

노동시간 단축, 지속가능한 경제발전을 위한 필요충분조건

- 패러다임의 전환이 필요하다 -

안 정 환*

◆ 여는 글

선거정국을 맞이하면서 세상에 총선과 대선 이야기가 무성하다. 따라서 언론을 통해 발표되는 정부나 정당의 정책에 표(票)폴리즘이 난무하고 있다. 최근 노동시간 단축에 대한 정부의 발표도 이와 궤를 같이한다고 보면 별 무리가 없을 것 같다. 그동안 ‘비즈니스 프렌들리’를 표방해온 MB정부 하에서 민생(民生)을 위한 공약들이 갑자기 난무하니 국민들의 입장에선 얼떨떨하기만 할 것 같다.

아무튼, 2012년 선거정국! 한마디로 격세지감(隔世之感), 갑자기 다른 세상에 떨어진 기분이다. 이런 와중에 작년 연말부터 고용노동부가 발표한 노동시간 단축을 위한 ‘장시간 근로체계 개선’과 ‘휴일근로 연장근무 포함’을 보면, 정부의 속내를 떠나 ‘노동시간 단축’은 세계 최고 수준의 노동시간¹⁾을 기록하고 있는 상황에서 실효성 있는 방안 마련이 무엇보다 시급한 상황이다.

일단, 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’과 ‘휴일근로 연장근무 포함’ 내용을 보면, 질(質)과는 관계없는 일자리 늘리기 위주이고 당장 시급한 대책이 필요한 부품사 문제는 언급하지 않고 대기업에만 초점을 맞추고 있어 내용적 보완이 필요하다는 의견이 지배적이다.

하지만 정부의 미비한 정책에도 불구하고 그동안 정책적 시혜를 받아오며 정부와의 밀착관계를 보여 온 재계 입장에서도 반발 또한 만만치 않은 것이 사실이다. 여기에다 재벌의 광고비에 자유롭지 못한 보수언론까지 노동계가 처한 장시간 노동에 대해 이상한 논리로 상황의 본질을 흐리고 있다. 이들의 주장은 “기업의 부담도 부담이지만, 소득이 줄어드는 노동자들도 반대할 것이다”며 상황을 잘못 보도하고 있다.

* 전국금속노동조합 기획국장(info_24@naver.com).

1) 한국과 같이 시간제비율이 높은 곳은 노동시간이 낮게 나온다는 점을 감안하면 우리나라의 노동시간은 더 높은 수치를 기록한다고 봐도 무방하다.

(그림 1) 한국의 장시간 노동

(단위: 시간)



주: 그래프는 전체 고용 기준이고 표는 임금근로자 기준임.
 자료: OECD(2011), *OECD Employment Outlook 2011*.

이에 반해 노동계는 “정부의 발표에 대해 원론적인 측면에서는 찬성하지만 방법론에서 의문과 문제점이 많기에 보완할 부분이 적지 않다”라는 의견을 내놓고 있다.

◆ 재계 주장 설득력 떨어져

정부의 노동시간 단축을 위한 ‘장시간 근로체계 개선’과 ‘휴일근로 연장근무 포함’에 대해 경총 관계자는 “인건비의 추가요소라는 1차원의 문제뿐만 아니라 숙련도가 미숙한 근로자를 고용했을 경우 채산성 악화가 우려된다”, “경기가 악화돼 생산량을 감축할 때 인력 구조조정에도 난항이 예상된다” 나아가 “노동시간이 줄어들면서 발생할 소득분 보전에 대한 노동조합의 요구로 노사갈등이 우려된다” 등의 이야기를 늘어놓으면서 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’에 재계를 대표하여 우려섞인 의견을 내놓고 있다.

한국사회에서 노동시간 단축은 시대적 과제지만 재계의 입장은 그동안 국민들이 수십년간 들어온 이야기를 벗어나지 못하고 있다. 지금까지 재계의 논리를 들어보면 ‘지속가능한 경제발전’은 커녕 ‘단기적 이윤’의 달콤함에 젖어 ‘현실안주’에만 집착하고 있다는 것을 알 수 있다. 최근 언론을 이용한 재계의 ‘지속가능한 경제발전’에 대한 입장발표는 정부의 보고서에서도 그 허구성이 확연히 드러나고 있다.

