

러시아 컨테이너 화물운송의 현황과 발전 전망



성원용

1. 서론

러시아경제는 최근 수년간 연평균 6%대의 초고속 경제성장을 계속하고 있다. 2004년의 경우 전년과 비교하여 성장세가 다소 둔화되기는 했으나 비교적 높은 6.9%의 성장을 기록했으며, 국제유가 하락, 물가상승 및 환율변동 등의 위험요인이 잠재되어 있기는 하지만 대외환경의 급격한 변화만 발생하지 않는다면 현재와 같은 안정적인 성장 기조를 이어갈 것으로 전망된다.

러시아는 향후 10년간 국제무역체계에서 러시아의 역할과 위상이 증대됨에 따라 대외교역이 급격히 팽창할 것으로 전망하고 있다. 이와 관련하여 러시아는 한편으로는 현재의 경제성장을 견인하고 있는 주된 동력인 대외경제활동을 활성화하기 위한 경제정책 수립에 고심하고 있으며, 다른 한편으로는 대외교역의 증가로 발생하는 수출입 물동량의 효율적이고 안정적인 수송이 교통정책의 핵심과제로 부각되고 있다.

러시아 정부는 지속적인 경제성장을 통해 향후 10년 내 GDP를 두 배로 증대하겠다는 중장기 국가발전계획을 수립해놓았고, 이 계획을 달성하기 위해서는 무엇보다도 러시아 교통체계의 현대화와 교통인프라의 전면

성원용 : 교통개발연구원 동북아물류경제연구센터, wysung@koti.re.kr, 직장전화:031-910-3041, 직장팩스:031-910-3226
본 글은 『월간교통』, 2004년 12월호에 게재된 글을 수정·보완한 것임.

적인 개선 및 확충이 필요하다고 인식하고 있다. 특히 러시아는 유라시아 공간에 위치한 지리적 이점을 최대한 활용하여 국제통과수송의 잠재력을 현실화하지 못한다면 'GDP 배가(倍加) 계획의 실현 또한 무망할 것이라고 판단하고 있다. 러시아는 자국의 국토를 〈남-북〉, 〈동-서〉 축으로 관통하는 국제통과수송루트를 갖고 있어 컨테이너 물동량의 증가에 크게 기여할 것으로 기대하고 있으며, 그 잠재력을 극대화하기 위한 종합대책을 강구해나가고 있다. 이에 본 고에서는 러시아의 컨테이너 화물운송의 현황과 발전 전망을 살펴본다.

II. 러시아의 컨테이너 화물운송 문화

전후 세계경제의 역동적 변화 과정에서 뚜렷하게 드러나는 현상 중 하나는 국제무역의 증가 속도가 세계 총생산 증가 속도를 앞지르고 있고, 컨테이너 화물운송은 국제무역보다 더욱 빠른 성장세를 이어가고 있다는 사실이다. 지난 1982년과 비교하여 20년간 세계 총생산은 2배, 무역량은 3배가량 증가했지만 컨테이너 처리 물동량은 5.5배 이상 증가했다. 즉 이를 단순화해서 이해한다면 컨테이너 화물운송 발전이 국제무역을 촉진하고, 이것이 다시 세계의 경제성장을 견인한다는 것으로 해석할 수도 있다.

실제로 컨테이너 화물운송은 1959년부터 본격적으로 채용되어 현재 전 세계적으로 확산 일로에 있으며, 그것이 갖고 있는 표준성과 이동성의 장점 때문에 화물운송에서 차지하는 비중이 점차 증가하고 있다. 1986년 전 세계 항만의 컨테이너 처리 물동량은 약 6,200만TEU였으나 2002년에는 2억2,500만TEU로 대략 3.6배나 증가했다. 현재 전 세계 화물의 컨테이너화(containerization)는 대략 55%에 달하며 2010년경에 이르면 이것이 대략 70%에 육박할 것으로 전망된다.

그러나 이처럼 세계적으로 컨테이너 화물운송시장 규모가 확대되고 그에 따라 컨테이너 처리 물동량을 유치하려는 국가간 경쟁도 치열해지고 있지만, 러시아의 경우 컨테이너 화물운송은 아직도 보편적인 운송형태가 아니며 그 발전 수준 또한 극히 초보적인 단계를 벗어나지 못했다. 과거

소연방 시기에는 시베리아횡단철도(TSR)가 유럽과 아시아를 연결하는 국제수송로로 각광을 받으면서 이곳에서도 '컨테이너 화물운송 문화'가 급속하게 발전할 것이라는 기대감이 팽배해있었다. 그러나 <표 1>에서 보는 바와 같이 1967년부터 컨테이너 화물운송을 시작한 TSR의 물동량은 해운수송과의 경쟁에서 밀려나 1983년 110,683TEU를 정점으로 최저 1983년의 6% 수준까지 급감함으로써 유라시아 대륙교(Land Bridge)로서의 위상을 상실하고 말았다. 그리고 소연방 붕괴 후 체제전환기의 혼란이 계속되고, 경제침체에 따른 산업생산 감소와 이에 따른 물동량 감소 등으로 컨테이너 화물운송은 장기간의 침체 상태를 벗어나지 못했다.

