

특별기고

우 제 길



지난 1964년 1월2일 광주시 동구 금남로 광주 YMCA화랑에서 20대 청년 작가 다섯 명이 에뽀크(Epoque) 창립을 선언했다. 그 해 지방 신문들은 “憤怒하는世代들의 염원이 에뽀크”(新紀元) 미술동인의 共同宣言을 통해 폭발되었다”는 주제로 대서특필하고 이로써 전남 화단에 새로운 비전(vision)이 제시되었다고 논평하였다.

당시 이 지역 현대미술의 1세대인 강용운, 양수이의 추상영향과 서울에서 유학을 통해 현대미술의 거센 파고를 과감히 받아들이던 젊은이들이 광주에 새로운 미술 토양을 만들기 위한 결심의 선언을 한 것이다.

그리고 이듬해인 1965년 12월 30일 제1회 창립전을 개최하였다. 현대작가 ‘에뽀크’ 회의 태동은 그렇게 시작되었고 구상 일변도의 이 지역에서 현대미술의 발전적 토양을 만들기 위해 끊임없이 도전하는 실험예술의 참단 용병이 됐다.

‘에뽀크’의 역동적인 회화운동의 결과

는 문화수도 광주에 수없이 많은 시행착오와 험난한 고비를 넘고 또 넘어 광주, 전남 현대미술의 발전적 자양분을 만들며 지역미술의 주춧돌 역할로서 그 위상을 키워왔다. 또 크고 작은 국제 교류전을 매

어려울수록 초심으로 돌아가자

년 기획하여 실행하면서 광주현대미술의 발전적 기틀을 만드는데 크게 일조하고 있다고 할 수 있다.

지난 2004년에는 현대미술의 더욱 굳건한 초석을 다지기 위해 사단법인으로의 전환을 통해 법적인 공신력을 갖춘 단체로 거듭나며 국내 최초의 현대미술 법인 단체로 공식 등록했다. 이를 계기로 2007년 광주비엔날레의 비수기를 메울 ‘국제현대미술광주아트비전(ASIA PANIC)’을 창설해 2009년 올해로 2회째 전시를 성공적으로 열었다. 이렇듯 ‘에뽀크’는 지

난 45년의 역사를 거슬러 현대미술의 척박한 환경을 극복하면서 지역현대미술의 발전적 교량 역할을 충실하고도 성실히 수행하였다고 감히 자부한다.

국립아시아문화전당이 2014년에 세워지고, 광주디자인비엔날레와 함께 문화수도로 거듭나기 위한 모든 것들이 차츰 쌓여가고 있다. 이제 어느덧 2009년과 이별하려 한다. 사회 전반적인 어려운 경제상황 속에서도 우리는 문화를 외면할 수 없다. 오히려 문화적 역량으로서 역경을 이겨내는 의지가 필요한 때이며, 더 나은 것

에 대한 열망과 그 처절한 몸부림으로 또 다른 삶을 위한 창조 노력을 쏟아 내야 할 것이다.

1965년 20대 젊은이들이 전위를 갈망하며 현대미술을 표방했고, 46년이 지난 오늘에 이르렀듯 사회 전반적으로 그런 용기있는 문화적인 과감한 행동이 아쉽다.

다가오는 2010년에는 우리들의 젊음과 새로운 문화에 대한 개혁과 기대가 있어야 하겠다. 2010년대에는 보다 적극적인 문화활동과 그 결과들이 성취되기를 바란

다. 그리고 훗날 그들을 기억할 수는 없어도 그 열정과 정신들은 오래 남아 후세들에게 분이 될 수 있다면.

이제는 광주미술의 역사를 새로 쓸 때가 되었다고 생각된다. 제9대 광주미협회 장선거에서 후보들은 광주 국립현대미술관 건립공약을 내세웠다. 모름지기 광주 현대미술의 메카역할을 할 수 있는 터가 있어야 한다.

