

제 5회 한·중 국제교통 학술회의

● 일시 : 2000년 6월 26일~7월 3일 ● 장소 : 중국 상해

대한교통학회와 중국 상해시 철도학회가 한·중 국제교통학술회의를 개최하여 온지 벌써 5회째가 되었다. 격년 주기로 이번에는 중국측에서 개최하였다. 지난 6월 25일 오전 9시 20분 서울을 떠나 아시아나항공으로 약 2시간 30분 걸려 상해국제공항에 도착하니 상해시 철도학회 짜오지쉼(薛紫基) 비서장 일행 10여명이 미니버스 2대를 준비하고 우리 일행 25명을 옛 친구를 만난듯 아주 반갑게 맞이하고 있었다.

한·중 양측서 논문 19편 발표

6월 26일 오전 9시부터 오후 6시까지 학술심포지엄이 상해과학인회관(上海科學人會館) 3층에서 개최되었다.

우리 한국측에서는 차동득 대한교통학회 회장 등 30여명이 참석하였고, 중국측에서는 상해시 철도학회 부회장을 비롯하여 1백여명이 참석한 가운데 대 성황을 이루었다.

발표 논문은 국제회의의 규정에 따라 영문으로 기술하였고 발표도 영어로 하였다. 한국측에서 모두 8개의 논문, 중국측에서 11개의 논문, 총 19개의 논문을 발표하였다.



金光得
(건설교통저널 상임고문)

우리 한국측의 발표자는 주로 미국 등지에서 교통공학 전공의 박사학위를 가진 대학 교수들이었으나 중국측 발표자는 상해에서 가장 유명한 푸단(厚旦)대학교, 지아오통(交通)대학교(교통관계 뿐 아니라 전과목이 다 있음) 및 동지(同濟)대학교 등의 대학원 졸업자로서 현업 종사자들이거나 대학원 재학생들로서 그들은 상당히 젊은층에 속하고 영어도 유창한 편이어서 중국의 장래를 짚어지고 나갈 촉망스러운 역군으로 보였다.

이 회의의 의장으로 한국측에서 한양대학교 교통공학과 강경우교수가, 중국측 의장은 프랑크 윤오펑(彭運鵬) 상해철도대학 교수가 담당하였는데 영

어발음이 정확하고 세련되고 노련한 회의진행을 수행함으로써 화기에애한 분위기 속에서 가끔 농담 등으로 웃음도 터져 나오는 가운데 성공리에 회의를 마쳤다.

상해는 인간이 생동하는 교통도시

베이징(北京)이 '역사적 도시' 라면 상하이(上海)는 인간이 생동하는 도시라고 볼 수 있다. 저녁 10시쯤에도 복잡한 이 거리를 빠른 걸음으로 다니는 상해시민들을 보면 생(生)의 생동감을 느낀다. 중국의 근대화를 상징하는 듯한 거대한 빌딩 숲속이 있는가 하면 중세 유럽의 분위기가 남아있는 석조의 서양건물들이 근대와 현대의 조화를 이룬다.

상해지역의 도시교통에 있어 도심의 도로 특징은 노퍽이 좁다는 것이다. 차로는 3~4차로로 큰 도로인데도 양쪽에 다소 넓은 자전거 도로에다 인도까지 두었으니 차량이 소통될 수 있는 노퍽은 더욱 좁아질 수 밖에 없다. 그래서 고안해 낸 것이 입체적인 고가차로인 것 같다.

세계에서 고가차로가 가장 잘 발달

5회째를 맞는 한·중 국제교통학술회의가 6월 26일

상해과학인회관에서 한국측에서 30여명, 중국측에서 1백여명이 참석한 가운데 열렸다.

한·중 양측에서 19개의 논문이 발표된 이번 학술회의는 시종 진지한 토론이 계속되어 갈수록 심각해지는 교통문제 해결에 큰 도움이 되었다. 학술회의가 진행되는 동안 상해시의 교통상황을 살펴보았는데 교통수단으로는 자전거 이용이 크게 눈에 띄었고 거미줄처럼 뻗친 3백여개의 버스노선엔 유류·전기·이층버스가 운행되고 있었다.



