

극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안

Analysis of Logistics Constraints of Korean Firms in Russian
Far East and the Improvement Plan

2019. 11.

박성준 | 김은수



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진 |

박성준 한국해양수산개발원 글로벌SCM연구실 부연구위원
김은수 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터 부연구위원

보고서 집필 내역 |

연구책임자 |

박성준 연구총괄, 제1장, 제2장, 제3장 제3절, 제4장, 제5장,
제6장, 제7장 제1절~제2절 일부

연구진 |

김은수 제3장 제1절, 제7장 제1절~제2절 일부

산·학·연·정 연구자문위원 |

조형렬 현대상선 부장
박종호 한·러비즈니스협의회(KRBC) 대표
이상준 국민대 교수
변형섭 북방경제협력위원회 사무관

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

❖ 요약 · i

제 1 장 서 론 · 1

제1절 연구 배경과 목적	1
1. 연구의 배경과 필요성	1
2. 연구 목적	4
제2절 연구 방법과 내용	5
1. 연구 방법과 내용	5
2. 선행연구 분석 및 차별성	9

제 2 장 러시아 물류의 여건과 한·러 협력 · 15

제1절 러시아 물류의 여건	15
1. 극동러의 경제 구조	15
2. 러시아 물류의 제약 요인	19
3. 러시아 산업 부문과 공급사슬	22
제2절 한·러 교역 현황	25
1. 한·러 전체 교역량 현황과 교역 구조	25
2. 한·극동러 교역량과 교역 구조	30
제3절 한·러 투자 현황	35
1. 한·러 전체 투자 현황	35
2. 한·극동러 투자 현황	39

제 3 장 극동러시아 공급사슬 구축 현황과 전망 · 43

제1절 극동 러시아의 공급사슬 구축 현황	43
1. 극동러 공급사슬의 특징	43
2. 극동러 가치사슬과 공급사슬 수준	45
제2절 향후 극동러 공급사슬 전망	48
1. 극동러 공급사슬 구축을 위한 러시아의 국가 전략	48
2. 극동러 산업 정책 전망	54
3. 향후 한·러 공급사슬 구축 유망 분야와 시사점	56

제 4 장 극동러시아 진출 한국 화주·물류 기업 진출현황 · 73

제1절 극동러시아 한국 화주·물류 기업 진출 현황	73
1. 진출 개요	73
2. 진출 기업 수 및 진출 형태	76
제2절 부문별 진출 현황	79
1. 화주 기업 진출 현황	79
2. 교통·물류 기업 진출 현황	86

제 5 장 극동러시아 물류 애로 사항 · 99

제1절 인프라 이용 애로 사항	99
1. 해운 항로	99
2. 항만 시설	100
3. 도로·철도	104
4. 창고·보관 시설	107
제2절 운영상 및 기술적 애로 사항	108
1. 통관	108
2. 낮은 물류 전문화 수준	114
3. 철도 이용의 어려움	117

	4. 도로 운송 이용의 어려움	126
	제3절 법·제도 관련 애로 사항	127
	1. 물류 관련 제도의 불명확성	127
	2. 교통·물류 분야 외국인 투자 제한	128

제 6 장 물류 애로 개선 방안 · 139

	제1절 물류 애로 개선 방향	139
	1. 러시아 전체와 극동러 공급사슬의 구분	139
	2. 공급사슬 상류·하류 부문 개선의 동시 추진	141
	제2절 영역별 개선 방안	142
	1. 인프라 부문 개선 방안	142
	2. 운영 부문 개선 방안	153
	3. 제도·규제 개선 방안	157

제 7 장 결론 및 정책제언 · 163

	제1절 요약 및 결론	163
	제2절 정책제언	167

❖ 참고문헌 · 171

표 목차



〈표 1-1〉 선행연구 분석과 본 연구와의 차별성	12
〈표 2-1〉 극동러의 지역총생산과 고용 구조(2016)	17
〈표 2-2〉 우리나라 대러 수출 10대 품목	28
〈표 2-3〉 우리나라 대러 수입 10대 품목	29
〈표 2-4〉 우리나라의 대 극동러 수출 10대 품목	32
〈표 2-5〉 우리나라의 대 극동러 수입 10대 품목단위: 백만 달러	34
〈표 2-6〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향	35
〈표 3-1〉 러 전체 대비 극동연방관구 지역별 경제 발전 수준(2017 기준)	47
〈표 3-2〉 2024 국가 프로젝트 중 교통 인프라 확장 및 현대화 계획	50
〈표 3-3〉 극동지역 최우선 투자 프로젝트	51
〈표 3-4〉 러시아 수입대체 사업과 공동 지원사항	56
〈표 3-5〉 한·러간 경제협력 분야 주요 합의 사항(2018)	57
〈표 3-6〉 극동 수산물의 해외 수출 비중	58
〈표 3-7〉 극동 농업특화 선도개발구역 투자 현황	60
〈표 3-8〉 시베리아횡단철도 화물열차 운행현황	69
〈표 4-1〉 극동러(연해주) 영농기업 현황	79
〈표 4-2〉 극동러 진출 수산기업 현황	81
〈표 4-3〉 극동러 진출 무역 업체 현황	82
〈표 4-4〉 극동러 진출 도·소매/유통 기업 현황	83
〈표 4-5〉 극동러 진출 제조업 및 기타 산업 현황	85
〈표 4-6〉 극동러 운송·물류 기업 진출 현황	95
〈표 5-1〉 러시아 통관 서류 및 소요 시간 국제 비교	109
〈표 5-2〉 러시아 통관시 필요 서류	110
〈표 5-3〉 시베리아횡단철도 화차 운영 현황	122

〈표 5-4〉 한·러 컨테이너 수출입 물동량과 공컨테이너 비중(2017)	123
〈표 5-5〉 TSR 컨테이너 픽업 차지와 드롭오프 차지(예시)/	124
〈표 5-6〉 러시아 전략부문 투자법상 외국인 투자 제한 분야	130
〈표 5-7〉 구 러시아 전략부문 투자법의 제한 내용	132
〈표 5-8〉 러시아 해항법상의 행위 규제 내용	134
〈표 5-9〉 극동러 물류 애로 사항 종합	137
〈표 6-1〉 국제철도협력기구의 정부간 협정 현황	149
〈표 6-2〉 식품 구매대행 서비스의 통관·트럭킹 물류비 절감 시나리오(예시)	156
〈표 6-3〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(인프라)	160
〈표 6-4〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(운영 및 기술)	161
〈표 6-5〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(법·제도)	162

그림 목차



〈그림 2-1〉 러시아와 극동러 성장률	16
〈그림 2-2〉 러시아 연방의 시간대	20
〈그림 2-3〉 러시아의 무역·투자 여건 주요지표 순위	24
〈그림 2-4〉 한·러 교역 동향	26
〈그림 2-5〉 한·극동러 교역 동향	31
〈그림 2-6〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향	36
〈그림 2-7〉 한국기업의 업종별 대러 투자(2014 vs 2018)	37
〈그림 2-8〉 대러 투자와 대중국 및 대베트남 투자 동향	38
〈그림 3-1〉 가치사슬 업그레이드 제약 3요인	45
〈그림 3-2〉 북극항로 교통회랑과 러 극동·북극권 경제 거점	52
〈그림 3-3〉 자바이칼주 치타 복합물류단지의 입지	54
〈그림 3-4〉 극동러 지역별 경작 면적 및 잠재력	59
〈그림 3-5〉 루스아그로의 농축산 부문 연해주 투자 계획	61
〈그림 3-6〉 연해주 즈베즈다조선소 현황과 계획	63
〈그림 3-7〉 러시아 전체와 극동러 항만의 물동량 증가율	65
〈그림 3-8〉 한·러 컨테이너 물동량 수출입 및 환적 비교	68
〈그림 3-9〉 한·러 해륙 복합운송 루트(예시)	70
〈그림 4-1〉 롯데상사 연해주 농장	80
〈그림 4-2〉 현대글로벌비스 극동러-상트페테르부르크 블록트레인 개요	90
〈그림 4-3〉 서중물류의 TSR 이용 수송 화물	91
〈그림 5-1〉 블라디보스토크상업항 시설·장비 현황	101
〈그림 5-2〉 보스토치니항 및 글로벌포트	103
〈그림 5-3〉 시베리아횡단철도 화차 유형(일부)	121
〈그림 6-1〉 러시아연방도로청 조직 구성	147
〈그림 6-2〉 크로스 도킹 시스템의 개념	151

요 약

극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선방안

한중일 중심의 동북아 분업구조의 변화 속에서 러시아는 새로운 공급사슬 파트너의 대안으로 부상하고 있다. 특히 극동러 지역은 러시아의 가공(비원료) 수출산업 육성 정책과 우리나라의 중간재 수출 시장 확대 이해가 만나는 전략적 위치에 놓여 있어 그 중요성이 갈수록 더해지고 있다.

한·러 공급사슬상 극동러의 위상은 최근 들어와 격상되고 있다. 2018년 한·극동러 교역액은 97.2억 달러로 같은 해 한·러 전체 교역액 248.4억 달러의 39.2%를 차지했다. 이는 러시아 전체의 광대한 영토 및 러시아 서부로의 인구 및 시장 편중에 비춰볼 때 큰 의의를 지닌다. 그럼에도 한·극동러 공급사슬 구축 노력은 부진을 면치 못하고 있다. 2019년 상반기 현재 법인 또는 대표사무소 형태로 극동러에 진출한 우리나라 기업은 화주·물류 기업을 모두 합쳐 45개 안팎에 불과하다. 또한 대 극동러 투자가 차지하는 비중도 2010년 대러 전체 투자의 2.2%에 불과했다가 최근 들어와 조금씩 증가하는 추세이다.

한국 기업의 대 극동러 투자 부진은 기본적으로 국제 가치사슬도 발달되지 못함에 기인한다. 러시아측 자체 평가에 의하면, 극동러는 사하공화국·사할린 주 등 ‘자원 수출형’ 산업이 발달한 일부 지역을 제외하면 전체 산업발전 수준은 ‘중간 발전’ 또는 ‘저발전’에 그치고 있다. 더욱이 극동러에 진출한 한국 화주·물류 기업은 이 지역 특유의 물류 애로 사항과 투자 규제·리스크로 인해 고전을 면치 못하고 있다.

첫째, 교통·물류 각 분야 인프라의 부족에 시달리고 있다. 현재 한·러 해상 교역을 잇는 극동러측 항만은 컨테이너 운송의 경우, 블라디보스토크상업항과 보스토치니글로벌포트가 대표되나 컨테이너장 치장이 비좁아 보관료 문제가 발생하며, 화물 하역 속도가 더더 항만 혼잡(congestion) 발생 등의 문제점을 안고 있다. 러시아 당국은 농축산업 현대화를 목표로 하고 있으나, 극동러 항만 어느 곳에도 아직 곡물 전용터미널이 없다. 러시아 전체 시장이 아닌 극동러 지역에만 국한하면 공급사슬 구축 측면에서 도로 인프라 확충이 매우 중요하나 상대적으로 인구가 많고 인프라가 발달한 남부 연해주에서조차 노면 상태 불량·화물차의 제한된 주행여건 등으로 원활한 산업화 및 물류 거점 연계 기능을 갖지 못한다.

