

다산포럼

‘인문 한국’에의 꿈



김정남 언론인

지난여름, 다산연구소와 함께 하는 중국 인문기행을 다녀왔다. 우리가 둘러본 곳은 호남성 일원으로 성도인 장사를 비롯해서 악양, 맥라, 평강, 소산 등지였는데, 떠나기 전에 내가 알고 있었던 것은 모택동이 장사 출신이라는 것 정도가 고작이었다. 도착 당일 빗속에 처음으로 찾아간 곳이 악록서원이었다. 주자의 백록동서원이야 그 이름만은 들어 알고 있었지만, 악록서원이 백록동서원에 비급가는 변역의 중국 4대 서원 중 하나요, 어쩌면 세계 최초의 대학이랄 수 있는 역사 깊은 교육기관이라는 것이다, 1167년에 주자가 찾아와 남한 장식과 사를 받았는데 걸쳐 심성론(心性論)을 토론한 성리학의 성지라는 것 등은 거기 찾아가서야 비로소 알았다.

지금 서울 예술의전당에서 그의 작품이 전시되고 있는 제백석(齊白石, 1864~1957)의 고향이 이 근처라는 것도 기념관에 가서야 알았다. 전시된 작품들을 관람하다가 기념관의 안내 아가씨가 중국의 남방에서 난다는 과일 그림 앞에서 이 작

품이 매우 중요하다면서도, 그 까닭을 설명하지 못했다. 서둘러 송재소 교수를 모셔다 그림 위쪽에 쓰여 있는 화제(畫題)를 읽어 달라고 해서야 제백석의 화론에 접할 수 있었다. 그림을 그리는 묘법은 같은 것과 같지 않은 것 사이에 있는데, 너무 같게 그리는 것은 세속에 영합하는 것이요, 너무 다르게 그리는 것은 세상을 기만하는 일이라는 것이다. 아! 나의 무지와 무식함이며, 한문을 줄줄 읽어 내려가는 송 교수가 그렇게 부러울 수가 없었다. 어디를 가거나 송 교수가 준비한 안내 책자는 그대로 우리들의 교과서였고, 그의 설명은 중국의 현지 책임자들조차 귀 기울일 만큼 깊고도 해박했다.

아! 나의 무지여 무식이어

악양루가 유명한 것은 경승도 경승이지만 ‘동정호 있다는 말 옛날에 들었거니 오늘에야 악양루에 오르네’(昔聞洞庭水 今上岳陽樓)로 시작하는 두보의 시와 범중엄의 ‘악양루기’(岳陽樓記)에 힘입은 바 더 크다는 사실도 이번이야 알게 되었다. “옛 어진 이는) 외물 때문에 기뻐하지 않고 자기 일신상의 일 때문에 슬퍼하지 않는다. 조정의 높은 자리에 있으면 그 백성을 걱정하고, 멀리 강호에 살게 되면 그 임금을 걱정했으니 이는 나아가도 걱정하고 물러가도 걱정하는 것이다. 그러니 어느 때에 즐거워할 수 있겠는가. 반드시 말하기를 ‘천하 사람들이 걱정하기에 앞서 걱정하고 천하 사람들이 즐거워한

연후에 즐거워하였다’ 하리라. 아! 이런 사람들이 없었다면 내 누구와 함께할 수 있었리오.”

범중엄의 ‘먼저 걱정하고 뒤에 즐긴다’(先憂後樂)는 내 글자는 만세토록 위정자의 보감(寶鑑)이 되었으니, 두보의 시와 범중엄의 악양루기를 보고 난 뒤의 악양루는 어제 듣고 보던 그 악양루가 아니다. 인문의 힘은 이렇게 크다. 평강에 묻힌 두보의 묘사(墓所)와 ‘창랑의 물이 맑으면 내 갯간을 씻고, 창랑의 물이 흐리면 내 발을 씻으리’ 했던 굴원의 사당을 배관(俳管)하면서 사람다운 사람은 누구이며, 역사는 무엇인가를 생각하지 않을 수 없었다.

