

문화산책

박기복

영화감독



인공지능(AI)이 산업과 사회 전반의 모습을 빠르게 바꾸고 있다. 이제 AI는 특정 전문가들만의 기술이 아니라 미래세대가 반드시 이해하고 활용해야 할 기본적인 역량 이 되고 있다.

이러한 시대적 변화에 맞춰 아동·청소년 교육 역시 적 극적인 창의적 사고와 표현력, 문제해결 능력을 함께 키 우는 방향으로 전환할 필요가 있다.

그런 의미에서 영화 제작과 AI, 독서교육을 결합한 세 로운 형식의 아동·청소년 영화교육에 주목할 때라 여겨 진다. 영화는 단순히 카메라로 영상을 촬영하고 편집하는 기술교육에 그치지 않는다. 하나의 이야기를 만들기 위해 서는 책을 읽고, 자료를 조사하고, 인물과 사회를 이해하 며, 각자의 생각을 글과 영상으로 표현해야 한다.

영화는 아이디어 한 줄에서 시작되지만, 완성까지는 수 많은 문장과 선택을 요구한다. 기획자는 주제를 정하고, 감독은 인물의 욕망과 갈등을 언어의 리듬으로 조립하 며, 시나리오는 장면의 온도를 문장으로 설계한다. 결국 영화의 설득력은 영상 기술보다 ‘어떤 말로 관객을 이동 시키는가’에서 결정된다.

시나리오를 쓰는 과정에서 논리적으로 사고하고 자 신의 주장을 구성해야 하며, 촬영과 편집 과정에서는 협 업과 문제해결 능력을 익히게 된다. AI를 활용한 영화 제 작 교육은 이러한 교육적 효과를 확장할 수 있다.

독서와 논술교육과의 연계 효과도 주목할 만하다. 좋은

AI 시대의 아동·청소년 교육

영화 제작에 독서와 AI를 입히다

영화는 좋은 이야기에서 출발하고, 좋은 이야기는 결국 읽고 생각하는 과정에서 만들어진다. 책을 읽고 생각을 글로 정리한 뒤 그것을 시나리오와 영상으로 표현한다면 독서·논술·미디어 교육이 하나의 교육과정 안에서 자연 스럽게 연결될 수 있다.

미래의 영화감독뿐 아니라 산업현장에서 리더는 무엇 으로 길러질까? ‘언어 제시의 능력’이다.

감독(리더)는 배우(팀원)의 감정(기획) 방향을 말로 설 명하고 합의점을 찾은 뒤 촬영(제품 생산)에 들어가 관객(소비자)에게 메시지(품질의 우수성)를 설득해야 한다.

그런 능력은 단기간의 프로그램으로 생기지 않는다. 책 을 읽고, 문장을 분석하고, 자신의 문장으로 다시 써 보는 축적의 결과에서 오는 것이다. 따라서 독서는 영화교육의 옵션이 아니라 필수다. 인공지능(AI) 시대에 맞게 아동· 청소년 영화교육의 새로운 틀을 마련해야 한다.

AI가 글을 쓰고, 그림을 만들고, 정보를 찾아주며, 심지어 영화를 제작하는 시대다. 이런 시대에 아동·청소년에 게 영화·AI·독서의 융합이 중요한 이유는 간단하다. AI가 지식을 제공하는 시대일수록 인간이 스스로 생각하고 판단하며 질문하는 능력이 더욱 중요해지기 때문이다. 특히 청소년기는 지식뿐 아니라 가치관, 상상력, 협업, 공감 능력과 자기 정체성을 형성하는 시기에 능력을 키우는 중 요한 과정이다. 영화와 AI·독서를 결합하면 단순히 영화 를 만드는 교육을 넘어 읽고, 생각하고, 질문하고, 창작하 고, 표현하는 통합교육으로 발전시킬 수 있다.

이 지점에서 전남광주통합특별시의 아동·청소년 교육 에서 영화와 AI, 독서를 결합한 융합교육은 특별한 의미 를 갖는다. 지역의 미래 경쟁력은 급변하는 산업 구조와

기술환경에 어떻게 대응하느냐에 달려 있기 때문이다. 특 히 반도체를 비롯한 첨단산업 분야에서는 단순히 기술을 습득하는 능력을 넘어, 문제를 정확하게 정의하고, 필요한 데이터를 탐색·분석하며, 그 결과를 논리적으로 설명하고 새로운 해결책을 제시하는 역량이 중요해지고 있다.

