
동북아 경제공동체 형성과 한·일 해저터널 건설에 대한 한국적 관점에서의 연구

신장철 (申章澈)

승실태각교 사회과학대학 일본학과교수

【 요약 】

동북아시아는 지리적 여건에 있어서 경제통합 및 공동체 형성에 있어서 유리한 잠재적 여건을 갖추고 있음에도 불구하고, 정치 및 제도적으로 많은 제약조건이 있는 특이한 지역이라고 할 수 있다. 다시 말해서, 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3국간의 교역과 투자 규모가 크게 확대되었으며, 상호 협력을 위한 다양한 검토가 있음에도 불구하고, 경제공동체 형성을 위한 국가차원의 논의는 답보상태에 있다.

동북아 역내 국가 중에서 한국은 동북아의 경제 통합 및 경제 공동체 형성을 위한 논의가 비교적 빠른 시기에 있었다. 그러나 근년에 들어 한반도를 둘러싼 외적 환경의 변화와 국내경제의 지속적인 침체, 그리고 정치적 불안정 등이 겹쳐 국가 역량의 약화되어 논의에 큰 진전이 없는 것으로 알려지고 있다.

그런데, 동북아 차원의 경제통합과 경제공동체 형성을 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 동북아를 둘러싼 정치·정치적 이해관계와 이념적 갈등의 해소, 경제적인 협력관계와 국민적 합의와 신뢰관계 등에 의한 공동의 가치와 정체성이 공유되어야 한다. 그러나 주지한 바와 같이 동북아의 복잡한 역사적 배경과 국가 간의 이해관계는 동북아지역내의 산적한 현안에 대한 해결에 있어서 제약요인이 되고 있다.

특히, 동북아 차원의 경제통합에 있어서 지리적 근접성의 확보는 중요한 해결과제 중의 하나이다. 동북아 구성국의 지리적 단절성을 해소하기 위해서는 북한의 조속한 개방과 한·일간의 육상교통망 확보가 전제가 된다. 특히, 한·일 해저터널 건설 문제는 동북아 차원의 통합 교통망과 복합 물류망 구축에 있어서

피할 수 없는 수단이 되며, 이는 한·일간의 관계뿐만 아니라 동북아 경제공동체 형성에 있어서도 중요한 요소가 되고 있다.

유럽의 강대국인 섬나라 영국과 대륙에 속한 프랑스 양국이 역사적 앙금을 털어내고 1994 년에 유로터널을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시켰다는 사실은 오늘날 한국과 일본의 해저터널 건설논의에 있어서 큰 의미를 부여하고 있다. 뿐만 아니라, 동북아의 3 국 이상으로 오랜 역사적 대립관계와 정치적 과정을 겪었으며, 또한 종교 및 민족 간의 갈등 등도 격심하였던 유럽 여러 나라가 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고 명실상부한 지역공동체인 유럽연합(European Union)을 출범시켰다는 사실은 오늘날의 동북아 공동체 논의에 있어서 타산지석으로 삼아야 한다.

그런데, 한국과 일본 간의 해저터널 건설은 한·일 양국에 있어서 기회와 함께 도전이 병존하는 것으로, 그 구체적인 논의에 앞서 우선 양국은 복잡한 역사적 배경과 함께 정치·경제적 이해관계와 국민적 공감대를 구축하기 위한 노력이 필요하다. 그럼에도 불구하고 최근의 한·일 관계는 민간차원의 활발한 교류에도 불구하고 정치, 외교적으로는 결코 바람직한 방향으로 전개되지 않아, 일본은 물론 한국 국민의 해저터널에 대한 관심과 이해에 있어서도 호의적인 반응을 보이지 않는 것이 현실이다.

한·일 양국은 전 세계적으로 지역화가 심화되고 있는 지금이야 말로 대립과 갈등에 의한 상호불신의 역사적 잔재를 과감히 청산하고, 해저터널 건설에 대한 보다 적극적인 논의를 통하여, 동북아 차원의 실질적 의미의 경제통합과 공존공영에 의한 지역 공동체 구축을 위한 방안을 적극 모색해야 한다.

특히, 지난 20 세기에 한국을 수십 년간에 걸쳐 식민지하에 두고 가혹하게 지배함으로써 가해국의 입장에 있는 일본이 철저한 자기반성과 함께, 한국과의 해저터널 건설을 계기로 뿌리 깊은 불신관계를 청산하고 미래지향적인 선린우호 관계의 구축을 통해 거듭난다면, 이는 한·일 관계는 물론 동북아 지역의 안정과 공동체 형성에 있어서 긍정적인 영향을 미칠 것으로 사료된다.

I . 서론 -문제의식

근년에 들어 동아시아 또는 동북아 경제공동체에 대한 논의가 그 어느 때 보다 활발히 전개되고 있다. 특히, 동북아의 주요 구성국인 한국과 중국, 그리고 일본의 전체 인구는 2004 년 8 월 현재 세계인구의 23.6%를 차지하고 있으며 이는 유럽연합(EU)의 무려 4 배에 달하는 규모이다. 뿐만 아니라 이들 3 국간의 교역량도 확대되는 추세에 있으며, 2004 년 말 현재 세계 GDP 의 20.9%, 세계 외환보유고의 38.1%를 차지하고 있는 등 경제적 역동성과 상호의존성과 함께 성장 잠재력도 큰 지역으로 부상하고 있다.

그러나 이들 동북아 3 국은 복잡한 역사적 관계와 극심한 이념적 차이에 의해, 냉전이 종식되고 지역화의 새로운 패러다임이 정착되고 있는 21 세기에 있어서 북미 및 유럽의 여타 지역에 비해, 경제공동체 형성을 위한 논의가 상대적으로 크게 뒤쳐져 있다.

한편, 한국에서는 동북아의 경제 통합 및 경제 공동체 형성을 위한 논의가 비교적 빠른 시기에 있었다. 특히, 현 노무현 정권은 오랜 냉전체제가 와해됨을 계기로 동북아 차원의 평화와 번영을 위한 체제를 구축하기 위해 이른바 ‘동북아 중심’ 구상’을 추진하였다. 그러나 그 동안 한반도를 둘러싼 외적 환경의 변화와 국내경제의 지속적인 침체에 의해 국가 역량의 약화되어 논의에 큰 진전이 없는 것으로 알려지고 있다.¹

본 연구는 위와 같은 문제의식을 염두에 두고 출발하고 있으며, 지정학적으로 볼 때 동북아의 중심에 위치해 있는 한국이 정치·경제적 역량을 강화시키는 방안을 모색하는데 의의를 두고 있다. 좀 더 구체적으로 언급하면, 본고에서는 동북아가 20 세기와 21 세기에 걸쳐서 가장 역동적인 지역 중의 하나임에도 불구하고, 경제통합을 위한 움직임이 미진한 현실에 초점을 맞추고 있으며, 그 대처 방안의 하나로서 동북아 구성국의 물리적 단절성을 극복하여 지리적 근접성을 확보하는 차원에서 논의를 전개한다.

이를 위해, 본 연구에서는 동북아경제공동체 구축의 주요 한계요인이 되고 있는 일본의 유라시아 대륙과의 지리적 단절 문제를 완화하는 수단을 모색한다. 즉, 한·일 해저터널 건설은 이와 같은 문제의 해결에 중심에 있는 바, 그 의의와 기대 효과를 동북아 경제공동체의 형성이라는 관점에서 살펴보고, 향후 대두될 것으로 예상되는 현안에 대한 해결과제를 모색하는데 목표를 두고 있다.

¹ 구체적인 내용은 본문의 제 4 장을 참조 바람.

뿐만 아니라, 본 연구에서는 유럽의 지역공동체 형성 과정과 실상을 언급하고, 유럽통합에 있어서 유로터널² 건설이 가지는 의의를 고찰한다. 이를 통하여 동북아 차원에서 공동체 논의에 있어서 구성국간의 지리적 근접성이 확보되어야 하는 필요성과 함께, 한·일간에 해저터널³이 건설되어야 할 당위성을 검증하고자 한다.

II. 동북아 경제공동체의 개요

1. 경제공동체의 개념

동북아 경제공동체를 둘러싸고 그 동안의 숏한 논의가 있었음에도 불구하고 아직 동북아 경제공동체에 대한 학술적인 개념이 정립되어 있지 않으며, 실제로 동북아 경제통합체, 동북아시아대론, 동북아공동체 등의 용어가 구별되지 않은 채 혼용되고 있다.

특히, 한국의 현 노무현 정권에서 주장되었던 주지한 ‘동북아 시대론’⁴은 동북아 공동체의 실현을 목표로 하였으나, 구체적이고 실효성 있는 대안을 분명하게 제시하지 못했던 것으로 알려지고 있다. 구체적인 내용은 후술되나, 현 정부의 ‘동북아 구상’은 일본과 중국의 인접 국가는 물론 한국 국민들에게 조차 관심을 끌지 못했다는 것이다.

그 이유는 다양한 관점에서 지적할 수 있으나, 무엇보다도 동북아 차원의 경제통합과 경제공동체, 나아가서는 공동체에 대한 개념 정의가 불명확하였기 때문이었다. 뿐만 아니라 그 구상은 각국의 역사 문화·종교·민족의 정체성이

² 유로터널은 영국과 프랑스를 연결하는 해저터널을 건설하고 관리하는 민간회사의 이름임. 일반적으로 채널터널(Channel Tunnel)로도 일컬어지나, Channel 과 Tunnel 을 합성하여 신조어인 처널(Chunnel)로 불리기도 함(http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90). 그러나 본 연구에서는 상기 터널을 편의상 유로터널로 용어를 통일시킴.

³ 한국의 부산 또는 거제도과 일본의 큐슈, 쓰시마를 잇는 해저터널을 두고, 한국에서는 한·일 해저터널, 일본에서는 일·한 해저터널로 명명되고 있으나, 이는 어디까지나 편의적인 것으로 가칭(假稱)이라고 할 수 있음. 따라서 한·일간의 해저터널의 명칭은 건설 논의가 구체화될 시점의 시대 상황과 환경 등을 고려해서 충분히 반영될 수 있는 것으로, 예를 들면 ‘아시아 터널’, ‘범아시아(Fax Asia) 터널’, ‘동방(oriental) 터널’, ‘동양 터널’, ‘동북아 터널’, ‘유라시아 터널’, ‘평화(piece) 터널’, ‘자유(freedom) 터널’ 등으로도 명명될 수도 있을 것임.

⁴ 대통령자문기관인 동북아시아대위원회는 ‘동북아시아 구상’에서 동북아 안보협력체의 형성과 동북아 경제협력체를 형성에 의해 평화와 번영의 동북아 공동체를 구축한다는 것으로, 이를 위해서는 국내 역량을 강화하여 동북아의 경제협력 기반과 동북아 차원의 경제협력 네트워크를 구축하고 북핵문제의 해결을 통한 평화체제의 토대를 마련하고 다자간 안보협력체를 구성함으로써 남북한의 평화체제 구축이 필요함을 제기하고 있음. 구체적인 내용은 동북아시아대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시아 구상-비전과 전략” 홈페이지 자료, pp. 14-15 참조.

반영된 개념의 정합성과 보편성이 확보되지 않았으며, 이론적인 관점에서의 논의도 시험적인 수준에서 그쳤다.

