

KTX 혁신역사설립 추진위원회 창립 선언문

- KTX 호남고속철을 도민의 품으로 -

2014. 9. 30

KTX 혁신역사설립 추진위원회

KTX 혁신역사설립 추진위원회 창립 선언문

- KTX 호남고속철을 도민의 품으로 -

I. 머리말

- 'KTX 혁신역사설립 추진위원회' 창립 기초문 -

“단기 4347년 개천절”에 즈음하여 민생의 한없는 추락과 질곡의 사슬을 끊기 위한 180만 전라북도민의 경제살리기 염원을 수임받은 ‘KTX 혁신역사설립 추진위원회’는 흥익전복·이화전복을 실현하여 다가오는 서해안 시대를 선도하고 그 자양분과 과실을 전북도민 모두와 후대의 우리 아들·딸들에게 물려주기 위하여 시대적 소명의식과 비상한 각오로 옹혼이 창립선언을 한다.

민선자치단체장 선거를 시행했던 1995년 이후 20여 년이 흘렀다. 선출직 공직자들의 정치철학과 소신의 부재에서 비롯된 무사안일의 행정, 차기선거와 표라는 정치공학적 패턴속에 갇혀 전북이 나아가야 할 정체성과 위민의식은 실종되었다.

선거철! 그렇듯 요란한 양철 북의 파열음과 확정 나팔에서 나오는 셀 수 없는 선심보따리의 약재들은 그 여운이 가시기도 전 혹시나 기대했던 희망을 가슴속 깊은 폐부로부터 우리나라는 절망이라는 혈관을 타고 독약으로 화체되어 우리의 가슴을 짓이기는 멍에로 돌아 왔다. 이렇게 민선 20년을 멍울지게 살아 왔다. 민초들은 그런 것이다.

전라북도의 정치적 절망은 경제현실에도 그대로 투사되어 경제전반에 깊은 주름과 암운으로 덧칠되었다. 특히 현재 전라북도는 급속한 노령화 추세에 있는 반면 경제인구는 해마다 감소하고 있다. 통계에 의하면 2014년 전북 인구는 180만명으로 1995년 민선 1기 출범 당시 192만명에 비해 6.2% 감소했다. 같은 기간 충청북도는 141만명에서 157만명으로 11.3% 증가했다. 장래 인구추정치는 우리를 더욱 암울하게 한다. 또한 2013년 시도별 수출액에 있어서 전북은 101억 달러인 반면 충북은 137억 달러를 수출했다.

그렇다! 지난 민선 20년간 전라북도 도백과 시·군 자치단체장은 실효성있는

경제청사진을 제시하지 못했던 것이다. 요란한 소리로 “앞만 보는 전시행정”에는 능했지만 “멀리 보는 실속행정·복지행정”은 외면하였다. 이렇듯 근시안적 행정으로 인해 이런 퇴행적 결과가 발생한 것이다.

전라북도는 고래로부터 평야와 바다와 산을 갖춘 풍요의 땅으로 조상의 유업과 전통이 면면히 내려오는 우리 생명을 잉태한 어머니의 자궁이요, 삶의 터전으로, 우리는 그 생명력과 번영을 자손에게 물려주어야 할 책무가 있다.

이런 점에서 새만금 개발사업과 전주·완주 혁신도시로 이전되고 있는 12개의 공공기관의 생산 및 고용유발 등 경제효과는 전북경제에 활력을 불어 넣을 것으로 기대되고 있다. 특히 이들 지역에 대한 익산 KTX역의 기능적인 관문 역할 수행여부는 앞으로 전북 경제의 성패를 가늠할 중요한 분수령이 될 것이라는 점에서 우리는 초미의 관심을 가졌던 것이다. 그러나 익산 KTX역세권 개발사업은 주변상인들의 반대와 민자유치 실패 등으로 선도사업인 복합환승센터 건립마저 실패하고 말았다.

자 이제 어떻게 할 것인가? 고속철도역을 중심으로 다양한 기반시설을 갖추으로써 우리 전북도민의 장래 무한 먹거리 공급원을 구축할 것인가? 포기할 것인가? 선택의 기로에 서 있다. 아니 역사적인 필연 앞에 진정한 경제주권을 행사할 하늘이 준 기회에 직면해 있다.

우리는 지난 세월 소수 엘리트에 의해 독점되고 무책임으로 얼룩진 지방자치권력의 비정상적 도그마를 전북도민의 열망을 담아 분연히 떨쳐 내고자 한다. 그리고 오로지 전북도민의 이익을 최우선의 가치체계로 할 것을 선언한다. 이를 실천하기 위하여 투명한 공론화 과정을 통해 올곧은 정책판단과 결정을 하도록 신 KTX역 건립과 관련 다음과 같은 문제점을 지적하고 그 대안을 제시하며 적극적으로 행동하고자 한다.

