

黃海 특히 仁川圈 船舶 海洋 技術의 寶庫

이 세 중 <인하대학교 선박해양연구소 책임연구원>

黃海가 개방되어 가는 것을 보면서 우리 造船人이 연구 개발해야 할 기술이 많다고 생각해 오던 차에 러시아 기술을 접할 기회가 있었다. 어떤 분야에서는 西方 세계 사람들이 믿기 어려울 정도로 기술이 앞서 있고 많은 물량의 R&D를 한 것을 알게 되었다. 까다롭고 어려운 요구조건이 많은 黃海에 러시아 기술을 적용시켜 黃海에 알맞는 輸送 수단을 만들어 낼 수 있지 않을까 하는 기대와 회원 여러분들의 많은 토론이 있기를 바란다.

1. 우리 民族의 急所

- ① 서기 660년 7월 18일 백제는 백마강을 통해 침입한 소정방의 당나라 군대에 의해 멸망되었다.
- ② 서기 661년 8월부터 다음해 2월까지 소정방의 당나라 군대가 대동강을 통해 침입하여 평양성을 포위 공격하여 고구려의 국력을 약화시키더니, 급기야 668년 9월 12일 재차 침입하여 705년 동안 만주를 지배하던 고구려를 멸망시키고, 이로부터 우리 민족은 한반도에 갇히게 되었다.
- ③ 1866년 9월 프랑스 함대 강화도 침공, 1871년 미국의 강화도 침공, 1871년 일본의 운양호 사건, 1894년 7월 25일 아산만 풍도 근해에서의 청일 해전 등 일련의 사건에 대처하지 못한 朝鮮은 결국 나라를 빼앗기게 된다.
- ④ 1950년 6월 25일 김일성은 기습 남침하여 일개월여만에 부산을 제외한 남한 전역을 점령하였다. 이런 절망적인 戰勢를 일거에 逆轉시킨 것이 맥아더의 仁川 상륙작전이었다.

이상의 史實을 보면, 서울-평양-공주를 잇는 해안

은 한반도의 배꼽 모양의 急所이며 우리 民族의 운명을 결정해 왔다는 것을 알 수 있다. 따라서 우리는 黃海에 관심을 기울이고 이 부분을 톡톡히 해야 한다고 필자는 믿는다.

2. 身土不二의 技術

우리 民族史중 아찔했던 순간이 있었다. 萬一 도요토미 히데요시가 700여척의 함대를 (釜山浦로 상륙시키지 않고) 三分해서 漢江, 大同江, 白馬江으로 동시에 상륙시켰다면 朝鮮은 그때 멸망했을지도 모른다는 것이 필자의 私見이다.

도요토미 히데요시의 전략상 과오로 朝鮮은 멸망을 간신히 면할 수 있었다. 그리고 바로 여기서 우리는 戰略의 天才 이순신과 板屋船이라는 黃海型 船舶과 造船術이 절묘한 콤비를 이루어 거북선 神話를 창조하여 나라를 구하는(救國) 감동적인 장면을 목격하게 된다. (註: 우리 조상들은 수심이 낮고 간만의 차가 큰 바다에 알맞도록 바닥이 평평하고 크기가 큰 선박을 만들었는데, 이것이 倭船에 비해 巨艦巨包에 적합했다.) 이것이 身土不二의 技術의 眞面目이라고 생각한다. 이순신 장군은 육군 출신이었음에도 불구하고 黃海型 선박에 착안하여 거북선 신화를 창조하고 큰 人格의 힘으로 오합지졸을 승리로 이끄신 것은 그분의 기술에 대한 理解가 얼마나 정확한 것이었는지를 잘 보여 준다.

국어대사전은 技術 (Technology)은 自然을 人間生活에 적합하도록 利用하는 수단의 總體라고 정의하고 있다. 여기서 우리는 技術에는 우리가 살고 있는 自然의 특성에 기초를 두어야 하는 身土不二적 측면이 있다는 것을 알 수 있다.

3. 黃海圈의 영역과 그 잠재력의 특징

필자가 여기서 이야기하고자 하는 “黃海圈”은 통상적으로 불리는 黃海 (YellowSea) 뿐만 아니라, 黃海로 연결된 양자강, 황하, 압록강, 대동강, 한강 등 모든 강과 운하로 구성된 水界의 生活圈을 말한다.

