

충남도에 대한 새 정부 공약의 실천방안 모색

정순오 | 한남대학교 도시부동산학과 교수

대선공약 실천수단

지난 17대 대통령선거에 내건 유력 후보들의 충남지역 선거공약에는 공통요소가 많다면 많고, 없다면 없다는 표현이 잘 어울린다. 유력 세 후보 간에 엄밀하게 완전히 일치하는 공약은 단 한 건도 없지만, 곰곰이 대조해 보면 이 공약이나 저 공약이나 그 의미가 대동소이하다는 느낌이 들기 때문이다. 이런 사실은 충남에 이미 행정중심복합도시라는 국가적인 대사업이 시행되고 있기 때문에 그 보다 더 크고 매력적인 지역 숙원 사업을 발굴해 내기가 쉽지 않다는 의미로도 해석될 수 있겠지만, 역설적으로는 지역 자체내에 뚜렷하게 형성된 발전 비전이나 숙원과제가 존재하지 않는다는 반증일 수도 있기 때문이다.

사실 행정수도 이전 공약만 해도 지역 주민들로서는 언감생심 상상조차 할 수 없었던 차원의 그것이었기 때문에 그 어느 곳 보다도 정치색이 얽은 충청지역 표발공약의 매력적인 「컨텐츠」가 불시에 제시되었다고 해도 과언은 아니다. 물론 30년 전에도 돌발적으로 추진됐다가 백지화된 아이디어이기는 하지만 그 때나 지금이나 그런 발상이 뜬금 같다 해도 틀린 말은 아니기 때문이다. 이처럼 역사상 두 번째 돌발 제안에 대해 당시 경쟁 후보들은 행정수도이전이 비현실적이고 파급효과가 과장됐다고 비난하는 수밖에 달리 도리가 없었지만, 내심 충청 표심 공약의 「허(虛)」를 찔렸다는 장탄식을 했음직도 하다.

이처럼 대통령 선거공약은 날이 갈수록 지역숙원에 기반하기 보다는 기상천외하면서도 표심을 효과적으로 공략할 수 있는 아이디어 짜기로 진화해 왔다. 과거 70년대까지만 해도 전국 방방곡곡의 숙원사업은 대중 교통수단인 버스가 들어오는데 필수적인 교량건설이 단골 메뉴였지만, 최근에는 막연하지만 획기적으로 지역소득을 증대시킬 수 있는 발전 동력이 된다면 무엇이든 좋다는 식의 「자유 발상과 무차별적인 접근」방식이 보편화 돼 버렸다. 그러다 보니 이번 선거에서도 획기적인 지역발전 공약이 운하건설이나 국제과학비즈니스벨트는 물론

갖가지 신산업지구나 클러스터 조성 등의 방법론으로 난무했다. 그러나 당선자의 획기적인 공약도 외형은 차별적인 아이디어 같이 포장됐지만 정작 그 핵심 과제는 「신성장 동력」으로 타 후보들의 신산업지구나 클러스터와 차별화될 수 있는 뾰족한 방안을 담고 있지는 않다.

이처럼 대선공약은 지역발전에 대한 탁월한 문제해법이 주류를 이루기는 하지만 그 대부분은 실현을 보장할 수 없는 불확실성을 담보로 표심잡기의 투기적인 도구로 활용되는 경우가 많다. 물론 문제해법 하나만으로도 훌륭한 발전 동력이 됐던 시대가 없었던 것은 아니다. 박정희 전 대통령이 주창한 정부고속도로 건설이나 제철사업 등의 중화학공업화 정책은 훌륭한 사업「아이템」과 강력한 추진력만으로도 나머지 성공필수요소들인 가용 자원과 기술 등의 열악함을 극복하며 큰 성공을 거둘 수 있었지만, 이런 방식은 더 이상 비방(秘方)이 되기는 어려운 현실이다. 왜냐하면 당시에는 우리나라가 매우 후진적이었기 때문에 벤치마킹할 선진국이 많았고, 그들의 현재가 우리의 미래 지향점으로 유용했었지만, 이미 그들과 경쟁하고 있는 작금에는 그런 벤치마크를 우리 스스로 창조해내는 방법밖에 달리 도리가 없기 때문이다.

