한국지방신문협회 공동 칼럼

光日春秋

길로 소통하다

천 득 염
전남대 건축학부 교수

인류가 지구상에 나타난 이래 참으로 많은 길들이 자연스럽게 만들어졌다. 모든 길은 로마로 통한다는 말이 있다. 이는 당시 로마가 세계 최강국이었기 때문에 모든 인적 물적자원이 중심인 로마에 있고, 이들이 서로 지역을 달리하여 쉽게 통한다는 의미이다.

사실 로마의 길은 원래 군사적이고 상업적 목적으로 만들어졌다. 제국 로마를 통치하는 방법은 법과 군사력에 의한 엄격한 규율이었다. 따라서 제국의 이해와 권위에 반하는 경우 신속하게 군사를 이동시켜 이를 굴복시키는 것은 석재로 잘 포장된 도로였기에 가능했다.

이 길이 결국 상업을 위한 길이 되고 사람들이 많이 소통되자 자연스럽게 로마식 문화를 전파하는 계기가 된 것이다. 로마식 도로는 가까이에 있는 그리스는 말할 필요 없이 프랑스와 독일, 스페인까지도 이어졌다.

흔히 비단길이라고 부르는 실크로드는 고대에 비단무역을 계기로 하여 중국과 서역 각국을 이어준 육해교통로를 말한다. 총 길이 6400㎞에 이르는 이 길은 중국 중원지방에서 시작하여 하서회랑을 가로질러 타클라마칸 사막의 남북변을 따라 파미르고원, 중앙아시아초원, 이란고원을 지나 지중해 동안과 북안에 이른다. 말이 실크로드이지 목숨을 건 머나먼 행로였다.

이 길은 처음에는 전쟁을 위한 길이고, 문물을 거래하는 길이며, 종교적으로는 포교의 길이 되었다. 실크로드가 처음으로 열린 것은 前漢(기원전 206-기원후 25) 때이다. 한 무제는 서아시아로 통하는 교통로를 확보하기 위하여 장건을 중앙아시아에 파견했는데 이를 계기로 중앙아시아 및 지중해의 동편에 이르는 서방 각지와 문물이 왕래하게 된 것이다.

이러한 사절과 민간인의 왕래는 문물과 문화의 교류를 촉진시켰고 구법승들이 경전을 구하러 실크로드를 따라 인도로 들어갔으며 많은 인도승려들이 경전을 가지고 중국에 들어오기도 하였다.

기독교가 번성하였던 중세 이래 유럽인들은 크고 작은 많은 순례지들을 돌아다녔다. 그들에게 성지순례는 살아있을 때나 죽고 나서 속죄를 위한 중요 수단이 되었다. 어디로 순례를 다녀왔는가에 따라 등급이 매겨졌는데 예루살렘이 최고의 등급이고 로마와 산티아고 데 콤포스텔라는 그 다음 등급이었다.

특히 북부 유럽사람들에게 가장 인기있는 순례지는 산티아고 데 콤포스텔라였고, 1000년이 넘는 세월 동안 스페인 북부의 모든 길은 이곳으로 이어졌다. 오늘날에도 수많은 사람들이 750㎞에 달하는 여정을 도보순례를 하고 있다. 장대한 산악지대와 고풍스런 마을들, 숲으로 뒤덮인 길을 걸어 성지에 도달하는 영적 희열은 대단하다.

우리에겐 어떤 길이 있었을까? 요즘 경주에서는 문화엑스포의 일환으로 경주와 이스탄불을 잇는 새로운 실크로드를 개척하고 있다. 중국 서안에서 출발하는 실크로드가 아닌 경주에서 시작점을 잇는 실크로드이다.

8세기의 신라승려 혜초는 요즘의 인도인 천축을 다녀와서 왕오천축국전이라는 기행문을 썼다. 파미르고원을 넘고 타클라마칸 사막을 건너 40여 개국을 돌아보고 기록한 것이다. 경주에는 서역인의 모습을 하는 석상(石像)이 있고 신라시대에는 서역의 물건을 더 이상 사용하지 못하게 하기도 하였다.

