

國際鐵道(철의실�크로드)運送이 東北亞 經濟易交에 미치는 影向과 效果에 寬限 研究

effects of the Iron Silk Road construction on Northeast sia`s economy

박 흥 순 *

Park, Heong-Soon

ABSTRACT

Transportation routes by land like a human being`s blood vessel should exist for economic and trade exchange in Northeast Asia. Thinking from this point of view, I believe that TSR(Trans Siberian Railroad) and TCR(Trans Chinese Railroad), which will be connected with I would like to talk about not only the effects of various international railroads and their connections but also economic activation TKR(Trans Korean Railroad), can play important roles. In this study, and effects in Northeast Asia which will be resulted from various international railroads construction. I tried to figure out comparative superiority and comparative advantage of the trade structure and industries in South and North Korea to find out the possibility of economic unification in East Asia, especially in Northeast Asia. This study also includes the effort to find out how trade exchange between South and North Korea can be expanded as a result of being a member of East Asia economic zone.

1. 서 론

대한민국의 생존권이 달린 동북아시아의 평화와 경제협력과 번영을 위한 철의 실�크로드(국제철도) 연결을 통하여 동북아 경제 중심 국가로서 무역교류의 시발 종착역인 허브 오브 아시아(Hub of Asia)추진하여 동북아 경제교류를 활성화하고 더 나아가 EU와 같은 동북아시아 경제통합을 준비하기 위한 연구 논문이다. 이 논문에서는 동북아 무역운송의 신 교류협력 탄생의 매개인 한국, 북한, 러시아, 중국, 몽고의 철도 현황을 파악하여 철의 실�크로드(국제철도)연결을 구축하고 유럽까지의 철도운송에 대하여 살펴본다. 한국, 북한, 러시아, 중국, 몽고의 경제교류현황을 고찰하여 국제철도운송(철의 실�크로드연결)에 따른 동북아의 경제교류와 활성화 방안을 모색하여, 국제철도(철의실�크로드)운송이 동북아 경제에 미치는 영향과 효과에 대하여 알아보며 철의 실�크로드 운송이 한반도의 통일과 동북아시아의 평화롭고 풍요로운 미래의 비전을 제시하기 위한 논문이다.

2. 국제철도 (동북아 철의실�크로드)의 연결 가능한 노선

2.1 TKR2-TSR 직통 연결노선 : 한국과 러시아

TKR과 TSR이 연결되는 노선으로 한국의 부산에서 출발하여 북한의 원산·청진·라진을 경유하고 북한의 국경역인 두만강에서 러시아의 국경역인 하산을 통과한 후 러시아의 시베리아횡단철도와 연결되는 노선이다. 현재에도 해상으로 부산-보스토치니항 북항 연계 운송하여 행선지별로 컨테이너 전용열차로 시베리아를 횡단하고 이를 통해 유럽과 중동지역으로까지 운송하고 있다. 부산에서 두만강역까지 TKR의 연장이 1313km이고 러시아 하산에서 모스크바까지 TSR은 9208km로서, 모스크바에서 유럽의 베를린까지는 2533km이며, 이 노선은 1만3054km 이다.

* 한국철도공사 강경역 4급 정회원

2.2 TKR1-TCR-TSR 연결노선 : 한국과 중국 그리고 러시아

이 노선은 TKR과 TCR, TSR를 연결하는 노선이다. 한국의 부산에서 출발하고 서울·개성·평양을 거쳐 북한의 국경역인 신의주에서 중국의 국경역인 단둥으로 이어져 TCR에 연결된 후에 다시 중국을 지나 우즈베키스탄을 거쳐 러시아의 노보시비르스크 역에서 TSR로 연결되거나 우즈베키스탄과 카자흐스탄을 거쳐 중동과 유럽에까지 철도를 운송할 수 있는 노선이다.

