

Issue Paper



설비 투자, 고용 확대 중심의 주간연속2교대제는 불가능한가?

2012.3.5

<목차>

1. 한국의 장시간 노동과 주간연속2교대제 쟁점
2. 투자 중심의 노동시간단축 시나리오 _현대차의 예설비투자, 아산 공장 규모로 증설 여력 있다
9천 사내하청 정규직화와 2천3백여 신규채용도 가능하다
아주 조금만 양보해도 충분히 노동조건 개악 없이 실현 가능하다
3. 노동강도와 노동시간의 교환은 중장기적 손실
설비 개선보다 노동강도 강화를 통해 성장해온 자동차 산업 폴크스바겐? 1993년 타협 이후 2000년대의 상황
4. 나가며: 모두를 위한 주간연속2교대제

한지원(연구실장)
jwhan77@gmail.com

1. 한국의 장시간 노동과 주간연속2교대제 쟁점

최근 고용노동부가 완성차 장시간 근로 실태 조사를 실시하며, 노동시간 문제가 다시 사회적 쟁점이 되었다. 하지만 사실 한국에서 장시간 노동 문제가 새로운 문제는 아니다. 1980년대 군부독재 하에서도 장시간 노동 문제는 매년 관계 당국과 언론을 통해 자주 회자되었고, 1987년 노동자 대투쟁 이후에는 한국 노동 문제의 가장 중요한 의제 중 하나로 다루어져 왔다. OECD 국가들과 비교 해봐도 한국의 노동시간은 고도성장을 한 70년대 이후부터 현재까지 부동의 1위다.

물론 노동시간은 해마다 조금씩 줄고 있기는 하다. 1980년 2,864시간에 달했던 연평균 노동시간은 30년이 지난 2010년 2,193시간으로 줄었다. 하지만 여전히 한국의 노동시간은 1980년 OECD 평균 노동시간인 1,911시간보다도 많다. 2010년 한국의 1인당 GDP가 1980년 OECD 평균 1인당 GDP보다도 33%나 많은데도 불구하고 말이다. 30년 동안의 기술발전까지를 감안한다면 한국은 장시간 노동을 바탕으로 한 경제 체제를 오히려 확대하고 있다는 의미다.

‘과로의 대한민국’ 속에서도 자동차 산업은 더욱 긴 노동시간으로 악명 높다. 금속노조 조사에 따르면 현대, 기아차의 평균 노동시간은 2,546시간에 달하며, 부품사는 2,752시간에 이른다. 자동차산업만 놓고 보면 한국 노동자들의 노동시간은 여전히 1980년과 비슷한 수준인 셈이다. 2000년대 들어 법정노동시간단축 등으로 전반적으로 노동시간이 줄어든 가운데서도 자동차산업의 경우 오히려 산업 특근이 늘어나며 노동시간 단축 효과마저 크게 나타나고 있지 않은 상황이다. 1993년 37시간이던 월 산업, 특근 시간은 2010년 45시간으로 늘어났다.

장시간 노동은 완성차 업체, 자동차 부품 업체 노동자들이 고령화되며 더욱 첨예한 사안이 되고 있다. 현대차, 기아차, 한국GM 조합원들의 50% 가까이가 40대 이상이며, 50대 이상도 20%가 넘어서고 있다. 장시간 노동과 밀접한 연관을 가지고 있는 심혈관 질환, 수면장애 등은 고령화 진행도와 더불어 매년 더 심각해질 가능성이 크다.

이러한 상황에서 한국 완성차 업체를 중심으로 노동시간단축 논의가 2000년대 초반부터 본격적으로 진행되었다. 2004년 현대차 노조는 야간노동을 없애자는 주간연속2교대제¹⁾를 사측에 공식 요구했고, 2005년 교섭에서 2009년 실시를 사측과 합의했다. 하지

1) 현재 자동차산업에서는 주간조가 오전 8시부터 저녁 6시50분까지 10시간, 야간조가 저녁 9시부터 그 다음날

만 2006년부터 현재까지 생산량 보전 방식, 임금 보전 방식, 노동강도에 관한 노사 기준 마련 방법 등을 둘러싸고 노사 간의 입장 차이가 좁혀지지 않고 있는 상황이다. 사측은 초지일관 생산량 대비 비용을 고정시켜 놓은 채, 생산량이 줄면 임금도 줄어야 한다는 입장이다. 만약 임금 보전을 원한다면 노동시간 감소만큼 노동강도를 상승시켜야 한다는 것이다. 이에 반해 현 현대차지부는 임금, 노동강도는 현재와 같은 상태를 유지해야 하며, 사측이 생산량 유지를 원한다면 노동시간 단축분 만큼 고용과 설비투자를 늘려야 한다는 입장이다.