II. 우리의 주장 1

-신 KTX역 건립을 통한 140만 경제권역 형성-

단군 이래 초대형 국책사업인 새만금개발사업은 2030년 까지 생산·고용유발 효과는 각각 100조원·188만 명이며, 또한 전주·완주 혁신도시이전으로 2016년 이후 각각 5,400억원·6,500명으로 예상될 뿐만 아니라 KTX역의 관문역할에

따라 발생하는 시너지 효과까지 계산하면 오랫동안 침체되고 답보된 전북경제에 일대 활력을 불어 넣고 나아가 서해안시대의 경제 중심지로 도약할 모멘텀을 맞이하였다.

그러므로 이들 사업과 지리적으로 인접한 익산을 포함하여 전주, 완주, 김제, 부안, 군산 등을 아우르면서 대동맥과 젓줄의 역할을 할 전북교통망체계의 구축이 필요한 시점이다. 그런데 2015년 까지 총 2,200억을 투입해 익산시가 추진하는 KTX복합환승센터 사업은 민자유치 실패로 사실상 무산위기에 있을 뿐만 아니라 유동인구가 많은 혁신도시와 새만금과의 접근성이 현저히 떨어진다는 점이 문제이다.

이와 유사한 사례로 지난해 말 오송 KTX역세권 도시개발구역 지정이 해제되었다. 2011년 12월에 도시개발구역으로 지정됐으나 준공영개발 방식으로 추진되던 개발계획이 민간사업자를 찾지 못했기 때문이다.

세종시의 관문도시 역할로 개발기대를 모았던 오송의 민자투자유치 실패 이후 세종시는 2014. 2.에 국가행정기능을 수행하는 전국의 거점도시가 되기 위해서는 국가기간철도망인 KTX 역사 신설 등이 필요하다는 내용의 “2030세종 도시기본계획”을 확정·발표했다.

만일 오송이 민자유치에 성공하여 컨벤션센터, 호텔, 전시장, 대형판매시설 및 물류센터 등 인프라(Infrastructure)를 갖출 수 있었다면 도시기본계획 속에 KTX 역사 신설은 포함되지 않았을 것이라고 우리는 판단한다.

결국 익산 KTX역세권 개발사업은 대형쇼핑몰 외 컨벤션센터, 호텔, 물류센터 등 기반시설 조성에 조 단위 이상의 사업비가 들어가는데 이미 시가화된 용지의 특성상 사업의 채산성을 맞추기가 쉽지 않아 민자유치는 사실상 어려울 것이라는 점에서 오송과 익산은 유사하다.

따라서 전라북도는 익산시민의 자존심을 유지하고 익산시의 종합적이고 가시적인 발전 계획 아래 전라북도의 교통망 체계를 재조정하여 교통접근성을 개선시킬 필요가 있고 궁극적으로 140만 경제권역을 형성하여 도래하는 서해안시대의 중심역할을 선도할 것을 주장한다.

Ⅲ. 우리의 주장 2

-신 KTX역 건립을 통한 민자유치의 효율성 제고-

신 KTX역 건립은 복합역사 환승센터와 역세권지구가 연계한 통합건설로 진행되어야 하며, 전라북도만의 특성을 살린 발전전략을 추진하되 이를테면, 첨단산업 및 문화·관광 등 서비스산업의 복합경제 활동공간으로 육성함으로써 전북경제를 활성화 시킬 수 있는 추동력으로 모색해야 한다.

또한 인력과 서비스의 유입·유출 관문역할을 담당하는 신 KTX역을 중심으로 전북경제권 내의 시·군간 상호 연결성을 강화하는 허브&네트워크 발전모형 구축과 연계하여 개발하되 미개발용지를 발굴하고 기존 선로 상에 건립함으로써 비용의 최소 효과를 도모해야 할 것이다. 또한 시·군간 상호 연결성 강화는 새로운 KTX역을 중심으로 주변 지역의 시간적·공간적 접근성을 확보할 수 있으므로 역세권 개발사업에 '민간자본 투자 및 유치'를 용이하게 할 수 있다.

역세권 개발이 지역경제 활성화의 핵심 역할을 한다는 것은 국내·외의 사례를 통해 주지의 사실이다.

