

陸路시대 남북 경험

<2> 첫 과제는 철도·전력 등 SOC 사업

남북 정상회담 공동선언문 서명 이후 남북한 양측이 가장 시급하게 추진해야 할 경제협력사업으로 철도·도로·항만·전력 등 사회간접자본시설(SOC) 프로젝트가 꼽힌다. 앞으로 활기를 띤 남북간 물적·인적 교류에는 교통망 확충 및 연결이 필수 전제조건이기 때문이다. 또 전력 등 에너지는 북한이 이미 오래 전부터 심각한 부족현상을 겪고 있는 분야다.

부산에서 암스테르담까지 대륙을 달릴 '鐵의 실크로드'

SOC분야는 남북간 격차가 적지 않고 사업의 파급효과도 커 공동선언문에서 밝힌 '민족경제의 균형발전' 차원에서 협력의 필요성이 강조되고 있다.

특히 김대중(金大中)대통령은 정상회담을 마친 뒤 귀국보고에서 "경의선만 이르면 유럽까지 갈 수 있어 운송비가 30% 이상 절감되고 수송기간도 훨씬 줄어든다"면서 "그렇게 되면 새로운 '鐵(鐵)의 실크로드'가 생길 것"이라고 강조하기도 했다. 경의선 복원으로 남북은 물론 나아가 중국·시베리아·유럽을 거치는 '유라시아 광물철도를 연결하는 실크로드'가 생길 것이라고 강조했다.

만 간소화된다면 암스테르담까지 20일이면 충분하다는 계산이 나온다. 교통개발연구원은 우리나라가 시베리아 횡단철도를 이용할 경우 유럽까지 해상운송과 비교, 연간 2천 4백만~5천 3백만달러의 물류비를 절감할 수 있을 뿐 아니라 관공차 운송에 따른 해양·대륙간 관료코스 개발로 인적 교류가 더욱 활발해져 남북한의 국내총생산(GDP)이 연간 50억달러 이상 늘어날 것으로 주장했다.

한화그룹 등 시베리아 횡단철도에 관심을 갖고 있는 기업들의 행보치는 '유라시아 광물철도를 연결하는 실크로드'가 생길 것이라고 강조했다.

상선의 자유로운 운행을 보장하기 위한 합의도 나설 계획이다.

해양부는 특히 남북한간 물류의 관문 구실을 할 것으로 예상되는 북관의 나진·남포·정진·원산항 등에 대해 시장 개방을 지원하는 방안도 마련하고 있다. 항공분야 협력사업으로는 남한이 북한 영공을 통과하는 미주·유럽노선을 개설하는 방안이 검토되고 있다.

◇다양한 방안 검토되는 전력 협력사업-북한의 일약한 에너지 사정을 개선하기 위해 남한이 북한 전력망 확충을 지원하는 방안이 추진되고 있다.

남북간 전력협력사업으로는 ▶해수발전 등 유전전과 인접한 지역에

유라시아 대륙 횡단철도 연결도



TSR: 시베리아 횡단철도
TCR: 중국 횡단철도
TMR: 만주 횡단철도
TMGR: 몽골 횡단철도

남북 교통망 연결·복원 추진 현황

노선	단절구간	추진현황
경의선 (서울~신원주)	남측: 무산~정진(12.8km) 북측: 정진~영동(8.0km)	-설치신호(1985년) -열전강제량·하부보강(86) -용지매수(97)
경원선 (서울~원산)	남측: 신탄리~고사분개전(16.7km) 북측: 고사분개전~평강(14.3km)	-설치신호(91) -용지매수(97)
금강산선 (서울~금강산)	남측: 청원~구사분개전(21.5km) 북측: 구사분개전~기상(50.8km)	-기본 및 설치신호(90)

