

시베리아횡단철도(TSR) 이용 활성화와 한-러 경제 협력



권 원 순

(한국외국어대학교 국제지역대학원 교수)

I. 서론

지난해 6.15 남북공동선언을 계기로 남북간의 교류와 협력의 분위기가 조성되고 남북정상회담의 가시적 성과의 하나로 이산가족상봉과 함께 남북철도 연결사업이 시작되어 경의선의 남쪽구간은 상당한 공사진척도를 보이고 있다.

그러나 최근의 상황은 북쪽은 아직 공사조차 시작하지 않고 있는 입장이다. 그러나 이와는 별도로 남북철도의 연결과 이의 대륙철도와의 연결은 '철의 실크로드' 구상과 함께 시베리아횡단철도(TSR)¹⁾의 이용이 그간의 논의 수준을 넘어 구체화 되었다. 게다가 수교이후 러시아가 가장 적극적으로 접근하고 있는 시베리아횡단철도(TSR)의 활성화 논의는 남북관계와 한러관계 나아가 남·북·러 삼각협력의 복잡한 구도 속에서 논의되고 있는 현실이다.

그러나 본고에서는 시베리아 횡단철도(TSR)이용 활

성화와 이의 한반도 종단 철도(TSR)와의 연결문제등을 고찰해보고 한러 경제협력의 차원에서 시베리아 횡단철도(TSR)의 문제점을 살펴보고 이후의 과제들을 정리해보고자 한다.

II. 러시아의 철도현황과 과 한반도 종단철도(TKR) 연결

1. 러시아의 철도현황과 시베리아횡단철도(TSR)

러시아철도는 연인원 14억명이 이용하는 총연장 8만6천 킬로미터의 노선을 가지고 있으며 철도관련 근로자만 무려 120만 6천여명에 이르는 거대한 조직이다²⁾.

또한 철도가 전체 화물운송에서 차지하는 비중은 1990년에는 37.1% 였으나 계속 증가하여 1999년에는 58.2%에 이르고 있다. <표 II-1>에서 보는 바와

1) 러시아는 시베리아횡단철도를 Transib 라고 부르지만 국내에서는 TSR로 더 일반화 되어 있으므로 본고에서는 TSR이라 칭한다.
2) TsNIITEI MPS, The Railway System of the Russian Federation in 2000, Moscow, 2000.

같이 1990년대 초반에는 러시아 전체의 화물운송량은 57억5천7백만톤 규모였고, 러시아의 체제전환과정의 경제개혁에 의한 산업생산 및 경제활동 축소로 화물운송은 1992년부터 줄어들기 시작하여 계속 감소하였다. 그 결과 1997년에는 17억8천4백만톤 규모로 축소되었고 1998년 채무불이행(default) 선언에 의한 경제위축으로 더욱 감소하여 1999년 말 현재 16억2천5백톤 정도에 머무르고 있다.

시아에서 철도가 경제개혁과 체제이행의 혼란기에 다른 운송수단에 비해 안정적인 운송수단으로 인식되는 이유이기도 하다고 보여진다.

이와 함께 러시아 철도의 컨테이너 운송 물량도 1990년부터 계속 감소하여 1998년에는 1990년대비 20.4% 수준까지 감소하여 약 6백70만톤 정도에 그치고 있다.

<표 II-1> 교통수단별 화물 운송 및 분담율

(단위:백만톤)

	1990	1991 ¹⁾	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
총계	5757.5	5308.2	3902.4	4216.9	3050.7	2674.6	2067.8	1784.8	1558.6	1625.7
철도 (%)	2140 (37.1)	1957 (36.9)	1640 (42.0)	1348 (32.0)	1058 (34.7)	1028 (38.4)	911 (44.1)	887 (49.7)	835 (53.6)	947 (58.2)
도로	2941	2731	1862	2570	1767	1441	1002	748	593	556
해상	112	104	91	83	70	65	54	49	36	31
내륙수운	562	514	308	215	155	140	100	100	94	91
항공	2.5	2.2	1.4	0.9	0.7	0.6	0.8	0.8	0.6	0.7

자료: Госкомстат России, Транспорт и связь в России: Статистический сборник, Москва, 1999 г. 및 Госкомстат России, Россия в цифрах: Краткий статистический сборник, Москва, 2000 г
1) 1991년까지는 소연방이었음 따라서 1991까지는 구소련 전체의 화물운송량이고 1992년 부터는 러시아의 화물운송량만 집계되어 있음.

<표 II-2> 러시아의 교통수단별 컨테이너 운송물량

(단위:백만톤)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
철도	30.3	26.5	17.5	12.1	8.1	8.2	7.5	7.2	6.7
해상	7.1	7.2	7.1	7.1	6.6	5.1	3.2	3.1	2.6
내륙수운	2.4	2.0	1.4	0.9	0.8	0.4	0.2	0.3	0.2

자료: Госкомстат России, Транспорт и связь в России: Статистический сборник, Москва, 1999 г. 및 Госкомстат России, Россия в цифрах: Краткий статистический сборник, Москва, 2000 г

이는 전체 화물 운송량이 줄어들었으나 철도의 비중이 상대적으로 덜 감소한 결과로 보여진다. 그러나 철도의 절대적 운송량도 줄어들어 1990년에 21억4천톤에 달하던 화물운송은 1999년에는 그 절반에도 못미치는 9억4천5백만톤정도이다. 이는 러

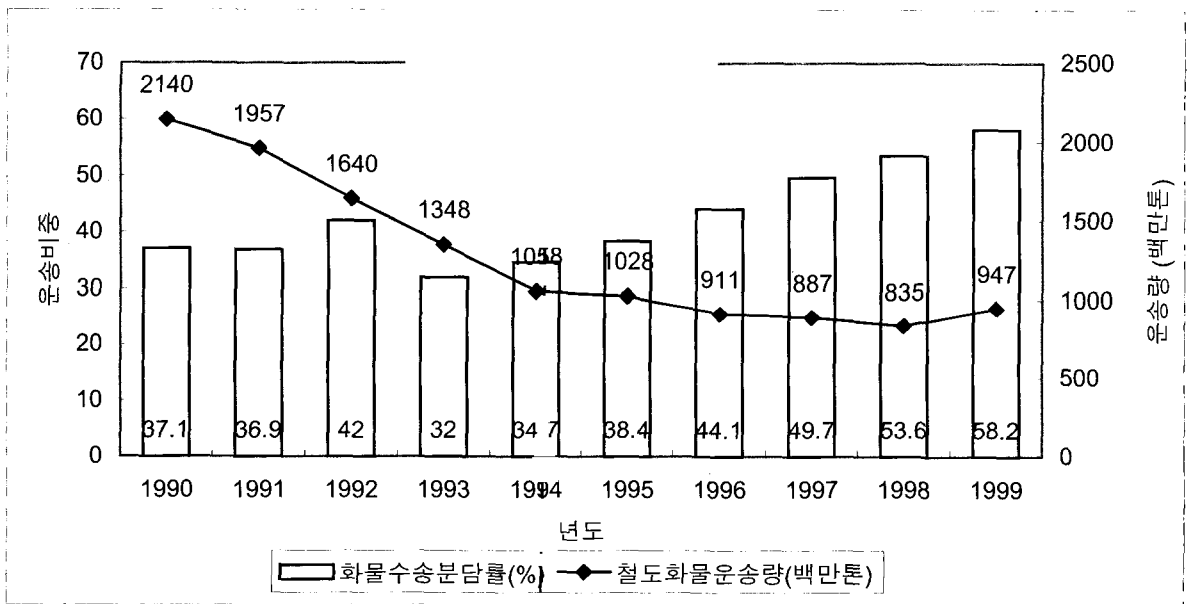
또한 화물운송분담율과 철도의 화물운송량은 아래의 <그림 II-1>에 잘 나타나 있다. 1990년부터 1993년까지 철도운송 화물량은 급격히 감소하여 10억5천6백만톤까지 감소하였고 이후 1998년까지 지속적인 감소를 보이다 1999년에 약간 증가 추세

로 전환하였으며 운송부담비중은 1993년부터 계속 증가하고 있음을 보이고 있다. 이런 감소의 또다른 이유로는 일본의 상당히 많은 화물량이 1990년 당시의 걸프전으로 인하여 러시아 철도를 이용하였으나 이후에는 대폭 줄어든 원인도 들 수 있다.

