

## “친재벌 반노동 윤석열, 금속노조가 정면돌파”

노동중심 산업전환 총파업 현장순회 2주 차 ... 광주전남지부와 노조파괴 분쇄·총파업 조직 결의

‘금속노조 노동중심 산업전환 노정교섭 쟁취 총파업 조직화를 위한 현장순회단’이 지난주에 이어 2주 차 순회 일정을 시작했다.

윤장혁 노조 위원장과 사무처 등 현장



순회단은 4월 11일 새벽 전남 영암 현대삼호중공업 정문 출근 선전전으로 광주전남지부 현장순회 일정을 시작했다.

이날 오전 광주자동차부품사비정규직지회 소속 사업장 현장순회에서 윤장혁 위원장은 “올해 친재벌 반노동 윤석열 정부와 싸움이 불가피하다. 금속노동자가 정면돌파 하자”라고 독려했다.

노조 현장순회단은 대양판지 장성공장으로 이동해 ‘대양판지 규탄 결의대회’에 참석했다. 대양판지 지회회는 2020년 3월 설립했다. 사측은 어용노조를 앞세워 교섭창구 강제 단일화를 악용해 지회의 단체교섭권을 박탈하고 부당노동행위로 일관하고 있다.

법원이 부당노동행위와 금속노조 교섭권을 인정한 뒤에도 노조를 탄압하다가 결국, 지난 3월 17일 직

장폐쇄까지를 저질렀다. 노조 대양판지지회는 ‘직장폐쇄 철회’를 요구하며 공장 정문에 농성장을 설치하고 투쟁을 벌이고 있다.

윤장혁 금속노조 위원장 결의대회에서 “4월 4일부터 총파업 성사를 위한 현장순회를 시작했다. 금속노조가 총파업 투쟁을 벌이는 이유 중 하나가 복수노조 노조파괴 분쇄다”라며 “노조할 권리를 훼손하는 어떤 형태의 탄압도 용납하지 않겠다”라고 목소리를 높였다.

윤장혁 위원장은 “금속노조가 대양판지 자본에 엄중히 경고한다. 민주노조 탄압을 지속하면 강력한 대응 투쟁을 맞볼 것이다”라면서 “금속노조는 광주전남지부, 대양판지 지회 조합원들과 이길 때까지 싸울 것이다”라고 약속했다.

양현주 금속노조 광주전남지부장

은 “대양판지는 창조건설처럼 노조파괴 기획할 사람을 대표이사로 선임했다”라며 “지부와 지회는 버티고 버티 생존권을 사수하고, 다수 노조로서 교섭권을 다시 가져오겠다”라

고 천명했다.

노조 현장순회단은 이어 광주전남지부 운영위원들과 간담회를 열었다. 윤장혁 위원장은 “윤석열은 국정농단 핵심인사들을 요직에 내정하고 있다. 이제 어떻게 싸울 것인지만 남았다”라고 강조했다.

위원장은 “금속 조합원들의 요구는 분명하다. 투쟁하지 않으면 미래가 없다고 생각하고 있다”라며 “현재 정세에서 총파업 투쟁이 무엇보다 중요하다. 동지들과 함께 정면돌파를 조직하겠다”라고 결의했다.

간담회에서 광주전남지부 지회장들은 “완성차와 부품사가 공동요구, 공동투쟁을 벌여야 한다”, “금속노조 내부의 신뢰를 구축하는 총파업으로 만들어야 한다” 등의 의견을 밝혔다.

# “부품사 전환 정책, 노정교섭 통해 재설계해야”

전환기 자동차부품산업 해법 찾기 국회 토론회 ... 정부 정책 완성차 집중·노동자 재교육 필요

금속노조가 현장 노동자들과 연구자, 정의당과 ‘전환기 자동차부품산업 해법 찾기 토론회’를 열고, 한국 부품산업 문제와 정부 전환 정책 실태를 진단했다.

금속노조는 4월 7일 서울 국회 의원회관에서 ‘불안한 정책·배제된 노동, 전환기 자동차부품산업 해법 찾기 토론회’를 개최했다. 이날 토론회는 금속노조와 정의당 강은미 의원실이 공동으로 주최했다.

이날 토론회 참가자들은 지금까지 나온 정부의 전환 정책이 개별·대기업 중심이라는 한계가 분명하며, 정부가 정책을 재설계하고 다양한 전환 주체가 참여하는 협의 구조를 구성해야 한다고 촉구했다.

