

데스크 시각

호남 중진들의 역량 결집이 길이다



임동욱 서울취재본부장

중진(重進)의 사전적 정의는 ‘어떤 집단이나 분야에서 지도적인 영향력을 가진 중요한 인물’이다. 정치권에선 3선 이상을 지낸 국회의원을 중진이라고 한다. 12년 이상 국회의원을 지내며 의정에서 전문성을 축적한 것은 물론 수많은 도전과 응전, 결단의 과정을 거치면서 깊은 정치적 내공을 쌓은 이들이다.

정치적 경륜이 녹아든 그들의 발언과 행보는 정당과 정치권 전반에 미치는 영향력이 상당하다. 또 3선 이상의 중진은 지역 민심을 대변하는 정치적 상징성도 갖게 된다. 사실상 정치권의 리더로 자리잡게 되는 것이다.

특히 ‘호남 중진’이 갖는 정치적 함의는 깊고 복잡적이다. 여야의 중진이라는 말은 있지만 영남 중진이나, 충청 중진, 수도권 중진 등 지역을 특정할 경우는 찾아보기 힘들다. 이는 민주·개혁 진영의 상징인 호남의 높은 민도에 맞추면서 단단

하게 다져진 정치적 근성 때문이라는 평가다. 타 지역 중진에 비해 정치적 무게감과 역량이 뛰어나다는 것이다.

단단한 정치적 근성

실제로 과거 호남 중진들은 DJ(김대중 전 대통령)를 중심으로 민주화 투쟁의 최일선에서 활약해 왔고 개혁성·전문성을 토대로 과감한 정치적 도전과 응전을 거듭했다. DJ 이후, 진노(진노무현)·진문(진문재인) 진영과의 잇따른 불화는 호남 정치권의 기질과 자존심을 반영하고 있다는 평가다. 반면, 호남 중진에 드리워진 그림자도 적지 않다. 대선으로 인한 지역 민심의 괴로도가 쌓인 데다 과거 이미지 및 기록권 프레임에 갇힌 측면도 있다.

이런 가운데 호남 중진들은 지난 총선을 앞두고 민주당 내부의 친문 패권주의를 비판하며 대거 탈당을 결행, 국민의당 창당이라는 국내 정치사에 주목할 만한 결과를 만들어 냈다. 호남 민심의 지지를 기반으로 총선에서 약진, 다당제의 새로운 길을 개척한 것은 물론 제3당의 위치를 확보, ‘협치’라는 새로운 구도를 창출한 것이다. 또 일당 독점 구도였던 호남에 새로운 경쟁 시스템을 구축하고 여야가 대 국회에서 캐스팅 보트를 쥐면서 호남 민심이 정국 전반에 영향을 미칠 수 있는 구조도 만들어 냈다.

하지만 안철수 카드를 통해 실현하려 했던 ‘호남 주도의 정권 창출’이 실패하면서 호남 중진들이 예상했던 판은 형클어지고 있다. 대선 패배에도 불구하고 강행을 통해 당권을 거머쥔 안철수 대표가 바른정당과의 통합을 정치적 계기 카드로 내세우면서 호남 중진들은 또 다시 정치적 결단 앞에 서게 됐다.

당장, 광주와 천정배(6선), 전남의 박지원(4선), 전북의 정동영 의원(4선) 등 보수 박·천·정은 바른정당과의 통합을 실질적인 보수 아합으로 보고 신당(민주평화당) 창당의 길에 나서고 있다. 이들은 보수 성향인 바른정당과의 통합이 호남의 개혁·진보 성향 정체성에 맞지도 않고 적폐 청산의 시대적 요구에도 반한다는 입장이다. 국민의당 소속 호남 의원들이 토크 톨찬다면 교섭단체 구성은 물론 4당 구도에서 캐스팅 보트를 행사하며 정치적 활로를 찾을 수 있을 것이란 계산이다.

각자도생은 공멸 초래

반면, 박우선(4선), 김동철(4선), 주승용(4선) 의원 등은 결을 달리하고 있다. ‘분열은 공멸’이라는 명분을 토대로 중립적 입장을 취한다. 안철수 대표에게는 통합 전당대회 이전 조기 사퇴를 압박하는 한편 민주평화당 합류에는 거리를 두고 있다. 외연 확장 없는 ‘호남당’으로는

미래가 없다는 주장도 내놓고 있다. 하지만 내면을 들여다보면 박·천·정이 주도하는 신당에는 참여하고 싶지 않다는 묵은 감정의 골도 자리 잡고 있다. 일각에서는 제3당 가능성이 높은 통합 정당 몫으로 국회부의장이나 공존 대표 등을 염두에 두고 있지 않느냐는 눈총을 보내기도 한다.

