

“한일터널은 미래지향적 협력관계의 상징”

—양국의 부정적 국민정서 극복을 위한 과제—

김기춘 | 전 법무부장관, 한일터널포럼 대표, 변호사

길, 개방, 관용은 발전과 번영의 상징이다. 로마는 모든 길을 로마로 통하게 하고, 이민족(異民族)을 관용으로 포용함으로써 위대한 제국을 건설하여 ‘팍스 로마나’를 구가하였다. 일본은 명치유신 후 개방으로 서양문물을 도입하여 아시아의 패권국가가 되었다. 이에 반해 조선은 어떤가. 조선후기 흥선대원군은 쇄국으로 일관해 일본의 침략을 불러들이는 화를 자초하였다. 8.15광복 후 대한민국은 개방과 관용으로 발전과 번영을 누리고 있으나, 북한은 폐쇄와 적대로 퇴영과 궁핍에 함몰되어 있다.

역사적으로 개방과 폐쇄, 관용과 적대는 서로 상반된 결과를 초래하였다. 한국과 일본 두 나라를 육로로 연결하는 한일 해저터널은 개방과 관용의 창구로서, 훗날 반드시 양국의 공동 발전과 번영을 불러올 것이다. 더 나아가 동북아와 세계 평화의 초석이 될 것이다. 많은 전문가들은 그런 점에서 한일터널이 갖는 의미를 긍정적으로 분석하고 있다.

왜 한일터널인가

한국과 일본은 민주주의와 시장경제, 그리고 미국과의 동맹이라는 가치를 공유하고 있어 전략적 관점에서 상호 협력을 강화해 나가지 않을 수 없다. 21세기의 안정적인 지역질서, 세계질서의 구축과 유지 측면에서도 양국 관계는 더욱 공고히 해둘 필요가 있다.

그럼에도 불구하고 한일 양국은 과거사 문제, 영토문제 등 많은 구조적 장애요인으로 발목이 잡혀 있다. 한일관계를 획기적으로 발전시키기 위해서는 상호의존관계를 심화시켜 이 해관계를 확대하는 한편, 탈냉전 이후의 새로운 국제관계와 자국의 중장기적 대외정책 속에서 상대방에 대한 전략적 가치를 객관적으로 평가해야 한다. 또한 양국의 현안, 예컨대 중국문제, 북한의 비핵화와 한반도 통일문제, 대량살상무기와 테러, 환경문제, 금융위기 등에 대한 협력 등에 관하여 상호 인식과 이해를 공유하고 효과적인 협력방안을 모색해야 한다.

이런 의미에서 한일터널 건설은 미래지향적인 한일관계를 구축하는 상징적인 사업이 될 수 있다. 현재 한일 양국은 지방자치단체, 시민사회, 기업, 학자 간 인적·문화적 교류를 확대하며 정치·외교적 마찰을 완화시키고 있다. 한일터널은 이러한 현상에 더하여, 항공과 해상교통에 의존하고 있는 물류교통망을 폭넓게 확충할 뿐만 아니라, 경제통합과 공동체 의식 형성이라는 유사 이래 초유의 전략적 효과까지 유발할 수 있을 것이다.

한일터널에서 시작되는 동북아물류망에 중국을 참여시켜 그 유지 운영에 대한 책임 있는 역할을 유도하게 된다면, 한일터널은 동북아지역의 경제적 상호의존을 심화시켜서 중국이 지역질서를 존중하도록 하는 효과를 기대할 수 있다. 한일터널과 연계된 동북아물류망이 구축되어 다국적 개발이

이뤄지면, 중국은 동북3성과 북부지역의 경제 활성화, 동남아와 동북아의 조화로운 발전, 동북아지역의 안보위협 제거 등의 실리를 얻게 될 것이다.

중국의 교통망 사업을 한일터널과 연계하여 동북아 물류 교통망으로 통합한다면 중국 경제의 연착륙 유도과 동북아 질서 안정화에 크게 기여하게 될 것이다. 또한 한일터널-한반도종단철도(TKR)-중국횡단철도(TCR)-몽골횡단철도(TMGR)를 축으로 일본, 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽골 등을 관통하는 국제프로젝트의 추진이 가능해진다. 나아가 이 노선은 중앙아시아를 거쳐 시베리아횡단철도(TSR)와 연결됨으로써 유라시아대륙의 통합물류체계에도 편입하게 된다. 이 경우 중앙아시아, 중동, 동남아시아를 연결하는 철도망이 형성되고, 연이어 유럽까지 다다르게 될 것이다. 따라서 한일터널은 범아시아철도망의 핵심적인 출발점인면서, 대 중국 협력강화의 기초가 될 수 있다.

