

프랑스 철도산업 방문기

김성희

한국노동중앙연구원 책임연구원

필자는 철도 민영화와 노동조합의 대응 관련 프로젝트의 일환으로 2000년 2월 21일~2월 29일까지 FGTE-CFDT(프랑스민주노동자총연맹 운수연맹), UFCM-CGT(프랑스노동자총연맹 철도연맹), Federation des Cheminots - FO(프랑스노동자총연맹-노동자의 힘 철도연맹), Conseil D'Etat(프랑스 국가자문위원회), OECD(경제협력개발기구), UIC(국제철도연맹)을 방문하였다.

한국의 철도산업 민영화 정책에 대한 노동조합의 대응방안을 고민하면서 누구든 프랑스에 주목하게 된다. 영국과 일본처럼 분할 민영화를 시행하거나 민영화의 진단제로 구조조정을 단행한 나라에 비해, 프랑스의 철도산업은 여전히 국가 소유 기업의 성격을 유지하면서 구조조정 압력을 해체나가고 있다. 상업적 압력을 공공성을 바탕으로 해결하고 있는 모델이다.

그러나 한 가지 쟁점은 남아 있다. 철도는 누구나 쉽게 편하게 값싸게 이용 가능한 '시민의 발'이라는 공공 서비스의

기능을 갖고 있다. 다른 한편 이런 공적 기능 때문에 발생하기도 하는 운영 적자와 막대한 시설투자 부채. 이로 인한 만성적인 적자가 국민의 조세부담으로 전가되는 악순환 고리에 대한 해결책이 필요하다. 민영화 주장자들은 후자(효율성)에 주목해 전자(공공성)까지 해결할 수 있다고 본다. 민영화가 만능의 해법이 결코 아니라는 점을 새삼 부연할 필요는 없을 것이다. 과연 이런 민영화 정책에 대한 대안으로서 '프랑스 철도산업은 어떤 해법을 제시하고 있으며 프랑스 철도 노동자들은 어떻게 민영화 파고를 넘어

섰는가? 이 질문에 대한 답을 찾기 위한 여행을 떠나자.

출발 역: 프랑스의 철도노조

낮은 조직률, 분리된 조직 높은 연대의식

프랑스의 철도산업은 파리 지하철(Metro)과 파리 시내버스 등 파리 내 대중교통을 담당하는 RAPT와 수도권 전철 및 고속철도(TGV)를 포함한 철도망을 운영/관리하는 프랑스국유철도(이하 SNCF)의 두 축으로 구성되어 있는데, 철도노조란 후자인 SNCF에 소속된 노동자의 대표조직이다.

프랑스 철도산업 즉, SNCF의 노동자를 대표하는 노동조직은 CGT, CFDT, FO의 유력 3개 총연맹에 5개(FO에만 3개), SNCF내 독립노조 3개와 행동주의적 연대를 표방하고 새롭게 등장한 SUD를 합하면 9개의 조직이었다가, 최근 FO 내 두 개 조직의 통합으로 8개의 노조가 되었다. 이중 CGT산하의 철도연맹이 SNCF내 조합원의 50%, CFDT쪽이 25%를 조직하고 있다. SNCF구조와 동일하게 노조 조직도 25개 지역지부와 500개 단위지부로 구성되

어 있다. 프랑스의 전반적인 노조 조직률은 10% 내외로 낮은 수준인데 반해, 철도산업의 노조 조직률은 30~35%로서 상당히 높은 편이다.

프랑스의 노조운동은 다수 조직간 경쟁과 낮은 조직률, 높은 조직 행동의 양상으로 특징지을 수 있다. 조직률은 낮지만 노조가 대의명분을 갖고 파업을 할 경우에는 다 같이 거리로 쏟아져 나온다. 이런 양상은 프랑스의 역사를 반영하고 있다. 먼저 노조의 분리/대립은 공산당과 사회당간의 이념적 차이와 갈등을 축으로 아나코-생디칼리즘, 트로츠키즘, 카톨릭적 인본주의, 경제주의적 노조운동론 등 다양한 이념적 스펙트럼을 조직적으로 반영하고 있다. 둘째, 노조운동이 경제투쟁보다 정치투쟁에 집중했던 전통이 있다. 역사의 전환기에 항상 노조가 서 있었다. 셋째, 소속되기를 거부하는 자유를 추구하면서도 평등·인권에 대한 프

1996년 민영화에 반대하는 노동자들의 총파업



랑스 노동자계급의 높은 관심과 연대의 식을 들 수 있다(비조합원에게도 협약이 적용되기 때문에 가입률이 낮은 측면도 있다). 1995년 5월 한 달간 파라시내를 마비시켜버린 철도노동자 중심의 총파업의 열기와 시민들의 지지는 그 단적인 예이다.

