

대량해고에 맞선 쌍용차 점거 파업은 정당하다

“지금까지 회사를 위해 뼈빠지게 일했는데 결과는 더럽고 치사하게 나가라는 협박이냐?”(희망퇴직자) 이것이 지금 모든 쌍용차 노동자들의 심정일 것이다.

청춘을 바쳐 수십 년간 일해 온 선후배, 동료들이 희망퇴직을 신청하고 울면서 나가는 뒷모습을 보는 노동자들의 가슴은 찢어지고 있다.

지난 몇 개월 동안 노동자들은 조업단축 속에 임금 삭감과 체불을 당하고 노가다, 대리운전, 마이너스 통장과 빚쟁이 신세를 겪어 오며 해고는 곧 ‘살인’이라는 것을 뼈저리게 느꼈다. 따라서 ‘해고돼도 회사가 잘 되면 다시 복직할 수도 있다’고 지껄이는 정부 관료와 회사 관계자들은 입을 껴매야 한다. 죽었다가 나중에 살려줄 수도 있다는 말과 똑같다.

도대체 상하이차 인수를 주도했던 자들은 어디가고 왜 노동자가 죽어야 하는가? 기술 유출 등으로 1조 원 이상을 챙겼을 ‘먹튀’ 상하이차에게는 왜 책임을 묻지 않는가? 상하이차의 먹튀를 도운 박영태가 법정 관리인으로 해고를 추진하는 게 말이 되는가?

‘노동유연화의 마루타 시험장’

친기업 언론들은 ‘회사가 살아야 노동자가 산다’고 말한다. 사측도 얼마 전 유인물을 통해 이것이 “좋은 회사로 가기 위한 공통스러운 과정”이라고 했다. 그런데 2명 중 1명을 해고하는 게 ‘좋은 회사로 가는 과정’인가?

정부와 사측은 쌍용차를 ‘노동유연화의 마루타 시험장’으로 만들려 한다. 대량해고에 이어 분사화로 정규직을 간접고용 비정규직으로 돌리고, 1인당 생산대수를 16대에서 43대로 늘리겠다는 것이다. 이것은 ‘좋은 회사’가 아니라 노동자들의 생지옥이다. 이런 ‘회사 살리기’는 곧 ‘노동자 죽이기’일 뿐이다.

따라서 이런 대량해고와 노동자 죽이기를



5월 7일 쌍용차 전조합원 결의대회

막으려는 쌍용차 노동자들의 옥쇄 파업은 완전히 정당하다. 우리는 이 파업을 온 마음으로 지지한다. 이 파업은 친기업 언론이 말하는 “공멸의 길”이 아니다. 이 파업은 노동자들의 “공멸”을 막을 유일한 길이다.

친기업 언론들은 또 “강성 노조가 자충수를 두고 있다”고 떠들고 있다. 그러나 지금 진정 강경한 것은 누구인가? “한 치의 물러섬도 없이 원칙대로 [해고를] 밀고 나간다”는 사측과 “쌍용차 구조조정은 불가피하다”는 노동부 장관이 강경한 것이다. 쌍용차 노조가 강경하지 못하게 불필요한 양보안까지 내면서 파업을 늦춰 온 게 오히려 문제였다. ‘자충수’는 또 뭘 소린가? 이것은 파업 때문에 22일 관계인 회의에서 채권단이 ‘회생’이 아닌 ‘청산’으로 방향을 틀지 모른다는 협박이다. 그러나 어버이날에 대량해

고를 신고할 만큼 냉혈한 자들이 노조가 압전히 있다고 좋은 결정을 내릴까? 이 자들은 철저한 계산에 따라 회생으로 방향을 정했다. 연관업체와 금융기관들이 거미줄처럼 얽혀있고 빌려준 돈 때문에 청산하면 자기들도 손해이기 때문이다. 대량해고가 ‘회생’이라는 것은 기막히지만 말이다. 파업은 이 자들에게 우리의 분노와 요구를 무시하지 못하게 할 뿐이다.

국유화

일부 사람들은 ‘하지만 대안이 없지 않냐’고 말한다. 그러나 이것은 사실이 아니다. 재벌 금융기관 건설사 등을 살리기 위해 4백조 원이 넘는 돈을 풀 정부가, 4대강 정비를 위해 20조 원을 쓰겠다는 정부가, 부자들에게 90조 원을 감세해주는 정부가, 평

택 미군기지 이전을 위해 10조 원을 쓰는 정부가 몇 천억 원이 없어서 쌍용차 대량해고가 불가피하단 말인가!

