

한, 중 열차페리의 가능성과 과제



서충원
강남대학교 교수
suhwon@kangnam.ac.kr

1. 열차페리의 개념과 의미

열차페리는 해로(배)와 육로(철도)를 연결하는 복합운송방식으로 철도가 설치된 대형 선박에 열차를 통째로 실어 운송하는 시스템을 말한다. 즉, 배에 설치된 철로를 따라 열차를 배에 싣고 바다를 향해한 후 다른 항만에 도착하면 다시 철로를 통해 수송하는 방식이다.

차량을 싣고 운송하는 배를 카페리라고 부르듯 열차를 싣고 운반하는 배를 열차페리라고 부르는 것인데 이미 유럽을 비롯해서 중국 등에서도 흔히 볼 수 있다.

열차페리는 기존의 대형 선박에 비해 운송시간을 크게 줄일 수 있다는 장점이 있다. 하역에 필요한 비용과 시간을 줄일 수 있어 차량 수송방식에 비해 물류수송비를 40% 정도 절감할 수 있다는 분석결과도 있다. 선박규모는 5,000톤급 이상으로 선박 1~3층 갑판에 총 2,000m의 선로를 설치할 수 있고 약 80량의 화차 선적도 가능하다.

열차페리는 열차, 차량, 승객을 동시에 실어 나를 수 있다는 장점도 있다. 특히 '바다 위의 철도'라고 불리는 RO/RO 페리운송시스템은 강, 호수, 하천이나 바다와 같이 지리적 조건에 의해 단절된 연안지역에서 철도교통을 연결할 수 있기 때문에 저렴하고 편리한 육상운송과 대량운송이 가능하고 친환경적인 철도운송을 결합시키는 복합일관 운송방식으로 평가받기도 한다.

반도(半島)국가라고 하지만 북한과의 단절로 실제로는 섬나라의 처지와도 같은 한국으로서는 중국횡단철도와 연결해서 일관수송체제를 구축할 수 있다는 점에서 한중간의 열차페리가 세간의 주목을 받는 이유이기도 하다. t

수도권은 물론이고 부산, 대구, 광주 등지에서 생산된 제품이 컨테이너 열차로 평택항으로 연결되어 철도 레일이 장착된다. 대형 선박에 통째로 실려 중국의 엔타이항 등에 도착하면 곧바로 중국횡단철도에 연결되어 중앙아시아와 유럽대륙으로 진출할 수 있는 것이다.

2. 그간의 추진과정

한중 열차페리는 20년 전 중국에서 먼저 거론된 사업이다. 1996년 처음으로 중국선박과학연구중심(CSSRC)에서 인천-엔타이-중국횡단철도를 연결하는 철도, 해상의 복합운송에 대한 발표가 있었다.

우리나라에서는 지난 1998년 김대중 정부에서 한중철도교류협력을 약정하면서 처음 논의가 시작되고, 2007년 박근혜 대통령이 대선후보 경선공약으로 내세운바 있지만 아직 이렇다할 성과는 없는 상황이다. 2014년 박근혜 정부는 유라시아이니셔티브 정책의 일환으로 북한을 경유해서 유라시아로 연결시키는 이른바 한반도중단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR)를 연결하는 방안을 발표한 바 있는데 이를 계기로 재논의가 이루어지는 형국이다.

사실 TSR를 이용할 수 있다면 한중 열차페리는 불필요한 사업이다. 경원선이 북한으로 연결될 수만 있다면 가장 효과적이기 때문이다. 그러나 북한과의 관계가 회복되지 않는 상황에서는 TSR를 이용하는 방안은 우리의 바람을 담은 구상에 불과한 일이다. 이런 가운데 국회 외교통일위원회에서는 지난 2014년 11월 10일 정부의 유라시아

이니셔티브 사업의 일부 항목을 조정하여 TSR 대신에 TCR을 이용하는 사업방안을 2015년 예산에 포함시킴으로써 열차페리사업은 다시금 탄력을 받게 되었다. TCR을 이용하면 북한을 경유하지 않고도 유라시아 물류망을 구축할 수 있고, TSR 외에 유라시아를 연결하는 물류망을 추가로 구축하는 직접적인 효과뿐 아니라 북한을 압박하는 간접적인 효과도 기대할 수 있다.

