

북한의 사회간접자본 현황(V) - '철도'

이원호 / 현대경제사회연구원 연구위원

철

도, 도로, 항만 등 수송 수단은 경제 성장에 따라 질적·양적인 변화를 보이며, 이 변화는 다시 경제 활동에 영향을 미친다. 즉, 수송 수단은 지역간·산업간 연계를 통해 생산 활동을 증가시키고 생산된 재화의 원활한 공급을 가능케 하여, 소비 생활에 영향을 끼치는 한 국가 경제 발전의 기초를 이루는 핵심적 요소이다.

북한 수송 수단의 특징은 철도 수송이 주축을 이루고 있으며, 도로 수송과 해운 수송은 철도 수송과 연계 수송이라는 보조적인 역할을 담당하고 있다는 점이다. 화물 수송의 경우 철도 수송이 전체 화물량의 90%를 차지하고 있으며, 도로와 해운 수송은 각각 7%와 3%를 차지하고 있다. 그리고 여객 수송에 있어서는 철도 수송이 62%, 도로 수송이 37%, 해운 수송이 1%를 담당하고 있다. 따라서 북한의 수송 수단을 고찰함에 있어 철도 부문에 대한 비중이 가장 크다고 할 수 있다.

이하에서는 먼저 북한 철도 부문의 주요 정책과 현황을 살펴본 다음 철도 부문의 문제

점을 짚어보기로 한다. 그리고 결론을 대신하여 철도 부문을 중심으로 하는 남북간 협력 가능성과 전망에 대해 고찰하기로 한다.

철도 부문 정책 개관

북한의 수송 부문에 대한 정책은 自力更生, 安保優位에 기반을 두고 있으며, 내용적으로는 일제 때의 도로·철도를 중심으로 공장 건설 및 광산 개발의 필요에 따라, 기존의 운송 시설 확장과 시설의 개·보수 그리고 운송운영체계의 개선에 중점을 두고 추진하고 있다(<표 1> 참조).

구체적으로는 화물 운송에 있어서 철도 부문을 중점적으로 개발하고, 기타 운송 수단을 보조적으로 활용한다는 전략을 세우고 있다. 북한에서는 화물 수송이 여객 수송보다 절대적으로 큰 비중을 차지하고 있기 때문에, 북한이 철도를 중심으로 개발하고 있는 것은 철도를 이용하여 화물의 장거리·대량 수송을 도모하려는 의도로 볼 수 있다. 한편, 북한의 지형에 대응하기 위하여 철도의

〈표 1〉 북한의 철도 부문 정책 추진 과정

해방 이후 60년대	<ul style="list-style-type: none"> · 60년대 초까지 일제가 남겨놓은 시설 및 장비를 수리·보수 · 콘크리트 침목 생산, 평원선과 원라선의 능력 확장 추진 · 제1차 7개년계획(1961~70년) · 전철화·중량 레일화 추진
70년대	<ul style="list-style-type: none"> · 6개년계획 기간(1971~76년) · 수송 능력 부족 현상이 심화됨에 따라 철도의 고속화·대형화·중량화를 추진하는 한편, 연계 운송 수단 강화를 꾀함
80년대 이후	<ul style="list-style-type: none"> · 제2차 7개년계획(1978~84년) · 철도 1.7 배, 자동차 4 배, 선박 4.4 배의 화물 증가를 예견하여, 철도 수송에서 집중 수송 비중을 60%, 전기 철도 수송 비중을 87% 높이도록 추진 · 제3차 7개년계획(1987~93년) · 철도의 전기화 완성, 주요 간선 철도의 복선화, 철도 운영의 다각화로 철도 화물 수송량 1.6 배로 증대

전철화, 철도 레일의 중량화 및 철도 장비의 생산 증대를 추진하고 있다.

