



유 광 균
한국철도대학 교수

시베리아 철도 시찰

국제기구와 우리 정부는 그 동안 아시아 지역과 유럽지역의 경제협력과 발전을 도모하기 위한 철도망 구축 연구와 검토를 지속해 왔다. 극동지역의 철도교통망 구성에 있어서는 한반도와 시베리아 횡단철도(TSR)와의 연결이 중요한 교통 축으로 대두되고 있다. 동북 아시아 지역에서 유럽지역으로의 철도교통루트는 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)를 통하여 연결이 가능하며, 이중 한반도와 직접연결되는 철도는 TCR과 TSR이다. 수송거리와 시간의 단축, 비용의 절감이라는 경제적 이유와 유라시아 물류망 확보라는 측면에서 이들 지역 관계국가들은 깊은 관심을 가지고 있다.

최근 남북한간의 철도망 연결사업을 계기로 금년 2월 서울에서는 한·러 시베리아 철도 관련 세미나가 열렸고, 4월에는 푸틴 러시아 대통령의 방한과 함께 시베리아 철도 전시회가 열리기도 하였다.

때마침, 한국철도학회에서는 7월 10일부터 '시베리아 철도 시찰 및 워크샵'이라는 주제로 직접 시베리아

횡단철도를 체험하기 위한 시찰단을 계획하여 11일간 총 39명이 참여하여 시베리아 철도를 직접 눈으로 보고 확인하는 기회를 갖게 되었다.

계획의 골격은 시베리아 철도의 시,종점인 블라디보스톡에서 기초자료 조사를 위한 워크샵을 갖고, 시베리아 철도 시승과 북한철도와 연결되는 두만강 접경의 하산역, 시베리아 철도의 중심지인 노보시비르스크, 또 다른 시, 종점인 모스크바, 그리고 유럽으로 연결되는 페테르스부르크 역을 둘러보는 것이다.





1. 블라디보스톡

7월 10일 인천공항을 출발한 항공기는 블라디보스톡 공항에 도착하였다. 블라디보스톡 공항에서 시내까지는 버스로 약 1시간이 소요된다. 산간녹지로 둘러싸인 2차선 포장도로 주변에는 초지와 양들이 보이고, 약 40분 주행후 낮은 토로리 버스가 운행되는 시가지 안으로 진입하게 된다. 블라디보스톡의 인구는 약 70만명으로 건물은 대부분 100 - 200년 된 것으로 낮았으며, 시내에서 50 km 정도만 떨어지면 원시림이 펼쳐진다. 현재, 한국인은 공식 집계로 약 2만 5천명, 유동 인구 약 3만 5천명이 되며, 수산업에 종사하는 사람이 눈에 많이 띈다. 연해주에 속하는 이곳은, 1937년 중앙아시아로 우리 민족이 쫓길 때의 인구는 약 30만명에 달하였으며, 독립운동을 위한 자금지원이 이곳에서 있었다.

다음날 10시 블라디보스톡 극동대학에서 workshop이 있었다. 러시아측에서는 주정부 철도운송부국장 Laschin Aleksandr Sergeevich, 국제협력국장 T.Khomirov Viktor Mikhailovich, 철도국 기술부장 Nazimko Aleksandr Grigorievich, 국립 극동대학교 한국학 대학장 Vladimir Vasilivich Verkholyak이 참석하였다.

철도운송부국장에 의하면 최근 러시아 정부가 시베

리아 철도 발전에 관심을 두고 있어, 최근 4년 동안 철도 화물량을 늘리고 운송시간을 단축하며, 인접국가와의 운송조건 개선을 위한 사업을 진행하고 있다고 한다. 필자가 조사한 바에 의하면 최근 러시아는 철도망을 따라 17,800Km에 달하는 광케이블을 포설하고, 18개

의 컴퓨터 센터를 두어 모두 60,000대의 고성능 PC로 열차운영관리시스템을 개선하는 작업을 하고 있다. 이것은 총연장 87,500 Km의 러시아 철도에 근간을 이루는 시베리아 철도의 열차제어, 운영, 화물추적 등 수송의 질적 개선을 통해, 화물수송을 시베리아 철도로 유인하여 시베리아 철도의 활성화를 꾀하고, 이를 발판으로 러시아 철도 운영을 근본적으로 개선한다는 계획의 일환으로 진행되고 있다.

