

### 신향락 칼럼



이사·주필

## 물고기가 9리를 달린다면...

속으로 둔다'로 규정돼 있었다. 소관 부처 장관 곧 국가 소속으로서 운영 주체가 정부이고, 지원 또한 국가라는 데 달리 여지가 없었다. 그런데 지난 2013년 9월 문광부가 느닷없이 운영 주체를 아시아문화개발원에 넘기겠다는 정부안을 내놓으면서 문제가 꼬이기 시작했다.

### 정부 여당 또 호남 차별인가

정부안은 문화개발원이 국가로부터 위탁을 받아 운영하고, 정부가 개발원에 일정 부분 운영비 등을 지원하겠다는 게 골자다. 이는 개관 초기 상당한 적자가 예상된다는 걸 뻔히 알면서도 발을 빼겠다는 속내다. 문광부 소속인 문화중심도시 추진단에 따르면 운영이 본격화되는 내년에도 모두 864억 원의 예산이 필요하지만 수입은 62억 원에 그칠 것이란 전망이다. 출발부터 버거운 빛더미를 안고 갈 수밖에 없는 구조인 셈이다. 또한 적어도 향후 10년 이상 정부 차원의 지원책이 마련되지 않으면 문화전당의 안정적인 운영은 불가능하다는 판단이다.

이에 광주시와 지역 정치권, 문화예술계 등이 거세게 반발하면서 새로운 돌파구로 모색된 안이 지난해 박해자 의원이 발의한 '아시아문화중심도시 조성'에 관한 특별법 개정안이다. 개정안은 정부가 운영 주체로서 재정 지원을 의무화하고 있다. 이 특별법은 우여곡절 끝에 지난날

17일 국회 교육문화체육관광위원회 소위에서 여야와 정부 합의로 통과됐지만 다음날 여당 지도부가 '광주 관련 법안' 운운하며 교문위 전체회의를 차단한 데 이어 지난 8일에도 정부의 반대를 이유로 무산시켰다. 3자가 합의한 것도 모자라 '광주법'이니 '야당법'이니 하며 반대를 위한 반대를 하고 있으니 이쯤 되면 호남 차별이요, 막가지는 이야기다.

정부 여당의 막무가내식 '갑질'을 보면 오는 2월 임시국회에서도 특별법 통과는 난망이다. 특별법이 표류하게 되면 오는 9월 4일 공식 개관 차질은 불가피해진다. 당장 개관에 필요한 인력 충원은 물론이고 콘텐츠 준비도 물 건너 가게 된다. 문화전당이 움직이려면 정규직 423명과 비정규직 200명 등 623명이 필수이나 현재 개발원의 인력은 200여 명에 불과하다. 이대로 가다간 '무늬만 아시아문화전당'으로 전락할 게 뻔하다.

### 무기력한 새정치연합

지금 호남권에서 들끓고 있는 호남 고속철도(KTX)의 서대전역 경우문제 역시 고속철의 본질을 훼손하는 행위이자 호남 차별임에 분명하다. 서대전역으로 우회할 경우 서울-광주까지 기존 1시간 33분에서 2시간 18분으로 늘어나 저속열차 주체 없는데도 정부는 호남선 전체 편수 가운데 20%를 서대전역에 밀어붙이겠다는 입장이다.

서대전역 이용객 10%를 위해 수많은 호남 사람이 불편을 감수하라는 강요다. 더구나 경부 고속철과 비교, 운행 편수는 절반밖에 안 되는데 요금(거리 대비)은 더 비싸다니 다시금 '비 내리는 호남선'이 될 판이다.

우리는 지난해 7·30 재보선에서 이정현 의원 당선 직후 김무성 대표를 비롯한 당직자들이 한 말을 똑똑히 기억한다. "그동안 호남인들에게 소홀하게 대하는 것처럼 느끼게 했음을 솔직히 인정하고, 당 대표로서 유감으로 생각한다." "앞으로 예산을 포함한 현안 사업 약속을 반드시 실천하도록 하겠다." 그런 새누리당이 이런 편정을 부리고 있으니 호남의 상처에 소금을 뿌리는 격이다. 내년 총선에서 또다시, 제2의 이정현 의원이 나올 것으로 기대하는가.