둘째, 통관 문제와 낮은 물류 전문화 수준, 철도 이용의 어려움 등 운영·기술상의 애로 사항이 현지 진출 기업의 발목을 잡고 있다. 또한 3PL·포워딩 서비스가 자연독점 상태의 러시아철도공사 혹은 항만·터미널 운영사와 수직 계열화되어 있어, 고객 위주가 아닌 공급자 위주의 거래 관행이 지속되고 있다. 화차 및 컨테이너 수급 불균형은 리드타임의 불확실성으로 이어지며, 러시아측 자체 조사에 따르면 컨테이너 트럭킹 비용은 철도 운송보다도 35~40%나 비싸면서도 서비스 질은 상대적으로 낮아 우리나라 화주·물류 기업들의 유효한 물류/운송 대안이 되지 못하고 있다.

셋째, 토지 소유는 물론, '수산자원 이용'을 포함 46개 '전략 부문'에 대한 외국인 투자 제한 등 법·제도의 규제와 리스크는 사업의 불확실성을 키워 우리나라 화주·물류 기업들의 적극적인 투자 또는 사업 확장 의욕을 저하시키고 있다. 특히 우리나라 기업은 상기 전략 부문 규제 외에, 국방·수산·해양 관련 법상의 규제 조항 등 수많은 '암초'를 만난다.

극동리에 진출한 우리나라 화주·물류 기업은 이중의 과제를 부여받고 있다. 첫째, 러시아 서부에 제조업 투자가 이뤄지는 만큼, 자재·부품 조달이란 상류부문 동서간 공급사슬을 이어줘야 한다. 둘째, 극동러시아라는 광활한 공간(면적 690만km²) 내 투자활동을 통해 극동러 자체 발전과 화물 창출에 기여하면서 한·러간 공동 이익을 창출하는 것이다.

이를 위해서는 먼저 우리나라 화주·물류 기업 공통의 애로 사항 개선이 필수적으로 요구된다. 우선 물류 인프라의 경우, 기존 컨테이너 정기선 항로 외에 기타 항만의 카페리 항로를 증설하는 문제가 검토되어야 한다. 현재 한·러간 유망협력 분야로 떠오른 농업 분야의 공급사슬 구축을 위해서는 곡물터미널 건설이 필수적으로 요구되나, 우리측의 수요 조사가 선행되어야 한다.

기업이 겪는 철송 애로사항과 관련해서는 2018년 6월 우리나라가 국제철도협력기구(OSJD)에 가입한 만큼, 국제철도화물운송협정(SMGS) 등 정부간 협정에 관한 장관급회담 등을 통해 개선방안을 적극 반영하는 한편, 보관시설 측면에서는 최근 현지 기업들의 적극적인 요구 사업으로 떠오르고 있는 '공동물류센터'에 대한 관심과 지원이 있어야 한다.

현지 진출 기업들의 가장 큰 애로 사항으로 지적되는 통관애로 해소방안은 지금까지와 달리 통관 이후의 물류 애로 사항과 직결되는 만큼 통관·물류 통합 양자 협의체(가칭 '한·러 통관물류 개선위원회)

를 구성하여 협의를 정례화할 필요가 있다. 극동러의 낮은 물류 서비스 문제에 대한 공동 대처, 러측 시장개방 문제를 ‘한·러 서비스·투자 FTA’ 협상에 의제화해야 한다.

또한 극동러 지역을 동북아, 나아가 글로벌 공급사슬 체계 내 편입하고, 이를 일관성 있게 추진할 수 있도록 북방경제협력위원회의 교통·물류 연구·조사 기능이 강화될 필요가 있으며, 현지 기업의 애로사항을 직접 청취하고 데이터 베이스화하기 위해 ‘중소기업 통합 콜센터 1357’ 등을 벤치마킹하여 현장의 목소리를 상시 청취할 수 있는 장치가 보완될 필요가 있다.

한·러 공급사슬 구축 측면에서 극동러 위상은 강화되는 추세

■ 2018년 한·극동러 교역액은 97.2억 달러로 동기간 한·러 전체 교역액의 39.2% 차지

- 한·러 교역액은 2016년 134.1억 달러, 2017년 189.6억 달러, 2018년 248.2억 달러로 3년 연속 증가세를 보이고 있음
 - ※ 한국의 대러 최대 수출 품목은 자동차로 2018년 수출액 기준 20.7억 달러로 전년 대비 49.9% 증가
 - ※ 한국의 대러 주요 수입품목은 원유, 석유제품(나프타 포함), 석탄(유연탄 및 무연탄), 천연가스 등으로 큰 변동 없음
- 2018년 한·극동러 교역액 97.2억 달러는 동기간 한·러 전체 교역액 248.4억 달러의 39.2%임
 - ※ 우리나라의 대 극동러 주요 수출 품목은 기계장비 및 부품, 전기기기, 철강제품 등이었으나 최근 3년간 식료품·농축산가공품 및 화장품·세제 수출 증가가 두드러짐(식료품·농축산가공품의 경우, '16년 3천3백만 달러에서 '18년 6천만 달러로 2배 가까이 증가함)
- 한편 지난 7년간 한·극동러 교역액이 사상 최다액을 기록했던 해는 2012년으로서 수출입 포함 총 102억6천만 달러였음

■ 한국의 대러 투자는 주요 경험상대국 대비 낮은 수준이며, 그나마 러시아 서부에 편중됨

- 2018년 한국의 대러 투자액 9천4백만 달러는 동기간 대중국 투자액 47억6,600만 달러의 1.97%에 불과하며, 동기간 대베트남 투자액 31억6,200만 달러의 2.28%에 불과함
- 한국 기업의 대러 투자 80~90%는 대기업 투자이며, 모스크바·상트 페테르부르크 등 러시아 서부에 편중

※ 러시아 서부 투자의 최근 사례로는 서울대 분당병원의 스콜코보 종합병원, 삼성전자의 스콜코보 AI연구센터 등이 있음

- 극동러의 경우 2012년 우리 물류기업 판토스의 블라디보스토크 물류센터 투자를 제외하면 신규 투자 사례를 찾아보기 힘들

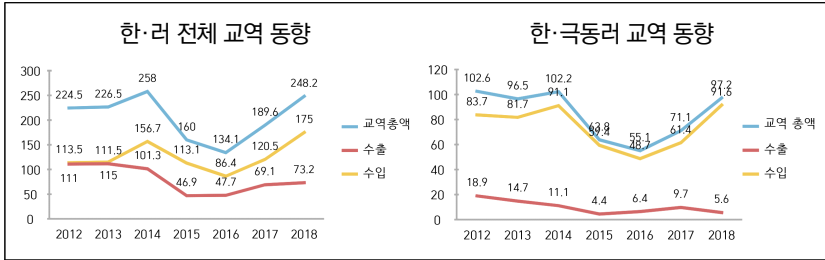
※ 2018년 롯데상사가 현대중공업 소유의 구 현대호텔 및 연해주 농장(연해주 미하일롭스키 농장)을 865억 원에 인수했으나, 신규 투자라고 볼 수 없음

- 2008년까지 대극동러 투자는 대러 투자의 12.3%를 차지할 정도였으나 2010년 2.2%로 하락

- 한국 정부의 신북방 정책이 시작된 2017년 이후 2019년 상반기까지 검토 또는 추진되어온 투자 사업으로는 LG네트웍스의 사료 첨가제 공장 사업, 포스코대우·세원마르스의 목재펠릿 및 우드칩 생산 투자 사업, 슬라반카 다목적항 현대화 사업('19년 중 타당성 조사 완료 예정), 오양씨푸드의 수산물 가공공장사업(나제진스카야 선도개발구역) 및 LH공사의 산업단지 조성(나제진스카야 선도개발구역) 등이 있으나 현재까지 실제 투자로 이어지지는 못하고 있음

※ 한·러 수산 분야 공급사슬 구축의 전기를 마련해줄 것으로 기대됐던 나지모바곶(블라디보스토크 소재) 수산가공물류센터 조성 사업은 2018년을 경과하면서 사실상 중단됨

〈그림 1〉 한·러 전체 및 한·극동러 교역 동향 비교



자료: 한국무역협회 해외무역통계

자료: 극동세관 대외교역 각 년도 자료 종합

■ 한국의 대 극동러 투자부진은 기본적으로 극동러 지역 제조업 가치 사슬 미발달에 기인함

- 러시아 정부의 4단계 산업발전 정도에 의한 자체 평가에 의하면, 러시아 전국 대비 극동러의 산업 발전 수준은 사하공화국·사할린주 등을 제외하면 전체적으로 ‘중간 발전’ 및 ‘저발전’ 상태임
- 또한 극동러는 전체 면적(695만㎢)에 비해 인구가 적어(8백20만 명 수준) 노동력이 부족하고, 기후가 혹독하고 사회주의 관행이 존속되고 있다는 기본적인 한계가 있음

〈표 1〉 러 전체 대비 극동연방관구 지역별 산업발전 수준(2017년 기준)

발전 수준 경제유형	높은 발전	발전	중간 발전	저발전
금융 경제형	해당 사항 없음 (비교 대상 '높은 발전': 모스크바 시 및 모스크바주, 상트페테르부르크)			
자원 수출형	사하공화국, 사할린주	해당 사항 없음(비교 대상 '높은 발전': 야말-네네츠 등)		
산업 다각화형	해당 사항 없음			
제조업 중심형				
채굴업 중심형				

발전 수준 경제유형	높은 발전	발전	중간 발전	저발전
공업-농업형	해당 사항 없음(비교 대상 '중간 발전': 블라디미르주 및 이바노브스크 주 등)		캄차트카주, 연해주 하바롭스크주	
농업-공업형	해당 사항 없음 (비교 대상 '중간 발전': 러시아 전체로 따지면 가장 많은 주가 이에 해당)			
저발전자원형	해당 사항 없음			아무르주, 마가단주 추코트카주
저발전 농업형	해당 사항 없음		유대인 자치주	

자료: 러시아 연방정부 분석센터(검색일: 2019. 10. 1)

'19년 상반기 극동러 진출 우리나라 화주·물류 기업은 45개 내외

■ 법인·대표사무소 형태로 진출해 있으며, 무역업 및 식품 유통업이 최근 활기를 띠

- 농업 분야 영농기업으로는 롯데상사, 아그로상생 등 8개 기업이 연해주를 중심으로 진출해 있으며, 2010년대 초중반까지 13개 기업이 진출한 것에 비해 오히려 줄어들었음
- 수산 분야는 한·러간 공급사슬 구축 잠재력이 높음에도 불구하고 4~5개 기업에 그치고 있으며, 한국통산이 캄차카 선도개발 구역에 수산가공 분야에 4.5억 달러를 투자함
- 단일 분야로 삼성전자·LG전자 외에 도시락루스(파도), 롯데칠성음료, 업카이트, 굿데이, 티코 등 도소매 및 유통 분야가 활기를 띠면서, 추가 진출 및 사업 확대 노력이 관찰되고 있음