길이 6,380 Km의 양자강, 5,464 Km의 황하 등 여러강들과 발달된 운하 체계는 中國의 대부분 면적을 黃海圈에 포함시키며, 한반도의 강들도 서울, 평양 등을 여기에 포함시켜 준다. 이러한 광대한 생활권인 “黃海圈”이 갖는 잠재력의 특징을 정리해 보면 :

- ① 黃海圈은 한반도 면적의 3배 정도의 면적을 갖는 비교적 좁은 水界이나, (세계 인구의 1/5 정도 되는) 10億代의 人口를 가진 世界 最大의 生活圈이다.
- ② 黃海圈은 지난 50년 동안 이데올로기 문제로 해서 인적이 끊기고 交流가 금지되어 비어(空) 있다가 最近에 비로소 交流가 시작된 處女地 같은 곳이다.
- ③ 黃海는 일반적으로 水深이 낮고 (특히 仁川 등) 한반도 서해안은 干滿差가 심해 10미터에 달하는 곳도 있다. 따라서, 大型船을 적용하기에는 기술적으로 아주 어렵고 부적합한 水界다.
- ④ 南韓을 제외한 전 지역이 共產圈이며, 경제적으로 대단히 낙후돼 있다. 반면에, (뒤늦기는 했으나) 경제개발 意志가 아주 높은 成長地域이다. 우리 민족은 지난 수천년의 역사 속에서 일찌기 지금과 같은 相對優位에 서 본일이 없는 特異한 時點(Chance)에 와 있다.

3-1. 黃海型 輸送에 적합한 空氣層의 技術

人類는 浮力을 利用해 船舶을 만들어 수천년 동안 文明史에 지대한 영향을 주어 왔고, 揚力을 이용해 비행기를 만들어 지난 100년 동안의 文明史에 결정적인 영향을 주었다. 바퀴는 人類가 발명한 것 중 가장 오래되고 가장 중요한 것의 하나로 自動車와 汽車를 만들게 하여 육상의 교통 수단으로 쓰이고 있다.

그러나, 자동차와 선박과 비행기는 陸, 海, 空의 교통수단으로 서로 排他的이며 여러가지 制約과 限界를 가지고 있다. 따라서, 이러한 陸, 海, 空의 교통수단을 統合할 수 있는 교통수단을 찾고자 하는 욕구를 가지게 되는데, 이 가능성을 열어준 것이 空氣層의 技術이다. 특히, 黃海는 자연여건상 統合的 交通

수단이 필요한 곳이다.

空氣層의 技術이란 表面이 (땅이건, 뿔이건, 물이건, 얼음이건) 어떤 종류냐에 상관없이 그 表面 위에 空氣層을 形成시킨 후 그 空氣層을 밟고 移動하려는 技術이다. 이 技術은 이미 상당 부분 實用化 단계에 와 있으며, 300톤 정도의 積載重量을 時速 250 Km 정도로 수송할 수 있는 技術은 실현시킬 수 있다고 한다.

會員 여러분의 이해를 돕기 위해 船舶 분야에서 지난 50년 동안 空氣層 技術로 접근해 들어간 경위를 정리해 보면 다음과 같다 :

- ① 1943년 한 소련 청년이 보트에 날개를 단 것이 첫번째 시도였다. 지금은 波高 3.5 m에서 250명의 승객을 싣고 時速 80 Km로 달릴 수 있는 날개달린 배 (水中翼船)들이 安全 運航중이다.
- ② (선박에 날개를 달았을 때 여러가지 制約과 문제가 있다. 따라서) 선박의 밑바닥 形狀을 특별히 고안하고 거기에 약간의 空氣를 불어 넣으면 水中翼船보다 안전성에서는 월등하고 속력면에서는 同一한 效果를 낼 수 있다는 것을 알게 되어 實用中이다. 이 技術을 載貨중량 4,000-5,000 톤급 선박에 적용시키는 것은 충분히 가능하다고 한다.
- ③ 1965년 미국 첩보 위성인 카스피아海 水面 위에서 불과 1.5 미터의 거리를 유지하며 時速 500 Km로 달리는 물체를 포착했으나 그 정체를 알 수가 없어서 “카스피아 유령”이라고 호칭함으로써 유명해졌던 表面效果翼船이 만들어져 개발되어 왔다.
- ④ 극지방에서는 계절에 따라 변하는 (물과 얼음 등의) 表面에 무관하게 모든 계절에 수송이 가능한 (자동차에 보다 가까운) “車”가 만들어져 쓰여 왔다.

