



장기적 저항은 어쩔 수 없!
저항을 통해 회사는 자취 없애기
강제된다. 우리의 싸움이 계속되면
싸움이 아사 끝까지 원하리 함께한다
투쟁이 필요로 한다.
저항은 지켜주실, 단행의 희망 있다.
"최소한 활동권 보장하라!"

현대차 비정규직 파업 연대 파업이 승리의 관건이다



현대차 비정규직 파업

연대 파업이 승리의 관건이다

2010
레프트21

현대차 비정규직 파업 연대 파업이 승리의 관건이다

퍼낸곳 〈레프트21〉

주소 110-806 서울시 중구 남창동 205-146 2층

전화 02-777-2792

팩스 02-777-0211

left21@left21.com

www.left21.com

〈레프트21〉은 반자본주의적 근본 변혁 입장에서 노동자 투쟁의 전략·전술을 제시하는 좌파 언론이다. 여러 정치·국제·노동 기사를 다룬 격주간지 〈레프트21〉을 발행하고 있다.

들어가며 _ 5

모두를 위한, 미래를 위한 투쟁 _ 7

대법원·고등법원 판결의 의미는 무엇인가? _ 9

현대차 비정규직 노동자들의 처지는 어떠했는가 _ 12

어떻게 볼 것인가 _ 16

- 경제 성장을 위해서는 노동유연성이 필요한가? _ 16
- 정규직의 고용경직성 때문에 비정규직이 늘어난 것인가? _ 17
- 정규직 노동자의 임금 인상이
비정규직 노동자들에게 피해를 주는가? _ 19
- 정규직 노동자가 비정규직 문제에 책임이 있고,
따라서 양보를 해야 하는가? _ 21
- 비정규직이 늘어난 진정한 원인은 무엇이고
그 책임은 누구에게 있는가? _ 22
- 비정규직 노동자가 정규직 노동자의 방패막이인가? _ 24
- 비정규직 정규직화가 '경쟁력'을 떨어뜨려
정규직 일자리를 위협하는가? _ 26

무엇을 할 것인가 _ 29

- 2005년 현대차 비정규직 투쟁의 쓰라린 교훈 _ 29
- 2006년 현대차 비정규직 파업을 돌아보며 _ 32
- 효과적인 무기 — 공장 점거 파업 _ 35
- 현대차 정규직의 연대가 절실히 필요하다 _ 38
- 전국적 지지와 연대를 건설해야 한다 _ 42
- 이 파업을 지지하는 사람들이 할 수 있는 일 _ 45

들어가며

2010년 11월 15일 이른 새벽, 현대차 비정규직 노동자들의 분
노가 투쟁으로 폭발했다.

현재(11월 20일), 비정규직 노동자 5백여 명이 울산 1공장을 점거
했고, 2공장과 3공장으로 투쟁이 확산되고 있다. 현대차 전주공
장과 아산공장에서도 파업과 점거 농성 시도가 이어지고 있다.

현대차 비정규직 투쟁은 순식간에 2010년 노동자 투쟁의 초
점으로 떠올랐다. 그동안 정규직과 똑같은 일을 하고도 고용불
안과 저임금, 차별 대우에 치를 떨어야 했던 비정규직 노동자들
이 이제 당당한 투쟁의 주역으로 나선 것이다.

현대차 비정규직 투쟁은 지난 7월 22일 대법원의 현대차 불법
파견 판결 이후 예고돼 왔다. 대법원은 “혼류생산(정규직과 비정규직

이 한 생산 공정에서 함께 일하는 것에 참가하는 2년 이상의 비정규직은 현대차의 정규직으로 간주해야 한다”고 판결했다.

대법원 판결 이후 순식간에 비정규직 노조에 가입하는 노동자들로 현대차 울산·전주·아산공장이 들썩였다. 3개월 만에 1천7백여 명이 노동조합에 새롭게 가입했다. 현대차 비정규직 3지회 조합원은 3배나 늘어 2천6백 명을 넘었다.

현대차 비정규직 노동자 1천5백여 명은 지난 10월 30일 서울 양재동 현대차 본사와 서울시청 광장에서 열린 전국비정규직노동자대회에 참가해 투쟁 의지를 불태웠다. 그리고 “현대차 사측은 불법과권 인정하고 ‘진짜 사장’인 정몽구가 직접 나서서 근로계약서를 체결하라” 하고 요구했다. 최근에는 비정규직 노동자 2천 명이 집단으로 정규직화를 요구하며 체불임금을 지급하라는 소송을 내기도 했다.

그리고 마침내 지난 11월 12일 90퍼센트가 넘는 압도적인 찬성으로 쟁의행위를 결의했다. 그동안 누적된 설움과 분노가 단결 투쟁으로 폭발하기 시작한 것이다.

현대차 사측은 온갖 수단과 방법을 가리지 않고 비정규직 노동자들의 투쟁을 억누르고 탄압해 왔다. 노동조합에 가입한 비정규직 노동자들을 해고하기도 했다. 또, 대법원 판결을 인정하지 않고 되레 위헌법률심판을 청구하고, 비정규직 노조는 교섭 대상이 아니라며 교섭에 아예 응하지도 않았다.

현대차 부사장 강호돈은 “사내하청 비정규직을 정규직으로 전환할 경우, 경쟁력을 잃게 되며 오히려 고용이 감소할 것”이라고 말해, 대법원 판결을 깡그리 무시하겠다는 뜻을 밝히기도 했다.

모두를 위한, 미래를 위한 투쟁

그러나 ‘경쟁력 상실’ 운운하는 것은 정말이지 기가 차다. 현대차 사측은 그동안 정규직·비정규직을 쥐어짠 대가로 7조 원이 넘는 현금을 갖고 있다. 올해만도 3분기까지 순이익이 4조 원에 이른다. 현대차 회장 정몽구가 타고 다니는 전용기는 무려 9백억 원이다.

그런데도 현대차 사측은 현대차의 모든 비정규직(2·3차 하청과 한시하청 포함)을 정규직으로 전환하는데 필요한 2천5백억 원을 결코 지불할 수 없다고 한다.

이런 사측에 맞서서 현대차 비정규직 노동자들은 정규직화와 임금 인상 등 노동조건 개선을 요구하고 있다.

그리고 이 투쟁은 비정규직 투쟁의 상징으로 떠올랐고 전국적인 초점이 되고 있다. 불법 파견과 비정규직 차별이 현대차만이 아닌 전국에 만연한 문제이기 때문이다.

그래서 전체 노동자의 절반 이상을 차지하며 온갖 차별 속에 고통받아 온 비정규직 노동자들 모두가 현대차 비정규직 노동자들의 투쟁과 승리에 기대를 걸고 있다. 이명박 정부의 탄압과 경

제 위기 고통전가에 시달리던 모든 노동자들이 현대차 비정규직 투쟁을 주목하고 있다.

얼마 전 기륭전자와 동희오토 노동자들이 '이명박 정부 하에 서도 끈질기고 단호하게 투쟁하면 이길 수 있다'는 것을 보여 줬듯이, 현대차 비정규직 투쟁이 승리한다면 이는 전체 노동계급의 자신감과 사기를 한층 끌어올릴 것이다. 또, 파견 허용 업종을 제조업으로까지 확대하려는 이명박 정부와 기업주들의 노동 유연화 정책에 일정한 파열구를 낼 수 있다.

이 투쟁은 노동유연화와 비정규직 확대를 통해 경제 위기의 고통을 전가하려는 이명박 정부와 기업주들에 맞선 투쟁이다. 그리고 실업과 저임금·저질 일자리 위협에 직면한 청년·학생들을 위한 투쟁이자, 경제 위기 고통전가에 맞서는 전체 노동자들을 위한 투쟁이다. 무엇보다 우리 아이들의 미래를 위한 투쟁이다.

지금 전국 곳곳에서 차별에 억눌려 온 노동자들이, 화장실에서 몰래 울면서 설움을 견디던 노동자들이, 하루 아침에 해고 당해 절망하던 노동자들이 이 투쟁을 지켜보고 있다.

따라서 이명박 정부에 맞서, 그리고 경제 위기 고통전가에 맞서 투쟁하는 모든 이들은 지금부터 현대차 비정규직 노동자들에 대한 전국적인 지지와 연대를 건설해야 한다.