■ 교통·물류 부문에서는 러시아 동-서간 블록 트레인 도입, 항공노선 증편이 이뤄짐

- 2014년 스테나대아라인의 백두산 항로(속초-자루비노)가 있었으나 적자 누적으로 운항을 중단하여 오히려 해운항로 인프라는 축소된 상황임

※ 현대상선(HMM), 장금상선(SINOKOR), 고려해운(KMTC), DBS해리가 블라디보스토크 항 및 보스토치니항에 기항

- 3PL 및 포워딩 분야에서 현대글로벌비스의 극동러 진출(블라디보스토크-상트페테르부르크 블록 트레인), 한국 관광객의 증가에 따른 항공편 증편(대구-블라디보스토크 등)이 눈에 띈다

〈표 2〉 우리나라 해운·물류 기업의 극동러 진출 현황

구분	기업 명	주요 사업 내용 및 특징	비고
해운 물류	현대상선	- 부산-블라디보스토크, 부산-보스토치니 운항 - 블라디보스토크-칭다오-상해-닝보-블라디보스토크 운항	2019년 한·러 직기항 체제로 개편
	장금상선	- 부산-블라디보스토크, 부산-보스토치니 운항 - 한(포항)·중·러 펜듈럼 항로 운항(예정)	2019년 한·중·러 항로 신설
	고려해운	부산-블라디보스토크-보스토치니-포항-부산	블라디보스토크 대리점
	DBS 해리	화객선 운항(동해항/블라디보스토크/사카이미나토)	2007년 항로 개설
3PL 및 국제 물류 주선업	판토스	- 해상, 항공, 철도, 창고, 특송 등 종합 물류 서비스 제공 2008년 블라디보스토크 진출/2013년 블라디보스토크 물류 센터 개장	모스크바주 (루자군)에도 물류센터 운영 중
	현대글로벌비스	부산-블라디보스토크-상트페테르부르크 해륙복합 운송	블록 트레인 편성 운영
	서중물류	TCR-TSR 영업 특화, 국제 운송 토털 서비스	
	유니코	- 러시아, 동구권, 중앙아 물류 서비스 특화 - 보스토치니 법인(2003), 블라디보스토크 법인(2007) 운영	TSR에 상대적 강세
	에코비스	중앙아 화물 운송 및 물류 특화 (극동러 항만통관은 모스크바 담당)	
	페트콤	중소기업 화주 대상 컨테이너 수출입 선적 등 담당	현지 창업

자료: 현지 조사를 토대로 저자 작성

현장의 기업들은 만성적인 교통·물류 인프라 부족 호소

■ 한·극동러 컨테이너 물동량이 블라디보스토크상업항, 보스토치니글로벌포트 등 특정 항만에 집중되는 반면, 동 항만 하역시설 업그레이드 지연으로 ‘보관료’ 문제 등 발생

- 현재 한·러 교역을 잇는 극동러측 항만은 컨테이너 운송의 경우, 블라디보스토크컨테이너터미널(VCT)과 보스토치니글로벌포트로 대표되나 컨테이너장치장이 비좁아 보관료 추가부담 문제가 발생하며, 화물 하역 속도가 느려 항만 혼잡(congestion) 등의 문제점이 발생하고 있음

※ 블라디보스토크상업항: 아적장 면적은 362,500 m²(마산항의 약 절반 수준) 및 창고면적 71,380 m²이며, 2018년 총 물동량은 약 45만 TEU를 기록함. 컨테이너 적치 능력(yard stacking capacity)은 최대 18,000 TEU로 물동량에 비해 부족함

※ 보스토치니글로벌포트: 연간 최대 하역능력은 65만 TEU이나 실제 하역량은 블라디보스토크상업항에 미치지 못하며, 컨테이너 적치 능력은 15,131 TEU로 블라디보스토크상업항보다 떨어짐

- 극동러 개발의 유망 분야인 농업 현대화의 경우, 곡물 전용 터미널이 필수적이거나 현재까지 극동러 항만에서 곡물 전용 터미널을 갖춘 곳은 전무함

※ 곡물 전용 터미널은 곡물의 환적에 필요한 장비(grain loading gallery), 엘리베이터 등 전용 저장시설, 곡물 전용선의 접안이 가능한 선석, 일부 가공 시설이 갖춰진 곡물 전용 터미널 건설 등으로 구성됨

■ 극동러 산업 거점을 연결하는 도로·철도 인프라도 열악

- 극동러 도로 포장률은 국도와 지방간선도로를 포함한 공용도로의 71%에 그치고 있으며, 상대적으로 인구가 많고 인프라가 발달한 남부 연해주에서조차 노면 상태 불량, 화물차의 제한된 주행 여건 등으로 원활한 산업화 및 물류 거점 연계 기능을 갖지 못함

- ※ 극동러에서 상대적으로 인구 밀집지역인 연해주의 경우, 프리모리예1 국제교통회랑(쑤이펀하-그로데코보-블라디보스토크/나홋카/보스토치니)의 도로 확충 계획("노바야 드러사")을 추진 중이나 2019년 상반기 현재 공정은 블라디보스토크-볼쇼이 카멘에 그치고 있음
- ※ 블라디보스토크 출발, 연해주 남부 핫산군에서 북한으로 넘어가는 도로는 블라디보스토크 교외를 벗어나면 도로 상태가 불량해지며, 특히 크라스키노-핫산역 구간은 비포장 도로로서 트럭킹이 어려움
- 극동철도 남부 구간인 연해주 바라놉스크-핫산 구간(240km)의 수송 능력은 2020년까지 연간 40만 TEU 수준의 공급 부족이 예상되고 있으며, 전철화되어 있지 않음

■ 농축수산물 콜드체인 물류에 필수적인 현대화된 창고 시설도 부족함

- 블라디보스토크 근교를 중심으로 일부 현대적인 개념의 창고가 건설되고 있으나 단순 보관이 아닌 환적과 부가가치 창출, 크로스-도킹(cross-docking) 등 신속한 집배송 기능을 갖춘 창고가 부족함
 - ※ 현지 진출 기업에 따르면, 블라디보스토크 인근 50km 이내에 창고가 많지만 창고 수용률은 60% 미만에 그치고 있으며, 한국에서는 보편화된 크로스-도킹 기능 물류창고를 찾아보기 어려움
 - ※ 하바롭스크 아방가르드 지역 물류 창고(규모 3만㎡) 등 일부 대규모 물류센터가 추진되고 있으나 아직은 계획 단계에 그치고 있음

통관과 낮은 물류 전문화 수준도 현지 기업 활동 저해

■ 서류 과다, 러시아어 원본 요구, 인증 문제 등 통관 문제로 수입통관 시간 지연

- 선진국의 경우 통관에 필요한 서류는 3~4 개이나 러시아는 최소 10개 이상이며 대부분 러시아어 원본을 요구함
- 그 결과 수출시 서류통과에 25.4시간(OECD 2.4시간), 수입시

- 서류통과에 38.6시간(OECD 평균 8.7시간) 등 장시간이 소요됨
- 농수산물·식품 수입시 식품안전 보증을 위한 인증서 및 샘플 인증서가 없으면 현지 통관이 거부되어 반송되기 일쑤임
 - 동일 제품이라도 지역별로 세관마다 HS코드와 관세율이 상이해 통관이 지연됨
 - 그 밖에 가격증빙 자료, 무게 정보 확인을 위한 화물 추가검사 등으로 통관 소요일수가 증가함

〈표 3〉 러시아 통관시 필요 서류

구분	서류명	작성/발급 주체	사본/원본 구분	표기 언어
수출자	송품장(Commercial Invoice, CL)	수출자	사본	영어
	포장명세서(Packing List, PL)	수출자	사본	영어
	제품 설명서	수출자	원본(사본)	러시아어
	가격 명세서(Price List)	수출자	사본	영어
	수출신고필증	수출자/관세사	사본	러시아어
관세사	DTS(Declaration of Customs Price)	관세사	원본	러시아어
	통관 신고서(GTD)	관세사	원본	러시아어
	Master B/L 또는 출도화물 운송장(Railway Bill)	선사	원본	-
수입자	Bank Slip - 세관 연계 은행계좌로 송금된 통관자금 송금 증명서	은행	원본	러시아어
	러시아표준제품증명서(GOST)	증명서 발급 대행사	사본 공증본	러시아어
	외환거래 확인서	은행	사본	러시아어
	계약서(수출자/수입자간 계약서)	-	사본	영어/ 러시아어
	위임장(통관업무 증명용)	-	사본	러시아어

자료: 현지 기업체 내부 자료

■ 3PL 및 포워딩 서비스 등은 전문화된 업체가 부족하거나 러시아측에 독점

- 극동러 3PL 및 포워딩 서비스는 자연독점(natural monopoly) 상태인 러시아철도공사 혹은 항만·터미널 운영사와 수직 계열화되어 있어, 고객 위주가 아닌 공급자 위주의 거래 관행이 잔존함

※ 러시아계 3PL 및 포워딩 기업은 터미널 운영사(블라디보스토크의 경우 FESCO, 보스토치니글로볼포트의 경우 RUSCON) 또는 러시아철도공사(트란스콘테이너) 등에 의해 수직 계열화되어 있어 화차와 컨테이너 수급 등을 담당하는 방식으로 물류 독점화

- 물류 독점화는 고비용의 물류비 책정 및 비정상적인 업무 처리 등을 통해 우리나라 화주·물류 기업에 부담을 가중시킴

※ 사고 발생시 정확한 사유 및 발생 원인을 규명하지 않고 추가 발생된 비용에 대해 화주가 지불하지 않을 경우 cargo holding 및 공매도를 진행하는 사례가 있음(현지 기업체 면담 결과)

■ 컨테이너 트럭킹 비용은 철도 운송보다도 35~40%가 비싸면서도 서비스의 질은 낮음

- 철도 운송에 따른 운임에는 기관차 및 철도 이용 요금 외에 화종에 따른 화차 사용료 및 컨테이너 임대료 등이 반영되어 운송비가 상승함

※ 부산항에서 출발해 극동항(블라디보스토크/보스토치니) 경유 모스크바까지 TSR 직통으로 갈 경우, 운임은 FEU당 3,500 달러로 해상 운송시(수에즈운하 경유)의 운임 3,100 달러 수준보다 400 달러가 높음

- 블라디보스토크-모스크바간 트럭킹 비용은 40피트 기준 162,000 루블(2018년 기준)로 철도 운송과 비슷한 수준이며, 화물 운송 소요 기간도 14일로 철도 운송과 큰 차이를 보이지 않음
- 아울러 대부분의 트럭킹은 영세 자영업자의 영역이어서 당국 통

제 하에 놓여 있지 않은 불법적인 운송이 많아 서비스 수준을 담보하기 어려운 것으로 평가됨

■ TSR 운송시 고박상태 불량 등으로 인한 화물 손상 가능성이 있음

- 전자제품, 반도체 등 전자제품 및 부품, 자동차 부품 등 고가의 제품은 대부분 진동과 충격에 취약해 TSR 이용시 주의를 요함
- 2018년 8월 블라디보스토크-상트페테르부르크간 블록 트레인을 개설한 현대글로벌비스의 경우, 이와 같은 운송시의 컨테이너 고박 불량으로 인한 파손이 문제가 되고 있는 것으로 나타남
- 동절기 운송시 러시아 내륙은 영하 40도 이하로 떨어져 일반 컨테이너에 적재된 제품은 ‘결빙 현상’으로 품질에 이상이 발생할 수 있어 아예 운송이 불가능한 것으로 파악되고 있음

