다산포럼

‘금융개혁 10대 과제’와 인터넷 전문은행

유 철 규
성공회대 사회과학과 교수

새누리당과 금융위원회는 지난달 27일 당정 협의를 거쳐 ‘금융개혁 10대 과제’를 발표했다. 현 정권이 4대 개혁의 하나로 강조해 온 금융개혁의 실체가 무엇인지 궁금해 하던 사람들에게는 큰 관심의 대상이 될 만했다. 그런데 정작 여기에 포함된 과제들 대부분이 ‘개혁’이라기보다는 금융 당국이라면 당연히 일상적으로 개선하고 처리해야 할 일들이라는 점에서 많은 이들의 고개를 갸우뚱하게 만들었다.

개인종합자산관리계좌(ISA) 가입 대상과 비과세 한도 확대, 10%대 중(中)금리 대출 상품 출시, 보이스 피싱과 불법 사금융 근절, 보험 사기 강력 처벌 강화, 정책금융기관을 통한 창업 3~7년 차 벤처기업 지원 강화, 효율적인 기업 구조조정 시스템 구축, 관광 등 서비스업 분야 자금 공급 확대, 금융상품 약관 보고제도 개선까지 구체적으로 열에 아홉이 정부가 일상적인 업무로 이미 발표했거나, 추진하고 있는 내용들이었기 때문이다.

대통령이 나서서 “금융은 우리 경제에 있어서 혈맥과 마찬가지이기 때문에, 이 개혁은 우리 경제의 미래가 달린 문제”라거나 “글로벌 금융 위기 이후 세계 금융 질서가 바뀌고 있으며, 그 흐름을 따라가지 못하면 우리 금융산업은 도태될 것”이라고 비장하게 강조하던 것과는 뭔가 앞뒤가 맞지 않는다. 글로벌 금융 위기 이후 주요 선진국들은 대부분 금융감독 강화로 방향을 틀고 있는데, 금융감독의 정상화는 빠진 채 규제 완화에만 매달려 있는 것도 논란이 되고 있다.

박 대통령은 지난 7월에도 “그동안 금융감독 개선, 기술금융 정착, 핀테크 활성화 등 다방면에서 금융개혁이 추진되고 있지만 아직 국민들은 금융개혁을 왜 하는지 체감도가 낮다”고 진단한 적이 있는데 모처럼 정확한 진단이다. 그런데 이번 10대 과제 발표를 통해 국민들이 현 정부가 추진한다는 금융개혁의 내용과 목적을 잘 모르는 이유가 분명해졌다. 공무원들이 개혁의 방향과 목표를 대통령 말마따나 ‘분명하게 마음에 되새기지 않아서’가 아니라, 공무원들 스스로 마음에 새길 개혁의 방향과 목표 자체를 모르고 있다는 것이다. 마치 창조경제의 개념을 둘러싼 정권 초기의 논란 때 대통령 말고는 아무도 몰랐던 것과 같은 그런 양상이다.

10가지 금융개혁 과제 가운데 8번째 제시된 인터넷 전문은행의 금산분리 제한을 푼다는 과제는 그 함량이나 타당성, 그리고 현실적인 실현 가능성과 무관하게 그래도 ‘개혁’(혹은 개악이라고 하더라도)의 반열에 올려놓을 만하다. 인터넷 전문은행을 주도하게 될 IT 기업의 지분한도를 현행 4%에서 50%로 확대하는 내용을 담고 있어서 산업자본의 은행지배를 막고자 도입하고 있는 은산분리 혹은 금산분리 원칙을 무너뜨리려는 것이기 때문이다.

그러나 이번에 인터넷 전문은행 사업자로 선정된 카카오 뱅크와 K 뱅크가 현행 은행법 준수를 전제로 지배구조와 수익모델을 짰고, 그 상태에서 타당성을 인정받은 것이기 때문에, 향후 이들 은행이 자리를 잡을 경우 금산분리 완화가 반드시 필요한 것인지 의심받게 될 것이다. 정부는 인터넷 전문은행에게 현재 실종된 은행 간 경쟁을 되살리는 메기의 역할을 기대하고 있으나, 앞서 인터넷은행이 도입된 미국·유럽·일본의 경우 인터넷은행들이 전체 은행권 자산의 1~3% 정도를 차지하는 것으로 알려져 있다. 이 정도로는 메기라 부르기 힘들다.