대법원·고등법원 판결의 의미는 무엇인가?

한국은 전체 노동자 중 비정규직이 절반 이상을 차지할 정도로 '노동유연성'이 높은 나라다. 1998년 파견법 제정이 비정규직을 확산시킨 주범 중 하나였다.

2006년에는 정부가 기존 파견법을 개악해 26개 업무(1백38개 직종)에서 32개 업무(1백91개 직종)로 파견 허용대상을 확대했다.

그리고 이전에는 2년 이상 파견노동자를 고용하면 자동으로 정규직으로 전환해야 했는데, 현재는 고용주가 정규직 전환을 하지 않고 과태료를 내고 버틸 경우 어떻게 할 수 없는 상황이다.

이 때문에 노동부가 '불법파견' 판정을 내렸는데도 기륭전자 사측이 과태료 5백만 원만 내고 노동자들을 해고한 채 수년 동안 나몰라라 할 수 있었던 것이다.

한편, 정부는 현재 파견 노동이 금지된 제조업·운수업 등의 부문으로 파견 업무를 확대하려고 호시탐탐 노리고 있다.

이런 상황에서 지난 7월 22일 대법원이 의미 있는 판결을 내렸다. 대법원은 현대차의 사내하청 비정규직은 '불법파견'이기 때문에 파견법에 따라 2년 이상 일한 비정규직 노동자는 정규직으로 고용해야 한다고 판결했다. 그리고 지난 11월 12일에 고등법원이 또다시 같은 취지의 판결을 내렸다.

그동안 자동차 등 제조업 작업장에서는 '사내하청'이라는 방법으로 비정규직을 고용하고, 사내하청이 '합법적 도급'이라고 우겼다.

그러나 현대차 사내하청업체 수백 개에 소속된 비정규직 노동자 7천여 명은 사실상 원청 사용자인 현대차의 작업지시 등 관리·감독을 받아 왔다. 이른바 '도급 계약'을 맺었다는 사내하청 업체는 노동자들을 모집하는 구실에 지나지 않았다.

이에 대법원과 고등법원에서 잇따라 '도급'이 아니라 '파견'이고, 그것도 현재 제조업에서는 금지된 불법파견이라고 판결한 것은 당연한 것이다.

이번 판결은 비단 현대차 비정규직만의 문제가 아니다. 자동차 업종에서 약 5만 명, 금속산업 전체로 추산할 경우 약 10만 명이 판결에 따른 구제 대상이 될 것으로 보인다. 더 나아가 법원의 판결이 제대로 반영된다면 훨씬 더 많은 노동자들에게 영

향을 미칠 수 있다.

물론 대법원 판결에 부족한 점도 있다. 현대차의 모든 사내하청 업체가 불법이라고 판결하면서도, 2년 이상 근무한 비정규직 노동자만 정규직으로 전환할 수 있다고 판결한 것이다.

따라서 비정규직 차별 철폐에 동의하는 모든 사람들은 대법원 판결을 넘어서 2년 이하까지 포함한 모든 사내하청 비정규직을 정규직으로 전환하라고 요구해야 한다.

정규직과 같은 조건에서 같은 일을 하는 비정규직을 2년 이상과 이하로 구분하는 것은 상식에도 어긋나고 단결에도 도움이 안 된다.

분명히 대법원 판결은 비정규직 노동자들에게 투쟁할 수 있다는 정당성과 용기를 줬다. 그러나 저들은 법원 판결도 무시하고 불법을 계속 유지하려고 한다. 따라서 지금 필요한 것은 법원 판결을 현실에 적용하기 위한 노동자들의 단결과 투쟁이다.

현대차 비정규직 노동자들의 처지는 어떠했는가

비정규직을 늘려 이윤을 썩다

현대차 사측은 IMF 경제 위기 때 노동자들을 멋대로 해고하려고 공격했다. 그러나 민주노조의 저항 때문에 쉽지 않았다. 현대차 노조는 공장점거 파업을 통해 대량해고에 맞섰다.

그래서 1998년 이후 현대차 사측은 비정규직 노동자들을 급속히 늘렸다. 김대중 정부는 파견법을 시행해 이를 도왔다. 제조업에서 파견노동은 불법이었지만 현대차는 사내하청이라는 이름으로 정규직과 똑같이 일하면서도 서로 다른 업체의 명찰을 단 노동자들을 대거 고용했다.

현대차에서 1998년에 비정규직 노동자들은 4천여 명이었는데 2004년에는 9천5백71명에 이르렀다. 현대차 사측은 생산물량이

늘어나면 비정규직을 늘리고 생산물량이 줄면 비정규직을 해고 해서 인원을 줄이는 방식으로 대처했다. 이런 과정을 통해 2010년 현재 비정규직 노동자 7천587명이 현대차에서 일하고 있다. 지난 몇년 동안에만 비정규직 노동자 2천여 명이 공장에서 쫓겨난 것이다. 이 인원은 1차 사내하청에 한정된 것이며 3천 명 이상으로 추정되는 2차 사내하청과 한시하청은 그 규모조차 정확히 파악되지 않는다.

이렇게 비정규직을 불법 파견해서 착취해 온 현대차는 엄청난 이윤을 누려 왔다. 순이익이 2004년 1조 7천억 원에서 2009년 2조 9천억 원으로 70퍼센트 이상 상승했다. 회장 정몽구는 2003년부터 지금까지 주식배당금으로만 2천47억 원을 챙겼다. 올해 정몽구의 상장사 보유 지분 가치는 6조 원을 넘겼다.

정규직으로 고용해야 할 노동자들을 불법파견 비정규직으로 고용하고, 비정규직 노동자들의 피눈물을 짜내 사주 일가의 배를 불린 것이다.

일상적인 차별과 고용불안

현대차 비정규직 노동자들은 일상적인 차별과 고용불안에 시달렸다. 비정규직 노동자들의 평균임금은 정규직 평균임금의 48퍼센트에 그친다. 똑같은 일을 하고, 근속연수가 같은 정규 생산직 노동자와 비교해도 비정규직 노동자들은 정규직 임금의 68

퍼센트밖에 받지 못한다.

“비정규직 노동자들이 겪는 어려움은 임금, 후생복지뿐 아니라 다른 것들도 많습니다. 우리는 스스로 하루살이, 소모품이라고 자조하죠. 하청 노동자들의 고용 불안은 이루 말할 수가 없어요. 소외감, 박탈감도 엄청나고, 비인간적 대우가 낄는 모멸감과 모욕감도 이루 말할 수 없죠.

비정규직한테는 통근버스도 배치되지 않고 작업복 색깔도 달라요. 이런 것들 때문에 더 상처받고 죄인 아닌 죄인처럼 살아가죠. 비참한 삶이라는 표현밖에는 안 나옵니다.”(안기호 전 현대차 비정규직 노조 위원장의 2003년 〈다함께〉 인터뷰에서)

“야간 수당도 원청과 하청이 달랐다. 정규직은 아프거나 다치면 자유로이 사내병원을 다녔는데 하청은 예외였다. 7월에 입사 후 첫 추석을 맞았을 때도 화딱지 나는 일들의 연속이었다. 정규직은 귀향비나 선물이니 보너스니 하면서 한아름씩 받아 가는데 하청노동자는 비누 쪼가리 선물 하나 달랑이었다. 얼마나 서운하고 열 받던지...”(현대차 비정규직 노동자 변창기, 2006 〈오마이뉴스〉)

탄압과 저항의 역사

2003년 현대차 아산공장에서 월차휴가를 쓰려던 비정규직 노동자가 회사 관리자에게 식칼테러를 당하는 일이 벌어졌다. 사측 관리자는 월차휴가를 신청한 노동자에게 이를 철회하라고 요

구했는데 노동자가 이를 거부하자 이 노동자를 넘어뜨려 타박상을 입히고, 병원에 입원한 노동자를 찾아가 식칼로 노동자의 아킬레스건을 찔렀다.

이 끔찍한 사건은 현대차 비정규직 노동자들의 처참한 현실을 생생히 드러냈다. 이 사건을 계기로 누적된 분노를 폭발시킨 아산공장 노동자들은 노동조합을 결성하기에 이른다. 곧바로 울산공장과 전주공장에서도 노동조합이 결성됐다.

