

workerssolidarity.org

서울시 종로구 광화문우체국 사서함 1243 우)110-612

전화 02-2271-2395 / 이메일 mail@workerssolidarity.org / 후원계좌 국민은행 694701-01-227958 (예금주 백은진)

노동자연대  (옛 다함께)

현장 통제, 안전 위협, 분할 민영화 길닫기

강제전출 철회하라

철도공사의 대량 강제전출이 코앞으로 닥쳐왔다. 사측은 3월 26일 '인사위원회'를 열어 2배수 명단 중에 실제 전출시킬 사람들의 명단을 확정할 계획이다. 철도에서 단협까지 무시하며 이렇게 대규모로 강제전출을 시도하는 것은 이번이 처음으로, 상반기에만 무려 1천여 명이 대상이다.

정부와 철도공사는 철도를 제2의 KT와 발전노조로 만들어 민영화를 강행하겠다는 의지로 공격에 나섰다. 정부는 철도를 공공부문 '정상화'의 본보기로 삼고 있다. 정부는 민영화 과정에서 1만 명이 넘는 노동자들을 분할 자회사로 '전적'시키고, 이를 거부하면 해고할 계획까지 세울 정도로 공격적이다.

심화하는 경제 위기 때문에 박근혜와 지배자들은 집요하게 공공부문 공격을 밀어붙이고 있다.

강제전출 2배수 명단이 현장에 돌아 삼시간에 분노가 커져 전국 곳곳에 천막 농성장이 차려졌고 연일 중식집회, 조합원 총회 등이 열리고 있다. '삭발 결의'는 순식간에 여러 지부들로 확대되고 있다.

강제전출 명단에서 자신의 이름을 확인한 한 노동자는 "심장마비가 올 것 같았다"고 말했다. 노동자들은 "내가 왜 퇴출 대상인가. 한평생 철도에 몸과 마음을 바쳐온 나와 직장 동료에게 왜 '무능' 딱지를 붙였는지 밝혀라!", "쌍용차 노동자들이 정리 해고 문자를 받았을 때 심정을 알겠



다."하고 말한다. 길게는 수십 년을 일한 일터에서 하루 아침에 퇴출 대상으로 내몰린 노동자들이 극도의 배신감을 느끼는 것은 당연하다. 사측은 '근속승진제 폐지를 받아들이면 강제전출 규모를 고려해 볼 수 있다'는 뻔뻔한 태도를 보이고 있다. 이 말은 거짓일 뿐 아니라, 노조를 우롱하는 역겨운 말이다. 근속승진제

와 강제전출 금지 모두 노조 민주화 직후 조직력을 지키기 위해 투쟁으로 쟁취한 소중한 성과이므로 어느 하나 포기할 수 없다.

칼자루

철도공사는 강제전출이 인력의 효율적 운영과 방안 개선을 위해 필요하다고 강변하지만 이것은 궤변이다. 강제전출은 숙련 노동자를 낮선

곳으로 보내 기존의 쌓은 숙련도를 소용 없게 만들고 철도 안전을 파괴하는 매우 위험한 일이다.

한 20년차 기관사는 "내가 운행하는 노선은 눈 감고도 할 수 있다. 그러나 나를 다른 지역, 노선으로 보내면 난 1년 차 부기관사만큼도 잘 해낼 수 없다." 하고 말한다.

많은 노동자들이 지적하듯이, 강제전출의 진정한 목적은 현장 통제를 강화하는 것이다. 오랫동안 한 지부에서 동료들과 맺은 관계를 파괴해 단결력을 약화시키고, '관리자들 눈밖에 나면 날린다'는 위협을 통해 사측이 인원 배치의 칼자루를 쥐겠다는 것이다. 사측이 계획대로 6개월에 한 번씩 대규모 강제전출을 한다면, 현장 노동자들이 노동조건 악화에 맞서 강력히 저항하기가 더 어려워질 것이다. 게다가 강제전출은 '가족과 생이별해야 하는 등 노동자의 기본적인 생활권마저 침해하는 비인간적인 짓이다.