주간연속2교대제 시행을 둘러싼 논쟁은 노동운동 내부에서도 존재한다. 크게 입장을 나누면, 임금, 노동강도를 다소 양보하더라도 일과 여가의 균형, 건강권 확보를 위해 노동시간단축을 노조 주도로 먼저 시행해야 한다는 입장과 임금과 노동조건 저하 없이 노동시간이 단축되어야 한다는 입장으로 나뉜다. 이와 연동되어 전자의 입장을 지지하는 노조 간부와 연구자들은 노사 노동강도 기준(맨아워)²⁾을 마련하여 생산량 보전을 위한 적정 노동강도와 적정 인력을 산정하자고 이야기하는 반면, 후자 입장을 지지하는 노조 간부와 연구자들은 노동강도 측정의 기준이 되는 모답스(MODAPTS)³⁾ 등의 방법이 노동자의 다양한 노동 지출을 반영하지 못할뿐더러 이렇게 노동강도가 강제로 정해지면 지금까지 노동강도를 완화하기 위해 싸워온 노동조합의 현장권력⁴⁾이 무너진다고 이야기한다.

아래에서는 현대차를 중심으로 한국자동차산업의 객관적 상황을 살펴봄으로써 현재 논란이 되고 있는 노동시간 단축 문제를 재점검해 보고자 한다.

오전 8시까지 10시간 일하는 교대제가 일반적이다. 주간연속2교대제는 이를 8시간 씩 연속으로 일하는 방식으로 바꿔 야간노동을 줄이자는 것을 목적으로 한다. 기아차에서는 3월 말 1조 07:40~16:20(8시간), 2조 16:20~01:00(8시간)로 주간연속2교대제를 시범실시할 예정이다. 물론 주간연속2교대제가 오후 10시부터인 법정 야간노동 시간 전체를 없애지는 못하지만, 2교대제에서 야간노동을 줄일 수 있는 현실적 최대치를 목표로 하고 있다.

- 2) 맨아워(M/H)는 3년 이상의 숙련자가 한 시간 동안 정상적인 속도로 수행할 수 있는 작업분량을 의미한다.
- 3) 모답스는 현대차 사측이 사용하는 방식으로 작업자의 동작 중 제한된 동작 요소를 선정하여 어떠한 일이 부여 되면 수행할 적정시간을 정해주고, 시간이 정해지면 그에 따른 생산량을 산출하는 방법이다. 예를 들면 손가락 운동에 1/7초, 손운동에 2/7초, 하박운동에 3/7초, 상하박운동에 4/7초, 어깨의 도움이 필요한 팔운동에 5/7초가 소요된다는 식으로 모든 공정에 작업 시간을 부여하는 방식이다.
- 4) 금속노조 완성차 사업장에서는 노동강도 증감이 대의원이 참여하는 부서협의회 등에서 결정된다. 노동강도, 현장통제 등을 둘러싼 현장 1선이라는 점에서 현장권력의 대표적 형태로 이야기된다.

2. 투자 중심의 노동시간단축 시나리오 _현대차의 예

교대제 관련 첨예한 싸움을 벌이고 있는 현대차부터 구체적 상황을 보자.⁵⁾

현대차그룹은 2011년 77.8조 매출에 8조원의 순익을 거뒀다. 수익률 10%대로 전세계 자동차 기업 중 최고 수준의 수익률이다. 자동차 생산 대수로 1위인 GM이 165조원 매출에 10조원 정도의 순익을 얻은 것에 비하면 현재 현대차가 수익성이 얼마나 좋은지를 가늠해 볼 수 있다. 더군다나 현대차는 현재 11개인 플랫폼을 6개 정도로 통합하면서 신차 개발 및 생산 비용을 기술적으로 더욱 낮춰 갈 계획을 세우고 있다⁶⁾. 이른바 구조적 비용이라 불리는 장기간의 생산 비용이 기술적으로 줄어든다. 현재 현대차가 돈이 없어서 추가 고용을 못하거나, 설비투자를 못할 상황은 아니라는 것이다.

