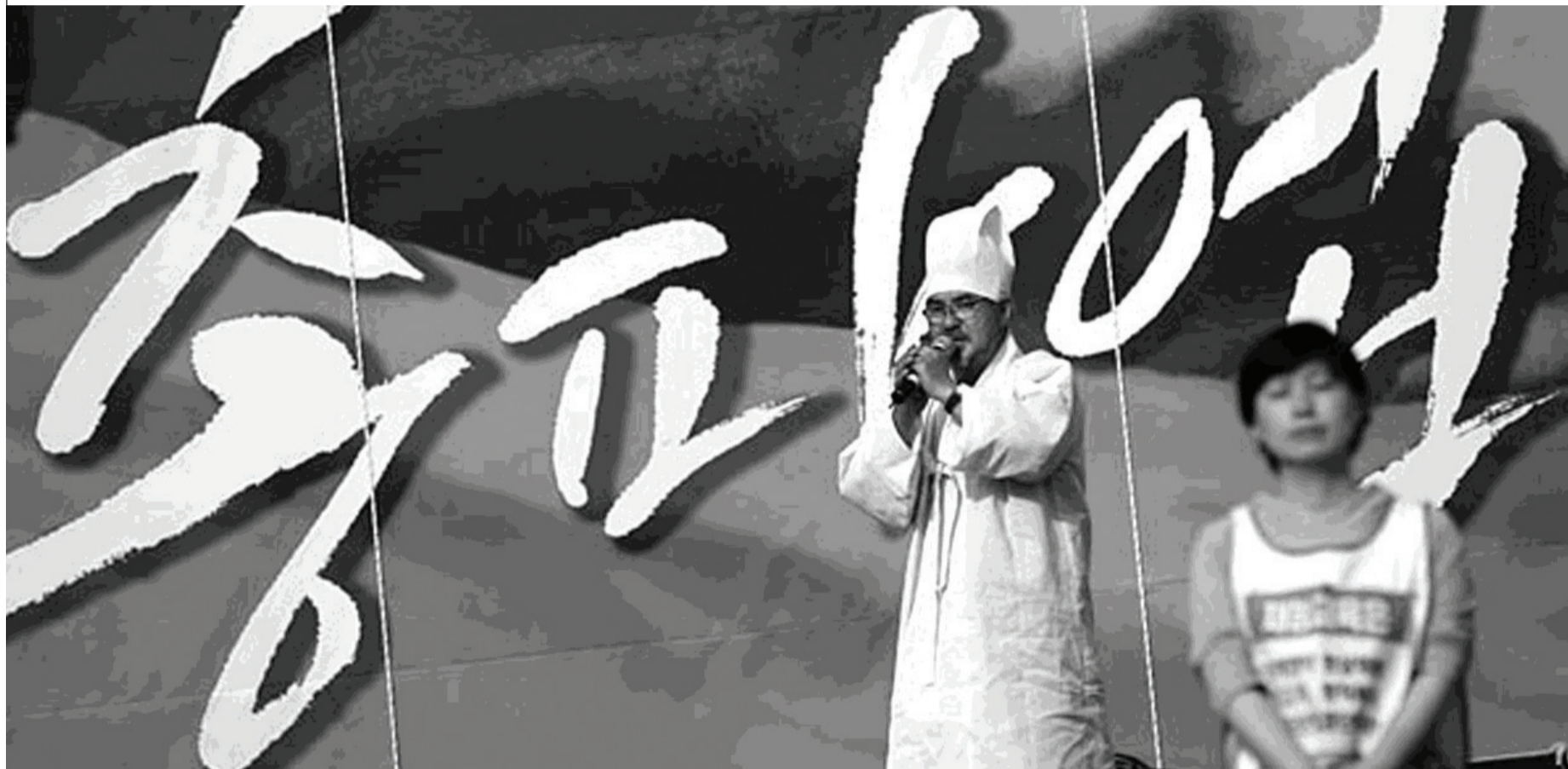


민주노총이 가야 할 길은 무엇인가 정치방침을 다시 세우자, 총파업에 나서자



해방의 땅 금남로에 되살아나리니, 죽음을 딛고 노동해방 그 날에 꼭 살리라. 스물두 번째로 우리 곁을 떠난 쌍용차 이○○ 동지의 49재를 5·18 광주민중항쟁 32주년에 치렀다. 오늘 우리는 범국민대회를 맞아 뼈저린 각성과 함께 비장한 각오를 다진다. 이것은 앞서 간 자를 따르겠다는 산 자의 약속이다.

