

기업도시 인구이동과 인구구조의 변화: 광양시를 사례로

이정록*

Change in Migration and Population Structure of the Firm City: The Case of Gwangyang City in Korea

Jeong-Rock Lee*

요약 : 이 연구는 우리나라 대표적인 기업도시 중 하나인 광양시를 사례로 2001~2010년간 인구이동과 인구구조의 변화를 고찰하였다. 광양시 인구는 1981년 이후 지속적으로 증가해 2001년 138,468명에서 2010년 145,512명으로 늘어났다. 인구증가로 2010년 인구구조에서 30대와 40대 비중이 전체의 35%를 차지하였다. 2001~2010년 동안 순이동은 -2,925명으로 전출초과를 보였지만, 2008년 이후에는 19세 이하 연령층을 제외한 모든 연령층에서 전입초과를 나타냈고 전입 사유는 직업(49.5%)이 가장 많았다. 광양시 인구증가와 전입 초과에 영향을 미친 요인은 광양제철소와 제철관련 기업의 입지, 광양컨테이너부두 건설과 개항, 광양만권경제자유구역 지정과 관련된 개발사업, 이들 대형 국책사업과 연계되어 추진한 광양시의 지역정책 등이었다. 결과적으로 광양시에서 행해진 각종 지역개발사업으로 제조업 관련 사업체가 증가하였고, 사업체 증가는 젊은 전입자 증가와 출생자 증가로 전이되어 광양시 인구가 증가하였다.

주요어 : 기업도시, 인구이동, 인구구조, 전입자, 전출자, 광양제철소

Abstract : The growth and development of Gwangyang city was a result of the POSCO Gwangyang Works, and Gwangyang city is one of typical firm cities in Korea. The objective of this study is to identify and examine the change of migration and population structure in Gwangyang city from 2001 to 2010. Since 1981, total number of population of Gwangyang city increased from 78,478 in 1981 to 145,512 in 2010. The population structure by age was changed with population increase since 2001, and 30-40 aging group was 35% of total in 2010. During 2001-2010, the netmigration showed -2,925 people, however, the number of in-migrants were overtaking the number of out-migrants since 2008. The most common reason of in-migrants was occupation(49.5%). Factors influencing Gwangyang City's population growth and oversupply are the location of POSCO Gwangyang Works and steel-related enterprises, opening and construction of Gwangyang container berth, the related development projects and establishment of Gwangyang Bay Area Free Economic Zone, and the local policies of Gwangyang City connected with these large-scale national projects. As a result, the number of manufacturing-related businesses increased due to various regional development projects conducted in Gwangyang City, and the growth of the business continued to increase due to the increase of younger people and births.

Key Words : firm city, migration, population structure, in-migrants, out-migrants, POSCO Gwangyang Works

이 논문은 2015년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2015S1A5A2A01009992).

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

1. 서론

1) 연구배경과 목적

인구변화와 인구이동은 복잡한 사회경제적 현상으로 여러 학문분야의 관심 주제이다. 지역연구에 관심이 많은 지리학자들은 지역변화의 과정과 특징을 이해하기 위해 인구이동과 인구구조 변화를 연구한다. 인구이동은 인구증감과 인구구조 변화를 비롯해 지역의 사회경제적 변화에 영향을 미치는 중요한 동인이기 때문이다(Shen, 2012; Findlay and Wahba, 2013).

우리나라 주요 도시의 최근 인구이동 관련 경향은 대도시로의 집중보다도 대도시에서 인구유출이 일어나고 있다. 실제로 지난 10년간 서울·부산·대구는 지속적인 인구의 순유출을 나타낸 반면 중소도시와 비도시지역의 순유입이 늘어나고 있다(김리영·양광식, 2013). 하지만 우리나라에서 서울과 부산·대구·대전·광주 등 지방대도시를 제외하고 전입인구에 의해 인구가 꾸준히 증가하는 도시들이 있다. 전자공업도시로 성장한 경북 구미, 조선관련 클러스터가 구축된 경남 거제, 광양제철소와 관련기업이 입지한 전남 광양, 현대제철과 연관산단이 위치한 충남 당진, 석유화학 클러스터가 만들어진 충남 서산 등이 여기에 해당한다(이정록, 2014).

전술한 도시에서 인구증가가 지속적으로 나타나는 이유는 무엇인가? 인구이동은 지역 내 경제와 산업 활동·취업기회·지역개발정책 등과 밀접한 관련을 가지고 있는데(Acs and Armington, 2004; Appleyard, 1989; Raghuram, 2009), 기업도시로 명명된 이들 도시의 일자리 창출이 전입자 증가와 인구증가로 전이되었기 때문이다. 실제로 이들 도시에서는 국가 및 지자체의 지역개발정책으로 새로운 공단이 조성되고 기업이 입지하여 일자리가 만들어졌고, 새로운 일자리 창출은 청장년층 중심의 전입인구를 유인하여 출생자수를 가져왔다. 그리고 이런 일련의 순환적·누적적 인과과정에 의해 지역인구가 지속적으로 증가하였다.

기업도시로 분류할 수 있는 광양시(이정록, 2014)의 인구는 광양제철소가 입지가 확정된 1981년 78,478명에서 2001년 138,468명, 2010년 145,512명으로 증가하였다. 2008년 이후에는 순이동에서 전입초과를 나타냈다. 그렇다면 지방 대도시가 아닌 지방 소도시에 인구가 지속적인 증가 추이를 나타내는 이유가 무엇인가 하는 문제의식이 이 연구의 시작이었다. 지역 내에 인구증가를 유발하는 요인이라고 할 수 있는 기업입지와 활동, 기업유치를 위한 각종 지역개발 및 도시정책 등이 광양시 인구증가를 견인했을 것으로 추론하였다.

이런 관점에서 이 연구의 목적은 광양시 인구이동과 인구구조 변화를 고찰하는 것이다. 전술한 연구목적을 위해 1981년 이후 광양시의 공업화 과정, 2001~2010년까지의 인구변화 과정, 인구이동이 인구구조 변화에 미친 영향과 인구학적 특징 분석, 인구증가 요인분석과 모델화 등에 중점을 두고 연구를 진행하였다.

2) 연구방법과 자료

이 연구에서 사례지역을 전남 광양시로 선정하는 이유는 두 가지이다. 첫째는 인구이동 연구에서 가장 중요한 관심사가 누가, 왜, 어디로 이동하는가를 밝히는 것인데(이희연·박정호, 2009), 수도권과 지방대도시를 사례로 한 연구는 많지만 지방에 위치한 중소규모 기업도시를 대상으로 한 연구는 그렇지 않기 때문이다. 둘째는 필자가 그동안 광양시를 포함한 광양만권 변화를 많이 연구하여 상당한 연구성과를 축적하고 있어 연구의 수월성을 담보할 수 있기 때문이다.

이 연구에서는 기업도시 성장·발전과정과 인구변화 간의 관계를 살펴보기 광양양제철소 입지가 확정된 1981년부터 2010년까지 30년간 인구변화 추이를 살펴보았다. 반면에 인구이동과 인구구조 인과분석은 2001~2010년으로 한정하였다. 광양시의 주민등록통계 전산화 작업, 자료수집 용이성, 인구센서스 자료와의 연동성 등을 고려하였기 때문이다. 이 연구에 필요한 인구이동 관련자료는 광양시가 보유한 인구자료와 통계청 국가통계포털(kosis) 자료를 주로 활

용하였다.

3) 선행연구 검토

인구이동은 관련분야 연구자의 주요 연구주제이며, 최근 인구이동과 지역발전 간 관계는 많이 논의되는 주제이다(구동희, 2007; Geiger and Pécould, 2013; Piper, 2009). 인구이동을 지역 내 경제활동 또는 일자리 창출(권기철, 2006; 권상철, 2010; 신영재, 2013; 이정섭, 2014; 이종호·김진수, 2012; 오정일·안기돈, 2007; Marvel and Shkurti, 1993; Rodriguez-Pose and von Berlepsch, 2014; 2015), 지역발전 정도와 인구이동(채성주·배민기·백기영, 2014), 신도시를 포함한 개발사업과 인구이동(박주혜·홍성호·안유정·이만형, 2010; 이희연·이승민, 2008) 등 다양하다.

