전국금속노동조합

보도자료

8월 19일 배포 | 위원장 박상만 | 대표전화 02)2670-9555 | 금속노조 대변인 010-8469-2670 kmwupress@gmail.com | 텔레그램 t.me/kmwupress

현대차그룹 부품단가 후려치기 중단! 하청노동자 원청교섭 성사! 정년 연장 실현!

자동차 업종 공동 파업 발표 기자회견

개요

■ **제목:** 자동차 업종 공동 파업 발표 금속노조 기자회견

■ **일시:** 2026년 8월 19일(수) 오전 11시

■ **장소:** 민주노총 15층 교육장

■ **주최:** 금속노조

■ **순서**

사 회) 금속노조 사무처장 허원

발언1) 민주노총 위원장 양경수

발언2) 금속노조 울산지부 지부장 김기호

발언3) 금속노조 경주지부 지부장 정진홍

발언4) 금속노조 기아자동차지부 지부장 강성호

발언5) 금속노조 현대자동차지부 지부장 이종철

참 고) 8.18. 발표 금속노조 박상만 위원장 대 조합원 담화문

기자회견문 낭독) 금속노조 위원장 박상만

■ **문의:** 김한주 기획국장 010-8469-2670

전국금속노동조합(위원장 박상만)은 자동차, 조선, 철강, 기계, 전기전자 등 금속산업을 중심으로 제조업종 전반과 판매, 서비스와 같은 유관 산업을 조직대상으로 하는 초기업단위 전국 단일 산별노동조합입니다. 2001년 2월 8일 설립되어 현재 전국에 걸쳐 19만 명의 조합원을 품은 한국 최대 규모의 노동조합입니다. 금속노조는 14개 지역지부와 6개 기업지부로 구성되며 사업장의 노동조합 설립여부와 관계 없이 개별 가입이 가능합니다. 금속노조 및 노동 담당 기자는 메일링리스트 등록, 텔레그램 채널, kmwu.kr 금속노조 홈페이지를 통해 관련 정보를 확인할 수 있습니다.

[기자회견문]

20~21일 자동차 업종 공동 파업을 전개합니다!

부품사 노동자 보호 노사정 협의체를 구성하라!!
원청교섭 성사를 위한 적극적 행정을 집행하라!!
소득 공백 없는 정년 연장 입법 제도화하라!!

금속노조가 내일부터 이틀간 자동차 생산을 멈추는 자동차 업종 공동 파업을 벌입니다. 이번 공동 파업은 완성차와 부품사의 정규직·비정규직·자회사 노동자들이 함께하는 연대 파업입니다. 20일엔 부품사와 비정규직 노동자가, 21일엔 완성차 노동자가 교차 파업해 자동차 생산을 연이틀 멈춥니다. 금속노조는 ▵부품사 노동자 보호 노사정 협의체 구성 ▵원청교섭 성사를 위한 적극적 행정 집행 ▵소득 공백 없는 정년 연장을 정부에 강력히 촉구합니다.

현대차그룹은 최근 모듈·직서열 부품사 대상으로 2027년까지 최대 20%라는 원가절감 방안 제출을 강요했습니다. 나아가 원가절감 달성률에 따라 물량 배정과 입찰 자격을 차별하는 '페널티' 도입까지 운운하며, 하청 쥐어짜기로 자신들의 수익을 늘리겠다는 횡포를 노골화하고 있습니다. 헌법상 자율적으로 이루어져야 할 부품사 노사 단체교섭은 재벌그룹 수뇌부에 의해 강제 파행 상태입니다. 영업이익률 2~3%에 불과한 2·3차 부품사에 이것이 수직 전가되면 회사 도산 내지 노동자에 피해 전가가 불을 보듯 뻔합니다. 그런데 정부는 지금 무엇을 하고 있습니까? 정부가 쏟아내는 산업전환·미래차·AI 등 온갖 미사여구에 부품사 노동자를 어떻게 보호할 것인지는 눈을 씻고 찾아봐도 보이지 않습니다.

