

데스크 시각

‘부정부패 척결’ 더 이상 미룰 수 없다



최재호 사회부장

이다. 하지만 이러한 사실은 역설적으로 역대 정권과 이번 정부가 부정부패 척결을 그렇게 강조해 왔는데 뿌리 뽑히지 않은 가운데 아직 갈 길이 멀다는 예기와 크게 다르지 않다.

국가 몰락의 지름길

최근 방산 비리만 보더라도 어떻게 이런 일이 가능했을까? 말문이 막힐 뿐이다. 앞서 지난해 세월호 참사에서 드러난 ‘관피아’ ‘해피아’ ‘교피아’ 등 부패의 고리는 대한민국 국민들을 참담하게 했었다. 반부패 운동 단체인 국제투명성기구(TI)의 2014년 부패인식지수를 보면 우리나라는 175개 나라 중 43위, 선진국 모임인 경제협력개발기구(OECD) 34개 회원국 가운데서는 하위권인 27위였다는 사실이 이를 잘 말해 준다.

영국의 명재상 글렌드스톤은 “부정부패는 국가를 몰락시키는 가장 확실한 지름길이다”라고 했다. 로마 제국의 멸망과 18세기 말 프랑스 혁명, 20세기 러시아 10월 혁명과 왕족과 귀족들의 부정부패가 주요 원인이었다고 역사학자들은 말한다.

그만큼 부정부패는 한 나라의 흥망성쇠와 직결된다. 윤리적 부패는 더 이상 남의 일이 아니라 우리 모두의 일이다. 그리고 그 대가는 고스란히 우리 모두의 몫으로 돌아오게 된다.

부정부패 척결은 최근 중국에서도 화두가 되고 있다. 시진핑 국가주석은 ‘4개 전면’(四個全面)을 적극 제시하고 이를 강력하게 밀어붙이고 있다. 그 첫 번째가 중국 공산당부터 새롭게 정선무장을 한 뒤 법치로 부정부패를 뿌리 뽑아 사회를 안정시킨다는 것이다.

이러한 바탕 위에 지속적인 개혁을 통해 2021년까지 중국 국민 모두가 배부르고 문화생활을 즐길 수 있는 사회에 진입하도록 하겠다는 것이다. 시진핑 역시 새로운 중국을 위해서는 부정부패 척결이 선결 과제라는 점에 대해 우리와 뜻을 같이 하고 있는 셈이다.

지난 1월 그는 중국 공산당 제18기 중앙기율검사위원회 제3차 전체회의에서 독을 치료하기 위해 ‘뱀을 쫓아 낸다’는 뜻의 ‘괄골요독’(刮骨療毒)이라는 고사성어를 인용했다. “뱀을 쫓아 내고 손목을 잘라 내는 장수의 용기를 갖고 당풍염정(黨風廉政·당의 기풍과 청렴한 정치)을 건설하고 반부패 투쟁을 진행해야 한다”고 말한 것이다.

조선의 엄격한 처벌

‘괄골요독’은 삼국지에서 관우가 적군 화살에 맞은 상처를 치료하는 과정에서 생겨 난 고사성어이다. ‘장사단원’(壯士斷腕: 독사에 물린 손목을 잘라내는 장수의 용기)은 ‘작은 것을 희생하고 전체

를 보존한다’는 뜻으로 당(唐)나라 시인 두고(韋阜)가 지은 ‘술서부’(述書賦)가 출전이다.

조선은 부정부패에 대해서 매우 엄격한 처벌을 했다. 그것은 고려가 망한 이유 중의 하나가 부정부패 때문이라고 판단했기 때문이다. 조선은 뇌물죄를 장물(贓) 자와 더불어 ‘오’(汚) 자를 써서 장오죄(贓汚罪)로 다스렸는데 역모 다음으로 엄하게 처벌했다. 또 부패 관리들을 처벌한 뒤에도 그 명단을 장안(贓案)에 적어서 따로 관리했다.

장안에 등재되면 본인은 물론 자신들도 벼슬길에 나갈 수 없었으며 사위까지 그 대상에 포함됐기 때문에 장오죄에 한 번 걸리면 딸의 혼사길까지 막히게 됐다. 뇌물 한 번 잘못 쓰면 그야말로 패가망신하는 것이었다.