따라서 대선공약이 작금은 유효한 아이디어 하나만으로 충족되지 않기 때문에 대부분은 대안적 문제해법의 설계에, 염출과 배분이 국민적 합의를 필요로 하는 국가자산이나 자원의 투입이 수반돼 현실화되는 「프로그램」방식에 의존하게 된다. 그래서 경우에 따라서는 선출직에 부여된 권한의 활용 역량에 따라 그 성공이 좌우되기도 하지만, 대체적으로는 합의를 이끌어 내고 힘있게 추진할 수 있는 정치력이 우선된다. 따라서 상호 교차적인 성격이 복합돼 있기는 하지만 선거공약의 실천 핵심수단을 간단하게 추려 보면 문제 해법의 요체인 아이디어, 합의를 이끌어내는 리더십, 그리고 재정력의 뒷받침, 이 세 가지가 중요하다.

〈표 1〉 17대 주요 대선후보들의 충남지역 공약 비교

번호	후보	이명박	정동영	이회창
1		- 자족기능을 갖춘 행정중심복합도시 건설	- 세종특별자치시에 청와대, 국회, 대법원 이전	-
2		- 당진·평택항 경제자유구역 인프라 구축	-	- 항만·철도·고속도로 등을 대폭 확충
3		- 금강운하건설	- 충청남도만의 특화된 4대 산업단지 조성	- '서해안 종합프로젝트' 조성
4		- 국제과학비즈니스도시 건설	- 충남북부지역에 신성장 산업집적 혁신클러스터 조성	- 3대 신산업지구 조성하여 첨단과학의 충남 건설
5		- 국방과학산업클러스터 구축	- 충남에 「국기안보클러스터」 구축	-
6		- 도청이전 특별법 제정	-	-
7		- 대전권광역교통망구축사업	- 안면도~원산도~대천 해양관광특구 지정 - 논산·강경~금산간 농업 지역특구 지원 - 「대백제전」 개최 적극 지원	- 지역별 전략산업을 육성

자료: 인터넷디트니스(2007. 12. 12), 후보자홍보홈페이지.

공약 실천 재정력

새 정부는 인수위원회 활동 기간 중에 유류세 인하와 통신요금 절감을 첫 화두로 내세우며 민생경제 해소가 최우선 국정과제임을 표명했다. 감세는 소비력을 확대시켜 경기활성화에 도움이 될 것이라는 기대에 근거하고 있다. 그리고 그 반대쪽에는 세수감소로 인한 정부 재정력 위축을 감수해야하는 불가피한 선택이 자리잡고 있다. 아직은 새 정부의 정책이 확정되지 않았기 때문에 이런 전략적 선택이 현실화할 것인지는 단언할 수 없지만 정권을 탈환한 한나라당이 지난 양대 정권이 분배우선의 포퓰리즘 정책으로 국가채무를 급팽창시켜 왔다고 맹비난해 왔기 때문에 결과적으로 긴축재정을 시행하지 않으면 식언을 하게 된다. 또 새 정부의 작고 효율적인 정부조직 구성은 이미 실현단계에 들어갔기 때문에 이런 정책기조는 새 정권의 정책기조로 자리 잡을 공산이 크다.

따라서 한반도 대운하와 같이 가장 큰 공약 사업을 시장논리에 따른 민자 사업으로 추진하겠다고는 하지만, 나머지 전국 방방곡곡에 내 걸었던 선거공약을 현실화할 수 있는 국가 재정여력은 지난 정권에 비한다면 현저히 위축될 수밖에 없는 형편이다. 그 근거는 우선 경제성장률이 새 정부의 희망과는 달리 지난 참여정부 시절의 4%대 이상을 실현하기가 쉽지 않아 보인다는 전망이고 미국의 「서브프라임모기지론」과 관련된 국제적인 금융 부실화 파장과 연동된 세계경기의 총체적인 하강국면과 원유를 비롯한 국제적인 원료 가격의 폭등 등 새 정부의 내외 경제 환경은 그리 밝지 못하다.

