

남북철도 연결에 따른 관광 교류에 대한 연구

(관광열차 운영을 중심으로)

A study on the Exchange of Tourists Encouraged by the Inter-Korean Railway Connection (Focusing on the Operation of Sightseeing Train)

박 홍 순*

신 택 현**

Park, Hong-Soon

Shin, Tack-Hyun

ABSTRACT

This paper deals with the exchange of tourists and the operation of sightseeing train encouraged by the inter-Korean cross-border railway project.

First of all, how the inter-Korean cross-border railway project has developed will be discussed. After this, the present tourism state, facilities, the state of railways and roads of North Korea, and major tourist attraction around the Kyonguisun will be shown. And then, several aspects on the agreements between the Korean National Railroad (KORAIL) and North Korean railroad system will be summarized.

And, finally, the economic effect of the line including the operation schedule of the Kyonguisun sightseeing train, the demand forecast, the computation of railway fare, and profit sharing will be depicted.

1. 서 론

근래에 남북정상회담의 실현으로 본격적인 남북대화와 교류가 시작된 이후 남북 장관급 회담, 남북적십자 회담의 실현으로 다각적인 교류와 협력을 바탕으로 이산가족의 상봉이 4차까지 실현된 바 있다. 또한 남북 철도 및 도로연결에 관한 합의를 토대로 우리측의 도로, 철도연결 공사가 진행되었음은 주지의 사실이다. 나아가서 남북교류의 통로이자 단절된 국토의 연결 및 통일의 기초가 되는 (경의선)남북철도 연결 기초공사가 성공리에 완수되었으며, 현재는 비무장지대의 기초공사에 관한 논의가 남북 군사회담에서 진행되고 있다.

경의선 연결 철도공사가 완공되면 남북 교류협력이 지금보다 더 활발하게 진행될 것이며, 특히 국민 대중이 도로와 철도를 이용하여 여행과 관광을 할 수 있다면 이것이야말로 바로 통일의 지름길이 아닌가 여겨진다. 분단된 우리나라의 남북 간 이질감 해소는 물론 적극적 교류와 협력을 위해서는 도로와 철도의 연결이 필수적이며 여행과 관광열차의 운영을 통한 남북한 주민들의 관광교류는 통일의 물꼬를 트는데 엄청난 효과를 가져올 것이다.

본 연구는 남북철도의 연결을 상정하면서 통일을 준비하고 다가오는 동북아 시대의 대비는 물론 유럽까지 연결되는 철의 실크로드 시대의 도래를 전망하는 중장기적이고도 거시적인 관점에 서서 그 첫 과제인 남북철도 연결을 토대로 한 대중적인 관광열차 운영에 관련된 제반 국면을 살펴보려는데 그 목적이 있다.

* 서울산업대학교 철도전문대학원, 학생회원

**서울산업대학교 교수, 정회원

2. 남북철도 연결 및 북한 관광인프라 현황

2.1 남북 철도 연결현황

분단 이전에는 연결되어 있었으나 현재는 단절된 노선으로 경의선, 경원선, 금강산선 등이 있다. 동해안지역에 있어서 연결 가능한 노선으로는 동해 북부선을 들 수 있는데, 동해 북부선이 연결될 수 있는 북한구간 노선은 금강산 청년 선으로 1997년에 개통되었다.

이 노선 중에서 경의선과 경원선의 미연결 구간은 현재 기본 및 실시 설계와 용지 매수가 완료되어 있으며, 금강산선의 미연결 구간은 기본설계와 노반 실시설계가 완료되어 있고 동해북부선의 강릉-대진간 구간은 타당성 조사가 진행중이다.

도표1. 남북한 철도연결구간

노 선	미연결구간
경의선(서울-신의주)	남측 : 문산-장단(12km), 북측 : 장단-봉동(8km)
경원선(서울-원산)	남측 : 신탄리-군사분계선(16km), 북측 : 군사분계선-평강(15km)
금강산선(철원-기성)	남측 : 철원-군사분계선(25km), 북측 : 군사분계선-기성(51km)
동해북부선-강릉(양양-안변)	남측 : 강릉-군사분계선(100km), 북측 : 군사분계선-온정(21km)

2.2 북한의 관광정책 변화

북한에서 「관광」이라는 말은 최근 들어 새롭게 인식되고 있는 개념으로서 '다른 지방이나 다른 나라의 자연풍경, 명승고적, 인민경제의 발전면모, 역사유적 등을 구경하는 것'으로 설명하고 있다.

