



철의 장막을 벗고, 아시아-유럽간 실크로드 부상한 'TSR'

이경희
코리아슈핑가제트 기자

TSR(시베리아 횡단철도)은 유럽의 모스크바와 아시아의 보스토치니(블라디보스톡)를 잇는 총 길이 9,466km로 우리나라 경부선의 20배가 넘는다. 지구 둘레의 1/4에 가까운 거리로 거쳐가는 주요역만 해도 59개나 되고 시간대가 7번이나 바뀌는 등 말 그대로 세계에서 가장 긴 철도다. 맨 처음 러시아의 군사적인 목적으로 건설되기 시작했다는 TSR은 시베리아지역의 발전을 촉진해 러시아경제발전의 기틀을 마련하는 효과를 가져왔다.

■서비스업체 및 현황 현재 TSR 컨테이너 운송에 참여하고 있는 우리나라의 해운업체는 선사 4개업체, 포워더 20여개업체 등에 이른다.

선사는 러시아국영선사와 우리 국적선사의 합작인 동해해운(현대상선과 페스코합작)과 러시아선사 대리점인 신한상운(SCF의 한국대리점), MCL코리아, 한국적기업 단독으로 서비스하는 동남아해운이 있다.

이 중 동해해운은 부산~보스토치니간 서비스의 주도선사로 가장 오래된 서비스경험을 자랑하고 있다. 현재 640TEU급 1척과 지난해 700TEU에서 교체한 1000TEU급 1척 등 총 2척을 수요일과 금요일 양일에 걸쳐 정요일 서비스를 실시하고 있다. 신한상운은 SCF의 대리점으로 출발, 2001년 10월부터 취항을 시작했다. 또 MCL은 제작년 하반기, 동남아해운은 작년 7월경부터 동해항로(부산~보스토치니) 서비스의 닻을 올렸다.

이들 선사들은 그간의 부진을 벗어나 지난해부터 물량 증가에 따른 호황세를 톡톡히 맛보고 있다. 특히 작년 성수기 때는 소석률이 최고 100%에 이르는 등 그 어느 때보다 호황을 누리고 있는 것으로 전해지고 있다. 특히 동해

해운의 경우 오랜 서비스경험과 주도선사라는 인식을 통해 물량증가세를 견인하고 있다. 작년부턴 급증한 화물로 열차 웨건잡기가 힘들 정도라 전통적인 부산항 출항요일이었던 금요일이 수요일로 앞당겨지고 있다는 것이 선사 관계자들의 설명이다. 러시아 철도청이 선박의 보스토치니항 입항 순서에 따라 웨건예약 순서를 정하겠다고 발표함에 따라 상대적으로 금요일서비스는 웨건예약에서 뒤쳐질 수밖에 없기 때문이다.

한편 포워더의 경우 우진글로벌로지스틱스, 천지해운, 범한종합물류, 세계해운항공(SVT), 대아트란스, 그린로지스틱스, 이글쉬핑을 비롯, 중소10여 업체가 더불어 서비스 경쟁을 벌이고 있다. 복합운송서비스는 초창기엔 부산~보스토치니~폴란드/이란/루마니아/헝가리/유고 등 여러 루트의 운송루트가 개발돼 운영됐으나 90년대 이후 해상과의 경쟁에서 뒤져 모든 루트가 폐쇄되고 말았다. 현재는 한국/일본/중국~보스토치니~핀란드를 잇는 서비스와 한국~보스토치니~중앙아시아, 한국~보스토치니~러시아내륙(모스크바) 등 3가지 형태가 하주들을 상대로 서비스되고 있다.

■물동량 현황 TSR로 수출되는 물량은 이들 서비스 루트에 따라 크게 세가지로 나뉜다. 핀란드가 종착지인 통과화물과, 중앙아시아로 수출되는 화물, 러시아 내륙으로 들어가는 화물 등이 그것이다. 이 중 핀란드향 화물은 전자제품이 99%에 이르는 등 삼성, 엘지, 대우 등 우리나라 대형 가전3사의 제품들이 대부분을 차지하고, 중앙아시아로 들어가는 화물은 한화나 동부화학, 한농, 케이피 케미컬 등 국내 화학제품 제조업체들이 생산하는 레진(화



학제품원료)이 주를 이룬다. 또 러시아내륙으로 향하는 화물은 원자재와 전자제품이 혼조된 양상을 보이고 있다.

2001년에 5만7천TEU를 기록했던 TSR 수송량은 2002년엔 7만2천TEU로 대폭 증가했으며, 지난해는 10만TEU를 넘은 것으로 전해진다.