정치권에서는 국민의당 중립파들이 막판 각자도생에 나서면서 호남 정치권의 역량이 크게 약화되지 않느냐는 우려가 나오고 있다. 당장 민주평화당의 경우, 교섭단체 구성이 불 건너가면서 지방선거 이후 민주당의 개별 영입 등 각개 격파될 가능성이 제기된다. 안철수-유승민 통합 정당에서도 호남 의원들이 소수에 그치면서 호남 민심의 목소리 반영이 쉽지 않을 것이라는 전망이 나오고 있다. 민주·개혁 진영의 심장이었던 호남 정치권이 시대적 변방으로 밀릴 수 있다는 것이다.

결국 지금은 호남 중진들의 정치적 역량 결집이 필요한 시점이다. 이들마저 분열해서는 안 된다. 오히려 호남 중진들이 호남 정치의 위기 국면을 극복할 길을 열어 가야 하며 이는 호남 중진들의 몫이자 책무다. 스스로를 내려놓고 호남과 시대의 요구에 부응해야 한다. 시간은 많지 않다. 결국 소통이 길이다. 호남 정치의 자존심을 살리고 미래를 준비하는 백전노장들의 지혜와 결단을 기대해 본다.

은편칼럼

먼저 온 작은 통일



송민석 통일부 통일교육위원 전남협의회장

그 대열은 꾸준히 증가하더니 2016년 말에는 탈북자 수가 3만 명에 이르게 되었다. ‘북한 이탈 주민’(탈북자)을 흔히들은 ‘먼저 온 작은 통일’이라고 한다. 주변을 돌아보면 생각보다 너무도 가까이 있는 이들이다. 우리와 다를 것 없는 한민족이지만 마음의 거리는 아직 멀기만 한 것이 현실이다.

필자는 일기 2년의 ‘통일부 전라남도 통일교육센터’를 4년간 운영하면서 지역 하나센터와 손잡고 탈북자들과 아픔을 함께 나눈 적이 있다. 통일교육센터 사무실에 열정이 넘다름 탈북자를 공개 채용하여 그들의 애환을 들을 수 있었다. 함께 일하는 동안 북한 말투가 전라도, 경상도 사투리처럼 단지 북한지역의 말일 뿐인데 그런 말투 하나가 사람과 사람 사이의 경계를 짓는 것을 자주 느낄 수 있었다.

요즘의 탈북 형태는 크게 바뀌고 있다. 배가 고파 탈북하는 이른바 ‘생계형 탈북’에서 먼저 내려온 가족을 찾아오거나 더 나은 삶의 기회를 찾는 ‘이민형 탈북’이 점차 증가하고 있다. 삶의 질과 함께

자유에 대한 동경, 북한 내 체제에 대한 불만 등이 바탕에 깔렸기 때문일 것이다. 최근에는 김정은 정권 자체에 한계를 느껴 엘리트들의 충성심이 약해지면서 북한을 등지는 분위기가 뚜렷하다. 이를 입증하는 것이 영국 주재 북한대사관 대영호 공사를 비롯한 북한 해외주재관들의 무더기 탈북 현상이 아닌가 싶다.

우리는 탈북자를 ‘같은 민족’이라고 생각하지만, 그들이 느끼는 사회적 편견은 여전히 실정이다. 목숨 걸고 입국한 조국이지만 적응이 어렵다고 하소연한다. 남한 사회의 적응과정 중 “편견과 무관심이 가장 견디기 힘들다” “내 할아버지의 고향 땅이 남쪽인데도 외국 이민자들보다 더 차별을 받을 때 슬프고, 힘들다”고 한다.