시베리아 철도 건설은 동서로 넓게 펼쳐진 국토를 극동지역에서부터 시베리아 지역과, 러시아 중부지역을 이어 모스크바와 연결할 목적으로 알렉산드 3세부터 시작하였다. 1891년 5월 알렉산드 황태자가 참여한 가운데 블라디보스톡에서 철도 건설이 시작되었으며, 1897년 9월에는 우스리스크 철도가 완공되고 중국 국경까지 철도가 완공되었다. 1902. 10. 20일 리콜라이가 왕위에 오른 날을 시베리아 철도건설 완공 기념일로 삼아 금년을 시베리아 철도 100주년으로 여러 가지 기념 행사를 진행하고 있다.

1916년 하바로프스크와 아무르강 교량이 완공되어 개통되면서 이때부터 모스크바 - 블라디보스톡간의 국내 연결이 이루어져, 이후 시베리아 철도는 러시아 철도의 골격이 되고 아시아와 유럽을 연결하는 철도가 되었다. 현재는 연간 7천만톤의 석탄개발이 가능한 석탄자원 매장지역으로 연결하기 위한 300 km 구간의 철도 건설공사가 착수되어 시베리아철도에 또 다른 지

선이 뺏어 나가고 있다. 시베리아 철도구간의 총 연장은 블라디보스톡 - 모스크바간 9,288 km, 정거장 수는 약 3,000 개, 블라디보스톡 지역에만 약 100 개 역이 분포되어 있다.

선로 최소곡선반경은 최소 600 m를 건설기준으로 하고 있으나 산악 등 어려운 조건에 있어서는 350 m 까지 허용하고 있다. 정거장의 유효장은 최소 850 m 까지이며, 75 량 연결을 위하여 1,300 m 까지 확대하도록 노력하고 있다. 궤간은 1,520 mm, 레일은 R65형(65 kg/m, 높이 180 mm, 너비 75 mm), 목침목이 주로 사용되고 콘크리트 침목도 사용된다. 열차의 최고속도는 여객열차의 경우 140 km/h, 화물의 경우 90 km/h이며, 선로 용량은 나훗카-블라디보스톡간이 편도 40-50회/일 이다. 1일 열차 운행능력은 1,000 km/일, 나훗카에서 브레스토 서부 국경선까지는 약 1만 km로 9일 걸린다. 기관사의 근무형태는 10시간을 근무기준으로 한다.

시베리아철도의 신호 운전방식에 대하여는 자동폐색방식이 사용되며 역간은 폐색구간으로 구분된다. 열차방호방법은 적신호시 제동할 수 있는 자동제동장치가 되어있다. 분기장치와 연동장치가 전구간 역마다 설치되어 있으며, 각 역에는 역 제어장치가 설비되어 있으며, 6개의 CTC사령실을 통하여 열차를 집중제어할 수 있다. 철도차량의 내구연한은 20년을 기준으로 하고 있으나 노후차량들을 흔히 볼 수 있다.



120만명에 달하는 철도관계 종사자를 거느리고 있는 러시아 철도부는 국가적 부문만 철도부가 담당하고, 철도운영회사 등을 만들어 개조해 나가는 계획을 가지고 있다.

블라디보스톡역 구

내에는 시베리아 횡단철도의 길고 긴 여정의 종착과 시작을 알리는 9288이라고 쓰여진 키로정표시 기념탑이 서있으며, 상부에는 독수리 날개 형상의 청동 조각이 세워져있다. 레일은 65kg/m 로 사용하고, 목침목이 다수이며 도상자갈은 강자갈이 대부분이다. 구내분기는 조립 크로싱, 본선에는 망간 크로싱을 사용하고 있었다. 대체로 선로시설은 노후되었고, 선로보수도 완벽하지는 않았다. 역 운전취급실은 3개의 반면을 연결한 하나의 열차운전표시반과 그 앞에 각종 스위치와 버튼으로 구성된 진로제어 조작반으로 구성되어 있었다. 운전취급을 위하여 2명의 여직원이 근무하고 있었고, 기계식 낡은 타자기를 책상에서 사용하고 있었다.

