

사회진보연대 주간 소식지

사회화와 노동

발행 사회진보연대 정책위원회

문의 전화 02-778-4001~2 | FAX 02-778-4006 | E-mail pssp@jinbo.net

정기구독 신청 사회진보연대 홈페이지(www.pssp.org)에서 신청하시면 이메일로 받아보실 수 있습니다.

- [623호] 삼성에도 "노조하자"
 - 삼성전자서비스지회 함께 키우자
- [622호] 민영화의 '희생양' 아닌 공공철도의 파수꾼으로
 - 철도 노동자의 민영화 저지 투쟁에 연대하자

삼성에도 "노조하자"

삼성전자서비스지회 함께 키우자

삼성에 부는 노동조합 바람

오는 7월 14일 금속노조 삼성전자서비스지회 설립총회가 열린다. 전국 각지의 삼성전자서비스센터에서 일하고 있는 A/S 기사들이 조합원이다. 노동조합 설립 추진은 지난 6월 말 부산 동래서비스센터에서 근로기준법 준수 등을 요구한 노동자들이 업체 폐업 협박과 해고 위협을 당한 사건이 계기가 되었다. 언론과 SNS를 타고 사건이 알려지고, 국회기자회견을 통해 삼성의 대규모 위장도급 문제가 본격적으로 떠올랐다. 그러자 수년간 억눌려왔던 삼성전자서비스 노동자들의 분노가 전국적으로 폭발했다. 스마트폰 카페 어플 가입자가 1,500여 명에 달하고 노동조합 가입도 꾸준히 늘어나고 있다. 카페 가입자 물색, 노조 가입 방해, 업체 폐업 위협과 해고 위협 등 사태를 진화하려는 도급업체들과 삼성의 대응은 오히려 노동조합에 대한 관심과 열의를 더 부추기는 형국이다. 올해 초 삼성노동자들이 최초로 금속노조에 집단 가입해 경기지부 삼성지회가 설립되면서 삼성의 무노조 전략에 본격적으로 구멍을 뚫었다. 그리고 이제 우리는 삼성에서 대중적이고 전국적인 노동조합 설립을 눈앞에 두고 있다. '무노조 경영'의 상징 삼성에서 노동조합이 확산되고 있다.

'믿고 사는 삼성', 위장도급으로 쌓은 명성
사람들이 삼성의 전자제품을 선호하는 중요한

한 가지 이유는 삼성의 A/S 시스템에 대한 믿음이다. 그런데 정작 삼성전자서비스센터의 노동자들은 삼성 직원이 아니다.

전국 각지의 서비스센터는 일부 직영을 제외하면 대부분 협력업체(GPA:great partner ship)이다. 협력업체는 현재 전국에 98개 정도가 있다. 삼성은 밖에서 보기에 독립 업체로 보이는 협력업체(GPA)를 통해 노동자들을 고용하고, 도급계약의 강제조항을 통해 직접 노무관리를 했다. 수수료 배분을 본사가 직접 하고, 인력을 하절기(성수기) 수준에 맞추도록 강제하며, 노동자들의 일일근태와 실적도 직접 관리했다. 인력충원 서약서와 각종 대책서를 작성해 보고하도록 했다. 모든 업무는 본사에서 전달받고 처리방법, 처리현황, 결재까지 모두 본사 전산망을 통해 관리했다. 입사할 때 '삼성 경영이념과 삼성인의 정신' 교육 등을 받는다. 불법 파견과 위장도급 혐의가 매우 짙은 것이다.

노동부가 수시 감독에 나서자 삼성전자서비스는 협력업체 사장들에게 '실적과 근태보고 등을 본사로 보내지 말라'고 급히 지시했다. 한 협력업체 사장은 "싱글이라는 내부망으로 보내는 모든 지시사항이나 업무 메일을 모두 지우라 하면서 본사 SV(차장급 간부)들이 방문해 협력사 사장, 경리, 팀장 전산을 강제로 로그인해 삭제"했다고 폭로했다.

