

언론이 본 국감소식

<국감>

“철도공사 자회사는 수의계약용(?)”

“한국철도공사가 출자해 운영하는 자회사는 수의 계약 자격을 주기위해 만든 조직인가?”

이같은 의문을 29일 국회 건설교통위원회 철도공사 국정감사에서 한나라당 김태환의원이 제기했다.

김의원은 “철도공사 17개 자회사 중 13개 자회사에게 출범 7개월만에 500억원의 수의계약이 이뤄졌다”며 “불공정행위 가능성에 대해 조사할 필요가 있다”고 주장했다.

김의원은 “철도공사가 자회사인 한국철도시설산업(주)에 대해 고의로 수의계약 자격을 주기위해 장비를 출자한 것으로 드러났으며 이에 따른 200억원의 수의 계약이 체결돼 명백한 불공정행위를 했다”고 의문을 제기했다.

그는 또 “철도공사는 (주)코레일엔지니어링과 한국철도전기시스템(주)도 수의계약을 주기 위해 출자했을 가능성이 높으며 여타 10개의 자회사에 대해서도 공사출범 7개월만에 모두 18건에 500억여원의 수의계약을 체결, 조직 특혜의문이 일고 있다”고 덧붙였다.

그는 지난 1월25일 개최된 철도공사의 이사회 회의록을 검토한 결과 공사는 자본금 5억원인 한국철도시설산업(주)에 현물 출자안을 상정했으며 안전의 원인에 “철도공사가 현물을 출자하는 것은 수의계약이 가능하도록 하기위한 것”이라고 명시돼 고의로 수

의계약 특혜를 주기위해 고가장비 3기 4억을 출자했다고 사례를 지적했다.

철도공사는 이 과정에서 “1월말까지 장비를 넘겨주지 않으면 시설산업(주)이 공사수주를 할 수 없다”며 일부 이사의 반대를 뿌리치고 공사 수의 계약자격을 줄 수 있도록 현물출자 안전을 통과시킨 것으로 나타났다고 그는 밝혔다.

이사회 회의록에는 또 철도차량과 전기시설에 대해서도 유사한 방식으로 출자해 (주)코레일엔지니어링 2건 60억원, 한국철도전기시스템(주) 7건 50억원의 수의계약을 맺는 등 철도공사는 유사방식의 10여개 자회사를 거느리고 있다.

특히 이같은 자회사에는 임원의 70%가 전현직 간부가 독차지하고 있어 수의계약 지원의 신빙성을 더해주고 있다는 지적이다.

김의원은 “철도공사 17개 자회사에 근무하는 임원 91명중 77%에 해당하는 70명이 전직(38명), 현직(32명) 간부들로 구성돼 있다”며 “철도공사가 무늬만 구조조정일 뿐 사실상 공사직원을 통해 돈되는 자체사업을 독식하고 있다”고 주장했다.

그는 “철도공사와 자회사는 수익사업독식, 민간부문 잠식, 철도시장 교란 등 부작용이 많아 철저한 조사를 통해 개선책을 마련해야 한다”고 말했다.

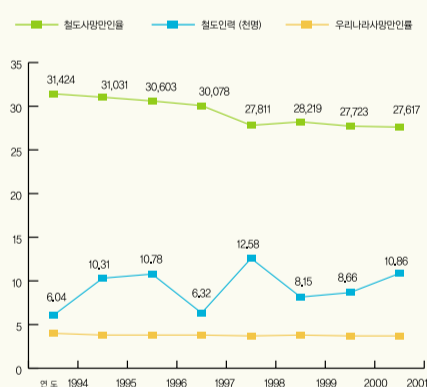
연제민 | 대전뉴스스

철도만평 권오석



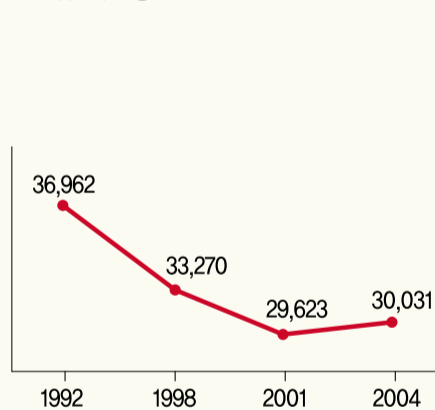
도표로 보는 철도노동자의 현실

■ 철도와 우리나라의 사망인원을 비교



자료: 전국철도노동조합, 2002한국노동연구원, KLI노동통계

■ 인력감축현황



■ 주요 국가 철도의 노동생산성 비교

구분	한국	프랑스	독일	이탈리아	중국
노동생산성	100	50	51	50	100.9

세계철도통계연감 2002, UIC

(1996~1999)

