

자동차부품회사의 교대제 개편과 근로시간 단축

배규식*

I. 서론 - 현대자동차의 교대제 개편과 근로시간 단축을 계기로

한국에서는 작업이 노동시간으로 조직화되는 방식인 교대제와 그와 연계된 노동시간을 바꾸는 것은 민주화나 금융위기 극복보다도 훨씬 더 시간이 많이 걸리고 어려운 것으로 보인다. 우리의 자동차산업의 예를 들어보면 그렇다. 현대자동차의 경우 2011년 생산직 연간 평균 노동시간이 2,678시간이었고(생산직 근로자의 20% 이상이 3,000시간 근무), 아래에서 보는 것처럼 자동차 1차 부품업체들의 노동시간도 상시주간조의 경우 2,670시간, 주간 2조2교대제의 경우 2,989시간이나 되고 있다.

〈표 1〉 주간 연속 2교대 합의안 요약

	주요 내용
근무형태 변경	<ul style="list-style-type: none"> • 전 공장(파워트레인, 소재 포함) '8/8+1' 시행 - (현대차) 1조 06:40~15:20, 2조 15:20~01:10 / 상시주간 08:00~17:30 - (기아차) 1조 07:00~15:40, 2조 15:40~01:30 / 상시주간 07:00~16:10
생산능력, 생산량 유지/인원운영	<ul style="list-style-type: none"> • (생산능력) 완성차 기준 30 UPH-UP 및 추가시간 확보로 감소분 만회 • (작업시간) 양사 UPH-UP 수준 및 근무시간운영 등 감안 추가시간 확보 • (인원운영) 8/8+1 시행후 1개월간 적용/검증 후 협의, 8/8 도입시 M/H 표준적용
임금체계 개선 (월급제)	<ul style="list-style-type: none"> • (임금형태/수준) 현 기본급 기준 월급제로 전환, 평일근무(10/10)기준 총액임금 보전 • (보전방식) 생산성 향상(UPH-P, 추가작업시간)에 따라 보전, 심야할증보전(현 재직자) • (상시주간조/정비직) 생산성 향상을 반영한 별도 임금체계 적용
시행시기	<ul style="list-style-type: none"> • (8/8+1) '13년 3월 4일부 시행 • (8/8) '14년까지 구체적 방안을 노사 합의하여 '16년 3월까지 도입

자료: 박태주(2013), 『노동시간 단축 및 교대제 개선 - 자동차산업을 중심으로』, 『생애주기별 고용과 복지』, 한국형 고용복지전략 국제심포지엄, 노사발전재단.

* 한국노동연구원 선임연구위원(baekiusik@kli.re.kr).

2005년 현대자동차노사가 주간 2조2교대제를 주간 연속 2교대제로 전환하기로 합의(2009년 1월 1일부터 시행하기로 합의)한 지 7년 만인 2012년 현대자동차노사가 주간 2교대제를 주간 연속 2교대제로 전환하기로 합의한 것에 따라 2013년 3월부터 현대자동차노사는 교대제 전환을 단행했다. 1967년 현대자동차가 준공되어 가동에 들어간 이래 주간 2조2교대제가 도입되어 시행된 지 무려 46년 만에 주간 연속 2교대제로 개편이 된 것이다. 현대자동차는 자동차산업에서 자동차부품산업에 앞서, 그리고 다른 제조업에 비해 앞서 교대제를 기존의 주야 2조2교대제에서 주간 연속 2교대제로 개편을 한 것이다.¹⁾

현대자동차가 주간 연속 2교대제(1조 8시간, 2조 9시간)로 개편함에 따라 휴일근로시간을 제외하면 연간 약 367시간 정도를 줄일 수 있으나 식사시간, 교육시간 등을 줄이거나 근로시간 밖으로 두어 근로시간을 확보함으로써 실제로는 연간 210시간을 줄이게 된다.

