

시론



김영집

광주과학기술원 대외부총장

광주과학기술원(지스트)이 정상화됐다. 6개월 만의 일이다. 지난 8일 법원은 총장의 해임 중지 가처분 신청을 받아들여 총장이 업무에 복귀했다.

이에 앞서 지난달 7일 이사장도 새로 선임되었다. 신임 한문희 이사장은 광주 출신으로 충남대 교수, 한국에너지기술연구원 원장을 역임한 에너지 과학자이며 미래전략에 대한 탁월한 식견을 가진 분이다.

새 이사장과 법원의 결정을 통해 직무의 정당성을 회복한 총장이 지난 8일 취임식을 통해 통과하고 새로운 출발을 시작하고 있다.

한문희 이사장은 법원의 결정을 존중하고 학교 정상화를 위해 노력하겠다는 의지를 밝혔다. 총장 또한 직원과 교수, 학생들과 소통을 해나

새롭게 거듭 나는 광주과학기술원

가는 한편 지역사회에 기대에 맞게 지스트가 지역혁신 주체로서 해야 할 역할을 성실히 수행하겠다고 말했다.

그간 지스트의 갈등과 혼란으로 인한 미증유의 사건으로 학교 구성원들은 물론 지역사회의 우려가 컸다. 가장 마음 아픈 일은 학생들과 졸업생들이 국내 최고의 과학기술대학이라는 학교의 위상이 추락하여 생긴 자부심의 상처였다. 그러나 학생들은 오히려 절제심을 가지고 학교 구성원들의 단합을 호소하면서 슬기로운 지성을 발휘했다.

최고과학기술자들이 모인 대학이 왜 이렇까 하며 지역사회 각계에서 걱정과 질책도 보였다. 이런 지역사회의 여론 또한 현재의 학교 정상화에 큰 힘이 되었다.

지역만이 아니라 국내 과학계의 우려도 컸다. 그러나 과학기술정보통신부가 조용하게 수습할 수 있도록 인도하였고, 과학계 여러 지성의 조언과 자문도 많았다.

지스트 문제에 대해 적절한 여론을 조성해 준 광주매일신문에도 고맙다. 칼럼 지면을 통해서나마 그간

지역사회, 과학계, 학교 구성원들에게 준 우려에 대해서 송구함을 전하고, 한편으로 협력과 조언, 질책을 보내 주신 데 대해서 감사의 인사를 드린다.

아직 학교 정상화를 위한 모든 문제가 해결된 것은 아니다. 이제부터가 오히려 해결을 위한 시작이다. 그러나 지스트의 집단지성으로 슬기롭게 해결해 나갈 것이라 믿는다.

믿음의 첫째 이유는 지스트의 자체 잠재력이다. 사실 지난 6개월 동안의 혼란 가운데서도 지스트의 연구와 학업은 매우 정상적으로 이어져 왔다.

출생성비 균형 맞추는 RNA 발견 등 국내·국제적으로도 놀랄만한 지스트 교수와 연구원들의 연구는 문이 매주 2건 이상이 발표되고 있다. 지스트는 올해도 교수 1인당 논문 피인용 수 세계 4위의 실적을 유지했다.

국내 최대 규모의 고성능 컴퓨터 기반 인공지능 시설인 HPC-AI 공용인프라 구축사업에 선정되어 사업을 착수하였고, K-디지털훈련 사업, 미국 MIT와 AI 공동연구과

제사업 등 여러 사업들이 활발하게 진행되고 있다.

코로나19의 확산 속에서도 학사 과정이 원만하게 운영돼 올 하반기에도 박사 58명, 석사 74명 등 178명의 학위 수여생을 배출했다.

믿음의 둘째 근거는 상상과 화합을 위한 노력이다. 지스트는 올해로 28년째다. 이 정도의 역사를 거치며 쌓인 문제가 없을 수 없다.

이번에 그 내적 모순이 표출된 것이고 경험이 적어 합리적으로 해결을 하지 못했으나 학교 경영진과 노조, 교수 등 구성원들이 문제 해결 과정에서 서로 자제를 하면서 모순을 극복해 나가고 있다. 상상과 화합이 필요하다는 것을 질실하게 깨닫는 과정이기도 했다.

