



철도 민영화 재앙으로 치닫는 박근혜

파업과 연대 투쟁으로 막을 수 있다

박근혜 정부가 결국 철도 분할 민영화라는 재앙을 향해 미친 질주를 시작했다. 정부는 내일 요식적인 '공청회'를 한 후, 철도산업위원회 의결을 통해 곧바로 수서발 KTX 민영화에 착수할 듯하다. 박근혜가 이처럼 속도를 내는 이유는, 법 개정 없이도 민영화의 길을 열어젖히는 효과를 낼 수 있기 때문이다.

정부는 이를 디딤돌 삼아 2014년 물류자회사 설립, 2015년 적자노선 민영화와 차량 정비 자회사 설립, 2017년 철도 지주회사 전환, 신설노선 민영화 등으로 달려 나가려 한다. 즉, 철도 사업 전반에 시장의 독소를 집어 넣어 돈벌이 노름판으로 만들겠다는 것이다.

'국민적 합의와 동의 없이는 민영화를 하지 않겠다'던 박근혜의 말은 역시 사기극이었다. 용산개발 사업 부도가 이런 방향으로 가는 지렛대 구실을 했을 것이다. 무엇보다 박근혜는 심화하는 경제 위기 속에서 재벌 퍼주기와 노동자 쥐어짜기 방향을 확고히 하고 있다.

물론, 국토교통부는 반대 여론의 눈치를 보며 여전히 "민영화가 아니다" 하고는 가리고 아웅하고 있다. 수서발 KTX

는 사기업이 아니라 연기금이 지분의 70퍼센트를 갖는 "공공" 모델이라는 것이다.

그러나 코레일의 지분을 30퍼센트 미만으로 제한하고 경영에서 배제하겠다는 것은 누가 봐도 민영화를 위한 것이다. 게다가 연기금은 언제든 매각할 수 있는 "주인 없는" 지분이다. 즉, 코레일의 지분 제한은 사기업 진출을 위한 발판이다.

노골적인

철도 지주회사 방안이 "독일식 공공" 모델이라는 것도 뻔한 거짓말이다.

우선, 독일에서도 지주회사 전환은 분할 매각으로 가는 길이었다. 이에 따라 지선에 사기업들이 진출하며 대규모 인력감축과 공공성 후퇴를 낳았다.

그런데 박근혜 정부의 방안은 독일식도 아니다. 주요 간선을 민영화하는 것이기 때문이다. 국토부 내부 검토 문건도 간선 부문에서 "일부 노선을 개방"하겠다고 했다. 더구나 독일에선 시설과 운영 부문이 한 지주회사 아래 있지만, 박근혜 정부는 현재의 상·하분리 체제를 더 확고히 하려 한다.

결국 박근혜 정부의 방안은 철도를 산산조각 내 완전히 시장에 내맡긴 영국식 분할 민영화에 가깝다. 그리고 이것은 요금 인상, 대형참사, 인력 감축 등 끔찍한 재앙을 뜻한다.

국토부 장관 서승환은 이미 "민간 회사 등이 경영 효율화를 통해 인건비를 줄일 수 있다"며 본심을 드러내고 있다. 정부는 향후 "철도 요금에 대한 자율성을 높여 열차종별, 서비스별 요금체제를 운용"한다고 밝혔다. 서울지하철 9호선처럼 요금을 인상할 수 있는 것이다.

더구나 철도를 잘게 쪼개면, 통합적 안전관리가 어려워져 사고 위험도 커진다. 지금 시행되고 있는 시설 유지·보수 업무 외주화라도 이미 많은 이들이 목숨을 잃었다.

게다가 '경쟁' 압력 속에서 확대될 인력

감축과 노동조건 후퇴는 각종 사고로 이어질 수 있다. 이미 KT에선 민영화 과정과 그 이후 대량해고, '희망퇴직', 실질임금·복지 축소 등으로 노동자들의 고통이 이만저만이 아니다. 국토교통부가 모범으로 내세우는 일본에서도 철도 분할 민영화로 노동자 7만 7천여 명이 일자리에서 쫓겨났다.

철도 분할 민영화는 박근혜 정부가 추진하려는 신자유주의 구조조정과 고통전가의 신호탄이기도 하다. 취임 초부터 온갖 약재와 위기 속에 비틀거리던 박근혜는 이제 다시 힘을 추스르며 재벌 퍼주기와 노동자 쥐어짜기를 향한 폭주 기관차의 시동을 걸려고 한다.

