

유라시아 물류에서 바쿠-트빌리시-카르스 철도 건설의 의미와 전망

지난 2월 19일, 아제르바이잔, 터키, 조지아의 외무부 장관은 바쿠-트빌리시-카르스를 연결하는 철도 프로젝트에 대해 재검토했다.

전문가들은 BTK 철도 건설이 해당 지역의 경제 활성화에 도움이 될 것이라고 평가하고 있다. 전문가들은 해당 프로젝트가 경제적인 안정성을 보장할 것이라고 예상하고 있으며, 이 프로젝트를 통해 아제르바이잔-터키뿐만 아니라 중앙아시아와 중국까지 철도로 연결될 수 있을 것이라고 전망했다.

위와 관련하여, Qafqaz University Department of Finance의 Elchin Suleymanov 박사에게 유라시아 물류에서 바쿠-트빌리시-카르스 철도 건설의 의미와 전망에 대한 인터뷰를 진행했다.



Qafqaz University
Department of Finance
Head of Department
Dr. Elchin Suleymanov

Q1. 바쿠와 트빌리시, 카르스를 잇는 BTK (Baku-Tbilisi-Kars) 철도 건설의 배경은 무엇인가?

▲ 1993년 말, 바쿠에서 열린 '독립국가연합의 전환 지원(TASIS; Transition Assistance for the Commonwealth Independent States)' 대표단의 설립과 함께 아제르바이잔의 경제 전반을 유럽과 같이 건설하기 위한 절차가 시작됐다.

같은 해, 유럽연합은 브뤼셀에서 이 계획의 일환으로 '유럽-코카서스-아시아 운송 회랑(TRACECA; Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)'을 제안하였는데, 이 프로젝트의 목표는 고대 동서양을 연결하던 실크로드를 복원하는 것과, 교통 및 통신 인프라를 재건하는 것이었다.

1998년 9월, 바쿠에서는 총 40개국에 걸쳐(이 지역의 총인구수는 30억 명에 달한다.) 아태지역과 유럽을 연결하는 TRACECA의 국제 컨퍼런스가 개최되었다.

TRACECA는 아제르바이잔을 통과하여 아시아와 유럽을 연결하는 최단 경로로 알려져있다. 이 회랑은 1993년 13개국의 가입으로 설립되었으며, 본부는 바쿠에 있다. TRACECA 철도는 인도-유럽의 해로(수에즈 운하)보다 운송 거리가 3배 짧다.

이 계획으로 인프라가 현대화되어 도로, 해로, 그리고 철로를 모두 통틀어 연간 1,500만에서 2,000만 톤의 화물이 운송될 수 있을 것으로 예상된다.

BTK 철도 프로젝트는 아제르바이잔뿐만 아니라 조지아와 터키에도 중요한 관심사이다. 지정학적 위치로 보면, 아제르바이잔은 동서와 남북 운송로의 중심에 위치한다. 이러한 적절한 지리적 조건으로, 아제르바이잔과 이웃 나라들(아시아 국가들)은 자국의 풍부한 석유와 가스를 유럽 시장으로 수송할 기회가 마련됐다.

현재까지 아제르바이잔은 세계적인 영향력을 가진 아나톨리아 횡단 천연가스관(Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline)을 포함하여 7개의 원유, 가스 파이프를 보유하고 있으며, 아드리아 해(海) 횡단 파이프관(Tran-Adriatic Pipeline) 프로젝트를 계속 추진하고 있다.

게다가 BTK 철도 건설 프로젝트는 단순히 아제르바이잔과 터키를 잇는 데서 그치는 것이 아니라, 아시아 전반과 유럽을 잇기 때문에 전략적 중요성을 지니고 있다.

포스포루스 해협 아래를 지나는 'Marmaray' 철도 프로젝트에 대한 부단한 노력은 이 프로젝트의 가치를 높이고 있다. 따라서 역사적으로도 중요한 가치를 지니는 이 운송로는 아시아의 외진 곳에서부터 유럽의 모든 곳까지 철도로 잇게 될 것이다.

프로젝트가 마무리 단계에 들어서면서, 잠재적인 미래의 물류 물량에 대한 관심이 늘어나고 있다. 세계 100대 프로젝트 중 하나인 BTK 철도 건설은 단순한 철도 프로젝트가 아니라 지정학적, 지리·경제적 협력 프로젝트의 의미를 지닌다. BTK 철도는 수 세기 동안 아제르바이잔을 대륙 사이를 잇는 물류국가로 만들 것이다.

