

남북 철도 연결 사업의 효과와 과제

최근 논의

- 경의선 연결

- 7월 31일 합의한 1차 남북장관급회담 공동 보도문에 경의선 철도 연결이 포함
- 남측 구간은 남측이, 북측 구간은 북측이 건설할 계획이며, 정부는 협의가 순조로울 경우 9월에 공사를 착공하여 내년 가을까지 완공할 예정(남측 미연결 구간인 12km의 연결 소요 공사비는 총 500억 원 정도)
- 북측 건설 비용(약 1,000억 원)의 경우 북측의 지원 요청시 논의 가능함
- 이와 함께 용산-문간산 48.6km 구간의 복선 전철화 사업도 당초 완공 계획인 2006년보다 앞당길 예정임

- 경원선 연결

- 김 대통령은 푸틴 대통령에게 경원선 연결을 통한 한-러간 철도 연결을 제안
- 북한도 '흑룡강성 동부, 조선 동부, 한국 동부 철도 연결 구상'에서 철도 연결을 통해 북한 경제의 근본적 전환을 이룩할 수 있는 기회임을 역설하고 있음

철도 연결의 효과

- (철도 연결의 장점) 투자 비용의 최소화, 북측 수용 용이 등

- 적은 투자 비용에 따른 단절 구간 복원만으로도 북측의 수용 용이
- 북측 입장에서 육로 중 도로 운송에 비해 외부와의 격리 및 주민 통제가 용이
- 도로, 해상 운송에 비해 대규모성, 안정성 측면에서 유리

- (단기적 효과) 남북한간 물적·인적 교류의 활성화

① (남한) 반출입 소요 기간 및 물류 비용의 획기적인 절감

- 현재 인천~남포간 운송비는 컨테이너당(20피트) 1,000달러 수준이며, 실제 운항 기간은 약 13~14일임

- 철도 운송비는 현 해상 운송비의 1/3 수준으로 예상되며, 운송 기간 역시 크게 줄일 수 있음
- 이에 따라 연간 2,400~5,200만 달러 상당의 물류비 절감 효과를 거둘 것임
- ② **(북한) 철도 사용료 등 통과 운임 수입으로 외화 획득**
 - 북한은 철도사용료 명목으로 1억 달러 이상의 현금 수입을 올릴수 있을 것임(김 일성도 지난 1994년 남북한 철도 연결로 15억 달러의 운임 수입을 올릴 수 있다고 지적함)
 - 물동량은 남북한 철도가 TSR(시베리아횡단철도), TCR(중국횡단철도) 등 국제 철도망과 완전하게 연결될 경우 엄청난 규모로 확대될 것임
- ③ **(교류 협력) 경제 교류 및 인적 교류의 활성화에 따른 남북 관계 개선**
 - 각종 철도 협력을 통해 물류 기지 건설, 인적 교류 확대 등 부가적인 교류가 활성화될 것임
 - 장기적으로는 철도를 통해 물적 교류뿐만 아니라 인적 교류가 활성화됨으로써 민족 통합의 기반을 마련할 것임
- **(장기적 효과) 한반도의 동북아 물류 중심지화**
 - 경의선, 경원선 연결을 통해 중국, 몽골, 러시아 등 인접국뿐만 아니라 멀리 유럽 등까지 연결되는 거대한 철도망이 형성됨
 - TCR, TSR, TMR(만주횡단철도), TMGR(몽골횡단철도)와의 연결이 이루어지며, 연결 사업의 주도권은 한반도에 있음

향후 과제

- 남북한 철도 연결뿐만 아니라 북한측의 노후화된 철도 재정비 역시 중요한 과제임
 - 특히 남북한 철도가 동북아 물류 중심이 되기 위해서는 북한측 철도의 개보수 및 시스템 재정비가 필요함
 - 북한 철도는 총연장의 98%가 단선이며, 철로, 차량 및 철도 시스템(신호 체계 등)의 노후화로 운행 속도 저하(시속 30~40 km 수준), 운행의 불안정성의 문제가 발생하고 있음

< 남북 철도 복구 비용 >

노선	총 길이	예상 복구 비용
경의선(서울~신의주)	500km	2조 원
경원선(서울~원산)	210km	8,400억 원

- 북한 철도 운행 시스템의 지원 및 남북한 표준화·공동화가 이루어져야 함
 - 북한 철도 운행의 정보화(컴퓨터 프로그램 등)를 통해 철도 현대화가 이루어져야 하며 동시에 남북한 철도 시스템의 표준화에 대한 상호 협의 및 합의가 도출되어야 장기적인 협력을 모색할 수 있음
- 경의선, 경원선 이외에도 기타 남북한 철도 연결 사업이 확충되어야 함

< 남북 연결 가능 철도망 >

철도선	미연결 구간(km)	추진 현황
경의선 (서울-신의주)	남측: 문산-장단(12.0) 북측: 장단-봉동(8.0)	- 실시 설계(1985년) - 임진강 교량 하부 보강(1986년) - 용지 매수(1997년)
경원선 (서울-원산)	남측: 신탄리-군사분계선(16.2) 북측: 군사분계선-평강(14.8)	- 실시 설계(1991년) - 용지 매입(1997년)
금강산선 (서울-금강산)	남측: 철원-군사분계선(24.5) 북측: 군사분계선-기성(50.8)	- 기본 및 실시 설계중(1998년)
동해북부선 (강릉-원산-나진)	강릉-북한 온정리간(130)	- 계획 추진중

- 장기적 목표 하에 남북한 철도 사업이 구상되어야 하며, 중국, 러시아 등 관련 국가와의 긴밀한 협조 관계를 구축해야 함
 - 동북아 물류 중심지로 부상하기 위해서는 장기적인 목표 설정 및 사전 분석이 선행되어야 하며, 이 과정에서 주변국과의 협조 관계가 구축되어야 함
- 다양한 재원 조달 방식 강구
 - 기본적으로 남북 철도 사업에는 거의 대부분 남한측 재원이 투입될 것으로 보이나, 이해 당사자국 간의 컨소시엄 등의 방식도 구상할 수 있음

(황동언 연구위원 hde@hri.co.kr ☎ 3669-4085)