조선의 엄격한 부정부패 방지법을 지금의 대한민국에 적용했으면 하는 마음 간절하다. 기왕 부패척결에 대한 칼날을 세웠으니 성역을 두어서는 안 될 것이다. 더구나 불순한 정치적 목적에 의해 변질되어서도 안 된다. “어떤 대가를 치르더라도 부정부패를 발본색원하겠다”는 이 총리와 세월호 사건 후 국가 대학신을 주창한 박 대통령이 이번에는 정치적 이벤트가 아닌 진정으로 대한민국의 미래를 위한 부패척결의 결연한 의지를 실천했으면 한다. /lion@kwangju.co.kr

社說

전남 연구기관 쓰지못할 고가 장비 왜 샀나

전남도 산하 연구기관들이 제대로 쓰지도 않은 장비를 고가에 매입한 것으로 드러났다. 더욱이 장비 사용률이 1%에 불과한 것도 있다니 한심하기 짝이 없다.

최근 본보가 정보공개를 청구해 전남도로부터 제공받은 자료에 따르면 전남테크노파크의 경우 산하 6개 센터가 453억 원어치의 장비 140개를 보유하고 있다고 한다. 도 생물산업진흥원은 344개 장비를 432억 원에, 녹색에너지연구원 42개 장비를 66억 원에 구매해 사용 중이다. 하지만 문제는 이들 장비의 활용도가 극히 낮았는데 있다. 100억 원에 달하는 장비들이 먼지만 뒤집어쓰고 낯값을 차고 있는 셈이다.

더 큰 문제는 이들 장비가 수요 예측도 없이 구입됐다는 의혹이 일고 있다는 점이다. 실제로 일부 장비는 구입 이후 가동이 1~2차례에 불과한 사례도 있었다. 전남테크노파크 고흥 고분자 센터의 경우 4개 장비가 2~4년간 1~

2차례 쓰였을 뿐이다. 또 생물산업진흥원은 전체 장비의 17%가 가동률이 20%에도 미치지 못했다. 가동률 ‘1%짜리’ 장비도 4개나 됐다.

한마디로 주민 혈세가 줄줄 세고 있다고밖에 볼 수 없다. 감동기관인 전남도는 장비를 일일이 관리할 수 없다는 현실론을 앞세우고 있지만 핑계에 불과하다. 디지털시대에 장비 정보만 체계적으로 관리해도 활용에 관한 문제는 어느 정도 해결된다. 또 활용도가 낮은 장비들에 대해서는 차기 과제 수행이나 예산 배정시 불이익을 주면 활용도를 높일 수 있다.

무엇보다 중요한 것은 차제에 이들 장비에 대한 종합적인 활용계획을 수립해야 한다는 것이다. 연구기관 간 공동 활용시스템 구축도 서둘러야 한다. 연구 인력에 대한 지원도 적극 강화할 필요가 있다. 그렇게 하면 비용 처리를 위한 장비 구입 가능성을 낮출 수 있을 뿐 아니라 최소한 인재라도 키울 수 있다.

구조 헬기 태부족 섬지역 응급환자 어떻게

전남지역에서 운항하고 있는 구조헬기 4대씩 부족해 응급환자 발생시 적절하게 대처하기 어렵다는 지적이다. 기존의 구조헬기 가운데 일부는 정비 중이고, 구조항공기는 섬지역의 경우 이·착륙이 불가능해 사실상 손을 쓸 수 없는 형편이다.

서해해양경비안전본부 소속 목포항 공대는 최근까지 3대의 헬기를 구조·구급 등에 투입해왔지만 지난 13일 가거도 헬기 추락사고에 이어 또 다른 헬기마저 정비에 들어가면서 1대만 운항하고 있다. 비상 상황에 대처할 수 있는 헬기가 1대밖에 없다 보니 사고 헬기 수색 지원활동도 하지 못하고 있다. 여수항공대도 헬기 2대와 고정익 항공기 2대를 보유하고 있으나 헬기와 항공기가 가거도 사고 해역의 수색에 투입된다는 것은 헬기 1대마저 정비에 들어가 구급활동에 손을 놓고 있다.

게다가 대 남은 고정익 항공기는 이·착륙이 가능한 활주로가 확보돼야 운행이 가능해 섬지역 응급 환자 이송

이 어려운 실정이다. 여수항공대 관할 도서지역에서 응급환자가 발생할 경우 투입할 헬기가 없어 ‘골든타임’을 놓칠 우려가 커지고 있는 것이다. 따라서 섬에선 아프지 않아야 한다는 자조 섞인 이야기까지 나오고 있다.

