

반전 · 반자본주의 노동자 운동

다함께

서울시 종로구 광화문우체국 사서함 1243 우)110-612 | 전화 02)2271-2395 | 팩스 02)2271-2396 www.alltogether.or.kr | atgmail@nate.com



현대차 파업 - 강력한 파업과 승리의 본보기를 보여 주자

사측의 임금 삭감 공격에 맞서 현대차노조가 1월 13일부터 부분 파업에 들어가자 기성 언론과 정치인들의 거짓말과 이간질도 극에 달하고 있다.

〈조선일보〉는 "[현대차의] 지난해 매출은 전년보다 0.2퍼센트, 영업이익은 5.5퍼센트가 줄었다"며, 파업은 "현대차를 낭떠러지로 미는" 것이라고 비난했다.

그러나 현대차는 2004년 1조 8천억 원, 2005년 2조 원, 2006년 1조 6천억 원 등 3년 연속 사상 유례없는 엄청난 순이익을 올려 왔다. 그 전에는 순이익 1조 원을 넘은 적이 없다.

이것은 노동자들이 주야 맞교대와 잔업 · 특근을 통해 무려 주 56시간, 연간 2천7백 시간을 일한 결과다. 저들이 그토록 찬양하는 일본 도요타의 노동시간은 2천 시간 정도이고 야간 노동도 없애고 있다.

노동자의 등골을 파먹는 급성장 속에 현대차는 세계 서열 5위에서 2위로 뛰어 올랐고 현대차 회장 정몽구는 무려 92억 원의 연봉을 받게 됐다. 그러나 정몽구는 노동자들이 벌여 준 돈으로 1천억 원의 비자금을 조성해서 정치권에 뿌리고 8백억 원을 횡령했다. 과연 '현대차를 낭떠러지로 민' 것이 누

구인가?

박근혜는 "이런 강성노조는 이 땅에 더 이상 발붙여서는 안 된다"며 "[현대차노조] 때문에 비정규직 근로자들이 큰 어려움을 겪고 있다"고 했다. 그러나 정작 비정규직 노동자들을 어렵게 만든 것은 한나라당도 지지한 비정규직 개악안과 불법파견 무혐의 판정이다.

그리고 현대차 사측은 정규직뿐 아니라 비정규직의 성과급도 때먹었다. 그래서 지난 1월 10일 현대차 본사 앞 집회 때 현대차 · 기아차 비정규직노조도 참가했다. 현대차 비정규직노조는 성과급 삭감이라는 "개 같은 짓거

리를 반드시 응징하기 위해 모든 수단을 동원할 것"이라고 선언했다. 기아차 비정규직노조도 "노조 봉기를 위한 간악한 탄압"에 맞서 "원하청 노동자 단결된 투쟁"을 호소했다.

조중동은 또 "현대차 파업으로 부품업체 노동자들이 죽어간다"고 이간질한다. 그러나 텔파이 · 만도 · 두원정공 등 현대차 부품업체 노동자들도 1월 10일 집회에 참가했다. 두원정공 이민호 대의원은 "현대차에서 무너지면 작은 회사는 더 영향을 받을 수밖에 없기 때문에 연대하러 왔다"고 말

» 뒷면으로 이어짐

» 앞면에서 계속

했다(〈레디앙〉 1월 11일자). 발레오만도 이길 부지 회장도 "현대차가 단협을 위반한다면 중소기업 어느 사용자가 약속을 지키겠느냐"며 현대차노조가 승리해야 한다고 주장했다.

그러나 저들은 이런 진실을 결코 말하지 않는다. 시무식 때도 150여 명의 경비가 30여 명의 노조 간부들을 가로막았고, 실랑이 속에 사장 윤여철이 노동자와 함께 넘어지며 안경에 살짝 긁힌 것을 두고 "폭력 노조"라고 마녀사냥하고 있다. 〈한겨레〉도 현대모비스 전면광고는 실으면서 현대차노조의 파업을 지지하는 금속노조 광고는 게재를 거부했다.