정부가 공적자금을 투자해서 일자리를 보장하고 쌍용차를 국유화하면 된다. 공적자금은 이럴 때 써야하고 정부는 이런 일을 해야 한다. 점거 파업은 정부와 채권단이 이렇게 하지 않을 수 없도록 만들 가장 훌륭한 무기다.

지금 “아빠 일자리 지켜주세요. 돈 안주면 유치원 못 다녀요”라는 팻말을 만든 어린 딸·아들이 이 파업을 응원하고 있다. 울면서 희망 퇴직서를 쓴 선후배·동료들이 이 파업을 지켜보고 있다. 경제 위기 속에 언제 일자리에서 쫓겨날지 모르는 전국의 수많은 노동자들이 이 파업을 바라보고 있다. 파업과 승리로 반드시 이들에게 희망을 보여 주자.

민주노총과 금속노조의 연대 투쟁·연대 파업이 필요하다

쌍용차 노동자들이 점거 파업을 시작한 지금, 민주노총과 금속노조의 강력한 연대가 너무나 절실하다. 지난 4월 3일 결의대회에서 “쌍용차 노동자 단 몇 명에게라도 해고의 칼날을 들이댄다면 금속노조와 민주노총은 강력한 투쟁으로 맞설 것”(임성규 민주노총 위원장)이라고 했던 말을 이제 행동으로 옮길 때다.

더구나 쌍용차 파업은 현 정세의 ‘태풍의 핵’이 되고 있다. 지금 정부는 5월 16일 시위를 ‘폭력’으로 낙인찍으며 온갖 반민주적 탄압을 하고 있다. 5월 16일 연행자 중 20명을 구속했고 화물연대와 운수노조 간 부들에게 체포영장을 발부했다. 임성규 위원장 등에게도 곧 체포영장이 나올 수 있고 경찰은 도심 집회를 모두 금지하고 있다.

이런 극악한 탄압은 정부의 두려움을 보여 준다. 지금 노동자·서민들의 처지는 끔찍하다. 실질 실업자는 3백만 명을 넘어 섰고 금속노조 조합원 1인 마다 40~50만 원 가량 월급이 줄었다. 전국의 수많은 노동자들이 임금 삭감·복지 축소에 휩싸여 있고 비정규직 노동자들은 소리 소문도 없이 해고되고 있다.

정부는 켜켜이 쌓인 노동자·서민들의 분노와 불만이 저항으로 폭발할지 모른다는 공포에 사로잡혀 있다. 특히 생산과 물류를 멈춰서 이윤에 타격을 가하는 노동자들의 막강한 잠재력이 터져나올까봐 겁내고 있다. 그러면 비정규직·최저임금법 개악과 정



리해고 자유화 등 이명박의 “국정 최대 과제”가 좌초할 뿐 아니라 정부의 존립이 흔들릴 것이기 때문이다.

이런 상황에서 쌍용차 노동자들이 파업으로 돌파구를 열고 나섰고, 파업을 예고한 화물연대와 건설노조 등의 투쟁을 고무하고 있다. 따라서 민주노총, 금속노조 지도부는 쌍용차 파업이 승리할 수 있도록 강력한 연대 투쟁과 파업을 시급히 건설해야 한다. 특히 쌍용차의 오늘은 GM대우와 현대·기아차의 내일이라는 점에서 자동차 4사의 연대 파업이 절실하다.

민주노총 임성규 지도부는 쌍용차, 화물연대, 건설노조 등이 각개약진 하도록 방치하지 말고 힘을 집중시켜 이명박 정부의 반민주적 탄압과 경제 위기 고통전가에 맞서야 한다.

그 점에서 5월 19일 민주노총 임성규 위원장이 뜬금없이 “대정부 교섭”을 제안하며 6월 9일까지 “대화기조를 유지하며 기다리겠다”고 한 것은 명백한 잘못이다. 왜 정신없이 우리를 두들겨 패는 강패에게 ‘대화기조를 유지’ 해야 하는가?

지금은 흉악한 강패에게 폭행당하는 사

람들을 방어하며 즉각 단호하고 강력한 반격에 나설 때다. 오늘 참가한 금속 활동가들도 현장으로 돌아가 쌍용차 파업 승리를 위한 강력한 연대 투쟁 파업을 건설하는 데 매진해야 한다.

이런 투쟁은 친기업 언론들이 말하듯이 ‘경기 회복에 찬물을 끼얹는 것’이 아니다. 경기 회복은 교환율과 재정 투자로 생긴 착시 현상일 뿐이며, 심화하는 경제 위기 속에 고통전가는 더 악랄해지고 있다. 연대 투쟁과 연대 파업으로 악랄한 고통전가에 ‘찬물’을 끼얹자.

점거 파업을 굳건히 사수하자!