역시 새정치연합에 같은 질문을 던져도 답은 크게 달라지지 않을 것이다. 박해자·박주선 의원 등 지역 출신 몇몇 의원의 목소리만 들릴 뿐 당 지도부는 그저 촉구하는 선에 머물러 있다. 시어머니와 며느리 싸움에 말리는 시누이가 더 많다고 했지만 새정치연합의 행태는 이도저도 아니다. 전당대회에 혈안이 돼 수수방관하고 있다는 표현이 더 적절할 듯하다.

광주의, 호남의 최대 현안이 백방의 노력에도 해결되지 못한다면 답은 하나, 내년 총선을 기다릴밖에 달리 도리가 없다. 지역 차별의 본질을 드러낸 정부 여당, 무기력한 새정치연합 그제 호남의 현실인 것을.

### 社說

## 호남고속철 서대전 경유는 호남 차별이다

정부가 명분도 없고 경제논리도 맞지 않는 호남고속철(KTX) 서대전역 경유를 추진하고 있어 광주는 물론 전남·북 지역의 비난 여론이 거세게 일고 있다. 호남의 희생을 또다시 강요하는 지역 차별정책이라며 즉각 철회를 촉구하고 나선 것이다.

국토부는 지난 15일 관련회의를 통해 오는 3월 개통되는 호남선 KTX 운행편수 20%를 서대전역을 경유하도록 하는 변경계획을 세웠다. 대전시의 요청을 받아들여 그렇게 했다는 것 외에 명분이 확실치 않다. 문제는 대전시민과 호남주민을 위해 변경한다 치더라도 타당성이 전혀 없다고 한다.

서대전역을 경유하면 45분이 더 소요돼 결국 호남고속철은 '저속철'이 될 수밖에 없다. 또 2013년 기준으로 광주에서 호남선 서대전역을 이용하는 승객은 전체 10%에 불과하다. 대전시민들도 서대전역 말고 대전역을 통해 열마든지 서울을 오갈 수 있다.

## 택시기사 차내 흡연에 성희롱까지 해서야

광주지역 시내버스, 택시, 지하철 등 대중교통에는 매년 엄청난 시민의 혐세가 투입된다. 이는 적자 보전의 의미도 있지만 서비스 개선과 안전한 운행이라는 측면이 더 강하다. 특히 광주시가 잇따라 국제행사를 개최하고 있다는 점에서 적절한 서비스는 그 전제가 되어야 한다.

택시만 하더라도 1년 전 기본요금을 대폭 인상했지만 약속했던 서비스 질 개선은 이뤄지지 않고 있다. 시는 4억 원이 넘는 예산을 투입해 친절교육과 업체 평가를 통한 인센티브 부여 등을 하고 있으나 효과는 요원하다. 광주여성민우회 주관으로 최근 '안전하고 평등한 택시 만들기 프로젝트'에 참여한 여성 37명의 탐수 수기에 따르면 택시기사와 승객 간 거리가 좁고 폐쇄적인 구조란 점을 감안하더라도 '어떻게 이런 일이', '이런 대화가 오가는 게 가능한지' 의구심이 들 정도였다고 한다.

택시 내에서 담배 피우는 것도 모자라 성희롱 발언도 서슴지 않았으니 수

호남고속철 건설 취지는 호남과 수도권을 신속하게 연결해 사회경제적 파급 효과를 확산시키자는 것이다. 그렇다면 교통 편익과 시간 절감 중 어느 한가지 취지도 달성하지 못한다. 서대전역으로 우회해서는 안 될 논리적인 근거가 이렇듯 분명하더라도 계획을 변경하려는 것은 경제는 뒷전에 두고 정치적 결정을 하려는 속셈으로밖에 보이지 않는다.

결론적으로 대전시 발전을 위해 호남을 희생시키는 또다른 지역차별인 셈이다. 특히 국토부가 광주시를 변경한 누설 기관으로 지목, 거세게 질타하는 등 '갑질행랑'까지 했다니 불쾌하기 짝이 없다. 호남민들은 정부선 KTX 개통 이후 무려 10년 동안 소외감을 견디며 개통을 손꼽아 기다려왔다. 이 때문에 이번 변경에 대한 호남권 주민은 물론 정치단체, 의회, 경제사회단체 등의 분노는 더욱 커지고 있다. 국토부는 서대전역 경유안을 즉각 철회하고, 호남의 요구를 적극 수용해야 한다.