따라서 러시아의 입장에서는 화물량의 증가가 유휴 철도운송 수량을 보완하는 역할과 함께 러시아 철도의 수입구조를 개선하는 역할을 할 수 있을 것으로 판단하여 컨테이너 운송 및 화물운송 수량을 증가시키는데 주력하는 것으로 생각된다.

17개의 지방 및 지역 철도운영 주체와 47개의 철도관련 장비 및 차량생산 공장, 건설업체등의 사유화와 함께 14개의 디자인 및 기술개발 회사들을 올해부터 단계별로 사유화 해야 하는 러시아 철도부의 입장에서는 안정적인 수입원과 사유화에 의한 효율성 제고 분야가 화물 운송임과 동시에 향후의 러시아 철도의 재원으로서 역할을 할 것 이기 때문이다.

<그림 II-1> 러시아 철도의 화물 운송추이 및 비중 (단위:백만톤, %)



2. 시베리아 횡단철도(TSR)과 한반도중단 철도(TKR) 연결 필요성

최근 러시아가 시베리아 횡단철도(TSR)의 이용 증대와 시베리아 횡단철도(TSR)과 한반도중단철도(TKR) 연결을 강조 하는 이유는 몇가지로 나누어 생각해 볼 수 있다. 첫째는 러시아 철도부의 철도운영 주체의 사유화이다.

1) 러시아 철도의 수출입구조

<표 II-3>에서 보는 바와 같이 러시아 철도는 1997년 부터 화물 운송량이 감소 하였음에도 불구하고 평균 20%정도의 수익을 화물 수송으로부터 취득하고 있다. 1997년의 화물운송에 따른 수입이 926억 루블정도 였으나 2000년에는 2.5배가량 증가한 2360억루블의 수입을 얻고 있는 것으로 나타났다. 이는 수익률 지출대비 23.3 %라는 엄청난 규

모의 이익을 실현하고 있는 것이다.

〈표 II-3〉 러시아 철도의 화물운송 수입지출구조

(단위: 10억루블)

	1996	1997	1998	1999	2000
수입	81.7	92.6	97.4	156.4	236.0
지출	83.4	84.8	79.4	126.7	192.7
이익	-1.2	8.6	19.1	31.1	44.9
수익율	-1.5	10.2	24.1	24.5	23.3

자료:러시아 철도부 (МПС РФ, Динамика перевозочной работы, основных экономических и финансовых показателей работы федерального железнодорожного транспорта, Москва, 2000 에서 인용)

화물 운송 수입외에 연방예산 집행규모가 2000년 기준 160억 루블, 연방연금계정에서 140억 루블, 연방예산외 계정에서 171억루블 정도를 집행하는 규모와 비교해 볼 때 엄청난 수익을 화물수송에서 얻고 있는 것이다. 따라서 러시아는 시베리아 횡단철도(TSR)의 이용 증대와 시베리아 횡단철도(TSR)과 한반도중단철도(TKR) 연결을 강조할 수밖에 없는 입장이라고 보여진다. 이밖에 〈표 IV-3〉를 통해 추정해 보면 1999년 현재 일본의 요코하마와 우리나라의 부산항으로부터 해상으로 운송하는 1 TEU 당 일본노선의 해상운임 713불과 한국노선의 1175불을 물동량과 함께 추정해 보면 약 6752만불 정도의 해상운임 수입을 얻고 있다고 보여진다.

2) 물류비용측면의 시베리아 횡단철도(TSR) 이용 활성화

러시아는 최근 시베리아 횡단철도의 이용을 활성화 하기 위해서 많은 노력을 기울이고 있다. 지난 2월 서울에서 시베리아횡단 철도 이용에 관한 설명회를 가졌고 이 자리에서 TSR의 운영개선을 위하여 35,000km에 달하는 광케이블을 설치하고

62,000km에 걸쳐 자동폐색기와 조차배차 중앙관리 시스템을 갖추었다고 밝혔다.³⁾ 또한 카추르 러시아 철도부 CFTO 소장은 TSR 이용 통과화물의 세관 신고절차를 간소화 하고 운행시간을 아래의 〈표 II-4〉와 같이 단축시켰다고 밝혔다.

〈표 II-4〉 시베리아 횡단철도 컨테이너 통과화물 운송시간

구 간	운 송 시 간
나호트카, 보스토치나야	12.5 일
나호트카, 보스토치나야	10 일
나호트카, 보스토치나야	15.5 일
나호트카, 보스토치나야	13.5 일
나호트카, 보스토치나야	8 일
나호트카, 보스토치나야	5 일
나호트카, 보스토치나야	9.5 일
자바이칼스크 - 모스크	12 일
자바이칼스크 - 벨로루	13 일

자료: 카추르, I. I., 시베리아횡단철도를 통한 컨테이너 통과 화물 운송조건에 관하여, 러시아연방철도부, 시베리아횡단운송국제조정위원회, 주한러시아무역대표부, 21세기 시베리아 횡단 육상교량 러-한 운송부문 관계발전에 대한 전망, 서울, 2000.2.12.

III. 동북아 경제협력과 TSR이용 활성화

1. 동북아 국가들의 TSR 이용 현황

1) 한국의 TSR 및 러시아 철도 이용 현황

한국의 TSR 이용 추이를 살펴보면 1991년부터 꾸준히 증가하여 1996년을 정점으로 1999년 까지 계속 감소하다가 2000년 들어 급격히 증가 하는 양상을 보이고 있다. 특히 2000년 들어 대러수출물량이 급격한 증가를 보이고 있다. 그러나 수출물량과 수입물량의 컨테이너 운송물량 차이는 1994년부터 증가하기 시작하여 2000년 말 까지 현저한 차이를 보이고 있다. 이는 우리의 대러시아 수출 품

3) Tselko A.V., 한국중단철도 복원에 따른 한러협력발전과 시베리아횡단철도와의 연결전망, 러시아연방철도부, 시베리아횡단운송국제조정위원회, 주한러시아무역대표부, 21세기 시베리아 횡단 육상교량 러-한 운송부문 관계발전에 대한 전망, 서울, 2000.2.12.

목이 주로 전기전자제품, 섬유제품등으로 비교적 컨테이너화하기 쉬운 소비재 품목인 반면에 러시아로부터의 수입 품목은 철강금속제품 및 화학공업생산품등의 컨테이너화하기 어려운 원자재 상품으로 별크화물인점에서 기인한다고 보여진다. 특히 1997년 12월 한국의 외환위기와 1998년 8월 러시아의 외환위기로 양국간 교역이 줄어들면서 이에따른 TSR 이용 컨테이너 화물도 급격히 줄어들었다고 보여진다.