19세기 말, 원유 생산업자들은 수입을 극대화하기 위해 철도 건설에 관심을 기울였고, 이는 아제르바이잔이 철도 허브로 거듭나도록 했다. 1880년 1월 20일, 아제르바이잔 바쿠 시내에 20km 길이의 최초의 철도가 건설됐다. 1883년에는 흑해의 원유 자원에 도달하기 위한 바쿠-트빌리시-바투미 철도가, 1890년에 아제르바이잔의 바쿠와 러시아의 데르벤트를 잇는 철도가 건설됐다. (이들은 모두 아제르바이잔 철로 네트워크 발전의 좋은 사례들이다.)

1987년 아제르바이잔의 철도 물류는 총 4,450만 톤에 이르렀고, 이 중 1,290만 톤은 원유와 관련한 제품이었으며, 연간 운송객은 5~6백만 명에 달했다. 주요 수출품은 원유와 석유제품, 비금속, 농산품이었으며, 수입품은 기계 및 장비류, 자동차, 가구, 의약품 등이었다.

Q2. BKT 철도 건설 프로젝트에 대한 논의는 어디까지 진행되었는가?

▲ 이 프로젝트에 대한 협상은 1993년 7월 26~29일 앙카라에서 있었던 터키-조지아 합동교통위원회(Joint Transportation Commission)에서 시작되었다. BTK 철도 건설에 대한 구상은 1995년 9월 26일 제네바에서 유엔 유럽경제위원회(United Nations Economic Commission for Europe)의 주최 하에 열린 '코카서스 및 중앙아시아 국가들과 유럽의 교통망 통합(Integrating Europe Transportation Network with Caucasus and Central Asian States)' 세미나에서 구체화되었다.

유럽의 횡단로와 아시아의 횡단로를 도로와 철도망 등으로 다양하게 연결하자는 제안도 이 세미나에서 제시되었다. 2004년 8월 2~5일에 아제르바이잔과 터키의 교통 관계 발전과 BTK 협상을 위한 모임에서, 각국은 프로젝트 계획에 모두 동의하였고, 그해 말 합동 실무팀이 구성되었다.

이들은 2005년 프로젝트에 착수하기로 계획했으나, 재정적인 문제로 연기되었다가 2007년에 시작되었다. 미국과 EU는 철로가 아르메니아를 지나게 해 줄 것을 요청하며 재정 지원을 거부했다. 또한 이들은 바쿠-규므리-트빌리시 노선의 철도를 부활시킬 것을 강요했다.

그러나 이 제안은 받아들여지지 않았는데, 그 이유는 아제르바이잔과 아르메니아 사이에 나고르노-카라바흐 분쟁이 벌어졌으며, 건설비의 대부분을 아제르바이잔과 터키가 부담했기 때문이었다.

2005년 5월 25일, 이 프로젝트 관련국의 대통령이 바쿠에 모여 프로젝트 진척에 속도를 붙이기 위한 성명서에 서명했다. 카자흐스탄, 중국, 아제르바이잔, 조지아, 터키의 교통부 장관이 아스타나에 모였으며, 카자흐스탄과 중국은 이 프로젝트를 지원하겠다고 밝혔다. 카자흐스탄 측은 매년 2천만 톤 이상의 화물이 유입될 것이라고 주장했다.

2007년 2월 21일, 아제르바이잔 대통령은 BTK 철도 프로젝트를 위한 법안에 서명했다. 해당 법안에는 프로젝트를 관리할 국가위원회의 설립, 교통부를 담당 부서로 지정, 프로젝트 진행을 위해 아제르바이잔 석유 기금(Oil Fund)을 이 프로젝트에 지원하는 내용이 포함됐다.

아제르바이잔은 프로젝트 지원금 중 2억 달러(한화 약 2,300억 원)를 재정이 부족한 조지아에 우선 제공했다.

2007년 11월 21일, BTK 철도 건설 프로젝트의 착공식이 조지아 Marab에서 열렸고, 2008년 1월 24일 터키 카르스에서도 대통령들이 참석한 가운데 착공식이 행해졌다.