관광에 대한 인식변화에 의해 나타나는 현황을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 관광을 통한 외화벌이를 위해 특정지역(남포의 와우도 지구, 원산의 송도원 지구, 통천의 시중호 지구, 라선 지구, 해주, 함흥)을 외국인 전용 관광구역으로 설정하였다. 기존 법령을 개정·보완해 나진 선봉지구에는 호텔업, 골프장업, 유흥 오락업(주점, 디스코텍, 서커스, 태권도), 전문요리점, 여행사, 외화상점, 토산품점 등을 포함시키고 타부문과 동등한 투자특혜를 부여하고 있다. 또한 라선 지대에 국제공항 건설을 계획하고 원산, 청진 등의 항구 확장과 육로 관광 편의를 위한 주요 간선도로(신의주-평양-개성, 평양-원산-금강산, 은성-선봉-나진-청진-경성)의 확대 포장할 계획이다. 둘째, 관광사업체 종사자의 인력 공급을 위하여 평양외국어대학, 평양상업대학, 청진산업대학 등에서 관광안내원, 항공기 승무원, 호텔종사자를 배출하고 있으며, 관광호텔 연수 및 어학교육 등을 강화하고 있다. 셋째, 북한은 「라선 경제무역지대」에 한하여 무(無) 사증제도를 실시하여 모든 외국인의 방문을 가능케 하는 제도적 장치를 마련해 놓고 있다.

2.3 북한관광 기반시설 현황

2.3.1 철도

북한의 철도는 여객수송의 60%, 화물수송의 90%를 분담 (主鐵從道¹⁾)하고 있다. 철도 총

1) 북한의 교통은 주로 철도를 이용하고, 보조수단으로 도로를 활용하고 있다.

연장은 5,214Km로 노선의 98%가 단선이며 노후화 되어 있다. 국제철도노선은 6개의 중국 노선과 1개의 러시아노선이 연결되어 있으나 현재 신의주~단동, 남양~도문, 두만강~חת산 3개 노선만 운행중이며, 시베리아횡단철도(TSR)는 승객이 없어 화물 전용철도로만 활용하고 있는 실정이다. 국내노선은 경의선(개성~사리원~평양~신의주), 평라선 (원산~홍남~청진~나진), 평원선(평양~원산)을 기본으로 운영하고 있다.

2.3.2 도로

북한의 도로수송 분담률은 12%에 불과하여 철도의 보조수단으로만 이용되고 있다. 도로 총연장은 23,369Km(남한의 27%)로서 포장비율은 10%에 못 미치고 있는 실정이다. 주요 고속도로는 평양~남포 (43Km / 왕복4차선), 평양~순안 (15Km), 평양~개성 (170Km / 왕복 4차선), 평양~원산~고성 (286Km) 등이 있다. 외국인 관광은 주로 버스를 통해 이루어지며, 전차·택시도 활용되는데 택시는 약 500여대가 운행되고 있으며 외국인 수송이나 국가행사 시에 이용된다. 평양의 지하철은 3개 노선이 운행되고 있으며, 일일평균 40만 명을 수송하고 있다.

2.3.3 호텔

북한에서 별은 호텔의 등급을 의미하지 않는다. 모든 호텔에서 각 객실은 1등급실, 2등급실, 3등급실로 나뉜다. 1등급실에는 더블침대 또는 싱글침대 두 개, 응접실, 식당, 화장실, 에어컨, 난방기, TV 세트, 냉장고, 간단한 손님접대용 컵 등이 있다. 2등급실에는 더블침대 또는 싱글침대 두 개가 있으며, 응접실 겸 식당, 화장실, 에어컨, 난방기, TV 세트, 냉장고, 접대용 컵 등이 있다. 3등급실에는 싱글 침대 두 개가 있으며 에어컨, 난방기, TV세트, 냉장고, 화장실이 있다. 모든 방에는 화장실과 욕조가 있으며 각 층마다 공중화장실이 있다. 디럭스(deluxe)와 일등급 호텔에는 특실이 있으며 택시는 모든 호텔에서 언제든지 이용 가능하다.

2.4 경의선 관광열차 운행 관광지

2.4.1 개성

판문점으로부터 북으로 8km지점에 있으며, 오랜 역사에 걸맞는 많은 문화재와 명승지가 남아 있다.(선죽교 ~ 만월대 ~ 성균관 박연폭포 등)

2.4.2 해주시

황해남도의 도(道) 소재지로 평양으로부터 남으로 140km, 해주만 연안에 위치하고 있다. 해주는 그 옛날, 중국을 향한 구교 묘로의 요소이고, 대해로 향해한다고 해서 현재의 해주라고 이름 붙여졌다고 한다.(부용당, 수양산 수양산성, 해주 5층탑, 석담구곡, 장수산, 십이곡계곡, 해주 석빙고, 몽금포, 몽금포코끼리바위, 구미포, 구월산, 금산포, 안악 3호고분, 안악 2호고분, 장산곶 등이 있다.)