2000년도에는 더욱 증가하여 TSR 이용 컨테이너 수출화물의 57%인 22,544 TEU 였다. 반면 수입 화물의 경우 1999년도에는 TSR을 통한 운송 컨테이너의 약 60%인 4,593 TEU였으며, 2000년도에는 73.6%인 7,303 TEU가 TSR을 통해 운송되었다.

이 통과화물의 대부분이 핀란드와의 수출과입에 이용되었다. 이는 1990년대 중반의 통과물이 주로 중앙아시아에 집중되었던 상황과는 대조적인 양상을 보이

<표 III-1> 한국의 수출입화물 TSR 이용 추이

(단위: TEU)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*
수출화물	16294	21344	23784	24499	30205	37458	38243	35580	29685	46161
수입화물	9354	8122	14174	18297	20440	23575	19819	16886	14373	12528
합 계	25648	29466	37958	42796	50645	61033	58062	52466	44058	58689

자료: 러시아극동해운, 러시아사할린해운 통계를 기초로 저자 작성

1999년과 2000년 최근의 TSR 이용현황을 살펴보면 <표 III-1>에 잘 나타나 있다. <표 III-2>는 보스토치니항 과 바니노(vanino)항 하역 컨테이너를 기준으로 작성되었다. 이 <표 III-2>에 의하면 1999년도에는 우리나라의 수출화물의 TSR이용 실적은 총 24,160 TEU이며 2000년도에는 39,434 TEU이다. 또한 TSR의 보완노선인 BAM철도를 이용한 러시아내의 컨테이너운송이 시작되어 1999년에는 1,274 TEU가 BAM철도를 통해 운송되었고, 2000년도에는 2,018 TEU가 운송 되었다. 반대로 수입화물의 경우 1999년도에는 7,705 TEU, 2000년도에는 9,917 TEU가 TSR을 통해 운송되었다.

특히 수출입화물중 통과화물이 차지하는 비중이 다폭 증가하여 수출화물의 경우 1999년도에 TSR 이용 컨테이너 수출화물의 42%인 10,152 TEU를 기록하였으며,

고 있으며, 본격적으로 TSR이한국 유럽간 운송에 이용되기 시작한 것으로 해석된다.

특히 2000년도의 경우 TSR이용 수출화물 39,434 TEU중 57.1%인 22,379 TEU가 TSR을 통해 핀란드까지 운송되었다.

일본의 경우 1958년 일러간 정기항로를 개설해 나호트카를 통한 TSR 이용을 시작한 이래 1980년대에는 가장 활발한 이용으로 7~10만 TEU 정도의 물동량을 유지하였다. 약 그후 1991년 81,566 TEU 운송을 기점으로 감소하기 시작하여 1995년까지 계속 감소하였다.

또한 1994년 부터는 일본 수입화물의 TSR 이용이 수출화물의 TSR 이용을 상회하는 역 전환상까지 벌어져 1999년까지 계속 수입화물의 TSR이용 컨테이너수가 수출화물을 상회하고 있다.

<표 III-2> 최근 한국의 TSR 및 러시아 철도 이용 현황

(단위: TEU)

		컨테이너 목적지별	1999	2000	비고	
W/B	TSR	러시아 (모스크바)	7,303 (5,364)	11,184 (8,836)		
		통과화물	CIS국가	6,705	5,706	
			Transit (핀란드)	10,152 (8,648)	22,544 (22,379)	
	TSR W/B 소계		24,160	39,434		
	BAM ¹⁾	러시아	1,274	2,018	바니노 항	
E/B	TSR	러시아	1,300	1,427		
		통과화물	CIS국가	1,812	1,187	
			Transit (핀란드)	4,593 (4,593)	7,303 (7,265)	
	TSR E/B 소계		7,705	9,917		
TSR 이용 합계			31,865	49,351		

자료: 러시아극동해운, 러시아사할린해운 통계를 기초로 저자 작성

주: 1) 바이칼-아무르 철도 (이 철도는 콤포스몰스크나아무르와 노보시비르스크에서 TSR과 연결됨)
2) 한국과 일본의 TSR 이용 비교

<표 III-3> 일본의 수출입화물 TSR 이용 추이

(단위: TEU)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
수출화물	51982	33867	22511	9971	5943	5624	6135	5738	4889
수입화물	29584	23642	22066	16840	11178	11541	8593	6617	7807
합 계	81566	57509	44577	26811	17121	17165	14728	12355	12696

자료: 러시아극동해운, 러시아사할린해운 통계를 기초로 저자 작성

<표 III-4> 한국과 일본의 TSR 이용 추이

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
일본	교역화물	25990	13380	13569	10474	8124	8678	6693	5068	4926	
	통과화물	55576	44129	31008	16337	8997	8487	8035	7287	7770	
	소계	81566	57509	44577	26811	17121	17165	14728	12355	12696	
한국	교역화물	10644	18628	25253	29814	32885	34302	36409	41168	29685	30882
	통과화물	15004	10838	12705	12982	17760	26731	21653	11298	14373	29847
	소계	26607	29469	37958	42320	50269	61033	58062	52466	44058	58689
한국+일본	합계	108173	86978	82535	69131	67390	78198	72790	64821	56754	58689

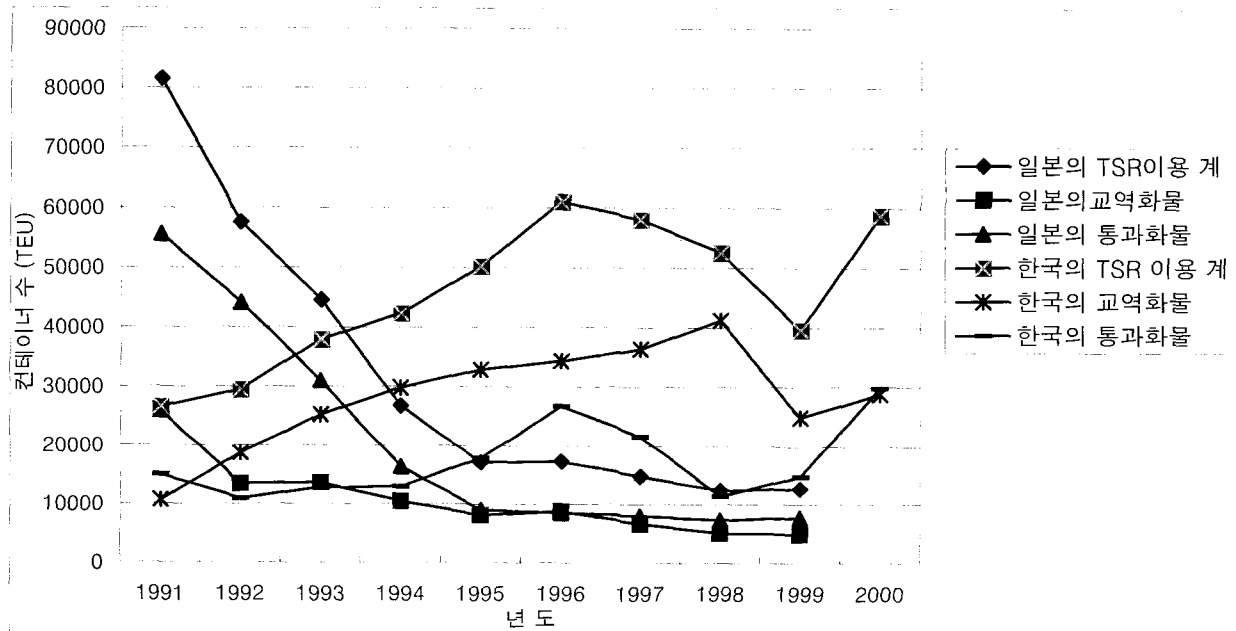
자료: 러시아극동해운, 러시아사할린해운 통계를 기초로 저자 작성

한국과 일본의 TSR 이용 추이를 비교해 보면 1994년부터 수출입화물 전체 TSR 이용 규모면에서 한국의 물동량이 일본의 물동량을 크게 상회하기 시작 하였다.

