

데스크 시각

‘싸가지’ 있어야 표심 얻는다



박치경 편집부국장

정치시계가 새미를 향해 치닫고 있다. 국정감사가 끝나고 여야는 예산국회를 버리고 있다. 이 와중에 새정치민주연합에서는 새로운 당내 권력지형 구축을 위한 물밑 싸움이 한창이다.

새정치연합 당권 경쟁을 바라보면서 먼저 떠오른 것은 ‘싸가지론(論)’이다. 지난 8월 김준만 전북대 교수(신문방송학과)가 펴낸 ‘싸가지 없는 진보’는 3개월 가까이 야권의 현주소로 회자되고 있다. 강 교수는 책에서 작금 국민이 야권과 진보를 외면하는 것은 “싸가지 없어서다”라고 일갈했다.

언뜻 속되게 들리는 ‘싸가지’의 의미를 뜯어보자. 무례, 독선, 오만, 도덕적 우월감 등을 지적할 때 많이 쓰이는 이 말은 주로 인간관계나 집단에서 잘난 척하는 사람에게 적용된다. 책에서는 이를 원용해 진보세력 가운데 일부 국회의원의 등이

직위에 어울리는 실력과 양식 없이 거드름 피우고, 국민의 눈에 거슬리게 하는 행태를 비판한다.

지난 7월 국회의원 재보선에서 진보(야권)가 보수(여권)에 차이고, 야당 지지도가 여당의 절반에 머무르는 원인은 본인의 자세를 잃어 싸가지가 없다고 생각하는 국민으로부터 마음을 잃은 데서 연유한다는 게 강 교수의 분석이다.

품위 없으면 등돌리기 마련

그렇다면 진보 본연의 자세는 무엇인가. 대중은 진보에 대해 겸손한 태도로 사회 개혁을 위해 부단히 노력하기를 바란다. 그렇게 하라는 뜻으로 배지를 달아주고 힘을 실어주었다. 그러나 지금의 상황은 유권자 기대와 너무나 동떨어져 생겨난 결과라고 저자는 해석했다.

싸가지가 없다는 것은 예의없다는 말과 통한다. 아무리 선한 의지를 갖고 있더라도 쌍욕을 해대고 격에 맞지 않게 행동하면 본질은 묻히고 거꾸로 비난만 돌아온다.

품위 손상과 싸가지 없음의 대표적인 케이스는 지난 9월 서울 영등포에서 야당 국회의원이 연루된 ‘대리기사 폭행사건’. 새정치민주연합 의원과 당시 세월호 유가족 대표들이 저녁식사 후 대리기사를

불렀다. 기사가 도착했지만 자꾸 출발이 지연됐다. 이에 기사가 불평하고 유족대표들과 폭행이 벌어졌다.

시간을 재촉하는 기사에게 일행 중 누군가가 “1만원 더 주겠으니 좀더 기다려달라”고 대처했다면 불상사는 일어나지 않았을 것이다. 그 사건이 얼마나 뼈아팠으면 우윤근 새정치민주연합 원내대표는 당선되자마자 “합리적으로 품위있는 야당이 되도록 하겠다”는 말로 소감을 대신했을까.

더불어 야권 쇠락을 불러온 한 축은 ‘갑각 문화’다. 지금 국민의 주된 관심사는 먹고 사는 문제다. 그럼에도 ‘심판과 투쟁’만 되뇌고 있다. 결과적으로 야권의 지지도 하락은 자업자득인 셈이다. 진보와 야당이 책무를 잃고 ‘자살골’을 타뜨리는 덕분에도 결코 잘 한 것 없해보이는 여당이 미소를 머금게 됐다

지금과 정확히 거꾸로 하라

고질적인 계파싸움 또한 자중수다. 돌돌 뭉쳐도 거대 여당에 버거울 텐데 스스로 갈라 서서 싸워주니 여권에는 분의 아니게 가장 큰 우군이 되고 말았다.

이쯤에서 해법을 찾아보자. 사실 해결책은 그리 어렵지 않다. 정확히 과거와 거꾸로만 하면 된다. 우선 ‘싸가지 없음’의

대안이다. 진보의 눈살 찌푸리는 언행은 자체의 약점을 가리기 위한 오버라는 측면도 있다는 점을 간과하지 말기 바란다.

