

“힘내라, 이겨라, 철도 파업!”

폭주기관차 박근혜를 막고 싶은 대중의 목소리

1만여 철도 노동자들은 지금 유례 없는 대규모 직위해제·고소고발에도 움츠리지 않고 박근혜 정부에 정면으로 맞서 파업 투쟁을 벌이고 있다.

막강해 보이는 박근혜에게 노동자들이 파업을 통해 맞서자, 전국 방방곡곡에서 지지와 연대가 확대되고 있다.

이는 광범한 철도 민영화 반대 여론만을 보여 주는 게 아니다. 박근혜 정부에 대한 반감이 철도 파업에 대한 지지로 모이고 있음을 보여 준다.

지금 철도노조 웹사이트에는 “철도 노동자들은 부패한 정권에 맞서 줄 대단하고 고마운 분들”, “박근혜의 민영화 정책에 한 방 먹일 철도 파업에 가슴이 뜨거워집니다” 하는 목소리가 연일 도배되고 있다.

또, 민주노총을 비롯해 노동·시민사회·종교계·학계·문화예술계·학생·장애인 등 수많은 사람들이 파업 지지 기자회견·홍보전·집회 등에 나서고 있다.

이미 박근혜 정부는 정치적 타격을 입었다. 시민들이 정부의 말보다 철도노조의 말을 더 믿는다! 뉴스룸 여론조사를 보면, 수서KTX 운영회사 설립이 철도 민영화 수순이냐는 질문에 54.1퍼센트가 ‘그렇다’, 22.9퍼센트가 ‘아니다’고 답했다.

철도 노동자들은 파업 며칠 만에 이 투쟁을 진정한 핵심 정치 쟁점으로 부상시켰고, 동시에 대중에게 박근혜 정부에도 맞서 싸울 수 있다는 희망을 주고 있다.



철도 파업은 태생부터 부패하고 강경 우익인 박근혜 정부의 반노동·반민주 정책에 분노한 수많은 사람들을 결집시키며 명백한 계급 대리전으로 발전해 있다.

이에 놀란 정부와 보수 언론들은 민영화 철회라는 정의로운 요구에 “명분이 없

다”며 “외부 세력은 빠져라”고 비난을 쏟아내고 있다. 철도 파업이 박근혜 정부에 맞선 투쟁의 지속적 초점이 되는 것을 막으려는 것이다.

정부는 현오석·서승환·황교안 등 5개 부처 장관들을 총 출동시켜 “어떤 대

가를 치르더라도 엄정 대처하겠다”고 으름장을 놓고 “협상은 없다”고 선언했다. 철도공사 사장 최연해도 갖 기말시험을 마친 학생들까지 대체인력으로 투입하고, 노동자들의 가족과 아이들에게까지 “불법 파업” 비난 문자를 보내는 파렴치한 작태를 서슴지 않고 있다.

대리전

경총은 노동자들이 파업에 돌입하자마자 “국가 경제 마비” 운운하며 매도하기 급급했고, 시멘트·석탄 등 화물 수송 차질에 발을 동동 구르고 있는 관련 업계 기업주들도 일제히 파업 종단을 촉구하고 나섰다. 보수 언론들은 이번 기회에 “강성 노조”를 확실히 제압하라고 핏대를 올리고 있다.

지금 박근혜 정부는 철도 노동자들을 확실히 무릎 꿇려 “공기업 개혁의 성패”를 가를 출발점이자 온갖 반노동·반민주 정책을 밀어붙일 지렛대로 삼고자 한다.

박근혜는 최근 의료 민영화 정책, 공기업 ‘정상화’ 대책, 원전 확대, KBS 수신료 인상 등 개악안들을 한꺼번에 쏟아내며 그 의지를 드러내고 있다. 철도 민영화 정책은 바로 이런 고통전기를 확대할 시금석이 될 것이다.

따라서 양대 계급 간 정면 충돌이 본격화된 지금, 저들을 물러서게 하려면 파업을 유지·강화하고 연대 투쟁을 확대해 우리 편의 힘을 극대화해야 한다.

작업장, 대학, 거리에서 눈덩이처럼 불어나는 지지 “박근혜의 오만함을 막아 달라”

박근혜 정부 하에서 억눌린 많은 사람들이 한마음으로 철도 노동자들이 이기길 간절히 바라고 있다.

파업 닷새 동안 철도노조 웹사이트에는 2천 건이 넘는 파업 지지 글이 올라왔다—‘불편해도 괜찮다’, ‘정말 고맙다’, ‘철도 넘어가면 다 넘어간다’ 등.

철도 파업 지지 아고라 청원에도 5만 명이 넘게 서명했다. <경향신문> 광고를 위한 돈 4백만 원도 순식간에 모였다.