치심과 모멸감을 사기에 충분하다. 특히 '남자친구가 있느냐', '부부관계는 어떤가'는 차마 입에 담지 못할 질문도 했다니 충격적이다. 또 난폭운전에 공포심도 유발했다고 밝혔다.

물론 영업용 택시기사들이 장시간의 고된 운전, 낮은 처우 등으로 많은 스트레스를 받고 있다는 사실을 모르는 바는 아니지만 이는 도를 넘어선 언어폭력이 아닐 수 없다. 택시와 버스기사들에게 친절 서비스를 그렇게 강조해 업체 평가를 통한 인센티브 부여 등을 하고 있으나 효과는 요원하다.

광주시에 교통업체와 운전기사들의 교통의식 변화를 적극 유도하되 여의치 않다면 '3진 아웃제'와 같은 적극적인 대책을 세워야 한다. 특별교육 등 '적당'은 이제 안 된다. 기사들도 시민의식을 발휘해 언행에 각별히 신경을 써야 할 것이다.

### 은편칼럼

## 노년을 잘 살아야 성공한 인생이다



송민석 전 여천고등학교장

사람들의 평균수명은 52세였다. 그러던 것이 2013년에는 81.9세가 되었다. 요즘은 매년 0.5세씩 올라가고 있다. 이런 식으로 평균수명이 늘어난다면 앞으로 90세, 100세가 될 날도 멀지 않았다. 요즘은 회갑은커녕 칠순잔치도 보기 힘들다.

지난 연말에 연거푸 영화 두 편을 보았다. '입아, 그 강을 건너지 마오'와 '국제시장'이다. 주인공들의 모습에 공감하며 아내와 함께 눈시울을 적셨다. 특히 월남 전에 참전한 필자로서는 어렵게 '보릿고개'를 넘기던 그때 그 시절의 추억이 오버랩 되면서 더욱 마음이 아팠다.

'국제시장'의 주인공 '덕수'처럼 온갖 역경을 이겨낸 아버지 세대가 있었기에 오늘의 대한민국이 가능했다. 하지만, 한국의 근현대사를 직접 몸으로 경험하면서 월남전에 참전하고, 독재에 항거하여 민주주의를 쟁취하고, 산업사회 건설의 견인자로 젊은 정열을 쏟았던 그 시절의 청년 주역들이 설 자리를 찾지 못하고 쓸쓸히 시대의 뒷전으로 밀려나고 있다.

근대적인 정년제도가 등장한 것은 독일의 비스마르크 시대였다. 우리나라에서는 1960년대에 정년제가 등장했다. 노인의 기준을 65세로 정한 19세기 후반은

인간의 평균수명이 50세에도 미치지 못했던 시기라고 한다. 당시의 65세는 오늘날 약 90세에 해당한다니 현재의 노인 기준이 비현실적이라는 주장은 타당성이 있어 보인다.

공직에서 갖 정년을 맞이한 후배에게 정년 후의 계획을 물었더니 별 계획이 없다면서 이제 좀 쉬어야겠다고 했다. 인생의 한평생을 90년이라 한다면 3분의 1이 노년인 셈이다. 나이 60이면 앞으로 30년이나 남은 인생을 쉬면서 보내겠다는 건가. 얼마나 지루하고 답답하겠는가. 이런 인생이 과연 보람 있는 인생이라고 할 수 있을까. 문제는 우리 주변에 의외로 이런 사람들이 많다는 점이다. 더군다나 내년부터 기업체 정년이 60세로 늘어나게 되자 대기업에서조차 비상조치로 희망퇴직 신청을 받아 50대 조기 퇴직자들까지 무더기로 쏟아져 나오고 있다.

초고령사회의 도래를 경고하는 전문가들은 '이모작 인생'을 준비하라고 강조한다. 전반부 인생의 소출에 기대어 후반부 인생을 영거주춤 살아가서는 안 된다는 것이다. 노후대비 패러다임을 바꿔 새로운 출발선에서 인생설계를 다시 해야 한다고 권한다. 그렇다면 어떤 써를 뿌려,

어떤 열매를 거두느냐는 전적으로 개인의 판단과 준비에 달려 있다. 오래 산다고 해서 무조건 좋은 것은 아니다. 노년을 잘 살아야 성공한 인생이다. 그러자면 사전에 치밀한 준비가 필요하다. 잘 준비하는 자만이 오래도록 행복하게 살아가는 행운을 누릴 수 있다.

