데스크칼럼

사우스 코리아의 광주를 아십니까

고선주
문화체육부장

광주의 닉네임은 예향이나 문화도시, 문화중심도시 등 다양하다.

필자는 예향은 대충 맞다는 생각이다. 광주미술협회 조직을 보면서 그런 느낌을 더더욱 갖는다. 2300명 안팎의 회원들이 가입돼 있다. 실제 광주미협에 가입하지 않고 별도로 활동하는 화가들까지 하면 몇명의 화가가 활동하는 지 예측불가다. 그만큼 남종화의 본산이라 불릴만큼 미술의 강세가 약하지 않다. 광주비엔날레 또한 광주 스스로 폄하하는 경우를 많이 봐 왔지만 해외 나가보면 광주비엔날레 위상이 만만치 않다는 것을 실감할 수 있다. 광주비엔날레 감독을 거쳐 베니스비엔날레 감독으로 진출하는 사례도 여러 건이다. 어쨌든 유수의 미술기관으로 진출하는데 광주비엔날레는 반드시 거쳐가야 하는 필수 코스처럼 돼 있다는 것을 알게 됐다. 광주비엔날레는 지역만 그 위상을 잘 모르는 듯하다.

해외에 나가보면 사우스 코리아의 광주라는 도시가 어디에 있는지 모르는 사람이 태반이다. 5·18과 민주주의 인권으로 동시대 같은 아픔을 겪었거나 그것에 준하는 경험이 체득된 나라들이나 해당국가의 도시는 광주를 아는 경우가 많다.

그러나 인구 70여만명의 독일 프랑크푸르트를 아는 이는 전세계에 넓게 포진하고 있다. 광주는 인구 140여만명의 광역도시임에도 인구 70여만명의 외국의 한 도시보다 네임벨류가 떨어지는 것이 사실이다.

인지도가 낮다 보니 외국 관광객들이 광주에 스며들지 못하고 서울이나 부산, 제주 등지까지만 퍼진다. 광주는 제외다. 광주가 더욱 글로벌한 도시가 되려면 복합쇼핑몰이 먼저 일까, 아니면 오랜 역사 찬연하게 꽃피웠던 광주의 문화유산들일까 자문하지 않을 수 없다.

미국 등의 서구 열강들에 훨씬 시설이 좋은 복합쇼핑몰이 많다. 그들이 광주의 복합쇼핑몰을 보기 위해 광주를 방문할까. 또 뉴욕 맨해튼에서 마천루를 경험한 사람들이 고층 건물로 범벅이 된 회색의 도시 광주의 마천루를 보고 감탄할까. 절대 그런 일은 일어나지 않을 터다.

광주를 찾는 이유는 여러 가지가 있을 수 있다. 우선 자신의 국가나 자신이 살고 있는 도시와 다른 이국적 풍경, 음식, 생태환경, 전통, 문화유산 등 차이나 생소함을 보고 싶어해서 방문하는 것이지 않을까 싶다. 복합쇼핑몰을 보기 위해 오지는 않을 것이다.

필자는 얼마전부터 중국 북경과 대만 가오슝이 한없이 부러워졌다. 이들에게는 개발해야 할 것과 지켜야 할 것을 구분하는 '유전자가 따로 있나' 라는 의구심이 들었다. 북경798은 베이징 차오양구 다산쯔 지역에 위치한 중국 최대의 현대 미술 단지다. 북경 798은 1950년대 소련의 지원과 동독의 설계로 지어진 무기 공장들이 1990년대부터 쇠퇴하자, 2000년대 초반 가난한 예술가들이 저렴한 임대료를 찾아 이곳에 정착하며 자연스럽게 예술촌이 형성됐다. 무기 공장들을 다 쓸어버리고 고층 아파트를 지을 줄 몰라서 안 지은 게 아닐 것이다. 이들은 어떻게 이곳을 오늘날 철거라고 하는 칼날을 디밀지 않고, 보존을 통해 세계적 예술 공간을 만들어냈을까 하는, 한없는 부러움이 상존한다. 이 뿐만이 아니다. 가오슝의 보얼 예술특구는 과거의 버려진 항만 창고를 개조해 만든 대만의 대표적인 문화예술 단지다. 다용(Dayong), 펑라이(Penglai), 다이(Dayi) 등 여러 구역으로 나뉘어 있으며, 각 창고마다 갤러리와 편집숍, 카페, 오르골 상점 등이 입점해 있다. 여기다 거리 곳곳에 대형 로봇 조형물, 벽화, 조각상 등 공공 미술 및 조형물이 설치돼 있어 '핫플'이 됐다. 이 두 군데 모두 철거보다는 보존을 선택해 세계적 명소로 올라선 곳들이다.

