사회화와 노동

2012년 특별호 1호 | 2012. 02. 11

사회진보연대

사회진보연대 발행 | 서울시 마포구 연남동 259-12 3층 | 02-778-4001~2 | www.pssp.org | pssp@jinbo.net

쌍차 투쟁으로 전국적 투쟁의 포문을 열자!

확대되는 쌍용차 포위작전!

작년 12월 23일 쌍용차 1차 포위작전에 1,000여 명, 1월 13일 2차 포위작전에 3,000여 명의 노동자, 연대단체들이 결집했다. 쌍용차지부의 헌신적 투쟁, 금속노조의 조직적 결의와 민주노총의 뒷받침, '쌍용차 희망텐트 연대모임'으로 모인 운동진영과 양심적 시민들의 노력이 확대되고 있다. 여기에 "재능에서 쌍용차까지" 15일간 투쟁기운을 전파하고 있는 '희망뚜벅이', 노동자참가단의 전국순회, 마힌드라 규탄 트위터 액션, 평택시내 100개 플래카드 게시 등이 더해지며 3차 포위작전으로 결집하자는 호소가 줄을 이었다.

해고 철회! 비정규직 철폐! 원직복직!

5년 동안 기업소득이 19.1% 늘 때, 가계소득은 1.6%만 증가했다. 경제위기 동안 재벌의 곳간은 가득찬 반면 노동자의 주머니는 빈털터리가 된 것이다. 지배계급의 배만 불리고 노동자계급의 생계는 파탄나고 있는데 정리해고, 비정규직이 웬말인가. 게다가 곳곳에서 자행된 민주노조 말살 시도는 앞으로 경제위기가 더욱 심화될수록 지배계급이 노동자에게 더 큰 고통을 강요할 것임을 예고한다.

이 상황에서 쌍용차 노동자들의 요구는 모든 노동자들의 요구이며, 노동자의 연이은 죽음에 일말의 죄책감도 느끼지 않는 자본과 정권을 향한 분노다. 분노를 더 모으자.

정리해고와 비정규직 철폐, 주간연속2교대 노동시간 단축 쟁취, 한미 FTA 폐기, 복수노조 노동악법 철폐, 생활임금 쟁취, 현장탄압 분쇄와 민주노조 사수 등 2012년 노동자 투쟁의 포문을 우리는 쌍용차 투쟁에서 열고 있다.

전국적 노동자 투쟁전선을 구축하자!

투쟁 없이 쟁취 없고 단결과 연대 없이 승리 없다. 총선으로 심판하자거나 총선 후에 제도개선 하면 된다고 말하는 것은 대안이 아니다. 투쟁전선을 구축하여 진정한 민주주의, 노동자 정치투쟁을 보여주자. 민주노총의 8월말 9월초 총파업도 지금부터 투쟁이 강화되고 전선이 형성되어야 가능하다.

쌍용차 투쟁으로 힘을 모으고 이를 더욱 확대하여 전국적 투쟁의 기운을 드높이자. 청소 비정규직 여성노동자 공동투쟁, KTX 민영화 저지에 앞장선 철도노동자 투쟁, 불법파견 정규직화를 위한 자동차 비정규직 노동자 투쟁, 특수고용노동자 투쟁, 재능, 유성, 포레시아, 한국3M, 구미 KEC, 전북버스, 풍산마이크로텍 등 전국 각지에서 전개되는 투쟁은 쌍용차 투쟁과 결합하고 힘을 받아 함께 타올라야 전체 노동자의 승리의 희망을 만들 수 있다.

주간연속2교대제, 자본의 꼼수가 아니라 노동의 무기가 되어야 한다

'장시간 근로 대책'은 자본의 꼼수

고용노동부의 완성차 근로감독을 계기로 주간연속2교대제가 다시 본격적으로 논의되기 시작했다. 현대기아차 사측은 고용노동부에 편성효율 향상, 특근 시 생산성 강화, 공장 간 물량 이동 유연화와 전환배치 확대 등을 '장시간 근로 대책'이라고 내놓았다. 작업장에서 관리자들이 더욱 엄격하게 노동시간 관리를 해야만 한다는 것이다. 어렵사리 현장권력을 그나마 유지시켜주던 잔업특근, 시간당 생산(UPH)에 관한 대의원 권한마저 빼앗겠다는 것이다. 너무나 뻔한 자본의 속내다.