2004년 노동자들은 현대차의 불법파견 문제를 제기했고, 노동부는 현대차 1만여 하청노동자들이 불법파견이라고 판정했다. 2005년 비정규직 노동자들이 정규직화를 요구하며 싸웠지만 사측의 무자비한 탄압에 쓰디쓴 패배를 겪어야 했고, 이 과정에서 故 류기혁 열사가 목을 매 자결하는 비통한 일이 벌어지기도 했다.

2003년 이후 지금까지 노조에 가입했다는 이유로 1백 명이 넘는 노동자들이 공장에서 쫓겨났고, 10여 명이 구속됐다. 노조 간부들은 장기간 구속과 수배, 수억 원의 손해배상과 가압류로 끔찍한 고통에 시달렸다.

어떻게 볼 것인가

경제 성장을 위해서는 노동유연성이 필요한가?

우리는 보통 '경직'된 것 보다는 '유연'한 것이 좋다고 생각한다. 그런데 '노동유연성'은 결코 좋은 것이 아니다. 노동유연성은 기업주들이 비정규직을 맘대로 늘릴 수 있고 노동자들을 언제든지 해고할 수 있는 상황을 말한다.

경제를 성장시키려면 노동유연성이 필요하다고 한다. 하지만 우리가 경제 성장을 바라는 이유는 무엇인가? 경제 성장을 통해 일자리가 늘어나고 삶의 질이 나아지길 바라기 때문이다. 그런데 본말이 전도돼서 일자리를 줄이고 삶의 질을 후퇴시켜서라도 경제 성장을 이루자는 식이 되고 있다. 이것이 바로 신자유주의다.

신자유주의 정책은 노동자들의 임금과 노동조건을 후퇴시키고, 비정규직을 늘리고 해고를 자유롭게 하는 등 고용을 '유연

화해서 경제 성장을 이룬다는 논리다. 실제로 이런 논리에 충실했던 나라들은 갈수록 '고용 없는 성장' 현상이 나타났다. 즉 경제는 성장하지만 노동자들의 일자리는 늘지 않고 불안정한 비정규직 일자리만 늘어난 것이다.

이렇게 해서라도 경제가 성장하면 나중에 과실을 나눌 수 있다고 생각할 수 있다. 그러나 문제는 이런 신자유주의 정책이 경제 성장이라는 '목적'마저 이룰 수 없다는 것이다. 한국은 IMF 이후 신자유주의 정책을 충실히 따랐지만 경제는 정체 상태에 머물렀다.

무엇보다 2008년 세계경제 위기를 통해 신자유주의 방식의 경제 성장은 신기루일 뿐이라는 것이 드러나며 '미국식 모델'은 파탄나 버렸다.

더구나 아직 경제 위기를 벗어나지 못한 상황에서 노동자를 해고하고 비정규직을 늘리는 노동유연성 추구는 재앙적 결과를 낳는다. 저임금 비정규직이나 실업자가 늘어날수록 사람들은 소비를 줄일 수밖에 없고, 소비가 줄면 상품이 팔리지 않아서 경제는 더욱 침체될 것이다.

정규직의 고용경직성 때문에 비정규직이 늘어난 것인가?

한국의 노동시장은 결코 '경직'돼 있지 않다. 2003년에 미국의 경제지 《포브스》는 한국의 노동시장이 OECD 국가 중 미국, 캐

나다에 이어 3번째로 유연하다고 평가했다. 사실 비정규직이 50 퍼센트인 나라에서 고용이 경직됐다고 하는 건 말이 안 된다.

때문에 주로 대기업 정규직이 '경직'됐다고 공격한다. 그러나 대기업 정규직은 중소기업 비정규직에 비해서는 나을지 몰라도 마찬가지로 '유연'하다. IMF 이후 정리해고제가 통과되면서 대기업에서도 인력 감축이 벌어졌다. 예컨대 1998년에 현대차에서도 희망퇴직 등으로 무려 1만여 명이 공장을 떠났다.

대기업 정규직의 고용이 '경직'돼서 비정규직이 늘어난 것도 아니다. 오히려 대기업 정규직의 고용이 '유연'화하면서 동시에 비정규직도 늘어났다. IMF 이후 정리해고제와 근로자파견제의 통과가 바로 이것을 보여 준다. 1998년에 현대차 노조는 '고용경직성'을 버리고 인원 감축을 일부 받아들였다. 그 결과는 무려 비정규직 1만여 명 증가였다.

사실 대표적인 고용'유연성' 형태인 비정규직이 늘어난 원인을 고용'경직성'에서 찾는 건 완전히 모순이다. 이것은 마치 경비가 철저한 윗마을 때문에 경비가 없는 아랫마을에 도둑이 많이 든다며 윗마을도 경비를 없애자는 주장처럼 궤변일 뿐이다. 대안은 아랫마을도 철저한 경비를 세워서 도둑을 막는 것이다. 즉 대기업 정규직의 '고용경직성'이 전체 노동자들에게 확대돼야 하는 것이다.

또 한국노동사회연구소의 통계 분석을 보면 노조가 있는 사업

장일수록 정규직과 비정규직의 격차가 작았고, 노조 조직율이 높을수록 비정규직 비율은 낮아졌다.

이것은 대기업 ‘강성’ 노조 때문에 비정규직이 늘어난 게 아니라, 오히려 강성 노조가 있는 사업장에서는 그나마 비정규직 확대를 막고 처우를 개선해 왔다는 것을 보여 준다.

정규직 노동자의 임금 인상이 비정규직 노동자들에게 피해를 주는가?

대기업 정규직의 임금 인상 수준은 오히려 다른 분야의 노동자들의 임금을 끌어올리는 기준점 구실을 한다. 전 한국노동연구원장인 이원덕은 “[대]기업에서 고율의 임금인상이 타결됨에 따라 전국적으로 고율 임금인상 분위기가 지배적”이 된다고 지적한 바 있다.

경총도 2006년에 “5천 명 이상 대기업이 임금 인상을 주도했기 때문에 기업들의 평균 임금이 올라간 것”(《최근 임금 교섭 특징 및 과제》)이라며 정부의 대책을 촉구했다.

통계청 조사 결과를 보면, 2003년에 정규직 임금 인상률이 지난 10년 중 가장 높은 10.6퍼센트를 기록했을 때, 비정규직 임금 인상률도 10년 중 가장 높은 6.9퍼센트를 기록했다.

반면 2009년 정규직 임금 인상률이 지난 10년 중 가장 낮은 2퍼센트였을 때 비정규직의 임금 인상률도 10년 중 가장 낮은

-3.4퍼센트를 기록했다.

김유선 한국노동사회연구소 소장은 이런 점들을 지적하며 “노동조합의 임금 인상은 저임금 노동자들의 임금 수준도 높이는 효과를 가져오면서 전반적으로 임금을 균등화하는 역할을 한다”고 지적했다.((한겨레21) 794호)

대기업 정규직 노동자가 높은 수준으로 임금을 인상하면 대기업 원청이 하청업체에 납품단가를 낮추고, 이어서 하청업체는 하청업체 비정규직 노동자의 임금을 삭감한다는 논리도 있다. 이런 일은 실제 벌어질 수 있다.

하지만 이런 겉모습만 보고 정규직의 임금 인상이 비정규직의 임금 감소를 가져온다고 말하는 것은 틀렸다. 당장 보이는 것만 보고 태양이 지구 주위를 돈다고 말하는 게 틀렸듯이, 이런 상황의 본질은 정규직 임금 인상으로 이윤이 줄어든 원청 자본과 하청 자본이 공모해서 그것을 비정규직의 임금 축소로 메우려 한다는 데 있다.

원청 노동자의 임금 인상은 원·하청 자본이 원·하청 노동자를 이간질할 수 있는 좋은 핑계거리다. 이때 원청 노조가 사측의 손실 떠넘기기에 진지하게 반대하고, 하청 노동자들이 강력히 저항하면 원·하청 자본은 이윤 손실을 감수하며 하청 노동자의 임금 인상을 받아들일 수밖에 없을 것이다.

정규직 노동자가 비정규직 문제에 책임이 있고, 따라서 양보를 해야 하는가?