한·중 국제교통학술회의를 마치고 양측 대표단의 기념촬영

된 곳은 홍콩이나 그 곳은 도시국가로서 워낙 토지가 부족한 탓이다. 상해는 도심의 중산로(中山路)를 왕복 8차선의 고가도로로 건설하여 도시외곽지역과 연결, 교통혼잡을 많이 해소하고 있다. 상해는 인구 1천3백만명으로 세계 5대 도시인데 비해 아직은 자동차의 보유대수가 적어 출퇴근 시에도 큰 혼잡은 없어 보였다.

교통수단으로는 자전거 이용이 크게 눈에 띄었고 그 다음이 대중교통수단인 버스노선 3백여개가 거미줄처럼

뻗고 이 노선에 유류버스, 전기버스 및 이층버스가 운행되고 있었다.

상해선 전기·2층버스 운행

이들 버스의 노선번호는 우리나라 버스처럼 고정적으로 페인트를 칠해 놓은 것이 아니라 전기로 표시해 놓았기 때문에 그 행선지는 승객 수요에 따라 홍콩의 그린버스처럼 가변적으로 노선을 바꿀 수 있게 해 놓았다.

택시는 일반적으로 타기 어렵다. 수요에 비하여 공급을 하지 않아 횡포가

심하다는 것은 알려진 사실이다. 붉은색으로 도색된 소형 천진호는 시영택시로서 서비스 수준이 개인택시보다 높다. 상해시의 교통질서는 운전자, 보행자 및 단속경찰관이 스스로 알아서 행동해야 교통사고를 피할 수 있다고 한다.

즉, 무질서 가운데서 스스로 질서를 찾아야 한다는 것이다. 중국을 대표하는 용어중의 하나인 메이요우(沒有: 규칙이 없다)가 적용된다고 할까. 상해 시내의 지하철은 2개 노선이 있다. 1호선은 1993년에 건설하였으나 노선을 연장하여 1998년 8월에 약 60km의 노선을 완공하였고 2호선은 신시가 지인 푸둥(浦東)을 거쳐 국제공항까지 연결되는 40km 노선을 작년에 완공하였다 한다.

필자는 국제회의와 시내관광 관계로 시간이 없었으나 하루는 새벽 6시에 지하철을 타 보았다. 새벽의 이른 아침임에도 불구하고 승객이 2/3는 좌석을 메웠다. 출근시간이 8시 30분이기 때문에 일찍 출근하는 모양이다. 좌석의지는 플라스틱으로 된 딱딱한 의자로 되어 있고 노인 및 장애인석이 별

도로 없었다. 중국은 방대한 국토를 관할하는 교통수단으로 비교적 철도노선은 타 교통수단에 비하여 발달되어 있으나 고속도로 및 항공노선은 아직 까지도 더 개발할 여지가 많다고 본다. 다음으로 우리 회원 일동은 윤봉길(尹奉吉) 의사의 기념비가 서 있는 홍구(紅口)공원을 찾아 조그마한 기념비를 보고 가슴 뭉클한 조국애를 느꼈다. 그리고 상해임시정부 청사를 찾아 달라는 요청을 중국측 대표에게 하였으나 찾지 못했다는 전갈에 내내 서운했다.

‘동양의 베니스’ 쑤저우(蘇州)

쑤저우(蘇州)사람들의 생활은 모두 흐르는 운하와 연결되어 있다. 마을의 낮은 주택가 밑으로 운하가 흐르고 많은 배와 화물들이 운하를 타고 운송되는 광경은 동양의 베니스라 할 정도로 운치가 있고 당대의 많은 시인들이 이 도시의 아름다움을 노래했다고 한다. 그리고 쑤저우에서의 지상교통 신호등은 바뀔 시간이 신호등에 표시되고 있어서 운전자가 여유가 있어 보였다.

중국에서 4번째로 큰 호수인 태호(太湖)는 우리 대표단이 투숙했던 이 지방의 영빈관격인 동산빈관(東山賓館)호텔에 바로 붙어 있었다. 이 호수의 바로 인접한 곳에 석가화원(席家花園)이 있다. 우리는 석가화원을 관람한 후 태호호수에서 쾌속선과 유람선을 번갈아 타고 바쁜 일정에 시들었던 몸과 마음을 장기(將棋)를 두면서 한껏 푸는 시간을 가졌다.

