

새국면 맞은 광주공항 이전... '불신' 부터 걷어내라

전남도 "민간 노선부터 순차적으로" 광주시 "군공항 매듭 지어야"
무안 군민 반대 여론 잠재울 민간공항 우선 이전 등 방안 필요
정치권·시민사회단체 등 논의 활발... 골든타임 연내 결론내야

최근 광주·전남 국회의원들과 시민사회단체, 경제계가 광주 군·민간 공항의 무안공항 이전을 위해 힘을 합치는 등 새로운 국면을 맞고 있는 가운데 돌파구를 찾아야 한다는 목소리가 높다.

지역 정치권과 시민단체 등도 광주시와 논의 자체를 거부하고 있는 무안군 설득에 나서려는 등 공감대가 형성되고 있는 만큼 올해가 군·민간공항 이전과 무안국제공항의 활성화를 위한 '골든 타임'이라는 것이 대체적인 분위기다.

이런 가운데 무안군과 무안군민 설득을 위해서라도 그동안 미뤄졌던 광주공항 국내선 중 제주노선부터 무안국제공항으로 이전하는 등 광주시의 '통큰 결단'을 통한 현실적인 타협이 필요하다는 요구도 나오고 있다.

군공항 이전 반대를 주장하는 무안군민 중 상당수가 광주시에서 민간공항을 존치시키고, 군공항만 무안으로 이전할 수 있다는 불안을 갖고 있기 때문이다.

무안국제공항이 명실상부한 서남권 거점공항으로 발돋움해야 무안군이 성장·발전한다는 것을 인식하고 있음에도 불구하고 기피시설만 남겨둘 수 있다는 '불신'이 군공항 반대 여론으로 형성되고 있다는 것이다.

광주시는 무안군이 국방부의 예비후보지 선정에 동의하거나 유치 의견을 표명해준다면 민간공항 이전은 당연한 것이라는 입장인 만큼 군공항 이전 후 보지 선정에 앞서 민간공항 우선 이전 문제도 '뜨거운 감자'가 될 것으로 전망된다.

26일 전남도에 따르면 무안국제공항은 광주공항과의 통합을 전제로 2007년 11월 개항했으나 광주시는 민간공항 이전을 미루다 1년 뒤 광주·무안 고속도로가 개통되자 국제선만 남겼다.

이후 광주공항은 국내선 전용으로 남아 호남고속철도 개통 이후에도 제주 이용객 급증에 따라 연간 200만명 안팎이 찾고 있다. 한국공항공사 항공통계에 따르면 올 상반기 광주공항 이용객은 96만 9000명, 무안국제공항은 20만 6000명이다. 광주공항이 국내선을 계속 유지하면서 무안국제공항이 개항 17년이 지나도록 '무늬만 국제공항'으로 남아 있는 것이다.

특히 2018년 8월 민선 7기 출범과 함께 당시 이영섭 광주시장, 김영록 전남지사, 김산 무안군수가 '무안국제공항 활성화 협약서'에 서명하고 2021년 까지 광주 민간공항 국내선을 무안으로 통합한다고 밝혔지만, 이 역시 이전 시기를 1년여 남긴 2020년 11월 광주시가 일방적으로 폐기했다.

광주시는 민간공항 이전을 약속했음에도 불구하고 군공항 이전에 대한 논의의 진전이 없다는 이유를 댔다.

하지만 노선만 남기면 되는 민간공항과 달리 군공항 이전을 위해서는 국방부 등 정부와 협의, 주민 동의 등의 별도의 절차가 있기 때문에 지역 차원에 서만 진행할 수 없는 문제였다. 당시 광주시장이 지

방선거를 의식해 반대 여론이 높은 민간공항 이전 약속을 저버렸다는 지적이 나왔고, 이후 광주시와 전남도·무안군과의 관계는 급속도로 얼어붙었다.

무안군에서 군 예산을 들여 군공항 이전 반대 운동에 나서기 시작한 것도 이 시절이다.

다행히 민선 8기 들어 강기정 광주시장이 광주 민간·군공항 통합 이전에 적극적인 모습을 보이고, 전남도 역시 이를 뒷받침하면서 그 어느 때보다 무안국제공항을 국토 서남권의 거점공항으로 만들어야 한다는 지역 내 여론도 높아지고 있다.

