

오피니언

光日春秋

이만열



얼마 전 대법원장이 국민에게 사과한 '사건'은 우리 모두를 놀라게 하는 한편 나라의 장래에 대해 더 큰 기대를 갖게 했다. 후회해 앞서 깊은 자성이 있었다면 그 사과는 불필요했거나 더 믿을직했을 것이다. 이 사과의 동기가 된 범 종사자들과 관련브로커와 부적절한 관계는 국가의 공신력에 대한 깊은 상처를 안겨주었고, 그러지 않아도 사회에 회자되던 '유전무죄 무전유죄'의 비아냥거림을 한층 확인시켜준 꼴이 되었다. 그럼에도 대법원장이 사과하는 것을 보면서 법조계가 거듭날 수 있는 가능성을 발견할 수 있었기 때문에 놀라움 속에서도 기대 쪽에 무게를 두려고 했다.

'성인오락기' 사건이 터지면서 우리 사회의 건강성을 해치는 독버섯이 여기까지 이르렀구나 하는 충격은 다시 절망 앞에 서게 한다. 이 사건의 실체가 드러나면 서 걱정스러운 것은, 여기에 대처하는 방향이 이 사건의 배후에 숨겨져 있는 우리 사회의 건강성 여부에 대한 근본적인 문제보다는, 책임소재 여부를 밝히려는 데에 초점을 두고 있다는 것이다. 다시 말하면 이 '성인오락기' 사건이 주는 우리 공동체의 가치관의 현주소를 점검하는 노력보다는, 정책적 판단의 오류 유무나 관리상의 책임 소재를 따지면서 정부의 어느 기관에 이 책임이 있느냐 하는 데로 문제의 초점을 맞추고 있다는 것이다. '성인오락기' 사건은 우리 사회 질서와

다. 정책적 판단의 오류 유무나 관리상의 책임 소재를 따지면서 정부의 어느 기관에 이 책임이 있느냐 하는 데로 문제의 초점을 맞추고 있다는 것이다. '성인오락기' 사건은 우리 사회 질서와

사행심에 들뜬 사회

가치관에 철학적인 결함을 내포하고 있음을 드러내고 있음을 보여 준다. 나아가 한 사회를 이끄는 철학의 문제가 정책으로 나타난다는 점에서, 정책을 관리하는 차원에서 드러난 부정과 부패는 심각한 것이긴 하지만, 그 철학에 우선하는 과제라고는 생각하지 않는다. 국민 대다수가 걱정하고 불안해하는 것은 정치인들이 상투적으로 외쳐대는 '우국충정'적인 정치 공세의 차원이 아니다. 현 정권과 각을 세우고 사사건건 비판적 시각으로 대하고 있는 '보수언론'들의 '흠집내기'적인 미시적 시각은 더구나 아니다. 한 공동체의 기본이 흔들리고 사회적 저항성에 이상이 있는 게 아닌가 하는 더 근본적인 문제의 식에서 출발한다.

급변에 사건화된 '성인오락기'가 지향하는 가치관은 한마디로 사행심(射佛心)이다. 그 점에서 순수하게 오락을 즐기도록 보조하는 여느 오락기와는 다르다.

이번에 드러난 사건에서 보여준 '성인오락기'는 노동과 휴식을 돕는 기구가 아니라 사행심과 투기심리를 교묘하게 얹어매어 인간을 정상적인 근로생활에서 이탈시키는 마법적인 기구다.

'성인오락기'가 놀기를 좋아하고 일하기를 싫어하는 인간의 타락된 심성을 부추기는 것은 놀라운 일이 아니다. 이런 인

면 이런 어떤 이유로도 정당화할 수 없다. 그릇된 판단은 단순히 국민의 심성을 타락으로 오도할 뿐만 아니라 그것을 다시 돌려 개혁하는 데에 막대한 인력과 비용을 감수토록 만들고 있다.

사행심에 찌들게 되면 꾸준하게 노동하는 건강성은 상실하게 마련이다. 찰라적이고 향락지향적인 삶을 추구하게 된다. 이런 심리가 동력화되면 사회전반에 여러 가지 파장을 불러일으키게 된다. 권위주의를 몰아낸다는 권위마저 부정하게 되고 드디어는 국가의 공권력마저 무기력하게 만들게 된다. 우리 사회에 만연되고 있는 이런 병리적인 사회현상들은, 이념과 이론으로 근사하게 포장하여 사람들을 현혹하고 있지만, 사실은 찰라적이고 도발적인 심리와 무관하지 않다.