기획재정부가 올해 1월 4일 발간한 「2011년 국가경쟁력 보고서」에 따르면 우리나라 국

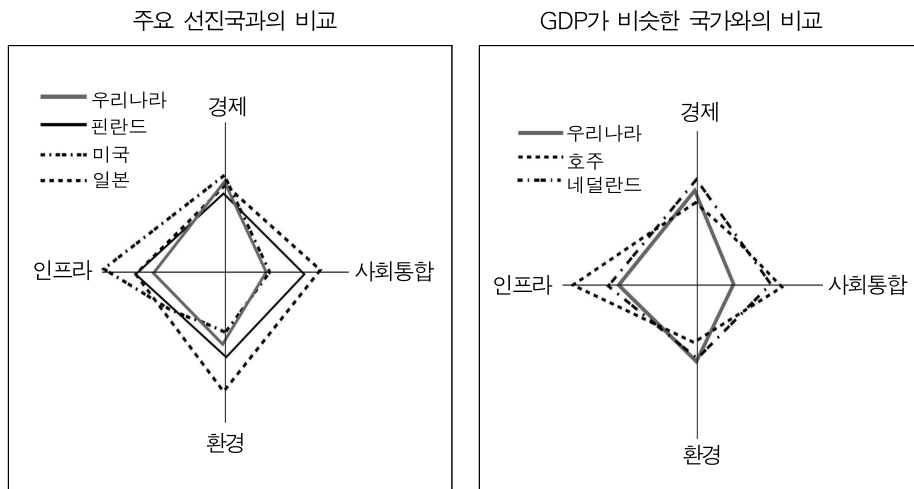
가경쟁력은 경제부문에서는 양호한 편이지만, 사회통합이나 사회자본 등의 분야에서는 취약한 것으로 나타났다. 국가경쟁력은 2010년 기준으로 경제성장률(6.2%)이 경제협력개발기구(OECD) 34개 국가 가운데 2위를 기록해 2009년 대비 5위에서 세 계단이나 올라섰다. 경제규모는 OECD 회원국 중에 10위를 유지했으며, 수출상품 세계시장 점유율도 10위에서 8위로 올라서 선진국과 격차를 줄였다.

하지만 경제규모는 비약적인 발전을 거듭하고 있음에도 불구하고 1인당 국내총생산(GDP)은 26위로 상대적으로 하위권에 머물렀다. 경제활동참가율은 34개국 중 27위로 낮았고, 연평균 노동시간도 2,193시간으로 33개국 중 가장 길었다. 특히 청년고용률(23%)은 34개국 중 28위, 여성 경제활동참가율(54.5%)은 30위로 OECD 국가 중에서도 최하위권이였다. 사회평등이나 의사소통, 청렴도 등 사회자본 부문에서도 상대적으로 취약했다.

이러한 수치에 대해 기획재정부는 “우리 경제가 성장을 지속하고 삶의 질을 개선하려면 외형만이 아닌 내실을 다지는 것이 필요한 시점”이라고 주장했다. 이는 재계가 주장하는 ‘지속가능한 경제발전’을 위해선 우리사회에 만연한 사회양극화 해소 없이, 앞으로의 경제발전이 더 이상 불가능하다는 정부로서의 다급함이 여실히 드러나고 있다.

노동계가 정부의 미흡한 ‘장시간 근로체계 개선’과 ‘휴일근로 연장근무에 포함’의 내용을 선거용으로만 보지 않는 이유가 바로 여기에 있다. 물론 기업의 입장에서 이를 모를리가 없다. 다만 최근 언론을 통해 피력되고 있는 재계의 주장들은 당장의 이윤에 급급해 노동시간 단축에 대한 체계모니를 기업들의 주도하에 관철시키겠다는 의도가 배어 있는 것처럼 보인다.

[그림 2] 한국의 사회통합과 사회자본의 취약한 구조



◆ 정부, 구체적인 행동에 나서야 할 때

지난 연말부터 고용노동부가 보여준 ‘장시간 근로체계 개선’과 ‘휴일근로 연장근무 포함’의 내용을 보면 노동계로선 솔직히 기대이상의 행보였다. 특히 현대차그룹을 압박하여 ‘장시간 근로 개선 계획서’를 제출토록 한 뒤 언론을 통해 노동시간 단축과 관련한 문제를 사회 공론화했다는 점은 평가할 만했다.

그간 고용노동부가 ‘장시간 근로체계 개선’을 위해 밝힌 주 내용은 ‘노동시간 단축을 통한 일자리 늘리기’와 ‘휴일근무 연장근로시간 포함’과 ‘근로시간 특례업종 축소방안’이다. 이 세 가지 사안은 장시간 노동을 해소하는 핵심으로써 고용노동부의 의지를 부분적으로 확인할 수 있었다는 점에서 노동계로 하여금 논의구조를 확대 모색하는 긍정적인 역할을 하기도 했다.

하지만 고용노동부의 구체적인 계획이 하나씩 드러나면서 기대감은 의구심으로 바뀌기 시작했다. ‘노동시간 단축을 통한 일자리 늘리기’는 좋은 일자리 늘리기가 아니었고, ‘휴일근로 연장근무 포함’ 건은 정부의 의지만 있다면 행정지침 개정으로 전시행하고 안정적인 정착을 위해 근로기준법을 고치면 되는 것을 굳이 법개정을 해야 한다고 나선 것이다.