2016년 말 완공될 것으로 예상되는 BTK 철도 프로젝트는 효율적이고 튼튼하며 안전하고 친환경적인 프로젝트이다.

Q3. BKT 철도 건설 프로젝트의 의의와 예상 효과는 무엇인가?

▲ BTK 철로는 3개국을 지난다. 아제르바이잔 측에서는 503km의 철로가 지나는데, 철도의 보수가 필요한 상황이다. 75.6km의 철로가 지나는데 터키는 새로운 철로를 건설해야 한다. 조지아를 통과하는 구간은 179.7km로, 이 중 153.1km는 보수를, 26.6km는 신축이 필요하다.

이뿐만 아니라 터키와 조지아의 국경에 4.45km 길이의 터널 공사도 필요하다. 이 중 2.07km는 조지아에, 2.38km는 터키에 속해있다.

총 프로젝트의 규모는 11억 달러(한화 약 1조2,635억 원) 이상이며, 아제르바이잔은 조지아에 7억7,500만 달러(약 8,895억 원)를, 터키에는 3억 4,500만 달러(약 3,960억 원)의 차관을 제공했다. 이 차관 중 2007~2015년에 제공된 5억8,810만 달러(약 6,757억 원)는 아제르바이잔 공화국의 석유기금(State Oil Fund)로 제공되었다.

철로의 제한속도는 시속 120km로 운영될 예정이다. BTK 철도 프로젝트가 완공된 직후에는 연간 백만 명의 승객과 650만 톤의 화물을 수송할 것으로 예상되며, 2034년에는 3백만 명의 승객과 1,700만 톤의

화물을 나를 수 있을 것으로 보인다.

이 철로의 운영국들은 첫해부터 5,000만 달러(약 574억 원) 이상의 수익을 올릴 수 있을 것으로 내다보고 있다. 중국과 유럽을 잇는 주력 운송선은 해로로 25~30일이 소요된다. 그러나 BTK 철도는 이 시간을 반으로 단축해 12~15일이면 운송이 가능할 것으로 예상되며, BTK 철도의 운송량은 5년 후에는 300만 톤, 8년 후에는 6~800만 톤, 향후 1,000만 톤 이상까지 늘어날 것으로 기대된다.

이 프로젝트로 바쿠에서 카르스까지 하루 안에 갈 수 있게 되었고, 바쿠에서 이스탄불까지는 2.5일 내로 갈 수 있다.

이런 교통과 경제적 측면 외에도 BTK 철도 프로젝트를 통해 역내 국가는 유럽과 통합할 수 있고, 프로젝트에 참여한 국가는 외부 국가와 경제관계를 증진할 수 있으며, 중국-유럽 간 화물을 운송할 것이다.

터키는 불가리아, 그리스, 이란 그리고 시리아와 직접 연결되는 철로를 보유하고 있으며, 이들 항구와도 간접적으로 연결되어 있다. 중국 국경 근처의 우호 철도역(Friendship railway station)은 바쿠와 카자흐스탄의 악타우 항구, 투르크메니스탄의 투르크멘바시 항구와 연결한다. 악타우에서 바쿠까지의 거리는 7,095km이다. 하지만 BTK 철도를 이용하면 이스탄불에서 중국의 우호 철도역까지 6,861km로 줄어들며, 이란의 테헤란을 거쳐 가는 거리보다 700km를 줄일 수 있게 된다.

게다가 이란을 거치는 경로에는 많은 터널이 존재하고 Van에 위치한 항구에서는 화물의 수송량이 제한되어 있어, 터키가 이에 대한 추가적인 비용과 시간을 부담해야 하는 상황이다. Van 호수 지역에 259km에 달하는 새로운 철도가 놓였고, 이를 통해 테헤란을 거쳐 가는 것보다 400km가 줄어들었다.

아시아의 거대한 철도 프로젝트의 일환으로, 카자흐스탄 횡단 간선철도의 건설이 완료되면 800km를 더 줄일 수 있게 되어 중국의 우호 역에서부터 이스탄불까지의 거리는 6,297km가 된다.

