

베이징-광저우 고속철 개통으로 전국 1일 생활권 개막

김동하(부산외대 중국지역통상학과/교수)

작성일: 2013년 1월 3일

■ 2012년 12월 26일, 전장 2298km의 베이징-광저우 고속철이 개통되면서 기존의 '4중 4횡' 철도망과 연결되어, 중국 내 주요 도시를 하루만에 다녀올 수 있는 1일 생활권 시대를 개막함

- 베이징-광저우 고속철도는 2005년 6월, 공사를 시작한지 7년만에 전노선이 개통된 것이며, 이번에 개통된 구간은 베이징-허난성 정저우 693km 구간임
 - 정저우-후베이성 우한 536km 구간은 2012년 9월에, 우한-광저우 1068km 구간은 2009년 12월에 개통되었음
 - 2015년에는 광저우-선전-홍콩선 개통으로, 베이징-홍콩의 종축 노선이 완성될 예정임
- 평균시속은 350km로 설계되었으며 초기에는 300km로 운행될 예정임. 따라서 기존 철도로 22시간 걸리던 베이징-광저우 구간은 8시간으로 단축됨
- 산시성 시안은 지금까지 고속철로 허난성 정저우까지만 연결이 되었으나, 이번 베이징-정저우 구간 개통으로 베이징까지 기존 12시간에서 4시간 40분으로 단축됨
 - 쓰촨성 청두-베이징 구간도 기존에는 만 하루가 걸렸으나, 10시간 이내로 단축됨

■ 2004년 중국 철도부는 '중장기 철도망 계획'을 공포하여, 2012년까지 4개의 세로축과 4개의 가로축 (4중 4횡) 고속철도망을 건설하기로 결정함

- 중국이 고속철 건설에 전념하는 이유는 첫째, '대량 운송, 저오염, 저운송비, 저에너지 소모'라는 우위 때문이며, 둘째는 석탄 철강 등 대형화물로 인해 유발되는 철도 병목현상을 여객중심의 고속철로 해소하기 위함임
 - 단위자원 소모량을 보면 고속철이 70~100Kcal/사람·km 인데 반해, 버스는 180~213Kcal/사람·km, 소형차는 721~813Kcal/사람·km 수준임
- '4중 4횡' 중 중심축이라 할 수 있는 베이징-상하이 구간이 2011년 6월에 개통되면서 고속철 시대를 개막하였고, 현재 상하이-쿤밍 횡축 구간을 제외한 7개의 종축과 횡축 구간이 전부 혹은 일부 개통되면서 본격적인 고속철 시대를 맞이 하였음
 - 2009년 9월에 개통된 정저우-우한(536km) 구간은 중국 최장구간의 최고속도(350km/h) 고속철 개통으로 기록되면서, 동일 구간의 항공노선이 폐지되는 등 큰 영향을 파급하여 주목을 받았음

<표> 중국의 ‘4중 4형’ 철도망 현황

	구간명	개통 현황	전장	소요시간
4중	베이징-홍콩	베이징-광저우 개통 (2012.12월) 선전-홍콩(2015년 예정)	2350km	8시간 (베이징-광저우)
	베이징-상하이	2011.6월 개통	1318km	4시간 25분
	베이징-하얼빈	하얼빈-다롄(2012.12월 개통) 베이징-선양(시험운행중)	1612km	5시간 20분 (하얼빈-다롄)
	항저우-선전	일부 개통(닝보-샤먼) 2013년 전면 개통	1346km	5시간 20분 (닝보-샤먼)
4형	쉬저우-란저우	일부 개통(시안-정저우) 2014년 전면 개통	1346km	4시간 30분
	상하이-쿤밍	2015년 개통 예정	2264km	7시간 30분
	칭다오-타이위안	일부 개통(칭다오-지난, 스좌장-타이위안) 2015년 전면 개통	906km	3시간
	상하이-청두	2012년 7월 개통 (이창-충칭구간 제외)	1922km	7시간(상하이-이창) 2시간(청두-충칭)

자료: 중국철도망(2013.1)

