TSR에 대한 일본의 전략과 시사점

Japan's implication & strategy to the TSR corridor

박 은 경*

Park, Eun Kyung

ABSTRACT

Japanese government actively took part in the TSR modernization. the amount of trade between Russia & Japan increased increasingly by 55%, as the individual income increases in Russia, it becomes a big scale consuming market, therefore Japan concentrates on lobby to push into the russian continent and also Japanese government will participate in aggressively to the cooperation with Russian government, loaning to the TSR modernization & trade insurance, high speed train introduction, and introduction of transport system.

this study checks and analyzes the japan's concrete methods & strategy to advance to the continent, and also this case can be applied to South korea, if TKR corridor is continuously blocked. I want to review the cooperation of north & south, and the project of continental railways

1. 문제의 제기

TSR(Trans Siberian Railway) 노선은 한반도, 일본, 중국 등 동북아시아와 유럽대륙을 연결하는 기간 운송망으로 모스크바에서 상 페테르부르크를 경유 핀란드로 연결되는 노선과 벨라루시를 거쳐 폴란드, 독일, 헝가리 등으로 연결되는 노선으로 나뉜다.

일본의 경우는 이미 TSR노선에 1971년 3월 일본과 나호트카항로에 컨테이너 선박을 취항하여 유라시아컨테이너 복합 운송망에 참여하였으며, 우리나라의 경우도 1980년 중반부터 TSR을 이용하여 운송하기 시작하였다.

TSR의 물동량은 교역화물의 경우 처리실적이 1980년대 말까지만해도 거의 전무하였고, 1990년대 말까지 정체 내지 보합상태에 머물러 있었으나 2000년대에 들어서는 러시아의 정치·경제적 여건이 안정화되면서 증가세가 가속화되었다.

일본은 선박수송에 비해 15~20% 저렴한 철도운임과 해상네트워크의 접속성이 뛰어난 이유로 TSR 이용실적이 91년 8만1500TEU까지 증가하였으나 TSR의 문제점 즉, 일정하지 못한 환적시간, 화물 추적 문제, 복잡한 통관절차, 화주입장이 아닌 운송자 입장의 화물협정 등으로 일본의 TSR 물동량은 급격히 감소하기 시작하였고, 급기야 2006년 일본 통과화물은 TSR 노선에서 “0”을 기록하기에 이르렀다. 이는 2006년 러시아철도공사에서 갑작스럽게 대폭인상한 철도운임이 큰 원인이라 판단된다.

TSR이 해상운임과 비교하여 경쟁력있고, 탄력적인 운임체계를 기대하기는 당분간 어려울 것이라는 업계의 관망에도 불구하고 최근 일본은 다시 TSR로 회기하고 있다.

* 코레일 연구원 경영연구팀 연구원, 비회원
E-mail : pek70@hanmail.net
TEL : (042)609-3223 FAX : (042)609-4915

일본과 러시아 정부 간의 “유라시아 산업브리지 구상”이 그것인데 우리의 안일한 태도에 일침을 가하는 일본의 전략을 파악하고 반면교사로 삼고자 한다. 본론에서는 먼저 러시아의 철도교통 발전전략에 대해 살펴보고 TSR물동량의 환경변화와 더불어 일본의 러시아에 대한 다각도의 관심 사항을 기존의 연구 자료를 토대로 정리하여 우리와 같은 목적을 갖은 일본의 치밀한 활동을 통해 우리의 대륙진출에 대한 입장을 재 검토해 보고자 한다.

2. 본론

2.1 러시아철도교통 발전전략 2030

○ 러시아정부는 지난 2005년 “철도교통 발전전략 2030”을 승인함
- 대규모 프로젝트의 실현을 통해 국가경제의 단일화를 이루고, 철도의 천연자원 개발을 위하여 접근성을 높이기 위한 인프라 건설이 필요한 바,
- 발전전략에 소요되는 비용을 13조7천억 루블로 산정, 이를 위한 구체적 방안은 러 연방정부에서 예산 2조 7천억 루블, 지방정부는 6,420억 루블, 기타 10조 루블은 민간투자로 시행할 계획이며, 민간투자의 42%는 러시아철도공사의 예산으로 집행될 계획이다.
- 발전전략에 따라 장기적 경제발전은 물론 국민 삶의 질적 향상에도 기여할 것으로 전망되고 있다.

○ 단계별 전략
- 1단계 : 2008-2015년, 철도교통의 혁신단계로 기존의 낙후된 철도인프라의 현대화 추진이다
  · 교통부문의 투자를 2006년 대비 2010년까지 2배 이상, 2015년까지 3배 이상으로 확대하고
  · 노후차량 및 기술 장비를 개량하며
  · 노선별 운송장애에 대한 기술적인 해결책을 마련하고
  · 열차운행속도의 향상 (60km/h의 보장)과
  · 6000km 이상의 신선건설 (여객고속철도 포함)을 통하여
  · 여러 병목현상을 해결하고 유라시아 교통인프라의 통합을 이룬다
- 2단계 : 2016-2030년, 러시아철도망을 역동적으로 확장하는데 주력한다
  · 베링해협으로 철도연결 3,500km 건설뿐 아니라 총 15,800km 철도건설로
  · 러시아 대륙과 사할린을 연결하는 철교 또는 터널 건설, 우랄지역 북부노선 철도건설을 통하여
  · 철도운송서비스의 국제적 수준 향상 및 컨테이너통과운송을 연간 1백만 ton으로 증대 한다

○ 러시아 교통체계의 전망
- 철도교통의 개발을 통한 교통산업의 발전
- 2030년까지 총 2만km의 철도노선을 부설하여 철도망을 전국토의 23.8%까지 증대
- 철도건설이 러시아 동부지역에 집중되므로, 극동의 자원개발*이 동시에 발전할 것으로 기대
- 러시아철도교통 발전전략 2030의 성공 시, 러시아 전체 물동량은 현재의 1.7배, 화물 운송속도는 26%, 컨테이너화물운송은 3.7배로 증가할 것으로 전망되며, 이는 철도교통서비스 및 국제교통시스템의 통합, 교통서비스의 수출까지 고려해야 가능할 것으로 예상
- 여객운송의 고속 및 초고속화를 위하여 2030년까지 고속철도구간(160-200km/h)을 650km**에서 10,800km로 증설하고, 이중 1,500km구간을 고속철도(300-350km/h)***로 건설할 예정

---

* 2030년까지 6천 5백만 톤의 석탄과 1천만 톤의 광석 생산 계획
** 모스크바-상트.뻬쩨르부르크 구간 : 650km, 2시간 30분 소요
*** 모스크바-니즈니노브고로드 구간 2시간, 모스크바-독일 베를린 8-9시간, 모스크바-소치 14-15시간 예상