더불어민주당 소속 광주·전남 국회의원들과 국민의힘 광주시당, 시민사회단체, 경제계가 광주 민간·군공항의 무안공항 이전을 위해 힘을 합치면서 분위기도 호전되고 있다.

다만, 무안군과 군민들의 광주시에 대한 '불신'이 공항 통합이라는 대승적인 논의의 걸림돌이 되고 있다는 점이 문제다.

무안군민들 역시 광주시가 먼저 실질적인 조치가 있어야 군공항 이전 등 후속 논의가 가능하다는 입장을 보이고 있다.

무안군에서 택시를 운전하는 정모(61)씨는 "광주가 민간공항을 보내려는 의지가 있는 것인지 솔직히 믿을 수가 없다"며 "민간공항이 실제 온다면 군공항에 대한 반대 목소리도 크게 줄어들 것"이라고 강조했다. 그는 이어 "무안국제공항에 사람들이 북적거리면 지역 경제가 크게 살아날 것으로 기대하기 때문"이라고 덧붙였다.

전남도 역시 광주시가 광주·제주 노선을 올해 말까지 이전하는 등 구체적이며 효과적인 조치에 나선다면, 군·민간공항 이전 절차도 속도를 낼 것으로 보고 있다.

이정록 전남대 명예교수는 "기본적으로 조건 없이 광주시가 민간공항을 먼저 보내야 군공항이 갈 수 있는 길이 열릴 것"이라며 "광주가 무안군민들의 마음을 사지 못했으며, 이는 역대 광주시장의 가장 큰 실책"이라고 지적했다. 이어 "무안국제공항이 서남권의 허브 공항이 된다면 광주·전남이 하나가 되는 새로운 길도 만들 수 있을 것"이라고 덧붙였다.

하지만, 이와 관련해 광주시 관계자는 "수원 군공항의 경우 예비후보지 선정이 됐음에도 7년째 답보 상태"면서 "예비후보지 선정 자체에도 무안군이 응하지 않고 있는 상황인데, 민간공항 우선 이전은 불가피할 것으로 보인다"고 밝혔다. 그러면서 "현 상황은 민간공항을 우선적으로 무안으로 이전하는 단계가 아닌 올해 말까지 군공항 이전 문제를 매듭 짓는 게 중요한 시점"이라면서 "군공항 무안 이전에 대한 확실한 결과물이 있어야만 민간공항 이전이 가능할 것"이라고 말했다.

앞서 강기정 광주시장도 지난 20일 "지금 새만금공항 착공 속도가 빠른 만큼 광주군공항 이전과 무안통합공항 건설 문제는 올 연말까지 골든타임"이라고 밝혔다.

/윤현석 기자 chadol@kwangju.co.kr



무안국제공항이 서남권 거점 공항으로 역할을 하기 위해서는 내년 말 무안공항으로 호남고속철이 연결되는 시기에 맞춰 광주 민간공항을 서둘러 이전, 무안공항 활성화에 광주·전남 지역사회가 힘을 실어야 한다는 목소리가 높아지고 있다. 호남고속철도 2단계 공사가 진행중인 무안국제공항 전경. /김진수 기자 jeans@

상반기 광주·전남 60세 이상 취업자 비중 사상 최대

각각 20.6%·35.4%...매년 급증
경험·숙련도 활용 일자리 정책 시급

고령화 등의 영향으로 60세가 넘어도 일하는 광주·전남 고령층 취업자 비중이 사상 최대치를 기록했다. 고령층의 직무 숙련도를 활용할 수 있는 방안이 마련돼야 한다는 목소리가 나온다.

26일 중소벤처기업부와 통계청에 따르면 광주시 올 7월까지 60세 이상 취업자는 월평균 16만 1000명으로, 전체 취업자(78만 3000명)의 20.6%를 차지했다.

같은 기간 전남 역시 60세 이상 취업자 비중은 35.4%를 기록했다. 취업자 비중에 대한 관련 통계가 작성된 이래 가장 높은 것으로, 60세 이상 취업자 수도 매년 최대치를 경신하고 있다.

