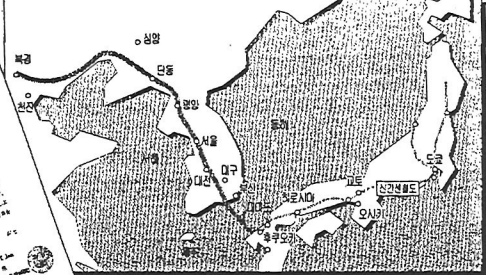


한일회담이 3월 31일 이후로 1주일 넘게 중단된 가운데...

작년 12월 12일 동양건설 회...

최 회장은 지난해 4월 19일 주...

그리고 이번에는 일본해저터널...



일본해저터널연구회가 구상하고 있는 한일합본과 동아시아 하해역에 대교도를 거쳐 거제...

최원석 회장, 한일

참여정부 '동북아프로젝트' 맞물려 급물살

최원석 회장은 일본측으로부터...

올 때 이 문제는 단골메뉴로...

↑ 欠 如

한일의 필요성을 강조했고, 이...

동북아프로젝트 핵심 일한

지난 2월 노무현 대통령의 취...

다시 나올 것"이라고 말했다.

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

일본측은 한일회담이 중단된...

동양건설, 해저터널 공사 파내리면...

파산상태 벗어나야 주주

해저터널의 장상적인 활동 여부는...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

다. 마지막 집회로...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

해저터널로 재기할까?



↑ 欠 如

해저터널 내부 상설도 벽면에 '한일합본과 동아시아 하해역'에 대한 표본...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

동양건설 회장 최원석은 동양건설이...

이런저런 데 대해 논란이 있기도 하지...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

한일 경제회복이 이뤄지지 않을 경우...

일한해저터널연구회가 지난 3월 12일 최원석 회장 앞으로 보내 고문...
항의의 공문 해저터널 공동 추진위원회를 결성하자는 내용이 들어있다.

· 지난 3월 12일 동아건설 최
원석 회장 앞으로 예상롭지 않은
제안서 한 장이 날아왔다. '일한
(日韓)해저터널연구회'라는 곳에서
보낸 것이었다.

최 회장은 지난해 4월 19일 주주총
회를 통해 4년만에 동아건설 대표이사
직함을 얻었지만, 경영권이 없는 평목상의
대표이사일 뿐이다. 이러한 그에게 일본의
해저터널 관련 연구단체에서 양국간의 해저터
널 공동추진위원회를 결성하자는 요청서를 전
했은 것이다. 상식적으로 볼 때 분명 특이한 일이
었지만, 최 회장에게 이같은 제의는 그리 낯설지
않다. 최 회장은 2001년 12월과 이듬해 1월 중국에
수로청의 초청으로 중국 수리부를 방문했다. 당시 최
회장은 법적으로는 동아건설과 아무런 상관이 없는 상
태였다. 그럼에도 중국은 그의 방문을 공식 요청했고, 그
는 리비아에서 활용한 PCCP관수로 공법을 중국 대수로사업에도 적용시키기 위한 실
무협약을 마치고 돌아온 바 있다.

그리고 이번에는 일본해저터널 건을 제의받았다. 리비아와 카타르 등 중동지역에서
도 정부측 특사들을 우리나라에 보내 자국의 공사건에 대한 최 회장의 조언을 여러 차
례 얻어갔다.

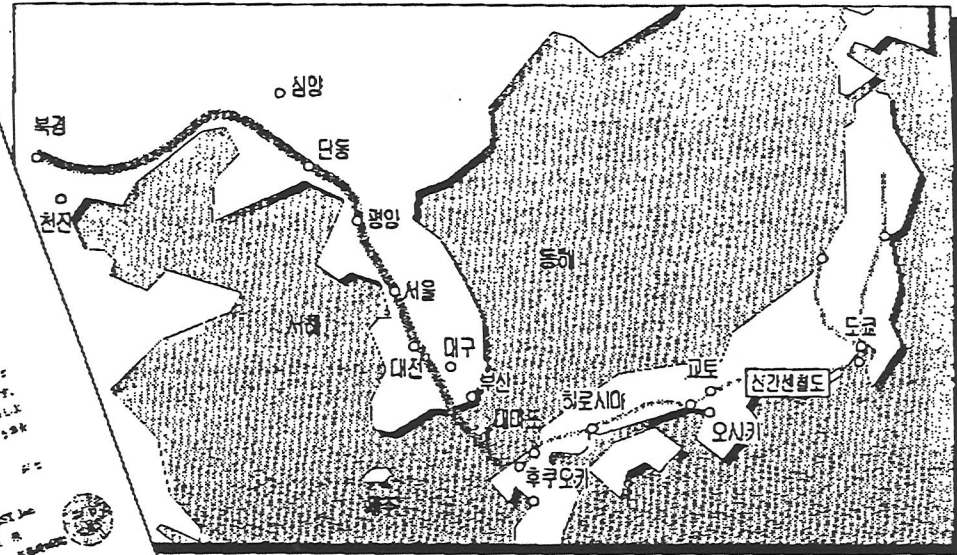
최원석 회장이 일본측으로부터
터 양국간 해저터널공동추진위
원회를 결성하자는 공문을 받
은 날자는 지난 3월 12일. 우연
이었을까. 그로부터 3일 후 일
본의 집권 여당인 자민당이
'일한해저터널' 구상을 발표했다
다 국내 언론에서도 잠깐 소개

