

목 차

■ 남북 및 동북아 철도 연결과 경제 협력

Executive Summary	1
I. 들어가며	2
II. 남북중단철도 연결의 의의와 효과	3
III. 동북아 경제 협력을 위한 철도의 역할	6
IV. 남북중단철도 연결을 위한 선결 과제	10
V. 맺음말	16
< 토론 >	17
■ HRI 경제 지표	36

남북 및 동북아 철도 연결과 경제 협력

□ 남북중단철도 연결의 의의와 효과

- 남북중단철도(TKR) 연결은 남·북한 모두에게 유무형의 경제적 이익을 제공
 - TKR은 필연적으로 대륙 철도와 연결되기 때문에, 이로 인해 형성되는 동북아 철도 네트워크가 이 지역의 경제 협력 확대에 크게 기여할 것임
- 경의선 연결에 따른 경제적 효과 분석 자료(건교부, 2000년)에 의하면, 남한은 연간 약 1억 달러, 북한은 약 1억 5천만 달러 예상
 - 이 수치는 매우 보수적인 추정치로, 故김일성 주석은 1994년 6월 30일 벨기에 노동당 중앙위원장과 담화에서 연간 15억 달러라고 주장
- TKR은 동북아의 물류난 해소는 물론, 통합 물류망에 직·간접적으로 편입되어 있는 동북아 이해 당사국(러시아, 중국, 일본, 남북한) 간의 다자간 경제 협력을 촉진하는 결정적 계기가 될 것임
- ‘철의 실크로드’ 기종점이 부산·광양항이 될 경우 일본과 중국의 협력 유인 발생
 - 시간 단축 및 물류비 절감 등으로 러시아와 북한, 유럽으로의 화물 물동량이 많은 일본의 이익이 극대화되고, 최근 동북3성에 기대감을 갖고 있는 중국도 동북아 철도망 구축에 협력할 유인이 발생

□ 동북아 경제 협력을 위한 철도의 역할

- 동북아 주변국들은 철도 중심의 교통 체계를 구축하고 있음
 - 러시아는 철도를 물류 중심축으로 하면서 도로와 해운, 항공 등과 연계한 유라시아의 통합 물류 시스템을 구축하고 있음
 - 중국은 철도 운송량이 전세계의 24%를 차지, 인접 14개국과는 주로 철도 수송
- 철도는 타 교통수단과 달리, 통과 구간의 면과 공간을 선으로 연결하여 교류 효과 증폭은 물론, 환동해권과 환황해권 연결을 통해 ‘철의 실크로드’를 형성
 - 항공과 해운은 출발지와 목적지를 점과 점으로 연결시키는 데 그침

□ 남북중단철도 연결을 위한 선결 과제

- 북한의 동의와 참여가 관건 : 남북 철도 연결은 유훈 사업으로 북한의 심리적 부담을 완화하면서 개혁·개방을 유도해낼 수 있는 방안 모색과 노력이 필요
- 북한 철도 개량에 소요되는 재정 조달 문제 : 실태 조사 선행 후, 대북 투자 및 지원에 대한 국민적 합의 도출 방안을 모색
- 3자 대화를 통한 북한 참여 유도 : ‘남-북-러’ 및 ‘남-북-중’의 대화 채널을 동시에 가동시킴으로써 중국과 러시아의 경쟁적 참여와 북한 참여 유인을 제공
- 한국철도공사의 역할과 노력 : 전반적인 실태 파악과 함께 다른 나라의 사례 연구, 국제철도협력기구 가입 추진 등

남북 및 동북아 철도 연결과 경제 협력

- 출처 : 21세기 동북아미래포럼
- 일시 : 2006년 3월 7일
- 연사 : 이 철 한국철도공사 사장
- 주최 : 중앙일보, 현대경제연구원 공동

주제 발표

I. 들어가며

남북중단철도(TKR) 연결 사업은 1990년 남북기본합의서 작성 시에도 논의된 바가 있었지만 아무런 진전을 보지 못하다가 2000년 6·15 남북공동선언 이후 본격적으로 추진되어 왔다. 현재 경의선과 동해선의 노반 공사와 선로 공사는 다 끝났고, 양 노선의 북측 구간에서 각각 3개 역사의 마무리 공사가 진행되고 있는 상황이다. 선로 연결 공사의 공정만을 놓고 본다면 남북중단철도 연결 공사는 거의 다 마친 상태이고, 이제 열차가 달리기만 하면 되는 상태라고 말할 수 있다.

1945년 9월 11일 서울을 출발한 마지막 열차가 신의주에 도착한 이래 반세기 이상 끊어졌던 민족의 혈맥을 다시 잇게 되는 민족사적 감회와 더불어, 남북철도 연결의 의의와 다양한 파급 효과에 대해서도 큰 기대가 모아지고 있다.

또한 남북철도의 복원은 필연적으로 유라시아 대륙 철도와의 연결을 의미하기 때문에, 자연스럽게 '철의 실크로드'로 불리는 동북아 철도 네트워크 구상이 인접국을 비롯한 여러 국가들의 관심을 끌고 있다. 남북중단철도(TKR)가 이미 구축되어 있는 유라시아 대륙 철도망에 편입됨으로써 형성되는 동북아 철도 네트워크는 이 지역의 경제 협력 확대에 크게 기여할 것으로 보인다.

II. 남북중단철도 연결의 의의와 효과

남북중단철도 연결은 경제적, 정치·군사적, 사회·문화적, 인도적 측면 등 다양한 측면에서 막대한 유·무형의 파급 효과를 가져올 것이다.

철도를 통해 남북한 간에 빠르고 안전하게 화물 수송이 이루어지기 위해서는 남북한 간의 정치적 신뢰, 즉 남·북한 정부의 동의와 신뢰 그리고 적극적인 참여가 전제되어야 한다는 점에서, 남북철도사업은 양측간의 군사적 긴장완화, 정치적 신뢰구축, 나아가서 동북아 지역의 평화와 안정에 크게 기여할 것은 자명하다.

또한 남북간에 교통로가 연결되면 문화교류가 활성화되고, 북한관광 등에 물꼬가 트이는 등 남북간 왕래가 획기적으로 확대될 수 있을 것이다. 역시 6·15 남북 공동선언 이래 추진되고 있는 금강산관광사업의 추이를 보더라도 이러한 예상을 뒷받침해 준다. 이처럼 교류가 확대되면 남북간에 민족적 동질성 확보에도 기여하는 등 다양한 긍정적 효과를 가져올 것이다.

그러나 오늘 저는 남북철도 연결 사업의 경제적 효과를 중심으로 말씀드리고자 한다. 왜냐면 남북철도 연결은 많은 투자를 요하는 사업이라는 점에서, 궁극적으로는 그 경제적 타당성이 입증되어야만 하고, 또 막상 선로가 연결된 후에도 제대로 활용되기 위해서는 이 사업이 다른 어떤 논리보다도 경제적 실리에 의해 결정되어 한다고 생각하기 때문이다.

1. 남한과 북한에 미치는 경제적 효과

단적으로 이 사업은 남북한 모두에게 막대한 경제적 이익을 가져 올 것으로 기대된다. 건교부가 2000년 발표한 경의선 연결에 따른 경제적 효과 분석 자료를 살펴보면, 경의선이 연결되고, 제대로 운영을 하게 된다면 연간 남한은 약 1억 달러, 북한은 약 1억 5천만 달러의 경제적 효과를 창출할 수 있는 것으로 조사되었다.¹⁾

물론 현 시점에서 이러한 기대 효과를 정확하게 계량화하는 것은 매우 어려운

1) 이 추정치는 현재 해상운송에 의존하고 있는 남북교역의 물류비가 1/5수준 (현재 1 TEU 당 1000 달러 수준에서 200 달러 수준)으로 절감되고, 수송 기간도 약 1주일에서 1~2일 수준으로 단축됨에 따른 남북교역의 증대, TCR, TSR 등 대륙 철도망 연계로 인한 통과 운송 수입, 그리고 부산·평양항 활성화로 인한 추가 물동량 수입 등을 기준으로 추정된 것이다.

일이고, 또 연구자의 관점에 따라 다소 차이가 있을 수 있겠지만, 위의 추정치는 보수적인 예측으로 평가할 수 있을 것 같다. 왜냐하면 위의 분석에는 포함되어 있지 않지만, 그냥 상식적인 수준에서 보더라도 추가적인 효과들을 생각할 수 있기 때문이다. 예를 들면 남북간 교통로 연결로 인해 남북 경제 교류가 긴밀해지고 남한의 자본력과 기술력이 북한의 노동력과 결합하여 남북 경제가 질적으로 개편되면 획기적 경쟁력을 갖출 수 있게 될 것이다. 또한 남북철도가 연결되고, 대륙철도와 연계되면 지금까지 우리나라에게는 접근이 어려웠던 새로운 시장을 개척하게 됨으로써 발생하는 경제적 효과도 매우 클 것이다. 이와 같은 사실들을 감안해 볼 때, 실제로 남북철도가 연결될 경우 그 효과는 정말로 무궁할 것 같다.

재미있는 사실을 덧붙이면, 북한 故김일성 주석이 1994년 6월 30일 벨기에 노동당 중앙위원회 위원장과의 담화에서 남북철도 연결 사업의 경제성이 매우 높다면 서, 그 기대 효과를 구체적으로 연 15억 달러라고 주장한 바 있다.

2. 남북철도 연결에 따른 동북아 경제 협력 확대

남북철도의 연결이 가져오는 경제적 이득은 비단 남북간에 국한되는 것이 아니다. 조금만 시각을 넓혀 동북아 지역으로 눈을 돌려 보자. 남북철도가 이미 구축되어 있는 유라시아 대륙철도망에 편입됨으로써 형성되는 동북아 철도 네트워크는 이 지역의 경제 협력 확대에 크게 기여할 것이다. 그동안 동북아 철도 네트워크는 단절구간의 존재, 항만시설의 낙후 및 허브항만으로의 접근성 저하, 남북간 분단으로 인해 대량의 물동량 발생지역인 한국, 일본의 배제 등으로 전체적인 효율성과 활용도가 매우 저조한 상황이었다.

그러나 남북철도 복원과 함께 완성되는 동북아 철도망은 해상운송과의 상호 보완적 관계 속에서 동북아의 화물운송체계를 현저하게 개선함으로써, 이 지역의 물류난을 해결해 줄 것이다. 또한 동북아 통합 물류망에 직·간접적으로 편입되어 있는 동북아 이해당사국 간에 경제적 상호 보완구조에 기반한 다자간 경제 협력을 촉진하는 결정적 계기가 될 것이다.

동북아 지역은 국가간 생산 요소의 상호 보완성이 매우 큰 지역으로 러시아, 중국, 몽골 등은 천연 자원이 풍부하게 매장된 자원부국이며, 한국, 일본 등은 자원,

노동력 부족이라는 열세에 처해 있지만 상대적으로 자본과 기술면에서 우위를 확보하고 있다. 따라서 동북아는 천연자원, 기술, 자본, 노동력 등 경제활동의 모든 부문에서 각국간 상호협력이 유기적으로 구축될 수만 있다면 무한한 발전 잠재력이 기대되는 지역이다.)

3. 한국의 동북아 물류 중심국가로의 도약

끊어진 남북철도가 연결되면 그동안 분단국으로서 섬나라와 같았던 우리나라는 대륙과 해양을 연결하는 물류의 시·종착지라는 입지를 확보함으로써 새로운 차원의 경쟁력을 갖추게 될 것이다. 우리나라가 일약 동북아 물류 중심국가로 도약할 수 있는 전기를 마련해 주는 것이다.

남북횡단철도와 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 또는 만주횡단철도(TMR)의 연결은 동북아 간선 운송로의 연결, 그리고 향후 아시아와 유럽을 연결하는 대륙교통의 활성화로 이어질 것이며, 결국은 인천국제공항의 항공운송, 부산·광양항의 해상운송을 포함해 한반도가 동북아 교통운송의 허브 기능을 담당하는 데 시너지 효과를 발생시킬 것으로 기대된다.