막스 베버를 인용하지 않더라도, 자본주의는 합리주의를 바탕으로 하여 정치적 신용, 근면과 절약의 정신을 바탕으로 하여 성립, 발전되어 왔다. 자본주의의 건강성은 이런 자본주의의 정신을 굳건히 할 때 담보되는 것이다. '성인오락기' 사건에서 드러난 사행적이고 도박적인 성격은 우리 사회의 병리적 현상의 병산의 일각에 지나지 않다. 이것을 치유하여 건강한 사회를 만드는 것은 우리 공동체를 편달하는 국민의 건강한 상식이요 언론의 불편부당한 정론이요 지식인의 예언자적인 외침이다.

(전 국무편찬위원회 위원장)

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

시설

호남고속철 재원확보가 최대 관건이다

호남고속철도 건설 기본계획이 최종 확정됐다. 건설교통부는 23일 호남고속철도 오송-광주간 공사를 오는 2015년, 광주-목포 구간은 2017년까지 완공키로 했다고 발표했다.

건설교통부의 발표는 술한 논란을 빚은 호남고속철도에 대한 정부의 최종 입장을 확인했다는 데 의미를 둘 수 있다. 호남고속철도는 지난 1987년 대선 당시 민정당 노태우 후보가 제안한 이후 20년 가까이 표류해왔다. 선거 때마다 호남표를 의식한 정치권이 사업을 약속했지만 타당성 및 재원 조달 등의 문제가 걸려 진척을 보지 못했다.

참여정부에서도 노무현 대통령이 직접 나서 "호남고속철도는 인구나 경제성과 같은 기존의 것대로만 평가해서는 안 된다"며 "임기 중에 확실하게 시동을 걸겠다"고 약속했지만 논란은 여전했다. 경제성 등을 들어 국무총리가 제동을 걸고 나섰고 5·31 지방선거를 앞두고는 정치역 신·증설이 뜨거운 이슈로 등장했다. 이 과정에서 정부는 사업 시행 및 착공시기마저 오락가락해 지역 주민들의 원성을 사야 했다.

지방건설 경기 위기 규제 차등적용 해야

권요규 경제부총리가 23일 "지방건설 경기 회복을 위해 하반기부터 일정규모의 국가공사가 반드시 지방 건설사를 참여토록 하는 공동 도급 기준을 현재 50억원 미만에서 80억원으로 확대키로 했다"고 밝혔다. 권 부총리의 이날 발언은 노무현 대통령이 "지방 건설업체들을 살릴 수 있는 방안을 만들어 보라"고 지시한 지 사흘 만에 나온 것이다. 대통령까지 나서는 걸 보면 지방건설경기의 심각성을 뉘엿게나마 깨달은 듯하다.

지방건설경기는 참여정부 들어 마구잡이식으로 건설 및 부동산 규제를 가하면서 거의 초토화되다시피 했다. 특히 지난해 8·31 부동산 대책 이후 주택 투기지역, 주택투기과열지구 지정 등 각종 규제책이 수도권과 지방 모두 획일적으로 적용되면서 상대적으로 취약한 지방 주택시장은 고사 상태에 빠져 있다.

실제로 지방의 신규 분양아파트 초기 분양률은 10%대에도 미치지 못하고 투기규제가 강화되면서 기존 주택이 팔리지 않아 신규분양시장이 붕괴되는 양상마저 빚어지고 있다.

우리는 그동안 수차례에 걸쳐 지방건설경기의 침체를 지방경제 약화의 가장 큰 요인으로 지적하면서 만성적인 수요 초과지역인 수도권과 공급과잉 상태인 지방간의 부동산 규제 차등화를 촉구해 왔다. 집값 상승과 무관한 지방은 주택 투기지역에서 해제하고 분양권 전매제한, 대출 억제 등 각종 규제를 대폭 완화해야 한다는 말이었다.

공동 도급 기준 확대만으로는 심각한 불황을 겪고 있는 지방 건설경기를 살릴 수 없다. 주택시장의 관련 규제 해제와 함께 민간투자유치사업(BTL)이나 최저가 낙찰제의 확대 등도 지방실정에 맞게 개선돼야 한다. 그리고 지방건설 경기 부양책은 정부의 부동산 대책처럼 '사후약방문(死後藥方文)'이 돼서는 안 되는 만큼 시급히 마련해야 할 것이다.

