

한반도 대운하 건설에 따른 수자원 현안



여운광 ▶▶
명지대학교 토목환경공학과 교수
yeo@mju.ac.kr

1. 머리말

새 정부의 대통령 선거공약으로부터 촉발된, 한반도대운하사업에 대한 논쟁은, 정치적 행사가 모두 마무리된 이 시점에서, 그칠 줄 모르고 있다. 각종 신문, 방송, 인터넷 매체들의 정치성 찬반공방이 이어지다가, 최근에는 전문학술단체들도 각종 세미나, 토론회를 통한 입장 표명으로, 논쟁은 확산일로에 있다. 그러나, 이러한 학술전문토론회 조차도, 동일 사안을 놓고 정반대의 주장을 펴며, 참여한 대립양상까지 나타나는 등, 이성적인 논의는 실종되고 격한 논쟁만을 보이고 있다. 일반 정치적 논쟁과는 다르게, 전문가들에게 합리적인 실체 규명을 기대해 왔던 일반 국민들은, 당혹스러움과 함께 전문가 집단에 대한 의구심마저 들게 하고 있다. 이는 운하사업의 시행여부를 떠나, 결코 바람직한 일이 아니다. 이제는, 서로 소모적인 찬·반의 이분론적 논쟁을 지양할 때다. 따라서, 운하에 대한 진실은 무엇인지, 논쟁의 핵심과 원인은 무엇인지, 가장 바람직한 해결방향은 무엇인지, 차분하고 냉정하게, 원칙에 충실한 자세로, 다시 시작하는 노력이 필요하다.

운하사업은 간단히 이루어지는 사업이 아니다. 수자원 및 하천 특성, 국토의 운송 물류체계, 환경 및 생태, 배후 도시계획, 관광 및 레저, 역사성 및 문화재

보존 등이 서로 심도있게 논의되고, 협의·조정 과정의 과정을 거친 후에야 가능하다. 운하가 제대로 설계되기 위해서는, 광범위하고 면밀한 과거기록 및 현장조사, 엄밀한 미래 예측 및 분석, 세밀하고 전문적인 기술 검토는 필수 사항이다. 그 외에도, 물동량의 정확한 예측이나, 재해, 환경 및 생태적인 측면에서의 부정적 요인을, 최소화하는 방안을 모색한다거나, 기술적 난제를 해결할 수 있는 선행연구도 필요하다. 따라서, 많은 연구·노력과 매우 긴 시간을 요하게 된다. 이렇게 도출된 각 분야별 기본계획들을 종합하고, 분석·조정하는 절차를 거친 후에야 비로소, 논쟁이 아닌 논의할 수 있는 수준의 시행계획안이 제시될 수 있는 것이다. 다소 미흡하거나 충분히 고려하지 못한 부분에 대하여는 공론화 과정을 통하여, 객관적인 자료의 제시와 함께, 설득과 동의를 구하여 추진하는 것이 일반 절차이다. 그렇다면, 지금 추진하고 있는 우리의 한반도대운하의 경우는 어떠한가?

우선, 우리나라에서 한반도대운하 계획에 직접 참고가 될만한, 그간의 운하와 관련하여 조사연구한 것들을 간략하게 살펴보면 다음과 같다.

2. 기 수행된 운하관련 조사연구

운하는, 지금까지, 우리나라에서 거의 활성화되지 않았던 분야로, 이에 대한 전문적 학술연구도 매우 미미한 수준이다. 그렇다고, 운하에 대한 인식이나 조사·연구가 전혀 없었던 것은 아니다. 삼국시대 이전부터, 강물을 이용하는 지혜를 가졌던 우리 민족은, 일제 강점기까지만 하더라도, 연안 주운과 연계된 내륙 주운이 나름대로 일정한 역할을 담당하고 있었다. 이

는 당시 열악한 도로, 철도 등 내륙 교통망에 비하여, 상대적 우위를 점하고 있었기 때문이며, 이용형태도 자연 하천의 흐름을 단순 활용하는 수준일 뿐, 여기서 논의되는 지금의 주운시스템과는 거리가 있다. 그것도, 해방과 전란을 겪으면서, 험벗은 민둥산으로 부터 유입된 토사로 인해, 주운수심 확보가 어렵고, 한강 하구의 통행불가, 육상 교통망의 발달 등으로 쇠락하여, 대부분 역사 속으로 사라지게 되었다.

