

전남광주 상수관 3분의 1 노후...“정비 속도 높여야”

올해 총 관로 2만7435km 중 8965km가 20년 넘어
목포 30년 이상 56.2%...광주도 전국서 세 번째
정비 물량 721km...“노후도 반영 투자 확대 시급”

전남광주지역 상수관로의 3분의1이 설치된 지 20년을 넘기면서 수도물 공급망의 노후화가 심화하고 있는 것으로 나타났다.
특히 목포는 30년 이상 된 관로가 절반을 넘고, 광주도 해당 비중이 전국 사·도 가운데 세 번째로 높아 누수와 수질 사고를 예방하기 위한 정비 투자 및 교체 우선순위 재검점이 필요하다는 지적이다.

15일 국회 기후에너지환경노동위원회 소속 이학영 더불어민주당 의원이 기후에너지환경부로부터 제출받은 자료에 따르면 올해 기준 전남광주지역 상수관로 총연장은 2만7434.7km로 집계됐다.
이 가운데 설치 후 20년 이상 경과한 관로는 8964.9km로 전체의 32.7%를 차지했다. 지역 상수관로 3km 가운데 약 1km가 20년 이상 사용된 셈이다.

사용 기간별로는 20년 이상 30년 미만 이 4989.1km, 30년 이상이 3975.8km였다. 특히 30년 이상 된 관로만 전체의 14.5%에 달해 장기간 사용한 시설의 상태 점검과 체계적인 교체가 요구된다.
광주는 전체 상수관로 4138.3km 가운데 20년 이상 된 관로가 2533.2km로 61.2%를 차지했다.
이 중 30년 이상 된 관로는 1191.8km로 전체의 28.8%였다. 30년 이상 관로 비중은 서울 41.2%, 대구 35.5%에 이어 전국 사·도 가운데 세 번째로 높았다.
전남은 전체 2만3296.4km 가운데 20년 이상 된 관로가 6431.7km로 27.6%를 차지했다. 20년 이상 30년 미만인 3647.7km,

30년 이상이 2784km였다.
전남 전체의 평균보다 노후화가 훨씬 심한 지역도 있었다. 목포는 30년 이상 된 관로 비중이 56.2%로, 상수관로의 절반 이상을 30년 넘게 사용하고 있는 것으로 나타났다.
지역별 사·군 내 시설 격차까지 살펴 정비 대상을 선정해야 하는 이유다.
반면 현재 진행 중이거나 앞으로 계획된 노후상수도 정비사업의 관망 연장은 광주 104km, 전남 617km 등 총 721km였다.
사업 예산현액은 광주 51억5800만원, 전남 475억7300만원으로 모두 527억 3100만원이다.
정비사업에 포함된 관망 연장율 지역의

20년 이상 관로와 단순 비교하면 약 8% 규모다.
전국적으로도 노후화에 대응한 정비 수요가 커지고 있다. 전체 상수관로 24만 3848.2km 가운데 20년 이상 된 관로는 10만2098.9km로 41.9%에 달했다.
현재 진행 중이거나 계획된 노후상수도 정비사업은 185건, 관망 연장은 7024km로 제시됐다.
이 의원은 정비사업의 우선순위 선정 방식도 개선해야 한다고 지적했다. 현재는 정수장에서 생산한 수도물 가운데 요금 수입으로 연결되는 물의 비율인 ‘유수율’이 주요 기준으로 활용돼 유수율이 상대적으로 높은 대도시는 관로가 오래됐더라도 사

업 선정에서 후순위로 밀릴 수 있다는 것이다.
관로의 사용 기간과 실제 상태, 누수·사고 이력, 사고 발생 시 피해 규모 등을 함께 고려해 정비 우선순위를 정교하게 설정해야 한다는 요구다.
이 의원은 “수도관 노후화는 방치할수록 누수와 수질 사고, 복구 비용으로 되돌아오는 문제”라며 “유수율뿐 아니라 관로경과 연수와 사고 시 피해 규모까지 고려해 교체 우선순위를 재정비하고, 예산이 배정되고도 집행되지 않는 사업은 기후부차원의 관리·점검을 강화해야 한다”고 강조했다.
송대용 기자 sdw0918@gwangnam.co.kr

