

다산포럼



김태희
다산연구소장

지난달 6·13 지방 선거에서 제1야당인 자유한국당이 참패했다. '보수의 몰락'이라 표현하는 사람도 있지만, 필자의 평소 관점으로 보면 진정 우리나라에 제대로 된 보수 정당이 있었는지 의문이다. (다산포럼 2008-04-24. '보수와 진보, 그 헛된 이름이여') 아무튼 보수를 자임했던 자유한국당은 참패했다. 지난주 7월 23일에는 노회찬 의원이 세상을 떠났다. 그는 약자의 이익을 대변했던 대중적 진보 정치인이어서 충격이 컸다.

변화가 필요한 보수

자유한국당은 곡절 끝에 김병준 교수를 비상대책위원회 위원장으로 선출했다. 비대위는 '책임과 혁신'을 표방했다. '책임'은 김 위원장의 정책 중시와 연관이 있어 보인다. 그런데 '혁신'이란 표현이 보수에 어울리는지 생각해 보게 한다. 자유한국당이 진정한 보수 정당으로서 지지를 얻기 위해서는 스스로 혁신이 필요하다는 반성을 담았을 것이다. 또한 보수의 혁신은 시대적 변화에 부응하는 면이 있다. 그 변화를 반영하면서 우리

뜨거운 가슴과 차가운 머리로

가 지킬 가치를 안정적으로 재정립하는 보수의 재건일 수 있겠다. 그러나 김병준 비대위가 얼마나 성과를 거둘 수 있을지는 의문이다. 자유한국당을 응원하고 지지하는 언론과 유권자들 상당수가 여전히 자유한국당의 이념적 정체성과 여당에 대한 전투성을 주문하고 있는 것 같아서다. 오로지 시간 경과에 따른 상황 변화만 기대하거나, 여당의 실수만 기다리며 전투적 행태를 강화해 보다 광범위한 지지를 회복할 수 있을지 자문해야 한다. 정치권 결국 민의를 대변하는 것인데, 변화된 환경에 맞추어 좀 더 광범위한 보수를 대변할 수 있는 정당으로 재건되었으면 한다.

노회찬 의원의 사망 소식은 충격이었다. 미국 출장길에 있었던 노 의원은 최근 문제의 인물 드루킹과 2016년 관련된 5천만 원 수수 의혹이 제기되자 바로 부인했다. 하지만 귀국하자마자 투신하고 말았다. 왜 그런 극단적인 행위를 했을까? 그동안 그 자신이 말한 정치에 더 이상 신뢰를 유지하기 힘들 것이라는 절망적 판단에 따른 행위가 아니었을까 추측해 볼 따름이다.

노 의원의 빈소에는 많은 시민들이 찾아가 긴 줄을 기다려 조문했다. 그가 현실 정치인으로서 자신이 외쳤던 정의를 엄수할 수 없었던 현실과 엄수하지 못한 책임을 죽음으로 졌다는 사실에 너무 안타깝기 때문일 것이다. 그를 좋아했던

많은 사람들은 '무전무치(無錢無治: 돈 없는 사람은 정치를 하기 어렵다)라는 말을 떠올리며, 그가 진보 정치인으로서 안정적으로 정치 활동을 하지 못하고 떠난 데 대한 상실감을 느꼈을 것이다.

이제는 민생과 협력

그의 죽음은 우리 정치 제도를 돌아보게 했다. 신인과 원외 정치인, 또한 군소 정당의 정치인에게 과도하게 불리한 것은 아닌지. 법은 지나치게 엄격하면서도, 관행적으로는 위법과 탈법이 자행되도록 하고 있어서, 협잡꾼의 공간에 맡겨둘거나 감사의 범람에 놓이게 되는 상시적 위험을 구조화시킨 것은 아닌지. 정치자금법과 선거구 제도에서 법의 객관성과 규범 현실성을 높일 필요가 있다. 정치의 문턱이 너무 높아 그들만의 국회가 되거나, 국회의원의 구성에 민의가 비례적으로 반영되지 않는다면, 대의기관의 민주적 정당성은 약화될 수밖에 없기 때문이다.

