다산포럼

차미례

타버린 ‘들꽃 정치학’

우리 고유의 꽃과 나무들로만 조성된 강원도 진부령 인근의 한국자생식물원에서 지난 9일 새벽 원인 미상의 불이 나서 2층 전시관과 세미나실 건물 2314㎡가 전소되었다. 뉴스를 접하고 달려간 사람들의 눈 앞에 나타난 화재현장은 2층 통나무건물이 몽땅 소실된 채 고열로 뒤틀리고 녹아내린 강철빔만 남은 처참한 모습이었다.

세미나장 의자들 수백 개의 앙상한 철골과 시커멓게 탄 우리 꽃 팜플렛의 잿더미가 골조만 남은 철계단 주위에 덩어리로 쌓인 채 빗물에 젖어있었다. 무심한 가을비 아래 청보라빛 시든 채꽃의 가는 목들은 쓸쓸히 흔들리고, 짙게 단풍 든 숲을 배경으로 이미 져버린 구절초와 쑥부쟁이의 뿌연 군락지들은 보는 이의 가슴을 찢어놓았다.

오대산 월정사 직전의 샛길로 2km쯤 떨어진 곳에 있는 한국자생식물원은 우리나라에 자생하는 식물로만 조성된 산림청 지정 사립식물원 제1호이다. 엉뚱하게도 이 자생식물원은 영화 ‘사운드 오브 뮤직’에도 등장하는 외국 에델바이스 종자로 시작되었다.

에델바이스로 알려진 우리나라 자생 솜다리가 마구 채취되어 설악산 등지에서 표본으로 팔리는 것을 본 한국자생식물보호운동가 김창렬씨가 솜다리의 멸종을 막기 위해 오스트리아 에델바이스 종자를 구해다 강원도 진부에 땅을 빌려 대량 재배를 시작한 것이다.

예쁜 에델바이스 액자 덕분에 한국산 솜다리들은 표본 신세와 멸종을 면했고, 원래 정치학도였던 그는 들꽃 농사꾼이 되었다. 솜다리뿐 아니라 한국의 수많은 자생화와 풀, 나무들이 서식지를 잃고 멸종해가는 현실에 주목한 것이다.

가장 흔한 한국 꽃조차 이제 한국인들에겐 ‘이름 모를 나무 밑에 핀 이름 모를 꽃’이 된 것을 본 그는 구절초, 개미취, 감국 등 들국화류를 대량 재배해 진부 일대 영동고속도로 가로화로 심었다. 코스모스보다 오래 피고 향기가 진동하는 들국화 꽃길은 평창군의 명물이 되었다.

전국의 학교화단, 고궁, 공원과 도심 로터리만이라도 외국 꽃을 몰아내고 우리나라 꽃으로 채우자는 캠페인을 시작한 그는 전국을 다니며 화훼업계 동조자들, 야생화 연구가, 식물학자, 조경가, 야생화 전문 사진작가들 2백여 명을 발굴 조직해서 한국자생식물협회를 만들고, 해외의 자생식물박람회나 행사에도 참여하는 등 놀라운 정치력(?)을 발휘했다. ‘들꽃 정치학’의 개가였다.

멸종 위기 천연기념물 섬백리향, 천연기념물 미선나무와 울릉국화의 증식에 성공한 그는 첨단 유리온실을 마련해 1999년부터 일반 공개를 시작했다. 이 식물원은 수려한 자연경관과 함께 천연기념물과 희귀 멸종위기식물, 한국 특산 약용식물 등 1200종 이상을 자연 생태계에 가깝게 종류별로 보존하고 있어 20년 넘게 많은 탐방객들의 사랑을 받아왔다.

둥글래, 은방울꽃, 기린초, 하늘나리 등의 초본이 전시된 조경소재관, 220여종의 고유 자생식물을 관상용으로 개발하는 분경분화관, 약용식물, 독성식물, 향기식물 등 독창적 분류를 해놓은 주제원도 마련했다. 입장료 대신 풀꽃 사진 엽서에 기르는 법을 인쇄해서 꽃씨와 함께 주는 등 보급과 홍보에도 정성을 기울였다.