을 때 이 문제는 단골메뉴로
오르기도 했다.

90년 노태우 대통령은 가이후
도시키 총리에게 해저터널 건
설을 재의했고, 2000년 9월에는
김대중 대통령도 모리 요시로
총리와 함께 해저터널에 대해
논의한 바 있다. 당시 모리 총리

왔다. 노 대통령이 고이즈미 준
이치로 총리와 정상회담 과정
에서 한일해저터널 추진에 대
해 먼저 이야기를 꺼냈던 것이
다.

십네라 민족의 꿈 '해저
터널'



일한해저터널연구회가 구상하고 있는 한일터널과 동아시아 하이웨이, 대마도를 거쳐 거쳐
도로 이어진 철도는 현재 공사중인 경의선을 통과해 중국 북경까지 연결돼 있다.

최원석 회장, 한일

참여정부 '동북아프로젝트' 맞물려 금물살

터널에 대해 유독 강한 애착을
보였다. 해저터널이 한반도
· 중국을 철도로 연결할
수 있는 결정적인 매개체가 될
수 있다는 점을 중요하게 여긴
것이다. 지난해 9월 당시 김 대

이상의 통과료를 책길 수 있다.
노무현 정권의 청와대 직할 동
북아프로젝트팀이 그리고 있는
사업구상의 핵심에 해당하는
내용이다.

해저터널은

가된 바 있다. 이 구상에 따르면, 현재의 가라츠(唐津)시로부터 한국의 부산까지 총 연장 2백 30km에 이르는 해저터널을 뚫어 한국과 일본이 연결된다. 양국간의 해저터널 이야기가 나온 지는 꽤 됐다. 1981년 11월 제10회 국제과학통일회의에서 통일교 문선명 총재가 이를 처음 거론했다. 그 뒤 양국 터널전문가들은 이에 대한 조사와 연구에 착수했고 한일 정상들이 만났

는 그해 10월 서울 아시아·유럽 정상회의(ASEM)에서 해저터널의 필요성을 강조했고, 이에 따라 건설교통부는 지난해 6월 한일해저터널에 대한 타당성 조사용역을 교통개발연구원에 의뢰하기도 했다.

노 대통령은 "한일간에 해저터널을 뚫어야 한다는 의견이 있어왔지만 북한 때문에 실감을 잘 못하는 것 같다"며 "북한 문제가 해결되면 해저터널 착공 문제가 경제인들 사이에서

통일은 제4차 ASEM에서 '철(鐵)의 실크로드, 사업을 연결했다. 이 사업은 한반도종단철도(TKR)·시베리아횡단철도(TSR)·중국횡단철도(TCR)·만주횡단철도(TMR) 등을 하나로 묶는 초대형 철도 프로젝트다. 한반도와 일본까지 해저터

동북아프로젝트의 핵심

취임 후 첫 정상회담에서 노 대통령이 해저터널 문제를 먼저 거론한 데는 이 같은 배경이 깔려 있다. 조만간 개최될 한일정상회담에서도 양국간 해저터널 이야기는 또다시 거론될 것으로 예상되고 있다. 첫 번째 정상회담에서 어느 정도 이야기가 나왔기 때문

에 두 번째 만남에서는 좀더 세부적인 이야기가 오고 갈 것으로 예상된다.

현재 양국은 해저터널 문제에 대해 구체적인 준비작업에 착수한 것으로 알려지고 있다. 우리나라의 경우 정부는 지난해 교통개발연구원에 해저터널 문제를 의뢰했고, 연구결과는 오는 6월께 나올 예정이다. 정부 관계자에 따르면 동북아프로젝트도 한일간 해저터널 사업을 주요 과제로 채택, 구체적인 연구단계에 있다.