일행은 7월 11일 오후 3시 37분에 출발하는 시베리아 철도 러시아호에 탑승하여 보았다. 열차 정차시에는 차량간 이동이 안되도록 통로가 막히며 4인 1실 객차에는 복도형 창문이 하나건너 하나씩 창문을 열 수 있도록 되어있었다.

4인1실의 구조는 양측으로 이층침대가 만들어지고 접을 수 있는 작은 사다리가 장착되어 있어 오르내리게 하였다. 객차내부와 침구는 대체로 낡은 감을 감출 수 없었다. 열차 승무원은 2인1조로 한번 승무하면 모스크바 - 블라디보스톡간을 왕복 15일간 교대로 근무하고 다음 2주일을 쉬고 다시 2주간을 승무하는 방식이다.

열차 승무원은 화장실과 복도 그리고 열차내의 청결유지는 물론, 열차가 역에 정차하여 승객이 내려서 먹을 것을 사거나 바람을 쐬는 동안 잡상인이나 수상한 사람의 탑승을 감시하는 역할도 한다. 객실내에서는 금연이며, 담배를 피우기 위해서는 객차끝 연결통로 부근에 재떨이가 설치된 곳에서 담배를 피울 수가 있다. 객실에서는 승무원이 커피와 차를 제공해주는데, 한잔에 14.5루블씩 받는다. 오후 5시 37분 우수리스크 역에 도착할 때까지 2회 정차하였으며, 주행거리는 약 101 km였다.

2. 하산

7월 12일, 가장 궁금해하던, 궤간이 서로 다른 철도가 연결 운행되는 하산역을 방문하였다. 두만강 철교를 건너 처음 만나는 곳이 러시아의 하산이다. 하산은 러시아의 연해주 경제개발의 한축으로 1992년 1월 블라디보스톡과 함께 대외적으로 개방되었다. 하산은 경제 특구로 중국, 북한, 러시아의 소삼각 중심에 있어 삼국국경도시의 입지적 여건을 활용하여 북한과 중국의 인력을 활용할 수 있는 경공업, 농업, 어업 및 식품 가공업의 거점으로 육성되고 있는 곳이다.

시베리아 횡단철도는 통근열차가 정차하는 작은 역까지 합하여 3,000개가 넘는 역을 가진 세계에서 가장 긴 철도로, 블라디보스톡 동쪽에 위치한 항구도시 나홋카에 이르는 철도와 우수리스크 부근에서 분기하여 남쪽으로 뚫어내려 두만강변에 위치한 국경도시 하산에 이르는 철도는 지선 철도로 엄밀히 시베리아 횡단 철도에 포함되지 않는다. 평양 - 나진 - 두만강 - 하산 - 시베리아 횡단 철도 - 모스크바에 이르는 평양 - 모스크바 간은 그 연장이 10,214 km나 된다.

11시에 블라디보스톡 항에서 연안선박을 이용하여 슬라비앙카에 도착한 시간은 1시 40분이었다. 항구에는 하산군 의회의장인 Svetlana Nikolaevna Laponnikova가 마중하여 주었다.

3시 10분에 슬라비앙카를 버스로 벗어나자 비포장도로가 계속되었다. 바다가 보이면서 중국, 북한, 러시아 접경지역인 크라스키노에 도

착하였을 때는 4시 40분, 10분간 휴식후 크라스키노를 출발하면서 또다시 험악한 비포장도로를 달려 하산역에 도착하였을 때는 5시 50분이었다. 하산역은 맑은 하늘아래 드문드문 낮은 구릉이 보이는 넓게 펼쳐진 평야에 자리잡고 있었다. 인근에는 집들이 몇채 보이고 고즈넉하기까지 한 분위기이다. 하산역으로 들어서는 길 왼편으로 두만강 철교가 가까이 다가온다. 두만강철교를 건너면 만나는 이곳이 러시아의 국경역 하산이다. 불현듯 서울에서 열차나 자동차를 타고 올 수도 있을텐데 하는 생각이 든다. 블라디보스톡에서 관광객도, 사업차 들르는 사람도 없는 이곳까지 오는데 걸린 시간은 7시간, 일행은 모두 피로한 모습임에도 가벼운 긴장속에 있었다. 하산역장 Kulinich Aleksandr Valerievich 는 먼저 역대합실로 안내하여 매표창구와 2층의 세관 사무실, 역무 사무실을 설명하고, 대합실에 연결된 세관과 국경통과구역을 살펴보았다.

