



## 내륙국 몽골의 운송, 철도가 책임지다

김봉철

한국외국어대학교 국제학부 교수

동북아시아에서 몽골은 중국, 러시아와 국경을 맞대고 있는 내륙국이다. 과거 많은 영토를 보유하기도 했던 몽골은 현재 약 156만km<sup>2</sup>의 면적에 약 300만 명의 인구가 거주한다. 몽골은 과거 소련과 중국의 영향을 받아 사회주의 체제를 유지했고 경제적으로도 이들의 도움에 의존했지만, 1990년대 이후부터는 체제 전환을 이뤘고 석탄, 구리, 형석, 우라늄, 인, 텅스텐 등 다양한 광물자원을 개발하여 이웃 국가에 수출하며 경제성장도 활발히 진행해 오고 있다. 몽골이 천연자원을 개발할 목적으로 해외투자를 많이 유치하고 빠르게 경제성장을 이루고 있기는 하지만, 경제는 여전히 개발도상국 수준에 머물러 있으며 경제성장에 걸림돌도 존재한다. 특히 몽골이 항구가 없는 내륙국이라는 사실은 수출입 운송에서 육상 운송과 중국 및 러시아의 영향에 크게 의존해야 함을 뜻한다.

실제로 지난 오랜 세월 동안 몽골은 광물자원을 철도운송에 의존하여 러시아와 중국에 수출하는 형태의 단순한 경제구조를 유지했다. 이것은 지금 몽골의 경제를 발전시키는 과정에 큰 걸림돌이 되고 있지만, 몽골의 철도운송은 나름대로 오랜 역사와 전통을 가지고 있다. 몽골의 철도운송 역사는 몽골인들이 러시아로부터 철도 지식을 얻어 철도를 건설하려던 사회주의가 시작되기도 전인 1910년대까지 거슬러 올라가므로, 몽골에서 철도운송이 자동차를 이용한 도로운송보다 역사가 더 길다고 할 수 있다. 그러나 몽골의 철도운송이 소련의 주도와 지원으로 본격적으로 이뤄진 것은 1940년대부터였다.



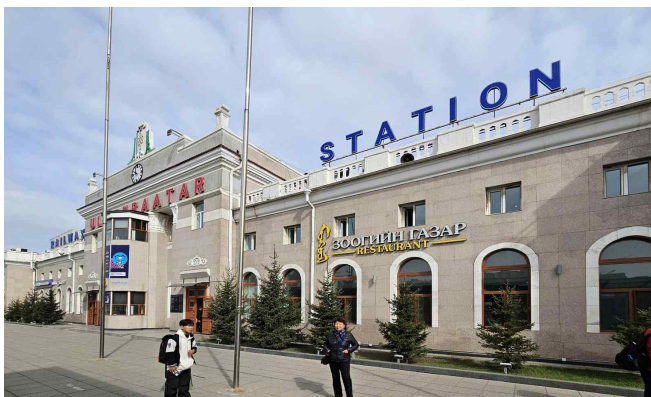
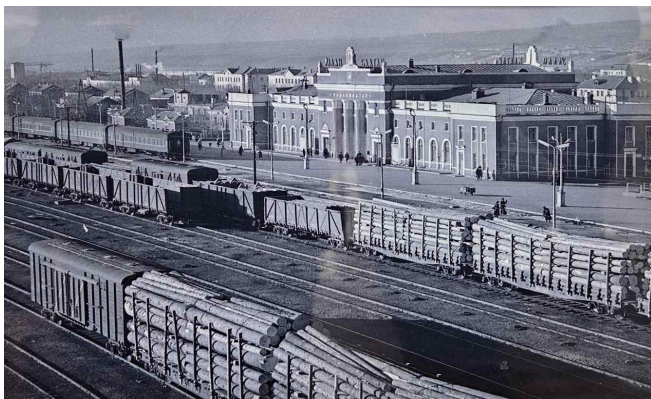
몽골과 러시아의 철도에 관한 깊은 역사를 보여주는 상징물 (출처: 저자 제공)