2.3 TKR3-TMR(만주통과철도) 연결노선 : 한국 중국(동북 3성) 그리고 러시아

TKR3와 TMR이 연결되는 노선으로 한국의 부산에서 출발하여, 서울·신탄리를 거쳐 북한의 평강·청진·회령을 경유, 북한과 중국의 접경역인 남양(중국의 도문)에서 만주통과철도와 연결하여 TSR의 치타에 연결되는 노선이다. 이 노선이 경유하는 국가는 한국·북한·중국·러시아 등이며, 부산에서 북한의 남양까지는 TKR의 연장 1354km, 중국 투먼에서 TMR과 TSR을 거쳐 모스크바까지는 7721km, 모스크바에서 유럽의 베를린까지는 2533km 노선 총연장은 11608km 이다.

2.4 TKR1-TMGR(몽골통과철도)-TSR 연결노선 : 한국 중국 몽골 러시아

부산~서울~문산~개성~평양~신의주~단둥~에레흐트~자민우드(몽고)~나우스키(러시아)~모스크바로 연결된다. 몽골쪽에서는 경의선을 통해 중국 베이징을 거쳐 몽골통과철도(TMGR)로 이어지는 길을 원하고 있다. 몽골을 지나 다시 시베리아횡단철도로 연결되는 이 노선은 유럽까지 거리가 가장 짧다. 이 길이 동북아와 유럽의 주요 통로가 될 경우 몽골은 운송 수입은 물론 선진문물을 수용할 수 있는 기회를 얻게 되는 셈이다.

2.5 동아시아~유럽간 대륙횡단철도의 구축전망

위에서 살펴본 바와 같이 아시아 대륙과 유럽대륙을 연결하는 대륙간 횡단철도는 기존의 TSR 이외에 여러 경로의 중국횡단철도(TCR)가 새로이 등장하여 아시아 대륙과 유럽 대륙간의 수출입 화물 운송에 큰 역할을 할 것으로 기대되고 있다. 더욱이 앞으로 북한의 개방이 실현되는 경우 한반도 종단철도(Trans Korean Railway : TKR)에 의해서도 화물운송이 이루어질 수 있는 충분한 잠재력이 있다고 평가되고 있다. 동북아 지역에서 유럽까지 이들 대륙횡단철도들이 모두 상호 경쟁적으로 수송활동을 하게 될 경우, 단기적으로는 대륙횡단철도에 수송경쟁이 벌어지겠지만 결국은 동북아 지역과 유럽간의 화물운송능력이 크게 제고될 것이므로 동북아 지역과 유럽대륙간의 수송효율성을 증가시키는 좋은 방향으로 발전될 것이다. 이것은 동북아시아 지역의 경제발전을 촉진시켜 아시아·태평양 지역이 세계 지역경제권에서 핵심적인 역할을 하게 하는데 큰 도움이 된다. 동북아 철의 실크로드는 동북아 경제교역과 무역교류의 확대 동북아 경제통합을 고려할 때 모든 노선이 연결되어 국제 운송이 확대 될 것이다. 따라서 앞으로 1-4번 노선이 전부연결될이라 전망한다. 그러나 이 논문에서 제일먼저 연결되리라고 생각하고 러시아와 한국이 가장 관심을 갖는 최적의 대안으로 TKR2-TSR노선으로 한국과 러시아의 연결을 가정하였다.

3. 동북아 교역사항

3.1 한 러시아 교역사항

무역구조를 분석해 볼 때 바로 알 수 있는 것은 우리나라와 러시아간에 상호보완적인 무역구조가 존재한다는 사실이다. 즉 우리의 대러시아 수출상품은 전자·전기제품, 기계류 및 섬유제품 등

의 완성품으로 이루어져 있으며 러시아로부터의 수입품은 철강, 화학공업원료제품 및 농수산물 등 주로 원자재 및 1차상품들로 이루어져 있다. 이렇게 한·러간에 상호보완적인 무역구조를 가지고 있다는 사실은 양국간의 무역이 크게 증가할 수 있는 가능성을 가지고 있다는 것을 말한다. 더욱이 러시아의 지하자원과 농수산 및 임산 자원 등은 아직도 개발의 여지가 크고 러시아 경제가 앞으로 본격적으로 발전될 때 우리의 소비재와 기계류 수출시장으로서의 잠재력 또한 풍부하므로 한국과 러시아는 서로에게 이익을 줄 수 있는 무역파트너가 될 수 있을 것이다.