국내 최초의 민자 복합 환승센터인 '동대구 복합환승센터'는 KTX 동대구역·대구도시철도·고속버스·시외버스·지하철 등이 한 곳에서 연결되는 교통복합시설로 여기에 패션과 엔터테인먼트, 패밀리 테마파크 등 유통·문화시설을 결합해 대구·경북지역의 랜드마크화 하겠다는 전략으로 대구 경제 활성화에 기폭제 역할을 할 것으로 기대하고 있다.

일본의 나고야 또한 과거 지역경제의 어려움을 겪었으나 역사 건립과 운영을 위한 종합적인 제도를 제정·시행하여 용적률의 완화나 세제지원 등을 통해 우수한 민간사업자의 참여를 유도함으로써 역세권개발에 성공한 모범적인 사례로 꼽힌다.

결국 신 KTX역 건립은 주변 지역의 시간적·공간적 접근성을 확보하여 140만 이상의 경제권 형성이 현실가능하며 역세권 개발사업에 있어서 민간자본의 유치를 용이하게 할 수 있다는 것이 우리의 입장이다.

IV. 우리의 주장 3

- 신 KTX역 건립을 통한 전북 문화·관광산업 발전과 일자리 창출 -

금년 12월 예정인 호남고속철도의 완공은 서울에서 익산·전주를 1시간 초반대로 단축하게 된다. 우리는 시간과 속도의 혁명을 통해 발생한 이익과 가치를 궁극적으로 “전북도민의 품”으로 돌려주어야 한다고 주장한다.

문화·관광산업은 다른 산업과 비교할 때 취업유발계수가 월등히 높고 의료관광, 스포츠관광, 공연관광과 같이 타 산업과의 결합이 유연하여 일자리 창출 효과가 매우 뛰어나다. 그러므로 전라북도는 탈 전북현상이 현저한 청년층의 경제활성화를 위하여 우선적으로 육성·발전시켜야 할 산업이다.

전라북도 문화·관광산업 발전에 있어서 가장 중요한 요소는 고속철도의 시간 단축에서 얻은 효용성을 저감하거나 상쇄되지 않도록 원활한 환승교통체계를 구축하는 동시에 주변 지역의 특화된 관광상품을 개발하고 이들 지역을 연계할 거점지역을 조성하되 충분한 지원과 역할을 할 수 있도록 인적·물적 인프라를 구축해야 한다는 것이다.

2012년 기준 전북을 찾은 외국인 관광객은 내국인 관광객에 비해 0.3%에 불과하였다. 이 수치는 유·무형의 풍부한 관광자원을 가지고 있음에도 제대로 활용하지 못한 전북이 앞으로 개선해야 할 목표와 방향성을 의미한다.

문화·관광산업 성패는 Input(투입)과 Output(산출)의 선순환 관계에 있다. 환언하면 관광산업 발전을 위한 인프라가 체계화되어 있지 않은 지역의 문화·관광산업은 실패할 수밖에 없다.

결국 현재 익산 KTX역세권 개발의 담보상태 및 불확실성은 장차 전라북도 전체를 연계화해야 하는 문화·관광산업의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요 요인이 될 것이므로 이러한 점이 우리가 주장하는 개발이 용이한 새로운 KTX역 건립의 현실적 이유인 것이다.

따라서 우리는 신 KTX역 건립을 통한 전라북도 문화·관광산업발전을 특화시킬 것을 주장한다.

V. 맺는말(전략적 방안)

위에서 주장한 우리의 입장을 실현하기 위한 다음과 같은 전략적 대안을 제시한다.

1. 전라북도와 익산은 상생과 화합으로 미래의 청사진을 같이 그리며 함께 가야 할 동반자이다. 그러한 점에서 전라북도는 국책사업이나 도 기관을 선별하여 익산에 이관하는 등 공동 번영과 상생의 진정성을 담보하여야 할 것이다.

2. 현 익산역 주변의 코레일 부지 6만여 평 중 남는 일부를 상업용지 등으로 용도변경 후 익산시 실정에 맞게 개발함으로써 익산발전을 도모할 필요가 있다.

3. 이로부터 발생한 재원으로 익산에서 접근이 용이하고 새만금과 혁신도시에 인접한 미개발대체용지를 지정하여 최소 비용으로 신 KTX역을 건립하기를 기대한다.

4. 신 KTX역 건립은 전라북도만의 특성을 살린 복합역사 환승센터와 역세권 지구가 연계한 통합건설로 진행되어야 하며 140만 이상의 전북경제권 내의 시·군간 상호 연결성을 강화하여 시간적·공간적 접근성을 확보함으로써 역세권 개발사업에 '민간자본 투자 및 유치'를 용이하게 해야 한다.

