

대륙철도로 가기 위한 우리의 기초적 준비사항



| 송 문 석 |
한국철도대학
철도차량기계과 교수

1899년에 노량진-제물포간의 경인선이 개통됨으로써 철도가 우리나라에 도입된 지도 100년이 지나버렸으며, 현재 철도는 영업거리 3,249.6km로 1일 3,031회의 열차를 운행하여 279만 명의 여객과 128만 톤의 화물을 수송하고 있으며 연간수입은 2조3천억 규모이다.

1970년대 이전까지 지배적인 수송수단으로서 여객수송은 물론이며 산업물자 수송 등을 통해 국가 경제발전의 초석이 되었던 철도는 70년대 이후 고속도로의 투자와 함께 자동차 대중화시대를 맞이하면서 경쟁수단인 공로교통에 지배적 지위를 내어주고 수송시장에서의 그 역할이 계속적으로 저하되고 있는 실정이었다. 그러나 80년대 이후부터 계속해서 늘어나는 교통수요로 인하여 공로의 정체가 심해지고 또 이러한 정체로 인한 사회 경제적 비용문제가 제기되었으며, 지구 온난화에 따른 기후변화와 에너지 고갈 문제 그리고 고유가 등 최근 철도산업은 환경변화로 인한 제 2의 르네상스를 맞이하고 있으며, 특히 우리나라의 경우 TSR, TCR과 TMR 등과의 연계와 동북아물류기로서 주도적 역할을 하기 위하여 철도가 각광을 받고 있다.

현재 우리나라를 둘러싸고 있는 교통과 관련된 환경을 세 가지로 나누어 볼 수 있을 것이다. 첫째, 국제환경으로 국제교역규모의 확대와 동북아지역 경제협력의 가속화 그리고 남북교류의 확대와 남북통일의 실현이 있으며, 둘째, 국내환경은 경제성장 및 산업구조의 변화, 선진국 형 인구구조변화, 국토공간구조의 개편 그리고 생활패턴의 고급화와 선진화가 있다. 마지막으로 기술환경은 첨단기능의 교통수단의 개발·보급 가속화, 고도정보사회의 도래와

환경기술의 발전이 우리나라의 교통에 영향을 미치고 있다.

이러한 극심한 환경변화 속에서 다행히도 철도산업은 지난시절의 낙후에서 새로운 르네상스를 맞이할 절호의 기회를 가질 수 있는 시점에 와 있다. 교통영역에 있어서 양적인 수송량의 증대와 수송수단의 고급화·고속화 추구로 수송부분의 종합서비스 체계가 중요하게 대두되고 있으며, 철도는 대량성, 정시성, 안전성 및 에너지 효율성과 토지이용 효율성 등의 장점을 이용한 기간교통수단으로서의 역할과 기능이 재정립되고 있으며, 이를 바탕으로 교통문제의 해결책으로 철도의 중요성이 부각되고 있다. 또한 국제교역규모의 확대에 의하여 시베리아횡단철도와 차이나횡단철도와 같은 유라시아 대륙철도망의 시발점이자 중추점이라는 지리적 경쟁우위를 바탕으로 국제철도산업의 요충지로서 물적·인적 교류의 핵심적 역할이 기대되고 있다.

이러한 급변하는 국·내외적 환경변화 속에서 기회를 포착하여 성공하기 위하여 인적 자원, 물적 자원 등, 제 자원들을 이용한 전략을 수립하여 시행하여야 하며, 이를 통하여 새로운 환경에 적응하고 도전하며 생존해 나가야 할 것이다. 특히, 오늘날과 같은 환경의 급변속에서 모색해야만 하는 생존전략은 창조적인 사고와 이를 바탕으로 한 능동적·적극적인 전략이 중심이 되어야만 하며, 이 중에서 핵심전략은 기업성장의 원동력이자 경영혁신의 전략적 수단인 인적자원개발전략이 그 위치를 차지하고 있다.

특히 우리나라의 철도산업경우에서도 대륙철도와 아시

아황단철도 등과의 연계와 동북아물류기지로서 주도적 역할을 하기 위하여 철도가 각광을 받게 되었으며, 이를 확고하게 완성하기 위하여 많은 변수가 작용하겠지만, 그 중에서도 각국의 서로 다른 철도교통체계에 대한 이해가 필수적이 될 것이며, 이를 운영하는 인력들의 양성방법인 각국의 철도인력양성의 특징을 분석하여 그들의 장·단점을 파악하는 것이 아주 중요할 것이다.

우리나라가 대륙철도망의 시발점이자 종착점인 동시에

동북아 물류거점기지화에 일익을 할 국가인 러시아, 중국, 카자흐스탄, 몽골, 베트남과 북한의 철도교통체계와 해당 국가들의 철도산업 전문 인력양성 방법에 관하여 철저히 분석할 필요가 있다고 본다.

향후 철도인들이 대륙철도에 관심을 갖고 꾸준히 연구를 지속한다면 대륙철도의 성공적 운영을 예견해 볼 수 있으며 우리나라가 향후 대륙철도의 주도적 국가가 될 수 있을 것이라 확신 한다. ♪