

월요광장



심옥숙
인문지행 대표

코로나 사태가 시작된 이후 가장 많이 듣는 말은 '사회적 거리 두기'일 것이다. 이 생소한 표현은 코로나 팬데믹이 아니면 사용하지 않을 법한 낯설고 신기한 단어이다. 이제 거리 두기는 팬데믹 상황에 대처하는 최선의 처방이자 이 시대의 기본 질서가 되었다.

이 단순한 행동 방식을 통해서 잇고 살던 우리의 자만과 무지를 돌아보게 된다. 눈에 보이지도 않는 바이러스의 위력 앞에서 인간은 그저 작아질 수밖에 없으며 특별한 존재이기는커녕 지구상의 사는 여러 종의 하나라는 것이다. 그런데 그저 일정한 거리를 확보하는 이 쉬운 일이 왜 그렇게도 어려운 것인가? 별 생각이나 의식 없이 해 오던 일을 이제는 생각하고 고민하고 결정해야 하기 때문이다. 예를 들면 그동안 해 오던 모임이 꼭 필요한지, 만나면 누구를 만나고 누구를 뺀 건인지 등의 문제를 생각해야 하기 때문이다.

이런 의미에서 거리 두기는 또 다른, 훨씬 본질적인 것을 내포하고 있다. 관계에 관한 새로운 태도와 시선이다. 아무 의심 없이 눈과 귀를 통해서 보고 듣는다고 생각하지만 사실 우리는 습관을 통해서 보고 듣는다.

거리 두기의 결정적인 의미에 대하여

다시 말하면 습관에 의해서 굳어진 방식으로 눈과 귀 그리고 생각의 틀마저 길어져서 자동화된 방식으로 의식하고 판단한다.

여기에서 자신이 보는 것이 실제적 전부라고 믿는 습관이 현상에 대한 최종 해석을 규정하고, 그 나머지는 폐된 부분은 볼 수 없게 한다. 습관은 특별한 선물을 주면서 쉽게 견고해진다. 안락한 익숙함과 친밀함, 편안함이 습관의 힘이자 선물이다. 반면에 거리 두기는 익숙한 것에 대한 거부이며, 친숙한 것마저 낯설게 보는 불편한 태도이다.

'역적 어둠과 감정이입과 카타르시스'로 잘 알려진 독일의 시인이자 극작가인 베르톨트 브레히트(1898-1956)도 '거리 두기'를 말한 바 있다. 그는 더 좋은 세상을 위해서 대상을 낯설게 보는 거리 두기가 필요하다고 말한다. 이 거리 두기는 연극의 기법으로, 또한 현실 세계의 이면에 숨겨진 맥락을 집어내고 세상일에 대한 습관적 시선을 차단하는 태도를 말한다.

전통적으로 감정이입과 카타르시스 효과는 탁월한 힘이며, 예술의 지향점으로 여겨져 왔다. 하지만 브레히트는 오히려 관객과 등장인물 사이의 감정이입을 냉정하게 차단한다. 관객은 등장인물과 자신을 혼동하지 말고, 거리 두기를 하라는 것이다. 관객의 자리는 결코 무대 위가 아니며, 관객에게 객관적 입장에서 비판적 시선으로 보이는 것을 보고야 말한다.

감정을 이입하고 자신을 다른 누군가와 동일시하면 눈앞의 상황에 대한 의문과 비판은 사라지고 감정만 남는다. 브레히트는 이런 감정적 정서적 동일화를 막기

위해서 여러 방법을 썼는데 공연에 내건 현수막이 그 예다. "그렇게 낭만주의적인 열빠진 눈으로 바라보지 마시오!" 이 날카로운 지적이 사무치게 다가오는 것은 현실의 사태를 바라보는 시선에 이보다 더 적절한 문장이 없기 때문이다.

낭만적 감정에 취하면 '내 편'에게는 자동화된 눈과 귀를 사용한다. 내 편은 그냥 옳고 억울하며 영원한 희생자다. 상대편은 무조건 부당하며 가해자이고 혐오 대상이다. 낯설게 보기와 거리 두기는 현상에 대한 과도한 몰입을 차단하고 자동화된 인식의 틀을 거부하는 것이다. 익숙한 것과 당연한 것을 혼동하지 않고, 편한 것과 옳은 것을 뒤섞지 않으며, 현상과 본질을 뒤바꾸지 않기 위한 시선과 태도의 거리 확보다. 습관과 관행이라는 괴물이 조직과 집단의 논리와 힘으로 무장될 때 우리 스스로가 그저 반사적으로 반응하는 괴물이 되는 것을 막을 수 없기 때문이다.

