

투쟁 투쟁 투쟁 현장을 가다

주요일정

2월

- 2월 7일 의장단회의, 중앙쟁의 대책위원회 회의
- 2월 9일 지부간부 주간농성
- 2월 11~12일 지분별 총력투쟁 결의대회
- 2월 14일 기자회견
- 2월 16일 지부별 중식집회, 파업 수첩 배포
- 2월 18일 철도·지하철·화물·택시노동자 총력결의대회
- 2월 20일 전 조합원 주간농성
- 2월 21일 준법투쟁 돌입
- 2월 22일 전조합원 주간농성 및 철야농성
- 2월 23일 총회투쟁·사복투쟁 돌입
- 2월 27일 총파업 총력투쟁
- 2월 28일 전국 총파업 전야제
- 3월 1일 전국 총파업 돌입

가자! 대학로로!

2월 18일 오후 2시

철도·지하철·화물·택시 노동자 총력결의대회



몸벽보 버튼 착용 투쟁



2월 총파업투쟁이 다가오면서 투쟁의 주체인 조합원이 나서고 있다. 먼저 눈에 띈 것은 전 조합원 몸벽보 착용! 지난 1월29일부터 시작된 몸벽보 부착 투쟁은 기관차동지들을 비롯하여 차량, 전기, 시설동지들까지 확산되고 있다. 투쟁을 총괄하고 있는 철도노조 중앙쟁대위 조직실에 따르면 “조합원의 자발적인 참여가 놀랍다”며 “몸벽보가 모자라 다시 제작에 들어갔다”고 밝혔다. 또 “매일 열차승무원은 시민을 직접상대한다는 점에 착안하여 몸벽보 대신 ‘공공할인 축소반대’와 ‘1인승무 역외주화 철폐’를 위한 파란색 버튼을 착용하고 있다”고 밝혔다. 한편 철도노조는 주요역에 대국민 포스터 부착과 전시회를 진행하는 등 조합원의 참여속에 총파업의 열기를 한층 높여나가고 있다.

성북역지부 천막농성 8일째 합의 타결



서울지방본부 성북지역관리역지부가 천막농성 8일째인 2월 7일 노사협의회를 재개해 합의 타결했다. 주요 합의 사항은 ▶소속의 부족 물품에 대해 적기 지급 ▶생리휴가 독려 공문 발송 및 매월말 생리휴가 실적 공개 등이다. 이번 노사협의회는 성북지역관리역장이 지난 1월 27일 노사협의회 결렬의 발단이 된 사측위원을 타 관리역으로 전출시킴으로써 재개 되었으며, 노사협의회 시작에 앞서 역장의 사과가 있었다. 지부는 27일 노사협의 결렬 후 31일부터 성북역 대합실 천막농성 지부임원 및 대의원 연가투쟁 등 투쟁 수위를 점차 높여 왔으며, 합의타결 됨에 따라 9일로 예정된 「성북지역관리역장 퇴진을 위한 조합원 결의대회」를 취소했다. 한편 지부는 관리역장의 전년 후생물품예산 반납과 불법적 생리확인서 요구 등을 문체삼아 「긴급노사협의회」를 개최요구한 바 있으며, 이와 관련 지난 1월 27일 개최된 긴급노사협의는 관리역장의 여성비하 발언과 사측위원(노무담당자)의 언행이 문제거되어 결렬되었다.

2월 9일 부항 새해들어 첫 중식보고대회



철도노조가 3월1일 총파업을 선언한 가운데 부산장비장이 새해들어 처음으로 중식보고대회를 열었다. 조합원들은 확성기를 통해 울려 퍼지는 노동가요를 들으며 출근했다. 정각 12시가 되자 각 공장에서 깃발을 앞세운 조합원 약 300여 명대오가 오와 열을 맞추어 연화관 앞으로 모였다. 연사로 나선 지부장들의 결연한 의지가 돋보이고 조합원들 역시 집회참석이 매우 자발적 의지가 실려 있는 모습이다. 현대구 지분쟁대위 위원장은 대회사를 통해 “정기단협 투쟁에 승리하지 못하면 미래도 없다”며 “부착이 전체 투쟁을 좌지우지 할 수는 없으나 철도노조의 한 주체로서 나서자”고 강조했다. 이어 윤희문(디젤차량), 조명제(기계시설), 김봉열(수송차량) 지부부장대위원장은 투쟁사를 통해 “우리는 더 이상 물러설 곳이 없다”는 결의를 밝히고 “조합원의 의무를 다할 때 권리도 논할 수 있다”는 발언을 통해 ‘집회투쟁, 파업투쟁에 우리나라의 마음으로 하나같이 참석하자’고 강변했다. 부산장비참지부본부는 중식보고대회의 열기를 모아 11일 영남권 총파업결의대회에 집중할 예정이다.

