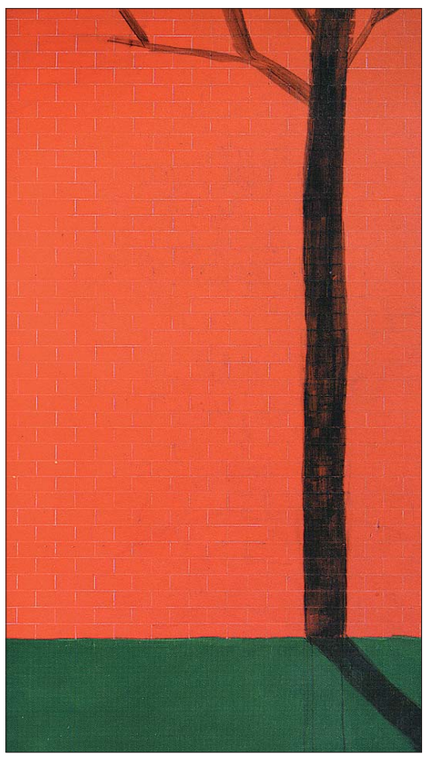
아침갤러리 상대적 공간-강영순 作



작가로서는 아름다운 풍경이나 대상을 정확하고 사실적으로 캔버스에 옮기는 것은 쉬울 수 있다. 하지만 평범하고 일상적이며 주변적인 하찮은 것들에 저마다 존재하는 작은 우주를 함께 담아낸다는 것은 웬만한 필력이 아니고서는 표현하기 어려울 터.

강영순 작가의 다섯 번째 개인전은 눈이 있어도 볼 수 없는 것들에 대한 마음을 붓질에 담아 선보였다. 나무는 나무인데 길쭉한 몸통만 존재한다든지, 푸른빛 외에는 다른 색은 끼어들지 못하는 화병에 꽂힌 꽃 등에 시선이 꽂힌다. 꽃이 날아가는 듯한 형상을 통해 움직이지 못하는 정물에 '자유롭게 날고 싶다'는 바람을 투영하기도 했다. 작품 대부분은 녹색을 중심색으로 하면서 붉은색과 푸른색을 대범하게 썼다.

작가는 "주변의 일상적 풍경이나 사물의 이미지와 느낌만 가져온다. 꽃과 나무를 단순화시키면서 따뜻한 정과 분위기를 살리는 정도만으로 관람자들과 소통하고 싶다"고 말했다.

오는 26일까지 울산 중구 성남동 갤러리 아리오소. (052)233-5636

임은정 기자 iej09@kookje.co.kr

시론

혼이 빠진 국립부산과학관, 될 소리인가

손동운
부산과학기술협의회
총괄본부장

근대화·산업화 상징 조선·자동차관 내치고 난데없는 수송테마관 '과학입국' 어디갔나

우려가 현실로 다가오고 있다. 부산시민 1/3의 서명운동으로 설립되는 동남권 국립부산과학관은 부산 울산 경남의 주력산업이자 우리나라 근대화와 산업화의 혼이 담긴 자동차관, 조선관, 항공우주관을 주축으로 하는 '과학산업관'이다. 불과 50년 전 세계 최빈국에서 '과학입국'을 기치로 내건 뒤 세계 10위의 경제산업국으로 성장한 원동력인 자동차와 조선산업에 담긴 과학기술과 수학의 원리, 산업경제의 자부심을 이 과학관에 담아야 하기 때문이다. 그런 부산과학관이 너무나 일반적인 '수송테마 전시관'으로 전락할 조짐을 보여 우려를 금할 수 없다.

