

파나마운하 100년만에 길이 40% · 폭 64% 늘려

53억弗 투입, 2014-15년 완공되면 물동량 두배

태평양과 대서양 뱃길을 잇는 중미 파나마 운하가 100년 만에 대폭 확장될 전망이다. 마르틴 토리호스 파나마 대통령은 4월24일 "운하에 길이 427m, 폭 55m, 깊이 18.3m의 칸막이 수문을 신설하는 등 증축을 통해 물동량을 2배 늘릴 계획"이라고 밝혔다.

새 수문은 기존의 것보다 길이 40%, 폭 64%가 늘어난 것이다. 이 안은 의회와 국민투표를 통과해야 하지만 여당이 다수이고, 여론도 찬성이 더 많은 상황. 정부 안대로라면 2014-15년 완공된다.

세계 교역량의 5%를 처리하는 파나마운하는 시작부터 대역사(大役事)로 유명했다. 1880년 이집트 수에즈운하 건설자인 프랑스의 페르디낭 드 레쎬스가 착공했다가 난공사·풍토병 탓에 9년 만에 파산했다. 1904년 운하를 인수한 미국의 시어도어 루스벨트 대통령이 50개국 7만5000명을 동원, 10년 만에 완공했다.

82km의 물길을 내는 데 수에즈운하의 4배인 3억5200만 달러가 들어갔다. 해상통제권에 관심이 있었던 미국은 그 뒤에도 운영권을 행사하다 1999년에야 파나마에 넘겼다.

(▲ 지난 5일 파나마시티에서 북쪽으로 80km쯤 떨어진 파나마 운하에서 컨테이너를 잔뜩 실은 대형 화물선이 칸막이 수문 쪽으로 접근하고 있다. /AP 연합뉴스)

그 뒤 운하는 파나마에 달리가득 효자였다. 작년 통행료 등 관련 수입만 12억달러에 이르는 등 최대 수입원이다. 하지만 물동량이 늘고 선박이

커지면서 증설 문제가 대두됐다. 현재 수로의 폭(33.5m)은 컨테이너 4000개를 실은 배(패너맥스급)가 겨우 지날 정도이다. 하루 38-40척이 통과하는 통행량도 3~6년 내 한계에 달할 전망이다. 여기에 멕시코는 양 대양을 잇는 또 다른 통로인 테우안테펙 지협을 양쪽 항구를 잇는 철도를 짓겠다고 밝혀 경쟁을 자극했다.

반론도 있다. 한해 예산이 65억달러인 나라에 53억달러 공사는 과욕이란 지적이다. 이들은 그 돈의 10분의 1만 들여 무역량 증가의 발원지인 태평양 쪽에 대형항을 짓는 게 낫다고 주장한다. 하지만 토리호스 대통령은 2004년 취임 후부터 운하 증설에 총력을 쏟았다.

운영권을 넘겨받은 아버지를 뒤이어 선거로 집권한 그는 "경쟁력을 개선하지 못하면 다른 루트에 자리를 내줄 것"이라며 지지를 호소한다. 약 1만 개의 일자리가 생길 거란 기대도 긍정적인 부분이다.

