긴급점검/서남해안권 발전구상

❶ 따로가는 S·J 프로젝트

사업 중복…투자 유치 혼선 '불 보듯'

청와대가 준비하고 있는 서남해안권 발전구상(일명 무안·목포성장계획, 본보 17일자 1·3면보도)은 그동안 낙후의 대명사였던 국토 서남권의 면모를 일거에 바꿀 수 있는 획기적인 방안이다. 그러나 현재 진행중인 서남해안 관광레저도시조성사업(J프로젝트)과의 상생 모색, 막대한 재원마련 문제 등 걸림돌도 적지 않다. 서남해안권 발전 구상이 안고 있는 문제점을 점검하고 대안을 찾아본다.

추진 주체 정부-전남도 불편한 기류
SOC 구축 '따로 따로'…비효율 불가피

무안·목포권을 환황해 신산업 허브기지로 만들겠다는 청와대의 '서남해안권 발전구상'이 지닌 가장 큰 특징은 기존의 'S프로젝트'에서 J프로젝트 사업지역인 영암·해남을 제외한다는 것이다. 청와대는 기존의 S프로젝트는 사업구역이 너무 방대하고 재원조달 능력을 벗어났으며 세부사업 추진계획 등이 마련되지 않았다고 지적, 무안·목포권을 단일 개발단위로 접근해야 한다고 강조했다. 따라서 현재 진행 중인 구상은 J프로젝트와는 분리된 개념의 프로젝트가 됐다. 사실상 S프로젝트라는 용어가 사라진 셈이다.

이같은 인식을 바탕으로 하는 서남해안권 발전 구상에는 J프로젝트의 선도사업으로 추진되고 있는 '2010 F1(포뮬러 1) 국제자동차경주대회'와 수익성이 가장 높을 것으로 분석된 카지노사업에 대한 언급이 전혀 없다. 또 F1대회에 대해 청와대가 경주장 건설비용(2천900억원) 및 사후활용 방안 등을 문제를 지적해 앞으로 정부와 전남도 사이에 불편한 기류가 형성될 조짐도 일고 있다.

기존의 S프로젝트와 J프로젝트가 분리돼 사업추진에 따른 행정절차 단계도 달라짐으로써 앞으로 상당한 차질이 예견된다. J프로젝트는 사업 전반을 끌고갈 특수목적법인(SPC)을 올해 말까지나 늦어도 내년초에 출범시키고 곧바로 정부에 개발계획 승인을 신청한다는 방침이다. 그러나 서남해안권 발전 구상은 그야말로 구상 단계여서 인접한 지역에서 시차를 두고 추진되는 대규모 개발사업의 행정절차상 차이가 불러오는 혼선은 불가피할 것으로 보인다.

여기에다 무안국제공항, 목포신외항, 호남고속철도, 서남해안 일주도로인 국도 77호선 등 주변의 광역교통망 구축과 활용을 위한 일관된 계획이 마련되지 않을 경우 상당한 비효율을 감수해야 한다는 걱정도 나오고 있다.

양대 사업추진의 핵심인 투자유치 활성화에도 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 전남도는 19일까지 J프로젝트 추진체인 자본금 6천억원 규모의 SPC설립을 위해 국내 투자자들로부터 2천500억원의 투자의향을 약속받아 놓은 상태다. 이같은 상황에서 청와대는 서남해안권 발전 구상에 들어가는 총 7조 1천 790억원 규모의 사업비 가운데 92%에 해당하는 6조 6천90억원을 민간자본으로 충당한다는 재원마련 방안을 내놓았다. 양대 사업을 추진 과정에서 치열한 투자유치 경쟁도 예상된다. 이 과정에서 지나친 실적주의와 기관 이기주의가 발동한다면 오히려 양쪽 모두 상처를 입게 된다.

청와대는 서남해안권 발전 구상과 J프로젝트가 별개로 완성된 후 자연스럽게 접목되면 시너지 효과를 거둘 수 있다는 입장이다.

그러나 지난 6월말 J프로젝트를 위한 SPC설립이 한 차례 물건너 간 후 어렵사리 진행되고 있는 점을 감안하면 대규모 프로젝트를 뜻대로 끌고가는 것은 낙관할 수만 없는 실정이다.