노동시간과 노동강도를 거래해서는 안 된다

문제는 노동자운동 내부에서조차 이러한 사측 계획에 동조하는 사람들이 꽤 있다는 것이다. 장시간 노동을 개선하는 것이 우선이니 노동강도 상승을 일부 수용해 타협하자는 주장이다.

문제는 이러한 '현실론'이 사실 그다지 현실적이지 않다는 것이다. 자동차산업의 장기간에 걸친 축적 전략을 들여다보면 노동시간과 노동강도의 거래는 중장기적으로 노동의 손해임을 알 수 있다.

1980년대 후반부터 현대 대우 기아차 등은 일본 따라잡기를 하겠다면서 대규모 자동화 설비를 들여왔다. 이 시기는 자동차산업 설비개선, 노동생산성 상승, 고용증대가 모두 실현되던 때였다.

하지만 1998년 이후 상황이 변화했다. 2010년까지 11년간 기계설비투자는 급락했다. 하지만 노동생산성은 여전히 상승하는데 오로지 노동강도 만 높여 노동생산성을 올렸기 때문이다.

생산량은 매년 느는데 설비는 노후하여 너무 힘들다는 현대차 조합원의 이야기가 객관적인 사실인 것이다. 이른바 신자유주의적 성장이라는 것이 바로 이런 것이다.

노동강도 강화 없는 주간연속2교대제!

이런 상황에서 노동시간을 줄이기 위해 노동강도를 높인다는 것은 두 가지 점에서 치명적이다.

첫째, 현대기아차 사측은 더욱 설비투자를 하지 않을 것이다. 반대로 노동은 노후한 설비 속에 출혈적 생산을 계속해야 할 것이다. 시간단축분보다 더 큰 정신과 육체의 손실을 감당해야 할 것이다.

일부 타협론자들이 인용하는 폴크스바겐의 1990년대 타협도 이런 식의 노동강도 상승을 용인한 것은 아니었다. 독일 자동차산업의 노동생산성은 1991년부터 2000년까지 매년 1%씩 하락했다. 설비투자는 연 0.3%씩 증가했다. 사실상 폴크스바겐의 협약은 결과적으로 노동시간단축과 노동강도 완화를 동시에 추구하여 고용 유지를 달성한 것이었다.

둘째, 현장권력이 무너지면서 노동시간과 임금 모두 장기적으로 손해를 보게 될 것이다. 노동강도 강화는 미시적 통제를 필요로 하며 사측의 현장 통제력이 급상승할 수밖에 없다. 현장권력을 잃을 경우 우리가 이미 예전에 겪었듯이 유무형의 방식으로 노동시간과 임금조건이 악화된다.

자본의 설비투자와 고용증대를 전제로 한 주간연속2교대제만이 자본의 꼼수가 아니라 노동의 무기가 될 수 있다.

pssp120211.indd 1 2012-02-10 오후 4:46:33

비민주적 반노동자적 민주노총 총선방침, 임시 대의원대회에서 재론해야

민주노총 집행부가 조직 내외의 광범한 이견을 묵살하고, 사실상 비례대표 투표에서 통합진보당을 배타적으로 지지하고 지역구 투표에서 민주통합당도 지지할 수 있도록 하는 총선방침을 통과시켰다. 8일 열린 중앙집행위원회(이하 중집)에서 여러 지역본부·산별연맹 대표자들의 강력한 반대와 퇴장에도 불구하고 집행부는 끝내 표결을 강행하는 무리수를 두었다.

민주주의를 가장한 다수파의 패권

이날 특히 논란이 된 내용은 '비례대표 투표를 하나의 정당에 집중하는 방안'이었다. 이 방안에 따르면, 민주노총은 2월말 3월초 통합진보당, 진보신당, 사회당을 대상으로 조합원 의견을 물어 비례대표 집중 투표 정당을 정하게 된다. 이는 현실적으로 여론조사 방식이 될 것이다.