현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 상당한 파급력과 상징성을 갖고 있다. 우선 현대자동차와 연계되어 있는 수많은 자동차부품업체들에 직접 혹은 간접적인 영향을 미치게 되어 있다. 이미 같은 업종의 기아자동차는 현대자동차와 마찬가지로 3월 4일부터 주간 연속 2교대제를 도입했고, 한국GM은 노사가 내년 1월 초까지 교대제 개편을 단행하기로 합의하여 현재 준비 중에 있다. 뿐만 아니라 자동차부품산업의 1차 부품업체 노사들도 내년 3월까지 주간 연속 2교대제를 도입하기로 합의를 했다. 현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 자동차산업을 넘어서 금속산업 그리고 제조업 전반에도 교대제 개편과 노동시간의 단축을 촉진하는 크고 작은 영향을 줄 것으로 보인다.

현대자동차의 교대제 개편을 계기로 우리의 교대제 논의는 주야 맞교대와 주야 2조2교대제라는 여전히 낡은 교대제를 어떻게 개선할 것인지, 그리고 그와 더불어 근로시간(연장근로시간과 휴일근로시간)을 어떻게 줄일 것인가 하는 데 집중되어 있다. 우리의 주된 관심은 낡은 교대제와 장시간 노동이라는 점에서 여전히 과거 개발연대의 산업화 패러다임에서 어떻게 벗어날 것인가에 있다. 그러나 선진 외국에서의 교대제 논의는 노동시간의 유연화와 야간노동이 건강에 주는 영향을 어떻게 하면 최소화할 것인지 등에 초점이 맞추어져 있다. 그런 점에서 선진외국에서 이루어지고 있는 교대제 논의와 2013년 현재 한국에서 논의되고 있는 교대제 논의는 질적으로 수준과 내용을 달리하고 있다.

우리의 국민소득이 2만 달러를 훨씬 넘어 3만 달러를 향해 달려가면서 시장을 개방하

1) 현대자동차, 기아자동차 등 완성차에서 오랫동안 유지되어 온 주야 2조2교대제는 주간 10시간(08:00~18:50), 야간 10시간(21:00~08:00)의 근로시간으로 구성되어 있는 데 비해 2013년 3월 4일부터 현대차, 기아차에서 도입한 주간 2교대제는 1조(06:40~15:20), 2조(15:20~01:10)로 구성되어 있어, 심야노동을 없애고 야간을 일부 포함하지만, 주간에 작업을 시작하도록 되어 있다. 위의 시간은 공장 체류시간으로 여기에서 식사시간, 휴게시간까지 포함한 시간이며 실제 근로시간은 이들 시간을 제외한 시간이다. 그리고 자동차부품업체의 2조2교대제 가운데 주야 맞교대가 있는데 이것은 대체로 주간 12시간, 야간 12시간을 하되 중간에 식사시간, 휴게시간을 포함하는 시간으로 운영되고 있다.

는 각종 법과 제도를 선진국 수준으로 바꾸어 오면서 선진국 진입을 코앞에 두고 있는 현 단계에서 우리의 생산과 연계된 근무교대제에서는 과거 산업화 시대의 유물인 주야 맞교대 혹은 주야 2조2교대제와 그와 연계된 장시간 노동이 여전히 지배적으로 남아 있다. 이번 현대자동차 교대제 개편 논의에서 드러난 바와 같이 교대제 개편과 노동시간 단축은 생산량, 납품방식, 생산성, 임금(기본급, 연장근로와 야간근로수당), 생체리듬, 가족생활 등의 변화를 수반하여 자동차 생산의 전반, 비용구조, 임금수준, 가족관계 등에 직접적인 영향을 준다. 낡은 교대제과 장시간 노동이 지배적인 제조업에서 교대제 개편과 장시간 노동의 단축 없이 생산의 혁신과 업그레이드가 진정으로 이루어질 수 있을지 의문이다.

그런 점에서 현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 우리 제조업에 뿌리깊은 주야 2교대제를 개편하는 중요한 서곡이 될 수 있다. 주야 2조2교대제라는 낡은 교대조는 산업화시대에 장시간 노동을 구조화하고 유지하는 핵심적인 기제였다. 그동안 포스코의 4조3교대제의 도입, 유한킴벌리의 4조2교대제의 도입과 같은 교대제 개편의 혁신적인 노력이 있었으나 크게 확산되지 못하고 극소수의 혁신적인 사례에 머물고 말았다. 그러나 현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 노동시간 단축을 위한 노동법 개정, 급속 노사 합의를 매개로 하여 자동차부품산업에서의 교대제 개편 및 노동시간 단축 그리고 나아가서 제조업의 교대제 개편과 노동시간 단축을 촉진하는 것으로 나아갈 수 있다. 그런 점에서 현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 우리 제조업 그리고 전 산업에서의 교대제 개편과 노동시간 단축을 위한 도화선이 될 수 있다.