두 번째 역: 프랑스국유철도(SNCF)

프랑스 철도산업의 역사는 19세기말로 거슬러 올라간다. 당시에는 동서남북 축으로 분할되어 다수의 민간기업이 운영하였으나 만성적인 적자를 면치 못했다. 2차대전 후 국유화되어 국가기관의 형태로 운영되었다. 프랑스국유철도(SNCF)라는 형태를 갖춘 것도 그 이후이다.

SNCF의 일차적인 전환점은 1981년 프랑스 최초의 사회당 출신 대통령인 미테랑의 집권 이후이다. 미테랑 집권기는 재국유화 정책을 특징으로 하지만, 이미 국유기업 형태인 SNCF에 미치는 영향은 달랐다. 이 당시 SNCF는 행정법의 지배를 받는 국영기관에서 상법의 지배를 받는 상업적 지위의 국유기업(정부지분 51%)으로 지위가 변하였다. 과거와 달리 이사회가 구성되어 노조 대표가 6명이고, 나머지 12명이 경영자와 정부의 영향력 하에 있는 정치가나 관료와 전문가가 차지한다. 정부 대표의 구성 비율이 높아 국가 교통정책의 영향권 하에 있었다. 이사회 참여 자체에는 한계가 있지만, 경영정보를 획득하고 경영의 투명성

을 높이며 민주주의를 진전시키는 의의는 있다.

상업적 성격의 국가기업이 되면서 철도산업 개편 논의의 중심축인, 시설투자로 인한 부채와 적자 감축 문제에 대한 논의방식이 달라졌다. 1981년 이후 국가와 SNCF 간에 3년마다 정기적으로 '투자'계획에 대한 협상(Compte de Plan)을 통해 정부는 경영목표를 제시하고 SNCF가 이를 달성하는지 여부를 점검하고 공공서비스 기능으로 인한 적자를 보전하는 정부보조금(Public Service Obligation Grants) 액수를 결정하였다. 다른 교통수단과 비교경쟁이 안 되는 수준으로 가격은 낮게 책정되었고 보조금 수준도 낮은 편이었다. 부채, 적자, 정부보조금의 관계에 대한 해결책을 찾지 못한 채 실질적인 결정권을 행사하고 있는 정부와 무력한 SNCF 경영자에 대한 노동자들의 불만은 증폭되고 있었다. 또한 1986년 이후 좌파 대통령과 우파 수상의 동거정부가 구성되면서 민영화 흐름이 프랑스에도 몰아쳤다. 12개 기업 또는 기업집단이 민영화되었고, 이후 1993년부터 2차 민영화 시기에 추가로 10개의 공기업이 민영화되었다. 이는 SNCF에 대한 압박요인으로 작용했다. 이런 흐름에 결정적인 전기를 마련한 것은 1995년 철도노동자를 중심으로 한 총파업이었다.

세 번째 역: 95년 철도노동자의 총파업

작업장에서 거리로, 거리로

한달 가량 파리 시내에서는 툴루스케이트와 자전거와 사람들이 거리를 메웠다. 프랑스는 물론 유럽의 교통망을 마비시키다시피 했던 1995년 철도노동자의 파업은 '계획에 관한 협상'을 둘러싼 긴장과 암묵적인 구조조정 압력이라는 배경에서 시작되었다.