구조 헬기는 섬지역에서 생명줄이나 다름이 없다. 의료시설이 극도로 열악한 현실에 구조 헬기마저 뜨지 않는다면 섬 사람들은 사지(死地)에 내몰릴 수도 있다. 경비정이나 병원선은 육지 병원까지 장시간 걸려 비극적인 상황을 맞을 수 있기 때문이다.

정부는 먼저 구조 헬기를 확대하는데 주력해야 한다. 물론 많은 예산이 소요되는 헬기를 한꺼번에 확보하기는 어렵겠지만 예산을 늘려 확충에 나서야 한다. 현재 전남도가 거점병원과 연계해 운영 중인 ‘닥터헬기’도 적극 확대할 필요가 있다. 섬지역에 헬기가 안전하게 이동할 수 있는 착륙장을 설치하는 것도 시급한 과제다.

은편칼럼



임명재 약사

아시아문화의 전당이 성공하려면

이고 실질적으로는 광주시민 자체적으로 문화컨텐츠를 소비할 수 있는 역량을 키우는 것이 아시아문화 중심도시로서 자리매김 하는데 가장 중요한 요소다. 예를 들어 야구를 좋아해서 프로야구경기를 관람하러간다고 할 때 만약 내가 직접 야구를 하고 있다면 그 열정은 단순히 좋아 하는 것보다는 몇 배 더 강렬해질 것이다. 다시 말해 내가 이해하고 즐길 수 있는 것이 문화소비를 하는데 매우 중요한 요소가 되는 것이다. 대중적인 예술이 아니라 클래식이나 평소 접하지 못한 공연과 전시가 이루어질 때 시민들이 그러한 예술작품에 대한 이해와 몰입을 할 수 있는 내공이 길어져 있다면, 광주 시민들이 저마다 음악을 즐기고 악기를 하나쯤은 다룰 수 있다면, 풍경과 인물을 스케치할 수 있고 예술가들의 작품을 이해할 수 있다면, 오페라와 연극을 영화만큼 좋아할 수 있다면, 호프집에서 문화예술에 관해 떠들며이고, 목욕탕에서 주부들이 자신이 관람한 문화컨텐츠에 대해 수다를 떨고, 지나는 아이들이 악기하나쯤은 들고 다니는 것이 흔해질 때, 광주는 우리나라는 물론 아시아를 넘어 세계적으로 문화 예술을 즐기고 소비하는 도시가 될 것이며, 그 정도 수준이 되었을 때 아시아문화

의 전당이 시드니의 오페라 하우스와 같은 명소가 될 것이다.

둘째, 문화컨텐츠가 생산되고 거래되고 판매되는 도시가 되어야 한다. 예술인의 창작활동을 지원하는 제도와 경제특구와 같은 정책을 문화특구로 지정하여 문화에 대한 지원이 이루어질 때 세금을 부과하고, 외국인 구매를 할 경우에는 특히 우대하는 정책이 도입되어야 한다. 그리고 광주 지역에서 문화예술과 관련된 교육이나 지도를 하는 예술지원 사업이 번성할 수 있는 노력을 특별히 기울여야 한다. 훌륭한 지도자를 초빙해서 마음껏 교습활동을 할 수 있는 공간을 제공하고 전국에 홍보와 마케팅을 대행해주는 조직과 서비스를 제공해야 한다. 그래서 광주가 대학입시나 전문가 육성 분야에서 매우 중요한 도시가 되어야 한다. 문화예술을 교습하는 학원과 같은 곳이 번성하는 것이 문화컨텐츠가 곧 광주의 새로운 먹거리가 될 수 있도록 해야 한다.

셋째, 문화예술을 특별히 교육하는 도시가 되어야 한다. 광주광역시와 교육청은 함께 노력해서, 문화예술활동을 지원 하는 조례를 만들어 어린이부터 노인에 이르기까지 생애주기 동안 꾸준히 광주에서 문화예술 활동을 누릴 수 있도록 해야

한다. 무상급식과 같은 제도처럼, 광주시민이면 누구나 무상으로 또는 저렴하게 자기가 원하는 예술활동을 할 수 있도록 교육받을 기회를 제공해야 한다. 어린이집에서 학교에서 그리고 아파트 주민센터에서 동사무소 주민자치센터에서 배움의 기회를 제공해주어야 한다. 광주에서 영입활동을 하는 기업들에게도 참여를 유도하여 하고, 학생들이나 시민들이 공연이나 전시를 관람하고 그 증표를 제출하면 어떤 인센티브를 제공하는 정책을 도입해야 한다. 내가 이해하고 즐길 수 있다면, 내가 관심 있는 분야의 전문 예술인들의 창작활동이 진정 경이롭고 아름답게 느껴질 것이고, 그렇다면 결코 문화컨텐츠 구매에 인색할 수 없을 것이다. 예술인들은 광주에서 살고 싶어 하는 것이다.