고급과학기술재 육성을 통해 국가 과학기술 및 지역균형발전에 이바지하겠다는 지스트 설립목적에 굳건히 하면서 지역사회, 과학계 모두에게 기여하는 대학이 되도록 더욱 노력해 갈 것이다. 비운 뒤 땅은 더욱 굳어지고 시련을 거친 굽은 나무가 더 아름답다. 더욱 깊은 관심과 격려를 부탁드린다.

社說

전남도 국감서 지적된 부영 아파트 특혜 의혹

전남도 국감에서 최대 이슈는 부영그룹의 나주 한전공대 잔여 부지 아파트 건설 문제였다. 더불어민주당 이형석 의원(광주북구)은 “용도 변경과 5천여 세대 아파트 건립에 따른 수익 규모가 5천억원에 달한다는 주장이다. 김영록 지사는 “공공 기어의 뜻을 살려 공익 목적의 학교, 공원 등 공공부지를 최대한 확보하도록 협의하겠다”고 답했다.

또 태양광 발전시설이 도마위에 올랐다. 문재인 정부 들어 천일염 생산단지에서 우후죽순 들어서며 염전산업을 위태롭게 하고 있다는 지적이 그것으로 김 지사는 국립소금산업진흥센터를 유치해 천일염산업을 발전시킬 계획이라고 밝혔다. 지난 2월 신안군에서 열린 해상풍력발전 협약식 행사 후 전남도 직원들이 문 대통령에게 과도한 의견을 했다는 비난도 불거졌는데, 김 지사는 봉사활동을 나온 직원들이 자발적으로 환영 피켓을 만든 것으로 잘 지도했다고 해명했다.

지방의 인구 소멸 현상에 대해서도

우려를 나타냈다. 꾸준히 늘고 있는 귀농·귀촌인을 위한 실질적인 영농 지원 프로그램 마련 등 지자체 차원의 대책을 촉구했으며 국감이 끝나면 지방 소멸을 막는 법안을 심사해 통과시키자는 제안도 이어졌다. 난항을 겪는 광주 군공항 이전과 무안공항 활성화 등에 대한 해결 방안을 따져묻기도 했고, 김 지사의 아들이 지난 2019년 경기 성남시 대장동의 아파트 1채(1층·84㎡)를 분양받은 것에 대한 자료 제출 요구도 있었다. 이밖에 여수 현장실습 고교생 사망사고 재발 방지 대책, 호남권 초광역권 협력사업 등에 대한 질의도 계속됐다.

올해 전남도 국감에서는 정부정책 비판에 초점이 맞춰져 ‘맹탕’이라는 시각이 우세하지만 부영그룹 특혜 논란이나 난립하는 태양광 시설 등 현안에 대한 문제 제기도 주목됐다. 전남도는 물론 이번에 제시된 의견들을 적극 검토해 반영해야 한다. 이는 김 지사가 약속을 한 일이다. 특히나 주민 생활과 밀접한 내용을 더욱 숙고해야 할 것 같다. 앞으로도 도정 이념인 전남 행복시대를 앞당기기 위한 노력을 다해줄길 기대하겠다.

광주·무안공항 화물처리 유명무실하다니

광주와 무안을 비롯한 지방공항이 보유하고 있는 화물터미널 활용률이 지극히 미미한 실정이다. 더불어민주당 소병훈 의원(경기광주시갑)이 한국공항공사에서 제출받은 자료를 분석한 결과, 지방공항 화물처리능력은 연간 199만톤이지만 2020년 실적은 15만4천톤(7.7%)으로 10%에도 미치지 못했다.

제주공항이 6만9천톤(20.6%)으로 유일하게 10%를 넘었고, 무안공항은 0.1톤, 광주공항은 0.8톤에 그쳤다. 유명무실한 수치다. 이 밖에 대구공항 6%(1천87톤), 김포공항 5.6%(6만8천347톤), 김해공항 4.5%(1만5천925톤), 청주공항 0%(4.7톤)이다. 반면 인천공항은 64%에 달해 큰 대조를 이뤘다. 연간 화물처리 능력은 440만톤이며, 실적은 282만톤이다.

여하튼 무안과 광주공항의 화물처리실적이 0%대라는 사실에 당혹감을 감추기 힘들다. 무안공항의 연간 화물처리능력은 3만3천톤이지만 2016년 3톤, 2017년 2.6톤, 2018년 4.8톤, 2019년 1톤으로 줄곧 0%를 유지했다. 광주공항은 5만6천톤이지만 2016년 7천458.8톤

(13.3%), 2017년 6천642.7톤(11.9%), 2018년 5천607.9톤(10.0%), 2019년 3천403.6톤(6.1%)으로 지속 하락하고 있다.

