

『 강철로 세상을 움직이는 광양 』

지리교육과 05학번 유다혜

1. 서 론



《광양시 행정구역도》

광양(光陽)은 따스하게 빛나는 햇살이라는 뜻을 지니고 있다. 1995년 광양군과 동광양시가 통합을 이루어 도시와 농촌 복합형 도시인 현재의 광양시가 되었다. 광양시는 뒤로는 백운산이 있으며 동쪽으로는 섬진강이 유유히 흐르고 있다.

광양을 생각하면 당연히 광양 제철소와 광양항을 가장 먼저 떠올린다. 광양만에 대규모 산업시설이 들어서기 시작한 것은 1970년대에 여수석유화학단지가 들어서면서부터이며, 1980년대에는 광양제철소가 세워졌으며, 이어서 1997년 12

월에는 광양항 컨테이너부두 1단계 공사가 준공되었으며 계속해서 2,3단계 부두공사와 함께 울촌공단 개발이 이루어졌다. 이처럼 광양만 연안에는 대규모 국가 기간 산업시설이 들어섬으로써 광양만권은 국내외를 막론하고 새로운 산업지대로 주목받고 있다. 특히 광양항 컨테이너 부두건설은 '98년 1단계 4선석 개장을 시작으로 2011년까지 총 33선석이 건설되어 앞으로 광양항은 부산항과 더불어 국제무역의 중심항으로, 동북아의 물류거점항으로 자리잡게 될 것이다. 또한 광양만권 경제자유구역의 지정으로 꾸준한 경제발전을 꾀하고 있다. 광양의 이러한 변화는 광양시 뿐 아니라 우리나라 전체의 철강 산업에 영향을 미치고 있다.

광양시의 이러한 변화를 살펴보기에 앞서 광양은 어떠한 도시이며, 어떠한 요인이 광양에 광양항과 광양제철소를 입지하게 하였는지 살펴 보도록 하자.

2. 광양의 지리적 특성

1) 위치적 특성

광양시는 한반도 남단의 중앙부에 위치하면서 전라남도의 동남부 끝자락에 위치하고 있다.

단	지점	극점	
		동경	북위
동단	진월면 오사리	127°47 ' 10 "	35°00 ' 25 "
서단	봉강면 신흥리	127°31 ' 24 "	35°04 ' 03 "
남단	금호동 지진도	127°47 ' 07 "	34°53 ' 05 "
북단	다압면 하천리	127°37 ' 24 "	35°10 ' 47 "

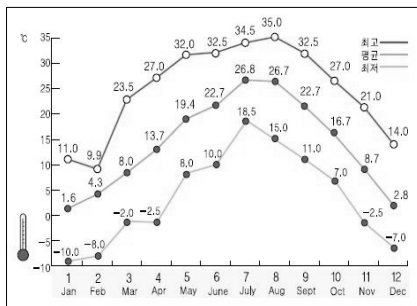
《광양의 수리적 위치》

광양시는 반도나 섬에 속하지 않고 바다를 끼고 있는 해안지역이다. 특히 항해가 가능한 수심과 갯벌 매립을 통한 간척이 모두 가능한 장점을 지니고 있다. 그래서 내륙이 막히면 바다로, 바다가 막히면 내륙으로 발전할 수 있는 점이적 잇점 지역으로 볼 수 있다.

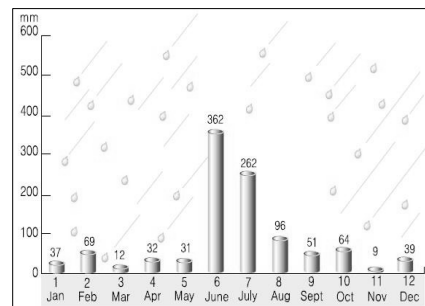
광양만은 북쪽의 백운산이 가지는 육상교통의 제한성을 극복할 수 있는 남해안의 항만 조건을 가진 해안으로서 우리나라의 동북아 물류중심지인 광양 컨테이너 부두와 광양제철소가 입지하여 있다.

또한 광양시는 호남·남해고속도로, 대진고속도로, 구마고속도로와 경부고속도로와 연결되어 남동연안의 주요 공업지역과 주요 도시와의 접근성이 양호하다. 뿐만 아니라 경전선이 통과하고 경전선에서 분기한 화물전용 광양제철선은 컨테이너 및 철제품을 육지로 이동시킨다. 해상으로는 구미, 유럽 기간항로상에 위치해 있으며, 승용차로 30분 거리에 여수공항과 진주공항이 있다. 육상, 해상, 항공교통 모두 높은 접근성을 유지하고 있어 상대적 위치가 돋보이고 있다.

