

# Issue Paper

2011-4



## 유성기업을 둘러싼 조건과 민주노조운동의 대응 전략

2011.06.01

한지원(노동자운동연구소 연구실장)

[jwhan77@gmail.com](mailto:jwhan77@gmail.com)

## > 요약

5월 18일부터 시작된 금속노조 유성기업지회의 파업 투쟁이 계속되고 있음. 현대차 노무관리 담당자가 공장에 상주하며 개입했고, 모든 경제단체들과 보수언론들이 허위사실을 유포하며 투쟁을 매도했으며, 심지어 대통령까지 나서서 유성기업 노동자들을 비난.

유성기업은 이상한 수익 구조를 가지고 있는 기업. 유성기업 매출에서 유성기업이 직접 생산한 피스톤링과 실린더라이너의 비중은 절반도 안되는 42%. 나머지 58%는 Y&T파워텍, 신화정밀, 동성금속, 유성피엠공업 등 계열사가 만든 제품을 유성기업이 납품해서 얻는 상품 매출. 이러한 이유로 유성기업의 이익도 유성기업 자체 문제보다는 계열사의 실적에 따라 좌지우지됨.

유성기업은 계열사간 납품 단가 조정 등을 통해 그룹 차원의 이익을 경영진의 입맛에 따라 다른 계열사로 배치. 유성기업이 노린 바는 강한 민주노조가 있는 유성기업에 ‘이익’을 남기지 않겠다는 의도. 유성기업에 이익이 남지 않는다는 명분으로 민주노조를 압박해 한 푼이라도 더 임금을 내리고, 그 내린 임금만큼 노동자들이 장시간 노동으로 수입을 보충하게 하려했던 것.

유성기업그룹은 장시간 노동을 유지하며 설비 투자는 십년 넘게 거의 하지 않았음. 유성기업의 기계장비자산은 2001년 141억에서 2010년 103억으로 감소. 하지만 유성기업은 설비는 노후되도록 방치했지만 이 설비를 이용한 목표 생산량은 매년 높였음. 한 마디로 노동시간과 강도만 높여서 계속 생산량을 늘리겠다는 것.

유성기업의 설비 수준이 얼마나 노동 시간과 강도에만 의존하고 있는지는 유성기업과 같은 제품군을 생산하는 일본피스톤링사를 보면 알 수 있음. 일본피스톤링사도 피스톤링과 실린더라이너를 생산 도요타에 납품. 그런데 유성기업은 1인당 기계장비액은 일본피스톤링사의 25% 수준에 불과한데 반해 1인당 매출액은 70%가 넘음. 즉 그 설비 차이만큼을 유성기업은 노동시간 증가로 메우고 있다는 것.

유성기업은 노동조합의 요구인 주간연속2교대제를 못하는 것이 아니라 기를 쓰고 안하려 하고 있음. 심지어 유성기업은 바로 현금화 가능한 당좌자산만 1천억 가까이 보유하고 있음. 설비투자액과 추가 고용을 통한 노동조건 하락 없는 2교대제가 얼마든지 가능.

이명박 정부와 현대차를 앞장세운 자본은 유성기업 노동자들에 대해 전면전을 선포했고, 현재처럼 자신들이 이윤을 위해 노동자들에게 장시간 노동을 감내하라고 요구. 유성기업은 단지 총납 총복의 한 사업장이 아니라 자본이 유지하고자 하는 한국 자본주의 생산의 쇼케이스임.

# 1. 유성기업의 조건과 주간연속2교대제 가능성

## 민주노조 압박을 위해 유성기업은 본사보다 계열사에 이윤을 남기는 방식으로 영업

□ 엔진부품인 피스톤링과 실린더 라이너를 생산하며 시장 점유율은 60~70% 내외

- 작년 피스톤링 매출은 622억원, 실린더라이너 매출은 339억원.
- 현대기아차에 주로 납품하며 르노삼성과 한국GM에도 일부를 납품.