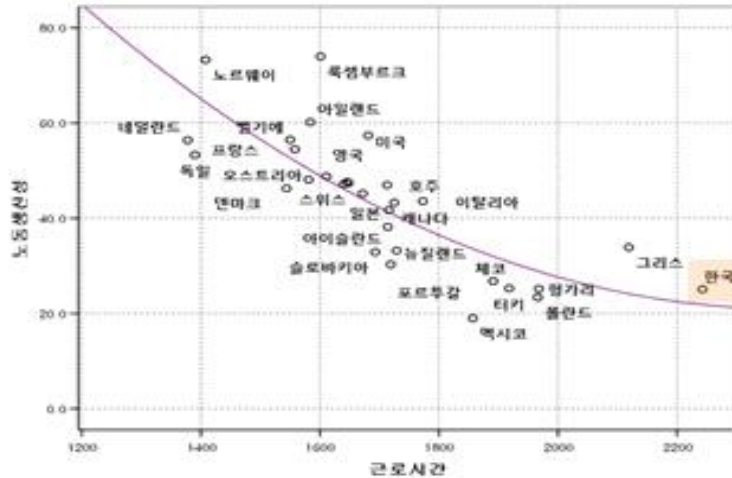
또한 ‘근로시간 특례업종 축소방안’도 당장 시급한 노동시간 단축에만 초점을 맞추고 단순 일자리 늘리기에만 골몰하여, 실질적 삶의 질과 관련된 최저임금 현실화와 생활임금 확보 등 임금체계 개선에 대한 부분은 전혀 언급하지 않고 있다.

정부가 진정으로 노동자의 삶의 질 향상을 위한다면, 노동시간 단축은 양질의 안정적인 일자리창출뿐 아니라 노동자의 건강권과 성평등·일과 가정의 균형·노동자의 사회참여 및 창의성 확대 등 국민 대다수인 노동자의 삶의 질을 향상하는 문제로 접근해야 한다. ‘장시간 근로체계 개선’은 단순한 실적 쌓기가 아니라 이윤논리에서 벗어나 공동체적 관점에서 사회 각계각층의 광범위한 논의를 통해 검토돼야 한다. 따라서 정부는 ‘장시간 근로체계 개선’을 위해서는 장시간·저임금 노동을 가능하게 하는 기형적이고 불합리한 제도를 폐지한다는 원칙을 세워놓고, 노동시간 단축의 취지에 부합하게 정책을 구체적으로 시행해 나갈 수 있도록 해야 할 것이다.

◆ 현장실태 - 제조업 중 자동차업종을 중심으로

지난 1월 30일, 고용노동부에서 발표한 ‘장시간 근로 개선 추진상황 및 향후 추진계획’ 기자회견담회 내용을 보면, 휴일근로를 연장근로에서 제외하고 있어 연장근로 한도(주12시간)에도 불구하고 결과적으로 주당68시간까지 근로가 가능하다고 했다. 연장근로가 12시

[그림 3] 근로시간 대비 노동생산성



간 이상이면서 휴일근로하는 노동자의 비율은 제조업은 30.1%, 자동차제조업은 54.9%이며, 휴일근로일수는 월평균 3.8일, 휴일근로시간은 주당 평균 7.0시간이라고 발표했다.2) 고용노동부는 이 수치만 개선한다 하더라도 약 25만 개의 일자리가 만들어질 수 있다고 했다.

문제는 현장의 장시간노동이 고용노동부의 실태조사를 훨씬 상회하고 있다는 것이다. 여기에다 국제기구에서 발암물질2급으로 분류된 심야노동이 광범위하게 이루어지고 있으며, 대부분 제조업의 평균연령이 40대 중반을 넘고 있어 이로 인한 노동자의 건강권이 심각하게 침해되고 있다. 금속노조에서는 2012년에 들어서만 장시간 노동과 심야노동의 직간접적인 영향으로 인해 10명이나 운명을 달리했다. 또한 장시간 노동이 생산성도 떨어진다는 것이 [그림 3]의 표에서 보듯이 각국의 사례를 통해서도 확연히 드러나고 있다.

하지만 우리사회는 임금체계가 장시간 노동에 맞추어져 있어, 생활임금 확보를 위해선 어쩔 수 없이 일중독에 빠질 수밖에 없는 구조적인 문제점을 안고 있다. 2011년 고용노동부가 현대·기아차에 제출하도록 한 「장시간 근로 개선 계획서」를 살펴보면 우리나라 대표기업들임에도 불구하고 근로시간 위반이 얼마나 광범위하게 이루어지고 있는가를 잘 알 수 있다.

2)

《휴일근로 현황》

- 연장근로가 12시간 이상 이면서 휴일근로하는 근로자 비율: 12.6%(약 1,437천 명)
 - 300인 미만 10.6%, 300인 이상 24.6%, 제조업 30.1%, 자동차제조업 54.9%
- 휴일근로 일수는 월평균 3.8일, 휴일근로시간은 주당 평균 7.0시간

* 자료: 고용노동부(2011. 6), 「고용형태별 근로실태조사」.