서울고속기관차 승무지부 수련회

서울고속기관차 승무지부가 2월 7일 대전 유성에서 수련회를 개최하였다. 수련회는 정기단협 안전 설명과 양한웅(KT해고자)동지로 부터 한국통신의 구조조정 사례교육과 철도 김재하 교육위원회 대표로부터 철도공사가 강행하고 있는 지사개편과 ERP 도입 등을 교육하였다. 정태찬 운전본부 국장은 현재의 근무제 문제와 노동시간과 휴일 다이어 개편에 대한 문제 등 현안문제를 교육하였다. 양한웅 강사는 한국통신의 경우 “노동조합이 제대로 대응하지 못한 부분도 있지만, 조합원들이 문제를 인식하지 못하여 열 동료가 정리해고되고 있어도 돌아보지 않았다”며 “결국 114 분사는 물론이고 대부분의 사업을 외주화로 내어주었다”고 밝혔다. 또 “호미로 막을 것을 가래로도 막지 못하게 되었다”고 했다. 이날 교육을 마치고 분임토의에서는 현안문제에 대한 열띤 토론이 있었다. 조합원들은 ‘해고자 복직은 민주철도가 해야 할 당연한 사업’이며 ‘민주철도가 건재 할 때 조합원의 생존권도 지켜질 것’이리면서 고속승무기관사에 대한 적극적인 관심도 주문했다.

전국운수 간부 확대 수련회



지난 2월2일 전국 운수지부 확대간부 수련회가 대전 유성에서 있었다. 180여 명의 지부간부들이 참여 한 수련회에서 참석자들은 정기단협의 중요성을 공유하고 2월 총파업투쟁에 앞장 서기로 결정했다. 또 공사가 구조조정의 일환으로 추진중인 역 외주화 및 무인화 역 그룹화에 적극 대응하기로 했다. 특히 여객사업본부장의 운수 축이기와 투쟁복 착용 금지 공문에 맞서 분부장 퇴진 서명 운동에 들어가는 등 노조탄압 투쟁에도 적극 나서기로 했다.

철해투, 대전정부청사 천막농성돌입



총파업 승리를 향한 철도해고동지들의 발걸음이 분주하다. 해고동지들이 지방본부와 본소에서 총파업을 준비하고 있는 가운데 지난 2일에는 10여명의 해고동지들이 대전정부청사앞에서 무기한 천막농성에 들어갔다. 농성을 총괄하고 있는 김갑수동지는 “지난 1월 철해투 총회의 결정에 따라 정기단협 승리와 원직복직을 향한 힘찬 투쟁의 시작”이라 말한다. 또 공사측을 보면서 “해고자투쟁의 질실함을 피부로 느꼈다”며 격양된 해고동지들의 분위기를 전했다. 김갑수동지는 “이철 공사사장이 기존 약속을 어기고 해고자 복직에 미온적인 태도로 일관하고 있다”고 비판했다. 또 ‘공사출범에 즈음하여 해고자 복직에 전향적 조치를 취한다.’는 지난 2004년 12월의 노사간 합의를 지키지 않고 있다고 밝히고 투쟁에 나설 수밖에 없음을 강조했다. 김갑수 동지는 “해고동지들이 한곳에 모이지 않고 여러곳에서 총파업 승리를 위해 복구하고 있다”며 “승리를 향해 진군하는 조합원의 발걸음 앞에 언제나 해고동지들이 있을 것”을 강조했다.

파업의 노란으로 떠오르는 KTX 승무원들



KTX 승무원들이 2월 9일부터 파업찬반투표가 진행 중이다. 11일이면 압도적인 찬성으로 파업의지를 표현할 것이다. KTX 승무원들은 투쟁조끼를 입고 근무하고 있다. “새마을호· KTX승무원을 철도공사 정규직으로”라는 구호를 앞세워 배에 담아 달고 다닌다. “KTX 여승무원 외주위탁 반대”라는 패찰도 달고 있다. 모든 투쟁방침에 단 한명의 이탈도 없이 일사불란하게 참여하고 있다. 2월 8일 철도공사와 KTX 승무원에 관한 실무교섭이 있었다. 이 자리에서 공사측은 “KTX승무원들을 KTX 관공레저에 위탁을 주겠다. KTX내 물품판매까지 겸하는 ‘토탈 서비스’까지 하도록 하겠다.”고 밝혀 KTX 승무원들의 격분을 샀다. 이 소식을 들은 승무원들은 “한 달이건 두 달이건 강력한 파업투쟁으로 외주 위탁방침을 철회할 것”이라는 의지를 보였다. 2월 6일부터 진행한 파업교육에 병가자를 제외한 전 조합원이 참여하였다. 파업기금도 따로 모금하고 있다. 파업배낭과 침낭도 준비하고 있다. KTX 승무원들이 철도파업의 뇌관으로 떠오르고 있다.



정기단협 승리!
구조조정 저지!
해고자 원직복직!

단협특보

■ 발행인 | 김영훈 ■ 서울시 용산구 한강로 3가 40 (우)140-013 ■ (02)3780-5980

3만조합원과 10만 철도가족의 힘으로

3.1 총파업투쟁 승리하자

모두가 가능성이 없다고 했다.

50년동안 정부와 어용노조에 길들여진 철도노동자가 단시일내에 잡에서 깨는 건 불가능하다고 했다. 그러나 2002년 2월 철도노동자는 세상모두의 의구심에 종지부를 찍고 당당히 일어섰다. 전국의 열차를 세우고 세상을 멈췄다.

이제 또다시 철도노동자가 철도의 주인임을 선언한다.

2006년 3월 1일! 2만5천 철도노동자의 구심 중앙쟁대위는 지난 7일 회의를 열고 3월 1일 총파업 투쟁을 결정했다. 중앙쟁대위는 총파업을 확정하면서 정부와 철도공사의 일방적 구조조정을 막고 고용안정을 쟁취하기 위한 철도노동자의 불가피한 선택임을 강조했다. 또 철도상업화를 중단시키고 공공철도를 건설하기 위한 철도노동자와 시민사회단체의 일대 반격임을 분명히 했다. 또 67명에 달하는 해고동지를 구출하고 비정규직이라는 족쇄에 신음하는 2만여 철도비정규직 노동자에게 희망을 안겨 줄 힘찬 진군이라 선언했다.

