

이지상의 ‘여행과 삶’



여행과 삶은 모험이다

요즘 레저 스포츠로 각광을 받는 벤치 점프는 원래 남태평양 청소년들의 성인식이었다. 청소년은 성인식을 통해 공포감을 이겨 내고 어른이 된다. 그런데 현대 사회에서는 그런 강제적인 성인식이 없앴다. 그 대신 길고 긴 경쟁, 고통의 과정을 겪는다. 초등학교 때부터 학업에 시달리고 대학에 들어가면 취업 때문에 시달린다.

직장에 들어가서도 계속 경쟁에 시달리지만 환관하게 어른이 되는 경험은 없다. 과거에는 군대 생활이나, 결혼 후 시집에서 겪는 고통이 어른이 되는 과정이었을 것이나 현재는 꼭 그런 것만도 아니다. 결국 어른이 되는 시점은 계속 연기되고 30대~40대가 되어도 미성숙한 어른들이 많아진다.

이런 시대에 배낭여행은 성인식의 역할을 하는 측면이 있다. 말이 안 통하는 낯선 땅에서 숙소를 찾아내고, 험한 여정을 개척하는 과정은 모험이다. 그래서 배낭여행을 마치고 돌아오는 학생들의 눈빛은 반짝반짝 빛이 난다. 모험을 이겨 낸

어른이 되었기 때문이다.

배낭여행보다도 더 큰 모험은 삶에서 발생한다. 경쟁은 끝이질 않는다. 직장에서도 인간관계에 시달리고 병에 시달리기도 하며 언젠가는 직장에서 나와 고령화 시대에 적응하며 살아야 한다. 90살을 사네, 100살을 사네 하지만 언제나 행복한 것은 아니다. 고통과 고뇌는 파도처럼 다가온다. 중년이 넘어가면 다시 두려움이 몰려온다.

수명이 짧을 때는 10대 후반이나 20대 초반에 성인식을 치렀지만 요즘엔 50대 쯤에 다시 한 번 통과의례를 겪게 된다. 50대, 60대는 예전처럼 노인 대접도 받지 못하는데 그렇다고 젊은이도 아니다. 어쨌든 나이인데 앞날은 불투명하다.

이때 다시 모험 정신이 필요하다. 19세기 후반의 독일의 사회학자 게오르크 짐멜은 이런 이야기를 한다. 진정한 모험이란 확실하지 않은 가능성과 숙명과 우연에 모든 것을 걸고, 뒤에 있는 모든 다리를 끊은 채, 어떠한 상황에서도 길이 나타나 자신을 인도하길라도 할 듯이 안갯속

으로 들어선다. 그리고 자신의 시도가 성공할 수밖에 없다는 감정으로 자신의 모험을 정당화한다.

배수진을 치고 용감하게 앞길을 가면서 보이지 않는 손길이 자신을 인도할 것이라는 강한 신념을 갖고 앞으로 나가는 행위를 모험이라고 한다. 그렇다면, 이제 오지를 가거나 직장을 그만두고 험한 길로 나서는 것만이 모험이 아니다. 어떤 길을 선택하든 자기 길에서 강한 신념으로 무장하고 하루하루 맘 흘리는 것도 모험이다. 모든 것을 다 가슴에 끌어안고 전진하는 것, 그게 모험이다.

짐멜은 이런 이야기도 한다. “이 세상이 우리의 고향이 아니라 단지 객으로 머무는 장소가 된다면 삶 전체는 모험으로 다가오며, 이방인은 오늘 와서 내일 가는 방랑자가 아니고, 오늘 와서 내일 머무는 방랑자다.”

어차피 이 세상은 우리의 고향이 아니며 우리가 주인이 아니다. 우리는 모두 지나가는 여행자일 뿐이다. 그렇다면 하루하루 일상을 살아가는 것, 생존을 위해 일

하는 것, 결혼을 하는 것, 가족을 먹여 살리는 것 등 그 모든 게 여행이고 모험이다. 우리의 삶은 어디서 특 끊어질지 모른다. 멀쩡하게 살아가다 어느 날 갑자기 암에 걸렸다는 통보를 듣기도 하고 교통사고를 당할 수도 있다.