교역화물의 경우 한국은 1991년부터 계속 증가세를 유지하다가 1999년도와 2000년도에 감소하여

반면 한국은 1991년 10,644 TEU 이었으나 1992년도에 10,838 TEU 까지 감소하였으며, 이후 꾸준히 증가하여 1996년도에는 26,731 TEU 였다. 이후 양국의 교역규모의 축소로 감소세를 보여 1998년과 1999년에 각각 14,373 TEU 와 29,847 TEU 였으나 2000년도에는 29,847 TEU로 급증하였다.

<그림 III-3> 한국과 일본의 TSR 이용추이

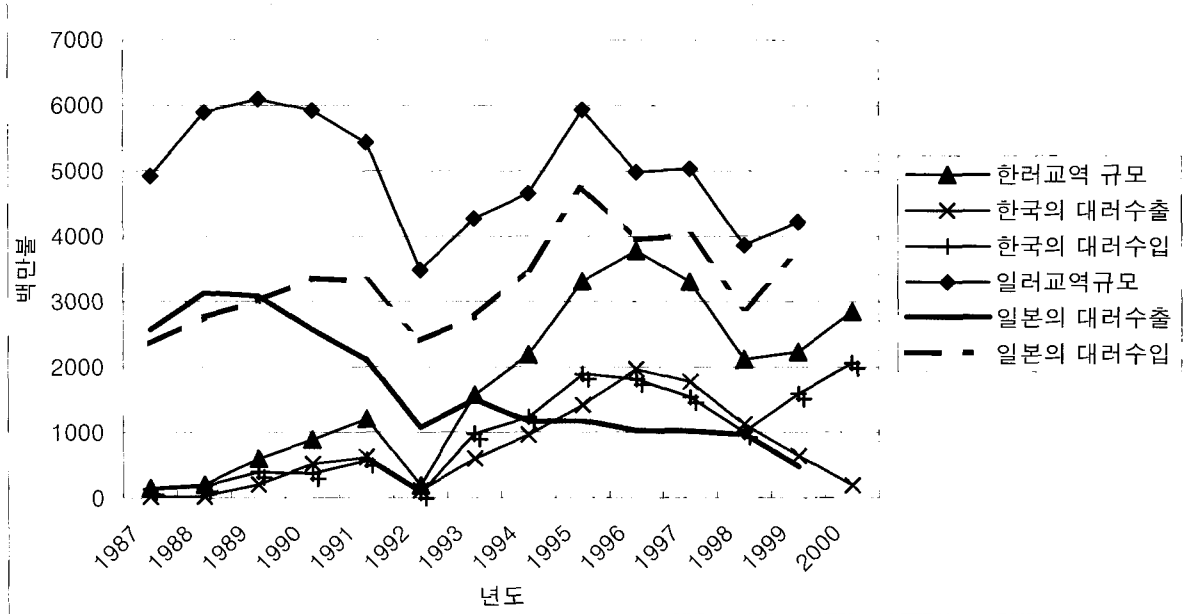


약 29,000 TEU 수준을 보이고있으며, 일본의 경우 1991년부터 감소하기 시작하여 1995년도에는 약 9,000 TEU 수준으로 감소하였고, 1999년 까지 대략 5,000 TEU 수준이 되었다.

통과화물의 경우 일본은 1991년도에 5,576 TEU 이었으나 이후 급감하여 1995년도에는 8,997 TEU 였으며 1997년은 7,770 TEU로 8,000 TEU 수준이다.

이러한 결과 위의 <그림 III-3>에서 보는바와 같이 1994년부터는 한국의 TSR 이용교역화물의 컨테이너 수량이 일본의 TSR 이용 전체 컨테이너 수량보다도 많아지게 되었으며, 1995년도에는 일본의 TSR 이용 전체 컨테이너 수량보다도 한국의 TSR 이용 통과화물의 컨테이너 수량이 많아 지게 되었다.

<그림 III-4> 한국과 일본의 대러시아 교역 추이



2 동북아 국가들의 대러시아 교역규모 및 구조

위에서 살펴본 TSR 이용현황은 TSR의 주된 이용국가인 극동에 위치한 한국, 일본, 북한, 중국등의 국가와 러시아 간의 교역과 밀접한 관련이 있다고 판단된다. 그러나 이들 국가중 중국과 북한은 철도 노선 자체가 직접 연결되어 있고 북한의 경우 러시아와의 무역규모도 작을 뿐만 아니라 철도를 통한 컨테이너의 운송이 극히 적은 수량이고 중국의 경우는 철도를 통한 대러시아 교역 노선이 TSR 뿐만 아니라 만주와 몽고, 중앙아시아등을 경유하는 대안 노선존재한다.

따라서 동북아 국가중에서 한국과 일본의 대러시아 교역규모 및 구조가 TSR 이용 컨테이너 수량과 밀접한 연관이 있다고 생각된다.

양국의 교역규모와 구조를 비교해 보면,

<그림III-4>와 <표 III-5>에서 보는바와 같이

일본의 대러 교역규모는 년도별 격차는 있지만 1987년 이래로 항상 한국보다 많은 대러 교역량을 기록해 왔다.

또한 1990년부터 일본의 대러시아 무역수지는 계속 적자 기초를 유지해왔으며 그 적자폭은 해마다 계속 확대 되어 왔다. 한국의 경우, 1987년 이래 대러시아 교역규모가 일본의 대러 수입규모보다도 적은 규모를 보여왔다. 1990년부터 1992년까지 약간의 무역수지 흑자를 보였고 다시 1996년부터 1998년까지 흑자를 보였을 뿐 수교이후 커다란 폭의 무역수지 적자를 보여왔고 최근들어 무역수지 적자폭은 대폭적으로 확대 되고 있는 추세이다. 이를 좀더 자세히 살펴보면, 1992년 러시아의 급진개혁 및 체제전환과 사회혼란으로 인한 교역의 급감은 일본과 한국 양국에서 모두 나타나는 특징이라고 할 수 있다.

<표 III-5> 한국과 일본의 대러시아 교역 추이

년도	한 국				일 본			
	교역규모	수출	수입	무역수지	교역규모	수출	수입	무역수지
1987	150	17	133	-115	4915	2563	2352	211
1988	204	26	178	-152	5896	3130	2766	364
1989	599	207	391	-183	6087	3082	3005	77
1990	888	519	369	149	5914	2563	3351	-788
1991	1202	625	577	47	5431	2114	3317	-1203
1992	192	118	74	43	3480	1077	2403	-1326
1993	1575	601	974	-373	4270	1501	2769	-1268
1994	2191	961	1229	-267	4657	1167	3490	-2323
1995	3311	1418	1892	-474	5933	1170	4763	-3593
1996	3778	1968	1810	158	4981	1027	3954	-2927
1997	3302	1767	1534	233	5032	1019	4013	-2994
1998	2112	1113	998	115	3861	969	2892	-1923
1999	2227	637	1590	-953	4225	478	3747	-3269
2000	2846	188	2058	-1270				

자료: 관세청, the Ministry of Finance Japan,

그러나 그 다음해인 1993년은 한국의 대러시아 교역규모가 일본의 수출총액보다 커지기 시작했으며, 1994년부터 현재까지는 한국의 대러 수출이 일본의 대러 수출보다 커지기 시작했으며, 1994년부터 현재까지는 한국의 대러 수출이 일본의 대러 수출보다 커지기 시작해 1999년 말 까지 이러한 추세가 유지되고 있다.

