

Rail NEWS

www.railnews.co.kr E-mail:loverail@chol.com

철도신문 (창간 1989년 5월 22일)

2005년 1월 10일 제751호

한국철도공사 출범



한국철도공사 역사적 출범 P/2

- 경영혁신 수송체계 혁신 다짐

KTX 이용객 2천만 명 돌파 P/3

- 개통 9개월 만에 기록 세워

경쟁력 있는 철도인 육성 P/4

- 전문인력 양성 국제심포지엄

공사출범, 무엇이 달라지나 P/9

- [특집] 조직전문화, 4년후 흑자 목표

철도출자회사 CEO 새해인사 P/14

- [특집] 새 출발하는 해로 삼겠습니다

한일 해저터널에 대한 소고 P/17

- [특집] 동북아 중심국가 구현 지름길

 (주)한국철도유통 창립

전국 철도역 · 구내 신문 판매 서비스

늘 새로운 소식을
철도고객에게 전하겠습니다



- 철도여행의 동반자 -

 (주) 케이알 종합신문서비스

대표이사 김중섭 · 이응기

서울시 구로구 구로5동 100-10

TEL 839-1071-3 FAX 3281-6793

[새해 논단]

‘한·일 해저터널’ 건설 논의를 위한 소고(小考)



송실대 일본학과 부교수
신 장 형 박사

최근에 한국이 동북아에서 물류 중심국가가 되고 경제 협력체의 중심국가가 되어야 한다는 주장이 정치권의 일각에서 제기되고 있다.

그러나 한국이 미국·유럽·아시아를 포괄하는 중심 국가로 자리매김하기 하기 위해서는 러시아·중국·일본 등의 동북아시아 여러 나라들과

회복을 위한 노력이 필요한 부분이다. 그러나 냉전구도가 해체되고, 국제경제 질서가 재편되었고, 또한 경제 블록화의 패러다임에 의해 인접국가 간의 보다 밀접한 관계가 요구되고 있는 현실을 직시하고자 하는 우리의 노력도 필요한 것으로 보인다.

또한 일부에서는 한국과 일본이 해저터널로 연결되게 되면, ‘일본이 한국보다 더 큰 경제적 이득을 누릴 것’이고, 2백Km가 넘는 공사구간과 천문학적인 건설비용을 우려하는 목소리도 있다. 그러나 한일 해저터널 건설과 관련된 기술적 가능성은 그동안의 연구에서 이미 검증되었다. 또한 해저터널을 통해 한국이 누리는 경제



터널, 동북아 물류중심국가 구현 중심

양국 근접성 확보, 대륙 철도망 구축

해저터널 건설문제 신중·적극 접근해야

지리적 근접성이 확보되어야 한다. 특히 인접국가인 일본과의 지리적 단절성이 극복되어야 한다. 이유는 한국이 동북아의 중심국가로 발돋움하기 위해서는 한반도가 가진 지정학적 위치가 적극 활용되어야 하며, 섬나라 일본과 지리적 근접성을 확보하고 대륙을 잇는 철도 교통망이 구축되어야 하기 때문이다.

동북아 물류중심국가 건설이 단지 구호로 거치지 않고 실질적인 의미를 가지기 위해서는 한반도를 중심으로 철도 교통망이 정비되어야 한다. 한·일간의 해저터널 건설은 그 문제해결의 중심에 있다고 할 수 있다. 즉, 한국과 일본은 해저터널 건설 문제에 대해 신중하면서도 적극적으로 검토해야 할 시점에 있다는 것이다. 만일 두 나라가 해저터널로 연결되어 철도 네트워크가 구축된다면 이는 양국의 오랜 인적·물적 교류와 협력의 역사에 있어서 가장 큰 물리적 장벽이 제거되는 것을 의미한다.