그렇다면 러시아가 다른 국가들과 달리 컨테이너 화물운송이 정상적으

<표 1> 시베리아횡단철도(TSR)의 컨테이너 물동량 (단위:TEU)

연도	서향			동향	총계	1983년 대비
	계	이란 향	아프가니스탄 향			
1980	77,885	54%		21,793	99,678	90%
1981	82,794	58%		21,057	103,851	94%
1982	56,901	63%		21,492	78,393	71%
1983	85,962	71%		24,721	110,683	100%
1984	63,084	85%		25,336	88,420	80%
1985	59,053	81%		26,580	85,633	77%
1986	54,980	65%		22,522	77,502	70%
1987	51,694	58%		25,432	77,126	70%
1988	55,566	54%		31,304	86,870	78%
1989	46,325	52%		25,870	72,195	65%
1990	45,131	11%		22,117	67,248	61%
1991	41,607	13%		25,250	66,857	60%
1992	26,279	5%		16,871	43,150	39%
1993	16,602	6%		16,668	33,271	30%
1994	4,174	1%	14%	12,199	16,373	15%
1995	1,937	0%	28%	8,423	10,360	9%
1996	2,139	0%	41%	5,756	7,895	7%
1997	2,802	0%	87%	3,618	6,420	6%
1998	3,923	0%	98%	3,530	7,453	7%

출처 : Noboru Nagasawa, "Current State of and Issues Facing the Siberian Land Bridge." Paper presented in the Northeast Asia Economic Conference hosted by ERINA, 27 January 2000, Niigata.

로 발전하지 못하고 컨테이너 물동량 유치경쟁 대열에 진입하지 못한 이유는 무엇 때문인가?

첫째, 대다수의 논자들은 낙후된 교통인프라시설과 후진적인 운영시스템이 컨테이너 화물운송 발전을 가로막은 주요 요인이라고 지적한다. 일단 러시아의 국적선사는 컨테이너 화물을 운송하는 세계적인 대형 선사들과는 비교할 수 없을 정도로 규모가 작기 때문에 경쟁력을 발휘하기가 곤란했으며, 게다가 항만의 경우 컨테이너 터미널 시설조차 낙후되어 화물처리 용량이 제한적일 수밖에 없었다. 과거 소연방 시기 러시아의 항만은 물동량의 흐름에 따라 크게 네 방향, 즉 극동 방향(바니노 항, 블라디보스톡 항), 흑해 방향(노보라시스크 항), 발틱해 방향(성-페테르부르크 항, 칼리닌그라드 항), 북해 방향(아르항겔스크 항) 등으로 분리되어 발전되었고, 그에 따라 컨테이너 터미널시설도 건설되었다. 최소한 1980년대 초까지만 해도 이들 항만들은 발생하는 컨테이너 물동량 자체가 적었기 때문에 비교적 화물 처리에 커다란 부담이 없었다. 그러나 이후 20년 가까이 체제전환기의 대혼란과 장기 경제침체로 사실상의 자본투자가 제대로 이루어지지 않았으며, 그로 인해 시설 및 설비가 노후화되었고, 때문에 이들 항만들은 전반적인 화물운송 수요 및 정상적인 항만 서비스 수준을 충족시키지 못하게 되었다.

둘째, 물류센터의 부족도 러시아 컨테이너 화물운송시장 발전에 커다란 걸림돌로 작용하고 있다. 모스크바와 성-페테르부르크 주변 지역에 집중된 창고 공급량은 전체 수요에 미치지 못하고 있으며, 이 때문에 기업은 턱없이 높은 창고 임대료를 지불해야만 하는 상황이 발생하고 있다. 모스크바에서 평균 창고 임대료는 1평방미터당 연간 103달러 수준이며, 이는 런던, 스톡홀름에 이어 세계에서 3번째로 높은 수준에 해당된다. 아울러 물류회사들의 영세성과 후진성, 정부의 각종 규제 등 추가적인 애로사항이 발생함에 따라 러시아의 컨테이너 화물운송 문화는 기대 수준에 미치고 못하고 있다.

셋째, 이러한 요인들 외에도 현재 원료·에너지 수출에 절대적으로 의존하고 있는 러시아의 대외교역구조와 일종의 중후장대(重厚長大)형 생산구조에서 벗어나지 못한 러시아의 산업구조가 컨테이너 운송 문화의 발전

을 지체시키는 요인으로 작용한다. 현재 여러 기술적, 물리적 제약 요소들 때문에 러시아에서 컨테이너화가 가능한 화물의 비중은 30%에 불과하다. 실제로 러시아의 철도수송으로 나오는 화물 중 5~6% 정도만이 컨테이너화가 가능한 상태이고, 실제 모든 운송수단을 통틀어 컨테이너로 수송되는 비중은 2%를 조금 넘어서고 있을 뿐이다.