예를 들어 남북중단철도가 연결되면 부산항과 광양항의 동북아 허브 기능은 강화될 것이다. 현재 수송 용량이 한계에 처해 있는 중국의 대련항으로 집결되는 물동량의 상당 부분이 철도를 통해 부산 또는 광양항으로 집결될 수 있고, 반대로 유럽으로 가는 일본의 물동량을 부산에서 처리할 경우에는 시간 단축 및 물류비 절감이 가능하기 때문이다.

2) 실제로 동북아는 북미, EU와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있으며, 역내(域內) 자본과 기술, 노동력과 정보 등을 쉽게 결합할 수 있는 무한한 잠재력을 가지고 있다. 동북아는 현재 전 세계 GDP의 20%를 점유하고 있으며, 2020년에는 그 비율이 30%로 확대될 전망이다. 또한 총 인구 수가 유럽연합(EU)의 4배에 달하고, 인구 100만 이상의 대형 성장거점 도시도 50여 개에 달하는 등 향후 발전가능성이 매우 높은 지역이다. 시베리아 천연가스가 본격적으로 개발되고, 한반도에서 유럽으로 이어지는 ‘철의 실크로드’까지 건설되면 동북아는 생산과 투자, 금융과 물류, 정보와 기술이 모였다가 퍼져나가는 세계경제의 명실상부한 중심축이 될 것이다. 효율적인 교통물류체계가 제공하는 ‘신속성’과 ‘접근성’의 향상은 운송비의 감소와 수송거리 및 시간의 단축, 통과운임 수입 등의 생산성 증진을 통해 동북아 지역의 경제성장과 고용안정에 기여하게 될 것이다.

이처럼 ‘철의 실크로드’의 기·종점이 부산·광양항이 될 경우, 러시아와 북한 및 유럽으로의 화물 물동량이 많은 일본의 이익이 극대화될 수 있고, 최근 동북 3성에 기대감을 갖고 있는 중국이 동북아철도망 구축에 자연스럽게 협력할 수 있는 동기요인이 될 수 있다.

이것은 결국 항만을 통해 중국과 일본 사이에서 환적 화물 유치에 의존했던 과거에서 벗어나 향후 구축될 ‘유라시아 물류체계’에서 한국의 입지를 강화하게 될 것이다.

Ⅲ. 동북아 경제 협력을 위한 철도의 역할

부채문제와 낮은 수송 분담률 등 현재 우리나라 철도가 처해 있는 여러 가지 어려움으로 인해 우리나라에서 철도산업의 역할이나 중요성에 대한 인식은 확고하지 못한 게 사실이다. 이런 맥락에서 남북철도 연결에 관해서도 경제성에 대한 의구심이나, 철도의 경쟁력 자체에 대해 회의를 가지신 분들이 많은 것 같다. 다시 말해서 교통수단의 결정 역시 경쟁하는 여러 매체 중에서의 선택의 문제라고 한다면, 우리에게 철도가 꼭 필요한 것인가, 철도가 다른 교통수단에 비해 우리에게 더 많은 편익과 서비스를 가져다주는 매체인가를 묻고 있는 것이다.

이 질문에 답하기 위해, 저는 우선 유럽이나 일본 등 물류 선진국에서는 1990년 이래 철도 교통이 르네상스를 맞이하고 있으며, 과거에 만연하였던 도로와 자동차 중심의 교통정책에서 철도나 내륙해운의 역할을 강화하여 교통수단간 균형적인 수송분담을 추구하는 정책으로 전환되고 있는 사실에 주목하고자 한다.

국가 간 생존경쟁이 날로 치열해지고, 과거 어느 때 보다도 복지 수준이 높음에도 불구하고, 국민의 삶의 질 향상에 대한 욕구는 날로 높아져만 가는 21세기에 철도가 르네상스를 구가하는 이유는 무엇일까? 우리가 우리의 미래를 위해 선택한 동북아 물류중심국이라는 국가전략을 위해 철도는 어떤 역할을 할 수 있는가?

1. 21세기 변화된 환경에서 철도가 가지는 경쟁력

철도는 매우 환경 친화적인 교통수단일 뿐 아니라, 혼잡 비용이나 교통 사고 등의 사회적 비용 측면에서 매우 유리한 교통수단이다. 혼잡 비용, 대기 오염, 온실가스, 소음, 토지 이용, 교통 사고 등을 종합하여 추정한 사회적 비용을 비교해 보면 철도(1.2조 원)는 도로(48.4조 원)의 2.4%에 불과하다는 조사가 있었다.³⁾ 단군 이래 최대의 역사라는 경부고속철도의 건설 비용이 18조 원을 넘고 있어 정부나 국민이 큰 우려를 하고 있지만, 작년 한해 우리나라의 교통 혼잡 비용은 20조 원이 넘는 것으로 조사된 바 있다. 어떻게 보면 우리는 매년 경부고속철도를 건설할 수 있는 돈을 길거리에서 낭비하고 있는 셈이다.

또한 온실가스 배출량을 제한하는 교토의정서가 효력을 발생하는 2010년 까지 CO₂ 배출의 주범인 자동차 이용률을 구조적으로 낮춰나가지 않으면 막대한 부담금을 지불해야 할 형편이다.

건설교통부의 또 다른 자료에 따르면, 현재의 수송 분담 구조 (도로 : 철도 : 해운 및 항공 = 65 : 15 : 20) 가 그대로 답습될 경우 2020년에는 교통사고 사망자, 에너지 소모, 도로 혼잡 등이 현재의 2배 이상으로 증가되어 심각한 삶의 질 저하가 우려되는 것으로 진단되었다.

따라서 우리나라 역시 21세기의 변화된 경제·사회·정치 환경에 부응하고 나아가서 동북아 경제중심국가, 동북아의 물류 허브로서의 경쟁력을 확보하기 위해서는 국내의 교통문제를 해결하고, 통일과 대륙시대에 대비하여 과거 도로 위주의 교통 정책 패러다임의 전환이 절실히 요청되는 시점이다.

2. 일본·중국·러시아·북한의 철도 중심 교통체계

우리나라의 인접 국가들은 한결같이 철도 중심의 교통체계를 구축하고 있다. 러시아가 그렇고, 중국이 그러하며, 북한이 그렇다. 일본 역시 세계 최강의 철도선진

3) 2002년 환경정책평가연구원 자료.

국으로서, 일본 내에서는 부산이나 사할린으로 연결되는 해저터널 계획에 관한 연구도 활발히 추진되고 있는 실정이다.

러시아는 광활한 국토를 관통하는 철도망을 통해 유럽, 중동, 서남아시아, 동남아시아, 동북아시아 등 유라시아의 모든 물류시장을 통합하고 있다. 철도를 물류의 중심축에 두고 도로, 해운, 항공, 파이프라인 등 다양한 운송수단을 연계한 통합 물류시스템을 구축하고 있다. 시베리아횡단철도(TSR)는 동~서를 연결하는 러시아 통합 운송망의 주축으로서 광활한 러시아 국토를 지리적, 정치적, 경제적, 사회적으로 통합시키는 핵심기능을 담당하고 있다. 러시아철도공사는 「발전 전략 프로그램 2010」을 통해 철도 교통시스템의 현대화를 가속화하려는 계획이어서 앞으로 국제 철도운송로 발전에도 새로운 기폭제가 될 것이다.

중국은 전통적으로 철도 강국이다. 중국철도의 운송량은 전 세계 철도 운송량의 24%를 차지할 정도로 매우 이용률이 높다. 중국의 대외 무역에서도 철도수송은 상당히 중요한 역할을 하고 있는데 국경을 접하고 있는 인접 14개 국가와의 교역은 주로 철도를 통해 수송되고 있다.

21세기에 들어서면서, 중국은 세계 최강자가 되려는 꿈을 꾸고 있으며, 그 꿈을 이루기 위해서는 무엇보다 '경제의 동맥'인 물류체계를 확보하여야 한다고 믿고 있는 것 같다. 중국의 야심찬 서부 대개발 계획이 이를 말해 주고 있으며, 도로·철도·수로·가스관 등으로 광대한 국토를 거미줄처럼 연결하는 대규모 인프라 건설 사업들이 지금 전국에 걸쳐 전개되고 있다.⁴⁾ 중국정부가 발표한 중장기 철도망 구축 계획에 따르면 2020년까지 9만Km의 현대화된 철도망을 구축한다는 목표로 철도 분야에 막대한 자금과 열정을 쏟아 부으며, 신흥 철도 강국으로 부상하고 있다.

경의선을 통해 신의주에서 직접 연결되는 중국횡단철도(TCR) 노선은 중앙아시아를 거쳐 러시아횡단철도(TSR)로 연결됨으로써 유라시아 대륙의 통합적 물류체계에 편입되어 있을 뿐 아니라, 중앙아시아, 중동아시아, 그리고 동남아시아를 아우르는 범아시아 철도망의 완성에도 중추적 역할을 담당한다.

이처럼 러시아, 중국에서 철도가 핵심적 역할을 하는 것은 전통적으로 사회주의

4) 서기동수(서부신장의 천연가스를 상해까지 운반하는 대륙횡단 천연가스 파이프라인), 남수북조(남부 양쯔강 물을 북부로 공급하는 운하)와 더불어, 칭짱 철도(창하이성과 티베트를 연결하는 고원 철도)는 만리장성과 맞먹는 대역사로 꼽힌다.

국가에서 철도 선호 사상이 있었고, 더불어 시베리아나 만주, 내몽골 등의 극한적 자연조건과 기후조건 등이 철도에 유리하기 때문이다. 여름에는 영상 40도, 겨울에는 영하 50도를 넘나드는 극심한 기온 차로 인해 도로는 동파의 위험성이 높아 건설비와 유지보수비가 크기 때문이다. 또한 보통 10,000Km 가 넘는 수송거리도 철도의 강점이 발휘될 수 있다.

러시아나 중국 등 유라시아 대륙의 현재의 도로 교통 설비와 철도 인프라를 고려할 때, 우리나라는 남북철도 연결을 통해 상대적 저비용으로 가장 빠른 시간 안에 유라시아 대륙의 중추적 물류시스템에 통합될 수 있다는 결론을 내릴 수 있다.

3. 철도망을 통한 교류의 특징

철도망을 통한 교류는 항공이나 해운을 이용한 교류와는 전혀 다른 질적인 차원을 가진다. 항공이나 해운은 출발지와 목적지를 점과 점으로 연결시키는 데 그치는 반면, 철도는 통과하는 노선구간의 면과 공간을 직접 연결해 주기 때문에 교류의 효과를 증폭시킬 수 있다. 산업화의 산물인 철도는 노선을 따라 도시를 형성케 하여 근대화를 촉진하는 동력이었으며, 철도를 통한 인적 교류와 물자 이동은 지리적으로 폐쇄된 공간에 거주하는 이들을 열린 공간으로 유인하는 유용한 수단이었다.

특히 동북아 철도 네트워크로 러시아의 시베리아·극동지역·중국의 동북 3성 지역이 역동적인 동북아공동체 공간에 편입됨에 따라 동북아 경제 협력 활성화에 기여하고 이로써 '환동해 경제권'과 '환황해 경제권'으로 이원화된 동북아 경제 협력구도는 완전한 의미의 경제 협력의 지리적 범주와 함께 각기 다른 문명권이 상호 소통함으로써 공존과 번영의 기반 조성에도 이바지 할 것이다.

근대화 시대 철도가 선진문화와 생활양식의 전파자 역할을 했던 것처럼 '동북아 공동체'를 거미줄처럼 연결하는 철도 네트워크는 바로 그러한 문화와 생활양식을 전달하는 통로가 될 것이며, 이를 기초로 새로운 '동북아 문명'이 꽃피는 자양분이 될 것이다. 이러한 의미에서 남북철도 연결과 이어진 대륙철도의 연결이 '철의 실크로드'가 되어 주길 기대하는 것이다.

