

윤석열 정부 지역대학 육성정책의 결과 속

교육의향

최영태

전남대 명예교수
한반도 미래연구원장



는 그냥 환영만 할 수 없는 큰 '까(가)시'가 담겨 있다. 정부가 글로벌 대학 지원을 위한 전제조건으로 △대규모 구조 개혁 및 정원조정 △대학 간 통합(4년제, 전문대, 사이버대 통합 등) 및 학문 간 융합 등을 내세웠다. 특히 이주호 장관은 위 내용을 설명하면서 국립대학이 시립·도립대로 전환하거나 대학과 정부 출연 연구기관이 통합하는 방식을 구조 개혁의 구체적 사례로 제시했다. 필자는 이게 바로 정부의 본심이라고 생각한다.

지역 국립대학의 시립·도립화 방안은 과거에도 시도한 바 있다. 인센티브를 제시하면서 대학 육성의 책임을 지자체에 넘기려 한 것이다. 이번에도 한 대학당 1천억 원씩 5년 지원이라는 인센티브를 제시했다. 미국이나 독일 등 많은 선진국에서 지자체가 대학 육성의 책임(주립대학)을 맡고 있다는 점에서 우리 정부의 시도가 전혀 엉뚱한 것은 아니다. 하지만 정책은 그 나라의 역사, 환경 등을 고려하면서 시행해야 성공 가능성이 크다. 미국이나 독일처럼 연방국가 시스템을 유지하고 있고, 지방 분권과 지역균형발전이 비교적 잘 된 나라에서는 그게 가능할 수 있다. 그러나 한국은 모든 것이 수도권 중심이고 지역 간 격차도 매우 심하다. 우리나라에 존재하는 대학 간 서열은 일차적으로 수도권 소재 여부 및 수도권과의 거리에 따라, 다음으로는 1인당 교육비의 차이에 따라 결정된다. 그런데 교육부가 글로벌 대학 지원책으로 제시한 재정 정도로는 대학 간 차이를 유발하는 원인 제거에 성공하기 어렵다.

구체적인 내용으로 들어가면 더욱 복잡한 문제들이 도사리고 있다. 지역대학

이 위기를 맞이한 원인과 배경으로는 학령인구 감소와 열악한 재정 외에 우수 학생들의 무조건적인 '인 서울' 현상이 있다. 지역 거점대학들의 주요 과제 중 하나는 '인 서울' 현상을 방어하는 일이다. 그런데 거점대학에 지역의 다른 중·소 대학까지 통합하는 과제를 떠맡으라고 한다. 이것은 지역대학은 수도권 대학과의 경쟁을 포기하고, '인 서울' 현상도 눈감은 채 수도권 이남 지역 대학끼리 그냥 '도토리 키재기' 식의 생존에 만족하라는 이야기나 다름없다.

최근 광주전남연구원의 분리 문제가 지역의 현안으로 대두되었다. 이 사태는 곧 광주와 전남이 연구기관 하나도 통합 운영할 의지와 환경 조성을 하지 못했다는 것을 의미한다. 그런 광주시와 전남도가 재정과 정책적 면에서 지역 소재 대학을 제대로 지원·육성할 수 있을까? 대학 육성의 권한을 지자체에 넘겼을 때 기초학문에 대한 지원을 소홀히 하지 않는다고 장담할 수 있을까? 혹시라도 우리 지역의 거점 중심대학인 전남대와 조선대가 광주에 소재한 것을 놓고 광주시와 전남도가 갈등을 일으키는 일은 없을 까? 등 여러 가지 걱정이 든다.

정부가 대학과 지역 육성책의 하나로 대학과 지자체의 긴밀한 관계를 강조하고 이를 진작시키기 위해 지자체에 예산 지원을 하겠다는 취지에는 적극 찬성한다. 그러나 시립·도립화를 구조개혁과 재정 지원의 핵심 조건으로 설정하고 지역대학을 그런 방향으로 유도하는 것은 반대한다. 대학에 대한 지원을 늘려 주지 않으면 대학에 대한 조건 제시는 좀 더 신중하게, 멀리 보면서 생각하기 바란다.