김영규 교수는 '노년의 즐거움'에서 '왜 위인들의 초상화는 대부분 노년의 얼굴을 하고 있을까?'라고 묻는다. 정신이 얼 속해지고 지식이 완속해지는 노년이야말로 인생 최고의 황금기이며 이 시기의 얼굴은 꽃보다 아름다운 시기라고 강조하고 있다.

한 젊은이가 어떤 95세의 노인에게 물었다. "어르신께서 지금에 와서 가장 후회가 되는 일은 무엇입니까?" 노인은 이렇게 대답했다. "내가 70살이 되었을 때 25년이 더 살게 될 줄 모르고 아무것도 배우지 않은 것이라네." 요즘 인터넷에서 떠도는 이야기다.

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

### 無等鼓

호남선에는 유독 슬픔과 눈물의 정서가 깃들어 있다. 1890년대 강대국들이 철도 부설권을 놓고 각축을 벌일 때 호남선은 유일하게 대한제국이 직접 건설에 나선 노선이었다. 하지만 자금 사정으로 부설권이 민간업자에게 넘어 갔다가 한일합방으로 일제가 빼앗아가면서 수탈의 역사가 시작됐다.

1914년 1월 개통한 호남선은 일제시대 비옥한 평야에서 생산된 양곡을 일본으로 실어나르는 전초기지 역할을 했고 1970~80년대 압축 성장기에는 일자리를 찾는 젊은이들을 수도

1956년 5월 5일 대선을 열을 앞두고 유세를 위해 호남선을 타고 가던중 뇌일혈로 사망했다.

당시 신 선생의 미망인이 슬픔을 이기지 못해 노랫말을 지었다는 소문이 돌았고 사람들은 비내리는 호남선을 추모곡처럼 눈물로 부르곤 했다.

김수희가 부른 '남행열차'도 "비 내리는 호남선 ~"으로 시작한다. "맛물도 흐르고 내 눈물도 흐르고/ 잃어버린 첫사랑도 흐르네"라는 반복되는 노랫

말에는 이별과 회한이 진하게 배어있다. 호남선은 건설 과정 자체가 차별과 소외의

### 눈물의 호남선

이런 탓에 시대를 반영한다는 가요에는 호남선을 배경으로 한 노래가 많다. "목이 메인 이별가를 불러야 울으나/ 돌아서서 피눈물을 흘려야 울으나 / ~ / 죄도 많은 청춘이나 비내리는 호남선에 / 떠나가는 열차마다 원수와 같더란다"

1956년 손인호가 부른 '비내리는 호남선'은 표면적으로는 이별에 대한 아쉬움을 표현한 것이지만 신익희 선생의 급서와 관련된 정치적으로 해석되기도 했다. 자유당 정권의 부패에 맞서 '못살겠다 갈아보자'는 슬로건을 내걸고 대통령 후보에 출마한 신익희는

상징이었다. 개통 54년만인 1968년 복선화 공사가 시작됐지만 36년만인 2003년 애야 공사가 마무리됐다. 2004년 고속철도 시대를 열었지만 전안과 오송역 정차를 두고 7년간 하송세월을 했다.

오는 3월 개통하는 오송 ~ 송정간 KTX 1단계 개통으로 진정한 고속철 시대 개막을 앞두고 이번에는 서대전역 경유 문제로 저속철 논란이 일고 있다. 충청권에 마저 인구가 추월당해 자존심 상한 호남인 입장에서 상심감이 더 커질 수밖에 없다.

/장필수 정치부장 bungy@

### 기 고

## 새해에는 더 비우고, 더 채우자



양성관 동강대학교 노인복지학과 교수

속소에 도착하였다. 20평이 채 안 되는 작은 숙소라고 해서 두 가족이 쉬기에 불편할 것이라고 약간의 걱정을 하면서 방문을 열고 들어갔다. 그러나 작은 평수인데 참으로 아늑하고 잘 꾸며진 깔끔한 숙소였다. 식탁의자도 플라스틱 네모로 되어 사용할 때 앉고, 사용 후에는 겹쳐서 한 쪽에 치워놓으면 되었다. 거실의 소파도 내가 누우면 머리와 발끝이 닿는 아주 짧은 길이였지만 손자와 함께 누워 즐겁게 쉴 수 있었다. 거실도 아주 좁았지만 두 가족이 바다에 누워 뒹굴고 는데에 불편함이 없었고, 작은 TV에서도 재미있는 프로그램들이 많이 나왔다.