※ 석탄 등 벌크 수송시에도 제품이 장거리 구간을 통과하며 해빙·결빙을 반복하면서 극동러 지역의 선적항에 도착시 품질 이상이 발생하는 것으로 파악됨. 결국 일정 품질을 유지하기 위해서는 품질 저하를 막기 위한 추가적인 시설·장비 현대화가 필요하며, 이는 곧 추가 비용의 발생으로 인한 물류비 상승의 원인이 됨

토지 소유 관련 법·제도의 규제 장벽과 리스크가 상존

■ 농지법 등을 통해 ‘민감 지역’(sensitive territories)의 외국인 토지 소유 금지

- 러시아 시민권이 없거나 외국인 또는 외국인이 50% 이상 지분을 가진 농업회사는 농지 소유 금지
 - ※ 극동러 내수가 아닌 수출 목적 영농 기업을 할 경우 규모의 경제가 중요하며 이 때문에 대단위 농지 확보는 필수적이나 농지 소유 금지 탓에 사업 대상지 확보를 위한 투자 절차가 복잡해지고 문제가 발생할 소지가 있음
- 국경 지역 및 기타 ‘민감 지역’(러시아 대통령령으로 정함)에 대해서도 외국인 또는 외국인 법인의 토지 소유가 불가능함

■ 교통, 우주·항공, 자원(수산자원 포함) 등을 ‘전략 부문’으로 묶어 투자 제한

- ‘전략 부문 투자법’은 2008년 제정되었으며 ‘국가안보 및 국방상 전략적 중요성’을 갖는 부문 46개를 명시하여 외국인 투자를 제한함
- 러시아는 교통·운수 부문 시장 진입에 대해서도 각종 규제를 둠

〈표 4〉 러시아 전략부문 투자법상 외국인 투자 제한 분야

분야	세부 제한 대상
과학/의학	• 수문 및 기상 관측, 지구현상 관측, 병원체 자원 관련 사업 행위
핵 시설 관련	• 핵시설 설치·가동, 방사성 물질 배출/취급
정보/통신	• 과학연구를 위한 핵물질 및 방사성 물질 사용 • 핵시설 설계·건설 및 방사성 물질 설계
무기	• 핵시설 및 방사성 물질 관련 장비 마련·설치 • 원자력 시설 안전검사
우주/항공	• 정보통신 시스템 암호화 수단 생산/ 암호수단 배포 및 기술 서비스 등
언론/미디어	• 정보 암호화 서비스 제공 • 비밀정보 수집 목적 전자장비 개발
자원	• 비밀정보 수집 목적 특수기술 장비 판매를 위한 개발, 생산 및 취득
교통	• 인터넷 유선통신 시장 지배권자의 사업 활동

자료: 코트라, 「러시아 투자실무 가이드」를 토대로 저자 재작성

한·러 공급사슬 구축과 한·극동러 공급사슬 구축의 균형 있는 접근 필요

■ 극동러에 진출한 우리 기업은 러시아 동-서 공급사슬 구축 및 극동러 지역 차원 공급사슬 구축의 이중적인 위치를 부여받고 있음

- 극동러는 러시아 서부에 제조업 투자가 집중되고 있는 만큼, 자재·부품 조달이란 상류부문 동-서간 공급사슬의 출발점임

- 또한 우리나라 화주·물류 기업은 극동러라는 광활한 공간(면적 690만 km²) 내의 투자 활동을 통해 극동러 자체 발전과 한·러간 화물 균형 해소를 통해 한·러간 공동 이익을 창출해야 함

■ 우선적으로 컨테이너 정기선 항로 외에 카페리 항로 증설 등으로 해운 항로 인프라 다각화가 요구됨

- 연계 도로·철도 인프라 확충을 전제로 슬라반카항(또는 자루비노항) 등에 대해 카페리 항로를 증설할 필요가 있음
 - ※ 카페리 항로는 과거 스테나대아라인에 의해 백두산 항로(자루비노/블라디보스토크-속초)가 운항되었으나 2014년 6월 적자 누적 등으로 중단됨
 - ※ 연해주 항만 개발은 2018년부터 슬라반카 다목적항 개발에 대한 우리측 타당성 조사가 2019년 내 완료 예정임
- 한·러 농업협력 및 농업 분야 공급사슬 구축을 위해 일각에서 곡물터미널 개발방안이 논의되고 있으나 한국측의 자체 수요 조사가 선행되어야 할 것으로 보임

■ 철송 애로사항 해소를 위해 국제철도기구(OSJD) 내 국제철도화물운송협정(SMGS) 등 정부간 협상 틀 활용

- 국제철도화물운송협정은 철도운송 허용 화물의 종류, 위험 화물 및 부패성 화물의 운송, 화물운송 계약, 화차의 용도 및 요금 적용, 수수료 및 부과금, 인보이스 양식에 관한 내용을 포괄 규정하고 있으며, 매년 장관급 회담을 통해 수정 또는 개정 내용을 협의함
 - ※ SMGS는 본 협약(8장 41조로 구성)과 22개 부속협약으로 구성되며, 1951년 이래 OSJD 교통법위원회를 통해 수차례 개정됨
- 국제철도화물운송협정 외에 국제여객운임협정(MPT), 통합통과운임협정(ETT), 국제철도통과운임협정(MTT), 국제교통화차사용

- 규칙협정 등 9개의 정부간 협정을 통해, 철도운송의 기술적 사항과 거래 조건 등을 조정함
- 이와 함께 도로 인프라 건설에 PPP 참여 모색(러측 창구는 러시아연방도로청)

통관 분야, 극동러 시장 물류시장 진출 등은 정부의 주도적 역할 필요

- 통관애로 해소 방안은 지금까지와 달리 통관 이후 물류애로 사항과 통합하여 양국 정부간 협의체 운영이 바람직함
 - 통관 문제는 물류 애로사항과 직결되는 만큼 통관과 물류를 통합하여 협의하는 가칭 ‘한·러 통관물류 개선위원회’ 등을 정례화하여 지속적으로 개선 방안을 협의할 필요가 있음
- 극동러의 물류 서비스 수준을 향상시키고 화주 기업 투자활동을 돕기 위해서는 극동러 물류 시장 진출이 필수적인 바, 러측 물류서비스 시장개방 확대 및 시장진입 규제완화 ‘한·러 서비스·투자 FTA 협상’에 의제화할 필요가 있음
 - 한·러 양국은 2019년 9월 24일(한국시각) 모스크바에서 열린 한·러 경제과학기술공동위원회에서 2020년 내로 ‘한·러 서비스·투자 FTA’를 타결 짓기로 함
 - 동 FTA 협상 대상에 물류 서비스(3PL, 도로운송, 특송 서비스 등) 분야를 포함시켜 의제화할 필요성이 있음

■ 북방경제협력위원회 직제 개편 등을 통한 교통·물류 분야 현지 기업 애로사항 지원 기능 강화

- 극동러에서의 가치사슬 구축을 위한 양국 협력 사업의 공급사슬 구축 문제가 전제되지 않고서 활성화되기 어려운 만큼, 북방경제협력위원회의 분과 기능을 강화하여 유기적 연관성을 갖도록 해야함

※ 북방경제협력위원회의 16대 중점과제(2018. 6 발표) 중 인프라 부문은 개별 프로젝트(예: 카자흐 알마티 순환도로 건설 사업, 연해주 산업단지 조성) 또는 산업(조선협력 또는 ICT 협력) 위주로 선정되어 있어, 통관·물류 부문 등 공급사슬 구축 문제와 유기적인 관련성이 미흡함

- 구체적인 사업으로는 현지 기업 요구가 높은 공동물류센터 및 보세창고 확보 등을 우선 고려할 필요가 있음

※ 공동물류 창고는 중소기업(유통 부문)을 위한 공동구매 대형 사업과 연계 추진

- 극동러에서는 각종 투자 관련 법령 개정 정보가 실시간으로 제공되지 못하므로 투자 관련 정보의 업데이트가 상시적으로 이뤄질 수 있는 장치 마련 필요

※ 극동러에서 정보 전달이 느린 최대의 원인은 언어 장벽임(대기업 활동에 필수적인 법령의 개정·수정·업데이트 내용이 러시아어로 제공되며, 신속한 정보 제공이라는 고객 마인드도 떨어짐)

※ 극동러에 진출해 있거나 진출을 시도하고 있는 중소기업들을 대상으로 '중소기업 통합 콜센터 1357' 등을 벤치마킹한 애로사항 청취 및 상담, 현황 정보 수집을 위한 공식 채널을 구축하여 운영할 필요가 있음

〈표 5〉 극동러 물류 애로사항 개선방안 요약

구분	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
인프라	제한적인 해운항로 네트워크	• 자루비노항, 슬라반카항 등을 기항로 한 화객선 항로 개발 등	• (한) 지자체 자체 항로 개발
	항만 시설 부족	• 컨테이너 시설·장비 업그레이드 및 벌크 전용터미널 개발	• (한) 수요 조사 선행

구분	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
	물류 거점간 연계 부족	• 거점간 도로 인프라 확충 • 기존 도로 인프라의 업그레이드	• (러) 비연료 산업부문 산업발전 계획에 맞게 도로인프라 확충 '로드맵' 작성(계획중) • (한) 투자 및 진출대상 지역중 심으로 도로건설 ppp 참여모색 (러축파트너-로사프토도로)
	철도 비전기화 구간 및 단선 구간	• 해당 구간의 전기화 및 복선화 추진 등	• (러) 러시아철도공사 중심, 국동철도 지속적인 업그레이드
운영 및 기술적 문제	통관 문제	• 통관 서류 간소화 • 그린 화랑 조기 활성화 • HS 코드 통일 • 기타 통관서류 번역기 보급 등의 기술적 조치	• (한·러공동) 한·러 통관당국 간 협력 및 협의체 구성
	물류 서비스 미발달 및 물류 서비스 시장 독점	• 3PL 및 포워딩 분야 외국기업 현지 진출 확대	• (러측) 물류시장 개방 확대 • (한측) 우리 화주기업을 대변할 물류전문업체 현지 진출 지원
	특송 체계 불비	• 외국 기업의 현지 진출 및 시장 참여 확대	• (한측) 현지화 업체 지원, 전문가 육성 • (한·러 공동) 공동 연구 및 B2B 포럼 개최
	화차 및 컨테이너 수급 불균형	• 화차 수급 불균형 완화 • 컨테이너 수급 불균형 완화	• (한·러 기업) 러시아 화차 회사에 대한 자본 투자 - 구간별 완화방안 공동연구
	철도운송 운임 및 까다로운 기술적 조건	• 운임 체계의 조정 • 기술적 조건의 국제 표준화 추진	• (한·러 정부) 국제철도기구 및 정부간 협정(SMGS 등)을 통한 개선 추진
	도로 운송 운임 및 낮은 서비스 수준	• 도로 운송 요금 체계 개선 • 낮은 서비스 수준 개선	• (한·러 정부·민간) 도로 인프라 개선을 위한 공동 연구, 한국 기업의 참여 방안 도출 • (한측) 정부, 도로 인프라 사업참여를 위한 정보 제공 (트럭 상호주행방안 가능성 협의)