그가 대중 정치인으로서 주목받고 서민의 사랑을 받게 된 것은 무엇보다 그의 위트 있는 서민적 언어 때문이었다. 아무튼 정치인이 자신의 막말을 서민적 표현이라 변명했을 때, 노회찬 의원은 "그것은 서민에 대한 모욕이다, 서민들은 그런 막말을 하지 않는다"라고 일갈했다. 서민의 삶에 발을 딛고 서민의 정서를 반

영하며, 어려운 가운데에서도 유머를 잃지 않았던 그였다.

지난 지방 선거에서 여당이 압승한 것은 문재인 대통령의 공이 크다. 그의 높은 지지에는 여러 요인이 있겠지만, 필자는 '말의 정치'에 주목한다. 그는 공감과 포용의 언어를 구사했다. 국가 폭력에 당한 억울한 시민의 상처를 어루만져 주고 소외감을 해소해 주었다. 그동안 사람들은 막말과 편 가르기에 식상했던 차였다. 높은 지지율은 성공적인 감성의 정치로 정치의 수준을 올린 데 대한 보상이었다고 해석해 본다. 정치가 노회찬과 문재인은 말은, 정치가 얼마나 사람의 마음을 어루만져 줄 수 있으며, 정치가의 말이 얼마나 중요한지 보여주었다.

문 대통령 지지율은 고공 행진을 멈추었다. 문제는 민생이다. 경제 문제는 뜨거운 가슴으로만 풀어갈 수 없다. 경제학자 알프레드 마셜이 '뜨거운 가슴'과 '차가운 머리'를 요구했는데, 정치도 마찬가지이다. 선부론 경제 정책은 자칫 갈등만 키울 수 있다. 경제 전문가의 안목과 함께 정치가의 조정 능력도 중요하다. 소신으로 단번에 밀어붙일 정책도 있겠지만, 단계적으로 시행하면서, 점진·보완하면서 추진할 성격의 정책도 많다. 변화된 보수와 안정된 진보가 함께 우리의 정치 수준을 높일 수 있도록 리더십을 발휘하길 기대해 본다.

NGO 칼럼



조선익
참여자치21 운영위원장

제8대 광주광역시의회는 총 23석 가운데, 22석이 민주당 의원들로서 사실상 일당독점 체제다. 촛불 혁명과 그 힘으로 민주당에서 대통령이 당선됐고, 6·13 지방선거에서도 민주당의 압승으로 마무리된 결과다. 과거 어느 시기보다 정치와 선거에 대한 국민의 관심이 최고조에 이르렀던 시기에 정치·경제·사회·문화 모든 면에서 변화와 혁신이 필요하다는 공통된 열망이 있었기에 가능한 것이었다.

따라서 6·13 지방선거에 출마했던 후보들과 당선된 의원들은 누구보다 국민의 열망을 반영하는 공약으로 민심을 담아 내야 하는 사명을 지니고 있어야 한

광주시의회, 구태 벗고 혁신해야

다. 그러나 민주당 후보들의 선거 포스터에는 문재인 대통령과 중앙당 위원들과의 관계를 과시하는 상황들이 너무 노골적으로 표현돼 시민들의 반감을 샀었고, 과연 '혁신'이 제대로 이뤄질 것인지에 대한 의문을 갖게 했다.

제8대 광주시의회에 당선된 민주당 의원들은 초선이 대부분으로 시민들은 당선 의원들의 경험과 능력은 알 수 없으나, 의회 활동에 대한 신선함과 패기를 기대했다. 하지만 의회가 구성되기도 전에 민주당은 내부적으로 의장 등의 자리를 놓고 사전 논의를 노골적으로 했으며, 의회를 패거리 정치의 놀이터 수준으로 만들어 버리는 구태 정치의 전형을 보여줬다. 시민들의 기대감은 무너지고, 광주시의회가 집행부를 견제할 수 있는 정상적인 기능을 할 수 있을 것인지에 대한 의문을 자초했다.

