 외국 자본의 경우도 국내 경제에 기여하는 바를 부정할 수 없는 상태이므로, 국내 자동차산업 발전은 개별 기업의 과제가 아니라 국가적/사회적 과제이다.
    - ▷ 국내 자동차산업의 발전은 대기업/완성사의 주도하에 이루어져와서 급속한 성장도 이루어졌지만, 그 한계도 분명함
    - ▷ 더 많은 부가가치와 고용의 창출, 산업(기반)의 발전이라는 측면에서 볼 때 부품소재산업의 발전/육성은 더 미룰 수 없는 과제임
- ⇒ 완성사-부품사의 동반성장, 균형발전이 필요함

#### ② 노동시간 단축과 교대제 개편, 왜 필요한가?

- 금속노조 2008년 중앙교섭 요구안

- ▷ 일자리 창출, 건강권 확보를 위해 [노동시간단축 및 교대제개선 실행위원회]를 10월까지 구성하여 교대제 개선, 노동조건 유지를 통해 연평균 노동시간단축방안을 마련하여 실시한다.
- ▷ 노동시간 단축 및 주간연속2교대 시행과 관련하여 중소기업사업장 및 납품사에 대해 올바른 대책을 마련한다.
- ▷ 노동시간 단축중소기업에 대한 정부 지원 방안을 노사 공동으로 요구한다.
- 세계 최장 노동시간의 단축
  - ▷ OECD가입국가중 세계최장 노동시간으로 악명 높을 정도의 장시간 노동을 하고 있으며, 이는 프랑스, 독일, 영국등에 비해 연간 5개월에서 6개월이나 더 장시간 일하고 있는 것임
  - ▷ 한국만이 유일하게 연간 노동시간이 2000시간이 넘는 장시간 노동에 신음하고 있음

&lt;2006년도 OECD 주요국 연간노동시간&gt;

한국	캐나다	체코	프랑스	독일	일본	스페인	영국	미국
2,305	1,737	1,997	1,564	1,436	1,784	1,763	1,669	1,804

\*자료 : OECD

- 금속사업장 노동시간 현황
  - ▷ 2006년 금속연맹에서 조사한 금속 조합원의 주당 노동일수는 평균 5.48일로 나타남
  - ▷ 주당 통상 초과노동시간이 14.17시간으로 나타남
  - ▷ 항상적인 잔업과 휴일특근이 결정적으로 작용
  - ▷ 주당 실 노동시간이 51시간 이상인 경우가 절반에 해당되며, 주 61시간 이상의 초 장시간 노동 비중도 19.5%나 됨
- 교대제 개선 필요성
  - ▷ 대부분 24시간 근무형태를 취하고 있어서 근무형태가 바뀌지 않는 한, 지속적 근무와 장시간 노동을 할 수 밖에 없음
  - ▷ 특히 우리나라는 교대제 근무형태비중이 매우 높음
  - ▷ 교대제를 실시하는 기업의 경우, 대다수가 야간 노동이 일상화되어 있으며 장시간 노동, 휴무일의 단축, 교대제변경에 따른 생리리듬의 파괴와 건강 악화, 수면장애로 인한 기대수명의 악화, 가정생활과 사회생활의 파괴 등이 일어나고 있음
- 교대제 개선의 원칙
  - ▷ 실질노동시간을 단축하고 노동강도를 완화하는 것이며 이는 필연적으로 새로운 인력충원

과 임금체계개선을 동반해야 함

- ▷ 실질노동시간의 단축은 법정노동시간의 단축과 함께 초과 노동시간의 단축이 관건적 요소이며, 교대제 개선으로 발생하는 초과근로수당 축소분은 기본급 비중을 높이는 방향으로 개선되어야 함