하지만 기업도시를 사례로 인구이동을 분석한 연구는 그렇게 많지 않다. 1980년대와 1990년대에는 지역연구 차원에서 울산·포항·구미·여천·광양 등의 공업화와 인구변화를 고찰한 연구성과(이기석, 1984; 김두일, 1991, 유성중, 2000; 이정록, 1992; 2000; 2002; 2004; 2006)는 있다. 그러나 지방에 입지한 중소규모 기업도시의 도시개발정책과 인구이동 간 관계를 접근한 선행연구는 비교적 많지 않다. 따라서 이 연구는 광양제철소 입지로 기업도시로 성장한 도시를 대상으로 인구이동의 변화와 특징을 고찰했다는 점에서 선행연구와 차별적이라 할 수 있다.

2. 광양시 기업도시화 과정

1) 광양시 공업화 과정

(1) 광양제철소 입지과정

광양시의 변화는 POSCO 광양제철소 입지에서 비롯되었다. 제철소 건설부지로 확정되기 전까지의 광양은 전형적인 농어촌 지역이었다.¹⁾ 정부는 중화학공업의 진흥을 위해 1973년부터 포항에 이어 제2제철소

건설계획을 논의하였다.²⁾ 1979년 7월 24일 청와대에서 열린 관련회의에서 충남 아산만을 후보지로 확정하였다. 하지만 1979년 8월부터 아산만을 실시한 포항제철은 아산만의 입지적 문제점을 제시하고, 1979년의 '10.26'이라는 정치적 요인과 제2차 석유파동이 라는 경제적 요인으로 제2제철소 건설작업은 표류하였다(이정록, 2006).

1980년대에 들어와서 표류하던 제2제철소 건설 후보지 선정 작업이 재개되었다. 포항제철은 아산만과 광양만을 비교한 입지타당성 조사결과를 국보위(건설분과위원회)에 제시하며 후보지 결정의 재고를 요청하였지만,³⁾ 1980년 7월 7일 국보위(상임위원장: 전두환) 회의에서 아산만을 후보지로 재확정하였다. 포항제철은 아산만 입지의 부적절성과 광양만이 갖는 양호한 항만조건과 경제성을 강조하며 입지선정의 재검토를 요청하였고, 포항제철의 노력으로 1981년 11월 4일 광양만이 최종 부지⁴⁾로 확정되었다(이정록, 2006).

1981년 11월 5일 당시 건설부 장관이 광양만을 제2제철소 건설부지로 확정·발표하면서 광양시의 변화와 도시발전이 본격적으로 나타났다. 1982년 8월부터 부지 조성공사가 시작되었고, 금호도를 비롯한 건설부지 주민을 위한 신도시 건설도 1982년 12월 착공되었다(이정록, 2006). 1983년 10월 광양제철소 개소, 1984년 부지 건설대상지의 호안 축조공사 완료, 1985년 3월 제철소 제1기 공사 착공과 1987년 5월 광양제철소 제1기 시설 준공 등이 행해졌다. 1998년 7월 제2기 설비가 준공되었고, 1990년 12월 제3기 설비(조강연산 270만 톤 규모)가 준공되었으며, 1994년 10월 940만 톤 생산체제를 갖춘 일관 제철소가 탄생하였다(이정록, 2006).

(2) 광양컨테이너부두 개항과 광양만권경제자유구역 지정

광양시를 기업도시로 만든 첫 번째 요인이 광양제철소 입지와 기업활동이라면, 두 번째 요인은 광양컨테이너부두의 건설·개항과 광양만권경제자유구역의 지정이라 할 수 있다. 광양시에 광양컨테이너 부두가 건설된 이유는 부산항과 광양항을 동시에 개발·육성

한다는 정부의 일명 ‘양항(two-port)정책’ 때문이었다(이정록, 2014). 즉, 국가의 핵심 기반시설에 해당하는 컨테이너 부두를 부산에 이어 광양에도 건설하는 것이 전략적 관점과 국토균형발전에 기여한다는 국가 정책적 판단에 근거하였다.

1985년 광양항 컨테이너부두 입지가 확정되었고, 1987년부터 건설공사를 시작되었고, 1997년 12월에 1단계 사업(4선석)이 준공되면서 본격적으로 컨테이너 물동량을 처리하는 우리나라 제2의 컨테이너부두로 기능하게 되었다. 1996년 착공한 2단계 1차 사업(4선석)이 2001년 12월에 준공되었고, 1999년 2월 착공한 2단계 2차 사업(4선석)이 2004년 12월에 준공되면서 12선석이 완성되었다.⁵⁾ 그리고 2002년 9월 시작된 3단계 1차 사업(5만톤급 4선석)이 2007년 9월에 준공되었고, 2003년 7월 시작된 3단계 2차 사업(4선석)⁶⁾이 2010년 12월 준공되었다. 광양컨테이너부두는 현재 5만톤급 12선석과 2만톤급 4선석을 포함해 16선석이 운영되며, 연간 548만TEU를 처리할 수 있는 우리나라의 제2 컨테이너부두가 되었다. 또한 2004년 12월 광양컨테이너부두가 자유무역지역으로 지정되었다(이정록·김승곤, 2014).

한편 2003년 정부에 의해 여수시·순천시·광양시·하동군 등 광양만에 접해 있는 일부 범역이 광양만권 경제자유구역(GFEZ)으로 지정되었다. GFEZ의 개발방향은 해운물류, 중개무역, 소재산업의 연구개발, 관광레저 등으로 설정되었는데, 이는 광양만에 환형으로 위치한 석유화학 중심의 여수국가산단, 제철·철강 중심의 광양제철소와 연단산단, 광양컨테이너부두 등의 산업적 기반이 GFEZ의 지정에 중요한 영향을 미쳤다(이정록·김승곤, 2014). GFEZ의 중추적인 기능을 수행하고 있는 광양지구는 광양컨테이너부두, 컨부두 배후지 1단계와 2단계, 포스코터미널(CTS)사업, 황금산업단지, 성황배후 단지 등 6개 사업지구(면적: 15.22km²)로 구성되어 있다(이정록·김승곤, 2014).

2) 공업화와 경제구조 변화

(1) 산업단지 건설과정

광양시 산업단지 건설과정은 광양제철소 건설과정, 광양컨테이너부두 개항, 광양만권경제자유구역 지정 등과 밀접한 관련을 가지고 있다. 1981년 광양제철소 입지가 확정되고 1987년 광양제철소 1기 시설이 준공되면서 광양제철소와 인접한 국가산단인 태인연관산단도 1988년에 조성되었다. 그리고 1990년대 초에 광양읍에 위치한 초남1산단, 옥곡면의 신금공단 등이 준공되었다. 2000년대에 들어 포스틸이 입주한 명당국가산단(2005년)과 옥곡면에 위치한 신금일반산단(2008년)과 광양읍에 위치한 익신일반산단(2008년)의 부지 조성이 각각 시작되었다.

광양시에는 2010년 현재 국가산단 5개소, 일반산단 2개소, 공업지역 3개소 등이 지정되어 있다(표 1 참조). 이들 산업단지 중에서 광양제철소와 관련 공장들이 입지한 제철국가산단을 중심으로 1차금속, 조립금속, 기계·장비 제조업, 화합물 등과 관련된 중소기업들이 일반산단과 공업지역에 입지하여 산업적 연계를 구축하고 있다. 산단 총면적은 2001년 26,725천m²에서 2010년 97,338천m²로 늘어나, 2001년 대비 약 264% 증가율을 보였다. 2001년 대비 산단에 입주한 사업체수는 40%, 종사자수는 2.3% 각각 증가하였다. 사업체수와 종사자수의 증가는 장내국가산단, 명당국가산단 등의 개발과 관련기업 입주가 일정한 영향을 미쳤기 때문이라 할 수 있다.

