

광남시론

위인백

(사) 한국인권교육원 이사장



힘찬 붉은 말로 일컬어지는 병오년 새해가 시작됐다. 새해를 맞으면 누구나 소망을 얘기하지만, 국가적으로 국 태민안이고 경제발전 등 정책의 비전이 있어야 한다.

올해는 국민주권 시대 2년 차를 맞이하면서 지역마다 참일꾼들을 선출하는 지방선거가 실시되는 선거의 해이다.

오는 6월 3일 실시할 지방선거는 국민주권의 이재명 정부에 대한 평가의 의미도 있지만, 날로 변화하는 시대의 흐름을 가능하는 선거여야 할 것이다.

풀뿌리 민주주의 실현이라는 긍정적 목표를 가지고 시작된 지방자치는 지난 문민의 정부 시절인 1995년 6월 27일 전면적인 지방선거를 실시함으로써 시작됐고, 그로부터 30년이 지나 이번 9회차 선거를 앞두고 있으나 지방 자치의 근본적 취지와 달리 갈수록 수도권으로 집중된 체 지방은 위축되고 소멸해 가는 등 여러 가지 문제점이 많은 데다 지역에 따라 일당 독주가 횡행해 민주주의의 기본인 견제와 균형이 이뤄지지 않고 있다.

그래도 한편으론 자치적인 민주 역량을 길러 항당하고 무도했던 윤석열의 친위 쿠데타를 막아냈고, 새롭게 출범한 이재명 정부는 국민주권 시대를 표방하며 명실상부한 지방정부를 살린 국가균형발전을 시대적 사명으로 나라와 정부, 지방과 공동체 전반을 아우르는 다층위적 혁신안을 공개했다.

기고

박필순

조국혁신당 광양시위원장



광주·전남 통합 논의가 다시 고개를 든다. 지방 소멸과 인구 감소, 수도권 일극 체제의 압력이 커질수록 ‘통합만이 살 길’이라는 문장이 쉽게 유통된다. 그러나 통합은 행정 경계선을 지우는 작업이 아니라, 지역의 삶과 구조를 다시 짜는 일이다. 속도보다 중요한 것은 정당성이고, 결론보다 중요한 것은 설계도다. 김대중 정부 시기 광주와 전남의 분리는 단순한 구획 조정이 아니었다. 광주를 광역시로 육성하고, 전남을 독립 광역자치단체로 자립시키려는 국가균형발전 전략의 결과였다. 그 과정에서 찬성과 반대, 기대와 우려가 교차했다. 필자는 2005년 전남도청 이전 당시 전남도의회 운영 위원장으로서 광주 청사에서 전남도의회 현판을 내렸다. 광주에서 무안으로의 이전은 분리의 상징적 완결이었다. 하지만 결과는 냉정하다. 낙후 지역 개발과 전남 서부권 행정 중심지 형성은 일정 부분 성과가 있었으나, 전남

지방자치 행정통합은 시대의 흐름이다

이러한 국가정책을 살펴보면, 이재명 정부는 지금의 수도권 1극에서 5극 3특 체제로 지방에 대한 시혜나 배려가 아니라 대한민국의 제도약을 이룰 필수 전략이라 강조하면서 수도권 중심 성장에서 지방 주도 성장으로 대전환하겠다는 국가 균형성장을 위해서 전국을 5개 초광역권과 3개 특별자치도로 재편하는 정책을 강력하게 추진하겠다는 것이다.

이러한 국가정책은 국가 균형성장을 위한 정책이고, 시대적 흐름이며 당위성이 있으므로 지방정부가 거역하기 어려운 상황이다.

우리 지역 광주·전남도 시대적 요구를 외면할 수 없기에 발 빠르게 준비해서 이를 발전·부흥의 기회로 삼겠다고 시도지사가 협약했고, 지난 9일엔 청와대에서 지역 국회의원들도 대통령과 적극 협력하겠다고 다짐한 바 있다.

상황이 이쯤 되면 원래가 하나였던 광주·전남에 대한 행정 통합은 선택이 아니라 지역생존과 직결된 전략적 결단이고, 선거를 앞둔 지금이 최적기라 할 것이므로 후속 조치야 많겠지만, 큰물 들어왔을 때 저어야 하듯이 관련 법을 정비하고, 오는 지방선거부터 통합에 따른 향후 대책과 방안을 시도민과 함께 강구해야 할 것이다.