3.2 한 중 교역사항

3.2.1. 현황

대중 교역은 92년 이후 급격하게 증가하여, 중국은 한국의 4대 교역국, 한국은 일, 미, 홍콩에 이어 중국의 4번째 교역국이다. 주요 수출 품목은 섬유류, 화공제품, 기계전자, 철강, 금속, 제품 등 공업용 원부자재가 주종을 이루어 총 수출액의 95%를 차지하고 주요 수입품목으로는 섬유류, 농산물, 철강, 금속, 전자, 등 1차상품과 기초 공산품 원자재가 주종을 이루어 총 수입액의 90%를 차지한다.

3.2.2. 주요 특징

양국간 교역은 기본적으로 확대균형의 바람직한 방향으로 나아가고 있으며, 상호보완적 구조를 보이고 있다. 그간 한국의 대중 수출의 주종은 공산품, 수입의 주종은 1차상품으로 구성되어 산업간 비교우위에 따른 분업형태를 이루어 왔다.

4. 동북아 지역경제협력

4.1. 한·중·러·일 동북아지역 경제 협력체의 필요성

한국, 중국, 러시아, 일본 등 동북아 4개국은 경제구조와 천연 자원, 문화 등의 면에서 각기 다양하다. 이러한 다양성들은 경제협력에 장애가 될 수 있으나, 오히려 이러한 다양성이 상호 보완적인 측면에서 무역과 투자확대를 통해 동북아지역의 각 국에게는 커다란 장점으로 작용 할 수도 있다. 특히 현재에는 동북아지역의 각국 정부 및 지방정부들간에는 상호 협력의 필요성에 대한 인식이 확산되어 가고 있지만, 현재까지 동북아 경제협력을 각기자국에 유리하도록 연구하며 필요성을 제기하고 거로의 협력 메카니즘이 형성 되어 가고 있지만 가까운 장래에 동북아 국가들간의 경제협력이 보다 구체화되어 그 결실을 맺을 것으로 기대하고 있다.

4.2. 동북아 경제협력체 탄생의 매개체 국제철도-"철의 실크로드"

이러한 동북아 경제협력의 탄생을 위해서는 인체의 혈관과 같은 물자의 이동통로가 반드시 마련이 되어야 할 것이다. 이러한 측면에서 생각할 때 현재의 TKR(한반도 종단철도)이 연결될 러시아의 TSR(시베리아 횡단철도)과 중국의 TCR(중국대륙횡단철도)는 이러한 역할을 해 나갈 것이라 본다. 특히 향후에 TSR(시베리아 횡단철도)와 남북한 철도(TKR)가 연결된다면 러시아 극동지역은 러시아와 중국 동북지방으로의 물류수송에 있어서 중심지 역할을 하게 될 것이며 특히 러시아의 극동지방은 한국이 극동지방과 시베리아 자원개발 참여시 자원의 수송로 역할을 할 수 있을 것이다. 이러한 한반도 종단철도의 러시아 연결로 인하여 물동량이 급증하여 TSR 운영이 활성화되며, 러시아 경제에도 많은 영향을 미칠 것으로 전망되고 있다.