□ 매출 구조는 본사 제품보다 계열사 상품이 더 많은 비중을 차지

- 유성기업이 생산하는 피스톤링과 실린더라이너는 전체 매출의 41.8%(961억)에 불과.
- 와이엔티파워텍, 신화정밀 등이 생산하는 상품이 58.2%(1,334억)로 더 많음.  
\* (제품은 유성기업이 직접 제조, 상품은 계열사에서 생산해서 유성기업이 판매)

표 1 > 유성기업의 주요 계열사(종속회사 및 지분법적용투자회사)의 거래액

계열사	상품	유성기업에 대한 매출액
와이엔티파워텍	스파이니 실린더라이너	435억원
신화정밀	유압식 밸브	371억원
동성금속	베어링	74억원
유성피엠공업	밸브 시트	67억원

(자료: 유성기업 사업보고서)

□ 유성기업은 매출 구조 상 그룹 전체적인 영업 상황이 중요

- 계열사 간 상품, 부품 거래가 많기 때문에 유성기업만을 평가할 수는 없음. 계열사 간 거래 조건 변화를 통해 그룹 내 이익을 경영진 판단에 따라 분배 가능.
- 유성기업의 매출증감은 대부분이 계열사 상품 매출에 의해 좌우.
- '09년 매출감소의 74%는 계열사 매출 감소에 의한 것. 이익 역시 계열사 상황에 좌우. 지분율이 50% 미만인 계열사들의 이익인 지분법 이익이 당기순이익의 90%를 차지.
- 그룹 차원의 매출/이익을 공유하는 유성기업은 가장 어려웠던 '09년에도 이익을 냈음.

표 2 >유성기업과 유성계열사간 매출 이익 관계

	2010년		2009년	
	유성기업	유성그룹	유성기업	유성그룹
매출액 (상품 매출액)	2,299억 (1,334억)	2,522억	1,646억 (852억)	1,857억
영업이익	-48억	77억	-149억	-20억
당기순이익 (지분법이익)	118억 (97억)	157억	-16억 (50억)	13억

(자료: 상동)

□ 유성기업 그룹이 이윤을 계열사로 분산하는 이유는 민주노조 억압을 위해서임.

- 유성기업이 노린 바는 강한 민주노조가 있는 유성기업에 ‘이익’을 남기지 않겠다는 의도.. 유성기업에 이익이 남지 않는다는 명분으로 민주노조를 압박해 한 푼이라도 더 임금을 내리고, 그 내린 임금만큼 노동자들이 장시간 노동으로 수입을 보충하게 하려했던 것.

**생산 전략: 설비 투자 대신 고강도 장시간 노동으로**

□ 유성기업은 '08~'09년을 제외하고 매년 백억 이상의 순이익 기록

- 일부 언론에서 유성기업이 적자를 면치 못하고 있다고 하나 이는 사실과 다름.
- 유성기업 특성 상 그룹차원의 생산 판매 이익이 사실상 유성기업의 이익과 다르지 않음.
- 연결재무제표로 보면 유성기업(그룹)은 매년 백억 이상 순익.

표 3 > 유성그룹 당기순익 추이

	2010년	2009년	2008년	2007년	2006년
당기순이익	157억	13억	69억	132억	143억

(자료: 상동)

□ 설비 투자보다는 장시간 노동, 노동강도 강화를 기반으로 이윤을 획득

- 피스톤링과 실린더라이너를 생산하는 타 기업과 생산 형태를 비교.

표 4 > 유성기업과 일본피스톤링사 비교

	유성기업	일본피스톤링사
매출액	961억원	474억엔
노동자 수	741명	2,431명
기계설비	102억원	127억엔
1인당기계	1천3백만원	522만엔

<자료: 유성기업 사업보고서, 日本ピストンリング株式会社 공시자료>

- 일본피스톤링사는 피스톤링 제품 대부분을 도요타에 공급. 제품 구성도 유성기업과 비슷.
- 한국 유성기업 노동자들의 1인당 기계장비는 일본 기업에 비해 25%수준(1엔/10원기준).
- 이에 반해 1인당 매출은 70% 가까이 됨. 이 차이만큼 장시간 고강도 노동이 이루어짐.

