



알버타저널 발행인 안길웅

# 발행인의 데스크



## 알버타 교통장관 릭 맥가이버의 눈높이 맞추기

### 캘거리 - 에드먼턴 진공열차 하이퍼루프와 Korea Avenue SW 복원

알버타 교통부 장관 릭 맥가이버는 매우 청빈한 정치가로 알려져 있다. 그가 캘거리 시의원 시절 특히 소수민족 이민자들과 대화를 할 때 마다 그는 40 여전부터 항상 이렇게 말했다.

"여러분은 저의 고용주이고 저는 여러분이 납부하신 세금으로 제 시의원 봉급을 받으니 저는 머슴인 셈입니다. 저에게 부탁하실 말씀이 있으면 서슴치 마시고 저를 불러 주십시오"라고 입버릇처럼 항상 말하곤 했다.

캘거리 시의원직에 10년간 선출된 공무원이 그는 드디어 캘거리 시장직에 출마표를 던지고 도전했다. 당시 시의원 맥가이버, 마운트로 알 대학 강사 낸시가 자웅을 겨루는 선거였다. 언론에서는 맥가이버가 당선될 것이라고 거의 일제히 보도했다. 입후보 등록 기간 막바지에 캘거리 TV 앵커 우먼 히킨스가 갑자기 시장 입후보 등록서류를 접수시키면서 3파전

이 전개되었다. 왜 히킨스가 막바지까지 아무 소리없다가 갑자기 시장 출마 선언을 했는지는 아직도 정확히 알려지지 않고 있다. 소위 앵글로 색슨계인 맥가이버와 히킨스가 표를 서로 나눠 먹는 상황이 벌어진 것이다. 낸시 입후보자는 그 당시 유권자들에게 많이 알려지지 않은 인물이었다.

캘거리 시장 선거 개표 TV 중계방송을 지켜 보던 시민들이 웅성거리기 시작했다. 결국 세 후보자들 가운데 가장 알려지지 않았던 낸시가 엄청난 표차로 맥가이버를 누르고 시장으로 당선된다. 투표 결과에 관한 질문을 받은 낙선자 맥가이버는 눈물을 흘리며 TV 카메라 앞에서 패배를 인정하면서 낸시에게 축하 메시지를 보냈다. 맥가이버 곁에는 당시 한국 명예총영사

잭 페라틴이 자기 부인과 함께 서서 맥가이버 부부를 위로 해 주었다. 정치무대에

서 물러나 한 동안 평범한 시민으로 지내던 맥가이버를 그러나 세상은 가만히 두지 않았다.

알버타 첫 번째 여성 주지사 로 등극하기 전 엘리슨 렛포드는 맥가이버가 주의원에 도전할 수 있도록 배려했다. 마침 알버타 보수당 출신의 은퇴하는 주의원 선거구에 맥가이버가 출마할 수 있도록 정치적인 배려를 해주지 않았으나 하는 분위기였다. 주의원으로 당선되어 알버타 주 정치 무대로 데뷔한 맥가이버를 렛포드 주지사는 알버타 주 이민 및 고용부 장관으로 임명했고 그 후 교통부 장관으로 발탁되어 일해오다가 렛포드 주지사가 자기가 소속되어 있던 동료 보수당 세력에 떠밀려 주지사직과 당수직에서 밀려나는 수모를 당하기도 했으나 연방정계인 오타와에서 알버타 주 정계로 무대를 옮겨 알버타 주지사에게 등극하더니 맥가이버를 여전히 교통부 장관으로 임명했다.

주 정부, 연방정부 각료들은 각종 언론매체들에게 자신을 회견(?)해 달라는 요청을 보내 오기도 한다.

8월31일(월) 오전 10시 정각에 교통부 장관 맥가이버와 인터뷰를 갖게 됐다. 틀림없이 오래 전부터 논의되고 있는 캘거리-에드먼턴 구간 '하이퍼루프 진공 탄환 열차'에 관하여 언론인들이 많은 질문을 하도록 마련한 수순일 것이다.

