

“철도민영화 저지는 정치적인 투쟁, 반드시 승리할 수 있다”

국제운수노련(International Transport Workers' Federation)
철도분과 의장 외스타인 아슬락센(Øystein Aslaksen) 인터뷰

인터뷰어/정리: 정영섭 | 사무처장

일시: 2013년 8월 26일(월)

철도노조와 공공운수노조/연맹이 주최하고 KTX민영화 저지와 철도공공성 강화 범대위, 공공부문 민영화 반대 공공성 강화 공동행동, 민주화를위한전국교수협의회, 민주노총 등이 후원한 ‘한국 철도의 미래를 위한 국제 심포지엄’에 참가하기 위해 한국에 온 국제운수노련 철도분과 외스타인 아슬락센 의장을 만나 철도 민영화 문제에 관해 이야기를 나눴다. 그는 노르웨이 기관사노조(Norwegian Locomotive Drivers' Union) 전 위원장 출신이며 노르웨이 국영 철도위원회 위원도 맡고 있다.



사 회운동: 국제운수노련 철도분과에 대해서 간략한 소개말씀 부탁드립니다.

아 슬락센 의장(이하 이슬락센): 국제운수노련은 전 세계 운수노동자들의 가장 광범위하고 큰 노조연합 조직이다. 모든 운수 분야의 노동자를 조직하고 있다. 조직 내에서 가장 큰 부위가 도로운송과 철도 분야 노동자들이다. 그들이 약 50%를 차지한다. 국제운수노련은 편의치적선박(flags of Convenience)¹⁾ 캠페인으로 유명하다. 국제운수노련은 50년 이상 이 캠페인을 지속해 왔으며 그 성과로 올해 8월 20일부터 ‘국제 해사노동 협약’(Maritime Labor Convention)이 발효되었다. 국제운수노련은 전 세계적으로 선원, 항만 노동자, 항공사노동자, 철도노동자, 도로운송 및 지하철 노동자 등을 포괄하고 있으며 150여 국가의 약 450만 운수노동자를 대표하는 700여개 노조들이 가입해 있다(www.itfglobal.org 참조). 한국에서는 철도노조가 가입해 있다. 아시아태평양 지역, 유럽 지역, 아메리카 지역, 아랍 지역, 아프리카 지역 등 지역 조직들이 있다.

최근에 준비하는 캠페인으로 도로운송 노동자들에 대한 것이 있다. 도로운송 부문에 점점 더 초국적 자본이 들어오고 있고 특히 버스, 지하철 등 도시 교통부문에서 그러하다. 대개 미국 자본들이다. 그래서 미국에 있는 동지들과 협력하고 있다. 또한 디에이치엘(DHL), 페덱스, 유피에스(UPS) 같은 소화물 배달회사 노동자들 문제에도 개입하고 있다. 이들의 노동조건 역시 매우 열악하

1) [편집자 주] 편의치적선(便宜置籍船)은 선박 소유·운항 등의 편의(선박 소유와 소득에 대한 저율과세, 외국인 선원의 자유로운 사용, 선박구조기준 회피 등)에 따라, 선박 소유자의 국가가 아닌 외국에 등록된 선박을 말한다. 선주 국가의 노동규제를 피하기 위한 목적으로도 활용되며, 저임금·장시간 노동이나 위험한 노동환경 등의 원인이 된다. 국가 단위 선원노조의 감시범위를 벗어나 있다.

다. 최근에는 터키 항공노동자들 해고 문제에도 연대하고 있다.

유럽운수노련은 국제운수노련의 최대 지역조직인데, 서유럽 노조들만 포괄하는 것은 아니다. 예를 들어 철도분과로 보더라도 러시아 철도노조가 제일 크다. 우크라이나나 벨로루시의 철도노조도 규모가 큰데 역시 유럽운수노련 소속이다.

사 회운동: 최근 세계적으로 철도 민영화나 구조조정 흐름은 어떤가?

아 슬락센: 라틴아메리카 사례가 대표적이다. 많은 철도가 민간자본에 팔렸다. 정부나 지자체의 투자가 미흡했고 관리도 부실했으며, 국제통화기금(IMF)과 세계은행(WB)이 민영화 정책을 강요하여 민영화된 것이다. 라틴아메리카의 철도 네트워크는 민영화의 심각한 폐해를 겪었다. 최근 일부 국가들에서는 철도를 재국유화 하였다. 민간자본이 이윤 획득에만 집착하고 시설 투자나 서비스 개선을 소홀히 하였기 때문이다. 예를 들어 아르헨티나가 그러하다.²⁾ 최근에 아르헨티나에서 대형 철도사고가 일어났는데 그것은 민간기업이 철도시설에 대한 투자를 하지 않았고 관리도 부실했기 때문이다. 공공 소유 하에서 철도네트워크가 잘 작동할 수 있고 라틴아메리카에서 더 진보적인 정책이 시행될 수 있도록 노동자들이 노력을 지속해야 한다.

