

아이치현의 식견과 충청권의 상생사례를 배우자

아침을 열며



이건철 전 전남발전연구원장

80년대를 전후해 주요 국가의 산업화 범역이 대외적으로 확대되면서 이른바 '세계화'가 모든 나라나 지역의 발전목표로 등장했다. 특히 산업적으로 적기공급 생산방식과 상품의 소형화가 가속화됨에 따라 물류비중에서 항공이 해운을 앞지르기 시작했다. 그 위에 냉전체제가 무너지고 중국·러시아·동유럽 등 사회주의 국가의 '개방화'가 이루어지면서 해외 여행객 수가 급증추세를 보이기 시작했다. 이처럼 세계화와 개방화로 인해 급증하는 물·인적인 수요 증가에 대비해 모든 나라가 경쟁적으로 국제공항을 확충했다. 미국·유럽 등 선진국은 말할 것도 없고, 일본과 우리나라도 국제공항 확충에 나서기 시작했다.

먼저 일본은 수도권의 하네다·나리타 공항을 확충하고, 지방의 주요 도시에 대규모 거점공항을 인공섬을 통해 건설하기 시작했다.

대표적인 사례가 오사카 간사이국제공항과 나고야 중부국제공항이다. 간사이공항은 이미 1994년 세계적인 공항으로 건설되었으며, 중부공항은 11년 후 2005년 간사이공항과 동일한 규모로 건설되었다. 특히 중부공항은 지역의 의지에 의해 건설되었다는 점이 이채롭다. 거점도시인 나고야는 동경과 오사카의 중간지역에 입지한 관계로 국제공항 건설 당위성이 떨어져 중앙정부도 외면할 수밖에 없었다. 이에 나고야가 속해 있는 아이치현(愛知縣)은 민·관이 함께 국제공항 건설을 위한 명분으로 '2005아이치세계박람회'를 제안해, 이를 유치함으로써 쉽게 대규모 국제공항이 건설되

었다. 세계박람회를 앞둔 2005년 2월 아이치현 도코나메시 앞 인공섬에 간사이공항에 이어 일본 국내 제2의 해상공항으로 건설되었다. 일본 중부지역의 관문이라는 의미의 약칭이자 애칭으로 영어로 중부지방을 뜻하는 Central과 공항을 뜻하는 Airport를 조합한 조어 '센트레아(Centrair)'로 불린다. 애칭인 센트레아는 주민들을 대상으로 한 공모로 선정되었는 바, 지역민들의 중부공항에 대한 애정을 나타내는 징표라 할 수 있겠다. 여세를 몰아 2019년에는 '세계 제1의 지방공항'으로도 선정하기도 했다. 우리가 배워야 할 부러운 사례라 생각된다.

우리나라도 1988년 노태우정부 시절 '서해안시대 개막'과 함께 국토 3각축인 수도권, 영남권, 서남권에 각각 1개의 거점 국제공항을 건설하는 '국제공항건설계획'을 확정하고, 그 후속으로 '공항개발중장기기본계획(1994)'과 '호남권신공항(무안)기본계획(1998)'을 수립했다. 무안국제공항은 이를 토대로 2007년 11월 노무현정부 시절 서남권 거점공항으로 당당히 개항했다. 그리고 영남권에서는 김해공항을 대신할 국제공항으로 '영종도국제공항'이 등장했고, 행정구역간 입지 선정에 따른 불협화음으로 지연되다가 현재는 본격 추진 중이다. 우리가 주목해야 할 점은 국토 3각축에서 소외된 충청권과 대구·경북권의 국제공항 활성화 동향이다.

충청권은 2007년 무안국제공항이 개항하자 대전시청~청주공항간 거리가 광주시청~무안국제공항간 거리를 상회하고, 청주공항이 군사공항이라는 핸디캡에도 불구하고 '청주공항이 살아야 충청권이 산다'는 상생분위기를 살려 연간 이용객이 400만명을 상회하는 국제공항으로 부상시켰다. 우리 입장에서 보면 상상할 수 없는 상생의 산물이었다. 대구·경북도 민·군 공항이 통합 이전하는

최초 사례라는 상징성을 내세우면서 2030년 개항을 목표로 준비하고 있다. 더 눈여겨 볼 일은 무안국제공항과 지리적으로 가까운 새만금과 사천공항의 국제공항 추진 시도다. 새만금은 산업화와 함께 국제공항 건설에 최우선순위를 부여하고 있으며, 사천공항도 국제공항으로 확충방안을 검토하고 있는 걸로 알고 있다. 심히 걱정되는 시도로 받아들여진다.