언론과 시민사회단체가 구태 정치를

비판하는 상황이 계속되는 가운데 우여곡절 끝에 지난 17일 개원식을 가졌다. 그러나 공인중개사 자격증이 있는 K의원은 이용섭 시장 관사 문제에 대한 추가 질의 과정에서 "이용섭 시장이 3억 2000만 원에 관사 전세계약을 체결했는데 부동산 수수료는 얼마였느냐"라고 묻은 뒤, 자치행정국장이 "148만 원이 지출됐다"고 답하자 "이것을 놓친 게 한스럽다"라고 했다. 또한 시 소유 공유재산 건물 1층에 위탁 카페와 개인회사 사무실을 운영중인 것으로 알려진 L의원은 감사위원회 업무보고 도중 "임대료가 너무 비싸 공실이 늘고 있다. 우리 사무실도 예외가 아니다"고 민원생 질의를 했다. 민주당에서는 의원들의 자질 평가를 제대로 하여 공천을 준 것인지 반성해야 할 것이다.

제8대 김동찬 광주시의회의장은 의원간 협업 회의, 협치 의회, 혁신을 주도하는 의회를 만들겠다는 약속했다. 이는 집

행부를 견제하는 의회의 사명을 다하기 위한 필수 조건으로, 이러한 조건을 만들기 위해서는 민주당이 부당하게 의원 활동에 간섭하는 것을 제한하고 의원들은 자질과 능력을 키우기 위해 많은 노력을 해야 할 것이다.

6·13 선거 이후에 광주시의회의원들은 시민들이 원하는 모습을 전혀 보여주지 못했다. 의장을 비롯한 의원들은 시민의 편에서 집행부를 견제해야 하는 대리인이다. 광주시의회가 역할을 잘 못할 경우 그 피해는 시민들을 향한다는 것을 명심해야 할 것이다.

일당독점 구조 속에서 광주시의회의 의원들은 지금까지 시민들에게 신뢰감을 주지 못하고 있다.

앞으로 시민과 시민사회단체는 의원들과 협치 의회를 구성하기 위해 노력하겠지만, 의회가 정상적인 기능을 할 수 있도록 감시하고 견제하는 역할에도 힘을 쏟을 것이다.

기고



박복열
(사)자동차산업벨리 광주북구추진위원장

미국 뉴욕에 가면 옐로우 캡(Yellow Cab) 택시가 있다. 영국 런던에는 블랙 캡(Black Cab) 택시가 도시의 명물이다. 광주에도 도시를 상징하는 브랜드로 그린 캡(Green Cab) 택시의 보급으로 세계 속의 광주를 우뚝 세워보자. 물론 그린 캡(Green Cab)은 수소 연료 전지 자동차(FCEV/Fuel Cell Electric Vehicle)와 전기 자동차(EV/Electric Vehicle)를 통틀어 친환경 자동차인 '그린 카(Green Car)'를 말한다. 광주가 세계 시장의 그린 카 경쟁장이 되기 위해서는 그린 카 연료 충전과 정비, 중고차 매매 등을 윈스톱으로 처리할 수 있는 인프라를 갖춰야 한다.

엔진 기판의 내연 기관 자동차는 글로벌 자동차 시장의 높아지는 무역 장벽과 최근 미·중 무역 전쟁의 유탄까지 합세하여 광주의 자동차 산업을 위협하고 있