진보가 네티에에 정장을 하고, 고상하게 여당과 겨룬다고 해서 변질됐다고 여기는 이는 드물 것이다. 얼마든지 기품을 지니고 올바른 사회와 국민이익을 위해 싸울 수 있다. 이렇게 해도 진보가 싸가지 없다고 말할 사람이 있을 것인가. 국민과의 주파수도 제대로 맞춰야 한다. 목구멍이 포도청인 자영업자나 월급쟁이들이 더 이상 정치구세에 귀 기울일 여유는 없다. 생활고를 해결해주기 위해 이리 뛰고 저리 구르는 야당, 그리고 나서 정의를 부르짖어도 국민은 전혀 늦다고 생각지 않는다.

집안싸움도 거들 때가 됐다. 사실 어느 당이건 당권 확보는 무시할 수 없다. 그러나 현재의 정치구도상 야당의 계파분쟁은 이적행위다. 이를 해소할 수 있는 방법은 자체 탕평책이다. 내년 초 새로운 당 대표가 선출된 후 다른 계파를 요직에 앉혀 융화를 꾀하지 못하면 백년하청이다.

상식적인 품위를 갖추고 국민 눈높이를 맞추라. 여기에 계파를 녹여내 국민을 위한 진보와 야당이 되면 유권자들은 싸가지 있다고 여길 것이다. 그러면 당말야 표도 따라온다.

/unipark@kwangju.co.kr

은편칼럼

공무원 연금개혁 꼭 삭감이 답일까?



강대석 남도향토문화연구원장·행정학박사

공무원 연금이 개혁의 도마 위에 올랐다. 그것چه 발표된 정부의 개혁안을 보면 한마디로 ‘더 내고 덜 받는 구조’로 바꾼다고 한다. 즉 ‘41% 더 내고 34% 덜 받는 구조’이며, ‘신규공무원에 대해서는 국민연금 수준’으로 조정한다는 내용이다.

공무원연금에 대한 개혁의 필요성은 진즉부터 제기되어 왔다. 가장 큰 이유는 재정적자이다. 올해도 2조5000억 원 정도의 적자를 정부예산으로 매워야하기 때문에 개혁이 필요하다는 것이다. 공무원 연금이 그렇게 적자라면 문제가 있기는 하다. 그러나 재정적자를 이유로 연금구조를 바꾸어 공무원들의 사기를 꺾고 기존 수령자들의 연금에까지 같은 대야 할까? 노인복지를 위해서 65세 이상 노인에

게 월 20만원의 기초연금을 주기 위해 박근혜 정부 4년간(2014~2017) 39조 6000억 원의 예산을 퍼붓는 복지국가에서 말이다.

우리사회에는 공무원 연금 개혁에 앞서 잘못된 구조를 바꿔야 할 개혁적 요소들이 너무나 많다. 그러한 잘못들만 바로잡아도 연금적자를 보전할 재원이 충분히 나오고도 남는다. 최근 감사원의 공공기관 감사결과에 의하면 정부투자기관 등 55개 공공기관에서 지난해 노사 이면합의를 통해 인건비를 방만하게 집행하고 부실한 사업검토로 낭비한 예산이 무려 12조 2000억 원에 이른다고 한다. 또 빚더미인 20개 정부투자기관장의 평균 연봉이 2억5000만 원 정도라고 하니 그 방만함에 따르면 정작 개혁을 하고 손볼 곳은 따로 있다는 얘기가 된다. 사실 이러한 것들은 정부가 낙하산 인사만 안하고 선임절차만 제대로 거쳐 임명해도 고쳐질 수 있다고 본다. 낙하산 인물들의 대부분이 정파에 내지는 관피아들로, 태생적 한계와 비전문성으로 인해 노조와 야합하여 임명 공공기관을 방만하게 운영하고 연봉 잔치를 벌이기 때문이다. 전 선장은 부산에 도착한 즉시 해고된 뒤 당국의 조사까지 받았으며, 그 후 취업이 안 되어 고향에서 명계 양식업으로 생계를 유지하고 있었다. 전 선장은 편지에서 “보트 피플을 구조할 때 (나의) 미래와 경력까지 희생하게 된다는 것을 알았지만, 96%의 생명을 살린 당시의 선택을 단 한 번도 후회한 적 없습니다.”라고 적었다. 그 후 2004년 8월 8일 LA공항에서 전 선장을 만난 피터 누엔은 난민구호에 헌신한 사람에게 수여하는 UN의 노벨상인 ‘난센상’에 전 선장을 추천했다. 물론 전 선장은 “누구라도 보트피플을 구했을 것”이라고 겸손해했지만, 당시 보트피플은 25척의 배로 하루 외면당했고 26번째인 ‘광명 87호’에 의해 비로소 구조를 받았던 것이다. 이처럼 전 선장의 숭고한 박애정신과 용기 있는 결단은 현 시국에서 우리에게 많은 것을 시사해주고 있다.