黃海는 좁은 면적, 낮은 수심, 간만차로 인한 물과 뿔의 교차 발생, 일부 江들의 겨울철 結氷, 항구, 공항, 도로 시설의 미비 등 여러가지 원할한 수송에 걸림돌들이 많이 있으므로, 空氣層의 技術을 이용해 어디든지 갈 수 있는 “車(Transporter)”의 개발이 黃海의 교류와 開發에 크게 기여할 것으로 믿는다.

3-2. 黃海車

人類 文明史는 (지난 50년간 교류가 끊겼던 處女

地인 黃海에서 相對的으로 優位에 서 있는) 우리가 이제 어떤 수송수단을 적용할 것이냐가 새로운 黃海 文明의 質을 크게 좌우할 것이라는 점을 말해주고 있다. 새로 시작하는 이 海域에서 처음부터 最新 기술로 시작할 것인가, 아니면 다른 海域에서 쓰고 있는 것을 옮겨다 심을 것인가?

필자는 “黃海車”라는 개념이 우리나라 政治, 經濟 指導者들에 의해 채택되고 개발되어 實用化된다면 다음과 같은 것이 되지 않을까 생각한다.

- 外觀은 선박과 자동차와 비행기의 혼혈아가 될 것이나 날개를 달지 않을 것이다. 날개를 달고 서는 江과 운하와 도로를 여러대가 다니기 힘들어 大衆交通化가 어려울 것이기 때문이다.
- 車 앞에 있는 엔진에서 나오는 排氣 가스를 이용해 (물, 파도, 뿔, 도로, 모래, 등등의) 表面과 車 사이에 空氣層을 形成해 이동할 것이다.
- 따라서, 黃海의 모든 地點間的 수송이 바뀌 타거나 옮겨 신지 않고도 가능해지며, 또한 港口나 空港이나 道路를 확보한 후에야 비로소 수송 수단을 투입할 수 있다는 개념에서 벗어나게 될 것이다.
- 크기와 속력이 다양한 모델이 나올 것이다. 첫 번째 모델은 20피트 컨테이너 25개 정도의 적재 능력을 가지고 時速 250 Km 정도의 수송능력을 가질 수 있을 것이다 (길이 40 m 정도, 폭 16 m 정도, 一萬 Kw 정도의 터빈).
- 大衆交通 수단이 되기 위해서는 그 生産技術이 자동차 같이 量産을 指向하는 生産技術에 뿌리를 둘 것이다.

黃海車가 實用化되었을 때의 몇가지 모습을 스케치 해 보면 :

- 黃海의 모든 도시들(서울, 북경, 평양, 상해, 장춘, 등)이 바꾸어 타지 않고도 왕래할 수 있는 一日 生活圈化 할 것이다.
- 仁川이 黃海車를 먼저 개발하여 黃海 모든 지역으로부터 對 歐美 輸出入 컨테이너를 集荷해다가 仁川에서 換積하면 仁川은 東北亞 第一의 港口가 될 수도 있을 것이다.
- 黃海 全地域의 開發을 同時에 촉진시킬 것이며, 많은 연관 사업에 黃海車를 개발한 사람이 주도적으로 참여하게 될 것이다. 黃海車는 輸送과 開發 모두에 기여할 것이다.

○ 海洋 交通질서와 防衛 개념이 크게 바뀔 것이다.

물론, 中國 內陸, 北韓과의 교류는 技術만 가지고 되는 것은 아니며 政治의 여건도 갖추어져야만 가능해진다. 政治의 여건을 기다리는 동안 黃海車가 (현재 큰 문제가 되고 있는) 부산-인천/서울間的 컨테이너 트럭 수송의 일부를 담당해 가면서 점차 大衆交通 수단으로 개량되어 나갈 수 있을 것이다.