**=> 교대제 개선사업은 노동안전보건 증진, 여가선용을 통한 자기개발, 일자리창출을 통한 고용안정을 강화하는 방향으로 추진되어야 하고, 이는 곧 노동자의 삶의 질 향상으로 나아가는 것임**

- 노동시간 단축과 교대제 개선을 통한 일자리 창출
  - ▷ 노동시간 단축은 노동자들의 삶의 질을 개선하는 것뿐만 아니라 새로운 일자리를 창출할 수 있음
  - ▷ 현재 공식 실업률만해도 3%넘고 비정규직 비중이 절반이 넘는 상황에서 고용의 확대가 시급함
  - ▷ 중장기적 고용유지, 창출 정책으로서 노동시간 단축을 통한 일자리 나누기 필요
- 노동시간 단축과 교대제 개선을 통한 산업재해 축소 및 건강권 확보
  - ▷ 연장 노동 없는 일일 8시간 이하의 노동이 심야노동 축소의 가장 올바른 방식임
  - ▷ 공익적 목적을 위해 심야노동이 불가피한 경우에는 충분히 배려되고 보상되어야 함
  - ▷ 근골격계 직업병은 계속 증가하고 있으며, 과로사도 증가하는 등 사고성 재해는 감소하지 않고 있으며 작업적 요인에 의한 직업성 질병 또한 심각하게 증가하고 있음으로 이에 대한 대책마련이 시급함
  - ▷ 우리나라 산재사망은 매년 2,500여명 수준에 달하고 있는데다 네덜란드와 영국 보다 16배 위험하고, 중국과 인도에도 뒤쳐져 있음
  - ▷ 야간근무의 폐해는 의학적으로도 충분히 입증되어 있음
- 노동시간 단축과 교대제 개선을 위한 삶의 질 향상

### ③ 주간연속2교대 어떻게 볼 것인가?

- 주간연속2교대제는 올해 핵심 교섭의제
  - ▷ 현대자동차와 기아자동차는 2009년 1월 1일부터 주간연속2교대제를 실시하기로 이미 합의하였고, 올 해 임단협에서 세부 방안을 합의할 예정임
  - ▷ 쌍용자동차지부와 GM대우자동차지부 또한 주간연속2교대제 실시를 올해 임단협 요구안으로 확정
  - ▷ 르노삼성자동차는 이미 (유사형태로) 실시 중이며 근무형태는 1조 07:00~15:45(잔업 16:00~17:00), 2조 17:00~01:45(잔업 02:00~03:00)로 진행되고 있음

- ▷ 주요 완성사에서 주간연속2교대제가 실시될 경우, 동종사 및 부품사에 직간접적으로 막대한 영향을 미치는 것은 물론이고 우리 사회에 새로운 노동기준을 세우는 출발이 될 것임
- ▷ 주간연속2교대제가 올 해 금속 노사간 핵심 교섭의제로 부각되고 있으며, 이는 자동차산업을 넘어 전사회적 주목을 받는 의제가 될 것임
- 주간연속2교대제 실시의 원칙과 방향
  - ▷ 노조의 핵심목표는 ▲실질노동시간단축, 심야노동 철폐 ▲신규 국내 투자 확보, 국내 자동차산업발전 ▲고용 창출 및 고용 안정
  - ▷ 추진 방향은 ▲노동시간단축에 따라 노동강도가 강화되어서는 안 되며 ▲월급제 도입을 통해 생활임금을 확보해야하고 ▲근무형태의 변경이 지속적인 고용안정에 기여해야 함
  - ▷ 이럴 때만이 ▲노동시간 단축과 교대제 개선을 통한 해당 노동자의 건강권 확보, 삶의 질 향상이라는 본래 취지가 달성 가능 ▲신규 투자/공장 신설과 일자리 창출로 이어지며, 새로운 노동기준 정립의 출발이 될 수 있고, 사회적으로 올바른 ▲신규 투자/공장 신설과 일자리 창출은 해외공장 위주 확대에서 국내 산업기반 강화로 변화하는 것이며 국내 자동차산업 발전의 계기가 될 것임