한중일 물류교통망 확충되면 내셔널리즘 완화돼

한·중·일을 중심으로 한 동북아에는 과거사, 영토문제 등을 둘러싼 갈등, 배타적 민족주의, 중·일 간의 군비경쟁과 패권경쟁 등 불안요소가 잔존하고 있다. 한일터널에서 출발하여 한·중·일 3국을 관통하는 물류교통망이 확충된다면 현존하는 내셔널리즘을 상당부분 완화하고 물리적·군사적 충돌을 방지하는 완충체로서의 역할을 할 수 있다.

동아시아는 과거에 비해 지역적으로 통합되고, 상당부분 공동체의식도 싹트는 과정에 있다고 할 수 있다. 정부 간 합의에 기초하고 있다는 의미에서 초국경 철도망은 비록 위로부터의 의지로 시작된 것이지만, 일단 구축이 되고나면 초국경 경제권 즉, 지역 민중들의 통합이 가속화하고, 이러한 아래로부터의 통합이 지역공동체 형성에 대한 정치적 의지를 뒷받침하게 될 것이다. 그렇게 된다면 동북아철도망 사업과 연계된 한일터널은 동북아 차원의 공동체의식 형성에 중요한 물질적 기반을 제공함과 동시에 잔존하는 민족주의를 완화시키는 촉진제가 될 것이다.

중국은 우리에게 기회, 위협, 위협의 세 가지 모순된 형

태의 변수로 작용하고 있다. 따라서 중국의 경제적 위기, 또는 조정국면이 발생했을 경우를 대비한 적절한 전략이 필요하다. 이럴 경우 우리는 일본과의 새로운 연대를 모색하는 것을 고려할 수 있다. 한국과 일본은 아시아권에서 단 둘 뿐인 경제협력개발기구(OECD) 회원국으로, 자유민주주의와 시장경제라는 공통의 기반을 가지고 있다. 또한 시민사회가 연계된 장기적인 안정화세력의 존재 등으로 인해 협력의 잠재력은 동아시아 국가군의 어느 조합(組合)보다 높다.

한일터널은 한일경제권 형성의 초석으로 기능할 것이고, 한일 간 상호의존의 비대칭성을 완화함으로써 새로운 한일 연대체제 구축을 가능하게 할 것이다. 이러한 돈독한 연대체제를 바탕으로 날로 증가하고 있는 중국의 일방주의와 패권주의에 복합적으로 대응한다면 한국과 일본은 동북아통합의 구심점 역할도 할 수 있으며, 상호 실리외교의 파트너로서의 높은 가치를 공유하게 될 것이다.

한일터널은 경제적·정치적으로 동북아차원의 공존공영의 평화체제 확립을 위한 계기를 마련할 수 있다. 시베리아 횡단철도, 중국횡단철도와의 연계를 고려할 때 한일터널은 한일 간의 교류협력을 넘어 주변국으로 하여금 한반도 평화체제 구축과 북한의 개방을 촉구하는 유인을 제공할 수 있게 된다.

한일터널은 평화의 터널, 북한 경제 활성화에도 기여

한일터널이 건설되어 한반도종단철도가 북한 내륙을 통과하게 되면 북한은 선로사용료와 통과료에 대한 수입과 함께 막대한 외화를 취득할 수 있게 된다. 즉, 북한은 시베리아횡단철도 및 중국횡단철도의 연계지가 되어 물류기지로 자리매김하게 되고, 경제부흥을 이루게 될 것이다. 이것은 북한의 정치·경제적 안정과 함께 막대한 통일비용 절감효과를 가져오게 될 것임은 두 말할 나위가 없다. 또한 한반도에서 남과 북의 물리적 장벽을 제거하는 획기적 계기가 될 것이다. 더 나아가 북한의 개혁·개방을 촉진하고, 남북 간의 이질성을 해소하며, 공동체의식을 심화시킴으로

써 통일을 앞당기는 기제로 작용하게 됨은 물론이다. 한일 터널 건설과 병행하여 한반도중단철도가 건설될 시점에는 이른바 북한 리스크도 어떤 형태로든 상당부분 해소될 수 있음은 자명하다.

한일 양국의 터널건설 전문가들에 의하면, 한일터널은 기술적으로는 아무런 문제가 없다고 한다. 즉, 터널구조와 건설공법에 있어서는 '단선병렬' 또는 '복선터널+서비스 터널'로 공사비를 산정하고 현장의 지질조건, 시공여건, 터널 단면의 크기, 환경영향, 터널 안정성 및 공사비 규모 등을 복합적인 제반사항에 따라 구간별로 NATM(New Austrian Tunneling Method), 실드TBM(Tunnel Boring Machine), 침매터널 등의 공법을 병행하면 된다는 것이다.