유일하게 무안국제공항만 지역 내 불협화음으로 제 갈길을 못가고 있다. 지자체는 한계를 노출했기 때문에 그렇다치고, 민·군공항과 관련한 중앙부처와 정치권의 무관심이 문제점으로 제기되기 시작하던 차에 다행스럽게 더불어민주당과 중앙부처가 적극적으로 나선다는 소식이다. 무안군의 반대와 광주·전남 갈등으로 추진동력을 상실하다시피했던 광주·민·군공항 통합이전 문제가 새로운 국면을 맞게 되었다. 더불어민주당이 '광주·전남상생발전 TF'를 구성해 민·군공항 통합이전에 참여키로 한 데다, 국무총리실 주관 범정부협의체도 12월 중 실무회의를 개최하며 재가동에 나선다는 소식이다. 광주·전남·무안 등 3개 지자체에 국한됐던 공항 문제가 정치권과 중앙정부 차원으로 확장되는 계기가 된 셈이다. 그럼에도 이미 범정부 협의체에 불참하고 있는 무안군의 수용성을 확보하는 것이 시급하기 때문에 민주당과 중앙정부는 항공정보지원센터나 항공특화산업단지 조성 등 무안군민을 설득할 종합적 대안과 미래 발전비전을 제시하며 진정성있게 접근해야 할 것이다. 당연히 지역에서도 민·관이 함께 국제공항 건설을 이끌어낸 일본 아이치현의 지혜·식견과 충청권의 파격적인 상생 사례를 본받아 무안국제공항을 활성화 시키는데 최선을 다해야 할 것이다. 무안국제공항이 살아야 광주·전남이 산다.

그래픽으로 보는 세상



서석대



민간기상서비스업체 케이웨더는 일 평균기온 4도 이하, 일 최저기온 0도 이하로 유지되는 11월 중순부터 12월까지를 김장적정시기로 꼽았다.

한국물가정보에 따르면 지난달 15일 기준 4인 기준 김장재료비용은 전통시장 33만1500원으로 지난해 30만1000원 보다 10.13% 늘었다.

배추 20포기가격은 지난해 8만원에서 올해 10만원으로 25% 올랐다. 쪽파 2단도 1만2000원에서 2만원으로 66.67%, 총각무 3단은 1만2000원에서 1만3500원으로 12.5% 올랐다.

본격적인 김장철에 접어들었지만 김장재료에 쓰이는 배추, 무 등 주요 채소값 강세가 이어지면서 '김포족'이 늘고 있다.

김장비용 상승으로 김치를 직접 담그지 않는 이른바 '김장포기족'을 가리키는 신조어다.

월간농협맛집이 지난 10월 500명 회원을 대상으로 한달간 김장수요 설문조사를 한 결과 '올해 김장을 하지 않겠다'고 답한 응답자는 72%에 달했다. 이들 중 88.7%는 포장김치 구매를 계획하고 있는 것으로 나타났다.

한국의 대표 식문화인 김장 문화는 지난 2013년 유네스

코 인류 무형유산에 등재된 바 있다.

김치라는 음식이 아니라 한국의 지리적·문화적 특성에 대한 이해를 바탕으로 한국 고유의 문화 속에 자리 잡은 김장이 등재된 것.

유네스코에서는 '김장이 가족의 일상 속에서 여러 세대에 걸쳐 전해 온 문화이며 자연의 산물을 창의적으로 이용하는 활동이고 다양한 공동체의 소통을 끌어내며 한국인의 정체성을 대표하는 풍속이라는 점'과 '전통문화인 동시에 현재까지 이어져 내려오는 살아 있는 문화로서의 가

치'를 평가해 최종 등재를 결정했다.

하지만 치솟는 김장 재료비, 편의성 위주 세대에 밀려 김장문화가 시들해지는 분위기다.

지난달 온라인 유통 시장 포장김치 매출은 전년 대비 25% 늘었고 롯데마트, 이마트, 홈플러스 등 대형마트에서 판매하는 포장김치 중 중량이 가장 큰 10kg 상품 매출이 18배 증가했다. 김장을 담그는 대신 김치를 사먹는 사람들이 늘었다는 반증이다.

한국의 김장문화를 되살릴 방안 모색이 시급하다.

조선용 취재2부 기자

社說

긴축 속 광주·전남 미래사업 좌초 안돼

지역 현안들 소외 우려 높아

2025년도 정부 예산이 감액된 채 국회를 통과한 가운데 광주·전남도 예산은 각각 3조3858억원과 9조502억원이 반영된 것으로 나타났다. 하지만 광주·전남 미래 핵심사업과 사회간접자본(SOC)사업 등이 반영되지 않으면서 지역발전이 더뎠을 가능성이 높다.

11일 광주시에 따르면 국회 본회의를 통과한 '2025년도 정부 예산 673조3000억원 중 광주시 예산은 3조3858억원이 반영됐으며 전년도 3조2446억원보다 1412억원(4.4%) 늘었다. 전남도도 2025년도 국비 예산은 지난 8월 발표한 정부 예산안(8조8928억원)에 공모사업 등을 통해 1574억원(1.8%)이 추가 반영된 9조502억원으로 확정됐다. 하지만 정부 예산안이 673조 3000억원으로 무려 4조1000억원이 국회에서 감액 통과되면서 지역 현안사업에 제동이 걸렸다.

