

독자권익위원 칼럼

박봉순

동신대학교 지역협력본부장



광주 전남이 분리된 지 37년만에 '전남광주특별시'라는 명칭으로 다시 태어났다.

당연히 합쳐져야 할 것을 미적거리고 지체하면서 광주·전남은 한뿌리임에도 서로 각자의 이익만 바라보며 반목과 갈등 속에서 지역 발전이라는 상식적인 용어와 개념마저 사라져 갔다.

그래서 이번 통합시의 발족은 통합이 아니라 잘못된 과거의 분할을 제자리에 되돌려 놓은 원상 복구라고 하는 것이 옳지 않을까 싶다.

'광주'라는 도시는 애당초 자립도시로 태어나기 쉽지 않았다. 상수원은 화순에 있고, 하수가 처리돼 흘러가는 영산강은 대부분이 전남지역을 지나가고 있고, 쓰레기 또한 스스로 처리하기에는 한계점에 이르렀다는 것은 스스로 도시의 완성체가 되기 쉽지 않았음을 보여준다.

이제서라도 통합이라는 미명 아래 전남과 광주가 하나의 특례시 형태인 전남광주특별시로 태어난 것은 다행이라 생각된다.

하지만 걱정이 앞선다. 명칭을 둘러싼 논의 과정에서 나타났듯, 보다 충분한 공론화와 숙의과정을 거쳤다면 지역민의 공감대를 더욱 폭넓게 형성할 수 있었을 것이라는 아쉬움이 남는다.

미완성 통합특별시의 염려

'전남광주특별시'라는 명칭이 행정적으로 정리됐다 하더라도 이를 자연스럽게 받아들이는 데에는 일정한 시간이 필요할 수밖에 없다. 또한 통합을 추진하는 과정에서 속도를 우선시하는 접근이 강조될 경우, 준비 부족으로 인한 시행착오가 발생할 가능성도 고려해야 한다.

"먼저 통합하고 이후 보완하자"는 방식은 단기적으로는 효율적으로 보일 수 있으나 장기적으로는 더 큰 비용과 갈등으로 이어질 수 있다.

이제 통합시 출범까지 남은 시간은 길지 않다. 초대 통합시장 선거가 진행 중인 만큼 구체적인 정책 방향은 점차 드러나겠지만, 성공적인 안착을 위해서는 몇 가지 기본원칙이 분명히 설정될 필요가 있다.

먼저 행정 통합을 넘어 생활권 통합으로 이어져야 한다. 교통망의 유기적 연결, 산업 간 협력 체계 구축, 교육·의료 인프라의 균형적 확충 등 주민이 일상 속에서 체감할 수 있는 변화가 동반되어야 한다.

균형 발전 또한 핵심 과제다. 단순한 기관 분산이나 형식적인 기능 배치가 그쳐서는 실질적인 성과를 기대하기 어렵다. 재정 배분, 정책 우선순위, 산업 전략 등 전반적인 영역에서 균형을 고려한 설계가 필요하다.

특정 지역으로 자원이 집중되는 구조는 또 다른 불균형을 낳을 수 있으며, 반대로 효율성을 고려하지 않은 균형은 지속 가능성을 떨어뜨릴 수 있다. 주민과 각계각층의 지역을 대표할 수 있는 사람들로 구성된 시도민 주도로 '통합시발족추진위원회'를 발족해 청사 배치, 인력 배분, 재정 집행, 교통 확충, 갈등구조 마련 등 기본적인 로드맵

을 마련해 통합시장에 건의해야 할 것이다. 주요사항에 대해 주민 공청회와 공론화 과정도 필요하겠다.

또한 통합시에 27개 시·군·구 형태로 존재하게 될 기초자치단체도 북포교(무안·목포·신안), 순천권(순천·여수·광양), 구례권(담양·곡성·구례) 등이 통합할 수 있는 근거 마련과 광주를 특례시 형태로 해 광산구를 시로 전환하고, 구청장은 임명직으로 전환, 20개 정도의 기초자치구를 두는 통합시가 됐으면 한다.

통합시의회는 현재 광주·전남이 한몸으로 추진했던 나주혁신도시에 뒤 통합의 효과가 빨리 나타났으면 한다.

아울러 통합 과정에서 충분히 반영되지 못했던 다양한 의견을 지속적으로 수렴할 수 있는 장치가 필요하며, 이는 정책 추진의 정당성과 안정성을 높이는 기반이 된다.

장기적인 발전 비전 또한 반드시 제시되어야 한다. 에너지, 관광, 미래 산업 등 두 지역이 가진 강점을 연계한 중장기 전략을 통해 실질적인 성과를 창출해야 하며, 특히 청년인구 유출을 완화하고 외부 인구를 유입할 수 있는 기반 마련이 중요하다. 나아가 광역 단위의 경쟁력을 강화, 국가 균형 발전에도 기여할 수 있는 방향이 함께 모색되어야 한다.