부품사 노동자 보호를 뼈대로 하는 노사정 협의체 구성을 정부에 엄중히 요구합니다. 자동차 부품 공급망 안정과 완성차 간 연계는 공동 생존이어야 합니다. 자동차 한 대에는 2만~3만 개의 부품이 들어가며, 단 하나의 핵심 부품만 공급이 끊겨도 완성차 공장 생산 전체가 멈춥니다. 이 점은 이번 파업을 통해 똑똑히 드러날 것입니다. 완성차와 부품사 연계 산업정책을 단순 하도급 거래가 아닌 '전략적 운명 공동체'로 보고, 이에 맞게 재정립할 것을 이재명 정부에 분명히 촉구합니다. 이번 완성차 노동자 파업은 이 요구에 연대하는 파업임을 밝힙니다.

현대차그룹은 지난 수십 년간 사내하청 및 외주화를 통해 비용도 절감하고 고용책임도 회피하는 방식으로 비정규직을 대거 양산해 왔습니다. 노동자 간 심각한 임금·복지 격차와 노동시장 이중구조를 만든 주범, 바로 재벌입니다. 개정 노조법(노조법 2조) 시행으로 실질 지배력을 가진 원청의 사용자 책임이 법으로 명문화되었음에도 현대차·현대모비스·현대위아·현대글로비스 등 현대차그룹 주요 계열사들은 원청교섭 요구 사실 공고를 거부하고 원청교섭에 불참하는 등 교섭을 계속 거부합니다. 이는 현대차그룹 본사 차원에서 노무관리와 원청교섭 대응을 일괄 통제·지휘하고 있기 때문입니다. 실질 결정권을 쥔 현대차그룹과 원청은 하청·용역·자회사 노동자와의 대화 대신 법적 공방 뒤로 숨어 사회

적 갈등만 계속 키우고 있습니다.

원청교섭 성사를 위한 적극적 행정 집행을 정부에 요구합니다. 정부는 스스로 원청교섭은 “실질 결정권을 쥔 자가 책임을 져야 한다”라는 원칙에 따라 노동3권을 현실에서 구현하는 데 큰 헌법적 의미가 있다고 말해왔습니다. 또 원청교섭은 심각한 임금·복지 격차를 줄이기 위해 실질적 결정권을 가진 주체와 대화할 수 있는 통로를 마련함으로써, 노동시장 양극화를 해소하고 사회적 통합을 도모하는 제도적 장치입니다. 단순 비용 절감 수단으로서의 하도급 구조가 아닌, 원청이 공급망 내 모든 노동자에 대해 사회적 책임을 다하도록 하는 지속 가능한 원·하청 상생 정책을 선명히 제시하고 선포해 줄 것을 이재명 정부에 강력히 촉구합니다. 이번 완성차 노동자 파업은 이 요구에도 연대하는 파업임을 밝힙니다.

한편, 완성차 노사 임단협 교섭 난항과 파업이 장기화되고 있습니다. 이번 교섭의 쟁점은 단순히 임금 및 성과 배분 규모를 둘러싼 노사 간 시각차가 아닌 구조적 쟁점이 있음을 여기서 밝힙니다. 전기차(EV) 및 소프트웨어 중심 자동차(SDV)로의 전환, 공장 자동화와 로봇 도입, 국내 신차·생산 물량 감소는 모두 완성차 노동자 고용 총량을 위축시킵니다. 이러한 조건에서 숙련 노동력이 줄면 국내 완성차 생산 기지의 경쟁력과 위상도 함께 추락합니다. 그래서 노동조합은 우선, 숙련 노동력 유지를 위해 ‘정년 연장’을 요구하고 있는 것입니다. 하지만 현대차그룹은 이번에도 법과 정부 정책 뒤로 숨어 파업 장기화를 방치하고 있습니다. 나아가 이번 기회를 틈타 노조의 교섭력마저 무력화하려는 것이 현대차그룹입니다.

