



6 지역개발



지역개발

솔라시도 건설, 영암·해남을 동북아 고품격 관광 레저도시로 개발

솔라시도 건설은 중국 관광객들을 유치하기 위한 전라남도의 야심찬 관광 프로젝트다. 일조량 기준 전국 평균 10%나 많은 천혜의 자연환경과 입지조건을 활용해 영암·해남지역을 동북아시아 관광과 휴양레저의 중심, 고품격 관광레저도시로 개발하겠다는 계획이다.

솔라시도는 ‘태양(Solar)’과 ‘바다(Sea)’의 ‘도시(City)’라는 뜻으로 전라남도가 F1코리아그랑프리대회 개최와 함께 2개의 핵심 프로젝트로 추진한 사업이다.

전남도는 미래의 성장거점 개발에 대한 다양한 논의를 거친 후 미국 저드(Jerde)사를 통해 마스터플랜을 작성해 일명 ‘J-Project’라는 명칭으로 계획을 가시화했다. 이와 때를 같이해 전경련 중심의 기업도시 개발이라는 대정부 정책제안이 받아들여지면서 2004년 12월에 ‘기업도시 개발 특별법’이 제정됐고, 이에 따라 2005년 8월 ‘영암해남 관광레저형 기업도시’라는 명칭으로 시범사업 지역 지정을 받았다.

2006년 2월부터 문화관광부, 전라남도, 한국관광공사, 전국경제인연합회 기업도시 합동기획단, 전남개발공사, 참여 희망기업이 협력관계를 구축하고, 개발계획 수립에 착수했고, 이후 2007년 3월 총 3단계 사업으로 추진하는 비전플랜을 수립했다.

개발 사업을 전담하기 위한 시행 전담법인(SPC) 설립도 순조롭게 추진됐다.

개발 사업은 국비나 도비가 아니라 순수 민간자본으로 추진하기로 했다. 이에 따라 기업도시 개발사업의 시범사업지역 지정과정에서 먼저 사업에 참여할 2개의 컨소시엄이 구성됐다. 그러나 개발사업이 당초의 구상과 제안대로 모두 순조롭게 추진된 것은 아니었다.

개발구상과 초기사업 제안은 약 9,917만3,554m² 규모로 영암군 해남군에 걸쳐있는 영암호·금호호 내부 간척지에 면세점과 카지노를 건설하는 등 관광 레저형 기업도시를 조성하는 것이었다. 그러나 문화체육 관광부와 농림부는 처음 도입된 사업에 사업규모가 너무 크다는 의견으로 시범사업은 3,305만 7,851m²(1,000만 평) 규모로 축소해 추진하고, 초과면적은 단계별로 개발 하자는 방안을 제시했다.

결국 전남도는 시범지구 내의 개발 사업이 우선적으로 정상 추진돼야 할 필요가 있다는 판단하에, 2010년 5월 기업도시 개발 사업을 약 4,958만 6,777m²(1,500만 평) 규모로 축소 조정했다. 2012년 1월 정부는 2009년 6월 승인 신청한 부동지구의 개발계획에 대한 사업성을 검증한 결과, 결국 개발사업의 면적은 정부가 시범사업으로 정했던 3,305만7,851m² 규모로 추진하게 됐다.

구성지구와 삼호지구의 간척지(干拓地) 양도 양수문제도 사업을 지연시켰다. 농어촌공사와 평가기준에 대한 의견차를 해소하지 못하다가 ‘기업도시 개발 특별법’ 개정을 통해 평가기준을 확정했고, 2013년 12월에야 감정평가를 재개하고 2014년 3월 양도양수를 완료해 사업을 추진할 수 있게 됐다. 전남도가 국회, 중앙부처를 수없이 방문하고 제도개선을 위한 다양한 노력을 기울인 노력이 가시적인 성과로 나타난 것이다.

사업지구 조정, 간척지 양도양수 문제가 해결된 후 솔라시도는 3개 지구에 총사업비 7조9,872억원을 투자해 동북아시아의 관광레저산업의 중심, 세계인이 즐겨 찾는 월드클래스 명품도시를 건설하기 위한 사업에 본격적으로 속도를 내고 있다.

서남해안기업도시개발(주)에서 추진하고 있는 구성지구는 2013년 12월 ROKF사업 기공식을 시작으로 녹색도시(The Refresh Green City)를 목포로 각종 테마파크, 월드 푸드빌리지, 남도음식문화촌, 박물관, 바이오에너지파크, 시네마타운, 메디컬센터, 골프장 등을 개발할 계획이다.

서남해안레저(주)에서 추진하고 있는 삼호지구는 호반도시(The First Sun Lake City)를 목표로, 허브단지, 마리나클럽, 승마클럽, 웰니스 리조트(Wellness Resort), 헬스R&D단지, 골프장 등을 조성할 계획이며, KAVO(주)가 추진하고 있는 삼포지구는 F1 국제자동차경주장을 포함하는

활력도시(Dynamic City)를 목표로, 모터스포츠산업 클러스터, 에너지 시설을 조성할 계획이다.

사업추진을 위한 중앙정부의 지원도 긍정적 요인이다. 박근혜(朴槿惠) 대통령은 2013년 7월 11일 무역투자진흥회의에서 “영암 등 기업도시 추진상황을 전반적으로 점검하고 애로사항을 적극 해소하며, 기업도시가 그 지역에 희망이 될 수 있도록 노력하라”고 지시하는 등 사업추진에 힘을 실어주었다.

전남의 미래 동력산업으로 출발한 솔라시도가 비행거리 2시간 이내에 500만 명 이상이 거주하는 18개 도시와 연결되고 중국과 일본의 지리적 중심지로 건강, 치유, 생태도시, 동북아시아의 레저산업 중심도시로 자리매김할 날이 다가오고 있는 것이다.

공동 혁신도시 빛가람 도시...

전국 혁신도시 최고의 35% 녹지율 자랑

2003년 6월 노무현(盧武鉉) 정부는 ‘수도권 과밀과 지방의 침체’라는 양극화를 해소하고 국토의 균형발전을 위해 수도권에 입지한 공공기관을 지방으로 이전시킨다는 계획을 발표했다. 이에 따라 각 시도는 고용과 지역산업에 대한 파급효과가 큰 공공기관을 유치하기 위해 치열한 유치경쟁을 벌였다.

전남도는 미래의 성장동력을 창출하기 위해 에너지, 농생명, 정보통신, 문화예술 분야의 공공기관 유치에 공을 들였다. 그러나 수도권과의 접근성, 산업구조의 취약성 때문에 매우 불리한 상황이었다. 다른 지역이 갖지 못한 차별화 전략이 필요했다.

수많은 고민과 토론을 거듭한 끝에 전남도는 어느 지역도 생각하지 못한 ‘공동 혁신도시 건설’이라는 카드를 제시했다. 참여정부가 상생(相生)하는 곳에 가점(加點)을 주겠다고 하자, 박준영 지사는 ‘상생’의 카드를 꺼냈고, 이것이 주효한 것이다.

이름도 광주의 ‘빛고을’, 전남의 강(가람)을 합쳐 ‘빛 가람 도시’로 결정했다. 전국의 10개 혁신도시 가운데 처음으로 광주와 전남의 공동 혁신도시를 나주에 건설하기로 한 것이다.

그 반향은 매우 컸으며, 획기적인 조치로 받아들여졌다. 호남 지역이 갖고 있는 취약한 점들을 보완하면서도 지역 간 균형발전과 상생발전이라는 명분을 충족할 수 있는 대안이었기 때문이다. 그 결과, 대구경북과 한국전력공사 유치를 놓고 줄다리기를 하다 광주·전남공동혁신도시로 유치하는 성과를 나타냈다.

2005년 6월 정부의 ‘공공기관 지방이전 계획’에 따라 광주, 전남 공동 혁신도시에는 4개의 기능별 구분으로 에너지 분야는 한국전력공사 등 4개 기관, 농생명 분야는 한국농촌공사 등 5개 기관, 정보통신 분야는 우정사업정보센터 등 4개 기관, 문화예술 분야는 한국문화예술위원회 등 3개 기관이 이주하게 됐다.

공동 혁신도시 부지는 광주전남발전연구원에서 합리적 기준에 의거해 나누시 금천, 산포, 봉황면 일대로 결정됐다. 사업후보지가 결정되자 사업추진은 속도를 내기 시작했다. 2006년 2월 한국토지주택공사, 전남개발공사와 광주시 도시공사가 사업시행자로 결정됐으며, 같은 해 4월에는 공동혁신도시의 개발방향과 개발 수요 등을 정하기 위한 기본구상 용역이 발주됐다.

공동혁신도시의 개발 컨셉은 ‘빛과 물이 하나 되는 상생의 생명도시 (Green-Energypia)’로 결정됐다. 한국에서 두 번째로 큰 중앙호수공원을 조성해 랜드마크로 활용하기로 했다. 또한 도시 전체를 생태네트워크화하고 골프장, U-City, 신재생에너지 도입, 전국 혁신도시 최고(35.3%)의 녹지율을 확보하는 등 친환경 생태도시로 조성해 지역의 새로운 성장거점으로 개발하기로 했다.

하지만 혁신도시 건설은 이후에도 보상 문제와 세종시 문제 등으로 지연되는 등 숱한 우여곡절을 겪었다. 이러다 좌초되는 것 아닐까 하는 우려도 많았지만, 2007년 11월 8일 첫 삽을 뜨는 것을 시작으로, 광주 전남 공동혁신도시 건설 사업이 추진됐다.

2013년 3월 4일 우정사업정보센터의 최초 입주를 시작으로, 그해 12월에 농식품공무원교육원이 이전했다. 2014년 상반기에는 한국방송통신 전파진흥원, 한국문화예술위원회, 한국콘텐츠진흥원, 국립전파연구원 등이 추가로 이전했다. 하반기에는 농수산식품유통공사, 한전KPS, 한국농어촌 공사, 한국전력거래소, 한국전력공사, 한전KDN, 사립학교교직원연금 관리공단 등 7개 기관이 이전한다.

공동혁신도시는 전국에서 가장 규모가 크며, 주거와 교육, 의료, 문화 등

수준 높은 정주환경(定住環境)을 갖춘 자족도시로 건설되고 있다.

혁신도시 건설이 갖는 더욱 중요한 의미는 노무현 정부 출범 이후 역점적으로 추진해 온 국가균형발전의 꿈이 결실로 맺어지는 출발점이라는 데 있다. 빛가람 혁신도시는 전남과 광주 간 전략적 제휴와 협력을 강화시키는 기폭제 역할은 물론, 상대적으로 낙후된 전남지역의 성장거점으로서의 역할을 충분히 수행할 수 있을 것으로 기대된다.

중국과 동남아의 관문, 광양만권 경제자유구역 개발

경제자유구역은 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건의 개선하기 위해 조성된 지역으로 각종 조세 인센티브와 부담금 감면, 규제완화 등의 혜택을 부여하고 있다. 정부는 2003년 외국인 투자기업의 경영환경, 정주여건 개선을 통해 외국인 투자유치를 촉진하고, 국가경쟁력을 강화할 목적으로 인천, 광양만권, 부산·진해 3개 권역에 대한 경제자유구역을 지정했고 지속적인 확대 필요성에 따라 2014년 현재 총 8개의 경제자유구역이 지정, 개발, 운영되고 있다.

광양만권 경제자유구역은 ‘중국과 동남아의 관문’이라는 지정학적 장점과 광양제철, 여수 국가산단으로 연결되는 산업벨트를 활용해 국제물류, 생산의 거점으로 육성하기 위해 지정됐다. 급성장하는 중국을 비롯해 동북아 시장에 대비해 세계 최고의 산업, 물류 중심도시로 육성하고자 2003년 10월 5개 지구 24개 단지를 대상으로 개발을 시작했다.

개발수요 충족 및 단지별 토지이용계획 변경 등에 맞춰 현재 3차에 걸쳐 변경되어 5개 지구 23단지를 대상으로 오는 2020년까지 단계별로 개발을 추진하고 있으며, 개발 시너지효과를 최대한 거둘 수 있도록 각 지구별로 특화개발을 추진하고 있다. 현재까지 총 23개 지구 중 14개 지구가 개발이 완료됐으며, 올촌 제1산단(조성률 93%, 95개 기업 입주), 신대배후단지(조성률 99.6%, 분양률 97%)는 마무리 공정 중이다.

광양만권 경제자유구역은 인천과 부산·진해 경제자유구역에 비해 주변여건과 상황이 현저히 불리한 상황에서도 모든 역량을 국내외 투자유치에

집중해 투자유치 활동을 전개하고 있다. 그 결과, 현대하이스코, MPC 율촌전력, (주)SNNC, 삼성테스코 등의 국내외 투자유치를 이끌어냈으며, 지금까지 외국인 직접투자(FDI) 9억 달러를 포함한 146개 업체, 127억 달러를 유치해 고용인원 3만2,000여명의 일자리를 마련했다.

특히 2013년에는 불안정한 국내외 경제사정에도 불구하고 13개 국내외 기업을 유치해 6억9,000만 달러의 투자를 이끌어냈다. 현재 투자유치가 진행 중인 양해각서(MOU) 체결기업은 112개 업체, 122억800만 달러에 달해 향후 직접적인 투자 가능성을 높여가고 있다.

이와 함께 전남도는 서남권(西南圈) 경제자유구역의 재지정을 추진하고 있다. 전남도는 외국인 투자 유치를 통해 국가 균형발전, 지역경제 활성화를 위해 2007년과 2012년 두 차례에 걸쳐 정부에 서남권경제자유구역 지정을 신청했다.

21세기 국토 발전축인 서해안 축과 남해안 축의 교차지역에 위치한 전남 서남권 지역은 세계 최대 경제중심축인 상하이와 최단거리(671km)에 위치해 대중국 해양관광과 무역 등 지경학적(地經學的)으로 유리한 곳에 위치하고 있다. 여기에 천혜의 섬·해양관광자원, 신재생에너지 자원을 보유하고 있다는 장점을 갖고 있다.

그러나 정부는 1도 1경제자유구역 지정원칙, 서남권의 인프라 부족, 수도권과의 거리, 타 경제자유구역과의 차별성 결여 등의 이유로 난색을 표했다. 결국 두 차례에 걸친 도전에도 불구하고 서남권 경제자유구역 지정은 실패하게 됐다.

이러한 실패에도 불구하고 전남도는 천혜의 섬, 해양관광자원과 신재생에너지 자원을 활용하기 위해 반드시 경제자유구역지정을 통한 외국인 투자유치가 필요하다는 판단 하에 서남권 경제자유구역 지정 재도전을 결정하고 기본계획을 수립해 2014년 상반기에 지정신청을 재추진했다. 전남도는 광양만권 경제자유구역의 자발적 축소 등과 연계해 서남권 경제자유구역을 건설하겠다고 산업자원부를 설득해 왔고, 산자부도 적극 검토하고 있는 중이다.

기존 신청시 약점으로 지적됐던 문제점을 보완하기 위해 흑산도 신공항 개항(2020년), 호남선 KTX개통(2017년), 새천년대교개통(2018년) 등 기반시설 확대건설과 각종 여건변화를 반영했다. 그리고 타 경제자유구역과의 차별화를 위해 주테마를 섬, 해양관광으로 특화하는 등 서남권만의 장점을 최대한 부각시켜 차별화된 기본계획을 수립하기 위해 노력하고 있다.

서남권 경제자유구역 지정과 개발은 낙후된 서남권지역 발전에 큰 도움을 줄 것으로 기대되는 사업이다. 현재의 즉각적인 추진이 어렵더라도 반드시 추진돼야 할 사업인 것이다. 따라서 전남도는 서남권 경제자유구역 지정을 위해 타 지역과 차별화된 기본계획의 수립, 외국인 투자유치 확보, 광양만권 경제자유구역의 자발적 축소 등과 연계해 중앙 정부를 지속적으로 설득해 나가는 작업을 하고 있다.

호남고속철도 완전개통과 무안공항 경유는 전남도민의 ‘꿈’

‘바다 경영’을 내세운 전남도는 남쪽바다에서 대양으로, 내륙으로 이어지는 교통망 확보가 시급했다. 수도권을 기점으로 호남축(서울~목포)은 경부축(서울~부산)과 함께 우리나라의 양대 교통 및 생활 축으로서 중요성을 갖고 있다.

수도권과 호남권의 교류가 확대되면서 호남권의 교통수요가 증가했고, 기업도시 건설, 공공기관 이전 등이 추진되면서 더욱 증가할 교통수요에 대해 효율적으로 대처하기 위해 대량·고속 간선 교통시설 공급이 필요하게 됐다.

호남고속철도는 1987년 12월 당시 노태우(盧泰愚) 후보가 대통령 선거공약으로 제시한 이후 1990년 4월부터 10월까지 철도청과 국토연구원 공동으로 호남고속전철화 타당성 조사를 실시했고, 1999년 12월 국가기간 교통망계획에 반영돼 현실화되기 시작했다. 2004년 신규노선의 경부선과 함께 호남고속철도가 개통되기는 했으나, 대전~목포 구간은 고속선이 건설되기 전까지 기존노선을 활용해 운행하기로 했고, 이에 전남도는 호남고속철도의 조기 완공을 위해 계속된 중앙부처 방문과 설득작업을 시작했다.

2006년 8월 28일 호남고속철도 기본계획이 확정 고시된 이후 전남도는 정부에 호남고속철도 건설 조기준공을 지속적으로 건의했고, 2007년 12월 20일에는 호남고속철을 2012년까지 조기준공한다는 내용이 대통령 공약 사항에 포함되는 성과를 거두었다.

전남도는 현재 550만 호남 사람들이 이용하는 무안공항을 동남아 거점공항으로 육성하기 위해, 그리고 유사시 인천국제공항의 대체공항으로서

그 기능을 신속하고 안정적으로 수행하기 위해 호남고속철도의 무안공항 경유를 강력하게 요청하고 있다. 논산에서 30분, 익산에서 20분 만에 무안공항에 당도할 수 있어, 향후 무안국제공항은 충청권도 이용객으로 흡수할 수 있는 것이다.

전남도는 국무총리, 대통령 비서실장 면담과 민주당 정책간담회 자리를 통해 무안공항 경유를 건의했고, 광주광역시와 공동으로 호남고속철도가 반드시 무안국제공항을 경유하는 고속신선(高速新線)으로 건설해 줄 것을 국토부에 건의했다. 전남도의회도 힘을 보태 무안공항 활성화를 위한 호남고속철도 무안공항 경유 결의안을 채택했고, 호남고속철 2단계 무안공항 경유를 국토부에 건의하고 지역 국회의원 간담회를 통해 예산에 반영해 줄 것을 적극 건의했다.

이러한 노력에 힘입어 정부는 2012년 8월 무안국제공항을 경유하는 기본계획 변경을 발표했다. 그러나 아쉽게도 공항을 경유하는 신선의 경우, 무안공항 활성화 등 여건이 성숙될 때 검토·추진하고, 개통 시까지는 기존 호남선을 이용하겠다고 발표했다. 호남고속철도의 무안공항 경유라는 소기의 목적은 달성했으나, 여건이 성숙할 때까지 고속신선이 아닌 기존노선을 개량해서 활용하겠다는 정부방침이 정해진 것이다.

이에 전남도는 호남고속철 2단계(무안공항 경유) 기본 설계 등 후속조치 조속 추진을 재차 정부에 건의하기 시작했다. 2013년 시도지사 협의회에서 박근혜 대통령 당선인에게 호남고속철도 무안공항 경유 신설을 건의했으며, 2013년 4월부터 12월까지 국회, 국토부, 기재부 등을 방문해 2014년 예산편성 때 기본계획 수립과 기본설계비 반영을 해달라고 지속적으로 요청했다. 이러한 노력에 힘입어 호남고속철도 2단계 사업 추진예산으로 마침내 400억원이 반영되는 가시적 성과를 거뒀다.

호남고속철도 건설 확정부터 기본노선의 결정, 예산확보까지 전라남도의 지속적인 노력과 가시적인 성과에도 불구하고 호남고속철도 광주송정~목포구간 건설은 여전히 진행형이다. 아직 지역 내에서도 나주역 경유, 무안국제공항 경유에 대한 논쟁이 진행되면서 광주송정~목포 구간 고속철도의 착공이 지연되고 있다.

이에 전라남도지사가 직접 나서 “호남고속철 무안경유는 수차례의 정부협상, 국회의원들의 협력을 통해 기본계획을 변경한 사항”이라며 “더 이상의 논쟁을 끝내고 호남고속철도의 조속 추진이 이뤄지도록 힘을 모으자”고 촉구하기도 했다. 국토교통부에서는 호남고속철도 광주송정~

무안공항~목포 구간 사전타당성 조사를 2013년 10월에 발주해 호남고속철도 광주송정에서 목포구간의 무안공항 경유노선 등 대안을 다시 검토하고 있다.

용역기간은 당초 2014년 3월 30일까지였으나 광주공항과 무안공항 통합에 따른 추가 영향분석을 위해 과업기간을 2014년 7월 30일까지 연장해 추진하고 있다. 이 용역이 완료돼야 광주 송정에서 목포까지 호남고속철도 2단계 노선이 확정되고 사업의 실제 추진이 가능할 것으로 보인다.

호남고속철도의 완전개통과 무안국제공항의 활성화는 지역민의 오랜 염원이다. 향후 호남고속철도가 완전 개통되면 서울에서 광주는 1시간40분 거리다. 따라서 2015년 6월부터는 호남 지역을 찾는 항공기 승객들이 현저히 줄어들 것이다. 따라서 무안공항의 국제공항으로 활성화하는 것이 더욱 필요할 것이란 이야기다.

무안국제공항은 정부가 국토에 3개 공항을 건설한다는 대전제 하에 신설된 국제공항이다. 무안공항은 인천~무안~김해 국제공항 3각축 형성으로 국토의 균형발전을 도모하기 위해 건설됐다. 무안국제공항 부지는 일제시대 활주로로 사용될 정도로 안개가 없는 천혜의 공항조건을 갖추고 있다.

전남도는 장래 교통망 확충과 무안국제공항 활성화를 위해 무안국제공항 경유노선의 기본계획 수립 용역 및 기본설계 용역이 조속히 추진될 수 있도록 국토교통부와 기획재정부 등 관련부처에 지속적으로 건의하고 있다.

무안국제공항은 2007년 완공해 그해 11월 9일 첫 취항을 하게 된다. 2008년 5월에는 광주공항의 국제선을 이전해 운항하고, 광주시민의 공항 접근성 향상을 위해 무안공항~광주 고속도로를 개통했다. 이에 따라 광주 시내에서 30분 안에 공항에 도착할 수 있게 됐다.

2009년 6월 감사원 감사에서 무안국제공항과 광주공항 등 두 공항을 동시에 운영할 경우, 두 공항 모두 운영에 어려움이 있을 것이라며 통합방침을 제시했다. 이어 2011년 1월 국토부는 제4차 공항개발 중장기 종합계획을 고시하고 광주공항을 무안국제공항으로 통합을 추진한다는 방침을 결정했다.

이와 함께 전남도는 흑산도 신공항도 건설도 추진하고 있다. 흑산도를 비롯한 홍도, 가거도 등은 천혜의 세계적 관광자원을 보유하고 있다. 흑산도는 1981년 다도해 해상국립공원으로 지정되면서 전국에 알려지기 시작했다. 2013년에는 국내에서 가보고 싶은 섬 1위에 선정될 만큼 빼어난 해상 경관을 보유하고 있다.

하지만 해상교통이 유일한 교통수단이라 교통수단이 관광객들의 발목을 잡았다. 서울, 부산 등지에서 육상교통과 뱃길로 6시간 이상이 소요되고

목포에서도 뱃길로 2시간이 걸리는 등 접근성이 매우 열악했다. 게다가 기상악화, 배 멀미 등으로 수많은 관광객이 되돌아가거나 처음부터 찾아올 엄두를 내지 못했다.

전남도는 지역민의 불편 해소와 관광객 유치를 위해 2000년부터 흑산도에 소형 공항건설을 추진했다. ‘하늘 길’을 열어 낙도(落島)를 연육도(連陸島)로 만든다는 발상이었다. 하지만 흑산도는 다도해 해상국립공원으로 ‘자연공원법’에 묶여 비행장 설치가 불가능했다.

전남도는 2007년 수차례 국토해양부와 환경부 등 중앙 부처에 건의한 결과, 2010년 10월 1일 ‘자연공원법’이 개정돼 국립공원 내에서 경비행장 건설 근거를 마련하게 된다. 이어 2011년 9월 ‘자연공원법 시행령’이 개정돼 공원구역 내에서도 소규모 공항 건설이 가능하게 됐다.

전남도는 2020년 흑산도 신공항 개항에 맞춰 지역 소형항공사를 설립하고, 항공운송과 관련 항공 관련기업을 유치해 해양관광과 함께 항공 산업을 육성해 나갈 계획이다. 현재 경상북도도 전남도의 추진 상황을 살펴가며 울릉도 신공항 건설을 추진하고 있다.

지금까지는 서울에서 흑산도까지 가려면 목포까지 승용차나 고속철도를 타고서 3~4시간을 이동한 후에 또다시 2시간 정도 여객선을 타야 도착할 수 있는 열악한 상황이었다. 그러나 2020년이면 서울과 부산은 1시간, 중국과 일본은 2시간 이내에 도착함에 따라 외국인 관광객을 포함해 연간 85만 명이 흑산도를 찾을 것으로 예상된다. 관광객 수의 폭발적 증가로 흑산도는 서남해의 ‘진주’로 부상할 가능성이 크다.

F1코리아 그랑프리 개최...

184개국 6억명이 시청하는 세계 최고의 스포츠

전남도는 지난 반세기 동안 산업화에서 소외돼 빈곤과 낙후의 악순환을 거듭했다. 섬, 해안선, 슬로시티 등 전남이 갖고 있는 천혜의 관광자원을 활용해 여러 가지 시도를 했지만, 결국 수도권과의 먼거리가 벽으로 다가왔다.

그러나 더 큰 문제는 심리적 거리감과 고정관념이었다. 서해안고속도로, 무안국제공항 등 각종 사회간접자본(SOC) 건설로 접근성이 획기적으로

개선됐지만, 수도권 지역 사람들의 고정관념에는 전남은 가보고 싶지만, 먼 곳이었던 것이다. 이런 인식들을 극복할 특단의 대책마련이 필요했다. 이것이 이름만으로도 국내를 넘어 해외 관광객까지 유치 가능한 메가이벤트 ‘F1(포뮬러 원) 코리아 그랑프리’를 전남이 선택한 이유다.

F1 대회는 대회 평균 관람객만 20만 여명에 이르고, 매년 184개국, 6억 명이 시청하는 세계 최고 규모의 스포츠 이벤트다. 또한 글로벌 초일류 기업들이 천문학적 금액을 투자하는 치열한 글로벌 마케팅 각축장이다. 따라서 F1을 선도 사업으로 활용한다면, 서남해안 레저도시를 동북아의 핵심 문화, 관광, 스포츠 중심도시로 발전시킬 수 있다는 확신이 있었다.

전남도는 F1대회를 준비하면서 국회와 중앙부처의 부정적 시각으로 적극적인 지원을 받지 못했고, 전남의 인프라 부족 등 내외외환의 어려움을 겪었다. 그러나 궁하면 통한다는 정신으로 도전해 어려움을 하나둘 극복할 수 있었다.

53만여 시도민의 입법청원으로 발의된 ‘F1 지원법’은 여당과 야당의 힘겨루기에 밀려, 제17대 국회 임기만료와 함께 자동폐기 되는 아픔도 있었다. 전남도는 여기에 낙담하지 않고 새로 구성된 제18대 국회에서 여야 의원들을 상대로 끈질기게 홍보하고 설득한 끝에 ‘F1 대회 지원법’의 국회통과를 이끌어낼 수 있었다.

더 큰 문제는 교통, 숙박 등 대회 개최에 필요한 핵심 인프라의 부족이었다. 전남은 국제대회 개최경험이 전혀 없었기 때문에 20만 여명의 국내외 관람객을 맞이할 인프라가 부족했던 것이다. 단기간에 충분한 하드웨어 구축이 힘든 상황 하에서 선택은 현존 자원을 최대한 활용하는 것이었다.

2010년부터 2013년까지 4회에 걸쳐 열린 F1 대회 기간 동안 평균 16만 여명의 관람객이 전남 지역을 찾으면서 목포, 영암 뿐만 아니라 광주 특급호텔까지 예약이 완료됐으며, 도소매업소의 매출도 큰 폭으로 증가해 F1대회가 지역경제에 효자노릇을 톡톡히 한 것이다. ‘잘 키운 모터스포츠 이벤트 하나가 국가와 개최 도시를 먹여살린다’는 표현이 빈말이 아님을 실감할 수 있었다.

F1대회는 대도시가 아닌 지방 중소도시에서도 대형 국제행사를 성공적으로 치를 수 있다는 가능성을 보여줬다. 이 과정에서 지역민들이 체득한 자긍심, 자신감도 또 하나의 값진 결실이다. 이밖에도 F1 대회를 계기로 경주장 일원에 모터스포츠산업 개발의 신호탄을 쏘아올린 것도 큰 의미가 있다고 볼 수 있다.

모터스포츠 산업은 국민소득 2만 달러 시대를 맞아 향후 지속적인

경제발전에 따른 삶의 질 향상과 레저 행태의 변화에 따라 그 수요가 급격히 증대될 것으로 전망된다. F1 대회는 대한민국과 전라남도의 브랜드 가치를 상승시키고 지역경제를 활성화시키는 기폭제 역할을 했다.

그러나 한편으로는 초기에 민간 주도로 추진되는 과정에서 당초 예상보다 도의 재정 부담이 가중됐다. 개최권료가 매년 10%씩 인상되는 데다, 중계권료 부담이 발생하면서 적자가 1,910억에 달했다.

이러한 문제점을 개선하기 위해 그동안 개최권료 인하, F1의 운영법인인 '카보(KAVO)'에서 F1 조직위로 프로모터 권한 인수, 중계권료 면제, 운영비 절감 등을 지속적으로 노력한 결과, 지난 4년간 대회수지는 꾸준히 개선됐다.

그러나 매년 10월 개최되던 한국 경기가 2014년에는 일정이 4월로 변경되면서 경기준비에 많은 지장이 있었기 때문에 2014년 한국 경기는 무산됐다. 이를 계기로 F1대회의 지속여부를 둘러싼 논쟁이 계속됨에 따라 사회적 비용을 줄이고 도민의 합의를 이끌어내기 위해 2014년 한해 대회를 쉬고 심사숙고하는 시간을 갖게 됐다.

이제 남은 2015년과 2016년 대회를 어떻게 풀어나가야 할지가 숙제로 남아있다. 무엇보다 F1 대회를 개최로 인한 적자규모를 줄이는 것이 현안인 상황에서 포물러원매니지먼트(FOM)와의 저작권료 인하협상을 성공적으로 이끌고, 중앙정부의 지원 확대와 적극적인 마케팅을 통한 수익창출 방안이 강구돼야 할 것이다.

