

독자권익위원 칼럼

박봉순

동신대학교 지역협력본부장



현재의 과학기술 발전과 지칠 줄 모르는 인간의 욕망은 더 세롭고, 더 편리한 삶을 향해 쉼 없이 나아가고 있다. 그 결과 세상은 획기적으로 변화했고, 이전 세대가 꿈꾸지 못했던 풍요의 정점에 도달했다. 이제는 마음만 먹으면 무엇이든 얻고 이를 누릴 수 있을 것처럼 느껴지는 시대다. 첨단 과학기술이 세상을 지배하고 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

인터넷을 통한 방대한 정보 수집과 원격 제어가 가능한 네트워크 기술은 우리의 삶을 놀랍도록 효율적으로 만들었다. 그러나 동시에 우리는 그 기술에 의해 보이지 않는 제약을 받기도 한다. 특히 인공지능(AI)과 생명공학의 발전은 인간에게 더 많은 가능성과 편리함을 제공하고 있지만, 기술이 고도화될수록 우리는 스스로에게 질문해야 한다. 이 기술은 과연 인간을 이롭게 하는가. 객관성을 바탕으로 인류 발전에 긍정적 에너지로 작용하는가. 혹은 통제되지 않을 경우 인류에게 치명적인 폐단을 남기지 않는가. 이러한 물음에 대한 답은 결국 윤리적 성찰 속에서 찾아야 할 것이다.

기술 발전의 이면은 역사 속에서도 확인할 수 있다. 건설 공사에 사용하기 위해 개발된 다이내마이트는 제1차

AI와 윤리

세계대전에서 대량 살상의 무기로 활용됐다. 엔진의 발명은 물자와 인력을 효율적으로 운반하는 트럭과 버스를 탄생시켰지만, 동시에 탱크와 장갑차를 만들어 전쟁의 도구로 쓰이기도 했다.

과학기술은 그 자체로 선하거나 악한 것이 아니라, 어떻게 사용하느냐에 따라 양면성을 지닌다. 모든 기술적 진보는 필연적으로 대가를 동반한다.

고대 비극 시인 소포클레스는 ‘안티고네’에서 인간의 위대한 능력과 동시에 그 위험성을 노래했다. “무시무시한 것이 많지만 인간보다 더 무시무시한 것은 없다.” 그는 인간이 폭풍우를 가르며 바다를 항해하고, 영리함과 발명의 기술로 미래를 개척해 나간다고 말한다.

그러나 동시에 법과 정의를 저버릴 때 공동체를 잃게 된다고 경고한다. 여기에는 분명한 메시지가 담겨 있다. 인간은 스스로의 한계를 극복하기 위해 기술을 발전시켜 왔지만, 기술의 성장이 자연과 괴리될수록 더 진보된 기술을 요구하는 악순환에 빠질 위험이 있다는 것이다.

최근 우리는 인공지능이라는 기술 집합체와 일상적으로 대화하며 살아가고 있다. 사람 대신 AI에게 상담을 요청하고, 조언을 구하고, 심지어 위로를 받는다. 법률 검토, 통계 분석, 회계 처리와 같은 전문 업무도 AI를 통해 수행하는 것이 시간과 비용 면에서 더 효율적이라는 평가를 받는다. 이에 따라 일부 직업이 사라질 수 있다는 우려도 제기된다.

AI가 인간의 역할 일부를 대신하는 시대에 우리는 인간 중심의 윤리를 어떻게 지켜야 할 것인가를 고민해야 한

다. 인간 관계의 본질은 단순한 문제 해결에 있지 않다. 서로의 감정을 이해하고, 책임을 나누며, 불안정함을 함께 견디는 데 있다. AI는 감정을 실제로 느끼지 못하면서 공감의 언어를 구사한다. 그러나 그것은 축적된 데이터를 바탕으로 계산된 결과일 뿐이다. 인간이 관계 속에서 느끼는 갈등과 불만을 회피하고 AI와의 관계를 선호하게 된다면, 우리는 편리함을 얻는 대신 인간적 성숙의 기회를 잃게 될지도 모른다.

인간 관계는 시간과 감정의 노력을 요구하지만, AI는 언제나 즉각적이고 효율적인 반응을 제공한다. 정서적으로 어려움을 겪는 이들이 AI를 통해 일시적인 위로를 받을 수는 있다. 그러나 그것이 사회의 기본적 소통 방식이 되어서는 안 된다. AI에 과도하게 의존할 경우, 인간은 통제할 수 없는 타인 대신 통제 가능한 존재와 소통하려 할 수 있다. 이는 공동체의 기반을 약화시키는 결과로 이어질 가능성이 있다.

