

요금 인상, 대형참사, 인력 감축의 재앙을 부를

KTX 민영화 추진 중단하라!



국토해양부는 지난 9일 철도공사 관제권 환수를 핵심으로 하는 '철도산업발전기본법' 시행령·시행규칙 개정안을 입법예고했다. 이어서 <한겨레>는 16일 "국토해양부가 '철도 민영화'를 위한 사업자 모집 공고를 1월 중에 실시하는 것으로 대통령직 인수위원회에 보고"했다고 보도했다. 본격적으로 철도 민영화에 착수하겠다는 것이다.

KTX 민영화는 지난해 대선을 앞두고 여러 반발 때문에 잠시 유보됐다. 그러나 정부는 대선이 끝나자마자 새 정부가 출범하기 전에 KTX 민영화에 다시 박차를 가하고 있다. 박근혜의 부담을 덜어주겠다는 심산이다.

정부가 민영화에 속도를 내는 것은 깊어지는 세계경제 위기와 관련 깊다. 지금 지배자들은 자신이 저지른 이 위기의 책임을 평범한 노동자·민중에게 떠넘기려고 혈안이다.

민영화는 1퍼센트 재벌·기업주들에게는 온갖 특혜를 주고, 99퍼센트 노동자·민중에게는 요금 인상, 대형 참사, 공공서비스 후퇴, 인력 감축 등 끔찍한 고통을 주는 정책이다.

공기업 민영화는 철도의 알짜배기 노선인 수서발 KTX를 사기업에 넘겨 주고, 수요가 증대하는 전력 산업에 사기업의 참여를 확대하고, 의료·물·가스 등도 모두 이윤을 위한 상품으로 만들어 내다 팔려는 조처다.

정부는 이를 통해 공공서비스에 들어가는 정부의 재정 부담을 줄이고, 무엇보다 경쟁과 효율

의 시장 논리를 강화하려 한다. 민영화는 공기업·민간기업 부문의 구조조정 드라이브에 힘을 실어주는 지렛대 구실을 할 것이다.

대형 참사

민영화는 노동자·민중에게 재앙만 안겨줄 것이다.

해외의 철도 민영화 사례는 이를 단적으로 보여 준다. 이미 20년 전에 철도를 민영화한 영국이 대표적이다.

영국의 철도 요금은 계속해서 치솟았다. 최근 영국의 반자본주의 신문 <소셜리스트 워커>에 따르면, 리버풀에 사는 노동자가 철도를 이용해 맨체스터로 출퇴근하는 경우 그 비용이 1년에 약 4백80만 원이나 된다. (이 거리는 서울역에서 수원역 사이보다 짧은데, 현재 서울역과 수원역을 오가는 요금은 1년에 80여만 원 정도다.) 더구나 많은 인명을 앗아간 대형 사고도 빈번히 발생했다.

국토해양부가 최근 모범으로 내세우는 일본도 사실은 민영화의 재앙을 보여 주는 사례다. 안전 장비 부족과 과속 경쟁 탓에 2005년 열차 탈선 사고가 일어나 1백7명이 죽고 4백50명이 다치는 참사가 벌어졌다. 노동자들은 무려 7만 7천여 명이 해고되는 고통을 겪었다.

국토부는 "철도공사의 영업적자가 1조 3천억 원"이나 된다고 민영화의 정당성을 주장하지만, 정부가 법적으로 부담해야 할 보조금만 다 지급했어도 적자폭은 대폭 줄었을 것이다. 더구나 정

부가 깔아 놓은 선로를 사용하는 데 매년 이자뿐만 4천6백억 원을 지불하라고 하지만 않았어도, 부채가 이렇게 불어나지 않았을 것이다.

철도는 국가가 보편적으로 제공하는 공공서비스이다. 따라서 선로망을 깔고, 역사를 짓고, 차량을 확보하고, 유지·보수하는 등의 모든 일들은 정부가 비용을 전부 책임져야 한다. 누구나 싼값에 철도를 이용할 수 있도록 요금도 대폭 낮춰야 하고, 특히 저소득층·노약자·장애인 등에게는 무상으로 서비스를 제공해야 한다.