“대미투자 프로젝트, 패스트트랙·세제지원 필요”

한미경제계, 공동선언문
반도체·AI·에너지 협력 확대

한국과 미국 경제계가 대미 전략투자 프로젝트의 성공적 이행을 위해 신속한 인허가와 세제·금융 지원, 비자 문제 해결을 촉구했다.
한국경제인협회는 15일 서울 여의도 FKI타워에서 열린 ‘제36차 한미재계회의 총회’에서 양국 경제계가 이 같은 내용을 담은 공동선언문을 채택했다고 밝혔다.
양국 경제계는 선언문에서 무역 불확실성 완화와 규제 개혁을 촉구하면서 전략투자 프로젝트 참여 기업에 대한 신속 승인(패스트트랙) 절차와 세제·금융 지원 등 지원책을 마련해 달라고 요청했다.
특히 비자 제도를 개선하고 숙련 인력 교류 프로그램을 신설해 양국 간 인력 이동과 비즈니스 교류·출장을 원활하게 할 것을 요구했다.

양국 경제계는 반도체와 인공지능(AI), 배터리, 모빌리티, 에너지, 조선 등 핵심 산업에서 협력하기로 했다. 양국 정부에 AI 시대에 필요한 인프라 구축과 공급망 안정화를 위한 지원을 당부했다.
제약·바이오 분야에서도 공동 연구개발(R&D)과 공급망 협력 확대를 요청했다. 지난 1일 양국 정부가 대미 전략투자 프로젝트를 발표한 이후 열린 이번 총회에는 양국 정·계계 인사와 전문가 60여명이 참석했다.
한국 측에서는 류진 한국경제인협회 회장과 김경관 산업통상부 장관, 조현 외교부 장관, 조원태 한진그룹 회장, 박승희 삼성전자 사장 등이 참석했다.
미국 측에서는 에반 그린버그 미한경제회의 위원장(처브그룹 회장), 미셀 스틸



15일 서울 여의도 FKI타워 컨퍼런스센터에서 열린 제36차 한미재계회의에서 류진 한경협 회장이 개회사를 하고 있다.

연습

주한미국대사, 케빈 매카시 전 미국 하원 의장 등이 자리했다.
류 회장은 개회사에서 “양국 정부가 합의한 전략투자자 이체 본격적인 실행 단계에 들어섰다. 이제 기업의 시간”이라며 “정부가 마련한 협력의 틀을 실질적 성과로 만들어내는 주역은 바로 기업”이라고 강조했다.
그린버그 위원장은 양국 경제계의 신뢰를 재확인하며 예측 가능한 투자 환경 조성과 협력 확대를 위한 민간 공조 강화를 촉구했다.
스티ل 대사는 축사에서 “약 1년간 긴밀한 소통과 협상 끝에 이날 한미 양국의 무역·투자 관계는 새로운 수준에 도달했

다”며 “한미 관계에서 한 약속은 반드시 지킨다. 이제 소매를 견어붙이고 합의의 이행할 때”라고 강조했다.
그는 도널드 트럼프 미국 대통령과 이재명 대통령이 지난해 11월 체결한 합의의 이행도 기대한다면서 “여기에는 미국 기업의 한국 시장 접근과 공정한 대우가 포함된다”고 덧붙였다.
대미 투자 협상을 총괄한 김 장관은 기존 연설에서 “산업협력이 한미동맹을 더욱 굳건하게 만드는 핵심 동력이 되고 있다”면서 공급망 안정화와 AI·첨단기술 혁신, 첨단제조업 경쟁력 강화를 위한 경제협력력을 강조했다.
한국경제연구원과 산업연구원, 미국 전

략국제문제연구소(CSIS) 등은 경제안보 관점에서 한미 협력 강화 방안을 논의했다. ‘반도체부터 조선까지’를 주제로 한 전략산업 세션에서는 조선·반도체·AI·에너지 분야 협력과 첨단산업의 전력 수요 증가에 대한 공동 대응, 한미 조선 파터너십 이행 방안을 논의했다.
매카시 전 하원의장은 미국 중간선거를 3주 앞두고 열린 특별 세션에서 워싱턴의 분위기를 전했다.
조현 외교부 장관은 오찬 기조연설에서 한미동맹이 양국 번영의 핵심 축이라며 대체 불가능한 경제·기술·안보 분야 파트너로서 동맹을 발전시키겠다고 밝혔다.
연습

