

## 몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안\*

박용안\*\*

### Improvement of International Cooperation with the Neighbouring Countries for Securing Transit Transport of Mongolia

Yongan Park

**Abstract :** Mongolia as a land-locked country, has tried to diversify its foreign trade with European and Asian countries. Recently continual price rise of mineral resources also helps Mongolia have chances to gain her trading partners. Nevertheless, regulations and barriers to exports of Mongolian mineral resources in China and Russia, which are transit countries, are complex and complicated in border crossing and transshipment procedures for transit transport. This paper discusses problems and barriers to economic and efficient logistics systems and transit transport of Mongolian mineral resources, and addresses a proposal of international intermodal transport corridors for improving transit transport, and suggests international cooperation, by applying transit rights of land-locked country. Specifically, it is necessary for Mongolia to search for other international intermodal corridors besides the corridor through the port of Tianjin. It is needed to build an international organization for discussion of affirmation of logistics equipments and improvement of transit procedure in border crossing, and to raise financial feasibility in building a new intermodal corridor.

**Key Words :** Land-locked Country, Transit Transport, Transit Country, Mongolia

---

▷ 논문접수: 2011.10.31   ▷ 심사완료: 2011.12.23   ▷ 게재확정: 2011.12.29

\* 필자는 익명의 세분 심사위원, KMI 김학소 원장님과 동료들, 많은 몽골인 친구들, 끝없이 내조한 안사람 및 가족들께 감사드립니다.

\*\* 한국해양수산개발원 연구위원, yapark@kmi.re.kr, 02)2105-2789

## I. 서론

몽골은 중국으로부터 1921년 독립이후 사회주의 경제체제와 일당 체제를 유지하다가, 1988년 개혁과 개방정책을 추진한 후 1992년에는 헌법을 개정하여 자유시장경제를 선택하였다. 풍부한 광물자원을 보유한 몽골은 중국과 러시아에 접해있는 내륙국(land-locked)으로, 넓은 영토에 비해 인구는 상대적으로 적고 수도인 울란바타르에 집중되어 있다<sup>1)</sup>. 몽골은 매장량 기준으로 동 5,500만 톤(세계 2위), 형석 1,200만 톤(세계 3위), 석탄 1,750억 톤, 우라늄 6만 3,000 톤(세계 14위)을 보유하고 있는 자원부국이다(한국수출입은행, 2010). 이와 같이 풍부한 광물자원에도 불구하고 수출입화물의 고물류비로 수출은 중국과 러시아에 집중되어 있다(National Statistical Office of Mongolia, 2010; 김영운과 강제홍, 2011).

몽골로서는 새로운 해외시장 개척과 수출 광물자원의 부가가치 제고를 위해서는 우리나라와 일본 등과 교역확대를 통한 수출다변화가 시급한 실정이다. 따라서 몽골은 중국과 러시아에 국경을 접하고 있지만, 실리 외교를 추진하여 우리나라, 미국, 일본 등과도 우호관계를 유지하고 있다. 2005년에는 부시 당시 미국 대통령, 2006년에는 우리나라의 노무현 당시 대통령과 일본의 고이즈미 당시 수상 그리고 2011년에는 이명박 대통령이 몽골을 각각 방문하여 정상회담을 갖고, 몽골의 풍부한 지하자원, 경제개발, 주택건설과 사회인프라시설 구축 등에 관련된 경제협력을 긴밀화하려 노력하여 왔다(법제처, 2006; 청와대, 2011)

우리나라와 몽골간에는 1990년 3월 국교가 수립되었고, 1991년 무역협정, 1993년에는 이종과세방지협약, 1999년에는 에너지·광물자원협력협정이 체결되는 등 협력이 확대되고 있다(한국수출입은행, 2010). 해운, 항만, 국제물류 분야에서는 2009년 교통부문의 협력에 대한 양해각서(memorandum of understanding: MOU)를 체결한 데 이어, 2010년에 양국은 해운·물류 부문의 세부적 MOU에 서명하였다.

우리나라와 몽골간 교역액은 2000년 약 5,680만 달러(우리나라 수출 5,470만 달러, 수입 210만 달러)에서 2008년 2억 6,900만 달러(수출 2억 3,800만 달러, 수입 3,100만 달러)로 연평균 18.8%씩 증가된 후, 2008년 하반기 발생한 세계적인 금융위기로 인해 2009년에는 1억 8,800만 달러(수출 1억 6,700만 달러, 수입 2,100만 달러)로 전년비 약 30%나 줄어 들었다(한국무역협회, 2011).

2009년 기준 몽골은 우리나라의 86위 교역상대국(수출 87위, 수입 101위)으로 우리나라

---

1) 몽골의 국토면적은 156만 km<sup>2</sup>으로, 남쪽에 고비사막이 놓여 있고, 북쪽으로는 초원지대와 구릉지대가 입지하며, 서쪽에는 알타이산맥이 뻗어 있다. 인구는 270만명으로 수도인 울란바타르에 41%인 110만명이 집중되어 있다(National Statistical Office of Mongolia, 2009).

라 총 교역량의 0.36%를 점유하며, 우리나라는 몽골의 3위 교역국가(수출 4위, 수입 3위)로 몽골 총교역량의 5%를 점하고 있다(한국수출입은행, 2010).

본 연구는 몽골의 광물자원 수출다변화를 위해 국제물류경로 확보와 통과운송<sup>2)</sup>의 필요성을 인식하고, 이러한 인식을 바탕으로 몽골의 광물자원 수출원활화를 위해 필요한 통과운송에 관한 국제협력 개선방안을 논의하고자 한다.

이에 따라 본 연구는 국제협약상 내륙국의 통과권한에 대한 기존 연구들을 살펴보고, 몽골의 중국과 러시아 내륙 통과운송에 따른 현실적 문제와 애로들을 조사·분석한 후, 몽골과 제3국간 교역을 촉진하기 위한 국제협력의 개선방안을 제시하고자 한다. 본 연구는 향후 우리나라와 몽골간 광물자원 교역이 확대될 경우(이효선, 2010), 효율적이고 막힘이 없는 물류체제를 운영할 수 있는 국제협력체계를 수립하는 데에 일조하기를 바란다.

## II. 선행연구 검토

### 1. 내륙국의 통과운송과 해양진출에 대한 선행연구

내륙국의 통과운송과 해양진출권에 대한 연구와 논의는 주로 유엔해양법 협약인 United Nations Convention on the Law of the Sea(UNCLOS)와 내륙국 통과운송 협약(1965 Convention on Transit Trade of Land-Locked States)에 의해 규정된 내륙국의 통과권한과 공해자유를 중심으로 이루어지고 있다. 해양에 대한 자유의 개념은 17세기 이후 과학과 정보·통신 기술의 발달에 따라 점차적으로 해양의 자유, 해양사법권, 지속가능한 발전, 해양에 대한 관리로 발달하여 왔으며, UNCLOS I(1958), II(1960), III(1982) 협약을 통해서 친환경적이고, 사회적이며, 경제적 해양관리로 발달되고 있다(Strain et al., 2006).