요컨대, 정부가 철도 운영에 수익성과 경영의 효율성의 잣대를 들이대는 것 자체가 틀렸다.

환경 파괴

그런데도 정부는 철도 민영화를 시작으로, 전기·가스·의료·물·은행·공항 등 공공부문 전역에서 민영화를 추진하겠다고 버리고 있다.

최근에도 기획재정부는 2020년까지 1천74만 킬로와트의 석탄 발전소를 더 짓겠다고 이 사업에 사기업들을 대거 끌어들일 것이라고 밝혔다. 현재 15.8퍼센트를 차지하는 민간 화력발전 용량을 74.4퍼센트까지 끌어올리겠다는 것이다. 이는 전기 요금 인상과 대규모 환경 파괴를 예고하는 재앙의 지름길일 것이다.

우리금융 민영화도 수면 위로 떠올랐다. 이것은 2000년대 초 국영은행 민영화 과정이 그랬듯이, 대량 해고와 비정규직 확대를 낳을 것이 불 보듯 뻔하다.

지난 10여 년간 민영화 반대 목소리는 점차 커졌고, 정부의 민영화 정책은 거듭 가로막혔다. 이명박 정부도 집권 초기부터 민영화 정책들을 쏟아냈지만, 2008년 촛불항쟁 같은 광범한 반대와 현실적 어려움에 부딪혀 거듭 좌절을 겪었다.

따라서 노동자·민중이 단결해 저항한다면, 정부가 속도를 내고 있는 민영화 드라이브에 제동을 걸 수 있다. 민주노총을 비롯한 노조들과 진보정당들, 광범한 진보진영이 힘을 모아 대응한다면, 충분히 정부의 계획을 좌초시킬 수 있다.

KTX 민영화의 문제점을 조목조목 짚은 소책자



<KTX민영화 : 재앙의 신호탄
— 정치적 분석과 투쟁 방향>

박설 외 지음 | 다함께 | 72쪽 | 4천 원

구입문의 : 02-2271-2395

alltogether@alltogether.or.kr

정부의 속 보이는 거짓말들

사고가 줄어드는 것이다?

국토부는 코레일이 철도 관제와 수송을 함께 하고 있어 각종 사고를 철저히 관리·감독하는 데 한계가 있다고 말한다. 그래서 사고가 자주 발생한다는 것이다.

그러나 코레일 사측이 "KTX 주요 부품의 노후화가 빠르게 진행되고 있다"고 밝힌 데서도 알 수 있듯이, 사고가 빈발하는 진짜 이유는 돈벌이에 눈이 멀어 안전을 내팽개쳤기 때문이다.

정부가 민영화의 전 단계로 코레일의 '상업적 운영'을 밀어붙였는데, 이 과정에서 추진된 외주화와 시설·운영 분리는 종합적인 안전 점검·관리와 신속한 사고 대처를 어렵게 만들었다.

또, 인력 감축과 비정규직 확대, 안전점검 주기 축소도 사고의 원인이었다. 이 과정에서 많은 노동자들이 목숨을 잃기까지 했다. 민영화는 이런 문제를 더욱 악화시킬 것이다.

철도는 궤도·차량·신호·통신 등을 유기적으로 통합해 운영해야만 사고 위험을 줄일 수 있다. 하지만 국토부의 계획대로 되면, 철도관계권은 철도시설공단이 갖고, 지하철 관제권은 철도공사가 갖게 돼 분리된 체계가 된다. 그러면 지하철과 철도가 만나는 지점에서는 정보 교환과 의사소통은 더욱 어려워지고 사고 위험은 더 높아질 것이다.

