



7,927명 직위해제, 28명 체포영장 발부, 145명 중징계

철도 노동자 탄압을 중단하라!

철도 파업이 광범한 대중의 뜨거운 지지 속에 굳건하게 대열을 유지하며 역대 최장기 기록을 갱신했다. 박근혜 당선 1년을 맞는 오늘, 이 투쟁은 불통 우익 정부에 대한 대중의 반감과 불만을 대표하며 이미 저항의 상징으로 떠올랐다.

물론 박근혜는 기어이 철도 민영화를 강행하려 한다. 그가 지배계급 전체와 우익 전체의 일사불란한 지지로 1년 전에 당선된 이유다. 정부는 어떤 “대화의 문”도 철통같이 걸어 잠근 채, 20일경 수서 KTX 면허 발급을 완료할 태세다.

국무총리·법무장관·대검찰청 등은 줄줄이 담화문을 내고 “노조가 있지도 않은 ‘민영화 프레임’을 만들”어 “기득권 지키기에 나섰다”며 법과 원칙에 따라 엄정 대처하겠다고 엄포를 놔다.

박근혜 정부의 잡아떼기에도 불구하고 명백히 수서KTX 분할은 민영화의 시발이다. 정부는 “민간매각 금지 정관”을 만들겠다는데, 이것은 법적 효력이 없을 뿐 아니라 사측이 맘만 먹으면 언제든 바꿀 수 있다.

게다가 일단 새 주식회사를 만들면 자본 매각은 손쉬워지고, 나머지 부문에서도 적자선 매각, 화물·차량·시설 자회사 설립 등 분할 민영화가 가속될 것이다.

박근혜 정부는 민영화 반대 파업을 분쇄하려고 사상 초유의 탄압을 강화하고 있다.

자기네는 국가기관 대선 개입 등 불법을 저지르면서 노동자에게 준법을 강요하는 위선자들이다.

게다가 민영화는 철도 노동자의 노동조건과 훨씬 폭 넓은 다른 노동자들의 생활수준을 악화시키는 것이므로 정부가 주장하는 것처럼 “근로조건과 아무 관계 없는” 것이 아니다.

정부는 28명에게 체포영장을 발부했는데, 파업 전위인 기관사 지부들을 약화시키기 위해 ‘현장 파업 주도자’들인 여러 지부장들을 포함시켰다.

지부장까지 체포영장을 발부한 것은 이번이 처음이다. 심지어 18일과 19일에는 이들 주요 투사들을 체포하기 위해 민주노총 부산본부 및 철도노조 지역본부 사무실을 잇달아 침탈하는 만행도 저질렀다.

철도공사는 지금까지 7천9백27명을 직위해제했고, 그중 1백45명에 대해서는 해임·파면 등 중징계 절차에 착수했다.

이런 초강경 탄압과 관련해 국제운수노련 대표단은 기자회견을 열어, “파업에



대한 보복으로 노조 지도부를 구속하는 것은 심각한 국제노동기준 위반이며, 결코 용납할 수 없는 일”이라고 한국 정부를 규탄했다. 또 “미자격 기관사 및 차장들을 대체인력으로 활용”해 한국 정부가 대립을 격화시키고 있다는 점도 비판했다.

정부가 이토록 탄압에 열을 올리는 것은, 바로 철도 파업에 걸린 판돈이 크기 때문이다.

철도 노동자 파업은 확실히 박근혜 정부를 곤혹스럽게 만들고 진정한 위기에 직면케 했다. 주요 국가기간산업에 고용된 노동자 부분이 파업으로 힘을 보여 주자, 많은 이들이 박근혜에 맞설 수 있다는 희망을 보며 지지·연대를 확산시키고 있다. 투쟁은 전국적 초점을 형성했고, 정치적 파장을 만들어 내고 있다. 집권당의 중

진인 이재오와 정몽준조차 박근혜 당선 1년을 폄훼하며 정부를 비판하고 있다.