여기에 지자체의 건립의지와 함께 그 실천적 행동으로 광주 도심에 위치한 현대미술관이 세워진다면 우리 광주의 문화 자존심은 더욱 당당한 것이며, 예향 광주를 지키는 튼튼한 버팀목이 될 것이다. 그래서 젊은 작가들이 더욱 용기를 냈으면 한다. 진정으로 문화수도 광주를 지향하는 젊은 작가들이 확실하고 개성적인 조형언어로 자기 작업을 만들어가야 한다.

내년에는 활기차고 능력있는 젊은 작가들의 출현을 기대해 본다. 좌절과 어려운 고난 속에서도 허덕이지 않고 단 한 훗날 미래를 향한 커다란 꿈과 새로움을 키워가는 정신, 그것이 바로 청년 작가의 정신이다.

〈우제길미술관 관장〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

시설

‘금호 워크아웃’ 지역경제 파장 최소화해야

유동성 위기에 시달리던 금호아시아나 그룹이 끝내 구조조정 절차를 밟게 됐다. 금호그룹 주력 계열사인 금호산업과 금호타이어는 워크아웃(기업개선작업)이 추진되고 금호석유화학과 아시아나항공은 ‘자율 협약’이 진행됐다. 대우건설 인수 약정에 따른 ‘롯데윌슨’을 해결하기 위해 자회사와 부동산을 처분하는 강도높은 구조조정 작업을 계속해 왔던 금호그룹의 자구노력이 무위에 그친 것이다.

금호그룹의 위기를 지켜보는 지역민들의 우려도 커지고 있다. ‘호남지역 유일의 10대 그룹이 해체되는 것 아니냐’는 불안감이 확산되고 있다.

지역을 상징하는 그룹이기에 금호에 대한 시·도민들의 애정은 각별하다. 시민단체와 지역경제계는 물론 정가를 떠나 정치권에서 금호아시아나 그룹을 살려야 한다는 목소리가 잇따르고 있는 것도 이 같은 맥락에서다.

상징적 의미 외에도 금호가 지역 경

제에서 차지하는 비중은 지대하다. 협력업체만 270여 곳에 달한다. 금호의 구조조정은 협력업체 경영에도 차질이 우려되고 있다. 올 들어 지역 중견기업들의 잇따른 구조조정에 이어 금호그룹마저 어려움이 장기화될 경우 지역경제는 심각한 타격을 입게 된다. 재계 서열 8위인 금호의 구조조정이 성공을 거두지 못한다면 금융권 부실채권이 늘어나는 등 회복 기미를 보이고 있는 나라 경제에도 큰 부담이다.

금호그룹이 유동성 위기를 벗어나기 위해서는 오너 일가의 사재 출연 등 혹독한 구조조정 과정을 거쳐야 한다. 그러나 지역경제에 미치는 파장을 최소화하는 것이 급선무다. 정부나 채권단이 금호그룹 회생을 위해 세제지원과 같은 다양한 지원책을 마련해야 한다. 관련 지자체 역시 전국에서 경제적 기반이 가장 취약한 광주지역이 금호 사태로 휘청거리는 일이 없도록 면밀한 사전 대비에 나서야 한다.

혁신도시 2012년 말 완공 일정 지켜라

나주 혁신도시로 이전하는 한국전력공사, 사학연금관리공단, 한국전력거래소가 부지 매입 계약을 체결했다. ‘세종시 논란’과 맞물려 축소 및 지연 우려로 한때 위기를 맞았던 혁신도시 조성이 국내 최대 공공사업인 한전을 필두로 한 이전 공공기관들의 청사 부지 매입으로 속도를 내고 있는 것이다. 하지만, 한전의 부지 매입 계약 체결 과정을 지켜보면서 공공기관의 혁신도시 이전엔 분명 한 원칙이 있어야 하고, 그 원칙이 충실하게 이행돼야 한다는 게 우리의 판단이다. 그대야만 2012년 말 혁신도시 완공이란 당초의 목표가 차질없이 지켜질 수 있기 때문이다.

