

‘4대강 살리기’ 마스터 플랜 들여다보니

영산강 수심 고작 2.5m 크루즈선 못 띄운다

낙동강은 4~6m...수량확보 대책 미흡 저수지 제방 높임 사업도 12곳에 그쳐

정부가 추진중인 4대강 살리기 사업이 지역 차별 논란을 일으키고 있다.

영산강 살리기 핵심 내용인 퇴적토 준설과 수심, 치수대책 등이 낙동강에 비해 훨씬 미흡해 사실상 영산강 살리기 사업이 축소되는 것 아니냐는 의문이 제기되고 있기 때문이다.

특히 정부가 계획하고 있는 영산강 살리기 주요 사업이 애초 정부가 목표로 하고 있는 홍수예방과 물부족, 수질개선의 효과를 거두기 힘들 것으로 예상됨에 따라 영산강의 퇴적토 준설과 수심 확보, 치수대책 확보 방안 등이 좀 더 구체적으로 마련돼야 한다는 지적이다.

◇준설량 턱없이 부족=정부는 지난달 27일 청와대에서 열린 ‘4대강 살리기’ 정부 합동 보고회를 통해 4대강의 홍수조절 능력을 높이기 위해 하천바닥에 퇴적되어 있는 모래 5억4천만㎥가량을 준설한다고 밝혔다.

이 가운데 낙동강 퇴적토 준설 규모는 4대강 전체 규모의 80%가량을 차지하는 4억2천만㎥이다. 하지만, 영산강은 고작 2천만㎥에 그치고 있다.

낙동강 규모가 영산강에 비해 6배가량 큰 점을 감안하더라도 퇴적토 준설 규모가 무려 21배의 차이가 나고 있는 것이다.

◇뱃길 복원 사실상 불가능=영산강의 퇴적토 준설 규모가 적은 만큼 영산강 수심은 크게 개선되지 않을 전망이다.

정부의 계획대로라면 낙동강의 경우 퇴적토 준설을 통해 수심이 4~6m 가량 되지만, 영산강은 2.5m밖에 되지 않는다. 이럴 경우 정부가 계획한 영산강~다도해를 잇는 IT크루즈선 운항은 사실상 불가능하게 된다.

또한, 영산강 하구둑 통선갑문의 너비를 기존 6m에서 60m로 확대하기로 한 전남도의 계획이 이번 정부계획에서 제외돼 정부가 사실상 영산강 뱃길 복원은 포기하는 것 아니냐는 의구심을 낳고 있다.

김창원 영산강 뱃길연구소 소장은 6일 “3천~4천t급의 크루즈선이 운항하기 위해서는 수심이 최소한 5m가 되어야하고 영산강 하구둑의 통선갑문 확장이 필요하다”면서 “정부가 영산강 수심을 2.5m밖에 확보하지 않고, 통선갑문 확장 사업을 제외한 것은 크루즈선 운항보다는 보트나 황포돛배 정도를 운항하겠다는 것으로 해석된다”고 밝혔다.

김 소장은 “규장각에 소장된 1873년 나주지도를 보면 당시 영산포 근처의 수심은 9~12m에 달해 배의 출입이 활발했다”면



영산강을 살리기 위해서 대대적인 퇴적토 준설 등이 요구되고 있는 가운데 정부가 4대강 살리기 사업에서 낙동강에 편중된 사업계획을 밝혀 사업 축소 우려를 낳고 있다. 사진은 지난해 5월 영산강 황포돛배 출항식. (광주일보 자료사진)

서 “뱃길 복원은 영산강 살리기 사업의 주요 사업인 만큼 통선갑문 확장과 수심 5m를 확보할 것을 촉구한다”고 강조했다.

◇홍수예방 등 치수대책도 미흡=영산강 계획 준설량이 적어 홍수방재 등의 치수대책도 미흡할 것으로 지적되고 있다.

