

2시간 전 접종확정... 두통과 피곤, 오한 등 후유증 ‘개인차’

‘노쇼 백신’ 맞아보니

‘급 예약’ 컨디션관리 못해 아쉬워 대기 10여명 중 절반은 ‘노쇼 백신’
접종 3일째 접종부위 근육통 느껴 1차 접종엔 2차 접종날짜 자동예약 접종 증명서, 일명 ‘백신여권’ 발급



질병관리청의 쿠브(COOV) 앱에서 확인할 수 있는 기자의 전자 예방접종증명서, 일명 ‘백신여권’.

“오후 1시 50분까지 오실 수 있나요? 2시 타임 접종 하려면 그때까지는 도착해 계셔야 해요”

장기 해외 체류를 앞두고 있는 터라 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 백신을 맞기 위해 근처 수심 곳의 병원에 대기예약을 걸어놨지만 몇 일이 지나도록 연락은 받지 못했다.

기회는 정작 엉뚱한 곳에서 생겼다. 친구의 아이가 휴일에 아프면 종종 이용하는 소아과에 ‘노쇼(No Show) 백신’이 생긴 것 같다는 연락이었다. 노쇼 백신은 접종 예정자가 정해진 시간에 나타나지 않은 여분의 백신이다.

◆휴일, 2시간 전 확정, 1시간 거리 병원

휴일인 지난 2일 일요일 오전 11시 30분. 남은 시간은 2시간 반 남짓이었고, 병원까지는 집에서 한 시간이 조금 넘는 거리였다. 일단 무조건 그 시간까지 도착하겠다고 예약을 확정짓고는 바빠 움직였다.

노쇼 백신의 단점은 미리 컨디션 관리를 한다거나 어떤 준비를 할 수 없다는 점이다. 문의전화로 북새통인 병원

에서는 아스트라제네카(AZ) 백신인 만큼 생년월일로 30살 이상인지만 확인했고, 준비물도 신분증만 알려줬을 뿐 다른 고지 사항은 전혀 없었다.

기대 곳은 AZ 백신 접종에 대한 기사나 후기 검색 밖에 없었다. 예약 접종자들 후기에 나오는 사전 안내문을 참고해 기존 복용약이 없으니 문제없을 것이라 판단했고, 전날부터 금주라고 되어 있는 부분도 다행히 전날 술을 마시지 않았던 점에 안도했다.

병원에 도착하면 코로나19 예방접종 예진표를 먼저 작성한다. 복용 중인 약은 있는지, 불편한 곳은 없는지 간단한 확인이 끝나면 접종이 이뤄진다.

휴일이라 그랬는지 같은 시간대 접종을 대기 중인 사람들 10명 가운데 노쇼 백신이 절반 가량이었다. 접종 대상이었던 한 할머니는 아플 수 있던 얘기에 직전까지도 고민했고, 결국 접종을 포기했다.

◆두통과 피곤...증상은 개인차 극명

접종 직후 이상반응이 있는지 확인하기 위해 병원에 20~30분은 머물러야 한다. 살짝 어지러움이 느껴졌지만 이상 증상까진 아니었다.

AZ 백신의 경우 워낙 아프다는 후기들이 많아 병원 옆 약국에서 진통해열제를 사고, 회사에 연락해 다음날 연차휴가를 쓰겠다고 해냈다.

가장 두드러졌던 증상은 피곤함. 다음날에도 그냥 푹 쉬면 괜찮았지만 활동을 시작하면 두통이나 피곤이 느껴졌다. 다행히 진통제 한 알로 해결될 수준이었다.

3일째엔 컨디션은 정상으로 돌아왔지만 주사 부위 근처의 근육통으로 팔을 들고 내리는데 약간의 불편함이 느껴졌다.

하루 늦게 백신을 접종한 기자의 배우는 첫 날 밤 오한으로 힘들어했다. 백신에 따른 반응은 개인차가 극명한 것으로 보인다. 기자의 경우 접종 이후 3일이 지날때까지 다행히 별다른 이상반응이 없었지만 백신을 맞고 힘든 사람이 있다면 빠르게 회복되길 바란다.

1차를 노쇼백신을 맞으면서 가장 큰 궁금증은 2차도 맞을 수 있는지 여부였다. 백신 1차 접종을 끝내면 자동으로 2차 접종 날짜가 예약돼 통보된다.

질병관리청의 쿠브(COOV) 앱을 깔

면 1차 예방접종을 했다는 전자 예방접종 증명서, 일명 ‘백신여권’도 확인할 수 있었다.

◆“병원 계산 분들 중 백신 맞으실 분?”

정부가 노쇼백신을 접종 희망자에게 배정해주는 앱을 준비 중이라고 하지만 그 전까지는 전적으로 ‘운’에 맡겨야 하는 상황이다. 자가격리 면제 등의 당근책이 주어지면서 노쇼는 즐기고 있는 반면 대기자는 넘쳐나면서다.

위탁의료기관 별로 대기예약방법이 다를 뿐더러 병원 자체적으로도 오늘의 방침이 내일엔 바뀌기도 한다.

기자가 접종한 병원도 배우자를 위해 물어보니 당시엔 사전 예약을 받지 않고 해당일 오전 9시부터 대기를 접수한다고 했다. 그러나 다음날 아침에는 대기예약 전화로 업무가 마비될 지경이라 아예 노쇼 대기를 받지 않기로 했다고 답했다. 만약 노쇼로 백신이 남는다면 내원한 환자나 보호자들 가운데 희망자에게 접종기로 했다는 설명이었다. 일반적으로 1~2명 분이 남긴 하지만 확답은 하지 못한다는 입장이다.

