

## 2023 EMERiCs-AIF 신흥지역 체험기 공모전 당선작 인도남아시아 권역



### 동인도 체험기

이우교

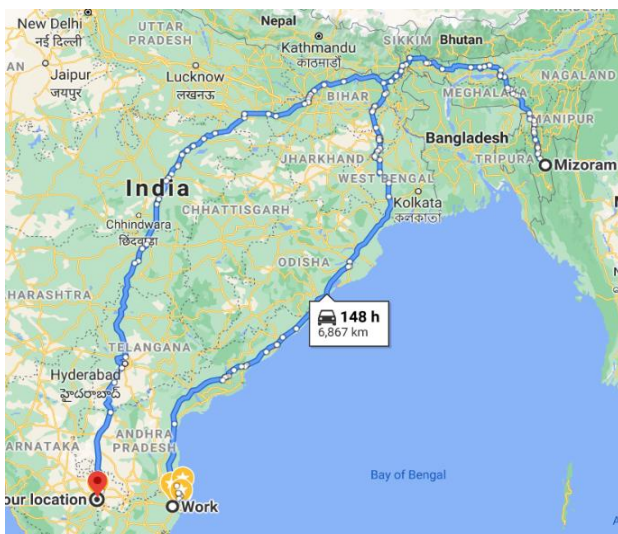
2020년 10월, 인도는 1차 코로나 피크를 찍고 조금은 안정을 찾아가는 시기였다. 4, 5월은 완전한 도시 봉쇄 수준이었지만, 점차 봉쇄가 풀리면서 어느정도 통행이 허락되었다. 당시 내가 몸담고 있던 회사는 코로나19에 대한 선제 대응 차원에서 내가 속해있던 사업부를 정리하고, 인도 법인도 청산하기로 결정했다. 순식간에 낙동강 오리알 같은 신세가 된 나는 뭘 해야 할지 막막했다. 2013년부터 시작한 인도생활을 여기서 정리해야 하는지, 직장생활은 계속할 수 있을지 머리속이 복잡했다.

그 상황에서 ‘이왕 이렇게된거 못 가본 인도의 구석 구석을 돌아보고 싶다’라는 생각이 머리를 스쳤다. 업무적으로 텔리를 중심으로 한 북인도, 뭄바이를

중심으로 한 서인도는 자주 갔었다. 방갈로르, 첸나이를 중심으로 한 남인도는 아예 살았으니 말할 필요도 없다. 그런데 인도 내에서도 비교적 경제적으로 낙후된 콜카타를 중심으로 한 동인도 및 동북7개주는 가본적이 없었다. 나름 인도에서 7년이나 살았는데 가보지 못한 메이저 도시나 주가 있으면 인도생활을 정리할 때 아쉬울 것 같았다. 그래서 2020년 디왈리 연휴를 틈타 동인도를 돌아보기로 한다.

첸나이에서 출발하여 인도의 동해안을 타고 올라가는 것부터 시작하였다. 해안도시 비샤카파트남, 못살기로 유명한 오디샤 주 등을 거쳐 콜카타로 올라갔다. 인도를 더 가까이 보고자 직접 운전하며 다녔다. 인도의 동해안을 타고 올라가면서 느낀 생각은 ‘정말 이 동네는 못 사는구나’였다. 올라가는 내내 스타벅스 매장이 있는 대도시도 없었고, 4성급 호텔조차 찾기 힘들었다. 인구의 대부분이 농업에 종사하니 그럴 것이다.

그러다 콜카타에 도착하니 대도시 느낌이 났다. 그런데 콜카타는 공산당이 장기집권해서 그런지 경제적 활력은 비슷한 규모의 인도 대도시에 미치지 못했다. 그래도 대영제국 식민지 시절에는 주요 거점 항 중 하나였는데, 당시 비슷한 거점 항인 봄베



이(뭄바이), 마드라스(첸나이)보다 훨씬 낙후되어 있었다. 여기서 집권당이나 정치체제에 따라서 한 나라내에서도 얼마나 격차가 벌어질 수 있는지 뚜렷하게 느꼈다.

콜카타를 찍었으니 어디 가서 동인도도 가봤다는 소리를 할 정도는 되었다. 그래서 돌아갈까 하는 생각도 들었지만, ‘이왕 어려운 길을 온 김에 동북 7개주도 돌아보자’라는 생각이 들었다. 그래서 웨스트 벵갈주를 관통하여 실리구리로 향한다.