그동안 우리나라는 내수부진을 수출이 그나마 감당해 왔지만 반도체를 비롯한 우리나라의 주력 수출상품의 경쟁력은 점차 한계점에 다다랐다는 평가다. 또한 공교육의 실패와 고급서비스 시장의 국제 경쟁력 상실 등으로 서비스수지의 적자폭이 확대되고 있어 금년부터는 경상수지의 누적 적자가 현실화될 가능성이 최근 그 어느 때 보다도 높다고 한다. 반면에 각종 연·기금의 부실화 해소에 대한 대결단의 시기가 임박했다는 시각이 우세하다. 따라서 이런 상황에서 건전재정으로 버틸 수 있는 국가역량은 이미 한계에 도달했다고 해도 과언은 아니다.

공약 실천환경과 추진전략

어떤 이들은 분권과 자치 강화를 선거공약 실천의 유력한 대안으로 제시하기도 한다. 그러나 수도권을 제외한 대다수의 지방자치단체는 재정자립도가 낮아 국고지원이 없이는 경상비는 물론 개발성 자금을 조달할 수 있는 처지가 되지 못한다. 또 지자체들이 독자적인 재정력

을 강화할 수 있는 탈출구가 있다 해도 해외투자유치 정도가 고작인데, 수도권 3개 지자체는 이미 높은 재정자립도는 물론 해외 자본의 유치경쟁력도 갖춘 매력적인 입지와 환경을 갖추고 각종 정부 규제의 철폐를 주장해 온 지 오래다. 그런 반면 수도권 규제의 월류 효과에 그나마 성장을 의존해 온 비수도권으로서는 수도권이 제주도 수준의 분권과 자치역량 강화를 보장받는다 면 재앙이 될 가능성이 클 뿐이다. 결국 비수도권은 정부의 지역간 균형발전 조정력과 함께 재정지원이 수반된 국가발전 프로그램에 크게 의존할 수밖에 없는 처지다.

그러나 여기에 대통령 선거공약에 내포된 본질적인 문제가 적지 않다. 전국적으로 어느 지역이나 이런 저런 대동소이한 규모의 개발공약이 내걸어지지 않을 수 없었을 터인데, 이런 공약들이 대부분 전국적인 시각과 연계성은 물론 투자재원의 배분상 예상효과에 따른 형평의 문제나 투자시기의 완급 문제가 전혀 뒷받침되지 않은 그야말로 「립서비스(lip service)」적 성격이 강할 수밖에 없었다는 것이다. 대부분의 공약은 충분한 검토와 연구가 뒷받침된 것이 아니라, 해당 지역의 후보 추종자들에 의해서 단기간에 선거효과만을 목적으로 양산됐다는 공통점이 있다. 물론 후보자의 이른바 중앙 선거캠프에서 나름대로의 전문가집단에 의해 논의와 검증은 거치고, 상대 경쟁 후보들로부터 공박을 거쳐 가다듬어졌기는 했다지만 그 주장의 옳고 그름이 국가적 공신력을 담보하지 못하기는 마찬가지다. 다만, 이런 공약들이 당선된 후보의 그것일 경우 국가 정책으로 이행되어야 할 책무성이 높아지지 않을 수 없겠지만 최종적으로 대통령 공약사업으로 확정돼 추진되더라도 지역간 공약끼리 경쟁을 통해 그 우선순위와 투자규모가 결정될 수밖에 없다는 태생적 한계를 안고 있다. 그 이유는 당연히 국가재원도 한계를 안고 있기 때문이다.

이럴 경우 지역의 입장에서는 전략상 자체적으로 우선순위를 설정하여 대응할 수밖에 없을 터이고 사업추진의 타당성에 대한 논리력이 그 추진동력이 될 수밖에 없을 것이다. 따라서 대통령 공약사업은 사업의 타당성과 전국적인 비교우위의 경쟁력이 투자를 보장하는 관건이 된다해도 과언은 아닐 것이다.

다시 말하자면 충남의 입장에서는 국가적인 추진사업이라도 지역의 이익에 얼마나 부합하는지를 잘 따져 보고 사업의 우선순위 전략을 갖는 것이 필요하다는 말이다. 전국적인 사업으로 알괄 추진하더라도 지역이익에 크게 부합하지 않는 사업이라면 선거공약 이행 의미는 있을지 몰라도 지역으로서는 그 투자재원으로 다른 사업을 추진하는 것이 더 나올 수도 있는 기회를 상실하는 것이 될 수도 있기 때문이다. 그런 대표적인 사업이 금강운하건설사업이다. 금강과 호남운하가 민자추진설의 경부운하사업과 지역간 형평을 맞추어 추진된다 하더라도 사업성이 취약하다는 이유로 국고로 추진된다고 할 때, 효과나 시급성에서 더 나은 투자 사업이 재원부족으로 추진기회를 상실할 수도 있기 때문이다.

