

다산포럼



정근식 서울대 명예교수

지난 10월 말에 중국 최대의 내륙도시 충칭을 답사하였다. 이곳에 있는 대한민국 임시정부 청사와 새롭게 복원된 한국 광복군사령부 건물을 돌아보고, 조선의용대의 흔적을 찾아 나선 여행이었다. 마침 충칭 가는 길에 들르는 도시가 우한(武漢)이어서 세계적인 코로나 대유행의 진원지를 직접 경험한다는 설레임과 함께, 현재 세계적 화두인 미·중 갈등이 중국의 대도시들에서는 어떻게 반영되고 있는가를 엿볼 수 있지 않을까 하는 기대도 없지 않았다. 물론 주미간선의 짧은 시간은 이런 기대를 충족시켜주지 않았지만, 양자강의 생태학적 위용과 연변의 도시들을 거느리고 있는 모습은 나의 상상을 뛰어넘는 것이었다. 우리 국민들은 대한민국 임시정부가 3.1운동 직후 상하이에서 출발하였다는 사실을 잘 알고 있고, 상하이 관광객들은 대부분 임시정부가 있던 곳을 방문한다. 이에 비해 충칭에 있던 임시정부는 상대적으로 덜 알려져 있다. 임시정부는 1932년 윤봉길의사 거사 후에 상하이를 떠나 항저우나 창사, 광저우 등 일곱 개의 도시를 거쳐 1940년 9월 충칭에 자리잡았고, 충칭에서도 세 차례나 옮겨 다녔다. 이 도시는 일본군의 폭격에

충칭(重慶) 잡감(雜感)

시달렸지만 끝내 점령당하지는 않았다. 충칭 도심의 연화지에 있는 임시정부의 마지막 청사는 1995년 복원된 후 몇 차례의 보수를 거쳐 오늘날의 모습을 갖추게 되었다. 널리 알려진 임시정부 요인들의 한국 기념사 진도 이곳에서 촬영된 것이다. 임시정부는 충칭에 도착한 직후인 1940년 9월 17일 한국광복군을 조직했다. 한국광복군사령부는 1941년 시안에 위치했지만, 국민당 군사위원회의 결정에 따라 1943년 충칭으로 돌아왔다. 사령부 건물은 오랫동안 잊혀졌다가 한·중 수교 직전인 1991년 광복군 유적조사단이 그 존재를 확인한 후, 여러 차례 중국과의 협의 끝에 2018년 복원이 결정되었다. 전시관은 2019년에 개관하였는데 그동안 코로나로 인하여 방문객이 매우 적었다. 충칭에는 조선의용대의 흔적도 있다. 조선의용대는 중일전쟁 발발 후 국공합작기인 1938년 10월 우한에서 조직되었는데, 결정 당시의 사진이 비교적 널리 알려져 있다. 조선의용대는 3.1운동 직후 결성된 의열단과 1935년 민족혁명당 결성을 주도했던 김원봉이 장개석의 후원하에 조직한 것으로 1940년 충칭으로 옮긴 후 김원봉과 본대는 그대로 남고, 박효삼과 윤세주가 지휘하던 일부는 화북으로 이동하였다. 이들이 이별했던 조친문 부두가는 이제 충칭의 대표적인 고층 건물들이 들어선 번화가가 되었다. 화북지대는 후에 국민당 관할구역을 벗어나 태항산으로 갔고, 독립동맹 산하의 조선의용군이 되었지만, 충칭의 조선의용대는 1942년 7월 광복군에 합류하였으며 김원봉이 광복군 1지대장이 되었다. 김구와 김원봉의 오랜 불협화음이 누그러