홍수방재의 기준이 되는 영산강의 계획 홍수량은 하루 강우량 312mm다. 한강이 1천mm이고, 다른 강도 500mm인 것에 비하면 턱없이 낮은 상황이다. 특히 영산강 유역에 홍수를 조절하는 다목적 댐이 하나도

없는 점도 영산강 치수대책의 취약점으로 지적되고 있다. 또한, 2011년 우리나라 물 부족 예상량이 8억t으로, 이 가운데 낙동강 1억2천400만t, 영산강 5억3천600만t인 것으로 예상된다. 낙동강 면적이 영산강보다 6.5배 큰 점을 감안하면 물부족의 정도가 오히려 영산강이 더욱 심각한 실정이다. 그런데도 이번 4대강 살리기 계획 중 낙동강에는 2개의 다목적 댐이 들어서는 반면 영산강에는 다목적 댐 건설 계획이 하나도 없다. 대신 영산강에는 2개의 보 설치 계획

만 포함됐다. 수량확보를 위한 농업용 저수지 제방 높임 사업도 4대강 전체 105곳 중 낙동강 37곳, 금강 32곳, 한강 16곳인 반면 영산강은 12곳에 불과하다.

김창원 소장은 “퇴적토 준설량, 물부족 대책 등이 다른 강에 비해 뒤처진다는 것은 또 하나의 지역차별로 생각하지 않을 수 없다”면서 “영산강 살리기가 이대론 헛수고가 될 수 있는 만큼 수심 및 수량 확보 방안 등 구체적인 계획을 세워야 한다”고 주장했다. /최권일기자 cki@kwangju.co.kr

광주 신성장 동력산업 정책토론회

태양광 및 수소연료전지 등 광주의 신성장 동력산업의 미래와 발전 방향을 논의하기 위한 정책토론회가 6일 오후 광주시청 3층 중회의실에서 열렸다.

‘광주의 신성장동력산업, 어떻게 육성할 것인가’를 주제로 열린 이날 토론회는 민주당 김재균 의원(광주 북구)이 주최했으며, 김동철·주승용·강창일·최훈순·이춘석·장세환·이종걸·안규백·문학진 의원 등 민주당 소속 국회의원 10명을 비롯해 관계 공무원, 기업체 임원 등 200여명이 참석했다.

이날 토론회에서 ‘광주의 신성장동력 육성 비전과 전략’에 대해 주제발표한 신웅진 광주전략산업기획단장은 “가전로봇과 클린 디젤, 수소연료전지, 첨단의료복합단지 조성, 금융업과 첨단 IT 기술을 융합한 전자금융을 광주의 미래 성장동력산업으로 육성해야 한다”고 강조했다.

김남훈 지식경제부 자원개발정책관은

“ 가전로봇·클린디젤 신재생에너지 육성 광주를 그린시티로 ”

‘녹색성장’과 신성장동력 실현을 위한 신재생에너지 추진방안을 주제로 “세계 각국은 태양광과 풍력, 바이오연료를 중심으로 치열한 시장경쟁을 전개하고 있다”며 “공공부문의 선도적인 수요창출과 민간투자를 활성화하고 글로벌 수출기업을 육성해 지원하고 있다”고 밝혔다.

김진혁 전남대 교수는 ‘광주시 태양광·수소연료전지 산업 육성방안’에서 “광주시는 솔라시티센터 육성과 기업활성화 지원, 국제교류 협력 등을 통해 2020년 친환경 그린시티(Green City)를 건설해야 한다”고 강조했다.

주제발표에 이어 조호권 광주시의회 부의장, 강창석 한국생산기술연구원 호남권 본부장, 오병수 전남대 교수, 배준강 GS퓨얼셀 대표이사, 서동휘 심포니에너지 상무 등이 광주시의 신성장에너지 산업 발전방안에 대해 토론했다.

토론에서 조호권 부의장은 “광주시가 2012년까지 추진 중인 ‘태양광 성능평가 및 시험인증 인프라 구축사업’(총 사업비 173억원·국비 140억원·시비 33억)과 ‘수소연료전지 기술개발 인프라 구축 사업’(총 사업비 500억원·국비 400억원·시비 100억원)은 미래 광주를 짊어질 신성장엔진이다”며 “이 사업들이 성과를 거둘 수 있도록 정부와 국회가 관련 예산을 적극 반영해줄 것”을 요청했다.

/박정욱기자 jwpark@kwangju.co.kr

車부품 클러스터·광역철도는 언제쯤...

호남광역경제권 선도사업 4개 확정

정부 반영 약속한 지역현안은 빠져

정부의 ‘5+2 광역경제권’ 개발사업과 관련, 호남광역경제권 선도사업으로 신·재생에너지와 친환경부품소재 등 2개 분야 4개 세부 프로젝트가 확정됐다.

