

인·터·뷰

석치순

서울지하철 노조위원장

정리 : 윤호원 한국노동사회연구소 조국위원



상반기 민주노총 투쟁의 핵이었던 서울지하철노조 파업투쟁의 평가를 듣기 위해 석치순 위원장을 만났다. 인터뷰는 5월 26일 오전 서울지하철노조 집행부가 농성 중인 명성성당 농성터에서 있었다.

윤호원: 오랜 투쟁에 수고 많으십니다. 4월 19일 파업을 시작한 이래 40일 가까이 나왔는데 건강은 어떠신지요?

석치순: 그런대로 좋습니다. 지난 5월 14일 재파업 선언을 철회한 이후 다소 건강이 떨어지면서 기력이 빠지는 느낌도 있습니다만, 나쁘진 않습니다. 그리고 농성에 참여하고 있는 동지들도 아픈 사람없이 잘 있습니다.

윤: 서울지하철노조가 4월 19일 파업에 돌입

하게 된 이유는 무엇입니까?

석: 정부가 일방적으로 진행하고 있는 정리해고와 임금삭감 중심의 구조조정예 대한 저항이 가장 큰 이유입니다. 이번 파업은 노동자의 고통전담을 요구하는 정부의 노동·경제 정책을 바꾸기 위한 투쟁이라고 볼 수 있지요. 그 투쟁에 서울지하철 노동자들이 앞장선 것입니다. 올해 서울시는 자체의 구조조정안을 일방적으로 관철하려고 시도했습니다. 노조는 서울시와 사측의 일방적인 구조조

정안에 반대하며, 이의 철회를 요구했습니다만 입장 차이가 좁혀지지 않았고, 그래서 파업에 돌입하게 되었습니다. 그렇다고 노동조합이 무조건 구조조정에 반대한 것은 아닙니다. 노동조합도 노동시간 단축과 지하철 1·2기 통합운영, 그리고 지하철 내부구조의 개혁을 뼈대로 한 자체 구조조정안을 냈습니다. 하지만 서울시는 서울지하철의 만성직자와 공공부문 전체 차원의 구조조정에는 예외가 없다는 주장을 내세워 자신들의 안을 밀어부쳤습니다.

윤: 노조가 제시한 구조조정안의 구체적인 내용은 무엇입니까?

석: 우선 인력조정 문제는 노동시간 단축을 통해 해결토록 하자는 것입니다. 현재 1기 지하철의 정원이 11,492명이고 현인원은 11,000명 정도입니다. 만약 노동시간을 주 40시간으로 단축한다면, 1기 지하철만 정원 외에 1,800명의 추가 인원이 필요합니다. 정부가 실업대책을 마련한다면서 성과가 불확실한 사업에 쏟아붓는 돈이 수조원을 넘는데, 자른 다음에 돈을 들일게 아니라 자르기 전에 합리적인 해결책을 찾아보자는 게 인력조정 문제와 관련된 노조의 입장입니다. 그리고 1·2기 통합문제는 1기 지하철(1~4호선)과 2기 지하철(5~8호선)을 별도로 운영함으로써 초래되는 중복투자와 비효율성을 없애 보다 합리적이고 유연

한 지하철 시스템을 만들자는 차원에서 노조가 제기했습니다만, 서울시는 반대하고 있습니다. 1기와 2기의 분리운영으로 사정도 돌이키고, 비슷한 업무를 맡는 중간관리자가 두 배로 들어갑니다. 통합운영을 통해 이런 불필요한 낭비와 비효율성을 없애자는 것이지요. 마지막으로 지하철공사 내부의 '지배구조의 개혁'을 제기했습니다. 잘 아시다시피 노동조합이 활동한 이후 많이 개선되었지만, 지하철공사 조직은 경직되어 있으며 민주적이지 못한 부분이 많습니다. 전문성과 식견을 갖추지 못한 인사가 간부가 되는 낙하산 인사도 여전합니다. 노동자들의 경영참가, 사외이사제의 도입, 사장추천제 등을 통해 조직내 비민주성과 권위주의를 척결하자고 요구했지요. 또한 노동조합은 노·사·정·시민단체가 참여하는 테이블을 통해 지하철구조조정 문제를 다룰 용의가 있습니다. 객관성과 공정성이 보장되는 조건에서 구조조정 과정에 노동자들이 부담해야 할 것이 있다면, 이를 전향적으로 검토하고 수용할 의사가 있습니다.

