

데스크시각



홍행기 편집부국장·정치부장

우리나라는 17개 광역지방자치단체로 구성되어 있다. 선출된 시장과 도지사 그리고 국회의원도 지역민의 이해관계를 대변하고, 중앙정부는 국가 전체의 균형 발전을 모색하기 위해 각 지역의 이해 충돌과 갈등을 중재·조정하는 역할을 맡는다. 크고 작은 시행착오를 거쳐 정착된 국가 운영 시스템이다.

제 역할 못하는 정부·정치권

하지만 언제부터인가 너무도 당연해 보이는 이 시스템이 제대로 작동하지 않고 있는 듯하다. 지역 주민을 위해 일해야 할 단체장과 국회의원은 물론, 서로 다른 지역의 이해관계를 조율해야 할 정부도 자신의 역할을 방기하고 있는 듯한 모습이 나타나고 있다. 호남권에 들어서는 두 개의 국제공항을 둘러싼 우려, 그리고 나주 한전공대 설립 반

지역 이해관계에 방치된 국익

대 움직임 등에 대한 지자체와 정부, 정치권의 무관심·무책임·무대응이 대표적인 사례다.

오랜 세월 형제처럼 지내온 광주·전남과 전북은 국제공항 활성화를 놓고 조만간 각 지역의 명운을 건 치열한 경쟁을 펼쳐야 한다. 올 들어 전북에 '새만금 국제공항 건설'이 확정됐기 때문이다. 전북 지역민의 숙원 사업인 국제공항 건설은 문재인 정부 들어 '국가균형발전 프로젝트'라고 불리는 예비타당성 조사 면제 대상에 포함됐고, 오는 2020년 정부 예산안에 '신설 사업'으로 분류돼 40억 원의 설계비가 책정됐다. 일단 국가 정책이 결정되고 예산이 투입되는 만큼 새만금 국제공항 완공은 기정사실이나 다름없다.

전북 지역민이 '국제공항 건설'이라는 숙원을 풀게 됐다는 점은 같은 호남인으로서 당연히 축하할 일이다. 하지만 문제는, 자동차로 1시간40분 거리에 있어 항공 수요가 상당 부분 겹칠 수밖에 없는 무안국제공항과 새만금국제공항 간 치열한 경쟁이 불가피하다는 점이다. 광주·전남과 전북이 지역 공항 활성화를 위해 사활을 걸 수밖에 없는 만큼, 수요가 제한된 국토 서남권 공항 두 곳이 함께 부실해지는 것은 시간문제일 가능성이 크다.

특히, 무안국제공항의 경우 광주송정~목포를 연결하는 호남고속철 2단계 구간이 무안국제공항을 경유하는 노선으로 확정되면서 대규모 사업비 투입이 예정되어 있다. 또 광주공항의 기능을 무안공항으로 통합하는 작업이 진행 중이어서 공항운영이 부실해질 경우 자칫 막대한 매몰 비용이 발생할 가능성도 배제할 수 없는 것이 현실이다.

국가정책 사전 조율 있어야

하지만 아직까지 국회나 자치단체 그리고 정부 차원에서 이 같은 문제의 부작용을 우려하는 목소리나 대책을 모색하는 움직임은 별로 보이지 않고 있다. '아직은 먼 미래의 일'인 데다 '괜히 굶어서 부스럼을 만들 필요가 없다'는 식의 무책임한 현실 인식 때문인 것으로 보인다.

한전공대 문제는 지자체와 정치권이 '서로 모른 체하는' 국제공항 건설과는 달리 타 지역 지자체와 정치권의 강력한 견제와 반발이 이어지는 등 분위기가 전혀 판판이다. 실제로 자유한국당은 '한국전력 공사법 일부개정 법률안'과 '전기사업법 일부개정법률안'을 발의해 한전공대 설립을 가로막으려 하고 있으며, 타 지역 일부 지자체들도 반대의 목소리

를 높이고 있는 것이 현실이다.