'그린 캡' 택시를 광주 도시 브랜드로

다. 미국, 중국, EU는 현대·기아차의 3대 글로벌 시장이다. 자국의 환경 문제 해결을 위한 자동차 환경 규제가 범세계적인 추세로 강화되고 있는 지금이 친환경 자동차 산업을 선도하고자 하는 광주 자동차 산업에는 기회로 다가오고 있다. 2020년까지의 각 국가별 규제를 살펴 보면 미국의 경우 연비 규제(승용차 평균 규제치)를 2015년 대비 24% 강화한다. 중국도 같은 기간 28% 강화한다. 유럽(EU)은 이산화탄소 배출량 규제로 2015년 130g/km에서 2020년 95g/km로 2015년 대비 27%를 강화한다. 또 중국은 자동차 배출 유해가스 감소 정책과 원유 수입 의존도를 낮춰 에너지 안보 위기를 극복하기 위해 자동차 회사에 총 판매량 기준 2019년 8%, 2020년 10%, 2021년 12%의 전기차 의무판매제를 시행한다.

이처럼 글로벌 자동차 시장의 동향은 완성차 생산을 주요 산업 기반으로 하는 광주의 사활을 건 전략과 혁신적 프레임워크 구축을 요구하고 있다. 이를 위해 수소 연료 전지 자동차의 세계적 선도 기업인 현대·기아차의 완성차 공장을 광주

유치는 누구도 거역할 수 없는 명령이다. '수소 연료 전지 시스템' 제조 공장도 유치해야 한다. 가정용, 상업용, 수송용, 발전용 등의 수소 연료 고밀도 삼원형 리튬 보조 배터리 생산하여 한국의 도에서 지방과 북한의 산악 지역 전력 공급 사업에도 참여할 수 있다.

이와 동시에 동아시아 '자동차 부품 클러스터'를 광주에 조성해야 한다. 빅데이터와 클라우드, 3D프린트 등의 제4차 산업혁명을 이용하여 글로벌 자동차 브랜드 부품을 현지 생산하여 관세와 물류 비용을 절감하게 되면 광주는 자동차 부품 생산의 동아시아 허브로 성장할 수 있다. '현대 완성차 공장'과 '자동차 부품 클러스터'가 자리를 잡게 되면 본사 직접 고용 8000개와 부대 시설 근무자 1만 2000개, 1000여 협력업체 평균 30개의 일자리를 합치면 5만 개 정도의 광주형 일자리를 창출할 수 있다. 이렇게 되면 현재 150만 명이 안 되는 광주는 향후 10년 이내에 200만 명에 근접한 자족 도시로 발전하고 도시 전체에 활력이 생기게 될 것이다.

최근 현대차에서 광주시와 완성차 조

립 생산을 위한 합작법인 설립을 제안한 것에 대해서도 '자동차 부품 클러스터', '친환경 자동차'와 함께 트리 트랙(Three Track) 전략으로 성사시켜야 한다. 다시 말해서 우리에게 한 발의 화살로 세 개의 과녁을 동시에 명중시켜야 할 정도의 어려움이 따른다는 얘기다. 심폐소생술로 광주경제를 회생시키려는 민선 7기 광주시에 시민의 지혜가 필요한 대목이다.

현대·기아차는 전 세계 생산 라인에서 연간 900만대의 생산 능력을 갖추고 약 75% 내외의 가동률을 기록하는 것으로 알려졌다. 투자 금액 20% 이내로 알려진 1300억 원은 현대·기아차의 하루 매출에도 안되는 수준의 금액에 불과하다. 광주시는 부지 제공과 행정 서비스, 우회 투자 방식으로 30%에 해당하는 자본을 확보할 수 있다. 나머지 50%는 지역 기업과 광주·전남 사·도민을 우선으로 하는 국민주를 공모하는 방식 등 다양한 방식이 있을 수 있겠다. 광주의 거리에 친환경 수소 자동차 그린 캡(Green Cab)이 달리고 있을 때 그 꿈은 현실이 되어 있을 것이다.

社說

시의회까지 '지방대학 살리기' 나선 까닭은

조선대와 순천대 등이 교육부 1단계 평가에서 우수 대학(자율개선대학)에 포함되지 못해 2단계 평가를 받고 있는 가운데 광주시의회가 최근 성명을 내고 지방 대학 구하기에 나섰다. 성명의 골자는 교육부의 대학기본역량 진단평가에 지역 특수성을 반영해 달라라는 것이다.

