

남북경제공동체를 위한 단계별 남북·대륙철도 구축 방안

나희승 / 한국철도기술연구원 대륙철도연구실장

< 요약 >

남북경제공동체 형성을 위한 교통 인프라 구축은 실용적 관점에서 접근할 필요가 있으며, 상생 공영의 대북 정책 및 한반도의 장기 비전(한민족 전체의 삶의 질 격상)에 부합해야 한다. 이는 남북 협력과 다자 협력이 가능한 사업으로 한반도의 대륙 물류 거점화의 출발점이 되어야 한다. 특히 남북 및 대륙철도 연계 구상은 남·북의 양자 간 협력뿐만 아니라 남·북·러 및 남·북·중의 다자간 협력과 남북 경험의 함수 관계를 규명할 필요가 있다.

따라서 남북경제공동체의 견인차로써 실용주의적 접근을 위한 남북철도의 단계별 추진 전략과 이에 따른 다자간 철도 협력을 제안하고자 한다. 이를 위해서 단계별 북한철도 현대화와 물류 사업의 선순환 구조를 창출하여 국제 물류 경쟁력을 확보할 수 있는 방안이 필요하다. 「남북철도 최소 개보수 → 물류 사업에 따른 수익 창출/재투자 → 개량 개념의 북한철도 현대화 → 물류사업 확대/국제 콘소시엄 구성 → 신선 개념의 북한철도 현대화 → 유라시아 랜드 브리지 완성」로 이어지는 남북철도의 단계별 국제 경쟁력 제고 방안을 제시하였다. 남북·대륙철도 구축을 위한 3단계 전략과 과제를 수립하였고, 남북·대륙철도 연계 구상을 제시하였다. 북한철도 현대화의 경우 초기에는 저비용·정부주도형의 과급 효과가 큰 시범사업을 추진하고, 이후 고비용·국제 투자가 가능한 민간 참여의 대규모사업으로 확대해 가는 단계별 전략이 필요하다.

현재 1단계(핵 폐쇄 봉인 단계, 남북철도 연결 단계)를 지난 2단계 사업(핵 불능화 단계, 북한철도 개보수 단계)이 진행 중이다. 2단계에서 저비용·정부주도형의 과급 효과가 큰 시범사업이 나진-햇산 프로젝트이다. 추진 전략상 1.5 트랙으로 정부의 역할과 민간의 역할을 분리하여 사업의 유연성을 높일 필요가 있다. 특히 건설 분야에서 정부는 민간투자 활성화를 위해 남북 및 다자간 협력, 인프라개발 및 관리 등 사업 환경을 조성하고, 운영 분야에서 민간은 유라시아 물류 사업으로 경제성 원칙에 입각해 사업을 추진할 필요가 있다. 이는 정부의 한·러간 ‘철, 에너지, 녹색 3대 신 실크로드’ 경제 협력에 추동력을 제공하고, 대륙 물류뿐만 아니라 중앙아시아 및 시베리아 자원 개발과 연계한 패키지 사업화로 경제성을 확보하여,

한반도의 유라시아 대륙 물류 거점화에 기여할 것이다.

남북 철도의 연결로 한반도의 미래는 새로운 국면을 맞게 됐다. 100여년의 역사를 가진 한국철도는 “21세기 국제고속철도”, “남북경제공동체”, “동북아일일생활권”, “유라시아 시대”라는 새로운 도약의 기회를 맞이하고 있다. 철길은 바로 그 미래로 가는 길이다. 우리의 지혜가 필요한 시점이다.

서론

21세기 한국철도는 다양한 변화와 개혁을 요구받고 있다. 특히 남북간 철길이 열리는 것은 분단의 역사를 접고 통일의 길로 나아가는 것이요, 새로운 한반도 시대를 여는 것이다. 남북철도사업은 단절되었던 동북아 공간의 복원뿐만 아니라 남북경제공동체건설이라는 중요한 미션을 가지고 있다. 남북철도사업은 남한경제와 북한경제 그리고 동북아경제권과의 연계성을 강화하여 동북아의 인적·물적 교류를 더욱 활성화할 것이다. 이는 오랜 세월 이어져 온 대립과 갈등의 역사를 교류와 협력의 역사로 전환시키는 ‘평화의 인프라’가 구축되는 것을 의미한다. 또한 북한의 기반인프라 개발은 경제특구개발 등 산업발전과 연계하여 북한 경제 재건을 견인하는 핵심전략사업이다. 과거 제국주의의 산물이며, 식민지 경영의 상징이었던 철도가 유럽의 경제·사회·문화를 통합하여 EU 결성을 앞당긴 것처럼, 저탄소 녹색성장 시대의 철도사업은 유럽~아시아~태평양을 잇는 유라시아 랜드 브리지를 통해 유라시아 지역의 경제·사회·문화 공동체를 촉진하는 미래의 신성장 동력이 될 것이다.