그러나 광주·전남 지자체와 정치권에서는 이에 대한 대응 논리를 개발하거나 한전공대 설립의 당위성을 적극 홍보하고 나서기보다는 '말뚝을 만들 필요가 없다'며 소극적인 모습을 보여 왔다. 대통령 공약사업인 데다 대학 부지까지 마련되고, 학교법인도 설립된 마당에 조용히 사업을 진행해 가면 문제가 없을 것이라는 판단에서다. 외부 반발이 거세진 최근에야 광주·전남범시도민지원위원회와 지역내 5개 상공회의소가 '한전공대 설립은 국가와 지역 균형 발전을 위해 반드시 추진돼야 한다'는 성명서를 발표하고 "정부와 지역 정치권이 분명한 대응을 나서 속도감 있게 추진해야 한다"고 지적하고 나선 점도다.

정치는 다양한 사람들의 이해관계를 조율하고 갈등과 분쟁을 해결하는 활동이다. 정부나 정치권이 서로 다른 지역의 이해관계를 조정·중재하지 못하고 끌려다니게 되면 그 폐해는 결국 국민이 안게 된다는 것은 불문가지다. 지역 이해관계가 엇갈리는 대규모 국가정책을 기획·추진할 때는 사전 조율을 거쳐 모든 과정이 공개적이고 합리적으로 진행되어야 한다는 것은 상식이다. 정부와 정치권의 각성을 촉구한다.

/redplane@kwangju.co.kr

은펜칼럼

세계의 알파벳 한글



강대석 시인·행정학박사

지난 7월 한글 창제를 주제로 한 영화 '나랏말싸미'가 개봉되었다. 영화의 내용은 그동안 불교계와 일부 학자들이 주장하던 한글 창제의 주역이 승려 신미(信美, 1403-1480)라는 것을 집중 부각시킨 것이었다. 대다수 국민들은 한글은 세종대왕이 직접 창제했다고 알고 있는 터에 사투 생경한 신미라는 승려를 내세워 한글 창제의 주역으로 조명함으로써 역사 왜곡이란 비판에 부딪쳐야 했다. 아무리 픽션이라 하더라도 너무 높은 성역을 건드린 것이었다.

영화의 내용처럼 훈민정음 창제 과정에서 신미가 주도적인 역할을 했는지 아니면 얼마간의 도움을 주었는지는 알 수

없지만 지금까지는 세종대왕이 일부 집현전 학자들과 주변 인물들의 도움을 받아 직접 만들었다는 것이 통설이다. 정인지가 쓴 훈민정음 서문에 "계해년 가을에 전하께서 정음 28자를 처음 만들어 명칭을 훈민정음이라 하셨다"고 한 것만 봐도 알 수 있다.

일부 학자들은 훈민정음을 창제할 때 집현전 학자들은 아무런 도움을 주지 못했으며 오히려 아무것도 모르고 있었다고 주장한다. 그 이유로는 세종실록에 훈민정음 창제 과정에 관한 기록이 없으며 훈민정음 창제 소식을 듣고 최만리 등 집현전 학자들이 반대 상소문을 올리며 극렬히 반대했음을 예로 든다.

그러나 관련 자료들을 살펴보면 집현전 학자들이 모두 반대한 것은 아니었다. 당시 집현전학자 중 찬성하는 학자는 정인지, 신숙주, 박맹년, 성삼문, 최항, 강희안, 이계 등 10여 명이었고, 반대하는 학자는 최만리, 신석조, 김보, 정창손, 하위지, 송처검, 조근 등 7명(상소문 서명자)이었다. 찬성한 학자들 중에는 어명을 받아 명나라 음운학자 황찬(黃

璫)에게 13번이나 자문을 받아 오기도(신숙주, 성삼문) 하고, 창제 이후 훈민정음의 서문을 쓰거나(정인지) 운회, 동국정운 등을 언문으로 번역하는 등 한글 창제와 보급을 도왔다.

