

남북철도시험운행, TKR-TSR 유라시아물류망을 연다.

나희승

(한국철도기술연구원 책임연구원)

- I. 최근 2·13 핵합의 이후 남북철도협력의 환경변화
- II. 한반도기반시설개발구상
- III. 남북러 3자 한반도기반시설개발협력
- IV. TKR-TSR 연계를 위한 남북러 3자 철도협력 추진방안
- V. 맺음말

I. 최근 2·13 핵합의 이후 남북철도협력의 환경변화

남북은 제13차 남북경제협력추진위원회(평양, 2007.4)에서 5월 17일 경의선·동해선 열차시험운행을 진행하기로 합의하였다. 사실상 60 여년 만에 철마가 군사분계선을 넘는 역사적 사건이다. 지난해 남북철도 시험운행의 무기한 연기 이후 남북관계는 미사일발사, 핵실험 그리고 2·13합의 등 지난한 과정을 겪어왔다. 이렇게 철마는 또 한 번의 긴 터널을 빠져 나온 것이다. 비록 1회성 군사보장합의에 의한 시험운영이지만 개통·정기운영으로 이어가는 절반의 성공이라고 평가할 수 있다.

최근 2·13합의 후속조치로 북미관계정상화가 논의되면서 남북관계도 급물살을 타고 있다. BDA자금지체 문제가 해결되면 북한은 영변핵시설의 폐쇄봉인과 IAEA사찰단 초청 등 1단계 비핵화조치(폐쇄·봉인단계)를 이행할 것으로 전망한다. 불능화단계에서 북한은 테러지원국해제를 요구할 것으로 예상되며, 속단하기는 이르지만 북미간 테러지원국 해제논의는 남북경협사업에 새로운 패러다임을 제공할 것이다. 북한이 정상교역국으로 인정받고, 국제통화기금(IMF), 아시아개발은행(ADB), 세계은행(IBRD)에 회원국으로 가입할 수 있는 자격을 얻게 되는 것이다. 이는 북한 교통인프라를 포함

한 북한경제에 대한 국제투자유치의 제반여건이 급속히 개선되는 것을 의미한다. 개성공단의 전략 물자 반입이 허용되며, 투자유치에 따른 산업구조의 다양화로 개성공단의 단계별 사업도 탄력을 받게 되는 것이다. 여기에다 남북간 철길이 열리면, 개성공단과 금강산 등 접경지역에 국한된 남북경협은 점·선·면을 따라 북한 주요지역으로 호혜적 경협의 외연을 확대해 나갈 것이다. 바야흐로 남북은 한반도경제권의 출발점에 서있다.

지난 3월 북러 통상경제협력위원회는 북러간 80억불 채무탕감논의를 시작하였다. 2·13합의이후 러시아의 발빠른 행보가 아닐 수 없다. 한반도기반시설 개발에 적극적으로 참여하여 철도와 에너지로 동북아에서의 영향력을 되찾고 6자회담틀 속에서 국제정치의 위상을 회복하겠다는 의지로 풀이된다. 북한은 남한과 나진-선봉지구에 원유화학공업기지를 공동건설하고, 극동러시아 자원개발의 공동참여를 제안한바 있다. 사실상 북한은 다자협력을 제안한 것이며, 특히 남·북·러 3자 협력을 희망하고 있는 것이다. 최근 노무현 대통령은 블라디미르 푸틴 러시아 대통령에게 ‘한·러경협과 한반도 종단철도(TKR)-시베리아 횡단철도(TSR) 연계사업 등 양국 현안에 대한 논의를 발전시키고, 푸틴대통령을 초청한다.’ 는 내용의 친서를 전달한 것으로 알려졌다.