진 것이다. 대한민국 임시정부의 전시관도 그렇지만, 한국광복군사령부 전시관도 매우 흥미로운 내용을 전시하고 있다. 오늘날의 중국에서 국민당과 밀접한 관계에 있던 임시정부나 광복군사령부의 역사와 활동을 그대로 전시한다는 것 자체가 쉽지 않은 것일 뿐 아니라 1943년 미국 OSS의 지원아래 훈련을 받던 광복군들의 사진들을 전시하는 것은 더 미묘한 문제인데, 이들 모두가 전시되어 있기 때문이다. 다만 광복 후에 이들이 겪었던 쓸쓸한 한국 장면은 전시되지 않았다. 2차대전이 연합국의 승리로 종료되면서 국민당 정부는 충칭의 중심거리에 ‘항전승리기공비’를 세웠다. 그러나 냉전과 함께 다시 시작된 중국 내전은 예상하지 못한 방향으로 흘러갔다. 1949년 4월 국민당 정부의 수도 난징이 함락되고, 10월에는 신중국이 선포되었다. 11월 말에는 충칭의 운명도 바뀌었다, 함락 또는 해방이었다. 그로부터 일주일 후 장개석은 타이완으로 향했다. 대륙의 주인이 바뀐 후, 충칭의 항전승리기공비는 인민해방기념비가 되었다. 몸체는 그대로 두고 얼굴만 바꾼 것이다. 아이러니하게도 오늘날 이 충칭의 대표적인 상징 바로 옆에는 미국 애플사의 사과 모양 광고탑이 번듯하게 서 있다. 이처럼 충칭의 풍경들은 “우리는 지금 어디로 가고 있는가?”를 질문하고 있다. 미중 관계가 경쟁과 갈등으로만 치달는 것이 아니라 여전히 협력과 상호 의존성이 남아 있다는 대답은 우리를 착잡하게 한다. 맥락없는 이념정치에 대한 안타까움이 배가되기 때문이다.

社說

인요한의 파격 제안...여야 혁신 경쟁 불 붙일까

국민의회 인요한 혁신위원장의 파격적인 혁신안이 여야 정치권에 만만치 않은 파장을 일으키고 있다. 혁신안의 핵심이 국민의회 지도부와 윤석열 대통령 측근인 ‘친윤’의 내내 총선 불출마나 수도권 혐지 출마 제한 등으로 인적 쇄신을 담고 있기 때문이다. 인적 쇄신이 이뤄질 경우 여당 내내서만 30-40명의 현역 국회의원들이 대상이 될 정도로 규모가 크다. 인요한 위원장은 “위기의 나라를 바로 잡기 위해서는 희생의 틀 안에서 결단일 요구된다”면서 “과거엔 국민이 희생하고 정당이 많은 이득을 받았는데 이제는 국민에게 모든 걸 돌려주고 정치인이 결단을 내리려 희생하는 새로운 길을 요구한다”고 인적 쇄신의 명분을 강조했다. 2호 안건으로 내세운 ▲국회의원 수 10% 감축 ▲불체포특권 전면 포기 당헌 당규 명문화 ▲국회의원 세비 삭감 및 국회의원 구속시 세비 전면 박탈 ▲현역의원 평가후 하위 20% 공천 원천 배제 등 4개 안도 실현될 경우 파괴력이 만만치 않

을 내용들이다. 인요한 위원장은 취임 직후부터 파격 행보를 계속하고 있다. 지난달 30일 첫 공식 외부 일정으로 광주를 방문했고 지난 4일에는 이준석 국민의힘 전 대표를 만나기 위해 부산을 찾는데 이어 이번 주에는 대구를 방문하기로 하는 등 10여 일 만에 여야의 텃밭에서 민심 얻기에 주력하고 있다. 인요한의 파격 혁신안과 행보는 성공 여부를 떠나 여야 정치권에 혁신 경쟁을 불러올 가능성이 있어 긍정적으로 평가할만 하다. 국민의힘 입장에서 혁신안이 받아들일 경우 내내 총선에서 환골탈태 이미지로 중도층 표심을 얻을 수 있다. 더불어민주당은 국민의힘에 앞서 ‘김은경 혁신위’를 운영했지만 별다른 성과를 거두지 못한 만큼 인요한 혁신위에 주도권을 빼앗기지 않기 위해 새로운 변화를 모색할 수도 있다. 인요한 혁신위가 여야 혁신 경쟁에 불을 붙여 강성 지지층만 보고 가는 양당 정치에 조그마한 변화의 씨앗이라도 되길 바란다.