이를 위해 남북경제공동체 형성을 위한 교통 인프라 구축은 실용적 관점에서 접근할 필요가 있으며, 상생 공영의 대북정책 및 한반도의 장기 비전(한민족 전체의 삶의 질 격상)에 부합해야 한다. 이는 남북 협력과 다자 협력이 가능한 사업으로 한반도의 대륙 물류 거점화의 출발점이 되어야 한다. 실제로 북한의 기반시설 수준은 매우 낙후되어, 북한 경제가 개혁·개방 정책으로 선회한다 하더라도 경제 발전이 제대로 이루어질 수 없는 한계를 가지고 있다. 대내외 외교안보적 환경의 개선과 더불어 북한 인프라의 개선을 위해서는 체계적인 전략 수립이 시급하며, 이를 위해 최근 남북 및 동북아 정세와 남북 경험 추진 동향을 분석하여 남북 관계 발전에 따른 남북 교통 인프라 연계 구상을 도출해야한다. 특히 남북철도 연계 구상은 남·북의 양자 간 협력뿐만 아니라 남·북·러 및 남·북·중의 다자간 협력과 남북 경험의 함수 관계를 규명할 필요가 있다.

남북철도 연결 사업의 평가와 문제 제기

남북 경협 상징인 개성공업지구 개발 사업과 금강산 관광 사업, 남북철도 연결 사업은 중장기적으로 남과 북이 함께 만들어가는 남북경제공동체의 추동력이다. 남북 경협 특구의 활성화를 위한 남북철도·도로 연결 사업은 특구 사업의 성패를 좌우하는 상호 필수불가결한 주요기반시설이다.

경의선 철도·도로 연결 사업이 완료되었고, 2007년 12월 문산·봉동 간 화물 열차가 개통되었다. 이 과정에서 남·북·러 간의 양자 혹은 3자간 TKR-TSR 연결 논의가 진행되었으며, 남북은 2002년 동해선 철도·도로 연결을 합의하게 된다. 이는 남·북·러 3자 협력의 성과이기도 하다. 비교적 정치적 이슈에서 자유로운 도로의 선개통이 이루어 졌고, 이로 인해 2003년부터 개성공업지구 개발 사업이 탄력을 받았다. 2004년부터 크루즈 금강산 관광이 육로 관광으로 전환되면서 한해 30만 명의 관광객이 금강산에 다녀올 정도로 활성화되었다. 다시 말하면, 남북철도·도로 연결 사업은 남북 접경 지역의 특구 개발 활성화를 견인하였다고 평가할 수 있다.

남북철도·도로 연결 사업이 사실상 완료되었음에도 불구하고, 남북경색으로 인해 2008년 12월 경의선 운행이 중단된 것은 매우 아쉬운 일이다. 개성공단은 지금도 공동 물류가 아닌 개별 물류에 의존하고 있다. 남북 관계의 특수성 때문에 개통 초기 철도 물류의 경제성을 확보하지 못한 것도 예상된 일이었다. 하지만 향후 남북경색의 돌파구로써 남북 경협 특구와 남북 인프라 협력의 선순환 고리는 유지할 필요가 있다.

또한 북한 SOC 사업은 '북한 퍼주기'라는 비판적 여론에 직면해 있다. 막대한 투자비는 남남갈등의 또 다른 원인제공자이다. 따라서 실용주의적 북한 교통 인프라 개발 전략 수립이 시급하다. 다시 말하면 막연한 사업 계획보다 비핵화 단계에서 실현 가능한 것부터 단계별로 추진하는 것이 필요하다. 따라서 북한철도의 경우 초기에는 저비용·정부주도형의 파급효과가 큰 시범사업을 추진하고, 중장기적으로 고비용·국제투자가 가능한 민간 참여의 대규모 사업으로 확대해 가는 단계별 전략이 필요하다. 이는 단계별 북한철도 현대화와 국제 물류 사업의 선순환 구조를 창출하여 국제 경쟁력을 확보하는 전략이다.