#### ④ 주간연속2교대 어떻게 할 것인가? : 현대자동차를 중심으로

- 신규 투자 및 고용 창출
  - ▷ 회사측은 주간연속2교대제의 도입과정에서 국내생산물량을 줄이고 해외생산량을 급격하게 늘리는 기존의 전략을 관철시키려 하고 있음
  - ▷ 현대기아차그룹의 해외 투자는 급속히 늘어나고 있는 반면, 국내 투자에는 소극적임
  - ▷ 회사측은 해외생산의 확대에도 불구하고 국내생산량은 기본적으로 유지하겠다는 입장을 가지고 있다고 강조하며 글로벌전략으로 대표되는 성장전략이 중장기적으로 국내생산과 고용안정에도 긍정적인 영향을 미치고 있다고 주장
  - ▷ 하지만 무조건적인 성장전략과 안정적 노사관계에 대한 불확실성 때문에 해외진출을 확대하고 있다는 것이 올바른 평가임
  - ▷ 무차별적인 글로벌전략은 해외시장에서의 시장점유율이 지속적으로 상승해야 한다는 중요한 조건을 전제로 하고 있는데 이것이 채워지지 않을 때, 파생시킬 수 있는 문제들의 심각성은 이미 여러 곳에서 확인되고 있음
    - 1) 현지공장으로 인한 국내 수출 감소, 국내생산 축소는 호황기에는 국내생산의 대체효과를 발휘하고 불황기에는 기업위기가 초래되는 상황이 도래할 수 있음
    - 2) 해외진출 사업 실패로 유동성 위기 가능성(과잉투자)

- 3) 현지공장 제품의 역수입, 제3국 수출 확대
- 4) 부품산업 위축 가능성(역수입, 글로벌소싱 등)
  - ▷ 조합원들이 우려하는 해외공장 설립 => 수출 감소 => 물량 감소 => 고용 불안의 시나리오는 상당한 설득력을 가지고 있으며 이는 회사 불신과 이어짐
  - ▷ 해외공장 추진은 노사 합의 속에서 국내공장 발전 전망을 제시하면서 진행되어야 하며 국내공장과의 역할분담 속에서 국내본사를 세계생산의 중심축으로 삼고, 핵심차종 생산, 연구개발 거점으로 발전시키는 전략을 가져야 함
  - ▷ 현대기아차그룹의 국내 신규 투자 여력은 충분하며 사회적 책임주체로서 근무형태변경에 따른 물량보전을 만회하기 위한 국내생산공장의 신설을 결정할 필요가 있음
  - ▷ 현대기아차그룹의 사회책임경영 선언을 지켜야 함
- 월급제 시행 및 임금 보전
  - ▷ 물량-노동시간과 임금이 직결되어 있는 현재의 시급제 임금 구조로 인해, 많은 문제점 낳고 있음 => 장시간 노동, 물량 독점/집착 및 경쟁의 원인
  - ▷ 주간연속2교대제 시행과 연계하여 2009년 1월 1일부터 생산직 월급제를 실시한다는 것은 2006년 단체교섭에서 이미 합의한 사항임
  - ▷ 기형적인 임금체계를 간소화하고, 지나치게 낮은 기본급 비중을 높여 임금 체계를 개선하고, 안정성을 보장해야 함
  - ▷ 임금이 보전되지 않는 노동시간 감소는 ‘노동시간 단축’과는 다른 ‘조업 단축’일 뿐임
  - ▷ 근무형태변경에 따른 회사의 비용감소분을 생각해도 임금 보전이 가능하고 당연함
  - ▷ 회사의 비용 감소만큼만 임금 보전이 이루어져야 한다는 것은 아니고 그 수준은 노사간의 논의를 통해 결정해야 함
- 주간연속2교대제를 2009년 1월 1일부 시행(이른바 ‘8-8 직도입’)
  - ▷ 노사 합의 정신을 존중하여 주간연속2교대제의 기본 취지와 원칙에 맞게 8-8 근무제를 2009년 1월 1일부로 실시해야 함
  - ▷ 신규 공장 신설 및 시설 투자 완료 전까지 물량 보전은 제한적인 주말 특근 활용할 수 있을 것임
  - ▷ 엔진변속기 및 소재 등 일부 특수한 경우는 상시 야간제가 아닌 별도의 교대제를 고려해야 함
  - ▷ 초과 노동이 많은 상시주간조는 인원 충원을 통해 업무량을 줄이고, 초과 노동을 제한해야 하며 불가피한 경우 주간연속2교대제를 도입해야 함
  - ▷ 현재도 노사간 합의한 바 있지만 시행이 제대로 되지 않고 있는 노동시간상한제를 주간연속2교대제와 같이 실시하여 실질노동시간을 단축해야 함