울곡 이이 선생이 임진왜란을 예측하며 ‘10만 양병설’을 주장했다. 아시아문화 중심도시를 지향하는 광주는 ‘10만 문화인 양성운동’을 전개함으로써 광주가 공해없는 사업인 문화예술을 소비하는 도시가 되길 바란다.

..... 은편칼럼은 오피니언 기고 최우수작 수상자의 모인인 ‘은편칼럼’ 회원들의 칼럼을 실는 코너입니다.

기 고

광주정신으로 명품 안전지하철을 기대하며



나석주 광주도시철도공사 안전정책본부장

기하고 있다. 광주시는 ‘만전지책(萬全之策)’의 자세로 안전성 논란을 해소하기 위해 민관 합동 유류시찰 등 전면적인 조사에 나섰다. 필자도 최근 도시철도운영 전문가 자격으로 광주시 주관 민관 합동시찰단과 함께 헝가리, 프랑스, 독일 등의 유럽 저심도 경전철의 시설물과 급곡선 구간의 열차운행 시스템, 이용자 편의 시설물에 대한 안전성 문제 등을 현장에서 직접 눈으로 확인해왔다.

1896년 세계에서 두 번째, 그리고 세계 최초 전기방식의 헝가리 부다페스트지하철 1호선과 전체 노선 중 80% 가량이 저심도 구간으로 건설되어 운영되고 있는 프랑스 리옹 메트로 D선 등 유럽 각 도시들의 유사깊은 저심도 경전철의 안전성을 되짚어볼 좋은 기회였다.

지난 2002년 유네스코 세계유산으로 등록된 부다페스트 1호선의 경우 An-drassy거리 아래의 터널은 개착방식(지상에서 퍼 나가는 방법)으로 지붕위가 곧 도로라고 불릴 정도로 매우 낮고, 햇볕이 역사안까지 들어올 정도였다.

120년전 대심도(大深度)로 건설할 기술력 부족으로 인해 불가피하게 저심도 공법으로 시설한 부다페스트 1호선과 프랑스로 메트로 D선 등은 도로 바로 밑으로 지하철이 다니고 있지만 지금까지 안전과 소음에 문제가 없었다고 한다.

특히 대부분의 역이 경비 점검을 위해 무인역사로 운영되고 심지어 스크린도어가 설치되지 않는 구간에서의 무인자동운전체계를 보면서 우리에게 익숙지 않은 운영시스템에 대한 낯섬도 있었지만 성숙한 시민의식으로 안전사고 발생빈도가 많지 않다는 사실에 깊은 감명을 받았다.

이는 만큼 보인다고 했는가? 이렇듯 안전성, 경제성, 친환경성 등 저심도 지하철 공법의 특장점을 직접 눈으로 보고 듣고 확인하니 광주도시철도 2호선에 대한 믿음은 확신으로 바뀌었다.

저심도 경량전철은 도로 밑 지하 5~7m에 건설해 일반 지하철보다 건설비가 적게 들고 도시미관이나 소음문제 해결은 물론 버스, 택시와의 환승·접근성도 용이하다. 또한 무인운전시스템 등 무인역사로 운영되어 인건비가 절감되는 등

경제성도 뛰어나다. 특히 화재등 비상시 대피가 용이하고 자연채광 환기가 우수하여 안전과 친환경 측면에서도 장점을 갖고 있다.

아무리 비싼 비용을 들여 대심도로 건설하고 완벽한 안전정책과 최첨단 안전 시스템을 도입한다 하더라도 무결점 안전지하철이 저절로 되는 건 아니다. 이러한 정책이나 시스템 못지않게 중요한 것은 시민의식 변화다.

막대한 비용을 들인 스크린도어도, 수명이 상주하는 유인역도, 무결점의 안전정책도 안전불감증에 젖어있는 이용자의 사고를 완벽하게 예방할 수는 없다. 최첨단 시스템으로도 해결 못했던 안전문제를 유럽인들은 ‘선진 시민의식’으로 극복했던 것이다.