조중동은 보통 현대차 정규직 노동자들이 노동귀족이고 비정규직 문제에 책임이 있다는 식으로 말한다. 그러나 대기업 정규직 노동자들이 비정규직보다는 처지가 낫지만 좋은 노동조건, 고용안정을 누리고 있다고 보기는 힘들다.

현대차 정규직 노동자의 상대적 고임금도 주야2교대로 뼈 빠지게 잔업·특근·야근을 해서 받는 돈이다. 이들도 고용 불안에 시달리며 ‘있을 때 벌자’는 심정으로 더욱 일에 매달리는 것이다.

‘노동귀족론’은 우리 사회의 진정한 불평등에 침묵한다. 과연 정규직 노동자와 비정규직 노동자들 사이의 한두 배 차이가 근본적인가, 노동자 전체와 정몽구의 수천 수만 배 차이가 근본적인가?

노동귀족론은 바로 이런 불평등에 맞서는 투쟁에서 정규직과 비정규직으로 노동자들을 이간질해 노동자들의 단결을 파괴하고 불평등을 유지하려는 논리다.

정말 비정규직 노동자들을 위해 양보해야 할 자들은 누구인가? 바로 수조 원 이익과 주식배당금을 받고 있는 정몽구다. 현대자동차의 지난해 순이익 중에 10퍼센트만 양보해도 비정규직 노동자 1만여 명을 모두 정규직화할 수 있다.

현대차 정규직 노동자가 임금을 양보하는 것은 비정규직 노동

자들에게 아무런 도움도 되지 않는다. 정규직 노조가 임금을 동결하고 '무쟁의 노사화합' 등을 하며 싸우지 않는 작업장일수록 비정규직의 처지도 열악하다. 정규직 노조가 임금을 양보한다고 알아서 비정규직의 임금을 올려 줄 기업주는 아무도 없다. 조직력을 갖춘 정규직 노조도 임금을 양보하는데 비정규직 노동자들이 알아서 임금 인상을 얻어 낼 순 없는 법이다.

또, 이런 논리는 생산된 부에서 기업주들이 가져가는 몫을 뺀 노동자들의 몫은 정해져 있고 그 안에서 정규직과 비정규직이 나눠야 한다고 가정한다. 그러나 노동자들의 힘이 강력하면 생산된 가치에서 기업주들의 몫(이윤)이 줄어들고 노동자들의 몫이 늘어날 수 있다.

단결된 노동자만이 강력한 힘을 발휘할 수 있고 정규직 양보론은 바로 노동자들의 단결을 파괴하려는 논리이다.

비정규직이 늘어난 진정한 원인은 무엇이고 그 책임은 누구에게 있는가?

〈조선일보〉는 비정규직 확대가 “노동계 내부의 기득권 세력, 바로 거대 노조의 이기적인 제몫 챙기기에서 비롯된 것”이라고 말한다.

그러나 비정규직이 늘어난 진정한 원인과 책임은 바로 지배자들에게 있다. 한국에서 불안정 고용이 본격화한 것은 1980년

대 초부터였다. 고도성장이 주춤거리고 노동자들의 불만이 커지자 지배자들은 불안정 고용을 늘리는 방향으로 나아갔다. 1987년에 임시일용직 비중이 전체 노동자의 45퍼센트에 이르렀다. 1987년 노동자 대투쟁의 성과로 줄어들던 임시일용직 비중은 1994년부터 다시 늘어나기 시작했고, 특히 IMF 때 정리해고제와 근로자파견제가 통과되면서 이후 급격히 늘었다. (비정규직 결정 요인). 김유선)

비정규직 확대는 1987년 이후 등장한 강력한 민주노조 운동과 IMF로 본격화된 경제 위기에 대한 지배자들의 대응이었다. 기업주들은 민주노조 운동이 투쟁으로 쟁취한 권리들을 제공하지 않고 회피하기 위해 비정규직을 늘려 나갔다. 정규직 민주노조를 함부로 공격하기 어려워지니까 비정규직을 늘려서 노조 조직을 막고 노동자들을 이간질하려 한 것이다.

현대차에서도 사측은 '강성노조를 약화시키고 노동자들의 단결된 힘을 약화시키려고 의식적으로 비정규직을 늘린 것이다. 정규직 노동자들을 사측 맘대로 전환배치하고 해고했다가 고용했다가 할 수 없으니까 비정규직을 늘려서 사측 멋대로 노동자들을 부려 먹으려 한 것이다.

“시장 환경이라는 객관적 조건의 변화보다 행위 주체인 기업의 전략적 대응이 비정규직 증가를 초래”(기업의 비정규직 사용비율 결정요인). 김유선)했다

비정규직 노동자가 정규직 노동자의 방패막이인가?

지배자들은 정규직 노동자들을 ‘노동귀족’이라고 비난해 비정규직과 이간질할 뿐 아니라 정규직 노동자들에게는 비정규직을 구조조정 방패막이로 여기도록 하고, 자신들이 비정규직과는 다르다는 허위의식을 부추긴다.

하지만 한국노동사회연구소 김유선 소장은 “비정규직을 ‘정규직 보호를 위한 완충장치’로 간주[하는 가설에 대한] … 실증분석 결과 이를 뒷받침할 근거는 발견되지 않”았다고 지적했다. 한 직종 내에서 비정규직이 10퍼센트 증가할 때마다 정규직의 임금이 2퍼센트 정도 줄어든다는 통계도 있다.

실제 비정규직의 증가는 정규직 노동자들에게 결코 이득이 될 수 없다. 먼저, 비정규직이 증가하면 정규직 노동자들의 고용불안감이 커진다. 비정규직이 늘고 모듈화가 진척돼 온 현대차·기아차에서 정규직의 고용불안은 커져만 왔다. 2005년 현대차 조합원 조사에서 82.4퍼센트가 ‘나도 언젠가 비정규직이 될 것’이라고 답했다. 이미 정규직 노동자의 동생, 자식, 부인이 비정규직인 경우가 비일비재하다.

언제든지 정규직을 대체할 수 있는 많은 젊은 비정규직 노동자의 존재는 기업주가 노동자들을 압박하는 무기가 된다. ‘너 대신 언제든지 일할 젊은 애들이 있다’며 정규직 노동자를 압박하고 고분고분하게 만드는 데 이용하는 것이다. 그래서 비정규직이

해고된 자리에 전환배치된 정규직 노동자들도 열악한 노동조건들을 고스란히 감수하며 일한다.

둘째, 노조의 힘이 약화된다. 당장 한 작업장에서 노조의 투쟁이나 파업에 비정규직이 동참하지 않고 대체인력으로 투입되면 그 투쟁은 힘을 발휘할 수 없을 것이다. 사측은 그런 노조를 더이상 위협으로 느끼지도 않고 노조에게 양보할 필요도 느끼지 못할 것이다. 몇년 전부터 금융노조들이 비정규직 노동자들을 조합원으로 받아들인 것에는 이런 깨달음이 있었기 때문이다.

셋째, 위기가 닥치면 기업주는 먼저 힘이 약한 비정규직을 공격하고 나서 정규직을 공격한다. 바로 1998년에 현대차 사측은 먼저 비정규직 4천여 명을 공격했고 이어서 여성 조합원들을 공격하고, 마지막으로 정규직 노동자 5천여 명을 정리해고하려 했다. 바로 지난해 쌍용차에서도 사측은 비정규직에 이어서 정규직을 공격했다.

그래서 현대차지부 전주위원회는 올해 초에 이렇게 주장했다.

“조합원 여러분! 우리는 작년에 있었던 쌍용차투쟁을 돌아보아야 합니다. … 그렇게 처절하게 싸웠지만 결국 고용보장을 지켜 내지는 못하고 해고된 동지들이 ‘쌍용차 정리해고특별위원회’를 구성하고 복직투쟁을 하고 있습니다. 왜 고용보장을 지켜 내지 못했습니까?

처음 비정규직이 해고되어 잘려 나갈 때 정규직은 침묵하고

항의하지 않았습니다. 그들이 비정규직을 해고할 때 나는 침묵하고 있었습니다. 나는 비정규직이 아니었으니까. 그들이 최저임금을 삭감하려 할 때 나는 항의하지 않았습니다. 나는 최저임금 노동자가 아니었으니까. 결국 그들이 나에게 퇴직 희망서를 보내왔을 때 아무도 항의해줄 이가 남아 있지 않았습니다. 그들이 처음 시작했을 때 시작했어야 했습니다. 바로 지금이 싸워야 할 때입니다!”