광주지역의 1-7월 월평균 기준 60세 이상 취업자 수는 12만 6000명(2021년)→13만 1000명(2022년)→14만 4000명(2023년)에 이어 올해 16만 1000명으로 대폭 증가했다.

전남지역 1-7월 월평균 기준 60세 이상 취업자

수도 31만 1000명(2021년)→ 33만 4000명(2022년)→35만 2000명(2023년)→35만 6000명(2024년) 등 지속 증가하고 있다.

베이비붐 세대의 고령화에도, 퇴직 후에도 계속 일을 하고 싶어하는 분위기 등으로 지자체의 노인일자리 확충 사업 등에 참여하는 고령층이 늘고 있는 데 따른 것으로 분석된다.

다만, 고령층 일자리 대부분이 이전 직무와의 연속성이 단절된 채 저숙련·저임금·일용직 등 단기 일자리에 집중되고 있어 경험과 전문성을 활용할 수 있도록 일자리 정책을 보완해야 한다는 지적이 많다.

전국적으로도 고령층 취업 및 창업 비중은 매년 증가세다. 전국 1-7월 월평균 고령층 취업자 비중은 지난 2021년 19.5%, 2022년 20.4%, 2023년 21.6%, 2024년 22.4%로 매년 증가하고 있다.

고령층 창업비중도 매년 1~5월 기준으로 2022년 11.9%, 2023년 12.2%으로 상승한 데 이어 올해 13%를 돌파해 3년째 상승세다.

올 1-5월 기준 60세 이상 고령층의 창업기업

(부동산업 제외)은 6만 5000개로 전체 창업기업의 13.6%를 기록해, 역대 최대치를 경신했다.

올해 1~5월 전체 창업기업은 47만 6000개로 전년 동기 대비 1.8% 줄어든 반면, 60세 이상 창업기업 수만 전체 연령대에서 유일하게 9.0% 늘었다.

연령대별로 보면 창업기업은 1-5월 기준 30세 미만은 6.2% 줄어 가장 많이 감소했고, 30대는 4.2%, 40대는 4.0%, 50대는 0.1% 각각 줄었다.

통계청 관계자는 "은퇴한 숙련자들의 일자리 노후, 창업 경험 등을 더욱 적극적으로 활용할 수 있는 방안을 고민해야 한다"고 말했다.

/장윤영 기자 zzang@kwangju.co.kr

Passion [열정], Vision [꿈], Truth [진리] 로 총만한
기독교명문대학
광신대학교 로 오십시오!!
입학문의 학부 062)605-1114 대학원 605-1115



진화, 그 이상의 새로움

The new E-Class



Mercedes-Benz



메르세데스-벤츠 공식 딜러 신성자동차

광주 전시장 062)226-0001 & 화정 서비스센터 062)376-2556 광주광역시 서구 상무대로 1041(화정동)
광주 수완 전시장 062)714-5001 & 광주 인종 중고차 전시장 062)945-0007 & 수완 서비스센터 BP 062)942-7200/GR 062)961-0090
광주광역시 광산구 일방울대로 565(도천동)
정부 공인 표준 연비 및 등급
· E 220 d 4M EX · 배기량:1993, 공차중량:1975, 자동9단, 복합연비:15.4(도심연비:13.6, 고속도로연비:18.4), 등급:2, 복합CO2 배출량:122
· E 300 4M EX · 배기량:1999, 공차중량:1900, 자동9단, 복합연비:11.4(도심연비:9.9, 고속도로연비:14.6), 등급:3, 복합CO2 배출량:147
· E 300 4M AMG line · 배기량:1999, 공차중량:1900, 자동9단, 복합연비:11.4(도심연비:9.9, 고속도로연비:14.6), 등급:3, 복합CO2 배출량:147
· E 450 4M EX · 배기량:2999, 공차중량:1970, 자동9단, 복합연비:10.5(도심연비:8.9, 고속도로연비:13.4), 등급:4, 복합CO2 배출량:165
※ 본 연비는 표준모드에 의한 연비로서 도로 상태, 운전 방법, 차량 적재 및 정비 상태 등에 따라 실주행 연비와 차이가 있습니다.
※ 상기 제이미지는 국내 사양과 다를 수 있습니다.