

특 집

## 남북한 철도 연결의 효과와 과제

의미와 추진 과제 • 김영운

재원 조달 방안과 추진 방식 • 장형수

경의선 연결의 경제적 효과 • 안병민

# 의미와 추진 과제

김영윤 / 통일연구원 선임연구위원

## 사회간접자본으로서의 철도

**치**도는 사회간접자본의 일부다. 사회간접 자본(Social Overhead Capital: SOC)이란 직접 자본이 아닌 간접적으로 여러 가지 생산 활동에 기여하는 자본을 지칭한다. 그러나 그 자체가 편의적으로 만들어진 개념이기 때문에 명확하게 정의 내리기 어렵다. 일반적으로 경제 활동을 위한 기반이 된다는 의미에서 ‘기반 시설’ 또는 ‘하부 구조(Infrastructure)’와 같은 개념으로 사용되고 있다. 교통 시설(도로, 항만 등), 에너지 시설(전기, 가스 등), 통신 시설, 행정 및 사법 시설 등의 산업 기반 시설과 함께 시민의 일상 생활 및 활동에 필수 불가결한 기반 시설과 공공 시설로서 주거 환경 시설(상하수도, 주택, 전기, 통신, 도로 등), 교육 시설, 의료 복지 시설, 문화 및 여가 시설 등 생활 기반 시설을 포함하고 있다. 그러나 최근 경제 사회 구조의 변화 추세에 따라 사회간접자본의 개념은 경제 활동이 물질이나 재화 위주에서 정보, 서비스, 지식 등 비물질 부문을 포함하여 더 포괄적으로 변하고 있음을 알 수 있다.

철도는 다른 사회간접자본과 마찬가지로

기업의 생산 활동과 국민 생활의 편의를 향상시키는 기능을 가진다. 따라서 그 시설이 부족할 경우 국민 경제적 손실과 주민 생활에 엄청난 불편이 따르게 된다. 고물류비로 인해 기업의 경제 활동 비용이 증가될 뿐만 아니라 교통, 환경 등 국민의 생활 불편이 가중됨으로써 국가 경쟁력을 상실하게 된다. 따라서 철도 부설은 국가가 수행하는 중요 과제의 하나다.

철도와 같은 사회간접자본은 시장 기구가 아닌 주로 정부 기관에 의해 공급되는 공공재로서 공동소비성(비경합성)과 비배제성이라는 특성을 지닌다. 따라서 그 공급을 시장 기능에 의존하기 곤란하다. 또한 투자의 규모가 크며, 회임 기간이 길기 때문에 민간의 참여가 이루어지기 어렵다. 물론 최근 민간 부문의 공급 능력 향상과 시민의 수요 패턴의 다양성과 양질의 서비스 요구 그리고 민자 유치 사업의 수익 보장에 대한 정부의 노력 등에 힘입어 점차 건설과 운영 과정에 민간 참여의 타당성이 높아지고 있으며, 사유화의 대상이 되기도 한다. 그러나 민간 부문에 의해 공급·운영되더라도 공공성을 유지하기 위해 정부의 직·간접적 규제를 받을 수밖에 없다.

## 남북한 철도 연결의 필요성과 대상

남북한간 철도 연결은 남북한 모두에게 매우 중요하다. 우선 남북 경제를 보다 신속하게 연계시킴으로써 교류 협력을 통한 남북 공동 이익이 보다 효율적으로 창출될 수 있다. 이는 곧 저발전 수준의 북한 경제가 보다 빠르게 발전될 수 있음을 의미한다. 남한의 자본·기술력과 북한의 노동력 및 자연 자원을 결합시키는 임가공 형태의 경제 협력은 물류비의 비중이 가격 경쟁력에 상당 부분을 차지하고 있어 철도 연결을 통한 시간과 운송비의 절감은 거의 절대적인 요구 사항이라고 할 수 있다. 북한은 남북 경제 협력 사업에 있어 보다 신속한 시장 정보에 접할 수 있을 뿐만 아니라 의사 조정을 이룰 수 있어 세계 시장 진출의 효율성을 확보할 수 있다.

북방 대륙과의 교역에 있어서도 남한은 지금까지 국토 분단으로 인해 해상 운송에 의존할 수밖에 없었던 상황에서 탈피할 수 있게 되었다. 남북간 철도 수송망 연결이 북방 국가와의 연결로 이어지기 때문에 교역에 따른 물류비의 감소, 안정적인 자원 확보, 특히 중국 동북3성(흑룡강성, 길림성, 요녕성)과 극동러시아 및 시베리아 지역의 천연 자원을 개발·확보하는 데 큰 역할을 할 수 있게 된 것이다.

