

철도 분할 민영화 추진 중단 촉구 결의안

인천광역시의회

# 철도 분할 민영화 추진 중단 촉구 결의안

(정수영 의원 대표발의)

의안 번호	981
----------	-----

발의연월일 : 2013. 9. 24.

발 의 자 : 정수영, 이재병, 강병수의원

(찬성자 6 인)

## 1. 주 문

국민적 소통과 합의 없이 독단적으로 추진하고 있는 정부의 철도 분할 민영화 추진을 강력히 반대하며 다음과 같이 결의한다.

하나, 정부는 사회기반시설인 철도의 공공성과 안전성을 위협하는 철도 분할 민영화 추진 계획을 즉각 철회하라.

하나, 정부는 철도 분할 민영화 추진을 즉각 중단하고 철도산업 관계자, 시민단체, 민간 전문가 등을 참여시켜 국민적 합의를 통해 중장기적 철도산업 발전방안을 조속히 마련할 것을 촉구한다.

하나, 전 국민의 교통기본권과 국가 재정에 관한 중대한 사항을 주무처 장관의 면허만으로 결정하도록 하고 있는 철도관련법의 전면 재검토와 개정을 촉구한다.

## 2. 제안이유

2013년 6월 26일 철도산업위원회에서 확정 발표한 『철도산업 발전방안』에 따르면 수서발KTX 운영회사를 신설하고, 코레일을 분야별 자회사로 나누는 것을 핵심으로 하고 있다. 수서발KTX 운영회사는 코레일이 지분 30%를 출자하고 나머지 70%는 국민연금 등 공공연기금의 투자를 받아 코레일의 자회사를 설립하는 것이다. 이는 철도 민영화를 조금 복잡하게 할 뿐이지 사실상의 민영화 정책이나 다름없는 것이다.

또한 수서발 고속철의 총사업비는 수도권고속철도(수서~평택) 3조 9,000억원, 호남고속철도(오송~목포) 10조6,000억원 등 14조5,000억원에 이른다. 이 막대한 세금이 들어간 철도를 민간에게 헐값에 맡기는 것은 엄청난 혈세 낭비인 것이다.

국토교통부는 철도운영에 경쟁을 도입하여 경쟁을 통한 효율성이 높아질 것이라 주장하고 있지만 철도의 완전한 분할 민영화 이후 경쟁의 효과 대신 철도요금 상승, 안전 위협, 인력 감축, 서비스 수준 하락 등의 문제점만 남은 영국의 실패 사례를 그대로 답습할 가능성이 높다.

박근혜 대통령은 후보시절인 지난해 12월 철도는 가스, 공항, 항만 등과 함께 민영화 대상이 아니라고 명백히 밝혔고, 국민적 합의를 거치지 않고서는 철도 민영화는 추진하지 않을 것이라고 했고, 동시에 민영화 논의에 앞서 철도산업 장기 비전을 먼저 마련해야 한다고 밝힌바 있다. 하지만, 대통령 취임이후 불과 4달 만에 발표된 철도산업발전방안의 내용만 보더라도 이는 명백하게 박근혜 대통령이 후보시절 국민과 약속한 철도사업 민영화 반대를 뒤집고 있는 것이다.

철도는 사회기반시설로 국민의 교통기본권을 보장하고 공공성과 안전성을 제일 우선시해야 하는 공공재적 성격을 가지고 있다.

이런 이유로 현재 코레일은 정부가 지급하는 철도공공서비스(PSO)보상금과 경부선에서 나오는 이익금으로 나머지 적자 노선을 감당하며 철도의 공공성을 유지하고 있다. 따라서 민영화 추진은 철도의 공공성과 안전성을 심하게 훼손하여 그 피해가 결국 고스란히 국민에게 돌아오게 될 것이다.

수서발 경부선 KTX 민영화는 향후 철도산업 전반으로 확대될 것이며 이 경우 적자를 보존하기 위한 정부지원금 확대 내지는 요금 인상으로 이어질 것이고, 그 결과는 결국 국민 부담이 가중되는 것으로 귀결될 것이다.

또한 한미FTA에서 공공철도를 보호하기 위해 만든 ‘철도공사만이 2005년6월30일 이전 건설된 철도노선의 운송서비스를 공급할 수 있다’는 유보조항을 스스로 파괴하는 것이다. 이는 철도민영화를 위한 국토부의 초법적 행정행위이며, 한미FTA 규정 변경의 국회동의 절차 없이 외국 자본에 철도산업을 개방할 수 있는 조치이다.

국토부는 철도사업법 제5조의 면허 조항을 빌어 수서발 KTX 출자회사에 철도운영 면허를 부여하는 행정조치만으로 철도 운영의 경쟁체제를 도입하는 민영화 방식을 추진하고 있지만 이는 현행 철도산업발전기본법과 정면으로 배치되며, 명백한 위법인 것이다.