비록 만시지탄의 감이 있으나, 현대자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축은 우리의 생산시스템을 혁신하고, 근로자들의 삶과 밀접한 낡은 교대제를 개혁하는 중요한 출발점이 될 수 있다. 그 첫 번째 과제가 현대자동차와 긴밀하게 연계되어 있는 자동차부품회사에서 교대제가 어떻게 바뀌고 더불어 근로시간이 어떻게 단축될 수 있을 것인가 하는 점이며 이에 관심이 모아진다.

II. 자동차부품회사의 교대제와 근로시간 실태

우리는 그동안 제조업에서 어떤 근무교대제가 있는지, 노동시간이 얼마나 되는지, 그리고 근로시간에 관한 한 매우 느슨하기 짝이 없는 근로기준법을 제대로 지키고 있는지 체계적인 조사가 매우 적어 파편적인 정보만을 갖고 있었다. 2013년 자동차부품회사들에 대한

교대제와 노동시간 실태조사 결과 자동차부품산업에서의 교대제와 노동시간의 모습이 드러났다. 이 자료들을 2012년 고용노동부가 처음으로 제조업 가운데 노동시간이 특별히 긴 것으로 의심을 사 온 업종들을 상대로 조사를 통해 교대제와 노동시간을 조사한 자료²⁾와 비교하면서 자동차부품회사의 교대제와 장시간 노동의 실태를 살펴보기로 하자.

먼저, 2013년 2월 151개 1차 자동차부품업체를 대상으로 실시한 교대제와 노동시간 실태조사 결과를 살펴보자. 아래 표에서 보듯이 1차 자동차부품회사 151개 가운데 교대제 근무를 하고 있는 회사는 110개로 전체의 72.8%에 달하고 있다. 이 비율은 고용노동부가 2012년 상반기에 조사한 500인 이상 자동차부품업체와 금속가공업체 48개 가운데 교대제를 실시하고 있는 회사 비율인 87.5%보다 낮은데, 이것은 2013년 2월 조사대상에 교대제 실시비율이 낮은 300인 미만의 소기업들이 다수 포함되어 있었기 때문이다.

〈표 2〉 자동차부품업체의 교대제 근무 여부

		교대 근무제를 하고 있는 회사	
		회사 수(개)	비율(%)
전체(151개 회사)		110	72.8
규모	100인 미만	18	48.6
	100~300인 미만	58	78.4
	300인 이상	34	85.0
교대제 적용 근로자 비율	30% 미만	8	
	30~60% 미만	26	
	60% 이상	76	

자료 : 한국노동연구원(2013), 「자동차부품업체(1차)의 교대제와 근로시간에 관한 설문조사 결과」.

2013년 2월 실태조사에 따르면, 기업규모가 클수록 교대제 근무를 하는 회사 비율이 높으며, 교대제 근무를 하고 있는 회사의 69.1%인 76개사에서 교대제 근무의 적용을 받고 있는 생산직 근로자의 비율이 60% 이상이나 되는 것으로 나타났다. 그러면 교대제 근무를 하고 있는 회사에서는 어떤 형태의 교대제를 채택하고 있는가 알아보자.

교대제 근무를 채택하고 있는 110개 회사 가운데 107개 회사(97.3%)에서 2조2교대제를 채택하고 있었다. 2조2교대제를 실시하고 있는 회사 수는 107개로 전체 조사대상 151개 회사를 기준으로 보더라도 70.9%에 이르고 있다. 이것은 2012년 상반기 고용노동부 조사대상 48개사(상시근로자 500인 이상) 가운데 40개(83.3%)가 2조2교대제였다는 것에 비추

2) 고용노동부는 2012년 상반기 상시근로자 500명 이상이 되는 자동차부품업체 40개, 금속가공업 8개 업체 등 48개 업체의 교대제와 근로시간 및 근로기준법상 연장근로한도 위반 여부를 조사하여 발표했다.