표 5 > 유성기업 생산직 노동자의 노동시간

월노동시간	276시간		
	연장근로	야간노동	주말특근
	30시간	80시간	37시간

(자료: 언론보도 취합)

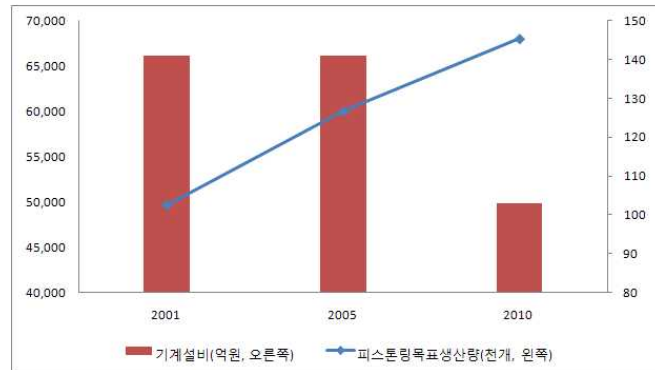
- 유성기업 노동자의 경우 보통 월 270 시간 이상을 노동하고 야간노동도 80시간이 넘음.

**주간연속2교대제, 못하는 것이 아니라 더 많은 이윤과 원청 관계로 안하는 것!**

□ 설비투자 없이 목표생산량은 계속 증가. 결국 노동 시간과 강도 증가가 요인.

- '01년 141억이던 기계장비가치는 계속된 감가와 투자 부족으로 '10년 103억으로 감소.
- 목표생산량(가동률100%)은 피스톤링 기준 '01년 4,968만개에서 '10년 6,800만개로 증가

그림 6 > 기계설비액과 목표생산량



(자료: 유성기업 사업보고서)

- 설비투자 없이 목표생산량이 늘는 것은 계속된 노동시간과 노동 강도 증가 때문.

□ 기업의 투자 능력 차원에서 유성기업(그룹)은 충분한 여력이 존재

- 유성(그룹)의 당좌자산(현금화 가능한 자산)은 '04년 607억에서 '10년 1,047억으로 급증. '10년 1,047억 중 857억은 유성기업에 존재.

□ 장시간 노동으로 생산하는 것이 용이하고, 원청의 요구로 교대제 개편 하지 않는 것

- 유성은 유연성 차원에서 수당 증감으로 손쉽게 처리할 수 있는 노동시간 증감을 선호.
- 현대차의 교대제 개편에 영향을 줄 수 있는 부품사 교대제에 대해 원청이 개입.

□ 교대제 개편은 사업장의 단결된 투쟁, 산업 내 노동-자본 힘 관계에 따라 판가름

- 장시간 노동 체제를 통해 좀 더 손쉽게 이윤을 획득하려는 자본과 야간노동철폐를 요구하는 노동조합의 힘 관계
- 원청의 교대제 개편에 대한 개입을 막아낼 수 있는 산업적 차원의 노동-자본 힘 관계가 결국 주간연속2교대제 여부를 판가름 할 수밖에 없음.

## 2. 한국 자동차 산업과 장시간 노동 문제

### 자동차 생산 주요국 중에 가장 긴 노동시간

□ 전자, 자동차, 조선 등 한국의 주요 수출 산업들은 낮은 시간급과 장시간 노동을 통한

비용 절감과 산업 인프라, 노동 관리 등의 국가적 지원을 경쟁력의 원천으로 함.

- 이는 한국 자본주의가 서구 국가들의 성장과 근본적으로 다른 지점. 서구 국가들이 자본 투자를 통한 생산성 향상이라는 50~70년대 자본 성장 전략 속에서 노동과 자본의 타협을 배경으로 성장할 수 있었던 반면, 한국 자본주의는 비용 절감을 위한 노동/자본의 유연화를 근간으로 하는 80년대 이후 신자본주의 세계화를 배경으로 성장.

