

아침세평

박병훈

특목브레인심리발달연구소 대표



우리 생각의 많은 부분이 나이에 포섭돼 있다. 어른들은 어떤 상대와 이야기를 하다 불리해지면 나누던 대화 주제를 내팽개친 채 난태없이 네 나이가 몇살인지 물어온다. 당황스럽다. 나이가 어리면 사고 수준이 낮고 나이가 많으면 생각의 수준이나 경험이 많다고 여기는 다분히 이분법적이고 권위적인 생각이다.

여기서 잠깐만 우리 자신의 경험을 떠올려 보자. 우리가 만나는 많은 친구들이나 생물학적으로 나이가 더 많은 사람들 모두가 사고 수준이 다 똑같은가? 어떤 사람은 성숙하고 사려깊이 행동하여 본보기로 삼을만한 사람이 있는가 하면 어떤 사람은 저급한 수준의 행동이나 생각에 머무른 사람이 있다.

최근 촉법소년 연령을 14세에서 13세로 낮추자는 논쟁이 계속되고 있다. 이런 발상들은 매우 적관적이고 감정적이다. 청소년비행의 실체를 정확하게 분석함으로써 그 원인이나 결과 간의 인과관계를 밝히려는 시도없이 다분히 시민들의 정서에 기댄 단견이라고 생각한다. 물론 촉법소년을 비롯한 범죄소년들이 저지른 비행 양상이 자연령화, 흉포화, 죄책감이나 반성이 없는 것도 사실이다. 그

촉법소년 연령 낮춰야 하는가

렇다고 이런 현상이 촉법소년의 연령을 하향시키는 근거가 될 수는 없다. 이런 주장들의 이면에는 청소년들을 성인 세대에 부속된 존재이거나 청소년들은 아직 정신적으로 미숙한 존재라고 여기는 시각이 도사리고 있다. 또한 청소년은 규범에서 벗어나 늘 문제를 일으키는 존재로 규정함으로써 항상 성인들의 관리나 감독을 받아야 하는 존재로 바라보는 입장이 깔려있다.

과연 이런 시각이 합리적일까? 우리 나라의 많은 10대 초반의 아이들이 다양한 분야에서 두각을 나타내고 있다. 이뿐만이 아니다. 현대 사회를 호모 현대드(homo hundred) 사회라고 한다. 평균수명이 100세라는 의미이다. 반면에 한국은 고령화가 매우 급속도로 진행되고 있고 노인 빈곤률도 전 세계에서 가장 높은 국가 중 하나다. 후지타 다카노리의 표현대로 하루노인이 양산되고 있다. 이 때 필연적으로 따르는 문제가 노인 범죄이다.

노인 범죄는 해마다 늘고 있다. 2018년도 경찰청 범죄 통계에 따르면 61세부터 70세 까지의 범죄 건수는 2만 6587명이었다. 5년 뒤인 2023년도에는 3만882명으로 늘었다. 물론 촉법소년의 비행 건수도 이에 못지 않다. 촉법소년은 형사책임을 지지 않는 10세부터 14세에 이르는 보호소년을 일컫는 용어이다. 이들이 저지른 비행은 2021년도에 1만1677건이었던 것이 2025년도에는 2만1095건으로 6배 가량 증가했다.

그렇다면 어떻게 대응해야 할까? 청소년비행을 설명하려는 수많은 이론과 연구들이 있다. 개인의 기질이나 성격적 문제로 접근하는 심리학적 이론, 가족의 문제로 접

근하는 가족론적 입장, 사회적 규범의 붕괴나 가치의 붕괴 또는 사회연대의 약화 같은 원인으로 설명하려는 사회학적 접근, 청소년을 둘러싼 생태환경의 영향으로 설명하려는 생태체계적 접근 등이 있다.

수많은 이론들을 살펴볼 때 청소년 비행이 생물학적 나이의 상관관계가 있다는 증거는 없다. 앞서 지적했듯이 심리적, 사회적, 인격적 성숙은 나이 순서가 아니다. 그러므로 촉법소년 연령을 낮춘다고 해서 청소년비행이 줄어들 것이라는 기대는 환상이나 마술적 사고에 가깝다. 소년법 연령을 낮추기 이전에 소년법의 목적을 우선적으로 고려해야 한다. 소년법은 처벌보다는 교화를 목적으로 하고 있다. 소년법에서는 재판이라고 하지 않고 심리라 부른다. 처벌이라는 용어 대신에 처분이라고 한다. 비행 청소년들의 변화를 전제로 한 용어들이다. 청소년들은 조그마한 관심에도 변화할 가능성이 얼마든지 있다. 상담현장에서 날마다 보고 느끼고 있다. 변화를 넘어 공손이 애별레에서 성충으로 바뀌듯이 변태를 하는 청소년들이 다 반사다. 또한 청소년들의 인성함양 방안을 비롯한 청소년 비행의 재범율을 낮추기 위한 시스템을 갖추는 것도 중요하다. 그리고 피해자 지원책과 함께 가정의 구조적, 기능적 회복을 위한 방안들이 마련돼야 한다. 이에 더해 유엔 아동권리위원회의 권고인 14세 미만의 아동을 범죄자로 취급하지 말고 형사책임 연령을 14세로 유지하라는 의미를 되새길 필요가 있다. 청소년비행은 우리 사회의 제도적 허점의 결과이다. 청소년비행의 해결책을 나이로 치환하기에는 그 논리가 너무나 가볍고 곤궁하다.