〈표 3〉 자동차부품산업의 교대제 근무형태(중복응답 허용)

(단위: 개소)

교대제 형태		상시주간	2조2교대제	3조3교대제	3조2교대제	기타
전체(151개)		72 (47.7%)	107 (70.9%)	5 (3.3%)	3 (2.0%)	1 (1.3%)
규모	100인 미만	10	17	0	0	0
	100~300인 미만	40	57	1	0	0
	300인 이상	22	33	4	3	1
적용 근로자 비율	30% 미만	3	8	0	0	0
	30~60% 미만	16	24	1	0	0
	60% 이상	53	75	4	3	1

자료: 한국노동연구원(2013), 『자동차부품업체(1차)의 교대제와 근로시간에 관한 설문조사 결과』.

어 낮은 비율이지만, 조사대상의 차이를 고려하면 유사한 수준임을 알 수 있다.

그런데 상당수 회사에서 간접생산부문까지 포함한 생산직 근로자들은 2조2교대제만이 아니라 동시에 부분적으로는 상시주간조로 일하고 있는 경우가 많다.

〈표 4〉 상시주간과 2조2교대제의 주당 평균 노동시간과 연간노동시간³⁾

		상시주간	2조2교대제		
			1조 (주간조)	2조 (야간조)	평균
전 체		55.1 (2,670)	59.7	62.2	61.0 (2,989)
주된 교대제	상시주간	57.0 (2,793)	58.0	63.9	61.0
	2조2교대제	53.8	60.3	61.6	61.0 (2,989)
규모	100인 미만	52.3	62.2	62.3	62.3
	100~300인 미만	56.5	59.8	62.8	61.3
	300인 이상	53.8	58.2	61.2	59.7

주: 괄호 안은 1년을 49주 일하는 것으로 보고 계산한 연간노동시간임.

자료: 한국노동연구원(2013), 『자동차부품업체(1차)의 교대제와 근로시간에 관한 설문조사 결과』.

1차 자동차부품업체들의 주당 평균 노동시간은 약 58.6시간이 되는데, 상시주간조의 경우 55.1시간이 되고 2조2교대제는 61.0시간이 되어 상시주간조보다는 2조2교대제에서 노동시간이 주당 약 6시간이나 길게 나타나고 있다. 연간 휴일과 휴가를 규정(3일), 추석(3

3) 여기에서 주당노동시간에는 주중 연장근로시간과 주말 휴일근로시간이 포함된 값이다.

일), 신정(1일), 노동절(1일), 여름휴가(5일), 각종 경조 및 연차휴가(6일), 휴일(크리스마스, 석가탄신일, 광복절, 3·1절 기타 공휴일 가운데에서 실제로 쉬는 날 2일)을 합산하여 3주로 환산하면, 1년 49주를 일하는 것으로 보아 주간 평균 노동시간에서 연간 노동시간을 계산해 보면, 자동차부품업체들에서 상시주간조의 경우 2,670시간, 주간 2조2교대제의 경우 2,989시간이나 되는 것으로 나타나고 있다. 이 수치는 2012년 금속노조가 조사하여 발표한 연간 노동시간 2,685시간, 생산직 2조2교대제 근로시간 2,856시간과 비교하여 유사하거나 약간 더 길게 나타나고 있어 지나친 장시간 노동의 현실을 확인해 주고 있다.

2013년 실태조사에서는 근로기준법 위반 여부를 알기가 어렵지만, 주 평균 1회(월 4.3일)의 휴일근로(8시간)를 한다고 가정하더라도 2조2교대제의 경우에는 주 평균 근로시간이 61.0시간이기 때문에 주중 연장근로시간이 13시간이 되어 근로기준법상 연장근로한도를 위반하는 것으로 보인다. 자동차부품회사 가운데 상당수 회사들이 1주 연장근로한도를 위반할 정도로 2조2교대제 아래에서 장시간 노동을 하는 것으로 볼 수 있다.

〈표 5〉 주중 연장근로시간

	11시간 이하	12~15시간	16시간 이상	전 체
사업장 수(개)	21	18	9	48
비율(%)	43.8	37.5	18.7	100.0

자료 : 고용노동부(2012), 「자동차부품업체 및 금속가공제조업체 장시간근로조사」.