5. 세종 KTX역사 신설과 달리 신 KTX역사는 기존 선로를 활용하여 비용절감을 유도하되 선진국형 대중교통 복합환승센터로 조성하여야 한다. 예컨대, 신 역사를 중심축으로 인접도시를 연결하는 도로를 건설하되 이미 주변에 조성되어 있는 국도 21, 23, 26, 27호선, 익산-포항간 고속도로와 같은 교통체계와 연계하여 광역간선교통을 확보하고 도시 내 교통간 환승체계를 구축하며 궁극적으로 대중교통중심도시개발(TOD : Transit Oriented Development) 방식으로 추진해야 할 것이다.

6. 신 KTX역에 새만금과 혁신도시, 국가식품클러스터 및 대학 등 지역의 산업특성과 잠재력을 활용한 컨벤션센터, 호텔, 한방병원, 대형쇼핑몰 및 물류센터 등과 같은 비즈니스모델 개발을 통해 140여만 명 이상의 경제생활권을 형성하여 새로운 지방경제의 활성화 거점으로 조성하는 것을 제안한다.

7. 최근 문화·관광산업의 트렌드는 단일지역보다는 복수의 지역을 목적지로 하는 관광형태를 보이고 있으므로 효율적인 지역관광 활성화를 위해서는 지방자치단체 간 경쟁 우위에 있는 문화·관광 콘텐츠를 육성하여 지역간 연계 관광개발로 패키지화함으로써 해당 지역의 취약점을 보완하면서 시너지 효과를 거둘 수 있도록 해야 한다.

8. 이에 따라 지역간 유기적인 연계관광을 지원하고 보충하기 위해서는 전 북차원의 광역거점지역을 지정하여 신 KTX역을 건립하고 복합환승센터, 호텔·면세점 포함 대형 쇼핑몰 등 복합리조트시설, 컨벤션센터 등의 인프라를 조성해야 한다고 다시 한 번 제안하며, 도지사등 도내정치권 또한 KTX 혁신역사유치운동에 앞장설 것을 강력히 촉구한다.

2014. 9. 30

KTX 혁신역사설립 추진위원회 일동

상 임 고 문

- 유 희 열
- 채 수 찬
- 최 세 영

대 표

- 김 점 동
- 이 일 우
- 조 선 희

이하 521명 명단 생략

KTX 혁신역사설립 추진위원회

익산 KTX복합환승센터 사업 무산, '초읽기'

(익산=뉴스1) 박윤근 기자 2014.07.14 06:23:30



KTX익산역 복합환승센터 조감도 © News1 박윤근

전북 익산시가 추진하는 KTX복합환승센터사업이 무산의 기로에 놓였다.

14일 익산시에 따르면 KTX복합환승센터사업은 시가 오는 2015년까지 사업비 2200억을 투입해 시외·고속터미널 등 환승시설과 지하 1층, 지상 3층 규모의 백화점 등을 갖춘 복합환승센터를 짓는 내용의 사업이다.

이 사업은 2010년 서부권 낙후지역을 비롯한 구도심 활성화를 시키겠다는 취지 아래 추진된 이 한수 전 시장의 핵심 사업.

그러나 당초 2015년 완공을 목표로 추진됐지만, 현재까지 사업을 시행할 마땅한 사업자가 현재까지 나타나지 않아 좌초 위기에 처했다.

사업자가 나타나지 않자 추진축을 잃은 사업에 시는 올해, 전북도에 환승센터의 국토부장관의 지구지정을 요청했다. 장관의 승인에 따라 전북 도지사의 고시를 통해 사업을 고시일부터 3년 내 기간인 내년인 2018년까지 사업을 연장시킨 것.

하지만 올해 현재까지 마땅한 사업자 선정을 찾지 못하면서, 사업 자체를 포기하거나 다시 처음부터 재추진하는 처지에 놓였다.

먼저 사업의 걸림돌은 현재 평화동에 위치한 터미널 이전 문제다.

터미널이 환승센터로 이전하는 비용은 총 240억원으로 추정되지만, 100억원 상당으로 추정되는 현재의 시외버스터미널 건물과 토지가 매각돼야 한다.

만약 정상적으로 매각되지 못하면 터미널 업체 측의 이전 비용에 대한 부담이 커져 이전이 어렵다.

여기에 문제는 하나 더 늘었다. 박경철 시장 출범이후, 서부권 대신 북부권 개발로 박 시장의 개발의지가 옮겨가면서 더더욱 어려운 사업추진의 걸림돌로 작용할 것으로 전망된다.

또 투자를 기회를 엿보는 투자자들이 센터내 복합상가보다는 백화점 입점을 고수하고 있어 이를 반대하는 지역 상인들의 반발 또한 사업추진의 장애요인이다.

