시 론

가을밤은 깊은 눈을 만든다

박 노 식
시인·시앤영 원장

가을 하늘은 아침 세안(洗顔)을 방금 마치고 거울 앞에 선 젊은 여인의 얼굴처럼 티 없이 맑다. 근심이 없어 보인다. 간혹 지나가는 흰 구름만이 잘게 부서진 형체로 청명한 하늘을 떠돌 뿐, 상심 없는 표정은 아이의 심성을 닮은 것 같다.

여름날의 그 웅장하고 변화무쌍했던 구름들이 어느 순간 사라지는 걸 보면, 아무리 지독한 갈등과 번민도 때가 되면 해소되리라는 작은 위안을 구름을 통해 받는다. 이처럼 가을 하늘은 사색과 영감을 동시에 안겨주는 푸른 창과 같아서 쉬이 눈길을 떼지 못할 때가 있다.

대지는 그야말로 형형색색이다. 발길 닿는 곳마다 빛과 색으로 가득 차서 숨이 가빠온다. 산은 푸르면서 간간이 누르스름한 얼굴로 조금씩 야위어 가고, 들녘은 온통 누렇게 물들어버렸다. 길가의 벚나무 가로수는 연약한 마음의 여인처럼 가을의 심장을 빠져나가기도 전에 이미 잎을 떨어뜨린 채 울상을 짓고 있다.

한로(寒露)는 지났고 다음 주에는 상강(霜降)이 자리 잡고 있어서 뜰의 국화는 서서히 꽃망울 맺을 준비를 한다. 조숙한 국화 몇몇은 벌써 꽃망울 속에서 주인의 손길을 기다리는 듯 요조한 모습으로 눈을 감았다.

추석이 낀 긴 연휴 동안 사람들은 고추잠자리처럼 몹시 분주하게 움직였을 것이다. 이곳 한적한 시골 마을도 사람 소리로 가득해서 모처럼 북적북적했다. 아이들은 시골길을 신기한 듯 돌아다니며 가을 햇빛 속의 노랑나비처럼 마음껏 뛰놀고, 젊은 부부는 손을 잡고 농로를 해찰하듯 돌아다녔다.

산속 여기저기에서는 성묘를 마친 사람들이 한가로이 둘러앉아 얘기를 나누며 음복하는 모습이 꼭 상심에 찬 얼굴이 아닌 듯하다. 이 묘소의 주인은 오래전에 터를 잡고 누웠으므로 묵은 묘와 같아서 무성했던 잡초를 며칠 전에 말끔하게 벌초한 것을 알 수 있다. 이처럼 오랜 시간에 걸쳐 찾아온 참배객들의 얼굴은 슬프지 않고 그저 덤덤해 보인다.

하지만, 잔디 뗏장을 입힌 지 불과 한 달도 안 된 묘는 듬성듬성 흙이 보여서 망자의 숨결이 곧장 느껴지기도 한다. 이곳을 찾아온 참배객들은 슬픔을 주체하지 못한 채 곡을 하면서 등을 돌려 눈가를 훔치게 마련이다. 가을 하늘이 유난히 슬프게 보이는 건 너무 냉정하리만치 투명해서 이들의 가슴을 때리기 때문이다.

이용악(1914-1971) 시인의 「풀벌레 소리 가득 차 있었다」가 떠오르는 한낮에 필자는 농로를 산책길 삼아 나서지만 걸음이 무겁기만 하다.

우리 집도 아니고/ 일갓집도 아닌 집/ 고향은 더욱 아닌 곳에서/ 아버지의 침상(寢床) 없는 최후(最後) 최후의 밤은/ 풀버렛 소리 가득 차 있었다// 노령(露領)을 다니면서까지/ 애써 자래운 아들과 딸에게/ 한마디 남겨두는 말도 없었고/ 아무을만(灣)의 파선도/ 설룽한 니코리스크의 밤도 완전히 잊으셨다/ 목침을 반듯이 벤 채// 다시 뜨시는 두 눈에/ 피지 못한 꿈의 꽃봉오리가 깔앉고/ 얼음장에 누우신 듯 손발은 식어갈 뿐/ 입술은 심장의 영원한 정지를 가리켰다/ 때늦은 의원(醫員)이 아모 말없이 돌아간 뒤/ 이웃 늙은이 손으로/ 눈빛 미명은 고요히/ 낯을 덮었다// 우리는 머리맡에 엎디어/ 있는 대로의 울음을 다아 울었고/ 아버지의 침상 없는 최후 최후의 밤은/ 풀버렛 소리 가득 차 있었다.

