

한반도 대운하, 새로운 도약을 위한 물길잇기

Article 01



이명박

물길을 잇는 꿈

물은 흐른다. 시내를 만들고 강을 이루면서 흘러서 바다로 간다. 그것은 변하지 않는 자연의 이치이다.

그리고 길은 이어진다. 땅의 길(陸路)이든, 바다의 길(海路)이나 공중의 길(航空路)이든, 모든 길은 끊임없이 이어진다. 그것은 바로 사람들이 서로 오가며 어우러져 살아가는 모습이다.

나는 이 간단한 자연의 이치와 문화의 모습에서 우리 역사와 미래를 본다. 강은 흐르는 물이 만들어 주는 천혜의 길이다. 양쪽을 갈라놓는 장애이기도 하지만, 그보다는 유역을 하나로 통합하는 연결로 역할을 해왔다. 그래서 옛적부터 소금과 생선, 곡식과 포목을 실은 배들이 하구에서 상류까지 물길을 따라 운항하였다. 마포, 충주, 상주, 동래에는 그런 나루터의 모습이 지금도 남아 있다. 그런데 지금 우리나라의 강들은 뱃길 구실을 하지 않고 있다. 아마도 신작로와 철도의 발달이 초보적인 하운을 밀어냈을 것이다. 아니면 토사가 쌓이고 구조물이 가로막아 배가 다니기 어렵게 되었을 수도 있을 것이다.

한강의 경우에는 남북분단으로 하구에 군사분계선이 그어지면서 뱃길 자체가 아예 막혀버렸다. 강물은 여전히 흐르는데 물길은 끊어져 버린 것이다. 관리를 소홀히 했든, 기술이 부족했든, 아니면 분단의 아픔이든, 우리는 천혜의 길 한 세트를 잃어버린 채 살아가고 있다. 도로와 철도, 항공로가 모두 과중한 교통량으로 북적대고 막히는데도 강물은 그야말로 텅 빈 채 흘러만 가고 있는 것이다.

강에 배를 다시 띄울 수 없을까? 그리고 끊어진 물길을 하나로 이을 수 없을까? 그리하여 내륙의 모든 지방이 바다너머 세계로 연결되게 할 수는 없을까? 어린 시절을 바닷가에서 보낸 나에게 그것은 궁금증을 넘어 하나의 꿈이었다.

기업에서 활동하던 시절, 구미 선진국들을 드나들면서 운하가 여러 나라에 걸쳐 많은 하천들을 이으면서 거미줄처럼 얽혀 있는 것을 눈여겨보았다. 컨테이너를 잔뜩 실은 바지선과 멋진 유람선들이 쉴 새 없이 떠다니는 것을 보면서, 물길이 현대적 교통로로서도 매우 유용한 것을 확인하였다. 그러다가 오늘날 세계 최대의 경제권으

로 부상하고 있는 유럽의 통합에 운하망이 연결망 역할을 해내었다는 것도 알게 되었다. 그리하여 나는 끊어진 물길을 이어 여러 지방을 서로 소통시키고 나아가 세계로 연결하는 일을 나의 꿈을 넘어 나라의 과제로 설정해 나가기 시작하였다.

국토 업그레이드

꿈은 그저 꿈으로 그칠 수도 있다. 꿈이 의미를 가지려면 그 실현을 위한 방법이 구체적으로 강구되어야 한다. 공부하고 논리를 개발하여 뜻을 함께 할 사람들을 모으고 책임 있는 이들을 설득해나가야 한다. 나는 여건을 분석하고 전문가들의 의견을 듣는 한편 외국의 사례를 수집하면서 생각을 다듬어 갔다. 그리하여 15대 국회의원 시절인 1996년 7월, 국회 대정부 질문에서 처음으로 내륙운하를 공개적으로 제안하였다. 그 후로도 나는 기회 있을 때마다 우리나라에 운하가 필요하다는 생각을 밝혀왔다. 우리 경제의 선진화, 우리 국토의 업그레이드를 위해 꼭 필요하다는 확신에서 어느 정부에서라도 꼭 국책사업으로 추진해 주길 바랐다. 하지만 과거 정부에서는 주로 정치적인 이유에서 신중하게 검토하기 보다는 안타깝게도 반대를 위한 이유를 찾는 데에 더 많은 노력을 기울였던 것 같다.