특히, 북한은 70년대 이후 수송 부문의 노후화 등으로 인한 수송 능력의 부족 현상이 심화되자 이에 대한 관심이 제고되었으며, 1987년 4월 제8기최고인민회의에서 수송 부문을 생산 범주에 포함시킴으로써 수송 부문의 중요성을 강조하였다. 그리고 제9기최고인민회의에서는 緩衝期(1994~96년) 과업인 농업·경공업·무역 부문의 구체적인 추진 방안을 발표하면서, 완충기 기간중 수송 부문에 대한 구체적인 추진 방안도 제시하고 있다.

이에 따라 철도의 수송 능력 제고를 위한 철도의 중량화·전기화를 꾀하고 있다. 철도

의 중량화를 위해서는 현대적인 전기기관차 및 중량화차의 생산을 추진할 방침이다. 북한은 현재 사용하고 있는 6축 기관차와 4축 기관차를 연결한 기관차를 8축 기관차로 교체한 것으로 알려져 있다. 아울러 支線들의 전기화도 계속 추진할 계획이다. 이밖에 철도에 의한 수송 조직과 지휘체계를 정비하여 화차의 이용률은 1.2 배로, 열차의 편성 능력은 1.25 배 증가시킨다는 방침이다. 또한 철도를 신설하여 철도에 의한 화물의 수송량을 1.3 배 이상으로 증대시키며, 전기기관차, 객차, 궤도전차, 지하전동차 등의 수용에 부응하여 차량 생산 공장을 최대한 가동시킨다는 계획을 갖고 있다. 한편, 철도 중심의 운송을

1) 3化 운송이란 管化(파이프릭)·케이בל화·밴트켄베이어화를 의미하는 것으로 주로 험한 산악 지방의 임산물·광물 운송 등에 이용되고 있다. 북한의 3化 운송 추진은 험준한 지형에 도로 및 철도를 부설할 경우 들어가는 엄청난 자본 비용 및 기술, 인력, 장비 등의 문제때문인 것으로 판단된다.

보조하기 위하여 자동차, 선박 및 3化 운송¹⁾ 등이 이용되고 있는데, 이는 어디까지나 철도의 보조 수단으로서의 역할에 그치고 있는 실정이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 북한의 수송 부문에 대한 정책의 특징은 대부분의 정책이 철도 부문에 집중되어 있다는 점인데, 이는 화물 수송량의 90% 이상을 철도가 분담하고 있는 현실에서는 불가피한 것으로 보인다.

철도 부문 정책 개관

철도 운송 능력

여객 수송보다는 공업용 원자재, 광산물,

농수산물 수송을 주로 담당하고 있는 북한의 철도망은 약 70여 개의 철도 노선으로 구성되어 있으며, 이들 노선의 50% 이상은 평균 구간 길이가 30 km 정도이다. 철도 노선의 총연장은 1995년 현재 5,112 km이며 이 가운데 전철화 구간은 4,030 km로 철도 총연장의 78.8%를 차지하고 있다.²⁾

한편, 철도 차량 생산 현황을 살펴보면 북한은 1958년 처음으로 원산철도공장에서 30톤급 규모의 화차를 생산하기 시작한 데 이어, 1959년부터는 60톤급 중량급차, 1961년에는 88석 규모의 객차와 1963년에는 40톤급 만연개화차를 생산하기 시작하였다. 1961년 평양전기기관차공장에서는 최초로 '붉은기1호' 전기기관차 시제품을 생산한 이래, 1962년에

〈표 2〉 북한의 철도 총연장 및 전철화율

(단위: km)

연도	철도 총연장	전철 총연장	전철화율(%)
1986	4,549	2,813	61.8
1987	4,703	2,868	61.0
1988	4,927	2,996	60.8
1989	5,024	3,084	61.4
1990	5,045	3,194	63.3
1991	5,059	3,280	64.8
1992	5,096	3,397	66.7
1993	5,112	3,789	74.1
1994	5,112	3,850	75.3
1995	5,112	4,030	78.8

자료: 통계청(1996. 11), 「남북한 경제 사회상 비교」.