폐철도 침목을 손수 가져다 오솔길 계단으로 썼고 돌 하나, 나무 한 그루, 흙 한 줌까지도 피와 땀과 정성을 쏟아부었다. 신출한 창의력과 몸으로 때우는 헌신 덕에 지금은 수많은 광팬(?)들을 갖고 있는 자생식물원은 그러나 보험에 들지 못했다.

스턴트맨 같은 위험직종이나 치유된 암환자 등 보험이 절실하게 필요한 많은 사람들과 마찬가지로, 외진 산속에 있는 목조건물과 대량의 고유 식물자원에 대한 보험가입을 거부당했기 때문이다.

눈 앞에서 불을 뿜는 화재현장과 소방차의 물이 떨어져 가지러 갈 때마다 도로 거세지는 불길을 보며 그는 이제 그만 식물원을 접어야겠다고 생각했단다. 하지만, 발가락을 심하게 다쳤다고 무릎을 절단해선 안 된다는 게 내 생각이다. 수많은 착한 사람들과 할미꽃, 분홍바늘 꽃, 꽃창포, 구절초들과 느티나무, 팽나무, 구상나무, 소나무들이 자생식물원의 화재를 안타까워하고 복구를 염원하고 있을 것이다.

그리고 어쩌면, 들꽃 정치학 아닌 사람의 정치학으로 복지사회가 이뤄져 보험의 사각지대가 해소될 날도 올 것이다. 그러면 30대 청년으로 첫 삽을 들었던 들꽃의 대부가 60세가 넘은 나이에 저 많은 꽃들과 평생의 목표를 버리고 떠날 일은 없게 될 것이다.

온 사회에 복지논쟁이 뜨겁다. 우리 꽃도 복지가 필요하다. 〈언론인·번역가〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

사설

성공 개최 F1, 이젠 정부가 지원 나서야

지난 16일 영암에서 막을 내린 F1(포뮬러원) 코리아 그랑프리는 많은 관중과 원활한 교통대책 등 운영·흥행 면에서 성공적이라는 평가를 받았다. 특히 이번 대회는 운영 주체 변경과 일부에서 제기된 지속 개최 의문 속에도 2년만에 F1이 안착됐다는 점에서 그 의미가 크다고 하겠다.

올해 대회는 모두 16만여 명의 관람객이 몰리며, 국내 단일 스포츠 사상 최다 인파라는 역대 기록을 갈아치웠다. 유효 티켓 소지자의 좌석 점유율도 90%를 넘어서면서 지난해 160억 원에 불과한 판매 수익이 110억 원 늘어 270억 원에 달했다.

지난해 관람객들로부터 가장 많은 불만을 산 교통과 숙박문제 역시 교통량 분산과 시설 확충에 따라 큰 혼잡을 보이지 않았다. 이처럼 F1이 성과를 올릴 수 있었던 데는 전남도와 조직위 측의 철저한 준비는 물론 지역민과 관람객들의 적극적인 협조와 성원이 낳은 결과라 할 수 있다.

하지만 F1이 지속 개최되고, 진정한 지역의 성장동력으로 자리 잡기 위해서는 개선해야 할 점이 한두가지가 아니다. 무엇보다 ‘빚 잔치’라는 점에서 재원 마련이 시급하다. 이번 대회 적자만 해도 550억 원에 이르고, 2016년까지 대회를 치르게 될 경우 적자규모는 4855억 원에 달한다.

정부는 더 이상 F1을 방관해서는 안되며, 전남도 또한 정부 지원을 적극 이끌어 내야 한다. 정부가 지원에 나서지 않는 한 향후 대회도 성공 개최를 담보할 수 없다. 매년 640억 원을 지급하는 개최권료와 TV 중계권료도 최소한으로 낮춰야 한다. 여기에, F1 관련 산업과 스폰서 유치 등 마케팅을 비롯해 경주장의 활용도를 높이는 수익사업에도 주력해야 할 것이다.

F1으로 인해 전남이 빚더미에 나앉은다면 오히려 성장동력이 아니라 발전을 가로 막는 걸림돌이 될 게 분명하다.

지자체 잘못된 인허가 책임 철저히 물어라

광주시가 양과동 의료폐기물 처리시설에 대한 남구청의 건축허가가 잘못됐다며 허가 취소를 통보했다. 시의 이 같은 허가 취소 결정은 지난 6월 주민감사청구를 받아들여 북구 이마트 허가를 취소한 데 이어 두 번째다. 지자체의 섣부른 인허가로 엄청난 행정력 낭비는 물론 재정적 손해까지 보게 됐다. 결국, 행정당국의 잘못으로 주민들만 피해를 보게 된 셈이다.

