"광주·전남 공공기관 중기제품 외면"

주승용의원 국감자료 "50%이상 구매 규정 역행"

전남대병원 4.4% 전국 최하위…광주도시公 91%

광주·전남 공공기관과 자치단체의 중소기업제품 구매 실적이 전국 최하위 수준이어서 중소기업 지원 육성 정책에 역행하고 있다는 지적이 제기됐다.

국회 지식경제위원회 소속 주승용 민주당 의원은 14일 "중소기업청이 제출한 '2008년 공공기관별 중소기업제품 구매실적'을 분석한 결과, 전남대병원의 지난해 중소기업제품 구매비율이 전국 163개 국가기관·지방자치단체·공공기관·지방공사·특별법인 가운데 가장 낮았다"고 밝혔다.

전남대병원은 지난해 3천만원 상당의 중소기업 제품을 구매하겠다는 목표를 세워놓고도 고작 134만원 어치만 구입, 구매비율이 전체 구매금액의 4.4%에 불과했다.

특히 정부 등 공공기관은 '중소기업진흥 및 제품구매촉진에 관한 법률 및 시행령'에 따라 총 구매액의 50% 이상을 중소기업제품으로 구매하도록 규정하고 있는데도, 전남대병원은 이 규정을 지키지 않고 있다는 게 주 의원 주장이다.

전남도도 중소기업제품 구매비율이 전체 구매액의 64.1%로, 전국 32개 자치단체와 교육청 가운데 네번째로 낮았고 전남도교육청(67.7%), 광주시교육청(76.4%)의 구매비율도 저조했다. 광주시의 구매비율은 84.1%였다.

반면, 광주시 도시공사의 경우 지난해 구입한 9천190만원 상당의 물품 가운데 91.1%인 8천370만원 어치를 중소기업제품으로 구입해 9개 지방공사 중 3번째로 구매비율이 높았다. 중소기업청은 39개 국가 기관 중 구매비율(97.9%)이 가장 높았다.

주 의원은 "공공기관 등의 중소기업제품 구매비율을 늘리기 위해서는 법으로 정해진 일정 비율 이상 구매하는 것 외에 처벌 조항을 강화할 필요가 있다"고 말했다.

/김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr

北 "임진강 피해 유감"

유가족에 조의 표명도

북한이 14일 임진강 상류 황강댐 무단방류로 지난달 우리 국민 6명이 숨진데 대해 유감을 표명하고 유가족에 조의를 전했다.

북한에 공식 사과를 요구해온 정부는 이날 북측의 입장 표명을 사과로 간주하기로 함에 따라 '임진강 사고'를 둘러싼 남북간 갈등은 발생 1개월여 만에 수습 국면으로 들어설 것으로 보인다.

통일부에 따르면 북측은 이날 오전 11시부터 개성 남북경협협의사무소에서 1시간20분간 진행된 임진강 수해방지 실무회담 오전 회의에서 "'임진강 사고'로 남측에서 뜻하지 않은 인명피해가 발생한 데 대해 유감스럽게 생각한다"며 "유가족에 대해 심심한 조의를 표명한다"고 밝혔다.

/연합뉴스

손재홍 "亞 문화수도 국비 지원 턱없이 부족"

이명자 "2급 장애인 지원 예산 왜 편성 않나"

김선문 "자치구간 1인당 공원면적 편차 심각"

■광주시의회 시정질문

광주시의회는 14일 제183회 임시회를 열어 행정자치위원회 소관 광주시 실국에 대해 시정질문 했다. 이날 시정질문에는 이명자·손재홍·김선문 의원이 나서 시 현안 사업 등을 추궁했다.

◇손재홍 의원(민주·동구2)=옛 전남도청 별관 문제로 공사가 지연되고 있는 아시아문화전당 건립 사업 뿐만아니라 '문화적 도시환경조성 사업' 등 여타의 아시아문화중심도시(문화수도) 조성 사업도 당초 계획보다 국비 지원이 턱없이 부족해 차질을 빚고 있다며 문화수도 조성 사업의 국비 확보 차질에 대해 질타했다.