우리 지역 광주·전남은 인공지능(AI) 반도체, 에너지 대전환 시대를 맞아 이에 따른 산업의 입지 조건을 최대한 활용해서 인재 양성의 기회를 확대하겠다는 강한 의지를 밝히고 있는 정부의 의지와 지역의 결단이 맞물린 지금의 기회를 놓쳐선 안 될 것이다.

이번 지방선거의 단체장은 여기에 부합하는 일꾼을 선출해야 한다. 누구든 단체장이라고 해서 만능의 능력자가 될 수는 없다. 그래도 미래를 바라보는 안목과 의지가 있

어야 하고, 최소한 미래에 대한 전문 분야는 소통할 수 있을 정도의 능력을 갖춰야 할 것이다.

앞으로 5개월 후에 선출할 단체장에 대하여 자천타천으로 현직을 비롯하여 몇 사람이 거론되고 있으나 한편에선 중앙에서 적임자가 내려와야 한다는 의견도 많은 걸로 알고 있다.

하지만 중앙이나 지방에서 각자의 역할이 분명 따로 있다.

국가의 백년대계를 위해선 중앙에서 일하는 사람은 그곳에서 국가와 지역발전을 위한 일을 하도록 하고, 지방은 지역을 잘 아는 사람이 맡는 것이 지역이나 국가 발전에 도움이 될 것이므로 중앙에서 차출한다는 의견엔 동의하기 어렵다.

우리는 그동안 우리가 선출한 일꾼에 대해서 너무나 비협조적이고 비난만 난무했다. 우리도 이전 힘을 합하고 지혜를 모아야 한다.

이에 따른 전략과 지역발전을 위해서 참일꾼을 뽑아 시대의 흐름을 읽어 대치하고, 중앙정부에서 일하는 사람은 거기서 능력을 발휘하면서 우리 지역을 돕게 하는 것이 우리 지역발전에도 도움이 될 것이다.

더욱이 이재명 정부가 시도 통합을 추진하는 지방자치 단체에 대해 서울특별시에 준하는 지위와 조직 특례를 부여하고 교부세 추가 배분과 공공기관 우선 이전 등 과감한 인센티브를 검토하고 있는 점까지 고려할 때 지금이야말로 광주·전남이 행정 통합을 추진할 최적기라 할 것이므로 시도민도 뜻을 모아야 한다.

광역 차원의 광주·전남 통합 추진 공감대도 높게 형성되고 있으므로 모두가 각자의 역할을 분담해서 정의로운 민주·인권·평화의 도시로 자긍심을 갖고 우리도 이전 발전하고 잘살아야 하지 않겠는가!

광주·전남 통합, 구호 아닌 설계도로 말해야

의 인구 감소는 멈추지 않았고 산업 구조의 근본적 전환도 충분히 이뤄지지 못했다.

그렇다고 해서 통합을 과거 분리에 대한 ‘복원’으로, 혹은 ‘통합만이 해법’으로 단순화하는 것은 또 다른 비약이다.

행정구역 통합이 인구·일자리·교육·문화·주거 같은 구조 문제 해결책이 아니다. 경계를 합친다고 사람이 돌아오고 기업이 생기지는 않는다. 통합은 필요조건일 수 있어도 충분조건은 아니다.

더 큰 문제는 ‘왜 지금인가’다. 초광역권·메가시티 구상이 지방선거를 앞두고 힘을 얻는 흐름 속에서, 통합 논의가 다시 선거의 언어로 소비될 가능성이 있다.

특정 정당의 장기 독점 구조가 고착된 지역 정치 지형에서는 특히 경계해야 한다. 통합이 지역 미래를 위한 결단이 아니라, 갈등을 덮고 표를 모으는 구호로 전락한다면 통합 이후의 상처는 더 깊고 길어질 것이다.

통합의 신뢰를 좌우하는 핵심은 전남 동부권에 대한 실질 대책이다.

동부권은 국가 공공기관 이전에서 사실상 배제되어 왔다는 누적된 박탈감, 호남선 중심으로 설계되는 교통·경제축이 만드는 소외감으로 통합은 ‘정치적 흡수’로 느끼

게 한다.

전라선 지역은 섬진강 유역 수자원과 광양만권의 잉여 전력은 ‘지산지소(地産地消)’ 동부권의 핵심 자원이다. 이 자원과 산업 기반이 통합의 주변부로 취급된다면, 물리적 통합은 가능해도 심리적 통합은 불가능하다.

