6. 25 전쟁에서

스탈린은 왜 중국군의 조기개입에 붉은 등 켰나?

1950년 6월 25일 새벽, 38선을 넘은 조선군은 파죽지세로 남하하여 서울을 함락한 후 낙동강 변으로 쳐 내려갔다. 조선 군의 승리에 중국의 대도시들에서는 경축 시위를 거행했고 적지 않은 중국 지도자들은 김일성의 군사통솔력에 감탄을 금치 못했다.

그러나 군사가인 毛泽东 과 朱德, 周恩来는 조선전쟁에 나타난 엄중한 문제를 봐냈다. 즉 전선이 너무 길고 후방이 텅 비었다. 상륙작전에 능한 미군이 일단 인천 상륙전을 성사시키면 남하한 조선 군은 퇴로를 잃고 전멸 될 위험에 봉착한다.

미군이 인천 상륙 전을 하기 전에 몇 개 군을 파견해 참전시키면 미군의 인천상륙을 막을 수 있고 또 후방을 굳건히 지켜 낼 수 있다. 지금이야말로 참전개입의 절호의 기회이다. 이런 판단을 내린 毛泽东, 朱德, 周恩来와 긴밀히 협상한 후 중국 군의 조기 참전 개입의도를 소련의 스탈린한테 긴급 전보로 알린 동시에 조선의 김일성한테 미군의 인천 상륙 전을 미리 방비해야 한다고 권했다. 하지만 전쟁승리에 도취된 김일성은 들은 척도 하지 않았으며 중국군의 개입을 거부했다. 소련의 스탈린도 毛泽东의 조기 개입에 붉은 등을 켰나?

1949년 3월에 소련을 방문한 김일성은 스탈린한테 무력으로 조건반도를 통일 할 의향을 내비쳤다. 스탈린은 대뜸 거부했다. 대독전쟁과 대일전쟁에서 지친 스탈린은 세계 강국인 미국과 긴장 국세를 조성하고 싶지 않았다. 이에 실망한 김일성은 1949년 4월 말에 그의 측근을 北京에 보내 毛泽东의 의향을 탐지했다. 毛泽东은 조선반도 무력통일을 지지하나 중국이 통일을 실현한 후에 실행하라고 했다.

김일성은 크게 실망했다. 그에게는 중국에서 이수한 전투경험이 풍부한 두 개 조선인사가 주력인 인민군이 있고 남측에 20여 만 명 노동당원과 유격대가 있다. 이 밖에 미군이 남부에서 철거했기에 지금이야말로 무력통일의 좋은 시기인데 소련과 중국에서 자신의 이익만 생각하고 지지하지 않으니 야속했다. 1950년 1월 17일 점심식사 때에 김일성은 술기운을 빌어 한자리에 앉아 있는 소련의 대사한테 재차 조선반도 무력통일의 의사를 밝혔으며 스탈린을 만나 재협상 할 것을 토로했다.

1950년 1월 19일, 소련대사는 이 사실을 스탈린한테 회보했다. 1950년 1월 30일에 스탈린은 소련의 대사한테 전보를 보내 김일성의 조선반도 무력통일을 동의한다는 것과 김일성의 비밀 방문을 수락했다. 모스크바에 도착한 김일성은 스탈린한테 무력통일을 장담했으며 전쟁이 일어난 후 미국이 개입해도 소련은 개입하지 않겠다는 조건도 받아들였다, 그런데 6.25전쟁이 일어나자 스탈린과 김일성의 생각과 달리 미국은 전쟁이 일어난 이틀 후에 한국에 해군과 공군지원을 보내왔으며 또 얼마 지나지 않아 미군을 주력으로 한 유엔군이 개입했다.

조선반도 정세가 급속히 변해가자 미군의 인천 상륙 전을 예견한 毛泽东은 스탈린한테 전보로 중국의 몇개 군을 조선에 파견하며 모두 조선 군의 옷을 입고 참전하겠다는 의향을 알렸으며 전쟁 개입 준비로 처음에는 12만 병력, 후에는 70만 병력을 동북변경에 집중시켰다. 毛泽东의 군사통솔력이 자기보다 한 수 높다는 것을 내심으로 승인한 스탈린은 일단 중국 군이 개입해 조선반도가 통일이 되면 조선은 중국의 세력권에 들어가며 3개 항구 소유권도 잃는다는 것을 판단하고 계속 중국 군의 개입에 붉은 등을 켰다.