표 6 >주요국 자동차산업 연노동시간(07년)

국가	연노동시간
독일	1,350
이탈리아	1,640
일본	2,072
미국	1,934
한국	2,304

(자료: OECD STAN DB, 고용노동부 사업체노동력조사)

- 경제위기 이전 '07년 자동차산업 노동시간을 보면 한국은 연 2,304시간으로 독일에 비해 1천 시간 가량 많음.

□ 현대차의 유성기업 투쟁 개입은 현대차의 노동시간 문제를 매우 민감하게 생각하고 있다는 것을 역설적으로 보여줌.

- 재벌 대기업이 공급 사슬 내 존재하는 산업 내 하청 부품 기업의 노사 관계까지 개입하는 것은 한국 재벌들의 이윤 중 큰 부분이 국내 부품사 노동자들에 대한 수탈을 통해 창출되기 때문. 현대차만 아니라 삼성 LG 등 대부분의 재벌 대기업이 비슷하게 관여.
- 작년 한해 사회적 쟁점이 된 재벌 대기업의 부당 납품 단가 인하를 통한 부가가치 이전은 이러한 수탈의 대표적 형태.
- 현대차는 특히 독점적 공급 지위를 가지는 현대 모비스 등의 부품 계열사를 육성하여 부품사들의 원청 교섭력을 구조적으로 낮출 수 있게 된 것이 더욱 하청 부품사들을 심하게 수탈할 수 있는 2000년대 이후 중요한 요소.
- 그리고 적시생산(JIT)를 좀 더 극단적으로 발전시킨 직서열(JIS, Just In Sequence) 공급 방식은 부품사 노동자들의 노동 과정 전체를 현대차 생산 계획에 종속시키며, 상품 공급 사슬을 산업 내 노동으로까지 확장하여 위계화.

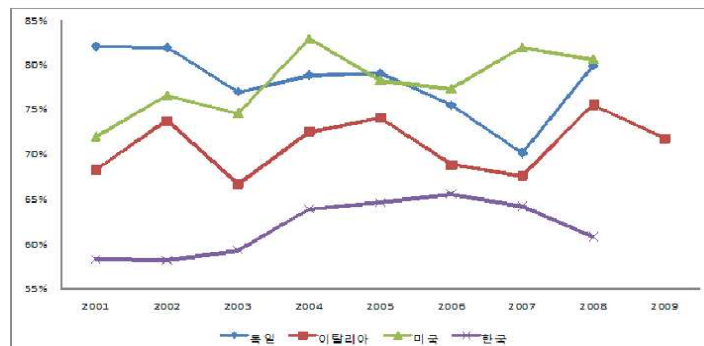
직서열 생산(JIS)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 완성차와 동시에 순서대로 부품을 생산해 필요 시점에 공급하는 방식.</li> <li>- 소비자가 원하는 사양의 차량을 만들어 내려면 완성차 조립라인에서 생산계획을 내리고 차량의 생산을 시작할 때 해당 생산계획에 맞는 부품이 순서에 맞게 들어가게 하기 위한 부품 생산 및 조달 시스템으로 '순서'에 대한 개념이 매우 중요.</li> <li>- 도요타의 적시 생산이 재고 낭비를 줄이는데 초점을 두었다면 직서열 생산 한 발 더 나아가 부품 생산까지를 완성차 조립 라인의 생산 계획에 맞도록 시간과 순서를 완전 종속시키는 것. 판매 동향에 따라 생산 차종(또는 다양한 사양의 차종)을 수시로 바뀌가며 생산하려면 다양한 차종(사양)에 맞는 부품 재고가 있어야 하는데 이는 자본 입장에서 낭비. 재고 없이 다양한 차종과 사양을 부품 생산까지 동기화하는 것.</li> <li>- 이러한 직서열 생산에서 핵심적 역할을 하고 있는 기업은 현대모비스, 새시, 프론트엔드, 운전선 모듈 등 핵심 모듈을 생산하며 현대차에 공급. 많은 부품사들이 모비스의 직서열 생산에 맞추어 부품을 공급.</li> <li>- 이러한 직서열 방식을 유지하기 위해서는 부품사 노동자들의 교대제, 노동시간도 원청 생산 방식에 맞추어져야 함.</li> </ul>

- 부품사 노동자들의 교대제 개편 요구는 이러한 점에서 재벌 대기업을 정점으로 산업 내 모든 공급 사슬과 산업 내 노동 전체를 위계화한 현재 산업 체계에 대한 문제제기를 포함할 수밖에 없음.

