

# 철도 재파업 정당하다

## 노조 탄압, 전환배치, 구조조정 중단하라!

박근혜 정부가 연일 공공부문 '개혁'을 확실하게 추진해야 한다는 말을 쏟아내는 가운데, 철도노조가 2월 25일 경고 파업에 나섰다. 철도공사가 막무가내로 탄압을 가하고 전환배치와 전방위적 구조조정 시도에 나섰다 때문이다.

이것은 사실 정부가 나서 진두지휘하고 있는 것인데, 신중국 위기와 중국의 경기 둔화 등 심화하는 경제 위기에 대처해 긴축과 구조조정을 밀어붙이기 위해서다. 정부는 공공부문 전역에서 노동자들과 공공서비스를 표적 삼아 단협·임금 등을 공격하고 민영화를 추진하겠다고 팔을 걷어붙였다.

박근혜 정부가 그토록 커다란 저항과 반감을 샀던 철도 민영화 정책을 포기하지 않는 것도 이 때문이다. 사측은 이미 연내에 공항철도를 매각하겠다고 밝혔고, 화물 자회사 설립 등 분할 민영화도 속도를 내 추진하고 있다. 이를 위한 사전 준비로 인력감축도 시작했다.

철도노조가 파업을 선포한 다음 날, 박근혜는 다시 한번 "기득권을 지키기 위해 개혁에 저항하는 움직임에는 원칙을 가지고 대응"하겠다고 강한 의지를 보였다. 하지만 철도 노동자들도 '원칙 있게' 물러서지 않고 있다.



파업에 대한 보복으로 벌어지는 대량 징계, 고소고발, 거액의 손해배상과 노조 기금 가압류 같은 공세에도 노동자들은 크게 위축되지 않았다. 오히려 3월 초 시행을 앞둔 대규모 강제 전환배치는 노조가 다시 파업에 나서게 할 만큼 강력한 반발을 사고 있다.

철도공사가 진행하려는 강제 전환배치는 규모가 2천여 명에 이르고, 기본적으로 직종을 가로질러 무차별 진행하는 것

으로, 노동자들이 느끼는 반감과 위기감이 몹시 크다.

사측은 이 전환배치를 통해 노동자들 간 경쟁을 강화시키고, 현장 노동자들의 힘을 약화시키려 한다. 이것은 노조의 조직력 약화에도 직결될 수밖에 없다. 또, 전환배치는 노동자들의 노동조건을 공격하고 인력을 감축하는 악랄한 구조조정 방식이기도 하다.

철도공사는 3월 1일부터 1인승무를 시행해 남는 기관사 28명을 전환배치할 예

정이고, 차량 정비 주기를 연장해 차량 노동자 87명도 전환배치할 것으로 예상된다. 3월 초에 시행될 강제 전환배치는 대규모 인력 감축과 조정을 수반할 것이다. 철도공사는 올해 물류 자회사 분할 추진과 수서KTX 기장 확보 등을 위해 대규모 인력 조정을 해야 하기 때문이다.

따라서 사측의 전환배치를 저지하는 것은 노조 무력화와 인력 감축에 모두 맞선 투쟁으로 매우 중요하다.

이미 현장에서 인력 감축에 반대하는 치열한 전투가 시작됐다. 기관사와 차량 정비 노동자들은 열차 안전을 내팽개치고 추진되는 인력 감축 시도들에 맞서 격렬하게 저항하고 있다.(자세한 내용은 2면 기사를 보시오)

철도노조는 2월 25일 파업 후 곧 확대 쟁대위를 열고 이후 파업을 포함한 투쟁 계획을 마련할 예정이다.

지금 철도 노동자들은 지난해 파업에 이어 최선두에서 박근혜의 공공부문 '개혁' 추진에 온몸으로 맞서고 있다. 이런 현장 투쟁들이 2월 25일 파업으로 모아졌고, 이 파업의 성공은 앞으로 계속될 치열한 전투의 훌륭한 발판이 될 수 있을 것이다.