물론 코로나19 장기화의 영향이라고 할 수 있으나 상황은 너무 심각한 수준이어서 특단의 대책이 필요해 보인다. 소 의원은 인천공항의 물량을 분산시켜 지방공항 활성화 방안을 세워야 한다고 촉구하고 나섰다. 공항 인근 산업단지의 주요 품목을 찾아, 해당 품목이 향하는 국가의 화물 노선을 추가 또는 증설해 운항할 수 있다고 대안을 냈다.

광주와 전남에서는 지리적으로 멀리 있어 운송비가 더 비싼 수도권의 인천공항을 굳이 이용할 이유가 없다. 지방공항이 산단과 연계해 항공화물을 유치할 수 있는 방안 등 물류 특화 정책을 수립하고 지역에 맞는 정책을 세워야 한다. 단계적 일상회복 ‘위드(With) 코로나’에 대한 기대감이 무르익고 있다. 지방공항의 화물처리 실적이 급락하는 사태를 더 두고 볼 수 없는 일이다. 당장에 생존을 위한 활로를 모색해야 할 때다.

기고



강경식

광주장애인정책현대 상임대표

광주시교통약자이동지원센터는 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 설립됐다. 그런데 몹시 앓을 수 없다. 과연, 광주시교통약자이동지원센터는 누구를 위한 기관인가?

120억원의 막대한 예산을 들여 건립된 센터는 교통약자(장애인, 고령자, 임신부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람)의 이동 편의를 지원하는 기관이다.

‘광주시 저상버스 운행 현황’에 따르면 시 전체 시내버스 999대 중 저상버스는 261대이며, 운행률은 26.1%로, 서울(59.6%), 부산(27.3%), 대구(36.9%), 대전(31.3%) 등 다른 특·광역시에 비해 현저히 낮은 편이다.

광주시교통약자이동지원센터, 누구 위한 기관인가

현재 이동지원센터가 운영하는 차량은 전용차량 116대, 임차차량 97대다. 지난해 9월 말, 새빛콜 운행률을 보면 휠체어 43%, 비휠체어 57%이었다. 그런데 올해 9월 말에는 휠체어 34%, 비휠체어 66%로 나타나고 있다.

사회적 거리두기로 인해 중증장애인은 거의 코호트 격리 상태에서 휠체어를 사용하는 장애인들의 이동이 상대적으로 줄어들었지만, 여전히 주요 교통수단이다.

현재 이동지원센터 운행과 관련해 가장 큰 문제는 광주시가 특별교통수단의 법정 운행대수를 지키지 않고 있다는 점이다.

교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제5조 제1항에 의하면 법적 운행대수는 ‘보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대’로 규정하고 있다.

이 기준에 의하면 광주시의 법적 운행대수는 183대다. 현재 운행대수 116대는 법적 기준의 62%에 불과해 전국 광역시도 가운데 최하위 수준이다.

이용설 시장 공약 추진 현황 중

‘저상버스 도입 확대’는 올해까지 저상버스 운행률 30%를 목표로 설정했지만, 지금 더딘 상황이다.

또 장애인콜택시는 총 116대로 법정대수 186대에 턱없이 부족한 실정이며, 수요에 못 미치는 차량 대수로 인해 배차시간 장기화 등의 문제로 이어진다.

광주에서 실제 파악하고 있는 평균 배차 대기시간은 20분 59초이지만 실제 이용객들은 1시간, 2시간 넘게 기다리는 경우도 다반사다.

이동지원센터는 중증장애인의 일상생활과 사회참여에 크게 이바지하고 있으며 특히 전동휠체어, 전동스쿠터를 이용하는 중증장애인에겐 대체 이동 수단이 없기에 장애인의 이동권은 생존권이나 다름이 없다.

그렇기 때문에 이동지원센터의 설립 목적과 취지를 생각할 때 기본적으로 주요 이용 장애인을 중심에 두어야 한다.

물론, 운영의 주체인 노동자의 권리도 존중해야 하고 그에 따른 법적 보장도 해야 하는 것이 당연하지만 여기에서는 무엇보다도 간과해서는

될 것이 ‘과연 누구를 위한 교통약자 이동지원센터인가?’라는 질문이다.

