

“철의 실크로드” ASEM 국제심포지엄 (ASEM Symposium on an Iron Silk Road)

한국철도기술연구원 남북철도기술개발사업단
나희승 단장(hsna@krri.re.kr)

한국철도기술연구원 주최로 2004년 6월 17~18일 양일간 서울에서 개최되었던 “철의 실크로드” ASEM 국제심포지엄이 성공적으로 막을 내렸다. 이번 심포지엄에서는 아시아 10개국과 유럽 15개국 및 4개 국제기구의 관련 전문가와 관리자들이 참여한 가운데 아시아와 유럽간 대륙횡단철도를 건설하는 방안에 대해 광범위한 논의가 이루어졌다. 참석자들은 우선 철의 실크로드에 관한 국제적 관심을 재차 환기시켰으며, 단절된 한반도 철도 복구에 대한 관심을 제고시키는데 합의하였고, 상호 존중의 정신과 철도를 통한 공동번영이라는 목표 하에 다양한 주제를 가지고 상호 의견을 교환하였다. 금번 심포지엄에서 참가자들 간의 논의 사항과 주요 발표내용을 다음과 같이 정리하였다.



「ASEM 철의 실크로드 심포지엄」 발표장

1. 배 경

철의 실크로드 심포지엄은 ASEM 회원국 전문가들이 ‘철의 실크로드’의 비전을 실현해 나갈 수 있는 방법에 관해 진지하게 토론하는 자리를 마련하고자 하는데 그 목적이 있다. 이와 같은 철의 실크로드 건설을 통하여 지역 내 뿐만 아니라 아시아와 유럽간 경제성장과 교역 증대에 기여하게 될 것이다.

1996년 방콕에서 ASEM 회원국 지도자들은 아시아 횡단철도 네트워크의 통합과 차후에 이를 유럽횡단철도 네트워크와 연결하는 방안에 관하여 논의하였다. 코펜하겐에서 열린 ASEM 제 4차 회의에서는 한반도 내 철도 연결·복원과 이를 위한 동 지역에서의 협력의 중요성에 관해 논의하였으며, TKR이 중국적으로 TER과 연결되는 방안에 관해 협의하였다. 이는 아시아와 유럽의 교역 증대에 큰 영향을 미칠 것이라는 데에도 의견을 같이 하였다. 또한 철의 실크로드의 연결을 현실화하기 위해서는 가능한 노선과 각 노선의 장점에 관한 분석 및 교역 증대 등이 면밀히 검토되어야 한다는 데 인식을 같이 하였다.

한국은 한국 내에서의 철도 연결·복원 프로젝트가 원만히 진행됨과 동시에 유라시아 철도연결의 전망을 현실화하는데 공헌함으로써 ASEM 동반자들의 이익 증진을 도모할 수 있기를 희망하였다.

2. 행사개관

이번 심포지엄에서는 ASEM회원국과 비회원국 중 철의 실크로드 노선이 통과하는 북한, 러시아, 카자흐스탄, 몽골, 체코, 폴란드 등 아시아 10개 국 및 유럽 15개 국 정부관계자와 민간 전문가, 관련국제기구인 아시아·유럽재단(ASEF), UN ESCAP, 국제철도협력기구(OSJD), 국제철도연맹(UIC)의 전문가들이 참가하였다. 한편, 북한에서는 박정성 철도성 대외철도국장을 단장으로 한 6명의 대표단이 참가하였다. 이번 심포지엄은 한국철도기술연구원이 주최하였고, 외교통상부, 건설교통부, 철도청, 한국철도시설공단이 후원하고 핀란드와 ASEF가 주로 재원을 기여한 가운데, ASEM 회원국 중 핀란드, 프랑스, 베트남, 말레이시아, 중국이 공동 제안국으로 참가하였다.

금번 심포지엄 참가자들은 전세계 경제의 27%를 차지하고 있는 유럽과 21%를 차지하고 있는 동아시아간의 공동번영을 위해서는 철도 연결을 통한 물류 협력이

긴요함에 공감하고, 향후 철의 실크로드 비전의 구체화를 위해 ASEM 차원에서 더욱 긴밀히 협력해 나가기로 하였으며, 철의 실크로드가 경유하는 ASEM 비회원국들도 이에 동참하기로 하였다.

우리나라는 금번 심포지엄에서 남북 철도 연결이 한반도는 물론 대륙 철도망에 있어 중요한 의미가 있음을 강조하였으며, 북한측은 아시아-유럽간의 철도연결사업은 양 지역간 경제교류의 확대·발전은 물론 지역주민의 삶의 질을 향상시키는데 기여하는 중요한 사업이라고 평가하면서 남북 철도연결은 물론 시베리아 철도연결사업도 지속적으로 추진할 것이라고 표명하였다.