한전, 기상청 데이터로 재생에너지 발전량 예측
연내 모델 개발...실증 거쳐 완성도 제고
전력수요·설비 화재위험 분석 활용 확대

한국전력이 기상청 데이터를 활용한 재생에너지 발전량 예측 모델을 연내 개발하고, 실증을 거쳐 기존 해외 기상 데이터 모델을 단계적으로 대체한다.
한전은 15일 정부대전청사에서 기상청과 ‘전력·기상 융합 기술 협력 강화’를 위한 기술교류회를 개최했다.
이번 교류회는 양 기관의 데이터 활용 경험과 기술개발 성과를 공유하고, 국민이 체감할 수 있는 서비스를 제공하기 위한 후속 과제를 발굴하고자 마련됐다.
이번 한전은 기상청 데이터를 활용한 재생에너지 발전량 예측 모델의 개발 성과 등을 발표했다. 기상청은 한국형 수치예보모델(KIM)을 설명하고, 발전량 예측에 최적화된 기상 데이터 개선 방향과 활용 확대 방안을 논의했다. 신규 AI 서비스 발굴 방안도 함께 모색했다.
한전은 올해 안에 발전량 예측 모델 개발을 완료할 예정이다. 이후 실증을 통해

완성도를 높이고, 기존에 사용하던 해외 기상 데이터 모델을 단계적으로 대체할 방침이다. 전력수요 예측과 전력설비 화재위험 분석 등 다양한 전력 AI 서비스에 기상 데이터 활용을 확대한다.
양 기관은 2022년 첫 업무협약을 체결한 이후 데이터 공동 활용과 서비스 개발 등 기술 교류를 이어왔다. 지난 6월에는 AI·빅데이터 기반 전력수요 및 발전량 예측 기술개발을 위해 기존 협약을 갱신했다.
한전 관계자는 “기상청 데이터를 활용한 재생에너지 발전량 예측 모델의 개발과 운영 적용을 위한 준비를 이어가는 등 협력이 구체적인 성과로 이어지고 있다”며 “한전의 전력 데이터·AI 기술과 기상청의 고품질 기상 데이터를 결합해 전력망을 안정적으로 운영하고 국민이 체감할 수 있는 전력 서비스를 구현하겠다”고 말했다.
송대용 기자 sdw0918@gwangnam.co.kr

현대차 팰리세이드 하이브리드 시스템 ‘세계 최고’
워즈오트 ‘최고 10대 엔진·동력’ 수상...기술 경쟁력 입증

현대차그룹의 차세대 하이브리드 시스템이 세계 최고 수준의 하이브리드 기술 경쟁력을 입증했다.
현대차는 팰리세이드 하이브리드에 탑재된 2.5 터보 하이브리드 파워트레인이 ‘워즈오트’가 선정하는 ‘2026 워즈오트 최고 10대 엔진 및 동력 시스템’을 수상했다고 15일 밝혔다.
이번 수상은 팰리세이드 하이브리드에 최초 적용된 현대차그룹 차세대 하이브리드 시스템의 뛰어난 성능과 기술 경쟁력을 인정받았다는 점에서 의미가 있다.
아울러 현대차그룹은 이번 수상으로 2008년 1세대 제네시스(BH)의 기술인 4.6L 타우 엔진이 처음 선정된 이후 올해까지 총 20회의 수상 기록을 이어가며 내연기관 차량부터 전기차, 하이브리드 차량까지 아우르는 우수한 파워트레인 기술력을 다시 한번 입증했다.
미국의 자동차 전문 매체인 워즈오트가 1995년부터 매년 선정해 온 ‘최고 10대 엔진’은 세계적으로 높은 인지도를 바탕으로 자동차 파워트레인 기술 분야의 ‘오