28개 지역대책위들과 여러 노조들은 전국 곳곳 주요 역에서 수십만 부의 철도 민영화 반대 홍보물 반포와 1인 시위 등



파업 지지 메시지를 들고 줄지어 서 있는 고려대 학생들. 파업 지지 활동을 벌이고 있다. 줄을 서서 홍보물을 받아갈 정도로 반응은 뜨겁다. 각급 노조들의 지지 성명을 비롯해, 기층 노동자들의 지지도 쇄도하고 있다. 예

컨대, 인천과 경기 전교조 교사들은 동료 교사들과 학생들의 지지 메시지를 담아 파업 중인 철도 노동자들에게 전달했다.

기아차, 현대차 노동자들도 철도 파업을 지지하는 리플릿을 출근하는 동료들에게 배포했다.

기말시험 중인 대학가에서도 파업 지지 열풍이 불고 있다. 고려대에 붙은 ‘안녕들 하십니까’라는 제목의 한 대자보를 시작으로, 전국 곳곳의 수십 개 대학에서 연달아 철도 파업 지지 대자보가 붙었다.

‘철법통’, 시민의 발을 묶는 파업이라고 비난받던 분위기는 찾아볼 수 없다(이는 그런 비난이

그동안 민간·공공 대기업 노조가 잘 싸우지 못했던 것에 대한 야속한 감정을 반영하고 있었음을 보여 준다. 물론 국정원이 단 댓글들은 그런 게 아니었겠지만 말이다.)

나누고 싶은 투쟁 소식과 의견이 있다면 연락 주세요.

전화: 02-2271-2395, 010-8908-7912
이메일: mail@workerssolidarity.org

※ 연락처를 보내 주시면 <레프트21>의 철도 민영화 관련 기사를 보내 드립니다.

전면 파업으로 확대해, 지지받는 파업을 승리하는 파업으로

철도 파업은 이미 전국적 정치 쟁점으로 부상하며 계급 대리전 양상을 띠고 있다.

그만큼 박근혜 정부도 이 전선에서 물러날 생각이 없다. 실제로 “정부는 [노조의] 5개 요구사항 모두 전혀 고려하지 않고 있다.” 어제(13일) 열린 실무교섭에서도 사측은 전혀 여지를 주지 않았다.

정부는 사회적 논의기구 구성 요구에도 귀를 막고 있다. 조합원들의 말처럼 “정부나 사측은 사회적 논의기구를 진지하게 생각하지 않는다. 만들더라도 시간 끌기용으로 사용할 것”이다.

이런 막가는 정부를 물러서게 하려면 강력한 투쟁이 뒷받침되어야 한다. 열차 감축도 감수하며 파업을 분쇄하기로 굳게 마음먹은 정부를 물러서게 하려면, 단지 오래 버티는 것뿐 아니라 파업 수위도 높여 저항을 효율화해야 한다.

한편, 지금 많은 노동자들은 장기전도 각오하며 쉽게 물러서지 않을 태세다. “박근혜 취임 1년(19일)까지는 싸워야 한다”, “성과 없이는 파업을 접을 수 없다.”

국토부는 필공 조합원까지 합쳐 파업 참가율을 계산하는 꼼수로 참가율을 축소하고 있지만, 이 통계에 따르더라도 파업 참가자는 늘고 있다.

기관사와 차량 노동자들의 파업 참가율이 95퍼센트 정도로 매우 높다는 점도 든든하다.

조직력이 상대적으로 약해 걱정이 많았던 일부 지부장들도 “지금엔 파업을 지속할 수 있다”고 할 만큼 자신감이 높아졌다.

따라서 더없이 뜨거운 지지를 받고 있는 철도 노동자들이 이 기회를 부여잡고 승리



하려면, 파업의 효과를 극대화해야 한다.

파업이 닷새가 넘어가자 일부 마비 효과도 나타나고 있다. 화물열차 운행률이 30퍼센트로 떨어져 건설업계가 발을 동동 구르고, 대체인력의 미숙함 등으로 열차 사고도 이어지고 있다.

이제 이런 효과를 더 끌어올리고 사용자(정부) 측의 강경한 자세에도 맞서기 위해 전면 파업으로 전환해야 할 때다.

실제로, 많은 조합원들은 “지도부가 전면 파업을 선언만 해 주면 우리는 갈 준비가 돼 있다”고 말한다. 서울차량지부, 서울전지지부, 용산기관차지부처럼 필공 조합원들에게 “전면 파업 결정되면 언제든 나올 수 있어야 한다”며 미리부터 준비하는 곳들도 있다.

물론 전면 파업으로 확대하면 필공 조합원에 대한 징계가 더 거셀 수 있지만, “나 혼자 다 뒤집어쓰는 게 아니”고, 또 무엇보다 우리의 힘이 강하면 탄압을 최소화할 여지도 생긴다.

