

오피니언

월/요/광/장

최 협



겨울은 야생동물들에게 고난의 계절이다. 추위와 먹이부족을 극복해야하고, 동시에 인간이 저지르는 잔인한 불법포획을 견뎌내야 하기 때문이다. 지난달 지리산 일원에서는 동물보호단체와 관계당국이 무려 3천 개가 넘는 올무와 덫을 발견하여 제거하였다는 소식이다. 많은 협세를 투입하여 멸종동물 복원차원에서 지리산에 방사된 반달가슴곰들 중 다섯 마리로 그동안 바로 이러한 올무에 걸려 살해당했다고 한다. 야생의 동물에게 극심한 고통을 주는 불법포획과 독극물을 사용하는 따위의 무차별한 동물사냥이 여전히 극성을 부리고 있는 것이다.

이러한 사실은 부끄럽게도 대한민국은 ‘동물복지’후진국임을 극명하게 드러내 준다. 곰의 쓸개가 몸에 좋다 하여 살아있는 곰의 쓸개에 관을 꼽아 쓸개즙을 빨아 먹는 잘못된 보신문화가 사라지지 않았고, 뱀들의 통로에 수백 미터의 그물을 쳐 모든 뱀의 씨를 말리는 생태 파괴적 사냥 따위가 여전히 성행하며, 매년 10만 마리

이상 발생하는 것으로 추정되는 유기동물의 숫자 등등이 그러한 사실을 뒷받침해 준다.

우리와는 대조적으로 독일의회는 2002년 6월21일 인간의 존엄성을 보호할 의무

고통 속에 사라져가는 동물들

를 명시한 헌법조항에 동물도 추가시키는 개정안을 통과시켰다. 그 여파로 독일에서는 동물복지를 위한 법안들이 속속 만들어졌다. 예를 들면 인간과 거의 같은 DNA구조를 갖고 있는 침팬지는 인간과 동일한 생명권을 누리도록 했으며, 가축의 경우에도 양계장이나 비육우의 시설과 사육방식에 ‘동물권’의 보장을 철저히 고려토록 하고 있다. 물론 동물복지 선진국에서의 이와 같은 변화는 동물을 보는 시각이 달라진 것과 관련이 있음은 두말할 나위가 없다.

그동안 우리는 동물은 인간과 전혀 다른 존재라 생각해 왔다. 그러나 1975년 호주 철학자 피터 싱어가 ‘동물해방’이라는 그의 책에서 동물도 사랑, 슬픔, 고통, 자존심 등 인간이 느끼는 감정과 사고가 가능한 생명체라고 주장한 이래 동물도 사랑과 근본적으로 다르지 않다는 견해가 대두되었다.

한 예로 열렬한 동물보호주의자 제프리 메이슨과 수전 매카시가 함께 쓴 책 ‘코끼리가 울고 있을 때’를 보면 동물도 사람처럼 호로애락의 감정을 갖고 있음을 여러

가지 사례를 들어 설명한다. 케냐의 코끼리 고아원에 수용된 새끼코끼리들은 밤마다 비명을 지르면서 잠을 깨곤 하는데, 이는 그들이 고아원에 들어오기 전 밀렵꾼들에게 부모가 학살당하고 상아가 뽑히는 장면을 목격했기 때문이다. 공포에 시달리는 사람이 밤에 악몽을 꾸는 것과 하등 다를 바가 없는 것이다. 흥미롭게도 침팬지는 황혼녘의 아름다운 광경을 꼬박 15분 동안 지켜보는 모습이 관찰된 바 있다. 인류학자들의 연구에 의하면 영장류에 속하는 침팬지나 고릴라는 300개 이상의 수

화표시를 사용하여 인간과 의사소통이 가능하다는 것이 밝혀졌다.

이러한 사례들의 축적은 동물의 천부적 권리도 박탈해서는 안 된다는 주장이 설득력을 갖도록 만들었다. 다시 말해 인간 중심의 무차별하고 일방적인 관계에서 벗어나 이제는 인간과 동물, 인간과 자연의 조화와 공존이 모색돼야 한다는 생각이 보편화 되어가고 있는 것이다.

안타깝게도 한국에서는 아직도 ‘동물권리’란 개념이 생소하고, 여전히 미진한 동물보호관련법마저도 잘 지켜지지 않고 있는 것이 현실이다. 그래서 멸종위기종으로 분류되는 동물의 숫자는 매년 늘어나고 생태계의 미래를 말해주는 생물다양성이 점차 위협받고 있다.