그러나 러시아가 갖고 있는 거대한 컨테이너 운송시장 잠재력에 비추어 볼 때 이러한 현실은 '비정상적인' 상황이라고 평가해야 할 것이다. 러시아 교통전문가의 평가에 따르면 2002년 전 세계의 컨테이너(화물적재) 수송실적은 대략 6,990만 TEU에 달하고, 이를 대륙간 운송 방향별로 구분하여 살펴보면 <동↔서> 노선은 41%(2,900만TEU), <남↔북> 노선은 24%(1,670만TEU), 역내수송은 35%(2,420만TEU)로 추산된다. 러시아는 유럽과 일본 및 아·태지역 간 TSR에 의한 철도운송이 해상운송보다 시간을 대폭 단축하고 운임을 절감할 수 있는 이점을 갖고 있기 때문에 일정한 조건만 충족된다면 위의 잠재 물동량을 유치할 수 있다고 판단하고 있다. 이런 관점에서 2003년 말에 수립된 러시아의 국가교통전략은 컨테이너 화물운송 발전을 우선적인 정책 방향의 하나로 규정하고 있으며, 컨테이너 통과화물을 러시아의 수송루트로 유치하는 것을 중대한 전략적 과제로 설정하고 있다.

Ⅲ. 컨테이너 화물운송의 부활

최근 러시아는 운송의 신속성, 하역의 편의성, 화물상태 보존, 운송비 절감 등 컨테이너 화물운송이 갖는 이점들에 주목하면서 이의 급속한 발전에 최대의 노력을 기울이고 있고, 그 결과 긍정적인 변화가 발생하고 있다. 러시아의 해상 컨테이너 물동량은 지난 2000년 15%, 2001년 3%, 2002년 33%씩 증가하였고, 전체적으로 최근 5년간 러시아의 컨테이너 화물운송은 평균 15~20%씩 증가하고 있는 추세에 있다.

현재 러시아 컨테이너 화물에 대한 자국항만 활용 비중은 75%에 불과하고 25%는 인접국가(우크라이나, 발틱국가)의 항만을 통해 수송되고 있다. 이러한 이유로 러시아 교통부는 대내외경제의 수송수요를 충족시키는

〈표 2〉 러시아 컨테이너 화물에 대한 자국항만과 접경국 항만 처리비중

러시아 자국항만		75%	접경국 항만		25%
구분	비중	세부현황	구분	비중	세부현황
발트연안 항만	65%	-성-페테르부르크(94%) -칼리닌그라드(6%)	발트연안국 항만	50%	-라트비아의 리가항(35%) -라트비아의 클라이페다(35%) -에스토니아의 탈린항(30%)
흑해연안 항만	8%	-노보라시스크(100%)	핀란드 항만	44%	-코트카(40%) -하미나(17%) -헬싱키(43%)
카스피해 항만	2%				
극동항만	24%	-보스토치니(84%) -블라디보스톡(16%)	우크라이나 항만	6%	-오데사(55%) -이체브스크(45%)

출처: 한국해양수산개발원, 『지구촌해양수산』 제257호(2004. 1. 24), p.2.

〈표 3〉 러시아철도의 컨테이너 화물운송(1990~2003) (단위:백만톤)

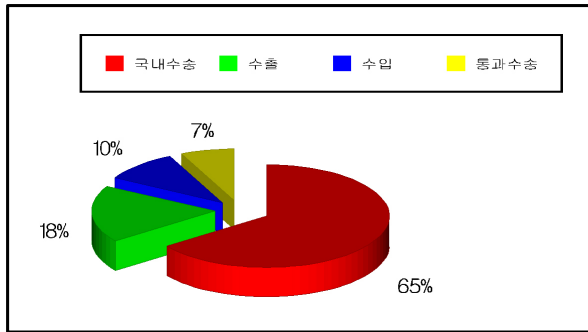
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
대형 컨테이너	11.02	9.31	6.35	4.54	2.83	3.17	3.43	4.25	4.17	5.1	7.29	8.22	9.5	11.36
중형 컨테이너	19.28	16.39	10.18	6.6	4.03	3.55	2.83	2.95	2.48	2.9	3.39	3.53	3.3	3.33
계	30.30	25.70	16.53	11.14	6.85	6.72	6.41	7.32	6.65	8.00	10.68	11.75	12.8	14.69

출처: EATC(Евразийский Транспортный Союз).

문제와 관련하여 자국 항만인프라의 발전이 선행되어야 한다고 보고 있으며, 향후 2010년까지 대외교역화물의 90%까지 자국 항만이 물동량을 처리할 수 있도록 한다는 목표를 세워놓고 있다. 이러한 정부정책에 맞추어 러시아철도공사도 러시아 국경통과 화물에 대한 철도요율을 인상하여 자국 화물의 이탈을 방지하는 정책을 추진하고 있다.

러시아 컨테이너 화물운송의 급속한 성장은 철도운송 부문에서 그대로 관찰되고 있다. 위의 〈표 3〉에서 보는 바와 같이 러시아 경제가 활력을 되찾기 시작한 1999년부터 러시아철도의 컨테이너 화물운송은 지속적으로 증가하고 있다. 2003년 철도부문의 컨테이너 화물운송 실적은 총 1,469만톤이며, 20피트 기준으로 환산하면 136만6천TEU에 해당된다. 컨테이너 화물운송이 증가세로 반전되었던 1999년과 비교하면 4년 만에 대략 80%나 증가한 셈이 된다. 2004년의 경우에는 전년과 비교하여 컨테이너 화물운송이 약 15% 정도 증가할 것으로 예측하고 있다.