지금의 모든 현상과 상황은 마치 어둠의 터널에 갇힌 듯이 보인다. 그래서 더욱 아갑벤의 "절망이 만들어 낸 용기를 생각해야 한다"를 인용할 필요를 느낀다. 이 용기는 현실에 대한 내 편과 상대편이라는 자동화된 시선을 넘어서고, 현실을 기만하는 습관적 대안 찾기 대신 익숙하고 편한 모든 것에 대해서 '낯설게 보기'를 하기 위한 것이다. 브레히트의 시 한 구절을 낯설게 읽어 보자. "십 년마다 한 명씩 위인이 나온다. 그 비용은 누가 지불했는가?" 이걸 또 어떤가? "호랑이를 피해 달아나니... 평범한 것들이 나를 먹어 치우고 말았네."

기고

코로나 시대, 지방 관광에서 활로 찾아야



김영미
동신대 관광경영학과 교수

신용대출 확대 및 대출 조건 완화, 자가 격리 14일 기준 완화, 관광산업 재난 업종 지정 및 지원에 관한 특별법 제정 등도 촉구했다.

중앙정부나 지자체나 임계점에 달한 여행업계의 불만과 울분을 귀담아들어야 한다. 관광업종은 다른 업종에 비해 잘 참아주고 잘 따라준다는 안이한 인식에서 벗어나, 공직자들이 입버릇처럼 쓰는 '선제적 대응'을 더 이상 늦지 않게 해 나가기 바란다. 최근 장관이 바뀐 문화체육관광부가 '국제 관광시장 회복 준비 특별전담반(T/F)'을 출범시키고, 방역 우수 국가끼리 먼저 교류하는 '트레블 버블'(비격리 여행 권역) 논의도 본격화한다고 하니 기대해 볼 만하다. 전남도의 경우 정부 공모사업인 '코리아 토탈관광 패키지(KTTP)' 사업에 힘써 수도권에 집중된 방문 외래객을 지방으로 분산하겠다는 의지가 돋보인다.

여행-관광업계가 전례 없는 위기 앞에서 암울한 상황에 처해 있는 것은 부인할 수 없는 사실이다. 하지만, 지난 3·1절 연휴 때 강원도를 줄지어 찾았던 여행객들이 폭설 속에서 흥역을 치렀다는 뉴스를 보고, 역설적으로 국내 관광의 희망을 보았다. 관광객들이 안전을 고려해 해외 대신 국내를 선호하게 됐으니, 머지 않아 지방 관광이 한국 관광의 활로가 될 것이라는 생각이 든다. 그렇다고 해외 관광이 막히니까 국내 관광이 저절로 활성화된다고 이해해서는 안 된다. 포스트 코로나 시대의 여행 뉴 노멀(시대 변화에 따른 새 표준)에 초점을 잘 맞춰야, 코로나 위기를 관광 대전환의

기회로 만들 수 있다.

코로나 이전 한국의 관광정책은 정부가 주도하고, 지방은 보조 역할에 만족해야 했다. 방한 관광객의 수도권 집중이라는 패턴도 어찌 보면 정부가 만든 울드 노멀(구 시대의 표준)이다. 코로나 이후에는 지방이 주도하고, 정부가 지원하는 방식으로 관광정책의 패러다임을 전환해야 한다. 지금까지 상대적으로 소외받았던 광주-전남을 비롯한 지방 관광이 활성화되어, 한국 관광의 부흥 시대를 이끌어 가야 한다.

이를 위해 정부와 지자체는 물론 지방대학과 지역 관광업계의 역할 분담과 자구적 노력이 합쳐져야 할 것으로 본다.

마침 필자가 몸담고 있는 동신대학교 대학혁신지원사업단 주관으로 지난달 중순 나주 혁신도시에서 '지역관광 혁신 플랫폼 전문가 라운드 테이블'이라는 모임이 열렸다. 사회적 거리 두기로 인한 제약으로 말미암아 그리 많지 않은 인원이 참석했지만, 폭설과 한파라는 악천후를 무릅쓰고 전국 각지에서 온 전문가들이 '관광 데이터 경제 활성화'를 주제로 보람 있는 논의를 했다.