한국의 경우를 수출과 수입을 나누어 살펴보면 양상이 다소 다름을 알 수 있다

한 1999년 말 까지 이러한 추세가 유지되고 있다. 한국의 러시아에 대한 수출은 1996년까지 지속적으로 증가하다가 그 이후 1999년까지 급격한 감소세로 반전된 후 올해 들어서 서서히 회복되고 있지만 여전히 최대규모였던 1996년에 비해서는 1/3 수준에 머물고 있다. 반면 수입의 경우에는 1995년까지 증가세를 보이다가 1996년부터 1998년까지 감소

세로 반전된 후 1999년부터는 다시 증가세로 돌아서고 있다. 수출에 비해서는 감소폭도 적고 1999년에는 최대규모였던 1996년의 거의 90%에 육박하고 있어서 이제 예년의 수준을 회복한 것으로 볼 수 있다.

교역부분은 한·러 양국의 경제협력의 성과가 가시적으로 나타나고 있는 부문이다. 한국과 구소련의 교역은 냉전의 종식과 함께 구소련 시절부터 급신장하여 1987년부터 1991년까지 5년간 양국간의 교역은 연평균 71.8%라는 빠른 속도로 증가하였다. 1991년에 한국의 구 소련과의 교역은 한국 전체교역에서 0.8%를 점유하였으며, 비슷한 시기에 활성화되기 시작한 한·중 교역에 비해 21% 수준에 불과하였다. 1991년 말 소연방이 해체됨에 따라 양국간 교역은 크게 감소하여, 1992년 한국과 구소련 국가들과의 교역액은 처음으로 28.5% 감소하였다.

1993년 부터는 감소세가 둔화되어 1994년에는 증가세로 돌아섰다. 한·러교역은 1994년과 1995년에도 높은 신장세가 유지된다.

이는 내재화 되었던 양국간 교역의 필요성과 잠재력이 발휘된 결과라고 평가할 수 있다.⁴⁾

그러나 1997년과 1998년 연속 2년간 양국의 교역은 감소추세로 반전되어 악화되었다. 1996년중 한국의 對러수출은 39.0% 증가한 데 반해, 한국의 러시아로부터의 수입은 4.4% 감소한 것이다.

1999년부터는 다시 교역규모가 증가세로 반전되어 한국의 對러수출은 1998년 대비 42.8%가 감소한 반면, 한국의 러시아로부터의 수입은 59.3%라는 높은 신장률을 기록하였다. 한편 금년 들어서는 8월 현재, 한국의 對러수출과 對러수입 모두가 증가세를 보이고 있다.

품의 대러수출은 크게 증가하고 있는 현상을 보이고 있다.

한국의 러시아로부터의 수입품목은 초기부터 지금까지 줄곧 철강·금속제품, 농림수산물, 화학공업생산물, 광산물 등이 주종을 이루어 왔다. 따라서 우리의 대러 수출품목에 비해 이들 품목이 꾸준히 수입되어 소수 품목에 대한 의존성이 유지되고 있다.

그 결과 현재 한국의 주요 대러수출 품목으로는 합성수지를 비롯한 화학공업제품, 각종 섬유류 및 TV 등 전자·전기제품 등을 들 수 있으며, 러시아로부터의 주요 수입품목은 알루미늄피, 니켈피, 열연강판 등 철강·금속제품, 납사를 비롯한 화학공업생산물, 원목, 어란 등 농림수산물 및 유연탄을 비롯한 광물 등으로 정리해 볼 수 있다.

<표 III-6> 한국의 대러시아 교역품목별 구성 및 추이 (단위:비중 %)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000*
주요 수출품목						
전기전자제품	56.3	51.8	29.4	16.9	16.3	15.9
기계제품	10.2	14.8	19.5	25.8	10.2	9.6
섬유제품	9.7	9.1	15.1	20.4	31.2	23.1
화학공업제품	0.8	1.2	1.8	3.7	13.9	27.4
일차상품	11.0	13.3	20.1	15.8	9.7	10.5
주요 수입품목						
철강금속제품	51.6	45.7	40.9	37.8	40.0	50.0
농림수산물	19.6	21.9	18.9	20.2	19.8	13.6
화학공업생산물	15.4	19.5	20.5	19.8	16.2	22.3
광산물	7.6	4.4	5.6	13.8	18.4	9.9

자료: 한국무역협회, KOTIS
 주: * 2000년은 1월 ~ 8월 실적

한·러교역의 품목별 구조를 살펴보면, 최근 수년간 전자·전기제품 및 자동차를 비롯한 기계류의 수출감소가 한국 대러수출 감소의 가장 큰 요인으로 작용하였다고 판단해 볼 수 있다.

반면, 1999년부터 합성수지를 비롯한 화학공업제

일본의 대러교역의 품목별 구조를 살펴보면, 일본의 對러수출의 경우, 합성수지를 비롯한 화학공업제품, 각종 자동차를 포함한 기계제품 및 TV 등 전자·전기제품 등을 들 수 있으며, 러시아로부터의 주요 수입품목은 알루미늄피, 니켈피, 플래티늄, 금 등

4) 이윤, "한국과 러시아간의 무역구조 분석", 한국술라브학회, 「술라브학보」, 제11권 1호, 서울

<표 III-7> 한국의 대러시아 교역품목별 구성 및 추이

(단위:비중 %)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
주요 수출품목						
전기전자제품	26.3	26.5	28.3	26.6	24.6	17.6
기계제품	37.2	50.3	46.3	49.5	53.5	44.7
섬유제품	0.6	0.8	1.0	1.1	0.8	1.7
화학공업제품	23.5	10.8	8.5	6.2	5.5	13.5
일차상품	6.7	13.3	20.1	15.8	9.7	10.5
주요 수입품목						
철강금속제품	26.2	32.8	27.7	28.2	24.1	27.5
수산물	29.4	27.7	31.5	26.3	30.9	31.5
목재류	17.7	16.1	17.4	19.6	15.0	16.4
석탄	6.1	5.5	6.7	5.9	6.6	4.8
기타	20.6	17.9	10.7	20.0	23.4	19.8

자료: 일본재무성, 세관

철강·금속제품, 화학공 업생산품, 원목, 어란 등 농림수산물 및 유연탄을 비롯한 광물 등으로 정리해 볼 수 있다. 이는 한국과 거의 유사한 수출입 구조라고 볼 수 있다.

일본의 러시아로부터의 수입품목은 초기부터 지금까지 줄곧 철강·금속제품, 수산물, 목재, 석탄 등이 주종을 이루어 왔다. 따라서 한국과 같이 일본의 대러 수입품목은 일부 품목에 편중된 수입구조가 유지되고 있다. 이는 <그림 III-3> 과 <그림 III-4>을 비교해 보면 알 수 있듯이 양국의 교역규모 및 구조가 TSR 이용 물량의 추이와 거의 일치함을 알 수 있다.