IV. 남북중단철도 연결을 위한 선결 과제

1. 북한의 동의와 참여가 관건

남북철도 연결 사업에 따른 비전과 희망이 큰 만큼, 남북철도를 연결하고, 나아가서 철의 실크로드를 실현하기 위해서는 극복되어야 할 많은 문제들이 산적해 있다. 작게는 남북한 철도의 기술적 차이들이 보완되어야 한다. 다행스럽게도 남북철도는 공히 표준궤(1432mm)를 사용하고 있어 궤간의 차이는 없지만 전기·신호·통신 시스템이 차이가 있다. 또한 영업제도, 운임, 통관절차 등에서부터 하다못해 철도용어에 이르기까지 상호 협의하고 보완해야 할 문제점들이 많이 있다. 러시아 철도나 중국철도와 연결 시에도 마찬가지로 문제에 부딪칠 수 있다.

그러나, 저는 이런 기술적 문제나 경영적 문제들은 정치적 의지만 있으면 해결될 수 있다고 확신한다. 예를 들면 궤간 차이가 큰 문제라고들 하지만 국경에서 그 나라 열차로 환승하거나 환적하면 될 것이다. 또 요즘은 기술이 고도화되어 있어 대차시스템만을 교환할 수 있고, 유럽에서는 운행하면서 궤간 폭이 자동으로 변환되는 자동변환 대차시스템도 상용화되어 있다. 충분한 수송물량이 있어서 경제성만 확보되면 이런 시스템은 얼마든지 채택할 수 있다는 말이다.

따라서 남북철도 연결 사업의 가장 중요한 관건은 이 사업에 대한 남북한 양측의 의지가 중요하고 특히 북한의 동의와 참여가 결정적이다. 북한으로서는 남북철도 연결이 故김일성 주석의 '유혼 사업'이기 때문에 기본적인 관심을 가지고 있을 것이라고 추측된다. 1990년의 남북기본합의서에도 경의선 연결에 대한 합의가 들어가 있고, 1994년 김 주석은 남북이 경의선 연결을 통해 많은 경제적 이득을 얻을 수 있다고 주장한 바 있다.

이러한 맥락에서 볼 때, 우리의 입장에서는 우선 체제유지와 경제 회생을 위한 개방 사이에서 고민하는 북한의 심리적 부담을 완화시키면서 개혁, 개방을 유도해 낼 수 있는 방안을 찾아보는 노력이 필요할 것이다.

2. 북한 철도 개량에 소요되는 재정 조달 문제

남북 철도 연결 사업에서 풀어야 할 또 한 가지 중요한 문제는 남북한 철도 연결과 북한 철도의 개량을 위한 재정조달 문제일 것이다. 우리나라는 아직 한번도 북한 철도에 대한 실사조사 등을 해 볼 기회가 없다보니, 북한 철도 개량에 얼마나 많은 비용이 필요한가를 정확하게 판단하기 어려운 것이 사실이다. 다만 우리나라에 지금까지 나와 있는 여러 연구 결과나 추정치들을 볼 때 경의선축과 동해선축의 노반개량 공사비는 단순 개량사업만을 시행한다고 하더라도 수조 원에 달하는 상당한 비용이 들어갈 것으로 추측된다.

또 러시아 철도부는 2000년 경원선 개량을 위한 실사조사를 한 적이 있기 때문에 비교적 정확한 자료를 가지고 있다고 보이는데, 이 자료는 북한의 요청에 따라 대외비로 우리에게 알려주지 않는 자료다. 2002년 2월 푸틴 대통령이 우리나라를 국빈 방문하여 남북철도와 TSR 연결 사업을 추진하자는 제안을 하면서 동해축의 북한 철도를 개량하는 데 약 20억 달러가 소요된다는 말을 한 적이 있다. 그러나 이후 러시아는 소요 비용을 계속 올려서 최근에는 40억 달러가 필요하다는 주장도 하고 있다.

따라서 우리의 입장에서는 무엇보다 북한 철도 실태에 관한 실무 조사가 선행되어야 하고 정확한 소요 비용이 추산되어야 한다. 북한이 철도 개량 사업에 참여를 요구해 온다면 무엇보다 이런 우리 측의 입장을 알리고 실태 조사가 선행될 수 있도록 촉구해야 할 것이다. 또한 펀딩 모델에 관한 검토도 추진되어야 할 것이다. 국제 컨소시엄이나 민간 자본의 참여 등 모든 가능성을 열어 놓고, 가장 적절한 모델을 찾아 나가야 할 것이다.

다만, 북한 철도 개량 비용에 관해서는 다음과 같은 관점들이 고려되어야 한다고 생각된다. 우선 북한의 입장에서 볼 때, 남북철도의 연결이 궁극적으로는 TSR, TMGR, TCR, TMR 등과 같은 대륙 철도 연결을 염두에 두는 것이기 때문에, 북한 구간의 노선은 통과 노선에 불과하고, 남한의 이익을 위한 선로라고 볼 수 있을 것이라는 점이다. 물류의 관점에서 보면 통과 운송 수입은 전체 물류비의 극히

일부로 제한되어 있다. 또 전체 유라시아 철도 주행거리가 약 15,000Km 중 북한 통과거리는 불과 500Km 미만인 것이다. 따라서 북한 철도 개량에 대한 참여를 일방적인 퍼주기라고 보는 관점은 무리가 있고, 오히려 남한과 북한이 모두 이익을 얻을 수 있는 사업으로 인식되어야 할 것이다.

또 우리와 같이 분단의 경험이 있는 독일의 사례를 살펴보는 것도 유용할 것이다. 분단 기간 동안 서독 정부는 여야를 막론하고 한결 같이 동서 교통로 연결을 통한 인적교류 활성화를 위해 노력했다.

서독은 동독의 중심부에 위치한 서베를린으로의 통과교통로를 확보한다는 명분 하에 동독에 상당한 수준의 지원을 하였다. 우선 서베를린으로 들어가는 서독인들이 동독구역을 통과할 수 있도록 해준 데 대한 대가로 매년 일정 수준의 '통행료 일괄부담금'을 지불하였다. 동서독간 통과교통조약이 체결된 1971년부터 베를린장벽이 무너진 1989년까지 약 31억 1,500만 마르크(1마르크를 500원으로 볼 때: 1조 5,600만 원)가 무상 지원된 셈이다. 그리고 교통 인프라에 대한 투자도 이루어졌는데, 이는 도로건설이나, 철도 개량 및 유지 보수 등 특정사업에 대해 투자되었고, 서독은 이러한 투자에 대해서는 동독으로부터 반드시 이에 상응하는 경제적 및 경제외적 반대급부를 받아냈다. 이렇게 투자된 금액은 약 24억 마르크 (약 1조 2,000억 원)로 집계되었다.

동독의 교통 인프라에 대한 막대한 투자와 지원에 대해 서독에서도 야당과 언론을 중심으로 '퍼주기'라는 비난이 비등하였다. 그러나 독일의 경우에는 서베를린이 동독 내에 위치하는 특수상황이 서베를린으로의 연결통로 확보라는 명분을 만들어 줌으로써 국민적 합의를 이끌어 내기가 수월하였다.

종합적으로 서독은 분단기간 동안 동서독간 교통 인프라의 연결을 양독간 긴장 완화를 위한 매개체로 적극 활용하였고, 이러한 교통정책의 역할에 대해서는 통일이 된 시점에서 매우 긍정적인 평가를 받고 있다. 우선 교통 교류를 통해 동서독 국민간의 민족적 동질성이 유지될 수 있었기 때문에 통일을 앞당길 수 있었다는 시각 외에도, 서독이 투자했던 교통 인프라가 통일 후 구동독 지역의 복구와 경제 발전을 위해 중요한 역할을 할 수 있었다는 점이 인정되기 때문이다.

그러나 서독의 경험을 남북한 관계에 그대로 대입하기는 어렵다. 통일 당시 동서독간의 경제력 차이 등을 고려할 때, 남·북한 간의 교통로 연결에서 남한이 서독처럼 전적으로 모든 재정 부담을 떠맡는 것은 국민 정서상이나 국가 재정상으로도 불가능한 것처럼 보인다.

특히 그동안 북한이 남한과의 협상에서 일관성을 보여주지 못했기 때문에, 교통로가 건설되더라도 실제로 교통 교류가 가능할 것인지에 대한 불신감도 만연한다. 이런 상황에서 북한은 노동력, 건설부지 등 가능한 모든 현물 재원을 동원해서라도 건설 부담을 분담해야 하고, 건설 공기 등 약정을 엄수함으로써 확고한 의지를 보여 주어야 한다.

남한의 경우에는 북한의 교통 부문에 대한 투자가 일차적으로는 물리적 분단을 극복하고 타 분야의 교류를 이끌어냄으로써 남북 관계에 새로운 기회를 제공한다는 점, 또한 대륙과의 연계를 통해 남한도 경제적 이득을 창출할 수 있다는 점과 장기적으로 남북한이 통일이 되는 경우 북한의 교통 부문에 대한 투자는 선행투자의 성격을 가진다는 점에 대해 정책적 고려가 있어야 할 것이다.

3. '남-북-러', '남-북-중' 채널 동시 가동을 통한 북한 참여 유도

남북철도 연결 사업은 북한 철도의 개량을 포함하고 있기 때문에 소요 비용도 워낙 많고, 또한 대륙철도로 연결되어야만 경제적 의미가 있다는 점에서 접근하는 것이 중요한 관점이다.

따라서, 북한 참여 설득, 사업의 안정적 추진을 위해서 전통적으로 북한과 우호 관계를 유지하고 있는 중국이나 러시아 등을 함께 포함시켜, 당사국 대륙철도(TSR, TCR)와의 연결을 전제로 포괄적인 교통 협력을 논의하는 것이 좋을 것 같다. 이처럼 인접 국가들이 이해당사자로 참여하는 것은 남북철도 연결 이후 철도의 안정적인 운영을 확보하기 위해서도 매우 바람직하다고 생각된다.

국제철도운송로 활성화 문제와 관련하여 러시아와 중국의 '경쟁' 구도를 적절하게 활용할 필요도 있다. 러시아의 경우 중국이 참여하는 남-북-중 삼자대화의 출현은

러시아로 하여금 그동안 구축한 상대적인 우위를 상실할 수 있다는 ‘경계심’을 자극하여 적극적으로 TKR-TSR 연결 사업에 뛰어들도록 유인하는 촉진제가 될 것이다.

중국을 지금까지 TKR과의 연결에 적극성을 보이지 않았지만 최근 동북3성을 중심으로 경의선 연결 이후 TKR과의 연결에 대한 기대감을 조심스럽게 표출하고 있으며, 국제운송로의 활성화를 위해 국내구간 및 변경지역의 철도역에 대한 개선 및 확충작업을 본격적으로 진행하고 있다.

따라서 남-북-러, 남-북-중 ‘삼자 대화’의 동시 가동은 중국으로 하여금 보다 적극적으로 철도 협력 대화에 이해관계를 갖도록 하는 유인책이 될 수 있을 것이며 이러한 주변 상황은 자연스럽게 북한의 참여를 유도할 수 있을 것이다.

4. 한국철도공사의 역할과 노력

이러한 상황에서 한국철도공사의 역할은 무엇보다 실무적 차원에서 준비를 갖추는데 있다. 지금 여러 차원에서 중국, 러시아 철도공사들과 교류 협력을 강화하면서, 철도 국제화 시대에 대비하고 있다. 사실 언어적 문제, 영업제도 문제, 기술적 문제 등 극복하고 해결하여야 할 문제들이 너무나 많이 있다. 현재 단계는 전반적 실태 파악과 더불어, 이들 철도와의 호환성을 확보하기 위해 필요한 상황을 체크하여야 한다. 국경역(國境驛)을 운영한 경험도 없기 때문에 다른 나라의 사례도 연구해야 하고, 동북아의 구 공산권 국가들이 모두 가입되어 있는 국제철도협력기구(OSJD)를 비롯하여, 주요 철도관련 국제기구에 가입하여 국제 운송을 위한 제반 요건을 구비하는 것도 서둘러야 할 일이다.

작년 10월부터 한국철도공사는 러시아철도공사와 한-북-러 철도운영자협의체를 구성하기 위해 노력 중이다. 이미 두 차례에 걸쳐 실무협의를 진행되었고, 3월 15일부터 러시아를 방문하여 세번째 실무 협의를 진행할 예정이다. 그동안 양국 철도공사는 실무협의를 통해서 상호 협력분야에 대한 협의 및 실현가능성이 높은

과제(model project)를 선정하여 이를 구체화시킬 수 있는 "Action Plan(Road Map)" 에 대한 협의를 진행하여 왔다.