북에 살면서 집단 배차에 익숙하여 자기 운명을 스스로 결정해 본 적이 별로 없는 그들이다. 탈북자들은 이력서를 쓸 때부터 탈북이후에 된다고 한다. 쓸 내용이 없을뿐더러 처음부터 진솔하게 탈북자임을 밝힐 경우 면접 기회도 얻기 힘들다는 것을 알게 때문이다. 조선족으로 위장 취업하는

탈북자들이 늘어나는 이유다. 두고 온 북녘 가족 걱정과 한국 사회 정착을 위한 삶의 몸부림, 인맥도 재산도 없는 조건에서 새로운 인간관계를 구축해야 하는 그들의 스트레스는 이만저만이 아닐 것이다.

우리 헌법 제3조는 ‘대한민국 영토는 한반도와 그 부속 도서로 한다.’로 규정하고 있다. 탈북자도 헌법상 엄연한 국민이며 소중한 통일 자산이다. 과연 우리 대한민국의 사회적 지지를 통해 그들을 받아들이 마음의 준비가 되어있는 것일까. 탈북자에 대한 우리 사회의 코페르니쿠스적 인식의 전환이 절실한 시점이다. ‘먼저 온 통일’을 성공적으로 이끌지 못하면 통일은 영원할 뿐이다.

독일 통일을 이뤄낸 추진력의 바탕이 동독 주민에게서 나왔다는 것은 다 아는 사실이다. 입소문을 통하여 한국에서의 탈북자들의 성공담이 북한 내 주민들 중 오시기도 있음을 아는가. 북한 주민들이 ‘하루를 살아도 남조선처럼 살고 싶다’는 염원을 가질 때 통일의 문은 저절로 열리게 될 것이라 확신한다.

기고

도시철도 2호선 건설, 더 이상 지체할 수 없다



양철수 광주전남연구원 책임연구위원

대거 유입되어 범죄 등 안전상의 문제가 되고 이는 지가 하락으로 이어질 수 있다는 것을 염려했다. 사정이 이렇다면 짐작컨대 텍사스 알링턴은 앞으로 영원히 대중교통을 운행할 수 없을 것이다.

광주시의 상황도 텍사스 알링턴과 어쩌면 유사하게 돌아갈까 염려된다. 올해 상반기 도시철도 2호선의 일부 구간(운천저수지~월드컵경기장·2.89km) 우선 착공에 대한 찬·반 논쟁이 또다시 재연되고 있다. 만에 하나 도시철도 2호선 건설이 이 시점에서 지연된다면, 앞으로 도시철도 2호선 건설은 더 많은 반대에 부딪혀 영원히 착공할 수 없을 지도 모른다.

반대하는 측의 주장은 도시철도 2호선 운영적자가 1년에 1400억 원에 이를 것으로 예상하고 있다. 또한 저심도 공법은 약 2.5m 내외로 굴착하여 지하철을 운행하는 것으로 국내에서 시도된 바가 없어 안전상에 문제가 있다고 지적하고 있다. 따라서 도시철도 2호선 건설을 원점에서 재검토하라는 것이 핵심이다.

나이가 운전저수지~월드컵경기장에 이르는 2.89km를 우선적으로 착공하는 이유는 환경 영향 평가를 회피하기 위해 노선을 쪼개어서 건설하는 공수를 부리

고 있다고 지적하고 있다. 참고로 노설길이가 4km 미만일 경우 환경 영향 평가 대상에 포함되지 않는다.

찬·반으로 갈려 도시철도 건설이 지연되고 있는 상황에서 타 지자체의 도시철도 운영 사례를 살펴보면 해답을 찾을 수 있을 것이다. 대구시는 2015년 4월에 도시철도 3호선을 지상고가의 모노레일 방식으로 건설하여 성공적으로 운영하고 있어 훨씬 앞서가고 있다. 부산시도 2011년 3월에 도시철도 4호선을 개통했고, 2011년 9월에 부산~김해 경전철, 2016년 12월에 동해선을 개통하여 운영하고 있는 실정이다. 타 지자체 사례로 볼 때 지금 우리의 상황은 안타깝기 그지없다.

2014년 민선 6기 출범과 더불어 도시철도 2호선 건설에 대한 재검토 과정에서 광주 시민들의 의견을 수렴하여 당초 계획대로 2호선을 건설하기로 한 만큼 합의대로 추진돼야 함은 지극히 당연하다. 더군다나 착공이 지연되면서 소요 사업비는 2013년 1조9503억 원에서 2017년 2조579억 원으로 지속적으로 증가하고 있다.