그러나 결연한 의지를 다지고 또 다져도 모자랄 판에 우리는 진흙탕에서 나뉘려는 진보의 모습을 본다. 허무감과 수치심에 시퍼렇게 멎든 노동자 민중의 가슴팍을 본다. 용산 철거민을 불태워 죽이고 쌍용차 노동자를 곤봉으로 때려잡고 강정마을 주민을 군함발로 짓이긴 이명박과 새누리당. 사력을 다해 저들의 마지막 숨통을 끊기는커녕 민주통합당의 뒤꽂무니만 쫓다가 이제는 숫제 자멸로 치닫는 진보의 모습을 본다.

근본적인 반성과 혁신이 필요하다

불행 중 다행이랄까, 민주노총이 17일 중앙집행위원회를 통해 통합진보당에 대한 지지를 철회했다. 통합진보당 지지 방침을 무리하게 밀어붙인 집행부에 대한 현장의 불신과 냉소가 팽배한 상황에서 늦었지만 당연한 조치다.

그러나 이번 결정은 강기갑 비대위의 쇄신 결과에 따라 다시 통합진보당을 지지할 여지를 남긴 조건부 지지 철회라는 점에서 미흡하다고 할 수밖에 없다. “미봉책으로 사태를 수습하려 한다면 우리가 할 수 있는 가장 강도 높은 조치를 취할 것”이라던 3일 공식성명이나, “마지막 기대를 저버릴 경우 지지 철회를 포함하여 당과의 관계를 근본적으로 재정립해 나갈 것”이라는 11일 중집의 결정, 그리고 12일 통합진보당 폭력사태 직후 “민주노총은 더 이상 통합진보당을 지지할 수 없다”던 김영훈 위원장의 발언에 비추어볼 때, ‘조건부 지지 철회’는 당초 입장을 상당히 누그러뜨린 것이다.

이는 부정경선과 폭력사태로 통합진보당에 대한 지지 철회가 불가피하지만 그렇다고 해서 당장 탈당하거나 또는 민주노총 중심의 새로운 진보정당을 만들 수 없지 않느냐는 인식에서 나온 절충안이다. 그 결과 구당권파가 한 발 물러나면 사태가 일단락될 것이라는 주관적 기대만 가득할 뿐, 정작 통합진보당의 근본적 문제점이거나 이를 지지한 자신의 총선방침에 대한 비판적 평가는 찾아볼 수 없다. ‘이번 사태에 책임을 통감하고 제2의 정치세력화를 중단 없이 추진할 것’이라는 공언이 공허하게 느껴지는 이유다.

비대위 쇄신안을 기대해서는 안 된다

사실 통합진보당 문제의 본질은 부정선거도 폭력사태도 아니다. 국민참여당과 통합한 것이 문제의 발단이었고 민주통합당과 연합한 것이 문제의 전개였다. ‘사회주의’를 ‘진보적 민주주의’로 대체하고 ‘노동’ 대신 ‘복지’를 앞세운 통합진보당이다. 애초부터 수많은 조합원들이 ‘통합진보당은 진보정당이 아니며, 따라서 민주노총의 지지 정당이 될 수 없다’고 주장하지 않았다.

단지 이번 사태만 문제가 된 것도 아니다. 이정희 대표의 야권단일화 경선 여론조작, 성폭력 은폐 의혹을 받고 있는 정진후 전 전교조 위원장의 비례대표 공천, 성추행 전력 후보에 대한 부실 검증, 현직 지방의원의 사퇴 후 총선 출마 등 통합진보당은 진보를 자처하는 정당으로서 감히 상상하기 어려운 치부를 드러냈다.