우선은 한-러 철도 운영자 간에 추진되어지는 이러한 일련의 과정을 통해 신뢰와 우호 관계가 구축되면, 북한의 참여를 유도하여 궁극적으로는 러시아-한국-북한이 '철도 네트워크'를 구성하는 것이 목표다.

V. 맺음말

이상에서 말씀드린 대로 남북 철도 복원과 대륙 철도 연결 사업은 우리 민족의 과거와 현재, 그리고 미래를 위해 중요한 의미를 갖는 사업이다. 반세기가 넘는 단절의 역사를 치유하는 사업이고, 남북한 사이의 인적·물적 교류의 물꼬를 터줌으로써 현재의 분단의 고통을 어루만져 주는 사업이다. 또한 남북한이 함께 무한한 성장가능성을 지닌 동북아 대륙으로 뻗어 나가고, 동북아 물류기지로서의 입지를 구축함으로써 우리의 미래를 위해 새로운 기회를 창출할 수 있는 중요한 사업이다.

한국철도공사는 이러한 비전을 실현하기 위해 만반의 준비를 갖추어 나가고자 한다. 원래 교통 인프라는 비용도 많이 들고 건설하는 데 시간이 많이 걸리기 때문에 충분한 준비가 없으면 커다란 시행착오를 겪게 마련이다. 철도공사는 실용적 차원에서 현안문제들을 사전에 검토하고 대처 방안을 마련함으로써 시간과 시행착오를 최소화 할 수 있도록 최선의 노력을 다할 것이다.

정책 리더이신 여러분들께 '삶의 질'에 대한 욕구가 날로 높아지는 21세기를 맞이하여 철도의 중요성을 인식해 주실 것과 남북철도 연결 사업과 이의 효율적이고 경제적인 운용에 대한 확고한 의지를 가져 주실 것을 부탁드립니다. 여러분의 확고한 의지야말로 국민적 합의를 이끌어 내는 출발점이라고 생각합니다.

토론

(박상권 평화자동차 사장) 제가 여러 곳에서 북한 다녀온 이야기를 했습니다만, 21세기 동북아 미래포럼에 참석해서 토론을 하기는 오늘이 처음입니다. 정치, 경제, 문화, 사회, 스포츠, 관광 등 드릴 말씀이 많지만 오늘은 「남북통일에 대한 단상」을 말씀 드려 볼까 합니다. 이제는 북한 실상이 어떻고 그들이 살고 있는 모습에 대하여 이야기하고 있을 때는 지났습니다. 중국이 북한 경제를 좀먹어가고 있다면서 발만 동동 구르고 있을 때도 아닙니다. 그런 말은 탈북자들이 더 잘할 것이고 많은 북한 전문가들이 끊임없이 말하고 있습니다.

많은 사람들은 이제 우리들이 도대체 뭘 해야 하는가를 알고 싶어하고 있습니다. 특별히 남북 갈등, 남남 갈등, 북미 문제, 한미 문제 등의 갈등 속에서 우리는 무엇을 생각하고 어떻게 행동해야 되는지에 대해서 궁금해 하고 있습니다.

저는 지난 14년째 북한을 다니면서 뜬눈으로 밤을 새운 평양의 밤이 하루 이틀이 아니었습니다. 도대체 14년째 105번 다녀온 사람은 통일에 대하여 어떤 생각을 하고 있는지 궁금하시지 않으십니까? 제가 드리고 싶은 말씀을 다섯 가지로 구분하여 설명해 보겠습니다.

첫째, 북한은 우리에게 무엇인지를 먼저 알아보겠습니다. 북한은 우리의 반 토막입니다. 사상이 다르고 체제가 다르고 생각이 다르지만, 그들은 우리와 같은 피가 흐르는 단군의 자손들이며 포기할 수 없는 형제자매입니다. 60년 분단이란 긴 세월이긴 하지만 5천년 역사 속에 60년은 그렇게 길지 않습니다. 둘이 셋이 되는 것 보다는 하나가 되는 것이 더 쉽습니다. 너무 긴 세월이 지나서 북한과 하나가 될 수 없다는 생각을 먼저 접어야 합니다. 헤어져 살면서 고운 정보다는 미운 정이 더 많이 들었습니다만 미운 정 떼기가 더 어렵다고 합니다. 북한은 우리가 손을 놓아서 안 될 한 핏줄, 한 형제라는 사실을 잊어버리고는 통일을 이룰 수가 없습니다.

둘째, 남북통일은 왜 필요한 것이며 꼭 해야만 하는 것인가 하는 문제입니다. 많은 사람들은 통일을 북한 살려주기 정도로 이해하면서 '통일 노력이 북한에게 베푸는 행위'라는 정의를 내리고 있습니다. 심지어는 '통일할 필요 없다'고 말하기도

하고 '통일하면 남한도 망한다'고 말하기까지 하고 있습니다. 단편적으로 보면 그럴 듯한 말들이지만 저의 생각은 좀 다릅니다.

통일은 북한만을 살려주는 일방적 혜택이 아닙니다. 통일은 물론 남북이 함께 잘 살자는 것이지만, 기본적으로는 21세기에 우리 남한이 먹고 살아갈 수 있는 길을 여는 것이 남북통일이라고 생각합니다.

프랑스의 인구가 6,400만 명, 이탈리아 5,900만 명, 영국 6,000만 명, 독일의 인구가 8,200만 명입니다. 인구가 약 7,000만 명 내외가 돼야 경제적으로 내수도 잘되고 자가 발전이 된다고 합니다.

땅덩어리도 지금은 너무 좁지 않습니까? 만약 지금 당장 통일돼서 북한 땅에 아파트도 짓고 공장도 지을 수 있다면 우리 국민의 숨통이 트이면서 살만해지지 않겠습니까? 땅이 넓어질 뿐 아니라 그 땅을 가로질러 경의선을 뚫고 대륙으로 나아가야 남한의 살 길이 열립니다.

2,300만 북한 사람을 남한 사람들이 다 먹여 살려야 된다는 강박 관념 때문에 우리가 살 길조차 막히고 있다는 사실을 우리는 잊고 있습니다. 많은 사람들은 북한 땅에 중국 사람들이 밀려와서 우리 몫이 없어진다는 걱정만 하고 그래서 빨리 우리가 들어가야 하지 않겠는가라고 말합니다.

그러나 그건 잘못된 생각입니다. 사업 능력도 있고 돈 있는 중국 사람들은 북한에 오지 않아도 중국 내에서 할 일이 많습니다. 중국 사람들이 북한에 온다면 중국에서 뛰어난 능력 발휘를 못하는 사람이나 언어가 통하는 조선족들이 들락거릴 뿐입니다. 우리가 중국에 진출하면 언어 문제 등으로 중국 사람보다 불리한 것처럼, 중국 사람들도 북한에 오면 문화와 언어가 달라 성공하기가 쉽지 않습니다. 우리의 입지가 유리하고 결국은 우리가 중국에 이깁니다.

정작 우리가 걱정해야 하는 것은 중국이 북한에 들어가서 자리 잡는 것이 아니라 중국이라는 나라가 경제적으로 너무 발전해서 우리가 경제적으로 약소국가로 전락해 버릴 수 있다는 사실입니다. 중국이 더 커지기 전에 우리가 먼저 발전해야 한다는 말입니다. 나라가 좁고 인구도 적으며 인건비는 비싸고 통일이 되지 않는 한, 우리는 휴전선이 가로막혀 섬나라 신세인데 어떻게 중국을 따라가겠습니까? 중국을 극복하지 못하면 우리의 자손들이 중국 사람의 발마사지를 하는 날이 오게 될 지도 모릅니다.

휴전선이 뚫리면 섬나라를 면하고 우리는 중국을 넘어 대륙으로 뻗어나가게 됩니다. 북한 사람들은 가만히 앉아 밥만 축내지 않을 것입니다. 지금도 북한 사람들은 남한보다 러시아를 더 잘 알고 중국과 더 가까운 관계를 유지하고 있습니다. 해마다 러시아 군대 오케스트라가 평양에 와서 공연하고 끊임없는 유대관계가 지속됩니다. 중국은 지난 2월에 보셨듯이 쥐도 새도 모르게 김정일 국방위원장을 초청해서 세계를 놀라게 했습니다. 김정일 국방위원장과 손을 놓을 수 없는 관계라는 사실을 미국과 한국 앞에 똑똑히 보여주었습니다. 중국은 우리 민족 앞에 거대한 산입니다. 경제적으로 중국을 이기고 정치적으로 당당하게 외교할 수 있는 능력이 있어야 우리의 살 길이 열립니다. 통일되어 북한에 자유가 주어지면 많은 사람들은 러시아로 중국으로 뻗어나갈 것입니다. 통일된 후 북한 사람이 남한으로만 몰려올 것을 걱정해서 통일을 미루어서는 안 됩니다.

셋째, 그렇다면 통일은 언제 되어야 할까요. 천천히 하자고 말하는 사람이 많습니다. 무슨 특별한 이유가 있어서가 아니라 지금 당장보다는 좀 천천히 하면 더 좋지 않겠는가 하는 막연한 생각들이 더 많습니다. 정말 독일 사람들이 지금, 통일이 너무 빨리 됐다고 생각하셨습니까? 어차피 될 것이라면 빨리돼야 합니다. 후대에게 통일을 미루는 것은 민족으로서의 의무를 저버리는 일입니다. 남북의 허리를 갈라놓은 분단 1세들이 나서서 다시 허리를 붙여놓고 죽어야 옳습니다. 그것이 후손들에게 죄짓지 않고 그들에게 살 길을 열어놓는 결과가 되는 것입니다. 그러기 위해서는 대한민국 국민 전체가 한 걸 같이 통일을 열망하고 힘을 기울여야 통일이 이루어집니다. 이것저것 다 따지면서 다 해결하고 통일하려하면 영원히 못할 수도 있습니다. 당장 내일이라도 북한에 이변이 생겨 통일할 기회가 온다면 우리가 준비될 때까지 북한을 중국이 좀 맡아달라고 말할 수 있습니까? 우리가 북한이 붕괴된 후 통일을 하자는 말은 아니지만 어떤 돌발 상황이 벌어질지 알 수 없으므로 통일은 내일이라도 해야 된다는 준비된 마음을 가져야 한다는 말입니다.

넷째, 그러면 누가 어떻게 통일을 이룰 수 있을까요. 통일은 무력으로 이룰 수 없습니다. 통일은 경제력만으로도 이룰 수 없습니다. 제가 100번도 넘게 북한에 다니면서 내린 결론은 간단하고 명쾌합니다. 남북이 가슴에 사무친 원한을 풀어야만 통일이 가능하다는 것입니다. 남은 남대로 북은 북대로 원한에 사무쳐 이를 갈고 있는 한 통일은 불가능하고 인위적으로 통일이 돼도 역시 한을 풀어야 하는 숙제

가 남는 것입니다. 원한을 풀기 위한 방법으로는 용서가 있습니다. 아니 용서밖에 없습니다. 용서는 화해와 달라서 화해는 둘이 마주 앉아 있어야만 할 수 있지만 용서는 상대가 내 눈 앞에 없어도 할 수 있는 가장 쉬운 화해 방법입니다. 용서하기 위한 구체적인 행동은 희생으로부터 시작됩니다. 희생이란 상대를 위하여 먼저 베푸는 것입니다. 화해는 동시에 서로를 끌어안는 것이지만 용서는 보이지 않는 상대를 끌어안는 것입니다. 먼저 용서하기 위해서는 내가 먼저 가슴에 사랑을 품어야 합니다. 사랑 없는 사람이 용서할 수 없고 희생하지 않으려는 사람이 용서할 수는 없습니다.