■ 각국의 열차운행거리별 철도 노동자 사망사고 발생현황

구분	영국	일본	미국	한국
4년간 평균사망자	3.69	1.09	0.65	12.5

자료: 산업안전공단, 「철도작업 요소별 안전관리모델 개발」, 2004. 12

철도를 국민에게

한국철도공사가 여러분이 타고 계신 열차를 레일대신 돈독 오른 굿판의 작두에 태우려 하고 있습니다.

누구나 쉽게 이용할 수 있었던 열차가

KTX처럼 빠르게 우리곁을 출달음쳐 달아나려 합니다.

저희 철도노동자는 여러분이 타고 계신 열차가

철도상업화정책에 기우뚱거리거나 덜컹거리지 않도록

철도를 사랑하는 국민을 대신하여

철도노동자가 당당히 맞서겠습니다.

국민여러분 혹시 철도노동자의 파업으로 잠시 불편을 드릴지라도

세계에서 가장 편리한 철도를 만들기 위하여 잠시만 기다려주세요.

- 고속철도 건설부채 등 철도시설의 건설 및 유지보수 비용의 국가책임 이행
- 열차안전 위협하는 무인화, 외주화 재검토
- 지역균형발전에 역행하는 지방직자선 폐지 재검토
- 청소년, 유아, 장애인 등 공공합인 축소 철회
- KTX 요금 인하 등 철도의 공공서비스 강화





2호만 수도권 시민의 출퇴근을 책임지고 있는 전동차 운전대

철도는 사회적 부가가치를 창출하는 전략산업이다

‘호남고속철도 건설은 인구나 경제성 등 기존의 잣대로만 평가해서는 안 된다’ (노무현 대통령 전남도청 신청사 축하메시지 2005.11.11) ‘경북 영주시와 김천시가 철도 지키기에 적극 나섰다. 철도공사 지역조직이 격하될 경우 지역경제 위축을 우려하고 있으며, 수익성만으로 조직개편을 하는 것은 철도공공성을 외면한 처사라고 주장하고 있다’ (한겨레신문 2006.1.24)

‘이병완 청와대 비서실장은 “한국의 빈부격차는 OECD회원국중 최악”이라며 “이런 상태로 방치되면 한반도는 3개의 코리아, 다시 말해 빈부격차로 인한 2개의 대한민국과 북한으로 나뉘질지 모른다”고 우려를 표명했다’ (이데일리 2006. 2.15)

정부가 사회양극화를 해소 한다면서 사회적 약자에 대한 공공할인을 축소 폐지하고, 저출산 고령화 대책을 이야기하면서 유아무임과 노인 할인을 축소하는 것이 말이나 되는가? (공공할인 축소 철회와 빈곤층 요금할인제도 도입을 위한 공대위 보건복지부앞 기자회견 2005.12.9)