한편, 지금까지의 선행 연구에 의하면, 경제통합은 경제공동체가 형성되는 일련에 걸친 단계를 지칭하는 협의의 개념으로 인식되고 있다. 즉, 경제공동체의 발전 과정은 지역내의 자유무역협정, 관세동맹, 공동시장의 단계를 거쳐 궁극적으로는 단일시장으로 가는 과정을 총괄하는 보다 넓은 의미의 개념으로 통용되고 있다.⁵

또한 지역 공동체는 유럽공동체(EU)가 모델이 되고 있는 것으로, 경제적 협력관계에 의한 경제공동체의 형성과 함께 국가 간 상호작용 관계를 통한 정부 간 수준에서의 정치적 합의의 의해 규범이 생성되며, 공동체로서의 목적달성을 위한 지속적인 발전경로를 가지게 된다. 즉, 동북아차원의 공동체가 구속력을 가진 초국가 공동체 수준을 초월하여 하나의 연방국가 수준으로 통합의 정도를 제고하기 위해서는 시장이 주도하는 통합(market-led integration) 단계를 넘어선 제도적 통합에 의한 ‘법 공동체적(法共同體的)’ 기반이 구축되어야 한다.⁶

그러나, 경제 공동체와 지역 공동체는 생산요소의 자유로운 이동에 의해 자연스럽게 형성되는 것이 아니고, 국가 간에 고도의 정치적 과정을 동반하고 있으며, 이는 자유무역협정(FTA)과 지역주의의 확산과 같은 환경변화와 깊은 연관성이 있다고 할 수 있다.

위와 같은 공동체가 가지는 일반적 의미를 동북아 차원에 접목시켜 동북아 공동체의 개념을 정의해 보면 다음과 같다. 즉, 동북아 공동체란 동북아를 형성하고 있는 구성국가의 지리적 특수성과 정치적 이데올로기, 그리고 경제제도와 시스템의 한계를 극복하고, 기능·제도적 통합에 의해 동북아 차원의 공존공영을 위한 경제적인 통합관계와 정치적 공동체화, 그리고 다자간의 협력체제 구축을 통한 역내 구성국가의 공동이익을 극대화하는 범국가적인 생존전략이라고 할 수 있다.

2. 동북아 경제공동체 논의와 그 한계

⁵ 특정 역내 국가의 경제통합은 대체로 시장 접근 확대에 대한 ‘제도화’라는 특징이 있으며, 이는 주로 국가 간의 협정 및 협약을 기초로 이루어지고 있음. 구체적인 내용은 안충영 외 엮음, ‘동북아경제협력: 통합의 첫걸음’, 박영사, 2003. p. 369 참조.

⁶ 동북아차원의 범공동체 기반이 마련되기 위해서는 공동체의 제도화 과정을 거치게 되나, 법 공동체의 설정에 있어서는 공동체 법의 직접효력(direct effect)의 원칙과 우위(supremacy)원칙이 확립되어야 함. 여기서 전자의 직접효력이란 동북아공동체법이 한국, 중국, 일본 등 3 개 회원국내에서 직접 적용할 수 있음을 의미하며, 후자의 우위의 원칙이란 동북아공동체법이 국내법과 불일치가 발생하는 경우 공동체 법이 우선되어야 하는 것을 의미함. 구체적인 내용은 윤종철·정창화·김정해·방민석(2004), “동북아공동체의 행정조직 구축에 관한 연구: 유럽연합의 행정부인 집행위원회조직의 비교 분석을 중심으로” 통일연구원, pp67-77 참조.

1) 동북아의 지역적 범주와 특수성

우선 지역 영역(regional realm)은 지구적 영역(global realm)의 하위에 있는 개념이며, 지역주의(regionalism)는 새로운 공간의 설정작업으로 특정 목표를 실현하기 위한 사회적, 경제적, 정치적 영역을 구성하는 공간적 과정이다. 따라서 지역이란 공간은 자연 지리적으로 명확하게 획정되는 것이 아니라, 전쟁, 갈등, 무역 등 인간의 상호작용의 결과로 나타나는 조직적 영역이며, 신축적인 이미지 공간이기도 하다.⁷

그러나 종래의 동북아시아와 관련된 지역연구는 그 대부분이 역사적으로 지속적인 경계와 영속성인 특질에 근거한 지리학적 편향 속에서 협력의 장애물과 조건을 탐색하는 차원에서 이루어져 왔다. 다시 말해서 동북아시아 또는 북동아시아에 대한 지역(region)설정은 경제공동체 논의에 있어서 중요한 요소임에도 불구하고 심도 있는 논의가 결여되어 있다고 할 수 있다.

동북아의 지리적 정의는 동북아 경제협력의 범위에 영향을 끼치는 것으로 중요한 개념이기는 하나, 구성 국가 간의 이해관계가 복잡하게 얽혀 있어 분명하게 정립되어 있지 않다. 다시 말해서, 동북아 지역에 대한 선행 연구의 대부분은 지역 설정에 있어서 지역의 범위를 막연하게 또는 임의적으로 정해 놓고, 비슷한 공간에 있는 국가들 간의 정치·경제적 상호관계를 중심으로 논의되어 왔던 것이다. 따라서 통상 동아시아, 환 동해안, 환 황해권, 동북아시아 또는 북동아시아, 아시아태평양 등의 용어에 대한 지역 범위의 설정에 있어서 객관적인 기준과 타당성이 확보되어 있지 않는 것이 현실이다.

예를 들어, 동북아의 지역적 범위는 논자에 따라 대만·북한·몽골·러시아의 일부가 포함되기도 하고, 또한 경우에 따라서는 한·중·일 3 국을 지칭하기도 한다.⁸ 또한 동아시아는 일반적으로 동남아시아와 동북아시아를 포괄하는 보다 넓은 의미의 지역을 지칭하고 있으나, ASEAN+3 과 같이 특정 국가만을 포함하기도 하는 등 일의적(一義的)이지 않다. 특히, 전술한 한국의 참여정부에서 표방하고 있는 ‘동북아 구상’의 지역은 서로 다른 정치, 경제, 사회 공동체간의 이해의 갈등과 협조를 수반하는 정치적 과정으로서, 중국과 일본을 엮는 속에서

⁷ 이 부분에 대해서는 손열(2005). “일본의 지역은 어디인가? -공간설정 전략의 계보분석”. ‘동아세아 3 국의 자기인식과 공동의식’ 동양정치사상사학회, 현대일본학회, 배재대 동아세아 연구팀 공동주최 세미나자료, 참조.

⁸ 본 연구에서는 논의의 편의상 동북아지역을 구성하는 주요 국가인 한국과 중국, 그리고 일본의 3 국을 지칭하고 있음. 물론 북한도 한국과 함께 동북아 구성과 공동체 형성에 있어서 중요한 지정학적 위치에 있으나, 연구 편의상 제외되었음.

중심을 차지하려는 공간구상이다. 따라서 한국에서의 ‘동북아’ 용어가 일본과 중국에서도 같은 의미를 가지고 있는가에 대해서는 검토의 여지가 있다.⁹

이처럼 동북아 지역에 대한 정의가 불분명한 이유는 다양한 관점에서 설명할 수 있으나, 대체로 동북아 지역이 가진 독특한 지정학적 환경과 역사적 상호 관계, 그리고 체제 갈등과 함께 경제발전에 격차가 존재하고 있는 등의 특수한 상황에 기인하고 있다. 이와 같이 동북아 지역의 특수한 상황은 그 상당부분이 복잡한 역사적 상호관계와 냉전체제의 산물인 것으로서, 경제 규모와 발전 단계의 차이와 민족적 갈등 구조는 근년의 경제통합 논의에 있어서 부정적인 요인이 되고 있다.¹⁰

그러나 한편으로는 같은 한자 및 유교 문화의 공유가치와 근년의 동아시아 금융위기후의 지역 연대의 필요성에 대한 공감대의 형성은 동북아에서의 공동체 형성의 잠재적 가능성을 높이고 있다. 특히 지역 패권국으로 급부상하고 있는 중국과 경제대국인 일본의 존재, 한반도의 지정학적 위치와 역학관계 등은 동북아 차원의 경제적 통합 관계와 지역 공동체 형성의 당위성을 고조시키고 있다.

2) 동북아 경제공동체 논의와 현 주소

동북아시아의 주요 구성 국가인 한·중·일 3 국이 경제공동체의 구축을 통해 공존공영의 기반을 구축해야 한다고 인식하게 된 배경에는 1980년대 중반 이후의 세계적 규모의 지역통합 움직임이 있었다. 즉, 1980년대 중반 이후의 유럽연합(EU)의 통합 확대와 미국 주도의 북미자유무역(NAFTA)의 형성 움직임 등, 지역경제의 통합을 통해 세계정치 경제무대에서 영향력을 확대하는 과정에서, 동북아 국가들은 경제공동체의 형성을 통해 역내 국가들 간의 경제협력이 필요함을 강하게 인식하게 되었다.

특히, 한·중·일 3 국이 경제공동체에 관심을 가지게 된 결정적 계기는 1997년에 동아시아 국가에 닥친 외환 위기였다. 한·중·일 3 국은 태국, 인도네시아, 한국 등의 아시아 각국이 경험하였던 경제적 위기 상황을 극복하는 과정에서 지역 국가들 간에 보다 긴밀한 경제협력의 필요성을 공감하게 되었던 것이었다.

그런데 한·중·일 3 국의 경제공동체를 구축을 위한 논의는 다양한 관점에서 이뤄지고 있다. 즉, 3 국간의 자유무역협정(FTA)체결과 경제통합체의 구성, 나아가서는 EU와 같은 지역공동체로 발전해야 함을 주장하는 등 다양한 유형의

⁹ 손열(2005). 전제서, 참조

¹⁰ 동북아지역 통합의 경제적 제약요인 중에서 동북아 3 국의 경제 발전 단계 및 규모의 차이와 함께, 제조업 부분에서의 실업증대와 농업부문에서의 수입 감소도 주된 요인 중의 하나가 되고 있음. 구체적인 내용은 신용대(2004), “동북아 경제협력과 통합을 위한 로드맵 -EU의 단일시장형 경제공동체론을 중심으로” 산업연구원, pp.36-38 참조.

주장이 제시되고 있다. 이들 논의의 일반적 공통점은 3 국간의 경제적 통합이 필요하며 장기적으로는 경제·정치공동체로 발전해야 한다는 점에 있다.

특히, 동북아의 구성 국가들이 평화와 번영의 기반을 다지기 위해서는 경제협력의 강화와 함께 정치관계의 개선도 병행되어야 한다. 즉, 동북아 국가의 항구적인 경제발전과 함께, 외교 및 안보분야에 있어서 다자간 협력을 강화하기 위해서는 경제·정치적 공동체가 필요하다는 인식이 대두되고 있다.¹¹

현실적으로 볼 때 동북아의 주요 구성국인 한국, 일본, 중국의 동북아 주요 3 국은 지리적으로 인접성과 함께 유교문화권에 속한 공유가치를 가지고 있으며, 1990 년대 이후 상호 교역 및 투자가 급증하고 있다. 그럼에도 불구하고, 오늘날 동북아는 지역주의의 낮은 단계인 FTA 조차 체결하지 못하고 있는 상황에 있다.¹² 다시 말해서 동북아 3 국은 복잡한 역사적 관계와 극심한 이념적 차이에 의해, 냉전이 종식되고 지역화의 새로운 패러다임이 정착되고 있는 21 세기에 있어서, 북미 및 유럽의 여타 지역에 비해 경제공동체 형성을 위한 논의가 상대적으로 크게 뒤쳐져 있다.

그 주된 이유는 크게 다음의 정치·경제적 요인에서 찾아 볼 수 있다. 우선 전자는 동북아 지역이 아직 냉전의 잔재에서 벗어나지 못하고 있다는 것이다. 또한 후자는 발전단계의 상이함과 규모의 차, 경합적 산업구조와 분업질서에서의 오버랩, 수출 시장 및 품목의 경쟁적 관계 등에 의한 것으로, 이들 요인이 경제공동체 형성을 위한 구체적이고 실효성 있는 논의를 저해하고 있다고 할 수 있다.