이번 심포지엄에서는 ASEM 회원국 및 ASEM 비회원국 중 철의 실크로드 노선이 경유하는 국가들간에 철의 실크로드의 비전을 구체화 할 수 있는 다양한 방안을 토의함으로써 철의 실크로드의 비전에 관한 국제사회의 관심을 한층 제고시킨 계기가 되었다. 또한 우리나라는 2002년 9월 코펜하겐 제4차 ASEM 정상회의에서 철의 실크로드의 비전을 주창한 이래 금번 심포지엄의 개최를 통해 이의 구체적인 이행을 도모하는 한편, ASEM의 실질적 협력 사업을 추진함으로써 ASEM의 발전과정에도 기여하게 되었다.

또한 이번 심포지엄의 개최를 통해서 철의 실크로드의 비전에 대한 국제적 관심을 확산시키고 중장기적인 협력의 기반을 조성하는 한편, 남북철도 연결에 관한 국제적 관심을 제고함으로써 우리의 ASEM 사업에 대한 기여를 강화하고 아울러 ASEM 내에서 우리의 위상을 제고하는 발판을 마련하였다.

3. 주요 발표내용

「ASEM 철의 실크로드 심포지엄」에서 총 24편의 논문이 발표되었으며, 4개 분과에서 “철의 실크로드를 통한 아시아-유럽간 협력 증진”, “아시아-유럽의 공동번영을 위한 전략으로서의 철의 실크로드 건설”, “유라시아 철도 화물 운송망 구축”, “아시아와 유럽의 공동번영 증진을 위한 가교로서의 철의 실크로드” 등의 주제 발표와 토론이 이루어졌다. 참고로 세션별 발표논문 및 발표자는 홈페이지 <http://ironsilkroad.krri.re.kr>에 수록되었다. 다음에 주요 발표내용을 정리하였다.

1) Session 1 : 철의 실크로드를 통한 아시아-유럽간 협력 증진

참가자들은 철의 실크로드가 실현될 경우 아시아와 유럽간의 지리적 단절이 극복됨으로써 아시아와 유럽간의 물류 협력이 강화되는 동시에 인적 교류가 촉진될 것이며, 이는 궁극적으로 양 지역의 경제 발전에 기여하는 여건을 조성할 것이라는 데 인식을 같이하였다. 오스트리아, 인도네시아, 베트남, 브루나이 참석자들은 각기 자국의 교통 및 철도현황에 대해 언급하고, 자국 철도의 발전 방안 모색 및 다른 나라와의 철도연결 등에 관한 협력방안을 모색하였다.

유럽 국가들은 범유럽 철도망의 건설과정에서 보듯이 여객 및 화물수송의 효율성을 제고하기 위한 기술적·운용적 지표 설정에 약 2년의 기간이 소요되었으므로 향후 철의 실크로드 건설시에도 최소한 2년 정도의 기간이 필요할 것으로 보았다. 따라서 이를 토의하기 위한 working group의 설치가 필요할 것이라는 데 의견을 모으고 각 국가의 철도관련기관이 협력하여 공통의 프로젝트를 마련하고 해법을 마련하기로 하였다. 또한 ASEM 국가들은 싱가포르-쿤밍철도 연결사업이 실현될 경우 ASEM 국가들의 대 중국시장접근 및 ASEM 역내 교역의 확대 등에 기여할 것으로 본다며 기대감을 표명하였다.

① 브루나이 보고서 (브루나이)

브루나이는 보르네오 섬 남서쪽에 위치하였으며 인구는 약 34만 명이다. 브루나이는 사회·경제발전이 동시에 이루어진 국가이다. 현재 차량 대수가 급증함에 따라 이에 대한 대응책 마련이 요구된다. 최근 통계에 따르면 브루나이는 3가구 당 2대의 자동차를 소유하고 있는 것으로 나타났다.

브루나이는 영토의 대부분이 평지로 이루어져 도로에 기반을 둔 차량운송 및 대륙간 운송이 유리한 국가이다. 약 2,700km의 포장도로가 있으며, 증가하는 교통수요에 대응하기 위해 장기적으로 MRT 등을 계획하고 있다.