〈표 1〉 현대차(울산공장) 근로시간 위반현황

(단위: 명, 건)

공장별	총원	위반 건	
		(10주 총계)	(1주 평균)
전 체	19,542	22,081	2,208
1공장	2,906	1,792	179
2공장	2,891	2,893	289
3공장	2,891	2,927	292
4공장	2,448	3,103	310
5공장	3,143	2,970	297
엔진변속기	3,925	6,329	932
소재공장	912	1,897	189
시트공장	426	170	17

작년 말 회사가 자진해서 제출한 울산공장의 근로시간 위반현황을 보면 1주일 위반건 수가 평균 2,208건으로 한 달에 1만 건에 달할 정도로 근로시간을 위반하고 있다고 하는데 현장 조합원의 의견은 위반건수가 회사에서 제시한 수치보다 훨씬 높다고 한다.

이러한 근로시간 위반에 대해 회사는 소정근로시간 대비 높은 임금 적용이 가능한 연장근로 및 휴일근로를 종업원이 선호하는 결과라고 항변하고 있다. 과연 그럴까?

금속노조 현대자동차지부 근무형태변경추진위원회의 조사에 의하면 노동자들은 기본급(2011년 평균임금 대비 약 29%)의 비중이 낮아 생활임금이 확보되지 않는 관계로 위장 약 등 건강보조제를 먹어가면서 어쩔 수 없이 장시간 노동과 심야노동을 하고 있다고 했다. 이처럼 우리나라의 장시간 노동은 저효율, 저비용, 저임금이 낡은 생산관계를 기반으로 노동자들의 건강과 목숨을 담보로 한 저급한 형태로 운영되고 있다.

◆ 노동계의 주장 - 함께 살자! 지속가능한 경제발전을 위해

가. 경총, ‘노동계, 노동시간 단축 - 임금 유지’ 주장 허구

고용노동부의 이체필 장관은 “장시간 근로는 삶의 질과 경쟁력을 떨어뜨리는 걸림돌인 만큼 빠른 시간 내 교대제 개편을 마무리해 삶의 질과 생산성 향상을 도모하고 일자리를 늘려 함께 살아가는 사회를 만들어야 한다”, “자동차업계의 교대제 개편상황을 면밀히 모니터링하고 필요하면 장관이 현장을 직접 방문해 진행상황을 꼼꼼히 챙기겠다”며 ‘장시간 근로체계 개선’에 대해 의욕적인 입장을 밝혔다.

이에 반해 노동시간 단축의 대표적 업종으로 지목된 자동차업계는 정부의 정책에 반기

를 드는 것으로 비쳐질까 봐 불만을 겉으로 드러내지 못하고 어쩔 수 없이 개선계획을 짜 맞추어 내면서 경영계를 대변한 경총으로 하여금 기업의 입장을 대변케 하고 있다. 경총은 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’에 대해 ‘낮은 생산성’이 문제라며 “그동안 장시간 근로는 치열한 국제환경에서 낮은 생산성을 보완하는 요소로 작용해 왔다”면서 “그런데 낮은 생산성은 그대로인 채 노동시간만을 단축하러거나, 노동계의 요구처럼 단축된 노동 시간에도 불구하고 임금수준은 유지해야 한다는 것은 앞뒤가 맞지 않다”고 주장했다.

이 같은 경총의 주장은 사실과는 전혀 다르며, 스스로 구시대적인 인식의 문제를 드러내고 있다. “장시간 근로는 낮은 생산성을 보완하는 요소”라는 이야기는 단기이윤을 위해 저임금 구조에 기반한 개발도상국 생산성의 틀을 벗어나지 않겠다는 것으로 지속가능한 경제발전보다는 현실에 안주하겠다는 이야기나 다름 없다. 그리고 노동계의 주장이라며 “노동시간 단축-임금수준 유지”는 말이 안 된다”고 주장한다.

이러한 경총의 주장은 명백히 사실과 다른 이야기다.

금속노조 현대차지부 근무형태변경추진위에서 2010년 3월 조사한 설문조사와 직접면담조사 결과를 보면 주간연속2교대제 도입을 위해 단체협상의 기득권을 제외하곤 임금 등 노동조건에 대해서도 일정 부분 양보하겠다는 의지가 있음을 확인했다.³⁾ 경총은 사실을 왜곡하며 당장의 단기적인 기업이윤만을 생각할 것이 아니라 사용자 단체로서의 책임을 다하는 성숙한 모습을 보여야 할 것이다.

나. 국내기업, 시간벌기로 ‘노동시간 단축 주도권 강화’ 노려

국내기업들은 고용노동부의 ‘장시간 근로체계 개선’에 대해 급진적이라며 노동시간 단축에 있어 주도권 강화를 위해 동분서주하고 있다. 이들의 주장을 살펴보면 “우리 노동시장의 근로시간이 국제적으로 높은 수준이며 점진적으로 단축해야 하지만, 지금처럼 급진적으로 정책을 시행하는 것은 산업현장에 충격을 줄 수밖에 없다” 또한 “인건비의 추가 소요라는 1차원적 문제뿐만 아니라 숙련도가 미숙한 근로자를 고용했을 경우 채산성 악화도 우려된다”고 했다. 아울러 “경기가 악화돼 생산량을 감축할 때 인력구조조정에도 난항이 예상된다”고 하면서 “휴일근로가 연장근로에 포함되면 기업들은 당장 산업현장에 혼란이 가중될 수밖에 없다. 휴일근로가 없어지면 생산량을 줄이든가 라인속도를 높여야 하는데 이 역시 기업들에게는 부담스럽기는 마찬가지다”라고 엄살만 떨고 있다.