제도적인 문제도 있지만 또 하나의 숙제는 구조적인 문제를 풀어야 한다. 상상과 화합으로 가야 할 노사가 반복과 갈등으로 인해 그 피해가 고스란히 이용 장애인들에게 돌아오고 있기 때문이다.

이번 기회에 제도적 개선과 빠른 걷는 자성의 노력을 통해 근본적인 문제 해결을 위해 모두가 앞장서야 할 것이다.

그러기 위해선 광주시가 이용 장애인의 목소리에 귀를 기울이며 보편타당한 해결책을 마련해야 한다.

또한 반복되고 있는 노사갈등의 근본 해결 방안과 예산 대비 이용자 수송 현안과 사업의 효과성, 예산 대비 효율성까지 심각하게 고민해 법률적 검토, 제도적 보완, 공공기관 통제할 등 혁신적 문제 해결 방안을 마련해야 한다.

모든 것을 제로베이스에 놓고 운영 주체인 광주시와 운전원 그리고 이용자 3자가 만나서 다시 시작한다는 마음가짐으로 함께 머리를 맞대야겠다.

현장칼럼



한상수

담양소방서 소방행정과장

소방관들은 화재 시 자력으로 대피가 곤란한 환자들이 요양·거주하는 요양병원 등을 피난약자시설이라 부른다.

피난약자시설의 안전규정이 강화됐음에도 불구하고 제도적, 구조적인 문제점이 많고 해결되지 못하고 있는 것이 현실이다.

요양병원 등은 화재 시 피난이 어려우므로 이용자 특성을 고려한 적절한 안전설계로 합리적인 피난체계 수립이 중요하게 각종 안전에 관한 규정이 이상에 가깝다.

피난 약자시설에서 화재는 연기와 싸움이다. 2018년 발생한 밀양 세종병원, 장성 효사랑나눔 요양병원, 포항 요양시설 화재사고를 들여다 보면 연기가 발생했을 때 얼마나 잘 대처했는지에 따라 골든타임을

요양병원 화재는 연기와 싸움이다

확보할 수 있고 인명피해를 좌우한다는 점에는 이견이 없을 것이다.

위에서 말한 세 가지 모두 다 연기로 인한 질식이 원인이다. 일차적으로 화재 발생 억제 및 연소확대 방지를 위한 피난 및 방화시설이 제대로 작동되도록 하는 건 촉방제가 중요하다. 이와 더불어 소방시설과 피난대책 수립 등이 보완되는 통합 안전관리체계 구축이 필요하다.

피난약자 시설마다 구조와 형태가 달라서 일률적으로 적용하기에 문제점이 따르지만, 기본지침 작성 시 관계자들이 화재안전대책 마련에 활용했으면 하는 바람으로 몇 가지 중요사항을 강조하고 싶다.

첫째, 병실 출입문 단속이다. 복도에서 발생되거나 유입된 연기가 병실로 들어가선 안 된다. 병실에서 반드시 양압을 유지해야 하고 복도 창을 부수거나 환자가 없는 실로 배연이 신속히 이뤄져야 한다.

병실이 더워서 출입문을 조금씩 열어 둔 채로 생활하는 환자들도 많다. 이는 정말 위험한 일이며 화염과 농연이 순식간에 들어갈 수 있는 통로를 만들어 준 셈이다.

안전불감증에 빠진 관계자 중에는 병실 출입문을 자바라로 설치한 곳도 있었다. 이 또한 정말 위험한 일이다. 자바라는 열에 취약해 쉽게 녹아내려 연기유입이 속수무책인 셈이다. 둘째, 불가피하게 출입문을 통해서 연기가 들어왔다면 창문을 통해 신속히 빠져 나가야 한다. 복도에서 병실로 연기 유입을 지연시키는 방법은 출입문 상단에 최대한 낮추거나 출입문 상단에 아스테이지 등을 부착하면 연기유입 시간을 지연시킬 수 있다.

셋째, 병실로 유입된 연기가 창문을 통해 배연이 원활하지 않다면 즉시 환자에게 산소호흡기를 착용시키고, 부족하다면 산소캔(부착형 마스크)을 착용시켜준다.

