

유라시아 철도 인프라: 나진-하산 프로젝트(TKR-TCR 철도) 경제·정치적 합의연구

김진우
(한양대 국제학대학원 러시아학과 석사과정)

- I. 서론
- II. 유라시아 철도 인프라: 중앙아시아 중심
- III. 나진-하산 프로젝트
- V. 결론

I. 서론

유라시아는 전 세계 육지면적의 40%로 세계 인구의 약 71%가 살고 있고, 동쪽 끝에서 서쪽 끝까지 12개의 시간대에 걸쳐 있는 세계 최대의 단일 대륙이다. 많은 국가들이 유라시아 협력을 주장하며 다양한 체제와 역사·문화를 지닌 아시아와 유럽 각국이 포괄적인 협력모델을 도출해 세계경제의 성장을 견인하고 세계평화를 정착시키고자 하고 있다.

유라시아 협력의 우선적 분야에 있어 최근 재부상 되는 실크로드의 개념은 교통·에너지 네트워크 구축 등의 중요성을 살펴 볼 수 있다. 유라시아 관련된 실크로드의 재부상은 기존의 철도 중심이었던 철의 실크로드와는 다른 해상·항공·도로·철도 등의 교통 인프라의 복합 물류 네트워크로써 다양한 국제수송 회랑 구축 전략이라고 할 수 있다. 하지만 한반도중단철도(TKR)와 대륙횡단철도(시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)를 기본 축으로 하여 유라시아를 연결하는 교통 인프라에서의 기존 철의 실크로드 당시의 철도 인프라의 중요성은 현시점에서 중요하다.

하지만 우리나라의 경우 한반도의 분단이 유라시아 교류협력에 있어 병목현상을 일으키고 있는 상황에서 2013년 9월 22일 남·북·러 3각 산업 중 하나인 TKR(한반도중단철도)-TSR(시베리아 횡단철도) 연계 시범사업 나진-하산 프로젝트에서의 북한 나진항과 러시아 하산을 잇는 철도 재개통식과 2013년 11월 13일 러시아 푸틴 대통령 방한에서의 한·러 양국 나진-하산 프로그램 MOU 체결이 이루어짐에 본 프로젝트를 통한 한반도 남·북간 신뢰회복과 경제협력이 동북아 평

화와 유라시아 경제협력을 견인하는 핵심 과제임을 고려하였을 때 중요한 의미를 지니고 있다.

이에 본 논문에서는 대륙횡단철도 인프라의 핵심 지역인 중앙아시아 철도망 중심으로 유라시아 관련 철도망의 현황과 프로젝트를 조사하고, 유라시아 철도 인프라에서의 TKR-TSR 연계 일환인 나진-하산 프로젝트 연결로 인한 한반도와 동북아시아에서의 경제적인 타당성 분석과 정치적인 함의 연구를 하고자 한다.

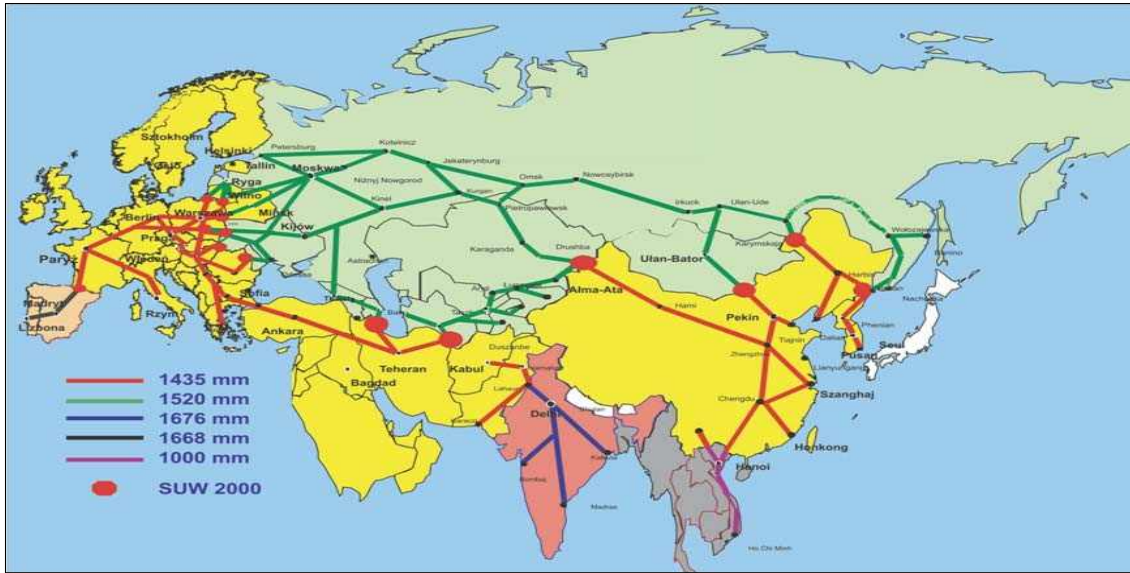
이를 위해 우선 유라시아 철도망과 지정학적으로 중요한 중앙아시아의 철도 인프라 현황과 프로젝트에 대해 기존연구나 정부 및 국제기구의 프로젝트를 중심으로 조사하고, 다양한 유라시아 교통인프라 프로젝트에서의 나진-하산 프로젝트가 주는 경제 및 정치적인 측면에서의 부여하고 있는 의미를 연구하고자 한다.

II. 유라시아 철도 인프라: 중앙아시아 중심

유라시아 철도 인프라에서의 많은 국가들은 대륙횡단철도의 인프라를 중요하게 생각한다. 이러한 대륙횡단철도 인프라에서 중앙아시아의 중요성은 크다. 이는 유라시아의 동서와 남북의 교차점의 위치하고 있으며 중앙아시아 각국 간 철도로 연계가 되어 있고 러시아와 연결 및 카스피해 선박 운항 역시 운송 부문에서 중요한 역할을 하기 때문이다. 하지만 중앙아시아의 운송 체계는 역내통합이나 국제교역의 관점에서 보면 연계망이 부족하고 인프라가 낙후되어 있다. 이는 중앙아시아 각국 간 연계는 되어 있지만 분리된 독립국가들 간 국경 통과에 따라 생기는 통과(transit)의 비용과 시간의 측면에서 많은 소비가 되는 것과 역내 인접 국가들과 외부 국가들을 연결하는 일부 대륙 간 연계망이 존재 하지만 일부 단절 구간(missing link)이 존재하고 CIS에 포함되지 않는 인접국가들(아프가니스탄, 인도, 이란, 중국, 파키스탄, 터키 등)이 직접 연결되는 운송로가 소수에 불과하기 때문이다. 또한 [그림1]에서 볼 수 있듯이 한국을 비롯한 북한, 중국, 폴란드, 서유럽 등 약 58%는 표준궤(1,435mm)를 구축하고 있지만 러시아, 리투아니아, 핀란드, 카자흐스탄, 몽골 등 약 23%는 광궤(1,520mm)를 구축하고 있다는 점이다. 이러한 광궤로의 구축은 유라시아 철도 인프라 중심인 중앙아시아가 러시아 모스크바를 중심으로 한 주요간선으로 발달되어 있어 개별 국가의 내륙 인프라가 부족하다는 한계점을 가진다.