III. 동북아의 위상과 경제협력 현황에 대한 개관

1. 동북아 지역의 경제규모와 추이

주지한 바와 같이 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3 국간의 경제통합을 위한 논의는 지지부진한 상태에 있으나, 동북아는 세계 경제블록의 주요 지역으로 급격히 부상되고 있다.

이 내용을 다소 구체적으로 언급하면, 우선 동북아를 구성하고 있는 한·중·일 3 국은 미국, 캐나다, 멕시코간의 NAFTA, 유럽 27 개국에 의한 EU 와 함께 세계 3 대 경제블록권 중의 한 지역이라는 사실이다. 즉, 동북아 3 국은 2003 년

¹¹ 윤종실·정창화·김정해·방민석(2004), 전게서, p. 71 참조 및 부분 인용.

¹² 물론, 일본은 싱가포르(2003 년)와 멕시코(2004 년), 한국은 칠레(2003 년) 등 역외국가와 각각 FTA 를 체결하였으나, 역내국가 간의 실질적인 경제통합을 위한 논의는 담보 상태에 있음. 구체적인 내용은 국가정보대학원 편(2004), '동북아 신질서-경제협력과 지역안보.' 백산서당, pp.114-119 참조.

기준으로 세계인구의 약 24%인 15 억 인구 규모이며, 실질 GDP 규모는 7 조 710 억 달러로서 세계전체의 5 분의 1 수준이 넘는 21%에 달하는 등 기존 NAFTA, EU 등의 초 강대 경제권들과 견줄 정도의 수준이 되고 있다(<표 1>참조).

<표 1> 동북아 3국이 세계경제에서 차지하는 비중(2003년 기준)

구 분	인구(억 명,%)		실질 GDP(십억 달러,%)		무역(백억 달러,%)	
	규모	비중	규모	비중	규모	비중
동북아	14.8	23.6	7,071	20.9	2,473	15.2
EU	3.8	6.1	8,195	24.4	5,563	34.2
NAFTA	4.3	6.8	11,766	35.0	2,839	17.4
기 타	39.7	63.5	6,647	19.8	5,400	33.2
세 계	62.5	100.0	33,617	100.0	16,276	100.0

자료: 1) DRI-WEPA Global Insight's, *World Overview*.

2) 김세원(2005), '동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로' 한국경제연구원 보고서, p.105.

한편, 동북아 3국이 세계교역에서 차지하는 비중은 완만하게 증가해 왔다. <표 2>는 세계 교역량 중에서 한·중·일이 차지하는 비중의 추이를 국별로 나타낸 것으로, 이 표를 통하여 동북아 3국은 1990년의 11.5%에서 2002년에는 13.0%로 전 세계적으로 교역량의 절대적 규모가 커짐과 함께 그 비중도 비교적 완만하게 확대되어 왔음을 알 수 있다.

특히 이 표를 통하여 한국의 교역량 비중은 90년대 중후반의 외환위기에 의한 경기침체의 영향을 받아 감소된 반면, 중국은 1990년의 1.7%에서 2002년에는 4.8%로 크게 증가되었음을 알 수 있다. 그러나 일본은 90년대 초반의 버블붕괴 이후의 장기 불황의 여파로 1990년의 7.8%를 정점으로 그 후의 지속적인 감소세가 반영되어 2002년에는 5.8%로 교역량이 크게 감소되었음을 알 수 있다. 따라서 이 표를 통하여 일본의 수출 및 수입량의 추세적 감소는 세계교역량에서 차지하는 동북아 3국의 비중을 완만한 상승에 머물게 한 주된 요인이었다고 할 수 있다.

<표 2> 동북아 3국이 차지하는 세계경제 비중 (단위: 백만 달러,%)

구 분	1990		1995		2000		2002		2008	
	명목 GDP	비 중	명목 GDP	비 중	명목 GDP	비 중	명목 GDP	비 중	명목 GDP	비 중
한 국	252.6	1.1	489.3	1.7	461.5	1.5	476.7	1.5	841.0	1.7
일 본	2,965.7	12.9	5,116.9	17.7	4,762.7	15.1	3,996.3	12.4	5,164.8	10.6
중 국	389.5	1.7	700.2	2.4	1,080.0	3.4	1,237.3	3.8	2,519.8	5.2
한·중·일 합계	3,607.8	15.7	6,306.4	21.8	6,304.2	20.0	5,710.3	17.7	8,498.6	17.4
세 계	22,962.9	100	28,931.6	100	31,442.0	100	32,247.3	100	48,853.3	100

자료: 1)Standard & Poor"s DRI, *World Outlook* 2001

2)Global Insight's, *World Overview*, June 2003.

3)김박수(2004), "동북아 경제통합의 가능성과 추진방향", 동북아 신질서-경제협력과 지역안보, 국가정보대학원 편, 백산서당, p.115.

그럼에도 불구하고 동북아 3국의 장기전망에 있어서는 기존의 NAFTA와 EU와의 격차가 크게 줄어들고 있어, 향후 동북아 지역의 경제적 위상이 대폭 강화될 것으로 예측되고 있다. 다음의 <표 3>은 이와 같은 사실을 뒷받침하는 것으로, 2003년을 기준으로 다가올 2025년의 몇몇 거시경제 지표의 전망치를 나타내고 있다. 이 표를 통하여 향후 동북아 3국의 인구는 꾸준한 감소세를 보일 것이나, 2025년의 실질 GDP 규모는 세계전체의 약 22%를 차지하여 EU를 추월할 것으로 예상되고 있다. 특히 무역규모는 그 동안 크게 증가하여 2025년경에는 NAFTA의 수준을 능가할 것으로 전망되고 있으며, 중국경제의 급성장과 회복기조에 있는 일본 및 한국 경제는 동북아 지역의 경제적 위상을 한층 더 높일 수도 있다.

<표 3> 동북아 3국의 향후 경제전망

구분	인구 (%)		실질 GDP (%)		무역 (%)	
	2003년	2025년	2003년	2025년	2003년	2025년
동북아	23.6	20.9	20.9	21.8	15.2	22.3
EU	6.1	5.0	24.4	19.5	34.2	33.0
NAFTA	6.8	6.6	35.0	34.7	17.4	19.6
기타	63.5	67.5	19.8	24.0	33.2	25.1
세계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: 상기 <표 1>과 같음.

2. 역내 무역 및 투자 현황과 과제

동북아 3국이 모여 하나의 경제권을 형성하기 위해서는 일정 수준의 이상의 경제규모를 갖추어야 하며, 또한 EU와 같이 역내 국가 간의 상호의존적인 성장과정이 요구된다. 왜냐하면 국가 간의 경제적인 상호의존의 정도는 시장통합의 가능성을 평가하는 주된 요소 중의 하나이기 때문이다.

동북아 3국은 전술한 경제규모와 함께 상호의존관계도 심화되고 있어, 동북아 차원의 경제공동체 논의에 있어서 잠재적 실현 가능성이 높은 것으로 일컬어지고 있다.¹³

좀 더 구체적으로 언급하면, 동북아의 전체 무역규모 중에서 역내교역이 차지하는 비중, 즉 역내 무역의존도는 1990년대 초반 이후 꾸준히 확대되고 있다는 것이다. 물론 EU 및 NAFTA 수준에 미치지 는 않으나, 그 비중은 1990년의 12.5%에서 1995년 18.6%, 2000년 20.3%, 2002년에는 22.4%로 안정된 증가세를 나타내어 10여년 동안에 거의 2배 가까이 늘어났다. 다시 말해서 역내 수출비중은 1990년의 11.2%에서 2002년에는 19%로, 역내 수입비중은 동기간에 14%에서 26.3%로 크게 증가되었던 것이다(<표 4>).

상기와 같은 현상의 이면에는, 원재료 및 부자재의 수입에 있어서 역내에 의존하는 비중이 높으나, 세계시장을 대상으로 수출활동을 전개하기 때문인 것으로, 주로 한국과 일본의 중국에 대한 교역에서 발생된다는 특징이 있다. 특히 중국의 급속한 경제성장이 역내 무역의존도의 심화를 주도하고 있는데, 중국은 일종의 공장과 같은 역할을 하며 3국간의 거래관계를 활성화시키고 있다.¹⁴

¹³ 김세원(2005), '동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로' 한국경제연구원 보고서, pp. 105-106 참조 및 부분 인용.

¹⁴ 김세원(2005), 전제자료. p.105.

<표 4> 동북아 3국의 역내무역 비중추이(단위: %)

구분	수출	수입	교역
1990	11.2	14.0	12.5
1995	15.8	22.0	18.6
2000	17.0	24.0	20.3
2002	19.0	26.3	22.4

자료: 1) IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook* 1997, 2002, 2003 년도.

2) 김박수(2004), 전게서, p.115.

이와 같은 동북아에서의 역내무역의 심화와 함께 역내의 경제거래에 있어서 또 다른 특징은 외국인직접투자(FDI)도 급격하게 증가하고 있다는 사실이다. 1980년대 후반 이후 전 세계적으로 직접투자가 증가하여 세계경제의 글로벌화에 중요한 동력으로 작용하여, 1990-2000년間に 걸쳐 세계교역은 약 90%증가하였으나, 해외 직접투자는 같은 기간 동안에 무려 6배나 증가하였던 것이다¹⁵.

다음의 <표 5>는 동북아 3국의 연도별 상호투자규모의 변화를 보여주는 것으로 무역의존도의 심화와 함께 FDI도 증가추세에 있음을 나타내고 있다. 이 표를 통하여 한국에 대한 중국 및 일본, 그리고 일본에 대한 한국 및 중국의 직접투자는 기복이 있으며 상대적으로 그 규모가 작으나, 중국에 대한 한국 및 일본의 투자는 크게 증가하는 추세에 있으며 절대적인 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 특히 한국의 중국에 대한 직접투자는 1997년의 외환위기 이전까지는 급속한 증가세에 있었으나, 그 후 해외투자가 위축되어 감소추세에 있다가 2002년부터 증가하여 2003년에는 무려 45억 달러에 달하는 투자가 이루어져, 일본의 50억 달러 수준에 육박하는 급격한 증가 추세에 있음을 알 수 있다.

상기와 같이, 1990년대 이후 동북아의 경제관계는 주로 교역 및 투자를 통해 비약적으로 발전하였다. 즉, 동북아 3국은 역내 경제적 상호의존관계가 심화되고 있어 시장통합을 추진해야 하는 당위성을 높이고 있다. 특히 전 세계적으로 지역주의가 확산¹⁶되어 통합관계가 심화되고 있는 현실을 감안한다면, 동북아

¹⁵ 국가정보대학원 편(2004), 전게서, p119.

¹⁶ 1948년에 GATT가 출범된 이후 1995년의 WTO 체제가 출범 전까지의 47년 동안에 체결된 지역무역협정(RTA)은 124개였으나, WTO가 출범된 후 8년간의 RTA는 무려 130개를 초과하였으며, 현재

차원의 경제통합의 과제는 이미 선택의 문제에서 벗어난 것으로 국가경제의
 흥망성쇠와도 직결되고 있다. 그럼에도 불구하고 동북아 구성국 간에는 외교·정적
 논리와 경제적 이해관계, 그리고 기타 사회적 갈등 요인들에 의해 역내에서는
 FTA 조차 체결되지 못하고 있으며 논의 자체도 지지부진한 것이 현실이다.