현대차지부가 요구하는 신규인력채용, 설비투자 중심의 노동시간단축 요구에 대해 현대차 사측은 자본이 언제나 하는 이야기를 다시 꺼낸다. 장기적으로 인건비 비중이 높아져 수익성이 크게 악화될 수 있고, 경기 변동에 대응하기 힘들다는 이야기 말이다.

하지만 정말 이런 비용 증가가 현대차 경영에 큰 문제를 발생시킬까? 2004년 이후 해외공장이 크게 늘어나서 발생한 변화를 제외하기 위해 해외 계열사를 제외하고 국내 현대차 법인에 한해서 살펴본다.

설비투자, 아산 공장 규모로 증설 여력 있다.

먼저 설비 투자 부분을 보자. 설비 투자에서 중요한 것은 설비를 통해 한 해 얼마만큼의 매출액을 올리느냐다. 유형자산회전율이라고도 부르는 것인데, 여기서의 생산에 직접적 영향을 주는 설비(건축물, 기계, 금형/공구, 운반구)에 한해서 회전율을 살펴본다. 2002년 현대차의 매출액은 26조3천억 원이었고, 설비 순액은 3조6천억 원이었다. 즉 설비 1원 당 7.3원의 매출을 발생시켰다는 것이다. 2011년에는 4조4천억 원의 설비로 40조5천억 원의 매출을 발생시켜, 설비 1원당 9.2원의 매출을 만들어냈다.

2002년에도 경영에 큰 문제가 없었다는 점을 감안하면 현대차는 최소한 2002년과 2011년의 회전율의 중간치인 8.2 정도의 설비투자 여력이 있을 수 있다고 생각해 볼

5) 금융감독원 기업공시 자료를 근거로 한다.

6) 현대자동차, 『Hyundai Motor Company Investor Presentation February 2012』, 2012

수 있다. 2011년을 기준으로 한다면 약 5천억 원 정도의 설비투자를 진행해도 아무런 문제가 없다는 것이다. 2011년에 회사가 제시한 2천9백억보다 2천1백억 원 더 많은 돈을 노동시간 단축을 위한 공장 증설, 설비 개선 등에 투자해도 아무런 문제가 없다는 의미다. 그리고 그만큼 노동시간 단축 분을 노동강도 강화가 아닌 다른 방식으로 해결할 수 있다.

5천억 원 투자액은 현재 현대차 공장 부지에서 증설을 한다고 가정하면 아산 공장 규모를 하나 더 짓고도 남을 액수다. 현대차 아산 공장의 건축물, 기계, 금형/공구, 운반구 자산은 3천9백억 원 규모다.

9천 사내하청 정규직화와 2천3백여 신규채용도 가능하다

다음으로 인력 충원과 신규투자에 따라 매년 추가로 들어가는 비용을 살펴보자. 먼저 신규 채용 부분⁷⁾. 현대차는 2010년 제조에 직접 필요한 인건비(급여+복리후생비+퇴직금)로 4조1천억 정도를 지출했다. 현대차가 36조7천억 원의 매출을 올렸고, 여기서 재료비, 감가상각비, 외주가동비, 제조 인건비 등 27조 8천억 원의 비용이 지출되어 제조 과정에서 남은 이익은 8조9천억 원이다. 가치의 생산과 직접 연관된 과정에서 보면 현대차 노동자들은 2010년 1원 임금을 받아 약 2.2원의 이익을 만들어 냈단 이야기다.⁸⁾ 2011년에는 매출액이 10% 가까이 올랐으니 이 액수가 조금 더 올랐을 것으로 예상된다.

여기서 자본이 조금만 양보해 인건비 1원 당 2.2배의 이익이 아니라(2.2배의 착취) 2배의 이익(2배의 착취)으로만 조금 조정하면, 인건비 여력은 매년 3천6백억 원 가량이 발생한다. 이 액수는 2012년 1월에 실시한 4천8백억 원 배당금의 75% 수준으로 사실 현대차 입장에서 보면 별로 큰 액수라 말할 수도 없는 금액이다.

3천6백억 원 중 공장 신규 증설로 발생할 350억 가량의 감가상각⁹⁾을 제외하면, 약 3천2백억 원 가량이 매년 신규 인력을 위한 인건비로 사용될 수 있다. 인건비에서 퇴직금, 복리후생비 등을 제외하고 순수 임금이 차지하는 비중은 80% 정도 된다.

