

데스크 시각



박진현 편집부국장·문화선임기자

얼마 전 도시재생의 성공 사례를 취재하기 위해 찾은 런던의 바비칸 아트센터는 명불허전이었다. 상주단체인 런던 심포니 오케스트라 전용홀과 공연장·미술관·영화관 등 10여 개의 문화시설에서는 2800여 개의 공연과 프로그램이 열려 매년 전 세계에서 200여만 명이 다녀간다. 제2차 세계대전 당시 파괴된 바비칸 지역을 문화로 되살려 내기 위해 1982년 문을 연 바비칸센터는 예술가들이라하면 한번쯤 서보고 싶은 꿈의 무대다.

하지만 세계 최고의 바비칸 센터에도 남 모르는 고민이 있다. 다른 아닌 ‘뺏긴 살림’이다. 취재차 만난 루이스 제프리스 바비칸센터 예술감독은 “한 해 평균 800억 원에 달하는 예산을 확보하는 게 힘들다”며 속내를 털어놓았다. 그도 그럴 것이 바비칸센터의 재정자립도는 34% 정도. 전체 예산의 43%(2012년 기준)를 런던시로부터 받고, 런던시 산하기관인 ‘시티 브리지 트러스트’와 기업 후원 27%, 자체 티켓 판매수의 24%, 영국예술위원회 4% 지

아시아문화전당을 부탁해

원으로 근근이 꾸려 나가는 실정이다. 특히 바비칸 센터의 2013년은 기억하고 싶지 않은 한 해였다. 그동안 예산의 55%를 지원해 온 런던시가 2012 런던올림픽의 적자라는 이유를 명목으로 무려 11%를 줄였기 때문이다.

바비칸센터의 힘겨운 홀로서기

예산 삭감의 피해는 고스란히 런던러(Londoner)들의 몫이 됐다. 수익성이 떨어지는 교육 프로그램과 실험성 강한 콘텐츠를 대폭 줄이는 바람에 시민들의 다양한 문화적 욕구를 충족시키지 못한 것이다. 바비칸센터를 ‘동네 사랑방’처럼 자주 드나들었던 인근 주민들의 상실감은 이루 말할 수 없었다.

지난 2009년 파리 시민들 역시 퐁피두 센터 때문에 우울한 연말을 보내야 했다. 당시 재정을난 이유로 퐁피두센터 인연과 예산의 70%를 단계적으로 감축하라 요구했다.

그런데 놀라운 일이 벌어졌다. ‘롯데 높은 파리’파리여행들이 퐁피두센터의 파업을 지지하고 나선 것이다. 자원이 줄어들면 입장료가 인상되고 ‘퀄리티’가 떨어지는 콘텐츠들이 퐁피두센터를 채울 것이라는 이유에서였다. 파리여행의 총파업 덕분인지 현재 퐁피두 센터는 정부로부터 운영예산(1500억 원)의 70%를 지원받고 있다.

10여 일간의 유럽 출장을 마치고 돌아온 다음날, 기자의 사무실(광주시 동구 금남로 무등빌딩)에서 내려다본 국립 아시아문화전당(이하 전당)은 그 어느 때보다 거대한 위용을 드러내고 있었다. 하지만 화려한 명성을 자랑하는 바비칸센터나 퐁피두센터의 ‘비밀’을 알아버려서인지 기대보다는 걱정이 앞섰다. 세계적인 복합문화시설들도 ‘홀로서기’가 힘든 판에 도시 경쟁력이나 인프라에서 열세인 전당의 미래는 너무 불투명하지 않은가. 게다가 완공을 불과 2개월 앞두고 운영 주체나 콘텐츠 등 어느 것 하나 확실한 것이 없다 보니 자칫 팔 상품은 없는데 문만 먼저 여는 것 아닌가 하는 생각도 든다. 운영 주체를 정부기구로 할 것인지 아니면 특수법인으로 할 것인지에 따라 전당의 미래가 달라질 텐데...

