

중앙부처 ‘기득권 벽’에 막혀 ‘무늬만 통합’ 우려 커진다

광주·전남 행정통합 특례, 대통령 파격 지원 공약에도 부처서 불수용
인공지능 등 미래 먹거리 산업 지원 난색...재정·행정 특례도 어려움

광주·전남 행정통합이 중앙부처의 ‘기득권 지키기’라는 암초를 만났다.
대통령이 공언한 파격적인 지원과 자치권이 이양이 실질적인 법안 검토 과정에서 부처별 ‘불수용’ 의견에 가로막히면서, 자칫 실효 없는 행정구역 개편에 그칠 수 있다는 위기감이 고조되고 있다.
통합특별시의 미래 성장 동력이 될 첨단 산업과 자치 재정권 관련 핵심 조항들이 정부의 ‘부처 이기주의’에 갇혀 한 발짝도 나아가지 못하는 실정이다.
◇부처 미래 먹거리 산업 지원 난색= 8일 광주시와 전남도가 파악한 정부 부처 검토 결과에 따르면 통합특별시의 자립 기반을 다질 핵심 산업 특례들이 대거 거부됐다.

가장 큰 타격을 입은 분야는 에너지와 인공지능(AI)이다. 제102조 ‘전기사업에 관한 특례’를 통해 100MW 이하 재생에너지 발전사업 허가권을 특별시장에게 부여하려 했으나, 기후부는 전력 수급과 계통 안정화를 이유로 수용 불가 입장을 고수했다.

전남도와 광주시가 추진하는 에너지 자립 도시의 꿈이 중앙의 통제권 아래 묶인 셈이다.

해상풍력 분야 역시 험난하다. 제103조 해상풍력 공동접속설비에 대한 국가 책임 및 재정 지원 특례에 대해 부처는 ‘해상풍력특별법상 발전사업자 부담 원칙’을 내세워 반대했다.

1조 1750억 원 규모의 신인입자 공동접속설비 구축 사업 등 대규모 프로젝트가 첫 삽을 뜨기도 전에 재정적 난관에 부딪혔다.

인공지능(AI)과 반도체 등 첨단 산업 육성책도 난관에 봉착했다.

AI 메가클러스터 조성(제123조)이나 AI 집적단지 지정(제125조) 특례에 대해 부처는 ‘타 자

체와의 형평성’과 ‘중앙 정부의 총괄 관리 필요성’을 들어 난색을 표했다.

국가산단 지정 요청 시 우선 검토와 예타 면제(제144조) 조항도 국가재정법의 일관된 기준 적용을 이유로 불수용 의견이 달렸다. 지역 특성에 맞는 산업 생태계를 구축하려는 시도의 의지가 중앙의 ‘획일주의’에 가로막힌 형국이다.

◇자치 재정·공간 계획권도 ‘발목’= 지방정부의 자율성을 보장할 재정·행정 특례도 상황은 다르지 않다.

제46조 ‘지방채 등의 발행 특례’를 통해 통합특별시의회와 한도 초과 지방채 발행을 의결할 수 있도록 했으나, 부처는 자금 운용의 형평성과 국제시장 영향을 고려해야 한다며 거부했다.

사회복지 국고보조금의 자율 재배분(제325조) 또한 국가 복지정책의 통일성과 형평성을 훼손할 수 있다는 우려에 막혔다.

공간 계획 및 개발 권한도 요원하다. 개발제한구역(GB) 해제 권한을 100만㎡에서 500만㎡로 대폭 확대하고 국토부 장관 사전협의를 생략하려 했던 제285조에 대해 부처는 무분별한 해제와 환경훼손을 이유로 반대했다.

군 공항 이전 시 국고 보조금을 인상하고 초과 사업비를 전액 국비 지원하겠다는 제298조 특례 역시 ‘기부 대 양여 원칙 훼손’과 국가 재정 부담 증가를 이유로 불수용됐다.