동물이 사라진 생태계는 병든 세계이다. 이제 동물과 식물, 그리고 우리가 몸담고 있는 생태계를 다른 각도에서 보아야 할 때가 된 것 같다. 실로 새로운 가치와 윤리가 필요한 것이다. 그래서 겨울이 야생동물들에게 고난의 계절이 아니고, 한 국이 야생동물들에게 고난의 땅이 아니 되기를 바라는 마음 간절하다.

〈아시아문화중심도시조성위원회 위원장·전남대 교수〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

시 설

국립공원 내 케이블카 설치 신중 기해야

정부가 지리산 구례·남원·산청·함양, 월출산 영암, 설악산 양양, 한려해상 사천 등 7개 국립공원 지역에 케이블카 설치를 검토하기로 해 논란이 예상된다. 환경단체를 중심으로 케이블카 설치 반대 입장을 보이고 있기 때문이다.

환경부는 최근 국립공원위원회를 열고 7개 자치단체가 신청한 ‘국립공원 사도(索道·케이블카) 시범사업 선정 절차안’을 심의·의결했다. 노선 길이는 구례가 4.3km, 영암 2.0km, 남원 6.6km, 산청 5.4km, 함양 4.1km이며 양양 4.71km, 사천 2.5km 등이라고 한다.

국립공원지역 지자체들이 이처럼 앞다퉈 케이블카를 설치하려는 것은 관광객들이 크게 늘어나고, 그만큼 ‘돈벌이’도 잘 될 것이라는 데 있다. 또 탐방객이 분산돼 등산로 주변의 환경 훼손이 줄어든 것이라는 논리도 펴고 있다.

하지만 이는 환경단체의 반대 입장을 떠나서라도 적절치 않다고 본다. 케이블카가 설치되면 새로운 수요가 늘

어 사람이 몰리고, 생태계는 어떻게든 망가지게 되어 있다. 유일하게 국립공원에 케이블카가 운행되고 있는 내장산, 덕유산, 설악산 등의 시설물이 유원지로 변모해가는 실태를 보면 알 수 있다.

또한 경제적 모델로 거론되는 경남 통영의 케이블카를 제외하면 나머지는 적자에 허덕이고 있는 실정이다. 관광수요 창출이나 환경 파괴에 대한 구체적인 검증과 분석이 없다는 점도 문제다. 케이블카 설치는 충분한 토론과 객관적인 검증 절차를 거쳐야 하며, 여론에 따라 결정해야 한다.

자연은 우리가 물려 줄 자랑스러운 유산이자, 그 소중한 자연을 지키는 일이 현재를 살고 있는 우리들의 과제라는 점에서 케이블카 설치의 신중에 신중을 기해야 한다. 결코 서두를 일이 아니다. 일본이 20년 동안 국립공원 내에 케이블카를 불허하는 이유를 새겨야 할 것이다.

광주권 산재사고 사망자 왜 이리 급증하나

광주지역 산업현장에서 올해 산업재해로 사망한 근로자 수가 급증한 것으로 나타났다. 전국적으로 5% 이상 크게 줄었다는 점을 감안하면 광주권 재해 안전관리에 허점을 드러낸 셈이다.

광주고용노동청에 따르면 올 들어 11월 말까지 광주권 재해자 수는 3013명으로 지난해 같은 기간의 3117명보다 3.3% 줄었다. 하지만, 재해 사망자 수는 85명으로, 지난해 같은 기간 64명보다 32.8% 늘었다는 점이 문제다.

정부가 지난해 11월 의지를 갖고 추진한 ‘산업재해 격저없는 안심실터 만들기 4대 전략’(근로자 안전 교육, 사내 하청·과점 근로자 보호조치 강화, 유해 위험방지 계획서 작성, 안전보건 자립기반 구축)이 전혀 성과를 거두지 못한 것이다.

특히 산재 사고 사망자 수는 전체의 65.9%인 56명으로 전년도 34명보다 64.7%나 늘어났다는 점은 간과할 일이 아니다. 같은 기간 전국 재해자 수

는 8만4972명으로 전년도 같은 기간의 8만9543명보다 5.1% 줄고 사망자 수도 1935명으로 전년도의 2004명보다 3.4% 감소한 것과 크게 대비되기 때문이다.

이처럼 광주권의 재해 사망자 수가 급증한 것은 타지역과 비교해 상대적으로 영세한 업체가 많아 안전교육이나 구호장비 등이 미흡한 탓이 크다. 실제 5명 미만 사업장에서 전체 재해자의 34.8%(935명)와 사망자의 50%(28명)를 차지하는 점은 바로 이의 반증이다. 재해가 발생했을 경우 유족 서두를 일이 어지는 경우가 많았다는 얘기다.

