



# “온전한 8/8” 쟁취를 위한 투쟁을 확대하자

## 노동강도 강화와 임금 보전을 맞바꿔선 안 된다

사측이 뽕배짱을 부리며 또다시 우리를 농락했다. 사측은 3월 31일까지 8/8 시행과 상여금 통상임금 적용 약속을 헌신짝처럼 내팽개쳤다.

8/8 시행 시 생산량의 대폭적인 증가(131만 대)를 합의하지 않으면 임금을 절대 보전할 수 없다며, 노동강도 강화(UPH-UP), 전환배치, 휴일 축소 등을 압박한 것이다. 또 임금체계 개악을 하지 않으면 법적으로 지급해야 마땅한 통상임금을 지급할 수 없다고 억지를 부렸다.

세계경제 위기로 지난해 영업이익이 하락했지만, 여전히 현대·기아차그룹은 천문학적 흑자를 지속하고 있다. 더구나 정몽구·정의선 부자는 지난 1월 총 5백81억 원이 넘는 배당을 챙겼다. 역대 최대 수준이다.

따라서 김성락 집행부가 사측의 공격에 맞서 '8시간 근무 투쟁'(특근 거부와 함께)을 시작한 것은 완전히 정당하다. 지부장은 “전환배치를 통한 UPH-UP, 절대 동의할 수 없다”고 밝혔다. 현장 조합원들은 집행부의 잔업·특근 거부 투쟁을 환영하고 있다.

사측은 '현대차에서도 UPH-UP을 전제로 8/8을 합의했다'며 우리를 압박하지만, 현대차 조합원들은 실제 일을 해 보니 노동강도가 너무 높아졌다고 불만을 터뜨리고 있다. 특근 수당이 줄어든 데 대한 불만도 높다. 따라서 3만 5천 조합원의 힘을 가진 우리가 이런 잘못된 길을 따를 이유가 없다.

### 3무 원칙의 전통을 지키자

54년차 정기대의원대회는 8/8 관련 요구에서 생산대수를 125만대로 줄일 것과, 동시에 53-2차 대의원대회 결정 사항인 '3무 원칙 사수와 임금 보전'을 포함시켰다. 여기서 후자가 중요하다.

집행부는 임금 삭감, 노동조건 후퇴, 비정규

직 차별 없는 8/8, 즉 3무 원칙을 분명히 요구해야 한다. 집행부가 유독 전화배치 문제만 강조하거나, 125만대 보전을 주장하는 것은 조합원들에게 'UPH-UP을 단호히 반대하는가' 하는 의구심이 들게 하고 있다. “8/8 합의를 해도 즉시 시행은 불가능하다”는 집행부의 주장도 과연 단호하게 투쟁하려는 것인지 의문을 갖게 만든다.

기아차지부는 노동시간을 48시간 → 44시간 → 40시간으로 단축할 때, 생산량과 임금 보전을 맞바꾸지 않았다. 3무 원칙은 우리의 노동조건, 건강권을 지키는 중요한 기준이었다. 아쉽게도 8/9 시행 때 집행부가 '생산량 보전' 논리를 수용하면서 이런 전통이 훼손됐다. 이로 인해 콘베어 공장 조합원들의 노동강도가 대폭 강화됐다.

임금·노동조건 후퇴 없는 노동시간 단축은 국제노동운동의 오랜 원칙이다. 다시 이런 전통을 되살려야 한다.

3무 원칙을 지켜내려면, 투쟁을 더 전진시켜나갈 필요도 있다. 기아차지부가 투쟁을 시작하자, 고용노동부는 이례적으로 기자회견을 자청해 “유감”을 표명하고 나섰다. 정부의 지원까지 등에 업은 사측은 쉽사리 물러서지 않으려 할 것이다.

그런 점에서, 정취근무와 생산특근 거부만으로는 사측에게 양보를 따내기가 어려울 수 있다. 시간이 길어지면 사측은 압박을 받겠지만, 조합원들도 역시 삭감된 임금 때문에 어려움을 호소할 수 있다. 특히 상대적으로 저임금인 비정규직 조합원들은 고통이 커질 수 있다.

그런 점에서, 집행부가 시차제와 일반특근을 허용한 것은 아쉽다. 지금이라도 신차 회의, 일반특근, 시차제 등을 거부하고, 생산에 더 큰 타격을 가할 수 있도록 과감하게 투쟁을 확대해 나가야 한다.



## 사측의 퇴근버스 배차 거부에 강력히 대응하자

지부가 8시간 정취근무를 시작하자, 사측은 퇴근버스 배차를 할 수 없다고 버티고 있다. 이는 치졸하고 오만 방자한 작태다. 법정 노동시간은 하루 8시간이다. 따라서 8시간 근무를 마치고 귀가하겠다는 노동자들에게 퇴근버스를 배차하지 않겠다는 것은 불법 행위와 다름 없다.