새 정부의 대전·충남 지역공약

새 정부가 대전·충남지역을 통합해 내걸었던 주요 공약은 모두 일곱 가지이다. 그 가운데 도청이전지원특별법은 경북과의 공동노력으로 2월말 국회에서 통과됐고, 당진·평택항 경제자유구역 지정은 지난 해 12월 이미 지정 공표된 바 있다. 또한 대전 R&D 특구 발전 지원과 행정중심복합도시의 차질없는 건설 공약 등은 새로운 내용이라고 할 수 없는 현재 진행형 사업들이다. 따라서 비교적 새로운 공약사업이랄 수 있는 것이라면 금강대운하 조성, 국제과학비즈니스벨트 건설, 그리고 대전권 광역 교통망 구축 등이다.

어느 때나 그랬지만 대통령선거공약의 최대 취약점은 공약 그 자체가 안고 있는 아이디어의 타당성이다. 운하건설사업은 물동량 확보, 환경파괴와 식수원의 안전보장, 그리고 재원 조달과 경제적 타당성 등 이미 거센 반대 공론에 부딪히고 있다. 반면 국제과학비즈니스도시 건설은 큰 주목을 끌지 못했고, 추진계획의 내용도 모호한데다 그 실현가능성에 대한 신빙성도 그리 높지 않은 것 같다. 또한 대전권 광역 교통망 구축사업은 행복도시를 중심으로 한 충청권 광역교통망 구축상 시간적인 문제일 수는 있지만 취사선택의 문제는 아니라고 할 수 있다. 따라서 충청권 산업철도와 서해안 물류철도 건설 정도가 비교적 새로운 아이디어라고 할 수 있지만 물량확보 문제 이외에도 금강운하와 서해안 고속도로 확장과의 대체 효과 비교 등 경제적 타당성 검증도 선결요건으로 남아 있는 과제라 할 수 있다. 이처럼 별개의 공약같이 보이는 항목들도 따져 보면 상호 교차적인 성격 때문에 어떤 것을 우선적이며 독립된 과제로 다루어야 할지가 모호하다. 따라서 가장 주목을 받고 있고 비교적 새로운 「아이디어」라고 할 수 있는 것을 따져 봄으로써 여타 공약들의 실천 방안에 대한 시사점을 얻는 것이 합리적인 것이다.

금강운하 조성사업

금강운하 조성사업은 경부운하의 타당성에 그 추진 여부가 우선 결부돼 있다. 경부운하는 지금까지 제기된 앞서 언급한 문제점들에도 불구하고 수도권과 동남권의 강한 결속 구조속해 한국경제의 수출입 물동량이 지속적으로 증가할 때 작금의 도로와 철도 수송력 한계에 대한 대안으로 발상의 동기적 타당성 만큼은 매우 강력한 것으로 보인다.

그렇지만 운하 비현실론의 가장 큰 핵심 이유 중 하나는 도로가 갖고 있는 도어 투 도어(door to door), 즉 양방향 문전수송처리의 편의성 때문이다. 트럭운송은 공장에서 접안 부두

까지 논스톱으로 연결할 수 있는 반면, 운하나 철도는 출발지와 도착지에서 적하 작업이 이루어져야 하는 번거로움이 있다. 이 방식은 시간적 지연 문제도 있지만, 출발지와 도착지 사이에 보조적인 근거리 트럭수송이 불가피해 다단계 연계수송으로 인한 비용과 시간의 불이익이 적지 않다는 사실이다.