파업의 원인은 크게 두 가지로 진단한다. 첫째, 관성적으로 이루어지던 '계획에 관한 협상'이 5번째를 맞았지만, SNCF를 둘러싼 상황은 변화한 것이 없었다. 1995년 이전까지 4번의 협상이 있었지만 정부는 달성 불가능한 계획을 제시하면서 보조금 감축의 압력을 행사하였고, 이로 인해 수송물은 하락하고 인원충원은 이루어지지 않았다. 이에 노조가 정부와의 이 협상을 거부한 것이다. '철도산업을, 그리고 철도노동자를 죽일 것인가' 하고 되묻는 외침이었다. 둘째, 퇴직 계획을 둘러싼 긴장과 갈등이 철도노동자의 분노를 자극한 직접적인 도화선이었다. 당시 우파정부는 민간부문과 똑같이 SNCF에도 60살 정년을 적용하려고 시도했다. 파업의 결과 강도 높은 노동에 종사하는 운전직의 경우 50살 정년, 다른 직종은 55살 정년을 그대로 유지하는 것으로 타결되었다(정년 단축은 연금제도가 실질화되어 있는 나라에서 진취적 요구이다).

당시 SNCF의 적자는 2,500억 프랑스 프랑에 이르렀다. 그 이자 부담으로 적자

가 더 누적되는 악순환이 벌어지고 있었다. 이 적자는 엄밀히 말해 SNCF의 적자가 아니라 정부의 적자이지만, 상환 의무는 SNCF에 있었다. 이런 배경에서 인적자원에 대한 비용절감 중심의 합리화 압력이 노동자 저항의 근본적 원인이었다. 정부정책과 기업전략, 두 가지를 모두 문제삼은 것이다.

네 번째 역: 철도 구조재편의 쟁점

철도산업은 도로와의 경쟁에서 뒤쳐져서 낙후되고 사양화되어왔다. 그러나 도로교통의 한계가 나타나면서 철도는 다시 한번 역사의 전면으로 부상할 조짐을 보이고 있다. 그런데 철도에는 시설투자에 막대한 재원이 필요하고 사회적 기반 시설이자 공적 교통수단이기 때문에 비용을 그대로 요금에 전가할 수 없어 적자가 발생한다. 이런 누적 적자와 부채가 엄청난 수준이며 정부도 이를 함부로 감당할 수 없다. 과연 이 문제를 어떻게 풀어나갈 것인가? 프랑스의 예를 살펴보자.

쟁점은 다섯가지다. 첫째, 철도의 문제 특히, 부채를 해결하기 위한 방법으로 민영화·상업화를 주창하는 목소리가 높다. 그러나 바탕에 깔고 있는 해결원리인 경쟁의 도입은 실제 이루어지지 않았다. 공공독점이 민간독점으로 바뀌었을 뿐이다. 이는 막대한 철도부채가 철도기업의 부채가 아니라 실질적으로 국가의 부채라는 점에 대해 침묵하고, 정부가 골치 아픈 문제를 떠넘기자는 해결책에 불과

하다. 일본은 민영화 이후에도 국가가 상당한 역할을 하고 있다. 영국은 철저히 분할 민영화를 함으로써 철도의 위상이 추락하고 시민들로부터 외면 당하는 실정이다. 프랑스에서는 민영화 흐름을 따르던 우파 정부조차 철도 민영화는 전혀 고려하지 않았다.

둘째, 철도가 과연 성장가능성이 있는가 하는 문제이다. 후진국에서는 대중교통수단이자 화물운송수단으로서 철도가 매우 중요하다. 그러나 선진국에서는 이 단계를 지나 도로교통에 뒤쳐졌다가, 최근 정시성·쾌적성·환경친화성이라고 속성까지 갖추게 된 철도에 다시 주목하고 있다. 특히, 유럽은 유럽연합의 출범으로 국제교통수단으로서 철도의 중요성까지 높아지고 있다. 앞으로 철도는 성장성이 높고 국제 철도망의 중심축이 되려는 국가간 경쟁도 치열해지고 있다.