일본 역시 20여년간 해저터널에 대해 꾸준한 연구활동을 해오고 있으며, 특히 민간단체들의 연구가 상당히 활발한 것으로 전해진다.

최근 최원석 회장에게 공문을 보낸 '일한해저터널연구회'라는 곳도 지난 5년간 해저터널 건설에 대해 꾸준한 연구활동을 해온 단체로 일본 정치계와 긴밀한 교류를 통해 사업구상을 구체적으로 추진하고 있는 단체로 알려졌다.

일한해저터널연구회에 대해

동북아프로젝트 핵심 일환 대륙진출 위한 숙원

다시 나올 것"이라고 말했다. 또 "일본과 한국, 러시아를 기차로 운행할 수 있게 된다면 경제적 의미뿐 아니라 한일관계가 가까워지는 것으로 이해돼 큰 의미가 있을 것"이라고 강조했다. 고이즈미 총리 역시 긍정적인 반응을 보였다고 한다. 그로서는 당연하 노 대통령의 제안을 반길만 했다.

일본인들에게 있어 해저터널은 단순한 교통수단의 의미를 넘어서는 것으로, 대륙진출을 꿈꾸는 섬나라 민족의 본능을 자극하는 사안이다. 자민당은 지난해 하반기부터 '국가건설의 꿈'에 대한 아이디어를 공모했다. 2천여건의 아이디어 가운데 자민당은 '해저터널'을 선정했다.

어떻게 보면 일본이 먼저 해저터널 이야기를 꺼낼 만도 한데, 우리측에서 매년 먼저 이 문제를 거론한 점이 다소 의아하기도 하다. 하지만 해저터널은 우리나라에게도 단순한 교통수단 이상의 것이다.

김대중 전 대통령은 해저

널로 연결, 동북아와 유럽연합 경제권을 통합하는 내용도 염두에 둔 사업구상이다.

김 전 대통령의 실크로드 구상은 남북한 철도 연결공사가 진행되면서 급부상한 아이디어로 지난해 8월 북한 김정일 국방위원장과 러시아 푸틴 대통령이 TKR-TSR 연결을 위한 구체적 방안을 논의한 뒤 더욱 주목을 받았다.

이 사업이 의미하는 바는 크다. 아시아, 유럽, 아메리카로 구분되는 세계 3대 경제축 가운데 미국을 제외한 2개의 축을 연결하는 작업이기 때문에 이에 따른 경제적 파급 효과가 엄청날 것으로 전문가들은 예상하고 있다.

러시아, 중국 등의 자원과 노동력이 한국 일본 등의 기술·자본과 결합해 동북아에 거대한 경제권을 구축하고, 철도를 따라 유럽시장과 직접 만나는 구상이다. 특히 비행거리 3시간 이내의 남한은 명실상부한 동북아 물류중심기지로 부상하고, 북한도 연간 1억달러

3차 시나리오

이원석

(bstone@iyoosisa.co.kr)



동아건설, 해저터널 공사 파넌리만... 파산상태 벗어나야 수주

물줄기... 강제화의 파산폐지... 물줄기...

최원석 회장의 정상적인 활동 여부는 '동아건설이 파산상태로 계속 가느냐 그렇지 않느냐'에 달려 있다. 동아건설이 해저터널 공사에 참여하기 위해서는 현재의 파산상태를 벗어나야 한다는 이야기다. 동아건설은 회생 가능성이 과연 있는 것인가?

동아건설이 파산의 굴레에서 탈출하려면 강제화의 나 파산폐지라는 파

산법상의 절차를 통해야 한다.

김제회의의 경우 채권단의 75% 이상의 동의가 있어야 가능하다. 파산법 262조에 따르면, 강제화의 파산절차를 사실상 종결하는 파산법상의 제도로 파산 기업이 △채무의 일부 면제 △지급유예 △분할지급 △담보제공 등의 채무 변제계획을 채권자에 제의하고 채권자가 이를 승인하면 거의 끝난 작업이

것이다.

만일 강제화의가 이뤄지지 않을 경우 파산절차를 계속 밟을 수밖에 없는데, 그렇게 되면 파산자의 모든 재산은 결국 채권단에 나눠 돌아가게 된다. 하지만 채권자들이 파산자의 재산을 나눠 가지기 위해서는 파산자의 모든 재산이 확보될 때까지 기다려야하기 때문에 시간이 많이 소모된다. 동아건설의 경우

다. 마지막 절차로 법원이 인가 및 파산 종결 결정을 내리면 강제화의가 성사된다. 이렇게 되면 파산기업은 회생상태가 되고, 정상적인 영업을 할 수 있다. 수주 활동이 가능해지는

파산이 마무리되면 국내외에 진행중인 모든 공사를 마무리해야 하고 이에 따른 공사비 등이 다 들어올 때까지 기다려야 한다.