소득 공백 없는 정년 연장 정책 마련 및 제도화 추진을 정부에 강력히 촉구합니다. 법정 정년을 65세로 즉각 또는 조속히 일괄 상향하고, 임금 삭감이나 고용 불안 없는 ‘숙련 노동력의 온전한 계속고용’ 보장을 요구합니다. 초고령사회 진입과 자동차 업종 고도화 과정에서 숙련 노동력 유지를 위한 정년 연장은 지속 가능한 성장을 위한 핵심 과제 중 하나입니다. 바로 이 점을 선언해 줄 것을 이재명 정부에 강력히 촉구합니다. 이번 부품사·비정규직 노동자 파업은 정년 연장을 주요 요구로 내건 완성차 노조 교섭력 유지 및 강화에 연대하는 파업임을 밝힙니다.

현대차그룹은 현재 완성차 노조의 교섭력 약화를 노리고, 부품사도 쥐어짜는 한편, 하청노동자와의 원청교섭까지 회피하고 있습니다. 완성차 노조 교섭력 약화, 부품사 쥐어짜기, 원청교섭 회피라는 ‘3종 횡포’ 자본임을 종합적으로 드러낸 셈입니다. 이에 이재명 정부의 적극적인 정책적·제도적 역할과 책임을 촉구합니다. 자동차 업종 내 노동시장 이중구조 해소, 원청의 사용자 책임, 정년 연장 등 핵심 의제에 대해 정부가 계속 손을 놓고 방치한다면, 금속노조는 이 파업을 불가피하게 계속 이어갈 수밖에 없음을 덧붙입니다.

2026년 8월 19일

전국금속노동조합

[발언1] 민주노총 위원장 양경수

민주노총 위원장 양경수입니다.
기업과 나라는 돈이 넘치는데, 노동자들의 삶은 점점 어려워집니다.
작년, 해를 넘기지 않겠다고 공언했던 정년연장도, 원하청 불공정 구조속에서 고통받는 노동자들의 문제도, 진짜 사장 원청이 교섭에 나오라는 요구도 한걸음도 내딛지 못하고 있습니다.

메가 프로젝트로 제시하는 화려한 미래는 누구를 위한 것입니까?
노동자들이 노후빈곤을 해결해 달라니 52시간을 넘겨서 일하라는 것입니까? 부품사 하청 노동자들의 어려움을 해결해 달라니 파견을 확대하고 비정규직 기간을 늘리겠다는 것입니까? 우리는 앉아서 당하지 않을 것입니다.

금속노조 원하청 노동자들이, 완성차와 부품사 노동자들이 함께 파업 투쟁에 나섭니다. 이번 파업은 노동시장 이중구조의 원인을 노동자들에게 뒤집어씌운 부당함에 대한 저항입니다. 노동자들은 함께 투쟁하고 함께 살아가겠다는 정의로운 선언입니다. 누군가는 돈잔치를 벌일 때 누군가는 눈물짓는 불평등한 현실을 바꾸겠다는 다짐입니다.

정부와 사용자들에게 엄중히 요구합니다.
원청교섭을 이행하고, 원하청 불공정거래를 근절하며, 노후소득공백을 보장하기 위해 노동조합의 요구를 수용해야 합니다. 우리 사회 극심한 양극화와 불평등을 해결하지 않는다면 우리는 강력한 투쟁으로 맞설 것입니다.

민주노총은 금속노조의 파업투쟁을 적극 지지하며 함께 투쟁에 나서겠습니다.

요약 : 금속노조의 이번 파업은 노동시장 이중구조의 원인을 노동자들에게 뒤집어씌운 부당함에 대한 저항입니다. 민주노총은 정부와 사용자 측에 원청교섭 이행, 불공정거래 근절, 노후소득공백 보장 등을 강력히 촉구합니다.

[발언2] 금속노조 울산지부 지부장 김기호

현대자동차 자본의 원청교섭 불응! 강력 규탄한다!
현대자동차는 글로벌 3위 자동차 그룹답게 똑바로 처신하라!

금속노조 울산지부장 김기호입니다.

현대자동차의 완성차 한 대가 만들어지려면 완성차 노동자들의 노동뿐만 아니라, 수많은 부품사 노동자들이 부품 생산, 운송, 납품 등 완성차 생산라인을 뒷받침 할 때 비로소 이루어집니다.