매주 월요일과 수요일등 주 2회 국제열차가 평양역에서 출발하였으나 지금은 정기열차가 아닌 부정기편으로 운행된다고 한다.

평양에서 출발하는 모스크바행은 객차 1 - 2량 (량당 80명 승차 가능) 으로 한주에 한번 정도 부정기적으로 운행되고 있으며, 하산역에서 국경 세관검사와 출입국 심사가 이루어진다. 심사대 옆의 작은 탁자에는 누런 갱지에 손으로 쓴 빛바랜 한글 출입국신고 안내서가 놓여있다. 블라디보스톡에서 모스크바까지 가는 열차는 격일로 운행되며 급행 열차로 6박 7일이 걸리는 거리다. 러시아 열차가 북한의 두만강 역에 진입, 여객을 실고와서 입국심사를 하고 러시아 열차로 갈아타는 시스템이다. 하산역의 국경통관 최대처리능력은 약 500 명이라고 한다.

북한철도는 우리 철도와 같은 표준궤간(레일간격 1,435 mm)이지만 러시아 철도는 이보다 넓은 광궤 (1,520 mm)를 사용한다. 궤간은 스페인, 포르투갈 1,668 mm, 핀란드 1,524 mm, 일본협궤 1,067 mm 등 국가간에 서로 다르게 사용하기도 한다. 북한에서 출





발하는 여객열차는 국경역에서 환승하여야 하며, 화물은 환적하거나 대차를 교환하여야 한다. 북한과 러시아 사이를 운행하는 화물열차는 하산역에서 대차를 교환하는 설비를 두어 처리하고 있다. 대차교환을 위한 승강능력 32톤의 컨테이너용 크레인 1대가 이곳에 있다. 하산역장은 1985년에 550만톤의 화물을 처리한바 있으나 현재는 북한과 하루에 2회, 2량 정도의 화물열차를 처리한다고 한다.

선로는 역사앞에서부터 광궤, 표준궤, 2중궤, 광궤, 광궤... 의 순으로 모두 20개의 선로가 배치되어 있었다. 광궤와 표준궤 모두 4열의 레일이 하나의 선로로 구성된 2중궤는 이곳 하산역에서 두만강역으로 연결되어 있다. 광궤는 계속 이어져 나진까지 연결되어 있다가 철거되었다고 하나 북한에서 확인하여 보지 않고는 알 수 없는 노릇이다. 2중궤는 러시아쪽으로 나란히 진행하다가, 좌로부터 1열, 3열 레일이 표준궤 2번선으로 분기되어 연결되고, 2열, 4열 광궤는 계속 3번선으로 뺏어나가 광궤와 표준궤

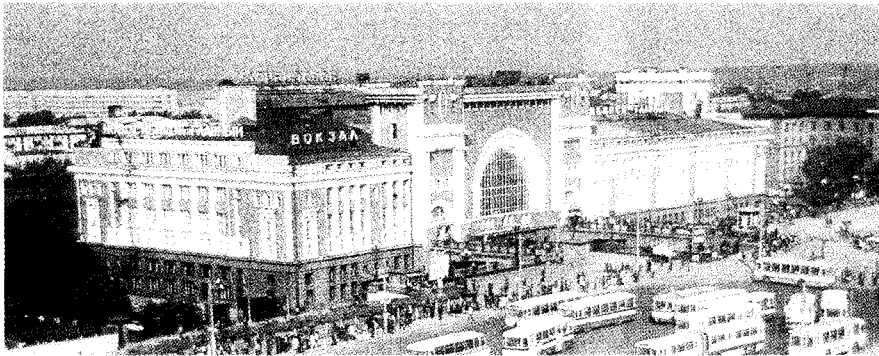
가 분리되는 것을 볼 수 있다. 광궤는 열차가 자주 통과한 흔적이 분명한데 표준궤는 자주 사용한 흔적을 남기지 않고 있어 북한으로 부터의 열차진입이 적거나 없었다는 것을 알 수 있다.