### 요금 인상, 인력감축, 철도 분할 민영화 가속 공항철도 민영화 계획 철회하라

정부와 철도공사가 올해 안에 공항철도 지분을 매각할 방침이다.

공항철도는 2007년 개통한 국내 첫 민영 철도였다. 당시 정부와 철도청은 영터리 수요 예측에 기초해 운영 기간 30년 동안 예상 운임수입의 90퍼센트를 보전해 주겠다고 사기업과 약속했다.

그러나 실제 이용률은 예상치의 10퍼센트도 되지 않았다. 공항철도의 적자 폭은 나날이 늘었고, 결국 철도공사는 사기업들에게 3년간 보조금을 약 3천억 원이나 지원했다. 민간이 운영하는 공항철도의 요금은 수도권 전철에 비해 적어도 세 배 이상 비쌌고, 환승 할인도 되지 않아 이용자의 부담도 컸다.

결국 공항철도가 '돈 먹는 하마'가 되자

정부는 철도공사에게 2009년 자회사 형태로 공항철도를 인수하게 했다.

철도공사가 공항철도를 인수한 이후 공항철도 요금은 떨어졌고 다른 교통편과 환승도 되면서 하루 이용객이 무려 열 배 이상 늘어났다. 공항철도는 공기업을 되고 나서야 제대로 된 '공공재' 기능을 한 것이고, 이제 한해 영업이익을 1천5백억 원 가량 내는 '알짜배기' 수익 사업이 됐다.

그러나 국토부는 '현재의 공항철도 흑자는 정부 보조금 때문에 생긴 것'이라며, 정부 부담을 줄이기 위해 매각을 하겠다고 한다. 이것은 정부가 공공 서비스 제공을 위해 당연히 책임져야 할 의무조차 얼마나 하찮게 생각하는지를 단적으로 보여 주는 것이다.

공항철도를 민영화하면 그 피해는 고스란히 이용객과 철도노동자들의 몫이 된다. 공항철도가 민영화되면 요금이 대폭 인상될 것은 뻔하다. 또한 공항철도로 벌어들이던 수익과 정부 보조금이 사라지면, 철도공사는 적자가 늘어났다며 노동자들을 구조조정 하는 구실로 삼을 것이다. 이미 열악하기로 유명한 공항철도 노동자들의 고용과 노동조건은 더 후퇴할 것이다.

무엇보다 공항철도 민영화는 수서KTX에 이어 철도 분할 민영화를 가속하는 효과를 낼 것이다. 따라서 철도 노동자들에게는 대량 해고와 노동강도 강화를, 이용객들에게는 요금인상과 안전위험을 불러올 공항철도 민영화는 즉각 중단돼야 한다.

### 노동자연대다함께에 가입하세요! 함께합시다!

회원 /  후원회원

이름 \_\_\_\_\_

소속 \_\_\_\_\_

전화번호 \_\_\_\_\_

이메일 \_\_\_\_\_

주소 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

workerssolidarity.org  
전화번호 : 02-2271-2395

## 1인승무 시범운행 저지에 이어

# 파업 조직에 나선 기관사들

1인승무 등 구조조정에 맞선 기관사들의 투쟁이 철도노조 2라운드 투쟁에서 태풍의 핵으로 떠올랐다.

공사는 노사 합의를 정면으로 위반하며 3월 1일부터 위험천만한 중앙선 여객열차 1인승무를 강행하려 한다. 연내에 화물열차 단독승무까지 밀어붙일 계획이다.

최근 사측이 작성한 문서만 봐도, 이것이 얼마나 우리의 안전을 위협하는지 짐작할 수 있다. 2월 5~9일 제천에서 시행된 시범운행에 관한 사측 보고서는 다음과 같이 지적했다.