2) 남북한 철도 현황을 비교해보면, 1995년 현재 철도 총연장에서 남한 6,554 km, 북한 5,112 km로 남한이 북한의 약 1.3배이며, 전철화에 있어서는 남한이 8.5%, 북한이 78.8%로 전철화율은 북한이 압도적으로 높다.

〈표 3〉 북한의 철도 차량 보유 대수

(단위: 대)

연도	기관차	객차	화차
1985	1,074	860	22,000
1990	1,182	1,050	23,920
1991	1,193	1,065	24,280
1992	1,186	1,056	24,246
1993	1,181	1,040	20,088
1994	1,171	1,040	20,088
1995	1,162	1,048	21,130

자료: 통계청(1996. 11), 「남북한 경제 사회상 비교」.

는 디젤기관차 시제품도 생산하였다. 그리고 구소련의 지원 하에 1975년에는 평양디젤기관차수리공장을 완공·가동하였다.³⁾

현재 북한의 기관차는 일제시대부터 사용하고 있는 증기기관차, 수입한 디젤기관차 그리고 1961년 이후 자체 생산하고 있는 전기기관차가 주종을 이루고 있으며, 1995년 현재 1,162 대의 기관차를 보유하고 있다. 그리고 화차는 40 톤급 무개화차, 60 톤급 증량화차, 유조차, 광석운반차 및 냉동차를 포함해서 2만 1,130 대, 객차⁴⁾는 1,048 대를 보유하고 있는 것으로 알려져 있다.

철도 노선

북한의 주요 철도노선망은 서해안지대를

잇는 경의선(개성-사리원-평양-신의주), 동해안을 따라 부설된 원라선(원산-홍남-청진-나진), 동서를 횡단하는 평원선(평양-원산)을 기본으로 하고 있으며, 북부 내륙을 순환하는 북부순환선계와 황해남북도를 순환하는 서부순환계로 구성되어 있다.

국제 철도 노선은 5 개의 對중국 노선과 1 개의 對러시아 노선 등 6 개 노선이 연결되어 있으나, 현재는 신의주-단동(중국), 남양-도문(중국), 두만강역-하산(러시아) 등 3 개 연결 노선만 운행하고 있다.

對중국 철도 노선은 평양-신의주-단동-북경 구간(연장 1,347 km)의 여객 노선을 주 4 회 운행하고 있다. 한편, 청진-남양-도문-연길로 연결되는 노선은 주로 청진항을 이용하는 중국의 중계 화물을 수송하는 데 활용

3) 평양디젤기관차수리공장은 연간 기관차의 부분 수리 60 대와 전체 수리 30 대 정도의 능력을 보유하고 있는 것으로 알려져 있다.

4) 객차의 종류로는 좌석차, 침대차, 봉사차(식당차, 매점차), 설비차(난방차, 발전차, 위생차 등), 수우차(수화물, 우편차) 등이 있다.

〈표 4〉 북한의 주요 철도 노선(국내선)

	노선	구간	연장(km)
경의선 (서해안축)	황해청년선	사리원-해주	98
	평남선	평양-남포	55
	평덕선	평양-덕천	165
	평북선	정주-청수	120
	경의선	개성-신의주	423
평나선 (동해안축)	만포선	순천-만포	212
	청년이천선	평산-세포	163
	동서횡단철도 (북부 내륙)	강계(자강도)-무산(함북)	309
평원선 (동서축)	강원선	원산-평강	101
	신흥선	함흥-부전	92
	단풍선	단천-홍군	80
	함남선	여해진-검덕	64
	백두산청년선	길주-혜산	142
	평나선	평양-나진	862
	함북선	청진-회령	316

자료: 한국산업은행(1995), 「북한의 산업」.