따라서 철도 노동자들과 노동운동은 철도 민영화에서부터 이 폭주 기관차의 브레이크를 걸어야 한다.



돈보다 사람·안전·생명이다 —

민영화 무엇이 문제이고 어떻게 막을 것인가?

강동훈 외 지음 | 노동자연대다함께 발행 | 134쪽 | 4,000원
구입 문의 : 02-2271-2395, mail@workerssolidarity.org

※ 20권 이상 구입시 20퍼센트 할인해 드립니다.
대형장 입구에서 구입할 수 있습니다.

새로 나왔습니다!

우리 자신의 힘을 믿고

전면 파업에 시동을 걸자

5월 25일 5천여 명이 모인 철도 노동자 결의대회는 인상적이었다. 팽별 아래서도 민영화 반대 합성을 높이던 노동자들은 투지와 사기가 높아지고 있음을 보여 줬다.

이제 이런 노동자들의 힘을 모아 본격적인 파업을 건설해야 한다.

최근 철도노조 지부장 22명이 “시급한 쟁의 결의와 찬반투표 조직”을 공개 호소한 것은 전적으로 옳다. 곧 있을 철도산업위원회 의결만으로 곧장 수서발 KTX 민영화 절차가 시작될 수 있다. 따라서 서둘러 전면 파업에 시동을 거는 게 필요하다.

철도 노동자들은 열차를 멈춰 세워 박근혜 정부를 압박할 막강한 힘을 갖고 있다. 2002년 역사적인 파업 때도 정부와 지배자들은 “교통대란”과 “물류대란” 앞에 꺾였었다. 당시 물류협회 한 간부는 “2~3일만 파업이 지속되면 운송 체계가 전반적으로 마비 상태에 빠질 수 있다”고 했다. 결국 김대중 정부는 철도 민영화를 포기해야 했다.

최근 코레일 사측이 1인 승무 확대를 유보한 것도 철도노조의 힘을 두려워하기 때문이다. 저들은 기관사 노동자들의 투쟁이 민영화 반대 파업에 불을 붙일까 봐 걱정했을 것이다.

사실, 지난 이명박 정부가 KTX 민영화의 악몽을 이루지 못한 데는 광범한 반대 여론뿐 아니라, 지배자들 내 갈등도 한몫했다. 코레일 사측도 자신의 이권을 지키



려고 반대 목소리를 냈다.

그러나 코레일 사측과 관료들은 노동자 구조조정과 시장화 조치를 확대해 온 장본인이기도 하다. 이들은 용산개발 부도의 책임을 노동자들에게 떠넘기려고 “희망퇴직” 운운했고, 최근엔 1인승무 확대도 추진했다. 그러므로 이들은 일관되게 민영화를 반대할 수 없다. 박근혜 정부도 코레일 사장을 물갈이 하며 관료들을 다 잡고 있는 상황이다.

민주당도 철도 민영화를 함께 막을 동지로 보기 힘들다. 민주당은 김대중 정부 시절에 철도 민영화를 추진한 당사자다. 지금도 민주당 일부는 경쟁 체제 도입의

한 방식인 ‘제2공사화’에 적극 찬성한다. 그래서 민주당은 정부의 꼼수에 얼마든지 흔들리고 뒷걸음칠 수 있다.

사회적 합의

따라서 지금 ‘노사민정 논의기구’ 등 사회적 대화로 민영화를 저지할 수 있다고 보기는 힘들다. 지금은 기층 노동자·민중 속에서 광범한 민영화 저지 운동을 건설하는 데 계속 매진해야 할 때다.

지금, 수많은 시민사회단체들이 철도 노동자들의 투쟁에 기대를 걸며 지지와 연대를 보내고 있다.

철도 민영화 반대 운동은 이미 전국과

서울 전역에서 지역대책위원을 구축했다. 서울·부산·수원·경남·호남·영주·대전·광주 등 전국 곳곳에서 지역대책위원이 ‘1백만 서명운동’에 돌입했다. 통합진보당 순천·광주 시의원들은 철도 민영화 반대 시의회 결의안을 통과시키기도 했다. 민주노총 공공부문 노동자들이 함께하는 공투본과 민영화반대공동행동도 가동되고 있다.