국제협약상 통과운송권한과 공해자유 개념의 발달에도 불구하고 내륙국은 여전히 고물류비로 세계시장에 대한 접근과 경제발전을 저해받고 있다. Bowen은 내륙국에게 해양에 대한 접근봉쇄는 저렴하고 친환경적 운송수단인 해운에 대한 단순한 장애로서

---

2) 유엔해양법 제124조에서는 통과운송(traffic in transit)을 환적, 보관, 적양하, 수송방식의 전환의 유무에 관계없이 통과국 영토의 통과가 내륙국 영토내에서 시작되거나 끝나는 완전한 경로의 일부인 경우에, 1개 또는 그 이상의 통과국의 영토를 지나는 사람, 화물, 상품 및 운송수단의 통과로 정의함. 또한 내륙국(land-locked states)을 해안이 없는 국가로 정의하며, 통과국(transit states)을 해안 유무에 상관없이 내륙국과 해양사이에 위치하여 그 영토를 통과하여 통과교통이 이루어지는 국가로 규정함(외교통상부, 2006).

만 아닌, 글로벌 시장에 대한 차단으로서 작용한다고 보았다(Bowen, 1986). 이러한 차단은 내륙국에 추가적 운송비용 부담뿐만 아니라 높은 가공비용을 유발하고, 생물 및 비생물 해양자원에 대한 이용까지 제한한다고 보았다(Bowen, 1986; MacKellar et al., 2000; Limao and Venables, 2001; Celine and Christopher, 2008; Evers and Karim, 2011).

Faye 등은 내륙국이 근본적으로 해안으로부터 이격되어 발전의 성과가 낮다고 보았으며, 통과국에 대한 의존방식을 사회기반시설에 대한 의존, 국경통과에 대한 정치적관계에 의한 의존, 통과국의 안정성에 대한 의존, 통과국의 행정처리에 의한 의존으로 구분하고 있다(Faye et al., 2004).

구체적 사례로서 내륙국인 네팔과 통과국인 인도간 화물의 통과와 통과경로 그리고 해양접근에 대한 자유의 범위와 내용을 검토하면, 내륙국의 해양에 대한 자유가 절대적이지 않고, 통과국의 협조와 지역내 국가들과 국제협약 등을 통해 구체화되고 있음을 알 수 있다(Sarup, 1972). 남아프리카 지역에서는 정치적 지배의 주요한 수단으로서 해양접근을 통제하는 사례를 찾아 볼 수 있다(Griffiths, 1989).

한편 우리나라를 중심으로 한 통과운송 활성화도 논의되고 있다. 동북아 통과운송 수요를 활용한 우리나라의 동북아 지역과 물류연계성 강화가 제안되었으며(정봉민, 2008), 몽골의 자원수송로 확보와 우리나라의 몽골 자원확보를 위한 몽골과 물류협력 구축이 검토되었다(김영윤과 강재홍, 2011). 정봉민(2008)은 중국 동북지역의 해양접근 관문으로서 북한 나진항과 러시아 자루비노항의 역할을 상정하고, 우리나라 항만의 동북지역과 연계성 강화를 제안하고 있다. 한편 몽골철도를 아시아횡단철도(Trans-Asian Railway: TAR)의 북부노선 기능으로 한정하며(김성국과 정현영, 2005), 몽골 등에 의한 러시아 극동지역 통과운송 기능과 교통물류인프라 발전 전략도 분석되었다(성원용, 2007).

이밖에 유럽과 아시아간 철도를 이용한 국제복합운송경로와 통과운송경로에 대한 비교 분석(하영석, 2002; 이충배 외, 2007), 철도를 이용한 지역발전 전략(윤영미와 권원순, 2004; 박창호 외, 2007), 중국 동북지역 해양접근로 확보와 개선(Olson and Morgan 1992), 유럽과 아시아간 연계강화(ECE and ESCAP, 2008), 아시아내 통과운송 효율화(Yang et al., 2011) 등이 검토되었다. 그러나 몽골과 카자흐스탄 등 내륙국가 시각에서 수출입 물류를 원활히 하기 위한 통과운송 안정화 방안과 개선방안에 대한 논의는 찾기 힘든 실정이다.

향후 우리나라의 자원외교 확대가능성과 해외 광물자원의 수입확대 추이를 고려할 때, 내륙국의 해양접근권한과 통과운송에 대한 연구는 매우 중요하다 할 수 있다. 더욱이 우리나라와 몽골간 광물자원에 대한 교류가능성이 높아지고 있어, 내륙국의 통과권

한 개선에 대한 우리나라의 입장정리를 위한 논의는 시급하다 할 수 있다.

## 2. 내륙국의 통과권한에 대한 논의<sup>3)</sup>

Glassner(1973)는 통과와 자유(freedom of transit)는 해양에 대한 접근권(access to the sea)과 해양의 자유(freedom of the seas)에서 파생된 것으로 보고 있다. 내륙국의 해양진출을 위한 통과권한은 유럽에서 조약에 의해 통과권을 부여하거나 하천을 국제항행 수로로 지정하는 것에서 시작되었으며, 나폴레옹 전쟁이후 유럽재편을 논의한 비엔나회의(the Congress of Vienna) 등을 통해 확대되었다(Glassner, 1973). 19세기 들어 공업과 상업의 비약적 발전은 해협과 하천 그리고 육상에서 내륙국의 통과와 통행의 필요성과 권한에 대한 인식을 높이는 계기가 되었지만, 내륙국의 구체적 권한으로 인정되지는 못하였다(Glassner, 1973). Woodrow Wilson 미국 28대 대통령은 1차 세계대전 이후 유럽내 평화 정착을 위해 내륙국인 세르비아와 폴란드의 바다에 대한 자유롭고 안정된 접근권한을 주장하여, 국제연맹규약(the Covenant of the League of Nations)은 통신과 통과와 자유를 국제적 목표와 기준으로 인정하였다(제 23조 e).

1920년대에는 다자간 혹은 쌍자간 내륙국의 자유로운 통과에 대한 협약이 체결되었으며, 이 협약들중 1921년 체결된 바르셀로나 협약(the Barcelona Conventions of 1921)<sup>4)</sup>과 the Convention and Statute of the International of Maritime Ports (1923)년이 중요한 지표를 제공하였다. 바르셀로나 협약은 내륙국의 해양진출권 선언(Declaration Recognizing the Right to a Flag of States Having No Seacoast)을 규정하면서, 해안 보유 국가와 내륙국간 차별을 두지 않았고, 결과적으로 내륙국의 해양진출에 대한 접근권한을 실질적으로 강화하게 되었다. 아울러 2차 세계대전중 철도, 전력선, 파이프라인, 항만 그리고 타 교통수단에 대하여, 바르셀로나 협약에서 규정한 통과와 자유를 강화하는 국제협약들이 진행되었다.