최근 러시아철도의 컨테이너 화물운송에서 나타나는 두드러진 현상 중



〈그림 1〉 러시아철도의 수송형태별 컨테이너 화물운송 비율

하나는 점차 물동량이 세계적인 추세에 따라 대형컨테이너(20피트, 40피트) 중심으로 운송되고 있다는 것이다. 〈표 3〉에서 보는 바와 같이 중형 컨테이너가 대략 330만톤 수준에 머물러있는 반면에 1996년부터 대형컨테이너 수송량은 중형 컨테이너 수송량을 추월하였고, 이후 지속적인 성장세를 이어가고 있다.

러시아철도의 수송형태별로 컨테이너 화물운송을 살펴보면 〈그림 1〉에서 보는 바와 같이 전체 물동량의 65%는 국내수송화물이고, 통과수송화물이 차지하는 비중은 고작 7%에 불과하다. 따라서 엄밀하게 말해 국제통과수송이라는 측면에서 현재의 러시아의 역할은 미약하다고 판단되며, 유라시아 대륙에 위치한 자국의 입지를 최대한 활용하여 유럽과 아시아를 연계하는 국제통과수송을 활성화한다는 러시아의 전략은 아직도 요원하다고 할 수 있다.

한편 러시아철도에서 국제통과수송 루트로 주목을 받고 있는 시베리아 횡단철도(TSR) 노선의 물동량 추이를 살펴보면, 매우 긍정적인 상황 변화들이 발견된다. 최근 수년간 이 노선을 이용한 컨테이너 통과화물 수송량은 꾸준히 성장하고 있는 추세이며, 2003년의 경우에는 물동량이 전년

〈표 4〉 시베리아횡단철도(TSR)의 컨테이너 통과화물

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Block Train 운행수	117	213	433	475	516	1013
컨테이너통과수송량(천 TEU)	15.1	22.5	39.2	45.2	48.3	99.0

출처: EATC(Евразийский Транспортный Союз).

〈표 5〉 보스토치니항의 TSR 이용 화물처리 현황 (단위:TEU)

	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
물동량	72,701	89,917 (23.7%)	133,804 (48.8%)	204,650 (52.9%)	272,529 (33%)

출처 : VICS.

()는 전년 대비 증가율

보다 2배나 초과하여 약 9만9천TEU에 이르게 되었다.

보스토치니 항만 자료에 근거하여 TSR 이용 현황을 살펴보면 〈표 5〉와 같이 전체 물동량은 최근 수년간 꾸준히 증가하고 있다. 2003년 보스토치니항의 TSR 이용 화물처리 실적은 204,650TEU로 전년대비 52.9%가 증가했으며, 2004년은 272,529TEU로 2000년 이후 지금까지 진행된 가파른 성장률이 다소 떨어지기는 했으나 전년대비 33% 증가의 실적을 기록했다. 보다 구체적으로 화물의 발착국별 현황을 보면 2001년의 경우 대략 한국이 77%, 중국이 12%, 일본 11%였으나, 최근 통계 자료에 근거한 추정치를 보면 대략 한국이 60%, 중국이 40%, 일본이 2% 전후가 될 것으로 추정되며, 최근 중국발 화물이 늘면서 향후 한국과 중국의 화물 발생지 비율이 역전될지도 모른다는 전망이 나오고 있다.

현재 TSR의 국제 컨테이너 수송 능력은 동북아와 유럽간 해상 컨테이너 수송의 4~5%에 불과하고, 따라서 현재 시점에서 TSR을 이용한 컨테이너 수송 물동량을 해상수송의 물동량과 단순 비교하여 경쟁력을 논하는 것은 비현실적이라고 할 수 있다. 최근 TSR 이용 물동량의 증가세는 이라크전 발발 이후 해상수송 안전에 대한 불안감이 증대되면서 상대적으로 안전한 루트로서의 TSR에 대한 선호도가 높아지고, 유럽항로 해운선사의 요금의 지속적인 증가함에 따라 상대적으로 높았던 TSR 운임에 대한 하주들의 심리적 부담이 경감한 것에 기인한다. 또한 2002년 TSR 전구간 전철화 사업 완료 이후 시설 및 설비 보수, 서비스 개선 등으로 운송시간이 단축된 것도 TSR의 경쟁력을 제고시킨 요인으로 작용했다. 한편 최근 러시아의 초고속 경제성장 및 소득증대에 따라 한국과 중국으로부터의 수입이 대폭 증가한 것도 TSR 이용 물동량의 비약적인 성장을 낳은 주요 원인으로 분석된다.

그렇다면 최근 전반적으로 러시아의 컨테이너 화물운송시장이 급성장하게 된 배경은 무엇인가? 무엇보다도 다음과 같은 요인들이 러시아의 컨테이너 화물운송 활성화에 크게 기여한 것으로 판단된다.

