

## [ 종합·해설 ]

‘대수도論’ 절대 안된다

② 참여정부 균형발전 정책의 현주소

## 4년째 성과 없는 말잔치

참여정부의 국정 핵심목표는 모든 국민이 고루 잘사는 ‘균형발전’이다.

그러나 최근 서울·경기·인천 등 수도권 3개 광역자치체를 중심으로 정부의 균형발전 정책에 정면으로 배치되는 ‘대수도론’이 제기되고 있다.

전국의 균형적인 발전 보다는 수도권을 단일 생활권으로 묶어 각종 민생 규제와 공장신증설 억제 등 경제규제를 완화, 수도권 경쟁력을 끌어올리겠다는 주장을이다.

이 같은 ‘대수도론’의 등장은 근본적으로 참여정부의 ‘균형발전’정책에 대한 의지 약화와 실천 부족에 따른 것으로 풀이된다.

특히 전국지방선거를 앞두고 여당과 여당 후보들이 표를 의식한 ‘정치논리’에 따라 수도권 규제완화 등 선심공약을 내걸어 참여정부의 균형발전 정책을 부인한 끝이 됐다.

한나라당 후보들도 여당에 대한 대응책으로 수도권 규제 완화를 내세우면서 ‘대수도론’의 태동을 예고했다.

첨단업종 수도권 신·증설 허용 ‘역행’

지방분권·공공기관 이전 의지 약화

더욱이 지난 해 말 정부와 열린우리당이 8개 첨단업종에 대해 수도권 내 대기업 공장 신·증설을 허용한 수도권규제완화는 대수도론이 제기될 빌미를 제공했다.

정부는 8개 첨단업종이 수도권에 입지하는 게 불가피하다는 사업주 진이 시급하다는 판단에서 공장 신·증설을 허용했으며, 앞으로 대기업들의 공장 신·증설을 사안별로 허용해 줄 방침인 것으로 전해지고 있다. 이 같은 추세라면 수도권 공장 규제 자체가 조만간 무의미해 질 것으로 보인다.

참여정부가 출범하고 행정수도 특별법이 제정됐을 때만 해도 수도권 규제현상이 주춘이거렸다. 그러나

이 법안에 대해 위원회가 내려진 후 서울 등 수도권에 대한 집중 현상은 더욱 심화된 듯 하다. 행정중심복합도시법이 대신 발효됐다. 하

지만 이로 인한 효과는 아직까지 보이지 않는다.

행정수도가 충남권으로 이전된다 하더라도 광주·전남을 비롯한 대부분의 광역자치단체에는 별다른 효과가 없다는 게 전문가들의 견해다. 오히려 수도권의 외연 확대이며, 광주·전남에는 거의 혜택이 없을 것이라는 비관적인 해석이 지배적이다.

이와 함께 참여정부의 지방분권 로드맵 흔선도 균형발전 정책을 약화시켰다.

2003년 출범한 참여정부는 지방분권 추진 로드맵을 발표하면서 2007년까지를 목표로 한 7대 기본 방향과 36대 주요과제를 제시했다. 이어 2005년 지방분권 5개년 종합 실행계획이 발표되면서 2008년까지 추진 일정이 1년 연장되고 주요 과제 수도 36개에서 47개로 늘어났다.

다. 이처럼 정책이 일관성을 잃으면서 균형발전 정책의 강력한 주진이 어려워 졌다는 분석이다.

누적된 지역 불균형을 해소할 것으로 기대를 모았던 공공기관 지방 이전도 본래 취지를 잃었다. 대다수 지방자치단체들이 불균형 격차에 따라 공공기관 이전을 추진해 주길 원했지만 정부는 산술적 평균에 따라 나눠먹기식 분배를 해 균형발전 정책으로서 효과를 반감시켰다는 지적이다.

각종 국책사업이나 대형 프로젝트, 예산 배정도 마찬가지다. 지역 간 격차는 도외시 한 채 지방비 부담을 똑같이 적용해 가난한 지역의 사업은 주진이 더디거나 아예 불가능한 상황에 벌어지고 있다.

오수열 조선대 정치학부 교수는 “4년째 접어든 참여정부가 균형발전 정책의 효과라고 내세울 만한 것이 거의 없다”면서 “집중성·효율성·경제성만을 따진 정책 보다는 지방의 실정을 반영한 균형발전 정책을 가속화시켜야 한다”고 말했다. /채희종기자 chae@kwangju.co.kr



21일 오전 서울 조선호텔에서 열린 한미 자유무역협정(FTA) 민간대책위원회에서 김종훈 한미 FTA 한국측 수석대표(왼쪽 첫번째)가 제1차 협상내용에 대해 설명하고 있다. /연합뉴스

### “농업피해 대안 마련 못하면 FTA 중단해야”

KDI·국회 등 토론회 한목소리

산물의 70%만 자유화됐고 최근 타결된 한아세안 FTA에서도 전체 농산물의 5.9%가 양허대상에서 제외됐다고 소개했다.

‘한미 FTA를 연구하는 국회의원 모임’(공동대표 김태홍·김효선·권영길 의원)이 이날 국회 귀빈식당에서 주최한 토론회에서도 농업분야에 대한 우려가 제기됐다.