민주노총이 총선에서 지지할 정당을 조합원 여론조사로 결정하는 이 방안은 얼핏 보면 민주주의에 충실한 것으로 보인다. 그러나 그 속내를 들여다보면 통합진보당에 대한 배타적 지지를 관철하려는 집행부의 정파적 의도가 깊숙이 배어있다. 민주주의를 가장하여 통합진보당을 둘러싼 비판을 잠재우려는 다수파의 패권적 발상인 셈이다.

사실 집행부는 작년 말 통합진보당 결성 과정이나 올해 초 정치방침과 선거방침을 제출하는 과정에서 조합원들의 총의를 모으는 과정을 제대로 밟지 않았다. 공식 의결기구인 정기 대의원대회에서는 정족수 미달로 유회되어 정치방침과 선거방침을 논의조차 하지 못했다. 더욱이 대의원대회에서는 통합진보당 창당을 민주노총 정치사업의 성과로 간주하는 사업평가 원안에 대해 무려 45%에 가까운 대의원이 반대표를 던지기도 했다.

통합진보당 배타적 지지 반대한다

이런 상황에서 집행부는 대의원대회가 끝난 지 불과 일주일 만에 졸속적이고 파행적으로 총선방침을 확정했다. 조직의 중대한 진로가 걸린 문제를 충분한 토론과 합당한 의결절차 없이, 독단적으로 결정한 것이다. 내용적으로 볼 때에도, '국민참여당과 통합한 통합진보당은 진보정당이 아니며 따라서 민주노총의 지지 정당이 될 수 없다'는 수많은 조합원과 대의원의 문제제기를 깡그리 무시한 방침이다.

통합진보당은 민주노조 운동의 오랜 투쟁의 역사 속에서 형성된 노동해방과 평등사회 건설이라는 이념도, 노동자 정치세력화라는 가치도 표방하지 않는다. 또 통합진보당은 노동자 정치세력화라는 정치방침을 실천하기 위해 인적, 재정적 지원을 아끼지 않았던 조합원들을 철저히 배제한 채 건설되었다. 노동해방과 평등세상을 향한 열망을 포기한 정당, 민주노총을 돈과 표를 위한 수단으로만 사고하는 정당을 배타적으로 지지하는 것은 민주노조 운동과 노동자 정치세력화의 커다란 후퇴다.

임시 대의원대회에서 재론해야

민주노총의 총선방침은 통합진보당에 대한 배타적 지지를 반대하는 조직 내부 의견과 절차를 무시한 비민주적 방침이요, 국민참여당과 민주통합당에게 면죄부를 주는 반노동자적 방침이다. 조합원과 활동가들은 집행부의 독단과 전횡을 바로잡기 위해 임시 대의원대회 개최를 요구해야 한다. 임시 대의원대회를 통해 잘못된 총선방침을 철회하고 책임있게 논의해야 한다. 그리고 올바른 정치세력화의 원칙과 방향에 관한 전조직적 토론을 진행해야 한다.