지난 4월의 ‘세월호 참사’ 이후 모두가 ‘앞으로 우리나라는 ‘세월호 사건 이전과

천위원회 등에서 검증절차를 제대로 거쳐 임명한다면 방만한 운영이나 연봉 잔치는 바로 사라질 것이다.

또 국제정자료에 의하면 정부가 정책적 필요에 의해 기업과 일반국민을 대상으로 비교세하고 감면해 주는 국제 감면액이 올해도 33조원에 달하며, 지방자치단체의 지방세 비교세 감면액도 15조원에 이르고도 남는다. 단순 계산으로 48조원의 재원이 비교세 감면으로 사라지고 있는 것이다. 이렇게 선심 쓰듯 감면해 주는 비교세 감면제도를 조금만 정비하여 현제 감면액의 5%만 줄여도 힘있는 공무원들의 밥그릇을 깨뜨리지 않아도 된다는 계산이 나온다.

그리고 차제에 선출직 공무원의 희망연봉제 도입을 제안한다. 올해 대통령의 연봉은 1억9천만 원이지만 직급보조비를 합하면 2억3000만 원 정도이다. 또 국회의원의 세비는 1억3000만 원이며 광역·도시지사는 평균 1억7백만 원, 시장·군수는 평균 8000만 원선이다. 그리고 전국의 지방의원 2888명의 평균 의정조와 야합하여 임명 공공기관을 방만하게 운영하고 연봉 잔치를 벌이기 때문이다. 따라서 선거시 당선된 후 자기가 받을 희망연봉을 공약토록 의무화한다면 많

은 형세가 절약될 것이다. 대다수 후보들이 당선을 위해 무보수나 최소연봉을 공약할 것이 자명하기 때문이다. 물론 정치의 질이 낮아진다거나 다른 부작용을 염려할 수도 있지만 그것은 기우다. 이 세상에 돈보다 명예를 중시하는 분들도 많이 있고, 깨끗하고 바른 정치를 하고자하는 분들도 의외로 많다. 또 우리 국민들이 무턱대고 희망연봉을 만들 비교하고 선택할 만큼 수준이 낮지 않다는 점도 그 해답이다.

덴마크의 국회의사당에 가면 수많은 자전거들이 주차장에 가득하다. 모두 국회의원들이 타고 다니는 자전거들이다. 그들에게는 보좌관도 전용차량도 없지만 국민소득은 6만 달러가 넘는 복지국가다. 우리나라도 국가의 지도층이 먼저 수범을 보이고, 정부 곳곳의 형세가 낱비되고 손실되는 부분을 손질한 뒤, 그래도 재정이 부족하다면 연금개혁에 착수해도 늦지 않을 것이다. 왜냐하면 공무원연금은 정부가 만든 공적연금으로서 스스로 보장해 주어야할 최소한의 의무가 있기 때문이다.

※이 칼럼은 본지의 편집방향과 다를 수 있습니다.

기고

책임의식은 국가와 사회 유지의 근간



한국한 광주 봉산초 교사

자신의 이익과 인간의 생명 사이에서 고민하다, 결국 생명 구조를 선택한 의로운 결정으로 무려 100명에 가까운 목숨을 구해낸 일이 있었다. 우리나라 참치 원양어업 회사에 근무했던 전재용 선장의 이야기이다.