그러나 우리 사회의 일각에는 한·일 해저터널 건설 논의 자체를 금기시하는 분위기가 있다. 일제시대의 ‘대동아공영권’의 부활과 ‘대륙침략의 발판’을 우려하는 부정적 시각도 존재하고 있음을 부정할 수 없다. 이와 같은 불신의 상당부분은 일본의 일부 정치인과 우익세력의 왜곡된 역사인식과 부적절한 언행에서 비롯된 것으로, 일본의 철저한 자기반성과 신

적 이익은 일본의 그것보다 훨씬 클 것이라는 것은 지정학적 위치·물류비용·중계지·허브 항·학습효과 등의 관점에서 충분히 예상할 수 있다. 건설비용에 있어서도 한국은 거리 기준으로 전체 공사구간의 약 8~9분의 1만 부담하게 되기 때문에 긍정적이고 적극적으로 검토할 여지가 있다.

우리의 입장에서 볼 때 한·일 해저터널 건설의 대역사가 추진되면 부동산 투기 없이 국토를 균형 개발할 수 있으며, 투자 수익이 높은 국책사업으로 침체에 빠진 건설경기를 부양하고, 실업해소, 전후방의 산업연관효과 등을 발생시켜 현재 불황에 빠져있는 경제를 회복시키는 등의 직접적인 효과가 기대된다. 뿐만 아니라 한·일 해저터널 건설은 경제적으로는 물론, 동북아시아 권에서 한반도의 정치적 역량과 외교적 입지를 강화시킬 것이며, 나아가서는 남북관계를 획기적으로 개선시켜 민족의 영원한 통일도 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있는 등 이루 헤아릴 수 없는 부수적인 효과도 기대된다.

특히, 연내의 체결을 목표로 한·일 간에 FTA(자유무역협정: Free Trade Agreement) 교섭이 진행 중에 있으나, 지난 11월의 제6차 회에서 양국이 이견차를 좁히지 못해 현재 답보상태에 있는 것으로 알려지고 있다. 한일 FTA는 칠레와 싱가포르와의 FTA와는 달리 기존 경제관계 및 산업조직

에 엄청난 변화와 영향을 예고하고 있기 때문이다. 한·일 해저터널 건설은 FTA협상의 장(場)에서 논의하고 해결할 수 없는 각종 인적·물적 장애와 한계를 극복하고, 한·일간의 경제적 통합관계에서 벗어나 진정한 의미의 동북아 지역 통합을 이루는데 있어서도 유효한 전략적 수단이 될 수 있다.

올해는 광복 60주년과 국교 정상화 40주년을 맞이하는 뜻 깊은 해다. 한·일 양국이 해저터널건설을 외교적 수사(修辭)로 이용하는 구태에서 벗어나, 상호신뢰와 국민적 합의에 의거한 실천적 논의를 통해 성공적인 FTA체결과 함께 한일관계에 획기적 전환점을 마련하는 역사적인 해가 되길 소원해 본다.

삼아야 할 것이다.

따라서 다소 추상적인 제언이기는 하나, 대통령의 12월 일본 방문 이후 일본이 동북아시아의 일원임을 명심시키고, 또한 한·일 FTA에 있어서 일본이 구태에서 벗어나 경제력에 걸맞는 정치적 리더십과 결단을 발휘하도록 조속하고 가시적인 형태의 노력을 촉구해야 할 것이다.

오늘날 일본은 제2차 세계대전에서 패한 이후 가장 오랜 경기침체의 그늘을 완전히 벗어나지 못하고 있다. 또한 한국경제도 내수부진과 건설경기 침체로 인해 불황 늪에서 좀처럼 헤어나지 못하고 있다.

‘동병상련(同病相憐)’의 지경에 처해 있는 양국이 해방 60년과 한일국교 정상화 40주년을 맞이하는 뜻 깊

‘불신’ 해소책, 일본 반성·신뢰회복 노력

한국 경제 이익 일본보다 클 것 예상

영국·프랑스 유로터널 연결 ‘타산지석’

20세기 말의 냉전구조 해체와 신자유주의적인 국제 경제 질서는 국제화와 세계화를 심화시켜 정보화와 함께 지역통합이 21세기 주요 패러다임으로 정착되고 있다. 올해 체결 목표로 한·일 양국 정부가 FTA협상을 진행하고 있다. 동북아시아의 지역통합에 있어서 한국이 중심국가가 되기 위해서는 한·일 FTA 체결이 급선무라 할 수 있다. 한·일 해저터널 건설은 그 유력한 해결수단이 된다는 것이다. 1992년의 유럽탄생을 염두에 두고 영국과 프랑스가 1994년에 유로터널로 연결되었던 사실을 ‘타산지석’으로

은 새해를 맞아 구태의 관계에서 과감히 탈피해야 한다. 즉, 양국은 당면한 경기침체를 부양해야 하며 미래지향적인 관계를 구축하여 ‘가깝고도 가까운 나라’로 정립해야 할 시점에 있다는 것이다.