3)

금속노조 현대차지부 설문조사 내용	찬성	반대
일정 부분 양보(임금/노동강도/기득권 등)	55.8%	42.2%
임금감소 수용	58.5%	41.5%
노동강도 강화 수용	53.2%	46.8%

〈표 2〉 최근 5년간 국내기업 총순이익 증가 현황

	국내기업 총순이익	비고
2007	80조 원	
2008	52조 원	미국발 서브프라임모기지로 이익급감
2009	88조 원	경제침체 저성장 국면에서도 총순이익 바로 회복
2010	132조 원	총순이익 급상승
2011	경기불황에도 불구하고 2010년보다 늘어난 것으로 추정	

과연 그럴까? 최근 몇 년 간 국내기업 총순이익을 보면 2007년 80조 원이던 것이 미국발 서브프라임모기지 사태로 2008년 52조 원대로 급감했다. 2009년 88조 원으로 회복하더니 2010년엔 폭발적으로 늘어나 132조 원을 훌쩍 넘겼다. 세계적 경기침체에 직면한 2011년에도 국내기업의 총순이익은 2010년 대비 오히려 늘어난 것으로 경제전문가들은 추정하고 있으며, 2012년 지속되는 경기불황 전망에도 불구하고 소폭증가를 예상하고 있을 정도로 국내기업의 총순이익은 눈덩이처럼 불어나고 있다. 하지만 국내기업들은 여전히 근거 없는 비용부담을 이야기하면서 사회적 책임을 한사코 거부하고 있다.

재계의 터무니없는 주장은 노동소득분배율(국민총소득에서 노동에 따른 소득비용)만 보더라도 역지임을 알 수 있다. 최근 몇 년간 노동소득분배율을 보면 2006년 61.3%에서 2011년 말 59.2%까지 떨어졌다. 재계에서 수출경쟁력 운운하지만 수출제조기업의 노동소득분배율을 보면 더욱 더 기가 막힌다. 수출제조기업의 노동소득분배율을 보면 2006년 63%였다가, 2008년 53%로 급감한 뒤, 2010년에는 45%까지 기하급수적으로 떨어지고 있다. 이것만 보더라도 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’에 대해 재계가 주장하는 ‘급진적 정책 시행, 인건비 부담’ 등은 설득력이 떨어질 수밖에 없으며, 향후 노동시간 단축 정국에 있어 주도권을 쥐고 가기 위한 노림수 그 이상도 이하도 아니라는 것이다.

뿐만 아니라 “미숙한 근로자를 고용했을 경우 재산성 악화 우려”, “경기가 악화돼 생산량을 감축할 때 인력구조조정에도 난항 예상” 등의 입장표명을 보면 말문이 막힐 지경이다. 국내기업 관계자의 미숙한 근로자 운운은 앞으로도 신규고용과 종업원교육은 최소화하겠다는 입장과 다름 없으며, 경기가 악화되면 인력구조조정으로 위기를 돌파하겠다는 저급한 마인드로 어떻게 글로벌 경쟁체제에서 살아남을지 걱정이 앞선다.

다. 정부, 좀 더 명확한 태도 보여야

고용노동부가 작년 연말과 올해 초 발표한 ‘장시간 근로체계 개선’ 계획을 보면 기업프렌들리를 외쳤던 정부에서 어떻게 이런 정책이 나올 수 있는지 의아스럽기까지 했다. 하

지만 시간이 흐르면서 경총 등 기업들의 공세에 고용노동부가 어정쩡한 자세를 보여주고 있어 노동계의 기대감은 이제 의구심으로 변해가고 있다. 고용노동부가 완성차를 압박해서 내놓은 개선계획도 기업규모에 비해 미미하기 짝이 없는 내용이며, 노사가 기존 합의한 내용을 재탕·삼탕한 그 이상 이하도 아닌 내용으로 채워져 있었다.4)

일단 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’ 계획을 보면 어떻게든 일자리를 늘려보겠다는 의도는 분명히 보인다. 문제는 ‘일자리창출’ 질(質)에 관련한 것이다. 정부는 선거용으로 일자리를 창출했다고 생색내려는 시도보다는, 한국의 노동시장을 제대로 개선하여 좀 더 나은 일자리를 창출하겠다는 행보를 보여야 한다. 이와 함께 사회양극화 해소를 진정으로 원한다면 비정규직의 문제인 사내하청, 불법파견 문제를 우선 해결해야 할 것이다.