이승봉 한국직업능력연구원 부연구위원이 ‘미래차 전환 대응 정책의 문제점과 개선 방향’에 관해 발제하고, 정유립 금속노조 기획국장과 현장 노동자들이 ‘부품사 노동자들의 현실과 산업전환기 정부의 역할’을 발제했다.

현재 부품사들은 어떻게 전환을 준비하고 있을까? 이승봉 부연구위원은 “부품업체 83%가 매출액 100억 원 미만의 영세업체로 자구책 마련이 쉽지 않다”라며 ‘부품업체 81.6%가 미래차 대응 계획이 없다’라는 한국자동차연구원의 실태조사 결과를 인용했다. 부품사들은 전환 대응에 사실상 손을 놓은 상태다.

이들 부품사에 정부 지원이 절실하지만, 정부가 발표한 미래차 전환 대응 정책은 완성차와 1차 벤더 부품사에 집중돼 있다. 이승봉 부연구

위원은 ▲대기업 중심 ▲경제정책 중심으로 노동정책과 연계 약화 ▲지역, 현장 상황 파악 미흡 등 현재 정부가 추진하는 전환 계획은 문제가 있다고 지적했다.

정유립 기획국장은 “정부 정책이 개별 기업 사업재편에 치중하고 있다”라고 지적하며 “노동자 실업이나 부품산업 고용 규모 문제 해결과 거리가 멀다”라고 꼬집었다.

정유립 기획국장은 정부 정책 방향을 전면 재설계해야 한다면서 ▲다각 분석에 기반 자동차 부품산업 예측 ▲노동자 위한 정책 현실화 ▲한국지엠, 르노코리아, 쌍용차 등 중견 3사, 상용차 발전전망 마련 ▲자동차산업 수평 생태계 구축 ▲부품사 정부 지원 기준 수정, 보완 ▲양질의 미래차 일자리 강제 등 여섯 가지 정책 과제를 제시했다.

정유립 기획국장은 조사분석, 대책 마련에 현장을 가장 잘 아는 노동자 참여가 필수라고 강조했다. 정유립 국장은 발제를 마무리하며 정부가 노동자와 현장의 눈높이로 산업전환 영향을 분석하고, 개별 기업 전환 지원에서 벗어나 구조개혁으로, 의견수렴 대신 명확한 노정교섭으로 전환기 자동차산업 정책을 재설계해야 한다고 촉구했다.

금속 현장 노동자들은 급속한 산업전환에 따른 위기감과 불안감을 호소했다. 오병섭 금속노조 경기지부 현대케피코지회장은 “현장 엔진 부품 라인들은 생산량이 계속 줄거나 가동을 중단해 생활임금이 줄고 내연기관 신규 프로젝트가 없어 연

구 일반직의 고용불안이 깊어지고 있다”라고 밝혔다.

오병섭 지회장은 “정부가 기존 산업 노동자에게 재교육을 시행해 새로운 산업에 참여할 기회를 주면서, 급변하는 산업에 적응할 수 있도록 기존 사업 축소 속도를 조절해야 한다”라고 제안했다.

이재영 금속노조 인천지부 인천부평공단지회장은 완성차 직서열(모듈 생산)의 구조 문제를 지적했다. 이재영 지회장은 “한국지엠은 내연기관 단종과 미래차 시기에 관한 계획을 제출하지 않았다”라면서 “협력사 노동자들은 전망 없는 원청의 물량만 보며 매일 불안감을 호소하고 있다”라고 현장 상황을 전했다.

이재영 지회장은 “하청 협력사가 이윤을 창출하려면 제품 단가를 인상해야 하는데 불가능한 원하청 구조다”라면서 “1차, 2차, 3차 협력사로 내려갈수록 노동자들은 저임금에 시달린다”라고 증언했다. 이 지회장은 “원청이 물량과 단가로 하청업체 종속성을 심화하는 원하청 불공정 거래로 이런 이윤구조를 만들었다”라고 꼬집었다.

이재영 지회장은 “원청과 협력사를 압박하는 금속노조와 기업지부의 역할과 투쟁이 필요하다”라며 “어떻게 투쟁할 것인지 노조의 계획이 절실하다”라고 힘주어 말했다.

※ 토론회는 유튜브 ‘금속노조’ 채널에서 다시 볼 수 있습니다.

※ 자세한 기사는 금속노조 인터넷신문 아이레이버 [ilabor.org](http://ilabor.org)에 있습니다.