



광양항 컨 수송작전

광양항의 물류 반출입량이 평소의 10%에도 못 미치는 등 사실상 화물운송이 마비된 가운데 15일 오전 광양시에서 투입한 컨테이너 차량 5대가 경찰차의 호위를 받으며, 광양항 인근 태극역으로 컨테이너를 옮기고 있다. /나명주기자 mjna@kwangju.co.kr

건설노조도 오늘 총파업 광주·전남 현장 초비상

덤프트럭·레미콘 동참 예정

화물연대에 이어 건설노조가 16일 부터 총파업에 들어가면서 광주·전남을 비롯한 전국 산업현장에 비상이 걸렸다. 특히 이번 파업에는 덤프트럭과 레미콘, 불도저 등도 동참할 예정이어서 파업이 장기화될 경우 자칫 공사 자체가 중단되는 초유의 사태가 예상된다.

15일 전국건설노동조합 광주전남 지부에 따르면 광주·전남지역 건설노조 조합원 1천500여명이 16일 오전 0시를 기해 총파업에 돌입했다.

건설노조는 최근 유가급등에 따른 운송료 현실화와 지자체 발주 공사에 대한 표준임대차계약서 전면 적용 등을 요구하며 광주·전남도와 협상을 벌였으나 합의에 도달하지 못했다.

이에 따라 건설노조는 중앙집행부의 방한대로 16일 전면 파업에 돌입, 17일까지 상경 투쟁을 벌인 뒤 18일 광주에서 대규모 투쟁선포식을 가질 계획이다.

이번 건설노조의 파업으로 광주·전남의 도로 건설과 실버타운 조성사업, 목포의 F-1 경기장과 여수 울촌산단 조성사업 등의 공정에 적잖은 차질을 빚게 됐다.

또 이번 파업에는 덤프트럭과 레미콘, 불도저, 굴삭기, 펌프차 등 건설공정에 쓰이는 핵심 차량과 기계들이 대거 참여할 예정이어서 전국의 공사현장이 '올스톱'될 가능성도 커지고 있다.

현재 건설노조에는 덤프트럭과 레미콘 등 건설장비 기사 1만8천명, 타워크레인 기사 1천400여명 등 모두 2만2천여명이 가입해 있다. 건설업계는 파업 피해를 최소화하기 위해 휴일에도 비상근무를 하며 자체 입고량을 늘리고 대체공정을 준비하는 등 대책마련에 고심하고 있지만 마땅한 해결책을 찾지 못한 채 발만 구르고 있다.

건설업계는 또 최근 미분양 적체와 건자재값 급등 등으로 몸살을 앓고 있는 가운데 공사중단으로 인한 피해까지 맞물릴 경우 채산성이 크게 떨어질 것으로 우려하고 있다.

B건설업체 관계자는 "아파트 현장은 3, 4일만 공사가 중단되더라도 최대 열흘 가량 공기가 지연될 수 있다"며 "올 들어 철근 등 건자재값이 연일 치솟고 있는 가운데 파업까지 장기화될 경우 공정에 막대한 차질이 예상된다"고 말했다.

/최경희기자 choice@kwangju.co.kr

반정부 선언 '촛불'에 夏鬪 결합 양상

전방위 파업 예고 ... 국민 여론이 변수

광우병 대책회의 "20일 정권퇴진 운동"

수입 쇠고기 수입 반대에서 '정권 퇴진'으로 투쟁 방향을 전환한 촛불집회와 연쇄 파업에 돌입하고 있는 노동계의 '하루(夏鬪)'가 결합 양상을 보이고 있는 등 중대 국면을 맞고 있다.

특히 '촛불+파업 정국'의 초점이 이명박 정부 주요 정책에 대한 문제제기와 대안 마련을 요구하고 있는 것이어서 앞으로 정부의 대응 방안이 주목되고 있다.

▷노동계 연쇄 파업 국면=지난 13일 화물연대 총파업을 시작으로 16일 건설기계노조의 파업이 시작됐다. 화물연대와 마찬가지로 고유가에서 비롯된 '생계형 파업'이다. 덤프트럭·레미콘·굴삭기·타워크레인 등이 모두 멈춰서게 돼 물류 대란에 이어 주요 건설현장의 공사 차질도 불가피해진 상황이다.

민주노총도 이날 미국산 쇠고기 수입 반대를 위한 총파업 투표를 마감

하고 파업 일정을 결정한다. 파업 시기는 광우병 국민대책회의가 재협상 선언 시한으로 제시한 20일 이후가 될 전망이다.

민주노총은 이와 별도로 공공부문 사유화와 교육의 시장화 반대·친재벌정책 폐기·대운하 반대 등을 내건 총파업을 이달 하순께 시작할 예정이 다.

민노총의 양대 주력부대로 완성차 4사가 중심인 금속노조도 20일 쟁의 조정을 신청, 25~26일 파업 찬반투표를 실시하고 보건의료노조 역시 26일 총력투쟁 결의대회를 한 뒤 곧바로 조정신청에 들어간다.

이밖에 철도·공항공항만노조가 화물 대체수송 거부를 선언한 가운데 철도노조는 23~25일 사흘 동안 파업 찬반투표를 실시한다.

민주택시본부도 25일께 대규모 집회를 열고 유가족들, 택시 생존권 확

보를 요구할 예정이어서 물류대란에 이은 교통대란이 예고된다.

▷'촛불' 결합 중대 변수=이런 상황에서 두 달째 촛불집회를 계속하고 있는 광우병 국민대책회의가 '미국산 쇠고기 수입 반대'에서 '정부정책 일괄반대 투쟁'으로 방향을 틀었다.