한편 인터넷 전문은행의 영업 대상은 10%대 중(中)금리 시장이고, 핵심 수익기반이 ‘앱투앱 결제 방식’을 통해 고객과 판매자를 직접 연결함으로써 밴(VAN)사나 카드사의 수수료를 아예 없애는 데서 찾아진다고 하니, 경쟁 상대는 은행이 아니라 저축은행·캐피탈·대부업·신용카드사라고 해야 한다. 인터넷 전문은행의 도입 자체는 세계적 추세를 따르는 것이고 그 자체로 혁신적인 의미가 있다고 보지만, 은행을 보유한 대형 금융지주회사의 독과점 구조를 그대로 두고는 결코 인터넷 전문은행이 금융개혁에 어떤 역할을 하리라고는 기대하기 힘들다.

서재, 세상을 말하다

이상적(李尙迪)의 해린서옥(海隣書屋)

박 철 상
문학박사·광주은행 영업지원부장

국가간 교류가 활발해질수록 외국어가 중요해지는 건 당연한 현상이다. 조선시대에도 그랬다.

특히 조선후기에는 청나라 문인들과 교류가 잦아지면서 중국어에 대한 관심이 늘어났고, 역관(譯官·통역을 담당하는 관리)이 중시되었다. 대표적 인물이 이상적(李尙迪·1803~1865)이다. 대대로 역관을 배출한 집안에서 태어난 그는 어려서부터 역관에 뜻을 두었고, 23세 되던 1825년에 한학(漢學·중국어)으로 역과에 합격하였다. 이후 그는 1829년을 시작으로 12차례나 사신을 수행하며 연경에 다녀왔다.

그는 문학적 재능이 뛰어나 연경의 문인들에게 인정받은 시인이기도 하였다. 헌종(憲宗)은 그의 시를 즐겨 읊었는데, 이상적은 이를 자랑스럽게 여겨 자신의 시집을 ‘은송당집’이라고 하였다.

당연히 연경에는 이상적의 친구들이 많았다. 그 중 장요손(張曜孫·1808~1863)은 ‘해내존지기(海內存知己), 천애약비린(天涯若比隣)’이라는 두 구절을 도장에 새겨 이상적에게 선물하였다. ‘세상에 나를 알아주는 친구가 있으니, 하늘 끝 멀리 떨어져 있어도 이웃에 사는 것과 같다네’라는 의미이다. 이상적은 귀국한 다음 ‘해린(海隣)’이란 두 글자를 가져다 자신의 서재 이름으로 삼았다. ‘해린서옥’이란 이름은 이렇게 탄생하였다.

이상적의 서재 해린서옥은 청조 문물이 조선으로 유입되는 창구 역할을 하였다. 수많은 청나라의 서책과 서화, 그리고 금석문이 이상적의 해린서옥을 거쳐 조선으로 유입되었다. 이상적은 이렇게 조선의 대표 역관으로 성장하였고, 두 나라 문화교류의 핵심인물이 되었다. 이상적이 이렇게 성장한 배경에는 추사 김정희가 있었다. 김정희는 당시 중국의 상황을 손금 보듯 훤히 알고 있었다. 그야말로 중국통이었다.