이를 이용하면 첫째, 고용노동부 조사에 따르면 약 9천명에 이르는 사내하청을 모두 정

7) 이 부분은 2011년 공시가 아직 발표되지 않은 관계로 2010년 자료를 기준으로 한다.

8) 노동가치론에 따르면 이 부분은 사실 착취다. 이윤은 노동이 창출했지만 임금으로 받지 못한 가치다.

9) 감가상각부분은 좀 복잡하지만 여기서는 자산의 7%의 감가상각을 가정했다.

규직화 할 수 있다. 금속노조 조사¹⁰⁾에 따르면 같은 근속연수의 정규직 대비 임금은 68% 수준이다. 2011년 임금 명세표(근속 4~5년)를 기준으로 정규직과의 1년 임금 총액 차이는 약 1천5백만 원 정도다. 따라서 9천명의 사내하청을 정규직화 하는데 드는 비용은 1천4백억 원 수준이다.

둘째, 남은 1천8백억 원으로는 약 2천3백여 명을 신규 채용할 수 있다. 현재 현대차지부 아산위원회 조합원 수인 2천5백여 명의 90%에 이르는 숫자다. 사측은 신규 채용시 근속 연수 증가에 따라 비용이 계속 증가한다고 주장할 수 있지만, 앞으로 10년간 현대차에서 퇴직할 인원(근속연수가 20~30년인 노동자들)이 1만명에 육박¹¹⁾하는 것을 감안하면 이는 충분히 상쇄되고도 남는다.

**주간연속2교대제,
자본이 아주 조금만 양보해도 충분히 노동조건 개악 없이 실현 가능하다**

2011년 노사 합의에 따르면 주간연속2교대제 시행을 하기 위해서는 시간당 생산 대수가 30대 늘어야 하고, 식사시간, 휴게시간 축소 등으로 연 184.1시간을 추가로 확보해야 한다. 이를 위해서 자본은 노동강도를 높일 것을 요구하고 있다.

하지만 앞에서 살펴보았듯이 자본이 조금, 아주 조금만 양보하면 굳이 이러한 현장통제 강화, 노동강도 강화 방안이 아니어도 생산량을 유지하며 주간연속2교대제를 시행할 수 있다. 자본의 탐욕을 조금만 버리면 된다는 것이다.

	현행	변경	효과
설비회전율	9.2	8.2	5천억 규모 설비증설 및 개선
제조인건비의 매출이익율	2.2	2	3천6백억 원 규모 연 추가 운영비 확보 설비감가상각비+9천명정규직화+2.3천명신규채용
※ 아산 공장 규모의 신규 공장 증설과 인력 충원 + 현 사내하청의 정규직화 → 생산량 유지와 노동조건 개선			

현재 8+9 체제로 변화시 생산량 부족분은 18만 7천대 수준이다. 이 생산량을 어떻게 맞출 것인가를 가지고 맨아워위원회부터, 일부 공정의 3교대제 도입, 편성효율 증가 등이 논의되고 있는데, 앞에서 이야기한 방식으로 투자비와 운용비를 마련할 수 있다면

10) 금속노조정책연구원·한국노동사회연구소, 『금속산업의 임금구조와 임금체계 조사 보고서』, 2008

11) 금속노조노동연구원, 『고령화 및 채용정체 실태와 노동조합 대응방안』, 2011

굳이 노동이 양보해야만 하는 쟁점을 만들지 않아도 된다. 아산 공장이 8+9로 변경 시 22만대 생산이 가능하니, 아산 공장 규모의 신규 공장을 증설 하면 될 일이다. 설비투자부터 운영비까지 모두 그렇게 어렵지 않게 확보 가능하다.

자본이 조금만 양보하면 될 일이고, 노동조합이 조금만 더 단결된 힘으로 싸워서 쟁취하면 될 일이다. 노동시간 단축은 자본과 노동의 역관계다. 앞에서 제시한 투자, 고용에 관한 시뮬레이션도 결국 노동의 힘으로 자본의 양보를 이끌어 낼 수 있는가가 관건이다. 일부 사람들은 이를 비현실적이라고 이야기할 수도 있겠지만, 현실적인 것을 오직 노동의 양보 속에서만 찾는 것이야 말로 노동시간이 결국 자본의 이윤과 노동의 몫이라는 계급 관계에서 결정되는 것이라는 사실을 망각한 것이다.

