



공공성과 안전을 포기하려는 철도 민영화 막아 내자

박근혜 정부가 철도 민영화를 향해 질주하고 있다. 최근엔 한국철도공사와 함께 '철도공사의 지주회사제 전환을 위한 합동 태스크포스(TF)'까지 발족하며 속도를 높이고 있다.

정부는 '민영화가 아니니까 걱정 말라'는 거짓선동도 계속하지만, 국회 논의조차 건너뛰고 민영화를 밀어붙이는 정부를 누가 믿겠는가.

박근혜 정부는 '엄청난 적자와 부채 때문에 철도 구조조정이 꼭 필요하다'고 주장한다. 그러나 철도공사는 출범 때 정부가 책임져야 할 고속철도 건설 부채 중 4조 5천억 원을 떠안았고, 적자선 운영 보조금도 제대로 받지 못해 왔다.

적자가 계속 나는 인천공항철도 인수와 이명박·오세훈이 추진한 용산 개발 사업 파산 때문에 또 수조 원의 빚이 늘었다. 결국 철도공사의 부채는 정부가 떠넘긴 것이다.

박근혜 정부는 수서발 KTX 기본 운임을 "서울역발 대비 10퍼센트 인하"하겠다고

도 한다. 그러나 이것도 완전히 기만이다.

수서발 KTX의 요금을 약간 낮추면서 생색낼 수는 있다. 그러나 수서발 KTX가 분할되면서 철도공사의 적자는 더 늘어날 것이다. 결국 새마을·무궁화호 축소, 적자 노선·역 폐쇄, 철도 요금 인상이 이어질 것이고, 인력 감축과 노동자들의 노동조건 악화로 연결될 것이 명백하다.

게다가 박근혜 정부는 "철도요금에 대한 자율성을 높여 다양한 요금체제"를 마련하겠다고 밝혔다. 결국 요금 인하가 아니라 요금 인상 가능성이 큰 것이다.

거짓선동

정부가 이처럼 꼼수와 거짓선동을 동원해 철도 분할 민영화를 밀어붙이는 것은 한국 경제가 예상보다 빠르게 악화하고 있기 때문이다.

실제로 경제성장률은 8분기 연속 바닥을 기고 있고, 한국의 최대 수출 국가인 중국의 성장률도 빠른 속도로 둔화하고 있다.

이 때문에 기업주들의 손해가 커지고 있다.

박근혜가 신속하게 '재벌 퍼주기'와 '노동자 쥐어짜기'로 돌아서는 것은 이 때문이다. 경제 위기 속에 세수가 줄어드는 상황에서, 공공 지출과 부채를 줄여 세출도 절감하려 한다.

철도 민영화를 향한 질주는 바로 이런 커다란 배경 아래서 추진되고 있다. 정부의 재정 부담을 줄이며, 대기업들에게 돈벌이 시장을 마련해 주고, 사회 전반에 신자유주의 구조조정을 확대하려는 것이다. 따라서 철도 노동자들의 파업과 광범한 사회적 연대 투쟁을 통해 민영화 질주를 막아야 한다.

박근혜 정부의 일방적 질주에 반대해서 국회 특위 구성 등을 제기하는 것은 일리가 있다.

그럼에도 투쟁이 뒷받침될 때 협상에서도 진정한 성과를 낼 수 있다는 것을 잊지 말아야 한다. 유럽에서도 '사회적 합의기구'보다는 1995년 프랑스 파업과 같은 노

동자들의 저항이 민영화를 막아 온 진정한 동력이었다.

지금 상황이 우리에게 불리하지 않다. 철도노조가 89.2퍼센트라는 역대 최고의 찬성률로 파업을 결의했고, 연대와 지지 목소리도 커지고 있다. "국민 지지 파업을 만들겠다"는 철도 노동자들의 외침은 촛불시위에서도 큰 환호를 받고 있다.

새로 나온 소책자



철도 민영화: 재앙을 향한 탈선
어떻게 막아 낼 것인가?

박설, 이정원 외 지음
노동자연대다함께
90쪽, 3,500원

20권 이상 구입시 20% 할인!

지금 집회 현장 판매 부스에서 구입하세요.

구입 문의 : 02-2271-2395,
mail@workerssolidarity.org

승리를 위해

전면 파업과 사회적 연대 투쟁으로 맞서자

민영화를 저지할 가장 중요한 동력은 바로 철도 노동자들의 힘이다. 전국적 여객·화물 운송망을 움직이는 철도 노동자들은 열차를 멈춰 민영화를 멈출 잠재력이다.

서울과 지방, 지방과 지방을 잇는 KTX·일반 열차와, 출퇴근길 핵심 대중교통 수단인 수도권 지하철이 멈춰 서면 그 파급력은 즉각적이고 어마어마하다.

화물 운송에서 철도가 차지하는 비중은 6퍼센트가량이지만, 그것이 시멘트 운송과 수출입 컨테이너 운송 등 산업에 미치는 영향도 크다.

노동자들은 이 힘으로 2002년에 김대중 정부의 철도 민영화 추진을 중단시킨 자랑스런 역사가 있다. 이미 철도노조 지부장들 사이에서는 '전면 파업 방침을 정하지는 주장이 제기되고 있다. 우리는 이런 주장을 환영하고 지지한다.

정부가 그동안 휴가철이나 방학 때를 이용해 개악을 밀어붙여 온 전례를 볼 때, 이 시기에 수서발 KTX 법인 설립 등을 밀어붙일 수 있다는 점도 경계하며 전면 파업의 태세를 갖춰야 한다.