4. 黃海型 海洋開發 (OFFSHORE)

지난날의 中國은 스스로를 中原, 中華로 자처하며 중국안에서만 머물러 있었다. 이제 이들이 세계 속으로 들어올 것을 결심한 이상 極東의 中心點은 中原이 아닌

黃海가 될 것이다. 수천년간 最高의 文明을 자처하던 10억의 人口로 둘러싸인 黃海가 개발이 안될 리 없다. 황해의 특징인 얕은 수심, 완만한 경사, 큰 간만차 등의 모든 自然조건 속에서 (造船과 土木 기술이 접목되어 꽃피운) 北海 OFFSHORE 기술과 黃海車를 절묘히 이용하여 黃海는 東洋 특유의 OFFSHORE 를 개발해 品位있는 黃海 文明의 進면목을 보여 줄 것이다.

그러자면 먼저 우리는 OFFSHORE가 곧 海上油田 개발이라는 思考의 틀을 깨고, 技術의 身土不二的 측면에 대해 정확한 인식을 갖는 覺醒이 있어야 한다. 黃海 속에 “숨겨진 그림”을 찾아낼 수 있을 만큼 마음을 비워야 한다. (대단히 작은 안목에서나마 필자는) 會員 여러분의 각성을 촉구하기 위해 이 “숨은 그림 찾기”에 대해 다음과 같은 몇가지 힌트를 드리 고저 한다.

- ① 낮은 임금과 값싼 원자재를 활용한 國土開發
지금 우리는 건설 인력의 높은 임금과 좁은 국토에서 나오는 모래 등 턱없이 모자라는 원자재 등의 어려움을 겪고 있다. 무슨 방법이 없을까? 필자는 눈을 黃海로 돌려보라고 권하고 싶다. 중국에는 수억의 값싼 임금의 人力, 北韓에는 “고깃국에 쌀밥”을 갈망하는 수천만의 우리 형제들이 있다. 이들에게 각자 자기가 살고 있는 바로 그 장소에서 그곳의 원자재로 방파제와 항구 등 여러 가지 콘크리트 구조물을 만들게 하고 부력을 이용해 끌어다가 서해 안에 설치해서 사용할 수는 없을까? 倭인들이 海上 空港을 만

드는 것을 우리는 할 수 없을까? 體制開放을 하지 않고도 막대한 “외화벌이” 를 할 수 있다면 北韓도 동참하지 않을까?

육지와 연결도 안된 海上 港口가 무슨 쓸모가 있을까? 黃海車가 이 고민 을 풀어주고 만족한 서비스를 할 것이다. 특히, 北韓의 큰 干滿差는 이런 OFFSHORE에 좋은 조건이 될 것으로 보인다.

② 무진장한 바다뺨을 활용한 國土開發

海上港口와 黃海車의 콤비로 仁川을 (건설중인 영종도 공항과 연계해서) 極東의 주요 항구로 키워 나가면서 장기 계획에 따라 매립이 필요한 부분은 뺨을 준설하여 매립해 나갈 수 있을 것이다. 준설기술과 토양이용 기술 (예를들어 쓰레기를 활용한다든가 등)의 개발이 필요할 것이다.

③ 干滿差를 활용한 대규모 養殖漁業

방과제를 우리 나라 토양 자원을 쓰지 않고도 값싸게 輸入할 수 있는 方法 이 있다면, 대규모 養殖漁業도 가능하리라 본다. 더욱이, 干滿差가 큰 서해안은 天然의인 펌프를 단 것과 같아 얼마나 신나는 일인가? 태풍이나 적조나 해상 기름유출 등 스쳐 가는 天災, 人災를 정면으로 해결할 수는 없을까?

④ 海上 發電所와 黃海 開發을 위한 奉仕

造船所가 黃海型 OFFSHORE에 참여할 수 있는 예를 들어 보자.

黃海 生活圈이 경제개발을 위해 잠에서 깨어났을 때, 우선 당장 필요한 것이 무엇일까? 輸送體系와 電力이다. 종래의 개념에 따르면 長期間의 건설이 필요해질 것이며, 財源의 限界 때문에 우선순위에 따라 이루어질 것이다. 10억대라는 엄청난 규모의 人力 자원과 同時에 沸騰하고 있는 生에 대한 意志라는 에너지, 이 욕구를 만족시켜 주는 것이 黃海型 OFFSHORE가 될 수 있을 것이다.