이와 별도로 광주시가 ‘5+2 광역경제권’이 호남소외를 가중할 우려가 있는 만큼, 이를 상쇄하기 위해서 ‘5+2 광역경제권’ 선도프로젝트에 포함시켜줄 것을 요구한 자동차 부품클러스터 조성, 광주·전남 광역생활철도 사업, 광주R&D특구 지정 등 대형현안은 아직 미확정 단계다.

‘5+2 광역경제권’ 선도프로젝트에 포함시켜 줄 것을 건의해 정부가 사업체택을 약속한 자동차 부품클러스터 조성, 광

주·전남 광역생활철도 사업, 광주R&D특구 지정 등은 아직 본궤도에 오르지 못하고 있다. 시는 ‘5+2 광역경제권’이 영남권 중 지원 우려가 있는 만큼, 이를 상쇄하기 위해서 이들 사업을 선도프로젝트에 포함시켜줄 것을 촉구했다.

6일 광주시에 따르면 지식경제부는 이날 호남광역경제권을 비롯해 ‘5+2 광역경제권’ 선도사업 세부 프로젝트를 확정 발표했다.

호남광역경제권 선도사업에는 ▲신재생에너지(태양광·해상풍력), ▲친환경부품소재(발광다이오드·하이브리드카) 등 2개 부문, 4개 사업이 포함됐다.

이날 확정된 선도사업 세부 프로젝트는 수도권을 제외한 각 광역경제권역당 4개씩(강원·제주 2개씩) 총 20개이며, 올해 2천억원을 시작으로 3년동안 총 9천억원이 투자된다.

호남광역경제권에는 올해 각 프로젝트당 80억원씩, 총 320억원이 지원되고 추가 인센티브가 주어질 본격 추진될 전망이다.

신재생에너지 분야에서는 고효율 태양 전지 소재 개발과 태양전지용 잉곳·웨이퍼 제조장비 등을 포함한 ‘동북아 태양광 산업클러스터 조성사업’이 추진된다.

친환경부품소재 분야에서는 ‘친환경 광기술 기반 융합부품·소재 육성사업’과 관

련해 광기술 기반 융합조건기자재 부품개발과 LED조명 및 시스템 개발이 추진되고 ‘고효율·저공해 친환경 하이브리드 자동차 부품소재산업 육성사업’도 본격화 된다.

이같은 선도사업 육성 사업을 통해 3년 후 수출 12억 달러, 일자리 창출 3천여명, 매출액 3조원대에 달하는 기대효과가 기대된다.

그러나 ‘광역경제권’을 ‘5+3’으로 재조정해야 한다는 광주·전남도의 요구를 받아들이지 않는 대신, ‘5+2 광역경제권’ 선도프로젝트에 포함시키기로 했던 지역현안 사업은 제자리 걸음이다. 광주시는 광역생활철도(광주~화순, 나

주)의 조기 착공을 위해 사업성 검토 등에 비타당성 조사를 면제해줄 것을 건의하고 있지만, 해당 부처에서는 아직 확답을 내놓지 않고 있다. 또 자동차 부품클러스터 조성사업도 사실상 진전이 없는 상태다.

정부는 당초 “이들 사업을 광주시가 건의할 경우 관계 부처와의 검토를 거쳐 추진하겠다”는 입장을 밝힌 바 있다.

광주시 관계자는 “광주시의 대형 현안인 자동차 부품클러스터 조성, 광주·전남 광역생활철도 사업에 대해 정부가 지원을 약속한 만큼 사업을 확정하고 적극 추진하는 의지를 보여야 할 때”라고 말했다. /윤영기기자 penfoot@kwangju.co.kr

2009년 3대 전국체육대회
개최도시 광주

제3회 전국장애인체육대회
2009. 5. 14(목) ~ 19(목) / 480명
개회식 2009. 5. 14(목) 11:00, 여수컨벤션센터

제38회 전국소년체육대회
2009. 5. 20(목) ~ 26(목) / 480명
개회식 2009. 5. 20(목) 10:00, 여수컨벤션센터

제29회 전국장애인체육대회
2009. 5. 27(목) ~ 31(목) / 480명
개회식 2009. 5. 27(목) 11:00, 여수컨벤션센터