일반사업 2020-24-05

신북방 물류시장 조사: 러시아편

Logistics Market Survey in New Northern Policy Region: Russia

박성준 • 김은수 • 고민석 • 이승진

2020. 10.

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**박성준, 김은수, 고민석, 이승진**
연구진	박성준 한국해양수산개발원 김은수 한국해양수산개발원
외부연구진	고민석 법무법인 충정 (러시아 변호사) 이승진 러시아 로펌 ALRUD (러시아 변호사)

연구기간	2020. 01. 01 ~ 2020. 10. 31

보고서 집필내역	
연구책임자	박성준 1장, 2장 2절, 3장 1절, 4장 1절, 5장, 부록
내부연구진	김은수 2장 1절, 3장 2절, 5장
외부연구진	고민석 4장 2절 1~2 이승진 4장 2절 1~2
산·학·연·정 연구자문위원	천정우 EY모스크바(컨설턴트) 길광수 국립한국해양대학교 윤희성 국립한국해양대학교

※순서는 산·학·연·정 순임

목차

제 1장 조사 개요 1

제1절 조사의 배경 및 목적 1

1. 조사의 배경 1
2. 조사의 목적 3

제2절 조사 내용과 방법 3

1. 조사 내용 3
2. 조사 방법 4

제 2장 러시아 경제 및 무역 현황 5

제1절 일반 현황 5

1. 사회·경제 현황 5
2. 지리·자연 환경 9
3. 행정 구역별 현황 15

제2절 대외 경제 현황 18

1. 수출입 현황 18
2. 외국인 투자 현황 21

제3절 한·러 무역 현황 23

1. 한·러 무역 구조 23
2. 한·러 투자 현황 27

제4절 극동러시아 경제·무역 현황 30

1. 극동러시아 경제 구조 30
2. 극동러시아 대외무역 현황 35

제 3장 러시아 물류 시장 현황 41

제1절 러시아 물류시장 구조 및 규모 41

1. 러시아 물류 부문 경쟁력 41
2. 러시아 물류 시장 규모와 구조 43

제2절 운송 부문별 인프라 현황 48
1. 도로 인프라 현황 48
2. 철도 인프라 현황 52
3. 항만 인프라 현황 59
제3절 물류 관련 법률 및 정책 70
1. 물류 관련 법률 70
2. 물류 관련 정책 71

제 4장 물류 부문 투자 유망지역과 유의점 77
제1절 투자 유망 지역 77
1. 러시아 경제특구 77
2. 극동러시아 선도개발구역 80
3. 극동러시아 블라디보스톡 자유항 88
제2절 투자 유의사항 및 고려사항 93
1. 투자 법령 관점의 유의사항 93
2. 진출시 고려사항 99
3. 신규 투자 진출시(초기 단계) 추진 사항 110

제 5장 요약 및 시사점 115
제1절 조사 결과 요약 115
제2절 시사점 118
1. 정부의 역할 118
2. 기업의 역할 119

참고문헌 121

부 록 125

표목차

〈표 2-1〉 러시아 국가 개요 ····· 6
〈표 2-2〉 러시아의 주요 경제지표 ····· 7
〈표 2-3〉 러시아 행정구역 구분 ····· 15
〈표 2-4〉 러시아 연방관구별 주요 사회 경제 지표 ····· 17
〈표 2-5〉 러시아 수출입 실적 ····· 18
〈표 2-6〉 러시아의 주요 국가별 수출 실적 ····· 19
〈표 2-7〉 러시아의 주요 수출 품목(2015~2018) ····· 20
〈표 2-8〉 러시아의 주요 국가별 수입 실적(단위 : 억달러) ····· 20
〈표 2-9〉 러시아의 주요 수입 품목(2015~2018) ····· 21
〈표 2-10〉 러시아 대상 외국인 투자 현황 ····· 22
〈표 2-11〉 한·러시아 교역 현황 ····· 23
〈표 2-12〉 한국의 대러 10대 수출 품목 ····· 25
〈표 2-13〉 한국의 대러 10대 수입 품목 ····· 26
〈표 2-14〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향 ····· 27
〈표 2-15〉 러시아 극동연방관구 개관(2019) ····· 31
〈표 2-16〉 극동연방관구 지역별 경제 및 산업 특성 ····· 33
〈표 2-17〉 극동연방관구 지역별 경제 발전 수준(2017 기준) ····· 34
〈표 2-18〉 극동연방관구 연방주체별 무역액 변화 ····· 36
〈표 2-19〉 극동러시아 품목별 수출입 금액(2019 기준) ····· 37
〈표 2-20〉 극동러시아 지역의 국가별 무역 현황 ····· 38
〈표 3-1〉 러시아의 국가 경쟁력 지수(WEF) ····· 42
〈표 3-2〉 러시아의 교통 모드별 화물운송 증가율(2014~2019) ····· 46
〈표 3-3〉 러시아의 도로 분류 ····· 49
〈표 3-4〉 TSR의 주요 국제 컨테이너 운송 노선 ····· 58
〈표 3-5〉 러시아 해역별 항만 현황 ····· 60
〈표 3-6〉 러시아 10대 항만 물동량(2019) ····· 63
〈표 3-7〉 극동러시아 지역 주요 항만별 현황(2017년 기준) ····· 65
〈표 4-1〉 선도개발구역 제공 혜택 ····· 80
〈표 4-2〉 극동러시아 선도개발구역 지정 현황 ····· 81
〈표 4-3〉 연해주 선도개발구역 외국기업 투자 사례 ····· 83

〈표 4-4〉 하바롭스크주 선도개발구역 외국기업 투자 사례 ····· 85
〈표 4-5〉 캄차트카 선도개발구역 외국기업 투자 사례 ····· 87
〈표 4-6〉 블라디보스톡자유항 제공 혜택 ····· 88
〈표 4-7〉 극동러시아 블라디보스토크자유항 지정 현황 ····· 90
〈표 4-8〉 러시아 토지법상 토지소유 금지 관련 조항 ····· 94
〈표 4-9〉 전략산업체에 대한 투자 제한 내용 ····· 97
〈표 4-10〉 역내외 JV의 장단점 ····· 107

그림 목차

〈그림 2-1〉 러시아의 산업별 GDP 구성비(2017~2019) ····· 8
〈그림 2-2〉 러시아 GDP 및 산업별 생산 증가율 추이 ····· 9
〈그림 2-3〉 러시아의 지리적 조건과 지형 ····· 10
〈그림 2-4〉 러시아의 기후에 따른 식생 분포 ····· 12
〈그림 2-5〉 2019년 러시아의 봄철 홍수 발생 지역 ····· 14
〈그림 2-6〉 러시아 연방관구 현황 ····· 16
〈그림 2-7〉 극동러시아의 한중일 3국 무역액 및 비중 변화 ····· 39
〈그림 3-1〉 러시아 교통·물류 시장규모 변화 추이 ····· 43
〈그림 3-2〉 러시아 교통·물류 시장 구조 ····· 44
〈그림 3-3〉 러시아의 교통 모드별 화물수송 구조 ····· 45
〈그림 3-4〉 러시아 전국 주요 도로망 ····· 50
〈그림 3-5〉 러시아 도로의 품질 등급별 비중 ····· 51
〈그림 3-6〉 러시아 철송 화물 구성 및 물동량 변화 ····· 53
〈그림 3-7〉 러시아 철도 네트워크 ····· 54
〈그림 3-8〉 러시아철도공사의 운영 구조 ····· 57
〈그림 3-9〉 러시아철도공사의 국제 컨테이너 운송로 ····· 58
〈그림 3-10〉 러시아 항만 물동량 변화 ····· 61
〈그림 3-11〉 러시아 해역별 항만 물동량 현황(2019) ····· 62
〈그림 3-12〉 러시아 북극해 주요 항만 현황 ····· 64
〈그림 3-13〉 러시아 주요 컨테이너 항만 물동량 변화 ····· 66
〈그림 3-14〉 블라디보스톡상업항 선석 현황 ····· 67
〈그림 3-15〉 보스토치니항 현황 ····· 68
〈그림 3-16〉 2024년까지 기간교통 인프라 현대화 종합계획(요약) ····· 72
〈그림 3-17〉 2024년까지 러시아 교통물류 거점 확보 계획 ····· 74
〈그림 4-1〉 러시아 경제특구 지정 현황 ····· 78
〈그림 4-2〉 칼루가 경제특구 입지 및 규모 현황 ····· 79
〈그림 4-3〉 극동러시아 선도개발구역 지정 현황 ····· 82
〈그림 4-4〉 자바이칼 선도개발구역 입지 ····· 86
〈그림 4-5〉 페트로바블롭스크-캄차트스키항과 북극항로 연계 루트 ····· 87
〈그림 4-6〉 극동 러시아 블라디보스톡자유항 지정 현황 ····· 91

제 1 장

조사 개요

제1절 조사의 배경 및 목적

1. 조사의 배경

러시아는 한·일간 무역 분쟁을 비롯해 기존 한중일 중심 동북아 지역의 공급 사슬이 와해되고 있는 상황에서 우리 기업들의 지속 성장을 위한 새로운 가치사슬 구축의 필요성을 충족시킬 수 있는 대안으로 제시되고 있다.[1)]

특히 미·중 무역 분쟁에 의한 우리나라의 대외 무역 영향에 이어, 최근 코로나19(COVID-19) 대유행(팬데믹)으로 인한 기존 글로벌 공급사슬 충격이 가해지면서 새로운 제조업 가치사슬 형성과 이에 따른 공급사슬 재구축 문제가 현안으로 떠오르고 있다.

1) "Globalization in Transition: The future of trade and value chains," Mckinsey Global Institute, January 2019. pp. 9~10.

한편, 러시아는 신북방 정책의 핵심 협력 국가로서 풍부한 자원 및 산업 성장 잠재력을 갖추고 있어 2017년 이후 양국간 경제분야 협력이 지속적으로 추진되고 있다. 러시아 역시 최근 들어 국가의 핵심 과제로 자국 산업 및 수출 산업 육성에 한국을 파트너로 한 상호간 협력에 대한 관심이 높다.

특히 양국은 협력을 촉진하기 위해 공급사슬의 구축에 주목하고 있다. 2018년 6월 러시아 모스크바에서 개최된 한·러 정상회담에서 양국 정상은 물류 루트의 구축 및 극동러시아 지역개발에 대한 양국의 노력 합의를 주요 내용으로 하는 '대한민국과 러시아 연방 간 공동성명'을 채택한 바 있다.

그러나 이와 같은 관심 및 정책적 노력의 성과에 비해 한·러 협력은 기대만큼 진전을 보이지 못하고 있다. 그 예로 2008~2017년 10년간 한국의 대러 누적 투자액은 19.4억 달러로 동 기간 한국의 국가별 해외투자액 순위에서 28위에 그쳤다. 동기간 러시아의 대한국 누적 투자액 역시 6,400만 달러에 불과하다.[2)]

최근 들어와 러시아는 '2024년까지 기간 교통망 현대화 및 확충 계획'을 수립하는 등 러시아 전국의 교통물류망 및 러시아의 대외 무역물류 능력 확충에 나서고 있다. 이에 따라 우리나라 화주·물류 기업에게 현실성 있는 조사·분석 자료를 제공할 필요성이 제기된다.

특히, 객관성을 갖춘 자료 및 현장에 밀착한 자료 제공을 통해 보다 더 의미 있는 투자 자료의 제공이 요구된다.

2) 김현수·박승혁, "최근 러시아 경제동향 및 한·러 경제협력 확대 방안," IIT 트레이드포커스, 2018년 22호(2018.6) pp. 16~17 참조.

2. 조사의 목적

이에 본 조사의 목적은 러시아 지역, 그 중 동부지역에 해당하는 극동러시아 지역 물류시장에 대한 기본 정보를 제공해 우리나라 기업들의 해외진출에 도움을 주는 데 있다.

제2절 조사 내용과 방법

1. 조사 내용

조사의 목적에서 기술한 바와 같이 본고에서는 5개의 장을 통해 다음의 내용을 조사하고자 한다. 먼저 1장에서는 조사의 배경 및 목적, 방법 및 내용을 제시한다.

2장에서는 러시아 및 극동러시아 지역의 경제 현황을 다루면서 최근 경향을 살펴보는 한편, 양국 간 교역 변화를 살펴보고 시사점을 도출한다.

이어서 3장에서는 러시아의 물류 인프라 현황을 도로, 철도, 항만 편으로 나누어 조사하고, 각 운송 수단별 특징을 분석했으며, 특히 극동러시아와의 연계성을 검토한다. 각 운송수단별 현황 분석과 전망을 통해 물류 진출 시사점을 도출한다.

4장에서는 투자 유망 지역을 극동러시아의 선도개발구역 및 블라디보스톡 자유항을 중심으로 선정하고, 이에 따른 투자 유의점을 투자 법령의 관점, 진출방법의 관점, 그리고 신규 투자 진출시(초기 단계) 검토 사항을 중심으로 제시한다.

5장에서는 조사 결과를 요약하고, 향후 해외 진출을 위한 시사점을 제시한다. 이를 통해 진출 시 애로사항으로 제기될 수 있는 점에 대한 해결 방안을 제시, 러시아 및 극동러 지역 진출에 관심이 있는 화주·물류기업의 의사결정에 도움을 주고자 한다.

2. 조사 방법

본 조사 보고서는 해운물류기업 해외진출 지원 사업을 통해 작성된 사업 조사 보고서를 기본 자료로 하되, 한·러 양국의 정책 관련 자료들은 문헌 조사를 통해 정보를 수집하였다. 즉, 실태조사 자료는 앞서 언급한 해운물류기업 해외진출 지원 사업의 결과물을 활용하였고, 문헌 조사를 통해서는 한·러 양국의 산업 정책 동향 및 향후 방향을 파악하였다.

본 연구에 활용한 문헌으로는 우선 국내 문헌 관련 연구기관의 연구 보고서, 북방경제협력위원회 자료 및 유관 기관의 사이트가 제공하는 정보를 활용했다.

해외 문헌으로는 러시아 분석센터 및 극동개발공사 등 러시아측 공공기관이 제공하는 정보와 법령 등 러시아어 원문 자료 및 데이터, 그리고 KPMG 및 EY 등의 러시아어 보고서 및 영문 보고서 등을 참조했다.

제 2 장

러시아 경제 및 무역 현황

제1절 일반 현황

1. 사회·경제 현황

1) 국가 개요

러시아는 수도 모스크바를 중심으로 하여 동부와 서부로 나눠져 있는 국가로서, 세계에서 가장 넓은 국가 면적(약 1천710만 ㎢)을 자랑하고 있다. 이로 인해 다양한 시간대(11개 시간대)가 존재하고 있으며, 구성 민족은 주로 러시아인으로 구성되어 있다.

러시아는 인구(약 1억4,675만 명) 의 78%가 유럽 쪽에 편중되어 있어 경제 발전도 서부(모스크바 및 상트 페테르부르크)를 중심으로 이뤄져 왔다. 러시아 서부에 해당하는 중앙연방관구의 인구 밀도는 ㎢ 당 60.5 명인 반면 극동연방관구는 1.0 명에 불과하여 극심한 불균형 현상을 보이고 있다.

〈표 2-1〉 러시아 국가 개요

구분	내용
일반	· 면적 : 약 1,712만 ㎢ (세계 1위, 한반도의 약 77.6배) · 수도 : 모스크바 · 기후 : 겨울 길고 여름 짧은 대륙성 기후(세부 지역적으로는 상이) · 시차 : 서울과의 시차 6시간/러시아 내 11개 시간대 존재 · 인구 : 1억 4,675만 명(2020년 기준) · 민족 : 러시아인(79.8%), 타타르인(3.8%), 우크라이나인(2.0%), 기타 150 여 소수민족) * 고려인 비중: 0.1% · 언어 : 러시아어, 문맹률 0.6% · 종교 : 러시아 정교(20%), 이슬람교(15%), 기타 가톨릭, 기독교 등

자료: 코트라(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=404) .

2) 주요 사회·경제 지표

(1) 거시 경제적 환경

러시아의 경제 규모는 2019년 기준 약 1조6,370억 달러 규모로 한국과 마찬가지로 세계 10위권을 오르내리고 있다.[3)]

러시아 경제는 루블화 폭락·유가 하락 등의 영향으로 크게 어려웠던 2015년 이후 꾸준히 개선되어 왔다. 2015년 -1.97%까지 떨어졌던 러시아 GDP 성장률은 2016년 0.19%로 회복세로 돌아섰으며, 2017년 1.83%, 2018년 2.54%에 이어 2019년 1.34% 등으로 꾸준한 성장세로 개선되어 왔다.

실업률도 2015년 5.6%에서 차츰 떨어져 2019년에는 4.6%로 안정세를 보였다. 외환보유고 역시 2019년 기준 4,475억 달러로 서방의 경제 제재 상황에서도 비교적 안정적인 모습을 보여주고 있다.

3) 코트라 국가·지역 정보(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=406).

2018년 5월 푸틴 대통령은 러시아 경제를 발전시키기 위해 2024년까지 GDP 증가율 2.8~3.2%를 목표로 하는 새로운 개발 목표를 설정했으며, 이를 위해 13개 대형 프로젝트를 계획했다.

〈표 2-2〉 러시아의 주요 경제지표

구분	2015	2016	2017	2018	2019
명목 GDP(십억 달러)	1,356.8	1,280.5	1,579.3	1,657.3	1,637.9
1인당 GDP(달러)(PPP)	26,246	26,553	27,473	28,973	29,642
경제성장률(%)	-1.97	0.19	1.83	2.54	1.34
금리(%)	11	10	7.75	7.75	6.25
실업률(%)	5.6	5.5	5.2	4.8	4.6
물가 상승률(%)	15.53	7.04	3.68	2.88	4.68
환율(1 달러당 루블화 환율)	60.9	67.1	58.3	62.7	64.7
외환보유고(억$)	3,220.4	3,199.9	3,590.3	3,848.8	4,475.0
GDP 대비 정부부채(%)	16.383	16.078	15.465	14.605	16.486

자료: 코트라 국가·지역 정보(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=406).

(2) 산업 구조와 생산

러시아는 자국 산업을 농림수산업(수렵 포함), 유용광물 채취업, 가공업, 전력·가스 및 난방공급업, 건설업, 도소매업, 교통및보관업, 부동산업, 전문직 및 과학·기술 활동 등으로 분류하고 있다.[4]

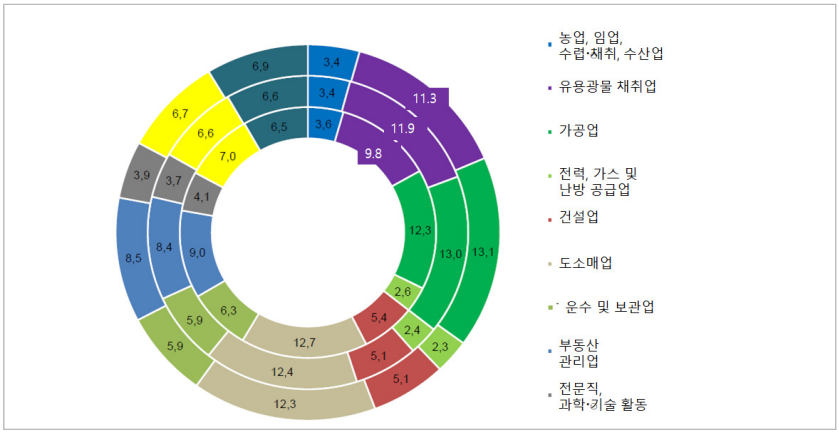
전체 산업구조에서 큰 비중을 차지하는 산업 분야는 가공업(2019년 13.1%), 도소매업(2019년 12.3%), 유용광물 채취업(2019년 11.3%) 등이며 세 분야를 합친 GDP 비중은 36.7%로서 전체 산업의 1/3을 상회한다. 전체적으로 보아 본격적인 제조업이 취약하고 서비스업도

4) 러시아 통계청의 산업 분류를 기준으로 함.

도소매업에 의존하는 구조임을 알 수 있다.

대외적으로는 러시아의 농림수산업도 매우 큰 규모로 알려져 있으나, 실제 러시아 경제에서 차지하는 비중은 3.4% 수준으로 그다지 크지 않음을 알 수 있다(〈그림 2-1〉 참조). 그나마도 러시아의 농수산업은 2017년 3.8%에서 2019년 3.4%로 해마다 소폭 감소하는 경향을 보이고 있다.

〈그림 2-1〉 러시아의 산업별 GDP 구성비(2017~2019)



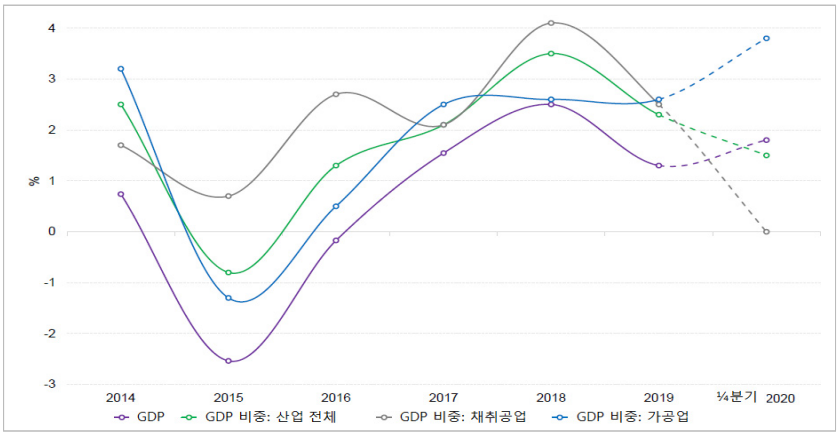
자료: 러시아분석센터(https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/BRE_62.pdf)
주: 안쪽의 원으로부터 바깥쪽으로 2017년, 2018년, 2019년도 구성비임.

각 산업별 평균 성장률을 살펴보면 2018년 기준으로는 공업(2.9%)은 2013~2015년 감소세 이후 2016년도부터 회복세를 보이고, 서비스업(2.2%)의 경우 2015·2016년도 일시적 감소세(각각 -2.2%, -0.5%)를 제외하고는 소폭의 성장률을 기록했다. 단, 농업(-2.0%)은 2013년 이후 계속해서 성장률이 떨어지는 것으로 나타났다.

2019년 산업 생산은 전년 대비 2.3%가 증가했다. 이 중 러시아의 주요 생산 부문인 유용광물 채취업이 3.1%의 증가율을 보였고, 가공

업은 2.3%의 증가율을 기록했다. 반면 전력 및 가스·난방 공급업의 생산 증가율은 전년 대비 0.4%에 그쳐 상대적으로 저조한 성장세를 나타냈다.

〈그림 2-2〉 러시아 GDP 및 산업별 생산 증가율 추이



자료: 러시아분석센터 (https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/_м а й_п е ч а т ь_(1).pdf).

2. 지리·자연 환경

1) 지리

세계 최대의 광대한 영토를 가진 러시아는 한 지점에서 다른 지점으로의 이동에 시간이 많이 걸려 국가 또는 산업 경쟁력에 핸디캡으로 작용한다. 러시아의 수도 모스크바로부터 극동의 블라디보스토크까지는 항공편으로 8시간이 걸린다.[5)]

5) 시간대은 마이클 포터가 분류한 '요소 부존' 의 '물리적 자원' 중 하나로서 국가(또는 산업) 경쟁력을 좌우하는 매우 중요한 요소에 해당되나 흔히 간과되는 경향이 있음. Michael E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations,* 1990, pp.74~75.

거리 말고도 지형도 복잡해 물류에 많은 영향을 끼친다. 수도 모스크바를 포함한 러시아 서부는 넓은 유럽 평원(볼가강 유역 평원 포함)의 일부로서 평탄하다. 서부 평원 지역과 서시베리아 평원은 남북으로 가로지르는 우랄산맥에 의해 구분된다. 중앙 및 남부 러시아는 비옥한 농토, 습지 및 초원으로 구성되어 있으며, 볼가강 및 돈강이 아조프해로 흐른다.

시베리아는 서부로부터 서시베리아 평원, 중앙시베리아 고원, 동시베리아 산악지대(베르호얀스크 산맥)로 펼쳐지며, 오브강, 예니세이강, 레나강, 콜리마강 등 큰 강이 남북(대부분 러시아 내륙에서 발원하여 러시아 북극해로 흐름)으로 흐른다.

러시아의 지형은 러시아 물류에 지대한 영향을 끼친다. 시베리아 북부의 험준한 고원 지대는 운송 인프라 건설의 장애가 되며, 운송 속도 저하 등의 문제를 야기한다.

〈그림 2-3〉 러시아의 지리적 조건과 지형



자료: WorldAtlas(https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/asia/russia/ruland.htm).
주: 노란색(저지대)으로부터 짙은 청색으로 갈수록 높은 산악지대임.

2) 기후와 물류

(1) 기후와 식생

러시아는 영토가 매우 넓은 위·경도에 걸쳐 있어 일률적으로 정의하기 어려우나 전반적으로는 고위도에 위치한다. 러시아의 최북단 영토는 북위 80도상에 위치하며(프란쯔 이오지프 군도), 최남단 영토라도 북위 40도상(카스피해 아제르바이잔 접경 지역)에 위치한다.

전체적으로 러시아 영토는 북위 40도 이북에 위치하며 대륙성 기후[6]에 속한다. 연평균 기온은 -10~10℃까지 지역에 따라 분포되어 있으며, 주로 극동러시아 지역, 시베리아 지역을 비롯한 북부지역의 연평균 기온이 낮은 편이다. 유럽에 가까운 지역일수록 연평균 기온이 상대적으로 높으며, 대부분 지역이 겨울에는 급속히 추워지는 반면 여름에는 급속히 기온이 상승한다.

러시아의 식생대는 북에서 남으로 내려가면서 툰드라, 타이가(тайга) 그리고 스텝 및 사막 지역 등 크게 4개 및 세부 8개로 구분된다(〈그림 2-4〉 참조). 영구 동토대라는 의미의 툰드라 지역은 러시아의 북극해 연안에 나타나고 있으며, 일부 산악 툰드라가 고위도 및 캄차카 지역에 존재한다. 여름 한 때를 제외하면 연중 영하의 날씨를 기록하는 혹한 지역으로 세계에서 가장 추운 지역(오이먀콘, Оймяко́н)을 포함하고 있다.

타이가 지역은 툰드라 지역의 남측에 분포하며, 북부 유럽과 시베리아를 거쳐 오호츠크해에 이르는 세계에서 가장 넓은 지역이다. 주로 침엽수로 구성되어 있고 곰, 담비, 여우, 늑대 등 모피류 동물이

6) 일반적으로 대륙의 영향을 많이 받는 기후로 정의됨. 맑은 날이 많고 강수량이 적으며, 기온의 일교차 및 연교차가 심한 것을 특징으로 함. 러시아의 대륙성 기후는 크게, 대륙성, 온화한 대륙성, 급격한 대륙성, 계절풍 대륙성 지역으로 세분됨.

많다. 농토로는 부적당한 지역이지만 세계 목재 생산량의 4분의 1을 차지할 정도로 많은 목재를 생산하는 세계적 삼림 지대이다.

스텝 지역은 러시아어로 초원을 뜻하며, 우크라이나 남부, 카자흐스탄 북부 지역, 알타이 지역이 해당된다. 대규모 밀 농사는 주로 이 지역에서 이루어지고 있다.

러시아의 혹독한 기후(강우, 강설, 결빙, 안개, 풍속)는 자연자원의 이용에 일정한 제약 요소로 작용한다. 극동 러시아의 사하공화국은 삼림자원 면적이 러시아에서 가장 크다고 알려져 있으나, 혹독한 기후 탓에 수목이 원활하게 성장하지 못해 실질적으로 상업적 의미로 개발 가능한 임업 자원은 한정되어 있다. 혹독한 기후는 지형 조건과 함께 극동 러시아 진출시 반드시 고려해야할 기본 요소가 되고 있다.

〈그림 2-4〉 러시아의 기후에 따른 식생 분포



자료: г е о г а ф и я (https://geographyofrussia.com/natural-vegetation/).

(2) 평균 강수량

러시아의 강수량은 전 지역에 걸쳐 적은 편이며, 대부분 여름에 강수량이 집중되어 있다. 대부분 지역의 강수량이 500mm 이하인 가운데, 유럽러시아와 동시베리아에서는 500mm, 시베리아 중부 400mm, 북극해와 카스피해 부근에서는 250mm 이하의 강수량 분포를 보인다.

