

통일시대 견인하는 유라시아철도에 대한 철도학회의 역할



신민호
한국철도학회
제11대 회장
T.031.460.5390
joseph57@hanmail.net

안녕하세요. 사랑하는 한국철도학회 회원 여러분,
유라시아철도는 남북철도 연결과 유라시아철도 연계를 통해 박근혜 정부의 ‘한반도 신뢰 프로세스’와 ‘동북아 평화·협력 체제’를 추진하고, 한반도 평화통일의 기반을 구축하여 통일시대를 앞당기는 창조경제의 매우 중요한 역할을 하게 될 것이다.

21세기 유라시아 철도망은 ‘하나의 대륙’, ‘창조의 대륙’, ‘평화의 대륙’을 만들어 갈 것이다. 유라시아 이니셔티브는 철도다. 꿈은 이루어진다.

115년의 역사를 가진 한국철도는 새로운 도전과 기회에 직면하고 있다. 특히 올해는 우리 철도교통혁명을 통하여 국민생활에 혁신적인 변화를 가져온 KTX가 개통된지 10주년을 맞이하는 해이며, 또한 대한민국의 심장인 수도 서울의 지하철이 개통된지 40주년을 맞이하는 제2도약의 해이기도 하다. 한국철도는 혁신적 기술개발을 통해 시속 400km급 고속철도 운영을 목표로 하고 있으며, 전국을 일상 통근시간대인 1시간 30분대로 연결하고자 한다.

이에 따른 사회경제적 편익, 시간가치, 지역균형발전, 일자리 창출효과는 기대이상일 것이다. ‘혁신→창조경제→국민행복’의 선순환 그림을 그리자는 것이다. 그 선두에 한국철도가 있다. 철도산업은 기계, 전기, ICT, 소재, 토목의 첨단기술과 문화가 합쳐진 창조경제 종합 비

타민이라 할 수 있다. 철도는 다양한 분야의 시너지 효과를 극대화해 신성장동력으로 발전해 갈 수 있는 첨단 종합산업이다.

최근 한국철도학회는 융·복합기술을 요체로 하는 철도산업의 혁신적인 발전을 위하여, 우리나라의 중추적인 4개의 학술단체(대한토목학회, 대한기계학회, 대한교통학회, 한국건설관리학회)와 양해각서를 체결하였다. 철도산업분야의 학술 및 연구 활동의 활성화를 위한 상호 협력을 통하여 철도산업의 발전뿐만 아니라 국가 산업발전에 선도적으로 이바지하도록 적극 협력하기로 한 것이다.

한국철도학회는 첨단철도과학기술 및 문화를 접목시켜 최첨단 철도산업을 개발하고, 해외시장으로 진출하여 국가경쟁력의 향상을 위해 주도적으로 기여하도록 철도유관기관과도 협력을 유도해 나갈 것이다. 최첨단철도산업으로 더욱 새롭게 발전하기 위해서는 국민친화적인 산업으로 발전해야 하는바 국민과의 소통과 통합에 의한 새로운 철도 문화 창출은 물론 철도복지와 철도과학기술발전 등 선진화에 의한 새로운 일자리 창출도 아우르는 전략이 접목되어 우리의 미래철도비전을 견인할 것이다.

최근 정부가 제안한 유라시아 이니셔티브의 시발점이 되고 유라시아 시대의 새로운 지평이 될 유라시아 철도사업에 대한 학술적 접근과 지원방안을 위해 노력할 것

이다. 유라시아철도사업 추진은 해양과 대륙을 연결하고, 유라시아경제권과 아·태경제권의 가교역할을 하는 대한민국의 미래비전이다. 이는 부산에서 출발하여 북한, 러시아, 중국, 중앙아시아, 유럽을 관통하는 '실크로드 익스프레스'를 실현하는 것이다. 유럽~아시아~태평양을 잇는 '유라시아철도사업'이 추진되면 수송시간 및 물류비 절감 등으로 남북 간의 경제 발전 뿐만 아니라 유라시아경제 협력확대에 크게 기여하게 될 것이다.