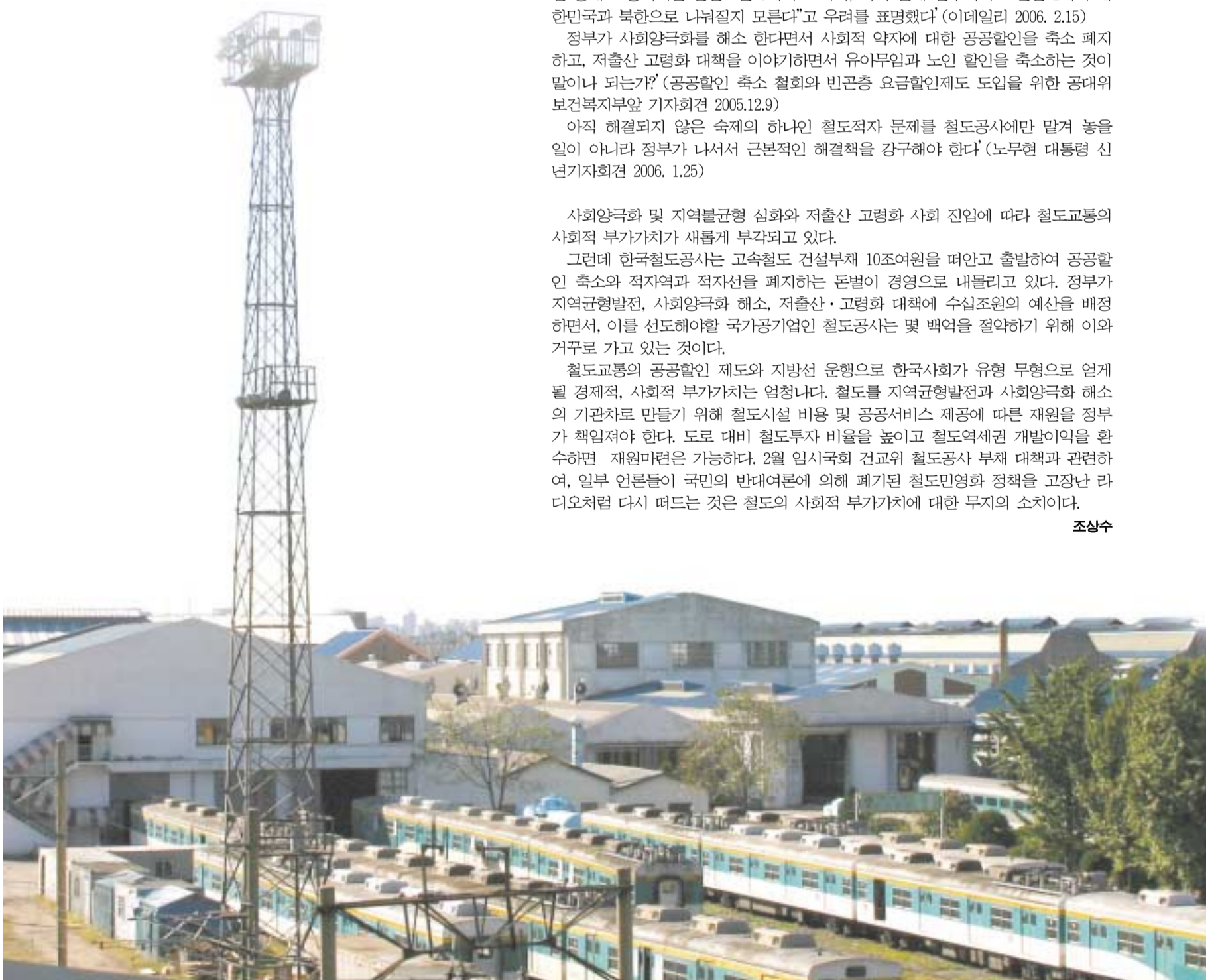
아직 해결되지 않은 숙제의 하나인 철도적자 문제를 철도공사에만 맡겨 놓을 일이 아니라 정부가 나서서 근본적인 해결책을 강구해야 한다’ (노무현 대통령 신년기자회견 2006. 1.25)

사회양극화 및 지역불균형 심화와 저출산 고령화 사회 진입에 따라 철도교통의 사회적 부가가치가 새롭게 부각되고 있다.

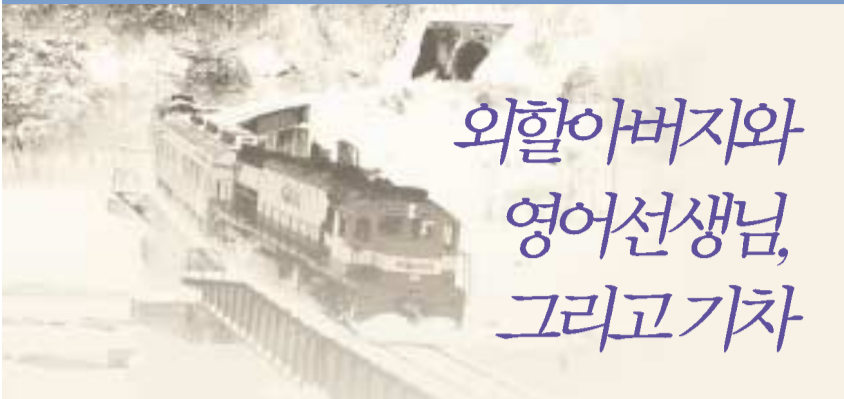
그런데 한국철도공사는 고속철도 건설부채 10조여원을 떠안고 출발하여 공공할인 축소와 적자역과 적자선을 폐지하는 돈벌이 경영으로 내몰리고 있다. 정부가 지역균형발전, 사회양극화 해소, 저출산·고령화 대책에 수십조원의 예산을 배정 하면서, 이를 선도해야할 국가공기업인 철도공사는 몇 백억을 절약하기 위해 이와 거꾸로 가고 있는 것이다.