<표 5> 동북아 3국의 역내 외국인직접투자액

투자 유치국	투자국	1992년	1994년	1997년	2000년	2002년	2003년
한 국	중국	3	2	2	57	250	50
	일본	174	345	275	1,100	1,404	540
중 국	중국	120	723	2,142	1,490	2,721	4,489
	일본	710	2,075	4,327	2,916	4,190	5,054
일 본	중국	12	66	69	49	25	33
	일본	5	7	5	5	2	3

자료: 김세원(2005), 전계서, p.109.

IV. 한국 정부의 ‘동북아 구상’에 대한 검토

전술한 바와 같이, 근년에 들어 동북아 3국의 경제적 의존관계가 심화되고 있어
 경제통합을 위한 잠재적 가능성이 있음에도 불구하고, 동북아 3국의 특수한 상황에
 의해 경제통합을 위한 논의가 부진한 상황에 있다.

이에 한국에서는 참여정권이 들어서면서, 소위 ‘동북아 구상’ 또는 ‘동북아
 경제중심’이라는 정책과제를 제시하면서 동북아 차원의 공동체 논의에 적극 나서게
 되었는데, 본 장에서는 그 구상의 논의의 실체를 고찰하고 논리적 한계를
 지적함으로써, 한국에서의 동북아경제공동체 논의의 현 주소를 점검하고자 한다.

1. 논의 배경 및 과정

한국은 전후 오랜 냉전체제가 와해됨을 계기로 동북아 차원의 경제 통합 및
 경제 공동체 형성에 적극적인 관심을 표방하고 있는 국가 중의 하나이다. 즉, 그
 동안 남·북간의 긴장완화와 평화구축을 위한 노력이 가시화되고, 중국과 러시아를

전 세계적으로 300여 개의 RTA가 존재하고 있는 것으로 일컬어지고 있음(국가정보대학원 편(2004), 전계서, pp 123-124 부분 인용)

향한 ‘북방외교’가 성과를 거두고, 또한 중국경제의 급부상과 WTO 가입, NAFTA 와 EU 의 출범 등 한반도와 동북아를 둘러싼 정치·경제 질서에 있어서의 새로운 변화는 한국의 동북아 공동체 형성을 위한 논의를 가속화시켰다.

특히, 2003 년 2 월에 취임한 노무현 대통령은 동북아 경제공동체 논의는 이른바 ‘동북아 공동체 구상’의 일환으로 추진하였으며, 김대중 정권의 대북 포용정책을 한 단계 발전시켜 한국이 주도가 되어 동북아 차원의 평화와 번영을 위한 체제를 구축한다는 야심적 국가차원의 중장기 전략·비전에서 출발하였다.

노무현 대통령은 취임 직후 그 구상을 실현하기 위한 기구로서 ‘동북아경제중심추진위원회’를 발족시켰으나, 북핵문제의 장기화와 동북아 정세의 유동화를 반영하여 2004 년에는 ‘동북아시아시대위원회’로 기구를 확대 개편하고 ‘평화와 번영의 동북아시아’ 구현을 위한 중·장기적 국가전략이자 비전을 제시하였다.

대통령 자문 동북아시아시대위원회의 자체 홍보자료¹⁷에 의하면 당초 동북아 구상을 하게 된 배경에는 다음의 세 가지 요인이 있었음을 지적하고 있다. 즉, 첫째, 동북아의 정치, 경제, 안보 정세가 급격히 변화되었고, 둘째, 동북아시아가 유럽이나 북미대륙에 버금가는 주요 경제권으로 성장하였고, 셋째, 다양한 영역에서 대두되고 있는 역내의 도전들에 적극 대응하여 평화와 번영의 공동체를 만들어가는 전략적 관리전략에 있었음을 분명히 밝히고 있다.

2. 논의 내용 및 한계

주지한 바와 같이, 현 정부의 동북아 구상은 미·소 양극체제의 화해와 세계화와 지역주의가 대두된 것을 배경으로 하고 있으며, 동북아 지역에서의 역내 공동 시장을 구축해야 한다는 것을 주된 내용으로 하고 있다. 즉, 대륙과 해양을 연결하는 한국의 지정학적 위치와 경제 중심지로서의 잠재력을 극대화하여 평화와 번영의 동북아시아를 열어 가는데 있어서 한국이 적극 기여하는 것을 목표로 하고 있다.

그러나 현 정부의 당초 ‘동북아 경제중심’ 구상은 다음과 같은 요소에 대해 내외로부터의 거센 비판에 직면하였다. 우선, 그 첫째는 지역개념의 협소성에 대한 비판으로, 동북아의 개념을 남북한과 중국, 일본, 러시아로 지리적 인접국에 국한시킴으로써 폐쇄성과 배타성을 노정시켰다는 것이다. 이에 동북아 구상에서는 지역개념은 지리적 측면과 기능적 측면이 있음을 들어 그 개념을 수정하여, 기능적 측면에 있어서는 미국과 ASEAN 을 포함하는 것으로 개념을 확대시켰다.

둘째로, 동북아경제중심의 ‘중심’ 개념에 대한 비판에 직면하였다. 즉, 한국은 지정(地政), 지경(地經)학적 위치와 위상에 비추어 볼 때 동북아시아의 전략적,

¹⁷ 대통령자문 동북아시아시대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시아 구상” 홍보 자료, pp.8-11 참조.

경제적 중심역할을 수행할 수 없다는 역설적 주장이 제기되었던 것이다. 이에 대해 동북아 구상에서는 한국이 동북아 경제의 중심에 있지 않음을 인정하고, 한국은 지역경제 네트워크의 중핵, 또는 지역협력을 촉진하기 위한 진원지로 개념과 범위를 축소하여 수정하기도 하였다.¹⁸

이처럼 국가의 내부역량 강화와 대외협력의 증진을 목표로 하고 있는 현 정부의 동북아 구상은 그 동안의 정책적 노력에도 불구하고, 국민들의 관심은 대체로 희박하며 국민적 차원의 공감대가 형성되어 못했으며, 국제사회에서도 주목을 받지 못하는 것으로 알려지고 있다.¹⁹ 즉, 현 정부 출범 후 두 차례에 걸친 화물연대 파업은 물류분야 노동시스템의 낙후성이 노정되어 동북아 물류 중심국가 건설의 가능성에 대한 강한 의문이 제기되었던 것이다.

특히, 집권 후 오히려 심각해진 빈부격차와 극심한 노사대립, 부실한 사회 안전망에 의한 사회적 불안의 증대 등의 내부요인이 ‘변영의 동북아 구상’ 실현에 걸림돌이 되고 있으며, 최근의 북한의 핵 문제로 야기된 미일간의 군사동맹 강화와 중국과 일본의 아시아 패권 경쟁 등 외적 환경의 악화 등도 한국의 외교적 입지를 위축시키고 있는 것으로 일컬어지고 있다²⁰. 또한 침체국면에서 좀처럼 벗어나지 못하는 국내경제와 정치적 리더십의 부재 등도 국가역량과 위상을 약화시키는 요인이 되고 있어, 현 정부에 의해 중·장기적 국가전략으로 추진되고 있는 ‘평화와 변영의 동북아 경제공동체’ 구상은 기로에 서 있다고 할 수 있다.

뿐만 아니라 일본의 독도 영유권 주장 이후 한국과 일본 사이에 흐르고 있는 냉기류와 한국 국민의 일본에 대한 불신감의 심화도 현 정부의 동북아 공동체 구상의 실현에 부담이 되고 있는 것으로 알려지고 있다.²¹

V. 유럽공동체 형성과 유로터널 건설의 의의

-한·일 해저터널 건설의 당위성

전술한 바와 같이 동북아 3 국은 근년에 들어 경제적 의존관계가 심화되고 있으나, 정치·경제통합을 위한 공동체 형성 논의는 극히 부진한 상태에 있다. 그 이유는 동북아 3 국이 처한 특수한 상황, 즉 역사적 대립관계와 정치적 이데올로기,

¹⁸ 동북아시아위원회 편(2004), 전개자료, pp.12-13 참조.

¹⁹ 양기호(2004), “동북아공동체 현성을 위한 대안으로서 한·중·일 지방간 국제교류,” 현대일본학회 ‘일본연구논총,’ pp. 36-37.

²⁰ 국가정보대학원 편(2004), ‘동북아 신질서-경제협력과 지역안보.’ 서울: 백산서당, pp. 151-162.

²¹ 한겨레 신문(2005), “기로에선 동북아 공동체 구상” 3월 6일자 사실 참조.

경제 규모 및 수준의 차이, 갈등과 불신에 의한 부정적인 국민적 정서 등이 한 몫하고 있다.

한편, 유럽 여러 나라는 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고 명실상부한 지역공동체로 부상하고 있다. 유럽연합(European Union, 이하, EU)구성국 27 개국은 동북아의 3 개국 이상의 오랜 역사적 상호관계와 정치적 대립과정을 겪었으며, 종교 및 민족 간의 갈등 등도 격심하였다.

특히, 유럽의 섬나라인 영국과 대륙국가인 프랑스는 ‘100 년 전쟁’에서 보듯 심각한 대립관계와 경쟁의식에 의한 뿌리 깊은 애증관계에 있었으나,²² 양국은 1993 년의 EU 통합에 있어서 주도적인 역할을 수행하였다. 또한 영·불 양국은 1994 년에 유로터널²³을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시킴으로써 지리적인 단절성을 극복하고 양국 사이의 상호 선린우호와 신뢰관계를 구축함으로써 유럽지역의 정치·경제적 통합관계의 구축에 크게 기여했던 사실은, 오늘날 한국과 일본의 해저터널 건설논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

본 장에서는 영국과 프랑스가 오랜 역사적 갈등과 대립관계를 청산하고 유럽통합의 징표가 되고 있는 유로터널을 건설하였던 사례를 고찰함으로써, 오늘날 동북아 3 국이 처한 특수한 상황을 극복하고 지리적 근접성을 확보하는데 있어서 가장 효과적인 해결수단인 한·일간의 해저터널 건설의 당위성을 도출하고자 한다.

1. 유로터널의 건설 배경 및 과정

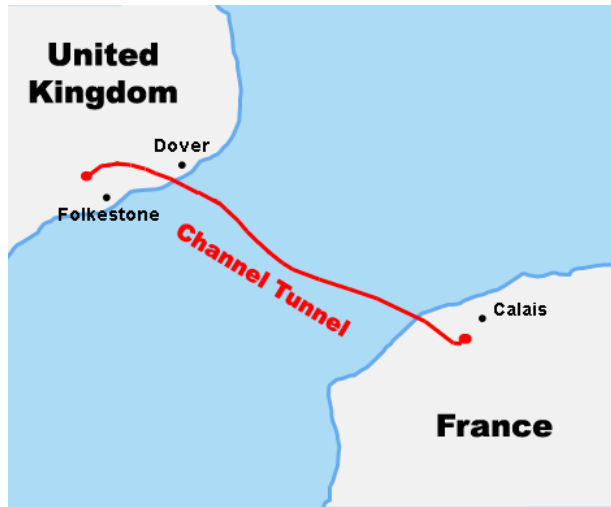
유로(Euro)터널의 정식 명칭은 채널터널(Channel Tunnel)로서, 도버해협을 가장 좁은 부분인 영국 측의 채링턴(포크스톤 부근)과 프랑스 측의 코크뉴(칼레 부근)를 연결하고 있다(<그림 1>참조). 이 터널은 1986 년 5 월에 영국과 프랑스의 (Calais)의 양쪽에서 동시에 굴착공사에 착공하여 1990 년 12 월에 해저 공사가 완료되고, 1994 년 5 월 6 일에 정식으로 개통되었다.²⁴

²² 서울신문(1994 년 5 월 21 일자), “상송 속의 멋진 영어 선생님” 기사 참조.

