

이슈 진단 | 10년째 논란...광주 제2순환도로 요금 징수방식 ▶관련기사 3면

현금 1200원 언제까지 챙겨야 합니까

“(제2)순환도로 정말 짜증납니다. 언제까지 현금 1200원씩(소형차) 쟁겼다 내야합니까”, “카드 접촉식이든, 하이패스든 빨리 좀 설치해주세요.”

광주시가 민선 6기 들어 민자 유료도로인 제2순환도로의 출퇴근 시간대 상습 정체 해소를 위해 설치하기로 했던 ‘접촉식 교통카드(전자지불) 시스템’을 폐기하고, 하이패스 설치를 재결정하는 등 수년째 ‘오락가락 행정’을 펼치면서 시민들만 골탕을 먹고 있다.

광주시에 ‘저렴한 설치·유지비용’이 장점인 접촉식 교통카드 시스템과 ‘뛰어난 편의·호환성’이 장점인 하이패스 설치를 놓고 수차례 결정과 취소를 반복하고 있어서다.

이 때문에 제2순환도로를 이용하는 시민들은 개통 10년이 넘도록 시대에 뒤떨어진 지불방식인 현금지급을 강요당하고 있으며, 차량통행시스템의 노후화로 인한 경차주차 제도로 인식하지 못하는 등 각종 부작용도 나오고 있다.

하지만 하이패스로 결정된 광주시는

출퇴근 시간 체증 극심...한때 카드터치 방식 추진

市 하이패스 설치 가닥...수백억원 비용 조달 고심

시스템 교체시점에 대해서는 ‘소요 예산이 수백억원에 이르는 만큼 시기는 알 수 없다’는 애매한 입장만 내놓고 있다.

제2순환도로 이용 차량이 하루평균 12만대가 넘는다는 점에서 이 같은 광주시의 조치는 ‘시민의 뜻을 우선 묻겠다’는 민선 6기 시정철학과도 정면 배치된다는 지적도 나온다.

5월 광주시 등에 따르면 제2순환도로 교통카드 단말기 설치하는 2012년으로 거슬러 올라간다. 시는 당시 제2순환도로 1구간(두암IC~소태IC·5.67km·2001년 개통)과 3-1구간(효천IC~풍암택지·3.53km·2004년), 4구간(서정IC~산월IC·4.5km·2007년) 요금소의 차량 정체를 해소하기 위해 접촉식 교통카드 단말기를 설치한다고 발표했다.

시는 “하이패스 설치 등도 검토했

나 250억원의 막대한 비용이 걸림돌이 되고 있다”며 “맥쿼리 등 제2순환도로의 민자사업자와 협의를 통해 18억원 이면 설치할 수 있는 접촉식 단말기를 구축하기로 했다”고 설치 배경을 설명했다.

하지만 맥쿼리측이 광주시와 맺은 협약서에 기재된 ‘기존 통행료 징수 방식 변경으로 사업시행자에 추가 비용이 발생할 경우 이를 광주시가 수용해야 한다’는 조항을 거론하면서 투자를 거부하는 바람에 시의 계획은 물거품이 됐다. 맥쿼리측의 거부 배경에는 제2순환도로 지원금을 놓고 광주시와 진행중인 소송도 작용을 했다. 시는 결국 민간사업자와 사전협의 없이 사업계획을 발표했다가 취소하는 어설픈 행정 행태를 보인 꼴이 됐다.

광주시는 이후 교통카드 민간사업자인 (주)한페이시스와 협의를 통해 2013년 7월부터 접촉식 단말기 시스템을 도입하겠다고 또 한번 발표했으나 이 약속도 지키지 못했다. 광주시가 (주)한페이시스와 사전 협의없이 일방적으로 추후 하이패스를 설치하겠다는 입장을 밝히면서 계약이 유보된 것이다.

(주)한페이시스측은 접촉식 단말기와 하이패스를 병행할 경우 수익성이 없다며 설치계약을 진행할 수 없다는 입장을 보인 것으로 알려졌다. 이후 광주시와 한페이시스는 추가 협상을 벌인 끝에 2개월 후인 같은 해 9월까지 접촉식 단말기를 다시 설치하겠다는 입장을 밝혔으나 이마저도 지키지 못했다.

광주시는 결국 민선 6기 들어 접촉식 교통카드 시스템 계획을 백지화하고, 하이패스로 결정했다는 입장을 내놓은 상태다. 다만 그 시기나 수백억원에 이르는 자금 조달 계획은 미정이다.

박진표기자 lucky@kwangju.co.kr



한달 남은 광주비엔날레 첫 작품 올해 20주년을 맞는 2014광주비엔날레(9월5일~11월9일) 개막 한 달여를 앞둔 5일 광주비엔날레 전시관 야외광장과 1.3 전시실에 첫 작품인 독일 출신 스티링 루비의 '스토브' 4점이 설치됐다. '스토브'는 올해 주제 '터전을 불태우라'의 의미를 가장 잘 반영한 작품이다. 개막전 9월3~5일 야외광장에 설치된 스토브에서는 실제로 나무 장작을 태우게 된다. ▶관련기사 2면 /김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

광주시 4년 유치한 외국자본 실투자율 달랑 1.8%

광주시에 대규모 외국 투자유치 사업이 줄줄이 중단되거나 백지화되면서 국외 투자유치 시계를 전면 재검토해야 한다는 지적이 나오고 있다.

