한국지방신문협회 공동 칼럼

光日春秋

김 재 한

6단계 법칙과 지역간 네트워크

미국 영화배우 케빈 베이컨은 1994년 한 잡지사와의 인터뷰에서 할리우드의 모든 배우는 자기와 같은 영화에 출연했거나, 아니면 자기와 함께 출연한 적이 있는 다른 배우와 같은 영화에 출연했다고 주장했다.

이후 '케빈 베이컨의 6단계'라는 게임도 나오고 책도 나왔다. 케빈 베이컨이 우주의 중심이라는 풍자기사도 있었고, 심지어 케빈 베이컨이 알카에다와 연결되어 있다는 풍자기사도 있었다. 여섯 번만 거치면 세상 모든 사람들이 서로 연결된다는 케빈 베이컨 6단계 법칙은 오늘날 SNS 활성화로 그 단계가 축소되고 있다.

연결 단계가 간소화되려면 수많은 영화에 출연한 케빈 베이컨처럼 큰 연결고리가 있어야 한다. 물류에서 이 기능을 수행하는 것이 거점(hub)이다. 항공사들은 거점 공항 중심의 항로 개발을 통해 한정된 직항로 수를 갖고도 다양한 지역에서 다양한 지역으로 운항한다.

거점(hub)-바퀴살(spoke) 방식에서 각 지역의 물건은 일단 거점으로 간 후, 그 거점에서 다른 거점으로 보내진 후, 다시 개별 지역으로 수송된다. 모든 지역은 거점에서 바퀴살로 연결되기 때문에 한정된 연결로를 갖고도 많은 개별 지역에 연결되게 하는 것이다.

이러한 거점 중심 방식은 지역 간 연결을 왜곡시키기도 한다. 수도권 거점과 지방 거점을 각각 하나씩 운영하는 물류회사에서는 서울에서 춘천으로 물건을 운송할 때 대전을 경유할 때가 많다. 한 시간 거리를 네 시간 거리로 만드는 연결이다.

특히 지방과 지방은 직접 연결되지 못하고 서울을 매개로 연결되는 경향이 강하다. 춘천에서 부산으로 갈 때 거리상으론 중앙고속도로와 경부고속도로를 이용하는 것이 가깝지만, 시간상으론 서울을 경유해서 KTX나 비행기를 타고 가는 것이 지름길이다. 우리의 서울은 남한 전체의 지도상으론 서북쪽에 치우친 변방임에 분명하나, 연결 지도에 있어서는 중심이다.

연결 단계가 거점을 통해 간소화되면 될수록 거점과 주변 간의 불평등은 심화된다. 세상이 연결되면 되면 될수록 그 연결고리에 있는 사람들의 영향력만 커지지 연결고리에 없는 사람들은 주변에 머무르기가 쉽다.

이에 비해 비(非)하드웨어 연결에서는 서울이라고 해서 구조적으로 지방보다 반드시 우위에 있는 것은 아니다. 연결당 비용이 추가되지 않기 때문에 아무데에서나 아무대로 연결할 수 있고, 오프라인 식의 거점이 필수적이지도 않다. 거점을 통하지 않고 지방에서 지방으로 바로 연결하는 L2L(로컬-투-로컬)은 연결에 따른 추가 비용 없이 연결 단계를 축소시켜 효율적일 수 있다.

지금 이 글은 한국지방신문협회 가입 전국 지방신문의 지면에 동시에 게재된다고 한다. 필자조차 그런 L2L 연결이 있었는지 몰랐다. 옆 동네라도 길이 없으면 서울을 둘러가야 하고, 사람들이 다니면 없던 길도 생기며, 사람들이 다니지 않으면 있던 길도 폐쇄된다. 여론의 길도 마찬가지이다. L2L의 여론 교류는 진정한 지방발전에 필수적이다.

대한민국 지방의 문제는 지방끼리 매우 유사하다. 고민과 해결책도 유사할 수밖에 없다. 그렇다고 서울 타도를 부르짖는 것은 결코 도움되지 않는다. 서울이 죽어야 지방이 산다고 부르짖은 사람들도 있었다. 그 결과는 그 집단의 권력 획득이었지, 지방 전체에는 별로 달라진 것이 없었다.