²³ 본 연구에서의 유로터널 명칭은 어디까지나 자의적인 것으로, 한국에서는 영·불 터널로도 명명되고 있음. 후술하는 바와 같이 영국에서는 도버해협, 프랑스에서는 칼레해협이라고 일컫는 영·불해협의 정식명칭은 채널(Channel)이며, 이 해협을 육로로 연결시키는 터널의 공식명칭은 채널터널임. 유로터널은 영국과 프랑스의 채널터널(Channel Tunnel)을 운영하는 민간회사인 유로터널(Eurotunnel)사의 사명(社名)임. 그러나 본 연구에서는 앞서 주지한 바와 같이 논의의 편의를 위해 상기 터널을 유로터널로 통칭하고 있음.

²⁴ http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90 참조.

<그림 1> 영·불 간의 유로터널 위치와 연결 구간



<출처> http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90

그런데 이 터널을 건설하려는 계획은 나폴레옹 시대에까지 거슬러 올라가지만, 그 구상이 구체적인 모습으로 나타난 것은 19세기 초반부터였다. 즉, 1802년에 프랑스의 광산엔지니어링이었던 알버트(Albert Mathieu-Favier)에 의해 처음 고안되었으며, 그 이듬해에는 영국의 헨리(Henri Mottray)에 의해 아이디어가 제안되기도 하였다.²⁵

그 후 당시 영국의 철도·운하 토목 기사로 저명했던 존 호크쇼(Hawkshaw, Sir John, 1811~1981)가 사우스 이스턴철도회사와 로스차일드 가문의 지원을 받아 1865년에 해저지질조사에 착수하여 기술적으로 해저터널의 굴착이 가능함을 입증하였다. 그 결과 1882년에 해저 굴착 갱을 시설하는 작업이 착수되었다. 그러나 그 이듬해인 1883년에 영국의회가 국내 보안을 이유로 굴착작업에 대한 반대 입장을 의결하자 일방적으로 공사가 중단되었다.²⁶

그 후 1916, 1924, 1930년에 이 계획이 재검토되었으나 실제 착공에까지 이르지 못하는 못하였다. 그러던 중 1957년에 7월에 영국과 프랑스 양국 간에 소위, ‘채널터널스터디그룹(Channel Tunnel Study Group)’이 구성되어, 지질·토목기술,

²⁵ 당시 알버트에 의해 고안된 영·불간의 해저터널은 당시 화폐 단위로 100만 파운드의 공사비가 소요되는 것으로 책정되었으며, 기름 램프로 내부를 밝히고, 또한 터널 중간에는 인공 섬을 만들어 신선한 공기를 말과 사람에게 공급하여 마차로 통과하는 것을 전제로 구상되었음. 이에 대한 구체적인 내용은 http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel 및 <http://www.eurotunnel.com>(유로터널사 홈페이지) 참조 바람.

²⁶ <http://100.empas.com/dicsearch/pentry.html?i=177384>(엠포스 홈페이지 자료) 및 임성환(2005), ‘유로터널의 허와 실-영불해저터널의 건설과 이용현황’ KOTRA EURO MONITOR 제 050-14호 참조.

그리고 경제적 파급효과 등을 망라한 제안서가 1960 년에 완성되었다.²⁷ 이를 계기로 영국과 프랑스 양국 정부가 1966 년에 터널 굴착작업의 재개에 합의함으로써 본격적으로 프로젝트가 추진되게 되었다.

1973 에는 당시 영국 수상이었던 히드와 프랑스의蓬피드 대통령은 영국의 유럽단일시장 참여를 위한 상징으로 유로터널의 건설을 결정하고, 보다 정밀한 기초조사와 함께 민간에게 해저터널 건설을 위임하는 조치를 취하고 서비스터널의 굴착에 착수하였다.²⁸ 그러나 그 프로젝트는 1975 년 1 월에 새롭게 정권을 잡은 영국의 노동당 정부의 탄생이라는 정치적 환경의 변화와 오일쇼크의 영향에 의한 재원압박에 의해 일방적으로 중단되었다. 즉, 1974 년의 총선에서 보수당의 정부가 패배하고 유럽통합에 소극적이고 유로터널 건설에 회의적이었던 노동당 정부가 집권하자, 막대한 규모의 공사비용 조달에 난색을 드러내며 국제관례를 무시하면서까지 일방적으로 포기를 선언하였던 것이다.

이처럼 한때 영국정부에 의해 포기되었던 유로터널은 1980 년대에 접어들어 또 다시 논의되었다. 즉, 포기 선언 4 년 뒤인 1979 년에 영국철도공사(BR)과 프랑스 철도공사(SNCF)는 공동으로 철도전용 터널을 위한 제안하자 양국 정부는 관심을 가지게 되었으며, 특히 1984 년에는 당시 영국의 마거릿 대처수상은 각료의 반대에도 불구하고 순수 민간부분에 의한 해저터널 건설을 강력히 지지하는 등 정치적 리더십을 발휘하였다.²⁹

이에 마침내 1986 년 1 월에는 당시 양국의 정상인 영국의 대처수상과 프랑스의 프랑수아 미테랑 대통령은 민간투자에 의해서 공사를 진행하기로 정식으로 합의하고 유로터널(Eurotunnel)사가 발주처로 선정되었음을 공포하였다. 곧이어 같은 해 2 월에는 양국의 외무부는 켄터베리에서 비준에 공식 서명하였다.

이로써 공사가 중단된 후 무려 100 여 년이 지난 1986 년 1 월 20 일에 유로터널사는 양국정부로부터 사업인가를 받고 그 해 5 월에 유로터널은 공사에 착수될 수 있었던 것이다. 1987 년 12 월 15 일에는 영국 측에서, 1988 년 2 월 28 일에는 프랑스 측에서 각각 굴착작업이 시작되어 1990 년에 12 월에 역사적인 해저공사를 완공하고, 1994 년 5 월 6 일을 기해 역사적인 개통식을 가졌다.³⁰

²⁷ <http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcOurHistory/ukpHistory.htm>

²⁸ 구체적인 내용은 허재완(2007) '영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한 시사점 검토' 한·일 해저터널 연구개발 세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실, pp. 29 참조 및 부분 인용.

²⁹ 당시 영국의 대처수상은 시장 원리를 철저히 도입하여 침체국면에 있던 영국경제를 부흥시키고자 하였음. 즉, 영국 정부는 각종 경제적 규제의 과감한 완화와 공기업의 민영화를 강력히 추진하였음. 이에 정부의 각종 공공 서비스를 민영화하였으며, 특히 유로터널 건설에 있어서도 민간부분의 자력에 의한 자금 조달과 건설을 통해 정부의 재정적 부담을 경감하고자 하였음(허재완(2007), 전개자료, pp. 28-31 참조 및 부분 인용).

³⁰ 유로터널사, 전개 홈페이지, 관련내용 참조.

이처럼, 유로터널은 19 세기 초 나폴레옹 1 세 때에 제안되어 개통에 이르기까지 거의 200 년이라는 세월이 소요되었다. 그러나 이 터널은 건설기간 중에 잦은 설계변경과 공기(工期)연장, 물가상승 등에 따른 공사비와 부채 부담이 가중되었고, 그리고 개통 직후인 1996 년 11 월에는 터널 내 차량화재가 발생하여 1997 년 5 월에 전면 복구가 되는 등의 우여곡절이 있었다.

2. 유로터널과 주요 경영실태

1) 유로터널의 주요 제원

유로터널³¹의 총 길이는 50.45km(해저부분의 길이는 38km로서 세계 최장)로서, 일본의 세이칸(青函)터널에 이은 세계에서 두 번째로 긴 해저터널이다.

유로터널은 2 개의 철도터널과 1 개의 서비스터널로 구성되어 있다. 즉, 2 개의 터널(직경 7.6m)은 승객 전용의 고속철도인 유로스타, 화물열차, 그리고 자동차를 싣는 카트레인의 3 종류가 15 분 간격으로 통과하는 것으로 한 개의 철도가 설치되어 있으며, 서비스 터널(직경 4.8m)은 비상시의 대피 및 안전, 서비스 확보를 위한 통로로 활용되고 있다. 또한 이들 3 개 터널은 375m 간격으로 연결 통로가 설치되어 있어, 유사시 이 통로를 이용하여 서로 접근할 수 있게 설계되어 있다.

이 터널의 최대 수심은 60m 이며 평균 수심이 45m 인 해저에 위치하고 있으며, 해저공간에서의 높은 압력과 예기치 못하는 지질상의 문제를 해결하기 위하여 TBM(Tunnel Boring Machine)을 사용하여 굴착하였다. 즉, 쉴드(Shield)라는 최신 터널굴착기를 영국에서 5 개, 프랑스에서 6 개 등 총 11 개를 투입하여 1987 년 6 월에 굴착공사를 시작하여 1 일 최고 75.5m 굴착속도를 기록하는 등 공사기간의 단축에 박차를 가하여 1990 년 12 월에 해저공사를 완공하고 1994 년 5 월에 개통되었다.

이 터널은 현재 영국 측의 포크스톤 부근과 프랑스 측의 칼레 부근을 연결하고 있으며, 테제베(TGV)의 초특급열차인 유로 스타(Euro-star)가 영국의 런던과 프랑스의 파리, 영국의 런던과 벨기에의 브뤼셀 구간을 운행하고 있다.³²

그러나, 영국의 런던과 프랑스의 파리를 2 시간 30 분에 잇는 기차전용의 터널은 2015 년이면 포화상태에 이를 것이라는 전망이 제기되고 있다. 이에 최근에 수익 개념과는 별도로 자동차 전용의 제 2 유로터널 건설을 위한 계획이 검토되고 있는 것으로 알려지고 있다.³³

³¹ <http://blog.theple.com/lllk/folder/11.html?uid=229>

³² 엠피스 홈페이지, 전계자료 참조.

³³ 위키 백과(영문판), 전계자료 참조.

2) 유로터널의 사업주체 및 영업상황

유로 터널 건설사업의 시행주체는 민간투자자로 구성된 순수 민간회사인 유로 터널(Eurotunnel)사이며, 이 회사는 영국 측과 프랑스 측 민자참여자에 의해 구성된 영·불 합작법인이다. 유로터널사는 영·불 양국의 정부로부터 건설공사 준공 후 운영, 유지관리에 이르기까지 일체의 권한을 착공시점인 1987년부터 55년 동안 위임받아 BOT(Build, Operate and Transfer) 방식으로 관리한 후, 2042년에 양국 정부에 소유권을 넘겨주게 된다.

1984년에 영국의 대처수상은 유로터널을 건설하는데 있어서 100% 민간자본으로 추진하는 조건으로 사업을 승인하여, 150억 달러(약 18조원)에 달하는 막대한 공사비는 영국과 프랑스 정부로부터 일체의 자금지원이나 지급보증 없이 프로젝트 파이낸싱(Project Financing)을 통하여 주식공모와 은행융자로 조달했다. 1986년 10월 이후 수 차례에 걸친 유상증자 및 대외 기채(起債)를 통하여 건설자금을 마련하였는데, 전 세계 200여 개의 은행들이 국제 신디케이트를 조직하여 88억 9천만 파운드를 조달했으며, 이 중 일본의 38개 은행이 약 23%의 자금을 투자하였다. 이 공사는 국가 간의 초대형 인프라건설을 순수 민간자본이 주도했던 대표적인 투자 사례로 평가를 받고 있다.³⁴

그러나 1994년에 터널이 개통된 이후, 당초의 예상과는 달리 심각한 경영난으로 인해 파산위기에 직면하는 등 경영에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려져 있다.³⁵ 당시 보도에 의하면 건설공사와 관련한 채무금액이 약 750억 프랑(한화 12조원)이고, 한해 지불이자액만 60억 프랑(한화 9,600억원)이었다. 설상가상으로 1996년 11월 18일에는 터널 내부에서 트럭과 트레일러를 운반하는 차량에서 화재가 발생하여 승객과 화물의 량이 격감하는 사태를 맞기도 하였다.³⁶

그러나 그 동안 유로 터널사의 꾸준한 구조조정에 이어, 승객과 화물량이 늘어남으로써 1997년부터 영업이익에 있어서 흑자를 내고 있다. 2006년 첫 분기에 올린 총수입은 1억 3150만 파운드(한화 2,205억 원)이었다. 그러나 건설비용이 당초 예산을 훨씬 초월한 150억불이 소요되면서 채무에 대한 이자 지불 부담이 가중되면서 누적 채무가 늘어나 경영에 큰 부담이 되고 있다.

