SOC 투자늘려야한다

鐵道의 부활…低에너지·친환경의 지속 가능한 물류 혁명

- 지난40년간철도연장' 제자리걸음,' 호남및동서고속철도건설에박차가해야-

철도는 부설된 궤도 위에 차량을 운용해 사람과화물을운송하는교통수단으로서교통뿐만아니라경제적 · 사회적의미도매우 크다. 가장오래된육상교통수단중하나지만 1825년 영국의 조지 스티븐슨(George Stephenson)이제작한증기기관차가영국 스톡턴과달링턴구간을달리면서대중화 · 실용화시대를열었다. 이렇게 시작된 철도는 근대화와 제국주의를 이끌면서 가장 중요한 교통수단의 역할을해왔다. 하지만철도는 제2차 세계대전 후 도로가 확충되고 자동차가 늘어나면서 육상 교통의 왕좌를 자동차에 내주고, 항공교통의 발달로 침체기를걷기시작했다. 그런데철도가다시부활을 꿈꾸고있다. 지구촌곳곳에서대규모 투자를 통해 새로운 철도를 건설하거나 기존의철도를확장하고고속화하려는계획이 진행중이다.

低에너지 · 親환경 · 超고속교통수단

철도가21세기들어다시각광을받는가장 큰 요인으로는 고유가를 들 수 있다. 철도는 도로, 해운, 항공등 다른수송수단과 비교하면 매우경제적이다. 같은 육상 교통수단인도로보다여객수송에서약10배 이상, 화물 수송에서는 약 35배 이상 에너지 효율성이 높다. 고유가시대에 에너지 소비는국민경제에직접영향을주는만큼유가가 배럴당 120달러를 돌파하고, 앞으로도 상당 기간 오름세를 보일 것이 분명하다는 전망 속에서 철도는 효과적인 운송 수단으로부각될수밖에없다.

이처럼 철도가 오랜 침체기를 딛고 부활할수있게한일등공신은고유가이지만친환경분위기도무시할수없다. 지구온난화에따른이상기후, 자연재해등을예방하기 위하여글로벌차원에서각국이기후변화협약을체결한이후 지구온난화의주범인 온실가스감축정책을펼치고있다. 실제로단위수송량당온실가스배출량을비교해보면 철도는도로의약 8.2%에불과하다. 자국의 교통 정책을 에너지 절약적 · 환경 친화적 교통 정책으로 전환하고 있는 시점에 철도는새삼매력을느끼지않을수없다.

철도의 또 다른 강점은 안전한 교통수단이라는것이다. 사고로인해막대한인적 · 물적피해가증가하고인구가고령화되면서 보다 안전한 교통수단에 대한 수요가 증가하고 있다. 교통사고 발생 건수가 도로의 0.2%, 사망자수는 3.2%에 지나지 않을 만큼가장안전하다.

이외에도철도는시속300km 이상달릴 수 있는 속도력, 대량 수송으로 인한 수송 비용 저렴 등의 많은 장점을 가지고 있다. 보다 많은 사람과 화물을 빠르고 신속하고 안전하게 수송할 수 있는 최적의 교통수단으로새로운물류 혁명의선두두자로 각광을받을수밖에없다.

지구촌은 철도의 부활을 꿈꾸고 있다

EU는 오래 전부터 철도에 대한 투자를 확대하고있다. 1998년부터2005년까지철도 투자액을 보면 도로 대비 2.3배에 달한다. 또한, 유럽 통합을 앞당기기 위해 철도 사업자가 국경에 구애받지 않고 자유롭게 사업할 수 있는 ' OPEN ACCESS ' 정책이 2010년부터 본격 시행된다. 역내 고속철도망도 현재의 3배인 1만 5,300km로 확장할 계획이다.

세계 1위 철도망을 가진 미국은 2000년 이후 화물선 선로를 확장하고 휘어진 철도

중국의 4종4횡 고속철도 건설 계획

를곧게펴거나터널과화물창고를넓히는데 100억달러(약10조원)를투자했다. 미국정부는앞으로120억달러를추가로투자해전국적으로철도망을더확충 · 정비해나갈계획이다.

앞으로 우리나라와 함께 대륙횡단철도로 연계될 국가들도 국가 전략 사업으로 철도 부흥에 나서고있다. 중국은지난4월18일착공식을 갖고 본격적인 건설에 착수한 총1,318km의 징후고속철도(베이징 상하이)를포함해서지속적으로고속철도를건설할계획을갖고있다. 중장기철도망계획에따르면 2020년까지 당초 1,300km 고속철도건설 계획을1만 2,000km까지 확대하는 4종4횡 고속철도 건설 계획을 수립하였다. 계획대로 진행되면 고속철도의 총연장이 2만km에 달하게 되고, 이는 고속철도 선진국인 일본, 독일, 프랑스, 미국의 고속철도 총연장을모두합한 것의약 5배를넘게 된다. 이와 함께 새로운 아시아 유럽대륙횡단철도프로젝트도추진하고있다. 모두23개국을거치며1만5,157km에이른다.