모스크바와 블라디보스톡의 경우 6~9월에 비교적 많은 강우량을 보이고 있다. 극동 러시아 블라디보스톡의 강우량이 모스크바에 비해 상대적으로 많은 편이다. 그러나 11~3월까지는 모스크바에 비해 블라디보스톡의 강수량이 적은 편이다.

우랄산맥 부근에는 지형성 강우가 빈발하는 편이며, 지중해성 기후와 유사한 흑해 부근에서는 겨울 강우량이 많다. 또한 극동지역의 경우 계절풍에 따른 강우가 자주 일어난다.

(3) 봄의 범람

눈과 얼음으로 대표되는 러시아의 혹독한 기후는 지역에 따라 여름 강우량이 많지 않은 지역에서도 매년 봄 강물의 범람과 홍수를 야기한다. 겨우내 얼었던 눈과 얼음이 날씨가 풀리면서 녹아 급속하게 강·하천의 유량을 증가시키면서 강물의 범람과 홍수를 일으키는 것이다.

극동 러시아 지역은 봄의 범람('베스니 빠바독')이 잦은 곳으로 특히 인디기르카강 상류 분지에 위치한 사하공화국의 오이먀콘 및 레나강이 흐르는 야쿠츠크(사하공화국의 수도) 등에서는 상습적으로 홍수가 발생해 교통이 두절되거나 수해를 입는다.

2019년의 경우, 오르스크(오렌부르크주), 쿠르간(쿠르간스카야주), 수르구트(시베리아 평원 중앙부에 위치), 니즈니바르톱스크(서시베리

아의 중심지 중 하나로 오비강에 인접), 이르쿠츠크(동시베리아 이르쿠츠크주의 주도), 야쿠츠크(사하공화국의 수도로 레나강이 흐름) 등 러시아에서 강을 끼고 있는 도시를 중심으로 전국적으로 봄철 홍수가 발생했다.

이렇게 러시아 전체적으로는 매년 40~70 건의 홍수가 발생하여 수백억 루블의 재산 피해와 많은 인명 피해를 야기하는 것으로 알려진다.[7]

〈그림 2-5〉 2019년 러시아의 봄철 홍수 발생 지역



자료: 러시아 라이프 사이트(https://life.ru/p/1191654fmf)를 수정.

7) Большая волдаю Каким регионам России грозит весний паводок, 07 февраля 2019 (https://life.ru/p/1191654).

3. 행정 구역별 현황

1) 연방 주체의 구성

러시아는 총 85개의 연방 주체들로 구성된 연방공화국으로, 연방 구성 주체는 공화국(22개), 자치주(1개), 자치구(4개), 변강주(9개), 주(46개), 그리고 특별시(3개) 등 6개의 단위로 나눠진다.

〈표 2-3〉 러시아 행정구역 구분

구분	주요 특징
공화국/ 리스뿌블리카 (22개)	• (목적) 주요 소수 민족이 지역의 다수를 차지한 경우, 소수 민족에 대한 정치적 인정을 부여 • 입법 기관 및 행정 기관 등을 설치 • 입법 기관을 통해 자체적인 경제 법규 채택
자치주/압타놈나야 오블라스찌 (1개)	• (목적) 상대적으로 작은 규모의 민족 집단에 대한 정치적 인정 • 연방 차원의 권한은 제한적임 (예) 유대인자치주
자치구/ 압타놈늬오크룩 (4개)	• (목적) 상대적으로 작은 규모의 민족 집단에 대한 정치적 인정 • (자치주와의 차이) 인구 희박 지역 (예) 네네츠, 추코타, 야말-네네츠, 한티-만시
주/오블라스찌 (46개)	• 행정부 및 대표위원회 등이 존재 • 다른 나라와 국경을 접하지 않은 내륙 쪽에 주로 지정 (예) 아무르, 사할란, 마가단, 모스크바주(모스크바시와 별도)
변강주/크라이 (9개)	• 공화국과 오블라스찌의 혼합 • (오블라스찌와의 차이) 수도에서 멀리 떨어져 있고, 다른 나라 국경 또는 해양을 접함 • 보통 자치구 등 민족 그룹이 1개 이상 포함됨 (예) 알타이, 프리모리예(연해주), 하바롭스크, 자바이칼 등
특별시 (3개)	• 모스크바, 상트페테르부르크, 세바스토폴

자료: РУКСПУРЕ(https://ruxpert.ru/%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3%D0%B0_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8) 를 바탕으로 KMI 작성.

2) 연방관구의 구성

러시아 중앙정부는 지방정부에 대한 연방 정부의 통제 체제 확립과 편의를 위해 러시아 연방 전역을 대단위 연방관구로 구분하고, 각 관구별로 대통령 전권대표를 파견하여 관리하고 있다. 현재의 연방관구 골격은 2000년 5월 대통령령에 의해 확정되었으며(당시 7개 관구), 2010년 북 카프카즈연방관구가 남부연방관구에서 분리되어 8개가 됐다.

8개 연방관구는 중앙 연방관구, 북서 연방관구, 남부 연방관구, 북 카프카즈 연방관구, 볼가 연방관구, 우랄 연방관구, 시베리아 연방관구, 극동 연방관구를 뜻한다. 연방관구 각 전권대표는 대통령의 권한을 위임받아 관구 내 지방정부가 추진하는 정책에 대한 조정, 통제 및 감독을 실시하고, 지역의 정보를 연방 대통령에 보고한다. 극동 연방관구의 경우 1990년대 후반까지 총 7개 주로 구성되어 있었으나 9개로 늘었다가 **2018년 11월** 대통령령에 의해 11개로 늘었다.

〈그림 2-6〉 러시아 연방관구 현황



자료: 위키피디아 러시아어판 최신판 지도를 바탕으로 부분 수정(한글 명기).

면적이 가장 넓은 연방관구는 극동 연방관구이나, 인구가 가장 많은 연방관구는 러시아 수도 모스크바가 포함된 중앙 연방관구로 약 4천만 명이 거주하고 있으며, 경제 규모도 가장 크다.

소득 수준은 우랄 연방관구, 중앙 연방관구, 북서 연방관구 순으로 높다.

〈표 2-4〉 러시아 연방관구별 주요 사회 경제 지표

구분(행정중심)	면적 (단위: 천㎢)	인구 (단위: 천명)	GRDP (단위:십억 루블) 2018	1인당 GDP (단위: 천루블) 2018
중앙 연방관구 (모스크바)	650.2	39,443.5	29,412	747.7
북서 연방관구 (상트 페테르부르크)	1,686.9	13,982.0	9,015	645.7
남부 연방관구 (로스토프나도누)	447.8	16,446.1	5,849	355.6
북 카프카즈 연방관구 (빠치고르스크)	170.4	9,931.0	1,942	197.2
볼가연방관구 (니즈니 노브고로드)	1,036.9	29,287.7	12,467	423.1
우랄 연방관구 (예카쩨린부르크)	1,818.5	12,360.8	12,755	1,032.5
시베리아 연방관구 (노보시비르스크)	4,361.7	17,118.4	8,332	484.4
극동 연방관구 (블라디보스톡)	6,952.6	8,169.2	5,204	634.2
합계 (전체)	17,125.2	146,748.6	84,977	578.7

자료: 러시아연방통계청(http://www.gks.ru/).

제2절 대외 경제 현황

1. 수출입 현황

1) 무역수지 현황

러시아의 대외 수출은 2014년 약 5천억 달러에 도달한 이후 2015·16년 큰 폭으로 감소했다가 2017년 이후 회복세로 전환되었다. 대외 수입도 2015년에 전년 대비 36%로 크게 감소했다가 2016년 이후 2년 연속 증가했으나 최근 다시 감소세를 보이며, 2019년 현재 약 2천5백억 달러 수준에 이르고 있다. 이는 미국, EU 등 서방 국가들의 경제제재가 주요 요인으로 판단된다. 2019년 러시아의 수출입 총액은 6천720억 달러로서 전년 대비 196억 달러 감소했으며, 전체적으로는 2014년 수준을 회복하지 못하고 있다.

〈표 2-5〉 러시아 수출입 실적

(단위 : 억 달러)

구분		2014	2015	2016	2017	2018	2019
수출	금액	4,978	3,439	3,018	3,792	4,514	4,246
	증가율	-5.6%	-30.9%	-12.2%	25.6%	19.0%	-5.9%
수입	금액	2,866	1,828	2,074	2,599	2,402	2,474
	증가율	-9.0%	-36.2%	13.5%	25.3%	-7.6%	2.4%
수출입 총액		7,844	5,267	5,092	6,391	6,916	6,720

자료 : World Bank(http://wits.worldbank.org) 및 러시아 관세청(https://russian-customs.org/fcs-data-on-exports-and-imports-of-russia-for-the-2019/).

2) 주요 수출입 대상국

(1) 주요 수출 대상국 및 품목

가. 주요 수출 대상국

2019년 현재 러시아의 주요 수출 대상국은 중국, 네덜란드, 독일, 터키 순이다. 러시아 상품 수입 규모에서 꾸준히 1위를 지켰던 네덜란드는 2017년을 기점으로 중국에 자리를 내준 이후 양국의 대러 수입 규모는 해마다 격차가 벌어지고 있다.

〈표 2-6〉 러시아의 주요 국가별 수출 실적

(단위: 억 달러)

국가명	2015	2016	2017	2018	2019
중국	283.3	280.2	375.2	562.9	567.9
네덜란드	402.0	292.5	346.3	437.3	447.8
독일	159.1	212.6	154.9	353.1	280.4
터키	117.0	137.0	129.3	214.9	210.6
벨라루스	124.3	140.5	155.4	227.8	205.4
대한민국	132.0	100.3	121.0	178.9	163.5
이탈리아	162.0	119.3	98.4	165.5	143.4
카자흐스탄	103.0	94.3	119.2	135.0	140.5

자료 : UN Comtrade, KOTRA(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=408&area=1#area1).

나. 주요 수출 품목

러시아의 주요 수출 품목은 HS코드를 기준, 석유제품, 천연가스, 석탄 등이다. 석유제품으로는 원유 및 경질 석유와 조제품을 많이 수출한다. 한편 원석, 알루미늄, 고철 부품도 주요 수출 품목이다.

〈표 2-7〉 러시아의 주요 수출 품목(2015~2018)

(단위: 억달러)

품목	2015	2016	2017	2018
석유제품 중 원유	895.8	736.8	933.1	1292.0
기타	545.6	351.9	453.4	614.6
천연가스	418.4	29.0	386.9	52.9
경질(輕質) 석유와 조제품	128.4	107.6	129.1	167.6
종류에 지정되지 않은 상품	108.0	452.6	141.5	637.3
유연탄	81.5	80.5	119.0	146.1
원석(단순히 톱질한 것 또는 쪼갠 것에 한함)	33.4	42.7	41.8	43.6

자료 : UN Comtrade, KOTRA(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=408&area=1#area2).

(2) 주요 수입 대상국 및 물품

가. 주요 수입 대상국

2019년 현재 러시아의 주요 수입 대상국은 중국, 독일, 미국 순으로 나타나고 있다. 러시아의 상품 수입에서 중국의 비중은 압도적으로 높아 2위 독일보다 2배 이상 많다.

〈표 2-8〉 러시아의 주요 국가별 수입 실적(단위 : 억달러)

국가명	2015	2016	2017	2018	2019
중국	352.0	380.9	483.7	529.1	541.4
독일	189.9	194.5	227.4	258.1	251.1
벨라루스	79.9	94.1	98.4	107.1	136.6
미국	114.9	110.7	125.9	127.8	134.3
이탈리아	79.3	78.4	98.4	107.1	109.1
일본	68.2	66.8	77.6	88.4	89.6
프랑스	55.6	84.9	-	98.1	85.9
대한민국	45.3	51.1	69.2	72.2	80.0

자료 : UN Comtrade, KOTRA (http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=408&area=1#area1).

나. 주요 수입 품목

러시아의 주요 수입 품목은 휴대폰, 자동차 등 생활소비재와 기계류 등이 주를 이루고 있다. 특히 휴대폰의 경우 2015년도 32억9천만 달러에서 2018년 63억5천만 달러로 지속적으로 수입액이 증가하고 있고, 중형 자동차의 수입량도 꾸준히 기록되고 있다.

〈표 2-9〉 러시아의 주요 수입 품목(2015~2018)

(단위: 억달러)

품목	2015	2016	2017	2018
셀룰러 통신망이나 그 밖의 무선 통신망용 전화기	32.9	40.7	53.1	63.5
자체 중량이 15,000kg을 초과하는 비행기와 그 밖의 항공기	30.0	-	61.5	60.5
실린더용량이 1,500cc를 초과하고 3,000cc 이하인 것	27.8	22.3	24.2	27.1
휴대용 자동자료처리기계(중량이 10kg 이하인 것으로서 적어도 중앙처리장치, 키보드 및 디스플레이를 갖추고 있는 것에 한한다)	16.1	16.3	18.6	22.5
실린더용량이 2,500cc를 초과하는 것	14.8	17.5	18.0	18.7

자료 : UN Comtrade, KOTRA(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=408&area=1#area2).

2. 외국인 투자 현황

2019년 기준, 러시아는 세계 10대 외국인직접투자 유입국에 속하지 않는다.[8] 러시아를 대상으로 한 외국인의 투자 현황을 살펴보면

8) UNCTAD에 의하면, 세계 10대 외국인직접투자 유입국은 미국(2019년 기준 2천510억 달러), 중국, 싱가포르, 브라질, 영국, 홍콩, 프랑스, 인도, 캐나다, 독일(2019년 기준 4백억 달러)임.

외국인 투자의 순 유입액은 2016년 325억 달러 이후 계속해서 감소세를 보이다 2019년 다시 317억 달러로 반등했다. 외국인 투자 순 유출 규모는 2017년 367억 달러, 2018년도 313억 달러로 계속해서 증가하다가 2019년 225억 달러로 감소했다.

2017~18년 순수 외국인 투자 감소 및 국외 투자금액 유출의 원인으로는 인접국인 중국과의 경제협력 가속화 및 서방의 경제 제재의 영향을 꼽을 수 있다. 반면 2019년의 유입 실적은 아제르바이잔, 우크라이나, 그루지아, 세르비아 등과 비교할 때 괄목할만한 것으로 적극적인 해외자본 유치 노력의 성과로 보인다.

〈표 2-10〉 러시아 대상 외국인 투자 현황

항 목	2016	2017	2018	2019
외국인투자액 (유입-유출 합)(억 달러)	102.3	-82	-152.3	92.35
- 유입액(억 달러)	325.4	285.6	133.3	317.35
- 유출액(억 달러)	223.1	367.6	364.4	225
유입액 증감율(%)	374.3%	-12.2%	-53.3%	139.9%
유출액 증감율(%)	1.0%	64.8%	-0.87%	-37.1%

자료: World Bank 및 UNCTADstat.

주: 2018년 통계는 UNCTADstat(https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/643/index.html) 및 2019년 통계는 UNCTAD(https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_en.pdf) .

제3절 한·러 무역 현황

1. 한·러 무역 구조

1) 전체 교역량 현황

한국과 러시아 간 교역량은 금액 기준 2016년 134.1억 달러, 2017년 189.6억 달러, 2018년 248.2억 달러로 3년 연속 증가세를 보이다가 2019년 223.3억 달러로 소폭 감소했다.

전체적으로는 해마다 수출보다는 수입이 많은 무역 역조 현상을 특징으로 한다.

2019년 한국의 대러 교역은 수출 77.7억 달러, 수입 145.6억 달러로 각각 전년 대비 6.2% 성장 및 -16.8%의 역성장을 보였다. 한·러 교역액은 2014년 수출입 합계 258억 달러로 최고치를 기록했으며[9] 이후의 증가에도 불구, 2014년 수준을 회복하지 못하고 있다.

〈표 2-11〉 한·러시아 교역 현황

구분	수출(억 달러)		수입(억 달러)		교역총액	수지
	금액	증감률(%)	금액	증감률(%)		
2015	46.9	-	113.1	-	160	-66.2
2016	47.7	1.8%	86.4	-23.6%	134.1	-38.7
2017	69.1	44.8%	120.4	39.3%	189.6	-51.3
2018	73.2	6.0%	175	45.4%	248.2	-101.8
2019	77.7	6.2%	145.6	-16.8%	223.3	-67.9

자료 : 한국무역협회(KITA)(http://stat.kita.net/stat/kts/ctr/CtrTotalImpExpList.screen).

9) 박성준 외, 『극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안』, KMI, 2019, p.26 참조.

2) 교역품목 구조

한국의 러시아에 자동차와 자동차부품, 합성수지, 건설 중장비, 화장품 등 공산품을 주로 수출하고, 러시아로부터는 원유·석유제품, 석탄, 천연가스 등 자원을 주로 수입한다.

(1) 주요 수출 품목

한국의 러시아 수출에서는 자동차와 자동차부품 및 합성수지의 수출 비중이 단연 높은 것으로 나타나고 있다. 2018년 자동차의 수출액은 20억 달러를 넘어 같은 해 대러 총 수출액 73억2천만 달러의 27%를 차지했으며, 2019년에 수출액이 22.7억 달러로 늘어 대러 총 수출액 77.7억 달러의 29.2%를 점유했다.

2019년 자동차와 자동차부품 수출액을 합치면 34.4억 달러로 전체 대러 수출액 77.7억 달러의 50%에 육박하고 있다. 아울러 선박, 화장품, 아연도강판 등 품목의 수출 증가세가 호조를 보였다.

자동차 및 자동차부품, 합성수지를 제외한 나머지 다른 수출 품목은 대러 수출 규모가 상대적으로 작아 일관된 경향성이 없이 해마다 다른 특징을 보이고 있다.

최근 대러 수출품목으로 주목할 만한 것은 건설 중장비 품목으로 2017년~2019년 3년 연속 2억 달러 이상을 수출액을 기록했다. 최근 들어와서는 화장품 수출액도 늘고 있다. 2018년 약 1억6천만 달러어치가 수출됐던 화장품은 2019년 2억1,300만 달러어치로 수출액이 증가하면서 전년 대비 증가율 33.5%를 기록했다.

2018년 실적과 비교해 선박 해양구조물 및 부품의 수출액이 갑작스럽게 증가한 것은 삼성중공업과 현대삼호중공업의 선박 수출 효과에 따른 것으로 전년 대비 46배가 급등했다.

〈표 2-12〉 한국의 대러 10대 수출 품목

(단위: 백만 달러)

순위	2018년		2019년	
	품목명	수출액	품목명	수출액
1	자동차	2,070	자동차	2,274
2	자동차부품	1,090	자동차부품	1,168
3	합성수지	312	합성수지	321
4	건설중장비	246	건설광산기계	260
5	화장품	159	비누치약화장품	213
6	타이어	137	철강판	211
7	아연 도강판	120	선박해양구조물 및 부품	193
8	기타플라스틱제품	133	고무제품	176
9	의자	123	플라스틱제품	164
10	기타정밀화학원료	90	공기조절 및 냉난방기	137

자료 : 한국무역협회(KITA).

(2) 주요 수입 품목

한국이 러시아로부터 수입하는 주요 수입 품목으로는 원유와 나프타, 석탄(유연탄 및 무연탄), 천연가스 등 에너지 자원이 대표적이다. 이외에도 철 스크랩(고철), 알루미늄괴 등 자연자원이 주를 이룬다.

2019년에는 천연가스, 백금, 우라늄 등 일부 품목을 제외한 주요 원자재 수입 품목의 수입 물량이 전반적으로 감소했다.

한편 수산물로는 어류(명태가 대표적)와 갑각류(게)도 상당한 규모를 차지한다. 2019년 명태 수입 금액은 1억4,100만 달러로 전년 대비(1억9,600만 달러) 28.2%가 감소했다.

대러 갑각류 수입액은 4억1천만 달러를 기록했고, 어류 수입액도 2억8천만 달러에 이르렀다(〈표 2-13〉 참조).

반면 농산물 수입액은 2016년 1억8,400만 달러어치를 기록하여 같은 해 대러 수입 품목 10위를 차지한 이후 2019년까지 감소해 농업이 한러 협력을 상징하는 '9개의 다리'안에 포함되어 있음에도 불구, 상대적으로 부진한 발전 모습을 보이고 있다.

〈표 2-13〉 한국의 대러 10대 수입 품목

(단위: 백만 달러)

순위	2018년		2019년	
	품목명	수입액	품목명	수입액
1	원유	5,850	원유	4,618
2	나프타	3,549	석유제품	3,220
3	유연탄	2,878	석탄	2,806
4	천연가스	969	천연가스	1,097
5	무연탄	565	갑각류	410
6	게	365	합금철 선철 및 고철	367
7	알루미늄괴 및 스크랩	331	금은 및 백금	322
8	백금	260	알루미늄	299
9	고철	336	어류	280
10	명태	196	우라늄	204

자료 : 한국무역협회(KITA).

(3) 시사점

이상 한·러 무역 품목 구조를 통해서 볼 때 대러 수출이 많은 자동차 및 자동차 부품은 러시아 서부의 소비 시장으로 나가고 있음을 알 수 있다. 반면 주요 수입 품목은 원유·천연가스, 석탄 등 에너지 자원으로 주로 동시베리아를 통해 극동러를 통해 수입되고 있음을 알 수 있다. 운송 시장 및 물류 시장 측면에서 수출입 화물의 불균형이 존재하므로, 향후 이와 같은 불균형 조정이 과제라 할 수 있다.

2. 한·러 투자 현황

1) 전체 투자 현황

2019년 한국의 대러 투자액은 9천9백만 달러로 전년 대비(9천4백만 달러) 소폭 증가했다.

한·러 투자는 1990년 한·러 수교 이래 한국의 일방적인 대 러시아 투자가 이뤄지고 있다. 특히 2000년대 중반까지는 일회성 또는 단발성에 그쳤고, 그 이후인 2008년~2017년까지 한국의 대러 누적 투자액은 19.4억 달러로 전 세계 국가별 대 러시아 투자액 규모 중 전체 28위를 차지했다.

주목할만한 점은 2016년 이래로 한국의 대러 투자가 투자액, 신규 법인 수 양면에서 지속적으로 증가해왔다는 점이다.

한편, 업종별 대러 투자는 산업별로는 제조업이 전체의 58%로 가장 큰 비중을 차지하고 있고, 이어서 도·소매업(13.7%), 농업(7.4%), 광업(7%)의 순의 비중을 기록했다. 한편, 광업 및 건설업, 운수업 등은 전체의 10% 이하의 비중을 기록, 공급사슬 및 가치사슬 구축 및 확장 움직임과는 다소 거리가 있는 모습을 보였다.

〈표 2-14〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향

단위: 건, 백만달러, 투자금액 기준

구분	1989~2006	2007~2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
신규 법인	254	168	27	21	18	18	21	26	29
투자 금액	426.6	1,365.1	122.3	114	178.1	110.4	81.8	94	99

자료: 코트라, 「러시아 투자 실무 가이드」, 2018 및 한국수출입은행(https://stats.koreaexim.go.kr/sub/countryStatistics.do) 자료를 바탕 저자 재작성.

2) 주요 기업 진출 현황

제조 기업으로는 자동차, 석유화학, 조선, 식품업 등으로 진출하고 있으며, 서비스업으로는 호텔 경영 등이 진출했고, 최근 의료·보건 분야 및 일부 물류·유통 사업도 진출하고 있다.

우선 자동차 분야에서는 현대 자동차가 2017년 상트 페테르부르크주에 자동차 생산 공장 현대화를 위해 110억 루블을 투자했다. 현재 현대차 러시아 법인은 상트 페테르부르크 공장 증설을 통해 자동차용 엔진을 생산을 추진 중이며, 2020년 7월에는 러시아연방 반독점청(FAS)에 미국 자동차 업체 제너럴모터스사의 상트 페테르부르크 공장에 대한 인수 신청서를 제출하는 등 공격적인 진출 전략을 펼치고 있다.[10)]

호텔 경영 부문에서는 롯데호텔이 선도적으로 투자하고 있다. 일찍이 모스크바에 호텔을 개업했던 롯데호텔은 2017년 9월 상트페테르부르크에 154개 객실 규모의 호텔을 개장하였으며, 2018년 블라디보스토크의 구 현대호텔을 인수하여 대 러시아 투자를 이어나가고 있다.

화학공업 분야에서는 애경유화를 중심으로 한 기술 수출이 주목받고 있다. 2016년 러시아 최대 에너지 및 석유화학 제조기업 시부르와 120억 원 규모의 친환경 가소제 디옥틸테레프탈레이트(DOTP) 기술수출 계약을 체결하고, 2017년 11월 공사를 착공하여 2020년 5월 준공식을 갖고 본격 가동에 들어갔다.[11)]

---

10) "현대차, '가동 중단' GM 상트페테르부르크 공장 인수 논의 중," 뉴시스, 2020. 7. 28(https://newsis.com/view/?id=NISX20200728_0001109868&cID=13001&pID=13000).

11) "애경유화, 연산 10만톤 규모 러시아 시부르 가소제 플랜트 준공," 인더스트리, 2019. 7.24(https://www.industrynews.co.kr/news/articleView.html?idxno=33502).

조선 분야에서는 삼성중공업이 극동 러시아 최대 조선소인 즈베즈다 조선소(발쇼이 카멘 위치)와 합작사(즈베즈다-SKHI) 설립 작업을 추진해 최근 지분 인수 관련 행정 절차를 마무리했다.[12] 관련 보도에 따르면, 삼성중공업측은 이 회사의 지분 49%를 소유하며 향후 셔틀 탱커 설계와 프로젝트를 관리할 것으로 알려진다.

식품 제조 및 유통 분야에서는 CJ제일제당, 오리온, 팔도도시락, 롯데제과, 진로하이트 등의 진출이 주목받고 있다.

CJ제일제당은 2016년 300억 원을 투자해 러시아 냉동식품 업체인 라비올리사의 지분을 100% 인수해 현지 유통망을 구축한 바 있다. 오리온은 코로나19 여파로 세계 경제가 충격을 받은 가운데에서도 2020년 상반기 사상 최대 영업이익을 냈는데, 러시아 법인의 경우 매출 26.5%, 영업이익 105.4%의 괄목할만한 성적을 냈다.[13]

한편 한국의 대 러시아 투자 진출은 대기업을 중심으로 이뤄져왔다는 특징을 보인다. 코트라는 대러 투자의 80~90%가 대기업에 집중되고 있으며, 중소기업 투자는 10~12%에 이르는 것으로 밝히고 있다.[14]

12) "[더스피커]러시아 독점청, 삼성중공업 '즈베즈다 합작사' 지분 인수 승인," 더구루, 2020. 10. 5(https://www.theguru.co.kr/news/article.html?no=14724).
13) "해외에서 잘 나간 CJ제일제당·농심·오리온, 상반기에도 훨훨?" 아시아투데이, 2020. 10. 15(https://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20201004010000441).
14) 『러시아 투자실무 가이드』, 코트라, 2018, p. 41 참조.

제4절 극동러시아 경제·무역 현황

1. 극동러시아 경제 구조

1) 극동러시아의 경제 규모와 경제 성장 추세

2019년 기준 극동러시아의 면적은 약 695만㎢로 러시아 영토의 약 40.6%를 차지하고 있는 반면 인구는 약 817만 명으로 러시아 전체 인구의 약 5.7%에 불과하다[15)]

러시아 8개 연방관구의 하나로 2000년 5월 창설되었으며, 원래는 9개 연방 주체로 구성되었으나 2018년 대통령령에 의해 자바이칼주와 부랴트공화국이 편입되어 11개로 확대됐다.

11개 연방 주체 중 사하공화국이 면적이 가장 넓으며(한국의 약 30배)에 이르며, 가장 작은 연방 주체는 유대인 자치주이다.

경제 규모가 가장 큰 연방 주체는 사할린주로 2019년 기준 1조 1,790억 루블이며, 1인당 총생산도 사할린주가 가장 높아 2019년 기준 2백47만 루블(한화 약 370만 원 상당)을 기록했다.