이와관련해 시 관계자는 "여러 어려운 일이 산재해 있지만 변화하는 상황에 맞춰 해법을 찾기 위해 노력하고 있다"고 말했다.

익산 KTX역사 이전 추진 서둘러야

2014년 07월 28일 (월)

강성주 기자

전주·완주혁신도시 건설과 새만금방조제 완공에 따른 전북 발전의 토대를 마련하기 위해 익산역사의 이전을 서둘러야 한다는 여론이 확산되고 있다.

특히 익산역사 재개발 계획이 민간자본 유치가 불확실해지면서 사실상 물건품되면서 혁신도시와 새만금지역을 아우르는 장소의 KTX역 개발 문제가 지역 현안으로 급부상하고 있다.

28일 익산KTX역사 이전 추진단을 준비하고 있는 김점동 백제법률사무소 대표변호사는 “전북 발전을 위해서는 익산역사를 혁신도시와 새만금, 서부지역 6개 시·군의 중심지역으로 이전해 교통난을 해소하고, 익산역 부지 6만여 평을 익산발전을 위한 재창조 자원으로 활용하는 방안을 마련하는 것이 바람직하다”며 “익산역 이전지역에 도시지역에는 입주가 어려운 창고형 매장 등 대형유통시설 유치 등 새로운 거대 경제권도 형성해 지역경제를 활성화시켜야 한다”고 주장했다.

더욱이 익산KTX역사는 익산시 중심지에 자리잡고 있어 원활한 교통 흐름을 차단하는 등 익산시민들을 위한 역으로서의 역할을 제대로 하지 못하고 있는데다 역사 재개발에 대한 주변 상인들의 반대로 여론을 분열시킬 가능성도 제기되고 있다.

또 전북 현안사업의 하나로 추진중인 공항 건립 문제도 지역 여론이 분열된데다 군산 미군비행장의 미약한 항공수요 등으로 당분간 해결이 힘들 것이라는 것이 일반적인 시각이다.

이에 따라 혁신도시와 새만금지역의 교통 수요를 충족시키고 나아가 전주, 익산, 김제, 군산, 부안 지역에 접근하기 편리한 미개발지를 골라 새로운 KTX역사를 건립해야 한다는 주장이 설득력을 얻고 있다.

이와 함께 도민들 상당수가 대전과 광주지역으로 쇼핑을 다녀오는 점을 감안해 익산KTX역사 이전지역에 창고형 매장 등 대형유통시설을 만들어 지역상권 활성화와 지역자금 유출을 방지하고, 지역 낙후 문제도 해결해야 한다는 주장도 나오고 있다. 강성주 기자

오송 KTX역세권 실패, 반면교사로 삼아야

2014년 08월 26일 (화) 22:29:50

기고 ✉ desk@jjan.kr

충북 오송KTX역 이용객은 하루 평균 1만여 명에 연간 400만 명 시대로 접어들었다. 인구 2만 여명에 불과한 오송지역에 이렇듯 이용객 수가 급증한 요인은 정부 세종청사와 국책기관의 이전, 그리고 오송 일대에 의료 및 과학단지 조성을 통한 도시개발에 따른 인구유입으로 분석된다. 오송역 이용의 활성화에도 불구하고 지난해 말 오송 KTX역세권 도시개발구역 지정이 해제되었다.



▲ 김점동 법무법인 백제 대표변호사

2011년 12월에 도시개발구역으로 지정됐으나 준공영개발 방식으로 추진되던 개발계획이 민간사업자를 찾지 못했기 때문이다. 세종시의 관문역할로 개발기대를 모았던 오송의 민간투자유치 실패의 결정적인 원인은 개발사업 전문성이 떨어진 자치단체의 초기대응 부실에서 비롯된 3.3㎡당 297만 원의 높은 조성원가에서 비롯되었다.

2009년부터 추진해온 익산 KTX역세권 사업은 2006년 당시 오는 2020년 개발완료를 목표로 총 1조 원 이상의 사업비를 예상하였다. 익산시는 이중 선도사업으로 2200억 규모의 복합환승센터 건립을 추진하고 있지만 대형쇼핑몰 사업이 무산되면서 사업자체가 불투명해졌고 이로 인한 익산시민의 실망감은 적지 않았다. 그렇지만 ‘지역상권의 위축을 지적하면서 기존의 상권을 특화시켜 시민들의 다양한 욕구를 충족시켜주는 것이 우선’이라는 익산상인연합회의 반대논리는 현실성과 명분에 있어서 일응 일리가 있다. 결국 지지부진한 사업에 따른 실망과 지역상권보호라는 생존권보호를 위한 해법이 제시되어야 하고 이로 인한 익산 KTX역이 새만금과 주변 혁신도시의 관문으로서 역할 수행에 장애가 있다면 전북도 차원의 대안을 모색해야 할 것이다.

