

# “철도전기시공 기술자 구분 명확히 해야”

### 전기공사협, 철도공단 측에 기술능력평가 개정 요청

전기공사협회가 철도전기공사 기술자에 대한 차별 해소에 나섰다.

한국전기공사협회(회장 류재선)는 최근 전기공사 분야에 엔지니어링 기술자가 참가할 수 있었던 문제를 해결하기 위해 철도시설공단의 공사나찰적격세부심사기준 개정을 요청했다. 그동안 철도공단이 발주하는 전기공사에는 엔지니어링 기술자가 평가를 받을 수 있었지만, 설계·감리 분야의 기술자 평가에는 시공 기술자가 제외돼 차별을 받고 있다는 업계의 지적이 나왔다. 전기공사에는 시공 기술자만 참여할 수 있게끔 제도적으로 보완해달라는 게 업계의 요구다. 철도공단의 현행 전기공사 적격심사 기준에 따르면 전기공사협회 뿐 아니라 전기기술인협회, 전기철도기술협회, 철도신호기술협회 등에 등록된 기술자들도 평가를 받을 수 있다. 전기공사 실적을 관리하는 전기공사협회 외에도 설계·감리 등 엔지니어링 분야를 관리하

는 전기기술인협회의 등록기술자까지 전기공사 기술자로 참가할 수 있어서 기술자 구분이 분명치 않다는 것. 반면 설계감리용역의 적격심사 기준에서는 철도안전전문기술자 자격과 함께 전기기술인협회 등록을 동시에 요구하고 있다는 게 업계 관계자의 설명이다.

설계·감리 기술자는 철도전기공사 기술자로 참여가 가능하지만 역으로 전기공사 기술자는 설계·감리 사업에 이름을 올릴 수 없다. 관련 법에 따르면 한 명의 기술자가 전기공사협회와 전기기술인협회 두 곳에 동시에 등록할 수 없기 때문이다. 이로 인해 철도시공 기술자들 사이에서는 시공 분야의 기술자들이 차별받고 있다는 지적이 나오기도 했다. 이 같은 차별 요소를 해소해달라는 게 전기공사협회 측의 요청이다.

철도공단은 지난해 말 철도전기공사의 기술자 평가 개정을 추진할 계획이었다. 그러나 최근 발표한 적격심사 개정안에 이 같은 내용이

빠지면서 시공업계의 원성을 샀다.

철도공단은 전기공사법 시행규칙 제12조의2 전기공사기술자의 인정신청 등 기준을 따르고 있다고 전했다. 전기공사법 시행규칙 제12조의 2에서는 전기공사기술자를 전기공사협회와 전기 분야 기술자를 관리하는 법인·단체로 규정하고 있다. 그러나 산업부 관계자에 질의한 결과 전기공사기술자의 인정을 위한 단체는 전기공사법운영요령 제3조에서 정하고 있는 전기공사협회라는 답을 얻을 수 있었다. 전기공사에는 전기공사협회 등록기술자만이 평가받아야 한다는 얘기다.

업계 관계자는 “전기 시공 기술자와 엔지니어링 기술자를 인정하는 기관은 엄연히 다르다. 기관의 역할을 정확히 구분해야 할 것”이라며 “철도공단이 적격심사 기준에 시공기술자 구분을 명확히 반영해주길 바란다”고 말했다.

윤대원 기자 ydw@

전기신문

송중수 철도시설공단 시설관리처 부장

## “시설 개량·인재 양성 집중 세계시장 진출 기여 희망”

“사실 시설개량이 눈에 띄는 작업은 아니죠. 대형 사업이 아닌 터라 공들인 만큼의 보상을 못 받는 측면도 있고요. 그래서 항상 현장에서 작업의 중요성을 더욱 강조하는 편입니다. 시설개량이 열차의 안전 운행과 직결되기 때문이죠. 눈에 띄진 않더라도 곳곳이 자신의 역할을 다하는 것, 그게 철도인의 자세가 아닐까요?”



시민들의 안전한 철도여행을 위해 보이지 않는 곳에서 묵묵히 일하는 사람들이 있다. 송중수 철도공단 총청본부 시설관리처 부장이 대표적이다.

지난 1995년 철도청에 입사하며 철도 산업계에 발을 들인 송 부장은 이후 한국철도시설공단으로 동지를 옮겨 23년째 철도 신호분야에 종사하고 있다.