기고



고영만

일본에 대한 무역적자가 좀처럼 개선되지 않고 있다. 아이러니컬하게도 우리 수출이 증가하면 우리나라 좋아하는 것이 아니라 뒤에서는 일본기업들이 미소짓는다. 우리 수출의 증가는 필연적으로 대일수입 증가를 초래하고 이에 따라 일본기업은 더 많은 판매수익을 올릴 수 있기 때문이다.

주지하다시피 우리의 수출품이 완전 국산이 아니고 부품소재의 상당부분을 해외에 의존하고 있으며 이중 많은 부분을 일본에서 수입하고 있는 상황이다. 유상방간만 하더라도 환율하락과 고유가 현상이 지속되는 가운데 우리 수출은 13.8% 증가하면서 68억달러 무역 흑자를 보였다. 그러나 대일적자는 125

조식 등에서 우리의 기술력이 일본에 비해 1년~5년 정도 뒤지고 있어 우리 상품의 일본수출이 어렵고, 반대로 대일수입이 불가피한 데 그 원인이 있는 것으로 분석되고 있다.

따라서 우리의 대일적자를 해소하기 위해 단편적인 처방만을 내놓기보다는 앞으로 미래성장산업에 대한 집중지원이 필요하다.

차세대반도체, 디스플레이, 자동차 등 부품·소재산업은 물론 나노기술, 바이오 등 전략산업에 대한 R&D(연구개발)투자 확대 등을 통해 철저한 기술위주의 산업으로 발전시켜 나감으로써 일본을 따라잡을 수 있는 기반을 다져나가야 한다.

부품산업 키워 對日 무역적자 해소를

억달러로 전년동기에 비해 오히려 6억 달러가 증가했다.

우리가 해외에서 애써 번 외화를 일본 제품 수입에 쏟아붓고 있는 것이다. 이중 부품·소재분야의 적자가 75억달러로 대일적자의 60%를 차지하고 있다.

이와 같은 대일 무역적자를 개선하기 위해 정부는 수입선 다변화 제도 등 많은 수단을 동원해왔으나 큰 효과를 보지 못했다. 이마저도 우리 경제가 IMF 관리체제에 들어가면서 폐지됐다.

이후에도 정부는 대일적자 개선을 위해 대일수출업체 우대, 부품·소재, 기계설비 등 대일적자 요인이 되는 산업에 대한 집중적인 지원을 아끼지 않았으나 아직까지 대일적자 해소는 요원하기만 하다.

부품·소재분야의 대일적자는 첨단분야라 할 수 있는 반도체, 자동차, 기계,

대일적자 개선은 적절히 바이어 관리 등 마케팅활동도 중요하다. 일본수출에 종사하는 기업인들의 얘기를 들으면 본인들의 기질상 철저하지는 않으나 몇몇 거래가 진행되고 그 과정에서 상호 신뢰 관계가 형성되면 결제조건 등 모든 면에서 오히려 유럽이나 미국의 바이어보다 훨씬 쉽다는 것이다.

광주·전남지역의 경우에도 대일무역에서는 여전히 적자를 면치 못하고 있다. 그러나 최근 금형·석유화학 등을 중심으로 수출이 점차 활기를 띠고 있어 희망을 가져볼만 하다.

광복 이후 60년 동안 우리가 외쳐 온 국일운동은 부품·소재 분야에 일본을 따라잡고 대일 무역적자가 해소될 때 진정 달성되지 않을까 생각된다. (한국무역협회 광주·전남지부장)

환경미화원 비하는조 삼가해야

취업이 하늘의 별따기 만큼 어려운 시대가 되면서 대학이나 가정이나, 언론이나 친구들 사이에서 늘 화제의 1순위는 취업 얘기가다.

최근 신문이나 방송에서 환경미화원 채용에 관한 소식을 접하면 환경미화원 신규 채용 체력시험 사진과 함께 경쟁률이 몇 대 몇이라며 '환경미화원 관문도 어렵다'는 문구가 붙어 있다.

그만큼 실업문제가 심각하다는 것을 보여 주는 의도인 것 같지만 이러한 기사의 뒷

면에는 역설적으로 환경미화원을 비하하는 관념이 내재해 있다는 생각이 든다. 이제는 환경미화원조차 되기 힘들다는 의미로 비취질 수 있다는 것이다.