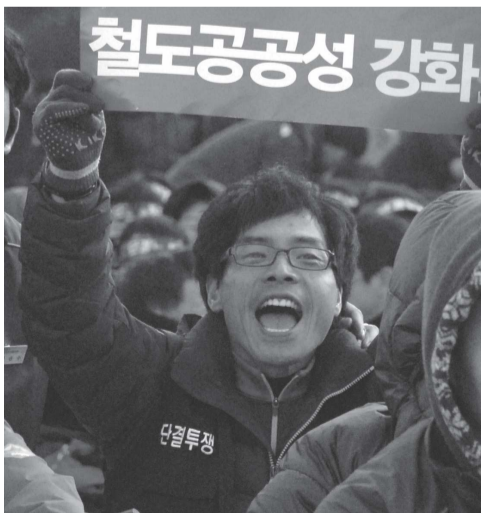
재정 부담 감소?

국토부는 KTX를 민영화하면 민간 사업자에게 선로사용료를 코레일(운송수입의 30퍼센트)보다 더 많이(운송수입의 40~50퍼센트) 받아 낼 수 있다고 주장한다. 그러면 고속철도 건설부채를 더 빨리 갚을 수 있다는 것이다.

이런 조건이 민간사업자에게 불리한 듯 보이지만 실제로는 전혀 그렇지 않다. 코레일은 고속철도 건설 비용의 일부인 4조 5천억 원을 부채로 떠안아 이 부채의 이자를 갚는 데만도 엄청난 돈을 써야 하는데 반해, 민간사업자는 그럴 필요가 없기 때문이다.

게다가 정부는 부채를 조금 더 줄일 수 있다고 하더라도, 알짜 사업을 넘겨 준 코레일의 부채는 더욱 커질 것이다. 그러면 코레일은 그동안 KTX 수익으로 지원해 온 무궁화·새마을 같은 일반열차 사업이나 산간벽지의 비수익 노선을 축소·폐지할 수밖에 없게 된다.

실제로 국토해양부 고용석 철도운영 과장은 "[현재] KTX 수입의 3천억 원 정도를 일반철도에 교차지원 하는데, [민영화는] 교차지원을 끊는 것이라고 밝혔다.



민영화 이후 1997년 영국 런던에서 일어난 열차 충돌 사고. 이런 재앙을 자초할 이유는 하나도 없다.

결국 KTX 민영화는 철도의 공공성을 훼손하고 시민들에게 피해를 주면서, 정부 재정적자를 일부 줄이고 민간 사업자에게는 수익을 보장해 주는 것일 뿐이다.

요금이 낮아진다?

국토부는 KTX를 민영화하면 요금을 낮출 수 있다고 한다. 민간 사업자는 현재 KTX 요금보다 15퍼센트를 인하하도록 의무화하고, 이후에도 요금을 물가상승률보다 낮은 수준으로만 인상할 수 있도록 묶으면, 요금을 대략 20퍼센트 정도 낮출 수 있다는 것이다.

그러나 정부가 내세우는 'KTX 요금 인하'는 조삼모사일 가능성이 높다. 왜냐하면 코레일이 이미 KTX 요금을 20퍼센트 가까이 할인해 판매하고 있기 때문이다.

민간 사업자는 KTX 기본운임을 낮춘다고 발표하고서, 코레일이 이미 실행 중인 다양한 할인을 없애거나 요금이 비싼 특실을 늘리는 방식으로 KTX 요금을 인상하는 꼼수를 부릴 가능성이 얼마든지 있다. 영국 등에서 철도 민영화 이후에 요금이 폭등한 것은 우연이 아니다.

반면, 코레일의 적자가 늘어나면서, 무궁화나 새마을처럼 돈 안 되는 열차가 폐지돼 사람들은 울며 겨자 먹기로 비싼 KTX를 탈 수밖에 없게 될 것이다. 나아가 산간벽지에 사는 사람들은 철도 서비스를 이용하는 것 자체가 매우 힘들어질 것이다. 그러면 이런 사람들에게 철도 이용 요금은 사실상 크게 인상되는 셈이다.

또, 코레일은 적자 확대를 빌미로 철도 노동자들을 정리해고하거나 임금을 삭감하는 등으로 공격을 강화하게 될 텐데, 이는 다른 공공부문의 민영화와 구조조정으로 연결될 것이다.