1950년 8월에 조선 군은 낙동강 전선에서 한국군과 대치 상태에 처하자 전쟁 승리에 신심을 잃은 김일성은 소련의 대사를 만나 중국 지원군 참전 요구를 제출했다. 하지만 스탈린은 여전히 자신의 이익만 고려하면서 중국 군의 개입을 동의하지 않았다. 1950년 10월 1일에 미군의 인천 상륙 전 성사로 남하한 조선 군이 전멸의 위기에 처하자 급해 난 스탈린은 毛泽东한테 정보를 보내 중국 군의 개입에 푸른 등을 켜주었으며 1950년 10월2 8일에 周恩来한테 소련공군의 개입을 통보했다.

/고산길 제공

일본 고베시의 상징으로 불리는 "포트타워"

전길운 기자

공유도시 서울을 위한 제언

1. 들어가며

유엔 인구국 통계를 보면 전 세계 도시에 거주하는 인구가 이미 50%가 넘어 2050년이 되면 세계 인구의 70% 이상이 도시에 거주하게 되고, 인구 1000만 명이 넘는 '거대도시' 도 많이 늘어날 것으로 예상하고 있다. 서울은 인구밀도로 이미 1000만 명이 사는 곳이며, OECD 국가의 제1도시 가운데서도 인구밀도가 가장 높은 도시로 뉴욕의 8배 도쿄의 3배이다.

물리적으로 제한적인 공간을 가지고 있는 도시에 인구밀도가 지속해서 늘어났을 때 주택의 부족, 교통 혼잡, 상하수도 시설의 부족과 환경오염, 범죄의 증가 등의 여러 가지 문제들을 예상할 수 있다. 이런 도시의 문제들을 해결하기 위해서 시민들이 거주할 수 있는 주택을 정책적으로 늘리고, 늘어나는 자동차에 맞춰서 주차장과 같은 공간도 늘어가기 시작했다.

하나의 분리된 공간처럼 보이기는 하지만 유기적으로 연결된 도시라는 공간에 문제 해결을 위한 해결책은 또 다른 문제를 가지고 오는 원인을 제공하였다. 시민들이 필요로 하는 도시의 역할도 사회, 문화, 경제적인 부분의 변화가 있을 때마다 달라지고 있다. 지속해서 늘어나던 서울의 인구밀도가 처음으로 감소하기 시작했고, 반대로 경기도의 인구밀도는 2배로 증가했다. 1인 가구, 고령화와 같은 시대적인 변화에도 도시는 준비를 해야 할 필요가 생기기 시작했다.

그렇다면, 이제 도시가 하나의 플랫폼으로 이런 문제들에 직면했을 때 이것들을 해결하는 효율적이고 지속할 수 있는 새로운 대안을 생각해 보아야 할 시점이다. 이를 위해서 '공유' 라는 가치를 도시의 접목하려는 서울시의 '공유도시' 정책을 더 발전시키기 위한 제언을 하고자 한다.

1) 도시민박 활성화를 위한 공유도시의 역할

한류의 영향으로 최근 서울을 찾는 관광객이 늘어나고 있으며, 늘어가는 관광객 수요에 따라 필요한 도시의 인프라 수요도 날로 증가하고 있다. 이 중에서 관광객들의 숙박과 관련된 부분이 가장 우선하여 해결이 필요할 과제이다. 이와 같은 도시의 문제해결을 위해 서울시는 도시 민박업 활성화 지원 대책을 발표하고 외국어 동시통역서비스 지원이나 관광객과 도시민박업소를 연결하는 도시민박 예약 통합 사이트 구축을 할 예정이다. 이런 노력은 지속적인 시도가 필요할 것으로 보고 여기에 지역에서 도시민박을 활용한 마을경제 활성화 방안에 대한 이야기를 더하여 보고자 한다.

