

# 화물파업 해법 화주 · 운송으로...

## 정부, 화물연대 추가요구 수용 거부 ... 운송료 인상폭 합의해야

정부가 화물연대의 추가 요구를 수용할 수 없다며 공개적으로 선을 긋고, 화물연대가 정부 발표를 비난하면서 공은 결국 화주·운송업계로 넘어가게 됐다.

정부가 6월17일 관계부처 장관 합동 담화를 통해 화물차 3600대 감축 등 지원 방안을 공개한 것은 <더 이상 줄게 없다>라는 점을 화주·운송업계에도 분명히 하겠다는 것으로도 풀이된다.

통상 정부 지원 대책은 파업 해결 시점에서 나온다.

그러나 정부는 6월17일 화물연대와 10차례 간담회에서 제안했던 대책을 전격 공개하면서 더 요구를 들어줄 수 없다는 이례적인 해법을 선택했다.

정부는 화물연대가 무리한 요구를 하며 사태를 장기화하고 있다고 비판했지만 상은 조금 다르다.

협상에서 화물연대는 정부의 지원 방안 중 일부는 긍정적으로 평가한 것으로 알려졌다.

그러나 현실적으로 가장 중요한 운송료 인상 협상에 화주, 운송기업이 나서지 않고 있어 정부 지원대책을 받아들이면서 파업을 풀기도 어려운 상황이라는 것이 주변의 시각이다.

2700억원이 들어가는 정부 지원대책은 장기적으로 화물차 시장의 수급 불균형을 해소할 수는 있어도 당장 고유가로 생계에 어려움을 겪는 화물차주들의 요구를 충족시킬 수 있는 해결 방안은 못된다.

서로의 처지를 잘 알고 있는 화물연대와 정부는 6월17일 담화문 발표에 이은 반박 성명으로 설전을 치르기도 협상 테이블을 박차고 일어나지 않았다.

일각에서는 화물연대가 5년 전 총파업 때도 요구했던 노동기본권을 고집하며 정부를 압박한 것도 화주, 운송업계를 협상테이블로 끌어내려는 전략이 아니냐는 분석도 나오고 있다.

화물연대는 “운송료 협상을 당사자가 알아서 해결하라고 한다면 당장 화물운송노동자에게 노동기본권을 보장해야 한다”고 주장하고 있다.

정부가 운송료 협상에 뒷짐을 지고 있을 거면 차라리 화물차주들이 단체교섭에 나설 수 있도록 해달라는 거고 결국 핵심은 운송료 협상이라는 얘기이다.

어쨌든 정부가 두 손 들고 더 이상 줄게 없다고 밝히면서 파업의 해법은 화주와 운송업계가 찾아야 하는 상황이 됐다.

2003년 총파업 때는 정부가 화물연대의 협상 파트너로 나서 다 퍼줬다라는 비판까지 받으며 파업 사태를 마무리지었다.

그러나 생계형 파업인 2008년 파업 사태는 대정부 투쟁이었던 5년 전과 확연하게 다르다.

총파업 전부터 일부 사업장에서는 고유가 문제를 해결해달라며 산발적으로 운송거부가 시작됐고, 170여개 개별 사업장에서 개별 협상이 이루어지면서 일부 운송 복귀에 나선 차량도 있다.

청와대 관계자는 담화 발표 전 “민생문제와 직결된 이른바 생계형 투쟁이라는 것을 잘 알고 있기 때문에 화주들이 고통을 분담해야 한다는 차원에서 정부가 대화를 적극 유도했고 앞으로도 독려할 것”이라고 말해 정부의 의중을 내비쳤다.

파업이 엿새째인 6월18일 34개 사업장에서 운송료 협상이 타결됐지만 화물연대와 주요 대기업 물류 자회사, 대형 운송기업간 협상은 지지부진하다.

이에 따라 6월18일 울산에서 열리는 글로벌스와 화물연대의 협상은 파업사태의 흐름에 중요한 영향을 미칠 것으로 전망된다. 글로벌스와 화물연대가 운송료 인상폭에 합의하면 대기업 물류 자회사들도 운송료 인상에 동참할 가능성이 높기 때문이다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2008/06/18>