재원 마련도 한일 양국 정부(공기업)와 민간 기업이 일정 지분씩을 출자해 법인을 설립하여 공동으로 사업을 시행하되, 국가예산과 대출, 채권발행 등을 끌어당기면 얼마든지 가능하다고 한다. 민간컨소시엄의 경우에는 주로 프로젝트 파이낸싱을 통해 재원을 조달할 수 있다. 이렇게 양국 정부가 능동적으로 참여하게 되면 특수목적회사의 신뢰성이 제고되고, 재원조달이 용이하게 될 것이므로 전문가들이 추산하고 있는 10여 년간에 걸친 공사기간 중 약 100조원의 재원 조달은 가능하리라고 판단된다.

만일 수익성이 좋지 않을 경우에는 최소운영수입보장제도(Minimum Revenue Guarantee) 등과 같은 제도를 활용하여 인센티브를 제공할 수 있을 것이다. 추산되는 공사비가 비록 천문학적인 숫자이지만 한일 양국의 국내총생산(GDP)에 비추어 장기간에 걸쳐 양국이 합리적으로 분담한다면 충분히 현실성이 있다고 판단된다.

모든 대규모 국책사업은 마땅히 비용대비 효과, 즉 경제성을 따져야 한다. 경제적 프로젝트로서의 한일터널 사업의 효과적 추진을 위해서는 경제적 수익성, 자본조달의 효율성을 엄밀히 따져야 하지만, 이 사업은 국제정치적 프로젝트로서의 특성이 강하다는 점을 간과해서는 안 된다. 한일터널은 장기적인 관점에서 한일 양국의 생존과 번영을 추구하기 위한 전략적 선택의 문제이므로 경제적 수익성만으로 그 당부

(當否)를 재단할 수 없다. 한일터널은 양국의 경제적 공동체로 출발하지만 궁극적으로는 양국의 화합을 가져올 평화터널로서 기능하게 되고, 나아가 동북아시아 평화의 기반이 될 것이기 때문이다.

한일 국민감정, 번영된 미래 위해 극복해야

한일터널은 거시적·장기적 관점에서 30년, 50년 후의 한국 안보와 경제적 이익을 확보하기 위한 거국적 선행투자로 보아야 한다. 따라서 건설비, 운영비로 판단하는 현재적 손익계산에 머물러서는 안 되며, 미래의 잠재적 수요창출 효과를 충분히 고려하는 창조적 발상이 요구된다.

한일 두 나라 국민 사이에는 공히 한일터널에 대한 부정적 시각이 존재한다. 한국인의 피에는 삼국시대로부터 왜구의 노략질, 임진왜란, 정유재란, 36년간의 일제식민통치, 징용, 정신대, 교과서 왜곡, 독도영유권 문제 등을 위요한 반일감정이 팽배해 있어, 한일터널이 일본의 대륙진출에 기여할 뿐, 한국에는 실익이 없어 막대한 투자를 할 필요가 없다는 부정적 정서가 있다. 일본 측에서도 비록 전전(戰前) 군국주의 세력이 대륙을 침탈할 목적으로 한일터널을 시도한 바 있으나 시대상황의 변화와 막대한 투자비 때문에 조야할 것 없이 이 사업에 소극적이다.

따라서 한일터널 사업의 성공적 추진을 위해서는 양국 국민이 갖고 있는 부정적 시각을 어떻게 완화시키고, 극복할 것인가가 최우선 과제가 되고 있다. 한일터널은 분명 양국의 공생공영, 동반성장 및 발전에 기여하고, 나아가 동북아의 공동체 형성과 평화에 중대한 의미를 갖는 프로젝트이다. 하지만, 양국 국민의 부정적 정서가 극복되지 않거나, 정부를 견인하고 있는 정치지도자들의 결단이 없고서는 그 실현이 불가능하다고 할 수밖에 없다. 그렇다면 예상되는 장애요인을 어떻게 극복할 것인가?

한일 간 역사인식을 위요한 마찰, 독도문제에 대한 대립 등을 고려할 때 국민적 합의 형성을 단기간에 이룩하기는 결코 용이하지 않다. 양국 간의 현안을 둘러싼 마찰이 격화하면 할수록 양국의 국민감정도 첨예하게 대립될 것이다. 단기

간에 마찰 해소가 사실상 불가능하다면, 차선책으로 그 마찰이 초래할 악영향을 최소화하도록 현명하게 대처해나가야 한다. 그 관리를 위해서는 일차적으로 양국 정부 간에 전략적인 공동 노력이 필요하다. 가해자인 일본은 진지하고 겸허하게 반성해야 하고, 한국은 대승적 관점에서 화해를 위한 관용을 보여야 한다.