프리미엄급 자동차 부품산업의 허브로 육성

하지만 F1이 개최되지 않는다고 해서 영암 F1서킷이 방치되는 것은 아니다. 여러 국내 자동차 경주대회와 해외 자동차 경주대회가 예정돼 있고, 5.76km에 이르는 경주 트랙은 자동차 제조사와 부품업체의 주행시험 일정 등 2014년에도 영암 F1서킷은 평균 300일 이상 활발하게 이용되고 있다.

우리가 흔히 알고 있는 벤츠, BMW, 아우디 같은 자동차 브랜드는 누구나 고급 차로 인식하고 있다. 프리미엄 자동차는 단순히 고가의 자동차가 아니라 기술적 혁신을 동반한 자동차를 의미한다. 고유가에 따른 중대형 세단의 판매 급감에도 불구하고, 프리미엄 자동차 판매는 연평균 5%에 육박하는 성장세를 지속하고 있다.

2012년 7월 정부의 예비타당성 조사를 통과한 ‘차 부품 고급 브랜드화 연구개발 사업’은 2013년 하반기부터 오는 2017년 상반기까지 총 4년 간 사업비 786억 원이 투입되는 국책사업이다. 프리미엄급 자동차에 들어가는 고급 부품들을 국내 기술로 생산할 수 있도록 타이어, 휠, 제동 등 3대 부문 고부가가치 핵심부품 5종을 개발하는 것이다.

전라남도가 산업통상자원부와 공동으로 추진하는 ‘차 부품 고급브랜드화 연구개발사업’이 2013년 12월 ‘프리미엄 자동차 연구센터’ 개소로 본 궤도에 올랐다. ‘프리미엄 자동차 연구센터’가 개소함에 따라 지역경제 활성화뿐만 아니라 자동차 산업의 국가경쟁력 강화에도 크게 기여할 전망이다.

특히 F1서킷을 활용한 극한 성능평가가 이뤄져 현재 대부분 해외에서 이뤄지고 있는 성능시험 비용이 크게 절감되고, 국내 자동차 부품 관련 기업들이 프리미엄 자동차 부품 시장으로 진출할 수 있는 새로운 계기가 마련될 것으로 보인다.

2017년 사업이 완료되면 개발된 국산자동차 부품을 프리미엄 차량과 모터스포츠 차량에 우선 적용해 국내 부품업체들의 브랜드 인지도를 획기적으로 향상시킬 수 있을 것으로 기대되고 있다. 또한 F1 경주장 인근에 연구 기반시설을 구축함으로써 영암 F1 서킷의 활용도를 극대화해 전후방 연관 산업 유치에도 큰 기여를 할 것이다.

특히 자동차 관련 산업이 전혀 없는 전남에 고부가가치 산업인 자동차 부품 기업의 입주를 촉발하고 일자리도 창출할 것으로 전망된다. 차 부품 고급브랜드화 연구개발 사업이 성공적으로 추진됨에 따라 전남은 향후 프리미엄 자동차 부품산업의 허브역할을 수행할 것으로 전망된다.

이와 함께 전남도는 F1 개최를 계기로 튜닝산업 지원 시스템도 구축하고 있다. 2013년 한국이 1년에 생산하는 자동차는 452만대로 세계 5위 수준이다. 전 세계에서 팔린 자동차 20대 가운데 1~2대는 한국산인 셈이다. 그러나 자동차 생산 업계에서는 차량만 많이 생산한다고 해서 ‘어른 대접’을 해주지는 않는다. 미국, 일본, 독일, 프랑스 등 자동차 선진국들이 한국과 큰 차이를 보이는 부분이 바로 자동차 튜닝 사업이다.

자동차 튜닝은 자동차의 부품을 차주가 원하는 것으로 바꾸어 외양이나 주행특성을 본인의 취향에 맞게 바꾸는 것을 말한다. 핸드폰에 장식을 하고 커버를 씌우는 것과 비슷한 개념이다. 초기 과속 폭주족들의 불법 튜닝으로 우리에게 부정적 인식이 있지만, 선진국들은 튜닝을 고급 취미 생활의 하나로 친다.

글로벌 튜닝사업은 100조원 규모로 자동차 부품 애프터서비스 시장의 3분의 1 수준이다. 한국의 튜닝부품 시장은 5,000억 원 규모, 이마저도 고가 튜닝부품은 유럽이나 일본 업체가, 저가품은 중국업체가 싹쓸이를 하고 있는 실정이다. 완성차에선 글로벌 업체지만 튜닝부문에서는 명함도 못 내미는 ‘병아리’ 신세인 것이다.

영암의 국제공인 1등급 F1서킷은 전 세계 20개의 1등급 서킷 가운데 하나다. 자동차 기술 선진국들은 F1 서킷 주변에 정부 주도로 대규모 자동차산업 클러스터가 조성돼 있다. 그 중에서도 튜닝산업이 핵심이다.

전남도는 해외 사례들을 바탕으로 F1서킷 주변에 튜닝산업을 중심으로 한 클러스터를 조성기로 했다. 실무자들은 주무부처의 문턱이 닳도록 찾았다. 그 결과, 산업통상자원부의 지원을 받아 자동차부품연구원과 함께 F1서킷 주변에 튜닝산업 활성화를 위한 지원시스템 구축사업을 기획했다. 사업이 본격적으로 시작되기까지 무려 6년 간을 발로 뛴 결과였다.

전남도는 품질만 만족스럽다면 국내 시장 확보는 어렵지 않을 것으로 전망하고 있다. 공인 전문기관에서 품질을 보증하기 때문에 잠식된 국내 시장을 되찾는 것도 시간문제일 뿐이다. 게다가 이왕 경쟁력을 확보한 김에 수출도 지원할 예정이다.

국내 자동차 산업에서 튜닝시장이 활성화되면 1조5,000억원까지 전문가들은 확대될 것으로 내다보고 있다. 튜닝 선진국의 경우, 튜닝시장이 애프터 서비스 시장의 30% 수준이기 때문에 지금보다 세 배 정도 커질 것이라는 얘기다. 이후에는 100조원에 달하는 글로벌 시장을 노크해 볼 수 있는 것이다.

2012여수 세계박람회 개최로 남해를 전 세계에 알렸다

전남의 2010년 세계박람회 유치 도전은 비록 실패했으나 의미가 있었다. 인구 30만 명의 무명도시 여수(麗水)가 작지만 아름다운 해양도시라는 인상을 세계에 각인시켰고, 박람회를 개최할 수 있는 능력과 역량을 가진 도시라는 사실을 전 세계에 알린 것은 첫 도전의 실패를 딛고 얻은 큰 결실이었다.

전남도는 2012년 국제 박람회에 재도전을 시도했다. 2006년 5월 22일 정부는 가장 먼저 프랑스 파리 국제박람회기구(BIE) 본부에 공식 유치

신청서를 제출했고, 정부지원위원회는 2007년 1월 ‘2012 여수세계박람회 종합기본계획’을 확정했다.

박람회 기간은 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 3개월로 ‘살아있는 바다, 숨 쉬는 연안(The Living Ocean and Coast)’을 주제로 여수 신항 일대에서 개최한다는 핵심 내용으로 ‘여수 선언’과 ‘여수 프로젝트’ 추진을 약속, 박람회 개최의 당위성을 높였던 것이다.

정부는 국무조정실을 중심으로 종합적인 지원체계를 구축하고, 해양수산부 인사, 여수 인근 지역 국회의원, 지역 주요인사와 전라남도 관계자, 외교계 인사, 기업·민간단체 대표 등 다양한 인사들로 유치위원회(98명)를 민관 합동으로 구성해 기관 간 역할분담과 조정하는 가교역할을 수행하게 했다.

전남도는 2012 여수세계박람회 유치에 모든 역량을 집중했다. 2007년 1월 중남미 캐리비안 4개국 방문한 것을 시작으로 지구 3바퀴 반에 달하는 약 13만km 이상을 돌며 유치활동을 전개했다. BIE 회원국 장·차관급 이상의 고위인사 166명, 외국 대사급 인사를 156명 이상을 면담하며 대통령 친서를 전달하는 등 여수 박람회 지지를 위해 총력을 기울였다.

이와 같은 정부와 전라남도의 노력의 결과 여수는 2007년 11월 27일 제142차 BIE총회에서 박람회를 유치하는 데 성공했다. 여수 개최지 확정 낭보가 전해지자, BIE총회장 밖에서 기다리던 한국응원단은 만세와 함께 2002 월드컵 때 온 세계를 들썩이게 했던 “대~한~민~국!”을 연호했다.

2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 93일 동안 800여만 명의 관람객이 찾은 여수박람회는 바다가 인류에게 주는 무한한 가능성과 비전을 제시한 큰 전환점이 됐다. 여수박람회는 사상 유래 없는 ‘여수 선언’을 통해 바다가 직면한 환경문제에 대한 관심을 높이고, 해양의 지속가능한 이용과 보존을 위한 국제사회의 의지를 결집시켰다.

여수박람회의 주요성과는 첫째 여수를 비롯한 남해안을 전 세계에 알려 해양관광자원의 브랜드 가치를 향상시키고, 전남을 대외적으로 널리 알렸다. 둘째 식량위기 시대에 대비해 전남 발전을 견인하게 될 수산 증·양식을 대폭 늘려가는 계기를 마련했다.

셋째 남해안 해양관광의 중심축이 되기 위한 SOC와 인프라를 확충했다. 전라선 KTX, 완주~순천 간 고속도로, 여수~순천간 자동차 전용도로, 영암~순천 간 고속도로, 이순신대교의 개통으로 지역 접근성이 획기적으로 개선됐다. 또한 초특급 호텔이 들어서고, 대형 크루즈가 입항하는 등 관광산업 기반시설 확충도 큰 성과로 꼽힌다.

넷째 박람회를 통해 우리도 할 수 있다는 자신감과 자긍심을 심어주었다. 여수 시민과 전남도민이 보여준 성숙한 시민의식은 계속 발전시켜 어떠한 국제행사도 성공적으로 치를 수 있다는 역량과 자신감은 소중한 자산으로 남았다.

2012년 9월 5일, 정부종합청사 대회의실에서 국무총리 주재로 열린 정부지원위원회 위원들은 여수박람회 사후활용계획(안)을 만장일치로 의결했다. 이에 따라 국토해양부는 한국관 등 영구시설물과 Big-O, 아쿠아리움 등 핵심 콘텐츠를 활용해 세계적인 해양관광 리조트로 육성하겠다고 발표했다. 정부는 2013년 1월 ‘여수 세계박람회 기념 및 사후활용에 관한 특별법’을 개정하고, 여수선언 및 여수프로젝트 사업 등을 추진하기 위해 ‘2012여수세계박람회재단’도 출범시켰다.

전남도는 후방산업 육성을 위해 남해안 복합해양센터, 국제크루즈항만 건설, 해양과학관 등을 건립하고, 박람회장을 연계한 국내외 관광객 유치, 국제기구와 신규 국제행사를 유치할 수 있도록 정부 박람회 선투자금 3,846억원을 여수박람회 재단의 기금으로 전환해 달라고 지속적으로 건의하고 있다.

2014완도국제해조류박람회… 해조류 업체의 네트워킹 역량 강해져

해조류 자원은 육상식물과 같이 식량문제를 촉발시키거나 산림자원처럼 자원을 고갈시키지 않는 자원으로, 국제적으로 식량위기와 탄소절감 문제에 적극적으로 대응할 수 있는 자원으로 유망하다. 일본 동북지역의 대지진으로 인한 원전 파괴로 방사능 노출에 따른 위기감이 조성돼 방사능 해독성분인 요오드가 함유된 것으로 알려진 미역, 김, 다시마 등 해조류의 판매량이 급증하고 있다.

한편 바이오에너지에 대한 관심의 증가와 함께 해조류는 옥수수, 사탕수수 등 1세대 바이오 연료의 문제점을 극복할 수 있는 대체재로 검토되고 있다. 1세대 바이오연료는 이산화탄소 감축 효용이 적고 곡물가격을 상승시키는 문제점 때문에 물속에서 재배되는 해조류를 활용한 3세대 바이오 연료의 중요성이 부각되고 있다.

특히 우뚝가사리 같은 해조류는 바이오에탄올을 생산할 때 수율(收率·원자재에 어떤 화학적 과정을 가해 물질을 얻을 때, 실제로 얻어진 분량과 이론상으로 기대했던 분량을 백분율로 나타낸 것)이 최대 45%까지 가능해 20~25%인 2세대 바이오연료보다 뛰어난 장점이 있다. 게다가 생산 속도가 빠르고 넓은 재배지역을 필요로 하지 않아 현재 유럽, 미국, 일본 등 선진국들이 앞장서서 해조류를 활용한 바이오에너지 연구를 진행 중에 있다.

식품,약품,소재 등 다양한 분야의 재료로 활용 중인 해조류는 중요성에 비해 심도 있게 다뤄질 기회가 없었다. 세계적으로 해조류의 첨단산업화를 위한 각종 연구개발과 산업화가 추진되고 있는 상황을 감안하여 전남도는 ‘국제 해조류 박람회’를 개최해 국제적인 산학연관 정보교류와 기술발전을 유도하려고 했다.

2014완도국제해조류박람회는 2014년 4월 11일부터 5월 11일까지 31일간 개최됐다. 당초 100만 명 입장객을 기대했으나, 여객선 세월호 침몰 사고로 전국적인 애도 분위기 속에 적극적인 홍보를 할 수 없었던 상황임에도 53만 명의 관람객을 유치한 것은 해조류박람회 성공적 개최를 의미했다.

2014완도국제해조류박람회는 세계 최초로 ‘바닷 속 인류의 미래, 해조류를 만나다’라는 해조류를 주제로 한 박람회를 개최했다는 데 가장 큰 의미가 있다. 해조류가 미래 녹색성장 동력원으로서 부상하고 있는 시기에 국내외적으로 해조류 산업을 알리고 산업화를 위한 이벤트를 마련해 중국과 일본 등 해조류산업이 발달한 국가에서도 관심을 보였다.

전남도는 다시마, 톳, 매생이와 같은 해조류 생산비중이 전국의 87%를 차지해 해조류 산업 메카로 불리기에 손색이 없다. 전국 최대 해조류 생산지인 전남에서 해조류 산업 활성화를 위한 국제박람회를 개최하는 것은 지역의 산업적 특성과 파급효과를 고려할 때, 지역발전 뿐만 아니라 해조류 산업 활성화에 미치는 파급효과가 매우 높을 것으로 전망됐다.

2014완도국제해조류박람회를 계기로 네트워킹에 취약했던 해조류 제품업체의 역량을 집약시키는 기회로 삼아, 단순가공 제품생산의 한계를 넘어 해조류 산업으로 도약하는 발판으로 삼을 수 있었다. 더욱이 국제적인 산학 관련 정보교류와 기술발전의 장을 박람회 개최를 통해 마련함으로써 전라남도가 해조류 산업을 세계적으로 선도할 수 있는 계기가 됐다.

전남도는 2012여수세계박람회, 2012국제농업박람회, 2013순천만 국제정원박람회에 이어 2014완도국제해조류박람회를 개최해 우리나라를 세계적으로 알리고 해조류 산업을 한층 더 발전시킬 수 있는 계기를 마련했다.

1 지역개발

1. 솔라시도 건설

솔라시도 건설은 천혜의 자연환경과 입지조건을 활용하여 영암·해남 지역을 동북아시아 관광과 휴양 레저의 중심, 세계수준의 명품 관광레저도시로 개발하여 낙후된 전남 이미지를 바꾸겠다는 야심찬 목표를 가지고 시작되었다.

1960년대부터 시작된 산업화 과정에서 소외된 전남은 전통적인 1차산업(농·수·축산업) 중심의 지역적인 산업구조가 유지되고 있다. 이로 인해 젊은 층을 중심으로 취업 등 경제활동을 위한 인구유출이 지속되면서 인구감소와 고령화, 낙후의 대표지역으로 인식되고 있어 전남의 미래를 위해 새로운 산업지형을 조성하고 소득과 일자리가 창출되는 새로운 성장거점 개발에 대한 필요성이 제기되었다.

전남도는 미래의 성장거점 개발의 필요와 실현방법에 대한 다양한 논의를 거친 후 전남의 지리적 여건과 천혜의 자연여건을 관광자원으로 활용하기 위한 방안을 모색하기 시작하였고, 美 Jerde사를 통해 마스터플랜을 작성하여 일명 J-Project'라는 명칭으로 계획을 구체화하기 시작하였다. 이와 때를 같이하여 전경련 중심의 기업도시 개발이라는 대정부 정책제안이 받아들여 지면서 2004년 12월에 '기업도시 개발 특별법'이 제정되었고, 제정된 법률에 따라 2005년 8월 영암·해남 관광레저형 기업도시'라는 명칭으로 시범사업지역 지정을 받아 기업도시 개발을 본격 추진하게 되었다.

2006년 2월부터 문화관광부, 전라남도, 한국관광공사, 한국경제인연합회 기업도시 합동기획단, 전남개발공사, 참여희망기업이 협력관계를 구축하고 개발계획수립에 착수하였고, 이후 2007. 3월 3천만평 규모의 총 3단계 사업으로 하는 비전플랜을 수립·제시하였다. 또한 전라남도는 '서남해안 관광레저도시 개발사업 지원 등에 관한 조례'를 제정(2006. 1)하여 기업도시 개발사업의 행·재정적 지원근거를 마련하였고, 개발사업이 추진되는 영암군과 해남군에서도 2005년 10월 기업도시지원협의회 운영규정'을 제정하여 지역사회와 소통하고 지역주민의 의견이 반영되는 기업도시 개발사업이 전개될

수 있도록 정책적인 지원 노력을 병행하였다.

개발사업을 전담하기 위한 시행전담법인(SPC) 설립도 순조롭게 추진되었다. 기업도시 개발사업의 시범사업지역 지정과정에서 먼저 사업에 참여할 2개의 컨소시엄이 구성되었다. 각각의 컨소시엄은 전경련컨소시엄(금호산업, 대림건설, 한화국토개발, 롯데건설, 한국관광공사)과 전남개발공사컨소시엄(전남개발공사, 금광기업, 남양건설, 송촌종합건설, 엠브릿지홀딩스, 한국항공레저개발) 이었다. 이후 개발계획 신청과정에서 기업도시 개발사업 지구를 6개로 분할하여 2007. 4~9월중에 5개 전담법인(SPC)이 설립되었다.

그러나 개발사업이 당초의 구상 및 제안대로 모두 순조롭게 추진된 것은 아니었다. 개발 구상 및 초기사업 제안은 약 3천만평 규모의 관광레저도시를 영암군 해남군에 걸쳐있는 영암호·금호호 내부 간척지에 관광·레저형 기업도시를 조성하는 것이었다. 전라남도의 사업신청에 대해 문체부와 농림부는 처음 도입된 사업에 사업규모가 너무 크다는 의견으로 시범사업은 1천만평 규모로 추진하고 초과면적은 단계별 개발구상으로 전개하자는 방안을 제시하였다. 정부의견은 시범사업을 통해 기업도시 개발사업의 성공모델을 만들기 위한 것으로 마스터플랜 수립을 위한 행정지원 등을 고려한 것이었다. 이에 전라남도는 2005. 5월 전체 사업면적은 2,942만평, 시범사업신청 면적 1,000만평(간척지), 향후 개발계획 면적 1,942만평의 변경된 시범사업 신청서를 제출하였다. 또한 2006년부터 사업시행자의 개발계획 승인신청에 대해 농림부는 시범지구 외의 사업지구에 대한 전문기관의 사업타당성 재검증 요구가 있었고 시범지구 내 개발사업을 우선적으로 추진하는 변경요구를 받았다. 전라남도는 시범지구내의 개발사업이 우선적으로 정상 추진되어야 할 필요가 있다고 판단하고 2010. 5월 초송과 송천지구 1,086만평 규모를 개발사업에서 제외한다는 결정을 함으로써 기업도시 개발사업은 약 1,500만평 규모로 축소조정 되었다.

2012. 1월 정부는 2009년 6월 개발계획 승인신청한 부동지구의 개발계획을 한국개발연구원(KDI)을 통한 사업성 검증결과 수익성이 낮다는 이유로 반려하였고, 이에 대해 사업 시행자는 2012. 4월 행정심판과 행정소송을 제기하였다. 이후 2013년 3월 행정심판결과는 “기각”, 2013년 7월 행정소송결과는 “원고승소” 판결을 받았다. 그러나 개발계획 승인신청 후 장기간이 소요되었고 정부의 개발사업 지원의지가 없다는 판단에 사업시행자가

‘사업포기’ 결정을 함으로써 결국 개발사업의 면적은 정부가 시범사업으로 지정했던 1,026만평 규모에 이르게 되었다.

구성지구와 삼호지구 간척지 양도·양수문제도 사업을 지연시키는 요인이 되었다. 구성지구는 2010. 8월에 농어촌공사와 공유수면매립권리·의무 양도·양수 협약'을 체결하고 감정평가하여 같은해 12월에 감정평가를 완료했으나 농어촌공사에서 평가결과를 수용하지 않고 이의제기 및 감사원 감사청구를 했다가 반려되었다. 이후 한국감정평가협회의 감정평가 타당성조사를 거치고 2011. 7월에는 법원에 민사조정을 신청하였다. 2011. 12월 서울중앙지방법원에서는 당초의 평가결과대로 양도·양수 하라는 조정을 함으로써 감정평가액을 확정하는데 1년 4개월이라는 장기간이 소요되었고 2012. 11월에 양도·양수를 완료할 수 있었다. 삼호지구는 2010. 7월에 농어촌공사와 공유수면매립권리·의무 양도·양수 협약을 체결하고 감정평가를 개시하였으나 평가기준에 대한 당사자(SPC:농어촌공사)간 이견으로 기간내 평가결과를 제출하지 못함으로써 2011. 8월 평가계약 해지와 함께 감정평가가 중단 되었다. 이후 농어촌공사와 평가기준에 대한 의견차를 해소하지 못하다가 「기업도시 개발 특별법」 개정을 통해 평가기준을 확정하고 2013. 12월에 감정평가를 재개하여 2014. 3월 양도·양수를 완료, 사업을 추진할 수 있게 되었다. 사업의 성공적 추진을 위해 국회, 중앙부처를 수없이 방문하고, 제도개선을 위한 다양한 노력을 기울인 전라남도의 노력이 가시적인 성과로 나타난 것이다.

사업지구조정, 간척지 양도양수문제가 해결된 후 솔라시도는 3개지구에 총사업비 8조 3,057억원을 투자하여 동북아시아의 관광레저산업의 중심이 되고 나아가 세계인이 즐겨 찾는 월드 클래스 명품도시를 건설하기 위한 사업을 본격적으로 추진하고 있다. 서남해안기업도시개발(주)에서 추진하고 있는 구성지구는 2013. 12월 개발사업 기공식을 시작으로 The Refresh Green City(녹색도시)를 목표로 각종 테마파크·월드 푸드빌리지·남도음식 문화촌·박물관·바이오에너지파크·시네마타운·메디컬센터·골프장 등을 개발할 계획이다. 서남해안레저(주)에서 추진하고 있는 삼호지구는 The First Sun Lake City(호반도시)를 목표로 허브단지·마리나 클럽·승마클럽·Wellness Resort·헬스 R&D단지·골프장 등을 조성할 계획이며, KAVO(주)와 전남개발공사가 공동으로 추진하고 있는 삼포지구는 F1국제자동차경주장을 포함하는 Dynamic City(활력도시)를 목표로 모터스포츠산업 클러스터, 에너지 시설을 조성할 계획이다.

사업추진을 위한 중앙정부의 지원도 긍정적 요인이다. 박근혜 대통령은 2013.

7. 11. 무역투자진흥회의에서 “영암 등 기업도시 추진상황을 전반적으로 점검하고 애로사항을 적극 해소하여 기업도시가 그 지역에 희망이 될 수 있도록 노력” 하라고 지시 하는 등 사업 추진에 힘을 실었고, 정홍원 국무총리로 “정부는 솔라시도 기업도시의 성공을 위해서 최선을 다하겠다”고 밝혀 원활한 사업 추진이 기대되고 있다. 전남의 미래 성장동력산업으로 출발한 ‘태양(Solar)’ 과 ‘바다(Sea)’ 의 도시 “솔라시도”가 비행거리 2시간 이내에 5백만 이상이 거주하는 18개 도시와 연결되고 중국과 일본의 지리적 중심지로 건강·치유·생태도시, 동북아시아의 레저산업 중심도시로 자리매김할 날이 점차 다가오고 있다.



2. 빛가람도시 건설

2003년 6월 노무현 정부는 ‘수도권 과밀과 지방의 침체’라는 양극화를 해소하고 국토의 균형발전을 위해서 수도권에 입지한 공공기관을 지방으로 이전시킨다는 계획을 발표하였고, 이에 따라 각 시·도는 고용 및 지역산업에 대한 파급효과가 큰 공공기관을 유치하기 위해 치열한 유치경쟁을 펼쳤다.

전라남도는 미래의 성장동력을 창출하기 위해 에너지, 농생명, 정보통신, 문화예술분야의 공공기관을 유치하는데 공을 들였다. 그러나 수도권과의 접근성, 산업구조의 취약 때문에 매우 불리한 입장이었다. 다른 지역이 갖지 못한 차별화된 전략이 필요했다. 수많은 고민과 토론을 거듭한 끝에 전라남도는 어느 지역도 생각하지 못한 공동혁신도시건설이라는 카드를 제시했다. 그 반향은 매우 컸으며 획기적인 조치로 받아들여졌다. 우리 지역이 가지고 있는 취약한 점들을 보완하면서도 지역 간 균형발전과 상생발전이라는 명분을 충족할 수 있는 대안이었기 때문이다.

그 결과 2005년 6월 정부의 ‘공공기관 지방이전계획’에 따라 광주·전남 공동혁신도시에는 4개의 기능군으로 에너지분야는 한국전력공사 등 4개 기관, 농생명분야는 한국농촌공사 등 5개 기관, 정보통신분야는 우정사업정보센터 등 4개 기관, 문화예술분야는 한국문화예술위원회 등 3개 기관 이주하게 되고, 여수시로는 해양경찰교육원이 개별 이전하는 것으로 확정 되었다.

공동혁신도시 건설방침을 확정한 이후 풀어야할 가장 큰 문제는 ‘공동혁신도시의 입지를 어디로 할 것이냐’는 것이었다. 입지를 결정 하는 과정에서 시·군간 과열경쟁과 갈등이 예상되었다. 그래서 전남도와 광주시는 지역 이기주의에 편승한 여론이 형성되기 전에 신속하게 움직이기 시작하였고, 공동혁신도시를 광주와 인접한 전남지역에 건설한다는 대원칙을 세우고, 최종 후보지 선정은 광주전남발전연구원에서 합리적 기준에 의거하여 공정하게 선정한다’는 최종 합의를 공동으로 발표하였다.

광주전남발전연구원에서는 관련분야 전문가 24명으로 입지선정위원회를 구성하여 발전가능성과 전원형도시의 가능성, 간선교통망과 생활편익 시설과의 접근성, 개발의 경제성, 장기적인 지역발전 축과의 연계성 등을 종합적으로 검토하였고, 최종적으로 나주시 금천·산포·봉황면 일대 약360만평을 공동혁신도시 건설후보지로 제안하였다. 이후 전라남도지사와 광주광역시장이 공동 기자회견을 통해 최종위치를 발표하면서 빛가람 혁신도시의 최종 위치가 확정되었다.

사업후보지까지 확정하고 나자 사업추진은 속도를 내기 시작했다. 2006년 2월 한국토지주택공사, 전남개발공사와 광주시도시공사가 사업시행자로 결정되었으며, 같은 해 4월에는 공동혁신도시의 개발 방향과 개발 수요 등을 정하기 위한 기본구상 용역이 발주되었다.

공동혁신도시의 개발 콘셉트는 “빛과 물이 하나 되는 상생의 생명도시 Green-Energypia”로 결정되었으며, 전국에서 두 번째로 큰 16만평 규모의

중앙호수공원을 조성하여 랜드마크로 활용하기로 하였다. 또한 도시 전체를 생태네트워크화하고 18홀 규모의 골프장, U-city · 신재생에너지 도입, 전국 혁신도시 최고의(35.3%) 녹지율을 확보하는 등 친환경 생태도시로 조성하여 지역의 새로운 성장 거점으로 개발하기로 하였다.



빛가람 혁신도시 조감도

하지만, 혁신도시 건설은 이후에도 보상 문제와 세종시 문제 등으로 지연되는 등 술한 우여곡절을 겪어야 했다. 이러다 좌초되는 건 아닐까 하는 우려도 있었지만, 2007년 11월 8일 첫 삽을 뜨는 것을 시작으로 광주 · 전남공동혁신도시 건설사업이 추진되었다.

빛가람 혁신도시는 나주시 금천면과 산포면 일원 7,334천㎡에 총사업비 1조 4,175억원이 투입하여, 인구 5만명의 자족형 신도시를 건설하는 것으로 한국토지주택공사, 전남개발공사, 광주도시공사 등 3개 시행사가 2014년말까지 추진하게 된다. 혁신도시 건설 조성공사는 부지조성, 상하수도시설, 도시가스, 통신 · 전기 등의 공사는 마무리 되어 지난 2013. 12. 31.에 1단계 준공을 하였으며, 호수공원, 조경공사, 가로등, 신호등, 진입도로 개설 등은 2014년 8월말까지 완료 될 예정이다.

공공기관 지방이전은 지난해 2013년 3월 4일 우정사업정보센터의 최초 입주를 시작으로 12월에 농식품공무원교육원이 이전하고(여수 해양경찰교육원 11월

개별이전), 2014년 상반기에는 한국방송통신전파진흥원, 한국문화예술위원회, 한국콘텐츠진흥원, 국립전파연구원 등이 추가로 이전할 계획이다. 이어 하반기에는 농수산식품유통공사, 한전KPS, 한국농어촌공사, 한국전력거래소, 한국전력공사, 한전KDN, 사립학교교직원연금관리공단 등 7개 기관이 이전을 하게 되고, 나머지 한국농촌경제연구원, 한국인터넷진흥원, 농림수산물식품 기술기획평가원 등 3개 기관이 2015년까지 순차적으로 모두 이전 할 예정이다.

공동주택 입주 및 이전공공기관의 본격적인 이주에 맞추어 행정서비스 업무를 담당하는 빛가람동주민센터가 2014년 2월 24일부터 업무를 개시하였으며, 학교 복합단지(School-Complex)에 학생들을 맞이하기 위해 한아름 유치원, 빛가람초·중·봉황고등학교가 2014년 3월 3일에 순조롭게 개교하였으며, 학생수요에 맞추어 2018년까지 9개 학교가 추가로 설립될 예정이다.