따라서 TSR의 이용 활성화는 동북아 국가 특혜 한국과 일본의 대러시아 교역구조와 밀접한 관련이 있다고 결론지을 수 있다. 따라서 한국,일본,러시아 3개국의 교역증대와 함께 한국과 일본의 대 유럽물량의 TSR 이용이 증가가 TSR이용 활성화의 전제가 된다고 보여진다.

IV. TSR 이용 활성화 및 제반 문제점.

1. 러시아의 TSR 활성화 현황 동향

최근 러시아는 TSR의 서비스 개선 및 이용증대를 위해 많은 노력을 기울이고 있다. 그러한 노력의 일환으로 러시아 철도부 첼코 제1차관은 북한과 우리나라를 오가며 남·북·러시아 3개국 철도장관회담 제안과 함께 북한의 철도 현대화를 위한 조사와 협의를 북한의 철도당국과 가졌다.

또한 2000년 2월 에는 서울에서 대규모 TSR 설명회를 개최하기도 하였다.

그 내용을 살펴 보면, TSR의 운영개선을 위하여 35,000km에 달하는 광케이블을 설치하고 62,000km에 걸쳐 자동폐색기와 조차 및 배차 중앙관리 시스템을 갖추었다고 밝혔다⁵⁾.

또한 카추르 러시아철도부 CFTO 소장은 TSR 이용 통과화물의 세관신고절차를 간소화 하고 운행

5) Tselko A.V., 한국중단철도 복원에 따른 한러협력발전과 시베리아횡단철도와의 연결전망, 러시아연방철도부,시베리아횡단운송국제조정위원회,주한러시아무역대표부, 21세기 시베리아 횡단 육상교량 러-한 운송부문 관계발전에 대한 전망, 서울, 2000.2.12.

<표 IV-1> 한국 및 일본과 유럽도시간 TSR 이용시 평균운임¹⁾

		20' (1 TEU) ²⁾	40' (1 FEU) ²⁾
요코하마 - 베를린	W/B	1387	2413
	E/B	1258	1812
요코하마 - 함부르크	W/B	1485	2630
	E/B	1364	2029
요코하마 - 뮌헨	W/B	1571	2821
	E/B	1461	2220
요코하마 - 코트카 (핀란드)	W/B	1350	2173
	E/B	1207	1603
부산 - 베를린	W/R	1249	2222
	E/B	1107	1605
부산 - 함부르크	W/B	1347	2439
	E/B	1213	1822
부산 - 뮌헨	W/B	1433	2630
	E/B	1310	2013
부산 - 코트카 (핀란드)	W/B	1206	1978
	E/B	1056	1396

자료: System of Transport Service, Ministry of Railway Transport of Russian Federation, Terms and Conditions for Transporting Transit Cargo in Containers via the Transsiberian Mainline, Moscow, 2000. mimeo.

시간을 단축시켰다고 밝혔다. 또한 TSR의 서쪽구간에 해당하는 브레스트 베를린 간의 구간에 컨테이너 해외운송 및 통관의 간소화를 위해 통과요율을 제정하였으며, 이 구간에 1999년 1월 1일부터 정기화물 열차를 운행하고 있는 것으로 전했다⁶⁾.

또한 나호트카 브슬롭스카야 구간의 출발, 정차, 도착역의 정시성 확보를 위해 전구간의 조차역에서의 지연요소제거와 기관차 및 승무원교체 화화차의 기술적 점검, 컨테이너 검사시간 단축등의 조치를 취했으며, 운송통제센터의 열차의 운행 지침준수여부의 감독도 강화 하였다. 그 결과 해상운송을 포함하는 TSR을 통한 유럽까지의 운송이 다음의 <표 VI-1>와 같이 운송비용 면에서 해상운송에 비해 경쟁력이 있음을 강조하고 있다. 이 <표 IV-1>에 따르면 부산에서 유럽 비교우의를 생각해 볼 수 있다.

또한 핀란드까지의 경우를 보면, 핀란드의 코트카까지 해상운송료를 1800불로 가정할 때 약 600불 증가정하면, 70~250불 정도 저렴하며 운송기간 독일의 도시까지의 해상 운송료를 1500불로 면에서는 해상이 26일을 가정하는 경우 8을 단축시킨 18일이 소요된다는 점에서의 TSR의 도의 가격과 운송기간면에서 28일을 12.5일로 줄여 약 15.5일 절감의 비교우의를 생각해 볼 수 있는 수준이다.

이는 현재의 운송여건을 감안한 해상운송과 TSR 운송의 비교이다. 이렇듯 경제성이 부각되지 못하는 이유는 부산 및 요코하마와 보스토치니항간의 해상 운송비에 기인한다고 보여진다. 이는 다음의 <표 IV-2>에 잘 나타나 있다.

6) 베를린 모스크바 구간에 '동풍' 이란 화물열차의 운행을 정시화 했고 밀라셰비치-베를린구간에 독일과 폴란드와 협조하여 '서풍' 이란 열차를 증편하였다. 그리고 TSR 전구간에 14개의 대규모 조차역을 정비하여 마련하였다고 밝혔다.

<표 IV-2> 부산 및 요코하마와 모스크바간 평균운임

(단위: \$)

	[20' (1 TEU)		40' (1 FEU)		거리 km	비고 \$/km
	MPS ¹⁾	Private ²⁾	MPS*	Private**		
요코하마항 선적	267	267	357	357		
요코하마-보스토치니 해상운송	713	574	1426	1149	1150	0.54/1.
보스토치니항 하역	160	160	230	230		
보스토치니항 통관	50	50	50	50		
열차운송(보스토치니-모스크바)	740	630	1332	1130	9346	0.08/0.
모스크바 터미널	180	180	250	250		
운송	100	100	100	100		
요코하마 - 모스크바 계 ³⁾	2210	1961	3745	3266		
부산 - 보스토치니 해상운송	1175	828	2172	1576	850	1.4/2.6
보스토치니항 통관	50	50	50	50		
열차운송(보스토치니-모스크바)	740	630	1332	1130	9884	0.07/0.
모스크바 터미널	180	180	180	180		
운송	100	100	100	100		
부산 - 모스크바 계 ³⁾	2245	1735	3904	3106		

자료: 러시아 철도부

주: 1) 러시아 철도부 컨테이너. 2) 러시아 철도부 이외의 컨테이너. 3) 컨테이너 임대비용은 제외하고 계산되었음.

<표 IV-2>에서 보는바와 같이 현재 부산 보스토치니간 해상운송은 1 TEU 당 1175불로 요코하마 보스토치니간 713불과 비교 하면 저렴하지 못한 편이다. 이는 해상구간에서 이 두 항로를 운항하는 러시아 철도부 산하의 극동해운이 독점하고 있는 탓이기도 하며 <표 IV-3>에서 보는 바와 같이 요코하마 보스토치니간 해상운송 효율이 km당 0.54불인 반면에 부산 보스토치니간은 1.4\$인데서 기인한다. 이러한 차이를 러시아철도부는 현재 육상의 TSR 이용 구간에서 0.01\$ 저렴한 효율을 한국발 컨테이너에 적용함으로써 완화 시켜주고 있다고 판단된다.

2. TSR 이용시 문제점

위에서 살펴본바와 같이 러시아가 최근 TSR 이용 활성화에 노력하고 있고 최근에는 컨테이너 이동사항

과 화물보존상태에 대한 정보 제공서비스까지 실시하고 있으며, 열차 편성시간표를 제공하여 정시운행이 지켜지는가에 대한 정보까지 제공하고 있다. 그러나 현재 TSR의 이용에 있어서 몇가지 문제점이 상존하고 있는 것도 사실이다.