■ 베이징-광저우 노선은 중국 내에서도 가장 물류 및 여객량이 많은 노선이어서, 개통으로 인한 파급 효과가 지대할 전망이다

- 동 노선은 중국 철도망 총연장 중 3.14%를 점유하고 있으나, 중국 전체 철도 물류량 중 8%를 소화하고 있고, 여객은 18%를 운송하고 있는 중요 간선망임

■ 베이징-광저우 노선 개통으로 항공사의 마케팅 전략이 수정되고 있음

- 베이징-광저우간 고속철 최저가는 865 위안으로 항공요금(할인가) 900위안보다 다소 저렴하지만 시간은 철도 8시간 대비 3시간으로 아직까지는 항공사가 우위에 있음
- 가장 영향을 받는 것은 베이징-광저우 구간 사이에 있는 28개의 주요 도시들임
 - 개통 당일, 베이징-우한 구간 19개 항공노선은 65~86%까지 대폭적인 할인을 시작하였음
 - 스자좡-시안-창사, 스자좡-우한 항공노선은 고속철 개통으로 인해 폐지되었음
 - 베이징-정저우 구간은 고속철이 310위안(3시간)으로 항공요금 367위안(1시간 30분)보다 저렴하며, 특히 공항까지의 이동시간 및 추가 비용(셔틀버스 등)을 고려할 경우 항공기는 경쟁력을 상실할 것으로 판단됨
- 이에 대한 항공사의 대응은 고급화 전략임. 실제 일부 항공사들은 항공기 1대당 8~12개에 불과하던 1등석(혹 비즈니스석)을 16~20개 수준으로 확대하고 있음

■ 베이징-광저우 노선 개통으로 물류 비용이 대폭 절감될 전망이다

- 현재 중국내 특급택배의 운송수단별 분담비를 보면 80%가 자동차, 15%가 항공, 철도가 5%에 불과하였으나,

고속철 개통으로 철도 비중이 올라갈 전망이다

- 베이징-광저우 철도 물류 운송능력은 현재의 4천만톤/연 수준에서 고속철 개통으로 인해 1.2~1.5 억톤 수준으로 증가할 전망이다

- 이는 동 구간으로 운송되는 석탄, 원유, 양식 등의 물류 비용이 대폭 절감될 수 있다는 의미임

- 실제로 우한-광저우 구간이 먼저 개통(2009년)된 후, 베이징-광저우 구간 철도 물류량은 10.9% 늘어난 바 있음
- 베이징-우한 구간은 매년 2천만톤의 운송능력 증가가 예측되며, 철강, 시멘트, 유리제조업 등이 혜택을 볼 예정임

■ 고속철 개통으로 도시간 일체화(同城化) 현상이 확대되고 있으며, 이로 인해 새로운 경제권역이 생성되고 있음

- 베이징에서 80km 떨어진 허베이성 가오베이떠옌의 경우, 고속철로 19분만에 도달할 수 있게 되자, 수강특수강, 베이징일기창 같은 대기업이 이전했으며, 5천여명의 베이징 시민이 보다 싼 주택을 찾아서 이주하기 시작했음

- 이러한 도시간 일체화 현상은 베이징, 정저우, 타이위안, 지난 같은 대도시(성의 수도) 인접 위성도시들 간에 확산될 전망이다

- 베이징-광저우 구간은 6개 성(省)에 있는 28개 도시를 관통하며, 이들 도시는 총 53개 주요 도시를 5시간 거리 범위 내에 두고 있음

- 동 구간은 보하이경제권(베이징, 톈진), 중위안경제구(정저우), 우한도시권(우한), 창주탄 도시권(창저우), 주강삼각주 경제구(광저우, 선전) 등 중국 내 주요 경제권역을 관통하는 노선임

■ 우한이 새로운 교통허브로 부상하고 있으며, 신설 고속철역 주변에는 신도시를 조성하여 도시발전을 꾀하고 있음

- 후베이성 우한시는 현재 '4종 4형' 교차구간 중 유일하게 종축 및 횡축노선이 모두 개통된 도시로, 8시간 이내 총 8억 인구의 경제권을 범위에 두고 있음