한편 파산폐지는 채권단의 1백% 동의가 있어야 하는 까다로운 절차를 거쳐야 하지만 파격적으로 파산상태를 벗어나는 방법이다.

파산폐지 결정이 나면 파산자는 채권자와의 개별 접촉을 통해 언제까지 얼마를 어떻게 갚겠다는 융통성을 가질 수 있기 때문에 파산자 입장에서는 훨씬 수월한 조건일 수 있다. 또 법원의 승인 없이도 주주가 뚝은 경영진이 정상 상태의 경영에 착수할 수 있다는 장점이 있다.

동아건설 안팎에서는 강제화의와 파산폐지를 놓고 어떤 방안이 더 현실성

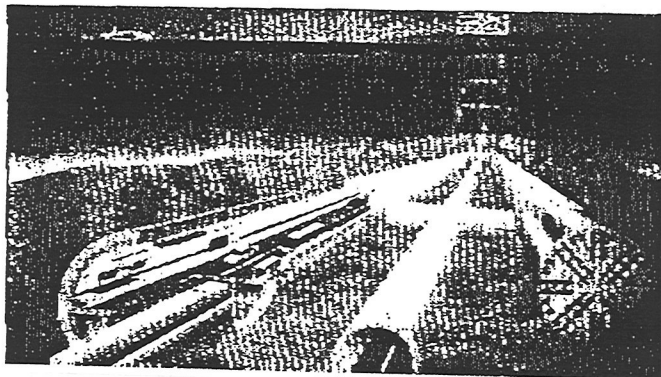
이 있는지에 대해 논란이 있기도 하지만 일단은 채권단의 의중이 중요한 만큼 추이를 지켜보겠다는 입장이 많다.

강제화의를 주장하는 쪽은 '아무래도 파산폐지는 현실성이 떨어지기 때문에 차근차근 가능성 있는 일을 추진해나가자'는 입장이다. 파산폐지를 부정하지는 않지만 파산폐지의 현실 가능성을 낮게 보기 때문에 강제화의를 방안으로 내세우는 것이다.

반면 파산폐지가 옳다는 측은 '동아건설이 제대로 정상화의 길에 올라서기 위해서는 파격적인 채무변제가 전제되어야 하기 때문에 확실한 길을 찾아가야 하며, 파산폐지가 바로 그 길'이라는 논리다.

〈현〉

해저터널로 재기할까?



고 기대하고 있다.

해저터널, 최원석 재기 발판 될까?

동아건설이 시공했던 리비아 대수로 일부 구간에서 누수현상이 일어났던 지난 2000년 1월, 동아건설(고병우 회장 재임시)은 수십억달러라는 천문학적인 배상금을 물어야 할지도

히 리비아대수로공사 3·4·5차분 공사(최대 2백55억달러 규모) 입찰이 예상되고 있던 터라 리비아정부 고위 관료들과 호형호제하는 최원석의 긴급 투입이 설득력을 얻었기 때문이다.

하지만 동아건설은 김대중 정부의 야심찬 기업구조조정 정책의 '시범케이스'였던 운명 탓에 과거의 경영인 투입이 허

락되지 않았다. 하지만 가혹한

년만에 다시 얻은 회장직이었지만 경영권은 여전히 법원과 산부에 있었다. 이러한 과정을 거쳐오는 와중에 리비아와 카타르 등지에서는 자국 공사에 대한 조언을 구하기 위해 최 회장을 여러 차례 찾아왔고, 동아건설이 공사를 다시 떠날 수 있는지를 타진하는 제의가 계속 들어왔다.

1996년부터 동아건설과 왕래하며 대수로공사 계획을 준비한 중국 정부 수리부는 최근까지 최 회장과 그의 관계를 계속 유지하고 있는 것으로 알려졌다. 최 회장은 2001년말과 2002년초 두 차례에 걸쳐 중국을 방문, 대수로공사에 대한 실무

해저터널 내부 상상도 벽면에 '巨濟島(거제도)-濟州(대마)'로 쓰인 표시판이 흥미롭다.