서울도 사람이 사는 지방 가운데 하나이다. 서울을 포함한 여러 지방들이 배타적이지 않은 협력으로 윈-윈 할 수 있다. 지방분권이 잘 된 외국의 경우, 각종 물류의 거점들이 있지만 거점이 아니라고 해서 낮은 수준의 복리를 받는 것은 아니다.

현행 헌법상 국회의원 선거가 4년마다, 대통령 선거는 5년마다 실시되고 있다. 두 중요 선거가 함께 있는 해는 20년에 한 번에 불과하다. 올해가 바로 그런 해이다. 두 중요 선거를 앞두고 지역마다 선심성 그리고 선동성 언행들이 난무할 것이다. 다른 지역 사정을 모르면, 눈 가리고 아웅 식의 선심과 선동이 통할 수 있다.

L2L 증대는 그러한 선동을 억제시키고 동시에 지역 간 불평등을 방지하는 데에 기여할 것이다. 활성화된 L2L은 공정한 경쟁에 기반을 둔 지속가능한 지역발전에 기여할 것이다.

〈한림대 정치행정학과 교수〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

사 설

자식 같은 소를 굶겨 죽이는 위기의 '소파동'

사료값을 감당하지 못해 사료를 제대로 먹이지 못한 소 10여 마리가 굶어 죽는 충격적인 일이 벌어졌다. 전북 순창군 인계면에서 소 농장을 운영하는 A씨는 3일 자신이 기르던 소 54마리 중 육우 9마리를 농장 인근에 묻었다.

소값이 갈수록 폭락하는데 사료값은 천정부지로 올라가면서 빚이 1억5천만 원에 이를 만큼 경영이 악화되자 자식 같은 소를 굶겨 죽일 수밖에 없었던 것이다. 사료값은 2년 전에 비해 16.2%나 오른데다 인건비 등을 감안하면 소를 키울수록 빚만 늘어난 때문이다.

송아지를 2년 키워서 시장에 내다 팔면 115만 원의 손해가 발생하고, 특히 젖소 수송아지(육우)는 1만 원에 내놔도 팔리지 않는다고 하니 이런 기가 막힐 일이 어디에 있는가.

소값이 이렇게 폭락하도록 당국은 대체 무엇을 했는지 한탄이 절로 나온다. 소값 폭락 조짐은 몇 년 전부터 예견됐던 것이 사실이다. 소고기 수입 개방으로 값싼 외국산이 밀려들어 오면서 한우 소비가 둔화되는 데도 농가의 사육두수를 조절하지 않은 것이다.

정부는 부랴부랴 소값 안정대책으로 군납용 수입 쇠고기를 전량 한·육우 고기로 대체하기로 했지만 이는 미봉책에 불과하다. 한우값이 폭락했으면 소비자 가격도 떨어져야 하지만 시중 음식점이나 대형마트에선 여전히 예전 가격을 그대로 유지하고 있는 실정이다. 이러고도 한우 소비가 늘어나길 기대하는 것은 무리다.

지금 정부가 해야 할 일은 크게 세가지다. 하나는 유통구조를 개선해 소비자 가격을 내리는 일이다. 또 축협 사료공장의 생산확대와 함께 축산농가에는 볏짚 등 조사료 사용을 적극 권장해야 한다. 적정 규모의 사육두수 조절 역시 축산업을 지키기 위한 불가피한 선택이다.

정부가 땜질식 처방이나 미봉책으로 일관한다면 축산업 자체의 기반붕괴로 이어질 게 뻔하다.

'달리는 흉기' 무보험차 방치 더 이상 안 된다

경기침체로 의무사항인 책임보험조차 가입하지 않은 무보험 차량이 많은 것으로 드러나 대책 마련이 시급하다. 이들 무보험 차량이 교통사고를 일으킬 경우 피해자가 보상을 제대로 받지 못하는 등 심각한 사회문제를 야기한다는 점에서 큰 문제가 아닐 수 없다.