그렇지만 영세하다는 게 산재 사망사고 급증의 핑계거리가 되어서는 안 된다. 사업체 대표 스스로 근로자의 안전을 최우선시해야 한다. 당국도 산업재해 없는 일터 만들기 4대 전략의 문제점을 분석하고 미흡한 점을 보완해 산업현장의 재해를 실질적으로 줄일 수 있도록 해야 할 것이다.

특별기고



이 건 철

최근 호남고속철도 건설과 관련하여 지역 연구자의 한 사람으로서 지금까지 호남선 추진사업의 실상과 지역의 분위기를 설명하려 장관님이 호남고속철도 노선 결정에 참고가 되었으면 하는 바람에서 펜을 들었습니다.

대전에서 목포에 이르는 호남선 철도는 일제시대인 1914년 단선으로 건설·운용되다가 1968년부터 복선화가 시작되어 1988년 광주까지만 완공되고, 광주~목포 구간은 2000년까지 12년을 아껴둔 채로 방치되면서 호남의 ‘한’으로 응어리지기 시작했습니다.

광주~목포 구간 복선화는 전국 ‘고속철 시대’ 개막을 위한 ‘까워날기식’ 정책 덕으로 2004년 완공되었습니다. 정부가 경부고속철도만 개통하기는 미안했던지 부랴부랴 광주~목포 구간 복선화를 포함해서 대전~목포 구간의 복선·전철화를 2000년부터

권도엽장관님, 이젠 인내하기 어렵습니다

2004년까지 4년 만에 완료했습니다.

경부선은 고속철도, 호남선은 고속전철로 완공시켜 동일 거리인 서울~광주 구간과 서울~대구 구간의 소요시간이 각각 190분과 90분으로 2배 차이가 나지만, 정부는 모두 ‘고속철’이라고 강조하면서 고속철시대의 개막을 알렸습니다. 아무튼 지역의 한 맺힌 숙원이었던 호남선 복선화는 36년 만에 이루어졌습니다.

MB정부는 이러한 불균형을 해소하기 위해 호남선을 경부선과 같은 고속철도로 조기에 건설하겠다고 약속했습니다. 그런데 정권 출범 후 완공시기가 2012년과 2014년 사이에서 오락가락하다 대전~광주 구간은 2014년까지, 문제의 광주~목포 구간은 2017년까지 완공하겠다고 약속했습니다. 그래도 지역민들은 조용히 기대감 속에 수용했습니다.

그런데 최근에는 광주~목포 구간은 지역이 희망해 온 무안국제공항을 경유하는 신선 건설 대신 기존 노선을 그대로 활용하겠다고니 아연실색할 수밖에 없습니다. 이쯤 되면 지역민들은 인내의 한계를 벗어날 수밖에 없습니다.

내친김에 이해하기 힘든 몇 가지 사례들을 소개해 드리겠습니다. 호남고속도로 구간 역시 대전~목포인데, 실상은 대전~광주~순천 구간으로 운용되고 있습니다. 대전~광주 구간은 1970년 개통되었으나, 광주~목포 구간은 건설되지 않고 갑자기 1973년 광주~순천 구간으로 대체 개통되어 호남고속도로는 대전~순천 구간으로 바뀌었습니다. 같은 호남선이면서도 철도와 도로의 구간이 다른 기현상을 낳게 되었습니다.

또한, MB정부가 출범 초기 국토의 제2상장축으로 육성하겠다고 약속했던 남해안의 교통망은 더욱 가관입니다. 남해안고속도로는 부산~목포간 고속도로임에도 부산~순천 구간은 1973년에 개통되었으나, 순천~목포 구간은 순도 안다고 있다가 2002년에야 공사가 시작되어 경남 구간 개통 후 39년이 지난 2012년에나 완공될 것 같습니다.

남해안철도 역시 예외가 아닙니다. 일제시대에 건설된 부산~진주 구간에 이어 순천을 지나 보성까지만 건설된 후 목포까지 연결되지 않고, 1965년 경전선이라는 이름을 붙여 보성에만 광주로 연결되는 바람에

기고



문 인

연말이 되면서 광주시청에 상복이 터졌다. 정부합동평가에서 1위를 했고, 주한 유럽연합(EU)상공회의소로부터 ‘최고 지자체상’을 수상했다. 지역 브랜드 일자리사업과 광역경제권 선도사업 평가에서도 최우수상의 영예를 안았다. 복지사각지대 해소와 청소년 방과 후 아카데미 운영 등도 ‘최우수상’을 수상했다. 국제 공공디자인 분야와 자원봉사프로그램 공모에서도 대상과 최우수상을 각각 수상했다.