그러나 필자는 알버타 주 교통부 장관이 캘거리 37 Street & Glenmore Trail SW 지점에 있던 도로 이름 Korea Ave SW를 복원해 달라는 요청을 또 끈질기게 했다. 캘거리 시가 관장할 사안이지만 코리아 예비뉴에 캐나다 국군(캐나다는 육해공군으로 나누지 않고 캐나다 국군, 그 국군에 마치 병과처럼 육해공군으로 분류부대가 주둔하고 있던 지점이기 때문에

캐나다(오타와) 국방부까지 개입할 수 있는 정치적인 사안이므로 주 교통부 장관이 나설 명분이 선다고 주장하자 한 번 더 연구를 해 보겠다는 언질을 받아내었다. 길 이름을 도저히 못 찾는 경우라도 그 지점에 625 동란에 참전하고 돌아온 캐나다 용사들을 기리는 조형물이라도 세울 수 있도록 선처해 달라고 주문했다. 또 하나는 노안치를 받은 비영아권에서 이민 온 노인들이 낮에도 운전을 못 하게 하는 조치는 부당하다고 지적하자 야간 운전금지령을 받았더라도 의사의 의견서에 의하여 낮에는 운전할 수 있는 것은 잘 알려진 사실이니 서슴치 말고 담당 가정의와 상담하면 된다는 설명을 받았다.

행여 야간 운전금지 당하신 분들이 지레 겁을 먹고 낮에도 운전을 못 하시는 분이 있으면 가정의와 상담해 볼 필요성이 있는 대목이었다.

맥가이버 장관은 이렇게 생각했을 것이다 - 신문 발행인이 어찌면 저렇게 눈 높이를 못 맞출까라고.

하이퍼루프 탄환 열차가 캘거리 - 에드먼턴 구간에 설치된다면 (물론 레드디어에서 3분 가량 정차) 그만큼 시간을 벌 수 있어 좋을까? 반대로 손해보는 것은 무엇일까? 지금은 자동차로 3시간30분 가까이 걸리는 구간에 있는 작은 타운과 고속도로 주변에 있는 자동차 주유소와 편의점 혹은 간이 음식점들은 어찌라는 말인가? 그것뿐인가? 자연환경을 파괴하는 공해에 어떻게 대처할 것인가? 가득이나 미국과 달리 한 시름 놓고 달려도 촌락 하나 보이지 않는 알버타 주의 풍경은 더욱 쓸쓸하고 서글픈걸 것이다.

알버타 주 당국이 장기적인 안목으로 구상하고 있는 하이퍼루프에 관하여 더 알아 보도록 하자.

## 하이퍼루프 실현 가능성에 의문- 국책기관은 알버타 계획에 어깃장

승객을 공중 부양 튜브에 실어 시속 1,000km로 운송하는 꿈의 교통수단인 하이퍼루프(Hyperloops)가 캐나다인을 수송하는 방안으로 아직 현실적이지 않다는 용역보고서를 국책기관인 트랜스포트 캐나다 (Transport Canada)가 내놓았다.

알버타 정부와 토론토에 기반을 둔 하이퍼루프 개발자 트랜스포드 (TransPod)가 캘거리 - 에드먼턴을 연결하는 하이퍼루프 시스템의 상업적 적용을 연구하기 위한 양해 각서를 발표한 지 하루 만에 나왔다. 한마디로 요약하면 이 기술은 너무 비싸고 입증되지 않았다는 것이다.

트랜스포트 캐나다가 의뢰한 컨설팅회사 에이 컴 (Aecom)은 새로운 운송 개념인 하이퍼루프는 가능성을 보여주고 있으나 기존 고속철도, 자기 부상 열차 또는 항공에 대한 단계적이고 실행 가능한 대안으로 간주 되기에는 너무 많은 불확실성이 존재한다고 보고했다.

트랜스포트 캐나다는 작년에 캐나다에서 하이퍼루프 기술의 안전성과 상업적 실행 가능성을 조사하기 위해 예비 타당성 조사를 의뢰했다.

2020년 7월에 마무리된 이 보고서에 따르면 하이퍼루프 시스템은 빠르면 다음 10년 동안 상용화가 될 수 없는 것이다. 튜브를 통해 자기 부상 제트 속도의 운송을 추진하는 것을 목표로 하는 이 기술은 아직 본격적인 테스트를 거치지 않았기 때문에 이미 세계의 다른 지역에서 사용중인 고속 운송시스템



과 경쟁하기가 어려운 것으로 분석되었다.

기술뿐만 아니라 설계, 건설, 환경 평가 및 토지 계획과 관련된 비용도 문제이다. 하이퍼루프 구상이 본격적으로 나온 2013년에 처음 추정된 킬로미터당 1,900만 달러가 이제 5,600만 달러로 비용이 상승했다는 것이다.

