

시론

신장철

숭실대 교수·일본학



최근 한반도를 둘러싼 환경이 급변하고 있으며 남북관계에도 급진전이 있을 것으로 전망된다. 6자회담 재개에 따른 북핵문제의 해결 가능성과 경의선 및 동해선 철도 개통에 대한 국민적 기대감이 그 어느 때보다도 고조되고 있다. 특히 최근의 주변정세 변화 움직임은 한반도가 지닌 지정학적 요인에 의해 동북아의 물류 환경에 급격한 변화가 일어날 가능성을 높이고 있다.

가령 당초 합의한 대로 남북한이 오는 10월에 경의선과 동해선을 복원해 한반도종단철도(TKR)와 도로가 개통된다면, 이는 각종 협력사업의 원활한 추진과 함께 시베리아횡단철도(TSR)와 아시아하이웨이(AH)로 각각 연결돼 한반도가 동북아는 물론 세계의 물류중심 기지로 거듭나는 데 절호의 기회가 될 수 있다.

이처럼 한국이 동북아 차원의 경제통합을 주도하고 세계 물류의 중심국이 되기 위해서는 인접국이며 경제대국인 일본과의 지리적 근접성이 확보돼야 한다. 이 문제해결의 중심에는 상호간 신뢰구축과 해저터널 건설이 자리잡고 있다. 특히 해저터널 건설을 위한 논의가 구체화되기 위해서는 무엇보다도 양국 국민의 공감대 형성이 전제가 된다.

한·일 해저터널 이슈화할 때

지금까지 해저터널 건설에 대한 양국 정부의 자세는 극히 소극적이었으며, 일부 전문가에 의해 논의되는 수준에 머물러 있었음이 사실이다. 물론 참여정부는 출범 이래 '물류중심 국가 구축'을 주요 국정과제로 선정하고 내각 차원에서 '국가물류체계 개선대책'을 확정하는 등 정책적 노력을 기울여 왔다. 하지만 물류현장에서는 물류 중심국가 실현 가능성에 대해 회의적인 시각이 상존하고 있다.

한국이 반도로서의 지정학적 이점을 최대한 발휘해

항만·공항 통한 물류수익 이미 한계
地理이점 살리는 동북아 중심 정책을

동북아 물류 및 공동체 구축에서 중심 국가가 되기 위해선 종래의 선박, 비행기에 의한 수송 수단과 함께 한반도를 거점으로 하는 글로벌 철도망의 구축이 급선무라고 할 수 있다. 왜냐하면 항만을 통한 선박 운송과 공항 시설을 통한 항공 운송, 그리고 철도를 통한 화물 운송은 각기 교통수단으로서 장점과 단점, 상호 보완성을 가지고 있기 때문이다.

항만과 공항을 통한 물류시스템은 글로벌 경쟁상태 하에서 안정적인 수익 확보에 어려움이 있으며, 내수 시장의 협소와 노동의 경직성, 특히 경쟁국인 중국의

약진에 의해 이들 산업부문의 성장은 이미 한계상태에 와있다. 따라서 항만 및 항공 수송을 보완하고 한국이 독자적인 경쟁력을 확보할 수 있는 보다 획기적인 기간 수송 수단 및 복합 물류시스템의 개발이 필요한 단계라 하겠다. 다시 말해 고속철 중심의 기간철도망 구축과 한·일 해저터널 건설은 향후 동북아 및 유라시아 차원의 교통 인프라 및 복합물류망 구축에 있어 중핵적인 해결과제라는 것이다. 한국이 유리한 물류관련 비용과 지역적 중심성과 연계성을 살리고, 세계적인 항만 시설을 갖추고 있는 부산항과 광양항을 광역 복합물류 단지로 육성시킨다면 충분한 기회가 될 수 있다는 적극적인 사고가 필요하다.

특히 대통령 자문기구인 동북아시아위원회의 주요 추진전략인 '가교(架橋)국가, 거점(據點)국가, 협력(協力)국가'의 역할을 실현하고, 한국이 그 중심국가가 되기 위해서는 경제대국인 일본과의 인간, 상품, 서비스, 자본 등의 원활한 이동성을 확보하는 게 급선무다.