대규모 강제전출은 지난해 파업에 대한 치졸한 보복이자, 앞으로 계속될 분할 민영화를 위한 길잡이다.

특히 올해 추진 예정인 물류 분리의 관건은 3천 명이 넘는 노동자들을 떼어내 자회사로 보내는 것이다. 이는 노동자들의 격렬한 반발을 부르는 일이므로 노조 무력화 없이 시행될 수 없다는 것을 사측과 정부는 잘 알고 있다. 따라서 곧 이어질 물류 분리 저지를 위해서도 강제전출을 꼭 막아야 한다.



노동자 정치 신문

"민국의 노동자여, 단결하라!"

노동자 연대를 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://wspaper.org>

대표전화 02-777-2792 | 기사제보 02-777-2791 | 팩스 02-6499-2791 | 이메일 ws@wspaper.org | 웹사이트에서도 구독신청이 가능합니다.

〈노동자 연대〉를 함께 읽고 토론합시다

〈노동자 연대〉는 곳곳의 주요 노동자 투쟁 소식과 운동의 전진을 위한 방향과 과제를 제시하고 있습니다. 함께 〈노동자 연대〉를 읽고 토론할 동지들을 기다립니다. 연락주십시오.

문의 : 010-7750-1876(이정원)

명단이 확정되기 전에 강제전출 저지 파업에 돌입해야 한다

강제전출에 대한 현장의 위기감과 분노 속에서 3월 18일 전국기관사지부장 회의는 독자적으로 “3월 31일 강제전출 강행 시 필공 파업 돌입”을 결정했고, 서울지방본부 확대쟁대위도 파업을 결의했다.

다음 날 전국차량지부장회의도 “강제전보를 시행할 경우 파업투쟁 돌입”을 결정했다. 2배수 명단이 이미 나와 대응의 시급함이 요구되는 상황이므로, 이 같은 결정은 매우 용기 있고 옳다.

중앙 지도부의 파업 결정 전에 두 직종에서 독자적 파업 결정이 나온 것은 현장 노동자들이 강제전출을 얼마나 중대한 사안으로 여기는가를 보여 준다.

이것은 또한, 파업으로 강력한 대응을 하지 않고서는 정부가 집요하게 밀어붙이는 강제전출을 막기 어렵다는 사실을 알기 때문에 내린 결정이다.

그리고 3월 21일, 중앙쟁대위는 강제전출 반대 파업을 결정했다. 더 넓은 범위의 노동자들까지 파업에 동참시킬 수 있다는 점에서 이 결정을 환영한다. 이 결정에 따라 전체가 파업에 들어가야 한다.

물론 각 직종이나 지부마다 조직력의 차이가 있어 어려움이 있다는 우려도 있다.

그러나 강제전출을 막으려면 파업을 해야 하고, 기관사와 차량 노동자들이 앞장서면 이를 따라 싸우겠다고 투지를 보이는 지부장들과 투사들도 있다는 점을 봐야 한다.

얼마나 많은 노동자들이 파업에 동참할지는 실제 조직해 보지 않고서는 예단할 수 없다.

일단 파업을 시작하고 이 투쟁을 승리로 이끌기 위해 최선을 다하면서 가능성을 확대하기 노력해야 한다. 지난해 파업이 23일 동안이나 영웅적으로 유지되리라고 누구도 예상하지 못했지만, 일단 파업에 돌입하자 현장 조합원들의 투지를 확인할 수 있었고, 그 투지를 더 높일 수 있었다.



파업의 타이밍

지금 타이밍이 매우 중요하다. 강제전출이 시행되기 전에 파업에 돌입해야 한다. 셔츠의 첫 단추를 잘못 끼우면 전체 옷 매무새가 비뚤어지듯, 지금 타이밍은 그 첫 단추다.