### 장시간 노동, 기회는 자본이 위기는 노동이 짊어지는 생산 방식

□ 장시간 노동에도 불구하고 한국 자동차산업 노동자들의 노동분배율은 가장 낮은편

그림 7) 자동차 산업 노동소득분배율 추이



(자료: OECD STAN DB에서 재구성)



- 경제위기 이전인 '07의 경우 한국 자동차산업의 노동소득분배율은 60%에 불과하여 주요 자동차 생산국 중 가장 낮았음.
- 특히 장시간 노동을 통해 저임 기본급을 보충하는 방식으로 인해 경제위기와 같은 노동시간 감소 시기에는 노동소득분배율이 급락.
- '08년 경제위기 시기 대부분의 국가들이 노동소득분배율이 10% 내외로 상승, 한국의 경우 노동소득분배율이 10% 가까이 추락. 즉 독일과 이탈리아의 경우 경제위기로 인한 희생이 자본에게도 나누어진 반면, 한국의 경우는 노동이 모든 희생을 짚어지는 행태가 된 것. 이러한 비용 전가로 인해 현대차는 매출이 줄어도 오히려 이윤이 늘어나는 기이한 수익 구조를 가질 수 있게 됨.

□ 노동시간 유연화를 통한 생산성 향상은 자본에게 더 많은 공장이전의 자유를 주는 결과.

- 90년대 이래 세계적으로 노동시간 유연화(장시간 노동, 유연한 산업 특근)로 공장별 생산성 경쟁이 벌어짐. 신자유주의 구조조정 의 가장 큰 특징 중 하나는 노동시간의 유연화였음.
- 하지만 노동시간이 유연화될 수록 자본은 설비 투자 대신 장시간 고강도 노동을 통해 생산성을 더욱 높게 하려는 욕구가 강해짐. 결과적으로 자본 이동 시 고정 자본의 매몰에 따른 비용 부담을 자본에게 덜어줌.
- 90년대부터 유럽 내 오펔 공장 중에 가장 긴 노동시간으로 경쟁력을 확보했던 안트베르펜 공장이 2010년 유럽 공장 중 가장 먼저 폐쇄된 것이 예.

<b>오펔 안트베르펜 공장의 장시간 노동과 공장 폐쇄</b>
<p>- 지엠의 유럽 법인 중 핵심인 오펔은 독일, 스페인, 벨기에에 공장을 운영해 왔음.(영국에서는 복스홀이라는 브랜드로 별도 운영)</p> <p>- '98년 IAT(Institut Arbeit und Technik)의 공장 별 조사에 따르면 오펔 독일 뤼셀스하임 공장은 연 노동시간이 1,540시간, 스페인 사라고사 공장은 연 1,704시간, 벨기에 안트베르펜 공장은 가장 긴 1,800시간이었음.</p> <p>- 또한 벨기에 금속노조는 90년대 후반 유럽 전역의 노동시간 단축 흐름 속에서도 임금 보전을 위해 단체 협약상으로 노동시간연장을 함의.</p> <p>- 하지만 결국 벨기에 안트베르펜 공장은 지엠의 오펔 구조조정 과정 속에서 '10년 폐쇄되었음. 지엠은 독일, 스페인, 벨기에, 그리고 심지어 영국 공장까지 모두 구조조정 대상에 올려놓고 각국 정부, 각국 노조와 협상을 벌였으나, 시장 규모/폐쇄에 따른 경제적 손실 등을 고려하여 벨기에 공장을 폐쇄하였음.</p>

### 3. 유성기업 투쟁은 민주노조운동의 전환점을 만들 중요한 투쟁

**유성기업 투쟁은 장시간노동체제, 재벌의 수탈 구조를 폭로하였고, 노동자에게 가장 필요한 복지의 실내용이 무엇인지를 알려줌**

□ 유성기업 투쟁은 한 사업장 문제점이 아니라 여러 한국 사회 구조적인 모순을 대상으로 하고 있음.