3. EU 출범과 유로터널 건설

영국·프랑스를 연결한 유로터널 건설 과정에서도 역사성은 중요한 변수로 작용했다. 전술한 바와 같이 대륙의 침략을 걱정한 영국은 일찍부터 해저터널

³⁴ 임성환(2005), 전제자료, p.12 내용 부분 참조.

³⁵ 2006년 8월 2일에는 총액 90억 유로의 부채를 감당치 못한 유로터널사가 파산보호신청(법정관리)을 신청한 것이 프랑스 파리의 상업법원에 받아들여져, 부채의 원금과 이자 지급이 동결된 채 6개월간 채권단과 재협상을 하기도 하였음(조선일보, 2006. 8.4 일자 기사 내용 참조).

³⁶ 터널내 차량 화재 사건과 피해규모 등에 대한 구체적인 내용은 위키 백과(영문판), 전제자료 참조바람.

건설을 반대했었다. 중세 말기에 양국이 벌인 '100 년 전쟁'의 과거사 앙금도 긍정적 논의를 방해하는 요소가 되기도 했다. 이와 같은 영불간의 오랜 갈등과 대립관계를 극복할 수 있었던 것은, 20 세기 말에 EU(유럽연합)라는 공동체적 지렛대와 영·불 양국의 정치지도자가 취한 미래지향적 태도가 큰 힘이 되었다.³⁷

특히, 1994 년에 유로터널이 개통되어 영국과 프랑스가 육상교통 수단으로 연결되는 과정은 실로 드라마틱하였으며, 이는 양국이 200 년 이상 꿈 꿔왔던 미래의 실현 그 자체였다. 즉, 종래에는 37km 의 해협을 여객선을 이용해서 건너는데 약 1 시간 30 분이 걸렸으나, 고속철도인 유로스타로 최대 20 분대에 통과하게 됨으로써, 이동시간은 물론 안정성, 편의성, 쾌적성 등에 있어서 획기적인 변화를 가져왔던 것이다.³⁸

그런데 앞서 언급한 바와 같이, 유로터널 건설에 있어서 프랑스가 보다 적극적이었다. 1980 년대 중반에 영국의 대처수상은 정치적 판단에 의해 사업을 승인했던 것으로, 물리적 통합을 통해 영국이 유럽의 일원으로 편입하고, 당시의 유럽공동체시장(EC)이 유럽통합에 의해 유럽연합(EU)로 변모하는 과정에서 성취되었던 20 세기 말의 최대 건설프로젝트였다.³⁹

특히 유로터널 건설을 추진하는데 있어서 기술 및 자금 측면에서의 장애요인 보다는 정치·사회적 공감대 형성에 더 많은 어려움과 시일이 필요했던 것으로 알려지고 있다. 유로터널은 유럽의 정치·경제적 통합을 실현하기 위하여 1993 년 11 월에 발효된 마스트리히트 조약에 따라 유럽 12 개국이 참가한 EU 의 출범에 맞춰 추진된 것으로, 1994 년 5 월에 역사적인 유럽공동체의 시작을 기념하는 상징물로서 개통되었다.

그러나 유로터널은 개통이 된지 10 년이 지난 오늘날에 있어서 초기 건설비용에 대한 이자지불에 어려움을 겪고 있다. 그럼에도 불구하고, 유로터널은 개통 이후 2005 년까지 무려 1 억 7 천 8 백만 명 내외가 터널을 이용하여 영국과 유럽대륙을 왕래한 것으로 집계되고 있다. 또한 영·불간의 여객 운송의 약 35%, 차량 수송은 40%의 점유율을 기록하고 있으며, 2005 년의 통계 자료에 의하면 하루에 평균 약 2 만 6 천여 명이 유로터널을 이용했으며, 상품 수송은 평균 약 4 만 7 천여 톤에 달하는 것으로 집계되고 있다.⁴⁰ 특히, 2006 년 한 해 동안 고속철도인 유로스타를

³⁷ 국제신문(2005.10.5), '한일 해저터널 꿈의 프로젝트인가 <6> 뚫느냐 마느냐 관련 기사 참조 및 부분 인용.

³⁸ 선박으로 이동하는 경우에는 해상을 통과하는 드는 시간적 비용은 물론, 육상에서 해상, 해상에서 육상으로 환승해야만 하는 과정에서 발생하는 시간적 손실과 불편함 등도 편익 산정에 포함되어야 함.

³⁹ 이복남(2005.1), '유로터널-상상을 현실화시킨 기술도전의 백미', 건설저널 1 월호, p. 70 참조.

⁴⁰ 유로터널사 2005 년도 연차보고서(<http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11>)내용 참조.

이용해서 유로터널을 통과한 승객은 약 7 백 86 만 명으로 전년도에 비해 약 5%가 증가된 것으로 보고되고 있다.⁴¹

이와 같은 내용을 토대로 유로터널은 육상교통수단이 고속철도를 통과시켜 영·불간의 지리적 단절성을 극복하여 인적 물적 이동이 획기적으로 증가시켰음을 알 수 있다. 뿐만 아니라 유로터널은 영·불과 EU 국가 상호간의 정치적 동질성과 경제적 상호의존성을 심화시켜 역내 국가 간의 우호 교류증진에 기여하고 있으며, 나아가서는 EU 의 지리·경제적 통합관계와 명실상부한 지역공동체 형성에 있어서 크게 공헌하고 있다고 할 것이다.

VI. 동북아 경제공동체의 추진 과제와 한·일 해저터널 건설

작금의 한·일간의 해저터널 건설 논의와 함께, 지구적 차원에서 대륙을 잇는 해저터널 건설이 적극적으로 논의되고 있는 사실에 주목해야 한다. 특히, 유럽과 아프리카를 해저터널도 잇는 작업이 구체화되고 있는데, 최근에 유럽의 스페인과 북아프리카의 모로코를 잇는 전장 40km(해저구간 28km)의 지브롤터해협을 관통하는 해저터널 건설을 위한 시험공사가 착공되었다.⁴² 뿐만 아니라, 미국의 알래스카와 러시아 북동부를 잇는 베링해협에 해저터널을 건설하는 논의도 본격화 되고 있으며, 심지어 미국의 뉴욕과 영국의 런던을 잇는 대서양 횡단 해저터널 건설도 기술적 관점에서 검토되고 있는 등, 향후 전 세계적 차원에서 해저터널 건설이 일대 붐을 일으킬 것으로 예상되고 있다.

이와 같은 사실을 통해 볼 때, 한·일 해저터널은 전 세계적 차원의 해저터널 건설 붐을 가속화시킬 것임은 물론, 동북아 지역에서의 경제공동체 형성과 유라시아 철도망 구축에 있어서도 주요 변수가 될 것으로 판단된다. 이에 본 장에서는 전술한 유럽연합 형성에 있어서의 유로터널이 수행했던 역할을 염두에 두고, 한·일 해저터널과 동북아 경제공동체 형성과의 관계를 살펴보고, 그 의미와 해결과제를 모색하고자 한다.

1. 동북아 경제공동체의 잠재적 가능성과 해결과제

⁴¹ <http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMdediaCentre...> 관련내용 참조.

⁴² 유럽과 아프리카를 연결하는 지브롤터 해저터널은 1980 년 처음 제안된 뒤 2003 년 말에 스페인과 모로코 정상회담에서 관계 개선을 위한 방안으로 다시 제시된 이후 지질조사 등 노선의 타당성 조사가 진행돼 왔음. 마침내 2007 년 3 월 6 일에는 2025 년 완공을 목표로 건설을 위한 양국 정부 간에 정식 합의가 있었음. 이 터널이 완공되게 되면 일본의 세이칸(青函)터널(53.9 km)과 유로터널(50.45 km)에 이은 세계에서 세 번째로 긴 해저터널이 됨(중앙일보, 2007 년 3 월 16 일자, '유럽-아프리카 잇는 40km 해저터널 만든다' 관련 내용 참조).

전술한 한국에서의 동북아 구상과는 별도로, 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3 국간의 경제공동체 형성을 위한 내외의 환경과 여건이 호전되고 있다. 특히, 동북아 3 국은 세계적으로 진행되고 있는 지역화 추세에 편승하게 위해서는 지역 차원의 경제 통합체 결성이 필요함을 공감하고 있으며, 중국의 WTO 가입과 세계경제에서 차지하는 비중이 급격히 증대됨을 계기로, 동북아 차원의 경제적 협력과 정치적 유대관계의 강화의 필요성이 절실히 요구되고 있다.

그럼에도 불구하고 동북아는 주지한 바와 같이 지역차원의 경제협력이 부진하고, 경제공동체 추진을 위한 논의가 진전되지 못하고 있는 상황에 있다. 그 요인은 다양한 관점에서 지적이 가능하나, 우선 역사적 관점에서 볼 때에는 과거사에 대한 입장의 차이와 끊임없는 영토분쟁, 경제적으로는 체제 및 발전단계의 차이, 그리고 정치적으로는 냉전체제의 잔재인 대립적 이데올로기와 안보적 긴장상태가 지속되고 있다는 점을 지적할 수 있다.

그러나, 전술한 바와 같이 동북아 지역은 1990 년대 말의 동아시아 경제위기를 계기로 역내 공동체 의식이 확산되고 있으며, EU 공동체의 형성과 지역주의의 세계적 확산 등의 환경 변화는 경제협력에 대한 관심을 고조시키고 있다.

동북아 차원에서 경제공동체가 형성되기 위해서는 수많은 한계 및 장애 요인이 선결되어야 하나, 동북아의 독특한 지리·사회적 환경과 조건을 고려할 때 다음과 같은 몇몇 전제 조건에 대한 단계적 해결 방안을 제시할 수 있다.⁴³

첫째, 동북아 3 국간에 정치·경제·사회적인 국민적 공감대의 형성을 위한 기반이 조성되어야 한다. 이는 경제공동체 형성을 위한 전제 조건으로, 근년에 동북아 3 국간에 논의되고 있는 FTA 협상에서 볼 수 있듯이, 경제 통합체를 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 무엇보다도 우선 다양한 영역과 분야에서 공감대가 형성되어야 한다.

둘째, 동북아 차원의 지역·분야별 공동 의제와 관심사를 개발하고 이를 실현시킬 수 있는 리더십이 양성되어야 한다. 공동의 아젠다(Agenda)와 관심사를 발굴하여 시민단체, NGO, 지역 지도자들 간의 교류와 협력 체제를 구축하여야 한다. 비록 동북아 공동체에 대한 중앙정부의 관심과 성과는 미진하나, 지방정부 간 교류는 비교적 활발하게 이루어지고 있으며, 특히 시민이 교류채널로서 중요한 역할을 수행하고 있는 것에 주목할 필요가 있다.

