

‘영산강 살리기’ 지역경제 효과

# 건설산업만 1조3천억원 생산 유발

## 호남권 일자리 창출 18,000개 임금소득도 늘어 내수도 진작

이명박 정부의 핵심 경제살리기 사업 영산강살리기 프로젝트는 지역 경제에 얼마나 도움이 될 것인가.

광주·전남 지역민들이 가장 궁금해 하는 것은 정부가 추진하는 영산강 살리기 프로젝트가 지역 경제에 얼마나 도움이 될 것인가.

25일 한국건설산업연구원과 전남발전연구원 주최로 열리는 ‘영산강 살리기사업과 지역경제 활성화 세미나’에서는 영산강 살리기 사업 예산이 투입되면 호남권에만 1조3천8천600억원의 생산유발효과, 8천300억원의 부가가치 유발효과, 4천500억원의 임금 소득 유발효과를 가져오고 1만8천200명의 취업유발 효과를 거둘 것으로 분석됐다.

호남권 건설산업 생산유발효과 1조3천200억원=정부가 현재까지 확정된 영산강 살리기 프로젝트 투입 비용은 1조6천억원. 이 가운데 토지보상비 등을 제외하면 순수 건설공사에 1조3천100억원이 투입될 것으로 예상된다.

한국건설산업연구원 권오현 연구원은 영산강 수계에 1조3천100억원이 투입되면 호남권 건설산업에만 미치는 생산유발효과가 1조3천200억원에 이를 것으로 분석했다.

세부적으로는 호남권 제조업의 경우 3천100억원, 서비스업은 2천200억원, 농림수산업·광산업 등 기타산업에 100억원의 유발 효과를 거둘 수 있는 것으로 전망했다.

호남권 외에서도 수도권(12.9%), 영남권(10.6%) 등 7천200억원의 간접 생산을 유발하는 등 전국적인 생산 유발 효과는 2조5천800억원에 달하는 것으로 내다봤다.

호남권에서만 1만8천200명 일자리 창출=영산강 살리기 사업이 시행되면 호남권에 1만8천200명의 일자리가 창출될 것으로 분석됐다. 고용 유발 효과가 가장 큰 곳은 건설산업이 1만4천명으로 가장 높고 서비스업 2천500명, 제조업 1천300명, 기타사업 400명 등의 순이었다.

직업별로는 기능직 및 기계장비공의 고용 유발 효과가 44.7%(1만500명)로 가장

■ 생산 유발효과						
건설업	제조업	서비스업	기타산업	합계	기타권 유발효과	전국 유발효과
13.2(51.2)	3.1(12.0)	2.2(8.5)	0.1(0.4)	18.6(72.1)	7.2(27.9)	25.8(100.0)

■ 취업 유발효과						
건설업	제조업	서비스업	기타산업	합계	기타권 유발효과	전국 유발효과
14.0(59.6)	1.3(5.5)	2.5(10.6)	0.4(1.7)	18.2(77.4)	5.3(22.6)	23.5(100.0)

(단위:천억원·천명 %)

큰 것으로 예상됐다. 다음으로 관리 및 사무직 17.8%(4천200명), 단순노무직 16.2%(3천800명), 서비스 및 판매직 8.5%(2천명) 등으로 나타났다. 학력별로는 고졸(1만1천명·47.3%) 취업 유발 효과가 가장 크고 성별로는 남성(81.3%)이 월등히 높았다.

이외 영산강 살리기 사업으로 호남권 부가가치 유발 효과로 8천300억원(전국 1조1천100억원)과 함께 4천500억원(전국 5천700억원)의 임금 소득효과도 거둘 수 있는 것으로 기대됐다.

성공과를 거두려면=영산강 살리기 사업은 홍수·가뭄 피해 대책과 수질 개선, 하천 주변 환경 개선이 직접적 목적이지만 지역경제 활성화 및 내수 진작 효과가 더 큰 기대를 거는 정책이다.

전문가들도 지역 경기가 가라앉은 상황인 만큼 예산을 조기에 집중적으로 투입해야 지역 경제 활성화 효과를 높일 수 있다고 입을 모은다.

권오현 위원은 “합리적 사업추진 체계를 구축한 뒤 유능한 지역 업체 사업 참여 기회를 넓히고 파급효과까지 고려해 추진해야 지역 경제 활성화 효과를 극대화할 수 있을 것”이라고 말했다.