이 과정에서 완성차와 부품사 관계의 제왕적 지위와 결정권을 가진 현대자동차 자본은 부품사 노동자들의 임금과 고용·노동조건에 실질적이고 구체적으로 영향을 끼치고 있습니다.

현대자동차 울산공장 1, 4공장 재건축에 따른 물량 재편, 중국 완성차 저가 공세 대응 명목으로 추진되는 1차 부품사 원가 절감 공문 시행, 그리고 해외 공장 생산 확대로 인한 국내 생산물량 변화까지 모두 부품사 노동자들의 고용 위기 등과 직결된 문제입니다. 이러한 현대자동차의 실질적이고 구체적 지배결정으로 인해 지금 이 순간에도 부품사 노동자들의 임금과 고용은 심각한 위협을 받고 있습니다.

그래서 금속노조는 부품사, 협력사 노동자들의 임금, 고용, 안전 등 현대자동차가 실질적인 결정권을 행사하는 문제를 교섭으로 해결하기 위해 법문대로 교섭을 요구했지만, 현대자동차 원청은 요리조리 법망을 악용해서 불응하고 있습니다.

글로벌 3위라는 수식어가 부끄럽습니다. 현대자동차는 수년간 대표이사가 직접 나서 '상생협력 공동선언', '상생협력 협약'을 이야기해 왔습니다. 협력사와의 상생을 '빛 좋은 개살구'처럼 말로만 할 것이 아니라. 지금 당장 금속노조의 교섭요구에 응할 것을 강력하게 촉구합니다.

요약 : 현대자동차는 부품사 노동자의 임금과 고용에 실질적 결정권을 행사하면서도, 금속노조의 원청교섭 요구를 법망을 악용해 불응하고 있습니다. 상생 협력을 말로만 할 것이 아니라, 부품사·협력사 노동자들의 고용과 노동조건 문제를 해결하기 위해 당장 교섭에 나설 것을 강력 촉구합니다.

[발언3] 금속노조 경주지부 지부장 정진홍

금속노조 경주지부장 정진홍입니다.

한번 무너진 국가의 제조 기반은 다시 되돌릴 수 없습니다. 지금 대한민국의 경제는 제조업을 기반으로 빠르게 성장해 왔고, 그동안 국가와 국민의 노력으로 반도체, 조선, 자동차 등 주력 제조업은 국가 경제를 떠받쳐 왔습니다. 그런데 대한민국을 대표하는 자동차산업이 지금 백척간두에 서 있습니다. 그 중심에는 자동차를 만드는 부품사를 사실상 소멸시키겠다는 현대자동차 자본의 무모한 선언이 있습니다.

현대자동차 자본은 로봇과 미래산업에 막대한 투자를 확대하며, 더 이상 자동차만 만드는 회사가 아니라 로봇 회사가 될 것이라고 말합니다. 문제는 그 과정에 필요한 막대한 비용을 납품단가 인하라는 방식으로 부품사의 목을 비틀어 충당하려 한다는 것입니다.

대한민국의 자동차는 세계에서 늘 인정받고 발전해왔습니다. 그러나 다른 제조산업과의 이익률을 비교해 보면 알 수 있듯이, 그 성과의 이면에는 열악한 수익구조와 여러 악조건 속에서도 좋은 품질과 생산을 지켜 온 수많은 부품사와 노동자들이 있었습니다.

현대자동차 자본은 그동안 부품사에 조금의 이익이 생기는 것조차 용납하지 않았습니다. 원자재 가격과 환율 등 원가 변동의 부담은 부품사가 떠안고, 생산성 향상으로 만들어 낸 이익은 일방적 납품단가 인하로 회수해 갔습니다. 그래도 살고자 버텼고, 머리 조아리며 다음 수주를 위해 일방적 횡포에 숨죽여 왔습니다. 이제는 그마저도 버틸 수 없게 만들고 있습니다. 20%에 이르는 단가 인하를 요구

하고, 이를 감당하지 못하는 부품사는 회사를 접으라 합니다. 로봇 사업에 필요한 투자를 부품사에 전가하고 있으며, 또 로봇 사업 참여까지 압박하고 있습니다.