AI 시대의 윤리는 거창한 규제 이전에 인간적 관계의 가치를 지키려는 인식에서 출발해야 한다. 우리는 AI에게 어디까지 맡기고, 무엇을 인간의 영역으로 남겨둘 것인지 끊임없이 질문해야 한다. 기술 발전의 속도에 휩쓸려서 AI와 함께 살아가는 시대일수록 우리는 더욱 인간다워져야 한다.

결국 핵심은 “기술의 발전보다 인간의 가치”를 우선에 두는 일이다. 편리함을 위해 기계와 공존하는 사회는 가능하지만, 기계에 삶의 중심을 내어주는 사회가 되어서는 안 된다. AI와 함께 살아가는 시대일수록 우리는 더욱 인간다워져야 한다.

기고

임현준

전남대학교 경제학부 부교수



‘인권과 생명의 도시’ 광주, 안전 인권은 어디에

가장 시급하고도 구체적인 문제는 우회전 차량 운전자가 보행자 신호를 명확히 인지할 수 없는 교차로 환경이다. 서울을 비롯한 수도권외의 경우, 우회전 차량이 보행자 신호를 확실히 확인할 수 있도록 차량 쪽을 향한 ‘보조 신호 등’이나 ‘스마트 전어 시간 표시기’ 설치 등이 보편화되어 있다. 이는 단순한 편의 장치가 아니다.

실제 행정안전부와 도로교통공단의 분석에 따르면 교통사고가 잦은 곳에서 전방신호기 추가 설치 등 ‘시인성 개선’을 포함한 개선사업이 사망을 포함한 중대 교통사고를 크게 줄였다고 한다. 운전자가 더 많은 정보를 가질수록 급정거와 신호 위반이 줄어들고, 보행자와의 충돌 가능성 또한 원천 차단된다는 것이 데이터로 증명된 것이다.

광주도 변화가 없었던 것은 아니다. 2023년 우회전 전용신호등을 5곳에 우선 도입하였으며 인공지능 기반 ‘스마트 횡단보도’도 23개소에 구축해 운영중이다. 그러나 보행자와 우회전 차량의 상충이 잦은 지점을 생각하면 시민들이 느끼는 개선 폭은 아직 크지 않다.

지자체의 열악한 재정 여건을 이유로 우선 순위에서 밀려온 측면도 있다. 광주시의 2025년도 예산은 전년 대비 10%나 늘어난 7조 6043억원이었으며, 금년에도 전년에 비해 766억원 증가한 7조 6809억원을 배정받았다. 그 가운데 시민 생명과 직결되는 교차로 안전 인프라가 ‘최우선 투자’로 분류되고 있는지 묻지 않을 수 없다.

‘대학(大學)’에는 ‘물유본말, 사유중시(物有本末 事有終始)’라 표현이 등장한다. 근본을 앞세우지 못하면 본말이 전도되기 마련이다. 지자체의 가장 근본적인 사명은 시민의 생명과 안전을 지키는 것이다.

4차 산업혁명과 AI 시대를 선도하겠다는 도시가 정작 횡단보도 앞에서 보행 신호를 몰라 짤짤대는 운전자의 불편과 보행자의 공포를 방치하는 것은 ‘외화내빈(外華內貧)’의 전형이다.

로마 제국이 천 년을 버틸 수 있었던 힘은 화려한 궁전이 아니라 제국 구축구축을 안전하게 연결했던 ‘도로’와 그 위의 ‘질서’에 있었다. 인권이란 거창한 정치적 구호 속에만 존재하는 것이 아니다. 아이들이 등굣길 횡단보도에서 안심하고 발을 내디딜 권리, 운전자가 명확한 체계 속에서 사고를 피할 수 있는 권리라야말로 가장 기초적인 ‘안전의 권리’다.