아무리 눈앞의 현실이 어렵다 하더라도, 긴 호흡으로 미래를 준비해간다면 우리는 오늘의 위기를 능히 극복할 수 있을 것이다. 오히려 지금까지 확대받아 온 지방 관광이 활짝 꽃피는 새 시대가 전개될 수 있다. 지금은 관광산업에 몸담고 있는 업계 종사자, 공직자, 학자와 전문가 여러분의 연대와 협력이 필요한 시기다.

기고

지역 현안 해결 힘 모으자



전동호
전남도 건설교통국장

폐쇄'를 주장하며 시작됐다. 다른 구에서는 반대하고 나섰다. 나는 매일 시끄럽다고 하는데, 남들은 가끔 이용하기에 편리하니 그대로 있으라는 소리였다. 정치권 및 시민단체까지 합세하며 '종치'로 일당락했다. 황포였다. 국제선은 2008년에 무안으로 통합했다. 당시 정부의 방침이다. 그때 국내선도 같이 했더라면, 아쉬움도 있다. 아직 늦지는 않았다. 군 공항 이전을 원하는데, 광주 안에는 답이 없기 때문이다. 그렇다면? 너무 말이 얽히지 않게, 감정이 상하지 않게, 상상이 통하게, 내 것을 포기할 줄도 알아야 한다.

무안국제공항은 지금 코로나19 방역 관리를 위해 국제선이 인천으로 옮겨가며 위기를 맞고 있다. 하지만 3년 후를 그리고 있다. 활주로는 2800m에서 3200m, 터미널과 주차장 등 각종 편의 시설 확장과 호남고속철도까지 들어온다. 국내 최초로 고속철길과 국제공항이 만나며 신속 정확한 대량 수송 체계가 구축된다. 오전 9시 24시간 개방 공항으로, 수도권과 영남권을 아우르며 미주와 유럽까지 날 수 있게 된다. 불균형을 해소하며 국가의 위상을 높이고 국민에게 다양한 기회를 제공하게 될 것이다. 행복한 일이다.

그런데 우리 지역 일은 너무 늦다. 활주로 확장은 개항 초부터 요구했고, 무안국제공항 경우는 당초 금성산 관통 계획 변경을 건의한지 10여 년 만이다. 이렇게 되서는 안 된다. 광주 송정-순천 경전선 전철 착공, 목포-보성 남해안선과 호남선 연결로 설치, 임성역을 '기차 서지 않은 간이역에서' 정차역으로, 목포역을 테마가 담긴 소규모 휴게 공간으로 탈바꿈시켜야 한다. 광주공항 국내선은 '지자체간 협의 여부 등에 따라 통

합 시기를 검토'한다는 정부 정책(2016년 제5차 공항개발 종합계획)대로 이행되어야 한다. 2018년 8월 광주-전남도·무안군이 공동 서명한 '광주 민간공항을 2021년까지 무안국제공항으로 통합한다'는 협약은 여전히 '지자체간 협의'로 유효하다. 현재 수립 중인 6차 계획(2021-2025)에 담겨지게 된다.

혁신공항도 보자. 국립공원 보전에 막혀 있다. 문제인 대통령 공약으로 올해 안에 착공해야 하는데, 참 답답하다. 목포항에서 쾌속선 2시간, 100여km 떨어진 섬 사람들의 생명줄을 개선하고 해양국도를 보존한다는 목표였다. '자연공원법'도 소규모 공항 설치 근거까지 반영했다. 2013년 예비타당성조사에선 경제성(B/C)이 4.38로, 울릉공항 1.19보다 훨씬 높게 나왔다. 1200m 활주로 개설에 1833억 원을 투자할 계획으로 2018년에 시공 회사까지 선정했다. 그런데 환경부 국립공원심의위원회가 발목을 잡더니, 이번엔 대체 부지 지정에 갯벌을 담당하는 해양수산부가 반대다. '이봐, 웬만하면 해줘' 언젠가 국회의원 회관에서 환경담당 국장에게 당부하던 노경재의 말씀이 오버랩 된다.

그래서 믿을 곳은 정치권뿐이다. 우리가 뽑은 대표이기 때문이다. 우리 지역 현안에 대한 특별법 처리와 국가 계획 반영에도 절대적이다. 허송세월을 해소하는 일이나 크게 눈치 볼 필요가 없다. 그래야만 잘못을 반성하고 치유하면서 내일을 준비할 수 있게 된다. 우당불파(牛奮不波), 소가 뱉어도 깨지지 않을 만큼 생각했던 일이다. 그런데 '퀵백 효과'라는 것도 있다. 수가 늘어나면 각자가 쏟아내는 힘이 줄어든다는 것이다. 너무 미루고 양보해서는 안 된다.