그러나 이러한 융합 교육이 정규 교과수업만으로 충분 히 이루어지기는 어렵다. 학교의 교육과정과 수업 시간에는 현실적인 제약이 있기 때문이다. 따라서 방과후학교, 창의적 체험활동, 자유 학기 활동, 특별활동 등을 활용해 학생들이 실제 제작 과정을 경험하는 ‘현장 실전형 교육’을 확대할 필요가 있다.

이를 위해 전남광주통합특별시 차원에서 아동·청소년 을 대상으로 하는 ‘영화·AI·독서 아카데미’의 설립을 적 극적으로 검토할 필요가 있다. 이 아카데미는 단순한 영 화 제작 교육기관이 아니라, 학교와 지역사회를 연결하는 융합형 교육 플랫폼으로 기능해야 한다. 특히 영화 제작 을 희망하는 학교와 학생들에게 전문성과 현장 경험을 갖 춘 강사를 안정적으로 공급하고, 영화 기획·시나리오·촬 영·편집·AI 활용·독서 논술 등을 단계적으로 교육할 수 있는 체계적인 프로그램을 구축해야 한다.

전남광주통합특별시가 미래 산업을 이룰 창의적 인재 를 선제적으로 발굴하고 육성하는 지역형 미래교육 모델 로 발전시킬 필요가 있다.

미래산업의 경쟁력은 시설과 기업만으로 완성되는 것 이 아니라 결국 사람에서 시작된다. 지금부터 아동·청소년에게 생각하는 힘과 기술을 활용하는 힘, 그리고 자신 의 생각을 세상에 표현하는 힘을 길러주는 것이 지역의 미래를 준비하는 가장 현실적인 투자일 것이다.

기고

달라진 기상정책, 안전한 일상을 위해

정현숙

광주지방기상청장



영화 ‘엑스트라’에서 평범한 도심은 어느 순간 재난 현장 으로 변한다. 유독가스가 퍼지자 주인공들은 어디가 위험 한지, 어디로 이동해야 하는지 끊임없이 살피며 행동한 다. 재난 상황에서 필요한 것은 내가 있는 곳이 얼마나 위 험한지, 지금 무엇을 해야 하는지 판단할 수 있는 정보다. 기상재난도 마찬가지다. 기후변화로 폭염과 열대야, 집중 호우 등 위험기상이 더욱 빈번하고 강하게 나타나면서, 위험을 보다 구체적으로 알리고 신속한 대응으로 연결하 는 기상정보의 중요성이 더욱 커지고 있다.

실제로 최근 5년(2021~2025년) 평균 전국 폭염일 수 는 1970년대 8일에서 19일로, 열대야일 수는 4일에서 14 일로 늘었다. 시간당 50mm 이상의 집중호우 발생빈도도 10회에서 31회로 증가했다. 시간당 100mm를 넘는 극단적 인 호우 역시 2024년 16회, 2025년 15회 발생하며 우리의 일상을 위협하고 있다. 이처럼 과거와 비교해 극단적인 기상현상이 늘어남에 따라, 위험을 보다 빠르게 구체적으 로 알리기 위한 기상특보체계의 변화도 함께 이뤄졌다.

올해 기상청이 새롭게 마련한 정책 가운데 먼저 눈에 띄는 것은 폭염특보의 변화다. 우선 극한의 폭염에 대응

하기 위해 폭염특보의 최상위 단계인 ‘폭염중대경보’를 신설했다. 일 최고체감온도가 38도 이상이거나 일 최고기 온이 39도 이상인 상황이 하루 이상 예상될 때 발표하는 데, 기존 폭염경보보다 위험도가 높은 상황을 별도로 알 려 국민과 방재기관이 더욱 선제적으로 대응할 수 있도록 한 것이다. 폭염중대경보는 지난 7월 25일 광양에서 전남 광주통합특별시 지역 최초로 발표되고, 8월에는 광주동 부와 순천 등으로 확대됐다. 발파위에 대비하기 위한 ‘열 대야주의보’도 새롭게 신설했다. 밤 최저기온이 25도 이 상, 대도시와 해안·도서지역은 26도 이상으로 하루 이상 예상될 때 발표한다. 그동안 열대야는 관측된 결과를 중 심으로 알려왔지만, 이제는 높은 밤 기온이 예상되는 단 계에서 특보를 발표함으로써 지역민이 건강관리와 일상 생활에 미리 대비할 수 있도록 했다.

집중호우에 대한 경고도 한층 강화하고자, 기존 호우 긴급재난문자의 상위 단계인 ‘재난성호우 긴급재난문자’를 신설했다. 1시간에 100mm 이상의 비가 관측되거나, 1 시간 85mm 이상과 15분 25mm 이상의 강수가 동시에 관측 되는 극단적인 호우 상황에서는 기상청이 해당 지역에 긴 급재난문자를 직접 발송한다. 전남광주지역은 지난 8월 30일 영광군 낙월면을 포함해 올해 총 4건의 사례가 발송 되며, 실질적인 경고 역할을 했다.