시는 이번 허가 취소 이유로 건축허가 과정에서 남구청의 절차상 위법을 들었다. 남구청이 지난 2009년 8~11월 개발제한구역인 양과동에 의료폐기물 소각시설(건축면적 1127㎡)에 대한 건축허가를 하면서 주민의견을 구하는 등의 절차를 밟지 않은 것은 위법이라는 것이다.

문제는 허가 취소 이후 그 후유증이 만만치 않다는 점이다. 이 의료폐기물 처리시설업체는 현재 90%에 이르는 공정률 과정에서 90~100억 원을 투입한 것으로 알려지고 있다. 업체로서는 소송 등을 통해 배상을 요구할 게 뻔하다. 배상 범위가 어느 정도 인정될지 알 수 없지만 남구청은 상당한 재정부담을 안을 수밖에 없는 상황이다. 안이한 행정처리 때문에 주민들의 혈세만 날아가게 됐다.

얼마 전 북구청의 이마트 건축과 이번 의료폐기물 처리시설 허가에서 보듯이 지자체의 섣부른 인허가 업무로 인한 부작용과 피해가 갈수록 늘고 있다. 이에 따른 행정력 낭비는 차치하고라도 주민 간의 갈등, 재정 부실 등 그 폐해는 이루 말할 수 없다. 또한 지자체 비리의 상당수가 인허가 업무와 관련 있다는 지적도 있다.

지금과 같은 지자체의 느슨한 인허가를 더 이상 방치해선 안 된다. 인허가 업무에 대한 관리 감독을 대폭 강화하고 잘못이 적발될 경우 담당자와 책임자는 물론 지자체에 좀더 엄중한 책임을 물을 수 있는 효과적인 방안을 서둘러 마련해야 할 것이다.

네팔에서 온 편지 1

네팔이 히말라야처럼 우뚝 서기를!

박행순

광주일보 은펜칼럼 회원인 박행순 전남대학교 명예교수가 18일부터 2주에 한차례 ‘네팔에서 온 편지’를 연재합니다. 박 교수는 지난 8월 정년 후 네팔 파탄의대에서 객원교수로 의사의 꿈을 키우는 학생들에게 무보수로 생화학 분야를 가르치고 있습니다. 박 교수는 앞으로 네팔에서 생활하면서 느낀 다양한 문화와 환경에 대한 이야기로 독자 여러분을 찾아갑니다.

네팔의 택시들은 모두 한 모델로써 우리나라 티코보다 조금 크다. 미터기는 있지만 외국인에는 거의 사용하지 않고 기사 마음대로 요금을 부른다. 시내의 교통수단은 택시와 마이크로버스, 툭툭이라는 세 바퀴 자동차 외에 오토바이가 많이 쓰인다. 차들은 탁한 매연을 품어대면서 차선도 없는 도로를 오토바이와 함께 뒤엉켜서 달리기 때문에 길을 건널 때는 바짝 긴장을 해야 한다.

내가 이곳에 오기 전 어떤 이들은 네팔은 공기가 좋을 것이라고 말했지만 적어도 카트만두에서 그것은 완전 오해이다. 길거리에서 많은 사람들이 마스크를 쓰고다니고, 카트만두 기침(Kathmandu cough)이라는 용어가 있다고 한다.

우리나라의 다양한 모델의 현대, 기아차들과 함께 일본차, 인도차 등 수많은 자가용이 눈에 띈다. 네팔에서는 자체적으로 자동차를 생산하지 못하기 때문에 모든 차량은 외국에서 수입해 온다. 그런데 정부는 차 값의 두 배나 되는 세금을 부과하기 때문에 최종 구입 가격은 결국 실제 차 값의 세배가 된다. 혹시 네팔 정부가 빈부의 위화감을 줄일 목적으로 자가용 수를 줄이기 위해 부자들에게서 비싼 세금을 거두는지도 모르겠다. 따라서 웬만한 부자 아니고는 차 구입을 생각지도 못한다.

