

오피니언

다산포럼

정지창



오후 한나절 우리가 걸을 노정(路程)은 전라북도 완주군 이서면의 이서초등학교에서 김제시 금구면 사무소까지 8.57km, 20여리 길이다. 임계정의 처남 황천왕동이처럼 걸음이 날랜 장정이라면 한식경(밥 한끼 먹은 시간, 약 30분)이면 족하고, 격정이와 함께 팔도 유람을 나선 갖바치 노스님의 걸음으로도 한 시진(2시간)이면 당도할 지척간이다.

해군기지를 세우는 것을 반대하며 '평화의 감수성을 키우는' 한국작가회의의 '글밭글밭 평화 릴레이'에는 제격이 아닐까.

"아마, 요즘 젊은 것들 시는 왜 그리 어렵나요? 당최 무슨 소린지 알아먹지를 못하겠당개. 이시영 선배를 만난 자리에서 젊은 시인들의 시는 70%가 이해가 안 된

1번 국도를 걷다

다고 했더니, 자기는 90%가 이해가 안 된다지 뭐요. 그러니 얼마 전에 어떤 후배가 하는 말이 내 시가 너무 어려워 이해가 안 된대요, 글씨." 뒷전에서 들리는 여성들의 맛깔스런 전라도 사투리와 까르르하는 웃음소리가 귀를 간질인다.

말뚝이 된 극작가이자 연출가인 권병창 교수에게 아는 이들의 안부를 묻다가, 예전에 전주의 한 소극장에서 겪은 김남주 시인의 연행 사건으로 화제가 되어왔다. 신학철 화백의 '모내기'를 둘러싼 국가보안법 재판을 풍자한 연극 '남자는 위, 여자는 아래'(안중관 작)의 공연 도중 갑자기

변압기가 터져 정전이 되는 난감한 상황이 벌어졌다.

즉흥적으로 객석에 있던 김남주 시인을 무대로 불러내 촛불을 켜놓고 국가보안법의 폭력성에 관한 경험담을 듣게 되었는데, 한 시간쯤 지나서 전기가 들어와 공연은 무사히 마칠 수 있었다.

그런데 그 순간 갑자기 들이닥친 기관원 두 명이 관객들의 거센 항의와 저항에도 불구하고 바로 우리 눈앞에서 김남주 시인의 팔장을 꺼고 낚아채 가는 것이 아닌가. 관객들은 김 시인의 겁먹은 표정과 사색이 된 얼굴을 목격하면서 일종의 공황상태에 빠졌었다. 그런데 알고 보니 이

것은 극단의 배우들이 꾸민 장난이었다.

"그게 아마 1991년 초가 아니가요?" "아니, 90년 12월입니다. 당시 제가 극단 대표였고, 소극장 개관 기념공연이었기 때문에 지금도 정확하게 기억하고 있습니다." "아, 그렇군요. 어쨌든 그 친구들 장난이 좀 지나쳤어요." "마침 제가 자리를 비운 사이에 그런 일이 벌어졌지요. 배우 한 명은 관객한테 심하게 얻어맞기도 했는데, 나중에 그 친구들 제가 호되게 야단을 쳤습니다."

그러면서 우리는 전주 공연이 있은 지 4년 후에 작고한 김남주가 걸음으로는 감칠

같은 투사였지만 속은 여리고 어수룩한 시인이었다고 회상했다. 그리고 오랜 수배생활 끝에 '모란꽃' 같은 명작을 남기고 아깝게 먼저 간 광주의 극작가 겸 연출가 박효선과 고문 후유증으로 고생하고 계신 '녹두장군'의 송기숙 선생 얘기를 하다 보니 어느새 금구면 사무소에 당도했다.