모든 순간이 위험 속에 있고 사방이 함정이다. 내일도 알 수 없고 모레도 알 수 없다. 그러므로 열심히 살다가도 종종 마음을 내려놓는 것이 필요하다는 생각이 든다. 우리는 궁극적으로 이방인이고 여행자이며 언젠가 이곳을 떠나야 한다고 생각하면 문득, 자유로움을 느끼게 되고 더 용감해진다.

어차피 여행길, 이리 가든, 저리 가든 불안하고 모호한 길이다. 인생에 해답이란 없고 세상이 내 마음대로 되지도 않는다. 삶을 살아가는 방법은 여러 가지가 있겠지만 자기가 선택한 것을 운명으로 여기고 최선을 다하겠다고 결심하는 순간, 우리는 용감한 모험가가 된다. 불안하고 혼란한 시대일수록 우리에게는 모험 정신이 필요한 것 같다. <여행자가>

커피 원장



조 경 완
호남대 신문방송학과 교수

카스피해 연안국들은 대개 산유국이다. 이란 북부, 투르크메니스탄 서부, 아제르바이잔 동부지역은 노천유전이 많다. 이지역의 풍경은 검은 습지에 역청이 끓고 유증기가 온천의 수증기처럼 뿜어져 나온다. 곳곳에 지하가스로부터 자연 발화한 불꽃이 춤을 추기도 한다. 이지역은 고대 페르시아의 영역이다.

페르시아에서는 불을 숭배하는 배화교(拜火敎)가 성했다. 인간의 삶에 반드시 필요한 불, 열과 빛을 발하는 에너지인 불을 신성시하고 숭배하는 심리는 인류학적으로 자연스런 현상이다. 무작정 불을 숭배하던 풍습에 종교적 교리를 담아 체계화한 사나이는 짜라투스트라였다(조로아스터는 회랍어다). 오만 잡신을 섬기던 고대 페르시아 제국과 주변국들의 종교관행에 폭탄선언과도 같은 일신교를

광주의 꺼지지 않는 불꽃

정립해 포교한 것이다. 그가 내세운 유일신의 이름은 아후라마즈다다. 독수리 날개를 가진 인물상으로 지금도 페르시아 고대유적의 건물 곳곳의 꼭대기에 새겨져 있다.

짜라투스트라가 언제 사람인가는 지금도 분분하다. BC.660년설, BC. 1500년설 등 옥신각신이다. 분명한 건 짜라투스트라교 라는 불을 숭배하는 유일신 종교가 매우 오래된 고등종교라는 사실이다. 유대교, 이슬람교, 불교가 모두 짜라투스트라교의 영향을 받았다는 건 주지의 사실이다.

불의 물성(物性)은 뭐라 정하기 어렵다. 분명 일정시간에 일정공간을 차지하고 있지만 액체도 고체도 기체도 아니다. 굳이 따지자면 기체에 가깝다. 불은 어떤 물질이라기 보다는 산소와 결합해 연소하며 에너지를 방출하는 ‘현상’이라고 정의하는 게 맞다.

불은 연소할 물질이 있을 때만 존재한다. 다 타면 꺼져버린다. 일렁이며 춤추는 불꽃(火焰)이 시들다 사라지는 건 그 래서 불경으로 간주된다. 배화교도가 아니라도 인류는 어떤 인물이나 그의 신념이나 망각해서는 안될 추모나 고마움을 표현하기 위해 꺼지지 않는 불꽃(Eternal Flame)을 피워왔다. 불꽃을 꺼

뜨리지 않도록 부단한 노력을 기울이는 것이다.