하산역 구내를 가로지르는 육교위에서 3 km 정도 떨어진 두만강 철교를 바라볼 수 있다. 오후의 두만강 철교는 무심하게, 그러나 육중한 모습으로 조용히 서있었다. 이 철교가 바로 한반도와 러시아를 직접 이어주는 다리라는 생각에 잠시, 나진, 청진을 거쳐 경원선을 통해 서울로 급방 도달할 것 같은 지척의 느낌을 갖게 하였다. 본 역사에서 떨어진 2층 건물의 하산역 운전취급실에는, 열차운전표시반이 4개의 면으로 부채꼴로 펼쳐져 있고, 램프로 진로를 표시하도록 되어 있다. 분기번호는 쌍동선로전환기에도 각각의 고유번호가 매겨져 있다. 조작반은 약 2 m 정도 떨어진 각종 정자와 버튼을 설비한 탁상형태로 만들어져 있다.

블라디보스톡, 하산 두 개의 역제어장치를 살펴본 결과, 시베리아 철도의 운전취급과 연동처리방식은 한국, 유럽, 미국의 그것과는 다른 독자적인 방식이었다.

표시반에는 좌측으로 두만강 역을 향하게 하고 우측으로는 마할리노 역(우수리스크 방향)을 향하도록 배선을 표시하고 있다. 중앙에 20개 선로를 표시하고 그 밑에 좌측선로로부터 뺏어나온 3개의 유치선을 나타내고 있다. 현재 56명의 직원이 근무하는 하산역은 1952년에 건설되었고 지금 사용하고 있는 신호취급소와 연동장치는 1979년에 설치되었다고 한다.





저녁 7시 10분, 하산역을 뒤로 하고 크라스키노에 도착, 저녁 식사 후, 9시 25분에 크라스키노를 출발, 11시 35분에 바라바쉬에 잠시 정차, 휴식을 취하고, 11시 50분에 바라바쉬를 출발, 블라디보스톡 숙소에 도착한 시간은 다음날 새벽 2시 50분이었다. 도로를 이용한 하산역 접근은 매우 험하고 시간이 많이 소요되었다.

3. 노보시비르스크

7월 13일 노보시비르스크에 도착한 시간은 오후 5시였다. 노보시비르스크는 러시아의 모스크바, 페테르스부르크에 이어 3번째 도시로, 시베리아의 수도로 일컬어지며, 인구는 120만명, 시베리아 철도의 중심이다.

도시를 가로지르는 오브강 양편으로 도시가 형성되어 있으며, 모두 10개 구역으로 구분되어 있다. 노보시비르스크는 시베리아의 수도로써, 산업, 과학, 교통, 통신이 발달되어 있고, 국가 연구단지가 이곳에 있다. 노보시비르스크는 또 20개의 국립 대학과 2개의 사립 대학이 있으며, 이들중 유명 대학은 국립 대학, 노보시비르스크 대학, 철도 대학이라 한다. 노보시비르스크에는 약 6천명의 한민족이 살고 있으며, 한국 유학생은 70 - 80명 정도 된다고 한다. 주변은 평야지대로 구성되어 있으며, 천연자원은 석탄, 기름, 가스, 목재가 있으며, 오브강은 북해로 연결되는 콩고, 미시시피, 아마존강에 이어 4번째로 긴 강이며, 오브강 수력 발전댐은 1961년부터 건설을 시작, 1963년부터 전기를 공

급하고, 1965년에 완공되었다고 한다. 현재는 수력 발전에 의해 25%만 감당하고 나머지는 5곳의 화력 발전에 의한다고 한다. 도시의 면적으로는 러시아의 4번째 도시이며 2개의 공항을 가지고 있고, 중심가에는 레닌 광장, 구 소련의 지리적 중심임을 상징

하는 교회가 도로 한가운데 있다. 노보시비르스크는 1909년 대화재로 70%의 건물(대부분 목조)이 손실되었다고 한다.

노보시비르스크 역은 1936년 건설되었고, 현재 여객 취급은 1일 75,000명, 아침 8시에서 저녁 8시까지, 열차횟수가 50회/일이다. 역에서 일하는 직원수는 약300명, 시베리아 철도 역중에는 최대, 최고의 역이며, 러시아 철도 전체에서는 5대역중 하나이다.