한·일간의 오랜 교류에 있어서 오늘날과 같이 밀접한 관계가 절실히 요구되고 있는 시기도 흔치않다. 침략과 상처, 불신 관계에서 과감하게 벗어나 상호 이해와 협조, 협력에 의한 동반자적 입장에서 새로운 미래를 개척해야만 한다.



숭실대 일본학과 부교수
신 장 철 박사

최근에 한국이 동북아에서 물류 중심국가가 되고 경제 협력체의 중심국가가 되어야 한다는 주장이 정치권의 일각에서 제기되고 있다.

그러나 한국이 미국·유럽·아시아를 포괄하는 중심 국가로 자리매김하기 하기 위해서는 러시아·중국·일본 등의 동북아시아 여러 나라들과

회회복을 위한 노력이 필요한 부분이다. 그러나 냉전구도가 해체되고, 국제경제 질서가 재편되었고, 또한 경제 블록화의 패러다임에 의해 인접국가 간의 보다 밀접한 관계가 요구되고 있는 현실을 직시하고자 하는 우리의 노력도 필요한 것으로 보인다.

또한 일부에서는 한국과 일본이 해저터널로 연결되게 되면, '일본이 한국보다 더 큰 경제적 이득을 누릴 것' 이고, 2백Km가 넘는 공사구간과 천문학적인 건설비용을 우려하는 목소리도 있다. 그러나 한일 해저터널 건설과 관련된 기술적 가능성은 그동안의 연구에서 이미 검증되었다. 또한 해저터널을 통해 한국이 누리는 경제

터널, 동북아 물류중심국가 구현 중심 양국 근접성 확보, 대륙 철도망 구축 해저터널 건설문제 신중·적극 접근해야

지리적 근접성이 확보되어야 한다. 특히 인접국가인 일본과의 지리적 단절성이 극복되어야 한다. 이유는 한국이 동북아의 중심국가로 발돋움하기 위해서는 한반도가 가진 지정학적 위치가 적극 활용되어야 하며, 섬나라 일본과 지리적 근접성을 확보하고 대륙을 잇는 철도 교통망이 구축되어야 하기 때문이다.

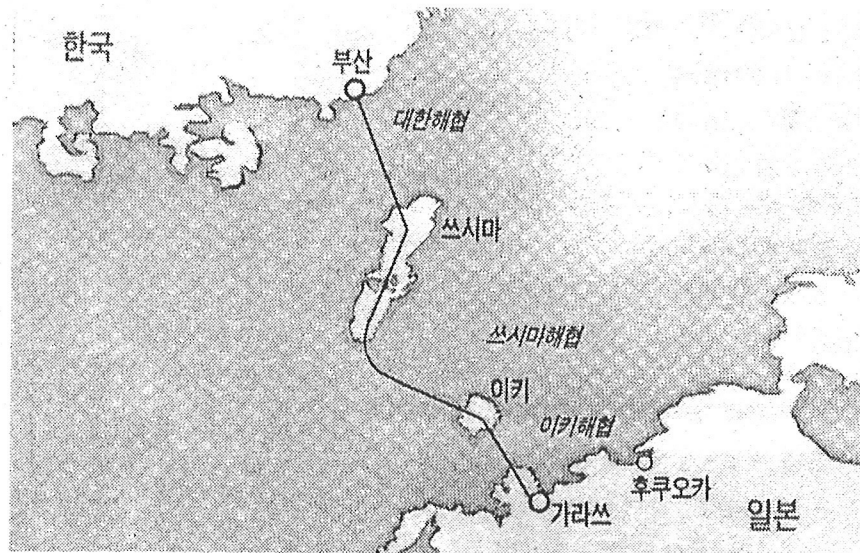
동북아 물류중심국가 건설이 단지 구호로 거치지 않고 실질적인 의미를 가지기 위해서는 한반도를 중심으로 철도 교통망이 정비되어야 한다. 한·일간의 해저터널 건설은 그 문제해결의 중심에 있다고 할 수 있다. 즉, 한국과 일본은 해저터널 건설 문제에 대해 신중하면서도 적극적으로 검토해야 할 시점에 있다는 것이다. 만일 두 나라가 해저터널로 연결되어 철도 네트워크가 구축된다면 이는 양국의 오랜 인적·물적 교류와 협력의 역사에 있어서 가장 큰 물리적 장벽이 제거되는 것을 의미한다.