농수축산업 분야의 특례도 알맹이가 빠졌다.

제210조와 211조를 통해 특별시장에게 농업진흥지역 지정 및 농지 전용 허가 권한을 주려 했으나, 부처는 농촌활력촉진지구 등에 한정해서만 허용하겠다는 수정 의견을 냈다.

김 산업진흥구역 지정 권한(제231조)이나 농촌



제5차 전남광주통합특별법 제정 간담회가 8일 오후 무안군 상항읍 국립목포대학교 남악캠퍼스 컨벤션홀에서 강기정 광주시장과 김영록 전남지사를 비롯한 광주 전남지역 국회의원들이 참석한 가운데 진행되고 있다. /김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr

지역 지원 권한(제251조)도 중앙 정부의 총괄 관리와 전국 공통 기준 유지가 필요하다는 논리에 부딪혔다.

◇교육 자치 가로막는 ‘규제 관성’= 지역의 인재 유출을 막기 위한 특성화대학 지정 및 정원 조정 자율권(제359조) 특례도 거부됐다.

부처는 대학 정원 정책의 일관성 유지와 현행 지역중심대학 지원체계(RISE)와의 정합성 부족을

이유로 들었다. 교육 권한 이양을 통해 지역 산업에 맞는 맞춤형 인재를 키우겠다는 지역의 구상을 정면으로 부정하는 입장이다.

전문가들은 중앙부처의 불수용 사유를 종합해 보면 ‘타 지자체와의 형평성’과 ‘국가의 통합 관리’라는 기존의 관행적 틀에서 한 치도 벗어나지 못하고 있다고 지적한다.

특별법은 말 그대로 지역의 특수한 상황을 반영

해 ‘특별한’ 권한을 부여하는 것임에도, 부처들이 일반법의 잣대를 내세우고 있다는 것이다.

한 지역의 전문가는 “향후 4년간 최대 20조 원 규모로 추진되는 재정 지원 역시 구체적인 방식이 명문화되지 않는다면 통합특별시의 청사진은 한낱 장밋빛 환상에 그칠 수 있다”고 경고했다.

/정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr

/김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr

부품 생산부터 AI 운항까지... 광주, 미래항공 선도도시로

자동차 제조 역량 활용

미래항공 부품 공급기지로

광주시의 미래항공모빌리티(AAM) 기본계획의 핵심 키워드는 ‘제조업 기반의 산업 전환’이다. 서울이 여객 서비스, 부산이 해상 관광에 초점을 맞추고 있다면, 광주는 자동차와 AI(인공지능)라는 강점을 활용해 AAM(미래항공모빌리티)의 ‘두뇌’와 ‘심장’을 만드는 공급기지가 되겠다는 전략이다.

◇지상교통에서 하늘로 확장= 현재 전 세계적으로 지상 교통 혼잡 해결을 위한 저고도 공역(空域) 활용이 대세다.

광주시는 기존 내연기관 자동차 산업의 성장 한계를 극복하기 위해 제조 역량을 하늘로 확장하는

것이 필수적이라고 판단했다.

현재 국내 AAM 시장은 각 지역의 특색에 맞춘 각축전이 벌어지고 있다.

서울·경기·인천의 경우 수도권의 높은 민간 수요를 바탕으로 여의도 도심 버티포트 활용, 공항 셔틀, 여객 MaaS(통합 교통 서비스) 통합 등 상용화 표준 선점에 집중하고 있다.

부산은 해운대와 북항을 잇는 해상 물류 및 관광 노선에 주력하고 있으며, 대구는 도로공사와 협력해 산불 모니터링 등 공공재난 대응에 특화된 계획을 수립했다.

울산은 태화강역을 중심으로 한 광역교통 대체 실증, 경북은 경찰청과 함께 공공 치안 및 응급 이송 시뮬레이션에 무게를 두고 있다.