남북한간 철도 연결은 남북 경제를 보다 신속하게 연계시킴으로써 교류 협력을 통한 남북 공동 이익이 보다 효율적으로 창출될 수 있다. 남북간 철도 수송망 연결이 북방 국가와의 연결로 이어지기 때문에 교역에 따른 물류비의 감소, 안정적인 자원 확보, 특히 중국 동북3성과 극동러시아 및 시베리아 지역의 천연 자원을 개발·확보하는 데 큰 역할을 할 수 있게 된 것이다. 연결 철도망의 대상은 경의선, 경원선, 금강산선, 동해북부선을 들 수 있다.

남북 연결 철도망의 대상은 먼저 남북 당국자간 최초의 사업으로 추진되는 평의선(평양~신의주)과 평부선(평양~개성) 구간을 서울과 연결하는 경의축(서울~문산~개성~평양~신의주) 연결을 들 수 있다. 경의선은 한반도 관통 철도로서 현재 중국의 고속 철도 3호선(북경~심양)과 연결되어 동북아 간선철도망과도 연계될 수 있다. 인구 밀집 지역인 평양·남포공업지구를 통과하고 있으며, 전구간이 전철화되어 있다. 본 노선은 한반도 북부지역의 평야지대를 통과하기 때문에 북한 내에서 가장 양호한 지형에 부설된 노선으로 표정 속도 60 km 정도인 1급 노선이다.

그 다음으로는 남북 관계 진전에 따른 경원선(신탄리~월정~평강간 31 km), 금강산선(철원~금곡~기성간 75.3 km), 동해북부선(강릉~군사분계선~안변간 241.2 km)을 연결 대상 철도로 들 수 있다. 경원선은 서울 방향 물동량을 처리하기 위한 신탄리~군사분계선간의 23.4 km, 금강산선과 동해북부선은 금강산 관광객의 육상 수송을 위한 철원~군사분계선~평강간 23.4 km와 강릉~

남북간의 경의선 연결은 긴장 관계를 상징하고 있는 비무장지대를 관통함으로써 분단을 물리적으로 극복하는 의미를 가진다. 비무장지대에서의 경의선 연결 작업을 통해 구축되는 남북한간 일련의 군사 협력은 향후 타 지역 철도와 도로 연결 동에도 계속 유지될 가능성이 크다. 이로써 군사 분야의 상호 신뢰는 보다 더 강화될 것이며 한반도의 평화 정착에 순기능적 역할을 할 것이다.

는 국제 철도로서 기능했다. 현재 서울 서부역에서 문산까지의 46 km 구간만 운행되는 경의선은 평부선 기점인 개성까지의 20 km 구간을 연결함으로써 북한 내

온정리간 148 km가 연결 대상이다. 특히 동해북부선은 나진·선봉 및 혜산 등 대북 투자 지역과 연결하여, 부산~강릉~원산~나진~러시아를 연결하는 러시아 회랑을 만들 수 있다.

륙과 북방 대륙으로까지 이어졌던 50여 년 전 역사의 교량 역할을 하는 의미를 지닌다고 할 것이다.

정치·군사적 의미

철도 연결의 의미: 경의선 중심

역사적 의미

경의선은 서울을 기점으로 개성과 사리원, 평양, 신안주를 거쳐 신의주에 이르는 총 연장 499 km의 철도다. 한일간 을사보호조약이 체결된 이듬해인 1906년 4월 3일 일제의 대륙 침략과 식민지 수탈 정책의 일환으로 건설·개통되었으며, 1950년 한국전쟁과 함께 운행이 중단되었다. 경의선이 개통된 2년 후에는 '음회호'라는 부산~신의주간 직통 급행열차가 운행되기도 했으며 1943년 5월 15일에는 복선으로 개통되었다. 경의선은 1911년 압록강 철교 공사가 완료되어 중국의 안봉선과 연결됨으로써 북방 대륙으로 연결되어 서울에서 중국 장춘을 주 3 회씩 직통하는 특급열차를 통해 유럽과 아시아를 연결하

남북간의 경의선 연결은 경제적 효과와 함께 정치·군사적으로도 중요한 의미를 지닌다. 경의선 개통은 지금까지 공해와 제3국을 거쳐 남북한을 연결했던 지금까지의 남북 관계와는 전혀 다른 차원의 의미를 가진다. 긴장 관계를 상징하고 있는 비무장지대를 관통함으로써 분단을 물리적으로 극복하는 의미를 가지기 때문이다. 경의선 연결 공사는 군사 분야에서의 신뢰 작업을 기초로 이루어질 수밖에 없다. 비무장지대의 지뢰와 불발탄을 제거하고 공사 도로를 만들고 선로를 부설하기 위해 군사분계선 상에 대규모 군병력이 동원되는 작업이 군사 분야의 남북 신뢰와 협력이 바탕되지 않고서는 진행될 수 없기 때문이다. 이와 같은 작업 그 자체가 긴장을 해소하고 한반도에 평화를 정착시키는 소중한 일이 된다. 비무장지대에서의 경의선 연결 작업을 통해 구축되는 남북한간 일련의

