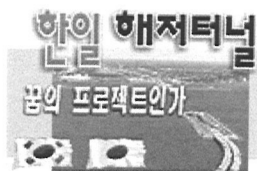


- 1464 -

# 해협보다 깊은 '역사의 벽'부터 뚫어야



1. 누가 왜 추진하나
2. 건설땀 어디로 뚫릴까
3. 타당성은 있나
4. 세이칸터널의 오늘
5. 유로터널 르포
6. 뚫느냐 마느냐



Breakthrough! (돌파) 1990년 1월 도버해협이 뚫렸다. 영국과 프랑스의 노동자들이 양국에서 각각 파 들어간 터널 접점을 뚫고 국기를 교환하고 있다.

유로터널사 제공



프랑스 칼레에 위치한 유로터널 환승기지. 이곳에서 영·불간의 화물과 서들 등이 처리된다. 하늘에서 본 모습이 마치 거대한 공단 같다.

한일해저터널은 과연 실현될 수 있을 것인가. 단편은 일단 교류할 수밖에 없다. 일본이 관심의 끈을 땀 끊고 있는 것과 달리, 한국은 여전히 시큰둥한 민심이 때문이다. 일각에서는 터널을 따지자면 일본의 지위를 굳히 과의하고 있다. 한일해저터널은 기본적으로 한국과 일본, 양국이 물이 나뉘어야 사업이 가능하다. 하지만, 시은 추진의 힘이 국제적 역학관계 속에서 발현될 수도 있다. 우리의 의지와 상관없이 국제사회의 요구, 즉 안송은 FTA(자유무역협정) 문제나 대북통단철, 아시안하이웨이와 같은 논의 과정에서 이슈가 될 수 있다는 것이다. 많은 전문가들이 이에 대해 연구와 노력을 기울여야 하는 이유도 여기에 있다.

△역사성의 점점=일본이 끈질기게 한일 해저터널에 매달리는 것은 역사적 근원과 지리적 입지 때문이라는 게 일반적인 분석이다. 일본은 짧게는 25년, 길게는 70년 이상 한일해저터널에 공을 들이고 있다.

대륙진출은 유사 이래 일본의 국가적 목표이자 과제였다. 그들은 1700년 전에 이미 한반도 남부 가마 땅을 지배(일·일·일본부설)했다고 주장한다. 그 의식적·정치적 발

터 해저터널을 반대했다. 중세 말기에 양국이 벌인 '100년 전쟁'의 과거사 양심도 긍정적 논의를 방해했다. 한국·일본과는 반대 양상이었다.

이같은 난관을 넘어설 수 있었던 것은, EU(유럽연합)라는 공동체적 지렛대와 영·불 양국 지도부의 미래지향적 태도가 큰 힘이 됐다. 20세기 꿈이 실현되는 과정은 한편의 드라마였다. 영국 '유로스타' 홍보

반면 박맹우 울산시장은 '반대' 입장을 밝힌 뒤, 그 이유로서 경제적 실익을 예측하기 어렵기 때문이라고 지적했다. 그러나 만약 건설이 될 경우 환승기지는 거제 방향이 좋을 것 같다고 답했다. 박 시장 역시 단기적인 논의보다 전문가들의 심도있는 검토와 국민적 합의가 우선돼야 한다고 강조했다.

△신중한 연구 정보=한일해저터널이 건설되면 부산(권)은 가장 직접적 영향을 받는다. 해양도시 부산의 도시공간 및 물류 활동에 미치는 영향 분석을 해줄 필요가 있다. 방관자세로 있을 게 아니라, 국가차원, 지역개발차원, 나아가 기술·운영적 차원의 종합적 연구분석이 이뤄져야 한다.

한국해양대 박진희(여·물류시스템공학)교수의 진단이다. 박 교수는 7일 오후 부산시청 국제회의실에서 열리는 부산교통포럼(이사장 정현영 부산대교수) 창립 1주년 세미나에서 '한일해저터널의 조영과 부산의 당면과제'라는 주제 발표를 한다.

이 세미나는 지역차원의 의미있는 논의의 마당으로 평가되고 있다. 논란이 따르는 민감한 주제를 전면에 끌어내 공론화를 모색하는 자리이기 때문이다.