3. 노동강도와 노동시간의 교환은 중장기적 손실

이번에는 좀 더 넓은 차원에서 노동시간단축 문제를 살펴보자. 한국의 자동차 산업은 90년 132만대 생산에서 21년이 지난 2011년 465만대 생산¹²⁾으로 3.5배 성장했다. 2000년대부터 급증한 해외생산까지를 합하면 2011년 한국 자동차 업체들의 생산대수는 779만대로 약 6배 성장했다. 현대기아차는 생산대수 기준 세계 5대 자동차기업에 진입했고, 한국GM 역시 GM 전체의 22% 자동차에 직간접적 영향을 미치고 있다.¹³⁾

하지만 이러한 외향적 성장에도 불구하고 한국 자동차 산업이 온전한 의미의 산업적 성장을 하고 있다고 보기는 어렵다. 자본은 성장하지만 노동의 상황은 전혀 개선되고 있지 않기 때문이다. 투자를 통한 생산 혁신, 혁신을 통한 노동시간의 단축과 고용 증가라는 연관 관계가 약해지고 있다는 것이다.

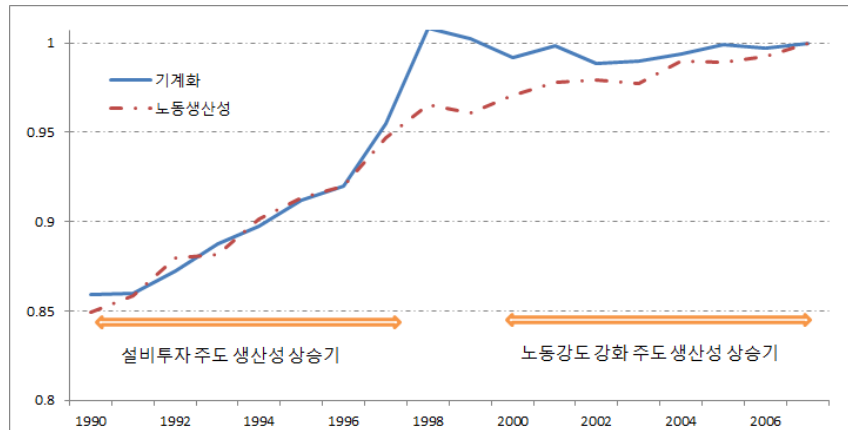
98년 이후 설비 개선보다 노동강도 강화를 통해 성장해온 자동차 산업

아래 그림은 이를 단적으로 보여준다. 그래프는 1990년대부터 경제위기 전인 2007년까지 기계화(시간 당 사용하는 유형자산)와 노동생산성(시간 당 생산하는 부가가치)의 변화 추이를 보여준다.

12) 완성차 기준이다. KD(반조립품)는 제외.

13) 한국GM은 80만대 수준의 완성차를 생산하는 것과 더불어 120만대 가까운 KD(반조립 자동차)를 GM에 공급하고 있다.

〈한국자동차산업의 기계화, 노동생산성 추이. 1990~2007〉¹⁴⁾



한국 자동차 산업은 98년 이전과 이후로 분명하게 구별되는데, 98년 이전에는 대규모 설비투자가, 98년 이후에는 소규모 설비투자가 이루어지고 있는 모습이 나타난다. 80년대 후반부터 현대 대우 기아차 등은 일본 따라잡기를 하겠다면서 대규모 자동화 설비를 들여왔다. 정주영, 김우중 등 재벌 오너들은 대규모 해외차입까지 하며 공장 증설과 자동화에 열을 올렸다. 이 시기는 자동차산업 설비가 연평균 26%씩 고도성장했고, 노동생산성은 연평균 20%씩 성장했으며, 고용은 연평균 3%씩 늘어났다. 한국자동차 산업의 황금기였다. 그리고 87년 투쟁을 통해 형성된 현장권력이 현장통제를 억누르며 노동강도 강화를 막아내던 시기다. 노동생산성은 노동강도 강화가 아니라 기계화 자동화로 이루어졌다. 산업적 확장세였기 때문에 자동화에도 불구하고 고용이 줄어들지는 않았고, 오히려 늘어났다.