카트만두에는 예쁘게 단장한 삼사 층 되는 크고 좋은 주택들이 많이 있고, 시내 중심가에는 우리나라를 비롯한 각 나라의 전자제품과 다양한 물건들이 넘쳐난다. 거의 누구나 핸드폰을 가지고 있으며 내가 학교에서 받은 기기는 삼성제품이다.

이곳에 처음 도착 후, 왜 빈부격차가 그리도 심한지, 왜 아스팔트를 견고하게 만들지 않고 해마다 허술한 보수를 반복하는지, 왜 카트만두의 중심가에 버려지는 쓰레기를 아무도 치우지 않는지, 왜 주인 없고 병든 개들이 길거리를 배회하게 두는지 등등을 질문하였다.

누군가 말하기를, ‘견고한 아스팔트를 만들지 않는 것은 잦은 보수공사로 노동자들에게 일거리를 주기 위함이고, 쓰레기 같은 사소한 문제는 정치인들이 너무 중요한 일들이 많아서 신경을 못 쓰고, 개는 신성시 여기는 소처럼 잡아먹지 못하는 동물이며 염소나 닭처럼 신에게 희생 제물로 쓰지 않기 때문’이라고 하니, 나름대로 다 이유가 있는 것 같다.

나는 많은 올림픽 메달리스트들을 보면서 가난은 강력한 추진력을 제공하는 자원이라는 생각을 한 적이 있었다. 그 가난 때문에 그들은 혹독한 훈련으로 자신들을 담금질하였고 결국 정상에 올랐다. 물론 가난 자체가 모든 사람, 아무에게나 자원이 되는 것은 분명 아니다.

사람들이 가난을 운명으로 알고 체념한다면 결코 가난에서 벗어나지 못할지도 모른다. 그러나 정부와 국민이 가난을 극복할 수 있는 대상으로 알고 한마음으로 일어선다면, 네팔의 빈부격차는 줄어들 것이고 이 나라는 분명 달라질 것이다.

많은 사람은 정치인들을 믿을 수 없고, 네팔은 문제가 많다고 말한다. 정치인을 믿을 수 없고, 문제가 많은 나라가 어디 네팔뿐이겠는가? 자기 나라가 문제가 많다는 것을 아는 국민은 그 문제들을 해결할 수 있는 가능성을 가진 현명한 국민이라고 생각한다.

네팔이 하늘 아래 가장 높은 곳, 만년설을 이고 있는 히말라야 처럼 언젠가 세상에 그렇게 우뚝 솟아서 그 진가를 발휘했으면 좋겠다.

〈전남대학교 명예교수·파탄의대 객원교수〉

기고

위기에서 빛나는 이순신 리더십

김한식

이순신 장군은 세계 해전사에 빛나는 명량대첩에서 12척의 배로 적선 133척을 격파했다.

조선 수군 12척 대 일본 수군 133척. 일본 수군 위력 앞에 조선 수군은 겁에 질려 있었다. 게다가 명량(울돌목)해전이 발생하기 두 달 전에 조선 수군은 원균이 이끄는 칠천량해전에서 패배해 궤멸된 상태였다. 이 해전에서 패배하면서 조선 수군은 거북선을 포함해 수많은 판옥선을 잃고 남해 제해권마저 빼앗긴 상태여서 조선 수군의 사기는 땅에 떨어져 있었다.

이 같은 상황에서 이순신 장군은 그해 음력 4월1일 5개월간 억울한 옥살이를 마치고 백의종군하라는 명을 받는다.

선조가 수군을 폐지하려고 하자 이순신은 “신에게는 아직 배가 12척 남아 있습니다. (今臣 戰船尙有十二) 신이 살아 있는 한 적은 감히 이 바다를 넘보지 못할 것입니다.”라는 말로 수군 폐지를 막았다.

이순신은 명량해전 하루 전날 장수와 장병을 모아놓고 ‘생즉필사 사즉필생(살고자 하면 죽을 것이요, 죽고자 하면 살 것이다)’이라는 말로 사기를 북돋우고 출정했다.

하지만 막상 전투가 시작되자 중과부적인 상태에서 조선 수군은 왜적의 기세에 눌려 뒤로 물러서기 시작했다. 위기의 순간에 이순신은 최전선 앞으로 나갔다.

“대장선이 가장 먼저 적진으로 진격할 것이다. 적을 섬멸하지 않는 한 결코 이 바다를 벗어나지 않을 것이다.”