지역의 기상특성을 보다 세밀하게 반영하기 위한 변화 도 있다. ‘기상특보구역 세분화’다.

2004년 이후 22년 만에 특보구역 체계를 개선해 광주, 나주, 고흥, 곡성, 해남, 구례, 무안, 완도, 영광 등 전남광 주 9개 시·군을 18개 특보구역으로 세분화했다. 전남광주 는 해안과 섬, 산간이 공존해 같은 시·군 안에서조차 지역별 날씨 차이가 큰 편이다. 하나의 시·군에 동일한 특보가 적 용되면서 실제 위험이 큰 지역과 상대적으로 영향이 적은 지역을 세밀하게 구분하기 어려웠지만, 이제는 지형과 기 상특성을 고려해 필요한 지역을 중심으로 특보를 운영할 수 있게 됐다. 특보구역 세분화는 호우와 폭염은 물론 대 설·한파·강풍 등에도 동일하게 적용되기에, 다가오는 겨 울에도 지역별 기상특성을 반영한 특보 운영이 가능하다.

올해 달라진 폭염중대경보와 열대야주의보, 재난성호우 긴급재난문자, 특보구역 세분화는 각각의 역할을 다르지 만 지향하는 바는 같다. ‘내가 있는 곳이 얼마나 위험한지’를 보다 분명하게 전달해, 기상정보가 단순한 경고에 머물 리 않고 실제 행동과 대응으로 이어지도록 하는 것이다.

영화 속 주인공들이 재난 속에서 주변 상황을 살피며 다음 행동을 결정했듯, 실제 재난에서도 정확한 정보는 판단과 행동의 출발점이 된다. 광주지방기상청은 앞으로 도 ‘여기가 얼마나 위험한지, 어떻게 대비해야 하는지’를 지역민이 쉽게 이해하고 활용할 수 있는 기상정보를 제공 해 나가겠다. 더불어 새롭게 달라진 기상정책이 지역민의 안전한 일상을 지키는 데 실질적인 도움이 될 수 있도록 더욱 정확하고 신뢰받는 기상서비스를 만들어 가겠다.

사설

광양만권 이차전지단지 조성 ‘기대된다’

광양만권이 대한민국 배터리 공급망 전략거점이 될 기회를 잡았다. 산업통상부가 최근 이 곳을 국가첨단전략산업 이차전지 특화단지로 지 정한 데 따른 것이다.

이차전지는 외부로부터의 전기 에너지를 화학 에너지로 변환해 저장 해 재사용할 수 있게 설계된 전지로 축전지, 충전지로도 불린다.

이에 따라 울촌1일반산업단과 세풍일반산업단, 해룡일반산업단, 황금일반 산단, 광양익신일반산업단, 광양국가산업단 등 광양만권 6개 산업단 2132만㎡(645만평) 규모에 사업비 5303억원을 들여 이차전지 기초원료부터 핵 심소재, 재활용까지 연계한 특화단지가 조성된다.

사실 광양만권은 이차전지 특화단지 ‘최적지’라 해도 무방하다. 리튬·니켈 등 이차전지 기초원료 정·채련과 양극재·흑연 등 핵심소 재 생산, 사용후배터리 재활용까지 연결되는 산업기반을 갖추고 있고 포스코 계열사를 중심으로 대규모 원료·소재 생산시설도 집적돼 있다.

현재 해외에서 광물 원료를 들여와 정제·가공한 뒤 이차전지 소재를 전기차 약 100만대 생산 물량인 연간 8만3000대를 생산하고 있다.

여기에 기업투자도 활발해 이미 포스코 그룹 등을 중심으로 지금까지 4조7551억원이 투자됐고 향후 10년간 5조3724억원을 추가 투자될 예 정이다.

무엇보다 이번 지정으로 광양만권의 과제를 풀 수 있는 계기가 마련 됐다는 점에서 의미가 크다.

그동안 철강·석유화학 중심으로 국내 산업 발전을 견인해온 광양만권 은 산업구조 변화와 글로벌 경기 불확실성이 커지면서 기존 주력산업을 고도화하고 새로운 성장동력을 확보해야 하는 상황이었는데 이번 지정으 로 축적해온 산업 기반을 미래 첨단산업으로 확장할 수 있게 된 것이다.