지역적인 문맥에 따라서는 다를 수 있기는 하겠지만, 지역에 주택을 보유하고 있는 고령 가구와 젊은이들의 연계를 통해서 도시민박 활성화와 지역 경제의 활기를 불어넣는 기재가 될 수 있을 것으로 생각한다. 우선 도시민박에 참여를 위해서는 기존 주거 시설의 정비에서부터 시작해서 언어적인 부분 및 온라인 활용에 대한 여러 가지 제약이 존재하는 것이 현실이다. 기존 주거시설의 정비에는 시에서 도시민박 활성화를 위한 측면에서 공적인 부조가 필요할 것으로 보이고, 그 외의 부분에서는 새로운 일자리를 창출할 기회가 제공이 된다.

도시 민박 운영과 관리를 위한 인력 수요가 예상되며, 외국어와 온라인 활용에서는 젊은이들이 상대적으로 잘 할 수 있는 영역이 될 것이다. 또한, 지역의 관광 자원과의 연계도 생각해 볼 수 있기 때문에 비록 공적인 부조가 있다고 하더라도 경제적인 소득을 만들어 줄 수 있는 점, 지역 관광 자원과의 연계, 젊은이들에게 일거리 제공, 특색 있는 숙박 경험의 제공 등을 생각해 볼 때 다양한 분야에서 공유가치 창출이라는 결과를 얻을 수 있을 것으로 보인다.

마을기업이나 협동조합의 사회적 경제 주체들이 이러한 시도를 하도록 공유하고 연계하려는 노력도 바람직해 보인다. 입시 철에 서울을 찾는 지방의 학생들이나 해외 입양인들이 한국을 찾는 경우 시민들의 참여를 통해서 공간을 제공해 줄 수 있는 여지가 있기 때문에 이를 위한 연계도 추가로 고민해 볼 필요가 있다.

2) 창업 활성화를 위한 공유도시의 역할

정보통신기술의 발달과 지식정보 산업의 성장에 따라서 창업 환경에서도 다양한 변화가 이루어지고 있다. 소수 사람들이 모여서 만든 앱을 통해서 수익화 노력을 하는 회사에서 시작해서 공장도 없이 제품을 만들어내는 시대이다. 이런 창업 환경의 변화에 도시가 할 수 있는 역할은 무엇인가?

창업을 위한 준비과정에서든 창업한 후에라도 물리적인 사무공간이 필요한 경우가 대부분이다. 하지만 사업의 확장성도 예측할 수 없는 시점에서 물리적인 사무공간을 얻었다가 다시 이사를 하는데 시간과 비용적인 낭비가 있을 수 있으며, 초기 창업 기업의 경우 여러 가지 정보 교환과 네트워크가 필요하지만 분리된 공간에서 이러한 활동을 하기는 어려운 것이 현실이다. 이런 문제의식의 출발로 해외에서는 코워킹(COWORKING) 과 같은 함께 일하는 공간 문화가 지속해서 확대되고 있다. 하나의 산업의 영역으로 발전하면서 창업을 위한 물리적인 공간 제공뿐 아니라, 정보와 네트워크의 허브 역할을 하는 셈이다.

서울시도 창업자들을 지원하기 위해서 사무공간을 지원하고는 있지만, 이것이 더 좀 네트워크화 될 필요가 있고, 중앙집중형보다는 분산형 형태로 창업자들이 모이는 지역 근처에 위치하는 것이 공간공유의 장점을 더 살릴 수 있을 것이다. 하나의 공간에 여러 개의 창업 기업이 공간을 공유하는 경우 공동공간과 시설로 이용할 수 있는 부분에서 경제적인 이득을 볼 수 있으며, 함께 일하는 공간 안에서 정보와 네트워킹을 할 수 있는 장점이 있다고 볼 수 있다.

일본에서는 협동조합의 형태로 코워킹(COWORKING)를 활성화시키는 시도도 있기 때문에 서울시의 마을기업이나 협동조합 관련 정책과의 연계 및 공유도 필요하다고 볼 수 있을것이다. 공유도시가 창업의 인프라로 역할을 할 수 있는 것에 대한 미래는 현재 진행형이기는 하나 미국의 기업가 토니 셰이가 개인 자산 약 4천억 원을 들여서 라스베이거스에서 진행하고 있는 '다운타운 프로젝트' 를 눈여겨볼 만하다. 다만, 한 가지 걸림돌은 민간에서 공유사무실을 운영하고자 하는 경우 같은 공간에 사업자등록증을 주소를 등록할 수 없는 현실적인 어려움이 있기 때문에 창업 활성화를 위한 공유도시의 역할을 위해서 해결해야 할 과제 중에 하나다.

