

광양만권 트라이앵글 도시의 공간구조 변화: 중심지형에서 네트워크형으로

이정록*

Spatial Structure Change of Triangle-Cities in Gwangyang Bay Region: From Central Place Structure to Network City

Jeong-Rock Lee*

요약: 이 연구는 광양만권에 위치한 여수시·순천시·광양시 등 3개 도시 간 도시체계 및 공간구조 변화를 고찰한 것이다. 중앙정부가 광양만권에서 수행한 대규모 개발사업, 1960년대 중반 제2정유공장 건설, 1980년대 중반 POSCO 광양제철소 준공, 1987년 시작된 광양항컨테이너부두 착공과 2003년 광양만권경제자유구역 지정, 2012년 여수세계박람회 개최 등에 힘입어 3개 도시의 산업화와 도시화가 진행되어 광양만권은 우리나라 대표적인 임해형 산업벨트를 형성한 다. 그러나 역사적으로 순천은 광양만권을 포함한 전남 동부지역에서 독점적인 중심지 기능을 수행하였다. 중앙정부가 추진한 전술한 개발사업은 광양만권에 위치한 3개 도시 간 도시체계와 공간구조를 순천 중심의 단핵형에서 네트워크형으로 변화를 만들어낸다. 그리고 2012여수세계박람회 개최 이후 3개 도시 간 연결성과 통합성이 강화되면서 광양만권 공간구조는 네트워크형 공간구조로 재편되고 있고, 이런 추세는 향후 더욱 강화될 것으로 전망된다.

주요어: 공간구조, 제2정유공장, 광양제철소, 광양항컨테이너부두, 광양만권경제자유구역, 2012여수세계박람회, 광양만권

Abstract: The purpose of this study is to examine the effects of industrialization and urbanization of Gwangyang Bay Region on the change of urban system and spatial structure between triangle-cities located in Gwangyang Bay, Yeosu City, Suncheon City, and Gwangyang City, one of the famous industrial zones in Korea. Large-scale development projects carried out by the central government in the Gwangyang Bay Region such as construction of the Second Oil Refinery in the mid-1960s, completion of the POSCO Gwangyang Steelworks in the mid-1980s, construction of the Gwangyang Port Container Terminal in 1987 and designation of the Gwangyang Bay Area Free Economic Zone in 2003, and EXPO 2012 Yeosu Korea, affected to changes of the urban system and spatial structure between triangle-cities in Gwangyang Bay Region. The above four-development projects transformed the urban and spatial structures between the three cities in the Gwangyang Bay Region from a mononuclear urban system centered on Suncheon to a network city system. Historically, Suncheon has served as an exclusive center in the eastern region of Jeonnam, including the Gwangyang Bay Region.

이 논문은 2019년 11월 30일 이화여자대학교에서 개최된 '2019 한국경제지리학회 추계학술대회'에서 발표한 기초강연 논문(제목: 트라이앵글 도시 간 포섭·분화·네트워크: 광양만권을 사례로)을 수정·보완한 것임

* 전남대학교 지리학과 교수 (Professor, Department of Geography, Chonnam National University, jrlee@jnu.ac.kr)

However, the hosting of the 2012 Yeosu Expo Korea is reorganizing the three cities into a network-type spatial structure with the strengthening of connectivity and integration in the region. And this trend is expected to intensify in the future.

Key Words : spatial structure, Second Oil Refinery, POSCO Gwangyang Steel Work, Gwangyang Port Container Terminal, Gwangyang Bay Area Free Economic Zone, 2012 Yeosu Expo Korea, Gwangyang Bay Region

1. 서론

일반적으로 단위 지역 변화는 내부적 요인과 외부적 요인이 복합적으로 영향을 미쳐 나타난다. 지역 변화는 지역의 위치·인구·자원·산업 등 내부적 요인과 중앙정부와 지방정부의 정책, 경제주기, 인접지역의 경제구조와 정책 등 외부적 요인이 복합적으로 얽히고 얽혀 일어난다(이정록, 2006). 광양만권은 정부정책이라는 외부적 요인에 의해 지역변화가 촉발되고, 이후 내부적 요인이 결합하면서 산업화와 도시화를 포함한 지역변화가 빠르게 나타난 대표적인 지역 중 하나이다.

중앙정부는 1960년대부터 광양만권에서 대규모 개발 사업을 추진한다. 1960년대 후반 여천석유화학공업단지가 조성 사업을 시작으로 1980년대 광양제철소와 연관산업단지 건설, 1980년대 후반 광양항컨테이너부두(이하 광양항컨부두) 건설과 1990년대 후반 광양항컨부두 개장, 2000년대 광양만권경제자유구역 지정과 개발, 2012 여수세계박람회 개최 등이 그것이다. 그리고 중앙정부가 주도한 각종 정책에 힘입어 광양만권은 우리나라 대표적인 임해공업지역으로 성장한다(이정록, 2006).

그리고 2012여수엑스포 개최를 계기로 광양만권과 수도권·부산권·전남 서부권 등을 연결하는 광역교통체계가 개선되고, 순천~여수~광양을 연결하는 권역 내 교통망이 확충되면서 3개 도시는 트라이앵글형 경제권(economic area)을 유지하고 있다. 뿐만 아니라 여수시는 2017년에 약 1,500만 명 관광객이 찾아 해양형 관광도시로, 순천시는 2013순천만국제정원박람회 개최를 계기로 순천시는

전국적인 생태형 관광명소로, 광양시는 광양제철소와 연관산업 활성화로 전남 22개 시·군 중 가장 젊은 도시라는 이미지를 각각 갖는다.

광양만권에서는 현재 여수의 여수국가산단과 울촌산단, 순천의 해룡산단, 광양의 초남산단·광양컨부두·광양제철소 등이 'C자형' 산업벨트를 만들고 있다. 그 결과 3개 도시의 시가지는 역삼각형 모양의 간선 도로를 따라 거의 연결된 연담도시화 모습을 보인다. 그래서 승용차로 순천~광양은 15분, 순천~여수는 30분, 여수~광양은 30분 정도 소요되는 하나의 도시·경제권을 형성한다(이정록, 2016a). 광양만권 연계성 강화는 3개 도시 간 통근·통학 및 유동 인구를 많이 발생하고 있으며, 여수와 광양 사람들은 광양만권 중심 도시인 순천에서 주로 쇼핑을 한다(이정록, 2016a).

전술한 광양만권 산업화와 도시화는 광양만권 내 3개 도시 간 연계성을 강화시켜 광양만권 공간구조에 커다란 변화를 만들어낸다. 역사적·전통적으로 광양만권을 포함한 전남 동부지역에서 순천은 오랫동안 중심도시 기능을 수행하였는데, 순천시 중심의 공간구조에 변화가 생긴 것이다. 즉 순천을 중심으로 인접한 여수와 광양이 순천에 의존적이고 포섭되는 전통적인 중심지형 구조에서 3개 도시 간 상호보완적 연계 관계를 유지하면서 집적경제를 피하고 지역경쟁력을 유지하는 이른바 네트워크형 도시적 속성(권오혁, 2009; 손정렬, 2011; 최병두, 2015)과 구조로 변화를 보인다.

따라서 이 연구의 목적은 광양만권 공간구조 변화를 추동한 동인(key driver)을 제시하고, 광양만권 공간구조의 변화과정을 포섭·분업화·네트워크로 구분하여 개관하는

것이다. 그리고 이 연구에서는 광양만권 도시체계가 중심지형에서 네트워크형으로 전환되는 과정을 Pred(1985), Soja(1987), Jessop, Brenner, and Jones(2008), 박배균(2012), 최병두(2014) 등이 주장한 신지역지리학적 관점, Brenner(2004), 박배균(2001) 등이 제시한 공간과 사회간 내적 연관성을 강조하는 사회공간론적 관점(박배균·김동완, 2013), 그리고 Batten(1995), Harrison(2014), 권오혁(2009), 손정렬(2011), 최병두(2015) 등의 네트워크 도시 관점 등을 접목시켜 설명하려고 한다.

2. 광양만권 변화를 추동한 네 가지 동인

1) 광양만권 영역

역사적으로 전남은 3개 지역으로 구분되는데, 광주광역시와 인접지역, 목포 중심 서부 지역, 순천 중심 동부지역이다. 광주를 중심으로 무등산 동쪽에 위치한 ‘동부지역’은 예로부터 ‘동부육군(東部六郡: 순천시를 포함한 승주군, 여수시를 포함한 여천군, 고흥군, 보성군, 광양군, 구례군)’으로 불렸다(이정록, 2006).

동부육군으로 불린 전남 동부지역을 지칭하는 새로운 명칭, 즉 ‘광양만권’이라는 용어가 등장하기 시작한 것은 1980년대 중반이다. 1981년 11월 광양제철소 입지가 확정되고 제철소 건설공사가 행해지고, 여수·순천·광양을 환형으로 연결하는 산업벨트 구축 가능성이 제기되면서 광양만권이란 새로운 계획권역(planning region) 지명이¹⁾ 통용되기 시작한다.

1989년 당시 정부(상공부)가 작성한 공업배치기본계획(안)에서 전남 동부지역을 ‘광양만권’으로 설정한다.²⁾ 그리고 제2차 전라남도종합개발계획(1992~2001)에서 전남 동부지역 생활권을 광양만권으로 표기하고,³⁾ 1994년 제정된 ‘지역균형개발 및 지방중소기업육성에 관한 법률’에 의해 전국 7대 광역개발권역에 ‘광양만·진주권’이



그림 1. 협의의 광양만권 영역
출처: 이정록·장문현, 2017

포함되고, 광양만·진주권 광역개발계획(1998)이 수립되면서 광양만권이라는 지명이 중앙정부가 사용하는 계획권역으로 통용된다(이정록, 2006).