우선 시는 내년부터 2029년까지 5년 동안 인공지능 실증 단지를 조성하

는 2단계 사업을 추진하기 위한 예산으로 9000억원을 책정했다. 이 중 내년엔 인공지능 기술개발과 기업 지원을 위한 예산 957억원을 요청했지만 반영되지 않았다. 오는 2027년 개교를 목표로 추진하고 있는 광주AI영재고등학교 설립, 자동차부품 제조 및 순환경제체계 구축 등 미래성장동력 사업도 무산됐다. 전남 SOC 사업도 줄줄이 반영되지 않았다. 도는 광주 송정-목포 호남고속철도 2단계 사업 1300억원을 비롯해, 보송-임성리 남해고속도로 건설 172억원, 압해-화원 국도 500억원, 화태-백야 국도 400억원을 증액 요구했으나 국회에서 반영되지 않았다.

광주와 전남도는 국비전략팀 등을 꾸려 한달 가까이 서울로 상경 예산 확보작업에 힘써왔다. 하지만 국회의 내년도 예산안 감액기조에 시·도의 노력이 물거품됐다. 그렇다고 이대로 물러설 수 없는 일이다. 가뜰이나 탄핵정국으로 지역 현안들이 소외될 가능성이 우려된다. 시·도는 앞으로도 신규사업을 조기에 발굴하고 설득 논리를 개발해 국비확보 노력을 지속해 나가야 할 것이다.

선제적 대응 필요한 지역 자영업 감소

맞춤형 설계로 경쟁력 높여야

광주·전남지역 자영업자가 큰 폭으로 감소했다는 안타까운 소식이다. 실업자도 늘어나는 상황이다. 고금리와 고물가의 파고를 넘지 못하고 폐업이나 파산을 선택한 자영업자들의 고통이 남의 일처럼 느껴지지 않는다. 빚으로 겨우 버티는 한계 자영업자들도 적지 않을 것이다. 내수를 살리기 위한 전방위적인 대책이 필요한 때다.

11일 호남지방통계청이 발표한 '11월 광주전남 고용동향'에 따르면 광주 자영업자는 14만 7000명으로 전년 동월에 비해 4.5%인 7000명이 감소한 것으로 집계됐다. 전남 자영업자 또한 29만 7000명으로 전년 동월 30만 3000명에 비해 6000명 감소했다. 여기에 11월 광주의 실업자는 2만 2000명으로 전년 동월보다 3000명 늘어났고 실업률은 2.8%로 0.5%p 상승했다. 전남지역 실업자도 2만 5000명으로 전년 동월대비 6000명 증가했고 실업률은 2.4%로 0.6%p 상승했다. 경쟁이 치열하고 외부환경에 취약

한 지역 경제상황이 만든 안타까운 현실이다.

자영업이 붕괴되면 민생은 어려움에 빠지고 지역 경제 또한 큰 타격을 받는다. 실업자가 늘어나는 것도 자영업의 붕괴를 부추기는 중요한 요인이다. 소자본 창업으로 자영업의 경쟁력이 떨어지는 것도 문제다. 출혈 경쟁과 외부환경에 민감한 영향을 받는 자영업은 조그만 외부 여건의 변화에도 큰 영향을 받는다. 여기에 12·3 내란 사태로 국가 경제마저 불투명한 상황에 내몰려 이들의 고통이 단기간에 해소될 기미도 보이지 않는다. 자영업자 상당수가 고령화 돼 빠른 시장 변화를 따라가기도 어려운 상황이다.

정부와 자치단체, 금융계는 자금지원 등 지역 자영업의 특성을 제대로 파악한 맞춤형 정책 설계를 시급히 마련해야 한다. 빚으로 버티는 것도 한계가 있는 만큼 근본적 처방을 내놔야 한다. 자영업의 붕괴와 실업자 증가는 이들만의 문제로 끝나지 않고 지역경제와 국가경제를 뒤흔드는 중요한 요인이다. 자영업자가 경쟁력을 갖출 수 있도록 변화하는 산업구조에 맞춘 선제적 대응을 촉구한다.

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이용환	편집국장 박성원
대표전화	(062)527-0015	경영지원팀	(062)510-0421
기사제보	(062)510-0331	광고영업팀	(062)519-0710
편집부	(062)510-0412	문화체육부	(062)510-0351
취재1부	(062)510-0380	온라인뉴스부	(062)510-0461
취재2부	(062)510-0394	사진부	(062)510-0391
정치부	(062)510-0340		
www.jnilbo.com			
m.jnilbo.com			
구독료 월 1만5천원	1부 800원	1988년 4월25일 등록번호 광주가-2호 (일간)	우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137
구독신청 (062)510-0471	광고문의 (062)512-0100		
FAX (062)510-0436	서울지사 (02)725-8890		
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com