하고 있다. 對러시아 철도 노선은 1963년 이후 두만강역-하산 구간을 부설하여 시베리아 철도(Trans Siberia Railroad: TRS)와 연결하고 있으나, 북한과 러시아의 철도궤폭의 차이로 두만강역과 하산역에 환차 시설을 설치·운영하고 있다. 그러나 1974년 나진항을 통한 러시아의 중계 화물량이 증가함에 따라 두만강역-나진 사이의 50 km 구간에 혼합선이 건설되었으며, 1989년에는 이 혼합선 구간이 청진까지 연장되어 운행되고 있다. 북한·러시아간 여객 노선은 신의주역을 거쳐 중국 단둥, 바이칼-시베리아를 거쳐 모스크바(연장 8,666 km)까지 주 1회 운행되고 있

으며, 평양-두만강역-하산-하바로프스크-시베리아 횡단 철도-바이칼-모스크바 노선(연장 1만 214 km)은 주 2 회 운행되고 있다.

해방 이후 신설된 주요 철도 노선으로는 북부 내륙 동서 횡단 철도(강계-운봉-혜산-무산)로, 이 노선은 북부 내륙 지방의 자원 수송과 군사용으로 이용되고 있다. 기존의 평원선 이용 부담을 경감시키기 위하여 제2차 7개년계획 기간중(1978~84년) 평산-세포간 163 km를 잇는 제2의 동서 횡단 철도를 신설하였다. 한편, 6·25전쟁 이후 활용도가 낮아진 동해북부선과 금강산선은 철거되어 지금은 철도 연결이 없는 상태이다.

(표 5) 북한의 주요 철도 노선(국제선)

대상국	구간	비고
중국	· 평양-신의주-단동-북경 · 만포-집안 · 남양-도문 · 청수-토하구 · 두만강역-훈춘	· 운행중: 여객 노선(1,347 km), 주 4 회 · 운행중(화물 노선)
러시아	· 평양-신의주-단동-만주리-바이칼- 모스크바 · 평양-두만강역-햇산-하바로프스크-시베리아 횡단 철도-바이칼-모스크바	· 운행중: 여객 노선(8,666 km), 주 1 회 · 운행중: 화물 노선(1만 214 km), 주 2 회

자료: 민족통일연구원(1994), 「북한의 사회간접자본 실태 분석」.

한편, 북한은 최근 나진·선봉자유경제무역지대 개발을 위해 주변 철도망 건설 및 보수를 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다. 나진·선봉자유경제무역지대의 개발은 국제 화물의 중계 기지, 가공 수출 위주의 제조업 지대 그리고 국제적인 관광지로 육성한다는 기본 목표 하에 단계별로 추진되고 있다. 그런데 이 지역 개발을 위해서는 인프라 부문, 특히 철도, 도로 등 수송 부문의 확충이 필요하며 이를 위해서 철도의 단계별 확장 계획을 수립하였다.

먼저 제1단계에서는 회령-학송간 구간을 전기화하고 청진-구룡평 역구내선 확장 및 두만강역 옆에 조산리역을 신설한다는 것이다.⁵⁾ 이 가운데서 회령-학송간 철도 전기화 공사는 1995년 10월에 완공되었다. 제2단계에서는 회령-학송간 경량 레일을 중량 레일

로 대체하며 기관차 및 화차 수리 시설을 신설하고 확장할 계획이다. 제3단계에서는 나진-훈춘간 철도 복선화 건설을 계획하고 있다. 또한 국제 화물 중계 기지로 육성하기 위하여 중국 및 러시아와의 연대수송망 구축을 계획하고 있는데, 첫째 단계에서는 삼봉-개산툰(중국)간 철도 연결, 두만강역-햇산간 복선 철교 건설, 조산리역-구룡평역간 광궤 철도 건설 등이며, 둘째 단계에서는 나진-구룡평간 광궤를 건설하며, 셋째 단계에서는 훈음-훈춘간 철교 복구, 철도 건설 등이 이루어질 전망이다.

철도 운행 실태와 문제점

앞서 언급한 바와 같이 북한의 철도는 수송 분담률에 있어서 다른 수송 수단에 비해

5) 제1단계에 계획된 공사의 일부가 최근 들어 2단계(2000년까지)에 추진하기로 변경된 것으로 알려지고 있다.