첫째, 1990년대 말부터 러시아 경제가 안정세로 전환되고, 최근 수년간 산업성장이 지속되었으며, 대외교역 활성화에 따라 수출입 물동량이 급증했다.

둘째, 러시아 기업들이 국내수송과 국제수송에서 보다 적극적으로 컨테이너를 이용하여 상품을 수송하게 되었다.

셋째, 러시아 전역에 걸쳐 교통인프라 시설 확충 사업이 시작되었고, 그 결과는 곧바로 물동량 증가 현상으로 나타났다. 특히 해운항만 부문에서 주목할만한 변화가 발생했다. 2002~2003년간 항만의 화물처리량은 35% 이상 증가되었다. 2003년 러시아항만의 화물처리 규모는 2억 8,560만톤으로 전년 대비 9.6% 증가했다. 러시아 정부는 2004년의 화물처리 실적이 20% 정도 증가할 것으로 예상하고 있는데, 실제로 2004년 상반기 화물처리 실적은 1억6천만톤으로 전년 동기 실적(1억3,280만톤)보다 20.4%나 증가했다. 전문가들은 이처럼 러시아의 해상 물동량이 증가하게 된 것은 수입물동량의 증가, 육상운송 물동량의 해상운송 전환, 컨테이너 부두 개발, 그리고 과거 발틱국가 항만을 이용하던 물동량을 러시아 항만으로 전환한 것에 기인한다고 분석하고 있다.

특히 2001~2003년간 진행된 항만인프라의 발전이 물동량 처리 능력 확장에 크게 기여한 것으로 평가하고 있다. 예를 들어 러시아는 과거 컨테이너화물의 74%를 처리했던 에스토니아, 리투아니아, 라트비아 등 발틱국가 소재 항만의 트럭킹 물동량을 러시아의 성-페테르부르크 항으로 전환하는 정책을 추진해왔다. 성-페테르부르크 항은 러시아 컨테이너 물동량의 40% 이상을 점유하는 최대 관문항인데, 최근 컨테이너 터미널의 시설확충 및 개발이 활발히 전개되고 있다. 현재 러시아 북서지구 컨테이너 수송의 중심은 성-페테르부르크 항의 제1터미널(First Container Terminal)이라고 할 수 있는데, 이 컨테이너 터미널의 운영사인 NCC (National Container Company)는 현재 55만TEU에서 2007년까지 135만TEU로 확장하는 대규모 투자를 진행하고 있다. 또 다른 터미널

운영업체인 Petrolesport도 110ha의 야적장을 개발하고 철도 인입시설을 개선했으며, 2005년 중반까지 200m 길이의 부두를 새로 개장하고 준설공사를 통해 터미널 수심을 현재의 7.7m에서 11m까지 확보해 나갈 계획이다.

러시아 정부는 2010년이 되면 2002년 대비 항만의 화물처리 실적이 두 배나 증가되어 5억2천만톤에 달할 것으로 전망하고 있다. 가장 많은 관심을 쏟으며 집중적인 투자를 진행하고 있는 곳은 성-페테르부르크 항을 중심으로 한 북서연안지역이다. 그 이유는 성-페테르부르크에서 모스크바로 이어지는 지역이 러시아의 핵심적인 경제권이기 때문이다. 그 밖에 남부연안지역과 극동지역에서도 지역특색에 맞는 항만인프라 발전 프로젝트들이 진행되고 있다.

한편, 최근 항만 부분에서 중요한 변화가 발생하고 있는데 그것은 전체 컨테이너 처리 물동량 중에서 성-페테르부르크 항이 차지하는 비중은 감소하고 상대적으로 다른 항만들의 비중이 높아지고 있다는 것이다. 그 이유는 첫째, 러시아 대외교역 방향의 지역별 구조가 변화하여 점차 극동지역 항만으로 컨테이너 물동량이 집중되고 있기 때문이다. 둘째, 성-페테르부르크 항은 항만 및 배후운송망의 적체, 열악한 기후환경 등으로 발전 가능성에 일정한 한계가 있어 대체 항만을 개발하는 노력이 가속화되고 있기 때문이다. 대체 항만으로 가장 주목을 받는 항만은 성-페테르부르크로부터 서쪽으로 110여 km 떨어진 핀란드 만에 위치한 우스쨌-루가 항만이다. 이 항만은 쇄빙선을 사용하지 않고도 연간 326일을 운영할 수 있는 자연조건을 갖고 있으며, 선박 항행로가 길이 약 4.5km, 폭 150m, 수심 14m의 조건을 갖고 있어 5만톤급 선박의 접안이 가능하며, 추후 16m로 수심을 확대하는 준설공사가 완료될시 7만톤급 선박의 접안도 가능할 것으로 전망된다.