김영훈 중앙쟁대위 위원장은 “승리의 열쇠는 우리에게 있다”며 조합원의 단결을 주문했다. 또 김 위원장은 “단결은 필승불패의 전제조건”이라며 “구조조정과 고용안정을 쟁취하고 해고동지를 복직시키는 원년으로 삼자”고 강조했다.

이제 총파업의 깃발이 올랐다.

3월 1일! 그날은 철도노동자가 지역과 직종을 넘어 하나되는 날이다.

그날은 철도의 주인이 노동자임을 만천하에 선언하는 날이다.

2만5천 철도노동자여!

3월 1일 철도노동자의 자랑스런 총파업 깃발을 다함께 확인하자!!



시설·전기조합원 총파업 투쟁의 장을 열다 ‘이번 만큼은 시설전기 조합원이 선두에 서자’

입춘추위가 맹위를 떨치던 2월4일 전국시설전기 조합원들이 서울역광장에 모였다. 집회시작 1시간 전부터 모이기 시작한 조합원들은 질서정연하게 대오를 형성하며 드넓은 광장을 메우기 시작했다. 드디어 2시, 집회시작을 알리는 사회자의 우렁찬 목소리가 퍼졌다. 근래들어 보기 드문 2천9백여 노동자의 투쟁 대오가 확인되는 순간이었다. 또 철도노동자의 총파업 투쟁의 장이 확 열리는 순간이기도 했다. 이번만큼은 시설전기 조합원이 총파업에 앞장서자 자부쟁대위원장들과 조합원의 결의가 이어졌다. 총파업이 시작된 것이다.

10차 교섭소식

외주화는 확대하고 인력충원은 어려워

공사측 입장변화 없다면 파업 불가피

철도노조가 3월1일 총파업을 선언한 가운데 제 10차 본교섭이 오후 3시 대전 지역사무소 2층에서 열렸다. 철도노조가 총파업일정을 밝히고 언론의 집중적인 관심을 받은 탓인지 시작 전의 교섭장은 긴장감마저 느껴졌다.

김영훈 위원장은 “철도노조가 파업을 선언한 것은 국제적 관례인 파업에교제에 해당한다”며 “공사측도 그동안의 비생산적 교섭에서 벗어나 타결을 위한 성의 있는 대안 마련에 나서야 한다”고 촉구했다. 이어 이철 공사사장은 “교섭에 성실히 임했는데 노조가 파업을 선언해서 유감”이라며 “사회에 미치는 파장을 생각해 신뢰를 가지고 교섭에 임하겠다”고 밝혔다.

그러나 교섭대표의 말과는 달리 의제를 다루는 교섭에서는 양측의 입장이 판이하게 갈렸다.

먼저 ‘업무축소 및 외주화’에 대한 공사측의 입장은 분명했다. 경영개선의 차원에서 무인신호장과 외주화를 계속 추진하겠다는 것. 특히 ‘필요성은 인정하지만 인원이 한정된 상황에서 중요하지 않은 선이나 열차운행빈도가 적은 곳은 무인화하겠다’고 밝혔다. 특히 공사측 한봉석 교섭의원은 “무인화해도 한해 4건의 사고밖에 없었다.”며 현실을 도외시한 발언을 해 강한 비판을 받았다. 이는 여객열차 지연 등으로 사회적 문제를 발생시킨 경우일 뿐 무인신호장의 사고는 빈번한 하다는 것이 노조측 말이다. “최근 폭설로 인한 무인역의 사고 보고건수만을 보더라도 공사측의 행정이 어떠한지를 알 수 있다”며 박종원 교섭의원은 목소리를 높였다. 또 공사측은 유지보수업무의 외주화에 대해서도 효율성의 측면을 들어 입장을 굽히지 않았다.

1시간가량 이어진 공방은 공사측의 입장만을 재확인한 채 정회로 이어졌다. 철도노조 교섭단은 ‘공사측의 입장변화가 없다면 더 이상 교섭을 진행하는 것은 무의미하다’는 판단에 따라 공사측의 진전된 안이 있는지 확인키로 했다. 속개된 교섭에서 김영훈 위원장은 공사측의 입장을 일괄 정리해서 말해줄 것을 주문했다.

각 주제별 공사측이 밝힌 입장은 다음과 같다. 주5일제 교대근무에 필요한 인력으로 노조가 요구한 3119명의 충원은 수용하기 어렵고 830명 현업재배치와 관련하여 안을 마련하고 있다.

비정규직 요구와 관련 KTX여승무원의 경우 자회사 정규직 채용을 검토 중이며 새마을 여승무원도 KTX여승무원에 준해 할 예정이다.

해고자 복직 및 원상회복 관련하여 420합의관련 복직자 39명 중 직급보다 낮게 복직된 16명에 대해 해고당시의 직급을 인정하는 것을 검토하겠다. 또 628해고자 복직은 관계기관과의 협의를 통해 풀어야할 사항으로 현실적으로 어렵다.

김영훈 노조대표교섭위원은 “더 이상 교섭진행이 무의미하다”며 공사측의 진전된 안을 주문하고 10차 교섭을 끝마쳤다.