② 철의 실크로드의 중요 노선인 싱가포르-쿤밍간 철도에 대한 베트남 철도의 역할 (베트남)

ASEAN 회원국들은 싱가포르-쿤밍간 철도연결 프로젝트(SKRL)에 많은 노력을 기울이고 있다. 싱가포르-쿤밍간 철도는 총 연장 5,382km로서 싱가포르, 말레이시아, 태국, 캄보디아, 베트남, 라오스, 미얀마, 중국 등 8개국을 통과한다. 이 프로젝트의 가장 중요한 구간은 베트남을 통과하는 2,370km 구간으로서 이는 전체 노선의 44%를

차지한다.

베트남은 두 번에 걸친 전쟁으로 인해 수송 기반시설이 크게 황폐화되었다. 따라서 베트남 정부는 운송네트워크의 복원·향상·확장과 관련된 프로젝트를 계획·집행하였다. 이 프로젝트는 철도네트워크를 포함한 수송 네트워크의 복원과 향상, 확장뿐만 아니라 대륙횡단에 관한 내용을 포함하고 있다. 베트남은 ASEAN 회원국들의 철도네트워크를 중국과 연결할 것이며, 나아가 북한, 한국, 몽골, 러시아 등과도 연결하는 계획을 수립하였다. 현재 베트남 철도는 총 연장 3,142km이며, 2020년까지 4,800km 확장계획을 갖고 있다. 그러나 당면한 문제중 가장 시급한 것은 단절된 구간의 연결이라 판단된다.

2) Session 2 : 아시아-유럽의 공동번영을 위한 전략으로서의 철의 실크로드 건설

참가자들은 전세계 경제의 27%를 차지하고 있는 유럽과 21%를 차지하고 있는 동아시아간의 공동번영을 위해서는 철도 연결을 통한 물류 협력이 긴요함에 공감하였다. 또한 유럽-아시아간 연결철도 운송에 있어서 화물 수송업자와 소비자에게 철도수송이 신속하고 저렴한 운송수단임을 인식시키는 마케팅 활동이 중요하다는데 인식을 같이하였다.

한편 유럽 국가들은 서로 다른 철도궤간, 상이한 신호체계 등을 완전히 극복하는데 유럽으로서도 향후 30~50년 정도의 기간이 소요될 것으로 예상하면서, 철의 실크로드 건설에 있어서도 이러한 차이를 극복하는 것이 가장 중요한 과제가 될 것이라고 전망하였다. 특히 3·11 스페인 철도 폭파사건 후 철도 운송에 있어서 안전과 보안이 중요 문제로 부각되었으며, 이는 민간 부문에서 대처할 수 없는 문제이므로 정부의 통제가 필요한 부분이라는 데 공감하였다.

① 유럽철도의 재건 (핀란드)

유럽에서의 철도의 시장점유율은 지속적으로 하락하고 있다. 따라서 철도의 시장점유율을 높이기 위해 EU는 몇 가지 수단을 제시하였다.

- 철도운영과 철도기반시설 관리의 분리
- 철도운영의 경쟁 유도를 위한 철도기반시설의 점차적인 개방
- 정당한 능력배분 및 보상 청구
- 자격과 안전성 검증을 담당하는 독립체 운영

- 안전관리의 철도기반시설 관리와 철도운영으로부터의 분리
- 철도 네트워크, 전력공급, 차량, 교통 통제 등의 공동운영
또한 이를 위하여 다음 단계에서는 다음과 같은 조건을 명시하였다.
- 차량운전자 및 그 외 담당자간의 면허 효력의 상호인정
- 화물운송 표준에 있어 최소한의 수준 유지 및 승객의 권리와 의무간의 조화

② TEN 구축을 통해 얻은 실크로드의 필요성과 교훈 (독일)

아시아 지역의 GDP 성장률은 아시아와 유럽간 운송 및 화물수송의 엄청난 수요 증대에 기여하였다. 아시아의 지속적인 역동적 성장과 더불어 장래의 수요증가는 합리적인 가격수준에 도달하기 위해 수송수단을 철도로 전환하도록 할 것이다. 아시아 횡단철도의 완성을 위해서는 유럽과 아시아의 지형적 분리를 극복하고 아시아를 TEN과 연결시키는 작업이 선행되어야 한다.

2004년 5월 1일 동유럽 10개국의 EU 가입으로 인해 EU가 확대됨에 따라 EU와 아시아가 한층 긴밀해지게 되었다. 미래의 역동적인 성장을 위해서는 유럽과 아시아간 고속화물운송 및 승객 corridor를 수립하여야 한다. 현 상태에서는 각 국가간 상호운용성의 문제 해결과 함께 TEN이 재검토되어야 할 것이다.