현재 광주의 물류 컨터이너는 광양항을 두고 호남선에서 경부선으로 이동하고 있다. 따라서 통합은 먼저 경제적 연결 구조를 보여줘야 한다.

호남선과 전라선으로 분절된 교통망과 경제축을 어떻게 하나의 생활권·산업권으로 묶을지, 공공기관·대학·의료·문화 인프라를 어느 원칙으로 배치할지 청사진이 공개되어야 한다. ‘통합하면 좋아진다’가 아니라 ‘통합하면 이렇게 바뀐다’를 숫자와 일정, 제도로 제시해야 한다.

통합은 목적이 아니라 수단이다. 지역을 살리는 것은 경제선이 아니라 산업과 일자리, 교육과 문화, 주거와 돌봄의 교통 생태계다.

정치적 판단으로 밀어붙이는 통합은 바람 소리만 요란한 F1 경기장처럼 공허한 상처를 길게 남길 수 있다. 지금 필요한 것은 구호가 아니라 설계도, 속도가 아니라 공감하는 신뢰이다.

전한 현장은 없다보니 안전사고 예방 교육과 안전한 환경 구축은 아무리 강조해도 지나침이 없다.

중대재해처벌법만으로는 건설 현장의 구조적 위험을 관리하는 데 한계가 있다. 발주자가 비현실적인 공사 기간과 예산, 잦은 설계 변경, 최자가 낙할 위주의 발주 방식 등을 그대로 유지하면, 사고는 반복될 수밖에 없다. 이는 임금체불과 불법 하도급 문제로도 이어진다.

유가족들은 공공기관, 발주사 등이 사고 초기와 달리 점점 책임에서 물러나는 모습을 보인 점을 지적했다. 또 실효성 있는 대책 마련을 위한 사고 관련 자료를 투명하게 공개하지 않는 점을 우려하고 있다. 공공 건설공사에서 발주자의 책임이 희석돼 있다는 점도 문제로 꼽았다.

건물을 만들고, 다리를 놓고, 공장을 짓는 등 사회기반시설을 만드는 근간은 바로 건설 노동자다.

정부·정차권은 건설 현장의 잘못된 관행과 안전관리 체계를 바로잡기 위해 제도 개선에 앞장서야 하고, 건설 노동자가 죽고 다치지 않는 안전한 현장을 만들기 위한 노력과 관심은 멈춰서는 안 된다.

사설

시·도 행정통합 대세…사회적 공감대 필요

설마, 설마했던 광주·전남 행정통합이 현실화되고 있다. 이재명 대통령과 강기정 광주시장, 김영록 전남도지사, 그리고 지역 국회의원 등이 이와 관련해 한목소리를 내면서 조만간 인구 320만명, 지역내총생산 150조원 규모의 ‘슈퍼지자체’ 탄생이 가시화되고 있는 것이다.

이 대통령은 최근 청와대에서 시·도지사와 지역 국회의원들을 초청, 오찬 간담회를 갖고 “파격적 재정 지원, 공공기관 우선 이전, 산업·기업 유치를 위한 특례 등 어떤 것도 적극 지원할 테니 광주·전남행정 통합이 지방선거 전에 이뤄지길 바란다”고 말했다.

이에 따라 정치권과 행정부의 후속 일정도 구체화되고 있다. 더불어 민주당은 이 논의를 전담할 당 차원의 특별위원회를 구성, 이달 중 관련 공청회를 개최한 뒤 통합 지원을 담은 특별법안을 발의기로 했다. 이 법안은 늦어도 2월말 국회 통과는 목표로 하고 있다.

정부는 통합 특별법과 연계한 지원 특례 내용을 빠른 시일내에 공개하기로 한 것으로 알려졌다.

광주시와 전남도는 통합추진을 위한 행정 절차를 가속화하고 있다.

최근 이를 전담할 ‘광주·전남 행정통합 추진기획단’을 출범시킨데 이어 통합 종합계획 수립과 특별법 대응, 공론화 절차 준비에 착수한 것이다. 양 시·도는 조만간 민관 합동 형태의 ‘광주·전남 행정통합 추진 협의체’를 구성해 통합 지방정부의 기본 방향과 공론화 방안도 논의기로 했다.

현재 통합 결의 방식은 비용과 시간이 소요되는 주민투표 대신 광주 시의회와 전남도의회 의결을 통해 법적 절차를 밟는 방향으로 추진될 가능성이 높다.

여기에 주민설명회와 온라인 의견 수렴을 병행하는 방식도 거론되고 있다.