2012년 상반기 고용노동부가 조사한 자동차부품업과 금속가공업 48개사 가운데 주중 연장근로시간이 12시간을 초과하는 회사가 56.2%(27개사)가 되어 주말 특근 여부와 관계 없이 평일 연장근로시간이 긴 곳이 많게 나타났다. 같은 조사에서 주야 2교대조 사업장이 48개 중 81.3%(39개)로 높게 나타난 점을 고려하면, 주야 2교대조의 경우 거의 일상적으로 주중 연장근로시간이 12시간을 넘는 곳이 적지 않음을 알 수 있다.

〈표 6〉 연장근로 한도 위반 근로자 비율

	30% 미만	30~49%	50~69%	70~89%	90% 이상	전 체
사업장 수(개)	21	10	6	6	3	46
비율(%)	45.6	21.7	13.0	13.0	6.5	100.0

자료 : 고용노동부(2012), 「자동차부품업체 및 금속가공제조업체 장시간근로조사」.

자동차부품업과 금속가공업의 48개 대기업 가운데 평일 주 52시간에 추가로 주말에 16시간(토요일, 일요일 각 8시간씩)까지 1주일에 최대 68시간까지 허용된 현행 근로기준법상 노동시간 기준을 위반하고 있는 곳이 46개소가 되어 96%가 근로기준법을 위반하고 있었

다. 이 가운데 54.3%(25개 회사)에서 월 평균 30% 이상의 근로자들이 연장근로의 한도를 위반하고 있었다(여기에서 말하는 연장근로 한도 위반은 주중 연장근로시간과 휴일근로 시간 토, 일요일 각 8시간을 넘는 시간을 합친 시간이 주 12시간을 넘는 경우를 말함).

2012년 상반기 고용노동부의 조사결과는 앞서 2013년 2월 실태조사결과 상당수 회사에서 근로기준법상 연장근로 한도를 위반하고 있다는 지적을 확인해 주고 있다. 그동안 잘 알려진 바와 같이 완성차 조립회사의 주야 2교대제와 장시간 노동만이 아니라 자동차부품 회사들에서도 낮은 교대제 아래 장시간 노동이 관행화, 상시화되어 있음을 알 수 있다.

Ⅲ. 완성차의 교대제 개편과 근로시간 단축이 자동차부품회사에 주는 영향

2013년 4월 현재 현대자동차와 기아자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축이 1차 부품 업체에 직접 주는 영향은 납품방식이나 납품제품에 따라 다르기는 하지만, 우려했던 것보다 그 영향이 직접적이고 크지 않다. 자동차부품회사가 완성차에 납품하는 방식이 완성차 업체에서 조립하는 개별 차량의 사양(고객맞춤)에 따라야 하는 직서열(just in sequence)로서 납품하는 제품이 크거나 부피가 대형인 경우(모듈)에는 생산이 아주 긴밀하게 동조화되어 있어 현대자동차나 기아자동차의 교대제 개편과 노동시간 단축과 시기적으로 동시에 해당 직서열 자동차부품업체들은 교대제를 개편하고 노동시간을 단축해야 한다. 이들 직서열 자동차부품업체는 주로 대형부품(예: 모듈)을 납품해야 하는 경우 완성차와 연동하여 시기적으로 이미 주간 연속 2교대제로 개편하고 노동시간도 줄이는 조치를 취하고 있다.⁴⁾

- 4) 자동차부품회사의 입장에서 완성차와 생산의 동조화나 완성차에 얼마나 자주 납품을 해야 하는가 하는 것은 납품방식, 즉 직서열(Just in Sequence), 적기서열(Just in time) 그리고 일반공급에 달려 있다. 여기에서 직서열은 완성차조립공장에서 차량마다 다른 각종 옵션이나 사양을 반영하여 개별 차량의 조립순서에 정확히 일치되는 순서로 납품해야 한다. 이제 완성차의 각 생산라인에서는 한 가지 종류만 생산되는 것이 아니라, 여러 모델과 같은 모델이라도 각각 다른 사양의 차량을 혼류 생산해야 하기 때문에 이들 개별차량의 부품을 생산하는 기업들은 해당 부품을 개별 차량의 모델이나 사양에 맞추어 정확하게 제때에 공급할 필요가 있다. 적기서열은 과거 대량생산방식에서 재고를 최소화한 일본식 자동차생산방식에서 채택한 것으로서, 소량의 부품을 제때에 공급하고 보통 2시간 분 정도의 재고를 관리하는 것으로 알려져 있다. 일반공급은 부품이 제때에 공급될 필요성이 크지 않은 것으로서 부품의 크기가 작거나 금형과 같은 프로젝트성 자재 등이 여기에 해당한다고 할 수 있다.