총파업 투쟁! 필승불패의 전략



모수는 없다, 꼼수부릴수 없다. 너무 長考하면 악수둔다?

해를 넘기고 있는 정기단체 투쟁은 몇 개의 근로조건 개선 관련 단협조항을 개정하는 투쟁이 아님을 대부분의 조합원들이 알고 있을 것이다.

이른바 '돈되는 철도' '상업철도'는 '철도를 민영화'하여 몇 개의 주식회사로 만들려던 정권이 철도노동자의 저항과 반대어문에 직면하자 슬쩍 꼬리를 감추고 내놓은 '철도민영화의 개정중보판'이다. 즉 기왕 민영화가 자빠진 김에 천천히 그러나 치밀하게 '돈버는, 시장경쟁에서 이기는 철도'를 만들어 가겠다는 구상이다. 이것이 바로 '빼워 코레일 2010'

수익중심의 지사제로 철도현장을 재편하고, 지시간 치열한 경쟁을 유도하며 적자선과 역은 모두 폐지하겠다는 것. 철도노동자들을 1등에서 29,999등 까지 성적표를 작성케하는 ERP를 도입, 차등성과급제와 연동하고 인사고과에 반영하여 끊임없이 장기근속자를 우선으로 방출하겠다는 것이다. 이를 위해서 가장 큰 걸림돌인 노조를 무력화하려는 노사 上生(원래의 표기는 相生이지만)의 대책(?)을 세우고 있다고 한다. 얼마전 철도공사 노무담당자 워크샵 '대 노조 정보력을 높이기 위한 비공식 라인 구축 방법'을 분임토의 주제로 잡았다가 부랴부랴 취소했다는 웃지 못할 짓거리를 벌였다니 기도 안찰 노릇이다.

김명환(청량리 차량조합원)
지난 94년 6.23 파업투쟁으로
해고됐다가 2003년 청량리
차량으로 복직되었다.

이렇게 파상적으로 전면적으로 철도노동자들의 고용을 위협하고, 철도발전의 견인차가 아닌 돈버는 철도배달부로 전락시키려는 '빼워 코레일2010'에 맞서는 빼워, 우리의 모수! 꼼수는??? 한마디로 없다. 장시간 고민한다고 해서 답이 나오지 않는다. 땀수만 들수 있다. 그저 노동자가 갖고 있는 힘, 단결하고, 투쟁하고, 연대하는 길 뿐이다.

단결만이 살길이다

과거, 투쟁의 조직과정에서 소극적이던 동지들도 실천투쟁에 적극 동참하고 있으며, 이는 지역과 직종 집회투쟁에서 여실히 보여주고 있다. 구조조정에 대한 위기의식과 더불어, 이번 투쟁에 함께하지 못하면 영원히 함께 할 수 없을지도 모른다는 또 다른 위기감이 있다. 그간의 과정에서 지역별, 직종별 투쟁역량의 높낮이는 있었다. 이는 차이일 뿐이다. 똑같이 비움을 따지기 보다는 위원장, 지부위원장, 지부장을 중심으로 단결하고, 최선을 다하는 모습에 격려와 칭찬을 아끼지 않는 철도노동자 총단체의 위력을 보여주자.

투쟁하고 함께 연대하자

정권과 공사는 06년초 이 한번의 격돌로 '상업철도'를 포기하지 않을 것이다. 지속적인 투쟁 없이는 고용도, 해고동지들의 복직 그 어떤것도 철도노동자들에게 내놓지 않을 것이다. 우리가 힘들고, 지쳤다고 하는 빈틈을 치고 들어오는 구조조정의 공세는 끊임없는 단결된 투쟁이 답이다. 2003년 6.28 파업투쟁이후 물류를 책임지는 화물노동자, 여객수송을 책임지는 지하철노동자, 물류와 여객수송을 책임지는 철도노동자가 맞추어 투쟁하지 못한것을 무척 아쉬워하고 있다. 화물, 서울지하철, 철도, 택시노동자가 3년전 처럼 투쟁하지 않고 한꺼번에 투쟁할 준비를 하고 있다. 3년전과는 결코 같지 않으리라 확신한다.

2월 총파업의 기운이 전국의 철도현장 곳곳에서 추운 겨울을 녹여내고 있다. 이러한 기운이 철도노동자의 봄을 알리는 꽃을 피울 수 있도록 더욱 후끈 달아오른 실천을 지금 당장하자.

3월1일 총 파업 투쟁 10만 철도가족의 힘으로 가자!

“애! 이범아, 철도가 국민의 세금으로 돌아가는데 맨날 파업해도 왜냐?”
지난 2003년도 6.28 철도 총파업 투쟁 이후 원주 지역 상황실에 있다 돌아온 다 큰 아들보고 한 말씀 하신다. 초등학교도 졸업하지 못하고 70평생 농사를 천직으로 여기고 살아오신 당신께서는 2002년도 2.25 철도 총파업으로 아들이 해고된 이후 철도나 정치관련 소식에 부쩍 많은 관심을 보이셨다.

철도 노동자는 2001년 김재길 집행부의 출범으로 철도노조의 역사를 다시 쓰면서 네 번의 총파업 준비를 하면서 실질적인 두 번의 총파업 투쟁에 돌입하였다. 2.25 총파업 때도, 6.28총 파업 때도 철도 노동자의 요구는 철도 민영화 반대, 일방적인 구조조정 반대 혹은 해고자 원직 복직 등 철도의 공공성을 강화하거나 고용에 대한 문제였지 임금에 대한 부분이 아니었다.