왜 우리만 먼저 용서해야 하느냐고 물으실지 모르지만, 우리가 북한을 먼저 끌어안아야 될 이유는 참으로 많습니다. 우리는 지난 반세기 이상을 예수님, 부처님 등, 그 무슨 님이든 자유롭게 믿을 수 있는 정치적 혜택을 받았고 비교적 밥 굶지 않고 세계 10위권 경제대국의 대열에 들어섰습니다. 이번 동계올림픽의 실적만 봐도 우리는 7등이고 월드컵 축구는 4강을 넘보고 있습니다. 이것은 축복이며 우리가 우리의 반 토막에게 먼저 베풀어야 되는 이유 중의 하나입니다. 통일을 위해서는 우선 북한 사람들을 끌어안을 수 있는 가슴을 우리가 먼저 열어야 합니다. 그것은 여기 오신 여러분께서 먼저 발상을 전환하시면 거기서부터 시작됩니다. 이것은 원론적인 이야기라고 생각하실지 모르지만 따져보면 금방 답이 나옵니다.

통일의 방법은 다소 차이가 나더라도 전쟁으로 할 것인가 평화롭게 할 것인가로 압축될 뿐입니다. 두 가지 중 하나로 가는 것 말고 어떤 방법도 없습니다. 전쟁으로 할 수 있다고 생각하시는 분이 없으시다면 결국 평화로운 방법을 찾는 수밖에 없습니다. 전쟁이 아닌 방법이라면 어떤 통일방법도 용서와 희생으로 출발할 수밖에 없는 것입니다.

다섯째, 남남갈등에 대하여 우리는 어떤 자세를 취해야 좋겠습니까? 북한에 퍼다 준다고들 불만이 많고 친북파들 때문에 남한이 공산화될 가능성이 많다고들 걱정하고 있습니다. 친북이란 말은 북한에 가깝게 지내지 말자는 말이 아니라 공산주의에 가까워져서 협조하는 사람을 지칭하는 것일 것입니다. 말하자면 북한의 형제들은 돕되, 공산정권은 돕지 말자는 의미입니다. 그러나 정권이 망하기를 바라면서 정치적 통일은 불가능합니다. 정권은 망하게 하고 주민들은 돕자고 말하지만 그게 그렇게 될 수가 없습니다. 많은 사람들이 그렇게 말하는 것을 이미 북한

정권은 다 알고 있고 우리의 속내를 간파하고 있습니다. 우리가 인민과 정권을 이간질할 때까지 기다리고 있지는 않을 것입니다. 요즈음 우리 사회에서는 빨갱이들이 온 세상에 자리 잡고 위협한다고 말하는 단체들도 있습니다. 그러나 북한에 가면 6.15 이후 많은 사람이 자본주의에 물들어 버렸다고 걱정이 태산입니다. 미녀응원단 20여명이 수용소에 끌려갔다는 말도 그래서 나오는 것입니다. 북에도 북북갈등이 있는 것입니다. 아마 금년부터는 남한 접촉을 훨씬 더 조심스럽게 해나갈 것입니다. 이렇게 된 데는 우리 측에도 책임이 있습니다. 북한 사람이 우리나라에 왔다가서 변했다고 선전하고 있기 때문입니다. 주민과 정권을 격리시키자는 주장은 그럴 듯하게 들리지만 막상 가서 보면 그렇게 안 되겠다는 것을 금방 깨닫게 됩니다. 그래서 우리 정부나 학자들, 지식인들은 지혜로워져야 하는 것입니다. 정권을 무시하는 전략으로 접근하면 금방 눈치 채고 주민들만 더 괴롭게 할 뿐입니다.

21세기의 평화는 전쟁이 아닌 따뜻한 가슴, 지혜로운 머리로 이룰 수 있고 지킬 수 있습니다. 남북통일에 대하여 가장 많이 걱정하고 연구해 오신 여러분께서는 오늘 이 시간 이후부터 통일에 대한 고정관념을 완전히 바꾸셨으면 하는 바람이 하나 있습니다. '우리 민족은 남북 분단 때문에 불행하다'는 고정 관념에서 탈피하는 것입니다. 제가 볼 때는 북한은 남한을 위해 하늘이 점지해 놓은 땅입니다. 우리의 땅을 배로 늘릴 수 있고 1억 인구를 바라볼 수 있으며 경제대국은 물론 문화와 스포츠 강국으로 발전할 수 있는 희망의 땅이 저쪽에 또 하나 있으니 우리는 행복하고 희망이 있다고 생각을 바꿔야 합니다. 땅덩어리를 하나로 만들어 손잡고 번영할 수 있는 다른 한 쪽이 있다는 것은 기적입니다. 그것은 북한에도 마찬가지입니다. 북한은 우리의 희망의 땅이라고 관념을 바꾸어야 합니다.

통일은 북한을 위해서가 아니라 우리를 위해서 당장 필요한 것입니다. 관념을 바꾸어야 철도로 혈맥을 잇는 일도 빨라질 수 있습니다. 여러분께서는 한일해저터널 공사가 시작되어 이미 파고들어 가다가 자금문제로 공사가 중단된 사실을 알고 계십니까? 바다를 뚫어 길을 내는 작업이 시작된 마당에 멀쩡한 땅에 철도 연결도 못시키고 시간 보내서야 되겠습니까? 그런 의미에서 한국철도공사 이철 사장님의 철도 제안은 내일이라도 시작돼야 할 민족의 살 길을 개척하는 대역사입니다. 철도가 뚫리고 유럽에 한 달 걸려가던 뱃길이 1주일로 단축되면 우리는 일본과 중국을 극복할 수 있을 것입니다. 그래서 통일은 우리가 인내심을 갖고 주도해 가야

합니다. 이런 저런 갈등이 있지만 우리는 반드시 통일을 이룰 수 있습니다. 생각을 그렇게 갖는 사람들이 많아야 통일이 빨리 이루어질 것입니다.

(**길정우 중앙일보 전략기획담당 이사**) 오랜만에 저희 한반도 한민족의 장래를 가슴 깊숙이 그리고 넓은 시야에서 볼 수 있는 두 분의 얘기를 들었습니다. 지금부터 자유 토론으로 들어가겠습니다.

(**이조원 중앙대학교 교수**) 통일 문제 얘기를 하시니까 가슴이 벅차져서 이철 사장님이 말씀하신 부분에 대해서 철도 연결 그 다음에 경쟁 부분에 대해서 좀 밀린 같은 생각이 들기도 합니다. 이것도 중요한 건데 어차피 오셨으니까 이철 사장님의 최근에 있었던 한국철도공사 노사 관계에 대해서 얘기를 좀 해 주시고 철도에 대한 얘기를 해 주십시오.

(**유완영 유니코텍코리아 회장**) 저는 북한과 경험사업을 15년째 하고 있습니다. 여기에 많은 분들이 평양 묘향산을 자동차도 최근에 뚫려서 한 두 시간 만에 가 보셨겠습니까마는 철도를 타면 얼마나 걸리는지 많은 분들이 안 타 보셔서 잘 모를 것입니다. 13시간 40분이 걸립니다. 그런데 이철 사장님이 남북 철도 사업에 관심을 가지고 있는데 우리가 경의선 연결할 때도 철도 연결하자고 할 때 못했던 이유가 역시 북한의 철도가 노후화 되고 지지가 없는 데 자꾸 사업만 하자고 해서는 북쪽을 설득할 수 없지 않느냐, 또 하나는 제가 경험상 아이디어를 하나 드린다면 지금 철도사업을 하자고 아무리 철도공사가 얘기를 한들 북쪽에서 별로 관심을 가질 수가 없습니다. 우선 그들이 그 사업을 통해서 현실적으로 달라지는 게 무엇이 있느냐가 고려대상이 되어야 하지 않느냐, 그렇다면 철도 차량에 대한 개보수화의 협력을 통해서 서로 공동의 모델을 만든다든지 그런 부분을 통해서 가까운 거리부터 우선 운행할 수 있는 안들을 제안해서 저들과 협력을 하지 않고서는 그런 경제적인 효과를 아무리 얘기한들 철도 관계자가 움직이기는 어렵지 않겠는가? 하는 생각이 듭니다.

이런 말씀을 드린 이유는 북한의 철도라는 게 평양에서 그나마 잘 된 게 북경까지 하루 걸립니다. 하루 가는 동안에 그런 부분에 있어서 뭔가 빨리 갈 수 있고 뭔가 획기적으로 변화될 수 있는 어떤 제안들이 나오지 않는 한 지금 얘기하시는

경제적인 효과를 저들 관련자가 갖기는 어려울 것입니다. 결국은 그런 남북 철도 연결에 러시아 철도공사를 통해서 협력하시는 건 좋은 방안이라고 생각합니다.

역시 당사자 간의 문제를 중재인을 통해서 풀어주는 방법도 하나의 빠른 지름길이라고 한 말씀드리는데, 제가 이 포럼 때문에 평양에 다녀오며 물었습니다. 철도가 빨리 되어야 내가 있는 평양 공장도 제대로 돌아갈 것 아니냐 했더니 “물동량이 없는 데 연결만 해서 뭐하겠습니까?”라는 얘기를 몇몇 관련자들이 하였습니다. 그 얘기는 심도 있게 들어볼 얘기입니다. 우선 물동량을 만들어 주지 않는 한 교류의 철도 연결은 쉽지 않을 것 같습니다. 그래서 전반적인 철도 연결에 대해서 단순히 철도의 선로를 개보수하는 것 보다 기본적으로 같이 협력할 수 있는 방안부터 전반적으로 고려해 볼 필요가 있지 않을까 생각합니다.

마지막으로 철도 연결이 경험 하는 사람들에게는 굉장히 중요합니다. 최근에 남포항도 개보수해서 크레인을 제공했듯이 지금 경제 협력 사업을 10여 년 간 했지만 결국은 평양에서부터 남쪽에 전달할 수 있는 물류 창구가 배로만 전달되다 보니까 많은 비용이 지불이 됩니다. 그래서 하루빨리 이 철도 연결만이 경험 활성화의 중요한 단추를 풀 수 있다고 생각합니다. 그래서 그런 부분에 있어서도 재직하시는 동안 한번쯤 깊이 경험 하는 사람들의 입장을 고려해 주셨으면 하는 바램입니다. 감사합니다.

(이철 한국철도공사 사장) 물동량이 없다는 건 북쪽의 이야기입니까?

(유완영 유니코텍코리아 회장) 그렇습니다.

(이재정 민주평통 수석부의장) 우선 철도 전문가, 철도 CEO로 이철 사장님을 만나뵙게 되어서 펍 새삼스럽게 신선한 마음이 듭니다. 오늘 말씀 감사합니다. 또 평화 자동차 박 사장님의 말씀에 대해서도 감사히 생각합니다. 두 가지 이철 사장님께 질문 드리겠습니다.

하나는, 러시아나 중국이나 일본과 달리 우리는 사실 지정학적으로 과연 철도가 도로보다 훨씬 더 우세할 수 있는 위치에 있는 것인가, 현재에 있는 도로는 대단히 중요한 인프라로 발전해 왔는데 정말 이 사장님이 말씀하신 것처럼 철도가 한

반도에서 물동량의 이동이나 물류비의 비용을 줄이는 점에 대해서 물론 효과는 있겠지만 그것이 과연 그렇게까지 갈 수가 있겠는가 하는 것입니다.

두 번째는 한번도 남북대화에서 철도 문제가 국가적 아젠다로 올라간 적이 없었는데 이것을 어떻게 국가적 아젠다로 하고 북한에 막대한 비용을 들여서 철도 개량 사업을 한다고 하면 이것이 국가 예산으로 하던 민간 컨소시엄으로 하던 어떤 방안이 있어야 하는데 과연 이 막대한 비용에 대한 국민적 합의를 어떻게 이끌어 낼 수가 있겠는가. 이것은 정말 국가적 의지가 담겨져 있지 않으면 어렵지 않을까라는 생각이 들고, 이런 의미에서 만약 북한 철도 개량 사업을 하신다면 재정조달은 어떤 방법으로 하실는지 계획이 있으시면 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

(박원일 경희대학교 교수) 동북아 미래포럼에는 처음 참석했습니다. 초청해 주셔서 감사드리고, 저 역시 관련된 질문과 몇 가지 제안을 드리고자 합니다.