지난해 광주지역 자동차 의무보험 미가입 과태료 부과 건수는 5만2128건으로 전체 등록 차량 54만대의 10%를 차지했다. 적발되지 않는 경우를 포함하면 이보다 훨씬 더 많은 무보험차가 '달리는 흉기'가 되어 거리를 버젓이 질주하고 있는 셈이다.

현행 자동차손해배상보장법은 교통사고 피해자 보호를 위해 책임보험 가입을 의무화하고, 이를 어길 시 10일 이내는 1만5000원, 10일을 초과하면 하루 6000원씩 추가해 최대 90만 원(158일)의 과태료를 물리고 있다. 또 무보험차 교통사고의 경우 1년 이하 징역 또는 500만 원 이하 벌금형에 처하도록 하고 있다.

그럼에도 무보험차가 많은 것은 장기불황에 따른 운전자들의 경제난이 책임보험 가입 기피현상으로 이어지고 있기 때문이다. 하지만, 보다 근본적인 이유는 '사고만 안 나면 된다'는 운전자들의 안전불감증에 있다는 게 우리의 판단이다. 책임보험조차 들기 어렵다면 차라리 운행을 하지 말아야 옳다는 얘기다.

문제는 무보험 차량에 의해 사고가 났을 경우 보상을 제대로 받기가 어렵다는 점이다. 인명피해야 정부의 손해배상보장사업을 이용해 어떻게든 보상금을 받을 수 있다고 하지만 정신적·물질적 피해는 보상에서 제외되고 있다. 따라서 보상 문제로 피해자는 물론 가해자도 엄청난 피해를 받을 수밖에 없다.

무보험차를 운행하는 것은 다른 사람의 생명과 재산을 위협하는 범죄행위와 같다. 당국은 시민안전을 위해서라도 무보험차에 대해 강제 운행 정지 등 강력한 단속을 해야 할 것이다.

의료 칼럼

저체온증 극복하려면

윤 정 웅

평소 체온이 36℃보다 낮게 나타나는 저체온인 사람이 늘고 있다. 체온 1도 차이를 별것 아니라고 생각하고 대수롭지 않게 여길 수 있겠지만 그것은 체온 1도 차이의 의미를 모르기 때문이다.

1970년부터 1977년까지 미국의 통계에 따르면 10년간 저체온증으로 인한 사망이 3826건으로 보고될 정도로 저체온증은 건강한 생활을 방해한다. 체온이 1도 내려가면 면역력 역시 30%나 저하된다.

저체온증을 일으키는 원인은 크게 세 가지가 있다. 첫 번째는 '근육량의 저하'다. 근육은 몸의 최대 열 생산기관이기 때문에 근육량이 부족하면 체온이 떨어지게 된다. 두 번째는 '에어컨의 보급'이다. 에어컨이 보급됨으로써 현대인은 쾌적한 생활환경을 얻었지만 동시에 체온조절 기능이 저하됐다. 세 번째는 '스트레스'다. 현대 사회는 흔히 스트레스 사회라고 한다. 스트레스가 어제, 오늘의 일도 아닐 텐데 스트레스에 몸이 반응하는 것은 스트레스에 대한 우리 몸의 저항력이 떨어졌기 때문이다.

우리 몸에는 스트레스에 대항해 건강을 지키는 기능이 갖추어져 있다. 그중 하나가 자율신경의 기능이다. 교감신경과 부교감신경으로 이루어진 자율신경은 몸 안팎의 위험 대상에 대해서 신체 기능이 잘 유지되도록 균형을 잡아주는 역할을 한다. 주로 활동할 때는 교감신경이 우위에 서고, 잠을 잘 때나 긴장을 풀고 있을 때는 부교감신경이 우위에 서서 시소처럼 균형을 잡는다.

온갖 질병으로부터 신체를 보호하는 면역체계도 자율신경이 균형을 이룰 때 가장 효율적으로 작동한다. 이 자율신경이 깨졌기 때문에 병이 생기는 것이다. 자율신경은 규칙적인 생활습관과 식생활을 고수해야 자율신경이 균형 있게 유지된다.

