

시론



김 일 태 전남대 석좌교수

철도는 제임스 와트의 증기 기관 발명으로 인한 제1차 산업혁명의 산물이다. 최초의 철도는 조지 스티븐슨의 증기 기관차로 1825년에 개통된 영국 스코틀랜드-달링턴 구간을 운행했다. 초창기 철도는 승객과 화물의 운송으로 획기적인 이동 및 물류비용을 절감했다. 그러나 제국주의 시대의 철도는 사람과 물자를 수탈했던 식민지 지배의 도구로 변질했고, 1889년 대륙횡단철도도 미국 경제를 발전시켰지만 수많은 아일랜드와 중국인의 희생으로 건설됐다. 한국 철도의 시작도 제국주의 열강의 경제적 침탈 수단으로 철도부설권을 가진 일본에 의해 추진됐다. 시초는 1896년 미국이 추진했지만 일본이 1899년 제물포-노량진(지금의 영등포) 구간(33.2km) 경인선을 개통했고, 1900년 준공된 한강철교를 연결해 서울역까지 연장했다. 일본은 군사적 및 침탈 목적으로 1905년 경부선, 1906년 경의선, 1914년 호남선(대전-목포)과 경원선 등을 부설했다. 광주도 호남선 개통으로 철도가 등장하면서 일본의 총장로 상권 진출과 농업과 방직 등을 통한 수탈 경제가 시작됐고 조선인 상권이 1920년대 총장로 4-5기에 등장했다. 해방 후 1968년 경전선(삼랑진-송정)의 전구간이 개통돼 호남과 영남을 연결했지만 경부선

철도교통과 광주역

은 1989년 복선화됐고 호남선은 2003년 복선화, 2004년 전철화가 완성됐다. 그러나 1970년대 경부고속도로 건설 등 자동차 중심의 도로교통 발달은 교통수단의 혁명으로 철도가 폐선되거나 역사(驛舍)가 사라지는 철도교통의 침체기를 맞이했다. 최초 광주역은 1922년 보통역으로 지금 대인동의 동부소방서 자리에 있었고 1969년 현재 중흥동 자리로 이전했다. 2000년 경전선 도심 구간의 이설로 광주-효천 구간이 폐선돼 광주선의 종착역이 됐고, 2004년부터 2015년까지 KTX가 운행됐다. 돌이켜 보면 철도교통은 광주의 지역발전 과정에서 아쉬운 의사결정들이 있었다. 이것은 서울과의 접근성을 강조한 나머지 광주역 KTX 노선 폐지, 경전선 이설로 광주역-효천 구간 폐선 철거, 도시철도의 지하철도와 터미널, 그리고 시민들의 교통편의 등이 결여된 노선의 연결성 부족 등이다. 교통은 지역 내는 물론 지역과 지역을 연결시킴으로써 여객과 화물을 원활하게 수단별로 운송하는 역할을 한다. 특히 철도교통 투자는 지역 간 기업 활동, 문화 및 관광 교류, 의료 혜택 등에서 이동의 수월성을 개선시키고 물류비용을 절감시켜 연결 지역과의 동반 성장과 일자리 창출의 기회를 제공한다. 이런 점에서 2005년 수도권 1호선 천안 연장이나 2010년 경춘선 광역철도 개통은 지역발전의 긍정적 영향을 주었지만 KTX 노선의 신경주역이나 울산역, 공주역 등은 접근성 부족으로 철도 투자의 효과를 기대하기 힘든 실정이다. 지금까지 광주역은 '한 지역 한 역 도착' 명분으로 존폐의 상황이 됐지만 이제부터는 KTX와 SRT 노선을 재개할 시점이 온 것이다. 현재 광주역은 호남고속선 개통 당시 최초