지난달 25일 미래창조과학부의 과학관추진단이 내놓은 전시계획안 중간보고는 국립부산과학관을 물질과 운동, 지구순환과 수송의 세계, 동력추진과 저항 등 국내외 과학관에 이미 있는 특색없는 주제와 전시물을 중심으로 하는 '수송 테마관'으로 만들어 놓았다. 과학관 로비에 설치할 상징전시물 구상 안에는 해운대 신세계백화점 입구에 세워진 대형 LED 원형 서클의 복제품 같은 것도 있다. '자이로스코프(대형 회전팽이)', 지구 모양의 둥근 스크린에 대기와 해류의 순환, 항공기 운행상황을 표시하는 '지구의 프로젝트빔', 자동차와 비행기 운전 시뮬레이터 등 웬만한 과학관이나 벡스코의 전시 행사장에서도 볼 수 있는 전시물들이 수송원리관, 응용기술관, 융복합미래관으로 이름 붙인 3개 전시관의 대표 전시물로 꼽혔다.

여기다 꿈의 암 치료기로 불리는 중입자가속기 관련 전시품 자리를 가로채고 있는 'CT 인체 해부 투영장치'는 과학관의 설립연도를 20년 전으로 되돌려 놓고 있다. 에버랜드에 있는 미니기차의 10분의 1 크기도 되지 않는, 그래서 기차 안이 아니라 기차 위에 아이를 품고 쪼그리고 앉아야 하는 초미니 증기기차를 휴일 1만 명이 몰려올 과학관의 입구에 설치해 '수송의 테마를 적극 활용한, 국내 유일의 실질적 이동수단으로 활용 가능한 탑승형 상징전시물'로 소개한 것은 코미디에 가깝다.

국가기간산업 그리고 지역 핵심 산업을 중심으로 한 '과학산업관'이라는 콘셉트는 2006년 과학관 유치 100만 명 서명운동, 2008~2010년 부산발전연구원과 정부기관인 KDI 예비타당성 조사, 국회의 예산승인, 기획재정부의 사업승인 등 전 과정을 통해 일관되게 유지됐다. 부산과학기술협의회는 수년간 외국과학관을 벤치마킹하고 관련 전문가들과 함께 만든 자동차, 조선 등 각 전시관별 전시연출표와 200분의 1 모형까지 과학관추진단과 전시업체에 제시하기도 했다.

그런데 칼자루를 쥐고 있는 추진단으로 업무가 넘어간 뒤 부산과학관의 목적성과 역사성은 일부러 지워지는 것 같다. 지난해 8월 전시입찰 공고문에는 자동차관을 KTX와 철도수송기지를 포함하는 육상수송관으로, 조선관은 해운·항만 및 송유관과 수송기지까지 담은 해상수송관 등으로 제시했다. 과학관의 세계적인 추세는 전시범위를 확대하지 않고 지역사회 및 산업과 연계시키는데 오히려 '수송시스템'을 덧붙여 놓은 것이다. 그 결과, 공고문대로 기본설계를 해서 당선된 전시업체의 작품은 주제가 분산되고 공항, 항만 등 수송기지에 인테리어 요소가 지나쳐 전시자문위원회에서 브레이크가 걸렸다.

이후 새로이 제시된 것이 앞서 살펴본 내용이다. 공모작이 선정된 지 이미 6개월 지났다. 하지만 작업은 여전히 전시관의 콘셉트와 전시물 선정 단계에 머물러 있다. 공모전에서 떨어진 업체가 반발하지 않는 것이 오히려 이상할 정도다. 통상적으로 과학관의 전시설계작을 공모하기 전에 전시물에 대한 사전 정책연구 등을 진행하지만 부산은 생략됐다. 첫 단추가 잘못 끼워져 계속 악수(惡手)만 두는 형국이다. 그리고 시간이 촉박하니 무리하게 중간보고 계획안을 몰아붙일지도 모른다.

국립부산과학관은 시민들의 참여뿐 아니라 지자체가 공사비의 30%, 일반운영비의 40%를 부담하는 지역주민 참여형 과학관 법인이다. 그 속에 담길 내용도 평범한 수송과학이 아니라 지역의 혼과 열정이 담긴 자동차, 조선, 항공이어야 한다. 미래창조과학부도 "과학관 전시물 정도야 추진단에서 알아서 할 일"로 더는 치부하지 말고 지역의 목소리를 경청하길 바란다.