열차페리사업에 대해서는 우리나라 상황과는 달리 중국이 더욱 적극적이다. 시진핑 주석은 일대일로(一帶一路) 정책으로 중국의 인프라여건을 획기적으로 개선해 나가고 있다. 육상실크로드(一帶)와 해상실크로드(一路)를 통해 세계로 뻗어 나간다는 전략이다. 특히 육상실크로드는 산시성 시안(西安)에서 출발하여 중앙아시아와 유럽 등 서쪽으로 나가는 중국의 발전전략이다. 동쪽에 위치한 한국으로서는 TCR를 통해 중앙아시아와 유럽으로 나갈 수 있는 좋은 기회이기도 하다.

이미 중국은 동부연해철도 등과 연계해서 엔타이~다렌간 160km 항로에 열차페리를 운항하고 있다. 이러한 이유에서 한국의 평택항 등과 엔타이 항과의 열차페리 운항을 적극적으로 추진하는 쪽도 중국 측이다. 중국 측에서는 기존에 논의되던 부산항~블라디보스토크항~시베리아횡단철도(TSR)~유럽 노선보다는 평택항~엔타이항~중국횡단철도(TCR)~유럽을 연결하는 노선이 훨씬 타당성이 높다고 보고 있다.

TSR를 이용하는 데에는 북한을 경유해야 하는 현실적인 한계 외에도 몇 가지 구조적인 문제가 있다. 러시아의 철도궤도는 우리나라의 표준궤(1,435mm)와는 달리 광궤(1,520mm)로 되어 있어서 중간에 대차를 교환해야 하는, 이른바 신발을 갈아 신는 작업이 필요하다. 대차 교환 작업은 사람과 화물을 싣는 열차의 객차부분과 열차바퀴가 달린 객차를 싣는 대차부분을 분리해서 교체하는 것을 말한다. 리프트를 이용해서 객차부분을 들어 올린 후에 밑에 남아있는 대차부분을 분리, 교체하는 방식이다. 당연히 시간과 비용이 들어가는 작업이다. 현재 러시아 모스크바와 유럽을 연결하는 열차의 경우 폴란드 국경인근인 벨라루스의 브레스트 중앙역에서 이 작업이 이루어지고 있는데 대차교환작업에 소요되는 시간은 평균 1시간 30분이 걸리는 것으로 알려져 있다.

반면에 TCR은 우리나라와 같이 표준궤이기 때문에

TSR를 이용할 경우와는 달리 대차교환작업이 불필요하므로 그만큼 시간과 비용을 줄일 수 있는 장점이 있다. 물론 최대 장점은 북한을 경유해야 하는 TSR과 달리 북한의 변수에 영향을 받지 않는 것이다. 중국 정부도 이를 기초로 한국의 평택항 등과 엔타이항 또는 다렌 항을 연결해 중국횡단철도(TCR)와 시베리아횡단철도(TSR)로 연결하는 사업을 추진하는데 적극성을 띤다.

중국의 엔타이항이나 다렌항과 연결할 수 있는 우리나라의 항만으로는 인천항, 평택항, 광양항과 최근에는 새만금지구 등이 거론되고 있다. 가장 앞선 후보지는 인천항이었으나 최근에는 내부적인 난관에 부딪혀 있다. 부두 인입선이 설치된 내항 제3,4 컨테이너부두가 열차페리부두로 이용이 가능하지만 지역주민들의 반대민원이 있기 때문이다. 기존 부두인입선의 폐지해 달라는 민원이 제기되고 있는 상황에서 이 선로에 열차페리까지 들어온다는 것은 사실상 불가능하다. 인천시에서도 석탄부두 등 화물부두를 모두 외항으로 옮기고 내항은 고급 여객선이나 요트정박지로 하여 고급화 한다는 계획이 있어서 곤란한 입장이다.

광양항은 일단 인입철도가 건설되어 있지 않아서 어렵고 현재로서는 일부 인입철도가 부설되어 있는 평택신항이 가장 유력한 후보지로 평가되지만 열차페리를 연결하는 위해서는 추가적인 인프라 구축 등의 조치가 불가피한 상황이다.