시의회는 "교육부의 1단계 평가 결과 자율개선대학으로 선정되지 못한 40여 개 일반 대학 가운데 87.8%가 지방 대학으로 드러났다"고 밝혔다. 또한 이처럼 "지역 특수성이 전혀 반영되지 못한 결과는 수도권과 지방의 격차를 더욱 심화시켜 지방 분권과 지역 균형 발전이라는 시대적 요구에 역행하는 결과를 초래할 것"이라고 지적했다.

이 같은 시의회의 지적처럼 1단계 탈락 40여 개 대학 중 36개가 지방 대학인 것은 사실이다. 탈락 대학들의 지방 편중 현상이 심한 이번 대학기본역량진단 평가를 두고 '지방대 살생부'라는 말이 나도는 것도 그 때문이다. 하지만 탈락 대학이라 해도 아주 희망이 없는 것은 아

니다. 최종 평가가 8월말 발표되는데, 1단계 평가에서 예비 자율개선대학으로 선정된 대학 중 부정·비리로 행정처분을 받은 대학은 탈락되고, 대신 1단계에서 탈락한 대학이 자율개선대학에 포함될 수 있기 때문이다. 이에 따라 1단계에서 선정되지 못한 대학들은 2단계 평가에서 살아남 수 있다는 실낱같은 희망을 버리지 못하고 있다. 광주시의회가 지방 대학 살리기에 나선 저간의 사정도 여기에 있다.

교육부는 이번 2단계 평가에서 지방 분권 시대 지방 대학 육성을 위한 특단의 조치를 취해야 한다. 시의회가 지적한 것처럼 이번 심사에서 빠진 연구 관련 평가 항목과 지역 사회 기여 등을 고려한 종합적인 판단을 통해 조선대와 같이 발전 가능성이 있는 지역 대학은 자율개선대학으로 최종 선정해야 할 것이다. 조선대 또한 최근 발표한 구조개혁 5대 원칙과 경영혁신 3대 원칙을 성실히 이행해야 할 것임은 두 말 할 나위 없다.

'우후죽순' 케이블카 애물단지 되지 않도록

전남 곳곳에서 관광용 케이블카 개설 붐이 일고 있다. 국내 최초로 해상에 설치된 여수 케이블카가 인기를 끌자 다른 지자체에서도 관광과 지역 경제 활성화를 명분 삼아 경쟁적으로 뛰어 들고 있는 것이다.

지난 2014년 말 개통한 여수 해상 케이블카는 최대 95m 높이에서 다도해의 풍광을 한눈에 즐길 수 있다. 이에 따라 지난해 방문객 220만 명을 넘어선 데 이어 올해도 지난 5월까지 72만635명이 이용해 관광 활성화의 일등공신으로 부상했다.

이에 자극을 받은 전남 지역 네댓 개 시·군에서도 앞다퉈 케이블카 개설을 추진하고 있다. 목포 유달산과 고하도를 잇는 길이 3.23km의 해상 케이블카는 내년 4월 개통될 예정이고, 해남 우수영 관광지와 진도타워를 연결하는 1.12km의 울돌목 케이블카는 2020년 개통을 목표로

추진 중이다. 또 담양군은 최근 담양호 사이로 추월산과 금성산을 잇는 4.2km의 케이블카 건설을 추진하고 있다. 이에 앞서 구례군은 지리산에 3.1km의 케이블카 사업을 유치하기 위해 경남 산청·함양, 전북 남원 등과 각축전을 벌여 왔다.

케이블카 개설 경쟁을 바라보는 시각은 엇갈린다. 일각에선 환경 파괴 우려를 제기하는 반면 스위스나 일본처럼 등산로의 훼손을 막고 친환경 개발이 가능하다는 의견도 있다. 문제는 해남 두륜산과 여수에 이어 현재 전남 지역에 추진 중인 케이블카가 모두 개설되면 수익은 나지 않고 생태계와 경관만 해치는 애물단지로 전락할 수 있다는 점이다.

