

현대차 임금 인상 투쟁은 정당하다

현대차 노동자들의 승리는 경제 위기 고통전가에 파열구를 낼 것이다

현대차노조가 파업을 시작하자 사측과 우파 언론뿐 아니라 고용노동부장관과 박근혜까지 나서서 노동자들을 비난·압박하고 있다. '귀족노조'를 넘어서 '황제노조'라는 비난까지 나왔다.

그러나 표에서 보듯이 현대차 노동자들의 임금 인상률은 그동안 대개 물가상승률 수준이었고, 특히 현대차 사측이 챙긴 당기순이익에 비하면 턱없이 못 미친다. 2009년에는 경제 위기를 이유로 기본급은 동결됐지만 오히려 사측의 순이익은 2008년의 두 배가 됐다!

» '귀족 노동자'의 고달픈 삶

게다가 현대차 노동자들의 임금은 뼈 빠지게 장시간 일한 것의 대가다. 현대차 19년차 정규직 기본급은 약 1백80만 원에 불과하다. 이 노동자가 잔업, 철야, 특근까지 하루 13시간씩 일해야 연봉 7천 7백만 원을 받을 수 있었다. 이렇게 벌어도 세금만 10퍼센트를 떼인다. 게다가 박근혜 정부의 '유리지갑 털기로 세금 1백만 원을 더 털리게 생겼다.

주간연속2교대제 도입 이후에도, 현대차 생산직 노동자의 평균 노동시간은 여전히 2천5백 시간에 달한다. OECD 평균보다 무려 8백 시간(약 5개월)이 더 많다.

따라서 이번 임금 인상 투쟁은 중요하다. 기본급을 포함한 임금이 더 올라야 산업과 특근에 시달리지 않을 수 있고, 이를 디딤돌삼아 노동시간 단축 투쟁으로 더 나아갈 수 있다.

» 모든 노동자들에게 도움이 되는 투쟁

이 투쟁이 정당한 또 다른 이유는 다른 노동자들에게 끼치는 영향에 있다. 현대차 타결 내용이 기준점이 돼서 중소기업·비정규직 노동자들 조건까지 끌어올리는 것이다. 실제 통계청 발표를 보면 지난 10년 사이 정규직 임금 인상률(10.6퍼센트)이 가장 높았던 2003년에 비정규직 임금 인상률(6.9퍼센트)도 가장 높았다.

경제 위기 속에 많은 노동자들이 물가 인상과 임금 억제에 고통받아 온 상황에서 이것은 특히 중요하다. 저임금 노동자들도 '고임금'이라는 현대차도 올리는 데 우리도 올리자'고 나설 수 있는 것이다.

바로 이 때문에 경제 위기 고통전가에



현대차 노동자들의 승리는 경제위기 고통 전가에 파열구를 낼 수 있다. 8월 23일 1공장 파업집회.

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
소비자물가상승률	4.7%	2.8%	3.0%	4.0%	2.2%
현대차 임금인상률 (통상급대비)	4.6%	(기본급 동결)1.6%	4.0%	4.45%	5.4%
현대차 당기순이익 (전년대비증가율)	1조 4479억 원	2조 9615억 원 (104%)	3조 4762억 원 (17%)	4조 7409억 원 (36%)	5조 2734억 원 (11%)

자료: 소비자물가상승률 - 통계청, 현대차임금인상률 - 한국노동사회연구소

열심인 박근혜가 현대차 파업을 "대내 리스크", "매우 중요한 위기 관리 사안"이라며 걱정하는 것이다.

» 어떻게 투쟁할 것인가?

현대·기아차 노무총괄 부회장 윤여철은 "생명을 건다는 심정으로 노조 파업에 단호하게 대처하겠다"고 했다. 고용노동부장관 방하남은 긴급기자회견까지 열어서 "파업에는 신중을 기해줄 것을 당부한다"며 노조를 압박했다.

저들이 이토록 안달하는 이유는 현대차가 한국 경제의 핵심 작업장이기 때문이다. 민주노총의 '오른팔'이라는 민주노조가 지난해 '3년 무정의'를 뚫고 파업을 했고, 올 상반기 특근 거부 투쟁에 이어서 다시 파업을 시작했기 때문이다. 자신감과 투지가 높아지고 있는 것이다.

여기서 물러서면, 도미노처럼 다른 곳에서도 노동자들의 요구와 투쟁이 번질 수 있다는 게 현대차 사측과 박근혜 정부의 걱정이다. 하지만 정치적 상황은 우리

편에 불리하지 않다. '국정원 게이트' 속에 박근혜는 취임 이후 최대 위기에 몰려 있다. 투쟁에 유리한 조건이다.