전남과 광주가 이번 통합을 계기로 다시 하나의 공동체로 자리 잡고, 지속 가능한 지역 발전의 새로운 모범을 나아갈 수 있기를 여부는 지금부터의 준비와 선택에 달려 있다.

이번 통합이 5극 3특의 최초 시행인 만큼 지역민 모두의 기대 속에서 안정적으로 정착되고, 상상과 협력의 모범 사례로 자리매김하기를 기대해 본다.

기고

서동삼

전남바이오진흥원 바이오약분본부장



통합 마중물 5조원, '레드바이오'로 운명 바꿔야

를 지속하기에 역부족이었다. 중앙정부의 예산 또한 부처별로 파편화돼 있어 집중적인 성장을 이끌어내기에는 한계가 있었다.

우리가 맞이할 연간 5조원의 보조금 일부가 레드바이오에 집중될 때 어떤 변화가 일어날지는 해외 성공 사례가 명확히 보여준다. 싱가포르의 '바이오폴리스'는 정부 주도형 클러스터의 전형이다. 싱가포르 정부는 2000년대 초반부터 약 20년간 매년 수천억원 규모의 재정을 쏟아부어 싱가포르에 진출한 글로벌 제약·바이오기업은 50여곳이 넘는다. 그 결과 현재 글로벌 10대 제약사 중 8곳이 싱가포르에 둠지를 틀었으며, 바이오메디컬 분야는 현재 GDP의 약 3%, 제조업 생산의 약 10%를 차지하는 주요 산업으로 자리 잡았다.

미국 보스턴의 '켄달 스퀘어' 역시 주정부의 인프라 개선과 세제 혜택이라는 마중물이 민간 투자를 끌어내며 시가총액 약 500조원 규모의 세계 최대 클러스터로 성장했다. 이들이 공통적으로 증명하는 사실은 하나다. 바이오산업의 성패는 초기 단계에서 정부가 얼마나 과감하고 지속적인 재정적 '드라이브'를 거느내어 달려 있다는 것이다.

이제 우리에게 주어진 5조원의 일부는 화순이 보유한 글로벌 인프라에 다음과 같이 강력한 엔진을 달아줄 '생명수'가 되어야 한다.

첫째 화순의 바이오 인프라를 초고도화해 신약 개발의 골든타임을 확보해야 한다. 기존의 국가 면역치료 플랫폼에 광주의 AI·슈퍼컴퓨팅 인프라를 결합하는 것을 넘어, '오가노이드(Organoid, 유사 장기)'와 '마이크로도징(Microdosing, 극소량 임상)' 연구개발 인프라를 대대적으로 구축해야 한다. 동물 실험의 한계를 극복하는 오가

노이드 기술과 인체 내 약물 거동을 조기에 확인하는 마이크로도징 기술이 결합하면 통상 10년 이상 걸리는 신약 개발 기간을 획기적으로 단축할 수 있다. 화순이 이 분야 첨단 기술의 메카가 된다면 전 세계 제약사들이 임상 비용과 시간을 줄이기 위해 화순으로 모여들게 될 것이다.

둘째 글로벌 액셀 기업 유치에 위한 파격적 인센티브를 마련해야 한다. 단순히 부지를 제공하는 수준을 넘어, 통합 재원을 바탕으로 한 '레드바이오 전용 펀드'를 조성해 유망 기업에 직접 투자하고, cGMP 수준의 대규모 공동 위탁생산(CDMO) 시설을 확충해 기업들이 화순에 들어오는 순간 바로 생산에 돌입할 수 있는 환경을 만들어야 한다.

셋째, 사람이 투자해야 한다. 바이오 산업의 핵심은 결국 인재다. 통합 재원을 활용한 지역 대학과 연계한 '글로벌 바이오 공정 전문 대학원'을 운영하고, 화순의 첨단 시설에서 실무를 익힌 청년들이 지역을 떠나지 않고도 세계적인 연구자로 성장할 수 있는 생태계를 조성해야 한다.

산업통상부의 분석에 따르면 바이오 특화단지가 성공적으로 안착할 경우 약 37조원의 생산 유발 효과와 12만명 이상의 고용 창출이 기대된다. 이는 단순히 한 지역의 발전을 넘어 대한민국 전체의 바이오 안보와 글로벌 경쟁력을 책임지는 국가적 과업이다.