짧았지만 흥성했던 긴 연휴가 끝나고 마을은 다시 평온의 세계로 돌아왔다. 항아리 안에 고인 우물처럼 마을은 고요하고 적막하다. 밤이면 또 창가는 풀벌레 소리로 가득 차서 누군가를 그리워하며 잠을 설치게 할지도 모른다. 아무튼 가을밤은 상심을 키우기에 넉넉하고 깊은 눈을 갖게 만든다.

기 고

호남주력산업, 대학생과함께세계로…현대판'보부상'의길

황 권 택
남부대학교 식품영양학과 교수

호남지역은 해양수산식품, 스마트 농수산, 푸드테크 등 미래 성장 가능성이 큰 산업을 주력으로 삼아왔다.

지역 대학 또한 이러한 산업과 연계한 다양한 교육·연구 프로그램을 운영하며 청년 인재 양성에 힘써왔다.

그러나 여전히 눈에 보이는 성과를 내기는 쉽지 않다. 산업 구조의 한계, 내수시장의 협소, 그리고 무엇보다도 지역 산업이 직면한 구조적 어려움이 발목을 잡고 있기 때문이다.

호남의 산업은 지금 노령화된 인력 구조라는 현실과 마주하고 있다. 수산업과 농업 종사자의 평균 연령은 이미 60세를 넘어섰다.

젊은 인력은 지역에 머물지 않고, 새로운 시장 변화에 신속히 대응할 수 있는 여력이 줄어들고 있다.

또한 전문 인력의 부족은 제품 개발, 해외 마케팅, 수출 인증 등 고부가가치 단계에서 큰 걸림돌이 되고 있다. 현장 경험은 풍부하지만 글로벌 시장의 언어와 규범, 기술을 이해하고 대응할 인재는 부족하다. 이로 인해 좋은 상품과 아이디어가 있어도 해외 진출이 지연되거나 무산되는 일이 반복되고 있다.

이제는 구조적 한계를 넘기 위해 대학과 기업, 청년이 반드시 함께해야 한다. 단일 주체의 노력으로는 한계가 분명하다. 기업만으로는 글로벌 시장을 개척하기 어렵고, 대학만으로는 산업 현장의 경험을 담아낼 수 없다. 따라서 서로의 부족한 부분을 채워주는 협력 구조가 절대적으로 필요하다.

특히 대학생들의 참여는 단순한 보조적 역할이 아니다. 해외 시장 개척 과정의 어려움은 학생들에게 살아 있는 교과서가 된다. 기업과 함께 해외 전시회에 나가 현지 소비자의 반응을 조사하고, 온라인 플랫폼을 통해 판촉을 돕고, 언어와 문화의 장벽을 넘을 수 있는 새로운 아이디어를 제시하는 일은 대학생이기에 가능하다.

이는 기업에게 신선한 에너지를 제공하고, 학생들에게는 실무 능력과 국제 감각을 길러주는 소중한 기회가 된다.

필자는 이 과정을 옛날 장터를 누비던 '보부상'에 비유하고 싶다. 보부상은 단순한 행상인이 아니었다. 그들은 지역의 물산을 알리고 교류를 이끌며, 새로운 시장을 개척했던 개척자였다. 오늘날 우리 대학생들이야말로 현대판 보부상이다.

기업과 함께 해외 무대에 서서 호남의 해양수산식품과 푸드테크 제품을 알리고 팔며, 그 과정에서 얻은 피드백을 바탕으로 개선과 혁신을 이어갈 수 있다.

무엇보다 중요한 점은, 이러한 협력과 참여가 학생들에게 지역 성장에 대한 책임감을 심어준다는 사실이다.

노령화와 인력 부족으로 신음하는 산업 현장을 직접 체험하면서, 학생들은 단순히 학습자가 아니라 지역 사회를 지켜내야 할 주체라는 자각을 얻게 된다.

이 책임감은 청년 세대가 지역을 떠나지 않고, 오히려 지역 안에서 새로운 가능성을 발견하고 창출하는 원동력이 될 것이다.