그런데 김정희가 중국통이 된 배경에는 또 역관들이 있었다. 이상적은 그 중에서도 단연 독보적인 존재였던 것이다. 연경에 만들어 놓은 그의 인적 네트워크는 어느 누구도 넘볼 수 없을 정도로 막강하였다. 이후 정치적 문제로 제주도에 유배된 김정희는 이상적에게 아무런 힘이 될 수 없었다. 하지만 이상적은 그가 유배중임에도 불구하고 어렵게 구한 서적들을 제주도의 김정희에게 보내주곤 하였다. 어렵게 구한 책들을 당시의 권력자들에게 바쳤다면 출세가도를 달렸을 텐데, 굳이 바다 밖 먼 곳에 유배중인 김정희에게 보내줬던 것이다. 하지만 김정희는 이상적의 앞길에 아무런 도움을 줄 수도 없는 처지였다. 그저 그림이나 한 폭 그려 그 고마움을 표시할 수밖에 없었다. 김정희는 ‘논어’의 자한편에 나오는 ‘세한연후지송백지후조(歲寒然後知松柏之後彫)’라는 구절을 떠올렸다. ‘추운 겨울이 되어야 소나무와 잣나무가 시들지 않는다는 것을 알게 된다’는 의미이다.

김정희는 언제나 변함없는 이상적의 행동에 감격한 나머지 ‘세한도’를 그리고 끝에 그 사연을 적어 이상적에게 보내준 것이다. 이상적은 김정희가 보내온 ‘세한도’를 보고서 눈물을 흘렸다. 자신의 절개를 높게 평가한 김정희가 오히려 고마웠던 것이다. 그는 ‘세한도’를 잘 포장하여 연경으로 가져갔다. 그곳의 친구들에게 자랑하고 싶었던 것이다. 연경의 친구들은 ‘세한도’와 김정희의 글을 보고서 이상적의 고결한 인품과 절개에 다시 한 번 감격하였다. 그리고는 앞 다투어 글을 짓고 이상적의 의리를 칭송했다.

이상적의 해린서옥은 19세기 청조 문화 수입의 전초기지였다. 따라서 해린서옥이 없었다면 김정희 또한 존재하지 않았을지도 모른다. 김정희가 제주도에 유배되어 있을 때도 이상적은 언제나 김정희의 이웃에 살고 있는 듯이 행동하였다. ‘세상에 나를 알아주는 친구가 있으니, 하늘 끝 멀리 있어도 이웃에 사는 듯하네.’ 바로 김정희와 이상적의 관계도 그랬을 것이다. 눈 내리는 겨울이 되면 ‘세한도’와 함께 해린서옥이 기억되는 것도 이 때문일 것이다.

기 고

광주-대구고속도로 개통에 부쳐

이 학 구
한국도로공사 담양함양건설사업단장

옛 88올림픽고속도로는 1980년 9월에 건설계획을 세우고 1981년 10월에 착공하여 2년 8개월만인 1984년 6월에 준공한 고속도로다. 원래 동서고속도로(東西高速道路)로 명칭을 정했으나 1988년 올림픽대회를 서울로 유치한 것을 기념하기 위해 88올림픽고속도로로 결정됐다.

이 도로의 개통 당시에는 영·호남 지역이 직접 연결됨으로써 상호 교류가 촉진되고, 두 지역의 산업을 연계하여 지방 산업을 활성화할 수 있는 기반을 마련하였다는 긍정적인 평가도 있었다. 그러나, 대부분 구간의 제한속도가 80km/h로 왕복 4차로의 국도보다 못한 상태로 30여년간 운영되어온 국내 유일한 편도 1차로 고속도로이기도 했다. 선형이 가파르고 불량한 곳이 많아 고속도로 사망률 1위라는 불명예와 확장요구 민원이 끊임없이 제기되어 온 고속도로였다.

국민안전 확보와 영호남 교류의 교두보 역할 증대를 위해 한국도로공사는 지난 2008년 옛 88올림픽고속도로에 대한 확장공사를 시작하여 7년간의 공사 끝에 올해 12월22일 4차로의 광주·대구고속도로를 새롭게 개통하게 됐다. 광주·대구고속도로 확장개통으로 이미 개통된 구간인 고서에서 담양까지 16.6km구간과 성산에서 옥포까지 11.5km 구간을 연결하는 총 142.8km의 구간을 4차로로 안전하게 운행할 수 있게 된 것이다. 이를 통해 주행거리가 10km단축되고 통행속도가 20km/h 상승돼 연간 760억원의 물류비를 절감할 수 있게 되었으며 1만8000명의 고용유발과 4조2000억원의 생산유발 효과를 기대할 수 있게 됐다.