일본 제국주의가 몽골 동부지역까지 팽창하자 소련군은 2차 세계대전 외중에 일본군과도 격돌했다. 이런 상황에서 소련군은 전쟁을 위한 군사물자를 들여와야만 했는데, 이 목적을 달성하려면 운송로 확보가 필요했다. 소련은 몽골 북쪽으로 동서를 가르는 시베리아횡단철도에서 몽골로 연결되는 철도를 건설하는 계획을 세웠지만, 이 계획은 2차 세계대전 이후에야 실현되었다. 1947년 시베리아횡단철도에서 남쪽으로 몽골의 수도인 울란바토르에 이르고 다시 남쪽으로 중국 국경철도까지 연결되는 철도 건설이 진행됐다. 이 철도는 몽골의 철도운송에서 중추 부분을 형성했다. 사실 몽골의 철도라고 하면, 보통 몽골을 남북으로 가로지르는 이 노선을 생각하게 된다.

내륙국인 몽골에서 철도는 운송 분야 전체에서 절대적인 위치를 차지하고 있으며, 몽골 사회에 주는 영향도 크다. 철도라는 사회기반시설이 몽골 경제를 이끄는 천연자원의 중요



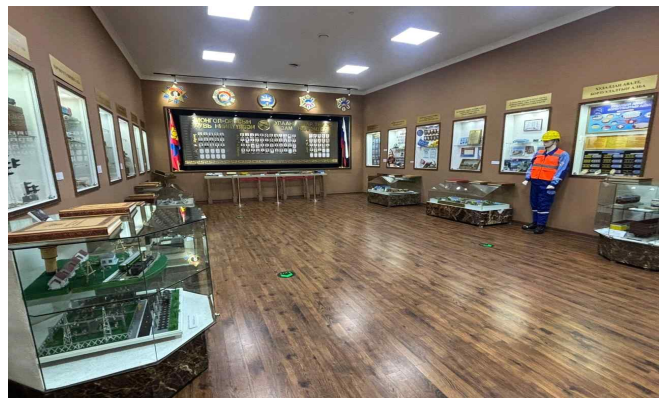
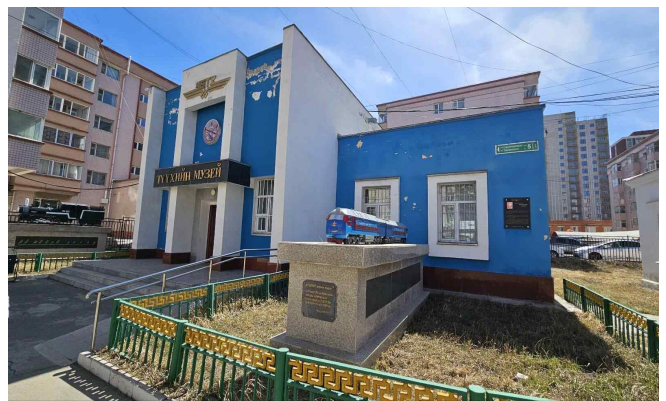
한 운송 수단이라는 점을 넘어서서, 사회 전체에 정보와 문화를 전파하는 전통적인 수단이기도 하다는 의미다. 이런 점에서 소련의 지원으로 구축된 몽골의 철도시설은 당시 사회주의 사상을 선전하고 전파하는 중요한 도구가 되기도 했다. 몽골의 철도가 사회적으로 중요했던 만큼 울란바토르 기차역 근처에는 몽골의 철도 역사를 이해할 수 있는 철도박물관이 조성되어 있다.



울란바토르의 초창기 기차역 풍경(위)과 현재 기차역 풍경(아래) (출처: 저자 제공)

몽골 철도박물관은 초창기부터 최근까지 몽골 철도에 관한 사진 등 다양한 자료를 확보하고 설명을 곁들여 놓은 몇 개의 전시실로 구성되어 있다. 20세기에 들어서면서 처음으로 철도에 관심을 보인 몽골인들, 소련으로부터 지원을 받아서 최초로 철도시설을 건설하여 활용하던 몽골인들, 철도의 역사와 함께한 몽골의 철도인들, 현재 사용되는 몽골 철도와 미래의 몽골 철도에 거는 기대에 관한 그들의 이야기들이 이 철도박물관에 간직되어 있다. 울란바토르의 철도박물관은 대체로 러시아의 중요한 철도 도시인 노보시비르스크의 철도박물관

관과 비슷하다는 인상을 받았다. 사실 이곳의 철도박물관 규모가 놀라울 정도로 크거나 시설이 최신식이라고는 할 수 없으나, 몽골 사회와 몽골인의 철도에 대한 사랑을 이해하고 느끼기에는 충분하다.