- 광둥성 샤오관의 경우, 고속철 개통을 계기로 1천억위안을 투자하여 25만명이 거주하는 '부용신도시'를 고속철역 주변에 조성할 계획임

■ 베이징-광저우 구간 개통으로 매년 주변 도시들은 5% 이상의 경제성장을 추가로 달성할 전망이다

- 동 구간 개통으로 매년 300억 위안 규모의 중국 GDP성장 유발효과를 예상함

- 국무원발전연구중심에 따르면 2030년까지 동 구간의 경제발전 유인효과는 2758.44억 위안으로 매년 평균 153억 위안 규모임
- 동 구간 개통으로 28개 도시가 8시간 내 생활권에 들어감에 따라 2017년까지 매년 3~5% 수준의 경제성장을 추가로 동인할 전망이다

- 후난성 창사시는 동 구간 개통으로 우한(1시간), 광저우(2시간), 상하이(3시간), 쿤밍(4시간), 베이징(5시간)

등을 5시간 이내에 도달할 수 있게 되어, 이전에는 불가능했던 국제금융, 전람회, 명품소비, 문화, 의료서비스, 물류센터 관련 지역발전 전략을 새로 수립하고 있음

■ 4천억 위안이 투자된 베이징-광저우 구간이 조기에 수익을 거둘 수 있는지는 냉정한 평가가 요구됨

- 동 구간 총투자액은 4천억 위안(약 72조원)으로 대부분(90% 이상)이 은행대출로 충당되었으며, 매년 이자는 수십억 위안이 발생할 전망이다
 - 고속철 1km당 최고 표준투자액 1.5억 위안으로 계산하면, 2298km의 베이징-광저우 고속철은 총 3447억 위안에 달하나 실제 동 구간 투자액은 16%나 더 많음
 - 동 구간이 베이징-상하이 구간보다 공사비가 많이 든 것은, 더 많은 터널과 교량 건설이 불가피했기 때문임
- 현재 고속철도 전용선에서는 일반객차 운행이 불가능함. 따라서 투자비 회수를 위해서 운임이 저렴한 일반객차 투입도 불가능함
 - 또한 현재 중국 고속철 기본속도는 200km/h 이며, 장기적으로는 300km/h 수준을 목표로 하고 있는 바, 이는 매 km당 건설비용의 증가가 불가피함을 의미함

■ 건설비가 많이 들고, 요금을 쉽게 올릴 수 없는 대중교통이라는 특성으로 인해 당분간 베이징-광저우 구간의 적자가 불가피함

- 중국 고속철 요금은 1km당 0.45 위안 수준이나 동 구간은 0.37 위안으로 적자가 불가피함. 베이징 올림픽 전인 2008년 8월에 개통된 중국 최초 고속철인 베이징-톈진 구간은 매년 7억 위안의 적자를 기록하고 있음
- 철도부 관계자는 10~12년이면 투자비를 회수할 것으로 전망하나, 문제는 대출이자 지급능력임
 - 2012년 3분기 기준 중국 철도부 부채는 2조 6607억 위안으로 자산대비 부채비율은 61.81% 수준임. 이는 2010년 57.44% 대비 4.37%포인트 늘어난 것임
 - 2012년 3분기 철도부가 상환한 대출이자 249억 위안 규모임

■ 그럼에도 불구하고 중국정부는 2020년까지 총 12만km의 철도망과 1.8만km의 고속철 철도망을 건설할 계획임

- 이는 지역간 균형발전, 내수부양을 위한 인프라 건설 그리고 급증하는 ‘마이 카’로 인한 물류망 병목현상을 해결할 대안이 고속철 밖에 없다는 중국정부의 판단 때문임
- 2013년에도 중국정부는 6천억 위안을 투자하여 총 3000km의 고속철도망을 건설할 계획임
 - 2012년 10월말 현재, 중국 내 고속철 총연장은 7735km로 세계 1위 수준이며, 운영중인 총철도망은 10만km 규모임

참고자료: 新華網, 中華商工時報, 經濟參考報, 中國鐵道網.