군사 협력은 향후 타 지역 철도와 도로 연결 등에도 계속 유지될 가능성이 크다. 이로써 군사 분야의 상호 신뢰는 보다 더 강화될 것이며 한반도의 평화 정착에 순기능적 역할을 할 것이다.

### 경제적 의미

경의선이 연결되면 남북한간 인적·물적 교류는 크게 활성화될 것이다. 남북한간의 교역은 현재 전적으로 해상 운송에 의존, 정기 직항로 없이 제3국적선에 의해 우회 운송되고 있기 때문에 높은 해상 운송비와 시간적인 부담이 크다. 현재 인천~남포간 20 피트 짜리 컨테이너 수송 비용은 약 1,000 달러로 인천~대련간 400~500 달러의 두 배에 달하고 있다. 그러나 경의선이 연결될 경우 이 비용은 200 달러 선으로 줄어들 수 있다. 또한 운송 기간에 있어서도 10 일 이상 걸리던 인천~평양의 기존 해상~육상로가 절반 이하로 크게 단축될 수 있다.

경의선 연결에 따른 육상 운송은 수송 비용보다는 시간 비용을 크게 절약함으로써 경제성을 지닌다. 서울과 인천, 남포와 평양까지를 각각 철도와 도로를 이용할 경우 발생하는 물류 비용은 해운, 철도, 도로의 순서로 많아지나, 시간 비용은 정반대다. 수송 비용과 시간 비용을 감안한 총비용은 철도나 도

경의선 연결에 따른 육상 운송은 수송 비용보다는 시간 비용을 크게 절약함으로써 경제성을 지닌다. 남북한간의 경의선 연결은 남북한 교류의 원활화와 임가공 생산 및 북한 지역에서의 투자를 동반한 전반적 경제 협력을 촉진하여 북한 경제에도 큰 도움을 안겨다 줄 수 있으며, 이를 통한 남북한 지역 경제권 형성에도 크게 기여할 것이다.

로가 해상 운송에 비해 현저하게 낮다. 남포항에서의 과도한 체선과 남포~평양간 육상 운송을 위한 대기 및 지체 시간을 포함할 경우, 해상 운송은 경제성이 크게 낮다. 이런 점에서 경의선 연결은 대북 교역 및 투자에 따른 물자 반출입을 크게 촉진시킬 수 있을 것이다. 당장 남북이 합의한 개성공단 사업 및 관광 투자를 위한 원부자재의 수송에 큰 효력을 발휘할 수 있다.

남북한간의 경의선 연결은 남북한 교류의 원활화와 임가공 생산 및 북한 지역에서의 투자를 동반한 전반적 경제 협력을 촉진하여 북한 경제에도 큰 도움을 안겨다 줄 수 있으며, 이를 통한 남북한 지역 경제권 형성에도 크게 기여할 것이다. 경의선은 경의선과 연결된 북한의 지방 공업 지역과 남한과의 산업적 연계를 높여, 원료 공급지로서의 북한, 제품 생산지로서의 남한이라는 생산 분업적 효과를 가져올 것으로 판단된다. 이는 향후 노동 집약적 산업의 북한과 자본·기술 집약적 산업의 남한간 상호 보완적 경제권을 형성해 나가는 데 일조할 것이다.

그밖에도 남북한을 연결하는 육상수송망이 아시아와 유럽을 연결하는 육교

남북한을 연결하는 육상수송망이 아시아와 유럽을 연결하는 육교(Landbridge)로서 기능할 수 있어 동북아시아와 유럽 지역으로의 중계 수송 이익을 확보, 경제적 실익을 얻을 수 있다. 경의선 연결을 통해 남한은 지금까지 해상 운송에 의존함으로써 발생된 고물류비를 절감할 수 있을 뿐만 아니라, 남북한 연결 수송로를 이용할 것으로 예상되는 주변 국가들의 물동량 처리에 따른 운임 및 항만 이용료 등의 파생 이익을 얻을 수 있다.