따라서 그동안 정부의 무리수 강행 등을 계

기로 전면 파업으로 전환해야 한다고 주장해 온 투사들이 논의를 발전시켜 나가야 한다. 산개 때문에 서로 만나 파업의 방향을 논의하기 쉽지는 않지만, 투사들이 네트워크를 형성하기 위해 노력해야 한다.

대체 인력 투입에 대처해야 한다는 주장도 노동자들 사이에서 나오고 있다. 몇몇 기관사 지부와 차량 지부의 조합원들은 대체 인력 투입을 지켜만 보고 있어야 하느냐고 물음을 던지고 있다.

대체 인력으로 인한 사고가 계속되므로 안전을 위해서도 대체 인력을 저지해야 한다. 이를 위해 몇몇 거점을 중심으로 주요 기지 등을 점거하는 것이 가장 효과적이다.

몇몇 거점을 유지하는 것은 파업 참가자들의 결속력과 자신감 유지를 위해서도 필요하다. 2002년 발전노조가 38일간 파업했을 때 산개 전술은 시간이 지날수록 파업 대오를 유지하기 힘든 방법임이 드러났다.

지금 전면 파업과 복수의 거점 확보, 대체 인력 저지 전술들로 저항의 수위를 높여야 한다.

전 세계 운수 노동자들의 연대가 잇따르고 있다

철도 파업에 대한 지지는 전 세계적으로도 확산되고 있다. 178개 나라 운수 노동조합을 대표하는 국제운수노련(이하 ITF)은 12월 10일 태국·뉴질랜드·프랑스·독일·호주 등 12개국의 한국대사관에 한국 정부의 철도 파업 탄압에 항의하는 서한을 전달했다. 이들은 “파업권을 보장하라”, “사유화는 악이다” 등의 구호가 적힌 팻말을 들고 집회를 벌였다.

ITF는 또한 한국에 대표단을 파견해 철도 파업 지원 활동을 하고 있다. ITF의 철도분과 의장 외위스테인 아슬락센은 “철도 파업은 국제 기준으로 봐도 정당하다”며 한국 정부를 규탄했다.

이런 국제 연대 운동은 박근혜 정부의 자칭 “글로벌 리더십”의 허구성과 기만성을 폭로하는 효과를 내고 있다.

영국 철도해양노조 중앙집행위원장 칼슨 링우드는 “지금 한 발 물러서면 정부는 더 많은 것을 요구할 것이다. 여기서 민영화를 막아야 한다”고 당부했다.



대체 수송을 거부하고 있는 화물연대 노동자들

화물연대는 조합원들에게 철도 운송분에 대해 ‘전원 거부 지침’을 내렸고, 조합원들은 대부분 이를 지키고 있다.

화물연대 노동자들의 대체수송 거부는 철도 파업의 효과를 높이는 데 중요한 기여를 하고 있다. 시멘트·석탄 등 원자재를 공급받아야 하는 업종의 조업 차질이 빚어지고 있다.

화물연대 이봉주 본부장은 대체수송 거부의 의의를 이렇게 설명했다. “조합원들은 철도 파업의 중요성 알기 때문에 운송 거부에 잘 협조하는 분위기다. 사실상 철도가 [우리] 대신 싸우고 있는 셈이다.”

시멘트 산지인 강원도 지역의 화물연대 조합원들은 비조합원들에게도 대체수송 거부를 호소하고 있다.

지하철 노동자들은 지하철 역사에 철도 파업 탄압을 규탄하는 포스터를 부착했다. 차량 노동자들은 사고 발생시 수습 협조를 거부했고, 승무 노동자들은 임시 증편이 되면 거부하기로 결정했다.

민주노총 지도부는 연대 파업을 선언해야 한다

철도 파업이 정부와 노동계급 전체의 대리전이 됐으므로 이 투쟁의 성패는 노동계급 전체에 영향을 미칠 것이다. 철도 노동자들이 이기면 다른 노동자들이 크게 고무받아, 저항할 자신이 생기게 될 것이다. (물론 강경 우익인 박근혜 정부는 여전히 신자유주의적 노동정책의 기초를

고수할 것이다.)

반면에, 이 투쟁에서 박근혜 정부가 이긴다면 더욱 의기양양하게 공공부문 민영화와 경제 위기 고통전가 정책들을 밀어붙일 것이다.

바로 이 때문에 민주노총 지도부는 실질적인 연대 투쟁을 조직해야 한다. 연대 파

업을 선언하는 것이 가장 효과적일 것이다.

18일 파업 돌입을 예고한 서울지하철 노동자들이 좀더 일찍 파업 대열에 합류한다면 바람직할 것이다.

‘공공기관 정상화 대책’ 등으로 노동조건을 공격받을 공공부문의 다른 노동자들도 함께 싸운다면 효과적일 것이다.



노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

〈레프트21〉 철도 민영화 반대 특별 페이지
<http://left21.com/nosale>

레프트21을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>