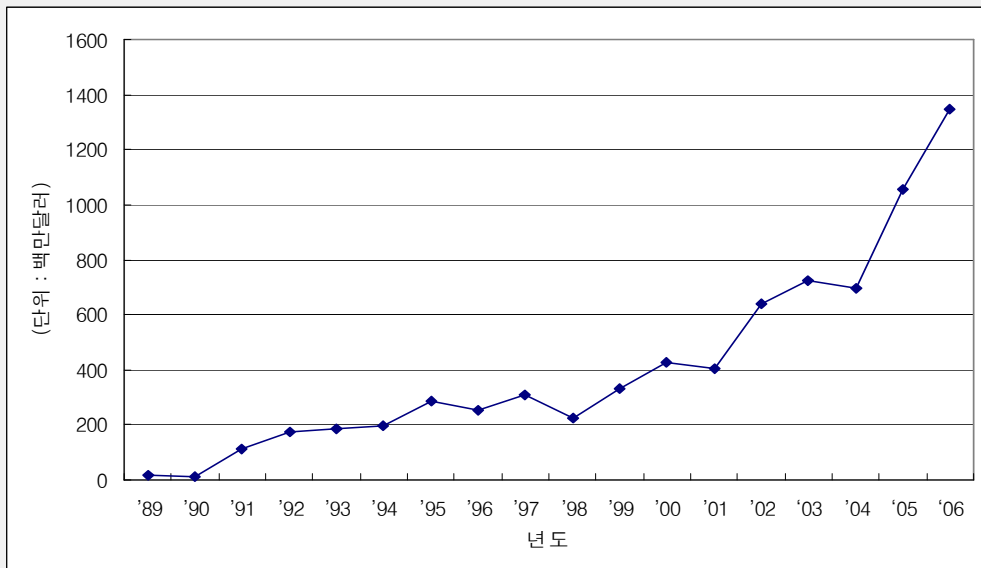
2·13합의 이후 BDA 문제해결, 북한의 비핵화조치, 북한의 국제금융체제 편입은 북러간 80억불 채무탕감과 더불어 남·북·러 3자간의 TKR-TSR 철도협력을 가속화할 것이다. 북한철도 현대화를 위한 국제콘소시움이 가능하기 때문이다. 이에 한반도기반시설개발구상을 정리해보고 TKR-TSR연계를 위한 남·북·러 3자 철도협력 추진방안을 제시하고자 한다.

II. 한반도기반시설개발구상

북한의 기반시설현황은 대체적으로 남한의 1970년대 중반수준에 해당한다는 것이 일반적 견해이다. TKR-TSR 대상 노선인 경원선·동해선은 전면적 개보수가 필요하며, 도로는 고속도로와 일부 1급 도로를 제외하면 비포장도로이다. 공항시설은 열악한 수준이며, 일제시대에 건설된 항만도 매우 낙후되어 있다. 북한경제의 최대 결핍요소로 알려진 에너지 분야도 정상가동이 어려우며 설비용량도 소규모이다. 통신시설은 체제의 특성상 국가행정편의위주로 제한된다. 이러한 열악한 기반시설의 수준은 북한 경제가 개혁·개방 정책으로 선회한다 하더라도 경제발전이 제대로 이루어질 수 없는

한계를 가지고 있다.

남북간 기반시설 협력은 3대 경험사업을 중심으로 전개되었다. 3대 경험사업은 주로 남북접경지역에서 이루어지고, 기반시설협력도 접경지역을 중심으로 추진되었다. 경의선·동해선 도로를 이용한 남북왕래 인원은 10만1,708명을 기록하였고, 금강산관광은 핵실험으로 2005년에 비해 21.4% 감소한 234,446명이 다녀왔다. 2006년도 남북교역액은 전년에 비해 27.8%가 증가한 13억 5천불로 남한은 북한의 제2교역 상대국이다. 그림과 같이 핵문제 등 정치적·외교적 문제에도 불구하고 협력의 기초가 크게 영향 받지 않는 안정적인 모습을 보이고 있다.



연도별 남북교역액 변동추이

한반도기반시설개발구상은 북한의 경제회생과 남북경제통합, 한반도의 장기적 경쟁력강화, 그리고 동북아의 기반시설 구축협력이라는 거시적 목표를 설정하고, 이를 달성하기 위한 단계별 전략적 접근이 필요하다.