지금 강기갑 비대위는 구당권파의 패권성과 비민주성을 문제 삼을지언정 국민참여당과 통합하고 민주통합당과 야권연대를 추진한 통합진보당의 노선을 변경할 생각이 없다. 그러다보니 쇄신 방향은 외려 ‘운동권정당’을 벗어나 ‘국민정당’으로 거듭나는 것이 되어버렸다.

☞ 2면으로 계속

‘국민의 혈세로 운영되는 공당으로서의 책임감’만 강조될 뿐, 노동자·농민·빈민을 대변하는 계급정당으로 재탄생하겠다는 얘기는 들리지 않는다.

당의 쇄신은 불가피하지만 쇄신 결과 더욱 우경화될 가능성이 큰, 역설적 상황이다. 따라서 비대위가 ‘도마뱀 꼬리 자르기’ 식 출당 조치를 취하고 설령 민주노총이 당을 지킨다 해도 노동 중심성이 강화될 것이라는 근거는 그 어디에도 없다.

정치방침을 새로 수립하자

민주노총이 통합진보당에 대해 애매모호한 태도를 취하는 동안 여론은 계속 악화하고 조합원의 사기는 땅바닥에 떨어지고 있다. 여러 산별노조/연맹 및 지역본부 대표자들이 우려하듯이 민주노총이 통합진보당 논란에 종지부를 찍지 않는 한 현장의 혼란은 계속될 것이다. 논란과 혼란 속에 총파업 기세도 한풀 꺾일 수밖에 없다. 해결책은 하나뿐이다. 민주노총 스스로가 총선방침을 철저히 평가함으로써 정치방침을 재수립하는 길 밖에 없다.

우선 통합진보당의 원내교섭단체 진출과 여소야대를 목표로 무원칙한 야권연대에 ‘올인’했던 총선방침을 자기비판해야 한다. 대중적 투쟁을 통해 사회적 영향력을 확보하려 하지 않고 야권연대 협상이나 로비에 일방적으로 의존한 결과, 민주노총으로서의 존재감을 상실하고 노동의제를 실종시킨 오류를 깊이 반성해야 한다.

또한 제2의 정치세력화를 선언한 마당이라면 이참에 노동조합 정치활동의 올바른 상을 정립하기 위해 노력해야 한다. 비단 통합진보당 당원확대사업이나 세액공제사업을 중단하라는 것만이 아니다. 그동안 정치세력화를 국회의원 배출과 정당을 통한 입법사업으로 이해하면서 조합원들을 돈 내고 표 찍는 수단으로 취급했던 관행을 깎아내리는 것이다. 현장 조합원을 정치적 주체로 세우고 학습과 투쟁을 통해 노동자계급의 단결을 확대하는 노조다운 정치활동을 제대로 펼치자.

이런 평가를 바탕에 둘 때 노동해방과 평등사회 건설이라는 민주노조 운동의 이념을 계승하고 정치세력화의 원칙을 지키는 진정한 진보정당이 다시 건설될 수 있다.

다시 민주노조답게, 총파업을 조직하자

이번 통합진보당 사태를 통해 민주노총이 얻어야 할 교훈은 명확하다. ‘출세’와 ‘집권’을 위해 노조의 인적·물적 자원을 동원하는 데 매몰되는 정치세력화가 아니라, 노조의 민주성·연대성·투쟁성을 바탕으로 계급적 단결과 사회적 영향력을 확대하는 정치세력화가 필요하다.

정치세력화가 노동자계급이 이념적·조직적으로 독립하여 사회변혁의 주체로 성장하는 과정 전반을 의미한다면, 총파업은 제2의 정치세력화를 향한 출발점이 될 것이다. 민주노총 스스로의 힘과 요구에 기초하지 않은 선거전술이 이번 총선의 결정적 패착이라면, 총파업은 지금의 위기를 반전시킬 유일한 기회일지 모른다.

경제위기가 다시 세계를 엄습하는 상황에서 민주노총이 노동자계급의 조직적 중심으로 바로 서지 않는다면 민중의 미래는 암울할 뿐이다. 그 어떤 난관에도 굴하지 않고 민주노조답게 총파업을 사수하여 죽음의 행렬을 멈추고야 말겠다는 굳은 결의를 다지자.