또한, 혁신도시의 공공서비스 제공을 위해 임시적으로 치안, 소방, 우편·금융 업무를 추진하고 있으며, 치안을 담당할 빛가람파출소와 소방을 담당할 119안전센터는 2015년에 설립될 예정이며, 2014년 7월에는 우체국을 신설하여 우편·금융서비스 업무를 추진할 계획이다. 그 밖에도 주민 편의시설인 복합문화체육센터 및 도서관 건립과 의료시설 확충에도 최선을 다하고 있다.

공동혁신도시는 전국에서 가장 규모가 크며 주거와 교육, 의료, 문화 등 수준 높은 정주환경을 갖춘 자족도시로 건설되고 있으며, 혁신도시 조성에 따른 경제적 파급효과도 생산유발효과 9조1,655억원, 부가가치 유발효과 3조 6,104억원, 고용유발효과 3만 8,348명, 소득유발효과 2조966억원 등으로 추진된다.

그러나 혁신도시 건설이 갖는 더욱 중요한 의미는 참여정부 출범 이후 역점적으로 추진해 온 국가균형발전의 꿈이 결실로 맺어지는 역사적인 출발이라는데 있다. 혁신도시의 궁극적 목적은 지역 간 균형발전을 통해서 지역이 경쟁력을 갖고 모든 국민이 잘 살 수 있는 나라를 건설하는 것이다. 또한 균형발전을 바탕으로 국민통합을 달성하고 선진국에 진입할 수 있는 계기를 마련하는 것이다.

빛가람혁신도시는 전남과 광주 간 전략적 제휴와 협력을 강화시키는 기폭제역할은 물론 상대적으로 낙후된 전남지역의 성장거점으로서 역할을 충분히 수행할 수 있을 것으로 기대된다. 낙후의 땅 전남을 희망의 땅, 기회의 땅으로 바꾸어 낙후의 악순환을 끊고 지역 스스로 자립할 수 있는 호남 광역경제권의 새로운 성장거점이 될 것이다. 다가오는 21세기, 우리 후손들이 이 땅에서 행복하게 사는 모습이 눈에 보이는 듯하다.

3. 남악신도시 건설

남악신도시 건설은 전남도청 이전과 함께 추진되었다. 전남도청 이전에 대한 여론은 1986년 11월 전라남도에서 광주가 분리된 이후 자연스럽게 대두 되었으며, 김영삼 전 대통령의 「5·18관련 민주화 운동과 관련한 특별 담화」 발표(1993. 5. 13)를 통해 구체화 되었다.

전라남도청 이전사업은 대통령 담화 이후 바로 현실화될 것으로 보였으나 시·군간 전남도청 유치를 위한 과열경쟁과 갈등, 광주와 전라남도의 재통합문제 여론제기에 따른 도청이전 문제 유보론 등이 제기되어 많은 진통과 갈등을 겪기도 하였다.

이러한 갈등에도 불구하고 도민들의 도청이전에 대한 염원, 전남의 발전을 위한 시·군 간의 합의 및 전라남도의 결단 등을 통해 1998년부터 도청이전 사업을 본격적으로 추진하게 되었다.

남악신도시 건설은 전라남도 목포시 옥암동 및 무안군 삼향읍 일원 14.5km²(440만평)에 3단계에 걸쳐 총 사업비 2조 3,684억원을 투자하여 인구 15만의 신도시를 건설하는 것으로 2000년부터 2019년까지 추진되는 장기 프로젝트이다. 마스터플랜은 지역특유의 전통문화를 계승하고 자연이 어우러진 도시로 건설하기 위해 수(水)공간 및 녹지공간 연계계획, 30% 이상의 녹지율 확보, 버스전용도로 시스템을 도입하는 등 당시로서는 획기적인 계획개념을 도입하였다. 또한 지구전체에 대한 경관계획 수립으로 도시경관 특화를 통해 미시적인 건축행위들을 질서정연하게 관리하여 지구 정체성을 제고하고자 하였으며, 도시속으로 경관배수로를 조성하여 친수공간을 끌어들이 특화된 공간구상을 계획하였다.

남악신도시는 2002년 11월 실시계획승인이 이루어진 후 2003년부터 본격 시작된 도시개발과 2005년 전남도청 이전으로 명실상부한 전라남도의 신행정·정주도시로 부각될 것으로 기대되었다. 그러나 도청 이전 초기에는 교육·의료·문화·상업 여건 등 정주환경이 전반적으로 취약해 주민들이 이주를 꺼려했고, 2007년부터 시작된 글로벌 금융위기로 민간의 투자가 지연되면서 계획보다 활성화가 더딘 모습을 보였다.

이에 전라남도는 교육 및 의료 여건개선, 문화공간 확충 등 남악신도시를 활성화하고 인구를 유입하기 위한 다양한 정책을 추진하였고, 그 결과 유관기관 및 연계 기업체 이전과 공공기관 종사자 이주 등이 점차 가속화

되기에 이르렀다. 2013년말 현재 46,000여명의 인구가 새로 유입되었고 (계획인구대비 약 80%), 신규 주거지역 조성, 유관기관의 개청·개원으로 인구유입이 지속적으로 증가하고 있다. 신도시 개발 시작 후 10년만에 중심상업지구가 활성화되고 지역의 교육·업무거점으로서의 역할을 무난히 수행하고 있으며, 전남의 신행정·정주도시로의 모습을 갖춰가고 있다.



남악신도시 중앙공원

남악신도시는 낙후된 서남권지역의 신 성장거점으로서의 역할을 수행하고 있다. 행정기관 종사자의 이주뿐만 아니라 행정기관과 연계된 각종 사업체의 추가 이전으로 인구유입, 세수확보, 상권활성화 효과를 가져와 지역경제 활성화에 크게 기여하고 있다. 또한 전남도청 및 유관기관의 접근성 개선을 위한 관련 SOC가 확충되어 지역 접근성 개선에도 크게 기여하였다.

남악신도시 건설이 갖는 더욱 중요한 의미는 시·군간 갈등을 극복하고 낙후된 전남지역을 발전시킬 수 있는 최적의 위치에 전남도청 입지를 결정하여 새로운 발전거점을 성공적으로 조성하였다는 것이다. 전남 도민이 힘을 모으면 낙후된 지역을 발전시키고 지역의 경쟁력을 확보하여 지역민이 풍요롭게 살 수 있는 지역을 만들 수 있다는 희망을 보여준 것이다.

낙후된 땅이라는 이미지를 벗고 도민이 힘을 모아 개발한 희망의 땅, 기회의 땅으로 변해가고 있다. 앞으로 100년 전남의 미래를 이끌어갈 행정도시,

누구나 마음 놓고 살 수 있는 편리하고 안전한 도시로 남악신도시는 하루가 다르게 변해가고 있다.



남악신도시 조감도

4. 광양만권경제자유구역개발

세계 경제 블록화가 가속화되어 국가 간 경쟁이 심화되고 동북아 지역을 중심으로 경제특구 조성을 통한 글로벌 기업 유치경쟁이 심화되고 있다. 이러한 변화에 대응하기 위해 정부는 2003년 외국인 투자기업의 경영환경·정주여건을 개선하여 외국인 투자유치를 촉진하고 국가경쟁력을 강화할 목적으로 인천, 광양만권, 부산·진해 3개 권역에 대한 경제자유구역 지정을 추진하였다.

광양만권경제자유구역은 중국과 동남아의 관문이라는 지정학적 장점과 광양제철, 여수국가산단으로 연결되는 산업벨트를 활용하여 세계 최고수준의 산업, 물류 중심도시로 육성하고자 2003년 10월 30일 5개 지구 24개 단지, 88.98km²를 대상으로 개발을 시작했다. 개발수요 충족 및 단지별 토지이용계획

변경 등에 맞춰 현재 3차에 걸쳐 개발계획을 변경하였다. 5개 지구 23단지 83.59km²를 대상으로 오는 2020년까지 단계별로 개발을 추진하고 있으며, 개발 시너지효과를 최대한 거둘 수 있도록 각 지구별로 특화 개발을 추진하고 있다.

현재까지 총 23개 지구 중 14개 지구가 개발 완료 및 개발 중에 있으며, 울춘 제1산단(조성률 93%, 95개 기업 입주), 신대배후단지(조성률 99.6%, 분양률 97%)는 마무리 공정 중이며, 다른 산단 역시 본격 개발 및 추진 중에 있다.

먼저 광양항을 기반으로 동북아 물류거점 확보를 전략으로 삼고 있는 광양지구는 연간 548만TEU 처리능력을 가진 16선석의 컨테이너부두를 중심으로 동측·서측 배후단지 조성으로 연 50만TEU 자력 물동량 창출, 포스코터미널 CTS 준공, 황금산업단지 개발 등을 통해 동북아 물류거점으로서의 개발을 추진하고 있으며, 완주-순천간 고속도로, 영암-순천간 고속도로, 이순신대교 개통 등의 광역교통망의 구축으로 그간 지적됐던 광양만권경제자유구역의 접근성도 크게 개선되었다.

울춘 일반산업단지를 중심으로 생산거점으로 성장하고자 하는 울춘지구는 포스코, 여수국가산단 등과 연계한 석유화학·철강산업 생산기능을 주 콘셉트로 설정하였으며, 이를 위해 울춘 I·II·III 산업단지 조성, 울춘항만 부두건설 등 개발을 연차적으로 추진하고 있다.

경제권과 도시생활권을 연계한 성장거점기능을 갖춰가는 신타지구는 교육, 의료, 주거, 레저 기능을 집적화하고 쾌적한 외국인 정주환경을 위해 조성중이다. 특히 GFEZ 활성화 지원을 위해 배후기능을 담당할 신대배후단지는 순천시 해룡면 일원에 친환경적인 공원과 전남 최대 규모의 극장, 정규 18홀의 골프장, 전남 최초의 외국인 학교인 메이플립교육재단이 개교를 준비하는 등, 이미 분양률 97% 6,993세대가 입주해 배후도시로서의 면모를 갖추고 있다.

남해안 관광벨트의 거점으로 관광·레저 허브로 성장하고자 하는 화양지구는 개발부지 총 면적 9.99km²에 약 1조 5천억원을 투자하여 관광·레저·스포츠, 휴양기능을 갖춘 지구로 개발을 추진하고 있으며, 조성이 완료된 골프아일랜드와 호텔, 펜션, 마리나 비치 등이 2015년 완공을 목표로 개발 중이다.

광양만권경제자유구역은 인천과 부산·진해 경제자유구역에 비해 주변여건과 상황이 현저히 불리한 상황에서도 모든 역량을 집중하여 국내·외 투자유치활동을 전개하고 있다. 그 결과 현대하이스코, MPC울춘전력,

(주)SNNC, 삼성테스코 등의 국내·외 투자유치를 이끌어 냈으며, 지금까지 외국인 직접투자(FDI) 9억불을 포함한 146개 업체, 127억불을 유치해 고용인원 32,000여 명의 일자리를 마련하였다. 특히 2013년에는 불안정한 국내·외 경제사정에도 불구하고 13개 국내·외 기업을 유치해 6억 9천만불의 투자를 이끌어냈다. 현재 투자유치가 진행중인 MOU 체결기업은 112개 업체 12,208백만불에 달해 향후 직접적인 투자 가능성을 높여가고 있다.

광양만권경제자유구역청은 입주기업의 경영환경 개선 및 고용인력의 원활한 수급을 위해 기업현장의 애로사항을 주기적으로 청취하여 불합리한 제도를 개선하고 다양한 기업지원방안을 모색하여 기업들로부터 큰 호응을 얻고 있다. 먼저 법률, 세무·회계 등 기업활동 분야별 6명의 전문가로 구성된 ‘기업사랑자문단’을 구성하여 기업의 애로사항 해결을 위한 자문활동을 실시하고, 보건·의료서비스 제공을 통한 산업재해 예방으로 입주기업 근로자들의 근로여건 개선을 위해 ‘찾아가는 건강돌보미제’를 추진하고 있다. 또한 ‘기업 현장 방문의 날’, ‘1기업 1도우미제’ 등의 시책을 운영하여 광양만권과 인근 여수·순천·광양지역 입주기업의 애로사항을 해결함으로써 기업 경영환경 개선에 기여하고 있으며, 입주기업 생산제품 홍보책자 제작·배부를 통해 기업 홍보 및 지원을 위한 다양한 지원서비스 제도를 추진중이다.

광양만권경제자유구역은 2020년까지 투자유치 250억불 달성 및 일자리 24만개 창출을 통해 ‘세계 최고 수준의 산업, 물류 중심도시 건설’을 완성할 계획이다. 지난 10년의 성과를 바탕으로 새로운 10년을 준비하여 기존의 석유화학, 철강, 조선산업을 기반으로 연관 산업 첨단화·고도화 및 미래형 신소재산업 R&D 클러스터 구축 등 고부가가치 핵심산업 거점으로 조성하는데 역량을 집중할 계획이다.

5. 서남권경제자유구역 재지정 추진

동북아 지역을 중심으로 경제특구 조성을 통한 글로벌 기업 유치경쟁이 심화되는 가운데, 우리나라도 외국인 투자유치 촉진을 위해 2003년부터 경제자유구역을 지정하기 시작하였고, 2014년 현재 총 8개의 경제자유구역이

지정·개발·운영되고 있다.

경제자유구역은 외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건을 개선하기 위하여 조성된 지역으로 각종 조세 인센티브와 부담금 감면, 규제완화 등의 혜택을 부여하고 있다. 이를 통해 산업·상업·물류·주거단지가 어우러진 국제비즈니스도시로 조성되기 때문에 그 자체만으로 지역경제에 큰 영향을 미치고 지역의 경쟁력 강화에 큰 도움이 되는 지역이다.

대표적인 낙후지역인 전남 서남권지역은 이러한 인센티브를 바탕으로 외국인 투자를 촉진하여 지역을 발전시키기 위해 경제자유구역 지정을 지속적으로 추진하여 왔다.

21세기 국토 발전축인 서해안축과 남해안축의 교차 지역에 위치한 전남 서남권지역은 세계 최대 경제중심축인 상해 및 황해 연안지역과 최단거리(671km)에 위치하여 대중국 해양관광 및 무역 등 지정학적으로 유리한 곳에 위치하고 있으며, 천혜의 섬·해양관광자원, 신재생에너지 자원을 보유하고 있다는 장점을 갖고 있으나 국내 여건상 기업들의 투자가 이루어지지 않아 미개발된 상태로 남아 있다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 전라남도도 서남권지역을 경제자유구역으로 지정하여 외국인 투자유치활동을 강화하여 국가균형발전에 이바지하고 지역경제 활성화를 도모하고자 2007년과 2012년 2차례에 걸쳐 정부에 경제자유구역 지정을 신청하였다. 그러나 정부는 1도 1경제자유구역 지정원칙, 서남권의 인프라 부족, 수도권 원거리 위치, 타 경제자유구역과의 차별성 결여 등의 이유로 난색을 표하였고, 결국 2차례에 걸친 도전에도 불구하고 서남권경제자유구역 지정은 실패하게 되었다.

그러나 이러한 실패에도 불구하고 전라남도도 천혜의 섬·해양관광자원과 신재생에너지 자원을 활용하기 위해 반드시 경제자유구역지정을 통한 외국인 투자유치가 필요하다는 판단하에 서남권경제자유구역 지정 재도전을 결정하고 기본계획을 수립하여 2014년 재지정신청을 할 계획이다.

새로운 기본계획에는 기존 신청 시 약점으로 지적되었던 문제점을 보완하기 위해 흑산도 신공항 개항('20년), 호남선 KTX개통('17년) 및 새천년대교개통('18년) 등 기반시설 확대 건설 및 각종 여건 변화를 반영하고, 타 경제자유구역과의 차별화를 위해 주테마를 섬·해양관광으로 특화하는 등 서남권만의 장점을 최대한 부각시키는 개발계획을 수립하기 위해 노력하고 있다.

목포, 무안, 신안지역을 대상으로 3개 권역, 4개 지구, 10.87km²에 대하여 2014년부터 2022년까지 민간투자유치를 통하여 연차적 개발을 추진할

계획이다. 경제자유구역 지정·개발이 이루어질 경우 경제적 효과는 전국적으로 생산유발효과 2조 3,219억원, 고용유발효과 1만 949명이며, 전남지역에 미치는 효과는 1조 3,613억원의 생산유발 효과와 6,247명의 고용유발효과가 있을 것으로 기대된다. 아울러 동부권의 광양만권과 서부권의 서남권을 양대축으로 하는 동서균형발전과 전략이 정상 작동됨에 따라 지역발전의 시너지 효과를 낼 것으로 기대되고 있다.

그러나 서남권 경제자유구역 지정이 그리 낙관적인 것만은 아니다. 정부가 2013년 7월 제1차 경제자유구역 기본계획을 수립·발표하면서 해당 시·도내에 경제자유구역이 이미 지정되어 있고 기존 구역의 개발이 완료되지 않은 지자체가 신규 지정을 요청하는 경우에는 신규 지정 검토 대상에서 제외한다는 원칙을 발표하였기 때문이다.

서남권경제자유구역 지정·개발은 낙후된 서남권지역 발전을 위하여 반드시 추진되어야 할 사업이다. 따라서 전라남도에서는 서남권경제자유구역의 지정을 위해 타 지역과 차별화된 기본계획의 수립, 외국인 투자유치 확보, 광양만권 경제자유구역의 자발적 축소 등과 연계한 지정방안 모색 등 다양한 추진방안을 검토하고 중앙정부를 지속적으로 설득해 나가는 노력을 기울여 나갈 계획이다.

6. 신발전지역 발전·투자촉진지구 지정

1960년대 이후 압축적인 산업화 및 경제성장 과정에서 수도권, 중부권, 동남권을 중심으로 개발이 집중됨에 따라 경부축 중심의 국가 성장축이 형성되었으며, 지역불균형 문제가 야기되었다. 동해안축과 남해안축의 교차점에 위치한 동남권은 기 개발되어 거점역할을 수행하는 반면 서해안축과 남해안축의 교차점에 위치한 서남권은 개발이 부진하여 “남겨진 땅”으로 인식되어졌다.

역대 정부에서 지역균형발전을 위한 개발정책을 지속적으로 추진하여 왔으나 소규모 분산투자로 인해 낙후지역의 획기적인 성장여건을 조성하는데 한계를 보여왔다. 이에 기존의 낙후지역 지원방식에서 탈피하여 종합적 접근에 의한 서남권 개발을 통해 새로운 낙후지역발전 모델을 창출하는 한편,

국가 성장축을 서남부축으로 확대하여 국토의 생산성과 효율성을 향상 시키자는 목소리가 높아지게 되었다.

서남권 신발전지역 지정은 10여년 전 참여정부 출범과 함께 시작되었다. 국토 균형발전 차원에서 서남권의 체계적 개발을 목표로 관광레저 분야에 적합한 천혜의 자원을 가진 전라남도를 위한 종합발전 구상을 수립하게 된 것이다. 국토 균형발전에 대한 노무현 대통령의 의지를 담아 2006. 11. 24일 청와대는 낙후지역 투자촉진보고회를 개최하여 서남권 종합발전구상을 정부정책으로 확정 발표하고, 2006. 12. 28일에는 정부청사에 「서남권 등 낙후지역투자촉진추진단」 현판식을 개최하였다.

이후 전라남도는 곧바로 후속조치에 착수하여 「서남권발전추진지원단」을 구성하고 서남권종합발전계획에 반영할 사업 61개 사업을 발굴하여 건의 하였으며(07. 3. 6), 서남권 관련 특별법안을 국회 의사국에 제출하고, 수차례에 걸쳐 국회와 중앙부처에 특별법 제정의 당위성 설명한 결과 특별법안이 2007. 6. 21 건교위에 상정하기에 이르렀다.



전라남도의회에서도 임시회를 개최 「서남권 등 낙후지역 발전 및 투자 촉진특별법」 정기국회 제정 촉구 결의안을 의결하고 각 정당에 송부하는 등 적극적으로 대체하였다. 그러나 건교위 법안심사소위원회와 국회 본회의를 거치는 과정에서 특정지역 명시, 과도한 특례 및 인·허가 의제 등이 주요 쟁점이 되어 첨예한 공방이 진행되었다. 이러한 일련의 과정에서 전라남도는 적극적으로 국회를 방문하여 의견을 개진하고 설득과 협조를 부탁하였으나, 결국 당초 제출한 법안에서 서남권 및 대상지역 명시부분 삭제, 일부 특례사항 및 의제처리 조항 삭제과정을 거친 후 2008. 2. 26일 「신발전지역 육성을 위한 투자촉진 특별법」이 최종 제정되게 되었다.

특별법에 따라 전라남도는 2008. 12. 30 목포시, 무안군, 신안군 및 영암군, 해남군, 진도군 일부를 포함한 29개 지구(발전촉진 18, 투자촉진 11) 1,216.1km²에 대한 종합발전계획을 수립·고시하였다. 이후 신발전 특별법의 취지에 따라 민간투자 활성화에 중점을 두고 종합발전계획을 14개 지구(발전촉진지구 6, 투자촉진지구 8), 781.98km²로 변경 조정('12. 5. 30)하였으며, 2014. 2. 7일 울도, 굴도, 도덕도 3개 지구의 신발전지역 발전촉진지구(안)을 국토정책위원회에 상정하여 심의·의결하기에 이르렀다.

신안군 지도읍 울도 일원(227,730m²)은 민간자본 1,600억원을 투자하여 동백동산, 열대우림정원 및 해안산책로 등이 들어서는 울도식물 테마파크를 조성하고, 신안군 임자면 굴도 일원(79,340m²)에는 민간자본 1,320억원을 투자하여 섬 문화체험관, 펜션단지 및 음식문화시설 등을 포함한 굴도 해양펜션단지를 조성할 계획이다. 아울러, 신안군 중도면 도덕도 일원(77,851m²)에는 민간자본 1,071억원을 유치하여 해저유물박물관, 테라스 하우스와 야외 수영장 등이 포함된 도덕도 해양리조트를 조성할 계획이다. 이러한 3개 발전촉진지구 사업 추진으로 전남지역에서 9,441억원의 생산유발 효과와 5,764명의 고용 창출효과가 발생하여 지역경제 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다. 결국 국토균형발전과 낙후지역 개발을 목표로 전라남도에서 제안하여 적극적으로 추진한 서남권 신발전지역 사업이 시작 10년만에 가시적인 성과로 나타나기 시작한 것이다.

전라남도는 여기에 만족하지 않고 앞으로 추가로 2개 지구(목포 대양일반산단, 세라믹산단)를 발전촉진지구로 지정하기 위해 지구지정 신청을 추진하고, 지정지구에 대해 인프라 확충을 위한 국비지원을 지속적으로 건의해 신발전지역 지정취지를 살려 낙후된 서남권지역 발전을 지속적으로 도모해 나갈 계획이다.

7. 섬지역 양질의 수돗물 공급

전남에는 전국의 총 65.1%에 달하는 2,219개의 섬이 있으며 이중 유인섬은 296개, 무인섬은 1,923개로 각각 전국대비 60.8%와 65.8%를 차지하고 있다.

섬지역은 사면이 바다로 둘러싸여 있고 육지로부터 지리적으로 분리되어 있어 면적이 상대적으로 협소하며, 내륙지역에 비해 지표수의 발달이

미약하고 식수원이 부족하여 안정적인 상수도 확보에 어려움을 겪고 있다. 또한, 상대적으로 상수도를 공급받는 인구가 적으며, 상수도를 공급받지 못하는 지역에서는 식수원 확보가 미비하여 소규모 마을상수도 시설이나 우물 등을 이용하고 있었다.

섬지역 상수도 확충사업은 1994년 UR협상타결 이후 농어민의 생활여건을 개선하기 위해 농어촌 특별세 예산으로 1997년부터 추진되기 시작하였다. 1997년부터 2003년까지 전남에서는 55지구에 1,747억원(국비 1,217, 지방비 530)을 투자하였지만, 상수도 보급률은 약 22.2%로 섬지역 식수난은 크게 개선되지 못하였다.

이에 전라남도에서는 섬지역 식수난 개선을 위해 2004년부터 2014년까지 섬지역 101개지구에 4,129억원(국비 2,898, 지방비 1,231)을 집중적으로 투자하였다. 인구가 많은 중대규모 섬지역은 식수전용 수원지 및 해수 담수화시설을 설치하여 안정적으로 식수원을 공급하기위해 노력하였으며, 그 결과 섬지역 상수도 보급률이 2003년 22.2%에서 2014년 84.5%로 62.3%가 증가되는 성과를 거두었다.

여기에 만족하지 않고 상시 물부족을 겪고 있는 4개 시·군, 5개 지역(여수·나도, 영광·안마도, 완도·청산도, 신안·우이도·대둔도)의 안정적인 지하수 확보와 염수침입 피해를 방지하기 위해 2014년부터 2020년까지 총 사업비 700억원(국비)을 투자하여 지하수댐, 인공함양 시설, 상수관망 등의 설치를 추진하고 있다. 이중 영광·안마도 지구는 현재 시범사업으로 선정되어 110억원(국비)을 투자하여 지하수자원확보시설을 우선 추진하고 있으며 2016년 완공을 목표로 하고 있다.

전라남도는 앞으로 2017년까지 17개지구에 1,082억원을 투자하여 섬지역 상수도 보급률을 87.0%까지 높일 계획으로 섬 지역 특성에 맞는 수원개발 및 섬 식수원 개발사업을 지속적으로 추진할 계획이며, 인구 20인 이하의 소규모 섬지역까지 식수원 개발사업을 확대 시행해 나갈 계획이다.

섬지역 상수원조성사업은 지역 여건상 대규모 식수저장이 어려운 섬지역에 풍부한 양질의 수돗물을 안정적으로 공급하여 섬주민의 삶의 질을 크게 향상시켜 나갈 것으로 기대된다. 또한 최근 늘어나는 귀어인구의 섬지역 정착에도 영향을 미치는 요인이 될 것이다. 섬의 가치를 알아보고 지역주민의 생활여건 개선을 통해 찾아오는 지역을 만들기 위한 전라남도의 적극적 노력은 오늘도 계속되고 있다.

8. 상수도시설 확충

전라남도 상수도 보급률은 1993년 약 44%에 불과하였다. 이는 타 시도에 비해 상대적으로 농어촌과 도서지역이 많고 인구가 적은 소규모 마을과 섬지역이 산재되어 있어 상수도 관망 설치에 많은 비용과 시간이 투자되어야 하기 때문이다. 전라남도는 이러한 상수도 보급률을 높여 지역주민들의 삶의 질을 향상시키기 위해 1994년부터 농어촌 특별세 예산으로 농어촌 생활용수 개발사업을 지속적으로 추진해오고 있다.

그 결과 2003년 상수도 보급률은 63.3%까지 높아졌으며, 전체인구 2,024천명 중 1,281천명에게 상수도를 공급하는 것이 가능하게 되었다. 그러나 전체 상수도 보급률은 높아졌으나, 시 지역을 중심으로 우선 보급이 추진된 결과 5개 시(市) 지역(목포, 여수, 순천, 나주, 광양)의 상수도 보급률은 82.5%로 대부분의 주민이 상수도를 이용할 수 있게 된 반면, 농어촌 지역이 대부분인 18개 군(郡) 지역의 상수도 보급률은 42.1%로 낮아, 읍지역을 제외한 농어촌지역은 상수도 보급사업의 지속적 추진에도 불구하고 소외된 지역으로 남아 있는 상태였다.

이에 2004년부터 전라남도는 상수도 미공급 등으로 소외받는 지역민에게 안전하고 깨끗한 양질의 수돗물을 안정적으로 공급하여 공공수도 서비스를 향상시키고 도시지역과의 형평성을 제고하기 위해 농어촌 및 섬지역 상수도시설 확충사업을 중점적으로 추진하기에 이르렀다. 농어촌지역 상수도시설을 확충하고 섬지역 식수원개발을 위해 2004년부터 2014년까지 1,274개 지구에 1조 786억원(국비 8,184, 지방비 2,602)을 집중 투자한 결과 2014년말이면 상수도 보급률이 87.5%까지 높아질 것으로 전망된다.

전라남도 상수도 보급추이('04~'14년)

| 구분\연도별 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 총인구(천명) | 1,994 | 1,976 | 1,950 | 1,945 | 1,939 | 1,934 | 1,934 | 1,938 | 1,933 | 1,933 | 1,933 |
| 급수인구(천명) | 1,290 | 1,306 | 1,392 | 1,460 | 1,481 | 1,559 | 1,636 | 1,645 | 1,675 | 1,682 | 1,691 |
| 보급률(%) | 64.7 | 66.1 | 71.4 | 75.1 | 76.3 | 80.6 | 84.3 | 84.9 | 86.6 | 87.0 | 87.5 |
| 시설용량 (천톤/일) | 768 | 775 | 838 | 763 | 750 | 661 | 659 | 654 | 659 | 659 | 659 |
| 1일1인당 급수량(L) | 370 | 366 | 357 | 353 | 359 | 348 | 348 | 355 | 358 | 358 | 358 |

전라남도에서는 상수도 보급률을 향상시키기 위한 노력과 함께 수도시설 현대화를 위한 상수관망 선진화사업도 함께 추진중이다. 양질의 수돗물을 안정적으로 공급하기 위해 장흥, 완도, 진도군 3개 군을 대상으로 2011년부터 2016년까지 3개 군에 555억원을 투자하여 누수탐사, 노후수도관 개량, 블록시스템 구축을 통해 선진 수도서비스를 제공할 계획이다. 이러한 상수관망 선진화 사업이 완료될 경우 2016년 이후에는 3개 군의 상수도 누수율은 60%에서 20%로 크게 개선될 것으로 예상되어 농어촌지역의 안정적 상수도 공급에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

이외에도 사회복지 향상을 위한 저소득층 옥내 급수관 개량사업과 정수장 시설개선 사업을 추진하여 깨끗하고 안전한 수돗물을 지역주민들에게 제공하고자 하는 노력을 지속적으로 기울여 나가고 있다.

지금까지 전남에서는 농어촌 및 섬지역 주민들에게 안전한 상수도를 공급하기 위해 2004년부터 2014년까지 1조 786억원을 투자하여 상수도 보급률을 87.5%까지 달성하였으며, 전남 총인구 1,933천명 중 1,691천명에게 안전하고 깨끗한 상수도를 공급할 수 있게 되었다. 낙후된 지역 여건을 개선하고 지역주민의 삶의 질 향상을 위한 노력이 가시적 성과로 나타나고 있는 것이다.

이에 만족하지 않고 2017년까지 599지구에 총사업비 4,914억원을 투자하여 상수도 보급률을 90.5%까지 높여 가뭄에도 물 걱정이 없도록 상수도 시설을 확충해 나갈 계획이다.

9. 환경산업진흥원건립 및 관련기업 유치

패적인 환경 질에 대한 사회적 욕구 증대와 국내·외 환경규제 강화에 따른 환경산업에 대한 수요 증대로 환경산업(ET)은 정보통신(IT), 바이오산업(BT) 등과 함께 21세기 유망산업으로 부상하고 있다.