낱말로 푸는 인문생태학 <83>장사와 상업: 파는 수준이 다르다

두 낱말은 규모의 차이로 들리지만 같은 뜻이다. 다만 파는 수준이 다를 뿐이다.

학사 위에 석사, 석사 위에 박사, 그렇다면 박사 위는 무얼까? 장사다. 웃자고 하는 말이지만 일리가 있다. 박사가 단지 이론적으로 연구하면 되는 것이지만 장사는 이 땅의 팍팍한 현실에서 온갖 것을 이리저리 부닥치며 하는 일이기 때문이다. 장사는 월인석보에 댱ᄉᆞ라는 고어로 표기되는 순우리말로 한자가 없다. 하지만 마당 장(場)에서 온 낱말임을 추정할 수 있다. 시장 마당에서 이익을 얻으려고 물건을 파는 일이 장사다. 장사(場事)를 잘하면 박사보다 높은 장사(場士)가 된다. 이론 속의 마스터나 닥터보다 상급인 시장전문가(field guru)인 장사는 연구만 열심히 한다고 되는 게 아니라 부지런하고 머리도 좋고, 품성도 좋고, 몸도 건강하고 또 하늘의 운도 맞아야 될 수 있다.

장사와 비슷한 말인 상업은 장사하는 상(商)을 업으로 일삼는다. 장사처럼 이익을 위하여 물건을 파는 일이다. 팔려면 서로 교환되는 물건과 금전의 수를 정확히 헤아려야 한다. 그래서 장사 상(商)은 헤아릴 상(商)의 뜻이 있다. 이 글자가 들어간 난상토론(爛商討論)은 자기주장만 강하게 주장하는 난장토론(亂場討論)과 달리 상대의 생각을 충분히 헤아리며 무게있게 말하는 것이다. 상업도 잘하려면 이처럼 헤아릴 상(商)의 뜻에 충실해야 한다. 파는 사람은 사는 사람을 잘 헤아려야 한다. 시장에서 똑같은 아이스크림을 팔더라도 사는 사람의 마음을 헤아려 팔면 상업이 된다.

마케팅이나 브랜드 경영의 기본이자 원칙은 바로 고객의 마음을 헤아리는 상의 철학에 충실하는 것이다. 그런 상업에 도가 트면 장사의 도사로 박사보다 높은 장사(場士)가 된다.

박기철 경성대 광고홍보학과 교수

데스크시각

'북극항로 논의' 부산이 주도해야

신수건
해양수산부장

국내 도시 과열 경쟁 경쟁국 항만만 이득 연구·역할 분담 통해 국내 항만 윈윈해야

해양수산부가 요즘 북극항로 문제로 골치가 좀 아픈 모양이다. 한반도의 동남해안을 따라 선 항구도시들이 너도나도 북극항로의 '달콤한 과실'을 따먹겠다고 나섰기 때문이다. 부산은 물론 강원도 동해 속초, 경북 포항, 울산, 전남 광양 등이 이들 지방자치단체다. 북극항로 개척을 준비하는 것은 긍정적이다. 하지만 과열되면 문제다. 국내 경쟁력을 한곳에 모아 대비해야 할 판에 내부에서 과열 경쟁으로 자중지란이 일면 이웃 일본과 중국 등 경쟁국 항만만 좋아진다.

수년 전 북극 다산기지 건설 등 극지 분야 업무를 맡았던 한 관료는 "북극해에 거품이 많다"고 단언했다. 최근 북극항로를 대하는 국내 분위기가 너무 들떠있다는 것이다. 객관적 데이터도 없이 무조건 '돈이 된다'는 순진한 생각에 북극항로를 '노다지'로 생각한다는 것이다. 그는 북극항로의 최대 수혜지라고 일컬어지는 부산항에 대해서도 잘못 알려진 부분이 많다고 주장했다.