현재 일정대로 진행된다면, 관련 통합 특별법은 2월 국회를 통과하고, 6월 3일 지방선거에서 통합 자치단체장을 선출한 뒤 7월 1일 통합 지방정부가 공식 출범하게 된다.

정치권 주도로 속전속결로 진행되고 있는 통합 논의는 이제 거스를 수 없는 대세가 됐다.

하지만 일부에서는 큰 틀에서는 찬성하지만 절차적 정당성과 민주적 속의 과정이 부족하다며 문제를 제기하고 있다. 남은 기간 동안 통합이 불러를 삶의 질 개선과 혜택 등에 대한 충분한 설명과 사회적 공감대를 형성해 나가는 것이 필요하다는 얘기다.

광주 자동차 지역경제 중심축 “적극 지원”

광주지역 자동차산업이 지역경제를 지탱하는 핵심 축 역할을 수행하고 있는 것으로 나타났다. 지난해 자동차 생산량이 총 58만668대로 역대 최대를 기록했던 2023년 58만6100대에 이은 두 번째 높은 생산 실적을 거둔 것이다.

이에 광주 자동차 생산량도 4년 연속 50만대 이상을 돌파하게 됐다. 영도별 생산량을 보면 2022년 52만2479대, 2023년 58만6100대, 2024년 56만6811대 등이다.

무엇보다 눈에 띄는 것은 수출 실적이다. 지난해 39만1207대를 수출해 역대 최대치를 경신한 것이다. 자동차 수출량은 2022년 30만4314대, 2023년 35만3132대, 2024년 34만2713대를 기록했다. 가장 많이 수출한 2023년보다 무려 3만7000여대를 더 수출한 것이다.

여기에는 부가가치가 높은 전기차와 하이브리드차, 인기 SUV 모델의 수출 호조가 큰 역할을 한 것으로 분석된다.

특히 미국의 자동차 분야 상호관세 부과와 세계 경기 둔화, 소비심리 위축 등 어려운 대내외 여건 속에서 이뤄낸 결과라는 점에서 의미가 더 깊다고 할 수 있다. 즉 지역 핵심인 자동차 산업의 탄탄한 경쟁력을 보여주고 있다는 얘기다.

이같은 성과에는 기아 주력 모델인 스포티지·셀토스의 세계적 수요, 전기차 중심의 라인업 전환 가속화, 광주형 일자리 모델인 광주글로벌모터스(GGM)의 생산공정 안정화 등이 큰 역할을 했다고 한다.

실제로 지난해 지역 자동차산업은 친환경 자동차 생산의 중심지로 자리매김했는데 기아 오토랜드광주는 주력 SUV 모델의 하이브리드와 전기차 비중을 확대했고, GGM은 캐스퍼 일렉트릭 등 전기차 생산량을 늘렸다. 지역 자동차산업 구조를 친환경·고부가가치 중심으로 재편한 셈이다.

광주시도 소프트웨어 중심 자동차 시대로의 전환에 대비해 지역 부품 기업들의 업종 전환을 지원하고, 완성차 업체와 부품사간 협력을 강화해 나가기로 했다.

광주시는 지역경제 버팀목인 자동차산업의 경쟁력 유지를 위해 앞으로도 정책적인 지원에 적극 나서주길 바란다.

 <b>광남일보</b>			<a href="http://www.GwangNam.co.kr">www.GwangNam.co.kr</a>			
회장 <b>양진석</b>	대표이사 발행인	<b>차재진</b>	사 경 리장인	<b>이승배</b>	주필 <b>김상훈</b>	편집국장 <b>최현수</b>
<b>광주광역시 북구 무등로 254</b> 우편번호 61234 대표전화 (062) 370-7000 팩스 (062) 385-5400			정 치 부 370-7040 경 제 부 370-7020 산 업 부 370-7010 사 회 부 370-7030 문화체육부 370-7234 편 집 부 370-7082 사 진 부 370-7050			는 설 실 370-7200 임 원 실 370-7000 총 무 국 370-7093 사 업 국 370-7090 광 고 국 370-7070 독자관리국 370-7080 서울지사 ☎978-7090
1995년 12월 12일 창간 2012년 5월 3일 등록번호 광주 가-52(일간)			본지는 한국신문윤리위원회의 서약서로서 신문윤리강령을 준수합니다			구독료 월 15,000원 1부 800원

기사제보·기고 보내실 곳	전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400 이메일 gndn2018@naver.com
---------------	---