따라서 저체온증을 극복하려면 하루에 한 번은 땀 흘리는 운동을 해서 몸의 최대 열 생산기관인 근육의 질과 양을 향상시켜야 한다. 또한 부교감신경을 자극하는 생활습관과 식생활을 실천해 교감신경으로 기울어진 자율신경을 조절하고 스트레스를 이겨내는 몸을 만들어야 한다.

체온을 높이는 방법 중 하나는 체온을 높이는 음식을 먹는 것이다. 몸에 좋은 음식을 먹으면 면역력, 항산화력, 항스트레스력이 향상된다. 그리고 이 세 가지 힘이 향상되면 체온은 저절로 오른다.

식사의 가장 큰 목적은 에너지를 만드는 것이다. 에너지를 만들기 위해서는 균형 잡힌 식사습관이 가장 필요하다. 균형을 위해서는 5대 영양소(당질·지질·단백질·비타민·미네랄)가 필요하다. 어느 것 하나 우리 몸에서 빼놓을 수 없는 영양소다. 제아무리 좋은 음식이라도 다섯 가지 영양소를 골고루 섭취하지 않으면 그 힘을 충분히 살리 수 없다. 체온을 높이기 위해서는 영양 균형과 함께 따뜻한 음식을 먹는 것도 필요하다.

최근 '로푸드(raw food)'라고 해서 익히지 않고 생으로 먹는 식사법이 주목을 받고 있다. 하지만 생식은 체온을 떨어뜨리므로 체온을 높이는 식사라고 할 수 없다. 저체온인 사람이 차가운 음식만 먹게 되면 내장을 더욱 차갑게 만들어 좋지 않다. 내장이 차가워지면 소화흡수가 잘 안 되는 것은 물론 몸 전체의 면역력도 떨어진다.

체온을 높이기 위한 또 하나의 방법은 호흡이다. 호흡은 우리가 살아 있는 한 계속되는 운동이다. 많은 사람에게 '요가호흡법'으로 알려진 '복식호흡'은 체온을 올리는 호흡법이다. 복식호흡은 횡격막을 올리고 내려서 폐에 공기를 집어넣는 호흡법이다.

이와 함께 체온을 높이는 마지막 방법은 질 좋은 수면습관이다. 질 좋은 수면에는 세 가지 건강 효과가 있는데 이 효과로 몸의 체온을 높일 수 있다.

〈한국건강관리협회 광주전남지부 원장〉

기 고

유기농 식품으로 중국인 입맛을

박 균 조

최근 중국에서는 오이의 신선도 유지를 위해 피임약을 바른 불임오이 소동이 사회 문제화되었다. 이처럼 중국의 자국산 불량식품 문제로 중국인의 외국제품 수입은 해마다 늘어나는 추세다.

한국산 농식품의 중국 수출은 지난 5월말까지 4억2천만 달러로 작년 동기 대비 51%나 급증했다. 특히 지리적 이점이나 중국 내 불량식품 문제에서 보듯 한국산 농식품은 지금보다 훨씬 인기를 끌 전망이다.

하지만, 중국에 진출할 때는 몇 가지 고려할 점이 있다.

첫 번째로 1차 농산물 원재료의 안전성과 신뢰 확보다. 수출용 유기농 쌀 가공 농식품에서 잔류농약이 검출된다면 국가의 체면은 물론 소비자의 신뢰도 땅에 떨어지게 된다. 이 점에서 전남은 대중국 유기농식품 수출 전략기지로서의 최적 조건을 갖추었다고 할 수 있다. 전국 무농약 이상 친환경 인증 면적의 60%를 차지하고 있으며 유기농 농축산물, 해산물 등 식재료가 풍부하기 때문이다.

두 번째로 상류층, 부유층을 대상으로 한 차별 마케팅이다. 요즘 고소득 계층의 소비패턴은 가격에서 가치로 옮겨가고 있다. 농식품도 질, 안전성, 기능 등 가치가 높으면 구매하기 마련이다. 중국에서 투자자산 10만달러 이상인 사람은 올해 1370만명이 될 것이다. 이는 전체 인구의 1% 정도로 중국 경제가 연 9% 이상 고속 성장하면 2020년에는 전 인구의 5%인 7천만 명이 부유층에 합류하게 된다.

