

창조경제시대의 새로운 성장동력, 철도



박정섭
(사)한국물류학회 회장
js3312@chol.com

스스로가 물류인이라 생각하는 내게는 무엇을 보든 물류의 관점에서 보는 새로운 시각을 갖게 된 것 같다. 요즘 베테랑이라는 영화가 개봉되어 인기를 누리고 있는데 그 즐거움에서 내가 관심을 갖는 것은 물류가 스토리의 기반을 이루고 있다는 것이다. 영화에는 물류현장과 화물자동차 기사의 열악한 근무환경이 주로 보여 나는 이 영화를 물류영화라고 정의해 본다.

2013년 개봉된 설국열차는 열차에 대한 새로운 인상을 남겼다. 새로운 빙하기 시대에 생존자들을 태우고 끝없이 달려가는 기차 안에서 신분별로 기차를 차지하여 앞 칸으로 전진하는 내용을 담은 의미 있는 영화였지만 내게는 멈추지 않고 달리는 열차라는 개념이 새로웠다.

영화에서는 대륙을 구체적으로 묘사하지는 않았지만, 그 영화를 보는 나는 전세계를 철도로 연결할 수 있겠구나 하는 생각이 들었다.

그래서 나온 생각이 “철도로 세계를 돈다면 얼마나 시간이 걸릴까?” 였다. 최근의 열차 성능과 이 구상이 몇 년 후에 이루어진다고 가정한다면, 최근의 고속열차의 속도는 400Km를 상회하는 수준으로 발전하고 있기 때문에 우리나라에서 영국까지 8,600Km에 달하는 거리를 24시간 이내에 도달할 수 있게 된다. 우리의 동쪽으로는 러시아를 거쳐 알래스카를 넘어가면 캐나다를 거쳐 미국과 남미로 열차가 달릴 수도 있다. 여기에 상상력을 더하면 지구 반대면에 있는 아르헨티나를 지하로 열차를 달리게 하면 더 빠른 시간에 도착할 수도 있을 것이다.

현재 물류시장은 UPS, 페덱스, DHL 등의 항공업체가 선두를 달리고 있다. 항공시대 이전에는 대항해시대로서

선박이 주도했었다. 앞으로는 철도를 통하여 대량의 물자가 이동될 수 있는 새로운 기회를 맞게 될 것으로 상상해 본다. 철도가 지역내에서의 운송에서 글로벌한 운송수단으로 전개되는 시기가 환경문제와 지구촌 시대를 배경으로 우리 앞에 나설 것을 별로 의심하지 않는다.

실제로 전개되고 있는 상황은 중국의 일대일로 정책이다. 중국에서 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 가는 철도운송능력을 대폭 신장시킬 계획이며, 2004년부터 추진해온 8중 8횡의 철도망계획의 시발점과 종착역을 주변국과 연결할 계획이다. 현재 중국의 충칭, 우한, 시안 등에서 유럽까지 8개 노선이 운영되고 있다.

우리나라도 부산에서 북한, 러시아와 중국, 중앙아시아, 유럽을 연결하는 실크로드익스프레스를 실현해 유럽과 아시아 지역을 하나의 대륙, 창조의 대륙, 평화의 대륙으로 만들자는 구상을 제안했으나, 북한의 반대로 추진에 애로를 겪고 있다.

늘 그랬지만, 북한이 걸림돌이 되는 경우가 많다. 우리의 물류와 시장확대를 위해서는 북한을 잘 활용하는 것이 중요하다. 북한을 통해서 대륙과 연결되기 때문이다. 일전에 중앙일보에서 코레일 사장의 “북한에 한국철도 설치, 한반도 철도 주권지켜야”라는 인터뷰 기사를 본 적이 있다. 북한과는 정치적, 경제적, 지리적, 군사적 상황이 복잡하게 얽혀있다. 철도는 정치적으로는 남·북간의 긴장완화와 교류를 위한 주제이지만, 경제적으로 북한의 열악한 경제사정으로 철도의 편익에 있어서 크게 기대할 바가 없다. 우리가 보낼 물건은 있지만, 가져올 것은 광물자원 등 몇 가지에 국한되어 있다. 종합적으로는 지리적으로 십나라

를 벗어나 대륙으로 진출하려면 북한의 협조가 필요하나, 군사적으로 북한에 철도를 건설해 놓으면 이를 역이용할 가능성이 있고, 남·북간 정치적 긴장이 완화되지 않고 있는 상황이라 필요하지만 만만치 않은 상황이다.