社說

철도 건설마저 '지역 차별' 이제는 멈춰라

올해부터 10년간 적용될 제4차 국가철도망 구축 계획 수립을 앞두고 지역 시민사회단체들이 광주-전남 철도 건설 사업을 정부 계획에 적극 반영하라고 촉구하고 나섰다.

광주-전남 지역 47개 시민단체는 엇그제 기자회견을 열고 "지난 30여 년에 걸친 정부의 소외·차별 정책에 비해 현저하게 열악한 수준"이라며 이같이 주장했다.

그동안 정부의 투자가 수도권·충청권·영남권에 집중되는 바람에 광주-전남 지역은 낙후를 면치 못하고 있는 만큼 국토 균형 발전을 위해 지역 철도망을 우선 추진해 달라는 것이다. 이에 앞서 광주시는 제4차 국가철도망 계획에 광주역-송정역 복선전철 등 네 개 노선, 전남도는 익산-여수 전라선 고속철도, 호남고속철 제주 연장, 군산-목포 서해안 철도 등 일곱 개 노선을 반영해 달라고 정부에 신청했다.

LH 투기 온 국민 분노...이해충돌방지법 제정을

한국토지주택공사(LH) 직원들의 땅 투기 의혹에 대한 온 국민의 분노가 갈수록 커지고 있는 가운데 정치권에서는 '이해충돌방지법'을 제정하자는 목소리가 높아지고 있다. 미공개 정보를 악용한 공직자들의 부동산 투기 문제가 계속 불거지고 있기 때문이다.

이해충돌방지법은 지난 2013년 정부 국무회의에서 의결된 후 국회가 9년째 방치해 왔다. 관련 이슈가 터질 때마다 의원 발의안이 우후죽순 격으로 나왔지만 여야 정당 차원에서 밀어붙이지 않아 지금껏 임기 만료로 폐기되어 온 것이다. 현재 국회 정부위원회에 계류 중인 이해충돌방지법안은 지난해 6월 정부 제출안, 10월 박용진 의원 대표발의안 등 모두 4건이다.

이들 법안은 사적 이해관계 신고와 회피, 이해관계자의 기피 의무 부여, 직무상 비밀을 이용한 재산상 이익 취득 금지, 취득 이익 몰수 및 추징 등을 규정하고 있다. 이해충돌방지법이 국회를 통과하면

광주-나주 광역철도, 광주-회순 광역철도, 광주-대구 달빛내륙철도 등은 시도가 공동으로 요청했다.

시도가 신청한 철도 신설 노선은 지역 산업 발전은 물론 국가 균형 발전과 영호남 교류 활성화를 위해서도 꼭 필요한 사업들이다. 따라서 단순히 현재의 이용자 수준이나 비용 편익 분석 등 경제성만 따져 반영 여부를 결정해서는 안 될 것이다.

정치권이 이해충돌방지법이 아닌 시민사회단체들이 '차별·소외'를 강조하며 지역철도 인프라 구축을 촉구하고 나선 것은 pek 이례적이다. 이는 광주-전남이 처한 상황이 그만큼 절박함을 말해 준다. 하지만 이번 계획에 반영시키기 위해 전국에서 건의한 노선이 150여 개나 될 만큼 지역 간 경쟁이 치열하다고 한다. 따라서 지역사회에서는 광주-전남이 신청한 철도 노선을 정부가 우선적으로 국가 계획에 반영할 수 있도록 모든 행정적·정치적 노력을 다해야 할 것이다.

LH 직원은 물론 중앙 정부-자치단체 공무원, 국회의원 등 모든 공직자의 사익 추구를 사전에 차단할 수 있는 제도적 기틀이 마련된다.

그러나 국회는 의원들의 사익 추구 논란이 일 때만 잠시 입법 의지를 보이다 슬그머니 폐기하는 행태를 반복해 왔다. 오죽했으면 참여연대 등 시민단체가 "국회의원 자신들을 적용 대상으로 한 입법 처리를 최대한 늦추거나 거부하고자 하는 국민의힘과 더불어민주당의 입법 담합"이라고 비판했는가.