‘광명 87호’는 1년간의 조업을 마치고 부산으로 귀항 중(85년11월14일) 남중국해를 지날 무렵 전 선장은 SOS를 외치는 난파선을 발견한다. 베트남의 ‘보트피플(Boat people)’이었다. 패망한 나라를 탈출한 이들에게 인접국들은 당시 입국 거부, 강제송환 등의 조치를 취하고 있었다. ‘관여하지 말라’는 회사의 지침과 양심 사이에서 선장은 깊은 고민에 빠졌다. 하지만, 죽음에 직면한 보트피플(대표 피터누엔)을 보며, ‘모든 책임은 선장인 내가 진다’는 각오로 96명 구조를 회사에 알리고 ‘부산항까지 열흘’을 함께 버텼다. 선원

들의 침실을 그들에게 내주고 선장실에서 환자를 치료했으며 한국 선원 25명의 열흘치 식량과 생수를 나눠 먹였다.

부산에 도착해 난민소에서 1년 반을 지낸 피터누엔은 이후 미국에서 간호사로 성공하자 생명의 은인인 전 선장을 찾아 나선다. 17년 수소론 끝에 전 선장으로부터 받은 첫 편지에는 뜻밖의 소식이 적혀있었다. 전 선장은 부산에 도착한 즉시 해고된 뒤 당국의 조사까지 받았으며, 그 후 취업이 안 되어 고향에서 명계 양식업으로 생계를 유지하고 있었다. 전 선장은 편지에서 “보트 피플을 구조할 때 (나의) 미래와 경력까지 희생하게 된다는 것을 알았지만, 96%의 생명을 살린 당시의 선택을 단 한 번도 후회한 적 없습니다.”라고 적었다. 그 후 2004년 8월 8일 LA공항에서 전 선장을 만난 피터 누엔은 난민구호에 헌신한 사람에게 수여하는 UN의 노벨상인 ‘난센상’에 전 선장을 추천했다. 물론 전 선장은 “누구라도 보트피플을 구했을 것”이라고 겸손해했지만, 당시 보트피플은 25척의 배로 하루 외면당했고 26번째인 ‘광명 87호’에 의해 비로소 구조를 받았던 것이다. 이처럼 전 선장의 숭고한 박애정신과 용기 있는 결단은 현 시국에서 우리에게 많은 것을 시사해주고 있다.

지난 4월의 ‘세월호 참사’ 이후 모두가 ‘앞으로 우리나라는 ‘세월호 사건 이전과

이후’로 나뉠 것”이라고들 말했지만 작금의 우리 모습은 전혀 그렇지 않은 것이 현실이다. 정치, 행정, 경제, 사회에서 사고와 사건, 불법적인 일이 그대로 재연되고 있지 않는가? 변화의 조짐은 거의 감지되지 않고 있으며, 특히 해골로 나타난 유행 언 씨와 그 일가에 대한 미심쩍은 수사는 국민을 우롱했다는 느낌마저 들게 하고 있다. 정치인들의 행보는 더욱 가관이다. 그래서 ‘참사’ 이후 우리 사회 모든 분야에서 ‘책임감’이라는 화두가 더욱 확산되고 있다. 결국 10월 27일 결심공판에서 선장에 대한 사형을 비롯해 선원들에게 무기징역, 15년에서 30년의 징역이 구형됐으니 앞으로 선고공판을 지켜볼 일이다.

박근혜 대통령은 ‘참사’ 34일째(5월19일) 대국민담화를 발표하며 국민의 생명과 안전을 책임져야 하는 최종책임자로서 사과했으며 눈물까지 보였지만 “하지만 책임을 지겠다며 시의를 표한 정홍원 총리를 책임지면서 결국 정부 고위관리는 아무도 책임지지 않았다. 또한 특별법에 여야 합의가 되지 않아 대통령이 나서야 한다는 목소리가 높았지만 “삼권 분립과 사법제계의 근간을 흔드는 일이다. 대통령으로서 할 수 없다. 법치를 무너뜨리는 일이다”(9월16일)고 했을 뿐이다. 하지만 진정 이들 주장이 불가하다면 차선 대책 마련에 최선을 다하는 모습을 보여줘야 했다. 그래야

담화발표 시의 사과와 눈물의 진실을 우리가 판단할 수 있지 않았을까? 다행히 여론 논란이 속어 특별법이 여야합의로 이뤄진 것에 위안을 삼는다.