〈표 6〉 나진·선봉지대 철도 건설 계획

구분	1단계(~1995년)	2단계(1996~2000년)	3단계(2001~2010년)
철도 설비 확장	· 회령-학송간 전기화 (1995년 10월 완공) · 청진-구룡평 역구내선 확장 · 두만강역 옆 조산리역 건설 · 청진-두만강역 사이 열차 지휘 통 신 현대화	· 회령-학송간 경량 레일에서 중량 레일로 대체 · 기관차 및 화차 수리 시설 신설 및 확장	· 나진-훈용 복선 철도 건설 · 나진-회령간 역들의 구내 자동화 실현 · 북부 지역 순환철도망중 수송량 이 제일 많은 지역의 복선화 추진
연대수송망 구축	· 삼봉-개신툰(중국) 철도 연결 · 두만강역-학산 복선 철교 건설 · 조산리역-구룡평역 광궤 철도 건설	· 나진-구룡평간 광궤 철도 건설	· 훈용-훈춘(중국)간 철교 복구 및 철도 연결

자료: 한국산업은행(1995), 「북한의 산업」.

압도적으로 높다. 즉, 북한의 철도는 수송 분담률이 86%에 달해 도로(12%), 해운(2%)에 비하여 월등히 높은 분담률을 기록하고 있다. 특히, 화물 수송의 경우 철도가 90% 이상을 차지하고 있다. 여객 수송의 경우는 철도 62%, 도로 37%, 하천 및 해상 수단이 1% 미만에 그치고 있다. 이와 같이 철도의 활용도가 높은 것은 북한의 지형 특성상 철도가 적합하기 때문으로 풀이되며, 특히 화물 수송의 비중이 높은 것은 여객 수송이 상대적으로 취약하기 때문인 것으로 판단된다. 즉, 북한 사회의 폐쇄성으로 인해 대외적으로는 물론이고 지역간에도 주민들의 이동이 적기 때문인 것이다.

이에 따라 북한은 타 교통 수단에 비해 철도에 대해 많은 관심과 투자를 해왔다. 1958년 평원선 전철화 이후 본격적으로 전철화를 추진하기 시작하여, 1995년 현재 북한 철도

총연장의 78.8%에 달하는 4,030 km 구간이 전철화되었다. 이와 같이 북한이 철도 전기화에 힘을 기울이고 있는 이유는 첫째, 전기기관차가 마력이 높아 경사가 심한 북한의 산악지대에 효율적이고 둘째, 노후화되어 가는 증기기관차의 대체가 불가피한 실정이며 셋째, 수입 석유에 의해 움직이는 디젤기관차보다 전기기관차 운행으로 동력의 자급화를 기하려는 데 있다.

그러나 북한의 철도체계는 높은 전철화율에도 불구하고 전체 노선의 약 98%가 단선이기 때문에, 열차 운행 빈도가 높아질수록 정차장에서 대기하는 시간이 많아져 전체 열차 운영의 효율성은 낮은 상태이며, 수송량을 늘리기 위해서는 철도의 운행 횟수보다는 화차량을 늘리는 방법을 택하고 있기 때문에 속도 또한 낮을 수밖에 없는 실정이다.