2019년 현재 인구가 가장 많은 연방 주체는 연해주로 약 190만 명이며, 하바롭스크주가 131만5천 명으로 극동 연방관구 내 11개 연방 주체 가운데에는 두 번째를 차지하고 있다. 인구 규모로 세 번째로 큰 주는 자바이칼주로 약 100만 명이다.

한편 인구가 가장 적은 주로는 추코타자치주(5만 명), 마가단주(14만 명)이다.

15) 2018년 11월 러 대통령령에 의한 자바이칼주와 부랴트공화국의 극동연방관구 편입 조치 반영.

〈표 2-15〉 러시아 극동연방관구 개관(2019)

연방주체 명	행정 중심	면적 (만㎢)	인구 (만명)	지역 총생산 (10억 루블)	1인당 총생산 (천루블)
아무르주	블라고베쉔스크	36.2	79	301	378
부랴트공화국	울란-우데	35.1	98.5	225	229
유태인자치주	비로비잔	3.6	15.8	55	346
자바이칼변강주	치타	43.2	105.9	326	305
캄차카변강주	페트롭스크-캄찻스키	46.4	31.3	236	750
마가단주	마가단	46.2	14	170	1,196
연해주	블라디보스톡	16.5	189.5	834	437
사하공화국	야쿠츠크	308.4	97	1,084	1,123
사할린주	유즈노-사할린스크	8.7	48.8	1,179	2,407
하바롭스크주	하바롭스크	78.7	131.5	710	536
추코타자치주	아나드리	72.1	5	78	1,578
소계		695.3	817	5,199	844(평균)

자료: 러시아 극동개발기금(https://www.fondvostok.ru/about/geography/)를 바탕으로 작성.

2) 극동러 연방 주체별 주요 산업 및 특징

극동러시아는 러시아 가운데서도 제조업이 가장 취약한 지역 중 하나이다. 광활한 영토 및 풍부한 천연자원을 보유하고 있으나 지속적인 인구 유출, 낙후된 투자환경, 지역 간 경제 불균형 등으로 지역 경제 성장에 큰 어려움을 겪고 있다.

반면 막대한 에너지 및 임산 자원, 식량 잠재력 등을 보유하고 있으며 시베리아횡단철도(TSR)을 통해 유럽과 한반도의 연결이 가능한 점 등 국제 운송·물류의 관점에서 많은 잠재력이 있어 한국의 전략적 진출 가능성으로 주목받아 왔다.

극동러시아의 주요 산업은 지리적 위치 및 풍부한 천연자원을 기

반으로 하는 광업, 수산업, 임업, 비철금속 공업 및 조선업 등이 주를 이루고 있다.

러시아 전체와 비교해보면 인구가 적어 소비시장 형성이 어렵다는 점, 제조업 기반이 취약하다는 점, 산업 발전 인프라가 취약한 점 등이 약점으로 꼽히고 있다.

연방 주체별로 보면, 연해주는 수산업과 농업, 물류업이 발달했으나 제조업 발달은 비교적 미약한 편이다.

아무르주는 극동연방관구 중 농업이 가장 발달한 곳으로 극동러 농업 경작지의 38%를 차지한다.

사할린주는 석유, 천연가스 개발 등 에너지 자원 부문에서 극동연방관구를 대표한다. 극동연방관구 연방 주체 가운데 경제 규모가 가장 크고 1인당 소득이 가장 높은 이유도 이와 같은 에너지 부문 산업 발전에 기인하는 바가 크다.

한편 러시아분석센터가 유형한 4대 발전 단계(높은 발전, 발전, 중간 발전, 저발전)별 2019년 성장률 평가에서는 같은 마가단주, 자바이칼주, 아무르주가 각각 30.5%, 15.8%, 15.5%를 기록해 '저발전 유형' 지역의 평균 성장률 19.3%를 뛰어넘거나 근접한 발전을 기록했다.[16]

16) 러시아분석센터, Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики, май 2020, p. 8.

〈표 2-16〉 극동연방관구 지역별 경제 및 산업 특성

구분	지역 경제 특성	주요 산업
연해주	• 극동지역에서 가장 많은 선도개발구역(4곳)과 블라디보스톡자유항 구역 보유 • 러시아 기업 외에 한국, 중국, 일본, 동남아 국가 기업들의 투자진출 가시화	• 수산업, 물류업, 철강업(금속가공), 전력산업, 기계제작, 목재 생산 및 가공, 조선업 등
아무르주	• TSR및 BAM이 지나가는 교통요충지로서 최근 에너지 허브역할 수행 • 러-극동지역 주요 농산물 생산지	• 광업, 농업, 에너지산업(수력발전)등
캄차트카주	• 수산업 및 광업에 과도하게 편중 • 풍부한 천연자원 및 지리적인 입지 등을 고려 향후 교통물류(북극항로 포함), 에너지 개발, 관광 분야의 성장잠재력 보유	• 수산업, 수산가공업, 광업 등
마가단주	• 금 생산을 중심으로 한 광업이 지역경제에서 차지하는 비중이 절대적 • 극동지역에서 선도개발구역이 지정되지 않은 유일한 지역	• 광업, 전력, 수산업, 농업
사할린주	• 에너지, 자원 부문의 지속적인 성장 • 지난 수년간 국내외 투자 유치 부문 극동지역 내 선두	• 석유·가스산업, 수산업, 광업, 농업, 서비스업(관광) 등
사하공화국	• 극동 내륙에 위치(최단 항만과 1,694km) • 레나강 하운을 TSR과 연결 가능	• 광업, 임업, 물류
유태인자치주	• 전통적으로 경공업(가죽, 구두, 의류)이 발달하였으며, 농업에 적합한 기후 환경으로 농축산업 발달	• 광업, 농축산업, 목재가공, 기계제작, 경공업, 식품업 등
하바롭스크주	• 극동지역 내에서 중화학 공업이 상대적을 발전한 지역임. TSR 및 BAM, 동시베리아 송유관, 극동가스 배관 등이 통과하여 관련 산업 발전	• 기계제조 및 금속가공, 전력, 목재가공, 식품 및 수산업, 연료·에너지 산업 등
추코트카자치주	• 인프라 미비, 불리한 기후여건, 비싼 전력요금, 과도한 물류비용으로 성장 제약	• 광업, 수산업, 건축자재업 등
부랴트공화국	• 아연, 몰리브덴 등 지하자원 풍부 • 바이칼호에 인접, 관광업에 유리한 입지	• 임업, 광업, 관광업 등
자바이칼주	• TSR 등 교통물류 거점으로 중요 • 러시아 우라늄 매장량의 36% 차지	• 교통·운송업 등

자료: 러시아 극동개발기금(https://www.fondvostok.ru/about/geography/)을 바탕으로 작성.

러시아 전체와 비교해보면 인구가 적어 소비시장 형성이 어렵다는 점, 제조업 기반이 취약하다는 점, 산업 발전 인프라가 취약한 점 등이 약점으로 꼽히고 있다.

러시아 전체의 발전 4단계(높은 발전, 발전, 중간 발전, 저발전) 가운데 극동연방관구 연방 주체 중 사하공화국, 사할린주 등 일부를 제외하고 대부분은 '중간 발전' 또는 '저발전'으로 분류된다. 그나마 '높은 발전'으로 분류되는 사하공화국이나 사할린주도 자원 수출형 경제로서 제조업은 극동연방관구 대부분의 지역에서 해당 사항이 없으며, 하바롭스크주에 일부 석유·화학 등 일부 제조업이 있다.

〈표 2-17〉 극동연방관구 지역별 경제 발전 수준(2017 기준)

<table>
<tr><th>발전 수준
경제유형</th><th>높은 발전</th><th>발전</th><th>중간 발전</th><th>저발전</th></tr>
<tr><td>금융 경제형</td><td colspan="4">해당 사항 없음(높은 발전: 모스크바시 및 모스크바 주, 상트페테르부르크)</td></tr>
<tr><td>자원 수출형</td><td>사하공화국,
사할린 주</td><td colspan="3">* 기타 높은 발전: 야말-네네츠 등</td></tr>
<tr><td>산업 다각화형</td><td colspan="4" rowspan="3">해당 사항 없음</td></tr>
<tr><td>제조업 중심형</td></tr>
<tr><td>채굴업 중심형</td></tr>
<tr><td>공업-농업형</td><td colspan="2">해당 사항 없음(높은 발전:
블라디미르주 및 이바노브스크주 등)</td><td>캄차트카주,
연해주,
하바롭스크주</td><td></td></tr>
<tr><td>농업-공업형</td><td colspan="4">해당 사항 없음(중간 발전: 러시아 전체로 따지면 가장 많은 주가 해당)</td></tr>
<tr><td>저발전자원형</td><td colspan="3">해당 사항 없음</td><td>아무르주,
마가단주,
추코트카주</td></tr>
<tr><td>저발전 농업형</td><td colspan="2">해당 사항 없음</td><td>유대인 자치주</td><td></td></tr>
</table>

자료: 러시아 연방정부 분석센터, Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017(검색일: 2019. 9. 10). 박성준 외, 극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선방안, p.47에서 재인용.

2. 극동러시아 대외무역 현황

1) 지역(연방주체)별 수출입 현황

극동러시아 대외무역 규모는 2019년 기준 총 371.6억 달러에 이른다. 이 중 수출은 287.8억 달러, 수입은 83.8억 달러로 흑자 무역을 달성했다.[17]

2018~2019년 기간 동안 수출은 282.2억 달러에서 287.8억 달러로 소폭 증가했으며, 동기간 수입은 62.8억 달러에서 83.8억 달러로 20억 달러가 증가해 동기간 수출액 변화 대비 상대적으로 큰 폭의 증가세를 보였다.

극동러시아 내 연방주체 별 비중(2019년 기준)을 살펴보면 사할린주가 무역액 161.1억 달러로 극동러시아 전체 무역액 371.6억 달러의 약 43.4%를 차지하고 있다. 2019년 기준 연해주는 92.7억 달러로 극동 전체 무역액의 약 25%를 차지했다. 사할린주와 연해주의 무역액 합계는 극동 전체 무역의 68.4%로서 두 연방주체가 극동러시아 전체 무역에서 차지하는 비중은 절대적이라 할 수 있다.

2019년 통계에서 두드러진 것은 2018년 블라디보스톡이 극동의 새 행정 중심으로 지정되면서 연해주 무역액은 크게 증가하는 반면 이전 행정 중심이었던 하바롭스크주의 대외 무역이 급격하게 위축되는 조짐을 보이고 있다는 것이다. 2019년 연해주 무역액은 전년 대비 25.5%라는 괄목할만한 증가세를 보인 데 비해, 동기간 하바롭스크주의 대외 무역액은 전년 대비 -12.5%(2019년 총 무역액은 27.2억 달러)의 역성장을 기록했다(〈표 2-18〉 참조).

17) 이하의 내용은 "한러 극동지역/러 극동지역 교역동향(2019년)," 주블라디보스톡 총영사관, 2020. 2. 13 참조.

〈표 2-18〉 극동연방관구 연방주체별 무역액 변화

(단위: 억 달러)

연방주체 명	2017년 교역액	2018			2019			증감율 (%)
		수출	수입	총액	수출	수입	총액	
사할린주	119.6	152.7	6.9	159.6	151.9	9.5	161.1	1.1
연해주	68.2	34.4	41.3	75.7	40.6	52.1	92.7	22.5
사하공화국	49.5	46.4	2.7	49.1	40.5	2.8	43.3	-11.8
하바롭스크주	26.6	25.7	5.3	31.1	18.5	8.7	27.2	-12.5
캄차트카주	8.1	8.4	0.7	9.1	8.7	1.8	10.5	14.2
아무르주	5.2	3.7	3.1	6.8	4.8	2.7	7.5	10.7
마가단주	4.7	4.1	0.7	4.8	4.6	0.6	5.2	10.5
추코트카주	1.8	1.3	0.6	1.9	1.6	0.5	2.1	13.3
유대인자치주	1.5	1.5	0.3	1.8	1.2	0.2	1.4	-20.1
부랴티아공화국	-	2.2	0.2	2.4	9.1	0.9	10.0	-
자바이칼	-	1.6	1.0	2.6	6.3	3.8	10.1	-
전체	285.3	282.1	62.9	345	287.8	83.8	371.6	7.7

자료: 주 블라디보스톡 총영사관(2020. 2.13) 자료를 바탕으로 일부 수정.

주: 부랴티아공화국과 자바이칼주의 2018년 교역액은 11~12월 통계임.

2) 품목별 수출입 현황

2019년 극동러시아 대외 무역을 품목별로 살펴보면 광물성 제품, 특히 연료·에너지의 수출 비중(전체 수출액의 58.9%)이 월등히 높고, 이어서 식료품 및 농수산물 원료가 높은 것으로 나타나고 있다(전체 수출액의 13.9%).

한편 수입 면에서는 2019년 기준 자동차·장비·운송기기의 수입 비중이 전체 수입액의 53.8%를 차지할 정도 가장 높게 나타나고 있으며, 이어서 식료품·농수산물 원료의 수입 비중이 12.6%, 화학·고무 제품의 수출 비중이 8.9%를 차지했다. 전형적으로 자원과 원료를 수출하고 제조업 제품을 수입하는 구조를 보이고 있다.

〈표 2-19〉 극동러시아 품목별 수출입 금액(2019 기준)

단위: 천만 달러

품목(HS 코드)	수출		수입	
	금액	비중(%)	금액	비중(%)
식료품·농수산물 원료(01-24) * 직물 제외	401	13.9	105.7	12.6
광물성 제품(25-27)	181	62.9	4.4	5.2
- 연료·에너지(27)	170	58.9	1.1	1.3
화학·고무제품(28-40)	5.7	0.2	7.5	8.9
피혁·가죽제품(41-43)	0.08	0.0	2.1	0.2
목재, 종이(44-49)	114	3.9	9.4	1.1
섬유제품, 신발(50-67)	0.4	0.0	31.1	3.7
금속, 금속제품(72-83)	52	1.8	6.8	8.1
자동차·장비·운송기기(84-90)	129	4.4	451.1	53.8
기타제품(68-71, 91-97)	364	12.6	51.6	6.2
합계	2,878	100.0%	838	100.0

자료: 주블라디보스톡 총영사관(2020. 2.13).

3) 국가별 수출입 및 한-극동러 무역 현황

2019년 극동러시아 최대 교역 상대국은 중국으로서 교역액은 104억 달러였으며, 전체 극동러시아 대외 무역액에서 자치하는 비중은 약 28.2%를 차지했다.

이어서 대외 무역 규모가 큰 나라는 한국이 총 무역액 101억2천만 달러(비중 27.2%)로 중국을 바짝 추격했으며, 일본은 총 무역액 73억 1천만 달러로 중국, 한국에 이어 3위를 기록했다. 기타 주요 무역 상대국으로는 벨기에, 이집트, 카자흐스탄, 인도 등이 뒤를 이었다.

〈표 2-20〉 극동러시아 지역의 국가별 무역 현황

단위: 억 달러

순위	국가	2018			2019			증감율 (%)
		수출	수입	교역액	수출	수입	교역액	
1	중국	64.1	33.6	98.0	64.5	40.2	104.7	6.8
2	한국	91.6	5.6	97.2	94.2	7.0	101.2	4.1
3	일본	61.2	4.9	66.2	60.7	12.3	73.1	10.5
4	벨기에	23.1	0.3	23.4	17.8	0.4	18.2	-22.3
5	이집트	3.9	0.05	4.0	9.3	0.05	9.4	134
6	카자흐스탄	2.0	0.5	2.3	5.6	3.8	8.8	275
7	인도	7.5	0.4	7.9	6.8	0.4	7.3	-8
8	대만	8.5	0.4	8.9	5.6	0.5	6.1	-31.4
9	미국	0.8	4.1	4.9	1.5	4.0	5.6	13.7
10	UAE	4.3	0.06	4.4	4.1	0.3	4.4	0.9
전체		282.1	62.9	345	287.8	83.8	371.6	7.7

자료 : 주블라디보스톡 총영사관(2020. 2.13) 자료를 토대로 일부 수정.

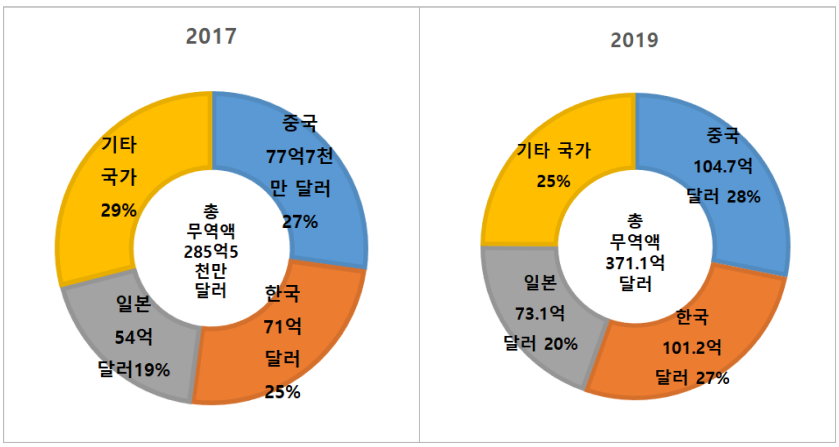
극동러시아의 대 한중일 3국 무역 패턴을 보면, 전반적으로 대 한중일 3국의 중요성이 강화되고 있다. 2017년 한중일의 극동러 무역 비중은 71%였으나 2019년 75%로 증가했다(〈그림 2-7〉 참조).

또한 극동러시아는 한중일 모두에 대해 무역 흑자를 보이고 있다. 중국에 대해서는 수출(64억5천만 달러)이 수입(약 40억 달러)보다 많아 대중국 흑자 무역세를 보이고 있으며, 한·일에 대해서도 흑자를 내고 있다.

한중일 3국 가운데 극동러시아의 최대 무역 흑자국은 한국으로서 2019년 기준, 94억2천만 달러 어치를 한국에 수출한 데 비해 수입은 7억 달러에 그쳤다(위 〈표 2-20〉 참조). 한편 2019년 한러 무역액은 총 223억 달러(전년 대비 10.1% 감소)로서 동기간 한-극동러 무역액이 한러 무역 전체에서 차지하는 비중은 45.6%에 이르렀다.[18]

이는 2017년 한-극동러 무역액(71.1억 달러)이 한러 무역 전체(189.5억 달러)에서 차지했던 비중 37.5%에 비해 8.1%p 증가한 것으로, 한러 무역 관문으로서 극동러의 중요성이 갈수록 증가해왔음을 뜻하며, 양국간 운송·물류 수요 증가에 대비한 공동 대응의 필요성을 시사해준다고 할 수 있다.

〈그림 2-7〉 극동러시아의 한중일 3국 무역액 및 비중 변화



자료: 주블라디보스톡 총영사관(2020. 2.13) 자료를 토대로 재구성.

18) "2019년 한러 교역 동향," 주러 대한민국대사관, 2020. 1.28(https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4049/view.do?seq=368522).

제3장

러시아 물류 시장 현황

제1절 러시아 물류시장 구조 및 규모

1. 러시아 물류 부문 경쟁력

2019년 세계경제포럼(WEF: World Economic Forum)이 발표한 국제 경쟁력 보고서[19]에 따르면 러시아는 종합평가에서 전 세계 141개국 중 43위에 속해 있는 것으로 나타났다. 시장 규모는 큰 편으로 나타나 있으나, 이를 뒷받침하는 제도, 인프라 구축, 기술, 생산 시장, 재정 시스템 등은 경쟁력이 낮은 것으로 조사되었다.

물류 관련 지수와 관련해서는 도로 인프라의 질이 상당히 낮은 수준(99위)로 평가된 반면, 철도 서비스의 효율성은 높은 점수(64.6점, 세계 17위)로 양호하다. 그러나 철도 밀도(railway density)에서는 69위를 기록해 개선의 여지가 있는 것으로 나타났다.

19) *The Global Competitiveness Report 2019*, World Economic Forum, Oct. 2019.

〈표 3-1〉 러시아의 국가 경쟁력 지수(WEF)

항목	순위 (전체 141개국)	점수	환산점수 (100점)
전체	43위		
기본 환경			
제도	74위		52.6
인프라 구축	50위		73.8
ICT 보급	22위		77
거시경제 안정성	43위		90
의료	97위		69
기술	54위		68
생산 시장	87위		53
노동 시장	62위		61
재정 시스템	95위		56
시장 규모	6위		84
비즈니스 역동성	53위		63
혁신 가능성	32위		53
물류 관련 지수: 인프라 구축 등			
운송 인프라(전체)	49위		57.7
도로 연결성(0~100)	41위	85.7	85.7
도로 인프라의 질(1~7)	99위	3.5	41.3
철도 밀도(km/1,000km)	69위	5.2	13.1
철도 서비스 효율성(1~7)	17위	4.9	64.6
항공 연결성(점수)	18위	426,396	89.2
항공 운송 서비스 효율성	52위	5.0	66.6
정기선 연결성	43위	40.4	40.4
항만 서비스 효율성	47위	4.7	61.1

자료: WEF, Global Competitiveness Report 2019를 토대로 재작성.

2. 러시아 물류 시장 규모와 구조

1) 물류시장 규모 변화 추이

러시아 교통·물류시장[20]은 2014년부터 지속적인 성장 추세를 보여 왔다. M.A.Research 및 Market Guide 등에 따르면 러시아 교통·물류 시장 총 규모는 2018년 3조5천억 루블(한화 약 50조5천억 원 상당)인 것으로 나타났다.[21] 당초 러시아 교통·물류 시장 규모는 2017~2019년 평균 6%의 성장세로 2019년 약 4조 루블에 달할 것으로 전망되기도 했으나, 2019년에 경기후퇴 리스크 증가로 인해 3.3% 성장에 그친 것으로 추정된다.[22]

〈그림 3-1〉 러시아 교통·물류 시장규모 변화 추이



자료:CustomsExpert(https://customsexpert.ru/articles/analiz-i-sostoyanie-rossiy.htm).

20) 러시아는 교통(운송) 시장과 물류 시장을 묶어 '교통·물류 시장'(ТЛУ)으로 시장 규모를 분석 또는 전망하므로 본 조사에의 '물류 시장'은 교통 부문을 포함하고 있음.

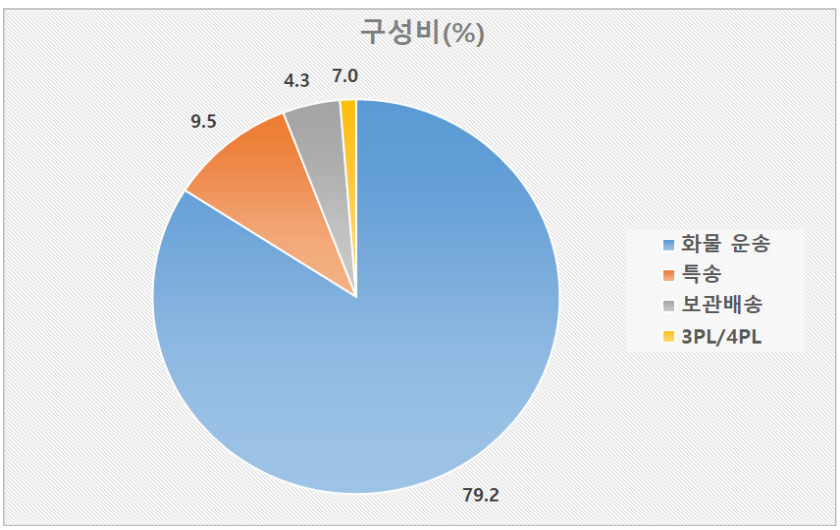
21) M.A.Research (https://ma-research.ru/novosti-issledovanij/item/207-v-2019-godu-tempy-rosta-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug-snizyatsya-do-3-3-pri-vysokom-riske-vkhozhdeniya-v-retsessiyu.html)

22) 위 M.A.Research 자료로 2018년 12월 전망치임.

2) 러시아 교통·물류시장 구조

러시아 교통·물류시장 구조는 화물운송, 특송 서비스, 3PL/4PL, 보관·배송 서비스로 구분된다. 이중 화물운송의 비중은 2018년 기준 전체의 79.2%로서 압도적으로 높은 것으로 나타나고 있으며, 기타 세부 부문은 모두 합쳐 약 20%를 차지하고 있다(〈그림 3-2〉 참조).

〈그림 3-2〉 러시아 교통·물류 시장 구조



자료:CustomsExpert(https://customsexpert.ru/articles/analiz-i-sostoyanie-rossiy.htm).

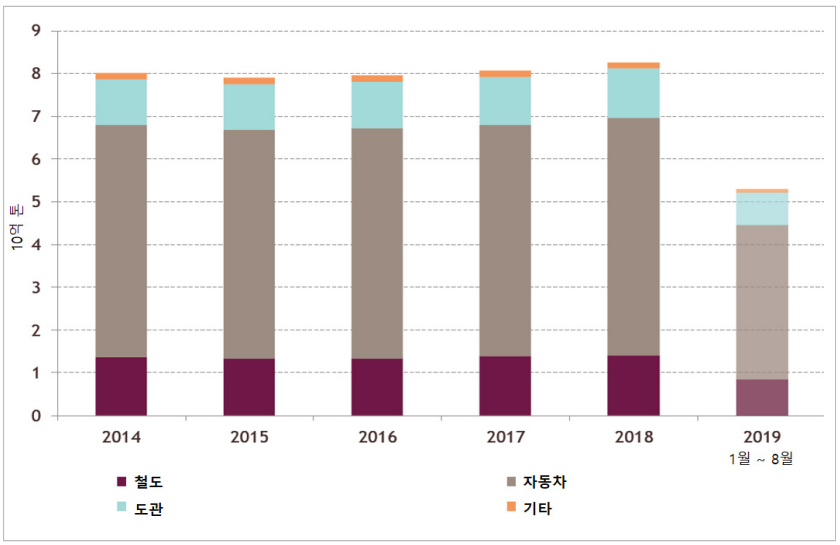
러시아 화물운송 시장은 교통 수단(모드)에 따라 철도, 도로(자동차), 도관(파이프라인) 및 기타로 구성된다.

러시아 전체로 볼 때 가장 비중이 큰 수단은 자동차 교통으로 2018년 전체 운송의 67.1%를 차지했다.[23] 다음으로 높은 비중은 철

23) 러시아분석센터자료(Грузовые перевозки в России: обзор текущей статистики, Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики, сентябрь, 2019, p. 6) 참조.

도와 도관으로 각각 전체 수송의 17.1%, 14.1%를 차지했다(〈그림 3-3〉 참조).

〈그림 3-3〉 러시아의 교통 모드별 화물수송 구조



자료: Грузовые перевозки в России: обзор текущей статистики, Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики, сентябрь, 2019, p. 7.

교통 수단별 화물운송 추이는 우크라이나 사태 등의 영향을 받은 2014년에 대부분 마이너스 성장을 기록했으며, 이후 조금씩 개선됐으나, 해운은 부침이 거듭했다(〈표 3-2〉 참조).

해운은 2015년과 2016년 각각 21.2%, 31.1%의 높은 성장률을 달성했으나, 2018년과 2019년에는 연속하여 각각 -12.8%, -19.4%에 이르는 큰 폭의 하락세를 기록했다.

〈표 3-2〉 러시아의 교통 모드별 화물운송 증가율(2014~2019)

단위: %

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019 1~8월
전체	**-3.1**	**-1.4**	**0.7**	**1.5**	**2.4**	**1.1**
철도	-0.4	-3.4	-0.3	4.5	1.9	-1.2
자동차	-3.9	-1.1	0.7	0.1	2.6	2.5
도관	-1.6	-0.7	1.6	4.6	2.7	-0.8
해운	-7.4	21.2	31.1	7.2	-12.8	-19.4
내륙수로	-11.7	2.0	-2.9	0.5	-2.0	-14.7
항공	3.9	17.5	9.2	14.1	-2.9	0.0

자료: 러시아분석센터(2019, 9), p.8

주요 화물은 철도, 컨테이너, 내륙물류를 통해 운송이 이뤄진다. 철도를 이용하는 화물은 석탄, 석유 및 석유화학, 건설 자재 순으로 많다. 이 중 석탄화물의 비중이 가장 높으며, 다음으로 석유 및 석유화학, 건설자재 순이다.

철도 수송의 경우, 러시아 화차 교체 작업이 2017년부터 시작되었고, 현재에도 보도자료 등을 통해 철도 물류 환경 개선을 지속적으로 홍보하고 있는 바, 러시아에서의 철도 물류 환경은 현재보다 더 큰 개선이 이뤄질 것으로 보인다.