중국과 동남아시아가 제조업을 중심으로 급성장하면서 환경관리 수요 역시 급속히 팽창하고 있어 국내 환경산업의 발전을 위한 좋은 기회로 작용하고 있는 것도 환경산업 육성의 기회요인으로 작용하고 있다.

이러한 기회요인을 살려 정부와 전라남도는 환경산업을 미래의 새로운 먹거리로 인식하고 적극적으로 육성하려는 시도를 하게 되었고, 제17대

대통령 선거공약에 “첨단 환경 멀티클러스터 육성사업” 및 환경부 국정과제인 “환경산업 수출 전략산업화”가 채택되기에 이르렀다.

이를 계기로 전라남도에서는 환경부 지원을 받아 강진 성전산업 단지에 입주하는 기업을 지원하고, 국가적과제인 저탄소 녹색성장을 선도하여 환경산업을 미래전략산업으로 육성코자 환경산업진흥원 건립을 추진하게 되었다.

환경산업진흥원은 강진군 환경산업단지내에 350억원을 투자하여 부지면적 39,670㎡에 건물 연면적(8개동) 8,233㎡ 규모로 건립되었으며, 환경계측기 표준화, 인증검사, 물산업(상하수도, 지하수, 수처리 등 해외 진출사업 등), 기후에너지, CDM사업 등과 전남·광주지역내에 입주한 환경산업체에 측정분석 대행 및 첨단장비 지원, 환경신기술 인증·검증을 위한 장비 운영 및 전문인력 지원활동을 추진하고 있다.



환경산업진흥원 조감도

환경산업진흥원 건립의 기대효과를 분석한 자료에 따르면 고용창출 약 600명과 약 380억원의 부가가치 유발효과, 5년간 약 900억원(지출대비 3.1배) 생산효과 등이 발생하여 “환경산업의 수출전략산업화”라는 국정과제를 선도하고, 중남부권(강진)이 “첨단환경 멀티클러스터” 핵심지역으로 부상될 것으로 예상된다.

또한, 광주·전남지역의 산·학·연 네트워크의 거점 기능을 확보하여 미래 첨단환경산업분야의 국제 경쟁력 제고와 기술개발, 창업활성화, 마케팅 등 국내·외 환경산업 기반을 조성하여 지역특화 환경산업 육성분야를 선정하고, 선도기업을 투자유치 하기 위한 발판을 마련할 것으로 기대된다.

환경산업진흥원은 사업비 80억원을 들여 환경 측정·분석장비를 구입하는 등 광주·전남지역의 입주기업 지원을 위한 첨단 환경장비를 단계적으로 구축하고, 유해화학물질, 폐기물, 대기·수질 특정유해물질 등 4개 환경 종합분석센터 운영, 비점오염 저감기술 검증제도 연구 등 환경산업 연구 인프라를 구축하고 있다.

환경산업진흥원이 정상 운영되면, 2015년 7월 준공 예정인 강진환경산업 단지에 환경산업 관련기업 투자유치가 가속화되어 멀티클러스터 구축과 광주·전남지역의 환경산업 발전에 크게 기여를 할 것으로 기대된다.

앞으로 전라남도도 지역 환경 관련기업과 함께 비점오염저감기술 개발, 중금속 제거 필터 기술개발 등 정부 환경기술 연구개발(R&D) 사업에 공동으로 참여하여 강진환경산업단지 일원을 중국 진출을 위한 유망 중소/벤처기업의 창업·보육센터로 육성해 나갈 계획이다.

10. 전기자동차 보급

지구 온난화로 인한 환경위기와 화석연료의 고갈에 대처하기 위해 세계각국은 온실가스 배출억제 정책을 펴고 있다. 이중 교통분야 에너지 소비는 전체 에너지 소비 약 20%를 차지하고 있으며, 특히 도로부문 온실가스 배출량은 차량등록대수 증가에 따라 급증하고 있다. 이에 따라 자동차 분야에서 발생하는 온실가스를 줄이기 위한 노력이 전세계적으로 진행되고 있으며, 국내에서도 자동차 연비개선 및 하이브리드 자동차 개발, 전기차 개발 등 그린 카 산업 육성과 보급에 집중하고 있다.

정부는 2000년대 후반부터 전기자동차의 보급과 전기자동차산업 육성을 위해 다양한 정책을 추진하고 있다. 우선 공공기관을 중심으로 전기차를 우선 보급하고 이를 바탕으로 민간에 전기자동차 보급을 확대하기로 결정하였고, 전기자동차 충전시설도 대폭 확대 보급하고 있다.

이러한 기회요인을 발판으로 전라남도는 취약한 산업기반을 강화하고 ‘녹색의 땅’ 전남의 이미지를 살려 전기자동차 생산기지를 건설하고 보급하기 위해 적극적인 움직임을 보이기 시작하였다. 우선 관련기업의 투자를 이끌어 내기 위해 2009년 전기자동차 생산기업인 (주)탑알앤디를 시작으로 CT&T, (주)에코넥스, (주)AD모터스와 투자협약을 체결함과 동시에 전기자동차 관련 기업들이 입주할 164만㎡ 규모의 산업단지를 영광군 대마일반산업단지에 조성하여 국내 최고의 전기자동차 생산 중심지로 발돋움하기 위한 기반을 마련하였다.

자동차 시장 변화에 전기자동차 산업이 경쟁력을 갖추기 위해서는 전기자동차에 대한 개발/실증/보급 환경이 동시에 조성되어야 한다는 필요성을 인식하고 대마산업단지와 인근지역을 대상으로 ‘전기자동차 실증단지 조성사업’을 추진하였다. 또한 전기자동차 보급 활성화를 위해 ‘근거리(NEV) 전기자동차 운행구간’을 지정·고시하였고, 관용차로 전기자동차 3대를 구입·운행하여 전국적인 주목을 받기도 하였다.



초기 전기자동차 산업 육성과 보급을 위한 사업추진이 모두 순조롭게 이루어진 것은 아니었다. 도시지역에 비해 사회적 인프라가 부족한 군 단위에서 전기자동차라는 첨단산업 클러스터를 구축하는 것은 무(無)에서 유(有)를 창출하는 것만큼 어려운 일이었다. 또한 아직까지 전기자동차의 성능이나 사업성에 의구심을 표시하는 등 산업 자체에 회의를 가진 사람들도 많아 이들을 설득하는 작업도 사업추진을 어렵게 하는 요인 중 하나였다. 전라남도과 영광군은 사업자체에 부정적인 여론을 환기시키기 위해 투자유치 기반 마련과 우호적인 분위기 조성에 집중하였고, 기업들의 투자를 하나 둘

실현시키면서 사업의 실현가능성을 높여나가 부정적 의견을 하나둘 잠재워가면서 사업을 추진하였다. 이러한 노력에 힘입어 영광군은 환경부에서 추진한 「전기자동차 보급 선도도시」에 군 단위로는 유일하게 2011년 1차로 선정(영광, 서울, 제주)되어 전기차 구매 및 충전 인프라 구축비용 등을 지원받게 되었다.

전라남도는 지금까지 공공부분을 중심으로 전기자동차를 보급해 왔으나, 앞으로는 시장원리를 적용한 민간보급으로 정책을 확대해 나갈 계획이다. 정부에서도 민간보급 확대를 위한 제도 마련 및 공동주택 충전시설 구축방안 및 모델 개발을 추진함으로써 전기자동차 보급 활성화를 위한 노력을 강화할 것이라 밝히고 있어 전남의 전기자동차산업 활성화는 더욱 탄력을 받을 것으로 보인다.

전라남도에서 생산된 전기자동차가 전국을 누빌 날이 멀지 않았다. 취약한 지역 여건을 극복하고 지역경쟁력을 강화시키기 위해 시작한 전기자동차산업 육성과 보급 노력이 지역의 산업 경쟁력을 향상시키고 동시에 지역민 소득증대, 자동차로 인한 환경오염문제 완화라는 성과 실현을 목전에 두고 있다.

11. 체계적인 경관관리와 디자인 거리 조성

경제적, 사회적으로 안정되고, 지속가능한 발전이 새로운 관심사로 등장하면서 도시화, 산업화 과정에서 훼손된 경관자원의 가치를 재인식하고 체계적으로 관리·복원하여 쾌적한 생활환경을 조성해야 한다는 목소리가 점차 높아지고 있다. 그동안 크게 가치를 조명 받지 못했던 경관자원들이 지역경쟁력 향상을 위한 지역의 정체성 문제와 연계되면서 그 가치를 재평가 받고 있다.

전라남도는 타 지역과 차별화된 자연경관, 해안경관, 역사문화경관 등 수려하고 다양한 경관자원을 보유하고 있으나 이를 체계적으로 관리하거나 경쟁력 있는 자원으로 활용하지 못하고 있어 이를 체계적으로 관리·활용해야 한다는 요구가 지속적으로 제기되었다.

이러한 요구와 흐름 속에 전라남도는 지역의 빼어난 자연풍경, 역사·문화적 경관 등을 어떻게 보존·관리하고 정비하여 타 지역과 차별화된 자원으로 활용할 것인가를 고민하게 되었고, 2005년 경관관리의 기본방향과 경관구성

요소별 관리지침을 담은 경관기본계획을 수립하게 되었다.

경관기본계획은 “정감 있고 문화가 깃든 남도풍경”이란 비전하에 우수한 경관자원의 보전과 형성, 경관훼손의 방지와 훼손된 경관의 정비를 통한 복원, 경관관리체계를 구축하여 전통문화와 자연환경의 조화를 통해 남도다움을 연출하는데 초점을 맞추고 있다.

이러한 계획수립과 이를 근거로 한 사업추진을 통해 그동안 체계적으로 관리·보존·활용되지 못했던 경관자원들을 복원하고 타 지역과 차별화된 지역의 정체성을 회복하는데 상당한 성과를 거두었다.

이러한 시도와 성과를 통해 전라남도는 공공디자인이 전남의 미래가치를 결정할 것이라고 판단하고, 2008년 광역지자체 중 최초로 공공디자인과 조직을 신설하고 외부전문가를 영입하여 ‘녹색의 땅 전남’의 친환경 디자인에 심혈을 기울이고 있다.

공공디자인과에서 추진하는 여러 사업 중 대표적인 사업으로 녹색디자인 시범거리 조성사업을 들 수 있다. 녹색디자인 시범거리 조성사업은 도심 인구 밀집지역의 가로환경 시설물을 지역의 정체성, 예술성, 기능성 등 디자인 개념(Concept)이 반영된 시설물로 정비하여 쾌적하고 아름다운 거리를 조성하는 등 녹색디자인거리 표준 모델을 제시하는 사업이다. 2010년부터 추진된 이 사업은 1단계(2010~2012년) 사업으로 4개소(고흥, 영암, 장성, 진도)를 완료했으며, 2단계(2013~2015년) 사업으로 4개소(순천, 구례, 보성, 해남)는 사업 추진 중에 있다.

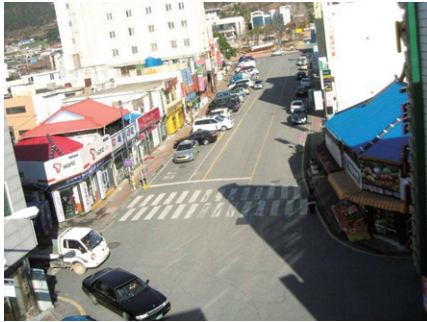
1단계 사업들은 방지되거나 훼손된 지역의 경관을 대대적으로 정비하여 지역 주민들과 관광객들을 위한 휴식과 여가 공간으로 활용할 수 있도록 하거나



고흥 녹동항 시범거리 조성 사업전



고흥 녹동항 시범거리 조성 사업후



진도읍 시범거리 조성 사업전



진도읍 시범거리 조성 사업후

구도심 환경정비를 통해 쾌적한 가로 환경정비로 읍내 주변상권이 되살아나는 등의 긍정적인 효과를 얻어 지역주민들로부터 큰 호응을 얻고 있다.

전라남도는 여기에 만족하지 않고 2013. 5월 경관조례 개정을 통해 국·도비 보조사업으로 시행되는 각종 개발사업 추진 시 사업 초기에 별도 경관계획을 수립하여 경관의 방향을 설정토록 하는 사전경관협의 제도를 전국 시·도 광역자치단체 가운데 최초로 도입하였다.

사전경관협의제는 각종 개발사업 추진 시 난개발 방지를 목적으로 주변과 어울리는 품위 있는 경관을 조성하기 위해 경관위원 3인이 참여하여 자문하는 형식으로 운영된다. 참여하는 위원들은 사업주체가 본래의 지역적 경관특성을 반영하고 지자체별 특성에 맞는 계획을 수립할 수 있도록 조언하면서 각 사업의 목적에 부합한 결과물이 도출될 수 있도록 지원하여 실행력을 높이는 역할을 수행하고 있다.

사업추진 주체는 사전경관협의회의 자문결과를 토대로 자문내용 반영 계획을 수립하여 보고하고 사업추진 시 성실히 그 내용을 반영하여 실행하고 있다.

경관자원의 중요성을 빠르게 인식하고 타 지자체보다 한발 빠른 정책을 기획·추진하여 남도다움을 회복해 가고 있는 전라남도의 노력이 지역민에게는 쾌적한 삶의 공간 제공을, 지역을 찾는 관광객에게는 새로운 볼거리를 제시해주는 성과로 이어지고 있다.

아직 시행 초기임을 감안하더라도 사전경관협의제의 성과는 가시적으로 나타나고 있다.

12. 광주~완도간 고속도로 건설

21세기 새로운 국토골격의 핵심은 한반도가 동북아의 교류중심으로 기능할 수 있도록 개방형·연안형 국토축을 형성하는 것이다. 국토골격이 변화되고 있는 시점에서 전남은 남해안축과 서해안축의 결절지역에 위치하고 있어 해양물류, 해양관광, 연안형 산업지대 건설의 최적지로 부상하고 있다. 이렇듯 해안지역의 중요성이 강조되면서 해안지역과 내륙을 잇는 교통망 건설의 중요성이 부각되고, 지역 경쟁력 제고와 지역 통합성 증진을 위한 간선 교통망 체계 구축의 필요성이 날로 증가하고 있다.

광주~완도(해남 옥천) 고속도로 건설사업은 광주광역시 서구 벽진동과 전남 해남군 북평면 남창리를 연결하는 “전국간선도로망(7×9)의 남북 2축 노선의 일부에 해당하는 사업이다. 전남 남부권과 수도권, 행정복합도시 세종시와의 고속이동성 확보를 통한 지역 경쟁력 강화와 더불어 국가 역점사업으로 추진되고 있는 광주·전남 공동혁신도시의 성공적 추진, 전남 중남부권 발전 및 남해안권 관광벨트 활성화를 위하여 시급히 추진해야 할 SOC 시설 중의 하나이다.

광주~완도 간 고속도로 개요

- 사업구간 : 광주 서구 벽진동 ~ 전남 완도군 남창(해남군 옥천)
- 사업규모 : L=68.69km(축소 20.56km), 4차로 신설
- 총사업비 : 1조 8,100억원
- 사업기간 : 2005~2020년(15년)

그러나 광주~완도간 고속도로 건설은 최초 제안된 이후 현재까지 이렇다 할 성과를 거두지 못하고 있다. 「전국 간선도로망계획」(1992), 「도로정비 기본 계획」(1998), 「국가기간교통망계획(2000~2019)」(1999), 「국가기간 교통망계획 제1차 수정 계획(2000~2019)」(2007), 「도로정비기본계획 수정 계획(2006~2010)」(2005), 「대도시권 광역교통기본계획(2007~2026)」(2007)에 제시된 사업임에도 불구하고 사업성을 이유로 지금까지 추진되지 못하고 기본설계와 타당성조사를 반복하고 있는 상황이다.

이에 전라남도는 중앙정부와 국회를 지속적으로 방문하여 광주~완도간 고속도로의 필요성을 역설하면서 설득작업을 진행하였고, 경제성과 타당성이

비교적 높은 구간에 대한 재타당성 조사와 사업우선 추진을 주장하였다. 그 결과 박근혜 대통령의 전남지역 대선공약에 광주~완도 고속도로 건설이 반영되었고, 2014년도 국회예산에 100억원의 예산이 반영되어 본격적으로 사업을 추진할 수 있는 기반을 마련하기에 이르렀다.

사업추진 기반을 마련하는 성과를 얻었다고는 하나 아직 광주~완도간 고속도로의 실제 추진에는 상당한 노력이 필요할 것으로 보인다. 고속도로 건설을 위해서는 정부가 의지를 갖고 지원해줘야 하나 정부가 막대한 복지비용 마련을 위해 불요불급한 SOC를 제외하고는 당분간 대규모 SOC건설을 지양할 것으로 예상되기 때문이다.

그러나 조금 달리 생각해보면 교통 SOC는 가장 보편적인 복지증진의 수단이다. 교통 SOC 투자의 가장 중요한 목적 중 하나는 국민의 교통기본권 확보와 자유로운 이동권 보장, 특히 낙후지역의 교통망 확충을 통한 국민의



삶의 질 제고에 있다. 전국 어디서나 30분 내에 간선교통망에 접근 가능하도록 교통기본권과 이동권 확보가 우선시 되고 있다. 광주~완도간 고속도로 사업은 전남 중남부 해안 및 섬지역민의 보편적 복지측면에서 교통기본권·이동권을 조기에 확보하기 위해 반드시 필요한 복지사업이다. 전라남도는 이러한 상황을 인식하고 고속도로 건설 등 SOC 투자 확대가 보편적 복지증진의 수단임과 동시에 경기 활성화 수단, 경제 성장잠재력의 확충을 통한 국가경쟁력 강화와 고용창출을 통한 사회 안전망 확보라는 일석삼조의 효과를 획득할 수 있다는 것을 강조하여 광주~완도 고속도로 건설사업이 조기에 추진될 수 있도록 정부를 설득해 나갈 계획이다.

13. 호남고속철도 무안공항 경유

수도권을 기점으로 호남축(서울~목포)은 경부축(서울~부산)과 함께 우리나라의 양대 교통 및 생활 축으로서의 중요성을 가지고 있다. 수도권과 호남권의 교류가 확대되면서 호남권의 교통 수요가 증가하였으며, 기업도시 건설, 공공기관 이전 등이 추진되면서 국가 균형발전 및 지역 혁신체계 구축 활성화를 뒷받침하고 더욱 증가할 교통수요에 대해 효율적으로 대처하기 위한 대량·고속 간선교통시설 공급이 필요하게 되었다.

호남고속철도는 1987년 12월 제13대 대통령 선거공약으로 제시된 이후 1990년 4월부터 10월까지 철도청과 국토연구원이 공동으로 호남고속전철화 사업 타당성조사를 실시하였으며, 국가적인 논의를 통해 1999년 12월 14일 국가기간 교통망계획에 반영되어 현실화되기 시작하였다.

2004년 4월 경부선과 함께 호남고속철도가 개통되기는 하였으나, 대전~목포 구간은 고속선이 건설되기 전까지 기존노선을 활용하여 운행하기로 하였다.

이에 전라남도는 호남고속철도의 조기완공을 위해 계속된 중앙부처 방문과 설득작업을 시작하였다. 2006년 8월 28일 호남고속철도 기본계획이 확정고시(제2006- 336)된 이후 전라남도는 정부에 호남고속철도 건설 조기 준공을 지속적으로 건의하여 2007년 12월 20일에 호남고속철 2012년 조기준공이 대통령 공약사항에 포함되는 성과를 거두었다.

전라남도는 여기에서 더 나아가 국토 서남권발전 비전과 무안국제공항을

동남아 거점공항으로 육성시키기 위해, 그리고 유사시 인천국제공항의 대체 공항으로서 그 기능을 신속하고 안정적으로 수행하기 위해서 호남고속철도의 무안공항 경유가 필요함을 강조하며 정부에 호남고속철도의 무안공항 경유를 요청하게 된다. 전라남도는 국무총리, 대통령 실장 면담과 민주당 정책간담회 자리를 통해 호남고속철도의 무안공항 경유를 건의하였고, 광주 광역시와 공동으로 호남고속철도가 반드시 무안국제공항을 경유하는 고속신선으로 건설해 줄 것을 국토부에 건의하였다. 전남도의회도 힘을 더해 무안공항 활성화를 위하여 무안공항 경유에 대한 결의안 채택과 호남고속철 2단계 무안공항 경유 국토부 건의 및 지역 국회의원 간담회를 갖고 예산 반영을 적극 건의하였다.

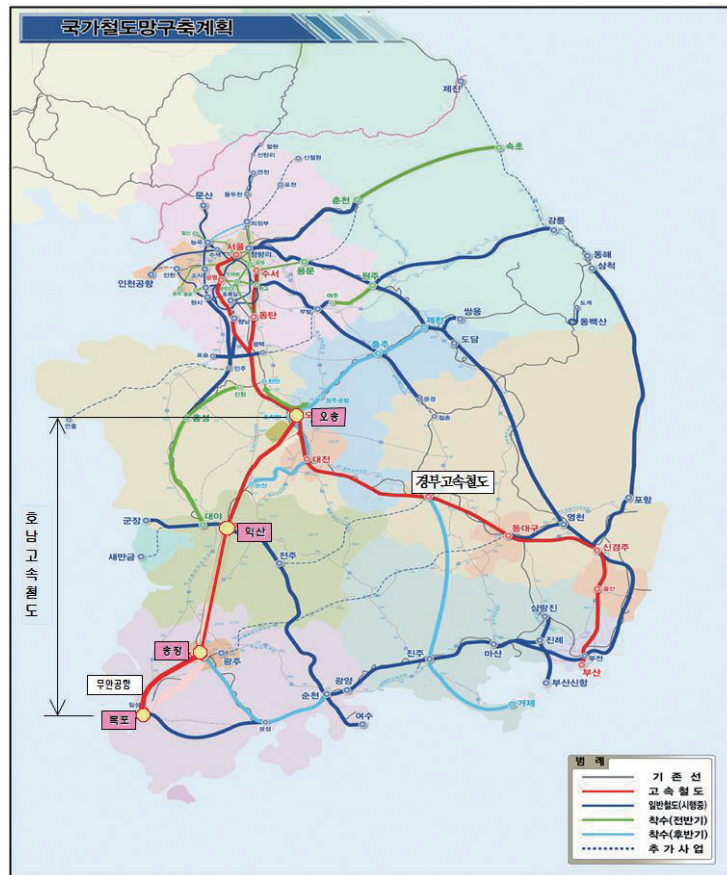
이러한 노력에 힘입어 정부는 2012년 8월 무안국제공항을 경유하는 기본계획 변경을 발표기에 이르렀으나, 아쉽게도 공항을 경유하는 신선의 경우 무안공항 활성화 등 여건이 성숙될 때 검토·추진하고 그전 개통 시 까지는 기존 호남선을 이용하겠다고 발표하였다.

호남고속철도의 무안공항 경유라는 소기의 성과는 달성하였으나 여건 성숙 시 까지 고속신선이 아닌 기존노선의 개량·활용이라는 정부방침이 정해지자 전라남도는 호남고속철 2단계(무안공항 경유) 기본설계 등 후속 조치 조속 추진을 재차 정부에 건의하기 시작했다. 2013년 시도지사 협의회에서 박근혜 대통령 당선인에게 호남고속철도 무안공항 경유 신설을 건의하였으며, 2013년 4월부터 12월까지 국회, 국토부, 기재부 등을 방문하여 2014년 예산편성시 기본계획 수립 및 기본설계비 반영을 지속적으로 요청하였다. 이러한 노력에 힘입어 호남고속철도 2단계 사업 추진예산으로 400억원이 반영되는 가시적 성과를 이끌어 냈다.

호남고속철도 건설 확정부터 기본노선의 결정, 예산확보 까지 전라남도의 지속적인 노력과 가시적인 성과에도 불구하고 호남고속철도 광주송정~목포구간 건설은 여전히 진행형이다. 아직 지역 내에서도 나주역경유, 무안국제공항 경유에 대한 논쟁이 진행되면서 광주송정~목포구간 고속철도의 착공이 지연되고 있다. 이에 전라남도지사가 직접 나서 ‘호남고속철 무안공항 경유’는 수차례의 정부협상, 국회의원들의 협력을 통해 기본계획 변경된 사항이므로 더 이상의 논쟁을 끝내고 호남고속철도의 조속 추진이 이루어지도록 힘을 모으자고 촉구하기도 하였다. 국토교통부에서는 호남고속철도 광주송정~무안공항~목포 구간 사전타당성조사를 2013년 10월에 발주하여 호남고속철도 무안공항 경유 노선 등 대안을 다시 검토하고 있다. 용역기간은 당초 2014년

3월 30일까지였으나 광주공항과 무안공항 통합에 따른 추가 영향분석을 위하여 과업기간을 2014년 7월 30일까지 연장하여 추진하고 있다. 이 용역이 완료되어야 광주송정에서 목포까지 호남고속철도 2단계 노선이 확정되고 사업의 실제 추진이 가능할 것으로 보인다.

호남고속철도의 완전개통과 무안국제공항의 활성화는 지역민의 오랜 염원이다. 전라남도는 장래 교통망 확충과 무안국제공항 활성화를 위하여 무안국제공항 경유노선의 기본계획수립 용역 및 기본설계 용역이 조속이 추진될 수 있도록 국토교통부 및 기획재정부 등 관련부처에 지속적으로 건의하고 있다.



호남고속철도 무안공항 노선도

14. 국도 · 지방도 확충(국도 77호선, 국지도 등)

전남도내에는 전국 51개 국도 노선 중 14개 노선 1,953.75km의 국도가 있으며 포장률은 95.2%를 나타내고 있다. 차로별로는 2차로 1,044.83km, 4차로 780.26km, 6차로 32.96km, 8차로 1.28km, 미포장도 12.5km, 미개통도 81.90km로 전체 연장은 구불구불하던 선형이 4차로 직선화됨에 따라 감소하고 있다.

전남도내 국도 현황

| 노선번호 | 노 선 명 | 연 장 (km) | | | 포장도 (km) | 비고 (포장률) |
|------|---------|----------|----------|-------|-------------|-------------|
| | | 전 국 | 전 남 | 비율 | | |
| 계 | 14개노선 | 5,937.33 | 1,953.76 | 32.9% | 1,859.36 | 95.2% |
| 1호선 | 목포~신의주선 | 496.05 | 113.71 | 22.9% | 113.71 | |
| 2호선 | 신안~부산선 | 473.82 | 298.40 | 63.0% | 260.72 | |
| 13호선 | 완도~금산선 | 312.01 | 155.12 | 49.7% | 154.52 | |
| 15호선 | 고흥~담양선 | 167.45 | 150.14 | 89.7% | 150.14 | |
| 17호선 | 여수~용인선 | 408.02 | 125.81 | 30.8% | 125.81 | |
| 18호선 | 진도~구례선 | 277.08 | 228.03 | 82.3% | 227.23 | |
| 19호선 | 남해~홍천선 | 485.12 | 34.31 | 7.1% | 34.31 | |
| 22호선 | 정읍~순천선 | 204.56 | 90.16 | 44.1% | 90.16 | |
| 23호선 | 강진~천안선 | 395.67 | 181.12 | 45.8% | 181.12 | |
| 24호선 | 신안~울산선 | 426.90 | 114.10 | 26.7% | 110.90 | |
| 27호선 | 고흥~군산선 | 257.08 | 73.12 | 28.4% | 73.12 | |
| 29호선 | 보성~서산선 | 333.42 | 64.91 | 19.5% | 64.91 | |
| 59호선 | 광양~양양선 | 497.51 | 1.76 | 0.4% | 1.76 | |
| 77호선 | 부산~파주선 | 1,202.64 | 323.07 | 26.9% | 270.95 | |

2012여수세계박람회 및 F1국제자동차경주대회 등 국제행사의 성공적 개최 및 도내 어느 곳이든지 1시간대로 연결하고자 고속도로 건설과 더불어 국도의 개설, 특히 자동차 전용도로개설이 아주 중요한 역할을 하고 있다.

2012년 4월 국도17호선 여수~순천간 자동차 전용도로 개통으로 여수에서 순천간 통행시간이 기존 1시간에서 30분으로 단축되어 지역발전, 다도해 해상국립공원 및 남해안 관광산업 활성화, 여수세계박람회 접근성 향상 등의 성과가 나타났으며, 물류비 절감은 물론 지역주민의 생활편익이 크게 개선되었다.

삼향~청호~삼호간 국도2호선 대체 우회도로가 2012년 12월에 개통되어 서해안고속도로와 영암~순천간 고속도로를 연결하여 물류비 절감은 물론 지역주민 생활편익 향상 도모 및 F1국제자동차경주대회의 접근성을 향상 시켰다.

전남도내 국가지원지방도는 전국 29개 노선 3,828km 중 7개 노선 337km가 지정되어 전국대비 8.79%를 차지하고 있다. 지난 10년동안 국가지원지방도 13개 지구에 7,964억원을 투입 총 112.7km를 개설하였으며, 현재 낙안~상사, 중군~진상, 고서~대덕, 도계~장성의 4개 구간을 익산지방국도 관리청에서 설계를 추진하고 있다. 이러한 국가지원지방도의 시설개량을 통해 보조간선도로로서의 기능을 확보하여 물류비 절감에 따른 국가 및 지역개발을 도모할 수 있으며, 지역주민의 소득증대 및 지역간 균형발전에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

전남도내 국가지원지방도 현황

| 노선번호 | 노 선 명 | 노 선 연 장 (km) | | 비고 |
|------|---------|--------------|--------|---------------------------------------------------------|
| | | 전 국 | 전 남 | |
| 계 | | 880.85 | 336.56 | |
| 13호선 | 신지~완도 | 8.42 | 8.42 | |
| 15호선 | 외나라도~고창 | 47.46 | 47.46 | |
| 22호선 | 여천~순천 | 21.90 | 21.90 | |
| 49호선 | 해남~원주 | 387.27 | 81.20 | · 광주23.06, 강원14.64 · 충북105.88, 전북122.96 · 경북39.53 |
| 55호선 | 해남~금산 | 121.78 | 58.58 | · 충남8.0, 전북55.2 |
| 58호선 | 나주~부산 | 108.46 | 82.50 | · 부산5.32, 경남20.64 |
| 60호선 | 무안~부산 | 185.56 | 36.50 | · 전북37.9, 경남111.16 |

전라남도는 장래 교통수요, 도로망 연계성, 지역특성 등을 고려하여 효율성, 안전성을 기본방향으로 정하고, 종합적으로 검토하여 국가지원지방도

사업추진의 우선순위를 선정하고 있다. 특히 도로 이용자의 편의 제공을 위해 신규사업의 확장보다는 준공위주의 사업으로 사업비를 집중투자하고, 여수세계박람회, F1국제자동차경주대회, 국제농업박람회, 고흥 우주센터 등 대규모 프로젝트와 연계한 관광 인프라를 구축하여 1석 2조의 효과를 거뒀다.

또한, 신설도로 위주의 사업 추진방식에서 기존 도로의 기하구조 미흡, 선형불량 등 교통안전 위험구간 중심의 개량사업을 추진하는 등 사업의 효율성 증진을 위해 지속적으로 노력하고 있다.