현재와 같은 개념의 주운에 대한 조사·연구 사업은, 60년대 중반부터 시작되었다고 보는 것이 정설이다. 당시, 미공병단과 함께 수행한 남한강 주운계획 예비타당성 조사보고서(1980.12)에 이어, 한강주운개발사업 타당성 조사보고서(1989.1)등이 간행되었으나, 이때의 주운은 한강유역의 치수조사사업의 한 부분으로 검토되었다. 주로, 단양(영월)의 시멘트나 석탄 등의 벌크화물을 남한강을 따라 운송하는 계획으로서, 현재 논의되고 있는 경부운하계획과는 그 궤를 달리하고 있다. 그럼에도 불구하고, 우리나라 물 관련 전문가들이 참여하여 작성한, 최초의 정부 공식보고서로서의 가치가 크다.

지금의 한반도대운하계획처럼, 4대강을 잇는 개념

의 계획안을 처음 내놓은 것은 세종대학에서 나온 '경부·경안운하와 물류혁명' 이라는 책자에 수록된 것으로서, 우리나라에서도 운하개척이 필요하다는 주장과 함께, 한강과 낙동강을 터널로 잇는 안을 처음 제안하고 있다. 그러나, 이는 종합적이고 전문·기술적인 분석이라고 하기 보다는 한반도 국토운영의 한 부분으로서의 구상단계라고 생각된다. 그러나 한강-낙동강 등 4대강 물길을 잇는 우리나라 최초의 계획으로서 그 의미가 크다.

그 후, 4대강 연계안에 대한 정부차원의 조사 연구는, 국토개발연구원에서 수행된, 지역간 용수공급 불균형해소방안 조사연구보고서가 1998년에 발간되었으며, 주운에 관한 것은 내륙주운 편에 수록되어 있다. 이 보고서는, 앞서의 세종대의 것보다 한층 구체적이고, 전문적인 내용을 담고 있으며, 특히, 수자원 전문 기술자들이 참여하여 수집한 조사 자료들과, 이들 자료의 분석에 의하여 제시된 경부운하의 항로 노선, 갑문의 개수나 위치, 문경-충주를 잇는 수로터널, 주운 용수 산정 및 공급 방안 등 많은 전문기술적인 사항들은 현재 한반도대운하연구회에서 내놓은 경부대운하 계획의 근간이 되고 있다.

표 1. 경부 운하의 개요

(운하건설에 따른 홍수영향 분석)

주요 통과 노선	한강~남한강~달천~영강~낙동강
총 연장	540.3km(수로터널), 558.1km(스카이라인)
운항 선박	<ul style="list-style-type: none"> •선박규모 : 5000톤 (본류), 2500톤 (연결부) •운항속도 : 10~33km/h (터널통과부 10km/h) •수송시간 : 26시간 (설계속도 24시간) 운항불가일수 : 15일 (홍수 3, 태풍 2, 갈수 7, 결빙 2)
주요 시설	<ul style="list-style-type: none"> •수로 폭 : 200~300m (연결구간 100~200m) •인공수로 : 구형 74m, 제형 66m(저폭) •주운 수심 : 6.1m 이상 •주운보 : 보 11, 리프트 2 (수로터널) 보 15, 리프트 5 (스카이라인) •수로터널 : 연결 24km, 폭 19.5m •교량개보수 : 개축 14개소, 보강 7개소
사업비	1단계 : 15.7조원 (공사비 14.1, 보상비 1.6) 2단계 : 6.7조원 (병렬 터널, 주운용수댐)
물동량	1700만톤/년 (2011년 기준)
경제성	B/C=2.3 (분석기간 30년, 할인율 6.5%)

3. 한반도대운하 계획의 주요 내용

한반도대운하 사업에 대한 기본구상은, '한반도대운하는 부강한 나라를 만드는 물길이다' 라는 670쪽에 달하는 책자에 기초하고 있다. 이 책자가 담고 있는 대운하 계획안은, 국토의 균형 발전과 장차 우리나라 발전을 견인할 수 있는 친환경 미래 교통망을 구축한다는 목적으로, 서울을 중심으로 부산, 광주, 평양, 신의주 등 한반도 전역을, 총 17개 노선 3134km의 수로로 연결한다는 것이다. 남한 지역은 12개 노선 2099km로서, 경부 운하는 2012년까지, 호남 운하는 2010년까지 건설한다는 계획이다. 그러나, 중점적으로 기술되어있는 내용은, 한강과 낙동강을 잇는 경부운하에 두고 있다.