이에 우리 인천광역시의회 의원들은 국민적 소통과 합의 없이 독단적으로 추진하고 있는 정부의 철도 분할 민영화 추진을 강력히 반대하며 다음과 같이 결의안을 제출한다.

### 3. 결의안 이송처

가. 대한민국 국회, 국토교통부,

### 4. 첨 부

가. 철도 분할 민영화 추진 중단 촉구 결의안.

# 철도 분할 민영화 추진 중단 촉구 결의안

철도산업위원회는 지난 6월 26일 『철도산업 발전방안』을 확정 발표했다. 철도산업 발전방안에 따르면 수서발KTX 운영회사를 신설하고, 코레일을 분야별 자회사로 나누는 것을 핵심으로 하고 있다. 수서발KTX 운영회사는 코레일이 지분 30%를 출자하고 나머지 70%는 국민연금 등 공공연기금의 투자를 받아 코레일의 자회사를 설립하는 것이다. 이는 철도 민영화를 조금 복잡하게 할 뿐이지 사실상의 민영화 정책이나 다르 없다.

또한 수서발 고속철의 총사업비는 수도권고속철도(수서~평택) 3조 9,000억원, 호남고속철도(오송~목포) 10조6,000억원 등 14조5,000억원에 이른다. 이 막대한 세금이 들어간 철도를 민간에게 헐값에 맡기는 것은 엄청난 혈세 낭비인 것이다.

국토교통부는 철도운영에 경쟁을 도입하여 경쟁을 통한 효율성이 높아질 것이라 주장하고 있지만 철도의 완전한 분할 민영화 이후 경쟁의 효과 대신 철도요금 상승, 안전 위협, 인력 감축, 서비스 수준 하락 등의 문제점만 남은 영국의 실패 사례를 그대로 답습할 가능성이 높다.

박근혜 대통령은 후보시절인 지난해 12월 철도는 가스, 공항, 항만 등과 함께 민영화 대상이 아니라고 명백히 밝혔고, 국민적 합의를 거치지 않고서는 철도 민영화는 추진하지 않을 것이라고 했고, 동시에 민영화 논의에 앞서 철도산업 장기 비전을 먼저 마련해야 한다고 밝힌바 있다. 하지만, 대통령 취임이후 불과 4달 만에 발표된 철도산업발전방안의 내용만 보더라도 이는 명백하게 박근혜 대통령이 후보시절 국민과 약속한 철도사업 민영화 반대를 뒤집고 있는 것이다.

철도는 사회기반시설로 국민의 교통기본권을 보장하고 공공성과 안전성을 제일 우선시해야 하는 공공재적 성격을 가지고 있다.

이런 이유로 현재 코레일은 정부가 지급하는 철도공공서비스(PSO)보상금과 경부선에서 나오는 이익금으로 나머지 적자 노선을 감당하며 철도의 공공성을 유지하고 있다. 따라서 민영화 추진은 철도의 공공성과 안전성을 심하게 훼손하여 그 피해가 결국 고스란히 국민에게 돌아오게 될 것이다.

수서발 경부선 KTX 민영화는 향후 철도산업 전반으로 확대될 것이며 이 경우 적자를 보존하기 위한 정부지원금 확대 내지는 요금 인상으로 이어질 것이고, 그 결과는 결국 국민 부담이 가중되는 것으로 귀결될 것이다.

또한 한미FTA에서 공공철도를 보호하기 위해 만든 ‘철도공사만이 2005년6월30일 이전 건설된 철도노선의 운송서비스를 공급할 수 있다’는 유보조항을 스스로 파괴하는 것이다. 이는 철도민영화를 위한 국토부의 초법적 행정행위이며, 한미FTA 규정 변경의 국회동의 절차 없이 외국 자본에 철도산업을 개방할 수 있는 조치이다.

국토부는 철도사업법 제5조의 면허 조항을 빌어 수서발 KTX 출자회사에 철도운영 면허를 부여하는 행정조치만으로 철도 운영의 경쟁체제를 도입하는 민영화 방식을 추진하고 있지만 이는 현행 철도산업발전기본법과 정면으로 배치되며, 명백한 위법이다.

이에 우리 인천광역시의회 의원들은 국민적 소통과 합의 없이  
독단적으로 추진하고 있는 정부의 철도 분할 민영화 추진을 강력히 반  
대하며 다음과 같이 결의한다.

하나, 정부는 사회기반시설인 철도의 공공성과 안전성을 위협하는  
철도 분할 민영화 추진 계획을 즉각 철회하라.

하나, 정부는 철도 분할 민영화 추진을 즉각 중단하고 철도 산업 관계자,  
시민단체, 민간 전문가 등을 참여시켜 국민적 합의를 통해  
중장기적 철도산업 발전방안을 조속히 마련할 것을 촉구한다.

하나, 전 국민의 교통기본권과 국가 재정에 관한 중대한 사항을  
주무처 장관의 면허만으로 결정하도록 하고 있는 철도관련법의  
전면 재검토와 개정을 촉구한다.

2013년 9월 일

인천광역시 의회 의원 일동