한편, 주로 철도 물류와 연계된 컨테이너 운송은 아시아 태평양 인접국들의 화주들에 의한 이용률이 크게 증가하는 것으로 나타나고 있다. 특히 최근 일반 컨테이너뿐만 아니라 냉동 및 탱크 컨테이너 수요가 크게 증가해 향후 25~30% 증가할 것으로 전망되고 있으며 이에 따라 향후 러시아 컨테이너 물동량은 2020년까지 400만 TEU까지 확대될 것으로 전망되고 있다.

마지막으로, 내륙 물류 중 트럭킹은 물류의 운송 부문 중 가장 낮은 성장률을 보이고 있다. 그러나 러시아 중소·중견 기업들의 내륙운송 이용률이 증가하고 있으며, '플라톤'(내륙운송 트럭킹 결제시스템)이 2015년 11월부터 도입되면서 컨테이너 트럭 등의 규모가 큰 도로운송업이 발전 중에 있는 것으로 조사되고 있다.

러시아 포워딩 서비스 업체들은 설립 형태에 의해 △ 민영화된 다수의 중소 운송업체와 △ 수출기업들의 운송계열사에서 독립한 운송사업체로 크게 두 가지로 구분된다. 민영화된 다수의 중소 운송업체들의 대다수는 수입배송을 맡고 있다.

반면 수출기업들의 운송계열사에서 독립한 운송 사업체는 대표적으로 세베르스탈트란스(세베르스탈 그룹), 인코테크(ICT 그룹), 우글레베트트란스(메첼 그룹)가 있다. 이와 같은 운송업체들은 포워딩 외에 직접적으로 운송 서비스 등 다른 업무도 제공하면서 시장에서 절대적인 점유율을 차지하고 있다. 대체로 이와 같은 운송업체들은 한 종류의 운송수단 혹은 화물에 대한 전문화가 이뤄져 있다.

제2절 운송 부문별 인프라 현황

1. 도로 인프라 현황

1) 러시아의 도로 분류와 전국 도로망

러시아의 도로는 그 중요도에 따라 크게 5개로 나뉜다. 우선 마기스트랄(M: магистраль)로 표시되는 연방 간선도로가 있다. 모스크바에서 출발하거나 도착하며, 외국 수도와 연결되며 러시아 행정 중심지 등을 연결하는 도로이다.

다음 연방자동차도로 또는 지방(연방 주체)의 거점 간을 연결해주는 도로로 러시아 알파벳 '아르'(P)로 표시되며, 우리나라의 국도에 해당한다. 러시아 알파벳 '아'(A)는 연방자동차도로에 연결되거나 지방의 주요 도로로 공항 등 주요 교통 결절점 및 다른 교통수단을 연계하는 도로로, 지방 간선도로에 해당한다. 지역 내에서 중요한 기능을 담당하는 도로는 러시아 알파벳 '카'(K)로 표시되며, 기타 지방간 선도로에 해당한다. 마지막으로 지방지선도로는 러시아 알파벳 '엔'(H)으로 표시된다.

러시아 연방도로의 관리기관은 러시아연방도로청(로쌉타도르. Росавтодор)이다. 2019년 현재 로쌉타도르에 의해 관리되는 연방도로의 총연장은 5만3천 여 Km(이중 약 3천km는 통행세 징수)이다. 기타 마기스뜨랄 이하 도로의 총연장은 약 1백44만6천 km에 이른다.[24] 또한 로쌉타도르는 교량 6,927개, 터널 60개, 보행통로 시설 447개를 관리하고 있다.

24) 러시아연방도로청(https://rosavtodor.gov.ru/eng/federal-roads).

〈표 3-3〉 러시아의 도로 분류

표지 구분	명칭	주요 내용
M(엠)	마기스뜨랄 (국제연방도로)	• 모스크바 출발 및 도착 • 외국 수도와 연결되거나 행정 중심구역 연결
P(아르)	연방도로	• 연방 또는 지역 차원의 중요성을 갖는 도로 • 지역 거점간 연결
A(아)	지방간선도로	• 연방 또는 지역의 주요 도로로 공항 등 주요 교통 결절점 및 다른 교통 수단 연결
K(카)	기타 지방간선도로	• 지역 내에서 중요한 기능을 하는 도로
H(엔)	지방지선도로	• 지역 내의 도로로서 지방간선도로에 연결되는 지선도로

자료: 러연방 도로법 제5조의 내용 요약.

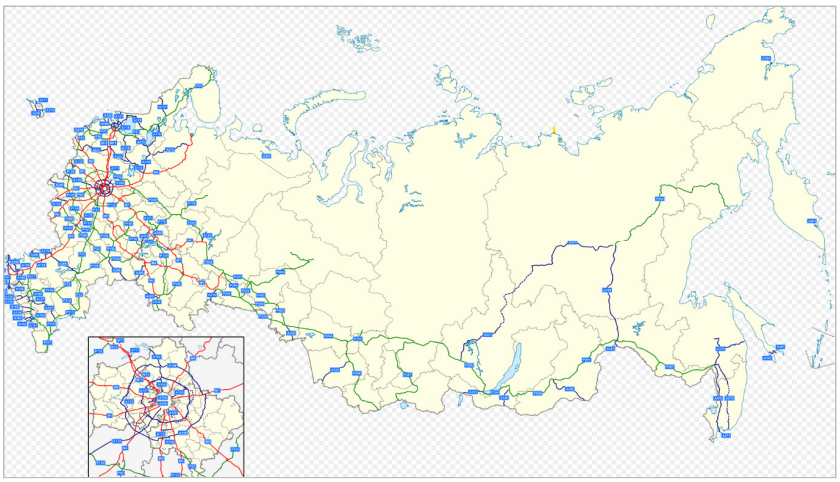
모스크바와 연결되는 마기스뜨랄(M)은 현재 10개 노선이 있으며, 1개 노선이 건설 중에 있다. 가장 대표적인 노선은 M-10(고유명 '라씨야')으로 모스크바-트베리-벨리 노브고로드-상트 페테르부르크(총 연장 약 725.7km)이다. 현재 모스크바와 상트 페테르부르크간 제2고속도로가 건설 중에 있다(총 연장 672.8km).[25]

지역 거점을 연결하는 연방도로(P[아르])는 현재 35개 노선이 운영 중에 있다(총연장 약 26,685km). 이 연방도로의 각 노선은 짧은 것은 약 200km가 안되는 것도 있으나(예 P-92), 긴 것은 2,000km가 넘는 것도 있다(예 P-225[씨비리]).[26]

〈그림 3-4〉에서 볼 수 있는 것처럼 국제연방도로 및 연방도로 등 러시아의 주요 도로는 러시아 중앙연방관구 및 북서연방관구 서부에 집중되어 있으며, 시베리아 및 동시베리아(극동 포함) 지역은 도로 인프라 상태가 열악하다.

25) 「동북아 북한 교통물류(러시아편)」, 한국교통연구원, 2019, pp. 44~45의 표 참조.
26) 「동북아 북한 교통물류(러시아편)」, 한국교통연구원, 2019, pp. 45~46의 표 참조.

〈그림 3-4〉 러시아 전국 주요 도로망



자료: 위키피디아 러시아어판.

주: 빨간선은 마기스뜨랄(M), 녹색선은 연방도로(P), 파란색은 지방간선도로(A)를 표시함.

2) 도로 인프라의 질과 시장 특성

러시아 도로는 품질은 자체적으로 카테고리 I~V까지 5개의 등급으로 분류된다. 1급(카테고리I)은 다시 3종류(A, Б, B)로 구분된다. 이중 자동차전용도로는 IA, 고속도로는 IБ, 일반도로는 IB로 표시되며(러시아 알파벳 순), 나머지 II~V까지는 일반도로로 분류된다.

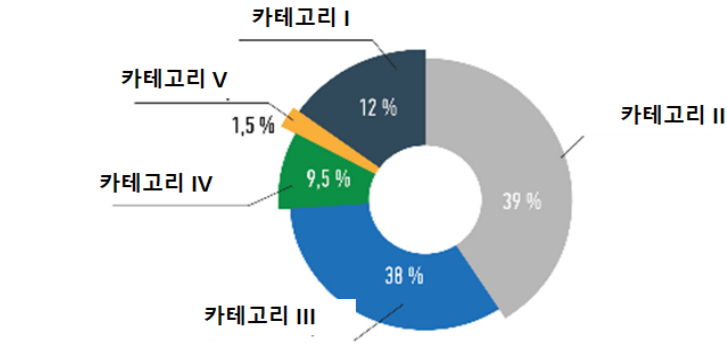
2019년 현재 러시아 I급 도로는 전체의 12% 수준이며, 대부분 II, III급에 속한다(전체의 77%. 〈그림 3-5〉 참조).

현재(2018년 기준) 러시아 트럭킹 시장 규모는 연간 약 47억 달러에 이르는 것으로 알려진다.[27] 전국적으로는 러시아 전국에 수송용 트럭이 3백70만 대(2018년 기준) 있으며, 이중 80%가 개인 소유여서 정부 당국의 감독이 미치지 않는 것으로 파악된다.

27) Trucking in Russia: Industry focus, TransRussia.

도로를 통한 운송 시간(트랜짓 타임)은 철도에 비해 60% 정도 빠르지만, 운송 비용은 철도 수송에 비해 30~45% 비싼 것으로 알려진다.[28]

〈그림 3-5〉 러시아 도로의 품질 등급별 비중



자료: 러시아연방도로청(https://rosavtodor.gov.ru/truck/dorogi-rosavtodora/klassifikatsiya-avtodorog).

3) 시사점

우리나라 화주·물류 기업의 관점에서 볼 때, 러시아 도로망의 핵심 문제점은 주요 도로망이 러시아 서부에 집중되어 있는 극심한 지역 및 수급 불균형이다. 이와 같은 현실을 감안할 경우, 우리 화주 기업 및 물류 기업이 우선적으로 고려할 진출 후보지는 당분간 도로 인프라가 상대적으로 우수한 러시아 서부가 될 수밖에 없다.

특히 극동 러시아의 항만에서 러시아 서부나 유럽으로 출발할 경우, 트럭킹이 가능한 조건이라 하더라도 철도와의 운송비 차이 등을 고려할 때 해송 및 철송의 연결이 더욱 더 필요하다고 할 수 있다.

28) 위 같은 곳.

러시아 도로 운송 전문가에 따르면 러시아에서 자동차 운송 부문 잠재적인 성장 요인으로 러시아 대기업의 전국 진출 및 인터넷에 의한 전자 상거래 발전이 꼽히고 있다. 이는 컨테이너 화물 수요가 늘어날 것이라는 전망을 가능케 한다.

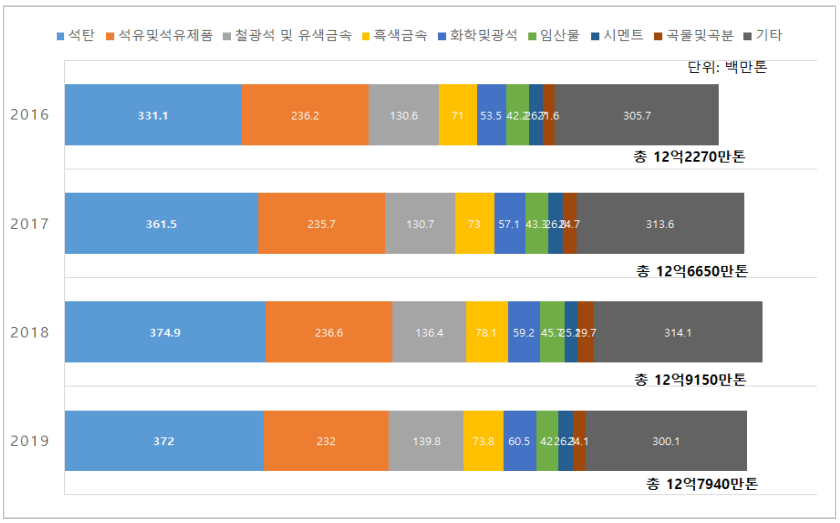
또한 러시아가 연방 정부 차원에서 교통-물류 센터의 확충 및 도로 운송과 관련된 화물의 집하 능력 확충을 위한 투자 계획을 세우고 있다는 점은 향후 물류 보관업 진출에 유리한 여건을 조성하고 있다고 볼 수 있다.

2. 철도 인프라 현황

1) 러시아 철도 운송의 주요 대상 화물과 물동량

러시아에서 철도는 광범위한 영토를 연결하는 최고의 수단이다. 특히 러시아에서 철도는 석유·석탄 등 에너지 자원, 유색·흑색 광물 자원, 곡물 등 러시아 경제와 무역을 움직이는 각종 자연자원의 장거리 수송과 수출입에 중추적인 역할을 한다. 철도로 수송되는 주요 화물은 석탄, 석유 및 석유제품, 철광석 및 유색금속 광석(구리 등), 흑색 금속, 화학제품 및 광물, 임산물, 시멘트, 곡물 및 농산물 등이다(〈그림 3-6〉 참조). 철송에 의한 화물 구성은 최근 수년간 큰 변동 없이 기본 구조를 유지하고 있으며, 2019년의 경우 석탄의 철송 화물 비중은 전체의 29%를 차지한다.

〈그림 3-6〉 러시아 철송 화물 구성 및 물동량 변화



자료: Обзор российского транспортног сектора в 2019 году

2) 러시아 철도 인프라의 기본 구조

(1) 러시아 전국 철도망

도로 인프라와 마찬가지로 러시아 철도 인프라도 기본적으로는 인구가 밀집되어 있는 모스크바를 중심으로 서부에서는 조밀하게 연결되어 있으며, 전체적으로 시베리아횡단철도(TSR) 및 바이칼-아무르 간선철도(BAM)에 의해 러시아 영토의 동서로 연결되어 있으며, 현재까지 러시아 서부 지역을 제외하고는 남-북을 잇는 기간 철도망 미약한 편이다. 러시아 전체 철도 총연장은 2019년 현재 85,513km이며, 이 중 전철화 구간은 43,759km로 전체의 51.2%를 차지한다.

〈그림 3-7〉 러시아 철도 네트워크



자료: 위키피디아 자료 일부 수정.

주: 녹색선은 시베리아횡단철도(TSR) 노선 표시, 고동색은 아무르-바이칼선(BAM)의 표시.

TSR은 극동의 블라디보스톡 및 나홋카 보스토치니에서 모스크바까지 연결되며 총연장은 여객노선 기준 9,288.2km, 운임 정산기준 9,298km이다.[29] 상기 극동 노선을 포함하여 TSR 지선은 러시아 전국적으로 12개가 존재한다.

바이칼-아무르선은 극동의 바니노항 및 콤소몰스크-나-아무레(하바롭스크주)에서 내륙으로 들어가 바이칼호 이북을 지나며 타이셰트(이르쿠츠크주)에서 TSR과 연결된다. 총연장 4,287km로 대략 TSR 총연장의 절반 정도이다. 연간 물동량은 1,200만 톤 정도이다.

29) 「동북아 북한 교통물류: 러시아편」, 한국교통연구원, p.22.

(2) 극동 철도망

극동지역에서의 대표적인 철도로는 '시베리아횡단철도(TSR: Trans Siberian Railway)'와 '바이칼-아무르 간선철도(BAM: Baikal-Amur Mainline)가 있고, 이 두 철도 라인을 기간선으로 하여 극동철도(TSR의 지선) 등이 연결되어 극동지역, 극동 항만 및 중국, 몽골 등 주변 국경지역까지 화물 및 여객 운송이 이루어진다.

극동러 항만에서 하역된 화물은 시베리아횡단철도를 구성하는 극동철도(ДВЖД 또는 DVZD)에 의해 움직인다. 극동철도는 TSR의 일부인 남부 노선(블라디보스톡 기점), 바이칼-아무르선의 일부인 북부 노선 등 2개가 있다. 현재 러시아 전국 철도망으로 운송되는 수출 화물의 36%를 담당하고 있다.[30]

극동철도는 2016년 러시아측의 교통 인프라 확충 계획인 '프리모리예1 국제교통회랑'(쑤이펀허를 지나 하얼빈으로 연결) 및 '프리모리예2 국제교통회랑'(자루비노항에서 훈춘으로 연결)의 대상 노선으로, 그 국제적인 성격으로 주목받는다.

극동철도 남부 노선 관련 연해주 남부의 바라놉스키-핫산 구간(240km)의 수송 능력은 개발이 미흡한 상태이며, 아직 전철화가 되어 있지 않아 향후 개선이 요구된다.

(3) TSR 노선 및 국제 물류 루트

가. 노선 정보(기본, 구간별 주요 노선, 거리, 연결 지선 포함)

시베리아 횡단철도(TSR)는 유럽과 아시아 2개 대륙을 연계하는 최단 육상 운송망으로 러시아 내 도시 87개 및 총 416개의 정거장을

30) 박성준 외, 극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안, KMI, 2019.

경유한다.

동쪽으로는 TSR 지선인 극동철도에 의해 북한, 중국과 연해주 하산, 그로데코보, 자바이칼스크, 나우시카역 등을 통해 연계되어 있고, 서쪽으로는 독립연합국가(CIS), 동유럽 및 유럽연합(EC)과 연계가 이뤄지고 있다.

러시아 전체 수출입화물 및 통과화물의 약 55%가 TSR을 통하여 수송되고 있으며, TSR 기본 노선은 크라스노예(벨라루스)에서 블라디보스톡/나홋카(보스토치니) 구간이다. 궤도의 폭은 광궤(1,520㎜)이며, 모든 구간이 복선으로 전철화되어 있다.

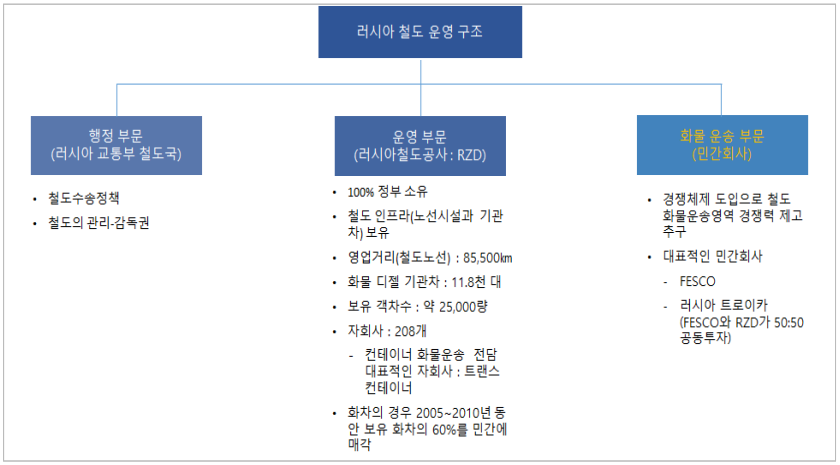
모스크바를 기점으로 △ 상트페테르부르크를 경유, 핀란드로 연결되는 노선과 △ 벨라루스를 거쳐 폴란드, 독일, 헝가리 등으로 연결되는 노선으로 나누어진다.

나. TSR 운영 관련 현황

러시아 철도 운영은 행정·운영·화물 운송 등 세 부문으로 구분된다. 행정 부문은 러시아 교통부 철도국이 맡고 있고, 운영 부문은 러시아 철도공사(RZD)의 소관이다. 화물운송 부문은 민간 물류회사가 담당하고 있고, 이를 통해 화물운송 부문의 경쟁체제 도입으로 철도 화물운송 영역의 경쟁력 제고를 추구하고 있다.

특히, 러시아 대형 민간 물류업체들은 포워딩 외에 직접적으로 수송 업무를 수행하는 형태를 가지고 있는데, 대표적인 민간회사로는 블라디보스톡항을 이용하는 FESCO사와 보스토치니항을 이용하는 트란스컨테이너사(TransCon)가 있다.

〈그림 3-8〉 러시아철도공사의 운영 구조



자료: 러시아철도공사(RZD)를 바탕으로 필자 작성.

다. TSR 연계 국내외 컨테이너 운송 루트

현재 TSR을 통과하는 국내외 컨테이너 열차 노선은 30개 이상이며, 중국과 독일, 울란바타르, 리투아니아, 카자흐스탄과 같은 국가들과 연계되어 운행되고 있다.

TSR과 연계된 주변국의 주요 국제 노선으로는 중국횡단철도(TCR: Trans China Railway), 만주횡단철도(TMR: Trans Manchuria Railway), 그리고 몽골횡단철도(TMGR: Trans Mongolia Railway)가 있다. 단, TMGR의 경우 몽골 내 철도 인프라 사정으로 인해 수송 능력이 현저히 떨어지는 것으로 알려져 있다.

아울러 TSR 지선의 하나인 극동철도는 우수리스크(블라디보스토크)로부터 연해주 남단 하산역을 지나 북한 두만강역 및 나진선봉으로 이어지는 국제 철도를 운행하고 있다. 이 철도는 한반도종단철도(TKR)과도 연결되나 현재는 단절된 상태이다.

〈표 3-4〉 TSR의 주요 국제 컨테이너 운송 노선

구분	주요 노선(노선 명)
1	• (부산)- 나호트카/보스토치니 – 마르체보
2	• 나호트카-모스크바
3	• 나호트카-브레스트
4	• 자바이칼스크/나호트카-칼리닌그라드/클라이페다
5	• 베이징-모스크바
6	• 칼리닌그라드/클라이페다-모스크바('메르쿠리')
7	• 헬싱키-모스크바('시비르노예 씨야니예')
8	• 베를린-모스크바('보스토치니 비체르')
9	• 브레스트-울란 바타르('몽골 벡터1')
10	• 후허하오터-두스부르크('몽골 벡터2')
11	• 발트해 연안국-카자흐스탄 및 중앙아시아('발찌카 트란짓')
12	• 나호트카-알마타/우즈베키스탄
13	• 브레스트-알마타(카자흐스탄 벡터')
14	• 우수리스크/블라디보스토크-하산-두만강역

자료: 러시아철도공사(https://cargo.rzd.ru/ru/9787)를 바탕으로 필자 작성.
주: 러시아철도공사가 분류한 컨테이너 국제 운송로는 13개이며, 14번 우수리스크/블라디보스토크-하산-두만강역(북한)은 필자 추가.

〈그림 3-9〉 러시아철도공사의 국제 컨테이너 운송로



자료: 러시아철도공사(https://www.rzdlog.com/services/container_trains/) 일부 수정.

3) 시사점

러시아는 향후 비에너지형 수출 산업을 육성하는 데에서 차지하는 컨테이너 철송의 중요성을 인식해 향후 컨테이너 철송 운영 능력 개선을 위해 대대적인 노력을 기울일 것으로 전망된다.

러시아 연방정부 산하 러시아분석센터는 특히 철송과 관련된 법제와 운임 규제를 양대 장애물로 지적하고 있으며, 이와 같은 장애를 극복하기 위해 방안으로 배송시간 절약, 손상 및 도난 방지, 철도 터미널, 물류 센터 증설 등을 추진할 것으로 전망된다.[31]

특히 러시아는 극동 러시아와 서부를 연결하는 TSR의 컨테이너 운송 능력 확대에 주력할 것으로 보여 이에 대한 대비가 필요하다.

3. 항만 인프라 현황

1) 러시아 해역별 항만군 현황

해상운송과 관련해 러시아 해역과 항만군은 크게 아조프-흑해, 발트해, 북극해, 카스피해 그리고 극동 해역의 5대 항만군으로 구성되어 있으며, 전체 85개 내외의 항만이 있다(〈표 3-5〉 참조).

아조프-흑해에는 노보로시스크, 로스토프 나-도누 등 17개 항만이 있다. 발트해에는 상트페테르부르크와 프리모르스크 등 7개 항만이 존재한다. 북극해에는 무르만스크, 싸베타 등 20개 항만이 있다. 극동에는 블라디보스톡, 보스토치니, 나홋카를 비롯해 22개 항만이 있으며, 카스피해에는 아스트라한 등 3개 항만이 있다.

31) https://ac.gov.ru/en/search?text=+container+shipments(검색일: 2020. 10.9).

〈표 3-5〉 러시아 해역별 항만 현황

해역 구분(항만 수)	항만 명
아조프-흑해(17)	아조프, 타간로크, 로스토프나도두, 에이스크, 쩸류크, 카프카즈, 께르치, 페오도씨야, 얄타, 에브빠또리야, 세바스또볼, 타만, 아나파, **노보로시스크**, 겔렌쥐크, **투압세**, 소치
발트해(7)	비보르크, 비소츠크, 칼리닌그라트, **프리모르스크**, **상트페테르부르크(2)**, **우스찌 루가**
북극해(20)	바란제이, **무르만스크**, 나리얀 마르, 아르한겔스크, 비티노, 칸달락샤, 메젠, 아녜가, 페벡, 암데르마, 딕손, 두진카, **싸베타**, 이가르카, 틱시, 하탄가, 아나지르, 베링곱스키, 프로비제니야, 에그베키노트
극동(22)	페트로파블롭스크 캄차트스키, 코르사코프, 마가단, 모스깔보, 미스 라제레바, 니콜라옙스크 나 아무례, 아홋스크, 파라니아스크, 프리고로드노예, 알렉산드롭스크 사할린스키, **바니노**, 블라디보스톡, **보스토치니**, 제카스트리, 자루비노, **니홋카**, 네벨스크, 올가, 빠시욧, 소비엣스카야 가반, 홀름스크, 샤흐쪼르스크
카스피해(20)	아스트라한,올랴, 마하치칼라

자료: Ruxpert.

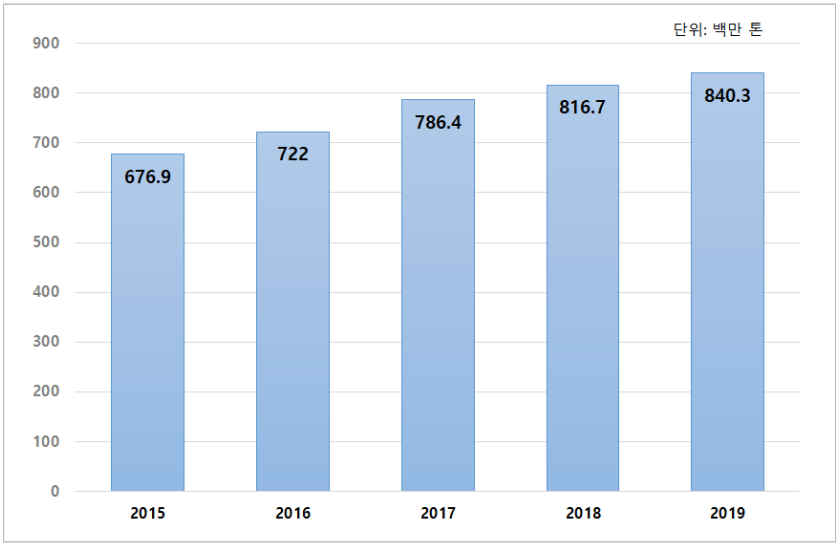
주: 굵은 글씨는 물동량 기준 러시아 10대 항만임(2019년 기준).

2) 러시아 항만군별 물동량 현황

(1) 전체 항만 물동량 현황

2019년 5대 해역 항만군 전체의 항만 물동량은 총 8억4천만 톤으로서 전년 대비 2.9%가 증가했다. 러시아 항만 물동량의 전체적인 특징은 2015년 6억7,690만 톤을 기록한 이래 해마다 증가를 거듭해 왔다는 것이다.

〈그림 3-10〉 러시아 항만 물동량 변화



자료: Топ 25 Российских морских портов по грузообороту (https://tyulyagin.ru/ratings/krupnejshie-morskie-porty-mira-i-rossii.html) 과 KPMG 보고서(https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ru/pdf/2020/08/ru-ru-russian-transport-survey.pdf) 참조.

최대 물동량을 기록한 곳은 아조프-흑해로 총 2억5,810만 톤의 화물을 처리했다. 다음으로 많은 물동량을 기록한 곳은 발트해로 2019년 한해 물동량은 2억5,640만 톤이었다. 세 번째로 많은 물동량을 처리한 곳은 극동 해역 항만으로 2억1,350만 톤이다(〈그림 3-11〉 참조).