예전에 '청소부'라 부르며 사회적으로 낮게 평가하는 생각도 이제 환경미화원으로 바뀌고 그들을 바라보는 시선도 조금씩 변해가고 있다.

언론에서 '환경미화원도 이제는 되기 힘들다' 식의 논조는 삼가했으면 한다.

▲김경자·순천시 안동동

기고



최형섭

요즈음 조합원들을 만날 때마다 "손님이 너무 없어 힘들어서 못살겠네" "박봉에 시달리느니 준공영제로 시에 서 적자를 보전해 주는 버스기사로 차려 전향하는 것이 신간 편하겠네" 등 푸념의 목소리가 날로 높아지고 있어 걱정이 이만 저만 아니다.

과거 15여년 전만해도 하늘의 별따기였던 개인택시 면허는 주위의 부러움과 선망의 대상이던 시절이 있었다. 그러나 1988년 올림픽을 앞두고 일부 법인 택시 차량이 개인택시로 전환되거나 군인 등 국가공공자들에게 면허가 남발되면서 공급과잉이 빚어지기 시작하였고 급기야 지방 자치시대에 들어서자 개인택시 대기자의 민원해소차원에서 무분

차기 이뤄졌음을 실감할 수 있다. 이러한 문제는 매년 일정대수로 개인택시 면허가 되면 이에 상응하는 일반택시의 대수가 감차되어야 수요와 공급이 균형을 이룰 수 있으나 과잉 공급된 택시량은 그대로 유지한 채 개인택시만 증차됨으로써 불균형 상태가 날로 가중되고 있는 현실이 되어버린 것이다.

따라서 택시공급의 과잉 위기를 슬기롭게 극복하기 위해서는 택시증차가 더 이상 되어서는 안 된다는 것이다. 그 이유는 전체 택시의 가동률이 66.58%에 불과해 33.42%의 택시가 운휴상태에 있고 향후 택시가 가능한 면허가 1종 면허에서 2종으로 인허가 추진되면 더욱 많은 운송종사자가 택시로 흡수될 가능

광주 택시 공급 과잉... 증차 안된다

별한 선심성 증차로 오늘날의 과잉 공급 사태를 만들게 되었다.

사정이 이렇다 보니 뒤늦게 건설교통부에서 택시공급을 줄여 적정수준으로 유지하기 위해 '지역별 총량제' 도입이라는 급처방을 내놓았지만 이미 전국이 과잉 공급된 상태에 있어 "버스가 지나간 뒤에 손 흔드는 격"이 되고 말았다.

통계청의 자료를 보면 2005년도 전국 총2,785대의 증차증 개인택시 2,779대, 일반택시 6대로 개인택시 증차가 99.7%를 차지하고 있고, 일반·개인택시의 보유현황도 04년도를 기준으로 일반택시 37.4% 대 개인택시 62.5%의 비율만 보더라도 지금까지 개인택시 위주의 증

성이 높기 때문이다.

특히 광주시의 경우 도청이전 및 상무대 등 군부대 이전으로 인해 이 지역의 인구수가 더 이상 증가될 전망이 없고 택시 1대당 인구수도 전국 평균에 못미치고 있음에 따라 지역현실을 감안하면 더 이상 증차명분이 없다.

오늘날의 택시업계 경영난과 생활고 등은 택시공급을 좌우하고 있는 지방정부 공급축면을 잘못 관리하면서 비롯됐다고 할 수 있다.

결국 기로에 선 택시증차 문제가 악순환이 반복되지 않도록 지방정부의 소신있는 택시정책을 펴야 할 것이다.

〈광주개인택시사업조합 이사장〉

중국 관광지 잠상인들 조심해야

얼마전 중국의 장가계·원가계라는 관광지에서 다녀왔는데 여행중 낭패를 겪었다.

중국 관광지에서는 달러 대신 한국돈을 모두 받아 장가계에서는 가마꾼이 1만원을 주면 목적지까지 운반해 준다며 타라고 했다.

그러나 목적지에 도착하니 갑자기 3만원을 내라고 요구했고, 왜 처음과 말이 틀리냐고 따지자 눈을 부라리며 억박지르길래 2만원을 달라고 했다.