일부 직서열로 부품을 납품해야 하는 1차 자동차부품회사들은 완성차 공장 앞에 부품창고를 별도로 두어 대응하기도 하고 있다. 직서열 부품을 납품해야 하는 1차 자동차부품회사의 경우에도 부품의 크기가 작을 경우 완성차 공장 내 재고를 쌓아둘 곳이 있거나 완성차 공장 근처에 부품창고를 두고 부품을 직서열에 맞추어 납품하되, 굳이 완성차의 교대제 개편에 맞추어 교대제를 개편하고 노동시간을 줄일 필요는 없었다.

대부분 1차 자동차부품회사들은 직서열이 아니라 적기서열(JIT: Just In Time)이거나 일반공급이고 부품도 작아서 완성차업체들과 반드시 동조화를 할 필요는 없기 때문에 적어도 단기적으로는 완성차의 교대제 개편과 노동시간 단축에 맞추어 반드시 교대조를 개편해야 하고 노동시간을 줄여야 할 필요는 없는 것으로 확인되고 있다. 또한 1차 자동차부품업체들이 생산하는 제품 가운데 직서열의 비중이 낮거나 혹은 주로 적기서열, 일반공급으로 납품을 하는 경우에도 마찬가지로 반드시 교대제 개편과 노동시간 단축의 필요성이 있는 것은 아니었다.

〈표 7〉 완성차의 교대제개편이 1차 자동차부품업체에 주는 영향

		생산라인 거의 전부에 직접영향		상당수 생산라인에 영향		생산라인의 일부만 영향		생산라인 영향 미미/없음	
		사업체수	비율	사업체수	비율	사업체수	비율	사업체수	비율
전 체		24	15.9	33	21.9	43	28.5	51	33.8
납품 방식	적기(JIT)서열	8	21.6	11	29.7	10	27.0	8	21.6
	직서열	10	19.2	10	19.2	17	32.7	15	28.8
	일반 공급	6	9.7	12	19.4	16	25.8	28	45.2

자료 : 한국노동연구원(2013), 「자동차부품업체(1차)의 교대제와 근로시간에 관한 설문조사 결과」.

그러나 중장기적으로는 이들 1차 자동차부품업체도 교대제 개편과 노동시간 단축을 해야 할 것으로 보인다. 먼저, 금속노조가 1차 자동차부품업체들과 2014년 3월 말까지 기존 주야 2조2교대제를 주간 연속 2교대제로 단계적으로 개편하기로 합의했기 때문이다. 앞으로 노동시간 단축의 흐름과 맞물려서도 자동차부품업체들은 교대제 개편과 노동시간 단축을 해야 할 것으로 보인다.

다음으로 그동안 노동법적인 근거가 박약한 상태에서 고용노동부 행정해석에 의존해 온 휴일근로시간을 연장근로시간에서 제외하는 규정이 노동법 개정으로 바뀌게 될 것이기 때문이다. 휴일근로시간을 연장근로시간에 포함하는 경우, 현재 대부분의 자동차부품회사에서 유지되고 있는 주야 2교대제와 장시간 노동은 더 이상 지속되기 어렵다.

따라서 2013년 4월 현재까지 완성차의 교대제 개편과 노동시간 단축이 1차 자동차부품업체에 일부 대형부품(모듈)을 납품하는 직서열업체에만 직접적인 영향을 주고 있고 다

른 회사들은 영향을 적게 받거나 간접적으로 받고 있어 단기적으로는 1차 자동차부품업체들이 교대제를 개편하고 노동시간을 단축해야 할 긴박한 필요성이 있지는 않다. 그러나 중장기적으로는 자동차부품업체들도 현 주야 2교대제를 주간 연속 2교대제나 다른 형태의 교대제로, 그리고 장시간 노동을 줄여야 할 수밖에 없을 것으로 보인다.