전남, 전국 최악 응급의료 체계 개선 시급하다

전남지역이 분만과 응급의료 서비스를 제대로 받지 못하는 의료취약지가 전국에서 가장 많은 곳으로 꼽혔다. 국립중앙의료원이 엇그제 보건복지부에 제출한 ‘2022년 의료취약지 모니터링 연구’ 보고서에 따르면 전국 250개 시군·구를 대상으로 분만의료에 대한 접근성 취약도, 분만의료 이용 취약도를 분석한 결과, 43.2%에 해당하는 108곳이 분만의료 취약지로 분류됐다. 의료원은 15-49세 가입 인구 중 분만실에 60분 이내에 접근 가능하지 않은 경우가 30%를 넘을 때 접근성이 취약하다고 판단했다. 분만실 이용자 중 분만실에 도착할 때까지 걸린 시간이 60분 이내인 경우가 30% 미만일 때는 의료 이용이 취약하다고 봤다. 전남은 22개 시군 가운데 20곳(90%)의 주민이 분만실 접근과 이용이 어려운 것으로 집계됐으며, 17곳(77%)의 주민은 응급의료 시설의 혜택을 제대로 받지 못하고 있는 것으로 조사

됐다. 응급의료센터 도달 시간을 기준으로 분석한 결과 전남의 응급의료 취약지는 22개 시군 중 77%인 17곳에 달했다. 취약지 기준은 권역응급의료센터에 1시간 이내 도달이 불가능하거나, 지역응급의료센터에 30분 이내 도달이 불가능한 인구가 30% 이상인 경우이다. 전남의 열악한 의료 환경은 근본적으로 병원과 의사의 수도권 쏠림 현상이 심화한 때문이다. 전국 의사의 절반을 웃도는 64%가 수도권에서 근무하는 반면, 전남 지역은 산부인과·소아청소년과·응급의학과 등 필수과목 전문의가 부족해 전국에서 의료 공백이 가장 심각하다. 전남도 등 자치단체들이 전남에 의과대학을 설립해 달라고 촉구하는 이유다. 정부는 전남지역의 의료 현실을 반영해 의대 설립을 전향적으로 검토해야 한다. 의대정원 확대 과정에서도 전남의 열악한 의료환경을 심분 반영하고 의료진이 지역에 머물 수 있는 환경을 구축해야 할 것이다.

꿈꾸는 2040



정준호 위안연구원 이사·변호사

2015년경 광주역 KTX 미진입이 결정되었다. 많은 광주 북구 주민들은 한시간 반 넘게 걸리는 대중교통 이용에 심각한 불편을 겪었다. 그에 대한 대책 마련이 시급하였고 2016년 12월 광주역과 송정역 구간을 왕복하는 셔틀열차 도입이 결정되었다. 당시에도 셔틀열차 도입이 KTX 미진입에 따른 임시방편이 되어서는 안된다는 주민 의견이 우세했다. 그러나 별다른 대책은 논의되지 않았다. 결국 대체 차량 투입이 결정되지도 않은 상황에서 셔틀열차의 내구연한 문제로 올 연말 폐지 결정이 내려졌다. 당장 북구 주민들은 상경을 위해서 2만원이 넘는 비용이 지출되는 택시 이용 또는 한시간이 훨씬 넘는 대중교통 이용 중 하나를 부득이하게 선택해야 하는 상황에 직면하게 되었다. 당장 주민들의 불편함이 현실화되자 정치권에서는 앞다투어 목소리를 내고 있다. 광주역 권역을 지역구로 두고 있는 안평한 광주시의원은 지난 10월 임시회 본회의 5분 발언을 통해 “2016년 12월 셔틀열차 도입 당시 주민들은 KTX 미진입에 따른 임시방편일 뿐 항구적이어서는 안된다는 의견을 냈지만 광주시는 그동안 별다른 대책을 마련하지 않고 운행 중단을 확정했