갈 곳도 설 곳도 없습니다. 단순한 문제가 아닙니다. 중국산 부품을 직수입하여 이미 국내 부품사의 일자리는 줄고 있습니다. 이대로라면 국내 부품산업의 기반은 무너지고, 해외 부품에 대한 의존은 더욱 커질 것입니다.

한번 무너진 국가의 제조 기반은 다시 되돌릴 수 없습니다. 현대자동차 자본은 제조 강국의 기반을 무너뜨리고, 산업 생태계를 붕괴시키고, 국내 일자리를 소멸시키는 길로 가고 있습니다.

더 늦기 전에 막아야 합니다. 반드시 멈춰야 합니다.
국내 자동차산업을 지키기 위해 금속노조 부품사 노동자들이 생산을 멈춥니다.
이번 자동차 업종 공동 파업의 요구와 투쟁에 관심과 지지를 부탁드립니다.

요약 : 현대자동차 자본이 로봇 및 미래산업 투자 비용을 납품단가 인하(최대 20%) 방식으로 부품사에 전가하고 있으며, 이로 인해 국내 부품산업 생태계가 붕괴위기에 처했습니다. 중국산 부품 직수입과 일방적 횡포로 국내 부품사와 노동자들의 일자리가 위협받고 있어, 자동차 산업과 제조 기반을 지키기 위해 금속노조 부품사 노동자들이 생산을 멈추고 파업에 나섭니다.

[발언4] 금속노조 기아자동차지부 지부장 강성호

금속노조 기아자동차지부장 강성호입니다.

기아자동차지부는 6월 4일 상견례를 시작으로 총 19차례에 걸쳐 노사간에 파국을 막고자 인내하며 성실한 자세로 교섭에 임해왔습니다. 그러나 사측은 불확실한 대외환경과 동종사 핑계로 일관하며 2만 6천 조합원동지들의 기대를 저버리고 교섭을 해태하고 있습니다. 기아차는 주말도 반납하고 불철주야 생산에 매진하신 조합원 동지들의 노력으로 최대생산과 최대 판매 경영실적을 달성하였습니다. 이러한 경영실적에도 불구하고 사측 경영진은 조합원동지들의 헌신적인 노고에 성실히 답하지 않고 노사관계를 파국으로 몰아넣고 있습니다. 기아차지부는 2026년 임금 및 단체협약 핵심 요구안 쟁취를 위해 파업을 불사한 총력 투쟁으로 반드시 쟁취할 것입니다.

회사는 사상 최대 실적을 달성하였으나 임원들에게만 무상주를 지급하는 불공정한 성과분배를 자행하였습니다. 현장에서 피와 땀으로 성과를 만든 주체인 조합원들의 노고를 외면한 채, 임원들만의 성과급 파티를 벌이는 사측의 행태를 강력히 규탄합니다. 기아차지부는 조합원동지들의 노고에 걸 맞는 '공정한 성과분배' 쟁취를 위하여 총력 투쟁 할 것입니다.

현재 기아차지부는 매년 2,000여 명의 노동자가 정년을 맞아 현장을 떠나고 있습니다. 대한민국은 이미 초 고령 사회로 진입하여 정년퇴직 이후 국민연금 수령시 까지 소득 공백으로 인한 노후가 불안한 삶을 맞이하고 있습니다. 정년연장은 더 이상 미룰 수 없는 시대적 과제입니다. 법 개정을 핑계로 책임을 회피하는 사측의 전향적인 입장 변화를 촉구하며 대기업으로서 선도적으로 정년연장 시행으

로 사회적 책무를 다하길 촉구합니다.

국내 공장의 미래 경쟁력을 강화하고 대한민국 자동차 산업의 지속적인 발전을 위하여 국내 공장 내 신사업 및 신차종 개발 투자를 강력히 요구하고 있으나 사측은 궁색한 논리로 투자를 회피하고 있습니다. 나아가 매년 2,000여명의 노동자가 정년퇴직을 하고 있으나 신입사원 채용은 제대로 이루지지 않고 있어 노동조합은 강력히 신입사원 충원을 요구하고 있습니다. 기아차지부는 신입사원 충원으로 청년 일자리 창출과 지속 가능한 고용안정을 확고히 구축하도록 하겠습니다.

