

홍물 장기 휴·폐업 주유소, 이대로 방치할 것인가

의정단상

나광국

전남도의원



산업통상자원부 통계에 따르면 2019년부터 2023년까지 매년 평균적으로 527개 정도의 주유소가 휴업하고, 총 1,143개 주유소가 폐업했다. 반면 신규 등록 주유소는 82개에 불과했으며, 정상적으로 영업하는 주유소는 11,700개에서 11,023개로 627개가 줄었다.

같은 기간 전남에서는 135개 주유소가 폐업하고, 최소 한 번 이상 휴업한 적 있는 주유소는 41개였다. 올해 1월 기준 정상영업 중인 주유소는 857개였다.

주유소 업계는 불황의 원인을 알뜰주유소로 인한 가격경쟁과 친환경 자동차 보급 확산에 따른 영업이익의 감소라고 주장하고 있다. 실제로 통계청 자료에 따르면 2018년부터 2020년까지 전국 주유소의 영업이익률은 1.8~2.5% 사이로 전체 도소매 업종 중 최하위권인 것으로 조사됐다.

이러한 가운데 영업 중단 이후 장기간 방치된 주유소가 사회문제로 대두되고 있다. 최근 신문이나 뉴스를 보면 전남 뿐 아니라 전국 곳곳에서 방치되어 홍물로 전락한 주유소 문제를 다루고 있다.

전남의 경우 최근 10년간 2년 이상 장기 휴업에 들어간 주유소는 18개에 달하

며, 이 중 10년 넘게 휴업하는 곳은 3곳이나 된다. 이러한 주유소들은 미관을 해칠 뿐 아니라 토양오염 등 환경 문제를 일으킬 수 있으며 범죄장소로 악용될 소지도 있다.

주유소들이 방치되는 이유는 폐업하는 데 드는 막대한 비용 때문이다. 주유소를 폐업하려면 토양환경보전법과 위험물안전관리법에 따라 토양오염 조사를 받은 뒤 시설물 철거와 토양 정화 등의 조치가 필요하다. 통상 300㎡ 규모 주유소 1곳의 시설물 철거 비용은 7,000만 원 수준이지만 토양 정화 비용에 최소 5,000만 원에서 3억 원 정도가 추가된다고 한다. 도심이나 교통량이 많은 지역의 주유소는 활용 가치가 높아 토지 판매 대금으로 비용을 충당하기도 하지만 농어촌 시골 지역은 이마저도 녹록하지 않다. 장사가 안되어서 그만두는데 이마저도 엄청난 돈이 필요하다면 업주 입장에서는 폐업보다 그냥 방치하는 것이 합리적인 선택일 것이다.

문제를 해결하기 위해서는 정부, 지자체, 정치권이 함께 나서야 한다. 현행 석유사업법에 공제조합에서 전업 및 폐업 자금을 일부 지원받을 수 있도록 규정돼 있지만 정작 공제조합 자체가 없다. 한국주유소협회 등 업계에서 조합 설립을 위해 부단히 노력하고 있으나 정부와 한국석유공사의 미온적 태도에 요원한 실정이다.

또한 지난 2022년 국회에서 경영악화 등의 사유로 휴·폐업 신고를 한 경우 국

가와 지자체로부터 보조금을 받을 수 있는 석유사업법 개정안이 발의되었으나 다른 업종과의 형평성, 지자체 재정부담 등을 이유로 계류되고 있다. 제22대 국회가 다음 달 30일에 출범하는 것을 생각한다면 이 법안은 사실상 폐기된 것이나 마찬가지여서 다음 국회에서 조속히 재발의하고 통과시켜야 한다.

국회와 정부뿐 아니라 지자체에서도 경영악화로 고통받는 주유소를 위해 나서야 한다. 폐업 비용에 대한 보조금 지원뿐 아니라 전업을 고려하는 주유소를 적극 지원하여 새로운 수익모델을 확보하고 자립할 수 있도록 도와야 한다.

이에 한 가지 대안으로 주목받는 것이 신재생에너지 발전시스템과 전기차 충전시설, 물류 시설을 두루 갖춘 복합주유소이다. 이곳은 태양열 발전시설로 만든 전기를 전기차 충전과 주유소 운영에 사용하고, 유휴부지를 활용하여 택배 등 생활물류서비스 사업을 하기도 한다.

개인사업자의 경영 실패에 국가와 지자체가 나서 지원하는 것에 대해 의문을 가질 수도 있다. 그러나 장기간 방치된 주유소에서 발생할 수 있는 토양오염과 범죄의 가능성, 알뜰주유소와 전기차 보급에 투입되는 세금을 생각한다면 이들의 실패에 정부와 지자체 책임이 전혀 없다고 할 수 없다.

이들의 실패가 환경오염과 범죄 등 불필요한 사회적비용으로 다가오지 않도록 정책적 관심과 지원이 절실한 때이다.

