시 론

전남경제 핵심 광양만권 산단, 걱정스럽다

이 정 록
전남대 명예교수·前 대한지리학회장

광양만권 산단은 전남경제 핵심이다. 전남 지역내총생산(GRDP)의 35.6%(2022년)가 제조업에서 발생하고, 광양만권(여수, 순천, 광양) 산단이 전남 전체 제조업 생산액의 82.4%를 차지하니 그렇다. 그 핵심에는 여수국가산단과 광양제철소가 있다.

광양만권은 원래 전남경제 핵심과 거리가 멀었다. 광양만권을 포함한 동부권은 전남에서 중심이 아닌 변방이었다. 백제와 통일신라 이후 후백제, 고려, 조선, 일제 강점기, 건국 후 1960년대와 1970년대까지 전남의 중심은 광주와 나주가 있는 광주권이었다. 동부권은 광주권과 영산강 수계 서남권보다 시대 변화에 뒤처진 변방이었다.

변방이었던 동부권이 1980년대에 전남경제 핵심으로 부상한다. 호남정유 준공(1968년), 남해화학 준공(1977년), 광양제철소 준공(1987년), 광양 컨부두 준공(1997년), 광양만권경제자유구역 지정(2003년) 등 정부 주도 대규모 개발 프로젝트가 광양만에서 행해졌다. 광양만권은 정부 정책에 힘입어 우리나라 명실상부한 임해공업지역으로 자리를 잡았다.

1980년대 이후 전남경제는 광양만권 산단을 중심으로 돌아갔다. 그 결과 전남 전체 인구의 45.8%(2025년 11월)가 동부권에 산다. 전남 지역내총생산(GRDP)의 61.1%(2022년), 전남 제조업 생산액의 83.1%(2022년)가 동부권에서 만들어진다. 동부권을 전남 지역경제의 중심으로 만든 주역은 여수국가산단과 광양제철소다. 전국 17개 광역지자체 중 전남의 1인당 GRDP(5천551만원·2023년)가 울산, 충남, 서울에 이어 4위를 차지한 것도 여수국가산단과 광양제철소 덕분이다.

그런 여수국가산단과 광양제철소가 심상찮다. 지난 5월 여수가 산업위기 선제대응지역으로 지정됐다. 광양도 11월에 지정됐다. 서산(8월)과 포항(8월)에 이어 네 번째다. 산업위기 선제대응지역이란 지역의 주력산업이 경쟁력을 잃거나 잃을 가능성이 높은 경우에 지역경제 침체를 막기 위해 산업통상부가 지정하는 제도다. 최근엔 석유화학과 철강산업 사업재편을 지원하기 위한 특별법도 국회를 통과했다. 석유화학과 철강산업을 둘러싼 국내외 여건이 예사롭지 않다는 증거다.

작금의 국내 석유화학과 철강산업은 심각한 상황이다. 중국의 저가 공급과 덤핑, 글로벌 경기 침체와 수요 감소, 국내 기업의 원가경쟁력 약화, 미국 트럼프 행정부 관세 부가 등이 복합적으로 작용한 구조적 위기다. 때문에 석유화학과 철강산업 핵심기지인 여수국가산단과 광양제철소는 위기에 처했다.

일반적으로 지역경제가 침체의 길목에 들어서면 나타나는 신호가 있다. 지역내총생산이 2분기 연속 마이너스 성장률을 기록한다. 신규 채용이 줄고 해고가 발생해 실업률이 증가한다. 그런 이유로 소비 위축이 나타나고 세수가 줄어든다. 실제로 여수와 광양에서는 이런 신호가 잡히고 있다.

여수가 특히 심각하다. 여수국가산단 핵심 기업인 NCC 3사(LG화학, 롯데케미칼, 여천NCC) 가동률은 계속 떨어지고 적자액은 증가 추세다. 여천NCC는 2022년부터 누적 적자액이 7천800여억원에 달했다. NCC 3사 협력업체수는 2022년 2천698개에서 2024년 2천279개로 줄었다. 작업 물량 감소로 건설 근로자 60%가 여수를 떠났다고 한다. 여수시 지방세 수입은 2023년 4천억원에서 2024년 2천927억원, 올해 2천116억원으로 줄었다. 광양도 예외가 아니다. 광양제철소가 광양시에 납부하는 지방세가 2022년 876억원에서 작년에 78억원으로 대폭 줄었다.