경부운하의 핵심적인 내용은, 아래의 표와 그림과 같이, 약 540km에 달하는 한강-남한강-달천-영강-낙동강을 잇는 사업으로서, 5000톤급과 2500톤급의

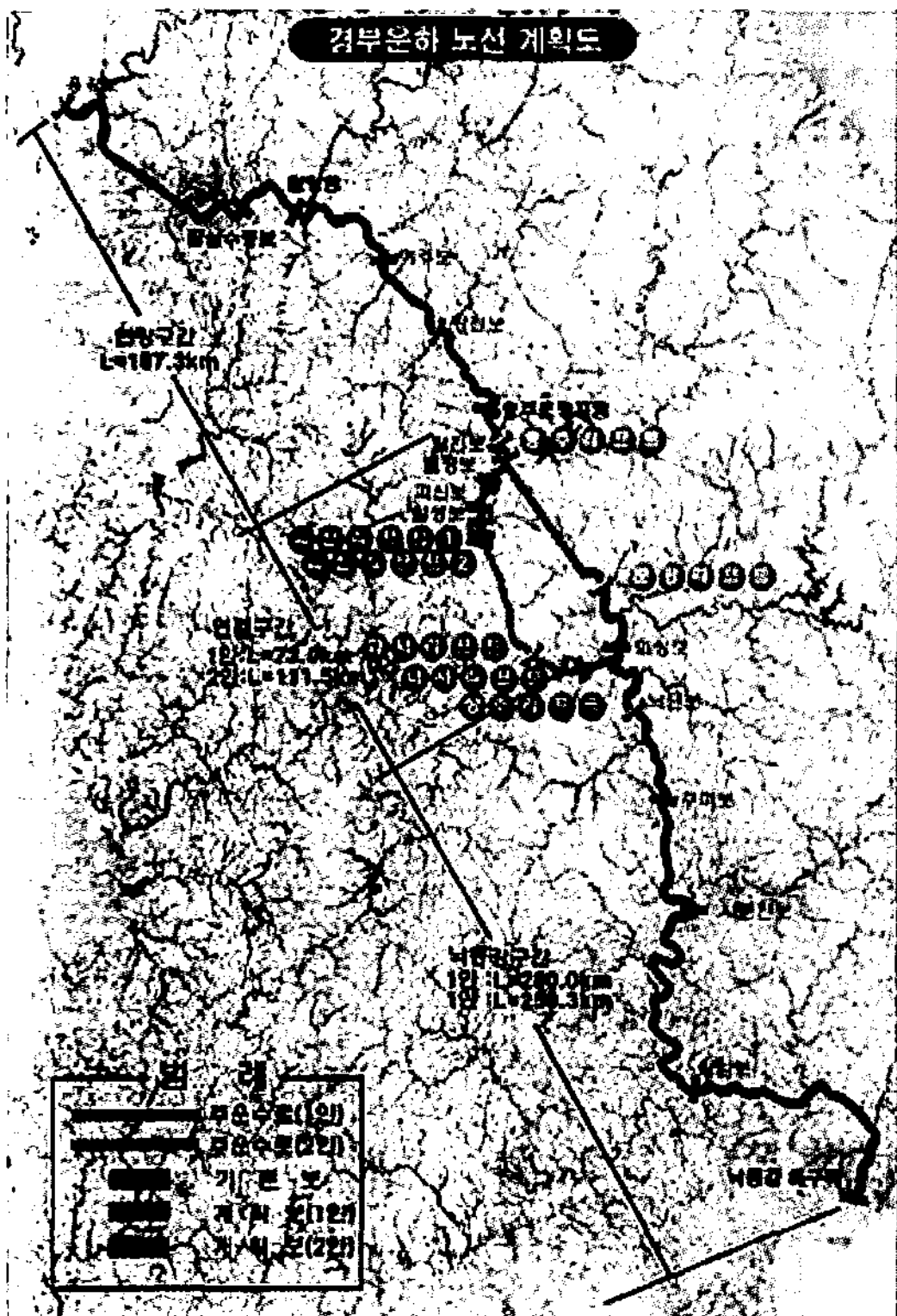


그림 1. 경부운하 노선 계획도

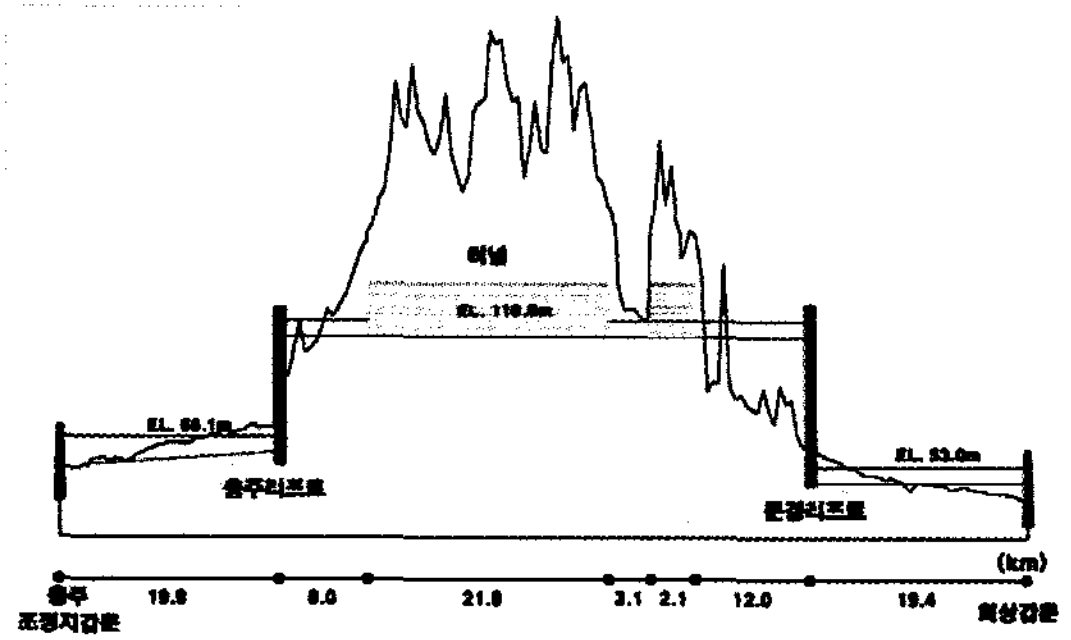


그림 2. 수로 터널(안) 계획도

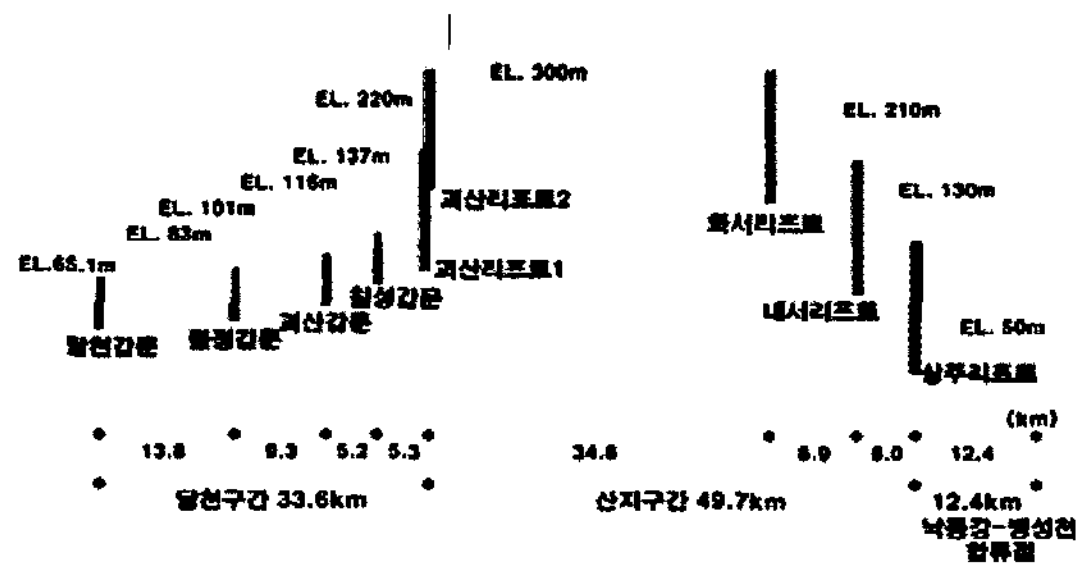


그림 3. 스카이라인(안) 계획도

선박을 통행시킨다는 계획이다. 이를 위하여, 주운수심을 유지하기 위한 계획, 주운보 설치, 하상 굴착 및 갑문 시설들의 수로계획, 한강과 낙동강을 연결하는 수로 터널계획, 방수로 및 취·배수 시설 계획, 주운용수 공급 방안, 교량과 제방 등 대체시설계획, 운항에 필요한 관리시설계획을 담고 있으며, 상수원의 안전한 관리 및 용수 공급을 위한 하천 환경 개선 방안, 생태하천 및 습지 계획, 터미널 계획도 기술하고 있다. 경제성 분석 결과, 편익-비용비(B/C)가 2.3으로 경제성도 매우 우수한 사업으로 결론 맺고 있다.

4. 한반도대운하 계획에 대한 논의의 한계성

현재까지, 한반도대운하에 대하여 일반에 공개되어 있는 공식기록은, 앞에서 언급한 '한반도대운하는 부강한 나라를 만드는 물길이다' 라는 책자가 유일하다.

따라서, 지금까지의 찬·반 토론의 대상은, 이 책자의 내용을 가지고 이루어질 수 밖에 없었다. 그러나, 이 책자는 '한반도대운하연구회' 라는 당시 대통령후보를 돕기 위해, 일부 학자들이 각자가 속한 전문분야에서 관련연구결과를 모아, 대선직전 펴낸 것이기 때문에 완전히 정치성을 배제할 수는 없다.

