

화물운송시장발전방안 폐기하라

힘내라! 화물연대 파업

“다시 모이니까 힘이 난다”, “다들 업된 것 같다.”

10월 14일 이틀 만에 다시 부산신항으로 집결한 화물연대 노동자들의 표정은 밝았다. 정부와 보수 언론은 “동력 상실”, “힘 빠진 투쟁” 운운하며 파업이 끝났다는 인상을 주려고 안간힘을 썼지만, 노동자들은 부산신항으로 재집결해 힘을 과시했다. 집회와 행진 등으로 물류 운송이 일부 지연됐고, 운송 저지 행동과 파업 동참 호소도 이어졌다.

박근혜 정부가 한 치의 물러섬 없이 대화조차 거부하는 상황에서, 노동자들이 파업 효과를 높이기 위해 안정맞춤인 부산신항으로 재집결한 것은 완전히 옳다. 이번에는 의왕ICD 농성 대열까지 합류해 전국의 파업 대오가 모였다.

이에 긴장한 정부는 또다시 경찰병력을 동원해 파업 대열과 충돌을 빚고 5명을 연행했지만, 그들은 결코 강력하지 않다. 26퍼센트라는 최악의 지지율이 보여 주듯 박근혜 정부의 레임덕은 날로 심각해지고 있고, 노동자 투쟁이 잇따라 지속되면서 골머리를 썩고 있다. 정부는 특히 화물연대 파업이 수출입과 물류 공급에 타격을 입힐까 봐 애간장을 태우고 있다.

정부의 다급함은 연행된 노동자들에 대한 구속영장이 줄줄이 기각된 것에서도 확인할 수 있다. 오죽했으면 법원조차 “구속 필요성을 인정하기 어렵다”고 했을까. 더러운 비리·부패로 얼룩진 박근혜 정부가 화물연대 파업을 “불법”, “기득권 이기주의”로 매도하는 것 자체가 위선이다.

공두박질치는 박근혜

정부와 보수 언론은 ‘파업으로 가뜩이나 어려운 경제를 거덜 내려는 것이냐’고 비난하지만, 이는 역으로 노동자들이 이 나라 경제를 움직여 온 장본인이라는 점을 보여 준다. 그런 만큼 화물 노동자들은 물류를 마비시킬 힘도 갖고 있다.

더구나 위기 속에서도 대형 운송사들은 막대한 부를 누렸다. 지난 한 해 동안



현대글로비스, CJ대한통운, 한진의 영업이익 증가율은 각각 17퍼센트, 22퍼센트, 16퍼센트나 늘었다. 반면 노동자들은 위기의 고통을 고스란히 떠안아 수입이 줄고 기름값, 수리비 등 지출은 늘었다.

정부가 추진하는 ‘화물운송시장 발전 방안’은 이런 부의 양극화, 즉 기업주들의 이윤은 늘고 노동자들의 임금은 줄어드는 상황을 더 한층 가속화할 것이다. 따라서 화물연대 파업은 “명분이 없”기는커녕 완전히 정당하다. 화물 노동자들이 고용불안, 저임금을 확대하는 정부 정책에 맞선 투쟁에서 의미 있는 성과를 낸다면, 노동개악 공격에 신음하는 더 많은 노동자들에게도 힘이 될 것이다. 이는 양질의 일자리 확대를 바라는 청년들에게도 이롭다.

화물연대 파업은 박근혜 정부에 맞선 노동자 투쟁의 핵심 전선이다. 공공운수노조가 지지 성명, 모금 등 연대를 호소하는 것은 옳바르다. 민주노총과 공공운수노조는 17일 지역 연대집회를 시작으로 대규모 노동자대회 등을 개최해 화물연대 파업을 확고히 엄호해야 한다.

부산신항 거점 파업을 지속하자

화물연대 노동자들이 이구동성으로 말하듯이, 부산신항은 파업 효과를 높일 수 있는 적소다. 파업 초기에 정부가 이곳에서 노동자들을 밀어내려고 혈안이었던 이유다.