문제는 지금이 끝이 아니라는 점이다. 앞으로 지역경제 여건과 상황은 계속 나빠질 것이기 때문이다. 글로벌 경제 상황과 산업의 구조적 문제가 맞물려 있어 해결책도 간단치 않다. 석유화학과 철강산업으로 특화된 선진국 도시들이 진즉 경험했던 길이다. 하지만 20-30년 전의 선진국 기업도시들 상황과는 또 다르기 때문에 더 걱정이다.

광양만권 산단이 침체의 길목에 서 있다. 무너질 위기다. 최선책은 차지하고 차선책이라도 마련해야 한다. 그래야 전남경제가 돌아가고, 전남 거주 청년들이 빠져나가지 않고, 지방소멸을 늦출 수 있다. 이를 해결할 백마 타고 오는 초인은 어디 없나. 필자의 세밑 걱정거리다.

기 고

광주 청년 위해 반도체 기업 유치 필요하다

류 재 준
민주당 호남발전특별위원회 광주총괄위원

호남발전특별위원회 광주지역 위원으로 활동하기 전까지, 광주의 현실을 이처럼 절박하게 체감하지는 못했다. 그러나 수개월 동안 현장을 직접 찾고 산업 구조를 살피며 시민들의 목소리를 경청하는 과정에서, 광주가 처한 현실의 무게를 인식할 수 있었다.

현재 광주의 경제는 정체돼 있고 산업 기반은 흔들리고 있다. 민생의 어려움은 일상이 됐으며, 무엇보다 심각한 문제는 청년층의 지속적인 이탈이다. 매년 6천 명이 넘는 청년이 광주를 떠나고 있다. 이는 단순한 인구 감소가 아니라 도시의 지속 가능성을 위협하는 구조적 위기다. 청년이 떠나는 도시에 미래는 없다.

이러한 문제의식 속에서 더불어민주당 호남발전특별위원회 광주지역 위원들은 출범 이후 광주의 미래 먹거리를 찾기 위해 쉼 없이 움직여 왔다. 광주지역 정기회의 7회, 정책간담회 8회, 현장 방문 9회, 전문가 특강 15회, 시민 의견 수렴을 병행하며 지역 현안을 종합적으로 점검했다. 그 결과 광주의 미래를 위한 핵심 발전과제 26건을 도출해 정청래 당 대표에게 전달했다.

이 과정에서 이병훈 수석부위원장을 가까이에서 지켜볼 수 있었다. 광주에 대한 깊은 애정과 현안에 대한 정확한 진단, 정책을 실현하려는 강한 추진력에서 단순한 정치인을 넘어 '광주를 살리기 위한 사명감과 책임감'을 분명히 느낄 수 있었다. 이러한 경험은 필자에게도 광주를 위한 책임의 무게를 다시금 각인시키는 계기가 됐다.

특위 활동을 통해 더욱 분명해진 사실은, 광주는 산업 체질 개선 없이는 미래가 없다는 점이다. 광주는 제조업 기반이 취약한 도시다. 기존 산업 구조만으로는 인구 감소와 경제 침체, 일자리 부족이라는 악순환을 끊어낼 수 없다. 청년들이 광주를 떠나는 이유 역시 양질의 일자리와 성장 기회가 부족하기 때문이다.

이 문제를 해결할 핵심 대안이 바로 반도체 기업 유치다. 반도체 산업은 특정 지역만의 산업이 아니라, 국가 경제의 핵심이자 미래 기술 경쟁의 중심에 있는 전략 산업이다. 그러나 수도권 중심의 반도체 산업 구조는 전력·용수 부족과 비용 상승이라는 한계에 이미 직면해 있다. 이제는 광주를 포함한 남부권으로 산업 축을 분산시키는 것이 국가 경쟁력 차원에서도 불가피한 선택이다.

광주는 반도체 산업을 유치할 수 있는 조건을 이미 상당 부분 갖추고 있다. AI 집적단지와 연구·교육 인프라, 비교적 안정적인 정주 여건은 물론 재생에너지 기반 산업 확장 가능성도 충분하다. 이제 필요한 것은 가능성에 대한 논의가 아니라, 결단과 실행이다.

