

정후식칼럼



논설실장·이사

올해는 '기회의 평등'과 '과정의 공정'에 대한 국민적 갈망이 어느 때보다 컸던 해로 기억될 것 같다. 발단은 이른바 '조국 사태'였다. 조국 전 법무부 장관과 자녀들을 둘러싼 갖가지 의혹이 불거진 것이다. 여기에 추미애 법무부 장관 아들의 군 휴가 특혜 논란이 불쏘시개 역할을 했다.

올 들어 본격화된 재판에서 조 전 장관 측은 혐의를 전면 부인하고 있고, 추 장관 아들 논란은 검찰 수사 결과 무혐의 처분이 내려졌다. 물론 해당 사안들이 '검찰 개혁' 추진 과정에서 일터됐고, 진영 논리에 따라 부풀려진 측면이 없는 건 아니다. 하지만 수사 과정에서 노출된 불평등·불공정의 여러 단면은 젊은이들의 분노를 일으키기에 충분했다.

지난 6월에는 인천국제공항공사가 파견근로자 신분 이던 보안 검색 직원 1902명을 '청원 경찰' 형태로 직접 고용하기로 결정하면서 공정성과 형평성 논란을 재소환했다. 이들 사례는 우리 사회가 공정과 평등에 얼마나 목말라하고 있는지 여실히 보여 준다. 특권과 반칙이 없는 사회에 대한 간절한 소망이다. 5·18 민주화 운동과 6월 민주항쟁이 일어난 이후 강산이 네 번 바뀌는 세월이 지났건만, 민주주의의 핵심 가치들은 여전히 뿌리를 깊게 내리지 못하고 있는 것이다.

공정과 평등에 여전히 목마른 사회

그러는 사이 열악한 환경 속에서 일하는 노동자들의 안타까운 죽음이 이어졌다. 고된 노동에 시달리던 택배 종사자들이 잇따라 과로로 쓰러진 것이다. 올해에만 벌써 열세 명이 희생됐다. 코로나19 사태 장기화로 인터넷 쇼핑이나 배달을 통한 언택트 소비가 급증한 것이다.

지난 5월 광주의 한 택배회사에 근무하던 노동자가 갑자기 의식불명에 빠져 숨졌고, 한 달 뒤에는 목포에서 택배 노동자가 급성 심근경색으로 쓰러져 끝내 세상을 떠났다. 이들은 택배 물량이 30% 이상 폭증한 가운데 분류 작업과 배송까지 날마다 14~15시간씩 일하다

두 열사의 비장한 외침 헛되지 않도록

과로사 했다는 것이 노조 측 주장이다. 우리가 클리한 번만으로도 원하는 물건을 집에 앉아서 받는 편리함을 누리는 이면에, 택배 노동자들은 가혹한 노동조건과 열악한 작업환경으로 인해 한계상황까지 내몰리고 있는 것이다.

올해는 또한 '위험의 외주화'를 막기 위한 이른바 '김용균법'이 시행된 해이기도 하다. 하지만 산업 현장에서는 설비에 끼이거나 빨려 들어가 목숨을 잃는 사고가 여전히 반복되고 있다. 2년 전 태안화력발전소 비정규직 노동자 김용균 씨가 운송 설비 점검을 하다 컨베이어 벨트에 끼여 사망한 이후에도 달라진 것은 없어 보인다. 이후 산업안전보건법이 전면 개정됐지만 사고의 핵심 원인이었던 위험 업무의 하도급을 일부 용인하면서 일터의 비극이 계속되고 있다. 국내에서 매년 산업 재해로 숨지는 노동자는 2000여 명으로, 경제협력개발기구(OECD) 회원국 중 사망률이 가장 높다.

만약 이러한 현실을 운상원과 전태일 열사가 보았다면 얼마나 통탄했을까. 5·18 당시 시민군 대변인으로 불의에 맞섰던 광주의 운상원 열사, 그리고 70년대 노동운동의 기폭제가 됐던 대구 출신 전태일 열사. 이들이 가신 지 벌써 40~50년이 지났다. 지난 11월 13일은 전 열사 50주기였고 지난 5월 27일은 윤 열사 40주기였다.