호남의 주력산업은 잠재력만으로는 더 이상 빛을 발할 수 없다. 이제는 대학, 기업, 청년이 서로 협력하고 함께 참여해야만 지역이 살아남을 수 있다.

각자의 역할을 넘어 서로를 연결하는 다리로 나설 때, 우리는 노령화·전문인력 부족이라는 현실의 벽을 넘어설 수 있다. 협력은 선택이 아니라 필수이며, 참여 없는 발전은 불가능하다.

대학생들이 현대판 보부상이 돼 기업과 함께 세계 시장을 두드릴 때 호남은 비로소 국내의 한정된 산업권을 넘어 글로벌 개척자로 설 수 있다.

지역 발전은 그 누구의 몫도 아닌, 우리 모두가 협력하고 참여할 때만 가능하다. 호남의 미래는 협력과 참여 속에서만 열린다.

독자투고

픽시 자전거의 위험성

최근 청소년들 사이에 픽시 자전거가 선풍적 인기와 함께 그 위험성이 날이 갈수록 커지고 있다. 픽시 자전거는 특이한 외형과 간편한 구조로 돼 있으며, 자전거 프레임이 단순하고 휠이 얇아 속도감이 있어 보이는 데다 멋진 묘기 동작도 가능해 청소년들의 호기심과 모방심리를 자극하기 충분하다.

문제는 픽시 자전거는 대부분 브레이크가 장착돼 있지 않다. 이 경우 제동을 하기 위해서는 페달을 반대로 밟거나 바퀴를 강제로 멈추는 스키딩이란 기술을 사용해야 한다. 하지만 이는 상당한 교육과 숙련도를 요구한다. 조금만 실수해도 큰 사고로 이어질 수 있음에도, 청소년들이 이러한 위험성을 제대로 알지 못한 채 무분별하게 이용하고 있다.

법적인 문제도 크다. 도로교통법에 따르면 자전거는 차에 해당하므로, 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작해야 한다고 규정하고 있다. 이를 위반하면 20만 원 이하의 벌금이나 구류,과료에 처해질 수 있다.

정부에서는 9월17일부터 스키딩, 풋 브레이킹 등 위험한 방법으로 제동을 함으로써 다른 차마나 보행자에게 위험을 야기한 경우 도로교통법 제50조 제7항에 의거, 제동장치를 제대로 갖추지 않은 픽시 자전거의 도로 주행을 안전운전 의무위반으로 판단, 집중단속 할 예정이다.

이에 몇가지 안전수칙을 숙지해 안전에 유념하여야 한다. 첫째, 픽시 자전거는 브레이크가 없어 급제동이 어렵고, 사고시 대형사고로 이어질 수 있기에 매우 위험하다. 둘째, 차량 많은 도로나 밤·내리막길에서 주행하지 않도록 해야 한다. 셋째, 안전모(헬멧) 등 보호장비 반드시 착용하고, 유튜브상 위험한 주행은 절대 모방해 따라 하지 않도록 한다. 넷째, 사소한 부주의도 큰 사고로 이어질 수 있다는 것을 명심해야 한다.

청소년들은 옳고 그름을 판단할 분별력과 가치관이 명확하게 정립돼 있지 않아 합리적인 판단과 의사결정이 어려운 시기다. 그 어느 때보다 자녀의 안전에 대한 학부모님들의 지도와 관심이 절실히 필요하다. 청소년들이 한순간의 실수로 자신의 귀중한 생명을 잃지 않고 원대한 꿈을 펼칠 수 있도록 가정에서 픽시 자전거에 대한 지도편달이 반드시 필요하다.

학부모, 학생, 교사, 경찰이 전방위적으로 함께 힘을 모아 학생들의 안전을 최우선으로 해 픽시 자전거로 인한 단 한 건의 사고가 발생치 않도록 안전한 교통문화조성에 앞장서야 할 것이다. 〈김광중·해남경찰서 읍내지구대〉

※ 독자투고를 기다립니다. 하고싶은 이야기·사진 등을 보내주세요

※ 외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다

社 說

해안선 최대 전남에 해양쓰레기 떠넘긴 행태 아닌가

인접한 중국 해상과 타지 등 육지에서 밀려드는 해양쓰레기를 지자체가 열악한 지방 재정으로 처리하는데는 한계가 있다. 전남도가 매년 수백억원의 예산을 투입하며 민관 협력으로 총력 대응하고 있지만, 가히 역부족이다. 아름다운 경관을 훼손하고, 선박 사고를 야기하며, 어장 환경에도 큰 영향을 미친다. 적극적인 정부 지원이 절실하다.