광양만은 지리적으로 우리나라 남해안 중앙에 위치하며, 행정구역상 전라남도과 경상남도에 걸쳐 있다. 광양만을 접하는 행정구역은 전남 여수시·순천시·광양시와 경남 하동군·남해군 등이다. 광양만권 영역은 협의의 광의 범위로 분류되는데, 전남 여수시·순천시·광양시 등이 협의 범위이고, 경남 하동군과 남해군을 포함하면 광의 범위로 구분된다(이정록, 2006). 왜냐하면 여수시와 남해군이 연결되어 있지 않기 때문에⁴⁾ 광양만권 영역이 두 개로 분류된다. 이 연구에서는 광양만권 영역을 협의 범위로 한정하였다.

광양만권 3개 도시 경쟁력은 매우 높다. 3개 도시 면적은 1,880km²로 서울특별시 면적보다 3배 정도 크고, 도시 전체 인구는 72만여 명(2017년 현재)으로 전북 전주시보다 많으며, 지역내총생산(2016년)은 35.8조 원으로 경남 창원(36.7조 원)과 비슷하고 광주광역시(33.9조 원)보다도 많다(이정록, 2016a). 또한 3개 도시 인구는 전남 인구(2017년 주민등록인구 기준)의 37.8%를 차지하며, 65세 이상 고령인구 비율은 전남 평균(21.5%)보다 낮다. 또한 지역내총생산(GRDP)은 전남 전체의 52.3%를 차지한다

(표 1 참조).

2) 광양만권 변화를 추동한 네 가지 동인

(1) 첫 번째 동인: 제2정유공장

광양만권 변화의 단초는 1960년대 중반으로 거슬러 올라간다. 1967년 2월 20일 지금의 여수시 적량동에 제2정유공장인 호남정유(지금의 GS칼텍스 여수공장) 기공식이 열리면서 오늘날의 광양만권 모습의 단초가 시작된다. 제2정유공장 기공식은 호남지방에 석유화학공업기 지 조성을 알리는 신호탄이자 광양만권 산업화 빛장을 여는 열쇠였다(이정록, 2017b). 제2정유공장 착공과 함께 당시 여천군 삼일면 일대에 대규모 석유화학 중심 공업기지가 조성되고, 이 공업기지는 지금의 여수국가산단으로 발전하였기 때문이다.

여수국가산단 출발은 제2정유공장 입지에서 연유한다. 박정희 정부는 1962년 2월 울산 정유공장(현 SK에너지) 기공 이후 제2정유공장 건설을 고려한다. 석유화학 관련 제품의 수입대체와 에너지 수요 증가를 고려하면 적절한 정책이었다. 이를 위해 정부는 제2차 경제개발계획(1967~1971년)에 제2정유공장 건설계획을 포함시킨다. 그리고 1966년 4월 11일 박정희 전 대통령은 연두순시 차 전남 도청을 방문해 여천이 제2정유공장 건설 최적지라고 말하고,⁵⁾ 당시 경제기획원 장관은 여천에 제2정유공장을 건설한다고 공식 발표한다. 이후 제2정유공장 건설공사는 일사천리로 추진된다(이정록, 2006; 2017a).

당시 정부가 주도한 제2정유공장 건설계획에는 균형발전이라는 국가적 목표 외에도 정치적 의도가 다분히 숨어 있다고 할 수 있다. 제6대 대선을 앞두고 호남지방에서 일반 지역차별 논란이 발생하자 이를 희석시키기 위하여 제2정유공장(호남정유) 기공식을 앞당긴다.⁶⁾ 제2정유공장 기공식은 대통령 선거를 앞둔 1967년 2월 20일 열렸는데, 기공식에 참석한 박정희 대통령은 제2정유공장 건설은 낙후된 호남지방 발전을 도모하기 위한 사업이라고 말한다.⁷⁾ 그리고 제2정유공장은 1969년 6월 3일 준공된다.⁸⁾

제2정유공장 기공식 이후 여수화력발전소(1967년 12월)와 쌍용시멘트 여수공장(1968년 3월) 기공식이 이어진다(이정록, 2006). 그리고 정유공장 준공(1969년 6월 3일) 후 1973년 여수는 울산에 이어 제2석유화학공업단지로 지정되고, 1974년 4월 ‘산업기지개발촉진법’에 따라 개발구역(572만평)이 고시되며, 공장용지·항만·도로·철도·용수·주거지역 등 종합적인 개발구역이 확정된다. 1976년 12월에는 명칭이 ‘여천공업기지’로 바뀌고 단지 규모(985만평)도 확대된다. 1976년 호남석유화학·호남에틸렌·한양화학·한국다우케미컬 등의 기공식이 행해지고, 대성에탄올·동해가스·여수화력발전소 등이 준공된다. 단일 공장으로 세계 최대 규모인 남해화학 여수공장을 비롯하여 방주탄산, 럭키 여천공장 등이 1977년 준공하고, 한국합성고무공업과 금호석유화학 여수공장이 1978년 착공한다. 1979년 화치단지, 석유화학 2단지, 삼일항 배후단지, 1980년 월하단지(1차) 등이 각각 조성되어 지금의 여수국가산단 모습이 갖춰진다(이정록, 2006; 이정

표 1. 전라남도에서 광양만권의 사회·경제적 위상

(단위: 명, 백만 원, %)

구 분	인구(2017)	고령비율(2017)	지역내총생산(2016)	비 고*
전라남도	1,927,645(100.0)	21.5	68,566,688(100.0)	
광양만권(A)	729,120(37.8)	14.1	35,812,946(52.3)	
여수시(B/A)	290,528(39.8)	17.0	20,702,790(57.8)	제조업(49.2), 건설업(6.5)
순천시(C/A)	281,189(38.6)	14.1	5,477,390(15.3)	제조업(17.3), 교육서비스업(10.2)
광양시(D/A)	157,403(21.6)	11.4	9,632,766(26.9)	제조업(48.7), 운수업(9.7)

* 해당 지역 지역내총생산(해당년가격)에서 제1순위, 제2순위 산업의 비중(%)을 의미함

출처: 전라남도 통계연보(2018); KOSIS

록, 2017a).

그리고 여천산업기지에 공장들이 입주하면서 배후도시가 조성되고, 이 도시가 후에 여천시로 출범한다. 1974년 12월 당시 여천군 쌍봉면(지금의 여수시 시전동, 쌍봉동, 여천동, 주삼동 일대)에 주거단지 조성계획이 수립되고, 1976년 여천지구 출장소가 개설되며, 1978년 1차 조성사업이 준공된다. 그리고 1987년 행정구역 개편으로 여천지구 출장소는 인구 규모 5만 6천여 명의 여천시로 승격된다(이정록, 2006). 여천산업기지 조성이 잉태한 신도시가 여수지역에 새롭게 등장한다. 여천시는 1997년 3월 여수시·여천군과 함께 통합된 여수시를 만들어내는데, 여수시로 통합되기 직전 여천시 인구(1996년)는 80,496명(세대수 22,270)으로 증가한다.

1967년 2월 제2정유공장 기공식은 여천공업기지로 확대되어 지금의 여수국가산업단지 형태로 발전한다. 결과적으로 제2정유공장 입지는 광양만권 산업화를 추동한 인큐베이터 역할을 한 셈이다(이정록, 2006). 따라서 오늘날 광양만권 산업화 역사의 단초는 제2정유공장 기공식에서 출발한다고 해도 무리가 아니다. 제2정유공장이 지금의 여수에 유치되지 않았다면 현재의 여수국가산업단지나 광양만권 산업벨트가 구축되지 않았다고 추정해도 틀리지 않다(이정록, 2017a).

(2) 두 번째 동인: POSCO 광양제철소

광양만권 산업화에서 제2정유공장 입지와 준공이 첫 번째 동인이었다면, 두 번째 동인은 광양제철소이다(이정록, 2006; 2017). 왜냐하면 광양제철소 입지 선정과 공장 준공은 광양만권 경제지도를 지금과 같은 'C자' 형으로 만드는 기폭제가 되었기 때문이다.

정부는 1973년 포항제철소 준공 이후, 제2제철소 건설 계획을 본격적으로 논의하고,⁹⁾ 1979년 7월 24일 충남 아산만을 제2제철소 건설 후보지로 확정한다. 하지만 포항제철은 아산만 입지의 문제점을 지적하면서 건설 후보지 재고를 요청하는 상황에서 '10.26'이라는 정치적 사건이 발생한다. 그리고 제2차 석유파동이라는 경제적 요인 등이 복합적으로 얽히면서 후보지로 확정된 아산만에 제2제

철소를 건설하는 작업은 표류한다(이정록, 2016b).

1980년 제2제철소 건설 문제에 대한 논의가 다시 시작되고, 정부는 포항제철 요청에도 불구하고 당시 정부는 아산만을 후보지로 재확정한다.¹⁰⁾ 그러나 포항제철은 아산만 입지의 부적절성과 광양만이 갖는 양호한 항만조건 및 경제성을 강조하며 제2제철소 건설후보지 입지선정을 재검토해야 한다는 요청을 정부 요로에 전달한다(이정록, 2016b). 그리고 박태준 포항제철 사장을 비롯한 포항제철 관계자들이 정부를 합리적으로 설득한 결과(포항제철주식회사, 1993), 정부는 1981년 11월 4일 아산만이 아닌 광양만이 제2제철소 건설 대상지로 최종 선정된다.¹¹⁾

1982년 8월부터 제2제철소 부지 조성공사가 시작되고, 1984년 부지 건설대상지의 호안 축조공사 완료, 1985년 3월 제철소 제1기 착공, 1987년 5월 광양제철소 제1기 시설 준공 등이 이루어진다. 이후 1998년 7월 제2기 설비 준공, 1990년 12월 제3기 설비 준공 등이 행해지고, 1994년 10월 940만 톤 생산규모를 갖춘 세계적인 제철소가 탄생한다(이정록, 2016b). 제철소가 건설되면서 철강관련 기업과 공장이 태인산단·초남산단·장내산단·신금산단·명당산단 등지에 입주하면서 광양은 광양만권 산업화의 2차 기반을 제공한다(이정록 2016b).