그러나 우리 사회의 일각에는 한·일 해저터널 건설 논의 자체를 금기시하는 분위기가 있다. 일제시대의 '대동아공영권'의 부활과 '대륙침략의 발판'을 우려하는 부정적 시각도 존재하고 있음을 부정할 수 없다. 이와 같은 불신의 상당부분은 일본의 일부 정치인과 우익세력의 왜곡된 역사인식과 부적절한 언행에서 비롯된 것으로, 일본의 철저한 자기반성과 신

적 이익은 일본의 그것보다 훨씬 클 것이라는 것은 지정학적 위치·물류비용·중계지·허브 항·학습효과 등의 관점에서 충분히 예상할 수 있다. 건설비용에 있어서도 한국은 거리 기준으로 전체 공사구간의 약 8~9분의 1만 부담하게 되기 때문에 긍정적이고 적극적으로 검토할 여지가 있다.

우리의 입장에서 볼 때 한·일 해저터널 건설의 대역사가 추진되면 부동산 투기 없이 국토를 균형 개발할 수 있으며, 투자 수익이 높은 국책사업으로 침체에 빠진 건설경기를 부양하고, 실업해소, 전후방의 산업연관효과 등을 발생시켜 현재 불황에 빠져있는 경제를 회복시키는 등의 직접적인 효과가 기대된다. 뿐만 아니라 한·일 해저터널 건설은 경제적으로는 물론, 동북아시아 권에서 한반도의 정치적 역량과 외교적 입지를 강화시킬 것이며, 나아가서는 남북관계를 획기적으로 개선시켜 민족의 염원인 통일도 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있는 등 이루 헤아릴 수 없는 부수적인 효과도 기대된다.

특히, 연내의 체결을 목표로 한·일 간에 FTA(자유무역협정: Free Trade Agreement) 교섭이 진행 중에 있으나, 지난 11월의 제6차 회의에서 양국이 이견차를 좁히지 못해 현재 답보상태에 있는 것으로 알려지고 있다. 한일 FTA는 칠레와 싱가포르와의 FTA와는 달리 기존 경제관계 및 산업조직



에 엄청난 변화와 영향을 예고하고 있기 때문이다. 한·일 해저터널 건설은 FTA협상의 장(場)에서 논의하고 해결할 수 없는 각종 인적·물적 장애와 한계를 극복하고, 한·일간의 경제적 통합관계에서 벗어나 진정한 의미의 동북아 지역 통합을 이루는데 있어서도 유효한 전략적 수단이 될 수 있다.

올해는 광복 60주년과 국교 정상화 40주년을 맞이하는 뜻 깊은 해다. 한·일 양국이 해저터널건설을 외교적 수사(修辭)로 이용하는 구태에서 벗어나, 상호신뢰와 국민적 합의에 의거한 실천적 논의를 통해 성공적인 FTA체결과 함께 한일관계에 획기적 전환점을 마련하는 역사적인 해가 되길 소원해 본다.

삼아야 할 것이다.

따라서 다소 추상적인 제언이기는 하나, 대통령의 12월 일본 방문 이후 일본이 동북아시아의 일원임을 명심시키고, 또한 한·일 FTA에 있어서 일본이 구태에서 벗어나 경제력에 걸맞는 정치적 리더십과 결단을 발휘하도록 조속하고 가시적인 형태의 노력을 촉구해야 할 것임.