최근 5년 전남이 수거한 규모만 20만t에 육박한다. 2020년 4만1천325t, 2021년 3만3천534t, 2022년 3만4천671t, 2023년 4만2천475t, 2024년 4만5천27t 등이다. 11개 광역단체 총량(57만474t)의 34.5%를 차지한다. 해양쓰레기는 발생 원인이 불분명한 실정으로, 우리나라 해안선의 44%를 보유하고 있는 전남에 그 피해가 집중되고 있다. 미처 처리하지 못해 바닷속에 침적되거나 부유하고, 해안에 방치되는 등 현존하는 물량도 2023년 기준 8만9천298t에 이를 것으로 추정한다. 전국의 56%다.

사정이 이런데도 기반시설의 노후화는 심각한 실정이다. 특히 전남에서 운영하고 있는 해양환경정화선 5척 가운데 3척은 내구연한을 넘어서 사고 우려 뿐만 아니라, 효율 저하가 불가피하다. 관계 부처에서 대체 건조를 위한 예산을 조속히 편성해야 하는 것이다. 전남도가 줄기차게 요구하고 있는 국비 지원율을 현행 50%에서 70%까지 올리는 등 제도 개선도 필요하다.

정부의 인식이 달라져야 한다. 날로 중요성이 부각되는 해양폐기물 문제에 선제 대응하기 위해 예방부터 전주기적 관리를 위한 다양한 정책을 추진하고 있다며 말 뿐이어서다. 해양수산부가 조업 중 인양 쓰레기 수매, 양식어장 정화, 방치선박 정리 지원, 해양쓰레기 선상집하장 설치 사업을 각 지자체로 이양한데 이어, 강 하구 쓰레기 수거, 폐스티로폼 감용기 보급 확대, 육상집하장 설치·운영 등을 폐지한 것은 단적인 사례다.

해양쓰레기 수거·처리를 위한 국비 상향과 인프라 확충, 정화선 신규 건조 등에 대한 건의를 외면해선 안 된다. 그동안 지리적 특성 상 피해가 커지는 전남이 속앓이하며 해결해온 터였다. 더는 용납할 수 없다. 이미 자체적으로 감당하기 어려운 수준에 몰리기도 했고, 바다 자원 수호를 위해 국가 차원에서 풀어야 할 중대 현안이 됐다. 지속적인 관심을 가지고 대대적인 지원을 쏟아야 할 상황이다.

안전도시 광주 싱크홀 예방 관리에 적극 나서야

싱크홀 발생의 주요 원인인 공동(空洞, 땅속 구멍)이 증가하고 있지만 보수 등의 조치는 미흡한 실정이다. 시한폭탄처럼 시민의 발밑을 위협하고 있다. 인간이 만들어낸 재난이다. 그치만 충분히 예방할 수 있다. 철저한 사후 관리가 필요하다고 하겠다.

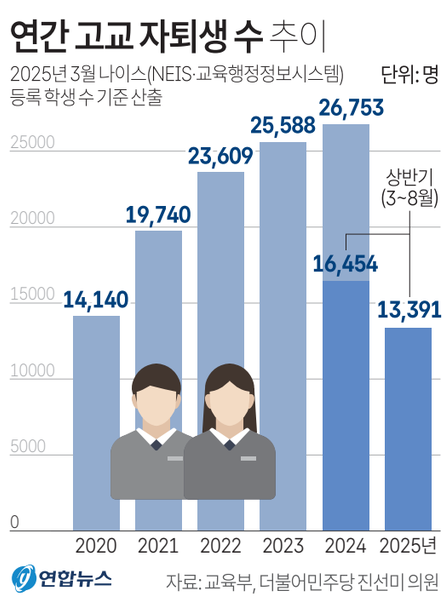
광주는 전국 광역시 중 가장 많다. 국회 국토교통위원회 소속 더불어민주당 정준호(광주 북구갑) 의원이 국토안전관리원으로부터 제출받은 자료에 따르면 최근 5년 141개에 달하는 것으로 집계됐다. 전국 872개의 16%를 차지하며, 경기도(219개)에 이어 2번째였다. 광주는 조치 완료율이 17.7% 수준에 그쳐 더 심각하게 받아들여진다. 전국 평균(54.9%)에도 한참 미치지 못하고 있다.