점거 파업은 정부와 사측의 양보를 얻어내는 가장 효과적인 전술이다. 현대차 노동자들도 1998년 강력한 점거 파업으로 5천여 명 대량해고 계획을 사실상 무력화시킬 수 있었다.

점거 파업은 한데 집결해 있는 노동자들의 단결을 강화하고 사기를 높인다. 사측의 이간질과 협박에도 효과적으로 대응할 수 있다. 지금 사측은 온갖 방법으로 노동자들을 사분오열시키려 한다. 법정관리인 이유일은 <중앙일보> 인터뷰에서 “5월중 정리해고 명단이 통보되면 노조가 두 분파(남은자와 떠날 사람)으로 나뉠 것”이라며 사악한 의도를 드러냈다. 따라서 점거 파업을 유지하며 이런 이간질을 무력화시켜야 한다.

희망퇴직자, 정리해고 대상자, 정리해고 제외자로 분열하지 말고 굳건히 단결해야 한다. 정규직과 비정규직의 분열도 없어야 한다. 모두가 투쟁 속에서 차별없이 동등해야 한다. 진정한 희망은 ‘희망퇴직’이 아니라 단결과 투쟁에 있다는 것을 보여 줘야 한다.

점거가 시작되는 즉시 모든 사측 관리자와 용역을 공장 밖으로 쫓아내야 한다. 그리고 주요 거점과 시설들을 노동자들의 통제 아래 두어야 한다.

또 사측의 출입을 엄격히 통제하는 것은 물론이고 조종동 등 보수 언론의 기자들도 못 들어오게 해야 한다. 점거 파업의 힘을 강화하기 위해서는 파업대오의 규율도 유지돼야 한다.

결사 항전

1998년 기아차 구조조정 저지 파업 때 휴일에 조합원들이 빠져나간 틈을 타서 휴업공고를 하고, 노동자들의 출입을 저지하며 파업대오를 공장 밖으로 몰아낸 사례가 있다. 더구나 사측은 어느 정도의 생산 차질은 각오하고 대비하고 있을 것이다. 이미 “2~3주 동안은 직장폐쇄를 각오하고 있다”는 사측 관계자의 말이 보도되고 있다. 따라서 대량해고가 철회될 때까지 물러서지 않겠다는 결연한 태도로 단단한 대열을

유지해야 한다.

점거 파업 초기에 비록 대오가 많지 않더라도 대열을 굳건하게 유지하면서 기세를 높이고 동참을 호소한다면 파업 대열을 확대할 수 있다. 따라서 파업 대오를 단단히 하고 규모를 확대하기 위해 내실있는 프로그램을 진행해야 한다. 현장조합원들이 투쟁의 주체로 나서 파업 프로그램 뿐 아니라 주요 전술 결정에도 민주적으로 참여할 수 있어야 한다. 현장 조합원들의 능동적이고 의식적인 참여가 이뤄져야 파업 대오가 강력하게 유지될 수 있다.

점거 파업 지도부는 항상 파업 노동자들에게 보고하고 그들의 통제를 따라야 한다. 비공개적으로 사측과 접촉하거나 타협을 모색해 김을 빼는 일은 없어야 한다.

점거 파업은 다른 부문 노동자들이 연대 투쟁에 나서게 하는 거점이 돼야 한다. 따라서 주요 노조와 사회단체들을 방문하고, 대의원대회와 중앙위원회 등에 참여해서 지지와 연대를 호소해야 한다. 가족대책위의 적

극적 활동도 결합돼야 한다.

단호한 점거 파업이 지속되면 이명박 정부는 경찰력 침탈을 위협할 것이다. 하지만 주요 거점과 시설을 점거하고 결연하게 투쟁하는 노동자들에게 경찰력을 투입하는 것은 쉬운 일이 아니다. 1998년대 현대차 점거 파업 때 경찰은 여러 차례 공장 진입을 시도했지만, 노동자들과 가족들의 완강한 저항 때문에 결국 경찰력을 투입할 수 없었다. 물론 그런 침탈에 대비하는 사수대 편성과 방어적 물리적 준비도 필요할 것이다.

무엇보다 중요한 것은 강력한 연대다. 2007년에 충분한 연대 대오가 있었다면 이랜드 여성 노동자들의 매장 점거에 대한 경찰력 침탈은 불가능했을 것이고, 민주노총이 연대 파업을 조직했다면 매장 점거 파업은 신속히 승리했을 것이다.

최근 대우버스 노동자들의 단호한 점거 파업과 승리는 갈 길을 보여 주었다. 단호한 점거 파업과 강력한 연대 투쟁으로 승리를 쟁취하자.