"북극항로는 기항지가 많은 컨테이너선의 시장성에 맞지 않고 오히려 광물자원이나 석유 석탄 수산자원 등 벌커에 맞다. 따라서 컨테이너선 전용항이나 마찬가지인 부산항이 북극항로 시대의 최대 수혜자라는 말은 맞지 않다. 부산항의 기능이 컨테이너 중심에서 다기능 항만으로 전환해야 한다"는 것이다.

환경 보전 문제도 걸린다. 단지 경제적 이익만 좇다가는 국가 간 협력에서 배제되거나 막대한 환경 부담을 감내해야 한다. 또 선박 운항에 따른 안전성과 공해와 영해를 포함하는 북극해의 특성상 해양 경계가 불투명한 데서 오는 국가 간 분쟁 등 넘어야 할 장벽이 한둘이 아니다.

북극은 기회의 땅이기도 하지만 동시에 이처럼 많은 리스크를 동반하고 있다. 그리고 상용화까지는 많은 시간이 걸리는 것이 사실이다. 치밀한 전략적 접근이 필요한 이유가 여기에 있다. 러시아와 캐나다, 미국 등 북극해 연안국은 물론 우리나라의 경쟁국인 중국, 일본 등 비연안국조차 일찌감치 북극해 전담 조직을 갖추고 중장기적인 계획과 전략 마련에 부심하고 있는 것도 이런 환경 때문이다.

지난 5월 한국이 북극이사회의 정식옵서버로 가입한 데 이어 다음 달 우리나라 선사가 처음으로 북극항로를 운항한다. 마치 짜놓은 각본처럼 빠른 속도로 북극을 향해 다가서는 느낌이다. 하지만 중국과 일본도 이번에 우리나라와 함께 정식 옵서버로 가입하면서 북극을 향한 동북아 3국의 경쟁은 이제부터 본격적으로 시작됐다.

그럼, 북극항로 시대의 최대 수혜 항만으로 평가받는 부산의 준비 상황은 어떠한가. 많은 항만 전문가들은 "당연히 북극항로의 중심은 부산항이겠지"라는 자만심이 가장 큰 독(毒)이 될 수 있다고 충고한다. 북극항로가 부산의 전유물이 아니라는 것이다.

지난 대선을 통해 사실상 부산시민의 힘으로 해양수산부를 부활시켰지만 국토 균형발전을 의식할 수밖에 없는 해수부나 산하 연구기관 등은 부산만을 의식한 북극항로 프로젝트를 진행할리 만무하다. 따라서 부산시와 지역 경제계, 학계, 시민단체 등 지역 민·관·연이 주도적으로 나서야 한다. 최근 부산지방해양항만청이 주도가 돼 시와 부산항만공사, 지역 대학, 국적선사, 연구기관 등이 북극항로 시대에 대비한 워킹그룹을 형성하고 시가 북극해 종합계획 마련에 나서고 있는 점은 그나마 고무적이다.

하지만 내부 고민만으로는 안 된다. 부산이 국내 항만 도시의 맏형으로서 북극항로 논의의 주도권을 잡아야 한다. 시야를 넓여 국내 경쟁 도시간 윈윈 전략을 구상해야 한다. 특히 신공항을 둘러싼 첨예한 갈등을 경험한 부산으로서는 지방자치단체 간의 과당 경쟁을 피해야한다.

울산 동해 포항 광양 등 북극항로에 관심있는 지자체와 만나 소모적인 과당경쟁과 중복 투자 방지를 위한 공감대를 마련하고 공동 연구와 역할 분담 방안 등을 논의해야 한다. 특히 이들 항만과의 장점을 연계해 윈윈하는 아이디어를 구체적으로 제시할 필요가 있다. 이런 일은 마땅히 '해양 수도'를 자처하는 부산이 해야될 몫이다.

※사외 필자의 견해는 본지의 제작방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.