정부 재정 지원 의무화해야

전당은 지난 2002년 노무현정부가 전남도청 이전으로 쇠락한 광주 구도심을 되살리기 위해 3조 5000억 원을 들여 추진한 국내 최대의 복합문화시설이자 아시아 문화중심도시 조성사업의 꽃이다. 서울에 비해 시장성이 한참 떨어지는 광주에 ‘빅 프로젝트’를 내려보낸 건 문화발전소로 광주를 업그레이드시키겠다는 것이다. 그럼에도 불구하고 최근 운영의 효율성 등을 내세워 재정자립도가 76.8%에 달하는 서울 예술의전당(정부지원

30%)처럼 전당을 특수법인화하려는 정부의 입장은 ‘꼼수’로 밖에 보이지 않는다. 전당의 개관 초기 재정자립도가 2.5%, 2017년 7%(문광부 자료)에 불과한 상황에서 ‘독자 생존’을 운운하는 건 어불성설이다.

전당은 상업성과는 거리가 다소 먼 실험적인 예술이나 콘텐츠가 상당수다. 아시아문화의 아카이브가 될 전당 내 문화정보원과 민주평화교류원은 연구 및 전시의 기능이 강한 시설이다. 만약 정부의 주장대로 전당의 효율적인 운영을 위해서라면 법인에 운영을 맡기되 국립기관 수준에 가까운 재정 비율을 담보해 주면 된다. 전당의 수지를 맞추기 위해 저예산 콘텐츠나 영리 목적의 ‘상품’들이 내걸리는 건 국제 프로젝트에 대한 모욕일 것이다.

그런 점에서 퐁피두센터의 파업은 시사하는 바가 크다. 눈앞의 이익을 쟁거리다 문화도시 파리의 자긍심을 떨어뜨릴 뻔했던 어려서움을 잊어서는 안 된다. 현재 정부의 재정지원을 의무화한 새정치민주연합 박해자 의원의 ‘문화도시 조성 특별법 개정안’이 국회에서 수개월째 낚잡을 하고 있다. 정부와 정치권은 오는 9월 국회에서 지역사회의 염원이 담긴 이 특별법 개정안이 통과될 수 있도록 해야 한다. 시민들의 문화향유권은 돈으로 환산할 수 없는 공공의 가치다. 전당은 광주에 짓는 또 하나의 예술의 전당이 아니다. 전당은 아시아의 문화 허브다.

/jhpark@kwangju.co.kr

은편칼럼



김병인 서영대학교 사회복지학과 교수

고려인동포는 우리의 귀중한 인적 자산이다

어지고 있다. 생산을 담당할 인력도 부족하고, 소비할 사람들도 줄어들고 있다. 무엇보다도 인구 구조에 있어서 노년층이 많아지고 생산가능연령인구가 적은 상태. 즉, 역중령이 되고 있다. 생산을 담당하지 않고 부양에 의존하는 인구가 많아지게 되면 결국 국가 재정의 만성적 적자, 기업의 사회 부담 비용 증가 등 경제적으로 많은 부담을 주게 된다. 이는 경제 자체가 활력을 잃게 되고, 노동력의 해외 이탈을 가져올 수 있다.

자본주의 사회에서 모든 가치는 경제가 우선한다. 그런데 만일 국가의 경제가 침체되면, 애국심만으로 국가 정체성을 중요하게 여기기 어렵다. 교육수준이 높아진 세대가 힘든 국가 현실을 감내하면서까지 국내에 남아있을 필요는 없다. 결과적으로 노동력의 해외 이탈은 국가 존립 자체를 위협하지도 모른다. 이에 한국사회는 부족한 내수 인력을 보충하기 위한 외국인 단순인력 도입이 2000년 이후 지속적으로 증가하고 있다. 2007년 방문취업제 실시 이후 재외동포 인력의 급속한 증가로 2014년에는 66만 명을 기록, 2001년에 비해 5.6배 증가한 것으로 나타나고 있다. 여

