

타지키스탄의 철도교통 현황과 전망

▶ 작성자 : 김상철 (한국외대 중앙아시아연구소)

□ 타지키스탄에서의 철도교통

◇ 타지키스탄의 지리적 배경과 철도교통

▷ 타지키스탄은 중앙아시아 국가들 중에서 남쪽에 위치하며 중국과 414km, 아프가니스탄과는 1,206km 접경하고 있고, 광의적 차원에서 과거의 소련 지역과 남부 아시아를 잇는 지역으로써 최근에도 그 지정학적 이해관계로 중요시 되는 국가임.

▷ 타지키스탄 영토 면적은 남한의 1.5배이며, '태양 신의 자리'를 뜻하는 '파미르 (Pa-imihir)'가 어원이라고 알려져 있는 고원지대는 해발고도 5,000m가 넘는 10여 갈래의 복잡한 주행을 보이는 산맥들로 구성되어 있음.

▷ 이로 인해 타지키스탄 국토의 자동차 도로 총 연장이 약 28,000km 정도이나, 철도는 총 연장이 약 482km 밖에 되지 않으며, 1992년부터 진행된 내전으로 인해 유실된 경우도 많음.

◇ 타지키스탄 철도교통의 실태

▷ 상기한 지리적 요인으로 인해 타지키스탄은 키르기스스탄과 함께 타 중앙아시아 국가들의 철도 총 연장 중 상당히 짧은 편에 속함. (카자흐스탄 약 14,000km, 우즈베키스탄 약 4,000km, 투르크메니스탄 약 2,500km, 키르기스스탄 약 470km)

▷ 특히 국토의 절반 이상을 차지하고 있는 남동부 쿠히스토니 바닥산(Kuhistoni Badakhshon) 자치주의 경우 인구가 약 20만명 밖에 거주하지 않으며, 모든 지역이 산지여서 철도가 부재함.

▷ 타지키스탄에는 크게 두 개의 간선 철도노선이 있으며, 수도 두산베를 중심으로 하여 서쪽으로 우즈베키스탄의 테르메즈(Termez)와 연결되는 노선과 남부 하틀론(Khatlon) 주의 주도인 쿠르곤테파(Qurghonteppa)를 잇는 순환노선, 그리고 북부 수구드(Sugd) 주의 주도 후잔드(Khujand)에서 우즈베키스탄의 수도 타슈켄트와 안디

잔(Andizhan)을 연결하는 노선이 있음.



[수도 두산베를 중심으로 하는 철도망 (점선 부분)]

□ 타지키스탄 철도교통의 현재

◇ 타지키스탄 철도교통의 경제적 역할

▷ 중앙아시아 지리적 특성 상 대규모 물자를 운반하기 위해서 필요한 선박을 이용할 수 없기 때문에, 철도교통은 전 지역에 걸쳐 중요한 역할을 하고 있음.

▷ 타지키스탄 국내의 철도망은 모든 지역에 균일하게 분포하지는 않지만, 국외로부터 연장되어 들어오는 노선이기 때문에 여객의 이동수단인 동시에 대량의 물류를 운반하기 위해서는 반드시 이용해야 함.

▷ 타지키스탄 북부 후잔드를 통과하는 철도 노선은 우즈베키스탄의 타슈켄트와 연결되어 카자흐스탄 악토가이(Aktogai)를 경유, 중국횡단철도의 지선과 만나 중국의 물류는 물론, 한국을 포함하는 동북아시아 국가들의 수출품도 이러한 루트를 통하여 타지키스탄에 공급되고 있음.

◇ 타지키스탄 철도교통의 부수적 역할

▷ 2009년에 타지키스탄 정부는 수도 두산베와 남부의 쿠르곤테파 지역을 남북으로 잇는 철로를 건설하기로 했는데, 미국이 아프가니스탄으로의 물류 수송에 이를 이용할 수 있음.

▷ 올해 9월 초부터는 러시아 모스크바와 타지키스탄 북부 후잔드 간의 직행열차가 도입되어 향후 여객 운송에 기여할 것으로 전망됨(모스크바 카잔 역과 연계되어 카자흐스탄을 지나 투르크메니스탄과 우즈베키스탄을 경유, 총 68시간 소요).

□ 타지키스탄 철도교통의 활성화 방안

◇ 국제적 차원에서의 협력 방안 모색

▷ 타지키스탄은 러시아 및 동유럽 지역을 포함하는 국제철도협력기구(Organization for Cooperation of Railways)의 정회원국으로서 아시아와 동유럽 사이의 철도복합 운송의 실현을 위해 협조하여야 하며, '국제철도여객 및 화물운송 협정'을 각 국가 간 상호 공유하고 있으므로 원활한 협력이 이루어질 것으로 보임.

▷ 또한 국제철도협력기구의 예산 지원과 함께 25여개 국가가 예산을 균등하게 부담하고 있기 때문에, 지속적인 교류가 유지된다면 타지키스탄의 노후화 된 철도교통 인프라를 보수하기에 용이할 것으로 생각됨.

▷ 중국도 자국의 경제적 이익을 위하여 중앙아시아 지역으로의 입지를 넓혀나가고 있는데, 더욱 활발한 자국 물류의 수출을 위해 새로운 철도 연결 사업에도 노력하고 있음.

▷ 특히 중국의 중앙아시아 진출을 위한 철도 건설계획은 상하이협력기구(SCO)를 발판으로 한 국제적인 유대 속에서 진행되고 있으며, 국제 금융기구의 경제적 지원과 함께 대규모로 이루어질 것으로 보임.

▷ 2006년 12월에는 카자흐스탄 알마티에서 '중앙아시아 철도 협력'이라는 주제 아래 국제 컨퍼런스가 개최되기도 했는데 당시 러시아를 포함하여 중앙아시아 5개국은 향후 지역적 차원의 철도 건설에 대해 논의한 바 있으며, 앞으로도 실질적인 차원에서 각 국가 간에 상론할 수 있는 기회가 더욱 요구됨.

▷ 또한 2011년 11월 말까지 지속된 우즈베키스탄의 화물통관 마찰, 철로 노후화로 인한 문제점들은 시급히 보완하여, 보다 안정적인 물자 수송의 수단으로서 철도교통을 활성화해야 할 것임.

[참고 자료]

- ▷ <http://osjd.jdvm.cz/>
- ▷ <http://www.asiaplus.tj/>
- ▷ <http://www.nationsonline.org/>
- ▷ <http://www.railwaygazette.com/>
- ▷ <http://www.rzd-partner.ru/>