- 물량 나누기

- ▷ 노사가 신규공장의 신설(2011년 1월 가동 목표)을 사전에 합의하고 2009년 1월 1일부로 현재의 각 공장별/라인별 물량편차를 사업부간 물량조정을 통해 최대한 해소해야 함
- ▷ 혼류 생산에 대한 노사간 합의가 먼저 이루어져야 하고 사업부간 물량 이관 관련 노사 합의 절차가 필요함

- 생산량 보전

- ▷ 완성차 공장/의장 라인은 신규 투자 및 공장 신증설을 전제로 ▲의장라인 설비투자 + 인원충원 UPH UP으로 생산부족 만회 ▲한시적으로 제한된 주말 특근으로 추가 만회
- ▷ 엔진변속기 등 특수한 경우는 설비 투자 및 인원충원을 전제로 3조 3교대 등을 실시할 수 있음

- 생산 관련 공동결정제 도입

- ▷ 조합원의 회사에 대한 불신과 고용 불안을 해소하고, 현행 차종투입 직전 협상 관행으로 인한 문제를 해결하기 위해 생산 관련 주요사항에 대해 공동결정해야 함

## ⑤ 부품사

- 부품사도 실질노동시간 단축과 교대제 개선이 필요함
  - ▷ 일자리 창출, 건강권 확보, 삶의 질 향상뿐만 아니라
  - ▷ 기업간 격차 축소, 완성사-부품사 동반 성장을 통한 국내 자동차산업의 발전을 위해서도 부품사의 실질노동시간 단축과 교대제 개선이 필요함
- 다양한 근무형태, 지불능력의 격차, 노사 준비 정도 등을 고려할 때 모든 부품사가 동시에 주간연속2교대제를 시행할 수는 없으나, 가능한 최단 시일 안에 실질노동시간 단축과 교대제 개선을 시행해야 함
- 완성사의 교대제 변경이 부품사에 악영향을 미치지 않아야 하고, 부품사의 교대제 변경을 위한 사회적 지원이 있어야 함

## ⑥ 비정규직

- 노동시간 단축, 교대제 개선 취지대로 정규직과 동일한 방식으로 시행해야 함
- 노동시간 단축 및 교대제 개선으로 신규 일자리 창출시 현재 비정규직 노동자들을 우선 정규직화해야 함
- 비정규직 고용이 불가피한 경우, 직접 고용해야 함



**< 주제발표에 대한 토론 >****<이병훈 중앙대학교 교수>**

- 근로시간 단축과 교대제 개편을 위해 금속노조 및 완성차지부들에 의해 추진되는 올해 교섭요구는 노동생활-생산체제-노사관계의 발전의 개혁을 위한 시대적 과제임
- 장시간 노동체제의 전반을 혁신하는 방향으로 노사간 교섭-논의가 필요함
- 주간연속2교대제의 도입방식으로 「직도입」(안)과 「단계적 도입」(안)으로 논란이 있으나 금속노조 및 현대차의 요구안은 단계적 접근방안과 다른지 않음
- 생산물량을 고려치 않는 “직도입”은 자동차산업의, 나아가 사회경제적 파장을 고려할 때 현실적으로 어려운 것이며 생산설비 추가투자 및 생산합리화를 전제하는 단계적 접근만이 검토 가능한 것임
- “8+8” 이상의 초과근로를 주말 특근으로 배치할 것인가, 또는 주중 직간-직후에 배치할 것인가 선택의 문제에서 후자가 보다 바람직하다고 생각함
- 노조는 장시간노동체제하에서 유지되었던 생산표준을 부분적으로 개선-합리화하는 데에 협조토록 하는 것이 필요함
- 실노동시간의 단축을 강제하기 위해 공장 Shut-down방식을 적극 고려해볼만함
- “8+8” 2000 노동시간체제의 정착되는 단계에 유연(주말-심야)근무조 운영과 근로시간 계좌제를 도입-시행하는 것을 적극 고려할 필요가 있음