이와 유사한 프로젝트들이 더해져 가까운 미래에 이스탄불에서 중국 간 거리는 6,000km가 될 것으로 보인다. 이뿐만 아니라 바쿠의 새로운 국제해상무역단지(New Baku International Sea Trade Port Complex)가 구축되면 BTK 철도는 지역 내 우회로의 역할을 제공하면서 효율성이 향상될 것이다. BTK 철도는 2016년 말에 완공되어 2017년 초에 운행을 시작할 예정이다.

Q4. BKT 철도 건설이 지연되는 이유는 무엇이며, 현재까지의 진행 현황은 어떠한가?

▲ 비록 국제금융기구가 BTK 철도 노선에 아르메니아가 포함되지 않았

다는 이유로 재정적인 지원을 거부하긴 했지만, (그리고 러시아의 부정적인 태도로 인해 프로젝트가 지연되기도 했고, 설상가상으로 조지아의 정치적 변화가 이 과정에 영향을 미치기도 했지만,) BTK 철도는 아제르바이잔과 터키의 재정 지원을 통해 완성을 목전에 두고 있다.

계획대로라면 2010년 철도가 완공되어야 했지만, 조지아와 러시아의 갈등과 2008년 세계금융위기, 그리고 최근 터키 남동부의 정치상황과 테러 사건들은 이 프로젝트가 진행되는데 악영향을 미쳤다.

전문가들은 아제르바이잔을 거치는 화물이 조지아의 흑해 항구를 통하지 않고 BTK 철도로 운송될 것이라는 데 동의하고 있다. 그리고 이 노선을 지나는 화물은 주로 에너지자원이어서, 철도보다는 이미 건설된 파이프라인을 통해 운송하는 것이 더 적합하다고 주장한다.

또한 일부에서는 중국과 카자흐스탄이 유럽으로 화물을 보낼 때 활용하는 러시아 경유로가 더 효율적이라고 주장한다. 이들은 만일 조지아-압하지아(Abkhazia) 간 분쟁이 해결되면 트빌리시부터 이스탄불까지 러시아를 통한 운송료가 더 적게 들어 이용자들이 가장 선호하게 될 것이며, 아제르바이잔의 투자가 아무런 소득이 없을 것이라고 주장했다.

아제르바이잔, 조지아, 터키 모두 BTK 철도 프로젝트를 가능한 빨리 마무리하기 위해 전력을 다하고 있다. 가장 큰 기술적 문제는 조지아-터키 국경에 터널을 건설하는 것이다.

터키는 시리아 내전으로 인해 더 이상 러시아로 화물을 보낼 수가 없게 되었다. 따라서 터키에 입장에서 이 프로젝트는 더욱 중요한 의미를 가지게 되었다.

2005년 UNECE(UN 유럽경제위원회)와 UNSECAP(UN 아시아태평양경제사회위원회)는 BTK 철도 프로젝트를 유럽 횡단 및 아시아 횡단 철도망에서 최고점인 4점을 부여하며 최우선 프로젝트로 꼽았다.

유럽경제위원회 내륙운송위원회는 2005년 2월 21자 문서(문서번호 TRANS/WP.24/2005/2)에서 BTK 신 철도교차로 프로젝트를 부록1의 '국제 복합 운송에 중요한 연결로 및 이에 상응하는 유럽 협정 대상'에 포함시켰다.

Q5. BKT 프로젝트로 인해 아제르바이잔은 무엇을 얻을 수 있으며, 해당 프로젝트의 전체적인 기대 효과는 무엇인가?

▲ BTK 철도는 단순 지역적인 프로젝트로 보일 수 있지만 실제로는 세계적으로 중요한 의미를 지닌다. BTK 철도는 극동과 서유럽을 연결하는 실크로드의 일부분이지만, 그 한가운데서 핵심적인 역할을 하고 있다.

이 프로젝트는 단순히 교통을 통한 수익뿐만 아니라 아제르바이잔, 조지아, 터키에 지역적 안정성, 사회·경제적 번영을 가져올 것이다. 이 프로젝트는 주로 아제르바이잔에 의해 진행되고 있으며, 자금력이 없는 조지아는 중간 정도의 위치를 차지하고 있다.

조지아가 소련의 일부였던 시기, 조지아는 소련 당국에 경제적으로 의존했다. 독립 이후 조지아의 일부 지역은 정치적으로 분리되었다. 비록 이 프로젝트가 조지아의 경제에도 중요한 영향을 끼침에도 불구하고, 이 나라는 충분한 자금을 가지고 있지 못했다. 따라서 이웃 나라인 아제르바이잔이 조지아의 뒤통까지 자금을 지원했다.