러시아발전 시나리오별 장기 성장 전망

단위(%)

	시나리오	2006	연평균 성장			2020/2007 (%)
			1단계 2008~2012	2단계 2013~2017	3단계 2018~2020	
GDP	3	6.7	6.1	6.7	6.7	126
	2		6	5.4	4.6	99
	1		4.6	3.4	3.1	62
주민실질소득	3	10.2	7.6	6.9	6.5	144
	2		7.4	5.6	4.2	113
	1		5.8	4.3	3.5	82
소매상품 유통	3	13.9	8.4	6.5	6.3	146
	2		8.2	5.3	4.5	119
	1		6.6	4.3	3.7	89
투자	3	13.7	10.7	10.7	9.6	264
	2		10.8	8.9	6.6	210
	1		6.5	4.6	4.1	93
수출(십억 달러)	3	303.9	305	378	483	70
	2		305	367	469	63
	1		289	327	384	32
수입(십억 달러)	3	164.7	291	430	563	195
	2		289	407	509	163
	1		275	329	396	103
인플레이션	3	9	5.6	4.5	3.3	85
	2		6.2	4.8	3.4	90
	1		7.5	6.1	4	111
에너지소비	3	-2.9	-3.6	-4	-4.1	-41
	2		-3.4	-2.7	-2.2	-32
	1		-2.9	-1.8	-1.5	-25
전력소비	3	-2.4	-2.5	-2.9	-3	-31
	2		-2.4	-0.9	-0.1	-16
	1		-1.7	-0.7	-0.4	-12.5
노동생산성	3	6.2	6.5	7.6	7.3	144
	2		6.5	6.3	5.2	116
	1		5	4.3	3.6	75

자료 : 러시아연방 경제발전통상성, "러시아연방 장기 사회-경제 발전 개념(안)", 2007. 10.

2.2 TSR의 환경 변화

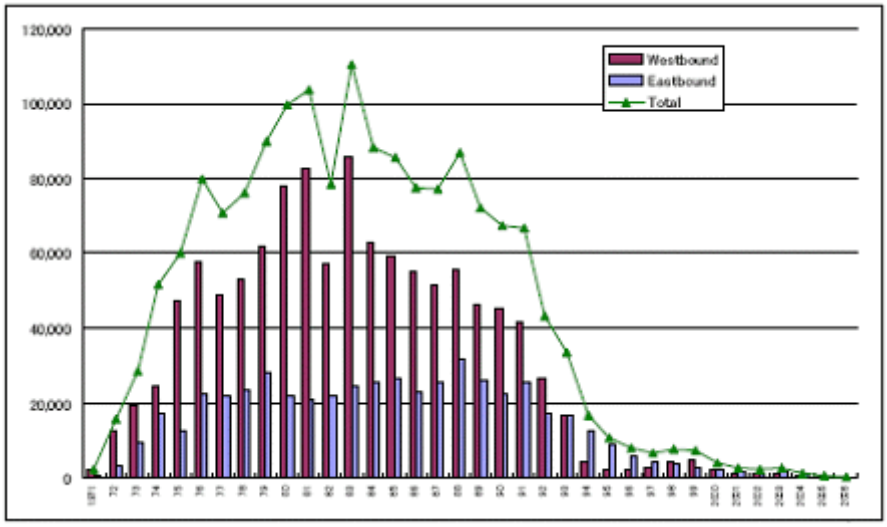
TSR 물동량은 1990년대 말까지 정체 내지 보합 상태에 머물러 있었으나 2000년대에 들어 비교적 높은 증가세를 나타내었으며, 특히 2000~2006년 중 교역화물 처리량은 3만 4천 TEU에서 19만 1천 TEU로 연평균 33.7%의 증가세를 나타내었다.