(2) 산업구조 변화

광양시 공업화는 지역 산업구조에 커다란 영향을 미쳤다. 즉, 1981년 광양제철소 입지선정, 1997년 광양컨테이너부두 개항, 2003년 광양만권경제자유구역 지정 등 일련의 지역개발정책은 광양시 산업구조를 크게 개편시켰다. 2001년 이후 광양시 인구 중에서 경제활동가능인구는 지속적으로 증가하였고, 산업구조에서 2차 산업이 차지하는 비중이 비례하여 증가하였다(표 2).

2001년을 기준으로 2010년 경제활동가능인구는 약 12.7% 증가율을 보였다. 지역의 산업구조를 반영

표 1. 광양시 산업단지 개발과정(2015년 현재)

구분	산단명	대상면적(㎡)	조성완료(㎡)	조성중(㎡)	사업기간	입주 업체 주요 업종
국가 산단	제철국가산단	13,530,737	13,530,737	-	'82.07~'11.12	광양제철소 관련업체
	제철동호안	7,563,013	4,300,365	3,262,648	'89.01~'50.10	제철 화물관련 부두시설
	장내국가산단	410,000	388,855	21,145	'93.01~'50.10	1차금속, 기계장비, 조립금속
	명당국가산단	1,481,000	1,043,002	437,998	'05.04~'18.12	비금속, 1차금속
	태인연관산단	1,755,364	1,755,364	-	'84.06~'88.12	비금속, 조립금속, 1차금속, 화합물
	소계	24,740,114	21,018,323	3,721,791		
일반 산단	신금일반산단	397,880	397,880	-	'08.03~'12.08	조립금속, 1차금속, 기계장비, 화합물
	익신일반산단	474,001	-	474,001	'08.07~'16.12	
	소계	871,881	397,880	474,001		
공업 지역	초남1공단	409,614	409,614	-	'90.07~'93.06	조립금속, 1차금속, 기계장비, 화합물
	초남2공단	370,874	370,874	-	'09.07~'15.03	
	신금공단	132,000	132,000	-	'90.05~'92.12	조립금속, 1차금속, 화합물
	소계	26,524,483	22,328,691	-		
합계		26,524,483	22,328,691	4,195,792		

자료: 광양시청, 2016, 내부자료

표 2. 경제활동가능인구의 산업별 구성 추이(2000-2010)

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
전체 인구(천명)	138	138	136	138	138	138	139	141	143	145
경제활동가능인구(천명)	102	102	101	104	104	106	108	110	113	115
• 1차 산업(%)	0.03	0.1	0.06	0.05	0.06	0.06	0.08	0.04	0.04	0.03
• 2차 산업(%)	15.7	14.7	15.8	16.0	17.0	17.0	16.7	11.8	17.7	19.0
• 3차 산업(%)	25.5	25.5	28.7	26.9	28.8	27.3	29.6	38.1	36.3	35.6

자료: 광양시청, 2016, 내부자료

하는 산업별 인구 구성구조(전체 인구 기준)를 살펴 보면, 제조업과 관련된 2차 산업은 2001년 15.7%에서 2005년 17.0%로, 2010년 19.0%로 크게 늘어났다. 2001년 대비 21% 증가율을 보였는데, 이는 인구증가율 및 경제활동가능인구의 증가율보다 월등하게 높았다.

광양시가 추진한 산업단지 개발사업은 광양시의 산업구조 변화에 영향을 미쳤는데, 이는 지역내총생산(GRDP) 변화에 그대로 반영되었다. 광양시의 지역내총생산액과 부가가치생산액은 2001년 이후 지속적으로 증가하여 매년 28.3% 정도 증가율을 나타냈다. 부가가치생산액에서 제조업이 차지하는 비중도 2005년 59.2%, 2008년 44.7%, 2010년 58.3%로 다른

산업부문에 비해 매우 높았다. 부가가치생산액에서 제조업이 차지하는 비중이 매우 높다는 사실은 광양시의 산업구조가 철강·금속관련 기업도시적 특성을 그대로 반영하고 있다고 할 수 있다.

또한 광양시의 공업화는 광양제철소와 직간접적으로 연계된 제조업 중심으로 산업구조가 재편되었다. 2010년 사업체수를 기준으로 제조업의 업종별 분포를 보면, 조립금속(31.5%), 제1차금속(20.4%), 비금속광물(13.6%), 기계·장비제조(9.3%), 운송장비(5.6%), 전기기계(4.3%) 등의 순으로 나타났다. 특히 지역의 특화산업인 제철산업과 직접 연관된 제1차금속산업이 전체 제조업에서 차지하는 비중이 지속적으로 증가하였다. 즉, 1차 철강 제조업(제철·제강 및

합금철 제조업, 철강 압연·압출 및 연신제품 제조업, 철강관 제조업, 기타 1차 철강 제조업 등), 1차 비철 금속 제조업(비철금속 제련·정련 및 합금 제조업, 비철금속 압연·압출 및 연신제품제조업, 기타 1차 비철 금속 제조업 등), 금속주조업(철강 주조업, 비철금속 주조업 등) 등을 포함한 제1차 금속산업이 전체 제조업에서 차지하는 비중이 2001년 10.5%에서 2010년 20.4%로 거의 2배 정도 증가하였다.

3. 광양시 인구와 인구구조 변화

1) 인구 변화

광양제철소 입지와 기업활동은 고용창출, 지역경제와 산업구조 개편에 결정적인 영향을 미쳤고, 이런 영향은 인구변화에도 그대로 나타났다. 1970년대 광양시 인구는 지속적인 감소세를 유지하였다. 1971년 93,229명에서 1981년 78,478명으로 감소하였다. 하지만 1981년 11월 광양제철소 입지가 확정된 이후 2010년까지 인구는 증가세를 나타냈다(그림 1). 특히

광양제철소 부지조성이 끝나고 1985년 7월부터 본격적인 제철소 건설공사가 시작되면서 건설관련 유동인구의 증가로 1986년 111,731명으로 증가하였다. 조강 연산 270만톤 규모의 제3기 설비가 종합 준공된(광양시지편찬위원회, 2005) 1990년에는 153,558명으로 크게 늘어났다.

하지만 1990년 광양제철소 제3기 설비가 준공되면서 건설관련 사업이 축소됨에 따라 1990년을 정점으로 인구는 급격히 감소하여 1993년 126,839명으로 줄어들었다. 그러나 1994년 127,788명, 2000년 138,097명, 2010년 145,512명으로 각각 증가하였다. 2003년 인구감소가 한차례 있었지만 1993년을 변곡점으로 2010년까지 지속적인 인구증가 추이를 보였다.