철도교통의 공공할인 제도와 지방선 운행으로 한국사회가 유형 무형으로 얻게 될 경제적, 사회적 부가가치는 엄청나다. 철도를 지역균형발전과 사회양극화 해소의 기관차로 만들기 위해 철도시설 비용 및 공공서비스 제공에 따른 재원을 정부가 책임져야 한다. 도로 대비 철도투자 비율을 높이고 철도역세권 개발이익을 환수하면 재원마련은 가능하다. 2월 임시국회 건교위 철도공사 부채 대책과 관련하여, 일부 언론들이 국민의 반대여론에 의해 폐기된 철도민영화 정책을 고장난 라디오처럼 다시 떠드는 것은 철도의 사회적 부가가치에 대한 무지의 소치이다.

조상수



기차의 추억



외할아버지와 영어선생님, 그리고 기차

최란 | 대학졸업 후 학원에서 수학을 가르치고 있습니다.

태어난 곳도 서울. 현재 살고 있는 곳도 서울. 그래서 그런지 매년 명절 때마다 기차를 이용해야만 하는 사람들과 달리 저는 기차를 탈 기회가 그리 많지 않습니다. 그래서 기차하면 더 낭만적이고 뭔지 모를 기대감에 휩싸이는데도 모르겠습니다.

예전에 지금은 돌아가시고 안 계시는 외할아버지가 철도원이셨다는 얘기를 듣고는 너무나 놀랐던 기억이 납니다. 그 거대한 기차를 내가 태어나기도 전에 외할아버지가 운전했다는 사실이 가슴 한쪽에서 감당하기 힘들 정도의 경외심까지 불러일으킬 정도였습니다. 물론 그 이야기를 듣고 바로 아이들에게 자랑하고 다녔지요. 어렸을 적 기차는 저한테 낭만과 기대, 흥분, 설렘을 동시에 전해주는 그런 것이었습니다.

고등학교 1학년 때 수학여행은 아직도 마음에 깊이 남아있는 추억입니다. 당시 수학여행을 경주로 다녀왔습니다. 그때 기차를 타고 경주까지 내려갔죠. 어디서 들었는지, 어디서 봤는지 여고시절 수학여행의 기차 안에서는 터널을 지날 때 불이 꺼지면 그간 무섭게 혼났던 선생님을 골탕먹여야 한다고 생각했습니다. 그리고 마음이 맞는 몇 명이 준비를 했지요. 기회는 이때다 싶었습니다. 삶이 짧은 달걀을 몇 개를 준비했고, 밀가루도 준비했습니다. 터널에 들어가기 전에 꺼내면 들리기 쉬우니 한쪽 손에 날 달걀을 다른 손에 봉지에 담은 밀가루를 들고 있었습니다.

그런데 문제는 무섭게 혼만 냈던 영어선생님을 우리 앞에 오게 만들 것인가였습니다. 고민 끝에 한명이 아픈 척을 하기로 하고, 다른 몇 명이 영어선생님을 모셔오기로 했습니다. 그리고 한명이 느닷없이 아픈 척을 시작했고, 다른 몇 명이 큰일 났다며 영어선생님을 모셔왔습니다. 기차는 터널에 들어가기 시작했고, 드디어 불이 꺼졌습니다. 아이들은 달걀과 밀가루를 던지기 시작했습니다. 저도 손에 든 달걀과 밀가루를 던지려 꺼냈습니다. 그런데..... 갑자기 불이 들어왔습니다. 우리가 알던 것과 달리 터널에 들어갈 때 열차안에 불을 키더군요. 이미 다 던진 아이들과 달리 양손에 달걀과 밀가루봉지를 들고 있던 저는 그대로 영어선생님께 끌려갔습니다. 그 이후론..... 기억하기 싫습니다.

몇주 전 중앙선을 타고 양평에 다녀오는 길에 보니, 덕소까지 지하철이 다녀 양평도 이제는 지하철로 다닐 수 있게 되더군요. 강원도 원주까지 그 지하철을 연결하라고 하니 이제는 열차 대신 지하철을 이용하는 일이 많아질지도 모르겠습니다. 그래도 지하철에는 과자를 듬뿍 실은 역무원 아저씨도 없고, 이야기를 나눌 수 있는 마주앉을 의자도, 칸칸이 화장실도 없는데 비둘기호 마냥 점차 기차가 사라질까 안타깝습니다. 조만간 다시 기차를 타봐야겠습니다. 그리고 기차 안에서 외할아버지도, 고등학교 시절 무섭던 영어선생님도 다시금 떠올려 보고 싶습니다.