지역의 SOC 관련 예산(수송 및 교통)은 지속적으로 축소되고 있는 상황이며

서 건설업 종사자의 불만의 목소리가 높다. 광주 지역의 건설업은 지역 경제(GDP)의 약 14.5%를 차지하고 건설업 종사자는 약 6만5000여 명으로 전체 8.8%를 차지하는 지역 경제의 중추 산업이다. 하지만 최근 들어 대형 토목공사 몰락은 축소 혹은 정체 상태에 있다.

이와 같은 상황에서 도시철도 2호선 건설은 지역 건설업을 살리는 촉매 역할을 할 것으로 기대된다. 2호선 건설에 따른 생산 유발액은 1조8000억 원이며 고용 유발은 1만8000명이다. 이런 막대한 파급 효과를 외면할 수는 없을 것이다.

최근 들어 도시 생활권의 확대에 따라 원도심과 부도심간 간선도로의 평균 주행 속도의 급격한 감소로 인해 교통 체증이 날로 심각해져가고 있다. 도시교통 체증을 해소할 수 있는 순환형 도시철도 2호선 건설로 인한 수혜 인구는 1호선을 포함하여 103만명(71%)에 달한다고 하니 반드시 필요한 사업이다.

교통 정책의 패러다임이 ‘저탄소 녹색성장’ 및 ‘지속가능 발전’이라는 점에서 광주 도시철도 2호선과 같은 친환경적인 대중교통 수단의 도입은 앞으로도 지속적으로 탄력을 받을 전망이다.

社說

영세 상인 피해 없게 임대차보호법 보완을

정부가 최근 과도한 임대료 상승과 상권 내몰림 현상을 방지하기 위해 상가 건물의 임대료 인상을 낮추는 방향으로 관련 법을 개정했다. 하지만 영세 소상공인들 사이에선 벌써부터 영어나 마나 한 규정이라는 하소연이 쏟아지고 있다. 법적 강제력이 없어 터무니없이 임대료 인상을 요구하는 임대인들이 많기 때문이다.

정부는 상가 임대료 인상을 상한을 현행 9%에서 5%로 낮추는 내용을 골자로 하는 상가 건물 임대차 보호법 시행령 개정안을 의결해 지난 26일부터 시행에 들어갔다. 그럼에도 광주 1913 송정역 시장 등의 상당수 건물주들은 상가 임대 계약 연장을 앞두고 100% 수준의 임대료 인상을 요구하고 있다고 한다. 이로 인해 지난 2년간 저렴한 임대료로 입주했던 청년 상인들의 근심이 깊어지고 있다. 부동산 가치 상승에 따른 임대료 인상은 어느 정도 예상했지만 일반적으로 두 배를 올려 달라고 할 줄은 몰랐다는 하소연

이다. 문제는 법의 강제성이 없어 임차인들은 5%가 넘는 임대료 인상 요구에도 손을 도리가 없다는 점이다. 또한 건물주들은 부족한 임대료만큼 관리비를 인상해 버리는 등 법상 허점도 적지 않아 소상공인 보호를 위한 보완 대책이 절실한 상황이다.

치솟는 임대료를 감당하지 못해 쫓겨나는 영세 상인의 생존권을 보호하기 위해서는 여야가 현재 국회에 계류 중인 관련 법안부터 서둘러 처리해야 한다. 권리공 보호 대상에 전통시장을 포함시키고 계약 갱신 청구권 행사 기간을 연장하는 것 등이 골자다. 아울러 건물주가 계약 연장을 거부하지 못하게 하는 실질적인 대책을 내놓아야 할 것이다.

도시철도 2호선 지역 건설업체 참여 늘려야

일감이 없어 어려움을 겪고 있는 지역 건설업체들이 광주 도시철도 2호선 공사가 가시화되면서 기대감에 부풀어 있다. 수년째 대형 공사가 없어 상당수 건설사들이 경영난을 겪었던 탓에 이번 2조 원대의 2호선 공사가 경영 회복은 물론 지역 경기 활성화에도 도움이 될 것으로 기대하는 것이다.