2) 기후환경



《광양시의 기온》



《광양시의 강수량》

출처: 광양시청 www.gwangyang.go.kr

전국의 기후통계에 나타난 광양의 기온, 강수를 보면 겨울기온은 1°C 이상으로 온화하고, 여름기온은 해양의 영향으로 25°C 내외의 고온을 보이고 있다. 반면 강수량은 하계에 집중하며 다우지이지만 1월 평균강수량이 $20\sim 30\text{mm}$ 내외다. 겨울철 적설일수는 평균 10일 정도로 남해안 기후의 특성을 보이고 있다.

지리산과 백운산이 북서계절풍을 막아줄 뿐만 아니라 남해의 난류 영향을 받아 해양성 기후의 특성이 나타나는 곳으로 전국에서 일조량이 가장 많아 일찍부터 하우스 농업이 발달해 왔으며, 강풍이 부는 날이 전국에서 가장 적은 지역이기 때문에 항상 정온수역을 유지하고 있어 항만 개발에 좋은 입지 조건을 갖추고 있다.

3) 토양

이 지역에 흔히 분포하는 ‘황토’라 불리는 적색토는 과거 환경을 말해주는 고토양 잔적토이다. 열대환경에 가까운 지난 제3기나 간빙기로 추정되는 과거의 기후환경에서 형성된 라테라이트성 성대토양이다. 덥고 강수량이 많은 환경에서 쉽게 씻겨 내려가는 Na, Ca, K와 같은 수용성 광물질이 빠져 나가고 불수용성 Fe와 Al이 집적, 산화 되어 적색화를 이루는 라테라이트성 토양인 것이다. 이런 적색토는 그 이후에도 영향을 받지 않은 경우 그 적색토를 유지하고 있다.

4) 백운산과 섬진강

광양시는 북쪽으로는 해발고도 1,218m의 백운산을 비롯하여 형제봉, 매봉, 갈미봉 등이 동서방향으로 위치하고 있다. 동쪽으로는 구조선을 따라 흐르는 섬진강에 의해서 확연하게 구분되어 있다. 백운산의 가장 큰 지맥으로 광양읍을 중심으로 하는 서부권과 과거 동광양시를 중심으로 하는 동부권으로 구분된다. 이렇듯 구분되지만 광양만을 중심으로 해상으로서는 서로 연결되는 특징을 가지고 있다. 광양시는 산지와 하천과 해안의 특징을 모두 가지고 있다.

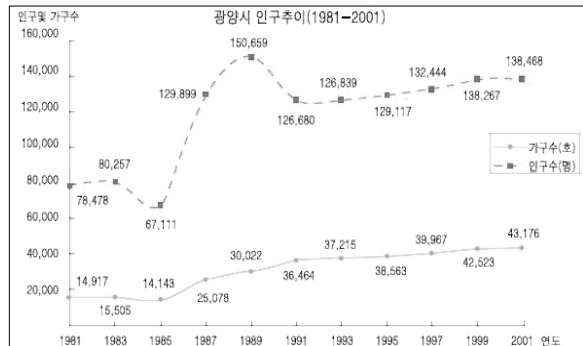
5) 인구

1980년 이후 광양만권의 공업화와 도시화, 광양제철소의 입지와 준공, 광양제철소의 건설에 따른 행정구역의 개편, 광양컨테이너부두의 개장, 그리고 1995년 동광양시와 광양군의 행정통합 등의 사회적 요인에 의해 광양의 인구는 크게 성장하였다. 1981년 이후 59,990명의 인구가 증가하여 2001년 현재 광양시 거주인구 138,468명으로 전라남도에서 가장 높은 속도로 증가하였다.

그러나 광양의 인구는 1990년을 정점으로 극격히 감소하였는데 이는 광양제철소 제4기 종합준공을 앞두고 건설경기가 일단락 되면서 건설근로자들이 다른 지역으로 유출되었기 때문이다.

3. 광양제철소

1960년대부터 실시된 경제개발 계획과 공업화 정책으로 국내에서 철강 제품에 대한 수요가 증대됨에 따라 정부와 관련업체는 제2의 제철소 건설에 관심을 갖게 되었고, 아산만과 광양만을 그 후보지로 살펴보게 되었다. 경제적 측면에서 장기적으로 볼 때, 광양만이 아산만보다 유리하고, 사회적 측면에서 볼 때에도 보안문제와 수도권권의 비대화를 방지하고 지역 간 균형발전을 위해 광양만을 입지로 최종 선정하였다.