파리 개신문 아치의 바로 밑엔 프랑스인들이 ‘기역의 불꽃’이라 부르는 불이 연중 타오른다. 2차대전 무명용사들을 기리기 위함이다. 검은 대리석으로 단장된 불꽃주변엔 늘 꽃다발이 장식되어있다. 파리시장의 입무다. 모스크바 크렘린궁 북쪽벽에도 2차대전 희생자들을 기리는 ‘꺼지지 않는 불꽃’이 있다. 멋진 근위병교대식도 이곳에서 열린다. 러시아 남녀들은 결혼식을 마치고 이곳에 들러 헌화하는 것이 풍습으로 굳어져있다.

캐나다의 수도 오타와 정부청사 앞에도 꺼지지 않는 불꽃이 타오른다. 1차대전에 참전해 전사한 10만명의 희생자들을 추모하는 불꽃이다. 미국 버지니아의 알링턴 국립묘지에는 1963년 케네디가 암살당한 후 케네디 묘 옆에 꺼지지 않는 불꽃이 설치됐다. 알링턴 국립묘지는 이 불꽃이 생긴후 참배객이 9배로 늘었다.

인도의 아버지 간디의 묘에도 꺼지지 않는 불이 조그맣게 일렁인다. 델리 남쪽 야무나 강변에 있는 간디 묘는 힌디어로 라즈가드, 즉 왕의 무덤이라 불린다. “해 람”(오 신이여) 힌두광신자의 총애 맞고 쓰러지며 그가남긴 마지막 말이

꺼지지 않는 불꽃 아래 검은 대리석에 새겨져있다.

1, 2차 대전에서 영연방인 호주와 뉴질랜드는 가장 험난한 전투에 투입됐다. 당연히 전사자가 가장 많았다. 연합군은 이들 호주 뉴질랜드 군단을 안작(ANZAC Australian & New Zealand Army Corps)이라 불렀다. 호주 브리스번, 뉴질랜드 웰링턴에는 안작 추모공원에 어김없이 꺼지지 않는 불꽃이 타오른다.

꺼지지 않는 불은 이처럼 불멸의 정신, 위대한 신념, 값진 희생에 대한 살아남은 자들의 인류 보편적 경배다. 나는 5.18의 도시라는 광주에 1980년 5월 희생자들을 기리는 영원한 불꽃이 없다는 사실이 의아하다. 그리고 이제라도 5.18 시민군들을 위한 꺼지지 않는 불꽃이 설치되기를 희망한다. 그곳이 시민과, 광주를 방문한 여행자 누구나도 쉽게 그들을 추모하는 공간이 되기를 바란다. 그리고 그 장소는 아시아문화전당이 들어선 옛 전남도청 본관이나 분수대 광장이면 좋겠다. 모든 것을 승화하고 정결하게 하는 불꽃이 1980년 당시 진압군의 총탄자국 보존논란, 시민군 상황실 보존 논란을 극복할 대안이 됐으면 좋겠다. 비가오나 눈이오나 꺼지지 않는 광주의 불꽃에 시민들의 꽃다발이 놓여 있으면 더욱 좋겠다.

社 說

위안부 문제 타결 1년 ‘재협상’ 목소리 높다

어제는 한국과 일본이 위안부 문제 협상을 타결한 지 1년이 되는 날이었다. 양국이 합의를 했던 지난해 당시 일본 정부는 “위안부 문제는 당시 군의 관여 하에 다수 여성의 명예와 존엄에 깊은 상처를 입힌 문제”라며 “책임을 통감한다”고 밝혔다. 더불어 기시다 외무상은 아베 신조 총리의 ‘사죄와 반성의 마음’을 대신 표명했다.

그리고 위안부 피해자의 명예와 존엄 회복 및 심적 상처 치유 사업을 하는 재단 설립을 위해 일본 정부 예산으로 10억 엔을 출연하기로 했다. 그러면서 양국 외교장관은 나란히 위안부 문제가 돌이킬 수 없이 완전히 해결된 것임을 선언했다. 한일 정부는 바로 합의 이행에 들어가 지난 7월 일본이 송금한 돈으로 ‘화해·치유 재단’을 발족했다.