국가지원지방도 사업 추진현황 : 13개 지구

(단위 : km, m, 백만원)

| 사 업 명 | 노 선 | 사업기간 | 사업량 | 총사업비(도비) | '04~'14 사업비(도비) | '04~'14 사업비(도비) | 비고 |
|-------|------|---------|------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|------|
| 계 | | 13개지구 | L= 112.7km | 1,256,661 (282,653) | 796,468 (197,034) | 440,608 (73,350) | |
| 담양~북하 | 15호선 | '01~'10 | L= 15.7km B= 19.0m | 94,306 (14,592) | 74,721 (2,323) | - | 준공 |
| 신금~하촌 | 15호선 | '04~'12 | L= 8.6km B= 11~20m | 64,441 (10,660) | 64,441 (10,660) | - | 준공 |
| 화원~삼포 | 49호선 | '05~'13 | L= 12.0km B= 18.5m | 187,042 (52,855) | 187,042 (52,855) | - | 준공 |
| 앵남~화순 | 55호선 | '07~'14 | L= 7.7km B= 20~25m | 110,003 (28,534) | 107,003 (28,534) | 3,000 () | |
| 송현~남평 | 55호선 | '08~'14 | L= 10.5km B= 20~25m | 102,433 (35,577) | 92,363 (28,507) | 10,070 (7,070) | |
| 화양~나진 | 22호선 | '09~'16 | L= 10.2km B= 19.5m | 136,729 (31,500) | 78,835 (18,804) | 57,894 (12,696) | |
| 나진~소라 | 22호선 | '09~'16 | L= 11.6km B= 19.5m | 153,275 (64,000) | 94,685 (29,751) | 58,590 (34,249) | |
| 일로~몽탄 | 49호선 | '10~'16 | L= 8.5km B= 20.0m | 106,760 (14,844) | 44,450 (13,100) | 62,310 (1,744) | |
| 몽탄~동강 | 49호선 | '10~'16 | L= 6.0km B= 20.0m | 83,238 (8,000) | 37,934 (8,000) | 45,304 () | |
| 세지~송현 | 55호선 | '12~'17 | L= 6.8km B= 11.5m | 27,623 (3,614) | 10,655 (3,261) | 16,968 (353) | |
| 북하~도계 | 49호선 | '14~'18 | L= 3.3km | 43,800 (1,800) | 2,600 (500) | 41,200 (1,300) | 시설개량 |
| 남평~앵남 | 55호선 | '14~'19 | L= 6.8km B= 19.5m | 95,011 (8,677) | 1,239 (739) | 93,772 (7,938) | |
| 법성~홍농 | 15호선 | '14~'19 | L= 5.0km B= 19.5m | 52,000 (8,000) | 500 () | 51,500 (8,000) | |

국가지원지방도 설계현황 : 4개 지구

(단위 : km, m, 백만원)

| 지 구 명 | 노 선 | 사업량 | 사업내용 | 사 업 비 |
|-------|------|-----------|----------|---------|
| 낙안~상사 | 58호선 | L= 12.5km | 4차로 확장 | 310,000 |
| 중군~진상 | 58호선 | L= 9.1km | 2차로 시설개량 | 92,700 |
| 고서~대덕 | 60호선 | L= 8.6km | 2차로 시설개량 | 62,500 |
| 도계~장성 | 15호선 | L= 7.1km | 2차로 시설개량 | 38,900 |

전남도내 국가지원지방도의 주요 추진 성과를 보면, 담양~북하간 국가지원지방도 확포장공사, 고흥 나로도 일주도로로서 섬지역 주민과 우주센터 건설로 나로도를 찾는 외래 관광객에게 교통편의 제공을 위한 신금~하춘간 국가지원지방도 확포장 공사가 있다. 또한 화원 삼포간 국가지원지방도 확포장 공사는 전남 서남부지역인 해남·진도와 목포를 연결하는 중심축 기능을 담당하여 명량대첩축제, 땅끝문화축제, 신비의 바닷길 축제 등 다양한 먹을거리와 볼거리를 체험하기 위한 관광객을 유도하였다. 아울러 대불산단과 화원산단의 물류 수송비용 절감, F1국제자동차경주대회 교통혼잡 완화 및 2012년에 개통된 목포대교와 영암~순천간 고속도로와의 접근성이 크게 향상되어 지역경제 활성화에 기여하고 있다.

전남도내 지방도는 38개 노선에 총연장 1,958km가 지정되어 있다. 지방도 총 투자 사업비는 2013년까지 1조 5,694억원이 투입되었으며, 「도로정비 기본계획」상 총 7조 9,691억원이 투자될 계획이다. 지방도의 교통량 추이를 살펴보면, 총 121개 구간 중 약 55%인 66개 구간이 증가 추세를 보이고 있는 반면, 약 45%인 55개 구간은 감소 추세를 보이고 있다.

2011년 기준 교통량을 살펴보면, 총 121개 구간 중 10,000대/일을 초과하는 구간은 9.1%인 11개 구간으로 나타났으며, 이중 806호선의 해남읍~신기리 구간이 16,390대/일로 교통량이 가장 많고 다음 순으로 887호선의 임곡리~고서면 구간이 15,752대/일, 842호선의 법성면~홍농읍 구간이 14,813대/일로 높게 나타났다. 또한 840호선 월등면 대평리~죽곡면 남양리 구간의 교통량은 210대/일로 가장 낮은 순위인 121위를 차지하였다.

전라남도 국가지원지방도 및 지방도에 설치되어 있는 교량은 총 379개소, 연장은 21,680m이며, 379개소의 교량 중 국가지원지방도에 설치된 교량은 57개소(15%), 지방도에는 322개소(85%)가 설치되어 사용 중에 있다.

국가지원지방도와 지방도에 설치된 379개소의 교량을 시공년도별로 구분해 보면, 10~20년 된 교량이 163개소로 가장 많았으며, 30년 이상 된 노후교량도 47개소가 있다. 최근 10년간 설치된 교량은 80개소이며 대부분 설계하중 DB-24로 건설되었으며, 내진설계가 반영되어 각종 재해에도 안전하도록 설계·시공되었다.

이러한 시설확충은 물론 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 도로환경 조성을 목표로 2014년까지 50%의 국비를 지원받아 15개소(488억원)의 안전한 보행환경 조성사업을 실시하였다. 어린이 보호구역 개선사업을 통해 초등학교, 유치원, 특수학교, 100인 이상 보육시설 등 어린이 등하교길 안전사고 예방을 목표로 하고 있으며, 도로표지판, 과속방지턱, 방호울타리 등 각종 교통안전시설을 설치하고, 어린이 안전보를 위한 CCTV도 함께 설치하였다. 2003년부터 국비 50%를 지원받아 추진해 왔으며, 2014년까지 1,268개소 1,147억원을 투자하였다. 또한 2004년부터 현재까지 152개소 182억원을 투자하여 교통사고 잦은 곳을 개선하는 성과를 일궈냈다.

최근 지구온난화 등 기상상황 변화로 인해 빈번히 발생하고 있는 겨울철 기습 폭설에 보다 신속하게 대처하기 위해 「겨울철 도로 제설대책 개선방안」을 마련하여 추진하였다. 제설장비 부족으로 기습 폭설 시 대응이 어려웠던 점을 감안하여 '07과 '08년 5억 7천만원을 투자하여 제설장비를 추가 구입하였고, 제설자재 보관창고를 신축하는 등 폭설에 즉각적으로 대응할 수 있는 시스템을 구축하였다. 또한 염화칼슘의 환경피해를 예방하기 위해 염화칼슘 사용 최소화 방안(습염식 제설제 살포)을 마련하여 시행하였고, 최근에는 적설 시 눈 밀어내기를 먼저 시행하고 친환경 제설제를 살포하는 등 환경친화적인 제설 작업을 시행하기 위해 노력하고 있다.

15. 흑산도 신공항 건설

흑산도를 비롯한 홍도, 가거도 등은 세계에서조차 찾아볼 수 없는 천혜의 아름다운 관광자원을 보유하고 있지만 해상교통이 유일한 교통수단이어서 서울, 부산 등에서 6시간 이상이 소요되는 등 접근성이 매우 열악하며, 기상악화, 배 멀미 등으로 수많은 관광객이 되돌아가거나 처음부터 찾아올 엄두도 내지 못하는 곳이기도 하다.

흑산도는 1981년 다도해 해상국립공원으로 지정되면서 전국에 알려지기 시작했고, 2013년에는 국내에서 가보고 싶은 섬 1위에 선정될 만큼 빼어난 해상경관을 보유하고 있어 매년 관광객이 증가하는 추세에 있다. 그러나 기상청 통계에 따르면 지난 10년간 기상악화로 인한 선박통제일이 약 637일로 흑산도 지역주민은 물론 수많은 관광객에 큰 불편을 주고 있는 상황이다.

이러한 지역주민의 불편을 해소하고 관광객을 유치하기 위해 2000년부터 흑산도에 소형공항건설 사업추진을 노력하였으나 다도해해상국립공원으로 지정된 흑산도는 자연공원법에 묶여 비행장 설치가 불가능한 지역이었다.

2007년부터 전라남도에서는 수차례 국토교통부와 환경부 등 중앙부처를 방문하여 건의한 결과 2010. 10. 1일 자연공원법이 개정되어 국립공원 내에서 경비행장 건설 근거를 마련한데 이어 2011. 9월에는 자연공원법 시행령이 개정되어 공원구역 내에서도 소규모 공항 건설이 가능하게 되었다.

흑산도 신공항 건설사업 추진 경위

| 추진일자 | 추진경위 | 수행기관 | 비고 |
|----------|---------------------------------------|-------|------------------|
| 2002. 5. | 「경비행장 개발방안 조사연구」(2002.5~12, 한국교통연구원) | 건설교통부 | |
| 2009. 2. | 「흑산도 경비행장 타당성 조사용역」(2009.2~5) | 신안군 | |
| 2009. 5. | 「흑산도 소형공항 건설 검토」(2009. 5~10, 한국교통연구원) | 국토해양부 | |
| 2010.10. | 자연공원법 개정 | 환경부 | 국립공원 내 경비행장 건설 |
| 2011. 1. | 「제4차 공항개발 중장기 종합계획 (2011~2015)」 고시 | 국토해양부 | |
| 2011. 9. | 자연공원법 시행령 개정 | 환경부 | 공원구역 내 소규모 공항 건설 |
| 2011.10. | 예비타당성조사 대상사업 선정 | 기획재정부 | |

주: 제4차 공항개발중장기 종합계획 수립 용역 과정에서 흑산도 공항 입지조사 및 개발방안을 마련함

자연공원법 시행령

제2조(공원시설) 「자연공원법」(이하 “법”이라 한다. 제2조제10호에서 “대통령령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.

5. 도로(탐방로를 포함한다), 주차장, 교량, 궤도, 무궤도열차, 소규모 공항(섬지역인 자연공원에 설치하는 활주로 1,200미터 이하의 공항을 말한다), 수상경비행장 등의 교통·운수시설

또한 중앙정부에 흑산도 소형공항의 필요성에 대한 논리를 설명하고 공청회 등을 통한 타당성 확보 활동을 적극적으로 전개한 결과, 2011년 「제4차 항공개발 중장기종합계획」에 반영하는 결실을 맺게 되어 국가사업으로 공항을 건설할 수 있는 기반을 마련하였다. 그리고 흑산도 소형공항 건설사업을 건의한지 12년만인 2013년 5월 28일 기획재정부는 예비타당성 조사 최종보고회에서 수익률(B/C)이 4.38로 나와 경제성을 확보함에 따라 흑산도 소형공항 건설계획을 확정 발표하였다.

흑산도 신공항 건설사업은 신안군 흑산면 예리 일원에 공항시설 61만㎡, 부대시설 23만㎡ 등 총 84만㎡에 길이 1,200m 폭 30m의 활주로 1개와



흑산도 신공항 예정지

항행안전시설, 부대시설 등을 2014년부터 2019년까지 총 사업비 1,433억원을 연차적으로 투자하여 개발한다는 계획이다.

이에 전라남도는 2020년 흑산도 신공항 개항에 맞춰 지역 소형항공사를 설립하고, 항공운송 및 관련 항공산업 연관기업을 유치해서 해양관광과 함께 항공산업을 육성해 나갈 계획이다.

지금까지는 서울에서 흑산도에 가려면 목포까지 승용차나 고속철도를 타고서 3~4시간을 이동한 후에 또 다시 2시간정도 여객선을 타야 도착할 수 있는 열악한 상황이었다.

그러나 2020년이면 서울과 부산은 1시간, 중국과 일본은 2시간 이내에 접근할 수 있게 되어 외국인 관광객을 포함하여 연간 85만명이 흑산도를 찾을 것으로 예상되며, 관광객 수의 폭발적 증가로 서남해의 해양관광의 메카로 자리 잡을 수 있을 것으로 전망된다.

이와 연계하여, 전남도에서는 흑산도 신공항 주변개발 사업을 추진하여 서울, 제주, 부산 등에 편중된 중국인 관광객을 전남의 아름다운 섬지역으로 끌어 모아 지역경제를 활성화하는 계기로 만들어갈 계획이다.

16. 무안국제공항 개항과 활성화

무안국제공항은 21C 동북아 물류중심 국가건설을 위한 호남권 거점 공항건설과 서남해안 관광레저형 기업도시 건설 및 관광활성화를 촉진하고 인천~무안~김해 국제공항 3각축 형성으로 국토의 균형발전을 도모하기 위해 건설되었다.

무안국제공항의 추진경위를 살펴보면, '98년 무안공항 기본계획을 고시하고 '99년 공사를 착공하여 '04년 실제 비행시험을 실시, 비행점검 전 항목 합격판정을 받게 된다. 이어 '06년 제3차 공항개발 중장기종합계획 수립 고시를 하였고, 마침내 '07년 무안국제공항이 완공되었다. '07년 11월 8일 개항식을 갖고 11월 9일 첫 취항을 하였다. '08년 5월에는 광주공항의 국제선이 이전 운항하였고, 광주시민의 공항 접근성 향상을 위해 무안공항~광주 고속도로가 개통되어 광주 시내에서 30분 안에 공항에 도착 가능할 수 있도록 접근성이 대폭 개선되었다.

’09년 6월 감사원 감사에서 무안국제공항과 광주공항 동시 운영시 두 공항 모두 운영에 어려움이 있을 것이라며 통합방침을 제시하였으며, ’11년 1월 국토부에서는 제4차 공항개발 중장기 종합계획을 고시하고 광주공항을 무안국제공항으로 통합 추진하는 방침을 결정하였다.

’11년 3월에는 광주·전남광역 행정협의회에서 무안국제공항이 조기에 활성화 될 수 있도록 적극 협력하기로 합의 하였으며 ’12년 8월에는 호남고속철도 무안국제공항 경유 기본계획이 변경 고시 되었다. ’13년 6월에는 출입국관리사무소 무안국제공항 출장소 설치를 법무부에 건의하였고 ’14년 2월에는 호남고속철도 무안국제공항 경유 노선의 조속한 추진을 국토부에 건의하고, 무안공항활성화 추진협의회에서 경유 노선 추진을 청와대·기재부·국토부에 촉구하기에 이른다.

무안국제공항의 부지 면적은 2,568천㎡로 여객청사는 29,962㎡이며, 주차장 면적은 66,900㎡로 총 주차대수는 2,096대가 동시 주차 가능하고, 활주로의 연장 길이는 2,800m, 폭은 45m이다.

2014년 4월 현재 국내선 1개 노선과 국제선 8개 노선을 운항하고 있는데, 국내선은 제주 노선으로 금·일요일, 주 2회 운행하고 있으며 국제선은 중국 북경(아시아나항공)과 상해(동방항공)노선 운항하는 2개의 정기노선과 중국 장가계, 천진, 계림, 정주, 대련 등 5개 노선, 일본 기타큐슈 1개 노선 등 6개의 전세기 노선이 운항되고 있다.

연도별 운항편수 및 이용객 현황

(단위: 편, 천명)

| 구 분 | 합계 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------|-------|------|-------|-------|-------|------|------|-------|
| 운항편수 | 7,190 | 224 | 1,841 | 1,032 | 1,058 | 875 | 923 | 1,237 |
| 이용여객 | 623 | 15 | 130 | 58 | 100 | 91 | 96 | 133 |

세계로 가는 관문 “무안국제공항” 홍보물을 한국어·중국어·일본어·영어 등 4종의 홍보물을 제작하여 필리핀항공, 베트남항공, 스타플레이어항공, 아시아나항공, 대한항공 등 국내·외 항공사와 여행사를 방문하여 적극적 홍보활동을 전개하였다.

2013년 상반기까지 중국 북경, 상해와 국내선인 제주 등 3개 정기노선을 운항하고 있던 중 필리핀항공 한국지사장 면담과 항공사 관계자 무안공항 방문 등 지속적 협의를 통해 ’13년 7월 25일 필리핀 마닐라 정기 노선을 첫 취항하게 되었다.

아울러, 베트남 중부 해양관광지인 다낭지역의 베트남항공 한국지사장을 면담하고 무안공항 항공수요 전망 등 적극 소개와 지속적 협의를 통해 '13년 7월 20일 베트남 다낭노선을 첫 운항한 데 이어, 중국관광객 맞춤형 관광상품 개발로 천진항공과 협의하여 중국내륙 지역인 천진 노선을 '13. 3. 31 취항하고 동북지역인 심양 노선은 남방항공과 협의하여 '13. 7. 12 신규 취항하였다.

일본 온천 관광지와 전남도내 관광지 연계 운항 및 순천정원박람회 등 관광지와 연계한 외국 저비용항공사 유치 방안으로 일본 국적기인 스타플레이어 항공사의 무안공항 첫 취항과 대만 카오슝 노선에 대해서도 원동항공과의 협의를 통해 전세기를 신규 유치하게 되었다.

'13년에는 국내선 2개 노선과 국제선 19개 노선 등 정기노선 4개와 부정기노선 17개 노선이 운항되어 2007년 개항 이후 가장 많은 21개 노선이 운항되는 성과를 거두었다. 신규 유치노선으로는 필리핀 마닐라, 베트남 다낭, 일본 기타큐슈, 중국 천진과 심양, 대만 카오슝, 몽골 울란바토르 등 7개 노선이며 계속 운항중인 노선으로는 중국 북경, 상해, 장가계, 대만 타이베이, 일본 오사카, 세부와 마카오 등 14개 노선이 운항되어 국내선 이용객은 18,121명, 국제선 이용객은 114,511명 등 무안공항 개항 이후 가장 많은 132,632명이 무안국제공항을 이용하였다.

또한 무안공항 이용객 증가 및 지역특산품 코너설치 등으로 공항 면세점의 '13년 매출액이 14억원에 달하는 등 전년대비 15%가 증가하였으며, 지속적인 홍보활동으로 공항이용객 증가 및 이미지 제고에 크게 기여하였다.

신규노선 취항이나 기존노선 변경시 언론에 적극 홍보함은 물론 타 시·도, 전남도내 시·군, 유관기관 등에 무안공항 노선 안내 및 이용 협조공문을 발송하고 '14년 3월 무안공항활성화 방안 자문회의에서 제시된 의견을 토대로 한 중국 현지 홍보활동을 추진하여 적극적으로 중국관광객을 유치해 나갈 계획이다.

또한, 계절적 관광수요가 많은 동남아와 미국 서부지역에 대한 관광상품의 지속적인 개발로 전세기를 확대 취항하고, 특히 여행사 및 항공사와 협의하여 무안공항에서는 처음으로 미국서부 지역에 '14년 하반기 여름휴가철을 맞아 전세기를 취항하기 위한 노력이 지속적으로 진행되고 있다.

'13년 하반기에 정기노선으로 취항한 필리핀 마닐라 노선에 대하여 필리핀항공과 지속적인 협의를 통하여 정기노선으로 재취항하고 '13년 3월에 전남도에서 일본 사가현 등 현지출장 협의 후 같은 해 9월에 신규 취항한 일본 기타큐슈노선에 대하여는 일본 스타플레이어 항공사와 협의를 통해 정기노선으로 전환하도록 할 방침이다.

'14년 2월 21일 탑승률이 높은 중국 천진, 심양 노선에 대하여 남방항공 및 중화항공 관계자와 실무협의를 거쳐 중국, 홍콩 정기노선 신규 취항을 협의 중에 있다.

또한 '14년 중에 필리핀항공, 스타플레이어, 남방항공, 중화항공, 아시아나, 대한항공 등과 연계하여 하반기 중에 2~3개 정기노선을 취항할 예정이다.

무안국제공항 활성화 과정



중국 천진 신규노선 취항(4.27.)



일본 스타플레이어항공 방문(3.29.)



무안공항 이용 홍보활동(7.12.)



필리핀 마닐라 신규노선 취항(7.25.)



사가현 방문홍보(3.26.)



베트남항공 한국지사장 면담(8.13.)

17. 연륙연도교(여수-고흥, 새천년대교, 이순신대교 등) 건설

전남은 유인도 296개(전국대비 60.8%), 무인도 1,923(전국대비 65.8%)개 등 2,219개의 섬(전국대비 65.1%)과 전국의 46.1%에 달하는 6,475km의 해안선을 보유하는 등 지리적 특수성으로 인해 타 시·도에 비해 섬지역과 해안지역에 연륙·연도교 사업이 많이 시행되었다. 1975년 무안군 해제면과 신안군 지도읍을 연결하는 연륙교를 시작으로 44개소(31.6km, 2조 9,581억원)가 완공되어 사용 중이며, 신안군 압해면과 암태면을 연결하는 새천년대교 등 26개소(40.0km, 4조 4,406억원)가 공사 중에 있으며, 여수시와 남해군을 연결하는 한려대교 등 34개소(48.2km, 4조 7,873억원)는 설계 또는 계획을 수립하고 있는 단계이다.

지역주민의 교통기본권을 확보함과 동시에 지역 관광활성화를 위해 지난 10년 동안 전남지역에는 이순신대교, 여수~고흥, 신안 다이아몬드제도 연도교 건설 추진 등의 연륙·연도교 건설사업이 추진되어 많은 성과를 거두고 있다.

이순신대교는 동일 경제권을 형성하고 산업단지 밀집지역인 여수·순천·광양의 상호 통행량을 완화하고 직접 연결도로를 개설하여 우회 통행하는 불편을 해소하고자 건설되었다.

여수~순천~광양을 연결하는 국도 17호선과 국도2호선은 지역 간선 교통축으로서 여객·화물통행이 혼재되어 심한 교통정체, 화물차에 의한 교통사고, 산업 물동량의 수송지체 및 물류비 증가 등의 사회·경제적 손실비용 발생은 물론 기존 교통량이 포화상태에 달해 국도 17호선 우회도로와 국도2호선 국도대체우회도로 건설 사업을 추진하게 되었다.

그러나 여수 국가산업단지의 확장, 울촌 1·2지방산업단지, 광양항 컨테이너부두 2단계 사업 등이 추진 중에 있어 국도 17호선 및 국도 2호선의 확장만으로는 유발 교통량의 수용이 불가능한 실정이었으며, 특히 ‘광양만 경제자유구역’ 지정과 2012여수세계박람회 개최에 따른 교통수요의 급증으로 인한 교통정체 현상 등 교통문제가 발생할 것으로 예측되었다. 이러한 상황에서 여수·순천·광양 지역은 교통시설 용량부족을 해소하기 위해 고속도로·국도의 확장 및 신설사업을 추진하고 있다. 산업단지 개발과 광양만권 경제자유구역 및 여수세계박람회 개최 등 대규모 교통량 유발사업의 추진에 따른 지속적인 교통시설 공급이 필요하였기 때문이다.

또한 지형학적으로 여수시가 반도(半島)에 위치함에 따라 순천시를 경유하지

않고는 내륙으로의 통행이 불리한 점을 해소하고 여수국가산업단지에서 발생하는 화물교통량과 지역주민에 의해 발생하는 여객 교통량의 분리를 통한 물류비 절감을 도모하고자 여수국가산업단지 진입도로 건설 사업을 본격적으로 추진하기에 이르렀다.

여수국가산업단지 진입도로의 가장 큰 목적은 여수~광양 간을 통행하는 교통량이 국도 17호선과 국도 2호선을 이용하여 순천을 우회함으로 인해 불필요한 통행거리 증가, 통행시간 지연, 교통혼잡 유발, 물류비 증가 등을 야기하는바, 여수국가산업단지 진입도로 개설을 통한 여수국가산업단지, 묘도 및 광양시를 연결하는 국가기간산업 도로망 확충으로 산업물동량 수송용량 증대 및 물류비용 절감으로 국가 경쟁력 제고는 물론, 여수·광양만권 광역개발 지원으로 지역개발 촉진 및 지역 기반시설을 구축을 위한 기반을 마련하는데 있다.



이순신대교(여수산단 진입도로)

전체 연장 9.8km의 수려한 경관을 자랑하는 현수교와 사장교가 단연 돋보이는 여수산단 진입도로는 2012년 5월 10일 여수세계박람회를 위해 임시 개통하였는데, 그 중 백미인 현수교 구간은 웅장한 주탑과 부드러운 곡선의 케이블, 날렵한 모양의 상판이 자연경관과 조화롭게 어울려 떠오르는 관광명소로, 여수세계박람회를 찾는 관광객들에게 전라남도의 새로운 랜드마크로 소개되었다. 그리고 약 1년 뒤인 2013년 4월 30일 이순신 장군의 바다 전라남도예, 대한민국을 대표하는 총연장 2.26km의 3경간 초장대 현수교가 “이순신대교”라는 이름으로 준공되기에 이른다.

이순신대교의 가장 큰 특징 중의 하나는 순수 국산기술로 시공되는 최초의 현수교로서 대한민국이 세계에서 6번째로 현수교 기술 완전 자립국이 되었음을

선언하는 의미 있는 프로젝트라는 것이다. 현수교 가설은 최첨단 토목기술과 고차원적인 구조역학이 만들어 낸 하이테크 기술로, 설계에서부터 시공 및 유지보수까지 모든 분야를 자국 기술로 소화할 수 있는 나라는 전 세계적으로 미국, 중국, 일본, 영국, 덴마크 등 5개국에 불과했다. 그동안 국내에서 시공되었던 모든 현수교는 외국의 기술과 기술진에 의존해서 만들어졌으나 이순신대교는 설계에서부터 장비, 자재, 기술진에 이르기까지 관련된 모든 분야를 국산화하여 시공한 국내 최초의 현수교량이다.

교량 외형 자체의 아름다움만으로도 지역의 랜드마크가 되는 이순신대교에는, 문화관광산업의 발전을 위하여 앵커리지 돌붙임과 야간경관조명을 적용하여 교량의 아름다움을 극대화하였다.

광양측 앵커리지에는 충무공 이순신 장군을 모티브로 한 돌붙임을 통하여 역사와 문화가 어우러진 문화 휴식공간을 마련하였다. 앵커리지 상단부에는 이순신 장군의 대표 진형인 학익진과 사방으로 완전 포위하라는 신호연인 중모리를 형상화 하였으며, 둘레에는 전라남도 좌수영과 우수영을 형상화하고 거북선을 연출하여 충무공의 정신과 해양한국의 위상을 드러냈다.

이순신대교는 지역의 역사·문화적 배경과 결합하여 서·남해안 지역을 대표하는 문화관광지로 자리 잡을 것으로 기대된다. 미국 샌프란시스코 금문교나 호주 시드니 하버 브리지를 능가하는 초대형 현수교를 이제는 전라남도의 이순신대교에서 만날 수 있다.

이밖에도 1조 71억원이 투입되어 총 11개 지구에 8.64km의 여수~고흥간 연륙·연도교와 1조 3,272억원이 투입되어 15개 지구 17.07km의 신안 다이아몬드제도 연도교 건설 사업 등이 추진되었다.

여수~고흥간 연륙·연도교 사업 구간 중 여수 화양면과 화정면 연결하는 백야대교가 2004년 개통되었으며, 6개 구간은 현재 공사중이며, 앞으로 나머지 4개 구간을 발주하여 2020년까지 완공할 예정으로 추진 중이다.

여수~고흥간 연륙·연도교 건설 계획

| 구 분 | 사 업 명 | | 위 치 | 사업 기간 | 사업량 (km) | 사업비 (억원) | 시행청 |
|-----|-----------------|----------------|----------------------|---------------|-------------|-------------|-----|
| 계 | | | 11지구 | | 8.2 | 10,797 | |
| 1 | 돌산~화태 | | 여수 돌산읍~남면 | 2003~ 2015 | 1.20 | 1,490 | 익산청 |
| 2 | 화태~월호 | | 여수 남면~화정면 | 2003~ 2015 | 0.59 | 769 | 〃 |
| 3 | 월호~개도 | | 여수 화정면 | 2003~ 2016 | 0.85 | 986 | 〃 |
| 4 | 개도~제도 | | 여수 화정면 | 2010~ 2019 | 0.60 | 635 | 〃 |
| 5 | 제도~백야 | | 여수 화정면 | 2010~ 2019 | 0.64 | 588 | 〃 |
| 6 | 여천~화양 (백야대교) | | 여수 화양면~화정면 | 2000~ 2004 | 0.32 | 371 | 전라 |
| 7 | 화양 ~ 적금 | 화양~조발 (2공구) | 화양면~화정면 (화양대교) | 2008~ 2020 | 0.82 | 889 | 남도 |
| 8 | | 조발~둔병 (3공구) | 여수 화정면 (조발대교) | 2008~ 2020 | 0.70 | 1,677 | 익산청 |
| 9 | | 둔병~낭도 (3공구) | 여수 화정면 (둔병대교) | 2008~ 2020 | 0.66 | | 〃 |
| 10 | | 낭도~적금 (4공구) | 여수 화정면 (낭도대교) | 2008~ 2020 | 0.48 | 740 | 〃 |
| 11 | 적금~영남 | | 여수 화정면 적금리~고흥 영남면 | 2003~ 2014 | 1.34 | 2,652 | 〃 |

※ 여수~고흥간(1공구 화양 안포리~장수리 7.3km, 310억원) - '12.3.14 착수(일반입찰)

신안 다이아몬드제도 연도교 사업구간 중 자은~암태, 비금~도초, 팔금~안좌, 팔금~암태 등 4개 지구는 기 준공되어 이용하고 있으며, 하의~신의, 자라~안좌 등 2개 지구는 현재 공사중이며, 암태~추포, 추포~비금 2개 지구는 설계중에 있다.