남북경제공동체 형성에 따른 남북 교통 인프라 구상

남북경제공동체는 남한 경제, 북한 경제, 동북아 경제의 연계성을 제고하고, 남과 북이 자율적인 경제체제를 유지하는 경제권을 의미한다. 경제활동은 남과 북이 각각 하나의 단위로 사고하는 것이 아니라 한반도를 하나의 단위로 사고하는 것이다. 동시에 한반도 주변 국가들, 특히 동북아 국가들에 대한 개방과 협력의 수준을 대폭 제고 하는 것이다.

이렇듯 남북철도 및 대륙철도 연계 구상은 남북경제공동체 형성이란 중장기적 관점에서 지속발전 가능한 경협 체계 구축에 역점을 두어야 한다. 단기적으로 경제 외적 불안 요인의 안정적 관리와 경협 인프라 구축을 통한 경협 활성화를 목적으로 한다. 현재 북한 SOC 개발 협력은 3대 경협사업을 중심으로 전개되었으며, 3대 경협사업은 주로 남북접경지역에서 이루어지고 SOC 개발 협력도 접경지역을 중심으로 추진되고 있다. 중장기적으로 북한 경제 회생 지원과 남북한 간의 경제력 격차 완화를 통한 남북경제공동체 형성을 지향한다. 북한경제 회생과 남북경제 발전에 따른 북한 내부 수요에 대비하고, 동북아경제권과의 연계성을 제고하기 위한 인프라 확충이 필요하다.

실용주의적 접근을 위한 단계별 남북철도·대륙철도 구축 방안

남북경제공동체의 견인차로써 실용주의적 접근을 위한 남북철도의 단계별 추진 전략과 이에 따른 다자간 철도 협력을 제안하고자 한다. 이를 위해서 단계별 북한철도 현대화와 물류 사업의 선순환 구조를 창출하여 국제 물류 경쟁력을 확보할 수 있는 방안이 필요하다. 「남북철도 최소 개보수 → 물류 사업에 따른 수익 창출/제투자 → 개량 개념의 북한철도 현대화 → 물류 사업 확대/국제 콘소시엄 구성 → 신선 개념의 북한철도 현대화 → 유라시아 랜드 브리지 완성」로 이어지는 남북철도의 단계별 국제 경쟁력 제고 방안을 제시하였다. 북한철도 개발을 위한 단계별 전략과 과제를 수립하고, 남북철도의 단기·중기·장기 로드맵을 제시할 필요가 있다. 남북경제특구와 남북철도 인프라의 선순환 구조를 통해 남북경제공동체를 기대할 수 있다.

1단계(핵 폐쇄 봉인 단계, 남북철도 연결 단계)

1단계(핵 폐쇄 봉인 단계, 남북철도 연결 단계)는 개성·금강산 등 남북접경 지역에서의 국지적 기반 시설 건설 단계이다. 이미 완성된 단계이다. 현재 경의선·동해선 철도·도로가 완공 및 개통된 상태이나 최근 경의선 화물열차가 운행이 중단된 바 있다. 하지만 향후 개성공단 10만 근로자의 출퇴근을 위해서는 철도의 여객 수송이 필수적이다.

2단계(핵 불능화 단계, 북한철도 개보수 단계)

2단계(핵 불능화 단계, 북한철도 개보수 단계)는 북·러, 북·중, 북한 통과 수요에 대비한 기반시설 개발 추진 단계이다. 현재 필요한 단계이다. 특히 초기 북한 물동량이 미비하기 때문에 동북아 역내국간 북한 통과 수요를 목표로 해야 한다. 다시 말하면 중국과 러시아의 국제 물동량을 처리해야 한다. 이를 위해 남·북·러 3각 협력사업 및 남·북·중 3각 협력사업의 발굴이 필요하다.

