

트럼프 “미국을 위대하게” ... 미국에서 생산하라

■ 트럼프는 왜 저럴까. 트럼프 정부의 국정철학(?)은 철저하게 다음과 같습니다. 미국은 그동안 다른 나라를 위해 희생했고, 피해를 보았다고 생각합니다. “미국을 다시 위대하게” (MAGA) 만들기 위해서 그동안 미국에 불리했던 국제 경제질서부터 바로 잡고, 이를 통해 무역수지 개선과 국내 산업, 일자리를 지키겠다는 것입니다. 미국의 노동조합들이(UAW 자동차노조, USW 철강노조 등) 트럼프 관세정책에 지지를 보내는 이유입니다.

트럼프는 자본가 출신답게 국가의 하나의 기업으로 여기고, 오너인 대통령이 경제문제에 직접 나서 타국 정상들과 직접 협상합니다. 트럼프는 취임후 6주 동안 100개 이상의 행정명령과 400개 이상의 행정조치를 내렸습니다. 기업 오너의 결정에 구성원들의 토론과 조정, 합의과정은 불필요한 것과 같은 과정입니다.

트럼프 정부는 전통적인 국제적 합의나 우방국과의 관계, 그동안의 관행과 규범 따위는 안중에도 없습니다. 물론 이같은 태도는 미국의 어느 정부에서도 크게 다르지 않았습니다. 2기 트럼프 정부에서 더욱 빠르고, 강력하고, 전방위적으로 진행되고 있을 뿐입니다. 이는 1기 트럼프 정부와 바이든 정부를 거치며 충분히 예견된 일입니다. 남은 것은 각 국가, 자본, 노동자들이 미국발 관세전쟁에 어떻게 대응할 것인지의 문제입니다.

■ ‘관세’는 수출·수입되거나 세관을 통과하는 화물에 부과하는 세금으로, 보통 외국에서 수입되는 물건으로부터 국내 산업을 보호하는 용도로 쓰입니다. 트럼프는 관세를 다른 나라를 협상테이블에 끌어내고 협상의 우위를 점하기 위한 무기로 삼습니다. “(관세인상)발표 → 압박 → 협상 → 유예 → 완화 발표”의 과정을 거칩니다.

동시에 관세를 통해 국가의 새로운 세수(세금을 통해 정부가 얻는 수입)을 확보하려고 합니다. 트럼프는 1기 정부때와 마찬가지로 기업에 대해 대규모 감세 정책(법인세 인하 등)을 추진하였습니다. 즉, 자본가에게 세금을 덜 걷고 부족한 세수를 관세로 채우려는 목적으로 있습니다.

정의선 “미국과 함께” ... 노사관계는 파국으로

■ 3월 26일 트럼프는 오는 4월 3일부터 미국에 수입되는 외국산 자동차에 25% 관세를, 자동차부품은 5월 3일 이전에 관세를 부가하겠다고 발표했습니다. 같은 날 정의선은 “미국에서, 미국과 함께...”라는 발언으로 <현대차그룹 메타플랜트 아메리카(HMGMA _조지아주 신공장)> 준공식을 진행했습니다. 이를 지켜본 트럼프는 “미국에서 만든 현대차는 관세를 낼 필요가 없다”라고 화답했습니다.

이날 정의선은 미국에 4년간 31조원 투자를 발표했는데, 특히 8조5천억원을 들여 루이지애나주에 자동차용 강판을 생산할 현대제철 신공장 건설을 강조했습니다. 같은 날 현대제철 당진공장 원하청 노동자들은 공정한 성과분배를 요구하며 공동총파업에 들어갔고, 당일 오전 현대제철 사측은 전국 모든 공장에 일일제히 희망퇴직 접수를 시행합니다. 그리고 다음날(27일) 언론을 통해 4월 인천공장 전면휴업을 발표합니다.

■ 현대차그룹은 한국 철강산업을 지탱하고 일구어온 철강 노동자들의 요구에는 철저하게 무시로 일관합니다. 일방적인 고용정책, 조업중단 등으로 노사관계를 더 파국으로 만들고 있습니다.

