

박준영 지사 '영산강 프로젝트' 본격화

뱃길 복원 조기 가동 새 성장동력으로

국민 반대 '한반도 대운하'와 선긋기 일부 환경단체 반발 등 극복 과제로

박준영 전남도지사가 17일 기자회견을 통해 '영산강 프로젝트' 추진을 공식화한 것은 '영산강 뱃길복원사업이 한반도 대운하와 연계된다'는 부정적인 시각을 하루빨리 끊어내고, 8조5천억대의 사업비가 투입되는 거대 프로젝트를 조기에 가동시켜 전남

의 새로운 성장동력으로 삼기 위한 것이라는 분석이다.

박 지사는 이번 기자회견의 상당부분을 영산강 뱃길복원사업과 한반도 대운하 간의 거리 두기에 할애했다.

박 지사는 기자회견 서두에서 "(금용위 등) 복잡한 일이 많은데, 전남

에서도 (논란거리) 하나를 끊고 가야겠다는 생각에서 이런 자리를 갖게 됐다"며 이번 회견의 배경을 설명했다.

개인적으로, 강과 강을 잇는 대운하에 대해선 반대한다는 입장을 이미 분명히 해둔 상태라고 운을 뗀 박 지사는 "대운하 논쟁에 개입할 생각도, 필요도 없다"며 "논쟁은 논쟁대로 놓아두고, 우리는 우리가 해야 할 일(영산강 뱃길복원)을 해야 한다"고 말했다.

박 지사의 이번 기자회견에 대해서는 또 '영산강 프로젝트'를 본격화할 수 있는 분위기가 어느 정도 무르익고

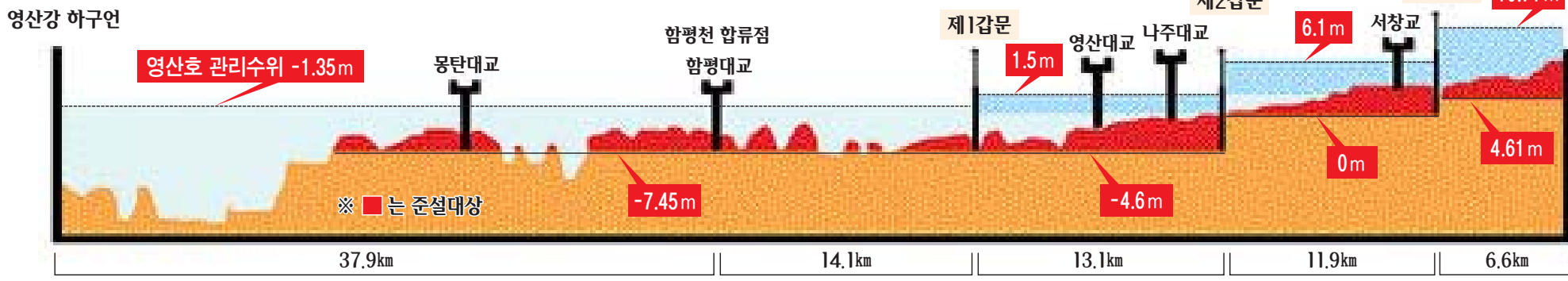
있다는 판단에 따른 것이라는 분석도 일부에서 제기되고 있다.

지난 9일 나주시와 목포시, 담양과 화순, 영암, 무안, 함평, 장성군 등 영산강 유역 8개 자치단체들이 영산강 뱃길복원사업에 적극 동참하기로 결의한 것이 전남도에 힘을 실어줬다는 얘기다.

박 지사가 이번 회견에서 구체적으로 언급하지 않았지만, 영산강 프로젝트를 전남도의 새로운 성장동력으로 끌어올리기 위한 것이라는 분석도 설득력을 얻고 있다.

전남도의 굵직한 현안 사업 가운데 'J프로젝트'는 농림부와 의 마찰로 사업추진 위기가 고조되고 있는데, 2012여수박람회도 이미 개최가 확정돼 '신선도'가 다소 떨어질 만큼 전남도의 역량과 도민의 관심을 집중할 만한 새로운 사업이 필요해졌다는 것이다. 지역에서는 이에 따라 내년부터 2015년까지 7년간 무려 8조5천550억 원이 투입되는 영산강 프로젝트가 전남도의 신성장동력으로 공식화될 가능성이 큰 것으로 보고 있다.