이는 몇가지로 요약될 수 있는데 첫째가 실시간 컨테이너 추적정보가 제공되지 않고 있다는 점이다. 러시아는 이를 위해 앞으로 인터넷을 통한 정보제공 서비스를 하겠다고 밝히고 있다. 둘째는 항만에서의 대기시간의 문제이다. 러시아 내륙과 유럽으로의 통과 화물의 경우 비교적 빠른 배차와 정기편성 열차의 이용이 가능하나 그 외의 지역은 열차 대기시간이 길어져 정시 운송이 안 되는 현실이다. 이를 위해 러시아는 개선책을 마련하겠다고 하나 기타 지역으로의 통과화물의 수량이 많지 않은 상황에서는 개선책이 쉽게 마련되기 힘들어 보인다. 셋째는

다음의 <표 IV-3>에서 보는 바와 같이 극동의 TSR 연결항구의 화물 처리 능력의 문제이다. TSR 과 연결이 주로 이루어지는 보스토치니와 나호트카의 연간하역능력은 2340만톤 정도에 불과하다. 97년의 경우 일본과 한국의 TSR 이용 실적이 많지 않아 여유가 있었으나 한국 및 일본과의 수출입 물량이 증가하고 있고 통과화물의 물동량도 늘고 있어 곧 항만의 포화상태가 예상된다. 이와 함께 현재 보스토치니 항은 적재용 열차 플랫폼수가 줄어있는 실정이 더욱 우려되는 점이다.

<표 IV-3> 러시아 극동의 주요 항만현황

(단위: 만톤)

항만 명	연간하역능	추정취급량*	비고
블라디보스	1500	370	
나호트카	1000	450	
나호트카	800	390	
보스토치니	1340	795	
자루비노	700	70	개발중

자료: Igor L. Beljchuk, "Issues of Transportation in Primorsky Territory," The northeast Asia Economic Conference in Niigata, 1998. 홍성원, "동북아경제협력에 있어서 러시아 극동지역의 역할", 『한러경제교류 10년의 평가와 러시아 경제의 미래』, 대외경제정책연구원, 2000. pp.331-372에서 재인용

주: * 97년 실적임.

이러한 항구물량의 증가는 러시아 경제가 빠른 회복세를 보이고 있고 일본과 한국의 대 달러 환율이 평가절하 되어 있어 러시아의 구매력 증가가 이 두 국가로 부터의 수입을 증가시킬것으로 보이며, 1997년에 비해 일본과 한국이 경기회복세로 전환되어 수출입 물량의 증가가 예상 되기 때문이다. 또한 한국의 기업도 러시아에서의 석탄채굴 및 국내 반입을 시도하고 있는점 또한 항만의 포화를 예상할 수 있는 점이기도 하다⁷⁾. 또한 이루크르크 가스전의 개발이 본격화되는 2004년도에는 더욱 물동

량이 많아 지리라 예상되기도 한다.

넷째는 일본 및 한국과 러시아간 수출입 화물의 불균형의 문제이다. 이는 한국과 일본으로 부터의 수출컨테이너 화물의 수입컨테이너 화물의 초과가 심각한 컨테이너 용기 부족상태를 야기 할 것으로 예상된다. 이와 함께 이 문제는 공 컨테이너 회수문제도 발생시킨다고 전망해 볼 수있게 한다.

다섯째는 화물운송에 관한 한국 및 일본과 러시아간의 국가간 협정이 존재 하지 않는다는 것이다. 이는 화물의 안정적이 운송의 기본적 요인이라 할 수 있는데 아직 이 3개 국가간에는 국가간 협정이 존재 하지 않는다. 이는 화물의 분실과 파손시 보상 등의 문제를 비롯하여 여러가지 분쟁의 해결등을 위해서 필요한 국제화물운송협정(SMGS)이나 국제여객운송협정(SMPS) 등의 협정이나 양자간 협정이 체결되어 있지 않음으로서 발생하는 여러가지 문제들이 존재한다.

마지막으로 한국내의 TSR의 실체를 파악하지 못하는 일부 경제성에 대한 의문을 제기하는 여론등의 국내적인 문제이다. 이는 수교한지 10년 밖에 지나지 않아 러시아의 경제상황과 현재 상황을 제대로 이해하지 못함으로 해서 한러 양국간의 신뢰의 결여 에서 발생하는 문제라고 볼수 있다.

V. 결론

1. 남북중단철도(TKR)과 시베리아횡단철도(TSR) 연결의 문제점

위에서 살펴본 바와 같이 지난 2월 러시아철도부의 첼코 차관 일행은 푸틴 대통령의 방한을 앞두고 서울에서 열린 TSR 설명회 참석차 내한하여 북한 당국과의 철도회담결과를 소개하고 경원선과 TSR

7) 한국의 대러시아 자원개발과 관련하여서는 다음 참조. 권원순, "대러시아 자원개발 의의와 가능성", 『한러경제교류 10년의 평가와 러시아 경제의 미래』, 대외 경제정책연구원, 2000. pp. 139-169.

연결문제를 제기하면서 경원선의 현대화에 러시아가 투자 의사를 가지고 있음을 밝혔다. 그러나 이는 충분한 물량의 확보를 한국정부가 보증하는 전제조건 하에 TSR과 경원선 연결 및 경원선 현대화에 투자하겠다는 의사를 분명히 했다. 이는 앞서 살펴 보았듯이 현재 극동의 항만의 대부분이 포화상태로 예상되고 1991년 수준인 연간 10만 TEU 가량의 물량이 예상되는 상황에서 러시아로서는 항만시설의 과부족과 이의 해결을 위한 항만확장의 비용과 거의 비슷한 수준의 비용으로 경원선과의 연결 및 현대화는 당연한 결론 일수도 있다.

첼코 차관이 서울에서 밝혔듯이 2001년 올해부터 러시아철도부를 공사화하는 사유화를 단행해야 하는 입장에서는 안정적인 수입원 확보를 위해서 TSR 이용 물량이 증대되어야 하고 안정적인 물량 확보가 성공적이 사유화의 전제조건이 될 것은 명확한 사실이다.

그러나 러시아는 한걸음 더 나아가 대한 차관문제와 연계하여 북한의 대러 채무 30억불과 우리의 대러 채무를 상계하는 방안으로 수억 달러의 러시아의 경원선 투자분을 러시아의 대한 채무와 상계하자고 제의한 것으로 알려졌다⁸⁾. 이는 러시아가 비록 2002년부터 철도부의 사유화를 단행해 2010년까지 사유화를 완료하기 위해 7천 850억루블 (약 270억 달러)가 소용되는 등의 막대한 투자 프로젝트를 승인하면서도, 극동의 항만의 대부분의 TSR 이용 물량이 한국의 컨테이너 임을 고려할 때 러시아의 대한 차관상계제외는 향후 TSR의 이용을 저하시키고 해상운송의 경쟁력을 강화 시키는 요인으로 역작용하리라 예상되는 상황에서 러시아의 대한 차관과 경원선현대화 투자 및 TSR 연결문제는 연계하는 것은 바람직하지 않다고 생각된다.

그보다는 러시아철도의 화물운송수익이 2000년도에 449억루블 (약15억4800만불)에 달하였고 앞으로의 사유화로부터 예상되는 3억달러 가량의 수익금⁹⁾과 TSR이용 증가에 따른 수익금 등으로 충분한 투자여력을 가지고 있는 점을 활용하는 것이 바람직해 보인다.

