"공항이전 문제는 광주·전남 상생할 수 있는 과제"

강운태 광주시장

민선 5기 출범과 함께 '강행군'을 펼친 강운태 광주시장은 대부분의 지역 현안을 마무리하는데 심혈을 기울여왔다. 전국 최초 '문화산업 투자진흥지구 지정' 등 어려울 것으로 예상했던 과제들도 직접 챙겨 해결했고, 시민과의 대화·트위터 소통·딱지와의 전쟁 등 다양한 방법으로 시민들에게 다가서고 있다.

- 민선 5기 6개월을 스스로 평가한다면

▲짧은 기간이지만 많은 성과를 이뤄냈다. 모든 공직자와 시민들이 적극적으로 참여하고 성원한 결과라고 생각한다. 이제 방향과 목표를 정해 활주로를 달려 이륙 직전의 단계에 있다고 생각한다. 사실상 민선 5기 원년인 2011년 새해는 확실히 달라졌다는 것을 피부로 느낄 수 있도록 혼신의 노력을 다하겠다.

- 아쉬운 점은 없었나.

▲광주와 전남이 갈등 관계로 비추어지는 모습이 가장 안타까웠다. 광주공항 국내선 이전 문제는 광주·전남의 상생할 수 있는 과제이기도 하다. 2007년 정부문서를 보면 무안공항 개항을 앞두고 정부가 무안공항 국제선 유치 지원, 리무진 운영 및 활주로 연장. 통행료 감면 등 무안공항 투자하겠다는 계획이 있으나 한 가지도 제대로 된 것이 없다. 광주공항 국내선 공항 이전 통합이 중요한 것이 아니라 광주·전남이 힘을 합쳐 정부에 약속한 대로 지원을 촉구해야 한다. 영산강을 살리려면 광주천의 수질 개선이 최우선 조건이며, 이번 국회에서 예산 반영이 될 것으로 생각했는데 날치기로 무산된 점도 아쉽다.

- 구간 경계조정을 위한 일정이 촉박한데

▲모두 알다시피 국회의원 선거 6개월 전까지 선거구가 획정돼야 한다. 물리적으로 내년 10월까지는 해야하며 지역 내 의견은 내년 4월까지는 마련돼야할 것이다.

- 옛 전남도청 별관문제가 해결의 분수령을 맞았다.

▲옛 도청 별관과 관련해 유인촌 장관과 네 번 만났다. 기본적으로 10인 대책위가 문화체육관광부에 보존 방식을 위임한 바 있다. 우규승 설계자가 전당을 반지하로 설계한 배경도 5·18 정신을 전당 내에 녹여내기 위한 것이었다. 이번 보존 방안은 원형 보존이라는 시민의 정서를 최대한 수용한 것으로 앞으로 의견수렴을 통해 광주시장의 입장을 발표하겠다.

/윤현석기자 chadol@kwangju.co.kr

"예산 확보 등 4대 국제행사 준비 만전 기하겠다"

광주시장·전남지사 송년 기자간담회 일문일답

박준영 전남지사

박준영 전남지사는 27일 송년기자간담회에서 내년에 기업유치를 통한 일자리 창출, F1과 여수엑스포 등 4대 국제행사의 성공적인 준비, 농업인과 농업·농촌이 두루 발전하는 '3농 정책'에 초점을 맞춰 도정을 추진하겠다고 밝혔다.

-올 한해를 되돌아 보면서 성과와 아쉬움이 있다면.

▲무엇보다도 F1대회 등을 통해 도민이나 공직자 모두 '해냈다'는 자긍심과 '할수 있다'는 자신감을 갖게 된 것이 최대 성과다. 관광레저도시(J프로젝트) 삼호·구성·삼포지구 개발계획 승인과 혁신도시와 여수엑스포의 내실있는 추진으로 지역 성장거점을 조성한 것도 성과로 꼽을 수 있다. 반면 여수엑스포 SOC와 F1 지원예산 확보가 미흡했던 점, 정부의 PF대출 규제로 숙박시설 등 관광인프라 투자가 지연된 점은 아쉬움으로 남는다.

-F1대회의 성공 개최라는 지적에도 불구하고 만만치 않은 후폭풍이 일고 있다. 향후 조직개편과 경주장 운영에 대한 복안이 있나.