그들은 민주화와 산업화의 제단에 목숨을 던져 '시대의 들불'이 되었다. 평화시장 재단사였던 전 열사의 마지막 외침은 "우리는 기계가 아니다" "근로기준법 준수하라" "내 죽음을 헛되이 말라"는 것이었다. ('전태일 평전', 조영래) 윤 열사도 "오늘 우리는 패배할 것이다. 그러나 내일의 역사는 우리를 승리자로 만들 것이다"라는 비장한 말을 유언처럼 남긴 뒤 생을 마쳤다. 노동운동을 하며 사회 변혁을 추구했던 그들이 엄밀한 건정의·공정·평등의 가치가 강물처럼 흐르는, 참으로 사랑답게 사는 세상이었을까.

두 열사의 숭고한 넋을 기리기 위해 며칠 전 그들의 흔적을 찾아 나섰다. 먼저 광주시 광산구 신동동(임곡) 천동마을에 있는 윤 열사의 생가 '해파재(海波齋)'. 담배라에는 '어떻게 살 것인가'를 치열하게 고민하며 아버지께 보냈던 편지 내용이 적혀 있었다. 뒷마당에는 들불야학에서 함께 활동했던 그와 박기순 열사의 영혼결혼식에 헌정된 '임을 위한 행진곡'이 새겨져 있다.

전 열사의 분신 현장인 서울 동대문 평화시장 앞도 둘러봤다. '전태일 다리'(버들다리) 바다에는 시민들

이 추모와 다짐을 새겨 넣은 동판 4000여 개가 빼곡했다. 다리 중간에는 열사의 반신 동상이 세워져 있었다. 전 열사는 죽어서도 평화시장과 정계천 일대를 굽어보며, 열악한 노동 환경의 개선을 염원하고 있는 듯했다.

전 열사와 윤 열사는 생전에 한 번도 만난 적이 없다. 하지만 윤 열사는 전 열사의 분신을 계기로 노동운동에 헌신할 것을 다짐했다. 그러니 두 사람은 시대를 이끈 양심으로 시공을 초월해 끈끈히 이어져 있다 할 것이다. 이러한 연결고리를 살려 광주시와 대구시가 기념사업을 공동으로 펼친다면 영호남 화합은 물론 국민 통합에도 기여할 수 있지 않을까. 문득 그런 생각이 든다.

'5·18법'과 '전태일 3법' 처리해야

그들의 마지막 비장한 외침에 우리는 어떻게 응답해야 할 것인가? 50년 전에 비하면 노동환경이 많이 개선되긴 했다. 하지만 사각지대는 여전하다. 전체 사업장의 60%를 차지하는 55 미만 사업장 노동자 350만 명은 근로기준법에서 배제돼 있다. 대리운전 기사, 택배 기사, 학습지 교사 등 특수고용 노동자 200만 명도 기본적인 노동 인권을 보장받지 못하고 있다. 중대 산업 재해가 발생해도 원청 기업의 책임이 명확히 규정되지 않아 '위험의 외주화'로부터 노동자의 생명과 안전을 지키려는 게 쉬운 일이 아니다.

이를 개선하기 위해 근로기준법 개정안, 노동조합법 개정안, 중대재해기업처벌법 제정안 등 이른바 '전태일 3법'이 지난 9월 국회에 제출됐다. 법안 제정을 위한 국회 입법 청원에는 10만 명이 참여할 정도로 국민적 공감대도 폭발해 형성됐다. 하지만 정치권은 여야 모두 걸음으로는 '전태일 정신'을 강조하면서도 정작 법안 처리에는 미온적이다.