한일터널 구상은 결코 선언적이거나, 이데올로기적인 것이 아니다. 바다로 격절된 한반도와 일본 열도를 터널로 연결하는 것으로, 이미 각급 문화 지층에서 광범위하게 일어나고 있는 지각변동의 결과를 수용하여 실천적으로 대응하기 위한 사업이다.

우리 국민도 일본에 대한 회고적 피해의식을 탈피하고 최근 한류, 스포츠, 기업 등에서 보여주고 있듯이 대일 관계에서 자신감을 가져야 한다. 이를 바탕으로 과거에 영토적 유린을 경험한 한국이 주도권을 쥐고 한일터널이야말로 동아시아지역의 역사적 화해를 선도하는 프로젝트라는 인식을 광범위하게 공유해야 할 것이다.

한일터널이 일본의 대륙진출에만 도움을 줄 뿐 한국에는 이득이 없다고 하는 패배주의적 인식은 불식되어야 한다. 이제 우리는 한일터널을 경영하여 과거 조선통신사가 일본에 건너갔듯이 후쿠오카, 오사카, 도쿄를 거쳐 홋카이도까지 진출할 수 있다는 자신감을 가져야 한다. 일본 국민도 한일터널을 통해 부산, 서울로 내왕함으로써 한일 양국이 가깝고 또 가까운 이웃이 되도록 노력해야 할 것이다.

지금은 양국 지도자들이 구체적 행동을 보여줄 때

도버해협을 가로지른 유로터널도 초기에는 섬나라 영국의 이익에만 기여할 것이라는 비판이 우세하였다. 하지만, 개통 후 대륙에 속한 프랑스 측에서 더 많은 이득을 보고 있다는 사실을 타산지석으로 삼아야 한다. 그러므로 우리나라 민관 각 분야에서 한일터널에 대해 관심을 갖게 하고 그 의미를 널리 국민에게 알리는 노력이 강화되어야 한다. 이를 위해서는 여론주도층과 언론에 대하여 한일터널의 의미와 효과에 대한 인식을 깊게 하도록 하는 다방면적 노력이 긴

요하다.

영국과 프랑스는 술한 전쟁으로 한일 양국 이상으로 숙원을 가진 나라들이다. 그럼에도 불구하고 19세기 초 나폴레옹 1세 때 제안되었던 양국 간 해저터널을 200년에 걸친 우여곡절 끝에 1994년 5월에 개통시켰다. 이른바 유로터널(정식 명칭은 Channel Tunnel) 건설이 실현하게 된 배경에는 영국의 대처 총리와 프랑스의 미테랑 대통령이라는 두 걸출한 정치지도자의 결단이 있었음을 알 수 있다. 양국 간에는 1916년, 1924년, 1930년 등 여러 차례 계획이 검토되었으나, 양국 정치지형의 변화에 따라 성사되지 못하다가 드디어 1986년 미테랑, 대처 두 사람의 합의에 의하여 굴착공사에 착수하게 되었던 것이다.

한일 양국의 정치 지도자들도 여러 차례 한일터널 건설의 필요성에 대하여 관심을 표명한 바 있다. 1990년 5월에는 노태우 대통령, 1999년 9월과 2006년 11월에는 김대중 대통령, 2000년 10월에는 모리 요시로(森喜朗) 일본 총리, 2003년 2월에는 노무현 대통령이 각각 한일터널의 필요성에 대하여 언급하거나 관심을 표명한 바 있다. 하지만, 양국 정부 차원에서 구체적인 합의를 도출하거나 실천적 계획을 수립, 진행한 바는 없고 오로지 추상적 관심 표명에 그치고 말았다.

이제는 여기서 한 발짝 더 나아가, 국민적 합의 형성을 전제로 하고, 그 바탕 위에서 양국 정상들은 유로터널의 경과에서 보듯이 구체적인 양국 공동의 연구팀을 만들어 한일해협 지질탐사, 최적노선 검토 등 실질적인 조사 연구에 착수하여야 한다. 양국 정상 간에 이 한일터널 프로젝트가 양국의 역사적 긴장과 애증관계를 지양하고, 공동체의식의 고양과 공동 번영의 토대가 될 수 있다는 신념을 가지고 국민을 적극적으로 선도하고, 설득할 필요가 있다.

아울러 한일터널 건설에 관심과 신념을 지닌 모든 시민단체는 부정적 국민정서의 극복을 위하여 다각도로 노력을 경주하고, 정치지도자의 결단 촉구에도 힘을 모아야 할 것이다. 이러한 노력이 한반도중단철도 건설과 병행해 추진된다면, 동북아의 평화와 한반도 통일도 앞당기는 시너지효과를 발휘할 수 있을 것이다. ㉞