1단계는 남북접경지역에서의 국지적 기반시설 건설이다. 현재 경의선·동해선 철도·도로가 완공된 상태이다. 2단계는 접경지역 특구활성화에 따른 기반시설 확충과 북러, 북중, 북한통과 수요에 대비한 기반시설 개발의 추진이다. 3단계는 한반도 통과수요와 북한내부 수요에 대비한 기반시설의 확충이다. 장기적으로 동북아 기반시설 네트워크구축 및 지속적인 한반도 기반시설의 내부역량강화가 필요하다.

북한의 기반시설개발은 6개의 특구개발 등 산업발전과 연계하여 북한경제 재건을 견인하는 핵심 전략사업이다. 기반시설 수요는 남북교류이후 지속적으로 증가하는 수요와 특구개발계획에 따라 큰 폭으로 증가하는 특구사업 수요로 구분된다. 개성공단, 금강산관광 특구의 단계별 사업이 완료되면 남북간 연간 여객수요는 500만 명, 연간 물동량은 750만 톤 까지 증가할 것으로 예상된다. 이는 신의주-단동, 두만강-하산의 최대 처리용량이 500만 톤인 점을 고려할 때 향후 특구 활성화를 위한 남북간 접경지역의 기반시설 확충이 시급하다. 신의주 특별행정구역은 중국의 관문으로 경공업, 서비스산업 유치가 가능하고, 나진-선봉경제 특구는 화물중계 기지로서 중계무역 및 물류사업의 성공 가능성이 높다. 향후 남포, 원산의 특구지정 가능성도 예상된다. 북한의 기반시설의 개발은 한반도의 장기비전과 수요에 부합하면서, 가장 개연성이 높은 관련 산업특구를 상징하여, 남북협력과 다자협력이 가능한 사업으로 도출하여야 한다.

Ⅲ. 남북러 3자 한반도기반시설개발협력

최근 한국은 3대 경제사업 이외에 남북의 경제요소를 결합시키는 새로운 방식의 경제사업을 구상하고 있다. 새로운 경제사업을 추진하기 위해서는 남북접경지역에 국한되어 있는 기반시설개발을 북한의 주요도시로 확대할 필요가 있다. 이를 위해서 남북협력뿐만 아니라 주변국간의 협력으로 확대해 나가야한다.

지난해 제12차 남북경제협력추진위원회에서 남북은 경제 및 자원개발 분야에서 제3국에 공동으로 진출하기로 합의하였다. 남북은 올해 제13차 남북경제협력추진위원회에서 남북 경공업 및 지하자원개발 협력에 합의하였다. 이밖에 북한은 나진-선봉지구에 원유화학공업기지를 공동건설하고, 극동러시아 자원개발의 공동참여를 제안한바 있다. 사실상 북한은 다자협력을 제안한 것이며, 기반시설협력에서 에너지·자원협력으로 범위를 확대해 가고 있다. 남북러 3자 협력을 희망하고 있는 것이다.

접경지역의 경제협력과 한반도 기반시설개발은 북한의 수용 및 수요, 다자협력, 재원조달이 가능한 사업을 우선순위로 추진해야 한다. 기반시설 및 특구의 개발방식은 남북협력뿐만 아니라 다자협력으로 개방의 시너지를 확보해야한다. 이러한 기조에서 남북러 3자 협력의 중요한 거점으로 나진-선봉특구를 주목해야한다.

북한의 나진·선봉특구는 1991년 설치이후 8억 달러의 투자계약이 이루어졌으나, 특정 산업분야를 특화하지 못하고 진행이 미비하다. 하지만 나진-선봉경제 특구는 중계무역 및 물류사업의 성공 가능성이 매우 높은 지역이다. TKR-TSR연결 시범사업의 거점이며, 남북러시아·중국·일본의 화물중계 기지로써 사통팔달의 탁월한 입지조건을 가지고 있다. 또한 남북은 경제 및 자원개발 분야에서 제3국에 공동으로 진출하기로 합의한 만큼, 남·북·러 3자 협력프로젝트인 에너지·자원의 개발협력과 에너지·자원수송의 교통협력으로 나진·선봉특구에 새로운 추동력을 제공해야 한다.