우리는 면(面)사무소 앞에서 구호를 외치고 사진을 찍은 다음, 바로 앞에 있는 '면(麵)사무소'(실제 간관에 적힌 음식점 이름이다)로 들어가 막걸리와 칼국수점 출출한 배를 채웠다. 자리를 마련해준 지방의회 의장님의 말을 들어보니 술한 잔이 툭러 사들팔달인 이곳 김제시는 오히려 돈이 빠져나가고 인구가 줄었다고 한다. 이제는 주민들도 고속도로와 고가도로가 번영을 가져오기는커녕 만경들의 지평선을 어지럽히는 시각적 폭력임을 몸으로 터득하고 있다는 것이다.

그렇다면 강정마을의 해군기지 건설이 아름다운 제주도의 생태환경과 마을공동체를 파괴하고, 나아가 농박의 평화 균형을 깨뜨리는 폭력임을 모두가 뼈저리게 느낄 날도 멀지 않겠지, 하고 나는 생각했다. 사람들의 생각도 평화순례단의 달팽이걸음처럼 느릿느릿하지만 끊임없이 변하는 것이 세상 이치니까.

평화순례단은 오는 20일 강정마을에도 착할 예정이다. <영남대 독문과 교수>

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

시설

민주통합당 전대에서 탈호남이 주는 과제

민주통합당의 15일 전당대회는 친노(친 노무현) 세력의 부활과 뚜렷한 세대교체, 여성의 약진과 진보성향 강화로 특징 지워진다. 여기에 호남세의 퇴조도 뚜렷했다.

호남권을 대표하는 박지원 최고위원은 당초 대표직을 노렸으나 겨우 4위에 그쳤고, 전북 출신 이강래 후보는 8위로 탈락했다. 두 후보는 경선 과정에서 '탈(脫)호남을 강조하면 무(無)호남 상태가 될 수 있다'며 호남 정치세력의 명맥을 갈구했지만 현실은 냉담했다.

민주당과 시민통합당, 한국노총이 결합한 첫 지도부 선거에서 과거의 호남 기록권을 사실상 배제된 것이다. 엄연한 민주당의 텃밭인 호남이 지도부에서 탈호남으로 추락한 것은 여러 요인이 있을 수 있다.

무엇보다 지역정치권이 오랜 기간 무능력과 무기력으로 일관해 왔다는 점이다. 호남은 DJ(김대중 전 대통령)에 대한 무한한 사랑으로 대통령으로 키워냈

고, '경상도 사나이' 노무현을 대통령으로 만들어낸 한국정치사의 큰 축이다.

그럼에도 DJ 등극 이후 이렇다할 전국적인 인물을 키워내지 못한 게 사실이다. 김두관 경남지사, 안희정 충남지사, 이광재 전 강원지사가 전국적인 인물로 성장하고, 향후 대권주자로 언급되는 것과는 그야말로 대조적이다.

이는 그동안 지역정치권이 안주에 급급하고, 기록권에 연연한 탓이다. 신년 초 후보가 광주·전남지역 유권자들을 대상으로 한 설문조사에서 응답자의 절반(49.9%)이 '현역의원을 지지하지 않겠다'는 답변도 이런 이유에서다.

정치든 삶이 움직이는 생물이자라고 했다. 이제라도 지역정치권은 큰 인물을 키워내는 데 주저함이 없어야 한다. 참신하고, 유능한 신진인사들을 대거 발굴해 '제2의 DJ, 노무현'으로 키워 나가야 한다. 이명박 정권에서와 같은 그 지긋지긋한 호남 소외와 홀대를 두고두고 당하지 않으려면 말이다.

16년간 농민 등친 '비료 담합' 엄벌해야

공정거래위원회는 농협중앙회와 영업초생산협동조합중앙회의 비료구매 입찰에서 담합을 벌인 남해화학 등 13개 화학비료 업체를 적법해 시정명령과 함께 828억여 원의 과징금을 부과했다. 이들 업체는 1995년~2010년 입찰에서 낙찰받은 회사와 입찰가격을 담합해 농협과 영업초조합이 정한 최고가의 99%에 맞춰 낙찰을 받아 미리 잔 대로 물량을 나눠, 비싼 값에 판매해온 것이다.