- 앞에서 이야기한 주간연속2교대제 요구로 집약되는 장시간 노동 체제, 현대차 개입에서 드러난 한국의 재벌 체제와 생산 방식.

- 그리고 그 외에도 한국 노동자 입장에서 본 복지에 관한 문제. 최근 여러 복지 담론들이 쏟아져 나오고 있지만 유성기업 노동자들과 같이 장시간 노동에 시달리며, 초과근로 수당에 의존해 생활을 꾸려야 하는 많은 노동자들에게 복지는 기본적으로 임금 체제와 노동 시간에 관한 문제일 수밖에 없다는 점을 말해주고 있음. .

- 최근 유행하는 진보진영의 복지 정책들은 노동자들의 지출을 여러 사회 정책을 통해 보완해주는 것을 골간으로 함. 하지만 설비투자과 고용 확대 대신 장시간 노동을 강요하는 현 한국 자본주의의 생산 구조에서 일부 지출을 사회적으로 보조한다고 해도 장시간 노동 일자리, 야간 노동 일자리가 사라지는 것은 아님. 현재 노동자들이 약간의 지출 감소에 대응하는 노동시간 감소를 받아들인다 해도 이 일자리는 비정규직, 이주노동자 등이 채워 나갈 것.

- 유성기업 투쟁은 한국에서 최고의 복지는 저임금과 노동시간 유연화에 기초한 장시간-고강도 노동 체제를 변화시키는 것일 수밖에 없다는 것을 폭로함.

**유성기업지회 파업투쟁 사수, 최저임금투쟁을 장시간노동문제로까지 확대, 그리고 현대차 재벌 문제를 정치 의제화**

□ 이러한 점에서 민주노조 운동 진영과 진보 진영은 유성기업 투쟁을 한 사업장의 문제가 아니라 한국 자본주의의 구조적 문제점으로 제기하며 총노동 투쟁으로 만들어 내야 함.

- 우선 직장폐쇄 속에서 투쟁을 이어가고 있는 금속노조 유성기업지회를 민주노총과 금속노조는 최대한 지원해야 함.

- 조직 노동자를 동원한 대규모 집회와 연대파업을 지속해야 함. 그리고 무엇보다 현대차/기아차 등 완성차 노동자들의 연대투쟁이 시급히 조직되어야 함.

- 현대차 자본의 개입에서 볼 수 있듯이 금속노조 완성차지부의 주간연속2교대제 투쟁은 사실상 유성기업에서 시작하고 있는 것임.

□ 다음으로 6월부터 본격적으로 진행될 ‘국민임투’-최저임금투쟁에서 장시간 노동 문제를 함께 국민적 의제로 만드는 투쟁을 기획해 볼 수 있음.

- 대부분의 사업장에서 최저임금은 기본급 산정의 기준 역할을 함. 비정규직만이 아니라 정규직 다수도 기본급은 최저임금 또는 그보다 약간 높은 수준이며, 부족한 수입을 메우기 위해 잔업 특근을 필수적으로 할 수밖에 없는 상황.
- 현재의 최저임금은 ‘장시간 노동을 회피할 수 없도록 만드는 수준’에서만 인상되는 최저임금이라는 점을 적극적으로 알려내야 함.

□ 직접적으로 유성기업에 개입한 현대차 자본을 공세적으로 압박하며, 다시금 한국 사회에서 재벌 대기업 중심의 경제 체제가 가지는 문제점들을 사회적으로 폭로하고 재벌을 통제하기 위한 사회적 방안들을 내년 총대선까지 이어나가는 계기로 삼아야 함.

- 장시간 노동 문제부터 국가적 부의 독점, 그리고 한국의 수직적 하청 구조 중심 산업 문제까지 모두 재벌을 통제하지 않고서는 해결할 수 있는 것이 거의 없음. 노동 문제와 재벌 문제를 우회하는 복지 역시 있을 수 없다는 점에서 이는 매우 절실한 문제임.