(Landbridge)로서 기능할 수 있어 동북아시아와 유럽 지역으로의 중계 수송 이익을 확보, 경제적 실익을 얻을 수 있다. 경의선이 본격적인 기능을 발휘할 경우, 북한의 철도 통과 수수료는 연간 1억 달러 이상의 수입을 확보할 수 있을 것으로 내다보이며, 여기에 다 부산 광양항 등을 통한 해외 물동량 확보 등 부수적 효과까지 고려할 경우, 남북한 전체적으로는 수억 달러의 경제적 이득을 기대할 수 있을 것으로 전망된다.

### 대외 협력적 의미

경의선 연결은 남북한의 국토 분단으로 대륙과 육상을 통한 연결교통망을 갖지 못하고 있는 남한으로 하여금 島嶼 국가적 상황을 탈피, 북방 지역으로의 경제적 진출을 촉진시키는 역할과 함께 동북아 지역 경제권 형성에 긍정적인 역할을 담당할 수 있을 것이다. 북한 철도망은 대륙 진출 기반을 잘 갖추고 있다. 신의주는 중국횡단철도(TCR)인 중국 단둥(丹東)과 만포는 몽골횡단철도(TMGR)인 중국 지안(集安), 남양은 만주횡

단철도(TMR)인 중국 투먼(圖們), 두만강은 시베리아 횡단철도(TSR)인 러시아 핫산 등 대륙철도망과 연결돼 있다. 이와 함께 경의선과 함께 연결 가능성이 높은 경원선 및 동해북부선이 복

원될 경우, 한반도는 유럽, 아시아 대륙 진출의 물류 전초 기지로 부상할 수 있음은 물론, 동북아의 교통·물류 중심지로서 일본·중국·러시아와 더불어 환동해 또는 환서해 경제권을 형성할 수 있다. 중국 흑룡강성, 길림성, 요녕성 등 동북3성과 극동러시아 및 시베리아 지방 천연 자원의 원활한 수송이 가능하며, 남한·일본의 자본·기술력과 북한·중국·러시아의 노동력을 결합시킨 형태의 경제 협력을 도모할 수 있다. 이런 점에서 중국은 남북한 연결 육상 철도가 자국의 중국 횡단철도(TCR)나 만주횡단철도(TMR), 러시아는 시베리아횡단철도(TSR), 몽골은 몽골횡단철도(TMGR)와의 연결을 희망하고 있다. 경의선 연결을 통해 남한은 지금까지 해상 운송에 의존함으로써 발생된 고물류비를 절감할 수 있을 뿐만 아니라, 남북한 연결 수송로를 이용할 것으로 예상되는 주변 국가들의 물동량 처리에 따른 운임 및 항만 이용료 등의 파생 이익을 얻을 수 있다. TCR 및 TSR을 이용한 유럽과의 교역에서만 30% 이상의 물류비를 줄일 수 있을 것으로 예상된다.

## 경의선 철도 연결 추진 구도 및 과제

### 단절 구간 연결

현재 경의선은 남한 쪽에선 문산~장단(12 km), 북한 쪽에선 장단~봉동(8 km)의 20 km 구간이 단절된 상태다. 남측 구간 가운데 9 km는 철도청이 발주·시행하고 임진강과 군사분계선간 3 km는 군과 철도청이 공동으로 담당한다. 군은 지뢰 제거 및 노반 공사를 담당하고 철도청은 궤도 부설과 전기 신호 시설을 시공할 것으로 예상된다. 군이 담당하는 지뢰 제거 및 노반 공사를 위해 정부는 민간 기업의 장비를 지원할 방침이라고 한다.

남측 구간 복구 공사비는 이미 실시 설계와 용지 매입을 마친 상태이기 때문에 지뢰 제거용 장비 구입비를 포함 547억 원 정도 소요될 것으로 추정되고 있으며, 북측 구간은 구간내 철도 교량 2 개를 신설하는 비용을 포함하여 898억 원 정도 들 것으로 예상하고 있다. 그러나 북측 구간 복구 비용은 어디까지나 남측의 건설 단가를 기준했기 때문에 실제 비용은 크게 달라질 수 있을 것이다. 북한 지역 비용은 원칙적으로 북측이 부담하나 북측이 경의선 연결 관련 후속 협의에서 비용 지원을 요청해 올 경우 정부는 이에 대해 논의한다는 입장이다.