건설업계의 분위기를 반영해 광주시가 최근 대한건설협회 광주시지회 등 지역 건설단체들과 ‘도시철도 2호선 건설을 위한 상생 발전 간담회’를 갖고 건설사의 의견을 청취했다고 한다. 이 간담회에서 우장현 시장은 “도시철도 2호선 공사 과정에서 지역 건설업체가 혜택을 입고, 지역 건설노동자들도 더 많은 일자리를 찾을 수 있도록 최대한 노력하겠다”고 약속했다. 도시철도 2호선 건설은 그동안 수차례 공론화를 거친 결정으로, 오는 3월 기본 및 실시설계에 들어가 상반기 중에 1단계 우선 시공 구간인 서구 운천저수지에서 서

구 문화센터까지 2.89km 구간부터 착공한다는 계획이다.

현재 지역 건설업체들은 대형 공사에 단독으로 참여는 가능하지만 종합 심사 평가제 최고 득점자가 낙찰자로 결정되기 때문에 실질적으로는 대형 건설업체와 공동도급으로만 참여가 가능한 실정이다. 이 때문에 지역 건설업체들은 적절한 공구별 분할 발주와 49% 이상 지역 의무 공동도급 발주를 요구하고 있다.

각종 공사 발주 시 지역을 한정하는 제한입찰이나 지역 의무 공동도급을 강제하는 것은 상대적으로 자본력이 떨어지는 지역의 건설사를 보호하기 위해서다. 지역 업체가 지역 발주 공사마저 참여할 수가 없다면 생존하기 어려울 것이다. 광주시가 지역 건설사를 배려해야 이유가 여기에 있다. 이는 공사 진행 과정에서도 지역 건설업체 참여율을 높이기 위해 지역 하도급률과 지역 자재 및 지역 장비 사용률 등도 최대한 높일 수 있도록 관리해야 할 것이다.

無等鼓

국내에 관광용 케이블카가 등장한 것은 1962년 서울 남산이 최초였다. 경향신문은 정식 운행에 들어가기 이틀 전인 5월 9일 시운전을 보도하면서 서울에 풍물시(風物詩)가 등장했다고 낭만적으로 표현했다.

남산 케이블카는 ‘은하수’와 ‘무지개’라는 이름의 두 대의 캐빈이 605m 거리를 4분 만에 오갔다. 캐빈 한 대당 안내원 1명을 포함해 31명이 정원이었는데 성인 기준 왕복 400원이란 비싼 요금에도 하루 평균 1000명이 이용할 정도로 인기였다. 1964년 12월 21일에는 영

수도 조망 케이블카를 설치하면서 지자체에 해상케이블카 설치 불이 일었다. 특히 여수 자산공원~돌산공원을 잇는 해상케이블카는 대박을 터뜨렸다. 2014년 12월 개통 이후 3년 만에 610만8000명이 여수 밤바다의 매력을 즐겼다. 여수시는 연간 1500억 원 가량의 경제 효과가 있다고 보고 있다.

부산에선 지난해 6월 송도 해상케이블카가 29년 만에 리모델링을 한 뒤 재

케이블카 열풍

로 인기를 끌고 있다. 지역에선 목포시가 유달산과 고하도를 잇는 3.23km의 해상관에서 올라오는 28살 동굴내기 최모·정모 커플이 남산케이블카 안에서 결혼식을 올려 화제를 모으기도 했다.

이후 케이블카는 설악산을 비롯해 주로 내륙 산지에 설치됐다. 노약자 등 산에 오르기 힘든 사람들에게도 풍광을 감상할 수 있는 기회를 주자는 취지로 도입해 현재 전국 20여 곳에서 운영되고 있는데도 관광객 유인 등 지역 경제 활성화 효과는 미미한 수준이다. 그러던 차에 통영시가 2008년 한려

光州日報		The Kwangju Ilbo	
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松		주필 李洪載	편집국장 金日煥
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11(일간) 우 61482 광주광역시 동구 금남로 238			
대표전화 222-8111·220-0551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국안내 (대표 FAX 222-4918)	경제부 220-0663 (FAX 222-4938)	경영지원국 (FAX 222-8005)	문화사업국 220-0541 (FAX 222-0195)
편집부 220-0649	문화부 220-0661 (FAX 227-9500)	기획관리국 227-9600	업무국 220-0551 (FAX 222-0195)
정치부 220-0632	문화미디어부 220-0664	디자인실 220-0536	서울지사 02-773-9331 (FAX 02-773-9335)
사회부 220-0642	체육부 220-0697	※구독료 월정 10,000원 1부 500원	
사회 2부 220-0652	사진부 220-0693		
본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다			

독자투고·기고 환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 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