셋째, 철도로 인한 재정 부담을 어떻게 해소할 것인가? 시설투자에서 따른 부채와 아울러 운영에 따른 적자문제도 있다. 철도부채를 해결하기 위해 유럽공동체는 1992년 기반시설과 운영의 분리, 최소한 회계상의 분리를 지침으로 제시하였다. 재정적 분리가 부채문제에 대한 완전한 해결책인가? 프랑스의 경우 1982년 SNCF의 구조변화를 통해 이 요건을 충족시켰지만 문제는 해결되지 않았다. 유럽통합의 요건인 재정적자 3% 이내 억제 조항 때문에 철도부채를 정부가 직접적으로 부담하기란 어렵다. 그렇다고

철도회사에 부담시키면 정상화는 요원하고 시설개량 투자가 이루어지지 않아 더욱 낙후되게 된다. 민영화를 통해 한 기업에 모두 팔 수도 없을 뿐더러, 기반시설의 경우는 사회적 기본 생산요소로서 민간기업에 팔 수조차 없다. 민영화를 하더라도 부채의 대부분을 차지하는 시설로 인한 부채에 대해서는 정부가 부담할 수밖에 없다. 안전성의 문제나 요금 인상의 폐해를 고려하면 정부의 입장에서 민영화의 이점은 크지 않다. 이런 딜레마를 조직적인 분리를 통해 간접적인 정부 지원과 우회적인 효율화 압력을 통해 해결하는 방법이 프랑스의 구조개편 방식이다.

넷째 장거리여객, 단거리여객, 화물, 유지보수 등 사업활동별로 분리할 것인지, 지역별로 분리할 것인지도 시설과 운영의 분리와 함께 쟁점이다. 민영화든 상업화든 시설을 제외한 운영부문만 하더라도 한 기업에 매각하거나 사업권을 이양하기는 어렵다. 독일은 사업활동별 분리를 추구하고 일본은 민영화하면서 지역별 분리를 추구하고, 영국은 완전 분리 민영화를 추진한 경우다. 프랑스는 최대한 분리하지 않고 규모의 효율성을 유지한 채 해결하는 방법을 채택했으며, 이후 단계적으로 추진하고자 했다.

다섯째, 경영효율화의 문제이다. 어떤 방식으로든 연쇄 적자의 고리로부터 부채의 사슬을 끊고 나면, 초점은 철도경영의 효율성을 높이는 데 있다. 이 때 인력 축소를 통한 비용절감 방식을 추구하는



퇴직 문제가 노동자의 입장에 맞게 정리되었으며, 보조금과 부채 문제에 대해서는 좀 더 체계적인 연구를 통해 해결책을 찾게 된다. 1996년 6월 노사정 공동 프로젝트팀의 보고서에서 철도산업의 부채는 정부의 책임이라는 점을 분명히 한다. 철도 부채 2,500억 프랑스 프랑 중 1,750억 프랑은 시설부자에 따른 것으로 정부가 부담할 책임이 있으며, 이를 담당하기 위해 RFF라는 시설을 전담하는 국유기업을 설립

가, 아니면 작업조직재편을 통한 생산성 향상과 수송률 제고를 통해 효율화를 추구하는가에 따라 노동자에게 미치는 파장은 달라진다. 후자의 방법을 채택한 것이 프랑스 구조재편의 특징이다.

다섯 번째 역: 프랑스의 1차 철도구조재편의 내용

1995년 파업의 결과 중의 하나가 바로 시설을 전담하는 RFF(R seau Ferr de France: 프랑스국유철도시설)를 별도 설립하고 SNCF는 운영기능만을 전담하게 하는 상하 분리구조로 전환이다. 1995년 파업이 끝난 이후 우파정부는 재개된 '계획에 대한 협상'에서 양보를 하게 된다.

하게 된다.

당시 CGT를 비롯한 노조는 어떤 분리도 공공성을 훼손하고 안전성과 규모의 효율성을 저해한다고 반대했지만, 재정적 분리만으로 부채문제가 해결되지 않는다는 경험과 마스트리히트 조약으로 정부가 직접 나설 수 없다는 사정을 감안해 이를 받아들였다. 또한 SNCF는 국가 속의 국가 수준의 방대한 기구이다. 관료 조직의 문제가 존재한다는 점을 부인할 수 없다. 다만 운영부문인 SNCF에서 유지/보수 업무를 맡는 것은 관철시켰다. 이로써 RFF는 시설투자를 위한 행정기능 중심으로 짜여진 기업이 되었다. RFF의 인원은 약 200명 정도로서 현업 기능

은 없다.