남측 구간 공사에 들어갈 비용은 철도와 병행해서 건설되는 4차선 도로 건설비를 포

함, 남북협력기금 등 정부 예산으로 충당될 것으로 보인다. 만약 북한이 건설 비용 지원을 요청해 올 경우에는 남북이 공동 출자하는 '한반도철도회사'를 설립한 뒤, 이를 통해 북한에 비용을 지원하고, 이 회사를 통해 운송 및 통과 수수료로 차입금을 상환받는 방안을 검토할 수 있을 것이다. 경의선 연결은 빠른 시일 내에 남북 양측에서 착공하고 수시로 협의해나가면서 합류하는 공법을 통해 최대한 공기를 단축하여 1년 내 완공한다는 것이 정부 방침이다. 이렇게 된다면 늦어도 2002년에는 한반도를 관통하는 대륙 육송 시대가 열릴 수 있을 것으로 전망된다.

### 지뢰 제거

155 마일에 걸친 비무장지대에는 약 100만 발이 넘는 대인·대전차 지뢰가 매설되어 있는 것으로 알려지고 있다. 경의선 복구 및 서울~개성간 도로가 건설되는 남측 구간 일대 24만여 평에도 상당수의 지뢰가 매설되어 있을 것으로 추정돼 지뢰 제거 작업은 철도 복원에 앞서 가장 먼저 추진할 사안이 되고 있다.

남한 군 당국은 이미 경의선 남측 단절 구간에 대한 현장 조사를 실시하여, 현재 지뢰 매설도를 통해 이 지역에 대한 지뢰 매설 위치를 상당 부분 파악한 상태이다. 이에 따라 군이 담당할 시공 구간이 확정되는 즉시 본격적인 지뢰 제거 작업과 공사에 착수할 수

155 마일에 걸친 비무장지대에는 약 100만 발이 넘는 대인·대전차 지뢰가 매설되어 있는 것으로 알려지고 있다. 경의선 복구 및 서울~개성간 도로가 건설되는 남측 구간 일대 24만여 평에도 상당수의 지뢰가 매설되어 있을 것으로 추정돼 지뢰 제거 작업은 철도 복원에 앞서 가장 먼저 추진할 사안이 되고 있다. 경의선 지뢰 제거는 가능한 한 상호 동시에 이루어질 수 있도록 하되, 남북간 군사공동위 같은 협의체를 구성, 긴밀한 협의 하에 추진해야 할 것으로 판단된다. 또한 해당 지역을 관할하는 유엔사와도 긴밀한 협조를 이루어야 할 것이다.

있는 것으로 알려지고 있다.

지뢰 제거는 단순히 공사 상의 필요성을 넘어 남북한 군사적 긴장 완화라는 의미와도 직결된다. 그러나 군사적으로 민감한 지역에서의 작업이기 때문에 남북한 정전협정과 관련된 협의를 다각적으로 하지 않으면 안될 것이다. 경의선 지뢰 제거는 가능한 한 상호 동시에 이루어질 수 있도록 하되, 남북간 군사공동위 같은 협의체를 구성, 긴밀한 협의 하에 추진해야 할 것으로 판단된다. 또한 해당 지역을 관할하는 유엔사와도 긴밀한 협조를 이루어야 할 것이다. 그리고 유엔사의 주축인 미군도 지뢰 작업에 일부 참여할 수 있다면 그 자체로도 긴장 완화와 한반도 평화 체제 구축을 위한 새로운 이정표를 수립한다는 상징적 효과를 가질 수 있을 것으로 기대된다.

#### 복선화 및 설비 현대화

북한의 경우, 여객 및 화물 수송은 거의

철도 운송에 의존하고 있다. 화물 수송 분담률은 철도가 93%, 도로가 7% 수준이며, 여객 수송은 철도가 약 60%, 도로가 40%를 차지하고 있다. 철도 수송은 200 km 이상의 장거리 운송 위주로, 도로 수송은 150~200

km 이하의 단거리 운송을 위주로 하고 있다.

이와 같이 철도는 북한 내에서 높은 수송 분담률을 나타내고 있지만 북한의 철도 시설은 매우 노후화해 사회간접자본으로서의 본연의 기능을 수행하지 못하고 있는 실정이다. 북한의 철로는 궤도의 마모 및 침목의 부식 상태가 심하며, 도상은 강자갈과 쇠석이 혼재되어 있어 열차 하중 부담에 문제가 있는 것으로 알려지고 있다. 또한 터널의 콘크리트 부식이 심할 뿐만 아니라 신호 체계 및 통신 체계도 낙후되어 있어 전체적으로 30년대의 시설 수준을 유지하고 있는 것으로 평가되고 있다.<sup>1)</sup>

이와 같은 상황에서 북한은 경의선 연결만이 아니라 이의 전면적 개선에 큰 관심을 보이고 있다. 북한과 자동차 합작 사업을 벌이고 있는 평화자동차(사장 박상권)는 지난 6월 정상회담 직후 17~20일 평양을 방문한 자리에서, 북한이 현재 단선인 서울~신의주의 경의선 철로를 복선으로 사실상 새로 부

1) 교통개발연구원(1998), 「통일 대비 남북중합교통망 구축 계획」.