중국에서는 지역간 소득격차(상하이와 깐수성의 도시 주민 1인당 가처분 소득 편차는 2.4배 정도)가 크므로 지역별, 개인별 구매력을 고려해야 한다.

세 번째로 음식 문화와 기호를 이해해야 한다. 중국은 민족도 56개로 다양하고 땅덩어리도 광활하므로 음식 문화 또한 지역마다 차이를 보이고 있다. 쓰촨성이나 후남성 사람들은 매운맛을 좋아하며, 날씨가 더운 광동성은 단 음식이나 담백한 맛을 즐기고 쌀밥이 주식이다.

최근에 전남산 유기농 뽕잎차나 유자차가 중국 사람들의 입맛에 부합하고 따뜻한 차 문화와 어울려 4계절 판매상품으로 인기를 끌게 된 배경은 현지 음식 문화를 잘 활용한 덕분이다. 따라서 중국인의 음식 문화를 잘 활용하는 전략이 필요하다. 면 음식이나 만두를 즐기는 산동성이나 산시성 지역에서 밥에 얹어 먹는 김이 인기가 없다는 사실에 주목해야 한다.

끝으로 찾아오는 관광객의 문화적 접대다. 소득증가와 함께 중국인은 한국을 가장 많이 찾는다. 사소하지만 의자생활과 침대문화에 익숙한 중국인에게 그들의 음식 문화를 이해하고 대접해 주면 훨씬 빨리 친근해질 것이다. 아울러 한국에 나와 생활하는 중국인들도 잘 대접해 주어야 한다. 그들은 돌아가면 한식을 즐기는 소비층이기 때문이다.

중국의 식품산업은 소기업 형태로 매우 열악한 수준이다. 최근에 식품의 안전성 문제로 소비자의 신뢰를 잃었지만 식품시장의 수요 잠재력은 크다. 우리는 틈새 전략을 세워 선제적으로 대응해야 한다. 중국인의 입맛에 맞는 고품질의 농식품을 계발하고 가격, 질, 상품을 차별화해야 한다. 그 답은 전남산 유기농 식품이다. 유기농 고부가가치 식품을 가공해 수출해야만 값싼 중국산 농산물과의 경쟁에서 이길 수 있다.

〈강진 부군수〉

자동차 공회전 제한장치 설치 비용 정부가 지원해야

자동차를 타고다니다 보면 무수히 많은 신호에 걸려 몇 분 동안 정차해 있는 상태로 대기하는 경우가 부지기수다. 또는 차가 밀려서 장시간 정차하는 경우도 자주 발생한다. 물론 이럴 때 모든 차들은 시동을 켜놓고 있다.

하지만, 도심 주행 시간 중 이렇게 신호등 앞 정차, 혹은 장시간 차가 밀려서 정차할 경우 연료 낭비가 예삿일이 아닌데 이걸 막을 방법을 찾아야 할 것 같다. 이렇게 낭비되는 연료소모도 막고 대기환경이 나빠지는 것도 줄이기 위해 공회전을 못하도록 법적으로 만들어 놓았지만 운행중에는 공회전이 불가피하므로 다른 방도가 필요한 것이다.

필자도 막히는 길에서는 뾰족한 방법 없이 신호와 차들 사이에서 하염없이 서있게 된다. 너나 할 것 없이 대부분 시동을 켜놓은 채로 서 있으므로 엔진은 대책 없이 공회전을 하게 마련이다.

아마도 이럴 때마다 시동을 꺼놨다가 출발 직전에 다시 켜는 사람은 1%도 안될 것이다. 일단은 귀찮고, 언제 또 출발할지 모르기 때문에 불안하기도 하고, 자칫 시동 걸고 하느라 늦게 출발할 경우 뒤에서 빵빵거리고 난리가 날게 뻔하기 때문이다.

시민들이 출퇴근 시간에 이렇게 공회전으로 날리는 연료는 하루평균 377cc라고 한다. 우리나라 승용차를 1000만대로 잡으면 하루 377만 리터의 연료가 허공에 날아가는 셈이다.

