



사진: 현대차 연대자 백은진

4월 29일 라인을 멈추고 본관 앞으로 몰려간 1공장 노동자들

임금감소 없는 노동시간 단축을 위해 물러서지 말자

현대차에서 지난 두 달 넘게 진행돼 온 특근 거부 투쟁은 '주간연속2교대 시행 합의'에서 부족한 부분을 해결하고 제대로 된 주간연속2교대제를 이루기 위한 것이었다.

그런데 4월 26일 문용문 지부장은 대의원 대표들의 반발을 무릅쓰고, 특근 문제에 합의했다. 합의 내용을 보면 3월부터 강화된 노동강도가 주말 특근에도 고스란히 적용된다.

게다가 기존 임금 수준을 유지하려면 매주 특근을 해야 해서 주 6일 노동을 고착화할 우려도 있다. 반면, 사측은 이 합의에 대해 '주말에도 평일

처럼 2개조를 운영해서 기존보다 오히려 생산량을 늘릴 수 있다고 말한다. 따라서 이런 합의에 노동자들이 반발한 것은 당연하다.

반발

실제로, 4월 29일에 울산 1공장에서 조합원 1천여 명이 모여서 합의를 규탄하는 집회를 했다. 작업을 중단하고 본관으로 이동한 노동자들은 달걀을 던지며 분노를 터뜨렸다. 곳곳에서 "노동조합 사무실로 가자"하는 목소리도 터져 나왔다. 노동자들은 노조 사무실 앞에 가서 문용문 지도

부에 항의했다. 1공장 비정규직 노동자들도 항의에 동참하며, 비정규직·정규직 단결의 모범을 보여 줬다.

1공장 오후 근무조도 "오전 근무조도 나갔는데 우리도 나가자"하며 작업을 거부하고 항의 행동을 이어갔다. 이 때문에 29일에 울산 1공장 라인 은 제대로 가동되지 않았다.

이런 불만과 분노에 힘입어서 울산 1·2·3·4·5 공장 대의원 사업부 대표들은 특근 거부 지속도 결정했다. 나머지 사업부 대표들도 특근 거부에 동참한 상황이다.

사업부 대표들은 문용문 지부장의

사과와 특근 재협상을 요구하고 있다. 현장 노동자들의 불만을 반영한 이런 요구는 정당하다.

온전한 주간연속2교대 완성을 위해

특근 거부 투쟁은 주간연속2교대 투쟁의 연장선에 있다. 주간연속2교대 도입의 핵심은 밤샘노동 폐지와 노동시간 단축이었다.

그러나 지난해 투쟁해서 밤샘노동은 폐지했지만, 노동강도는 강화됐고, 노동시간은 여전히 길다. 그래서 지난해 잠정합의안은 조합원 52.7퍼센

>> 뒷면으로 이어짐

>> 앞면에서 이어짐

트 찬성으로 가까스로 통과됐다.

그런데, 이번 잘못된 특근 합의로 강화된 평일 노동강도가 주말 특근에도 고스란히 반영되게 생겼다. 주 5일제가 시행된지 언젠데 아직도 주말에 일할 뿐 아니라, 노동강도까지 강화되는 것이다.

이를 통해 사측이 얻을 바는 분명하다. 노동강도는 높이고, 생산량을 유지하려는 것이다.

이 때문에 주간연속2교대에도 불구하고 “현대차에 기술직(생산직) 노동자의 평균 노동시간은 여전히 2천 5백 시간에 육박한다”(박태주, “현대자동차 주간연속 2교대제의 합의 내용과 평가”)는 지적도 있다.

OECD 회원국 평균 노동시간(1천 7백64시간)은 물론, 한국 평균 노동시간(2천2백32시간, 2010년 기준)보다도 훨씬 많은 것이다.

무엇보다, 이번 합의대로면 임금 수준을 유지하기 위해 매주 주말 특근을 해야 된다. 사실상 ‘주6일 근무’다. 왜 우리 현대·기아차 노동자들에게 주당 40시간 노동은 그림의 떡이어야 하는가.

그 동안 ‘1급 발암 물질’인 심야노동을 하면서 한국 자동차산업을 뒷받침해 온 노동자들은 이런 부당하고 지긋지긋한 장시간 노동 강요를 거부할 자격이 있다.

사실 주말 특근을 폐지해야 온전한 주5일 근무를 안착시킬 수 있다. 그리고 평일 근무도 8/9 형태를 넘어 8/8 형태로 나아가야 한다. 지금 야간조는 가족들이 자고있는 새벽에 들어가야 하



최병승·천의봉 철탑농성 200일째인 5월 4일 양재동 현대기아차 본사 앞에서 열린 집회

사진: 최병승

는 처지다. 8/8근무형태 요구는 지난해 대의원대회에서 조합원의 열망을 담아 결정한 것이기도 하다.

특근이 사라지고 8/8 형태가 확립돼야지 진정으로 주5일 근무, 주당 40시간 노동이 정착할 수 있다. 물론 특근이 폐지되고 8/8 형태가 되더라도 임금이 감소해서는 안 된다. “임금 감소 없는 노동시간 단축”이 돼야 하는 것이다.