2.4.3 사리원

황해북도 도청소재지이자 정치, 경제적으로 중요한 위상을 지닌 도시이다. 평양의 위성이자 관문도시로 현대적인 공업과 농업이 활발히 이루어지고 있으며 주요 명승지가 곳곳에 자리잡고 있다.(정방산성 ~ 성불사 ~ 남강 쌍 절벽 등이 있다.)

2.4.4 평양

고조선과 고구려의 도읍지이며 2000년 이상의 오랜 역사를 지닌 도시로서 대동강 하류 넓은 평야에 위치해 있다. 사계의 구분이 뚜렷하고 춘하추동의 정취가 각각 달라 예로부터 가장 뛰어난 강산으로 불려졌다. 대동강변, 보통강변, 모란봉, 울밀대, 부벽루, 칠성문 같은 이름난 고적들이 주변에 산재해있다. 경관이 아름다워서 예로부터 천하 제일강산, 조선팔경 등으로 꼽혀왔다.

2.4.5 신의주

평안북도의 도청 소재지로서 북으로는 압록강을 끼고 중국의 동북지방 단둥시와 마주하고 있다.(압록강 철교, 수풍호 등이 있다.)

2.4.6 묘향산

최고봉은 비로봉으로 금강산의 수려한 조각 미와 지리산의 웅장한 아름다움을 모두 갖춘 아름다움으로 예로부터 5대 명산에 들어간다.

3. 관광교류에 (열차운행)에 따른 제반 협약

현재 남북간에는 관광이나 여행과 관련하여 양 당사자간에 제반 협약이 체결되어 있다. 즉, 여행과 관련하여 예약, 예약확인, 관광증, 승차권, 예약취소 등에 관한 약관이 있으며, 관광협약을 토대로 손실보장, 사고, 대금지급, 관광객 신변안전보장 등 제반 사항이 명문화되어 있다.

또한 이에 따른 관광세칙도 별도로 있어 지참금지 물품, 위반금 부과절차, 신변안전보장, 접경지(통관역) 등에 관한 세부규정이 마련되어 있다.

4. 관광열차 운행 세부계획

4.1 관광열차 운행 명칭

일단 통일관광열차(가칭)로 명명한다.

4.2 수요예측

남북철도의 연결 후 관광열차의 초기 운행 시 1일1왕복을 추진하며 1개 열차 7량 편성, 여객 500명, 승무원 및 인솔자 10명으로 인원을 구성한다. 우선 수원역, 서울역, 영등포역, 평택역 등을 거점으로 통일관광열차를 각 지역별로 시험 운행한 후, 전국 지역 관광열차로 확대한다. 1개월 후 문제점을 보완한 뒤 1일 3왕복으로 확대한다. 처음 한 달은 500명×30일=15,000명의 여행객이 이용할 것으로 예측되며(편도), 1개월 후에는 1일3왕복 1,500명×30=45,000명으로 확대될 것으로 예측된다. 그 후에는 문제점이 없을 시 각 철도역과 전문 관광사 주도로 여행객을 모집하여 수시로 운행한다.

4.3 열차운행계획

무궁화호 최신형 객차 7량을 편성하며, 기관차 최신형7300대 및 발전차 1대로 편성 하고 남한측 구간 열차속도는 80Km로 한다.

4.4 시간 편성

서울역에서 경의선 우리측 통관지역까지 1시간40분으로 한다. 북한지역은 철도 키로와 열차속도를 고려하여 협의한다. 하지만 예측은 평균시속 40Km로 산정 한다

4.5 관광열차 운행 예상지역

개발 잠재력이 높은 여행코스로는 다음을 들 수 있다.

