진실이 오른다 -밀레
MILLET

光州日報

우암학원 창학 64주년
새해 복 많이 받으세요
남부대학교 전남과학대학교 옥과고등학교

'장흥 애마가족' 이명원·김지나 부부 ▶2
도로명 주소 시행…집배원·경찰 '진땀' ▶6
신경영·혁신 화두…4개 기업 신년사 ▶8

1952년 4월 20일 창사 대표전화 (062) 222－8111
kwangju.co.kr
제19649호 1판 2014년 1월 3일 금요일 (음력 12월 3일)

민주당 지도부 5·18묘지 총출동 6·4 지방선거가 5개월 앞으로 다가온 2일 김한길 대표와 전병헌 원내대표, 박지원 전 원내대표 등 민주당 지도부가 지역 국회의원과 광역·자치단체장, 광역·기초의원, 당직자, 당원 등 1000여명과 함께 광주 국립 5·18 민주묘지를 참배하고 있다. ▶관련기사 4면
/나명주기자 mjna@kwangju.co.kr

"전남지사 차출론…이기는 후보 내야"

박지원 의원 도지사 출마 시사 "민주 호남서 1~2곳만 져도 존폐 위기"

민주당 박지원 의원이 2일 "민주당은 (호남에서) 절대로 이길 수 있는 후보를 내야 한다"고 주장했다.

박 의원은 이날 광주일보와 전화통화에서 "민주당은 텃밭인 호남에서 1~2곳만 져도 존폐 위기에 몰린다"며 이같이 밝혔다. 그는 특히 "직접 보지는 않았지만 일부 여론조사에서 내가 ('안철수 신당' 후보에) 압도적으로 이긴다는 결과가 나온다고 들었다"고 덧붙였다.

박 의원은 또 '전남 박지원, 전북 정동영 차출론'에 대해 "삼삼오오 한다고 듣고 있다"고 답했다. 박 의원은 이날까지 몇 차례 시중 여론을 들어 차출론을 제기해왔다.

그는 이어 "김대중 전 대통령의 유지를 받드는 것은 민주당을 살리고, 민주당이 집권하도록 하는 것"이라며 "그것이 호남을 지키는 것"이라고 강조했다.

하지만, 그는 출마 여부에 대해서는 "현재까지 출마를 생각해본 적이 없다"며 선을 그었다.

이 같은 박 의원의 발언은 그동안 "호남과 민주당을 지키기 위해 무엇을 할 것인가만 생각한다"는 말로 출마 가능성을 열어둔 것에 비해 출마 쪽으로 한걸음 더 다가간 것으로 해석됐다.

그는 또 최근 동교동계 인사들과 접촉 면을 넓히는 한편 지역 언론계와도 소통을 강화한다는 방침이어서 이미 출마로 방향을 정하고 신발끈을 동여매고 있는 것이 아닌가 하는 추측을 낳게 하고 있다.

박 의원의 적극적인 행보 이면에는 민주당 전남지사 후보 적합도에서 가장 앞선 것으로 나온 일부 여론조사 결과도 한 몫하고 있다는 분석도 있다.

그동안 박 의원 주변과 상당수 지역민은 지역 대표 정치지도자로서의 경륜과 인물론을 앞세워 전남지사 출마를 종용해온 것으로 알려졌다. 여기에는 '안철수 신당'의 출현으로 풍전등화 상황에 처한 민주당을 구해야 한다는 논리가 작용하고 있다.

하지만, '차출 여론'에 대해 이미 상당기간 전남지역을 돌며 사실상 민주당 전남지사 후보 경선 준비를 해온 이낙연, 주승용 의원 측은 동의하지 않는 분위기다. 출마 명분을 쌓기 위해 만들어낸 여론이라는 주장이다.

/박지경기자 jkpark@kwangju.co.kr

쇼핑·의료·교육 수도권 유출 막아라

광주·전남 미래 바꿀 3대 役事 완공의 해 ‹2›

호남고속철 ① 광주~서울 90분 '위기냐 기회냐'

대구·울산 등 '빨대효과' 지역경제 역기능 없게 대책 마련 서둘러야

올 연말이면 광주에서 서울까지 1시간33분이면 갈 수 있는 호남고속철도(KTX 호남선·광주~서울) 시대가 열린다. 광주도 전국 반나절 생활권에 접어드는 것이다. KTX 호남선 개통에 따라 광주·전남의 생활 환경도 크게 달라질 것으로 보인다. 서남해안 교통의 중심축이 KTX가 정차하는 송정역으로 재편되고, 평동산단과 하남산단 등 산업기반이 강화될 것으로 기대된다. 하지만, 교육과 의료, 쇼핑 등 수도권보다 경쟁력이 취약한 분야는 자칫 수도권으로 빨려들어가는 '역류(빨대) 효과'가 우려되고 있다.

이에 따라 광주시·전남도를 비롯한 지자체들은 대응 전략 수립에 분주한 모습이다. 'KTX호남선' 시대를 맞아 위기와 기회 요인을 살펴보고, 해결 과제와 대비책 등을 5회에 걸쳐 점검해 본다. 〈관련기사 3면〉

2일 광주시와 광주·전남·대구·울산·부산발전연구원 등에 따르면 2004년 4월 KTX호남선 일부 구간(서울 용산~서대전)과 KTX경부선 1단계 구간이 개통된 이래 2010년 11월 KTX경부선 2단계 개통, 올 12월 KTX호남선 1단계(오송~광주), 2017년 KTX호남선 2단계(광주~목포) 완공 등 순차적으로 전국 고속철도 시스템이 구축되고 있다.