한편 1982년 12월 광양제철소 배후에 신도시 건설이 시작된다. 배후도시는 1986년 1월 전라남도 광양지구 출장소(관할구역은 골약면, 태극면, 옥곡면 광영리 등)로 지정되고, 출장소는 1989년 1월 동광양시로 승격된다. 1984년 동광양시 인구는 12,561명이었고 1990년에는 70,118명으로 늘어난다. 광양군과 동광양시가 통합될 당시인 1995년 동광양시 인구는 56,357명(세대수 13,064), 통합된 광양시 인구(주민등록인구)는 129,177명이었고 이후 광양시 인구는 2010년 145,512명, 2015년 153,587명, 2018년 156,564명 등으로 꾸준히 증가한다(이정록, 2016b). 광양시는 2019년 6월 인구 기준으로 우리나라 시·군 중 58위(인구수 151,834명)를 차지하며, POSCO에 의존적인 기업도시¹²⁾로 탈바꿈한다. POSCO 광양제철소가 광양만권 산업화의 두 번째 동인이라는 이유가 여기에 있다.

(3) 세 번째 동인: 광양항컨테이너부두

광양만권 산업화를 선도한 세 번째 동인은 정부의 '양항(two-port) 정책'에 의해 시작된 광양항컨부두 건설이다. 그리고 광양항컨부두는 광양만권경제자유구역 지정의 인큐베이터 역할을 한다. 1985년 정부는 부산항에 이어 광양항을 국가의 전략적 항만으로 개발·육성하기 위해 1987년부터 광양항컨부두 건설을 시작한다(이정록, 2016b). 광양항이 채택된 이유는 국토균형발전에 기여한다는 정책적 판단뿐만 아니라 광양항이 갖고 있는 천혜의 항만조건 때문이었다(이정록, 2016b).

광양시 황금·황길·도이동에 걸쳐 위치한 광양항컨부두(면적: 6.17km²) 건설 사업은 1987년 시작되었고, 2020년까지 25선석(5만톤급 20선석, 2만톤급 5선석) 규모에,¹³⁾ 885만TEU를 처리하는 부두를 건설하는 대규모 사업(총 사업비: 4조7,977억 원)이다. 김영삼 정부 시절인 1997년 12월 1단계 사업(4선석)이 준공되어 개장하고(이정록·김승근, 2014), 이후 컨부두 건설이 계속 되어 2019년 현재 광양항컨부두는 16선석(5만톤급 12선석, 2만톤급 4선석)을 운영하고 있으며, 연간 처리능력은 384만TEU이다.¹⁴⁾

한편 1997년 개장된 광양항컨부두는 김대중 정부가 추진한 국책사업인 경제자유구역을 광양만권으로 견인하는 핵심 고리 역할을 한다. 김대중 정부는 2002년 1월 '동북아 비즈니스 중심국가' 육성 구상을 발표하고, 인천(2003년 8월 지정)에 이어 2003년 10월 부산·진해와 함께 광양만권 일대를 경제자유구역으로 지정한다(이정록·김승근, 2014). 지정 당시 광양만권경제자유구역 범위는 전남 광양시·순천시·여수시와 경남 하동군으로 이루어진 8.98km² 이고, 이후 69.5km²로 확대(2019년 현재)된다. 광양만권 경제자유구역 개발 방향은 해운물류, 중개무역, 연구개발(소재산업), 관광레저 등이며, 이를 위해 광양지구(12.88km²), 신덕지구(7.90km²), 울촌지구(27.79km²), 경도지구(2.13km²), 화양지구(9.17km²), 하동지구(9.70km²) 등 6개 지구가 지정된다(그림 2 참조).

광양만권에 경제자유구역이 지정된 배경에는 광양만권이 경남 서부와 전남 동부를 포괄하기 때문에 영호남 상생과 화합, 국토균형발전 등 상징성을 가진 공간이라는 정

치사회적 속성도 한몫을 했지만(이정록·김승근, 2014), 보다 중요한 요인은 광양만에 환형으로 조성된 산업 인프라 덕분이라 할 수 있다. 즉, 여수국가산단, 울촌산단, 광양항컨부두, 광양제철소와 연관산단 등의 산업적 인프라가 광양만권 내에 축적되고 뿌리를 내렸기 때문에 가능하였다. 결과적으로 광양만권경제자유구역 지정과 관련 개발 사업 진행은 광양만권 3개 도시 간 연담화와 네트워크 형성에 기여를 한다.

(4) 네 번째 동인: 2012여수세계박람회(EXPO)

2010년 6월부터 3개월 동안 개최된 2012여수세계박람회는 광양만권 발전에 새로운 기폭제 역할을 하였고, 지금도 광양만권 3개 도시는 그 영향과 효과를 향유하고 있다. 2012여수세계박람회는 광양만권과 외부 지역 간 접근성을 개선시키고, 권역 내 관광관련 인프라를 대폭 확충시켰으며, 여수와 순천은 새로운 도시브랜드를 확보하게 되었기 때문이다(이정록·남기범·지상현, 2015; 이정록·남기범·지상현·안종현, 2015; 김영기·이정록, 2015). 뿐만 아니라 메가이벤트를 성공적으로 개최했다는 지역사회 및 지역주민의 자긍심은 광양만권의 지속적인 발전에 대해 고민하는 계기도 제공하고 있다(이정록·장문현, 2017).

광양만권은 한반도 남해안 중앙에 위치해 있어 수도권과 지리적으로 멀리 떨어진 곳이다(이정록, 2006). 또한 호남·남해고속도로 및 KTX가 여수반도까지 이어지지 않아 여수의 경우 교통 접근성이 상대적으로 낮다. 이 때문에 수도권·충청권·동남권 등지에서 광양만권을 찾는 관광객 수요는 그렇게 많지 않았다. 실제로 여수는 '해양관광도시'라는 도시 비전을 내걸었지만 여수엑스포 개최 이전까지는 전국적인 인지도가 그렇게 높지 않았다.

하지만, 2012여수엑스포 개최 이후 여수를 포함한 광양만권의 외부 접근성은 크게 개선되었다. 중앙정부·전라남도·여수시 등은 세계박람회의 원활한 개최를 위해 도로·철도·공항 등 광역 교통망 확충사업에 약 10조 원 정도가 투입되고(이정록·이철·나주몽, 2015), 광역 및 간선도로 개설·확충·조기 완공 등은 여수로의 접근성을 크게 향상시킨다.¹⁵⁾ 특히 광역 및 간선도로망 구축은 2012년에 여



그림 2. 광양만권 경제자유구역 및 산업시설 위치

출처: <http://go.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20110222015019>

수세계박람회가 개최되지 않았다면 건설과 준공이 상당 기간 지연 또는 축소되었을 가능성이 많았을 것이다(김영기·이정록, 2015). 이런 광역 교통망 확충은 여수의 도시 발전을 약 11년 정도 앞당겼다고 지역주민은 평가한다(김영기·이정록, 2015).

또한 여수세계박람회는 여수지역 관광관련 인프라를 획기적으로 개선·확충시킨다. 2012세계박람회 개최 이전까지 여수에는 특급 호텔이 없었다. 하지만, 박람회 유치를 계기로 엠블 호텔과 히든베이 호텔 등 특급 호텔을 비롯하여 전남개발공사가 운영하는 오동재(전통호텔)와 경도 콘도미니엄, 소호동 디오션리조트와 호텔 등 숙박관련 시설이 대폭 확충된다(김영기·이정록, 2015). 박람회 이후 축적된 관광관련 인프라는 외부 관광객 집객을 보다 원활하게 하였고, 관광관련 인프라 확충은 2017년에 약 1천500만 명의 외부 관광객이 여수지역을 방문하는 간접적 효과를 제공한다.

1990년대 중반에 들어 전라남도가 여수에서 해양을 주제로 한 세계박람회를 유치·개최하려는 배경에는 여러 가지가 이유가 있지만, 가장 큰 목적은 박람회 개최를 계기로 여수반도의 열악한 교통관련 인프라를 확충하여 남북방향

교통 접근성을 개선하는 것이었다. 왜냐하면 여수국가산단에 입주한 기업들이 약 7조 원에 이르는 국세를 납부하고 있음에도 익산~여수 간 전라선 복선전철화 사업, 남해고속도로를 여수까지 연장하는 도로 개설, 유류 등 여수국가산단 생산품을 운반하는 화물차로 북적대는 여수~순천 간 국도 17호선을 대체하는 자동차전용도로 신규 개설 등의 요구에 중앙정부는 경제성을 이유로 소극적으로 대응하였고, 지역주민 또한 그렇게 판단하였기 때문이다.¹⁶⁾ 이런 상황에서 여수에서 세계박람회를 개최하면 전술한 문제 해결을 위해 중앙정부가 나설 것으로 판단하고 1996년 9월 전라남도는 ‘2010여수세계박람회 유치계획’을 중앙정부에 건의한다. 그리고 1997년 5월 31일 광양시에서 열린 ‘제2회 바다의 날’ 행사에 참석한 당시 김영삼 대통령은 ‘2010년 해양엑스포를 전남에 유치하겠다’고 공식 선언한다.