한반도 서측의 해안에 형성된 고대 해양로는 중국과 한국, 그리고 일본을 잇는 길은 가장 활발한 문물의 교통로였다. 고대에는 육지에 가까운 해안을 따라 항해하여 중국에서 한국에까지 약 2주 정도 걸렸다 한다. 항해술이 발달하면서 조류와 풍향에 따라 2, 3일 이내에 도달하기도 하였다. 신안 해저에서 발견된 배에서 수많은 송대 도자기가 실려 있어서 많은 상선이 드나들었음을 쉽게 알 수 있다. 이처럼 길은 여기저기 생기게 마련이다.

조선시대 각지에서 과거시험을 보러 서울로 가는 선비는 얼마나 걸렸을까? 걸어서 열심히 가노라면 약 2주면 족하지 않았을까? 목포와 신의주를 연결하는 국도 1번길은 이제 추억의 길이 되었다. 새로운 고속도로가 개설되었으니 그 역할을 내준 셈이다. 서울에서 기차를 타고, 북한을 지나고 러시아를 거쳐 유럽까지 여행을 하고 싶다. 언젠가는 통할 길이다.

요즘 사회의 여러 현상이 모두 막혀 있으니 참으로 답답하다. 막힘은 단절이요, 이어져 뚫림은 소통인데 어찌 모두 닫고 살려 하는지 모르겠다. 인간은 사회적 동물이기 때문에 홀로 있지 않고 남과 연계속에서 소통하면서 살 수밖에 없다. 가치가 서로 이어져야 더 높은 가치를 낳는 것이다.

정치는 대화가 중지되었고, 경제는 선순환이 되지 않아 계층 간에 갈등이 심하니 국민의 삶이 갈수록 어렵다. 국민들의 얼굴이 근엄하고 웃음이 적은 것도 소통이 잘되지 않음일 것이다. 소통으로 길을 열 지도자는 없는 것일까?

의료칼럼

방어운전과 방어진료

김 윤 신
조선대 의대 법의학교실 교수

직업상 수많은 죽음을 경험한 필자이지만 그중에서도 교통사고, 특히 보행자 사고는 그야말로 눈뜨고 보기 힘들 정도로 처참해 이러한 죽음은 단지 개인의 죽음에만 그치지 않고 은연중에 인간생명의 존엄성에 대한 우리의 의식마저도 좀먹고 있다고 느껴왔다.

교통사고를 줄이기 위한 다양한 노력이 제시됐고, 요즘 광주시에서 벌이고 있는 주간 전조등 켜기 생활화 운동도 방어운전의 일종이다. 대낮일지라도 전조등을 켜면 상대방 운전자의 주목을 유도해 사고를 예방할 수 있기 때문이다. 즉, 방어운전이란 사고의 발생 가능성을 예견해 운전함으로써 어떤 돌발 상황이나 조건에 대해서도 미리 대비하는 것이라 하겠다.

그러나 방어진료는 어떤가? 사전적 의미를 보니, 의료사고의 위험을 줄이기 위해 꼭 필요하지 않은데도 시행하는 치료나 진료라고 나온다. 의외의 설명이 아닐 수 없다. 방어운전의 경우처럼, 원치 않는 사고의 발생 가능성을 예견해 진료함으로써 어떤 돌발 상황이나 조건에서도 나쁜 결과의 발생을 미리 대비하는 것이라 할 수 있지 않을까.

요즘 의료현장의 상황은 녹록지 않다. 의료인은 항상 최선을 다했다고 하지만 환자 가족의 입장에서는 발생한 결과를 그대로 수용하기가 힘들다. 건강과 생명에 관한 문제이기에 항상 최상의 결과를 원하기 때문이다. 이런 기대치의 차이가 늘 갈등을 만들어내고, 그 갈등은 그대로 분쟁으로 이어지게 마련이다.

수년 전의 교통사고로 사지마비에 빠진 환자가 있었다. 엉치뼈 근방에 커다란 욕창이 발생해 있었고, 온갖 방법으로 치유를 시도했지만 이미 상황은 악화의 길로 들어섰는지 욕창은 자꾸만 그 범위를 넓혀가고 있었다. 보다 못한 주치의는 위험부담을 무릅쓰고라도 대수술이 필요하다고 판단해 큰 병원에 수술을 의뢰했으나, 대학병원에서는 환자의 전신상태에 비추어 수술이 가능하지 않다며 환자를 돌려보냈다.