전체적으로는 아조프-흑해, 발트해, 극동 해역 항만의 물동량이 균형을 이룬 가운데, 극동 항만과 북극해 항만 물동량이 최근 들어와 빠르게 늘고 있다는 특징을 보인다. 극동 항만의 2019년 물동량은 전년 대비 6.5%가 늘었으며, 북극해 항만은 13.5%가 증가했다.

극동 항만의 경우 석탄 물동량이 전년 대비 8.5%가 늘면서 이 해역 항만의 물동량 성장을 견인했다. 북극해 항만은 야말반도 액화가

스의 상용화가 본격화되면서 전년 대비 120.4%의 증가에 힘입은 것으로 판단된다.

반면 아조프-흑해 항만 물동량은 이 해역의 주요 취급 화물인 곡물의 수출량이 감소하면서 전년 대비 물동량이 소폭 감소했다.

〈그림 3-11〉 러시아 해역별 항만 물동량 현황(2019)



자료: KPMG 자료를 토대로 재작성.
주: 빨간색 원은 물동량 기준 러시아 10대 항만을 표시함(2019년 기준).

(2) 주요 항만별 물동량

2019년 항만 물동량 기준 러시아 최대 항만은 노보로시스크(아조프-흑해 해역 위치)로 1억5,682만 톤을 처리했다. 러시아에서 두 번째로 많은 물동량을 기록한 항만은 우스찌 루가로 2019년 1억385만 톤을 처리했다. 러시아 3위 항만은 극동해역의 보스토치니로 물동량은 7천354만 톤을 기록했다.

2019년 러시아 3대 항만의 물동량을 합하면 3억3,420만 톤으로 동기간 러시아 전체 항만 물동량의 41.6%에 이르며, 이를 통해서 볼 때 3대 항만에 대한 의존율이 매우 높다고 할 수 있다.

〈표 3-6〉 러시아 10대 항만 물동량(2019)

순위	항만명	소재 해역	물동량(백만 톤)	비고
1	노보로시스크	아조프-흑해	156.8	러시아 최대 곡물 및 주요 자원 수출항
2	우스찌 루가	발트해	103.9	석탄 및 일반 화물
3	보스토치니	극동	73.5	석탄 수출 및 컨테이너 운송
4	무르만스크	북극해	61.9	북극해 최대 항만. 수산물 등 취급. 최근 성장세
5	프리모르스크	발트해	61.0	석유·가스 수출항
6	상트페테르부르크	발트해	59.9	러시아 최대 컨테이너항만
7	바니노	극동	31.4	극동 석유 수출항
8	싸베타	북극해	27.6	NSR로 급부상
9	나홋카	극동	25.6	석탄 수출 및 다목적
10	투압세	아조프-흑해	25.2	석유 및 건화물 수출

자료: Топ 25 Российских морских портов по грузообороту (https://tyulyagin.ru/ratings/krupnejshie-morskie-porty-mira-i-rossii.html).

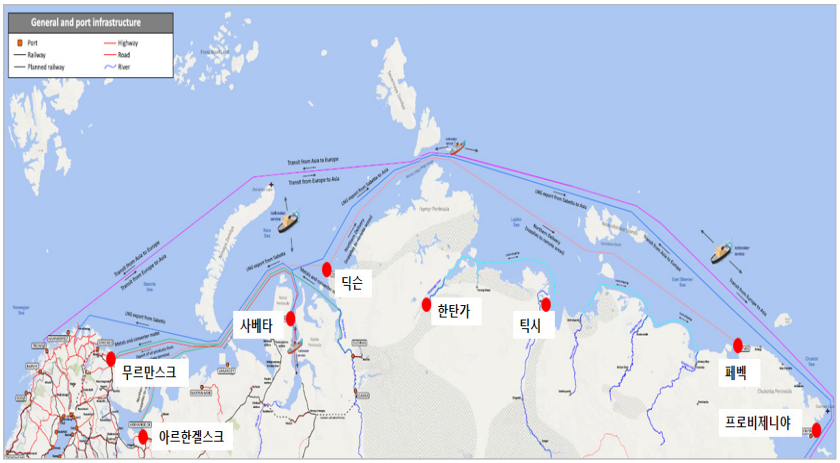
(3) 북극항로 물동량과 항만 인프라 개발 현황

러시아 수역별 항만 물동량 최근 변화에서 주목할 만한 지역은 북극항로(СМП [에쓰엠뻬] 또는 '시브마르뿌찌')로 상용화와 관련된 변화이다. 2019년 북극항로 물동량은 3천150만 톤으로 전년 대비(1천970만 톤) 대비 약 60% 급증했다.[32]

32) "NSR Shipping traffic-Transits in 2019," CHNL(https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/).

특히 야말반도 액화천연가스(LNG) 상업화와 관련한 액체 벌크 수송량이 늘고 있고, 앞으로 사업이 확대될 예정이어서 러시아 당국 '2035년까지 북극항로 인프라 개발계획'을 수립하고, 2020년 내 페백항 시설 확충, 2021년까지 싸베타항의 확장 등을 추진한다. 특히 러시아는 북극항로 서부 기점을 무르만스크항으로 하고 극동 허브를 페트로파블롭스크-캄차트스키에 인접한 베체빈카에 LNG 환적 기지를 건설하기로 최종 확정하여 주의가 요청된다.

〈그림 3-12〉 러시아 북극해 주요 항만 현황



자료: CHNL 자료를 토대로 재작성.

3) 극동러시아 지역 주요 항만 현황

(1) 극동러 항만 인프라 및 물동량

극동 러시아에는 러시아에서 전국적인 의미를 지니는 블라디보스톡, 보스토치니, 나홋카, 바니노항 등 22개의 크고 작은 항만이 있다. 이 중 12개 항만이 연해주(6개)와 하바롭스크주(6개)에 위치하고 있

다. 연해주에 위치한 블라디보스톡항, 나홋카항, 보스토치니항은 TSR 지선인 극동철도와 연계되어 있으며, 국적선사인 HMM 및 장금상선 등이 기항하고 있다.

러시아 석탄 수출항 보스토치니항은 물동량 기준 러시아 3대 항만의 하나로, 면적도 386.18ha로서 극동 항만 가운데 가장 크다. 블라디보스톡항은 물동량 기준 러시아 10대 항만은 아니지만 극동 최대의 컨테이너 항만으로 TSR과 직접 연계된다. 바니노항(하바롭스크주)은 아무르-바이칼 철도(BAM)와 연결되며, 화물 처리능력도 2,350만 톤에 달해 향후 발전 가능성이 주목받고 있다. 이밖에 최근 북극항로(NSR) 개발 노력에 따라 캄차트카주의 파블롭스크-캄차트스키항도 주목받고 있다.

〈표 3-7〉 극동러시아 지역 주요 항만별 현황(2017년 기준)

구분	블라디보스톡	나홋카	보스토치니	포시에트	자루비노
면적(ha)	225.71	370.8	386.18	83.64	39.2
선석 개수	65	137	25	17	7
선석 연장	12,915m	14,287m	5,464m	2,411m	650m
화물처리 능력	2,270만 톤	3,379만 톤	6,666만 톤	623만 톤	120만 톤
주요 화물	일반, 벌크 컨테이너	석탄, 컨테이너	석탄, 컨테이너	석탄	자동차, 여객, 잡화

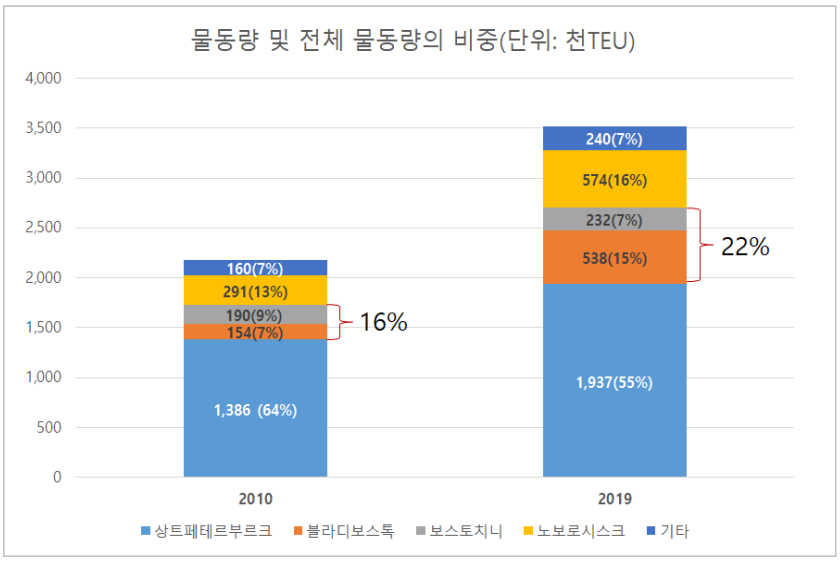
자료: 러시아연방 해양하천운송청.

2019년 극동 해역(달리니보스토치니 바세인) 항만의 물동량 처리 실적을 보면 총 2억1,350만 톤을 기록해 전년 대비 6.5%의 비교적 높은 성장률을 기록했다.[33]

33) KPMG 보고서(https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ru/pdf/2020/08/ru-ru-russian-transport-survey.pdf) pp.34~35.

특히 극동 항만의 컨테이너 물동량 증가가 두드러진다. 2019년 블라디보스톡항이 처리한 컨테이너 물동량은 약 62만5천 TEU[34]로 사상 최고치와 높은 성장률(전년 대비 13.3%)을 기록하면서 극동 항만 전체 컨테이너 물동량(총 1백80만 TEU) 성장을 견인했다.[35]

〈그림 3-13〉 러시아 주요 컨테이너 항만 물동량 변화



자료: https://morproekt.ru/attachments/article/1110/2020_container_rewiev_sea.pdf
주: 블라디보스톡항의 경우 블라디보스톡상업항만 집계한 것으로 판단됨

34) 블라디보스톡항의 전체 컨테이너 물동량을 말함.
35) "Грузооборот ВМТП в 2019 году вырос на 10,5% – до 11,5 млн тонн," Portnews, 2020. 1(https://portnews.ru/news/289518/).

(2) 주요 컨테이너 항만 현황

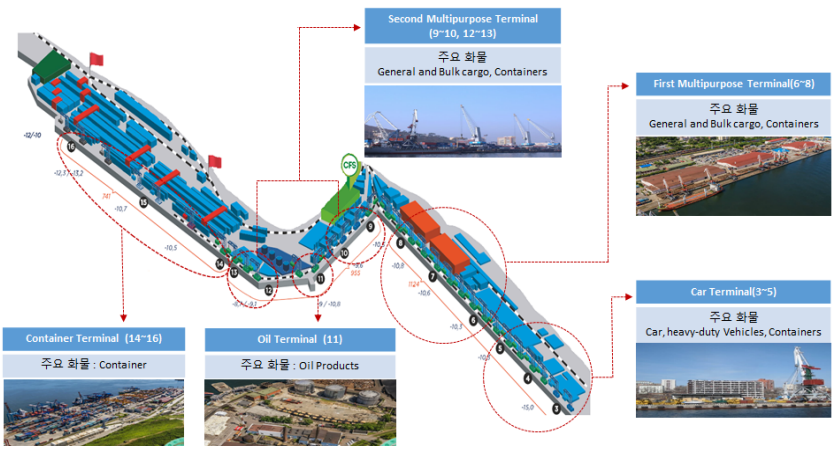
가. 블라디보스톡항(ＢＭＴＰ, VMCT)

블라디보스톡항은 컨테이너항(블라디보스톡상업항), 어항(블라디보스톡 해양수산항), 여객 터미널 등으로 구성된 종합 항만이다.

특히 러시아 주요 선사인 FESCO가 소유한 블라디보스톡상업항은 극동러 최대의 컨테이너 물동량을 자랑한다. 동 터미널의 컨테이너 처리 능력은 연간 65만 TEU이다.

일부 갠트리 크레인 시설이 되어 있으나 대부분 짚 크레인을 사용하고 있으며, 장치장이 비좁아 작업 효율성이 떨어진다는 단점을 안고 있다.

〈그림 3-14〉 블라디보스톡상업항 선석 현황



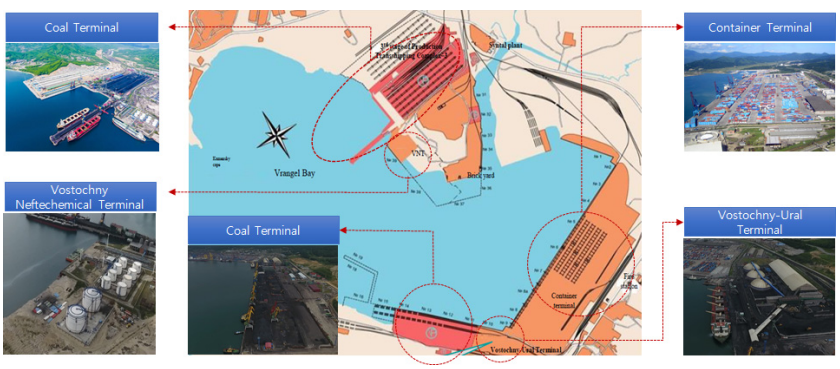
자료: 한국물류경제연구원.

나. 보스토치니항

컨테이너 터미널과 석탄 터미널이 있는 종합 항만이다. 러시아 전체 석탄 수출의 약 20%를 담당할 정도로 처리 화물 대부분은 석탄이지만 최근 수년간 블라디보스톡상업항이 혼잡해짐에 따라 컨테이너 터미널로서 위치도 부각되고 있다.

컨테이너 터미널(보스토치니 글로벌 포트. VSC로 약칭)은 러시아 최대 민간 항만운영사인 델로그룹이 소유하고 있다. 4개 선석(1개 선석은 석탄 터미널)으로 운영 중에 있으나 파나막스급 선박 접안이 가능하고, 넓은 공간에 컨테이너 장치장(CY) 및 화물조작장(CFS)를 갖추고 있으며, 항내로 철도가 바로 인입하고 있어 최근 컨테이너 터미널로서의 기능이 부각되고 있다. 연간 하역량은 20F 컨테이너 기준 60만 TEU이지만, 전체적으로 볼 때 블라디보스톡항에 비해 컨테이너 물동량은 뒤진다.

〈그림 3-15〉 보스토치니항 현황



자료: 한국물류경제연구원.

4) 시사점

러시아 해역에서의 항만 물동량은 대러 제재 등의 변수에 의해 약간의 불확실성이 있으나 대체로 증가 추세를 유지할 전망이다. 특히 러시아는 에너지 자원의 수출 의존도를 줄이고 자국 제조업 경쟁력 강화에 의한 비에너지 제품의 수출 경쟁력 향상을 꾀하고 있다.

최근의 흐름은 야말반도 액화천연가스 수출이 증가함에 따라 북극항로의 통과 물동량이 지속적으로 확대될 것으로 기대되며, 블라디보스톡·보스토치니 등이 포함된 극동 항만은 러시아 정부의 동-서 교통물류 회랑의 지속적인 개발과 능력 확대 노력에 따라 TSR, TMR 등 철송과 연계한 컨테이너 운송 능력이 지속적으로 확대될 것으로 전망된다.

따라서 늘어나는 컨테이너 운송 수요에 대비해 한-러간 극동 항만 및 항만배후지에서의 화물 집하를 위한 물류창고 능력 제고가 요청된다.

또한 현재 북극항로를 이용한 컨테이너 수송은 미약하지만 러시아가 북극항로 개발을 적극 추진함에 따라 캄차트카의 페트로 파블롭스크-캄차트카항 또는 사할린의 코르사코프항이 향후 북극항로 컨테이너 수송 중계지로 떠오를 가능성을 배제할 수 없어 이에 대한 면밀한 검토가 이뤄져야 한다.

제3절 물류 관련 법률 및 정책

1. 물류 관련 법률

한국이 '물류정책기본법' 등 종합적인 물류 관련 법령을 마련해 시행하는 것과 달리 러시아에는 아직 물류 분야만을 특화한 법령이 없다. 또한 전절에서 살펴본 바와 같이 러시아는 교통 부분이 워낙 방대하고 비중이 높아 물류 분야를 교통(운송) 부문과 함께 다루거나 물류 부문이 교통 인프라, 화물 운송 관련 법률에 산재해 있다.

이중 도로 운송(여객 포함)의 경우는 '교통의 이용 화물의 운송 및 배송에 관한 법률'을 중심으로 꾸준히 개정이 이뤄지고 있다. 도로 관리는 '러시아연방 자동차 도로 및 도로관리법'이 있다.

철도와 관련해서는 '러시아연방 철도법'을 바탕으로 하고 있다. 이 법은 철도 관련 인프라의 기술적 요건, 화물 운송의 기본 규정 등을 포함하고 있다.

항만물류 관련 법률은 2007년 제정된 '러시아연방 해항법'을 바탕으로 하며, 이 법은 '해항(해양 항만) 건설, 개항 및 폐쇄 절차, 해항에서의 서비스 제공 및 기본적인 정부 규제 방법 및 대상'을 규정하고 있다. 해항법 제4조 규정에 따라 러시아 교통부는 해항 인프라의 대상을 교통부령으로 정해놓고 있으며, 이에는 항만 구역의 건물, 시설, 선박, 건축물 및 장비, 항만 내외 정박장, 해안보호 시설 및 방파제, 댐, 둑, 선창 등의 항만 수문 시설, 계류장 등이 포함된다. 동 법에 따르면 해항 인프라 구조물의 소유는 법인(юридические лица)과 개인 사업자(индивидуальные предприниматели)에게 허용된다.

2. 물류 관련 정책

1) 2024년까지 기간교통 인프라 현대화 및 확충 종합계획

러시아는 교통 부문을 직접·간접적으로 러시아 경제 발전 및 수출 경쟁력에 큰 영향을 주는 것으로 중시하고 있다. 또한 교통 부문 여건은 러시아 국가 경쟁력 강화의 핵심 요인으로 간주하고 있다.[36]

이와 같은 인식에 입각해 2018년 10월 러시아 정부는 2024년까지 기간교통 인프라의 현대화 및 확충 종합계획'(계획 기간: 2018. 10. ~ 2024. 12)을 마련했다. 동 계획은 크게 교통 인프라 확충 계획과 이를 지원할 전력망 확보 등 크게 두 개로 구성되어 있다.

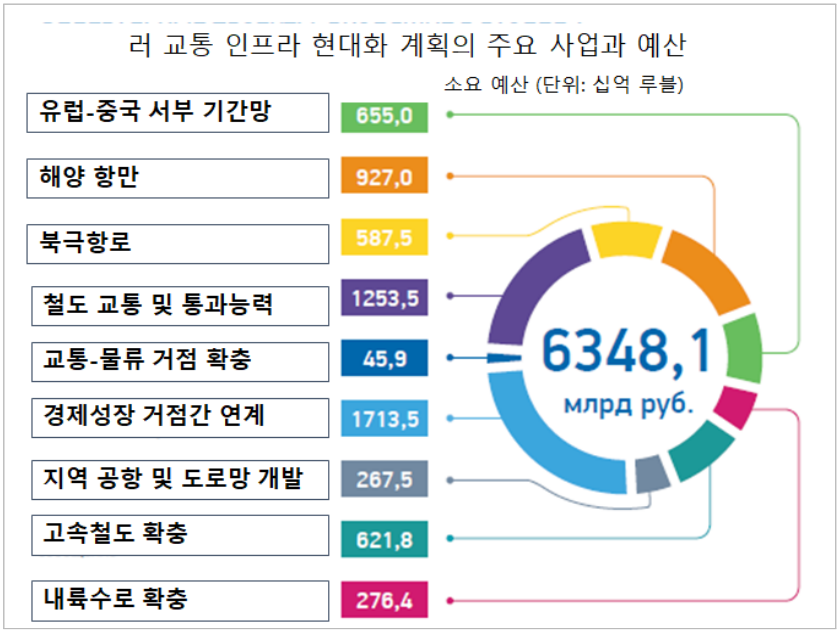
이에 따르면 러시아 정부는 유럽-중국 서부 기간 교통망, 북극항만 상용화, 해양항만 인프라 확충 등 모두 9개 세부 분야에 2024년까지 총 6조3,500억 루블(약 1백조원 상당)을 들여 러시아의 국제 교통·운송 인프라를 강화할 예정이다.

이중 투입예산 면에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것은 러시아 내 경제성장 거점간의 연결로, 2024년까지 약 1조7,140억 루블이 투입될 예정이다. 다음으로 비중이 높은 인프라 개발 분야는 철도교통 및 통과 능력 확충으로 2024년까지 약 1조2,500억 루블이 투자된다.

이와 함께 유럽-중국 서부 기간교통망 구축 계획 및 이에 수반되는 교통-물류 센터 건설에도 높은 비중의 투자가 이뤄진다. 유럽-중국 서부 국제교통회랑 구축에는 6천억 루블이, 교통-물류 센터 건설에 약 500억 루블이 배정되어 있다(〈그림 3-16〉 참조).[37]

36) KPMG 2018 러시아 교통 보고서
37) 러시아통계청 자료(http://static.government.ru/media/files/mMrrbr3q9P6cGfWP3WxSmf7lCvAhrLob.pdf) 참조.

〈그림 3-16〉 2024년까지 기간교통 인프라 현대화 종합계획(요약)



자료: 러시아연방정부(http://government.ru/docs/34297/).

2) 주요 부문별 세부 계획

(1) 운송 인프라 확충 계획

2024년까지 지역 공항 및 도로망 개발에 2,670.5억 루블이 투자된다. 연방 차원의 중요성을 갖는 자동차 도로 확충 등 308 km가 신규 건설된다.

이와 별도로 도로 관리 능력의 향상도 지속적으로 이뤄질 전망이다. 2015년 12월 러시아 정부는 12톤을 초과하는 차량에 의한 연방 도로의 손괴를 막기 위해 전자통행료징수 체계(система взимания платы. 영어 약어로는 ETC), 이른바 플라톤(Плат

тон. 영어로 platoon)을 연방정부 차원에서 마련했다. 통행세 수준은 러시아 연방정부령에 의해 고시된다. 이에 대해 향후 트럭킹 운송비의 상승을 야기할 것이라는 우려가 있다.

2019년 현재 러시아에서의 항만 접근 구간에서의 화물 운송 능력은 9천3백만 톤 수준이다. 계획에 따르면 2024년까지 1억2천5백만 톤 수준으로 항만 접근 구간의 화물 운송 능력이 제고된다.

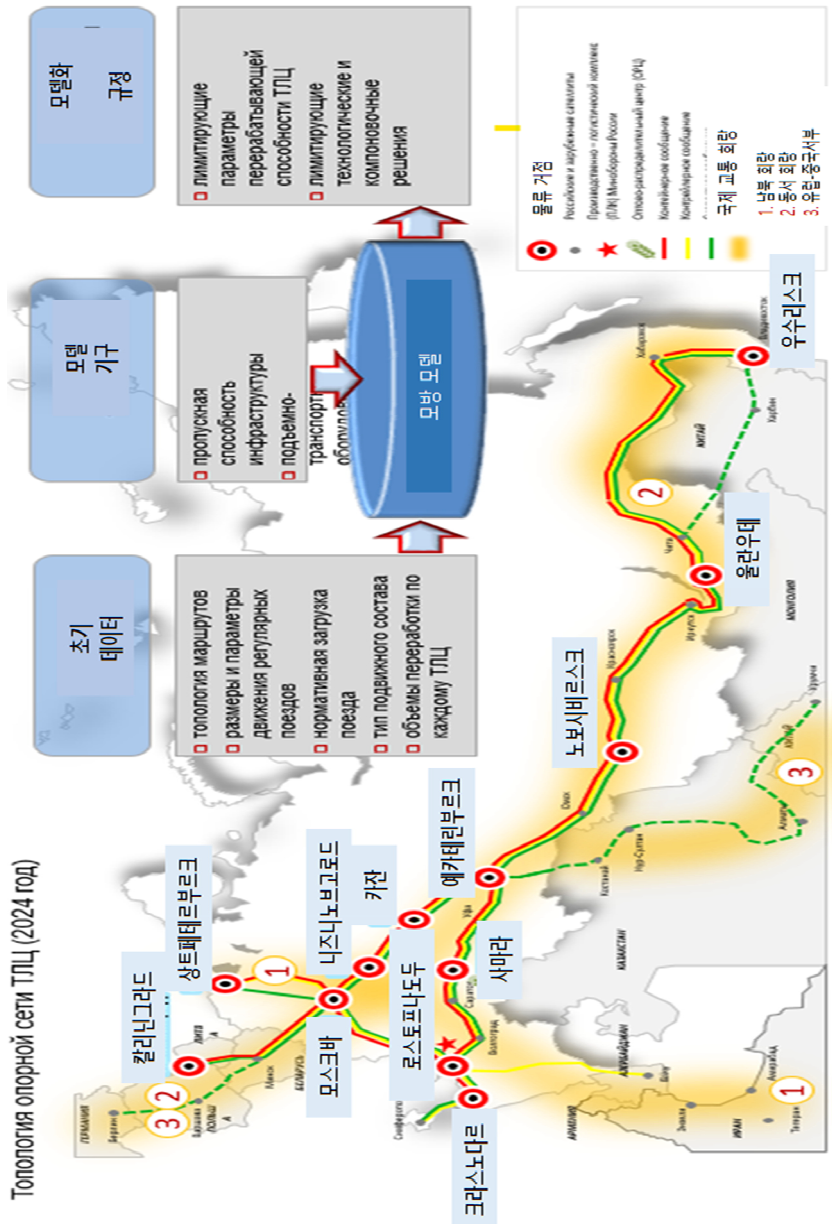
2019년 현재 러시아 철도망의 컨테이너 통과 운송 능력은 61만5천 TEU 수준이다. 계획에 따르면 2024년까지 철도에 의한 컨테이너 운송 능력은 165만 TEU 이상으로 확충된다.

(2) 국제 교통·물류 거점 계획

러시아연방 교통부는 2019년 11월 상기 계획의 '교통물류 거점(ТЛЦ) 확충' 계획에 따라 이를 구체화하기 위한 세부 계획을 확정해 발표했다. 동 계획에 따르면, 러시아 교통부는 극동의 우수리스크로부터 시작해 극서의 칼리닌그라드와 상트페테르부르크에 이르기까지 교통·물류 거점 12곳을 지정해 동-서 루트 및 남-북 루트를 연결할 계획이다(〈그림 3-17〉 참조).

대상 지점은 모두 3개 노선의 국제 교통회랑상 교통·물류 거점들이며, 이에 해당하는 교통회랑은 남북 회랑, 동서 회랑, 유럽-중국 서부 회랑이다. 동서회랑의 극동 거점 우수리스크는 러시아 영토 내의 블라디보스토크와 하바롭스크를 연계하지만 중국의 하얼빈과 연계하여 치타로 연계된다. 예카테린부르크는 유럽-중국 서부 회랑으로서 중국 우루무치 및 카자흐스탄의 알마티 등과 연계된다.

〈그림 3-17〉 2024년까지 러시아 교통물류 거점 확보 계획



자료: 러시아교통부(Минтранс), 2019.

(3) 정보화 및 디지털화

이와 함께 러시아 정부는 국제 추세에 발맞춰 교통·물류 인프라의 정보화 및 디지털화도 추진하고 있다. 정보화 및 디지털화를 추진하는 이유는 이른바 ICT(러시아어 약어로 ИКТ[이카쩨]) 분야를 활용한 신 비즈니스 창출과 이윤 창출의 기회를 인식하기 때문이다.

교통·물류 분야 정보화 및 디지털화는 기본적으로 '2024년까지 러시아연방 국가발전 독트린'(2018년 5월 푸틴 대통령 발표)에 따라 전개되고 있다. 러시아는 이 독트린 하에 경제 전반의 디지털화를 추진하는 '러시아연방의 디지털 경제 국가 프로그램'을 추진하는 한편, 이와 별도로 '디지털 기술에 기반한 전력망 관리 지능화 시스템의 도입도 포함하고 있다.

특히 러시아는 컨테이너 화물운송의 디지털화에 주목하고 있다.

러시아는 또한 도로 교통, 운송 시스템의 경쟁력과 서비스의 질 향상을 위해 무인자율주행차량의 개발, 빅데이터(발쇼에 단니예, большие данные), 디지털화(찌프라비자찌야, цифровизация) 분야 인프라 투자도 추진하고 있다. 또한 트럭킹과 관련 화물의 집하능력을 위한 투자도 제기되고 있다.