결과적으로 2012여수세계박람회는 1995년부터 전남이 준비한 세계박람회 유치와 개최계획의 실질적인 목적, 즉 수도권과 여수반도를 연결하는 남북 방향 접근성과 목포·부산 등지와 연결되는 동서 방향 접근성을 개선시키기 위한 도로·철도 등 광역 교통망 확충과 개선을 충실히 달성하였다. 철도·도로 등 SOC 확충으로 광양만권 교통지



그림 3. 2012여수세계박람회 개최로 신설된 주요 도로와 철도

출처: https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2009/05/07/2009050701296.html

도가 크게 바뀌었고, 관광인프라 확충으로 여수는 명실상 부한 해양관광도시라는 도시이미지를 갖게 된다(그림 3 참조).

3. 광양만권 도시체계 전환: 중심지형에서 네트워크형으로

광양만권 산업화는 3개 도시 간 기능을 분업화시켰다. 서비스·교통 중심의 순천시, 석유화학·해양관광 중심의 여수시, 철강·항만 중심의 광양시 등이 그것이다. 그리고 1995년 민선 지자체장이 등장하면서 3개 도시규모는 달라도 상호 대등하면서 보완적인 관계를 유지하려는 도시 간 경쟁은 더욱 치열해진다.

그리고 2012여수세계박람회 개최를 계기로 3개 도시를 환형으로 연결하는 간선 도로가 완성되면서 3개 도시는 ‘역삼각형’ 형태의 연담도시화 현상을 나타낸다. 그리고 3개 도시는 순천에 의존하고 포섭되는 중심지형 도시체계에서 중심도시에 대한 의존성이 완화되고 상호 보완적인

관계를 갖는 네트워크 도시(권오혁, 2009; 손정렬, 2011; 최병두, 2015)로 전이되고 있다. 따라서 광양만권 도시체계 변화, 즉, 포섭→분업화→네트워크 등의 과정을 통해 중심지형에서 네트워크형으로 전이되는 공간구조 특징을 살펴보고자 한다.

1) 포섭 : 단핵 도시 중심의 계층 구조

역사적으로 전남 동부지역은 순천을 중심으로 동질적 생활양식과 문화를 보유하면서 영산강 수계의 전남 서부 지역과는 차별적인 생활권을 형성하였다. 광양만권에서 순천은 통일신라 이후 지금까지 전남 동부지역의 행정적·문화적 중심지 역할을 수행하고 있고(이정록·안영진, 2006; 이정록, 2014), 여수와 광양은 순천의 정치적·행정적 통제와 영향을 받는 주변지역(periphery)적 위치에 머물러 있었다.

3개 도시 간 행정적 위계(hierarchy)에서 순천시가 상위 계층이라는 사실은 지방행정 제도에서 구체적으로 나타난다. 757년(통일신라 경덕왕 16년) 승평(지금의 순천시)은¹⁷⁾ 인접한 회양현(지금의 광양시), 해읍현(지금의 여

수시 육지부 일대), 노산현(지금의 여수시 돌산면 일대), 부유현(지금의 순천시 주암면 일대) 등을 관할한다. 그리고 고려시대에서 행정적 위계는 더욱 분명해진다. 983년(고려 성종 2년) 승주(순천시)는 12목(牧)¹⁸⁾에 속해 중앙에서 목사가 파견되고, 광양·여수·돌산 등은 승종의 속현(屬縣)이 된다. 995년(성종 14년) 군사적 통치체제로 전남에 해양도(海陽道)를 설치하고 나주와 승주(순천시)에 절도사가 설치되며, 여수와 광양은 승주에 속한다.¹⁹⁾ 고려 후기에도 광양만권 3개 도시의 군현 관계는 나주목→승평군→여수현·돌산현·광양현·부유현 등의 행정계층적 위계를 유지한다.²⁰⁾

조선시대에도 순천의 행정적 위계는 고려시대와 큰 변화가 없다. 1413년(태종 13년) 순천도호부가 설치되고, 광양현에 현감이 배치되어 독립된 현이 되지만, 여수현과 돌산현은 여전히 순천부의 속현으로 존속한다. 1437년(세종 13년) 순천도호부에 군사조직인 순천진(鎭)이 설치되어 순천도호부사가 병마절도사를 겸하고, 광양과 여수를 비롯한 인접한 지역의 군사권을 지위하였다.²¹⁾ 행정적 위계로 보면, 광양현은 순천도호부 아래 계층에 속하지만 독립적인 행정구역으로 운영된다. 반면 여수현과 돌산현은 순천도호부에 종속된다.

순천과 여수 간 행정계층적 위계 변화는 조선 개국과 더불어 나타난다. 순천도호부 속현이었던 여수현과 돌산현의 행정계층적 위계에 큰 변화가 일어난다. 1396년(태조 5년) 여수현이 폐현되어²²⁾ 순천부로 병합되고,²³⁾ 돌산현은 여수면에 편입된다.²⁴⁾ 1497년(성종 10년) 오동포(지금의 여수시 중앙동)에 전라좌수영(전라좌도수군절도영)이 설치되면서²⁵⁾ 여수지역 5개 면민은 순천도호부와 전라좌수영으로부터 세금과 군역 부담을 받으면서 생활고에 직면한다. 이런 불만은 1662년(현종)부터 '여수복현운동'으로 나타나지만 순천부 반대로 좌절된다. 1696년(숙종 22년)과 1770년(영조 46년)에 각각 복현되지만 1년을 넘기지 못하고 다시 순천부로 편입된다(삼여통합사편찬위원회, 2004). 폐지되었던 돌산군이 1896년(고종 33년) 재설치되고, 1897년(고종 34년)에는 순천부로 편입된 5개 면이 여수군이라는 독자적인 행정구역으로 재편된다. 당시 여수현이 순천부로 편입된 지 501년 만에 여수군으로 부활하면서 순천 중심의 우월적·배타적·행정계층적 위계는 다소 완화된다.

1930년 경전서부선으로 알려진 광려선(광주~여수)²⁶⁾과 1936년 전라선(익산~전주~남원~순천) 개통은²⁷⁾ 순천의 중심지 기능을 더욱 강화시키면서 순천을 전남 동부

표 2. 순천·여수·광양의 행정적 계층구조 변화

구분	행정구역 명칭 및 행정적 계층구조
통일신라	<ul style="list-style-type: none"> 승평군(순천) → <승평군 속현> 희양현(광양), 해읍현(여수), 노산현(돌산)
고려	<ul style="list-style-type: none"> 승평군(순천) → <승평군/승주목 영현> 승주목(순천) · 희양현(광양), 해읍현(여수), 노산현(돌산)
조선	<ul style="list-style-type: none"> 순천부(순천도호부) → 순천군 1396년 여수현, 돌산현 폐현 → 순천도호부 여수면으로 편입 1897년 여수군 신설(순천도호부에서 분리) 광양현 출범(1413년 순천부에서 분리)
1931년 이후	<ul style="list-style-type: none"> 순천읍·여수읍(1913년) → 순천시·여수시(1949년) 승주군, 여천군(여천시, 1986년), 광양군(동광양시, 1989년) 순천시(순천시+승주군, 1995년) 광양시(동광양시+광양군, 1995년) 여수시(여수시+여천시+여천군, 1998년)

출처: 광양시지(2005); 순천시사(1997); 3여통합사(2004)

지역의 교통 중심지로 부상시킨다. 왜냐하면 1930년 광려선이 개통될 당시만 해도 순천은 철도 교통의 통과지점에 불과하였으나 전라선 구간이 완성되면서 순천은 여수~서울, 여수~광주 등지를 연결하는 철도교통 중심지가 된다.²⁸⁾

전라선 개통과 비슷한 시기인 1935년 순천농업학교(지금의 순천대)와 1938년 순천공립중학교(지금의 순천고)가 설립되고, 1940년 순천공립고등여학교(지금의 순천여고)가 개교하며, 순천 인근 지역 학생들이 철도를 이용하여 순천의 중·고교로 진학하면서 순천은 교육 중심지 기능도 갖는다.²⁹⁾ 전라선과 광주선의 결결에 위치한 순천은 전남 동부지역 교통 요충지로 부상하고, 철도로 연결된 여수·보성·곡성·구례 등지를 보완구역으로 거느리며 주변지역에서 순천으로 유입하는 인구가 늘어난다.³⁰⁾ 전남 동부지역에서 순천의 세력권을 확대시킨 것이다.

전남 동부지역에서 순천이 갖는 중심성은 1968년 경전선(순천~진주) 개통, 1973년 호남고속도로(전주~순천)와 남해고속도로(순천~부산) 개통 등으로 더욱 강화된다. 그리고 여수석유화학산업~광양제철소~제철소연관산단이 광양만에 환형으로 조성되는 이른바 광양만권 산업화 덕분에 순천시는 광양만권의 배후 거점도시로 자리매김하면서 명실상부한 광양만권 중심지 기능을 수행한다.

2) 분업화 : 다핵 도시화와 도시 기능의 차별화

광양만권 3개 도시, 순천시·여수시·광양시 간 도시기능 분화가 본격적으로 나타나기 시작한 것은 1980년대 이

후이다. 1968년 여수지역에서 제2정유(호남정유) 공장이 준공되고 석유화학단지애 관련공장이 입주하여 당시 여천군 쌍봉면 일대에 신도시가 조성되지만 3개 도시 산업구조는 여전히 농수산업이 혼합된 경제구조이기 때문에 도시 역할·기능에서 차별성은 크지 않았다.