유서깊은 쌍촌동 가톨릭평생교육원이 한때 개발 이야기가 나왔다고 전해진다. 당시 김희중 대주교가 보존 쪽으로 방침을 세우면서 보존될 수 있었다는 이야기를 듣고 또 한번 놀랐다. 이곳 가톨릭평생교육원 건축물들인 본관, 헨리관 등 4동은 1961년께 건립된 것들로, 국가등록문화유산으로 지정돼 있다. 하마터면 건축문화유산이 사라질 뻔 했다고 하니 가슴이 철렁 내려앉았다. 마침 임동 방직공장 건축물만 생각하면 바로 옆에 사는 주민이지만 머리가 하얘지곤 한다.

광주에 거주한 지 45년이 넘었다. 중학생시절부터 해온 광주는 고향이자 삶의 터전이다. 전국의 어디를 가든 늘 생각은 광주에 가 있다. 지금도 광주를 생각한다. 그런데 광주의 자랑거리들이 많았으면 좋겠는데 남아나는 것이 없는 도시가 돼 가는 것 같아 안타깝다. 이제는 문화유산 혹은 그에 준하는 공간들을 파괴하지 말고 보존해야 한다. 우리도 북경798이나 보얼 예술특구같은 공간 하나 잘 만들어 글로벌 시대 외국인들이 찾는 도시가 되면 좋지 않을까.

기고

전남광주통합특별시장에게 바라는 기후 리더십

신석기
광주지속가능발전협의회
회복력도시 협력국장

매년 4월 22일은 전 세계가 함께 지구의 소중함을 되새기는 지구의 날이다. 1970년 미국에서 시작된 이 날은 이제 기후위기 대응과 환경보호를 촉구하는 국제적 시민 행동의 상징으로 자리 잡았다. 우리나라에서도 다양한 시민참여와 정책 논의가 이어져 왔으며, 특히 광주는 그 실천의 역사와 의미가 깊은 지역이다.

광주의 지구의 날은 1990년 무등산 증심사 입구에서 진행된 '무등산 껴안기' 운동에서 시작됐다. 이후 1995년부터는 녹색교통운동의 일환으로 '자전거 대행진'이 이어졌고, 2000년대 들어 '지구의날광주행사위원회'가 결성되면서 금남로를 중심으로 시민참여가 확산됐다. 이러한 흐름은 단순한 기념행사를 넘어, 지역사회가 기후위기의 당사자로서 책임을 자각하고 행동하는 공론장으로 발전해 왔다는 점에서 의미가 크다. 광주의 지구의 날은 '행사'가 아니라 '시민 행동의 역사'라 할 수 있다.

그러나 이러한 시민들의 상징적 실천이 정책의 실질적인 변화로 이어지고 있는지에 대해서는 냉정한 점검이 필요하다. 최근 녹색전환연구소가 발표한 전국 226개 기초지자체 탄소중립 기본계획 분석 결과는 광주와 전남지역 정책의 구조적 한계를 분명히 보여준다. 다수 자치구가 목표의 실현 가능성과 정책 의지 측면에서 미흡한 수준에 머물렀다. 전남 역시 일부 지자체를 제외하면 상황은 크게 다르지 않다.

이는 지역 간 정책 역량의 격차뿐 아니라, 실행 기반 전반의 취약성을 그대로 보여준 결과이다.