실리구리에서는 다시 아쌈주의 핵심 구와하티로 넘어갔다. 가는 길에 차로 유명한 다즐링 지역을 지나게 됐는데 놀란 것은 그곳 차 밭 노동자들의 삶이었다. 요즈음 커피 산업이 약탈적으로 커피 원산지 노동자들을 착취하고 있다고 하는데, 사실 차 산업도 별반 다르지 않다. 그곳 차 밭 노동자들은 영국 식민지 시절의 삶에서 조금도 달라지지 않았다. 이른 새벽부터 경운기를 타거나 걸어서 차 밭으로 이동하여 해질녘까지 하루 내 수확을 한다.

다행인 것은 드넓은 차 밭 군데 군데 차의 생산량을 높이기 위해 나무를 심어놨다는 것이다. 그들은 그 나무그늘에서 새참도 먹고 점심도 먹으며 정말 하루내 일한다. 그렇게 일하며 받는 일당은 하루 500 루피(한화 약 8,000원 가량)가 안 된다.

그 후에는 메갈라야, 마니푸르, 나갈랜드등 동북 7개 주들을 돌아봤다. 그 동북 7개주에서 느낀 점은 아쌈을 제외한 지역은 사실상 인도가 아닌 것 같다는 느낌이다. 역사책을 뒤져보니 실상이 그랬다. 원래 영국 식민지 시절에는 인도, 미얀마를 통합적으로 지배했고, 그 덕분에 인도가 독립할 때 얼떨결에 이 7개주는 인도에 편입된 것이다. 이런 배경을 알고나니 로힝야족 문제가 더 실감나게 되었다. 왜냐하면 미얀마에서 로힝야족을 학살하듯이, 인도 내에서도 동북 7개주 사람들을 낮춰본다. 오죽하면 인도에 사는 한국인들 사이에서는 힌디어를 배우지 말라는 조언이 있을 정도이다. 왜냐하면 한국인들이 어설픈 힌디어를 구사할 경우 동북 7개주쪽 출신으로 오해받을 가능성이 높기 때문이다.



그렇게 인도의 동북쪽 구석을 돌아본 후 시킴으로 향하게 된다. 가끔 인도와 주변지도를 보면 네팔과 부탄 사이가 떨어져있어 중국과 국경을 맞대고 있는게 이상하게 느껴졌다. 그때 여행하며 알게 된 것은 시킴은 1975년까지는 독립국가였으나, 인도로 편입되었다는 것이다. 그러니 80년대 생인 나는 시킴 왕국의 존재 자체를 몰랐던 것이다. 덕분에 코로나 시국이라 네팔쪽으로 히말라야를 갈수는 없었지만, 시킴을 통해서 멀찌감치 히말라야 산들을 감상할 수 있었다.

지금 돌이켜보면, 동인도 여행은 코로나로 해외여행이 막혀 있었던 때에 방글라데시, 미얀마, 네팔을 간접적으로 돌아볼 수 있었던 경험이다. 웨스트 벵갈주는 방글라데시와 과거 한 주였었고, 동북 7개 주는 1885년 미얀마의 쏼바웅 왕조가 영국에 복속될때까지는 미얀마 영토였다. 시킴 지역은 인도라기보다는 네팔이나 부탄과 더 유사했다.

그 여행을 통해서 정말 인도는 땅이 넓다는 것을 몸으로 느꼈다. 하루 500킬로씩 10시간을 운전해도 아직도 많은 길이 남아있었다. 개인적으로는 이 여행을 통해 ‘인도에 남아야겠다’는 확신을 갖게 되었다. 델리, 뭄바이, 방갈로르등 대도시에서 근무하다보면, 나름 인도도 발전한 것 같지만, 동인도 여행을 통해서 인도에는 아직도 할 일이 무궁무진하다는 것을 깨달았다. 하지만, 지금도 가끔 업무적으로 스트레스를 받을 때면 그때처럼 자유롭게 뛰쳐나갈 꿈을 꾸다.



본 원고는 EMERiCs와 AIF가 공동으로 주최하고 대외경제정책연구원이 후원하는 신흥국 체험 수기 공모전 수상작입니다. 저작권 정책은 ‘공공저작물 자유이용허락 표시기준 제 3유형’에 따르며, 본 원고에 대해 사전 동의 없이 상업 상 또는 다른 목적으로 무단 전재·변경·제 3자 배포 등을 금합니다. 또한 본 원고를 인용하시거나 활용하실 경우 △출처 표기 △원본 변경 불가 등의 이용 규칙을 지켜셔야 합니다. 본 원고에 대한 글, 그림, 사진 등 저작권자가 표시되어 있지 않은 모든 자료에 대한 저작권 책임은 저자 본인에게 있으며, 해당 원고의 의견은 KIEP 및 EMERiCs, AIF의 공식적인 입장을 대변하고 있지 않습니다. 본문에 삽입된 이미지는 모두 저자가 직접 촬영한 것으로 저자의 동의 없이 사용을 금합니다.