비정규직 정규직화가 '경쟁력'을 떨어뜨려 정규직 일자리를 위협하는가?

비정규직을 정규직화하는 데 많은 비용을 쓰면 회사의 경쟁력이 떨어지고, 회사가 흔들리면 정규직의 일자리도 흔들릴 수 있다는 현대차 사측의 주장은 거짓말이다.

먼저 현대차 사측은 비정규직 노동자들을 정규직화할 충분한 돈을 갖고 있다. 현재 현대차에서 불법파견된 비정규직(2·3차 하청과 한시하청 포함)을 정규직화하는 데 드는 비용은 대략 2천5백억 원이다. 그런데 현대차는 올해 상반기에만 순이익을 무려 2조 5천1백70억 원이나 거뒀다. 이 돈의 10퍼센트면 비정규직의 정규직화가 가능한 것이다.

2009년 현재 현대차는 사내 유보금 6조 8천4백억 원, 현금성 자산 12조 3천3백억 원을 금고에 쌓아 두고 있다. 지난 6년

간 현대차 회장 정몽구는 주식배당금으로만 2천47억 원을 벌었다. 정몽구의 주식배당금만 내놓아도 정규직화가 어느 정도 가능하다.

현대건설 인수에 쓸 돈 6조 원은 있다고 하면서 불법파견 해결에 쓸 돈 2천5백억 원은 없다는 것도 말이 안 된다. 이런 엄청난 돈을 쌓아 두고도 주간연속2교대와 월급제 시행을 거부하고 정규직·비정규직 노동자들을 쥐어짜 온 정몽구가 또 거짓말을 하는 것이다.

그동안 회사를 흔들리게 하고 '경쟁력'을 떨어뜨려 온 것은 정몽구의 불법 비자금 조성과 불법 경영승계 시도였을 뿐이다.

더구나 불법파견 노동자들이 정규직화되면 고용안정 속에서 더 숙련된 노동력으로 차를 만들어 낼 것이고 이것이 오히려 회사의 '경쟁력'을 높일 것이다. 그동안 보수 언론마저도 도요타의 대량 리콜 사태 배경에는 지나친 비용 절감과 하청업체 쥐어짜기가 있다고 지적하지 않았던가.

비정규직이 정규직화되고 임금이 올라가면 현대차가 자동차 판매량을 늘리는 데도 도움이 되지 방해가 되지는 않을 것이다.

정규직의 연대 속에 비정규직이 정규직화되면 '비정규직을 외면하는 배부른 노동 귀족'이라는 공격도 더 이상 먹히지 않게 될 것이다.

결국 비정규직을 정규직화하면 경쟁력이 떨어져 회사가 흔들

리는 게 아니라, 정몽구가 가져갈 이윤이 줄어들 뿐이다. 그리고 정몽구의 이런 욕심 때문에 현대차 노동자들은 근골격계 질환 등에 신음하면서도 힘겹게 주야 맞교대로 일해야 했다.

이렇게 고생하면서 엄청난 돈을 벌어들인 노동자들을 정몽구는 위기만 오면 언제든지 내쫓으려 할 것이다. 1998년에 우리는 그것을 똑똑히 봤다.

다시 그런 일이 벌어졌을 때 노동자들이 일자리를 지키려면 단결해서 강력한 노조를 유지해야 한다. 비정규직 정규직화는 바로 이러한 노동자들의 단결과 강력한 노조 유지를 위해 필요하다. 젊고 활력있는 비정규직 노동자들이 정규직이 돼 노동조합에 함께 한다면 현대차 노조의 힘은 더욱 막강해질 것이다. 정몽구는 바로 그것을 두려워한다.

무엇을 할 것인가

2005년 현대차 비정규직 투쟁의 쓰라린 교훈

현대차 비정규직 노동자들은 2005년에도 강력한 파업을 통해 정몽구의 목덜미를 잡은 바 있다. 비록 그 투쟁은 성공하지 못했지만, 다시 비정규직 노동자들이 투쟁에 나선 상황에서 당시 투쟁의 교훈을 배우는 게 중요하다.

2005년 투쟁 때 현대차 사측은 정규직과 비정규직을 분열시키고 비정규직 노조를 고립시키는 데 온 힘을 쏟았다.

당시 비정규직 노조는 8월 12일과 8월 25일, 9월 1일에 잇따라 독자 파업을 했다. 파업은 사측에게 타격을 가하며 비정규직 노동자들의 힘을 보여 줬다. 자신의 힘을 느낀 비정규직 노동자들은 투지가 솟구쳤다.

그러자 사측은 엄청난 탄압을 가하기 시작했다. 9월 5일까지

비정규직 노조의 전체 징계자는 무려 2백17명이 됐다.

그럼에도 비정규직이 파업이 당시 진행되던 정규직의 임금단 체험상 투쟁과 맞물리면서 발전한다면 승리할 수 있다는 기대가 커져 갔다.

그러나 정규직 노조의 파업은 부분파업으로 이어지다 9월 1~2일에는 무려 3만 명이 결집하기도 했지만 끝내 비정규직 노조의 투쟁과 연결되지 못했다.

이런 상황의 책임은 명백히 당시 현대차 정규직 노조 집행부에 있었다. 분열의 씨앗은 2005년 1월 원·하청 연대회의를 구성할 때부터 나타났다. 당시 정규직 이상욱 지도부는 공동 결정·투쟁·책임을 요구한 반면 비정규직 지도부는 비정규직 노조의 독자 투쟁을 인정하고 시급한 사안은 먼저 대응한 후 논의하자는 입장이었다.

그리고 마침내 비정규직 노조가 독자 파업에 나서자 정규직 집행부는 비정규직 노조에게 ‘일방적인 독자 파업’ 진행에 공동 책임을 질 수 없다며 사과를 요구했다. 또, ‘불법파견 정규직화보다는 특별교섭 성사가 현실적인 요구’라고 주장했다.

하지만 조합원의 해고에 맞서 시급하게 조직된 8월 12일 비정규직 독자 파업에 대해 사과하라는 정규직 노조 집행부의 요구는 잘못이었다. 오히려 훨씬 열악하고 절박한 처지에 있는 비정규직을 정규직 노조가 이해하면서 연대의 손을 내미는 것

이 필요했다.

이런 연대가 없는 상황에서 비정규직의 독자 파업은 성공하기 힘들었다. 결국 투쟁의 패색이 짙어지는 상황에서 정규직과 비정규직 사이와 비정규직 내부에서까지 분열이 일어났다.

이런 절망적 상황에서 9월 4일 비정규직 노동자 류기혁 열사가 자결한 것이다. 이 죽음은 명백히 “불법파견과 노동탄압에 의한 사회적 타살”이었다. 이 때라도 정규직 집행부는 비정규직 노조와 공동 대응해 투쟁으로 나서야 했다.

하지만 정규직 집행부는 류기혁이 ‘열사가 아닌 것 같다’며 대책위 합류를 거부했다. 그러면서 분열의 골은 더 깊어졌다. 이런 분열을 보면서 좋아한 것은 정몽구였을 것이다. 정규직 노조는 뒤늦게야 민주노총 등의 중재로 대책위에 들어왔다.

그리고 정규직 집행부는 9월 8일 사측과 임금단체협상을 잠정 합의했다. 정규직 노조의 타결 내용은 정규직과 비정규직의 임금 인상, 8월 12일 이후 비정규직 징계·해고 최소화 등을 담고 있었다. 그러나 불법파견 정규직화 내용은 없었다.

류기혁 열사의 죽음이 어떤 식으로 확대될지 모른다는 걱정 속에서 현대차 사측은 정규직에 양보해 투쟁을 빨리 마무리하려 했던 것이다.

결국 정규직의 임단협 타결 이후 비정규직 투쟁도 사그라들었다. 그럼에도 정규직 집행부의 합의안에 반대표가 35퍼센트 나

왔다. 울산공장에서만 반대표가 43퍼센트나 나왔다. 정규직과 비정규직의 단결을 바라는 노동자들이 적지 않았던 것이다.