작년 한 조사에 의하면 우리나라의 30대 젊은이들의 이민가고 싶다는 비율이 60%인데, 이유는 나라엔 희망이 없다는 것이었다. 또 최근 한 신문사의 서울 남녀 중·고생 약 130명을 대상, ‘한국사회를 신뢰하는가’ 라는 설문에서 ‘신뢰한다’는 의견은 12.4%에 그쳤다. 이처럼 내일의 주역인 청소년·젊은이들이 나라를 불신하고 희망을 느끼지 못하고 있다면 나라 후계력이 없는가? 그러나 우리가 정치적, 지역적, 계층적, 이념적인 이해관계로 싸움질하고 있을 때가 아니다. 이렇게 젊은이들이 국가를 불신하며 희망을 갖지 못한다면 국가적 위기가 닥치지 않을까 염려된다. 하지만 위기는 또 다른 기회일 수 있으니 우리 모두가 책임을 통감, 각성하며 환골탈태적 변화를 꾀해야 할 터이다.

2차 세계대전 직후 독일의 어른들이 젊은이들의 무질서를 보며, “목숨을 걸고 지킨 이 나라를 너희들이 망가뜨릴 것이냐”하며 혼쭐을 냈다는 일화가 있듯이, 우리나라도 기성세대들이 모든 면에서 본을 보여줄바른 사회적 기반을 확실히 다져 무분별한 젊은이들에게 큰 소리로 훈계할 수 있는 당당한 나라를 만들어 가야 한다.

社說

중국發 쇼크 여수산단 생존전략 시급하다

국내 최대 석유화학단지이자 전남의 대 중국 수출 전진기지인 여수 국가산단이 휘청거리고 있다. 중국 석유화학 원료 수출량이 크게 줄어 영업이익이 급감하고 있기 때문이다. 산단의 생존 전략 마련이 시급한 것이다.

여수산단의 부진은 중국 산업구조의 급격한 변화에 기인한다. 중국은 2000년대 초부터 자국 내 석유화학제품 생산시설을 새로 짓거나 증설해 중국의 수출 물량이 대폭 줄어들었다. 중국은 관련 제품 자급률을 75%까지 끌어올린 것으로 파악됐다. 실상가상 석유화학 기초 제품인 국내 에틸렌 생산가는 미국이나 중동보다 10%까지 높여 중국시장에서 고전하고 있다.

이에 따라 여수산단 내 롯데케미칼, LG화학, 여천 NCC 등 대기업들은 영업이익이 큰 폭으로 줄었다. 나프타 분해시설을 갖춘 롯데케미칼은 2011년 대비 2012년 기준 영업이익이 무려 74.7%나 급감했다. GS칼텍스 73.8%, LG

화학 32.2%, 여천NCC는 38.3%가 감소했다.

지역경제에도 불뚱이 번지고 있다. 산단 경기 침체로 지방재수가 급격하게 줄어들고 있는 것이다. 기업들의 영업이익을 저하하고 함께 2012년 984억 원이던 여수시 지방세도 2013년 745억 원으로 감소했다.

물론 중국 쇼크는 어느 정도 예견된 것이었다. 중국은 과거의 물량공세에서 벗어나 품질도 승부를 겨룬다는 전략 아래 차근차근 산업기틀을 다져왔다. 이러한 계획이 가시화되면서 석유화학 제품도 자체 생산에 주력하면서 우리나라 관련 산업이 뿌리째 흔들리고 있다.

이에 대비하는 방안은 행정적 뒷받침과 기술혁신밖에 없다. 여수시는 최대한 빨리 여수산단 민원을 해결해 기업 생산력을 높인다는 방침이다. 관련 업계도 부단한 기술개발과 구조조정을 자구책을 마련해야 한다. 경쟁력을 높여도 살아남기 어려운 게 작금의 현실이다.

장시간 공포 부른 순천만 무인케도차 사고

순천만정원과 순천만을 잇는 국내 최초의 소형무인케도차(Sky cube) 9대가 지난 17일 오전 10시 승객 수십 명을 태운 채 지상 10m 높이에서 동시에 멈춰서는 사고가 일어났던 것으로 뒤늦게 알려졌다. 이날 사고로 승객들은 구조될 때까지 최대 1시간 동안 공포에 떨어야 했으며 승객 4명은 팔과 다치거나 입어 인근 병원에서 치료를 받았다.