사지마비상태로 수년을 버텨왔으니 가족은 물론 의료진도 지칠 대로 지쳐 있었지만, 역으로 그 긴 시간을 버텨온 데에는 가족들의 애타는 바람과 의료진의 헌신적인 진료가 있었기에 가능했을 것이다. 선택의 기로에 섰다. 위험을 감수하고 욕창을 도려내는 수술을 감행할 것인가, 하루하루 다가오는 죽음의 그림자를 그냥 기다릴 것인가. 주치의는 수술을 선택했다. 성공한다면 몇 개월이라도 더 삶을 연장할 수 있겠지만 결과가 두려워서 포기한다면 얼마 못 가서 사망을 맞을 수밖에 없다고 판단했던 것이다.

환자는 수술대 올랐고, 결과는 살아서 수술대를 내려오지 못했다. 유족의 불만 제기로 사건은 의료분쟁화했고 사인규명이 필요해졌다. 부검 결과, 전신 장기에 만성적인 염증이 보였고, 장기들이 이미 다양한 손상을 입고 있는 상태라서 수술을 견디지 못한 것으로 보였다.

수술의 가능성에 대한 의학적 판단은 결코 쉽지 않다. 의학적 판단의 수준은 대학병원이 더 높았을지 몰라도, 적어도 환자의 쾌유를 바라는 애정 어린 마음은 규모는 작지만 수년 동안이나 환자를 돌보아 왔던 그 병원이 더 컸던 것으로 생각된다. 다만 방어진료의 관점에서 주치의는 종교인 등 사회복지팀이 동참한 가운데 가족에게 수술의 위험성과 불가피성을 설명하고 모두의 동의를 받을 필요가 있었다. 그래야만 결과에 대한 책임 부담을 덜 수 있었을 것이다. 방어진료의 개념에 대한 사회적 합의가 필요하다. 그래서 의료인에게 더 많은 방어진료를 요청해야 하고, 아울러 그들을 방어(?)하기 위한 보험제도의 정착도 시급하다.

기고

평양의 태극기 감격, 광주 U대회 단일팀으로 이어지길

김 용 철
한국실업역도연맹 전무이사·보성군청 역도팀 감독

남북분단 이후 처음으로 북한 평양에서 태극기가 게양되고 애국가 선율이 울려퍼졌다.

김우식(19·수원시청)과 이영균(19·고양시청)이 지난 14일 평양 정주영 체육관에서 열린 2013 아시안컵 및 아시아클럽 역도선수권대회 주니어 남자 85㎏급 경기에서 나란히 금메달과 은메달을 획득하자 2개의 태극기가 올라가며 녹음된 애국가가 연주된 것이다. 이때 5000여명 이상의 북한 관중들이 자리에서 일어나 경의를 표하는 모습을 보고 있노라니 너무 감격스러워 눈물이 절로 흘러내렸다. 이후 한국 선수단은 6차례의 애국가를 평양의 하늘에 울려 퍼지게 했다.

한국 역도선수단은 지난 12~17일 열린 대회에서 금메달 18개, 은메달 24개, 동메달 30개 총 72개의 메달을 획득했다.

6개월전 평양에서 열리는 대회에 참가해 달라는 북한 측의 공문을 받은 후 실무를 맡아 진행하는 동안 '갈 수 있을까' 반신반의 했다.

왜냐하면 남북관계가 원활할 때는 '가겠구나' 싶었는데, 개성공단 폐쇄 문제로 경색됐을 때는 '못 가겠구나' 하는 생각이 들었기 때문이다. 하지만 일단 간다는 전제 아래 일을 추진했다.

1차 엔트리 마감일인 6월 15일 1차 명단을 아시아역도연맹에 접수했고, 7월 15일까지 최종 엔트리 마감시간이 주어졌다. 이 기간 동안 참가 인원을 확정하고, 통일부의 방북허가도 받아야 하는 등 많은 일들이 산적해 있었다.

대한역도연맹은 추진위원회를 만들고 원활한 진행을 위해 10여 차례의 회의를 열었다. 전국 27개 실업팀 가운데 많은 팀이 참가신청을 했는데 남북관계가 경색되며 일부 팀은 나중에 철회하기도 했다.

