

민주노총 본부 침탈, 수서 KTX 면허 발급 완료

자금이 바로 민주노총의 총력 파업이 가능하고 필요한 때다

박근혜 정부가 민주노총 조합원 수만 명 결집을 코앞에 둔 어젯밤, 기습적으로 수서 KTX 면허 발급을 완료하고야 말았다.

전국적 철도망을 운영하고 수많은 사람의 안전이 걸려 있는 사업에, 그토록 광범한 대중이 반대하는데도, 제대로 된 논의조차 없이 기어이 수서발 KTX 회사 분리를 강행한 것이다. 법인 설립 등기 발급에서 철도 사업 면허 발급까지는 불과 30분밖에 걸리지 않았다. 또다시 졸속 날치기를 자행한 것이다.

정부가 민주노총의 대규모 집회를 앞두고 이런 도발을 감행한 것은, 노동자들의 기를 죽이고 저항 의지를 무너뜨려 본보기를 보이겠다는 것이다. 박근혜 정부는 민주노총으로 조직된 강력한 노동자 부문을 박살내고, 신자유주의 정책을 밀어붙이려 한다.

국토부장관 서승환은 밤 10시에 기자회견까지 열어 마치 파업이 이미 다 끝난 양 “정상화”를 약속했다. 민주노총 본부 재침탈 위협까지 불거진 상황이다.

박근혜 정부는 야만적인 민주노총 본부 침탈 이후에도 민주노총 지도부가 자신의 기반이 지닌 경제적 잠재력을 온전히 발휘해 맞서지 않는 틈을 노려 이 같은 강공을 취할 수 있었을 것이다.

사실 22일 민주노총 본부 침탈은 철도 파업은 물론 박근혜 통치의 일대 분기점이었다. 한국노총조차 이반케 하는 미련한 무리수로, 신승철 위원장 말대로 “전 노동자와 민주노조에 대한 전정 선포”였다.

이제 철도 파업은 단지 철도 노동자만의 투쟁이 아니라 전체 조직 노동자들의 투쟁이 됐다. 당연히 민주노총은 “이제 우리의 차례”라며 “박근혜 퇴진을 외치



않을 이유가 없다”고 선언했고, 한국노총도 노사정위 불참과 28일 집회 참가를 결정했다.

심상치 않은 노동계급의 정서

박근혜의 무리수에 대한 반감과 항의는 점점 확산되고 있다.

철도노조가 손해배상과 가압류를 당하자, 전 조합원 모금을 결의한 노조들도 늘고 있다.

“정부를 이대로 놔두면 안 된다는 분위기가. 자발적으로 현수막을 걸고 촛불과 가두시위로 발전하는 사례도 많아지고 있다.”

기아차 노동자들은 “지도부가 특근 거부 지침을 내리기만 하면 다들 [28일] 집회에 참가할 기세”라고 하고, 공무원노조

서울본부도 “임금, 연금, 기본권 ... 우리 모두의 안녕을 위해 모여야 한다”며 조직하고 있다.

특히 건설 노동자들의 분위기가 심상치 않다. “전국노동자대회 때보다 더 많은 조합원들이 집회에 참가하겠다고 밝혀, 간부들도 놀라고 있다.” 내년 1월 파업을 준비 중인 울산건설기계지부는 12월 26일 부분 파업에 이어, 28일 하루 파업을 하고 상경기로 했다. 이처럼 자신들의 고유한 요구를 걸고 다만 동시에 파업에 나서기만 해도 그 정치적 효과는 막대하다.

이 대결에 모든 화력을 쏟아 붓는 박근혜 정부를 상대하려면 우리 편도 생산을 마비시킬 수 있는 노동계급 고유의 힘을 사용해야 한다.

사상 초유의 민주노총 본부 침탈에 맞

서 민주노총 지도부가 자신이 발휘할 수도 있는 잠재적인 경제 권력을 사용하지 않는다면, 박근혜 정부는 지금처럼 민주노총과 노동운동을 우습게 보고 파상공세를 계속할 것이다.

이런 점에서 민주노총 중집이 다시 결정한 1월 9일 파업은 너무 늦고 불충분하다. 이것은 철도 노동자들에게 파업 한 달이 될 때까지 기다리라는 말이나 다름 없다. 면허 발급까지 완료돼 철도 노동자들이 원금을 기다리는 지금, 이것은 너무 늦게 공감 능력마저 의심된다.

게다가 이조차 산하 연맹들이 모두 참가하는 실질적 총력 파업이 아니라, 이미 파업 계획이 있는 사업장만의 파업이다. 민주노총의 ‘오른팔인’ 금속노조가 조합원들이 보기에 “잔업 거부 수준이라 실질적 파업이라고 보기 힘든” 2시간 파업을 결정한 것도 기대에 한참 못 미치는 수준이다.