삼성이 위장도급 증거 은폐와 사태 진화에 나서자 삼성전자서비스 노동자들은 "우리가 삼성

앵벌이냐!”며 쌓였던 분노를 터뜨렸다. 잔업수당과 휴일수당도 제대로 못 받고, 회사는 돈 더 드는 거 아니라고 마음껏 더 일 시킨다. 그래도 월급은 100만 원 전후다. 낮은 기본급에 성수기 여름엔 주 100시간 이상 장시간 노동을 한다. 그나마 일 없으면 적은 임금이 더 줄어든다. “일 많을 땐 힘들어 죽을 것 같고, 일 없을 땐 굶어 죽을 것 같다”

그 외에도 업무 시간 외에 하는 교육, 턱없이 부족한 출장비, 위험한 수리 업무에 산재는 개인처리, 밥도 제 때 못 먹는 열악한 노동조건에 처해있다. 고객의 항의와 폭언에도 웃으며 친절하게 서비스해야 한다. 고객 평가에서 ‘매우 만족’이 아니라 ‘만족’을 받으면 집합해서 훈계를 듣는 일도 허다하다. 하지만 이들은 삼성의 직원이 아니다. 삼성전자의 ‘믿고 사는 삼성’, ‘서비스 품질 최고의 삼성’의 명성은 이렇게 최전선의 삼성전자서비스 노동자들이 만드는데 말이다.

공포와 불신을 넘어 일어서다

“삼성한테 찍히면 큰일난다”, “짤릴 각오 하고 나서야 한다” 삼성에 반발했던 많은 사람들이 철저하게 제압당했던 것을 우리는 알고 있다. 삼성전자서비스 노동자들이 이번에 처음 일어난 것은 아니다. 과거에도 몇 번 일어난 적이 있지만 성공하지 못했다. 노동조합 하겠다는 사람이 단 한 명이어도 몇 억을 들여서라도 미행하고 회유, 협박해 주저앉히는 게 삼성이라는 것을 많은 이들이 증언하고 있다. 노조 한다는 사람들을 마치 범죄자처럼 몰아 노동자들 간에 의심과 불신을 심는다. 아주 사소한 것에도 나서기 두려운 것이 현실이다.

공포와 불신을 넘어 삼성전자서비스 노동자들이 다시 한 번 일어섰다. 현재 노동자들은 삼성을 상대로 한 근로자지위확인 소송을 준비

중이며 소송인단은 현대차 비정규직 불법파견 소송 이후 가장 큰 규모다. 그리고 7월 14일 창립총회를 열어 삼성전자서비스지회를 출범한다. 삼성과 업체들은 주말특근을 집중 지시하고, 업체 폐업과 해고 위협 등으로 출범식 참가를 막으려 안간힘을 쓰고 있다. 지회 설립 이후에도 업체별 복수노조 설립 등 많은 어려움이 기다리고 있을 것이다.

노동조합 확산의 계기로

삼성전자서비스지회의 설립은 그 동안 소수의 노동조합 설립 시도와 고립된 싸움을 이어왔던 삼성에서 최초의 대중적 노조설립 사례가 될 것이다. 이들의 성공은 엘지 등 동종업종, 유사한 시스템으로 운영되는 업종들에게도 큰 영향을 미칠 것이다. 이는 노조운동 전반에 활력을 불어넣고 이후 노동조합을 확대해 가는 유리한 계기가 될 수 있다.

계속된 노조파괴 흐름 속에 그간 노조 확대는 커녕 노조를 지키는 것 자체, ‘민주노조 사수’가 노동자운동의 핵심 구호가 된 지 오래다. 노동조합 하나 만들기도 너무나 어렵고, 만들었다 하면 노조 인정 자체로 장기투쟁을 해야 하는 게 현재 한국의 노동자운동이 처한 현실이다. 그 가운데 한국의 대표 재벌 ‘무노조’ 삼성에서 ‘노동조합’이 싹튼다.

삼성전자서비스 노동자들이 또 다시 좌절하지 않고 제대로 설 수 있도록 사회운동이 적극적으로 나서야 한다. 삼성전자서비스 노동자들의 용기를 응원하고, 그들이 ‘노동조합’이라는 안전벨트를 무사히 착용할 수 있도록 하자. 전국 각지에 흩어져 있는 이들이 노동조합을 안정화하고 확대할 수 있도록 지역의 역량을 모아 연대하자. 나아가 삼성에서 싹튼 용기가 노동조합 확대와 노동권 확산의 계기가 될 수 있도록 적극적인 운동을 기획하고 이어가자.