기고

김도연

호남대학교 호텔컨벤션학과 교수



통합특별시, MICE '3S 전략'으로 초광역 시대 열자

구체적이고 실천적인 방향으로 진화해야 한다. 첫째, 지속가능성은 단순한 환경 보호를 넘어 '경제적 자생력'으로 확장되어야 한다. 기획 단계부터 탄소 배출 저감과 제로 웨이스트 가이드라인을 수립하는 것은 물론, 지자체의 보조금이 종료된 후에도 수익을 창출할 수 있는 자생적 비즈니스 모델을 갖추었는지 핵심이다. 특히 김대중컨벤션센터의 공간 포화 문제를 해결하기 위해 방치된 폐파출소나 유휴 공간을 상설 랜드마크로 활용하는 '공간의 지속성'과 광주 RISE 사업 등 로컬 정책과의 연계성을 강화하는 것이 필수적이다.

둘째, 스마트 기술은 혁신성과 포용성을 동시에 지향해야 한다. 광주의 AI·모빌리티 기술을 현장에 접목해 AI 다국어 도슨트나 키오스크를 도입함으로써 외국인과 시니어 계층의 정보 접근 장벽을 낮추는 '기술의 수용성'이 강조되어야 한다. 또한, 직관에 의존하던 기존 방식에서 벗어나 상관 데이터와 융통 인구 분석을 바탕으로 전략을 수립하고, 게이미피케이션 요소를 도입해 참가자의 자발적 몰입을 유도해야 한다. 디지털 트윈을 활용한 온·오프라인 하이브리드 전략은 물리적 공간의 한계를 극복하는 유효한 수단이 될 것이다.

셋째, 공유 가치는 자·산·학 협력을 통한 '정주형 인재 육성'에 방점을 찍어야 한다. MICE 행사의 혜택이 특정 기업에 그치지 않고 지자체, 대학, 주민, 상인 등 다양한 이해관계자에게 고르게 분배되는 '다중 수혜성'을 확보해

야 한다. 지역 대학생들을 단순 운영 요원이 아닌 로컬 크리에이터로 육성하여, 이들이 지역에 정주할 수 있는 실무 포트폴리오를 제공하는 것이 중요하다. 더불어 전남 22개 시·군의 유니크 메뉴를 서울과의 '플러스 시티즈' 협력 모델에 내재화하여, 서울에서 비즈니스를 하고 전남에서 휴식과 치유를 경험하는 '1+1 패키지' 글로벌 마케팅을 강화해야 한다.

이러한 전략이 현장에 안착하려면 MICE 행사 기획 및 성과 평가 체계 역시 고도화되어야 한다. 필자가 고도화한 3S 기반의 15개 평가 지표는 행사의 일회성을 배격하고 지역 산업과의 결합도와 사회적 유산(Legacy) 창출에 높은 비중을 두고 있다. 주민이 주도적 참여자로 보장되는지, 다문화 주민과 시니어 등 다양한 계층을 아우르는 포용성을 갖추었는지 등의 구체적 기준이 김대중컨벤션센터와 지자체 지원금 심사에 적극 반영될 때, 통합특별시의 MICE는 비로소 하나의 유기체처럼 맞물려 돌아갈 수 있다.

전남광주통합특별시의 출범은 지역 소멸의 위기를 극복하고 국가 균형 발전의 새로운 모델을 제시하는 대전환의 시작이다. 광주의 첨단 기술(Tech)과 전남의 풍부한 매력(Taste)이 융합된 '상생의 3S' 전략을 발판으로, 우리 지역이 아시아 태평양을 선도하는 진정한 '글로벌 스마트 MICE 허브'로 도약할 기대한다. 초광역 MICE 생태계의 새 판을 짤 골든타임은 바로 지금이다.