제 4 장

물류 부문 투자 유망지역과 유의점

제1절 투자 유망 지역

1. 러시아 경제특구

1) 현황

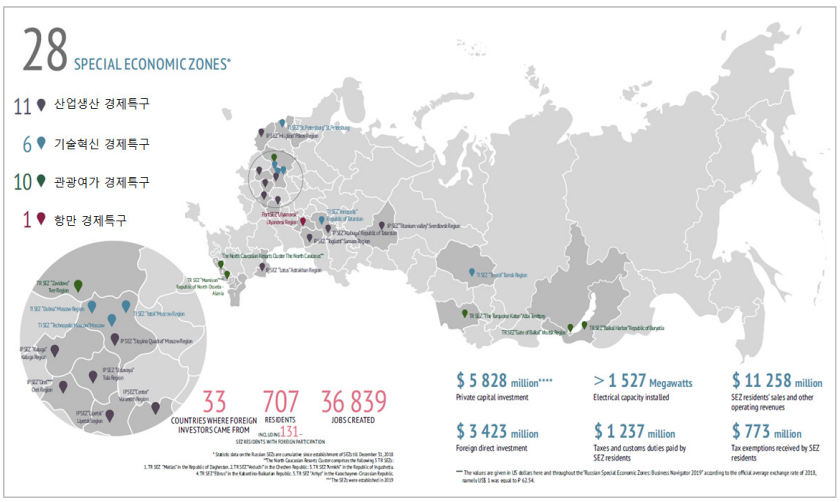
러시아에는 극동러시아를 별도로 하여 전국적으로 28개의 경제특구를 지정하여 운영하고 있다. 경제특구는 법에 의해 러시아내 외국인 투자를 촉진하기 위해 지정된 곳이다.

경제특구에는 산업생산(PPT) 경제특구, 기술혁신(TVT) 경제특구, 관광여가(TRT) 경제특구, 그리고 항만 경제특구(POEZ) 등 4가지 유형이 있다(이하 〈그림 4-1〉 참조).

이 가운데 숫자가 가장 많은 산업생산 경제특구(11개)는 모스크바와 모스크바주를 중심으로 한 중앙연방관구에 상대적으로 집중되어

있다. 기술혁신 경제특구(6개)도 서북연방관구와 중앙연방관구에 상대적으로 많이 지정되어 있다. 다음 관광여가 경제특구(10개)는 바이칼호 및 알타이공화국 등 자연 경관이 빼어난 곳을 중심으로 전국적으로 지정되어 있다. 반면 항만 경제특구는 현재까지는 유일하게 울리야놉스크 한 곳에 지정되어 있다.

〈그림 4-1〉 러시아 경제특구 지정 현황



자료: 러시아직접투자기금(RDIF).
주: 2018년 12월 기준.

2) 유망 지역

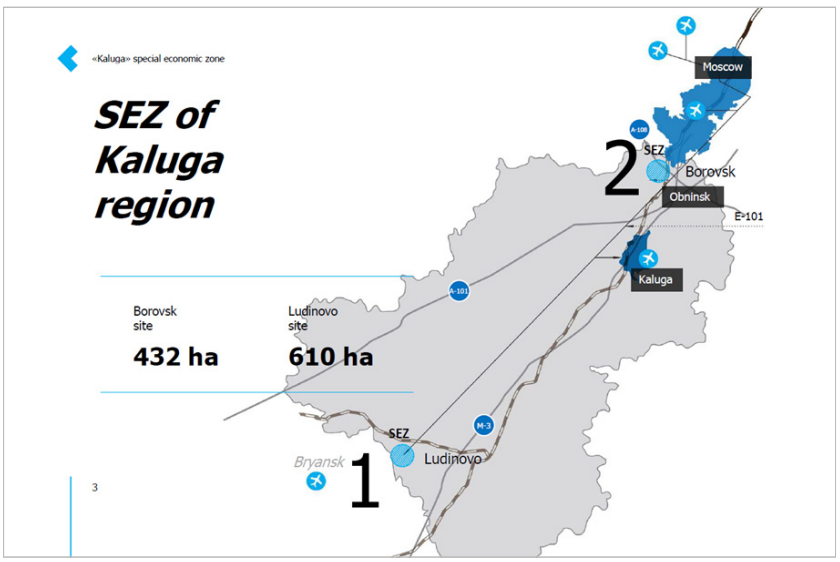
상기 경제특구 중 입지 조건이 유리한 지역을 대상으로 물류 사업 진출을 고려할 수 있다. 러시아가 자체적으로 조사한 바에 따르면 28개 경제특구 가운데 알라부가 산업생산 경제특구(타타르스탄. 모스크바 동부에서 약 800km 지점에 입지)가 가장 양호한 투자 입지를 가진 것으로 나타났다. 칼루가 산업생산 경제특구(보롭스크지구와

루드노보지구로 구성되어 있으며, 총 면적은 1,042 ha) 또한 러시아에서는 최상의 입지 조건을 가진 것으로 평가되고 있다.

칼루가는 러시아 최대의 소비시장인 모스크바에서 불과 84km 떨어진 곳에 입지해 있다 실제로 칼루가에는 삼성전자, 롯데제과(초코파이), KT&Russ 등 한국 기업들도 진출해 있어 물류 기업 진출에도 유리한 조건을 갖추고 있다. 기술혁신 경제특구로는 상트페테르부르크 경제특구가 대표적이다. 발트해 최대의 교통·물류 허브이며 서유럽과도 항공, 도로 및 해운으로 연결된다. 도시 중심부를 기준으로 북동쪽(노노올롭스카야)와 남서쪽(노이도르프) 2곳으로 구성되어 있다.

경제특구에 투자한(입주한) 기업에 대해서는 법인세 감면, 일정기간 토지세 감면, 기업부동산세 면제 등 세제 혜택과 인프라 지원 등 각종 인센티브가 제공된다.

〈그림 4-2〉 칼루가 경제특구 입지 및 규모 현황



자료: 러시아경제개발부(http://www.ved.gov.ru/eng/investing/sez/)(검색일: 2020.10.13.).

2. 극동러시아 선도개발구역

1) 선도개발구역 현황

(1) 주요 특징

극동러의 선도개발구역(ТОР[또르]. 영어로 ASEZs로 표시)은 러시아 정부가 극동 지역의 열악한 인프라, 인구 감소 등 성장 장애 요소를 극복하고 풍부한 자연자원과 국제 무역에 유리한 지리적 입지를 활용하기 위해 2015년 선도개발구역법을 통해 도입한 제도이다.

개념상 우리나라 경제자유구역(FEZ) 등과 유사하며 연방 정부의 개발 지원, 외국인 투자 유치, 이를 위한 각종 세제 혜택 등 인센티브 부여 등을 핵심 내용으로 한다.

토지세는 입주 기업에 대해 3년간 비과세이며 법인세도 최초 5년간 비과세, 이윤 발생 이후 5%(일반적인 지역에서는 10%) 등이다. 이외에도 일반 지역에 비해 감사 기간이 짧게 하거나 입주기업에 대한 관세 면제 등 행정 편의와 혜택을 제공한다.

〈표 4-1〉 선도개발구역 제공 혜택

구분		주요 내용
세제 혜택	법인세	입주 후 최초 이윤 발생 시점부터 5년간 면제
	재산세	지방 정부에 따라 0~5%
	사회보장세	입주 후 10년간 기업 부담률을 7.6%로 인하 (연기금, 사회보장기금, 의료보험 등)
인프라		도로, 가스, 상하수도, 전력 등 인프라 지원
행정 인센티브	고용 혜택	외국인 유치·활용 등에 허가 불필요
	정기 감사 단축	정기 감사를 근무일 연간 15일 이내로 제한

자료: 극동개발공사(https://erdc.ru/about-tor/).

선도개발구역의 개발과 운영에 관한 총괄 업무는 극동개발공사(КРДВ)가 공사가 담당하고 있으며, 정부의 금융 지원 및 투자 지원, 플랫폼 제공 등의 업무는 극동개발기금이 담당한다.

(2) 현황

선도개발구역은 최초 시행년도인 2015년 나제진스카야 등을 포함해 9개로 출발하여 2020년 현재 20개로 증가했다.

2020년 1월말 현재 국내외 기업 총 427개가 선도개발구역 입주 절차를 완료했으며, 이들 입주기업의 투자액(예정액 포함)은 2조9,610억 루블(약 470억 달러)이고 신규 일자리는 수는 예정 분을 포함 73,690개로 파악되고 있다.[38]

〈표 4-2〉 극동러시아 선도개발구역 지정 현황

연번	구역 명칭	소재지	특화 분야 및 특징
1	나제진스카야	연해주	경공업, 식품가공, 물류
2	미하일롭스키		농축산업, 곡물 생산
3	발쇼이 카멘		조선 및 연관 산업
4	네프체히미체스키		석유 화학
5	하바롭스크	하바롭스크주	가공업, 제조업, 물류, 온실농장
6	콤소몰스크		제조업(항공기) 등
7	나콜라옙스크		수산업
8	프리아무르스카야	아무르주	제조업, 자원 가공, 물류
9	벨로고르스크		농업, 물류
10	스바보드니		가스 화학, 물류
11	고르니 보즈두흐	사할린주	관광
12	유즈나야		농업
13	쿠릴		수산업, 관광

38) '선도개발구역 및 블라디보스톡자유항 현황,' 주블라디보스톡 총영사관, 2020.2.6.

연번	구역 명칭	소재지	특화 분야 및 특징
14	캄차트카	캄차트카주	제조업, 관광, 물류(에너지 자원)
15	베링곱스키	추코트카자치구	광업
16	아무로-힌간스카야	유대인자치주	농축산업
17	캉갈라시	사하공화국	제조업
18	유즈나야 야쿠챠		광업(석탄 등)
19	자바이칼	자바이칼주	물류(TSR), 임산물 가공, 광업
20	부라티야	부라티야공화국	농업, 임업, 관광

자료: 극동개발공사(https://erdc.ru/about-tor/) 및 주블라디보스톡 총영사관.

〈그림 4-3〉 극동러시아 선도개발구역 지정 현황



자료: 극동개발공사 자료를 토대로 박성준 재작성.

2) 투자 유망 지역

가. 연해주 선도개발구역

연해주의 인구는 약 190만 명으로 극동연방관구 가운데 가장 많

고, 극동연방관구 행정 중심인 블라디보스토크 소재지이다. 극동의 다른 지역에 비해 자체 시장을 형성할 잠재력이 있다. 또한 극동 제2의 도시이자 TSR 철송 거점인 하바롭스크와 직통으로 연결된다.

블라디보스톡항, 나홋카항, 보스토치니항은 TSR과 연계하여 에너지 자원은 물론 컨테이너의 동-서 횡단 화물 수송 루트로서 향후 발전 가능성이 기대된다.

나제진스카야, 발쇼이카멘(즈베즈다조선소 위치), 미하일롭스키(롯데농장[입주기업은 아님] 위치), 네프테히미체스키 등 선도개발구역 4곳이 지정되어 현재 개발 중에 있으며, 4곳에 이미 중국, 일본 등으로부터 외국인 투자가 실현되고 있다(〈표 4-3〉 참조).

나제진스카야의 경우, 식품가공 및 유통업과 연계 가능성이 있으며, LH공사에 의해 '연해주 산업단지' 계획이 추진 중이다. 미하일롭스키는 이미 한국 영농 기업들이 진출해 있어 농산물 콜드체인 등과 연계 잠재력이 크며, 일부 기업들은 이미 한국과의 농산물 공급사슬 구축을 고려하고 있다.

〈표 4-3〉 연해주 선도개발구역 외국기업 투자 사례

선도개발구명칭	국적	입주기업 명	투자자	투자 분야
나제진스카야	중국	압타밀 달리보스톡 루스	마네키 재팬 (협력사)	기저귀 공장
	일본	마쯔다솔러스	마쯔다	자동차 엔진 생산
	일본	터미네이터LLC	아라이쇼지	자동차 폐기
	뉴질랜드	Tate Produce	**마틴 테이트**	**창고/보관업**
	한국	KRW	세원마르스	목재 가공
	한국	오양	R&D 푸드	수산 가공
미하일롭스키	**중국**	**프리모르스키 로지스틱스 LLC**	-	**곡물창고 건설**

선도개발구명칭	국적	입주기업 명	투자자	투자 분야
	증국	그린바이오 시너지 LLC	-	콩 가공
	중국	레겐아르고프리모리예 LLC	-	농업
	호주	캥거루 LLC	농업 기업	농업
	뉴질랜드	밀크프리모리예	마틴 테이트	낙농
	베트남	TH 루스 프리모리예	TH 그룹	축산, 낙농업
발쇼이 카멘	싱가포르	자봇VRK사피르	Rig Research	선박장비 제조
	네덜란드	즈베즈다매린테크놀로지	-	통신 기술 (조선 분야)
	한국	호텔 프라이드	-	호텔 건설
네프테히미체스키	-	-	-	-

자료: 주블라디보스톡 총영사관 자료를 토대로 재작성(2020. 2월 기준).
주: 상기 표는 외국기업 투자 사례 전체를 포괄하지 않음.

나. 하바롭스크주 선도개발구역

하바롭스크는 블라디보스톡과 함께 극동을 대표하는 도시이며 블라디보스톡과 직통으로 연결되고, TSR의 거점이자 중국 동북 3성의 하나인 헤이룽장성과 연계된다. 극동 11개 주 가운데 공업이 가장 발전했으며 향후에도 발전 방향을 공업 현대화에 두고 있다.

하바롭스크주에는 하바롭스크를 포함하여, 콤소몰스크, 니콜라옙스크(아무르강 어귀에 위치) 등 3개 선도개발구역이 개발되고 있으며, 에너지 수출항인 바니노항을 포함하고 있다. 향후 하바롭스크주는 바니노항 외에 사마르가항을 건설해 하바롭스크 선도개발구역 내 라키트농예 물류 단지(개발 중)와 연계한 새로운 물류 루트로 개발할 계획을 가지고 있다.

〈표 4-4〉 하바롭스크주 선도개발구역 외국기업 투자 사례

선도개발구명칭	국적	입주기업 명	투자자	투자 분야
하바롭스크	중국	BP메탈 LCC	-	제철
	일본	JGC 에버그린	JGC 에버그린	온실 농업
	일본	Int.Airport 하바롭스크 LLC	-	공항 현대화
콤소몰스크	홍콩	SpetsTransTechnica LLC	-	기계 장비 설치
	한국	소니치니크룩	-	목재펠릿
니콜라옙스크	사이프러스	NGK 리소스 LLC	-	금광 개발

자료: 주블라디보스톡 총영사관 자료를 토대로 재작성(2020. 2월 기준).
주: 상기 표는 외국기업 투자 사례 전체를 포괄하지 않음.

다. 자바이칼주 선도개발구역(치타)

자바이칼주는 2018년 11월 대통령령에 의해 11개 극동연방관구의 하나로 편입되었으며, 당초의 목적에 따라 자바이칼 선도개발구역(치타)을 지정하여 치타에 산업물류 단지를 추진하고 있다.

동 선도개발구역은 시베리아횡단철도(TSR)와 만주횡단철도(TMR)이 만나는 지점에 입지하고 있으며, 러시아 내륙을 횡단하여 모스크바로 연결되는 국제연방도로 M-5(도로명 우랄. 모스크바-랴잔-펜자-사마라-우파-첼랴빈스크 노선) 및 공항에 인접해 있다.

현재 극동 항만(블라디보스토크, 보스토치니 등)을 출발하는 우리나라 수출입 물동량 일부가 TSR로 이 지역을 거쳐 중앙아시아 국가(우즈베키스탄 등)로 수송되고 있다. 또한 중러간 국경 무역과 통과 무역의 발전 잠재력이 있어 동시베리아 물류 거점으로서 창고업 및 컨테이너 관리, 러시아 서부 및 중앙아시아 연계 등 국제 물류의 거점으로서 활용 잠재력이 대단히 높다고 할 수 있다.

〈그림 4-4〉 자바이칼 선도개발구역 입지



자료: Chita Logistics Hub. 박성준 외(2019)에서 재인용.

라. 캄차트카주 선도개발구역

캄차트카주는 풍부한 수산물, 지하자원, 관광자원 등으로 주목받아 왔다. 이미 다양한 분야에서 캄차트가 선도개발구역에 외국 기업의 투자도 시도되고 있다.

향후 캄차트카 선도개발구역은 향후 북극항로(СМП [에쓰엠뻬]) 상용화와 관련하여 주목해야 할 지역이다. 3장 3절에서 살펴보았듯이 러시아는 북극항로 상용화의 일환으로 캄차트카주의 주도이자 주요 항만인 페트로파블롭스크-캄차트스키에서 외곽으로 멀지 않은 베체빈카만(Бухта Бечевинкая)에 LNG 비축·환적 기지를 건설하기로 결정했다. 향후 이 사업이 본격화되면 페트로파블롭스키-캄차트스키항과의 연계 발전이 이뤄질 가능성이 있다.

더욱이 캄차트카는 극동 러시아에서 주요 어업 전진 기지의 역할도 하고 있으나 러시아 본토의 철도와 연결되어 있지 않아 향후 러시아는 극동산 수산물을 북극항로를 활용해 러시아 서부의 국내 시장으로 운송하는 방안을 모색하고 있어 수산물 중계 기지로 발전할 가능성도 있다.

〈표 4-5〉 캄차트카 선도개발구역 외국기업 투자 사례

국적	입주기업 명	투자자	투자 분야
중국	Artic Ocean Holding Group	-	관광 단지 조성
인도	FarEastern Natural Resource LLC	-	석탄 광산 개발
한국	고라트415 LLC	한국통산	수산 가공

자료: 주블라디보스톡 총영사관 자료를 토대로 재작성(2020. 2월 기준)
주: 상기 표는 외국기업 투자 사례 전체를 포괄하지 않음.

〈그림 4-5〉 페트로바블롭스크-캄차트스키항과 북극항로 연계 루트



자료: 박성준 작성.

3. 극동러시아 블라디보스톡 자유항

1) 블라디보스톡 자유항 현황

(1) 주요 특징

블라디보스톡자유항(СПВ[에쓰뻬베]: свободный порт владивостока. 영어 약어로는 FPVs로 표시함)은 선도개발구역과 마찬가지로 2015년 10월 발효된 블라디보스톡자유항법에 따라 도입되었다.

세제 혜택 및 행정 편의 제공, 재정 지원 등의 외국인 투자 관련 내용은 선도개발구역과 대체로 같다. 차이점은 블라디보스톡자유항은 국제 무역(수출입)의 활성화와 국제화물의 유치 확대에 목표를 두고 있다는 데 있다. 이에 따라 교역화물 유치를 위한 관세 면제 등 선도개발구역에 없는 인센티브가 부여된다.

〈표 4-6〉 블라디보스톡자유항 제공 혜택

구분		주요 내용
세제 혜택	법인세	입주 후 최초 5년간 면제
	재산세	최초 5년간 면제(이후 0.5%)
	토지세	최초 3년간 면제
	사회보장세	입주 후 10년간 기업 부담률을 7.6% (연기금, 사회보장기금, 의료보험 등)
인프라		도로, 가스, 상하수도, 전력 등 인프라 지원
통관		국경 통과소 24시간 업무 수행, 사전 통보제도, 단일 창구제도 등
비자 발급 간소화		자유항 지역 무비자 입국 가능
행정 인센티브	고용 혜택	외국인 노동자에 대해서는 쿼터 없음
	정기 감사 단축	정기 감사를 근무일 연간 15일 이내로 제한

자료:극동개발공사(https://erdc.ru/en/about-spv/).

(2) 현황

2015년 최초 도입될 당시 블라디보스톡자유항은 블라디보스톡, 아르쫌시를 포함해 연해주 일대 15개 시·군에 지정됐다. 그러나 현재에는 페트로파블롭스크(캄차트카주), 바니노군(하바롭스크주), 고라트스코이 옥크루크(추코타자치구) 등에 추가 지정되어 22개 지자체가 블라디보스톡자유항 구역으로 지정되어 있다(군사 지역 및 선도개발구역은 제외).

2020년 1월말 현재 1,751개의 러시아 국내외 기업이 입주 절차를 완료했으며, 입주 기업 투자(예정)액은 8,470억 루블(약 134억 달러)이다. 이 중 외국(참여) 기업은 65개 사, 투자액은 1,022억 루블(약 16.2억 달러)로 전체 투자액의 약 10% 정도로 파악되고 있다.[39]

블라디보스톡자유항 구역에는 YKBH, 기드온글로벌, 현대종합금속(아르쫌. 용접봉 생산) 등 우리나라 기업들도 일부 입주하고 있으나 많지 않다.

다른 나라의 경우, 중국 투자가 많은 편이며, 인도, 싱가포르, 영국, 독일, 미국, 베트남 등이 투자하고 있다.[40] 전체적으로는 연해주와 블라디보스토크에 집중되는 양상을 띠고 있다.

39) '선도개발구역 및 블라디보스톡자유항 현황,' 주블라디보스톡 총영사관, 2020.2.6.
40) 이상의 내용은 주블라디보스톡 총영사관, '선도개발구역 및 블라디보스톡자유항 현황' 자료를 바탕으로 작성.

〈표 4-7〉 극동러시아 블라디보스토크자유항 지정 현황

연번	구역 명칭 (총 22개)	소속 연방주체 (총 5개)	주요 투자 분야
1	블라디보스톡시	연해주	주택 단지, 건설, 호텔, 폐타이어 가공 등
2	아르쫌시		건설업, 화물차 제조, 용접봉 생산
3	발쇼이 카멘시		조선 및 연관 산업, 호텔업
4	나홋카구		학원
5	파르티잔스크시		금광 개발,
6	우수리스크시		물류(창고)
7	나제진스키군		고무공장,
8	쉬코톱스키군		농업, 물류
9	악차브리스키군		-
10	파르티잔스크군		농업
11	파그라니치니군		국경 통과 관련 창고업
12	하산군		목재 가공, 농업, 축산, 관광
13	한카군		관광, 농업
14	스파크스달리		관광, 농업
15	올가군		수산 양식
16	라조군		수산 양식
17	바니노군	하바롭스크주	에너지 수송 관련, 항만 물류
18	소비엣스카야가반군		항만 물류
19	코르사코프	사할린주	항만 물류, 관광
20	우글레고르스크		-
21	페트로파블롭스크-캄차트스키	캄차트카주	항만 물류, 수산, 관광
22	페벡	추코트카자치구	항만 물류

자료: 극동개발공사(https://erdc.ru/en/about-spv/) 및 주블라디보스톡 총영사관.

〈그림 4-6〉 극동 러시아 블라디보스톡자유항 지정 현황



자료: https://erdc.ru/en/about-spv/(검색일: 2020. 10. 9).

3) 투자 유망 지역

(1) 블라디보스톡 및 연해주

2018년 12월 대통령령에 의해 극동 행정중심이 기존 하바롭스크에서 블라디보스톡으로 이전함에 따라 블라디보스톡 도심 재개발, 기반시설 재정비, 블라디보스톡 교외 주택 주거 단지건설 등 주택 건설 수요가 발생할 것으로 전망된다.

블라디보스톡은 인구 60만 명이지만 최근 수년간 관광객이 급증하면서 대형 쇼핑몰(칼리나 등) 등 유통 및 호텔 건설이 이뤄지고 있다. 연해주 지역 내 5성급 호텔은 롯데호텔이 유일하며 4성급 호텔도 2019년 현재 5개에 불과해 수요에 비해 공급이 모자라는 편으로 향후 호텔 산업과 연계한 유통·물류업 개발 잠재력이 있다.

또한 블라디보스톡 교외 지역의 국제공항 연결 통로를 중심으로 물류센터가 들어서고 있다. 글로벌 물류기업인 쿠에네엔나겔(Kuehne+Nagel)도 연해주에 투자하고 있다.[41]

발쇼이 카멘은 즈베즈다조선소 현대화 계획이 향후 어떤 식으로 발전하는가에 따라 건설 붐 및 연관 산업과 연계된 물류업 진출이 가능하다. 현지에 진출한 국내 중소 기업들은 전체적으로 공동물류센터의 건설을 희망하고 있다.

(2) 하바롭스크주

기존의 극동 행정중심이었던 하바롭스크는 2018년 12월 러시아 연방 정부의 결정에 따라 극동 행정중심의 지위를 블라디보스톡에 내주어 일정한 영향을 받고 있다. 그러나 하바롭스크는 극동연방관구 내 최대의 제조업 지역으로서의 위상을 갖고 있으며, 교통 물류 거점(러시아 전국의 20대 주요 교통물류 허브 중의 하나)으로서 여전히 영향력을 확보하고 있다.

FESCO는 하바롭스크 외곽 지역에 컨테이너 3만 TEU 처리 능력의 대형 물류창고를 보유하고 있다. 다만 하바롭스크는 포장도로 밀도가 1,000㎢당 12km에 지나지 않아 트럭킹 효율을 매우 떨어진다.

41) InvestinRussia(https://investinrussia.com/investment-in-regions/53).

제2절 투자 유의사항 및 고려사항

1. 투자 법령 관점의 유의사항

1) 외국인 투자 규제

(1) 외국인 투자 제한의 헌법적 근거

러시아 헌법은 국제협약이나 연방법에서 특별히 규정한 경우를 제외하고는, 국내 외국인 및 무국적자(통칭 "외국인")의 권리와 의무를 자국민과 동등하게 처우하는 '내국민대우 원칙'을 규정하고 있다.[42] 외국인 투자를 제한하는 예외적인 경우로는, 헌법적, 윤리적 가치의 수호, 건강 및 권익의 보호, 국방 및 안보상 긴요한 경우에 한한다.[43]

(2) 토지 소유의 제한

가. 내외국민 모두에게 적용되는 대상 토지

토지와 천연자원의 거래는 규제 대상으로서 토지 및 지하자원 관련법이 허용하는 범위 내에서만 가능하다.[44] 토지법은 특정 연방정부 소유시설이 소재한 토지의 거래를 원천 금지하면서, 여타 국유지 및 지방자치 소유 하의 시설물이 소재한 토지에 대하여는 거래의 제한을 두고 있다. 이는 자국민, 외국인에게 공통된 규제이다.

다시 말해, 토지법 27조 4항에서 정한 거래대상 금지 토지 또는 그 위의 건물 등 지상물을 대상으로 한 여타 계약(예, 임대차계약)의 성립은 금지될 것이다. 다만, 동 규정 5항에서 열거하고 있는 거래제한

42) 러시아 헌법 62조 3항.
43) 러시아 헌법 55조 3항.
44) 민법 129조.

대상 토지와 그 지상물의 경우 거래가 법률상 원천금지는 아니므로, 임대차 등의 사용수익은, 특별법상 불허된 경우를 제외하고, 당국의 동의 시 조건부 허용될 여지가 있다.

〈표 4-8〉 러시아 토지법상 토지소유 금지 관련 조항

거래금지 대상 토지 (토지법 제27조 4항)	거래제한 대상 토지 (토지법 제27조 5항)
• 연방정부 소유 하에 있는 자연보호구역 및 국립공원 • 군 주둔지, 군사법원, 연방보안국, 보호국, • 핵원자력 사용 및 보관 시설, 민간인출입통제시설, • 교도소, 묘지 • 국경 보호를 위한 시설물이 소재한 토지	• 국가(연방정부, 지방정부) 및 지방자치 소유 하에 있는 산림지, 해·수상시설, 문화유산, 군사시설 • 항만, 공항, 철도 등 교통인프라 • 우주항공시설, 수력발전시설이 소재한 토지 • 유해 화학물질제조 용도의 토지, 위험폐기물 및 방사능 오염 토지, • 행정적 필요로 보존 중인 국유지, 상수원보호구역

자료: 러시아연방 토지법을 바탕으로 필자 작성.

자국민에게는 허용하지만 외국인의 소유권 귀속을 금지한 토지로는 1) 러시아 국경법에 따라 대통령령으로 일정한 국경인접지와 2) 연방법에서 특정한 여타 특수지에 속한 토지가 있다.[45] 일례로, 외국인은 특별법 상 항만구역 내의 토지를 소유할 수 없다.[46] 따라서, 항만구역 내에서 창고(보관)업을 하고자 하는 외국인 투자자라면, 창고시설을 위한 건물 또는 토지를 임대할 수밖에 없다. 만약 창고시설에 대한 소유권을 확보하고자 한다면, 외국인 소유권 제한이 없는 항만구역 밖의 토지를 매입하여 물류센터를 개발하거나, 동일 입지의 기존 창고시설을 인수하는 방안이 있겠다.