광주의 미래를 위해 반도체 기업 유치는 선택이 아니라 생존의 문제다. 지금 이 기회를 놓친다면 광주는 더 깊은 침체의 늪으로 빠질 수밖에 없다. 청년이 떠나는 도시로 남을 것인가? 새로운 성장 엔진을 갖춘 도시로 재도약할 것인가? 답은 분명하다. 광주는 지금 중대한 기로에 서 있다. 더 이상 시간을 허비할 여유는 없다. 변화는 선택이 아니라 필수이며, 그 출발점은 반도체 산업을 포함한 기업 유치다.

기 고

광주교육을 흔드는 것은 광주 아이들을 흔드는 것이다

홍 기 정
광주교육희망더하기 공동대표

최근 광주교육이 심각한 혼란에 빠져 있다. 광주교육 수장에 대한 검찰의 무리한 수사가 진행된 가운데, 그 여파를 틈타 공교육 수장의 사퇴를 요구하는 움직임까지 이어지며 교육 현장 전체가 흔들리고 있다. 이는 사법적 판단 이전에 정치적 프레임이 앞서 작동하고, 교육의 본질보다 선거 구도가 먼저 거론되는 것으로 결코 가볍게 넘길 문제가 아니다.

더 우려스러운 점은 이 사태의 전면에 일부 교육단체들이 서 있다는 사실이다. 이들은 본래 교실과 학교 현장을 지키며 아이들의 배움과 성장을 책임져야 할 주체들이다. 그러나 최근 이들의 행보를 보면 교육은 보이지 않고, 정치적 구호와 사퇴 요구만이 반복되고 있다. 교육 현안에 대한 성찰이나 책임 있는 대안 제시는 찾아보기 어렵다. 학생들의 학습권, 교실의 변화, 교육의 질에 대한 논의 대신 특정 인물의 '사퇴'만이 전면에 등장한다.

교육은 어느 한 진영이나 개인의 소유물이 아니며, 정치적 유불리에 따라 재단될 대상도 아니다. 교육감의 거취를 둘러싼 논쟁이 이렇게까지 과열된 배경에는, 교육을 공적 책무가 아니라 권력의 자리로 인식하는 왜곡된 시선이 깔려 있다. 교육이 정치의 언어로만 해석되는 순간, 학교 현장은 불필요한 혼란에 빠지고 교사와 학생들은 소모적인 갈등의 한복판에 서게 된다.

자신들이 지지하는 후보를 부각시키기 위해 현직 교육감의 사퇴를 외치는 모습은 씁쓸하다. 교육단체가 지켜야 할 최소한의 중립성과 책임, 그리고 공공성은 사라지고 정치적 이해관계만이 전면에 드러나고 있다. 이는 교육단체로서의 존재 이유를 스스로 부정하는 행태에 가깝다.

무엇보다 이 과정에서 가장 쉽게 잊히는 존재는 아이들이다. 아이들은 각자의 재능과 가능성으로 미래 사회의 다양한 영역을 책임질 주체들이다. 교육은 그 가능성을 키워주는 공적 과정이다.

지금 광주교육에 필요한 것은 정치적 구호가 아니라 차분한 성찰과 책임 있는 대안이다. 정치가 아니라 교육이고, 선거가 아니라 아이들의 미래를 이야기해야 한다. 선거가 교육 위에 올라서는 순간, 그 피해는 고스란히 아이들과 학부모, 그리고 광주교육 전체에 돌아온다.

광주교육을 흔드는 것은 곧 광주의 아이들을 흔드는 일이다. 이 단순하지만 무거운 사실을, 지금 이 논쟁의 중심에 서 있는 모든 주체들이 다시 한 번 깊이 새겨야 할 때다.

※ 외부필자의 기고는 본지의 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다

社 說

상권영향평가 끝낸 광주 복합쇼핑몰 우려 여전한데

광주시가 추진한 복합쇼핑몰 상권영향평가 연구용역의 최종보고회에서 더현대·신세계백화점·스타필드 출점에 따른 경제적 파급효과를 16조4천412억원으로 추산했다. 업종별로 보면 광주 전체적으로 더현대는 화장품을 제외하고 모두 활성화할 것으로 예상됐다. 스타필드는 의류·패션·잡화를 제하고, 신세계백화점 확장은 화장품, 가전·가구·생활잡화를 제외하고 긍정적으로 분석했다.