과연 중국은 인문의 보고였다. 인간의 무니, 인문의 흔적이 켜켜이 쌓여 가는 곳마다 널려 있었다. 한나라 시대 가의의 고택이 상존하고 있는가 하면 신해혁명의 여전사 추근의 고거(故居)도 가꾸어지고 있었다. 한국의 비석거리에는 그 잘난 송덕비만 있지만, 중국에서는 다양한 서체와 함께 세워진 시비를 어디에서나 쉽게 볼 수가 있었다. 굴원의 사당에서만도 356개의 시비가 서 있었다.

젊은 시절 모택동의 발길이 닿은 혁명의 유적들을 돌아보는 감회도 새로웠지만 모택동이 그 자신의 독특한 필체로 써놓은 시부(詩稿)들을 보면서 그의 넓고 깊은 인문적 소양에 놀라지 않을 수 없었다. 악양루 3층에도 두보의 시 ‘등악양루’가 모택동의 글씨로 걸려 있었다. 강서성 구백의 비파정에도 그의 글씨가 걸려 있는데 백천이 쓴 ‘비파행’ 616자를 외워서 썼는데 다만 다섯

글자만이 틀렸을 뿐이었다고 한다. 중국 인문기행을 하면서 나는 한국의 참답한 인문적 수준을 돌아보지 않을 수 없었다. 소중화(小中華)니 동방예의지국이니 하는 인문적 자존심이나 옛 선비들의 고치 열했던 인문정신은 사라진 지 오래다.

잃어버린 인문적 자존심

한류의 원조라 할 조선통신사들에 쏠렸던 일본인들의 선망과 존경의 눈길도 이제는 먼 옛날의 얘기가 되었다. 지금 일고 있는 한류라는 것도 인문이 밑받침되지 않는다면 한갓 한때의 바람에 지나지 않을 것이다. 중국의 중고등학생은 한시를 200~300수 외울 수 있는데 과연 한국의 학생들은 몇 수를 외울 수 있을까.

그 무렵 마침 국내에서는 장관 후보자들 에 대한 인사청문회가 한창이었는데, 그들의 부끄러움을 모르는 두꺼운 낮은 한국 인문의 수준을 여실히 보여주는 것이었다. 부끄러움을 모르면 못할 짓이 없다는 데(不恥則無所不爲), 이 나라 정치 지도자들에게 인문적 바탕이라는 것이 과연 있거나 한 것인지 생각해 보지 않을 수 없다.

백범 김구 선생이 그의 글 ‘내가 원하는 나라’에서 “오직 한없이 가지고 싶은 것은 높은 문화의 힘이다”라고 한 것은 우리나라가 이 세상에서 가장 훌륭한 인문 국가로 가야 한다는 지침으로 나는 이해한다. ‘인문 한국’, 그것이 우리가 가야 할 길이고 꿈이다. 한민족의 자존심을 인문에서 찾는 날, 그 언제나 올 것인가.

기 고

여객선 안전과 디테일의 힘



고명석 서해지방해양경찰청장

삼면이 바다인 우리나라의 도서는 총 3355개다. 이 중 사람이 거주하는 유인도서는 472개로 인구는 86만3000명이다. 전남에는 2165개(전국의 65%)의 도서가 있으며 이 중 유인도서는 277개(전국의 59%)이다. 제주도를 제외하고 섬을 왕래할 수 있는 유일한 교통수단은 연안여객선이다. 도서민에게 여객선은 비행기이며 고속버스이고 지하철인 것이다.

우리나라 여객선은 총 108개 항로에 167척이 운항한다. 그 중 필자가 관할하는 서·남해(전라남·북도)에 61개 항로 102척이 집중되어 있어 전국의 61%를 점유하고 있다. 울릉도나 홍도 등 관광객이 집중되는 섬이나 제주 항로를 제외하고는 차도선이 많아 전체의 61%에 이른다.

우리나라에서 도서가 가장 많은 지역의 해상치안을 관할하는 필자로서는 업

무상 섬에 갈 일이 많다. 부득이 경비함정이나 헬기를 이용하는 경우도 있지만 대부분 여객선을 이용한다. 푸른 바다를 달리는 선상에서 한 잔 술로 여행의 흥취를 만끽하는 여행객을 보거나 해풍에 그늘린 얼굴로 생선이며 생활필수품을 두 손 가득 들고 타는 섬사람을 보는 것도 내겐 소중한 즐거움이다.