다시 말하면, 우리나라에서 매우 효율적인 물류수송수단으로서 운하가 필요하고, 향후 우리나라 국토경영에 한반도대운하사업을 중요한 정책과제로 삼겠다는 의지를, 일반 유권자들에게 밝히고, 홍보하는데 주목적이 있었다.

수많은 관련전문분야별로, 심도있는 조사연구가 선행되어야 비로소 기본계획설계안을 내놓을수 있는데, 일년 남짓한 연구기간동안, 소수의 학자들이 엮어내기에는 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서, 구체적이고 정량화되어 실현가능한 전문기술설계도서 수준에는 미치지 못하고 있다. 예를 들어, 가장 기본적인 주운보의 기점 수위 및 수로단면 형태가 수치적으로 제공되어야, 홍수시 안전한가, 갈수시 수질 악화발생 가능성은 없는가, 하상준설 깊이와 굴착량은 얼마 정도인가, 사업비는 대략 얼마나 소요되는가 등등의 의문점에 대하여, 답을 줄 수 있을 것이다. 그러나, 새정부 출범 후 지금까지도 어떠한 공식적인 추가 자료제공이 없기 때문에, 공약사업 중 하나로 머물러 있는 상태이다. 물론 물밑작업이 활발히 진행되고 있음을 모르지 않으나, 그렇다고 확인할 수 없는 풍문이나 단편적으로 귀동냥한 것을 가지고, 공식석상에서 논의할 수는 없는 일이다.

이러한 구체적 정보 없이 벌어지는 토의는 한계성이 있을 수밖에 없다. 무엇을 찬성하고, 무엇에 대하여 반대한다는 말인가? 이러한 한계성 때문에, 그간의 각종 토의에서는, 구체적 수치에 근거하여 객관적 평가와 정량적인 기술검토가 요구되는, 하천 및 수자원, 수질 등 기술 분야에서는 가급적 말을 아껴왔다. 반면, 주관적 요소가 강한 편익-비용 산정이나, 물동량 예측, 혹은 정량화가 쉽지 않는 환경훼손이나, 생태계 파괴 등의 주제가 논의의 주 대상이 되었다. 그 결과, 사

업시행에서 중추적인 역할을 담당해야 함에도 불구하고, 수자원기술 분야는 논의에서 제외되고, 간과되는 어리석음을 범하고 있다. 그러다보니, 마치 수자원 분야에서는 아무 문제가 없는 것처럼 인식되고 있어 안타깝다.

5. 대운하사업에서 다루어야 할 기술적 검토사항

5.1 운하의 일반적 설계과정

우리나라에서는 주운에 의한 종합적인 물류 운송체계 구축을 본격적으로 추진해 본 경험이 없기 때문에, 전문 설계기술 축적도 아직은 충분치 않은 상태다. 그러나, 수준 높은 관련분야의 기술을 이용하고, 외국의 발전된 운하기술을 도입·적용한다면, 큰 어려움은 극복할 수 있을 것이다. 운하건설에 대한 일반적인 설계 과정을 살펴보면 크게 4가지 단계로 이루어지는데 간략히 기술하면 다음과 같다.

첫 번째 단계로, 주운을 통하여 수송 가능한 인적·물적 물동량을 예측해야 한다. 이에는 운송가능품목의 설정, 발생전망, 분담률 산정, 타 운송수단과 경제성 비교 등이 중요 입력 자료가 된다.

두 번째로, 주운용 선박의 규모를 결정해야 한다. 수로의 지형조건, 수리·수문 특성, 운항속도, 수송시간 등이 고려되고, 이에 따라 운하설계에서 중요한주운수로의 유지수심이 결정된다.

세 번째 단계로, 운하의 기술적 조사·분석 후, 각종 운하시설의 제원을 결정한다. 이에는 주운수로 계획, 종단계획, 횡단계획, 선착장 및 대피시설계획, 하도정비계획, 화물터미널 계획 등이 포함된다.

마지막으로 사업의 타당성 검토의 단계로서, 각종 시설물에 대한 적절성 평가, 운영·유지관리의 합리성 평가, 재해영향 평가, 환경 및 생태영향 평가, 문화재 평가, 경제성 평가 등 각종 평가가 이에 속한다. 이러한 각종 평가 과정을 통하여 계획안에 대한 최종적인 판정을 내릴 수 있게 된다.