김종일 전남발전연구원 선임연구원은 “영산강 살리기 사업이 홍수·가뭄 피해 대책을 비롯, 수질개선, 생태 복원과 함께 관광자원 등을 연계해 국토 서남권의 신성장 거점으로 육성하는 방향으로 추진돼야 지역 경제 활성화에 도움을 줄 수 있다”고 강조했다. /김지을기자 dok2000@kwangju.co.kr

## ‘투포트 시스템’ 포기 안된다

### 국토부 연말까지 3차 항만 개발계획 광양항 축소 우려

정부가 항만시설 과잉과 관련 항만 개발계획에 대한 전면 재조정에 나서 광양-부산항을 양대 축으로 하는 ‘투포트 시스템’ 유지 여부가 큰 관건으로 떠올랐다.

국토해양부는 2012년부터 2021년까지 항만 개발의 기본 틀로 활용할 제3차 항만 기본 계획을 수립한다고 24일 밝혔다. 항만기본계획은 항만개발 전략과 개별 항만의 개발 방향·규모, 개발 일정을 모두 포함하는 항만 개발의 최상위 계획이다.

이에 따라 광주·전남지역 관련업계에서는 부산항에 비해 물동량 감소와 주변 대형 항만개발 등 상대적으로 여건이 불리한 광양 컨테이너 부두에 대한 정부의 지원이 축소되는 것 아니냐는 우려가 벌써 일고 있다. 즉, 정부가 효율적인 항만 정책 추진을 내세워 아직 마무리되지 않은 광양항 개발사업을 축소하려할지 모른다는 것이다.

광양항은 경기침체에 따른 물동량 감소와 국내의 대형 항만개발도 ‘위기’를 맞고 있다. 광양항 물동량의 3분의 1에 해당하는 유럽행 환적물량이 지난 2004년 광양항의 기능을 대체하는 상하이 양산항의 개항으로 크게 줄어 전체적인 물동량 감소로 이어졌다.

여기다 정부는 ▲수도권에 인천신항과 광택·당진항 ▲충청권에 대산, 보령항 ▲호남권에 광양, 군산, 새만금 ▲동남권에 부산, 울산, 마산항 ▲대경권에 포항, 울릉항 ▲강원권에 속초, 동해, 묵호항 ▲제주권에 제주, 서귀포항 등 전국을 권역별로 나눠 항만을 개발계획을 추진하고

있어 투자분산이 우려된다.

그러나 정부가 항만개발의 효율성만을 강조하며 천혜의 입지조건을 갖춘 광양항의 비중을 낮추고 부산항에 투자를 집중할 경우 심각한 물류 불균형과 함께 국가경제 발전에도 지장을 초래할 것이라는 지적이다.

이 같은 우려는 지난 참여정부 시절부터 간헐적으로 흘러나온 부산항 중심의 ‘원포트시스템’ 전환 주장에 기인한다. 즉, 항만정책 결정 관련 기관에서는 오는 2011년까지 모두 33선석의 컨테이너 부두를 건설할 예정인 광양항의 경우 각종 예측조사를 통해 점차적으로 물동량이 줄어들 것이라며 개발계획 축소를 권렷했다. 반면, 부산항의 경우 수용 능력이 물동량을 감당하지 못할 것이라는 조사 결과를 내놓아 원포트 시스템을 촉구해 광주·전남지역의 반발을 불러오기도 했다.

그러나 광양항은 향후 세계 경제권의 새로운 중심으로 떠오르고 있는 중국권과 동남아, 인도-태평양 물류의 절충지 등을 완벽하게 예방할 수 있는 지리적 인 여건 등을 감안해 반드시 전략 항만으로 육성돼야 한다는 목소리가 높다. 또 광양항이 최근 배후단지 개발 등으로 모처럼 활성화 단계에 진입한 만큼 더욱 적극적인 정부의 투자가 뒤따라야 한다는 주문이다.

한편, 국토해양부는 전문 기관의 연구 결과를 바탕으로 지방자치단체, 관련업계의 의견을 모으고 관계부처 협의를 거쳐 내년 말 기본 계획을 확정·고시할 예정이다. /최권일기자 cki@kwangju.co.kr

## 나주 혁신도시 국비지원 늘려 조성원가 낮춰야

### 국회서 건설 촉진 간담회

박준영 전남지사가 나주의 광주·전남 공동혁신도시를 쾌적하게 건설하기 위해 필수적인 부지조성 원가 인하를 뒷받침할 국비지원을 촉구하고 나섰다.

