

해외 운하를 가다

- 독일, 네덜란드, 미국 -

4월 24일 녹색시민강좌 4번째 시간에는 김병기 오마이뉴스 기자님을 모시고 독일과 네덜란드, 미국 운하의 생생한 현장모습에 대해 이야기 들었습니다.

한나라당 경선 전 경부운하 논쟁으로 시끌했던 때 작년 2월, 오마이뉴스는 생태지평연구소와 공동으로 ‘경부운하, 축복일까 재앙일까’란 주제의 심층기획을 통해 경부운하 사업의 효용성을 검증하고자 하였습니다.

이를 위해 찬성측이 모델로 내세우고 있는 독일과 네덜란드를 방문하여 그들의 운하방문 루트와 관련 브리핑을 그대로 답습하는 ‘운하투어’를 시작하였습니다.

독일에서 가장 먼저 만난 운하전문가 크라우스씨는 경부운하에 대해 “한마디로 미친 짓이다”라고 잘라 말하셨습니다.

특히 강바닥의 골재를 팔아 공사비용으로 충당한다는 설명에서는 “한국의 강바닥에는 금이라도 박혔었나?”라고 일침을 가하셨다고 하는데요... 반도국가인 한국에서는 왜 해운을 이용하지 않고 물동량, 운송시간, 건설기간 등 모든 면에서 경제성이 없는 운하를 왜 만들려고 하는지 도저히 이해가 안된다고 하십니다.

그 다음에는 힐폴슈타인 갑문을 방문하여

마인-도나우 운하를 총괄하는 독일 연방수로국 뉘른베르그 지부의 슈테파니 텡케 부국장을 만났습니다.

텡케 부국장은 찬성측 일행에게도 MD 운하에 대해 브리핑을 한 분입니다.

2시간여에 걸친 프리젠테이션을 마치면서 그는 이렇게 말했다고 합니다.

“예전에 왔던 일행에게 브리핑했을 때보다 2배 이상의 시간이 걸린 것 같다. 그들은 나의 프리젠테이션에 별로 관심이 없는 것 같았고, 질문도 나오지 않았다. 브리핑 중 자리를 뜨기도 했고 사진촬영에만 집중했다”

그 분께서 검정 선그라스를 끼고 감격에 겨워

“이곳에 와 보니 경부운하가 꿈이 아니라는 사실을 알게 됐다.”고 말했다던 그 장소인

유럽에서 가장 높은 갑문인 36m의 힐폴슈타인 갑문에 올랐을 때,

텡케 부국장은 갑문 만드는데만 4년이 걸릴 거라고 했습니다.

그는 운하가 친환경적인 운송수단이라고 주장하였지만 구체적인 내용으로 들어갈수록 의심이 들기 시작하였습니다.

MD 운하는 건설 도중에 각종 소송으로 인하여 공사가 지연되었는데

경제성 없고 파괴적이나 이왕 투자된 거 방치해 둘 수 없으니 그냥 공사를 지속하는 것으로 법원판결이 나왔다고 합니다.

아마 우리도 이렇게 될 가능성이 많겠지요? 새만금처럼...

그는 마지막으로 이렇게 말했다고 합니다.

"만약 한국에서 운하를 새로 건설한다면 면밀하게 계획을 짜는 시간을 아끼지 말아야 한다고 강조하고 싶다. 한 번 건축을 하면 바꿀 수 없다. 100년을 내다보고 건설해야 한다. 완벽한 계획없이 경부운하 건설을 시작한다면 큰 어려움에 봉착할 수 있다. 다시 한번 강조하지만 장기간의 계획이 필요하다."

MD 운하의 실체는 이렇습니다.

171km 길이의 운하 운행시간은 꼬박 하루가 걸리고

운하 운영에 종사하는 전체 직원은 380명.

주변 지하수가 고갈되기 때문에 수심은 4m 이상이 팔 수 없었고

배가 시속 13km 이상으로 운행하면 스크류가 강바닥에 끌려 법적으로 속도 제한.