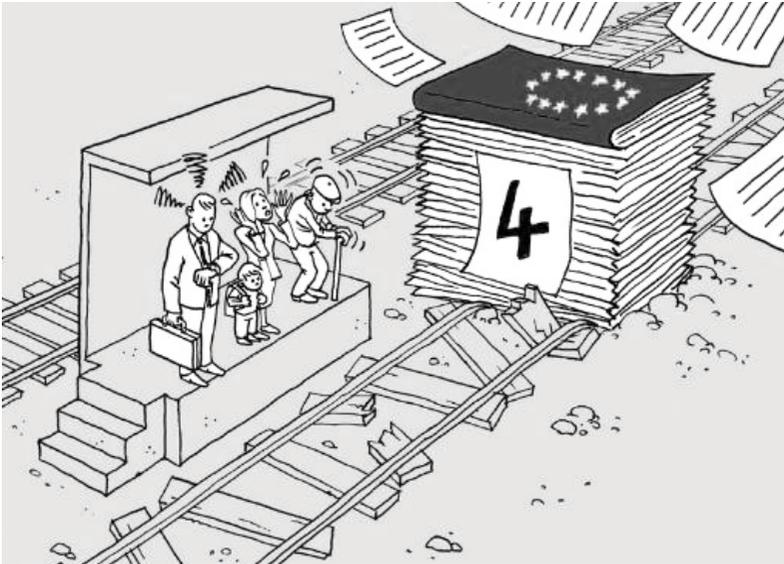
유럽에서도 민영화 흐름이 강하다. 유럽의 철도산업은 수십 수백억 유로 규모에 달한다. 지금까지는 대부분의 철도가 국유기업인데 민간자본이 시장에 접근하려 하고 있다. 최근에 유럽연합(EU) 집행위원회는 4차 철도종합정책(Railway Package)을 발표하였는데, 철도운영에 대한 의무적인 경쟁입찰을 제

2) [편집자 주] 지난 6월 아르헨티나 정부는 브라질 자본인 ALL이 운영하던 2개(8,000km)의 철도노선 관련 계약을 취소하고 재국유화하기로 했다고 발표하였다.

안하고 있다. 이것은 실제로 대규모 민영화를 의미하는 것이다. 또한 철도노선에 대한 접근 개방을 천명하고 있는데 이는 민간자본이 이윤이 나는 흑자선을 운영할 수 있도록 해서 이윤만 가져가는 행태(cherry picking)를 조장할 것이다. 납세자들은 높은 요금을 감당해야 할 것이고, 기존에 흑자선에서 나온 이윤을 적자선에 지원하던 교차보조도 불가능해질 것이다. 이런 정책을 유럽연합이 강요하고 있다.

사 회운동: 이러한 민영화 정책에 대한 국제운수노련의 입장은 무엇인가?

아 슬락센: 국제운수노련은 철도를 공공재로 본다. 철도는 전 세계 민중들에게 매우 중요한 공공재이기에 반드시 공공의 자산에 속해야 한다. 우리는 민영화에 영향을 받는 가맹 노조의 투쟁과 활동을 지원하고 지지한다. 세



▲ 4차 유럽 철도종합계획을 풍자한 만평 (출처: 국제운수노련 홈페이지)

계 곳곳에서 진행되는 민영화 저지 운동에 국제운수노련이 참여하는 것은 중요한 일이고 각국의 경험으로부터 배우는 것 역시 중요하다. 어디서든 민영화가 진행되는 것이 현재적 경향이기 때문이다. 각국의 민중들은 민영화에 반대해 왔고 성공을 거둔 경우도 많았다. 자본은 끊임없이 이윤 확대를 위해 민영화를 추구하지만, 민중들은 공공부문의 서비스가 강화되는 것을 바란다.

[참고] 유럽운수노련의 요구(출처: 국제운수노련 홈페이지)

우리의 철도와 일자리를 지키자!

철도산업에 대한 자유화와 경쟁도입은 △감원 △외주화와 하청 증가 △비정규 불안정 고용 증가 △파견노동 증가 △업무량과 노동강도 증가 △노동시간 유연화, 교대제 개악으로 이어진다.

시설과 운영의 분리 반대!

시설과 운영을 각각 담당하는 회사로 나누면 필연적으로 행정비용이 증가한다. 차량과 선로 시스템 사이의 밀접한 조정과 소통, 협력이 안전성을 높일 수 있다. 시설과 운영 분리는 안전을 위협한다.

철도 여객서비스 자유화를 중단하라! 각국 정부가 자국민들의 요구를 바탕으로 공공운수 서비스를 제공하는 최선의 방식을 선택하도록 보장하라! 철도노동자 노동권과 노동조건 보장하라! 철도는 공공서비스다!