하지만 상인단체는 복합쇼핑몰에 유리하게 만들어진 결과라며 비판했다. 현장의 절박함을 담아내지 못한 낙관적 편향이라고 반발하고 있다. 신뢰도에 심각한 의문을 제기하고 나섰다. 앞서 중간보고회 당시에도 불공정하고 편파적이라고 지적한 바 있다. 이들은 상권영향평가 재실시를 외면한채 최종보고서 발표를 강행했다며 비난했다. 여전히 업종별 매출이 증가한다는 점만 강조됐고 의례적·형식적인 상생 방안만 추가됐다고 주장한다.

지역상권의 활력을 이끈다면, 타지에서 소비하는 역외 유출을 예방하는데 기여한다면 마다할 이유가 없다. 광주시는 대시민 공개토론회를 개최하고 상생발전협의회를 운영할 계획이라며 정면돌파 의지를 분명히 했다. 결국 모든 상인들이 공감할 수 있는 대책을 마련하는 게 관건이다. 내수형인 상권에도 새로운 기회라면 적극 소통하면서 설득해야 한다. 지역경제의 성장을 위해 마땅히 전력해야 하겠으나, 사회적 약자의 일방적 희생을 강제하는 모습이어선 곤란하다는 얘기다.

가까운 광주의 미래와 유사한 조건을 가진 대전시의 사례를 보건대, 복합쇼핑몰 입점 효과가 최종보고서와 달리 매우 부정적이라는 평가에 대해 재차 점검해야 한다. 법정단체로 한정한 협의회에 아무런 제한 없이 참여를 허용해 공론을 모아야 한다. 애초에 복합쇼핑몰 유치를 놓고 반대 여론도 거셌다. 직접 당사자의 다양한 의견을 수렴하고 갈등 요소에 대해선 중재해 해법을 찾아야 한다.

국내외로 경기 회복이 지연되면서 비상등이 들어왔다. 생존의 문제가 걸렸다. 공실률이 계속 늘고 골목상권이 붕괴되고 있다. 중소상인들이 체감하는 최적의 상생안 도출을 위해 온힘을 쏟아야 하는 것이다.

수도권 연결 열차 이용 편의성 향상 시민들에 희소식

KTX가 정차하지 않는 광주역 승객들은 상대적 불이익을 받아온 게 사실이다. 서울 용산역을 이용하기 위해선 전북 익산역에서 일반열차로 환승해야 하고 최대 40분을 대기해야 했다. 광주역-송정역 간 셔틀이 2023년 12월 중단돼 불편은 더욱 커졌다.

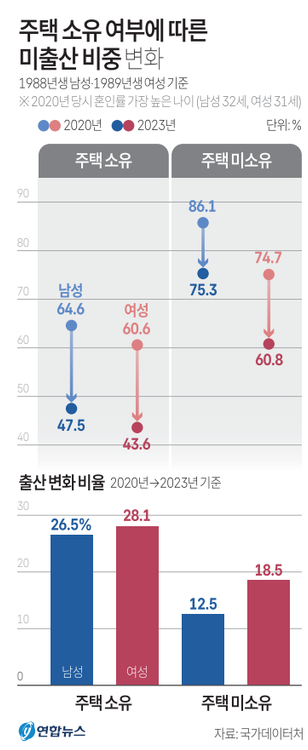
국회 국토교통위원회 소속 정준호 의원(더불어민주당·광주북갑)실에 따르면 이달말 부터 용산-익산-광주역을 오가는 상·하행 5편의 익산역 환승 시간이 26분 단축된다. 국토교통부와 한국철도공사가 조정하기로 한 것이다. 아울러 현행 광주-익산행 무궁화호를 ITX-마음으로 교체하고 기존 1회에서 2회로 증편했으며, 광주-용산 무궁화호 2회를 ITX-새마을로 변경한다.