최근 논의되고 있는 남·북·러 3각 협력 사업이 나진-하산 프로젝트이다. 나진-하산구간의 개건사업은 TKR-TSR사업의 시범 사업을 의미하며, 「부산-나진간 해상수송 후 TSR 경유 컨테이너 사업」이 상업적으로 성공한다면 국제사회에 북한철도 현대화 및 TKR-TSR 사업의 공론화에 매우 긍정적인 효과로 작용할 것이다. 사업 초기 컨테이너 10만 TEU 유치가 가능하며, 한국 측이 부담해야할 투자비는 약 7천만 달러이다.

더불어 남·북·중 3각 협력 사업으로 경의선 개보수에 따른 동북아 국제 물류 사업을 추진할 필요가 있다. 2007년 12월 1차례 실패 조사가 시행되었다. 예상보다 경의선의 상태는 양호하며, 약 7천만 달러의 개보수 비용으로 심양-평양-서울-부산간 물류 사업이 가능하다.

상기에서 제시한 사업비는 일반적으로 예상한 것보다 매우 적다. 그동안 북한철도 현대화 사업이 '북한 퍼주기'로 인식되고 있는 것은 정제되지 못한 많은 오류들 때문이다. 북한 인프라에 대한 막대한 사업비 추정은 '북한 퍼주기'라는 남남갈등도 제공하지만, 북한에게 과도한 기대감을 심어주어 협상을 어렵게 할 것이다. 이러한 상황은 남과 북이 모두 원치 않을 것이다. 현재 유라시아 철도 물류에서 가장 높은 수준의 서비스를 제공하는 국제 화물철도는 TSR이다. 전구간이 북선화·전철화 되어있다. 실시간 화물 추적이 가능하고, 컨테이너 전용 열차도 운행하고 있

다. 하지만 TSR 화물철도의 평균속도는 40km/h 이다. 북한 경의선의 경우 최소의 개보수로 평균속도 40km/h는 가능하다. 한국도 KTX는 300km/h이지만, 화물철도는 50km/h이다. 다시 말하면 여객 사업이나 물류 사업이냐에 따라 현대화 수준이 달라지며, 사업비는 엄청난 차이를 보인다. 앞으로도 많은 논란이 제기되는 부분이다.

앞서 언급하였듯이 2단계 사업은 저비용·정부주도형의 과급효과가 큰 시범 사업으로 평가할 수 있다.

3단계(핵 폐기 단계, 북한철도 현대화 단계)

3단계(핵 폐기 단계, 북한철도 현대화 단계)는 한반도 통과 수요 및 북한내부 수요에 대비한 기반시설(복선화, 고속화)의 확충 단계이다. 북한이 국제화하는 단계이다. 우리가 통상적으로 알고 있는 신선 개념의 북한철도 현대화 단계이며, 핵 폐기에 따른 국제 컨소시움이 가능한 단계이다. 장기적으로 동북아 기반시설 네트워크 구축 및 지속적인 한반도 기반 시설의 내부 역량 강화가 필요한 단계이다. 경의선 및 동해선 현대화에 각각 13억 달러, 24억 달러의 투자 유치가 필요하다. 복선화, 고속화 수준에 따라 그이상의 사업비가 소요될 수 있다.

중장기적으로 3단계는 고비용·국제투자가 가능한 민간 참여의 대규모사업으로 확대해 가는 전략이 필요하다.