기에 정부의 취업비자를 받지 않은 불법체류 외국인과 경제활동에 참여하고 있는 결혼이민자까지 고려하면, 한국에서의 이주노동인력은 약 100여만 명으로 국내 총 취업자 수의 약 5.3%를 점유하고 있는 것으로 추산되고 있다. 외국인 고용허가제 하에서 이주노동인력의 규모는 한국사회가 경험하고 있는 고령화와 산업구조 변화, 그리고 경기변동 상황 등을 고려할 때 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. UN의 인구 보고서에 의하면 한국의 고령화 속도를 고려했을 때, 2030년 경에는 300만 명의 외국인 노동자의 고용이 필요할 것으로 추산되고 있다.

따라서 외국인력을 무분별하게 도입하면 사회통합에 걸림돌이 될 수 있는 다양한 문제들이 양산되고 그에 대한 대책이 치밀하지 못할 경우 한국사회는 어려움에 봉착하게 될 것이다. 이런 어려움을 처할 한국사회에 새로운 대안 인구가 광주지역에 대거 유입되고 있다. 이들은 바로 중앙 아시아를 유망하던 고려인 동포들이다. 고려인동포들은 조선족동포들과 달리 한국사회에 영주할 마음으로 이주한 것이다. 고려인은 특성상 한국말만 못할 뿐 이

모와 품성도 내국인과 다를바 없는 우리 민족이다. 이들은 대부분이 젊은 세대라 자녀를 동반하고 있어 한국사회의 새로운 인력충원세력으로 대두되고 있다.

또한 광주는 몇몇안에 하나공단과 평동공단, 그리고 현재 조성중인 진곡공단과 빛고를 산단을 이끌어갈 노동력을 어떻게 확보할 것인지 심각하게 고민해야 하는 상황이다. 게다가 광주시가 추진하고 있는 자동차 100만대 생산기반을 확보하기 위해서는 무엇보다 그에 따른 노동력 확보가 절대적이다. 이때 물불을 가리지 않고 생산현장에 달려가는 고려인동포들이 광주에 등지를 한다는 것은 하늘이 가져다 준 기회일지 모른다. 그런데도 재정자립도가 낮은 광주에 유망인 고려인 동포들이 풀려와 사는 것이 부담이 된다며 눈살을 찌푸리고 우선순위에 밀린다며 지원에 인색한 지자체가 그들을 다른 시각으로 바라보기를 바란다. 그들은 미래의 우리 사회에 새로운 동력이다.

은편칼럼은 오피니언 기고 최우수작 수상자의 모임인 '은편칼럼' 회원들의 칼럼을 실는 코너입니다.

社說

금호그룹의 금호고속 찾기는 당연한 일

금호아시아나그룹이 지난 2012년 금호산업 구조조정 과정에서 매각한 바 있는 모태(母胎) 기업 금호고속을 되찾기 위해 강한 의지를 보이고 있다. 최대 주주인 IBK투자증권-케이스트론파트너스 사모펀드가 이달 중으로 금호고속 매각 작업에 본격 착수할 예정이기 때문이다. 금호고속을 인수할 가장 유력한 기업으로는 우선매수 협상권을 갖고 있는 금호터미널이 꼽힌다. 금호터미널은 지난해 광주신세계에 백화점 건물과 부지를 보증금 5000억 원에 장기임대하면서 인수 자금도 확보한 상태. 금호고속은 이 지역 주민들에게는 향토기업으로서 남다른 의미가 있다. 반면변한 교통수단이 없던 시절, 금호고속은 지역민의 발이 됐고 지역민 역시 각별한 애정을 보임으로써 회사 성장에 디딤돌이 됐다. 금호고속은 한마디로 지역민과 애환을 함께 해 온 가족과 같은 존재였다.