◇도로망

노선	단절구간	추진현황
국도 1호선	관동경비구까지 4차로, 관동경까지 2차로 포장완료	
국도 3호선	원산까지 2차로, 원경까지 4차로 확장완료	
국도 5호선	생장까지 2차로 신개조, 금강까지 2차로 보강	
국도 6호선	북원까지 2차로 신개조, 평강까지 2차로 신개조	
국도 7호선	원안까지 2차로 보강	
국도 8호선	안남까지 2차로 신개조	

중국 횡단철도(TCR)는 자체 물동량 소화에도 바쁜 실정인데 반해 시베리아 횡도는 30% 이상 여유가 있어 한국측의 연결노선으로 유력시되고 있다. 여기에 구상단계인 한·일 해저터널까지 연결하면 '실크로드'란 표현에 걸맞은 노선이 구축될 수 있다.

건교부 관계자는 "남북한뿐 아니라 중국·러시아가 모두 표준궤를 사용하고 있어 지금부터 남북한·중국·러시아가 참가해 기본계획을 수립한다면 이르면 2005년께 시베리아 횡단 열차를 운행할 수 있을 것"이라고 내다봤다.

TSR는 러시아 블라디보스토크에서 시작해 우즈베크를 거쳐 모스크바 바로 옆 브레스트까지 연결되고 서유럽으로 이어지는데 총길이가 9천 2백 8km에 달한다.

남북

단절구간의 무산~정진·봉동간 20km의 복원작업이 진행될 것으로 보인다. 또 오는 9월 러시아에서 열릴 한·러 교통장관 회의에서 시베리아 횡단철도(TSR) 연결문제가 논의될 것으로 보인다.

중국 횡단철도(TCR)는 자체 물동량 소화에도 바쁜 실정인데 반해 시베리아 횡도는 30% 이상 여유가 있어 한국측의 연결노선으로 유력시되고 있다. 여기에 구상단계인 한·일 해저터널까지 연결하면 '실크로드'란 표현에 걸맞은 노선이 구축될 수 있다.

건교부 관계자는 "남북한뿐 아니라 중국·러시아가 모두 표준궤를 사용하고 있어 지금부터 남북한·중국·러시아가 참가해 기본계획을 수립한다면 이르면 2005년께 시베리아 횡단 열차를 운행할 수 있을 것"이라고 내다봤다.

TSR는 러시아 블라디보스토크에서 시작해 우즈베크를 거쳐 모스크바 바로 옆 브레스트까지 연결되고 서유럽으로 이어지는데 총길이가 9천 2백 8km에 달한다.

연결방법은 서울을 출발, 경의선으로 평양까지 간 뒤 평양선을 통해 나진으로 빠져 시베리아 횡도와 잇는 방법과 경의선 종점인 신의주에서 중국 집경지역을 지나 몽고를 통해 시베리아 횡도와 연결하는 두가지 방법이 가능한 것으로 잠정적이다. 서울에서 네덜란드 암스테르담까지 육로로 1만 2천km 정도, 평균시속 70~80km로 달리고 통관절차

'경의선과 연결' 러시아와 논의 경원·금강산선 등 복원 추진 발전소 연료 지원해 전기 확충 남북 송배전 선로 연결 방안도

◇다른 길도 연결된다-경의선에 이어 경원선(서울~원산)의 신탄리~평강 구간(31km), 금강산선(서울~금강산)의 황원~기성 구간(75.3km)의 복원도 추진될 전망이다. 정부는 이미 이들 노선에 대해 용지매수 등 복원 준비작업을 마친 상태다. 동해북부선의 간성~은정리 구간 30km의 복원문제는 현대그룹이 이미 관심을 표명하고 있다.

남북간 철도 협력은 김일성(金日成)전 북한주석이 94년 사망 직전 필요성을 거둔 사업이어서 북한측도 적극성을 보이고 있다. 국도 1호선의 관동경~개성 구간 등 남북연결도로도 6개 단절구간의 복구작업도 소소하게 진행 중이다. 정부는 이들 도로의 확장·포장을 물론 통일시대에 대비해 접경지역 주변 도로에 대한 정비작업도 서두르고 있다.