'노동 존중 사회'를 핵심 공약으로 내걸었던 문재인 대통령은 전태일 50주기를 하루 앞둔 지난 12일 전 열사에게 최고 훈장인 무궁화장을 추서했다. 하지만 훈장보다 중요한 것이 있다. 바로 전 열사의 염원이 담긴 '전태일 3법'부터 초당적 협력으로 처리하는 것이다. 그것만이 진실로 그의 외침에 응답하는 정치권의 자세일 것이다. 마찬가지로 운상원 열사의 숭고한 정신을 이어 나가기 위해서도 꼭 해야 할 일이 있다. 5·18 진상 규명과 왜곡 처벌을 위한 특별법 및 임을 위한 행진곡의 5·18 기념곡 지정 법안 처리다. 이들 법안은 이번 정기 국회에서 반드시 처리해야 한다. 그들의 죽음이 헛되지 않도록.

은편칼럼



박 흥 근 포유건축 대표·건축사

장소를 이르는 말인 터, 여기에 새겨진 무늬를 터무니라 한다. 우리네 조상들은 삶의 근본을 본인들이 사는 터에서 찾았다. 터에는 그곳만의 고유한 무늬가 있다. 사람이 만든 것도 일정 세월이 지나 역사적 기억을 갖게 되면 자연스럽게 터의 무늬가 되기도 한다.

인간이 그린 무늬는 인문(人文)이라고 한다. 사람의 이야기, 생각, 흔적, 추억, 기억 등등 인간의 삶이 그린 무늬를 말한다. 터에는 고유한 터무늬와 인간이 그린 무늬가 함께 한다. 이는 그 장소만의 정체성이고 가치다.

전남방직과 일신방직 공장 터에 대한 개발 논의가 진행되고 있다. 방직공장은 1935년에 지어진 근대 산업 유산으로 광주에서 가장 오래된 장소다. 공장의 설립 배경, 과정, 운영, 사람 등등에 관련된 수많은 스토리가 있다. 이 공장이 가지고 있는 스토리는 광주 근대 산업화 과정에서 아주 중요한 히스토리며, 자산이다.

그런데 토지 소유자는 이곳의 극히 일부를 존치하면서 대규모 아파트 단지를 포함한 개발 계획을 광주시에 제출하여 협의하고 있다. 공개된 자료에 의하면 기존의 터무늬는 거의 사라지고 인문은 찾아볼 수 없는 계획안

전남·일신방직 공장 터에 대한 사유

이다. 그런데 대안 제시보다는 토지주가 제시한 것을 토대로 검토를 하는 것 같다. 광주시는 종합적 도시 공간 계획 전략이 있는 건지, 도시 철학인 '인본'을 어떻게 구현하려는 것인지 현 상황에서는 읽을 수 없다.

첫째, 광주시는 그간에 했던 도시 공간 계획을 다시 봐야 한다. 아시아 문화중심도시 조성 사업을 위한 '5대 문화권' 계획은 이 지역의 근대 산업 유산을 이용한 '시민예술촌'으로 제안한 것으로 알고 있다. '2025 광주광역시 도시재생계획'에 따르면 이곳은 '도시 경제 기반형' 재생 지역으로, 주변과 연계하여 근대 산업 문화 유산을 중심으로 한 '도시 관광거점 활성화 및 새로운 경제 기능 도입'을 중심으로 개발하는 것으로 제안되어 있다. 이것들이 법적 구속력은 없다. 그러나 광주시의 도시 공간 구상 전략이라고 생각한다. 그런데 이와 완전 다른 아파트 단지 개발 계획안을 테이블에 올려놓고 논의하고 있다. 캐비닛 속에 있는 공간 전략들을 다시 찾아보아야 한다.

둘째, 터에 대한 기본 자료 조사를 해야 한다. 광주시는 '2018 근대 건축물 기록화 사업-구 종연방직 전남 공장' 보고서 등을 통해 일부 인문 자료 조사와 1930년대 지어진 3개 동은 건축물에 대한 실측 기록화 작업을 하였다. 화력발전소, 보일리실, 고가 수조 건물이다. 이 터에서 이곳만이 중요한 것은 아니다. 전체 공장 부지에 대한 물리적, 인문적 조사를 통해 광주 도시 역사에서 근대 산업 유산의 가치에 대한 평가 작업을 먼저 해야 한다. 이후 활용 방안을 협상해야 한다. 사업주가 제시한 부동산 가격 기준으로 판단할 일이 아니다.