일반적으로 철도의 수송 능력은 선로 용

량과 표정 속도로 측정할 수 있는데, 선로 용량은 1일 24 시간 동안 열차가 운행할 수 있는 한계를 횡수로 표시한 것이며, 표정 속도란 시발역의 출발 시각부터 종착역의 도착 시간까지 도중의 정차 시간을 포함한 시간을 말한다. 철도의 대부분이 단선인 북한의 선로 용량과 표정 속도를 살펴보면, 해방 당시 북한의 주요 철도 노선의 선로 용량은 경의선 48 회, 경원선 19 회, 평원선 24 회, 함경선 18~25 회 등이었으나, 현재는 경의선 35 회, 만포선 20 회, 함경선 25~30 회로 추정되고 있어 남한의 경부선 140 회, 중앙선 48 회 등과 현격한 차이를 보이고 있다. 표정 속도는 평양-북경간 여객 열차가 63.5 km/h이고, 그밖에 함경선, 만포선, 평북선 등은 30~40 km/h에 불과한 것으로 추정되고 있다. 이는 남한의 서울-부산간 새마을호 106.7 km, 무궁화호 90 km/h, 통일호 83 km/h에 비해 현격히 떨어지는 수준이다.

또한 북한의 교통체계는 교통 수단이 다

양화되지 못하고 철도에 거의 전적으로 의존하고 있기 때문에, 철도 고유의 특징인 대량화, 장거리화, 중량화 등의 장점을 살리지 못하고 있다. 철도 수송은 화물의 대량화, 장거리화, 중량화, 일괄 작업화 등을 통해서 그 효율성을 제고할 수 있다. 북한의 철도 화물 평균 수송 거리는 197 km로 남한의 243.6 km에 비해 상대적으로 단거리 수송을 위주로 하고 있음을 알 수 있다. 이는 북한의 도로가 수송 수단의 역할을 제대로 하지 못하고 있는 상태에서 철도가 도로의 역할까지 담당하고 있어 철도의 고유한 장점을 살리지 못하고 있는 실정이다.

북한은 이러한 문제점을 해결하기 위해 70년대 후반부터 집중열차수송체계를 추진하고 있다. 이는 석탄, 광석, 시멘트, 목재 등을 생산지에서 소비지까지 단일 품목으로 조성하여 직송하는 방법으로, 이 방법의 장점은 운행 시간을 단축하고 열차 소통을 원활화시킬 수 있다는 것이다. 반면에, 소비지에

〈표 7〉 남북한 열차 운영 현황 비교

선로 용량		표정 속도	
북한(추정)	남한	북한(추정)	남한
경의선: 35 회 만포선: 20 회 함경선: 25~30 회	경부선: 140 회 중앙선: 48 회	평양-북경: 60 km/h 함경선: 38.6 km/h 만포선: 40.7 km/h 평북선: 39.2 km/h 경원선: 30.8 km/h	서울-부산 새마을호: 106.7 km/h 무궁화호: 90 km/h 통일호: 83 km/h

자료: 한국산업은행(1995), 「북한의 산업」.

서 화물의 집중적인 취급에 필요한 하역 시설 등이 필요하다는 단점이 있다.

전체적인 철도 운영의 효율성 측면에서도 철도에 대한 절대적인 투자 부족 및 관리체계의 허술함으로 인한 침묵, 노반, 신호체계 등 철도 기반 시설이 열악한 형편이며 차량 등도 질적인 면에서 크게 떨어져 있다. 또한 최근에는 심각한 전력난으로 인해 대부분이 전철화된 철도 수송에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려져 있다.

철도 부문에서 남북한 경제 협력 방안

철도 부문에서 남북한 경제 협력의 가능성은 남북한 철도망 연결 사업과 북한 철도 사업에의 진출로 나누어 생각해볼 수 있다.

먼저 철도 부문에 있어서 남북한 교류가 활발해질 경우를 대비해서 남북 철도의 연결 방안을 중장기적으로 검토할 수 있다. 철도는 장거리, 대량 수송 및 중량 화물의 수송 등에 적합한 장점을 갖고 있다. 또한 도로에 비해 에너지 소비가 70% 수준에 불과하고 시설 용지 면적도 도로의 50% 수준이며, 특히 안정성 및 남북간 정서의 차이를 극복하는데 있어서 도로보다 우위를 차지하고 있다. 이에 따라 철도가 남북한간 육상 운송의 초기 단계에서 철도를 주도적 수송 수단으로

활용하는 것이 경제적·정서적으로 유리할 것이다.