45) 토지법(제136-FZ호, 2001.10.25) 15조 3항.
46) 해양 항만 및 관련 법률 개정에 관한 연방법(제261-FZ호, 2007.11.08, "해항법")' 28조, 29조.

부동산 거래는 등기 대상으로[47], 매입 후 러시아 국가등기소(Rosreestr)에서의 부동산소유권이전등기를 완료하여야만 제3자에게 대항력을 갖는다.[48] 이에 따라, 외국인은 온전한 부동산 권리를 행사하기 위하여 국가등기소에 본인의 신분과 부동산 취득의 적법성을 증명하는 서류를 제출, 부동산소유권이전등기를 신청하는데, 만약 불법체류자 신분으로 신청한 것이라면 등기신청은 거절된다.

나. 외국인에게만 적용되는 대상 토지

자국민에게는 허용하지만 외국인의 소유권 귀속을 금지한 토지로는 1) **러시아 국경법에 따라 대통령령으로 일정한 국경 인접지**와 2) **연방법에서 특정한 여타 특수지에 속한 토지**가 있다.[49] 일례로, 외국인은 특별법 상 **항만구역 내의 토지를 소유할 수 없다.**[50]

따라서, 항만구역 내에서 창고(보관)업을 하고자 하는 외국인 투자자라면, 창고시설을 위한 건물 또는 토지를 임대할 수밖에 없다. 만약 창고시설에 대한 소유권을 확보하고자 한다면, 외국인 소유권 제한이 없는 항만구역 밖의 토지를 매입하여 물류센터를 개발하거나, 동일 입지의 기존 창고시설을 인수하는 방안이 있겠다.

부동산 거래는 등기 대상으로[51], 매입 후 러시아 국가등기소(Росреестр. 또는 영어 Rosreestr)에서의 부동산 소유권이전 등기를 완료하여야만 제3자에게 대항력을 갖는다.[52] 이에 따라, 외국인은 온전한 부동산 권리를 행사하기 위하여 국가등기소에 본인의

47) 민법 131조.
48) 민법 551조.
49) 토지법(제136-FZ호, 2001.10.25) 15조 3항.
50) 해양 항만 및 관련 법률 개정에 관한 연방법(제261-FZ호, 2007.11.08, "해항법")' 28조, 29조
51) 민법 131조.
52) 민법 551조.

신분과 부동산 취득의 적법성을 증명하는 서류를 제출, 부동산 소유권 이전등기를 신청하는데, 만약 불법체류자 신분으로 신청한 것이라면 등기신청은 거절된다.

(3) 전략 산업체에 대한 외국인 투자 제한

가. 총론적인 투자 제한

경제적 이익보다 국가안보가 우선인 특정 산업 분야에 있어 러시아는 핵/원자력, 항공우주, 지하자원, 방산, 언론, 출판, 통신, 보안, 어업, 자연독점적 서비스 등 총 47개 분야에서 외국자본 유입을 억제하고 있다.[53]

외국인 투자자는 투자의 반대급부로 외국인투자 제한업종회사("전략산업체")의 소유권(ownership)이나 지배권(control)을 취득할 경우 외국인투자관리위원회의 사전승인("전략투자승인")을 받을 의무가 있다.[54]

아래 〈표 4-9〉에 나열한 경우에 해당하지는 않지만 러시아 안보와 국방에 영향을 끼칠 여지가 있을 경우, 외국인투자관리위원회 의장직을 겸임하는 러시아 총리는 본인의 재량으로 전략투자승인 대상이 아닌 외국인투자 건에 대하여도 전략투자승인 신청 의무의 발생을 강제할 수 있다[55].

53) 국방 및 국가안보에 있어 전략적 중요성을 지닌 러시아 회사에 대한 외국인투자 절차에 관한 연방법 (제57-FZ호, 2008.04.29, "외국인전략투자제한법")
54) 외국인전략투자제한법 7조
55) 외국인투자에 관한 연방법(제160-FZ, 1999.07.09, "외국인투자법") 6조

〈표 4-9〉 전략산업체에 대한 투자 제한 내용

구분	외국인 투자자	해외국, 국제기구, 역외지역 설립회사, 실소유자 공개를 거부한 외국인 민간 투자자
전략산업체	• 의결권 50% 이상 직간접적 처분권 • 대표이사 선임권 • 이사회 임원 50% 이상 선임권	• 의결권 25% 이상 직간접적 처분권 • 의결기구에서의 의결거부권 (right of negative control)
연방차원 지하자원 사용권이 있는 전략 사업체	• 의결권 25% 이상 직간접적 처분권 • 대표이사 선임권 • 이사회 임원 25% 이상 선임권	• 의결권 5% 이상 직간접적 처분권 • 의결기구에서의 의결거부권 (right of negative control)

자료: 러시아 외국인전략투자제한법을 바탕으로 필자 요약.

외국인투자관리위원회는 심사결과에 따라 무조건 승인 또는 조건부 승인을 결정하며, 조건부 승인의 경우 구조적, 행태적 시정조치(structural/behavioral remedies)를 내리거나 투자자로부터 자발적 시정약속(commitments)을 받아낼 수 있다.

2020년 2월 러시아 반독점청(Federal Antimonopoly Service) 발표에 따르면, 2008년 전략산업외투제한법 도입 후 지난 12년 간 총 621 건의 전략투자승인신청서를 접수하여, 신청의 반려 및 취소 건을 제외한 282 건을 심사하였는데, 이 가운데 23 건에 대하여 국방 및 안보를 이유로 승인 거절을 결정하였다고 한다.

전략투자 승인을 받지 못한 거래는 원천무효이며, 이는 거래의 당사자들이 거래 전 상황으로 복귀하는 것을 의미한다. 만약 거래 전으로 철회하는 것이 불가하다면 반독점청은, 외국인 투자자가 투자의 효과로 취득한 의결권의 박탈을 법원에 청구하거나, 전략산업체의 지배권 취득 이후 전략산업체 명의로 의결한 사안에 대하여 무효확인 청구를 제기할 수 있다.

나. 항만물류 분야에서의 제한 완화

항만에서의 서비스업은 자연독점적 서비스로서[56] 외국인투자가 제한된 산업이었으나, 2014년 러시아는 자국 항만의 현대화를 위한 외자 유치를 목적으로 외국인투자 제한대상인 자연독점적 서비스 범주에서 항만서비스업을 제외하며, 시장지배적 항만서비스 사업자에 대한 외국인투자 건에 한하여만 외국인 투자자(매수인)에게 전략투자승인 발급 의무를 부과하고, 시장지배적 위치에 있지 아니한 항만서비스 사업자에 대하여는 외국인투자 제한을 비적용하고 있다. 시장지배적 항만서비스사업자 판단은 항만구역에서의 시장점유율을 기준으로 하며, 해당 시장점유율이 20% 이상으로 반독점청이 판단하는 경우다.[57]

정리하자면, 반독점청에 의하여, 시장점유율이 20% 이상으로써, 시장지배적 위치에 있다고 판단된 항만에서의 창고(보관)업체를 인수하고자 하는 외국인 투자자에게는 상기 언급한 전략투자승인 발급 의무가 발생하고, 시장점유율이 미미한 업체를 인수하거나, 항만 밖에서 하는 외국인 투자자들의 스타트업(창고업)의 경우에는 이에 해당할 여지는 많지 않을 것으로 보인다.

2) 면허발급의 제한

내국인, 외국인 구분 없이 특정산업 진입 시 법인으로 하여금 반드시 면허(license)를 발급받도록 규제하는 업종은 52개로, 이중 물류산업에 속한 것은 △ **항만, 수상, 철도에서의 하역업,** △ 해수상운송설비 및 철도를 이용한 여객, 위험화물 수송업, △ 버스여객수송업,

56) 자연독점에 관한 연방법(제147-FZ호, 1995.08.17.) 4조.
57) 해항법 17조 10항.

△ 선박예인업이 있다.[58]

면허발급 대상이 아닌 업종은 법인등기부 상 사업목적 기재만으로 영위가 가능하다. 다만, 면허는 특허(patent), 승인(permit), 인가(accreditation) 등과 구별되는 개념이므로, 면허발급 대상이 아니라고 해서 여타 인허가 규제로부터 자유로운 것은 아니다.

따라서, 폭발 및 화재위험이 있는 화물을 취급하지 않는 이상, 항만구역 내외에서의 창고(보관)업은 면허발급 의무가 없다고 볼 수 있다.

2. 진출시 고려사항

1) 물류산업 투자 인센티브 제도[59]

(1) 경제특구(선도개발구역 및 블라디보스톡자유항) 투자 인센티브

창고(보관)업을 영위하는 외국인 투자자 역시 경제특구의 인센티브 제도의 적용을 받을 수 있다. 다만, 이 같은 혜택을 누리기 위해서는 진출대상 경제특구에 러시아 법인을 설립하고, 입주계약을 체결하여 해당 경제특구의 '입주업체등기부'에 등재되어야 한다는 전제가 있다. 특히, 선도개발구역은 인프라가 낙후된 곳에 지정된 까닭에 당국의 재정 부담으로 인프라를 개발할 수 있다는 장점이 있지만[60], 실질적으론 입주자가 직접 당국과 협의에 나서 공조해야 한다는 부담이 있기 때문에, 물류기업 입장에서는 기본 인프라와 다양한 산업군의 고객들이 응집한 블라디보스톡자유항이, 특정 제조가공업체 유인에 치중된 선도개발구역보다 시장성 측면에서 비교적 기회가 많다

58) 특정업종의 면허에 관한 연방법 (제99-FZ호, 2011.05.04.) 12조.
59) 전체적인 내용은 상기 1절 내용 참조.
60) 선도개발구역에 관한 연방법(제473-FZ호, 2014.12.29.) 4조.

고 볼 것이다.

블라디보스톡자유항 입주자는 각종 세제감면 외에도, 수출입품 통관에 있어 무관세 혜택을 제공받으며, 필요시 입찰참여 없이 관리회사로부터 토지임차권을 획득할 수 있고, 당국의 부당한 행정처분에 대하여 관리회사에 본인의 소송청구권을 위임함으로써 관리회사를 통해 법적 구제권을 행사할 수 있다.[61]

(2) 당국과 투자계약 체결(투자보호계약)

경제특구에 입주하여 법률상 일관된 편의를 제공받는 것 외에도, 당국과 투자계약을 체결하여 맞춤형 혜택을 보장받는 방편도 있다. 그 예로 △ 특별투자계약(Special Investment Contract)과 △ 투자보호계약(Investment Protection & Promotion Agreement)을 들 수 있는데, 양 투자계약은 존속기간 동안 투자자에게 불리한 내용의 법 개정 및 세제개편이 적용되지 않도록 하는 '안정화조항(stabilization clause)'의 적용을 받으며[62], 투자자는 부가세, 개별소비세와 같은 간접세를 제외한 법인세, 재산세, 토지세 등 직접세에 대하여 세율 동결을 보장받는다.

특별투자계약은 해외기술 및 수입품의 국산화를 위하여 2014년 도입된 제도로서, 정부가 특정한 제조업 분야에 한하여 체결이 가능하기 때문에[63] **서비스업 위주의 물류산업은 특별투자계약 상 사업대상이 될 수 없다.**

그러므로 물류업체는 일부 업종을 제외한 모든 업종에 대하여 체

61) 블라디보스톡자유항에 관한 연방법(제212-FZ호, 2015.07.13) 23조, 29조.
62) 산업정책에 관한 연방법(제488-FZ호, 2014.12.31, "산업정책법") 18.4조, 자본투자 보호 및 진흥에 관한 연방법(제69-FZ호, 2020.04.01, "자본투자법") 9조.
63) 산업정책법 18.1조.

결을 허용하는 투자보호계약을 고려해 볼 수 있겠다. 러시아 현행법

명시하고 있다.[64]

투자보호계약의 존속기간은 조건부 최대 20년까지며[65], 안정화조항을 적용받기 위한 최소투자액은 2억 5000만 루블(약 40억 원)에서 50억 루블(약 800억 원) 사이로, 계약상대(연방정부 또는 지방정부 또는 지자체) 및 산업 분야에 따라 그 액수가 상이하다. [66].

투자보호계약은 민간기업 또는 국가 주도로 체결되는데, 민간기업이 당국에 투자사업을 제안하여 당국 심의 후 체결하거나[67], 국가가 투자사업을 공고하여 입찰 절차를 통해 낙찰이 확정된 자와 체결할 수 있다.[68]

2) 건물의 임대차와 매입

(1) 창고로 활용할 건물의 임대차

하역한 제품의 보관은 물류사업의 핵심 부분인 바, 보관을 위한 창고시설은 필수적이다. 창고로 활용할 건물을 매매할 수도 있겠지만, 임대를 통한 비용절약이 더 합리적이라 할 것이다. 건물에 대한 임대계약은 보증금 계약이 통상 부속되지 않는다는 점을 제외하고는, 한국의 건물 임대차 계약과 크게 다르지 않다.

64) 자본투자법 6조.
65) 자본투자법 10조.
66) 자본투자법 9조.
67) 자본투자법 7조.
68) 자본투자법 8조.

가. 임대차 계약의 체결

토지, 건물, 구축물, 설비, 교통수단 및 기타 동산으로서 이용 과정에서 그 자연적인 형태가 소멸되지 않는 일체의 물건은 임대차의 대상이 될 수 있다. 이와 관련하여, 임대차 계약에는 목적물을 특정할 수 있는 충분한 정보가 기재되어야 한다.[69]

임대차계약의 계약기간이 1년을 넘거나 일방 당사자가 법인인 경우에는 서면계약이 요구되며, 부동산(건물)에 대한 임대차계약은 법령에서 달리 정하지 않는 한 원칙적으로 등기를 요한다.[70]

나. 차임

임차인은 계약이 정하는 바에 따라 차임을 지급할 의무를 부담하는데, 계약상 달리 정함이 없는 경우, 당사자들은 1년에 1회의 범위 내에서 당사자 간의 합의로 차임을 변경할 수 있으나[71], 해당 규정은 임의 규정이므로, 당사자 간 합의로 1년에 1회를 초과하여 차임을 변경하는 것도 가능하므로, 계약시 주의가 요구된다.

다. 계약해지

기간의 정함이 없는 임대차는 3개월 전의 사전통지로 자유롭게 해지할 수 있으나, 기간의 정함이 있는 임대차의 경우, 다음 사유로 해지할 수 있다. ① 임차인이 계약 조건을 중대하게 위반하여 임차 목적물을 사용하는 경우, ② 임차인이 임차 목적물을 훼손한 경우, ③ 3회 이상 연속하여 차임을 연체한 경우, ④ 법령 규정 또는 계약에

69) 민법 697조.
70) 민법 609조.
71) 민법 614조.

의해 임차 목적물에 대한 대수선의무를 부담했음에도 이를 기간 내에 이행하지 않은 경우, ⑤ 위 사유 이외에 중요한 계약상 위반이 있을 경우 해지할 수 있으므로, 임차인인 한국기업의 입장에서 유의해야 할 법정해지 사유라 하겠다.

(2) 창고로 활용할 건물의 매입

외국인은 항만구역 내의 토지를 소유할 수 없다(본 절 앞의 항목 참조). 그렇기 때문에 항만 내의 물류센터를 설치한다면, 창고시설을 임대하는 것이 일반적이라 할 수 있는데, 창고를 항만 밖에서 운영하는 경우라면, 사업성에 따라서는 건물 등 부동산의 매입을 고려해 볼 수도 있겠다. 이 경우, 항만 밖에서의 ① 부동산을 소유한 회사의 지배주식을 인수하거나, ② 부동산 자산만을 매입하는 방법이 대표적이다.

전자의 경우 부동산 소유권의 변동은 없을 것이므로 부동산소유권 이전등기가 불필요하다는 장점이 있지만, 인수한 회사에 내재된 불확정 위험을 떠안게 된다는 문제가 있다. 반면, 부동산 자산을 매입할 때에는, 매입에 따른 부가세(20%)를 지불하고 부동산 소유권 이전등기를 해야 하지만 회사인수에 따른 위험부담은 없다.

항만 밖에서의 건물이나 구축물 및 그 해당 부지 등 부동산을 매도할 경우에는, 부지에 대한 토지소유권도 함께 양도하는 것이 원칙이고, 만일 매도인에게 부지에 대한 토지소유권이 없다면, 소유주로부터 취득한 토지사용권(임차권, 지상권 등)을 매수인에게 동일 조건으로 양도하는데, 법률상 및 소유주와의 계약상 토지 사용권의 양도가 불허된 경우를 제외하고는, 매도인은 소유주 동의 없이 토지 사용권을 매수인에게 양도할 수 있다.[72]

72) 민법 552조.

이에 따라, 안전한 부동산 거래 및 이후의 소유권 이전등기를 위해서는 매입 전에 대상건물과 부지에 대하여 법률 실사를 선행해야 할 것이다. 기본적으로 ① 매도인의 설립과 존속상태 및 서명권, ② 부동산에 대한 제한물권(질권, 저당권, 유치권, 지상권, 지역권, 통행권 등), 채권적 권리(임대차), 부지의 도시계획 규칙 준수 여부, 소송 현황 등 각종 제한부담(encumbrances)의 유무, ③ 가스, 전기, 상수도 사용을 위한 유틸리티 계약의 체결 현황 등을 조사해야 한다. 매수인으로서는 매입하고자 하는 토지 위에 거래대상에서 누락된 부동산은 없는지, 건물의 증축, 신축 및 구조변경은 없었는지 등을 파악하여 부동산 매매거래 체결 후 부동산 소유권 등기 과정에서 등기신청이 거절되거나 지연될 법적 사유가 있는지 타진할 수 있다.

(3) 관세법적 고려 사항

항만구역 내외에서의 창고(보관)업을 운영함에 있어, 관세법적 사항도 고려해야 한다. 유라시아경제연합 관세법은 역권 시장으로 반입하고자 하는 물품의 수입신고를 보세구역에서의 임시보관 기간이 만료하기 전까지 하도록 규정하며[73], 러시아 국내법은 1) 관세당국 관할 보세구역 또는 2) 수출입안전관리우수업체(Authorized Economic Operator) 자체 보세구역에 한하여 관세당국 서면 허가 없이 물품의 보관을 허용하고, 사설 보세창고(ODCY: Off Dock Container Yard)를 비롯한 기타 보세구역에서의 보관에 대하여는 매 건마다 관세당국의 서면허가 발급을 요하는 제약을 두고 있다. [74] 따라서, 서면허가 발급 요건이 완화되거나 그 절차가 간소화되지 않는 한, 보세창고업의 시장성에는 한계가 있을 것으로 보인다.

73) 유라시아경제연합 관세법 110조.
74) 관세 규제 및 관련 법률 개정에 관한 연방법(제289-FZ호, 2018.08.03.) 90조.

3) 진출방법 고려사항

현행 러시아 헌법은 외국인 투자자들의 기본적인 권리를 보장하고 있으며, 외국인 투자자의 수익과 러시아연방 영토 내 기업 활동을 보장하고 있다. 또한, 외국인투자법에서도 헌법의 내/외국인 평등원칙을 기본으로, 외국인 투자자의 영업활동 및 과실송금, 투자 인센티브, 법령 개폐로 인한 손해보장 등을 보장하고 있으며, 외국인이 러시아에서 회사를 설립하거나 개인사업자로 등록하는 데에도 특별한 제한을 두고 있지 않다.

물류사업(창고, 보관업) 투자진출을 위한 첫 단계는 바로, 현지거점 세우기일 것이다. 현지거점을 세우기 위해서는 먼저 투자 유형을 결정해야 한다. 즉, 1) 한국에 본점을 갖고 있는 모회사의 지사(대표사무소 또는 지점)를 개소할 것인지, 2) 100% 자회사의 현지법인을 설립할 것인지, 3) 러시아 파트너와 합작할 것인지(JV), 4) 러시아 현지회사의 주식을 매수하여 지분참여를 하거나 사업을 양도양수 받을 것인지(M&A) 결정해야 한다.

투자 유형을 결정했다면 사업 회사의 형태를 정해야 하는데, 외국인은 국영/공영기업을 제외한 모든 형태의 회사를 설립할 수 있으며, 단독진출의 경우 지사(지점과 대표사무소) 또는 현지법인 설립을 고려해 볼 수 있다. 우리 기업들은 지사 형태로 대표사무소를, 현지법인으로 유한회사 설립을 선호하고, 사업적 판단에 따라 JV나 M&A를 선택하기도 한다.

본 절에서는 유한회사와 합작투자회사, 그리고 인수합병을 중심으로 알아본다.

(1) 유한회사(Limited Liability Company)

러시아 법은 100% 외국 자본 출자로 설립한 현지법인의 설립을 인정하고 있으며, 이와 같은 단독투자 진출의 경우, 우리나라 기업은 유한회사의 형태로 진출하는 것이 일반적이다. 유한회사는 주식회사에 비해 설립이 용이하고 사업을 영위하는 데 큰 제약이 없다. 즉, 주식을 발행하지 않으므로 주주 명부 등을 관리할 필요가 없고, 발행주식 신고 등의 절차가 필요없다. 유한회사의 사원은 주식회사와 동일하게 출자액 범위 내에서 유한책임을 진다.

또한, 회사 정관으로 엄격한 법 규정의 적용을 최소화함으로써 탄력적인 경영이 가능하다. 정관 수정을 통해 사원총회의 전속권한을 확대할 수 있고, 의사결정의 정족수 요건을 강화할 수 있으며, 대표이사를 견제하기 위해 이사회를 구성하여 이사회에 주주총회의 권한을 분배할 수도 있다. 더불어, 사원은 정관에서 허용하는 경우 회사 동의에 관계없이 지분탈퇴(exit)할 권리를 보장받을 수 있다.

(2) 합작회사(JV)

파트너와 합작투자계약을 체결하여 합작투자회사(JV)를 신설하는 방안이다. 크게는 1) 러시아 관할에 JV를 설립하여 운영하는 역내(onshore) 구조와, 2) 제3국에 설립하여 러시아 관할에 사업회사를 두는 역외(offshore) 구조로 분류한다. 이중과세방지협약(Double Tax Treaty)에 따른 조세감면 혜택을 받고자 하거나, 합작투자계약의 준거법을 외국법(주로 영국법)으로 하고, 분쟁 해결지도 해외로 설정하고자 하는 경우 역외 구조를 채택한다. 반면, 역내 구조는 러시아법을 준거법으로 설정하며 러시아에서의 분쟁해결을 도모하고, 사업회

사인 JV에 집적 지분참여를 함으로써 러시아 현지에서 회사의 지배권 및 법적 구제권을 행사할 수 있다는 점에서 구별된다.

〈표 4-10〉 역내외 JV의 장단점

구분	장점	단점
역외 JV	• 준거법으로 외국법을, 분쟁해결지를 해외중재기관으로 설정 가능 (법적 안정성과 예측가능성 확보 • 이중과세방지협약(DTT)에 따른 감면세율 적용 혜택. • 러시아 자회사(사업회사)의 도산 시 모회사(JV) 책임 회피.	• 러시아 자회사에 대한 현지에서의 지배권 행사 불가 (회계장부열람권, 결의무효 확인청구권 등) • JV 및 러시아 자회사 이중 운영을 위한 막대한 행정비용 • 세무당국의 역외탈세조사 가능성 • 러시아 파트너에게 큰 세무부담. • 국영기업/정부기관과 계약체결 및 공공조달사업 참여 제한. • 대러 경제제재 저촉 여지.
역내 JV	• JV에 대한 직접적 지배권. • 법률에 따라 소액주주권 행사 가능. • 적은 행정비용. • 공공조달사업 참여 가능. • 러시아 현지 은행대출 용이. • 현재 유일한 러시아 국영기업과의 JV 방법.	• 러시아에서의 분쟁해결 강제 (대부분 JV 관련 분쟁은 '회사관계 사건'으로 판단, 러시아 상사법원이 전속관할을 가짐). • 손해배상(indemnity), 옵션(option) 등 영미 계약법 개념의 러시아에서의 구속력 보장 여부 의문 (법적 안정성 및 예측가능성 확보 난항). • 출자자(주주/사원)에게 JV 도산 책임 전가 • 러시아 정세 리스크.

자료: 필자 작성.

역내 구조로 JV를 하는 경우 유한회사를 설립하는 것이 일반적이다. 유한회사의 사원은 법률로써 우선매수청구권이 보장되며, 정관을 통해 제3자로의 지분양도 시 기타 사원의 동의를 구하는 작위 의무, 또는 제3자에게로 지분양도를 제한하는 부작위 의무를 부과할 수 있다.

JV는 어떠한 지분구조와 운영방식을 취할 지가 중요한데, 의결기구를 사원총회/대표이사로 하여 단순하게 운영할 것인지, 사원총회/

이사회/경영진을 따로 두어 각 의결기구의 전속권한을 축소, 분배할 것인지를 먼저 정하고, 이를 토대로 합작투자계약과 JV의 정관을 기안해야 한다.

또한, 파트너와의 불화로 JV가 교착상태가 발생, 지속될 경우 JV에서 지분탈퇴(exit) 할 수 있도록, 특정 조건의 충족 시 파트너에게 지분을 전량 매도하거나 파트너의 지분을 매입을 강제할 수 있는 콜옵션(call option), 풋옵션(put option)의 행사 근거를 합작투자계약에 명시해야 할 것이다.

나아가, JV 주주 전체의 동의를 요하는 결의사항(reserved matters) 목록을 합작투자계약서에 명시하여 소액지분 출자 시에도 특정 결의사안에 대한 거부권(negative control)을 행사할 수 있는 계약상 안전장치를 고안해야 하겠다.

(3) 인수합병(M&A)

현지 물류기업의 지배주식을 인수하거나 사업을 양수하여 시장진입을 꾀하는 경우다. 소수지분을 인수하는 경우 대주주인 매도인과 주주간 계약(Shareholders Agreement)을 체결하여 회사 경영에 참여할 수도 있겠지만, M&A는 본질적으로 회사를 사고파는 매매행위이기 때문에 매물에 대한 가치평가 및 인수가격 결정을 위하여는 종합적인 법률실사가 불가결하다.

대상회사에 대한 법률실사는 주식소유권, 금전소비대차계약, 주요계약, 부동산, 지식재산, 인사노무, 인허가, 소송 등 분야에서 광범위하게 진행된다. **등기부에는 없으나 계약서 상 명시된 불확정채무가 있을 경우 그 실체를 확인하고, 인허가 보유가 대상회사의 핵심자산일 경우 향후 인허가가 박탈되거나 제한될 가능성이 있는지 파악하**

며, 대상회사가 체결한 계약 중 지배권 변동(change of control) 조항의 존재 여부를 검토하여 M&A 이후 대상회사의 계약상대의 일방적 계약해지권 행사 가능 여부 등을 확인하는 것이 관건이다.

대개 대상회사의 실소유주가 조세피난처(offshore)에 설립된 회사의 배후에 가려져 있거나 명목상 소유주를 내세운 복잡한 지배구조를 가진 경우가 흔하기 때문에 대상회사의 실소유주 파악이 어려울 수 있다.

법률실사 완료 후에는 매도인의 보장(warranties) 범위를 협상하여, 매도인의 보장사항 위반 시 매수인이 손해배상(indemnities)을 청구할 수 있도록 거래계약서를 기안해야 한다. 매도인이 보장하는 여러 사항 중에서도, 특히 조세, 환경보건안전, 반부패 관련 보장에 대하여 2~3년 가량의 비교적 긴 유효기간을 두어 보장사항 위반 시 매수인이 손해배상을 청구할 수 있도록 하는 것이 통상적이며. 반면, 그 외 기타 보장사항에 대하여는 1~1.5년의 손해배상 청구기간을 설정한다.

이때 러시아 매도인 측은 매수인의 손해배상 청구 범위를 좁게 설정할 것이 다분하다. 따라서, 매수인으로서는 조세, 주식소유권, 인허가 보장이 반드시 손해배상 청구 범위에 포함되도록 협상에 임해야 하겠다.