민영화의 ‘희생양’ 이 아니라 공공철도의 파수꾼으로

철도 노동자의 민영화 저지 투쟁에 연대하자

지난 6월 말, 끊임없는 반대 여론을 외면하고 국토교통부는 철도 분할 민영화를 내용으로 하는 철도산업발전방안을 발표하였다. 이 방안에 따라 국토교통부는 지난 8일에 코레일과 공동으로 철도공사의 지주회사로의 전환을 위한 합동 T/F팀을 발족하고, 본격적인 민영화 절차를 밟으려 하고 있다.

요금 인상, 재벌 특혜, 안전 위협, 공공성 훼손 등 철도 민영화의 부정적 효과는 다양하지만 철도 노동자들의 노동조건과 노조운동에 미치는 악영향 역시 매우 크다. 세계 각국에서 철도 민영화가 추진될 때 가장 큰 반대 세력이 철도 노동자들이었던 이유는 이들이 민영화의 반민중성을 가장 직접적으로 체감하기 때문이다.

민영화의 서곡, 경영합리화

2000년대 이후 철도산업 구조개혁이라는 이름 하에 철도 노동자 쥐어짜기가 다양한 방식으로 진행되어왔다. 공사화를 전후하여 내부 경영원리를 민간 기업 경영 지표에 맞춘다며 노동비용절감을 위한 인력감축과 수익성을 최우선으로 한 철도 전 부문의 개편이 진행되었다. 특히 이명박 정부 하의 철도 선진화 계획은 공기업 비효율의 책임을 노동자에게 전가하는 대표적인 사례였다. 그에 따라 2009년 당시 철도 문외한 허준영 사장은 취임 한 달 만에 5,115명의 정원을 감축했는데 이는 정원의 15%를 넘는 역대 최대 규모의 구조조정이었다.

신규 사업도 느는데다 부족한 인원으로 운영을

유지하려니 노동강도는 높아졌다. 구레사업소를 통째로 넘기는 것을 시작으로 민간위탁도 대대적으로 진행되었다. 노동조합의 지속적인 반대 의견에도 화물 1인 승무가 추진되었고, 차장 승무는 생략되었다. 현장 인력은 없는데 본사, 지역본부의 관리 인력만 늘어나 역무원보다 관리자가 많은 철도역이 속속 생겨났다. 선진화라는 미명하에 관리되는 현장에서는 서비스 인증제, 실적 쌓기를 중심으로 하는 개인평가, 불규칙한 근무체계와 강제적인 순환전보로 인해 노동자들이 중압감을 호소했다. 정비 주기는 길어졌고 안전 인력은 부족하였으며 4시간 연속수면도 허락되지 않는 오송 시설과 같은 철도 현장에서 사고가 나지 않는 것이 이상할 지경이었다. 언론에서 ‘사고철’이란 지탄이 이어지자, 회사는 오명을 벗겠다며 책임자 징계에 혈안이 되었고 오버런(정차 위치를 지나치면 퇴행하는 것) 불가 조치 등을 취했다. 그 동안 안팎에서 시달리는 것은 철도 노동자들이었다. 이것이 ‘철밥통 고액연봉자’, 공기업 재정악화의 주요요인으로 지목되고 있는 철도노동자의 실상이다.

민영화의 결과: 근로조건과 고용지위 악화

민영화가 되면 지금보다 철도 현장은 일하기 훨씬 살벌해질 것이다. 해외의 사례가 이미 잘 보여주고 있다. 신자유주의가 본격화 하며 철도, 통신, 발전 등 주요 국가기간산업의 노동자들은 집중 포화를 맞았다. 민영화 이전에 매각 가치를 높이는 사전작업으로 대량 구조조정이

빈번했고 아웃소싱과 유연한 근무형태의 확대, 고용지위 악화가 공통적으로 나타났다.

아르헨티나 철도의 경우, 민영화 이후 위탁운영 회사들이 입찰 당시 약속한 투자를 회피하였고 수익이 나지 않는 도시간 여객 철도 서비스가 중단됨에 따라 대규모 해고가 이뤄졌다. 호주에서는 노동자들이 가스 민영화로 인해 영세자영업자로 전락하거나, 계약직, 파견, 시간제 노동자로 변모하기도 했다. 노동자들에게 민간부문으로의 소속 변경, 자회사로의 이직은 근무 여건과 지위 하락을 의미했다.