**<이종탁 산업노동정책연구소 부소장>**

- ‘더 많은 시간 일을 해서 더 많이 버는 방식’은 생산량과 적당한 임금을 주고받는 ‘노사담합·양해’의 ‘신자유주의 형태’임
- 교대제 변경을 하지 않으면 안 되는 중대한 현실은 해외공장 설립과 고령화 문제임
- 생산물량 유지를 전제로 교대제 논의가 진행되고 있음
- 여기서 회사는 생산성 향상에 관심을 가지고 특근의 인정은 노사의 입장이 일치하고 있음
- 노조가 임금보전을 핵심 문제로 삼는 순간 노조는 회사의 생산성 향상의 요구를 무시할 수 없게 되며 주간연속2교대제라는 의제는 ‘생산성 향상을 위한 작업장 체계의 변화와 개선’을 둘러싼 노사간 힘겨루기 양상으로 탈바꿈함
- 노조에서 생산성 향상에 대한 어떤 논의도 터부시하면서 특근을 활용하는 방식으로 정착된다면 노동시간의 단축은 전혀 기대할 수 없게 됨
- 현재 부품업체들은 ‘생산의 동기화’라고 불려도 좋을 만큼 완성차의 생산에 긴박되어 있고, 그러한 시스템(SCM)으로 연결되어 있음
- 부품업체 외주 하청 노동자들의 지위와 처지는 생산하는 제품과 무관하게 바닥을 향하고

있음

- 완성차만의 주간연속2교대제는 자동차 부품업체와 그 노동자들에게 엄청난 시련이 될 것이고, 완성차 노사에게는 장시간 노동체계를 그냥 온존시키는 결과를 낳을 수 있음
- 완성차 근무형태와 월급제는 기 합의된 대로 2009년 1월 1일 시행하되 ‘작업장 체제’와 ‘부품업체 근무형태 변경’은 이제부터 공공연한 산업 의제로 단위 기업을 넘어선 산업적·사회적 논의로 전환되어야 함

#### <임무송 노동부 근로기준과 과장>

- 정부는 2012년까지 근로시간을 연 2000시간 내로 줄이려고 함
- 선진국에 비해 장시간 노동하는 건 인정하고 교대제를 통한 노동시간 단축 장려함
- 장시간 노동체계/고령화로 인해 교대제 도입해야 하나 문제는 생산량, 국가경쟁력을 높일 수 있는 방안과 기업별 차이 고려해야 함
- 국내생산성, 경쟁력은 일본이나 타국보다 낮은 수준인데 노조가 임금삭감, 노동강도 강화를 받아들이고 내부 유연성 확보가 필요함
- 하도급 협력업체의 문제를 해결하지 않고는 어려움
- 주간연속2교대제 논의는 사회적 과제임
- 노사간 중장기적인 이해를 고려해 이루어져야 하고 대기업 노조의 사회적 의무를 잊지 말아야 함