그러려면 현재 생활을 유지할 수 있는 수준으로 기본급이 대폭 인상돼야 한다. 기본급 비중이 낮아, 임금 수준을 유지하려고 잔업과 특근에 얽매었던 것 아닌가. 이를 위해서 이번 특근 거부 투쟁에서 분명한 성과를 거두고, 이를 발판으로 더 큰 투쟁으로 나아

가야 한다.

우리는 그동안 특근 거부 투쟁으로 정몽구에게 1조 원의 생산 차질 타격을 가했다.

이 때문에 정몽구가 직접 나서서 ‘국내 생산 축소’를 협박했다. 그러나 생산 물량 이전은 자기들이 하고 싶으면 아무 때나 맘대로 할 수 있는 게 아니다.

이런 협박이 약발이 먹히지 않자, 이제 사측과 보수 언론들은 ‘엔저로 회사가 어려운 상황에서 부품·하청업체 직원들의 어려움을 나몰라라한다’며 우리를 비방하고 있다.

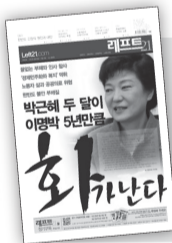
그러나 정몽구는 지난 몇년간 천문학적 수익을 올리면서도 그것을 독차지하려 했다.

그래놓고 수익이 약간 줄어들 기미가 보이자 금방 ‘노동자 양보’를 떠드는 것이다. 지난해까지 현대차 사측이 곳곳에 쌓아 놓은 사내유보금만 무려 33조 원이다. 정몽구가 아니라 우리 노동자들이 양보할 이유는 하나도 없다.

무엇보다 수많은 하청·부품업체 노동자들과 비정규직, 장시간 노동에 시달리는 모든 노동자들을 위해서도 이번 투쟁은 중요하다. 현대·기아차에서 어떤 조건과 내용으로 심야노동 폐지와 노동시간 단축을 이루느냐에 따라 나머지 노동자들도 큰 영향을 받기 때문이다. 따라서 특근 거부 투쟁에서 보여 준 힘은 더 확대·강화돼야 한다.

특근 거부 투쟁뿐 아니라 필요하다면 4월 29일 1공장 노동자들이 보여 준 것처럼 평일에도 작업을 거부해야 한다. 지난해 “3년 무쟁의”를 뚫고 투쟁에 나섰지만, 철저히 부분 파업 중심으로 힘을 제한했던 것을 넘어야 한다. 올해는 힘을 집중해 효과를 극대화해야 할 것이다.

우리와 함께 특근 거부를 지속하고 있는 기아차 노동자들과 공동 투쟁이라는 점을 분명히 하면서 금속노조와 민주노총 차원의 지지와 연대도 건설해 나가자. 이 투쟁의 성과는 박근혜 정부에 맞서는 상반기 노동자 투쟁의 진전에도 큰 힘이 될 것이다.



노동자 투쟁 지지 기사가 실린

레프트21

103호를 구입해 보십시오. 구입 문의: 02-777-2792 | 홈페이지에서 구독신청이 가능합니다.

<http://www.left21.com>

비정규직 투쟁에 강력한 지지와 연대를 보내자

현대차에서 주말 특근을 거부하는 투쟁이 지속되면서, 이제 비정규직 노동자들도 정몽구에 맞선 반격과 투쟁에 박차를 가하고 있다.

양재동 본사 상경 노숙 투쟁이 치열하게 벌어지고 있고, 계절을 넘기면서 반 년넘게 계속돼 온 철탑농성에 대한 연대도 계속되고 있다.

노동강도·노동시간을 둘러싼 투쟁과 비정규직 노동자들의 불법파견 정규직 전환 투쟁은 서로 연결돼야 한다.

노동강도·노동시간을 둘러싼 투

쟁은 현대차 노동자 전체에 해당하는 문제다.

그리고 “임금 감소 없는 노동시간 단축”은 새로운 일자리 확대로 연결될 수 있다.

새로운 일자리는 정규직으로 확충해야 하고, 여기에 비정규직 노동자(사내하청과 촉탁 계약직)들을 정규직으로 전환해서 채용해야 한다.

바로 이렇게 투쟁의 접점을 만들 수 있고, 그래야 한다.

정규직과 비정규직이 분열할 때 가

장 큰 수혜자는 바로 현대·기아차 사측이다. 최근 현대차 정규직 조합원의 자식이었던 촉탁 계약직 노동자가 해고된 후 자결한 사건은 정규직·비정규직이 공동운명체임을 극명하게 보여 줬다.

문용문 지도부는 촉탁 계약직 고용합의를 파기하고, 비정규직에 대한 양보 종용을 중단해야 한다. 정규직 노동자들이 노동조건을 둘러싼 투쟁을 벌이면서 동시에 비정규직 노동자들의 투쟁에 대한 강력한 지지와 연대를 보내야 한다.



이것이 정몽구의 정신 상태다 양재동 본사 바닥에 노동자를 겨냥해 심어 놓은 못