한국과 일본의 TSR을 이용한 물동량 추세

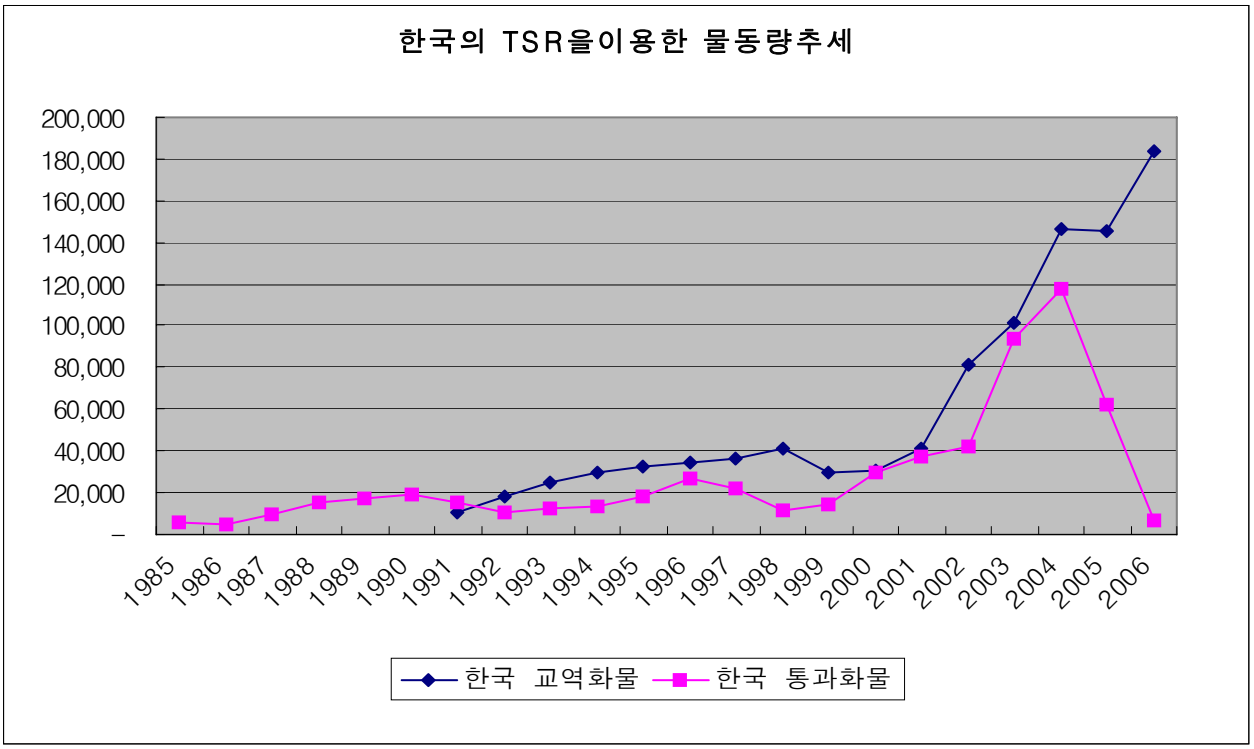
단위 : TEU

	한국			일본			전체(한국+일본)		
	교역화물	통과화물	소계	교역화물	통과화물	소계	교역화물	통과화물	총계
1985	-	5,442	5,442	-	84,763	84,763	-	90,205	90,205
1986	-	4,571	4,571	-	72,581	72,581	-	77,152	77,152
1987	-	9,667	9,667	-	67,302	67,302	-	76,969	76,969
1988	-	15,198	15,198	-	67,861	67,861	-	83,059	83,059
1989	-	17,004	17,004	-	56,692	56,692	-	73,696	73,696
1990	-	19,293	19,293	718	52,970	53,688	718	72,263	72,981
1991	10,644	15,004	25,648	25,990	55,576	81,566	36,634	70,580	107,214
1992	18,628	10,838	29,466	13,380	44,129	57,509	32,008	54,967	86,975
1993	25,253	12,705	37,958	13,569	31,008	44,577	38,822	43,713	82,535
1994	29,814	12,982	42,796	10,474	16,337	26,811	40,288	29,319	69,607
1995	32,885	17,760	50,645	8,124	8,997	17,121	41,009	26,757	67,766
1996	34,302	26,731	61,033	8,678	8,487	17,165	42,980	35,218	78,198
1997	36,409	21,653	58,062	6,693	8,035	14,728	43,102	29,688	72,790
1998	41,168	11,298	52,466	5,068	7,287	12,355	46,236	18,585	64,821
1999	29,685	14,373	44,058	4,926	7,770	12,696	34,611	22,143	56,754
2000	30,882	29,847	60,729	2,619	9,353	11,972	33,501	39,200	72,701
2001	41,587	37,330	78,917	3,130	7,870	11,000	44,717	45,200	89,917
2002	81,763	41,934	123,697	3,741	6,366	10,107	85,504	48,300	133,804
2003	101,179	94,184	195,363	4,471	4,816	9,287	105,650	99,000	204,650
2004	146,284	117,712	263,996	5,345	3,188	8,533	151,629	120,900	272,529
2005	145,109	62,492	207,601	6,389	1,452	7,841	151,498	63,944	215,442
2006	183,662	6,292	189,954	7,637	-	7,637	191,299	6,292	197,591

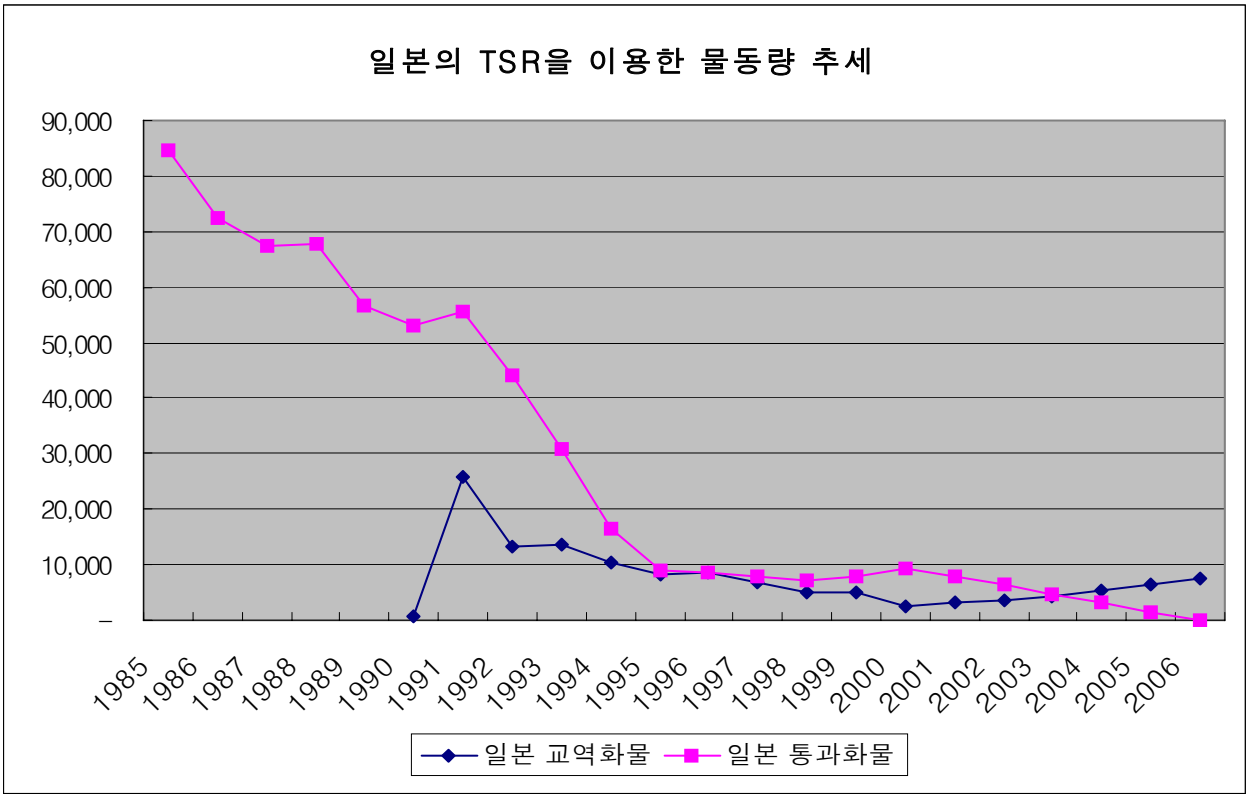
1971-2006 일본의 통과화물 현황



한국과 일본의 TSR물동량 추세 비교

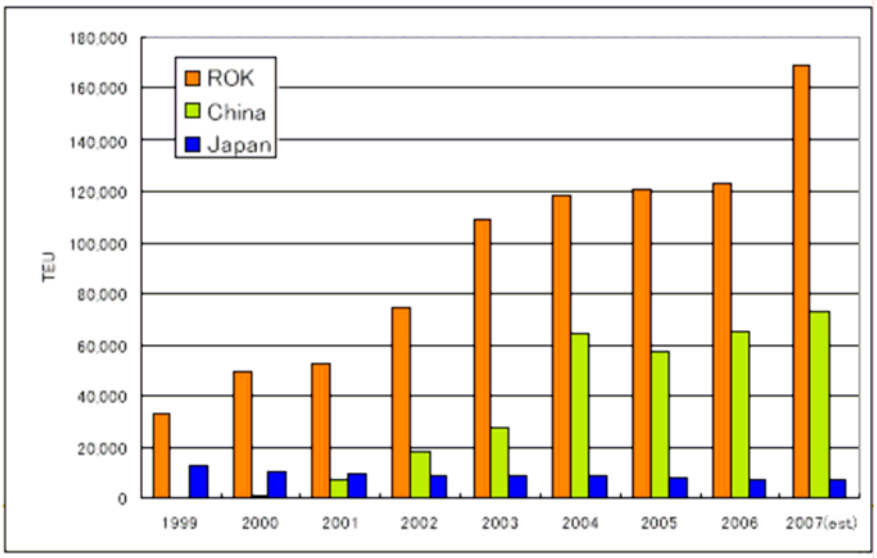


※ 한국화물은 1980년대부터 TSR이용 물동량이 꾸준히 증가하고 있음을 알 수 있다 다만 통과화물의 경우 2006년 러시아철도공사의 갑작스런 철도운임 인상이 한국화물에도 크게 영향을 끼쳤다.