또한 9개소의 나들목(강천산·남원·동남원·지리산 등)과 3개소 분기점(남원·함양·고령)이 유명 관광지와 주요 도시들을 연결하게 됨으로써 지역발전 및 관광 활성화에도 기여할 것으로 기대되고 있다. 여기에다 휴게소 7개, 졸음쉼터 5개소를 추가 설치하여 편리하고 쾌적한 고속도로가 되도록 했다.

새롭게 확장 개통되는 광주·대구고속도로는 국민안전을 최우선으로 하여 모든 구간에 콘크리트 중앙분리대를 설치했고, 터널에는 긴수명·친환경 LED조명을 설치하여 운전자 주행안전을 향상시켰다. 교량에는 별도의 대피시설을 설치하여 교량에서 사고 발생시 운전자가 대피할 수 있는 공간을 마련한 게 특징이다.

이번 확장공사는 기술력뿐만 아니라 조형미가 반영됐다. 야로대교는 국내 교각 중 가장 높은 110m로 우수한 기술과 경관을 자랑하며, 함양톨게이트는 한옥 형식으로 함양군의 선비문화의 특징을 잘 살려내어 함양군의 관문 역할을 충실히 다 할 것으로 기대된다. 또한 절토비탈면 보강을 위해 설치한 계단식 옹벽은 운전자의 입장에서 위압감을 느낄 수 있어 안전운행을 위한 경관개선의 일환으로 계단식 옹벽에 능소화를 주제로 한 파타일을 시공하여 환경과 조화를 꾀했다.

또한 옛 88올림픽고속도로는 지리산을 관통하여 30여년간 백두대간의 단절을 가져왔으나 이번 확장공사를 통해 그 동안 단절된 생태축을 복원했다. 복개형식 터널을 설치하고 터널상부를 식물군락으로 조성하여 터널 상부로 야생동물이 자연스럽게 이동할 수 있도록 배려한 것이 대표적이다. 생태축 및 산악지역에 야생동물 유도울타리를 설치하여 야생동물 로드킬 사고가 최소화 되도록 했다.

또한 확장구간 내 기존 산림에서 이식한 자생수목을 최대한 고속도로에 이식 활용하여 고속도로 확장공사로 인한 자연환경 훼손이 최소화 되도록 했으며, 신설 고속도로 개통 후 발생예정인 기존 88고속도로 폐도는 지자체 이관, 졸음쉼터 조성, 녹화복원 등을 통해 고속도로 자원이 낭비되는 것을 최대한 방지했다.

이번 확장공사가 순조롭게 진행된 것만은 아니었다. 확장공사의 특성상 교통전환을 해가며 공사를 진행해야함에 따라 건설중 안전사고와 교통사고가 동시에 상존하는 열악한 공사여건에 노출되어 공사를 추진했다. 공구별 평균 3번 이상의 하도급사의 부도 등으로 공사가 중지되고 공사대금 지불 지연 등에 따른 민원이 빈발하여 행정업무가 마비된 적도 있었다. 그리고 전체 사업비의 50%가 사업 후반 3개년에 집중되어 촉박한 공기를 맞추기 위해 철야작업도 불사해야 했다.

지난 7년 동안 광주·대구 고속도로 확장공사에 피와 땀을 흘려 참여하신 건설인들께 다시 한번 감사의 말씀을 드리며 새롭게 탄생한 광주~대구간 고속도로가 더 안전하고 새로워진 국민대통합과 창조경제에 기여하는 선도적 역할을 다하리라 기대한다.

社 說

안철수 신당 창당… 호남 민심 어디로 가나

아무래도 내년 총선에서 호남의 유권자들은 행복한 ‘선택의 고민’을 해야 될 것 같다. 기존의 새정치민주연합과 새로운 안철수 신당 또는 천정배 신당 후보 간에 치열한 경쟁 구도가 형성될 가능성이 많아진 가운데 어쩌면 막대기만 꽂아 놓아도 당선이 된다는 그동안의 ‘막대기 선거’에서 벗어날 수 있을지도 모르기 때문이다.