輸送은 黃海車로 해결된다고 치고, 電力은 어떻게 할 것인가? 浮船(바지)에 발전소를 설치해서 물을 따라 끌고가면 된다. 이것은 造船所가 할 수 있다. 그들이 이것을 사갈 돈이 없다? 전력을 이용해 물건을 만들어 팔게하고 전력을 받으면 될 것이다. 팔 수가 없다? 대신 팔

아주면 될 것이다. 계약을 이행하지 않는다? (이점이 OFFSHORE의 묘미인데) 떠 있는 물건이니 끌어다 다른 곳에 가서 電氣를 팔면 될 것이다.

以上은 몇 가지 힌트에 불과하며, 黃海는 태초부터 우리를 위해 예비된 “숨겨진 그림”을 찾아내는 者에게 축복을 넉넉히 베풀 것이다.

5. 黃海型 協力造船 (Virtual Yard Concept)

필자는 금년 2월 學會誌(제32권 1호)에 “우리나라 中小 造船業의 世界化”에서 協力 造船에 대해 언급한 바 있는데, 이 개념이 가장 이상적으로 적용될 수 있는 장소가 黃海라고 생각한다.

協力造船은 네트워크로 연결된 조선소들이 船舶을 (선박의 같은 部位를 중복 생산하는 것이 아니라) 專門 部位化 해서 各者 生産하며 이 部位들이 組合되어 여러가지 船種과 船型을 만들어 내는 것이다. 이러한 協力造船은 黃海에서 어차피 이루어질 것이며 우리나라 造船業을 위해 有益하리라고 믿는 이유는 이러하다.

① 현재의 造船 개념은 60年前 戰時下에 美國에서 창출된 개념에서 크게 나아진 것이 없다. 혼자서 船舶의 머리 부위부터 꼬지 부위까지 만드는 것이 많은 낭비의 원천이다.

② 우리나라 造船業의 힘은 施設의 生産性이 그 핵심인데, 시설은 계속 혁신되고 수명이 있을 것이다.

③ 현재의 造船 개념이 Virtual Yard Concept 개념으로 바뀌어 나가는 것이 進化의 방향이다. 이런 경향은 概念의 生産性에 그 근거를 둔다.

④ 船舶의 어떤 部位를 中國에서 끌어오는 데는 하루나 이틀, 北韓에서 끌어오는 데는 반나절이나 하루 거리에 있으므로 協력이 용이할 것이다. 만일 韓 中의 이러한 協력이 원활히 이루어진다면, 北韓도 큰 “외화벌이”가 體制開放을 크게 하지 않아도 가능하다는데 注目하고 동참하지 않을까?

⑤ 海上 發電所를 量産하는 조선소는 船舶 部位中 부가가치가 가장 높은 機關室 과 居住區 부위를 차지하게 될 것이다.

⑥ 韓 中이 協力하면 그 船價가 世界船價가 될 것이며, 日本은 이 船價談合에 기꺼이 가담할 것

이다. 극동선가가 걱정 수준을 유지해도, 世界 船主들에게는 결정적인 代案이 별로 없을 것이다.

中國과 北韓을 경쟁자로 키우기 보다는 우리가 능동적으로 Virtual Yard Concept를 개발해서 (지금 당장은 아니더라도 장차 어느때라도 필요해질 때) 이들을 끌어안고 관리상태에 놓아두는 것이 모두에게 有益한 共生의 길이 될 것이다.

6. 黃海의 管理

黃海와 東支那海를 합해서 그 면적이 124만 평방 킬로미터, 우리와 밀접한 연관이 있는 黃海는 약 70만 평방 킬로미터의 넓이로 10억 人口에 比해서는 아주 작은 海域이며 높은 人口密度는 여러가지 문제와 가능성을 불러일으킬 것이다.