문제는 정책의 방향과 내용에서도 확인된다. 수송 부문은 전기차·수소차 보급과 같은 기술 중심 접근에 치우쳐 있으며, 이동 수요 자체를 줄이거나 도시 구조를 전환하려는 근본적 전략은 부족하다. 또한 상당수 정책이 중앙정부나 광역자치단체의 보조금 사업에 의존하고 있어 지역 주도의 전략이라기보다 '지원 가능한 사업의 나열'에 그치는 한계를 보인다. 시민참여 기반 감축 프로그램이나 지역 산업과 연계된 전환 전략 역시 충분히 마련되지 못하고 있다.

감축 경로 또한 비현실적이다. 목표 달성을 특정 시기에 집중시키는 방식(2030년 목표 달성을 위해 마지막 1년에 탄소 배출량을 평년 대비 5배 가까이 줄여야 하는 방식)은 현재의 책임을 미래로 미루는 '후행적 감축 전략'에 가깝다. 이는 실행 가능성을 떨어뜨릴 뿐 아니라 세대 간 형평성 측면에서도 문제를 낳는다. 결국 지금의 계획은 체계적인 이행 전략이라기보다 선언적 목표에 머물러 있다고 볼 수 있다.

이제 출범을 앞둔 전남광주통합특별시장은 이러한 한계를 넘어서는 전환의 출발점이 돼야 한다. 무엇보다 선언이 아닌 실행 중심의 탄소중립 로드맵을 구축해야 한다. 산업, 에너지, 교통, 건물 등 각 부문별로 구체적인 정책과 재정 계획을 마련하고, 연도별 감축 경로와 성과 평가 체계를 명확히 해야 한다. 목표 설정을 넘어 이를 실현할 수 있는 이행 시스템을 구축하는 것이 핵심이다. 또한 시민참여를 제도화해야 한다. 탄소중립은 행정만으로 달성할 수 없는 과제이며, 시민과 지역 공동체의 참여가 필수적이다. 이를 위해 숙의형 공론장, 시민참여 예산제, 생활 기반 감축 프로그램 등을 통해 시민을 정책의 대상이 아닌 주체로 전환해야 한다.

아울러 정의로운 전환을 정책의 중심에 둬야 한다. 전남은 에너지 생산지, 광주는 소비지라는 구조적 특성을 가지고 있다. 통합 과정에서 발생할 수 있는 지역 간 불균형과 부담 격차를 완화하고, 에너지 전환과 함께 새로운 녹색 일자리와 산업 생태계를 구축해야 한다. 탄소중립은 환경 정책을 넘어 지역의 미래를 좌우하는 핵심 전략이기 때문이다.

지구의 날은 더 이상 상징에 머무를 수 없다. 그것은 행동을 요구하는 기준이며, 책임을 묻는 날이다. 광주와 전남이 기후위기 대응의 선도 지역으로 나아갈 것인지, 아니면 선언에 머무를 것인지는 지금 우리의 선택에 달려 있다. 제56주년 지구의 날을 맞아, 새롭게 출범할 통합특별시가 실질적 변화를 이끄는 책임 있는 정책과 리더십을 보여주길 기대한다.

취재수첩

여수세계섬박람회, 철저한 준비를

이현규
정치부 부장

지난 2023년 새만금 세계스카우트 잼버리 사태는 준비 부족이 곧바로 국제행사 실패로 이어질 수 있다는 점을 분명히 보여줬다.

부지 선정부터 현장 관리, 대응 체계까지 전반이 흔들릴 경우 그 여파가 지역을 넘어 국가 신뢰 문제로까지 확산된다는 사실을 확인했다.

최근 여수세계섬박람회를 둘러싼 상황은 이런 쓰디쓴 기억을 다시 떠올리게 한다.

온라인에 공개된 모 유튜버 영상에서 여수세계섬박람회 인프라 공사가 진행 중인 행사장과 폐어구가 방치된 섬 지역 모습 등이 드러나면서 환경 정비와 일정 관리에 대한 우려가 빠르게 확산됐다. 국제행사를 앞둔 시점에서 기본적인 현장 관리가 미흡하다는 지적이 여기저기서 나왔다.