#### <변상혁 한국노동연구원부설 뉴패러다임센터 컨설팅 4팀장>

- 주간연속2교대제를 시행하려는 원칙에는 동의하지만 구체적 방법상에는 조금 차이가 있음
- 야간 근로를 반드시 없애야만 하는가?
- 노동시간을 2시간 줄이는 것이 장기적으로 의미 있는가?
- 근무제도 개선을 통한 작업장혁신 전략
  - ▷ 단순 노동시간 단축만으로는 의미가 없음
  - ▷ 근무제도 개편과 함께 학습이 동반되어야 함
  - ▷ 생산량 증대시키고 신규인력 충원하는 것이 노조의 이해에도 부합됨
  - ▷ 변화와 혁신을 위한 경영진의 강한의지 필요
  - ▷ 비용절감 차원이 아닌 숙련향상 및 생산성증대 등 전략적 접근 필요
  - ▷ 노사간 신뢰에 기반한 생산성연대 필요
  - ▷ 고용안정과 공정한 성과배분으로 연계해야 함(임금피크제, 임금직무 등 임금유연성 확보 등을 통한 고용안정 고려)

▷ 고용안정 → 인적자원투자 → 지식의 창출공유 → 지식기반 조직 → 생산성향상 → 공정한 분배

#### <윤선희 현대차지부 정책연구위원회 실무팀장>

- 노사가 2005년도에 주간연속2교대제를 합의할 때 부족한 생산량 해소방안 부분을 누락시켜서 한계가 있음
- 현재의 주변정세는 주간연속2교대제 논의가 핵심 쟁점사안으로 부각되기 어려움
- 정권과 자본의 입장은 주간연속2교대제를 도입은 하되 그 시기를 향후 3년 이후로 늦추려 하고 있음
- 노동조합의 입장은 노사가 합의한 대로 2009년 1월 1일부 시행
- 사내 비정규직은 연도별 감축비율을 통해 비정규직의 정규직화 추진하고 처우개선을 단계적으로 시도해야 함(정규직 대비 80%, 90%, 100% 처우개선 달성을 확정)
- 대기업과 중소기업이 함께 주간연속2교대제로 나아가기 위해 교대제 도입으로 인한 총 생산물량의 감소 부분 반드시 근절시키고, 부당한 CR등 대기업의 부당한 개입근절을 위한 사회협약 추진하고, 금속노조 산하 공감대 형성이 필요함
- 제도 도입과 함께 내부 유연성을 논의할 수 있으려면 완전고용보장에 대한 신뢰할만한 조치가 있어야 함
- 고용안정기금 설립으로 심리적 불안요인 해소시켜야 함
- 국내 30만대공장 건설로 고용유지의 실천적 의지를 보여야 함
- 주간연속2교대제 근무형태는 기본(8+8)방향으로 연장노동 없이 24시 이전 작업 종료되어야 함
- 생산 능력 부족에 따른 분야(P/T)는 2011년까지 증설 합의를 하고 노동시간 총량제를 도입해 한시적인 2교대 시행해야 함 (2013년에 '8+8'제도를 전면 실시 할 수 있도록)
- 부족한 생산량에 대한 보충안은 안전교육 4시간 업무 외 시간 활용, 조회시간 삭제, 라인별 10% UPH UP(추가인력보충)에 노동조합이 생산통제권 가지는 생산방식의 유연화가 도입될 경우 부족 부분 100% 해소 가능함
- 자본이 제안할 생산유연화는 노사합의 조건 명시할 경우 수용
- 임금구조는 월급제 적용(현행 월급제 적용과 할증률 적용)
- 주간연속2교대제는 이미 합의한 내용임에도 자본에게는 제도 도입을 하고자 하는 진정성이 보이지 않는 양상인데 우리가 해야 할 일은 대대적인 투쟁을 조직을 조직해 반드시 쟁취하는 목표설정과 실천의 담보뿐이다.