※ 1985년 일본의 TSR 통과화물은 한국에 비해 15배 이상이었으나 점차 감소하였고, 1992년을 기점으로 급속히 감소하다 2006년엔 물동량 “0”를 나타내었다

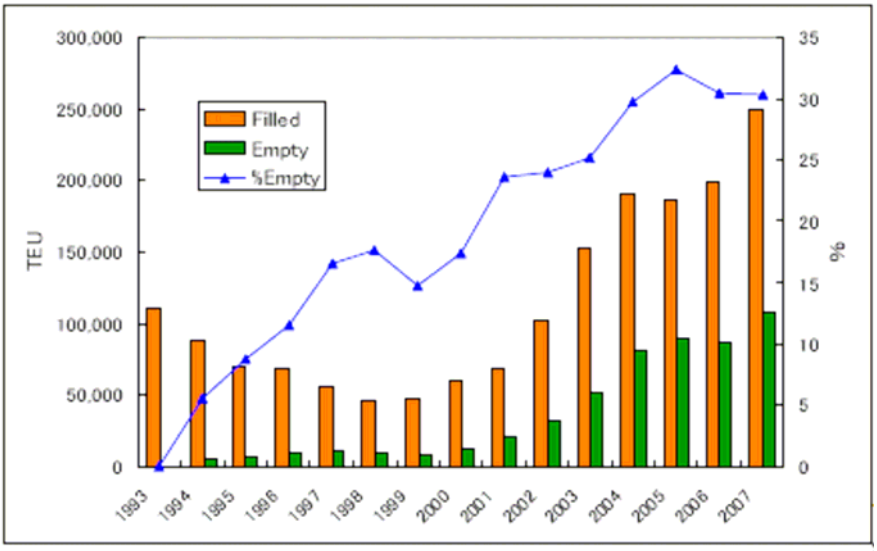
보스토치니항에서 취급되는국가별 TSR 컨테이너 물동량



한국 : 중국 : 일본 = 68 : 29 : 3

※ 지난 10년 간 보스토치니 항에서 취급되는 TSR 컨테이너 물동량 취급현황을 국가별로 비교해보면 한국화물이 대부분을 차지하며, 중국이 약 30%가량, 일본은 극소수에 불과함을 알 수 있다.

보스토치니항에서 취급되는 TSR 물동량

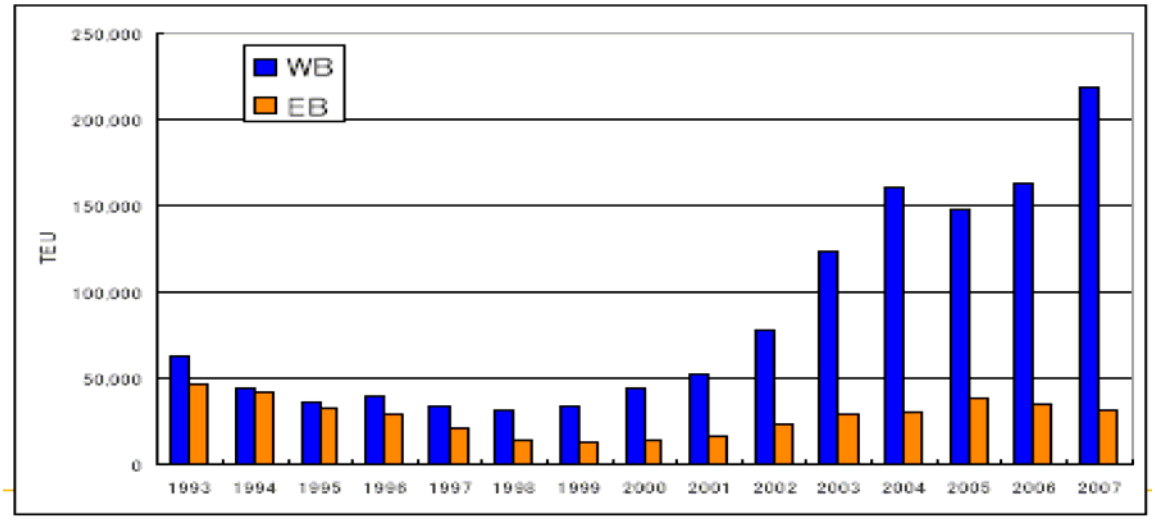


주: 2007년 26% 성장

총 물동량의 30%, 또는 동향 컨테이너의 75%는 공차

여기서 주지할 사항은 2007년 TSR물동량이 26% 성장세를 보였는데 대부분이 한국 화물이었다는 점과 세계의 공장이라 불리는 중국은 제조업의 발달로 중국화물이 차지하는 비율이 점차 증가한 반면, 일본 화물은 매우 극소수 물량만을 취급하고 있다는 사실이다.

방향에 따른 TSR 물동량



또한, 위 표에 나타난 바와 같이 고려해야 될 문제는 화물의 이동이 유럽행(서향)위주로 구성되어있어 아시아행(동향) 화물의 활성화와 공컨테이너 화차의 효율적 이용방안에 관한 문제 해결이 시급하다는 것이다.

한편, 2006년 갑작스런 러시아 철도공사의 철도운임인상으로 일본의 통과화물의 소멸이라는 결과를 초래하였다. 당시 운임인상 조치의 특징은 인상률이 32.7% 이상의 전례가 없을 정도로 대폭적이었으며, 종래의 수출입화물 운임의 절반 수준에서 책정되었던 통과화물의 운임을 수출입화물 운임과 비슷한 수준으로 인상했다는 점은 통과화물로 핀란드로 운송된 화물이 다시 트럭으로 위장 수입되는 것을 차단하겠다는 러시아의 정책적 의지가 작용한 것으로 풀이된다. 또한 물동량이 상대적으로 적어 운임이 낮았던 동향(부슬로프스카야-보스토치니) 운임이 서향(보스토치니-부슬로프스카야)운임과 동일한 수준으로 인상됨으로써 시장 수급여건을 고려하지 않은점 등은 업계의 반발을 초래하였다.