셋째, 다른 결과를 원한다면 기준과 다르게 접근해야 한다. 공장 터를 가로질러 8차선 계획 도로가 있다. 이 도로를 개설하면 터의 주요 자산들이 훼손된다. 길은 사람의 필요에 따라 만드는 것이고, 직선과 십자(+)형 네거리로만 형성되는 것이 아니다. 물처럼 흘러도 된다. 터에 대한 물리적, 인문적 조사를 바탕으로 근대 산업 유산으로 보존·활용할 부분을 최대한 남겨두어야 한다. 그 다음 후속 개발할 부분을 정해야 한다. 이때는 제반 법규나 규정-건폐율, 용적율, 이격 거리, 용도 제한, 층수 제한, 상가 비율 등-에 유연할 필요도 있다. 광주를 위한 귀한 자산을 얻으려면 민관이 상생해야 한다. 특별함을 얻고자 한다면 접근 방법도 달라야 한다. 그렇지 않으려면 광주시에서 공장 터를 매입해 도시 공간 계획에 따라 개발해야 한다.

광주는 다수의 근대 건축 유산들이 개발이라는 미명하에 사라졌고, 보존되어 활용되는 사례는 매우 빈약하다. 다행히 1960년대 지어진 '전일빌딩'과 1970년대에 만들어진 '광주시민회관'이 우여곡절 끝에 시민들의 품으로 돌아와 사랑을 받고 있다, 광주의 문화 자산이 되었다. 이 두 건물이 여기까지 이른 데, 그 결정적 시작점은 당시 행정 책임자인 시장의 결단과 역할이 가장 컸다.

이번 전남·일신방직 공장 터의 개발 방향과 운명도 현 시장이 어떤 철학으로 도시를 바라보는지가 판단의 바로미터가 될 것이다. 최근에 광주시가 발표한 '광주 도시·건축 선언문'의 첫 줄은 '인본의 정신으로 문화를 밝혀 온 자랑스런 도시'임을 강조하고 있다. 이런 시장의 철학과 실천 의지를 보고 싶다.

일 것이다.

전통차가 커피처럼 일상에서 쉽게 접할 수 있는 생활 차로 자리 잡으려면 다양하고 차별화된 전통차 개발이 시급하다. 아울러 커피처럼 '테이크아웃' 문화를 활성화하는 등 마케팅 전략을 강화할 필요가 있다. 간편함과 웰빙을 앞세워 소비자에게 다가간다면 커피 못지않게 전통차 소비를 촉진시킬 수 있을 것이다.

커피 맛에 익숙해진 일상 속에 전년의 숨결을 간직한 전통차의 향기가 점점 멀어지는 요즘, 커피 대신 우리의 내면과 건강을 함께 챙길 수 있는 전통차 소비가 활성화되어 코로나19로 가득이나 힘든 농가에 도움이 됐으면 한다. 이제 "커피 한잔할래요?"가 아닌 "전통차 한잔할래요?"라는 말을 자주 들을 수 있기를 바란다.

<임관규·농협 경주환경농업교육원 교수>

社說

날아오르는 울릉공항 기어가는 흑산공항

울릉공항 건설 사업이 오는 27일 착공에 들어가면서 흑산공항도 서둘러 추진해야 한다는 목소리가 높아지고 있다. 9년 전 동시에 시작된 국책사업인데도 울릉공항은 날아오를 준비 절차를 모두 마친 반면 흑산공항은 국립공원위원회 심의에 막혀 표류를 거듭하고 있기 때문이다.

국토교통부는 지난 2011년 제4차 공항개발 중장기 종합계획에 소형 항공기가 취항할 수 있는 울릉공항과 흑산공항 건설을 반영해 사업을 추진해 왔다. 이들 섬과 육지를 이어 주는 유일한 교통수단인 여객선은 높은 파고로 인해 결항이 잦았다. 이 때문에 공항 건설은 섬 주민들의 숙원이었다.