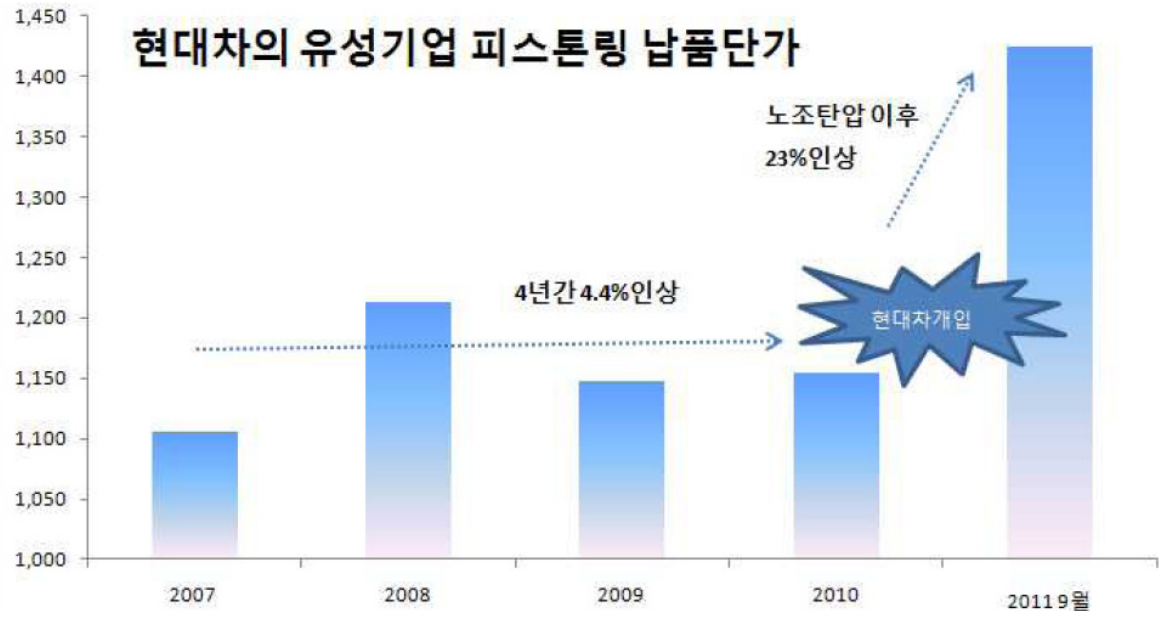
사회진보연대 부설 노동자운동연구소 보고서 '노조탄압 이후 유성기업 변화' (2012. 2. 6)

현대차의 노조 파괴 책동, 원하청 공동 투쟁으로 돌파하자!

유성기업 노조탄압에 대한 대가성 단가 인상

이미 많은 언론을 통해 보도되었듯이 유성기업 직장 폐쇄부터 이후 과정까지 현대차가 직접적으로 개입한 증거가 사실로 확인되었다. 현대차 총괄 이사 차량에서 '유성기업 주간연속 2교대제 도입관련 문제점 및 추진방향' 문건이 발견되기도 했고, 현대차 엔진부품개발팀장의 메일에서 노조파괴 전략과 관련한 메모가 발견되기도 했다. 대놓고 유성기업 노사교섭에 현대차 관계자가 참여한 일도 있었다.

그렇다면 직장 폐쇄 종료 이후에는 이러한 현대차의 개입이 끝났을까? 아니다. 현대차는 다른 형태로 유성기업에 대한 개입을 계속해 왔다. 그 대표적 증거가 사측이 유성지회를 탄압한 이후 현대차가 유성기업에 대해 납품단가를 크게 올려준 것이다. 2010년 이전까지 이른바 후려치기만 일삼던 현대차가 유성기업에 대해 마치 '상(賞)'이라도 내리는 것처럼 2011년부터 피스톤링에 대해 단가를 올려주기 시작했다. 우측 그림은 이를 잘 보여준다.



원하청 공동 투쟁으로 돌파하자!

현대차의 부품구매 정책이 바뀌었기 때문일까? 물론 아니다. 현대차의 1차 납품기업 중 유성기업처럼 2011년에 납품단가가 오른 기업은 거의 없다. 올라봐야 1~5%였고, 2010년보다도 납품단가 인하 압박을 더 받은 기업들도 부지기수다.

현대차는 부품사에서 먼저 주간연속2교대제가 시행되어 자사 노사교섭에서 불리한 위치에 서지 않고자 했고, 유성기업 노사관계에 직접 개입했다. 그리고 유성기업 경영진은 직장폐쇄와 생산 차질을 겪었지만, 현대차가 주문한 사항을 성실하게 이행한 대가로 현대차로부터 단가 인상을 받았다. 유성지회를 제물로 양자가 윈-윈 거래를 한 것이다.

금속노조의 2012년 핵심사업인 주간연속2교대제 투쟁은 다시 유성기업을 상대로 한 투쟁에서부터 실마리를 찾아야 한다. 유성기업 노동자들의 투쟁은 원하청 문제와 교대제 문제가 교차하는 한국 자동차산업 변화의 중심에 있다.

자세한 내용은 사회진보연대 부설 노동자운동연구소 홈페이지(http://awm.or.kr)에서 확인하실 수 있습니다.

pssp120211.indd 2 2012-02-10 오후 4:46:33