2) 인구구조 변화

광양시의 인구구조를 살펴보면(그림 2), 총인구에서 10대, 30~40대 연령인구가 차지하는 비율이 높은 것이 특징적이다. 2010년 현재 40대(19.4%)가 가장 많고, 10대(17.1%), 30대(15.6%), 60세 이상(12.8%), 20대(12.0%), 50대(12.0%), 10세 미만(11.1%) 등의

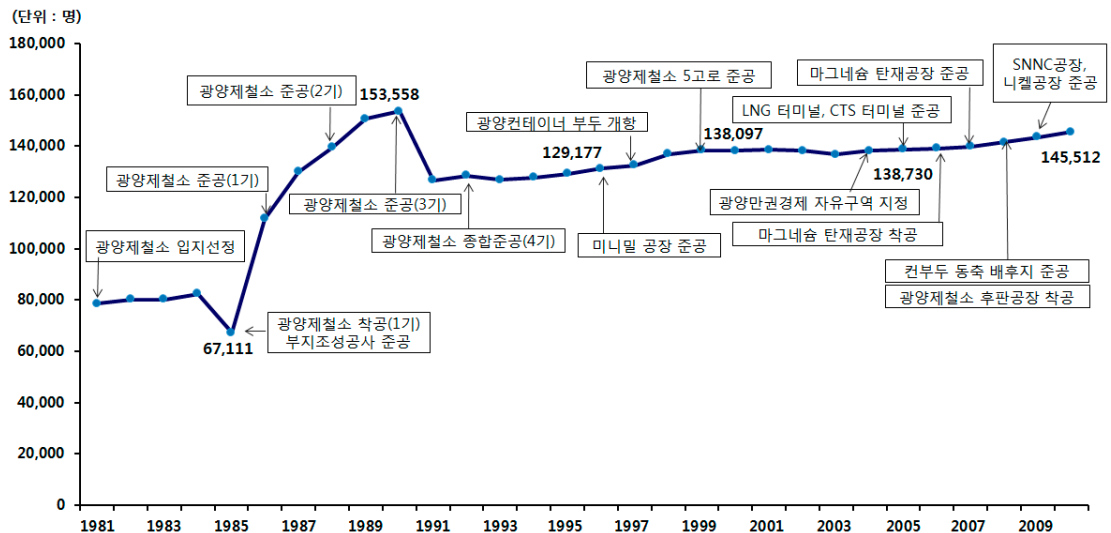


그림 1. 광양시 인구추이(1981-2010)

자료: 광양시 통계연보(각 년도)

순이다. 2001년 대비 연령별 인구구조에서 가장 뚜렷한 특징은 40대와 10대 연령인구가 크게 증가한 반면, 10세 미만 인구는 크게 감소한 점이다. 40대 연령 인구는 2001년 13.9%에서 2010년 19.4%로 늘었다. 10대 연령인구도 2001년 14.8%에서 2010년 17.1%로 늘었고 증가율은 15.5%를 나타냈다. 하지만 10세 미만의 연령인구는 2001년 18.9%에서 2010년 11.1%로 감소하였다.

광양시 연령별 인구구조의 특징은 40대와 10대 연령인구의 비율이 상대적으로 높다는 점이다. 40대 연령인구 비율을 인접한 여수시(16.7%), 순천시(18.0%)와 비교해도 광양시의 비율이 상대적으로 많다. 10대 연령인구 비율도 광양시가 여수시(14.4%), 순천시(16.9%)보다 많으며, 30대 연령인구도 광양시가 여수시(14.4%), 순천시(14.4%)보다 높다. 2010년 현재 광양시 평균연령은 36.3세이고, 중위연령수는 37.4세로 여수시와 순천시보다⁷⁾ 젊은 것이 특징이다.

연령별 인구구조의 전체적 특징을 요약하면, 광양시는 청장년층에 속하는 30~40대 연령인구가 인접한 도시에 비해 상대적으로 많은 비중을 차지한다. 또한 평균연령과 중위연령수가 상대적으로 낮아 인구구조에서 젊은 도시라는 인구적 특징을 보였다. 이런

특징은 전체 인구에서 청장년층의 비율이 상대적으로 높은 기업도시가 갖는 일반적인 인구적 속성과 일치한다고 할 수 있다.

4. 광양시 인구이동과 인구구조 변화

1) 전출입자 변화

2001년부터 2010년까지 광양시의 전출입자 변화를 살펴보면(표 3), 전체적으로 0전입자보다 전출자가 많았다. 총전입자는 113,000명인데, 총전출자는 115,925명으로 전입자보다 전출자가 많아 순이동은 -2,925명으로 분석되었다. 하지만 시기별로 뚜렷한 차이를 보였다. 2001~2003년은 전입자보다 전출자가 압도적으로 많아 순유출된 전출 초과기, 2004~2007년은 전입자와 전출자가 서로 엇비슷한 전출입 대등기, 그리고 2008~2010년은 전입자가 전출자를 초과하는 순유입이 많은 전입 초과기로 구분할 수 있다.

전출입자 공간분포를 살펴보면, 전체적으로 전남

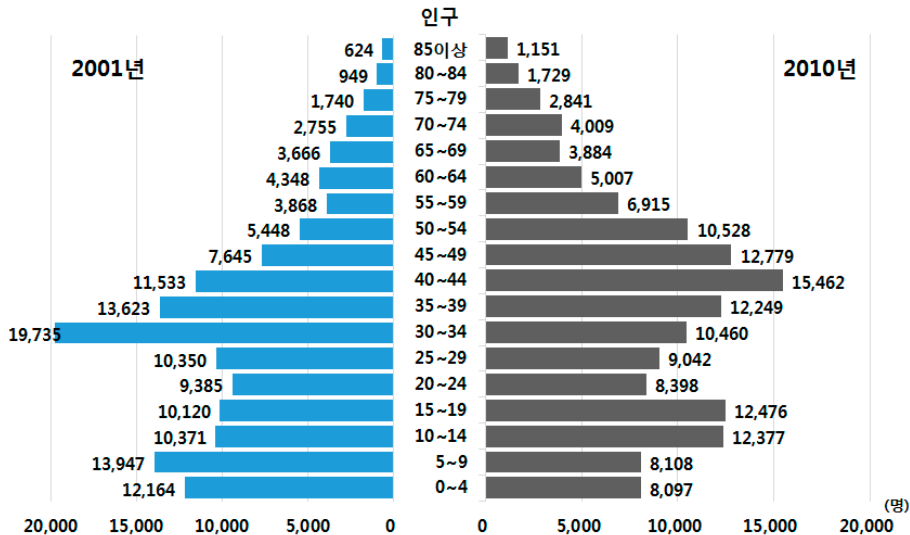


그림 2. 광양시 연령별 인구구조 변화
 자료: 광양시, 광양통계연보(각 년도)

내로의 전출입보다 다른 시·도의 전출입 비중이 상대적으로 높았다. 전출자는 전남 내로의 전출(36.2%)보다 타 시·도로의 전출(63.8%)이 월등하게 많았다. 전입자 또한 전남 내에서 광양시로 전입한 비율(37.0%)보다 타 시·도에서 광양시로 전입하는 비율(63.0%)이 상대적으로 높았다. 특히 2008년 이후, 타 시·도에 거주했던 전입자의 유입비율이 증가하는 경향을 보였다. 이는 광양시와 유사한 산업구조를 가진 지역으로부터의 전입자가 많은 비중을 차지하였기 때문이다.

2) 전출입자 공간분포

광양에서 전출하는 인구의 목적지와 광양시로 전

입 인구의 거주지 분포를 분석한 결과, 전출입자의 목적지와 전 거주지의 공간분포는 전국적이었고, 시기에 따라 약간의 차이를 나타냈다. 전출자의 공간분포를 보면(그림 3), 2001년에는 인접한 순천·서울·광주·경기·경남·전북·부산 등지로, 2010년에는 순천·서울·경기·광주·경남·부산·충남 등지로 상대적으로 많이 전출하였다. 2001년 대비 충남·경기 등으로의 전출은 증가한 반면, 순천·서울·광주·전북·부산 등지로의 전출은 감소하였다. 전입자의 경우(그림 4), 2001년에는 순천·광주·서울·경남·경기·부산·전북 등지에서, 2010년에는 순천·서울·경남·경기·광주·부산·전북 등지에서 상대적으로 많이 전입하였다.