지난 2006년부터 시작된 충북 청원군 오송역~광주 송정역 호남선KTX 1단계 공사 구간은 현재 81%의 전체 공정률을 보이고 있으며, 총 예산만 8조6000억원이 투입되는 대형 공사다.

KTX호남선이 개통되면 광주~서울 소요시간이 159분에서 93분으로 줄어든다. 특히 인천공항까지는 2시간14분이면 갈 수 있게 된다. 3시간 내에 전국 주요 도시로 이동할 수 있게 되는 것이다. 이는 대도시간 교류가 활발해지는 한편 무한 경쟁에 돌입했다는 것을 의미한다.

이에 따른 효과를 놓고 전문가들은 유통(쇼핑)과 의료, 교육 등의 분야에서 수도권으로 몰리는 빨대(역류)효과가 우려된다는 부정적인 관측과 자치단체의 대응 정책에 따라 지역경제에 보탬을 줄 것이라는 긍정적인 주장 등 두 그룹으로 양분되고 있다. 이는 KTX 개통이 광주·전남에 위기와 기회를 동시에 제시하고 있다는 의미다.

국내 사례를 보면 KTX 개통 후 대구는 의료 등 일부 분야에서 수도권 빨대효과가 나타났으며, 울산은 같은 지방도시인 부산으로 원정 쇼핑 등을 떠나는 사례마저 나오고 있다. 반면 수도권 못지 않은 탄탄한 쇼핑·관광 등의 인프라를 갖춘 부산은 KTX 개통 후에 MICE(전시·박람회)산업이 급성장하고, 방문객이 급증하는 등 긍정적인 효과와 함께 일부 시민들이 서울로 유입되는 긍·부정적 효과를 동시에 누리고 있다.

일본, 프랑스, 독일 등 해외 사례에서는 일본 신칸센과 프랑스 떼제베, 독일 ICEs 등 고속철도 개통 후 국가간 경계가 무너지고, 도시의 기능이 재편되는가 하면 기존 상권이 파괴되고 숙박 여행객, 항공기, 승용차 여행객 등이 감소하는 등 큰 변화를 겪고 있는 것으로 조사됐다. KTX호남선 개통을 맞이하는 광주·전남이 준비를 소홀히 해서는 안 되는 이유다.

이건철 전남발전연구원장은 "자치단체의 대응 여하에 따라 위기가 기회가 될수도, 기회가 위기가 될 수도 있을 것"이라며 "광주의 경우 논란이 되고 있는 광주역 경유 여부 등 KTX 정차역 해결을 비롯한 수도권 유출이 우려되는 의료와 쇼핑 분야 등의 대책 마련을 서둘러야 한다"고 조언했다. /박진표기자 lucky@kwangju.co.kr

여수~남해 다리 대신 해저터널 적극 검토

사업비 30% 수준…국토부 동서통합지대 사업 추진

정부가 여수와 남해를 잇는 해저터널(4.4㎞ 추정) 건설을 추진하고 있어 귀추가 주목되고 있다.

섬진강 일대 영호남 지역을 개발하는 동서통합지대 조성 사업의 일환으로 추진되고 있는 한려대교(사업비 1조4000억원)를 건설하는 대신, 같은 위치에 사업비가 덜 드는 해저터널(5000억원)을 뚫는다는 것이다.

2일 국토교통부와 전남도는 "동서통합지대의 대규모 교통 SOC 중 하나로 한려대교보다는 사업타당성이 높은 해저터널 건설을 적극 검토하고 있다"고 밝혔다.

도로나 철도 등 대형 사업에 앞서 얼마나 경제성이 있는지를 따지는 예비타당성 조사를 하는데, 다리를 세우는 것보다는 해저터널의 경제성이 더 낫다는 것이다. 그동안 영호남 지역에서 정부에 건의했던 한려대교는 여수시 낙포동~남해군 남해읍 차산리 간에 해상교량(4.4㎞)을 놓아 4차로로 연결하는 사업이다.

여수~남해 한려대교 위치도

하지만 한려대교는 돈이 많이 들기 때문에 사업비 대비 경제성을 분석하는 예비타당성 조사에서 불리하다. 반면 사업비가 다리에 비해 30%가량인 해저터널은 들어가는 돈이 상대적으로 적기 때문에 경제성이 높게 나와 정부가 해저터널 건설을 검토하고 있다. 정부는 예비타당성 검토 등 관련절차를 거쳐 해저터널 건설을 추진할 방침이다.

현재 국내 최장 해저터널은 부산시 강서구 송정동과 경남도 거제시 연초면 송정리를 잇는 거가대로에 완공된 가덕해저터널이다. 가덕도와 중죽도을 잇는 3.7㎞의 왕복 4차로인 이 터널은 세계 최저(48m) 깊이의 침매터널이다. 침매터널은 땅 위에서 콘크리트로 만들어진 터널 블록을 바다 밑에 설치하는 방법으로 만든다. 이는 국내 기술로 충분히 여수~남해 구간에도 해저터널을 뚫을 수 있다는 말이다.

또 보령~태안을 잇는 보령해저터널(6.9㎞) 건설도 지난해 착공했다.

한편 전문가들은 여수~남해 구간의 정확한 터널 길이 등은 측정되지 않았지만 해저터널이 건설된다면 가덕해저터널보다 긴 4㎞ 이상이 될 것으로 보고 있다.

/오광록기자 kroh@kwangju.co.kr

학교설립 60주년 (1954~2014)
60년 전통의 기독교 명문대학
광신대학교
입학문의 학 부 (062)605-1114
대학원 (062)605-1115