社說

신안 어선 전복 사고 실종자 구조 총력을

선원 9명 이틀째 실종

새해들어 해상에서 비보가 전해져 안타깝다. 5일 목포해양경찰서·전남도에 따르면, 전남 오후 11시 19분께 신안군 임자면 대비치도 서쪽 16.6km 해상에서 12명이 타고 있던 24t급 근해통발어선이 전복됐다. 이 사고로 선원 3명은 인근을 지나던 선박에 의해 구조됐으나 나머지 선원 9명(한국인 7명·베트남 국적 2명)이 실종 상태다. 윤석열 대통령은 이날 오전 이종섭 국방부장관에게 실종자 수색·구조에 해군 특수부대를 추가로 투입하라고 지시했다. 사고 발생 이틀째 사고 해상에서는 군과 해경이 함정과 항공기 등 장비와 인력을 총동원해 동원 수색·구조 활동이 진행되고 있다. 조승환 해양수산부 장관은 이날 오전 목포해경에서 브리핑을 받은 뒤 언론에 "사고가 야간에 발생해 어려움이 있으며, 선내 진입이 어구와 이중구조 등에 막혀 들어가지 못하고 있는 상황"이라고 밝혔다. 해경은 잠수사를 동원해 사고 선박에 대한 탐색과 진입을 수차례 시도했으나 3000여 개의 통발이 뒤엉켜 있어 어려움을 겪고 있는 것으로 전해지고 있다. 조 장관은 "어

망을 절단해서 오늘 중으로 선내에 진입하고, 전복된 선박의 인양도 조속히 추진하겠다"고 말해 조만간 선내 실종자의 행방이 파악될 것으로 보인다. 하지만 "사고 당시 선실에서 잠을 자고 있었다"와 "갑판에 있었다"고 생존 선원의 진술이 엇갈리고 있어 실종자들이 침몰 선박을 이탈했을 가능성도 배제할 수 없는 상황이다.

생존자를 구조하기 위해서는 촉박한 시간이 문제다. 침몰한 선박에 갇히더라도 공기가 남아있는 '에어포켓(Air pocket)'이 존재한다면 생존 가능성이 있는데 골든타임내 구조가 가능하느냐가 관건이다. 또 실종 선원들이 침몰 선박에서 탈출했을 경우 다른 선박 등에 구조되지 못했다면 저체온증으로 생명을 위협받을 수 있다. 모든 가능 장비와 인원을 동원해 신속한 구조가 필요한 이유다. 정부와 지자체는 실종자 가족 지원에도 빈틈없이 최선을 다해야 한다. 매번 큰 재난사고 시 구조활동에 대한 정보공유가 제대로 이뤄지지 않아 불만을 초래했기 때문이다.

한 명이라도 많은 실종자들이 생환하기를 기원한다. 정부는 사고 수습 이후 정확한 사고 원인 규명과 재발 방지 대책 강구도 잊지 말기를 바란다.

에너지빈곤층에 촘촘한 지원 이뤄져야

겨울나기 불평등 해소를

지난 3일자 전남일보에 보도된 '사회적 약자에게 더 추운 겨울'이라는 제목의 기사는 '우리 사회가 과연 공정한가'에 대한 문제를 제기했다는 점에서 의미가 깊다. 최저시급으로 겨우 생계를 이어가는 노인과 저소득층이 '돈' 때문에 난방을 포기하고, 날씨가 아무리 춥더라도 그저 버텨야 한다는 장애인 이야기의 가슴 아파다. 실제 장애인이 모여 사는 광주 광산구 '엄지공동생활가정' 입소자들은 지난 해 11월 가스 요금이 30만 원을 넘어서면서 12월부터는 아예 보일러를 끈 채 살아 간다고 한다. 1월 가스요금이 아직 나오지도 않았는데 벌써 두렵다는 게 이들의 하소연이다. 공공일자리로 월 57만원을 벌며 근근이 살아가는 한 노인은 난방비가 오르면서 '시베리아 별판' 같은 집에서 힘들게 버틴다고 토로한다. 별이 번번이 떨어지지 않아 추위보다 난방비 오르는 것이 더 무섭다고 아우성이다.

가스비와 전기요금 인상으로 모두가 힘들지만 이번 겨울이 더 혹독한 계층은 독거노인과 장애인 등 소득이 낮은 사회적 약자들이다. 전체 수입에서 난방비 등이 차지하는 비중이 높기 때문이다. 저소득층의 삶과 직접적으로 연결된 난방비 문제는 겨울철 복지의 핵심이다. 찢는 것마저 어려운 취약계층이나 전열기까지 사용하지 못한 채 '그저 버티다'는 이들의 현실은 사회적 공정과는 거리가 멀다. 에너지빈곤층의 '겨울 날 권리'를 떠나 건강을 위협하는 불평등을 외면하는 사회는 결코 공정한 사회일 수 없다. 사회적 약자가 마음 편하게 겨울을 날 수 있도록 부족한 것을 꼼꼼히 살피는 것은 정부와 자치단체에 주어진 책무다. 올겨울 '난방비 폭탄'에 서민층의 여론이 심상치않자 난방비 보조금을 지급기로 한 정부 대응은 낮은 감이 있지만 그나마 다행이다. 하지만 이는 근본적인 처방일 수 없다. 난방비 부담 때문에 추위에 떠는 취약계층이 없도록 에너지빈곤층에 대한 실태조사를 벌여 국민들이 납득할 만한 대책을 내놓기를 기대한다.



