



“출근룩 골라줘”
발견형·대화형
쇼핑으로 진화
L1

metro®

Life

해외 IP로
새 판 짜는
K-패션
L2



40년 철길 넘어 다음 세대로... 아이들의 ‘미래 선로’ 놓는다



새벽을 여는 사람들

용산철도고등학교
김 경 재 교장

철길 위에서 보낸 시간만 40년에 가깝다. 철도역 근무로 시작해 한국철도공사(코레일) 수도권 동부본부장까지 지낸 김경재 용산철도고등학교 교장에게 철도는 직업 이상의 의미다. 삶의 대부분을 그 안에서 보냈고, 지금도 그 인연을 학생들과 이어가고 있다.

오랜 시간 철도 현장을 지켜온 그는 학생들에게 자신이 몸담은 업에 대한 ‘자기만의 철학’을 가지라고 강조한다.

김 교장은 젊은 시절 수색역에서 근무하며 무궁화호와 통일호 차량을 떼고 붙이는 ‘입환직업’을 했다. 김 교장은 “궂고 힘든 일이었지만 내가 이 작업을 빠르고 안전하게 해야 수백 명이 이 열차를 타고 일하러 가고, 가족을 만나고, 여행을 갈 수 있다고 생각했다”고 말했다.

이어 학생들에게도 “내가 나사 하나를 조이는 것을 아무 일이라고 생각하지 말고, 그게 제대로 돼야 전기가 들어오고 신호가 켜지고 열차가 안전하게 움직인다는 점을 생각해야 한다”며 “자기가 하는 일의 큰 그림을 보고 자긍심을 가져야 한다”고 강조했다.

그가 학생들에게 강조하는 철도인의 핵심 가치는 ‘안전·책임·협업’이다. 수도권 동부본부장 시절 그의 관할에는 약 3500명의 직원이 근무했고 하루 1200회차량의 열차가 오갔다. 역무·운전·차량·시설·전기 등 여러 분야가 맞물려야 열차가 움직이는 현장에서 협업의 중요성을 체감했다.

김 교장은 “철도는 여러 분야가 혼연일체가 되지 않으면 문제가 생길 수밖에 없다”고 말했다.

◆ 철도와 함께한 39년5개월... 뒤늦게 다시 찾은 ‘선생님의 꿈’

김 교장과 학교의 인연도 깊다. 그는 지금은 사라진 국립철도고등학교의 마지막 졸업생이다. 졸업 후 가평역과 청량리역 등에서 시작해 39년5개월간 철도에 몸담았다.

한 번은 겨울철 청량리역에서 철야근무를 하던 그를 아버지가 찾아왔다. 난로를 피워 놓고 거친 현장에서 일하는 아들을 바라보던 아버지의 걱정스러운 눈빛이 마음에 남았다.

그 일을 계기로 다른 길을 고민했다. 군 복무를 마친 뒤 직장을 다니면서 홍익대학교 사범대학 국어교육과에 진학했다. 교원 자격증도 땀다. 임용시험에는 합격하지 못했고 이후 철도 조직에서 승진하면서 교사의 길과는 멀어졌다.

그러나 교육에 대한 마음은 남았다. 김 교장은 “언젠가는 아이들에게 희망을 주는 일을 하고 싶었다”고 말했다.

기회는 지난해 찾아왔다. 용산철도고가



김경재 용산철도고등학교 교장.

/김승호 기자

국립철도고등학교 마지막 졸업생
입학작업 등 40년간 철도에 몸담아
아이들에게 희망 주는 교사의 길 꿈꿔
지난해, 용산철도고 교장 공모서 선발

기관사 양성해도 면허 취득 연결 안돼
코레일 고졸채용 추천인원 등 걸림돌
학교 교육-면허과정 연계 필요성 강조
취업 진입장벽 완화·기숙사 증축 과제

국내 철도산업, 해외와 연계 넓혀가야
철도기술·인재 해외진출 가능성 주목



교육부 철도산업 분야 협약형 특성화고로 지정되면서 철도산업 경험을 갖춘 교장을 공모했고, 김 교장은 서류와 프레젠테이션, 면접을 거쳐 선발됐다. 지난 2021년 현재 교명으로 출범한 이후 첫 철도업계 출신 교장이다.

학생들과의 거리를 좁히는 것도 그의 방식이다. 매일 오전 7시50분 교문에서 학생들을 맞고, 일주일에 두 차례가량 직접 급식을 배식한다. 취임 초에는 교장실 출입 안내 문구를 치우고 학생들이 자유롭게 찾아올 수 있도록 과자도 준비해줬다.

김 교장은 “중학교 때도 교장 선생님 얼굴을 제대로 본 적이 없는데 직접 배식하는 교장은 처음이라는 학생도 있었다”며 웃었다. ◆ “철도 좋아서 왔는데”... 학교와 산업 사이 끊어진 사다리

학교 생활에 익숙해질수록 김 교장의 눈에 들어온 것은 철도를 좋아해 이곳을 택한 학생들이 산업으로 나가는 과정에서 마주하는 현실적인 벽이었다.

