



광주송정~나주~무안국제공항~목포를 잇는 2단계 가운데 광주송정~고막원, 임성~목포는 기존선을 그대로 사용하고 고막원~임성은 새롭게 노선을 설치할 예정이다. 사진은 현재 공사가 한창인 고막원~임성 구간.

# 서남해안 관광벨트 완성...무안국제공항 활성화 기대

## 전남 SOC, 100년 토대를 닦다

광주-전남이 수도권, 영남권 등 타 지역보다 발전이 더딘 것은 미흡한 SOC(사회간접자본, Social Overhead Capital) 때문이다. 정부가 대규모 국가 재정을 꾸준히 투입해 도로, 철도, 공항 등이 제대로 구축되고 그 편익성이 타 지역보다 우수해야 지역 경제가 성장하기 때문이다. 민선 7기 전남도의 지속적인 노력으로 최근 지역 속력이었던 다양한 SOC가 착공하거나 국가계획에 반영됐다. 광주일보는 전남의 주요 기반시설을 점검한다.

### 호남고속철도 2단계(광주송정~목포)

호남선이라고 하면 설움, 한, 안타까움, 이별, 슬픔 등이 생각난다. 생계를 위해 고향을 떠나 부모, 형제, 애인과 헤어지며 열차에 오르는 비애야 비스하겠지만, 호남선의 역사를 살펴보면 쉽게 그 이유를 수긍할 수 있다. 19세기 말 여전히 농업 사회에 머물러 있던 조선 정부와 고종은 호남의 중요함을 익히 알고 자력으로 호남선을 설치하려고 했으나 일제의 방해, 설치 자금 부족, 복잡한 정세 등으로 실패했다.

일본과 서구 열강의 아귀다툼이 한창이던 1898년 6월 고종이 자력으로 호남선을 설치하려다 실패했고, 일본이 조선을 집어삼키기 직전인 1905년 6월 민족자본가와 관료의 중심이 돼 호남철도 부설 운동에 나섰다 이 역시 성공하지 못했다. 일제는 한반도를 통해 대륙 진출을 노리며 본토와 가까운 부산과 수도 경성을 잇는 경부선을 1905년 1월 개통시켜 이를 중심으로 지속적으로 기반시설을 설치하지만, 1914년 1월 뒤늦게 영업을 시작한 호남선은 착취와 수탈을 위한 수단으로 삼았다.

경부선은 1939년 왕복이 가능한 복선으로 설치됐지만, 호남선은 개통 90년만인 2003년에서야 비로소 두 개의 선로를 가질 수 있었다. 호남의 철도,

도로, 항만 등 기반시설에 대한 투자는 뒤늦게 아주 낮은 속도로 이뤄졌고, 산업 발전은 더딜 수밖에 없었다. 살기 위해 수도권으로 이주해야했던 호남인들은 부모형제를 뒤로 하고 처연한 심정으로 호남선에 올라 성공과 귀향을 다짐했을 것이다.

호남선에 대한 정부 투자는 언제나 늦게 소규모로 진행됐다. 기반시설의 미흡으로 산업·경제 발전이 더디고, 일자리를 얻기 위해 거주민구가 유출되며, 정부는 경제성·효율성을 기준으로 국비를 배정하면서 인구감소지역인 호남은 더 침체되는 '고리'가 수십 년간 계속 가동됐다. 그로 인해 수도권으로의 극심한 집중, 부산·울산·경남 성장, 충청권 약진 속에 호남은 인구 500만을 간신히 채우는 소권역으로 전락하고 말았다.

지역 발전을 위한 고속철도 건설도 경부선에 비해 10년 이상 뒤져있다. 경부선은 2004년 4월 1단계(서울-대구), 2010년 11월 2단계(동대구-부산)를 연결한 반면 호남선은 2015년 4월 1단계(충북 오송-광주송정)가 운행 중이고, 2단계(광주송정-목포)는 여전히 공사 중이다.

경부선의 지선이 속속 각 지역과 연계되고 있으나 호남선은 오는 2025년에야 2단계 본선이 놓일 전망이다.