운행 11년 만에 KTX 운행 자체가 폐지되고 2015년 4월 이후 ITX-새마을 및 무궁화호 열차만 운행되는 역으로 초라하게 전락했다. 그동안 광주역은 창업 공간 등 도시재생을 통한 활성화 대책을 마련했지만 쇠락의 길을 걷고 있다. 반면에 광주송정역은 일평균 고속철도 승차자 인구가 2만명이 넘고 있지만 역사와 주변지역의 협소로 수용성이 부족하며 북-남-동구 거주 시민들이 광주송정역 접근성이 현저히 떨어져 비용과 시간을 상당한 수준으로 지불하고 있다. 그러나 다른 지역의 역사(驛舍)를 보면 처음에는 용산역 출발 호남선 KTX 운행도 지금은 서울역에서 일부 출발하고 있으며 대전역과 서대전역, 동대구역과 서대구역, 부산역과 구포역도 KTX가 운행돼 승객 수요의 접근성을 확대했다. 심지어 인구 100만 여명에 불과한 창원특례시도 창원역, 창원중앙역, 마산역에 KTX 정차로 접근성이 강화돼 가장 큰 흑자노선이다. 머지않아 광주역은 대구행 준고속 KTX-이음의 달빛철도와 전철화의 경전선이 연결된다. 이제 광주역은 동서횡단축 달빛철도(광주-대구)가 전남(담양), 전북의 내륙권(순창, 남원)으로 연결되고 경전선의 전철화와 복선화로 광주역발 부전역(釜田驛), 순천행 KTX-이음 운행으로 경남과 부산을 연결하는 교통의 길목에 자리 잡아 발전의 기회를 갖는 공간이 될 것이다. 도시의 미래 경쟁력은 철도교통에 의해 좌우될 것이다. 지금부터 광주는 쇠락한 광주역이 서울과 용산, 수서발 KTX와 SRT 일부 노선, 그리고 서대전역 경우 노선의 일부를 종착역으로 재개되어야 하는 큰 목소리를 내야 한다.

社說

광주시민들은 '2024년 11월30일'을 기억한다

'2024년 11월30일'은 광주시민들과 KIA 타이거즈와 팬들 모두에게 오래도록 기억될 것 같다. KIA 타이거즈의 프로야구 12번째 한국시리즈 우승을 기념하는 카퍼레이드와 선수단과 팬들이 함께 모여 기쁨을 만끽하는 행사가 마련됐기 때문이다. 먼저 5-18민주화운동의 중심지 광주 금남로 일대에서 시민 1만여명이 운집한 가운데 펼쳐진 이날 카퍼레이드는 KIA 타이거즈의 전신인 해태 타이거즈가 한국시리즈 4연패를 달성했던 1989년 이후 35년 만에 금남로에서 다시 열려 그 의미를 더했다고 한다. 카퍼레이드는 금남로5가역에서 출발해 금남로공원, 전일빌딩2동, 5-18민주광장까지 1.2km 구간에서 20여분간 진행됐으며, 나성범 등 선수단은 4명이 개방된 2층 버스에 올라 "광주시민들이 최고다"며 연신 감사 인사를 전했다. 이에 광주시는 무엇보다 안전 관리에 만전을 기울였고, 경찰은 페레이드 구간 도로 통제 등 촘촘한 현장 관리에 주력했다. 또한 제1보병사단 군악대, 우리문화예술원 풍물패 등도 동참하

면서 열기를 한층 더했다. 올해 KIA 타이거즈 한국시리즈 우승은 선수단만이 아닌 광주시민들의 응원이 큰 성과를 낼 수 있었다는 사실을 짐작할 수 있었다. 또 이날 카퍼레이드 이후 광주 김대중컨벤션센터에서는 KIA 타이거즈 선수단이 팬들과 함께 기쁨을 나누는 'V12타이거즈 페스타' 행사도 함께 펼쳐졌다. 선수단 전원과 5천여 명의 팬들이 참석한 'V12타이거즈 페스타'는 단순한 행사를 넘어, 팬과 구단이 하나 되는 특별한 순간으로 진행됐다. 보니 큰 성황을 이루기에 충분했다. 더욱이 페스타 행사에서는 사인회와 우승 트로피 포토킴 등 다양한 사전 이벤트와 함께 선수들을 만나 기념사진을 찍으면서 우승의 순간을 다시 한번 느낄 수 있었다고 이구동성으로 입을 모았다고 한다. 특히 KIA 타이거즈 선수단은 페스타 입장 팬들에게 특별 제작한 통합 우승 포토키트와 응원물품 등 감사의 선물을 준비하면서 "우리의 우승은 아직 끝나지 않았다"고 약속했다고 하니, 내년 시즌이 또다시 기대되는 이윽다.