한반도기반시설개발 2단계 사업으로 나진-함산 철도의 개보수, 나진항 정비 및 선봉의 석유정제 시설 개보수사업은 북한의 에너지난을 일부 해결하고 나진항의 증개항 기능을 활성화한다는 점에서 우선순위가 가장 높은 사업으로 평가한다.

종합하면 한반도기반시설개발구상 2단계로 기존의 남북경협 3대사업은 지속적으로 추진하되 북·러, 북·중 접경지역의 국지적 기반시설 개발 사업을 병행 추진해야 한다. 이는 한반도 경제권이 1단계 태동기를 거쳐 2단계로 발전하는 과정이다.

IV. TKR-TSR연계를 위한 남·북·러 3자 철도협력 추진방안

이번에 추진하는 경의선·동해선 시험운행은 분단된 한반도의 연결뿐만 아니라 단절된 동북아 공간 복원이라는 의미 있다. 남북대륙철도연결 사업은 동북아를 통합하는 국제 승객철도망과 유라시아대륙을 연결하는 국제 화물철도망으로 발전할 것이다. 한반도를 기종점으로 하는 두개의 국제철도망, 즉 TSR과 연결되는 유라시아 화물 철도망과 TCR과 연결되는 인적·물적 동북아 철도망이 완성되는 것을 의미한다. 동북아 지역의 미래 비전을 확보하는 데 철도연결은 매우 중요하면서도 포괄적인 프로젝트다.

특히 TSR은 중국철도와 비교하여 거리상으로 600~1500km 길지만 러시아만을 경유하기 때문에 국경통과 회수를 최소화하고, 통관시간 단축, 정시성 확보를 위한 정기컨테이너 열차 운영, TSR 국제통과 운임의 할인정책, 시베리아철도운영협의회(CCTST)를 통한 TSR서비스 개선 등 대 유럽물류수송에서 가장 경쟁력있는 노선으로 평가된다. 2002년 12월 전 구간을 전철화 함으로써 철도선진지표인 전 구간 복선화·전철화를 달성하였고, 광통신에 의한 전 구간 화물추적도 가능하다. 이에 따

라 TSR을 이용한 국제통과화물은 1999년의 2만 3,000TEU에서 2004년에 12만 TEU로 5배 이상 증가하였다. 2005년 한국은 TSR을 이용하여 연간 10만 TEU을 부산-보스토치니-모스크바-핀란드간 SEA & RAIL 형태로 운송하였다. 하지만 최근 TSR운임 인상에 따른 철도화물의 감소는 향후 해결해야할 과제이다.

동북아 주변국 중 러시아는 TKR-TSR연계를 위한 북한철도 현대화에 가장 적극적인 국가이다. 그동안 한국과 러시아는 한-러 철도협력 의정서교환(2001), 한-러 교통협력위원회(2001, 2002), 남-북-러 3자 철도전문가회의(2003), 남-북-러 철도장관급회의(2006)등을 통해 3자간 TKR-TSR연계 프로젝트를 추진하고 있다.

남-북-러 3자 철도협력인 TKR-TSR 연결사업은 단기적으로 연간 10만 TEU의 컨테이너 수송이 가능하며 향후 50만 TEU까지 가능한 유라시아철도 물류사업이다. 철도는 극동 및 시베리아 지역의 풍부한 자원과 에너지를 실어 나르는 수송로이며, 이지역의 자원과 에너지 개발을 위한 중요한 교통 인프라이다. 남북 간의 철길 복원은 그만큼 중요한 의미를 갖는 것이다.