윤: 4월 19일 파업에 돌입하기까지의 상황을 말씀해 주십시오.

석: 작년 11월 당선될 때부터 지하철 싸움은 단위노조 차원에서는 안풀린다는 생각을 했습니다. 전체 노동자 차원의 투쟁이 필요하다고 생각했습니다. 설사 단

위사업장 차원에서 몇 가지를 챙기더라도 정부 정책의 기초가 바뀌지 않는 한 조만간 똑같은 문제가 되풀이 된다고 판단했습니다. 전체 투쟁의 측면에서 본다면 지하철노조 차원에서 성과가 있더라도 이것은 부수적일 수밖에 없다는 생각이었죠. 민주노총 차원의 전체 투쟁에 지하철노조의 투쟁이 중

속되어야 한다는 판단이었습니다. 그래서 구조조정 철폐 투쟁을 목표로 내걸었고, 올해 예정되어 있던 입단투는 뒤로 미뤘습니다. 단위노조 차원의 투쟁으로는 이번 투쟁에 승리할 수 없다는 인식하에 전체 노동운동 차원에서 공동투쟁을 벌여 나가는데 중점을 두었습니다.

하지만 애초부터 이런 투쟁의 위상과 현실 사이에 괴리가 있었습니다. 이번 투쟁이 정부를 상대로 한 민주노총 전체의 투쟁이 되지 못하고, 단위사업장과 연맹 차원의 투쟁에 그쳤습니다. 저희가 파업에 돌입한 4월 19일이라는 시점이 그런 괴리를 잘 보여준다고 봅니다. 저희는 지난 겨울부터 민주노총 차원의 투쟁 준비를 촉구했지만, 민주노총은 2월 24일 대의원대회까지 위원장 임기문제와 선거문제가 겹쳐 별다른 역할을 못했습니다. 전체 투쟁을 준비하고 조직해야 할 총연맹이 '조직혁신안'과 임기문제에 매달려 시간을 허비한 셈입니다. 민주노총 차원의

애초부터 투쟁의 위상과 현실 사이에 괴리가 있었습니다. 이번 투쟁이 정부를 상대로 한 민주노총 전체의 투쟁이 되지 못하고, 단위사업장과 연맹 차원의 투쟁에 그쳤습니다.

투쟁이라는 측면에서 본다면 3월에 들어와서 새롭게 시작된 셈이죠. 원래 노조는 2월 중 파업에 돌입한다는 계획이 있었는데 이런 조건 때문에 연기해야 했습니다. 하지만 3월에 들어와 구체적인 투쟁일정을 논의하는데 이번에는 다른 연맹들이 투쟁 일정을 앞으로 당기는데 어려움을 토로했

습니다. 예를 들어, 금속과 병원은 5월에 투쟁 일정을 삼고 있었습니다. 제가 알기로는 2월 24일 대의원대회 때 3월말 4월 초 총력투쟁 방침을 결의했었는데, 현실은 이런 결의를 실현하기에는 벅찼던 것이지요. 이런 상황에서 저희는 전체 투쟁 일정과 보조를 맞추기 위해 4월에만 4월 7일, 12일, 16일에 걸쳐 파업을 세 번 연기했고, 노조 내부의 동력과 상황을 고려할 때 더 이상 연기하는 것은 조직적으로 불가능했습니다. 따라서 민주노총 차원의 공동투쟁이 어렵다는 것을 잘 알고 있으면서도 파업에 돌입한 것입니다. 민주노총 전체 차원의 공동투쟁이 되지 못하고 단위노조 차원의 선봉투쟁이 되어버린 것입니다.

윤: 4월 19일 파업 시작부터 4월 26일 파업 종료료 선언할 때까지의 진행 경과를 설명해 주십시오.

