

요금 인하? 민간 매각 금지? 거짓말! KTX·철도 민영화 중단하라

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

우선, '사기업에게 지분을 팔지 않겠다'는 정부 발표는 눈가림용 꼼수였다.

국토부는 수서발 KTX 법인의 지분 70퍼센트를 '공적 연기금'에 배당하고, 해당 지분의 매각을 금지하겠다고 밝혀 왔다. 그런데 그 방안 중 하나로 제출된 이사회 '매각 의결 기준 강화' 조처는 위법한 것으로 밝혀졌다.

회사 정관에 지분 매각 금지 조항을 담은 방안도 법적으로 효력이 없다. 국토부가 이를 알면서도 모른 척 눈 감고 가능하다고 말해 온 것이다.

민주당 신기남 의원실에 따르면, 국토부는 철도시설공단, 한국교통연구원, 한국철도기술연구원 등의 인력 지원을 받아 올 5월까지 '철도 민영화 비밀TF'도 운영해 온 것으로 드러났다.

무엇보다 박근혜 정부의 철도 민영화 정책의 밑바탕이 된 한국교통연구원의 보고서 '철도산업구조개혁 및 철도발전계획 수립 연구'의 구체적 내용도 폭로되기 시작했다.

정부는 "복수의 민간기업 운영"을 전제로 한 이 보고서에 바탕해, 지주회사 전환, 신설노선·적자선 민영화, 물류·차량·유지 보수 분리 등의 방안을 확정했다. 애초부터



현실화되는 철도 민영화를 막기 위해 고삐를 늦추지 말아야 한다.

민영화 방향이 분명했던 것이다.

보고서는 수서발 KTX에 대해서도 "별도 회사로 운영"해야 한다고 하며, "민간 운영이 바람직"하다고 명시했다. 다만, 민영화 논란을 피하려고 '철도공사 출자회사' 방안도 제안했다. 정부는 이에 착안해 철도공사 출자 법인을 우선 설립한 뒤 사기업을 끌어들이는 방안을 채택한 것이다.

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

수서발 KTX 법인 설립은 민영화가 노리는 공공서비스 축소, 인력 감축 등의 폐해를 예고하고 있다. 게다가 일단 회사를 분리하

면 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.

전면 거부

박근혜 정부는 최근 거듭 "공공기관 재무 건전성"과 "경영 효율화"를 내세우며 공기업 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 고통전구에 맞선 저항의 중요한 축이 될 수 있다. 만약 우리 운동이 이 전투에서 승리한다면, 요금인상·대형참사·인력감축의 재앙을 막을 수 있을 뿐 아니라 정부의 긴축 드라이브에 제동을 걸 수도 있을 것이다.

따라서 진보진영은 지금도 착착 진행되는 철도 민영화 추진에 맞서, 정부의 거짓말을 들춰내며 파업과 연대 투쟁의 전열을 갖춰 나가야 한다. 노조가 예고한 12월 파업의 성공을 위해서도 투쟁 동력을 유지·강화해야 한다.

요금 폭등, 역 폐쇄 낳을

적자선 민영화 철회하라

정부와 철도공사가 정선·진해선 등 지방 적자노선을 민영화하려고 한다.

민영화 대상에 오른 8개 지선들은 수십 년간 지역 주민들의 소중한 발이었고, 그 지역의 인적·물적 교류에 중요한 구실을 해 왔다. 2010년 한 해 이용객만 약 5백만 명이다.

노선이 민영화되면, 사기업의 이윤을 위해 각종 할인제도가 축소·폐지되고,

요금도 인상될 것이 뻔하다. 또 "효율화"를 명목으로 열차를 감축하거나 역을 무인화·폐쇄할 수 있다. 사측은 이미 올해 7월 진해선 열차 운영을 1일 13회에서 4회로 감축한 바 있다.

사기업이 안전시설에 대한 투자를 제대로 할 리도 없다.

정부는, 만약 적자선을 사겠다는 사기업이 없으면 운영 책임을 지자체에 떠넘

기겠다고 한다. 지자체가 부담할 수 없을 경우엔 아예 노선이 폐지될 가능성도 높다. 이미 일본 철도 민영화 과정에서도 적자 지방선 폐쇄가 잇따랐다.

따라서 적자선 민영화 저지는 중요하다. 이미 해당 지역에서는 철도노조 지방본부와 단체들이 민영화 규탄 목소리를 내고 있다. 정선 등에서는 새롭게 대책위도 건설되고 있다.

철도는 필수 공공재다. 공공서비스의 적자는 '착한 적자'고, 수익이 나지 않더라도 운영해야 마땅하다. 적자선 민영화가 아니라, 오히려 정부 지원을 대폭 늘려야 한다.

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 책"

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

'원스트라이크 아웃' 대상은 노동자가 아니라 인력 구조조정

철도공사 사장 최연혜가 부임하자마자 "모든 사고는 인재"라며 '원스트라이크 아웃제'를 도입했다. 열차 사고가 나면 앞뒤 가리지 않고 관련자를 '직위해제'부터 하고 사후에 징계 여부를 결정하겠다는 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.

지금 노동자들은 직위해제 상태에서 임금 삭감과 자괴감·수치심 등을 겪고 있다. 최연혜 취임 한 달도 되지 않아 벌써 기관사 네 명과 열차승무원 한 명이 직위해제 됐다.

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

일벌백계

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

무엇보다 이런 일벌백계식 처벌과 현장 통제는 안전에 도움이 되기는커녕 오히려 해롭다.

엄벌주의는 잦은 사고의 진정한 원인을 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



처벌 강화와 현장 통제는 사고 위험을 더 키울 뿐이다.

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 구조조정이야말로 당장 '아웃'돼야 한다. 철도공사 측은 올해 안에 1천1백 명의 인력을 감축하겠다고 밝혔다.

이렇게 볼 때, 철도노조는 안전 사고의

책임을 노동자에게 전가하는 '원스트라이크 아웃제'에 맞서며, 인력 구조조정에 맞선 투쟁에도 힘을 기울일 필요가 있다.

사실 인력 구조조정, 현장 통제 등은 민영화가 노리는 것이기도 한데, 이런 공격에서 조합원들을 효과적으로 방어하지 못하면 자칫 '민영화 반대 투쟁은 해서 뭐 하나' 하는 식의 냉소를 키울 우려도 있다. 12월 예고한 파업을 위해서라도 지금부터 현장 투쟁을 확대해 나가야 한다.

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 차

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

따라서 철도공사 측이 '안전 제일'을 외치면서 1인 승무 확대를 시도하는 것은 우선이다. 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.

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 사업영역이 자체적으로 수익을 낼 수 있도록 압박함으로써, 공공서비스 축소·인력 구조조정 압력이 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 것임을 분명히 할 필요가 있다. 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.

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