시설의 유지 보수 기능에 약 6,000명 정도의 인력이 필요하다. RFF와 협상과정에서 SNCF가 이 기능을 수행하면서 그 비용을 RFF에서 지불받는 방식으로 타결되었다. RFF는 시설 이용료(infra-structure fee)와 시설비에 대한 국가 예산으로부터의 지원금에서 수입을 얻는다. RFF는 이 수입으로 시설투자 부채를 상환하고 시설의 유지보수를 맡는 대가로 SNCF에 비용을 지불하고 시설개선을 위한 투자분에 대한 비용을 제공한다. 1999년도의 경우 그 금액은 290억프랑에 이른다. 반면 RFF가 SNCF로부터 받는 시설사용료는 80억프랑이다.

여섯 번째 역: 프랑스의 1차 철도구조개편의 의미

프랑스의 철도구조개편의 일차적인 목적은 SNCF의 부채 대부분을 줄여주는 데 있었다. 시설투자와 관련된 1,350억 프랑에 이르는 부채가 RFF의 설립으로 SNCF로부터 이전되었다. 문제는 RFF가 자체적으로 자금을 조달할 수 없다는 데 있다. 정부의 재정지원이 중요한데, 이게 아주 낮다.

이로 인해 다음과 같은 일이 발생한다. 첫째, 유지보수를 안하는 경향이 발생한다. 실제로 시설 유지보수 비용은 예전부터 그대로 묶여 있다. 둘째, 비용절감을 추구한다. 셋째, 이들 문제를 기화로 경쟁체제를 도입할 가능성이 있다. 정부지원금이 부족할 경우 RFF가 시설사용료

를 올리거나 시설개선자금을 적절히 제공하지 않을 수 있다. 이 때 SNCF는 적자가 불가피하거나 시설 낙후로 인해 수송률이 떨어지고 경영정상화에 지장을 초래하게 된다. 정부가 비용책정의 문제에 개입하여 새로운 운영사업자를 언젠가 끌어들이 수 있는 위험도 도사리고 있다. SNCF가 경영상태가 계속 나빠지거나 이용객들의 불만이 고조될 경우에는 충분히 그럴만한 유인이 발생한다.

또 한가지 위험성은 SNCF가 경영합리화 압력에 강하게 직면하게 되는 상황을 맞게 된 점이다. SNCF는 적자요인이라 주장했던 시설투자와는 상관없이 운영에만 신경 쓸 수 있는 이득을 얻었지만, 경영실적이 투명하게 밝혀지게 되어 운영적자에 대해서는 책임을 분명히 져야 한다. 더구나 이 개편 이후에도 SNCF는 운영부문에서 생긴 적자분으로 계상된 750억프랑의 부채를 갚아야 한다.

일곱 번째 역: 조스팽 정부의 '개혁의 개혁'

부채 감소라는 목표를 달성하려면 RFF는 사용료를 인상해야 하는데 반해, SNCF는 그 반대의 유인을 갖고 있다. SNCF에 예견되는 위험이 현실화할 가능성은 분명 존재한다. 이 문제를 해결하기 위한 방법으로 조스팽 정부는 '구조개혁의 개혁'(Reform de la Reform)을 추진했다.

먼저, RFF와 SNCF의 이해 갈등을 조

정하고 합의를 유도하기 위해서 합동이사회(CSSPF)를 도입하였다. 양쪽 경영진과 노조, 전문가, 정치인으로 구성되어 양자의 타협을 추구하는 이사회 위의 이사회(Conseil superior)이다. 물론 이 이사회가 능동적인 역할을 하지는 않는다. 몇 년에 걸쳐 단 세 차례 정도 시설료 등을 책정하기 위해서 열렸을 뿐이다. 그렇지만 SNCF의 경영을 지나치게 압박하거나 경쟁도입이나 민영화의 양상으로 쉽게 변하지는 않으며, 현행 그대로 유지하겠다는 상징적인 의미는 갖는다.