취재수첩

도전이 머물 수 있는 곳

김은지
산업부 기자



창업은 흔히 한 사람의 결심에서 시작된다고 말한다. 좋은 아이디어가 있고, 밑거름이 있지만 있다면 누구나 도전할 수 있을 것처럼 여겨진다. 하지만 실제로 창업은 결코 혼자만의 힘으로 완성되지 않는다. 한 사람의 결심이 사업이 되기까지는 자본과 시장, 기술과 인재, 실패를 버틸 시간과 다시 일어설 기회까지 수많은 조건이 함께 움직여야 한다.

최근 실시된 1인 창조기업 실태조사 결과 속 광주 2.4%, 전남 2.7%라는 수치는 우리 지역 창업 생태계의 현주소를 보여준다. 전국적으로 1인 창조기업이 늘고, 매출과 수익도 개선되는 흐름 속에서 두 지역은 상대적으로 낮은 비중에서 머물렀다.

광주·전남의 한계는 복합적이다. 우선 산업 구조

를 봐야 한다. 전국 창업은 전자상거래와 지식서비스, 플랫폼 기반 산업 중심으로 재편되고 있지만, 광주·전남은 여전히 전통 제조업과 농어업 비중이 높다. 문제는 이를 보완할 연결망이 부족하다는 점이다. 인제 구조 역시 과제다. 청년 유출뿐 아니라, 지역 대학과 연구기관 인재가 산업과 자연스럽게 이어지지 못하는 미스매치, 실패를 감당할 안전망 부족, 제도전이 어려운 환경까지 겹쳐 있다. 결국 사람의 문제가 아니라 시스템의 문제라 진단할 수 있다.

지역 창업의 부진은 환경의 결과다. 중요한 것은 더 많은 사람에게 창업을 권하는 일이다. 도전이 무모함이 되지 않는 지역, 실패가 끝이 되지 않는 지역을 만드는 일이다. 광주·전남이 지금 바뀌어야 할 것은 창업률이 아니라, 창업이 가능한 토양 그 자체다.

독자투고

고속도로 역주행 "예방 가능"

고속도로에서의 역주행은 단순한 교통법규 위반이 아니다. 그것은 순식간에 여러 가정의 행복을 앗아갈 수 있는 치명적인 재난이다.

최근 3년간 고속도로 역주행 사고 25건에서 12명이 목숨을 잃거나 29명이 다쳤다. 사망률은 일반 고속도로 사고의 5배에 달할 만큼 높다.

가장 큰 원인은 '착오 운전'으로 목적지와 진행방향을 제대로 확인하지 않은 순간의 방심이었다. 또한 출구를 놓친 뒤 본선에서 불법 우회를 시도하다 역주행으로 이어지는 사례도 적지 않다. 이 문제를 운전자 개인의 부주의로만 돌릴 수는 없다. 도로 구조와 안내 체계의 미흡함도 분명 존재한다.

이에 사고 예방을 위해서는 출발 전 목적지와 진입 방향을 확인하는 습관이 중요하다. 또한 역주행 차량을 발견하면 당황하지 말고 비상등을 켜고 갓길로 대피한 뒤 신고하는 방어운전이 수많은 생명을 지켜낼 수 있다.

고속도로는 우리 모두가 공유하는 생명의 통로다. 서로의 방향을 존중하며, 오늘부터 한번 더 확인하는 여유로 안전한 귀가를 만들어가자.

임승환 전남경찰청 고속도로순찰대 제5지구대 4팀장

사설

여수세계섬박람회, 국가가 직접 챙겨야

'2026 여수 세계 섬박람회'가 부실 준비 논란에 휩싸였다. 개막이 5개월도 채 남지 않았는데 행사장 공사 지연과 현장 환경 관리 문제 등이 제기된 것이다.

오는 9월 5일부터 11월 4일까지 여수시에서 열리는 이 박람회는 전남도와 여수시가 공동 개최하는, '섬'을 주제로 한 세계 최초 박람회다. 주행사장은 미디어 파사드를 감상할 수 있는 주제관을 비롯해 섬의 가치와 미래를 직접 체험할 수 있는 다채로운 프로그램이 마련된 8개의 전시관이 운영된다.

전남도와 여수시는 지난 2023년 섬박람회 조직위원회를 공식 출범시키고 1611억원 규모의 예산을 투입해 행사를 준비하고 있다.

하지만 최근 공직자 출신 한 유튜브버가 자신의 유튜브에 주행사장 예정지를 공개하면서 논란이 일고 있다. 공사가 아직 초기 단계에 머물러 있고 패어구까지 방치돼 있는 장면이 고스란히 드러나면서 네티즌 사이에 행사 준비 상태가 미흡한 것 아니냐는 지적이 제기된 것이다. 일부에서는 '제2의 잼버리사태'가 되는 것 아니냐는 우려까지 나오고 있다.