박 교수는 "한일해저터널은 한·중·일간 FTA 문제뿐만 아니라, 현 정부가 역점 추진하는 '동북아 물류 및 비즈니스 중심국가 실현' 사업과도 통할 수 있다"며 "사업시행 여부와 관계없이 타당성 분석과 특설 계산 같은 연구를 해놔야 향후 국제사회에서 우리의 발언권을 강화할 수 있다"고 지적했다. 기획팀사팀 박창희 이경식 김선호기자 chpark@kookje.co.kr

취재지원: 한국언론재단

## 공동체적 지렛대·미래지향 태도 우선 사업 타당성 분석등 제반연구 선과제

로가 임진왜란이고, 20세기 한반도 식민지배였다고 말하는 학자도 있다. 심지어가 갖는 콤플렉스가 대륙지향 의식을 심화시켰다는 것이다.

한국은 외 시큰둥한가. 역시 역사적 문제가 개입돼 있다. 일본의 침략과 지배를 받았고, 오늘날까지 피해의식을 뱉어내지 못하고 있는 상황에서 '해저 동로=침략 루트'로 인식하기 때문이다. 서서히 본색을 드러내고 있는 일본의 보수화, 우경화도 경계심을 갖게 만든다.

결국 해저터널이 통과해야 할 1차 관문은 양국간 역사성의 벽이다. 일본의 역사 왜곡이 계속되고 있고, 한국의 반일감정이 수그러들지 않는 한, 한일해저터널에 대한 공감대 형성이 어렵다는 말이다.

영국·프랑스를 연결한 유로터널 건설 과정에서 역사성은 중요한 변수로 작용했다. 대륙의 침략을 걱정한 영국은 일찍부

담당 개리스 히든(30)씨는 "유로터널은 10년이 지난 지금도 적자에 허덕이고 있지만, 영·불간, 영·불과 EU 국가간 우호 교류 증진에는 크게 기여하고 있다"고 말했다.

△부울경 입장 3색=한일해저터널에 대해 부산 울산 경남의 광역단체장들은 미묘한 입장차를 드러냈다. 허남식 부산시장은 "정치·경제적 문제를 살펴야 하고 국가적, 지역적 국제역학 관계를 고려해 결정해야 할 문제"라며 단정적인 답변을 피했다. 그러면서 "전문가들 사이에서 먼저 충분한 논의가 이뤄져야 한다"고 지적했다.

김태호 경남지사는 기본적으로 "전성한다"는 입장이다. 그 이유로서 그는 우리가 행한 정치·경제적 효과가 크고, 양국간 화해·협력에도 도움이 된다는 점을 꼽았다. 그는 또 국민적 합의가 도출되어 추진될 경우, 한국 쪽의 환승기지는 경남 거제가 적당할 것으로 내다봤다.

2005년 10월 6일 목요일

## ■ 사브리에 유로터널 대외담당

“민간투자만으론  
해저 특급열차가 쉽  
게 굴러가지 않는다.” 프랑스 파리에  
사무실을 둔 유로터  
널사(Societe Eur  
otunnel)의 대외담  
당 마디 샤브리에  
(여·62·사진)씨의 말



이다. 민간투자로 출발해 어려움이 겪고 있는  
유로터널의 재무구조를 빚낸 지적이다.

-유로터널은 어떤 회사인가.

“터널 건설과 유지·관리를 맡는 회사다(국  
제열차를 운영하는 ‘유로스탁’와는 별도의 회  
사임). 우리는 2086년까지 터널 운영권을 갖  
고 있다. 직원은 영국 1270여명, 프랑스 1920  
여명 등 3190여명이다.”

-주주는 얼마나 되나.

“초기에 인기가 좋아 주주가 30만명에 달했  
다. 3차례 자본증식을 했고 지금은 주주가  
100만여명이다. 이 가운데 80% 이상은 프랑  
스 사람이다. 초기 투자자들은 대부분 ‘강퓉’  
을 찾다. 초창기엔 일본자본도 적지 않았는데  
다 빠져나갔다. 한국자본도 있었을 것이다.”

## 장밋빛 전망은 금물

## 100%민간투자 위험

-유로터널의 현재 재무구조는.

“빚이 약 64억 파운드(11조7000억여원)에  
이른다. 연간 이자만 5000억~6000억원이다.  
2007년부터는 원금을 갚아야 한다. 현재 채권  
단과 채무조정 협상을 벌이고 있다. 이 빚은  
대부분 초기투자자비다. 영업이익만 보면 97년  
부터 흑자를 내고 있다.”

-채권단과의 협상 흐름은.

“주 채권단이 HSBC, 칼리온, BNP파리바  
등 유럽계 은행에서 미국계 헤지펀드와 보험  
사로 바뀐 것 같다. 새 채권단에는 MBIA와  
EIB를 비롯한 미국의 유명 보험회사, 오크트  
리와 프랭클린 같은 헤지펀드가 속해 있다.”

-초기에 운영의 어려움을 예상 못했나.