2015년 송정역 개청 이후 북구와 동구 지역민들은 고속철도 이용에 어려움을 겪었고 광주역과 인근 북구 상권 역시 무너졌다. 주민들에게 희소식이 되고 있는 셈이다. 또 있다. 정부가 2026년 말까지 고속철도인 KTX·SRT 단계적 통합을 추진, 호남선 좌석 공급이 주말 하루 기준 4천600여석 증가할 것이란 예측이 나온다. 3월부터 서울역에 SRT를, 수서역에 KTX를 교차 투입하며, 하반기에는 KTX와 SRT를 구분않고 열차를 연결해 운행하면서 회전율이 높아질 전망이다. 고질적인 '예매 전쟁'에 다소 숨통이 트이게 됐다.

이동에 따른 편의·접근성이 강화되고 있다. 이달초 국회 본회의를 통과한 정부예산에 호남선 KTX-청룡열차 증편을 위한 변전소 개량 사업비 100억원도 반영됐다. 광주시가 국토부·철도공사 등에 필요성을 꾸준히 건의해온 데 따른 성과라고 하겠다. 지난 9월 송정역에서는 대규모 결의대회가 열려 불공정 해소를 강력 촉구하기도 했다.

수도권을 연결하는 고속철도 인프라에서 광주는 줄곧 소외됐고 차별받고 있다. 광주의 중심인 광주역의 쇠퇴도 심각하다. 많은 시민들이 경제적으로, 시간적으로 큰 손실을 감수하고 있다. 뒤늦게라도 점차 개선되고 있으니, 다행으로 여기는 것이다. 열차는 광역 단위 대중교통의 핵심이다. 차근차근 안정적 이용을 위한 기반을 구축해야 한다. 실질적 편익의 증대를 위해 광주시와 정치권의 노력이 더 요구되고 있다.

그래픽 뉴스



상시 근로자일수록, 소득 수준이 높을수록, 주택이 있을수록 아이를 많이 낳는 것으로 분석됐다. 국가데이터처(옛 통계청)는 16일 이런 내용의 '2015-2023년 인구동태패널통계 개발 결과'를 발표했다.

1983-1995년생을 대상으로 소득·일자리·주거 등 경제·사회적 조건의 변화가 시간이 지나 결혼과 출산 선택에 어떤 영향을 미쳤는지를 추적한 분석으로, 이번에 처음 공표됐다. 남녀 모두 최근 세대일 수록 혼인·출산 비율이 더 낮았다. 32세 남성을 기준으로 보면 결혼한 경우가 1983년생은 42.8%로 거의 절반이었지만 1991년생은 24.3%로 떨어진다. 1983년생 남성의 3년 후 출산 변화 비율은 수도권이 20.6%로 가장 낮았고 충청권(22.8%), 동남권(22.4%) 등에서 상대적으로 높았다. 1988년생 남성의 경우 수도권에서 이보다 낮은 14.5%로 집계됐다.

여성 역시 수도권에서 3년 후 출산 변화 비율이 1984년생 25.7%, 1989년생 18.9%로 가장 낮았다. 소득수준으로는 평균소득 초과인 집단에서 혼인·출산 변화 비율이 더 높아졌다. 주택 소유 여부도 큰 영향을 미쳤다. 1988년생 남성 기준으로 3년 후 출산 변화 비율은 주택 소유 집단(26.5%)이 미소유 집단(12.5%)보다 2배 이상으로 높았다. 여성 역시 1989년생의 3년 후 출산 변화 비율이 주택 소유는 28.1%, 주택 미소유는 18.5%로 집계됐다.

/연합뉴스

광주매일신문 1991년 11월 1일 창간 http://www.kjdaily.com
회 장 馬亨列 사 장·발행·편집인 李庚秀 논설실장 金鍾民 편집국장 朴恩成
(우)61636 광주광역시 남구 천변좌로 338번길 16 대표전화 (062)650-2000 구독신청·배달안내 (062)650-2022

편집국						
편집부 650-2090	지역특집부	650-2060	광고문의	650-2099	FAX	
정치부 650-2030	사진부	650-2080	마케팅본부	650-2070	광고국	650-2016
경제부 650-2050	논설실	650-2006	경영지원국	650-2011	편집국	650-2017
사회부 650-2040	TV본부	650-2009	사업본부	650-2007	업무국	650-2019
문체부 650-2065	서울지사(02)	786-9488	업무국	650-2020		

·본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다. ·2002년 4월 30일 등록. 등록번호 광주 가10(日刊) ·구독료 월 15,000원 1부 800원

CMYK