여기에다 개별사업의 중첩에서 오는 혼란도 예상된다. 서남해안권 발전 구상에 포함된 무안의 건강휴양단지, 다도해 복합리조트, 신재생 에너지 발전사업, 조선산업 혁신클러스터, 갯벌·천일염·젓갈 등을 활용한 웰빙 식품산업 클러스터 조성 등은 J프로젝트나 전남도가 추진하고 있는 기존의 사업계획과 상당부분 중복된다.

이와함께 사업구역에 포함된 무안기업도시와의 세부적인 조율도 급하다.

/박치경기자 unipark@kwangju.co.kr

전남도가 추진하고 있는 J프로젝트(서남해안 관광레저도시) 후보지인 해남군 산이면 일대 간척지. 최근 청와대가 내놓은 서남해안권 발전구상에는 J프로젝트 지역이 빠져있어 논란이 제기되고 있다. 〈광주일보 자료사진〉

전남도 "兩사업 통합 추진 곧 건의"

청와대의 서남해안권 발전 구상을 접한 전남도는 당황한 기색과 함께 J프로젝트와 통합 추진해야 한다는 입장이다. 양대 프로젝트가 서남권의 획기적인 발전이라는 같은 명분을 지니고 있는 데다 동일한 사업지구나 마찬가지일 정도로 인접한 곳에서 전개되는 개발사업을 분리할 필요가 없다는 주장이다.

전남도는 청와대의 구상에 대해 19일까지 정확한 입장 표명은 유보했으나 서남해안권 발전 구상과 J프로젝트의 병행추진을 촉구한다는 방침이다.

전남도 관계자는 "도는 양대 사업이 동시에 추진돼야 한다는 일관적인 입장을 견지해 왔다. F1특별법 제정 등 매우 중요한 시점에서 양대 프로젝트가 분리돼 진행된다는 것은 모두에게 손해다. 금명간 확실한 입장을 정해 두 사업의 동시 추진을 정부에 건의할 계획이다"라고 말했다.

/박치경기자 unipark@kwangju.co.kr

'의회 경시' 후유증 만만치 않을 듯

광주시 행정사무감사 거부 파동 원인과 과제

광주시 집행부의 행정사무감사 거부로 촉발된 광주시의회의 파행 운영이 집행부 간부들의 사과와 참여 속에 속개되는 등 수습국면에 접어들었으나 후유증은 쉽게 가라앉기 어려울 것으로 보인다.

우선 20일로 예정된 각 상임위의 행정사무감사는 예정대로 진행될 것으로 보인다. 그러나 일부 의원들이 사상 유례없는 집행부의 행정사무감사 '보이콧'에 대해 분을 삭히지 못하고 있어 여기저기서 파열음이 나올 것으로 전망된다.

특히 광주시의원들의 박광태 시장 사과 요구가 아직 받아들여지지 않은 상황이여서 내년도 예산안 심의나 다음달 8일 열릴 본회의가 주목된다.

"집행부 더 겸손해져야"

◇파행의 원인=이번 행정감사 파행의 가장 근본적 이유는 박광태 광주시장을 비롯한 시청 간부들의 의회 경시에서 비롯됐다는 지적이 일반적이다.

박 시장 측은 이에 대해 "(행정사무감사 거부는) 행정부시장과 기획관리실장이 주도했으며 보고만 받았을 뿐"이라며 책임을 회피하고 있지만 오전 간부회의를 마치고 벌어진 이번 파행으로부터 시장이 자유스러울 수 없다는 것이 일반적 관측이다.

송인성 전남대 교수는 "시의원은 광주시민을 대표하는 것으로서 광주시민이 시의원을 선택했는데 시의원의 자질을 문제삼는 것은 곧 시민의 자질을 문제삼는 것"이라며 "시의회 행정사무감사를 거부한 사례는 역대에 없으며 시장의 잘못이다"고 말했다.

한 시민단체 관계자도 "지난 선거에서 압승을 거두고 광주시정을 비교적 원활히 잘 이끌고 있다는 평가를 받는 박 시장은 이번 사태를 계기로 보다 겸손해져야 할 것"이라고 지적했다.

파행의 근본 원인이 집행부로부터 나왔지만 자질 논란의 빌미를 제공한 시의회도 반성할 부분이 없지는 않다는 지적이다. 실제로 몇몇 의원들의 경우 철저하지 못한 준비와 시 행정에 대한 이해 부족으로 시민단체와 언론으로부터 자질 부족이라는 지적을 받고 있는 것도 사실이다.