특히 지난 4년여동안 유치한 외국투자금액 중 실투자율은 1%대에 불과한데다, 시가 투자유치를 위해 지출한 시민 세금만 수십억원대에 이르는 것으로 나타나 실효성에도 의문이 제기되고 있다.

5일 광주시 등에 따르면 지난 2010년 7월~올 5월 말까지 광주시가 유치한 외국 투자기업은 70개사 2조2305억원이며, 이중 실제 투자로 이어진 것은 18개사 404억원에 불과하다. 금액으로만 따지면 1.8%의 실투자율이다.

이를 위해 광주시가 지출한 투자비용은 14억4700만원에 이른다. 1개사 유치에 8040만원, 1억원 유치에 358만원을 사용한 꼴이다.

해당 업무 전담 공무원으로 외국기업

70개사 2조2305억원 중

18개사 404억원만 투자

보조금 받고 가동 중단도

유치단 운영비용 수십억대

투자유치 시책 재검토해야

유치 담당(사무관)을 비롯한 6명의 직원이 배치돼 있는 만큼 이들의 인건비와 광주시장을 주축으로 한 대규모 해외투자유치단의 운영비용까지 포함하면 수십억원대 비용이 들어간 것으로 추정된다.

이 같이 저조한 실투자율도 문제지만, 이미 투자한 외국업체가 공장 가동을 중단하거나 투자를 차일피일 미루는 사례는 더 큰 문제다.

실제 광학소재 기술을 보유한 미국 RMI사는 지난 2012년 10월 광주시 광산구 평동 외국인투자지역에 공장 문을 열었으나, 최근 자금난 등으로 공장 가동을 중단했다. 광주시로부터 10억원이 넘는 보조금까지 지원받기도 한 이 업체는 자금난이 해결되지 않을 경우 공장을 철수할 것으로 알려졌다.

지난해 10월 광주 월전외국인투자지역에서 공장 기공식까지 연 미국 솔로파워사(CIGS박막형 태양전지 제조업체)도 1년이 다되도록 착공조차 못하고 있다. 2600억원의 투자를 약속했던 이 업체는 기공식 후 갑자기 설계가 완성되지 않았고, 자금조달이 어렵다는 등의 이유로 착공 시기를 연장하고 있다. 최근에는 군사정권이 장악한 태국의 왕실 자금을 유치해 조만간 공장을 짓겠다는 다소 황당한 투자 계획까지 내놓은 것으로 알려졌다.

이 밖에도 지난 2011년에는 광주시투자유치단이 스페인과 미국을 방문해 LED스크린 제조업체(5000만달러 투자)와 협정을 맺고 수소연료전지 광주공장 설립 협약도 체결했으나 모두 무산됐다. 당시 시는 수소연료전지 광주공장 투자유치를 명목으로 시의회를 압박해 본예산에서 10억원까지 확보했으나 없던일이 되면서 시민을 위해 쓰여야 할 10억원만 1년간 방치됐다.

박진표기자 lucky@kwangju.co.kr

학교설립 60주년 기념
“실용음악학과 정기공연”
일시: 10월 6일(월) 오후 7시30분
장소: 광주문화예술회관
광신대학교 062)605-0956

태풍·홍수 등 자연재해 농경지 면적 관계없이 복구비 지원

앞으로 태풍이나 홍수 등의 자연재해로 인한 농경지에 대해 피해 면적에 관계없이 정부가 복구비를 지원한다.

정부는 5일 오전 박근혜 대통령 주재로 청와대에서 영상국무회의를 열고 이런 내용의 ‘재난구호 및 재난복구비 규정 개정안’을 심의·의결했다.

개정안은 태풍·홍수 등 자연재해로 인한 피해가 확인되면 피해 면적에 관계없이 정부가 복구비를 지원할 수 있도록 했다. 지원금 범위는 기존처럼 피해등급에 따라 최소 50만원에서 최대 5000만원으로 유지된다. 정부는 이달 안으로 개정된 규정을 적용한다는 계획이다. /박경기자 jkpark@



최고는 그 누구도 대신할 수 없다
The New C-Class



메르세데스-벤츠 공식 딜러 삼성자동차(주) 광주 경시장 상주광역시 서구 상무대로 1041번지/TEL 062.226-0001
경주광역시 1.99t, 1.509kg, 2307cc, 복합연비 12.1km/l (도시연비: 10.8km/l, 고속도로연비: 14.1km/l), 350cc, 복합CO₂ 배출량 144g/km • C 200 Avantgarde 1.99t, 1.509kg, 2307cc, 복합연비 12.1km/l (도시연비: 10.8km/l, 고속도로연비: 14.1km/l), 350cc, 복합CO₂ 배출량 144g/km • C 220 BlueTEC Avantgarde 2.143cc, 1.625kg, 2307cc, 복합연비 17.4km/l (도시연비: 15.1km/l, 고속도로연비: 21.3km/l), 189cc, 복합CO₂ 배출량 111g/km • C 220 BlueTEC Avantgarde with Powermatic 2.143cc, 1.625kg, 2307cc, 복합연비 17.4km/l (도시연비: 15.1km/l, 고속도로연비: 21.3km/l), 189cc, 복합CO₂ 배출량 111g/km • C 220 BlueTEC Avantgarde 2.143cc, 1.625kg, 2307cc, 복합연비 17.4km/l (도시연비: 15.1km/l, 고속도로연비: 21.3km/l), 189cc, 복합CO₂ 배출량 111g/km
복합 연비는 표준모드에 의한 연비로서 도로나 상태, 운전방법, 차량적재 및 정비상태 등에 따라 실효 연비와 차이가 있습니다.