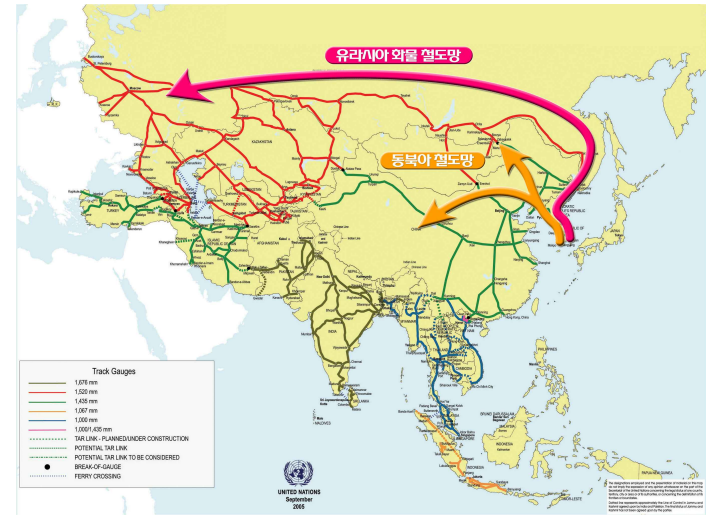
< 남북철도의 단계별 국제 경쟁력 제고 방안 >

<p>Step1 남북철도 연결 단계 (핵 폐쇄 봉인 단계)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 개성·금강산 등 남북접경지역에서의 국지적 기반시설 건설 단계 ·현재 경의선·동해선 철도·도로가 완공 및 개통된 상태이나 최근 남북관계 경색으로 경의선 화물열차의 운행이 중단된 바 있다.
<p>Step2 북한 철도 개보수 단계 (핵 불능화 단계)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 북·러, 북·중, 북한통과 수요에 대비한 기반시설 개발 추진 단계 ·특히 초기 북한 물동량이 미비하기 때문에 동북아 역내국간 북한 통과 수요를 목표로 해야 한다. 이를 위해 남·북·중 3각 협력 사업의 발굴이 필요하다. - 최근 논의되고 있는 남·북·러 3각 협력 사업이 나진-하산 프로젝트 임 ·나진-하산 구간의 개건사업은 TKR-TSR 사업의 시범

	사업을 의미
Step3 북한철도 현대화 단계 (핵 폐기 단계)	<ul style="list-style-type: none"> - 한반도 통과 수요 및 북한 내부 수요에 대비한 기반시설 (복선화, 고속화)의 확충 단계 · 우리가 통상적으로 알고 있는 신선 개념의 북한철도 현대화 단계이며, 핵 폐기에 따른 국제 컨소시엄이 가능한 단계이다.

최근 동북아지역은 세계3대 교역권(EU, NAFTA, 동북아) 중의 하나로 세계 물동량중 동북아가 차지하는 비중은 약 30%로 급증하였다. 그러나 동북아 지역 간 물적·인적 교류의 증가로 인하여 물류 시설은 포화 상태가 지속되고 있다. 이러한 증가 물동량을 수용하기 위해서 동북아 주요국가간 철도 연계는 필수 불가결한 요소인 것이다. 현재 진행하고 있는 남북·대륙철도 인프라 사업은 동북아를 통합하는 국제 승객 철도망과 유라시아 대륙을 연결하는 국제 화물 철도망으로 발전할 것이다. 이 제는 남북철도가 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 몽골횡단철도(TMGR), 만주횡단철도(TMR) 등과 물리적으로 연결된다는 단순논리보다, 남북 및 대륙철도 개발 방안과 전략에 따라 경쟁력 우위에 있는 유라시아 철도망과 동북아 철도망으로 업그레이드 할 시점이다. 이러한 맥락에서 초기 유라시아 화물 철도망 사업은 남·북·러 3자간의 TKR~TSR 연결 사업으로 추진하고, 동북아 철도망 사업은 초기에 남·북·중간의 컨테이너 전용 열차 운행을 위한 철도 협력 사업으로 추진할 필요가 있다. 최근 관심이 제고되고 있는 중앙아시아지역의 자원 개발도 대륙 철도망 연계가 선행되어야한다. 중장기적으로 동북아 역내국가와 중앙아시아 국가를 포함하는 대륙 인프라 협력 모델로 확대·발전시켜야 한다. 유엔개발계획(UNDP), 유엔아시아태평양경제사회이사회(UNESCAP)와 같은 국제기구와의 협력도 강화해야 한다. UNDP는 남·북·중·러·몽골과 함께 동북아 교통망 확충 및 환경보전 등 10개 프로젝트를 「GTI(Greater Tumen Initiative, 두만강 유역 개발) 신규 프로젝트」로 선정하고, 중기적 과제로 추진해 나가고 있다. UNESCAP도 「TAR(Trans Asian Railway, 아시아 횡단철도)·AH(Asian Highway, 아시아 고속도로) 프로젝트」를 구체화 하기위하여 「동북아와 중앙아시아 국제 복합 운송 노선에 관한 프로젝트」를 착수하였다. 3월 초 1차 전문가 회의가 개최되었으며, 중앙아시아 국가들의 높은 관심을 확인할 수 있었다.