- 선로별 보안 시설 미비
- 신호 감속 시 속도 제어에 문제
- 열차 교행 시 역 선로의 진입선 오인 우려
- 고속운행으로 인한 전도주시를 혼자 계속하므로 피로 급증
- 역구내 건널목 있는 정거장에 승객이 횡단 시 보이지 않음
- 전동차역 승객들이 안전망 밖으로 나와 있음. 매우 위험

그런데도 최연혜는 이처럼 중요한 내용을 '시범운행 시행결과 보고'에서 의도적으로 누락시키고, "1인승무를 반대하는 것은 자신들의 기득권만 지키려는 것"이라며 뻔뻔스럽게 노동자들을 비난했다.

최연혜가 1인승무의 위험을 뻔히 알고도 이를 밀어붙이는 것은, 기관사 인력을 줄여



향후 적자선 축소·매각과 화물 자회사 분리 등 분할 민영화의 기반을 닦기 위해서다.

공사는 1인승무 시행으로 남는 '여유' 인력을 전환배치 하려는 계획도 내놨다. 기관사들 사이에선 '우리가 강제 전환배치의 표적'이라는 우려도 제기되고 있다. 공사는 화물열차 감속 운행, 기관사 사무소 통폐합 등도 추진하고 있다.

### 정조준

철도노조 운전국이 지적했듯이 지금 사측의 공격은 기관사들을 "정조준"하는 모

양새다. 최연혜가 "1인승무는 꼭 하고 나가야만 다른 사안도 경영적으로 추진할 수 있다"고 말한 데서 그 속내를 알 수 있다.

지난 파업에서도 선봉 부대 노릇을 하며 자력을 보여줬던 기관사들을 굴복시켜 1인승무를 관철해야, 앞으로 대대적인 인력감축과 민영화 추진에서도 저항을 잠재울 수 있다고 보는 것이다.

기관사들은 1988년, 1994년 파업으로 노조 민주화에 결정적 동력을 제공했고, 2000년대 이후 파업들에서도 핵심 부대 구실을 해 온 강력한 투쟁 전통이 있다. 이는 대대적인 공공부문 시장 '개혁'을 밀어붙이려는 정부와 사측에게 큰 걸림돌일 것이다.

지금 노동자들의 기세를 보면 사측의 3월 1일 1인승무 시행은 순조롭지 않을 것이다. 청량리와 제천 기관사들은 강력히 저항해, 열흘간 지속된 중앙선 1인승무 시범운행을 막아냈다.

청량리와 제천 기관사들의 단호한 투쟁은 점차 다른 지부들의 연대를 끌어내며 확대됐다. 서울차량 조합원들은 사측이 꾀수를 부려 수색에 몰래 마련한 임시 열차의 검수 지시를 거부하며 기관사들의 투쟁에 연대했다. 서울지역대책위와 제천대책위의 헌신적 연대도 노동자들의 사기를 유지하고 고무하는 데 일조했다.

기관사들은 이 기세를 몰아 1인승무, 강제

전환배치 철회 등을 내걸고 기관사 직종 파업을 하기로 결정했다.

2월 19일에는 1백 명이 넘는 사측 관리자들의 방해와 저지를 뚫고 서울역 농성을 사수했다.

3월 1일 1인승무 시행을 앞둔 상황에서, 이를 막기 위한 항의를 조직하는 것이 매우 중요하다. 특히 운전국이 결의한 기관사 파업을 힘 있게 추진해야 한다. 이미 일부 활동가들은 2월 25일 파업 이후에 기관사 파업을 조직하려 애쓰고 있다.

기관사들이 파업에 돌입해 힘을 과시하면, 1인승무 시행과 사측의 대대적인 공격에 어느 정도 제동을 걸 수 있다. 따라서 현장의 투사들은 이 파업을 실질적으로 조직하는 데 앞장서야 한다.

기관사들의 단호한 투쟁은 다른 지부 조합원들의 지지와 연대도 끌어 낼 수 있을 것이다. 많은 조합원들이 지금 기관사들의 투쟁을 주목하고 있다. 기관사들이 무너지면 사측은 더한층 날뛰며 노동자들을 더 쉽게 공격할 수 있다는 것을 알기 때문이다.