社說

준연동형비례제 22대 국회서 폐지해야

위성정당, 보조금 챙기고 해체

여·야가 22대 총선을 위해 만든 비례대표용 위성정당과 합당하기로 하면서 28억 원 이상의 보조금을 챙기게 됐다. 선거 때마다 반복되는 위성정당의 '꼼수 창당'이 가져온 폐해다. 오직 국회 의석을 차지하기 위한 정치권의 꼼수와 반칙, 편법의 결과물인 준연동형 비례대표제를 대체할 정치권의 선거 제도 개선을 촉구한다.

국민의힘은 18일 상임전국위원회를 소집하고 비례 위성정당인 '국민의미래' 흡수합당을 위한 전국위원회 개최 안건을 의결했다. 국민의미래는 이번 22대 총선에서 득표율 36.67%로 18석의 비례대표 의석을 할당받았다. 민주당 역시 비례 위성정당인 '더불어민주연합'을 해체해 소속 당선인들을 민주당과 진보당 등에 복귀시킨다는 계획이다. 더불어민주당은 이번 총선에서 득표율 22.69%로 14명의 비례대표 당선자를 냈다. 중앙선거관리위원회에 따르면 국민의미래는 지난 달 선거보조금 28억 443만 원을, 더불어민주당은 28억 2709만 원을 지급

받았다.

준연동형 비례대표제는 지역구 의석과 비례대표 의석의 합을 기준으로 정당의 득표율에 따라 전체 의석을 배분하는 방식이다. 각 정당이 얻은 득표율이 의석수에 정확하게 반영되도록 해 소수 정당과 다양한 정치의견이 국회에서 대표될 수 있도록 하겠다는 취지로 도입됐다. 소선거구제의 단점을 보완해 정치적 다양성과 경쟁을 촉진시키는 등 협력과 타협의 정치를 위해서도 의미가 있다. 하지만 이번 총선에서 봤듯 위성정당은 다양성 실현과 승자독식 구조 개선 같은 준연동형 비례제의 장점을 무력화시켰다. 이제 폐지시켜야 한다는 여론도 높다.

정치권은 비례정당을 난립시키고 선거를 희화화시키는 '꼼수 위성정당'이 다시는 재연되지 않도록 하루 빨리 선거법을 바꿔야 한다. 준연동형제를 없앨 수 없다면 최소한 위성정당 창당과 보조금 지급을 제한하는 제도적 장치라도 내놔야 한다. 총선을 앞두고 급조한 뒤 겨우 두 달여 존속한 정당에 30억 원 가까운 보조금을 퍼준 것은 대한민국 정치의 후진적 민낯이다.

시민안전 위협하는 낡은 자전거도로

예산부족 탓 정비 지지부진

광주지역 자동차 도로에 이어 광주 주변 자전거 도로 역시 노후됐지만 예산 부족 등의 이유로 개선이 지지부진하다는 지적이다. 18일 광주시에 따르면 현재 시에 조성된 자전거도로는 총 466개로 전체 길이는 664.77km에 달한다. 이중 전용도로 25개 112.91km, 전용차로 3개 8.37km, 겸용도로 432개 525.02km, 우선도로는 6개 18.47km가 조성됐다.

자전거전용도로·자전거전용차로는 자전거만 통행할 수 있는 도로다. 겸용도로는 자전거와 보행자가, 자전거 우선도로는 자동차와 자전거가 함께 이용할 수 있다. 이 중 지난해 58건, 32.4km의 자전거 도로가 정비됐다. 올해 57건, 21.71km를 정비할 계획이지만 예산 부족으로 지지부진하다. 광주시 자전거도로 유지 예산은 27억으로 정비가 늦어지면서 시민들의 안전이 위협받고 있다.

실제 광주주변 자전거 도로 곳곳 포

장이 벗겨져 움푹 파이고 균열이 심했다. 영산강변 역시 사정은 비슷하다. 제2광천교 부근에서 극락교-서창교까지 자전거도로 일부 구간은 도로가 움푹 파여 있고 노면 균열 등도 발견됐다. 광주시는 현장 조사를 통해 사고 위험이 큰 구간은 선별적으로 보수한다는 계획이다. 광주시는 앞서 자동차 전용도로 역시 노후화 지적을 받은 바 있다. 이 또한 예산부족을 이유로 땀질식 처방에 그쳤다는 지적을 받았다. 광주시가 관리하는 폭 20m 이상도로는 전체 378개 노선 597km에 달하지만 공식 도로 활용주기가 6년을 넘긴 10년 주기로 정비가 이뤄지면서 노후화를 겪고 있다.