사측이 찢끔찢끔 간보기로 계속 시간을 끌려 한다면, 파업 수위를 높여나가는 것이 필요하다. 노동자들의 관심과 투지를 집중시키며 우리 편의 힘을 극대화해야 한다.

아울러 불법파견 정규직 전환 요구도 함께 내걸고 싸울 필요도 있다. 이것은 비정규직을 짓밟아 온 사측을 가장 효과적으로 압박할 수 있는 길일 뿐 아니라 정규직 투쟁에 대한 온갖 왜곡과 비난에 맞서기 위해서도 필요하다.

현대차와 기아차 노동자들의 공동투쟁도 중요하다. 그 점에서 기아차가 부분파업을 시작하고, 현대차 계열사 노조 공동 투쟁의 기운이 높아지는 것은 매우 반갑다.

노동자와 촛불의 목소리를 대변하는 노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

레프트21을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>

〈레프트21〉 110호 주요기사

박근혜의 복지 포기과 유리지갑 털기
현대차 파업 정당하다

철도 민영화 저지 : 투쟁을 전개시킬 때
신흥국과 중국의 불안정

일본의 재무장과 한미일 동맹



불법파견 정규직 전환도 함께 내걸고 싸우자

현대차 사측의 불법과 폭력에 맞서 비정규직 노동자들은 10년을 투쟁했다. 수많은 비정규직 노동자들이 해고, 수배, 구속으로 고통 받았고, 류기혁·박정식 열사가 스스로 목숨을 끊었다. 최병승·천의봉 동지는 300일 가까이 혹한과 폭염을 견디며 철탑에서 농성했다.

비정규직 노동자들의 요구는 간단하다. 똑같은 일을 하는 노동자들에 대한 차별을 없애라는 것이다. 불법 파견을 중단하고 정규직으로 전환하라는 것이다. 사측은 이를 외면하고 신규채용으로 책임을 회피하고 있다.

비정규직 확대는 정규직 노동자들도 겨냥한 칼이다. 보수언론은 정규직 노동자들의 임금 인상 투쟁을 비난할 때 꼭 비정규직 문제를 꺼내든다. 평소에는 비정규직의 고통에 눈곱만큼의 관심도 없던 자들이 말이다.

비정규직 확대는 우리 자식 세대들

의 고통이기도 하다.

우리 자식들이 정규직의 꿈을 위해 직고용 촉탁직으로 입사했지만, 돌아온 것은 해고 통지였다. 해고돼서 자살한 아들을 보고 외쳤던 정규직 출신 아버지는 절규했다.

“내가 사랑했던 회사가 내 아들을 죽였다!”

이제는 현대차에서 비정규직의 설움과 고통과 절망을 끝내야 한다. 정규직 노동자들이 적극 나서, 이번 입단투에서 불법파견 정규직 전환 요구를 함께 내걸고 싸우는 것은 ‘아름다운 연대의 모범’이 될 것이다.

정규직 노조가 파업을 하고 있는 상황은 사측에 맞서 불법 파견 정규직 전환을 요구하며 투쟁할 좋은 기회다. 따라서 비정규직 노조도 함께 싸워야 한다.

그러면 노동자들의 단결과 연대를 강화하며 현대차 사측에 더 큰 압박을 형성할 수 있을 것이다.



그동안 비정규직 노동자 투쟁에 정규직 활동가들의 연대가 큰 힘이 됐다. 7월 12일 울산3공장 투쟁.

2차 현대차 희망버스

일시: 8월 31일(토) 오후 7시 | 장소: 울산공장 정문 앞 | cafe.daum.net/happylaborworld

해외 생산으로 현대차 노동자의 힘이 약해졌다?

보수언론이나 현대차 사측은 파업 손실을 해외 생산으로 채워서 파업 효과가 크지 않을 것이라고 주장한다. 또, 사측은 ‘강성노조’ 때문에 해외 생산을 늘릴 것이라고 협박한다.

그러나 정말 파업 효과가 떨어졌다면 저들이 이토록 거품을 물며 현대차 파업을 비난하진 않을 것이다. 사측은 26일까지 부분파업으로 이미 4천억 원에 가까운 손실을 입었다고 비명을 질렀다.

현재 현대차 국내 공장에 밀린 주문량만 21만 대다. 2012년 전체 해외 공장 월 생산대수는 24만 대였다. 해외 생산으로 당장 주문량을 맞추려면 모든 해외 공장을 두 배로 가동해야 한다. 그런데 “현재

3교대 풀가동 중인 해외 생산량을 단기간에 늘리기 어렵다.”

