



경제정의실천시민연합

Citizens' Coalition for Economic Justice

110-809 서울/종로/동숭50-2 (전화)02-765-6400 (전송)02-741-8564 www.ccej.or.kr/ @cyberngo / ccejjustice

▪공동대표 : 보선 임현진 조현 최정표 박종두 ▪상임집행위원장 : 김갑배 ▪정책위원장 : 송병록 ▪사무총장: 고계현

수 신 : 각 언론사 경제·사회부, NGO담당기자

발 신 : 경실련 국책사업감시팀

문 의 : 국책사업감시팀 T. 02-766-5628 (팀장 권오인, 간사 최승섭)

시행일 : 2012. 10. 04.(목)

제 목 : <성명> 국토부의 철도자산처리계획 변경을 통한 KTX 민영화 추진에 대한 입장 (총 3매)

국토부의 철도자산처리계획 변경은 KTX 민영화 사전작업으로 즉각 중단해야 한다. -민영화 추진 꿈수가 아니라 철도정책 평가와 발전전략 수립이 먼저-

국토해양부(이하 국토부)는 지난 3일 코레일에 현물출자한 435개 역사와 23개 차량기지 등 철도자산을 국유화하는 내용의 철도자산처리계획 변경안을 철도산업위원회에 상정해 오는 5일까지 서면심의를 거쳐 결정한다고 밝혔다. 국토부의 철도역사와 차량기지 환수 추진은 이미 국민들이 이명박 정부식 KTX 민영화 추진에 대해 분명히 반대하였음에도 이를 무시하고 민영화를 위한 사전정치작업이며, 꿈수로 즉각 중단되어야 한다.

첫째, 국토부는 겉으로는 국민 여론에 밀려 중단하는 것처럼 하고 내부적으로는 민영화 정치작업을 하는 이중적인 행태를 중단하라

국토부의 민영화 방식은 이미 국민들이 지지하지 않고 있음을 밝혔다. 경실련이 지난 5월에 조사한 ‘정부의 KTX민영화’ 여론조사에서 61%가 반대(찬성29%) 입장을 밝혔다. 이는 이명박정부 방식의 민영화 추진은 안된다는 것이었다. 이러한 이유들로 인해 이명박 대통령도 ‘정부의 KTX민영화’ 추진 결정을 다음정부로 넘길 것을 지난 5월 결정하였다. 또한 국토부는 경실련과 공동으로 ‘정부의 KTX민영화’ 국민여론 수렴을 위해 추진한 지역순회 토론회를 일방적으로 파기하여 국민을 설득하기를 거부하였었다.

그럼에도 불구하고 이후 국토부는 민영화를 위한 사전정지작업으로 볼 수 있는 코레일로 부터 철도자산의 환수, 관제권 회수 등의 추진을 하고 있다. 이는 겉으로는 국민 여론에 밀려 중단하는 것처럼 하고 안으로는 민영화 사전정지작업을 추진하는 이중적인 행태이다. MB정부의 국정운영 기조는 초기에는 친대기업적이었으나 국민여론에 따라 후반기에는 공정사회, 공생발전, 동반성장으로 변화 했지만, 국토부는 여전히 이중적 모르쇠 태도이다. 따라서 국민들 의사와 무관하게 추진하는 국토부의 ‘KTX민영화’ 및 이중적 행태를 당장 중단해야한다.

둘째, 철도산업위원회의 결정은 객관성과 공정성이 담보되지 않은 편향적 심의로 신뢰할 수 없다.

철도산업기본법(법 제6조)은 “철도산업에 관한 기본계획 및 중요정책 등을 심의·조정하기 위하여 국토해양부에 철도산업위원회를 둔다”고 밝히고 있다. 철도산업위원회는 철도산업의 육성·발전 정책, 철도산업구조개혁 정책, 철도시설의 건설 및 관리 사항, 철도안전과 철도운영 정책 등 철도관련 주요정책을 결정한다.

현재 철도산업위원회는 25명으로 위원장(국토해양부 장관)을 포함한 정부측 당연직 9명, 민간위촉직 15명이다. 문제는 민간위촉위원 중 정부출연 연구원 및 공단 대표 3명, 현대로템 등 건설업체 3명, 소비자 단체 4명 등 대다수가 정부측 입장을 대변하거나 업계 이해관계자들로 구성되어 있어 객관성과 공정성을 담보할 수 없는 구성이다. 특히, 소비자 단체 2개 단체는 지난 6월 22일 한국소비자단체협의회 명의로 “정부의 KTX 경쟁체제도입(민영화) 지지·촉구”하는 성명을 발표하여 사실상 국토부와 같은 입장이다. 즉 현재 철도산업위원회의 철도자산에 환수에 대한 처리 심의는 객관성과 공정성을 상실한 심의인 것이다.

셋째, 지금은 민영화 꿈수가 아니라 철도산업 발전전략 수립을 위한 기존 정책의 평가와 발전대책 수립을 해야 할 시기이다.

경실련은 이미 정부의 KTX 민영화 추진 계획이 발표될 당시부터 일관되게, 민영화를 서둘러 결정할 것이 아니라 기존의 철도산업정책을 평가하고 발전대책을 수립하여 국제적으로도 경쟁력 있는 산업으로 만들어야함을 주장하였다.

먼저, 현재 논란이 되고 있는 철도산업의 상하분리정책(건설과 운영의 분리)은 철도적자의

원인을 규명하고, 공정한 경쟁 환경을 조성해 철도 경쟁력을 키운다는 명분으로 도입되었다. 그러나 8년이 지난 상하분리정책은 안전위협 증대, 건설 및 운영간의 유기성과 연계성 저하, 유사중복기능 수행에 따른 비효율, 해외철도시장개척 대응력의 분산 및 약화 등의 많은 문제가 지적되었다. 이를 개선하기위해 시민들은 상하분리정책을 제고하고 코레일과 철도시설공단 통합을 논의해야한다는 주장까지 제기하고 있다.

또한 국토부는 철도시설공단과 코레일의 부채 해결에 대한 아무런 해결책을 제시하지 못하고 있다. 그리고 코레일로부터 철도자산을 환수한다는 방침도 법적근거가 미약하여 논란이 되고 있다. 국토부의 의지대로 철도자산을 환수하여도 이를 건설전문인 철도시설공단이나 민간기업에 운영을 위탁하는 수밖에 없다. 결국 국토부는 중앙부처로서 해야 할 중요한 철도정책을 평가하고 발전대책을 수립하는 책무를 외면하고 민영화를 위한 미시적인 일들에 전력을 다하고 있는 것이다.

끝으로 경실련은 국토부가 철도정책을 책임지는 중앙 주무부처로서 보다 산적인 철도산업의 문제를 해결할 근본적인 문제에 천착하여 국민들과 함께 논의하기를 진심으로 바란다. 또한 이명박 정부 임기말에 국민들이 반대하는 정책을 행정력을 앞세워 밀어 붙이는 것이 아니라 현 정부의 정책을 평가하고 차기정부에 위임할 과제들을 정리하는 책임있는 자세를 당부한다. 결국 국토부가 국민 여론과 반대로 민영화를 강행한다면 국민적 저항에 직면할 것이다. 끝.