철도의 부채는 빚이 아니라 당연한 건설비용이다

주 장

-철도 부채 정부가 책임있게 나서야 한다-

김재하

2010년까지 38조 투자. 부채 10조. 2005년 한해 선로사용료 5천5백.

부채덩어리라고 이야기하기도 하고, 유망산업이라며 수십조를 투자하는 이상한 동네가 바로 철도 산업이다. 대통령이 나서서 1.25 신년회견에서 “철도공사에만 맡겨 둘 일이 아니라 정부가 나서서 근본적인 해결책을 강구해야 할 속제의 하나”라고 말할 정도가 되는 것을 보면 철도공사가 안고 있는 부채가 문제이긴 문제인 모양이다.

부채라고 하면 흔히 무엇인가 부실해서, 아니면 심각한 문제가 있어 발생한 것처럼 느껴지는 부정적이 이미지가 먼저 떠오르지만 그러나 지금 문제가 되고 있는 철도공사의 부채는 건설 초기에 드는 당연한 비용을 정부가 부담하지 않아서 생긴 부채이다. 고속철도를 건설하지 않으면 모르되 고속철도를 건설하자면 당연히 초기에 대규모 자금이 소요되는 것은 지극히 정상이며 이를 국가가 책임지는 것 또한 지극히 정상이다.

고속도로, 항만, 공항등과 마찬가지로 고속철도를 건설하는 데는 대규모의 초기 건설비용이 들어가는데 터널 뚫고 다리 놓고 선로 놓는데 드는 건설비용(건설부채)과 차량구입비, 역사 건립비(운영부채)등이다.

같은 국가기간산업(SOC 산업)의 경우를 비교해 보면, 건설비용 중 국가 부담비율이 고속도로는 50% 신공항 60% 도시철도 60% 광역철도 75%인 것에 비하면 고속철도 건설에서 정부가 부담한 철도의 35%의 비중은 터무니없이 낮으며 그것이 고스란

히 철도공사의 부채로 남아 있는 것이다. 또한 국내 고속버스회사의 시설사용료의 수준은 평균적으로 영업비용의 10%미만이며 국내항공사는 4%수준, 영업비용의 10% 이내인데 비하여 고속철도는 영업비용 대비 20% 수준으로 높은 선로 사용료를 지불하고 있는 것이다.

만약 고속도로, 항공, 항만을 건설하는데 정부가 건설의 책임을 지지 않으면 통행료가 인상될 것이며 이를 이용하는 항공요금, 고속버스 요금도 인상될 것이며 물류비의 상승 등으로 고스란히 국민의 부담, 산업의 부담으로 되고 말 것이다.

어찌 보면 KTX 및 철도이용자는 국가가 책임져야 할 부채 때문에 보다 비싼 요금을 지불하고 있는 지도 모를 일이다.

외국 철도의 경우를 보면, 대규모 초기 비용이 드는 반면에 국민들이 교통 편익을 위하여 요금을 한없이 올릴 수 없는 철도 산업의 특수성 때문에 선로 사용료를 면제하거나 대폭 경감하고 있는 반면에 철도공사는 2005년 한해만 5천5백여원의 선로 사용료를 물고 있다.

철도경영정상화라는 이름으로 KTX요금을 10만원, 20만원으로 무작정 올릴 수는 없는 노릇이며 적자선이라 마구잡이로 철도 운행을 중단할 수는 없지 않은가?

한가정의 가계를 꾸려 나가는데 있어서도 빚이 있으면 적금을 붓는다든지 나름대로 값을 계획을 세우게 되는데 철도의 경우는 결국은 부채가 발생한 원인이 분명한 데도 불구하고 빚을 갚아야 할 정부가 책임을 지지 않아서 발생한 것이다.