동아건설 회생추진위원회(추진위)측은 "채일교포 3세인 강성래씨가 사무총괄을 맡고 있는 이 단체는 동아건설이 보유하고 있는 땅속 터널공사에 대한 시공능력을 신뢰하고 있다"며 "최원석 회장에게 해저터널 공사에 대한 합작공사 요망서를 보내 온 것도 동아가 보유한 기술력에 대한 신뢰 때문"이라고 말했다.

추진위측에 따르면, 한일해저터널공사는 약 2백50억달러(30조원) 규모의 공사로 일본 정부 전·현직 수상들과 관련 당국에서 약 20여년 동안 타당성 검토를 거쳐, 현재 고이즈미 수상의 이이스 비서실장이 진두지휘하고 있다.

최 회장이 해저터널 건과 처음 인연을 맺은 것은 2001년 3월 일본측 한일해저터널연구소 다카하시 회장이 방한했을 때였다. 당시 최 회장은 지인을 통해 다카하시 회장을 만났고, 그에게서 해저터널 추진위원회의 발족을 처음 제의받았다. 이후 양측 관계자들이 수 차례 회동하면서 밑그림이 구체적으로 그려졌고, 최근 한일정상회담 이후 '한일해저터널연구회' 측은 이 공사건을 수주하기 위해 최 회장에게 양측이 참여하는 '한일해저터널공사추진위원회(가칭)'를 구성하자고 제의해온 것이다.

동아회생추진위측은 동아건설이 정상화된다면 해저터널 공사에 대한 실무추진 작업이 본격화 할 것이며, 이와 함께

모를 처지에 몰렸다. 감리책임

을 맡았던 미국측 회사의 잘못도 컸지만, 당시 리비아는 동아측에 더 큰 책임을 물었다. 동아로서는 속수무책 당할 수밖에 없는 상황이었다. 리비아 정부와 대화로 문제를 풀어낼 만한 인물이 없었기 때문이다. 동아가 돈을 제때 물어내지 않을

곧 찾아왔다. 고병우 회장이 정치권에 비자금을 뿌리다 적발된 것이 계기가 돼 그해 5월 동아건설로부터 쫓겨난 것이다. 최 회장은 동아건설 경영진 공개모집 때 정식으로 입사의사를 밝혔지만 역시 거절당했다. 동아건설은 계속 시름시름

현의를 했다.

동아건설측에 따르면, 중국대수로공사의 중선공사(Middle Route)는 올 하반기 발주예정이며 리비아대수로공사와 똑같은 PCCP공법의 공사로 계획되고 있다. 또 동아건설이 정상화 단계에 들어설 경우 약 1백20억달러(14조원) 가량의 수주가 가능할 것이라고 동아측은 기대하고 있다.

이와 관련 동아건설회생추진위원회의 핵심 역할을 하고 있는 H씨는 "정부측도 동아건설의 향후 대형 수주 가능성에 대해 여러 경로로 정보를 받고 있다"며 "최근 한일해저터널공사와 관련해 일본측이 최 회장측에 제의를 해온 것 역시 청와대를 비롯한 관련 당국에 이미 보고 됐다"고 말했다. 또 최 회장의 근황을 묻는 질문에 대해선 "예나 지금이나 마찬가지로 최 회장은 동아건설 경영에 참여해 동아건설을 정상화시키고 싶어하는 의지를 강하게 내비치고 있다"고 말했다.

한일 정상 차원에서 거론되고 있는 해저터널 구상은 새 정부 동북아프로젝트의 일환으로 급부상 조짐을 보이고 있다. 재기를 노리고 있는 동아건설의 최 회장이 이 사업에 참여할 수 있을지 여부는 아직 가능하기 힘들지만, 동아건설이 파산 상태를 벗어날 수 있는 기회를 잡을 경우, 최 회장과 해저터널공사는 더 깊은 인연을 맺게 될 것으로 보인다.

김동현 기자

(kdh@ilyossa.co.kr)

노무현-고이즈미 회담 후 日 자민당 해저터널 구상 발표 3월 일한해저터널연구회, 공동추진위 구성 요망서 전달

중국 남수북조 대수로공사에 대해서도 적극적인 입찰 준비 단계에 돌입할 수 있을 것이라

경우 리비아에 있는 동아건설 직원들을 억류시킬 수도 있다는 이야기가 리비아로부터 흘러나올 정도로 문제는 심각했다. 상황이 급박해지자 동아건설 안팎에서는 최원석 회장의 역할론이 강하게 대두됐다. 특

않았고 10월 퇴출대상으로 결정됐다. 또 아드메인 2001년 5월 파산법인으로 전락했다.