하이퍼루프는 테슬라의 엘론 머스크가 이끌고 있는 진공튜브 열차 유형의 고속철도를 말한다. 열차는 튜브 안에서 공기 베어링을 형성해 띄운다. 시속 1,280 km(마하 1.06)의 속도를 낼 수 있어 441 km인 경부선의 경우, 16분 만에 주파한다. 열차 진화의 끝판왕인 셈이다.

엘런 머스크는 2013년 초 고속 운송 시스템에 대한 그의 비전을 설명했을 때 승객이 지불해야 하는 요금이 비행기 표와 비슷할 것이라고 말했다.

이번 보고서는 알버타 정

부에 대한 제안서에서 설명한 트랜스포드사의 주장에 이의를 제기한다. 트랜스포드는 최근 시스템 경로, 수요 및 비용에 대한 20개월간의 기본 타당성 조사를 바탕으로 캘거리 - 에드먼턴 구간의 하이퍼루프 연결을 연구, 테스트하고 잠재적으로 구축하기 위해 지방과의 다단계 계약을 발표했습니다. 이 스타트업은 총 프로젝트 비용을 100억 달러로 추정했으며, 운임은 40 달러에서 60 달러 사이로 보았다.



알버타주에 대한 제안서에서 스타트업은 전체 라인 건설이 트랜스포트 캐나다 교통부 연구의 추정치보다 최소 5년 빠른 2025년에 시작될 수 있다고 말했다. 트랜스포드는 또한 초기 비용을 킬로미터 당 289만 달러로 추정했는데 이는 트랜스포트 캐나다 보고서 추정치의 절반밖에 되지 않았다.

트랜스포드의 공동 창립자이자 CEO 인 세바스찬 젠드론은 트랜스포트 캐나다의

보고서는 하이퍼루프 기술의 최근 기술 발전을 고려하지 않았다고 지적한다. 그는 트랜스포트 캐나다가 위탁한 연구는 상업적 응용을 탐구하고 시스템에 대한 표준을 수립하기 위해 위원회를 설립한 유럽 연합과 미국에서의 노력을 감안하지 않은 것이라고 덧붙이며 프랑스도 캐나다의 저의가 무엇인지 의문을 제기했다.

"우리는 토론할 수 있지만 유럽은 규제 프레임워크를 정의하기 위해 진행 중이며 미국도 이 계획에 참여하고 있는 만큼 캐나다가 뒤처질 필요가 없습니다."

캘거리-에드먼턴 하이퍼루프는 지방 자치 단체와 주가 알버타에서 가장 큰 두 도시를 연결하는 방법에 대한 질문으로 수십 년 동안 논쟁의 중심이었다. 지난 2014년에 지방의 보고서가 인구 기반이 최첨단 하이퍼루프 건설 비용을 감당할 수 없다고 발표해 논의 자체가 중단되기도 했다.

그러나 알버타 대학의 교통 및 토지 이용 계획을 전문으로 에밀리 크라이스 교수는 한 가지 교통 수단에 초점을 맞추는 대신 지역의 요구를 고려하고 여러 옵션 중에서 최상의 시스템을 진취적으로 선택해야 한다고 주장하기도 했다.

최근 보고서는 트랜스포트 캐나다가 다른 국가의 유사한 정부 기관에 비해 혁신 기술을 피하는 경향이 더 많기 때문에 더 실행 가능한 옵션 도입의 필요성이 강조되어야 한다고 그녀는 말했다.

"트랜스포트 캐나다는 EU나 미국보다 위험을 더 회피하려고 합니다. 캐나다는 새로운 운송 기술을 열리 어렵터가 아닙니다. 우리는 한 발 물러서서 다른 나라에서 어떻게 작동하는지 볼 수 있습니다."

재정적인 약속을 하지 않았고 프로젝트가 민간 자금으로 조달되고 소유되고 운영될 것으로 기대하는 알버타의 교통부는 국책 기관 보고서를 알고 있다고 말했다. 그러나 맥킨지 킨러 대변인은 이메일 성명에서 우리 주에서 새롭고 혁신적인 기술을 개발하려는 민간 부문 지지자들의 노력을 환영한다고 말했다.

트랜스포트 캐나다의 연구도 참고해 하이퍼루프 시스템의 안전, 기술, 운영 및 경제적 측면을 평가하는 데 사용할 것이고 실제 설계 및 개념상의 문제가 해결되면 트랜스포트 캐나다가 실제 적용 가능성을 조사하기 위해 하이퍼루프 커뮤니티와 협력하는 방법을 평가할 것이라고 덧붙였다.