저들은 투쟁의 정당성을 훼손하려고 전위원장 이현구의 2억 원 수수 비리도 까발렸다. 그러나 이 사건은 뇌물로 노조 간부를 길들이고 투쟁을 차단하려는 적들에 맞서 현장 조합원들의 노조 간부 통제와 단호한 투쟁이 필요함을 보여줄 뿐이다.

따라서 민주노동당 권영길·노회찬 의원이 〈경향신문〉 인터뷰에서, 사태의 원인이 사측에 있다고 지적하면서도 "현대자동차 노조 집행부가 폭력적 노조로 비친 데 대해 사과하지 않을 수 없다"(권영길), "노조도 ... 반성해야 한다"(노회찬)고 한 것은 잘못이다. 지금 '사과'하고 '반성'해야 하는 것은 현대차 사측이다. 민주노동당 문성현 대표도 '중재'가 아니라 연대 투쟁에 주력해야 한다.

저들은 온갖 거짓말과 이간질로 현대차노조를 고립 패배시켜 본때를 보이려 한다. 정치파업을 하고 불평등에 맞서 온 '선봉노조'를 짓밟아 전체 노동운동을 짓누르려는 것이다.

〈한겨레〉도 지적하듯이 이번 싸움은 "한국 노사관계의 판세를 가능하는 기싸움"이다. 여기서 현대차노조가 승리하면 민주노조운동 전체에 자신감을 줄 수 있다. 그래서 노무현 정부와 현대차 사측은 강경 탄압으로 나서고 있다. 사측은 '불법 단체행동 및 업무 방해 금지 가처분 신청'까지 했고 노동부장관 이상수는 '경찰력 투입'까지 언급하고 있다.

따라서 현대차노조의 파업은 단호하게 계속되어야 한다. 마녀사냥과 이간질의 싹을 잘라버리려면 비정규직의 성과급 지급 요구와 불법파견 무혐의 판정 항의도 분명히 해야 한다.

사측이 '미국 앨라배마 공장에 13만 대가 넘는 재고 차량이 있다'고 버티는 상황에서 전면파업 돌입을 미룰 이유도 없다. 지난 연말 민주노총 파업을 돌아봐도 며칠 걸려 한 번씩 하는 부분파업으로는 저들의 탄압과 개악을 막을 수 없다는 것을 알 수 있다. 금속노조·민주노총 지도부도 실질적인 연대 투쟁을 건설해야 한다.

강력한 파업과 연대로 노동자를 이간질하는 거짓말쟁이들이 '이 땅에 더 이상 발붙이지 못하게' 만들자.

비정규직 노동자들이 현대차노조 파업을 지지하다

1월 16일 비정규직 노동자들이 현대차 파업지지 성명을 발표했다. 주요 내용을 소개한다.

"현대차 자본에 맞선 파업투쟁을 지지한다.

"현대차 자본은 비정규직 노동자들에게도 약속한 성과금을 지급하지 않고 있다. 이번 투쟁에 정규직, 비정규직이 따로 있을 수 없다.

"약속을 파기하는 현대차 자본의 행태는 어제오늘의 이야기가 아니다. 최근에도 현대하이스코 비정규직과의 복직 약속도 어기고 경비로 발령을 내는 등 합의서의 잉크가 채 마르기 전에 약속을 이행하지 않고 있다.

"지난 현대차 불법파견 판정 후에도 자본에게는 아무 말 못한 노동부장관이 이번 정당한 파업투쟁에 대

해서는 불법파업 운운하며 탄압을 경고하는 등 정권의 반노동자적, 친자본 행태를 여실히 드러내고 있다.