여객선을 이용하다보면 자연스럽게 여객선 안전관리 상태를 살펴보게 된다. 세월호 사고는 우리에게 큰 아픔을 주었지만 그 이후 여객선 제도는 많이 개선되었다. 안전관리 주체를 해양수산부로 일원화했으며, 지도감독 기관을 해운조합에서 선박안전기술공단으로 변경하고, 출항 전 점검과 승선자 신분확인 절차 및 선원 교육훈련을 강화하였다. 선령도 최대 30년에서 25년으로 축소하였다.

하지만 현장을 둘러보다 보면, 디테일이 부족하여 안전을 위협하는 경우를 볼 수 있다. 그 하나의 사례가 기착도 출항 전 안전 점검이다. 여객선이 육지 터미널(예: 목포항)을 출항할 때는 선사와 운항관리자, 해사안전 감독관이 화물 무게 및 여객상태를 점검하고 출항을 허가한다.

여객선이 섬(예: 홍도)에 기착한 후 육지로 출항할 때는 어떤가? 오로지 여객선 선원이 자체적으로 출항 전 점검을 한다. 섬에는 운항관리자도, 해사안전 감독관도

근무하지 않기 때문이다. 관내 운항관리자는 47명이며 대부분 운항관리실에 근무하고 일부 원거리 선착장에 파견 근무를 하지만 기착도서에 상주하는 경우는 없다. 해사안전 감독관은 9명으로서 운항관리실 감독관에도 부족한 인원이다. 이처럼 섬에서는 안전관리가 오롯이 민간에 맡겨진다. 기착도서에서 출항 전 점검은 세월호 사고 이전보다 오히려 퇴보한 느낌이다. 도서지역 해양경찰에서 하던 점검도 안전관리 일원화 차원에서 없애버렸기 때문이다. 섬에서는 국가가 국민의 안전을 책임진다는 말이 무색해진다.

디테일이 부족하여 이용객이 불편을 호소하는 또 하나의 사례가 있다. 그것은 신분 확인을 위한 ‘무인 민원 발급기’ 보급이다. 여객선 발권과 승선에는 신분 확인이 필요하다. 본인을 확인할 신분증이 없으면 승선을 거부당한다. 문제는 대부분 도서지역 여객선터미널에 ‘무인 민원 발급기’가 설치되지 않아서 신분증을 소지하지 않은 경우 곤란을 겪는다는 것이다. 선사 직원과 매일 얼굴을 접하는 섬 어르신도 신분증이 없어 10분 거리 옆 섬에 일 보러 가지 못하는 일이 일어난다.

행정안전부 주관으로 설치된 ‘무인 민원 발급기’는 전국에 3570대로 이 중 34대가 선착장에 설치돼 있다. 그 34대도 육지 터미널(예: 목포항)에 있고 도서 기착지

(예: 홍도)에 설치된 것은 거의 없다. 제도를 개선하였으나 오히려 도서 지역은 불편함이 늘어난 게 현장의 속사정이다. 전철을 타고 버스를 타는데 신분증이 없거나 거부당한다면 이해할 수 있겠는가? 필자의 관내에는 이런 불편을 겪는 도서가 다수 존재한다. 도서민과 여행객의 불편해소를 위해 대당 3000만 원의 설치비는 아까워 보이지 않는다.

지적한 두 가지 사례를 개선하기 위해 대규모 정책이나 예산이 수반되는 것도 아니다. 정부가 현장을 살피고 국민 목소리에 귀 기울이면 쉽게 해결될 수 있는 디테일한 것이다. 왕중추가 쓴 ‘디테일의 힘’이란 책에 보면 이런 이야기가 나온다. “천리 독도 개미구멍에 무너진다.” “소비자들은 어떤 제품이나 서비스에 대해 만족할 경우 6명에게 이 사실을 알리지만, 불만족스러운 경우에는 22명에게 이 사실을 전파한다.”

정부가 국민으로부터 신뢰를 얻기 위해서는 작은 불편을 해소하는 디테일 관리부터 시작해야 될지도 모른다. 일상의 국민들은 거창한 정부개혁이나 국정과제보다도 내 주위 일상을 더 중요하게 여긴다. 큰 정책도 중요하지만, 정부는 국민의 소중한 안전을 챙겨 주고 작은 불편도 해소해 주어야 한다. 행정서비스도 이제 디테일이 감동을 주는 시대이다.