이에 따라 1차 자동차부품업체는 물론 향후 2차 자동차부품업체, 3차 부품업체들까지 교대제를 개편하고 노동시간을 단축하는 경우 직면하게 될 문제가 많고 복잡하다. 자동차부품업체들은 완성차가 요구하는 생산물량을 어떻게 생산해 낼 것인가 그리고 그렇게 하기 위해 생산설비에 대한 투자 여부, 투자비조달, 그리고 추가인력이 필요한 경우 인건비 부담, 생산성 증대를 위해 노동강도 강화, 노동시간을 줄이는 경우 임금보전, 외주화 내지 해외생산 문제들이 쟁점이 되고 있다.

이런 문제점에도 불구하고 자동차부품회사 내부에서 앞으로 현 주야 2교대제를 주간 연속 2교대제나 기타 교대제로 개편하고, 노동시간을 줄이는 문제에 대해 어떻게 대응하고 준비해 나가야 하는지에 대한 걱정을 주로 할 뿐 구체적인 준비가 되는 곳은 의외로 적다. 민주노총 조직이 있는 자동차부품업체들에서는 부분적으로 근무형태변경을 위한 노사공동위원회를 세우고 준비를 시작하고 있는 곳도 있으나 아직 본격적인 논의나 준비를 하고 있지는 않았다. 무엇보다 자동차부품회사 경영진은 생산물량을 확보하기 위한 신규투자비용, 경기의 불확실성에서 오는 신규투자 부담, 인원충원 시 인건비 부담, 임금보전을 할 경우 비용부담과 임금삭감 시 노조의 반발 등으로 고심을 하고 있었다. 특히 교대제 개편과 노동시간 단축에 따른 1차 자동차부품업체들의 비용증가에 대해 완성차에서 부품단가 산정에서 일정하게 분담해 줄 것을 기대하고 있었으나 그 가능성은 낮게 보고 있었다. 휴일근로시간을 연장근로시간에 포함하는 데 대한 부담감을 호소하고 있었다. 금속노조와 산하 조직들은 자동차부품업체들이 주간 연속 2교대제로 교대제 개편을 하고 노동시간을 단축해야 하는 경우 임금삭감 혹은 노동강도 강화, 외주화 등에 대해 우려를 하고 있었다.

그러나 한국노총 소속 조직이 있는 거의 대부분의 자동차부품업체들에서는 완성차의 교대제 개편과 노동시간 단축에 대해서 받는 영향이 작아서 그런지 노사 모두 별다른 준비도 하지 않고 있었고, 문제의식도 취약한 수준이었다.

더구나 완성차업체의 교대제 개편과 노동시간 단축이 1차 자동차부품업체를 넘어서 2차, 3차 자동차부품업체들에서는 교대제 개편과 노동시간 단축을 하는 데 따른 어려움이 더욱 클 것으로 보인다. 2차, 3차 자동차부품업체들에서는 1차 자동차부품업체들보다 임금수준도 낮고, 수익성도 취약하기 때문에 기존의 낡은 주야 2교대제와 장시간 노동을 주간 연속 2교대제로 바꾸면서 동시에 노동시간을 줄이는 문제는 체계적으로 준비되고 지원이 되어야 할 것으로 보인다.

IV. 자동차부품회사의 교대제 개편과 노동시간 단축 과제

먼저, 완성차를 비롯한 자동차부품업체들의 장시간 노동이 1주 최대 68시간까지 법적으로 허용된 노동시간을 초과하여 이루어지고 있는 노동조건을 개선하기 위해 장시간 노동을 구조화하고 있는 낡은 주야 2교대제를 개편하고 노동시간을 단축해야 한다는 점을 분명히 해야 할 필요가 있다. 일부 자동차부품업체 노사가 근로기준법을 위반하고 있는 장시간 노동을 단축해야 할 필요성에 대해서조차도 반발하는 것은 장시간 노동의 단축이라는 시대정신과 사회적 흐름에 반하는 것이다. 자동차산업에서 주40시간제 시대에 연간 노동시간이 2,500~3,000시간이 되는 것은 우리나라 평균 노동시간 2,100시간대에 비해서도 지나치기 때문에 반드시 시정할 필요가 있다.