신안 다이아몬드제도 연륙·연도교 건설 계획

| 우선 순위 | 사 업 명 | 위 치 | 사 업 량 | 사업비 (억원) | 노선명 (준공년도) |
|--------------------------|------------------|---------------|----------|-------------|-------------------------|
| 【합 계 : 15개 지구/L=17.47km】 | | | 13,375 | | |
| 《 공사중 지구 》 | | 2개 지구 | L=1.3km | 1,152 | |
| 1 | 하악~신의 | 하의 오름~신의 하태서 | L=0.6km | 686 | 국도2호 '10. 3~'15. 4 |
| 2 | 자라~안좌 | 안좌 자라~안좌 태호 | L=0.7km | 466 | 지805호 '11.12~' 16.12 |
| 《 설계중 지구 》 | | 2개 지구 | L=6.8km | 5,421 | |
| 1 | 암태~추포 | 암태 단곡~암태 추포 | L=1.4km | 847 | 국도2호 |
| 2 | 추포~비금 | 암태 추포~비금 광대 | L=5.4km | 4,574 | 국도2호 |
| 《 계 획 지 구 》 | | 7개 지구 | L=6.74km | 5,676 | |
| 1 | 도초~대야 | 도초 오류~하의 대야 | L=1.4km | 1,186 | 국도2호 |
| 2 | 대야~능산 | 하의 대야~하의 능산 | L=1.4km | 1,186 | 국도2호 |
| 3 | 능산~하의 | 하의 능산~하의도 | L=0.44km | 339 | 국도2호 |
| 4 | 신의~소막금 | 신의 상태동~장산 소막금 | L=1.2km | 1,016 | 국도2호 |
| 5 | 소막금~막금 | 장산 소막금~장산 막금 | L=0.6km | 508 | 국도2호 |
| 6 | 막금~장산 | 장산 막금~장산 다수 | L=0.4km | 339 | 국도2호 |
| 7 | 장산~자라 | 장산 오음~안좌 자라 | L=1.3km | 1,101 | 지805호 |
| 《 기 준 공 지 구 》 | | 4개 지구 | L=2.63km | 1,126 | |
| 1 | 자은~암태 (은암대교) | 자은 유각~암태 오상 | L=0.68km | 202 | 지805호(1996년) 익산청 |
| 2 | 비금~도초 (서남문대교) | 비금 수대~도초 발매 | L=0.81km | 244 | 국도2호(1996년) 익산청 |
| 3 | 팔금~안좌 (신안 1교) | 팔금 장춘~안좌 마진 | L=0.54km | 153 | 지805호(1989년) 익산청 |
| 4 | 팔금~암태 (중앙대교) | 팔금 이목~암태 와촌 | L=0.60km | 527 | 지805호(2004년) 익산청 |

이러한 전남지역의 연륙·연도 사업 결과, 도로사정이 불편하여 일상생활이 어려웠던 섬지역과 해안지역에 관광객이 늘어나고 친환경농산물의 물동량이 늘어나 지역 경제 활성화에 크게 기여하고 있다. 또한 10여 년 전부터 연간 3만명씩 줄어들던 도내 인구감소폭이 2천명대로 떨어지는 등 인구유출 현상이 완화되고 4천여 개의 기업유치 및 14만 5천명의 일자리 창출 등의 성과가 나타나고 있다.

특히, 해상교량의 특성상 교량 밑으로 대형선박이 통행해야 하는 구간이 많아 교각과 교각사이의 길이인 경간장이 긴 사장교, 현수교, 아치교 등 특수교량이 속속 준공되어 전라남도가 명실상부한 해상교량 박물관의 보고(寶庫)로 자리매김함으로써 교량을 공부하는 학생, 전문기술자들이 방문하고 있으며, 새로운 지역의 랜드마크 및 관광자원으로 그 위상을 떨치는 등 매년 관광객 수요가 꾸준히 늘어나고 있다.

전남지역 주요 연륙·연도교 사업 현황

| 교량명 | 위치 | 교량제원 | | | 최대통과선박 | 사업비(억원) | 공사기간 | 교량형식 |
|---------------|------|--------|----------|--------|-----------|---------|---------|---------------------------------|
| | | 연장(km) | 최대경간장(m) | 형하고(m) | | | | |
| 칠산대교(국도 77) | 영광 | 0.58 | 320 | 22 | 100톤급 | 662 | '08~'13 | 사장교 |
| 영광대교(국도 77) | 영광무안 | 1.84 | 200 | 22 | 110톤급 | 1,840 | '12~'18 | 사장교 |
| 운남대교(국도 77) | 신안무안 | 0.93 | 155 | 20 | 382톤급 | 1,402 | '03~'13 | 엑스트라도즈교 |
| 하의~신의(국도 2) | 신안 | 0.55 | 290 | 24 | 1천톤급선박 | 686 | '10~'15 | 사장교 |
| 새천년대교(국도 2) | 신안 | 7.23 | 650 | 65 | 320천톤급유조선 | 5,011 | '10~'18 | ①사장교 ②현수교 |
| 목포대교(국도 1) | 목포 | 3.06 | 900 | 53 | 55천톤급화물선 | 3,172 | '04~'12 | 사장교 |
| 압해~화원(국도 77) | 신안해남 | 2.02 | 200 | 30 | 991톤급 | 4,265 | '08~'20 | ①해저터널 ②도조도교 ③PSC거더 |
| 신지~고금(국도 77) | 완도 | 1.33 | 220 | 30 | 선박 | 688 | '10~'18 | 사장교 |
| 소록~거금(국도 27) | 고흥 | 2.03 | 480 | 38.5 | 1천톤급선박 | 2,719 | '02~'11 | 사장교 |
| 제2돌산대교(국도 77) | 여수 | 0.74 | 464 | 25 | 5천톤급 | 907 | '05~'12 | 사장교 |
| 적금~영남(국도 77) | 여수고흥 | 1.34 | 850 | 35 | 1천톤급선박 | 2,488 | '04~'12 | 현수교 |
| 화양~적금(국도 77) | 여수 | 2.96 | 500 | 32 | 600톤급 | 2,570 | '11~'20 | ①사장교 ②도조도교 ③PSC거더 ④아치교 |
| 돌산~화태(국도 77) | 여수 | 1.34 | 500 | 22 | 해상기중기 | 1,347 | '04~'15 | 사장교 |
| 이순신대교(시도) | 여수 | 6.22 | 1,545 | 85 | 600톤급 | 10,703 | '07~'12 | ①사장교 ③현수교 |

18. 위험도로 구조개선 사업

위험도로 구조개선사업은 지방도로의 급커브, 급경사, 굴곡부 및 노폭 협소 등 구조적으로 사고위험이 높은 도로를 선형개량, 경사완화, 우회도로 개설과 병목구간 확장 등 도로구조를 개선하여 교통흐름과 지방도로의 구조기능 제고 및 지역주민의 교통불편 해소 등을 위하여 '03년 5월부터 경찰청에서 자동차교통관리개선특별회계로 추진해 왔다. '04년부터 안전행정부로 사업 추진 기관이 변경되어 중장기계획(10개년)을 수립하여 추진하게 되었으며, '06년부터는 자동차교통관리개선특별회계가 폐지되어 균특회계 사업으로 전환되어 추진되고 있다.

위험도로 구조개선을 위해 10년 단위로 중장기계획을 수립하여 단계별로 추진하고 있는데, 1단계는 '04년부터 '13년까지 추진하였으며 '14년부터 2단계('14~'23년)를 추진하고 있다.

위험도로 구조개선사업 중장기계획 수립 현황

(단위 : 개소, 백만원)

| 구 분 | 1단계('04~'13년) | | 2단계('14~'23년) | |
|------|---------------|---------|---------------|---------|
| | 사업량 | 사업비 | 사업량 | 사업비 |
| 계 | 298 | 224,320 | 73 | 162,968 |
| 지방도 | 130 | 94,964 | 36 | 85,828 |
| 시·군도 | 168 | 129,356 | 37 | 77,140 |

1단계('04~'13년) 위험도로 구조개선사업은 141개소 1,137억원을 투자하여 추진하였으며 도로별로는 지방도 53개소 53,552백만원, 시·군도 88개소 60,182백만원을 투자하여 교통사고와 사상자수가 60% 이상의 감소 효과를 보였다. 이러한 개선사업을 완료한 이후 도로이용자 만족도 조사 결과, 도로안전성과 쾌적성이 향상되었고 통행시간 및 차량운행 비용절감 효과가 나타나고 있음을 알 수 있다.

전라남도는 사업비의 효율적인 활용과 효과의 극대화를 위하여 2단계 계획 수립시 조사된 사업대상지에 대하여 관련 전문기관(도로교통공단)에서 사업비와 투자 우선순위를 검증·수립하였으며, 사업의 지속적인 추진을 위하여 국비 등 사업비 확보에 총력을 기울이고 있다.



전남 도로관리사업소(신안 암태지구) 【개선전】



전남 도로관리사업소(신안 암태지구) 【개선후】



전남 여수시 (임포도로 선형개량) 【개선전】



전남 여수시 (임포도로 선형개량) 【개선후】



전남 순천시 (가곡 위험도로) 【개선전】



전남 순천시 (가곡 위험도로) 【개선후】



전남 담양군 (광덕지구 선형개량) 【개선전】



전남 담양군 (광덕지구 선형개량) 【개선후】



전남 담양군 (매산지점 선형개량) 【개선전】



전남 담양군 (매산지점 선형개량) 【개선후】



전남 곡성군 (서교~학정간 선형개량) 【개선전】



전남 곡성군 (서교~학정간 선형개량) 【개선후】



전남 장흥군 (선자도로 선형개량) 【개선전】



전남 장흥군 (선자도로 선형개량) 【개선후】



전남 진도군 (육동도로 선형개량) 【개선전】



전남 진도군 (육동도로 선형개량) 【개선후】

위험도로 구조개선사업의 성과

19. 시군 CCTV 통합관제센터 구축

최근 급변하는 현대사회에서 각종 재난·재해나 범죄와 같은 크고 작은 사건·사고로부터 국민들의 안전을 지키기 위해 CCTV가 사회 곳곳에 설치되고 있다.

CCTV는 안전사고 예방과 원인을 분석하고 진위 여부를 가려내는 등 다양한 방면에서 활용되고 있다. 그러나 정작 필요한 곳에 CCTV 설치가 부족해 오히려 안전 사각지대가 형성되기도 하고, 설치돼 있는 CCTV 관리 부실로 제

역할을 다하지 못하는 경우도 자주 발생하고 있다.

또한 어린이, 부녀자 등 사회적 취약계층을 대상으로 강력범죄가 날로 증가하고 있는 상황에서 CCTV가 국민 안전지킴이로 부각되면서 방법, 주차관계, 재난·재해, 어린이 보호 등 분야별 CCTV 설치가 급증하고 있다.

이에 따라 안전행정부 주관으로 공공기관의 CCTV시설을 효율적으로 운영·관리하기 위해 시·군·구에 CCTV통합관제센터 구축사업을 추진 중에 있다.

CCTV통합관제센터 구축사업은 국·도비 지원사업으로 2011년부터 2017년까지 전남도내 전 시·군을 대상으로 추진하고 있으며, 2011년 여수시와 장성군, 2012년 광양시와 신안군, 2013년 무안군이 구축을 완료하였고, 2014년 50억원의 사업비로 순천시, 나주시, 구례군, 장흥군, 영암군에서 구축 중에 있다.

전남도는 2011년 6월 전국 지자체 최초로 국민 생활안전망 신기술 컨퍼런스·전시회를 도청 김대중강당 및 운산도홀에서 개최하여 행정·교육·경찰기관에서 유기적, 효율적인 안전서비스 제공방안 등을 제시 하였다. 국내 CCTV 제조·공급업체에서 개발한 CCTV카메라, 통합관제 솔루션, 통합관제 상황판 등 신제품 전시와 행사에 참여한 기업들을 대상으로 기업투자유치 설명회 및 간담회를 개최하여 지역발전 잠재력을 소개하고, 도내 투자에 대한 시너지효과 등을 홍보하는 자리를 마련한 것이다.

시·군단위에서의 CCTV통합관제센터 구축 성과를 살펴보면, 2011년 장성군에서는 도내 최초로 CCTV통합관제센터와 재난종합상황실을 합친 통합관제센터를 구축하고 관내 26개 초·중·고 CCTV와 연계함으로써 각종 사건발생시 통합관제센터의 실시간 모니터링에 의한 경찰 출동으로 각종 사건·사고에 신속히 대응하고 있다. 늦은 밤 학교 주변을 방황하는 청소년이나 길거리에서 잠든 취객, 청소년 탈선 등 매일 크고 작은 사건·사고들을 모니터링 하고 있다. 특히 현장상황 등을 관계기관에 알려 가출한 청소년을 집으로 돌려보내는 등 도움을 필요로 하는 곳에 구조와 범죄 예방 등 주민들이 안전하게 생활할 수 있도록 안전 지킴이 역할을 톡톡히 하고 있다. 또한 관내 초·중·고 학생과 학부모 지역 주민들을 대상으로 CCTV 비상벨 활용, 위급상황 대처법 등에 대한 체험 및 안전교육을 실시하여 주민들로부터 큰 호응을 얻고 있다.

여수시는 2012여수세계박람회 개최기간 동안 전반적인 운영상황을 윈스톱으로 통제할 수 있는 CCTV통합관제센터를 2012년 5월 1일 개소하여 관내 재난·재해 및 사건·사고 등 긴급 상황발생시 신속히 대응할 수 있는 안전 지킴이 역할을 톡톡히 수행했다. 주요 운영사례로는 박람회 기간 웅천엑스포터미널과 시외버스터미널에 영상정보시스템을 설치하여 박람회 홍보동영상 및 박람회장 내

주요 행사일정 정보, 여수시 주요도로 CCTV 영상정보 제공 등 국내·외 많은 관람객들에게 편의를 제공하여 2012여수세계박람회 성공개최에 크게 기여하였다. 여수세계박람회를 통해 CCTV통합관제센터를 방문한 많은 국내·외 주요 인사들에게 IT기술과 영상정보기술을 결합한 다양한 활용사례들을 보여줌으로써 한층 업그레이드 된 정보화 수준과 안전도시의 면모를 보여 주었다.

2013년에 개소한 광양시 CCTV통합관제센터는 방범용, 어린이 안전 및 관내 초등학교 CCTV 등 총 469대의 CCTV를 통합·구축하고 경찰 2명과 전문 관제요원 19명 등 21명이 3교대로 24시간 연중 근무하고 있다. CCTV통합관제센터에서 수집된 영상정보를 수사 목적으로 광양경찰서 등에 열람 84건, 영상정보 제공 48건 등 모두 132건을 제공하여 사건 수사에 적극 활용함으로써 범인 검거 등 사건·사고 해결에 큰 도움을 주고 있다.

신안군은 섬지역 재난·재해 상황에 대비하기 위해 2013년 6월 총 998백만원의 사업비를 투입해 CCTV통합관제센터를 구축했다. 영상분석실, 통합관제실, 장비실, 재난상황실로 이루어져 있으며 지역별·기능별로 분산 운영해오던 생활방범(선착장, 공원, 어린이보호구역), 초등학교, 재난감시, 산불보호 등 총 229대의 CCTV를 365일 24시간 실시간으로 관제하고 있다. CCTV통합관제를 통하여 목포경찰서, 신안교육지원청 등 유관기관과 함께 신속하고 체계적인 대응으로 안전한 천사섬 신안을 가꾸어나가기 위해 최선의 노력을 다하고 있다.

무안군은 살기 좋은 행복도시 구현을 목표로 2014년 3월 11억원의 사업비를 들여 군청 1별관 3층 230㎡ 공간에 CCTV통합관제센터를 구축했다. 통합관제상황실은 관내 기관별, 목적별 분산되어 운영하고 있던 방범, 어린이보호구역, 재난재해, 관내 학교 CCTV 총 404대를 통합하여 경찰관 2명, 관제인력 20명 등 총 22명이 365일 24시간 관제함으로써 각종 범죄 상황발생 시 신속하게 대응하고 있다. 또한, GIS솔루션을 도입해 CCTV위치정보에 지도, 위성사진, 항공사진 등 지리정보를 연동해 공간적인 정보와 영상정보를 동시에 파악하고, 범죄발생 위치 주변의 CCTV를 통해 범인의 도주로를 입체적으로 실시간 추적할 수 있는 기능을 가지고 있다. 무분별한 CCTV 증설에 따른 중복투자를 방지 뿐만 아니라 영상정보를 공동으로 운영함으로써 효율성이 크게 개선되었다.

2014년에는 5개 시·군이 사업을 추진 중에 있으며 2017년 CCTV통합관제센터가 전 시·군에 구축되면 CCTV를 보다 효율적으로 이용하는데 주력할 계획이다. 아직 시작 단계인 CCTV 지능형 관제서비스를 도입하여 관제인력과 예산절감을 기할 예정이며, CCTV통합관제센터가 각종 범죄 및 사건·사고를

사전에 예방하고 신속하게 해결하는데 크게 기여하게 될 것이다.

전남도에서는 개인영상정보 등 보안과 안전에 대한 중요도가 커지고 국민의 안전과 범죄예방에 기여하고 있는 CCTV의 장점을 살려서 기능을 업그레이드 하는 등 CCTV통합관제센터 운영 활성화에 주력할 계획이다.

20. 농어촌 방법용 CCTV 설치 추진

최근의 범죄 발생 추세는 광역화·지능화·신속화 되고 있는 실정으로 첨단 장비를 활용한 각종 범죄를 예방하여 도민 생활안전 도모를 목적으로 CCTV 설치 지원 사업을 추진하고 있다. 이 사업은 시청, 군청 등에서 자체사업으로 추진해 왔던 사업으로써 2005년 처음으로 도비를 지원하여 현재까지 추진되고 있다.

2005년도부터 지원된 도비 사업현황을 살펴보면, 총 604개소 1,188대 70억4천6백만 원이 지원되었다.

연도별 CC-TV 설치사업 도비 지원 현황

(단위 : 개, 대, 백만원)

| 구 분 | 합 계 | 2004 까지 | 2005 이후 | | | | | | | |
|------|-------|------------|---------|------|------|-------|------|------|------|------|
| | | | 소계 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2013 |
| 계 | 604 | 131 | 473 | 51 | 72 | 118 | 80 | 62 | 50 | 40 |
| 지방도 | 1,188 | 242 | 946 | 102 | 144 | 236 | 160 | 124 | 100 | 80 |
| 시·군도 | 7,046 | 1,542 | 5,504 | 612 | 864 | 1,424 | 960 | 744 | 600 | 300 |

CCTV 설치 지원 사업은 2004년까지는 242대 1,542백만 원이 투자되었으나, 도비 지원이 시작된 2005년을 기점으로 79.6%인 946대를 집중적으로 설치하여 도민의 생활안전 도모에 크게 기여하고 있는 것으로 나타났다.

다만, 국회에서 2009년 안전행정부 국정감사를 실시한 결과 CCTV 설치사업은 국가사무이므로 국비를 지원해서 추진해야 할 사업이라고 지적함에 따라 2011년과 2012년 2년 동안 도비를 지원하지 못한 바 있다. 이러한 지적에도 불구하고 “도민의 생활안전이 우선한다”며 “CCTV

설치사업은 지속적으로 추진되어야 한다.”는 전남도의 확고한 의지 때문에 2013년도부터 다시 도비를 지원하고 있다.



농어촌 방범용 CCTV 설치 사례

타 기관 등에서 설치한 대수를 포함한 전남도내에 방범용 CCTV는 2012년말 현재 총 2,995대¹⁾가 설치되어 있으며, 1인당 설치대수는 0.00157대로 전국 평균 0.00116대에 비해 0.00041대가 많은 3위로 CCTV 설치 실적이 상위권이다. 다만, 1km²당 설치 대수는 0.244대로 전국 13위에 그치고 있다.

전남지방경찰청의 ‘전남 5대 범죄발생 및 검거 실적’ 자료에 따르면, 최근 4년간(2009년~2012년) 전남지역의 살인, 강도, 강간, 절도, 폭력 등 5대 범죄 발생 건수는 총 83,875건이 발생하였으며, 그중에서 72.3%인 60,621명을 검거하는 높은 실적을 올렸다. 연도별로 발생 건수를 보면 2009년 20,438건, 2010년 21,546건, 2011년 20,921건, 2012년 20,970건이며, 5대 범죄 발생 유형별로는 살인 187건, 강간 2,261건, 절도 37,454건, 폭력 43,610건이 발생한 것으로 나타났다. 반면 범인 검거 실적을 연도별로 살펴보면, 2009년 16,950명, 2010년 15,376명, 2011년 13,797명, 2012년 14,498명이다.

전남지방경찰청 자료에서 보듯이 CCTV를 지속적으로 설치하여 활용함에 따라 범인 검거 실적 제고에도 기여할 뿐만 아니라 강력범죄의 증가추세도 둔화하는 것으로 나타나고 있다. 또한 CCTV 1대를 설치함에 따라 경찰관 6명의 역할 수행이 가능하여 효율적인 범인 검거에 기여하고 있다는 것을 알 수 있다. 특히, 6명의 경찰관 역할 이외에도 CCTV를 설치함에 따라 범인의 범죄 행위에 심리적 부담감 제공과 경찰관의 범인 검거에 CCTV를 적극 활용하여 범죄 발생건수를 낮추고 범인 검거에 있어서 용의자 파악 및 증거확보에 기여하는 등 범죄예방 효과에 크게 기여하고 있다.

농어촌지역 방범용 CCTV 설치 사업은 결국 범죄예방, 범인 검거, 도민의

1) 전남지방경찰청 통계(2012년)

심리적 안정감을 주어 훈훈한 지역공동체 형성에 기여하는 사업이라고 평가할 수 있다.

전남 5대 범죄발생 및 검거 실적

| 연도 | 죄종 | 구분 | 계 | 살인 | 강도 | 강간 | 절도 | 폭력 |
|------|----|--------|--------|------|-------|------|-------|--------|
| 2009 | | 발생건수 | 20,438 | 54 | 95 | 516 | 8,688 | 11,085 |
| | | 검거건수 | 16,950 | 52 | 96 | 454 | 5,912 | 10,436 |
| | | 검거율(%) | 82.9 | 96.3 | 101.1 | 88.0 | 68.0 | 94.1 |
| 2010 | | 발생건수 | 21,546 | 47 | 118 | 603 | 9,937 | 10,841 |
| | | 검거건수 | 15,376 | 44 | 99 | 532 | 5,237 | 9,464 |
| | | 검거율(%) | 71.4 | 93.6 | 83.9 | 88.2 | 52.7 | 87.3 |
| 2011 | | 발생건수 | 20,921 | 42 | 91 | 554 | 9,700 | 10,534 |
| | | 검거건수 | 13,797 | 41 | 75 | 484 | 4,143 | 9,054 |
| | | 검거율(%) | 65.7 | 97.6 | 82.4 | 87.4 | 42.7 | 86.0 |
| 2012 | | 발생건수 | 20,970 | 44 | 59 | 588 | 9,129 | 11,150 |
| | | 검거건수 | 14,498 | 43 | 52 | 537 | 3,890 | 9,976 |
| | | 검거율(%) | 69.1 | 97.7 | 88.1 | 91.3 | 42.6 | 89.5 |

※ 자료 : 전남지방경찰청(2014.3.10)

한편, 현재 설치되어 있는 CCTV 중 2009년 이전에 범죄예방 목적으로 100만화소미만의 화질을 가진 1,514대를 설치하였으나, 최근에는 예방 차원을 넘어 범인을 검거에 활용 될 수 있는 고화질 CCTV 설치가 필요함에 따라 최소한 차량번호 인식이 가능한 130만 화소 이상의 CCTV를 설치하도록 기준을 정하여 지원하고 있으며, 기존에 설치된 1,514대에 대해서는 1대당 25백여만 원에서 35백여만 원의 교체비용을 지원하여 장기적으로 교체해 나갈 계획이다.

CCTV 설치사업은 범죄예방과 억제, 용의자 파악 및 증거확보에 기여하고, 지역 주민에게 심리적 안정감을 주고 있으며, CCTV 1대가 범죄예방 및 사후 검거 효과와 비용대비 효율성 측면에서 크게 기여하고 있음을 알 수 있다.

CCTV가 이러한 긍정적인 효과를 보이는 반면에 사생활 침해 등의 논란도

제기되고 있으므로, 향후 CCTV를 설치할 때에는 직접 영향을 받은 이해관계자의 의견을 적극 수렴하여 설치하고 도민들의 의견을 충분히 수렴하여 방법 취약지역에 우선 설치될 수 있도록 시·군청의 의견을 최대한 반영함은 물론 경찰청 등 관계기관과도 적극적인 협의를 통해서 설치해 나갈 방침이다.

21. F1코리아그랑프리 개최 및 후방산업 육성 (차부품 고급브랜드화 사업)

전남은 지난 반세기 동안 산업화에서 소외되어 빈곤과 낙후의 악순환을 거듭했다. 섬, 해안선, 슬로시티 등 전남이 가지고 있는 천혜의 관광자원을 활용하여 여러 가지 시도를 하였지만 결국은 수도권과의 먼 거리가 발목을 잡았다.

그러나 더 큰 문제는 심리적 거리감과 고정관념이었다. 서해안고속도로, 무안공항 등 각종 SOC 건설로 접근성이 획기적으로 개선되었지만 많은 이들의 인식 속에 여전히 전남은 가보고 싶지만 먼 곳이었던 것이다. 이런 인식들을 극복할 특단의 대책마련이 필요하였다. 이것이 이름만으로도 국내를 넘어 해외 관광객까지 유치 가능한 메가 이벤트 F1을 전남이 선택한 이유다.

F1국제자동차경주대회는 대회 평균 관람객만 20만 여명에 이르고, 매년



2013 F1 코리아 그랑프리 대회

184개국, 6억 명이 시청하는 세계 최고 규모의 스포츠 이벤트이다. 또한 글로벌 초일류 기업들이 천문학적 금액을 투자하는 치열한 글로벌 마케팅 각축장이기에 전남도는 F1을 선도사업으로 활용한다면 서남해안관광레저도시를 동북아의 핵심 문화·관광·스포츠 중심 도시로 발전시킬 수 있다는 확신을 가지고 있었다. F1은 험난한 준비과정과 개막 직전까지 개최여부를 염려하는 목소리 속에서도 4년 연속 16만명이 찾는 명실상부 대한민국을 대표하는 최고의 국제대회로 전남 저력의 표상이 되었다.

F1대회를 준비하면서 국회 및 중앙부처의 부정적 시각으로 인한 소극적인 지원, 인프라 부족 등 내외외환의 어려움이 있었다. 그러나 궁하면 통한다는 정신으로 도전하여 어려움을 하나 둘 극복할 수 있었다.

53만여 시·도민의 입법청원으로 발의된 F1지원법은 여당과 야당의 힘겨루기에 밀려, 제17대 국회 임기만료와 함께 자동 폐기되는 아픔도 있었다. 전남도는 이에 낙담하지 않고 새로 구성된 제18대 국회에서 여야 의원들을 상대로 끈질기게 홍보하고 설득한 끝에 F1대회 지원법의 국회통과를 이끌어 내었다.

더 큰 문제는 교통, 숙박 등 대회 개최에 필요한 핵심인프라의 부족이었다. 전남은 국제대회 개최경험이 전혀 없었기 때문에 20만 여명의 국내외 관람객을 맞이할 인프라가 부족했던 것이다. 단기간에 충분한 하드웨어 구축이 힘든 상황에서 선택은 현존 자원을 최대한 활용하는 것이었다.

일정 규모와 수준을 갖춘 숙박업소와 식당을 선별하여 F1호텔, F1레스토랑으로 지정하고 통역자원봉사자를 배치하여 국제수준의 서비스를 제공하기 위해 노력했다. 또한 한옥민박, 캠핑촌 등 전남 지역에서만 볼 수 있는 특성화된 숙박시설도 적극 활용하여 20만 명의 관람객 맞이에 최선을 다하였다.

2010년부터 2013년까지 4회에 걸쳐 열린 F1대회 기간 동안 평균 16만 여명의 관람객이 전남을 찾으면서 목포, 영암권 뿐만 아니라 광주 특급호텔까지 예약이 완료되었으며, 도·소매업소의 매출도 큰 폭으로 증가했다. F1대회가 지역경제에 효자노릇을 톡톡히 한 것이다. ‘잘 키운 모터스포츠 이벤트 하나가 국가와 개최 도시를 먹여 살린다’는 표현이 빈말이 아님을 실감 할 수 있었다.

연도별 국내/해외 관람객

| 구 분 | 2010년 | 2011년 | 2012년 | 2013년 |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 내국인 (명) | 159,000 | 149,316 | 152,057 | 144,590 |
| 외국인 (명) | 6,000 | 10,920 | 12,095 | 13,573 |
| 소 계 | 165,000 | 160,236 | 164,152 | 158,163 |

F1대회 개최로 인한 연평균 경제효과는 총 5천 655억원으로 지역내 직접소비지출은 370억원에 달하고 생산유발효과는 3,718억원에 달한다. 또한 국가 브랜드가치 상승효과는 5조 8,166억원에 이른다고 한다. 특히 제1회 대회의 결승전 당일 유럽 주요 5개국 평균 시청률이 44.9%에 달하는 등 전 세계 180여개 나라에 중계됨으로써 얻는 홍보효과는 그 수치를 가늠하기 어려울 정도이다.

F1코리아그랑프리대회의 경제 파급효과

(단위 : 억원)

| 구분 연도 | 계 | 역내직접 소비지출 | 생산유발 효과 | 부가가치 유발효과 | 고용유발 효과 |
|----------|--------|--------------|------------|--------------|------------|
| 계 | 22,620 | 1,481 | 14,872 | 6,267 | 16,022명 |
| 2010 | 14,912 | 339 | 10,200 | 4,373 | 9,416명 |
| 2011 | 3,580 | 385 | 2,250 | 945 | 2,845명 |
| 2012 | 2,149 | 389 | 1,266 | 494 | 1,933명 |
| 2013 | 1,979 | 368 | 1,156 | 455 | 1,828명 |

자료 : 한국산업개발연구원

F1대회는 대도시가 아닌 지방 중소도시에서도 대형 국제행사를 성공적으로 치를 수 있다는 가능성을 보여줬다. 이 과정에서 지역민들이 체득한 자긍심, 자신감도 또 하나의 값진 결실이다. 이밖에도 F1대회를 계기로 경주장 일원에 모터스포츠산업 개발의 신호탄을 쏘아 올린 것도 큰 의미가 있다 하겠다. 모터스포츠산업은 국민소득 2만불 시대를 맞아 향후 지속적인 경제발전에 따른 삶의 질 향상과 레저행태의 변화에 따라 그 수요가 급격히 증대될 것으로 전망된다.

F1대회는 대한민국과 전라남도의 브랜드가치를 상승시키고 지역경제를 활성화시키는 기폭제 역할을 하였으나, 초기에 민간 주도로 추진되는 과정에서 당초 예상보다 전남의 재정 부담이 과중되었다. 이러한 문제점을 개선하기 위해 그동안 개최권료 인하, KAVO에서 F1조직위로 프로모터 권한 인수, 중계권료 면제, 운영비 절감 등 지속적으로 노력한 결과 지난 4년간 대회수지는 꾸준히 개선되었다. 하지만 F1대회의 지속여부를 둘러싼 논쟁이 계속됨에 따라, 사회적 비용을 줄이고 도민의 합의를 이끌어 내기 위해 2014년 한 해 대회를 쉬고 심사숙고하는 시간을 가지게 되었다. 이제 남은 2015년과 2016년 대회를 어떻게

풀어나가야 할지가 미완의 과제로 남아 있다. 무엇보다 F1대회 개최로 인한 적자규모를 줄이는 것이 현안인 상황에서 FOM과의 개최권료 인하협상을 성공적으로 이끌고 중앙정부의 지원확대와 적극적인 마케팅을 통한 수익창출 방안이 강구되어야 할 것이다.