사 회운동: 국제운수노련은 민영화를 저지하고 공공성을 강화하기 위해 어떤 전략을 취하고 있는가?

아슬락센: 각국의 노동조합이 이러한 이슈에 있어서 가장 핵심적인 역할을 한다는 것을 이해할 필요가 있다. 국제운수노련은 그러한 활동을 지원하고 조력한다. 국제운수노련은 정책을 논의하고 바람직한 대안을 가맹 노동조합에 제공하며, 각국 노동조합의 활동 경험을 교류하고 나누도록 한다. 또한 국제적인 캠페인을 제안하고 이를 추진한다.

민영화 저지 투쟁의 가장 중심 주체는 그 나라의 노동조합이다. 따라서 민영화에 대응하는 해당 노동조합의 노조 조직률이 매우 중요하다. 노조 조직률이 높고 힘을 유지하면 민영화에 잘 대응할 수 있다.

사회운동: 작년 스페인 철도노동자들이 민영화 반대 파업을 여러 번 벌였다. 이와 같이 주목할 만한 민영화 저지 투쟁 사례가 있다면 말해 달라.

아슬락센: 많은 나라들에서 파업이 진행되었다. 그리고 다가오는 10월 9일이 국제 공동행동의 날이다. 이 날은 민영화, 자유화를 강요하는 4차 철도종합정책에 맞서 유럽 차원의 공동 파업과 다양한 행동이 벌어질 것이다.



▲ 유럽 4차 철도종합계획 대응 캠페인 로고

어떤 나라에서는 파업을 벌일 것이고 또 어떤 나라에서는 집회와 시위를 벌일 것이다. 각국의 노동조합에서 적절한 행동을 할 수 있도록 유럽운수노련이 조직하고 있다.³⁾

전체적으로 보면 민영화에 대한 철도노동자의 투쟁은 기본적으로 방

3) [편집자 주] 이 공동행동은 10월 14일로 예정된 유럽연합 교통위원회(TRAN) 회의 직전에 열리며 국제운수노련은 10월 7일~13일을 철도행동주간으로 선포했다.

어적인 투쟁이다. 몇 년 전에 남아프리카공화국에서 철도 민영화가 투쟁으로 저지되었고 최근에 뉴질랜드 정부는 철도를 재국유화 했다. 그런데 문제는 재국유화만 하면 되는 것이 아니라, 철도에 대한 투자와 책임이 강화되어야 한다는 것이다. 재국유화 하고도 여전히 부실한 상태에 있는 곳도 있다. 민영화의 문제가 가장 심각했던 영국에서는 철도의 공공적 소유를 위한 운동이 현재 벌어지고 있다.



▲ 철도의 공공적 소유를 주장하는 캠페인 포스터

민영화의 폐해를 지난 수십 년 간 겪은 영국에서는 현재 민영화된 철도를 다시 공공의 소유로 돌려놓으려는 운동이 벌어지고 있다. '이윤보다 인간이 먼저' 라는 구호 아래 '철도를 위한 행동'이라는 이름의 캠페인 조직이 만들어져서 활동하고 있으며 지난 8월 13일에 전국적 캠페인을 진행했다. 여기에는 영국노총(TUC)과 그에 소속된 서비스노조를 비롯한 많은 노동조합, 주민단체, 시민사회단체, 환경단체 등이 참여하고 있다. 2008년 이후로만 요금 인상은 임금 인상보다 세 배 더 빠르게 진행되었고, 매년 12억 파운드가 분할 민영화된 철도회사들의 비효율로 인해 사라진다고 한다. (<http://actionforrail.org> 참고)

노르웨이에서는 철도가 매우 중요하게 여겨진다. 국가는 철도시설에 대한 비용을 대고, 유지보수에 투자를 하며 이런 것들이 철도를 공적으로 강화하고 유지하는 것이라고 보는 것이다. 민간자본은 이윤만 생각하므로 이러한 부분에 투자를 하지 않으려 하고 공공적 책임이 부족하다.

사 회운동: 끝으로 향후 철도노동자 투쟁을 전망하면서 한국 철도노동자와 민중들에게 전하고 싶은 말을 해 달라.

아 슬락센: 자본의 민영화 전략은 노동자들의 투쟁과 전체 사회운동 진영의 연대투쟁으로 저지될 수 있다고 생각한다. 철도는 그 자체로 공공의 자산이며 연관되지 않은 사람들이 없기 때문에 사회운동의 참여가 매우 중요하다. 세금을 내는 납세자의 문제이고, 철도를 이용하는 승객의 문제이다. 그래서 광범위한 연대투쟁 조직을 결성하고 힘을 집중하는 것이 필요하다. 이것은 정치적인 투쟁이다. 한국의 동지들이 잘 해가고 있다고 생각한다. 철도노동자들과 한국 민중들이 반드시 승리할 것이라고 본다. 