총선이 불과 4개월도 남지 않은 상황에서 무소속 안철수 의원이 어제 독자 신당 창당을 공식 선언했다. 안 의원은 신당 세력과의 연대 가능성은 열어 두었지만 제1야당인 새정치연합과의 연대는 생각하지 않고 있다는 입장을 분명히 했다.

이렇게 될 경우 내년 총선은 일여다야(一與多野) 구도로 야권 내부의 진검승부가 불가피하다. 따라서 호남의 유권자들도 사실상 후보에 대한 찬반투표가 아닌, 인물을 골라서 찍을 수 있는 기회를 얻을 수 있게 된 것이다.

막판에 어떤 연대가 있을지는 아직 모르겠지만 안 의원이 새정치연합과의 연대 없는 신당 창당을 표방함에 따라, 당장 야권의 수도권 총선 전략에도 비상이 걸렸다. 수도권은 전통적으로 5% 이내의 박빙 승부가 펼쳐지는 곳이 많은 데다, 호남의 민심은 수도권 내 호남 출신 유권자의 표심에도 영향을 줄 가능성이 높기 때문이다.

이래저래 호남의 민심의 향배에 관심이 쏠린다. 최근 여론조사 결과를 보면 안 의원에 대한 호남의 지지도 상승세가 뚜렷하다. 이대로 가면 호남권 의원들의 안철수 신당행이 가속화될 수도 있을 것이다. 문재인 대표에게 ‘마지막 통첩’을 한 김한길 전 대표의 앞으로의 행보도 호남 민심에 영향을 미칠 수 있는 요소다.

어찌 됐든 다가오는 선거에서 3자구도는 피할 수 없게 됐다. 문제는 어느 당이 참신한 인재를 더 많이 영입하느냐이다. 그 나물에 그 밥인 당이라면 호남의 민심이 외면할 것임은 당연하다.

광주-대구 고속도 이어 이젠 내륙철도까지

오늘 광주-대구고속도로가 4차선으로 확장 개통해 영호남 간 마음의 거리도 그만큼 좁고 가까워졌다. 양 지역에서 원했던 또 하나의 숙원 사업이 해결된 셈인데, 이제 광주와 대구를 잇는 내륙철도 건설도 서두를 필요가 있다.

광주~대구 간 철도는 갑작스럽게 나온 이야기가 아니다. 국토 균형발전을 위해 여러 차례 검토됐었고 최근에는 ‘달빛동맹’으로 활발한 협력사업을 벌이고 있는 광주시와 대구시가 정부에 공동 건의할 정도로 중차대한 프로젝트다. 정부도 국가철도망 구축 계획 검토 대상 사업에 반영해 연구 용역을 진행하는 등 주목하고 있다.

예상 노선은 광주~담양~순창~남원~함양~거창~해인사~대구 구간으로 총 191.6km에 이르며 사업비는 모두 4조8987억 원으로 추산된다. 계획이 실현된다면 경부선·호남선·경전선·전라선 등과의 연계 교통망 구축으로 영호남 교류 활성화를 통한 동서화합과 철도 인근지역 발전에도 기여할 것으로 기대된다.

하지만 천문학적인 예산이 수반되는 대역사인 만큼 국책사업으로 추진해야 실현 가능성을 높일 수 있다. 광주시와 대구시는 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025년)에 이 사업이 빨리 가시화되도록 해달라며 같은 목소리를 낸 바 있다.

양쪽 주민과 지역 산업계 및 정치권이 힘을 보태 국가철도망 계획으로 확정하는 데 총력전을 전개하는 것이 중요하다. 내륙철도 건설을 이미 결성된 달빛동맹 현안으로 추진한다면 추동력이 훨씬 커질 수 있을 것이다.

더불어 오는 2017년 치러질 제19대 대통령 선거 공약사업에 이를 포함하도록 하는 방안도 고려해 볼 만하다. 사안의 중대성을 감안해 어느 후보라도 수용할 가능성이 큰 만큼 전략적으로 대처하자는 것이다. 영호남의 역량을 결집해 광주~대구 철도 건설을 앞당긴다면 동서화합도 그만큼 빨라질 수 있을 것이다.