특히 지역경제에도 상당한 파급효과가 기대된다. 기업 투자가 확대되 면 생산시설 확충과 함께 장비·부품 등 연관기업의 집적이 가능해지고, 신규 일자리와 지역 내 소비 증가 등으로 이어질 수 있다. 또 기존 철강·화학산업과 연계될 경우 광양만권이 보유한 항만과 산단, 에너지·물류 인프라를 활용하면서 산업 전환의 효과 또한 극대화할 수 있다.

전남광주통합특별시는 이번 지정이 계획대로 추진될 수 있게 용수·폐 수·전력·접근도로 등 기업 투자에 필요한 기반시설 확충과 국비 확보에 적극 나서길 바란다.

여객선 기항지 시설 열악…정부대책도 없어

여객선은 육지와 섬을 연결하는 대중교통수단이다. 미연륙 섬 주민 8 만6000여명의 생업과 일상을 지원하고 생활필수품과 화물을 수송하는 섬 지역의 물류기반이자 매년 1300만 명이 넘는 관광객이 섬을 방문하는 교통수단이기도 하다.

여객선이 항해 중에 들르게 되는 항구를 의미하는 기항지는 관광객과 섬 주민의 이동·생활 기반을 지원하는 중요한 역할을 수행하고 있다.

하지만 이런 여객선 기항지의 상당수가 여객터미널이나 기본적인 탑 승 대기실조차 없을 정도로 열악하다.

해양수산부의 ‘섬 지역 여객 편의시설 현황’에 따르면 전국 여객선 기 항지는 모두 322개소인데 이 중 여객터미널이 설치되지 않은 기항지가 240개소로 전체의 75%나 됐다. 여객선 기항지 4곳중 3곳에 여객터미널 이 없다는 얘기다.

특히 섬이 많은 전남광주의 미설치 기항지는 160곳으로 전체 미설치 기항지의 67%에 달했고 이어 경남 28곳, 충남 20곳, 인천 17곳, 전북 10곳 등의 순이었다.

이 뿐 아니다. 기항지중 57%인 182개소가 승객들이 여객선을 기다리는 동안 비와 바람, 폭염과 추위를 피할 기본적인 공간인 탑승대기실조차 없었다.

일부 기항지는 녹슨 컨테이너나 비닐하우스와 같은 가건물을 임시 대 기 공간으로 사용했고 또 다른 시설은 지붕이나 창문이 없어 비바람을 피 하기 어렵거나 전기 시설이 없어 냉난방이 불가능했다. 실제 진도군 양덕 항은 냉풍이 뒤덮인 컨테이너가 승객들의 대기공간으로 활용돼 왔다.

하지만 기항지 시설을 모니터링하고 개선해야 할 해양수산부는 손을 놓고 있다. 해당 시설이 지방자치단체 소관이라는 이유 등으로 기항지 별 여객터미널과 탑승대기실 현황을 별도로 관리하지 않은 것이다.

이 때문에 고령인구 비율이 높은 섬 주민의 이동권과 안전이 정책의 사각지대에 놓여 있다는 비난을 사고 있다.

여객선 대기실은 단순한 편의시설이 아닌 국민이 안전하게 여객선을 이용하기 위한 필수 교통 인프라이니 만큼 정부차원의 대책마련이 절실 하다.

전국 기항지에 대한 전수 실태조사 실시와 노후·위험시설 개선과 대 기실 설치를 위한 지원체계 구축이 시급하다는 것이다.

**광남일보**

www.GwangNam.co.kr

회장	양진석	대표이사 발행인	차재진	사 장 편집인	이승배	주필	김상훈	편집장	최현수	
전남광주통합특별시 북구 무등로 254 우편번호 61234 대표전화 (062) 370-7000 팩스 (062) 385-5400			정 치 부 370-7040 산업경제부 370-7020 사 회 부 370-7030 문화체육부 370-7234	논 설 실 370-7200 임 원 실 370-7000 총 무 국 370-7093 사 업 국 370-7090 광 고 국 370-7070	1995년 12월 12일 창간 2012년 5월 3일 등록번호 광주 가-52(열간)	편 집 부 370-7082 사 진 부 370-7050	독자관리국 370-7080 서울지사 ☎978-7090	본지는 한국신문윤리위원회의 서약서로서 신문윤리강령을 준수합니다		구독료 월 15,000원 1부 800원
본지는 광남신문과 기사 제휴해 제작합니다. 기사 이메일 도메인으로 광남일보 (gwangnam.co.kr)와 광남신문(gjdream.com) 소속 매체를 구분합니다.			기사제보·기고 보내실 곳							전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400 이메일 gndn2018@naver.com