국토부는 그동안 두 공항을 대상으로 예비타당성 조사와 기본계획 고시 등 공항 건설 절차를 밟아 왔지만 그 결과는 사뭇 답답다. 울릉도의 경우 국립공원이 아닌 국가지질공원으로만 지정돼 있어 환경영향평가 협의 등 일련의 절차가 막힘없이 추진됐다. 하지만 흑산도는 다도해해상국립공원 구역이라는 이유로 세 차례의 환경부 국립공원위원회의 심의에서 번번

이 통과되지 못했다.

이에 대해 주민들은 불공평한 처사라며 반발하고 있다. 보호 가치 측면에서 두 섬이 비슷한 데다 예비타당성 조사에서도 울릉공항은 BC(비용 대비 편익) 비율이 1.19로 흑산공항의 4.38보다 크게 낮은 반면, 사업비는 6633억 원으로 흑산공항(1833억 원)의 세 배를 웃도는 데 먼저 추진되고 있기 때문이다. 이에 전남도와 신안군은 공항 건설 예정지를 국립공원에서 해제하는 대신 보호 가치가 큰 갯벌을 대체 부지로 제공하겠다는 대안을 제시했다.

물론 일부에서 제기하는 환경 파괴와 항공기 안전에 대한 우려가 전혀 없는 것은 아니다. 이는 공항 건설 과정에서 마땅히 최소화해야 한다. 흑산도로 가는 하늘 길이 열리면 섬 주민들의 정주 여건을 개선하고 관광 활성화를 통한 주민 소득 증대는 물론 해양 주권 확보에도 기여할 수 있다. 더욱이 흑산공항은 문제인 대통령령의 국약인 만큼 더불어민주당과 정부가 적극 뒷받침함으로써 사업이 분개도에 오를 수 있도록 해야 할 것이다.

아시아나항공 매각 금호그룹 정상화 계기로

아시아나항공이 대한항공에 팔리게 됐다. 호남 지역민으로서 아쉬운 일이 아닐 수 없다. 하지만 오랫동안 '자금 경쟁'에 시달려왔던 금호그룹으로서도 다소간 숨통이 트이지 않겠느냐는 시각도 있다. 불행 중 다행인 것인가.

한진그룹 지주사인 한진칼과 대한항공은 지난 16일 각각 이사회를 열고 아시아나항공을 인수하기로 결정했다. 국내 항공 역사상 최대 빅딜이다. 인수 자금 1조 8000억 원 중 8000억 원은 KDB산업은행 투자금을 통해 총당한다. 1988년 아시아나 창립 이후 32년간 이어진 양강 체제는 대한항공 원톱으로 재편된다. 인수가 무난히 성사되면 세계 7위권의 대형 국적 항공사가 탄생한다.

그러나 안정적 통합까지는 험로가 예고돼 있다. 그럼에도 자금난에 시달려 온 금호그룹의 재건 및 사업 정상화에는 청신

호가 커진 셈이다.

금호그룹은 지난 9월 HDC현대산업개발의 아시아나항공 인수가 '불발'로 끝난 뒤 매각 대금을 받지 못해 자금 유동성 확보에 어려움을 겪어 왔기 때문이다. 특히 금호그룹 지주사인 금호고속은 코로나 사태 이후 심각한 경영 위기에 몰린 상태에서 금호산업 지분을 담보로 빌린 차입금에 대한 상황을 앞두고 자금 압박에 시달려 왔다.

하지만 이번 대한항공의 아시아나항공 인수가 성사될 경우 금호산업은 아시아나항공 구주 매각 대금을 받을 수 있게 되고, 당달야 금호그룹의 자금 유동성 확보도 가능해질 것으로 예상된다. 그동안 호남 지역민 덕분에 성장할 수 있었던 금호그룹은 이제 지역민에게 보답할 수 있는 길이 무엇인지를 생각하면서 그룹 재건에 최선을 다해야 할 것이다.