하지만 금호고속 재인수에는 걸림돌

이 없지 않다. 최대 주주인 사모펀드가 제3차 매각을 통한 이익 극대화를 노리며 몸값 부풀리기에 나서고 있기 때문이다. 2년 전 인수 당시 실제 투자금은 1100억 원이었지만, 일각에서는 그보다 5배 이상 높은 6000억 원가량이 될 것이란 말을 흘리고 있다. 게다가 사모펀드 측은 인수 과정에서 진 은행비 2200억 원을 금호고속에 떠넘겼고, 전래 없이 투자자들에게 200억 원이라는 막대한 돈을 배당해 기업 가치를 떨어뜨렸다. 그러면서 턱 없이 몸값을 올렸다고 하니 ‘먹튀’를 하겠다는 것과 무엇이 다른가. 금호고속은 금호그룹이 인수해야 마땅한 교통수단이 없던 시절, 금호고속은 지역민의 발이 됐고 지역민 역시 각별한 애정을 보임으로써 회사 성장에 디딤돌이 됐다. 금호고속은 한마디로 지역민과 애환을 함께 해 온 가족과 같은 존재였다.

국립공원 무등산에 폭우 대비 경보시설을

한 해 탐방객이 400만 명에 이르는 무등산 국립공원에 기습 폭우 등 재난 위험을 미리 알려 주는 예보·경보 시설이 제대로 갖춰지지 않은 것으로 나타났다. 이로 인해 집중호우가 쏟아질 경우 계곡·하천 범람으로 탐방객들이 급류에 휩쓸릴 위험이 크다는 지적이다. 국립공원관리공단은 '2014 국립공원 기본통계' 자료에 따르면 여름·겨울철 기상 악화로 인한 재난사고에 대비해 무등산에 설치된 인프라는 원효분소와 신선대 갈림길에 운영 중인 자동기상관측장비(AWS) 1대가 전부다. 하지만 이 장비는 단순한 기상자료 수집 및 관리를 위한 것일 뿐이다. 공원 내에 일정량 이상의 집중호우가 쏟아질 때 자동으로 비상상황을 알려 탐방객의 신속한 대피를 돕는 자동우량경보시설은 아직 없다. 감시·관측·경계 장비로 구성된 이 시설은 지리산이나 내장산·덕유산 등 전국 산악 국립공원 16곳 중 11곳에서 운영 중이다.

대다수 다른 국립공원과는 달리 무등산에 경보시설이 없는 것은 예산을 확보하지 못했기 때문이다. 무등산 국립공원사무소는 지난해 이 시설 설치를 위해 1억 원의 예산을 국립공원관리공단에 요청했지만 반영되지 않았다고 한다. 이에 따라 사무소 측은 큰비가 내릴 때면 국립공원관리공단의 '2014 국립공원 기본통계' 자료에 따르면 여름·겨울철 기상 악화로 인한 재난사고에 대비해 무등산에 설치된 인프라는 원효분소와 신선대 갈림길에 운영 중인 자동기상관측장비(AWS) 1대가 전부다. 하지만 이 장비는 단순한 기상자료 수집 및 관리를 위한 것일 뿐이다. 공원 내에 일정량 이상의 집중호우가 쏟아질 때 자동으로 비상상황을 알려 탐방객의 신속한 대피를 돕는 자동우량경보시설은 아직 없다. 감시·관측·경계 장비로 구성된 이 시설은 지리산이나 내장산·덕유산 등 전국 산악 국립공원 16곳 중 11곳에서 운영 중이다.