1956년에는 United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific(ESCAP)의 전신인 United Nations Economic Commission for Asia and the Far East(ECAFE)는 내륙국의 해양접근에 대한 주제를 검토하였다. ECAFE는 내륙국의 통과운송을 권한(rights)보다는 요구(needs)라고 정의하였으며, 향후 국제연합(the United Nations)이 내륙국의 해양접근을 의제로 다루도록 하는 계기를 제공하였다. 1950년대에 있었던 신생 독립국들의 국제연합 가입은 해양에 대한 새로운 개념인 자유스럽고 안정된 해양접근권(a free and secure access to the sea)이라는 개념을 발달시켰다.

3) 이 주제는 주로 Glassner(1973)를 인용하거나 참고함

4) the Convention and Statute on Freedom of Transit(1921)이라고도 함

1958년의 the United Nations Geneva Conference on the Law of the Sea에서는 공해에 대한 협약(the Convention on the High Seas) 3조에서 해양접근권에 대해 권고하였으나, 해양접근권을 경제적 필요보다는 해양의 자유의 일종으로 해석하였다. 이에 따라 내륙국가들은 명확한 개념과 해법을 요구하게 되었다. 1964년 아프리카와 아시아 내륙국가들은 바르셀로나협약의 갱신과 대체를 검토하였으며, 1965년 체결된 내륙국의 통과운송협약(United Nations Conference on Transit Trade of Land-Locked States) 초안을 제안하였다.

1960년대에는 아시아국가들의 철도망을 연결하는 Trans-Asian Railway(TAR)이 제안되어, 2009년 아시아횡단철도협정(the Trans-Asian Railway Network Agreement)이 발효되었다. 1959년부터 UN에 의해 제안된 Asian Highway는 아시아지역의 도로개발을 중심으로 진행되었으며, AH협약(the Intergovernment Agreement on the Asian Highway Network)이 2003년 체결되어 2005년 발효되었다(ESCAP, 2011).

2000년대 들어서는 국제기구들은 중심으로 지역내 내륙국의 통과운송 개선을 위해 국제복합운송경로와 통과운송경로를 설정하고 낙후된 교통물류 인프라시설들과 단절된 경로들을 연결하는 계획을 검토하고 제안하고 있다(ECE and ESCAP, 2008; ESCAP, 2009; KMI, 2009). ECE와 ESCAP은 유럽과 아시아간 연계강화를 위한 철도경로, 도로경로, 내륙수로경로와 dry port들을 지정하고, 우선적으로 추진할 경로 건설을 통한 효과를 강조하고 있다. 또한 ECE와 ESCAP은 국경통과시의 비물리적 애로(non-physical barrier)와 시설과 장비 부족 등의 문제해결을 위한 국제협력을 제안하였다.

한편 해안국이면서도 일부 지역의 해양에 대한 접근경로가 봉쇄되거나 원거리인 지역에 대해, 해양접근권을 어떻게 인정할 것인가도 논란이 되고 있다(Olson and Morgan, 1992). 예로 겨울철 해안이 동결되는 핀란드에 대한 해양접근권 확보, 건국초기 미국의 St. Lawrence강 이용에 대한 제약, 중국 동북지역 - 특히 길림성과 흑룡강성-의 해양접근권 여부 등이다.

### 3. 연구 방법

본 연구는 몽골의 광물자원 수출 다변화 정책에 따른 수출물류경로와 예상 통과국, 통과운송에 따른 국제협력의 문제점과 개선방안을 제시하고자 한다.

이 연구의 차별성은 선행연구의 주제들인 내륙국의 제약과 경제발전의 장애, 내륙국의 통과국에 대한 의존, 내륙국과 내륙지역의 통과권한 논의와는 상이하게 구체적인 몽골의 사례에 초점을 두는 데에서 찾아 볼 수 있다. 또한 몽골이 교역 대상국가와 품목을 다변화하고 대량화물인 광물자원의 수출확대를 시도함에 따라 새롭게 부각되는 환

경문제 해법과 안정적인 통과운송 경로 확보를 위한 개선방안을 제안하는 데에서, 이차적 차별성을 갖고 있다.

이러한 연구내용을 서술하기 위해 유엔해양법을 중심으로 한 내륙국의 지위-통과권한, 해양에 대한 접근권한-에 대한 논의를 문헌중심으로 살펴보고, 몽골의 수출입에서 발생되었던 실제 통과운송 사례를 고찰하여 통과운송시 애로와 문제점을 인식하고자 한다. 필자는 몽골 도로교통부(Ministry of Road, Transportation, Construction and Urban Development of Mongolia) 자문관으로 체류시(2010년 10월부터 12월의 3개월) 면담과 국제물류시설에 대한 현장방문의 결과로 몽골 통과운송 안정화 방안과 개선방안을 도출하였다. 도출 과정은 다음과 같다. 1) 몽골로 출발전 2010년 관련된 한국의 복합운송업체와 정부 관련자, 몽골 교통·물류 한국 관련자와 면담과 관련 자료를 수집하였다. 면담과 자료 수집을 통해 몽골 광물자원 관련한 국제물류경로상의 애로와 문제점 그리고 새로운 정책이슈들을 인식하였다. 2) 2010년 10월 몽골 현지에서 몽골 해양청(Maritime Administration of Mongolia) 관련자로부터 장단기적 정책목표에 대한 설명을 경청하고 관련 자료들을 수집하였다. 3) 2010년 11월에는 관련 전문가들과 인터뷰와 토론을 통해 통과운송 문제점들을 구체화하고 안정화 방안과 개선방안에 대해 논의한 후 현장방문을 통해 이들 방안들을 재정리하였다. 4) 2010년 12월과 2011년에는 관련 국제협약과 협정에 대한 자료들을 수집하여, 이러한 방안들을 실천하기 위한 법제도적 환경에 대해 심도있게 검토하였다. 또한 필자는 2010년과 2011년 한국과 몽골간 해운 물류분야 협력회의에 참석하여 양국간 관련 정책이슈들을 확인하고 경청하였다.

필자는 몽골 체류시 몽골 정부관료, 국제복합운송 전문가, 철도 국제물류전문가, 철도 화물운송 담당자, 철도 CY운영자, 몽골 주재 한국복합운송업체, 한국대사관의 상무관, 중국 칭진항 주재 몽골 물류기업 대표, 주싱가폴 몽골선적공사 대표, 채탄회사의 경영층, 폴리브텐 광산의 국장 및 물류담당자, 국경역인 자민우드역의 담당국장 등을 면담하였다. 또한 에르데네(Erdenet) 폴리브텐 광산, 바간누르(Baganuur) 석탄 광산, 주요 철도거점인 울란바타르역, 초이르(Choyr)역, 자민우드(Zamin Uud)역과 동역의 주요 화물터미널, 바간누르역 등을 방문하여 현장에서 문제점과 개선방안에 대해 전문가들과 논의하였다. 이러한 심층면담과 현장방문으로 도출된 통과운송 안정과 방안과 개선대안들은 전문가들이 느끼는 구체적 문제들과 실현 가능한 대안을 추출할 수 있는 장점이 있다(Tongzon, 2011)