화물연대 노동자들이 부산신항에서 거점 파업을 시작한 10일 오전, 한진해운의 한 선박이 항만에서 가압류돼 상하리로 떠나기로 했던 78개 컨테이너 화물이 도로 두부로 옮겨졌다. 가뜩이나 장치율이 높은 상태에서 가압류 사태까지 벌어지면서, 이날 오전 한진해운신항만터미널의 장치율은 99퍼센트로 완전히 포화상태였다. 여기에 화물연대 파업까지 더해지면서 박근혜 정부는 똥줄이 탔던 것이다.

그 뒤로 한진해운신항만터미널의 장치율은 약간 떨어지긴 했지만, 아직도 턱 밑까지 차 있는 85퍼센트가량 된다. 더구나 13일 현재 한진해운의 미하역 선박들이 20여대 남아 있는데다, 다른 부

산신항 터미널 중에는 지난달 강제로 한진해운 선박을 배당 받았다가 아직도 화물을 반출시키지 못하고 쌓아놓고 있는 곳도 있어 업계에선 ‘제2의 물류대란’에 대한 우려가 계속되고 있다. 국내에서 가장 커다란 항만인 부산신항이 높은 장치율로 허덕이는 상황인 것이다.

부산신항에서 오랫동안 일해 온 베테랑 하역노조 조합원은 이렇게 말했다. “내가 여기서 30년을 일했는데, 지금 한진해운 사태와 화물연대 파업이 맞물리면서 장치율이 최고치다. 2008년 화물연대 파업 때처럼, 지금 물류 압박은 큰 상황이다.”

지금 이 기회다. 상대방의 약점은 우리편의 강점이 된다는 진리를 심본 활용해야 한다. 이곳에서 단호하게 투쟁해 정부를 더한층 압박한다면, 정치적 초점을 형성해 지지와 연대를 넓혀 나가는 데도, 더 많은 화물 노동자들의 동참을 끌어내는 데도 효과적일 것이다.

대체운송 저지 행동은 정당하다

정부는 화물연대 파업 노동자들이 운송 거부 동참을 호소하거나 화물차 운송을 방해하는 일체의 행동이 “불법”이라고 비난한다. 운송에 차질을 주는 여러 행동을 했다는 이유로 파업 기간 동안 60여 명이 경찰에 강제 연행됐다.

그러나 파업 효과를 높이기 위해 동료들에게 운송 거부에 동참하자고 호소하거나, 항만 도로에서 ‘거북이’ 행진을 하며 운송에 지장을 주거나, 화물차 운행을 방해하는 것은 완전히 정당하다. 오히려 정부와 지배자들이 파업이라는 노동자들의 무기를 무디게 만들려고 여러 법적 제약을 달아놓은 게 진정한 문제다.

정부와 보수 언론은 노동자들을 ‘폭력범’으로 몰기도 하지만, 진정으로 폭력을 휘두르는 건 경찰이다. 경찰 수천 명을 배치해 호시탐탐 파업 대열을 공격할 틈을 노리고 헬기까지 띄어 노동자들을 위협하는 것을 보라. 더구나 정부의 정책 때문에 화물 노동자들의 조건은 대폭 악화되고 도로에서 위험천만한 과적·과속을 강요받을 판이다. 정부가 노동자들에게 끔찍한 폭력을 행사하는 것과 다름없다.

화물연대 노동자들의 행동은 노동자들이 대체인력을 저지하고, 파업 동참을 호소하고, 파업 대열 이탈을 막기 위한 활동인 ‘피켓라인’과 그 성격이 유사하다. 이는 파업을 성공적으로 이끌기 위해 꼭 필요한 일이다.