용산철도고에는 철도운전과를 비롯해 철도기계과, 철도전기신호과, 철도전자통신과, 철도건설과, 철도운영사무과가 있다. 현장 직무와 비슷하게 학과가 구성돼 있지만 학교 교육이 자격 취득과 취업으로 곧장 이어지지는 않는다.

대표적인 것이 기관사 면허다. 철도운전과 학생들은 운전 시뮬레이터 등을 활용해 전동차 구조와 비상 상황 대응 등을 배우지만 학교가 제2종 전기차량 운전면허 교육훈련기관으로 지정돼 있지 않아 교육시간을 면허 취득 과정에서 인정받지 못한다.

김 교장은 “기관사를 양성하는과는 있지만 정작 기관사가 될 사다리는 없다”며 “학교 교육이 사실상 선행학습에 그치고 있다”고 지적했다.

면허를 따려면 지정 교육기관에서 이론·실기 총 680시간을 다시 이수해야 한다. 김

교장은 최소 6개월과 500만원대 비용이 든다며 학교 교육과 면허 과정을 연계할 필요가 있다고 강조했다.

취업에도 문턱이 있다. 코레일 고졸 채용은 학교장 추천을 받아 지원하는 방식으로, 학교별 추천 인원은 최대 15명이다. 한 학년이 약 160명인 용산철도고 역시 규모가 더 작은 철도계 고교와 같은 추천 인원을 적용 받는다는 게 김 교장의 설명이다.

추천 대상이 내신 상위 30%로 제한되는 점도 걸림돌로 꼽았다. 지난해에는 취업 희망자 10명을 추천해 9명이 합격했다. 김 교장은 “추천권은 15장인데 다섯 장이 남은 셈”이라고 말했다.

민간기업 취업도 쉽지 않다. 김 교장은 병역 문제 등으로 고졸 채용이 활발하지 않으며 철도차량 제작업체 등이 보다 적극적으로 나설 필요가 있다고 강조했다. 그는 “학교에서 철도차량을 배운 학생을 인턴 등의 방식으로 채용하고 군 복무 후 다시 일할 수 있는 구조를 만들 수도 있다”며 “선례를 만드는 것이 중요하다”고 말했다.

김 교장이 남은 임기 동안 풀고 싶은 과제도 이와 맞닿아 있다. 기관사 면허 교육기관 지정과 취업 진입장벽 완화, 기숙사 증축이다. 전국 단위로 학생을 모집하지만 기숙사 수용 인원은 100명에 그치고 여학생은 이용할 수 없는 상황이다.

김 교장은 “이 세 가지는 교장 혼자 해결할 수 있는 일이 아니다”라며 교육부와 국토교통부, 코레일, 민간 철도기업 등이 함께 학교 교육과 자격취업을 잇는 구조를 만들어야 한다고 강조했다.

◆ 교실에서 세계 철도로... 학생들이 달릴 ‘다음 철길’

김 교장은 국내 철도산업이 GTX 등 신규 노선과 신호기술을 발전시키는 한편, 해외와의 연계도 넓혀가야 한다고 본다.

그는 “과거 개성공단이 있을 때는 그쪽으로 기차가 갔다”며 “부산이나 목포에서 출발한 열차가 몽골까지 갈 수 있는 철도가 필요할 것 같다”고 말했다.

아프리카 철도시장에도 관심을 보였다. 김 교장에 따르면 코레일은 탄자니아와 케냐 등에 진출해 있으며, 최근에는 르완다 공과대학 총장이 용산철도고를 찾아 현지 철도에 관한 이야기를 나눴다. 당시 르완다 측에서는 학생들을 보내달라는 제안도 있었다.

김 교장은 철도 기술과 인재가 함께 해외로 나갈 수 있는 가능성을 강조했다.

퇴직 뒤 다시 철도 한가운데로 돌아온 김 교장의 관심은 이제 학생들에게 향해 있다. 그는 “학교를 돌아다니다 보면 아이들을 보면서 울컥할 때가 있다”고 말했다. 철도와 함께한 39년5개월, 이제 그의 시선은 학생들이 달려갈 철길을 향하고 있다. /유혜은 기자

dhalehdale@metroseoul.co.kr



metro

메트로 한줄뉴스



▲美 육상 단거리 스타 마빈 브레이시, 중징계 2달 만에 음주운전 체포
▲올해 ‘가을야구’ 앞두고 순위 변수로 ‘아이치·나고야 아시안게임’ 부상 /사진 뉴시스

▲롯데 자이언츠 한동희, 시즌 16홈런 기록...이대호 이후 첫 20홈런 전망
▲FC서울 송민규, 포르투갈행...“언젠가 기쁜 마음으로 FC서울 돌아오고파”

▲LAFC 손흥민, 7경기째 무득점...잇판 슈팅에도 팀은 ‘5연패’
▲높이뛰기 우상혁, 4회 연속 아시안게임 앞두고 부진...부상 여파 남은 듯