철도노조가 속한 공공운수노조·연맹이 하루 파업조차 분명히 결정하지 않고 있는 것도 산별노조의 이름에 값하지 못한다. 공공운수노조가 공공기관 정상화 대책 등 공공부문에 대한 공세에 맞서 지금 투쟁에 나선다면 시의적절할 것이다.

지금도 늦지 않았다. 면허 발급이 완료되고 철도공사가 복귀 최후통첩을 내린 지금, 민주노총 지도부는 “이제 우리의 차례”라는 말을 실행에 옮기고, 전국에서 수만 명의 노동자들이 모인 자리에서 총력 파업 즉각 돌입을 선언해야 한다.

민주노총 지도부가 “국민 파업”과 같은 ‘사회적’ 연대를 강조하는 것은 수동적이다. 이미 강력한 진정한 사회적 연대를 든든한 배경으로 총력 파업이라는 자기 자신의 책임을 수행해야 한다.



노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

리프트21

을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>

〈리프트21〉 철도 민영화 반대 특별 페이지
<http://left21.com/nosale>

나누고 싶은 투쟁 소식과 의견이 있다면 연락 주세요.

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

※ 연락처를 보내 주시면 〈리프트21〉의 철도 민영화 관련 기사를 보내 드립니다.

민주노총 투사들이 돌아봐야 할 교훈

한국판 대처에 맞서려면

지금 박근혜는 한국판 대처처럼 행세하고 있다. 1984년 대처는 영국 광원노조의 파업을 분쇄하기로 마음 먹었다. 탄광 폐쇄 계획을 발표하면서 석탄을 비축했고, 당시 영국 발전소와 철강업의 주 에너지원인 석탄을 석유와 핵발전으로 보충할 수 있도록 미리 준비했다.

처음에 대처는 단 몇 주 만에 파업을 분쇄할 수 있다고 생각했다. 그러나 그는 1년이라는 최장기 파업과 광원들의 처절한 저항에 직면했다. 광범한 사회적 연대가 있었다. 그러나 안타깝게도 영국노총(TUC) 등은 연대 약속을 실행에 옮기지 않았다. 철강과 부두 등 관련 업종 노조

지도자들도 파업을 철회했다.

홀로 투쟁하던 광원들은 여러 어려움 속에서 결국 1년여 만에 파업 중단과 복귀를 결정했다. 그때처럼 지금도 많은 논평가들은 1984년에 광원들이 희망 없는 투쟁을 했다거나, 대처에 맞서 싸워 이기는 게 불가능했다고 주장한다.

그러나 결코 그렇지 않았다. 광원들은 승리에 다가갔었다. 광원 파업 9년 뒤 대처는 이렇게 인정했다. “당시 우리는 모든 것을 잃을 위험에 처해 있었다. [광원 파업]은 정부를 무너뜨릴 수도 있었다.”

영국 광원 파업은 한국판 대처 박근혜에 맞서 어떻게 싸워야 하는지 교훈을 준

다. 결코 철도 노동자들을 홀로 남겨 두서는 안 된다. 실질적인 연대 파업이 필요하다. ‘정치 파업’을 하라는 게 아니다. 각 부문이 자신의 고유한 요구를 위해 싸우되 동시에 서로 하라는 것이다.

당시 영국의 조직 노동자들은 1970년대 중후반에 노동당 정부에 대한 환멸을 경험하면서 자신감이 크게 떨어져 있었지만, 지금 우리 나라 노동운동은 자신감이 조금씩 살아나고 있는 상황이다.

민주노총 현장 간부들과 투사들은 이런 교훈을 곱씹어야 한다. 그리고 기회를 붙잡아야 한다.

지금 이 투쟁은 노동계급의 미래에 중



대한 영향을 미칠 것이다. 민주노총 현장 간부들과 투사들은 민주노총과 산별·연맹 지도부가 실질적인 총력 파업에 돌입하도록 촉구하고 조직해 나가야 한다. 그러면 박근혜를 한 발 물러서게 만들 수 있다.

철도 노조

전면 파업으로 전환해야 민주노총의 연대에도 자극이 된다

박근혜 정부는 과감하게도 대규모 노동자 집회를 코앞에 두고 면허 발급을 강행했다. 실무 협상으로 명분을 쌓고, 협상 파기의 책임을 노조에 돌리며 뒤통수를 친 것이다.

철도공사는 6백60명의 기관사와 열차승무원을 기간제로 채용하고, 차량 정비 외 주화를 확대하면서, 파업 장기화에 대비하고 있다. 한 노동자의 말처럼, 이는 “복귀하지 않으면 일자리가 위태로워진다”는 협박이고 공격적으로 파업을 파괴하려는 시도다. 최연혜는 대량 해고도 불사할 태세다.

박근혜는 지금 밀리면 정권 자체가 심대한 위기에 빠질 수 있다는 판단 속에서 단호하게 밀어붙이고 있다. 지금 같은 파업 효과로 중재와 타협이 이뤄질 전망은 희박하다.