정체되어 있는 운하물은 식수 사용이 절대 불가하고 수영도 금지되어 있으며

겨울엔 얼어버리는 바람에 3개월 동안 운행이 중단된 적도 있다는 사실.

찬성론자들이 만든 운하홍보 팸플릿 속의 '듀스부르크 내항'을 보기 위해 찾은 듀스부르크 수로박물관에서는

그곳이 몰락한지 오래된 역사속의 항구도시라는 말을 듣고는 허탈해지셨다고 합니다.

게다가 팸플릿의 사진은 운하와 관련이 없는 외항의 사진이라고 하네요...

시뻘겋게 녹슨 크레인, 유리창 깨진 공장, 그리고 골격만 남은 창고가

듀스부르크 내항의 현재 모습입니다.

독일에서 마지막으로 만난 플랑코 운하 컨설팅 회사 대표 페터 리이켄씨는

반도국가인 한국이 부럽다면서 왜 3면이 바다인 나라에서 운하를 만들려고 하는지 의문이라고 하셨습니다.

그는 의뢰자에 상관없이 컨설팅 결과 부적절하다고 판단된 사업에 대해서는 마지막 장에 꼭 "만약 당신이 이 사업을 추진한다면, 그 모든 책임은 당신이 짊어져야 합니다."라는 문구를 넣는다고 합니다.

경부운하를 추진하는 사람들이 귀담아들어야 할 대목이 아닐까요?

김병기 기자님은 경기부양을 위한 경부운하 건설의 대안으로 재생에너지 사업을 제시했습니다.

폐탄광위에 세워진 독일 브란덴부르크주의 클레트비츠 풍력파크는 지역주민에서 일자리 창출 뿐만 아니라

독일을 풍력 발전 최대 강국으로 이끄는 데 기여했다고 합니다.

여기에서 신재생에너지 사업을 통한 친환경 고부가가치 사업의 가능성을 볼 수 있습니다.

폐탄광에 카지노를 세우는 우리의 모습과는 너무 대조됩니다.

대규모 건설을 통해 단기간에 일자리를 만드는 것보다는 100년·200년을 내다보면서

중소기업 위주의 고부가가치 일자리를 창출하는 것이 국가 장래를 위해 바람직하지 않을까요?

다음은 얼마전에 다녀오신 미국의 운하 이야기입니다.

처음 독일에 갔을 때에는 운하 찬성론자들이 내세운 물류 측면에서만 집중했었는데 이번에는 운하 찬성론자들이 관광효과를 내세워 미국 운하의 물류와 관광 측면을 같이 보고 오셨다고 합니다.

박진섭 생태지평 부소장님 시간에도 들었듯이

미시시피강 하구에 건설된 MRGO 운하는 카트리나 피해를 키운 원흉이었습니다.

MRGO 운하는 1940년대 건설업자와 해운업자의 로비로 건설되어

1960년대에 완성되었으나 이용이 점점 줄어들어 지난 10년간 이용이 없었다가

지난 카트리나 피해로 인해 2009년에 완전히 폐쇄됩니다.

완공 후 40년이 지나서야 운하건설이 잘못되었다는 결론이 났지만

1940년 당시 운하건설을 주장해서 많은 이득을 본 사람들은 이미 다 죽고 없다는...

그리고 그 피해는 고스란히 후세대들이 받아 너무 많은 희생을 치렀다는 아이러니.

카트리나가 발생한 지 2년이나 되었지만 아직 복구되지 않은 지역도 많고

주변 습지에는 바닷물이 유입되어 이를 복원하기 위해 민물을 계속 퍼붓고 있다고 합니다.

뉴올리언즈의 모든 교각은 배가 지나갈 수 있도록 아치형으로 설계되었다고 합니다.

특이한 것은 다리교각 밑에 적혀있는 숫자가 거꾸로 되어 있는데

이는 수심을 나타내는 것이 아니라 교각의 높이를 나타내는 것으로

선장이 배의 높이를 고려하여 그 다리를 지나갈 것인지 아닌지를 결정하도록 한 것이라고 합니다.