하지만 시간이 경과하면서 전출입자의 공간분포는

표 3. 광양시 전출입자 추이(2001-2010)

구분	전출(명)*			전입(명)*			순이동(명)
	전남 내 전출	타 시도 전출	합계	전남 내 전입	타 시도 전입	합계	
2001	4,790	7,145	11,935	5,001	5,915	10,916	-1,019
2002	4,802	7,190	11,992	4,860	5,907	10,767	-1,225
2003	5,430	7,313	12,743	4,654	5,926	10,580	-2,163
2004	4,035	7,043	11,078	5,218	6,207	11,425	347
2005	4,882	7,194	12,076	4,886	6,801	11,687	-389
2006	4,426	7,513	11,939	4,586	6,492	11,078	-861
2007	4,443	7,208	11,651	4,467	6,724	11,191	-460
2008	3,875	6,564	10,439	5,001	6,959	11,960	1,521
2009	3,979	6,757	10,736	4,602	7,206	11,808	1,072
2010	4,105	7,231	11,336	4,289	7,299	11,588	252
합계	44,767	71,158	115,925	47,564	65,436	113,000	-2,925

* 광양시 내 전입자수와 전출자수는 제외
자료: 광양시, 광양통계연보

표 4. 전출입자 거주지(목적지) 추이(2001-2010)

구분	전출(%)*					전입(%)*				
	순천	서울	경남	광주+전남	기타**	순천	서울	경남	광주+전남	기타**
2001	22.9	13.6	6.7	46.5	33.2	22.6	9.6	7.9	53.2	29.3
2010	21.4	12.8	8.9	43.0	35.3	20.4	10.6	10.2	44.9	34.3

** 기타: 총전출입자수에서 서울, 광주, 전남, 경남 등으로의 전출입자를 제외한 수치임.
자료: 통계청 마이크로데이터통합서비스(<https://mdis.kostat.go.kr/index.do>)

전국으로 다변화되었다. 인접한 순천의 독점적 전출입지 위상이 약화된 반면, 경기와 경남이 주요 전출입지로 부상하였다(표 4). 특히 경기와 경남이 주요 전출입지로 부상한 이유는 광양시의 산업구조와 이들 지역의 산업구조와 유사한 속성을 가지고 있어 동종업종에 종사한 인구의 출입이 상대적으로 많은 비중을 차지한 것으로 사료된다. 그러나 전남 도내(시·군) 인구이동을 포함하면, 광양시 전출입자의 거주지 분포는 거리가 상대적으로 영향을 미쳐 전형적인 거리조락 패턴을 보였다.

3) 전출입자 연령구조

전출입자의 연령구조 변화를 파악하기 위해 순이동 지표를 이용하였다. 연령별 순이동 지표를 보면(표 5), 29세 미만 연령층은 순유출, 30대는 순유입, 40대는 순유출, 50대 이상은 순유입을 나타냈다. 30대 연령층이 순유입을 보이는 주요 이유는 광양시의 일자리와 관련이 있는 것으로 추론되었다.

연령별 순이동은 시기별로 상이한 특징을 보였다. 2001~2003년은 50대 이상을 제외한 모든 연령층에서 전출초과인 순유출이 지속되었다. 2004~2007년은 19세 미만 연령층의 순유출이 많았고, 2008년 이후에는 10대 순유출이 많았다. 반면에 전입초과가 나타난 2008년 이후에는 모든 연령층에서 전입초과인 순유출을 나타냈다. 특히 30대, 20대, 40대 연령층의

전입초과는 광양시 인구증가를 견인하는 주요한 요인이었다.

4) 전출입자 사유와 이동규모

전출입자의 사유를 분석한 결과, 직업(직장 변경)이 가장 많은 비중을 점하였다. 전출자는 직업(43.7%), 주택(24.5%), 가족(16.5%) 등의 순이었고, 전입자도 동일한 경향을 보였다. 특히 2003~2008년 광양시로 전입한 인구의 주요 이유는 직업 때문인 것으로 나타났다. 이는 광양시가 추진한 각종의 지역개발사업과 관련이 있는 것으로 추론할 수 있다.

광양시 전출입자 이동규모는 2001년부터 2010년 동안 커다란 변화가 없었다. 전출입자 이동규모에서 1인의 비중이 가장 많았고, 계속 증가 추세를 보인 것이 대표적인 특징이다(그림 5). 전출자의 이동규모는 2001년 대비 1인 비중은 40.7%에서 58.3%로 증가하였다. 반면에 2인은 큰 변화가 없었지만 3인은 17.6%에서 12.7%로, 4인 이상은 28.8%에서 18.4%로 각각 감소하였다.

전입자의 경우, 1인 비중이 40.7%에서 58.3%로 증가하였고, 전출자보다 비중이 상대적으로 많이 증가하였다. 2인 비중은 전출자와 비슷하게 큰 변화가 없었지만 3인은 17.4%에서 12.7%로, 4인 이상은 28.1%에서 15.8%로 각각 감소하였다.

표 5. 연령별 순이동 추이(2001-2010)

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	합계
10세 미만	-332	-179	-421	167	-186	-201	-109	230	26	-96	-1,101
10대	-265	-378	-484	-222	-272	-303	-308	7	-142	-272	-2,639
20대	-232	-364	-602	-130	-81	-226	-94	315	328	172	-914
30대	-204	-248	-389	299	-85	-84	98	460	507	238	592
40대	-93	-136	-300	76	28	-100	-67	255	183	85	-69
50대	30	30	-37	96	94	-23	-24	81	66	60	373
60세 이상	77	50	70	61	113	76	44	173	104	65	833
합계(명)	-1,019	-1,225	-2,163	347	-389	-861	-460	1,521	1,072	252	-2,925

자료: 광양시, 광양통계연보

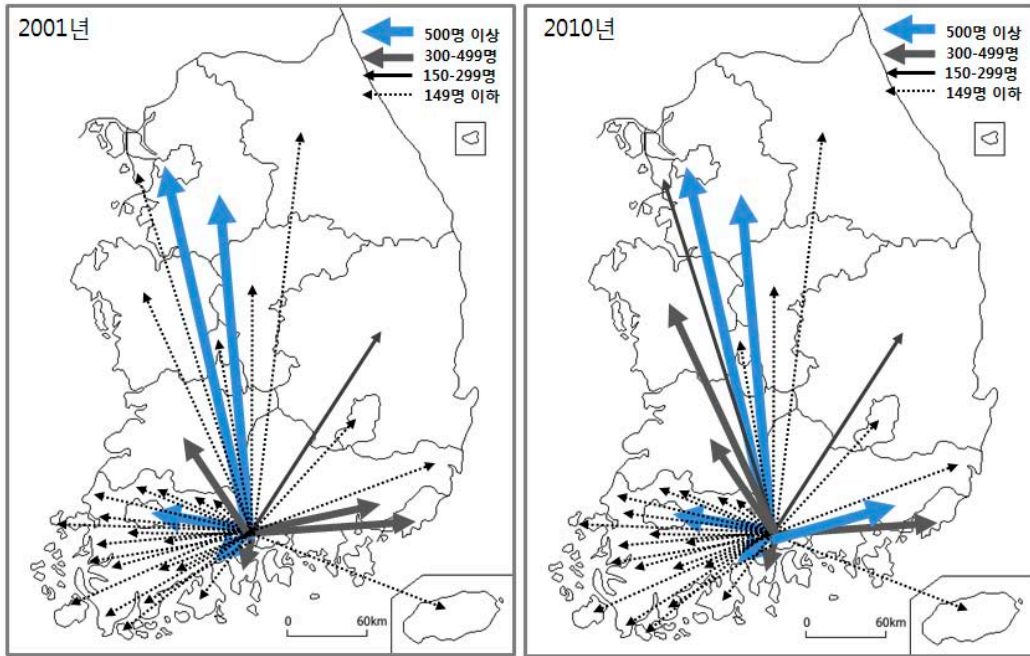


그림 3. 광양시 전출자의 공간분포

자료: 광양시, 광양통계연보(각 년도), 통계청 마이크로데이터통합서비스(<https://mdis.kostat.go.kr/index.do>)