이걸 막을 대책은 차가 서면 저절로 엔진이 멈추는 공회전 제한장치라고 본다. 이걸 달고 주행을 할 경우 연비는 이 장치를 달기 전보다 연료 1리터에 평균 1km에서 1.5km를 더 주행할 수 있다고 한다. 이걸 연간 연료비로 따지면 휘발유차의 경우 80만 원을 절약할 수 있고, 이산화탄소 배출도 줄어서 소나무 100그루를 심는 효과가 나타난다는 것이다.

이 공회전 제한장치를 다는 비용은 50만 원 정도 한다는데 이 돈이 운전자들에게는 부담스러울 수 있으므로 정부에서 보조금을 지원해 주는 것도 좋을듯하다. 그리고 또 하나의 방법으로는 앞으로 생산되는 차량에는 모두 다 의무적으로 이 장치를 달게 해서 판매하면 어떨까하는 생각도 해본다.

▲남민배·광주시 광산구 고룡동

無 等 鼓

안거낙업(安居樂業)

세상사 희로애락(喜怒哀樂)이 모두 있기 마련이지만 지난 한 해 대한민국의 정서는 희락(喜樂)보다는 노애(怒哀)가 더 많았다. '폭력, 뇌물, 난장판, 거짓말, 난타전, 대공황' 등의 함축적인 단어들이 난무하고, 최근 학교폭력까지 더해 참담함마저 느끼게 한다.

더 큰 문제는 10여년 전부터 불거진 우리 사회의 고질적인 실업률이다. 전체 실업률의 두 배에 이르는 청년실업률은 10%를 오르내린다. 체감실업률은 30%에 가깝다. 청년 3~4명당 1명꼴로 백수인 셈이다.

경제협력개발기구(OECD)에 따르면 2010년 한국의 평균 노동시간은 2193시간으로 세계 1위를 기록하고 있다. OECD국가 평균 1749시간 보다 무려 444시간이나 많다. 이렇게 많은 시간 일을 해도 한 달 150만 원을 벌지 못하는 노동자가 수두룩 하다.

자식에게라도 희망을 걸고 교육에 올인하지만 이마저도 녹록치 않다. 계층간 교육격차가 커지면서 '개천에서 용난다'는 말은 이제 옛 말이 돼 버렸다.

아랫목이 따뜻해지면 윗목도 따스해질 것이라는 믿음은 갈수록 약해지고 있다. 이렇다 보니 이해관계가 맞물린 집단끼리의 갈등과 반목은 갈수록 격렬해진다. 나라가 쪼개질 지경이다.

공자는 불환과이환불균(不患寡而患不均) 불환빈이환불안(不患貧而患不安)이라고 말했다. 부족한 것을 걱정하지 말고 고르지 않은 것을 걱정하며, 가난한 것을 걱정하지 말고 편안하지 않음을 더 걱정하라는 뜻이다. 잘사는 것 못지않게 더불어 잘살며, 나아가 편안하게 잘사는 게 더욱 중요하다는 얘기다.

'노자 도덕경'에도 안거낙업(安居樂業) 말이 나온다. 자신의 현재의 삶에 만족하면서 즐거운 마음으로 일하는 것을 비유하는 고사성어다.

임진년 올 해는 대통령을 새로 뽑는 해다. 대내외의 어려움을 극복하고, 사회 구성원 간의 조화와 화합을 중요시하면서 국민 모두가 자신의 삶에 만족하며 즐거운 마음으로 일 할 수 있게 해주는 지도자가 나왔으면 한다.

/최재호 경제부 차장 lion@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo

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

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
편 집 부 2200-649 여론매체부 2200-621
정 경 부 2200-612 체 육 팀 2200-697
〈대표 FAX 222-4918〉 사 진 부 2200-693
사 회 부 2200-616 조 사 부 2200-571
〈대표 FAX 222-4267〉 전 산 팀 2200-685

경영지원국 2200-515 문화홍보국 2200-541
〈F A X 222-8005〉 〈F A X 222-0195〉
광고마케팅국 227-9600 독자서비스국 2200-551
〈F A X 227-9500〉 〈F A X 227-9500〉
디 자 인 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331
기획사업국 2200-555 〈F A X 02-773-9335〉

※구독료 월정 10,000원 1부 500원

본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다