광주역~송정역 셔틀열차 폐지, 과연 대책 있다

다”고 지적했다. 그러면서 “광주시는 열차가 내구연한이 다 돼 폐차를 앞두고 있다는 것을 2019년부터 인지하고 있었고 대체 차량 투입을 위해 막대한 재원이 필요하다는 것도 알고 있었지만 코레일에 대체 열차를 건의하는 것 외에 다른 대안을 찾지 않았다”며 북구 주민들의 교통수요 및 불편에 대한 실질적인 대안 모색이 없었음을 비판한 바 있다. 마침 광주역 권역을 지역구로 두면서 교통부서가 상임위원 조오섭 국회의원도 최근 코레일 국정감사 자리에서 “평택-오송간 복복선 공사와 인천·수원발 고속철도 공사에 따른 KTX 17편, SRT 14편 증편이 논의되고 있으니 증편된 고속철도차량을 광주역에 진입하도록 적극 검토해달라”는 주문을 했다. 코레일측에서는 “아직 결정된 것이 없으니 검토하겠다”는 답변으로 마무리가 되었다. 우선 2019년부터 폐선 결정이 예고되었음에도 별다른 역할을 하지 못한 행정부서와 지역정치권 그리고 해당 상임위원의 성과 부재가 아쉽다. 다들 고민들은 있었겠지만 주민들의 불편 경감을 위한 공론화 과정 자체가 없었던 것도 사실이다. 폐선 결정이 난 이후의 지적이 이어지고 있지만 아직 실효적인 대안이 없는 상황은 매한가지다. 그렇다면 대안을 찾아보자. 시민들이 직접 토론을 통해 정책을 만들고 의견을 반영하는 쌍방향 플랫폼인 ‘광주온(on)’에는 이미 관련된 의견 제시가 진행 중이다. KTX 광주역 재진입 제안 의견과 대체열차 확보 제안 등으로 크게 두 가지 논의로 나뉘고 있다. 광주역 재진입과 관련해서는 일반선로의 구조적 문

제 해결이 선행되어야 한다. 즉, 광주역 진입 선로는 경전선과 광주선을 이용해 복송정 삼각선에서 분기되는 구조인데 이 분기지점이 고속열차선과는 연결되지 않은 문제가 있다. 이와 관련해 장성과 김제를 경유하여 목포를 종착지로 하는 고속열차가 이미 해당 구간에서 고속선이 아닌 일반선을 통해 운행되고 있으니 장성-김제역을 경유하는 차량 중 일부를 광주역으로 종착하는 차량으로 배치하는 방안을 유력하게 검토할 필요가 있다. 이미 고속열차 31편의 증편 논의가 있으니 이 방안이 보다 구체적으로 다루어진다면 큰 문제가 없을 것이다. 고속열차의 광주역 재진입이 어렵다면 전기열차인 ‘누리로’ 차량을 대체 셔틀열차로 운행하는 것도 대안 중 하나로 검토되어야 한다. 부울경 지역 태화강 노선에 운행 중인 누리로 차량은 현재 전국적으로 6개 차량이 편성되어 있는데 그 중 한 두 편이라도 가계와 대체 차량으로 활용할 필요가 있다. 실제로 광주역사내에 전기차량 검수시설이 남아있다고 하니 실효적인 대안으로 보다 적극적으로 검토할 필요가 있다. 폐선이 일박한 시점까지 실효적인 대안이 마련되지 않는 것은 코레일이나 행정당국에 구체적인 대안 제시를 안하고 막대한 권리로 일관했기 때문이다. 위 두 가지 방안, 장성-김제 경유 고속열차편의 광주역 종착편으로의 배치 그리고 누리로 차량의 긴급 편성을 구체적으로 코레일 당국에 건의해야 한다. 당장 광주시부터 명확한 대안과 입장을 마련해야 한다. 지역 정치권과 해당 상임위에서도 더 이상 결정을 미룰 일이 아니다. 교통 소외지역이라는 오명이 광주 북구와 원도심 지역에 더 이상 거론되지 않기를 바란다.