철도원의 꿈

대륙을 연결하는 중매쟁이 철도원이 되고싶다

김대중 전 대통령이 오는 4월 기차 타고 평양에 가고 싶다고 합니다. 김정일 위원장을 만나 '기차 타고 내가 왔듯이 기차 타고 서울로 오라'는 정치적 메시지가 전달될 거라고도 합니다. 탁구가 중국과 미국의 닫힌 문을 연 것처럼, 어쩌면 기차의 중매로 통일을 앞당기는 남·북 정상회담이 이루어질 지도 모르겠습니다. 저의 일터인 철도가 통일의 중매쟁이가 될 수도 있다는 사실에 가슴 뿌듯하기도 합니다.

또한 6월 독일 월드컵을 맞아, 러시아와 중국을 거쳐 유럽 독일로 가는 '월드컵 열차'를 운행한다고 합니다. 월드컵 기간에는 지역 분쟁이나 각 나라간의 전쟁도 일시 멈춘다고 하니 '평화열차'라고 그럴듯한 이름도 붙인다고도 합니다. 제 열차를 타신 손님이 붉은 악마가 되어 독

일에서 '대~한민국'을 외친다면, 저 역시 서울에서나마 '빠방바 뽕뽕' 기적소리로 화답해야할 것만 같습니다.

미래의 교통 수단인 친환경 철도가 '통일 철도', '평화 철도'라는 명예로운 이름을 얻을 수 있는 사실에 새삼 철도노동자로서의 자부심 못지 않게 사명감도 잊지 않으려고 합니다.

통일이라는 민족적 염원이나 평화라는 전세계적인 화두에 들떠 혹 지나쳐버리는 것은 없는지, 사회적 교통약자들이 일상적으로 철도를 이용하는데 불편하거나 부당한 일을 당하지는 않는지 다시 한번 차분하고 세심하게 살피는 것이, 열차 승무원인 제가 할 일이라고 생각합니다.

100여 년 전 우리 할머니 할아버지들의 피땀으로 일군 눈과 발이 철길이 되고, 또한 그 분들

의 힘겨운 노동으로 첫 기적소리를 울린 철도이기에, 철도는 국민의 것이어야 합니다.

어리면 어린 대로, 돈이 없으면 돈이 없는 대로, 몸이 불편하면 몸이 불편한 대로 누구에게나 내리 쫓는 헛살처럼, 철도 역시 누구나 부담 없이 편리하게 이용할 수 있어야 합니다.

골프장 회원권인양 야금야금 철길의 문턱을 높이려는, 철도의 상업화를 막아내어 문턱 없는 철길을 만들고 싶습니다.

높고 낮음 없이 달리다가 산이 가로막으면 돌아가고 강이 막으면 다리를 놓아 가는 철길처럼 들 뜬 가슴 안고 달려가는 고향 가는 길, 가까이 국민 여러분의 마음 속 철길이 되고 싶습니다.

이한주 | 구로열차 차장

지키지않을 약속 공동경영진단 왜 했나?

2002년 2월 27일 철도노사는 특별단체교섭에서 '노동시간 단축 및 근무형태 변경'에 대해 합의하였다. 그 합의정신에 적합한 인원산출과 근무형태를 만들기 위해 철도노사는 외부연구기관에 연구를 의뢰하였고 당시 철도청에 근무하던 과반수 이상의 노동자들은 24시간 맞교대 형태로 월 270시간 이상을 근무하고 있었고, 열차운영 스케줄에 따라 변형 근무를 해야 하는 승무원들의 월평균 노동시간도 240~300시간을 넘나들었다.

이는 당시 주 44시간제 하에서 일반노동자들이 월 170-180시간 근무한 것과 비교하면 거의 1.5배에 가까운 장시간 노동이었다. 이러한 맞교대 근무는 철도개통 때부터 일제시대를 거쳐 2004년까지 지속된, 비인간적인 근무형태라고 할 수 있다. 장시간 노동과 계속된 인원감축으로 인해 당시 철도노동자들의 노동강도는 심각한 수준이었고, 산재사망사고도 일반사업장과 비교할 수 없을 만큼 많이 발생했다.