### Ⅲ. 몽골의 자원수출과 통과운송 경로 분석

#### 1. 중국 통과운송의 물류체계와 애로 및 문제점 분석

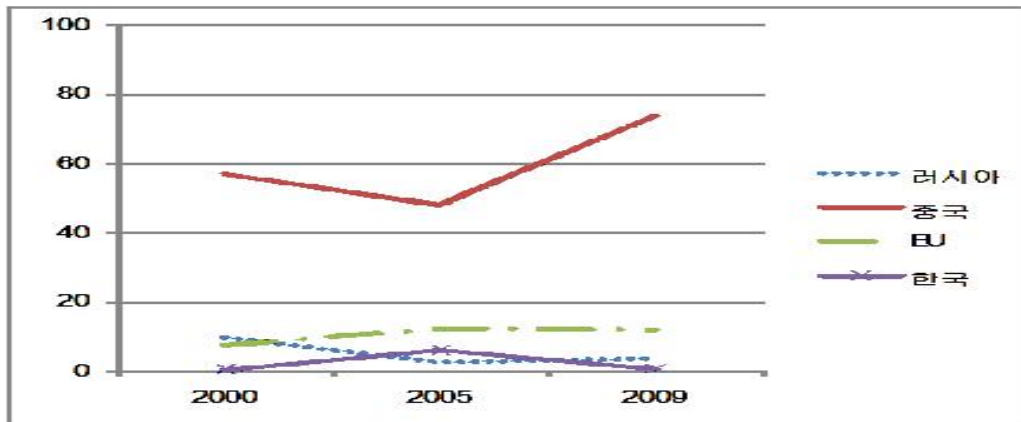
1) 중국 통과운송과 물류체계

1921년 독립후 몽골은 러시아로부터 군사적, 정치적, 경제적 지원을 받아 국가발전의 계기로 삼았다. 1990년만 해도 몽골은 수출의 78% 수입의 77.5%를 러시아와 교역에 의존하였으나, 1990년 구소련 붕괴이후 구소련 및 동구권과의 관계가 불안정해 지면서 교역대상 국가는 중국, 한국, 일본, EU국가, 미국 등으로 다원화되고 확대되었다(김홍진, 윤승현, 2010).

몽골 수출 대상국가중 중국의 비중은 2000년 57%, 2005년 48%, 2009년 74%로 늘어나는 한편(<그림 1>), 수입에서 중국의 비중은 동기간중 18%, 25%, 25%로 증가되었다(National Statistical Office of Mongolia, 각연도). 이에 반해 몽골 수출대상국가중 러시아의 비중은 2000년 10.0%, 2005년 3%, 2009년 4%로 감소되는 추세이며 한편, 수입에서 비중은 동기간중 34%, 35%, 36%로 정체세를 보이고 있다. 유럽국가의 비중은 몽골 수출에서 2000년 7.5%, 2005년 21.4%, 2009년 12.1%로 점차 증가되는 추세이며, 수입에서는 2000년 11.4%에서 2005년 8.3% 감소된 후 2009년 14.3%로 증가되었다. 한편 우리나라 비중은 몽골 수출에서 2000년 0.6%에서 2005년 6.1%로 증가된 후 2009년 0.8%로 감소되었으며, 수입에서는 2000년 9.0%, 2005년 5.4%, 2009년 7.2%로 등락을 거듭하고 있다.

<그림 1> 몽골의 수출 대상국가의 비중

단위 : %



자료 : National Statistical Office of Mongolia

몽골의 교역대상 국가중 한국, 일본, EU국가, 미국 등의 비중이 확대됨에 따라, 몽골 수출입화물의 최단거리 관문항인 중국 천진항을 이용하는 통과운송의 중요성이 높아지고 있다. 몽골철도의 폭은 러시아하고는 일치하지만 중국과는 상이하야, 몽골과 중국간



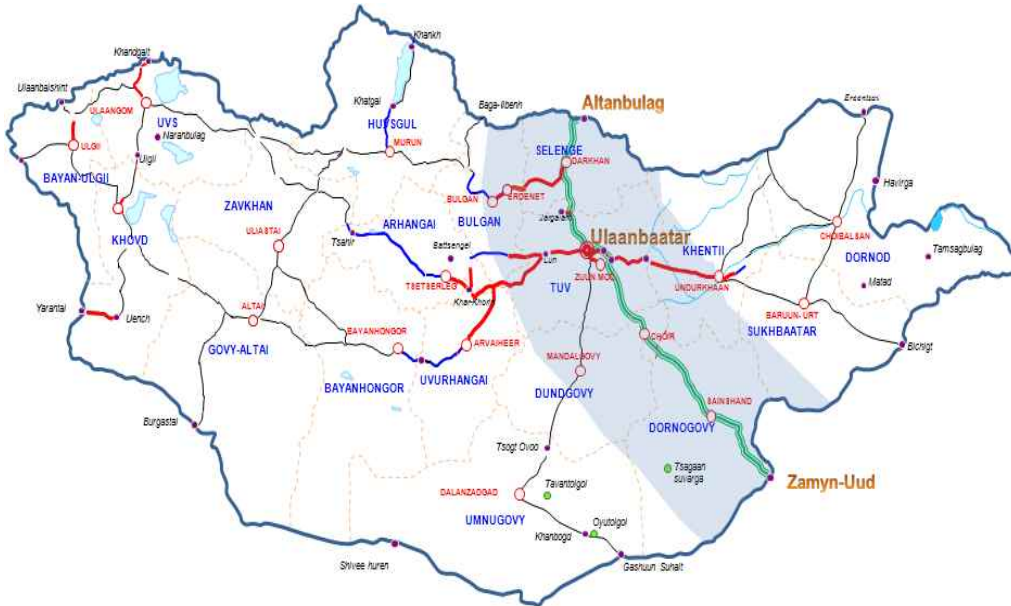
몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안

철도운송에서는 양국 국경거점역인 몽골의 자민우드(Zamin Uud)에서는 중국의 수출화물을 처리하고 있다(<그림 2>). 중국의 알렌(Erenhot)에서는 몽골의 수출화물을 환적하거나 보관·혼재·분류·가공하는 등의 작업이 진행된다.

중국을 통과하는 몽골의 제3국에 대한 국제물류경로는 몽골내에서 화물열차 편성 - 자민우드 도착 - 국경통과 절차 진행 - 중국 알렌으로 열차 운행 - 알렌 철도터미널에서 화물의 환적 - 중국 열차 편성후 철도운송이라는 절차로 구성된다.

세부적으로 보면, 컨테이너 수출화물의 경우는 일반적으로 수도인 울란바타르 압테마(Abtema) 터미널에서 열차 편성한 후 몽골 자민우드에서 중국의 알렌 컨테이너터미널로 이동되어 통관 등 국경통과 수속을 취한다. 이후 중국 철도당국이 중국 기관차와 화차를 이용하여 목적지별로 열차를 재편성하며, 몽골의 기관차와 화차는 중국발 몽골행 화물을 적재하고 자민우드로 이동된다. 중국 철도당국은 몽골의 통과화물을 중국 천진항으로 운송한다.

<그림 2> 몽골의 주요 교통거점과 교통 네트워크



자료: Ministry of Road, Transportation, Construction and Urban Development of Mongolia, Regional cooperation in Road, transport sector, 2010(b).