무인케도차의 레일 높이는 지상에서 2~10m, 구간 길이 왕복 9.6km이며 최고 운행속도는 시속 40km로 자칫 큰 화를 부를 뻔했다.

이번 사고 역시 운영업체의 안이한 대처가 승객들의 분노를 자아냈다. 1시간 동안 고공에서 두려움에 떨고, 일부 승객은 케도차가 요동치는 바람에 나뭇줄기까지 했는데도 제때 안내방송조차 하지 않았다고 한다. 승객이 휴대전화로 연락을 취한 뒤에야 안내방송을 했더니 안전불감증을 탓하지 않을 수 없다.

이 케도차는 지난 8월 31일 오후에도 30여 분 동안 멈춰섰던 것으로 확인돼 구조적인 안전문제가 제기되고 있다. 더욱 심각한 것은 케도차가 왜 갑자기 멈춰서는지 정확한 원인을 찾지 못했다는 점이다. 무인 조종으로 이동하는 이 케도차는 관제실과 무선통신이 끊어지면 안전을 위해 자동 정지하도록 설계돼 있지만 그 요인을 파악하지 못하고 있다.

업체 측은 증거기록이 끊김 현상이 날씨가 주파수 등의 영향을 받는다는 말만 하고 있을 뿐이다. 그런데도 안전점검 2시간 후 운행을 재개했다니 승객 안전을 우려하지 않을 수 없다.

다중이 이용하는 케도차는 무엇보다 안전이 생명이다. 사고가 발생하면 대형 인명피해로 이어질 수 있기 때문이다. 순천시 등 관계당국은 정식 인원을 철저히 파악해 안전 조치를 취하고 해당 업체의 허술한 대처에 대해서도 책임을 물어야 한다. 또다시 사고가 난다면 순천만의 명예를 더럽히는 일이다.

無等鼓

대표적 구황작물인 고구마가 중국에 전해된 것은 ‘산업 스파이’를 통해서다. 1593년 당시 북건성과 필리핀을 오가며 장사를 하던 명나라 상인 진진룡은 필리핀 현지 토착민들이 ‘여기저기 널린’ 고구마를 주시 삼아 먹는 것을 발견했다.

하지만, 당시 필리핀을 점령하고 있던 스페인은 고구마 종자를 귀하게 여겨 외국인에게는 내주지 않았으며 세금을 막았다. 고구마의 가능성을 알아 본 진진룡은 토착민에게

고금을 통틀어 전세계 산업스파이가 운데 가장 지위가 높은 이는 러시아 황제 ‘표트르 1세’일 것이다. 그는 황제라는 신분은 숨긴 채 네덜란드의 조선소로 위장 취업했다. 이웃나라의 첨단 기술을 배워 러시아에서 전황을 견조하기 위해서다. 직접 연장통을 매고 출근하며 다른 인부들처럼 목재를 나른 황제는 네덜란드 동인도 조선소에서 ‘선박제조 기술’ 수료증까지 받았다.

전세계가 지구촌으로 통합된 지금 ‘산업스파이’는 그 어느 때보다도 기승을 떨고 있다. 우리나라에서도 최근 10년

표트르 1세

간 산업스파이로 인해 잃은 직·간접 피해액이 무려 600조 원에 이를 정도다.

삼성과 LG의 신기술은 물론 대량생산무기와 폭탄 제조기술마저도 해외로 빠져나가고 있다. 신기술, 신물결이 개인과 기업의 흥망성쇠를 떠나 국가의 명운까지 결정하는 핵심요소가 된 것이다. 위장취업까지 해가며 신기술을 익힌

표트르 1세는 결국 강력한 ‘러시아 제국’을 건설했다. 기술 유출을 막고 신기술을 개발을 독려하는 국가 차원의 노력이 절실한 이유다.

/홍행기 경제부장 redplane@

Table with 2 columns: 光州日報 and The Kwangju Ilbo. Includes contact info, subscription rates, and address.