정부의 역할은 단기적 이윤만을 쫓는 기업들의 이해관계가 아닌 기업들로 하여금 사회적 책임을 다하게 하는 것이 옳다. 또한 사실관계가 다른 “대기업 노동자의 고액 초임”을 이야기하기보다는, 노동자들이 장시간 노동을 할 수밖에 없는 임금체계의 구조적인 문제 해결을 위해 나서야 한다. 지금 대기업 노동자들은 알려진 것과는 달리 임금의 약 70%를 수당과 시간외 업무에 의존하며, 약 30% 남짓한 기본급에 의존하고 있는 시급노동자들이다. 그리고 저임금에 수당을 포함하더라도 월 100만 원 전후의 임금을 가져가는 중소기업 사업장 노동자들의 처지를 어떻게 개선할 것인가에 대한 대책을 함께 내놓아야 한다.

한편 이채필 고용노동부 장관은 언론을 통해 “근로시간을 줄이기 위해 휴일근로에 연장근로를 포함하도록 현행 근로기준법을 개정할 방침”이라고 했다. 이것 또한 마찬가지로 행정해석만 다시 하면 되는 것인데 갑자기 법 개정 운운하는 것은 어떻게든 시간을 벌어보자는 국내기업의 입장과 다를 없다.

현행 근로기준법은 주당 40시간의 법정근로에 12시간 한도의 연장근로를 인정하며 최고 주 52시간을 넘지 못하도록 규정하고 있다. 이것을 정부가 지금까지 잘못된 행정해석을 통해 휴일특근을 초과근로에 포함하지 않아 법 취지가 무력화되었던 게 문제의 시발점이었다. 청와대 고용복지수석도 “행정지침 개정으로 시행하고 안정적인 정착을 위해 근로기준법을 고치는 게 맞다”고 했다. 정부는 국가 백년대계를 위해 ‘장시간 근로체계

4)

고용노동부가 압박해 제출한 완성차의 장시간 노동개선 대책	
현대·기아차	<ul style="list-style-type: none"> • 2013년도부터 주간연속2교대 실시 • 올해 안 1,400여 명 신규채용 • 3,599억 원 시설투자
한국GM	<ul style="list-style-type: none"> • 2천억 원 내외의 신규 설비투자 • 신규인력 채용 • 일부공정 교대제 전환(2조2교대→3조2교대)
르노삼성차	<ul style="list-style-type: none"> • 일부공정 3조3교대 도입
쌍용차	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 운영 중인 조립3팀 외에 1, 2팀 현장투입

개선'의 애초의 취지에 맞게끔 '삶의 질 제고, 일자리 증대, 생산성 향상'을 통해 지속가능한 경제발전 토대 구축에 책임을 다해야 할 것이다.

라. 금속노조의 입장과 요구, “낮은 패러다임을 바꾸자.”

지금까지 정부와 기업은 노동계를 집단의 힘으로 생떼를 부리는 조직으로 색안경을 끼고 본 부분이 없지 않다. 이 부분에 대해서 정부와 기업의 생각이 잘못되었음을 밝히면서, 노동계는 올바른 ‘장시간 근로체계 개선’을 위해선 “낮은 패러다임을 바꾸어야 한다”는 입장이다. 정부와 기업이 글로벌 경쟁력 향상을 위해 ‘노동의 유연화’와 ‘생산성 향상’을 주장하는데, 비정규직이 50%가 넘고 1년 미만 근속자가 37.2%인 상황에서 이보다 어떻게 더 ‘노동의 유연화’를 할 수 있는지 되묻고 싶다.

정부와 기업은 ‘노동의 유연화’와 ‘생산성 향상’을 외치기 전에, 우리사회의 취약한 ‘노동안전판에 대한 사회시스템 재구축’에 앞장서는 것이 옳다. ‘노동안전판에 대한 사회시스템 재구축’ 요구의 대표적인 사례로 쌍용차 정리하고 노동자들을 들 수 있다.

쌍용차 정리하고 노동자들은 투쟁 1,000일이 지난 지금 무려 21명이 운명을 달리했다. 이는 ‘해고는 곧 살인이다’라는 현실을 적나라하게 드러내는 것이며, 우리 사회가 이러한 사회시스템을 극복하지 않고서 ‘노동의 유연화’와 ‘생산성 향상’을 논한다는 것은 정부와 자본의 일방적 주장이며 사회적으로 동의가 될 리도 없다.

최근 정치권에서 복지 이슈가 대두되고 있는데 노동자에게 복지의 핵심은 거창한 것이 아닌 ‘노동자가 다치지 않고, 걱정하지 않고, 일할 수 있는 여건의 조성’이다. 여기에 맞는 사회시스템만 제대로 구축된다면 기업이 이야기하는 ‘경쟁력 향상’은 저절로 이루어질 것이다. 경쟁력 강화를 위한 자본의 요구조건에 선후를 굳이 따지자면 ‘노동안전판에 대한 사회시스템 재구축’을 통한 ‘패자부활전이 가능한 사회시스템 구축’이 먼저이고, 그런 토대 위에서 자본이 그토록 주장하는 ‘경쟁력 강화’ 방안 등을 얼마든지 논의할 수 있다는 것이다.

