



다시 파업에 나서는 철도 노동자들

노조 탄압, 전환배치, 대량징계, 1인승무 철회하라!

철도 노동자들이 지난해 박근혜 정부를 위기로 몰아넣은 23일간의 파업 여파가 가시기도 전에, 다시 2월 25일 24시간 경고 파업에 나선다. 박근혜의 기대와 달리, 철도 노동자들의 자신감과 조직력이 결코 꺾이지 않았음을 보여 주는 것이다.

지금 철도 노동자들은 막무가내로 퍼붓는 공사의 탄압과 구조조정 시도에 분통을 터뜨리고 있다. 그리고 공사 뒤에는 바로 박근혜 정부가 있다고 말한다. 실제로 국토부와 새누리당은 10일 당정협에서 공공기관의 시장 개혁을 강조하며, “개혁에 저항할 경우 책임을 물겠다”고 엄포를 냈다.

박근혜 정부가 이렇게까지 나서는 것은

신흥국 위기와 중국의 경기 둔화 등 심화하는 경제 위기에 대처해 긴축과 구조조정을 밀어붙이기 위해서다. 이를 위해 정부는 공공부문 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 민영화의 사전 준비를 위한 인력감축도 시작했다.

특히 공사는 노동자 10퍼센트에 이르는 대규모 강제 전환배치까지 시도해 반

발을 사고 있다. 이는 발전과 KT 등에서도 추진된 상시 구조조정 프로그램으로, 근무평가 등을 통해 노동자들 사이에 경쟁을 부추기고, 인력을 감축하고, 현장 통제를 강화해 노동자들의 힘을 약화시키고 조직력을 무너뜨리려는 것이다.

전진

사측은 이런 공격의 장애물이 될 노조를 위축시키려고 손배 청구, 가압류, 대규모 징계, 지도부 구속과 무더기 검찰 기소라는 무지막지한 공격까지 퍼붓고 있다.

따라서 철도노조가 2월 25일 다시금 파업에 나선 것은 완전히 정당하고 옳다. 더구나 이번 파업은 지난해 말 민주노총

본부 침탈에 대한 항의이자, 올해 박근혜 정부가 추진하려는 각종 노동자 공격에 대한 저항의 시작이라는 점에서도 의미가 있다.

공사 측이 정부의 강력한 주문 속에 위낙 강경하게 나오고 이에 맞서는 현장 조합원들의 기세도 만만치 않자, 노조 중앙집행부 내에서도 ‘1차 경고 파업으로는 부족하다’며 2·3차 파업을 해야 한다는 제안이 나왔다. 최근 직종별 확대간부 수련회에서 현장 간부들은 25일 파업이 “총파업의 시작”이라고 말했다.

2월 25일 파업을 성공적으로 조직해 2라운드 투쟁의 전진 기회로 삼고, 정부와 공사에 확실한 경고를 보내자.

주목되는 기관사들의 파업 결의

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

공사는 지난해 파업에 투입한 대체인력을 KTX 기장으로 발령하더니, 급기야 노사 합의를 정면으로 위반하며 위험천만한 중앙선 여객열차 1인승무제를 추진하려 한다. 연내에 화물열차 단독승무까지 밀어붙이려 한다. 노동자들이 그토록 안전 위협을 경고하는데도 아랑곳 않고 말이다.

지금 최연혜는 1인승무제 시행으로 기관사 인력을 줄여 향후 적자선 축소·매각과 화물 자회사 분리 등 분할 민영화의 기반을 닦으려 한다. 공사는 1인승무제 시행으로 남는 ‘여유’ 인력을 전환배치하려는 계획도 일부 내놔고, 기관사들 사이에선 ‘우리가 강제 전환배치의 표적’이란 우려도 제기되고 있다. 게다가 공사는 화물열차 감축 운행, 기관사 사무소 통폐합 등도 추진하고 있다.

철도노조 운전국이 지적했듯이 지금 사측의 공격은 기관사들을 “정조준”하는 모양새다. 최연혜는 “1인승무는 꼭 하고 나가야만 다른 사안도 경영적으로 추진할 수 있다”고 말했다. 지난 파업에서도 ‘선봉부대’ 노릇을 톡톡히 하며 저력을 보여 줬던 기관사들을 굴복시켜 1인승무를 관철해야, 앞으



“1인승무 열차는 단 한 대도 보내지 않겠다” 2월 5일 청량리역에서 1인승무 시범운행을 저지시킨 노동자들.

로 대대적인 인력감축과 민영화 추진에서도 저항을 잠재울 수 있다고 보는 것이다.