경남 밀양의 얼음굴과 전북 정읍의 내장산 등 적자에 허덕이고 있는 상당수 케이블카가 반면교사다. 성공 모델만을 믿고 무조건 따라 하기보다 사업성과 안전성에 대해 더욱 면밀하게 검토해야 한다.

無等鼓

어제 아침 어느 조간신문을 넘기다 외신면에 난 한 장의 사진에 눈길이 멈췄다. 바다에 탱크를 가라앉히는 모습이 담긴 사진이었다. 도대체 무슨 일을 하고 있는 것일까. 사연은 이랬다. 용도 폐기된 탱크를 바다에 넣어줌으로써 해양 생물의 새로운 보금자리 역할을 하는 인공 어초로 활용한다는 것이다.

이런 일을 한 사람들은 레바논 환경 운동 시민단체인 '시돈 해안의 친구들'이었다. 이들은 28일(현지시간) 대형 해상 크레인을 사용해 남부 해안도시 시돈 앞바다에 퇴역한(?) 탱크 여섯 대와 장갑차 네 대를

바닷속 탱크

가라앉혔다. 바다 생태계를 살리겠다는 생각과 함께 이들은 정치적인 반전(反戰) 메시지를 던지기도 했다. 탱크를 바닷속에 가라앉힐 때 포신을 모두 남쪽이 아니라 방위로 향하게 한 것이다. '고통 받는 팔레스타인 주민들과 연대하겠다'는 의미라고 한다.

레바논 환경 운동가들의 이러한 '탱크 이벤트'를 보면서 문득 장성 출신 송창(66) 화백의 그림 하나가 머릿속에 떠올랐다. '쇠는 녹이 슨다'(2012년 작)라는 제목의 작품이다. 민중 미술 화가인 그

는 지난 3월 28일부터 6월 3일까지 광주 시립미술관 본관에서 '66년-분단 서정(抒情)'이라는 주제로 초대전을 가진 바 있다.

이때 '쇠는 녹이 슨다'라는 작품을 처음 선보였다. 현대전의 상징인 탱크가 깊은 바닷속에서 녹음이 가고 있고, 물고기 몇 마리가 그 앓을 유유히 헤엄치는 모습이 담긴 그림이다. 작가는 광주일보 자매지 월간 '예향'과 가진 인터뷰에서 "(바닷속에 빠뜨린 탱크가) 점점 삭아서 탱크감이 없어지고 무너져 내리는 시돈 앞바다 그렸다"고 밝혔다.

40년 가깝게 분단 현실을 화폭에 담아 온 화가의 상상처럼 언젠가 한반도에서도 이런 모습이 연출될 수 있을까? 최근 북한은 한국전쟁 중 북반 지역에서 전사한 미군 유해 55구를 미국에 송환했다. 또한 8월 20·26일에는 금강산에서 남북 간 이산가족 상봉 행사가 예정돼 있다. 남북을 서로 겨누던 탱크 포신을 녹여 만든 펜촉으로 종전 협정문에 서명하는 모습을 머릿속에 그려 보면서, 불발 더위를 식혀 줄 한줄기 소낙비 같은 한반도 뉴스를 고대한다. /송기동 예향부장 song@

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 광주가 1(일간)		우) 61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551(지사 지역(국독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국내선	대표 FAX 222-4918	경영지원국	국 220-0515
편집부 220-0649	문화부 220-0661	(FAX 222-8005)	문화사업국 220-0541
정치부 220-0632	여론매체부 220-0652	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
경제부 220-0663	예향부 220-0692	기획관리국 227-9600	업무국 220-0551
사회부 220-0664	사진부 220-0693	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
전남본부 220-0642	체육부 220-0697	디자인실 220-0536	서울지사 02-773-9331
		(FAX 02-773-9335)	
*구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			