① 開發과 保存

중국 대륙의 모든 江은 서쪽에서 동쪽으로 흘러 黃海로 나오고, 우리 서해안의 모든 江도 黃海에서 만난다. 그리고 黃海는 한쪽 면만 터진 湖水와 같은 측면도 있다. (中國 대륙이 크다고는 하나 人口에 비하면 국토가 넓은 편이 아니다. 따라서) 生存하기 위해 모든 강변이 개발되고, 世界로 가기 위해서 黃海로 나오는 흐름을 막을 방도는 없을 것이다.

한편, 호수와 같이 갇혀 있는 黃海는 單 한개의 共同 生活空間이므로 우리는 共同으로 이 水界를 管理하지 않으면 안된다. 開發을 촉진시키는 한편 적극적인 관리를 하는 것이 開發을 저지시키려고 노력하는 것보다 훨씬 더 현실적이며 적극적인 保存策이 될 것이며, 環境보존에 관한 연구가 필요할 것이다.

② 海上의 秩序와 防衛

黃海車가 시속 수백 Km로 韓 中을 들락거리게 되면 海上秩序에 큰 변화가 올 것이다. 부정적인 측면의 예방을 위해서는 새로운 海上交通 秩序가 확립되어야 하고, 새로운 防犯과 防衛 개념이 필요할 것이다. 民船들이 현재의 官船, 헬리콥터, 어뢰 보다 더 빠르게 달릴 수도 있기 때문이다.

따라서, 黃海車에 대한 反對 의견이 있을 수도 있으나, 問題는 中國이 2 미터 정도의 높이에서

表面을 수백 킬로미터의 시속으로 비행할 수 있는 表面效果翼船을 가지고 있으며, 신문보도에 의하면 北韓도 130척의 시속 100 Km급 공기 부양선을 가지고 있다는 점이다. 현대판 소정방이 생기거나 북한이 남침한다면 이들이 무엇을 타고 어디로 올 것인가? 일부는 表面에 붙어 공기를 타고 100 Km 이상의 속력으로 한강을 거슬러 올 지도 모른다. 그러므로 우리도 이 분야에서 이들 보다 앞선 기술을 적극 개발해야 하지 않을까?

③ 黃海文明의 世界化

선진국은 면적이나 인구로 보아 전 세계적으로는 소수 그룹이다. 수송 수단의 혁신으로 黃海文明이 빠른 시간안에 同時多發의 형태로 꽃피운다면, 이 모델은 全 世界 후진 지역으로 확산될 것이다. 黃海가 人口過密 지역이므로 이러한 噴出壓力은 크고 빠른 속도의 도약이 될 수도 있다.

7. 仁川型 潮力發電

10 미터의 干滿差는 仁川이 가지고 있는 唯一한 世界第一이다. 우리가 가지고 있는 “世界第一”에 대해서는 무조건 깊이 연구해야 한다. 理由는 그것만이 “世界第一”이기 때문이다. 더 이상 무슨 복잡한 이유가 필요한가?

필자가 仁川은 10 미터 정도의 큰 干滿差를 가지고 있다고 하면, 外國人들은 예외없이 潮力發電을 하지 않는 것을 기이하게 생각하는 反面에, 우리나라 사람들은 대부분 “우리도 일제때는 계획이 있었다.” 또는 “비 현실적이 아니냐?” 는 등의 반응을 보여왔다. 곤혹스럽게 느낄 정도의 판이한 반응이다. 필자가 모르는 깊은 연구가 진행중이기를 바라며 국민의 관심속에 國力을 기울여 연구개발하는 것이 보다 바람직하다고 생각한다.

이 世界第一의 干滿差를 (문둥병자 보듯이 외면하지 말고) 우리가 깨어나고 스스로 노력할 때 “極東의 아라비아”가 될 수 있도록 우리를 위해 예비된 祝福이라고 보는 現實轉換을 촉구한다.

① (모든 사람들이 공감하고 있는) 黃海의 오염을 예방하는 구체적인 대책의 하나는 原油를 에너지로 태워버리는 量을 가급적 줄이는 일이다.

② 潮力發電만 따졌을 때는 경제성이 없었다치더

라도) OFFSHORE型的 항만건설, 대규모 養殖漁業, 黃海車에 의한 수송 등을 總體的으로 最新 기술의 照明을 받아 研究, 檢討하면 “經濟性” 있는 해결책을 발견하게 될지도 모른다.