6월, 화물연대 파업 승리로 총노동의 반격을 시작하자!

5월 12일 화물연대는 부산역에서 조합원 60% 이상이 참가한 가운데 총파업 결의대회를 개최했다. 2009년 열사 투쟁 이후 정권의 집중 탄압을 받아왔던 화물연대가 다시 전열을 정비하고 파업을 향한 첫 걸음을 시작한 것이다.

화물 노동자들이 다시 거리로 나온 직접적인 이유는 기름값 상승으로 인한 생존권 문제다. 2010년부터 현재까지 기름값은 단 2년 사이에 20% 이상 인상되었지만, 운송료는 오히려 2% 인하되었다. 임금을 받는 것이 아니라 운송료를 받는 특수고용노동자 화물기사들에게 이는 화물차 운행을 포기하라는 것과 다름없다.

화물연대 파업, 재벌 체제에 대한 도전장!

기름 값 인하, 운송료 인상은 단순히 화물노동자들의 수입지출 구조에 관한 것만은 아니다. 정유부터, 제조, 유통 전반을 지배하는 재벌 대기업들의 화물노동자들에 대한 수탈 구조를 바꾸라는 요구다.

화물연대는 영업용 차량에 대해 기름값을 인하하든지, 아니면 운송료를 획기적으로 높일 것을 요구하고 있다. 재벌 정유사들이 가져가는 천문학적 이윤, 재벌 운송사들이 화물노동자에 대해 저가 운임을 지급하며 챙기는 이윤, 재벌 제조업체, 유통업체들이 운송비를 줄여 챙기는 이윤을 줄이라는 것이다.

한국의 화물운송 시장은 시작부터 끝까지 철저히 재벌에 의해 관리된다. 범삼성 그룹에서 삼성전자로지텍, 하나로TNS, CJ GLS, 대한통운을, 현대자동차 그룹에서 현대글로벌리스를, 범LG 그룹에서는 범한판토스, 하이비지니스로지스틱스를, 롯데 그룹에서 롯데로지스틱스를 통해 시



장을 지배하고 있다. 이들이 화물 시장 구조부터 운임까지 대부분을 사실상 결정한다.

물론 이들 운송사들이 직접 운송을 하지는 않는다. 이들 업체들이 직접 보유하고 있는 화물차는 극소수다. 모두 지입차주인 화물노동자들이 화물을 싣고 운반한다. 재벌 그룹의 대형 운송업체들은 삼성전자, 현대자동차 같은 제조업체와 이마트, 롯데마트 같은 유통업체로부터 물량을 받아 화물노동자들에게 건네주는 역할을 할 뿐이다.

그래서 이들 업체에는 적자가 없다. 기름값이 올라도 기름값 인상분을 책임지는 것은 화물노동자고, 물동량이 줄어 운행횟수가 줄어도 화물차 감가상각을 책임지는 것도 화물노동자다. 심지어 화물차 가격이 올라도 화물차 구매 비용을 감당하는 것은 화물노동자이니 이들 운송업체들이 돈 버는 것은 땅 짚고 헤엄치기다.

화물연대 파업을 엄호하고 총노동의 반격을 시작하자!

2003년 5월, 2006년 12월, 2008년 6월에 이르기까지 화물노동자들이 생존의 벼랑 끝에 내몰렸을 때 화물연대는 주저없이 물류를 멈추고 세상을 바꾸는 파업에 나섰다. 경찰은 물론이고 군 병력, 국정원까지 나서 화물연대를 탄압했지만 화물연대는 지금까지 수많은 희생 속에서도 조직을 사수해 왔다.

6월 말 7월 초에 화물연대는 건설노조와 함께 파업에 돌입할 것이라 선언했다. 화물운송시장의 맨 밑바닥에서 재벌들의 이윤을 떠받치던 화물노동자들이 이제 세상을 바꾸자며 다시 일어서고 있다. 화물연대 파업 승리는 민주노총 전체의 총파업을 성사시키기 위한 전초전이다. 화물연대 파업을 엄호하는 것이 바로 민주노총 8월 말 9월 초 총파업 성사로 한 걸음 더 나가는 것이다.