구이린(桂林)은 기봉(奇峰) 속에서 이강(漓江)의 정취에 도취하는 곳이

다. 구이린은 광서장족자치구(廣西壯族自治區) 동북부에 위치한 인구 38만 여명의 지방도시로 계수나무가 가로수로 심어질 정도로 많다하여 계림이라 이름지어진 곳이다. 구이린에는 10만 2천개의 뾰족하고 기이한 봉우리가 있고 거기에는 동굴도 역시 10만 2천개가 있다고 한다. 선사시대 바다였던 곳이 바닷물이 빠져나가면서 석회질의 산으로 만들어졌기 때문에 나무가 잘 자라지 않고 동굴이 많다고 한다.

작년 미국 대통령도 이강의 관광을 즐겼다 할 정도로 세계적으로 유명한 관광자원이 되고 있다. 구이린에서 83km 남쪽인 양삭(陽朔)까지 약 8시간의 배 여행을 하면서 99굽이라고 할 정도로 구불구불한 이강의 양쪽에 솟아 있는 많은 봉우리들, 나룻배로 고기를 잡는 어부들, 강가에서 손을 흔드는 어린이들, 모두가 한폭의 그림같은 모습들이다.

도착지인 양삭의 산수는 구이린 중에서도 으뜸이라 할 정도로 정말 빼어난 풍경이다. 영원히 잊지 못할 이강의 수상여행은 두고두고 우리 회원들의 뇌리에서 떠나지 않을 것이다. 구이린에서 빼놓을 수 없는 것은 옹호산장(熊虎山莊)이다. 곰 3백마리, 호랑이 1백80마리 그리고 수많은 악어를 양식하고 있는 이 곳에서 잘 길들여진 곰이나 호랑이를 이용한 각종 묘기가 신기하였고 특히 호랑이가 소를 잡아 먹는 광경은 국내 텔레비전에서 가끔 보는 ‘동물의 세계’에서 나오는 모습을 실제로 실감나게 목격할 수 있는 기회를 가졌다.

구이린에서 잊을 수 없는 광경 한가

지는 가마우찌쇼이다. 까마귀모양의 10~15kg 크기의 가마우찌가 야간에 강에서 잠수하여 물고기를 잡는 광경인데 작은 고기는 삼키고 큰고기는 주인에게 벨라 내주는 광경이다.

주인은 가마우찌쇼를 통하여 관광객들로부터 돈을 받고 또한 가마우찌가 잡은 큰 물고기를 수입으로 잡기 때문에 일석이조의 황재를 한다. 따라서 가마우찌 한마리 값은 황소 10마리와 같다고 한다. 대개 쇼 한번에 가마우찌 6마리 정도가 동원되었다.

이번 회의를 통하여 몇가지 느낀 점은 중국에서는 한문을 간자체(簡字體)로 쓰고 있는데 이 글자는 따로 공부하지 않으면 알 수 없다. 우리 교육당국에서 현실적으로 한문을 직접 사용하기 위해서는 학교교육과정에서 간자체를 가르쳤으면 한다.

또한 중국에는 수없이 많은 은행이 도심의 중심가에 자리를 차지하고 있는데 예금자는 이자를 받지 않고 오히려 보관료를 낸다고 한다. 자본주의의 이자개념이 없는 것 같다. 그리고 중국인들은 식주의(食住衣)개념이 강하여 ‘먹기 위해 산다’ 할 정도로 식도에 관심이 크고 의복과 몸치장(여성의 경우에도)에는 상대적으로 관심이 덜한 것 같다.

도심의 인도 한쪽에는 유료 간이공중화장실을 심심치 않게 볼 수 있었다. 이번 한중간 국제회의는 확실히 성공적이었다. 양국간의 학자들이 더욱 우의를 돈독히 하는 데에도 크게 기여하였을 뿐 아니라 교통문제 해결의 발전에도 많은 도움이 될 것으로 본다. ㉞