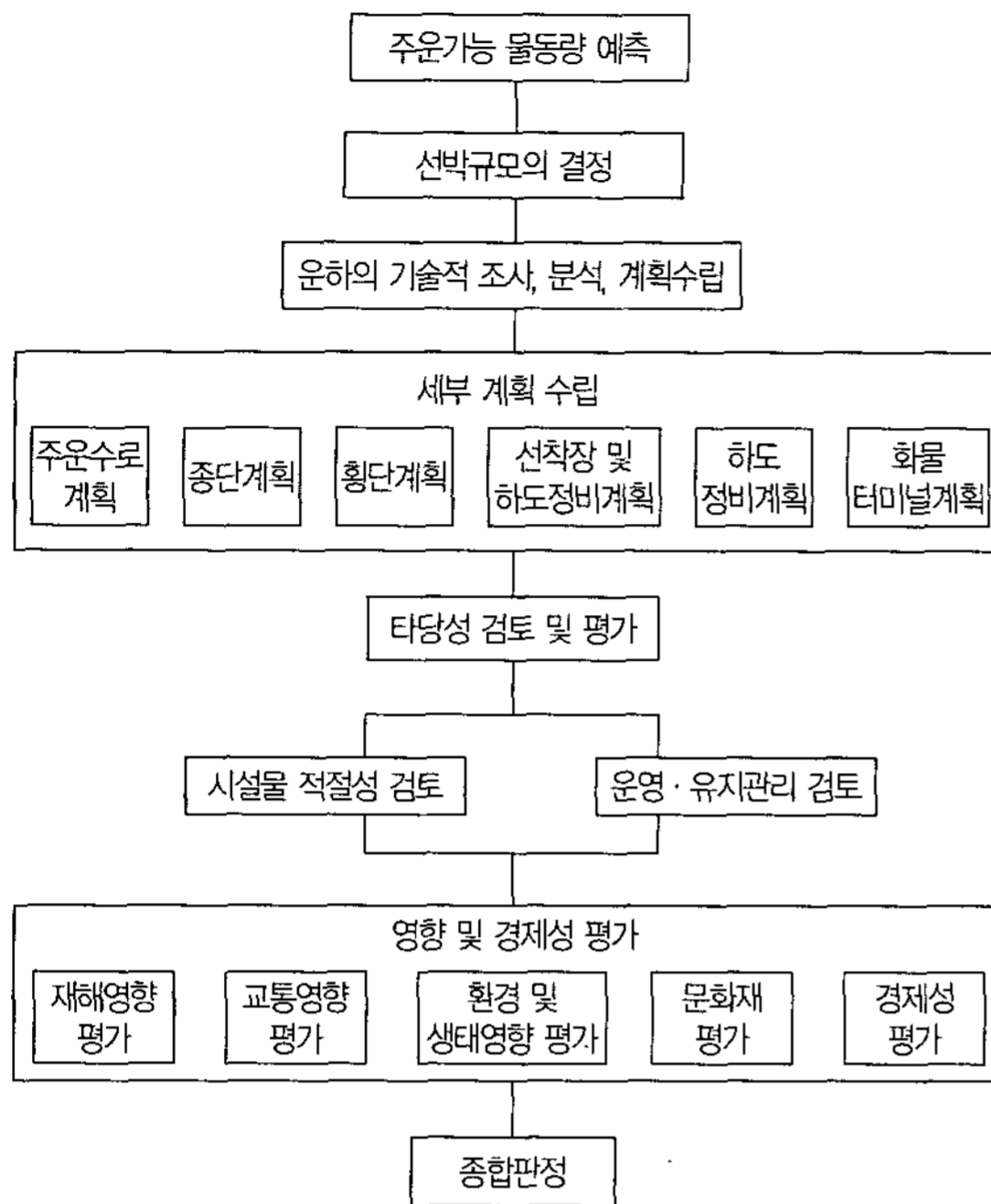


그림 4. 운하의 설계 과정

5.2 수자원관련 주요 검토사항

앞에서도 언급했지만, 운하사업에 있어 경제성 분석, 환경 생태계에 미치는 영향도 빼놓을 수 없는 중요한 요소임에 틀림없다. 그러나, 하천, 수리, 수문, 지하수, 상수도 등 수자원 관련 요소들도 간과할 수 없는 중요한 분야이다. 아무리 경제성 좋고, 환경·생태적으로 긍정적이라 하더라도, 현재 기술로서 해결할 수 없다면, 시행할 수 없는 것이다.

따라서, 각종 운하시설물을 합리적으로, 최적의 규모로 결정하는 데는, 수많은 기술적 검토가 면밀하게 이루어져야 한다. 이들 중 최소한 표 2에 기술된 사안에 대하여는, 구체적인 근거자료제시와 함께, 국민들을 납득시켜야 할 것이다.

표 4 계속. EGU2008에 발표된 수자원 및 기후 관련 연구 목록(포스터)

1. 주운용수

- 주운용수가 필요한가?, 필요하다면, 어느 정도의 규모이며 확보방안은 무엇인가?
- 기존의 댐용수 활용으로 가능한가? 그렇다면, 활용방법은 무엇인가?
- 별도의 주운용 신설댐이 필요한가? 필요하다면, 그 적정한 위치와 규모는?

