

‘ 남해안 시대 프로젝트의 관건 ’ - 진주~대전 철도 건설

- 국토균형발전효과등기대, 220km 구간사업비는3조원규모로추정 -

그동안국토개발정책은주로내륙중심으로추진되어왔고, 그로인하여국토의위를 쳐다보는(북쪽의대륙을 쳐다보는) 수도권 중심의 정책이 추진되었다. 그러나수도권집중으로인한내륙자원의고갈로더이상의 확산이불가능해지고, 또한국토 분단으로 인한 대륙과의 소통이 원활하게 이루어지지못하면서해양자원의개발및활용이더욱중요한의미를갖게되었다.

역(字)형 해양 중심 국토 발전 전략 추진

지금세계의주요국가들은해양개발전략을 국토 발전의 핵심 전략으로 추진하고 있다. 우리나라도 1990년대 중반부터 U자형, 21세기에는역(字)형 전략과같이 해양 중심의국토발전 전략으로 전환하고있다. 하지만 풍부한 해양 자원을 보유하고 있음에도 불구하고 아직까지 해양 자원에 대한 활용도는 주요 국가들에 비해 상대적으로 낮은수준이다. 이러한해양자원에대한충분한 인식을 바탕으로 국가 차원에서 해양 강국으로 발전하기 위해서 해양 정책을 정비하고해양경제의육성을위한국가적비전과 전략을 적극적으로 추진하여야할 것이다. 북쪽중심의국토정책에서지도를 거꾸로 보는해양중심의국토정책이요구되는시기이다.

해양 중심의 국토 전략에서 가장 중요한 위치를 차지하고 있는 곳이 남해안 지역이다. 남해안지역은풍부한해양자원이나산업기반이잘정비되어있기때문에남해안이 2세기해양경제중심의국토정책에서

해양지향적인 국토



가장중요한역할과위치를차지하게될것이다.

남해안은 미래 국토 발전의 핵심

현재 남해안 지역을 중심으로 한 새로운 프로젝트가 계획되고 있는데, 이것이 남해안시대프로젝트이다. 남해안시대프로젝트는해양물류와 관광산업을중심으로새로운경제권을육성하고 이를국가경제성장을 견인하는 주요 촉진제로 활용하고자 하는 것이다. 이프로젝트는기존의수도권 중심의 '일극집중형'을 '이극경제권'으로 개편하여 글로벌 경쟁에 대응하고자 하는 것으로남해안지역이미래국토발전의핵

심 지역으로서의 역할을 담당하게 될 것으로예상된다. 남해안 지역은 태평양을대상으로하여무한대로뻗어나갈수있는지역으로 국토의 균형 발전뿐만 아니라 동아시아의 주요 기능 중심(허브)으로서의역할을 충분히 발휘할 수 있기 때문에 환남해권보다는환태평양권으로명명하는것이올바른 표현일것이다.

환태평양권의 개발을 위해서는 우선, 그에걸맞는인프라확충이필요하다. 이미남부권(동남권) 신공항에대한 논의가 한창이고, 항만도부산신항, 광양항이동시에정비되고있다. 그리고도로는횡축으로는남해고속도로, 종축으로는 중부(대전 통영

간)·경부·호남·중부내륙·중앙고속도로가 이미 잘 정비되어 있다. 그러나 철도는 이들 시설에 비해 매우 열악한 실정으로 경부선(KTX), 호남선(KTX), 경전선의 삼각형 철도망이 건설·정비되고 있으나 아직 수도권(중부)과 남해안을 직접 연결하는 철도망은 없다.

철도는 저비용 고효율의 물류 시스템

철도는 고속도로에 비해 저비용 고효율의 물류 시스템으로 평가되고 있고, 공항이나 항만과 직접적으로 연계할 수 있는 장점이 커서 내륙은 철도 중심의 물류 시스템으로 계획하는 것이 더욱 효율적이다. 그래서 대부분의 국가들이 주요 교통망을 철도 중심으로 정비하고 있지만 우리나라는 아직도 도로 중심의 간선 교통망 체계 구축에 주안점을 두고 있다. 철도 중심 교통망 체계의 필요성을 인식하고 정부는 국가 철도망 구축을 위한 계획을 수립하였다. '21C 국가철도망 구축 기본 계획'은 주요 간선 선로의 용량 부족과 교통 혼잡 및 물류비 증가를 해결하기 위해 철도의 역할을 재정립하며, 철도의 특성인 정시성, 대량성, 안정성, 환경친화성 등을 최대한 살려 효율적인 수송 체계 구축 마련과 국토의 균형 있는 발전을 마련하고, 장기적으로 남북 철도망 연결로 대륙 철도와 연계 수송에 대비한 철도망 구축을 주요 내용으로 하고 있다.