이와 함께 남북 컨테이너 항로 추가 개설과 북한 항만시설 개발도 검토되고 있다. 정부는 기존 부산~나진, 인천~남포 등 두개의 남북 컨테이너 항로 외에 인천~해주, 부산~창진 등 3~4개의 남북 컨테이너 항로를 추가 개설하고 남북한

공급하는 방안 ▶발전소를 직접 지어 주는 방안 ▶북한의 기존 발전소를 정상 가동하기 위해 석탄·가스 등 연료로 공급하는 방안이 검토되고 있다.

정부는 단기적으로 북한 연료를 지원해 노후 발전소를 제가동하도록 하는 한편 북한의 일부 전력 계통을 남북에 연결하는 사업을 우선 추진할 계획이다. 장기적으로는 비무장지대 등에 원자력·화력발전소를 동원 남북 공동으로 건설하고 송·배전로 등 전력계통을 단일화해 나간다는 복안도 세워 놓고 있다.

남북간 송배전 선로를 서로 연결해 남측의 남아도는 전기를 북측에 공급하는 방안은 투자비를 줄일 수 있다는 장점이 있으나 남북한간 전기용량 차이 등이 해결해야 할 과제로 지적되고 있다.

때문에 북한의 노후 발전설비의 가동률을 높이는 방안도 유력한 대안으로 떠오르고 있다. 남한에서 남이 도는 비축유전원 1천만t 중 일부 부를 북한 발전소 가동용으로 보내 주자는 것이 골자다. 소규모 발전소를 지어 주거나 남측의 유류 발전설비를 옮기는 방안도 있다.

장영식 한양대 석좌교수는 "여름철을 제외하고 항상 남이도는 남측의 신아전력만 활용해도 북측이 전기용량 부족을 공급할 수 있다"며 "이 정부지역의 발전소 시설만 보완하면 남북한간 송전선 연결이 가능하다고" 말했다.

이재훈·송병기·김대진 기자
<lhoon@joongang.co.kr>

中央日報 2000年6月19日

陸路時代 南北経済協力 最初の課題は鉄道・電力など SOC 事業

釜山からアムステルダムまで大陸を走る“鉄のシルクロード”

“京義線との連結” ロシアと論議
発電所 燃料を支援して電気の拡充

京元・金剛山線など復元を推進
南北の送配電 線路連結方案も

南北頂上の共同宣言文の署名以後、南北韓双方が最優先で取り組むべき経済協力事業として、鉄道・道路・港湾・電力など社会間接資本施設（SOC）プロジェクトが目白押しである。今後、活気を帯びる南北間の物的・人的交流には交通網の拡充と連結が必須前提条件であるからだ。また電力などエネルギーは北韓がすでにかなり前から深刻な不足現象をかかえている分野である。

SOC 分野は南北間の格差が少なくないという事業の波及効果も大きく、共同宣言文で明らかになった“民族経済の均衡発展”の次元でも協力の必要性が強調されていた。

特に、金大中大統領は頂上会談を終えた後、帰国報告で“京義線さえ結べばヨーロッパまで行けるし運送費が30%ほど節減され輸送期間も著しく減少する”とし、そうなれば新たな“鉄のシルクロード”が始まる、と強調していた。京義線の復元により南北はもちろんのこと中国～シベリア～ヨーロッパに至るユーラシア貫通鉄道を結ぼうという構想と豊富を表明した。

……………中略

交通開発研究院はわが国がシベリア横断鉄道を使用するとヨーロッパまで海上運送と比較して、年間2千4百万～5千3百万ドルの物流費を節減するだけではなく観光用の列車運行による海洋・大陸間の観光コース開発で人的交流がさらに活発になり南北韓の国内総生産（GDP）が年間50億ドル以上増えるものと推定された。韓化グループなどシベリア横断鉄道に関心を持っている企業の動きも速くなっている。