이러한 상황에서 철도는 어떤 선택을 해야 할까 고민해 본다. 북한에 철도를 개설해서 얻을 수 있는 경제성은 제로에 가깝다. 금강산 사건이후 7년 전부터 최근까지 북한과의 거래는 정지되었다. 오로지 개성공단만 가쁜 숨을 쉬고 있을 뿐이다. 그럼에도 철도는 달리는 것이다. 말이 초원을 달리 듯, 달릴 수 있으면 달려야 한다. 그것이 숙명이다. “어떻게, 어디로 달려야 할까?” 의 전술적 선택이 남았을 뿐이다. 북한에 철도를 개설한다고 해서 바로 기차가 움직이는 것은 아니다. 철도를 개설하고 신호체계 등 시스템이 완성되어야 하고, 철길을 달릴 화차가 있어야 한다. 북한에 철도운영권을 논의한다거나 철로 부지를 구입한다든지, 국제열차로 설정한다든가 방법을 모색해야 할 것이다. 철도가 북한을 지나 달려야 하는 이유는 그곳이 우리의 옛 조상들이 넘나들던 강역이고, 우리 마음속 고향이기 때문이다. 우리 조상의 근원이라는 이루크츠크의 바이칼 호수에서 시작하여 중국의 북경에 이르기까지 역사적으로 관련이 깊은 지역이다. 우리는 오늘 대륙의 끝자락에서 은근한 빛을 발하고 있는데, 이 빛으로 세상을 밝게 하여 세계에 평화와 사랑을 전해주어야 하기 때문이다.

1998년 개봉된 영화 포스트맨은 고립된 사회에서 사람들은 주인공인 케빈 코스트너가 가져온 편지를 통해 외부의 소식을 들으면서 다른 곳에 있는 사람들과 접촉할 수 있다는 희망을 갖는다. 포스트맨은 기다리고 있는 사람들

을 만나고 그들 마음속에 되살아나는 희망과 용기가 주체인 영화로서 감명 깊었다.

철도는 그 이상의 역할을 할 수 있다. 철도를 통하여 사람과 물자가 유통되면, 정보도 함께 가고, 서로를 돕고 함께할 수 있는 큰 여지를 만들 수 있을 것이다. 철도인의 소망은 기차가 저 넓은 세계로 달려가는 것일 것이다. 거기에 다른 어떤 이유도 필요가 없다. 달리고 싶은 것은 달려야 한다.

창조경제시대의 새로운 성장동력은 철도에 있다. 우리는 세계적으로 수출 7위, 수입 9위에 만족할 수 없다. 우리는 꿈은 오늘 청년의 취업난과 고령화 및 저성장을 뚫고 더욱 굳건한 성장을 하는 것이다. 철도도 세계에서 우뚝서 있는 꿈을 꾸어야 한다. 삼성이 새로운 세상을 이끌어 가고 있으며, 김연아와 박태환 그리고 세계 시장에서 골프는 한국 남자의 손에 등위가 갈리고 있다.

꿈꾸는 자에게 미래가 있다. 과거의 데이터만 가지고 미래를 예측할 수는 없다. 지금처럼 변화가 많은 급변하는 환경의 시대에는 미래의 상황을 그리고 미래를 향해 나가야만 한다. 새로운 동력은 각자의 분야에서 최선을 다하는 것이다. 싸이가 그랬듯이 가수는 노래를 부르고, 걸 그룹도 나오고, 한류를 이끌어 내고, 스스로가 하고 싶은 것을 세계시장에 내놓을 때 그것이 성장의 동력이며 경쟁력이다.

어떻게 하면 북한의 장애를 뚫고 다른 나라들과 협력을 통하여 세계시장으로 우리의 철도를 보낼 수 있을지. 이것이 우리의 정책과 전략의 우선순위가 될 수는 없을까? ☺