이는 미국 상원과 세계은행이 아르메니아가 프로젝트에서 제외되었다는 이유로 자금 지원을 승인하지 않았고, 투자를 거부했기 때문이다. BTC 파이프라인 이후 조지아와 아제르바이잔 프로젝트의 재정적 측면에서, 아제르바이잔은 조지아에 총 7억7,500만 달러(약 8,895억 원, 첫 차입금은 2억 달러 규모로 1% 금리, 25% 상환 조건이며, 2차 차입금은 5억7,500만 달러로 5% 금리, 25년 상환 조건)를 지원했다.

이 프로젝트로 인해 아제르바이잔은 해양과 국제 교통망에 대한 접근성을 확보하여 동서양으로 쉽게 수출할 수 있고, 무역로를 다각화하고 비석유 분야의 수출이 용이해질 것이다.

또한 아제르바이잔은 독립 이후 아르메니아와의 전쟁으로 잃은 수송로의 손실을 복원하고, 역내 대외관계를 증진시키며, 물류 수익을 얻게 될 것이다. BTK 프로젝트는 향후 다른 프로젝트로 확장될 것이 분명하다. 또한 이 프로젝트는 아제르바이잔의 역내 정치적 입지를 더욱 강화할 것이고, 아제르바이잔을 환승 및 수송의 중심지로 탈바꿈할 것이다.

또한 운송 업무의 고도화를 위해 새로운 유조선, 화물선 등을 구매하고 항구를 현대화 및 확장해야 한다. 이 프로젝트를 효율적으로 활용하기 위해서는 최적의 마케팅과 유인전략이 필요하고, 이웃 국가 간 통관 절차를 간소화해야 하며, 화물과 승객에 대한 요금을 결정하고, 항구와 무역로를 현대화해야 한다.

아제르바이잔 외에도 프로젝트에 참여한 모든 국가가 카스피 해(海)와 흑해에 연결됨으로써, 물류 및 관광 부문에서 이익을 볼 것이다. BTK는 국제 물류에서 중요한 안전성, 신뢰성, 집약성, 지속성, 정시성과 경제성을 확보하여 항구와 다목적 컨테이너 모두를 통한 화물 운송을 가능케 할 것이다.

신용평가사인 Fitch 社 역시 BTK 프로젝트가 아제르바이잔과 조지아의 사업 환경을 강화할 것이라고 평가했다. 현재 동서양 간의 무역은 주로 항공 물류를 통해 이루어지고 있다. 최대 상품 수출국인 중국의 2014년 대외 무역 규모는 4조3천억 달러(약 4,933조 원; 수출 2조3,400억 달러, 수입 1조9,600억 달러)였다.

전망에 의하면, 이 프로젝트가 유럽과 중국 간 무역 규모를 최대 1조 달러(약 1,147조 원)까지 증가시킬 것이라고 보고 있다. 중국 및 주변 국들은 BTK 철도 프로젝트의 1단계로 연간 1,000만 톤의 상품을, 그 다음 단계에서는 1,500만 톤의 상품을 유럽으로 운송할 계획이다.

아프가니스탄의 상황 역시 중요하다. 최근 몇 년간 NATO는 TRACECA를 거쳐 20만 개의 컨테이너와 자동차를 수송할 계획을 갖고 있다. 게다가 몇 년 전 이 나라에서는 엄청난 양의 철, 금, 구리, 코발트 및 몰리브덴 등 총 1조 달러(약 1,147조 원)의 가치를 지니는 자원이 발견되었다.

WTO 통계자료에 따르면, 아시아로 수출되는 세계의 상품가치는 5조 4,650억 달러(약 6,271조 875억 원)에 이르며, 이는 2014년 전 세계 상품 거래의 3분의 1에 육박한다. 유럽의 수출량은 6조 1,620억 달러(약 7,071조 원)로 2014년 세계 상품거래 규모의 33%에 해당한다.

위에서 언급한 모든 사항을 고려했을 때, BTK 철도 건설은 이 지역의 정치적, 경제적, 그리고 전략적인 프로젝트임이 확실하다.

작성일: 2016.04.21.