철도의 투쟁은 실질적인 교섭의 주체나 그 파괴력으로 볼 때 정부 투쟁으로 진행해 갈 수 밖에 없다. 그동안의 철도 투쟁은 정권을 앞세운 보수 진영과 철도 노동자를 중심으로 한 진보진영간의 총력전의 양상으로 전개되었다. 물론 그간 철도 투쟁은 정도의 차이는 있었지만 진보진영내의 충분한 동의를 이끌어내지 못해 일반적으로 밀려온 투쟁이었다고 생각한다.

이병은(전 서지본 위원장)
2002년 2월 철도노조 총파업
당시 서울지방본부 위원장
으로 투쟁의 중심에 있다가
해고됐다.

조합원이 함께하면 승률 50%요...

지난 2.25 총파업 투쟁을 준비하는 과정에서 서울 주요 역에서 철도 민영화에 대한 대 국민 설문을 받은 기억이 난다. 2000년 공투본 투쟁 때 받았던 설문에서는 철도 민영화에 대해 이해도 없었던 고객들이 과반 수 넘게 민영화에 반대했던 것으로 기억한다. 서울에서만 10만 가

까운 사람들이 서명했던 당시 철도민영화 반대 대 국민 서명 투쟁에서 원주 시설 지부장이셨던 민경수 지부장은 어떤 조합원 가족은 동네 부녀회를 통해서 백 명 넘게 서명을 받아온 것에 대하여 신명나게 말씀을 하셨다.

“조합원이 하나가 되면 단협 투쟁의 승률은 50%요, 조합원 가족이 같이하면 그 승률은 70%다. 그러나 노동자 농민이 한 마음이 되면 세상이 바뀐다”

20년 전, 철도 들어오기 전에 민주 노조 건설한다고 뛰어다닐 때 이만큼 들어도 아실 분이 교회 구석진 방에서 강의하며 한 말씀이다.

가족과 함께하면 승률 70%가 넘는다

물론 주체적인 조건에 대한 내용이었다. 2.25 투쟁은 승률 70%를 위해서 부단히 노력했던 투쟁이었다. 당시 서지본 위원장이었던 나는 그렇게 생각하고 조직하기 위해서 노력했다.

철도노조 김영훈 위원장은 이번 단협 투쟁의 주요 목표는 철도 고객에게 실질적인 혜택이 돌아가는 철도의 공공성 강화, 그리고 해고자 원직 복직이라고 강조하신다.

3월 1일까지 얼마 남지 않았다. 이번 철도 단협 투쟁의 주요 목표를 갖고 가족회의를 갖자. 철도 노동자 3만이 아니라 10만 철도 가족의 힘으로 이번 철도 총 파업 투쟁을 승리하자. 나는 10만 철도 가족의 힘이면 이번 철도 총파업 투쟁 승리 할 수 있다고 믿는다. 철도 가족이 앞장서서 철도 총 파업 투쟁 승리를 발판으로 5월 말에 있을 지자체 선거에서는 전국적으로 쏠쏠리 민주 정치의 확실한 초석을 다지자.

ERP를 바로알면 우리의 미래가...

이 글은 철도노조 홈페이지 조합원광장에 올리는 글입니다.
동지의 이해를 위해 중심내용을 실었습니다. 필명 남녘에 게시 동지께 감사드립니다. -편집자 주-

우리는 ERP가 뭔지를 바로 알아야 한다

과연 ERP가 우리 회사에 적용되면 어떤 일들이 발생되는지 알아보자. ERP(Enterprise Resource planning)라는 뜻은 주요 대기업들이 해외 우수대기업들과 경쟁하기 위해 도입된 경영 혁신 도구이다. 전사적 자원관리라는 의미로 인간, 물품등 경영에 관여하는 모든것들은 효율성이라는 미명하에 필요하게 배치되고 자동적인 시스템에 의해 운용된다. 사측은 2007년 도입을 목표로 하고 있다. ERP의 도입은 이미 한국통신, 일본철도에 적용되었고 성공적으로 자리를 잡게 되었고, 우리 또한 한국통신의 전철을 밟고 있다.

이는 간단하게 말하면 적재적소 인원관리를 한다는 의미지만 종사원으로서의 기계에 의해 날마다 감시되어지는 체계로 이해하면 된다.

적자 운운하며 PDA지급 이유가 있다

최소한의 약속(특단협)도 지키지 않는 회사가 머지않아 개인 PDA 폰을 지급한다. 지나가는 소도 웃을 일이지... 적자 운운하고 돈이 없다고 말하는 이들이 PDA폰을 지급한다? 이는 폰 하나로 모든 종사원을 관리하겠다는 뜻이다. 각자 자기부서에서 하는 일을 실시간으로 보고하여 개인의 작업량을 수치로 계량화하겠다는 것이다. 똑같은 일을 하더라도 자기가 하는 만큼 수치로 계량화되고 서열화 되는 것이다. 내가 출근하여 몇번 입원했으며, 내가 표를 몇 장 팔았고, 불량차 정비를 얼마나 하였고, 선로순회, 신호보안장치점검,대용량 및 견했으며... 이 모든 일들이 통합적 시스템으로 관리된다는 것이다.