광주글로벌모터스 '캐스퍼 인기' 타고 순항하길

광주글로벌모터스(GGM)가 경제 불황 속 전기차 캐스퍼의 인기를 톡톡히 누리고 있다. 지난 7월 양산 이후 판매대수 증가에 따른 임금 증가, 직원 임금 상승, 이직자 감소 등 선순환 효과를 보이고 있어서다. 먼저 퇴사 직원이 줄어들면서 안정적인 직장 문화가 정착되고 있다. 올해 상시근로자 60명 가운데 11월 말까지 이직 인원은 36명(5.8%)이다. 지난해 GGM 이직률 7.4%(46명)와 비교해서는 1.6%p가 감소했다. 전직자가 양산된 7월 이후 이직 인원은 10명(1.6%)이다. GGM의 이직률이 계속 줄어드는 것은 올해 7월부터 캐스퍼 전기차 양산을 시작, 지난해 3분기(7-9월) 대비 생산 대수가 14% 늘어나면서 근로시간이 증가해 직원들의 급여가 평균 18% 많아져 안정적인 직장으로서 자리 잡아가기 때문으로 분석된다. 캐스퍼 전기차는 올해 전기차 캐즘(수요 둔화)에도 불구하고 지난 8월 출시 이후 10월까지 3개월간 누적 판매량이 5천대를 돌파했다. 또 10월28일 광양항에서 첫 수출 선적을 한 캐스퍼 전기차는 11월 말까지 23개국에 4천470대

가 출항하는 등 호조를 보이고 있다. 광주에서 지원하는 각종 사회적 임금도 영향을 미친 것으로 보인다. 매달 지급하고 있는 주거지원비는 지난 7월부터 30만 원으로 올라 주거 안정에 도움이 되고 있으며, 회사 인근에 공동주택 어린이집을 운영해 직원들이 자녀를 어린이집에 맡기고 일하도록 하고 있다. 건강검진비와 문화바우처 상품권을 지급하고, 교통비 보조 차원에서 통근버스를 운행 중이며, 시내버스 노선을 신설해 출퇴근의 접근성을 높여줬다. 이처럼 GGM이 '취·장급 등 일자리 마련'에 가장 큰 어려움을 겪고 있는 광주 지역 청년들에게 희망을 안겨주면서 지역 경제 활성화에 큰 기여를 하고 있다. 결국 산업기반이 취약한 광주에 일자리를 만들기 위해 노사민정 대 태력으로 탄생한 GGM이 이제는 안정된 직장으로서 자리를 잡아가고 있다는 게 회사 관계자의 설명이다. 회사 설립의 근간이자 존속의 기반인 '노사상생발전 협정서'를 준수하면서 새로운 도약의 기틀을 마련해 지역의 청년들이 선호하는 기업이 되길 바란다.

기고



정 영 훈 국립목포해양대학교 광주지역총장회장

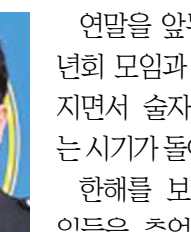
과거부터 해양과 조운을 통한 해상 물류의 번영으로 국가의 틀이 유지됐다. 중국은 대한민국과의 경제교류를 위해 중국 산동성(지역)에 1천200여 년 전 범화원 터에 장보고 유적지를 조성한 후, 세계를 향한 중국의 해양 진출을 시도하고 있다. 이에 삼면이 바다인 우리나라는 중국과 동남아, 지중해, 대서양을 통해 태평양으로 회귀할 전체 교역 물동량의 대부분이 전남의 해양을 통해 물류 수출이 이루어지고 있어, 이 지역 해양은 중국과 동남아를 경유, 세계로 나가는 물류 수출로 경제영역 확장을 가져올 수 있는 중요한 길목이다. 하지만, 수도권 집중으로 전남-광주지역에서만 연 1만여 명이 떠나고 있으며, 물류 수출의 동맹로인 서남해권과 광주의 부흥이 기대치에 미치지 못하고 있는데, 최근 전라남도에서 추진 중인 남해안 종합개발청과 관련, 항만 증설은 필수불가결하다.