금속노조는 올해 실노동시간 단축과 주간연속2교대제(심야노동 철폐) 요구를 내놓았다. 이와 더불어 노동시간단축과 완성차의 주간연속2교대제와 연동될 수밖에 없는 부품사 관련 대책⁵⁾에 관해서도 입장을 정했다. 문제는 정부가 ‘장시간 근로체계 개선’에 대한 입장을 내놓으면서 심야노동철폐에 대해 부품사나 중소기업에 대한 그 어떠한 입장도 확인할 수 없다는 것이며, 완성차 사측 또한 그동안 완성차지부와만 논의를 해왔지 실질적으로 주간연속2교대를 가능케 할 수 있는 부품사에 대해 별다른 대책이 없는 상태라는 것이다.

5) 다음 페이지 각주 참조

이는 다시 말해 지금까지 논의만 무성했지 정부와 기업이 ‘노동시간 단축’과 ‘심야노동 철폐’를 실제 할 생각이 없는 것 아닌가 하는 의구심을 갖게 하고 있다. 제대로 된 ‘노동시간 단축’과 ‘심야노동 철폐’를 하려면 재정 여력이 있는 대기업보다는, 재정이 취약한 부품사나 중소기업에 대한 대책 없이는 할 수 없기 때문이다. 오히려 실제 대기업보다 중소기업이 더 장시간노동에 노출되어 있으며 열악한 조건 속에서 심야노동에 시달리고 있다는 것을 안다면, 정부의 ‘장시간 근로 개선 계획’이 자칫 본말이 전도된 우스꽝스러운 연출로 비취질 수도 있음을 알아야 한다.

실제로 2011년 8월 기준 사업체규모별 임금노동자 규모에 따르면 300인 이상 대기업노동자의 비율은 11.2%인 반면, 299인 미만의 중소기업노동자는 88.7%에 달한다. 바로 이번 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’이 이러한 산업의 구조적인 상황에 대한 제대로 된 고찰(考察) 없이 당장 급한대로 대기업에만 모든 초점이 맞춰져 있다는 맹점을 안고 있다. 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’이 실질적인 방안이 되려면 절대 다수의 중소기업노동자에 대한 개선방안을 반드시 보완해 내놓아야만 한다.

금속노조는 정부의 ‘장시간 근로체계 개선’에 대해 내용적 보완이 필요하다는 의견은 갖고 있지만 애써 부정적일 필요는 없다고 생각한다. 앞서 언급했지만 한국경제의 ‘지속 가능한 발전’을 위해서라도 정부의 이번 조치가 내실 있게 추진되었으면 한다. 이와 동시에 노·사·정 동수가 참여하는 노동시간단축위원회를 구성해 ‘전사회적 노동시간단축’을 종합적으로 수립·시행해야 한다. 이를 위해 기존 패러다임의 전환을 통해 저임금·저효율·저생산성의 ‘저진로전략’이 아니라, 고임금·고효율·고생산성의 ‘고진로전략’

금속노조 실노동시간 단축과 주간연속2교대제 요구(안)

1. 회사는 2012년 중으로 노동자들의 건강권 확보와 일자리 창출을 위해 심야노동을 철폐하고 교대제 변경을 실시한다.
2. 주간연속2교대제는 총고용보장, 적정노동강도, 생활임금보장 원칙아래 실시한다. 이를 위해 필요한 신설공장 및 설비증설을 한다.
3. 주간연속2교대제 시행과 함께 실노동시간을 단축하고 일자리를 창출한다.
4. 교대제 변경이 될 경우 생활임금을 보장하기 위한 월급제를 실시한다.
5. 회사는 교대제변경시 부품업체가 교대제변경을 시행할 수 있도록 적절한 납품단가 보장과 설비투자 지원방안 등을 마련한다.

금속노조 부품사 관련 대책(안)

1. 부품사의 근무형태 변경을 위해 조합에서는 완성차-부품사와의 종속적 관계, 생산체계 변화(납품의 동기화) 및 하도급구조에 대한 현황파악을 빠른 시간 내 마무리한다.
2. 이미 파악된 직서열을 중심으로 생산 동기화 및 인건비 상승이 가능한지 등의 여부를 조합차원에서 모니터링 활동강화를 통해 분류체계를 완료한다.
3. 재정적인 열악함으로 인해 생산동기화 등이 불가능한 업체에 대해서는 물류시스템의 확보와 재정적인 지원 등에 대한 정책대응력을 조합차원에서 준비한다.
4. 조합이 중심이 되어 완성차와 부품사의 연동체계를 강화해서 완성차와 부품사가 함께할 수 있는 내부협의(투쟁) 체계를 구축한다.

을 택해야 한다는 것이 노동계의 주장이며 입장이다.