준비 안된 감사 '자질 논란' 불러

◇파행이 남긴 과제=이번 시의회 파행운영은 집행부의 의회 경시에서 나온 만큼 시청 간부들의 기본적 태도 변화가 요구되고 있다. 또한 현재 행정사무감사에 불출석한 공직자에 대해 시의장의 통보에 의해 시장이 과태료를 부과토록 한 광주시 조례를 개정, 자동적으로 과태료가 부가되도록 하는 등 시의회의 행정사무감사 권한을 보다 강화할 필요가 있다는 지적이 일고 있다.

국회법의 경우 증인이 합당하지 않은 이유로 국정감사에 불출석할 하면 검찰에 고발돼 3년 이하의 징역이나 천만원 이하의 벌금형을 받을 수 있도록 하기 때문이다.

한편 '광주시 구청장 협의회'(회장 유태명 동구청장)는 "광주 각 구청이 웃돈을 주는 사람에게 좋은 차량 번호를 제공한다는 의혹이 있다"고 폭로〈본보 17일자 7면〉한 것과 관련, 이상동 광주시의원에 대해 19일 공식적인 사과를 요구했다.

협의회는 성명서에서 '이 의원의 발언은 공명정대한 행정서비스를 펼치기 위해 노력해온 구청 공무원들의 명예를 훼손한 행위'라고 비판했다. /박지경기자 jkpark@kwangju.co.kr

/임주형기자 jhlim@kwangju.co.kr

"지하철 2호선 강행땐 광주시 재정 파탄"

이상동 광주시의원 "건설비 1조원 넘을 수도"

이상동 광주시의원은 19일 "광주시가 무리하게 지하철 2호선 건설을 강행하면 광주 재정은 파탄에 직면하게 된다"고 주장했다.

이 의원은 보도자료를 통해 "지하철 1호선 건설로 상환해야 할 부채가 4천141억원에 달한 상황에서 9천444억원의 예산을 투입해 지하철 2호선까지 건설한다면 현재 2천600억원에 불과한 가용재원을 가지고 있는 광주시는 재정위기를 맞이할 것"이라고 말했다.

이 의원은 "광주시가 앞으로 해마다 지불해야 할 돈이 제2순환도로 재정보존금 약 230억원, 버스준공영제 지원금 등 약 200억원에 달하고 향후 5년간 쓰레기 시설 설치·운영비 1천500억원 등을 감안할 때 현재 지하철 2호선 건설을 강행하는 것은 무리"라고 지적했다.

이 의원은 또 "광주시에서는 2호선 건설비용을 9천444억원이라고 하지만 고속철도(KTX) 등 다른 사회간접시설 건설의 예에서 보듯 건설비용이 1조 이상이 들어갈 가능성이 있다"며 지하철 2호선 건설 반대 입장을 분명히 했다.

그는 이어 "1992년 지하철 1호선 건설 (타당성) 용역을 담당했던 회사는 하루 수송인력이 18만7천명이라고 추정했는데, 실제 수송인력은 2004년 3만100여명, 지난해 3만900여명에 불과해 결과적으로 엉터리 용역결과를 발표했는데도, 이에 대한 책임을 지는 사람은 없다"며 "200억원 이상 투입되는 시 사업과 관련된 용역에 대해서는 정책 담당자를 언론에 공표하는 등 용역보고서의 신뢰선을 높여야 한다"고 제안했다.

그는 또 "부실 용역보고서를 발표한 용역기관에 대해서는 사업비 일부를 환원하도록 하고, 용역보고서 제출 후 3년간 의회와 시민단체 등이 검증할 수 있는 시스템을 갖춰야 한다"고 덧붙였다.

한편 광주시는 총 사업비 9천444억원을 들여 '백운광장-조선대-광주역-시청-금호지구-백운광장'을 잇는 총 22.1㎞ 구간의 지하철 2호선(순환선) 공사를 2008년 착공, 2015년 준공하기로 했으며, 이에 대한 찬반 논란이 일고 있다.

/박지경기자 jkpark@kwangju.co.kr

"에너지도 즐거울 수 있다!"

2006 대한민국 에너지체험전 김대중컨벤션센터에서 개최