반면, 민간 사업자는 국토부의 발표대로 요금을 인하하더라도 높은 수익을 거둘 것이다. 왜냐하면 KTX 영업이익률은 지금 33퍼센트에 이르기 때문이다. 따라서 민간 회사는 요금을 약간 낮추더라도 이른바 '적정 수익(이익률 8퍼센트)' 이상의 수익을 안정적으로 벌어들일 수 있다.

민영화 발판 닦는 이명박, 뒤에서 응원하는 박근혜?

박근혜와 새누리당은 대선을 앞두고 여론을 의식해 민영화와 거리를 뒀다. 새누리당은 지난해 12월 22일 당 공식 트위터와 페이스북에서 "박 당선인이 가스, 전기, 공항, 수도, 철도, 의료 등에 대한 민영화를 추진할 것이라는 흑색비방이 최근 일부 언론과 소셜네트워크서비스(SNS) 등을 통해 난무하고 있다"면서 이는 "명백한 허위사실"이라고 밝혔다.

철도노조의 정책질에 답하면서도 박근혜는 "국민적 합의나 동의 없이 ... 민영화 추진해서는 안 된다는 입장"이라며 "국민의 뜻에 반하는 민영화는 절대 추진하지 않을 것"이라고 했다.

그런데 지금 이명박 정부의 KTX 민영화 강행에 대해 박근혜는 침묵하고 있다. 사실상 국토부가 박근혜의 속내를 읽고 관제권 회수 등 민영화 속도전에 돌입한 것으로 볼 수밖에 없다.

사실 박근혜는 오래전부터 민영화를 지지해 왔다. 2005년에는 "현 정부(당시 참여정부)에서 공기업 민영화 방침도 거의 백지화됐는데 우리가 집권하면 민영화를 추진할 것"이라고

밝힌 바 있다.

이번 대선 운동 중에도 박근혜는 민영화에 대한 본심을 완전히 숨길 수 없었다. 의료 민영화의 발판을 놓는 이명박의 영리병원 추진에 대해서도 "현 정부의 입장을 존중"한다고 했고, 전력과 가스도 "독점 구조 때문에 자원 배분의 비효율"이 있다면서 "공정경쟁 체제가 이끄는 건설한 수급 시장을 형성"해야 한다고 말했다.

재벌과 우파를 대변하는 정치인답게 의료, 전기, 가스 등에 대한 민영화 의도를 드러낸 것이다. 박근혜는 민영화로 재벌들에게 수익성 있는 사업을 보장할 뿐 아니라 공공부문 구조조정으로 정부의 부채 부담을 줄여 나가려 한다. 공공부문 구조조정은 경제 위기가 심화하는 상황에서 민간 기업 부문 구조조정 드라이브도 힘을 실어줄 것이다.

선거 전후로 여론을 의식해 본색을 숨겼던 박근혜는 자기가 취임하기 전에 이명박 정부가 민영화의 발판을 닦는 것을 뒤에서 은근히 응원하고 있을 것이다.

이렇게 합시다

- ▶ 대통령직인수위 웹사이트 '국민행복제안센터'에 민영화 반대 의견을 남깁시다. (<http://www.korea2013.kr/propose>)
- ▶ 국토부에 항의 전화하고, 항의 팩스를 보냅니다. (국토부 철도정책과 전화: 02-201-3940/3944, 팩스: 02-201-5594)
- ▶ SNS에 민영화 반대 메시지를 퍼나릅니다.
- ▶ 이 리플릿의 내용에 공감한다면, 주변 친구나 동료와 함께 돌려 보세요. 리플릿은 <http://www.alltogether.or.kr>의 '캠페인 자료실'에서 내려받을 수 있습니다.

함께합시다!



철도 민영화 저지! 관제권 강탈 저지! 철도 민영화 반대 결의대회

일시: 1월 26일(토) 오후 2시 | 장소: 서울역 광장
주최: 전국철도노동조합, KTX민영화저지와 철도공공성강화를 위한 범국민대책위원회