하지만 최근 더불어민주당은 "LH 투기 방지법"을 3월 국회에서 최우선 처리하겠다"고 약속했다. 국민의힘도 "공공개발 관련 기관 임직원의 재산 등록을 의무화하고 토지 거래 신고 제도를 도입하겠다"고 밝혔다. 이들의 말이 이번만큼은 허언이 되지 않아야 한다. 여야는 국민의 분노를 직시하고 심도 있는 논의를 통해 이해충돌방지법을 국회에서 조속히 통과시켜야 할 것이다.

無等鼓

운동주를 비롯해 '시인들이 흠모한 시인'이 있다. 환절한 기와 준수한 외모에 연극 등 문화에 조예가 깊었던 백석(1912-1996)이 그 주인공이다. 한때 그는 '월북 작가'라는 이유로 빛을 보지 못했지만, 토속적인 언어와 세련된 감각으로 1930-40년대 시단을 풍미했다.

백석은 젊은 시절 자아(子夜-김영한)라는 여인과 애뜻한 사랑을 나눴다. 20대 영어 교사 시절 요릿집에서 처음 만난 기생 자아와의 인연은 그의 문학 인생에 큰 전환점이 된다. 자아는 이태백의 '자아오가(子夜吳歌)'에서 따온 것으로, 백석이 여인에게 불러 준 애칭이다.

하지만 안타깝게도 두 사람은 6·25전쟁으로 생이별을 하게 된다. "가난한 내가/ 아름다운 나타사를 사랑해서/ 오늘 밤에는 폭풍 눈이 나린다// 나타사를 사랑은 하고 / 눈은 폭풍 날리고/ 나는 혼자 쓸쓸히 있어 소주를 마신다/ 소주를 마시며 생각한 다/ 나타사와 나는/ 눈이 폭풍 쌓이는 밤 흰 당나귀 타고/ 산골로 가자 출몰이 우는 깊은 산골로 가 마가리에 살자" 백석의 시 '나와 나타사와 흰당나귀'에서

'나타사는 자아라고 보는 게 일반적이다. 6·25때 남으로 내려온 김영한은 요릿집을 운영해 큰돈을 번다. 그리고 '서울의 3대 요정'인 대원각의 주인이 된다. 그러나 법정 스님의 무소유 철학에 감동을 받아 1천여 원이 넘는 대원각을 선뜻 내놓았고 이러한 시주 덕분에 김장사가 창건될 수 있었다. 김영한은 생전에 "1천여 원의 재산이 백석의 시 한 줄만 못하다"는 유명한 말을 남겼다. 얼마 전 카카오 창업주 김범수 의장이 재산의 절반인 5조 원을 사회에 기부하겠다고 밝혔다. 그의 결심

시한 줄의 값

은 미국 시인 월도 에머슨의 시 '무엇이 성공인가'가 계기가 됐다"고 한 다. "자기가 태어나기 전보다 세상을 조금이라도 살기 좋은 곳으로/ 만들어 놓고 떠나는 것/ 자신이 한때 이곳에 살았음으로 해서/ 단 한사람의 인생이라도 행복해지는 것/ 이것이 진정한 성공이다."

에머슨의 시는 진정한 성공의 의미를 곱씹어 보게 한다. 코로나로 각박한 시대이지만 한 편의 시는 더러 적잖은 위로와 감동을 준다. 그 시 한 줄의 값을 어찌 돈으로 환산할 수 있을 것인가.

/박성선 문화부 부장 skypark@

光州日報		The Kwangju Ilbo	
시장·발행·편집·인쇄인 金汝松 주필 李洪載 편집국장 崔宰豪			
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주거 1(일간)		우 61482 광주광역시 동구 금남로 224	
대표전화 222-8111 / 220-0551 (지사 지국 (구독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600			
편집국인내	(대표 FAX 222-4918)	경영지 원국	220-0515 문화사업국 220-0541
편집부 220-0649	문화부 220-0661	(FAX 222-8005)	(FAX 222-0195)
정치부 220-0632	예향부 220-0692	기획관리국 227-9600	업무국 220-0551
경제부 220-0663	사진부 220-0694	(FAX 222-0195)	(FAX 222-0195)
사회부 220-0652	체육부 220-0621	디자인실 220-0536	서울지사 02-773-9331
전남본부 220-0642			(FAX 02-773-9335)
*구독료 월정 10,000원 1부 500원			
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			