無等鼓

그리스 신화에 등장하는 복수의 여신은 두 종류다. 널리 알려진 에리니스(Erinys)는 ‘죄인을 쫓아가 벌을 주는’ 일반적 의미의 복수를 수행한다. 알렉토(욕망)와 티시포네(복수), 메가이라(질투)라는 이름의 세 자매가 바로 ‘에리니스’다. 추악한 노파의 모습을 한 이들은 세상 끝까지 죄인을 잡으러 다녔다. 등에 날개가 돋은 에리니스는 죄인이 어디로 도망가든지 끝까지 뒤따라 가 한 손에 든 횃불로 발견해낸 뒤 다른

해 ‘성공과 행운을 가진 뒤에는 반드시 불행이 시작되도록’ 만들었다. 네메시스라는 이름의 의미가 ‘그 어떤 존재도 벗어날 수 없는 것’이라는 점을 감안하면 성공과 행운 뒤의 교만, 그리고 이어지는 벌과 낙락은 그 어떤 존재도 벗어날 수 없다는 점을 시사해주고 있다.

네메시스(Nemesis)

성공과 행운은 인간을 교만하게 만들고 다른 사람을 경멸하게 하며, 더 나아가 자신을 신과 동일하다고 여기고 한 손에 든 횃불로 발견해낸 뒤 다른 손에 든 채찍으로 휘둘러 벌을 준다. 특히 부모와 형제를 죽인 죄인이 있으면 집안이 망하게 쫓아다니며 광기에 빠뜨렸다.

‘성공과 행운은 인간을 교만하게 만들고 다른 사람을 경멸하게 하며, 더 나아가 자신을 신과 동일하다고 여기고 한 손에 든 횃불로 발견해낸 뒤 다른 손에 든 채찍으로 휘둘러 벌을 준다. 특히 부모와 형제를 죽인 죄인이 있으면 집안이 망하게 쫓아다니며 광기에 빠뜨렸다.’

또 다른 복수의 여신 네메시스(Nemesis)는 다소 성격이 다르다. 신화에서 네메시스는 모든 교만과 무절제, 오만을 심판하는 판관이다. 네메시스는 자매이자 행운의 여신이기도 한 티케(Tyche)가 사람들에게 행운을 나누어주는 것을 유심히 지켜본다. 그러다가 행운을 얻은 인간이 교만해지거나 다른 사람에게 자신의 행운을 나누어주지 않으면 가혹한 벌을 내렸다. 한 손에 사과나무 가지를 들고, 또 다른 손엔 물레바퀴를 든 그녀는 특히 질투심이 강

했다. 성공과 행운을 가진 뒤에는 반드시 불행이 시작되도록 만들었다. 네메시스라는 이름의 의미가 ‘그 어떤 존재도 벗어날 수 없는 것’이라는 점을 감안하면 성공과 행운 뒤의 교만, 그리고 이어지는 벌과 낙락은 그 어떤 존재도 벗어날 수 없다는 점을 시사해주고 있다.

/홍행기 경제부장 redplane@

기고



고성석 광양만권경제자유구역청 행정개발본부장

호남~제주 해저고속철 건설 지금이 적기

40분이다. 다만 사업비는 약 14조6000억 원으로 국가의 재정여건을 고려, 사업추진 여부가 현재까지 결정되지 않고 있는 실정이다. 하지만 이 시점에서 호남~제주간 해저터널 건설을 재조명할 필요가 있다. 단순히 육지와 섬을 연결하는 교통수단 확충 차원이 아닌, 10년 후 한국의 미래와 당면과제를 해결할 수 있는 ‘실현 수단’을 발굴할 것인가를 고민해야 한다. 선진국 수준인 1인당 GDP 3만달러는 3%의 경제성장시 2021년에 도달할 것으로 전망된다. 반면 1~2% 저성장시엔 2만달러의 뒷과 중진국 함정에서 벗어나기가 곤란하다. 성장의 지속가능성 문제, 지역경제의 자생력 확보, 중국·인도 등의 급성장, 소비파워 유지문제, 외국인 관광객 전망 등 악재도 많다.