우선 오늘 발표해 주신 이철 사장님 그 동안 바쁘신 데도 유익한 내용 가슴 뛰는 내용의 발표에 대해 감사드리고 싶은데 만약 이 사장님이 철도 공사 사장이 아니라 도로 공사 사장님이시라면 같은 주장을 하고 계실까? 그 이유는 방금 질문하신 선생님이 말씀하셨지만 철도와 도로의 비교를 해 본다면 철도는 사회주의 국가에서 선호했던 교통수단이었는데 그것을 중공업 위주의 경제 정책 때문에 대량 수송의 필요성에 의해서 했습니다. 그런데 오늘날은 우리나라의 주요 생산 품목을 본다면 소량 신속 배달 중심입니다. 경제적 공통체인 중국에서도 그런 이해 관계가 있는 것으로 알고 있습니다. 동유럽의 여러 체제 전환국들을 보더라도 철도보다는 도로 인프라 확충에 나서고 있음을 볼 때 지금 북한의 도로망을 복구 재건하는 데에는 적은 비용으로 보다 빨리 복구 개선이 가능하다는 분석도 나오고 있다면 한번 고려해 볼만합니다.

제가 여기에서 말씀드리고자 하는 것은 도로 건설 쪽으로 생각해 본다면 철도 건설에 드는 비용보다는 우리가 수익 쪽으로 생각을 바꿀 수 있다는 것입니다. 다시 말씀드리어서 수익 모델을 창출하는 데에는 도로 쪽이 더 낫지 않을까 사장님도 말씀하셨지만 통일 전에 독일이 서독이 통일로를 일괄 지급하는 게 있었습니다.

만일 유료 고속도로를 건설한다면 이것은 정부가 재정을 투자해서 도로 건설하기보다는 민간 컨소시엄으로, 프로젝트 파이낸스 같은 방식을 도입했을 때 통행료

수입이 북한 측에서 아주 설득력 있는 건설 방식이 되지 않을까 생각해 봅니다.

두 번째는 작년 7월에 아시안 하이웨이 협정이 발효가 되었습니다. 북한 측을 어떤 협상테이블로 끌어들이는 데는 이런 국제적인 네트워크들이 설득력을 갖지 않을까? 라는 생각이 들고

세 번째는, 우리가 더 이상 햇볕 정책 북한에 퍼주기 그런 것 보다는 아까 박상권 사장님도 말씀하셨지만 같은 단군의 후손으로서 홍익인간을 우리가 선포한다면 북한도 이롭게 하고 인접한 중국이나 러시아도 우리가 이롭게 한다면 국제적으로 더 설득력이 있지 않을까? 라는 생각을 해 봤습니다. 홍익인간이야기는 여기 옆에 계시는 장명봉 북한연구회 회장님을 모시고 하와이 대학에 갔을 때 우리나라에도 많이 알려지신 글렌 페이지 교수님이 왜 서로 다투는 얘기들만 하지 단군님의 홍익인간 얘기는 안 하는지 답답하다는 그런 지적 말씀에서 우리가 앞으로 내세워야 할 것은 홍익인간이 아닌가? 남남 갈등과 북북 갈등 얘기를 하셨지만 북한도 또 인접한 중국, 러시아도 함께 공생 상생을 도모할 수 있는 그런 정신이 아닌가 생각되어서 말씀드렸습니다. 감사합니다.

(이철 한국철도공사 사장) 이조원 교수님이 말씀하신 노사 문제, 시간이 있으면 여기에 집중적인 질문이나 질책이 쏟아지리라고 생각했습니다만 나중에 마치고 개인적으로 야단치시는 분들이 많지 않을까 생각합니다. 간단히 말씀드리면 참으로 불행한 마지막 방법의 언론 노조가 고수를 했습니다. 절대로 피해야 될 마지막 선택을 했지만 다행히도 많은 국민들의 여론, 언론, 질책 그리고 우리 철도공사의 원칙 이런 것 때문에 노조가 조기에 무너졌다고 생각합니다.

예상은 훨씬 더 긴 기간이었습니다. 자신들도 장기투쟁을 예언하다가 전체 대열이 무너지니까 그냥 복귀하지 않을 수가 없었는데, 노사 간의 차이는 우선 공사에서는 철저히 원칙을 고수하겠다고 천명을 하고 있고 그렇게 할 생각입니다. 이번에는 그야말로 완벽하게 자율교섭이었습니다. 과거는 그럴 형편이 못 되었지만 이번만은 정부가 오히려 공사의 원칙과 정책에 그 당시의 행동 지침에 뒤따르는 그런 모습을 보였습니다. 가장 바람직한 모양으로 정부가 지원했다고 말씀드릴 수 있습니다. 여러 가지 정리 문제가 남아있고 어쩌면 재현될 지도 모른다고 생각하지만 노조가 절대로 선택해서는 안 되는 선택은 하지 않으리라고 믿습니다. 언론

에는 제가 초기에는 '파업을 안할 것이다'라고 낙관론을 폈다가 갑자기 돌아섰다고 표현을 하지만 대화를 하면서도 대화가 깨어질 것이라고 공언할 수는 없는 것입니다. 실재는 우리 노조가 최악의 선택을 할 가능성이 있다고 작년 하반기부터 회사 내에서는 그렇게 얘기를 해 왔습니다. 오히려 우연의 일치, 민노총의 총파업과 연계해서 한국 최대의 공기업 노조인 철도공사 노조가 선봉 역할을 자인하지 않을 수 없는 환경적인 요인이 굉장히 컸다는 것을 말씀드리고 여러분들 덕분에 일단 잘 마무리 됐지만 남아있는 문제가 계속 걱정이 된다는 점을 말씀드립니다.

유완영 회장님은 저한테 북한 철도의 노후화와 자재의 부족을 말씀하셨습니다. 북쪽에서는 최고 지도부에서 결정하지 않는 한 자율성을 확보하기가 굉장히 어렵다는 애로를 많이 가지고 있는 것 같습니다. 우리도 그런 문제가 있습니다. 철도 차량을 제공하는 게 더 북쪽의 철도 개방 또는 철도 협력에 도움이 된다고 생각하지만 어떤 경우에는 우리나라 법률에 묶여 있는 경우가 있습니다.

전략물자 수출 금지 규정 등의 법규의 제한을 받고 있습니다. 지금 화차나 기관차를 제공하는 걸 기본적으로는 금지하고 있습니다. 그 점은 앞으로는 사례별로 신중하게 검토를 해서 적극적 지원책도 검토되어야 한다고 생각합니다.

다만 개량 사업에 대해서 보수 사업, 유지 보수에 대해서는 우리가 참여하고 싶지만 북측의 사정이 과연 그걸 허용 하겠는가? 전 거기에 의문을 가지고 있습니다. 이걸 북측을 설득해야 될 부분이 아니라고 생각합니다. 저는 이런 개보수 사업이나 철도 차량 제공에는 적극적으로 나서야 된다는 유 회장님 말씀에 적극적으로 동의합니다. 그러나 물동량이 없다는 것에 대해서는 저는 전혀 다르게 생각합니다. 북측이 철도 개방을 하지 못하는 데에 대한 변명, 반대 논리가 아닌가라고 생각하는 데, 이걸 김 주석의 유언과 전혀 배치되는 얘기입니다. 이게 과연 얼마나 물동량이 있고 북한의 경제력 이익을 얼마나 갖다 주는가는 설명이 필요 없는, 연간 15억 달러의 김 주석의 유언 사업이라는 말씀으로 족하다고 생각하고 있습니다.

경협 부분은 제가 따로 말씀드릴 게 아니라고 생각합니다. 또 이부회장님의 말씀 중 '철도보다 도로가 더 우선 할 수 있지 않느냐?'라고 말씀하셨는데, 저는 특히 남북 철도 부분에서는 철도가 절대적으로 필요하며, 우선해야 된다는 말씀을 드립니다. 아시다시피 북한은 거의 도로가 없습니다. 특히 포장도로는 거의 미미한 수준, 거의 없다시피 한 수준입니다. 포장도로가 거의 없는 상태라고 알고 있습니다.

경제적으로 활용할 수 있는 포장도로가 없는 상태에서 북한이 철도를 통해서 물류의 90%를 움직이고 있고, 여객도 거의 50% 이상을 수송 부담하고 있다는 점에서, 특히 국제선은 중국과 러시아는 통하는 국제선은 철도를 이용할 수밖에 없고 그건 지금까지 그렇게 활용해 왔다는 점에서 철도는 매우 중요합니다. 지리적 환경적 기후의 영향도 굉장히 큼니다. 겨울에는 영하 50도 가까운 혹한, 여름에는 40도에 달하는 폭서 등을 고려한다면, 도로를 통한 물류망을 확보하는 것은 사실상 대단히 어렵고 비경제적인 방법이므로 철도가 필수 불가결한 부분이라는 걸 말씀드립니다.

남북 관계에서 철도가 아직 아젠다가 된 적이 없다는 말씀에 대해 깜짝 놀랐습니다. 제가 알고 있기로는 남북기본합의서 작성 때도 철도 연결 사업은 중요한 의제 중에 하나였습니다. 러시아나 북한 측은 철도 연결 사업이 대단히 중요하다는 걸 인식하면서도 우리 쪽에서는 오히려 그 점을 좀 순위를 낮추고 있는 것 아닌가?라고 생각하고 있습니다.

재정 조달 방안 이견 대단히 조심스럽습니다. 제가 3월 16일, 러시아의 블라디미르 야쿠닌 러시아 철도공사 사장과 회담을 하게 되어 있습니다. 그런데 러시아 철도 공사는 대단히 중요한, 미확인 정보로는 러시아의 제 2인자다, 후계자라는 말이 있습니다. 그만큼 철도공사가 중요하고 그 사람의 발언권이 높습니다. 그런데 그쪽의 어떤 생각은 원래 북-러 MOU를 체결했는데, 우선 북한의 철도 현황을 조사하고 러시아가 북한 철도 개량 사업에 상당한 투자를 조력을 하기로 한 내용의 약속이 있었던 모양입니다. 조사만 하고 별로 협력은 안 했던 직접적인 투자를 하지 않았던 것 때문에 북한이 토라져 있는 상태로 보고 있습니다.

그런데 러시아의 속셈은 밖으로 표현하기는 어려운데 한국한테 상당한 돈을 씌우겠다는 속마음을 가지고 있는 것 같습니다. 겉으로는 국제 컨소시엄을 통해서 투자 재원을 마련하자는 얘기를 하고 있지만 국제 사회에서 북한 철도 개량 사업에 관심을 가질 리가 없습니다. 아마도 관심을 갖는다면 일본 정도, 나머지는 거의 미미한 정도일 것입니다. 그런데 국제 컨소시엄을 구성해서 조달한다고 하는 것은 결국은 재정 부담을 한국에 대부분을 씌우고 주도권은 자기들이 행사를 하자는 생각이라고 짐작됩니다. 때문에 국제 컨소시엄을 통한 펀딩은 대단히 조심스럽게 접근하되 오히려 러시아 측에 결과적 이익을 갖다 주는 거니까 러시아의 현물 기술

지원을 받고 한국의 기술적 사업에서의 주도권을 확보하고 적은 금액을 부담하는 이런 형태의 투자는 아깝지 않다고 말씀드렸습니다. 하지만 결과에 비해서 우리가 얻는 여러 가지 이익에 대해서 투자는 아깝지 않지만 그렇다고 현금을 많이 투자하고 러시아한테 주도권을 넘겨주는 그런 협상은 없었으면 합니다.

마지막으로 박 교수님 말씀이 도로공사 사장이라면 이렇게 말씀했겠느냐 하셨는데 맞는 말씀입니다. 제가 철도공사에 오지 않고 철도의 중요성과 도로의 상대적 비교를 몰랐다면 제가 이런 얘기를 하지는 않았을 것입니다. 그러나 제가 여기에 있다가 한국도로공사 사장으로 가도 똑같은 얘기를 하겠습니다. 우선 박 교수님 말씀은 기존의 우리나라의 일반인들이 갖는 그런 인식이 기초를 이루고 있다고 생각합니다. 그러나 그것은 앞으로는 제가 캠페인을 벌여 나가야 할 부분입니다. 대단히 유감스럽고 외국의 경우에, 우리나라와 지형과 교통이 비슷한 유럽 제국과 일본의 경우에는 철도에 재정투자의 50%와 도로에 50%, 어찌면 철도에 더 많은 투자를 해 왔고 지금도 하고 있습니다.