개혁의 개혁, 두번째 측면은 부채감소 계획으로 1997년 1월에 시작된 지역 여객서비스의 분권화로서 '지역화'와 관련된 실험과 연관된다. 1995년 시설과 운영을 분리하여 조직적 분리까지 이루었지만, 부채처리 문제가 잠복해 있었다. SNCF에 여전히 부채가 남아 있어 경영 정상화에 큰 부담이 되었고, RFF에도 여전히 많은 부채가 남아 있었다. 이를 해결하기 위해 조스팽 정부는 SNCF가 RFF에 지불하는 사용료를 인상하고, 그 반대급부로 SNCF의 지방선 부채부담을 줄이는 계획을 추진했다.

SNCF의 간선은 흑자에 근접하고 있지만, 지방선의 경우 막대한 적자가 발생하고 정부 운영보조금의 상당부분도 여기에 투입된다. 이를 이유로 폐지한다면 공공성에 위배된다(한국도 경부선과 경인선만 흑자라고...). 이전에 정부는 SNCF에 별도 재정보전을 했고, 이를

SNCF가 관리하면서 전국 25개 지역에 배분했다. 이 계획은 정부가 SNCF에 따로 보조금을 지급하지 않고 지역교통기금에 지급하여 지방정부가 관할하게 한다. 지방정부는 과거에는 주로 도로에 투자하던 이 지역교통기금을 주로 철도교통에 투자하였다. 지역철도 수송률이 특히 크게 증가하고 있고, 아울러 공해문제 해결 등 부차적인 이득도 크므로 지역정부는 철도개발의 유인을 가지고 있으며, 증액된 지역교통기금을 활용할 수 있게 되었다. 이런 변화로 SNCF는 작년 거의 적자가 없는 상태에 도달했다.

여덟 번째 역: 경영효율화 다문사이징이 없는

부채축소를 위한 조스팽 정부의 추가적인 개혁과 함께 SNCF 내부에서도 변화가 불가피하다. 경영효율화로 인한 비용절감 문제가 쟁점이 된다. 이로 인해 경영합리화 압력이 노동조건에 부정적으로 작용할 가능성이 생긴다.

그 대안으로 산업발전계획(Projet industrielle)이 노사 합의로 추진되고 있다. 여기서 공동으로 추구하는 내용은 노동조직의 개편이다. SNCF의 발전방안이란 인원감축 중심의 일방적 비용감축이 아니며, 생산성 향상과 노동시간단축, 작업조직 재편을 통한 효율성의 향상 방안이다. 또한 비용절감, 경영효율성, 고용증대 효과, 노동생산성 향상, 노동조건 개선이 동시 달성 목표이다. SNCF의 발전방향이란 두 가지 축이다. 첫째, '투자

확대→서비스 개선→분담률 향상→수입 증대' 이고, 둘째 '노동시간단축과 작업조직 개편→생산성향상→비용절감'이다.

두 가지 의문은 해명해야 할 것이다. 첫째, 노동강도 강화 없는 작업조직 개편과 생산성 향상이 가능한가? 이는 노동시간단축 협상을 통해 작업조직개편과정에 노동자가 적극 참가하여 실현될 수 있다고 한다. 예를 들어, 기관차 보수 작업은 과거에는 주간작업만 이루어졌는데 야간 작업으로 일부 확대가 이루어졌다. 이를 노동조건 악화라고 볼 수도 있지만, 이전과 비교해서 차이가 있다. 야간 작업에 대한 보상이 노동시간단축과 탄력적 시간제를 통해 추가적인 휴일 부여나 할증을 도입으로 이루어진다. SNCF가 공공서비스 기능을 유지하기 위해서도 편리한 서비스를 제공하고 기업으로서 생존력도 가져야 한다. 이용의 편의성을 높이기 위해 서비스 시간을 연장할 경우, 이를 노동시간단축과 결합하고 효율적인 작업조직개편을 통해서 노동강도 강화 없이 생산성 향상을 실현할 수 있다고 보는 것이다. 달리 보는 견해도 있지만, 이 점이 CGT가 말하는 새로운 비전의 하나일 것이다.