하지만 1982년부터 행해진 광양제철소 부지조성 및 제철소 설비공사, 1987년 광양제철소(제1기 설비) 준공과 철강제품 생산, 1987년 광양항권부두 건설 착공(이정록, 2017) 등으로 3개 도시 간 역할과 기능의 차별화가 시작된다. 그리고 3개 도시 간 기능 분화는 중앙정부 및 지자체에서 수립·시행한 각종 개발계획에도 그대로 반영된다. 정부가 수립한 제2차 국토종합개발계획(1982~1991)에서는 순천시 기능을 지방도시 생활권의 중심도시(2차 거점도시)로 설정하고, 전남 동부지역에 관련 서비스를 제공하는 역할을 부여한다(이정록·안영진, 2006). 1983년 당시 건설부가 수립한 광역광양만개발기본계획에서는 순천을 광양만권 거점도시로, 여수(여천 포함)는 석유화학단지 기능과 함께 상업·관광도시로, 광양은 철강관련 산업단지 및 배후주거 기능을 담당하는 것으로 설정된다.

1990년대 후반 광양항권부두 개장과 2000년대 초반 광양만권경제자유구역 지정은 3개 도시 간 역할과 기능 분화를 더욱 촉발시킨다. 전라남도도가 수립한 제2차 전라남도종합개발계획(1992~2001)에는 순천을 광양만권 배후 중심 도시로, 여수를 여수국가산단 배후지원 기능 수행하며 석유화학·항만서비스·수산업·관광 등으로 특화된 도시로, 광양을 공업과 국제 교역으로 특화된 도시로 계획

표 3. 광양만권 도시 개발 목표와 도시 기능

구분	제2차 전남종합개발계획 (1992~2001)	광양만·진주권광역계획 (1999~2001)	제3차 전남종합계획(수정) (2008~2020)
순천	기능	광양만권 배후 중심지	교육·문화 중추 관리
	산업	교육·문화, 도시형 산업	교육, 문화, 생산자서비스
여수	기능	공업 중심, 배후 지원	제조업·관광
	산업	석유화학, 수산물, 관광 등	석유화학, 기계, 관광
광양	기능	공업·교역 중심, 배후지원	국제물류·유통·항만지원
	산업	철강, 교역, 항만서비스	철강, 물류

출처: 전라남도(1993); 전라남도·경상남도(1998); 전라남도(2008)

되면서 도시 간 기능과 역할이 뚜렷하게 구분된다(표 3 참조). 1998년 수립된 광양만·진주권 광역개발계획에서도 3개 도시의 기능과 특화산업이 차별화적으로 계획된다.³¹⁾

1990년대부터 나타난 3개 도시의 역할과 기능 차이는 이후 도시발전 비전에도 그대로 반영된다. 2008년 전라남도도가 수립한 제3차 전라남도종합계획수정계획(2008~2020)에는 3개 도시가 지향하는 도시 비전이 구체화되는데, 광양만권을 넘어 전남 동부권의 문화·교육·산업 거점을 지향하는 순천시, 2012여수세계박람회 개최를 남해안 해양관광·산업 거점을 지향하는 여수시, 동북아시아 항만물류·산업 거점을 지향하는 광양시 등이 그것이다(표 3 참조).

순천·여수·광양 3개 도시의 기능과 역할 분화는 2011년 순천 신대지구 신시가지 조성,³²⁾ 2012여수세계박람회 개최, 2013순천만국제정원박람회 개최 등을 거치면서 더욱 구체화된다. 특히 신대지구 신시가지 조성은 순천시 인구증가에 결정적인 영향을 미쳤고,³³⁾ 이는 순천의 중심지 기능 강화로 이어진다. 왜냐하면 신대지구에 대규모 아파트 단지가 만들어지고 학교·병의원·쇼핑·위락 시설 등이 입지하면서 광양과 여수는 물론이고, 보성군 별교읍과 고흥군 등지로 통근하는 인구가 거주하였기 때문이다.

요약하면, 1990년대부터 나타난 산업 구조 및 도시 기능 변화로, 기능 분업화로 순천은 광양만권 주거·교육·쇼핑·문화관련 중심지 기능, 여수는 석유화학 및 관광레저 기능, 광양은 철강관련 기능 등을 수행하는 도시로 분화되었고, 이런 경향은 향후 더욱 강화될 것으로 추정된다.

3) 네트워크: 3개 도시 간 연계성 강화와 통합화

2012여수세계박람회 유치는 광양만권 광역교통망 개선 및 확충에 결정적인 변화를 제공한다. 세계박람회라는 메가이벤트를 성공적으로 개최하기 위해서는 여수로 많은 방문객을 유인해야 하고, 이를 위해서는 여수와 수도권을 연결하는 광역적 교통망 구축은 물론이고, 광양만권 내 도로망 개선이 필요하였기 때문이다. 이를 위해 정부는 천문학적 재원을 투입하면서 3개 도시 간 연결성과 접근성은

크게 강화된다(이정록, 2014). 3개 도시 간 연결성 강화는 2013순천만국제정원박람회 개최로 이어졌고, 2015년 이후 지역 상공인을 중심으로 3개 도시연합에 대한 논의가 시작된다.

2012여수세계박람회 유치가 2007년 11월 27일 확정되면서 지역사회는 ‘세계박람회 개최가 광양만권 발전에 기폭제가 될 것이다’라는 인식이 확산된다. 뿐만 아니라 여수와 인접한 전남과 경남 일부 시·군은 엑스포 개최효과를 지역 내로 견인하기 위한 사업발굴에 도입하기 시작한다. 순천시가 ‘정원박람회’를 개최하려고 계획하고, 광양시가 엑스포 개최 기간에 맞춰 ‘광양월드아트서커스 페스티벌’을 열었던 이유는 여수박람회장을 찾은 관광객을 지역 내로 유인하기 위한 전략이었다.³⁴⁾

여수에서 2010년 세계박람회를 유치한다는 국가계획은 순천시민을 긴장시킨다. 엑스포 개최를 통해 도시발전에 필요한 인프라를 확충하면 순천시가 독점적으로 향유하던 중심지 기능 일부가 약화될 것이라 우려가 그것이다. 그런데 유치가 좌절되었던 세계박람회가 여수에서 2012년에 다시 개최되면서 순천 일부 시민과 사회단체는 세계박람회 개최효과를 지역 내로 끌어들이기 위한 순천시 대응을 요구하고, 그 과정에 순천시는 정원박람회 개최를 구상하게 된다. 이후 2013년 4월부터 10월까지 ‘2013순천만국제정원박람회’가 열린다(이정록, 2014). 정원박람회 개최로³⁵⁾ 순천시는 도시이미지 개선은 물론이고 ‘생태정원도시’라는 새로운 도시브랜드와 순천만국가정원이라는 공공재를 갖게 된다(이정록, 2014). 하지만 여수세계박람회 개최로 개선된 권역 내 연결성과 접근성은 순천이 수행한 우월적인 중심지 기능에 변화가 나타난다. 이런 변화는 전남 동부지역 내 전출입 인구 변화에도 그대로 반영되어 있다(이정록, 2017a).

한편, 단일 생활권과 경제권을 형성하고 있는 3개 도시민들은 2012여수세계박람회와 2013순천만국제정원박람회는 개최 이후 지역 상공인들은 광양만권 발전 잠재력을 확인하는 계기를 제공한다(이정록·장문현, 2017). 그리고 예전보다 높아진 광양만권의 국내 위상을 바탕으로 새로운 도시발전 전략이 필요하다는 인식을 갖게 된다. 그

런 배경에서 3개 도시 간 도시합병 전단계로서 일본 '간사이광역연합'과 기능은 약간 다르지만 도시연합을 모색해야 한다는 움직임을 2015년부터 보이기 시작하였다.

특히 광양만권 상공인들이 도시연합 논의에 앞장서는 이유는 광양만권 성장과 3개 도시발전을 지금까지 선도한 석유화학 및 철강 산업 경쟁력 예전에 비해 떨어지고 있는데(이정록·장문현, 2017), 3개 도시가 계속 서로 경쟁하고 사업을 중복 투자하면 광양만권 전체 경쟁력은 더 떨어질 것이라는 것이라 우려 때문이다. 실제로 이정록·장문현(2017)에 의하면, 관련분야 전문가들은 3개 도시 '도시연합'에 대해 86.7%가 동의하고, 도시연합 실현 가능성(84.7%)도 높게 평가한다. 따라서 광양만권 상공인들과 일부 전문가들이 3개 도시의 도시합병 전단계로 도시연합 논의의 공론화하려는 시도는 광양만권 3개 도시가 네트워크 체제로 들어갔다는 또 다른 증거라고 판단할 수 있다.

4. 결론 및 시사점

1970년대까지 전남 동부지역은 순천을 중심도시로 형성된 단핵의 생활권이였다. 이 생활권은 순천이 중심지로 기능하고 주변 지역은 순천에서 재화와 서비스를 제공받는 보완구역이라는 전형적인 중심지형 도시체계를 이루었다. 순천 우위의 계층적 구조는 통일신라 이후 조선시대까지 지속된다. 그리고 1930년대 광려선과 전라선이 개통한 이후, 순천에 교육·사회·문화·상업 서비스 관련 기능이 부과되면서 전남 동부지역에서 순천이 갖는 중심지 기능과 위상은 더욱 확대되고 견고해진다.