언제 어디서든 땅이 꺼질 수 있다는 불안감이 확산되고 있다. 추락 사망 등 피해도 잇따르고 있다. 지난 3월 서울 강동구 도로에서 싱크홀로 오토바이 운전자가, 4월에는 경기 광명시 신안산선 지하터널 공사현장 붕괴로 작업자 1명이 숨졌다. 싱크홀 사고가 속출하는 중이다. 지하수위의 변화나 노후 하수관 파손 등으로 지반 아래에 빈 공간이 생겨나고 있다.

육안으로 멀쩡해 보여도 위험이 쌓여가고 있다. 제대로 탐지하고 제때에 메워야 한다. 구조적 근본 원인을 제거하기 위해 중앙정부와 지자체가 협업해야 한다. 스마트 모니터링 등으로 점검 시스템을 고도화해야 할 것이다. 정 의원은 공동 발견과 함께 사후 결과를 국토안전관리원이 통보받도록 의무화해야 한다고 강조했다. 앞서 정부가 싱크홀로 인한 대규모 인명·재산 피해를 '사회재난'으로 추가, 국토부를 주관기관으로 명시해 관리를 강화한 것은 진일보했다는 평가가 나온다.

예산 부족 등의 이유로 소극적이었다가 돌이키기 힘든 사태에 직면할 수 있다. 알고도 방치한 것은 직무유기다. 시민의 생명, 안전과 직결돼 있다. 미연에 사고를 방지하기 위해 전력해야 한다. 안전도시라는 광주에서 공동이 상당수 발견됐음에도 복구한 건 극히 일부로 드러났다. 대응 체계에 허점이 있는지 점검해야 한다. 실질적인 개선 노력을 기울여야 한다.

그래픽 뉴스



13일 국회 교육위원회 소속 더불어민주당 진선미 의원이 교육부에서 받은 자료에 따르면 올해 1학기(3-8월) 전국 고등학교 1학년에 다니다 자퇴한 학생 수는 7천56명이다.

이는 올해 3월 나이스(NEIS·교육행정정보시스템) 등록 학생 수를 기준으로 산출한 것으로, 전체 고등학교 1학년 학생 42만3천793명 가운데 1.7%에 해당하는 규모다. 지난해 같은 기간의 1학년 자퇴생(44만4천844명 중 8천476명, 1.9%) 비율보다는 0.2%포인트 줄었다. 다만, 9등급제가 실시되는 2학년과 3학년의 자퇴 비율도 작년보다 줄었다. 올 1학기 2학년 자퇴생 비율은 1.2%(43만419명 중 5천339명)로, 지난해 같은 기간의 1.5%(45만4천298명 중 6천917명)보다 적은 편이다.

3학년 자퇴생 비율 역시 지난해 1학기 0.3%(40만6천213명 중 1천61명)에서 올해 1학기에는 0.2%(44만3천329명 중 996명)로 감소했다. 이는 최근의 고교 자퇴생 증가세와는 다른 양상이기도 하다. 교육통계조사에 따르면 전국의 연간 고교 자퇴생 수는 2020년 1만4천140명, 2021년 1만9천740명, 2022년 2만3천609명, 2023년 2만5천588명, 2024년 2만6천753명 등으로 상승 추세다. /연합뉴스

광주매일신문 1991년 11월 1일 창간 http://www.kjdaily.com
회 장 馬亨列 사 장·발행·편집인 李庚秀 논설실장 金鍾民 편집국장 朴恩成
(우)61636 광주광역시 남구 천변좌로 338번길 16 대표전화 (062)650-2000 구독신청·배달안내 (062)650-2022

편집국						
편집부 650-2090	지역특집부	650-2060	광고문의	650-2099	FAX	
정치부 650-2030	사진부	650-2080	마케팅본부	650-2070	광고국	650-2016
경제부 650-2050	논설실	650-2006	경영지원국	650-2011	편집국	650-2017
사회부 650-2040	TV본부	650-2009	사업본부	650-2007	업무국	650-2019
문체부 650-2065	서울지사(02)	786-9488	업무국	650-2020		

·본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다. ·2002년 4월 30일 등록. 등록번호 광주 가10(日刊) ·구독료 월 15,000원 1부 800원

CMYK