정촌 특·특

‘N포세대’ 구할 청년 대책을 찾습니다



김명지 광주대 신문방송학과 4학년

요즘 청년들을 ‘N포세대’라고 한다. ‘N포세대’는 2015년 취업시장 신조어로, 어려운 사회적 상황으로 인해 3포(연애, 결혼, 출산)와 5포(내 집, 인간관계 추가)를 넘어 꿈, 희망 그리고 모든 삶의 가치를 포기한 20~30대를 뜻한다. 무엇이든 도전할 수 있는 패기와 실패하더라도 다시 일어설 수 있는 시간과 열정을 가진 시기에 삶의 목적이 ‘취업’ 하나로 정해져 버린 것이다. N포세대란 말까지 들으며

취업만을 위해 달려왔지만 매년 실업률은 증가하고 있다. 통계청의 올해 1~7월 청년실업률의 평균은 10%를 넘어섰다. 사상 최악의 청년실업률이라고 하지만 취업 포기자와 공시생을 비롯한 수험생 등 숨어 있는 청년실업자를 감안하면 현재 N포세대가 느끼는 체감 실업률과는 큰 괴리감을 준다.

중소기업과 대기업의 양극화 현상도 N포세대를 힘들게하는 대목이다. 중소기업의 고용 비중이 대기업에 비해 크지만은 임금 수준은 대기업의 60%밖에 미치지 못한다. 실제 국내 근로자의 월 평균 임금은 중소기업 293만8000원, 대기업 484만9000원으로 대기업과 중소기업 간의 임금격차가 상당한 것으로 나타났다. 이 수치는 근로자 평균으로 N포세대가 속한 사회 초년생 직장인들이 느끼는 대기업과 중소기업의 임금 차이는 더욱 클 수밖에 없다. N포세대가 공기업이나 공

무원 시험을 준비하는 주요 이유이기도 한다. 이처럼 중소기업의 일자리가 외면 받는다면 정부 차원의 일자리 창출에도 한계가 드러날 것이다.

문제는 정부의 일자리 창출 정책이 일자리의 ‘수’를 늘리는 것에만 집중하고 있는 점이다. 직업의 안정성이 낮은 비정규직 일자리만 양산하고 있는 실정이다. 사업 내용들을 살펴보면 주로 인턴제와 직업훈련 과정들로 구성되어 있다. 청년들에게 필요한 안정적인 일자리와는 거리가 멀다. 게다가 청년들이 진정으로 원하는 것이 무엇인지 제대로 파악조차 하지 못하고 있는 듯하다. 청년들이 원하는 것은 ‘아무 일자리’가 아니라 ‘체대로 된 직’의 임금격차가 상당한 것으로 나타났다. 이 수치는 근로자 평균으로 N포세대가 속한 사회 초년생 직장인들이 느끼는 대기업과 중소기업의 임금 차이는 더욱 클 수밖에 없다. N포세대가 공기업이나 공

업 대책들을 내놓고 있다. 비정규직의 정규직화 등 기존 정부와는 다른 시각으로 고용 문제에 접근하고 있는 점은 N포세대에게 매우 고무적이다.

청년들은 정부의 막대한 지원금 정책이나 지금 당장 취업 문제를 해결해 주겠다는 등의 허황된 정책들을 바라지 않는다. 다만 청년 자신들의 노력이 헛되지 않고 노력에 맞는 취업의 기회를 주는 정부의 적극적인 정책을 바랄 뿐이다.

현재 우리 모두는 ‘N포세대’로 살아가고 있다. 취업난으로 인해 포기해야 할 것들이 너무나도 많다. ‘N’은 거꾸로 돌려봐도 ‘N’이다. 반대로 생각해보면 그만큼 얻을 것도 많다는 의미이다. 지금 당장은 청년들이 설 자리가 없더라도 문재인 정부가 이전과는 달리 변화된 모습으로 청년들이 필요로 하는 정책을 발굴한다면 조금 더 나은 미래를 기대할 수 있을 듯하다.

社說

홍남순 자택 5·18 사적지 지정을 반기며

민주화 운동에 헌신했던 고(故) 홍남순 변호사의 자택이 5·18사적지(제29호)로 지정·고시했다. 늦었지만 잘된 일이다.