현대제철의 미국 현지생산 전략과 노사관계를 악화시키는 일련의 조치를 볼 때 향후 현대차그룹사의 총체적인 노사관계는 순탄치 않을 것입니다. 철저하게 기업별 수익구조와 이익률을 토대로 단체교섭을 통제하고 노동자들을 갈라치기 할 것입니다. 원인과 책임은 국내 제조업 전망과 노동자 임금·고용 문제는 나몰라라하고 이윤추구에만 혈안이 되어있는 재벌자본에게 있습니다. 현대차그룹사 노동자들이 지금부터 단결과 연대적 관점으로 공동대응과 공동투쟁을 모색해야 하는 이유입니다.

국내 물량-일자리 축소... 텅 빈 제조업 위기

■ 미국 정부가 관세인상으로 포문을 열고 현대차그룹이 미국 현지투자·생산을 화답하면서 이제 국내 물량 축소는 불가피합니다. 이미 2012년부터 현대차그룹의 해외생산은 국내생산을 넘었습니다. 현대·기아차는 작년 전세계 판매량 700만대중 170만대(24%)를 미국에 팔았고, 미국 판매량중 국내 생산량은 100만대(58%), 미국 현지 생산량은 57만대(33%)였습니다. 현대차그룹은 HMGMA 신공장 생산량을 기준 30만대에서 50만대로 늘리면서 미국내 생산량을 총 120만대로 늘릴 계획입니다.



기존 국내 생산량중 미국 수출용 물량이 줄어들 수 밖에 없습니다. 전문가들은 현대차그룹의 미국 생산목표에 따라 국내 축소물량을 30만~40만대로 예측합니다. 이는 현대자동아산 공장 만큼의 규모이고 산술적으로 원청 노동자 4천명과 원청과 연계된 부품사 노동자 2만여명의 고용과 직결된 문제입니다.

한국지엠은 작년 국내 생산량중 94%가 해외 수출물량이며, 이중 88%가 미국으로 수출되었습니다. 관세전쟁으로 한국지엠의 국내 철수설이 떠오르는 이유입니다.

부품사가 제일 심각, 국가·노조 차원 대응책 시급

■ 재벌자본은 관세전쟁에서 어떤 식으로든 이윤을 얻기 위한 방안을 강구하고 탈출구를 찾을 것입니다. 하지만 영업이익률이 3%도 안되는 국내 부품사들은 어떠한 무기도 출구도 없이 전쟁터에 방치되어 있습니다. 재벌자본에 철저하게 종속되어 있고, 재벌의 이윤축적을 위해 출혈과 희생을 강요받았기 때문입니다.

트럼프의 예고대로 5월부터 자동차 부품에도 관세인상이 된다면 부품사들의 수출용 부품생산과 판매도 축소될 것입니다. 부품사들은 현대기아차를 따라 해외로 이동하게 되면 국내 제조업 기반은 무너질 것입니다. 현지생산의 기회와 여력조차도 없는 부품사들은 각자도생과 출혈경쟁에 노출되어 있습니다.

국내 자동차 부품사중 종사자 규모 10인 미만 63%, 매출액 규모 100억 미만 87%, 3차 밴더 이하 업체가 54%입니다. 밴더 지위가 낮은 2,3차 이하 부품사 노동자들일수록 임금과 고용에 대한 압박과 위기가 더욱 커질 것입니다. 구조적으로 취약할 수 밖에 없는 국내 부품사 대책부터 마련하는 것이 시급합니다.

■ 윤석열 정권의 산업정책 기조는 “민간이 주도하면 정부가 뒷받침한다”입니다. 때문에 미국발 관세전쟁에서도 어떠한 역할도 하지 않고 재벌자본이 알아서 하게 맡기는 꼴입니다. 더군다나 현 정권은 국정의 컨트롤티워 역량도 없고, 정책을 추진할 동력과 의지도 없는 상태입니다. “할 수도 없고, 할 의지도 없는” 현 정권이 종식될 이후를 준비해야 합니다. 새로운 정부 출범 이후에 국가와 산업별 노동조합이 시급히 맞대야할 것은 한국 제조업 발전전망과 노동자 생존과 안전망을 세우는 것입니다.