반면에 반대하는 학자들은 상소문을 올려 "조선은 대대로 대국을 섬기며 중화의 제도를 준행해 왔는데 이제 언문을 만들어 사용하다 혹 대국에서 이를 비난하는 자가 있다면 어떻게 하며, 설총이 만든 이두도 있는데 어찌 이미 써오던 폐단 없는 글을 고쳐서 따로 아비하고 상스러운 글자를 창조하십시오?"하며 반대했다.

세종대왕은 상소문을 보면서 반대하는 학자들을 모두 불러들여 "이두를 만든 것도 백성을 편리하게하기 위함이며 언문을 만든 것도 백성을 편리하게하기 위함인데, 왜 너희들은 설총은 옳고 내가 하는 일은 그르다 하느냐, 그 이유가 무엇이나?"고 크게 꾸짖었다. 세종은 애민 주의자였다. 그 역시 중국을 섬기지 않은 것은 아니지만 백성의 이익과 아픔보다 중국의 눈치를 더 보는 그들이 한없이 안타까웠던 것이다.

잘 알려진 대로 한글은 세계 최고의 과학적이고 경제적인 문자이다. 미국의 언어학자 로버트 램지(Robert Ramsey)는 "한글보다 뛰어난 문자는 세계에 없다. 세계의 알파벳이다"라고 극찬한 바 있다. 일례로 세계인이 가장 많이 사용하는 영어의 경우 알파벳 26자로 표현할 수 있는 소리가 300여 개에 불과하지만 한글은 24자로 8700여 개의 소리를 낼 수 있음에서 그 우수성이 입증된다. 최근 어느 언론 보도에 의하면 케이팝(K-POP)과 한류의 인기를 타고 한국어(한글을 포함)가 글로벌 언어로 떠오르고 있다고 한다. 세계 28개국 1495개 초·중·고교에서 한국어를 제2 외국어로 채택하고 있으며, 105개국 1368개 대학에서 한국어 및 한국 문화를 전공 과정으로 개설하고 있다는 것이다. 한국인이라면 누구나 자긍심을 느끼지 않을 수 없는 가슴 벅찬 소식이다.

훈민정음 반포 573주년이 되는 한글 날을 맞이하여 글로벌 언어로 부상하고 있는 한글이 더욱 널리 퍼져 세계의 알파벳으로 통용되기를 기대한다.

기고

우리 기업 첫 번째 구매자(First Buyer) 되기



박상철 광주지방조달청장

영산강을 품은 들판이 검푸르게 짙어 가던 지난 6월 말 광주에 부임했는데 어느새 100일이 다 돼 간다. 그새 들판은 황금색으로 웃을 갈아입었다. 이제 결실의 계절이 다가온다.

정부 광주지방합동청사가 있는 첨단 지구에서 영산강을 따라 남쪽으로 내려가다 보면 무등산에서 달려온 광주천을 만나게 되고, 좀 더 내려가면 화산 어느 골짜기에서 발원했을 지석전을 만나게 된다. 누군가 말했다. 어릴 적 배웠던 '엄마야 누나야 강변 살자'로 시작하는 동요의 무대가 지석전 드물길 어디쯤이라고. 현충 돌리며 뒤를 돌아보면 무등산은 여전히 거기 서 있다.

필자에게 보이는 무등산과 전남의 산하는 거칠지 않다. 완만하고 부드럽다. 짧은 기간 동안 여러 곳을 돌아보았다. 담양, 장성, 나주, 무안, 영광, 목포, 광

양, 고흥... 어딜 가나 자연은 푸근하고 어느 허름한 식당의 문을 밀치고 들어가도 실패한 적이 없다.