구분	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
법·제도	외국인 투자 제한	• 토지: 선도개발구역 및 블라디보스토크자유항 중심으로, 부지 확보 리스크 등 데이터베이스, 대응 매뉴얼 마련 • 한·러 협의 사항을 중심으로 전략부문 투자 제한 완화	• (한측 정부) 각종 규제 및 법령에 대한 모니터링 강화, 동 모니터링 결과의 기업 제공 • (한·러 공동) 북방경제협력위원회 및 극동북극개발부 실무국장급 회의 활성화
	시장 진입 장벽	• 도로·철도·항공 등의 각종 시장 진입 규제 완화	• (한·러 공동) 한·러 공동실태조사, 한·EAEU FTA 협상, 한·러 서비스·투자 FTA 협상 의제화

제 1 장

서 론

제1절 연구 배경과 목적

1. 연구의 배경과 필요성

한중일 중심 동북아 기술 분업구조의 와해 속에 러시아는 한국의 새로운 글로벌 서플라이 체인(공급사슬 또는 공급망)의 대안으로 부상하고 있다. 한편 우리나라 제1 교역 상대국인 중국 경제가 성숙해지면서 중국은 자국 내 공급사슬에서 더 많은 중간재를 생산하기 시작하고 있어, 한국 기업들에게는 지속성장을 위해 새로운 시장을 찾아야 할 과제가 주어지고 있다.¹⁾

특히 미중 무역 전쟁의 여파가 직접적으로 나타나면서 우리나라 대외 경제는 높은 대중국 의존 상황에서 탈피해야 하는 과제가 새롭

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

게 대두되고 있다. 미중 무역 전쟁의 영향은 복합적이다. 일부 품목에서 미국의 대중 제재는 한국 제품의 수출을 촉진하는 것으로 여겨지고 있다. 그러나 전체적으로 미국의 대중 무역 제재에 따른 영향은 중국의 대미 수출 감소 → 중국 중간재 수요의 감소 → 한국의 대중국 중간재 수출 감소 등 부정적으로 전망되고 있으며,²⁾ UNESCAP 논문에 따르면 미중 무역 분쟁으로 인한 간접 관세 리스크 지수가 가장 높은 것으로 분석되고 있다.³⁾

한편 러시아는 신북방 정책의 핵심 협력국으로서 2017년 9월 동방경제포럼을 통해 우리 정부가 '9 브릿지' 구상을 제안한 이래 상호 이해가 증가하고 있다. 중간재 및 최종재 수출 시장을 새롭게 찾아야 하는 상황에서 풍부한 자원과 산업 잠재력을 갖는 러시아는 주요 대상국이며, 러시아도 최근 자국 산업 육성 및 수출 산업 육성을 국가의 핵심 과제⁴⁾로 하고 있어 우리나라의 중간재 수출 시장의 확대 이해와 맞아 떨어지는 협력 파트너이다.

극동러 지역은 이와 같은 양국의 이해가 만나는 가장 중요한 전략적 위치를 차지하고 있다. 러시아 연방도 신동방 정책에 따라 최근 수년간 개발에 심혈을 쏟고 있다. 러시아는 2015년 극동 개발을 위한 양대 프로그램으로 외국인에 대한 투자 인센티브 제공을 주요 내용으로 한 선도개발구역(TOR 또는 ASEZ) 제도와 블라디보스토크 자유항 제도를 실시하고 있다.

한편 극동러 지역은 우리나라 신북방 정책에 있어서도 갈수록 중요성을 더하고 있다.

2) 강내영·강성은, “한국과 주요국 대중 수출 공급경로 비교 분석,” 2019. 21호, p.7

3) “Trade wars: Risks and opportunities for Asia-Pacific economies from US tariffs,” UNESCAP Working paper series No. 01, May 2019, p.11.

4) 2018년 5월 푸틴 대통령은 4기 출범시 ‘2024년까지 러시아 연방 목표 및 전략 과제 프로젝트’(‘5월 명령’)을 발표.

2018년 6월 러시아 모스크바에서 개최된 한·러 정상회담 결과, 양국 정상은 총 32개 항에 이르는 ‘대한민국과 러시아 연방간 공동성명’을 채택했다. 이 문서는 양국의 미래지향적인 관계 발전을 위한 구체적인 합의 사항을 담고 있다. 경제 분야의 경우, △ 선도개발구역과 블라디보스토크 자유항을 활용을 위한 유망 프로젝트 실현 △ 한국-러시아-유럽을 연결하는 철도망 구축, 나진-하산 철도 공동 활용사업 △ 한국으로의 러시아산 천연가스 공급 확대의 촉진 및 공동 개발 가능성 검토 △ 첨단기술을 활용한 농산물 생산·가공 및 식료품 생산 증대를 위한 극동·시베리아 지역 농업 투자 확대 △ 수산 분야 협력 발전 및 동 분야 투자 △ 에너지 및 교통 분야 공동프로젝트 등 상당 부분이 러시아 극동지역을 거점 또는 기반으로 하고 있다.⁵⁾

그러나 이와 같은 점증하는 관심 및 노력과 달리 극동러에서의 한·러 협력은 기대한 만큼의 속도로 진전되지 못하고 있다. 특히 양국 상호 투자는 부진을 면치 못하고 있다. 2008~2017년 10년간 한국의 대러 누적 투자액이 19.4억 달러로 동 기간 한국의 국가별 해외투자액 순위에서 28위에 그쳤다. 동기간 러시아의 대한국 누적 투자액은 고작 6,400만 달러에 불과하다.⁶⁾

한·러 정부간의 합의 사항과 공동 이해 실현을 위해서는 공급사슬 관점으로부터의 원인 진단이란 새로운 접근이 필요하다. 또한 현장에 밀착한 연구를 통해 극동러에 진출한 우리나라 화주·물류 기업의 실질적인 문제 해결도 필요하다.

5) 청와대 공식 홈페이지 참조(검색일: 2019. 3. 15)

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

2. 연구 목적

2010년 9월 현대자동차의 상트 페테르부르크 완성차 공장 준공 및 2011년 1월부터의 가동, 2017년 12월 롯데상사의 극동 연해주 현대 중공업 농장 인수 등으로 한·러 협력에서 공급사슬 구축의 필요성이 한층 더 강조되고 있다.

지금까지 극동 러시아에서의 한·러 협력이 기대에 미치지 못하는 속도로 전개된 데에는 한·러간에는 한국측 투자 부진(밸류 체인 측면)이나 러시아측 인프라 공급 부족(공급사슬 측면)이나를 둘러싸고 논란이 많았다. 사실 이는 닭이 먼저냐, 달걀이 먼저냐의 논쟁과 유사한 것으로, 현재의 추세로 보자면 함께 풀어야 할 숙제이기도 하다.

본 연구는 이런 측면에서 극동러 제1의 대러 진출 관문인 연해주(블라디보스토크)에 진출하고 있는 우리나라 화주·물류 기업을 대상으로 한 현지 조사를 통해, 화주·물류 기업들이 현장에서 느끼고 있는 물류 관련 애로 사항, 제약 요인 및 리스크를 파악하고 그 대안을 제시함으로써 극동 개발을 통한 한·러 상생을 촉진하는 데 기여하는 것을 목표로 한다.

또한 2017년 문재인 대통령에 의해 제안된 ‘9 브릿지’ 분야는 물론, 이후 한·러 양국의 관련 정책 확대, 북방협력위원회와 한·러 기업 단체(한측 한·러기업협의회 및 러측 러·한기업협의회)를 통해 새롭게 가능성이 열리고 있는 사업을 알아본다.

또한 우리나라 화주·물류 기업의 최근 진출 현황 및 실패 사례에 대한 분석을 통해 기회 요인과 위협 요인을 도출하여 향후 한·러 정부 차원과 민간 차원에서 추진할 협력 과제를 제안하고자 한다.

제2절 연구 방법과 내용

1. 연구 방법과 내용

1) 연구 추진 방법

본 연구는 크게 문헌 조사와 극동러 현지에 진출한 기업 방문을 통한 심층 면담 및 현지 조사, 기업 간담회·워크숍·토론회 개최 및 참가를 통한 정보 수집 등을 통해 수행됐다.

문헌 조사를 통해 한·러 양국의 산업 정책 동향 및 향후 방향을 파악했다. 본 연구에 활용한 문헌으로는 관련 연구기관의 연구 보고서, 북방경제협력위원회 자료, KMI·블라디보스토크 공동주최 한·러공동포럼 발표 자료집, 언론 보도 및 관련 논문, 유관 기관의 사이트가 제공하는 정보를 활용했다.

현지 실태 조사는 기업 방문을 통한 심층 면담과 현지 조사를 통해 이뤄졌다. 기업들을 상대로 한 심층 면담은 전문가 자문회의 방식을 통해 이뤄졌으며, 필요시 현지 조사를 병행했다. 특히 한국해양수산개발원 연구진이 2018년 6월 14일부터 2019년 7월 13일(총 파견기간 1년 1개월)까지 블라디보스토크에 파견되어 현장에서 필요한 연구를 수행한다는 점을 활용했다. 현지의 지상사협의회 회원기업(화주 기업 및), 물류협의회 회원기업들을 상대로 매월 또는 분기별로 개별(사무실 방문) 또는 집단 면접(물류협의회 워크숍 등 활용)을 실시했다.

마지막으로 총영사관, 코트라 등 현지 공관, KMI 한·러공동연구센터, 부산세관 등 기관의 현지 기업 간담회, 워크숍 등을 적극 활용했다.

(1) 내용적인 범위

연구의 전체적인 범위는 극동러의 특성에 주목하되, 러시아 및 유라시아 전체에 대한 공급사슬 구축 현황과의 비교가 필요하므로 편의상 부분적으로 한·러 관계 전체를 대상으로 한다.

극동러의 물류 장애와 우리 기업의 애로 사항은 러시아 전체에 적용되는 지리적 요인뿐만 아니라 사회주의 시절 형성된 제도와 관행도 작용하는 만큼 지리적·기후적 요인은 물론, 제도적 배경에 대해서도 일정 부분 할애한다.

지리적 요인 분석은 극동러를 기준으로 하되, 러시아 당국이 중앙(러시아 서부)과 극동 개발(산업 개발 및 이를 뒷받침하는 교통·물류 인프라 개발)을 연계하는 동-서 공급사슬 루트의 구축을 추진하고 있으므로 러시아 전역을 대상으로 한다. 다만 극동러와 중앙아시아간 교통·물류 축은 그 중요성이 인정됨에도 불구하고, 극동러에 집중하고자 하는 연구 목적상 배제한다. 또한 산업 분야 또는 협력 부문에 있어서도 장거리 원유수송관, 전력 그리드 등 별도의 대규모 상류부문 공급사슬 분석을 요구하는 부문은 제외한다.