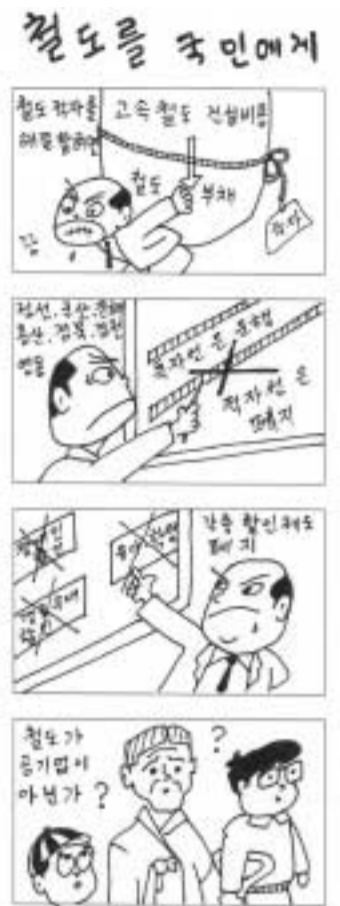
1년여의 연구 끝에 결과는 24시간 맞교대 노동자들은 3조2교대로 근무형태를 전환하고, 교번근무자인 승무원의 근무시간 단축을 위해서는 최소 6,483명이 충원되어야 한다는 것이었다. 이는 연구 결과를 적용하는 과정에서 노사간 진통이 있을 후, 2005년 3월 3조2교대제는 인원충원이 제대로 되지 않은 채 3조2교대가 실시되

어 2006년 2월 현재, 문제는 계속되고 있는 듯하다.

철도공사는 근무형태 변경과 시간단축에 필요한 인원을 충원하는 대신 외주화, 자회사 설립 등 철도산업에 대한 구조조정으로 문제를 회피하려 하기 때문이다. 외주화는 사회양극화가 우리사회의 가장 큰 쟁점이 되고 있는 현재 그 원인이 되고 있는 비정규직 양산에 공기업이 앞장서겠다는 발상일 뿐이다. 외주화의 문제점은 현재 철도에서 쟁점이 되고 있는 KTX승무원의 경우에 잘 나타나고 있다. 철도공사와 KTX승무원 위탁업체인 (주)한국철도유통은 승무원 1인당 월 248만5천원에 위탁요금 계약을 맺었으나 승무원의 실수령액은 140만원에 불과하고 나머지 비용은 위탁업체로 이관되는 것이다. 이처럼 외주화는 노동자의 삶을 이중으로 고통받게 하는 반노동자적 정책의 극단적 형태다. 따라서 정부가 비정규직 문제 해결, 사회양극화 해소를 외치는 다른 한편에서 공기업을 앞장세워 비정규직을 양산하겠다는 것은 정부의 이중적 태도를 보여주는 것이다.

이제라도 철도공사는 자회사 설립, 외주화 정책을 중단하고 현업에 적절한 인원을 충원함으로써 시민에게 보편적 서비스를 제공하는 시민의 발로써의 철도의 역할에 충실하기를 기대해 본다.

강연자 | 당시 노사공동경영진단 연구위원



최정희



나는 버스보다는 전철이나 기차 이용을 즐기는 편이다. 버스는 어디론가 가고 있다는 느낌이지만 전철이나 기차는 머무른다는 느낌이기 때문이다. 열아홉 살 이후 경인선 전철을 타고 통학을 하면서는 작은 여행으로 생각하고, 역을 중심으로 만남을 정하곤 했다.

그런데 서른이 넘어서부터는 습관적으로 전철역을 만남의 장소로 생각했다가도 잠시 더 생각해보는 버릇이 들었다. 우선 전철역에서 만나면 구체적으로 어디에서 만날지 장소를 지정하기가 쉽지 않고, 내내 서서 기다려야 하기 때문이다. 만약 전철역 안에 만남의 장소가 있어서 탁자에 앉아 책도 읽을 수 있고, 커피 자판기나 냉온수기라도 설치되어 있다면 굳이 만남의 장소를 고민하지 않을 수 있었을 것이다.

실제로 얼마 전 영등포역 2번 출구에서 사람을 만나러 하다가 결국 전화 통화 네 번 끝에 광장 쪽에서 만난 적이 있다. 사실 영등포역의 출구는 두 개 뿐인데도 전철역에 내려서 어느 쪽으로 나가야 하는지 안내판이 제대로 되어 있지 않기 때문에 영등포역을 늘 이용하는 사람이 아니면 방향 감각을 잃게 되기 쉽다. 만약 열차에서 내렸을 때 어느 쪽으로 나가면 되는지 준비한 광고판 대신 안내판이 설치되어 있다면 얼마나 좋았을까.