설하고, 최신형 기관차를 투입해 남북간 물류 소통을 활성화하려는 의사를 전달해 왔음을 밝힌 바 있다. 북한은 시간이 소요되더라도 남북간 철도 연결을 단절 구간 복원 정도로 끝나는 것이 아니라, 오래된 침목을 모두

북한의 철로는 궤도의 마모 및 침목의 부식 상태가 심하며, 도상은 강자갈과 쇠석이 혼재되어 있어 열차 하중 부담에 문제가 있는 것으로 알려지고 있다. 또한 터널의 콘크리트 부식이 심할 뿐만 아니라 신호 체계 및 통신 체계도 낙후되어 있어 전체적으로 30년대의 시설 수준을 유지하고 있는 것으로 평가되고 있다. 북한은 시간이 소요되더라도 남북간 철도 연결을 단절 구간 복원 정도로 끝나는 것이 아니라, 오래된 침목을 모두 교체하고 복선으로 부설하는 동시에 직선화 구간도 늘리려는 의도와 함께 이의 강력한 실천 의지를 천명하였다고 한다.

교체하고 복선으로 부설하는 동시에 직선화 구간도 늘리려는 의도와 함께 이의 강력한 실천 의지를 천명하였다고 한다.

남한의 입장에서도 경의선이 남한과 북방 지역 및 유럽까지를 연결하는 '철의 실크로드'로서 기능할 수 있도록 하기 위해서는 어떤 형태로든 경의선의 복선화와 현대화가 이루어져야 할 것으로 판단된다. 그러나 경의선 단절 구간 연결 이후 곧바로 복선화가 이루어지지 않는다고 해도 북한 지역에서의 원활한 철도 수송을 보장하기 위해서는 북측 지역 철도 전구간에 걸친 보수·정비가 이루어져야만 할 것이며, 현재의 단선 상태에서나마 신호 체계의 자동화 및 열차 대피선의 확장, 교량이나 철교의 보강 작업도 필요할 것이다.

### 관리 운영

경의선 운영과 관련하여 다음과 같은 조치가 남북 공동으로 필요하다.

첫째, 경의선 연결에 따른 열차 운행에 있

어서의 기술적 문제가 해결되어야 할 것이다. 북한 철도는 대부분의 구간에서 전철화가 되어 있으나 3,000 V 교류를 사용하고 있다. 그러나 전철화되어 있는 남한 철도는 2만 5,000 V 직류를 사용하고 있다. 또한 신호 체계도 각각 다르기 때문에 하나로 통일할 수 있는 방법을 강구해야 할 것이다. 그리고 북한이 사용하고 있는 철도의 표준궤의 강도가 62 kg/m, 50 kg/m, 38 kg/m 등 구간마다 각각 다른 것으로 알려지고 있으며, 정비 불량으로 정규 속도를 낼 수 없는 상태다.

둘째, 경의선이 연결되면 남북한은 비무장지대 내 양측 지역에 각각 검문소·검역소를 설치, 남북한을 오가는 열차와 인력에 대한 신원 확인 및 휴대품 검사, 검역 등 출입국관리사무소로 기능할 수 있도록 해야 한다. 검문소·검역소는 우선 군 경계 병력을 통해 이루어질 수 있을 것이나, 물동량이 늘어날 경우에는 정식 출입국관리사무소로 그 성격이 바뀌어야 할 것이다.

셋째, 국경역 신설이 추진되어야 한다. 접경 국가간의 국경역 설치의 자국 영토 내 설

경의선 운영과 관련하여 다음과 같은 조치가 남북 공동으로 필요하다. 첫째, 경의선 연결에 따른 열차 운행에 있어서의 기술적 문제가 해결되어야 할 것이다. 둘째, 경의선이 연결되면 남북한은 비무장지대 내 양측 지역에 각각 검문소·검역소를 설치, 남북한을 오가는 열차와 인력에 대한 신원 확인 및 휴대품 검사, 검역 등 출입국관리사무소로 기능할 수 있도록 해야 한다. 셋째, 국경역 신설이 추진되어야 한다. 경의선 복원과 함께 남북간에는 철도 수송의 원활화를 위한 교통합의서가 체결되어야 할 것이다.

치하는 것이 관례이나, 남북한의 경우에는 정치적 특수성을 감안하여 비무장지대 내 공동역 형태로 설치하는 것도 검토해 볼 필요가 있다. 국경역은 공동역 내 작업 인원과 세관원, 검역 인력간의 공동 작업 구역을 설정하여 남북이 공동으로 기관차 및 화차 교체, 환적, 차량 보수 등의 작업을 담당해야 할 것으로 판단된다.