호남~제주간 해저고속철도 건설은 장애 국가 경제성장률 1% 이상을 담보하는 충실한 대안일 수 있다. 또한 국가적으로 ‘제주·남해안 신성장 경제권’이 형성돼 지역불균형도 타파할 수 있고, 새로운 지역발전 모델의 패러다임을 제시하게 될 것이다. 수도권과 영남권 중심 개발로 인

해 경부축으로 GRDP비중이 편중(75%)된 현실에서, 과부하가 걸린 경부축의 유동수요를 분산시킬 수 있는 국토 균형개발 정책의 긍정적 효과도 있다. 제주 방문 관광객 증가, 일자리 창출, 항공요금 등 경감(40년간 12조5000억원) 등 국민에게 도 도움을 준다. 또 온실가스 감축(1조 2000억 원 경제 효과)등 국가와 환경에도 이롭다.

사업의 개념도 호남~제주간 해저 고속철도건설 SOC 사업보다는 서울~(부산)~제주 고속철도 운영사업이 되어야 사업타당성 검토시 해저터널 건설 및 운영에 유리할 것이다. 사업시행은 현 정부의 ‘민간투자 활성화로 SOC 투자·공급 확대’ 정책에 따라 전문학적 예산이 수반되는 정부 재정사업으로 추진이 어렵다. 민간투자 사업으로 선회·검토하면 된다. 정부 보조금(철도건설 보조금 50%)을 절감하는 방안인 복합개발, 수익성 제고 사업 등의 포트폴리오를 구성하여 민간 사업제안 방안도 대안으로 주목된다.

노선 대안은 목포~해남~보길도~추진도~화도~제주(총 연장 137km), 터

널구조는 유료터널 기본형식인 양방향 열차운행 터널 2개, 중앙에 서비스 터널 1개 구조가 될 것이다. 이곳의 최대수심은 160m, 육상구간(목포~해남 22km)과 해상구간(해남~제주 105km)으로 나누어지는데, 해남~보길도(16km) 구간은 연륙교차원의 복층구조 장대교량 형식을 고려하면 된다. 남해안의 자연 절경을 즐기면서 해저터널에 진입할 수 있도록 설계되어야 한다.

해저고속철도가 개통되면 제주지역은 관광객이 증가하고 인센·제주공항의 연계로 관광다변화 등의 장점이 있다. 항공 교통 절대존, 국제자유도시로의 발전 여건 취약 등의 불리한 여건을 개선할 수 있고, 호남지역은 접근성 향상에 따라 인적·물적 교류를 개선하는 효과도 클 것이다. 또 무안공항 활성화로 동서연결(목포~부산) 교통 인프라 확충 등 경유지로서의 편익도 있다. 특히 중국의 성장기간과 남북한 통일문제가 현실화 되기 전인 2020년 초반까지 완공해야 한다. 유라시아 철도 연결 중점을 일본이 아닌 제주로 해야 하기 때문이다.

독자투고·기고 독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주세요. 채택된 원고는 고료를 지급합니다. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오. 501-710 광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-696 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr

光州日報		The Kwangju Ilbo	
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松		주필 申港樂 편집국장 奇賢鎬	
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가11(일간)		광주광역시 동구 금남로 238 (우편번호 501-710)	
대표전화 222-8111·2200-551(지사·지국(구독신청·배달안내))		광고문의 062-227-9600	
편집인국내 (대표 FAX 222-4918)	경 제 부 2200-632 (F A X 222-8005) (F A X 222-0195)	경영지원국 2200-515	문화사업국 2200-541
편집부 2200-649	문화생활부 2200-661	광고매케팅국 227-9600	독자서비스국 2200-551
정치부 2200-642	여론매체부 2200-696	< F A X 227-9500 >	F A X 227-9500 >
(대표 FAX 222-4918)	체육부 2200-697	디자인실 2200-536	서울지사 02-773-9331
사회부 2200-663	사 진 부 2200-693	프로젝트팀 2200-555	F A X 02-773-9335)
(대표 FAX 222-4267)	조 사 부 2200-571	※구독료 월정 10,000원 1부 500원	
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			