/홍행기기자 redplane@kwangju.co.kr



영산강 뱃길 개편도

주변 역사문화 관광지화 수심 6m 준설 수질 개선

■ 영산강 프로젝트 뭍 담았다

박준영 전남도지사가 17일 기자회견을 통해 추진의지를 공식화한 '영산강 프로젝트'는 목포의 영산강 하구둑에서 전남과 광주의 경계인 나주시 노안면 화산리까지 총 68km의 영산강 구간을 폭 60~70m, 수심 6m깊이로 준설하는 것을 핵심으로 하고 있다.

기본적으로 준설을 통해 수질을 개선하는 것은 물론, 치수대책을 마련하고 뱃길을 복원하는 등 1석 3조의 효과를 노리겠다는 것이다.

깨끗해진 영산강을 활용, 주변에 역사문화 관광지를 조성하겠다는 사업도 영산강 프로젝트의 핵심사업 가운데 하나다.

전남도는 이 같은 목표를 달성하기 위해 2009년부터 2015년까지 7년간 3단계로 나누어 영산강 하구연 배수갑문 및 통선문 확장을 비롯 모두 34개 사업에 8조5천500억원을 투입한다는 계획을 세웠다. 여기에는 ▲영암·금호호 연락수로 확장(15~140m, 2천

640억원) ▲하도준설(동탄~영산포까지 22km, 1천870억원) ▲2급수 이상 수질개선(1조3천억원) ▲강변도로 설치(132km, 4천60억원) ▲천변 저류지 조성(4개소, 1천830억원) ▲장성호 등 4개호 담수량 확대(1천480억원) 등이 포함돼 있다.

특히 1조7천730억원을 들여 기존 30m 8개로 돼 있는 배수갑문을 480m로 확장하고, 2천500t급 컨테이너선이 드나들 수 있게 통선문도 기존의 6m에서 60m로 대폭 확장한다는 계획을 담고 있다.

이와 함께 ▲보성~임실간 철도노선 변경(20km, 4천억원) ▲영산강 하구둑 대체교량 건설(3km, 3천억원) ▲고대문화권 특정지역 개발(5천310억원) 등도 핵심사업 리스트에 올라 있다.

도는 또 1조6천억원의 사업비를 들여 영산강 하구둑을 현재보다 상류 4km 지점까지 이설, 기존 하구연 주변의 도시화에 대비하도록 하는 방안도 장기과제로 검토하고 있다.

/홍행기기자 redplane@

■ 광역경제권 이대론 안된다

⊕ 성장동력 잃은 광주·전남

J프로젝트-새만금 유사 전남 타격 지역 실정 감안 전면 재검토 나서야

새정부의 '5+2 광역경제권 선도사업'에 광주·전남의 성장동력을 창출할 주요 프로젝트들이 거의 포함되지 않아 광주·전남이 도가 혼란에 빠졌다.

정부가 최근 선정된 선도사업(5개)은 표면적으로 광주·전남의 현안사업을 망라한 듯 보이지만 대부분이 기존에 추진돼 온 SOC 사업이거나 대통령공약 사업이다.

특히 호남권 선도사업에 J프로젝트(서남해안관광레저도시개발사업)와 유사한 성격의 전북 새만금 개발사업이 포함되는 등 새정부의 정책방향이 전남보다는 전북에 초점을 두고 전개되는 데 대해 지역민의 우려가 커지고 있다.

전북의 발전을 경계하는 것이 아니라 정부가 호남권 선도사업의 선정 잣대를 효율성과 타당성이 아닌 참여정부의 차별화에 톺아 따라 정책 자체가 객관성을 잃었다는 지적이다. 이에 따라 주요 프로젝트의 성격이 유사한 전남과 전북은 각종 개발사업의 상호 보완보다는 대립각을 세울 수 밖에

없는 형국이 됐다.