하지만 전남 동부지역 중심도시인 순천의 위상과 역할에 균열이 발생한다. 1981년 이후 광양만에서 행해진 대규모 개발사업 때문이었다. 중앙정부는 상대적으로 낙후된 전남지역 산업화 기반을 마련하고 국토균형발전을 꾀하기 위해 광양제철소 건설을 필두로 광양항전부두, 울촌1산업단지, 광양만권경제자유구역 등 개발사업을 광양만 일대에서 펼친다. 그 결과 공업단지 배후 주거기능을 수행

하는 신도시(여천시, 동광양시)가 출현하고, 도시 간 기능 분업화가 나타나면서 순천이 그동안 누렸던 중심지 기능과 위상이 약화되기 시작한다.³⁹⁾ 그리고 1990년대 도농통합형 여수시·순천시·광양시가 출현하면서 순천 중심적·우위적 도시체계는 더욱 흔들렸다. 광양만권경제자유구역 관련사업 추진은 3개 도시의 기능적 분업을 촉진시키고, 2012여수세계박람회 개최를 위해 구축한 권역 내 간선도로망은 도시 간 연결성을 강화시킨다.

3개 도시 간 기능 분화와 강화된 연계성은 광양만권 도시체계 변화로 나타난다. 권오혁(2009), 손정렬(2011), 최병두(2015) 등의 주장을 원용하면, 광양만권 3개 도시는 중심지형 공간구조에서 네트워크 도시적 속성을 갖는 공간구조로 전이되고 있는 중이다. 광양(광양제철소, 황금산단, 세풍산단)~순천(해룡산단)~여수(울촌1산단, 여수국가산단)가 단일 산업벨트를 형성하고 있고, 3개 도시는 기능적으로 분업화되어 있으며, 3개 도시 간 상호보완적 연계성은 집적 및 범위경제를 만들어내 광양만권 경쟁력을 일정하게 유지하고 있기 때문이다. 결과적으로, 1980년대부터 본격적으로 행해진 광양만권의 산업화는 순천 중심의 단핵형 도시체계에서 네트워크형 도시체제로 전환시킨 결정적인 동인으로 작용한다.

이런 흐름에 편승하여 2015년 이후 광양만권 상공인들은 3개 도시를 묶는 도시연합 논의를 만들어낸다. 여수·순천·광양이 자율성과 개별적 도시 특성을 유지·발전시키면서 연계·협력체계를 구축하는(최병두, 2015) 대안 중 하나가 도시연합 전략이라는 인식에 근거한다. 지역 상공인들이 추동하는 도시연합 논의는 광양만권의 지속적인 발전과 경쟁력 확보라는 측면에서 중요한 의제이다. 문제는 도시연합을 만들어내기 위한 지역사회 거버넌스와 제도화이다(권오혁, 2009; 이정록·장문현, 2017; 최병두, 2015).

결론적으로 말해서 중앙정부가 주도한 광양만권 산업화 정책은 광양만권을 우리나라를 대표하는 산업지역 중 하나로 변모시켰고, 광양만권 도시체계와 공간구조를 변화시켰다. 그 결과 광양만권은 단일 경제·도시권을 형성하면서 전남지역 발전의 기관차 역할을 하고 있다. 향후 광양

만권이 지속적으로 발전하여 일정한 지역경쟁력을 확보하기 위해서는 네트워크 도시로 전환되고 있는 3개 도시가 어떻게 네트워크 경제를 만들어내느냐 하는 것이다.

주

- 1) 여수·순천·광양 등지의 상공인이 회원으로 구성된 여수상공회의소는 1986년 '광역광양만권 산업재배치'에 관한 연구보고서를 펴내는데, 보고서에서는 여수석유화학단지과 광양제철소를 기반으로 여수·순천·광양이 연계해 광역적 도시발전을 꾀하는 것이 중요하다고 강조한다. 이 보고서는 '광양만권'이라는 용어를 사용한 최초의 보고서라 할 수 있다(여수상공회의소, 1986).
- 2) 당시 상공부가 작성한 '공업배치기본계획(안)'에는 전남을 3대 생활권(광주, 목포, 광양만권)으로 구분하였다(상공부, 1989).
- 3) 제2차국토종합개발계획에서는 광양만권이란 용어 대신 '여수~순천~여천~광양'을 잇는 '광양만신공업지대'라는 용어를 제3차국토종합개발계획에서는 '광양~여수~순천권'이라는 용어를 사용하였다.
- 4) 여수시 삼일동 사포에서 남해군 서면 남상리 염해까지 직선거리는 3km에 불과하지만, 두 곳을 연결하는 다리가 없기 때문에 여수에서 광양과 하동을 거쳐도 남해까지 가려면 승용차로 대략 1시간 10분 정도 걸린다. 이런 이유로 2012여수엑스포와 2013순천만국제정원박람회 개최효과가 경남 서부지역(남해군, 하동군)으로 확산되는데 일정한 한계가 있었다(이정록, 2016a).
- 5) 박정희 정부는 1963년 국토 균형발전을 목적으로 여천군에 공업단지 조성계획을 세웠으며, 박정희 대통령은 1966년 4월 11일 전남도청 연두순시에서 전남개발을 위해 전남도민이 대통령에게 건의하는 17개 건의사항에 대한 답변으로 제2정유공장 입지로 여수가 유리하다고 밝힌다. 이후 1966년 4월 14일 당시 경제기획원 장관이 제2정유공장을 여수에 건설한다는 계획을 공식적으로 발표하고(이정록, 2006), 1966년 5월 7일 1일 생산 6만 배럴 규모의 '제2정유공장 건설 및 경영희망자의 사업계획서 공모 공고'가 경제기획원장관 명의로 발표된 후 6월 10일 6건이 접수된다. 사업에 공모한 당시 럭키는 사업체명으로 럭키석유·한려석유·아리랑석유 등을 검토하였지만 호남지방 균형발전을 위해 지역 명칭이 들어간 사명으로 '호남정유'를 택하였고, 미국 칼텍스(Caltex)와 합작투자로 사업을 신청하여 1966년 11월 17일 정부로부터 사업허가를 받는다(호남정유주식회사, 1982).
- 6) 제6대 대선(1967년 5월)을 앞두고 호남지방에서 일명 '호남 푸대접론'이 등장한다. 박정희 전 대통령은 제5대 대통령 선거(1963년 10월)에서 윤보선 후보보다 전남·전북에서 득표율이 낮았고, 호남지역 주민들은 박정희 대통령에게 우호적이었다. 하지만 집권한 박정희 대통령은 울산을 비롯한 영남 지역에 대규모 공업단지를 개발하면서 호남지역은 개발 사업에 소외되었다는 인식이 주민들 사이에 확산된다. 이른바 '호남 푸대접론' 등장이다. 그런데 이런 호남지역 움직임은 박정희 대통령의 재선에 악재로 작용할 수 있기 때문에 이를 잠재우기 위해서는 제2정유공장(호남정유) 기공식을 서둘러야 했다(이정록, 2007a).
- 7) 기공식에 참석한 박정희 대통령은 치사를 통해 "제2정유공장을 이곳에 설치하게 된 것은 호남지방이 특별히 공업시설의 혜택을 받지 못했기 때문에 이루어진 것이다.... 정부는 금년에 34억 원을 투자하여 경전선의 건설을 마칠 것이며, 이렇게 되면 여수, 순천, 삼천포, 진주 지역이 새로운 공업권으로 발전하게 될 것이다."고 말한다(호남정유주식회사, 1982).
- 8) 준공식에 참석한 박정희 대통령은 광양만권이 우리나라 핵심 공업지대로 성장할 것이라고 다음과 같이 제시한다. "이곳에 정유공장이 건설되어 유망한 공업단지로 부상할 수 있는 여건이 마련되었다고 봅니다. 여기는 여수라는 중요한 항구를 가지고 있고, 내년부터 착공할 예정인 대전에서부터 호남으로 이어지는 호남고속도로가 통과하게 되고 동도로는 남해안을 거쳐 부산 및 경부고속도로와 연결될 것입니다. 그렇게 된다면 이 지방은 가장 중요한 항구를 가지고 있고, 교통이 편리해짐으로써 공업단지로서의 유리한 제 조건을 구비하게 되기 때문에 장차 울산과 더불어 우리나라에서 가장 훌륭한 공업지대가 되리라고 예견되는 것입니다."(호남정유주식회사, 1982).
- 9) 당시 현대그룹은 1975년 경북 영해와 충남 가로림만 일대를 제2제철소 최적입지라고 주장하고, 1977년 평택시 포승면 일대에 제철소를 건설하겠다는 사업계획을 발표한다. 하지만 정부는 제2제철소 건설사업자로 포항제철을 선정하고, 포항제철은 외국계 회사의 입지 타당성 용역조사를 거쳐 충남 아산만을 건설 후보지로 제안한다(이정록, 2006).
- 10) 당시 포항제철 박태준 회장은 자사 제2제철소 건설 후보지 조사단에게 광양만을 아산만과 함께 후보지로 포함하여 조사할 것을 지시하고, 정부 부처 및 관계기관에도 아산만과 광양만을 비교 검토하여 제2제철소 건설 후보지를 선정해야 한다고 요청한다(이정록, 2006; 포항제철주식회사, 1993).
- 11) 1981년 11월 정부가 제2제철소(현 광양제철소) 입지로 광양만이 선정된 배경에는 낙후된 호남 발전을 도모한다는 정치적 측면도 있지만, 광양만이 대형 선박 출입이 용이한 양항(良港)이라 공사비 절감이 가능하다는 경제적 이유가 결정적인