2. 홍수(치수)

- 분류에서 기존의 지정(제한/경계)수위 이하로 유지가 가능한가?
- 분류의 수위변화에 따라 지류에서 피해가 발생하는 곳은 없는가?
- 갑문이나 주운용 보를 설치해도 홍수 소통을 위한 통수단면적은 충분한가?
- 상류 댐의 운영지침에 대한 변경은 필요하지 않는가?
- 홍수시 하도내 기존 시설물의 안정성을 확실히 확보할 수 있는가?

3. 주운수심

- 주운수심을 유지하기 위하여 준설해야 할 위치와 폭, 깊이는 얼마인가? 수로준설에 어려운 지점은 없는가?
- 주운보의 위치 및 규모는 가장 합리적으로 결정되었는가?
- 주운보는 상류 유입량에 따라 어떻게 운영되는가? 홍수예보도 고려되었는가?
- 주운수심보다 낮은 제내지에서의 배수문제 지역은 없는가? 있다면 그 해결책은?
- 하상 굴착으로 인한 주변 지하수위가 저하되는 지역은 없는가? 있다면 그 해결책은?
- 주운수심유지에 따라 열악한 기존제방의 누수 등으로 인하여 개선해야 될 제방은 없는가?

4. 환경 및 생태

- 갑문 또는 주운보 설치에 의한 정체수역의 형성이 수질에 미치는 영향은?
- 수로내 퇴적물의 축적 및 재용출, 선박의 운항에 따른 재부상으로 인하여 수질악화 요인은 없는가?
- 수질개선을 위한 환경 용수는 필요한가? 있다면, 그 양과 확보방안은?
- 취수원 변경 및 공사 중 대체 방안은 무엇인가?

- 강변 여과수로서 필요한 용수량을 충분히 확보할 수 있는가?
- 운항사고, 홍수, 가뭄 등으로 인한 수질사고 및 재난 대비책은 무엇인가?
- 서식처의 교란, 외래종의 유입 등 생태적으로 감내 할 정도의 안전성을 유지할 수 있는가?

5. 유지관리 및 기타

- 연간 본류에서의 유사 이동량은 얼마나 예상되는가?
- 본류의 하상저하로 인하여 지류에서 유입되는 유사량은 얼마인가? 지류의 하상을 안정시키기 위한 방안은 무엇인가?
- 홍수시 주운수로에 퇴적되는 토사량은 얼마정도인가? 홍수직후 준설해야하는 퇴적량과 준설비용, 처리방법, 소요되는 시간은 얼마인가? 선박운항일수에는 영향이 없는가?
- 형하고 확보, 또는 기초의 안전문제로 철거 또는 보수를 요하는 교량 등 하천시설물은 몇 개나 되나?
- 현재 심각하게 거론되고 있는 지구의 기후변화는 어떻게 반영되었는가?
- 현행 법정계획인 유역종합치수계획, 하천정비기본계획, 물환경관리계획 등과의 연계·관리방법은 무엇인가?
- 수십 년 동안 유지되어온 국가 수문관측망에 대한 향후 대책은 무엇인가? 표 2. 수자원 관련 주요 검토 현안

6. 금번 토론회의 성격

한반도대운하사업이 그야말로 지속가능하고 대한민국의 국운옹성의 길이 될지, 후손에게 돌이킬 수 없는 큰 재앙을 물려줄지, 현재로서는 그 누구도 자신 있게 말할 수 없다. 그러나, 원하던, 원하지 않던, 우리가 속한 수자원 분야가, 이 사업의 중심에서 비껴갈 수는 없다. 만에 하나라도, 반대하는 사람들의 부정적인 주장들이 현실로 나타난다면, 그 책임은, 이 사업을 앞서서 제안했던 일부학자들에 국한될 문제가 아니고, 우리 모두가 역사의 죄인이 될 수 밖에 없음을 인식해야 한다. 이것이 한치의 작은 오류도 용납될 수 없는 이유다. 따라서, 우리 한국수자원학회에서도, 그간 운하관련 특별위원회를 구성하여, 7개 세부 전문분야별로 조사연구 활동을 계속해 왔다. 그 결과의 일부를, 오늘 이 토론회에서 발표하게 된 것이며, 발표의 내용은, 주로 수자원관련 전문분야에 국한시켰다. 한가지 유념할 것은, 금번 토론회의 목적이 찬성과 반대를 위한 것이 아니라, 운하에 대한 이해와 사실 규명에 있음을 밝힌다.