'청해진 항만공사' 설립 왜 필요한가

남해안 종합개발청과는 별도로 해양관광과 함께 완도군(캐나다와 미국에 전북, 해조류, 광어 등 홍보와 시장 개척) 등 지방자치단체가 중심이 돼 서남해안 해조류(미역, 다시마, 톳, 파래, 김, 우뚝가사리 등)와 해산물(갑각류, 연체동물 등) 및 호남평야와 나주평야, 해남 화원반도, 신안과 진도 등의 농수산물로 중국 식탁(주요 밀, 옥수수) 시장 점유를 개척할 수 있다. 이 지역 바다를 이용한 물류 수출이 더 활발할 것으로 기대된다. 또한 과거 장보고의 역사적 지리적 상징권이 있는 완도와 해남, 진도 이순신의 명량대첩, 일제 강점기 시대 신안군 섬 주민(지도, 도초도, 자은도, 매화도, 하의도, 압태도)의 일제와 지주의 탄압에 맞서 항거한 항일 농민운동, 노벨평화상을 받은 고 김대중 대통령의 하의도(큰 바위 섬), 노벨문학상 한강의 정신적 태생지인 장흥군 등 국토자원을 이용한 해양관광은 결국 크루즈 선박으로 가능할 것이며, 이러한 관광을 위한 선박의 입출항을 위해서도 항만 증설이 필요하다. 인구 300만 배후도시인 광주지역의 자동차 및 산업기계, 영암 대불항(대불국가산업단지)과 목포 신항 및 해남, 진도 등 풍력, 조선, 발전, 해양구조물, 해양플랜트 등 산업기반시설 확장에 따른 수많은 다양한 물류를 운송할 항만을 전문적으로 관리할 국가 또는 지방자치단체의 투자를 받은 항만공사 설립이 호남

의 미래 발전을 위한 버팀목이 될 것으로 본다. 1천200여 년 전 해상왕 장보고의 개척 정신을 승계하고, 해양을 통한 대한민국의 세계화를 견인할 가치 '청해진 항만공사' 설립으로 침체된 서남해권 개발에 따른 호남의 중요성과 국토 균형발전을 위해서도 꼭 필요하다. 그런 의미에서 해양으로 진출할 수 있는 오키스드라의 지휘자 같은 영암 대불공단과 목포신항만에 가장 '청해진 항만공사' 또는 '광주-전남 항만공사' 설립은 매우 의미가 크다고 할 수 있다. '청해진 항만공사' 또는 '광주-전남 항만공사 설립'에 따른 효과는 미래 후손에게 해양의 중요성을 각인시키고, 일본, 중국과 연결된 시해, 남해의 해상교통로를 확보한 과거 청해진의 장보고 개척정신 기상을 본받아 물류 수출의 최적지로 활용할 수 있다. 이는 지리적, 역사적으로 대중국과 최근접 거리의 항로를 이용한 물류 이동의 경제성, 신안 섬의 방파제 역할에 따른 물류 수출의 안정성이 확보된 이 지역이야말로 마지막 남은 대한민국 성장의 보루(堡壘)가 될 것이다. 또 물류 수출의 최전선을 담당할 장보고의 후예인 해기사들의 역할 또한 더욱더 소중한 시점에서 항만공사가 설립되면 이 지역이 대한민국 최남단이 아닌 태평양과 바다를 향한 출발 선상의 지역으로 자리매김할 수 있다.

독자투고



연말을 앞두고 각종 송년회 모임과 회식이 잦아지면서 술자리가 많아지는 시기가 돌아왔다. 한해를 보내며 좋았던 일들을 추억하고 다가올 새해를 준비하는 자리에 술이 빠질 수 없다. 하지만 근절되지 않는 음주운전의 범죄행위에 따른 피해는 좀처럼 줄어들지 않고 있어 주의가 요망되고 있다. 사실 술을 마신 채 운전은 해서는 안 된다. 사실을 모르는 사람은 별로 없을 것이다. 술을 마신 채 운전은 하게 되면 시야가 좁아지는 것은 물론 거리감각과 방향감각이 평상시보다 현저히 떨어지게 되면서 돌발 상황에