(2) 시간적인 범위

연구의 시간적 범위는 2017년부터 2019년 현 연구수행 시점까지 3년을 중심으로 하되, 부분적으로 역사적 맥락과 변천 과정을 살펴보기 위해 부분적으로 한·러 관계 수립 시점까지를 포괄한다.

또한 현재의 공급사슬 구축 현황 파악은 한·러 국교 수립 이후 극동러에서 어떤 과정을 거쳐 오늘에 이르렀는가에 대한 배경 이해가 선행되어야 하므로, 필요에 따라 2010년 이전 상황을 검토한다.

2) 주요 연구 내용

제2장에서는 한·러 공급 사슬의 구축 정도를 파악하기 위해 한·러 교역 현황과 투자 현황을 알아본다. 이에는 한·러 전체 교역·투자 현황 및 구조와 한·극동러 교역·투자 현황 및 구조를 대조하여 최근의 경향을 알아보는 한편, 이를 통해 극동러가 전체 한·러 공급사슬의 구축에 어떤 위치를 점하고 있으며, 최근 수년간 어떻게 변화해왔는지를 살펴본다. 아울러 한·러 투자 동향을 베트남 등 주요 교역·투자 상대국과 비교하여 시사점을 찾아본다.

제3장에서는 극동 러시아의 공급사슬 구축 현황을 알아본다. 먼저 극동러 경제 규모와 경제 성장의 최근 추이를 살펴보고, 극동 시장의 강·약점 분석을 통해 극동러가 한·러 공급사슬을 확대함에 있어 어떤 유의점이 있는가를 파악한다. 아울러 '2024년까지 러시아 연방 극동러 공급사슬 구축에 영향을 줄 수 있는 러시아의 국가발전 전략, 극동 개발과 북극 개발의 연계, 그리고 교통·물류 산업을 포함한 극동러에서의 산업정책 내용과 방향 분석을 통해, 향후 이 지역에서의 공급사슬이 어떤 방식으로 전개될 지에 대해 알아본다.

제4장에서는 극동러에 진출한 우리나라 화주·물류 기업의 진출 현황을 진출 기업 수와 진출 형태, 그리고 부문별 진출 현황 순으로 알아본다. 부문별 진출 현황은 크게 화주 기업과 교통·물류 기업으로 분류했다. 화주 기업은 다시 농업, 수산업, 도소매·유통, 제조업 및 기타 산업으로 분류했다. 교통·물류 기업은 다시 선사를 핵심으로 한 해운물류, 판토스·서중물류 등 러시아에서 동-서 물류회랑을 잇는 종합물류 및 포워딩 업체들의 최근 공급사슬 구축 관련 사업 내용을 살펴보았다. 아울러 최근 한국인 관광객 급증으로 활황기에 접어든 항공 운송업 현황과 향후 전망을 간략하게 살펴본다.

제5장에서는 기존 문헌 검토와 현지 조사 및 관련 기업 면담 등의 결과를 정리하여 화주·물류 기업에 공통되는 물류 애로 사항을 부문별로 기술하고 개선 방안을 간략히 제시한다. 물류 애로 사항은 그동안 공통적으로 지적되어온 통관 분야를 비롯해 항만 이용, 철도 이용(화차 및 컨테이너 수급 문제 포함) 관련 애로 사항을 현지 조사와 면담을 통해 확인하고, 투자 부분의 애로 사항을 별도로 정리한다.

제6장에서는 물류 애로 개선 방안에서는 주로 극동 러시아라는 지리적 공간의 현장에서 구체적으로 제기되는 실무적인 애로 사항에 대한 해결 방안을 제시하는 데 주안점을 둔다.

제7장 결론에서는 이상의 내용을 종합하여 극동러 지역이 한·러 공급사슬 구축 및 확대에서 갖는 중요 의의를 재확인하고, 전 장에서 제기하는 물류 애로 개선 방안의 실현을 위한 정책 제언을 제시한다.

2. 선행연구 분석 및 차별성

1) 선행 연구 분석

지금까지 극동러 물류 부문에 대한 선행 연구는 크게 △ 극동러 비즈니스 모델 제시 및 솔루션 제시 차원(이성우 외, 2015) △ 유라시아 전체 국제운송로 장애요인 조사 연구의 일환으로서 극동러 연구(서종원 외, 2017) △ 육상운송로 중 특히 극동러시아와 밀접한 관련이 있는 시베리아횡단철도(TSR)에 주목하고, 컨테이너 운송 관점에서 이용현황 차원에서 접근한 연구(김강수 외, 2018)로 대별할 수 있다.

(1) 이성우 외(2015) 「극동러시아 해운·물류시장 진출계획 수립연구」

극동러 비즈니스 모델 및 솔루션 제공 차원의 연구는 비즈니스 모델을 찾는 과정에서 물류의 요인(운송루트 단축에 따른 운송비 등 물류비 절감)의 반영을 중시하며, 품목별·사업 부문별로 극동러 물류의 장애 요인과 예상되는 애로 사항을 다룬다.

동 연구는 목재패릿, 수산물, 농산물, 석탄, 식품류, 전기전자, 완성차·중고차·중장비, 철스크랩, 철광석 등 총 9개 부문별로 기존 비즈니스 모델(As-Is) 및 향후 비즈니스 모델(To-Be)의 장단점을 비교·제시하고 있으며, 이 과정에서 사업별(부문별) 관련 리스크를 물류 체계 및 인프라 측면에서 제시하고 있다.

또한 AHP 방식 전문가 대상 설문조사를 통해 비즈니스 모델별 중요도를 평가하여 사업 추진 우선순위와 장단기 계획 등 ‘기본 계획’을 제시하고 있다.

(2) 서종원·박민철·한은영·양하은(2016, 2017), 「유라시아 국제운송로 물류 여건 및 수요 조사 분석」(I·II), 한국교통연구원

유라시아 국제운송로 활성화 관련 연구는 한국교통연구원의 2개년에 걸친 연구 성과를 예로 들 수 있다. 동 연구는 국제운송로 연계 필요성 및 물류여건을 분석하고, 국제운송의 장애요인에 대해 문헌조사와 심층조사를 포함하고 있다.

문헌조사를 통해서는 통관/세관, 현지 물류운송 서비스, 운송과정상의 기술적 문제, 운송과정상의 인프라 여건, 우리정부의 지원상 문제점을 분석했다.

설문조사는 이에 기초해 국제운송로 상의 장애요인 심각도와 해결

우선순위를 도출했다. 심각성이 큰 범주는 운송과정상 인프라 여건(154점), 통관/세관(153점), 우리정부 지원(145점) 등의 순으로 나타났다으며, 특히 운송과정상 인프라여건에서는 공컨테이너 회수 및 재배치의 문제, 화차 부족 및 수송능력의 한계 등이 가장 심각한 문제로 인식되는 것으로 나타났다.

동 연구 성과는 유라시아 국제운송로 전반을 대상으로 하고 있으며, 특히 시베리아횡단철도 등 한반도 연계 국제 육상운송 활성화를 위한 정책 제언 제시에 연구 목적이 있어 극동 항만 연계 항만물류 분야와 해운물류 분야에서 발생하는 애로 사항이 보강될 필요가 있다. 또한 유라시아 또는 한·러 공급사슬 구축의 측면에서 운송이 차지하는 비중이 매우 높기는 하지만, 그것이 공급사슬 구축의 장애 전부를 설명해주지 못한다는 점도 참고했다. 실제 극동러 공급사슬 구축에서 중요한 투자 실무와 복잡한 법·제도 및 규제 리스크에 대한 분석은 상대적으로 미진하다고 판단된다.

(3) 김강수 외(2018) 「시베리아철도 이용 활성화 방안」, 한국개발연구원

주요 연구 목적은 시베리아철도(TSR) 활성화를 위한 정책 제언을 제공하는 데 있다. 우리나라 기업의 TSR 이용 현황과 장래 물동량을 현지 조사 등의 방법을 통해 파악하고, 통관 소요시간 및 절차 간소화, 궤간 연계를 통한, 환적 소요기간 단축, 그리고 한·러 합작 물류 회사의 설립방안 제시 등(법률적 검토 및 재무성 분석, 설립 추진 전략) 등 ‘활성화’ 방안을 제안하고 있다.

동 연구는 시베리아횡단철도가 한국의 부산항으로부터 출발해 극동 항만에서 연결된다는 현실을 감안하여 부산항 출발기준 TSR 이용

실태 및 연간 컨테이너 수출입 물동량을 예측하고 있다는 것이다. 이용 실태 조사는 러시아 진출 우리나라 화주 및 물류업체를 대상으로 면접조사(현지 방문 조사 포함) 및 우편 조사를 병행해서 수행했으며, 이 과정에서 애로 사항도 함께 조사됐다. 복잡한 통관서류와 통관절차, 화차 및 컨테이너 수급 불안정, 운영의 예측 가능성과 신뢰성 저하 등이 주로 지적됐다. 다만 조사의 공간적 범위가 TSR을 이용하거나 TSR 이용 검토가 가능한 러시아, CIS, 유럽으로 분산되어 있어, 극동 러시아 지역의 특수한 상황을 상세하게 반영하기 어렵다는 단점이 있다.

2) 본 연구의 차별성

본 연구는 이에 대해 공급사슬 구축 관점에서 극동러 시장의 특성과 애로 사항 조사에 역점을 두었다.

이는 특히 1990년대 초반 대비 오늘날 한·러 교역액이 비약적으로 증가했음에도 불구하고, 한·러간 교역 구조는 여전히 정태적이며(원자재 수입 및 일부에 국한된 제조업 제품 수출), 극동의 밸류 체인의 관점에서도 현재의 한·러 협력이 가치 사슬의 특정 지점에서의 단순한 소유권 이전 형태에 그치고 있어, 양국간 산업협력을 심화하는 데 장애가 되고 있다는 반성에 따른 것이다.⁷⁾

공급사슬의 전제는 가치사슬⁸⁾ 형성과 구축이며, 이를 위해서는 양

7) 이상준, “신북방 정책과 한·러 경제협력 방안,” 「한·러관계의 새지평」, pp. 94~95의 논의 참조.

8) 산업 가치사슬은 기업 가치사슬, 공급자 가치사슬, 구매자 가치사슬 및 제휴 파트너 가치사슬로 나뉜다. 흔히 가치사슬은 제조업(기업)을 중심으로 하여 설명되며 물류 활동(조달 및 판매)은 주(본원) 활동에 포함되나, 해양물류 가치사슬에서는 해운, 항만운영, 포워딩 등이 주 활동으로, 재고관리·내륙운송·복합운송서비스·창고보관 및 적출 등이 보조활동으로 분류된다. 송동욱 외(이성우 외 옮김), 「해상물류」, 블루&노트, 2018, p.87 참조.

국의 비교 우위에 따른 교역의 확대와 투자의 확대가 있어야 한다. 그간 극동에 대한 다수의 연구에서 이를 위한 물류 장애의 리스크가 지적되었음에도 불구하고, 실제 ‘현장의 목소리’를 듣고 실질적인 개선안을 찾으려는 노력은 미진했다고 볼 수 있으며, 본 연구는 이를 보완하고자 한다.