한 조합원은 이렇게 말했다. "기관사들이 파업에 들어가면 차량이나 다른 직종 노동자들도 보고만 있지 않고 연대에 나설 것이다." 철도노조 내 타 직종 노동자들은 기관사 파업을 적극 지지하고 연대해야 한다.

## 안전과 일자리를 위해 열차 정비 축소에 맞서 싸우다

철도공사가 수도권에서 차량 정비원들이 담당했던 화물열차 출발검수를 역 수송원들에게 떠넘기려 해 투쟁이 벌어지고 있다. 사측은 2월 17일부터 이를 시행하려 했지만, 서울차량의 정비 노동자들은 사측의 징계 협박에도 굴하지 않고 화물차량 출발검수 업무를 성공적으로 수행했다. 서울·오봉·성북역 수송원들은 업무를 거부했다.

사측은 관리자들을 동원해 서울차량 노동자들의 업무를 방해하려 했고 이 과정에서 위험천만하게도 철길 위에서 몸싸움이 벌어지기도 했다. 그러나 노동자들이 강력하게 항의하고 지역대책위 활동

가들이 연대해 사측의 시도는 통쾌하게 좌절됐다.

노동자들은 "열차 정비는 정비원이, 수송은 수송원이" 하는 것을 요구하고 있다. 2011년에 수도권 제외 지역이 이 일을 수송원들에게 떠넘긴 이후 화물열차 사고가 잦아졌다. 무리한 업무 때문에 추락해서 죽고, 발목이 절단되는 산재 사고도 여러 차례 벌어졌다.

그럼에도 철도공사는 인력 감축, 비용 절감에만 눈이 멀어 열차 안전은 뒷전인 것이다.

게다가 화물열차 출발검수 통폐합은 향후 물류 자회사, 차량정비 자회사를 설립

해 분할 민영화를 추진하기 위한 사전 작업이기도 하다. 철도공사는 올해 물류 자회사 설립을 추진할 계획인데, 이를 위해 최근 잇따른 구조조정 계획을 발표하고 있다. 화물열차 역을 기존의 40퍼센트 수준으로 줄이고 화물열차 운행 횟수도 20퍼센트 줄여 인력을 감축할 계획이다. 인력을 줄이고 수익성을 높여 매각을 쉽게 만들려는 것이다.

최근 철도공사는 재정적자를 해결하겠다는 무리하게 정비를 축소하고 인력을 감축하는 계획을 밀어붙이고 있다. 차량분야에서 87명을 줄이려고 새마을호와 무궁화호의 정비 주기를 24개월에서

32개월로 늘리고, 수도권 전동차의 운행 거리에 따른 정비주기를 7백 킬로미터에서 무려 5천 킬로미터로 늘릴 계획이다. 화물차량은 3개월마다 해 오던 정비를 없앨 계획이다.

그러나 무리한 정비 축소 때문에 이미 올해 초부터 새마을호가 탈선하는 등 사고가 연이어 벌어졌다. 철도 공사는 지난 10년 동안 정비 노동자를 2천5백 명 넘게 줄였고 이 때문에 서울차량지부가 발표한 자료에 따르면 현재 86퍼센트에 달하는 열차가 정비 기준을 지키지 못한 채 위험을 안고 달리고 있다. 안전을 위해서는 오히려 부족한 인력을 충원해야 한다.



### 노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

**레프트21**을 구입하고 정기구독·후원해 주세요

<http://www.left21.com>

대표전화 02-777-2792 | 기사제보 02-777-2791 | 팩스 02-6499-2791 | 이메일 left21@left21.com | 웹사이트에서도 구독신청이 가능합니다.

### 《레프트21》을 함께 읽고 토론합시다!

곳곳의 주요 노동자 투쟁 소식과 운동의 전진을 위한 방향과 과제를 제시하고 있습니다. 함께 《레프트21》을 읽고 토론할 동지들을 기다립니다. 연락주십시오.

문의 : 010-7750-1876(이정원)