오는 20일까지 쇠고기 전면 재협상 요구가 수용되지 않을 경우 정권퇴진 투쟁도 불사하겠다고 선언한 상태다. 쇠고기 반대 투쟁 일변도에서 벗어나 정부 주요 정책에 대한 일괄 반대 투쟁으로 전환하기로 한 것이다.

그러면서 의료 및 공기업 민영화·수돗물 사유화·교육·대운하·공영방송 사수 등 5대 의제를 내세웠다. 이는 민주노총이 총파업의 명분으로 내걸고 있는 요구사항과 겹쳐지는 것들이다.

이에 따라 그동안 국민의 지지를 얻지 못하고 노조 내부의 반발로 별 효과를 얻지 못했던 민주노총의 총파업이 이번에는 '촛불 정국'과 맞물려 탄력을 받을 것으로 보인다.

또한, 화물연대·건설 기계노조 등 일부 노동계의 경우 '정치파업'보다는 '생계형 파업'에 더 비중을 두고 있는 만큼 예전의 총파업보다는 어느

정도 국민에게 설득력을 얻고 있다.

이처럼 촛불의 '자발성'에다 노동의 '조직력'이 결합할 경우 동력과 파급효과는 훨씬 커질 전망이다. 현 상황이 어느 때보다 중대국면일 수밖에 없는 이유다. 하지만, 일각에서는

촛불집회 주최 측이 사회적으로 거부감이 강한 정치파업과 함께 갈 경우 자칫 순수성이 훼손될 수 있는데다 국민에 대한 대표성을 계속 유지하기 힘들 것이라는 지적도 내놓고 있다.

/최권일기자 cki@연합뉴스

운송대금 30% 주선업체가 가져가

■ 단단계 하청구조 문제점 원가

경유가 폭등이 화물연대 파업의 뇌관이 됐지만 파업의 배경에는 좀처럼 없어지지 않는 단단계 주선이라는 전근대적인 물류 체계가 자리잡고 있다.

15일 광주·전남 화물연대와 관련 업계에 따르면 2007년 기준으로 전국 운송업체는 5천947개이지만 주선업체는 1만1천586개로 배 가량 많다.

사실상 개별 영업을 해야하는 화물트럭 운전자들은 물량 확보를 위해 지입제를 택할 수 밖에 없고 이렇다 보니 운송 주선업체가 비정상적으로 커진 것이다. 차량이 부족한 운송회사는 수수료를 공제하고 다른 운송회사나 주선업체에 화물 운송을 위탁하게 되는 데 일종의 하도급인 셈이다.

중간 단계가 복잡해지면서 운송 대금의 30% 이상을 주선업체가 가져가고, 여기에 각종 비용을 제외하면 운전자들이 손에 쥐는 것은 얼마되지 않는다는 게 화물연대측 주장이다.

업계에서는 관행적으로 운송료의 10% 가량을 위탁수수료로 공제하는 데 3~4단계 위탁을 거치면 실제 운송료는 화주가 낸 운송료의 60~70%에 불과하다.

문제는 화물자동차운수사업법에서 단단계 알선을 금지하고 있어도 운송업자와 주선업자간 알선은 규정에서 빠져있어 알선 관행은 근절되지 않고 있다는 것이다.

정부는 지난 2003년 화물연대 파업과 관련, "화물연대 조합원들의 운송료를 갹아먹는 단단계 물류 하도급 문제를 개선하겠다"고 약속했지만 공약에 그쳤다.

이같은 상황을 타개하기 위해 화물연대 조합원들은 단체교섭권 인정을 원하고 있다. 단체교섭권이 보장되어야 화주와 화물차 사업자간 직거래가 가능해 복잡한 단단계 거래 구조가 개선될 수 있다고 보기 때문이다.

따라서 화물연대 측은 "당장은 어렵더라도 우선 화주와 직접 교섭을 할 수 있도록 정부가 힘을 써달라"고 촉구하고 있다. /윤영기기자 penfoot@kwangju.co.kr

'화물운송료 인상' 줄다리기 '팽팽'

정부, 화주 - 물류업계 협상 압박

경유가 인하로 촉발된 화물연대의 총파업이 운송료 인상 문제에 초점이 맞춰지면서 화주와 화물연대의 힘겨루기 양상이 계속되고 있다.

여기에 정부가 운송료 인상 요인이 충분하다며 교통분담 차원에서 화주업체가 매듭을 풀어야 한다고 압박하고 있어 이번 주를 기점으로 속속 운송료 인상이 이뤄질 가능성도 점쳐지고 있다.

화물연대는 지난 5년 간 동결됐던 운송료를 최소 30% 이상 올리고 화주의 불공정 행위를 차단해야 한다고 주장하고 있다.

화물연대의 운송 거부 사태가 본격화한 지난달 이후 15개 사업장에서 운송료를 8~29% 인상하는 선에서 화물연대와 화주의 협상이 타결됐다.

2003년 이후 운송료가 동결된 뒤 차량 공급 과잉 상태에서 물동량은 이를 받쳐주지 못하다 보니 화물차주들은 최근 경유가 인상을 고스란히 손실로 감당하고 있는 형편이다. 화물연대가 운송료 협상에 나서고 있는 주요 화주는 178개 업체 가량인 것으로 전해졌다.

화물연대측은 삼성전자와 포스코 등 대형 사업장 4곳에서 정부가 화주들에게 협상 테이블에 나서줄 것을 요구하고 있는 상황이고 정부도 이들 기업에 적극 나서줄 것을 요청한 것으로 알려졌다. /연합뉴스