‘시대의 의인’이자 1세대 민주인권변호사로 불리는 홍남순 변호사는 1960년 대일 굴욕외교 반대투쟁위원회 전남 부위원장, 1969년 3선개헌 반대 범국민투쟁위원회 전남위원장, 1980년 5·18수습대책위원, 1985년 5·18광주민중혁명기념사업 및 위령탑건립추진위원장을 역임하는 등 한국 민주화운동에 큰 획을 그은 인물이다. 그러나 세월이 흐르면서 그를 기억하는 이는 많지 않다.

1983년 전두환 신군부에 맞서 합석현·문익환 등과 함께 5인 긴급선언을 발표하고, 진주교도소에 수감 중이던 김대중 선생을 찾아가 용기를 북돋아 주며 목숨을 건 변론을 펼쳤던 홍 변호사의 기개 또한 세인들 눈에서 잊힌 지 오래다. 고인의 10주기였던 지난해 광주일보의 시대의 어른이었던 선생의 삶과 그가 지키려 했던 가치를 세 차례에 걸쳐 되짚어 본 바 있다.

또한 민주 인사들의 사랑방이었던

선생의 자택이 폐가로 방치되고 있는 실상을 보도한 뒤 이를 보전하고 사적지로 지정해야 함을 주장하기도 했다. 장준하, 윤보선, 함석헌, 김대중, 김영삼, 조보오, 송기숙 그리고 이름 모를 광주 시민들과 계엄군에 쫓기던 시위대까지... 선생의 자택을 드나들며 민주화를 염원했던 이들은 이루 헤아릴 수 없이 많았다.

박정희 독재정권에 대한 반대 투쟁의 호남 지역 거점으로 사용됐고 1980년 전두환의 신군부가 저지른 광주학살 당시에는 항쟁과 수습을 위한 대책회의가 열렸던 곳. 하지만 선생의 자택은 후손들이 밟을 못 이기면서 제3자에게 이전된 후 거의 폐가로 방치돼 왔다. 광주일보의 문제 제기 이후 이제 늦게라도 선생의 자택이 사적지로 지정된 것은 참으로 다행스러운 일이다.

오늘 사설의 결론 또한 지난해 나왔던 사실과 다를 수 없다. “이제 광주시와 5·18 단체 등은 하루빨리 집을 매입해 보수하고 상세한 안내문도 비치해 지역사회의 자산으로 활용해야 할 것이다.”

광주시·국민의당 SOC 예산 확보 협력해야

정부의 최근 ‘내년 SOC 예산 일괄 삭감’ 방침에 대비한 광주시와 전남도의 행보가 빨라지고 있다. 시·도가 여당은 물론 야당과도 예산정책협의회 일정을 잡는 등 국비 확보에 열을 올리고 있다. 하지만 광주·전남 지역에 기반을 둔 국민의당과 광주시의 예산정책협의회 일정은 아직 잡히지 않아 지역민의 우려를 낳고 있다.

SOC 예산 삭감 조치에 따라 호남 지역 예산의 상당 부분이 줄어들 수밖에 없기 때문에 광주시·전남도는 정부에서 반영되지 않았거나 삭감된 예산을 국회에서 증액하는 도리밖에 없다. 이를 위해 광주시는 오는 15일 더불어민주당과 예산정책협의회를 열어 국비사업 20건·지역 현안 8건·공약 세부과제 28건 등을 건의하고, 여당의 적극적인 지원을 요청할 예정이다. 전남도 역시 같은 날 더불어민주당과 예산정책

협의회를 열고, 10월엔 국민의당과 예산정책협의회를 개최해 줄어든 예산을 최대한 되돌린다는 계산이다.

이미 충북도가 지난 5일 더불어민주당과 예산정책협의회를 갖는 등 전국의 대다수 광역 시·도가 미반영 사업 예산과 삭감된 예산을 회복시키기 위한 전쟁에 돌입한 상황이다. 지역 정치와 시민들이 광주시·국민의당의 예산정책협의회 지원에 애를 태우는 이유이다.

국민의당은 광주 국회의원 지역구 8석을 모두 차지하고 있는 광주를 기반으로 한 호남당이라고 할 수 있다. 시민의 절대적인 지지로 탄생한 지역구 다수당이 국민의당인 예산 증액 작업을 서두르는 것은 너무나 당연한 일이다. 광주시도 국민의당의 협조가 어느 때보다 중요함을 인식하고 대응적인 차원에서 예산 확보를 위해 머리를 맞대야 할 것이다.