노동자 파업과 이런 연대 투쟁의 결합이야말로 박근혜의 민영화 정책을 패퇴시킬 진정한 힘이다. 박근혜 정부가 공공서비스 전반의 민영화를 추진하는 상황에서, 가스·의료·발전 등 노동자들과 함께 단결해 싸운다면 그 힘은 몇 배가 될 것이다.

박근혜는 집권 초부터 위기를 거듭하며 약점을 드러내 왔다. 경제 위기와 한반도 위기라는 객관적 조건이 박근혜 정부 운신의 폭을 제한해 왔고, 부패한 우파에 기반해 낡고 시대착오적인 태도를 보이는 박근혜 정부의 성격이 위기를 거듭 촉발해 왔다. 근래 남북회담의 파탄 과정도 이것을 보여 줬다.

‘경제 민주화와 복지 확대’ 공약을 팽개친 박근혜에 대한 분노가 커지는 속에서, 여기저기서 노동자들의 요구와 투쟁이 불거지고 있다. 무엇보다 민영화에 대한 대중적 반감은 폭발성이 강하다.

이런 상황에서 우리가 강력히 단결하고 투쟁한다면, 얼마든지 재앙의 질주를 막을 수 있다.

박근혜가 가려는 길

1백개로 쪼개진 영국 철도가 보여 준 재앙

박근혜의 구상과 너무도 흡사한 영국식 분할 민영화는 세계적으로 악명 높은 재앙의 길이다.

영국에서 민영화의 시작을 알린 것은 1980년대 대처 정부였다. 1950~60년대 장기호황이 끝나고 경제가 위기에 빠지면 서, 지배자들은 노동계급을 더 쥐어짤 신자유주의를 천명했다.

영국 보수당 정부는 1990년대 중엽부터 철도 민영화에 착수했다. 정부는 철도 사업 전체를 1백여 개로 쪼개서 사기업에 팔아 넘기겠다고 선언했다.

이권을 잃을까 걱정하던 일부 정부 관료들, 심지어 일부 보수당 의원들도 반발하고 나섰다. 그러나 이들의 반대는 일관되지 않았고, 대처 정부하에서 약화된 노동운동은 민영화를 막아내지 못했다.

결국 영국 철도는 1997년 4월에 완전히

분할 민영화됐다. 그리고 그 결과는 끔찍했다.

시설 유지·보수를 맡았던 사기업 레일트렉은 최소한의 안전을 위한 투자에조차 인색했다. 1997년 런던 사우스울 사고로 7명이 사망한 것은 이 때문이었다.

그러나 이윤에 눈이 먼 레일트렉은 이 사고 이후에도 재정 부담을 이유로 보호장치를 설치하지 않았다. 이 때문에 2년 뒤 런던 패딩턴역 근방에서 열차 충돌 사고가 벌어져, 다시 31명이 목숨을 잃었다.

사기업들이 돈벌이 경쟁을 하는 체제에

서는 최소한의 통합적 안전시스템도 불가능했다. 2001년에 레일트렉 대변인은 이렇게 시인했다. “선로 시설도 있고, 열차도 그대로 있다. 그런데 우리는 이 둘을 어떻게 결합시켜야 할지 솔직히 모르겠다.”

열차 운행사들도 주주 배당을 위해 공공성을 내팽개치기는 마찬가지였다. 이 기업들은 고장 난 안전장치를 수리하지 않은 채로 운행을 감행하기 일쑤였다.

특히 영국의 철도 요금은 매년 치솟아 대중의 원성을 사고 있다. 2013년 현재 서울역에서 수원역 거리(리버풀-맨체스

터)의 1년 이용료가 한국보다 5~6배나 비싼 4백80만 원이나 된다. 게다가 정부의 보조금은 줄어들기는커녕, 민영화 이후 두 배 가까이 늘었다. 사기업의 이윤을 보장하려고 혈세를 쏟아부은 탓이다.

영국 기관사 노조의 앤드루 머리는 이렇게 말했다.

“영국 철도의 경험 덕분에 ‘민영화와 자유 시장이 우월하다’는 주장이 끝날 수 있다면, 그리고 우리 사회가 자본주의에 맞선 대안을 다시 한 번 주목하게 된다면, 영국에서 우리가 겪은 온갖 괴로움들은 결코 헛된 일만은 아닐 것이다.”



노동자 투쟁 지지 기사가 실린

레프트21 106호를 구입해 보십시오.

<http://www.left21.com>

구입 문의: 02-777-2792 | 홈페이지에서 구독신청이 가능합니다.