중앙아시아의 철도망은 19세기 러시아제국에서부터 20세기 소비에트 연방 시대 때 이미 구축되었다. 카스피해 횡단철도(Trans-Casipan Railway), 카자린스크 철도 (Kazalinsk Railway), 투르케스탄-시베리아 철도(Turkestan-Siberia Railway)이다. 세 가지의 루트로 구축된 철도는 영국의 북진을 차단하고 동부지역에 위치한 중국과의 국경을 명확히 하기 위해서 건설되었다. 세 개의 철도는 중앙아시아 철도망에서 지정학적으로 유라시아의 실크로드로써의 동서관문에 위치하였다. 지정학적으로는 중앙아시아와 러시아 지역들 간에 있어 밀과 목화를 가용할 수 있었고 에너지 자원의 패권을 확립하는데 있어 큰 몫을 하였다. 하지만 세 개의 철도망들은 중앙아시아 역내 국가 간 또는 접경지역 간의 발전보다는 소련과 중앙아시아 양자 간 수송 인프라 건설에 치중했다는 점에서 단점을 가지고 있으며, 철도망들은 역내와 인접국 수송에 중요한 역할을 함에도 불구하고 현재 낙후가 되어 많은 불편함을 가지고 있다.

[그림1. 러시아 중심의 1520 국제철도 회랑]



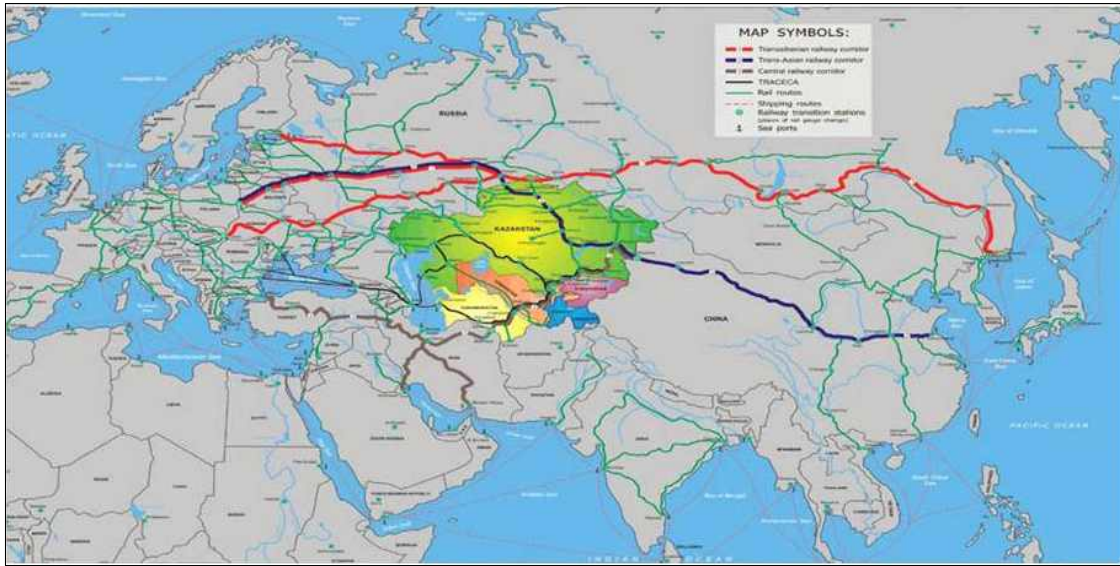
<자료. 세계 각국의 철도 궤간, 철도산업정보센터, 2012.02.01>

현재 유라시아 철도 인프라에 있어서 지역협력과 여러 국제기구들로 인하여 중앙아시아 지역을 기준으로 한 철도 인프라의 발전이 예상되고 있으며 중요성 또한 심화되고 있다. 철도 인프라에 있어서 중앙아시아 중심으로 계획된 프로젝트는 크게 세 가지로 나뉘어진다. 대표적인 루트는 [그림2]에서 볼 수 있듯이 시베리아횡단철도의 중심으로 된 프로젝트, 아시아횡단철도사업의 북·남부노선, TRACECA 프로젝트이다. [그림2]에서 볼 수 있듯이 현재 국제 교통인프라 개발 프로젝트에서의 중앙아시아의 국가 중 카자흐스탄과 우즈베키스탄의 중요성이 돋보인다. 카자흐스탄 경우에는 국제 교통 인프라 개발에서의 중요성을 지니고 있으며, 우즈베키스탄은 중앙아시아 역내에서 중요성을 띄고 있다. 이에 [그림3]에서처럼 러시아 및 중앙아시아 국가에서는 카자흐스탄을 중심으로 국제 교통인프라 개발 프로젝트를 분류하고 있다.¹⁾

[표1]의 정리 되어 있듯이 국제 교통인프라 개발 프로젝트는 유라시아 실크로드 구축과 밀접한 관계가 있으며, 향후 정책의 성공여부가 신 실크로드에 영향을 미칠 것으로 보인다.

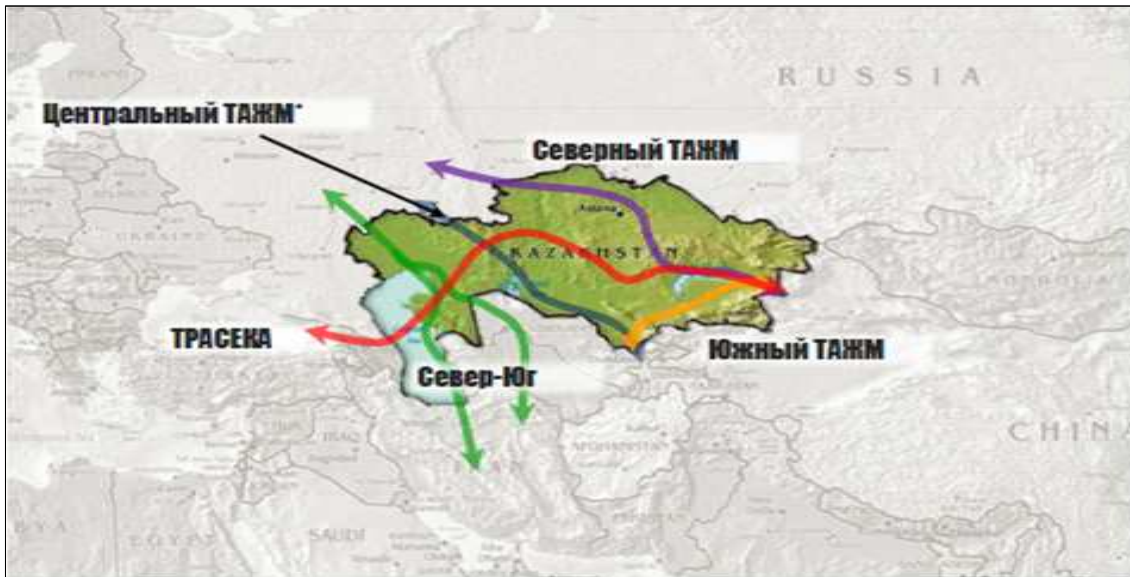
1) 북부노선은 러시아와 카자흐스탄을 경유하여 서유럽-중국, 한반도, 일본을 연계하는 것이며, 남부노선의 경우 중국-동남아를 터키, 이란, 중앙아시아, 카자흐스탄을 경유하여 연계하는 것이다. TRACECA는 흑해와 코카서스, 카스피 해 중심으로 동유럽과 중앙아시아를 연계하는 것이며, 남북노선 북부유럽과 걸프 연안국을 연계하는 것이다. 중앙노선은 내부를 연계하는 노선이다.