▲감사원 감사 등 후폭풍이 만만치 않다. 주주 중심의 카보를 축소해 주주간 협의 정도를 논의하는 상태로 역할을 줄이겠다. 카보에 참여하는 주주사 지분에 변화가 있는데다 현재 민간으로 참여하고 있는 주주들도 계속 주주로 남아 있을지 결정을 해야한다. 따라서 올해부터는 조직위 중심으로 치르겠다.

-여수엑스포에 대한 국고지원 예산 삭감으로 SOC 확충에 대한 우려가 높다.

▲국토해양부에서 우리 도가 원하는대로 올렸지만 기획재정부에서 4000억원을 삭감했다. 나중에 국회에서 500억원을 증액했지만 SOC 확충을 위해서는 3500억원이 부족한 실정이다. 29일 국토해양부장관을 만나기로 했는데 이 자리에서 삭감된 예산을 살리는 방안을 강구하겠다. 철도시설공단에서 받아들이지 않은 KTX 광주~목포 구간 노선을 무안공항과 신설노선으로 연결하는 우리 측 요구도 정 장관에게 전달하겠다.

-내년도 도정은 어디에 초점을 두고 운영할 계획인가.

▲3농 정책과 기업유치를 통한 일자리 창출, 4대 국제행사의 성공적인 준비가 내년에도 화두가 될 것이다. 올해 시작된 F1을 비롯해 2012년 여수엑스포와 국제농업박람회, 2013년 순천정원박람회가 연 이어 예정돼 있다. 4대 국제행사를 성공으로 이끌겠다.

/장필수기자 bungy@kwangju.co.kr

아시아나 5조 매출…타이어 순익 행진

■ 워크아웃 1년 금호그룹 어떻게 달라졌나

알짜 매각·임금 반납 뼈깎는 구조조정

형제간 계열 분리…노사 갈등 등 과제

■ 금호아시아나그룹 주요 계열사 실적 전망 (단위 : 억원, %)

구분	영업이익		부채비율	
	2009년	2010년	2009년	2010년
금호산업	5	흑자유지	자본감식(-667.8)	389.7
금호타이어	-2136	2000	3636	307
아시아나항공	-2367	6700	694.6	493.5
대한통운	945	1080	41.4	40.1
금호석유화학	1162	3500	498	315

※ 부채비율 2009년은 연말, 2010년은 4분기말 기준 〈자료 : 금감원 전자공시·증권업계〉

지난해 수천억원대 적자를 기록했던 금호타이어 등 금호그룹 주요 계열사들의 재무구조가 워크 아웃 1년만에 크게 개선되면서 올해는 대부분 영업이익을 낼 것으로 기대되고 있다.금호터미널(주)이 운영하는 광주시 서구 광천동 광주종합버스터미널 '유스퀘어' 전경.

/김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

지난해 수천억원대의 적자를 기록했던 주요 계열사들이 뼈를 깎는 구조조정과 영업활동으로 흑자 전환에 성공했다. 자본 전액잠식에 빠졌던 금호산업은 출자전환 등을 통해 재도약을 준비하고 있고, 금호타이어는 흑자 전환, 아시아나항공은 올해 사상 최대 실적 달성을 눈앞에 두고 있다. 이에 따라 워크아웃 졸업도 앞당겨질 것으로 기대하고 있다.

하지만 장애물도 많다. 자산 매각이 예상보다 늦어지고, 노사간 갈등의 골도 깊어져 시장에서의 신뢰가 유지될 수 있을 지 우려된다.

◇눈에 띄는 실적 개선=대규모 적자로 그룹을 위태롭게까지 했던 주요 계열사들이 올해 모두 흑자를 낼 것으로 보인다.

아시아나항공은 올해 사상 최대 실적을 기대하고 있다. 지난해 3조8800억원대의 매출액과 2367억원의 영업적자를 기록한 아시아나항공은 올해 5조원대의 매출과 6700억원의 영업이익을 달성할 것으로 예상된다.

지난해 2136억원의 영업적자를 기록했던 금호타이어도 3분기 연속 순이익을 내며 올해 2000억원의 영업이익을 기록할 것으로 보인다. 금호산업은 올해 매출 규모에서는 전년에 비해 줄어들 것으로 예상되지만 3분기까지 1183억원의 순이익을 기록해 흑자기조는 유지할 전망이다.

그룹에서 사실상 계열 분리된 금호석유화학은 올해 매출이 당초 목표치보다 2000억원을 초과한 3조8000억원으로 예상된다.

영업이익은 곧 재무구조 개선으로 이어졌다.