역은 매우 웅장하고 내부가 청결하며 중앙 대합실을 확 트이게 하여 매우 넓게 만들어져 있다. 바닥과 벽은 대리석으로 마감되어 있어, 시내 건물의 그것과는 대조적으로 깨끗하고 고급의 마감재료와 장식으로 이루어져 있다. 공공장소로서의 노보시비르스크 역의 역할은 이곳 도시에서도 가장 화려하고 고급스러운 풍모를 유지하고 있다. 역 중앙 대합실의 왼편에는 노보시비르스크에서 출발하여 러시아 각 지방 5개지역으로 뻗어나가는 철도 안내 표시판을 커다랗게 게시하고 있었다. 현대적 전광판이나 전자식 안내, 개시 시설은 찾아볼 수 없으나 유럽의 주요역 풍모에 못지않았다. 대합실의 양측면에는 시베리아 철도 100주년 기념으로 예전 승무원 복장부터 건설 당시의 사진과 그림 등 철도 자료들이 전시되고 있었다.

광장에서 평면으로 중앙 대합실을 통해 계단을 1층 내려가면 승강장으로 연결되도록 되어 있다. 역 광장은 역사 설계자의 이름을 따서 가렌 미칼로브스키 광

장이라고 불리워지며, 역사와 지하철은 이 광장에 연결된 지하 통로계단으로 연결되어 있다. 노보시비르스크 지하철은 1979년 5월에 건설을 시작하여 1986년 1월 5개 역을 개통하고 현재 11개 역, 총연장 12.3 km를 운영하고 있다. 작년말 11번째 역을 개통하고 현재 12번째 역을 건설중에 있다. 노선은 십자가 형태로 3번째 역에서 환승하도록 되어있다.

노보시비르스크 역에서 조금 진출하면 오브강을 건너는 철교를 만난다. 철교는 5개의 트러스 구조이며, 길이가 2 km 이상으로 1893. 7. 20일 가린라기가 철교의 위치를 정하고, 교량 건설을 시작, 약 4년의 건설기간이 소요되었으며, 건설을 시작한 6년 뒤 이곳의 작은 마을은 도시로 변하게 되었고, 이로부터 도시 이름은 노보니콜라이스크로 1925년까지 불리우다가, 이후 시베리아의 새로운 중심도시라는 의미의 노보시비르스크로 현재까지 불리워지고 있다고 한다.

개관한지 1년여된 철도차량 박물관에는 러시아의 각종 증기기관차, 디젤기관차, 동차, 모타카, 제설차, 전시수행 차량인 병원차, 수술차, 주방차등 288량의 차량이 전시되고 있다. 1854년 페테르스부르크와 살스코까지 27 km 구간을 처음 운행한 증기기관차와 수술차, 주방차 등이 매우 흥미로웠다. 러시아에서는 1922년부터 전기기관차를, 1924년부터 디젤기관차를 생산하기 시작 하였다.

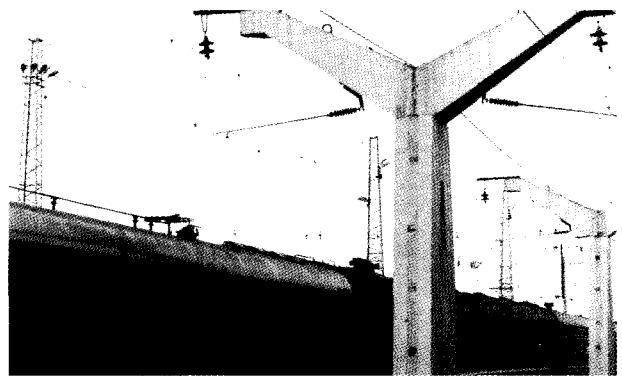
4. 모스크바, 상트 페테르스부르크

노보시비르스크를 뒤로 하고 모스크바 공항에 도착한 것은 7월 14일 토요일밤 11시 10분이었다. 크레믈린 궁 등의 모스크바 문화 유적을 둘러본 뒤 모스크바 지하철을 타 보았다. 지하철은 11개 노선으로 모스크바 시내를 종단, 횡단하는데는 약 1시간이 소요된다. 깔조라고 부르는 순환선의 스피레스까야 역에서 키에프 역을 왕복하였다. 지하철은 전철표 또는 토크(코인)을

사용하며 게이트에 코인을 투입하면 파란 램프가 점등되어 승객이 통과할 수 있도록 하고 있다. 급경사의 에스컬레이터는 3열, 직선으로 지하 승강장으로 연결된다. 열차는 6량 편성으로 기관사, 기관조사, 차장 3인으로 운영되고 있었다. 차량은 대체로 노후되었으며 목제마감의 실내 내장재와 철제문이 사용되며 차량간의 이동은 안 되도록 되어 있다.