현대자동차그룹의 그룹사 수직 서열화 노무전략으로 인한 완성차와 부품사, 계열사 노동자 간의 심각한 불평등과 차별을 야기하고 노동의 가치를 훼손하고 있습니다. 기아차지부가 앞장서서 불공정한 수직 서열화 노무전략을 분쇄하고, 모든 그룹사 노동자가 땀 흘린 만큼 정당한 대우를 받는 공정한 노동환경을 만드는데 앞장서도록 하겠습니다.

마지막으로 2만 5천 조합원의 정당한 요구에 성실히 답하지 않는 사측에 강력히 경고합니다. 2만 6천 조합원동지들의 요구에 성실히 답하십시오. 기아차지부는 조합원동지들의 정당한 요구를 끝내 외면한다면 금속노조 중심으로 그룹사 공동투쟁으로 양재동을 향해 강력한 투쟁을 전개할 것임을 분명히 밝힙니다. 기아자동차지부는 2026년 투쟁 승리를 위하여 끝까지 타협 없이 투쟁하겠습니다. 투쟁!

요약 : 기아차지부는 사상 최대 실적에도 불구하고 임원들만의 성과급 파티와 불공정한 성과분배를 규탄하며, 조합원의 노고에 맞는 정당한 대가를 요구합니다. 정년퇴직에 따른 소득 공백 해결을 위한 정년연장, 국내 공장 신사업 및 신차종 투자와 신입사원 충원, 그리고 그룹사 수직 서열화 노무전략 분쇄를 위해 파업을 불사한 총력 투쟁을 선언합니다.

[발언5] 금속노조 현대자동차지부 지부장 이종철

금속노조 현대자동차지부장 이종철입니다.

단체교섭을 회피하는 현대차 자본을 강하게 비판합니다.

모든 수치가 진실을 말합니다. 2007년 11조 4천억 원이던 현대차 사내 유보금은 2025년 101조 3천억 원으로 불어났습니다. 조합원의 땀으로 눈부신 성과를 만들었지만, 돌아온 것은 공정 분배가 아니라 회사의 이윤 독식이었습니다. 그래서 지부는 상여금 50% 인상을 요구합니다. 조합원 임금 중 고정 임금은 54.8%에 불과합니다. 절반에 가까운 임금이 변동 임금이기에 조합원들은 생계를 위해 잔업과 특근에 내몰리고 있습니다. 상여금 50% 인상은 무리한 요구가 아니라, 생활임금을 안정적으로 보장받기 위한 최소한의 요구이며, “성과 있는 곳에 보상 있다”라는 회사 스스로의 약속을 지키라는 요구입니다.

정년연장 역시 마찬가지입니다. 이미 정부 부처가 공무직 정년을 단계적으로 연장하고 있고, 국가인권위원회는 법정 정년연장을 권고했으며 국무조정실과 고용노동부가 이를 수용했습니다. 그런데도 사측은 “법 개정이 필요한 사항”이라는 핑계 뒤에 숨어 있습니다. 현대차 노사는 법률 개정과 무관하게

단체교섭으로 정년을 연장해 온 역사를 갖고 있습니다. 현대차 내부적으로 살펴보면 정년 2년 연장에 따른 추가 비용은 연 최대 1,800억 원 수준이며, 정년퇴직 인원이 해마다 줄어 그 부담은 갈수록 축소됩니다. 순이익 13조 원을 내고 있는 현대차 자본이 감당하지 못할 비용이 결코 아닙니다. 현대차 지부는 저임금 임시직으로 되돌리는 숙련재고용 제도를 폐지하고, 온전한 정년연장을 요구하는 것입니다. 조합원의 헌신으로 쌓아 올린 101조 3천억 원의 사내유보금을 가진 현대차 자본은 노동조합의 요구안을 수용할 여력이 충분합니다.