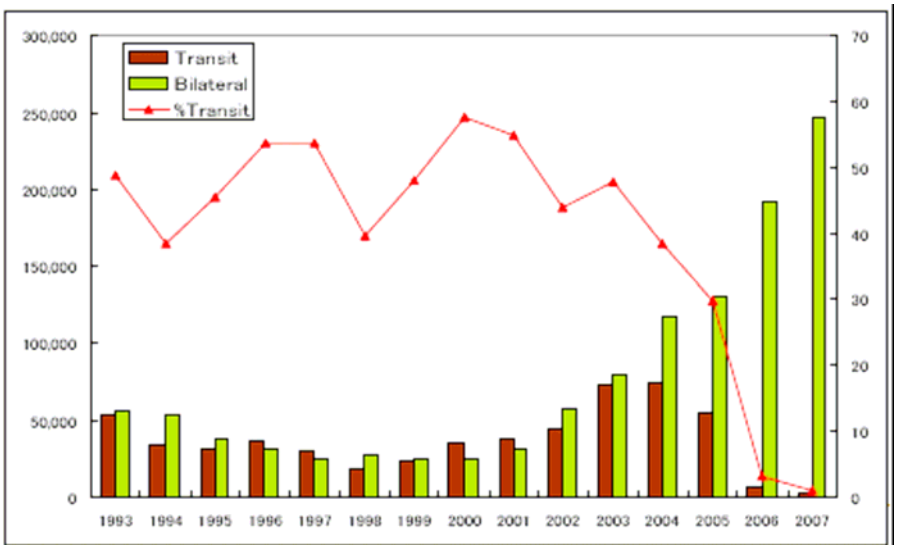
TSR 운임인상 내역 (극동항만-핀란드간 운임)

단위 : 달러

구분	수송로	규격(ft)	2005	2006	인상분	인상률(%)
컨테이너	보스토치니 부슬로프스까야	20	443	588	145	32.7
		40	875	1,175	300	34.3
	부슬로프스까야 보스토치니	20	179	588	409	228.5
		40	273	1,175	902	330.4
공컨테이너	부슬로프스까야 보스토치니	20	85	486	401	471.7
		40	130	971	841	647.7

자료 : Containerisation International, Feb. 2006. p49

2006년 철도운임 증가이후 통과화물과 교역화물의 비교



주: 보스토치니항에서 취급되는 영 컨테이너를 중심으로

위 표에 나타난 바와같이 2006년 이후 교역화물이 급격히 감소하는 현상을 알 수 있다.

2.3 러시아와 일본과의 교역현황

현재 일본은 극동지역의 국가별 대외교역 규모에서 선두를 차지하고 있다. 일본은 극동지역의 전통적 수출품목의 수요처이면서 동시에 주요 기계장비의 공급처이다 2005년 극동지역은 일본과 수출 16억달러, 수입19억 달러 등 총 35억 달러의 교역규모를 기록하였다. 이는 극동지역 수출의 23.7%, 수입의 34.4%를 차지하는 것이다.

극동지역의 국가별 수출품목 구성 비율 (2005년 기준)

단위 : %

품목	한국	일본	중국
기계·장비·수송기기	9.3	1.4	3.0
연료·광물·금속	42.5	65.6	55.0
석탄	7.9	18.1	0.4
석유·(석유제품)	3.7(8.7)	41.1(3.6)	0.0(42.4)
금속·(비철금속) 및 그제품	21.7	0.3(0.8)	10.8(0.6)
화학제품	0.7	0.9	0.5
임산물 및 가공품(원목)	8.3(8.3)	17.5(17.5)	25.9(25.8)
음식료(수산물)	39.1(39.0)	14.6(14.5)	12.0(11.3)
산업용소비재	0.0	0.0	01.
기타	0.1	0.0	3.5

극동지역의 국가별 수입품목 구성 비율 (2005년 기준)

단위 : %

품목	한국	일본	중국
기계류·장비·수송기기	50.5	87.8	15.0
연료·광물(제품)·금속(제품)	21.1	9.9	8.4
화학제품	14.7	1.4	7.3
건설자재	3.3	0.1	3.2
원목 및 목재제품	1.2	0.1	2.8
소비재(산업용, 식품)	9.0	0.2	63.3
기타	0.2	0.0	0.0

극동지역과 일본은 고도로 특화된 교역구조를 이루고 있다. 즉, 대 일본 수입의 87%이상은 기계장비이고, 수출의 91.2%가 1차 산품이다. 대 일본 수출 품목은 원유(41.1%), 임산물(17.5%), 수산물(14.5%) 등으로 구성되어 있다. 대 일본 수입 품목은 승용차(40.5%), 기타차량(35.7%), 자본재(10.9%) 등 운송기계가 주류를 이루고 있다.

극동의 지역별 교역구조를 보면, 대 일본 수출이 가장 활발한 지역은 원유와 석탄 등 에너지자원을 주로 공급하는 사할린(49.8%)과 사하공화국(16.5%)이며, 대 일본 수입이 가장 활발한 지역은 연해주(52%)와 사할린 (39.4%)이다. 연해주는 대 일본 수입품의 70% 이상이 자동차이며, 사할린은 사할린I, 사할린II 프로젝트 수행을 위한 자본재 수입이 주류를 이루고 있다.

2.4 일본의 투자 동향

극동지역에서 가장 활발하게 투자활동을 주도하고 있는 동북아 국가는 일본이다. 2004년까지 극동지역 진출거점을 확보하는데 주력했던 일본 기업들은 또한 극동지역의 경제기반을 형성하는데 기여한 중요 투자자들이었으나, 2004~05년 중 일본의 극동지역 투자는 크게 감소하였다.

극동지역의 석유와 천연가스분야는 일본의 전략적 관심분야이다. 이 분야의 개발에 있어 극동지역에서 일본의 위치는 대체로 확고하며 사할린의 석유 및 천연가스개발과 관련된 일본의 투자비중도 상당히 높은 편이다. 일본의 SODECO는 사할린-I 프로젝트에 30%의 지분을 확보하고 있으며, 사할린-II프로젝트에는 Mitsui(25%), Mitsubishi(20%)등 일본 기업이 총 45%의 지분을 확보하고 있다. 이렇듯 일본의 극동지역 투자는 사할린 프로젝트에 높은 비중을 두고 있다.