**<구자송 기아차지부 현장정책자문위원회 팀장>**

- 현장의 실제적인 고민을 중심으로
- 장시간 초과노동, 시급제, 심야노동으로 기인해 국제경쟁력의 저하를 가져 왔음
- 논의의 핵심은 노동시간단축에 따른 임금보전 문제임, 2007년에 기아차는 현대차보다 평균 1500만원 덜 받았음 => 현재 시급제로 인해 임금체계의 불안정성이 너무 큼
- 노사간의 관행적 불신이 여전히 남아있는데 사측에서 노동자들의 실질임금확보 등을 통해 신뢰를 구축해야 해야 하며 주간연속2교대제 합의가 노사 신뢰회복의 계기가 될 수 있음
- 주간연속2교대제를 통한 생산성 향상적인 측면은 ‘도요타’사례에서도 확인할 수 있음
- 다른 추가 논의 사항이 있더라도 주간연속2교대제 시행이 늦춰져서는 안됨

**<이재근 경기도지부 케피코지회 부지회장>**

- 주간연속2교대제에 원칙적으로 동의함
- 정부의 준비가 미흡한 상태인데 미래지향적 제도개선을 실현하기 위한 사회적 지원이 필요함(특히 2-3차 하청은 더욱 필요함)
- 부품회사인 케피코 노사는 심야노동 철폐로 노동자 건강권 확보를 위한 제도개선 도입을 위해 주간연속2교대 및 월급제 도입을 속도감 있게 진행하고 있음

**<참석자 질의 및 토론>****<토론에 대한 이종탁 산업노동정책연구소 부소장 코멘트>**

- 2013년까지 단계적으로 노동시간 줄이는데 이게 주간연속2교대제 「직도입」 인가?
- 부품업체 하청업체는 고려하지 못하고 있다
- 기아차와 현대차 임금을 비교하셨는데 혹시 부품업체와의 임금 비교는 해봤나?
- 금속노조입장에서는 주간연속2교대제를 완성차업체에서 시범적으로 운영하겠다는 뜻인가? (단계별 도입 아닌가?)
- 기아차도 현대차처럼 물량 확보 방안 있는가?
- 생산량 유지를 대전제하고 주간연속2교대제를 요구하는 것은 아니라고 생각한다
- 부품사 고려를 어떻게 해야 하는지도 알려 달라
- 전체자동차산업에서 주간연속2교대제를 완성차노조가 먼저 시작한 것은 현실적으로 어쩔 수 없다
- 부품사가 받을 수 있는 부담은 개별 사업장 차원뿐만 아니라 금속노조가 산별차원에서 접근해 부품사 지원방안을 단협 내용에 넣어서 정부와 사측에 요구해야 한다
- 주간연속2교대제는 금속노조가 전면에 나서서 전체 사회 문제로 드러내야 한다

**<토론에 대한 윤선희 현대차지부 정책연구위원회 실무팀장 코멘트>**

- 8+8 원칙으로 가고 급격한 생산량 감소의 문제를 보완하기 위해 대체 생산시설 마련 이전까지 특근은 어쩔 수 없다
- 현행 시급제상에서는 변동임금이 50% 차지하기 때문에 임금자체의 불안정 상태가 심해서 임금보전이 꼭 필요
- 현대차 임금수준 높은 것은 장시간 노동의 결과이다
- 주간연속2교대 후 임금보전 없으면 임금이 44%정도 하락 예상된다
- 특근도 조별로 한 번씩 나눠서 하는 것이고 또한 주간연속2교대제 도입에 있어 중요한 것은 심야 장시간 노동을 안 하는 것이기에 주말 특근을 통한 단계적도입이 적절한 것 같다
- 중소기업체나 소비자에게 전가할 가능성은 정부가 감시해야 한다
- 주간연속2교대제의 도입의 주목적은 노동시간 단축/심야노동철폐이다
- 물량문제, 임금문제 고려하면 일시적인 특근은 피할 수 없는 일이다

