



야쿠츠크에서 TKR(한반도종단철도)를 생각하다

야쿠츠크는 21개 러시아 연방 자치공화국 중 하나인 사하공화국의 수도다. 시베리아 북동부에 위치한 사하공화국은 국토 면적이 남한의 약 30배에 이르며 천연가스, 다이아몬드 등 각종 지하 자원이 무진장 매장돼 있으나 인구는 100만 명이 채 안 된다.

필자는 지난 2011년 8월 중순 야쿠츠크에서 '북동러시아 종합 개발 계획'이라는 주제로 열린 국제컨퍼런스에 참가했다. '자원'과 '교통개발'이라는 두 개의 세션으로 나뉘어 진행된 이 컨퍼런스에는 러시아 연방 및 사하공화국 정부 관계자와 미국, 영국 등 12개국의 전문가들이 참가했다. 여러 나라에서 온 기자들이 취재에 열을 올릴 만큼 행사는 국제적 관심을 끌었다. 한국에서는 필자와 정태의 전 러시아 대사, 강덕수 한국외국어대 교수 등 4명이 사하공화국 정부의 초청을 받고 참가했다.

'교통개발' 세션에서 필자는 베링해협에 해저터널을 뚫어 러시아와 북미대륙을 철도로 연결하자는 '베링해협 프로젝트'에 대해 주제발표를 했다. 주제발표에서는 '아직까지 뚜껑을 열지 않은' 자원의 보고(寶庫)인 시베리아를 개발함으로써 자원난, 특히 에너지자원의 고갈을 겪고 있는 전 지구인에게 새로운 부(富)를 제공해야 할 때가 되었다는 점과 '베링해협 프로젝트'야말로 시베리아와 알래스카 개발에 필수불가결한 인프라라는 점 등을 설명했다. 또한 기존의 시베리아횡단철도(TSR) 및 앞으로 건설될 베링해협을 통과하는 철도망이 한반도종단철도(TKR)와 연결돼야 시베리아 개발이 탄력을 받게 될 것임을 강조했다. 만일 그렇게 된다면 시베리아 개발에 남북한이 함께 참여할 수 있게 되고, 더 나아가 한반도는 물론 동북아의 평화 정착에도 기여하게 된다고 설명했다.

사실 시베리아 개발은 사하공화국은 물론, 러시아 정부의 숙원사업이다. 러시아의 미래가 시베리아 개발에 달려 있다고 해도 과언이 아니다. 러시아 정부는 몇 년 전 오는 2030년까지 야쿠츠크~마가단~베링해협의 웰렌 지역을 잇는 총 길이 3,000km가 넘는 새로운 철도망을 건설한다는 이른바 '2030 플랜'을 확

정하고, 미국 측에 베링해협을 잇는 해저터널과 철도망 건설을 제의하고 나섰다.

그러나 러시아의 고민은 많다. 시베리아 개발에 필요한 막대한 자본과 기술, 인력을 어디서 어떻게 동원하느냐는 것이다. 러시아는 이러한 상황에서 노골적으로 한국에 손짓을 하고 있다. 러시아의 사회학자인 블라디미르 수린 박사가 수년 전 '카레스키 메니페스트(한·러 공생국가론)'라는 논문을 발표한 것도 러시아의 이런 고민의 일단을 보여준다. '한·러 공생국가론'은 러시아와 한국이 서로 상대 국민들에게 내국인 대우를 해주는 것을 전제한다. 그렇게 함으로써 한국인들이 대거 우랄산맥 이 동지역으로 자유롭게 이주하게 해줘 한국인들이 시베리아 개발을 하도록 해야 한다는 것이 핵심 내용이다. 그렇게 하면 러시아는 시베리아 자원개발과 영토 보존을, 한국은 대륙진출과 에너지자원 확보라는 이익을 얻어 상호 '윈·윈'할 수 있다는 주장이다. 우리로서는 귀가 번쩍 뜨리는 이야기가 아닌가.

필자는 지난 6년여 동안 베링해협 프로젝트와 함께 한일터널 프로젝트의 실현을 위해 연구하고 홍보해 왔다. 한일터널 프로젝트는 단순히 부산~후쿠오카를 연결하는 차원의 사업이 아니다. 한일터널은 한반도종단철도와 연결되고 이어 시베리아횡단 철도망은 물론, 앞으로 건설될 베링해협 해저터널과 연결될 때 비로소 큰 의미를 갖게 된다.

한반도종단철도를 건설하고 그것을 통해 남한의 자본과 기술, 북한의 인력이 함께 시베리아 개발에 뛰어들면 북한에도 도약의 큰 기회가 될 것이고, 남한도 '섬 아닌 섬'에서 벗어나 광대한 시베리아에서 한민족의 응지를 마음껏 펼치고 활기찬 미래를 열어가게 될 것이다. 우리 모두는 미래의 국가생존전략 차원에서 이번 컨퍼런스가 주는 의미를 되새겨 봐야 할 것이다 ㉞

〈이용흠〉

* 이 글은 부산일보 2011년 11월 4일자 'CEO의 삶과 꿈' 코너에 실린 것으로, 그대로 전재한다.

ヤクーツクで TKR(韓半島縦断鉄道)を考える

.....略

筆者は過去 6 年間、ベーリング海峡プロジェクトと韓日トンネルプロジェクトの実現のため研究し広報してきた。韓日トンネルプロジェクトは、単に釜山と福岡を結ぶ次元の事業ではない。韓日トンネルは韓半島縦断鉄道と結ばれ、さらにシベリア横断鉄道網はもちろんのこと、今後建設されるベーリング海峡の海底トンネルと結ばれて初めて大きな意味を持つ。

韓半島縦断鉄道を建設し、それを通して韓国の資本と技術、北朝鮮のマンパワーが一緒になってシベリア開発に携われれば、北朝鮮にとっても躍進の良い機会となり、韓国も「島ではない島」から脱却し、広大なシベリアで韓民族の大志を思う存分繰り広げ、活気に溢れる未来を開くことになるのである。我々全てが未来の国家生存戦略という次元から今回の会議がもたらした意味を反すうしてみるべきである。

[李龍欽]

(この文は釜山日報 2011 年 11 月 4 日付、「CEO の生と夢」コーナーに掲載されたものをそのまま転載した)