석 : 애초에 10~15일 정도 파업을 해야 실마리를 찾을 수 있을 것이라고 생각했습니다. 지하철노조 출범 이후 이제까지 두 번의 큰 싸움이 있었는데 모두 3~4일을 넘기지 못했습니다. 4월 19일 파업 돌입과 더불어 승무지부는 명동성당에, 역무·차량·기술 지부는 서울대에서 거점 농성을 시작했습니다. 집행부 차원에서 작년 11월 집행부 출범 이후 5개월을 준비했고, 구조조정에 대한 조합원들의 위기의식으로 파업 초기에는 조합원들의 참여도가 높았습니다. 파업의 고비로 생각되던 7일차도 잘 넘겼습니다만, 4월 26일 한통노조의 파업 유보 방침으로 조합원들의 내부 동력이 떨어짐으로써 파업을 더 이상 유지하기가 어렵게 되었습니다. 원래 계획은 공공연맹 차원에서 중소규모 노조가 하루 이틀씩 파업에 참가하고 4월 26일 한국통신이 가세하는 것이었는데 제대로 계획이 실행되지 못한 것입니다.

윤 : 4월 26일 파업 종료를 선언하게 된 이유는 무엇입니까?

석 : 가장 큰 이유는 한국통신노조의 파업 유보입니다. 시구상 7일 이상 결근을 하면 직권면직이 가능하기 때문에 이전의 파업에서도 7일을 넘기지 못했습니다. 그런데 이번에는 '마의 7일'을 넘겼습니다. 그래서 며칠 더 갈 수 있다고 판단했는데 파업이 장기화되고 모든 협상 채널

이 막히고 정부가 강공책을 구사하면서 투쟁의 전망이 불투명해졌고, 여기에 한통노조의 파업 유보 소식이 알려지면서 조합원들이 중요하기 시작했습니다. 26일 오전부터 조합원들의 이탈이 늘고, 조합원들의 동요가 간부들을 통해 전달되었습니다. 특히 서울대 농성장의 분위기가 악화되어 있었고, 대오통제가 안되는 상황으로 치달았습니다. 제 개인적으로는 하루 이틀 더 파업대오를 유지해야 한다고 생각했고 1~2천명 정도의 핵심 조합원들의 결사투쟁도 생각해 보았지만 조직을 유지하고 이후를 도모해야 한다는 의견이 커 파업 종료를 선언하게 되었습니다.

윤 : 파업 종료 선언과 조합원들의 업무 복귀 이후 현장 상황은 어떠한고 조합원들의 분위기는 어떻습니까?

석 : 예상보다 탄압이 심하게 들어왔습니다. 26일 저녁 투쟁 마무리 집회시 조합원들의 모습은 힘차고, "잘 싸웠고 앞으로도 잘 할 수 있다"는 결의로 충만했었는데 복귀 이후에는 상당히 위축되어 있습니다. 경찰병력이 현장에까지 들어와 있었기 때문이기도 했지만, 66명의 중간간부가 체포되었고 서울지하철노조의 핵심 활동 단체인 43개 지회장들이 대부분 수배를 당했으며, 핵심활동가인 200여명의 대의원도 경찰 조사를 받느라 현장 복귀가 늦었기 때문에 현장에서 노동조합

지도력의 공백 상태가 며칠간 계속 되었던 이유가 더 컸다고 봅니다. 5월 14일 이후 직무대행체제로 노동조합 조직을 재편하고 현장을 정비하기 시작했지만, 아직 분위기는 좋지 않습니다. 지금은 조합원들 사이에 패배감과 좌절감이 더 많이 자리잡고 있는 상황입니다.

윤: 지금 노사간의 협상은 어떻게 진행되고 있는지요?

석: 현재 노사간의 협상은 전혀 진행되고 있지 않습니다. 4월 19일 새벽까지 서울시와의 협상은 있었었습니다. 이 때 서울시는 서울지하철이라는 사업장 차원에서 보자면 상당히 진전된 안을 가지고 왔었습니다. 그 안을 서울시는 물밑에서 다루자고 했고, 노조는 교섭 테이블에서 공식적으로 다룰 것을 요구했습니다. 이런 이유와 더불어 이번 투쟁이 구조조정안의 철회와 기획예산위 지침을 후퇴시키는 것을 목표로 했기 때문에 합의가 이뤄지지 못했습니다. 지금 서울시는 19일 자신들이 내놓았던 안마저도 거부하고 있습니다.