음주운전에 대한 시민들의 의식개선 절실하다

따른 반응속도가 그만큼 떨어져 빠른 대처가 어렵게 된다. 이러한 상황에서는 사고가 발생하게 될 위험성 또한 당연히 커지게 됨은 두 말할 나위 없다. 또한 강력한 처벌이 뒤따르고 있음에도 편잡을 것이라는 안이한 안전 불감증속에 음주운전은 되풀이되고 있다. 무엇보다 중요한 것은 운전자들의 마음자세다. 음주운전을 예방하는 제일 좋은 방법은 술 자리에 차량을 가져가지 않는 것이다. 부득이 차량을 가져갔다면 대리운전을 이용하는 것이 현명하다. 범죄행위 인식에 앞서

한잔쯤이야 라는 도덕적 의식 해대는 곤란하다. 음주운전은 엄연한 범법행위이기 때문이다. 연말연시로 접어들면서 각종 모임이 잦아지고 음주할 기회도 많아진다. 음주운전은 내 가정은 물론 단란한 상대방의 행복까지 일순간에 빼앗아가는 범죄행위라는 사실을 한시라도 잊지 말자. 기본 좋은 자리에서 기본 좋게 마신 술 탓에 운전대를 잡는 최악의 선택은 안 된다. 경찰의 강력한 단속과 처벌에 앞서 음주운전에 대한 시민들의 의식개선이 절실히 요구되는 때이다. (김덕형·정성경철서경무계장)

\* 독자투고를 기다립니다. 하고싶은이야기·사진 등을 보내주세요 \* 외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다

그래픽 뉴스

노인을 위한 교도소는 없다?... 교정시설에 몰려드는 고령자들

심각한 저출생과 고령화로 인해 우리나라가 내년 초고령사회 진입을 눈앞에 둔 가운데 교정시설 내 고령 수형자 증가세를 보이고 있다. 현행 '노인' 연령 기준을 높여야 한다는 주장이 나오는 상황에서 교정시설도 '고령 수형자'의 기준을 재정립할 필요가 있다는 주장이 제기된다. 2월 법무부 교정통계 연보에 따르면 통념상 노년층으로 분류되는 60세 이상 수형자는 2013년 2천350명에서 지난해에는 28배 수준인 6천504명으로 늘었다. 전체 수형자 중 60세 이상 비율도 같은 기간 7.3%에서 23배 수준인 17.1%로 높아졌다. 수형자 6명 중 1명은 60세 이상 노인인 셈이다. 고령 수형자는 신체적·심리적으로 취약해 고령과 인지·활동 기능 장애 등에 따른 건강관리에 신경 써야 하고 출소 후에도 사회적 고립을 피해 정착할 수 있도록 지원이 필요하다. 박순용 대전지방교정청 분류센터 교감은 최근 '월간 교정'에 실린 '일본 고령 수형자 처우의 현상과 과제'라는 소논문에서 일본의 고령 수형자 현실과 국내 교정정책에의 시사점을 짚고 새로운 교정 정책을 제안했다. 교정 공무원들은 고령 수형자의 건강 관리, 의사소통 어려움 등으로 상당한 부담을 느끼고 있고 심리적·정서적으로 불안정한 고령자들이 교도소 내 갈등을 유발하는 경우도 적잖다고 박 교감은 설명했다. 세계에서 가장 빠른 고령화가 진행되는 일본의 경우 2022년 기준으로 수형자 중 65세 이상의 비율이 22%에 달한다. 이미 일본에서는 고령 수형자 처우가 주요 현안으로 대두된 상태다. /연합뉴스



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 천변대로 338번길 16 대표전화 (062)650-2000 구독신청·배달안내 (062)650-2022
편집국 650-2090 지역특집부 650-2060 광고문의 650-2099 FAX 650-2016
정치부 650-2030 사진실 650-2080 마케팅부 650-2070 광고국 650-2016
경제부 650-2050 논설실 650-2006 경영지원국 650-2011 편집국 650-2017
사회부 650-2040 TV본부 650-2009 사업부 650-2007 업무국 650-2019
문체부 650-2065 서울지사(02) 786-9488 업무국 650-2020
\*본지는 신문윤리규칙 및 고시사항을 준수합니다. \*2002년 4월 30일 등록, 등록번호 광주가10(日)제 \*구독료 월 15,000원 1부 8,000원