집행부는 사측의 퇴근버스 배차 거부에 강력히 대응해야 한다. 공문 한 장 보내는 것으로 끝날 일이 아니다. 4월 4일 정취근무 첫날 2조 출퇴근 시간은 혼잡이 극심해 전정터를 방불케 했다. 그런데

사측의 높은 분들만 특혜를 받아 유유히 자가용으로 공장을 출입했다.

이런 일을 더 이상 방치해선 안 된다. 지부와 지회 집행부는 조합원들에게 희생을 부탁하지 말고, 퇴근버스 배차를 위해 적극 투쟁해야 한다. 본관 앞 항의 구단 집회를 매일 같이 열고, 사측 임원들과 부서장 이상급 모든 차량을 공장 안으로 들어오지 못하도록 출입문을 통제해야 한다. 이번에 사측에게 본때를 보여줘야 이후 퇴근버스 문제로 인해 투쟁의 어려움을 겪는 일이 반복되지 않을 수 있다.

임금피크제-성과연봉제, 퇴출제, 단협 개악

# 정부 '임단협 지도지침' 폐기하라

박근혜 정부가 최근 '2016년 임금·단  
체교섭에 대한 지도방향'을 발표했다. 임  
금 삭감과 쉬운 해고를 위한 양대 지침을  
현장에 적용하기 위한 것이다. 그 핵심  
내용은 이렇다.

첫째, 임금 인상을 억제하고 임금피크  
제 도입, 임금체계 개편을 위한 정부 지  
원을 강화한다. 이를 위해 정부는 중점관  
리 사업장을 정해 임단협 교섭 지도, 재  
정지원 컨설팅 등을 실시하겠다고 밝혔  
다. 이에 더해 상여금과 제수당의 "성질  
을 명확히" 해 통상임금 확대 요소를 억  
제해야 한다고 제시했다.

둘째, '저성과자' 퇴출제 도입을 추진한

다. 이를 위해 정부는 각 지방노동청에  
지원단을 구성해 선도 모델을 만들고 전  
파하겠다고 밝혔다.

셋째, 기업의 인사·경영권을 제한하  
는 단체협약에 시정조치를 내리고 강력  
한 제재를 가한다. 특히 전환배치, 해고  
등을 노조와 합의해야 한다는 단협 조항  
을 개선한다. 정부는 조합원 가족에 대한  
우선 채용 조항도 비난했다. 이는 사회  
적 반감을 부추겨 노조를 길들이려는 속  
셈이다. 따라서 정부가 합부로 노조 내부  
문제에 개입하게 되서는 안 된다. 물론,  
활동가들은 정부의 압박과 무관하게 자  
체적으로 노동자들의 단결을 위한 노력

(조합원 자녀 우선채용 폐기 등)을 기을  
여야 한다.

지금 공격의 칼끝은 정규직과 비정규  
직 모두를 겨냥하고 있다.

삼성전자서비스, 케이بل통신, 학교비  
정규직 등에서 노조 활동가·조합원들이  
'저성과자'로 내몰려 징계·해고 위협을  
받고 있다.

현대차에서도 최근 사측은 판매직 조  
합원들을 대상으로 한 '저성과자' 징계  
압박을 하고 있다.

사측은 올해 임단협 교섭에서 임금피  
크제 도입과 임금체계 개악을 추진하겠  
다는 의사를 거듭 밝히기도 했다. 이는

정부의 행정지침이 단협이 없는 미조직 사  
업장이나 취약노조만 위협하는 것은 아니라  
는 점을 보여 준다.

기아차지부도 안심할 수 없다. 사측은  
이미 2000년대 초반에 인사고과를 부활  
시키고 통제를 강화하려는 공격을 시도  
한 바 있다.

당시 조합원들의 저항에 밀려 이를 관  
철하지는 못했지만 말이다. 세계경제 위  
기와 수익성 하락 속에서 사측은 다시금  
공격의 고삐를 조이고 있다. 활동가들은  
성과주의 도입 시도를 저지하기 위해 기  
층에서 굳건하게 투쟁을 조직해 나가야  
한다.

## 김성락 집행부의 '비정규직 연대기금' 추진

### '정규직 양보'는 정규직·비정규직 연대의 대안이 아니다

〈한겨레〉가 지난 4월 3일자 신문에 이  
렇게 보도했다. "김성락 지부장이 [올 초  
임단협에서] 정규직의 성과급 일부를 떼  
어내 비정규직을 위한 연대기금을 조성  
하자고 했지만 성사되지 못했다. 노조는  
다음달 임시대의원대회에서 연대기금  
조성 방안을 재추진할 방침이다." 이 신  
문은 비정규직을 위해 "정규직 임금 나  
누기"를 해야 한다고 제시했다.

정규직·비정규직의 연대는 노동운동  
의 핵심 과제 중 하나다. 민주노총의 조  
직된 노동자들은 마땅히 비정규직 차별

에 적극 맞서야 한다.