이 때문에 정부는 결코 쉽사리 전투에서 물러서지 않으려 한다. 여기서 무너지면 정권의 위기가 격화될 수 있기 때문이다. “파업에 원칙에 입각해 대응할 것인지, 호지부지 꼬리를 내릴지는 앞으로 박근혜 정부 개혁의 성패를 가르는 방향타가 될 것이다.”(새누리당 심재철)

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

박근혜의 강공에 주눅들지 말고 밀리지 말자

박근혜가 파업 노동자들의 기를 죽이기 위해 강공으로 나오는 지금, 노동자들도 그에 걸맞게 파업의 수위를 높여야 정부를 물러서게 만들 수 있다. 물론 다른 노동 운동 부분의 연대수위도 함께 높아져야 한다.

철도공사 측은 최근 전 직종에 걸친 전환 배치, 차량·열차승무 등의 아웃소싱 계획까지 발표하며 공격을 강화하고 있다. 파업 노동자들을 흔들고 위축시키려는 의도로 발표도 앞당겼음에 틀림없다. 물론 이 신자유주의 구조조정 정책들은 2017년까지 이어질 분할 민영화의 일환이다.

“여기서 뿔리면 저들은 겹잡을 수 없이 밀어붙일 것입니다. 구조조정도 그 일환입니다.” 철도노조 차량국장의 말이다. 이번 파업에서 승리해야 저들의 구조조정 공세, 분할 민영화 공세도 막을 수 있다는 것이다.

중앙 지도부가 14일까지 기한을 줬지만 정부는 오히려 더 강경하게 나왔으므로 그때부터 대응 수위를 높여 전면 파업을 선언하고 적어도 오늘부터 전면 파업에 돌입하는 것이 바람직했다. 그럼에도 아직 시간은 있다.

중앙 지도부는 오늘 집회의 성공을 발판으로 전면 파업으로 저항 수위를 높여 정부를 압박해야 한다. 투사들도 중앙 지도부에 이를 촉구하고 전면 파업을 위한 실질적 준비에 들어가야 한다.

박근혜의 표독스러움을 드러내는 외주화 등 철도 구조조정

며칠 전 정부와 철도 공사는 일련의 구조조정 계획까지 내놓으며 분할 민영화에 대한 확고한 의지를 재천명했다. 이 계획은 열차승무·차량정비·역 외주화(아웃소싱), 영업·열차·운전·시설·전기·차량분야 순환전보(강제전보), 화물역 통폐합 등 그야말로 전 분야를 포괄하고 있다.

외주화는 특히 심각한 문제다. 2005년 공사 출범 이후부터 특히 차량, 열차승무, 시설유지보수 분야에서 외주화가 꾸준히 추진돼 현재 많은 외주업체가 들어와 있

다. 이 과정에서 정규직이 축소되고 비정규직이 확대되는 문제가 생겨났다.

이러한 신자유주의적 사업 구조조정은 무엇보다 수서발KTX 법인 설립 이후 내년부터 추진 예정인 일련의 자회사 분할로 가는 과정으로, 노동자들 말처럼 “이미 예고된 일”이다.

악랄하게도, 박근혜 정부는 이 구조조정을 파업 참가자들에 대한 ‘보복’으로 앞장져 단행하려 한다. 17일 국토교통부는 열차승무원과 차량 정비 분야를 아웃소싱하는 것이 ‘파업에 따른 피해를 최소화

하는 방안’이라고 밝힌 것이다. 동시에, 파업 선동자, 미복귀자에 대한 인사조치와 전직 등도 노골적으로 언급했다.

정부의 계획들 중 ‘순환전보’는 노동자들의 의사와 무관하게 무작위로 ‘전환배치’하는 철저히 비민주적인 조치다. 허준영이 5천1백15명 정원을 감축했을 때도 ‘인원을 뽑지 않은 채 전환배치’를 하는 방식이었다.

이 신자유주의 구조조정 계획에 대한 반대가 지금 진행 중인 철도 파업의 새로운 요구로 추가돼야 한다.

지부장들과 투사들이 조직적으로 전면 파업 전환을 주장해야 한다

박근혜 정부는 그야말로 파상공세를 퍼붓고 있다. 노동자들 역시 장기전을 각오하며 ‘성과 없이 물러설 수 없다’는 기세다.