울돌목에서 발생하는 밀물과 썰물의 조류현상을 활용한 최적 전술은 지휘관의 솔선수범, 장병들의 사기가 결합해 조선 수군에 대승을 안겨줬다. 위기 앞에 빛나는 이순신의 리더십을 생각케하는 역사의 한 장면이다.

2009년 통합 출범 이후 글로벌 경제위기를 겪으면서 LH(한국토지주택공사)는 부채의 급증과 함께 사업비 조달에 엄청난 어려움을 겪었다. 이에 따라 LH는 2012년까지 인력 25% 감축과 임금 10% 반납 등 내부 개혁을 단행했다. 또 전국적으로 추진하고 있는 414개 사업지구 전반에 대해 사업조정을 단행하는 등의 뼈를 깎는 아픔을 감내하면서 내실을 다져왔고, 부채비율 축소와 사업구조 건실화, 청렴의무 생활화 등의 상당한 성과를 이뤘다. 미래 지속 성장의 토대를 구축한 것이다.

우리 헌법은 ‘국가는 주택개발정책 등을 통해 모든 국민이 쾌적한 주거생활을 할 수 있도록 노력해야 한다’고 규정하고 있다.

지난 30여년 동안 LH가 광주·전남지역에서 개발한 각종 사업지구는 51개에 달한다. 여기에는 국민임대주택건설특별법, 보금자리주택건설특별법, 산업단지개발법 등에 의한 사업지구도 일부 포함돼 있지만 대부분은 택지개발촉진법에 의한 사업지구다. 51개 지구 중 72%가 완료됐고 28%가 추진 중이다. 지금까지 개발되었거나 개발이 진행 중인 면적은 여의도 개발 면적의 약 22배에 해당한다.

여기에 24만호 주택이 공급됐고 총 89만명의 인구가 수용됐으며, 산업단지는 900만평을 개발해 6만여개의 일자리를 창출했다. 사업시행자 기준으로 볼 때 광주·전남 개발사업지구의 대부분이 LH에 의해 개발됐으며 그만큼 LH는 지역사회 발전의 동반자로서 국가와 지역사회 발전에 기여해 왔다.

전통적으로 주택문제에 대한 해결은 인간다운 생활을 할 권리에 대한 보장과 함께 우리 헌법의 근본 규범이자 국가와 LH의 존재 이유이다. 국가의 토지와 주택개발정책 실현을 주된 임무로 하고 있는 LH는 지금의 경영여건 악화 원인의 상당 부분이 외부가 아닌 내부에 있음을 잘 알기에 지속적 쇄신과 원가절감을 강도 높게 추진, 국민에게 사랑받는 국민공기업으로 거듭날 것이다. 이 길만이 LH를 살리고 국민경제를 살리는 길임을 우리는 잘 알고 있다.

〈LH 광주전남지역본부 사업지원부장〉

無等鼓

SNS 패러독스

‘정’(情)을 내세워 해외시장을 개척한 제과업체가 있다. 가격은 한 개에 몇백 원이지만 중국과 동유럽까지 진출해 제조사의 효자상품으로 떠오른 이 제품이 히트한 것은 유난히 정을 강조했기 때문이다. 제품 광고 역시 정을 주제로 한 내용이다. 바로 ‘00파이’를 두고 하는 이야기다.

세계에 퍼진 한류(韓流)의 근간도 역시 정에 있다고 볼 수 있다. 한국인의 정은 때로는 비합리적이라는 지적과 함께 부패의 출발점이라는 오명을 쓸 때도 있다. 하지만, 정은 한국 등 동양사회에 비해 기계적이고, 냉정하다는 평을 받는 서방세계 사람들 에게서는 찾아보기 어려운 색다른 정서여서 더 주목받고 있다.

이처럼 한국의 비교우위자원이라고까지 할 수 있는 정에 ‘문제’가 생겼다. 바로 세계 최고 수준인 한국의 소셜네트워크서비스(SNS) 때문에 서로 얼굴을 보기 어려워 가까운 사람사이가 점차 멀어지고 있다는 것이다.