몽골의 수출화물중 석탄의 철도운송 물류경로는 2009년 6월 이전에는 광산에서 채탄 - 몽골내 열차 편성 - 몽골 자민우드 - 중국 알렌 - 알렌에서 환적후 중국내 운송으

로 구성되었다. 2009년 6월부터 중국 당국이 알렌에서 환적에 따른 비산먼지와 화차부족 등의 이유로 철도운송을 중단하였다<sup>5)</sup>. 이에 따라 몽골 석탄은 남부고비에 입지하는 Ovoot Tolgoi 등에서 중국의 국경인 Tseg과 Gantsmaodao를 통과하는 경로로 중국으로 운송되었고, 이 운송경로를 통해 중국내륙으로 2010년 850만톤이 운송되었다(Reuters, 2011).

아울러 몽골은 중국과 러시아의 교역화물에 대해 자국 영토를 이용하여 통과운송 서비스를 제공하고 있다. 이러한 통과화물에 대해 몽골, 중국, 러시아는 철도운송에 따른 기관차와 화차의 배정과 운용을 매년 삼국간 철도운송 협력회의를 통해 조정하고 있다. 2009년 몽골의 철도의 화물수송량은 1,417만 톤으로 몽골을 통과하는 중국과 러시아 교역화물 130만톤, 국내화물 766만톤, 수출 295만톤, 수입 126만톤으로 세분된다(<표 1>).

<표 1> 몽골의 철도운송 물동량 추이

단위: 천톤

구분/연도	2000	2005	2009
수입	938	1,155	1,264
수출	773	1,464	2,955
통과환적	1,513	5,393	2,296
국내	5,937	7,574	7,656
합계	9,161	15,586	14,171

자료: Ministry of Road, Transportation, Construction and Urban Development of Mongolia, Mongolian Railways: Present and Perspective, 2010(a).

**2) 몽골화물의 중국 통과시 애로와 문제점 분석**

몽골 수출입 화물의 중국 통과는 자민우드와 알렌을 통한 국제철도운송, 알렌-천진항간 중국내 철도운송, 천진항에서 선적 경로로 구성된다. 이밖에 몽골정부에서 추진중인 자민우드-알렌-중국 요령성의 단동항 경로와 몽골 동남부의 Nomrog와 중국의 Rashaan을 연결하는 철도노선을 건설한 후 Ulan hot 등을 경유하여 북한의 나진과 선봉항을 이용하는 경로에 대해서는, 몽골내에서 논의중이거나 계획중이다.

컨테이너 화물의 중국 통과시 문제점은 벌크화물에 비해서는 비교적 경미하다 판단되지만, 컨테이너 화물의 내장품에 따라 중국에서 통과가 이루어지지 않는 경우가 발생되고 있다. 즉 녹각과 계피가 적입될 경우, 중국을 통과하지 못하고 러시아로 통과된 사례가 있다.

벌크화물 통과에서는 몽골 광물자원을 제3국으로 수출할 경우, 중국 알렌 철도역에서

5) 2010년 11월 19-20일 필자의 자민우드역 방문 인터뷰 결과

화물을 하차후 환적하거나 화물이 적재된 화차(wagon)와 축을 분리하여 화물을 환적하여야 한다. 따라서 몽골 광물자원의 중국 통과에는 중국의 절대적 협조가 필요하다. 그러나 중국 철도당국이 환경오염, 기관차와 화차 부족 등을 이유로 환적을 제한할 경우, 중국통과는 실질적으로 봉쇄된다. 2009년 6월부터 몽골 수출석탄 철도운송에 대해 알렌에서 환적중단은 몽골과 중국간 운송을 트럭운송으로 한정하는 결과를 초래하였다.

## 2. 러시아 통과운송과 물류체계 분석

### 1) 러시아 통과운송과 물류체계

러시아는 전통적인 몽골의 우방으로서 몽골의 독립과 경제발전에 결정적 역할을 하였다. 몽골의 간선운송망인 철도는 울란바타르를 중심으로 북쪽으로는 러시아 국경도시인 알탄부락(Altanbulag) 인근 나우스키(Naushk)에 인입되어 몽골과 러시아를 연결하며(<그림 2>), 남쪽으로는 중국 국경도시인 알렌까지 인입되어 있다(황진희 외, 2011).

러시아는 몽골에 대한 지속적 지원과 투자를 통해, 러시아 궤도와 동일한 철도건설, 주요 광산인 에르데네광산회사 등에 대한 지분투자로 구리정광과 몰리브덴 등 광석을 안정적으로 확보하고 있다.

몽골 수출 통과화물은 몽골의 국경도시인 수흐바타르(Suhbaatar)를 통해 러시아 국경인 나우스키 터미널로 이동된 후 국경통과 절차를 취한 후 울란우데(Ulan Ude)까지 운송되어 시베리아횡단철도(Trans Siberian Railway: TSR)를 통해 유럽행과 극동행으로 운송된다.

구체적으로 살펴보면 컨테이너 수출화물의 경우, 몽골의 울란바타 압테마 철도터미널에서 열차를 편성한 후 몽골 북쪽 국경역인 수흐바타르에서 러시아 나우스키 터미널로 이동되어 통관 등 국경통과 수속을 취한다. 이후 목적지별 러시아 열차가 재편성되며, 나우스키에서 수흐바타르로 회차되는 몽골의 기관차와 대차(flat car)는 몽골행과 중국행 화물을 적재하고 수흐바타르 컨테이너터미널로 이동된다. 러시아내에서 제3국으로 향하는 통과화물은 시베리아횡단철도 본선이 연결되는 울란우데까지 운송된 후, 서향(western bound) 화물과 동향(eastern bound) 화물로 재편성되어 목적지별로 운송된다.

우리나라와 일본 등 극동지역행 화물은 울란우데에서 동향행 화물열차에 재편성되어 보스토치니 등 컨테이너항만으로 운송된다. 우리나라와 일본행 등 몽골 수출 컨테이너 화물이 러시아를 통과하는 경우는 중국 통과시 통관에 제약이 있는 화물(녹각과 계피 등) 등에 한정되고 있다.

한편 몽골의 대러시아 주요 수출 벌크화물은 몰리브덴, 구리정광, 석탄, 철광석 등이다. 에르데네(Erdenet)역에서 출발하는 몰리브덴과 구리정광 철도운송은 에르데네 열

차 편성- Salhit 분기점 - 수흐바타르 도착 - 러시아 국경 통과 - 러시아 나우스키 도착- 몽골기관차와 러시아 기관차 교체후 - 목적지별 러시아 열차편성으로 구성된다.

이밖에 몽골은 1990년대 바가누르(Baganuur)에서 채탄된 갈탄을 연간 200만톤씩 러시아로 수송한 바 있다. 몽골 광물자원의 러시아 통과운송에는 환적을 하지 않고, 러시아 국경역에서 몽골과 러시아간 기관차를 교체하고 열차를 재편성하여 목적지로 향할 수 있다. 또한 몽골 철도정보망과 러시아 철도정보망은 서로 연계되어 있어, 화물정보를 교환하고 있다. 몽골과 러시아와 중국간 철도운송증권은 사회주의 국가들이 주회원국인 OSShD 철도운송 증권을 이용하고 있다.