[그림2. Main Euro-Asian Corridors]



<자료. Interregional cooperation In eurasia²⁾>

[그림3. 카자흐스탄 중심 국제철도 회랑 프로젝트]



<자료. <http://www.group-global.org.ru>>

2) Interregional cooperation In eurasia, SAM REVIEW, September 2013

[표1. 국제 교통 인프라 개발 프로젝트]

구분	CAREC	TRACECA	Asian Highway/ Trans-Asian Railway
주체	ADB	EU	UNESCAP
목적	중앙아시아 지역의 교통인프라 경쟁력 향상	유럽-코카서스-카스피해- 중앙아시아 연결 교통망 건설 (Great Silk Road)	아시아 대륙의 교통인프라 발전 아시아와 유럽의 연결
대상국가	아프가니스탄, 아제르바이잔, 중국, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몽골, 파키스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄	아르메니아, 아제르바이잔, 조지아, 불가리아, 이란, 몰도바, 루마니아, 터키, 우크라이나, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄	중앙아시아, 남아시아, 동남아시아, 터키, 러시아 등 32개국
총 노선	도로: 47,100km 철도: 36,800km	-	도로: 55개 루트, 140,000km 철도: 114,000km
완공시기	2020년	2015년	-

위와 같은 프로젝트들의 구상에도 불구하고 우리나라 입장에서의 철도망 구축은 조심스러운 측면이 있다. 이는 목적지, 화물의 종류, 철도요금 설정방법, 계절성에 따라 TSR과 TCR의 경쟁력이 명확하지 않다는 점이다. 하지만 현시점에서 TCR로 연계가 되었을 경우 여러 국가를 거쳐야 한다는 점과 다 국가를 경유하면서 발생하는 소프트웨어 측면에서의 경쟁력이 취약함에 있어 TSR의 경제성이 더 크다는 입장이 많은 편이다.

III. 나진-하산 프로젝트

2.1 나진-하산 프로젝트의 개요와 진행상황

북한에 위치한 나진은 동북아의 전략적 요충지로서 남·북·러·중 간의 인프라 및 물류 협력에 있어 중요하다. 이에 남·북·러 3각 사업인 나진-하산 프로젝트는 나진항³⁾ 제3부두와 나진-하산 철도 54km의 개보수 및 화물 수송용 화차(wagon)를 확보한 후 부산-나진 간 해상 수송을 거쳐

3) 러시아는 2011년 9월부터 과학생산연합 항만사가 북한 나진항 터미널 건설에 참여하여 나진항 터미널은 2,000TEU급 컨테이너선 통과화물의 철도 연계수송을 위해 구축하였다. 1단계에서 개보수 예정 부두의 총 연장은 500m로 해당 부두에는 크레인 런웨이를 비롯한 터미널 운영에 필요한 시설과 건물 등이 건설되며, 화물 터미널 건설은 러시아철도공사 건설사, 과학생산연합 항만사가 작업에 참여한다.

TSR(시베리아횡단철도)을 경유하는 컨테이너 물류수송사업으로 요약할 수 있다.⁴⁾

이러한 측면에서 볼 때, 나진-하산 프로젝트는 사실상 두 개의 서로 독립된 사안들이 나진을 중심으로 상호 결합되어 있는 복합 프로젝트이다. 독립된 사안 중 하나는 철도사업으로서 TKR-TSR 연결의 일환이자 시범사업(pilot project)이라는 성격을 띠고 있는 점이다. 다른 하나의 사안은 나진항을 통하여 북한의 철도와 연결하고, 나아가 두만강-하산을 경유하여 TSR과 연결함으로써 남·북·러 간 해륙복합운송을 활성화한다는 측면을 내포하는 것이다.⁵⁾

나진-하산 프로젝트는 1991년 10월 모스크바에서 철도협력의정서를 체결하면서 발전된 프로젝트라고 할 수 있다. 본 철도협력의정서에서 양국은 해상·철도 국제복합운송과 철도직결수송에 협력하며 TSR을 통해 화물·승객 수송을 발전시키는데 적합하고 시의적절한 조치를 취할 것을 합의했다. 이에 러시아는 북한으로부터 북한 통과수송의 허락을 받아 하산역을 개방 특구로 지정하며 한국은 남북철도연결을 위한 적절한 조치를 취하고 하산역의 기술검토를 공동으로 진행할 것을 전제했다. 이후 2001년 2월 한국과 러시아의 두 정상은 한반도를 통과하여 유럽과 아시아를 연결하는 '철의 실크로드' 구상에 합의를 하였으며, 2003년 10월 아시아태평양경제협력(APEC) 정상회의에서 양국 정상은 남·북·러 철도기관과 공동연구에 합의하였다. 이러한 합의에 기초하여 2004년 4월 말 모스크바에서 남·북·러 3자 철도전문가들의 회의가 개최되었다. 당시 회의는 3국간 현안에 대한 견해 차이로 일정한 합의에 도달하는데 실패하였지만 기존의 양자 간 협력체제에서 삼자간 협력체제로 제도적 틀을 바꾸는 데 결정적인 계기를 제공하였다. 이후 제2차 3자 철도전문가회의는 열리지 못하며⁶⁾ 관심이 차츰 줄어들었다가 2004년 7월 초 북·러 국경철도협력회의를 통해 나진-하산 간 철도개량 문제 협의와 2005년 7월 북한과 중국이 합작투자자 나진국제물류합영회사를 설립하여 나진항 개발계획을 추진하면서 나진에 대한 국내외의 관심은 고조되기 시작하였다.⁷⁾

북·러 간 '나진-하산 철도 현대화' 문제가 본격적으로 제기 되면서 2006년 3월 16~19일 러시아 블라디보스토크에서 남·북·러 철도 운영자회의가 개최 되었고, 이를 통해 북·러는 나진-하산 구간의 철도 개량 사업에 합의하였고, 남·북·러 3자는 TKR-TSR 연계를 지속적으로 논의한다는 데 동의했다.

2007년 6월 18일 모스크바에서 한국철도공사(KORAIL)와 러시아철도공사(RZD)는 '나진-하산 프로젝트 협력을 위한 양해각서'를 체결했으며, 동시에 사업 실행을 위해 실무협상을 진행 할 한국 측 컨소시엄 주체인 루코로지스틱스(RUCO Logistics. Co., Ltd)와 러시아철도공사(RZD)간 '한·러 합작 물류회사 설립을 위한 양해각서'를 체결했다.⁸⁾ 그러나 두 개의 양해각서에도 남·북·

4) 황진희, '나진-하산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안', 북한해양수산저널 제1권 창간호, 한국해양수산개발원, 2009.06, pp.281-294

5) 성원용, '한국과 러시아의 철도·에너지 협력', The 20 Years of Korea-Russia Relations: Accomplishments and Prospects, 2010.11, pp.245-272

6) 2013년 11월 13일 푸틴대통령의 방한에서 나진-하산 프로젝트 MOU의 내용에 제2차 남북러 철도운영자회의 개최 추진을 체결하였다.