익산 KTX복합환승센터 사업의 최대 걸림돌은 지역 중소상인들의 대형쇼핑몰 건립 반대이므로 지나치게 높은 토지조성원가로 인하여 민간사업자를 찾지 못해 실패한 오송과 일견 차이가 있어 보인다. 그러나 쇼핑몰 설립은 익산 KTX역세권 사업이 넘어야 할 산 중 하나이다. 대형쇼핑몰 외에 컨벤션센터, 호텔, 물류센터 등 기반시설 조성에 조 단위 이상의 사업비가 들어가는데 이미 시가화된 용지의 특성상 사업의 채산성을 맞추기가 쉽지 않아 민자유치는 사실상 어려울 것이라는 점에서 오송과 익산은 유사하다.

따라서 필자는 다음과 같은 전략적 대안을 제시하고자 한다.

첫째, 현 익산역 주변의 코레일 부지 6만여 평을 상업용지 등으로 용도변경 후 전북개발공사로 하여금 개발·분양토록 하여 익산역 주변의 서민상권을 활성화시킬 필요가 있다.

둘째, 이로부터 발생한 재원으로 익산에서 접근이 용이하고 새만금과 혁신도시에 인접한 미개발대체 용지를 지정하여 최소의 비용으로 신 KTX역을 건립하자는 것이다. 셋째, 세종 KTX역사 신설과 달

리 신 KTX역사는 기존 선로를 활용하여 비용절감을 유도하되 선진국형 대중교통 복합환승센터로 조성해야 한다.

넷째, 신 KTX역에 새만금과 혁신도시, 국가식품클러스터 및 대학 등 지역의 산업특성과 잠재력을 활용한 컨벤션센터, 호텔, 한방병원, 대형쇼핑몰 및 물류센터 등과 같은 비즈니스모델 개발을 통해 140여만명 이상의 경제생활권을 형성하여 새로운 지방경제의 활성화 거점으로 조성해야 한다.

송 지사의 3대 과제

2014년 09월 02일 (화) 22:29:50

백성일 ☞ baiksi@jjan.kr

송하진 지사가 선거 때 썼던 3가지 구호가 머릿속을 맴돈다. 소득 2배 증가와 1억명의 관광객이 전북을 찾고 인구 300만명의 도로 만들겠다는 것이다. 인구증가 문제는 비단 어제 오늘 일이 아니다. 이농인구 증가와 청년 일자리 문제가 해결되지 않아 전북은 계속 곤두박질 쳐 겨우 187만 명에 머물러 있다. 연간 500만명이 전주를 다녀가지만 전주시 인구는 65만 선이다. 수도권으로 인구가 계속 유입되는 바람에 전주시 보다 인구가 많은 수도권 도시가 즐비하다. 도시가 발전하려면 최소 100만명은 넘어야 한다. 광역시 정도는 돼야 한다. 그래서 전주 완주를 통합시켜야 한다고 주장했던 것이다. 전주 완주를 통합해도 70만명을 넘길 정도다. 두 차례 통합에 실패해 송 지사가 정치적 내상을 입었지만 통합이 전북 발전을 위한 사업인 만큼 해내야 한다.



상락농정을 펴 농촌을 살리겠다고 의욕을 과시한 송 지사가 할 일이 많겠지만 전주 완주 통합을 비롯 공항공선 그리고 익산의 KTX역사를 호남선상에서 전주혁신도시와 새만금 가까운 쪽으로 이전시키는 일을 해야 한다. 이 세 가지 사업은 장기 과제일 수 있다. 해당 자치단체의 주민 합의가 전제 되어야만 가능한 사업이기 때문에 자칫 선불리 손뚱다가는 꼴도 못따고 벌만 쓸 수 있다. 익산 KTX 역사를 전주 가까운 쪽으로 옮기려고 채수찬 전 국회의원이 힘썼지만 워낙 익산시민들의 반대가 심해 이야기도 제대로 꺼내지 못했다. 김완주 전 지사는 아예 익산표를 의식해 익산 KTX 역사 이전 문제를 공론화도 못하고 접었다. 일제 때 호남선을 전주 유림들의 반대로 전주로 통과시키지 못한 걸 두고두고 후회하고 있지 않던가.