기고

동물보호소의 부익부 빈익빈



조경 한국반려동물진흥원 교육센터장

지난 2005년 지자체 보조금 사기 혐의로 대법원에서 유죄판결을 받았고, 2019년에는 구조동물 불법 안락사 혐의로 재판중인 동물단체 ‘케어’의 박소연 전 대표가 지난 9월 개식용 종식 시위 현장에서 특수공무집행방해죄로 구속되었다. 시사종합 주간신문 일요시사는 돈세탁, 타 단체 실적 뺏기, 기부금 불법 대리모금, 치료보다 후원금 분배가 먼저 등의 거친 언어로 박씨를 비난하기도 했다. 지난 8월에는 광주동물보호소를 위탁 운영하는 광주의 동물단체 대표가 7억 원 이상 기부금을 모금하는 과정에서 7700만 원을 불법 모금한 후 일부는 개인용도로 사용하여 유죄판결을 받았다. 그는 이와는 별개로 해외 입양비, 동물치료비 등 후원금 사기 횡령 혐의로 경찰이 수사를 검토 중이라는 기사가 언론에 실리기도 했다. 불과 20년전에는 동물단체 자체도 드물고 구조나 보호비가 없어 사재를 털어 근근이 이어 나갔는데, 어찌

나 지금은 동물단체장들의 비위가 뉴스가 되는 세상이 되었는지. 이는 필자 뿐만이 아니라 이런 소식들을 접하는 국민들 그리고 불쌍한 동물들을 위해 한푼 한푼 후원금을 보내주었던 선량한 후원자들에게도 큰 회의감을 주는 사건들이다. 씁쓸함을 넘어선 분노와 실망이 겹치면서 경남 진주의 활동가인 ‘명명이 삼촌’의 “후원에도 책임이 따른다”는 역설적 표현에 더욱 공감하게 된다. 반면, 이런 동물단체들의 후원금 비리 기사들에 가려진 슬픈 사연들이 있다. “사료가 떨어져서 이틀째 개들을 굶기고 있다”, “치료비가 없어서 아픈 고양이를 떠나보냈다”, “주변 민원으로 쫓겨 나가는데 누가 또 대문앞에 누렁이 새끼들을 버렸다” 거대 동물단체나 유명한 사설 보호소와는 달리 하루하루를 소장 혼자 힘으로 적게는 수십 마리에서 많게는 수백 마리의 유기동물을 거두어 보살피는 분들이 있다. 그분들은 법인도 아니고 인터넷 SNS조차 모르는 노인들이 대부분이라 후원이 전무한 곳도 많다. 당신이 언제 죽을지도 모른다며 남겨질 동물들 격정에 식사한 것도 제대로 못하며 힘겹게 심터를 꾸려가고 있다. 앞서 거론한 뉴스의 주인공들과는 너무나 대조되는 상황들. 이틀째 굶고있는 개들을 보며 자신의 목에 밥 한끼 넣기는 게 죄스러워 동물들과 함께 굶고 있다는 어