또 산에 집을 짓고 있는 잠상인들은 원가 한봉지를 내리며 "몽팡 1천원, 1천원"이라

고 외치는데 돈을 주고나면 돌아서서 "돈을 안받았으니 다시 달라"고 생떼를 쓰기도 했다. 이런 일을 겪은 관광객들이 한들이 아니라 한다.

뿐만 아니라 그 곳은 1만원권과 1천원권의 환율이 달라서 그네들이 1천원권 10장을 우리에게 주며 1만원권으로 바꿔달라고 요구해 바꿔준 뒤 나중에 확인해보면 그들이 준 1천원권 속에는 위폐가 끼여져 있었다.

중국을 여행하려고 한다면 조심할 필요가 있다. ▲이재령·광주시 북구 생용동

독자투고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험 등 어떤 내용의 원고나 사진, 만화, 만평도 환영합니다. 채택된 원고는 고료 지급합니다.

無等鼓

우리나라 사람들은 대부분 교육에 저마다 열정이 있다. 특히 자녀들이 초·중·고에 재학중인 30~40대 중년들은 자녀 교육에 몰입(다 걸기)하는 경우가 적지 않다. 어느 자리에서건 교육이 화제가 오르면 전문가 이상으로 교육정책의 문제점과 병폐를 지적한다. 정부가 온갖 대책을 내놓아도 교육에 대한 국민들의 불신은 갈수록 깊어지고 있는 것이 현실이다.

불신의 핵심은 사교육비다. 학부모들이 과외비로 지출하는 돈은 가히 천문학적 규모다. 1970년대 중반 GDP(국내총생산)의 0.7%였던 사교육비가 지금은 GDP의 3%인 20조원대로 폭증했다. 학교 교육에

만 맡겨서는 경쟁에서 도태될지 모른다. 절박감에다, 교육이 계층이동의 통로라는 믿음에서 부유층과 저소득층 구분 없이 사교육에 모든 것을 쏟아 붓고 있기 때문이다.

미국 대학수능시험(SAT) 준비를 전문으로 하는 서울 강남의 한 어학원이 한달 수강료로 600만원을 받다 적발됐

다. 계시판에는 45만원이라고 적어놓고 12배가 넘는 학원비를 받았으니 놀라울 뿐이다. 미국 유학을 준비하는 수강료가 이 정도이니 입시학원의 고액과외는 어느 정도일지 미루어 짐작할 수 있다. 문제가 커지자 교육당국이 대대적인 단속을 나섰지만 단속만으로 고액 과외가 근절될 리 만무하다.

미국에서도 최근 사교육이 늘고 있다

고 한다. SAT에서 고득점을 받기 위해 시간당 최고 222달러(약 21만원)의 개인과외를 받는 경우도 있다고 한다. 그럼에도 미국에서 고액과외가 사회문제로 번지지 않는 것은 가난한 이들에 대한 보완조치가 철저하기 때문이다.

사교육비를 줄이기 위해서는 공교육 정상화 등 제도적 보완이 시급하다. 그러나 공교육 정상화는 단순히 해결할 수 없다. 무엇보다 교육정책의 신뢰 회복이 급선무다. 지금까지 교육당국에 대한 국민 신뢰가 땅에 떨어졌 있는 한 백악이 무효일 수밖에 없다.

/김재철 사회2부장 ajkim@kwangju.co.kr

광주일보 The Kwangju Ilbo
회장 許宰喆 사장·발행·편집·인쇄인 金禎榮 논설실장 金東永 편집국장 申港樂
1952년 4월 20일 創刊 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2(우편번호 501-711)
대표전화 2200-500·222-8111(지사·지국(구독신청·배달안내)) www.kwangju.co.kr
편집국내선 사회 2부 2200-619 (대표) FAX 222-4918 (F A X 227-0118)
편 집 부 2200-629 문화생활부 2200-626
경 치 부 2200-616 여론제작부 2200-628
경 지 부 2200-617 체 육 팀 2200-627
사회 1 부 2200-618 사 진 부 2200-690
(F A X 222-4267) 조 사 부 2200-570
총 무 부 2200-511 문화사업국 2200-541
(F A X 222-8005) (F A X 222-0195)
광 고 국 2200-521 판 매 부 2200-551
(F A X 227-9500) (F A X 227-9500)
디 자 인 2200-536 서울지사 02-773-9331
시 설 2 부 2200-552 (F A X 02-773-9335)
※구독료 월정 8,000원 1부 400원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다