98년 이후에는 상황이 변화했다. 2010년까지 11년간 기계설비(고정자본)는 연 7% 성장으로 급락했다. 하지만 노동생산성은 연 8% 성장하며 기계설비 증가분보다 더 크게 성장했다. 바로 현장통제를 통해 노동강도 상승으로 노동생산성을 올려왔다는 것이다. 98년 이전이 자본 지출에 의한 성장기였다면 98년 이후는 바로 노동 지출에 의한 성장기였다는 의미다.

14) 기계화는 자동화, 설비개선 수준을 나타낸다. 노동을 대체하는 자동화 투자도 있지만 노동 효율성 혹은 노동 강도를 낮추는 설비투자도 있다는 점에서 기계화라는 용어를 사용한다. 기계화는 한국은행 기업경영분석의 자동차산업 유형자산액(기계, 공구, 금형, 구축물 등)을 노동부 매월노동통계에서 재구성한 자동차 산업 총노동시간(연평균노동시간 * 총 노동자수)으로 나누어 측정했다. 기계화는 1시간 당 사용할 수 있는 유형자산의 양이다. 노동생산성은 시간 당 생산하는 부가가치의 양이다. 부가가치는 국민계정을 사용했고, 총노동시간은 앞의 기계화에 사용한 수치를 같이 사용했다.

그래프는 2007년을 1로 한 로그 스케일이다. 그래프 수치차이가 증가율이다. 간단하게 기울기가 증가율 증감을 보여준다고 보면 된다.

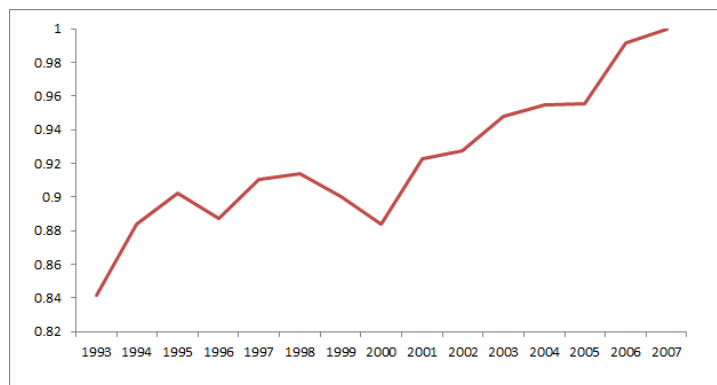
폴크스바겐? 1993년 타협 이후 2000년대의 상황

한국 자동차 산업이 15년간 이렇게 성장해 온 상황에서 노동시간을 줄이기 위해 노동강도를 높인다는 것은 두 가지 점에서 치명적이다.

첫째, 노조의 현장 권력으로 그나마 상승 속도를 늦춰오던 노동강도를 노동이 합의까지 해준다면 현대기아차 사측은 더욱 설비투자를 하지 않을 것이다. 반대로 노동은 더욱 노후한 설비 속에 자신의 몸을 마모시켜 출혈적 생산을 계속해야 할 것이다. 시간단축분보다 더 큰 정신과 육체의 손실을 감당해야 할 것이다.

최근 자주 인용되는 폴크스바겐의 93년 타협도 이런 식의 노동강도 상승을 처음부터 용인한 것은 아니었다. 독일 자동차산업의 노동생산성은 아래 그림에서 볼 수 있듯이 1993년부터 1997년 구조조정 시기에 약간 상승하기는 했지만 90년대를 통틀어 보면 그렇게 크게 상승한 것은 아니었다. 즉, 폴크스바겐의 협약은 결과적으로 노동시간단축에도 노동강도 강화를 억제하며 고용 유지를 달성했다는 것이다. 한국처럼 노동 강도를 크게 올려 노동시간을 단축한 것은 아니다.

〈독일 자동차 산업의 노동생산성〉¹⁵⁾



둘째, 현장권력이 무너지며 노동시간과 임금 모두 장기적으로 손해를 보게 될 것이다. 노동강도 강화는 미시적 통제를 필요로 하며 사측의 현장 통제력이 급상승할 수밖에 없다. 현장권력을 잃었을 경우 우리가 이미 예전에도 겪었듯이 유무형의 방식으로 노동

15) 노동생산성은 시간당 부가가치 생산액이다. 자동차산업부가가치는 OECD STAN DB를 이용했으며, 총노동시간은 ILO의 자동차산업 취업자 수와 주평균 노동시간 자료를 이용했다. 그래프는 앞의 그래프와 같은 로그 스케일이다.