無等鼓

대한민국 제2 민간항공인 아시아나항공의 출범은 국적이었다. 1988년 2월 17일 서울항공으로 면허를 받기까지 아무도 몰랐다고 한다. 경제 부처 관계자들조차 교통부가 2월 12일 제2 민항 면허를 내준다고 공식 통고할 때사야 알게 됐다.

당시 전두환 전 대통령이 퇴임하기 불과 며칠 전이어서 5·18로 빛을 전 전두환이 호남 기업을 배려(?)한 것 아닌가 하는 추측도 있었다. 하지만 당시는 88서울올림픽과 이듬해 시행되는 해외여행 자유화 조치를 앞둔 시점이었다. 이미지 2 민항 필요성이 제기된 상태였다는 말이다.

색동 날개

택시에서 시작해 고속버스로 사업 영역을 넓힌 금호그룹은 항공 면허까지 획득함으로써 '교통 일원화'라는 꿈을 이뤘다. 금호그룹은 8월 11일 서울항공사에서 아시아나항공으로 이름을 바꾸고 색동 날개를 달면서 본격적인 비상을 시작했다. 서울·광주 등 국내선을 시작으로 유럽·미주 노선까지 취항했다. 새 비행기와 4년제 대졸 여성무원을 내세워 차별화를 시도했다. 아시아나 전속 모델은 '스타 등용문'이 됐다. 2003년 세계 최대 항공 동맹체인 '스타 얼라이언

스'에 가입하며 글로벌 항공사로 위상을 높였다. 2009년부터 4년 연속 '올해의 항공사'로 선정되는 영예도 안았다. 아시아나항공은 32년간 항공업계에 혁신의 DNA를 심어 왔다. 승무원의 기내 마술쇼, 요리사와 소블리에의 일일석 고급 음식 및 와인 서비스, 기내식으로 김치 제공, 전 좌석 전면 금연 등은 아시아나항공이 가지고 있는 '세계 최초' 기록이다. 김대중 대통령 시절엔 대통령 전용기에서도 대한항공을 제쳤고, 이후 '에어포스 원' 역할은 노무현 대통령 시절까지 이어졌다.

그러나 영광보다는 아픈 역사도 많았다. 우리 항공으로 위기에 빠진 모기업을 살리기 위해 상당 기간 그룹 매출의 60%를 책임지는 '캐시카우'(수익 창출원) 역할을 해야 했다. 지난해엔 한 차례 매각 무산 과정을 거쳤으며 이젠 양속이었던 대한항공에 팔리는 운명을 맞게 됐다.

항공 통합으로 인해 소비자로서 선택의 폭이 사라지게 됐다는 아쉬움이 크다. 하지만 그보다는 호남 기업의 쓸쓸한 퇴장을 보는 것 같아 더욱 안타깝다. /정필수 제2사회부장 bungy@

|   |                   |                          |                   |
|---|-------------------|--------------------------|-------------------|
| 光州日報  |                   | The Kwangju Ilbo         |                   |
| 사장·발행·편집·인쇄인 金汝松  |                   | 주필 李洪載 편집국장 崔宰豪          |                   |
| 1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주기 1(일간)                    |                   | 우)61482 광주광역시 동구 금남로 224 |                   |
| 대표전화 222-8111 / 220-0551 (지사 지역(무독 신청 배달 안배)) 광고문의 062-227-9600 |                   |                          |                   |
| 편집국내선   | <대표 FAX 222-4918> | 경영지원국 220-0515           | 문화사업국 220-0541    |
| 편집부 220-0649  | 문화부 220-0661      | (FAX 222-8005)           | (FAX 222-0195)    |
| 정치부 220-0632  | 예향부 220-0692      | 기획관리국 227-9600           | 업무국 220-0551      |
| 경제부 220-0663  | 사진부 220-0694      | (FAX 222-0195)           | (FAX 222-0195)    |
| 사회부 220-0652  | 체육부 220-0621      | 디자인실 220-0536            | 서울지사 02-773-9331  |
| 전남본부 220-0642   |                   |                          | (FAX 02-773-9335) |
| ※구독료 월정 10,000원 1부 500원   |                   |                          |                   |
| 본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다                                      |                   |                          |                   |