오늘날 일본은 제2차 세계대전에서 패한 이후 가장 오랜 경기침체의 그늘을 완전히 벗어나지 못하고 있다. 또한 한국경제도 내수부진과 건설경기 침체에 의해 불황 늪에서 좀처럼 헤어나지 못하고 있다.

‘동병상련(同病相憐)’의 지경에 처해 있는 양국이 해방 60년과 한일국교 정상화 40주년을 맞이하는 뜻 깊

‘불신’ 해소책, 일본 반성·신뢰회복 노력

한국 경제 이익 일본보다 클 것 예상

영국·프랑스 유로터널 연결 ‘타산지석’

20세기 말의 냉전구조 해체와 신자유주의적인 국제 경제 질서는 국제화와 세계화를 심화시켜 정보화와 함께 지역통합이 21세기 주요 패러다임으로 정착되고 있다. 올해 체결 목표로 한·일 양국 정부가 FTA협상을 진행하고 있다. 동북아시아의 지역통합에 있어서 한국이 중심국가 되기 위해서는 한·일 FTA 체결이 급선무라 할 수 있다. 한·일 해저터널 건설은 그 유력한 해결수단이 된다는 것이다. 1992년의 유럽탄생을 염두에 두고 영국과 프랑스가 1994년에 유로터널로 연결되었던 사실을 ‘타산지석’으로

은 새해를 맞아 구태의 관계에서 과감히 탈피해야 한다. 즉, 양국은 당면한 경기침체를 부양해야 하며 미래지향적인 관계를 구축하여 ‘가깝고도 가까운 나라’로 정립해야 할 시점에 있다는 것이다.

한·일간의 오랜 교류에 있어서 오늘날과 같이 밀접한 관계가 절실히 요구되고 있는 시기도 흔치않다. 침략과 상처, 불신 관계에서 과감하게 벗어나 상호 이해와 협조, 협력에 의한 동반자적 입장에서 새로운 미래를 개척해야만 한다.

鉄道新聞 Rail NEWS 2005年1月10日

日韓海底トンネル建設論議のための小考

崇實大 日本学科 助教授 申章徹 博士

トンネルは北東アジア物流中心国家実現の中心 両国の近接性を確保、大陸鉄道網を構築 海底トンネルの建設問題、慎重かつ積極的に接近すべき

最近、韓国が北東アジア物流中心国家になり、経済協力体の中心国家にならなければならないという主張が政界の一角で持ち上がっている。

しかし韓国がアメリカ・ヨーロッパ・アジアを包括する中心国家に位置づけられるためには、ロシア・中国・日本などの北東アジア諸国と地理的近接性が確保されなければならない。特に隣接国家である日本との地理的断絶性が克服されなければならない。理由は韓国が北東アジアの中心国家になるためには、朝鮮半島がもつ地政学的位置を積極的に活用されなければならない、島国日本と地理的近接性を確保し、大陸を結ぶ鉄道交通網が構築されなければならないからである。

北東アジアの物流中心国家の建設が、単に掛け声で終らず、実質的な意味を持つためには、朝鮮半島を中心に鉄道交通網が整備されなければならない。日韓間の海底トンネル建設は、その問題解決の中心にあるということができる。すなわち、韓国と日本は海底トンネル建設問題に対し、慎重ではあっても積極的に検討しなければならない時点に立っているのである。もし両国が海底トンネルで結ばれ鉄道ネットワークが構築されれば、それは両国の長い人的・物的交流と協力の歴史において、最も大きな物理的障壁が除去されることを意味する。

しかし私達の社会の一部では日韓海底トンネル建設の論議自体をタブー視する雰囲気がある。日本帝国時代の「大東亜共栄圏」の復活と「大陸侵略の足がかり」を憂慮する否定的見方も存在していることも否定できない。このような不信の相当部分は日本の一部の政治家や右翼勢力の歪曲された歴史認識と不適切な言動からきているものである。日本の徹底した自己反省と信頼回復の努力が必要な部分だ。しかし冷戦の構図が解体され、国際経済の秩序が再編され、また経済ブロック化のパラダイムで隣接国家間のより密接な関係が要求されている現実を直視しようという私の努力も必要なことと思える。