배가 지나기 위해 교각 사이의 거리는 대부분 200~300m 정도이고 가장 짧은 것도 130m 라고 하는데

현재 운하 구간에 있는 다리들 중에 이런 조건을 가진 다리가 얼마나 될까요?

보통 다리 1개의 건설비용은 1천억원 정도라고 하는데 찬성론자들은 이에 대한 언급을 회피하고 있다고 합니다.

60개 이상의 다리가 개보수 되어야 한다고 하는데...

미국 운하는 미 육군 공병단에서 관리한다고 합니다.

미시시피강 운하를 관리하는 세인트루이스 지부 공병단으로부터 들은 이야기는 암담한 운하의 미래였습니다.

공병단의 탐침선은 12마일(시속 19km)의 속도로 미시시피강을 운행했는데 보통 바지선은 시속 9km 정도로 운행한다고 합니다.

또한 자동차와는 다르기 때문에 그 제동거리는 1마일이라고 합니다.

그리고 다리 아래를 지나갈 때는 이보다 더 느리게 지나가며 갑문통과에도 1시간이 걸렸다고 합니다.

탐침선 아래로 흘러가는 운하의 물은 온통 흙탕물이었습니다.

현재 미 공병단의 가장 큰 사업은 “운하로 인해 파괴된 환경을 복원하는 것”이라고 합니다.

또한 미국에는 앞으로 운하건설계획이 없을 것이라 하였습니다.

주말인 토요일에는 미시시피 운하를 운행하는 유일한 유람선인 톰소여호를 탔는데 300명

정원에 취재일행을 포함해 단 15명만이 있었다고 합니다.

운하를 따라가는 동안 운하 주변으로는 경영난으로 인해 카지노로 이용되는 유람선과 황폐화된 공장과 건물들이 즐비했다고 합니다.

예전 세인트루이스는 번영한 도시였지만 도로와 철도의 발달로 운하가 쇠퇴하면서 황폐화되었습니다.

미국에서 만난 마시리키 교수는 이렇게 말하십니다.

“운하를 건설하는 것은 쉬울지 몰라도 복구하는 것은 어렵다.”

미국에서는 현재 수백개의 댐을 제거하는 계획들이 진행되고 있는데 이에 대한 사람들의 반응은 매우 환영이라고 합니다.

운하건설 비용의 100배가 들어가는 운하복원 비용.

운하를 건설하거나 운하를 복원하거나 결국 건설업자들만이 이득을 볼 뿐입니다.

미국 내 9위를 차지한 관광상품은 오하이오의 이리운하입니다.

이리운하는 지금은 운영되고 있지 않은 폐쇄된 운하인데,

미국인들은 죽은 운하를 보기 위해 이곳으로 몰려들고 있다고 합니다.

옛날 운하의 황폐화된 모습을 그대로 역사화, 유물화하여 지상 최대의 야외 운하박물관으로 변신한 이리운하.

아마 이러한 모습들을 보며 다시는 어이없는 잘못을 하지 말자고 다짐하는 것일까요?

김병기 기자님의 운하방문 비하인드 스토리는 이번 강좌가 아니면 들을 수 없었던 이야기였습니다.

재미있고 생생한 독일과 미국 운하 방문기를 풀어주신 김병기 기자님께 다시 한번 감사드립니다.

이번주 목요일 5월 1일 저녁 마지막 시간에는 김정욱 서울대학교 환경대학원 교수님께서 한반도 대운하의 진실을 총체적으로 말씀해주실 예정입니다.

유종의 미를 거두는 2차 녹색시민강좌 마지막 시간에도 많은 참석바랍니다.

※ 김병기 기자님의 경부운하 관련 연재기사 주소입니다.

독일과 미국 운하를 방문한 생생한 이야기를 읽어보시기 바랍니다.