이는 농민들이 저렴한 값에 비료를 공급받아 영농비를 줄일 수 있는 기회를 가로챈 부도덕한 경제범죄다. 2010년 6월 담합없이 실시된 경쟁입찰 결과 비료가격은 전년도보다 21%, 1천22억 원이 낮아졌다. 이를 기준으로 추산하면 비비료회사들이 그동안 담합으로 농민에게서 등친 금액은 무려 1조6천억 원에 이른다고 하니 농민 입장에서 보면 이런 불통터질 일이 어디 있겠는가.

이번에 적발된 13개 비료회사는 농작물 재배에 사용되는 기초비료 8개 품목

을 100% 장악하고 있다. 이들이 미리 짜버렸으니 농민들은 꼼짝없이 당할 수밖에 없는 노릇이다. 더구나 남해화학은 시장의 42.2%를 점유하고 있다. 그런데 이 업체의 주식 56%는 농협중앙회가 가지고 있다.

문제는 본사인 농협이 계열사의 담합 사실을 전사할 생각이 없는 점이다. 한 두 해도 아니고 무려 16년 동안이나 말이다. 몰랐다면 조합원의 이익을 위한다는 농협의 명분을 무색하게 하는 것이고, 알고도 방치했다면 조합원을 속이고 계열사의 이익만을 챙긴 불법적인 행위다. 농협은 이 점에 대해 분명히 해명해야 한다.

담합이 다반사로 이뤄지는 것은 처벌이 너무 약하기 때문이라고 할 수 있다. 이번의 경우에도 농민 피해 규모에 비해 과징금은 고작 5%에 불과하다. 차체에 담합에 따른 과징금을 대폭 상향하고, 형사처벌도 병행하는 등 대대적인 손질을 해야 할 것이다.

법조칼럼



강성두

올해는 국회의원선거 및 대통령선거가 있어 정치적인 문제가 혼란 정점이 될듯하고 계속적인 경기불황으로 인한 경제문제도 여전히 관한심이 될 듯하다. 하지만 지금 시민들에게, 아니 자식이 있는 부모에게 가장 부각되고 있는 문제는 학교폭력일 것이다.

최근 이 지역을 비롯한 몇몇 지역에서 학교폭력에 시달리던 학생들이 자살이라는 극단적인 선택을 하면서 학교폭력은 더 이상 간과할 수 없는 중차대한 문제가 되고 있다. 필자 역시 아이를 학교에 보내는 학부모 입장에서 학교폭력은 다른 어떤 문제보다 관심을 두는 사안이고 한편으론 남의 일이 아

학교폭력의 진정한 해법을 찾자

나라는 생각에 많은 걱정이 된다. 실제로 학교폭력에 피해를 입은 부모들로부터 법적 자문이 많이 들어오고 상담과정에 피상적으로 듣는 것보다는 훨씬 더 심각한 문제라는 점에 대해서도 공감하고 있다.

우선 피해 학생이나 그 부모의 입장을 생각하면 피해자로서 느끼는 분노나 좌절은 상상이상이다. 옛말에 아이들은 싸우면서 크는 것이고 저 역시 그렇게 친구들과 다투면서 때론 때리기도 또 맞기도하면서 자랐다.

하지만 지금 교육현장에서 벌어지는 학교폭력은 아이들의 사소한 힘겨루기가 아니라 조직적으로 악한 아이를 찍어놓고 소위 왕따라는 것을 시키면서 지속적인 가해행위를 함은 물론 그러한 행위에 대해서 죄의식도 없고 폭력의 구조가 단계적, 순차적으로 행하여진다는 것이 그 심각함이 있다. 정부에서는 최근 학교폭력문제가 심각해지자 학교폭력 전담 경찰관을 최소 1명 이상 두기로 하는 등의 사후대책에 부심하고 있지만 이것이 본질적인 해결책이 될 수 없다는 점은

모두 느끼고 있을 것이다.