또한 이같은 공급사슬 구축 노력은 투자를 동반하므로, 투자 리스크(화주 및 물류 기업 공통)도 현지 화주·물류 기업의 공통된 애로 사항으로 간주하여 연구에 포함시켰다.

〈표 1-1〉 선행연구 분석과 본 연구와의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	• 과제명: 극동러시아 해운물류 시장 진출계획 수립연구 • 연구자(연도): 이성우 외 (2015) • 연구목적: 우리나라 물류기업의 극 동시베리아 진출을 위한 비즈모델 발굴과 기본계획 수립	• 문헌조사 • AHP설문조사 • 전문가 자문 • 정책 워크숍	• 극동러 개발현황 및 계획 검토 • 극동러 물류 비즈니스 가능 모델 제시(목재패킷, 수산물 등 9개 부문-부문별 물류 리스크 분석) • 단기추진 기본계획 및 장기 추진전략
	2	• 과제명: 유라시아 국제운송로 물류여 건 및 수요조사 분석 • 연구자(연도): 서종원 외(2017) • 연구목적: 우리나라 국제물류기업의 유라시아 국제운송상 장애요인 파악 및 해소 추진 전략	• 국내외 문헌조사 • 물류기업 실무담당자 심층 면담	• 유라시아 국제운송로 물류 여건 분석 • 유라시아 국제운송 장애요인 조사 분석 (정부지원 요청사항 별도 조사) • 유라시아 국제운송로 효과적 활용을 위한 추진 전략 제안
	3	• 과제명: 시베리아철도 이용 활성화 방안 • 연구자(연도): 김강수 외(2018) • 연구목적: 유라시아 수출경쟁력 제고를 위한 육상운송로 확대를 통한 물류시스템 재편	• 국내외 문헌조사 • 전문가 자문 및 현지 면담조사	• TSR 철도이용 현황 • TSR 장래 물동량 추정 • TSR 활성화 방안(한·러 합작 물류회사 설립 추진 전략 등)

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
본 연구	• 극동러 공급사슬 구축에 초점 • 극동러 진출 화주·물류 기업 심층 인터뷰(현지 파견 이점 활용) • 우리기업 현지투자 애로사항 파악 및 대안 제시	• 국내외 문헌 자료 조사·분석 • 전문가 자문 • 현지 면담 및 조사	• 한·러 공급사슬 구축 현황 • 극동러 우리 화주물류 기업 진출 현황 • 물류여건 및 애로 사항 조사 및 관련 투자 리스크 • 애로사항 제거 방안

제 2 장

러시아 물류의 여건과 한·러 협력

제1절 러시아 물류의 여건

1. 극동러의 경제 구조

1) 극동러의 경제 규모와 경제 성장

2016년 기준 극동 연방관구의 지역총생산(GRP)은 24조 루블(달러 당 60루블 기준 약 4,000억 달러)로 러시아 국내총생산(GDP)의 5.4% 수준을 기록했다.

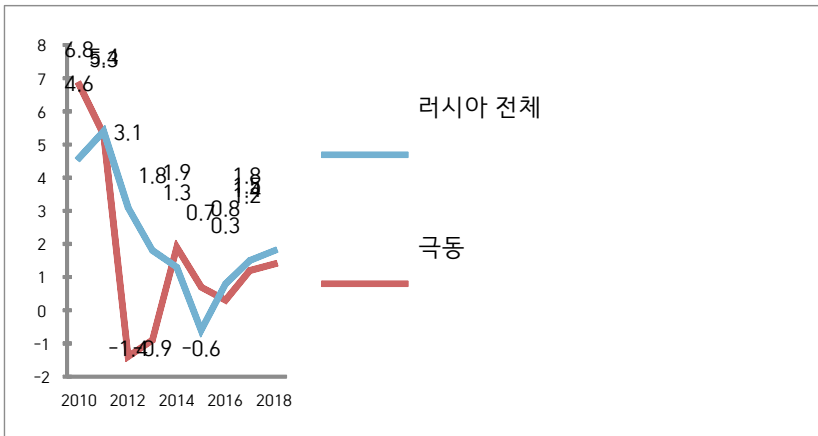
2010년과 2011년 극동러 GRP 성장률은 전년 대비 6.8%, 5.3%로서 러시아 전체 성장률보다 높거나 비슷한 수준이었으나 2012년과 2013년에는 마이너스를 기록했다. 이는 2012년 9월 APEC을 기준으로 이전까지는 행사 준비를 위한 대대적인 투자(대표적으로 금각교 및 루스키대교, 마린스키극장 건설)로 성장률이 높았다가 행사가 끝나면서 투자가 급격히 줄었기 때문인 것으로 풀이된다.

2014년 극동러 경제는 다시 플러스로 반등했으나 2017년까지 최대 1.9%에서 최소 0.3%에 이르는 점진적인 성장을 이어가고 있다 (<그림 2-1> 참조). 특기할만한 것은 2014년 말 유가하락, 루블화 폭락, 우크라이나 제재 등으로 2015년 러시아 전체 경제 성장률이 마이너스 0.6%로 떨어지는 등 큰 영향을 받았으나, 극동러는 동기간 플러스 0.7%의 성장을 기록하는 등 상대적으로 영향을 적게 받았다는 것이다.

경제성장 추이를 통해서 알 수 있는 것은 2015년 동방경제포럼을 계기로 러시아 정부가 극동 개발에 대대적인 투자에 나서기는 했으나 아직은 소기의 성과를 달성하지 못하고 있다는 것이다.

<그림 2-1> 러시아와 극동러 성장률

단위: %



주: 2018년 러시아 경제성장률 1.8%는 2019년 초의 잠정치임

자료: 박정호 외, 「한유러시아 경제연합 산업협력 증진방안」(2017), p. 43, 이종문, 「러시아 2018년 경제성과와 2019 경제 전망」(2019), p. 40 및 Deloitte, Business and Financial Climate in the Far Eastern Region, p.8을 참고로 저자 재작성

2) 극동러의 산업 구조의 변화

극동러는 전통적으로 광산업, 교통·통신, 도·소매업 등이 강세를 보여 왔고, 제조업은 상대적으로 약한 편이다. 단일 부문으로서 지역 총생산에서 생산액이 가장 많은 부문은 광산업이지만, 극동러 인구에 가장 많은 일자리를 제공하고 있는 부문은 도·소매업이다. 2016년 광산업 부문의 생산액은 약 5천억 루블로 지역 총생산액의 28%를 차지했으나, 종사 인구는 도·소매업이 약 56만 명으로 극동러 전체 고용의 17%를 차지하는 가장 큰 부문이다(〈표 2-1〉 참조).

〈표 2-1〉 극동러의 지역총생산과 고용 구조(2016)

부문	생산액 및 비중 (10억 루블, %)		고용자 수 및 비중 (천명, %)	
광산업	1,059	28	114	4
교통·통신	496	13	341	10
도·소매업	398	11	562	17
제조업	361	10	416	13
금융 및 부동산	274	7	245	8
농수산	267	7	236	7
건설	252	7	282	9
의료	169	4	225	7
교육	135	4	281	9
기타	346	9	503	16

자료: Deloitte, Business and Financial Climate in the Far Eastern Region, 2018, p. 8 자료를 일부 수정(검색일: 2019. 8. 27)

3) 극동러의 노동 시장

극동러는 영토는 넓으나 인구 밀도는 낮으며, 실업률이 높은 반면 노동력이 모자라는 특징을 지니고 있다. 블라디보스토크나 하바롭스

크 등 극동러의 주요 지역 성장 거점을 중심으로 최근 건설 부문이 활성화되고 있으나 실제 건설 현장에는 인력이 모자라 우즈베키스탄, 카자흐스탄 등 일부 중앙아시아 국가에서 지속적으로 노동력이 유입되고 있다.⁹⁾ 대북 제재의 효과가 본격화한 2018년 이전까지는 북한의 노동력이 이와 같은 건설 현장의 노동력 부족을 해소하는 데 기여하기도 했다.

그럼에도 불구하고 극동러의 실업률은 러시아 전체 평균을 지속적으로 상회하고 있다. 이는 앞서 극동러의 산업구조에서 확인할 수 있듯이 제조업 부문이 상대적으로 저발전된 것과 관련 있다. 다만 극동러의 실업률은 2013년 6.5% 수준(동기간 러시아 전체 평균 실업률은 5.5%)에서 해마다 지속적으로 낮아지기 시작해 2018년 상반기 현재 러시아 평균(5.0%)에 근접한 수준인 5.4%를 기록했다.¹⁰⁾

극동러 지역의 일자리 부족은 고학력 양질 인력의 인구 유출을 유발하는 한편, 지역 내에서의 노동력 부족을 초래해 상대적으로 높은 인건비의 원인이 되고 있다. 극동러 월평균 명목임금은 러시아 평균보다 25% 이상 높은 것으로 파악되고 있다.¹¹⁾

2018년 11월 대통령령에 의해 극동연방관구에 새롭게 자바이칼주와 부랴트공화국이 편입되면서 극동러의 인구는 기존 620만 명에서 820만 명으로 늘었으나 인위적인 행정 편입에 의한 것이며, 지리적인 범위도 넓어졌으므로 수치상 나타난 인구 증가가 노동력 부족 해소에 미치는 영향은 미미하다.

9) 블라디보스토크에서 목격한 바에 따르면, 이들 중앙아 출신 노동자들은 주로 건설 현장에서 인부로 일하거나, 택시 기사 등 운수업에 종사함.

10) Deloitte, "Business and Financial Climate in the Far Eastern Region," 2018, p. 10.

11) 위 같은 곳.

2. 러시아 물류의 제약 요인

1) 지리와 기후 요인

(1) 지리

러시아는 세계에서 가장 큰 나라이다(면적 약 1천7백12만5천 km²). 특히 동서의 길이가 길다. 공간이 넓은 대신 한 지점에서 다른 지점까지 이르는 데 시간이 많이 걸린다. 러시아는 세계에서 새해를 6번 맞는 유일한 나라이며 극서의 칼리닌그라드에서부터 극동의 캄차카까지 11개의 시간대가 존재한다.¹²⁾

이는 물류와 공급사슬에 다른 나라에서는 찾아보기 힘들 정도로 지대한 영향을 끼친다. 더욱이 거리 말고도 지형도 문제가 된다. 시베리아 북부는 험준한 고원 지대이며, 운송 속도에 있어서 구매의 문제를 야기한다. 러시아는 운송 거리(하역, 환적, 비용, 시간으로 구성)가 길며, 운송 거리에 주문 과정, 포장, 재고 관리가 포함되는 물류 거리는 더욱 길다.¹³⁾

시간과 공간은 이처럼 깊은 상관관계를 갖게 되므로 러시아 물류에서는 특히 속도, 규모의 경제, 운송 인프라의 확장, 운송 터미널의 효율성(적정 방법으로 대량 화물을 처리할 수 있는 방법), 정보·통신의 5대 요인이 더욱 중요한 관건이 된다.

러시아에서 물류 비즈니스에 진출하기 위해서는 반드시 지리적 요인에 대한 정확한 이해가 선행되어야 한다.

12) 러시아를 “24시간 깨어 있는 나라”라고 하여 오히려 장점으로 인식하기도 함.