시간과 임금조건이 악화된다.

이는 폴크스바겐에서도 나타나는 바인데 1993년 대대적인 노동시간 유연화의 효과로 2000년대 이후 90년대에 비해 갑절 이상 가파른 노동생산성 상승 현상이 나타났다. 물론 엄청난 설비 개선이나 기술 혁신을 통한 생산성 강화는 아니었다. 2001년부터 경제 위기 전인 2007년까지 독일 자동차 산업의 고정자본스톡(설비, 공구, 부동산, 구축물 등)은 오히려 3% 줄어들었다.¹⁶⁾ 유연화된 노동시간, 더욱 강화된 현장 통제는 결국 중장기적으로 노동자들의 노동강도 강화로 귀결된다는 것을 볼 수 있다.

독일도 이러한 상황일진데, 한국에서 교대제 개편 시작 시점부터 시간당 생산대수를 7% 넘게 올리고, 현장 권력을 상당히 약화시킬 강제적 노동강도 결정 기구를 만들어 노동시간을 단축한다는 것은 현대자동차 노동자들에게 중장기적 큰 위협으로 작용할 것이다.

4. 나가며: 모두를 위한 주간연속2교대제

1년에 2천6백 시간 가까이 일하며 고령화가 빠르게 진행 중인 완성차 업체에서 노동시간단축은 더 이상 미룰 수 없는 과제다. 노사 모두 이 점을 잘 알고 있다. 하지만 현대차 사측은 온전한 의미의 노동시간단축이 아니라 이번 주간연속2교대제를 노조의 현장 권력 약화와 노동 유연화의 매개로 삼고자 하고 있다.

현대차 사측이 지난 12월 고용노동부에 제출한 장시간 근로 개선 계획은 이를 잘 보여 준다. 현대차 사측은 편성효율 향상, 특근 시 생산성 강화, 공장 간 물량 이동 유연화와 전환배치 확대 등을 ‘장시간 근로 대책’이라고 내놓았다. 사측은 장시간 노동의 이유가 노동자들이 수당을 받기 위해 초과근로를 일부러 하기 때문이라는 것이며, 이를 해결하기 위해 작업장에서 관리자들이 더욱 엄격하게 노동시간과 생산량에 대해 관리를 해야만 한다는 것이다. 어렵사리 현장 권력을 그나마 유지시켜주던 잔업특근, UPH에 관한 대의원 권한마저 빼앗겼다는 것이다. 자본의 너무나 빠른 속내다.

한편 국민경제 차원에서 보면 노동시간단축이 고용 증가로 이루어지기 위해서는 무엇보다 시간단축의 반대급부로 생산성 증가를 유도해서는 안 된다. 프랑스 경제학자 뒤메닐

16) OECD STAN DB의 자동차산업 고정자본스톡 자료를 이용했다.

은 유럽이 미국보다 더 실업률 증가에 고통 받은 이유를 유럽 기업들의 급격한 생산성 증가에서 찾는다. 70년대 이후 유럽 기업들이 미국 기업 따라잡기를 하면서 미국보다도 더 큰 노동 생산성 상승을 만들어냈고, 그 결과 국민 경제 전체가 고실업 상태에 빠졌다는 것이다. 생산성 증가, 고실업, 내수 경제 침체의 악순환이 80년대 이후 유럽 경제를 더욱 힘들게 했다. 그의 주장에 따르면 유럽 경제가 2~3% 내외의 생산성 증가만 포기했어도 유럽은 훨씬 나은 경제 상황에 있었을 것이다¹⁷⁾. 80년대 후반부터 90년대 까지 프랑스, 독일 등은 노동시간을 크게 단축했지만 사실상 고용증가는 거의 없었다. 한국 역시 마찬가지일 것이다. 현대기아차 계획 식의 매우 큰 노동강도 강화, 생산성 증가를 전제한 노동시간단축 계획으로는 국민경제 차원에서 고용이 늘지 않는다.

현대차 노동자에게도, 국가경제에도 주간연속2교대제는 노동강도 강화 없이 온전히 자본의 투자와 지출 속에 이루어져야 한다. <끝>

17) 제나르 뒤메닐·도미니크 레비, 『자본의 반격』, 2006