광주와 전남이 하나가 된다는 것은 단순한 행정적 결합이 이상의 의미다. 재정적 한계로 머뭇거렸던 시간은 이제 끝내야 한다. 통합의 산물인 5조원의 보조금은 화순이 세계적인 바이오 메카로 도약하고, 우리 지역이 대한민국 경제의 당당한 주역으로 우뚝 서게 할 '결정적 열쇠'다. 이번 기회를 놓치지 말고 레드바이오라는 거대한 기회에 우리의 모든 역량을 집중해야 할 때다.

취재수첩

대자보 도시 성공의 열쇠, 대중교통 안전성

송대영

사회부 차장대우



버스정류장은 법으로 지정된 불법 주정차 금지구역이다. 그럼에도 '잠깐'이라는 이유로 반복되는 위반과 얇게 운전자들의 철없는 행동들이 버스를 정류장 밖으로 밀어내고 있다.

일부 차량이 시내버스 정류장 인근까지 점유하며, 시내버스가 정류장에 정차하지 못해 승객들의 안전이 위

협받고 있다.

실제 광주 남구 주월동 무등시장 버스정류장(백운교차로 방향) 일대에는 학생실선 구간임에도 차량과 오토바이가 즐지어 주차돼 있었다. 시내버스는 정류장 앞 차선을 점유한 불법 주정차 차량 때문에 주행 차선에 멈춰 승객을 태웠다. 이 과정에서 한 차량이 중앙선을 넘어 버스를 추월했고, 반대편 차량과 충돌할 뻔한 아찔한 상황도 벌어졌다.

서구 양동북캐시포센터 버스정류장(천교 방향)과 북구 말바우시장(동) 버스정류장(동강대 방향) 주변도 상황은 비슷했다. 정류장 인근 도로에는 불법 주정차 차량이 이어졌고 종이박스과 스티로폼 등 생활쓰레

끼까지 적치돼 차량 통행에 불편을 줬다.

현행 도로교통법상 버스 정류장은 소화전 반경 5m 이내, 교차로 모퉁이 5m 이내, 횡단보도, 어린이보호구역, 인도와 함께 '6대 불법 주정차 금지구역'에 포함된다. 광주시와 5개 자치구는 대중교통·자전거·보행 중심의 도시, 이른바 대자보 정책 실현을 위한 다양한 사업을 실시하고 있다. 특히 지자체는 시내버스 이용률을 높이기 위해 에어컨과 에어커튼, 난방기, 냉온열의자, 휴대전화 충전기 등을 갖춘 스마트쉼터를 설치하며, 시민들이 기다리는 동안 한과·폭염에 노출되지 않도록 노력하고 있다.

이와 함께 고정식·이동식 CCTV 단속과 교통안전 캠페인도 병행하고 있지만, 모든 지역 메시간 단속은 사실상 불가능하다. 시내버스 정류장은 시민들의 공간이다. '나만 편하면 돼', '잠깐인데'라는 생각 대신 안전을 위한 마음가짐이 필요하다. 또 운전자들의 공영주차장 이용과 교통질서 준수 의식이 무엇보다 중요하다.

사설

'섬 방문의 해' 체류형 전남 섬관광 원년대야

'2026 여수세계섬박람회(9월 5일~11월 4일)'를 앞두고 희소식이 들린다. 행정안전부가 최근 올해를 '섬 방문의 해'로 지정·선포하고 7~8월 여름 휴가철과 세계섬박람회 기간 섬을 방문, 1박 이상 머무는 관광객에게 최대 10만원의 숙박비를 지원키로 한 것이다.

이번 '섬 방문의 해' 지정·선포가 그동안 저평가된 우리 섬의 관광 가치를 재조명하고, 국민에게 섬 여행의 매력을 널리 알리기 위해 최초로 추진하는 정책이라는 점에서 의미가 있다.

특히 관광 활성화를 통해 섬 지역 균형발전을 도모하기 위한 것도 여기에 한 몫했다.

이를 위해 행안부는 국민이 섬과 지속적인 관계를 맺을 수 있도록 다양한 참여형 프로그램도 추진한다고 한다.

참여자에게 '전자(디지털) 도(島) 민중'를 발급하는 '1인 1섬 홍보'를 전개해 여행 성향에 따라 반려 섬을 연결해 주거나 명예 섬 주민 자격을 부여하는 행사와 매년 선정되는 찾아가고 싶은 섬 88곳 방문 인증 행사를 통해 섬 여행 참여를 확대해 나가기로 했다.

한국관광공사도 9월에 섬 지역 숙박 할인 행사(숙박 세일 페스타)를 병행키로 했다

여기에 전남도도 가세했다. 올해 '전남 섬 방문의 해'를 자체 운영하며 최대 10만 원의 여행비를 지원키로 한 것이다.