일본의 극동지역 투자 동향

단위 : 백만 달러, %

		2000	2001	2002	2003	2004	2005
외 국 인 투 자	금액	103.76	207.64	265.59	833.47	57.29	75.82
	(비중)	(17.98)	(27.07)	(23.27)	(29.28)	(1.13)	(1.28)
외 국 인 직접투자	금액	98.1	177.77	246.97	815.74	35.15	11.49
	(비중)	(32.2)	(38.8)	(34.1)	(39.0)	(1.0)	(0.3)

출처 : 극동지역 통계청

석유와 천연가스 프로젝트 다음으로 일본 기업들은 천연자원의 채굴분야에 높은 관심을 두고 있다. 연해주에서 일본은 2000~2005년 중 수산업, 임업, 통신 등의 분야에서 연평균 2520만 달러의 투자규모를 기록하였으며, 일본 기업들은 2000~2005년 연해주 외국인 투자의 34%를 차지할 만큼 중요한 외국인 투자자이다.

2004~2005년에는 사하공화국에 대한 일본 투자자들의 관심이 증대되고 있음을 알 수 있는데, 일본 자본의 관심은 주로 다이아몬드와 금광으로 한정되어 있다. 사하공화국 외의 다른 지역에 대한 일본의 투자는 미미한 편이다. 하바로프스크에 대한 일본 투자는 증가하고 있으나, 2005년 투자액 390만 달러는 미미한 수준으로 하바로프스크에 대한 전체 외국인 투자의 1.6%, 일본의 극동지역 투자의 5.8%에 불과하다. 2001년 이 후 일본의 캄차카 투자도 하향추세를 보이며 2005년 일본 극동지역 투자의 1.4%, 캄차카에 대한 전체 외국인투자의 3.7%에 머물렀다. 또한, 지난 10년 동안 아무르와 유태인자치구는 일본 투자가들의 관심에서 제외되었다.

일본의 지역별 투자비중 추이

단위 : %

지역	2000	2001	2002	2003	2004	2005
사하공화국	-	-	-	0.1	11.1	63.2
연 해 주	11.3	14.3	7.5	4.6	66.5	17.8
하바로프스크	3.0	2.8	0.8	0.2	5.2	5.8
아 무 르	-	-	-	-	-	-
캄 차 카	3.6	5.3	2.7	0.8	9.5	1.4
마 가 단	-	1.7	1.1	0.2	-	0.01
사 할 린	82.1	75.9	87.9	94.1	7.7	12.5
유태인자치구	-	-	-	-	-	-

출처: 극동지역 통계청

2.5 중국과 일본 등 경쟁국들의 러시아 자원 쟁탈전

세계적 투자회사인 골드만삭스는 “BRICs를 꿈꾸며: 2050년으로 가는 길”이라는 보고서에서 러시아가 향후 30~40년간 연평균 4%대의 경제성장률을 유지한다면, 2050년까지 세계 6위의 경제대국으로 성장할 것이라 예측하고 있다. 이처럼 러시아는 1990년대 체제 전환 과정에서의 혼란과 침체에서 벗어나 1999년 이후 연평균 6.7% 성장함으로써 경제대국으로, 또 국제사회에 강력한 영향력을 행사하는 강대국으로 비상하고 있다.

러시아의 성장 잠재력을 분석해 보면 1) 러시아는 석유, 가스 등 에너지 자원은 물론 철광석, 니켈 등 막대한 천연 자원을 보유하고 있고, 2) 전통적으로 높은 수준의 문화, 교육, 학문을 기반으로 풍부한 고학력 인력과 높은 수준의 과학기술을 보유하고 있으며, 3) 소비 여력을 갖춘 중산층이 꾸준히 증가하고 있어 자동차, 고급가전, 통신 분야 서비스수요가 급격히 확대될 것으로 전망된다. 4) 또한 WTO 가입으로 세계시장에 진입하게 될 것이며, 이로 인해 경제의 체질 개선과 대외 관계 개선에 크게 기여함으로써 지속적인 경제성장을 이룰 것이다. 5) 강력한 지도자 푸틴은 제도개혁 및 사회·경제개발 계획을 통해 자국의 이익을 극대화하는 동시에 국제 문제에 적극적으로 나서 국가 위상을 강화하고 국제 영향력

을 확대할 것이며, 6) 유럽과 아시아 대륙을 잇는 유라시아 철도 연결을 적극 추진하여 유럽과 아시아의 물류 허브로 부상하게 될 것이다.

러시아의 이러한 전망에 힘입어 최근 모라토리엄 이후 철수하거나 소극적인 경영 행태를 보였던 서구 및 일본기업이 러시아의 지속적인 성장세에 발맞추어 러시아 시장에 진입하는 등 공격적인 행보를 보이기 시작해 한국기업에 위협을 가하고 있다. 더욱이 러시아가 WTO에 가입하게 되면 러시아 시장은 본격적으로 경쟁체제에 돌입하게 될 것이 분명하다.

또한 전 세계를 대상으로 자원 확보에 열을 올리는 중국은 러시아에 대해서도 60억 달러 이상을 선행투자하면서 러시아 석유 기업 매수나 사업 참여 등을 시도하였으나 러시아는 중국의 러시아 석유 산업 참여에 대해 투자 응찰조차 거부 하였다. 그러나 2005년 경 부터 중국에 대한 입장이 바뀌어 러시아는 "태평양 파이프라인"을 통한 대중국 원유 공급을 인정하고, 중국의 러시아 석유 사업 참여에 대해서도 일정 부분 허용하는 한편, 사할린-3 프로젝트에 참가하는 것도 인정하였으며, 2006년 3월 중・러 정상회담에서는 연간 680억 m3의 천연가스 공급 계약이 체결되기도 하였다.

중・러 간 에너지 분야에서의 협력 관계가 크게 변화한 데는 상호주의에 입각한 쌍방 간 거래가 성공한 측변도 있으며, 러시아는 중국 내 정유소 건설, 주유소 경영권 확보, 중국 시장에 대한 참여권 등을 얻어내었다.

한편 일본의 경우도 러시아 자원 확보를 위해 중국과 치열한 경쟁을 벌이는 가운데 사할린-2 프로젝트에서 생산되는 천연가스를 연간 960만 톤 LNG로 수입하기로 계약, 사할린 남부에서 건설 중인 액화시설이 완료되는 올해부터 수입이 시작되며, 러시아는 2020년까지 석유 총 수출량의 30%를, 천연가스는 총수출의 15%를 아시아・태평양 지역으로 수출한다는 계획을 세워두고 있다.

2.6 TSR의 일본 대리점 "미쓰이"

그러면 자원 확보 다음으로 일본이 갖게 될 관심분야는 분명 이러한 자원을 수송할 수 있는 운송로의 확보와 운송수단이 될 것이 분명하다. 이를 반영하듯 최근 일본은 러시아의 TSR 재 정비 사업에 막대한 비용을 투자하기로 양국 정부가 합의하였다. 이에 TSR의 일본 대리점 역할을 담당하고 있는 대기업 "미쓰이"의 역할과 추진전략에 대하여 살펴보고자 한다.