이러한 ‘서비스 및 운항’ 중심의 경쟁 구도에서 광주는 ‘제조 및 기술지원 허브’라는 틈새시장을 공

략한다.

타 지역이 기계 도입과 노선 선점에 나설 때, 광주는 자동차 산업으로 다져진 제조 역량을 활용해 AAM의 핵심인 배터리, 모터, 제어 부품을 공급하는 ‘국가 핵심 에이블러(조력자)’가 되겠다는 구상이다.

특히 광주는 AI 집적단지와 국가 AI 데이터센터라는 인프라를 갖추고 있어, 기계의 자율비행 및 운항 관련 솔루션 개발에 최적의 조건을 보유하고 있다는 것이 시의 설명이다.

◇인력양성·산업구조 개편=시는 총 2350억원을 투입해 산업 하부 구조를 완성한다.

가장 큰 비중을 차지하는 제조 연계(1506억원)는 드론과 AAM 부품의 국산화 및 양산 체계를 갖추는 데 집중된다.

이는 완성 기계 제조사 간의 소모적 경쟁보다는

글로벌 OEM 공급망에 Tier-1, Tier-2급 기업을 진입시키겠다는 실질적인 목표다.

인프라 구축(302억원)은 수직이착륙기의 안전성을 검증하는 실증센터에 투입된다.

광주는 물리적 정비 시설의 한계를 극복하기 위해 AI 데이터 기반의 상태 진단 및 소프트웨어(SW) 관리 시스템인 ‘건강성 관리 인프라’를 선점할 계획이다. 인력양성(42억원)과 서비스 연계(500억원)는 각각 융합 계약학과 운영과 MRO(유지·보수·정비) 품질인증 기반 마련에 쓰인다.

◇‘광주형 항로’는 하천과 주요 도로=광주의 공역은 광주공항과 군공항이 인접해 매우 복잡한 구조를 띠고 있다.

이를 타개하기 위해 시는 ‘3대 항로 설계 원칙’을 세웠다.

영산강과 황룡강 등 하천과 주요 도로를 우선적으로 활용해 비상시 안전을 확보하고, 인구 밀집 지역을 회피해 소음 민원을 최소화하는 방식이다.

도출된 노선 중 ‘빛그린산단-첨단산단’ 노선은 단순 이동을 넘어 산단의 R&D 수요를 뒷받침하는 산업 UAM 모델로 설계됐다.

또한 ‘광주-무안공항’ 노선은 향후 광주 민간공항의 무안 이전 시 발생할 연간 190만명의 이동 수요를 흡수해 광주·전남 공동 생활권을 공고히 하는 상생의 의미를 담고 있다.

광주의 전략은 ‘약점(항공 기반 부족)을 강점(AI·자동차)으로 덮는 우회 전략’이다.

다만 이를 위해 국가 주도의 K-UAM(도심항공모빌리티) 로드맵과 연계한 국비 확보, 군사작전구역 조정을 위한 관계기관과의 긴밀한 협의는 남겨진 과제다.

시는 이번 계획이 실현되면 광주가 단순히 기계가 오가는 통로가 아니라, 미래 항공 부품을 생산하고 데이터를 관리하는 ‘국가 핵심 에이블러(조력자)’로 도약할 것으로 기대하고 있다.

/정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr

광주문화신협이 평생 어부바 하겠습니다!

아름다운 금융 다채로운 금융 함께하는 금융

출자금 비과세 한도 상향
개인당 **2천만원** 까지 완전 비과세



자산규모
1조 5천억원

창립 이후
30년 연속 흑자경영

복지장학재단 운영

당기순이익의
9% 이상 지역사회 환원



광주문화신협
대표번호 1644-7990

· 본 점 · 여신사업부 · 양산지점 · 운암지점 · 매곡지점 · 첨단지점 · 동광주지점 · 문흥지점 · 동림지점 · 각화지점