잼버리 사태는 2023년 8월 1일~12일까지 전북 부안군 새만금 일원에서 열기로 했던 '제25회 세계스카우트잼버리 대회'를 말하는 데 부실 운영과 열악한 부대시설, 안전문제 등 각종 문제점이 노출되면서 개막 8일 만에 참가자 전원이 중도 퇴행하는 사태가 벌어져 행사가 중간에 종료된 것을 지칭한다.

특히 4년마다 열리는 전 세계 보이스카우트들의 가장 큰 야영축제인 데다 코로나19 이후 처음 열린 대회였다는 점에서 국제적으로 많은 비난을 받았다.

이에 이재명 대통령이 최근 국무회의에서 "인프라 조성도 홍보 등에 박차를 가해야 할 시점인데 현장에서 우리의 목소리가 나오고 있다"면서 중앙정부 차원의 빈틈없는 점검과 필요한 지원을 주문했다.

김민석 국무총리도 16일 여수엑스포장 컨벤션센터에서 섬 박람회 준비 상황을 보고받고 조성 공정과 관람객 편의·교통·안전 대책을 직접 점검기로 했다.

이번 섬 박람회는 전남·광주통합특별시 출범 후 치러지는 첫 국제규모 행사다. 단순 지역 행사를 넘어 섬의 가치를 세계와 공유하는 중요한 전환점이 될 수 있도록 정부와 지자체, 특별시민들의 지대한 관심과 적극적인 지원이 절실하다.

중동발 유가 급등시대, 대중교통 이용이 답

중동발 유가 급등이 지역 시민들의 이동 방식에 변화를 가져오고 있다는 수치가 나왔다. 기름값 상승이 교통비 부담을 키우면서 자가용 중심이던 이동이 대중교통 등으로 옮겨가는 흐름이 나타나고 있다는 것인데 아직 미미한 수준이어서 이를 보완하기에는 이르다.

미국·이스라엘-이란 전쟁이 발발한 지난 2월 28일 당시 8당 각각 1680원대와 1706원에 머물렀던 지역 주유소 휘발유 평균 가격은 현재 광주는 1984원으로 303원, 전남은 1985원으로 279원 오르며 2000원선에 바짝 다가섰다.

경유 가격 상승폭은 더 컸는데 같은 기간 광주는 8당 1589원에서 1978원으로 388원 올랐고, 전남은 1606원에서 1981원으로 375원 뛰었다. 그나마 이 상승 폭도 정부가 석유 최고가격제를 도입하며 급등한 유가를 최대한 억제해 이 정도에 그친 것이다.

이에 "정부의 석유가격 억제에 되레 소비가 늘었다"는 일부 지적도 있지만 대다수 시민들은 이도 감당하기 벅차 차량 운영을 자제하고 대중교통을 선택하고 있다고 한다. 실제로 광주시 버스 운송 사업조합에 따르면 지난 3월 광주지역 시내버스 이용 건수는 약 960만건으로 전월(약 760만건)보다 크게 늘었다. 학생들의 개학철인 것을 감안해 지난해 같은 달(약 900만건)과 비교해도 60만건 증가한 것이다. 자가용 대신 대중교통으로 이동하는 흐름이 나타나고 있다.

또 출퇴근 시간대뿐 아니라 평일 낮 시간대 이용객까지 늘어나는 등 시간대별 변화도 감지되고 있다고 한다.

지역 온라인 커뮤니티와 SNS에는 출퇴근 시간대 카풀을 구하는 글이 이어지고 있고 유튜브 부담을 줄이기 위해 주유 할인 혜택이 있는 '주유 특화 카드' 신청도 늘고 있다. 지난 3월 기준 주유 특화 카드 신청 건수가 전월 대비 14.9% 늘었고, 하루 평균 신청 건수도 3.8% 증가한 데 따른 것이다.

최근 2주간 휴전한 미국과 이란이 종전협상을 벌이고 있지만 서로의 입장 차이가 커 최종합의에 도달할 수 있을 지 불투명하다. 설사 합의가 되더라도 석유 운송이 정상화되기까지는 오랜 기간이 소요될 것으로 보인다. 이는 고유가가 장기간 지속된다면 애기로 대중교통 이용 등 에너지 절약이 어느 때보다 절실하다.

광남일보 www.GwangNam.co.kr
회장 양진석 대표이사 발행인 차재진 사정 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(간)
본지는 드림투데이와 기사 제휴해 제작합니다. 기사 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