< 동북아 및 유라시아 철도망 구상 >



또한 남북 및 대륙 철도 사업은 고유가 시대에 저탄소 녹색 사업이다. 정부는 철도 투자를 지속적으로 늘려 나갈 계획이며, 수송 분담률을 1%만 늘려도 연간 6천억의 비용 절감이 가능하다. 본 사업은 시베리아의 자원과 에너지를 실어 나르는 수송로도 확보되는 것을 의미하며, 그만큼 중앙아시아 및 시베리아의 자원과 에너지 개발에 참여할 가능성도 높아지는 것이다. 이는 정부의 '철, 에너지, 녹색 3대 신 실크로드' 경제 협력에 추동력을 제공하는 것을 의미한다. 다시 말하면 대륙 물류뿐만 아니라 시베리아 자원 개발과 연계한 패키지 사업화로 경제성을 확보하고, 한반도의 유라시아 대륙 물류 거점화에 선 순환적 역할을 할 것으로 기대한다. 이는 유라시아 지역에서 우리의 미래 비전을 확보하는 데 긴요하고 포괄적인 프로젝트다.

유라시아 랜드 브리지의 출발 : 나진-하산 프로젝트

미국의 '북한의 테러지원국 삭제' 조치와 오바마 정권의 등장에 따른 북미 관계 개선으로 대북 SOC 사업의 대내외 환경이 개선될 것으로 예상된다. 특히 남북 철도 연계 구상은 남·북의 양자 간 협력뿐만 아니라 남·북·러 및 남·북·중의 다자간 협력과 남북철도 개발 방향의 함수 관계를 규명할 필요가 있다. 특히 북

한의 비핵화 프로세스가 탄력을 받으면 남·북·러간 부산-나진-TSR 물류 협력이 주목을 받을 것이다. 3자가 공히 국제 경쟁력을 갖춘 유라시아 물류 수송망을 확보할 시점이다. 북한의 비핵화 조치가 진행되면 남·북·러가 진행하는 북한철도 현대화를 위한 다자 협력도 더욱 모멘텀을 받을 것이다.

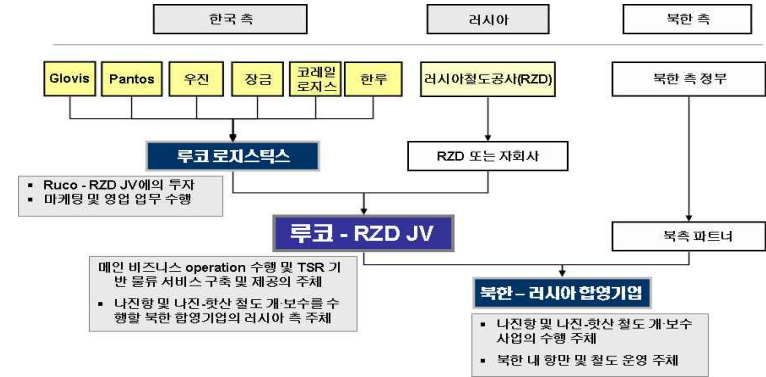
특히 최근 추진되고 있는 '나진-하산 철도의 개보수', '부산~나진 간 해상수송 후 TSR 경유 컨테이너 물류 수송'은 상업적으로 성공 가능성이 매우 높은 사업이다. 나진-하산 프로젝트 수행에 따른 나진 지역의 전략적 가치를 확보한다는 점에서 정치적·경제적 실익이 큰 사업이다. 본 사업에서 철도의 개보수로 기반시설을 정비하고, 물류 기지 건설로 유라시아 물류 사업 기반을 조성한다면 이는 나진·선봉특구에 새로운 동력을 제공하고, 개혁·개방·개발의 시너지를 확보한다는 데 그 의미가 크다. '나진'은 동북아 국가의 전략적 요충지로서 남·북·러 뿐만 아니라 남·북·중간의 인프라·물류 협력 가능성이 매우 높은 지역이다. 특히 나진-하산구간의 개건사업은 TKR-TSR 사업의 시범 사업을 의미하며, 「부산-나진간 해상수송 후 TSR 경유 컨테이너 사업」이 상업적으로 성공한다면 국제사회에 북한철도 현대화 및 TKR-TSR 사업의 공론화에 매우 긍정적인 효과로 작용할 것이다. 향후 동북아 물류 체계와의 연계를 고려, 수출입 물동량을 위한 부산·광양항과 같은 허브항 연계뿐만 아니라 내륙물동량을 위한 속초항, 동해항, 영일만항 등과의 피더망 구축도 가능하다. 또한 본 사업을 통해 현재 진행 중인 남북철도사업의 모멘텀을 유지하고, 한반도 위기의 안정적 관리수단으로 적극 활용해야 한다.