직원간에 서로 경쟁 아닌 경쟁을 요구하고, 감시를 하게 되고, 이와 더불어 개인의 실적은 1등에서 꼴등까지 한눈으로 볼 수 있다. 상위5%는 특별성과를 받게 되고 하위 5%는 교육을 받게 되며, 정신적인 분열과 스트레스에서 벗어날 수 없게 된다. 한국통신의 ERP 도입에서 실제로 위와 같은 현상들이 벌어졌고 지금도 하고 있는 것이다. 이외는 별도로 핵심, 비핵심으로 업무를 나누어 비핵심업무는 분사(자회사, 외주화)를 하게 된다.

사탕발림에 시리지는 동료들이 눈 앞에 선다

사실 철도에서 핵심업무가 어디있나요? 소중하지만 저마디의 작은 유기적인 일들이 만들어 돌아가는 종합 시스템 아닌가요? 하지만 비핵심 분야를 자의적으로 나누고 최대한 분사를 하게 된다. 전기, 시설, 수송, 매표, 차량업무등 모든게 분사의 계획에 포함되어있다. 한국통신은 우리보다 더큰 조직의 노동조합이 있었지만 불과 4년만에 2만 7천명이 정든 직장을 떠났다. 우리는 좋은 선례를 본보기로 미리 알고 싸워야한다. ERP가 뭔지도 모르고, 사탕발림에 넘어간 한국통신의 초토화 구조개혁을 보면서 교훈을 얻어야 한다.

한번 밀리면 계속 밀립니다. 그리고 우리 동료들이 하나씩 정든 직장을 떠나야합니다. 민영화된 KT의 사례에서 보면 알 수 있듯이, 무지하면 답합니다.

그리고 하나가 되어야 이길 수 있습니다. 노동조합의 분열을 획책하기 위해서... 내년에는 분열을 책동하는 온갖 만행을 저지를 것을 확신합니다. 우리 서로 모르는 조합원들은 교육으로 일깨워주세요. 그리고 노동조합의 분열을 책동하는 그들과 싸워 이겨야합니다.(이하 생략)



핵심쟁점

알고 투쟁하자!!

- 철도상업화 중단 및 공공성 강화
- 온전한 주5일제 쟁취 및 노동조건 개선
- 해고자 복직 및 민주적 노사관계의 정립
- 비정규직 차별철폐와 정규직화

□ 진행경과

'06년 2월 6일 현재, 10차 분교섭과 16차 전체팀 실무교섭이 진행되었으며, 분과 및 노동안전, 여성, 복지분야의 특별 교섭은 종료하고 전체팀으로 안건을 이관한 상태임.

□ 교섭경과

'핵심 및 부대요구안' '단체협약서 갱신요구안' '분과현안요구안' 으로 구성된 367개 전체 요구안건중 158개 안건이 미합의상태로 교섭이 진행 중임.