또한 지난 3월과 4월의 러시아 실무그룹의 북한 방문시 실시된 조사를 바탕으로 동북아 관련국가 및 국제 금융기구 등으로부터 투자를 유치하는 대안도 고민해보고 대안을 찾는 것이 향후 TSR의 안정적인 운행 및 물동량 확보의 길이라고 생각된다.

또한 환적시설이나 국경역의 관세자유지역 추진으로 외국자본의 투자입찰이나 합작투자의 방법도 투자비용 절감의 한 대안이라고 생각된다. 나아가 동북아 국가들과의 협의 하에 남북러시아 3자 철도 회담을 기초로 가칭 “동북아철도협력기구”의 창설이나 “유라시아철도협력협정”의 제정도 일본을 비롯한 동북아 역내의 국가와 CIS국가 등의 참여를 유도하고 이용 물동량의 확대를 가져오는 길이라 생각된다.

특히 러시아는 러시아-사할린-일본간의 터널공사를 이유로 일본을 한국을 움직이는 지렛대로 사용하기 보다는, 러시아-사할린-일본간의 터널의 경우 공기도 길뿐만 아니라 공사상의 난제들도 존재하며 당장 이 터널의 활용이 철도와 연결되기 위해서는 상당기간이 소요되고 막대한 투자재원을 필요로 한다는 점에서 북한을 포함한 일본과 한국 러시아 모두에게 이득이 되는 윈-윈(Win-Win) 전략을 수립함으로써 역내의 TSR 이용 증대뿐만 아니라 극동의 경제협력을 촉진시키는 길이 장기적 차원에서 바람직해 보인다.

2. 남북러시아 3자간 철도 회담전망

8) 연합뉴스, 2001.03.20

9) 첼코차관 인터뷰, 2001.2.11

최근의 동북아 정치경제 상황이 여러모로 복잡한 양상을 보이고 있는 점에서 이 문제는 러시아가 제안한 만큼 러시아의 적극적인 노력과 남북 양측에 신뢰구축이 선결되어야 한다고 보여진다. 먼저 6.15 공동선언에 의한 최근의 남북철도연결은 아직 북측의 공사 연기로 개통이 불투명해져 있고 한편으로 북러간의 철도복원을 위해서 지난 4월 5일 북러간 우호철교 복원을 시작한 것으로 알려졌다¹⁰⁾. 게다가 최근의 북러군사동맹의 체결과 대북 무기판매등은 러시아의 대북 발언권의 강화와 함께 남북한 사이의 러시아의 조정 및 협상능력이 강화되어 있는 상황에서 러시아는 지난 2월 푸틴 대통령의 공식방한 시 약속한 한러간의 현안을 성실히 이행하여야 한다. 이는 그간의 한러 양국간의 신뢰의 회복의 길임과 동시에 러시아가 평소 주장해온 한반도문제의 평화적 해결의 시초가 될수 있기 때문이다, 또한 이 3자 회담의 성사 이후 회담을 확대해 TSR과 경쟁관계에 있는 중국과 잠재 최대 이용국가인 일본을 참여시키는 확대회담도 러시아가 주도적으로 추진하는 점도 고려하여야 한다고 생각한다. 나아가 러시아는 러시아가 주도하는 한국의 국제철도협력기구(OCЖД)의 가입을 도와줌으로써 다자간 철도 협력 채널의 기초의 마련에 적극적인 모습을 보여야 한다고 보여진다.

3. 교역확대

앞서 살펴 보았듯이 양국간의 교역증진은 TSR 활성화의 직접적이고 기본적인 전제 조건이다. 한·러수교 이후 한·러양국은 경제 협력의 증진이란 커다란 틀을 기초로 교역 및 투자관계의 증진외에 몇가지 가지적인 성과를 눈앞에 두고 있다. 한·러 양국정부는 1990년대 초부터 이미 나호트가 한·

러공단을 논의해 왔으며, 지금까지 어려운 여건하에서도 계속 추진되어 왔다. 러시아내 중앙정부와 지방정부간의 문제, 전기·용수 등 인프라구축 문제 등 다수의 난제가 존재하였으며, 외환·금융위기 이후 한국기업이 재정적 어려움 때문에 해외직접투자에 소극적이라는 추가적인 어려움이 존재하고 있다.

야쿠티야(사하)가스전에 이어 최근 공동개발키로 합의한 이르쿠츠크 가스전 개발사업은 경제적 타당성면에서 그 파급효과가 클것으로 평가되고 있다. 한·러 양국뿐만 아니라 중국도 참여하고 있는 동사업은 21세기초 동북아지역 차원에서 대표적인 에너지 협력사업이 될 것으로 기대된다. 특히 최근 남북관계의 진전 등으로 동북아 경제협력 여건이 크게 개선되고 있으며, 고유가 현상으로 동북아지역에서의 에너지 협력의 필요성이 강조되면서 동사업의 중요성이 더욱 부각되고 있다.

따라서 철도협력의 확대를 위해서는 한국측도 단지 철도문제로 한정하지 말고 건교부, 산자부, 재정경제부 등의 관련부서가 참여하고 협조하는 시스템을 구축하여 철도연결의 핵심사안인 교역 및 투자관계의 확대를 위한 노력도 필요하다고 생각된다.

<참고문헌>

- 권원순, "대러시아 자원협력의 현황과 전망", 『수교 이후의 한·소 경제협력 방안』, 대외경제정책연구원, 2000.
- 권원순, "러시아 금융위기의 전개과정과 은행권 구조조정에 관한 연구", 「국제지역연구」, 제3권 제3호, 한국외대 외국학종합연구센터, 1999.
- 권원순, 한러 경험 10년의 평가와 전망, 수출보험, 2000, 10, 수출보험공사.
- 21세기 시베리아 횡단 육상 교량 러-한 운송부문 관계발

10) 연합통신 2001.04.07

- 전에 대한 전망, 러시아연방 철도부 Presentatinon proceeding, 2001.02.12.
- 새천년민주당 남북화해협력교류추진특별위원회, 철의 실크로드: 그 정치경제적 의의와 전망, 새천년민주당, 2000.
- Bandman, M.K., The Transport System of Eastern Russia in the First Quarter of XXI Century, Baikal Economic Forum 2000.
- Golaszewski, Andrzej, OSShd—Organization for the Collaboration of Railways, Japan Railway & Transport Review, December, 1997.
- System of Transport Service, Ministry of Railway Transport of Russian Federation, Terms and Conditions for Transporting Transit Cargo in Containers via the Transsiberian Mainline, Moscow, 2000. mimeo.
- TsNIITEI MPS, The Railway System of the Russian Federation in 2000, Moscow, 2000.
- Yamaguchi, Eiichi, План интернационализации Транссибирской железной дороги, байкальский экономический форум, Иркутск, 2000 г.
- Госкомстат России, Россия в цифрах: Крайний статистический сборник, Москва, 2000 г.
- Госкомстат России, Транспорт и связь в России : Статистический сборник, Москва, 1999 г.
- Государственная Дума, Материаль Парламентски х слушаний, Законодательное собрание Иркутской области, Иркутск, 1999 г.
- Ламин В.А., Пленкин В.Я., Ткаченко В.Я., Глобальный трек: Развитие Транспортной системы на востоке страны, УрО РАН, Екатеринбург, 1999 г.
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ, Стратегия Развития России в АТР в XX Веке: Аналитический Доклад, Организационный комитет байкальского экономического форума, Москва, 2000 г.