진주 대전 철도 건설 시급

환남해권(환태평양권) 개발에서는 공항·항만·도로뿐만 아니라 철도망 구축이 매우 중요하다. 남해안 지역의 개발은 관광, 항만 물류와 같은 산업 발전에 따른 인적 이동과 물류량이 급격하게 증가하게 될 것으로 예상되므로 수도권(중부권)과 남해안 지역을 연결하는 최적 노선이 시급히 건설되어야 한다. 따라서 진주 대전간 철도 건설이 시급히 이루어져야 하는 것이다.

진주 대전간 철도는 약 220km로서 사업비는 3조원 이상이 필요하게 될 것이다. 노선의 주요 경유지는 대전·무주·진안·장수·함양·산청·진주(사천·통영·거제)로서 길게는 (신의주·평양) 서울에서 대전, 남해안을 직접 연결하여 한반도의 중심을 가로지르게 된다.

진주 대전간 철도 건설은 남해안의 산업벨트(조선산업, 항공우주산업 등)를 수도권과 연결하고, 부산신항과 광양항에서 나오는 물동량을 처리하는 보완 철도로서 물류비를 절감하게 된다. 그리고 남해안 국제관광문화벨트 구축에 따라 국내외 관광객의 접근성 향상으로 지역의 경제적 파급 효과는 매우 클 것으로 예상된다. 이는 대전·진주간 고속도로 건설의 생산 유발 효과(10조 4,544억 원), 고용 유발 효과(4만 956명), 소득 유발 효과(2조 1,449억 원)보다 더 큰 파급 효과가 있을 것이다. 또한 상대적으로 낙후된 서부 경남과 남부 내륙 지방의 중심부를 관통함으로써 낙후 지역의 발전을 앞당겨 국토의 균형 발전을 촉진하게 될 것이다. 내륙 지역 중 낙후된 지역인 전북의 무주·진안·장수 지역과 경남의 함양·산청 지역에 새로운 지역 발전의 기초를 마련하게 될 것이다. 그리고 철도 건설로 인하여 수도권뿐만 아니라 행정 중심 복합 도시, 혁신 도시와도 직접 연결되므로 신속한 행정 서비스의 공급 및 처리에도 큰 효과가 있을 것이다.

진주 대전간 철도 건설은 현재 추진 중인 남해안 시대 프로젝트를 완성시키는 데 매우 중요한 역할을 담당하게 될 것이다. 남해안 시대 프로젝트는 부산항 중심의 물류를 광양항으로 배분하여 더 많은 물류를 처리할 수 있는 물류 시스템을 마련함으로써 남해안 지역을 동북아시아 물류 중심지로 자리매김시킬 수 있다. 또한 조선산업과 항공우주산업이 입지해 있는 남해안 지역을 세계적인 산업 클러스터로 육성하고, 남해안의 풍부한 자연 환경을 기반으로 한 관광·

문화산업을 동북아 관광 문화 허브로 구축하는데 그 목표가 있다.

환태평양권 중심지 역할 제고에 일조

진주 대전간 철도 건설은 남해안 시대 프로젝트의 완성을 앞당길 뿐만 아니라 남해안 지역을 환태평양권의 중심지로서의 역할과 위치를 제고시키는 데 결정적인 역할을 수행하게 될 것이다. 또한 한일해저터널의 연결점을 마련하기 위해서 대전·진주 거제로 철도망을 확대하여 구축하면 러시아 및 중국을 연결하는 대륙(국제)철도로서의 위상과 역할을 담당하게 될 것으로 예상된다. 그리고 철도 건설은 낙후 지역의 발전을 촉진하여 국토 균형 발전을 이룩하고, 환남해안권과의 연결을 통하여 새로운 해양 경제 중심의 국가 성장을 견인하는데 매우 중요한 역할을 담당하게 될 것이다. 이와 같이 대전·진주간 철도 건설은 국토 균형 발전과 신 경제 성장 견인 등 국토 발전에서 다양한 효과를 나타내는 것으로 사업의 조속한 추진이 필요하다고 판단된다.

세계의 경제 환경은 이미 육상에서 해상으로 옮겨갔고, 우리나라도 이제 해양 중심의 정책으로 전환하고자 하고 있으며, 해양 경제 환경으로 전환하기 위하여 환남해권(환태평양권) 개발이 국토 중심 정책으로 추진되어야 한다. 환남해권 개발에서는 이미 정비되어 있는 인프라와 더불어 진주 대전간 철도 건설의 필요성은 충분하다고 할 수 있다. 진주 대전간 철도 건설의 조속한 추진은 환태평양권 개발을 통하여 해양 경제를 국가 경제 성장의 주요 발판으로 삼고, 이를 내륙으로 확산시킬 것이다. 우리나라 미래의 국토 발전은 해양 자원이 풍부한 환



남해안권으로부터 시작될 것이다. 

하창현
도시 및 지역 계획 학박사
경남발전연구원 남해안 발전 연구
원 센터 전문위원