그럼에도 불구하고 운하나 대안으로 부상하는 이면에는 경부 고속도로의 수송능력 포화 전망과 경부선 철도수송력의 한계가 자리잡고 있기 때문이다. 현재 편도 3~4차로 상태의 경부고속도로는 일반 승용차와의 병행이용구조상 더 이상 확장을 한다 해도 승용차량 통행과의 점유 경쟁 때문에 수송력을 획기적으로 개선하기가 쉽지 않다. 고속도로 화물 수송능력의 효과적인 개선 대안은 컨테이너 전용도로의 건설뿐인데 토지확보나 건설재원은 물론 경제성과 대기오염 문제 등 운하를 포함한 타 대안들과의 비교·평가가 불가피하다. 철도수송 또한 편도 단선이기 때문에 근거리 여객수송열차와 선로를 공유해야 하고 안전운행을 보장하면서 수송할 수 있는 용량에는 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서 철도 또한 경부축 수송력 개선의 대안이 되려면 화물전용선을 설치하는 수밖에 없고, 이 경우 운하나 고속도로 확장 대안과의 경제성과 환경성에 대한 비교·평가가 수반되어야 한다.

따라서 건설비용의 경제성 문제가 있긴 하지만 다른 문제가 해결된다는 전제라면 운하의 파격적인 운송비 경쟁력이 다단계 연계수송에 따른 번거로움에도 불구하고 도로나 철도 신설로 인한 국토환경의 파괴 문제를 덜 수 있는 장점이 있다는 것을 이해할 수도 있다.

그러나 한반도 대운하론의 첫 시금석인 경부 대운하는 경부축의 대안적 수송수단의 시급함에도 불구하고 이런저런 환경적인 근본 문제와 운하수송의 비경제성때문에 현재도 맹렬하게 반대 논리가 들끓고 있는 중이다. 그 가운데 최근 발표된 대표적인 반대 논리 하나는 갈수기와 홍수기간의 유량 격차가 한반도 대운하 구상의 벤치마킹 대상이라는 독일 라인강이 14배인데 반해 한강은 393배에 달한다는 것이다. 이런 유량 격차 때문에 3천톤급 바지선의 운항에 필요하다는 최소 6미터 이상의 수심 확보를 위해 하상을 굴착할 경우 홍수시 제방붕괴위험이 높고 또 제방붕괴를 예방하기 위해 투자해야 되는 제방보강비용이나 홍수시 지천으로부터 유입되는 토사퇴적을 지속적으로 준설해야 하는 유지비용 등 경제성이나 안전성이 현저히 문제시된다는 지적이다. 그밖에도 식수용 양대 수계에 대한 수질 위험이라든가, 우리나라 하천의 급경사로 인한 수많은 갑문설치와 양대 하천의 산맥을 관통해 연결하는 수로터널 및 기존 교량 개축의 비용은 물론 시간비용을 포함한 물류비용 절감의 비현실성에 따른 수요 타당성의 부재 등이 지적돼 왔다. 그럼에도 불구하고 이런 반대론에 대해 당선자측은 운하개발로 내륙개발이 활성화되고 수질이 개선되는 등의 제3의 효과가 간과되어서는 안 된다고 반박하기도 한다.

그러나 금강운하의 경우는 경부운하와는 달리 충청내륙의 산업단지와 수송항구사이의 수출입 물동량 연계 필요성이 그리 크지 않다는 여건부터가 문제다. 이 공약은 운하건설을 통하여 관광산업과 내륙산업을 역으로 활성화시킨다는 주장이지만, 충청 내륙에서 군산항을 통해 수출할 수 있는 물동량을 현재로서는 추측하기가 어려운 것이 현실이다. 또한 금강변 관광지도 부족할 뿐만 아니라 국내관광 수요의 주요 원천지가 수도권인 만큼 운하개발의 필요성과는 거리가 있다. 또 충남도가 한때 금강변 경량전철계획을 추진 검토한 바도 있었지만 결론은 수요 부족의 본질적인 문제가 있었다. 따라서 금강운하 추진 여부는 운하를 건설해 내륙 관광과 산업단지를 활성화시킨다는 당선자측 전략이 과연 현실과 부합하느냐에 달려있는데, 이미 충남은 대전-당진, 공주-서천 간 내부 고속도로의 준공으로 내륙과 해안 간의 고속수송체계가 조만간 실현될 예정이기 때문에 과연 금강운하가 고속도로 수송경쟁력 이상의 매력을 확보할 수 있느냐 하는 것도 문제다.