조합측 입장	요구안 및 쟁점사항	사측입장
<p>철도상업화 중단 및 공공성 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 교통약자에 대한 할인제도 확대 장애인 및 유아, 청소년 각종 할인제도의 축소를 원천차단하고 반공중에 요금 할인제도를 확대 - 철도의 공익적 기능 강화 ● 철도시설투자 책임 상환에 대한 정부 약속 이행 철도산업구조개혁기본법에 명시된 '법정계획' 마저 수립 방지 ● 철도운영의 개혁을 위해서는 민주적 운영 체제의 확립이 관건 철도이용자 대표와 철도노동자가 이사회에 참여 	<ul style="list-style-type: none"> ● 각종 할인제도 폐지 계획 철회 및 보편적 서비스 향상 ● 공공적 재무구조 확립 선로사용료 면제와 고속철도건설부채 및 운영부채 탕감 ● 공공참여 이사회 도입 등 민주적 의결구조 확립 	<ul style="list-style-type: none"> ● 부분적 검토 정부 및 지자체등의 PSD보상이 전제되어야 하고, 보상이 이루어지지 않으면 폐지가 불가피함 - 철도의 상업적 기능 강화 ● 공동노력 상반기중에 구체적 방안 제시 (정부 연구용역 결과 방철 마련 예정) - 배를 끄는 자구노력이 불가피함 ● 수용 불가 현행 법령내의 참여 확대 가능 - '철도산업발전 노사공동위원회' 등에 대해서는 공적적 의견
<p>온전한 주5일제 쟁취 및 노동조건 개선</p> <p>교대근무자</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 일선지 수준 휴일 보장 일근자 평균 117일 휴일 발생 동종 96일의 휴일 발생 ● 노동조건 개선 없는 휴일 확보 강제과업 근로와 임금하락 발생 - 설문결과 10%(1,989명)이 휴가사용제한당연 경험 - 임금하락 발생 <p>교번근무자</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 교번 및 승무업무의 불규칙 노동에 대한 보상 ● 노사공동경영인단 수준 및 현행 승무원의 반영 및 개선 ● 830명 관리 자원인력 현장 재배치 - 열차분야 인력충원(우선 배정) ● 교번 분야에 공통으로 적용될 사항으로 경과기간을 적용하여 임금보전하고, 추후 임금 교섭 진행 	<ul style="list-style-type: none"> ● 지정휴일 1일 추가 일근자 및 동종업종수준의 휴일수확 확보 - 332교대 지정휴일22~49일 (현행 84일~46일확대) ● 지정휴일 실질화 - 인력충원 (2,500명) - 임금보전 여부 	<ul style="list-style-type: none"> ● 수용 불가 주40시간에 기초한 노동시간 월165시간으로 이미 실현됨 - 업무특성에 따라 53.2교대 개편 가능 ● 수용 불가 연장근무를 전제하면 근무일 임금설계는 불가피함.
<p>공무원연금불이익의 보전</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 123 특단협 당시의 내역 조건으로 1호봉 승급으로 합의하였다더라도 불이익이 보전되지 않는다면 보전행위를 미연해야 함. ● 연금특례자가 국민연금에 연계되지 않음에 따른 사측부담금의 이의를 환원해야 함. ● 본인의 선택하였다더라도 불이익이 발생하므로 보전되어야 함. ● 공무원연금특례자와 국민연금선택자의 형평성 확보방안이 동시에 마련되어야 함. 	<ul style="list-style-type: none"> ● 불규칙 노동에 대한 일근자 이상의 휴일 확보→집행협의 ※ 주2일 이상의 휴일부여를 원칙으로 하며, 근로기준 작성시 그이상이 되도록 한다. ● 승무근무에 대한 휴일무시문제 ※ 동력차분야 - 집행협의 열차분야 - 노사간 핵심쟁점 ● 인력충원 ● 임금보전 ※ 경과기간을 적용하여 임금교섭 합의시까지 165시간 근무를 기준으로 20시간 지급 	<ul style="list-style-type: none"> ● 열차분야 인력선정기준을 1년간 유예하고 교번작성 운용후 재협약('06.1.18 실무교섭) ● 2단계 조직개편시 열차분야에 재배치 전이인력은 직무전단 결과를 반영하여 조치 ● 동력차분야의 교번 시 운영기간을 고려하여 우선 적용 방안 제시 시 1km당 실적급을 통한 임금보전
<p>상시적 구조조정 저지</p> <ul style="list-style-type: none"> ● '수익위주'의 '경쟁력에 도입철폐' - 지역철도서비스 약화를 야기하고, 철도 네트워크 기능을 약화시키게 되므로 철회할 것 - 열차동행서비스와 노후강도강화를 야기하므로 성과주의 인사제도 및 다기능화등 철회할 것 ● 지역철도서비스의 공적 제공으로서의 위상 재강립 - 지역철도이용자와 철도노동자들이 참가하는 '공공참여운영위원회' 도입 ● 안전관리, 현상강화, 운영강화를 위한 ERP 구축 중단 ● 정보화 기술의 올바른 활용을 위한 '노사협의'와 '노사실무협의'구성 	<ul style="list-style-type: none"> ● 공무원연금특례자에 대한 불이익보전 - 퇴직금 가산수당 지급 ● 국민연금선택자에 대한 불이익 보전(퇴직금연계자) - 1호봉 승급 ● 공무원연금특례자와 국민연금선택자의 형평성 확보 	<ul style="list-style-type: none"> ● 수용 불가 ● 수용 가능
<p>해고자 원직복직 및 민주적 노사관계 재정립</p> <ul style="list-style-type: none"> ● '노사간의 갈등'으로 체제전환과정에 발생한 해고자의 전원 원직복직(67명) ※ 123 협의 : "철도공사는 철도공사 출범에 즈음하여 노사화합조치로서, 철도구조개혁과정에서 발생한 철도해고자에 대하여 전향적인 조치를 취한다" ● 420 합의에 따른 복직자의 불이익에 대한 원상회복 ※ 420합의 : "철도공사는 노사합의에 의한 복직자의 원상회복을 위해 최대한 노력한다" 	<ul style="list-style-type: none"> ● 직무 중단 관련 - 일방적 직무중단 중단 - 적정인력 상장을 위한 노사공동직무중단 실시 ● ERP관련 - ERP 중단 및 노사협의후 시행 ● 경영평가 관련 - 연임직원의 성과상여금 균등지급 - 노사협의없이 일방적으로 변경 시행한 내부경영평가의 원상회복 	<ul style="list-style-type: none"> ● 수용 불가 - 공시체제 전환에 따른 임무프로세스 개선을 위한 전이분야, 노동조건과 관련한 사항은 협의하겠다. ● 수용 불가 - 수용 불가(일부 수용) - 수용 불가 - 정부투자기관 경영평가지침을 적용받기 때문에 불가능 - 일부 수용
<p>비정규직 차별철폐 및 정규직화</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 불합법기간이 고객서비스에 최선을 다할수 없다. 열차의 안전을 위협하고,고객서비스에 최선을 다할수 없다. 간담회등에 따른 중간취위의 문제 발생 ● 420 합의이행 "해임후 재계약 असु원들은 기관사인승무를 시행하지 않음에 따른 인력충원시 정규직으로 전환한다." ● 동일노동에 대한 차별의 근거없다. - 동일노동에 대한 차별의 근거가 없으며, 동일노동에 대한 기준이 없다고 하나, 여성차별에 대한 사회적 논의를 통한 기준은 있다. ● 단점이 적용되지 않은 사항과 기준을 제시하라. 	<ul style="list-style-type: none"> ● 해고자 원직복직 67명의 원직복직 ● 복직자에 대한 원상회복 - 해고기간의 손실 지급 및 복원을 원상회복 	<ul style="list-style-type: none"> ● 공사 사유에 의해 '임용결격사유'가 되는 경우 복직 불가 ● '공사직원 임용에 결격사유가 없는지' 9명과 '대법원 계류중인 2명은 복직가능 (67명 중 11명) ● 일부 수용 - 해고당시보다 낮게 복직된 직급인정(18명)
<ul style="list-style-type: none"> ● 비정규직 사용의 제한 - 상시적인 업무를 비정규직으로 대체 금지 ● 상시업무를 담당하는 비정규직의 정규직화 - 3,000여명에 달하는 직접고용비정규직의 정규직화 ● (협업기간) KTX이승무원의 직급승급 정규직화 ● (현의이행)새마을호 비정규직의 정규직화 ● 차별철폐 및 노동조건 개선 - 동일노동 동일임금 지급 - 정규직과 동일한 단련 적용 	<ul style="list-style-type: none"> ● 수용 불가 - 국회에 계류중인 비정규직법안의 재정 결과에 따라 논의 ● 수용 불가 - 정관충원과 경영상의 어려움 ● 개별회사(회사)의 정규직화를 통하여 공사 정규직수준의 노동조건 개선(차별철폐) - KTX와 새마을호 비정규직에 대한 '승무원회사'를 검토하고 있다. - 원스톱시스템(승무원서비스와 관제서비스의 통합) ● 수용 불가 - 국회에 계류중인 비정규직법안의 재정 결과에 따라 논의 - 정규직의 고용분담이 전제 	