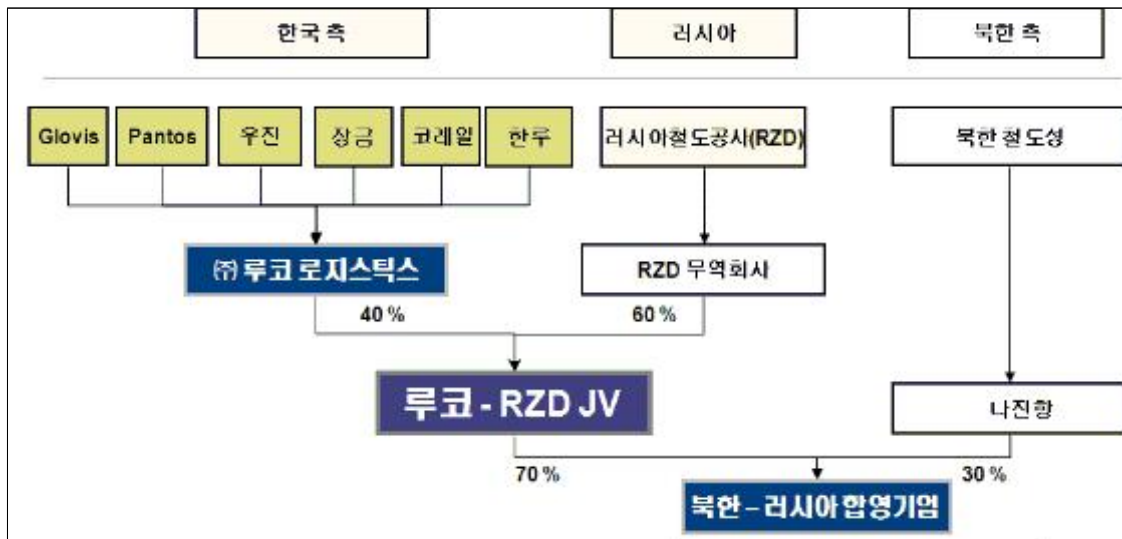
7) 성원용, '한국과 러시아의 철도·에너지 협력', The 20 Years of Korea-Russia Relations: Accomplishments and Prospects, 2010.11, pp.245-272

8) 루코는 경쟁력 높은 해상운송 서비스 정보 및 관리 능력을 제공하고 가격 경쟁력 및 서비스 quality 유지에 충분한 정도의 물동량(규모의 경제 창출)의 확보를 한다. RZD는 경쟁력 높은 TSR운임을 제공, 운송서비스 사업

러 연계 물류사업은 제대로 진행되지 못했다. 한편, 2008년 4월 24일 러시아철도공사(RZD)와 북한 철도부는 '나진-하산 프로젝트'를 실행하기 위한 북·러 합작회사를 나선경제특구에 설립한다는 내용의 협약을 체결하였으며 철도의 개보수와 나진항 컨테이너 터미널 건설을 위한 협정을 체결하였다. 또한 (주)러시아 철도무역상회와 나진항은 합영기업 설립에 대한 양해각서(MOU)를 체결하였으며, 같은 해 10월 4일 북·러 간 나진-하산 철도 및 나진항 개보수 착공식을 친선각에서 가졌다.

철도 개보수 사업은 2011년 8월 1차 완료되어 시범운행이 실시되었고, 2013년 9월 22일 나선특별경제구역에서 하산과 북한의 나진항을 잇는 철도 재개통식이 열렸다. 관련 공사비는 55억 루블(1.7억 달러), 나진항 현대화 공사에는 35억 루블(1.1억 달러)의 비용이 소요되었으며 러시아가 모든 사업비를 부담한 것으로 알려지고 있다.⁹⁾

[그림4. 나진-하산 프로젝트의 사업구조]



<자료. 민족 21¹⁰⁾>

본 프로젝트는 한국 등 동북아지역에서 매년 10만 TEU 이상의 화물을 TSR로 운송하는 것이 가장 큰 목적이다. 두만강-나진 구간의 통과능력은 1일 12열차의 왕복이며 물동량은 400만 톤으로 보고 있다. 한편, 철도 현대화와 함께 나진항 3호 부두에서 낡은 설비들을 제거하고, 동시에 3척의 선박 접안이 가능하고, 컨테이너야적장 등 새 설비를 설치하는 부두 확장 및 보강 사업을 통해 RZD는 터미널 처리용량을 연간 40만 TEU로 예상하고 있으며, 향후 60만 TEU까지 증대될 가능성을 예측하고 있다.

최근 2013년 11월 13일 푸틴 대통령의 방한 시 맺은 양해각서는 나진-하산 프로젝트에 한국

을 수해하기에 충분한 wagon의 확보와 운송 서비스 사업을 수행하기 위해 필요한 비즈니스 노하우를 확보 한다. 한국(루코)과 러시아(RZD)의 합작인 루코-RZD 조인트 벤처는 동아시아와 유럽, 러시아, 중앙아시아의 각국의 화물을 운송하는 가장 경쟁력 높고 안정적인 서비스를 제공하는 운송사업자로 자리를 차지하는 것과 새로이 구축된 경쟁력 높은 SBU를 기반으로 현재의 해상 운송 시장을 돌파하는 것을 기능을 한다.

9) 임아름·한성대, '러시아, 하산 - 북한 나진 간 철도 재개통', 해외철도동향자료, 한국철도협회, 2013.10.14

10) 성원용 심층진단, '남북관계 개선 없는 '3대 신(新)실�크로드 건설'은 헛구호', 민족21, 2009.01.01

기업인 코레일, 포스코, 현대상선 등 3개 기업의 컨소시엄이 2천 100억 원을 투자하여, 라손콘 트란스의 러시아 지분 70% 중 절반 정도를 인수하고, 사업 운영에도 참여한다는 것을 골자로 하고 있다. 이에 향후 나진-하산 프로젝트에 한국 기업들의 투자 등에 대해 관심이 쏠리고 있다.

2.2 나진-하산 프로젝트의 경제적 타당성

한국은 나진-하산 프로젝트가 기본적으로 TKR-TSR 연결을 위한 시범사업으로서 부산(남한) ~ 나진(북한) ~ 하산(러시아) ~ TSR을 이용한 국제컨테이너 운송 사업으로 추진한다는 입장이다. 이에 본 프로젝트가 향후 TKR-TSR 연결 사업으로 발전해 나아갈 때 어떠한 경제성을 지닐 수 있는지에 대해 살펴보려고 한다.

한국과 유럽 교역권 간 운송 경로를 보았을 때 철도운송 부문은 [그림5]와 같이 TKR의 구간을 크게 3구간으로 나누어 볼 수 있다. 1구간의 경우 부산항을 기점으로 경부선을 이용하여 서울을 거쳐 신의주에 이르는 노선이다. 2구간의 경우 광양 항을 기점으로 호남/전라선을 이용하여 두만강에 이르는 노선이며, 3구간은 부산진을 기점으로 동해선을 이용하여 두만강에 이르는 것이다. 1구간의 경우 신의주에서 중국횡단철도와 연결된 후 TSR과 연결되며, 중국, 카자흐스탄, 러시아 등의 국경을 지나게 되어 환적이 많아져 대기 시간이 늘어나게 된다. 2구간은 노선 길이는 1,353km로 단절된 구간의 총 사업비는 795억 원이며 3구간은 1,300km로 단절된 구간의 총 사업비는 750억 원이다.¹¹⁾ 이에 3구간이 TSR과 바로 연결되며 거리가 짧고 사업비가 적게 소요되는 점에서 경제성이 있음을 전문가들은 분석한다.