## 2) 몽골화물의 러시아 통과시 애로와 문제점 분석

몽골 화물이 러시아를 통과할 경우, 시베리아횡단철도의 본선과 연계되어 극동항만으로 이동되어야 한다. 따라서 중국 통과운송에 비해 장시간이 소요되며<sup>6)</sup>, 기관차와 화차 그리고 인력 운용면에서 효율성이 낮아지게 된다. 러시아 통과운송에서 국경역인 나우스키에서 극동항만인 보스토치니항까지 운송할 경우, 화차를 회수할 때 화차에 적입할 화물을 수배해야 하는 문제와 극동항만에서 비어있는 화차를 나우스키까지 회송해야 하는 등으로 비효율성이 발생될 것으로 예상된다.

이에 따라 러시아 통과운송에서는 장비와 기기 그리고 인력 운용의 효율성을 개선하고 물류비를 낮추는 노력이 요구된다. 아울러 러시아는 연계될 보스토치니항 광석부두의 처리능력을 충분히 확충해야 할 것이다.

# IV. 몽골의 통과운송 안정화와 국제협력 개선방안

## 1. 관련 국제협약과 협정 검토

### 1) 유엔 해양법 협약과 통과운송에 대한 협약 검토

유엔해양법 협약은 내륙국의 통과와 자유를 제10장(내륙국의 해양출입권과 통과와 자유)에서 서술하고 있다(외교통상부, 2006). 유엔해양법상 내륙국은 공해의 자유와 아울러 해양출입권을 가지며, 이를 위해 내륙국은 모든 수송수단을 이용하여 통과국의 영토를 지나는 통과와 자유를 보유하지만, 통과와 자유를 행사할 조건과 양식은 내륙국과 관계된 통과국간에 쌍무, 소지역 또는 지역 협정으로 구체화하도록 하고 있다(제125조 제1항과 2항)(박용안, 2011). 이와 같이 유엔해양법에서 내륙국의 통과자유는 내륙국과

6) 몽골 울란바타르 기준 천진항 1,700km, 블라디보스톡항 3,800km

통과국간 협정으로 실현되고 있다. 또한 화물 등의 통과에 따라, 통과국의 합법적 이익을 침해받지 않도록 필요한 조치를 통과국이 취할 수 있도록 규정하고 있다(제125조 제 3항).

1965년 체결된 내륙국의 통과운송 협약(Convention on Transit Trade of Landlocked States)은 통과운송에 대한 구체적 협약이다.<sup>7)</sup> 이 협약은 내륙국의 통과권한을 구체화하고 있으며, 공중보건, 안전과 보호를 위한 예외도 규정하고 있다.

## 2) 화물과 장비의 국경통과에 대한 협약과 협정

여객과 화물 그리고 운송기와 장비의 국경 통과에 대해서는 다양한 협약과 협정이 있다(박용안, 2011). 그러나 이러한 협약에 대해 몽골과 통과국인 중국 및 러시아가 각각 상이한 지위를 유지하고 있어(KMI, 2009; 박용안, 2011), 이들 협약을 통해 몽골 통과운송을 안정화하고 개선하기는 어려울 것으로 판단된다. 한편 몽골과 중국, 몽골과 러시아간에는 각기 통과운송협정이 체결되어 있다(Jargalsaikhan, 2008). 몽골과 중국간 협정(the Transit Transportation Agreement between Governments of Mongolia and People's Republic of China)은 1991년 8월 체결되었으며, 몽골과 러시아간 협정은 1992년 10월 체결되었다.

## 2. 몽골 통과운송의 안정화 방안

### 1) 통과운송 경로의 대안 검토

몽골의 수출입화물을 처리하는 중국의 천진항은 중국의 북경, 하북성, 천진의 관문항으로도 기능하고 있어, 몽골 광물자원을 처리하려면 대규모 부두시설을 필요로 하고 있다. 그러나 지속적으로 증가되는 중국 수출입화물을 고려할 때, 천진항에서 몽골을 위한 새로운 광물전용부두 건설은 용이하지 않을 것으로 판단된다.

따라서 중국 요령성의 단둥항, 북한의 나진항과 선봉항을 몽골 광물자원의 새로운 관문으로 검토할 수 있고, 몽골 광물자원의 처리와 재가공 등을 위해 우리나라 항만인 당진항, 평택항, 동해항, 포항항 등의 참여도 기대할 수 있다.

한편 보조경로로 이용되어 왔던, 러시아 극동항만을 이용하는 경로도 환적절차 없이 몽골화물을 운송할 수 있는 장점을 보유하고 있다. 따라서 러시아 당국이 중국 통과운송의 물류비용과 유사한 운임을 제시할 경우, 이 경로의 이용가능성도 커질 것으로 판단된다.

### 2) 통과운송 경로별 현안과 개선방안

7) 황진희 외, 『몽골 해운·물류분야 정책수립 지원 연구』, 국토해양부, 2011, pp., 157-166.

중국 경로를 이용할 경우 몽골철도와 중국철도와 궤폭 차이로 국경도시에서 환적을 해야 하는 데에, 이때 먼지의 비산 등 환경문제를 이유로 중국 철도당국이 환적을 거부하거나, 환적시 몽골 화물에 대해 기관차와 화차의 투입을 지연하거나 거부할 수 있다. 환경문제, 물류 기기와 장비 부족, 전문인력 부족은 유엔해양법에서 정한 통과와 항만에 대한 접근 권한에 대한 규정에도 불구하고, 몽골 광물자원의 통과를 저해하는 요인이 될 수 있다.

내륙국 몽골이 중국 항만과 중국 내륙 물류경로를 원활하게 이용하기 위해서는, 몽골 광물자원 운송에서 발생하는 공해저감과 기관차, 화차, 운용인력에 대한 확보 등을 중국과 합의하여 이를 협약으로 체결해야 할 것이다. 1991년 체결된 양국간 통과화물운송 협정은 주로 컨테이너화물과 소량의 벌크화물에 대해 초점을 두고 있어, 대량으로 운송되어야 하는 광물자원에 대한 규정 보완이 필요하다.

러시아 경로를 이용할 경우 러시아에서 추가 환적절차는 필요하지 않으나, 러시아 울란우데에서 TSR본선에 연계되어 열차를 새로 편성하거나 직접 목적항인 보스토치니항 등으로 장거리 이동해야 한다. 러시아 국경도시인 나우스키에서 비산먼지 등 환경문제가 발생하지 않지만, 러시아 기관차와 화차, 관련 인력을 대량으로 투입하거나 준비해야 하는 재무적 문제가 발생된다. 러시아 통과경로는 중국 통과경로에 비해 장거리이며, 몽골 광물자원을 운송할 경우 몽골내에서도 광산에서부터 몽골 내륙지를 장거리 운송해야 한다.