#### 철도 통행 관련 합의서 체결

경의선 복원과 함께 남북간에는 철도 수송의 원활화를 위한 교통합의서가 체결되어야 할 것이다. 양측이 체결할 통행 관련 합의서는 합의서의 대상 및 범위, 통행 수수료의 정산 및 과세, 수수료 면제 범위, 재난시 구조 의무, 기록 문서의 상호 송달, 통행 관련 정보의 수시 제공, 이견 조정을 위한 기구 설치와 함께 국제철도운송협정(SMGS)에의 공동 가입 등 통행 관련 제반 제도적 장치를 강구하는 내용을 포함해야 할 것이다. 그 밖에도 열차 운행 시각표, 추가 열차 투입 및

유지 보수, 화물의 봉인, 운전자 및 운송 화물에 관한 증명 인정 등의 규정도 마련되어야 한다. 남북한간에는 또한 화차 공동 이용을 위한 합의서를 체결하여, 공동 이용 가능한 화차와 컨테이너를 지정·운영할 수 있도록

해야 할 것이다. 철도 통행 관련 합의서는 타 교통망 연결을 고려하여 궁극적으로 남북간 교류·협력을 효율적으로 확대하기 위한 통행·통상·통신 내용을 포괄하는 교통합의서로 발전되어야 할 것이다.

#### 정책 제언

남북한간의 수송로 연결과 관련 고려해야 할 점도 적지 않다.

첫째, 향후 북한 지역의 교통 시설 정비·확충 계획이 마련되어야 할 것이다. 이는 남북 경제의 균형적 발전을 위해 대단히 중요하다. 교통망 연결이 갖는 긍정적 효과를 북한에 인식시켜 주면서 교통망 구축을 위한 다자간 국제 협력 관계도 강화할 필요가 있다.

둘째, 남한의 재정 능력과 북한 지역 철도망의 노선별 특성 및 향후 수송 능력을 전망하여 투자 우선 순위를 결정하고 투자 재원 확보를 위한 다자간 국제 협력 방안을 수립해야 할 것이다. 남북 교역 활성화, 동북아시아

아 간선 노선과의 연결 등을 고려하여 우선적 건설 지원이 이루어질 수 있도록 하되, 자재 및 인력 등 북한 내 가용 자원을 최대한 활용하고 남측의 지원은 필요한 최소한 수준이 될 수 있도록 해야 할 것이다.

셋째, 수송 안전도 제고와 함께 연결 철도의 활용 방안도 적극 강구해야 할 것이다. 남북한 물동량은 북한 지역의 수요 증가에 달려 있기 때문에 우선, 교류 협력 사업의 활성화가 일어날 수 있는 정책 추진이 요구된다. 여기에는 특히 남북 경협이 실질적인 효과를 가져오게 하는 투자 보장 및 이중 과세 방지 합의를 체결은 물론, 결제 제도의 완비 등 제도적인 뒷받침이 중요하다. 그밖에도 개성공단 외의 물자·인원 수송과 함께 개성관광특별지구의 관광 열차 운행, 남북한의 상업 및 문화 교류에 요구되는 인적 교류 및 북방~유럽 연계 화물 수송 등 경의선의 직접적 이용 극대화와 함께, 비무장지대 활용과 연관시킨 경의선 이용 방안 마련도 요구된다. 여기에는 비무장지대의 자연 환경을 선별적으로 활용할 수 있는 생태 관광이나 일정한 지역을 학습장으로 이용할 수 있는 방안이 고려될 수 있을 것이다. 또한 남북한 공동역이 설치되는 지점에 남북물류센터를 비롯하여 면세점 및 관광 편의점을 운영함으로써, 남북 왕래 인력과 일반인이 이용할 수 있게 하는 것

남북한간의 수송료 연결과 관련 고려해야 할 점은 첫째, 향후 북한 지역의 교통 시설 정비·확충 계획이 마련되어야 할 것이다. 둘째, 남한의 재정 능력과 북한 지역 철도망의 노선별 특성 및 향후 수송 능력을 전망하여 투자 우선 순위를 결정하고 투자 자원 확보를 위한 다자간 국제 협력 방안을 수립해야 할 것이다. 셋째, 수송 안전도 제고와 함께 연결 철도의 활용 방안도 적극 강구해야 할 것이다. 넷째, 북한행 화물 열차로 인해 야기될 수도 있을 남한 교통 체제의 혼란에 대해서도 유념해야 할 것이다.

