

기후정의, 일터를 넘어 전 사회적 노동자 통제로!

조건희 상임활동가, 기후정의팀

927 기후정의행진(이하 행진)이 끝났다. 그동안 지역과 현장에서 질기게 싸워온 다양한 주체들의 투쟁 덕분에 행진은 높은 인지도를 확보했다. 동시에 행진이 ‘자족적인 하루 행사’로만 끝나지 않기 위한, 실질적으로 기후위기를 저지하거나 최소한 그 속도를 늦추는 방향으로 역할하기 위한 고민도 매년 제기되고 있다. 원칙적이고 분명한 기후정의 요구를 자기 현장에서 만들어내고, 이를 연결하여 싸움의 동력을 확장하는 역할을 행진이 수행할 수 있어야 한다는 것이다. 이 과제는 결국 기후위기 시대 산업과 사회의 시간표를 어떻게 재구성할 것인가라는 질문과 마주할 수밖에 없다.

국가와 자본의 그린워싱

2025년 12월 태안화력발전소 1호기를 시작으로 석탄화력발전소 폐쇄 및 대체 발전소 건설이 본격화된다. 그 시간표와 계획을 결정한 건 오롯이 국가와 자본이었다. 노동자들은 이 과정에서 배제되었으며, 변화에 적응할 여지조차 없었다. 하청에서 하청으로 쪼개기 계약을 양산하며 노동자들의 고용과 안전을 분절시켜 온 자본과 국가가 “친환경적” 에너지 운영에 나설 리 없다. 2025년 3월 산업통상자원부가 발표한 제11차 전력수급기본계획에 따르면, 태안 1~6호기·당진 1~6호기·보령 5, 6호기·삼천포 3~6호기·하동 1~6호기를 포함한 28개 석탄화력발전소가 2036년까지 단계적으로 폐쇄되고, LNG 발전소가 대체 건설될 예정이다. 그리고 반도체 클러스터에 공급할 전력 생산을 위해, 태안과 하동의 5, 6호기, 당진 3, 4호기를 대체할 LNG 발전소를 건설하겠다고 한다. 이미 동서, 서부, 남부발전은 “미래 먹거리 반도체 산업”을 위한 LNG 발전소 건설 입찰에 뛰어들었다. 제반 비용은 국가와 지자체가 부담하는 반면 세제 혜택과 보조금 등의 혜택은 SK나 삼성 같은 기업에 집중되어 재벌 특혜의 성격을 띠는, 그 자체로도 막대한 물과 전기를 소비하는 그

클러스터에 말이다.

특정 노선에 대해 독점적 운영권을 가진 버스 자본은 배차 수와 운영 방식을 독자적으로 결정할 수 있다. 이들은 막대한 세금 지원을 받으면서도 노선 소유와 운영권을 근거로 공적 통제에서 벗어나 있다. 매년 수백억 원의 배당금이 주주들에게 지급되지만, 버스 노동자들은 임금체불과 부당노동행위, 장시간 노동에 지속적으로 시달려야 했다. 대중교통 요금 인상 명분으로 늘 재정 적자를 들먹이면서, 대중교통이 의도적으로 놓치고 있는 사각지대가 계속 발생하고 있다. 그 빈 자리를 내연차에서 전기차로 형태만 바뀐 자가용이 메꿀 뿐이다.

HD현대건설은 2024년, “기후변화 완화”를 재무적 중대이슈 1위 및 환경·사회적 중대이슈 2위로 꼽았다. 그리고 그들이 이스라엘에 수출한 굴착기 등 중장비는 “어떠한 굴착 환경이나 작업조건에서도 최고의 생산성을 약속하며” 10년이 넘는 시간 동안 팔레스타인 사람들의 터전을 파괴하는 데 사용되었다. 그들이 ESG 운운하며 낸 지속가능경영보고서에 이스라엘 침공이나 팔레스타인 학살과 관련한 내용은 단 한 줄도 없다. 그렇게 이윤만을 위해 HD현대를 비롯한 수많은 기업이 이스라엘의 학살을 뒷받침하는 동안 어마어마한 양의 온실가스가 배출되었고, 수많은 팔레스타인 사람이 살해당했으며, 지구 생태계는 파괴되었다.