TSR은 총 연장이 9,288.2km로서 러시아의 블라디보스토크 ~ 이르쿠츠크 ~ 울란우데 ~ 노보시비르스크 ~ 옴스크 ~ 스페르들로프스트 ~ 모스크바까지 연결된 노선이다.¹²⁾

11) <http://dae6.tistory.com/entry/TKR>, <http://www.pressian.com/newsService> (검색일: 2013.11.26)

12) 참고 [그림6]

[그림5. Trans-Korea Railway route]



<자료. 프레시안>

[그림6. TSR 노선]



<자료. 동북아·북한 교통물류¹³⁾>

13) 이옥남, '러시아 TSR 운영실태 진단 및 시사점_1', 동북아·북한 교통물류, 제2013-15호, 2013.08

TSR은 동쪽으로 북한, 중국, 몽골과 하산, 그로데코보, 자비아칼스크, 나우시카 역 등을 통하여 연계, 서쪽으로는 CIS(독립국가연합), 유럽연합과 이어져있다.¹⁴⁾

해상운송 부문은 크게 두 가지로 분류 할 수 있다. 첫째는 부산을 기점으로 수에즈를 통과하여 유럽에 이르는 경로로서 동북아시아 지역과 유럽 간 물류 운송에 있어서 가장 일반적인 운송 경로이다. 둘째는 부산을 기점으로 북극해를 통과하는 경로로 지구온난화로 인하여 북극해의 얼음이 녹아 가능해진 항로이다. 향후 북극해를 통과할 경우 [표2]에서 볼 수 있듯이 약 7,000km가 기존 수에즈 운하보다 줄어들어 절반 정도 운송기간이 단축 될 것으로 알려진 항로이다.

[표2. 수즈에운하와 북극항로 비교]

구분	기존 항로		북극 항로		단축 효과	
	경로	거리	경로	거리	거리	시간
부산-로테르담	수에즈	20,000km ²	북극해	13,000km ²	7,000km	10일

<자료. 부산발전연구소¹⁵⁾>

TKR-TSR사업의 가장 큰 경제성은 수송시간 및 비용절감이다.¹⁶⁾ 한국과 러시아간의 철도·해상운송의 경로들을 살펴보면 [표3]와 같이 크게 6가지의 세부 경로 시나리오가 나온다.

[표3. Transportation routes]

Route No.	Transportation route
Route 1	TKR-TSR
Route 2	Busan-Vostochny-TSR
Route 3	Busan-Vladivostok-Vostochny-TSR
Route 4	Busan-Vanino-TSR
Route 5	Busan-Suez-Europe-Berlin
Route 6	Busan-Arctic Ocean-Europe-Berlin

14) 러시아철도공사, www.rzd.ru

15) 최지국, '환동해 경제권 중심도시 부산의 역할', 부산발전연구소, 2011

16) 시간과 비용에서의 경제성 분석은 최경훈 외 4명, 'TKR과 연계한 TSR의 경제적 타당성에 관한 연구', 해양환경안전학회지, 2012, pp.345-351을 참고하여 재인용

6가지의 세부 경로를 운송거리, 운송시간, 운임, 추가비용이라는 분석의 요소 등에 비추어 [표 4]를 참고하여 보면 경로 1인 TKR-TSR이 가장 경제적인을 도출해 낼 수 있었다. 이는 거리는 경로 2, 총 운송 시간은 경로 6, 운임은 경로 2와 3, 추가 비용은 경로 1이 우위를 보이는데, 경로 1, 2, 3의 거리는 큰 차이를 보이지 않고 경로 2, 3은 운임에 비해 총 운송시간이 많이 소요되고 경로 6은 운임이 결정되지 않았기 때문에 비교하기 힘들다. 결과적으로 추가 비용이 소요되지 않으면서 거리, 시간, 운임 측면에서 큰 차이를 보이지 않는 경로 1이 가장 경제적인을 도출할 수 있다.

[표4. 수즈에운하와 북극항로 비교¹⁷⁾]

구분	운송거리(km)	운송시간(DAY)	운임(USD)	추가 비용(USD)
Route 1	12,481(3)	26(2)	4200 / 7000(3)	-
Route 2	12,002(1)	46.5(5)	3900 / 7000(1)	1116 / 1243
Route 3	12,004(2)	47.5(6)	3900 / 7000(1)	1116 / 1243
Route 4	12,681(5)	33(3)	4300 / 7400(4)	1116 / 1243
Route 5	20,945(6)	35(4)	5500 / 9000(5)	1116 / 1243
Route 6	12,645(4)	20(1)	Undecided(6)	1116 / 1243

나진-하산 프로그램은 유라시아 교통, 물류 협력 프로젝트의 첫 성과물로서 남·북·러 협력의 기반을 조성하고 TKR-TSR 연결사업의 동력을 부여하면서 3국에게 모두 상호 이익이 되는 사업이라는 측면에서 향후 남·북·러 3각 협력 사업에 탄력을 받을 것으로 예상되며 향후 TKR-TSR이 연결로 인해 수출입 산업 전반에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

먼저 남한은 해상운송에만 의존하는 물류 시스템의 개편과 동북아 물류 허브 건설에 있어서의 경제적 이익이 창출 될 수 있다. 북한도 유럽지역의 수출 통로를 확보한 것은 물론 연간 1억 5천만 달러 이상의 철도 운임 수입을 얻을 것으로 전망된다. 러시아는 낙후된 극동·시베리아 지역 개발에 한국 투자가 늘어나 경제가 활성화되고 연간 30억 달러 이상의 통과 운임을 받게 되며 연해주 지역에서 생산되는 석탄을 비롯한 지하자원과 육상 수송 루트 개척을 통해 수출입을 크게 늘릴 수 있을 것으로 분석하고 있다.

17) 운송거리의 경우, 부산을 출발점으로 유럽행 화물의 주요 중착점 중 한 곳인 독일의 베를린을 정하여 스웨즈와 북극해 경로는 운송거리에 유럽항구에서 베를린까지의 철도운송 거리가 포함되어있다. 운송시간의 경우, 부산에서 러시아 극동항만까지의 운송기간은 TKR과 선박을 이용한 운송시간과 큰 차이가 없으나 통과 및 환적에 소요되는 시간이 변수로 작용한다. 운임은 계산을 TKR의 경우 현재 부재하기 때문에 한국의 철도운임에 따라 운임을 책정하였으며, TSR은 컨테이너당의 운임을 적용하였다. 추가 비용은 러시아에서의 통관 및 환적이 발생하는 등의 일에서 생기는 비용을 의미한다.

하지만 시간과 비용 절감, 3국간의 경제적 이익 등에서의 경제성에도 불구하고 본 나진-하산 프로젝트는 물류수요의 확보, 기술적 문제, 국경 통과에 따른 국가 간 협정 체결 등 소프트웨어 부분에 의한 요인 등으로 회의적인 분석도 존재한다.

당초 나진-하산 물류 수요는 극동발 유럽통과 화물, 중국 동북3성의 동해 출구 화물, 러시아 및 중앙아시아 수출입 화물, 나진-선봉 경제 특구인 북한 자체의 화물 등에서 발생 할 것으로 예상했었다.¹⁸⁾ 하지만 중국의 훈춘~나진항을 통한 동해 진출에 대한 가속화로 인해 물류수요에 많은 변동이 예상 되고 있는 바이다.

물류수요 변동이 영향을 미치는 이유는 본 프로젝트 성공 여부가 컨테이너 수송 산업이라는 점에서 인프라 개선을 위한 투자 재원 확보에 달려있기 때문이다.

훈춘과 약 50km 떨어진 북한 나진항은 부동항이자, 천혜의 심수항으로 인근 자루비노·포시에 트항의 얕은 수심, 노후화된 항만시설, 중·러 간의 복잡한 통관 및 높은 육로 운송비 문제를 해결 할 수 있는 항만이다. 이에 최근 나진항을 통한 중국의 동해 진출 움직임은 더 활성화 되고 있다. 현재 중국은 나선경제특별구 470km² 지역의 공동개발관리를 체결한 상태이며, 훈춘~나진항까지의 고속도로 건설도 구상과 나진항의 1호, 4~6호 부두(미개발)의 장기이용권을 확보한 상태이다.