하지만 위안부 문제 협상 타결을 보는 국민의 시선은 차가웠다. 일본 정부가 정부 예산으로 피해자 구제에 나선 것은 진전된 성과였지만 ‘법적 책임’을 인정

하라는 피해자들의 요구에는 못 미쳤기 때문이다. 특히 “돈을 줬으니 끝났다”는 식의 일본 태도는 문제가 아닐 수 없다. 재단은 애초 피해자들에게 위로금과 함께 일본 측의 사죄 메시지를 전달하는 방안을 논의했지만 아베 신조 총리는 “털끝만금도 생각하지 않고 있다”고 거부했다. 진정성 있는 반성이 아니었음을 분명히 보여 준 것으로 해석됐다.

당연히 위안부 관련 시민단체와 피해자들은 합의 폐기를 주장하고 있다. 생전 위안부 피해자 할머니들과 사망한 피해자들의 유족은 일본을 상대로 손해배상청구 2차 소송을 제기했다.

협상 타결 1주년을 맞아 야당들도 합의 폐기 또는 재협상을 요구하고 나섰다. 특히 한때 새누리당에 몸을 담았던 인사들로 구성된 개혁보수신당(가칭)까지 “당사자의 납득과 수용이 필수적”이라며 추가 협의를 요구했다. 정부는 이 같은 요구를 더 이상 외면해서는 안 될 것이다.

제2순환도로 전 구간 보조금 조정해야

‘혈세 먹는 하마’로 불렸던 광주 제2순환도로 1구간에 대한 보조금 지원 방식이 최종 변경되면서 1000억 원 이상의 재정 절감 효과가 전망된다. 이에 따라 순환도로 나머지 구간에 대해서도 다시 협상이 이뤄져야 한다는 주장이 탄력을 받고 있다.

광주시와 광주시의회 등에 따르면 ‘최소 운영수입 보장 방식’(MRG)을 폐지하는 대신 ‘투자비 보전 방식’(대안적 MCC)으로 변경하는 내용을 골자로 한 제2순환도로 1구간 민간투자사업 재구조화를 위한 변경실시협약 체결 동의안이 엿그제 시의회를 통과했다. 시는 그동안 운영수입이 추정 통행량의 85%에 미치지 못할 경우 미달분만큼을 혈세로 지급해 왔다. 하지만 투자비 보전 방식으로 바꿈으로써(운영 수입이 실제 사업 운영비에 미달분만큼을 지원하기 때문에) 시의 부담액 1014억 원 정도를 줄일 수 있게 됐다.

따라서 일각에서는 이제 제2순환도

로 1구간 재구조화 변경실시협약을 토대로 3~1구간과 4구간 등 나머지 구간도 재협상에 나서야 한다는 목소리가 나오고 있다. 이번 협상에서 제외된 3~1구간은 실제 통행량이 54.7%에 불과해 시의 재정보전액이 700억 원을 넘는 등 1구간에 이어 두 번째로 많은 시재정이 투입되고 있는 상황이다. 또한 오는 2018년 개통될 것으로 예상되는 하남산단 외곽도로가 개설될 경우 현재 통행량의 30%가 줄어 연간 50억 원에 달하는 재정 투입이 불가피해질 수 있다.

사실 제2순환도로 구간 보조금은 혈세를 축내고 있는 대표적인 민자 유치 사업이다. 행정에서 몇백 만 원을 아끼는 게 녹록지 않은 현실을 감안하면 이번 1구간의 1000억 원 절감은 커다란 성과다. 따라서 광주시는 나머지 구간에도 변경된 보조금 지원 방식이 적용될 수 있도록 치밀한 전략과 대책을 강구해야 할 것이다.