광주시는 당초 신재생에너지 복합단지 조성, 문화콘텐츠 기술연구원 등 5개사업을 선도사업에 반영해 줄 것을 요청했으나 단 한건도 받아들여지지 않아 '첨단 과학·산업도시' 조성이라는 장기 비전을 기약할 수 없게 됐다.

그나마 채택된 광주 외곽순환도로 구축사업도 이미 진행중인 사업 일 뿐만 아니라 광주와 전남을 연결하는 도로를 건설하는 사회간접자본으로 광주시에 직접적인 경제효과가 미치지 않는다는 분석이다.

J프로젝트와 F1을 지역발전의 원동력으로 삼으려했던 전남도는 7개 건의 사업 중 '서남해안 연륙교 건설(압해~압해, 화양~적금)' 1건에만 만족해야 할 상황이다.

서남해안을 관광의 중심지로 개발함과 동시에 F1국제자동차경주대회를 통해 매년 빈곤에서 탈출하려던 모든 계획이 불투명해진 셈이다.

특히 호남권 선도사업 가운데

최후순 과제인 '새만금 조기 개발'은 사업 성격이 J프로젝트와 흡사하기 때문에 전남에 직접적으로 큰 영향을 미칠 것으로 보인다. 또한 새만금 개발의 중심에 신항만과 국제공항(군산공항 확장) 건설이 포함돼 있어 서남권 거점공항인 무안국제공항과 투포트(Two Port) 정책의 한 축인 광양항을 크게 위축시킬 것으로 예상된다.

이 같이 새정부가 새만금 개발 등 정책기조의 방점을 전북에 두면서 이미 특수목적법인(SPC)을 신설하는 등 상당한 사업진척을 보이고 있는 J프로젝트와 F1에도 악영향을 미칠 것으로 보인다.

전남발전연구원 이진철 기획경영실장은 "정부의 선도사업이 SOC위주로 선정되면서 광주·전남의 최대 현안들이 포함되지 않았다"면서 "정부가 호남권의 정확한 실상 파악과 지역사회의 의견 수렴 등을 통해 선도사업에 대한 추가반영이나 신중한 재검토를 해야 한다"고 말했다.

/채희중기자 chae@kwangju.co.kr

호남고속철 현정부 임기내 완공 안갯속

국회 예산정책처 "가능성 낮다" 한총리 "조기완공 유효"

이명박 대통령의 대선 공약인 '호남고속철도 임기 내 완공(2012년)' 문제가 날이 갈수록 짙은 안개 속으로 빠져들고 있다.

우선 주무 부처인 국토해양부는 호남고속철도의 2012년 완공에 대한 명확한 입장을 밝히지 않고 오는 2017년 완공을 목표로 한 재정 운용 계획을 바탕으로 내년 예산을 책정했다.

그러나 한승수 국무총리는 최근 민주당 이용섭 의원(광산 을)의 서면질의에 대한 답변서를 통해 "호남고속철도를 2012년까지 완공한다는 이명박 대통령의 대선 공약은 유효하다"

고 밝혔다.

이런 가운데 국회 예산정책처는 17일 "재원 조달 및 공기 단축 문제 등을 고려할 때 호남고속철도의 2012년 완공 가능성은 낮다"며 상반된 입장을 나타냈다.

국회 예산정책처는 "철도 건설사업의 일반적인 공정 계획에 따르면 평균 건설 기간은 착공일부러 5년이 소요된다"며 "호남고속철도의 경우, 실시설계가 2009년 8월에 완료된다는 점에서 현 정부의 임기인 2012년까지 공사가 완료될 가능성은 낮다"고 밝혔다.

국회 예산정책처는 또한 "호남고

속철도를 2012년까지 완공하기 위해서는 연간 2조5천억원의 재원 조달이 필요하고 이를 위해 한국철도시설공단 건설기간 동안에는 채권을 발행해 건설비용의 80% 이상을 조달해야 한다"며 재원 조달 문제에 대해 회의적인 입장을 나타냈다.

이와 관련, 민주당 전남도당위원장인 주승용 의원(여수 을)은 "정부는 호남고속철도의 조기완공과 관련, 어정쩡한 태도에서 벗어나 정확한 건설 계획과 함께 공기단축방안을 제시해야 한다"고 주장했다.

/임동욱 기자 tuim@kwangju.co.kr