거래구조와 관련하여는, 우선 주식을 매수할지(share deal), 자산을 매수할지(asset deal)를 정해야 할 것이다. 주식매수의 경우 대상회사에 잠재된 리스크도 같이 취득하는 것이므로 과세당국에 의한 우발적 과세 위험이 있다. 이러한 점에서 매도인의 자산을 양수하는 대가로 부가세를 지불하는 대신 우발적 과세 위험에서 벗어날 수 있는 자산매입을 선호하기도 한다.

더불어, 거래의 전략투자승인 대상 여부를 파악하는 것도 필요하

다. 가령, 시장지배적 항만서비스사업자 인수 건은 전략투자승인 대상으로, 1~3개월 가량의 일반적 기업결합신고 심사시간에 비해 소요시간이 최소 3개월은 더 많다는 점을 유의하여 거래종결 일시를 기정해야 하겠다.

3. 신규 투자 진출시(초기 단계) 추진 사항

현지에서 한국 기업들을 대상으로 자문을 하는 경우 공통적으로 나타나는 문제점들이 있다. 그 중, 신규 투자 진출하는 기업들에 나타나는 문제점들을 정리해보고자 한다. 물론, 이러한 문제점들을 안고 가더라도 비즈니스가 성공적으로 안착하는 경우도 없지 않다. 다만, 이러한 점들을 미리 고려하여 준비를 한다면, 더욱 안정적으로 비즈니스를 운영할 수 있다는 관점에서 참조해볼 수 있다.

러시아 진출을 고려하고 있다면, 초기 비즈니스 준비 단계에서 해야 할 업무들은 다음과 같다.

1) 시장 분석·조사

우선 시장 조사를 통해 진출하고자 하는 시장 분석(Market dynamics)을 수행해야 한다. 이때 이 시장 분석의 목적은 ① 시장 매력도와 ② 진출 옵션을 규명하는 것이다. 진출을 고려하고 있는 비즈니스 컨셉에 대한 현지 시장의 매력도가 충분한지, 어느 지역을 우선 순위로 공략할 것인지, 파악해야 하는 법률과 규제 환경은 어떠한지 등을 파악하는 것이다.

이후, 해당 비즈니스 컨셉 (또는 비즈니스 모델)을 어떤 식으로 진

출할 것인지를 우선 순위화하는 것이 이 단계에서의 주목적이라고 볼 수 있다. 크게 보면, 그린 필드(투자 개발 사업), 브라운 필드(M&A 및 전략적 지분 투자)와 전략적 파트너십(JV 등)의 옵션으로 구분될 수 있다.

2) 타당성 검토

시장 조사 단계가 완료되면 타당성 검토(Feasibility Study)를 하게 되는데, 이 타당성 검토는 예비 타당성 검토와 본 사업 타당성 검토로 구분될 수 있다. 조금 더 세분화한다면 사업 분야에 따라 기본구상 또는 마스터 플랜 등 단계가 추가될 수 있다.

예비 타당성 검토의 경우 시장 조사 단계와 함께 수행될 수도 있는데, 주목적은 비즈니스 모델 확립과 도출된 비즈니스 모델의 사전적인 타당성을 검증하고 평가하는 것이다. 실무적으로 보면, 이 단계에서 비즈니스 컨셉이 모델로 형상화되고 구체화되는 경우가 많다.

반대로 말하자면, 예비 타당성 검토를 하지 않는 경우, 대부분 사업가들이 언급하는 비즈니스 모델은 비즈니스 모델이 아니라고 볼 수 있다. **극동에서 추진되던 많은 사업들이 지니고 있던 문제이기도 하다.**

비즈니스 모델의 구성 요소는 매우 다양하나, 투자 개발 사업에서 최소한 다음의 요소들이 고려되어야 합니다.

① 출자자, ② 시행사 (특수목적법인 등), ③ 인허가 기관, ④ 공급자, ⑤ 수요자(판매처), ⑥ 부지 제공자, ⑦ 시공사, ⑧ 금융기관 및 투자자, ⑨ (필요시) 로컬 파트너 등이다.

많은 경우, 이러한 구성 요소가 고려되지 않은 비즈니스 컨셉트로

금융기관부터 만나려고 하는 우를 범한다. 이러한 상태에서 금융기관을 만나봤자, 금융기관에서 지원해 줄 수 있는 것이 없다. 이 단계에서는 최소한, 어떤 수익 모델을 통해 어느 기간 동안 얼마만큼의 현금 흐름을 창출할 것이고, 그 사업의 영위를 위해 필요한 CAPEX와 OPEX를 도출하여 프로젝트의 수익성을 평가해 볼 수 있어야 한다.

3) 본 사업 타당성 검토

예비 타당성 검토를 수행했다면, 공급자 및 부지 제공자, 시공사가 어느 정도 윤곽을 나타내고 있을 것이다. 이제 본 사업 타당성 검토를 통해 본격적으로 금융기관과의 미팅을 준비하는 단계이다. 예비 타당성 검토를 통해 사업 자체의 경제성과 수익성 등이 검증된 후 보다 정교한 비즈니스 모델을 구축하는데, 많은 경우 이때 금융기관을 포함한 투자자들이 관심을 가지고 사업을 검토하며, 사업 타당성 검토 보고서를 토대로 각자의 관점에서 타당성을 검토하는 단계이기도 하다.

또한, 본 사업 타당성 검토를 진행하면서, 각종 세제/비세제 혜택을 분석하고 적용 계획을 수립하고, 기본적 노동 규제에 대한 스터디를 수행한다.

4) 회사 설립

사업 타당성 검토를 통해 해당 비즈니스의 경제성과 수익성 등 추진 타당성이 검증된 후 기업들은 해당 비즈니스를 추진하기 위한 현지 회사를 설립하게 된다. 이 단계에서 법인 설립 자체도 중요하지만, 더욱 중요한 것은 주주 간 계약(SHA: SHareholder's Agreement)

과 정부 기관을 포함한 이해관계자 간 계약이다.

계약서는 **전문 법률가에 의해 철저하게 검토되어야 하고**, 각종 세무 이슈 등을 검증하게 된다. 이때 **자문 비용을 아끼고자 우를 범하는 경우를 종종 목격하게 되는데,** 향후 문제가 발생할 가능성이 매우 높으므로 이 점을 각별히 유의해야 한다.

법인 설립이 추진된다면, 이후 운영과 관련된 각종 컴플라이언스를 대비하고, **필요한 라이센스 취득 및 인력 채용** 등을 진행하게 된다. 러시아 관련 법상 요구되는 내부 운영 지침 (회계, 세무회계, 인사 등)을 개발하고 각종 거버넌스 체계를 확립하는 것이 중요하다. 대부분 초기에 파견되는 주재원들은 사업부 또는 영업 파트에서 주로 파견되므로 이러한 컴플라이언스와 관리 운영 체계 확립 부문에 대해 소홀히 하는 경우가 많은데, 향후 발생할 운영상 리스크를 미리 대비하여 불필요한 금전적 지출과 간접적 피해를 최소화하는 것이 중요하다.

제 5 장

요약 및 시사점

제1절 조사 결과 요약

러시아는 세계에서 가장 큰 영토 면적을 자랑하고 있으나 인구(약 1억4,600만 명)의 78%가 유럽 쪽에 치우쳐 있다.

러시아 경제는 2015년 -1.97%까지 떨어졌으나 이후 회복세로 돌아서 2019년 1.34%의 GDP 성장률을 기록하는 등 완만하지만 꾸준한 성장세를 보이고 있다.[75] 러시아 전체적으로는 본격적인 제조업이 취약하고 서비스업도 도소매업에 의존하는 구조로서 취약하다. 그러나 풍부한 자원과 동북아-유럽을 잇는 대륙교 구실을 하는 지리적 위치 등으로 인해 향후 발전 가능성은 여전히 높다고 할 수 있다.

한러간에는 2019년 수출 77.7억 달러, 수입 145.6억 달러로 각각 전년 대비 6.2% 성장 및 -16.8%의 역성장을 보이고 있다. 최근 들어와 무역액은 증가하고 있으나 아직 2014년 수준을 회복하지 못하고

75) 2020년 코로나19 대유행 상황으로 러시아 경제도 타격이 있을 것으로 예상됨

있다. 한국은 자동차와 자동차부품 및 합성수지 등을 주로 수출하고, 러시아로부터 원유와 나프타, 석탄, 천연가스 등 에너지 자원을 주로 수입한다. 무역 물류 측면에서는 수출입 화물 불균형이 존재하므로 향후 이 같은 불균형 조정이 과제로 대두된다.

극동러시아는 이와 같은 불균형을 극복하고 러시아의 동서를 이으며 우리나라의 대러 투자 경향으로서 러시아 서부 편중을 극복하여 상호 호혜를 증진시킬 공간으로서 중요성을 갖는다. 극동러시아는 2018년 경제발전 효과를 내륙 쪽으로 확산시키기 위해 자바이칼주와 부랴트공화국 등 2개 연방 주체를 편입하여 면적이 확대됐다.

극동러시아는 한국의 대러시아 교역·투자의 교두보로서 중대한 의의를 갖는다. 2019년 극동러시아의 대외무역 부문에서 한국은 무역액 총 101억2천만 달러를 기록했는데 이는 1위인 중국(104억7천만 달러)에 거의 육박하는 규모이며, 한-극동러 무역액(71.1억 달러)은 한러 무역 총액(189.5억 달러)의 37.5%를 차지하고 있다. 한러 무역 관문으로서 극동러시아의 중요성이 갈수록 증대됨을 알 수 있다.

한편 러시아 물류시장은 경제개발 속도에 상응하여 2012년부터 지속적인 성장 추세를 보여왔다. 2012~16년간 루블화 기준 물류시장 규모는 37.5% 성장했으며, 2017~2019년 평균 6%의 성장세를 보일 것으로 예견된 바 있다.

교통 모드블 화물수송 구조를 보면 도로가 압도적으로 높으나 러시아 정부가 수출을 장려함에 따라 철도 및 해운에 의한 복합운송이 확대·성장할 것으로 기대되고 있다.

러시아는 최근 '2024년까지 기간교통 인프라의 현대화·확충 종합계획'(계획 기간: 2018. 10 ~2024. 12)을 수립해 2024년까지 총 6조

3,500억원(한화 약 1백조원 규모)을 투자할 계획이며, 이에는 유럽-중국 서부 기간망, 해양 항만 확충, 북극항로 상용화, 철도 교통 및 통과 능력의 향상, 교통물류 거점의 확충, 경제성장 거점간의 연계 등이 포함된다. 이는 향후 우리나라 기업에 의한 대러 물류시장 진출에 긍정적으로 작용할 것으로 보인다.

특히 주목되는 것은 철도와 해운에 의한 컨테이너 화물 수송 능력의 제고를 러시아 정부가 추진하고 있다는 것이다. 러시아 항만 물동량은 2016년 약 6억7,700만 톤 규모였으나 2019년 8억4,000만 톤 규모로 지속적으로 증가해왔으며, (야말반도 LNG 상업생산에 의한 북극항로 물동량 증가를 빼면) 특히 보스토치니 등 극동 항만의 물동량 증가가 눈에 띈다.

러시아 물류 시장 투자 진출은 우선 각종 세제혜택이 있는 러시아 전국의 경제특구(SEZ) 중 특히 서부와 극동 지역에서의 선도개발구역 및 블라디보스토크자유항 지역을 주목할 필요가 있다.

러시아 전국을 대상으로 하는 경제특구는 4개 유형(산업생산, 기술혁신, 관광여가, 항만) 총 28개가 지정되어 있으며, 이 중에는 모스크바가 포함된 중앙연방관구, 상트페테르부르크 등을 중심으로 우리 제조 기업(화주) 기업이 진출해 있다.

그러나 러시아 물류시장 투자를 위해서는 각종 법적 규제 등 유의사항이 존재하며, 리스크를 줄이기 위한 사전 시장 조사 등이 요구된다. 항만, 공항, 철도 등 교통인프라는 아예 토지소유가 제한되며, 기타 전략산업에 대해서도 러시아는 규제를 가하고 있다. 항만 구역 바깥의 보세창고 등에 대해서도 매건마다 관세당국의 서면허가 발급을 요하는 제약 사항이 존재하므로 유의해야 한다.

제2절 시사점

1. 정부의 역할

첫째, 대러 물류시장 진출 지원시 정부는 대기업과 중소 기업의 입장을 나누어 방안을 모색하는 것이 바람직하다. 우리나라 글로벌 화주 기업들은 자체 역량을 가지고 있으며, 물류 부문에서 있어서도 자체 부품 조달 능력을 갖고 있거나 2PL 형태의 진출을 가능하다.

중소 기업들은 화주·물류 기업의 동반 진출을 고려해야 하며, 특히 현지에서는 공동물류창고에 대한 수요가 많다. 이를 러시아 정부가 세우고 있는 '2024년까지 기간교통 인프라의 현대화 및 확충 종합계획'(특히 교통-물류 거점 확충)에 연계해 우리나라 중소·중견 물류기업들의 러시아 내 공동물류 센터 설립을 적극 지원할 필요가 있다.

둘째, 러시아는 영토가 워낙 방대하고 법·규정도 현지 지역 사정에 따라 변화가 심하므로, 외국인 투자 관련 정보의 모니터링을 상시적으로 수행할 수 있는 기구가 필요하다. 특히 통관 문제는 대 러시아 비즈니스에서 상시적으로 부딪치는 문제로서 이를 지속적으로 모니터링하여 해결 방안을 실행에 옮길 수 있는 제도적 장치가 필요하다(현재까지는 관세 당국의 비정례적인 협의를 위주로 진행되어옴).

셋째, 현지 언어(러시아) 장벽 및 번거로운 서류 작업으로 이는 행정 낭비는 물론 사업 자체를 무산시키는 경우가 비일비재하므로, 상시적인 법률 시스템 모니터링을 통한 기업 지원 시스템 마련이 필요하다. 대부분의 우리나라 중견·중소 기업들은 신속하게 이에 대처할 능력이 미비하다. 자금상의 어려움 등을 겪는 중견·중소 기업들에게 서류 절차의 차질로 인한 사업 착수의 지연은 기업의 생명에도 치명

상을 줄 수 있다. 따라서 '중소기업 통합 콜센터 1357'처럼 대러 진출을 추진하고 있거나 기 진출한 중견·중소 기업의 긴급 상황에 신속하게 반응하여 지원할 수 있는 긴급 지원 서비스 체계를 구축하여 운영할 필요가 있다.

2. 기업의 역할

제4장 2절의 3에서도 살펴보았듯이 진출 기업의 입장에서는 신규 투자 진출시 반드시 아래의 내용을 체크해야 한다.

우선 철저한 사전 시장 분석은 아무리 강조해도 지나침이 없다. 시장 분석의 주안점은 시장 매력도와 진출 옵션의 규명이다. 어느 지역을 우선 순위로 공략할지를 철저하게 파악해야 한다.

둘째, 예비 타당성 검토를 철저히 할 필요가 있다. 비즈니스 모델 개발에 필수 요소들, 즉 출자자, 시행사, 인허가 기관, 공급자, 수요자(판매처), 부지 제공자, 시공사, 금융기관 및 투자자, 로컬 파트너 등이 철저히 파악되고 타당성이 검증되어야 한다.

셋째, 사업 타당성(경제성 및 수익성)이 예비 타당성을 통해 준비되면 이를 근거로 금융 기관과 협의하여 투자자의 참여를 실현하는 단계이다. 이 때 각종 세제/비세제 혜택을 분석하여 적용 계획을 수립하고, 노동 규제(인력 확충 및 운영)에 대한 대응 방안을 마련해야 한다.

앞서 언급했듯이 러시아 경제특구와 극동러시아의 선도개발구역·블라디보스톡자유항은 외국인 기업의 유치를 위해 인력 채용의 번거로운 절차를 간소화하는 등의 편의를 제공하고 있다. 그러나 막상 현

지에 법인 또는 기업을 설립한 이후, 인력 관리에 대해서는 러시아 고용 및 노동 관련 법 적용을 받기 때문에 실제 경영이나 운영 면에서 난관에 부딪칠 수 있다. 이에 대한 대응책을 세워야 한다.

마지막으로 회사 설립 절차에 들어갈 때의 문제에 주의해야 한다. 이 단계에서는 법인 설립 자체도 중요하지만 주주간 계약(SHA)과 정부 기관을 포함한 이해관계자간 계약을 빈틈없이 준비해야 한다. 이 단계에서 계약서는 전문 법률가에 의해 철저히 검토되어야 하며, 각종 세무 이슈도 검증해야 한다.

정부 또는 지방자치단체, 파트너 기업 사이의 권한, 결정권 소재를 정확히 파악하지 못할 경우, 사업이 틀어지는 경우도 발생한다. 세무 문제도 정확히 파악하지 않으면 사후 복병으로 등장해 현지 운영을 중단시킬 수 있다.

우리나라 기업들은 중견 이상의 기업들이라 해도 이 단계 법률 검토를 자체적으로 수행하고자 하는 경향이 있는데, 이는 사후 크게 문제가 발생할 소지가 있으므로 각별한 유의가 필요하다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

김현수·박승혁. “최근 러시아 경제동향 및 한러 경제협력 확대 방안,” IIT 트레이드 포커스, 2018년 22호.

박성준 외, 극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안, KMI, 2019.

주러 대한민국 대사관, “2019년 한러 교역 동향,” 2020. 1.28.

주블라디보스톡 총영사관. “한러 극동지역/러 극동지역 교역 동향,” 2020. 2. 13.

주블라디보스톡 총영사관. “선도개발구역 및 블라디보스톡자유항 현황,” 2020. 2. 6.

코트라. 러시아 투자실무 가이드. 2018.

한국교통연구원, 동북아 북한 교통물류(러시아편), 2019,

현대물류연구원. 연해주 수산가공물류 콤플렉스조성사업 관련 사업타당성 조사, 2018.

〈국외 문헌〉

Analytical Center. Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017.

Analytical Center. Бюллетень о текущих тенденциях российской зкономики, май 2020.

“Globalization in Transition: The future of trade and value chains,” Mckinsey Global Institute, January 2019

KPMG Russia. Обзор российского транспортного сектора в 2019 году) (https://assets.kpmg/content/dam/kpm

g/ru/pdf/2020/08/ru-ru-russian-transport-survey.pdf).

Michael E. Porter, The Competitive Advantage of Nations, 1990, pp.74~75.

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2019, Oct. 2019.

〈인터넷 자료〉

뉴시스, "현대차, '가동 중단' GM 상트페테르부르크 공장 인수 논의 중," 2020. 7. 28(https://newsis.com/view/?id=NISX20200728_0001109868&cID=13001&pID=13000).

더구루. "[더스피커]러시아 독점청, 삼성중공업 '즈베즈다 합작사' 지분 인수 승인," 2020. 10. 5(https://www.theguru.co.kr/news/article.html?no=14724).

러시아경제개발부(http://www.ved.gov.ru/eng/investing/sez/)

러시아극동개발공사((https://erdc.ru/about-tor/)

러시아극동개발기금(https://www.fondvostok.ru/about/geography/)

러시아분석센터(https://ac.gov.ru/en/search?text=+container+shipments)(검색일: 2020. 10.9).

러시아연방관세청(https://russian-customs.org/fcs-data-on-exports-and-imports-of-russia-for-the-2019/)

러시아연방도로청(https://rosavtodor.gov.ru/eng/federal-roads)

러시아연방통계청(http://static.government.ru/media/files/mMrrbr3q9P6cGfWP3WxSmf7lCvAhrLob.pdf) .

러시아연방 해양하천운송청(http://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/reestr_mp/portyi_primorskogo_kraya_i_vostochnoy_arktiki.html).

러시아철도공사(https://www.rzdlog.com/services/container_trains/)

세계은행((https://www.worldbank.org/en/country/russia/overview)

아시아투데이. “해외에서 잘 나간 CJ제일제당·농심·오리온, 상반기에도 훨훨?” 2020. 10. 15(https://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20201004010000441).

인더스트리, “애경유화, 연산 10만톤 규모 러시아 시부르 가소제 플랜트 준공,” 2019. 7.24(https://www.industrynews.co.kr/news/articleView.html?idxno=33502).

코트라(http://news.kotra.or.kr/user/nationInfo/kotranews/14/nationDetailView.do?natnSn=155&commItemSn=408&area=1#area1)

판토스(http://www.pantos.com/kr/business/railroad.do)

한국수출입은행(https://stats.koreaexim.go.kr/sub/countryStatistics.do)

“NSR Shipping traffic-Transits in 2019,” CHNL(https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/)

UNCTAD(https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_en.pdf)

UNCTADstat(https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/643/index.html).

WorldAtlas(https://www.worldatlas.com/webimage/countrys/asia/russia/ruland.htm).

Большая волда ю Каким регионам России грозит весний паводок, 07 февраля 2019 (https://life.ru/p/1191654).

география (https://geographyofrussia.com/natural-vegetation/).

Топ 25 Российских морских портов по грузообороту(https://tyulyagin.ru/ratings/krupnejshie-morskie-porty-mira-i-rossii.html) .

부록

한러 물류 기초 용어 일람

1. 경제 지표 및 기업 유형

한국어	러시아어 약자	한국어 발음	러시아어 전체 표기	영어 약자
· 경제 지표				
국내총생산	ВВП	붸베뻬	валовой внутренный продукт	GDP
지역 총생산	ВРП	붸아르뻬	валовой региональный продукт	GRDP
해외직접투자	ПИИ	삐	прямые иностранные инвестиции	FDI
부가가치세	НДС	엔데에쓰	налог на довленную стоимость	VAT
성장률		쁘리로스트	прирост	
· 투자 및 기업				
공개형 주식회사	ПАО	뺘오	Публичное акционерное общество	PJSC
비공개 주식회사	НПАО	엔뺘오	непубличное акционерное общество	NPJSC
국영 기업	РАО	라오	Российское акционерное общество	SOE
폐쇄형 주식회사	ЗАО	자오	закрытое акционерное общество	CJSC
주식합명회사	ОАО	오아오	открытое акционерное общество	OJSC
유한책임회사	ООО	오오오	общество с огранниченной ответственность	LLC
외국인직접투자기업	ПИИ	삐	предприятие иностранный инвестицями	FDIE

한국어	러시아어 약자	한국어 발음	러시아어 전체 표기	영어 약자
· 주요 국가 프로젝트				
북극항로	СМП	에쓰엠뻬	Северный морской путь *줄여서 시브바르뿌치(Севморпуть)	NSR
액화천연가스	СПГ	에쓰뻬게	сжиженый природный газ	LNG
블라디보스톡자유항	СПВ	에쓰뻬붸	свободный порт владивостока	FPVs
선도개발구역	ТОР	또르	территория опережающего развития	ASEZ(s)
특별경제구역	ОЭЗ	오에즈	особые зконоьически у зоны	SEZs
자유무역지대	ЗСТ	제에쓰쩨	зона свобобный торговля	FTZ
· 국가 프로젝트 기관				
연방전략기획청	АСИ	아씨	Агенство стратегическ их инициатив	ASI
러시아직접투자펀드	РФПИ	아르에프삐이	Российский Фонд Прямых Инвестиций	RDIF
연방통계청	Росстат	로쓰타트	Федеральная служба государственной статистики	RUSSAT
연방관세청	ФТС	에프테쎄	Федеральная таможенная служба	FCS
연방등기소	Россреестр	로쓰리스뜨르	Федерфльная служьа государственной регистрации, кадастра и картографии	Rosreestr

한국어	러시아어 약자	한국어 발음	러시아어 전체 표기	영어 약자
· 교통물류 관련 기관				
연방도로청	Росавтодор	로쌉타도르	Федеральное дорожное агенство	Rosavtodor
러시아철도공사	РЖД	아르줴데	Российские железные дороги	RZD
러시아항만공사	Росморпорт	로스모르뽀르트	Федеральное государственное унитарное предприятие	Rosmorport
러시아해양하천운송청	Росморречфлот	로스모레치플로트	Федеральное агенство морского и речного транспорта	Rosmorflot
· 극동개발 관련 기구				
극동연방관구	ДФО	데페오	Дальневосточный Федералный Округ	FER
극동개발공사	КРДВ	케이아르데붸	Корпорация Далнего Востока	ERDC
극동투자수출지원청	АПИ	아삐	Агенство дальнего востока по привлечению инвестицтй и пдддержке зкспорта	FEIEA
극동개발기금	ФРДВ	에프아르데붸	Фонд Развития Дальнего Востока	FEDF
동방경제포럼	ВЭФ	붸프	Восточный Экономический Форум	EEF

2. 물류 및 화물

한국어	러시아어 전체 표기	영어
교통/물류 일반		
물류 허브	логистический узел	logistics hub
공급 사슬	чепочка (chain) поставки	supply chain
문전	от двери до двери	door-to-door
배송	доставка	delivery
화물 груз		
건화물	сухагруз	dry bulk
액체 화물	наливой груз	liquid bulk
냉동 화물	рефгруз	reefer
화물 취급량	грузооборота	throughput freight turnover
환적	перевалка	transshipment
컨테이너	контейнер	container
화물 수탁인	отправитель	consigner
화물 인수인	получатель груза	consignee
선적	отгрузка	shipment
양하	погрузка	unloading
환적	перегрузка	transshipment
운송/수송/보관		
운수, 운송	сообщение	transportation
운송, 수송	перевозка	
송달, 공급	подвоз	delivery
수입, 반입	ввоз	import
수출, 반출	вывоз	export
보관	хранение	warehousing
물품 창고	товарный склад	warehouse
보세 창고	таможенный склаь для храненая товаров	bonded warehouse
탐지	слежение	tracking
가시성	видимость	visibility

3. 운송 수단

한국어	러시아어 전체 표기	영어
육상 교통 наземный транспорт (도로)		
노선	маршрут	route
간선	магистраль	main line
교통 회랑	транспортные коридоры (복수)	transport corridors
· 교차점	узел	node
· 모드	мода	mode
· 구간	участок	branch
· 거리	расстояние	distance
· 속도	скорость	speed
· 정확성	точность	punctuality
· 길이, 연장	протяженность	length
철도 운송 железнодорожный транспорт		
시베리아횡단철도	Транссиб (Транссибирская магистраль)	TSR
바이칼아무르간선철도	БАМ(Байкало-Амурская Магистраль)	BAM
극동철도	ДВЖД	DZD
· 단선의	одноколенный	single track
· 복선의	двухколенный	dual track
· 광궤의	ширококоленный	broad-guage
해운(해상 운송) морской транспорт		
해운업	пароходство	shipping
· 선박	судно	vessel
· 컨테이너선	контеинер	containership
· 유조선	нефтевоз	oil tanker
· 탱커	тангер	tanker
· 쇄빙선	ледокол	icebreaker
· 총톤수	общий тоннаж	total tonnage

4. 수량 단위 및 기타 약어

러시아어	한국어 발음	러시아어 전체 표기	영어
수량 단위			
ДФЭ	데에프에	двадцатифутовый эквивалент	TEU
СФЭ	쎄에프에	сорокафутовый эквивалент	FEU
кг	킬로그람	килограмм	kg
км	킬로미뜨르	километр	km
тыс.	띠시챠	тысяча (1,000)	thou.
млн.	밀리온	миллион (백만)	mil.
млрд.	밀리아르트	миллиард (10억)	bill.
Т	토나	тонна	T(t)
шт.	쉬뚜카	штука (수량 단위. 개)	-
чел.	칠라비엑	человек (사람 수. 명)	p
п.п.	뻬뻬	процентный пункт	%p
р	라스	раз (회, 번)	time
т-км	톤 킬로미뜨르	тонно-километр	t-km
기타 약어			
г.	고트	год (연/년)	y
гг.	고듸	годы (연/년의 복수)	ys
г/г	까즈드이 고트	해마다	YOY
N⁰	노메르	номер (번호, 번, 호)	N.
пл.	쁠로샤찌	площадь (면적)	a
ИКТ	이카테	информационно-коммуникационных технологий	ICT

일반사업 2020-24-05

신북방 물류시장 조사: 러시아편

2020년 12월 31일 인쇄
2020년 12월 31일 발행

발 행 인 | 장 영 태
발 행 처 | 한국해양수산개발원
49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호
조판·인쇄 | 갭스앤디 컴퍼니 (051-911-9879)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337
비매품/무료