無 等 鼓

남극의 산타

“…우리를 너무도 멀리, 너무도 안전하게 실어다 주었다. 그리고 잔인한 얼음에 항복하기 전까지 그 어떤 배도 할 수 없을 만큼 용감하게 싸웠다.” 꼭 100년 전인 1915년 11월, 영국 탐사선 ‘인듀어런스호’ 선장인 프랭크 워슬리는 남극해에서 유빙(流氷)에 의해 침몰하는 배를 바라보며 일기장에 이렇게 기록했다.

증기기관 엔진을 장착한 범선에는 어니스트 새클턴 대장이 이끄는 남극탐험대원 27명이 타고 있었다. 새클턴은 개썰매를 이용해 남극 대륙을 사상 최초로 횡단할 계획이었다. 하지만 탐사선은 남극 대륙 상륙을 앞두고 유빙에 좌초돼 얼음 속에 그만 갇히고 만다.

한 대원은 당시 상황을 ‘초콜릿바 속에 박힌 아몬드처럼 얼어 버렸다’고 묘사했다. 배는 극지탐사를 위해 튼튼하게 만들었지만 얼음 압력을 견디지 못하고 좌초한 지 한 달 뒤 결국 파괴돼 가라앉고 만다. 대원들은 침몰한 선박 부재로 오두막을 짓고 물개나 펭귄을 잡아먹으며 생존을 위한 긴 싸움에 들어갔다.

당시는 조난 사실을 알릴 수 있는 무전기가 널리 보급되지 않은 때였다. 구조 요청을 하기 위해서는 1300여㎞ 떨어진 고래잡이 기지까지 직접 가는 수밖에 없었다. 새클턴과 대원 5명은 작은 보트를 이용해 한 달여의 항해 끝에 극적으로 포경기지에 도착했다. 새클턴은 구조선을 이끌고 대원들이 월동하고 있던 곳으로 돌아와 대원 모두와 함께 무사히 영국으로 귀환했다. 비록 목적했던 남극 횡단에는 실패했지만 ‘위대한 항해’라며 그의 리더십을 높이 평가하는 까닭이다.

최근 국내 첫 쇄빙 연구선인 ‘아라온호’가 남극해에서 유빙에 좌초한 원양 어선을 구조했다. ‘이빨고기’(메로) 조업을 위해 남극해로 이동하던 원양 어선은 유빙에 얹혀 오도 가도 못하는 상황에 처해 있었다. 다행히 원양 어선은 ‘아라온호’의 유빙 제거 작업 덕분에 18시간 만에 위기를 벗어났다.

‘아라온호는 지난 2011년에도 유빙에 갇힌 러시아 어선을 구조해 ‘남극의 산타’라는 별칭을 얻은 바 있다. ‘세월호 참사’ 이후 해상사고 소식은 늘 조마조마하다. 그래서 한 세기 전 ‘인듀어런스호’와 비슷한 위기 속에서도 발 빠르게 해결한 ‘아라온호’의 활약상이 더욱 돋보인다. /송기동 문화2부장 song@

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 주필 李洪載 편집국장 程厚植
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) | 광주광역시 동구 금남로 238 (우편번호 61482)
대표전화 222-8111·2200-551〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 광고문의 062-227-9600
편집국안내
〈대표 FAX 222-4918〉 경 제 부 2200-663
편 집 부 2200-649 〈FAX 222-4938〉
정 치 부 2200-632 문 화 부 2200-661
〈대표 FAX 222-4918〉 문화미디어부 2200-664
사 회 부 2200-642 체 육 부 2200-697
사 회 2부 2200-652 사 진 부 2200-693
경영지원국 2200-515 문화사업국 2200-541
〈FAX 222-8005〉 〈FAX 222-0195〉
기획관리국 227-9600 독자서비스국 2200-551
〈FAX 227-9500〉 〈FAX 227-9500〉
디 자 인 실 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331
〈FAX 02-773-9335〉
※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다

독자투고·기고 환영합니다
독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주십시오. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오.
광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-654 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr