



철도 부채 책임을 노동자에게 전가 말라 고양차량지부 투쟁 정당하다

신임 사장 최연혜의 일방적인 시간의 근무·대체근무 금지 조처로 현장 노동자들의 불만이 고조되고 있다.

철도 노동자들은 그동안 5천여 명 감축으로 극도의 인력 부족을 겪어 왔다. 그래서 울며 겨자 먹기로 대체근무, 연장근무 등으로 인력 부족분을 메워 왔다.

그런데 최연혜는 '인건비 절감'을 이유로 이조차도 금지해 버렸다.

업무량은 그대로 두고 시간만 줄여, 노동강도 강화와 수당 삭감을 야기하고 있

는 것이다. 따라서 노동자들이 이런 사측에 분노하는 것은 완전히 정당하다. 지금 고양차량지부의 투쟁은 최연혜 취임 이후 뻣뻣해진 노동 조건에 대한 현장 노동자들의 불만을 대변하고 있다.

'안전 제일' 운운하며 원스트라이크 아웃제를 도입한 철도공사 측이 정작 안전과 직결된 인력 충원 요구를 거부하고 오히려 감축에 나선 것은 완전히 역겨운 일이다. 노동자들이 보수품 부족에 허덕일

때, 철도공사 간부들은 부품 비리를 저지르고 산재를 은폐하는 부도덕한 짓도 일삼았다.

최연혜는 지금 뻔뻔스럽게 철도 부채의 책임을 노동자들에게 전가하고 있다.

그러나 철도의 '부채 위기'는 노동자 책임이 아니다.

'용산 개발' 파산, 정부의 PSO 보상 미지급, 사기업의 빚을 떠안은 인천공항철도 인수 등이 바로 부채 급증의 원인이 다.

지금 고양차량지부의 투쟁은 다른 노동자들의 투지를 자극하고 있다.

다음주부터 서울지역 차량지부들도 인력 충원 등을 요구하는 농성을 시작하려 한다. 서울차량지부는 11일부터 임시열차 검수 거부를 결정했다.

이 투쟁이 확대되고 나아가 승리한다면, 사측의 긴축 강요 계획에 제동을 거는 효과를 낼 것이다. 사측의 전방위적 긴축에 맞서 철도노조 전체가 조직적 항의를 시작할 때다.

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”

엄길용 철도노조 서울지방본부장
“꼼꼼하게 분석하고 대응과 방향까지 제시... 필독을 권합니다.”

최연혜, KTX 법인 분리 반대?

정부의 KTX 민영화 추진 의지는 여전히 강력하다

철도공사 신임 사장 최연혜가 최근 “먼저 뼈를 깎는 노력을 하고, [정부에] 건의할 것은 당당하게 하겠다”고 말했다. 대대적인 인력 구조조정, 자산 매각 등 확고한 긴축 의지를 재차 강조하면서도, 수서발 KTX 법인 분리에는 반대한다고 밝힌 것이다. 이에 일각에선 내심 KTX 민영화가 어려워질 수도 있지 않느냐는 기대도 나온다.

그러나 박근혜 정부는 여전히 강력한 의지를 드러내고 있다.

정부는 거듭 ‘연내에 법인을 설립하겠다’고 밝혔고, 최근에도 ‘12월 초까지 철도공사 이사회를 열어 수서발 KTX 신설 법인의 출자를 결의하라고 촉구했다. 국토부는 최연혜가 당선하자마자 ‘정부 정책을 충실히 이행하겠다’는 내용의 경영계약서에 사인하라고도 주문했다. 최연혜는 두 달 내에 이를 실행에 옮겨야 할 처지에 놓여 있다.

정부가 KTX 민영화를 강력히 추진하려는 데는 그만큼 이유가 있다.

정부는 수서발 KTX와 같은 덩치 큰

핵심 간선을 민영화해 철도산업 전반에 수익 경쟁, 비용절감 등 시장개혁의 효과를 높이고, 이를 지렛대 삼아 공공부문 전체에 신자유주의 구조개편을 확대하려 한다.

또 이 사업에 균침 흘리는 재벌·기업주들에게 안정적 수익처도 보장해 주고자 한다. 그래서 수서발 KTX 민영화는 박근혜 정부의 철도 민영화 정책에서도 중요한 출발점이 되고 있다.

» 뒷면으로 이어짐

임금 동결, 인력 감축, 현장 통제 강화 구조조정에 맞선 현장 투쟁을 확대해야 한다

철도공사 사장 최연혜가 '2015년 흑자 전환'을 강조하며 강도 높은 '자구 노력'을 다짐하고 있다. 그는 "복사지 한 장도 아껴야 한다"며 자산 매각과 구조조정을 통해 매년 1천억 원을 줄여나가겠다고 밝혔는데, 노동자들의 인건비가 중요하게 포함됐다.

이미 철도공사 측은 노동자들에게 적자의 책임을 전가하고 있다. 특히 내년 임금을 동결하고, 임금 인상 효과를 내는 자동 근속승진제도 폐지하려 한다. 물가 인상을 고려하면 실질 임금 삭감인 셈이다.

심지어 사측은 최근 인건비를 더 줄이겠다고 '시간외 근무, 대체근무 금지' 지침을 내렸다.

이 때문에 현장 노동자들의 불만이 커지고 있다. 특히 인력 부족 문제가 심각한 고양의 KTX 정비 부문(차량)에서 지부장 농성과 집회 등 투쟁이 시작됐고, 서울지역의 차량지부들도 조만간 농성에 돌입할 계획이다.