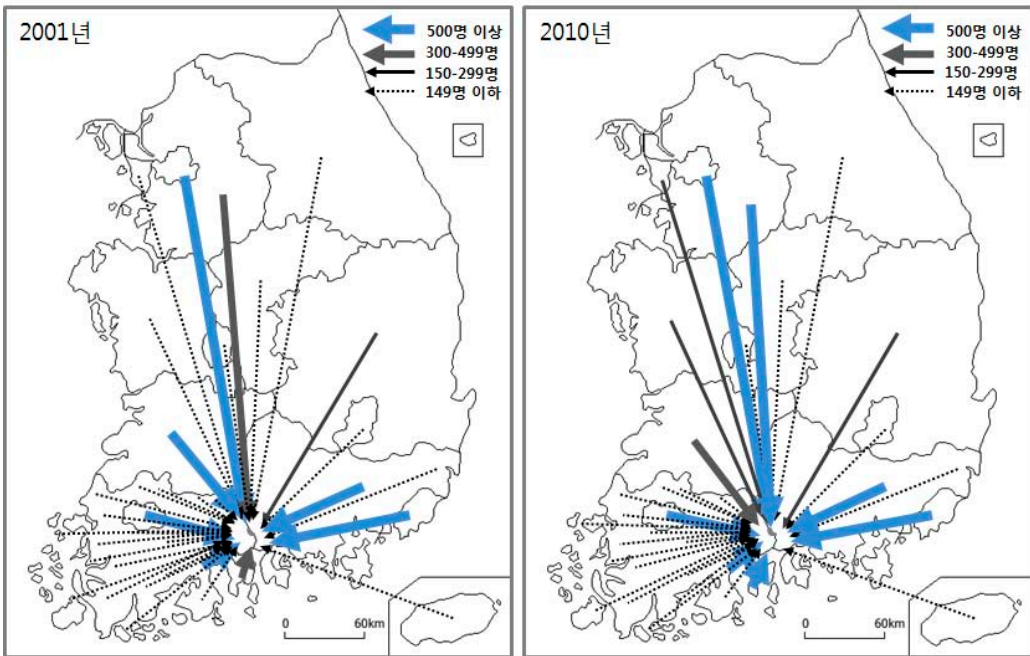


그림 4. 광양시 전입자의 공간분포

자료: 광양시, 광양통계연보(각 년도), 통계청 마이크로데이터통합서비스(<https://mdis.kostat.go.kr/index.do>)

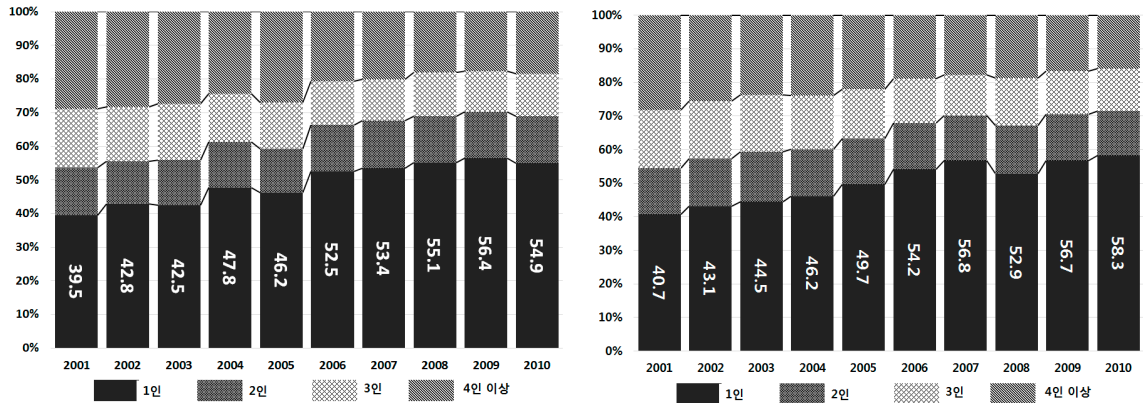


그림 5. 전출자(왼쪽)와 전입자(오른쪽) 이동규모(인)의 변화 추이
 자료: 통계청 마이크로데이터통합서비스(<https://mdis.kostat.go.kr/index.do>)

5. 광양시 인구증가 요인분석

광양시 인구증가는 광양제철소와 밀접한 관계를 가지고 있다. 1981년 제철소 건설부지가 확정되고 부지 공사 및 제철소 설비 공사가 행해지고 신도시가 건설되면서 광양시 인구는 늘기 시작하였다. 1987년 광양제철소 제1기 설비가 완공되면서 건설관련 사업의 축소로 1990년 153,558명을 정점으로 인구는 1993년까지 감소 추이를 보였다. 그러나 1994년부터 인구는 증가세로 전환되었고, 2003년 인구감소가 나타났지만 이후 2010년까지 인구증가는 지속되었다.

광양시 인구증가를 견인한 결정적인 요인은 중앙정부가 추진한 각종 국책사업 때문이었다. 비교우위와 경쟁력을 가진 광양항의 자연적 조건으로 광양제철소 입지가 결정되었고, 광양제철소 설비 증설과 기업활동, POSCO 관련기업들의 모공장·분공장 입지 등은 철강관련 제조업체의 지역 내 신설과 타 지역에서 광양지역으로의 이전에 중요한 영향을 미쳤다. 동시에 1987년부터 시작된 광양컨테이너부두 건설공사, 1997년 제1단계 사업 준공 및 개항, 추가적인 부두건설 사업 시행 등도 지역 내 관련산업 활성화에 영향을 미쳤고, 이는 인구증가 요인으로 작용하였다. 또한 2003년 GFEZ 지정도 인구증가 유발요인이 되었다.

전출한 3개의 대형 국책사업은 광양시 인구증가를 견인한 구조적인 요인이었다. 실제로 이들 사업 시행과 연계해서 광양시가 자체적으로 추진한 일반산단 건설과 공장용지 공급은 철강관련 기업체의 입주로 이어졌고, 지역 내의 일자리 증가는 전입인구의 증가로 전이되었다. 결과적으로 광양지역 내에서 행해진 공단개발을 포함한 주요 지역개발사업은 인구증가를 견인하는 요인으로 작용하였다. 그리고 공단개발로 제조업 사업체수도 2001년부터 지속적으로 증가하였다.

실제로 2001~2010년 동안 인구변화는 이런 경향을 그대로 보여주었다. 지속적인 사업체수 증가는 전입자수 증가로 나타났다. 인구감소가 나타난 2003년(136,753명)을 지나 2004년부터는 전입자가 전출자를 초과해 순유입이 2010년까지 이어졌다. 특히 2004년 이후 30대 전입자가 늘어나면서 2005년부터 출생자수가 사망자수보다 많아졌고, 이런 추이는 2010년까지 지속되었다. 요약하면, 2004년을 정점으로 전입자라는 사회적 요인보다도 출생이라는 자연적 요인이 광양시 인구증가를 주도하였다(표 6).

따라서 광양시의 인구증가 추이와 지역 내에서 행해진 광양제철소 및 연관산단 준공, 광양컨테이너부두 개장, 광양만권경제자유구역 지정과 기업유치, 일반산단 조성 및 분양을 비롯한 자체적인 산업개발과 기업유치, 기업유치를 위한 다양한 기업도시정책 추진 등은 주요 인구유발 요인이 되었다. 이들 인구유

표 6. 광양시 인구증감 요소별 추이(2001-2010)

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
사업체수(개소)*	542	546	527	522	586	-	568	590	618	636
자연증가(A)	1,326	993	822	782	785	895	1,046	922	971	1,112
출생자수(명)	1,990	1,666	1,495	1,444	1,471	1,501	1,669	1,594	1,601	1,793
사망자수(명)	664	673	673	662	686	606	623	672	630	681
순이동(B)	-1,019	-1,225	-2,163	347	-389	-861	-460	1,521	1,072	252
전출자수(명)**	11,935	11,992	12,743	11,078	12,076	11,939	11,651	10,439	10,736	11,336
전입자수(명)**	10,916	10,767	10,580	11,425	11,687	11,078	11,191	11,960	11,808	11,588
인구증감(A+B)	307	-232	-1,341	1,129	396	34	586	2,443	2,043	1,364

* 사업체수는 산업대분류에서 제조업 사업체를 의미함.