아름다운 자연만이 아니다. 요즘 광주·전남 지역에는 미래 첨단산업의 고향이 요란하다. 광주광역시에는 '4차 산업 혁명 선도 도시'를 목표로 인공지능(AI), 신재생 에너지, 친환경 공기산업 육성 등에 팔을 걷어 부쳤고, 며칠 전에는 자동차산업에서 모두가 염원하던 '광주형 일자리'를 출범시켰다. 전라남도도 지난 7월 '블루 이코노미(Blue Economy)' 비전을 선포했다. 전남을 '글로벌 에너지 신산업(Blue Energy) 수도, 신성장 관광벨트(Blue Tour), 바이오 메디컬 허브(Blue Bio)'로 만들겠다는 야심찬 계획이다.

이러한 노력들이 결실을 맺어 우리 지역 이곳저곳에서 창의적이고 혁신적인 제품과 솔루션을 개발한 기업들이 일어나고, 젊은 창업가들이 글로벌 시장에서 대담하게 경쟁하는 모습을 그려본다. 그러나 그들 앞에 펼쳐질 여건은 그리 녹록지 않을 것이다. '건너려는 자의 20-30%만이 살아남는다'는 '죽음의 계곡(Death Valley)'이 그들을 기다린다.

기업은 판매가 일어나지 않으면 지속 가능하지 않다. 더구나 첨단 분야에서 세

상에 새롭게 내놓은 신제품, 청년 창업가들의 혁신적인 아이디어 제품은 초기 시장을 뚫기가 더 어렵다. 사람들은 익숙하지 않은 것들을 꺼린다. 아무리 좋은 제품도 판매되지 않으면 머지않아 소멸의 길을 걷게 된다.

조달청에서도 이러한 문제의식 속에서 올해 조달 정책의 패러다임을 바꿨다. 그동안에는 시장에서 검증된 제품 위주의 소극적 구매자였다면, 이제는 기술 개발을 촉진하고 신제품을 선제적으로 구매해주는 적극적 구매자(First Buyer)가 되기로 했다. 그동안 창업·벤처 기업들이 만든 신제품은 공공기관 소싱될 뿐 '나라장터'에서 판매하기 어려웠는데, 전용 소싱몰인 '벤처나라'를 새로 만들어 판매할 수 있도록 했다. 뿐만 아니라, 아직 기술개발 단계에 있는 혁신 제품을 조달청에서 자체 예산으로 시범 구매해서 공공기관이 사용해 보게 한 후 성능과 품질이 인정될 경우 공공 판로를 지원하는 '혁신 시제품 시범 구매 사업'도 도입했다.

광주지방조달청에서도 이달부터 광주광역시, 전라남도, 지역이노비즈협회, 지역벤처협회 등과 손잡고, 금년 말까지 광주·전남 지역의 신제품·우수 기술 개발 제품을 대대적으로 발굴하기로 했

다. 이렇게 발굴한 제품들은 대부분 특허나 기술 인증 등을 보유하고 있기 때문에 구매하는데 별다른 제도적인 걸림물도 없다.

그런데 이런 노력들도 국가, 지자체, 대기업 등 공공기관들이 적극적으로 구매해 주지 않는다면 결실을 맺기 쉽지 않다. 특히, 여러 기관장들의 관심이 성과를 좌우한다고 해도 지나치지 않다. 공무원들 사이에 '공문 열 번 보내는 것보다 기관장의 한 마디가 중요하다'는 말이 있다. '혁신적인 기술개발 제품의 첫 번째 구매자가 되는 것'은 실무자가 기인해서 올리는 방식(Bottom-up)보다는 기관장이 먼저 관심을 갖고 추진하는 탑다운(Top-down) 방식이 적합하기 때문이다.

"우리에게는 공공기관이 구매해 준 단 한 건의 판매 선례가 절실합니다. 공공기관이 구매해준 공신력을 무기로 해외 시장도 도전해 볼 수 있습니다." 이는 필자가 창업·벤처 기업 전용 소싱몰인 '벤처나라' 구축에 실무 과정으로 참여했을 때 얻은 기업인에게서 들었던 말이다. 첫 번째, 두 번째, 세 번째 구매자가 줄을 이으면서 기술 개발에 여념이 없는 기업인들에게 희망을 줄 수 있기를 기대해 본다. 머지않아 결실의 시간이 다가올 것이다.