익산 KTX 역사를 호남선 쪽으로 옮기면 새만금은 물론 전주혁신도시 그리고 익산국가식품클러스터도 고루고루 혜택을 볼 수 있다. 특히 역세권 개발이 이뤄지면서 새로운 뉴타운이 조성될 수도 있다. 물류 유통의 거점으로 발전해 갈 수 있다. 이제 도민들도 지역 이기주의의 낡은 옷을 벗어 던져야 한다. 인천공항에서 전주로 오가는 수도권 주변을 살펴보면 천지가 개벽돼 가는 것을 느낄 수 있다. 이미 천안까지는 수도권이 됐다. 충북 진천도 수도권으로 편입돼 기업체수가 전북도 전체 보다 많다. 충청도 사람들은 전략적 투표를 잘해 국가예산도 잘 탄다. KTX 익산역사를 호남선 쪽으로 옮기자는 건 전주만 이익을 보는 개념이 아니다. 전주 익산 군산 김제 새만금 주변 지역이 발전할 수 있다. 지금은 통합을 해서라도 광역권 개발을 서둘러 나가야 한다. 송지사 어깨가 한층 무겁게 됐다.

백성일 상무이사 주필

전라북도 문화·관광산업 발전을 위한 제언

2014년 09월 04일 (목)

윤대근 전라북도관광협회 자문위원

I. KTX 속도혁명을 전북도민의 이익으로 연결해야

2004년 고속철도 KTX의 개통은 전국을 반나절 생활권으로 좁힘으로써 경제·사회·문화 및 관광 등 국민의 주요한 생활영역에서 속도혁명을 통한 많은 변화를 가져왔다. 특히 금년 12월 예정인 호남고속철도의 완공은 서울에서 익산·전주를 1시간 초반대로 단축하게 된다. 필자는 시간과 속도의 혁명을 통해 발생한 이익과 가치를 궁극적으로 '전북도민의 품'으로 돌려주어야 한다는 점을 지적하고자 한다.

위 변화 중 관광산업은 다른 산업과 비교할 때 취업유발계수가 월등히 높고 의료관광, 스포츠관광, 공연관광과 같이 타 산업과의 결합이 유연하여 일자리 창출 효과가 매우 뛰어나다. 그러므로 청년 실업률이 높은 우리나라의 경제구조에서 우선적으로 육성·발전시켜야 할 산업이다.

전라북도 문화·관광산업 발전에 있어서 가장 중요한 요소는 고속철도의 시간단축에서 얻은 효용성을 저감하거나 상쇄되지 않도록 원활한 환승교통체계를 구축하는 동시에 주변 지역의 특화된 관광상품을 개발하고 이들 지역을 연계할 거점지역을 조성하되 충분한 지원과 역할을 할 수 있도록 인적·물적 인프라를 구축해야 한다는 것이다.

II. 국내·외 관광객 동향 및 익산 KTX역사 관광여건 실태

국내적으로 주 5일 근무제 실시 및 베이비붐 세대의 은퇴자 발생은 여가시간의 증가로 이어져 관광 수요를 확대시키고 있다. 대외적으로 종래 미국과 일본관광객이 주를 이루었다면 최근에는 중국의 비약적인 경제성장과 지난 해 10월 “중화인민공화국여유법(이하 여유법이라 한다)” 통과를 계기로 지난 4분기 이후 금년 1분기 사이 약 200여 만 명의 중국 관광객이 방한하는 등 우리나라 관광산업에서 최대의 인바운드 시장을 형성하고 있다. 통계에 의하면 중국 관광객은 관광비 중 67%를 쇼핑비로 지출한다. 결국 연간 400만명 이상 방문하는 중국 관광객을 전라북도가 얼마나 유치할 수 있는지가 관광산업 성공의 관건이라 할 수 있다.

2012년 기준 전북을 찾은 외국인 관광객은 내국인 관광객에 비해 0.3%에 불과하였다. 이 수치는 유·무형의 풍부한 관광자원을 가지고 있음에도 제대로 활용하지 못한 전북이 앞으로 개선해야 할 할 목표와 방향성을 의미한다. 전북만이 가지고 있는 교묘한 맛스러움과 깊은 멋스러움, 그리고 영혼을 일깨우는 문화 엔돌핀을 투사하여 'Buy전북'을 만들자. 그렇게 한다면 내국인 뿐만 아니라 중국인을 포함한 외국인 관광객은 전북을 방문할 것이며 그들은 자연스럽게 지갑 문을 열 것이다.

또한 문화·관광산업 성패는 Input(투입)과 Output(산출)의 선순환 관계에 있다. 환연하면 관광산업 발전을 위한 인프라가 체계화되어 있지 않은 지역의 문화·관광산업은 실패할 수밖에 없다. 이러한 점에서 현재 익산 KTX역세권 개발의 담보상태 및 불확실성은 장차 전라북도 전체를 연계화해야 하는 문화·관광산업의 경쟁력을 떨어뜨리는 주요 요인이 될 것이므로 개발이 용이한 새로운 KTX역 대체 건립의 필요성을 전향적으로 논의할 시점이라고 판단한다.