8월 말께 여권 44매를 가방에 담고 혼자서 북경행 비행기에 올랐다. 우리나라에 북한대사관이 없어서 북경에 있는 북한대사관으로 비자를 신청하러가는 길이었다. 당초 생각과 달리 의외로 북한 대사관은 신속하게 비자발급을 처리해줬고, 평양행 고려항공 발권 역시 별 어려움 없이 마쳐 3박4일만에 44명의 비자와 비행기 티켓을 가지고 돌아올 수 있었다.

평양 순안공항에 도착했을 때도 대형 태극기 5장과 손태극기 41개, 플래카드만 확인하고 선수단은 별다른 검색 없이 공항을 빠져나올 수 있었다.

특히 대회 첫날 사회자가 대표팀을 '남조선'으로 소개해 이를 시정해달라고 요청하니 바로 '대한민국'으로 바꿨고, 다른 참가국들의 국기와 태극기의 크기를 똑같이 다시 맞출 정도로 북한 측은 대회를 준비하고 진행하는 과정에서 과거와 달리 개방적이고 유연한 태도를 보였다.

북한은 경량급 역도의 강국이다. 지난해 런던 올림픽에서 3개의 금메달을 획득했고, 이번 대회에서도 북한 역도선수 엄윤철(22)이 남자 56㎏급 경기 용상 종목에서 세계 신기록을 수립했다. 이는 중국을 뛰어 넘을 정도의 놀라운 변화고 발전이다. 북한 역도가 이렇게도 큰 성장을 했다 말인가?

모든 체급에서 3~4명의 선수가 출전해서 상위권에 들었다. 더욱 놀라운 건 신·구간의 선수 기록 차가 크지 않다는 것이다. 우리로서는 부러울 따름이다. 우리나라가 이제는 배우는 입장으로 바뀐 것이다.

그래도 중량급은 우리가 아직 우위에 있다. 그래서 내년 인천 아시안게임과 나아가 2015 광주 유니버시아드 등 종합대회에서 남북 단일팀이 이뤄진다면 금메달을 합작하는 보기 좋은 모습을 보일 것으로 기대된다.

이번 대회 참가를 계기로 남북 스포츠교류의 물꼬를 텄다고 생각한다. 앞으로 남북간 스포츠 교류가 활성화돼 남북관계 개선에 도움이 되길 바란다. 9일간의 평양 체류기간동안 우리 선수단이 편하게 시합할 수 있도록 배려해준 북한대회조직위 관계자들에게 다시 한번 감사를 드린다.

증가하는 노인 운전자 교통사고…대책 마련 급하다

급속한 고령화에 따라 노인 운전자가 늘면서 관련 교통사고도 매년 증가해 대책마련이 시급하다. 도로교통공단 등에 따르면 2001년 이후 최근까지 전체 운전면허소지자는 3.2% 늘어난 반면, 65세 이상 노인 운전면허 소지자 수는 14.9%나 급증했다. 노인 운전자가 증가하면서 이들이 유발하는 교통사고율도 2001년 1.4%에서 2011년에는 6.1%로 매년 꾸준한 증가세를 보이고 있다. 전체 교통사고는 점차 줄고 있는 가운데 노인 운전자에 의한 교통사고는 반대로 늘고 있는 추세다.

이처럼 노인 운전자들의 사고가 증가하는 이유는 나이가 들수록 운전에 필수적인 감각과 인지, 운동능력이 쇠퇴하기 때문이라고 한다. 실제 보건복지부의 조사결과 노인 운전자 전체의 21.3%가 '운전에 어려움을 느낀다'고 답했다. 가장 큰 어려움을 겪는 부분은 야간 운전(52.4%)과 시야확보(25.3%)였다. 이런 상황에서 보험연구기관과 학계에서는 초고령화 사회 진입 이전 안전장치 마련을 촉구하고 있지만, 정부는 실효성 있는 대책을 내놓지 못하고 있다.

반면 일본의 경우 고령 운전자에 대한 교육 의무화는 물론 다양한 대책들이 시행되고 있다. 일본에서는 70세 이상 운전자가 면허를 갱신하려면 의무적으로 안전운전과 관련된 강의를 듣고, 75세 이상 운전자는 기억력·판단력 등 인지기능에 관한 검사를 반드시 받아야 한다. 또 만 70세 이상이면 차량에 '네 잎 클로버 마크'를 붙이고, 이 스티커가 붙은 차량을 추월하거나 위협하면 벌금 50만엔과 함께 기본점수 1점이 감점된다.