둘째, 작업조직의 효율성이 수익성 향상으로 이어질 가능성이다. 물리적 효율성이 재정적 효율성으로 반드시 이어진다는 보장은 없다. 이에 대해 젊은 층이나 노인 층 등 특성 계층별로 할인률을 적용하는 등 가격을 매력적으로 조정한

다든가 수요에 맞는 상품을 도입하는 방식 등의 제품차별화가 이루어지고 있다. 또 배표 기능은 단순한 표 팔기 기능에서 여행을 설계하고 판매하는 마케팅 개념으로 변화하면서 상품의 다양화와 잠재 수요의 개발을 담당하는 예도 있다. 실제 이런 상업적 노력의 성과가 나타나고 있다고 한다. 또한 이런 이익률 높이는 시설 투자를 통한 객차 개량과 시설 증대를 동반하여 이루어짐으로써 이용자의 만족도를 높이는 방식으로 이루어진다.

공공서비스의 기능과 경영 정상화가 동시 달성 가능하기 위해서 수송률을 높이기 위한 다양한 노력이 이루어지고 고용안정과 함께 노동시간단축을 통한 보상이 이루어지면서 노동조건이 악화가 없이 실현될 수 있다는 것이다. 실제로 상당한 성과도 나타나고 있다. 1995년부터 이용자 수가 증가하고 있으며, 경영적 지도 상당히 개선되고 있고, 신규인원의 충원도 이루어져 3년 동안 25,000명의 고용이 이루어졌다

종착역: 노동조합의 새로운 비전?

SNCF는 공공서비스의 기능과 도로와 경쟁관계에서 배태되는 효율성의 문제, 두 가지 다 직면하고 있다. 여기서는 공공서비스를 보는 관점의 변화가 관건이다. 프랑스 철도노조는 이렇게 말한다. 공공서비스의 기능을 갖고 있다는 점은 당연하면서도 가장 중요하다. 또한, 운송 수단으로서 살아남기 위해서는 기업의

성격도 가져야 한다. "이익극대화"는 목적이 아니지만, 적자는 막아야 한다. 공공서비스의 기능과 기업적 효율성의 추구가 조화될 수 있도록 국가정책을 세울 필요가 있다. 이윤극대화란 일반 기업의 목표와는 다르다." 다르게 표현하면 "새로운 노동조직의 발전의 목표는 단지 이익목표가 아니다. 공공서비스의 기능강화의 의미이다. 이익이 생기지 않는다고 해서 상관없다. 이전의 형태로 경영하는 게 아니기 때문이다. 단지 눈앞에 보이는 이익이 아니라, 철도의 편의성을 최대한 발휘할 수 있게 하여 수송율을 올리는 방식이다. 이 과정에서 공공서비스 기능의 향상과 경영 효율성의 달성, 노동조건 개선과 부가적인 고용효과의 창출이 모두 가능하다."

한편 궁극적으로 수익성에 대한 노동조합의 입장은 없다고 한다. 생산성향상이나 서비스 만족도 개선에 관해서는 공공서비스를 담당하는 노조로서 원탁회의에 참여하고 노력하는 것이 당연하지만, 수익성 개선은 노조의 할 일이 아니라 경영자의 몫이라는 것이다. 경영참가가 양날의 칼이라고 하는데, 생산성 향상뿐 아니라 수익률 개선에까지 관여하게 된다면 참가는 의사결정의 도구가 아니라 포섭의 그물이 될 수 있다는 점에서 음미해볼 만한 대답이다.

프랑스 철도 구조개편의 사례를 보면서, 노동자들이 공공서비스 담당자로서의 자부심을 가질 수 있는 조건에서 구조

개편에 대한 공감대도 형성될 수 있음을 알 수 있다. 이런 자부심을 살릴 수 있는 생산성향상 방식으로 실현될 때 노동자들도 경영효율화에 주체적으로 참가하고 또 그럴 필요도 있다. 철도적자는 어쨌든 정부적자 그리고 국민의 부담으로 이어진다. 고용안정투쟁과 노동조건 악화 저지라는 노동자의 직접적인 이해가 있다. 또한 공공서비스의 제공자로서의 안전성과 함께 이용의 용이성(높지 않은 가격과 편리한 이용시간의 제공)을 제공해야 하며, 동시에 과도한 국민의 조세부담으로 이어지지 않도록 할 간접적이지만 폭넓은 이해의 측면도 있다. 노동시간단축, 작업조직재편에 의한 생산성 향상을 바탕으로 이용자의 만족도 증가와 이용객수의 증가를 통해 경영효율화를 이루는 방법은 민영화의 흐름에 맞서는 철도노동자의 구조재편 내용의 한 전형을 제시해준다.