특히 전남 대표 섬 26곳을 '미식 관광', '힐링 체험', '위케이션(일하면서 즐기는 휴가)', '섬 생활·문화 체험' 등 8개 주제로 구분해 여행사와 함께 관광 특화 프로그램도 진행키로 했다.

전남도가 이처럼 '섬 활성화'에 공을 들이는 것은 전남이 말 그대로 '섬의 나라'여서다. 전국에 3390개 분포한 섬 중 59.5%인 2018개가 있을 정도로 섬이 많다.

이들 섬은 그동안 우리 영해의 시작이라는 단순한 지리적 존재에 불과한 낙후와 고립의 상징이었다. 최근에서야 해저 자원·생태 보고, 그리고 천혜의 관광 자원을 보유한 관광 산업의 주역으로 조명을 받고 있다. 하지만 전남 섬 관광은 여전히 기존의 당일형·단편형 관광에 머물고 있는 게 현실이다.

이번 '섬 방문의 해' 선포와 여수세계섬박람회가 전남 섬 관광 체질을 근본적으로 바꾸는 전환점이 되기를 기대한다.

광주시 최초 도입 "기업탄소액션 아시나요"

광주시에 전국 최초로 도입한 '기업탄소액션' 사업의 효과가 크다. 도입 첫해인 지난 2024년에는 6개월만에 온실가스 1638t을 줄인 데 이어 지난해에는 5559t을 감축한 것으로 나타났다.

이는 소나무 3만9799그루를 심은 것과 같은 온실가스 감축량이다. 당초 목표였던 '기존 배출량 대비 2% 감축'을 크게 상회한 5.3% 규모가 된다.

이 사업은 한마디로 온실가스 감축 규제를 받지 않는 지역 중소·중견 기업이 자발적으로 온실가스 감축 활동에 참여해 광주기후에너지진흥원이 국가 탄소배출권거래시장(K-ETS)을 중용해 구축한 배출권 모의 거래시스템을 통해 배출권을 거래하는 것을 말한다.

즉, 급변하는 국내외 시장변화에 대비하기 위한 기후 위기 대응 사업이다는 얘기다.

광주시는 지난 2024년 7월부터 지역 중소·중견기업 12개사가 참여한 가운데 이 사업을 전국 최초로 시행했다.

참여 기업들은 광주시, 한국에너지공단과 협약을 맺고 2030년까지 온실가스 배출량을 3개년(2020년~2022년) 평균(4만5095.4t) 대비 11% 이상을 감축하기로 했다.

또 매년 초 연간 배출할 수 있는 온실가스 배출 허용량을 할당 받아 온실가스를 감축해야 하는 데 할당량보다 적게 배출하면 매도를 통해 가상 수익을 얻을 수 있고, 부족할 경우 매입하게 돼 있다.

광주시는 매년 이들을 대상으로 온실가스 감축 달성률, 배출권 거래 실적 등 운영 실적 평가를 통해 우수 기업 표창, 탄소중립 선도기업 현판 부착 등의 인센티브를 제공하고 있다.

한국에너지공단은 에너지 진단과 개선방안 컨설팅 등을 지원하고 있다.

시행 3년째로 접어든 이 사업은 참여기업이 처음 12개에서 지난해 24개, 올해 32개로 늘 정도로 좋은 정책으로 평가받고 있다. 실제로 지난해에는 기후에너지환경부의 지자체 탄소중립 우수사례로 선정됐으며 타 지자체에도 사업현장 방문이 잇따르는 등 큰 관심을 받고 있다.

산업 부분의 온실가스 감축을 지자체가 선도하고 기업들이 자발적으로 참여하는 이 사업이 글로벌 시장에서의 지역기업 경쟁력 확보에 큰 도움이 되기를 바란다.

**광남일보** www.GwangNam.co.kr

회장 양진석	대표이사 발행인 차재진	사장 편집인 이승배	주필 김상훈	편집국장 최현수
광주광역시 북구 무등로 254 우편번호 61234	정치부 370-7040 경제부 370-7020 산업부 370-7010	논설실 370-7200 총무국 370-7093 사법국 370-7090 광고국 370-7070	심심실 370-7200 임원실 370-7000 총무국 370-7093 사법국 370-7090 광고국 370-7070	독자관리국 370-7080 서울지사 ☎978-7090
1995년 12월 12일 창간 2012년 5월 3일 등록번호 광주 가-52(간)자				
본지는 한국신문윤리위원회의 서약서로서 신문윤리강령을 준수합니다. 구독료 월 15,000원 1부 800원				
본지는 드림투데이와 기사 제휴해 제작합니다. 기사 이메일 도메인으로 광남일보(gwangnam.co.kr)와 드림투데이(gjdream.com) 소속 매체를 구분합니다.				
기사제보·기고 보내실 곳	전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400 이메일 gndn2018@naver.com			