러시아 극동 항만의 현대화 및 물동량 증가 추세도 뚜렷하게 드러나는 현상 중 하나이다. 러시아 정부는 극동지역을 환태평양 경제권으로 진출하는 전진기지로 인식, 극동지역 항만시설에 대한 투자를 증가하고 있어 항만 물동량의 지속적인 증가세가 계속되고 있다. 러시아 연해주 정부는 2010년까지 연간 70~75만 TEU까지 처리할 수 있도록 컨테이너 터미

<표 6> 러시아 연해주 항만과 바니노 항의 물동량 변화 및 전망 (단위:천톤)

		1998년	2003년	2010년	2015년
블라디보스톡 항	계	3383.6	7127.3	9900.0	12040.0
	유류	-	229.0	1830.0	2940.0
	벌크	237.1	24.6	130.0	130.0
	곡물	25.4	36.3	160.0	160.0
	원목	146.6	125.8	180.0	200.0
	일반화물 (컨테이너)	2974.5 (383.9)	6711.6 (771.9)	7600.0 (1650.0)	8610.0 (2630.0)
나호트카 항	계	3512.0	6213.3	8880.0	9620.0
	유류	51.8	621.6	1190.0	1750.0
	원목	577.5	998.2	1400.0	1500.0
	일반화물 (컨테이너)	2882.7 (0.2)	4593.5 (152.5)	6290.0 (180.0)	6370.0 (230.0)
보스토치니 항 (VICS, VUT, Agrokhimvostokexport)	계	6982.3	15428.8	29200.0	34200.0
	유류	-	-	7000.0	9000.0
	벌크	5737.1	12886.7	18700.0	21200.0
	원목	248.8	416.1	405.0	405.0
	일반화물 (컨테이너)	996.4 (689.0)	2126.0 (1924.8)	3095.0 (2910.0)	3595.0 (3380.0)
말리 항	계	288.9	330.8	370.0	390.0
	원목	156.2	172.6	200.0	200.0
	일반화물	132.7	158.2	170.0	190.0
포시에트 항	계	199.6	845.0	1603.0	1603.0
	유류	176.1	834.4	1600.0	1600.0
	원목	18.4	8.2	-	-
	일반화물	5.1	2.4	3.0	3.0
자루비노 항	계	75.0	204.7	685.0	905.0
	유류	-	0.1	-	-
	원목	10.4	0.1	-	-
	일반화물 (컨테이너)	64.6 (-)	204.5 (78.2)	685.0 (500.0)	905.0 (700.0)
블라디보스톡 'Primornefteproduct'	유류	640.0	1373.7	4100.0	5100.0
나호트카 유류 항	유류	1804.0	6568.3	7660.0	8700.0
바니노 항	계	5171.0	7153.5	12560.0	17685.0
	유류	1303.1	1521.5	1900.0	1900.0
	벌크	592.4	899.7	5690.0	10690.0
	원목	1007.6	1567.6	1630.0	1630.0
	일반화물	2268.0	3164.7	3340.0	3465.0

출처: FEMRI 내부자료.

널 확장 계획을 추진 중이며, 2002~2010년간 연해주 항만의 교통인프라 발전을 위해 총 1억6,200만 달러의 투자 계획을 수립했다. 항만별로 보다 구체적인 물동량 변화를 살펴보면 2004년 보스토치니항의 화물처리량은 총 2,046만 톤으로 전년 동기 실적(1,543만 톤) 대비 33% 증가했으며, 같은 기간 컨테이너 화물은 272,529 TEU로 전년 동기 실적(204,650 TEU) 대비 33%증가했다. 나호트카 상업항의 경우 2003년 620만 톤에서 2004년 11월 말 현재 약 780만 톤으로 증가되었으며, 이러한 물동량 증가 추세는 서시베리아 지역으로부터의 철강수출 증가에 따른 것으로 분석된다. 또한 2004년 블라디보스톡항의 화물처리량은 총 726만 톤으로 이들 물량 중 65.5%가 수출용 금속제품이었으며, 같은 기간 컨테이너 화물은 102,169 TEU(2003년 88,730 TEU)가 처리되었다.

러시아는 향후 10년 내에 전 세계 컨테이너 처리 물동량이 매년 평균 7~10%씩 증가하여 2012년에 이르면 약 3억7,500만TEU에 육박할 것으로 내다보고 있고, 같은 시기에 러시아에서는 컨테이너 화물운송이 2백만TEU가 될 것이며 이중 5백만TEU가 항만을 통해 운송될 것으로 전망하고 있다. 이 중 극동지역 항만을 통한 컨테이너 처리 물동량은 1백만 TEU로 예상하고 있으며, 흑해와 카스피해를 통한 컨테이너 처리 물동량은 1백만TEU, 발틱해에 위치한 러시아 항만을 통한 컨테이너 물동량은 320만TEU가 될 것으로 전망하고 있다.

Ⅳ. 컨테이너 화물운송 및 터미널 운영체제 변화

러시아에서 컨테이너 운송시장의 성장은 교통과정 참여자들의 비즈니스 활성화에 커다란 변화를 가져오고 있다. 러시아는 러시아철도공사(RZD)의 지사 형태로 컨테이너 화물운송 서비스를 전담하는 '트랜스컨테이너(TransContainer)', 그리고 러시아 전역에 걸쳐 컨테이너 터미널 네트워크를 조직하기 위한 목적으로 설립된 'NCC(National Container Company)' 등의 출범으로 향후 컨테이너 운송시장의 선진화가 크게 앞당겨질 것으로 기대하고 있다.