III. 신 KTX역세권 개발지역을 광역관광권역 거점으로 삼아야

따라서 필자는 전라북도 문화·관광산업 성공을 담보하기 위한 몇 가지 사항을 제언한다.

첫째, 최근 문화·관광산업의 트렌드는 단일지역보다는 복수의 지역을 목적지로 하는 관광형태를 보이고 있으므로 효율적인 지역관광 활성화를 위해서는 지방자치단체 간 경쟁 우위에 있는 문화·관광 콘텐츠를 육성하여 지역간 연계관광 개발로 패키지화함으로써 해당 지역의 취약점을 보완하면서 시너지 효과를 거둘 수 있도록 해야 한다.

둘째, 이에 따라 지역간 유기적인 연계관광을 지원하고 보충하기 위해서는 전북차원의 광역거점지역을 지정하여 신 KTX역을 건립하고 복합환승센터, 호텔·면세점 포함 대형 쇼핑몰 등 복합리조트시설, 컨벤션센터 등의 인프라를 조성해야 한다.

셋째, 급증하는 중국관광객 니즈(Needs)에 대응하면서 특히 전라북도는 강소성 교류 20주년을 계기로 문화·관광 산업의 정확한 콘텐츠 개발을 통하여 질·양적 체계적 관리를 함으로써 “단체관광” 뿐만 아니라 “여유법” 시행을 계기로 점증하는 “개별관광”에 선제적으로 대응할 필요가 있다.

넷째, 전라북도의 종합·체계적 대응을 요구하는 필자의 이러한 견해는 서해안을 환황해 경제권의 생산·교류 거점이자 미래 중국관광객을 유치할 수 있는 전략적 지역으로 조성하고자 정부에서 추진하고 있는 서해안권 광역관광개발사업과도 부합한다.

전라북도관광협회 자문위원 윤대근

"호남고속철 익산역사 옮기자"

도내 법조·정·재계 참여 추진위 다음달 발족 / 전주·군산·김제·완주 등 접경지로 이전 주장

2014년 09월 21일 (일) 22:29:50

구대석 ✉ 9press@jjan.kr

호남고속철도(호남선 KTX) 익산역을 익산과 전주, 군산, 김제, 완주 등 도내 5개 시·군 접경지로 이전하기 위한 활동이 펼쳐질 예정이어서 눈길을 끈다.

김점동 법무법인 백제 대표변호사와 김영 전 전북도 정무부지사, 유희열 전 과학기술부 차관 등은 전북지역 법조계와 정재계 관계자 200~300여명으로 가칭 'KTX 혁신역사설립 추진위원회'를 구성해, 다음 달부터 익산역을 5개 시·군이 근접한 곳으로 이전토록 요구할 것으로 전해졌다.

현 익산역 일대에 들어서는 KTX 호남선 익산역은 오는 11월께 신축사업이 완료된다. 애초 복합환승센터까지 갖추려했으나 민자유치 어려움으로 인해 익산역만 들어선다.

이 가운데 추진위는 KTX 역사의 경제성과 편리성 등을 들어, 익산역을 도내에서 보다 쉽게 접근할 수 있는 곳으로 이전하기 위한 활동을 벌이기로 해 주목받는다.

추진위에 따르면 현 KTX 호남선 익산역은 실질적으로 익산 시민들만 이용할 수 있는 지역 역에 그쳐 경제성이 떨어진다는 지적이다. 복합환승센터 무산도 여기에 이유가 있다.

특히 KTX와 고속버스, 시외버스, 시내버스 등 다른 교통수단이 직접 연계되지 못함으로써, 향후 KTX 역이 교통거점으로 발돋움하는 데 장애물이 될 전망이다.

또한 전주와 군산, 김제, 완주 등 인근 지역에서도 호남선 KTX를 타기 위해서는 평균 1시간 이상 이동해야 함으로써, 접근성이 크게 떨어진다는 분석이다.

이들은 가칭 KTX 혁신역사가 들어설 경우 도민들의 교통편익을 향상시키는 것은 물론, 인구 140만의 거대한 경제 시장이 새롭게 만들어질 것으로 기대하고 있다.

김점동 변호사는 "KTX 역사 위치는 미래 지역발전을 좌우할 만큼 중요한 사안이다"며 "다소 늦은 감이 없지 않지만, 지금이라도 진지하게 고민하고 실행하는 것이 무엇보다 중요하다"고 말했다.