3) 시민들의 다양한 이동 경험 제공을 위한 공유도시의 역할

서울시의 대표적인 공유도시 정책 중에 하나가 자동차를 소유하지 않고 공유해서 이용 할 수 있도록 하는 자동차 공유다. 이용하는 시민들의 숫자도 증가하고 있으며, 반복해서 이용하는 숫자도 늘어나고 있다. 다만, 아직은 빌려 간 곳에 다시 차량을 반납해야 하는 불편함과 자동차 공유 전용 주차공간이 부족하다는 것이다.이것은 수요에 맞춰서 개선과 지원이 확대되어야 할 것으로 보이며, 여기에 더해서 시민들이 이동을 교통수단을 다양하게 연계할 수 있도록 할 필요가 있다.

자가운전을 하는 시민도 특정한 상황에서는 자동차 공유 서비스를 이용하고 다시 나머지는 대중교통을 이용할 수도 있도록 도시민의 이동성에 대한 측면에서 기존의 교통 정책들과의 연계도 필요할 것으로 보인다. 이동해야 하는 거리 상황에 따라서 다양한 이동 수단을 쓸 수 있도록 선택지를 제공하는 것이 공유도시가 해야 할 또 하나의 중요한 역할이 될 수 있을 것이다.

최근에 뉴욕에 생긴 씨티바이크의 경우 시티그룹이 후원하고 뉴욕의 공유자전거 관련 단체가 운영하는 프로그램을 시작했다. 한 달 동안 53만의 이용횟수와 1일간 약 20만 번의 이용횟수가 있을 정도로 이용이 활발하다. 이를 통해 뉴욕시는 시민들에게 가까운 거리의 이동을 위한 교통수단을 제공하고 시티그룹은 브랜드의 인지도 높이고 있고, 멤버십 회원 비용을 결제할 때 씨티카드를 사용하는 경우 $15 정도의 금액의 할인을 제공하고 있다. 또한, 공유자전거 프로그램 운영을 위해서 자전거의 수리와 관리를 위한 일자리가 생겼다.

서울시도 공공자전거 프로그램을 운영하고 있지만 아직은 활성화에 대한 노력이 더 필요해 보인다. 이를 위해서는 사용자 중심의 서비스 디자인적인 접근 방식이 더 필요할 것으로 보인다.

4) 공유도시의 역할을 고민하기 위한 공유

서울시의 공유도시에 대한 노력 이후로 많은 부산을 비롯해서 몇몇 도시에서 공유에 대한 가치를 지역에 접목하기 시작했으며, 서울은 샌프란시스코와 함께 공유도시로의 역할에 대한 기대가 커지고 있다. 서울이라고 하는 도시는 서울의 인근 지역과도 밀접한 관계를 맺고 있기 때문에 해당 지역과 고민을 같이하고 서울의 시민이 해당 지역의 시민이 나눌 수 있는 가치가 있다면 이 역시도 행적인 지원이 필요할 것으로 보고, 그것이 설사 실패한 경험이라고 할지라도 서로 공유될 수 있도록 하는 노력이 필요할 것으로 보인다. 우연한 일치인지는 모르겠지만, 공유라고 하는 가치를 가장 먼저 실현하고 있는 서울과 샌프란시스코는 1976년 자매결연을 체결하였다.

공유도시 서울의 발전적인 방향 수립과 성과의 공유를 위해서 서울시 안에 구별로 공유도시 정책에 대한 공유가 활발히 더 이루어져야 할 것이며, 해외를 포함한 다른시에도 함께 공유하는 자리가 필요로 할 것으로 보인다. 지역마다 가지고 있는 문맥과 특색이 다르다고 하더라도 큰 도시들이 고민하고 해결하려고 하는 공통적인 문제들을 공유라고 하는 가치로 해결하려고 하는 공유도시 서울의 노력이 다만 서울에 그치지 않고 서울이 공유도시의 중심이 되어 그러한 노력들이 공유할 수 있는 장이 되기를 바란다.

/양석원