안전 예산은 단순한 ‘소비’가 아니라 시민의 삶의 질을 높이는 가장 확실한 ‘투자’이다. 지역의 인구소멸을 걱정하고 외부 인구의 역내 유입에 열을 올릴 때, 지역을 지켜온 사람들의 소중한 생명과 안전을 지키려는 노력이 선행되어야 하지 않을까? 빛고를 광주가 도로 위에서도 시민의 생명을 밝히는 진정한 생명의 도시로 거듭나기를 바란다. 오늘 퇴근길에서 마주하는 신호등 하나가 광주의 브랜드를 완성하는 소중한 첫걸음이 되기를 기대해 본다.

취재수첩

한 도시의 극장이 살아난다는 것

정채경

문화체육부 차장대우



장소이기도 했다. 200여석 규모 1관과 100여석의 2관, 40여석 3관이 모두 잘 정돈되어 인기를 누리는 시절이 있었다. 그러나 멀티플렉스의 등장과 함께 극장은 흥망성쇠를 거듭했다.

2012년 롯데시네마가 건물을 인수해 2013년 롯데시네마 목포센트럴점으로 운영하고, 2014년 12월부터는 메가박스 목포점으로 간판을 바꿔달았다. 하지만 2020년 1월 1일 최종 폐업하며 역사의 뒤안길로 사라졌다.

현재 상업극장으로의 기능은 망했지만, 극장이 자리했던 장소성은 여전히 유효하다. 그런 점에서 3관을 아트리네마 콘셉트로 자체 운영하는 것은 단순한 재개발 소식 이상일 수밖에 없다. 지역 영화 생태계가 자생적 순환 구조를 만들기 시작했다라는 신호로 읽혀서다. 운영을 맡은 윤창민씨는 목포에서 영화를 보고, 만들며 성장한 지역 청년 영화인이다. 영화광으로 알려진 그는 지역 영화단체 씨네로드가 운영하는 독립영화관

시네마MM의 영화 제작 프로그램을 통해 단편 ‘혼자 있을 때’를 연출하며 감독으로 데뷔했다. 상영관의 관객이 창작자로 성장하고, 다시 극장을 운영하는 주체로 돌아오는 흐름은 지역 문화 생태계의 성숙을 보여준다.

지역 영화가 더 이상 외부에서 공급되는 콘텐츠가 아니라, 내부에서 생성되고 관리되는 문화 자산으로 지역에 뿌리내리고 있음을 의미한다.

영화를 사랑하는 마음에서 출발한 목포아트시네마는 벌써 움직임을 시작했다. 씨네로드와 의기투합해 지난 12월부터 15일까지 이주민을 바라보는 시각에 질문을 던지는 ‘국제시인 영화제’를 열었고, 오는 27일부터 3월 1일까지 목포와 광주, 대전, 부산 등 영화창작커뮤니티가 참여하는 ‘지역영화 교류 상영회’를 갖는다. 향후 배급사와 상영관을 찾기 위해 개봉 기회를 얻지 못한 작품들이 이 공간을 통해 관객들과 만날 수 있기를 기대한다.

이 공간이 일회성 실험으로 끝나지 않고, 지역에서 영화를 하고 싶어하는 이들에게 ‘시작점’이 됐으면 한다. 목포의 오래된 극장이 다시 불을 밝힌 지금, 그 빛이 지역 영화인들의 창작 의지를 지탱하는 등불로 이어질 수 있기를 희망한다.

사설

광주송정역, ‘서남권 관문’ 거점 기대

광주 송정역이 전남·광주통합특별시(이하 광주특별시) 시대에는 철도·항공·항만을 하나로 잇는 국토 서남권 교통·물류의 핵심 거점이 된다는 청사진이 제시됐다. 관련 통합특별법 특례조항에 송정역이 국가 물류거점으로 지정되면서 호남권 메가시티 구상의 출발점 역할을 맡게 된다는 것이다.

광주시는 최근 ‘광주·전남, 호남권 메가시티의 출발점’이라는 주제의 언론 브리핑을 열고 이같은 내용을 공개했다.

이에 따르면 현재 통합특별법에는 통합시민의 교통 불편 해소와 물류 활동 촉진을 위한 종합 18개가 담겨 있는데 이중 광주 송정역과 직접 연관된 특례조항 2개가 핵심 조항이다.

먼저 제135조 ‘교통물류거점 지정 특례’에는 송정역을 국가 교통물류 거점으로 우선 지정할 수 있도록 돼 있다.

이에 광주시는 송정역(철도)과 가정 김대중국제공항(항공), 여수광양항(항만)을 연계한 ‘글로벌 트라이포트’ 구축에 나서기로 했다. 즉, 철도·항공·항만을 하나의 물류 네트워크로 연결해 광주특별시를 국토 서남권의 교통·물류 중심지로 육성하겠다는 것이다.