우리나라의 경우에는 지난 40년 동안 거꾸로 도로 부문에 압도적 비율의 재정 투자를 했습니다. 정확한 수치는 아마 43대 10 정도입니다. 그 중 10에 고속철도라는 단군 역사 이래 최대 철도라고 하는 고속철도 투자가 포함되어 있습니다. 그걸 포함해서 겨우 10이고 도로에 43을 투자해 왔습니다. 압도적으로 도로에만 투자를 해 왔던 것입니다. 그러다 보니까 여러분도 아시다시피 도로는 시골에 가도 뽕뽕 뚫려있고 텅텅 비어 있고 국도나 지방도는 무료로 다닙니다.

그런데 철도는 시골의 낡은 철도망조차도 우리는 유료로 사용하고 있습니다. 선로 사용료라는 이름으로 세계에서 가장 많은 돈을 우리 철도공사가 부담하고 있습니다. 또 태어난 지 1년 밖에 안 된 철도공사가 무려 5조 8천억 원 정도의 빚을 안고 있습니다. 이름은 운영 부채인데 운영상에 생긴 부채가 전혀 아닙니다. 시설 부채입니다. 처음 건설할 때 생긴 건설 부채입니다. 시설 부채와는 용어가 다릅니다. 아무튼 건설 당시에 생긴 부채이기 때문에 정부가 인수를 하라고 하는 저의 주장은 옳다고 생각합니다.

동유럽의 경우 도로 위주가 아니냐고 말씀하신 것 같은데 저는 그 점에 대해서 반대 관점을 가지고 있습니다. 추세는 심지어는 항공과 도로 중심의 교통망을 가지고 있는 미국조차도 고속철도 건설에 굉장한 관심을 가지고 있고 아마 몇 년 사

이에 저는 그게 미국 연방 국가 정책으로 표현되리라고 확신하고 있습니다. 지금 미국 미네타라고 하는 일본계의 건설교통부 장관은 철도 회의 때마다 빠짐없이 참석하고 있고 철도에 투자를 하겠다는 입장을 확고히 밝히고 있습니다. 미국조차도 도로 교통 정책이 획기적으로 변할 것입니다. 다른 나라는 말씀드릴 필요가 없습니다. 최근에 와서 1990년대부터는 철도 위주로 교통 정책이 크게 바뀌고 있는 것이 세계적 추세라는 점을 말씀드리고 싶습니다.

북에는 거의 도로가 없다시피 합니다. 그 점 때문에 특히 남북 관계에서는 도로 보다는 철도가 절대적으로 필요하다는 점을 말씀 올립니다. 아마 제가 모르는 정보도 많이 가지고 계시리라고 생각하지만, 제가 생각하는 부족한 관점은 특히 남북철도는 그렇지만 세계적 추세도 철도, 그리고 고속철도 중심으로 되어가고 있다고 알고 있습니다.

(안성규 중앙일보 통일문화연구소 부장) 철도 문제와 관련해서 보면, 이철 사장님께서도 말씀하셨지만, 북한이 여러 가지로 이익이 많이 걸려 있다고 말씀하셨는데 현실적으로 진행되는 면에서는 북한이 떨떠름한 태도로 이 철도 연결 사업을 진행한다는 느낌을 받습니다. 왜 그렇게 지연되고 있다고 생각을 하시는지, 기술적인 측면에서의 원인이 뭔지, 특히 평양을 방문하셨을 때 어떤 얘기를 어떤 레벨에서 만났더니 이런 느낌을 받았다 하는 점을 말씀해주셨으면 합니다. 두 번째는 김대중 전 대통령이 6월중으로 북한을 방문하고 싶다고 밝히셨습니다. 성사여부는 공개되지 않았지만 가신다면 철도를 이용하고 싶다고 하셨는데 그게 가능한지 기술적인 측면과 장애가 있다면 어떤 정치적인 측면과 기술적인 측면의 원인이 있는지 말씀해 주십시오.

(정준명 삼성인력개발원 사장) 오늘 이철 사장님과 박상권 사장님의 말씀에 감명을 받았습니다. 저는 업무상 철도와 별로 연관이 없이 소비자처럼 이용객에 불과합니다마는 오늘 말씀을 들으면서 또 오늘 이 자리에 나오게 되면서 여러 가지 생각을 해 본 걸 질문으로 말씀 올리겠습니다.

첫째는 한국철도공사에 5조 8천억 원의 적자가 있다고 하셨는데 원대한 대륙 진출과 관련해서 보면 이 철도공사가 체질이 대단히 강화되고 튼튼할 때 대륙진출이

용이할 것이라고 보는 건 누구나 같을 것입니다. 그래서 한국철도공사는 본업을 충실하면서 이 적자를 해결하려면 상당한 시간이 걸릴 것으로 보이는데, 사업 다각화에 대한 변화를 어느 정도 가지고 계시는지 구체적인 질문을 이걸로 대신 하고, 두 번째는 일본이 1987년 4월에 적자 노선과 부채 누적으로 인해서 국철을 민영화했습니다. 그때 회사를 7개로 쪼갰습니다. 여객 회사 6개, 화물 회사 1개로 나누었습니다. 그러면 오늘 말씀하신 내용을 보면 여객 수송을 하는 게 아니라 화물 수송이 주로 되는 테마였기 때문에, 그렇다면 지금도 준비하고 있는 걸로 알고 있지만 경제적 효과를 검토해서 화물 전담 및 화물 전문회사를 만들 계획은 없으신지, 그것이 대륙진출에는 교두보를 만드는 것 이상으로 조직을 갖추는 것도 중요하다고 생각합니다.

중국을 보면 국제 운송로 확보를 위해서 단위가 천km가 아니면 만km 단위로 철도를 강화해 나가고 있습니다. 따라서 우리도 철도, 철로확장, 화물기지 이런 역시설의 개선을 위해서라면 제가 보기에는 철로 주변의 부지가 별로 많지 않은 걸로 알고 있습니다. 또 바깥 아파트가 건축되고 있어서 철로 부지로서의 효과가 떨어질 거라고 보고 있고, 따라서 앞으로 대륙 진출을 위해서는 철도 부지 확보 및 철로 확장을 위한 선결 과제가 대단히 많이 있을 것이라고 생각합니다. 또 북한 얘기가 나왔는데, 북한의 선로 보수라든지 차량 개선이라든지 그런 것보다는 차라리 새로운 간선 철도를 놓아 주는 것이 저렴할 지도 모릅니다.

또 세 번째는 일본이 얼마나 야심이 많으냐면 일본에서 신간선 이름을 보시면 히까리, 노조미 이렇게 되어 있습니다. 또 철도 이름 중에는 쓰바베, 아가감 별난 이름이 다 있는데 이 이름이 이미 1930년대에 있었던 이름입니다. 무슨 말이나 하면 부산에서 봉천 심양으로 가는 기차 이름이 히까리 그리고 부산에서 서울까지 오던 기차가 노조미인데 이걸 신경 장충까지 가게 하는 걸 노조미라고 했습니다. 그리고 대전에서 신경까지 가는 걸 쓰바미라고 했습니다. 일본에 가면 옛날 일본 사람들이 대륙 경영할 때 쓰던 기차 이름을 일본에 다 다시 복원시켜서 쓰고 있습니다. 이걸 기회로 대륙 철도와 운영 사업 산업화에 연결시키는 모든 걸 최고로 연구를 많이 해 놓은 것이 남만주 철도의 기획사업단이 있습니다. 그래서 그 자료가 제가 일본에 있을 때 보고 굉장히 놀랐는데 물론 지금 우리 철도공사에서 많은 일본과의 교류가 있다고 보지만 일본의 철도 연구 분야, 철도 역사 분야에 대한

자료를 아주 많이 활용해 주시기를 바라마지 않고 그렇게 하시는 줄 알지만 일본은 이미 1913년에 화물 철도를 T회사를 이용해서 유럽까지 보낸 나라입니다. 그렇기 때문에 그 남만주 철도만이 아니고 이 철도 문제는 철도공사의 문제가 아니라 국가의 문제이지만 그렇더라도 기본적으로는 철도공사가 체질적으로 경영 능력을 향상시켜 적자를 없애겠다는 사업 다각화의 문제와 화물 전문 회사를 독립해서 하실 의향이 있으신지와 일본의 자료를 많이 활용해 주십사 하는 세 가지 말씀을 드리겠습니다.

(김용호 인하대학교 교수) 유익한 말씀해 주셔서 감사드립니다. 두 가지 짧은 질문을 드리겠습니다.

첫째는 말씀 중에 국제철도협력기구 OSJD에 우리나라가 가입하는 것을 북한이 묵시적으로 반대를 한다고 하셨는데 여기에 어떤 실마리가 있지 않겠느냐 하는 생각입니다. 북한이 반대하는 배경이라든지 의도라든지 동기가 무엇인지 얘기해 주십시오.

두 번째 질문은 남북협상을 담당했던 사람들은 흔히 북한은 TSR에 관심이 많아서 동해선에 우선순위를 두는 경향이 있다는 얘기를 합니다. 상대적으로 우리는 평양에서 신의주로 가는 경의선에 더 많은 관심을 갖고 있어서 서로 우선 순위에 약간의 차이가 있어서 합의도 쉽지 않다고 합니다. 지난 번 방북하셨을 때 여전히 그런 북한의 우선 순위에 있어서 동해선에 우선 순위를 두고 있다는 인상을 받으셨는지 궁금합니다.

(이철 한국철도공사 사장) 안성규 부장님의 복측이 TKR 연결 사업에 지연하는 이유가 뭔지 평양 방문했을 때 어떤 이야기가 오고갔는지에 대해 자세히 이야기해 달라는 말씀을 하셨습니다. 북한이 TKR 연결 사업에 소극적인 것처럼 보이는 여러 가지 이유는 제가 짐작하는 내용은 우선 자신들의 어려운 처지 때문이라고 생각합니다. 그걸 보이고 싶지 않은, 노출하고 싶지 않은 것도 있지만 실질적으로 기관차나 화차나 객차가 부족하고 선로가 운영하기 어려운 상태라고 보고 있습니다. 산업적 이용에 어렵다는 것입니다. 어떤 구간은 20~30km 구간의 속도밖에 못 내고 교량을 보수해야 된다는 것이지 그런 기술적인 문제가 있고 평양에 갔을 때 기차가

거의 다니는 걸 보기 어려웠습니다. 그렇기 때문에 저는 그 이유를 묻지도 않았지만 전기 사정이나 차량 사정, 선로 사정 등 이런 모든 사정이 포괄되어있다고 짐작하고 있습니다.

또 하나 이유는 북측의 군사, 북방 관계자들의 부정적 논리가 작용하고 있는 것이 아닌가? 즉 개방에 대한 저항, 체제 유지에 대한 걱정들이 작용하고 있다고 생각합니다. 그 사람들은 그런 표현을 하더라고요 개성공단을 개방하기까지 굉장한 애로가 있었습니다. 개성공단을 김 주석의 영향력으로도 결정하고 추진하기 어려운 정도였으니까, 지금 김정일 국방위원장 체제에서 군부를 설득해 내는 게 그렇게 용이한 것은 아니다 라는 점을 걱정하고 있습니다. 평양 방문 때는 여러 가지 현장도 봤고 여러 분야의 사람을 만났지만 실질적으로 핵심적인 정치적 임무를 띠고 간 것은 아니었습니다. 언론은 거기에 상당한 관심을 가졌지만 작년 하반기부터 실질적으로 실무적으로 추진되는 것이었습니다. 그래서 이번에 마침 제가 가서 하고 싶었던 것은 월드컵 응원 열차가 가능한가를 타진해보는 것인데 그 라인도 제가 잘못 선택했다는 점을 후회했습니다. 그런 답변할 수 있는 레벨도 아니었고 그런 창구도, 성격도 아니었습니다.

우리가 지금 임가공 사업을 오래전부터 해 왔습니다. 주로 그쪽 라인을 통해서 이야기를 했기 때문에 상당히 실무적이고 경제 협력 차원의 라인입니다. 때문에 철도 연결과 월드컵 응원 열차, 또는 김대중 전 대통령의 방문 이런 것은 정치적 사안이고 짐작하시다시피 최고 권력자 김정일 위원장의 결심이 필요한 사항이기 때문에 적당한 레벨은 아니었다라고 생각합니다.