3. 가능성과 남은 과제들

열차페리사업의 관건은 경제성이다. 열차페리가 50~100량 정도의 컨테이너를 실어 나를 수 있지만 해운사들은 몇 천~몇 만 TEU의 배를 갖고 있어 일반해운과 비교했을 때 일단 규모 면에서 차이가 난다. 선박은 몇 층(단)으로 선적이 되는 반면에 열차페리는 단적 구조이기 때문에 일단은 적재량 면에서 열세에 있는 것이 사실이다. 그렇지만 해운에 비해 운송시간을 크게 단축할 수 있다는 점에서는 경제성을 면밀하게 검증해 볼 여지는 있다.

우리나라 화물운송시스템에 대해서도 구체적인 검토가 필요하다. 철도는 트럭에 비해 화물운송에 대한 완결성이 떨어지는 것이 사실이므로 도어투도어 서비스가 되려면

트럭 서비스는 불가피하다. 해운의 경우 부산항, 광양항, 인천항 등에 컨테이너를 모아 선적하는 시스템이다. 열차페리의 경우 일단은 의왕컨테이너기지 등에서 컨테이너를 열차에 싣고 평택항으로 이동하여 열차페리로 수송하는 시스템이기 때문에 권역별로 컨테이너처리를 위한 철도거점역의 정비하여 운송체계를 효율화할 필요가 있다.

고무적인 것은 중국의 일대일로 정책과 한국의 유라시아 이니셔티브 정책이 같은 방향에서 만날 수 있다는 점이다. 중국의 입장에서는 유라시아 이니셔티브 정책이 필요로 하고, 한국의 입장에서는 일대일로에 올라 탈 필요가 있다. 이 둘은 경쟁적 관계가 아니라 상호 보완적 관계로 볼 수 있기 때문이다. 중국의 입장에서는 북한을 통해야만 대양(태평양)으로 나갈 수밖에 없고, 한국은 북한을 경유해야만 러시아, 중국, 유럽 등 대륙으로 나갈 수밖에 없는 현실적인 상황을 한중 열차페리를 통해 어느 정도 극복할 수 있는 셈이다. 다시 말해서 북한의 협력과 관계없이 현실적으로 중국의 일대일도와 한국의 유라시아 이니셔티브를 연결할 수 있다는 점에서 큰 의미를 부여할 수 있다.

국내적으로 한중 열차페리사업은 정치적으로 여야 모두에서 지지를 받을 수 있다는 큰 장점이 있다. 김대중 정부 뿐 아니라 박근혜 정부에서도 공약된 사항이기도 하다. 초기에는 정부의 인프라 구축사업에 대한 투자가 전제되는 만큼 여야합의에 의한 재원확보가 뒷받침되어야 하기

때문이다.

열차페리를 필요로 하는 틈새시장도 사업의 가능성을 높여 줄 수 있는 요인으로 작용할 수 있다. 일반 컨선과는 달리 열차페리는 항구에 머무르는 별도의 하역작업이 필요 없기 때문에 운송시간을 크게 단축시킬 수 있다. 한 분 석결과에 의하면 인천-엔타이간 항로의 경우 하역포함 30여 시간이 소요되는 것을 10여 시간으로 단축할 수 있다고 한다. 다품종, 소량, 고속배송을 필요로 하는 수출품의 수요와 증가추세를 감안하면 가능성이 크다.

특히, 고속화물열차 운송에 대한 수요는 큰 장점 중 하나다. 산업구조의 고도화로 각종 부품, 반도체, 가전기기 등의 빠른 시간을 필요로 하는 공산물, 파프리카 또는 양식활어 같은 고소득 농수산물 등은 고속운송을 필요로 한다. 외국에서 고속철도 내부를 특수 컨테이너나 소화물을 실을 수 있도록 개조하거나 특별히 제작하는 경우를 보면 가능성이 있다.

아직은 주로 화물운송에 초점을 두고 논의가 이루어지고 있지만 앞으로는 여객운송에 대한 부분을 함께 검토할 필요가 있다. 우리나라 KTX와 중국의 고속철도가 연결되고 중장기적으로 일본의 신칸센이 연결되어 한, 중, 일 동북아 주요 3개국의 여객 수요와 함께 유럽의 여객 수요가 합쳐진다면 파급효과는 지대하기 때문이다. ☺