한전의 사옥 부지 매입 계약은 지난 2007년 12월 지방 이전을 결정한 이후 무려 2년이 걸렸다. 나주 혁신도시 조성 공정률도 겨우 25% 수준에 머물고 있다. 이런 속도로는 2012년 말 완공을 장담할 수 없다. 특히 이전 대상 공공기관들이 지금과 같이 부지매입 계약만 채

결해놓고 이런저런 이유를 들어 착공을 미룬다면 혁신도시 조성사업은 차질을 빚을 수밖에 없다. 이전기관들의 의지가 중요하다는 얘기다.

혁신도시의 성공은 정부의 확고한 의지와 지속적인 지원이 담보돼야 한다. 그동안 차질피열 미뤄지던 부지 매입이 급물살을 탄 것은 이명박 대통령과 정부의 거듭된 ‘차질없는 추진’ 약속이 나온 후였다. 이전작업이 애초 계획에 따라 순조롭게 진행되기 위해서는 정부의 끊임없는 관심과 독려가 있어야 한다는 것이다.

혁신도시의 성패는 얼마만큼의 자족 기능을 갖느냐에 달려 있다. 접근성 강화와 인구 유입을 위한 교통 및 교육 여건 개선이 필수적으로 뒤따라야 한다. 이 같은 자족기능이 부실할 경우 혁신 도시는 말 그대로 건물만 덩그러니 있는 ‘유령도시’로 전락할 수 있다. 정부의 전폭적인 행·재정적 지원이 있어야 하는 이유다.



강 채 미



겨울철에는 준비운동을 하기 전에는 집을 나서지 않아야 한다. 운동을 하기 위해 밖으로 나서기 전에 우리 몸의 주요 장기가 적응할 수 있도록 적당한 운동을 해야 한다. 이때 러닝머신 등을 이용해 10분 이내로 운동하면 된다.

땀이 나기 직전, 몸이 데워지는 정도면 충분하다. 이후 스트레칭으로 몸을 풀어야 관절과 근육이 이완되어 발목, 무릎, 허리의 부상을 예방할 수 있다.

에는 하루 중 대기오염이 가장 심각한 시간대다.

더욱이 나뭇잎이 떨어져 나무의 공기정화능력이 가장 모자라기 때문에 오염이 더욱 심하다. 때문에 햇살이 가장 따뜻한 시간대인 오전 11시에서 오후 2시 사이에 운동하는 게 가장 바람직하다.

실외 운동으로 일반화돼 있는 자전거를 탈 때는 무릎 부위를 가장 주의해야 한다. 자전거 페달을 돌리면서 가장 많

겨울철 실외운동 이렇게

야외에서 유산소 운동을 한다면 자신의 최대 운동능력의 60~80%만 발휘하는 게 좋다. 그래서 달리기보다는 빨리 걷기를 권장한다.

관절에 무리가 없고 갑작스럽게 땀에 젖지 않는 운동이기 때문이다. 땀을 많이 흘리면 급격히 체온이 떨어지는데다, 달리기를 한 후 숨이 차면 찬 공기를 그대로 들이마시게 되는데 호흡기에는 좋지 않다.

특히 옷에 많은 신경을 써야 한다. 바깥 온도와 체온의 차이 때문이다. 우선 청바지와 면바지는 입지 않는 게 좋다. 천바지의 바기가 그대로 느껴질 뿐 아니라 눈에 젖으면 쉽게 마르지 않아 체온을 떨어뜨린다.

가벼운 옷을 여러 벌 입는 게 체온을 유지하는 데 좋다. 옷과 옷 사이의 공기가 단열제 역할을 해주어 운동 중에 땀이 많이 나도 체온 조절이 자연스럽게 되기 때문이다.