윤: 투쟁과 동시에 명동성당 농성이 시작된 지 거의 40일이 되었습니다. 노조의 이후 계획과

**서울지하철노조 차원의 투쟁
기조와 목표는 옳았다고 봅니다.
하지만 민주노총의 역량이
나 조건이 저희의 판단과 기대
에는 못미쳤습니다. 결과적으로
아무것도 못바꿨고, 얻은
게 없습니다. 이런 점에서 이
번 투쟁은 패배입니다.**

일정은 어떠한지요?

석: 현재 저희는 구조조정과 관련된 투쟁은 빨리 마무리짓고, 임단협으로 전환하려 합니다. 구조조정과 관련해선 노조 지도부가 책임지고 마무리짓고, 명동성당 농성을 정리하려 합니다. 구조조정 관련 쟁점은

쭙혀져 있기 때문에 서울시만 전향적으로 나온다면 곧 끝나리라 봅니다. 원래는 지난 주(5월 23일)까지 협상을 마무리하고, 어제(5월 24일) 출두하려 했는데 서울시가 협상에 나서지 않아 그러질 못했습니다.

윤: 이번 투쟁을 어떻게 평가하십니까?

석: 서울지하철노조 차원의 투쟁 기조와 목표는 옳았다고 봅니다. 하지만 민주노총의 역량이나 조건이 저희의 판단과 기대에는 못미쳤습니다. 결과적으로 아무것도 못바꿨고, 얻은 게 없습니다. 이런 점에서 이번 투쟁은 패배입니다. 하지만 이번 투쟁의 의미는 크다고 말씀드리고 싶습니다. 잘못된 구조조정에 대해 저항의 목소리를 냈고, 다른 노동자들에게도 문제의식과 공감을 불러일으켰다고 봅니다. 정부에 대해서도 일방적인 구조조정이 노동자들의 저항을 가져온다는 점을 보여주었고, 김대중 정부의 반민중성을

드러내준 계기도 되었다고 봅니다. 그리고 다른 민중세력과의 연대투쟁에도 활력을 주었다고 봅니다.

이런 대외적인 성과와는 별도로 조직 내부적으로는 가시적인 성과를 못냈고, 조직력이 훼손되었습니다. 구조조정 문제도 여전히 쟁점들은 그대로 남아있어 위원장으로서 책임감을 느낍니다. 그리고 현실적인 힘관계와 조건을 정확하게 읽어내지 못한 점과 이로 인해 실마리를 못붙여낸 점, 무엇보다도 잘 싸우고도 성과를 못낸 점에 책임을 느낍니다.

하지만 구조조정에 대한 투쟁은 이번 한번으로 끝나는 것은 아니며, 계속 싸워야 할 문제이기 때문에 시간이 좀더 흐르면 성과가 살아나리라고 봅니다.

문: 이번 투쟁은 서울지하철 단위사업장 차원의 투쟁이라는 성격과 더불어 민주노총/연맹 대 정부간의 대리전이라는 성격도 띠었다고 생각합니다. 이번 투쟁을 준비하고 진행하는 과정에서 민주노총과 연맹과의 역할분담과 관계는 어땠습니까?

석: 대리전이었다는 평가에는 동의하지 않습니다. 그리고 민주노총 차원의 문제로 인해 노조 차원의 투쟁이 발목 잡혔다고도 생각하지 않습니다. 아까도 말씀드렸지만, 4월 19일 파업에 돌입할 때부터 민주노총 차원의 공동 투쟁에 대한 기대는 별로 없었습니다. 상급단체인 공공연맹은 이해나 요구에서 일치하는 부분이

있었지만, 의보노조는 선거 직후였고 부산지하철이나 조폐공사는 작년의 탄압으로 조직력이 취약한 상황이었고, 한국통신노조도 파업을 유보하였기 때문에 전략적 사업장이 없었다는 한계가 있었습니다. 실제로 엄호·지원할 세력이 없었던 셈이지요. 하지만 공공연맹 차원에서 할만큼 했다고 봅니다.