둘째, 자동차부품회사의 교대제 개편과 노동시간 단축 문제를 이해관계당사자들인 완성차 노사, 자동차부품업체 노사, 정부 등이 함께 머리를 맞대고 협의하고 지원하여 그 해결방안을 모색하기 위해 ‘자동차부품산업의 교대제 개편과 노동시간 단축을 위한 자동차산업 노사정위원회’를 구성해야 한다. 앞서 살펴본 자동차부품회사의 교대제 개편과 노동시간 단축을 둘러싼 쟁점에서 보듯이, 낡은 교대제와 장시간 노동이 생산시스템, 단가, 임금, 자동차부품 공급사슬과 긴밀하게 연계되어 있어서 자동차부품업체의 교대제 개편과 노동시간 단축을 위해서는 이들의 동시적 변화와 조정이 필요하다. 그리고 그 중심에 완성차업체가 놓여 있다. 그런 점에서 현대자동차, 기아자동차가 먼저 교대제 개편과 노동시간 단축을 개시한 점은 자동차산업 전체에서 필요한 변화를 이끌고 있다는 점에서는 긍정적이지만, 자동차부품업체들과 함께 준비하고 논의하지 못한 점은 완성차와 자동차부품산업이 긴밀하게 연계된 측면에서 볼 때 완성차 노사의 자기중심적인, 독점적인 의사결정이라는 부정적 측면을 드러내고 있다. 따라서 비록 늦기는 했으나 우선, 1차 자동차부품사 노사만이 아니라, 완성차 노사 그리고 2차, 3차 부품사의 노사가 함께 참여하고 정부도 참여하는 ‘자동차부품산업의 교대제 개편과 노동시간 단축을 위한 자동차산업 노사정위원회’를 구성해야 한다. 여기에서 완성차와 부품회사 간의 역할관계가 일방적이기 때문에 정부의 적극적인 조정역할이 필요하다.

셋째, 자동차부품업체의 교대제 개편과 노동시간 단축은 자동차산업 이해당사자들 사이의 가능한 한 비중중립성 혹은 비용분담의 원칙에 따라 이루어질 필요가 있다(박대주, 2013). 물량보전과 임금보전의 교환을 통한 단위노동비용의 유지, 간접인건비 등의 최소화, 비용의 증가 시 이해당사자(완성차 노사 포함) 간의 분담이 이루어지는 해법을 모색할 필요가 있다.

넷째, 자동차산업에서는 노조도 장시간 노동에 사용자와 담합을 하여 낡은 교대제와 장시간 노동의 유지에 중요한 역할을 해 온 점을 반성하고 이번 기회에 낡은 교대제 개편과 장시간 노동의 단축을 위해 적극적으로 나설 필요가 있다. 일부에서는 휴일근로수당, 연장근로수당의 축소를 이유로 노동시간 단축을 반대하는 퇴영적인 노조도 있다. 여가를 통한 삶의 질 개선, 노동시간의 단축을 통한 노동생활의 질 개선 그리고 일과 가정의 양립이 점차 중요해지고 있는 상황에서 노동조합들이, 기계와 같이 연 3,000시간의 초장시간 노동을 노동자들이 하는 것을 허용해서야 되겠는가.

앞으로도 저임금을 이용한 경쟁, 장시간 노동을 통한 경쟁에 의존하다가가는 외국의 우수한 자동차산업이 진출해 있는 중국의 저임금과 장시간 노동에 밀려서 경쟁에서 밀려날 수밖에 없다는 것이 점차 분명해지고 있다. 노동시간 단축과 함께 작업장 혁신, 숙련향상과 품질혁신 등으로 자동차시장에서 중고급시장에 적합한 생산시스템을 구축해 나갈 필요가 있다. **KLI**

<참고문헌>

박태주(2013), 『노동시간 단축 및 교대제 개선—자동차산업을 중심으로』, 『생애주기별 고용과 복지』, 한국형 고용복지전략 국제심포지엄, 노사발전재단, 2013. 4. 23.