4.3 국제철도연결로 동북아 경제협력의 활성화 방안

4.3.1 시베리아 횡단철도(TSR)와 동북아 물류중심화 방안

남북관계의 개선과 더불어 블라디보스토크가 새롭게 주목되고 있다. 동북아의 대동맥인 TSR의 출발점이기도 하고 극동의 부동항으로서 지리적 중요성이 강조되고 있기 때문이다. 유럽과 아시아 대륙을 연계하는 유라시아 운송망 구축이 다국간 협력문제로 논의되었다. 유럽 경제통합의 원동력이 되고 있는 해상, 육상, 항공 등 여러 운송수단의 통합운용에 동북아시아권도 포함하여 그 효과를 극대화 하자는 것이다. 해운·항공의 긴밀한 연계에 이어 도로와 철도망을 유럽과 아시아간에 다각적으로 연결하자는 것이 논의의 대상이다. 경제력이 급속히 커지고 있는 동북아지역이 유럽과 대륙간 철도망으로 연결되면 해상운송이 주도하던 교역구조에도 상당한 변화가 일어날 것이다. TSR과 동북아 물류중심화를 겨냥하고 있는 우리에게 TSR은 수레의 네바퀴중 하나가 되고 있다. 해운, 항공, 도로 운송망과 더불어 대륙을 가로지르는 철도망과 직접 연결한다면 비로소 한반도는 이 권역의 물류중심으로 힘차게 구를 수 있을 것이다. 그동안 해운이 주축을 이루며 발전한 물류체제를 육상운송망으로 보완하여 급속히 발전하는 동북아지역의 경제발전엔 큰 몫을 하는 토대가 되어야 할 것이다. 우리나라를 통해 중국 동북3성, 시베리아, 중앙아시아 등 대륙의 화물이 세계와 연결되는 한편 우리의 수출품을 유럽에 실어 가고 시베리아의 무궁무진한 자원을 실어 오게 될 때 TSR은 21세기를 달리는 꿈의 실크로드가 될 것이다.

4.3.2, 시베리아철도 연결의 영향과 효과

경의선 또는 경원선이 시베리아 철도와 연결될 경우, 우리 산업 전반과 동북아에 미치는 영향을 간략히 살펴보면, 다음과 같다. 각국의 운송수입 증가, 동북아 무역의 활성화, 물류비용의 획기적 개선(비용, 시간),수출채산성 향상, 자원(석유, 천연가스 등)의 안정적 확보, 대미의존도 개선(대유럽 교역량 증대), 관광수입의 증대, 시베리아 자원개발 투자증대, 동북 동남아 단일시장 기대, 비용의 감소, 수요의 창출, 안정성 및 신속성, 고객만족. 관광교류의 활성화와 남북통일에 기여하게 될것이다.

5. 국제철도운송이 동북아의 교류협력에 미치는 영향

국제철도 연결을 통한 경제적 우위와 경제적 협력의 보완성을 중심으로 알아보자.

5.1. 경제발전 수준의 차이와 경제구조의 상호보완성

무엇보다도 먼저 경제 발전 수준의 차이와 동북아 경제권의 경제구조의 상호보완성이 다르다는 것이다. 현재까지, 동북아시아 지역은 세계에서 가장 역동적인 경제성장세를 보이는 지역으로서 특히 중국의 경우 2000년대들어 연평균 10%가 넘는 초고속 성장을 이룩했다. 또한 러시아 극동 지역, 중국, 일본, 한국은 각기 경제발전 수준면에서 현저한 차이를 보인다. 동북아 지역 국가들의 상산요소 부존을 살펴보면 각 국의 역할을 찾아 볼 수 있다. 중국의 동북삼성중 길림성은 중국의 주요 식량기지이며 현재 경공업품, 농산물 식료품을 공급하는데 매우 유리하며 노동력도 매우 풍부하다. 일본의 경우 공업생산기술과 자본력, 기업의 경영기술 면에서 동북아지역에서 유리한 위치에 있으며 한국 역시 이와 유사한 생산요소를 보유하고 있다. 러시아의 극동지방의 경우는 풍부한 천연자원을 꼽을 수 있으며, 노동집약적인 중국과 북한의 경제구조, 자원집약적인 러시아와 몽고, 자본집약적인 일본과 한국의 경제구조상의 상호 보완성을 감안한다면 동북아 다자간 경제협력과 교역은 매우 밝을 것이다.

5.2. 동북아시아의 에너지 수급문제

높은 경제 성장율을 보이는 동북아시아의 경우는 2010년 이후까지 에너지 소비가 2배가량 증가할 것으로 예상된다. 즉, 동북아 에너지 소비증대가 러시아의 극동에서 생산되는 천연가스 석유, 전력에 대한 수요를 증대시킬 것이고, 아울러 동북아시아차원의 경제협력에 크게 기여할 수 있을 것이다.