필자 등은 모스크바에서 페테르스부르크까지 야간 열차로 이동하였다. 모스크바의 역이름은 모든 행선지 이름을 따서 만든 것이 특색이다. 행선지별로 출발역이 서로 달라서 레닌그라드(페테르스부르크)로 가는 열차의 출발역은 레닌그라드역, 키에프로 가는 역은 키에프역 등으로 모스크바에는 모스크바역이 없다. 대신 레닌그라드역이 있으며, 레닌그라드에는 레닌그라드역이 없고 모스크바역이 있다. 살펴본 레닌그라드역, 모스크바역, 노보시비르스크역, 블라디보스톡역등은 매우 웅장하고, 내부가 청결하였으며, 대합실에 의자 수는 적지만 실내공간은 매우 넓었다.

여객 열차의 등급은 Firm, Skory, Passenger가 있으며, 객실은 2개의 침대가 있는 최고급 SV와 4개의 침대



가 있는 중급 Kupe, 그리고 좌석으로 되어있는 보통의 Platzkart와 Sitting이 있다. 여객 열차의 최고 속도는 140 km/h, 일반 열차 90 km/h, 화물 열차 속도는 90 km/h이다.

모스크바의 레닌그라드 역을 출발한 시각은 밤 11시 10분경, 4인 1실의 객실은 출발할 때까지, 또 중간역에 정차시 냉방이 정지되며, 출발하여야만 냉방이 가동된다. 야간 열차는 블라디보스톡에서 우수리스크까지 시승한 동일한 열차이었다. 페테르스부르크의 모스크바역에 도착한 시간은 7월 16일 아침 7시 20분경이었다.

모스크바역은 1851년 건설되어 150년이 되었으며 대합실에 들어서면 중앙에 승강장을 향하여 피터 대제의 동상이 높게 서있고, 프랫홈을 향하여 공간이 확 트인 광장과 같이 되어 있으며, 양 측에 각종 승객편의시설과 역무시설로 되어있다. 모스크바역 구내의 전철설비는 Y형 콘크리트 주에 전차선을 가선한 형태이다. 프랫홈에 설치한 안내게시기는 매우 단순하고 글자도 매우 작았다. 선로종단부에서는 종단표지와 종단 궤도설비를 볼 수 있었다.

블라디보스톡을 출발한 시베리아 횡단철도는 이곳

페테르스부르크에서 북유럽으로 연결되며, 핀란드행의 경우 이곳에서 6시간 정도 소요되며 8회 정차한다. 전면 외곽 보수공사가 진행되는 모스크바 역 앞으로는 네프스키 대로로 연결된다. 네프스키 대로에는 트롤리버스와 스트리트 레일카 두 종류의 전차가 운행되고 있으며, 심하게 노후된 것을 볼 수 있었다. 페테르스부르크의 지하철은 1931년 최초 개통되었고, 4개의 노선이 있다. 시승한 4호선의 마야코프스카야 역은 스크린도어가 설치되어 있는데 그 형태가 50 - 60 cm 두께의 벽체형태로 열차가 정차하면 문이 열리는 곳만 비워두고 벽을 친 형태이다.

러시아는 시베리아 철도 활성화를 위하여 노력을 기울이고 있다. 시베리아 철도와 연계되는 북한 철도는 러시아 철도와 많은 영향과 관계를 가지고 있을 것으로 예상된다. 철도를 통한 한반도와의 연결, 그리고 광활한 시베리아의 자원개발과 농업, 수산업등 우리나라의 참여, 개발 가능성에 대한 이런 저런 생각과 함께 귀국 비행기에 올라, 그동안 바쁜 일정으로 쌓인 피로에 곤한 잠으로 빠져 들었다.