



강력한 민영화 반대 파업 성사를 위해서도 구조조정과 현장 통제 등 당면 공격에 맞서야 한다

10월 26일 열린 '철도 민영화 반대 3차 범국민대회'는 오랜만에 전국의 철도 노동자와 사회단체 들이 모여 결의를 다지는 자리였다. 노동자들은 박근혜 정부의 민영화 정책에 분노를 터뜨렸다.

한편 철도 노동자들은 민영화 파업이 계속 지연되는 데 대한 우려도 적잖이 했다. 현장이 이완될 것을 걱정하는 것이다.

그동안 수서발 KTX 법인 설립이 지연돼 온 것은 사실이다. 그럼에도 국토부와 철도공사는 민영화를 향해 착착 나아가면서, 구조조정과 현장 통제 등 노동조건 공격에 나서고 있다.

특히 신임 사장 최연혜는 '흑자경영'을 하겠다며 대대적인 인력 구조조정을 예고하고 나섰다. 또, 취임하자마자 "0.01퍼센트의 실수도 용납 않겠다"며 '원스트라이크 아웃제'를 도입하는 등 현장 통제를 강화하고 있다. 중앙선·화물열차에 대한 1인 승무 시범운행도 재개하려 한다. 적자

해소를 위한 자산 매각 의지도 밝혔다.

이는 민영화가 노리는 효과 — 인력 감축과 노동조건 공격 등 — 가 이미 현실화되고 있음을 보여 준다. 따라서 이런 공격들에 맞서 싸워 나가는 게 중요하다.

민영화의 효과

파업이 계속 미뤄지는 상황에서 (민영화 반대 파업 일정만 바라보면) 지금 당면한 현안 문제에 적극 대응하지 않는다면, 현장 분위기가 이완되고 김이 빠질 수 있다. 노동조건 후퇴에 적극 대처하지 않으면 '이미 조건은 악화됐는데, 민영화는 막아서 뭐 하나' 하는 잘못된 냉소가 자라날 수도 있다.

따라서 공격을 직접 받는 부문과 개인만이 아니라, 노조 전체가 1인 승무제와 같은 구조조정, 현장 통제 등에 맞서 투쟁해야 한다. 이런 투쟁 속에서 근육을 단련시켜야 민영화 반대 파업도 위력적으로 할 수 있을 것이다.



거짓말 속에서 추진되는 철도 민영화

박근혜 정부의 철도 민영화 정책이 이번 국정감사에서 도마 위에 올랐다. 특히 정부가 '연내 수서발 KTX 법인 설립' 의지를 거듭 밝힌 가운데, 그것이 민영화가 아니라는 주장은 거짓말임이 들끓었다.

우선, '사기업에게 지분을 팔지 않겠다'는 정부 발표는 눈가림용 꼼수였다. 국토부는 '지분 매각 금지'가 법적 효력이 없음을 알면서도 모른 척 시치미를 떼 왔다.

국토부는 지난 5월까지 '철도 민영화 비밀TF'도 불법적으로 운영해 왔다. '요금 인하' 약속도 사기였다.

무엇보다 박근혜 정부의 철도 민영화 정책의 밑바탕이 된 한국교통연구원의 보고서도 폭로되기 시작했다.

정부는 "복수의 민간 기업 운영"을 전제로 한 이 보고서에 바탕해, 지주회사 전환, 신설노선·적자선 민영화, 물류·차

량·유지보수 분리 등의 방안을 확정했다. 애초부터 민영화 방향이 분명했던 것이다.

보고서는 수서발 KTX에 대해서도 "민간 운영이 바람직"하다고 명시했다. 다만, 민영화 논란을 피하려고 '철도공사 출자회사' 방안도 제안했다.

그런데 보고서에서 눈여겨볼 점은, 지금과 같은 형태의 수서발 KTX 법인이 큰 틀에서 '민간 운영과 같은 효과를 낸다고 설명한 것이다. 즉, 정부가 이 회사에 '공공적 성격이 있다고 한 것은 사기였다.

수서발 KTX 법인 설립은 민영화가 노리는 공공서비스 축소, 인력 감축 등의 폐해를 예고하고 있다. 게다가 일단 회사를 분리하면 사기업을 끌어들이는 것도 용이할 것이고, 정부가 계획하고 있는 일련의 철도 분할 민영화 추진에도 날개를 달아

줄 것이다.