③ 아시아 횡단철도의 경제·사회적 효과 (말레이시아)

싱가폴-쿤밍(SKRL) 철도는 아시아 횡단철도의 4개의 corridor 중의 하나이며 아시아의 각 지역을 넘어서 그 범위가 윈난(Yunnan)에까지 이른다. SKRL은 경제적으로 미진한 국가들에게 더욱 큰 영향을 미칠 것으로 판단된다. 즉, SKRL은 재화의 수송 및 원활한 식량공급에 도움이 될 것이다. SKRL은 메콩강 연안 국가를 관통함으로써 다른 교통수단과의 연계를 강화하는 효과가 있을 것으로 여겨진다. 따라서 아시아-쿤밍 횡단철도의 건설 및 이를 위한 경제 협력이 깊이 있게 논의되어야 한다.

3) Session 3 : 유라시아 철도 화물 운송망 구축

참석자들은 1999년 현재 아시아와 유럽간의 컨테이너 물동량이 5천 900만 TEU이었으나 2011년이 되면 1억 2천 3백만 TEU로 증가될 것으로 전망하면서, 해운 및 항공운송에 비해 운송시간과 비용 면에서 경쟁력을 가질 수 있는 철도 화물 운송망

을 구축해야 할 것이라는데 공감하였다.

① 시베리아 횡단철도를 경유하는 극동과 핀란드 간 국제 화물운송에 관한 사례 연구 (핀란드)

○ 운송 측면에서의 발전 현황

- 시베리아 횡단철도의 팔목할 만한 발전
- 2003년 화물운송량은 100,000 TEU 이상
- 서비스 빈도의 증가
- 한국 수출업자의 러시아 진출시 핀란드를 완충지대로 이용
- 핀란드와 극동 간의 해외 교역을 위한 노선의 증가

○ 운송의 균형화 방안 모색

- 2004년 1월~4월간 수출입 방향의 균형화
- 2004년 1월~4월간 화물운송량은 10,000 TEU 이상으로 증가
- 핀란드에서 수출시 전체 컨테이너의 30% 정도만이 화물이 적재됨
- 공컨테이너의 회수는 바람직하지 못함. 따라서 화물수송시 수출입의 균형을 맞추는 것이 중요함

② 범 유럽 수송네트워크 (이태리)

본 논문에서는 TEN의 효율적인 운영을 위하여 최근에 개정된 가이드라인을 제시하고 있다. 유럽의 공동이익을 위한 철도의 국경통과 문제를 완전히 해소하기 위해 유럽 의회가 제안한 새로운 재정관련 규정 뿐 아니라 긴급히 해결하여야 할 목록들이 제시되어 있다. 또한 공공부문 및 개인간 파트너십의 중요성과 제시된 가이드라인의 특징에 대해서도 언급하고 있다.

③ 대형 컨테이너 화물수송을 위한 수송선로의 최적화 (카자흐스탄)

본 논문에서는 잠재적 수송능력 개발프로그램에 대해 언급하면서, 프로그램을 수행함으로써 예상되는 기대효과를 예측하였다. 또한 국가 수송 인프라의 발전을 위한 정보, 교통뿐만 아니라 원활한 승객 및 화물수송을 위한 보이지 않는 장벽 제거의 중요성에 대해서도 언급하고 있다. 현재 유럽과 아시아 국가 간에는 연간 2억 5

천만 톤의 화물이 선박을 통하여 운송되고 있다. 그러나 이와 같은 화물운송의 효율성 및 경제성 제고를 위해 철도로 수송하는 방안을 마련하여야 한다. 여기에 철의 실크로드 건설의 의의가 있다고 할 수 있다.

④ 아시아 횡단 북부 corridor를 따라 발전하는 아시아-유럽 컨테이너의 대륙연결 노선 (NUESCAP)

1980년대 및 90년대에 아시아 및 유럽의 많은 나라에서 정치·경제상황이 급변하였다. 아시아의 몇몇 국가들이 독립했으며, 유럽에서는 경제자유화가 대륙의 중심 및 동부유럽에 큰 변화를 가져왔다. 이와 같은 현상은 아시아와 유럽간의 무역 성장을 가져왔다. 무역의 급격한 증가는 결국 수송인프라의 발전 속도를 능가했으며, 따라서 모든 나라들이 도로와 철도에서 많은 물량을 수송해야 할 입장에 직면하였다. 아시아 지역 수송 기간시설 개발 프로젝트 하에서, UNESCAP은 회원국가들에게 국제적인 도로 및 철도연결을 위한 개발·계획을 지원하고 있다. 아시아 지역 수송 기간시설 개발프로젝트는 아시아와 유럽뿐만 아니라 아시아의 국지적인 지역 에까지 효율적인 화물 수송망을 건설하는 것을 목표로 하고 있다.