5.3. 자유시장경제체제의 도입 확산

동북아시아에는 시장경제체제를 도입하고 이를 지향하는 국가들이 공존하고 있으며, 일본 한국의 경우는 시장경제체제로 중국과 러시아는 시장경제체제 도입에 필요한 시장인프라가 구축되는 초기단계에 있고 북한은 경제특구의 개방정책 도입 등 이러한 시장경제체제의 초기에는 사회간접자본(S.O.C) 투자가 많이 필요하며 이러한 사회간접자본의 투자에는 자본력을 가진 한국과 일본 등의 나라의 적극적인 투자유치가 필요하다고 할 것이다.

6. 국제철도(철의 실크로드)운송을 통한 동북아 각국의 무역교류 효과

6.1. 북 한

남북한 철도연결에 대한 긍정적인 입장을 계진하며 동시 남북한 철도연결이 가져올 북한의 경제적 파급효과까지 구체적으로 언급하였다. 북한은 신의주와 개성 사이의 철길을 한선 더 건설하여 북선으로 만들고 남한으로 들어가는 중국상품을 날라다주기만 하여도 거기에서 1년에 4억달러 이상의 돈을 벌 수 있다 하였다. 결국 북한은 가만히 앉아서도 한해에 15억달러 이상의 돈을 벌 수 있다. 이는 남북한 철도연결이 북한의 경제에 많은 이익을 줄 수 있다는 것을 의미하는 것이다. 15억달러의 운임수입이란 북한의 총 교역규모(수출 수입 포함)의 약 75%에 해당하는 금액으로 북한이 철도망 연결에 거는 기대를 단편적으로 보여주는 것이다. 북한에서는 필요한 전력과 식량과 같은 기초적인 경제자원을 러시아와 중국의 동북3성을 통해서 쉽게 획득할 수 있을 뿐만 아니라, 남한과의 경제 협력으로 인하여 현재 북한 정부가 적극적으로 추진하고 있는 신의주 경제특구 그리고 개성공단과 남포공단의 활성화가 한국의 투자로 인하여 활성화 될 수 있다. 또한 현재 북한이 자유 무역지구로 지정하였던 라진, 선봉지구의 경우 TKR과 TSR의 연결시에 러시아의 나훗카 자유경제지구와 비교하여 상호 경쟁적인 관계에 놓이게 될 것으로 분석되며, 이 지역의 투자 유치를 결정하게 되는 요소로서 좀더 나은 연방정부 혹은 지방정부의 지원세제, 사회간접자본의 투자 정도가 투자 유치의 관건이 될 것으로 전망된다. 이와 같이 북한의 경우는 급속도로 TKR과 TSR등의 사업에 경제적인 측면서 적극적인 관심을 표명하고 있다.

6.2. 중국

중국의 경우에는 현재 사용되고 있는 TMR(만주노선)의 경우 선로의 용량에 포화 상태가 지속이 되고 있다. 또한 중국 동북3성의 경우에는 수출을 하기 위해서 단둥항이나 대련항과 같은 항구가 절대적으로 필요한 실정이다. 그러므로 중국의 경우에는 동해쪽의 항구를 갖고 있지 못하기 때문에 중국 동북3성의 지하자원 수출을 위한 새로운 운송루트 개척에 힘을 쏟고 있다. 2000년 11월 한러 경제협력 【조인된 『한러 국제 철도망이 연결되어 있지 않은 국가간에 맺어진 매우 보기 드문 사례』에서 남북한 철도연결이 양국 국가 이익에 합치된다는 커다란 원칙에 합의한 것이라 할 수 있다. 특히 중국 중앙정부의 경우에는 현재 동북3성(지린성, 헤이룽장성, 허베이성)의 경우 경제 구조 자체가 약 75%의 국가 기업으로 되어 있다.

중국의 국가기업 대부분이 개혁, 개방정책으로 인하여 국영기업의 노동자 해고 문제 때문에 심하게 동요를 하고 있으며, 특히 동북3성의 경우는 GNP의 증가가 다른 중국과 비교하여 현저히 낮은 실정이다. 그러므로 중국 중앙정부 뿐만 아니라 중국의 동북3성의 성(省)장들이 직접 나서서 한국과 외국의 합작투자를 직접 지원 지휘하고 있으며, 특히 TKR과 맞닿아 있는 단둥시 경우는 지방 정부의 개발의욕이 최고조에 달해 있다. 그러므로 단둥시의 경우는 외국 기업에 대해 실로 파격적인 조건을 제시한다. 또한 중국은 장기적으로는 중국의 지하자원을 남한, 일본으로 수출할 수 있는 지하자원 수출루트로 발전할 수 있을 것으로 기대한다.