한국개발연구원(KDI) 주최로 21일 열린 한미 FTA 토론회에서 권영근 한국농어촌사회연구소장은 “농업 분야는 단순히 상품 관세면을 다루는 게 아니라 지적재산권, 식품안전 문제, 생태나 환경과 관련이 된다”며 “지속 가능한 농업에 대한 대안이 마련되지 않는 한 한미 자유무역협정(FTA)은 즉각 중단해야 한다”고 주장했다.

권오복 한국농촌경제연구원 연구위원도 이날 토론회에서 “미국의 농업보조금을 협상 전략 차원에서 문제 삼을 수 있다”며 “대내적으로는 피해 분야에 대해 적절한 보상이 이뤄져야 한다”고 밝혔다. 그는 한미 FTA에서 불가능한 농업분야 절전으로 양해 대상 품목 수준과 이행기간 등을 끊고 한칠레 FTA 때는 전체 농

/박지경기자 jkpark@kwangju.co.kr

## 항공 수요·경제적 타당성 외면

건교부 무안공항 개발 계획 변경 개항 연기

전남도 “J프로젝트·기업도시 차질” 반발

건설교통부 항공안전본부가 21일 전남도에 전달한 ‘무안공항개발 기본계획 변경(안)’은 무안공항의 개항일정이 2008년보다 늦춰진다는 의미를 담고 있다. 2008년 공항이 완공되는 만큼 즉시 개항은 어렵다는 측면에서다.

그러나 이 같은 기본계획(안)은 지난해 교통개발연구원이 실시한 ‘무안공항의 항공수요와 경제적 타당성 재검토 결과와 지역민의 요구를 전적으로 무시한 것이다.

지난 2004년 7월부터 2005년 3월까지 실시된 타당성 검토 결과에 따르면 무안공항의 연간 국내선 항공수요는 2005년 178만 명, 2010년 210만 명, 2015년 232만 명, 2020년 275만 명으로 추산되고 있다. 국제선은 2005년 10만 명, 2010년 16만 명, 2015년 20만 명, 2020년 25만 명으로 예측됐다.

연구원 측은 이 같은 수요예측을

비롯 각종 시설의 가동규모를 크게 축소하고, 고용인력도 대폭 줄이는 등 운영비를 최대한 절감해야 할 것”이라고 구체적인 방안도 제시했다.

그러나 전남도는 무안공항의 개항 일정 연기를 결코 받아들일 수 없다고 반발하고 있다. 개항일정이 연기되면 결국 기업들의 투자유치에 장애물로 작용, 나주혁신도시와 무안기업도시 그리고 J프로젝트를 비롯한 전남도의 각종 전략사업에 그림자를 드리울 수밖에 없기 때문이다.

전남도 관계자는 “건교부 고위관계자들이 잇따라 2008년 개항을 약속하고 있는 믿음 계약일정이 연기되리라고 보지는 않는다”며 “전남의 전략 사업을 활성화하기 위해서는 공항이 2007년 완공되고 늦어도 2008년 상반기에는 개항이 되어야 할 것”이라고 말했다.

그는 또 “무안공항이 개항하면 당분간 적자가 불가피하다는 것은 누구나 아는 얘기”라며 “무안공항의 운영 규모를 슬립화, 가동범위를 최대한 줄임으로써 적자규모를 줄이는 방안을 검토해야 한다”고 말했다. “만들어진 공항을 줄일 수는 없는 만큼 간 막이를 해서라도 공항 여객터미널을

/총행기자 redplane@kwangju.co.kr

## 미사일 ‘돌출 변수’에 또 불발

■ DJ 6월 방북 무산 배경과 전망

실무접촉 협의…9월께 재추진될 듯

6월말 방북이 사실상 어렵게 됐다”고 밝혔다.

그러나 북한이 당초부터 김 전 대통령의 6월 방북에 소극적이었다는 지적도 나오고 있다.

김 전 대통령이 열차 방북을 하고 싶다던 희망을 직접 나타냈는데도 북측이 안전보장 등의 문제를 들어 사실상 이를 거부했기 때문이다. 여기에 최종적인 방북 절차 문제를 협의할 예정이었던 지난 6·15 민족통일 대축전 기간의 남북 접촉에서도 북측은 별다른 성의를 보이지 않았다는 평가다.

김 전 대통령은 “북한과 무슨 일을 하려면 참 힘들 때가 있으며 지금이 그렇다”며 방북 연기에 대한 아쉬움을 나타냈던 것으로 전해졌다.

그러나 김 전 대통령의 방북 계획이 완전히 무산된 것은 아니라는 것이 정치권의 관측이다. 김 전 대통령의 방북 의지가 워낙 강한데다 김정일 위원장이 직접 초청한 것인 만큼 어떤 식으로든 성사될 것이라는 관측이 많다. 김 전 대통령의 건강상태를 고려할 때 하여름인 7~8월을 피할 것으로 보여 9월 이후나 다시 거론 될 것이라는 분석이다. /임동욱기자 tium@kwangju.co.kr

항공편	가는 날	돌아오는 날	가는 가격	돌아오는 가격
Gwangju - Jeonju	4일	5일	499,000 ₩	499,000 ₩
Gwangju - Daegu	4일	5일	649,000 ₩	699,000 ₩
Gwangju - Seoul	4일	5일	499,000 ₩	549,000 ₩
Gwangju - Seoul	5일	6일	699,000 ₩	749,000 ₩