북·러는 이미 2008년 4월 24일 나진-하산 철도 개보수와 나진항 컨테이너 터미널 건설 추진을 위한 협정을 체결하였다. (주)러시아철도무역상회와 나진항은 합영기업 설립에 대한 MOU를 체결하였으며, 2008년 10월 4일 북러간 나진-하산 철도 및 나진항 개보수 착공식을 조려 친선각에서 가졌다. 하지만 49년간 북·러간 합영기업의 3 : 7 지분구조와 향후 한·러간의 투자 규모 등 풀어야 과제도 남아있다. 이는 러시아의 독점적 지위를 보장해주는 비대칭적 투자 구조이어서 한국 정부가 쉽게 수용하기 어려운 부분이다. 최근 러시아의 야쿠닌 사장도 이를 우려하여 한·러간의 투자 지분 구조의 변화를 언급한 바 있다. 최대 화주국인 한국이 제외된 '나진-하산-TSR 유라시아 물류 사업'은 성공할 수 없기 때문이다. 식민지 시대인 19세기가 인프라 건설 위주의 공급자 중심이었다면, 세계화 시대인 21세기는 화물을 보유하고 있는 수요자 중심이기 때문이다.

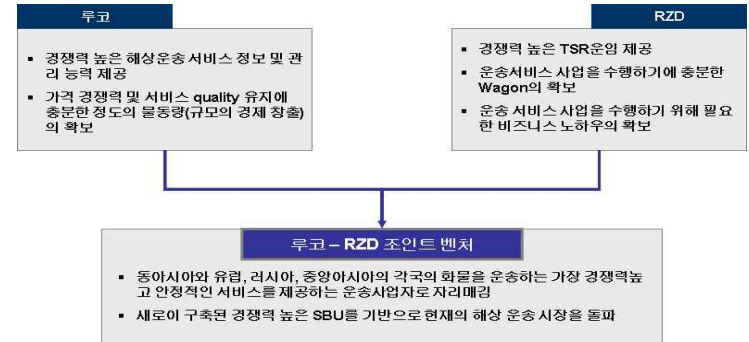
TKR-TSR 연계 사업의 시범 사업으로 추진하고 있는 본 사업은 약 2억 2천만 달러(초기 투자금 4천 4백만 달러)가 소요될 것으로 러시아는 전망하고 있다. 나진-하산 철도 개보수에 7천만 달러, 나진항 개보수에 8천만 달러, 화차 구입에 7

천만 달러를 투자할 예정이다. 한국은 국내물류업체(우진글로벌, 코레일로지스, 범한판토스, 현대글로벌비스, 장금상선, 한루 등 6개사)가 컨소시엄을 구성하여 Ruco Logistics. Co., Ltd 설립(2007. 6)하고, 러시아철도공사와 동 프로젝트를 추진할 예정이다. 북·러는 양측이 3 : 7 지분을 합의하였고, 러시아측은 러시아 지분의 40%를 한국이 참여하기를 바라며, 북한도 동의한 바 있다. 앞으로 협상의 여지가 많은 부분이다.

< 최근 논의 중인 한-러 합작사업 투자 구조 >



< 한-러 합작사업에서 루코와 RZD의 기능 >



참고로 러시아측에서 발표한 한반도 중단철도의 개수 공사 착공 내용은 다음과 같다. 10월 4일 한반도 중단철도 나진-두만강 구간의 개수 공사 착공식 행사가 국

경역인 두만강 역에서 열렸다. 약 1억 5천만 유로의 예산으로 계획되어 54km의 새로운 철로를 건설하고 10개의 철도역, 3개의 터널, 40개 이상의 교량과 그 외의 설비를 개수 공사하는 프로젝트이다. 북한 철도성과 러시아 철도공사가 함께 설립한 합작회사가 프로젝트를 맡고 있다. 두만강- 나진 구간의 통과 능력은 일 12열차의 양복, 물동량은 400만 톤의 화물로 보고 있다. 프로젝트는 아태지역 특히 한국으로부터 매년 10만 TEU 화물을 TSR로 집중시키는 것이 가장 큰 목적이다. 2011년 하산으로부터 3만 5천 톤 컨테이너를 수용가능하고, 2013년에는 10만 톤까지 예상하고 있다. 이 합작회사는 남한의 화물 포워더의 참여로 물류회사를 설립하는 계획을 가지고 있다. 새로운 컨테이너 터미널은 연간 40만 TEU를 수용 가능하도록 설계되지만 항구의 발전은 향후 70만 TEU까지 확장될 것으로 예상하고 있다. 러시아 철도 야쿠닌 사장은 두만강-나진 프로젝트를 전 노선의 장기 현대화 작업의 시범사업으로 보고 있다.