** 광양시 내 전입자수와 전출자수는 제외

자료: 광양시, 광양통계연보

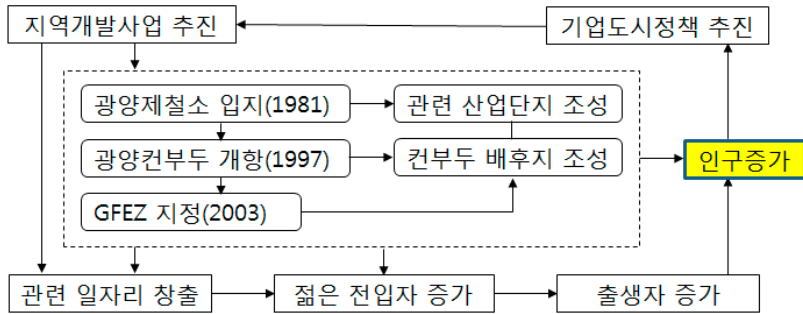


그림 6. 광양시 인구증가 과정의 모델화

발 요인에 의해 지역 내에서 일자리가 만들어졌고, 신규 일자리 창출은 다른 지역으로부터 광양시로 이동한 전입자 증가로 이어졌다. 특히 30대를 주축으로 한 젊은 전입자 증가는 출생자수 증가로 이어져 광양시 인구증가를 이끌었다. 광양시에서는 인접한 순천을 비롯한 타 시·도로 전출인구가 꾸준히 발생하지만 전입초과와 출생자수의 증가라는 인구구조적 특성이 지역의 인구증가를 견인하고 있다(그림 6).

6. 요약 및 결론

광양시가 위치한 광양만권은 우리나라의 대표적인 입해형 공업지역에 해당한다. 광양만권의 중앙에

위치한 광양시는 POSCO 광양제철소에 의해 도시가 성장·발전한 기업도시로 분류된다(이정록, 2004; 2006; 2014). 광양시는 반농반어 경제구조를 가진 전형적인 농어촌 지역이었지만 1981년 6월 당시의 광양군 골약면 금호도 일대가 POSCO 광양제철소 건설부지로 선정되면서 철강도시로 변모하였기 때문이다(이정록, 2014).

이 연구는 기업도시로 분류되는 광양시를 사례로 2001~2010년까지 인구이동과 인구구조의 변화를 지리적 관점에서 고찰한 것이다. 이 연구는 광양시에서 행해진 대형 국책사업과 지역개발사업, 기업도시적 지역정책 등이 인구이동에 영향을 미쳤고, 전입인구 증가는 광양시 인구구조에도 그대로 영향을 미쳤을 것이라는 문제의식에서 시작되었다.

광양시 인구변화는 1981년 이후 지속적으로 증가

하였다. 1981년 광양시 인구는 78,478명으로 당시 전남의 시·군에서 꼴찌에서 3번째였지만, 2010년 광양시 인구는 전남 22개 시·군에서 4번째인 145,512명으로 크게 증가하였다. 광양시는 광양제철소 입지와 기업활동으로 14만 명의 인구를 가진 중소도시로 성장하였고, 철강과 물류도시라는 새로운 도시 이미지도 갖게 되었다(이정록, 2014).

광양시의 인구증가는 인구구조를 변화시켰다. 2001년 대비 2010년의 인구구조는 40대(19.4%), 10대(16.1%), 30대(15.6%)의 비중이 상대적으로 많아졌고, 30대와 40대의 비중이 전체의 35%를 차지하여 전남에서 가장 젊은 도시가 되었다. 이런 특징은 전체 인구에서 청년층 비중이 상대적으로 높은 기업도시의 일반적인 속성을 그대로 반영하였다.

인구증가는 전출입자 변화와도 관련되었다. 2001~2010년 동안 총전입자보다 총전출자가 많았고, 순이동은 -2,925명이었다. 하지만 전출초과기(2001~2003년), 전출입 대등기(2004~2007년), 전입 초과기(2008~2010년) 등으로 시기별 뚜렷한 차이를 보였다. 2008년 이후 전입초과가 나타난 이유는 광양시에서 행해진 각종 지역개발사업과 관련되었다고 추론할 수 있다. 특히 전입자의 공간분포도 인접한 순천시(20.4%)를 비롯해 서울(10.6%), 경남(10.2%) 등이 상대적으로 많은 비중을 차지하였다. 전입자의 연령구조에서 2008년 이후에는 19세 이하 연령층을 제외한 모든 연령층에서 전입초과를 보였다. 전입자의 전입 사유는 직업(49.5%)이 가장 많았고, 이동규모에서는 1인 비중이 2001년 이후 지속적으로 증가하였다.

광양시 인구증가는 광양제철소 기업활동 전개과정과 밀접한 관련을 가지고 있었다. 광양시를 14만명 인구규모의 기업도시로 성장·발전시킨 결정적인 동인은 광양제철소였다(이정록, 2014).⁸⁾ 광양제철소 입지와 건설과정, 기업활동 전개과정, POSCO 및 광양제철소와 관련된 계열·하청 공장의 입지와 기업활동 등은 광양시 인구증가를 견인한 첫 번째 동인이었다. 두 번째 동인은 광양제철소 이후 행해진 광양컨테이너부두 건설과 개항, 세 번째 동인은 광양만권경제자유구역(GFEZ) 지정과 관련된 개발사업, 네 번째 동인은 이들 대형 국책사업과 연계되어 추진한 광양시의

기업도시적 지역정책 등이라 할 수 있다.

광양시 내에서 행해진 각종 지역개발사업 추진으로 철강관련 제조업체수가 지속적으로 증가하였고, 2004년부터는 전입자가 전출자를 초과해 인구 순유입이 2010년까지 이어졌다. 특히 2004년 이후 30대 전입자가 늘어나면서 2005년부터 출생자수가 사망자수보다 많아졌고, 이런 추이는 2010년까지 지속되었다. 2004년을 정점으로 광양시 인구증가는 전입자라는 사회적 요인보다도 출생이라는 자연적 요인이 주도하였다.

기업도시로 성장한 광양시의 인구증가와 인구구조 변화는 광양제철소를 주축으로 지역 내에서 행해진 각종 지역개발사업과 기업도시적 지역정책 추진의 결과였다. 광양제철소·광양컨테이너부두·광양만권경제자유구역 등과 관련한 공단개발을 포함한 지역개발사업으로 사업체가 증가하였고, 사업체 증가는 젊은 전입자 증가와 출생자 증가로 전이되어 지역인구의 증가로 나타났기 때문이다. 즉, 광양시라는 기업도시가 추진한 각종 지역개발사업이 일자리를 만들었고, 이것이 인구증가의 추동한 직접적인 요인으로 작용하였다.

이 연구는 기업도시인 광양시를 대상으로 2001년부터 2010년까지 10년간 인구이동과 인구구조 변화를 분석해 보았다. 하지만 지역 내에서 행해진 국책사업을 비롯한 각종 지역개발사업이 제조업을 비롯한 사업체 증가와 인구증가로 어떻게 전이되었는가를 구체적으로 파악하지 못한 것이 이 연구의 한계이다. 이는 관련된 후속 연구를 통해 보완하려고 한다.

주

- 1) 1981년 광양시(당시 광양군) 인구는 78,478명으로 전남의 시·군 중에서 구례군과 곡성군이 꼴찌에서 3번째를 차지하였다.
- 2) 현대그룹은 1975년 경북 영해와 충남 가로림만을 제2제철소 최적입지라고 주장하였고, 1977년에는 평택시 포승면 일대에 제철소를 건설하겠다는 사업계획을 발표하였다. 하지만 정부는 제2제철소 건설사업자로 포항제철을 선정하였고, 포항제철은 외국계 회사의 입지 타당성 조사를 거

처 충남 아산만을 건설 후보지로 최초 제안하였다(이정록, 2006).