- 이유였는데, 이는 제2정유공장(호남정유) 입지선정과 같은 이유였다(이정록, 2017b). 또한 대상지 변경 과정에는 당시 국보위 상임위원장의 육사 선배이자 광양 출신인 당시 김종호 전남도지사가 중요한 역할을 한 것으로 알려졌다(광양시지편찬위원회, 2005).
- 12) 광양시 제조업에서 광양제철소와 연계된 제1차 금속 제조업(2016년 기준) 비중은 고용의 57.1%, 매출액의 84.4%를 차지하고, 광양시 전체 산업 매출액의 55.7%를 차지한다. 또한 광양제철소 조업에 참여하고 지원하는 59개 협력사는 광양시 제조업 고용의 58~59%를 창출한다(이정록, 2019).
 - 13) 원래 계획은 1987년부터 2020년까지 25선석 건설이 목표였지만, 2020년까지 20선석으로 일단 마무리하고, 5선석은 향후 물동량과 광양만권 여건 변화 등을 고려하여 건설한다는 계획이다.
 - 14) 2018년 113만TEU를 처리한 광양항은 부산에 이어 우리나라를 대표하는 명실상부한 제2위의 컨테이너부두로 자리를 잡았다.
 - 15) 전라선 복선전철화(익산~여수) 사업을 비롯하여, 2조 2천억 원이 투입된 남해고속도로(영암~순천, 106.8km, 2002년 12월 착공, 2012년 4월 개통), 2조 796억 원이 투입된 전주~광양고속도로(일명 순천~완주고속도로, 117.8km, 2004년 12월 착공, 2011년 4월 전 구간 개통), 1조 1,122억 원이 투입된 여수~순천 자동차전용도로(일명 국도 17호선 대체 우회도로, 38.8km, 1999년 12월 착공, 2012년 4월 개통), 1조 644억 원이 투입된 여수~광양을 이순신대교로 연결하는 여수국가산단진입도로(2007년 11월 착공, 2012년 4월 개통) 등이다(김영기·이정록, 2015). 특히 여수국가산단(여수시 월내동)과 광양국가산단(광양시 금호동)을 연결하는 총연장 8.54km(이순신대교 등 4차로 교량 5.3km 포함) 4차선 도로 사업은 2003년 예비타당성조사를 거쳐 2005년 기본계획이 수립되고, 2012년 4월 개통되는데, 기존 국도(17호선)를 이용할 때보다 이순신대교를 통과하면 여수와 광양 간 이동시간이 80분에서 10분으로 단축된다(김영기·이정록, 2015).
 - 16) 여수지역 주민들은 1968년 호남정유 준공을 시작으로 울산과 비슷한 규모의 석유화학 공업단지가 조성되면서 많은 불만을 갖게 된다. 산업단지에 입주한 석유화학 관련기업과 공장은 광양만 해양오염, 대기오염 등 환경공해를 발생하였고, 인접한 광양철소와 달리 장지산업이라는 속성 때문에 많은 일 자리를 지속적으로 창출하지도 못하였다(이정록, 2006).
 - 17) 통일신라에서 순천은 승평(昇平)으로 불렸고, 후백제를 일으킨 견훤의 사위였던 순천의 호족 박영규가 세력을 키웠던 곳이지만, 고려를 개국한 왕건은 승평의 지명을 승주(昇州)로 개칭한다(김아네스, 2012).
 - 18) 고려 성종 2년에 설치된 12목은 승주(승주)를 비롯하여 광주, 양주, 충주, 청주, 공주, 전주, 나주, 진주, 상주, 황주, 해주 등이다.
 - 19) 1106년(예종 원년) 속현에 감무(監務)가 파견되어 행정을 맡으면서 속현은 주현(州縣)으로 자리를 잡으면서 과거의 주현 통제에서 벗어나지만, 광양현, 여수현, 돌산현에 감무가 언제 파견되었는가에 대한 정확한 기록은 없다. 다만 1172년경(명종 2년) 광양현에 감무가 파견되었을 것으로 추정한다(광양시지편찬위원회, 2005).
 - 20) 순천시 낙안면은 승평군 관할이 아닌 나주목 관할로 위계가 달랐다.
 - 21) 순천도호부 범위는 오늘날의 순천시와 여수시 모두를 포괄하는 큰 규모였으며, 호구상으로는 당시 전라도 53개 읍 중에서 전주와 나주에 이어 세 번째로 큰 읍이었다. 또한 순천도호부에 설치된 거진(巨鎭)의 지역방위 범위는 보성군·낙안군·광양현·구례현·홍양현·능성현·화순현·동복현 등으로, 순천이 전남 좌도(동부 지역)의 정치·군사·교통·문화의 중심지였음을 추론할 수 있다(우승완, 2009).
 - 22) 여수지역에 해당하는 여수현과 돌산현이 조선 태조 5년에 폐지되는 배경에는 당시 여수현령 오흔인이 조선개국에 반대했다는 설과 고려말·조선초에 여수를 비롯한 남해안 일대가 잦은 왜국 침략으로 사람이 거주할 수 없을 정도로 '무주공산'이 되어 폐현시키고 순천도호부에 편입했다는 설이 양존한다(삼여통합사편찬위원회, 2004).
 - 23) 여수현에 속한 율촌·소라포·삼일포·수영동·여수(呂水) 등지는 면(面)으로 강등된다(삼여통합사편찬위원회, 2004).
 - 24) 돌산현이 여수현으로 합병되고 여수현은 다시 순천부로 병합되면서 왜구 침입을 잦았던 여수 인근 도서에는 수군 만호진, 즉 진례량(후에 내례포 만호진으로 변경되는데, 오늘날 여수시 국동 일대를 지칭)과 돌산에 각각 만호진이 설치된다(삼여통합사편찬위원회, 2004).
 - 25) 전라좌도수군절도영의 지휘권을 받는 범위는 순천부, 장흥부, 낙안군, 고흥(홍양)현, 보성군, 돌산현, 광양현, 당담진, 여도영, 사도진, 발포영, 녹도영, 회령포영 등 13진이 해당한다(순천시사편찬위원회, 1997).
 - 26) 지금의 광주송정역과 여수엑스포역을 연결하는 철도는 남조선철도주식회사가 건설한다. 호남선에서 분기하는 지선(송정리~광주) 구간(14.9km)을 1923년 7월 개통하고, 이후 1928년 2월 광주~화순~보성~별교~순천~여수로 이어지는 구간(155.5km)을 착공하여 1930년 12월 개통된다. 광주~순천~여수 노선은 광려선(송려선) 또는 경전서부선으로 불렸고, 전라선이 순천까지 개통되기 전에는 순천~여수 노선을 경전북부선으로도 불렀는데 전라선이 개통되면서 이 명칭은 사라진다.
 - 27) 1914년 완공된 호남선 지선으로 익산에서 전주를 잇는 노선

- 이 전북철도주식회사에 의해 1914년 11월 완공되고, 이후 구간별 분리된 건설공사로 인해 1931년 전주~남원 간 구간이 개통되며, 1936년 12월 곡성~순천 간 구간이 완성되면서 전라선 전체 노선이 완성된다.
- 28) 1896년과 1897년 돌산현과 여수현이 순천도호부 영역에서 떨어져 나가 순천의 위세가 축소되었지만, 철도 개통으로 순천은 여수를 순천 중심의 근린생활권으로 다시 편입시킨다. 그리고 철도와 선박을 이용하여 일본 시모노세키까지 연결되는 여객항로를 확보하면서 교통 결절의 이점을 누린다(우승완, 2009).
- 29) 미국 남장로교회 소속 광주지역 선교회는 전남 동부지역 선교를 위한 선교기지로 순천과 벌교를 고려하다가 1910년경 순천으로 확정하고 이후 순천을 거점으로 선교를 펼치며, 1913년 매산남학교(지금의 매산중, 매산고), 1914년 매산여학교(지금의 매산중, 매산여교)가 설립되지만 1916년 자진 폐교한다. 1921년 재개교하지만 1937년 신사참배 거부로 자진 폐교한다(순천시사편찬위원회, 1997; 우승완, 2009).
- 30) 1931년 순천군 순천면은 순천읍으로 승격되고, 1935년 순천읍 인구는 21,938명으로 전국 읍의 평균 인구(20,759명)보다 많았고, 전국 48개 읍 중 12위였다. 전년대비 인구 증가율은 1936년 9.72%였지만 일제강점기 동안에는 4.22~6.86%를 나타냈다(우승완, 2009).
- 31) 광양만권광역도시계획(2006)에서는 순천은 교육·문화관광·공공업무·배후주거 기능을 수행하며, 광양만권경제자유구역에 속하는 신대지구를 국제교육문화지구로 조성하여 전술한 도시기능을 수행하도록 한다. 여수는 광양만권 여가 관광허브로 기능을 수행하도록 2012여수세계박람회 개최, 리조트 개발, 항만 중심 해양거점 조성 등의 사업을 수행하는 도시로, 광양은 광양항 배후의 국제교역, 물류서비스, 배후주거 등의 기능을 담당하는 도시로 각각 차별화된다고(전라남도, 2006).
- 32) 광양만권경제자유구역을 구성하는 6개 지구 중 신덕지구는 신대배후도시(순천시 해룡면 신대리 일대, 2.904km²), 해룡산업단지(순천시 해룡면 호두·신성·선월리 일대, 면적: 159만m²), 세풍일반산업단지(광양시 광양읍 세풍리 일대, 면적: 77만m²), 선월하이파크단지(순천시 해룡면 선월리 일대, 면적: 0.98km²) 등으로 구분된다.
- 33) 신대지구 택지조성이 완료되어 2014년부터 아파트 단지 입주가 시작된 순천시 인구변화(주민등록인구)를 보면, 2013년 277,345명에서, 2014년 278,899명, 2015년 280,594명, 2017년 281,1189명으로 점증적인 증가 추세를 보였다. 또한 전라남도의 장래인구 추계(2015~2035)에서도 순천시 인구는 2035년 268,987명으로 여수시(252,457명)보다 많아 광양만권에서 도시 순위 변화가 나타날 것으로 전망된다

(전라남도, 2017a).