러시아철도공사가 출범(2003. 10)하기 전인 지난 2003년 3월 러시아

는 과거 철도부의 화물운송국을 분리시켜 '트랜스컨테이너'라는 컨테이너 화물운송센터를 설립했다. '트랜스컨테이너'의 주요 활동 방향과 기능은 ▲모든 교통수단의 컨테이너 화물운송 서비스 시장에서 러시아철도공사를 대표하고, ▲모든 교통수단의 컨테이너 화물운송에서 고객의 수요를 충족시키며, ▲컨테이너운송 부문에서 포워더를 이용해 고객에 대한 운송서비스를 제공하고, ▲러시아철도공사 소유의 컨테이너 및 화차 운영을 통제하며, ▲컨테이너 및 화차의 유지, 보수, 서비스 및 개선에 대한 통제기능을 수행하며, ▲컨테이너 화물운송 확대를 위한 마케팅 정책을 추진하는 등 컨테이너 운송과 관련된 제반 업무를 담당하게 된다. '트랜스컨테이너'는 2004년 5월 17일 한국에도 지사인 '트랜스컨테이너코리아'를 설립했으며, 향후 중국 등지에도 지사를 설립해 사업 영역을 지속적으로 확장할 예정이다.

철도 컨테이너 화물수송의 발전을 위해 '러시아철도공사'는 현재 대용량 컨테이너 중심으로 이루어지는 세계적인 추세에 맞추어 컨테이너와 화차 보유를 늘려가고 있다. '러시아철도공사'의 자산 목록에 등록된 컨테이너 수는 모두 176,500여개(20피트 컨테이너 43,700여개, 40피트 컨테이너 400여개, 중형컨테이너 132,800여개)이며, 현재 17,000여대에 달하는 대형컨테이너용 화차가 운용되고 있다. 또한 대형컨테이너를 처리할 수 있는 화물터미널이 확충되고 있는데, 현재 174개의 컨테이너 터미널이 운용되고 있으며 이 중 40피트 컨테이너 전용 터미널은 41개이다.

또한 2010년까지 계획된 러시아의 컨테이너 수송발전 프로그램에 따르면 다양한 종류의 컨테이너를 생산하고, 기존의 화차를 이들 컨테이너에 부합되는 다용도 화차로 개조하는 계획이 수립되어 있다. 현재 러시아에서는 매년 컨테이너가 약 10,000여개씩 증가하고 있고, 이중에서 20피트 컨테이너는 7천여개, 40피트 컨테이너가 천여개씩 증가하고 있다. 이에 따라 이들 컨테이너를 수송하기 위해 매년 2천여대의 피팅화차와 약 150여대의 컨테이너 포크리프트가 증가되어야만 하는 상황이 발생하고 있다.

'NCC'는 2001년 성-페테르부르크항의 주주인 'First Quantum Group'과 러시아에서 가장 큰 운송회사 중 하나인 'Severstaltrans'의

합자회사로 설립되었다. 이 회사는 지속적으로 성장하고 있는 러시아의 컨테이너 운송시장을 지원하고, 모든 종류의 화물 물류서비스를 제공할 수 있는 컨테이너 터미널 네트워크를 구축할 목적으로 설립되었다. 'NCC'는 최근 컨테이너 처리 서비스가 상당히 개선되고 있는 항만 터미널 업무, 공컨테이너 보관 업무 및 내륙터미널 발전 등에 활동을 집중하고 있다. 또한 'NCC'는 성-페테르부르크, 우스찌-루가, 노보라시스크, 올라, 보스토치니 항의 컨테이너 터미널, 그리고 모스크바 및 성-페테르부르크에 복합화물터미널 네트워크를 구축하는 사업을 진행하고 있다. 러시아는 2006~2007년에 우스찌-루가 항의 컨테이너 터미널이 완공되면 연간 150만TEU의 물동량 처리가 가능하고, 노보라시스크 항의 컨테이너 터미널 건설이 완료되면 추가적으로 연간 6십만TEU의 물동량 처리가 가능할 것으로 전망하고 있다. 또한 피트로레스 항의 현대화 및 확장 사업이 실현되면 5십만TEU의 물동량 처리가 가능할 것으로 전망하고 있으며, 현재 완공을 눈앞에 두고 있는 올라 항의 철도인입선 공사가 완료되면 컨테이너 화물운송이 보다 빠른 속도로 발전할 것으로 기대하고 있다.

V. 결론

현재 러시아 전문가들은 2002년 기준으로 컨테이너 수송 물동량이 약 1300만톤에 달해 컨테이너 수송 문화가 부활하는 새로운 단계에 진입했다고 평가하고 있지만 아직도 과거의 수준을 완전히 회복하지는 못하고 있다. 2002년의 물동량은 1988년 컨테이너 수송이 최대치에 도달했던 3,050만톤의 30% 수준에 불과하다. 대다수의 전문가들은 지난 10여 년간 러시아의 컨테이너 화물운송이 침체상태에 있었기 때문에 과거 최대치에 달했던 수준을 회복하기까지는 상당한 기간이 소요될 것으로 전망된다.