올해에만 모두 48개 분야에서 표창을 받았고, 상사업비만 315억 원에 이른다. 상의 질이나 양 모두에서 가슴 벅찬 결과가 아닐 수 없다.

통학로 사고 예방위해 인도·차도 분리대 만들어야

작년에 부산의 한 초등학교에서 학생이 학교 운동장에서 휴지를 줍다가 교장 선생님이 운전하던 차에 치어 숨지는 안타까운 사고가 발생했었다. 이 차는 운동장을 통과해서 주차장으로 가려다 일어난 사고였다. 그 후 교장 선생님은 구속되었다가 다시 보석으로 풀려났다는 보도가 나왔다.

물론 교장선생님이 음주운전을 했거나 난폭운전을 해서 일어난 사고는 아닌 듯하다. 다만, 실수로 운전 부주의가 있었고, 안타깝게 제자가 회생을 당한 사고였던 것 같다.

하지만, 문제는 초중고등학교 선생님들의 수많은 차가 오고 가는 교내에 차량 진입로와 통학로가 분리되지 않는 위험한 곳이 많

방식’의 시민심사단 운영 등 시민과 밀도 있게 공감을 이루어가는 ‘소통행정’이 주류를 형성하기에 이르렀다.

아예 처음 들어보는 사업들도 부지기수다. 세계 유명 건축가들의 조형물을 제작하여 전시하는 ‘어번폴리’나 시민의 삶 속에 인권이 살아 숨 쉬도록 개선해 나가기 위해 개발중인 ‘인권지수’와 ‘인권헌장’ 등이 그것이다. 5·18민주화운동 기록물이 UN산하 유네스코의 기록유산에 등재됐고, 무등산 주상절리대는 자연유산에 등재를 추진중이다. 이렇듯 광주시정이 대한민국의 울타리를 벗어나 세계로 뻗어나가고, 또한 세계에서 인정받아가고 있다.

어디 이뿐인가. 광산업과 자동차산업, 가전산업에 가려있던 문화산업이 새롭게 부각되면서 주력산업으로 확고히 자리매김했다. 전국 최초로 4개 권역 38만㎡가 문화산업투자진흥지구로 지정되어 입주업체들은 국제

다는 것이 문제이다.

필자가 과거에 다닌 광주시대 초중고 모교나, 혹은 지금 아이들이 다니는 학교에 가 봐도 학생들이 걷는 통학로(큰 길에서 학교까지 들어가는 일반적인 진입 도로)에 차도와 인도의 구분이 없는 곳이 대부분이다. 그렇기 때문에 등하교시간에는 학생들과 교직원들의 차량이 뒤섞이게 마련이다.

그리고 대부분의 학교에는 주차장이 따로 없다 보니 모든 차량이 그냥 정문으로 진입한 뒤 운동장에 주차한다. 그러니 학생들이 위험에 노출되기는 마찬가지다. 그나마 어

와 지방에 가면은 물론 건물 임대, 공동장비 활용 등의 혜택이 볼 수 있게 됐다. 투자유치 활동으로 미국 RMI사와 독일의 iq파워사, 프라운호프 IPMS 등 세계적인 기업들이 광주와 인연을 맺게 됐다. 또, 해외 76개 도시와 UNEP 등 12개 국제기구가 참여한 가운데 개최된 ‘UEA 광주정상회의’는 지구촌 환경발전사에 ‘광주’라는 뚜렷한 이정표를 세우는 계기가 됐다.

꼭두새벽에 ‘불법 전단지와의 전쟁’을 치르기 위해 음란광고를 잡기에 참여하고, 빙판길에 시민들이 다칠까봐 삼을 들고 눈 치우기에 앞장섰다. 불리한 여건에도 국제 과학비즈니스벨트를 유치하려고 정부와 시민들을 설득한 것도 공직자들이다.

분명 역사는 지금 이 순간 온갖 열정을 다해 광주발전에 혼신을 다하는 공직자들을 높이 평가할 것이다. 그리고 우리의 후대들은 “그들이 있었기에 빛고를 광주가 아름다운 빛을 발휘할 수 있었다”라고 말하게 될 것이다. 금지와 명예를 먹고사는 공직자들에게 이보다 더한 보람이 있었겠나. 그날을 위해 지금 다소 힘들더라도 조금만 더 노력해 나가자.