새 정부의 금강운하조성 공약에 포함된 내용은 운하를 통해 조성될 내륙 항구를 관광과 가공 산업 및 물류기지로 발전시킨다는 것으로, 강경의 장류 및 수산물·축산물 가공 산업, 부여-청양-공주 접경지역의 농산물 가공 산업, 연기-공주지역의 석재산업, 대전-오창의 IT, BT산업 등을 들고, 모든 지역에 공통적으로 물류산업기지화를 제안하고 있다.

그러나 현실은 내륙고속도로망이 구축될 가까운 장래에도 충남지역이 운하로 운송해야 할 만큼의 물동량 때문에 육상교통문제를 안게 될 것이냐 하는 것이다. 관광문제만 해도 그렇다. 충남의 관광자원은 봄·가을 국내 관광객들의 나들이용 정도에 지나지 않는다는 솔직한 평가를 받아들여야 할 정도다. 중국의 유명 산악이나 진시황 병마용갱과 같은 세계적인 문화재가 있다면 군산항을 통한 외국 관광객의 수로관광을 기대해 볼 수도 있겠지만 지역관광자원의 대명사로 거론되는 백제문화재의 현실은 매우 미약한 것이 사실이다. 무령왕릉이나 그 출토품같은 소중한 문화재가 다소 있기는 하지만 기대 수준이 높은 국제관광객을 끌어 오기에는 역부족이다. 또 백제문화의 주요 외래 관광객은 일본인들인데, 부여 도성의 발굴과 복원은 요원한 실정이고, 백제역사재현단지는 완공단계에 있지만 고증되지 않은 고건물 단지 이외에 보여줄 소장품이 마땅치가 않은 형편이다.

또한 한반도대운하의 벤치마킹 대상이라는 RMD(라인-마인-도나우강) 운하의 물동량은 철광석과 같은 「벌크」화물 위주여서 신속한 주문과 수송이 빈발하는 고부가가치 위주의 현대 물류와도 성격이 맞지 않는다는 보고도 있다. 운하를 이용한 관광 역시 운하주변에 절경이 다수 존재한다면 유람선 운항 정도의 수로 개발도 고려해 볼 수 있겠지만 낮은 경제성은 차치하더라도 저구릉성 지형 위주인 충남의 환경특성상 유람선으로 구경할만한 비경이 있느냐는 것부터가 의문시된다.

국제과학비즈니스도시 건설

국제과학비즈니스도시는 대덕 테크노밸리, 오송 바이오연구단지, 천안·아산의 IT 산업단지에 행정복합도시까지 연계하는 광역도시권역을 지칭하는 것으로 알려져 있다. 하나의 도시라기보다는 대전, 충남·북 세 곳을 연결하여 시너지효과를 기대하는 신산업 벨트 또는 신산업 지대로 해석된다. 그러나 그 구체적인 실체에 대해서는 “과학 관련 전문 인력과 첨단 벤처기업 등 기업인, 문화 예술인들이 어우러져 엄청난 부가가치를 창출하는 도시, 그리고 지역주민들이 함께 풍요로운 삶을 펼쳐갈 수 있는 도시” 정도로만 알려져 있을 뿐이다. 또 일부 보도에 따르면 이 벨트는 세계 정상의 과학이 연구되고 그 결과 산출된 새로운 지식 자본과 원천기술이 비즈니스로 이어지는 국제적 네트워크를 가진 광역도시권을 말한다고도 풀이되고 있다.

그러나 어떻게 세계 정상급의 연구소나 인력을 유치할 수 있을 것인지, 그런 연구의 성과가 비즈니스로 산업화될 수 있는지에 대해서는 유효한 실현방안에 대한 확실적인 모형이 전혀 알려져 있지 않으며, 여기에 어떻게 문화예술까지 어우러져 엄청난 부가가치가 창출될 수 있을지에 대한 방법론이나 선행 성공사례에 대한 방증도 찾아 볼 수 없다. 추측컨대 고소득이 창출되는 곳에 고소득이 뒷받침되어야 하는 문화예술환경이 싹틀 수 있을 것으로 연상하는 정도의 메커니즘이 가능할 뿐이다. 그러나 IT관련 벤처산업의 활성화로 백만장자들이 속출한 실리콘밸리도 문화예술이 활성화됐다는 소식이나 양 분야 간 시너지효과가 창출되고 있다는 소식은 별로 들어본 바가 없다.