본 사업의 가장 큰 장점은 수송 시간 및 비용 절감 요인이다. 부산에서 모스크바까지 약 20일의 수송 시간을 단축할 수 있다. 특히 고부가가치 화물의 재고 기간을 20일 이상 단축하는 효과를 가지고 있어 자동차 산업과 연계하여 많은 수요를 창출할 것으로 기대된다. 물류 비용적인 측면에서 고비용의 극동항만을 대체하고, 화차 구매에 따른 비용 절감 등을 고려할 때 해상 운송과 대등한 비용으로 수송 가능할 것으로 추정하고 있다. 이럴 경우 중앙아시아 화물의 경쟁력도 대폭 제고될 것이다. 다음은 나진-하산 프로젝트의 경제성을 나타낸 것이다.

< 나진-하산 프로젝트의 경제성 >



상기 각 사례의 비용 및 소요 시간은 Moscow 기준임

시사점 및 결론

앞에서 언급하였듯이 북한철도 현대화의 경우 초기에는 저비용·정부주도형의 파급 효과가 큰 시범 사업을 추진하고, 이후 고비용·국제투자가 가능한 민간 참여의 대규모 사업으로 확대해 가는 단계별 전략이 필요하다. 이는 단계별 북한철도 현대화와 국제 물류 사업의 선순환 구조를 창출하여 국제 경쟁력을 확보하는 전략이다. 현재 1단계(핵 폐쇄 봉인 단계, 남북철도 연결 단계)를 지난 2단계 사업(핵 불능화 단계, 북한철도 개보수 단계)이 진행 중이다. 2단계에서 저비용·정부주도형의 파급 효과가 큰 시범 사업이 나진-하산 프로젝트이다. 추진전략상 1.5 트랙으로 정부의 역할과 민간의 역할을 분리하여 사업의 유연성을 높일 필요가 있다. 특히 건설 분야에서 정부는 민간투자 활성화를 위해 남북 및 다자간 협력, 인프라개발 및 관리 등 사업 환경을 조성하고, 운영 분야에서 민간은 유라시아 물류 사업으로 경제성 원칙에 입각해 사업을 추진할 필요가 있다.

나진-하산 프로젝트는 남·북·러 3자 모두에게 실익이 되는 사업이다. 북한은 노후 된 북한철도 일부를 복원하여 나선지역 경제를 활성화하고, 북·러 협력 강화를 기대할 수 있다. 향후 북미관계 개선에 따른 다자간 경협 사업의 모멘텀을 확보 수 있다. 러시아는 포화 상태의 극동항을 해결하고, TSR 경쟁력 제고를 통한 유라시아 물류망을 활성화한다. 북·러 관계를 개선하고, 동북아 지역에서 철도·에너지 대국으로써의 정치·경제적 영향력을 확대할 수 있다. 한국은 남·북·러 3자 협력으로 나선 지역 진출 등 남북 협력의 선 순환적 시너지 효과를 기대할 수 있다. 정부의 한·러간 ‘철, 에너지, 녹색 3대 신 실크로드’ 경제 협력에 추동력을 제공하고, 대륙 물류뿐만 아니라 중앙아시아 및 시베리아 자원 개발과 연계한 패키지 사업화로 경제성을 확보하여, 한반도의 유라시아 대륙물류 거점화에 기여할 것이다.

남북 철도의 연결로 한반도의 미래는 새로운 국면을 맞게 됐다. 100여년의 역사를 가진 한국철도는 “21세기 국제고속철도”, “남북경제공동체”, “동북아일일생활권”, “유라시아 시대”라는 새로운 도약의 기회를 맞이하고 있다. 철길은 바로 그 미래로 가는 길이다. 우리의 지혜가 필요한 시점이다.