2011년부터 나진항 1호 부두를 통해 나진항~닝보·상하이 항로가 개통되었으며, 이는 현재 운영이 임시 중지된 상태이지만 2012년 5월까지의 약 10.4만 톤의 석탄이 동 항로를 통해 운송되었다. 또한 현재 나진항 1호 부두를 임대 중인 훈춘창리 해운물류회사가 2014년 상반기 운영을 목표로 나진항~닝보·상하이 컨테이너 항로 개설을 준비 중인 것으로 알려지면서, 향후 나진항은 중국 동북지역의 중요한 무역항으로 기능할 것으로 예상되고 있다.¹⁹⁾

TKR-TSR 연결 사업에 있어서의 신호방식, 차량의 하중, 건축 한계 등의 철도시설의 기술적 차이로 인한 차량의 통과에 있어서의 문제가 존재하며 국경통과에 따른 세관 등 실질적인 국가 간 협정 체결 등에서도 어려움이 예상된다. 이와 관련하여 향후 상호국가들 간에서의 수송책임, 열차운영, 요금 등의 여러 문제의 해결이 필요하다. 이러한 부분을 소프트웨어 구축이라고 하는데, 이는 국제철도망의 수송 경쟁력을 확보하는 점에서 중요한 요소라고 할 수 있다. 21세기에서의 국제 철도시대에서 중요한 것은 수송시간과 요금 그리고 수송의 신뢰성 확보라는 점을 고려해야 하기 때문이다.

본 프로젝트는 기존 해상운송의 의존성을 줄이며 내륙운송에서의 시간, 거리의 단축의 효과가 있었으나, 소프트웨어 측면에서의 보완과 3국간의 편중된 협의보다는 주변국가들 간의 협력을 통해 향후 교통인프라 구축에서의 상호 이익을 누리는 것이 중요하다.

18) 황진희, '나진-하산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안, 북한해양수산저널 제1권 창간호, 한국해양수산개발원, 2009.06, pp.281-294

19) 김세원 외 1명, '중국 물류 리포트', 한국해양수산개발원 중국연구센터 제13호-10호, 2013.09.23

2.3 나진-하산 프로젝트의 정치적 함의

동아시아 지역은 역내 국가들 사이의 지역협력과 공동체 논의가 확산되고 있음에도 불구하고, 아직도 패권적 경쟁과 경제적 이해관계가 상충되어 나타나고 있다. 특히 동북아 지역은 경제적 실익우선의 원칙에 따른 지역적 경제협력체 구축이라는 국제적 환경 변화에도 불구하고 이러한 경쟁관계에 따라 세계에서 마지막 분단국으로 남아 있는 남북한과 양안 관계 등 협력과 통합의 반대 개념인 대립과 긴장관계가 지속되면서 지역협력과 공동체 구성을 가로막는 주요 요인으로 작용하여 왔다.²⁰⁾ 이러한 상황에서 동아시아 국가가 아닌 러시아의 극동정책과 미국의 아시아정책을 펼치면서 급변하는 동아시아 지역 환경 속에서 남북한 관계개선과 협력을 촉진시키고, 동아시아 지역협력과 공동체 구상 속에서 북한을 포함하는 한반도의 정치·경제적 이니셔티브가 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 보인다.

하지만 현재 북한의 핵실험과 대남 위협 고조에 대한 국제사회와 한국의 대북 강경 입장으로 경색 국면이 이어질 것으로 보이는 상황에서 나진-하산 프로젝트의 인프라 구축은 동아시아의 지역협력과 공동체 구성에 있어서 남북한과 동아시아의 상호 발전시킬 수 있는 상생의 협력 방안 모색이다.

북한의 개혁·개방이 나진-하산 프로젝트를 통해 향후 동북아 평화 및 세계평화의 방향을 좌우할 수 있다. 이는 본 프로젝트가 나진선봉지역이 연관되어 있으며 이 지역이 환동해에²¹⁾ 있어 중요성이 있기 때문이다.²²⁾

환동해는 역사적으로 러일전쟁과 중일전쟁의 중심지였으며, 현재에도 남북 간 분쟁, 독도 등 영토분쟁이 일어나고 있는 정치·안보적 갈등 지역이다. 하지만 환동해권에 연접한 각국은 자국의 동북아 전략과 경제적 측면에서 상호협력이 불가피한 상황에서 경제적으로 가장 낙후되어 있고, 핵개발 문제 등으로 분쟁의 중심에 있는 북한 중심의 발전과 협력이 되는 본 프로젝트 등은 북한의 개방과 경제발전을 통한 동북아 평화와 번영을 실현 할 수 있다.

[그림7. 환동해권]



<자료. 부산일보²³⁾>

20) 권영경, '아시아-태평양 지역협력 추세에 비추어 본 남북경협 발전방향', 북한연구학회보 제7권 2호, 2003, pp.275-298

21) 참고 [그림7]

22) '유라시아 관문도시 부산의 역할', BDI(부산발전연구원) 포커스, 2013.11

러시아는 1994년 ARF²⁴⁾에 가입을 하고, 1996년 ASEAN(동남아국가연합, Association of Southeast Asian Nations)의 대화 파트너가 되었으며 2004년에 우호협력조약을 체결하였다. 2005년부터는 ASEAN 정상회담에 참석하고 있으며, 2010년에 ASEAN 국방장관회의에 가입하였다. 또한 2010년 10월 호주, 뉴질랜드와 함께 ASEM²⁵⁾에 가입했으며 2011년 11월에는 처음으로 EAS²⁶⁾에 참석하면서 1990년대부터 동아시아에서 국제협력의 다자 틀 참여 확대를 해왔다. 그러나 러시아의 다자회담에서의 영향력은 매우 제한적이다. 북한 핵과 미사일 문제에 있어서도 중국과의 조정을 통한 영향력 행사에 머물렀으며, 동남아시아에서의 다자 기구 참여도 중국과 일본에 비하면 매우 제한적이다.

이러한 러시아의 아시아 정책에 대해 부정적 시각이 서구에서 여전히 존재하고 있다.²⁷⁾ 짜간 코프(A. Tsiganov)는 축소된 탈소비에트 국가를 위장하기 위해 사실은 유럽에 초점을 두면서 아시아에 대한 관심을 보임으로서 글로벌 파워의 위상을 보여주려는 러시아의 전략이라고 하며 러시아의 아시아 정책을 비판하며 최근 중·러관계 발전도 미국을 견제하는데 의견을 같이하는 것이 강한 것이지 지역 공유 이익의 확대라 보기 어렵다는 견해를 주장하였다.²⁸⁾

블랭크(S. Blank)는 러시아의 다극주의 개념은 글로벌 다극성, CIS에서의 러시아의 우월성 유지, 새로운 동지를 만드는 지역적 관여 등 세 가지 요소로 이루어져 있다고 지적하였다.²⁹⁾ 이 세 가지 요소는 서로 상충되는 경우가 많은데 아시아에서 러시아의 다극성 주장은 다르다는 것이다. 이는 러시아가 유럽과 유라시아에서 독립적 균형자로서 역할을 할 수 없기 때문이라는 것인데, 러시아의 중국과의 협력은 주로 글로벌 차원의 반미이지 지역적 차원은 아니라는 것으로 이 지역에서의 다극성은 러시아가 중국에 동조해야 하고 심지어 경제적으로 의존해야 된다는 것을 의미하는 것일 수도 있다고 주장한다.