“장밋빛 전망은 숫자 놀음에 불과했다. 당  
민적인 접근이 낭패를 부른 셈이다. 예상보다  
공사기간이 1년 늘어나 건설비가 추가됐고,  
그뒤 항공기·패리의 저가 전략에도 적극 대처  
하지 못했다.”

-대책과 전망은.

“생산성을 높여야 한다. 비용을 줄이는 비  
지니스 플랜을 다시 짜고 있다.”

-한일해저터널에 대해 한마디 한다면.

“한국이 미온적으로 생각하는 것은 대륙 직  
략에의 우려 때문이겠지. 하지만 해저터널이  
없을 때도 일본은 대륙을 침략하지 않았다.  
지나친 피해의식은 미래설계에 도움이 안된  
다. 유로터널의 교훈 한가지는 기억해라. 전  
적인 민간 투자는 아주 위험하다. 그렇게는  
하지 말아야 한다.”

파리=박창희기자

# 国際新聞 2005年10月6日

## 日韓海底トンネルは夢のプロジェクトか

### 目次

1. 誰がなぜ推進するのか
2. どこで掘るのか
3. 妥当性はあるか
4. 青函トンネルの今日
5. ユーロトンネルポ
6. 掘るかどうか

## 海峡より深い「歴史の壁」から穴を開けねば

共同体的な梃子、未来志向の態度を優先  
事業の妥当性分析など諸般の研究が先決課題

日韓海底トンネルは果たして実現できるのだろうか。答えはひとまず保留にするしかない。日本が関心の綱をぐっと引っ張っているのと違い、韓国は依然として乗り気ではない反応だからである。一部では、妥当性を検討するより日本の下心をまず把握しようとしている。日韓海底トンネルは基本的に韓国と日本、両国の合意が前提とした事業が可能になる。しかし、事業の推進力が国際的な力学関係の中で現れることもある。私たちの意志とは関係なく、国際社会の要求、つまり韓・中・日 FTA（自由貿易協定）の問題や大陸横断鉄道、アジアハイウェイ網の論議の過程で論点になり得るということだ。多くの専門家たちがこれに対する研究と準備を強調する理由もここにある。

**▲歴史性の接点＝**日本がしつこく日韓海底トンネルにこだわるのは歴史的な根源と地理的な立地のせいだというのが一般的な分析である。日本は短くて 25 年、長いと 70 年以上日韓海底トンネルに思い入れしている。

大陸進出は有史以来、日本の国家的な目標であり課題だった。彼らは 1700 年前にすでに朝鮮半島南部伽耶の地を支配（任那日本府説）したと主張する。その意識的・政治的な発露が文禄の役であり、20 世紀の朝鮮半島植民地支配だったと言う学者もいる。島国が持つコンプレックスが大陸志向の意識を深化させたというのだ。

韓国はなぜ乗り気ではないのか。やはり歴史的な問題が介入している。日本の侵略と支配を受け、今日まで被害意識を拭えずにいる状況で「海底通路＝侵

略ルート」と理解するからだ。じわじわと本性を現している日本の保守化、右翼化も警戒心を持たせる。

結局、海底トンネルが通過しなければならない1次の関門は両国間の歴史性の壁である。日本の歴史歪曲が続いており、韓国の反日感情が減っていない限り、日韓海底トンネルに対する共感帯の形成が難しいということだ。

イギリス・フランスを繋いだユーロトンネルの建設過程でも歴史性は重要な変化要因として働いた。大陸の侵略を心配したイギリスは早くから海底トンネルに反対した。中世の末に両国が繰り広げた「100年戦争」が過ぎ去ったのちも肯定的な論議を妨害した。韓国・日本とは反対の状態であった。

このような難関を越えることができたのは、EU（ヨーロッパ連合）という共同体的なテコと、英・仏両国の指導部の未来志向的な態度が大きな力になった。20世紀の夢が実現される過程は一本のドラマだった。イギリス「ユーロスター」広報担当ギャリス・ヒドゥン氏（30）は「ユーロトンネルは10年経った今でも赤字に苦しんでいるが、英仏間、英・仏・EUの国家間の友好な交流増進に大きく寄与している」と話した。

**▲釜山・ウルサン(蔚山)・慶尚南道の立場は3色＝韓日海底トンネルに対して釜山・ウルサン(蔚山)・慶尚南道の広域団体のリーダーたちは微妙な立場の違いを示した。ホ・ナムシク釜山市長は「政治・経済的な問題を探らなければならず、国家的・地域的な国際力学の関係を考慮して決定しなければならない問題」といい、断定的な返答を避けた。そう答えながら、「専門家たちの間でまず十分な論議が成されなければならない」と指摘した。**