선봉 부대

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 사측에겐 큰 걸림돌일 것이다.

이미 사측의 공격은 큰 좌절에 부딪히고 있다. 기관사들은 강력한 저항으로 열흘간 지속된 중앙선 1인승무 시범운행을 막아냈다. 그리고 이 기세를 몰아 1인승무, 강제 전환배치 철회 등을 내걸고 기관사 직종 파업을 하기로 결정했다. 기관사 확대간부 수련회에서선 3월 1일 1인승무 강행을 대비해 3월 말까지의 투쟁 계획을 보장해야 한다는 공감대도 있었다.

지금 기관사 파업을 힘 있게 추진하는 것이 매우 중요하다. 기관사들이 파업에

돌입해 힘을 과시하면, 우리 모두의 안전을 위협하는 1인승무제 시행과 사측의 대대적인 공격에 어느 정도 제동을 걸 수 있다. 따라서 현장의 투사들은 기관사 파업을 실질적으로 조직하는 데 앞장서야 한다.

철도노조 내 타 직종 노동자들은 기관사 파업을 적극 지지하고 연대해야 한다. 기관사들이 무너지면 사측은 더한층 날뛰며 노동자들을 공격하기 쉬워질 것이기 때문이다.

통쾌한 승리! 중앙선 1인승무 시범운행 저지

강력한 투쟁과 연대로 사측의 공세를 막아낸다

공사는 설 연휴가 끝나자마자 기습적으로 중앙선·화물열차 1인승무 시범운행을 강행했다. 더구나 1인승무로 발생하는 '여유' 인력 28명을 전환배치 하겠다고 해 노동자들의 화를 돋웠다. 이에 맞서 10일간 시범운행 저지 투쟁을 벌인 청량리·제천 기관사들의 투지는 매우 놀라웠다. 연일 청량리에서는 2백여 명, 제천에서는 1백여 명의 노동자들과 지역대책위 소속 단체 활동가들이 함께 투쟁했다. 사측은 비열한 꼼수를 부리며 시범운행을 강행하려 했지만, 노동자들의 민첩한 대응과 거센 항의 때문에 실패했다. 부기관사들은 징계 협박에 굴하지 않고 열차에 탑승했다. 사측 관리자의

만행은 극에 달해, 영주기관차지부장이 열차에서 추락하는 일까지 벌어졌다. 청량리·제천 기관사들의 단호한 투쟁은 점차 다른 지부들의 연대를 끌어내며 확대됐다. 서울차량 조합원들은 사측이 꼼수를 부려 수색에 몰래 마련한 임시열차의 검수 지시를 거부하며 기관사들의 투쟁에 연대했다. 서울대책위와 서울 권역의 지역대책위들은 1인승무 반대 공동성명을 발표하고 연일 저지 행동에 동참했고, 제천대책위도 헌신적으로 연대했다. 사측은 이런 저항에 압력을 받아 17일부터 시행된 대전·부곡 화물열차 시범운행

을 애초 계획대로 하지 못하고 한 발 물러서야 했다. 물론 탑장을 탑승시키되 그를 부기관사로 지정해 태우는 꼼수를 부렸지만 말이다. 사측은 앞으로도 꼼수를 부리고, 기관사들이 단일한 대응을 하지 못하게 분열시키려 할 것이므로 중앙선과 화물열차 기관사들은 이에 맞서 함께 싸워야 한다. 그것이 훨씬 더 효과적이다. 중앙선 1인승무 시범운행 저지에 성공한 기관사들은 이제 그 자신감을 바탕으로 직종 파업을 준비하고 있다. 이 파업을 힘 있게 벌인다면 1인승무와 사측의 도발에 어느 정도 제동을 걸 수 있다.

공항철도 민영화 중단하라

정부와 철도공사가 1조8천억원에 이르는 공항철도 지분을 올해 안에 매각할 방침이다. 공항철도 민영화 우려가 제기될 때마다 발뺌하던 국토부와 공사는 이제 안면 몰수하고 민영화 추진에 나섰다.

국토부 담당 과장은 공항철도 지분의 다수를 철도공사가 갖고 있더라도 애초부터 “운영은 민간 사업체가 맡아 왔다”며 민영화 논란 자체가 새삼스럽다고 말했다. 즉, 원래부터 사기업이었다는 것이다.

이는 철도 노동자들에게 분통 터지는 말이다. 정부가 경영난에 빠진 민간 공항철도를 인수해 철도공사 자회사로 만들었을 때, 철도공사가 떠안은 부채만 4조 5천억 원이나 된다. 이 부채는 지금도 노동자들에게 인력감축과 노동조건 후퇴를 강요하는 근거가 되고 있다.