이재명 대통령 역시 최근 국무회의에서 "인프라 조성과 홍보에 속도를 내야 할 시점인데 현장 우려가 제기되고 있다"고 지적하며 중앙정부 차원의 점검과 지원을 주문했다. 지방선거로 인한 행정 공백 가능성까지 감안하면 준비를 지방에만 맡기기 어렵다는 판단 등이 반영된 것으로 보인다.

이에 김민석 총리가 여수 현장을 찾아 공정과 운영 준비 전반을 확인하고, 교통·안전·편의시설 등을 직접 점검했다. 다행히도 추가 점검과 보완까지 예고되면서 박람회 준비는 정부 관리 체계 속에서 점검 강도가 한층 높아지는 흐름이다.

조직위 측은 현재 공정률과 세부 일정이 계획대로 진행되고 있다고 설명하지만, 국제행사는 단순한 공정 관리만으로 완성되지 않는다. 현장 환경 정비와 운영 준비, 관람객 수용 체계가 유기적으로 맞물려야 한다. 어느 한 부분이라도 균열이 생기면 전체 운영에 영향을 줄 수밖에 없다.

여수세계섬박람회는 전남·광주 통합 이후 처음 열리는 국제행사다. 준비 과정 자체가 지역 행정 역량을 평가받는 시험대이기도 하다. 같은 실패를 반복하지 않기 위해서는 남은 기간 동안 점검과 보완, 실행에 집중할 필요가 있다. '제2의 잼버리'라는 우려가 현실이 되지 않도록 준비의 완성도를 끌어올려야 할 시점이다.

사설

플랫폼 '20조 시민공동체 포럼' 눈에 띈다

전남도가 우리나라 최대 정책참여 온라인 플랫폼인 '20조 시민공동체 포럼'을 개설·운영하고 있어 눈에 띈다.

이 포럼은 오는 7월 출범 예정인 전남광주통합특별시에 지원하는 정부의 특별재정금을 시민 참여로 설계해 보기 위해 만들어졌다고 한다.

정부의 지원규모는 매년 5조원씩 4년간 최대 20조원으로 지금까지 전남도와 광주시가 재량껏 가용할 수 있었던 재정이 수백억 원 수준에 불과했다는 점을 감안하면 역대급이다. 즉, 이 막대한 예산을 광장과 마을에서 시민의 목소리로 설계해보자는 게 이 포럼의 취지라는 것이다.

여기에는 이전처럼 다리를 놓거나 건물을 올리는 SOC 중심 투자에서 벗어나 첨단기업을 유치하고 일자리를 만들고 청년이 돌아오는 27개 시·군·구를 균형있게 발전시키겠다는 의지도 담겨 있다.

'아이 키우기 편하게 만들어 달라', '골목 상권을 살려달라'는 지역 주민의 삶과 연관된 생생한 아이디어 등도 포함할 예정이다.

이에 지역에 살며 일상의 불편함을 느껴본 시·도민이라면 누구나 시민위원과 미래산업, 문화·예술, 농수산, 보건·복지, 기본사회 등 분야별 전문가인 정책위원으로 참여해 정책을 제안할 수 있게 했다.

지난달 20일 문을 연 플랫폼은 개설된 지 한 달도 채 안됐지만 그 효과는 벌써부터 나타나고 있다.

지난 13일 현재 시민위원 405명과 정책위원 408명 등 총 813명이 포럼에 참여하고 있고 미래첨단산업 육성, 복지 및 생활 인프라 확충, 지역 교육 혁신 등 총 67건의 정책 안건을 내놓고 있다.

이에 따라 전남도는 이 포럼을 중심으로 정책 제안부터 실행까지 시·도민이 주도하는 참여형 재정 거버넌스를 본격화하기로 했다.

특히 여기서 수렴된 정책제안은 각종 논의를 거쳐 향후 통합특별시 중장기 발전 전략과 연계해 사업화 여부도 검토키로 했다.

정부가 지원키로 한 전례없는 특별재정금 20조원은 단순한 예산이 아닌 광주·전남공동체가 미래를 구상할 설계도라 해도 지나친 말이 아니다.