명단이 확정된 뒤에는 늦다. 이런 지적은 이미 현장에서 광범하게 제기됐다. 사실, 2배수 명단이 이미 나와 절반은 결정된 상태라 지금도 결코 이른 것은 아니다.

쌍용차 투쟁의 교훈 중 하나는 정리하고 명단이 나오기 전에 파업을 시작하지 않고 이미 ‘산 자’와 ‘죽은 자’로 나뉜 뒤에야 파업에 돌입해, 전체 노동자들이 강력하게 단결하기가 어려웠다는 점이다.

발전노조의 여러 간부들도 발전노조의 경험을 돌아보며 강제전보가 시행되기 전에 싸우는 것이 중요하다고 말한다.

그리고 지금부터 노조가 책임 있게 발령을 거부하라는 분명한 지침을 내려야 한다. 일부는 강제전출에 응하고 일부는 발령을 거부해 싸우는 식으로 분열되면 우리 편의 사기와 힘이 약화된다.

위임의 문제

그런데 중앙쟁대위가 파업 돌입의

세부 시행 일시와 방식을 위원장에게 위임한 것은 지혜로운 선택은 아니다. 만약 ‘노조 전체가 파업에 들어갈 조직력이 안 된다’는 등 설득력 없는 이유로 파업 돌입이 미뤄진다면 이미 준비된 부분의 파업 동력만 약화될 수 있기 때문이다.

따라서 중앙 지도부가 강제전출 전에 파업 돌입을 결정하면 당연히 모든 지부가 파업에 동참해야 하지만, 만약 중앙 지도부가 파업을 (무기한) 연기한다면 이미 파업을 결정한 기관사·차량 직종 노동자들은 예정대로 결의한 날짜에 파업에 돌입해야 한다. 이 지부들을 중심으로, 동참할 수 있는 다른 지부들도 가세해야 한다.

이렇게 된다면 파업에 나선 지부장들과 투사들은 이 파업을 이끌 파업위원회와 같은 기구를 만들 필요가 있다. 이 기구는 특별히 이 파업을 조직하기 위한 한시적 기구다. 이는 파업에 돌입한 노동자들의 결속을 유지하고 파업을 확대하기 위해 꼭 필요한 기구다.

한편, 이미 파업을 결의한 지부들에서 필공 파업으로 효과를 낼 수 있겠느냐는 타당한 제기들도 나온다. 현장 노동자들은 지난 파업 경험을 돌아보며 이런 제기를 하고 있다.

중앙 지도부는 지난해 파업을 필

공 파업으로 진행한 것이 올바른 판단이었다고 평가를 내놓았다. 필공 파업이 “국민 불편 최소화를 기본으로 하는 합법 파업 방식”이었기에 ‘국민적 지지’를 끌어냈다고 보는 것이다.

그러나 철도 파업이 광범한 지지를 받은 진정한 이유는 철도 노동자들이 정부의 강경한 탄압에도 굴하지 않고 파업을 용감하게 끌고 나가 힘을 보여 줬기 때문이다. 그 힘이 박근혜 정부를 위기로 몰아넣었고, 다른 노동자들과 피억압 대중의 지지와 연대를 이끌어낸 것이다.

사실, 필공 파업으로 절반의 힘만 사용한 결과, 정부로부터 양보를 받아낼 수 없었고 파업 이후에도 정부의 강경한 탄압과 분할 민영화 공격에 직면해 있는 현실을 부정할 수 없다. 지난 파업에서 올바른 교훈을 이끌어내는 것이 필요하다.

지부장들과 투사들은 현장의 들끓는 요구에 부응해 지금 강제 전출에 반대하는 파업을 조직해 나가야 한다.

노동자연대에 가입하세요! 함께합시다!

회원 / 후원회원

이름 _____

소속 _____

전화번호 _____

이메일 _____

주소 _____

workerssolidarity.org

전화번호 : 02-2271-2395