도표2. 통일관광열차 운행계획

종 류	경유 코스	비 고
당일 코스	<ul style="list-style-type: none"> ■ 서울-개성-서울 ■ 서울-해주-서울 ■ 속초-금강산-속초(동해안 육로와 쾌속선 해로 가능) 	쾌속선의 경우 계절적 한계가 있음
1박2일 코스	<ul style="list-style-type: none"> ■ 서울-개성-서울 ■ 서울-평양-서울 ■ 속초-금강산-속초 	
2박3일 코스	<ul style="list-style-type: none"> ■ 서울-평양-서울 ■ 서울-평양-묘향산-평양-서울 ■ 속초-금강산-속초 	
3박4일 코스	<ul style="list-style-type: none"> ■ 서울-개성-평양-묘향산-평양-서울 ■ 서울-개성-평양-남포-구월산-평양-서울 ■ 서울-평양-원산-금강산-속초-서울 ■ 속초-금강산-원산-속초 	
4박5일 코스	<ul style="list-style-type: none"> ■ 서울-평양-묘향산-평양-남포-평양-개성-서울 ■ 속초-금강산-원산-평양-개성-서울 ■ 서울-평양-묘향산-평양-남포-평양-개성-서울 ■ 속초-금강산-원산-평양-개성-서울 	

4.6 운임계산

통일관광열차의 운임계산은 남북 철도협의 및 관광협에서 정한다. 그러나 기본은 남측 철도요금, 북측철도요금, 버스요금, 안내료, 입장료, 숙식비, 통관비 등으로 한다.

남측구간은 한국 철도청과 여행사가 운임을 분배하며, 북측구간은 여행일체의 비용에서 북한70%, 남한30%로 나눈다(남측 철도구간은 남측수입, 북측구간은 분배). 1일 비용(당일)은 5만원, 1박2일은 10만원, 2박3일은 15만원, 3박4일은 20만원, 4박5일 25만원으로 한다.

5. 북한 관광의 경제 사회적 효과

5.1 관광열차 운행의 경제적 효과

관광열차운행은 종합적인 관광 서비스산업으로 회의장, 숙박시설, 음식점, 운송업체, 관광업체 등을 비롯한 사회 각 산업분야에 미치는 경제적 파급 효과가 매우 크다. 즉, 열차운행은 거점지역도시의 소득증대와 서비스업 등 광범위한 인구고용으로 인한 고용증대, 관련산업 발전에 따른 세수증대를 가져다주어 경제 전반의 활성화에 기여할 수 있다.

5.2 관광열차 운행의 사회 문화적 효과

5.2.1 북한주민과의 직접 교류

관광열차는 그 지역 주민들과 직접 대면을 하게 되므로 상호 이해 부족에서 올 수 있는 마찰 등을 피할 수 있게 될 뿐만 아니라, 북한 국민의 국제감각 함양 등 국제화의 중요한 수단이 된다.

5.2.2 교육적 효과

관광을 통한 견학 시찰은 새로운 체험을 전달해 줌으로서 교육의 효과를 얻을 수 있다. 관광을 통하여 얻은 지식이나 문화가 상호 전달 교류됨으로서 문화발전이라는 효과를 가져올 수 있다.

5.2.3 문화자원의 보존효과

관광을 통해 사찰, 고궁 등의 보호, 보전을 통한 문화개발의 효과도 지대하다.

5.2.4 여가기회의 제공과 사회적 안녕 및 질서유지

일반적으로 관광은 사회 구성원에게 여가기회를 제공함으로써 자기개발의 기회를 제공한다. 억눌린 업무영역이나 공간 속에서 장기간 놓여있으면, 사회나 개인은 집단적 개인적인 과도한 스트레스 상태에 놓이게되고 욕구분출의 욕구를 가지게 된다. 적절한 여가공간은 이러한 집단의 스트레스를 적절히 해소시켜 줌으로서 사회안정과 발전에 기여한다.

6. 결 어

남북관광사업의 초기단계에는 금강산~설악산 연계패키지와 경의선 지역 관광상품이 관광코스로 개발될 가능성이 많다. 초기단계의 관광객 송출이 성공적으로 추진되면 여타지역으로 관광대상지역이 확대될 수 있을 것이다. 무엇보다 중요한 것은 관광사업 추진시 정치적, 사회적 여건 등에서 현실적으로 실현가능성이 높아야 하고, 인도주의적 차원은 물론 경제적으로도 상호이익이 되는 방향으로 진행되어야 한다는 것이다.

참고문헌

1. 이장춘(2000년), “남북 관광 교류 협력 정책”, 한국관광학회, pp.4-10
2. 민주평통(2001), “미국의 대북정책과 한반도 평화’ 314 국제학술회의, 2001년 7월31일.
3. 한국관광공사 인터넷자료집(<http://www.travel-northkorea.com>), “관광교류협력 추진”.
4. 한국관광공사(1998), 남북관광교류 기초자료집, 정부간행물 단행본(1998년 3월).
5. 한국관광공사 인터넷자료집(<http://www.travel-northkorea.com>), “북한관광정보- 지역별 역사 및 관광자원, 관광상품”.
6. 한국철도,(1997년 1월~2002년 5월분), 남북철도 교류관련 자료 발췌 철도청,