필자도 모교의 학교폭력대책위원회의 위원으로 수년간 활동하면서 몇몇 사안을 직접 다뤄지만 이 역시 사후 대책일 뿐 근본적인 해결책이 될 수 없다. 지금의 대책을 보면 주로 가해학생을 어떻게 엄벌하여 다시는 폭력행위를 반복하지 못하게 하자는 일시적인 방편에 치우쳐 있는 듯한 인상을 준다. 하지만 지금 학교폭력의 양상을 보면 자기가보다 약한 학생들을 괴롭히는 가해학생 역시 자신보다 더 강한 학생들에게는 피해자가 되고 있는 구조임을 볼 때 이러한 처벌 위주의 대책은 근본적인 해결책이 절대 될 수 없을 것이다.

특히 학교폭력에서 가해학생들의 연령 또한 중학생 이하 심지어는 형사책임은 지지 않는 어린 학생들까지 내려가고 있는 추세에 비추어보면 폭력에 대응하는 처벌은 일정한 한계를 지닐 수밖에 없다. 결국 학교폭력문제는 법에 따른 대책도 강구되어야 하겠지만 그보다는 사회 전반의 의식변화를 수반하지 않고서는 해결될 수 없다는 것이

다. 아직 자신들의 자아관도 제대로 갖추지 못하고 배우고 있는 과정의 학생들이 한순간의 잘못된 생각으로 학교폭력에 가담했다고 해서 이들을 사회에서 영원히 격리할 수도 없으며 그러한 방법은 사회 전체로 볼 때 손실임이 분명하기 때문이다. 직업이 변호사인 필자가 생각하기에 도법에 의한 문제 해결은 최종적인 방법이지 근본적인 방법은 아니다.

학교폭력문제는 가해학생들의 문제가 아니라 기성세대들 모두의 책임이라는 자세로 접근해야하고 결국 피해학생들은 물론 가해학생들 역시 일부분에 있어서는 피해자라는 인식구조하에서 그들을 제대로 교육하고 바로 잡아 줄 수 있는 사회시스템에서 해결될 수 있는 문제인 것이다. 자녀의 건강을 위해 태권도와 같은 격투기를 시키는 것이 아니라 힘이 약해서 학교폭력을 당하지 않을까 하는 염려에서 이런 도장을 찾는 것처럼 서글픈 현실이 반복돼서는 안 될 것이다.

필자의 딸이 비특학교 2학년이 된다. 앞으로 몇 년 후에 우리 아이를 통해 우리들은 같은 반 친구들이 서로 도와줘서 누구도 괴롭히지 않고 함께 잘 지낸다는 어찌 보면 너무 당연한 얘기를 듣고 싶은 소망이다. <변호사>

기고



강성문

한나라당 비대위에서 '고속철도 민간개방 정책수정'을 밝힌 다음날, 국토해양부는 2015년부터 운행될 KTX 수서~목포 구간과 수서~부산 구간의 사업자 선정을 위해, 지난 12일 민간기업에 대상으로 설명회를 개최했다. 14일 청와대 합동워크숍에서는 대통령까지 나서면서 정부의 강경입장을 확고히 했다.

하지만, 16일 오전 서울 종로구 청운동사무소 앞에서 경제정의실천시민연합(경실련) 회원들이 기자회견을 열고 "KTX 민영화는 기업에 특혜를 주고, 공공성을 훼손시킨다"며 KTX 민영화 종단을 촉구했다. 철도 주무부서인 국토해양부가 산하공기