손 의원에 따르면 '문화수도 조성 관련 연차별 실시계획 승인 및 예산 반영·집행 내역'을 분석한 결과, 당초 정부 계획에는 올해 46개 사업 407억원을 승인했으나 실제 반영된 예산은 절반에도 못미치는 19개 사업 200억 5천만원에 불과했다. .

◇이명자 의원(민주·비례대표)=광주시가 다른 광역자치단체와는 달리 2급 장애인 활동보조지원사업 예산을 한 푼도 편성하지 않고 있다고 따졌다.

이 의원은 "다른 광역자치단체는 올해 2급 장애인 활동보조지원사업 예산으로 수천만원에서 많게는 1억3천만원을 편성했는데 반해 광주시는 관련 예산을 전혀 편성하지 않았다"며 "2급 장애인 중 활동보조서비스가 절실한 대상자의 고충을 헤아려야 한다"고 지적했다.

이 의원은 또 "전체 장애인 활동보조지원사업 예산도 인천(15억7천만원), 대전(10억5천만원), 부산(9억원), 대구(6억9천만원)에 비해 광주는 4억원으로 큰 차이를 보이고 있다"고 밝혔다.

◇김선문 의원(민주·남구1)='삶의 질' 척도를 나타내는 1인당 공원 보유 면적, 공공체육시설 확보 등의 광주 각 자치구간 불균형이 심각하다고 추궁했다.

자치구별 1인당 공원 보유면적의 경우 북구가 9.84㎡로 가장 넓고 광산구 6.27㎡, 서구 3.86㎡, 남구 2.05㎡, 동구 1.64㎡ 등의 순이었다. 동구는 북구의 6분의 1 수준에 그쳤다. 광주지역 공공체육시설 22개 중 15개(70%)가 서구에 집중돼 있고, 북구 4개, 동구·남구·광산구는 각 1개 뿐이었다.

/박정욱기자 jwpark@kwangju.co.kr

미리보는 상하이 엑스포 2010 상하이 엑스포 중국관을 찾은 방문객들이 14일 멀티 미디어 프로그램을 신기한 듯 지켜보고 있다. /연합뉴스

정가 라운지

한화갑, 시·도의원 회동 본격 정치행보?

○…최근 민주당에 복당한 한화갑(사진) 상임고문이 내년 지방선거를 앞두고 광주와 전남을 잇따라 방문, 시·도의회 의원들과 간담회를 갖고 있어 지역 정가에 관심이 모이고 있다.

한 고문은 14일 전남도의회를 방문해 박준영 전남지사와 전남도의회 의원들과 함께 의회 구내식당에서 오찬 간담회를 가졌다.

한 고문은 이 자리에서 "이번 재·보선에서 무엇인가를 보여주자"면서 "특히 내년 지방선거에서 좋은 결과가 있도록 활동을 기대한다"고 참석자를 독려한 것으로 알려졌다.

특히 지역정가에서는 한 고문이 지난 지방선거 당시 당 대표였던 점을 고려해 볼 때 내년 지방선거를 앞둔 이번 호남 방문이 심상치 않은 행보일 것이라는 반응을 보이고 있다. 한 고문은 15일 광주에서도 광주시의원과 구의회 의장 등을 만날 예정이며, 16일에는 전북지역을 방문할 계획이다.

'친노신당' 주도 이병완 前 실장 광주 방문

○…친노신당 창당을 추진하고 있는 이병완(사진) 전 청와대 비서실장이 15일 광주를 방문한다.

고(故) 노무현 전 대통령의 측근 인사들이 중심이 된 국민참여정당(가칭)에서 창당주비위원장을 맡고 있는 이 전 실장은 이날 광주에서 기자들과 만나 신당 창당 배경과 추진 상황 등을 설명할 것으로 알려졌다.