또 현재로서 상상해 볼 수 있는 세계정상급의 기초과학기술로서 비즈니스화될 수 있다고 추측 가능한 분야라면 줄기세포 연구 정도인데 이미 우리나라는 황우석 사건으로 그 연구기반이 과장돼 있다는 사실이 국제적으로 폭로됐을 뿐 아니라 그나마 이 분야의 국내 유망 과학자들도 현재로서는 소속기관에서 주도적인 위치로 대접받을 만큼 두각을 드러내고 있지 못하거나, 산업화할 만한 기술적 성과를 내놓고 있지 못한 것이 현실이다.

또한 부가가치가 높다는 반도체의 경우 고용효과나 산업연관효과가 타 산업분야에 비해 그리 크지 않다고 알려져 있다. 반도체나 생물공학 산업의 경우 핵심 공정의 개발인력을 제외하면 대부분의 생산시설은 자동화 공정에 의존하게 돼, 조선이나 자동차산업처럼 부품이나 소재 생산과 같은 수직계열화의 산업파급효과도 크지 않다는 것이다.

또 지난 30년 동안 대덕연구단지에서 산출된 기초과학기술을 산업화하는 역량 확대에 국가적인 심혈을 기울여 왔지만 아직도 만족할만한 수준에 도달하지 못하고 있는 형편이다. 오히려 그

런 목적에서 조성되고 있는 대덕밸리나 오송 바이오단지는 이제 시작단계일 뿐인데 기존의 국가적 프로그램과 노력에 의해서도 창출되지 못했던 비법이 달리 방치되어 왔는지, 있었는데도 현실화되지 못했다면 그 이유는 무엇인지 전혀 알려진 바가 없이 돌출된 이 아이디어는 향후 어떤 경로와 방법을 거쳐 가시화될 것인지 자못 궁금하지 않을 수 없는 형편이다.

다만, 이 산업벨트속에는 아산탕정 기업도시와 행정중심복합도시라는 신도시 개발이 진행되고 있어 전혀 새로운 토지이용수요가 창출되지 않는 한 예정된 도시용지의 상당한 부분이 소화되기 어려울 것이라는 전망이 유력하다. 따라서 국제과학비즈니스벨트는 당면한 도시개발 수요 창출 모티브로서 시급한 신개념 개발 「컨셉」의 당위성 정도에 부합하는 아이디어일 수는 있지만 그 자체만으로는 실현가능성 여부를 예단하기에는 역부족인 상황이다.

국제적인 원천기술 투자는 줄기세포 연구와 같이 우리 과학기술이 세계를 압도할만할 때 유치가능성이 높아진다. 금맥이 발견될 조짐조차 없는데 골드러시가 있을 것이라는 주장은 설득력이 없다.

충남지역 대선공약의 미래와 대응전략

이상에서 살펴본 바와 같이 대전·충청지역에 약속된 새 정부의 공약은 실현 타당성이 매우 모호한 상태이거나 아니면 공약이 아니더라도 지속적으로 실천되어야 할 현안 공공사업들이 대부분이다. 금강운하나 국제과학비즈니스벨트 등은 문제해법 자체의 타당성이 제대로 검증되지 않은 상황인데다 이런 사업에 제한된 자원을 투입하는 것이 과연 국가나 지역의 장래 이익에 부합하는 것인가에 대한 지역내부의 합의나 확신도 없는 상태다. 그런 반면 행정도시 주변지역의 광역교통망 확충이나 황해경제자유구역 개발과 같이 지속적인 인프라 확충을 통한 투자유치 노력 등의 과제들은 굳이 대선공약이 아니더라도 국가나 지방 차원에서 계속 노력을 경주해 나가야 할 현안 사업들이고 이미 제도적으로 확립된 투자평가절차가 마련돼 있다.

새 정부는 새로운 국토균형개발 정책을 「창조적 광역발전」 방식으로 추진해 나가겠다고 인수위원회를 통해 발표한 바 있다. 창조적 광역발전 방식이란 전국을 수도권을 비롯하여 충청권, 호남권, 대경권, 동남권의 5대 광역경제권과 제주, 강원도의 2대 특별광역경제권으로 묶어 새로운 특별회계 재정과 민간자본 유치 등을 통해 추진하겠다는 것이다. 이러한 추진 동기는 인접 광역자치단체 간 경쟁적 중복 과잉 투자를 방지하고 보다 광역화된 경제권내에서의 협력과 통합, 그리고 분권화를 통해 지방경쟁력을 보다 더 강화하여 수도권과 지방과의 공동상생발전을 추구해야 한다는 것이다.