국토부의 'KTX 민영화' 중단해야

업인 코레일의 비효율을 문제삼는 것은 그리 좋아보이지 않는다. 이 땅에 기차가 운행된 이후 113년 동안 철도의 효율을 거론할 만큼 철도에 대한 투자가 꾸준했는지 묻고 싶다. 지금의 철도노선은 경부고속철도와 일부 노선을 제외하고 일제시대에 건설된 기본노선에서 크게 벗어나질 못했다. 도로 중심의 교통정책 때문이었다. 그러다가 KTX운행 이후 세계적으로 철도의 가치가 재조명되면서 정부도 88조를 투자할 계획을 세웠다. 2005년 철도청에서 철도공사로 전환한 이후 기획재정부로부터 여러 통제를 받으며 경영효율을 높여왔다. 기획재정부의 통제 외에도 유가상승과 소비자들이 상승 등 요인인상압력요인에도 불구하고 정부의 가이드라인을 훨씬 밑도는 가격을 5년 동안 유지하며 공공요금 안정이라는 정부정책에 부응해 왔다. 민간이라면 가이드라인에 근접하는 요금을 벌세 인상하고도 남았을 것이다.

코레일은 교통연구원의 어이없는 수요예측으로 정부의 막대한 보조금 낭비를 초래했던 인천공항철도를 인수·운영함으로써 정부 보조금을 7조원 가량 절감하며 이용객을 37% 넘게 올렸다. 그만큼 철도는 효율적이며 철도운영역량 또한 충분함을 반증하는 결과 아닐까? 세계적으로도 인정받고 있는 KTX의 효율성과 우수성을 민간에 맡겨 논란을 일으키기보다는 편의성과 시간경쟁에서 국내항공사를 앞서고 있는 코레일의 KTX 운영능력을 신진구간에도 적용함으로써 그 수익으로 철도경영개선을 완성한다면 이보다 나은 효율과 경영개선이 또 있을까!

국토부와 사기업의 차이점은 공기업은 공익성을 사기업은 이윤추구를 극대화한다는 점이다. 민간기업은 이윤을 극대화하기 위해 비용을 줄이고자 작은 인원과 저임금을 운영함에 따라 노동강도는 높아지고 비정규직을 양산하는 부작용을 초래할 수밖에 없다. 게다가 안전은 위협받을 것이고 과다

한 업무로 인한 서비스의 질 또한 저하될 것은 뻔하다. 일반철도를 운영하는 코레일은 KTX수익감소로 경영부실이 초래되어 국민 부담은 오히려 가중될 것이다. 충분히 효율적으로 KTX를 운영하는 코레일을 배제하고 경쟁의 미명 아래 경험 없는 민간업체를 끌어들이는 도박의 대가 치고는 너무 가혹하다.

고속철도 민간개방은 운영체제의 이원화를 뜻한다. 이는 운영자 간에 정보교환의 오류발생 가능성이 커져 사고 개연성이 높아질 뿐 아니라, 철도사고 등에 대처할 때에도 즉각적인 대응이 늦어진다. 요즘 KTX의 잦은 고장으로 국민의 불안감이 높다. 코레일 직원의 실수도 있었지만 일련한 고속철도제작기술력과 철도건설과 운영의 분리다 그 원인이 있다고 철도전문가들은 지적한다. 운영체제의 비효율보다도 고속철도 제작기술의 독점에 따른 폐해와 철도건설과 운영의 이원화에 따른 비효율을 따지면서 철도 산업 전반에 대해 전면 재검토하는 기회로 삼았으면 한다. 그것이 철도중심교통정책으로 전환하기 위한 첫단추라 생각한다. <숭원대학교 철도운수경영학과 교수>

공모전 대행 브로커들 인터넷 활개 가만 놔두나

신문을 보니 2012년 대기업은 물론이려니와 중소기업들도 채용인력이 그다지 많지는 않다고 한다. 이런 우울한 뉴스 속에 대학생들은 대학생들 대로, 일반인은 일반인들 대로 공모전이라는 것에 관심이 아주 크다.

그 이유는 대기업이나 이름 없는 공기업, 혹은 공공기관의 공모전에 입상할 경우 취업에도 도움이 되고 본인의 커리어 관리에

도 큰 도움이 되기 때문이다. 솔직히 이런 공모전에 입상해서 받는 상금도 일종의 텀이라던 덩이니 일거양득인 셈이다.