한·일 간의 해저터널 건설은 동북아 물류거점 국가 구축이 단지 정치적 구호에 그치지 않고 한국이 진정한 의미의 동북아 중심국가가 되기 위한 전략적 이슈로 검토할 만한 충분한 가치가 있다. 뿐만 아니라 해저터널 건설 논의는 현재 답보상태에 있는 FTA 논의에 탄력성을 부여하고, 경제논리로 풀 수 없는 양국의 국가 리스크를 분산하고 보완하는 데 일조할 것으로 생각된다.

2005年8月2日 韓国経済

(試論) 日韓海底トンネルが論点となるとき

港湾・空港を通じての物流収益はすでに限界

地理的利点を生かした北東アジア中心政策を

シン-ジャン Chol (申章徹)

崇實大教授・日本学

最近、朝鮮半島を取り巻く環境が急変しており、南北関係も急進展しているとみられる。6か国会談の再開による北朝鮮核問題の解決可能性と、京義線および東海線鉄道の開通に対する国民的期待感が、かつてなく高まっている。特に最近の周辺情勢の変化の動きは、朝鮮半島がもつ地政学的な要因から、北東アジアの物流環境に急激な変化が起きる可能性を高めている。

かりに最初に合意したように韓国と北朝鮮が来る10月に京義線と東海線を復元し、朝鮮半島縦断鉄道(TKR)と道路が開通すれば、これは各種協力事業の円滑化推進とともに、シベリア横断鉄道(TSR)とアジアハイウェイ(AH)にそれぞれ結ばれ、朝鮮半島が、北東アジアはもちろん世界の物流中心基地に生まれ変わるための絶好の機会になりうるのである。

このように韓国が北東アジア次元の経済統合を主導し、世界の物流の中心国になるためには、隣接国であり経済大国である日本との地理的近接性が確保されなければならない。この問題解決の中心には、相互の信頼構築と海底トンネル建設が位置をしめている。特に海底トンネルの建設のための論議が具体化するためには、何よりも両国国民の共感の土台形成が前提となるのである。

これまで海底トンネル建設について、両国政府の姿勢ははなはだしく消極的であり、一部専門家により論議されるレベルに留まっていたのが実情である。もちろん現政府は出帆以来、「物流中心国家構築」を主要な国政課題に選定し、内閣レベルで「国家物流体系の改善対策」を確定するなど政策的努力を傾けてきた。しかしながら物流協定では物流中心国家の実現可能性について懐疑的な見方が常にある。

韓国が半島としての地政学的利点を最大限に発揮し、北東アジアの物流および共同体構築において中心国家となるためには、従来の船舶、飛行機による輸送手段とともに朝鮮半島を拠点にするグローバル鉄道網の構築が急務だといえ

る。何故なら港湾を通じての船舶運送と、空港施設を通じた航空運送、そして鉄道を通じての貨物運送はそれぞれ交通手段として長所と短所、相互補完性をもっているからである。

港湾と空港を通じての物流システムは、グローバル競争状態のもとでは安定的な収益確保に問題点があり、内需市場の狭さ、労働の硬直性、特に競争国である中国の躍進により、これら産業部門の成長はすでに限界状態にきている。したがって港湾および航空輸送を補完し、韓国が独自の競争力を確保できる、より画期的な基幹輸送手段および複合物流システムの開発が必要な段階といえよう。いうならば高速鉄道中心の基幹鉄道網構築と日韓海底トンネルの建設は、今後の北東アジアおよびユーラシア次元の交通インフラ、および複合物流網構築における中核的な解決課題である。韓国が有利な物流関連費用と地域的中心性と連携性を生かし、世界的な港湾施設を持つ釜山港と光陽港を広域複合物流団地に育成させる十分な機会になりうるという積極的な思考が必要である。

特に、大統領の諮問機関である東北アジア時代委員会の主要推進戦略である「架橋国家、拠点国家、協力国家」の役割を実現し、韓国がその中心国家になるためには、経済大国である日本との、人間、商品、サービス、資本などの円滑な移動性の確保が急務である。

日韓間の海底トンネル建設は、北東アジア物流拠点国家構築が単に政治的掛け声に留まらず、韓国が本当の意味で北東アジアの中心国家になるための戦略的論点として検討するに足る十分な価値がある。それだけではなく、海底トンネル建設論議は現在足踏み状態にある FTA 論議に弾力性を与え、経済論理では解くことのできない両国の国家的リスクを分散し、補完する一助となるものと考えられる。