그런데 문제는 어떻게 단결을 도모할  
 것인가. 노동자들끼리 임금을 나누자는  
 주장은 오히려 '정규직이 비정규직 차별에  
서 덕을 봤다'는 우파의 분열 논리를 강화시  
킨다. 그리고 정규직의 '고임금'을 깎아 전체  
임금을 하향평준화 하려는 공격에 단호히  
맞서기 어렵게 만들 수 있다.

진정한 문제는 정몽구 같은 사용자들  
과 노동자들 사이의 소득 격차다. 저들의  
몫을 빼앗아 우리의 임금 몫을 늘려야 한  
다. 이를 위해서는 기아차지부가 비정규

직 조합원들의 조건 개선을 위해 적극 투  
쟁에 나서야 한다.

그런 점에서, 올 초 김성락 집행부가  
비정규직 조합원들의 성과급 삭감에 합  
의한 것은 심각한 문제였다. '노동자연대  
기아차모임'은 당시 이 합의를 비판하며  
부결 선동을 한 바 있다.

김성락 집행부는 성과급을 주식이 아  
니라 현금으로 지급해 비정규직 조합원  
들이 배제되지 않도록 요구하며 투쟁을

전진시켰어야 했다.

그러나 집행부는 이런 대안을 빗겨가  
"정규직 조합원의 몫을 나누자"고 했다  
가, 반발에 부딪히자 결국 잘못된 합의를  
하고 말았다.

김성락 집행부가 다시 '연대기금' 조성  
을 추진하려 한다는 〈한겨레〉 보도는 우  
려스럽다. 활동가들은 '정규직 몫 나누기'  
가 아니라, 비정규직의 성과급 차별 해소, 정규  
직 전환 등을 위한 투쟁을 조직하기 위해 애  
써야 한다. 이것이 진정 정규직·비정규직의  
단결을 전진시킬 대안이다.

## 유성기업

### 복수노조 6년, 극심한 노동자 탄압이 비극적 죽음을 불렀다

지난 3월 17일 유성기업 노동자 한광  
호 동지가 사측의 탄압에 시달리다 목숨  
을 끊었다.

지난 6년간 탄압은 극심했다. 2011년  
노조가 주간연속2교대제를 요구하며 투  
쟁하자, 사측은 직장폐쇄, 용역강제 투입,  
복수노조 결성 등으로 노동자들을 짓밟았  
다. 그 뒤로 유성기업지회 조합원들은 잔  
업·특근 배제, 성과급·승진 차별로 임

금을 삭감 당했다. 현장 통제·감시가 강  
화됐고, 징계·고소고발도 쏟아졌다. 급  
기야 지난해에는 단협까지 해지 당했다.

이 같은 공격에는 현대차 사측의 개입  
도 더해졌다. 2011년 직장폐쇄 당시 노  
동자들이 점거파업에 나서자, 며칠 만에  
현대차의 일부 특근이 중단됐고 기아차  
생산에도 차질이 생겼다. 이는 부품사 파  
업이 완성차에 타격을 입힐 만큼 힘이 있

다는 점을 보여 준다. 그래서 현대차 사  
측은 직간접적으로 협력업체에 대한 노  
무관리에 나섰다.

유성기업지회는 사장 유시영과 정몽구  
처벌, 재발방지 등을 요구하며 싸우고 있  
다.

"금속노조, 특히 현대·기아차지부 동  
지들, 함께해 달라"는 유성기업 동지들의  
호소에 연대로 답하자.

#### 함께 참가합시다!

노조파괴 배후조종 현대자본 규탄!  
한광호 열사 투쟁 승리!

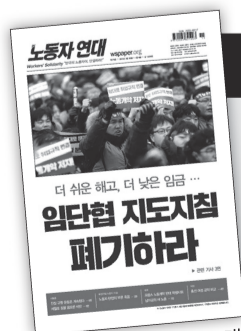
#### 범국민대회

일시: 4월 16일 오후 3시  
장소: 현대기아차 양재동 본사 앞  
주최: 유성범시민대책위원회  
주관: 민주노총

4·16 세월호 참사 2년

#### 범국민 촛불문화제

일시: 4월 16일 오후 7시  
장소: 광화문 광장  
주최: 4·16연대 / 4·16가족협의회



노동자 정치 신문

<http://wspaper.org>

"만국의 노동자여, 단결하라!"

**노동자 연대** 를 구입하고 정기구독·후원해 주세요

대표전화 02-777-2792 | 기사제보 02-777-2791 | 팩스 02-6499-2791 | 이메일 ws@wspaper.org | 웹사이트에서도 구독신청이 가능합니다.

#### <노동자 연대>를

#### 함께 읽고 토론합시다!

<노동자 연대>는 곳곳의 주요 노동자 투쟁 소식과 운  
동의 전진을 위한 방향과 과제를 제시하고 있습니다.  
함께 <노동자 연대>를 읽고 토론할 동지들을 기다립  
니다. 연락주세요.

문의 : 김우용(010-3092-9003)