셋째, 동북아 3 국은 장기적인 비전과 프레임을 가지고 공동의 프로젝트를 개발하여야 한다. 예를 들어 유럽지역의 경우, 유럽석탄철강공동체(ECSC: European Coal and Steel Community, 1952 년)에서 출발하여 유럽경제공동체(EEC: European Economic Community, 1958 년)를 거쳐 오늘날의

⁴³ 김대래·박재운 외 공저(2004), '동북아 경제공동체의 미래.' 신지사원, pp. 269-277 참조.

유럽연합(EU, European Union, 1992 년)에 의해 명실상부한 거대 지역 공동체를 달성했던 것은 작금의 동북아 공동체 논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

한편 동북아 차원의 경제 공동체가 형성되기 위해서는 다양한 부분의 공감대 형성과 공동의 비전과 프로젝트를 개발하는 작업과 함께, 교통·물류·통신·에너지 등의 인프라 산업을 정비하여야 한다. 즉, 상품·자본·서비스의 보다 자유로운 이동과 인적 교류의 원활화를 통하여 동북아 역내의 자원이 효율적으로 배분되어야 한다는 것이다. 이를 위해서는 경제대국 일본과 세계의 공장인 중국, 그리고 그 사이에 위치하고 있는 한국과 동북아 구성 국가들 간의 지리적 근접성이 확보되어야 함은 무엇보다 당연한 이치이다.

이와 같은 관점에서 볼 때, 본 연구에서 주목하고 있는 한·일 해저터널 건설은 동북아 3 국의 지리적 단절성을 극복하는데 일조함으로써, 한·일간의 관계와 북일 관계는 물론, 중국과 러시아, 나아가서는 유럽 대륙과의 교통망과 물류체제에 있어서 회기적인 변화를 가져오게 할 것이다.

물론 한·일 해저터널 건설과 관련된 논의 여하에 따라서는 동북아의 긴장완화와 정치적 안정을 통하여 지역 공동체 논의를 활성화시키고 공존공영의 평화체제 확립을 위한 계기가 될 수 있다. 뿐만 아니라 한일 해저터널 건설은 한반도에서의 남·북한 통일도 앞당기는 계기가 되고, 또한 육상 교통수단을 통하여 몽고, 중국, 러시아, 유럽을 잇는 유라시아 철도망의 건설이라는 꿈과 같은 미래를 실현하는데 있어서도 기폭제가 될 수 있어 범인류적 차원에서 적극 검토되어야 한다.⁴⁴

2. 동북아 공동체 형성에 대한 동북아 3 국의 인식

전술한 EU 의 사례에서 보듯이, 유럽통합의 역사는 고대로부터 오늘에 이르기 까지 이래 모든 유럽인들이 공동의 조직 속에 결속시키기 위한 의식적이고 자발적인 노력의 과정으로 이해된다.

특히, 16 세기부터 민족국가들이 형성되고 대립하는 과정에서 유럽의 평화를 보장할 수 있는 조직의 창설을 주장하게 된 이래, 유럽 국가들을 평화적인 협력방법으로 조직화 하려는 일련의 노력은 2 차 세계대전 후에 나타나게 되었다. 즉, 2 차 대전 후 유럽은 초토화되어 분열되었으나, 유럽의 재건을 위해서는 공동의 노력과 항구적인 평화체제를 수립하려는 의지 등이 오늘날 유럽건설의 원동력이 되었던 것이다.

1992 년 2 월에 조인된 마스트리히트 조약은 유럽공동체 12 개 회원국에 의한 EU 의 출범을 알리는 것으로, 경제 및 통화 동맹과 정치연합을 통해 협력과 통합에 의한 유럽공동체의 건설을 의미한다. 유럽공동체는 힘과 지배의 산물이 아니라,

⁴⁴ 줄고(2005.6), '한·일 해저터널 건설 논의를 위한 시론(試論)적 연구', 한일경상논집, 한일경상학회, 제31 권 참조.

평화와 법질서를 건설키로 한 유럽각국의 노력과 시민들의 자유로운 의지의 결과였던 것이다.⁴⁵

한편, 동북아를 구성하고 있는 한·중·일 3 국은 고대로부터 오늘에 이르기까지 정치, 경제, 사회적으로 밀접한 관계를 맺어 왔으며, 한자, 유교, 불교 등의 문화요소를 공유하면서 ‘동북아 문화권’을 형성하였다. 물론 한반도가 동북아 문화권의 형성에 있어서 교량역할을 해 왔다.

또한 전술한 바와 같이, 근년에 동북아 3 국은 중국의 WTO 가입을 계기로 경제적 의존관계가 심화되고 있으며, 동북아 차원의 경제 협력을 위한 공동체 형성의 필연성이 증대되고 있다. 그러나 동북아 3 국의 역사적 관계는 복잡하여, 전쟁과 분쟁, 갈등과 대립관계에 의해 상호 불신관계가 좀처럼 불식되지 않으며, 역내국가 간의 경제협력체와 공동체 형성을 위한 논의도 다른 지역에 비해 비교적 활발치 않은 것이 현실이다.⁴⁶

그럼에도 불구하고, 지역화와 블록화가 심화되고 있는 21 세기에 있어서, 동북아 3 국은 역사인식의 공유를 통해 화해와 협력을 위한 체제를 조속히 구축해야만 한다. 다시 말해서 동북아 3 국은 역사적으로 상호 협력했던 경험과 공유가치를 살려 신뢰회복과 공존공영을 위한 공동 의제를 수립하여 경제협력과 공동체 형성을 가로막는 여러 장애요인들을 조속히 제거해야만 한다.

여기서 향후의 지역 협력과 공동체 논의에 있어서 한·중·일 3 국이 처한 입장을 개관하고, 경제 통합과 공동체 형성에 대한 인식을 몇몇 키워드를 중심으로 간단히 제시하면 다음과 같다.⁴⁷

1)한국의 입장과 기본 인식

한국은 대륙의 러시아와 중국, 해양으로는 일본과 미국을 연결하는 중간 위치에 있으며 반도적인 특성을 지니고 있다. 따라서 한국은 이들 국가를 연결하는 가교(架橋)국가로서의 역할과 함께, 동북아 차원의 지역협력을 촉진할 수 있는 역량을 발휘할 잠재력을 가진 국가로서, 역내 국가의 통합과 공동체 형성에 있어서 중재자 역할을 담당하기 위해 국가적 역량을 기울이고 있다.

⁴⁵ 한명수(2006), ‘유럽공동체: 역사 속의 가능성이 현실 속의 필연성으로’, 인문학연구, 숭실대학교 인문과학연구소, 전체 내용 참조

⁴⁶ 고대시대 이래 현대에 이르기까지 동북아 3 국의 평화적인 교류와 협력의 역사, 갈등과 분쟁의 역사를 시대별로 고찰한 자료로서는 동북아시아위원회 편(2005), “동북아시아의 협력과 갈등의 역사” 가 있음.

⁴⁷ 물론, 동북아 차원에 통합체 또는 공동체 논의에 있어서는 본문에서의 경제적 측면 이외에 당연히 정치·안보, 외교적 차원, 역사·사회·문화적 차원에서의 국가별 인식과 해결과제 등도 논의의 대상에 포함되어야 함. 그러나 본 연구에서는 경제적 공동체에 주목하고 있는 논의의 특성과 편의를 고려하여 경제적 측면의 입장을 중심으로 언급하였음.

특히, 한국의 현 정부는 대륙과 해양을 연결하는 지정학적 위치와 경제 중심지로서의 잠재력을 극대화하여, 평화와 번영의 동북아시대를 열어 가는 것을 정책목표로 하고 있다. 즉, 본고의 제 4 장에서 기술한 바와 같이, 한국의 현 ‘참여정부’는 정치관계 개선과 경제협력 확대라는 순환구조를 확립하고, 또한 개방적이고 역동적인 시장을 구축함으로써 동북아를 세계 경제성장의 중심축으로 만든다는 비전과 국가 전략을 제시하고 있다.

이와 같은 관점에서 볼 때 한국은 표면적으로는 역내 통합에 있어서 가장 적극적인 입장을 표명하고 있으며, 실제로 동북아 국가 간의 경제적 의존 관계를 심화시키고 있다고 할 수 있다. 전술한 제 3 장에서 언급한 내용과 같이, 최근에 동북아에 대한 한국 기업의 직접투자가 늘어나고 있는 추세에 있으며, 대외무역에 있어서 동북아 지역과의 무역이 차지하는 비중이 늘어나고 있는 등 동북아 경제협력 추진에 있어서 중요한 행위자가 되기 위해 노력하고 있다.

2) 중국의 입장과 기본 인식

중국은 거대 국가로서, 그 동안 추진해온 경제발전 전략에 의해 동북아지역보다 동아시아 차원의 지역협력을 중시하고 있다. 중국이 인식하고 있는 지리적인 동북아지역은 동아시아 지역에 포함된다.⁴⁸ 즉, 중국은 동북아 지역보다 동아시아 지역협력을 중시하고 있는데, 그 이유는 동북아 지역을 정치는 물론 군사·안보상의 각축장으로 인식하고 있는 반면, 동아시아 지역은 동북아 3 국과 대만, 홍콩, 그리고 동남아로 이어지는 국제 분업질서를 중국의 경제발전에 활용하는데 유리하기 때문이다.

따라서, 중국은 동아시아지역협력에 대해서는 경제협력을 중심으로 한 정치·군사 협력으로의 확대를 추진하는 반면, 동북아 지역에 대해서는 경제협력을 추진하되 정치 및 군사협력은 중장기적 입장에서 점진적으로 추진하고 있다. 즉, 중국은 경제협력관계에 있어서 아세안+3 에 의한 동아시아 협력을 주된 축으로 하면서, 아세안+1(한·중·일 각국)에 의한 다각적인 협력방식의 발전을 기대하고 있다.

그러나, 중국의 세력 확대를 견제하고 있는 미국과 지역 패권을 의식하고 있는 일본의 존재는 역내에서의 정치·군사 협력에 대한 중국의 역할을 소극적으로 만들고 있으나, 대외 경제협력에 있어서는 이원적 발전전략(two track strategy)을 채택함으로써 대외개방과 국제화를 가속화시키고 있다. 즉, 우선 중국은 대외적으로는 2001 년의 WTO 가입을 계기로 세계화 추세에 적극 동참하면서

⁴⁸ 즉, 중국이 인식하고 있는 동아시아지역의 지리적인 범주는 중국의 동북지방, 러시아의 극동지역, 한반도와 일본이며, 광의의 개념으로는 몽골과 중국의 화북 및 화동 지방 등이 포함됨. 다음에서 기술되고 있는 동북아 공동체 형성에 대한 중국과 일본의 기본적 입장은 이창재, 김성철, 백훈, 한택환, 이재영, 방호경((2005), ‘동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략’ 대외경제정책연구원, pp, 78-85 를 부분적으로 참조하였음.

국내제도를 국제수준으로 개혁하여 세계경제에 편입을 도모하는 한편, 동아시아 지역통합추세에 주도권을 행사하여 역내에서 중심적 역할을 수행하기 위한 국가역량의 제고에 힘을 기울이고 있다.

3)일본의 입장과 기본 인식, 그리고 과제

일본의 동북아시아 지역 경제협력에 대한 입장은 비교적 소극적인 것으로 알려져 있다. 일본은 싱가포르에 이어 아세안과 FTA 체결을 추진하고 있으나, 한국과의 FTA 체결을 위한 협상은 결렬되었으며, 중국과의 협상도 보류된 상황에 있다.