박 지사는 24일 오후 국회의원회관에서 열린 ‘국회 혁신도시 건설촉진 국회의원모임’ 간담회에서 “혁신도시 기반시설 조성에 드는 비용을 국비에서 지원해 조성원가를 낮춰야 한다”고 말했다.

특히 박 지사는 “혁신도시 조성원가를 낮추기 위해 공원시설 등을 축소해서는 안된다”며 이전기관들의 부지 매입과 조기 이전을 유도하고 나주혁신도시가 지향하는 생태도시 건설의 현실적인 요건인 조성원가



박준영 전남도지사가 24일 오후 국회 의원회관에서 열린 혁신도시 건설촉진 관계부처 장관 및 선도 이전기관장 초청 간담회에서 차질 없는 광주·전남공동혁신도시 건설과 이전기관의 지방이전을 촉구하고 당면 현안에 대해 시급한 처리를 당부하고 있다. (전남도 제공)

인하 방안을 강구해야 한다고 강조했다.

그는 또 “전국의 10개 혁신도시 공사를 일제히 시작하면 일자리 창출 효과가 상당할 것이다”며 “정부에서는 생산성이 없는 곳에서 일자리를 만들려고 하지 말고 확실한 일자리 보장되는 혁신도시 착공에 보다 더 노력을 기울여 달라”고 주문했다.

이에 대해 정중환 국토해양부 장관과 최상철 국가균형발전위원장도 “혁신도시 건

설은 보상 및 부지 조성공사 등이 일정에 따라 차질 없이 추진되고 있다”고 밝혔다. 이와 함께 “지자체 중심으로 지역특성에 맞는 혁신도시 발전방안을 올 상반기에 확정하겠다”고 밝혔다.

또 “혁신도시 진입도로 건설 등에 대한 사업비로 7천501억원을 지원할 계획이다”며 “이전계획이 승인된 공공기관은 조속히 이전할 수 있도록 유형별도 청사 신축이나

임차에 대한 지원기준을 올 상반기에 마련하겠다”고 말했다.

한편 이날 간담회에서 국회 혁신도시건설촉진 국회의원 모임 소속 의원들은 ▲공공기관의 지방이전 계획 조속 승인 ▲국고 지원 확대를 통한 혁신도시 조성원가 인하 ▲공공기관 통폐합 절차의 신속한 마무리 등을 담은 결의서를 채택해 정부에 전달했다. /박지을기자 jkpark@kwangju.co.kr

## 한-EU 냉동삼겹살 관세 10년내 철폐

### FTA 협상 대부분 쟁점 합의

우리나라와 유럽연합(EU)의 자유무역협정(FTA) 협상이 대부분의 쟁점에서 합의에 도달했다.

농산물 분야 핵심품목인 유럽연합(EU)산 냉동 삼겹살에 대한 관세는 10년 내 철폐된다. 공산품 관세는 양측 모두 3년 내 96% 이상, 5년 내 완전 철폐하기로 했다.

그러나 관세환급, 원산지 관련 쟁점 등 일부 이슈에 대해서는 양측 간 이견이 있어 협상의 최종 타결을 위해서는 양측의 주고받기가 있어야 할 것으로 보인다.

외교통상부는 24일 한-EU FTA 8차 협상 결과에 대해 “거의 모든 쟁점에 대해 협상단 차원에서 잠정적인 합의를 도출했다”고 밝혔다. 공산품 관세와 관련해 양측은 향후 5년 내

관세를 완전 철폐하되 우리나라는 40여 개 민감 품목에 대해서 7년 내 관세 철폐라는 예외를 얻어냈다.

이에 따라 EU 측은 자동차부품(관세율 4.5%), 무선통신기기부품(2~5%), 냉장고(1.9%), 에어컨(2.7%) 등의 품목에 대한 관세를 협정 발효 즉시 철폐하고 우리 측은 자동차부품(8%), 컬러TV(8%), 냉장고(8%), 선박(5%), 타이어(8%) 등의 품목에 대해 관세를 없애기로 했다.

관심을 모았던 자동차의 경우 양측 모두 1천500cc 초과 중대형 승용차는 3년, 1천500cc 이하 소형은 5년 내 철폐하기로 했다.

농산물 분야에서 EU로부터 수입이 많은 냉동 돼지고기(삼겹살)에 대한 관세 철폐 기간은 한-EU FTA(2014년 철폐) 보다 장기인 10년 내로 의견조정을 이룬 것으로 알려졌다. /연합뉴스