

[OSJD - 국제철도협력기구]

1956년 6월 러시아(당시 소련)·중국·카자흐스탄·북한 등 구소련 체제의 사회주의 국가 및 동유럽 국가를 중심으로 구성된 철도협력기구다. 본부는 폴란드 바르샤바에 위치해 있다. 2014년 현재 정회원 27개국과 제휴회원 40개 철도회사 등이 참여하고 있다.

한편 OSJD 회원국들은 시베리아횡단철도(TSR)와 중국횡단철도(TCR) 등 28만km 노선에 200만 대의 화물 열차를 운행하고 있다.

◆한국, 국제철도협력기구 정회원 가입 무산…북한 반대

OSJD는 시베리아횡단철도와 중국횡단철도를 통한 대륙철도 운행을 위해서는 가입이 필수적이다.

OSJD는 철도운행에 있어서 교통신호부터 운행방식, 표준기술, 통행료 등 모든 요소에 통일된 규약을 제시하기에 우리 정부는 한반도 종단철도 재건 및 유라시아 횡단철도 연계를 위해 정회원 가입을 적극적으로 추진해 왔다.

OSJD 가입을 위한 한국 대표단 단장으로 몽골에서 활동한 여형구 국토부 차관은 "북한을 제외한 나머지 회원국으로부터 명시적인 지지를 이끌어냈고, 신입회원 가입 절차를 만장일치제에서 3분의 2 동의제로 변경하는 방안에 대해 논의가 진행된 만큼 다음을 기약한다."고 밝혔다.

-(서울=연합뉴스) 성혜미 기자

◆대륙철도망 국제협력기구

대륙횡단철도와 관련된 국제철도 협력기구는 정부 간 조직으로서 크게 동유럽·아시아의 **국제철도협력기구(OSJD)**와 서유럽국가의 **국제철도운송정부간기구(OTIF)**로 구분되며, 이외에 지역 간 협력기구로서 코카서스지역 중앙아시아국가의 **트라세카(TRACEKA)**, 서유럽 국제철도운송협회(CIT), 시베리아횡단철도(TSR)운송협의회(CCTT) 등 국제철도 협력기구가 존재

양 체계는 각각 다른 협정의 적용을 받으며 주요 협정으로 OSJD체계는 SMPS(여객) 및 SMGS(화물) 협정, OTIF체계는 CIV(여객) 및 CIM(화물) 협정을 적용.

-요금체계: OSJD-ETT(거리비례제), MTT(거리체감제), OTIF-ETT(거리비례제)

◆주요 이슈

- ① **국제 철도기구 참여** : 국제 철도기구 활동에 참여하여 국제 철도운송을 개발하고 향후 지역간 운영에 대비 필요
- ② **궤도의 단절 문제** : 궤도의 단절은 작업상 열차가 정차해야할 국경지역에서 발생하고 운송을 원활화하기 위해 UN ESCAP에서 제시한 ‘국경통과 통합관리모델’ 같은 운송모델 도입 필요. 환적, 대차 변경, 다중궤도 화차사용, 이중궤도 준비 등으로 대비 필요
- ③ **위탁화물운송장 조화** : 위탁화물운송장은 철도운송을 위한 가장 중요한 문서로 향후 OSJD와 OTIF 회원국 사이의 모든 국제 철도운송에 공통화물 운송장 사용 필요
- ④ **철도 인프라 및 차량의 표준화** : 안전하고 효율적인 철도운행을 위해서 인프라, 철도차량, 신호시스템, 건축한계 및 차량한계, 선로 축중량, 통신시스템 등에서 표준화 필요
- ⑤ **열차운행의 새로운 기술의 사용** : 환적소나 복합터미널에서 화차의 순서를 적절히 배열하기 위해 개발된 ‘능동형(active) RFID칩’을 삽입하여 화차의 실시간 위치정보를 실시간 제공 필요 (차운영자의 컨테이너 추적은 컨테이너 블록트레인 시간표 작성, 자산이용 증가, 정차시간과 간접비를 감소)