無 等 鼓

‘가을 전여 머리에는 깨가 서 말.’ ‘가을을 전여 굵은 뉘새에 집 나간 머느리가 돌아온다.’

가을은 전여와 함께 시작된다. 전여는 민물고 바닷물이 섞이는 해역에서 많이 잡힌다. 광양만이나 사천만이 전여잡이로 유명한 까닭이다. 전여는 산란기(3~6월)가 끝나는 7월 중순부터 본격적으로 잡기 시작해 늦게는 11월 말까지도 잡는다. 7~8월은 빠가 연해 ‘세묘시’로 좋고, 9~10월 전여는 빠가 세져 구이용으로 좋다고 한다.

전여잡이 노동요

얼마 전 전남 사천 시 대표회에서 전여잡이 배에 동승한 적이 있다. 60대 부부는 새벽 2시30분께 출항해 6시까지 마을 앞바다에 네 차례 그물을 내리고, 걷었다. 배를 선회시키며 250m 길이의 그물을 내린 후 잠시 후 걷어 올리면 그물 속에 은빛 전여가 한 마리, 한 마리씩 걸러 올라왔다. 연진이 없었던 뚝단배 시절에는 배 두 척이 짝을 이뤄 전여를 잡았다. 지선 이 그물을 끌고 전여 떼를 원형으로 둘러서 잡는 방식이다. 12명이 역할을 분담해 조업을 했다. 잡은 고기는 가래(죽대)로 배에 퍼 담았다.

이때는 나일론 그물이 아니라 면사 그물이어서 쉽게 썩어 버렸다. 그래서 사천만 마도 전여잡이 어민들은 면사 그물에 ‘김’(소나무 껍질)을 입혔다. 소나무 껍질을 받아질해서 가루로 만들 때 부르던 노래가 바로 ‘마도 갈밭야소리’이다.

“이 갈 속에는 전여(전여)가 들고/ 그물 속에는 돈이 들고/ 우리 집에는 쌀이 든다/ 마실에는 웃음 돈다/ 갈 퍼 보세 갈 퍼 보세/ 어기가 다야갈 갈 퍼 보세.(에이아갈이아)”

마도 어부들은 노를 저어 하동 정에 가서 지리산 소나무 껍질을

사 왔다. 그물을 삶는 데 필요한 서너가마니 분량의 갈 가루를 만들려면 장정 4~6명이 번갈아 가며 서너 시간 동안 짚어야 할 정도로 고된 노동이었다.

광양 망덕포구에도 노를 저어 나갈 때 부르는 ‘늦 소리’, 그물을 올릴 때 부르는 ‘당김 소리’, 가래로 고기를 뺏전에 올릴 때 부르는 ‘가래 소리’, 만선해서 돌아올 때 부르는 ‘썰 소리’가 남아있다. 전여 철이다. 손쉽게 전여를 맛볼 수 있다는 것은 얼마나 큰 기쁨인가. 하지만 전여잡이 현장에서 노동요가 사라진 것은 아쉽기만 하다. /송기웅 해양부장 song@

| | | | |
|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| 光 州 日 報 | | The Kwangju Ilbo | |
| 사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 | | 주필 李洪載 | 편집국장 金日煥 |
| 1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주7기11호간 우 61482 광주광역시 동구 금남로 238 | | | |
| 대표전화 222-8111·220-0551(지사·지국(구독신청·배달안내)) 광고문의 062-227-9600 | | | |
| 편집국안내 (대표 FAX 222-4918) | 경 제 부 220-0663 (FAX 222-4938) | 경영지원국 (FAX 222-8005) | 문화사업국 220-0541 (FAX 222-0195) |
| 편 집 부 220-0649 | 문 화 부 220-0661 (FAX 227-9500) | 기획관리국 (FAX 227-9600) | 업 무 국 220-0551 (FAX 222-0195) |
| 정 지 부 220-0632 | 문화미디어부 220-0664 | 다 지 안 실 220-0536 | 서 울 지 사 02-773-9331 (FAX 02-773-9335) |
| 사 회 부 220-0642 | 체 육 부 220-0697 | *구독료 월정 10,000원 1부 500원 | |
| 사 회 2부 220-0652 | 사 진 부 220-0693 | | |

본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수합니다