정부의 이런 강공은 철도 노동자들을 절박한 상황으로 내몰고 있다. “구정까지 버티자”, “우리에게 남은 카드는 전면 파업”, “필공 조합원들도 파업할 각오가 돼 있다고 알리는 기자회견을 해 보자”는 목소리가 나오고 있다. “민주노총이 총파업으로 연대해 달라”는 열망도 크다.

지금껏 최장기 파업을 하고 있지만, 필공과 대체인력을 건드리지 않아 박근혜 정부를 꺾기는 역부족이기 때문이다.

한 파업 노동자가 말한다. “정부는 우리가 전면 파업까지 벌일 의지가 없다고 보니까 기간제 인력 채용까지 하며 막 나가고 있다. 그렇지 않다는 것을 보여 줘야 한다.”

아직 핵심 파업 대오가 굳건하고, 면허 발급을 강행한 정부에 대한 분노가 높은 지금, 투쟁 수위를 높여 KTX·수도권 전동차 운행을 마비시키고 확전을 해야 한다. 박근혜 정부는 철도노조 위원장이 있



는 민주노총 재침탈마저 숙고하고 있다.

따라서 전면 파업의 필요성을 일찌감치 인식하고 주장해 온 철도노조 투사들과 지부장들은 비록 필공을 전면으로 전환하는 것에 여러

어려움이 따르더라도 지금 중앙지도부에 전면 파업으로의 전환을 추구하고 이를 위한 임시 네트워크를 형성해야 한다.

특히, 동참 의지가 있는 필공 동료들을

죄책감이나 미안한 마음 속에 놔두면 그들의 사기가 떨어져, 파업 참가자에게도 좋지 않은 영향을 미친다.

전면 파업으로 전환하면 민주노총 집행부들도 압력을 받아, 설사 면허가 발급됐어도 정부를 한 발 물러서게 만드는 게 불가능하지 않다. 1996년 김영삼 정부가 개악 노동법·안기부법 날치기를 감행했지만 1997년 1월 총파업으로 맞서 이 개악안의 일부를 빼거나 고칠 수 있었다.

물론, 민주노총의 실질적 연대가 못지않게 중요하다. 민주노총 지도부는 총력 파업을 선언해 철도노조가 전면 파업으로 투쟁 수위를 높일 자신감이 생기도록 해야 한다.

대체인력은 파업 파괴자의 다른 이름이다

파업이 장기화하자 정부는 더 공격적으로 대체인력 투입 계획을 추진하고 있다.

‘필수공익사업장은 파업 참가자의 50퍼센트 범위 내에서 도급 및 채용이 가능’하다는 악법 조항을 근거로 파업 파괴에 나선 것이다. 이는 노동자들의 파업권을 억누르는 필수업무유지제도와 더불어 파업 효과를 최소화하는 매우 효과적인 조항이다.

이에 따라 철도공사는 12월 26일, 운전 분야에 3백80명, 열차승무 분야에 2백80명을 채용하겠다고 공고했다. 운전 분야 신규채용자는 화물운송에 우선 투입될 계획이다. 화물운송은 운행률이 30퍼센트 미만으로 떨어진 상태이기 때문이다.

더 나아가 철도공사는 “최악의 경우 파업 미복귀를 전제로 한 추가 채용도 계획

중”이라며 파업 노동자들을 해고할 수 있다고 공공연히 위협하고 있다.

차량 정비 업무를 도급업체에 넘겨 외주화하려는 시도도 있다. 이는 일부 차량 기지에 이미 들어와 있는 기존 외주업체들에게 핵심적인 열차 정비 업무를 넘기거나 신규 외주업체를 끌어들이겠다는 뜻이다. 이것도 신규채용과 마찬가지로 기존 노동자들의 일자리를 위협하는 효과를 낼 것이다.

실제로 철도공사는 이미 수도권 차량기지에 외주업체를 파견했다. 일부 지부들에서는 이에 맞서 항의하고 있다. 특히 구로 차량지부는 대체인력이 점차 정비업무의 중요 부분 업무로 확대해 가는 것을 감지하고는, 외주업체에 압력을 가해 이들을 철수시켰다.

이 소식이 알려지자 용문·평내 차량지부를 비롯해 다른 차량 지부들로 항의가 확대됐다. 그 결과 일부 지역에서도 추가로 외주업체 대체인력을 철수시켰다. 지금 전국의 차량 지부들은 대체인력 저지를 위한 방안을 논의할 계획을 세우고 있다.

대체인력을 저지하는 행동은 더 확산돼야 한다. 파업 파괴 행위를 방지하는 것은 노동계급의 단결을 해치고 파업 노동자들의 사기를 떨어뜨린다. 대체인력에게 이렇게 말해야 한다. “당신들은 파업 파괴 행위를 하고 있다. 비도덕적 행위를 하고 있는 것이다.”

대체인력 저지 행동이 계속 확산되면 당연히 사측이 경찰을 불러 방해에 나설 것이다. 이럴 경우에는 대체인력 저지를 위한 노동쟁의 방법인 피켓팅을 해야 한다.