……………中略

海洋部は特に南北韓の間の物流関門の役割を果たすものと予想される北韓の羅津・南浦・清津・元山港などの施設整備を支援する方案も準備している。航空分野の協力事業としては南韓が北韓領空を通過するアメリカ州・ヨーロッパ路線を開設する方案があげられている。

◇多様な方案が検討される電力協力事業＝北韓の劣悪なエネルギー事情を改善するために南韓が北韓の電力網の拡充を支援する方案が推進されている。

……………中略

また、来る9月ロシアで開かれる韓・ロ交通長官会議でシベリア横断鉄道（TSR）の連結問題が論議されるものと見られる。

中国横断鉄道（TCR）は自体の物流消化がやっとな実情であるがシベリア鉄道は30%以上余裕があり、韓国側の連結路線として有力視されている。これに構想段階である韓日海底トンネルまで連結されれば“シルクロード”という表現にふさわしい路線が構築できる。

建設交通部の関係者は“南北だけではなく中国・ロシアがすべて標準軌を使用しておりこれから南北韓・中国・ロシアが参加して基本計画を樹立すれば早くて2005年にはシベリア横断列車を運行できる”とみている。

TSRはロシアのウラジオストクから始まりウズベスクを経てモスクワからプレストまで結ばれ西ヨーロッパへと続いており、総延長9208Kmに達する。

連結方法はソウルを出発し京義線でピョンヤンまで行った後、光羅線を通って羅津を経て、シベリア鉄道と結ぶという方法と、京義線の終点である新義州から中国の国境地域を越えてモンゴルを通りシベリア鉄道と結ぶという2つの方法が可能とみられる。

……………中略

◇別の道も連結される＝京義線に続き京元線（ソウル～元山）のシンタン里～平康区間（31Km）、金剛山線（ソウル～金剛山）の鉄原～キソン区間(75.3Km)の復元も推進されるとの展望だ。政府はすでにこれらの路線について用地買収など復元準備作業を終えた状態である。東海北部線の杆城～ウンジョン里区間30Kmの復元問題は現代グループがすでに関心を表明している。

南北韓の鉄道協力は金日成前北韓主席が94年に死亡する直前に必要性を論じた事業であり、北韓側も積極性を見せている。国道1号線の板門店～開城区間など南北連結道路の6つの断絶区間の復旧事業も順調に進んでいる。政府はこれらの道路の拡張・舗装はもちろん統一時代にそなえて接境地域周辺の道路についての整備作業も急がれている。

……………中略

◆発電所を直接つくる方案。

◆北韓の既存の発電所を正常稼働させるために石炭・ガスなどの原料を供給する方案、が検討されている。政府は短期的に北韓に燃料を支援し、老朽化した発電所を再稼働させる反面、北韓の一部の電力系統を南側に連結する事業を優先して進める計画である。長期的には非武装地帯などに原子力・火力発電所などを南北共同で建設し、送・配電線など電力系統を単一化してゆくという腹案も立てている。

南北韓の送配電線を互いに連結して南側の余っている電気を北側に供給する方案も投資費を減らすことのできる長所があるが、南北韓の電気の品質差などが解決すべき課題として指摘されている。

そのため北韓の古い発電設備の稼働率を高める方案も有力な代案として浮上している。南韓で余っている備蓄無煙炭1千万トンの一部を北韓の発電所の稼働用に送ってあげることも考えられる。小規模な発電所を作ってあげるか南側の余っている発電設備を移転するという提案もある。

チャン・ヨンシク漢陽大教授は“夏を除くといつも余っている南側の深夜電力だけを活用しても北側に電気を十分に供給できる”とし、議政府地域の変電所施設だけ補完すれば南北韓の間の送電が可能だ”と語った。