④ 남북철도연결현황과 대륙철도연계 (한국)

우리나라는 남북철도 연결은 대륙간 철도 시스템 측면에서 볼 때 한반도는 물론 동북아시아에서 매우 중요한 의미를 가진다고 전제하고, 남북철도가 대륙과 연결되면 아시아와 유럽간의 화물 운송시간이 현재 해상운송의 26일에서 18일로 단축되고, 운송비용이 1컨테이너 당 미화 1,400달러에서 1,200달러로 낮아져 효율적인 화물운송체제를 구축할 것이라고 설명하였다. 다만, 북한 철도의 노반 및 시설보수, 운행속도 증가, 물류시설 건설과 함께 이를 위한 북한 철도에 대한 기술적 분석이 전제되어야 하며, '철의 실크로드' 추진을 위해서는 국제 컨소시엄이 구성되어야 한다고 언급하였다.

④ 유라시아 수송로에서 동해선 현대화와 개통의 중요성 (북한)

북한은 아시아-유럽간 철도연결사업은 양 지역간 경제교류의 확대·발전은 물론 지역주민의 삶의 질을 향상시키는데 기여하는 주요한 사업이라고 평가하면서, 남북 철도연결은 물론 시베리아 철도연결 사업도 중단 없이 진행할 것이라고 전제하고,

2001년 북·러 모스크바 선언에 따라 북한 동해선을 시베리아 철도와 연결하는 사업을 추진하기 위한 철도공동위를 구성·운영하고 경제 및 기술적 조사를 통해 프로젝트를 위한 작업을 준비중이라고 설명하였다.



주제발표를 하는 북한대표 (박정성 철도성 대외철도국장)

4) Session 4 및 토론 : 아시아와 유럽의 공동번영 증진을 위한 가교로서의 철의 실크로드

국제무역이 날로 증가하고 생산기지가 유럽에서 아시아 등지로 이전하는 등 시장의 새로운 수요에 대응할 필요성이 있음을 논의하였다. 따라서 철도시스템을 활성화하는데 주 목적을 둔 비정부적·비정치적 철도기구인 UIC의 역할에 대해 언급하였다.

UIC는 세계전역을 철도로 이어주는 랜드브리지 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 랜드브리지는 육로로 연결되므로 철도의 역할이 절대적이라 할 수 있다. 따라서 시장 주도형 프로젝트가 유라시아 랜드브리지 프로젝트가 되어야 한다고 강조하였다.



「ASEM 철의 실크로드 심포지엄」패널 토의

① 유럽과 아시아의 사례를 바탕으로 한 UIC의 국제 화물철도운송 발전 전략 (UIC)

국제 경제 환경의 급격한 변화에 따라 시장이 새로운 변화에 대응해야 할 필요가 생겼다. UIC는 국제철도연합으로서 변화하는 환경에 적응하여 철도 시스템을 활성화시키려는 목적을 가지고 있다. 현재 철의 실크로드에 위치하고 있는 대부분의 국가들이 UIC의 회원국이다. 따라서 UIC는 회원국 및 비회원국을 대상으로 세계 전역에서 랜드 브리지 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 랜드 브리지는 철도망을 통한 육로의 연결을 의미한다. 따라서 UIC는 국가 및 대륙을 철도로 연결하고 고부가가치 상품을 철도로 운송하는 방안을 모색하고자 한다.

② 패널토론 내용 요약

패널토론에서는 철의 실크로드의 사회·경제적 효과 및 한반도 통일과 아시아-유럽을 잇는 가교 건설에 있어 철도의 역할과 중요성에 대해 논의하였다. 또한 남북한 철도의 연결이 철의 실크로드의 기점으로서 가지는 역사적 의의에 대해서도 의견을 제시하였다. 남북철도가 보다 효율적으로 연결되기 위해서 참가자들은 철도가 각 대륙을 직접적으로 연결하는 수단으로 항만과 항공에 비해 월등한 장점을 가지고 있으나 국경의 통과와 통관, 복잡한 검역 절차 등의 단점이 있음을 지적하고 이와 같은 문제를 해결하는데 있어 OSJD의 역할 증대 및 UNESCAP과의 공동 프로젝트 추진 필요성에 관하여 설명하였다.