도 검토해 볼 만하다.

넷째, 북한행 화물 열차로 인해 야기될 수도 있을 남한 교통 체제의 혼란에 대해서도 유념해야 할 것이다. 정부는 앞으로 예상되는 남북 교류 활성화에 대비, 경의선 용산~문산 구간을 복선 전철화하여 조기 완공키로 했다. 이에 따라 정부는 우선 10월 성산~운정 23.5 km 구간의 노반 공사를 시작해 용산~문산 48.6 km 구간의 복선 전철화 사업을 당초 계획했던 2006년보다 앞당겨 완공할 계획이다. 용산~문산 구간을 제외한 나머지 운정~문산 17.2 km 구간은 이미 노반 시설계를 거쳐 1999년 말 착공됐으며, 신공항 철도와 동일 노선인 용산~성산 7.9 km 구간은 신공항 철도 사업과 연계돼 복선화 사업으로 추진될 예정이다. 경의선의 북한측 단절 구간이 단선인 만큼 현재 추진되고 있는 경의선 용산~문산 구간의 복선 전철화 사업과 연계할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것으로 판단된다.

경의선 철도 연결에 따른 남북 경제 관계 변화의 양상은 첫째, 경의선 연결을 시발로 북한 지역의 사회간접시설 개선을 위한 본격적인 경제 협력 사업이 전개될 것으로 예상된다. 둘째, 대북 경제적 지원도 활발하게 전개될 수 있을 것으로 기대된다. 셋째, 남북 경제 협력 사업은 투자를 동반한 본격적인 협력 사업, 특히 동북아 지역에서 국제 차원의 사업으로 발전할 수 있을 것이다.

며, 그 외 각종 민간 단체로부터의 대북 지원도 지원에 소요되는 기간을 크게 단축시킬 목적으로 철도를 이용하게 될 것이다.

## 전망 및 맺음말

경의선 철도 연결에 따른 남북 경제 관계의 변화는 다음과 같은 양상을 띠 것으로 전망된다.

첫째, 경의선 연결을 시발로 북한 지역의 사회간접시설 개선을 위한 본격적인 경제 협력 사업이 전개될 것으로 예상된다. 북한도 경제난 극복의 성패가 인프라 구축과 밀접한 관련이 있음을 인식하고 중국·러시아 국경 지역의 철도망 및 도로망 구축에 큰 관심을 보이고 있다. 따라서 북한은 인프라 구축을 위한 남한으로부터의 협력을 요청할 가능성이 크다. 특히 북한의 나진항은 경쟁 관계에 있는 러시아의 자르비노·포시에트항에 비해 접근 교통망이 열악하기 때문에 남북한 수송망 복원을 통한 경쟁력 확보와 수송에 따른 경제적 이익을 확보하기 위해 교통 인프라 구축에 대한 남한의 지원을 요청할 가능성이 크다.

둘째, 대북 경제적 지원도 활발하게 전개될 수 있을 것으로 기대된다. 북한의 극심한 에너지난과 식량난 타개를 위한 방편의 하나로 남한으로부터의 잉여 석탄이나 비료와 같은 물자가 철도를 이용하여 수송될 수 있으

셋째, 남북 경제 협력 사업은 투자를 동반한 본격적인 협력 사업, 특히 동북아 지역에서 국제 차원의 사업으로 발전할 수 있을 것이다. 경부선에서 경의선으로 이어지는 중국 횡단 노선은 남한 및 일본 상품의 북한·중국 수송과 중국 상품의 남한 및 일본으로의 수송에 크게 이용될 수 있을 뿐만 아니라, 이에 따른 임가공 교역과 투자 활성화를 이룰 수 있을 것으로 판단된다. 이에 따라 자국의 경제적 이익을 확보하기 위한 일~중~러~몽골의 치열한 경제 외교가 전개될 가능성도 크다.

남북간의 철도 연결은 한반도에 '평화와 도약의 시대'를 열고 우리 민족의 힘과 지리적 여건을 바탕으로 한반도가 동북아 지역 중심 지역으로 도약할 수 있는 희망을 안겨 주고 있다. 머지 않아 경의선과 함께 경원선 및 동해북부선 등이 연결되면 한반도로부터 중국과 러시아의 두 길을 통해 유럽에 이르는 '철의 실크로드'가 생길 것이다. 이렇게 되면 남북한은 반도 국가라는 지리적 약점을 극복하고 대륙과 해양을 잇는 전진 기지로서의 기능을 할 수 있을 것이다. 남북한이 민족 경제의 균형적인 발전과 대도약을 실현할 수 있는 날도 이제 멀지 않았다. **97**