**<토론에 대한 구자송 기아차지부 현장정책자문위원회 팀장 코멘트>**

- 기아차와 현대차의 임금차이는 불안정한 현행 시급제 임금체계에 대한 지적이었다
- 사회적 논의 속에서 완성차 노조가 할 수 있는 것이 있다면 적극적으로 해야 한다. 부품사를 위한 고용안정기금조성 논의를 책임 있게 진행시켜야 한다
- 기아차는 현재도 생산량 자체가 많지 않기 때문에 실제로 물량과 관련된 고민이 별로 없고, 다만 생산감소분은 주간2교대제를 실시함으로써 얻을 수 있는 생산성향상분으로 충당할 수 있다
- 기아차 또한 공장 라인간 물량 충돌은 있기는 하지만 월급제 시행으로 어느 정도 완화되고 노동조합이 그 부분에서 더 고민하고 노력해야 한다
- 주간연속2교대제 도입은 완벽하지 않더라도 그 의의나 내용을 봤을 때 사회적 진보에 있어서 '선'이다
- 사내복지기금을 장학기금으로 출연하기도 했는데 노동조합차원에서 조합원들을 설득하는 것은 가능하다

**<토론에 대한 이병훈 중앙대 교수 코멘트>**

- 발제문의 단계적 노동시간 감축 방안에서 특근이 여전히 존재하는데 내가 제시한 주중 직간-직후 연장근로(9+9/8+9)보다 효과가 미비할 수 있다
- 2005년 합의 때 미비된 점인데 단계적 도입은 피할 수 없는 일이다

- 생산량 감소에 따른 임금보전 문제가 노사 간에 협의 가능한 사안인가?
- 산업적으로 볼 때도 문제가 되는 것은 부품업체이다
- 직도입/단계적 도입 논의에서 보면 단위기업뿐만 아니라 산업 전체적으로 보았을 때도 물량 포기는 어렵다고 판단되기에 단계적 도입은 어쩔 수 없다
- 단계적도입안 중에 내가 선호한 (9+9), (9+8)방식도 계속 하자는 것이 아니다

#### <토론에 대한 임무송 노동부 근로기준과 과장 코멘트>

- 주간연속2교대제를 도입하면서 생기는 비용을 중소협력업체나 소비자에게 전가되는 일은 없어야만 한다
- 노사관계 신뢰를 위해서는 먼저 노조에서 신뢰를 보여줘야 한다
- 예를 들어 공장간 물량 싸움을 하면서 사회적 대의를 얘기하면 진정성을 믿기 어렵다
- 금속노조는 비정규직, 사내하청문제에 대해서 정부가 허용을 한다면 완성차 업체의 사내복지기금을 나눠줄 수 있나?
- 정책 수립 활발히 하려고 하며 사안이 중대한 만큼 노사자율교섭원칙에 기반하면서도 주의 깊게 보고 있다

#### <토론에 대한 박근태 금속노조 부위원장 코멘트>

- 완성차노조가 주간연속2교대의 이점을 홀로 가지는 것이 아니라 먼저 고민하고 현실적 조건 때문에 앞장서는 것이다 당연히 한국 사회 전체 이익을 고려하고 진행하고 있음
- 회사가 토론회 참석하고 있지 않아서 회사가 논의의 쟁점에서 빠져 있다
- 일반적인 사항은 노사자율에 맡기더라도 국민적 이해관계가 걸린 큰 사안은 정부가 적극 개입해야 하며 정부차원의 독자적인 지원책이 필요하다
- 2005년 합의 이후 준비를 착실히 하지 못한 부분이 크다
- 부품사가 사회적 약자로서 배려만 받는 대상은 아니라고 생각한다
- 주간연속2교대제를 단위기업 내부의 문제로 한정지을 수 없다 분명히 사회적 문제이다
- 내부적인 동의와 기준없이 새로운 시스템(생산방식)도입은 어려운 일이고, 이는 노조만의 문제가 아니라 정부와 자본에게도 있다
- 현실적 조건 때문에 주간연속2교대제를 부품사들과 동시 실시하는 것은 어렵다
- 금속노조가 전면에 나서서 문제를 풀어나가야 한다
- 부품사의 노동시간단축, 교대제 개선부문에 노력이 부족했던 것은 인정하고 앞으로는 확실하게 해야 한다고 생각한다