하지만 민주노총은 총력투쟁이라는 기치만 내걸었지, 그에 걸맞은 역할은 없었다고 봅니다. 민주노총이나 공공연맹이나 단위노조나 공히 정부정책의 기조를 바꾸는 것을 투쟁의 목표라고 규정하고 투쟁의 방법으로 정치파업을 상징했으나 실제로는 그렇게 진행되지 못했습니다. 정부정책의 기조를 바꾸려면 투쟁의 시기와 요구를 집중해야 했지만, '4대 요구'만 내걸었을 뿐 현실의 투쟁은 그렇게 조직되지 못했습니다. 이런 조건에서 지하철노조의 파업은 돌출적이고 고립적인 투쟁이 되어버렸습니다. 매일 조직된 집회 이외에는 민주노총 차원에서 뚜렷한 전술이 없었다고 봅니다. 민주노총이 '정치적 엄호'라는 역할을 해야 하는데 정부가 강경 입장을 굽히지 않고, 대정부협상이 꼬이면서 민주노총의 협상 채널이 모두 차단되는 어려움이 있었습니다. 민주노총은 투쟁일정만 발표했을 뿐, 총연맹의 위상에 걸맞은 정치력을 보여주지 못했습니다.

물론 민주노총의 이러한 문제는 파업 이전의 준비과정에서도 이미 드러났었

고, 이점에서 사실 별다른 기대는 없었습니다. 작년 자본과 노동의 대리전이었다고 평가하는 현대자동차 투쟁이 완강하게 진행되었음에도 그 끝이 좋지 않았던 경험이 올해 지하철노조 투쟁을 통해 다시 반복되었습니다. 왜 이런 전철이 되풀이 될까하는 의문을 갖습니다. 이대로 가다가는 제2의 현대자동차 제2의 지하철이 나올 수 있습니다. 총연맹이 제 역할을 못하는 가운데 단위노조가 역량을 점점 소진해 가는 상황이 계속될 수 있습니다.

민주노총 지도부를 비롯해 노동운동 지도자들은 왜 이런 문제가 되풀이되고 있는지 심각하게 고민해야 합니다.

윤: 왜 이런 문제가 되풀이되고 있는지 저 개인적으로도 의문입니다. 왜 그렇다고 생각하십니까?

석: 조심스러운 이야기지만, '관료화'의 문제가 있다고 봅니다. 저는 관료화를 노동운동의 지도부들이 솔직함과 순수함과 믿음을 점점 잃어가는 경향이라고 생각합니다. 자기 조직과 직책에 안주하고 모든 것을 행정적으로만 처리하려 하고 열정이나 헌신성이 부족한 것이라고 봅니다. 총연맹은 연맹을 신뢰하지 않습니다. 연맹 역시 총연맹을 신뢰하지 못합니다.

관료화의 문제가 있다고 봅니다. 저는 관료화를 노동운동의 지도부들이 솔직함과 순수함과 믿음을 점점 잃어가는 경향이라고 생각합니다. 자기 조직과 직책에 안주하고 모든 것을 행정적으로만 처리하려 하고 열정이나 헌신성이 부족한 것이라고 봅니다.

조직간에 의사소통이 제대로 안됩니다. 총연맹은 현실적으로 힘을 발휘하지 못하며, 연맹은 현실에 안주하는 모습을 보이고 있습니다. "노선이 다르니 너는 우파 너는 좌파"하면서 서로를 쉽게 재단해 버립니다. 대신에 대중에 대한 애정과 책임지는 자세가 없습니다. 작년부터 올해까지 노동자들이 깨지고 현장이 뭉개지는 상황에서 지도자들이 마음

을 열고 현실의 문제를 솔직하게 이야기하고 나아가길 허심탄회하게 고민해야 합니다.