울란바토르 철도박물관 외부 모습(위)과 내부 모습(아래) (출처: 저자 제공)

울란바토르 철도역 근처에는 앞서 이야기한 철도박물관과는 다른 기차박물관이 있다. 이 기차박물관은 말 그대로 몽골에서 사용된 기차들을 모아서 전시하고 있는 야외 기차 전시장인데, 규모가 상당하다. 초기에 사용된 증기기관차부터 디젤기관차까지 다양한 종류의 기관차가 갖가지 화물차 및 객차와 함께 야외에 많이 전시되어 있으며 이곳을 꼼꼼하게 다 둘러보려면 오랜 시간이 필요하다. 여기에 전시된 기관차는 몽골의 철로 위를 달리던 것으로 대부분 소련과 러시아에서 제작됐기 때문에 몽골의 철도는 소련과 러시아로부터 절대적인 영향을 받았다고 할 수 있다. 실제로 몽골의 철도 규격은 여전히 대부분 러시아와 같다. 철도와 기차에 관심이 깊은 분들이라면, 울란바토르 시내 기차역 근처에 있는 철도박물관과



기차박물관 방문을 추천한다.



야외 기차박물관에 전시된 기관차 (출처: 저자 제공)

철도에 대한 몽골 사회의 인식이 좋고 정부에서도 철도를 매우 중요하게 생각한 덕분에 철도 분야에 종사하는 사람들은 자기 직업에 큰 자긍심을 가졌고 여러 혜택을 누리기도 했다. 울란바토르 기차역 주변은 철도 분야에 종사하는 사람들에게 제공된 소련식 거주 시설이 마련되어 있었으며, 그들이 활용하던 학교와 병원도 있다. 울란바토르 전체에 걸쳐 건설과 개발사업이 다양하게 진행되고 있지만, 이 ‘철도 지역’은 울란바토르 시내에서 여전히 중요한 곳이다. 국영인 몽골 철도회사는 당시로서는 흔치 않은 휴양시설을 울란바토르에서 멀지 않게 철도가 지나가는 경치 좋은 장소에 마련할 수 있었는데, 이 휴양시설은 철도 분야에 종사하거나 종사했던 이들을 위한 것이었다. 현재 이곳은 일반인에게도 개방되어 다양한 행사에 활용되거나 여행자들이 쉬어갈 수 있는 장소로 사용된다.

2000년대 들어서면서 몽골의 철도는 러시아뿐만 아니라 중국으로도 광물을 운송하기 위한 주요 수단으로 확장되었다. 2008년 몽골 정부의 결정 제82호와 제189호에 따라 국가 소유의 철도회사가 설립되었다. 국유철도는 여러 형태의 회사들에 의해 운영되고 있다. 몽골의 주요 철도노선은 울란바토르를 경유하고 러시아와 중국으로 연결되어 있지만, 현재는 여

러 철도 지선이 확장되어 운용되고 있다. 몽골에서 철도를 활용하는 운송이 전체 운송량의 상당 비율을 차지하고 있으므로, 몽골 정부는 철도시설의 확충과 현대화를 위한 노력을 게을리하지 않고 있다. 최근에는 한국과의 철도 분야 교류도 활발히 진행되고 있는데, 한국 정부의 공적개발원조(ODA) 사업의 일환으로 몽골 철도 분야와 관련한 여러 사업이 추진되기 시작했다. 현재 이런 상황은 초창기부터 소련과 러시아에 의존한 몽골의 철도 분야를 고려하면 큰 변화라고 평가할 수 있다. 앞으로 몽골 철도에서 한국과 더 많은 교류가 이루어지기를 기대한다. **RS**