자동차 도로도 마찬가지지만 자전거 전용도로의 노후화는 시민의 안전을 위협하는 중대한 문제다. 광주시가 부족한 예산을 가지고 고른 분배를 해야 하는 입장은 충분히 이해가 된다. 그렇다고 시민안전이 뒷전으로 밀려서는 안 된다. 광주시가 선택한 '자전거 친화도시' 조성을 위해서는 과감한 투자로 안심하고 여가를 즐길 명품 자전거도로 건설이 선행돼야 맞다.



사진으로 보는 세상

마타야 스미스가 제공한 사진에 17일(현지시간) 미 몬테나주 뷰트에서 서커스 코끼리 한 마리가 도로를 건너고 있다. 이 코끼리는 전날 서커스 공연을 앞두고 목욕하는 동안 주변 차량의 소음에 놀라 달아났고 이로 인해 인근 거리가 잠시 마비되는 등 소동이 벌어졌다. 해당 코끼리는 조련사들에게 붙잡혀 서커스단으로 돌아간 것으로 알려졌다.

뷰트=AP/뉴스시

서석대

“대통령을 만나러 경무대로 가자.” 자유당 정권의 부정 선거에 항의하던 대학생들의 시위가 절정으로 치닫던 1960년 4월 19일 오전 10시. 서울 남산 중턱 동국대 교정이 2000여 명의 학생들로 가득 찼다. 동국대에서 지금의 청와대인 경무대까지는 5km 남짓. 거리로 뛰쳐나온 학생들을 중심으로 3000여 명까지 늘어난 시위대는 울지로는 시청을 지나 경무대 앞까지 진출했다. 그리고 마지막 바리케이트를 넘는 순간 경찰이 발포하면서 수십명의 학생이 쓰러졌다. 선두에 섰던 청년도 총탄이 가슴을 관통했다. 민주혁명에 첫 피를 뿌린 동국대 법학과 3학년 노희두 열사였다.

하지만 이것은 시작에 불과했다. 이날부터 그 해 5월 29일 이슬만이 하와이로 망명할 때까지 시위로 인한 희생자는 전국적으로 사망 186명, 부상 6259명에 이른다. 광주에서도 금남로와 법원 등에서 광주교과와 광주일고 등 17개 고등학교 학생들이 대규모로 시위에 참가했고, 경찰의 무자비한 총격으로 7명의 꽃다운 청년이 희생됐다. 4.19혁명의 주체도 자랑스런 광주였다. “공산당을 잡으라는 총으로 어린 학생들을 쏘아 죽인 경찰의 행위는 시민의 가슴에 못을 박았다.” 혁명이 끝난 1961년 3월, 광주고등법원 특

‘미완의 혁명’ 4·19

별재판부 공판에서 증인으로 출석했던 당시 광주여객 사장 박인천 전 금호그룹 회장의 증언이다. 그러나 4·19는 지금도 계속되는 ‘미완의 혁명’이다. 박정희와 전두환 등 군부의 쿠데타로 학생들이 흘린 피는 왜곡됐고 그들의 정신도 살리지 못했다. 연세대 송복 교수도 ‘4·19는 혁명이 아닌 의거’라고 했다. 우리 역사에서 처음 독재정권을 쓰러뜨렸지만 그 4·19가 정권을 무너뜨린 그 이상 나가지 못했다는 이유다. 서울대 법대생으로 4·19에 참여했던 안동일 변호사도 ‘4·19는 완성이 아닌 진행의 혁명’이라고 했다. 그 역사적 완수도 우리 세대에 남겨진 몫이라는 게 그의 이야기다.

19일은 4·19혁명이 일어난 지 64주년이 되는 날이다. 피 끓는 학생을 주축으로 시민이 동참했고, 계엄군은 중립을 지켰던 국민항쟁. 안타깝지만 그렇게 만들어진 대한민국 민주주의는 사회를 통째로 바꾸는 변혁으로 이어지지 못했고, 64년이 지난 지금은 되레 이슬만 시대로 후퇴하는 모습까지 보이고 있다. 5·18광주민주화운동도 ‘미완의 혁명 4·19’가 가져온 아픔이다. 정치와 경제부터 사회와 교육까지. 모든 정의가 실종된 대한민국에서 다시 맞는 64주년 ‘미완의 혁명’이 가슴 아프다.

이용환 논설실장

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이용환	편집국장 박성원
민주주의 구현 진실보도 실천 지역개발 선도	대표전화 (062)527-0015 기사제보 (062)510-0331	경영지원팀 (062)510-0421 광고영업팀 (062)519-0710	
	편집부 (062)510-0412 취재1부 (062)510-0380 취재2부 (062)510-0336 정치부 (062)510-0340	문화체육부 (062)510-0394 온라인뉴스부 (062)510-0461 사진부 (062)510-0391	
www.jnilbo.com m.jnilbo.com	구독료 월 1만5천원 1부 800원	1988년 4월25일 등록번호 광주가-2호 (일간) 우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137	
	구독신청 (062)510-0471 FAX (062)510-0436	광고문의 (062)512-0100 서울지사 (02)725-8890	
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com