아니, 역을 설치할 때 지역 주민의 의견을 청취해서 정말 필요한 편의 시설을 갖추었다면 어땠을까? 지금이라도 역을 이용하는 시민들이

필요한 시설을 갖추려는 노력이 필요하다. 엘리베이터의 위치나 방향, 안전을 위한 핸드, 긴급 대피 통로, 화장실, 공중전화, 장애인 편의시설, 휴과 열차 입구와의 높이 차, 열차지연에 대한 즉각적인 안내방송 등 시민들의 입장으로 해결해야 할 문제는 너무나도 많아 보인다. 조금 욕심을 더 내보자면 실내 공기질 개선이나 무료함을 달래주는 음악 방송 등은 어떨까?

역사는 그 지역 문화의 중심지가 되곤 한다. 영등포역이 생김으로 인해 문화의 중심지가 우신극장쪽에서 영등포역과 시장쪽으로 이동이 되었고 그로인해 영등포를 상징하는 구조물이 되었다. 그렇지만 영등포역은 별다른 특색이 없고 자본의 상징이 되었다. 시민들이 자발적으로 운영할 수 있는 작은 문화 공연장도 없고, 그저 상가와 좌판, 그리고 기차를 기다리며 앉아있다고 놓여져 있는 의자가 전부다. 그나마 3층에 작은 전시관이 있었으나 오락실이 되었다가 아예 통로로 개방되었다. 결국 영등포의 특색은 복잡함과 시끄러움이라는 것일까?

요즘 새로 생긴 역에는 그나마 이러한 편의 시설이 마련되긴 하지만, 좀더 그 지역의 특색을 살리고, 역사와 주변 환경과의 조화를 고려해서 설치할 수는 없나 하는 아쉬움이 남는다. 특히 광고 방송만 할 것이 아니라 짝막한 안전 교육 방송을 짹짹 넣는다는지, 준비한 광고판 가운데 지역의 특색을 알리고 홍보하는 홍보물이라도 설치해봄이 어떨지.

김희명 | 가정주부

철도해고자는 역장이 무너집니다

대구지하철 참사, "해고자들은 역장이 무너집니다."

2003년 2월 대구지하철에 불이 났습니다. 순식간에 전 역사를 삼켜버린 불로 200여명의 무고한 시민이 목숨을 잃었습니다.

전 세계가 경악했습니다. 때를 같이하여 정부는 온갖 대책을 발표하고 재발방지를 약속했습니다. 그러나 3년이 지난 지금 달라진 것은 없어 보입니다.

철도해고자는 가슴이 아픕니다. 흘러내리는 눈물을 주체할 수가 없습니다. 만약 대구지하철 참사당시 지하철 뒤에 승무원이 타고만 있었어도 200명의 시민이 죽지는 않았을 것입니다. 입이 달토록 호소하고 저항했지만 그때 뿐이었습니다. 조금 지나고 나면 다시 원위치입니다. 안전보다 수익을 우선시하는 한 대구지하철 참사는 언제나 진행형입니다. 인건비를 줄이려고 사람 없는 역을 만들고 1인승무를 하고 열차점검을 축소시킵니다. 그 결과 열차안전은 벼랑으로 몰리고 있습니다.

열차안전은 지키려다 해고당한 우리의 마음도 무겁습니다. 이제라도 정부와 공사는 열차안전이 소중하다는 해고자의 절규에 귀 기울여야 합니다. 그 길만이 제2 제3의 대구지하철 참사를 막는 길입니다. 우리는 돈보다 열차안전을 소중히 하는 이철 공사사장을 보고 싶습니다.

복직, 복직 그러나 말뿐... 약속을 지키기 때입니다

전 신광순 철도청장은 기회가 있을 때마다 철도가 공사로 바뀌면 복직이 가능할 것이라며 기다리라고 했습니다. 그리고 공사출범 1년이 지났습니다. 그러나 해고자 복직은 이뤄지고 있지 못합니다. 이철 공사사장이 말을 바꾼 것입니다.

이철 공사사장은 '해고자 복직은 정치적 사안'이라며 복직을 외면하고 있습니다.

우리는 이해할 수 없습니다. 해고자 복직이 정치인들의 입에 오르내릴 만큼 정치적 중대사안이란 말인지... 철도안전을 요구하다 해고된 것이 왜 정치적 문제인지 정말 궁금합니다. 우리는 열차안전과 정부에서 한 약속을 지키라고 요구했을 뿐입니다.

해고자 복직은 이철 공사사장의 고유권한입니다. 그 누구의 눈치나 입김에 휘둘릴 사안이 아닙니다. 우리는 약속을 지키는 소신 있는 이철 공사사장을 보고 싶습니다.

백남희