- ③ 中國과 北韓이 仁川으로부터 電力을 공급받게 만드는 것은 國防에 도움이 되지 않을까? 대규모 건설공사에 (그들의 체제를 개방시키지 않고) 이들을 참여시키는 것이 平和 정착에 도움이 되지 않을까?
- ④ 仁川 潮力발전의 가장 큰 強點의 하나는 이곳의 電力 판매 잠재력이 거의 무진장하다는 점이다. 仁川이 갖고 있는 에너지의 총량은 몇 배럴의 원유에 해당될까? 더구나, 이 에너지는 (닿아 없어지지 않는) 무궁한 것이다.

8. 仁川의 未來像 : 극동의 中心点, 황해의 心臟, 민족의 丹田

仁川은 天惠의 地理的 位置와 世界第一의 潮力 에너지를 가진 祝福의 都市다.

韓國 首都圈의 2천만명 人口 (통일이 되거나 자유 교류가 이루어지면 京平圈의 3천만명)를 뒷받침하는 우리민족의 主力 關門이다. 2000년에 영종도 新 國際空港이 완공되면 仁川은 極東과 다른 大陸을 연결시키는 極東의 中心点이 될 것이다.

그 바다는 世界第一의 潮力 에너지와 광대한 간척지와 여러가지 OFFSHORE 산업의 잠재력을 지니고 있다.

黃海車, OFFSHORE 산업, 潮力발전이 實現될 때, 仁川의 未來像은 다음 3가지로 요약될 것이다.

- ① 極東의 中心点
新空港에 대해서는 이미 언급한 바 있다. 海運에 있어서도 (黃海의 特性上) 黃海車가 中國의 해안, 강, 운하를 따라 들어가 화물을 集荷해서 仁川으로 가져오는 것이 中國 內陸 수송 보다 경제적인 수도 있다. 현재도, 韓 中 항로의 컨테이너 두개중 한개 이상은 中國 컨테이너로 大洋航路를 위해 한국에서 換積되는 것인데, 이 물량은 급격히 증가하고 있다고 한다.

- ② 黃海의 心臟
만일, 潮力 에너지를 경제적으로 利用할 수 있는 技術을 찾아내지만 한다면, 仁川은 黃海의 에너지 센터 (문자 그대로 心臟)이 될 것이다. 이 心臟을 중심으로 터빈, 전기 증장비 등 엄청난 규모의 첨단 산업이 자연 발생적으로 생겨 心臟部를 이룰 것이다.

- ③ 民族의 丹田
우리 민족이 여기를 통해 호흡할 때 “氣”가 축적되는 生氣의 중심이며, 우리민족의 안위를 보호하는 방패가 될 것이다. 우리 민족의 에너지가 점점 축적되 나가면, 지속적인 간척을 통해 필요한 垆地를 넉넉히 제공할 것이다.

9. 새로운 黃海文明 창출을 위하여

- ① 造船人들은 黃海가 주교자 하는 膳物을 모두 찾아내 담을 수 있는 큰 마음의 그릇을 준비하고, 지금까지는 주로 수출선을 위한 기술에만 치중해 왔지만, 이제는 우리의 발밑에 있는 문제에도 관심을 돌릴 때가 왔다고 생각한다.
- ② 민족의 운명을 책임진 정치 경제 지도자들은 仁川이 極東의 中心, 黃海의 心臟, 民族의 丹田이 될 수 있으며 黃海 주변의 모든 사람들이 참여할 수 있는 대규모의 役事를 구상해 주셨으면 한다. 그리고 이것을 뒷받침할 수 있도록 技術人들이 연구에 매진할 수 있는 機會를 주셨으면 한다.

後 記

우리나라 造船業은 海上 原子力 發電所 (FNP)를 건조하는데 적합하게 설계되어 있다. 對北 경수로가 FNP로 제안되었다면, “中心的 役割”에 관한 논란이 필요했을까? 현실적으로는 뜻대로 FNP가 실현되지 않았을지 모르나 국제적으로 黃海型 OFFSHORE에 대한 인식이 싹트고 OFFSHORE를 통한 協力の 물꼬가 트이기 시작했을 지도 모른다.