無 等 鼓

잘나가던 파리지영 장 도미니크 보비의 인생은 1995년 12월 8일 나락으로 떨어진다. 패션잡지 ‘엘르’ 편집장으로 승승장구하던 그가 차 안에서 뇌졸중으로 쓰러진 것이다. 그의 나이 43세 되던 해였다. 3주 만에 의식을 회복했지만 움직일 수 있는 건 왼쪽 눈과볼펜, 뇌와 척수의 말단 뇌간이 손상되면서 온몸이 마비되는 ‘잠금 증후군’(Locked-in syndrome)에 걸리고 말았다.

원래 ‘문테크리스토 백작’ 같은 소설을 쓰고 싶었던 그는 90세 부친이 병상의 자신에게 선물한 ‘문테크리스토프 백작’

눈빛 문자

속 인물이 잠금증후군 환자라는 사실을 알고, 희망을 얻어 책을 쓰기로 한다. 방식은 왼쪽 눈을 깜빡거리는 것. ‘E S A R I N T U-’ 프랑스어에서 가장 많이 사용되는 순서대로 책 편집자 클로드 망드빌이 수없이 반복해 읊조리면 해당 철자에서 깜빡거리는 식이었다. 하루 6시간씩 진행된 결과물은 책 한 페이지 분량. 1년 3개월 동안 이 과정이 이어졌고 20만 번 이상의 깜빡거림으로 완성한 책이 ‘재구조화 나비’다.

1997년 3월, 그는 책이 출간된 지 3일 만에 세상을 떠났고 책은 15만 부 이상

팔렸다. 그의 ‘영화 같은 이야기’는 2008년 홀리안 슈나베 감독이 메가폰을 잡은 영화 ‘잠수종과 나비’를 통해 더욱 많은 사람들에게 알려졌다. “여보, 어디쯤이야.” 퇴근길 아내가 남편에게서 4년 만에 문자 메시지를 받았다. 특별한 것 없는 아주 짧은 내용이지만 그녀에게는 큰 감동이었다. 4년 전 쓰러진 루게릭병 환자 남편에게서 받은 문자였기 때문이다.

최근 국내에 안구 대신저 시스템을 통해 ‘혼자 힘으로’ 의사소통을 할 수 있게 됐다는 뉴스가 있다. 특정 글자를 일정한 키보드를 치듯 화면에 글자가 입력되고 눈으로 스마트폰 메시지도 보낼 수 있는 시스템이다. 시선 추적 기술과 뇌파 기술을 통해 사람들이 어둠 보고, 그때 의도한 글정이 어떤지를 정확히 알아내는 기술을 응용해 개발했다는 게 업체 설명이다.

“고맙고, 반드시 일어나서 행복하게 살자.” 남편이 ‘눈빛’으로 전해 준 이야기에 아내는 눈물을 글썽였다. 과학의 발전이 우리 삶을 따뜻하게 만들어 준 행복한 사례다.

/김미은 문화1부장mekim@

기 고



박 종 한
목포대 조선해양공학과 교수

2016년 한 해가 저물어 간다. 우리나라는 정치적으로도 큰 충격을 치르고 있거나 조선산업 또한 수주절벽과 구조조정이라는 가장 어려운 시기를 겪었다. 1970년대부터 시작된 조선산업은 지난 40년 동안 우리나라의 대표적인 성공산업으로 성장하면서 세계 조선산업을 선도하는 자랑스러운 산업이었으며 산업성장의 아이콘으로서 일자리 창출과 주요 수출품목의 효과 역할을 감당해왔다. 제조업이 취약한 전라남도도는 2004년 조선산업을 4대 주요 전략산업의 하나로 선정하고 지원과 관심을 집중했다. 그 결과 대불조선산업단지를 비롯한 도내의 산업단지에 조선관련 업체를 유치하여 조선산업의 경쟁력을 확보하였고

일자리 창출과 지역의 매출증대 효과를 이루었다. 지역 경제계의 효과노릇을 톡톡히 하던 조선산업이 장기불황을 겪으면서 한순간에 처지가 바뀌었다. 일부 전문가와 언론들은 조선산업을 수출 주력산업에서 내려놓아야 한다고 주장하기도 한다.