김대중 전 대통령의 평양 열차 방문이 가능한가, 기술적으로 정치적으로 가능한가?라는 질문에 대해, 저는 정치적 문제는 그야말로 아까 말씀드렸듯이 북쪽 최고 권력자가 결단하기 나름입니다. 김대중 전 대통령의 방문은 여러 차례 초청한 바가 있기 때문에 정치적으로는 가능한 것 같습니다. 기술적으로 가능한지는 두 가지 측면으로 나눌 수 있는데, 상업적 운용이 가능할 정도의 속도, 안전성을 보장하느냐 그건 아직은 아닙니다. 특히 개성~평양 구간은 상당한 보수가 필요하다고 봅니다. 그러면 시연 운행과 같은 성격의 상징적 통과가 가능 한가. 그건 가능합니다. 전혀 문제가 없습니다. 다만 속도를 예측할 자료를 가지고 있지는 않지만 개성~평양 구간은 속도가 40km 정도까지 속도를 떨어뜨려야 한다는 정보가 있습니다. 평균 시속을 약 60km로 본다고 하니까 그 점은 상징적 통과에는 불편한 정도는

아니라고 생각합니다. 김대중 전 대통령께서 평양 방문하는 것은 열차가 가장 편하고 안전하고 그러기 때문에 선택하는 것이 아니라 혈맥을 잇는다는 데에 몸을 던지자는 결단을 하셨기 때문에 이것은 대단히 의미가 있고 상업적 운영의 속도를 내야 되는 부분이 아니기 때문에 저는 결론적으로는 가능하다고 말씀드리고 싶습니다.

정 사장님께서 좋은 말씀을 해 주셨습니다. 대륙 진출을 위해서 철도 적자 또 부채 이런 걸 해결하고 건강한 육체로 대륙을 뛰어야 될 것 아니냐? 그리고 그렇기 때문에 사업 다각화를 해야 될 것이 아니냐고 말씀 하셨습니다. 정 사장님께서 잘못된 것이라는 말씀은 절대 아니고 우리나라 많은 국민들이 철도공사의 잘못 때문에 체질이 약한 게 아니냐는 인상을 갖고 있는 게 아닌가 걱정됩니다. 그건 전혀 아닙니다. 태어날 때부터 4조 5천억 원의 부채를 안고 우리가 계속 부채를 인수하고 있기 때문에 이 시간에는 5조 8천억 원의 적자를 안고 있습니다. 연간 1조 원 이상의 적자를 예상하고 있는데 그것은 연간 5,200억 원이라는 세계 최고의 선로 사용료를 부담하고 있기 때문입니다. 또한 원리금 상환, 이런 부담 때문에 우리가 연간 원금 상환은 적자 기능은 아니지만 원리금 상환 부담까지 포함해서 엄청난 부담을 천성적으로 안고 있습니다. 이런 문제를 해결해야 한다고 생각합니다.

외국 철도의 경우에는 구조 개혁이나 민영화를 하거나 공사할 때는 부채를 예외 없이 거의 정부가 인수를 해 왔습니다. 그리고 선로 사용료 이런 식으로 엄청난 금액을 부담시키는 경우는 없습니다. 1980년대 말에 고속철도 건설 계획을 하면서 작은 투자를 하면 큰 이익이 생기기 때문에 철도공사가 이렇게 씨워도 값이나갈 수 있다는 그런 재정계획을 세웠습니다. 그 이후에 계속 덮어져 왔고 철도공사를 감히 이걸 입 밖에 내지도 못했습니다. 그런데 제가 가서 저는 잘 모르니까 용감하게 얘기를 하고 거기에 정부를 굉장히 불편하게 만들었습니다. 이걸 정부가 잘못했다는 얘기가 아니냐? 왜 우리 공무원들 잘못이냐 당신들이 다 합의한 것 아니냐? 라고 계속 항변하고 왔는데 그래서 제가 머리가 나쁜 데에 대해서 국민들께 굉장히 죄송하게 생각합니다.

아무튼 건강한 체질이 아닌 것은 틀림이 없는데 철도공사의 책임은 아니라는 것을 말씀드립니다. 일본과 같이 여러 개로 분사시켜야 되지 않느냐? 특히 화물 부분은 분사가 필요하지 않느냐고 지적하셨는데, 저도 굉장히 많은 관심을 가지고 있습니다.

민영화가 필요한가에 대해서 답변은 올리지 않겠습니다. 그것은 굉장히 민감한 부분이고 또 관점의 차이에 따라 공사화가 옳다고 주장하시는 분이 있고 민영화가 옳다고 주장하시는 분이 있기 때문에 제 의견은 말씀드리지 않겠습니다.

다만 분사가 필요하다, 지역적 분사나 화물 서비스별 분사가 필요 하느냐 하는 건 논쟁의 여지가 있지만 사장, 부사장을 포함해서 7명의 상임이사가 3만 2천 명의 정규직과 4천 명의 비정규직, 그리고 또 다른 4천 명 이상의 계열사 직원들 약 4만 명 이상의 직원들을 포함해서 전국 각 시에 흩어져 있는 사무소들 그리고 각종의 3D업종부터 최첨단 기술 분야까지 포괄하고 있는 이 철도 공사를 하나의 기업으로 경영하는 것은 한 법인으로 경영하는 것은 대단히 비효율적이라고 생각합니다. 그래서 화물 전문회사나 어떤 형태로든 분사하는 것은 옳다고 생각합니다.

일본의 연구 결과를 활용할 필요가 있다는 건 대단히 고마운 말씀이고 정 사장님께서 계속 지도를 부탁드립니다.

다음으로 김용호 교수님께서 OSJD에 한국이 가입하는 것에 대한 북한의 반대 의도와 배경이 무엇이나? 거기에 시사하는 바가 크지 않느냐?는 질문을 주셨습니다. 이것도 제가 잘라서 말씀드리기 어렵습니다. 그러나 북한이 자신들의 입으로 자기들이 좀 반대를 했다고 얘기를 하고 있습니다. 그 배경에는 상당한 것과 협상하고 싶어 하는 의도가 있다고 저는 보고 있습니다.

북한은 TSR에 관심을 가지고 있고 우리나라는 경의선을 통한 TCR, TMR, TSR 연결 노선에 관심을 갖고 있는 것 아니냐 저는 반드시 그렇지는 않다고 생각합니다. 우리나라는 물류 쪽은 TSR을 쓰는 것도 괜찮습니다. 다만 중국으로 통하는 물류 화물이 많기 때문에 그 점은 불가피하게 경의선의 신의주~단동 쪽을 갈 수 밖에 없지만 북한 측의 우선은 동해선을 중심으로 평양을 거치지 않는 걸 선호하고 있다고 우리는 듣고 있기 때문에 우리는 가능한 모든 노선을 통해서 북한을 통한 TCR, TSR한 노선을 연결하는 사업에 주력하고 있습니다. 그건 우리가 선호하는 부분이 아니라 가능한 모든 노선을 다 빠른 시간 내에 사용하고 싶다는 말씀을 드립니다.

동해선은 러시아 쪽이 나진까지는 자기들이 넓은 궤도를 쓰고 있는데 우리는 표준 궤도입니다. 일본은 대부분 협궤이고 고속선만 표준궤입니다. 그런데 중국과 북한은 표준궤이고 러시아는 광궤입니다. 궤도가 다릅니다. 그런데 러시아가 자기들의 목적으로 나진까지는 광궤를 함께 건설했습니다. 그런데 그걸 연결해서 동해

선을 통해서 부산까지 연결되었으면 좋겠다는 게 러시아 측의 입장이기 때문에 러시아는 TSR과 동해선을 통한 부산까지 연결을 아마 과거의 부동향을 원했던 것과 마찬가지로 동해선을 원하고 있습니다. 그런데 아마도 중국 쪽은 경의선을 통해서 자기들과 연결하고 그쪽을 통해서 중앙아시아 TSR로 연결하는 그런 라인을 선호할 것 같습니다. 우리는 양쪽이 모두 경쟁적으로 북한 철도를 개발하는 데에 협력해 주기를 원하고 있고 빠른 시간 내에 그게 실현이 됐으면 하고 기대하고 있습니다.

(길정우 중앙일보 전략기획담당 이사) 이 정도로 마무리해야 될 것 같습니다. 독일 통일 직후에 제가 동독 정부에 문서 보관소에 들어가 본 적이 있습니다. 거기에서 정준명 사장님이 말씀하셨듯이 20세기 초에 일본이 한반도 플러스 만주 지역까지 연결하는 철도망의 현재 계획과 그 당시 현황과 앞으로의 계획에 대해서 상세하게 만들어 놓은 문건을 독일 정부가 가지고 있는 것을 본 적이 있습니다. 오늘 한반도 연결하는 철도 문제, 더 나아가서 유라시아를 관통하는 철도 문제는 상당히 유보적인 입장으로 말씀하셨지만 김대중 전 대통령의 방북 또 국내에 남아있는 정치 일정 또 현 노무현 정부의 대북사업의 마무리 이런 여러 가지 큰 콘텐츠 속에서 언제 갑자기 또 많은 사람들의 관심이 될지 모르겠습니다.

우선 오늘 회의는 이 정도로 마치고 다음 포럼에서는 저희들이 전에 해 왔던대로 통일부장관이나 신임 통일·외교안보실장, 또 저희들이 계속 모시려고 했는데 아직 모시지 못했던 개성공단 관리위원회 이사장 플러스 올해는 정치 계절이기 때문에 정치인 몇 분 쉬어서 다음 달에 모시겠습니다. 노조 파업으로 지난 한 두 주일 동안 여념이 없으셨을 텐데, 마무리 작업을 원만하게 해 주시고 또 정치인으로서 기업인으로서 우리 사회가 기대하는 좋은 지도자로서의 이미지를 심어주시기를 다시한번 당부 드립니다. 바쁜 시간에 와 주셔서 감사합니다. 그럼 이만 마치겠습니다. HRI

정리 및 교열

홍순직 수석연구위원 (sjhong@hri.co.kr) ☎ 02-3669-4182

HRI 經濟 指標

➡ 主要 經濟 指標 推移와 展望

		주요 경제 지표 추이와 전망						
		2000	2001	2002	2003	2004(P)	2005(P)	2006(E)
국 민 계 정	경제성장률 (%)	8.5	3.8	7.0	3.1	4.6	4.0	4.5
	최종소비지출 (%)	7.1	4.9	7.6	-0.3	0.2	-	3.6
	민간소비 (%)	8.4	4.9	7.9	-1.2	-0.5	3.2	3.5
	총고정자본형성 (%)	12.2	-0.2	6.6	4.0	1.9	-	3.1
	건설투자 (%)	-0.7	6.0	5.3	7.9	1.1	0.3	1.5
	설비투자 (%)	33.6	-9.0	7.5	-1.2	3.8	5.1	5.5
대 외 거 래 준 거 기 통 관	경상수지 (억 \$)	122	80	54	119	282	166	80
	무역수지 (억 \$)	118	93	103	150	294	235	120
	수출 (억 \$)	1,723	1,504	1,625	1,938	2,538	2,847	3,120
	증가율 (%)	(19.9)	(-12.7)	(8.0)	(19.3)	(31.0)	(12.2)	(9.6)
	수입 (억 \$)	1,605	1,411	1,521	1,788	2,245	2,612	3,000
	증가율 (%)	(34.0)	(-12.1)	(7.8)	(17.6)	(25.5)	(16.3)	(14.8)
기 타	소비자물가 (평균, %)	2.3	4.1	2.7	3.6	3.6	2.7	3.2
	실업률 (%)	4.1	3.8	3.1	3.4	3.7	3.7	3.5
금 융	원/\$ 환율 (평균, 원)	1,131	1,291	1,253	1,192	1,145	1,024	980
	국고채금리 (평균, %)	8.3	5.7	5.8	4.6	4.1	4.3	4.6

주: 2005년 국민 계정은 한은 속보치 기준이며, 최종소비지출 및 총고정자본형성은 미발표됨.