이런 치킨 게임에서는 답력이 가장 중요하다. 지금까지 필공파업만으로도 박근혜 정부를 위기에 직면케 했다 해도 강경 우익 박근혜도 만만치 않다. 냉혈한 박근혜는 대체인력으로 인한 열차 사망 사고에도 눈 하나 깜짝하지 않는다.

“정부가 이렇게 강경하게 나오는데 우리도 전면 파업과 같은 강수를 뒀야 한다”는 목소리가 현장에서 적지 않게 제기되는 이유다. 파업 참가율이 가장 높은 ‘서울지방본부부터 전면 파업을 시작해 확대해 나가자’는 구체적 방법을 제안하는 조합원들도 있다.

아쉽게도 지금 이런 주장들은 네트워크로 표현되지는 않고 있는 듯하다. 전면 파업이 필요하다고 여기는 투사들과 지부장들도 박근혜가 하도 표독스러워, 과연 ‘지금 그 전술이 성공할 수 있을까’ 하는 생각이 들며 적극적인 주장을 펴지 못하고 있는 듯하다.

이들이 우려하듯, ‘필수유지업무제’ 거부에 따른 탄압이 만만치 않을 것이다.

그러나 분명한 것은, 필공 조합원들에

대한 탄압 수위는 이 파업의 성패에 달려 있다는 사실이다. 승리해서 복귀한다면 ‘필공’ 조합원들에 대한 사법처리나 징계를 철회 혹은 최소화시킬 수 있을 것이다.

“이기면 합법이고 지면 불법이다.” 1987년 노동자 대파업 이래 격언이 돼 있는 말이다.

지금처럼 정부와 언론이 이 파업에 맹공을 퍼부어 노조에게 굴복과 투항을 요구하는 상황에서 필공 파업으로는 파업 대열을 굳게 유지해 나가는 것도 쉽지 않다.

“이기면 합법, 지면 불법”

만약 이번주에 정부가 면허권 발급을 완료하려 할 때, 우리 편이 그것을 저지할 수 있을 만큼 저항 수위를 높이지 않으면 ‘파업은 장기화되고 승리할 가능성은 줄어든다’는 생각이 퍼질 수 있다. 그러면 실의에 빠져 이탈하는 조합원들이 늘어날 수 있다.

따라서 투사들은 전면 파업 전술을 대담하게 채택해야 한다. 결국 우리 편의 사기를 높이는 가장 효과적인 방법은 가장 효과적인 수단을 제안하고 거기에 힘을 모으는 것이다.

정부가 면허권을 발급하기 전에, 지금

처럼 ‘필공’ 조합원들 사이에서조차 “지도부가 호소하면 나는 갈 수 있다는 분위기” 일 때 이들을 파업에 동참시켜 효과를 극대화해야 한다.

“지금 같은 분위기에서 지도부가 전면 파업을 호소하면 필공 조합원의 절반 가량은 따라올 것이고, 그 정도만 돼도 싸워볼 만하다”는 목소리들도 곳곳에서 나온다.

지금까지의 파업 상황을 보더라도, 조직력이 강한 부분이 굳건하게 버티면서 상대적으로 약했던 부분들이 강화돼 왔다. 그래서 수도권외의 3개 지부에서는 파업 대열에서 이탈한 지부장을 사실상 ‘탄핵’하고 새로운 지부장을 세워 파업을 지속할 수 있었다.

엄청난 대중적 지지와 연대라는 좋은 기회를 결코 놓쳐서는 안 된다.

대체인력 투입을 막아야 한다

철도 파업 열흘 만에 13건의 안전사고가 발생했다. 이 중에는 80세 노인이 사망하는 비극도 있었다.

그런데도 정부와 철도공사 측은 이런 위험천만한 질주를 계속하며 대체인력 투입을 지속하고 있다. 시민 안전에는 관심이 없고 오로지 파업 껌는 데만 관심이 있는 것이다.

대체인력 투입은 파업의 효과를 크게 제한하고 노동계급을 분열시킨다는 점에서도 문제가 크다.

