

광주 군·민간 공항, '무안' 간다…18년 표류 마침표

대통령실 주도 6자 협의체 첫 회의서 전격 합의

2007년 논의…2013년 '특별법' 이후 대상지 확정
명칭 '김대중 공항'…5조7000억 이전사업 본격화

광주 민간·군공항이 마침내 무안으로 간다. 수년째 담보 상태에 놓였던 광주 군·민간공항의 무안 통합 이전 문제가 관계 당사자 간 전격 합의로 급물살을 타게 됐다.

광주시와 전남도, 무안군, 국방부, 기획재정부, 국토교통부는 17일 오전 광주 서구 광주도시공사에서 광주 군·민간공항 '김대중 공항' 명칭 변경을 검토하는 내용도 합의문에 포함됐다.

광주 군 공항 이전 사업에는 총 5조 7000억원이 투입될 예정이다.

광주시가 신 군 공항 시설을 건설해 국방부에 기부하고, 국방부가 기존 군 공항 부지와 시설을 광주시에 양여하는 방식이다. 이전 대상지 지원과 종전 부지 개발도 사업에 포함된다.

이번 합의로 광주공항이 '송정 시대'를 연지 61년, 2007년 이전 논의가 시작된 지 18년, 2013년 '군공항 이전 및 지원에 관한 특별법' 제정 이후 12년 만에 이전 대상지가 사실상 확정되는 결실을 맺게 됐다. 다만 군 공항 이전의 경우 행정 절차와 주민 의견수렴 과정이 남아 있어 이전까지는 상당한 시간이 소요될 것으로 전망된다.

광주 군 공항은 1964년 송정리 공군부대 창설과 함께 현 위치에 자리 잡았고, 민간공항은 1948년 광주비행장 개항 이후 1964년 자리의 위치로 이전했다. 한편 이재명 대통령은 이날 페이스북에

호남·충청·영남 '배터리 삼각벨트' 구축한다

광주 등 남부권 반도체 혁신벨트…성장엔진 산업 내년 2월 선정

정부가 광주·구미·부산을 잇는 남부권 반도체 벨트를, 호남·충청·영남을 잇는 배터리 트라이앵글을 구축한다.

이재명 정부의 국가 균형성장 정책인 '5극 3특(5개의 초광역권과 3개 특별자치도)'의 성장 엔진 산업을 확장해 국민성장면드 60조원 이상을 투입한다.

산업통상부는 17일 세종시에서 열린 이

성장엔진으로 선정된 산업에는 규제, 인

재, 재정, 금융, 혁신 등 파격적인 '성장 5종 세트'를 집중 지원한다.

권역별 규제 프리존을 확산해 미래차 도심주행 등 규제특례를 제공하고, 9개 지역 거점 국립대를 중심으로 맞춤형 인재 공급 체계를 구축한다.

국민성장면드 150조원 가운데 40% 이상을 성장엔진 산업에 집중 투자하고, 2조 원 규모의 전용 연구개발(R&D) 프로그램 신설도 추진한다.

5극 3특과 연계해 권역을 넘어서는 협

가 권역 단위 첨단산업 육성에도 나선다. 수도권 반도체 생태계를 광주·구미·부산으로 확장하는 '남부권 반도체 혁신벨트'를 구축해 첨단 패키징(광주), 전력반도체(부산), 소재·부품(구미)을 지역 특성에 맞춘 특화 클러스터로 조성한다.

호남·충청·영남은 배터리 트라이앵글 구축을 위해 내년 하반기 중 배터리 기초 원료 생산 전문 특화 단지를 신규 지정한다.

이와 함께 광주 AI 자율주행 실증도시, 충남 디스플레이 첨단연구원, 대구 AI로봇 개발 등 지역별 미래 성장엔진 육성 기반도 확충한다.

양동민 기자 yang00@gwangnam.co.kr

'김대중공항'으로 리브랜딩

무안 국제공항 재가동 앞두고
이미지 쇄신·상징성 확보 계산

있다. 무기한 폐쇄로 침체된 항공 수요 ·관광 수요를 다시 끌어올리려면, 시설 보완이나 운영 혁신만큼이나 외부 인식 전환이 급하다는 판단이 끌려 있다. 즉, 통합이전이라는 구조 변화의 순간에 공항의 정체성을 새로 설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내 공항은 지명 중심이어서 전자 정치 지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는 사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가 적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항 카드를 거론한 배경에는 통합공항을 서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지가 있다. 무기한 폐쇄로 침체된 항공 수요 ·관광 수요를 다시 끌어올리려면, 시설 보완이나 운영 혁신만큼이나 외부 인식 전환이 급하다는 판단이 끌려 있다. 즉, 통합이전이라는 구조 변화의 순간에 공항의 정체성을 새로 설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내 공항은 지명 중심이어서 전자 정치 지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는 사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가 적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항 카드를 거론한 배경에는 통합공항을 서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조 변화의 순간에 공항의 정체성을 새로 설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내 공항은 지명 중심이어서 전자 정치 지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는 사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가 적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항 카드를 거론한 배경에는 통합공항을 서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조 변화의 순간에 공항의 정체성을 새로 설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내

공항은 지명 중심이어서 전자 정치

지도자 이름을 단 공항이 없다. 반면 해

외 주요 공항은 역사적 인물 이름을 통

해 국가·도시의 정체성을 브랜딩하는

사례(케네디, 드골, 인디라 간디 등)가

적지 않다. 6자 협의체가 김대중공항

카드를 거론한 배경에는 통합공항을

서남권 관문공항으로 키우겠다는 의지

가 있다. 즉, 통합이전이라는 구조

변화의 순간에 공항의 정체성을 새로

설계하는 '리브랜딩' 전략이 명징 논의

로 표면화됐다는 분석이다.

두 번째 축은 '브랜드 자산'이다. 국내