물론, 정부는 언제나 철도 파업을 '불법'으로 규정하고 무자비한 탄압을 퍼부었다. 노동자들은 이미 몇 차례 징계를 받은 고통스런 경험도 있다.

특히 필수유지업무제는 개별 노동자들에게 법적 책임을 물을 수 있게 한다는 점에서 악랄하다. 게다가 파업 금지 대상자와 비대상자 사이를 갈라치기한다는 점에서도 해악적이다.

그럼에도 필수유지업무를 넘어 노동자들이 단결해 싸워야 파업 효과가 있고, 효과가 있어야 승리할 수 있으며, 승리해



'NLL 포기가 아니라 공공철도 포기가 진짜 문제다' 들불처럼 번지는 민영화 반대 여론

야 탄압도 최소화할 수 있다. 2007~08년 이랜드 노조는 단호한 파업으로 승리를 거둔 후 모든 고소·고발 손해배상 청구를 철회시킨 바 있다. 2009년 화물연대도 마찬가지다.

사실, 2009년에 철도 노동자들이 필수유지업무를 지키며 파업을 했음에도, 정부는 '불법 파업'으로 규정하고 파업 참가자 전원을 징계했다. 따라서 불법을 피할 길이 없다면, 파업의 효과를 극대화시켜서 정부의 공격을 무력화시켜야 한다.

“국민 지지 파업”

여기에 더해, 광범한 사회적 연대도 투쟁 승리에 반드시 필요하다. 민영화 추진은 이미 대중적 공분을 사고 있다. 1백만 명까지 모인 2008년 촛불시위 때 이미 민영화 반대 목소리가 터져 나왔고, 지금도

민영화 반대는 '대세'다.

무엇보다 진보진영은 이미 1백여 곳에 이르는 광범한 단체들을 결집해 연대체를 구성하고 민영화 반대 운동 건설에 착수했다. 앞으로도 민영화 반대 운동은 사회적 연대를 보다 폭넓게 확대해 나가야 한다.

민영화를 반대하는 모든 사람들은 박근혜 정부가 '노동 귀족', '철밥통'을 운운하며 노동자 투쟁에 대한 지지를 약화시키려는 것에 맞서야 한다. 이런 비난에 우물쭈물하거나, '노동자들도 적자 해소를 위해 어느 정도 양보해야 한다'는 식으로 대처해선 안 된다.

정부가 투자를 방기해 생긴 적자를 메우려고 노동자들이 희생할 이유는 하나도 없다. 게다가 공공부문 노동자들의 고용안정과 노동조건 향상은 우리 모두의 안

전과 공공서비스와 일자리를 위해서도 반드시 필요한 과제다.

민주노총도 경제 위기 고통전가의 신호탄인 철도 민영화에 맞서 전체 노동운동의 힘을 모아 연대를 건설해야 한다.

박근혜 정부가 국정원 선거조작 등으로 위기를 겪고 있는 이 기회에 효과적인 파업과 탄탄한 연대를 건설해 민영화 재앙을 함께 막아내자.

1인 승무제 확대 중단하라

철도공사 측이 시민 안전을 '불모'로 또 다시 1인 승무제 확대에 나섰다. 중앙선 청량리~제천 구간에 기존 기관사·부기관사 2인 운영을 폐지하고, 기관사 1인 승무로 바꾸려는 것이다.

사측은 지난 6월에도 1인 승무 확대를 시도하다, 기관사 노동자들의 반발로 한 발 물러선 바 있다. 그런데 잠시 협상에 나서는 척하더니 다시금 칼을 빼든 것이다.

사실, 이는 이미 예견된 것이었다. 공사 측은 그동안 용산개발 파산의 책임을 노동자들에게 떠넘기며 인력 구조조정을 추진해 왔다.

그러나 이는 정말 파렴치한 짓이다. 용산 개발 사업에 아무런 책임도 없는 노동자들을 쥐어짜 손실을 만회하려는 것이기 때문이다.

1인 승무제는 기관사들의 노동강도를 높이고 철도 안전에도 심각한 위협을 불러올 것이다. 2003년 대구지하철 참사의 주요 원인 중 하나가 바로 1인 승무제였다.

게다가 1인 승무제는 공황장애, 우울증 등의 심각한 문제를 일으키고, 이 때문에 철도·지하철 산업에선 기관사 자살도 비일비재한 상황이다.

따라서 노동자들에게 모든 부담을 떠넘기고 대형참사의 위험을 키우는 1인 승무제 확대는 즉각 중단되어야 한다.

지금 기관사 노동자들이 다시 투쟁에 나섰다. 노동자들은 7월 15일부터 시작될 시범실시를 저지하겠다고 버르고 있다.

이 투쟁은 중앙선 청량리~제천 구간 기관사들만의 과제가 아니다. 모든 철도 노동자에게 가해지는 공격이며 모든 철도 이용자들을 위협하는 것이기도 하다. 따라서 지금부터 더 큰 단결로 맞서야 한다. 그리고 이 투쟁을 민영화에 반대하는 투쟁과 적극 결합시켜야 한다.

www.marxism.or.kr
13년째 열리는 가장 오래된 최대 규모 마르크스주의 포럼
마시즘
MARXISM
7월 19일(금) - 22일(월)
장소: 고려대학교 주최: 노동자연대다함께
지정학적 위기: 동아시아의 불안정과 한반도
박근혜 정부에서 계급투쟁 전망 등
60개 이상의 주제
존 물러뉴, 박노자, 박흥수, 우석균 등
60여 명의 국내외 연사

관련 기사들이 실린
레프트21
108호를 구입해 보십시오.
http://www.left21.com
구입 문의: 02-777-2792
홈페이지에서 구독신청이 가능합니다.