동아시아 지역통합에서 러시아의 역할은 많은 제약점을 갖고 있는 것이 사실이다. 지역통합은 경제적, 정치적, 안보, 그리고 사회문화적 차원에서 진행되어야 하지만 이 지역 역사적 유산, 영토문제, 이념 문제 등으로 하여 주로 경제적 통합만이 주로 논의되고 있다.³⁰⁾ 하지만 러시아의

23) '떠오르는 환동해권, 부산이 중심도시이다', 부산일보, 2013.11.15

24) ARF(아세안지역안보포럼, ASEAN Region Forum)는 탈냉전시대의 국제질서 변화에 맞추어 아태 지역내 안정적 질서를 구축하고, 환경·테러 등 새로운 안보위협에 대하여 대응할 필요성이 제기됨에 따라 94년 출범한 지역협력체이다.

25) ASEM(아시아유럽정상회의, Asia Europe Meeting)으로 EU, ASEAN, NAFTA와 같은 지역내 국가들간 협력체가 아닌 아시아와 유럽 두 지역간 대화 및 협력의 장이다. ASEM은 경제분야 협력을 주로 취급하는 APEC과는 달리 정치, 경제, 사회분야 등 3대 이슈를 다루는 포괄적 성격을 띠고 있으며, 구속력이 있는 결과를 도출하기 위한 협상기구는 아닌, 회원국 정상들이 중요한 국제이슈에 대해 자유롭게 의견을 교환하고 포괄적인 관심사를 논의해나가는 열린 기구이다.

26) EAS(동아시아정상회의, East Asia Summit)는 2005년 ASEAN 10개국과 한·중·일, 호주·뉴질랜드·인도의 원회원국과 2011년 미국과 러시아가 신규 가입하며 총 18개 국가로 이루어져 있으며, ASEAN+3(한·중·일) 체제와 함께 동아시아 공동체 형성을 목표로 활동하고 있다.

27) 엄구호, 러시아의 동아시아 정책과 극동개발 한·러 협력 전략, The Investment Environment in the Russian Far East and Korea' Entry Strategy, 2013

28) Tsyganov, A.P, 'Russian Theory of International Relations', International Studies Encyclopedia, Vol. 10, Hoboken (NJ), 2010

29) Stephen Blank, 'A (Multi) Polar Bear? Russia's Bid for Influence in Asia', Global Asia vol.7, 2012

30) 엄구호, '러시아의 동아시아 정책과 극동개발 한·러 협력 전략', The Investment Environment in the Russian Far

이 지역에 대한 경제적 연계성은 아직 미약하여 러시아의 영향력은 여전히 미약할 수밖에 없다.³¹⁾ 러시아의 이러한 위치에서 나진-하산 프로젝트는 러시아가 아시아 이웃들과의 연계성을 더 발전시키고자 하는데 영향을 미칠 것으로 보여 진다. 러시아 극동이 “러시아의 동아시아의 창”이라는 인식이 이웃 국가들에게 심어질 수 있기 때문이다. 푸틴의 현 동아시아 중시 정책에 대한 서방의 평가는 아직 긍정적이지 않으나 극동개발에 있어 나진-하산 프로젝트는 아시아 지역 강국으로 부상하게 할 가능성이 있다.

또한 극동 지역 진출 강화 중인 러시아와의 관계에 있어도 나진-하산 프로젝트는 러시아와의 전략적 파트너십의 강화가 이루어질 수 있다. 2008년 한국은 러시아와 공동성명에서 양국의 관계를 ‘전략적 협력 동반자관계’로 격상 시켰지만 전략적 협력관계의 구체적 내용에 대한 합의가 어려웠으며, 많은 논의에도 불구하고 정부차원의 성공적 협력 사례를 만들지 못하였다. 하지만 나진-하산 프로젝트를 통해 한-러 협력체계가 강화되어 한국 기업의 극동 진출 기회의 마련을 통해 차세대 성장 동력을 확보할 수 있다. 이에 남·북·러 공동 사업으로 정치적인 risk를 최소화 하고, 남·북 간 인적·물적 교류 활성화로 양국 간의 긴장을 완화시키면서 동북아시아의 안정과 평화에 기여하여 안정과 긴장완화에 계기가 될 것이다.

남·북한이 나진-하산 프로젝트를 통해 경제평화적인 접근을 하면서 동북아 안정과 긴장완화에 계기가 된다는 것 또한 중요한 측면이다.

경제평화란 경제를 통해 평화를 실현해 나가는 과정 또는 상태를 말하며, 이에 따른 목적은 국가 간 경제 교류와 협력을 통해 지속 가능한 평화를 구축하여 상생 공영을 실현하는 것이다. 이를 위해 경제활동 과정에서의 억압, 착취 및 소득분배의 불평등, 생태계의 파괴 등이 나타나서는 안 된다. 즉, 경제평화는 국가 간의 경제 교류협력 과정에서 지속 가능한 평화를 확보하는 것이 핵심인 것이다.³²⁾ 천안함 사건이후 이른바 5.24조치를 통해 개성공단(신규투자 금지)을 제외한 모든 남북 경제 협력을 중단에 일반교역과 위탁가공이 중단된 상태이다. 하지만 지난 11월 13일 푸틴 대통령 방한에서의 나진-하산 프로젝트 MOU를 체결³³⁾은 5.24조치의 빗장을 푸는 계기가 될 수도 있으며 남북 경제 협력 측면에서 5.24조치를 유연하게 적용할 가능성이 크고 더욱 확대할 것이라는 분석과 남북한 간의 소통, 개방으로 교류하여 함께 번영하는 보다 평화적인 관계로 관계를 개선 할 수 있다는 점이다.

East and Korea' Entry Strategy, 2013

- 31) 1998년에 가입하여 2012년 정상회담까지 유치한 APEC에 있어서도 양자간 FTA 논의에 밀려 APEC의 교역자유화에 대한 역할은 점차 감소하고 있다. APEC 주요국들은 아직은 러시아를 매력적인 FTA 또는 EPA의 대상국으로 보고 있지는 않다.
- 32) 장영권, '나진-하산 경제평화 모델과 성공 전략', 한국일보, 2013.11.23
- 33) MOU의 주 내용은 한국 내 물류업체 컨소시엄과 러시아 철도공사 간 합작회사 설립을 위한 협상 시행, 나진-하산 경유 TSR 컨테이너 시범운송 사업 실행, 제2차 남북러 철도운영자회의 개최 추진이다. 아직 본 프로젝트의 참여가 결정된 것은 아니지만, 내년 상반기 현장 실사 후 최종 결정을 할 것으로 알려지고 있다. 참여로 인하여 러시아 극동의 철광과 석탄이 철도를 통해 운반되고, 선박을 통해 포항까지 운송되는 국제복합물류운송망 구축이 가능할 것으로 보인다.

V. 결론

유라시아의 인프라 구축에 있어서 동북아에서 특히 중앙아시아의 역할은 중요하다. 하지만 우리나라의 경우 중국과는 다르게 목적지, 화물의 종류, 철도요금 설정방법, 계절성에 따라 TCR과 TSR의 경쟁력이 명확하지 않은 가운데 있다. 이에 향후 어떤 식의 유라시아 철도망 구축이 될지에 대해 신중히 검토해야 할 필요가 있을 것이다.