최근 경제협력개발기구(OECD)는 한국사회가 ‘사회연결망(social connections)’ 부문에서 최하위권이라는 분석을 내놓았다. 사회연결망이란 친구와 가족 등이 직접 만나 필요할 때 의존할 수 있는 정도를 뜻한다.

곤란할 때 언제든지 도움을 요청할 수 있는 친구나 친척이 있는가를 물어 측정한 사회적 네트워크 지원의 경우 OECD 평균은 91.1%였다. 그러나 한국은 79.8%로 전체 40개국 중 끝찌에서 4번째를 기록했다. 우리보다 냉정할 것 같은 일본은 89.7%, 미국은 92.3%였다.

이 같은 현상의 원인에 대해 관련 학자들은 SNS를 지목한다. 한국이 세계 최고의 정보기술 인프라를 갖췄고, 트위터나 페이스북 등 SNS 기반이 훌륭하게 갖춰진 만큼 직접적인 만남이 줄어드는 탓이라는 분석이다. 편리하게는 해주지만 정을 멀리하게 하는 ‘SNS의 패러독스’ 때문이 아닐까.

/박치경 사회부장 unipark@kwangju.co.kr

KTX·공항직통열차 연계, 인천공항 가는 길 편리

코레일 GLORY회원이며 KTX 마니아인 나는 10월 초 연휴에 해외여행을 계획하고 인천공항을 어떻게 가야 할까 고민하던 중 광주일보에 실린 ‘KTX와 인천국제공항이 만났다’라는 코레일 광주본부 영업처장의 기고를 읽었던 기억이 떠올랐다.

인터넷으로 기사를 검색해 보니 카르스트(KARST) 이용방법에 대해 자세히 설명되어 있었다. 카르스트가 서울역 지하에 위치한 코레일공항철도 서울역터미널의 약자라는 것도 알게 됐다.

코레일 광주본부에 이용방법을 문의한 뒤 KTX와 카르스트를 이용해 해외여행을 가기로 결정하였다. 여행 당일 광주역에서 KTX와 인천공항직통열차 연계승차권을 구입하니 공항직통열차 운임 30%를 할인해줬다.

광주역에서 오전 9시40분 KTX를 타고 광명역에서 내려 서울역으로 가는 KTX로 바꿔 탄 뒤 서울역 지하에 위치한 카르스트를 이용했다. 광명역에서 기차를 바꿔 타야 하는 약간의 번거로움이 있었지만 티켓 확인부터 수하물 발송, 출국심사까지 카르스트에서 소요되는 시간은 약 30분 정도로 공항에서의 3시간보다 많은 시간이 절약됐다.

카르스트는 도심 속에 위치한 또 하나의 공항으로 각종 편의시설이 구비되어 있어 이용객의 편의를 돕고 있었다. 짐을 부치고 남은 시간에 쇼핑을 즐긴 후 직통열차에 몸을 싣고 약 45분 정도가 지나자 인천공항에 도착하였고 외교관 전용출국장을 거쳐 10분 만에 면세구역에 들어갈 수 있었다.

이번 여행에 카르스트를 이용하면서 나는 기분 좋은 해외여행을 했었는데, 철도를 사랑하는 글로리회원으로서 지역민들께서도 KTX를 연계한 카르스트를 이용해 보시라고 권하고 싶다.

▲김은미·광주시 북구 양산동

光州日報 The Kwangju Ilbo

회장 金鐘宅 사장·발행·편집·인쇄인 柳濟喆 논설주간 申港樂 편집국장 書庚完

1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) | 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2(우편번호 501-711)

대표전화 222-8111·2200-551〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 광고문의 062-227-9600

편집국안내			
〈대표 FAX	222-4918〉	문화생활부	2200-661
편집부	2200-649	여론매체부	2200-621
정경부	2200-612	체육팀	2200-697
〈대표 FAX	222-4918〉	사진부	2200-693
사회부	2200-616	조사부	2200-571
〈대표 FAX	222-4267〉	전산팀	2200-685

경영지원국	2200-515	문화홍보국	2200-541
〈FAX	222-8005〉	〈FAX	222-0195〉
광고마케팅국	227-9600	독자서비스국	2200-551
〈FAX	227-9500〉	〈FAX	227-9500〉
디자인	2200-536	서울지사	02-773-9331
기획사업국	2200-555	〈FAX	02-773-9335〉

※구독료 월정 10,000원 1부 500원

본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다