社說

'따릉이'와 '타랑개' 573돌 한글날을 맞으며

오늘은 573돌 한글날이다. 요즘 인터넷에서 '한글날'이란 세 글자를 치면 우리 한글의 우수성 같은 기사보다는 뜻밖에도 조국 법무장관의 이름이 등장한다. 이날 집회가 있는 모양인데 온통 조국 관련 기사로 도배되고 있는 것이다. 개탄스러운 일이다.

더러 '한글 파괴' 관련 뉴스도 보는데 요즘 젊은이들의 신조어를 못마땅해 하는 논조다. 이를 보고 한글과 우리말도 구분하지 못하는 처사라 지적하는 이도 있다. 어찌 됐든 우리글과 우리말에 대한 관심은 많을수록 좋은 일이다.

광주광역시가 내년 1월 도입할 예정인 '무인 공공 자전거'의 명칭이 최근 화제가 된 바 있다. 안 타고는 못 배길 그 이름은 바로 우리 전라도 사투리를 그대로 사용한 '타랑개'. 얼마나 정감 있는가. 공공 자전거는 애플리케이션 등을 이용해 간단한 절차만 거치면 사용할 수 있어 이미 서울 등지에서 시민들의 큰 사랑을 받고

KTX 오송역 우회 추가 요금 즉시 인하를

정부와 한국철도공사(코레일)가 호남선·전라선 KTX의 오송역 우회로 인해 늘어난 거리만큼 요금을 인상하지 않기로 했던 약속을 여태껏 지키지 않고 있다. 그제 열린 국회 국토교통위원회의 코레일에 대한 국정감사에서도 이 문제가 도마 위에 올랐다.

정부는 지난 2005년 호남고속철도 노선을 결정할 당시 KTX 분기역을 '천안'에서 '오송'으로 변경했다. 이로 인해 호남선과 전라선은 19km를 돌아서 운행하게 됐고 늘어난 거리만큼 요금이 포함돼 전체 요금이 책정됐다.

바른미래당 주승용 의원은 이날 국감에서 "당시 추방직 건설교통부 장관은 국회 임시회에서 오송역 우회로 거리가 늘어난 것에 대한 추가 요금을 부과하지 않겠다고 답변했다"면서 "그러나 정부는 이를 지키지 않고 있다"고 지적했다. 주 의원은 코레일 자료를 분석해 우회 거리인 19km에 대한 요금이 3100원 정도 될 것으로 추정했다. 이를 토대로 계산해 보

면, 지난 2011년부터 올 상반기까지 호남선과 전라선 이용객 1억 56만 명이 왕복 열차 요금으로 추가 부담한 금액은 무려 6235억 원이나 된다.

코레일 측은 이에 대해 호남선의 경우 영업 할인을 타 노선에 비해 높게 적용하고 있다고 밝혔다. 하지만 주 의원 측이 확인한 결과 서울에서 광주 송정까지 토요일 하루 18편을 기준으로 수요가 적은 시야대의 단 세 편만 10% 할인을 하고 있었다.

오송역 우회에 따른 추가 요금 부담에 대한 문제 제기는 이번이 처음은 아니다. 지난 2015년과 지난해에도 호남 의원들이 잇따라 인하를 촉구했고 광주시와 전남도도 정부에 약속 이행을 요구해 왔다. 국가 정책 때문에 먼 길을 돌아야만 시간을 허비하는 피해를 입으면서도 요금을 더 내는 것은 부당하다.

정부와 코레일은 빠른 시일 내에 우회 거리만큼의 요금을 인하해야 할 것이다.