《광양시 인구추이》

광양제철소가 들어서기 전 이곳은 어업과 김 양식을 주로하던 조용한 바다였는데 1982년부터 바다를 매립해 불과 10년만에 여의도 5배 크기의 세계에서 가장 큰 제철소로 발돋움하는 대역사가 이루어진 우리나라 산업발전의 한 전형을 볼 수 있는 곳이다.

현재 광양 제철소는 약 518평의 부지에 7,200여명을 고용하면서 조강 능력 1,700만톤을 자랑하는 단일 공장으로는 세계 최대의 규모이다. 포항제철소와는 달리 소품종 대량생산의 일관 제철 공장이다.

광양제철소가 들어선 광양만은 우리나라 최남단 중앙에 위치한 해양 경영의 요충지로 하동, 순천, 여수, 구례와 접한 광양만의 중심지이다. 본래 크고 작은 13개의 섬이 자리 잡고 있었는데 그 중 11개의 섬을 폭파하여 공사에 사용하였다. 지금도 두개의 섬이 제철소 안에 작은 언덕으로 남아 있다.

1) 광양제철소 건설 후 지역변화

(1) 고용효과

광양하면 광양제철소를 가장 먼저 생각해낼 만큼 광양 제철소는 광양지역 경제의 중추적 역할과 함께 경제 활성화에 촉진제 역할을 해왔다. 특히 국가적인 경제 침체기인 1995년 이후 왕성한 기업활동을 통해 국가 경제 및 지역 경제에 크게 기여해 왔다.

특히 광양제철소는 지역 경제의 근간을 이루고 있는 수많은 중소기업의 경영안

정을 위해 협력업체 작업비 전액을 현금으로 지급하고 장비나 설비교체 자금을 무이자로 대여해주는 등 지역경제 활성화와 경제 안정에 남다른 노력을 기울이고 있다.¹⁹⁾

광양제철소의 건설과 경영활동은 광양시의 산업구조를 변화시켰으며, 광양시민의 고용구조에 긍정적 영향을 미쳤다. 제철소와 국가산업단지 조성으로 철강업에 종사하는 인원은 총 17,400명이 넘는다. 또한 이들에게 지급되는 인건비와 각종 자재 구입비, 운송비, 협력작업비 등은 지역의 상공업 발전과 더불어 지역 경제에도 크게 기여를 하였다.

구 분	계	광양제철소	협력 및 용역사	연관단지
회사수	85	1	27	57
고용인원(명)	17,413	7,578	6,255	3,580

광양제철소 및 관련업체의 고용현황(1999)

(2) 지방세 납세효과

광양제철소가 광양시에 납부한 지방세 납부액은 다음 표에 제시된 것과 같이 1990년대부터 꾸준히 증가하였다. 제철소 성장과 수익의 크기에 비례하여 늘어나는데 제철소 건설 이후 1982년부터 1999년까지 광양제철소는 광양시에 모두 1,635억원의 지방세를 납부하여 시 재정확충에 결정적인 기여를 하였다. 이로 인해 광양시는 전남에서 가장 재정자립도가 높은 부자도시로 성장하였다.

구 분	1990	1991	1992	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
제철소 납부액(억원)	101	104	132	122	92	96	222	226	149	215	350	383	237
광양시지 방세점유 비(%)	60.5	43.4	34.8	33.8	25.0	24.6	37.2	37.4	29.1	37.7	47.7	47.8	32.8

광양제철소의 지방세 납부 현황(1990~2002)

19) '핵심기업-연관중소기업 연계형(Hub and Spokes)' 산업지구: 지역의 경제를 주도하는 특정업체가 존재한다. 해당 지역의 경제에 중요한 기업인 핵심기업(hub)과 이와 연관된 수많은 기업들(spokes)이 지역에 입지해 있다.

(3) 산업관광지로서의 효과

광양제철소는 우리나라 대표적인 산업관광지에 속한다. 준공 이후 지금까지 견학 방문객은 약 330만명의 내국인과 2만여 명의 외국인에 달한다.

앞으로도 광양제철소가 위치한 광양만은 컨테이너부터, 여천공단, 지리산 관광권, 한려해상국립공원과 인접하고 있어 서울 및 대도시권으로부터 수학여행과 단체관광객 등 산업시찰자는 더욱 많아질 것으로 예상된다.

《참고문헌》

- 광양시 / 2003 / 광양시지 제1권 총론(환경)·역사·한문학·금석문, 제2권 정치·행정·산업·사회·복지 / 광양시
- 제29차 세계지리학대회 조직위원회 권혁재외 22명 / 2000 / 한국지리 / (주)교학사

《참고사이트》

- 광양시청 (www.gwangyang.go.kr)
- 포스코 (www.posco.com)
- 한국관광공사 (<http://www.knto.or.kr>)