하지만 이를 위해서 노후화된 북측 철도의 현대화가 선행되어야 한다. 최근 6자회담에서 북핵 해결 후, 북한 인프라지원을 위한 다자간협력이 예상되고 있다. 북한은 BDA자금 이체 문제가 조속히 해결되기를 원하고, 1단계 비핵화조치(폐쇄-봉인단계)이후 국제 금융체계에 편입하기를 희망하고 있다. 북-미간 테러지원국 해제논의와 북-러간 80억불 채무탕감논의는 북한철도 현대화를 위한 국제콘소시움의 가능성을 한층 높여주고 있다. 더욱이 철도시험운영이후 남북 혹은 남-북-러간 컨테이너 시범 수송사업이 진행된다면 그것은 국제사회에서 북한철도 현대화 사업이 공론화되는 데 매우 긍정적인 역할을 할 것이다.

최근 논의되었던 '나진-함산 철도의 개보수', '부산~나진 간 해상 수송 후 TSR 경유 컨테이너 물류수송'은 상업적으로 성공 가능성이 매우 높은 사업이다. 철도의 개보수로 기반시설을 정비하고, 물류기지 건설로 유라시아물류사업기반을 조성한다면 이는 나진-선봉특구에 새로운 동력을 제공하고, 개혁-개방-개발의 시너지를 확보한다는데 그 의미가 크다.

이를 위하여 의사결정기구-사무국-전문가그룹으로 이루어진 '(가칭)남-북-러 철도협력위원회'를 설치하여, 남-북-러간의 TKR-TSR 연결 사업을 지속적으로 추진해야 한다. 빠른 시일내 나진-함산 철도의 개보수를 완료해야 하고, 부산~나진 간 해상 수송 후 TSR 경유 컨테이너 물류수송에 대비

한 ‘(가칭)남·북·러 나진물류합자회사’를 설립해야 한다. 본 사업은 10만 TEU의 한국화물이 대기하고 있는 만큼 경쟁력있는 운임조정과 체계가 요구되며, 물동량 증대를 위한 국경통관절차 간소화 및 서비스개선 등 남·북·러 3자의 협력이 필요하다. 나진-하산 철도의 개보수이후 ‘(가칭)남·북·러 철도협력위원회’는 TKR-TSR 경쟁력제고를 위한 효율적인 TKR 통과노선을 선정하고, 북한철도 현대화의 자원마련을 위한 구체적인 논의가 필요하다.

본 사업은 남·북·러 3자 모두에게 실익이 되는 사업이다. 북한은 노후 된 북한철도 일부를 복원하여 나선지역 경제를 활성화하고, 북·러협력 강화를 기대할 수 있다. 러시아는 포화상태의 극동항을 해결하고, TSR경쟁력 제고를 통한 유라시아 물류망을 활성화한다. 북·러 관계를 개선하고, 동북아시아에서 철도·에너지 대국으로써의 정치·경제적 영향력을 확대할 수 있다. 한국은 남·북·러 3자 협력으로 남북협력의 선 순환적 시너지효과를 기대할 수 있다. 나아가 남북관계의 개선과 한반도 평화 정착이 동북아의 경제·안보협력에 기여하고 동북아협력이 남북관계의 발전에 기여함으로써, 궁극적으로 한반도 통일과 동북아 통합으로 이어지는 상호 선순환 구조를 기대할 수 있다.

V. 맺음말

5월 17일 남북은 경의선·동해선 열차시험운행을 진행한다. 1회성이지만 첫발을 내딛었다. 이제 남·북·러가 부산-나진-TSR 물류협력을 시작해야할 시점이다. 3자가 공히 국제경쟁력을 갖춘 유라시아 물류수송망을 확보하는 것이다. BDA문제가 해결되고 북한의 비핵화 초기조치가 진행된다면 남·북·러가 진행하는 북한철도현대화를 위한 국제컨소시움은 더욱 탄력을 받을 것이다. 유럽철도망이 교통망으로서의 역할을 넘어 유럽의 경제·사회·문화를 통합하여 EU결성을 앞당겼듯이, 남·북·러간의 TKR-TSR 협력이 유라시아뿐만 아니라 동북아시아 협력인프라가 됨으로써 “평화와 번영의 동북아시아시대”를 열어가기를 기대한다.(2007/05/14)