하지만 그로부터 약 1년이 흐른 2002년 4월, 주주들이 마련한 이사회를 통해 그는 공식적인 대표이사로 추대됐다. 만 4



최원석 누구인가?

1942년 대전에서 출생한 최원석 회장은 동아건설 회장으로 취임한 뒤 88년 공개투쟁을 벌인 뒤 동아건설과 해저터널 사업에 몰입했다. 2001년 5월 파산법인으로 전락한 뒤 2002년 4월 이사회를 통해 대표이사로 추대됐다. 그는 동아건설을 정상화시키기 위해 노력하고 있다.

30년 중반 회장 80년대 중반의 거적 주인

최 회장은 1972년 동아건설을 설립한 뒤 1980년대 중반까지 회장으로 재임했다. 이 기간 동안 동아건설은 해저터널 사업에 집중적으로 투자했다. 특히 1980년대 중반에는 해저터널 사업에 대한 관심이 높아지면서 동아건설은 해저터널 사업에 대한 연구를 강화했다. 최 회장은 1980년대 중반에는 해저터널 사업에 대한 연구를 강화했다. 최 회장은 1980년대 중반에는 해저터널 사업에 대한 연구를 강화했다.

日曜時事 (政治) 2003年4月13日(日曜日) 第379号

日韓海底トンネル研究会が去る3月12日に崔元碩会長に送った要望書形式の公文。海底トンネル共同推進委員会を結成しようという内容が書かれている。

崔元碩会長、韓日海底トンネルで再起なるか？

(韓国) 東北アジアプロジェクト核心の一環 (日本) 大陸進出のための宿願
 盧武鉉—小泉会談後、日本の自民党が海底トンネル構想を発表
 3月に日韓海底トンネル研究会が共同推進委員会構成の要望書を渡す

参与政府“東北アジアプロジェクト”と噛み合って急浮上

去る3月12日、東亜建設の崔元碩会長の前に予想すらできなかった提案書1枚が飛び込んできた。“日韓海底トンネル研究会”というところから送られたものだった。

崔会長は昨年4月19日、株主総会で4年ぶりに東亜建設の代表理事の肩書きを獲得したが、経営権がない名目上の代表理事であるだけだ。そんな彼に、日本の海底トンネル関連の研究団体から、両国間の海底トンネル共同推進委員会を結成しよう、という要望書が送られてきたのである。常識的に見ると明らかに特異なことであったが、崔会長へのこのような提議はそれほど珍しいことではない。崔会長は2001年12月と翌年1月、中国大水路庁の招請で中国の水理部を訪問した。当時、崔会長は法的には東亜建設と何ら関係ない状態だった。それでも中国はその訪問を公式に要請し、彼はリビアで活用したPCC管水路工法を中国大水路事業にも適用させるための実務協議を終えて戻ってきたことがある。

そして今度は日本の海底トンネルの件で提議を受けた。リビアとカタールなど中東地域でも政府側の特使を我が国に送り、自国の工事について崔会長から助言を数次にわたり得てきた。

崔元碩会長が、日本側から両国間の海底トンネル共同推進委員会を結成しようという公文を受け取った日時は去る3月12日だ。偶然であろうか。その3日後、日本の執権与党である自民党が“日韓海底トンネル”構想を発表した。それは国内のマスコミでも少しの間紹介されたことがある。

その構想によると、佐賀県の唐津市から韓国の釜山まで総延長230Kmに至る海底トンネルを掘り韓国と日本が結ばれる。

両国間の海底トンネルの話が持ち上がったのは随分前のこと。1981年11月、第10回科学の統一に関する会議国際会議で、統一教会の文鮮明総裁がそれを初めて発表した。その後、両国のトンネル専門家らは、それについて調査と研究に着手し、韓日首脳が会うとは、この問題が定番メニューにあがったりもした。

90年に盧泰愚大統領は、海部俊樹総理に海底トンネル建設を提議し、2000年9月には金大中大統領も森喜朗総理と共に海底トンネルについて論議したことがある。当時、森総理は同年10月にソウル（で開催された）アジア欧州首脳会議（ASEM）で海底トンネルの必要性を強調した。さらに続いて建設交通部は昨年6月、韓日海底トンネルの妥当性調査業務を交通開発研究院に依頼した。

去る2月、盧武鉉大統領の就任式の日で開催された日韓首脳会談でも海底トンネルの話が出てきた。盧武鉉大統領が小泉純一郎総理との首脳会談の中で、日韓海底トンネルの推進について初めて話を持ち出したものだ。

島国民族の夢“海底トンネル”

