



5월 12일 부산역 광장에서 6천여 명이 결집해 힘을 보여 준 화물연대 투쟁 선포대회

화물연대 파업은 정당하다

물류를 마비시켜 1%만을 위한 세상을 바꾸자

“더는 못 참겠다. 인간답게 살고 싶다!”

화물연대 노동자들이 6월 25일 파업에 돌입했다. 절박한 생존권을 위해 물류를 멈춰 세운 것이다.

이에 놀란 지배자들은 화물연대 파업에 맹비난을 쏟아내기 시작했다.

이명박은 “세계경제 위기” 운운하며 대체수송 투입을 지시했고, “불법” 파업에 엄정 대처하겠다고 밝혔다. 무역협회 등 재계도 “파업이 국내 경기를 더욱 악화시킬 것”이라고 더러운 혀를 놀렸다.

그러나 왜 경제 위기의 책임을 노동자들이 져야 하는가?

세계적 위기 속에서도 지난 몇 년간 수출 대기업들은 엄청난 호황을 구가했다. 운송 업체들도 높은 이익을 올려, 올해 일사분기 대한통운의 영업이익은 3백17억 원을 기록했고, 글로비스의 영업이익은 1천1백억 원이 넘었다. 대형 운송사들은 이명박 정부의 부자 감세 정책으로 큰 이득도 봤다.

이렇게 기업주들이 부를 늘리는 동안, 한국 경제의 동맥을 움직이며 물류 운송을 담당해 온 화물운송 노동자들의 생계고는 더 심해졌다.

노동자들은 졸린 눈 비벼 가며 밤새 전국으로 이동하고, 추운 겨울에는 기

름값이 아까워 시동 한 번 걸지 못하고 한 평 남짓 좁은 차 안에서 쪽잠을 청하며 뼈까지 일해 왔다. 그런데도 노동자들의 순수임은 최저임금에도 못 미쳤다. 치솟는 물가와 높은 기름값, 실질임 삭감에 노동자들의 울분은 터질까지 찼다.

더구나 기업이 지불하는 운송비는 여러 단계의 화물 운송사업자와 알선·주선사를 거치는 동안 중간 수수료로 새어나간다. 중간 착취 비율은 전체 운임의 40퍼센트나 된다. 이런 다단계 하청 구조는 화물운송 노동자들의 삶을 벼랑 끝으로 내몰고 있다.

따라서 노동자들이 운송료 인상과 기름값 인하를 요구하는 것은 너무나 정당하다.

지난 4년간 경유가는 24퍼센트나 인상됐다. 반면 화물운송 노동자들의 운임은 2008년 이래 겨우 7퍼센트 올랐다.

그동안의 물가 인상을, 실질 운임 삭감분 등을 고려하면, 운송료가 58퍼센트는 인상돼야 마땅하다. 지금 화물연대가 주장하는 30퍼센트 운송료 인상은 최소한의 요구일 뿐이다.

노동자들의 요구인 표준운임제도 반드시 법제화돼야 한다. 다단계 하청 구

조의 피해를 막고 화물운송 노동자들에게 일정한 운임을 법적으로 보장하는 게 표준운임제의 핵심이다. 이는 화물운송 노동자들의 최소한의 생활을 보장하기 위한 최저임금제다.

이명박 정부는 2008년 화물연대 파업 당시 표준운임제 법제화를 약속했지만, 이를 전혀 이행하지 않고 있다. 따라서 노동자들의 요구는 “정당성이 없”기는 커녕, 정부가 이미 약속한 것을 실시하라는 당연한 것이다.

경제 위기 고통전가에 맞선

화물연대 파업은 경제 위기의 대가를 노동자들에게 떠넘기는 것에 반대하는 투쟁이다. 화물연대 파업은 상위 1퍼센트 부자들만을 위한 정부·정책에 맞서, 99퍼센트의 삶을 지키기 위한 정의로운 투쟁이다.

38만 화물운송 노동자들의 승리가 모든 노동자들의 승리인 까닭이다.

한편, 정부는 ‘이미 화물운송 노동자에게 유가보조금을 지원하고 있다’며 화물연대 파업 요구가 부당하다고 선전한다.

그러나 정부가 마치 노동자들에게 큰 혜택이나 주고 있듯 포장하는 것은 역겹다.

사실, 기름값을 포함한 운송 비용은 기업이 지불해야 하는 것이다.

화물운송 노동자들은 실제 기업에 고용된 노동자인데도 자영업자로 분류되고 있다. 그래서 운송에 필요한 기름값과 차량 유지비 등을 본인이 부담하고 있다. 이게 말이냐 되는 소리인가?

정부가 리터당 3백45원 썩의 유가보조금을 지급하고는 있지만, 이것은 턱없이 부족하다. 노동자들은 이미 운임의 58퍼센트를 기름값으로 지출하고 있다. 이런 상황에서 정상적인 생계는 거의 불가능하다.

화물운송 노동자들이 지난해 유류비로 낸 세금만 해도 무려 9조 원에 이른다. 전체 유류세의 34퍼센트나 되는 수치다.