그러나 남북 철도망 연결과 관련하여 철도 역사를 구비하여 창고 등 야적 시설을 설치하고 열차의 상호 교류시 기관차의 교환, 전압 수준의 조정 등이 필요할 것이다. 또한 남한의 차량을 북한에 직접 투입할 경우 다음과 같은 문제점이 생길 가능성이 있다. 첫째, 열차 증설시 절대량 수의 부족으로 새로운 차량의 제작이 필요하다. 둘째, 동절기耐寒性을 갖추기 위한 보완 작업이 필요하다. 셋째, 남북한간 차량 및 설비의 차이에서 오는 운영상 혼란이 발생할 가능성이 있다. 넷째, 남북한 승무원에 대한 새로운 교육이 필요하며 또한 남북한 규정이나 용어의 통일이 필요하다.

이상에서 보는 바와 같이 다른 교통 수단에 비해 철도가 남북한간을 연결시켜주는 가장 경제적이고 현실적인 방법이라 해도, 세부적으로는 많은 문제점을 갖고 있는 것도 사실이다. 이러한 세부적인 문제는 어느 정도 정치적으로 해결해야 하는 문제도 포함하고 있기 때문에, 남북한 정부간 협상을 통한 철도망 연결 협상은 지지부진해질 가능성이 다분히 있다.

따라서 남북한간 철도망 연결 사업에 남한의 민간 자본을 유치하는 것이 하나의 대

안으로 떠오를 수 있다. 즉, BOT 방식을 통한 민간 자본의 철도 사업에의 참여이다. 남북한 철도망 연결 사업에 민간 자본 참여한다면 먼저 정치적인 문제에서 해방될 수 있다는 장점이 있다. 즉, 남북한 경제 협력에 소극적인 북한의 태도를 민간 자본과 우선 접촉하게 함으로써 경제 협력 초기 단계에서 완충 작용을 할 수 있을 것이다. 그리고 철도 부문의 민간 자본 참여는 남한의 민간 자본이 타 부문에도 적극적으로 진출할 수 있는 계기를 마련할 가능성이 크기 때문에, 남북한 경제 협력을 가속화시킬 수도 있을 것이다. 이러한 이유로 인해 남북한 철도망 연결 사업은 남한의 민간 자본이 주도로 이루어지는 것이 바람직할 것으로 보인다.

다음으로 북한내 철도 사업에의 진출에 대해 살펴보기로 한다. 앞서 밝힌 바와 같이 북한의 철도는 절대적인 투자 부족 및 지속적인 관리체계의 부족으로 침묵, 노반, 신호 체계 등 철도 기반 시설이 열악한 것으로 알려져 있으며, 차량 등도 질적인 면에서 크게 떨어져 있다. 또한 새로운 철도의 부설 계획도 최근 들어 가중되고 있는 북한의 경제난으로 인해 신규 사업이 어려운 실정이다. 특히, 북한은 나진·선봉지대를 중심으로 하는

사회간접자본 확충 계획을 갖고 있으나, 자본의 부족으로 일부 계획이 지연되고 있는 것으로 알려지고 있다.⁶⁾ 이에 따라 나진·선봉 지역 인프라 사업 진출을 통해 남북한 경제 협력의 실마리를 풀어나가는 것이 하나의 방안이 될 것이다. 그런데 나진·선봉지대 인프라 계획은 철도를 비롯해서 인프라 사업 전 부문을 포함하고 있기 때문에, 철도 사업에 대한 남북한 경제 협력은 철도 사업 그 자체만 수행할 것이 아니라, 취약한 연계 교통 수단(도로, 항만 등) 및 통신·전력의 보강 사업과 함께 이루어지는 것이 바람직할 것이다. **統**

6) 철도 사업의 경우도 1995년까지 완료하기로 되어 있었던 1단계 사업의 대부분이 2000년까지 완료 예정인 2단계로 지연되고 있다.

경희의 근자 이너근 도가

서어그림