국민참여정당 한 관계자는 "신당 창당을 주도하고 있는 이 전 실장이 신당 창당 배경·추진 상황 등에 대해 자세히 설명할 것이다"고 말했다.

/최권일·박정욱기자 cki@

현장과 시각

地上 高架만이 능사 아니다

윤 현 석
사회1부 기자

광주시가 최근 '도시철도 건설 추진단'을 구성하고, 도시철도 2호선과 광역철도 건설을 위한 본격적인 준비 작업에 착수했다. 이 추진단은 학계와 연구기관, 철도관련 전문가, 공무원 등 40명이 참여해 도시철도 2호선 분과와 광역철도 분과로 나눠 오는 2011년까지 운영될 예정이다.

대중교통의 핵심이라고 할 수 있는 도시철도와, 광주 인근 화순이나 나주 등과의 연계를 담고 있는 광역철도의 중요함은 새삼 강조할 필요도 없다. 도시철도 2호선은 지하철 1호선의 기능을 보완하면서, 버스와의 연계를 통해 대중교통망을 확고히 구축하게 되며, 광역철도는 광주와 인근 전남 시·군의 지리적·경제적 연계를 강화하는 중추적 기능을 맡게 될 것으로 보인다.

이뿐 아니라 대부분의 선진도시에서 대중교통을 중심으로 한 교통체계를 통해 대기오염 최소화, 도보 공간의 확보 등 도시의 지속가능성을 향상시키고 있다는 점을 감안할 때 광주도 이 같은 부수적인 효과를 가져올 수 있을 것이다.

때문에 도시철도 건설 추진단은 앞으로 2년 여 동안 단순히 철도라는 기반시설을 설치하기 위한 형식적인 논의에 그치기보다는 도시의 미래를 좌우하는 막중한 책임감을 갖고 도시 전반적인 상황을 모두 고려해야 할 것이다. 그런 의미에서 지상고가라는 도시철도 2호선의 건설 방식에 대해서는 각계의 의견수렴과 충분한 검토가 필요할 것 같다. 물론 지상고가 방식이 현재 차량의 흐름을 최대한 배려하면서, 도시철도의 기능성을 확보한다는 측면에서는 무리가 없는 방식인 것은 사실이다.

반면, 이 방식은 도시의 경관이나 조망에 지대한 영향을 미칠 수 있으며, 또 한 번 설치되면, 이후 수정이나 철거를 하는 데 막대한 비용과 시간을 필요로 한다. 즉 지상고가 방식은 차량 운전자들의 불편은 줄일 수 있지만, 도심을 둘러싸는 거대한 인공구조물을 만들어낼 수밖에 없다는 것이다.

따라서 지상고가 방식보다는 기존 도로의 차도폭을 줄여 노면 방식으로 도시철도를 놓는 방식도 포함시켜 전방위적인 장·단점 분석을 해야한다는 목소리가 높다. 노면 방식의 경우 차도가 줄어들면서 운전자들의 불편은 불가피하며, 교차로에서 차량과 철도의 신호 혼잡 등의 기술적인 문제도 있을 수 있다.

그러나 현재 도시철도 2호선이 무려 42.5㎞에 이르는 연장의 확대순환선으로 잠정 결정됐다는 점에서, 언제든 노선의 수정이 가능하고, 철도 이용자들의 접근성이 높으며, 도시경관이나 조망 측면에서도 뛰어난 노면 방식은 그 장점도 상당하다.

단순히 차량이용자들의 불편이나 민원을 최소화하기 위해 지상고가 방식을 밀어붙여서는 안 된다는 것이다. 도시의 미래와 장기적 경관, 전반적인 교통체계, 관광자원화 가능성 등 여러 분야를 감안해 도시철도의 건설 방식이 결정돼야, 그에 따른 부작용과 반발을 최소화할 수 있을 것이다.

/chadol@kwangju.co.kr