/안상미 기자 smahn1@metroseoul.co.kr

커지는 고용불안... 항공업계 “고용유지지원금 연장” 촉구

코로나궤 국적사 적자 1.2조 정부 휴업수당지원 내달 끝나

경영난으로 인해 항공업계가 지난해부터 고용유지지원금을 받고 있지만, 이마저도 지원이 끊길 위기에 놓여 고용불안이 더 커질 수 있다는 전망이다.

5일 업계에 따르면 지난해부터 항공사들은 심각한 경영난을 겪고 있다. 코로나19 여파로 대부분 수익을 내는 국제선에 비행기를 띄울 수 없어졌기 때

문이다. 또한 국제선을 띄울 수 있다고 해도 여객 수요가 대폭 줄어 적자가 날 수밖에 없는 상태다.

실제 항공사들은 지난해 연간 기준 대부분 적자를 냈다. 대한항공만 1089억원으로 흑자를 기록했고, 나머지 국적사들의 적자는 도합 1조2566억원에 달한다. 또, 국토교통부 항공 포털에 따르면 지난해 항공을 이용한 여객은 3940만 명으로 전년 1조2337만명 대비 약 68% 줄었다. 국제선의 경우 전년보다 84.2%

줄어든 1424만명을 기록했다.

이 같은 상황에 정부는 항공업 등을 특별고용지원업종으로 지정하고 고용유지지원금을 지원해왔다. 고용유지지원금은 경영난으로 고용 조정이 불가피하게 된 사업주가 해고 및 감원 대신 휴업·휴직 등을 통해 고용을 유지하는 경우 정부가 휴업수당(평균 임금의 70%)의 일부를 지원하는 제도다. 항공업 등 특별고용지원업종에 대해서는 휴업수당의 최대 90%까지 지원한다.

문제는 항공사들에 대한 유급 휴직 시 고용유지지원금이 올해 6월이면 끝난다는 데 있다. 고용유지지원금은 유급 휴직과 무급 휴직의 경우 두 가지로 나뉘는데, 항공사들은 현재 유급 휴직 시 고용유지지원금을 받고 있다. 올해 1월 최대 180일의 지급 기간이 다시 기산되면서 오는 6월까지 받게 됐다. 코로나 사태가 해소되지 않은 상황에서 유급 휴직 고용유지지원금마저 끝나면 고용 불안이 커질 것이라 분석이다.

대한항공노조 등 항공 산업 관련 8개 노동단체도 지난 3일 “특별고용지원업종의 고용유지지원금 지원 기간이 현재 180일이다. 6월 말이면 유급 고용유지지원금 지원 기간이 종료된다”라며 “고용유지지원금 지원 기간을 추가로 180일 연장하고, 특별고용지원업종 ‘신속 지원 프로그램’ 재시행, 지원금 확대, 고용안정협약 지원금 기간의 올해 말까



한산한 김포국제공항 내 국제선 청사.

지 연장 등을 담은 정책건의문을 정부에 전달했다”고 밝히기도 했다.

유급 휴직이 끝나도 무급 휴직 고용유지지원금이 있지만, 이는 근본적인 대책이 될 수 없다는 게 업계 시각이다. 무급 휴직 고용유지지원금은 한사업장 기준 최대 270일 동안만 인건비가 지원되기 때문이다. 이미 모든 LCC(저비용항공사)는 지난해 11월경 유급 휴직이 끝나면서 두 달간 무급 휴직 고용유지지원금을 받았다. 이에 따라 올해 받을 수 있는 무급 휴직 시 고용유지지원금은 약 7개월분밖에 되지 않는 것으로 보인다. /김수지 기자 sjkim2935@

“장기적으로 원가연동 요금제 나와야”

▶▶ 1면 ‘택배물량 120% 폭증’서 계속

저상 택배차량의 경우 높이가 낮아 2.3m인 지하주차장을 오가는 데 문제가 없지만 기존 택배차량의 경우엔 높이가 2.5~2.7m여서 지하주차장을 들어갈 수 없다. 입주민들은 지하주차장을 통해 배달을 해야한다는 입장이고, 개별 사업자인 택배기사는 자신의 돈을 들여 저상차로 바꿔야 하기 때문에 부담이 커 이 과정에서 충돌을 빚고 있는 것이다.

인천대학교 동북이물류대학원 송상화 교수는 “택배 등 배송서비스의 원가는 지역마다 다를 수밖에 없는데도 지금은

단일한 요금제를 적용하고 있다”며 “현행 서비스 체계에서 지금까지 이런 불합리한 게 크게 문제되지 않았던 것은 고객이나 배송기사 모두 적정선에서 양보와 타협을 해 왔기 때문”이라고 설명했다. 그러면서 “장기적으로는 원가에 연동한 서비스 요금제가 나오고, 합리적으로 배송 기사에게 수수료를 책정해줘야겠지만 이런 재조정근거를 명확히 밝히기가 기술적으로 어려워 바로 적용하기는 쉽지 않다”며 “따라서 단기적으로 소비자, 배송기사가 서로 양보와 타협해 신뢰를 형성하는 것이 핵심일 수밖에 없다”고 덧붙였다. /김승호 기자 bada@