러시아가 동과 서를 연결하는 주요 교통로라는 지리적 이점을 가지고 있음에도 불구하고 이처럼 컨테이너 화물운송이 낮은 수준에 머물러있는 것은 그만큼 체제전환기 러시아 경제위기가 미친 파장이 심각했다는 것을 반영하는 것이며, 다른 한편으로는 통과수송 루트로서의 역할을 극대화하는 데 성공하지 못했다는 것을 의미하는 것이기도 하다. 현재 러시

아의 전체 수송 물동량 중 통과수송의 비중이 고작 7%에 불과하다는 것이 이러한 현실을 반증하고 있다. 러시아전문가들은 현재의 경제성장 추세가 지속될 경우 2010년경에 이르러서야 1988년의 수준을 회복할 것으로 전망하고 있다.

전반적으로 러시아의 컨테이너 화물운송이 국제수준에 부합되는 방향으로 진전되고 있는 것은 분명하지만 아직도 가야 할 길은 멀다. 일례로 러시아에서 컨테이너 화물수송이 민간 포워더에 의해 주도되기보다는 정부가 100% 출자한 '러시아철도공사'에 의해 투자가 진행되고 있다는 것도 커다란 한계로 지적된다. 국가독점의 폐해를 극복하고 민간기업들 사이의 선의의 경쟁과 사업 활성화를 촉진할 수 있는 대책들이 강구되어야 하는데, 이러한 차원에서 최근 러시아 극동지역에서 진행되고 있는 물류 경쟁체제에 주목할 필요가 있다. 최근 극동러시아의 해운회사인 FESCO(Far Eastern Shipping Co.)와 러시아철도공사는 50:50의 지분 투자로 새로운 물류회사인 '러시아 트로이카'를 설립, 2004년 말부터 영업에 들어갈 예정이다. 이 회사의 설립으로 FESCO는 철도운송으로의 업무 영역 확대를 도모할 수 있게 되었으며, 러시아철도공사는 과거 '트랜스컨테이너' 1개사가 독점해왔던 TSR 컨테이너 수송체제에서 벗어나 2개사의 경쟁체제를 통해 서비스 개선 등의 효과를 기대할 수 있게 되었다.

한편, 이와 같이 철도화물운송을 경쟁체제로 전환시키는 것 외에도 러시아의 컨테이너 화물운송을 발전시키기 위해서는 철도터미널 시설 등의 확충에 자본을 유치할 수 있는 제반 조건을 조성해야 한다. 이러한 측면에서 '러시아철도공사'와 '트랜스컨테이너'는 컨테이너 화물운송과 관련된 선진기법을 연구하고, 이를 적극적으로 도입해야 한다.

또한 '소프트웨어'에 해당되는 여러 요소들을 획기적으로 개선하는 작업도 필요하다. 가장 우선적으로는 운임조정을 통해 철도가 다른 수송로와 비교하여 경쟁력을 가질 수 있도록 합리적인 요율체계를 구축해야만 한다. 특히 이 과제는 컨테이너 화물운송을 발전시키는 데 있어 거대한 잠재력을 갖고 있는 TSR의 경우에 시급히 해결해야 할 중대한 과제 하나라 할 수 있다. 그밖에 통관절차를 더욱 간소화하고, 현행 최대 3일을 넘기지 않도록 되어 있는 통관시간을 보다 단축시켜야 할 것이다.

참고문헌

1. 성원용(2005), “러시아 극동지역 항만의 최근 동향과 한·러 교통협력의 과제”, 2005년 국제물류연구회 1월 정기세미나 발표문.
2. 성원용(2004), “러시아 교통체계의 문제점과 장기 발전전략”, 『월간 교통』.
3. 한국해양수산개발원(2004), 『지구촌해양수산』 제257호.
4. Nagasawa Noboru(2000), “Current State of and Issues Facing the Siberian Land Bridge” Paper presented in the Northeast Asia Economic Conference hosted by ERINA, 27 January 2000, Niigata.
5. В. И. Жуков(2004), “Перспективы развития контейнерных перевозок в России,” *Материалы 9-й Московской международной конференции по транспорту и логистике “ТрансРоссия 2004”*, pp.24~25 марта 2004 г.
6. А. Г. Кириллова(2004), “Современное состояние и перспективы развития перевозок грузов в специализированных контейнерах-цистернах,” *Материалы 9-й Московской международной конференции по транспорту и логистике “ТрансРоссия 2004”*, pp.24~25 марта 2004 г., Москва.
7. НКК(2004), *Национальная Контейнерная Компания в Международной Транспортной Системе*.
8. Правительство Российской Федерации(2003), *Транспортная стратегия Российской Федерации*.
9. Ю. А. Шербанин(2003), *Международный обмен и транспорт*, Санкт-петербург: *Лики России*.
10. EATC, http://www.eatu.org/img/base/4816_02.png.
11. KOTRA, <http://www.kotra.or.kr/main/trade/reporter>