이같은 증가세는 올해와 내년에도 계속될 것으로 보인다. 이런 물량증가세에 대한 이유로 이라크전쟁의 여파라는 분석과 해상운임의 인상, 러시아 시장의 팽창 등이 지적되고 있다. 관계자들에 따라 조금씩의 차이는 있지만 공통적인 견해는 이 세가지 원인이 복합적으로 작용했다는 분석이다. 지난해 일어났던 이라크 전쟁으로 유럽해상항로가 발목을 잡힘으로써 해상서비스를 이용하던 하주들이 대거 TSR에 몰린 것을 시작으로, 작년부터 시작된 원양해운시장의 호황에 따른 유럽항로의 운임인상이 촉발된 TSR의 물량증가세에 힘을 실어준 것이다. 또 러시아 시장팽창은 전자제품이 주도하는 부산~핀란드간 서비스의 물량증가를 주도하는데 결정적인 역할을 했는데, 핀란드로 향하는 전자제품들이 대부분 러시아로 역수입되는 화물이란 점에서 러시아경제의 활기는 TSR이용을 활성화하는데 한몫하고 있다. 핀란드로 나가는 TSR화물은 한국~러시아간 직접 수출시에 발생하는 높은 통관료를 해결하기 위해 러시아측 바이어와 한국 하주들이 변칙적으로 이용하는 한-러 수출루트인 것이다.

■ 러시아 통관규정 실제 러시아는 세관 규정과 세율 등이 수시로 변경되고 세관원에 따라 자의적으로 통관법을 해석하는 등 관세제도 정비가 제대로 되어 있지 않아 통관상의 어려움을 겪고 있다. 또 수입관세율을 비롯한 관세법령과 규정 등이 빈번하게 변경됨에도 변경에 대한 정보입수가 어렵고, 과거에는 수입자가 수입통관을 지정할 수 있었으나, 현재는 세관에서 특정세관을 지정하고 있어 시간과 비용 부담이 가중되고 있다.

특히, 수입이 증가하는 물품에 대해서는 수시로 수입물품에 대한 전수(全數)검사를 실시해 통관을 지연시키고, 보세장 보관료가 지나치게 높아 통관 지연에 따른 부대비용을 증가시키고 있다. 또 선적 서류상의 조그마한 실수

도 해당 세관의 자의적 해석 및 규제가 가능하기 때문에 통관이 지연될 경우 현지 바이어와의 분쟁으로 이어지는 경우가 많다. 지난해엔 보스토치니에서 세관원이 모든 컨테이너를 올스톱시키고 개봉검사를 하는 바람에 화물운송이 10일가량 늦어진 사례가 몇 차례씩 발생하기도 했다.

이에 따라 통관으로 인해 경쟁력이 결정되는 국내 가전업체들은 러시아의 이같은 상황에 대처하기 위해서 두 가지 전략을 구사하고 있는 것으로 전해진다.

▲첫째는 핀란드와 발트 국가 지역에 러시아를 비롯한 대동구권 수출교두보를 마련하는 것이다. 즉 가전제품의 경우, 대부분이 핀란드와 발트 국가내 창고에 일단 하역됐다가 수요에 따라 러시아로 재수출되고 있다. ▲둘째는 직접 현지에 판매망을 조직하지 않고 러시아 에이전트를 통해 상품을 양도하는 것이다. 물건은 러시아 가까운 국경에서 인도하고 그 물건의 통관 및 판매 일체는 러시아 에이전트에 넘겨버리는 방식이다. TSR을 이용해서 핀란드로 운송되는 가전제품은 첫째 방법에 의해 러시아로 수출되는 경우에 해당한다.

TSR을 서비스하는 운송사들은 떠들썩한 대내외 보도와는 달리 TSR시장은 아직까지 협소하며 한정돼 있다고 말한다. 실제 화물수송분담률에서 러시아 전체화물량 중 TSR이 담당하는 비중은 5%정도를 차지할 정도로 미미하다는 것이 관계자들의 설명이다. 진출 포워드가 계속 늘고 있다는 점에서 기존 화물만 가지고선 복운업체들의 수익률 개선이 한계에 다다랐다는 의미다. 이에 따라 기존 포워드들 위주로 새로운 하주들을 개발하기 위해 다각적인 방법이 모색되고 있다. 중국, 베트남 등 현재 유럽해상항로서비스를 이용하는 하주들을 러시아와 CIS화물의 TSR루트로 유치하는 것과 아프가니스탄, 폴란드, 체코, 헝가리 등 지리적으로 TSR경유 루트에 강점이 있는 지역의 화물유치 등이 그것이다. 또 국내가전업체들에 편중된 화물집화를 해외하주 쪽으로도 눈을 돌리고, 수출에 머무르고 있는 운송서비스를 수입쪽으로도 개발해야 한다는 것도 포워드들이 풀어야할 숙제로 지적되고 있다. ●