실제로 정규직 집행부의 외면 속에서도 비정규직과 연대했던 일부 정규직 활동가들은 노동자 연대의 희망을 보여 줬다.

2005년 투쟁은 비정규직의 단호한 파업에 정규직의 연대가 결합하는 게 무엇보다 중요하다는 것을 보여 줬다.

2006년 현대차 비정규직 파업을 돌아보며

2006년 가을에 불법 비자금 조성으로 구속된 정몽구는 곧 보석으로 석방됐다. '유전무죄 무전유죄'를 여실히 보여 주며 풀려난 정몽구는 반성은커녕 비정규직 노동자 대량 해고를 추진했다.

이에 현대차 비정규직 노조는 합법적인 쟁의권을 얻어 7월부터 파업에 들어갔다. 일부 정규직 활동가들이 연대해 파업 사수 집회도 열었고 정규직 노조 지도부는 대체인력 투입에 반대하는 지침을 내렸다.

마침 산별노조 전환도 투표에서 정규직, 비정규직 모두 압도적으로 찬성해 통과됐다. 이제 산별노조의 연대 정신에 따라 비정규직·정규직 노동자들이 단결할 차례였다.

그런데 아쉽게도 현대차 정규직 노조 박유기 지도부는 대체인력 투입을 반대한다는 입장은 발표했지만 행동으로 대체인력 투입을 막지 않았다.

그래도 비정규직 노동자들은 성공적인 파업을 이어 갔다. 사측이 관리자들을 동원해 폭력을 휘둘렀지만 생산 라인은 가다 서다를 반복했다.

8월25일에는 기아차·현대차·현대중공업 사내하청 노조들의 역사적인 연대 파업도 성공적으로 벌어졌다. 현대차 울산·전주·아산공장과 기아차 화성공장의 비정규직 노동자들은 동시에 2~4시간파업을 벌였고 이 때문에 이들 공장의 생산은 대부분 중단됐다.

찢찢매던 현대차 사측은 현대차 비정규직 노조 최병승 사무국장을 경찰과 합작해 구속했다. 사측은 또, '파업을 중단하고 일주일간 성실교섭 기간을 통해 문제를 풀자'는 안을 제시했다.

비정규직 노조는 일단 이 제안을 거부했다. 그러자 사측은 하청업체인 '영기업'을 폐업시키고 비정규직 현장위원 4명을 징계·해고하려 했다. 그래서 8월 30일 큰 충돌이 벌어졌다.

비정규직 노동자 3백여 명과 일부 정규직 대·소의원들이 라인을 점거하자 사측은 거의 모든 공장 관리자를 동원해 폭력 탈환을 시도했다. 비정규직 노동자들은 머리가 찢어지고 피를 흘리면서도 파업을 지켜 냈다.

그러자 정규직 노조 지도부가 중재를 시도했다. 중재로 일단 징계는 유보됐지만 점거도 풀어야 했다. 정규직 노조 지도부가 중재자 노릇만 한 것은 유감스러운 일이었다.

정규직 노조 지도부는 중재가 아니라 사측에 맞서는 원·하청 노동자 공동투쟁에 나서야 했다. 그러나 이런 공동 투쟁은 건설되지 않았고, 비정규직 노조 지도부조차 후퇴하기 시작했다. 일단 파업을 중단하고 협상하자는 사측의 제안을 비정규직 노조 지도부가 받아들여 2주간 파업을 중단한 것이다.

사측은 그 2주간 비정규직 노조 지도부를 협상 테이블에 끌어들이며 발목을 잡아놓고, 파업 파괴 공작에 몰두했다. 구사대를 모집했고, 관리자들을 소집해 파업 파괴 교육을 했고, 비정규직 노동자를 개별 면담해 회유와 협박도 했다.

파업을 중단한 2주 동안 파업의 열기는 급속히 사그러져 버렸다. 이런 상황에서 9월15일 비정규직 노조 박현제 위원장이 사측과 기만적인 잠정합의를 했다.

합의안은 손배·고소·고발 철회, 해고자 복직 등이 빠져 있었고 임금 인상액도 법정 최저임금인상액에도 못 미쳤다. 이 기만적 합의로 비정규직 노동자들은 크게 낙담했고 현장은 혼란에 빠졌다.

비정규직 현장위원들과 투사들은 기만적 합의를 한 지도부를 사퇴시키고 새로운 투쟁 지도부를 구성했다. 하지만 한번 사라진 기회는 다시 오기 쉽지 않았다.

2006년 파업은 ‘일단 파업과 점거를 중단하고 협상하자’는 사측의 제안을 왜 경계해야 하는지 잘 보여 줬다.

효과적인 무기 — 공장 점거 파업

투쟁의 요구를 관철하려면 이를 실질화할 구체적 전술이 필요한데, 공장 점거는 매우 효과적인 전술이다.

지난해에 쌍용차 노동자들의 정리해고 반대 싸움이 뜨거운 초점으로 떠오른 것도 강력한 점거 파업 덕분이었다. 당시 쌍용차 노동자들의 점거 파업은 노동자·학생·종교계·네티즌을 비롯해 국경을 넘는 노동자들의 국제적 연대도 이끌어 냈다.

공장 점거는 파업의 효과를 극대화하는 가장 좋은 방법이다. 노동자들이 공장 안에서 감시하고 있는 한, 사측은 대체인력 투입으로 파업 효과를 반감시킬 수 없다. 이것이야말로 이윤에 눈이 먼 사장들에게 확실한 타격을 줄 수 있다.

《알려지지 않은 미국 노동운동 이야기》(리처드 보이에는) 1936년 미국 전역을 휩쓴 공장 점거파업의 효과를 이렇게 설명했다.

“[점거파업은] 비록 단순했지만, 파업이 갖는 특성과 힘을 모두 갖춘 방법이었다. 공장 안에서 연좌하는 것이기 때문에 안전하고 눈과 비와 추위와 더위를 피해 몸을 보호할 수 있고, 파업을 깨뜨리려는 경찰과 자경단원의 공격으로부터도 역시 안전했다. 노동자들은 기계 앞에 자리를 잡았고, 그들이 기계 앞에 있는 한 어떤 파업 파괴자도 파업 대열을 깨뜨릴 수는 없었다. 공장은 요새나 마찬가지로였다. 노동자들이 공격을 당하면 자신들의 기계가 다치지 않을까 하는 고용주들의 두려움 때문에 공장은

비교적 지키기도 쉬웠다.”

무엇보다 중요한 것은 점거 파업의 정치적 효과다.

만약 파업 노동자들이 흩어져 있다면 연대를 집중하기도 어려울 것이고, 사측의 회유와 협박, 거짓말이 노동자들에게 잘 통했을 것이다. 점거 파업에 모인 노동자들의 집단적 힘은 연대를 확대하고 정치적 확신을 강화하는 데 도움이 된다.

점거파업은 노동자들의 사기를 끌어올리는 데도 매우 효과적이다. 완전히 멈춰 버린 공장 안을 장악한 노동자들은 진정 누가 공장을 움직이고 이윤을 만들어 온 주인인지 확인하게 된다. 자신의 힘으로 기업주를 궁지로 몰고 있음을 확실하게 느낄 수 있다.

노동자들은 농성 대열을 확인하면서 서로 고무하고 자신감을 북돋을 수 있다. 무엇보다 집단으로 함께 움직이기 때문에 언제 든지 투쟁의 향방을 토의할 수도 있다. 노조 지도자들은 함께 농성하는 조합원들에게 비교적 상세히 협상 내용을 보고해야 하고, 파업을 종결할 때도 조합원들의 압력을 더 크게 느낀다.

실제로 지난해 쌍용차 노동자들도 상시적인 조별 토론과 집회를 통해 서로 독려하며 투쟁을 이어 갔다. 이 속에서 신뢰와 결속력이 싹텄다. 고무적인 사례들은 곧바로 발표해 회자됐고, 국민과 한숨도 함께 나눴다.

조합원들의 아래로부터의 목소리는 지도부에게 곧바로 전달

됐고, 불만이 있는 조합원들은 주저하지 않고 의견을 냈다. 일례로, 쌍용차 파업 때 지도부가 무급휴직을 포함한 양보안을 발표했을 때, 일부 조합원들은 바로 위원장을 찾아가 불만을 터뜨렸고 이런 반발에 밀려 지도부는 기자회견을 통해 공식적으로 이안을 폐기했다.