盧武鉉大統領は“韓日間に海底トンネルを掘るべきだとの意見があるが。北朝鮮のために実感できないようだ”“北朝鮮問題が解決すれば海底トンネル着工問題が経済人らの間で再度とりあげられるだろう”と語った。また、“日本と韓国、ロシアを汽車で運行できるようになれば、経済的意味のみならず日韓関係が近くなるものと理解されるところに大きな意味がある”と強調した。小泉総理もやはり肯定的な反応を示したとのことだ。彼としては当然のこと盧武鉉大統領の提案を喜んだ。

日本人にとって海底トンネルは単純な交通手段の意味を越えたものだ。大陸進出を夢見る島国民族の本能を刺激する事案だ。自民党は昨年下半年から“国家建設の夢”のアイディアを公募した。2千件余りのアイディアの中から自民党は“海底トンネル”を選定した。

どうみても日本が先に海底トンネルの話を持ち出すはずだが、我々の側で毎度この問題を取り上げるのが多少腑に落ちない点である。しかしながら海底トンネルは我が国にとっても単純な交通手段以上のものである。

金大中前大統領は海底トンネルに対し、唯一強い愛着をみせていた。海底トンネルが朝鮮半島、シベリア、中国を鉄道で結ばれる決定的な媒介体になり得る点を重要視したのである。昨年9月、当時の金大統領は第4回ASEMで、“鉄のシルクロード”事業を力説した。この事業は朝鮮半島縦断鉄道（TKR）、シベリア横断鉄道（TSR）、中国横断鉄道（TCR）、満州横断鉄道（TNR）などをひとつに結ぶ超大型鉄道プロジェクトだ。朝鮮半島と日本まで海底トンネルで結び、東北アジアとヨーロッパ連合経済圏を統合する内容も念頭におい

た事業構想である。

金大中前大統領のシルクロード構想は、南北間鉄道連結工事の進行にあわせて急浮上したアイディアで、昨年8月、北朝鮮の金正日国防委員長とロシアのプーチン大統領がTKR-TSR連結のための具体的な方法を論議したことでさらなる注目をあびた。

この事業が意味することは大きい。アジア、ヨーロッパ、アメリカに区分される世界3大経済軸のなかで、アメリカを除く2つの軸を結ぶ事業であり、それによる経済的波及効果が莫大であると専門家らは予想している。

ロシア、中国などの資源と労働力が韓国、日本などの技術・資本と結合し、東北アジアに巨大な経済圏を構築し、鉄道でヨーロッパ市場と直結する構想だ。特に飛行距離3時間以内の韓国は、名実ともに東北アジアの物流中心基地として浮上し、北朝鮮も年間1億ドル以上の通過料を稼ぐことができる。盧武鉉政権の青瓦台が直轄する東北アジアプロジェクトチームが画いている事業構想の核心に該当する内容である。

海底トンネルは東北アジアプロジェクトの核心

就任後、初の首脳会談で、盧武鉉大統領が海底トンネルの問題を初めて取り上げたのは、このような背景がある。遅かれ早かれ開催される日韓首脳会談でも両国間の海底トンネルの話は、再度取り上げられるものと予想されている。初の首脳会談で、ある程度話が出たので、2回目の会合のときはもっと細部に渡る話が出てくると予想される。

現在、両国は海底トンネル問題について具体的な準備作業に着手したとみられる。我が国の場合、政府は昨年、交通開発研究院に海底トンネル問題を依頼し、研究結果は来る6月に提出される予定だ。政府関係者によれば東北アジアプロジェクトチームも日韓間海底トンネル事業を主要課題として採択、具体的な研究段階にある。

日本はやはり20年余りにわたり海底トンネルについて弛みない研究活動を行っており、特に民間団体の研究が相当活発であると伝えられている。

最近、崔元碩会長に公文を送った“日韓海底トンネル研究会”というところも、これまで5年間、海底トンネル建設に対し弛みない研究活動をしてきた団体で、日本の政界との緊密な交流を通じ、事業構想を具体的に推進している団体として知られている。

日韓海底トンネル研究会について、東亜建設回生推進委員会（推進委）側は、“在日僑胞3世である姜盛来氏が事務総括を任されているこの団体は、東亜建設が保有している地中トンネル工事の施工能力を信頼している”とし、“崔元碩会長から海底トンネル工事の合作工事要望書を送ってきたのも、東亜が保有す

る技術力に対する信頼の故だ”と語った。

推進委員側によれば、韓日海底トンネルの工事は約250億（30兆ウォン）規模の工事で、日本政府の前・現職首相らと関連して当局で約20年あまりの間妥当性検討を経て、現在、小泉首相のイイズ秘書室長が陣頭指揮をとっている。