또 제120조 ‘균형발전을 위한 교통망 구축 특례’에는 통합특별시의 균형발전과 산업단지 접근성 강화를 위해 ‘광주신산업 철도’를 국가계획에 우선 반영할 수 있도록 돼 있다.

여기에서 광주 신산업선은 장성 첨단3지구 연구개발특구에서 출발해 광주 첨단지구와 주요 산단, 광주송정역을 거쳐 평동산단과 미래차 국가산단을 연결한 뒤, 함평과 영광을 지나 서해안철도와 연계되는 노선을 말한다.

이 노선에는 영광에서 생산되는 친환경 수소 에너지를 활용한 차세대 친환경 광역철도의 상징 모델인 수소 열차(HTX·Hydrogen Train Express)를 투입할 예정이다.

광주시는 약 1조9000억원이 투입되는 사업 조성 비용과 운영비를 전액 국비 지원을 목표로 추진하는 한편 제5차 국가철도망 구축계획 반영을 위해 국토교통부에 공식 건의했다고 한다.

광주시가 앞으로 관계 부처와 협의를 강화하고, 특별법 후속 절차를 차질 없이 추진해 송정역이 서남권 관문이 되길 기대한다.

광주서 또 교복 담합 의혹…철저한 조사를

새 학기를 앞둔 광주지역 일부 중·고등학교에서 또 교복 입찰 담합의 의혹이 제기됐다.

지역의 한 시민사회단체가 최근 보도자료에서 “수년간 특정 사업장이 특정 학교 교복 낙찰을 독점하는 등 광주지역 교복 입찰 담합 행태가 반복되고 있다”고 주장한 것이다. 그 근거로 2026학년도 광주 지역 중·고교 교복 입찰 현황 자료를 분석한 결과를 내놓았다.

이에 따르면 낙찰자 투찰률 90% 이상인 중·고교는 사립 10곳, 공립 2곳 등 12곳이다.

이중 낙찰자 투찰률이 가장 높은 A고교의 경우 98.65%에 달했으며 같은 재단 산하 B중학교도 투찰률이 98.49%였다. 입찰에 참가해 2위로 탈락한 업체와의 투찰 금액 차이는 2000원에 불과했다.

입찰 금액을 예정가격(상한가격)으로 나는 비율인 낙찰자 투찰률은 비율이 높을수록 낙찰된 교복 가격이 학교가 제시한 예정가에 근접했다는 것을 의미한다.

예정가의 90% 이상에 근접해 교복가격이 낙찰되고 투찰금액 차이도 극히 근소하다면 업체 간 경쟁이 실질적으로 작동하지 않았을 가능성을 배제할 수 없다는 게 이 단체의 설명이다.

이 단체는 “해당 학교들의 투찰률은 98%로, 지역에서 가장 높은 수준을 기록했는데 이는 과거 판결에서 지적된 조직적 담합 구조와 유사하다”고 강조했다.

실제로 지난 2023년에도 광주 지역 136개 중·고교가 발주한 교복 구매 사업에서 조직적 담합이 적발돼 납품업체 39명이 교복 입찰 담합 혐의로 벌금형을 선고받았다.

이들 업체들은 과당 경쟁으로 인한 손실을 줄이기 위해 낙찰 업체를 미리 정하고 들러리 업체를 세우거나 가족 명의로 가짜 업체를 세워 입찰에 참여해 교복 입찰을 따낸 것으로 드러났다. 이로 인해 교복 평균 가격이 23만7588원에서 29만6548원으로 24.8% 올라 학생들이 매년 1인당 약 6만원 더 비싸게 교복을 구매했다.

이에 따라 광주시교육청이 교복 입찰 과정 전반에 대한 전수 조사를 실시해 담합이 확인될 경우, 형사 고발 및 입찰 제한 조치를 취해야 한다는 지적이 나오고 있다.

새 학기마다 학생들과 학부모들의 등골을 휘게하는 이들 업체에 대한 강력한 제재가 절실하다는 얘기가.

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)
본지는 한국신문윤리위원회의 서약서로서 신문윤리강령을 준수합니다 구독료 월 15,000원 1부 800원

기사제보·기고 보내실 곳 전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400 이메일 gndn2018@naver.com