キム・テホ慶南知事は基本的に「賛成である」という立場だ。その理由として彼は、私たちがまとめる政治・経済的な効果が大きく、両国間の和解・協力にも役立つ点を指摘した。彼はまた国民的な合意が得られ推進される場合、韓国側の乗換え基地は慶南のコジェ（巨済）がふさわしいだろうと見込んだ。

反面、パク・メンウ ウルサン市長は「反対」の立場を明らかにしたあと、その理由として経済的な実益を見通すのが難しいためであると指摘した。しかし、もし建設される場合、乗換え基地はコジェ方面がいいだろうと答えた。パク市長もまた、短期的な論議より専門家たちの深い検討と国民的な合意が優先されなければならないと強調した。

**▲慎重な研究の歩み＝「日韓海底トンネルが建設されれば釜山圏は一番直接的な影響を受ける。海洋都市釜山の都市空間及び物流活動に及ぼす影響の分析をしておく必要がある。傍観の姿勢でいるのではなく、国家次元、地域開発次元、さらには技術・運営的な次元の一定量の研究分析が成されなければならない。」**

韓国海洋大パク・チンヒ（女・物流システム工学科）教授の診断である。パク教授は 7 日午後、釜山市庁の国際会議室で開かれた釜山交通フォーラム（理事長チョン・ホンヨン釜山大教授）創立 1 周年セミナーで「日韓海底トンネルの照明と釜山の当面の課題」という主題で発表する。

このセミナーは地域次元の意味ある論議の場として評価されている。論難が従う敏感な主題を前面に持ち出し公論化を模索する場であるからだ。

パク教授は「日韓海底トンネルは韓・中・日間 FTA 問題だけでなく、現政府が最も力を入れて推進する『東北アジアの物流およびビジネス中心国家の実現』事業とも通じることができる」といい「事業の施行可否と関係なく妥当性の分析と得失の計算のような研究をしておけば、今後国際社会から私たちの発言権を強化することができる」と指摘した。

## バラ色の展望は禁物 100%民間投資は危険

### シャブリエ ユーロトンネル対外担当

「民間投資だけでは海底特急列車は簡単には動かない」フランスのパリに事務所を置くユーロトンネル社（Societe Eurotunnel）の対外担当マディ・シャブリエ氏（女・62・写真）の言葉だ。民間投資で出発し困難を経験しているユーロトンネルの財務構造を遠回しに言った指摘だ。

※ユーロトンネルはどんな会社なのか。

「トンネルの建設と維持・管理を受け持つ会社だ。（国際列車を運営する「ユーロスター」とは別の会社である）私たちは 2086 年までトンネルの運営権を持っている。職員はイギリス 1270 余名、フランス 1920 余名など 3190 余名だ。」

※株主はどれくらいいるか

「初期は人気があり株主が 30 万人に達した。3 次の資本の増殖を行い、今は株主が 100 万余人である。この中で 80%以上はフランス人だ。初期の投資者たちはほとんど「乞食」になった。葬式には日本の資本も少なくなかったがみんな去っていった。韓国の資本もあっただろう。」

※ユーロトンネルの現在の財務構造は。

「借金が約 4 億ポンド（11 兆 7000 億余ウォン）に達する。年間の利子だけで 5000 億～6000 億ウォンである。2007 年からは元金を返さなければならない。」

現在債権団と債務調整の協議を交えている。この借金はほとんどが初期投資費である。営業利益だけみれば、97年から黒字を出している。

※債権団との協議の流れは。

「主な債権団が HSBC、カリオン、BMP パリバなどヨーロッパ系の銀行からアメリカ系のヘッジファンドと保険社に変わりそうだ。新しい債権団には MBIA と EIB をはじめとするアメリカの有名保険会社、オークツリーとフランクリンのようなヘッジファンドが属している。」

バラ色の見込みは数字遊びに過ぎなかった。ロマンチックな接近がろうばいを呼んだという訳だ。予想より工事期間が 1 年長くなり建設費が追加され、その後、航空機・フェリーの低価格戦略にも積極的に対処できなかった。」

※対策と見通しは。

「生産性を高めなければならない。費用を減らすビジネスプランをもう一度立てている。」

※日韓海底トンネルに対して一言言うなら。

「韓国が穏やかでないのは大陸侵略への憂慮のせいだろう。しかし海底トンネルが無い時も日本は大陸を侵略したではないか。行き過ぎた被害意識は未来設計に役立たない。ユーロトンネルの教訓のひとつは覚えておきなさい。全面的な民間の投資はとても危険である。そのようにはしてはいけない。」