따라서 최근 철도노조가 확대쟁대위에서 "철도공사 지분이 1백 퍼센트라 하더라도, 수서발 KTX 주식회사 설립을 전면 거부한다"고 입장을 정한 것은 옳다.

박근혜 정부는 최근 거듭 "공공기관 재무 건전성"과 "경영 효율화"를 내세우며 대기업 구조조정의 필요성을 역설했다. 정부는 국회에 제출한 '공공기관 재무관리계획'에서 대대적인 인력 감축, 노동조건 후퇴, 전기세·수도세·고속도로 통행료 인상, 공항철도 매각 등의 의지도 밝혔다.

철도 민영화 반대 투쟁은 이런 정부의 공공부문 구조조정, 경제 위기 고통전가에 맞선 저항의 중요한 축이 될 수 있다. 만약 우리 운동이 이 전투에서 승리한다면 정부의 긴축 드라이브에 제동을 걸 수도 있을 것이다.

추천 소책자

※ 20권 이상 구입시 20퍼센트 할인



철도 민영화 반대 시리즈 2
철도 민영화, 재앙을 향한 탈선 — 어떻게 막아낼 것인가?

박설 이정원 외 지음.
노동자연대다함께
3,500원

구입 문의
02)2271-2395, 010-8908-7912

추천사

박홍수 철도노조 정책팀장, 《철도의 눈물》 저자
"철도 민영화에 대해 오래 고민을 했던 사람들이 봐도 상당한 내용을 갖고 있는 책자"

임길용 철도노조 서울지방본부장
"꼼꼼하게 분석하고 대응과 방향까지 제시... 필독을 권합니다."

'원스트라이크 아웃' 도입으로 현장 통제 강화하려는 최연혜

철도공사 사장 최연혜가 부임하자마자 "모든 사고는 인재"라며 '원스트라이크 아웃제'를 도입했다. 열차 사고가 나면 앞뒤 가리지 않고 관련자를 '직위해제'부터 하겠다는 것이다. 이는 원인 규명 전에 처벌부터 하는 악랄한 조처다.

그러나 철도공사 측은 노동자들에게 '기강 확립' 운운할 자격이 없다. 최근 철도공사 간부가 협력업체의 성접대와 향응을 받았다는 의혹까지 나오지 않았던가.

최연혜 취임 한 달도 되지 않아 벌써 여러 명이 직위해제 됐다. 지금 이들은 직위해제 상태에서 임금 삭감과 자괴감·수치심 등을 겪고 있다.

구로 열차승무원의 역사 내 스크린도어가 열리지 않아 정차하지 못했다는 이유로 직위해제됐다. 기계 오작동이 무정차 통과 원인이었는데도 말이다.

일벌백계

일선 현장엔 '안전지도사'들이 상주하며 노동자들을 감시·통제까지 하고 있다. 승객들이 보는 앞에서 열차승무원들을 상대로 음주 측정까지 하고 있다고 한다.

무엇보다 이런 일벌백계식 처벌은 안전에 도움이 되기는커녕 오히려 해롭다. 엄벌주의는 잦은 사고의 진정한 원인을



처벌 강화와 현장 통제는 사고 위험을 더 키울 뿐이다.

가리고 개인의 실수를 파헤치는 데 급급하도록 만든다. 이는 노동자들을 위축시켜 사고 위험을 높이기만 한다.

사실 2005년 철도공사 전환 이래 추진돼 온 온갖 시장화 조처들 — 1인 승무 도입, 외주화 확대, 정비 주기 확대 등 — 이 바로 사고의 주범이다. 올 8월 대구역 열차 사고도 2008년 사고의 원인 중 하나였던 위험한 신호기를 개선하지 않고, 무리한 인력 감축을 시도한 탓이었다.

정부와 공사 측은 지난 5년 동안 5천1백 15명 인력 감축, 신규 노선 개통에 따른 부족 인력 미충원 등으로 위험을 키워 왔다.

그래서 2011년에 철도공사가 구성한 철도 안전위원회조차 '인력 효율화의 한계점에 도달했다'고 진단했다. 따라서 '원스트라이크 아웃'을 당해야 할 대상은 노동자들이 아니라, 위험을 만들어 온 정부와 철도공사 고위 임원들이다.

특히 지금도 계속되고 있는 인력 구조조정이 **아말로 당장 '아웃'돼야 한다.** 철도공사 측은 올해 안에 1천1백 명을 감축하겠다고 밝혔다. 따라서 철도노조는 사고의 책임을 노동자에게 전가하는 '원스트라이크 아웃제'에 맞서며, 인력 구조조정에 맞선 투쟁에도 힘을 기울여야 한다.