꾸준히 운동해온 사람이라면 실외 운동도 큰 문제는 없다. 단 추운 새벽공기만큼은 피할 것. 새벽공기가 상쾌하다고 생각할 수 있지만 역전층이 심한 겨울

이 사용하는 부위이기 때문이다. 관절이 경직돼 있기 쉬운 겨울에는 특히 무릎 손상이 잦아진다. 때문에 무릎에 통증을 느껴진다면 바로 자전거 타기를 멈추고 안정을 취하면서 얼음찜질을 한다.

겨울철 부상위험이 높은 축구를 할 경우에는 다른 계절보다 근육 이완을 위한 준비운동을 더 많이 해야 한다. 적어도 경기 1시간 정도 전부터 땀이 맺힐 정도로 충분히 몸을 풀어야 한다.

바람과 추위 앞에 완전히 노출되는 골프야말로 겨울에는 가장 혹독한 스포츠다. 이때는 가볍고 얇으면서 방한이 잘 되는 골프 의류를 껴입는 게 좋다. 평소 하던 대로 골프를 치다가는 예상치 못한 부상을 입을 수 있다.

특히 지면이 얼어 있는 경우 불이 아닌 지면을 치면 물에 축적되어 그대로 전 달린다. 따라서 겨울에는 짙어 치는 동작을 자제하고 지면을 빗자루로 쓰는 듯한 동작이 권장된다. 골프는 오랫동안 야외에 있어야 하기 때문에 겨울철에는 삼가는 게 좋다.

〈박달나무 한의원 원장〉

화재 취약한 옥탑방 건축 규제 강화해야

학비 부담이 큰 대학생들이 주거 공간으로 찾는 곳은 대부분 옥탑방이다. 하지만, 옥탑방 구조를 보면 불에 너무 취약해서 불안하다.

대학생들이 사는 자취방이나 원룸용으로 지어진 옥탑방들은 원래 허가를 받아야 옥상 면적의 8분의 1 넓게 쓸 수 있지만 대부분 허가없이 난간까지 넓혀서 만든다.

물론 값싼 자재를 이어붙이는 조립식 건물에 대부분이다 보니 샌드위치 패널 구조라 같은 나무처럼 보이지만 속은 스티로폼으로 만들어진게 대부분이다.

집 주인들이야 비용도 적게 들고, 가볍고, 빠르게 지을 수 있으니까 비싼 벽돌 대신 이

걸 사용하는 것이다. 샌드위치 패널은 철판에 열을 가하면 곧바로 그 안에 들어있는 스티로폼에 불이 붙는다. 그 시간이 채 1분도 걸리지 않는 물질이다.

특히 대피공간까지 옥탑방에 포함되기 때문에 출입구에서 불이 나면 뛰쳐나갈 데가 없다. 법적 규제가 없는 틈에 학생들이 많이 있다는 사실을 얼마나 알고 있을까.

솜을 태우면서 밖으로 나오는 연기와 냄새는 어떨까. 이 악취는 법적 기준치를 넘고 대기오염물질도 배출한다고 한다. 그런데 놀랍게도 솟가마를 하기 위해 태우는 이 연기 속에서 나오는 일산화탄소는 쓰레기 소각장 배출용 기준보다 백배가 넘는다니

▲이디운·광주시 남구 칠석동

기고

장 상 근



며칠 전 신문에서 ‘친환경차 대안은 전기차 아닌 클린 디젤’이라는 큰 활자가 눈에 띄어 이 분야의 비전문가로서 기사내용을 유심히 읽어 보았다. 지난 7일 국회의원회관에서 진행된 ‘클린 디젤글로벌포럼’에서 디젤 기술에 대한 다양한 토론이 진행됐으며, 이중 디젤 차량이 가장 현실적인 친환경차라는 점에 의견이 모아졌다다는 것이다.