그러나 국내의 경우 일부 지자체에서 노인 운전자를 표시하는 스티커를 배부할 뿐 정부차원의 대책은 전무하다. 현재 노인 운전자에 대한 면허 갱신 시기를 단축하고 적성검사를 의무화하는 등의 제도적 보완책 외에 별다른 대책은 없다. 노인 운전 차량이라는 것을 다른 운전자에게 알리고, 일반 운전자도 고령 운전자를 배려하는 운전습관이 필요하다. 노인 교통사고 줄이기는 남의 일이 아니다. 경찰과 자치단체에만 맡겨서는 안 된다. 운전자는 물론 사회구성원 모두가 내 부모, 내 가족의 일처럼 나서야 한다.

▲이영재·광주시 동구 학동

社 說

호남정치권 변방 위기, 민주당 정신차려야

한국 현대 정치사에서 핵심적인 역할을 해왔던 호남권의 위상이 급락할 처지에 놓였다. 광주, 전남·북의 인구 감소세가 지속돼 상대적으로 우위를 지켰던 충청권에 추월당한 데 이어 유권자 수에서도 뒤질 것이 확실시돼 지역세가 '영남-충남-호남'으로 재편되기 때문이다.

통계청 조사 결과, 8월 말 현재 호남권 유권자 수는 모두 416만2357명으로 충청권에 비해 고작 922명이 많은 상태다. 3년 전 호남 유권자 수가 충청보다 9만8347명이 많았다는 점을 고려하면 매우 큰 변화다.

충청권은 세종특별자치시가 본격 가동되면서 수도권 분산 효과로 인구가 계속 늘고 있는 추세다. 지난 5월 호남권 인구가 처음으로 충청권에 추월당했고, 충청권에서는 매월 3000명씩 인구가 증가하고 있어 유권자 수 역전은 시간문제다.

차기 대선이 실시되는 2017년엔 충청권 인구가 호남권보다 31만 명가량 더 많아질 것으로 예상돼 정치적 입김이 호남을 능가할 것이라는 예상도 나온다. 이렇게 되면 영남과 더불어 한국 정치 흐름을 주도했던 호남은 변방으로 내몰리는 상황을 피할 수 없게 될지도 모른다.

민주당은 김대중이라는 걸출한 정치인을 배출한 덕분도 있었지만, 선거 때마다 호남 주민과 지역출신 수도권 유권자의 뜨거운 지지를 기반으로 명맥을 유지해온 것 또한 사실이다. 아직도 한국 정치에서 지역기반을 무시할 수 없는 실정에서 충청권에마저 유권자가 뒤진다면 호남의 열세는 불가피해 진다.

이럼에도 민주당이 호남에 대한 특단의 대책을 마련하지 않는다면 군소정당으로 쳐질 수밖에 없다. 민주당이 정치의 주역으로 거듭나기 위해서는 정책적으로 호남에 인구를 늘리는 공공기관 및 기업 유치에 나서야 한다. 또한 새로운 권역 구도 전략을 마련하고, 참신한 정책과 리더십으로 지지도를 끌어 올려야 할 것이다.

중국어선 불법 '지능화' 대비책 시급하다

서·남해안 바다로 밀려드는 무허가 중국어선의 불법조업 수법이 날로 흉포화, 지능화되고 있다. 하지만 우리 측 단속 선박 및 장비는 크게 부족한 상황이어서 사실상 단속이 겉돌고 있다.

해경에 따르면 중국어선은 단속에 저항하기 위해 망치와 손도끼로 무장하고, 배에 철판과 쇠창살을 설치하는 게 예사라고 한다. 여기에 서류를 위조해 눈속임을 하거나 배타적 경제수역(EEZ)을 아슬아슬하게 줄타기하는 등 지능화된 수법까지 동원하고 있다.

특히 지난해 나포 보증금이 7000만원에서 1억5000만 원으로 상향되면서 수십 척의 선단 중 한 척만 단속에 걸리도록 한 뒤 나머지 어선들이 불법조업으로 어획물을 싹쓸이해 단속 보증금을 보태주는 수법도 쓰고 있다. 우리 측 단속 방식이 이에 맞춰 진화해야 하나 장비 등이 태부족한 상태에서 해경은 몸으로 때우는 훈련에 그치고 있어 인명 피해마저 우려되는 상황이다.