일본과 러시아가 TSR을 활용한 물류 수송 확대방안에 합의한 가운데 거대 소비시장으로 성장하고 있는 러시아에 진출한 일본 기업의 물류비용을 크게 줄이기 위하여 일본은 발 빠르게 시베리아 철도에 진출하였다. 현행 배를 이용한 도쿄 - 수에즈운하 - 상트페트르부르크 노선은 30~40일가량이 소요되지만, TSR을 이용하면 일본에서 러시아 서부까지 25일가량으로 대폭 줄어들 것이라는 판단에서다.

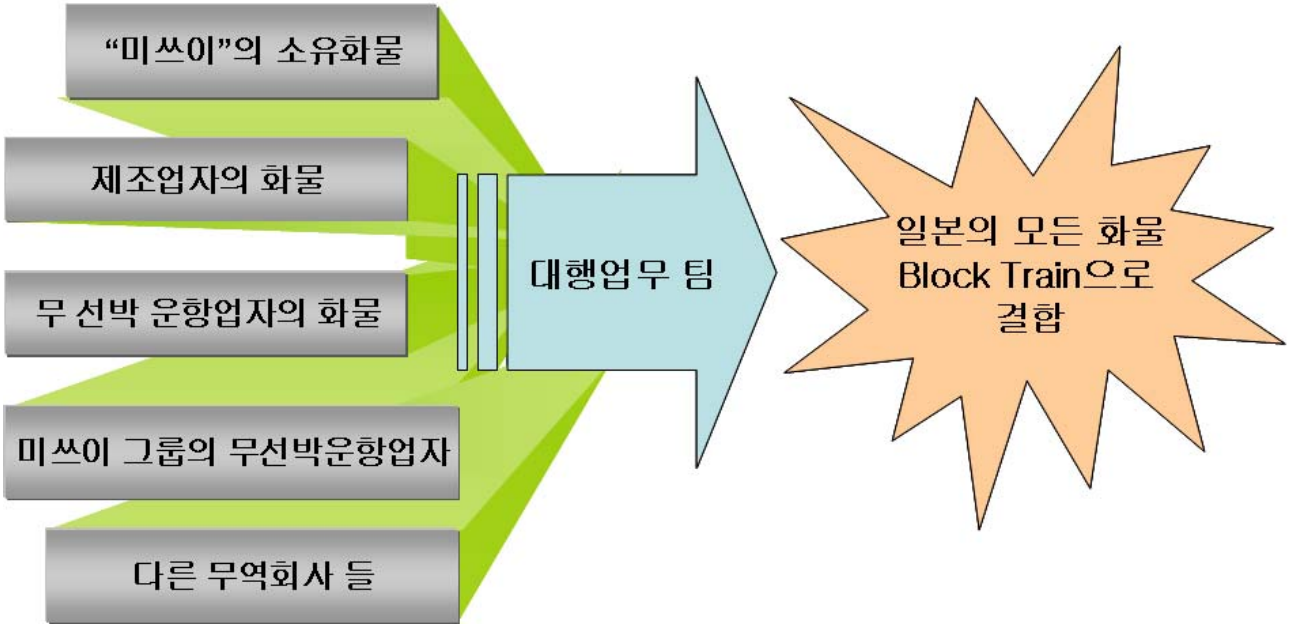
TSR을 이용한 물류망 구축은 일본의 미쓰이(三井)물산이 러시아 정부의 지분 전체를 보유한 러시아 철도의 일본 대리점이 되는 제휴 형태를 취했으며, 일본의 종합상사가 해외의 철도회사와 대규모 수송망을 구축하는 것은 이번이 처음이다.

이를 위한 합의각서는 『러시아철도공사』, 『루스까야 트로이카』, 『미쓰이 물산』 이렇게 3사가 TSR 이용에 대한 내용에 합의하였고, 이는 일본 컨테이너 화물의 TSR 노선 이용에 대한 상호협력에 관한 것으로 출발지는 일본 한국, 중국, 유럽 등이며, 도착지는 러시아, 중앙아시아, 유럽국가로 양방향이 포함된다. 이에 따른 역할로 러시아는 양 방향에 대한 컨테이너의 원활한 수송을 지원하고, 루스까야트로이카는 TSR 미쓰이 협력기구가 동의한 내용에 근거하여 실제 운송을 위한 수송계획을 세우며 미쓰이는 고객을 상대로 원활한 영업 활동이 가능하도록 하였다.

미쓰이 물산은 일본 기업이 러시아 현지 공장에 보낼 부품이나 완성품을 일단 배편으로 블라디보스토크까지 수송한 다음 시베리아 철도를 거쳐 러시아 서부나 동유럽까지 보내게 되며, 또 앞으로 중국의 거점에서 생산된 부품을 러시아 서부로 보내는 물류 시스템 구축을 염두에 두고 상하이 발(發) 시베리아 열차 이용도 추진할 계획이다. 이에 따라 "루스까야 트로이카"와 "미쓰이" 간의 계약내용을 보면 TSR을 통한 실제적인 국제 복합운송에 대한 전반적 사항을 수용하며 계약 범위는 TSR 노선에 『미쓰이』에 대한 Block Train Service를 위한 모든 여건을 마련하는 것이다. 이는 TSR을 이용하게 되면 배편보다 비용은 더 들겠지만 대량 수송이 가능하기 때문에 전체 수송료에서는 별 차이가 없을 것으로 보고 있다.

○ TSR에 대한 일본(미쓰이)의 전략

- 일본의 모든 업체를 대신하여 미쓰이는 "러시아철도공사"와 "루스까야 트로이카"와 함께 사용자위주의 서비스를 위하여 공동의 노력을 다할 것이며, 러시아와 주변 국가들 즉 사업 타당성을 추구하는 제조업체 뿐 만아니라 운송회사에까지도 TSR 블록트레인 서비스를 제공하며, 일본의 모든 업체로부터 컨테이너 화물을 끌어 모은다
- 미쓰이는 모든 일본 업체들에게 공정하고 질 높은 투명서비스를 제공하기 위하여 "러시아철도사업대행 팀"을 설립한다.