전기차는 배터리 무게와 친환경성도 의문의 여지가 있다는 것이다. 50리터

현명한 선택, 클린 디젤

짜리 디젤 연료 탱크에 해당하는 에너지 밀도를 내려면 전기차는 무려 68톤에 달하는 최첨단 니켈 금속 하이브리드 배터리가 필요한 실정이며, 전기차 자체만 보면 이산화탄소 배출량이 획기적으로 줄어들지만 전력 생산 과정을 포함해 따지면 이야기가 달라진다고 한다.

클린 디젤은 ‘유정에서 바퀴까지’ 전 과정에서 km당 97그램의 이산화탄소를 배출하지만 전기차는 ‘발전소에서 바퀴까지’ 전 과정에서 km당 169그램을 내뿜어 현재 상태에서는 오히려 친환경성이 떨어진다는 것이다.

반면 디젤엔진은 ‘클린 디젤’로 놀라운 발전을 거듭하고 있고 오히려 클린 디젤은 갈수록 강화되는 세계 각국의 엄격한 환경 기준을 가장 빨리, 가장 적은 투자로 충족시킬 수 있는 확실한 대안으로 자리매김할 것이라는 내용이었다.

필자는 이 기사를 보면서 최근 정부와 광주시가 추진하고 있는 클린 디젤 자동차 부품산업 육성에 대한 기본계획 수립 타당성 용역이 얼마나 중요인지 새삼 알게 되었다.

또한 광주시가 미래의 신산업으로 그 동안 집중 육성한 3대 주력 산업 중 하나인 자동차 산업의 연계 선상에서 클

린 디젤자동차 부품산업을 포착했다는 것에 무한한 자부심을 느낀다.

광주시의 클린 디젤자동차 부품산업은 자동차 산업의 패러다임 변화와 녹색성장 산업의 발전을 위해 지난해 시에서 사업계획을 입안하여 정부의 설득을 통해 사업 추진이 가시화되었다. 이 지역의 자동차산업은 지역경제의 30% 이상을 차지하며, 스포티지, 쏘울 등 SUV·CUV 중심으로 42만대 생산능력을 갖추는 등 비약적인 발전을 이뤘다.

또한, 디젤 기술은 우리나라가 선진국에 비해 많이 뒤쳐진 상태로 핵심부품 및 요소기술을 전량 수입하고 있는 상황으로 디젤 기술개발 원천기술 확보로 고부가 가치 및 세계 수출 시장의 확대와 고급인력 유치 등을 통해 도시경쟁력을 높이는 데 크게 기여할 것으로 보인다.

지난 10여 년 동안 광주는 수출 10억 달러상, 국비 2조 원 달성, 재정 3조 원 진입, 교통수통률 1위, 녹지율 1위, 청렴도 1위 등 각 분야에서 괄목할만한 성장을 이루었다. 다가오는 2010년대는 광주의 현명한 선택인 클린 디젤이 광주 성장의 교두보 역할을 톡톡히 해낼 것을 기대한다.

〈광주시 종합건설본부장〉

솟가마 찜질방 유해물질 배출 우려...당국 점검 필요

누구나 한두 번씩은 건강에 좋다해서 솟가마 찜질방을 찾아가 봤을 것이다. 그러나 이 솟가마 찜질방이 오히려 건강과 환경을 크게 위협하는 오염물질을 대량으로 내뿜고 있다는 사실을 얼마나 알고 있을까.

솜을 태우면서 밖으로 나오는 연기와 냄새는 어떨까. 이 악취는 법적 기준치를 넘고 대기오염물질도 배출한다고 한다. 그런데 놀랍게도 솟가마를 하기 위해 태우는 이 연기 속에서 나오는 일산화탄소는 쓰레기 소각장 배출용 기준보다 백배가 넘는다니

놀랍고도 충격적이다.

솟가마를 찾아서 즐기는 사람들도 주의해야 하지만 그 주변에 사는 일반 시민들 역시 솟가마를 위해 나무를 태울 때 나오는 악취와 유해 가스를 어떻게 피하나, 이 부분도 인근 주민들이 피해를 보지 않도록 조치를 취해줘야 옳다고 본다. 모든 물질이 소각될 때 인체에 해로운 게 발생하고 대기오염을 일으키므로 적절한 기준을 만들고 규제와 감독 관리가 이루어져야겠다.