실제로 지난 2011년 12월 인천해경 소속 이평호 경사가 단속 중 중국 선원들의 흉기에 찔려 숨졌으며, 2008년 9월에는 목포해경의 박경조 경위가 목숨을 잃었다. 또한 지난해 4월에도 서해어업관리단 단속반원 3명이 중국 선원들이 휘두른 흉기에 중경상을 입었다.

그런데도 정부는 사건이 터질 때마다 대책 마련 등 부산을 떨었지만 대부분 미봉책이 그쳤다. 서해어업관리단의 경우 단속 인원 30명 추가 확보, 어업지도선 4척 확충 등의 대책이 마련됐으나 인력은 14명으로 축소됐고, 지도선 증강도 1척이 전부다. 오히려 방기하고 있다는 표현이 더 어울린다.

정부는 당장 단속 인력 확보와 지도선 확충 등에 나서야 한다. 필요하다면 총기 사용도 허용해야 한다. 단속 요원들이 언제까지 생명을 담보로 단속에 나설 수는 없는 일이다. 중국 정부 역시 불법조업을 막는 조치를 취해야 한다.

無 等 鼓

메르켈의 '엄마 리더십'

'엄마'의 애칭을 갖고 있는 '무티(Mutti)' 앙겔라 메르켈 독일 총리(59)가 독일 총선에서 압승을 거두고 3선 연임에 성공했다.

이번 선거 결과에 대해 메르켈 총리가 외부적으로 유럽연합(EU)에서 능숙한 조정자 역할을 잘 수행하면서 내부적으로 독일에서도 경제안정과 복지정책을 선도했기 때문으로 분석하고 있다.

특히 메르켈 총리는 유럽 재정위기 상황에서 독일의 실업률을 6.8%에 머물게 했고, 무역수지도 사상 최대 규모의 흑자를 기록하는 등 독일 경제와 유럽을 동시에 성공으로 이끈 지도자로서 역량을 인정받고 있다.

하지만 독일인들은 메르켈의 정치적 수완과 능력에도 많은 점수를 주지만 그녀가 소탈하고 친근한 주부이자 어머니 같은 모습에 더 좋아한다.

독일인들은 그녀가 권력을 과시하지 않지만 힘을 가졌다고 호평한다. 전문가들은 차분하고 소탈한 '엄마 리더십'에서 편안함을 느껴 굳이 변화의 필요성을 갖지 않았다는 분석이다.

메르켈 총리와 자주 비교되는 대처 전 영국 총리는 유럽통합에 강력하게 반대했으나 메르켈 총리는 유럽연합의 조정자 역할을 맡아 왔다.

두사람 모두 평민의 딸로 태어났지만 대처 총리는 깐깐한 권력자의 모습인데 반해 메르켈은 넉넉한 외모에서 느껴지듯 서민적 면모가 강하다.

메르켈은 엄마(Mutti) 리더십으로 불릴 만큼 권위보다는 따뜻함과 설득력을 우선시하고, 포퓰리즘에 몰두하기 보다 원칙을 앞세워 묵묵히 약속을 지키는 지도자로 평가받는다.

추석 이후 박근혜 대통령의 지지율이 하락했다. 비슷한 나이에 이공계 출신의 여성 지도자라는 공통점이 있지만 메르켈 총리와 박근혜 대통령의 이미지는 사뭇 다르다. 메르켈 총리와 달리 최근 박 대통령은 원칙과 권위가 풍길 뿐 포용의 따뜻함은 보이지 않는다. 박 대통령에게서 메르켈 총리의 '엄마 리더십'을 볼 수 있기를 기대한다.

/최재호 경제부장 lion@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 논설주간 申港樂 편집국장 奇賢鎬
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〉
편 집 부 2200-649
정 치 부 2200-612
〈대표 FAX 222-4918〉
사 회 부 2200-616
〈대표 FAX 222-4267〉
경 제 부 2200-663
문화생활부 2200-661
여론매체부 2200-621
체 육 부 2200-697
사 진 부 2200-693
조 사 부 2200-571
경영지원국 2200-515 문화사업국 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〉
디자인실 2200-536 서울지사 02-773-9331
프로젝트팀 2200-555 〈F A X 02-773-9335〉
※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다