사진으로 보는 세상

5일 서울 여의도 국회 의원회관에서 열린 10.29 이태원 참사 국회 추모제에서 현화를 마친 한 유가족이 슬퍼하고 있다. **공동취재사진=뉴스시스**

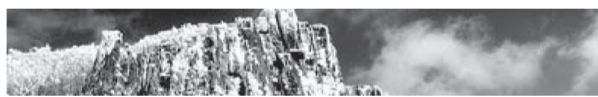
서석대

'나이가 들어 늙은 사람'. 보편적으로 노인을 부르는 표현이다. 고령화로 인해 몇 살부터 노인으로 인정해야 하는지 우리사회가 논쟁중이다.

노인을 규정하는 나이기준은 대개 고용의 관점과 사회보장의 관점으로 나뉜다. '고용상 연령 차별 금지 및 고령자 고용촉진에 관한 법률' 제19조 고령자 동법 시행령 22 조에는 55세를 고령자로 정의하고 있다. 연령차별 금지법에서는 정년을 60세 이상으로 명시하고 있다. 다만 대부분의 직장인들은 60세가 되기 전에 직장에서 밀려나는 게 현실이다.

은퇴 이후 임금 외 소득보장의 기본형태인 국민연금의 수급 개시 연령이 62세이나 2033년까지 5년마다 1년씩 상향해 65세로 높아진다. 65세는 기초노령 연금이 시작되는 나이이다. 소득하위 70% 노인에게 지급되는 기초연금의 수급 연령도 65세이고, 철도 운임할인, 노인 장기 요양보험제도 등 각종 사회보장 혜택을 받는다.

하지만 기대수명이 늘면서 노인을 바라보는 시선이 바뀌고 있다. 보건복지부의 노인 실태조사(2020년)에 따르면 65세 이상이 생각하는 노년의 시작연령은 70.5세로 상향해야 한다고 하고 있다. 2020년 기준 기대수명은 83.3



세였다. 50년 전인 1970년에는 기대수명이 62.3세로 무려 20년 넘게 늘었다. 이런 이유로 노인 연령기준을 상향해야 한다는 요구가 나오고 있다.

대중교통의 '무임승차' 기준이 뜨거운 감자다. 광주시를 비롯해 지하철이 운행되는 6개 광역지자체들이 매년 무임승차로 인한 누적적자만 23조원(2022년 기준)에 달한다. 이들 광역 도시들은 무임승차로 인한 적자 보전을 정부에 요구하고 있지만 관철되지 않고 있다. 이 때문에 서울시와 대구시는 지하철 요금 인상과 함께 무임승차 연령기준을 기존

65세에서 70세로 상향해야 한다고 주장하고 있다.

각 지자체를 비롯해 '표심' 눈치를 보던 정치권에서도 논의가 본격화되는 모습이지만 누가 '고양이 목에 방울을 달수 있을지'는 여전히 미지수다. 출생아는 급감하고 노인 인구는 급증하는 시대가 도래했다. 지금부터 노인 기준에 대한 논의가 시급해 보인다. 수급자는 늘고 생산인구가 줄면서 국민연금 고갈 등의 다투어 미래의 위기가 빨라지고 있다.

붓다 이전의 싯다르타 왕자가 궁궐 밖 노인을 보고 자신에게 탄식했다고 한다. "오! 지금 이미 내 안에 미래의 노인이 살고 있도다." **김성수 정치부장**

노인의 기준

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이기수	편집국장 박성원
민주주의 구현 진실 보도 실천 지역개발 선도	대표전화 (062)527-0015 기사제보 (062)510-0331	경영지원팀 (062)510-0421 광고영업팀 (062)519-0710	
	편집부 (062)510-0412 정치부 (062)510-0461 사회부 (062)510-0340 경제부 (062)510-0380	문화체육부 (062)510-0394 전남취재부 (062)510-0336 뉴스콘텐츠부 (062)510-0321 사진부 (062)510-0391	
www.jnilbo.com m.jnilbo.com	구독료 월 1만원 1부 500원	1988년 4월 25일 등록번호 광주 가-2호 (일간) 우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137	

구독신청 (062)510-0471 광고문의 (062)512-0100

FAX (062)510-0436 서울지사 (02)725-8890

본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com