유럽인들에게 성숙한 ‘시민의식’이 있다면, 다행히도 우리에게도 이에 못지않은 ‘무동의 정신, 대중의 정신’이 있다. 이번 저심도 경전철의 안전성 논란은 물론 푸른숲길의 문제 등 광주도시철도 2호선 건설에 산재해 있는 문제점들도 자랑스런 ‘광주정신’으로 슬기롭게 극복할 수 있지 않을까 기대해 본다.

독자투고·기고 환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오. 501-710 광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-696 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr

**無 等 鼓**

인류는 오랜 옛날부터 자신이 소유한 물건이나 제품에 표식을 해왔다. 이른바 브랜드다. 노르웨이 고어 ‘brandr’에서 유래된 브랜드(brand)의 원래 의미는 ‘태운다(to burn)’였다.

그리고 유럽에선 가족의 소유자가 자기 가족에 낙인을 찍어 소유주를 명시하던 풍습이 있었다. 이집트에서 벽돌에 제조자를 명시해 품질을 보증했던 일이나 영국에서 위스키 제조업자들이 나무통에 인두로 불도장을 찍은 것도 일종의 브랜드다.

우리나라에서도 생산자의 이름이나 목적을 표시하는 전통이 있었다. 통일신라시대 만들어진 기와의 수막새에는 기와를 만든 지역을 의미하는 ‘寒’이라는 글자가 새겨져 있다. 조선시대 분청사기 대접 바닥에 새겨진 장흥고(長興庫)는 생산 목적을 표시하는 것이다. 장흥고는 공벌 내 물품 보급을 담당하는 관청인데 장흥고라고 새겨진 분청사기는 공물로 바치기 위해 위해 유대인에게 ‘다비드의 발’이라는 마크를 붙여 확실한 것은 극단적인 브랜드 사례다.

현대에는 브랜드가 단순 표식을 넘어 국가나 기업의 총체적인 가치를 담고 있다. 일본의 도요타자동차는 미국 시장에서 품질을 인정받지 못하자 도요타라는 회사 브랜드 대신 렉서스라는 전혀 새로운 브랜드를 만들어 고급 승용차란 이미지를 구축했다.

세계 최고의 기업인 애플의 브랜드 가치는 무려 1283억 달러(약 142조 원)로 우리나라 한해 예산의 절반 가까이 나 된다. 요즘 젊은이들이 ‘사과’하면 일종의 브랜드다.

이브의 사과나 월리엄텔의 사과, 뉴턴의 사과 대신 한입 베어 먹은 애플의 로고를 떠올리는 것도 무리는 아니다. 우리 지역에도 파워 브랜드 사례는 있다. 토종 배터리의 대명사적인 로케트전기는 1999년 미국 듀라셀전지에 7년간 국내 상표권과 영업권 일부를 임대하는 조건으로 815억 원을 받았다. 이중 660억 원이 브랜드 가치였다.

전남이 최근 10년간 17개 광역 자치단체 가운데 가장 많은 488개의 브랜드를 등록했다는 소식이다. 소비자와 소통하려는 노력에 박수를 보낼 일이지만 이제 파워 브랜드 몇개가 더 중요한 시기가 됐다. /장필수 정치부장 bungy@

**파워 브랜드**

<b>光 州 日 報</b>		<b>The Kwangju Ilbo</b>	
사창·발행·편집·인쇄인 <b>金汝松</b> 주필 <b>申港樂</b> 편집국장 <b>程厚植</b>			
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11(일간)		광주광역시 동구 금남로 238 (우편번호 501-710)	
<b>대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600</b>			
편집국안내 (대표 FAX 222-4918) 편집부 2200-649 정치부 2200-642 (대표 FAX 222-4918) 사회부 2200-663 (대표 FAX 222-4267)	경제부 2200-632 문화생활부 2200-661 여론매체부 2200-696 체육부 2200-697 사진부 2200-693 조서부 2200-571	경영지원국 2200-515 (F A X 222-8005) 광고매케팅국 227-9600 독자서비스국 2200-551 (F A X 227-9500) 디지털실 2200-536 프로젝트팀 2200-555 (F A X 02-773-9335)	문화사업국 2200-541 (F A X 222-0195) 독자서비스국 2200-551 (F A X 227-9500) 서울지사 02-773-9331 (F A X 02-773-9335)
*구독료 월정 10,000원 1부 500원			
<b>본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다</b>			