〈광주시 기획조정실장〉

떤 학교에서는 등하교 시간에 지도교사가 나가 일일이 교통통제도 하고 학생지도를 한다고 하지만 평상시 교직원이 아닌 일반차들이 오갈 때는 인도와 차도가 구분이 없어서 사실상 대책이 없다.

앞으로 학교 진입로에 학생들을 위한 보호장기 전용 진입로와 차량 운행로를 구분해서 분리대를 만들어야 한다. 또, 학생 통학로에 가드레일 같은 장치로 인도와 차도를 분리해야 학생들이 안전하게 등하교를 할 수 있을 것이다.

▲민경화·광주시 광산구 산정동

無 等 鼓

김일성 주석 사망 이후 ‘고난의 행군’을 하던 북한 주민들에게 김정일 국방위원장이 내건 기치는 ‘강성대국’(強盛大國)이었다. 그는 1998년 국방위원장에 공식 취임하면서 2012년을 강성대국 진입의 해로 설정했다.

강성대국의 지향점은 노동당 기관지 ‘로동신문’을 통해 처음 표출된다. “사상의 강국을 만드는 것부터 시작하여 가운데 개최된 ‘UEA 광주정상회의’는 지구촌 환경발전사에 ‘광주’라는 뚜렷한 이정표를 세우는 계기가 됐다.

꼭두새벽에 ‘불법 전단지와의 전쟁’을 치르기 위해 음란광고를 잡기에 참여하고, 빙판길에 시민들이 다칠까봐 삼을 들고 눈 치우기에 앞장섰다. 불리한 여건에도 국제 과학비즈니스벨트를 유치하려고 정부와 시민들을 설득한 것도 공직자들이다.

분명 역사는 지금 이 순간 온갖 열정을 다해 광주발전에 혼신을 다하는 공직자들을 높이 평가할 것이다. 그리고 우리의 후대들은 “그들이 있었기에 빛고를 광주가 아름다운 빛을 발휘할 수 있었다”라고 말하게 될 것이다. 금지와 명예를 먹고사는 공직자들에게 이보다 더한 보람이 있었겠나. 그날을 위해 지금 다소 힘들더라도 조금만 더 노력해 나가자.

〈광주시 기획조정실장〉

도다.

세계식량계획(WFP)이 최근 북한당국으로부터 받은 자료를 분석한 결과, 북한은 성인 하루 정상배급량의 3분의 1에도 못 미치는 200g의 식량을 배급하고 있다고 한다. 더욱이 화폐개혁 실패로 인한 물가 폭등은 생활고를 더욱 가중시키고 있다. 자립경제와 자력갱생 구호에도 불구하고 남한과 국제사회의

지원이 없으면 생존이 불가능한 ‘구호경제’로 전락했다는 평가가 나오는 이유다.

‘포스트 김정일 시대’를 이끌어갈 김정은 체제의 당면과제에도 ‘먹고 사는 문제’를 해결함으로써 민심을 다독이고 경제에 활기를 불어넣는 것이 급선무로 꼽힌다.

여기에는 두 차례 남북정상회담을 통해 형성된 남북경제협력의 확대가 대안이 될 수 있다. 민족경제를 균형적으로 발전시키고 통일에 대비하는 원전전략으로, 개성공단이 훌륭한 모델이다. 남한도 북한이 협력의 길로 나설 수 있도록 실용의 리더십을 발휘해야할 시점이다.

/정후식 정치부장 who@kwangju.co.kr

光 州 日 報		The Kwangju Ilbo	
회장 金鐘宅	사장·발행·편집·인쇄인 柳濟結	논설주간 申港樂	편집국장 書庚完
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11(일간)		광주광역시 동구 강남로 27가 20-2 우편번호 501-7111	
대표전화 222-8111·2290-551(지사·지국(구독신청·배달안내))		광고문의 062-227-9600	
편집국내선 〈대표 FAX 222-4918〉	문화생활부 2200-661	경영지원국 2200-515	문화홍보국 2200-541
편집부 2200-649	어문매체부 2200-621	F A X 222-8005	F A X 222-0195
정경부 2200-612	체육팀 2200-697	광고매케팅국 227-9600	독자서비스국 2200-551
〈대표 FAX 222-4918〉	사진부 2200-693	F A X 227-9500	F A X 02-773-9500
사회부 2200-616	조사부 2200-571	디자인 2200-536	서울지사 02-773-9331
〈대표 FAX 222-4267〉	전산팀 2200-685	기획사업국 2200-555	F A X 02-773-9335
※구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다			