그런데 꽃이 있으면 벌과 나비가 꼬이듯, 이런 공모전에도 불량 사례가 꼭 끼어든다. 즉 그것은 공모전을 준비하는 사람들에게 다가 공모전 출품작을 대신 만들어 주는 전문 브로커들이 있다는 점이다.

요즘 기업이나 공공기관에서 시행하는 각종 공모전은 논문을 비롯한 미술, 과학분야, 디자인분야 등 아주 다양한데 브로커들은 이런 공모전에 크게 기대를 거는 사람들을 주로 타깃으로 한다. 순수한 연구 차원이기보다는 공모전을 취업 성공의 보증수표인 양 여기는 풍토 때문에 이런 부작용이 생기는 것이다.

이런 공모전 열풍을 노리는 전문 대행업체(혹은 브로커)들은 인터넷에 버젓이 "공모전 준비 대행" 혹은 "공모전 준비 대행 용역"이라는 식으로 광고까지 띄워 놓고 영업을 하는 실정이다.

대학가에 전문 업체의 선전 광고지가 붙어있는 경우도 많다. 업체에서는 작품을 아예 통째로 해준다거나 인터넷에는 "작품을 완전히 만들어 주는데 얼마면 되느냐?"라고 묻는 글도 많다. 이는 한마디로 남의 아이디어를 돈 주고 사서 자기 것인 양 속이는 행위가 아닐 수 없다.

공모전은 자신의 적성과 목표에 맞는 것을 선택해 경쟁당당한 태도로 임해야 옳다. 남의 힘을 빌려서 공모전에 입사했다면 그것은 다른 형태의 표절 아닐까?

▲김용권·광주시 북구 문흥동

無等鼓

지금으로부터 100년 전인 지난 1912년 4월 14일, 영국에서 미국 뉴욕으로 건너 향해 중이던 영국의 호화여객선 타이타닉호는 빙산과 충돌한 후 이틀날 새벽 침몰했다.

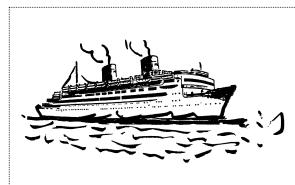
당시 타이타닉호에는 모두 2224명의 승객이 타고 있었다. 침몰로 인한 사망자는 승무원을 포함해 1515명이나 됐다. 타이타닉호는 침몰한 지 1시간 20분 후 '카파시아호'가 사고지점에 도착해 생존

해 있는 승객들을 구조할 수 있었다. 승무원들과 함께 승객 구조작업에 매달리던 타이타닉호의 선장 에드워드 스미스는 침몰하는 배와 운명을 함께 했다.

우연이었을까? 타이타닉호 사고 후 꼭 100년이 흐른 지난 13일(현지시간), 승객과 선원 4229명을 태운 이탈리아 호화유람선 코스타 콩코르디아호가 지중해에서 전복되는 사고가 발생했다.

출발 3시간 만에 뒤집힌 유람선에는 승객 3216명과 선원 1013명이 타고 있었다. 100년 전보다 훨씬 발달한 통신의

타이타닉



사고 선박의 선장 프란체스코 세티노와 선원들이 책임을 다하지 못한 정황이 드러나고 있다. 사고 후 승객들이 모두 피하지 못한 상황에서 배를 포기하고 먼저 대피했다는 혐의를 경찰의 조사를 받고 있는 것

이다. 구조된 승객들은 "손님이 많이 남아있었는데도 승무원 복장을 한 사람들이 구명보트를 타고 떠나는 것을 목격했다"고 진술했다.

두 유람선 사고에 견주어 우리 사회 리더들은 과연 어느 선장과 닮았는지 꼼꼼히 헤아려볼 일이다. <박지경 사회부장 unipark@kwangju.co.kr>

Table with 2 columns: 光 州 日 報 and The Kwangju Ilbo. Includes contact info, subscription rates, and address.