崔会長が海底トンネルの件と初めて因縁をもったのは2001年3月、日本側の韓日海底トンネル研究所の高橋会長が訪韓したときであった。当時、崔会長は知人を通じて高橋会長と会い、彼から海底トンネル推進委員会の発足を初めて提議された。以後、双方の関係者らが数回に渡り会合を開いて青写真を具体的に書き、最近の韓日首脳会談以後、“日韓海底トンネル研究会”側はこの工事を受注するために崔会長に双方が参与する“韓日海底トンネル工事推進委員会（仮称）”を構成しようと提案してきたということだ。

東亜回生推進委員会側は、東亜建設が正常化すれば海底トンネル工事に対する実務推進作業が本格化するとし、それとともに中国のナムスポクチョ大水路工事についても積極的な入札準備段階に突入できると期待している。

海底トンネル、崔元碩再起の足がかりとなるか？

東亜建設が施工したリビア大水路の一部区間では漏水現象が相次いだ。去る2000年1月、東亜建設（コピョンウ会長在任時）は数十億ドルにのぼる天文学的な賠償金を払わないといけないうちにも知れない、という窮地に陥った。監理責任を負っていた米国側の会社の誤ちも大きかったが、当時リビアは東亜側により大きな責任を問うた。東亜としては対応無策に甘んじざるを得ない状況だった。リビア政府と対話による問題解決を図る人物がいなかったためである。東亜がお金を適宜支払わない場合には、リビアにいる東亜建設の職員を抑留できる、という話がリビアから流れ出るほど問題は深刻だった。状況が緊迫化するにつれて東亜建設の内外では、崔元碩会長の役割論が強く台頭した。特にリビア大水路工事3・4・5次分の工事（最大256億ドル規模）入札が予想され、リビア政府高級官僚のドーラ等と呼兄呼弟する崔元碩の緊急投入が説得力を得たためである。

しかし東亜建設は金大中政府の野心的な企業構造調整政策の‘試験ケース’という運命のため、過去の経営人投入を許諾出来なかった。

だが機会はまもなく訪れた。コピョンウ会長が政界に秘密資金をばら撒き摘発されたことが契機となり、その年の5月、東亜建設から追い出されたのである。崔会長は東亜建設の経営陣公開募集のとき正式に入社を表明したが、やはり拒絶された。東亜建設は苦しみ続け、10月に退出対象に決定された。また翌年の2001年5月に破産法人に転落した。

だが、それから約1年経った2002年4月、株主らが用意した理事会を通し彼

は公式な代表理事に選任された。満 4 年ぶりに再度得た会長職だったが、経営権は相変わらず法院破産部にあった。

このような過程を経た渦中、リビアと カタール当地では自国の工事の助言を得るため崔会長を幾度に渡り訪問し、東亜建設が工事を再度、獲得することができるかを打診する提議が継続的に入ってきた。

1996 年から東亜建設と往来して大水路工事計画を準備した中国政府水利部が最近まで崔会長との関係を維持し続けていた。崔会長は 2001 年末と 2002 年初め、2 度にわたり中国を訪問し 大水路工事について実務協議をした。

東亜建設側によれば、中国大水路工事の中線工事(Middle Route)は今年下半期に発注予定であり、リビア大水路工事と全く同じ PCCP 工法で工事が計画されている。

また東亜建設が正常化段階に入る場合、約 120 億ドル(14 兆ウォン)程の受注が可能だと東亜側は期待している。

これに関連して東亜建設回生推進委員会の核心的役割をはたしている H 氏は“政府側も東亜建設の今後の大型受注可能性についていろいろな経路で情報を得ている”とし、“最近、韓日海底トンネルの工事と関連して日本側が崔会長側に提議をしてきたのも、やはり青瓦台を始めとする関連当局に既に報告された”と語った。また、崔会長の近況を尋ねる質問に対して、“昔も今も変わらず崔会長は東亜建設の経営に参加し、東亜建設を正常化させたいという意志を強くほめかしている”と語った。

韓日首脳の間から取り上げられている海底トンネル構想は、新政府の東北アジアプロジェクトの一環として急浮上する兆候を見せている。再起をかけている東亜建設の崔会長がこの事業に参加できるかどうか、は今だ予測はむずかしいが、東亜建設が破産状態から抜け出せる機会をつかめば、崔会長と海底トンネル工事はさらなる深い因縁で結ばれるものとみられる。