어떤 사람들은 그런 나의 주장을 때 이른 선거공약이라며 비판하기도 한다. 또 어떤 사람들은 경제성이 없거나 환경파괴를 수반할 불필요한 토목공사라고 깎아내리기도 한다. 더러는 우리나라와 유럽과의 역사적인 배경과 자연 조건의 차이를 강조하면서 도대체 우리나라에 운하 같은 것이 필요한가라고 묻는다.

나는 한반도 대운하가 경제적 타당성을 갖는 수준을

넘어 국운 융성의 토대를 마련할 것이라고 믿는다. 인프라 건설은 현재와 함께 미래를 내다보고 미리 하는 것이다. 현재의 물동량도 중요하지만, 미래의 물류 수요도 예측해야 하는 것이다. 재미있는 것은 인프라는 일단 개발되면 스스로 새로운 물류 수요를 창출해낸다는 사실이다. 산업의 입지조건을 향상시켜 묻혀있던 잠재력을 일깨워내기 때문이다. 알다시피 서울과 부산을 잇는 경부고속도로는 자동차도 별로 많지 않던 시기에 만들어졌다. 그래서 당시에는 전시행정이라는 비판의 목소리가 높았다. 쓸데없는 일에 국가재정을 낭비한다는 것이었다. 하지만 오늘날 우리나라가 자동차 생산 세계 5위 국가에다 세계 12위의 경제대국이 되는 데에 고속도로의 뒷받침이 컸다는 것을 부인할 사람은 아무도 없을 것이다.

덧붙일 것은 운하개발의 이득이 단순히 물류향상에 그치는 것은 아니라는 것이다. 어쩌면 더 중요한 것은 물자와 함께 사람이 오가는 것일 것이다. 대운하는 관광 진흥에도 결정적 역할을 할 것이다. 낙후된 내륙지역의 산업 활동을 진작하여 국토의 균형발전에 크게 기여할 것이다. 국토 전체가 바다로 직결되면서 고도로 조직화되어 세계를 향해 열리게 되는 것이다. 그렇게 되면 한반도는 지정학적으로 더욱 진가를 드러내고 빛을 발하게 된다. 그런 관점에서 바라보면 한반도대운하는 우리나라가 선진국대열에 진입하기 위해 꼭 필요한 인프라인 것이다.

친환경적 사업

환경문제를 걱정하는 사람들도 있다. 여기 제한된 지면에서 대운하 건설이 환경에 미치는 영향과 그에 대한 대응책이 무엇인지를 소상히 논하기는 어렵다. 하지만

차제에 기본 원리나 원칙만은 분명히 해 둘 필요가 있을 것 같다. 한반도대운하는 물길을 막는 것이 아니라 있는 사업이라는 점에서 기본적으로 친환경적이다. 생명의 원천인 물이 서로 이어져 흐르게 하는 일이라는 말이다. 생명을 파서 새 물길을 내는 것이 아니라 오랜 세월에 걸쳐 자연이 만들어 놓은 수로를 대체로 그대로 이용한다. 물론 물의 흐름을 조절하기 위해 몇 개의 보(伏)가 만들어지고 내륙도시에 하항(河港)도 여럿 건설되어야 한다. 두 하천의 이음새 부분에서 터널공사도 이루어져야 한다. 그러나 그런 경우에도 철저히 친환경적으로 계획하고 또 반드시 그렇게 시공해야 한다. 이것은 양보할 수 없는 대원칙이다. 환경에 대한 부담을 최소화하기 위해 가능한 모든 연구 성과와 선진국의 경험, 그리고 첨단 기술이 동원되어야 할 것이다. 사소한 비판과 제안에도 귀 기울여야 할 것이다.

앞에서 물류 얘기를 잠시 했지만, 10년 뒤면 우리나라 육상 교통은 운송능력의 한계 상황에 이른다. 그 때 가서 비싼 사유지를 사들여 산하를 파헤치며 가로지르는 고속도로를 건설하는 것과 지금 국공유지에 있는 수로를 배 다닐 수 있게 만드는 것을 비교해 보면, 어느 쪽이 더 친환경적인지 쉽게 알 수 있을 것이다.