이런 점거파업의 효과 때문에 2007년 파업에서 이랜드·뉴코아 노동자들은 점거 농성을 벌이던 매장에서 경찰 침탈로 쫓겨나고 연행된 이후에도 거듭 점거를 시도했다. 노동자들은 첫 침탈 이후 두 차례나 더 매장을 점거했다.

이랜드일반노조 김경욱 전 위원장은 경찰의 농성장 침탈로 체포돼 수감된 상태에서도 조합원들에게 재점거를 호소했다.

“반드시 제2거점을 만들어서 또다시 무기한 점거농성을 해야 합니다. 점거농성을 하지 않으면 조합원들의 자신감이 떨어질 수 있습니다. … 물론 전 매장 타격 투쟁도 필요하지만, 이것만 가지고는 이랜드 자본은 절대 물러서지 않을 것입니다. 불매운동도 필요하지만 이것만으로는 안 됩니다. 매출에 타격을 주고 연대의 구심을 형성하려면 점거농성이 필요합니다.”

공장 점거는 1987년 노동자 대투쟁에서도 일반적인 투쟁 방법이었다. 노동자들은 일단 파업과 농성에 돌입한 후 그 힘으로 협상해서 요구를 따냈다.

노동부가 발표한 1987년 여름의 〈노사분규 평가 보고서〉를

보면, 당시 벌어진 파업 3천9백85건 중 공장 점거농성을 벌인 경우는 76퍼센트에 이르는 3천15건이나 됐다. 나머지도 작업장 밖 농성, 공공시설 점거 등의 방식이었다.

1987년 이후에도 1989~90년 현대중공업, 1991년 대우조선과 대우차, 1992년 현대차 등에서 점거파업이 벌어졌고, IMF 경제 위기 때에도 현대차와 만도기계 노동자들이 공장 점거로 승리를 거뒀다.

2009년 연초에도 OB맥주, 대우버스 등의 노동자들이 점거파업을 벌여서 사측의 공격을 막아 냈다.

물론 점거 파업 결정은 쉬운 일은 아니다. 파업의 효과가 커지면 커질수록 지배자들이 느끼는 압력도 커져 쌍용차 파업에서처럼 물리적 격돌도 이어질 수 있다.

이 때문에 점거파업만으로는 투쟁 승리를 장담할 수 없다. 더 넓은 층의 노동자들의 연대가 더해져야 승리를 보장할 수 있다.

그러나 점거파업은 투쟁의 정치적 파급력을 높이고 연대를 확산하는 데 매우 효과적이다.

현대차 정규직의 연대가 절실히 필요하다

현대차 정몽구를 비롯한 지배자들은 효과적으로 노동자들을 쥐어짜려고 정규직과 비정규직을 분열시키려 애써 왔다. 저들은 노동자들의 단결을 두려워한다.

그래서 현대차 사측은 2005년과 2006년에 비정규직 노동자들의 파업을 제압하려고 정규직·비정규직을 이간질해 투쟁이 커지는 것을 막았다.

정규직 노조가 적극적으로 대체인력 투입을 막지 않는 상황에서 비정규직 파업은 힘을 낼 수 없었고 결국 실패했다.

따라서 비정규직 투쟁이 승리하려면 정규직의 연대가 매우 중요하다. 정규직 노동자들은 비정규직 투쟁에 자기 일처럼 앞장서야 한다.

이것은 비정규직 노동자들뿐 아니라, 정규직 노동자들에게도 이로운 길이다. 정규직·비정규직 단결은 정규직의 고용 불안과 노동강도 강화 시도를 저지하기 위해서도 필요하다.

정규직·비정규직 연대는 결코 불가능한 일이 아니다. 금호타이어, 서울대병원, 이랜드 등에서 정규직·비정규직의 인상적인 연대투쟁이 벌어졌다. 2004년 금호타이어 정규직노조는 비정규직 파업을 지지해 대체인력 투입을 막고 연대파업까지 벌여 '비정규직 정규직화'라는 소중한 승리를 이뤘다.

지금 현대차에서도 정규직의 연대가 시작됐다. 울산 1공장 정규직 노동자들은 파업하는 비정규직 노동자들을 지지해 시위를 벌였고, 1공장 정규직 대의원들은 온몸으로 대체인력 투입을 막고 맨 앞에서 관리자들과 대치했다.

울산 전 공장의 대의원 대표들과 많은 대의원·활동가도 비정

규직 노동자들을 지지방문하고, 연대를 결의했다. 전주의 정규직 노조는 비정규직 노동자들과 함께 잔업거부에 돌입하기도 했다.

정규직 노동자들의 아름다운 연대는 비정규직 노동자들을 고무하고 자신감을 끌어올리고 있다. 울산에 이어 전주와 아산에서도 비정규직 노동자들이 잔업거부와 부분파업을 시작했다. 그리고 비정규직 노동자들의 뜨거운 열기는 다시 정규직 노동자들의 사기를 높이고 있다.

이런 현장 조합원들의 아래로부터 압력 덕분에 연대에 미온적이던 정규직 노조 이경훈 집행부도 비정규직 노동자들에게 음식물 등을 지원하며 연대에 나서고 있다. 11월 21일 기자회견에서 이경훈 지부장은 1공장 점거 파업에 “엄호를 이어 나가겠다”며 “비정규직을 정규직화시키는 데 최선을 다하겠다”고 말했다. 매우 반가운 얘기다.

이 말이 진심이라면 이경훈 집행부는 이제 더는 “비정규직회화 … 독자적인 행동에 돌입한 부분은 우리 모두에게 큰 짐”(11월 19일 <현자치부소식>)이라는 식의 말을 하지 말아야 한다. 그리고 현대차지부 집행부 간부들도 “불법파견을 한 방에 해결하는 것은 무리다”, “앞으로만 가는 것이 능사는 아니다” 등 김빠지는 소리를 말아야 한다.

법원도 인정한 불법파견 정규직화는 결코 무리한 요구가 아니

다. 지금 필요한 것은 기회가 왔을 때 모든 힘을 집중해 앞으로 가는 것이다.

정규직 조합원들까지 용역깡패에게 두들겨 맞아가면서 연대하는 상황에서 정규직 집행부가 할 일은 무엇보다 아래로부터 연대 움직임을 받아 안고 더 확대하는 것이다.

지금 현대차 사측은 1공장 휴업을 하고, 이 때문에 월급이 줄게 된 정규직이 비정규직 파업을 원망하게 만들려 한다. 정규직과 비정규직을 이간질하는 온갖 거짓말로 가득한 유인물도 살포하고 있다.

이런 상황에서 이경훈 집행부는 더 단호하고 강력하게 정규직 연대 건설에 나서야 한다. 1공장 점거 농성장 엄호뿐 아니라 비정규직 파업에 대한 대체인력 투입 저지에 나서야 한다. 대체인력이 투입돼서 생산 라인이 돌아가면 비정규직 노동자가 파업을 해도 효과가 없기 때문이다.

더 나아가 원·하청 공동파업을 건설해야 한다. 아반떼 같은 잘나가는 신차의 생산 라인을 멈춰서 정몽구의 목줄을 쥐어야 한다.

이런 투쟁 속에서 정규직·비정규직을 한 노조로 묶는 1사1노조도 추진해야 한다. '불법파견 노동자를 정규직화하라'는 대법원 판결까지 나온 지금이 노조 통합을 추진할 절호의 기회다.

지금 현대차 사측이 가장 우려하는 것은 정규직·비정규직의

단결이다. 사측의 우려를 현실로 만들어야 한다.

비정규직 노동자들의 연대 호소에 아름다운 연대로 답해야 한다.

“정규직 동지들, 투쟁의 주체는 분명히 우리 비정규직 노동자들입니다. 하지만 우리 비정규직 동지들만으로는 분명히 한계가 있는 것 또한 사실입니다. 정규직 동지들의 관심과 연대는 그 한계를 뚫고 나갈 소중한 무기입니다. 지난 3월 현대차 전주공장 정규직의 연대가 생생한 증거입니다.