는 사실 씩터노(老) 소장의 떨리는 목소리를 들으며 케어의 박 전 대표 변호사비가 7000만 원 가량 모금됐다 는 소식과 광주 동물단체장의 기부금 사적용용 사건이 떠올라 나의 머릿속에는 커다란 모순의 충돌이 일었다. 힘없고 가난한 이들이 유기동물들을 끌어안고 하루하루 사투를 벌이는 반면 매년 수억, 수십억 원씩 후원금 잔치를 벌이는것도 모자라 기부금 범죄에까지 이르는 동물단체장들의 상반된 현상을 보면서 공적인 조율이 필요하다는 생각을 갖는다. 국내 거대 동물단체 서너 곳의 연간 기부금 합계가 농림부 동물복지 올해 예산인 119억 원 보다 훨씬 많다. 유기동물을 위해 똑같은 일을 하면서도 후원금 쏠린 현상과 같이 자본주의의 빈부 격차를 그대로 닮은 불공정한 현실도 들여다 봐야한다. 자신의 일생을 바쳐 사회적 문제인 유기동물들을 위해 국가를 대신하여 희생을 자처한 분들과 가난한 군소 동물보호소들의 최소한의 유지를 돕는 제도적 장치를 만들어야 하는 정부와 지자체에게 또 하나의 숙제가 생길 것이다. 아울러 21대 국회에서 계류중인 ‘개식용종식법’ 또한 이번엔 제법 본회의를 통과해 불법 개식용 농장에서 구조된 누렁이 백구들을 정부를 대신하여 거두어 보살피는 사설동물보호소들의 짐을 덜어주기를 간절히 바란다.

無等鼓

‘서울 공화국’. ‘사람은 서울로’. 한국 사회에 이미 익숙한 말을 최근 다시 떠올리는 사람들이 적지 않다. 국민의 힘이 ‘김포시 서울 편입’을 추진하겠다고 밝히면서다. ‘수도권 주민편의 개선 특별위원회’까지 발족하는가 하면 경기 광명, 과천, 구리 등도 주민 뜻에 따라 서울 편입을 추진하겠다는 의사까지 내놓았다. ‘메가 서울’을 만들겠다고 작정된 듯한 분위기가. 메가시티(Megacity)는 1000만 명이 넘는 도시를 가리키는 데, 이웃하는 지자체끼리 연계·협력하여 공동 문제를 해결하며 지역의 발전을 도모하자는 도시 연합을 말한다. 일본 도쿄에 맞서려는 오사카 지역의 간사이 광역연합, 영국 맨체스터 광역권 개발을 위한 맨체스터 연합 도시 등이 주로 언급되는데, 사람·돈·정보·기업 뿐 아니라 기회까지 빨아들이는 수도와 경쟁하기 위해 주변 도시가 연합해 규모와 역량을 향상시키기 위해 추진하는 발전 전략이 핵심이다. 이미 메가시티인 서울을 더 확장해 ‘메가 서울’을 만든다는 주장과는 맥락이 다른 것이다.

광주·전남이 지난 정부 때 ‘동북아 신성장’의 시작, 광주전남 메가시티’라는 비전을 내세웠던 것은 수도권 블랙홀을 막아보기 위한 몸부림이었다. 전남이 남해안 우수산업 벨트, 글로벌 해양관광벨트 등을 연결해 전남·광주, 전북·제주와 부산·울산·경남이 함께하는 ‘남해안·남부권 초광역 메가시티 조성’을 주장한 것도 수도권에 맞서 경쟁력을 갖춘 지방 도시를 만들어야 생존한다는 절박함에서 추진한 시도였다. 국민의힘 출신 부산 울산 경남 단체장들이 ‘부울경메가시티’를 잃은 마당에 ‘메가 서울’을 뒤흔게 외치는 것도 어울리지 않는다. 균형발전에도 역할할 뿐이다. ‘지역 주도 균형발전 추진, 국민 모두 균등한 기회 누리는 지방시대’를 내건 윤석열 정부 기조와도 어울리지 않는다. 돈, 사람, 경제력 등 모든 면에서 압도적인 매우 비정상적인 나라를 정상적인 나라로 만들 정책, 균형발전의 한 축인 지방이 무너지는 현실을 막을 이슈로 총선을 준비해야할 때 아닌가. 국민을 스트레스 받게 하는 것이 민심 끌어안기 전략인가. /김지를 정치부 부장 dok2000@

光州日報 The Kwangju Ilbo
회장·발행인 金汝松
편집국내선 222-0649
정 치 부 220-0652
경 영 지 원 국 220-0515
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가 1(일간)