최근엔 노후 전기설비 개량, 전차선로 드롭 바 교체, 일반철도 광이중화 등 업역이 확대돼 눈코 뜰 새 없는 시간을 보내고 있다는 게 송 부장의 전언이다.

시설개량이 운행선상에서 이뤄지는 작업이다 보니 타 사업보다 업무 담당자가 느끼는 심적 부담도 적지 않다.

“작업 기간 중엔 밤 빨고 잔다는 게 꿈 같은 이야기입니다. 전차 운행은 물론이고, 다른 사업이 진행될 때마다 전기·전력·신호 케이블을 이설·원복하는 작업들이 매일 이뤄지다보니 그야말로 긴장의 연속입니다.”

앞서 2010년 오송역 열차 제어시스템 교체 작업을 거치며 얻은 ‘경험’은 그가 고난도 작업을 빈틈없이 수행하는 데 원동력이 됐다.

“1년간 인력도 부족했고, 밤낮 없이 작업에 매달려야만 했죠. 전체 사업비가 1000억에 달하는 터라 부담도 컸고요. 하지만 그때 스스로를 독려하며 긍정적으로 생각하는 자세를 배울 수 있었습니다. 그 경험이 이어져 2012년부터 2014년까지 진행된 호남선 분기역 작업도 성공적으로 마무리 할 수 있었어요.”

그는 지난 경험을 통해 장기적인 관점에서 인생을 바라봐야 한다는 삶의 지혜를 깨달았다고 말한다. 이러한 마음가짐은 하나의 방점이 돼 그의 팀 운영에도 적용되고 있다.

“조금 손해를 본다는 마음으로 살라는 말을 팀원들에게 자주 합니다. 굶은일도 마다치 않고 솔선하다보면 고되지만 나를 한 단계 업그레이드 시킬 계기를 맞을 수 있기 때문이죠. 위기 속에 기회가 있다는 것, 제가 팀원들에게 반복해 말하는 경구입니다.”

그는 정신적인 부분 외에도 팀원들의 업무 역량을 높이기 위한 방안도 고심하고 있다. ‘멘토-멘토’ 제도는 그러한 고민 끝에 나온 결과물이다.

“분야별로 30년 이상의 경험을 가진 선배들의 노하우를 후배들에게 전달하는 제도를 정착시키기 위해 노력하고 있습니다. 철도 분야는 베이비붐 세대가 주축을 이루다보니 30대~40대 사이의 허리 역할을 할 인력이 부족합니다. 그 공백을 빠르게 메우는 것도 제 역할이라 생각합니다.”

그는 최근엔 전기 철도 분야 박사과정까지 밟으며 철도 전문기술자로 거듭나기 위한 노력과 고민의 끈을 놓지 않고 있다.

“박사과정을 준비하다보니 저의 부족한 부분들이 새삼 눈에 들어옵니다. 경험만으로는 채워 넣을 수 없는 부분이 있다는 점을 깨닫고 있는 거죠. 타분야와의 인터페이스, 유라시아 철도 등 배우고 싶은 분야도 늘어났습니다. 우리 철도가 세계로 진출할 수 있는 전문지식을 쌓아 철도 산업계의 일익을 담당하는 것이 목표입니다.”

대전=김광국 기자 kimgg@

## “철도 시설 교통약자 이동편의 개선 시급”

### 박완수 의원 “전국 철도역 절반 수유실 갖추지 않아”

철도 시설의 교통약자 이동편의 개선이 시급하다는 지적이다. 전국 철도역사 중 47%가 영유아 동반 이용객을 위한 수유실을 갖추지 않은 것으로 드러났다. 국회 국토교통위원회 소속 박완수 자유한국당 의원이 한국철도공사로부터 제출받은 자료에 따르면 무인역을 제외한 전국의 철도역사는 모두 386

개이며 이중 180개 역에 수유실을 설치하지 않은 것으로 나타났다.