F1이 개최되지 않는다고 해서 영암 F1 서킷이 방치되는 것은 아니다. 여러 국내 자동차 경주 대회와 해외 자동차 경주 대회가 예정되어 있고, 자동차 제조사와 부품업체의 주행 시험일정 등 2014년에도 영암 F1 서킷은 활발하게 이용된다.

우리가 흔히 알고 있는 벤츠, BMW, 아우디 같은 자동차 브랜드는 대중적인 자동차는 아니지만 남녀노소 누구나 이름만 들으면 고급차라고 인식하고 있다. 프리미엄 자동차는 단순히 고가의 자동차가 아니라 기술적 혁신성을 동반한 자동차를 의미한다. 세계 경기침체에 따른 중·대형 세단의 판매 급감에도 불구하고, 프리미엄 자동차 판매는 연평균 5%에 육박하는 성장세를 지속하고 있다. 폴크스바겐그룹 영업이익의 60%를 프리미엄 자동차 브랜드인 아우디가 차지할 정도로 부가가치가 높은 시장이다.

국산 자동차의 품질도 비약적으로 향상되어 과거에 주로 소형차 위주로 판매되던 해외시장에서도 국산 고급 차량 판매량이 증가하고 있다. 하지만 아직 프리미엄 자동차 시장에서 국산 자동차가 해외의 저명한 자동차 회사들과 어깨를 나란히 경쟁하기에는 이른다.

프리미엄 자동차로서 인정받기 위해서는 디자인과 성능, 안전, 승차감 등 모든 부분에서 뛰어나야 한다. 프리미엄 자동차 시장에서는 가격보다는 성능이 더 중요한 요소이기 때문에 자동차 부품에 있어서도 가격 경쟁력 보다는 세계최고의 성능이 요구된다. 그렇기 때문에 대중적인 자동차에서는 가격과 제조의 어려움 때문에 사용되지 않는 재료와 제조방법들이 프리미엄 자동차용 부품을 제작하기 위해서는 흔히 사용된다.

이렇게 개발된 프리미엄 자동차용 부품은 양산화 된 초기에는 비용과 생산성의 문제로 프리미엄 자동차에 탑재되지만 대량생산을 통해 일반 자동차에도 도입된다. 프리미엄 자동차 부품 연구개발이 결국 자동차 기술 발전을 이끌면서 자동차 산업의 밑거름이 되는 것이다.

2012년 7월 정부의 예비타당성 조사를 통과한 ‘차부품 고급 브랜드화 연구개발사업’은 2013년 하반기부터 오는 2017년 상반기까지 총 4년간 사업비 786억원이 투입되는 국책사업이다. 국내 자동차 부품의 질적 향상을 위해 추진되는 이 사업은 솔라시도(서남해안관광레저도시) 기업도시 삼포지구 내 F1경주장을 활용해 프리미엄 차량용 고부가가치 핵심부품 개발을 위한 연구개발

사업과 개발된 부품들을 시험, 평가하는 기반을 구축하는 대규모 사업이다. 특히 프리미엄급 자동차에 들어가는 고급 부품들을 국내 기술로 생산할 수 있도록 타이어, 휠, 제동 등 3대 부문 고부가가치 연구개발(R&D) 핵심 부품 5종을 개발하는 것으로 이를 위해 센터 건설 및 장비 구축, 평가 기법 확보 등의 기반 구축도 진행할 계획이다.



차 차 부품 고급브랜드화 사업을 통한 구축 예정 장비

사업개요

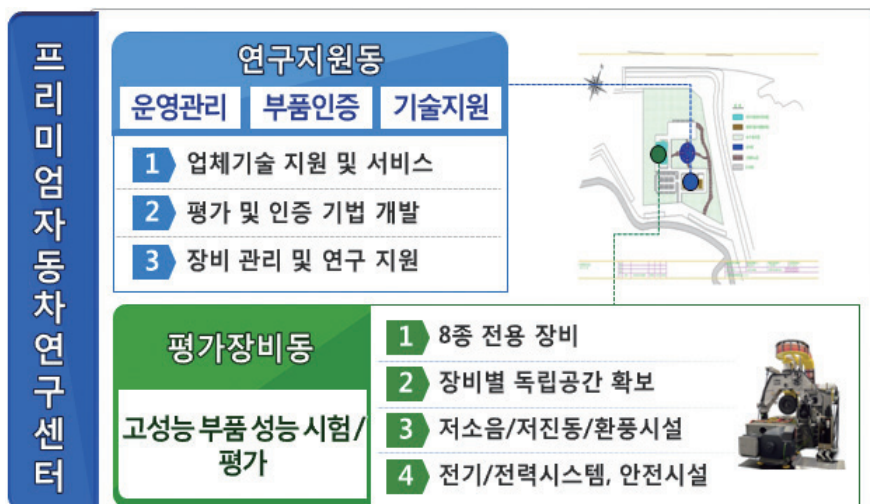
- 사업명 : 차부품 고급 브랜드화 연구개발사업
- 사업기간 : 2013. 9 ~ 2017. 8
- 사업비 : 786억원 (국비 439, 도비 178, 민자 169)
- 사업규모 : (기술개발) R&D 3대분야, 5개 핵심 부품 기술 개발
(기반조성) 센터 건립, 장비 구축, 산업기반 구축
- 추진주체 : (주관부처) 산업통상자원부 / (수행기관) 전라남도

전라남도가 산업통상자원부와 공동으로 추진하는 ‘차부품 고급브랜드화 연구개발사업’이 ‘프리미엄자동차연구센터’ 개소로 본궤도에 올랐다. 전남도는 2013년 12월 5일 오후 대불산단 내 전남과학기술진흥센터에서 자동차부품 연구원의 ‘프리미엄자동차연구센터’ 현판식을 갖고 영암 호텔현대에서 센터 개소에 따른 환영행사를 개최했다. 이날 행사에는 박준영 전남도지사와 이낙연 국회의원, 허경 자동차부품연구원장, 고석규 목포대 총장, 이개호 F1 조직위 사무총장을 비롯한 자동차 관련 업계, 학계, 연구계 등 150여명이 참석한 가운데 ‘전남도 자동차산업 발전 전략’ 등 5개 주제발표를 포함한 포럼 발대식이 진행되었다.



프리미엄자동차연구센터 개소식

영암에 ‘차부품의 고급 브랜드화 연구개발사업’을 주관할 ‘프리미엄 자동차 연구센터’가 개소함으로써 지역경제 활성화 뿐 아니라 자동차산업의 국가 경쟁력 강화에도 크게 기여할 전망이다. 특히 F1 서킷을 활용한 극한 성능 평가가 이뤄져 현재 대부분 해외에서 이뤄지고 있는 성능시험 비용이 크게 절감되고 국내 자동차 부품 관련 기업들이 프리미엄 자동차 부품시장으로 진출할 수 있는 새로운 계기가 마련될 것으로 보인다.



프리미엄자동차연구센터 건립 및 역할

2017년 사업이 완료되면 개발된 국산 자동차 부품을 프리미엄 차량과 모터스포츠 차량에 우선 적용하여 국내 부품업체들의 브랜드 인지도를 획기적으로 향상시킬 수 있을 것으로 기대되고 있다. 또한 F1 경주장 인근에 연구 기반시설을 구축함으로써 영암 F1 서킷의 활용을 극대화해 전후방 연관산업 유치에도 큰 기여를 할 것이라 확신하며, 특히 자동차 관련 산업이 전무한 전남에 고부가가치 산업인 자동차 부품 기업의 입주를 촉발하고 일자리도 창출될 것으로 전망된다.

2013년 우리나라가 1년에 생산하는 자동차는 452만대로 세계 5위다. 전세계에서 팔린 자동차 20대 중에서 1~2대는 Made in Korea를 달고 다닌다니, 정말 자랑스럽지 않을 수 없다. 그렇다면 우리나라는 자동차 산업에서 선진국이라고 할 수 있을까· 생산만 많이 하면 자동차 산업 선진국이라고 할 수 있을까· 우리보다 순위가 높은 미국, 일본, 독일과 자동차 생산량은 비슷한데 자동차 관련 산업에서 극명한 특성을 보이는 부분이 있다. 바로 자동차 튜닝 산업이다.

글로벌 튜닝 시장은 100조원 규모로 자동차 부품 A/S시장의 1/3 수준이다. 여기서 국산 부품은 어느 정도일까? 한국의 튜닝 부품 시장이 5천억원 정도인데, 이마저도 고가품은 유럽이나 일본 업체가, 저가품은 중국 업체가 거의 다 차지하고 있는 실정이다. 말하자면 자기집 앞마당에서조차 맥을 못 주고 있는 상황이다. 완성차 부분은 글로벌 플레이어인데, 튜닝 부품은 명함도 못 내밀 정도라니, 정말 아이러니하다.

튜닝은 자동차의 부품을 차주가 원하는 것으로 바꿔서 외양이나 주행특성을 본인의 취향에 맞게 바꾸는 것을 말한다. 핸드폰에 필름을 붙이거나, 장식을 하고, 떨어트렸을 때 깨지는 것을 방지하기 위해 커버를 씌우는 것과 비슷한 개념이다. 국내 튜닝 도입 초기에 과도한 소음을 유발하거나 도로에서 폭주를 해서 타인에게 직·간접적인 피해를 끼치는 일부 사람들로 인해 튜닝에 대한 부정적인 시각이 만연해져 왔다. 게다가 매스미디어를 통해 알려지는 튜닝 관련 내용은 불법 행위에 대한 단속과 같은 부정적인 내용만 있으니 튜닝에 대해 긍정적인 시각은 고사하고, 관련 산업과 문화의 발전을 바라는 것은 꿈도 꾸기 어렵다. 파는 것 마저 수치스러웠던 걸까? 결국엔 글로벌 경쟁력을 갖췄으면서도, 앞마당을 모두 내줬는데, 그럼에도 불구하고 미련이 없는 것 같다. 그런데, 모두가 이를 강 건너 불 보듯 구경하고 있었던 것은 아니다. 전라남도가 두 팔을 걷어붙인 것이었다.

전라남도 영암에는 국제 공인 1등급의 F1서킷이 있다. 국내에서 유일한 곳이고, 세계적으로 20개 중 한 곳이다. 자동차 기술 선진국들은 F1서킷 주변에 정부 주도로 대규모 자동차산업 클러스터가 조성되어 있는데, 그 중에서도 튜닝 산업이

핵심이다. 전라남도는 해외 사례들을 바탕으로 F1서킷 주변에 튜닝 산업을 중심으로 한 클러스터를 조성하기로 했다.

사업을 기획하기 위해 주무부처의 문턱이 닳도록 돌아다녔다. 고배도 많이 마셨다. 주위의 시선도 곱지만은 않았다. 그래도 실무자들은 지위고하를 막론하고 지역을 사랑하는 마음에서 하나씩 헤쳐 나갔다. 끈기와 인내를 갖고 포기하지 않았다. 그 결과, 산업통상자원부의 지원을 받아 자동차부품연구원과 함께 F1서킷 주변에 튜닝 산업 활성화를 위한 지원시스템 구축 사업을 기획하였다. 사업이 본격적으로 시작되기까지 무려 6년간을 발로 뛴 결과였다.



튜닝 부품 R&D 인프라 구축 개요

무슨 일을 하려면 쉽게 되는 게 하나도 없다. 기반이 전혀 없다보니, 관련 법규도 애매한 것이 많다. 워낙 시장도 협소하고, 부정적인 이미지가 강하기도 해서 신뢰할 수 있는 제도적 장치도 없다. 이래서는 사고 싶어 하는 사람도 주저하기 마련이다. 제품을 믿을 수가 있어야지 사고 팔 수 있는 것이 아닌가? 그리고 어디까지 내 맘대로 손댈 수 있는지 정확하게 알아야지 맘 놓고 해볼 수 있지 않을까?

F1 주행에서 차가 받는 하중은 일반 도로에서 받는 하중의 3~4배에 달한다. 늘어난 하중만큼 부품의 강도가 필요한데, 이를 위해서 특수한 재료와 구조 설계가 요구된다. 그래서 튜닝 부품은 비싸다. 많게는 수십 배나 고가이다. 하지만, 국내 시장은 음성적인데다가, 소비자의 주머니 사정도 넉넉하지 않아, 검증되지 않은 낮은 품질의 중국산을 알면서도 구매하게 되는 것이다. 결국엔 자신의 안전을 담보로 튜닝을 하는 것이다.

이러한 부정적인 면을 타개하기 위해 부품의 품질을 보증할 수 있는 기준을 마련하기 위해 준비 중이다. 기존의 일반 차량과는 구별된 튜닝 선진국의 기준과

거의 동등한 수준의 엄격한 기준이다. 제품의 품질이 이 정도로 보증된다면 그래도 믿을 수 있지 않을까? 그리고, 엄격해진 기준에 맞춰 시험 및 검증할 수 있는 고가의 장비를 구비하기 시작했다. 자동차 튜닝 부품 제작 업체들이 영세하기 때문에 이러한 시험 장비들을 구축해서 품질 확인을 돕겠다는 취지이다.

품질만 만족스럽다면 국내 시장 확보는 어렵지 않을 것이다. 공인 전문 기관에서 품질을 보증하기 때문에, 잠식된 국내 시장을 되찾는 것도 시간문제일 뿐이다. 게다가, 경쟁력을 확보한 기회에 수출도 지원할 예정이다. 세계 최고 수준의 기준으로 제품 품질을 확인하였으니 추가적인 검증 없이 판매가 가능하도록 상호 인증 체제를 구축하자는 것이다.

우리나라 자동차 산업계에서는 국내 튜닝 시장이 활성화되면, 1.5조원까지 확대될 것이라고 조심스럽게 예측하고 있다. 튜닝 선진국의 경우, 튜닝 시장이 A/S시장의 30% 수준이기 때문에, 지금보다 세 배 정도 커질 것이라는 전망이다. 그 이후에는 100조원에 달하는 글로벌 시장을 향하는 문이 전라남도 영암을 통해서 열릴 수 있을 것이다.

전라남도에서는 F1코리아그랑프리의 후방 연관산업으로 차부품 고급브랜드화 연구개발사업과 튜닝산업 지원 시스템 구축사업을 추진하고 있다.

차부품 고급브랜드화 연구개발사업이 성공적으로 추진됨에 따라 전남은 향후 프리미엄 자동차 부품 산업의 허브역할을 수행해 나갈 것이며, 국내 자동차 산업의 선진화를 위해 끊임없이 노력해 갈 것이다.

또한 전라남도가 역동적으로 추진하고 있는 자동차 튜닝 부품산업 활성화 프로젝트는 자동차 튜닝 부품산업 및 튜닝 부품 품질관리, 전시회, 문화교육 등의 인프라를 구축하는 사업이다. 자동차 튜닝 클러스터는 전라남도의 자동차 부품산업의 선도 지역으로 발전함으로써 지역경제 활성화 및 국가 경쟁력 강화에도 큰 기여를 할 것이다.

22. 2012 여수세계박람회 개최 및 후방산업육성

전라남도의 2010년 세계박람회 유치는 비록 실패했으나 분명 의미가 있었다. 인구 30만의 무명도시 여수가 ‘작지만 아름다운 해양도시’라는 인상을 세계에 각인시켰고, 박람회를 개최할 수 있는 능력과 역량을 가진 도시라는 사실을 전

세계에 널리 알려진 것은 첫도전의 실패를 딛고 얻은 큰 결실이었다. 2010년 유치추진 경험을 바탕으로 2002년 12월 9일, 전라남도과 여수시는 2010세계박람회 재추진과 해양수산물물관 건립, SOC 조기완공 등의 5개항을 주요 내용으로 하는 ‘2010년 세계박람회 유치 실패에 따른 전남 동부권 현안사업’을 정부에 공동으로 건의 하였다.

2003년 1월 15일, 경제부총리 주재 하에 유치무산에 따른 후속대책을 논의하는 경제장관회의에서 2012세계박람회 여수유치 재추진방침이 결정 되었고, 전라남도는 힘을 모아 2004년 11월에 ‘범도민 유치위원회’를 발족시켰다. 이후 정부는 2004년 12월 14일 국무회의에서 ‘2012년 세계박람회 여수 유치’를 국가계획으로 확정했다. 전라남도가 역량을 결집 세계박람회 여수 유치 재추진을 시작한지 2년 만에 얻은 결실이었다.

2006년 5월 22일, 정부는 가장 먼저 프랑스 파리 BIE 본부에 공식 유치 신청서를 제출하고, 정부지원위원회는 2007년 1월 17일 제3차 회의를 열고 ‘2012여수세계박람회 종합기본계획’을 확정했다.

정부는 국무조정실을 중심으로 종합적인 지원체계를 구축하고, 해양수산부 인사, 여수 인근 지역국회의원, 지역 주요인사와 전라남도 관계자, 외교계 인사, 기업·민간단체 대표 등 다양한 인사들로 유치위원회(98명)를 민·관 합동으로 구성하여 기관간 역할분담과 조정하는 가교역할을 수행하게 했다.

국회도 유치특별위원회를 구성(05.4.6) 하고, 2007년 1월에 유치특별위원을 남미, 유럽, 중동, 중앙아시아, 북미 등에 파견 유치활동을 하고, 2006년 9월 13일에는 세계박람회 개최 후보지인 여수를 방문하여 현지 준비상황을 점검하였다.

전라남도는 2004년 5월 18일 「2012여수세계박람회 유치활동지원에 관한 조례」를 제정하고, 여수박람회지원관실을 신설하였다. 지원관실은 기획, 홍보, 지원 등 3개 분야에 11명의 직원으로, 2005년 4월 25일부터 7년여 동안 박람회 유치와 성공개최를 위한 준비 등 전반적인 역할을 총괄했다.

한편 전라남도는 2004년 11월 18일에 각계각층 사회지도급 인사 583명으로 2012여수세계박람회 범도민유치위원회를 조직하여 유치 열기를 전국적으로 확산하고, 100만인 서명부와 30만명 이상의 여수시민의 열렬한 환영행사는 여수를 방문한 BIE 실사단에게 깊은 감명을 주었고, 대한민국의 강렬한 유치 의지를 결집하고 표명하는데 충분했다.

노무현 대통령은 BIE 회원국에 지지 서한문을 보내고, 2006년 ASEM, 2007년 APEC 정상회의 등 총 28회 23개국 정상과의 유치활동을 펼치고, BIE

의장과 사무총장 접견 등 BIE 관련 인사에 대해 국가적 유치의지를 공고히 하였다. 한명숙 국무총리는 국내 유치 준비상황과 유치 전략을 수시로 점검하는 한편, 제142차 BIE 총회 수석대표 참석, 제2차 국제심포지엄과 BIE 회원국 고위대표 면담, 한국주재 BIE 회원국 공관장 초청 등의 노력을 펼쳤다. 외교통상부는 2006년 유치지원본부를 설치 지역별, 국가별 재외공관의 유치활동을 독려하고, 교섭활동과 주한 외교단 설명회, 여수세계박람회 관련 국·내외 행사를 지원하였으며, 해양수산부는 박람회 유치 주무부처로서 인력과 예산을 지원하고, 해운항만 등 수산단체의 국외 네트워크를 활용한 민간 유치활동도 지원하였다.

전라남도는 2012여수세계박람회 유치에 모든 역량을 집중했다. 먼저 해외유치 활동으로 2007년 1월 중남미 캐리비안 4개국 방문, 6월 제141차 BIE총회 참가 및 아프리카 방문, 9월~10월 정부사절단장으로 중남미, 동유럽 등 34개국을 방문하며 지구 3바퀴 반에 달하는 약 130,000km 이상을 돌며 유치활동을 전개하였고, BIE 회원국 장·차관급 이상의 고위인사를 166명, 외국대사급인사를 156명 이상을 면담하고 대통령 친서를 전달하는 등 여수지지를 위한 대외유치 교섭활동에 총력을 기울였다.

국내에서는 순천~완주간 고속도로, 여수국가산단 진입도로(이순신대교 건설 포함) 등 박람회 성공유치에 필수적인 SOC 적기확충을 위한 국회와 정부관계기관 방문 국비 확보 노력, 주한외교사절 및 해외 언론인 현지초청 설명회, 국제심포지엄 개최 등으로 BIE 회원국의 국제사회의 공감대와 여수지지를 이끌어 내기 위한 유치활동을 했다.

이와 같이 정부와 전라남도의 노력의 결과 여수는 2007년 11월27일 제142차 BIE 총회에서 박람회를 유치하는데 성공했다. 여수 개최지 확정 낭보가 전해지자 BIE 총회장 밖에서 기다리던 한국응원단은 만세와 함께 2002월드컵 때 온 세계를 들썩이게 했던 “대~한~민~국!”을 연호했다. 5년 전 2010여수세계박람회 유치 실패를 딛고 두 번의 도전 끝에 이룬 값진 승리였다.

2012년 5월 12일부터 8월 12일 까지 93일 동안 800여만명의 관람객들이 찾은 여수박람회는 바다가 인류에게 주는 무한한 가능성과 비전을 제시한 큰 전환점이 되었다. 바다는 인류의 미래를 책임 질 생활의 터전이자 식량자원의 보고임을 입증하고, 청소년들에게 무한한 꿈과 비전을, 기성세대에게는 인류가 직면하고 있는 공동과제에 대한 해법을 제시하는 ‘지혜의 장’이 된 것이다. 여수박람회는 사상 유례 없는 ‘여수선언’을 통해 바다가 직면한 환경문제에 대한 관심을 높이고, 해양의 지속가능한 이용과 보존을 위한 국제사회의



제141차 BIE 총회



중남미 캐리비안 7개국 문화사절단



동유럽 3개국 경제사절단



의지를 결집시켰다.

여수박람회의 주요성과는 첫째, 여수를 비롯한 남해안을 전 세계에 알려 해양관광자원의 브랜드 가치를 향상시키고, 전남을 대외적으로 널리 알렸다. 둘째, 식량위기 시대에 대비 전남발전을 견인하게 될 수산 증·양식을 대폭 늘려가는 계기를 마련하였다. 셋째, 남해안 해양관광의 중심축이 되기 위한 SOC와 인프라를 확충하였다. 전라선 KTX, 완주~순천간 고속도로, 여수~순천간 자동차 전용도로, 영암~순천간 고속도로, 이순신대교의 개통으로 지역 접근성이 획기적으로 개선되었다. 또한 특급 호텔이 들어서고, 대형 크루즈가 입항하는 등 관광산업 기반시설 확충도 큰 성과로 꼽힌다. 넷째, 박람회를 통하여 우리도 할 수 있다는 자신감과 자긍심을 일깨워 주었다. 여수시민과 전남도민이 보여준 성숙된 의식을 계속 발전시켜 어떠한 국제행사도 성공적으로 치를 수 있다는 역량과 자신감을 소중한 자산으로 가꾸어 나가야 한다. 이를 바탕으로 전라남도는 남해안 해양관광 중심지, 해양레저의 최적지, 수산물의 생산기지로 발전시켜 나가야 할 것이다. 그러나 박람회 추진 과정에서 예약문화 정착을 위해 시도했던 100% 사전예약제가 IT소외계층(노인층) 불만 증대로 전면 중단된 점, 수학여행 등 체류형 단체객

수용을 위한 숙박시설 미비 등의 아쉬운 점은 우리가 향후 국제행사를 치를 때 교훈으로 삼아야 할 것이다.

2012년 9월 5일, 정부종합청사 대회의실에서 국무총리 주재로 열린 정부지원위원회에서 여수박람회 사후활용계획(안)을 참석위원 만장일치로 의결하였다. 이에 따라 국토해양부는 한국관 등 영구시설물과 Big-O, 아쿠아리움 등 핵심 콘텐츠를 활용하여 세계적인 해양관광 리조트로 육성하고, 남해안 선벨트 등과 연계하여 국내외 관광산업 네트워크를 구축하고, 남해안해양관광의 핵심거점으로 육성한다는 사후 활용계획을 확정·발표(2012.9.7.)했다.

또한 정부는 2012년 12월 11일 ‘여수세계박람회 기념 및 사후활용에 관한 특별법’을 개정하고, 사후활용 활성화를 위한 제반사업, 여수선언 및 여수프로젝트 사업, 남해안 해양관광 활성화 지원 사업 추진을 위해 2012여수세계박람회재단도 2013년 1월 24일 공식출범 시켰다.

이에 전라남도는 정부 사후활용이 조기에 추진 되도록 지역주민의 의견을 수렴하여 해양관광특구 지정, 해양관련산업 육성, 국제해양관광센터, 해양재난안전체험센터 건립 등을 국토해양부에 지속적으로 건의하였다.

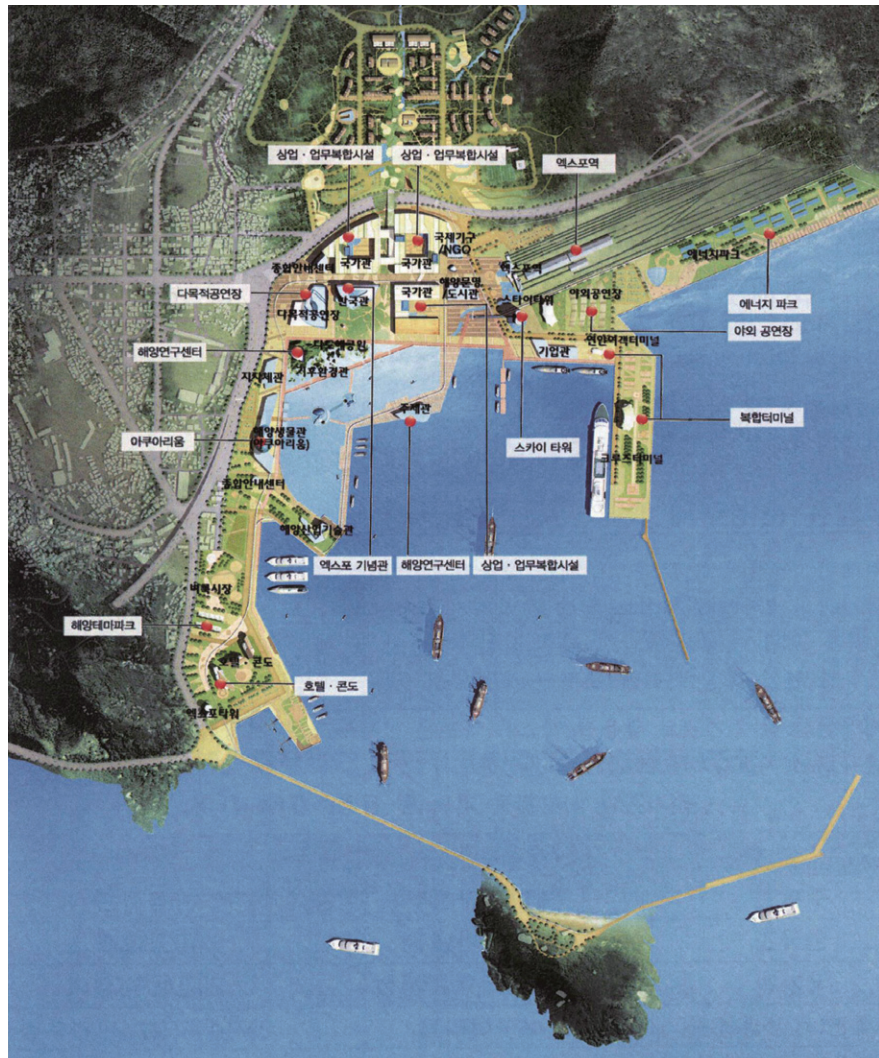
현재 사후활용 방안에 대해 기재부는 정부지원 상환잔여금 3,846억원을 박람회장 부지와 시설을 매각하여 조기에 환수하고, 해수부는 박람회장 사후관리는 수익적 접근보다 박람회 이념을 실현해야 하므로 일정 부문 재정투입은 불가피 하다는 입장으로, 사후활용 계획변경을 추진(13.11월)해 오고 있다.

향후과제로 후방산업 육성을 위해 전라남도는 정부 선투자금 3,846억원을 여수박람회 재단의 기금으로 전환하여 남해안 복합해양 센터, 국제 크루즈항만 건설, 해양과학관 등을 건립, 동북아 해양관광거점을 조기에 조성하여 줄 것, 박람회장 연계 국내외 관광객 유치, 국제기구 및 신규 국제행사 발굴유치 등 사후활용 활성화를 위해 노력하고, 지역민의 의견이 정부에 반영 되도록 지속적으로 건의해 나갈 것이다.

또한 정부가 발표한 사후활용이 순조롭게 추진되도록 정부와 협조체제를 강화하고, 민간기업 투자를 위한 매각조건 완화, 부분적 장기임대 방식 도입, 부지 처분방식 변경을 위한 「2012여수박람회 사후활용 계획」의 조속한 변경과 대통령 공약사항인 동북아 해양관광특구 조성의 일환으로 「남해안 복합해양센터 건립」을 위한 국비 386억원을 정부에 지속적으로 요청하고 있다.

끝으로 전남은 박람회의 성공개최를 기반으로 여수를 해양관광중심으로 육성하여 수도권에 버금가는 성장축으로의 발전과 함께 박람회 정신을 계승하는

공공성의 조화를 통해 세계적인 복합 해양관광 리조트로 육성하기 위한 노력을 매진할 것이다.



사후활용 공간배치 구상안

23. 2012국제농업박람회 개최

2002년부터 개최된 대한민국농업박람회가 해를 거듭하여 한국 농업을 대표하는 행사로 자리매김함에 따라 우리 농업의 발전 성과와 미래상을 제시하고 농업 농촌이 지닌 공익적 가치를 국민들에게 알림과 동시에 한국농업을 세계 속의 농업으로 키워 나가기 위한 일환으로 대한민국농업박람회를 국제농업박람회로 발전시켜 개최하였다. 많은 농업인들의 국내농업박람회를 국제농업박람회로 개최해야 한다는 여론과 건의를 수렴하여 2005년 제4회 대한민국농업박람회 개최결과 보고서에 국제행사 개최 필요성을 제시한 후 2006년도 예산에 용역비 43백만원이 반영됨으로써 국제농업박람회 개최를 위한 준비가 시작되었다.