また、一部には韓国と日本が海底トンネルで繋がると「日本が韓国に比べ、よ

り大きな経済的利益を得る」とし、200kmを越える工事区間と天文学的な建設費用を憂慮する声もある。しかし日韓海底トンネルの建設と関連した技術的可能性は、これまでの研究ですでに検証された。また海底トンネルを通じ、韓国が得る経済的利益は日本のそれよりはるかに大きいということは地政学的位置・物流費用・中継地・ハブ港・学習効果などの観点から十分に予想される。建設費用においても韓国は距離の基準からみて全体工事区間の約8～9分の1だけ負担することになるので、肯定的かつ積極的に検討する余地がある。

私の立場から見ると、日韓海底トンネル建設という大事業が進められれば、不動産投機なしに国土の均衡ある開発ができ、投資収益が高い国策事業により、沈滞している建設景気を浮揚させ、失業解消、前後方位の産業連関効果などを発生させ、現在不況に陥っている経済を回復させるなどの直接的な効果が期待される。のみならず日韓海底トンネル建設は経済的にはもちろん、北東アジア圏での朝鮮半島の政治的力量と外交的立場を強化させ、さらには南北関係を画期的に改善し、民族の永遠の統一も早める契機になりうるなど、全て推し量ることのできないほどの付随的效果も期待される。

特に、年内の締結を目標に日韓間に FTA（自由貿易協定：Free Trade Agreement）交渉が進められているが、去る11月の第6回会議で両国が意見の違いを縮めることができず、現在足踏み状態にあることが知られている。日韓 FTA はチリとシンガポールとの FTA とは異なり、既存の経済関係および産業組織に莫大な変化と影響を予告しているからである。日韓海底トンネルの建設は、FTA 協商の場で議論し解決できない各種の人的・物的障害と関係を克服し、日韓間の経済的統合関係から抜け出し、本当の意味の北東アジア地域の統合をなしとげるためにも有効な戦略的手段になりうる。

今年は光復（終戦）60周年と国交正常化40周年を迎える意味深い年だ。日韓両国が海底トンネル建設を外交辞礼に利用する旧態から脱却し、相互信頼と国民的合意を根拠とした実践的議論を通し、成功裏に FTA 締結と共に日韓関係に画期的転換点を築く歴史的な年になることを宿願したい。

20世紀末の冷戦構造解体と新自由主義的国际経済秩序は国際化と世界化を深め、情報化とともに地域統合が21世紀の主要パラダイムとして定着している。今年の締結を目標に日韓両国政府が FTA 協商を進めている。北東アジアの地域統合において、韓国が中心国家になるには日韓の FTA 締結が急務だと言える。日韓海底トンネル建設はその有力な解決手段になるのである。1992年のヨーロッパ誕生を年頭に置いて英国とフランスが1994年にユーロトンネルで結ばれたという事実を「他山の石」としななければならないのである。

したがって多少抽象的な提言ではあるが、12月の大統領の日本訪問以後、日本が北東アジアの一員であることを肝に銘じさせ、また日韓 FTA において日

本が旧態から抜け出し、経済力に合った政治的リーダーシップと決断を発揮するよう促し、目に見える形の努力を促さなければならない。

今日、日本は第2次世界大戦で負けてから最も長い景気沈滞を完全に抜け出せないでいる。また韓国経済も内需不振と建設景気の沈滞により、不況の沼に浮く虫のように泳げない状態である。

同病相憐の境遇にある両国が開放60年と日韓国交正常化40周年を迎える喜ばしい新年を迎え、旧態の関係から果敢に脱皮しなければならない。すなわち両国の当面の景気沈滞を浮揚させなければならず、未来志向的な関係を構築し、「近くて近い国」にする時期にいるのである。

日韓間の長い交流において今日のように密接な関係が切実に求められている時期も余りない。侵略と痛手、不信の関係から果敢に抜け出し、相互理解と協調、協力による同伴者としての立場で新未来を開拓しなければならない。