한국교통연구원 발표된 ‘2016년도 교통약자 이동편의실태조사 연구’에 따르면 교통약자로 분류되는 영유아 동반자는 2015년 기준으로 227만명에 달했다. 국회와 정부는 지난 2009년 교통약자의 이동편의 증진

법을 개정하고 전국의 철도역사, 공항청사 등에 영유아편의시설을 갖추도록 제도를 마련했다. 그러나 법 개정 이전에 설립된 철도역사 등은 의무 대상에 포함되지 않는다는 게 박완수 의원의 설명이다. 이 같은 이유에서 관련 기관들이 적극적으로 시설 개선에 나서지 않고 있다는 것.

박완수 의원은 “공공기관이 운영하는 시설에 영유아동반자 등 교통약자를 위한 편의시설이 제대로 갖춰져 있지 않은 것은 문제”라며 “공공기관이 법과 제도에 앞서 더욱 적극적으로 나서야 할 것”이라고 말했다. 윤대원 기자

4차 산업혁명시대 도래! **대기전력, 인공지능으로 잡는다!**

# 꽃기만하세요

## 대기전력 자동차단·자동복구 콘센트

인공지능

꽃기만 하면 스스로 알아서 **칙칙!**

〈민감지능형 2구〉 〈민감지능형 4구〉 〈민감지능형 시스템용〉

※ 특허품 ※ KC인증품 ※ 485통신 가능 ※

“대기전력 차단 콘센트, 이제 인공지능으로 통합입니다.”

**제일전기통신(주)**  
본사·공장 : 인천광역시 계양구 아나지로 418번길 14-3 (작전동)  
T : 032-554-0922 F : 032-554-0925  
www.e-jeil.com



10일 국회에서 열린 ‘철도 노선을 활용한 트램 도입’ 국제세미나에서 남궁백규 서울과기대 철도전문대학원 교수가 발제를 하고 있다.

## “트램 도입, 착수 전 관계 법령부터 손 봐야”

### ‘철도노선 활용한 트램 도입’ 국제세미나·재원조달 지원 위한 제도 필요

철도 폐선이 트램 도입의 새 활로로 주목받고 있다. 그간 일반 도로·고가에 트램을 도입하는 사업이 번번이 고배를 마시면서 기존 인프라를 활용할 수 있는 철도 폐선이 대안으로 부상할 것. 하지만 이를 위해선 지자체와 도시철도사업자들의 참여폭을 늘릴 수 있도록 관계 법령부터 재정비해야 한다는 주장이 제기되고 있다.

10일 국회에서 열린 ‘철도노선을 활용한 트램 도입’ 국제세미나에서 발제자로 나선 남궁백규 서울과기대 철도전문대학원 교수는 “폐선을 활용하면 비용 절감 등 여러 장점이 많지만 현행 법령 체계에 선 지자체·도시철도사업자가 사업을 추진하기에 애로가 많다”며 “관계 법령을 정비해 사업의 제도적 근거를 마련하는 게 급선무”라고 지적했다.

트램은 도로·고가 위 레일을 주행하는 노면전차다. 건설비용이 일반 도시철도 대비 30% 수준에 불과하고 단절된 도시를 연결, 지역 활성화 효과를 기대할 수 있다는 점 덕분에 관심을 끌었다.

하지만 일반 도로에 도입되는 트램의 경우 부지매입, 접근성 확보 등의 문제로 사업성이 떨어져 노선 구축에 어려움을 겪어 왔다.

남궁 교수는 철도 폐선에 트램을 도입할 경우 기존 인프라 활용으로 사업성 확보에 장점을 가지지만, 이를 위한 법령 정비도 이뤄지지 않는다면 일반

트램 도입과 마찬가지로 전철을 밟게 될 것이라고 진단했다. 현행 법 체계에선 도시철도사업자의 사업 참여가 어렵고, 부지 매입 비용 부담·재원 마련의 부담이 커 도입이 어렵다는 주장이다.

그는 “철도건설법에 따르면 철도폐선부지는 고속철도를 포함한 일반철도만 운행 가능하도록 돼 있다”며 “철도사업법을 개정해 철도사업면허를 도시철도사업자로 확대하지 않으면 트램 도입은 더 요원할 것”이라고 꼬집었다.

김광국 기자

**분전반 부속자재 일체 영가판매**

부스배(모선, 분기), 속판 랩가공 명판, 피카바 가공  
드라이버만으로 직접 조립 가능  
분전반 업체 문의 환영  
※ 원가를 비교해 보십시오 ※

**(주) 금강기전**  
(T) 031-8055-7457 (F) 031-8055-7459