

# 철도 민영화는 국민 안전과 이동권, 노동자의 생존권 모두를 위협하는 장사꾼의 논리!

## 공공의익

### 산업과 서민경제의 기반-국가 기간산업 철도는 이윤추구의 대상일 수 없습니다!

#### 장사꾼 이명박 정부, 돈되면 뭐든 팔겠다?

- 정부 조직 개편, 공무원 경영혁신(성과급 확산, 연금제도 개혁 추진)
- 발전, 가스, 지역난방, 인천공항 등은 자회사 매각 또는 주식상장 시도
- 산업은행, 기업은행 등 단계적 민영화 추진



#### 민영화 형태는 분할 민영화!

- 공기업에 대대적인 회오리가 몰아닥칠 것으로 보인다. 『토지공사와 주택공사, 철도공사, 도로공사』 등 적자가 많은 공기업에 대해서는 섹터별 민영화를 추진한다는 방침이다. 박 교수는 "...이들 공기업을 통째로 민영화하긴 어렵지만, 적자를 그대로 방치하기 어려운 만큼 섹터별 민영화를 추진하는 방안이 유력하다"고 말했다. <문화일보 07년 12월 12일>
- 실패한 정책을 다시 들고 나온 이명박! 영국은 철도민영화정책을 철회하고 다시 공영화하고 있다.



#### 철도를 자회사화·외주화하는 싱가포르 방식의 민영화 추진!

국가가 지분을 보유, 경영만 민영화. 지주회사 아래 공기업들을 자회사로 두고 있다.

#### 철도민영화, 정치적 부담을 피해 총선 후 구체화 예상!

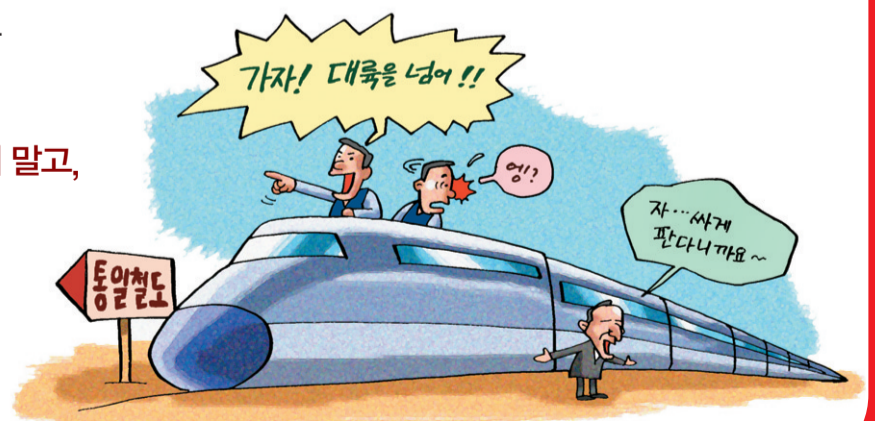
- 건설교통부의 인수위 업무보고에서 철도 여객과 화물사업을 분리, 철도시설 유지보수 업무를 철도시설공단으로 통합하는 구조개편안 제출 <2008년 1월 11일 참세상뉴스>
- 인수위는 시설 부문을 한국철도시설공단으로 이관 검토, 2단계로 운영 부문을 필수 공익 부문만 남겨놓고 민영화시켜 수익성을 개선하는 방안을 논의 <2008년 1월 20일 SBS뉴스>
- 이명박 정부는 정치적 부담을 피해 총선직후 단계적 민영화 방안을 제시 할 것으로 예상. 『2012년 제 2 고속철도 건설 완공 시기에 철도 민영화하는 로드맵 마련』

#### 철도 적자의 책임은 잘못된 정부정책의 결과!

- 건설교통부는 "2007년 철도 영업수지 적자는 1조 1,990억 원으로, 유사이래 최대 규모"라고 주장. 그러나 철도 적자의 책임은 정부의 잘못된 철도구조개혁 정책의 결과이다.
- 이는 정부가 책임져야 할 2005년 선로사용료 5,500여 억원과 고속철도 건설 및 운영부채(10조여 원) 부담을 철도공사에 떠넘긴 결과이다(정부는 고속철도 건설비용의 100%를 부담하겠다는 정책입안과 다르게 현재까지 35%만 부담했다).
- 일본, 프랑스, 독일 등은 철도 누적부채를 대부분 정부가 인수(1999년 정부용역보고서에서도 정부 인수를 권장)한 바 있다.

“건교부는 철도 적자에 대해 왜곡된 논리로 철도종사자들에게 그 책임을 떠넘기지 말고, 교통정책 입안자로서 잘못된 교통정책에 대한 자기반성부터 시작하기를 바란다.”

<철도노조>



전국철도노동조합 교육선전실

국민과 함께 한 100년의 철도 100년을 나아갈 통일철도의 미래 돈이 아닌 이 땅의 혼입니다.