3) 당시 박태준 포항제철 사장은 아산만과 함께 광양만을 대상 후보지로 포함하도록 지시하였고, 관계기관에 아산만과 광양만을 비교·검토하여 입지를 제선정해 줄 것을 요청하였다(이정록, 2006).

4) 이 과정에 광양 출신이었던 당시 김종호 전남도지사가 중요한 역할을 한 것으로 알려졌다(광양시지편찬위원회, 2005).

5) 5만톤급 6선석, 2만톤급 6선석이 완공되었다.

6) 3단계 2차 사업은 4선석(5만톤급 3선석, 2만톤급 1선석)이며, 철재·자동차 등 다양한 화물을 동시에 처리할 수 있는 다목적 부두로 운영하고 있다(www.gfez.go.kr).

7) 2010년 현재 여수시의 평균연령은 39.6세, 중위연령수는 40.5세였고, 순천시의 평균연령은 37.7세, 중위연령수는 38.4세로 나타났다.

8) 전남발전연구원이 2011년 5월에 발간한「전남 도시경쟁력 평가 및 강화방안」보고서에 의하면, 전남의 5개 도시(목포시, 여수시, 순천시, 광양시, 나주시 등) 중에서 시장규모·경제성장·고용·생산성 등 경제적 기반의 경쟁력이 광양시가 가장 좋다고 분석·평가하였다(이정록, 2014).

참고문헌

광양시지편찬위원회, 2005, 광양시지 제2권: 정치·행정·교육·산업.

구동희, 2007, “부산권 인구이동의 공간적 패턴에 관한 연구,” 대한지리학회지, 42(6), 930-939.

권기철, 2006, “부산광역권의 제조업 고용 변동과 인구이동의 관계 및 인구이동의 균형화 효과,” 경제연구, 24(3), 97-123.

권상철, 2010, “한국 대도시의 인구이동특성: 지리적, 사회적 측면에서의 고찰,” 한국도시지리학회지, 13(3), 15-26.

김두일, 1991, “포항종합제철이 주변지역에 미치는 경제적 파급효과,” 지리학연구 17, 66-85.

김리영·양광식, 2013, “인구 유입과 유출을 결정하는 지역 특성 요인에 관한 연구,” 한국지역개발학회지, 25(3), 1-20.

박주혜·홍성호·안유정·이만형, 2010, “중앙성 지표에 따른 충청북도 인구이동 특성: 2001년과 2008년 사례 비교 분석,” 한국지역지리학회지, 16(4), 369-386.

신영재, 2013, “평택항 개항에 따른 배후 지역의 변화에 관한 연구,” 한국지역지리학회지, 19(3), 416-435.

오정일·안기돈, 2007, “우리나라 15개 시도의 일자리 수 변화와 인구이동 간 인과성 검증,” 국토연구, 53, 57-76.

유성중, 2000, “광양제철소의 입지와 지역경제의 변화,” 한국경제지리학회지, 3(2), 63-79.

이기석, 1984, “산업도시의 인구성장고 고용구조 변화에 관한 연구,” 지리학, 30, 14-27.

이정록, 1992, “공업단지의 입지가 지역변화에 미친 영향,” 국토계획, 27(3), 117-133.

이정록, 2000, “광양만권의 공업화와 지역경제의 변화: 1987~1996,” 국토계획, 35(2), 175-186.

이정록, 2002, “공업단지의 입지와 지역변화에 관한 연구: 여천산업단지를 사례로,” 한국경제지리학회지, 5(2), 137-155.

이정록, 2004, “광양제철소의 입지와 지역의 인구변화: 1980~2001,” 한국경제지리학회지, 7(1), 83-96.

이정록, 2006, 광양만권 잠재력과 비전, 한울 아카데미.

이정록, 2014, “2013순천만국제정원박람회 정책화 과정과 동인에 관한 연구,” 대한지리학회지, 49(6), 849-864.

이정록, 2014, 글로벌 시대의 지역 발전, 푸른길.

이정록·김승곤, 2014, “광양만권경제자유구역(GFEZ) 제1단계 사업의 개발과정과 성과분석: 2004~2010,” 대한지리학회지, 49(1), 91-105.

이정섭, 2014, “비수도권 중소도시의 인구성장고 단계적 이동: 전라북도를 사례로,” 대한지리학회지, 49(4), 525-545.

이종호·김진수, 2012, “산업단지 조성이 고용에 미치는 영향,” 한국경제지리학회지, 15(4), 570-584.

이진희·김동명·이만형, 2011, “충청권과 비충청권 기초자치단체 사이의 인구이동 특성분석,” 지역연구, 27(3), 101-120.

이희연·박정호, 2009, “경로분석을 이용한 인구이동 결정요인들 간의 인과구조,” 한국경제지리학회지, 12(2), 123-141.

이희연·이승민, 2008, “수도권 신도시 개발이 인구이동과 통근통행패턴에 미친 영향,” 대한지리학회지, 43(4), 561-579.

채성주·배민기·백기영, 2014, “지역 낙후도 유형에 따른

- 인구이동 특성과 이동 요인,” 국토연구, 81, 91-104.
- 포항제철주식회사, 1993, 영일만에서 광양만까지: 포항제철 25년사.
- Acs, Z. and Armington, C., 2004, Employment Growth and Entrepreneurial Activity in Cities, *Regional Studies*, 38(8), 911-927.
- Appleyard, R., 1989, Migration and Development: Myths and Reality, *The International Migration Review*, 23(3), 486-499.
- Briones, L., 2009, Reconsidering the Migration-Development Link: Capability and Livelihood in Filipina Experiences of Domestic Work in Paris, *Population, Space and Place*, 15(2), 133-145.
- Findlay, A. M. and Wahba, J., 2013, Migration and Demographic Change, *Population, Space and Place*, 19(6), 651-656.
- Franklin, R. S., 2014, An Examination of Geography of Population Composition and Change in the United States, 2000-2010: Insights from Geographical Indices and a Shift-Share Analysis, *Population, Space and Place*, 20(1), 18-36.
- Geiger, M. and Pécoud, A., 2013, Migration, Development and the ‘Migration and Development Nexus,’ *Population, Space and Place*, 19(4), 369-374.
- Haas, H.D., 2010, Migration and Development: A Theoretical Perspective, *International Migration Review*, 44(1), 227-264.
- Marvel, M. and Shkurti, W., 1993, The economic impact of development: Honda in Ohio, *Economic Development Quarterly*, 7, 50-62.
- Piper, N., 2009, The complex interconnections of the migration-development nexus: a social perspective, *Population, Space and Place*, 15(2), 93-101.
- Raghuram, P., 2009, Which migration, what development? Unsettling the edifice of migration and development, *Population, Space and Place*, 15(2), 103-117.
- Rodriguez-Pose, A. and von Berlepsch, V., 2014, When migrants rule: The legacy of mass migration on economic development in the United States. *Annals of the Association of American Geographers*, 104, 628-665.
- Rodriguez-Pose, A. and von Berlepsch, V., 2015, European Migration, National Origin and Long-term Economic Development in the United States, *Economic Geography*, 91(4), 393-424.
- Shen, J., 2012, Changing Patterns and Determinants of Interprovincial Migration in China 1985-2000, *Population, Space and Place*, 18(3), 384-402.
- 교신: 이정록, 61186, 광주광역시 북구 용봉로 77, 전남대학교 사회과학대학 지리학과, 이메일: jrlee@jnu.ac.kr
Correspondence: Jeong-Rock Lee, 77 Yongbong-ro, Bukgu, Gwangju, 61186, Korea, e-mail: jrlee@jnu.ac.kr
- 최초투고일 2016. 10. 27
수정일 2016. 11. 19
최종접수일 2016. 12. 5