실제로 KTX와 전동차의 법적 필수 운행률은 각각 56.9퍼센트, 63퍼센트이지만, 파업 1주일 동안 대체인력 투입으로 모두 1백퍼센트 운행됐고, 이번주 들어서야 10퍼센트 정도가 줄었다.

일부 노동자들은 파업 전면화가 ‘뜨거운 지지를 잃게 만들지도 모른다’는 우려를 하기도 한다. 그러나 지금 철도 파업이 폭발적인 지지를 받는 이유는 ‘합법’ 파업이라서가 아니다. 많은 사람들은 철도 노동자들이 물러서지 않고 저항하는 모습에 감동을 받은 것이지, 박근혜 정부가 강요하는 합법성에 철도 노조가 ‘유연하게’ 대처하고 있어서 그런 게 아니다.

그동안 전면 파업을 주장해 온 지부장을 포함한 투사들의 구실이 지금 그 어느 때보다 중요하다. 산개해 있는데다 여러 지부장들에 대한 체포영장 발부로 모이기 쉽지 않더라도 네트워크를 형성하고, 중앙지도부에 전면 파업을 촉구하고, 조합원들을 설득해 나가야 한다.

아직 사태에 중요한 영향을 미칠 기회는 있다. 효과적 전술도 타이밍을 놓치면 그 효과가 반감된다.

대체수송 거부 화물연대가 말한다

“철도 파업 엄호는 내 일과 같다”

화물연대는 이미 조합원들에게 철도 운송분에 대해 ‘전원 거부 지침’을 내렸었다.

박근혜 정부가 철도 파업 탄압의 강도를 높이자, 화물연대는 17일 긴급 중앙집행위를 열어 주요 화물 수송 거점에서 비조합원들에게 대체수송 거부 동참을 호소했다. 그리고 “철도 민영화 반대”가 적힌 현수막을 조합원 차량에 부착하라고 했다.

17일 제천에서 열린 철도 파업 승리 결의대회에서 화물연대 충청·강원지부장은 이렇게 말했다. “시멘트 대체수송에 개미 새끼 한 마리 나서지 못하도록 철저히 막을 것이다.” 철도 노동자들의 또

거운 박수를 받았음은 물론이다.

화물 노동자들의 대체수송 거부는 철도 파업의 효과를 높이는 데 실질적인 기여를 한다. 자신들의 연대에 대해 화물연대 이봉주 본부장은 이렇게 설명했다. “철도 파업이 지면 다음에 있는 모든 투쟁들이 힘들게 될 것이다. 우리도 투쟁을 준비하는 노조로서 [철도노조의] 투쟁을 적극 지지하고 엄호하는 것을 ‘내 일’로 본다.”

기아차 노조도 17일 대의원대회에서 철도 파업에 연대하기로 결정했다. 철도 파업 지지 성명을 내고, 투쟁 지원금을 모으고, 향후 “민주노총 연대파업”에 “적극 동참”하기로 했다.

철도 파업은 “계급 대리전”

민주노총이 연대파업으로 지원해야 할 때다

지금 박근혜는 철도 파업에 양보할 생각이 조금치도 없다. 거의 절반의 유권자가 그를 거부했을 때 1년 전 이미 그들의 다수가 예상했던 바다.

이 전선에서 밀리면 정권의 위기가 격화할 수 있기 때문에도 정부는 절대 물러서지 않으려 한다.

이 점을 생각할 때, 정부를 물러서게 하려면 우리편도 정치적이어야 한다. 또 민주노총의 연대 파업이 이뤄져야 한다.

무엇보다 이 파업의 성패는 바로 향

후 민주노총 노동자들의 투쟁과 노동 조건에도 중요한 영향을 미칠 것이다.

‘공공기관 정상화 대책’, 영리병원 허용과 파견 확대 등 개악을 담고 있는 ‘4차 투자 활성화 대책’ 등 정부의 반노동 공세가 곳곳에서 시작되고 있는만큼 민주노총 산하 노동조합들은 이런 문제들에 맞서 철도노조와 함께 싸워야 한다.

요구가 꼭 정치적이야만 하는 건 아니다. 자신의 요구를 제출하고 싸워 동시적으로 쟁의를 한다면 정치적 효과를 내는 것이다.



노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

레프트21을

구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>