잘만하면 오히려 수질도 개선될 것이다. 홍수와 가뭄도 보다 잘 조절될 수 있을 것이다. 하천연변에는 생태공원들이 생겨날 것이고, 지금은 버려지다시피 한 토지 이용도도 훨씬 높아질 것이다.

한반도대운하는 단순한 토목공사가 아니다. 더구나 한물 간 구식 교통수단은 더더욱 아니다. 최근에 완공되어 기대 이상의 실적을 올리고 있는 유럽의 라인-마인-도나우(RMD) 운하의 경우가 그것을 입증하고 있다.

새로운 도약을 위하여

얼마 전 운하 현장 답사 때 딸이 사준 선글라스를 끼고 나섰다. '박정희 전 대통령을 흉내 낸다'는 비난을 받은 적이 있다. 아마도 나의 정책 구상을 꼬집고 싶었을 것으로 짐작한다. 박대통령의 고도성장전략이 성공하여 우리나라의 산업화를 앞당기고 민주화의 토대를 마련한 것은 주지의 사실이다. 그리고 선진국의 문턱에서 10여년째 주춤거리고 있는 우리 경제가 새로운 도약을 필요로 하는 것도 분명한 사실이다. 그러나 과거와 같은 성장전략이 21세기 정보화, 세계화 시대에 그대로 적용될 수 있는 것은 아니다. 세계화는 글로벌 스탠더드를 요구한다. 그러면서도 다양한 문화를 배경으로 급속히 변해가는 지구촌의 여러 현장에서 치열하게 벌어지는 경쟁에서 살아남아 발전하려면 과거와는 다른 내용과 차별화된 전략이 필요하다. 그리고 우리 사회도 그동안 많이 변했다. 자율과 창의에 바탕을 둔 첨단 기술과 합리적 경영으로 삶의 질과 생산성을 높이지 않으면 안 되게 된 것이다.

산업화 시대의 경제성장에는 유니폼을 입은 표준화된 다수 노동력이 필요하였다. 국가가 추진하는 개발 사업은 모든 개인적인 것에 우선하였고, 사유재산권 침해나 환경파괴니 하는 비판도 받을 필요가 없었다. 하지만 우리가 꿈꾸는 21세기 도약은 내용부터 다르다. 모든 사업은 친환경적이고 지속가능한 것이어야 한다. 획일성, 집단성보다는 다양성과 창의성이 더 요구된다. 모든 정책은 합리와 효율의 토대 위에 합의를 바탕으로 추진하고, 특히 소외된 소수를 배려하지 않으면 안 된다. 게임의 기본 원칙은 경쟁이지만, 약자의 기본수요에 대한 보호를 전제하고 과정의 공정성을 보장할 때 비로소 정당성과



SBS 미래한국리포트에서 인터뷰하고 있는 이명박 전 서울시장

함께 실효성이 확보되는 것이다. 우리가 추구하는 새로운 도약은 이런 '성숙한 시장경제'를 통해 구현될 수 있다는 말이다.

이처럼 새로운 도약은 과거의 그것과 내용이나 방법에서 다르지만 그럼에도 불구하고 또한 같은 점이 있다. 그것은 오늘의 어려움 속에서도 내일의 가능성을 추구하는 희망과 자신감을 필요로 한다는 점이다. 일제의 가혹한 식민통치와 분단에 이은 전쟁의 잿더미 위에서도 '한강의 기적'을 일구어 세계를 놀라게 한 국민이다. 이제 함께 일어나 새로운 도약을 다짐할 때다. 지역이니 계층

이니 엇갈렸던 과거를 털고 다 같이 마음을 열고 뜻을 합쳐야 한다. 선진통일한국의 꿈을 실현하기 위해 손잡고 나서야 한다. 한반도 물길을 잇자는 내 제안은 말하자면 그 꿈을 실현할 토대를 만들자는 것이다.

본문은 한겨레신문에 실렸던 기고문의 원문으로 안국포럼에서 한겨레신문의 동의를 거쳐 제공된 것임을 밝히며, 무단전제나 복제를 금합니다.