- 34) 미국·영국·스페인·슬로바키아·중국·일본·한국 등이 참여하는 아트서커스 페스티벌이 광양시 도시 이미지와 적합하지 않다는 일부 시민들의 문제 제기에도 불구하고 광양시는 약 80억 원 사업비를 투입하여 5월 12일부터 8월 12일까지 이순신대교와 인접한 국제여객선터미널에 설치된 공연장에서 페스티벌을 개최하였다.
- 35) 순천시 정월박람회 개최 구상은 순천이 광양만권에서 중심 도시 기능을 계속 유지하려는 도시 간 경쟁에서 등장한 것이었다(이정록, 2014). 그런데 세계박람회 개최로 개선된 교통체계는 결과적으로 순천 정월박람회 성공을 담보하는 효과도 제공하였다. 현재 순천만습지와 순천만국가정원을 방문하는 관광객이 여수엑스포 개최장소와 오동도 등지를 방문하고, 뿐만 아니라 여수지역을 방문한 관광객이 순천을 찾는 교차 방문하는 관광루트가 만들어진 것은 광양만권 3개 도시가 네트워크를 구축하고 있다는 증거이다.
- 36) 순천이 주변지역에 제공하던 중심지 기능이 약화됨에도 불구하고 광양만권에서 대규모 건설공사가 행해지고 기업과 공장이 들어서면서 일자리가 만들어져 순천 인구는 지속적으로 증가하였다. 그 결과 순천은 유사한 기능을 수행하는 충주·안동·군산·진주 등 다른 지방중소도시와 다른 도시발전의 궤적을 그리고 있다(이정록, 2017a).

참고문헌

- 광양시지편찬위원회, 2005, 광양시지.
- 권오혁, 2009, “네트워크도시의 이론적 검토와 동남권에의 적용 가능성에 관한 연구,” 한국경제지리학회지 12(3), pp.277-290.
- 건설부, 1983, 광역광양만개발기본계획.
- 김아네스, 2012, “신라에서 고려로 군현제 구성과 운영체계의 변화: 전라도 지역을 중심으로,” 남도문화연구 22, pp.29-59.
- 김영기·이정록, 2015, “2012 여수세계박람회 개최에 따른 도시발전 효과에 대한 지역주민의 인식과 평가,” 한국경제지리학회지 18(3), pp.281-295.
- 박배균, 2001, “규모와 생산의 정치, 그리고 지구화,” 공간과 사회 16, pp.17-28.
- 박배균, 2012, “한국학 연구에서 사회: 공간론적 관점의 필요성에 대한 소고,” 대한지리학회지 47(1), pp.37-59.
- 박배균·김동완 엮음, 2013, 국가와 지역: 다중스케일 관점에

- 서 본 한국의 지역, 알트, 서울.
- 삼여통합사편찬위원회, 2004, 3여통합사.
- 상공부, 1989, 공업배치기본계획(안).
- 손명철, 2017, “한국 지역지리학의 개념 정립과 발전방향 모색,” 한국지역지리학회지 23(4), pp.653-664.
- 손정렬, 2011, “새로운 도시성장 모형으로서 네트워크 도시: 형성과정, 공간구조, 관리 및 성장전망에 대한 연구 동향,” 대한지리학회지 46(2), pp.181-196.
- 순천시사편찬위원회, 1997, 순천시사.
- 여수상공회의소, 1986, 광역광양만권 산업재배치에 관한 연구보고서.
- 우승완, 2009, 순천 근대기의 도시화에 관한 연구, 순천대학교 대학원 박사학위논문.
- 이광재, 1982, “지방行政制度 變遷의 郷土史의 考察: 全南 東部地域을 中心으로,” 순천대 논문집 인문사회과학편 1, pp.100-113.
- 이정구·이정록·선영규·이성웅, 1993, “광양제철 입지가 주변 지역의 지역성장에 미친 파급효과,” 국토계획 28(3), pp.163-178.
- 이정록, 1992, “공업단지의 입지가 지역변화에 미친 영향,” 국토계획 27(3), pp.117-133.
- 이정록, 2000, “광양만권의 공업화와 지역경제의 변화: 1987~1996,” 국토계획 35(2), pp.175-106.
- 이정록, 2002, “공업단지의 입지와 지역변화에 관한 연구: 여천산단을 사례로,” 한국경제지리학회지 5(2), pp.137-155.
- 이정록, 2004, “광양제철소의 입지와 지역의 인구변화: 1980~2001,” 한국경제지리학회지 7(1), pp.83-96.
- 이정록, 2006, 광양만권 잠재력과 비전, 한올아카데미, 서울.
- 이정록·안영진, 2006, 지방도시의 변화와 발전동인: 순천시를 사례로, 전남대학교 출판부.
- 이정록, 2014, 글로벌 시대의 지역 발전, 푸른길, 서울.
- 이정록, 2014, “2013 순천만국제정원박람회 정책화 과정과 동인에 관한 연구,” 대한지리학회지 49(6), pp.849-864.
- 이정록·김승곤, 2014, “광양만권경제자유구역(GFEZ) 제1단계 사업의 개발과정과 성과분석: 2004-2010,” 대한지리학회지 49(1), pp.91-105.
- 이정록·이철·나주몽, 2015, “2012 여수세계박람회가 여수지역에 미친 경제적 파급효과 분석,” 한국경제지리학회지 18(2), pp.137-151.
- 이정록·남기범·지상현, 2015, “대형 이벤트 개최가 도시 이미지와 브랜드에 미치는 영향에 관한 연구: 2013 순천만국제정원박람회를 사례로,” 국토지리학회지 49(1), pp.101-115.
- 이정록·남기범·지상현·안종현, 2015, “2013 순천만국제정원박람회 개최와 순천시의 도시이미지 변화에 미친 영향,” 한국지역지리학회지 21(2), pp.273-285.
- 이정록, 2016a, “여수·순천·광양의 도시연합 실험,” 조선일보 열린포럼(2016년 2월 11일자).
- 이정록, 2016b, “기업도시 인구성장과 인구구조의 변화: 전남 광양시를 사례로,” 대한지리학회지 51(6), pp.837-851.
- 이정록, 2016c, “순천시 창조도시 관련정책의 추진과정, 거버넌스, 성과,” 한국경제지리학회지 19(4), pp.660-676.
- 이정록·김영기·이민석·장문현, 2016, “2012 여수세계박람회의 도시발전효과에 대한 전문가 집단의 인식과 평가,” 한국지역지리학회지 22(2), pp.411-423.
- 이정록, 2017a, “지방중심도시의 인구이동과 공간구조: 전남 순천시를 사례로,” 대한지리학회지 52(5), pp.579-594.
- 이정록, 2017b, “여수국가산업단지, 광양만권 산업화의 인큐베이터,” 광주매일신문 시론(2017년 6월 28일자).
- 이정록·장문현, 2017, “광양만권 도시연합 인식과 평가 분석: 전문가 집단을 사례로,” 한국지역지리학회지 23(2), pp.257-268.
- 이정록, 2018, 글로벌 시대의 지역 정책, 푸른길, 서울.
- 이정록, 2019, “지역 일자리에 대한 잠재적 구직자의 선호도 분석: 광양제철소 협력사를 사례로,” 한국경제지리학회지 22(3), pp.337-350.
- 전라남도, 2006, 광양만권광역도시계획(2006).
- 전라남도, 2017, 전라남도 장래인구추계.
- 최병두, 2014, “한국의 신지역지리학: (1) 발달배경, 연구동향과 전망,” 한국지역지리학회지 20(4), pp.357-378.
- 최병두, 2015, “네트워크도시 이론과 영남권 지역의 발전 전망,” 한국지역지리학회지 21(1), pp.1-20.
- 포항제철주식회사, 1993, 영일만에서 광양만까지: 포항제철 25년사.
- 호남정유주식회사, 1982, 호남정유15년사.

- Batten D. F., 1995, "Network Cities: creative urban agglomerations for the 21st century," *Urban Studies* 32(2), pp.313-327.
- Brenner, N., 2004, *New State Spaces: Urban Governance and The Rescaling of Statehood*, New York: Oxford University Press.
- Cowell, M., 2010, "Polycentric regions: comparing complementarity and institutional governance in the San Francisco Bay area, the Randstad and Emilia-Romagna," *Urban Studies* 47(5), pp.945-965.
- Harrison, J., 2014, "Rethinking city-regionalism as the production of new non-state spatial strategies: the case of Peel Holdings Atlantic Gateway Strategy," *Urban Studies* 51(11), pp.2315-2335.
- Jessop, B., Brenner, N. and Jones, M., 2008, "Theorizing socio-spatial relations," *Environment and Planning D: Society and Space* 26(3), pp.389-401.
- Pred, A., 1985, "The social becomes the spatial, the spatial becomes the social: Enclosure, social change and the becoming of places in Skane," in Gregory, D. and Urry, J. (eds.), *Social Relations and Spatial Structure*, London: Macmillan, pp.337-365.
- Soja, E., 1987, "Economic Restructuring and the Internationalization of the Los Angeles Region," in Smith, M. and Feagin, J.(eds.), *The Capitalist City*, Oxford: Basil Blackwell, pp.178-198.
- 교신: 이정록, 광주광역시 북구 용봉로 77, 전남대학교 사회과학대학 지리학과, 전화: 062-530-2680, 팩스: 062-530-2689, 이메일: jrlee@jnu.ac.kr
- Correspondence: Jeong-Rock Lee, Department of Geography, Chonnam National University, 77 Yongbong-ro, Bukgu, Gwangju, 61186, Korea, Tel: 82-62-530-2680, Fax: 82-62-530-2689, E-mail: jrlee@jnu.ac.kr
- 최초투고일 2020년 02월 04일
수정일 2020년 03월 09일
최종접수일 2020년 03월 13일