중국과 러시아 통과운송에서 공통적으로는 중국어와 러시아어로만 표기되는 철도운송증권에 대한 개선방안, 철도운송정보망의 몽골·중국·러시아간 연계, 기관사와 물류전문 인력의 국경통과 간소화 등이 개선되어야 할 것이다. 또한 기 체결된 통과화물운송 협정들은 광물자원의 대량운송을 고려하여 보완되어야 한다.

몽골은 중국과 러시아 통과경로 모두에서 1700km를 초과하는 장거리 운송을 해야 한다. 따라서 물류비용을 대폭 낮추지 않을 경우, 양 경로는 몽골 광물자원의 통과경로로서 지속적으로 이용될 수 없다. 몽골 광물자원 운송의 재무적 타당성을 개선하기 위해서는 광물자원의 순도 제고, 정광, 정선 등으로 부가가치를 높이고 운송물량을 감소하여 운송하는 전략이 요구된다. 또한 광물자원의 개발과 물류시설 건설과 운영, 국제 복합운송, 광물자원의 교역을 단일 통합 프로젝트로 추진하여, 수평적이면서도 수직적인 사업결합을 통해 재무적 타당성을 높이는 방안도 적극 검토해야 할 것이다.

### 3. 통과운송 관련 애로별 국제협력 개선방안

#### 1) 기존 통과운송협정의 개선방안

## 몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안

몽골은 그동안 중국과 러시아와 긴밀히 협력하여 왔다. 그러나 2009년 이후 광물자원 가격의 지속적 상승은 몽골 광물자원의 수출 다변화와 함께 중국과 러시아를 경유한 대량화물 통과운송의 가능성을 높이고 있다. 따라서 몽골, 중국, 러시아간 통과운송에 대한 협정은 컨테이너 화물 외에 백컨테이너(bag container) 화물과 대량의 광물자원 운송에서 파생되는 정책과제들과 개선방안들을 포함해야 할 것이다. 또한 광물자원 교역에서 삼국간의 이해관계가 자국의 자원확보와 이익에 따라 대립될 수 있어, 이에 대한 조정기구 혹은 조정협의체에 대한 규정도 명시될 필요가 있다.

### 2) 장비와 기기의 확보방안

몽골의 수출 광물자원의 대량 운송은 왕복 물동량의 불균형 문제를 야기하며, 운송 장비와 물류기기들의 가동에서 비효율성이 초래될 수 있다. 이에 대한 대책을 수립하지 않을 경우, 고물류비 문제로 대상 물동량이 제한될 것이다. 이러한 문제들을 해결하기 위해 동북아 국가들이 장기적 물류협력 과제로 운송장비와 물류기기들의 표준화와 아울러 공동이용을 합의하여, 기기와 장비를 공동으로 확보하는 것을 제안할 수 있다. 기기와 장비의 공동 운용은 기기와 장비의 가동 효율성을 제고하며, 왕복항 물동량 불균형을 완화할 수 있을 것이다.

### 3) 국경통과 절차 개선방안

화물의 통관절차 간소화와 표준화를 위한 절차와 내용에 대한 협약(International Convention to Harmonisation of Frontier Control of Goods 1982)과 국가간 통과운송 협약에도 불구하고, 화물의 국경통과에는 상이한 법제도와 관행, 반복적인 서류처리와 절차 등이 진행되고 있다. 몽골 수출입 화물과 관련된 국경통과 절차의 문제로는 몽골과 중국간 환적시 추가되는 적재 절차, 적재도면 추가 작성과 제출, 화차배정 절차 등을 지적할 수 있다. 또한 중국-몽골-러시아간 철도운송에는 중국어와 러시아가 병기된 철도운송증권이 이용되고 있어, 영어로 작성된 서류들의 번역과 재작성이 요구된다.

따라서 동북아 혹은 아시아 국가간 국제복합운송과 통과운송에 대한 표준화된 운송증권 양식의 개발이 필요하며, 표준적인 국경통과 절차와 내용을 국제협력과제로 추진할 필요가 있다.

### 4) 환경문제의 논의 협의체 구성

몽골 수출화물중 유연탄, 녹각, 계피의 중국내 반입 제약과 금지사례에서와 같이 통과운송에서는 환경문제와 보건 위생 관련 문제들이 발생될 수 있다. 향후 몽골 광물자원이 중국과 러시아를 대규모로 통과할 경우 제기될 수 있는 환경과 보건문제를 관련

당사국들이 협의체를 구성하여 사전에 충분히 협의하고 해결방안을 모색해야 할 것이다.

#### 5) 재무적 타당성 제고방안

몽골 수출화물의 통과운송에 대한 재무적 타당성을 개선하기 위해서는 몽골 광물자원의 개발, 몽골내 운송, 중국과 러시아내 통과운송, 해상운송, 국제시장에서 판매 등을 일괄적으로 진행하는 방안을 검토할 필요가 있다. 또한 광물자원의 부피를 감축하여 물류비를 줄이는 방안으로 몽골 광산인근에서 광물자원의 순도를 제고하거나 압축, 가공하는 방안을 적극 검토해야 할 것이다.

### V. 결론

이 연구는, 내륙국 몽골이 경제발전을 위해 자원수출을 다변화하는 과정에서 봉착하고 있는 수출입 화물의 통과운송에 대한 애로와 개선방안에 초점을 두고 있다. 이 연구는 구체적으로는 몽골이 중국과 러시아를 경유하여 제3국으로 광물자원을 운송할 경우 통과운송 경로를 살펴보고, 국제협력의 개선방안을 제안하고 있다.

내륙국 몽골이 통과운송 경로를 안정적이고 지속적으로 확보하기 위해서는 그 경로의 재무적 타당성과 아울러 환경적 측면, 인력운용, 장비와 기기 운용측면, 국제협약 등을 면밀히 검토해야 할 것이다. 또한 통과국인 중국과 러시아와 협력이 절대적으로 요구되고 있으며, 통과운송의 안정성을 제고하기 위해 우리나라, 일본 등 동북아 국가와 협력도 필요하다.

이 연구는 일차적으로 몽골의 통과운송경로를 확보하는 우선적 방안으로 몽골, 중국, 러시아간 기 체결된 쌍무 통과운송 협약의 개선방안을 제안하고 있다. 또한 통과운송을 위한 동북아 국가간 협정체결을 통해, 국가간 경제협력을 확대하고 교류를 긴밀화하는 노력이 요구됨을 인식하였다. 최근 우리나라와 몽골간 광물자원의 교역 가능성도 커지고 있어, 몽골의 통과운송 활성화는 우리나라의 자원확보에도 새로운 계기가 될 것이다.

한편 이 연구에서는 예상되는 통과운송의 경로별 예상물류비용, 소요시간, 필요 인력과 장비·기기에 대한 고려를 충분히 하지 못하였다. 차후의 연구에서는 비용과 시간 등에 대한 추가적 조사와 분석을 통해, 통과운송의 촉진을 위한 세부적 국제협력방안이 제안될 수 있을 것으로 판단된다.