▲유영학·광주시 서구 덕흥동

無 等 鼓



80년대 어느 이른 봄날, 논산훈련소의 아침은 아직 쌀쌀했다. 식사를 마치고 식기를 씻으려는데 담장 너머 고속도로로 빨간색 버스가 지나갔다. 순간 눈물이 핑 돌았다. 서울에서 광주로 가는 ‘광주고속’이었다. 내가 아는 누군가가 타고 있는 것은 아닐까, 저 버스를 잡아타면 한 달음에 고향에 갈 수 있지 않을까 하는 생각이 꼬리를 물었다. 그날 이후 훈련소 담장 너머로 광주고속을 보는 것은 군 생활의 한 즐거움이 됐다.

그 시절엔 호남출신 훈련병들만 아니라 타향살이를 하는 지역민들에게 광주고속은 ‘고향’이었다. 90년대 들어 ‘금호고속’으로 바뀌었지만, 광주고속은 지역민들을 세상 밖으로 이끌어주는 창구이자 우리 고향에도 이런 기업이 있다는 ‘자존심’이기도 했다.

금호그룹의 모태인 광주고속은 지난 1946년 고 박인천 회장이 택시 두 대로 시작한 호남기업의 태두다. 금호는 이를 기반으로 고속, 건설, 타이어, 석유화학, 항공 등 관련 분야로 사업을 확장했

다. 지난 97년 외환 위기로 혹독한 구조조정이 있었지만 대우건설, 대한통운 등을 인수하며 한때 재계 순위 8위까지 치고 올라갔다.

향토기업답게 지역경제도 선도했다. 1만3천여 명의 지역인재를 고용하고, 연간 3조8천여 원의 매출을 올려 지방세로만 5천890여 원을 납부하는 기업이다. 270여 개 지역업체와 연간 1천

730억 원의 협력사업도 하고 있다. 지역 문화체육 지원과 인재육성에도 힘써왔다.

금호가 창립 63년 만에 최대의 위기에 봉착했다. 대우건설 인수자금을 갚지 못해 모기업인 금호산업과 타이어까지 내놓아야 할 처지다. 석유화학

과 아사이나항공도 어려움 상황이다.

금호는 재기를 다짐하고 있다. 그 옛날 광주고속이 ‘거북이’처럼 착실히 성장했듯, 뼈를 깎는 구조조정을 하되 믿을직한 행보로 위기에서 탈출했으면 한다. 지역민들도 위기 극복에 동참할 것이다.

/김주정 경제부장 jjnews@kwangju.co.kr



아! 광주고속

光 州 日 報

The Kwangju Ilbo

사장·발행·편집·인쇄인 柳濟詰 노설실장 丁在煥 편집국장 唐庚完

1952년 4월 20일 創刊 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일단) 광주광역시 동구 금남로 22-20 우편번호 501-7111

대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국)(국문친청·배달안내) www.kwangju.co.kr

편집국내 (대표 FAX 222-4918)	사 회 2 부 2200-692 (F A X 227-0118)
편 집 부 2200-672	문화생활부 2200-661
정 제 부 2200-634	여론대처부 2200-679
정 제 부 2200-641	체 육 팀 2200-663
사 회 1 부 2200-617	사 진 부 2200-691
(F A X 222-4262)	조 사 부 2200-571

경영지원국 2200-511 (F A X X 222-8005)	문화홍보국 2200-541 (F A X 222-0195)
광고마케팅국 2200-521 (F A X X 227-9500)	독자서비스국 2200-551 (F A X X 227-9500)
디자인 2200-536	서울지사 02-773-9331 (F A X 02-773-9335)

※구독료 월정 10,000원 1부 400원

본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다