역사에서 근무하는 노동자들도 불만이 높다. 대체근무가 금지돼 누가 병가라도 내면 노동강도가 엄청 세지는 것이다.

공사 측은 올해에만 두 차례나 노동자들의 저항으로 무산된 중앙선 여객열차, 화물열차의 1인 승무도 다시 추진하려 한다. 이를 포함해 전체 정원을 1천1백 명 줄이겠다는 것이다. 또 내년 신규채용의 10퍼센트를 시간제 일자리로 채우는 등 노동유연화도 확대할 계획이다.

이 모든 점들은 '안전'을 최우선한다'는



구조조정은 민영화의 핵심 폐해 중 하나다

최연혜가 얼마나 위선적인지를 잘 보여준다. 최연혜는 안전에 관해서는 "0.01퍼센트 실수도 용납하지 않을 것"이라며 '원스트라이크 아웃제'를 도입했다. 그러나 인력 부족과 비정규직 확대야말로 그 간 빚어진 각종 사고의 주범 중 하나다.

위선

무엇보다 일벌백계식 조치는 노동자들을 위축시켜 오히려 사고 위험을 높이기만 할 것이다. 이는 이미 2012년에 철도공사 측이 외부 전문가들로 구성된 '휴먼에러조사위원회'가 지적한 바이기도 하다. 이 위원회는 처벌에 의존하지 말

고, 기관사들의 수면시간 확보, 안전 설비·제도 개선 등을 시행하라고 권고했다. 실제로 노르웨이에서는 노동자 개인의 책임을 묻지 않는 것을 전제로 안전 시스템을 개편해 효과를 봤다.

따라서 지금 최연혜가 '안전 확립' 운운하며 현장 통제를 강화하는 진정한 목적은, 노동자들을 위축시키고 임금·노동조건에 대한 공격을 수월하게 하려는 것이다. 그러므로 지금 현장에서 벌어지는 최연혜의 구조조정과 현장 통제 강화에 맞서는 것이 매우 중요하다.

일본 철도 노동자들의 경험을 반면교사 삼을 필요가 있다. 일본 정부는 1986년

말 철도 민영화에 앞서 집중적으로 근무 기강 잡기에 나서며, 노동조건 후퇴, 비정규직 확대, 사무소 통폐합과 지방선 폐지 등 대대적인 구조조정을 추진했다. 그런데, 당시 노조들은 이에 효과적으로 맞서지 못했다. 이는 민영화 반대 투쟁도 어렵게 만드는 효과를 냈다.

따라서 민영화 반대 파업을 힘있게 조직하기 위해서라도, 지금 벌어지거나 예고되는 구조조정과 현장 통제에 맞서 투쟁을 조직해야 한다. 특히 직종별 노동조건 등의 차이 때문에 대응도 천차만별일 수 있는데, 노조 전체 차원의 대응을 조직해 노동자들의 투지와 사기를 끌어 올려야 한다.

» 앞면에서 이어짐

따라서 최연혜가 이런 정부를 완전히 거스를 수 있다는 보장은 어디에도 없다. 특히 최연혜는 민영화 자체에 반대해서가 아니라, 철도공사의 '경쟁력'을 높이기 위해 이견을 드러내고 있을 뿐이다. 즉, 요금 인상, 인력감축, 공공서비스 후퇴 등에 반대해서가 아니라, 철도공사 경영진으로서 수서발 KTX 같은 알짜배기 흑자노선을 포기할 수 없는 것이다.

게다가 최연혜는 지방 적자선 민영화에

대한 논란이 일고 있는 와중에도, 그저 '검토한 바 없다'며 답변을 회피하고 있다.

사실 최연혜가 강력하게 의지를 드러낸 '적자 해소'를 위해서는 안 그래도 천덕꾸러기 취급을 받아 온 지방 '적자선'은 팔아치우거나 용도 폐기할 가연성이 높다. 철도공사 측은 이미 최연혜 취임 전에 8개 적자선 민영화 계획을 국토부에 제출한 바도 있다.

이런 점들 때문에 '결국 최연혜가 수서발 KTX 법인 설립은 받아들이고, 그 속

에서 철도공사 지분을 늘리는 방향으로 나아갈 것'이라는 우려도 나온다.

그러나 철도노조가 옳게 지적했듯, 철도공사의 초기 지분이 얼마가 되든 이는 민영화로 이어질 것이다. 법인이 분리되면, 여기서 벌어들이 수익으로 적자 노선을 지원할 수 없게 되고, 나머지 사업 분야들에서 요금 인상, 투자 축소, 구조조정 확대 등의 압력도 가중시킬 것이다.

무엇보다 최연혜는 지금 전방위적 구조조정을 천명하며 철도공사 내부에서 체

계적인 시장화 조치를 확대하고 있다. 이 같은 공격은 노동자들의 노동조건을 후퇴시킬뿐 아니라, 안전 사고 위험을 높이고 공공서비스를 후퇴시킬 것이다. 시장화와 민영화 사이에는 만리장성이 있는 게 아니다. 구조조정에 맞선 투쟁이 중요한 이유다.

따라서 철도노조 활동가들은 현장에서 확대되고 있는 공격에 맞서며 12월 예고한 민영화 반대 파업 등 투쟁 조직에 힘을 쏟아야 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 관련 기사를 보내 드립니다.



노동자와 촛불의 목소리를 대변하는 노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

레프트21을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

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

<http://www.left21.com>