그러기 위해서 새 정부는 광역권마다 광역경제권본부를 설치하고, 권역 내 시·도간 상호협약 체결을 통해 개발 정책과 사업을 조정하며, 국가 지원금 배분이나 특정 사업추진을 위한 산하 법인 설립 등을 자율적으로 추진하도록 한다는 구상이다. 또 지역본부 간 통합 조정을 위해서 대통령직속 국가경쟁력강화위원회 산하에 광역경제권활성화추진단을 둔다는 구상이다.

이러한 구상에 따른다면 광역단체들은 이미 천명된 대선공약의 이행에 초점을 맞추거나 주력할 것이 아니라 주체적으로 어떤 사업을 어떤 방식으로 추진해 나가는 것이 효과적인지를 인접한 광역 단체들의 복안까지 내다보며 능동적으로 대처하지 않으면 안 되게 되었다는 사실을 인식하는 것이 더 중요할 것 같다. 특히 경제권내 인프라구축사업은 광역단체 간 협동해야할 과제이지만 이런 인프라를 활용해서 특정 광역단체 내에서 유지하거나 추진해야할 사업항목은 권역 내에서의 경쟁력과 내외 환경의 유·불리 등을 면밀하게 따져 우선순위 전략을 마련하고 향후 경제권내 협의에 대비하지 않으면 안 되는 일이기 때문이다.

지난 참여정부아래에서도 추진된 균형개발정책의 결과 지방혁신도시나 기업도시 건설의 경우도 조성까지는 정부의 지원과 책임이 크겠지만, 정작 그 속에 담아야할 콘텐츠는 지방자치단체의 몫으로 남을 수밖에 없을 터이다. 따라서 표심잡기에 서둘러 발표된 대선공약의 일방적 이행만을 바라볼 게 아니라 지금부터 이 공약들이 정부정책으로 확정되기까지 지자체들은 스스로 공약의 타당성을 검증해 내부적 우선순위 설정에 역량을 경주하고 대정부 협상력을 높여가야만 한다. 이러한 노력에는 전략적 선택에 필요한 미래안과 지혜도 중요하지만 이런저런 공약에 들뜬 소지역들의 무분별한 희망사항들을 거중 조정하고 타협해 내는 지방자치역량도 똑같이 중요하다.

전남은 도청이전사업을 추진함에 있어서 치열했던 동서간 분열과 대립을 도청입지와 엑스포 개최라는 양대 지역개발 추진력으로 대등하게 나눠가지고 이를 국가정책사업으로 확보해내는 상상적 전략을 시간을 두고 성사시킨 바 있다. 이런 타산지식을 유념한다면 타당성이 의심되는 공약이나 일방적 계획에만 매달려 허송세월하는 책임은 궁극적으로 5년마다 바뀌는 정권에 있는 게 아니라 지역주민과 그들을 대표하는 자치단체에 있다는 사실을 명심해야 한다.

1. 현재 기관차 한 두 대가 끌 수 있는 편성용량은 대형 컨테이너 20개 전후가 고작인데 이 정도의 긴 대차편성은 곡선부가 많은 선로사정을 감안해서도 안정운행상 한계가 될 수밖에 없다. 이럴경우 철도이용 왕복 물동량은 부산항 연간 처리물동량 1,300만 TEU의 10%를 넘지 못한다는 계산이다. 1일 20일시간, 1시간당 3~4편성을 소화한다고 가정할 때의 1일 편도 수송량은 1,600 TEU정도로 연간 편도 50~60만 TEU, 왕복 물동량은 대략 그 2배이다.

2. 김종욱 서울대 지리교육과 교수는 2000년 2월 26일 "한국의 하천은 계절에 따라 유량(流量)변동이 매우 크기 때문에 선박이 운행 가능한 운하를 만들려면 반복적인 준설 공사나 대대적인 뚝 쌓기를 해야 하는데 이는 여러가지 문제를 야기할것"이라고 밝혔다(연합뉴스).