반면, 대형 정유사들은 가격을 담합해 수조 원의 막대한 이득을 챙겨 왔다. 정부는 화물연대 파업에 ‘집단 이기주의’ 운운하지만, 노동계급에게 비용을 떠넘기며 재벌만 살찌우는 정책을 펴온 이명박 정부와 자본가들이야말로 진짜 ‘집단 이기주의자’들이다.

따라서 이윤에 눈이 먼 재벌 정유사들을 통제하고, 유류세를 대폭 인하해야 한다.

‘노동자’로서의 권리를 보장받지 못하는 화물운송 노동자들의 처지도 하루빨리 개선되어야 한다. 이들은 일하다 다치면 치료조차 제대로 받지 못하고 있다.

화물운송 노동자를 포함해 2백50만 명에 이르는 특수고용 노동자들에게 노



파업 승리를 위해 비조합원을 포함해 더 많은 이들이 일손을 놓게 만들어야 한다. 이를 위해서라도 항만 부두와 주요 기지를 점거하고 봉쇄 투쟁을 전개해야 한다.

동기보권을 보장하고, 산재보험을 전면 적용해야 한다.

파업에 지지와 연대를

정부가 화물연대 파업에 비난과 공격을 퍼붓는 것은 투쟁이 미치는 영향을 두려워하기 때문이다. 그래서 심지어 경찰과 보수언론은 아무 근거도 없이 최근 발생한 화물차 화재 사건의 배후로 화물연대 파업을 지목하기까지 했다.

저들은 황당한 억지까지 부리며 파업에 흠집을 내고 노동자들을 위축시키려고 안달이다. 국토부가 파업 참가자들에게 유가보조금 지급을 중단하고 면허를 정지하겠다고 협박하는 것도 이 때문이다.

화물연대 조합원들은 정부의 부당한 비난과 압박에 위축되지 말고, 우리 쪽의 힘을 키워 당당히 맞서야 한다. 힘있는 파업이 지속되고 광범한 연대가 건설되면 정부의 탄압을 무력화시킬 수 있다.

물류운송의 90퍼센트가 도로를 통해 이뤄지는 상황에서, 화물운송 노동자들이 실질적으로 물류를 마비시킨다면 자본가들에게 막대한 피해를 입히며 큰 효과를 낼 수 있다.

파업 승리를 위해 비조합원을 포함해 더 많은 이들이 일손을 놓게 만들어야 한다. 이를 위해서라도 항만 부두와 주요 기지를 점거하고 봉쇄 투쟁을 전개해야 한다.

그래야 파업 효과도 극대화시킬 수 있고, 파업 대오의 결속력도 유지할 수 있고, 연대의 초점도 형성할 수 있다. 이것은 정부의 비난과 협박에 맞서 노동자들의 자신감을 끌어올리기 위해서도 필요한 일이다.

민주노총의 연대도 중요하다. 화물연대 파업은 6월 28일 민주노총 ‘경고 파업’의 선봉장 구실을 할 수 있다. 보수언론들조차 화물연대 파업이 “민주노총 파업의 전초전”이라고 썼다.

화물연대 파업의 전진과 승리는 많은

노동자들에게 힘과 자신감을 줄 것이다. 이 투쟁이 승리한다면, KTX 민영화에 반대하는 투쟁, 심야노동을 철폐하는 투쟁, 쌍용차 투쟁도 큰 힘을 받을 것이다. 곧 있을 건설노조의 투쟁에도 큰 힘이 될 것이다.

그러므로 민주노총과 진보진영은 화물연대 파업을 지지하고 엄호하기 위해 적극적인 연대를 건설해야 한다. 기층의 노조·활동가들이 이를 위해 나서야 한다.

특히, 철도·공항·항만운송 노조가 파업을 적극적으로 지지하며 대체수송을 실질적으로 거부해야 한다.

민주노총과 단체들이 힘을 모아, 봉쇄 투쟁을 전개하고 있는 부산항, 의왕기지 등 주요 거점에서 연대 집회도 개최해야 한다. 파업 기금 모금도 필요하다.

정부와 사측의 악의적 왜곡에 맞서서 투쟁의 정당성을 알리고, 투쟁을 승리로 이끌기 위해 노동 단체들과 진보진영이 굳건하게 연대를 조직하자.

파업 지지를 위해 이렇게 합시다!

☞ 노동조합, 학생회, 사회단체 등 곳곳에서 지지 성명서를 발표합니다.

(지지 성명서는 공공운수노조 홈페이지 www.kptu.net 자유게시판에 올립니다.)

☞ 파업 지지 메시지를 SNS를 통해 널리 알립니다.

☞ 파업 기금을 모금해 파업 농성장에 전달합니다.

☞ 파업 집회 현장에 지지 방문을 갑시다.

(지지 방문과 모금 전달은 화물연대 홈페이지 www.unsunozo.org에서 해당 지부에 문의하시면 됩니다.)