이러한 결정에 따라 2008년 농업박람회추진기획단이 2담당 체제로 직제화 되었으며, 그해 6월 국제농업박람회 개최 방침을 확정된 후 8월에 국제농업박람회 추진 기본 방향을 수립하였다. 국제행사 승인을 위한 추진일정 검토 및 자료 수집 등 제반 준비 기간을 거쳐 2007년 8월에 국제농업박람회 타당성 및 기본구상에 관한 연구 용역을 실시하였다. 그 후 2008년 2월에 연구용역 결과를 바탕으로 차별화된 국제농업박람회 주제와 콘셉트 등 새로운 아이디어 발굴을 위해 관련분야 대학교수, 관계부서 등이 참여하는 T/F팀을 구성하였으며, 국제행사 승인을 위한 첫 걸음인 국제농업박람회 기본계획 수립 용역을 동신대학교 산학협력단에 의뢰하였다.

특히 국내 및 국제농업박람회의 원활한 추진을 위해 2008년 8월에 농업박람회추진기획단이 신설되었으며, 중앙부처의 국제농업박람회 주무부서를 농림수산식품부 도농교류과(추후 조직개편으로 농어촌정책팀으로 변경)로 정하여 본격적인 준비에 박차를 가하게 되었다.

2008년 10월 기획재정부에 제출할 국제행사 타당성 조사를 위해 동년 10월에 대외경제정책연구원에 용역을 의뢰하여 국제행사 개최를 위한 당위성과 파급효과 등 객관적인 논거를 마련하였다.

이 보고서를 근간으로 2009년 3월 23일 농림수산식품부에 국제행사 승인신청서를 제출하였으며, 2009년 4월 6일 농림수산식품부에서 검토의견서를 첨부하여 기획재정부에 제출하였다. 이후 농업박람회추진기획단에서 국제행사 정부승인을 위해 관련부서 등을 수시로 방문하여 국제농업박람회 개최의 당위성을 설명한 결과, 2009년 6월 23일 기획재정부로부터 2012국제농업박람회

개최 승인과 함께 국고 70억원을 지원받는 쾌거를 이루었다. 이에 따라 2010년 광역지역발전특별회계사업으로 국비 20억원과 도비 23억원을 확보하였으며, 2011년에는 국비 34억과 도비 84억을 확보하였고, 2012년에는 국비 16억원과 도비 70억원을 확보하는 등 총 247억원을 확보하였다.

연도별 예산확보 현황

(단위 : 억원)

| 구 분 | 국 비 | 도 비 | 계 |
|------|-----|-----|-----|
| 2010 | 20 | 23 | 43 |
| 2011 | 34 | 84 | 118 |
| 2012 | 16 | 70 | 86 |
| 계 | 70 | 177 | 247 |

2012국제농업박람회를 추진할 조직위원회설립 및 지원조례안을 제정하기 위해 다른 지역에서 추진하던 각종 자료를 수집하고자 직접 현장에 출장을 다니며 수집한 자료를 바탕으로 조례안을 제정, 법무담당관실 등 관련부서 검토를 거쳐 2009년 11월 13일 전남도의회에서 조례안이 의결되어 공포되었다. 이를 근간으로 11월 17일 조직위원회 설립 발기인 대회를 전남도청 정약용실에서 개최하였으며, 12월 19일에는 전라남도에서 조직위원회 설립허가를 받아 본격적인 준비를 위한 기틀을 마련하였다.

조직위원회 출범에 앞서 농어촌공사전남지사장, 농업기술원장, 농업관련 기관단체, 순천대학교총장, 전남도청 감사관 등으로 업무추진 이사회를 구성하고 2010년 2월에 이사회를 개최하여 정관 및 각종 제 규정을 심의 의결하고 예산을 확정하였다.

2010년 8월에는 (재)전라남도국제농업박람회조직위원회 사무국이 구성되고, 사무국장 외 9명이 전남도청에서 파견되어 국제농업박람회 개최를 위한 기틀을 마련하였고, 2011년에는 6개팀으로 2012년에는 7개팀으로 확대 되었다.

2012국제농업박람회는 「녹색미래를 여는 생명의 세계」라는 주제로 2012년 10월 5일부터 10월 29까지 25일간 전라남도가 주최하고 농림수산식품부, 농촌진흥청 등을 후원기관·단체로 정해 전남농업기술원 일원에서 개최하였다.

조직위원회는 박람회장 내 영구시설인 생명농업관, 농업미래관 2동을 신축하여 상설 전시관 및 조직위원회 사무실로 사용하였고, 전남농업기술원 시험포장 내 공지를 활용해 비상설전시관을 설치하여 농산물전시관매관,

농기계전시판매관, 기업홍보관, 남도식당 등으로 활용토록 하였다. 기존의 주차장에 쇠석을 부설하고 아스콘 포장을 하여 상설주차장으로 활용토록 조성하였으며 행사장의 방송시설과 CCTV, 통신선로 등 행사장 내 전기, 통신 설비를 구축하였다. 또한 박람회장의 메인 게이트는 한옥형 솟을 대문과 한식 담장설치하고 행사장 내 공원 조성 조형물, 꽃탑 설치 화단 조성 등 조경사업 실시하여 관람객들로부터 큰 호응을 얻었다.

전시연출방향은 ‘너와 나, 우리, 세계가 함께하는 대한민국 녹색예술전시’를 콘셉트로 국제성과 흥행성, 함축성을 전시방향으로 하여 핵심콘텐츠를 효과적으로 부각시키도록 하였으며 전시관은 생명농업관, 농업미래관, 농업예술관 등 8개관으로 구성하고 제안 공모를 통해 대행사를 선정하여 추진하였다.

2012국제농업박람회 전시관별 주제 및 콘셉트

| 구 분 | 전시관명 | 전시규모(m ²) | 전시주제 및 콘셉트 |
|------------------|----------|-----------------------|----------------------|
| 합 계 | | 28,371 | |
| 주제전시관 | 생명농업관 | 571 | 농업의 가치-지속가능한 공존의 지혜 |
| | 농업미래관 | 1,406 | 꿈의기술-최첨단 미래농업을 이끌다 |
| | 농업예술관 | 3,676 | 감동의향기- 생명과 예술의 만남 |
| 테마전시관 | 친환경축산관 | 663 | 생명의 공존-사람, 동물과 함께하다 |
| | 유기농업관 | 790 | 새로운 삶-친환경 유기농업과 함께하다 |
| 국제교류관 (비즈니스관) | 기업홍보관 | 5,700 | 품요마당-세상을 움직이다 |
| | 농산물전시판매관 | 7,740 | 품요마당-세상을 즐기다 |
| | 농기계전시판매관 | 7,500 | 품요마당-사람, 기계와 함께하다 |
| 기타 (학술행사) | 국제회의관 | 325 | 국제적인 농업 담론을 공유하다 |

농기계, 농자재, 농산물전시판매관은 국내외 150개 기업을 유치할 목표로 대상기업의 데이터베이스를 구축하였고 2011년 9월에는 유치대상 기관, 기업 서한문 발송과 함께 유관기관을 방문하여 협조체계를 구축하는 등 유치활동을 전개하였으며, 국제농업박람회의 브랜드를 알리는 것이 중요하다고 판단하고 국내에서 개최되는 유사박람회에 참가하는 등 적극적인 유치활동을 전개하였다.

특히 한국국제축산박람회, 광주국제식품전, 대전국제농기자재 및 우수종자

전시회 등과 같은 국제적인 입지를 확보한 박람회에 참여하여 국제농업박람회에 대한 적극적인 홍보와 함께 참가기업 유치하는 전략을 수립하였다. 아울러 박람회장에서 국내 기업들과 1:1 대면 유치 활동을 펼치며 농업박람회에 참여를 희망하는 기업들과 지속적인 관계를 통해 신뢰감을 구축하였다.

홍보 리플릿이나 옥외광고, SNS, 언론 매체 등 다양한 분야에 걸쳐 홍보를 추진하였고, MBC를 주관방송사로 선정하여 집중적으로 홍보하였으며, 전국 주요 지역의 현장홍보를 통해 관람객 유치를 극대화 하였다. 또한 홍보대사에 박람회 이미지 주제와 연관성이 높은 탤런트 양미경씨를 메인으로 가수 최유나씨, ICOOP 생협인 신복수 회장을 위촉하여 일반인의 관심을 높였다.

2012국제농업박람회는 국내외 24개국 420개 기업이 참가(해외 23개국 103개, 국내 317개)하여 목표 20개국 250개 대비 1.7배를 초과하였고, 농산물 구매약정 및 농기자재 판매 수익은 해외 수출계약 255억원, 국내 구매약정 1,586억, 현장판매액 39억원 등 1,880억원에 이르러 목표 대비 3배를 초과 달성하는 성과를 거두었다.

관람객 유치면에서도 115만명(유료 35만, 무료 80만) 관람객이 다녀갔으며 목표대비 10%를 초과 달성하였고 학생, 단체관람, 가족단위 교육·체험학습장으로 이미지를 구축하였다. 특히 유치원, 초·중고 학생 관람객이 30만명에 이르러 전체의 26%를 차지하였다. 이는 지방자치단체와 조직위원회에서 입장권을 사전 예매하는 등 대회 붐을 조성하는 것이 크게 기여한 것으로 평가되었다.

수출계약·구매약정, 바이어상담, 현장판매 등은 『비즈니스 박람회 성공모델』을 제시하였으며 중앙 정부와 지방자치단체, 언론 등으로부터 벤치마킹 대상으로 호평을 받았다. 대다수의 관람객들은 다른 박람회보다 볼거리가 많고 알차게 준비되었다는 평가를 하였고 참여 업체의 현장판매 기능 강화를 위해 바이어 상담을 연계하여 좋은 평가를 받았다. 또한 산지업체와 바이어간 긴밀한 협력체계 구축을 위한 산지 체험을 추진하였으며 박람회 현장을 소비자와 생산자의 만남의 장으로 준비하여 좋은 평을 받았다.

박람회 직접수익은 14.7억, 후원협찬 5억원, 임대료 6.4억원 등 26억원으로 당초 목표에는 부합하지 못했지만 개최시기의 경기침체와 어려운 경제 여건을 감안해 볼 때 매우 값진 성과라고 볼 수 있다.

시설분야로는 박람회장 내 주차장 부지를 새롭게 조성하고 접근성 편의성을 높이기 위해 진출입로 확충과 행사장 내 추가 주차공간을 확보하였고, 인근 도로 확장 및 정비, 농업테마공원과 수변공원조성, 시·군 상징 홍보조형물을 설치 등 쾌적하고 재미있는 볼거리를 제공하도록 하였다. 또한 송현~남평간 국지도 55선이 조기 개통되어 박람회장의 진출입 교통 흐름이 개선되었고, 비상활주로,

산림환경연구소 주차공간을 사용해 관람객에게 교통편의를 제공하였다.

생명농업관과 농업미래관 등 전시관 2동을 새롭게 건립하여 기존의 아열대식물원과 함께 농업인, 도시소비자, 학생들에게 농업기술과 농업의 소중함을 재미있게 보고 배우는 볼거리 학습을 제공하였다. 신규 건립된 전시관은 박람회 이후에도 상설 체험학습장으로 활용하고, 매년 개최하는 대한민국농업박람회 전시관으로 활용할 계획이다.

전시연출 분야는 친환경 테마형 전시로 관람객과 소통하기 위해 8개관을 구성하였다. 특별 전시회를 유치하여 전시콘텐츠를 풍성하게 하였으며 특별 전시로 천연염색 50인 초대, 국제압화, 우수포장디자인, 업사이클링, 정크아트, 농촌진흥 50년사진, 전통술향기전 등 7종의 전시회는 관람객의 만족도가 매우 높은 사례로 평가되었다. 농업예술관 내 아열대식물원과 산업곤충관, 유기농업관은 살아있는 생물을 전시함으로써 관람객의 만족도가 매우 높아 언론으로부터 집중 조명을 받기도 하였다.

전시회장 운영은 전라남도농업기술원, 유관기관, 대행사 간 유기적 협력체계를 구축하여 역할을 분담하였고 자원봉사자, 교통통제·안내인원을 충분히 확보하였음을 물론 셔틀버스를 탄력적으로 운영하여 불편을 최소화하였으며 각종 편의시설을 행사장 곳곳에 설치하여 관람객 서비스를 향상시켰다.

체험 및 이벤트는 개회식과 폐회식 등 6개 분야 28개 프로그램을 운영하였으며 개막식의 경우 폴란드, 네덜란드 정부관계자, 해외 참가자, 농업인 등 국내·외 4,500명이 참가하여 박람회의 위상을 높였다. 체험프로그램은 채소, 감, 고구마, 고추 등을 직접 수확하는 체험과 치즈 만들기, 민속놀이 등 다채로운 프로그램을 운영하였으며 참여한 관람객들의 체험비 605만원을 모금하여 국제기아돕기본부에 전달하였다. 또한 교육청과 연계한 각종 경연대회 유치는 많은 학생들의 참여 붐을 조성하기도 하였다.

박람회 기간 중 국제행사 3회, 국내 행사 7회 등의 농업관련 학술행사를 개최하였으며, 한국유기농학회 등 10개 기관 2,150명이 참여하는 성과를 거두었다.

한편, 경제적 파급효과 포함한 국제농업박람회의 정량적 성과는 계획상 기대효과 대비 143.3%를 달성한 것으로 분석되어 성공적인 박람회를 개최한 것으로 평가 받았으며, 판촉수입은 318.2%의 달성률을 보여 전남농업에 경제적으로 큰 파급효과가 있었다. 입장료 수입 등 직접 수입 분야는 향후 개최될 박람회에서는 회장사업과 광고 사업이 보다 활성화 될 것으로 보여 국제농업박람회의 미래는 밝을 것으로 전망되고 있다.



개막식(4.19.)



바이어초청 수출계약



농산물 구매약정



산업곤충관 누에전시



친환경농특산물 전시·판매장



녹색축산관 병아리 체험



시군 농특산물 상징탑



알콩달콩 가을 호박정원



환경조성용 꽃탑

24. 2013순천만국제정원박람회 개최 및 후방산업 육성

“지구의 정원, 순천만” 이란 주제로 2013년 4월 19일부터 10월 20일까지 184일간 개최된 「2013순천만국제정원박람회」는 자연과 생태를 테마로 개최한 우리나라에서 처음으로 개최된 A1급 국제행사이다.

순천에서 개최된 정원박람회는 목표관람객 400만명 대비 110% 초과달성, 전체관람객 중 4%대 외국인 입장, 23개 국가 참여 및 61개국 관람으로 국제대회 위상 확립, 일관성 있는 입장권 정책으로 90%에 육박하는 유료입장, 관람객 만족도 조사결과 보통 이상 86%의 높은 만족도, 차질 없는 행사준비로

5無 실현, 1조 1,060억원의 생산유발 및 7,578명의 신규고용 유발효과를 창출하는 등 성공적으로 개최되었다.

정원박람회의 시작은 박람회에 대하여 아무도 모르던 2006년 민선4기 도지사 공약사항인 세계정원박람회 개최로 시작되었으며, 서남해안 관광레저도시 내 세계정원박람회를 추진키로 했으나 순천시의 건의에 따라 J-프로젝트 내 정원박람회는 레저도시가 조성된 이후에 추진토록 하고 순천만 일원에서 개최하기로 방향을 결정하였다.

순천정원박람회의 국제행사 승인을 위해 전라남도 관련 실국장 추진상황 보고회를 개최하여, 실국별 협조사항 및 중점추진 사항 등을 발굴하고 세부추진계획 수립하는 등 국제행사 승인에 노력하였다. 당시 우리나라에는 정원에 대한 관련 정책이 수립되지 못하고 전담부서의 부재로 국제행사관리지침에 따라 국제행사 개최의 필요성 검토 및 관리 등의 역할 수행을 위한 주무부처 선정에 있어 산림청과 유기적으로 협의하여 주무부서로서의 역할수행 승낙 및 업무협의로 기획재정부의 국제행사 승인에 결정적 역할을 수행한 결과 2009. 4. 17. 기획재정부의 국제행사 승인을 받고 국제원에생산자협회(AIPH)로부터 순천시 개최를 승인 받았다.



정부 승인 ('09.4.17.)



AIPH 현지실사



AIPH 박람회 승인

순천만국제정원박람회 개최 과정

국제행사 승인 이후 국제행사로서의 위상을 높이기 위하여 정원박람회장 한곳에서 세계 여러 나라의 정원을 볼 수 있도록 전남도와 순천시 간 역할을 분담하여 유치활동을 전개하였다. 특히 전남도와 활발한 교류가 있는 일본 사가현과 고치현을 방문하고 도지사 서한문을 발송하는 등 적극적인 노력을 통해 프랑스·중국·독일·네덜란드·미국·이탈리아·스페인·영국·태국·일본정원을 유치하였다.

또한, 전남도는 국제행사 개최에 가장 걸림돌이 될 수 있는 소요예산 확보를

위하여 다각적으로 노력한 결과 1,064억원(국비 199, 도비 90, 시비 775)을 확보하였으며, 수목원 조성, 생태하천숲 복원, 국제습지센터 건립, 도시숲 조성, 한방약초 재배공원 등 12건의 연관 사업을 발굴하여 1,098억원을 추가 지원하였다.

그 밖에도 박람회장 조성을 위한 전 도민 나무기증 운동을 전개하여 느티나무 등 16종 58천주를 기증받았으며, 사유지 매입(산림청) 및 무상 사용승인, 나무은행 보유수목 활용을 통해 219억원의 예산을 절감하였다. 또한 영암~순천간 고속도로 공사현장에서 발생한 자연석 및 88고속도로 확장공사장에서 발생한 수목을 이식하여 사용하는 등 204억원의 예산을 추가로 절감하였다.

전라남도에서는 박람회의 신속한 지원을 위해 1팀 12담당 17명으로 구성된 정원박람회지원단을 운영하여 박람회 운영 및 종합지원에 대한 총괄관리 및 중앙부처와 광역자치단체 등과의 업무협조 등 광역적 지원사항과 보건·위생, 교통·숙박, 시군 참여지원 등 분야별 41개의 지원사업을 추진하여 순천시가 정원박람회를 성공적으로 개최할 수 있도록 지원하였다.

| 실국명 | 주요사업 추진과제 |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 계 | 41개 |
| 기획조정실 | 실국별 지원사업 추진상황 총괄 관리 |
| 대변인실 | 박람회 언론·방송 취재지원 |
| 종합민원실 | 박람회 자원봉사자 모집·홍보 지원 |
| 녹색성장정책실 | 순천만 에코시티 조성사업, 천연가스 자동차 보급사업 순천만 그린에너지 정원 조성, 신재생에너지 춘계학술대회 유치 |
| 투자정책국 | 투자유치 활동기업 대상 박람회 홍보 추진 |
| 경제과학국 | 마을기업 전국박람회 개최 해외 교류지역 정원박람회 참여 |
| 안전행정국 | 국제행사 인접지역 「행복마을 청결운동」추진 |
| 관광문화국 | 순천만국제습지센터 건립/5000년 한국의 정원 관광자원화 사업 박람회장 주변 경관 및 불법광고물 정비/박람회 연계 관광객 유치 박람회 연계 수학여행단 유치/박람회 관광객 대체숙박 지원 온-오프라인 홍보/문화관광해설사 관광객 안내 관광 안내표지판 정비/지역축제 연계 박람회 홍보 문화예술행사 개최/전국단위 스포츠대회 개최 |
| 보건복지여성국 | 응급의료 지원 순천만국제정원박람회 식음료 안전관리 국제정원박람회장 인접지역 음식문화 개선사업 추진 숙박요금 안정 및 서비스 개선대책 |
| 농림식품국 | 2013순천만국제정원박람회 행사준비 및 조성추진 박람회 연관조성사업/산림휴양시설 확충을 통한 숙박지원 박람회 홍보 및 예매활동 추진/나무은행 운영 및 수목기증운동 전개 2013순천만국제정원박람회 후방산업 육성 친환경 농산물 생산·유통현장 산지체험/축산물 위생·안전관리 강화 |
| 해양수산국 | 순천만 습지 환경정비 |
| 건설방재국 | 순천정원박람회 시외버스 증회 운행 하천재해예방(동천저류지 및 제방보강)사업 순천 동천 「고향의 강」정비사업 |
| 소방본부 | 순천만 국제정원박람회 소방안전대책 |

이러한 전라남도의 다각적인 지원과 순천시의 적극적인 노력으로 정원박람회장 조성은 순조롭게 진행되었으며 2013년 4월 19일 개막식을 시작으로 6개월간의 축제를 시작하였다. 행사기간 동안 국가의 날 등 47종 4,189회의 문화행사가 끊이지 않고 열렸으며, 특색 있는 정원과 다채로운 볼거리 제공으로 440만명의 관람객이 박람회장을 찾았고 관람객의 만족도 조사 “보통이상 86%” 및 “AIPH의 성공적 개최 평가” 등 6개월의 긴 행사기간에도 안전사고 없이 성공적으로 개최하였다.



개막식(4.19.)



개막식 식전행사



프랑스정원 개원식



개막식 축하공연



박근혜 대통령 방문



정몽준 의원 방문

2013 순천만국제정원박람회

성공적으로 막을 내린 순천만국제정원박람회는 “녹색의 땅 전남”을 국내·외에 알리고 생태친화적 이미지를 더욱더 공고히 하고, 새로운 정원문화 창조 및 산업화에 기여한 박람회였다. 이에 박람회를 통해 형성된 브랜드 가치와 산업화 동력을 계승하고 발전시키기 위한 중장기 사후활용계획의 수립이 요구되었으며, 이를 위해 (사)한국관광개발연구원에 의뢰하여 「정원박람회 사후운영 및 연관산업 육성 실시연구용역」을 착수하고, 현장답사 및 실무협의를 시작으로 지역 및 수도권 전문가 자문회의, 전문가 설문조사, 순천시 공무원 의견조사, 박람회장 방문객 설문조사, 지역주민 설명회 및 의견조사를 실시하는 등 다양한 의견을 수렴하여 사후활용계획을 수립하였다.

사후활용은 세계적 생태습지로서 보전은 물론, 생태체험 및 학습의 장이자

정원문화체험 및 휴양이 가능한 대한민국 정원문화의 중심이 되고, 정원산업의 활성화를 통해 생태비즈니스의 모범이 되어야 한다는 기본방침 하에 박람회장 시설의 활용과 후방산업 육성 초점을 두었다. 우선 기 조성된 박람회장의 시설과 인프라를 활용해 순천만정원을 재개장하고, 정원 관련 후방산업 육성을 위해서 258억원을 투입하여 세계정원 리모델링, 정원박물관, 정원산업지원센터를 건립하여 정원문화 확산과 정원산업 발전의 구심점으로 육성할 계획이다. 또한 2년마다 정기적으로 순천만국제 정원페스티벌을 개최하여 순천만과 순천만정원을 세계적 생태습지와 정원문화의 선도도시로서 환경적 가치와 명성을 유지·강화하며 세계적인 도시 생태비즈니스의 모범으로 성장시켜 정원 관련 융복합산업의 발전과 정원문화 정책에 기여할 계획이다.

아울러, 정원문화와 산업의 발전을 위한 법률과 정부의 지원근거가 부족하여 수목원법 개정을 통해 순천만정원을 국가정원으로 지정하고, 사후활용 지원방안을 마련하기 위해 중앙정부에 정원관련 법률 개정 필요성을 피력하여, 중앙정부에서 법률개정을 위한 정책연구용역을 추진하여 법률개정의 타당성을 확보하였다. 2014년 2월 14일 이낙연 의원의 대표발의로 국회에 입법절차를 거치고 있으며 2014년 6월경 입법절차가 완료되면 순천만정원은 우리나라에서 제1호 국가정원으로 지정될 것이다. 또한 사후활용에 필요한 예산을 지원받을 근거가 마련되어 보다 내실 있고 특색 있는 정원으로 거듭날 것이다.

25. 2014 완도국제해조류박람회 성공 개최

해조류 자원은 육상식물과 같이 식량 문제를 촉발시키거나 산림자원처럼 자원을 고갈시키지 않는 자원이며, 국제적으로 식량위기 및 탄소 절감 문제에 적극적으로 대응할 수 있는 자원으로 유망하다. 또한, 일본 동북지역의 대지진으로 인한 원전파괴로 방사능 노출에 따른 위기감이 조성되어 방사능 해독성분인 요오드가 함유된 것으로 알려진 미역, 김, 다시마 등 해조류의 판매량이 급증하고 있다.

한편, 바이오에너지에 대한 관심의 증가와 함께 해조류는 옥수수, 사탕수수 등 1세대 바이오 연료의 문제점을 극복할 수 있는 대체 재료로 검토되고 있다. 1세대 바이오연료는 이산화탄소 감축 효용이 적고 곡물가격을 상승 시키는

문제점 때문에 물속에서 재배되는 해조류를 활용한 3세대 바이오연료의 중요성이 부각되고 있다.

특히 우뭇가사리와 같은 해조류는 바이오 에탄올 생산시 수율이 최대 45%까지 가능하여 20~25%인 2세대 바이오연료보다 뛰어난 장점이 있고, 생산속도가 빠르고 넓은 재배지역을 필요로 하지 않아 현재 유럽, 미국, 일본 등 선진국들은 앞장서서 해조류를 활용한 바이오에너지 연구를 진행 중에 있다.

식품,약품,소재 등 다양한 분야의 재료로 활용 중인 해조류는 중요성에 비해 심도 있게 다루어질 기회가 없었기 때문에 이들에 대한 다각적 검토의 장을 마련할 필요성이 제기되었다. 특히 지구온난화에 따른 탄소저감을 위한 흡수원으로 해조류에 대한 인식이 제고되는 등 해조류의 저탄소 녹색성장 동력원으로서의 가치가 부각되었다. 해조류는 지구의 70%인 바다에서 서식하는 식물로서 바닷물 속에 용해되어 있는 탄소를 흡수하는 중요한 흡수원으로 각광을 받고 있다. 우리나라는 해조류를 먹이로 하는 전복양식이 발달하면서, 해조류 양식도 활발해 조류가 흡수한 탄소의 고정역할을 수행하여 더욱 더 해조류의 탄소 흡수원으로서의 기능이 높아지고 있다.

전남도는 다시마, 톳, 매생이와 같은 해조류 생산 비중이 전국의 87%를 차지하여 해조류 산업 메카로 불리기에 손색이 없으며, 이러한 지역의 산업적 특성과 파급효과를 고려할 때 전국 최대 해조류 생산지인 전남도에서 해조류산업 활성화를 위한 국제박람회를 개최하는 것은 지역발전 뿐만 아니라 해조류 산업 활성화에 미치는 파급효과가 매우 높을 것이라는 전망이 제시되었다.

또한, 세계적으로 해조류의 첨단산업화를 위한 각종 연구개발과 산업화가 추진되고 있어 전남도에서 「국제해조류박람회」를 개최하여 국제적인 산학연관 정보교류와 기술 발전을 통해 해조류산업을 선도할 수 있는 계기를 마련해야 한다는 ‘국제해조류박람회’ 개최의 필요성이 제기되었다.

2014완도국제해조류박람회를 계기로 네트워크에 취약했던 해조류제품 기업체의 역량을 집약시키는 기회로 삼아, 단순가공 제품 생산의 한계를 넘어 해조류 산업 으로 도약하는 발판을 삼을 수 있었다. 나아가 국제적인 산·학 관련 정보교류 및 기술 발전의 장을 박람회 개최를 통해 마련함으로써 전남도가 해조류산업을 세계적으로 선도할 수 있는 계기를 마련하였다.

우리나라는 삼면이 바다에 접하고 있고 육지보다 넓은 해역을 국토로 가지고 있으나 해양문화에 대한 관심이 다소 저조했던 것이 사실이다. 따라서 해양 및 수산관련 박람회도 내륙권 박람회 개발 및 개최에 비해 개최 횟수 자체가

부족했고 관련 콘텐츠 개발 역시 상대적으로 미흡한 상황이다.

그동안 전남도에서는 역사와 자연환경을 기반으로 한 문화관광 프로그램을 꾸준히 개발, 운영하였으며 이를 접목하여 해양문화형 박람회의 새로운 패러다임을 제시할 수 있는 기반을 갖추었다.

2012여수세계박람회, 2012국제농업박람회, 2013순천만국제정원박람회 이어 2014 완도국제해조류박람회를 개최하여 우리나라를 세계적으로 알리고 해조류산업을 한층 더 발전시킬 수 있는 계기를 마련하였다.

2014완도국제해조류박람회는 2014년 4월 11일부터 5월 11일 까지 31일간 개최되었다. 국비 55억원 지방비 129억원 등 총 사업비는 184억원이 소요되었으며, 관람객은 내국인 660천명, 외국인 37천명 등 607천명을 목표로 하고 있다. 행사장은 주제관 1개동, 전시관 3개동, 국내외 기업관, 해조류체험장 등의 시설로 행사장이 구성되어 다채로운 행사들이 진행되었다.

2014완도국제해조류박람회 행사장 시설 규모

| 주요 시설 | 내 용 | 면적(m ²) | 수용인원 |
|--------|--------|---------------------|--------|
| 주전시장 | 주제관 | 1,359 | 210 |
| | 생태환경관 | 1,750 | 437 |
| | 건강식품관 | 1,750 | 380 |
| | 산업자원관 | 1,750 | 437 |
| 부전시장 | 해양문화촌 | 14,469 | 1,200 |
| 판매부스 | 해조류기업관 | 1,200 | 300 |
| 체험공간 등 | : | : | : |
| 합계 | | 280,563 | 27,000 |

2014완도국제해조류박람회는 해조류가 미래 녹색성장 동력원으로서 부상하고 있는 시기에 국내·외적으로 해조류 산업을 알리고 산업화를 위한 이벤트를 마련하여 세계 최초로 “바다 속 인류의 미래, 해조류를 만나다”라는 해조류를 주제로 한 실업박람회를 개최했다는데 가장 큰 의미가 있다.



2014완도국제해조류박람회

세계 최대의 해조류 생산지를 가지고 있는 전남에서 박람회를 개최하는 것은 매우 시의적절 하였고, “해조류산업의 미래신성장동력 산업화”로서 해조류의 가치를 재조명할 수 있었다. 해양생물자원으로서의 해조류 가치를 재조명하여 해조류의 바이오산업화와 신물질 개발 등 신기술의 발굴 식품산업의 성장

동력으로서의 산업화와 국제적 해조류 산업네트워크 구축 등의 성과를 이뤄냈다.

이렇듯 2014완도국제해조류박람회는 세계 해조류 시장의 주도권 선점 및 국가 해양생물산업의 경쟁력을 강화하였고, 미래 성장산업으로서 해조류산업의 단순한 1+2+3차 산업의 융합을 넘어서 신산업 분야 창출을 통한 인프라를 구축할 수 있는 계기를 마련하는 성과를 나타냈다.

또한, 수산업과 해조류산업의 동반성장으로 국가경쟁력을 제고 하였으며 해조류 중심의 관광, 문화, 산업 도시로의 성장기반을 마련해고, 해조류박람회 경제적 기대효과로 생산유발효과 1,307억원, 고용효과 2,182명 부가가치 536억원으로 조사되었으며, 첨단해조류산업 발전에 크게 기여할 것으로 기대된다.