지난 3분기 실적을 기준으로 금호산업의 현금보유액은 1210억원으로 연초 411억원에 비해 3배 가까이 늘었다. 금호타이어는 출자전환과 손익개선으로 부채비율은 지난해 말 3636%에서 307%로 크게 줄었다.

◇알짜 계열사 매각·구조조정=회생을 위한 자산 매각도 적극적이다. 팔기 아까운 '알짜' 계열사까지 과감하게 시장에 매물로 내놓고 있다.

지난해 금호렌터카와 금호생명을 매각했던 금호아시아나그룹은 지난 16일에는 국내 물류업계 1위 기업인 대한통운을 시장에 내놨다. 아시아나항공이 보유한 대한통운 지분 23.95%를 매각하기로 한 것이다. 이를 통해 아시아나항공이 발행한 교환사채(EB) 만기 상환액을 갚고, 금호타이어와 금호산업 등 계열사들이 회생할 수 있도록 자금 지원을 할 것으로 알려졌다.

대우건설도 산업은행에 넘겼다. 지난 13일 산은PEF는 대우건설 FI들로부터 대우건설 지분 37.2%를 인수해 최대 주주가 금호그룹(31.5%)에서 산은PEF로 바뀌었다.

금호산업이 보유하고 있는 서울고속버스터미널 지분 전량인 38.74%와 베트남 호찌민의 금호아시아나플라자 일부 지분, 금호산업 홍콩유한공사 지분 100% 매각을 추진하고 있다.

자산 매각과 더불어 내부 구조조정도 진행 중이다.

임원들은 임금의 20%를 반납하며 회사와 고통을 나누고 있다. 구조조정을 통해 연초 250여명(대우건설 임원 제외)에 달하던 임원 수가 180명으로 줄어든 상황에서 임금도 반납하고 있는 것이다. 또 금호타이어 등 일부 계열사 직원들은 임금 일부를 반납하는 등 고통을 함께 감내하고 있다.

◇형제 갈등으로 계열 분리=금호아시아나그룹의 위기는 형제 갈등도 한몫을 했다. 그룹 경영권을 둘러싼 형제간 갈등은 '금호가 어머니'의 타계로 봉합된 것처럼 보이지만 계열분리라는 생채기를 남겼다.

금호석화를 비롯한 석유화학계열사들이 지난 3월 박찬구 회장의 경영복귀 이후 분리경영을 강화하면서 사실상 계열분리에 들어갔다. 금호석화는 지난 8월말 회장 부속실을 신설하고, 화학계열사의 경영전략과 함께 감사·법무·홍보 업무 전반을 컨트롤하도록 했다. 또 독자 공채를 통해 신입사원을 뽑았고, 내년에는 화학계열사까지 공채범위를 넓혀나간다는 방침이다. 최근에는 그룹의 고유 CI인 '윙(날개)' 로고를 사용하지 않고 있다.

◇노사 갈등 등 장애물도 여전=각종 지표가 긍정적이지만 아직 넘어야 할 장애물이 많다.

우선 자산매각에 속도를 낼 필요가 있다는 지적이다. 주요 계열사들의 실적 개선으로 유동성에서 한숨 돌릴 수 있겠지만 자산 매각이 계속해서 지연될 경우 중·장기적으로는 위기로 작용할 수도 있기 때문이다.

노사간 관계 회복도 절실하다. 금호타이어의 경우 해고자 복직과 임금 반납에 대한 노사간 이견이 첨예해 위태롭다. 금호고속은 복수노조 인정 여부를 놓고 '64년 무분규' 전통이 깨지는 등 갈등을 빚고 있다.

/박정욱기자 jwpark@kwangju.co.kr

※ 당시는 관광진흥법 및 공정거래위원회의 중요한 표시, 광고사항 철저히 준수합니다.
등록번호 : 제동다 2003-1호
◆2억원 영업보증보험 가입 / 여행공제 가입업체
◆교통편 : 항공 및 선박, 전용버스 / 전지역
◆공통조건: 여행 경비 1인 기준, 여행자보험 가입(해외상품: 1억원, 국내상품 5천만원), 관광진흥개발기금, 공항 및 부두 이용료, 유류할증료 포함
◆경비없음 (단, 기사/가이드 봉사료, 선택관광, 각국 비자비용 별도) ◆ 최소 출발인원: 상품에 따라 다름
◆상기 요금은 환율 및 항공요금 변동에 따라 변동될 수 있습니다.
◆예약시 계약서(취소규정) 및 일정표를 반드시 참고하시길 바랍니다.
아름다운 여행이 시작되는 곳 조이트래블