현대자동차지부 4만 조합원은 39년 투쟁의 역사 위에서 금속노조와 굳게 연대하여, 공정 분배와 고용안정이 쟁취되는 그날까지 흔들리지 않고 싸워 나갈 것입니다.

요약 : 현대차 사내 유보금이 101조 원을 넘어섰음에도 회사가 이윤을 독식하고 있습니다. 안정적 생활임금 보장을 위해 상여금 50% 인상을 요구합니다. 정부 부처 및 인권위의 권고와 충분한 재정적 여력을 근거로 숙련재고용 제도를 폐지하고 온전한 정년연장을 촉구하며, 공정 분배와 고용안정을 위해 금속노조와 끝까지 투쟁할 것을 선언합니다.

[참고] 8.18. 발표 금속노조 박상만 위원장 대 조합원 담화문

8.20~21. 자동차 업종 공동파업 사수합시다

현대차그룹은 현재 차량용 OS, 배터리 등 핵심 생존 영역은 내재화를 강화하되, 마진율이 낮은 전통 내연기관 부품(현대모비스 램프사업부 매각 등의 사례)은 정리하고 외부 전문 조달 및 글로벌 아웃소싱으로 전환하는 '선택적 집중과 외주화'를 추진하고 있습니다.

현대차그룹 완성차 부문은 최대 실적을 구가하는 반면, 그 부담은 하위 부품 생태계로 전가되고 있습니다. 특히 최근 2027년까지 최대 20% 원가 절감과 페널티 도입을 강요하면서 1~3차 중소 부품사와 노동자들은 극한의 위기에 내몰리고 있습니다.

대기업 정규직 노조가 노동시장 이중구조의 주범이라는 일각의 주장은 거짓입니다. 이중구조 진짜 원인은 지급 여력 부족한 중소기업 쥐어짜는 '극히 불공정한 원·하청 관계'와 하청 노동자 조직화를 가로막는 법·제도, 그리고 초기업 교섭을 외면하는 재벌 대기업 사용자들의 행태에 있습니다.

개정 노조법 2조가 시행되어 '실질적 지배력을 가진 자'의 책임을 명시했음에도, 현대차그룹 본사는 노무관리를 일괄 통제하면서도 하청 노조와의 원청교섭을 거부하며 법적 공방 뒤로 숨어 사회적 갈등을 키우고 있습니다.

이러한 재벌 자본의 공급망 재편과 구조조정은 부품사 노동자들에게 각개격파식 구조조정, 고용 불안, 노동조건 저하를 강요합니다. 이에 맞서 금속노조는 완성차·부품사, 정규직·비정규직이 연대하는 자동차 업종 공동파업을 전개하며 다음 요구를 사회적으로 강력 제기합니다.

하나, 부품사 노동자 보호 노사정 협의체 구성하여 하청 쥐어짜기와 원가 절감 강요를 중단하고 공급

망 생태계를 '전략적 운명 공동체'로 재정립하라!
하나, 원청교섭 성사를 위한 적극적 행정 집행하여 실질 결정권을 쥔 원청이 공급망 내 모든 노동자에 대해 사회적 책임을 다하도록 정부가 개입하라!
하나, 소득 공백 없는 정년 연장 법제도화로 전동화·자동화에 따른 고용 위축 속에서 법정 정년 65세 일괄 상향 및 숙련 노동력 계속고용 보장하라!

이번 투쟁은 단순 임단협을 넘어, 재벌 자본의 공급망 재편 및 원·하청 불공정 구조에 맞서는 사회적 투쟁입니다. 반드시 사수합시다!

요약 : 현대차그룹의 '선택적 집중과 외주화' 및 최대 20% 원가 절감 강요로 인해 하위 부품 생태계와 노동자들이 극한의 위기에 몰렸습니다. 개정 노조법 2조 시행에도 불구하고 원청교섭을 거부하는 재벌 자본의 행태를 비판합니다. 부품사 노동자 보호 노사정 협의체 구성, 원청교섭 성사를 위한 정부 개입, 소득 공백 없는 정년 연장(65세 일괄 상향)을 강력 촉구합니다.