민영화는 단순히 임금과 노동조건 뿐 아니라 직무, 직제 전반에까지 영향을 미쳐 다기능화, 복합직무화를 유도하기도 한다. 노동강도를 올리는 극단적인 다기능화의 예로 JR 서일본 철도의 경우를 들 수 있다. 기관사 1인 승무로 차장을 겸해 열차를 운행하여 오전, 오후 편성이 달라지는데, 차량 분리 작업과 차내 청소는 물론 매표 업무까지 담당한다.

철도 민영화 실패의 대표사례 영국에서는 여객 운행회사들이 한정된 햇수동안만 운행권을 불하받은 까닭에 ‘단기 수익성’에 집착하여 장기적 노사관계를 고려하지 않고 매우 공세적인 노동비용 절감 조치를 취했다. 노무 관리는 강화되었고 연공과 숙련수준에 따른 호봉, 집단적 일괄적 임금인상 대신 성과급제와 개별 계약제가 도입되었다. 일부에서 임금 향상이 있었지만 이는 구조조정을 통한 다른 노동자들의 희생, 근로시간 연장과 노동강도 강화 등을 통해 제한적으로만 가능했다.

민영화의 결과: 고용관계 개별화노동조합 약화

민영화 이후 민간의 경영기법이 도입되면 노사관계, 노동조합의 활동 조건 또한 변화한다. 영국에서는 1980년대 이후 강력해진 철도노동조합들을 견제하기 위한 각종 조치들이 단행되었다. 영국에서는 1995년 본격적인 철도 민영화 이후 국철(BR)과 맏은 단체교섭이 민간 기업들

에 승계되었으나 이후 모두 변형되었다. 전국수준의 단협이 약화되거나 아예 없어지는 등 단체교섭 구조가 분권화·파편화되었다. 외주화 확대로 인해 노조의 대표성도 약화되었고, 회사의 분할로 인해 노조도 쪼개져 임금교섭과 파업의 영향력도 약화되었다.

민영화 이후 완전히 노동조합 활동 조건이 뿌리 뽑히는 경우도 있었다. 뉴질랜드 철도에서는 위스콘신사가 인수할 당시 ‘무노조 원칙’을 조건으로 요구했고 실제로 관철시켜냈다.

이렇듯 민영화 이후에는 노사 긴장 유발 요인이 더 많아졌지만 노동조합의 대응력은 취약해진 경우가 대부분이었다. 노동자들이 노동조합을 찾지 않고 같은 동료들을 찾지 않게 된 것, 노동자들의 단결과 투쟁의 토양이 파괴된 것이 민영화의 만든 그늘이었다.

우리의 최대 무기, 철도 노동자의 단결

철도노조가 철도민영화를 철회시켰던 2003년 투쟁 이후 10년이 흘렀다. 역대 4대 정권이 갖은 방식으로 철도를 흔들고 탄압해왔지만 10년간 민영화가 유예된 것은 철도노동자의 싸움 덕분이었다. 지난 투쟁으로 발생한 해고자들이 아직도 현장으로 돌아가지 못하고 있음에도 또 다시 민영화로 인해 노동자들의 대량 희생이 우려되는 상황이다.

6월 말, 민영화저지를 위한 총파업찬반투표가 89.7%의 압도적 찬성률로 가결되었고, 7월 1일에는 KTX 기장 전원과 열차팀장들이 집단적으로 수서발 KTX 운영회사 전직거부를 선언했다. 철도노동자들이 다시 한 번 강력한 민영화 저지투쟁을 결의한 것이다. 전 조합원이 전직 거부를 선언하고 일손을 놓으면 어디서도 철도는 움직이지 못한다. ‘국민의 발을 볼모로’ 한다는 정부와 자본의 비난에 맞서 ‘국민의 생명을 걸고’ 앞장서서 싸우는 철도노동자 투쟁에 힘껏 연대하자. 국민의 뜨거운 반대 여론과 광범위한 사회적 연대가 승리의 지렛대가 될 것이다.