민영화 뒷받침할 법 개정 시도

정부가 추진 중인 철도 관련법 개정안은 분할 민영화에 필수적인 법률 준비를 위한 것이다.

이번 개정안은 특히 노선·사업별로 회계를 분리토록 하고 있는데, 이는 철도산업 전반을 산산조각 내 매각하기 쉽게 하려는 것이다. 각 사업 영역이 자체적으로 수익을 낼 수 있도록 압박함으로써, 공공서비스 축소·인력 구조조정 압력도 가하려는 것이다.

더구나 회계 분리는 흑자선의 수익으로 적자선을 지원하는 '교차보조'를 끊어 적자선 폐지 등으로 이어질 수 있다.

이번 법 개정안은 등급별 요금체계를 도입하는 내용도 담고 있다. 국토부는 이미 요금 상한제를 폐지해 요금 인상을 가능토록 하고, 수요·시간대별 차등 요금도 적용할 계획을 세웠다.

정부의 요금 인하 주장은 새빨간 거짓말이었다. 게다가 이는 고수익을 노리고 수서발 KTX에 투자하려는 자본을 유인하기 위해서도 필요한 조치일 것이다.

따라서 법 개정안이 '민간 매각, 민영화 등을 명시하지 않았다 하더라도, 그것이 민영화를 위한 것임은 분명하다. 정부가 당장 이번 국회에서 개정을 밀어붙일지 여부는 불투명하지만, 그리 멀지 않은 내년 초경에 국회 통과를 노리려 할 수 있다. 철도노조, 범대위 등은 지난 1년 반 넘게 수서발 KTX 민영화의 폐해를 꾸준히 폭로해 왔던 것처럼, 이번 법 개정안의 문제점을 지금부터 낱알이 폭로하며 입법을 저지해야 한다.

<레프트21>
철도 민영화 반대 특별 페이지
<http://left21.com/nosale>

적자선 민영화 철회하라

정부와 철도공사가 정선·진해선 등 지방 적자노선을 민영화하려고 한다.

이렇게 되면, 사기업의 이윤을 위해 각종 할인제도가 축소·폐지되고, 요금도 인상될 것이 뻔하다. 또 열차를 감축하거나 역을 무인화·폐쇄할 수 있다.

정부는, 만약 적자선을 사겠다는 사기업이 없으면 운영 책임을 지자체에 떠넘기겠다고 한다. 아예 노선이 폐지될 가능성도 높다.

따라서 적자선 민영화 저지는 중요하다. 철도는 필수 공공재다. 공공서비스의 적자는 '착한 적자'고, 수익이 나지 않더라도 운영해야 마땅하다.

기관사 1인 승무 확대 말라

지난 7월 중앙선과 화물열차 기관사 1인 승무 시범운영 저지 이후, 철도공사 측은 다시 이를 밀어붙일 기회를 노리고 있다. 두 명이 하던 일을 혼자 하게 되면, 사고의 위험이 커지고 사고 시 대처도 어려워질 것이다. 이는 이미 여러 열차 사고에서 드러난 사실이다. 게다가 중앙선의 경우, 산악지대와 곡선·터널이 많고 하나의 선로에 여러 열차가 다니는 구간을 포함하고 있어 사고가 나면 대형참사로 이어질 수 있다.

화물열차는 열차 승무원도 없는데다

차량은 20~30량으로 여객열차보다 길어, 1인 승무를 도입하면 매우 위험하다.

따라서 철도공사 측이 '안전 제일'을 외치면서 1인 승무 확대를 시도하는 것은 위선이다. 1인 승무 확대는 즉각 중단돼야 한다. 인력을 충원하고 안전 시설에 대한 투자를 대폭 늘려야 한다.

지난 7월에 그랬던 것처럼, 철도 노동자들은 이번 시범운영 시도도 좌절시켜야 한다. 최연혜가 현장 통제를 강화하고 있는 만큼, 노조 전체 차원의 대응과 방어가 필요하다.

나누고 싶은 투쟁 소식과 의견이 있다면 연락 주세요.

전화: 02-2271-2395,
010-8908-7912
이메일: mail@workerssolidarity.org

※ 연락처를 보내 주시면 <레프트21>의 철도 민영화 투쟁 관련 기사를 보내 드립니다.



노동자와 촛불의 목소리를 대변하는 노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

레프트21을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>