파업! 어떻게 준비할 것인가?

지부쟁대위 골간 조직체계와 조합원의 상태는 어떠한가?
파업일정이 확정됐다. 현장에는 이미 광범위한 간부 및 조합원 교육을 시행하였다. 소조장과 실천단 체계도 확정됐다. 전체 조합원이 참여하는 실천투쟁의 수위를 높여가는 상황이다. 이 시점에서 현장지도부는 어떻게 활동해 나가야 할 것인가?
이미 구축한 조직의 체계는 원활하게 돌아가고 있는가? 빠졌되거나 막힌 부분은 없는가? 조합원은 왜 투쟁에 나서야 하는지 분명한 자기 정당성을 확보했는가? 그로부터 조합원이 현재 진행하고 있는 다양한 실천투쟁에 자발적 의지를 높여 가고 있는가? 총파업을 앞두고 원할 한 지도력을 비롯한 조직성과 조합원의 정신무장이 갖추어 가고 있는가? 이러한 것들을 점검하면서 막혀있거나 미진한 부분을 추적하여 지속적인 노력이 필요할 것이다.

무엇보다 중요한 것은 지부의 지도·집행력과 현장 지도력이다
지부쟁대위는 조합지침에 의해 소조장을 선임하고 실천단을 구성했다. 지부쟁대위의 일사분란한 회의 체계와 역할분담이 원활하게 진행되지 않으면 소조장 등 현장간부들이 우왕좌왕 한다. 현장간부(소조장 또는 상집·대의원)는 조합원과 지도부를 연결

하고 소통하는 동맹과 정맥의 역할을 수행하는 존재다. 소조장, 현장간부들이 조합원에게 필요한 양분을 잘 공급하고 수렴하는지 점검하고 그 활동력을 지속적으로 높여야 한다. 조직력과 활동력을 높이는 방법은 교육뿐 아니라 모든 실천사업과 연계하여 진행되어야 한다.
집행부(지부장)가 직접 조합원을 교육하고 조직하여 실천적 투쟁으로 이끌어야 한다. 현장 동력은 지부장이나 간부들이 열마나 현장을 뛰어 다니는지에 달려있기도 하다.

파업투쟁의 정당성 확보와 태세(정신무장)를 갖추어야 한다
아직도 조합원은 왜 파업투쟁에 나서야 하는지, 왜 완강한 투쟁을 통해 반드시 승리해야 하는지 분명한 인식을 갖지 못하는 경우가 있다. 어떤 경우는 5대 쟁취목표의 성격에 처해진 조합원의 조건과 상태를 고려하여 끈질기게 설명되어야 한다. 뿐만 아니라 현재 진행되는 단협투쟁과 이후 임금교섭, 조직재편과 구조조정과의 연관관계까지 인식할 수 있도록 해야 한다. 현재 상황에서

완강한 투쟁(파업)을 하지 않고 한 치도 앞으로 나아 갈 수 없다는 사실을 분명히 해야 한다. 파업에 돌입하는 이상 반드시 이겨야(노조의 조직력을 강화해야) 이미 추진 중인 조직재편과 구조조정에 능동적으로 대응해 갈 수 있다는 점, 단협 직후 진행할 임금교섭에서 주도성을 확보할 수 있다는 점까지 그 연관성을 설명해야 한다.

지도력과 조직력, 조합원의 정신무장은 구체적 투쟁지침을 수행하는 과정에서 실현해야 한다
현장은 하루하루 정신없이 돌아가고 있다. 버튼착용, 등벽보 부착, 각종 선전전, 현장순회교육, 파업학교를 비롯한 각종 기획교육, 전국 집회, 주간·야간 농성프로그램 등등. 이 모든 실천투쟁은 지도부 지침과 연동하여 지도력과 조직력이 발휘되어야 한다. 그러기 위해서는 늘 지부쟁대위의 골간체계와 조합원의 상태를 점검해야 한다. 그레아만 조건에 맞는 실천적 처방을 만들 수 있고 조합원의 정신무장과 실천력을 높일 수 있다.
가진 역량을 최대한으로 발휘하여 반드시 승리하자! 그리하여 조합의 조직력을 배가하여 이후 과제 능동적으로 대처하자!