그나마 민선 7기에서 무안국제공항을 경유하는

일제 한반도 착취·수탈에 이용  
2015년 충북 오송~광주송정 운행  
사업비 확보...2023년 완공 목표  
고막원~임성 44.1km 새 노선 설치  
공사기간 단축위해 공구 나눠 진행  
무안공항과 일체화 접근성 용이

호남고속철도 2단계를 사업비를 대거 확보하면서 2년 앞당겨 2023년 완공을 추진 중이다. 2022년에만 6050억 원의 국비를 지원받았는데 이는 2단계 전체 사업비(2조5253억 원)의 24.0%에 달하는 금액이다. 광주송정~나주~무안국제공항~목포를 잇는 77.8km 가운데 광주송정~고막원(26.4km), 임성~목포(7.3km)는 기존선을 그대로 사용하고, 고막원~임성(44.1km)은 새롭게 노선을 설치할 예정이다.

호남고속철도 2단계 사업이 완공되면서 수도권~광주~무안국제공항~목포를 잇는 서남해안 관광벨트가 완성되면서 관광, 서비스 등 관련 산업 전반에 상당한 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상된다. 특히 무안국제공항은 지방공항 중 유일하게 고속철도가 정차하며 접근성과 이용객 편리성이 향상됨에 따라 다양한 파생상품을 만들 수 있는 여건이 조성될 것으로 보인다.

무안공항역과 함께 간이역이었던 나주 고막원역, 목포 임성역 등도 고속철도의 효과를 보게 될



전남도는 오는 2023년 호남고속철도 2단계를 2년 앞당겨 조기 완공하기 위해 총력을 기울이고 있다. 올해만 국비 6050억 원이 투입될 예정이다. 사진은 나주역 전경.

다. 1950년 준공된 고막원역은 고려시대 복암사를 가기 위해 가다가 쉬었다 갈 수 있는 곳의 이름으로, 접근성이 낮아 이용객이 급감하면서 2010년 무배치간이역으로 격하됐으며, 2011년 10월 5일부터 여객 취급도 중단된 바 있다. 임성역은 1939년 준공됐으며, 2022년 현재 무궁화호 상행 2회, 하행 1회만 정차하면서 하루 역 이용객이 100명 미만에 불과한 실정이다.

전남도는 나주 고막원부터 목포 임성까지를 공사기간 단축을 위해 7개 공구로 나눴다. 3개 공구는 터지방식으로, 나머지 4개 공구는 일반방식으로 진행하는데 공사의 속도를 내기 위해 계약과 동시에 착공했다. 1공구 나주-다시-송촌리, 2공구 함평학교-사거리, 3공구 무안읍-용월리, 4공구 무안군 현경면-외반리, 5공구 무안군 정계면-구로리, 6공구 무안군 삼향면-지산리, 7공구 목포-육암동까지다. 국가철도공단은 무안공항 주변 생태 환경 및 자연



호남고속철도 2단계 사업이 완공되면서 수도권~광주~무안국제공항~목포를 잇는 서남해안 관광벨트가 완성되면서 관광, 서비스 등 관련 산업 전반에 상당한 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상된다. 사진은 목포 임성역.

경관 피해를 최소화하고, 공항역의 동선을 공항과 일체화시켜 이용객들이 편리하게 이용하고 쉽게 접근할 수 있도록 계획했다.

전남도는 지난 2020년 12월부터 관계기관과 지역협의체 협의회를 열어 원활한 공사 추진을 위해 협력 체계를 구축하는 등 호남고속철도 2단계의 신속 공을 위해 최선을 다하고 있다. 협의회에는 전남도, 국가철도공단 호남본부, 나주시, 무안군, 함평군 등의 담당 공무원과 사업 현장 7개 공구의 건설사업관리기술인 등이 참석한다.

전남도 관계자는 "지역협의체를 내실있게 운영해 호남고속철도 모든 구간이 사업기간 내 차질없이 건설되도록 하겠다"며 "이용객의 교통편의 개선과 서남권 거점공항인 무안국제공항 활성화에도 기여하도록 최선을 다하겠다"고 말했다.

/윤현석 기자 chadol@kwangju.co.kr /사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr



1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

## “고객에게는 신뢰와 만족”



# 국제보청기

- ✓ 필요한 소리만 똑똑히 들립니다.
- ✓ 작은 사이즈로 착용시 거부감이 없습니다.
- ✓ 정직한 우수상품 가격부담이 없습니다.

본점	서석동 남동성당앞	062) 227-9940
		062) 227-9970
서울점	종로 5가역 1층	02) 765-9940
순천점	중앙시장 앞	061) 752-9940