넷째, 거동이 불편한 모든 환자를 침대에서 바닥으로 내려놓은 후 환자를 썩 옥외로 대피시킨다.

끝으로 해외의 피난체계 사례를 보면 미국과 일본 등은 수직피난보다 효율적이고 피난시간이 적은 수평 피난(순환형 통로, 계단에 대피공

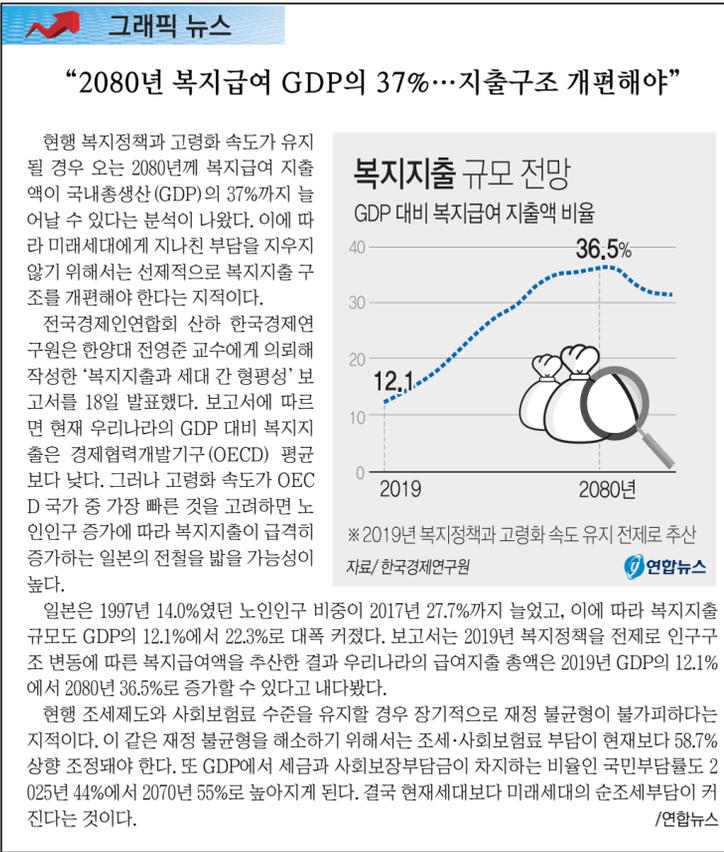
간, 개방형 발코니 등) 기준을 중시한다. 캐나다에서는 화재 훈련을 실시하는 등 소방당국의 관리 감독 하에 화재 대피훈련 평가를 실시한다.

하지만 우리의 소방안전교육 훈련의 경우에는 피난경로와 피난방법이 시설마다 거의 비슷하고 형식적인 피난계획 수립과자위소방대원의 임무가 구제화 돼 있지 않다. 또한 실제 훈련은 소화기 작동 기본 사항 위주로만 실시해 계획서와 다르게 형식적으로 운영되고 있다.

소방훈련의 중요성은 소방당국을 포함해 피난약자시설의 관계자, 종사자 등 모두가 인식하고 있다. 수용인과 환자들의 불편함은 감소하고 훈련에 임할 때 안전은 확보되고 돌이킬 수 없는 인명피해를 예방할 수 있다.

요양병원 및 요양원을 평가하는 기관에서도 연기발생기를 이용한 불시 대피훈련을 평가항목으로 삼아 불시 대피훈련이 정착될 수 있도록 해야 한다.

※ 외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.



광주매일신문 1991년 11월 1일 창간 http://www.kjdaily.com

회장 馬亨列 사장·발행·편집인 李庚秀 논설실장 金鍾民 편집국장 朴恩成

(우)61636 광주광역시 남구 천변로 338번길 16 대표전화 (062)650-2000 구독신청·배달안내 (062)650-2022

편집부 650-2090	지역특집부 650-2060	광공문의 650-2099	FAX
정리부 650-2030	사건진부 650-2080	광고국 650-2072	광고국 650-2016
경제부 650-2050	실시실 650-2006	경영지원국 650-2010	편집국 650-2017
사회부 650-2040	T V 본부 650-2009	기획사업국 650-2079	입무국 650-2019
문체부 650-2065	서울지사(02) 786-9488	업무국 650-2020	

본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다. •2002년 4월 30일 등록, 등록번호 광주가10(가) •구독료 월 10,000원 1부 500원