320만 특별시민들의 적극적인 정책 제안을 통해 이 지원금이 지역의 최대 문제인 인구 감소문제를 해소하고 산업구조 전환을 이끄는 마중물로 사용되길 바란다.

항공유가 대체 뭐길래, 해외여행 발 묶일라

지난 2월 28일 발발한 미국·이란 전쟁 여파로 '항공유'가 관심사다. 대략 항공기 엔진연료를 뜻하는 항공유가 연일 언론에 도배되고 있는 것이다.

이는 항공유의 특수성에서 비롯됐다. 제트엔진을 사용하는 항공기는 등유 기반의 제트연료를 사용하는 데 고고도·저온 환경에서 결빙·노킹을 막기 위해 첨가제 사용 등 품질 규격이 엄격하다. 일반 자동차용 연료와는 직접 교환을 할 수 없다는 것이다.

특히 우리나라 항공유는 정제 설비 규모·기술력, 중동 원유 기반의 고도화 공정 등으로 최고의 품질을 자랑하며 전 세계 수출 1위를 차지하고 있다.

하루 수출량이 약 25만 배럴로 전 세계 수출의 약 29%인데 2위인 미국(1일 13만20002만)의 거의 2배에 달한다.

2024년 한국의 항공유 생산량 1억5000만 배럴중 국내 소비 3600만 배럴을 제외한 나머지 1억1400만배럴이 수출됐다.

미국 전체 항공유 수입의 71%가 한국산일 정도로 최대 고객인데 특히 LA, 샌프란시스코 등 미국 서부 해안에서는 그 비중이 무려 85%에 달한다.

호주도 전체 연료 수입의 약 25%, 항공유의 약 30%를 한국에서 들여오고 뉴질랜드는 2022년 자국 정유소를 폐쇄한 뒤 연료 수입의 48%를 한국에 의존하고 있다.

문제는 이번 전쟁으로 우리 정유산업이 크게 위축되면서 지난 3월 항공유 수출이 전년 같은 기간보다 약 50%감소한 데 있다.

실제로 GS칼텍스는 일일 정제량 감축에 나섰고 S-Oil도 3개 유닛 중 1개 가동을 중단한데다 정부도 수출을 제한하고 있다.

이로 인해 글로벌 항공유 공급위기가 진행되고 있는데 이의 대체공급원인 인도·싱가포르도 자국 보호 등으로 막혀 있다.

예컨대, 한국이 항공유 수출을 중단하는 최악의 경우가 발생하면 미국 서부 공항은 마비되고, 호주·뉴질랜드 항공사들은 운항을 줄여야 하는 초유의 사태까지 빚어질 수 있다는 것이다. 여기에 상승에 따른 손실보전을 위해 운임에 추가 부과하는 국내 항공사의 국제선 유류할증료도 역대 최대치로 치솟아 '해외여행'이 엄두도 안나는 상황도 연출되고 있다.

미국-이란간 종전협상이 성공적으로 마무리돼 우려하는 이같은 일이 벌어지지 않기를 바란다.

광남일보 www.GwangNam.co.kr
회장 양진석 대표이사 발행인 차재진 사장 편집인 이승배 주필 김상훈 편집국장 최현수
광주광역시 북구 무등로 254
우편번호 61234
대표전화 (062) 370-7000
팩스 (062) 385-5400
1995년 12월 12일 창간
2012년 5월 3일 등록번호 광주 가-52〈일간〉
정치부 370-7040 논설실 370-7200
경제부 370-7020 임원실 370-7000
산업부 370-7010 총무국 370-7093
사회부 370-7030 사업국 370-7090
문화체육부 370-7234 광고국 370-7070
편집부 370-7082 독자관리국 370-7080
사진부 370-7050 서울지사 ☎978-7090
본지는 한국신문윤리위원회의 서약사로서 신문윤리강령을 준수합니다 구독료 월 15,000원 1부 800원
본지는 드림투데이와 기사 제휴해 제작합니다. 기자 이메일 도메인으로 광남일보(gwangnam.co.kr)와 드림투데이(gjdream.com) 소속 매체를 구분합니다.
기사제보·기고 보내실 곳 전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400 이메일 gndn2018@naver.com