윤: 이번 투쟁과는 거리가 있는 질문인지 모르겠습니다만, IMF 관리체제 이후 한국 경제를 감타하고 있는 구조조정과 대량실업사태는 노동조환운동에 엄청난 도전이 되고 있으며, 자기 개혁과 변신을 요구하고 있다고 생각합니다. 지난 12년동안의 민주노조운동을 되돌아볼 때 우리 노동운동이 극복해야할 문제점은 무엇이고, 계승해야할 점은 무엇일까요? 그리고 우리 운동이 나아가야할 방향은 어떠할까요?

석: 솔직히 잘 모르겠습니다. 이런 점에서 저는 노동운동의 지도자 측에 들지 못합니다. 이런 거시적인 문제에 대해서는 잘 모르니까요. 하지만 아까 말씀드렸던 '신뢰'와 '솔직함'이라는 덕목을 말씀드

리고 싶습니다. 제 생각은 그렇구요, 어쨌든 비전과 전망 부분은 노동운동의 지도자들이 꼭 고민해 주시기 바랍니다.

대신 서울지하철노조의 방향에 대해서 말씀드리고자 합니다. 저는 오는 2002년의 복수노조 허용과 전임자임금지급 문제가 노조에 큰 도전이라고 생각합니다. 또한 조합원 평균연령이 높아지고 있는 점도 노조의 보수화와 관련해 중요한 도전이 되고 있습니다. 1994년 이후 파업 찬반투표에서 파업지지율이 70%를 조금 넘는 경우가 계속되었다는 점을 감안할 때 (물론 이번 파업은 86%의 파업지지율을 보였습니다만,) 조합원들 사이에는 30% 정도 파업을 원하지 않는 세력이 있습니다. 2002년 복수노조가 허용된다면, 이들의 노조가 생길 수도 있습니다. 그리고 조직 내부에 직종간 갈등이 심하고 점차 악화되어 왔습니다. 이에 대한 중장기적인 계획이 없다면 머지않아 조직적으로 하강곡선을 그리게 될 것입니다. 노조의 재정이 취약한 현상황을 고려한다면, 전임자임금 문제도 심각한 문제로 대두할 것입니다. 조합원 연령 증가 문제와 관련해서도 대책이 서야 할 것입니다. 지금까지 신규직원의 대거 채용이 사실 노조 전투성의 밑바탕이었습니다만 신규직원 채용은 이제 거의 없고, 노조원들의 평균연령도 30대 후반에서 40대로 넘어가고 있습니다. '40대 가장' 조합원이 노조의 주축을 이룰 때를 대비해야 합니다. 이 문제를 제대로 다루지 못한 채 내려가

게 되어 어렵습니다.

지금까지 지하철노조의 활동은 간부 중심이었습니다. 일단투나 파업을 빼면 조합원들이 참여할 수 있는 통로나 프로그램은 없었지요. 조직의 민주적인 운영과 아래로부터의 토론의 체계화 등을 통해 조합원들의 노조 참여를 대폭 증진시켜야 할 것입니다.

윤: '노동사회'는 노동조합과 노조간부들이 주요 독자입니다. 독자를 비롯해서 노동운동을 위해 애쓰고 있는 많은 분들께 마지막으로 하고 싶은 말씀은?

석: 이번 투쟁에 관심과 애정을 갖고 지켜보아주신 분들께 감사드립니다. 그 덕분에 우리는 외롭지 않았습다. 가시적인 성과가 어땠든 특별한 의미는 있었던 투쟁이라고 봅니다. 시간이 지나면 이 의미가 살아날 수 있을 것입니다. 저도 현 대자동차의 경우에 그랬는지 모르지만, 남의 투쟁에 대해 말하기는 쉽지만 실제 투쟁을 조직할 때는 마음대로 안되는 측면이 있습니다. 이런 점을 이해하고 서로에 대한 애정을 바탕으로 한 비판이 필요한 시기가 아닌가 합니다. 앞으로 1~2년간 서울지하철노조가 어려움을 겪을 듯합니다. 하지만 오뚜기처럼 다시 일어서 힘찬 모습을 꼭 보여드리도록 하겠습니다. 애정을 갖고 지켜보아 주십시오. 감사합니다. ❖