러시아철도공사와 루스까야 트로이카 간의 현재 논의되고 있는 사항은 TSR서비스의 낮은 신뢰성에 대한 한계점을 인식하고 더욱 높은 안정성과 경쟁력을 유지하기 위한 방안을 강구하고 있으며, 한편 러시아와 미쓰이의 운송활동에 있어 일본 고객들의 요구에 기반 한 블록트레인의 점진적 접근 방안으로

- 1단계는 루스까야 트로이카가 운행 중인 블록트레인 이용(매주 모크크바행 서비스)
  : 기본적으로 중국과 한국화물로 구성하며, 예약은 1개의 컨테이너부터 적용될 수 있다.
- 2단계는 모스크바와 빼쩨르부르그 방향으로 모든 일본 화물의 블록트레인 구성
  : 모스크바행 화물은 주로 소비재・전자제품 생산물이며
  : 빼쩨르부르크행 화물은 주로 자동차부품이다.
- 3단계는 고객의 요구에 따라서 다른 어떤 목적지로도 가능함을 전제로 모스크바와 빼쩨르부르그 이외의 목적지 (동/서 양방향) 와 유럽/동유럽 지역 (동/서 양방향)으로 고객의 요구에 의해 블록트레인을 제공하여 활성화시킬 수 있다.

○ 현재 TSR의 “Block Train Services” 현황
- Block Train의 구성 : 100～150TEU
- 최대길이 : 1000m
- 속도 : 45～55km/h, 1200km/day
- 주요 운영사 : 트랜스컨테이너, 러시아트로이카, F.E. Trans, DVTG

목적지	열차/주	소요일수	운영사	주요위탁업체
타간로그	3	11	러시아트로이카	현대
이젭스크	7-8	9	러시아트로이카 F.E. Trans	기아
모스크바	1	11-12	러시아트로이카	미특정
우즈베키스탄	2	14	트랜스 컨테이너	GM 대우
나베레즈니에 칠리	3	9-10	F.E. Trans	쌍용

자료: ERINA 2008

○ TSR 관련 다른 영역에서 미쓰이의 다양한 물류 활동으로는
1) 러시아에 철도시설의 공급과 같은 질 높은 사회간접시설을 확충사업
2) 유럽에서 기관차, 화차의 임대사업을 들 수 있는데 이는 지멘스의 기관차 임대사업부의 합병을 통하여 화차 임대 사업 분야는 유럽에서 차지하는 비중이 가장 커지고 있다.
3) 러시아내에서 지역 합작투자 회사를 통해 사할린-2 프로젝트와 같은 다양한 투자활동을 가능케 하는 것으로 일본의 추진 전략은 합작회사와 그의 네트워크를 통하여 가능케 될 수 있고, 따라서 유용한 화물 정보도 얻을 수 있게 될 것이라 전망한다. 이러한 미쓰이의 목표는 물류와 물류인프라 확충 사업 활동을 통하여 러시아-일본 간의 경제발전에 기여하는 것이다.

이러한 미쓰이의 활동을 통해 눈여겨 볼 사항은 시베리아 철도를 이용한 물류망 구축은 현지에 진출한 일본 기업에 있어선 숙원처럼 여겨져 온데다 일본 기업들은 모스크바 등 러시아 서부 지역과 동유럽권 국가들이 향후 거대한 소비시장이 될 것으로 판단하고 최근 진출을 서둘러 왔다는 것이다. 실례로 도요타자동차가 러시아 서부의 상트페테르부르크에 생산 공장을 건설 중이며 닛산(日産). 스즈키. 미쓰비시(三菱)자동차 등 자동차 업체들이 속속 진출하거나 진출 계획을 확정한 상태다. 이 밖에 샤프가 최신 대형 액정TV를 러시아 시장에 투입한 것을 비롯, 마쓰시타(松下)전기. 아사히초자 등 일본의 주요 가전 및 부품업체도 진출을 서두르고 있다. 풍부한 천연자원을 배경으로 러시아가 가파른 경제성장을 기록할 것이라는 기대감에 러시아에 진출한 일본 기업 수는 현재 160곳에 달하고 있다.

3. 맺음말

아담 스미스의 고전경제학에서는 토지, 자본, 기술을 중시했지만, 현제는 물류 인프라와 물류비 절감이 핵심 사항이다. 러시아를 통한 일본-유럽 운송노선의 건설은 러시아와 일본의 수송시스템을 통합하자는 개념에 근거하면서 이 사업이 유럽 주요항구에서는 원거리에 위치하고 러시아 국경과는 근접한 핀란드, 폴란드, 헝가리, 체코 등 유럽국들에 대해 일본이 육상으로 접근할 기회를 제공하는 의미를 갖는다. 이에 반해 한국은 남북관계가 경색되면 대륙으로 진출할 길이 막혀 섬나라인 일본보다도 못한 섬나라로 전략하는 상황이며, 러시아와의 관계도 일대일이 아닌 북한과의 삼각관계로 접근하였으며, 러시아

에 대한 편견과 오해로 인해 안일하게 유지되던 한국의 대러 정책 역시 일본에 의해 심각한 도전을 받고 있는 실정이다. 러시아 또한, 기존의 적극적이고 우호적인 대(對)한반도 정책에서 벗어나 의도적으로 남북한 균형노선으로 방향을 선회하였으며, 한국의 대러 정책 역시 변화의 필요성에 직면하게 되었다. 러시아에 대한 인식이 변하지 않는 한, 한국의 대러 정책은 국익과 번영에 막대한 손상을 미칠 수 있는 소극적인 자세에서 벗어나지 못할 것이다.

이제 더 늦기 전에 러시아와의 관계 개선을 도모해야 한다. 세계 제2위 산유국이자 무궁무진한 천연자원의 보고(寶庫), 1억 4천 5백만 인구의 신흥 시장, 한반도 주변세력의 균형을 유지해주며, 유라시아 물류운송망의 연결고리 등 러시아가 한국에게 제공하는 무한한 가치와 의미를 제대로 인식하고 활용한다면 동북아 허브국가로의 진출을 꿈꾸는 한국에게 러시아는 번영과 안전을 보장하는 유용한 파트너가 될 것이다.

<참고문헌>

1. 이용상, 나희승, 김현웅 「TSR 활성화를 위한 제언」한국철도기술연구원, 2001년4집
2. 정봉민, 고현정 「시베리아 횡단철도(TSR)의 운임정책과 향후 활용전략」한국해양수산개발원, 2007년10권
3. Bardal Anna B, Devaeva Elena I, Kalasshnikov Victor D, Popov Vladimir E, 「러시아 극동지역의 한・중・일 3국과의 경제협력 비교분석 및 한국과의 경제협력 증진방안 고찰」수은해외경제, 2006년12
4. 산업연구원, 「러시아 2020년 장기 경제개발 전략과 시사점」 2008년7권
5. 윤성학, 「동북아 경제와 러시아 극동의 에너지 자원 통로」CIS컨설팅 대표, 2007
6. Mitsui & Co. Ltd. 「TSR Block Train Service by Mitsui & Co. Ltd」2008.9
7. Hisako Tsuji, 「Data on TSR Intermodal Transport from Published Unpublished Source」 Economic Research Institute for Northeast Asia, 2008 ERINA.