러시아에서도' 2030 철도개발 전략 에 따라1단계로 2015년까지러시아철도수송을 완전히 현대화하고, 2단계로 2030년까지 1만 5,800km의 철도를 신설할 계획을추진 중이다. 또한, 러시아 철도가 세계의주요 통과 철도망으로서의 역할을 다할 수있도록 철도와 연계되는 항구의 주식을 확보하는등다양한정책을추진하고있다. 특히, 북한과도 하산역에서 컨테이너 터미널이 건설될 북한의 나진항까지 철도 재건을위한 공동 사업체를 설립하기 위해 양해각서를 체결하는 등 러시아와 한반도를 연결하는작업도본격화하고있다.

그동안 철도 투자는' 뒷전 '

그렇다면 우리나라의 철도 투자는 어떤가? 우리나라의 교통 SOC 시설 스톡은 최소 100년이상교통 SOC를축적해온선진국에비해축적기간이30 40년에불과하여절대적으로 부족한실정이다. 그동안지속적인기간교통시설에대한투자확충노력으로 인하여 교통 시설이 꾸준히 확충되고 있지만, 재정 투자 규모를 보면 도로 부문에 전체 60%, 철도 10 20%, 그 나머지가 항만, 공항에 사용되는 등 도로 중심의투자 정책이 진행되어 교통수단별 장점을활용하지 못하는 문제점을 안고 있다. OECD 국가 중 국토계수가 유사한 그리스, 스웨덴, 영국, 포르투갈4개국과 비교할 때도로 스톡은 74%이나 철도는 40 50% 수준에 그치고 있다. 투자 미비에 따라 정체상태에있는철도스톡은선진국에비해매우열악하다.

부족한재원으로철도투자는2004년개통된 경부고속철도 등 일부 노선만 신설되고일제강점기의철도노선을근간으로선형 개량이나 복선화, 전철화만이루어졌다. 지난 40여 년 동안(1962 2004) 도로는 7만 3,109km 증가(3.7배)한 반면 철도 연장은불과342km 증가한총3,374km에머물러 있다. 이러한 우리 철도의 가장 큰 문제점은 미연결 구간, 용량 애로 구간 발생 등철도 네트워크의 절대적인 부족이다. 특히, 미연결 구간은 교통수단으로 지녀야 할 여러특성중접근성을갖추지못하게되어해당 지역간 교통 수요를 원천적으로 차단하거나노선간우회로 인한통행시간이장시간 소요되어 열악한 서비스 수준을 제공하게된다. 대표적인예로서울에서 강릉까지 갈경우승용차는2시간에가능하지만철도는 우회 수송으로 6시간이나 걸린다. 이의해결을 위해 1980년대 후반부터 논의된 동서고속철도건설은 아직요원해 보인다. 이런 상황에서 국민들에게 에너지 절감을 위해 대중교통의 이용을 권장하고, 철도에게대중교통 수단으로서의 역할을 요구한다는것은합리적이지않다.

철도의또다른중요한문제점은철도시설의노후화로 인한 고속화의미흡이다. 다행히 300km를 달리는 경부고속철도의 개통으로어느 정도해결은 되었지만 일부지역만 고속철도의 혜택을 받고 있다. 경부선을제외한나머지노선에서는평균90km/h 이하로다른교통수단과의경쟁력을가지는속도의향상이매우미흡하다.

21세기 물류 혁명의 희망, 철도

그 외에도 철도는 많은 문제점으로 인해 우리나라에서는사양산업으로인식되어왔다. 하지만 철도가 많은 강점을 가진 것에 비해그것을활용하지 못하고, 국가 교통에 서제역할을못한것은적절한투자가되지 않은 것에 기인한다. 이는 투자 감소, 철도 서비스열악, 다시투자감소로이어지는악순환으로 이어졌다. 사양 산업처럼 인식되어 온 철도지만 적절한 투자만 이루어지면 대중교통으로서 제 역할을 충분히 수행할 수 있다. 경부고속철도가처음 착공될때에도 많은 우려와 불신이 있었지만 개통 3년만에총이용객1억명을수송하는쾌거를이루었고생활 패턴을바꾸는속도 혁명을가져온것을보면알수있다. 또한, 최근에너지효율과지속가능한발전의대두로이미 선진국에서는교통부문에서철도로의전환을추진하고 있듯이우리도편향된도로중심의교통정책에서벗어나철도 부문에과감하게투자해야한다. 현재추진중인호남고속철도뿐만 아니라 미연결 구간 해소를 위한동서고속철도, 용량 애로 구간의해소를 위한 서울 시흥간, 수서 평택간고속철도도심도 있는논의를통해현실화를앞당겨야할것이다. 동북아물류중심국가로의 부상을 준비하고 있는 우리로서는 장거리, 대용량, 에너지 효율적인 철도의 부활은 필수적이다.CJ

김영우
한국철도시설공단기획조정실장