그리고 현대차는 여전히 전체 생산량의 44퍼센트를 국내에서 생산한다. “해외 생산 비중이 이미 2010년에 전체 생산의 51.9퍼센트를 넘어섰지만, 순이익의 비중은 23퍼센트밖에 되지 않았다.”

물론 저들은 경제 위기 고통전가를 위해 얼마든지 국내 생산 축소와 일자리 위협을 할 수 있다. 그러나 그것은 노동자들에게 결코 막을 수 없는 공격이 아니다. IMF 위기 때인 1998년에도 현대차 노동자들은 공장점거파업으로 사측의 대량해고를 어느 정도 막아낸 바 있다.

현대차 파업이 경제 위기를 악화시킨다?

고용노동부장관 방하남은 “국내 일자리 감소 등에 영향을 줄 수 있다”는 황당한 책임전가를 하며 현대차 파업을 비난했다. 울산상공회의소 회장 김철도 “디트로이트가 극심한 노사분규와 부채로 파산했듯이 기업이 경쟁력을 잃고 떠나면 모두의 일자리가 사라진다”고 했다.

우선, 디트로이트와 현대차는 다르다. 세계경제 위기의 직격탄을 받은 디트로이트의 자동차 기업들과 달리 현대차는 지난해에만 5조 원이 넘는 순이익을 거뒀다. 디트로이트는 1980년대 일본 기업들과 경쟁하다 위기에 빠졌고, 2008년 경제 위기 여파 속에 GM이 파산하자 더 흔들렸다.

이 속에서 문제는 ‘강성노조와 노사 분규’가 아니었다. 2008년 경제 위기는 누

구나 알다시피 서브프라임 모기지라는 경쟁과 투기 속에서 벌어졌다. 오히려 2009년에 전미자동차노조는 정리하고, 임금 삭감 등을 받아들였다.

그러자 자동차 기업들은 더 손쉽게 공장을 폐쇄하고 일자리를 없앴다. 그래서 실업자와 저임금 노동자가 늘어나자 디트로이트는 더 황폐해졌다. 이렇게 고통을 전가한 결과 GM은 다시 수익을 회복하고 ‘살아났다.’ 이것은 이 나라의 쌍용차 노동자들도 겪은 일이다. 자본가들 사이의 이윤을 위한 무한 경쟁이 어느 순간 위기를 낳고, 그 고통은 노동자들에게 전가된다.

현대차 투쟁은 오히려 이런 고통전가 공격과 일자리 도둑질을 막아 낼 수 있는 희망을 보여 준다.

박근혜가 꺼내 든 가장 더러운 물타기

통합진보당에 대한 마녀사냥 중단하라

8월 28일 국가정보원이 통합진보당 이석기 의원 사무실과 자택 등 10여 곳을 압수수색하고, 통합진보당 활동가 3명을 체포했다. 터무니없게도 박근혜 정권은 이석기 의원과 통합진보당 활동가들에게 내란예비음모와 국가보안법 위반 혐의를 씌우려 한다.

이것은 박근혜 정권이 통합진보당을 겨냥해 유례를 찾기 힘든 대대적 공안 탄

압을 시작했음을 보여 준다. 박근혜 정권의 위기감이 그만큼 깊기 때문일 것이다.

박근혜 정권은 집권 반년 만에 온갖 공약 파기와 재벌 퍼주기, 노동자 쥐어짜기에 대한 높아지는 불만과 분노에 직면해 있다. 특히 박근혜 정권은 국정원 게이트에 항의하는 촛불이 커지는 속에 심각한 정치 위기에 직면해 왔다.

마녀사냥을 통해 저들은 우파를 결집시키고 진정한 문제를 가리며 정치 위기를 탈출하고 싶어 한다. 그리고 부패 우파는 지난해 통합진보당 사태를 거치며 벌어진 진보의 분열을 더욱 조장하려 할 것이다.

따라서 우리는 ‘종북’ 프레임은 거부해야 하고, 마녀사냥에 맞서야 한다.

이석기 의원과 통합진보당에 대한 정

치적 이견과 비판적 견해 때문에 이런 방어에 조금치도 망설임이 있어서도 안 된다. 그것은 공동의 적에 맞선 투쟁 속에서 동지적으로 토론·논쟁할 문제일 것이다.

‘유신의 추억’을 떠올리게 하는 시대착오적인 마녀사냥을 통해 운동을 분열시키고 탄압하려는 지배자들에게 푹푹 뭉쳐서 맞설 때다.