과연 우리나라의 조선산업은 최근 몇 년 동안 미래의 준비를 소홀히 하여 현재의 상황을 맞이한 것인가. 그리고 이제 우리나라는 세계의 조선산업계에서 특별한 자리를 하고 물러나야 할 시점인가. 필자는 이 주제에 대하여 다른 시각에서 현 상황을 분석해 보고 우리나라 조선산업의 미래에 대하여 언급하고자 한다.

먼저, 조선산업의 위기를 만든 원인으로는 여러 가지가 있으나 몇 가지를 정리해 보면 첫째는 급격한 유가의 하락과 그에 따른 해양플랜트 산업의 침체이다. 배럴당 200달러를 넘을 것이라는 전망이 지배적이던 지난 2008년, 미국 텍사스의 바넷에서 셰일가스 시추가 성공하면서 유가는 50달러 미만으로 떨어지는 오일쇼크를 겪게 되었다. 유가가 최소 120달러는 되어야 수지타산이 맞는 해양플랜트는 순식간에 애플단지로 전락하게 되었

고, 그 손실은 고스란히 우리나라의 조선소들이 부담하게 되었다.

두 번째는 세계적인 경기불황의 연속이다. 2008년의 미국발 금융위기로 촉발된 세계적인 불경기는 좀처럼 회복의 기미를 보이지 않고 있다. 다가오는 새해에는 이러한 조선산업의 어려움이 해결되고 회복 가능성이 있는지에 대해 많은 관심이 집중되고 있다. 우선 조선산업의 장기간침체는 여러 가지 면에서 긍정적으로 평가된다.

첫째, 여전히 선박수송을 능가할만큼 가격경쟁력이 우수한 물류 운송수단은 없다는 것이다. 둘째, 환경관련 규제의 강화로 인한 선박수요의 증가이다. 내년 9월부터 시급하게 적용되는 환경관련 강화 규정이 발라스트수 처리장치(Ballast Water Management System·BWMS) 장착 의무화이다. 중고선박의 경우는 BWMS를 장착하지는 초기에 폐선할지 여부를 결정해야 한다. 비록 조선산업이 잠시 주춤는 했으나 여전히 우리나라

의 선박과 해양플랜트 건조능력은 세계 최고이다. 지난 9월 세계의 우수한 조선산업 분석기관인 클락슨레포트는 향후 30년의 세계 조선시황을 분석하면서 여전히 한국과 중국이 세계시장의 3분의 2를 양분할 것이라고 전망했다. 현대삼호중공업을 정점으로 한 전남의 조선산업 생태계는 여전히 견제하다. 또한 대한조선이 회생하면서 전남지역 경제는 가장 큰 혜택을 누려왔다. 조선산업은 길고 어려운 가시불명기를 헤치고 조금씩 회복되어 가고 있으며, 2018년 이후에는 이 지역의 건강한 산업체로서 선한 영향력을 미칠 것을 확신한다.

남은 문제는 체력이 약한 중소 조선소들이 마지막 터널인 1년을 견뎌내야 하는데 저력이 있을지 걱정이 된다. 조선산업 회복의 효과가 중소 조선업체 또는 협력업체에 긍정적인 영향을 미치기까지는 최소 6개월에서 1년 가량의 시차가 필요하기 때문이다.

이제 정부의 역할은 분명하다. 조선산업의 회복기인 내년을 더욱 흑독하게 보낼지도 모를 중소 조선산업에 대한 체계적이고 구체적인 정책과 지원이 필요하다.

독자투고·기고
환영합니다

독자투고·기고를 기다립니다. 주변의 작은 이야기들, 생활의 경험, 불편 사항 등을 보내주십시오. 원고를 보내실 때는 이름, 주소, 전화번호를 함께 적어 주십시오.
광주시 동구 금남로 238 광주일보 오피니언 담당자 전화 062-2200-654 /팩스 062-222-4918 /e메일 opinion@kwangju.co.kr