요금 인상

국토부는 또 ‘현재의 공항철도 흑자는 정부 보조금 때문에 생긴 것’이고, 정부 부담을 줄이려면 민간 사업자에게 재매각하는 방법밖에 없다고 말한다.

그러나 공항철도가 민영화되면 요금은 대폭 올라갈 것이 뻔하다. 게다가 옛 민간 공항철도는 사기업들에게 3년간 약 3천억 원의 세금을 퍼 주고 요금은 요금대로 비싼 ‘돈 먹는 하마’였다.

무엇보다 공항철도 민영화는 향후 철도 분할 민영화를 더욱 촉진하는 압력으로 작용할 것이다. 게다가 현재 알짜배기 수익 사업으로 자리매김한 공항철도를 팔아 버리면 철도공사의 적자는 더 커질 것이고, 이는 임금 삭감과 인력감축을 압박해 노동자들의 처지를 더 열악하게 내몰 것이다.

또다시 사기업들의 배만 불러주고 시민들에게는 지하철 9호선과 같은 대폭의 요금 인상을, 노동자들에게는 노동조건 후퇴의 고통을 가져다 줄 공항철도 민영화는 즉각 중단돼야 한다.



출발검수 통합 첫 날, 사측의 계획을 무산시킨 서울차량 노동자들(왼쪽), 1인승무 시범운행 저지 투쟁에 연대한 지역대책위 활동가들(오른쪽)

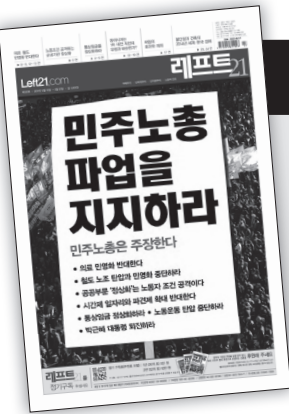
화물열차 출발검수 통합, 열차 정비 축소 반대 투쟁

안전을 지키자, 일자리를 지키자

철도공사는 지난 17일부터 수도권 차량 노동자들이 담당하던 화물열차의 출발검수 업무를 역무 업무에 통합해 역 수송원들에게 넘길 계획이었다. 그러나 이런 시도는 시행 첫날부터 노동자들의 저항으로 무산됐다. 서울차량 노동자들은 기존대로 화물열차 출발검수 업무를 수행해 사측의 계획을 통쾌하게 좌절시켰다. 오봉·성북역 수송원들은 업무를 거부했다. 노동자들은 이런 항의를 일단 24일까지 지속하기로 했다. 출발검수는 열차 안전운행과 직결되는 장치들을 점검하는 꽤 까다롭고 중요한 일이다. 공사가 2011년 서울과 수도권 이외의

지역에서 수송원들에게 이 일을 떠넘긴 후 화물열차 사고가 빈번해지고 산재 사망과 발목 절단 사고 등이 일어나기도 했다. 요컨대 출발검수 통합은 열차 안전을 위협하고, 차량 노동자들에게 인력감축 효과를, 수송원들에게 노동강도 강화와 심각한 산재 위험을 낳는다. 차량과 수송 노동자들의 조건을 모두 악화시키는 것이므로 두 직종의 노동자들이 단결해 함께 싸워야 한다. 게다가 화물열차 검수 통합은 향후 물류 분리를 위한 발판이 될 수 있다는 우려도 제기되고 있다. 한편, 공사가 계획하고 있는 열차 검수주기 연장은 인력감축과 안전 위협을 예고하

고 있다. 사측은 차량 노동자 87명을 줄이려고, 일반 여객열차와 수도권 전동차의 정비 주기를 연장하고 3개월마다 하던 화물열차 정비조차 없앨 방침이다. 차량 노동자들은 이에 맞선 투쟁 계획을 논의하고 있다. 이것이 낱을 폐해가 눈에 선하기 때문이다. 공사는 그동안에도 열차 정비 주기를 늘려 왔는데, 이 때문에 지난 2월 초 새마을호가 탈선해 일부 승객들이 부상을 입거나 바퀴 부위 이상으로 운행을 중단하는 사고가 연이어 일어났다. 화물열차 출발검수 통합과 열차 정비 축소 계획은 당장 중단돼야 한다. 안전을 위해서는 오히려 부족한 인력을 충원해야 한다.



노동자연대다함께의 선명 진보 신문

국제주의·반제국주의·반자본주의·노동자 연대

레프트21을 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.