피켓라인은 파업 대열을 유지·확대하려는 노동자들의 집단적 대열을 일컫는 말인데, 전세계 노동계급이 2백여 년의 경험을 통해 발전시켜 온 것이다. 노동자들이 대규모로 참가한 피켓라인은 매우 효과적이라는 점은 거듭 입증됐다.

1972년 영국에서 광부 수천 명이 피켓라인을 형성해 석탄창고를 봉쇄해 버렸고, 결국 정부에게 패배를 안겼다.

화물연대 노동자들도 2003년에 이미 부산의 주요 부두와 의왕 기지 등을 봉쇄해 20만 대의 화물차 운행을 막는 단호한 행동으로 정부의 양보를 얻어 낸 바 있다.

바로 이런 효과 때문에 정부가 피켓라인과 같은 행동에 진저리치는 것이다. 노동자들이 파업 대열을 단단하게 유지하며 부산신항을 마비시킨다면 정부를 한 발 물러서게 할 수 있을 것이다.



지지와 연대가 확대되고 있다

화물연대 파업을 지지하고 응원하는 목소리가 계속 확대되고 있다. 노동조합, 시민사회단체, 학생들에 이르기까지 파업 지지 성명과 기자회견이 이어지고 있다. 정의당 이정미 의원이 화물연대 정부의 악랄한 파업 탄압을 규탄했다.

최근에는 공공성 강화와 성과·퇴출제 저지 시민사회 공동행동, 416연대, 지하철비정규직 사망재해 해결과 안전사회를 위한 시민대책위, 공공교통시민

사회노동네트워크(준)은 공동으로 철도·화물연대 파업을 지지하는 기자회견을 열었다.

부산신항과 부곡터미널 농성장 주변에는 공공운수노조 소속 노조들과 교사, 공무원, 현대기아차 노동자들의 파업 지지 플래카드가 걸렸다. 파업 중인 철도 노동자들은 화물연대 집회에 연대하고 농성 물품을 전달했고, 좌파적 교사 네트워크인 ‘벌떡 교사들’도 하루 만에 지지금 1백38만 원을 모금해 전달했

다.

10월 12일에는 호주, 홍콩, 일본, 필리핀, 터키, 불가리아, 네덜란드, 영국, 미국, 캐나다 등 세계 곳곳에서 공공부문과 화물연대 파업을 지지 하는 국제 공동행동이 진행되기도 했다.

박근혜 정부는 화물연대 파업에 ‘국민적 호응을 받지 못하니 중단하라’고 말하지만, “국민적 호응”은커녕 공공의 적이 된 박근혜야말로 이제 그만 대통령직을 중단하고 내려와야 한다.

3주째 지속되는 철도 파업

박근혜 정부의 핵심 노동개악 가운데 하나인 성과연봉제 저지를 위해 철도 노동자들이 3주째 파업을 지속하고 있다. 철도공사 사측의 직위해제, 형사고소, 손배 협박, 3천 명 신규채용 추진에도 파업 노동자들은 굳건하게 대열을 유지하고 있다. 복귀율은 거의 늘지 않고 있다.

철도 노동자들은 화물연대 파업을 적극 지지하고 있다. 둘 모두 박근혜 정부가 추진하는 정책을 저지하기 위해 싸우고 있기 때문이다. 정부 정책의 구체적인 내용은 달라도 노동자들의 조건을 악화시키고 안전을 위협한다는 공통점이 있다.

특히 철도 파업이 지속되는 속에 화물연대 파업이 시작되자, 정부와 사용자들은 물류 수송에 커다란 우려를 하지 않을 수 없는 상황이다. 철도와 화물연대 동시 파업은 정부와 사용자들에게 악몽 같은 일일 것이다. 이렇게 철도 파업과 화물연대 파업은 긴밀하게 연결돼 있다.



노동자 정치 신문

노동자 연대

를 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://wspaper.org>

대표전화 02-777-2792 | 기사제보 02-777-2791 | 팩스 02-6499-2791 | 이메일 ws@wspaper.org | 웹사이트에서도 구독신청이 가능합니다.