無等鼓

국제공항의 이름은 대체로 지명(地名)과 인명(人名)을 따서 짓는다. 미국이나 유럽에는 유명인들의 이름을 딴 공항이 많다. 미국 뉴욕의 JFK공항, 프랑스 파리의 샤를 드골공항은 정치인들, 이탈리아 레오나르도다빈치공항, 미국 뉴올리언스의 암스트롱공항, 영국 리버풀의 존 레논 공항은 예술가들의 이름에서 따왔다.

도시 이름이었다가 유명인의 이름으로 바뀐 공항도 있다. JFK공항은 뉴욕국제공항으로 개칭했지만 케네디 대통령 암살 이후인 1963년 현재의 명칭으로 바꿨다. 샤를 드골공항은 '파리 북공항'이었지만 1974년 드골

대통령 이름을 따 바꿨고 미국 캘리포니아 오렌지카운티공항은 1979년 미국 국민배우의 이름을 따 존웨인공항으로 변경했다. 세계인이 기억할 만한 유명인 이름을 통해 개성을 표현하고자 하는 목적이 크다.

반면 한·중·일에선 지명을 공항 이름으로 쓰는 일이 많다. 한국의 인천공항, 중국의 서우두공항, 일본의 나리타공항이 대표적이다. 도시의 관문이다 보니 공항 한·중·일에선 지명을 공항 이름으로 쓰는 일이 많다. 한국의 인천공항, 중국의 서우두공항, 일본의 나리타공항이 대표적이다. 도시의 관문이다 보니 공항 한·중·일에선 지명을 공항 이름으로 쓰는 일이 많다.

신공항으로 불렸다가 국민 공모를 통해 1위를 한 '세종'으로 바꾸려 했지만 인천 시민들의 반대로 결국 인천국제공항이 됐다. 하지만 외국인들에겐 '서울 인천국제공항'으로 인식이 돼 있다. 실제로 기념품 가게를 통해 인천공항을 소개할 때는 '서울 인천공항'이라고 하고 탑승권의 출·도착지를 보면 서울 인천의 약자('SEL/ICN')로 표기돼 있다.

무안공항 이름을 놓고 광주시와 전남도가 신경전을 벌이고 있다. 광주시가 2021년 광주공항 국내선의 무안공항 이전을 앞두고 공항 활성화 방안으로 무안공항을 광주 무안공항으로 변경하자고 제안하자 전남도가 발끈했다. 외국인에게 지명도가 높은 광주를 붙이지는 의견에 전남도는 광주 군공항 이전을 위한 명분 쌓기가 아니냐는 의혹의 눈길을 보내고 있다.

국제적인 추세로 보면 광주시의 제안에 명분이 없는 것은 아니다. 다만 군공항 이전 결정이란 민감한 시기라 과민 반응이 있을 수 있다. 명칭 논란 결정을 보면 군공항 해법을 읽을 수 있다.

/장필수 전남본부장 bungy@

光州日報		The Kwangju Ilbo	
시장·발행·편집·인쇄인 <b>金汝松</b> 주필 <b>李洪載</b> 편집국장 <b>金日煥</b>			
1952년 4월 20일 創刊 1980년 11월 29일 등록번호 광주기 11(일간)		우)61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551(기사 자곡(구독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국안내 편 집 부 220-0649 정 치 부 220-0632 경 제 부 220-0663 사 회 부 220-0652 전 남 본 부 220-0642	(대표 FAX 222-4918) 문 화 부 220-0661 예 향 부 220-0692 사 진 부 220-0694 체 육 부 220-0633	경 영 지 원 국 220-0515 (FAX 222-8005) 기 획 관 리 국 227-9600 (FAX 222-0195) 디 자 인 실 220-0536 세 울 지 사 02-773-9331 (FAX 02-773-9335)	문화사업국 220-0541 (FAX 220-0195) 무 국 220-0551 (FAX 220-0195) 서울지사 02-773-9331 (FAX 02-773-9335)
*구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			