유라시아 철도에서 중앙아시아의 중요성만큼 현재 한반도에서 중요한 지역은 나진이라고 할 수 있다. 나진은 TKR(한반도중단철도), TSR(시베리아횡단철도), TMGR(몽고횡단철도) 주요 세 가지 철도가 만나는 거점으로 한반도와 러시아의 극동과 연결, 중국의 동해 진출의 통로이기도 하며 동북아시아의 내륙운송 체제의 인프라 구축의 중요한 곳이다. 이에 러시아와 중국과의 연계가 강화되면서 동북아의 천연자원 및 자본과 노동의 결합을 촉진하는 역내 경쟁의 토대로도 제공될 것이라는 점 등 나진-하산 프로젝트가 지정학적이고 전략적인 측면으로 경제성이 다른 어떠한 루트보다 있다. 향후 본 프로젝트가 급변하는 세계경제시장에서 어떠한 요인이 경제·정치적인 측면에 과급효과를 가져 올 지는 미지수이다.

하지만 나진-하산 프로젝트와 같이 남·북·러 3각 사업에 있어서 북한의 변화에 따른 전략적 협력 수준이 결정되는 것 보다는 북한의 변화를 유도하는 동북아 체제 형성을 고려해야 한다. 또한 외교 대상국으로서 러시아의 전략적 위상과 의미에 대한 인식이 명확해야 할 필요성이 있다고 생각된다. 동북아 국가들이 갖고 있는 지역주의 형성의 여러 제약점을 고려해 보았을 때 러시아가 단기적으로는 동북아 에너지 공동체 형성에서의 중요한 역할을 한다는 점과 장기적으로는 남·북 통일 후 동북아 다자안보 질서 형성에서 한반도와의 우호적 관계 형성 대상으로서의 인식이 현실적일 것이다.³⁴⁾

이런 맥락에서 남·북·러 3국가는 동북아 및 한반도의 안보협력에 있어서 러시아가 수행할 수 있는 중재자, 균형자, 전략적 협력자로서의 가능성을 재발견하고 현실화하여 남·북·러 3국가의 전략적 대화와 소통 그리고 전략적 조율을 강화해야 하며, 동북아 경쟁구도와 관련하여 할 수 있는 역할들을 재평가하고, 바람직한 동북아 질서 미래에 대한 유사한 전략적 입장을 역내 다자적 안보질서 구축의 기초로 정초하려는 노력을 기울여야 한다. 또한 나진-하산 프로젝트와 같은 러시아의 극동·동시베리아 개발전략 및 아태지역 경제협력 프로젝트와 관련하여 다양한 소지역 협력의 프로젝트들을 국제화하여 실현하는 방안을 생각해야 할 것이다.

34) 엄구호, '러시아의 동아시아 정책과 극동개발 한-러 협력 전략', The Investment Environment in the Russian Far East and Korea' Entry Strategy, 2013

<참고문헌>

1. 권영경, '아시아-태평양 지역협력 추세에 비추어 본 남북경협 발전방향', 북한연구학회보 제 7권 2호, 2003, pp.275-298
2. 김세원 외 1명, '중국 물류 리포트', 한국해양수산개발원 중국연구센터 제13호-10호, 2013.09.23
3. 김석환, '한반도 철도 르네상스와 물류 강국, 문화대국의 꿈', 한국철도기술지, 2012.11
4. 김정현, '환동해지역 레짐 형성 가능성 고찰: 지역민의 협력·갈등의식 구조 분석을 중심으로', 2012 HK 1차 국내학술대회, 2012
5. 배정호, '중국의 부상에 따른 동북아 전략 환경의 변화와 한반도', 통일연구원, 2011
6. 성원용, '남북관계 개선 없는 '3대 신(新)실�크로드 건설'은 헛구호', 민족21, 2009.01.01
7. 성원용, '한국과 러시아의 철도·에너지 협력', The 20 Years of Korea-Russia Relations: Accomplishments and Prospects, 2010.11, pp.245-272
8. 엄구호, '러시아의 동아시아 정책과 극동개발 한·러 협력 전략', The Investment Environment in the Russian Far East and Korea' Entry Strategy, 2013
9. 임아름·한성대, '러시아, 하산 - 북한 나진 간 철도 재개통', 해외철도동향자료, 한국철도협회, 2013.10.14
10. 이옥남, '북러간 연계 수송인프라 운영현황 분석', 한국교통연구원 동북아-북한 연구센터 제 2012-06, 2012.03
11. 이옥남, 'TSR 운영실태 분석에 따른 TKR 연계 가능성 진단', 동북아-북한 교통물류, 제 2012-09, 2012.04
12. 이옥남, '러시아 TSR 운영실태 진단 및 시사점_1', 동북아-북한 교통물류, 제2013-15, 2013.08
13. 장영권, '나진-하산 경제평화 모델과 성공 전략', 한국일보, 2013.11.23
14. 전일수, 'TKR-TSR 연결과 경제적 의미', 유라시아연구, 2004.06
15. 최경훈 외 4명, 'TKR과 연계한 TSR의 경제적 타당성에 관한 연구', 해양환경안전학회지, 2012, pp.345-351
16. 최지국, '환동해 경제권 중심도시 부산의 역할', 부산발전연구소, 2011
17. 황진희, '나진-하산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안', 북한해양수산저널 제1권 창간호, 한국해양수산개발원, 2009.06, pp.281-294
18. '유라시아 관문도시 부산의 역할', BDI(부산발전연구원) 포커스, 2013.11

19. Interregional cooperation In eurasia, SAM REVIEW, September 2013
20. Stephen Blank, 'A (Multi) Polar Bear? Russia's Bid for Influence in Asia', Global Asia vol.7, 2012
22. Tsygankov, A.P, 'Russian Theory of International Relations', International Studies Encyclopedia, Vol. 10, Hoboken (NJ), 2010
22. Дэниэл Ширф, Соглашение позволит южнокорейским компаниям обойти запрет на прямые инвестиции в КНДР, 2013.11.15
[http:// www.rzd.ru](http://www.rzd.ru), 러시아철도공사
<http://www.rzdtv.ru/2013/11/11/rossiya-zainteresovana>, РЖД Обзор СМИ радио и ТВ
<http://www.rzdtv.ru/2013/11/11/rossiya-zainteresovana-v-uchastii-yuzhnoy-korei-v-proekte-po-razvitiyu-zheleznoy-dorogi-hasan-radzhin/>, РЖД Обзор СМИ радио и ТВ
http://www.pressian.com/newsService/quickView/QuickMain_u.asp?article_num=30060510180547&s_menu=, 프레시안, 경제, '미래로 가는 대륙철도, 그 꿈과 현실', 2006.05
http://www.pressian.com/article/article.asp?article_num=40070427180101&Section=, 프레시안, '남북 철도 연결, '대륙철도'의 꿈', 2007.04.29
<http://www.minjog21.com/news/articleView.html?idxno=3738>, 민족21, '남북관계 개선 없는 '3대 신(新)실크로드 건설'은 헛구호'
http://www.krlove.net/biz/snr_biz.php, (주)겨레사랑, '남-북-러 연계물류사업'
<http://dae6.tistory.com/entry/TKR%ED%95%9C%EB%B0%98%EB%8F%84%EC%A2%85%EB%8B%A8%EC%B2%A0%EB%8F%84%EC%9D%84-%ED%86%B5%ED%95%9C-%EB%8C%80%EB%A5%99%ED%9A%A1%EB%8B%A8%EC%B2%A0%EB%8F%84%EC%9D%98-%EC%99%84%EC%84%B1>, 'TKR(한반도중단철도)을 통한 대륙횡단철도의 완성'