이동할 때에는 전철을 이용하였고, 식당은 인터넷을 통해 작고 허름할지라도 유명한 맛집들을 찾아 다녔다. 출을 서서 자리가 나올 때까지 기다리기도 했다. 값이 싸고 비좁은 식당일지라도 음식 맛이 좋아서 행복했다.

여행하는 동안 내내 여행의 모든 프로그램이 손자에게 맞추어져 있었다. 아침에는 손자가 일어나서 돌아다니면 온 가

족이 일어났고, 손자가 잠을 잘 때에 맞추어 우리 모두는 잠을 잤다. 여행 코스로 '키즈랜드'나 '아쿠아리움' 등이다. 그곳에서 손자와 아들내외가 놀면 나는 그들의 사진을 찍으며 즐거워했다. 어른들의 식탁에도 손자가 먹을 음식을 항상 미리 챙겨놓고 손자가 음식을 잘 먹으면 우리는 함께 기뻐했다. 이제 나의 삶은 내 중심이 아니고 자연스럽게 다음 세대로 넘어가고 있는 것을 느꼈다. 그것이 나에게 서운함이 아닌 행복으로 느껴진 것이다.

3일간의 짧은 여행이었지만, 이번 여행은 나에게 큰 다짐을 남겨준 아주 의미 있는 시간이었다. 첫 번째 다짐은 '더 비우자'는 것이다. 봄이 되면 이사 할 계획이다. 어느 쪽으로? 어느 크기의 아파트로? 등등 앞으로 옮길 집에 대해 잡을 못자라 고민을 하면서 맞이한 연말이었다. 그 답을 이번 여행을 통해 명확히 얻게 되었다. "출이자, 집이 좁아도 이번 여행이 얼마나 행복했는가?" 큰 평수의 아파트에서 난방비 걱정하며 출세 사는 것보다 작은 평수에서 따뜻하게 사는 것이 더욱 행복한 것

같다. 내가 지금 타고 다니는 자동차도 30만 Km 이상을 탔다. 머지않아 차도 바꿀 계획이다. 이에 대한 당도 언었다. 작은 차로 바꾸는 것이다. 큰 차를 타면서 유지비 걱정하지 말고 작은 차를 타면서 맘 편히 사는 것이 더 행복한 것 같다.

두 번째 다짐은 '더 채우자'는 것이다. 내 것은 점점 비우며, 대신 채울 것을 찾아 필요한 곳에 채우자. 안으로는 자연스럽게 다음 세대를 위해 마음을 비우고, 밖으로는 사회 곳곳에서 빈 곳을 찾아 사람과 물질로 더 채우자. 아직도 우리 사회에는 채워지지 못한 부분들이 많이 있다. 사랑의 따뜻한 마음을 기다리는 곳이 있고, 마음보다 물질만 기다리는 곳도 있다. 내가 가진 것을 더 비워서 그것으로 채워야 할 곳을 채우자. 그래야 세상은 아름답고 행복해진다. 굳이 '노브레스 오블리제(Noblesse Oblige)'를 언급하지 않더라도 앞으로 나의 삶의 목표가 분명해지며 귀한 다짐을 한 여행이었다. 지금 내가 가진 것을 비워 필요한 곳에 채우며, 그 안에서 행복을 찾자.

<b>光 州 日 報</b>		The Kwangju Ilbo	
사창·발행·편집·인쇄인 <b>金汝松</b> 주필 <b>申港樂</b> 편집국장 <b>程厚植</b>			
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(국독신청·배달안내)) <b>광고문의 062-227-9600</b>			
편집국내선 (대표 FAX 222-4918) 편 집 부 2200-649 정 치 부 2200-642 (대표 FAX 222-4918) 사 회 부 2200-663 (대표 FAX 222-4267)	경 제 부 2200-632 문 화 생활 부 2200-661 여 론 매 체 부 2200-696 체 육 부 2200-693 사 진 부 2200-571	문 화 사 업 국 2200-541 (F A X 222-8005) (F A X 222-0195) 광 고 매 체 부 227-9600 독자서비스국 2200-551 (F A X 227-9500) (F A X 227-9500) 디 자 인 실 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331 프 로젝 트 팀 2200-555 (F A X 02-773-9335)	
※구독료 월정 10,000원 1부 500원			
<b>본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다</b>			