한국철도학회에서는 이를 적극 지원하고자 유라시아 철도 포럼을 정기적으로 개최하여, 정부의 실크로드 익스프레스(SRX)구상을 좀 더 구체화하는 실천방안을 마련하고자 노력 할 계획이다. 학회차원의 유라시아 철도 국제세미나도 추진 중 이다. 본 세미나를 통해 유라시아 철도발전을 유라시아 국가 전체의 공동이익측면에서 논의할 수 있는 '유라시아철도 협의체'도 논의할 예정이다. 유라시아의 평화와 공동번영을 위한 철도협력 시스템으로서 '유라시아 철도협의체'를 추진하는 전략을 마련할 필요가 있는 것이다.

한국이 중국, 일본, 러시아와 함께 유라시아에서의 상호 균형과 조화를 위한 조정자의 위치로 부상하기 위해서는 특화된 새로운 전략을 모색할 필요성이 있다. 특히 주변 4강의 이해관계의 틈바구니 속에서 우리의 위상을 확보하기 위한 방안은 과거의 정치·군사적 대결 중심의 구도를 경제중심의 논리에 입각한 상호경쟁과 협력체계로 변화시키는 데 있으며, 이러한 새로운 경제협력의 기반이 되는 것이 바로 유라시아 철도협력구상이라 할 수 있다.

또한 유라시아 육상운송 환경의 정치적 변화와 시장의 변화, 니즈의 변화, 시설과 장비의 변화, 그리고 운송기업의 변화 등 급변하는 한반도와 유라시아의 교통물류환경에 따라 어떻게 효과적으로 유라시아철도를 연결할 것인지에 대한 공론의 장이 될 것이다. 유라시아 복합 물류 네트워크를 구축하고 실크로드 익스프레스를 실현하는 것은 유라시아 국가들이 창조경제의 공통비전을 갖고, 인적·문화 교류 확대를 통해 새로운 비즈니스를 발굴함으로써 유라시아경제 협력확대에 크게 기여하게 될 것이다.

다만 유라시아철도 연결 이전에 선행되어야 할 중요한 것은 남북관계 개선을 통한 한반도중단철도(TKR)의 연결이 선행되어야만 한다. 우리나라와 북한의 철도를 연계 도는 직결운행 시에 먼저 해결해야 될 기술적 또는 기준체계와 운영시스템과 제도적문제등 선결되어야 할 기술적 현안사항들이 많이 있다. 또한 대륙철도 연계에 있어서도 궤도, 토목, 통신, 신호/전력, 차량분야 등에서 해결해야 할 사항들도 많이 있다.

러시아는 궤도간격이 넓은 광궤철도(1,520mm)를 가지고 있어 우리나라 열차가 유라시아로 달리려면 우리나라의 표준궤도(1,435mm)에서 광궤로 변환하기 위한 궤간가변대차의 개발 및 실용화가 이루어져야 한다. 특히나 ICT강국인 우리나라의 경우 한국철도기술연구원에서 개발한 LTE주파수를 이용한 첨단 신호시스템을 상용화하여 세계철도를 주도할 수 있는 기회로 삼아나가야 할 것이다. 이러한 문제이외에도 문제점들을 정확하게 파악하고 극복할 수 있는 기술들을 개발함은 물론, 각종 규격과 기준의 통합 및 호환체계와 국제철도 연계운행을 위한 정책수립 및 기술들이 해결될 수 있도록 투자되어야 한다.

또한 유라시아철도의 성공적 실현을 위해서는 우선적으로 남북한의 관계개선을 위한 획기적인 변화가 필요하고 남북철도 연결을 위한 보다 적극적인 협의체구성과 지원이 선행되어야만 한다. 단기적으로는 국제적인 합의를 통해 유라시아철도협의체를 구성하여 시범운송사업을 제안하고 철도운송협정을 체결을 통해 장기적인 사업을 추진할 수 있는 다자간 국제철도협력기구를 창설하는 방향으로 진행되어야 할 것이다.

한국이 중국, 일본, 러시아와 함께 유라시아에서의 상호 균형과 조화를 위한 조정자의 위치로 부상하기 위해서는 특화된 새로운 전략을 모색할 필요성이 있다. 특히 주변 4강의 이해관계의 틈바구니 속에서 우리의 위상을 확보하기 위한 방안은 과거의 정치·군사적 대결 중심의 구도를 경제중심의 논리에 입각한 상호경쟁과 협력체계로 변화시키는 데 있으며, 이러한 새로운 경제협력의 기반이 되는 것이 바로 유라시아 철도협력구상이라 할 수 있다.