7. 맺음말

우선 주운은 하천공학적으로 볼때, 하천의 마지막 완성단계로 인식되고 있다. 즉, 하천의 3대 기능인 치

수, 이수, 환경 및 생태 기능이 원활이 작동하고, 이들을 충분히 제어할 수 있는 단계에 도달하여야, 비로소 주운활동이 그 의미를 갖는다는 뜻이다. 만약, 운하사업 시행으로 인하여 3대 고유 기능이 훼손된다면, 이것은 역으로 가는 길이다. 그러므로, 앞에서 언급한 최소한의 기술적 검토사항에 대하여는 철저히 조사·분석하여, 합리적인 방안을 도출하고, 냉정한 평가를 거친 후 시행여부를 결정해야 한다.

두 번째로, 사업시행에 관련된 정보의 신속한 공개이다. 현재 찬·반 양측에서 벌이고 있는 첨예한 논란은, 운하에 대한 실체를 공개하지 않는데서 비롯된 측면이 강하다. 정보를 공개하지 않음으로 인하여, 추측성 가정이 난무하고, 상호불신만 조장시킬 뿐 아니라, 잠재적 협조자마저 잃게 된다. 일반인을 대상으로 전면공개가 어렵다면, 최소한, 기술적 자문이나 평가를 할 수 있을 정도의 관련 전문가에게 만이라도 가감 없이 제공하는 것이 필요하다.

셋째로, 관련 전문가 그룹과 유기적인 협의체를 구성하여, 부족한 전문기술을 보완해야 한다. 앞에서 언급한대로, 운하사업은 많은 연구노력과 긴 시간을 요하는 사업이다. 흔히 거론되고 있는 유럽의 RMD(Rhein-Main-Donau)운하도 2차 세계대전 때문에 공백기가 있었지만, 완성되기까지는 70년이 넘는 긴 세월이 소요되었다. 1960년대에 수많은 유럽대학의 고급인력들이 이룩한 이론개발과 실험적 연구가 없었다면 불가능한 사업이었다. 그렇다면, 운하관련

설계기준이나 지침서조차 마련하지 못한 우리나라의 경우, 단순히 다른 나라 운하를 모방하는 수준으로 만들 것인가? 전문분야 간에 서로 머리를 맞대고, 항시 협조할 수 있는 체제와, 전문분야 간에 의견을 상시 협의·조정할 수 있는 협의체 구성이 필요한 이유이다.

넷째로, 국내 실정에 적합한 한국형 주운시스템이 되어야 한다. 우리나라 지형이나, 하천 및 수자원 특성을 충분히 반영한, 한국형 설계기준 또는 설계지침서가 작성되고, 이에 따라 만들어져야 할 것이다. 대형국책사업의 시행 목적 중 관련 산업 분야의 기술수준을 한 단계 끌어올려, 국제 경쟁력을 확보하는 것도 매우 중요한 일이다. 따라서, 충분하고 다양한 현장조사, 수리모형실험, 수치해석 및 컴퓨터 시뮬레이션 등, 모든 조사·연구 역량을 집중시켜야 한다. 세계 최고수준의 조선산업기술을 보유하고 있는 우리나라에서, 우리나라 수로에 적합한 주운선박의 개발가능성은 전혀 없는가?

다섯째, 물관리 정책의 일원화 관점에서 다루어져야 한다. 하천은 주운의 목적으로만 이용하는 것이 아니다. 홍수피해의 저감, 수질의 개선, 생태계의 복원과 함께, 계획되고 시행되어야 한다. 팔당댐 수질의 원인

인, 하저에 퇴적된 오니층의 준설처리 또는, 영산강 하류지점에 예로부터 쌓인 퇴적토를 제거함으로써, 하천 복원과 함께 물길도 여는 시각으로 접근해야 할 것이다. 더불어, 정치·외교력을 발휘하여, 현재 통행이 불가능한 한강하구를 통행할 수 있게 한다면, 한반도대운하의 의미있는 첫 걸음이 될 것이다.

마지막으로, 운하사업 본래의 목적에 충실해야 한다. 최근 운하사업과 연관된 이익집단들이 많이 생겨나고 있다. 공공의 이익을 증대시키려는 운하사업의 원래 취지보다는, 이 사업을 빌미로, 특정집단만이 이익을 취하게 해서는 곤란하다. 소수의 polifessor들에 의한 아전인수격 주장, 일부 부동산개발업자, 골재 채취 업체나 소수 건설 업체들 사이의 왜곡은 물론이고, 상수원 보호구역 해제를 주목적으로 삼는다거나, 터미널 위치 또는 규모를 놓고 지자체별로 벌이는 경쟁 등을 단호하게 경계해야 한다.

다시 한번 강조하지만, 오늘 이 토론회는 찬반을 논하는 자리가 아니다. 다만, 이 첫번째 토론회를 통하여, 한반도대운하에 대한 실체적 진실과 객관적 판단의 첫걸음이 되기를 기대해 본다. 🍵