"금속비정규대표자 일동은 현대차 노동자들의 투쟁을 지지하며, 이후 금속의 전체 비정규직 노동자들이 연대 투쟁에 나설 것이다. 그럼에도 현대차 사측이 사죄하고 성과임금을 지급하지 않는다면, 금속노동자 전체의 투쟁에 직면하게 될 것임을 경고한다.

현대차비정규직노조/현대차전주비정규직지회/현대차 아산사내하청지회/기아차비정규직지회/하이닉스매그나 칩사내하청지회/현대하이스코비정규직지회/GM대우차 비정규직지회/현대중공업사내하청지회/기룡전자분회

GM처럼 망하기 싫으면 도요타처럼 일해라?

최근 주류 언론들은 'GM처럼 망하기 싫으면 도요타처럼 일하라'며 현대차 노동자들을 협박하고 있다.

그러나 GM은 "매년 파업하다가 결국 회사 망한" 사례가 아니다. GM 노조는 1930년대 공장 점거 파업을 벌인 전투적 노조였지만, 1998년을 제외하면 레이건 정권(1981~89년) 이후 노동운동의 오랜 침체기 동안 파업을 벌이지 않았다.

GM 위기의 진짜 원인은 세계 자동차 시장의 과잉 투자와 과당 경쟁에 있다. 2000년에만도 세계적으로 2백만~3백만 대의 자동차가 수요를 초과해 생산됐다. 또, 1970년대 이후 전 세계적으로 이윤율 위기가 계속됐고 미국 경제는 닷컴 호황 붕괴 이후 침체에 빠졌다.

이런 상황에서 GM 경영자들은 잘못된 경영으로 더 큰 위기를 자초했다. 인기 없는 중대형 SUV와 픽업트럭을 대량생산했다가 매출에 결정적 타격을 입었다. 또 GM 경영자들은 공공의료보험에 반대하면서 개별 회사가 부담하는 사의료보험을 고집해 왔는데, 경제 위기는 사측의 보험료 부담을 훨씬 더 크게 만들었다. GM은 이런 위기의 책임을 모두 노동자들에게 떠넘기며 대량 감원을 자행했다.

주류 언론들이 노동자들더러 본받으라고 강조하는 도요타의 '임금 동결과 무정액'을 통한 '노사상생' 사례도 허구이긴 마찬가지다.

도요타 노조는 기본급 인상을 요구하지 않는 대신 정기호봉승급, 보너스, 성과급 인상 등을 요구해 전체 임금을 인상시켜 왔다. 지난해에도 도요타 노사는 성과급 2백4십만 엔(약 2천만 원) 지급을 합의한 바 있다.

더구나 도요타는 노동자들과 회사가 평화롭게 공존하는 '낙월'도 아니다. 도요타는 2004년 노동자 5백 명을 비정규직으로 고용한 것을 시작으로 현재 30퍼센트의 노동자가 계약직이다.

'마른 수건도 쥐어짜다'는 회사 슬로건이 보여 주듯, 도요타는 '초과밀 노동강도'로 노동자들을 혹사하고 있다. 노동자들은 45초 동안 차 1대를 조립하기 위해 화장실 갈 시간이나 물 마실 시간도 없이 8시간~10시간을 일해야 한다. 이 때문에 5년 동안 노동자 2백9십 명이 과로사 등 직업병으로 사망하기도 했다.

도요타는 '노사상생'은커녕, 노동 착취를 통한 이윤 증대의 또 다른 사례일 뿐이다.

전쟁과 신자유주의에 맞서 지피는 주간 **〈맞불〉** 을 정기 구독 하십시오
〈맞불〉은 '다함께'가 발행하는 주간신문입니다.



□ 6개월 / 2만 원 (신문값 15,500원 + 우송료 4,500원)

□ 1년 / 4만 원 (신문값 31,000원 + 우송료 9,000원)

계좌 번호 (예금주 백은진) 국민은행 048402-04-014849

인터넷에서도 기사들을 볼 수 있습니다. <http://www.counterfire.or.kr>