6.3 러시아

러시아도 최근 TSR의 활성화를 위해 다양한 촉진정책을 시행하고 있다. 러시아는 지난 1997년 러시아 한국 정상회담에서 시베리아횡단철도 활성화를 위한 러시아와 한국의 철도 협력을 합의하였으며, TSR 경쟁력 확보를 위한 운임 인하, 운행시간의 정시성 확보를 위한 다양한 정책을 추진하고 있다. 또한 TSR과 TKR에 의한 경제적인 효과로서, TSR의 활성화, 연해주지방의 철도시설 및 화물터미널 등의 건설 촉진, 러시아 내륙지방의 경제 활성화에 크게 기여, 러시아 지역간의 경제적인 빈부격차 완화, 러시아 수출 자원의 수송로, 관광자원(바이칼 호 그리고 시베리아, 러시아 극동지방 등)을 통한 외화 획득에 크게 영향을 줄 것으로 판단되어 진다. "남북한 철도, 도로의 연결과 중국, 시베리아 종단 철도와와의 결합 등 물류인프라의 정비가 진척된다면 동북아시아의 경제협력 네트워크가 비약적으로 발전할 것"이라고 밝혔다.

7. 결론 -평화롭고 풍요로운 동북아시아 미래의 전망

국제철도연결(철의 실크로드)로 평화롭고 풍요로운 동북아시아
세계가 지구촌 시대에 돌입하면서부터 세계 경제를 이끄는 각 국의 무역량은 상당히 늘어나고 있다. 종전의 냉전체제 이후 급성장하고 있는 동북아 지역의 경제 규모는 세계 무역량의 20%를 차지하고 있으며, 동북아 내의 무역량도 급증하고 있는 추세이다. 또한 동북아 경제 시장은 높은 인적자원, 천연자원을 지니는 잠재력이 큰 시장이라고 할 수 있다. 이러한 동북아 지역의 산업지역 간 연계는 현재 선박에 많이 의존하고 있고 항공과 해운 시설은 부족한 실정이다. 동북아 지역이 경제블록을 형성하기 위해서는 국가간 산업의 보완과 연계차원에서 일본의 기술, 중국과 북한의 인적자원, 기타지역의 물적 자원이 상호 보완되도록 교통 네트워크가 구축되어야 한다. 그러기 위해서는 동북아 철의 실크로드 연결을 통한 동북아 무역의 증대화 경제교류를 확대하여야 한다. 또한 개별 국가차원의 개발보다는 전체 네트워크 차원에서 철의 실크로드 연결의 교통 네트워크가 구축될 필요가 있다. 한반도는 아시아의 자본과 자원을 유럽시장과 연결해 주는 매개 지역으로서 교역물자에 대한 통과수입을 얻을 수 있을 것으로 기대된다. 유럽, 중국대륙, 러시아 및 중앙아시아로 가는 일본의 물동량, 그리고 한국, 일본으로 수입되는 대륙의 원자재와 반제품 물동량도 상당수에 이를 것으로 예측되고 있다

參考文獻

- 서선덕 외, (2001년), "한국철도의 르네상스를 꿈꾸며"삼성경제연구소“.
- 교통경제연구소, (2000년), "대륙철도와의 연계를 위한 21세기 한국철도망 구축방안”.
- 교통경제연구소, (“), "한반도종단철도(TKR)가 시베리아횡단철도(TSR)활성화에 미치는 파급효과“.
- 홍성원, (2000년), "동북아경제협력에 있어서 러시아 극동지역의 연구”
- 박홍순, (2000년), "남북철도연결과 동북아 철도 연결에 관한연구” 연세대학교.
- 박홍순, (2003년), "국제철도 연결에 따른 무역효과에 대한연구”경희대학교 박사.