## 참고문헌

- 김영운 · 강제홍, “몽골 에너지 자원의 남북연결 수송방안”, 『2011 춘추 국제학술회의 및 투자사업 설명회』, (사)남북물류포럼, 2011, 125-145
- 박용안, “동북아 국제복합운송 전망과 통과운송 협약의 추진방안 연구”, 『한국항만경제학회지』, 한국항만경제학회, 제27집 제2호, 2011, 163-182.
- 박창호 · 안승범 · 김형일, “한·중간 열차페리운행에 관한 연구-”, 『한국항만경제학회지』, 한국항만경제학회, 제23집 제2호, 2007, 87-107.
- 법제처. 『몽골의 경제관련 법령 번역집』, 법무법인 한맥, 2006.
- 성원용, “러시아 극동·자바이칼 지역의 교통체계와 동북아 경제협력”, 『비교경제연구』, 한국비교경제학회, 제14집, 2007, 99-143..
- 외교통상부. 『동북아 해양법령과 유엔해양법협약집』, 일조각, 2006.
- 윤영미 · 권원순 “시베리아 횡단철도의 활성화방안: 노보시비르스크의 물류수송 거점화 구성과 전망”, 『산업경제연구』, 한국산업경제학회, 제17집 제6호, 2004, 2265-2286.
- 이충배, “중국 동북3성 기점 국제복합운송루트 개발과 발전 방안”, 『한국항만경제학회지』, 한국항만경제학회, 제23집 제4호, 2007, 91-114..
- 이효선, “몽골의 자원분포 현황과 자원활용방안”, 『몽골학』, 한국몽골학회, 제28호, 2010, 185-208.
- 정몽민, “중러 수출입화물의 한반도 통과운송 수요에 대비한 항만투자 국제협력 방안”, 『월간 해양수산』, 한국해양수산개발원, 제15집, 2008, 7-22.
- 청와대, “중앙아시아 3개국 순방”, [www.president.go.kr](http://www.president.go.kr). 2011, 11, 30.
- 하영석, “아시아-유럽간 해륙철도 복합운송로의 경제성 비교분석”, 『한국해운물류학회지』, 한국해운물류학회, 제36호, 2002, 47-65.
- 한국무역협회, “연도별 한·몽골 교역현황”, [www.kita.net](http://www.kita.net). 2011, 3. 30.
- 한국수출입은행, 『몽골 국가현황 및 진출방안』, 2010.
- 황진회 외, 『몽골 해운·물류분야 정책수립 지원 연구』, 국토해양부, 2011, 157-166.
- Bowen. R.E., “The Land-locked and Geographically Disadvantaged States and the Law of the Sea,” *Political Geograpy Quaterly*, Vol.5 No.1, 1986, 63-69.
- Celin C., Christopher G., “Landlockedness, Infrastructure and Trade: New Estimators for Central Asian Countries,” *Etudes et Documents*, 2008, 1-29.
- ECE and ESCAP, Joint Study on developing EURO-AISA Transport Linkages, 2008, 15-17.
- ESCAP , Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia- Comparative Assessment of International Intermodal Ttransport Corridors-, 2009.
- ESCAP ([www.escap.org/ttdw/index.asp](http://www.escap.org/ttdw/index.asp), 2011년 6월 18일).

- Evers H. and Karim a., "The Maritime Potential of ASEAN Economies," *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Vol.1, 2011, 117-124.
- Faye M., J.W. Macarthur, J.D.Sachs and T. Snow, "The Challenges facing landlocked developing countries," *Journal of Human Development*, Vol.5 No.1, 2004, 31-68.
- Glassner M.I., "The Status of Developing Land-Locked States since 1965," *Lawyer of the Americas*, Vol.5 No.3, 1973, 480-498.
- Griffiths I., "the Quest for Independent Access to the Sea in Southern Africa," *The Geographical Journal*, Vol.155 No.3, 1989, 378-391.
- Jargalsaikhan Y., "The activities of the Mongolia National Co.,ittee on Trade and Transport Facilitation and Development Program on Transit Mongolia," Trade Facilitation Opportunities for Land Locked and Transit Developing Countries, Geneva, 2008.
- KMI, Operationalization of International Intermodal Transport Corridors in North-East and Central Asia, 2009.
- Limao, N. and Venables, A.J., "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade," *The World Bank Economic Review*, Vol.15 No.3, 2001, 451-479.
- MacKellar L., A. Worgotter, J.Worz, "Economic Dvelopment Problem of Landlocked Countries," *Transition Economic Series*, No.14, Institute for Advanced Studies, Vienna, 2000.
- Ministry of Road, Transportation, Constructions and Urban Development of Mongolia, Mongolia Railways: Present and Perspective, 2010(a).
- Ministry of Road, Transportation, Constructions and Urban Development of Mongolia, Regional cooperation in Road, Transport Sector, 2010(b).
- National Statistical Office of Mongolia, Mongolia Statistical Yearbook, 각연도.
- Olson H., Morgan J., "Chinese Access to the Sea of Japan and Integrated Economic Development in Northeast Asia," *Ocean and Coastal Management*, 17, 1992, 57-79.
- REUTERS, South Gobi sees 2010 Mongolia coal exports to China 12 mln T, as of March 13, 2011 at <http://in/reuters.com>.
- Sarup A., "Transit Trade of Land-Locked Nepal," *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol.21 No.1, 1972, 287-306.
- Strain L., Rajabifard A., and Williamson I., "Marine Administration and Spatial Data Infrastructure," *Marine Policy*, Vol.30, 2006, 431-441.
- Tongzon J., "Liberalisation of Logistics Services: the Case of ASEAN," *International Journal of Logistics Research and Applications*, Vol.14 No.1, 2011, 11-34.
- Yang X., Low J., Tang L., "Analysis of Intermodal Freight from China to Indian Ocean: A Goal Programming Approach," *Journal of Transport Geography*, Vol.19, 2011, 515-527.

## 국문 요약

# 몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안

박용안

중국과 러시아에 둘러싸인 내륙국 몽골은 그동안 유럽과 아시아 국가들과 교역을 다양화하려 추진하여 왔다. 2009년 이후의 지속적 광물자원 가격의 상승은 몽골이 교역을 다양화하고 확대하는 데 도움이 되어 왔다. 그럼에도 불구하고, 중국과 러시아를 통과하는 데 국경에서 규제와 장애는 다양하며 복잡하다. 또한 몽골에서 중국과 러시아 항만까지 거리는 각기 1700km와 3800km로 몽골 수출입화물 운송에 고물류비 부담을 초래하고 있다.

이 연구는 몽골 광물자원의 효율적 물류체계에 대한 통과운송의 문제와 장애들을 논의한 후 통과운송을 개선하는 데 필요한 국제복합운송에 대한 제안과 국제협력 방안을 제시한다. 몽골은 천진항 경유 경로 외에 다른 국제복합운송 경로를 모색해야 하며, 장비의 확보를 위한 국제협의체 구성, 국경통과시 통과절차의 개선, 새로운 국제복합운송 경로의 재무적 타당성 제고를 추진해야 한다.

**핵심 주제어 :** 내륙국, 통과운송, 통과국, 몽골