추석 연휴에 저는 두 아이와 함께 보름달을 보며 소원을 빌었습니다. 이번 불법파견 정규직화 투쟁을 반드시 승리해 비정규직 없는 공장, 비정규직 없는 사회를 만들겠다고 다짐했습니다. 대학을 졸업해도 취직할 곳이 없는 사회, 간신히 취직해도 비정규직인 사회를 우리 아이들에게 물려줄 수는 없습니다. … 정규직 동지들께 다시 한 번 간곡히 호소드립니다. 동지들의 관심과 연대, 투쟁은 전국의 8백50만 비정규직 노동자들에게 크나큰 희망의 불꽃이 될 것입니다.”(조봉환 현대차전주비정규직지회 사무장)

전국적 지지와 연대를 건설해야 한다

현대차 불법파견 정규직화 투쟁은 2010년 하반기 투쟁의 핵심이 됐다. 만약 현대차에서 승리한다면, 기륭전자, 동희오토 승리에 자신감을 얻은 비정규직 투쟁에 더 큰 활력을 줄 것이고,

전체 노동자들에게도 커다란 자극이 될 것이다.

더구나 비정규직 차별과 정규직·비정규직 분열 문제는 지난 10년 넘게 한국 노동운동의 심각한 걸림돌로 작용해 왔다. 양극화와 빈부격차를 확대하는 한국 사회의 핵심 문제점이기도 했다.

그런데 이제 이런 문제를 해결할 절호의 기회가 찾아온 것이다. 민주노조를 약화시키고 고용불안을 조장한 비정규직 문제를 해결할 수 있는 이 절호의 기회를 절대 놓쳐서는 안 된다.

반갑게도, 금속노조는 11월 22일 대의원대회에서 현대차 비정규직 투쟁을 지원하기 위한 연대 파업과 총력투쟁을 결의하기로 했다. 금속노조는 실질적인 연대 파업 계획을 세우고, 대규모 집회와 연대로 현대차 비정규직 투쟁의 버팀목이 돼야 한다.

특히 금속노조의 연대 투쟁에 주요 작업장의 정규직 노동자들이 대거 참여한다면, 현대차 사측에게 커다란 타격을 줄 수 있을 것이다.

무엇보다 기아차 노조가 이 투쟁에 앞장서야 한다. 기아차는 같은 현대기아차 그룹 소속이며 정몽구라는 공동의 적이 있고, 불법파견 비정규직이라는 같은 문제도 안고 있다. 따라서 기아차 노조는 즉각 산업 거부와 연대 파업에 나서 현대차 비정규직 파업에 연대해야 한다. 잘 팔리는 K5 차량 등 신차 생산 라인을 멈추는 투쟁을 건설해 현대차 사측을 강력히 타격해야 한다.

사실 한국 경제와 수출의 핵심인 현대차와 기아차의 생산만

멈춰도 한국 지배자들은 찢찢 땀 수박에 없다.

이것은 현대차 사측 뒤에서 비정규직 탄압을 돕고 비정규직 확대 등 노동유연화 정책을 추진하는 이명박 정부에게도 실질적인 압박을 줄 것이다.

민주노총과 금속노조는 현대차 비정규직 파업 승리를 위해 연대 파업을 포함한 총력투쟁을 결의하고 당장 실행에 옮겨야 한다.

수천 수만 명이 참가하는 대규모 집회와 노동자 대회를 계속 열어야 한다. 민주노총 울산본부도 지역 총파업을 포함해 현대차 비정규직 투쟁 지원에 모든 수단과 방법을 동원해야 한다.

민주노동당·진보신당 지도부도 현대차 비정규직 투쟁에 연대하며 소속 노동자 당원들에게 연대 투쟁과 연대 파업 건설을 호소해야 한다. 민주노동당 소속이며 노동자들이 뽑아 준 울산 북구청장은 현대차 비정규직 파업 농성장을 방문하고 이들의 투쟁에 힘을 보태야 한다.

더불어, 민주노동당, 진보신당 등 진보정당과 참여연대 등 시민·사회단체는 광범한 전국적 연대기구를 구성하고, 현대차 비정규직 투쟁을 지원해야 한다. 이미 울산지역의 단체들이 이런 일을 시작했다.

이 연대기구는 현대차 비정규직 투쟁을 적극 옹호하는 피켓 라인의 맨 앞에 서야 한다. 대표자들의 농성, 지지 서명과 모금,

신문 광고와 기사 기고, 연대 집회 개최 등을 추진해야 한다. 현대차 공장 앞에서 비정규직 노동자들과 함께 농성하며 더 많은 노동자들에게 강력한 연대 투쟁과 연대 파업을 공개 호소해야 한다.

이 파업을 지지하는 사람들이 할 수 있는 일

현대차 비정규직의 투쟁은 노동유연화와 비정규직 확대를 통해 경제 위기의 고통을 전가하려는 이명박 정부와 기업주들 모두에 맞선 투쟁이다. 실업과 저임금·저질 일자리 위협에 직면한 청년·학생을 위한 투쟁이자, 경제 위기 고통전가에 맞서는 전체 노동자들을 위한 투쟁이다. 그러므로 우리는 현대차 비정규직 노동자들의 투쟁에 적극적으로 연대를 건설해야 한다.

- 자신이 속한 노조·단체·동아리·학생회 등에 파업 지지 성명 발표 등 연대 행동을 제안하고 건설합시다.
- 현대차 비정규직지회 웹사이트에 투쟁 지지글을 올리고, 자신이 속한 노조·단체·동아리·학생회 등에 제안해서 공장에 부착할 지지 배너(현수막)나 대자보 등을 제작해 보냅니다.
 - 노동조합 홈페이지 : <http://hjbwtw.jinbo.net/>
 - 노동조합 주소 : 울산 북구 양정동 700번지 현대자동차 내 현대자동차 비정규직 노동조합

- E-mail : hjbtw@jinbo.net

- 인터넷 카페, 블로그, 트위터, 페이스북, 다음 아고라 등 여러 사이트에 투쟁의 정당성을 옹호하고 지지와 연대를 호소하는 글을 올립니다.

- 청와대·고용노동부에 노동자들의 투쟁을 지지하고, 현대차 사측의 탄압에 항의하는 글을 올립니다.

청와대 자유게시판 : http://www.president.go.kr/kr/community/bbs/bbs_list.php

고용노동부 열린게시판 : <http://www.moel.go.kr/view.jsp?cate=1&sec=5>

- 대법원 판결조차 무시하고 정당한 노동자들의 투쟁을 탄압하는 현대차 사측에 항의 전화를 합니다.

- 현대차 고객센터 080-600-6000

- 현대차 울산공장 052-280-2114

- 현대차 비정규직 투쟁 지지 집회에 참가합니다.

- 현대차 비정규직 투쟁 기금이 필요합니다. 지지금을 보내고 주변에서 지지 모금을 호소해 봅시다.[현대차 비정규직지회 후원 계좌: 농협 356-0389-6435-43 예금주 임보라]

<레프트21>이 추천하는 작은 책



2009년 쌍용차 파업과 정치적 노동조합운동

박설 지음 | 다함께 | 2010.11.06 | 3,800원

쌍용차 노동자들이 불굴의 투지로 세상을 놀라게 한 것은 분명하지만, 쌍용차 파업이 남긴 교훈을 단지 전투성에서만 찾는 것은 협소한 이해일 것이다. 적잖은 사람들이 쌍용차 파업을 일종의 패배한 투쟁으로 기억하고 있고, 이것이 노동조합운동에 널리 퍼진 위기감과 맞닿아 있기 때문에 더욱 그렇다.

쌍용차 파업은 계급투쟁에서 정치적 대응의 중요성을 선명하게 제기했다. 쌍용차 파업은 더 넓은 층의 운동과 결합하지 못한 채 진보진영의 정치적 약점 때문에 고전했고, 결국 아쉬운 결말을 맞았다.

이 글은 쌍용차 파업을 당시의 전체 계급세력 관계 속에서 바라보고, 정치투쟁으로서 쌍용차 파업이 남긴 교훈을 끌어내려는 노력의 일환이다. 이를 통해 정치적 노동조합운동의 필요성과 활동가들의 과제를 나름으로 제시했다.