스카상’으로 불릴 만큼 권위를 인정받고 있다.
파워트레인 분야에서 전동화 추세에 빠르게 진행되면서 2019년부터 수상 명칭이 ‘최고 10대 엔진’에서 ‘최고 10대 엔진 및 동력 시스템’으로 변경됐다.
올해의 경우 미국에서 판매되고 있는 신차에 탑재된 26개 파워트레인을 대상으로 워즈오트 심사위원단이 출력, 토크, NVH 성능, 효율성, 기술력 등을 종합 평가해 최종 10개의 엔진 및 동력 시스템을 선정했다.
최고 10대 엔진 및 동력 시스템 중 하나로 선정된 팰리세이드의 2.5 터보 하이브리드 파워트레인은 우수한 주행 성능과 탁월한 효율성을 바탕으로 좋은 평가를 받았다.
팰리세이드 하이브리드에 적용된 현대차그룹의 차세대 하이브리드 시스템은 두 개의 모터가 내장된 신규 변속기에 다양한 엔진 라인업을 조합할 수 있어 차급과 차량 특성에 맞춰 최적화된 성능과 연비를 제공한다.
장승기 기자 sky@



전남광주 대기오염물질 배출량 전국 1위

TMS 설치 사업장 106곳...대기오염물질 4만3442t 배출

전남광주지역의 대기오염물질 배출량이 전국에서 가장 많은 것으로 나타났다.
특히 폐기물을 시멘트 제조시설의 소성로에서 연료로 사용하는 경우 현행 제도상 재활용으로 분류돼 일반적인 소각 통계에서 제외되고 폐기물처분부담금도 면제되는 것으로 나타나, 환경오염에 대한 관리와 책임을 강화해야 한다는 지적이다.
15일 국회 기후에너지환경노동위원회 소속 이철규 국민의힘 의원에 따르면 2025년 기준 전남광주지역의 굴뚝자동차정기(TMS) 설치 사업장은 106곳으

로 전국에서 세 번째로 많았다.
이들 사업장에서 배출한 대기오염물질은 총 4만3442t으로 전국에서 가장 많았다. 충남이 3만1936t으로 뒤를 이었으며, 강원은 3만591t으로 세 번째를 기록했다.
사업장 수뿐 아니라 대기오염물질 배출량도 전국 최고 수준인 만큼 산업시설의 배출 실태를 지속적으로 점검하고, 폐기물 처리 과정에서 발생하는 환경부담을 줄이기 위한 관리 체계를 강화해야 한다는 목소리가 나온다.
시멘트 제조시설에서 폐기물을 연료로 활용하는 과정의 제도적 사각지대도

제기됐다.
2024년 기준 전국 시멘트 소성로에서 연료로 사용한 가연성 폐기물은 약 286만t으로, 사업장 일반폐기물 소각량인 336만t의 85%에 해당했다.
그러나 시멘트 소성로에 투입되는 폐기물은 현행 폐기물관리법상 재활용으로 분류돼 공식 소각 통계에 포함되지 않는다. 폐기물처분부담금 역시 면제 대상이다.
폐기물 처분 과정에서 발생하는 환경부담을 줄이고 재활용을 유도하기 위해 도입된 폐기물처분부담금 제도가 시멘트 소성로에 투입되는 폐기물에는 적용되지 않으면서, 배출 원인의 책임을 강화해야 한다는 지적이 나온다.
전남광주지역 역시 TMS 설치 사업장

이 전국 세 번째로 많고 대기오염물질 배출량은 가장 많은 만큼, 사업장별 배출 특성과 폐기물 처리 과정을 종합적으로 살펴볼 필요가 있다는 분석이다.
정부가 생활폐기물 직매입 금지 정책을 확대하면서 폐기물 처리 방식의 변화에 대응한 환경 관리의 중요성도 커지고 있다. 폐기물을 재활용이나 연료 활용으로 분류하더라도 실제 처리 과정에서 발생하는 환경 영향을 면밀히 살피고, 이에 걸맞은 관리 기준과 책임 체계를 마련해야 한다는 것이다.
이철규 의원은 ““재활용”이라는 명분 뒤에 숨어 배출 기업이 수천원원대의 폐기물처분부담금을 내지 않는 사이, 전국의 폐기물이 몰려든 지역 주민들이 피해를 입고 있다”며 “실질적인 소각 행위에 맞게 주민의 건강권을 지킬 수 있는 근본적인 제도 개선 방안이 필요하다”고 밝혔다.
윤용성 기자 yo1404@gwangnam.co.kr