◆ 맺음말

2012년 1월 8일 현대차 울산공장의 정규직 노조원 신모씨(44세)가 2010년 기준 연간 2,709시간(OECD 평균 1,749시간, 한국 평균 2,193시간) 일하는 공장에서 분신을 해 목숨을 잃었다. 또한 1월 17일에는 기아차 광주공장의 현장실습생인 김모군(18세)이 주당 68~72시간의 장시간 노동을 하다 의식불명에 빠져 아직도 생사를 넘나들고 있다. 이런 상태로 더 이상 지속가능한 경제발전을 기대할 수 없다. ‘국가별 평균근로시간과 노동생산성지수’를 보면 사태는 더 심각하다. 한국의 평균근로시간 대비 노동생산성은 주요국 대비 크게 떨어지는 상황이다(표 3 참조).

〈표 3〉 국가별 평균근로시간과 노동생산성지수

	평균근로시간	노동생산성지수
일본, 미국	1,700 시간	40(일본), 59(미국)
영국, 스페인	1,600 시간	47
독일	1,400 시간	53
한국	2,193 시간	27

지금 우리사회는 국내기업들의 글로벌 차원의 성장에도 불구하고 국내 고용증가는 정체해 있고 비정규직 파업 등이 사회적 논란이 되고 있다. 이는 개별기업 이윤의 극대화만을 노골적으로 꾀하는 신자유주의 일반적인 현상이지만 MB정부하에서 그 정도가 도를 넘어서고 있다. 이런 상황에서 정부의 장시간노동에 대한 개선대책은 윤곽만 공개되었을 뿐 ‘고용없는 성장’⁷⁾(일자리창출)과 ‘장시간 근로체계 개선’에 대한 구체적인 내용이 없다는 게 문제다.

또한 고용노동부의 강압에 의해 제출된 대기업의 개선책도 무슨 근거로 산정되었는지

7) 실적 대비 고용 없는 성장의 대표적인 예: 현대·기아차 실적 대비 직원 수 변동 현황

	2006	2011
전 세계 생산 판매량	376만 대	659만 대
국내 생산 판매량	275만 대	340만 대
매출액	44조 7,800억 원	60조 300억 원
영업이익	1조 1,000억 원	4조 9,100억 원
직원 수	8만 7,716명	8만 9,370명

주: 매출액과 영업이익은 2010년 기준, 해외부문을 제외한 국내부문 합계임.
 자료: 금감원.

알 수가 없는 상황이다. 그리고 대기업도 문제지만 재정여력이 부족한 중소기업들에 대한 정부의 지원이나 사회적 지원은 어떻게 할 것인지, 노동시간 단축에 따른 노동자의 생존권(생활임금 확보)과 사회적 임금의 제도적 지원 등에 대한 별다른 언급이 없다. 우리사회 장시간 노동의 원인은 저임금과 임금체계의 문제가 주 원인이지만, 사회적 임금인 교육·주택 등 낮은 사회보장책과 간접세 비중이 높은 가계지출 구조의 문제가 도사리고 있기 때문이기도 하다. 또한 ‘장시간 노동’은 “별 수 있을 때 벌여놓아야 한다”는 고용불안에 연유하고 있기 때문에 이러한 문제까지 종합적으로 다루어져야만 ‘장시간 근로체계 개선’의 실질적 대책이 될 수 있다.

이제 노동자들의 건강하고 행복한 삶뿐만 아니라 지속적인 경제발전을 위해서라도 노동시간 단축은 우리사회의 시대적 요구이며 절실한 문제가 되었다. 따라서 살인적인 장시간노동은 반드시 중단되어야 하며, 실질적 고용창출을 위해서라도 법과 제도적인 강력한 통제가 뒤따라야만 한다. 이와 함께 정부가 앞장서 생활임금 확보와 저임금노동자의 생계유지 방안, 연간노동시간 제한을 위한 제도 마련과 노동유연화 확대 저지, 비정규직 사내하청, 불법파견 등의 종합적인 대책까지 강구되어야만 한다.

끝으로 노동시간 단축 속에 내재되어 있는 전근대적 근무형태인 밤샘노동의 문제를 해결하기 위해서 우리사회가 다같이 노력해야 한다. 밤샘노동의 문제는 사회적 문제가 되고 있는 완성차의 주간연속2교대제뿐만 아니라, 재정상태가 취약한 중소기업들의 문제를 보완할 수 있는 납품단가 원가연동제 및 이익공유제, 세제 지원 등의 법과 제도적 지원이 함께 고려되어야만 한다. 또한 노동자들의 여가활용과 사회적 서비스시스템 등을 어떻게 보완할 것인가에 대한 정부와 지자체 등의 다각적인 지원이 뒤따라야 함은 두 말할 필요가 없다. 고용노동부가 뒤늦게나마 발표한 ‘장시간 근로 개선계획’은 만시지탄(晩時之歎)의 감이 없지 않지만, 지속가능한 경제발전을 위한 필요충분조건이기에 우리사회 구성원 모두의 지혜와 노력이 그 어느 때보다 요구되는 사안이다. **KLI**