글을 맺으며

세계의 주요 노총을 다 방문해보고 사뭇 다른 느낌을 가졌다. 가장 적극적으로 현 사회당 정부의 정책을 지지하는 CFDT는 박애의 정신을 담은 사회주의를 추구하고, 현 노동시간단축방안을 최선의 해결책으로서 고용을 위한 연대라고 적극 옹호하는 입장을 갖고 있으며, 철도 구조개혁에도 동조하고 있다. FO는 임금 완전보상 방식의 현 노동시간단축안도 유연화의 확대에 의해 노동조건

악화로 귀결된다고 반대하는 "경제주의적 전부주의"의 입장을 보여주듯 철도구조 개편의 합의에 대해 매우 부정적이다. 사회당 정부와 밀착관계에서 CFDT가 두드러지지만 철도문제에 있어서만은 CGT가 가장 열성적인 주창자로서 인상적이었다. CGT는 노동시간단축에 대해 입장을 잘 정하지 못하다가 노동조건 개선과 유연화를 결합하는 거대 공기업의 노동시간단축 협상에서 CGT사상 처음으로 기업단위 협상을 조인했었는데, 철도구조개편에 대한 입장도 그 연장선에서 이해할 수 있을 것 같다.

어쨌든 여행인데 뒷얘기가 없을 수 없다. UIC라는 철도경영자단체의 명예총재와 인터뷰는 파리 교외의 오붓한 주택가에 있는 아담한 이층집에서 진행되었다. 한국에도 고속철도 도입과 관련해 여섯 차례나 다녀간 바 있는 그는 절대로 "한국철도는 분리되어서도, 민영화되어서도 안될 것"이라는 점을 여러 번 강조했다. 그는 다음 약속을 걱정하면서도 정성스럽게 준비해 둔 프랑스식 정찬을 꼭 들고 가도록 환대해주었다. 또 한가지 프랑스에서는 관광지보다도 소르본느 대학이 위치한 자택거리에 가서 그 곳 젊은이들과 호호하기를 권하고 싶다. 여러 종류의 생맥주와 이국에서 쉽게 접하기 힘든 국불 있는 안주인 홍합 요리 무을(moule)을 맛보면서.. 인터뷰에 많은 도움을 준 프랑스인 교수와 함께 누벨바그

기수들의 집합처라는, 작지만 품격있는 한 식당에서 맛본 남부 프랑스 요리와 잘 안되는 말로 한국 자동차산업 등 이런 저런 얘기를 늦게까지 나눈 기억도 새롭다. 주말에 통역을 도와 준 후배와 함께 차를 빌려 프랑스차 성능도 시험해 보고, 포도주 농장 마을에 갔다가 열 병이나 사온 알사스 백포도주도 이제 다 측나려고 한다. 이제 프랑스에 대한 기억도 한국에 대한 교훈으로 되새겨야 할 때가 된 듯하다.

하부구조(노조의 활동)가 튼튼해야 상부구조(정부 정책)를 견인할 수 있고, 상부구조(정부)를 잘 세워내야 하부구조(노조)를 지탱할 수 있다. 총파업 없이 현재와 같은 구조개편 정책도 끌어낼 수 없었고, 총파업의 열기를 모아 사회당 정부를 새우지 못했으면 철도의 공공성 유지와 노동조건 향상간의 조화로운 해결책을 찾기란 쉽지 않았을 것이다. 또한 구조조정에 대응하려면 경영 현안에 깊숙이 들어가야 한다. 그러나 너무 깊이 들어가서 자기 정체성을 잃지는 말아야 한다. 노동조건인 옹호라는 경제적 요구와 공공성의 유지라는 정치적 요구가 분리될 수는 없다. 끊임없이 분리를 시도하는 흐름이 있기에 긴장은 불가피하지만, 분리를 용인하는 순간 대응할 방안도, 상황을 탄력적으로 주도할 힘도 사라진다. 프랑스에선 자유주의자도 철도 민영화는 꿈도 꾸지 않는다는 말만 빼고...! ❖