석탄화력발전소 폐쇄 후 대체 건설될 발전소는 왜 반도체 클러스터에 투입되어야 하나? 석탄 화력발전소의 폐쇄 시점, 노동자의 충고용보장 및 에너지전환에 대한 전망을 노동자 스스로 결정하고 집행할 수는 없나? 공백을 최소화하면서 효율적인 대중교통 노선을 우리가 직접 설계하고 운영할 순 없나? 무기 생산에 쓰일 기술력을 의료기기 생산으로 전환할 순 없나? 우리 노동자들은 위법하고 부당한 생산을 거부하면 안 되나?

일터와 사회의 통제권 확보를!

한노보연은 기후 재난 등 위험 상황에서 노동자들이 작업을 중단할 수 있는 작업중지권, 자본의 과잉생산을 막고 노동자가 생산량과 생산 방식을 직접 결정할 수 있는 현장 통제권이 기후위기를 막아낼 수 있는 핵심임을 주장하고 있다. 이러한 기조로 여러 노동조합을 만나왔다. 어느 정도의 공감대를 확인하면서도, 현장에 정착하기 어렵게 만드는 여러 난점도 확인할 수 있었다. 복수노조 사업장이라서, 노동조합의 힘이 약해서, 비정규직이라서 등등. 이러한 상황을 타파하고 노동자들과 노동조합의 힘을 강화하자자는 게 노동자 건강권 운동의 주요 요구기도 했다. 기후위기를 마주한 만큼, 그러한 얘기를 더 많은

현장에서 자신의 요구로 만들 수 있지 않을까. 나아가 이 싸움을 개별 작업장을 넘어 전 사회적으로 확장해 나간다면, 대안적 생산 체제의 시작점이 될 수 있지 않을까. 물론 어느 날 갑자기, 완벽하게 ‘기후정의스럽게’ 진행될 수는 없다. 노동자들이 집단적인 투쟁 경험을 축적하면서 그 가능성도 비로소 열릴 것이다.

이미 여러 사례를 통해 대안적 생산의 가능성은 확인되고 있다. 1970년대 영국 군수산업의 구조조정 국면, 군수산업의 핵심 중 하나였던 루카스 항공 노동자들은 고용보장과 함께 “사회적으로 유용한 생산”이라는 구호를 제시했다. 그들은 무기 대신 의료기기, 하이브리드 엔진, 재생에너지 기술 등 수백 가지 대안 생산품을 담은 계획서를 작성해 공개했다. 2018년 GM 캐나다 오샤와 공장이 가동 중단을 발표하자, 노동자들과 지역사회는 오샤와 녹색일자리 계획을 통해 대안을 제시하며 싸웠다. 그 핵심은 사회적 필요를 내걸고, 공장을 국유화하여 전기버스·철도차량·응급차와 같은 유용한 생산으로 전환하자는 것이었다. 2009년 남아공 SATAWU 노동조합은 이스라엘 선박의 하역을 거부했고, 2010년 스웨덴 항만 노동조합은 가짜지구 봉쇄 해제를 요구하며 이스라엘을 오가는 500톤 이상의 수출입 물품을 봉쇄했다.

927 기후정의행진이 열린 바로 그 날, 한화와 서울시는 여의도에서 불꽃축제를 벌였다. 2023년 923 기후정의행진을 앞두고 SK에코플랜트는 ESG 운운하며 이를 홍보했다. 이처럼 자본은 기후정의운동의 싸움을 어떻게든 포섭하려고 하고 있다. 이를 뿌리치고 현장의 변화를 만들어 온 건, 공통의 요구안을 갖고 투쟁해 온 노동자들이었다. 우리는 팔레스타인 민중을 학살하는 군수물자 생산과 운송을 거부할 수 있다. 생산에 노동자의 피를 요구하는 전기와 빵을 거부할 수 있다. 그렇게 자본이 강요하는 이윤과 ‘빨리빨리’가 아닌, 노동자의 몸과 사회적 필요에 맞춘 생산 방식과 속도를 정착하는 싸움을 여러 현장에서 만들어가자. 