다시 말해서, 일본은 동아시아에서 아세안과의 협력에는 적극성을 띠나, 동북아시아 지역은 갈등요소가 많은 지역으로 간주하여 정치 및 군사적 협력은 물론, 경제협력에 있어서도 경쟁상대로 인식하여 비교적 소극적 입장을 취하고 있다. 그럼에도 불구하고 중국과의 무역 투자는 상당 수준으로 증가하여 일본의 경제회복이 중국의 경제성장과 맞물려 있을 정도로 중국과 일본 간에는 경제적 상호 보완관계가 심화되고 있다.

동북아 공동체 형성과 관련하여 한·일 해저터널건설 논의가 진전되어 구체화되면, 일본은 육상교통 수단으로 연결되게 되어 지리적 공동체에 편입되게 되어 명실상부한 동북아 대륙 국가의 일원으로 편입되게 된다. 경제대국 일본이 동북아 협력체의 일원으로 편입된다는 사실은 기회 요인이 되기도 하나, 일본의 왜곡된 역사인식과 패권의식의 잔존은 심각한 도전 요인이 될 수도 있어 역내 국가들로부터 우려를 자아내고 있다.

따라서 일본은 무엇보다도 우선 역내에서의 영토분쟁, 자원분쟁, 과거사 등에 기인하는 불신관계를 과감히 청산하고 공존공영의 윈윈(win-win)관계 구축을 위해 보다 적극적이고 가시적인 노력을 선행하여야 한다. 즉, 일본은 동북아 역내 국가와의 우호선린 관계 구축이야 말로 동북아의 정치적 안정과 경제공동체 형성에 있어서 중요한 요소임을 인식하고, 경제규모에 버금가는 국가적 역량과 외교적 리더십을 발휘해야 한다는 것이다.

3. 동북아 공동체 논의와 한·일 해저터널 건설

현재 동북아의 주요 구성국 중의 하나인 일본이 섬나라로서 대륙과 분리되어 있으며, 한반도는 동북아의 중심에 위치해 있어 동북아 물류중심 국가로서의 잠재적 역량은 갖추고 있으나, 남·북한의 분단에 의해 한국은 사실상 섬나라와 같이 지리적으로 고립되어 있어 지정학적인 이점이 충분히 발휘되지 못하고 있는 실정이다.

다시 말해서, 동북아는 지리적인 특수성에 의하여 물류 및 인적 교류에 단절성이 존재하고 있으며, 항만과 공항시설을 통한 제한적인 물류이동이 가능하며, 동북아를 아우르는 통합 교통망과 복합 물류체제가 정비되어 있지 않는 등 역내 자원의 효율적인 배분과 인적인 교류에 있어서 큰 제약을 받고 있다. 이를 극복하기

위해서는 우선 동북아 구성국가의 지리적 단절성이 극복되어 지리적 근접성이 확보되어야 하며, 또한 북한의 개방이 필수 요건이 된다.

이와 같은 관점에서의 문제해결에 있어서 ‘한·일간의 해저터널’ 건설을 위한 논의는 유효하며, 충분한 전략적 의미를 가지고 있다.

즉, 한국의 입장에서 볼 때, 한반도의 남·북 분단으로 인해 대륙과의 육상 교통수단은 단절되어 있어 섬나라와 같은 존재로 남아 있어 동북아 차원의 교통·물류체계에 있어서 허버(hub)기능을 수행하는데 한계가 있다는 것이다. 물론, 남·북한이 통일의 선행단계로서 경의선 및 경원선이 복원되면 당연히 한국(남한)이 반도로서의 지정학적 위치가 활용되어 동북아 중심의 물류 중심국가로 거듭날 수 있지만, 남북관계의 해결은 정치체제 및 외교적 역학관계와 밀접한 관계가 있어 경제논리로서는 해결할 수 없으며, 무엇보다도 그 시기를 예측할 수 없다는 현실적인 문제가 있다.

그러나, 본 연구에서 주장하고 있는 한·일 해저터널 건설은 동북아 차원의 정치적 일정과 상황 변화와는 무관하게 추진할 수 있는 것으로, 오히려 한반도의 긴장관계 완화와 안보적 대립관계를 해소하는데 일정한 역할을 기대할 수 있다.

즉, 한·일간의 해저터널 건설은 단순히 당사국인 한국과 일본과의 정치, 경제, 사회적 교류 및 협력 차원에서 거치는 것이 아니라, 논의 여하에 따라서는 북한을 동북아 협력체제 속에 끌어들이는 계기가 되어 한민족의 염원인 한반도의 통일을 위한 실천적 논의와 그 실현을 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있다.

뿐만 아니라 한국과 일본의 해저터널 건설은 동북아 차원의 정치, 경제 공동체 논의에 있어서 기폭제 역할을 할 것이며, 궁극적으로는 유라시아 차원의 경제 협력 및 공동체 형성에도 기여하게 될 것이다.⁴⁹

VII. 결 론

주지한 바와 같이, 동북아시아는 지리적 여건에 있어서 경제 통합 및 공동체 형성에 있어서 유리한 조건을 갖추고 있음에도 불구하고 정치 및 제도적으로 많은 제약조건을 가진 특이한 지역이라고 할 수 있다. 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3국간의 교역과 투자 규모가 크게 확대되었으며, 상호 협력을 위한 다양한 논의와 연구가 있음에도 불구하고, 경제 공동체 형성을 위한 국가차원의 구체적인 진전이 없는 것이 현실이다.

⁴⁹ 구체적인 내용은 줄고(2007.2.21), ‘한·일 해저터널 건설 논의를 위한 담론(談論)’ 한·일 해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실, pp.18-21 참조 바람.

동북아 차원의 경제통합과 경제공동체 형성을 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 동북아를 둘러싼 정치·정치적 이해관계와 이념적 갈등의 해소, 경제적인 협력관계와 국민적 합의와 신뢰관계 등에 의한 공동의 가치와 정체성이 공유되어야 한다. 그러나 주지한 바와 같이 동북아의 복잡한 역사적 배경과 국가 간의 이해관계는 동북아지역내의 산적한 현안에 대한 해결에 있어서 제약요인이 되고 있다.

특히, 동북아 차원의 경제통합에 있어서 지리적 근접성의 확보는 중요한 해결과제 중의 하나이다. 동북아 구성국의 지리적 단절성을 해소하기 위해서는 북한의 조속한 개방과 한·일간의 육상교통망 확보가 전제가 된다. 특히, 한·일 해저터널 건설 문제는 동북아 차원의 통합 교통망과 복합 물류망 구축에 있어서 피할 수 없는 수단이 되며, 이는 한·일간의 관계뿐만 아니라 동북아 경제공동체 형성에 있어서도 중요한 요소가 되고 있다.

한국과 일본 간의 해저터널 건설은 한·일 양국에 있어서 기회와 함께 도전이 병존하는 것으로, 그 구체적인 논의에 앞서 우선 양국은 복잡한 역사적 배경과 함께 정치·경제적 이해관계와 국민적 공감대를 구축하기 위한 노력이 필요하다. 그러나 최근의 한·일 관계는 ‘한류(韓流)’ 붐에서 보듯이 민간차원에서의 활발한 교류가 있음에도 불구하고, 정치·외교 등 국가간 관계에 있어서는 결코 바람직한 방향으로 전개되지 않아, 일본은 물론 한국 국민의 해저터널에 대한 관심과 이해에 있어서도 호의적인 반응을 보이지 않는 것이 현실이다.

한·일 양국은 지금이야 말로 대립과 갈등에 의한 상호불신의 역사적 잔재를 과감히 청산하고, 해저터널 건설에 대한 보다 적극적인 논의를 통하여, 동북아 차원의 실질적 의미의 경제통합과 공존공영에 의한 지역 공동체 구축을 위해 기여할 수 있는 방안을 적극 모색해야 한다. 특히, 지난 세기에 한국을 수십 년간에 걸쳐 식민통치하에 뒹그라들게 가해국의 입장에 있는 일본이 철저한 자기반성과 함께 정치적 리더십을 발휘하여, 한국과의 해저터널 건설을 계기로 뿌리 깊은 불신관계를 청산하고 미래지향적인 선린우호 관계의 구축을 통해 거듭난다면, 이는 한·일 관계는 물론 동북아 지역의 안정과 공동체 형성에 있어서 긍정적인 영향을 미치게 될 것이다.

앞서 논술한 바와 같이 영국과 프랑스를 잇는 유로터널의 경우, 무려 200 여 년에 걸친 기술적인 관점에서의 검토 작업과 함께, 양국의 경제·문화·종교·이념적 갈등 요소 등의 장애요인을 과감히 극복하고, EU 공동체의 역사적 출범에 기여했던 사실은 작금의 한·일 관계에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

<참고 문헌>

- 김대래·박재운 외 공저(2004), 동북아 경제공동체의 미래, 신지서원.
- 김박수(2004), “동북아 경제통합의 가능성과 추진방향”, 동북아 신질서-경제협력과 지역안보, 국가정보대학원편, 백산서당.
- 김세원(2005), ‘동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로’ 한국경제연구원 보고서.
- 김영작·김기석 엮음(2006), 21세기 동북아공동체 형성의 과제와 전망, 한올아카데미.
- 남덕우(2002), 동북아로 눈을 돌리자, 삼성경제연구소.
- 국가정보대학원 편(2004), ‘동북아 신질서-경제협력과 지역안보.’ 백산서당.
- 동북아시대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상-비전과 전략” 홈페이지 자료.
- _____ (2005), “동북아시아의 협력과 갈등의 역사” 보고서.
- _____ (2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상”홍보 자료.
- _____ (2005), “동북아공동체형성에 주는 유럽통합사례의 시사점”보고 자료.
- 박태규 외(2004), ‘동북아의 경제협력과 질서.’ 도서출판 오름.
- 신장철(2005), “한·일 해저터널 건설 논의를 위한 시론(試論)적 연구”, ‘한일경상논집, 제 31 권.
- _____ (2007.2.21), “한·일 해저터널 건설 논의를 위한 담론(談論)” 한일해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실.
- 손열(2005). “일본의 지역은 어디인가? -공간설정 전략의 계보분석”. ‘동아아세아 3 국의 자 기인식과 공동의식’ 동양정치사상사학회, 현대일본학회, 배재대 동아세아 연구팀공동주최 세미나자료.
- 안충영·이창재 엮음(2004), 동북아 경제협력: 통합의 첫 걸음, 박영사.
- 이복남(2005.1), ‘유로터널-상상을 현실화시킨 기술도전의 백미’, 건설저널 1 월호.
- 이창재, 김성철, 백훈, 한택환, 이재영, 방호경((2005), 동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략, 대외경제정책연구원,
- 임정덕(2001), “동아시아 경제협력과 역내 자유무역” 부산대학교 국제지역문제연구소.
- 윤종철·정창화·김정해·방민석(2004), “동북아공동체의 행정조직 구축에 관한 연구: 유럽연합의 행정부인 집행위원회조직의 비교 분석을 중심으로.” 통일연구원
- 신용대(2004), “동북아 경제협력과 통합을 위한 로드맵-EU 의 단일시장형 경제공동체론을 중심으로.” 산업연구원.
- 양기호(2004), “동북아공동체 형성을 위한 대안으로서 한·중·일 지방간 국제교류” 현대일본학회 ‘일본연구논총.’

한명수(2006), '유럽공동체: 역사속의 가능성이 현실속의 필연성으로', '인문학연구' 숭실대학교 인문과학연구소.

허재완(2007.2.21), '영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한 시사점 검토' 한·일 해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실.

중앙일보(2007.3.16), '유럽-아프리카 잇는 40km 해저터널 만든다' 관련기사.

Jacques Gounon Chairman & Chief Executive(2007.3), "*2005 & 2006 Annual results*", Euro Tunnel.

<http://www.eurotunnel.com>

<http://ja.wikipedia.org>.

http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90

http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel

기타, 인터넷 및 신문기사 등의 내용 참조.