13) 유클리드 거리, 운송 거리, 물류 거리에 대한 좀 더 자세한 설명은 J. P. Rodrigue, The Geography of Transport Systems, 2013, pp. 3~4 참조.

〈그림 2-2〉 러시아 연방의 시간대



자료: “How Many Time Zones Are In Russia,” WorldAtlas.com(검색일: 2019. 9. 15)

(2) 기후

러시아에서 특히 시베리아·극동은 곧 혹독한 추위를 뜻한다. 북부의 베르호얀스크(오미야콘)는 최저 영하 72도를 기록한 바 있다. 이는 북극해 찬 공기의 영향 때문이다.

2017년 9월 한국의 ‘9 브릿지’ 제안에 조선산업 협력이 포함됐다. 이후 한국 기업들 사이에서 조선 기자재 부문 대러 협력의 가능성이 검토됐으나 업계의 반응은 대체로 회의적이었다. 극동러의 혹독한 추위로 조업시기가 짧아 투자 효율이 낮다고 생각됐기 때문이다.

이와 같은 기후는 봄철에도 물류에 영향을 준다. 동시베리아와 극동에서는 봄철에 홍수(‘봄의 범람’)가 난다. 긴 겨울에 얼었던 얼음이 녹아 불어난 강물로 홍수가 발생해 교통이 두절되기도 한다.

기후(강우, 강설, 결빙, 안개, 풍속)는 지형, 수문과 함께 교통·물류

의 3대 물리적 제약 요인 중의 하나로서, 극동러는 특히 불리함을 갖고 있다. 시베리아횡단철도로 화물을 수송할 때 온도에 민감한 전자제품 및 자동차 부품 등은 수송이 불가능하다. 또한 석탄도 장거리 수송 도중 동결로 인한 품질 저하가 발생할 수 있다.

2) 노동력 부족

희박한 인구는 러시아 산업 발전과 이에 따른 공급사슬 구축을 저해하는 또 다른 요인이다. 극동러의 인구는 620만 명 수준이었다가 2018년 연말 자바이칼주 및 부랴트공화국이 새롭게 극동연방관구에 편입되면서 820만 명 수준으로 늘어났다.¹⁴⁾ 그러나 이는 행정적인 조치에 따른 증가일 뿐, 두 지역이 편입됨과 동시에 면적도 늘어나면서(기존 620만㎢²에서 695만 ㎢²) 인구 밀도는 종전 ㎢당 1명 수준에서 0.5 명 수준으로 오히려 더 낮아졌다.

노동력 부족을 해소하는 문제는 러시아 정부의 주된 관심사가 되고 있으며, 2018년 푸틴 대통령이 발표한 ‘2024년까지 국가 발전 전략’ 독트린에서 ‘인구의 건실한 자연 증가 확보’가 가장 첫 번째로 언급됐다. 노동 수명 연장, 출산율 증가 등이 포함된다.

3) 짧은 시장경제 경험과 긴 사회주의 체제의 유산

러시아는 1990년대 초반부터 시장 경제로 이행한 비교적 ‘젊은’ 시장경제 국가이다. 같은 사회주의 국가인 중국이 시장을 개방한 역사와 비교해보면 최소 10년이 뒤쳐진 나라이다. 러시아는 소련 시절인 1985년 당시 지도자 고르바초프의 ‘페레스트로이카’(재건) 선언을 통

14) 2018 통계는 극동개발공사, 2017년 통계는 CEIC통계참조(검색일: 2019. 7. 29)

해 개혁·개방을 시작했지만, 구소련 붕괴 등 극심한 혼란기를 거쳐 1990년대가 넘어서야 시장경제로 이행할 수 있었다.

세계 140개국을 대상으로 실시한 세계경제포럼(WEF)의 2018년 조사 결과, 러시아는 ‘사법 독립성’ 92위, ‘부패 지수’ 세계 113위로 아직도 하위권이다.¹⁵⁾ 이는 중앙 집권적 행정 체제와 의사 결정 방식, 계획 경제 및 통제 경제 등 과거 사회주의 체제 시절의 부정적 유산이 아직도 강력하게 작용하고 있는 나라임을 뜻한다. 통관의 비효율성, 관료주의, 절차의 중시 등 부정적 요소들은 무역, 상거래, 계약 관행 및 물류와 공급 사슬 실무상에서 아직도 광범위하게 사회주의 체제의 유산을 반영하고 있다.

3. 러시아 산업 부문과 공급사슬

1) 러시아의 산업 부문의 과제

오늘날 러시아 경제 성장과 GDP를 좌우하는 산업은 광물 산업, 농업, 금속산업, 화학산업 등 4대 부문이 꼽히고 있다.

첫째, 광물 산업은 러시아 GDP의 약 7.65%를 차지한다. 원유, 석유 및 가스, 황, 금·은 등 귀금속, 석탄, 마그네슘, 역청 혼합물, 전력 에너지, 방연광(lead ore) 등이 있다.

둘째, 농림수산업은 러시아 GDP의 4.2%를 차지한다. 여기에는 합판과 제지가 포함된 임업 및 모피 등 임산물을 비롯해, 밀, 보리, 옥수수, 해바라기씨, 곡물, 콩류, 전분, 종자기름과 식물성 기름, 마가린, 어류, 담배 생산 등이 포함된다.

15) World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2018, p.485.

셋째, 금속 산업은 러시아 GDP의 0.81%를 차지한다. 니켈, 철, 코발트, 티타늄, 알루미늄, 구리, 평판압연 제품, 도관류, 와이어, 철도 건설 금속, 금속 용기 등이 포함된다.

넷째, 화학 산업은 러시아 GDP의 1.19%를 차지한다. 여기에는 방사능 화합물, 탄산염(carbonates), 합성수지, 비료, 히드라진, 황산염(sulfates), 인산염(phosphates), 암모니아, 에틸 알콜 및 탄화수소(석유화학) 등이 포함된다.

러시아 GDP에서 제조업의 비중은 현재 약 14%로 한국 제조업 비중(29%)의 절반에 머물러 있다. 러시아의 향후 발전은 제조업을 더욱 육성시키는 것이며, 이를 위해서는 가치 사슬 구축과 확대가 필요하다.

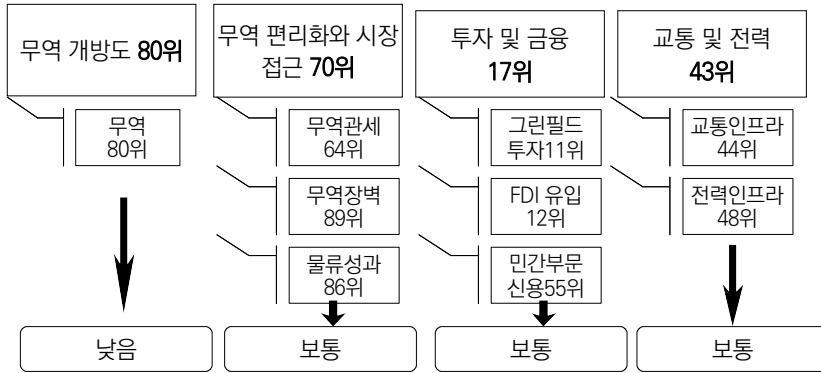
2) 공급사슬 확대를 위한 국제 협력 중요성

러시아의 경쟁력 있는 산업 부문인 광물 산업, 농림수산업, 금속 산업, 화학 산업에 필요한 원료와 생산기지는 시베리아와 극동지역에 치우쳐 있다. 반면 시장은 러시아 서부를 포함한 유럽, 한중일을 포함한 동북아와 멀리 떨어져 있다. 러시아의 경제가 신속하게 발전하기 위해서는 따라서 동-서간의 연결과 통합, 동-서간의 가치사슬과 공급사슬 중요성이 한층 더 커지고 있다.

반면 AT커니와 세계경제포럼의 공동 조사에 의하면, 러시아는 세계 100개 국가 중 무역의 개방은 80위, 무역편리화를 위한 물류 수도 86위, 민간 부문에 대한 신용부여 55위, 교통 인프라 44위 등 아직도 OECD 국가 수준과는 많은 거리가 있는 것으로 평가되고 있다(〈그림 2-3〉 참조).¹⁶⁾

16) "Preparing Russia for the Future of Production," ATkearney, 2018. p. 12.

〈그림 2-3〉 러시아의 무역·투자 여건 주요지표 순위



자료: Preparing Russia for the Future of Production, ATKearney, 2018, p.12를 저자 재작성

3) 글로벌 공급사슬에 대한 국제적 관심 증가

러시아는 지난 10년간 BRIC 국가(브라질, 러시아, 인도, 중국)의 일원으로서, 또한 신흥 경제(emerging economies)의 주요 관심 국가로 지속적으로 세계 기업들의 가치사슬 구축 또는 공급사슬 구축의 투자 대상이 되어 왔다.

세계적인 제조 기업들은 2014년 이래 러시아의 상대적인 저성장과 대러 국제 제재로 인해 경제의 어려움에도 불구하고 여전히 러시아의 어려운 상황을 “전략적 기회”로 보고 있다. 또한 일부는 러시아의 어려운 상황이 특정 부문의 공급사슬 투자에 매우 유리한 조건을 조성하고 있다고 보고 있다. 특히 2016년 하반기 모스크바 지역 창고 시설 및 물류 시설의 공실률(Vacancy rates)이 2009년 이래 최대치인 13.6%로 떨어지자 이를 오히려 러시아 물류시장 진입 기회로 간주하는 상황이 발생하기도 했다.¹⁷⁾

17) “Warehousing in Russia: the market warms up,” ITETransport&Logistics, 11/04/2017 참조(검색일: 2019. 8. 13)

2018년 대러 FDI는 전년 대비 약 10억 달러가 줄어 2013년 이래 최대의 감소치를 기록했다. 그럼에도 최근의 분석에 따르면, 오히려 미국 등 일부 선진국 기업들은 제3국을 경유하는 우회 투자 방식을 통해 대러 투자를 늘리고 있다. 일부 분석에 따르면, 대러 최대의 단일 투자국은 미국이다. UNCTAD 분석에 의하면 미국의 대러 투자 총액은 391억 달러로 러시아 FDI 스톡의 8.9%로서 러시아 중앙은행이 공식 발표한 미국의 대러 투자 누적액의 12배에 이르는 것으로 미국의 러시아 시장에 대한 전망을 반영하고 있다고 할 수 있다.

제2절 한·러 교역 현황

1. 한·러 전체 교역량 현황과 교역 구조

1) 전체 교역량 현황

한·러 교역액은 2016년 134.1억 달러, 2017년 189.6억 달러, 2018년 248.2억 달러로 3년 연속 증가세를 보이고 있다. 2018년의 경우, 한국의 대러 수출은 73.2억 달러, 수입은 175억 달러(전년 대비 45.4% 증가)로 101.8억 달러의 적자를 기록했다.¹⁸⁾

2018년 한·러 교역규모는 러시아 경제 위기 이전 최대치 기록했던 2014년(258억 달러)에 근접한 수준이다. 그러나 전체적으로 동년 대러 교역액이 한국 대외 교역 전체(1조 1,443억 달러에서 차지하는 비중은 아직 2.17%에 불과하다.¹⁹⁾

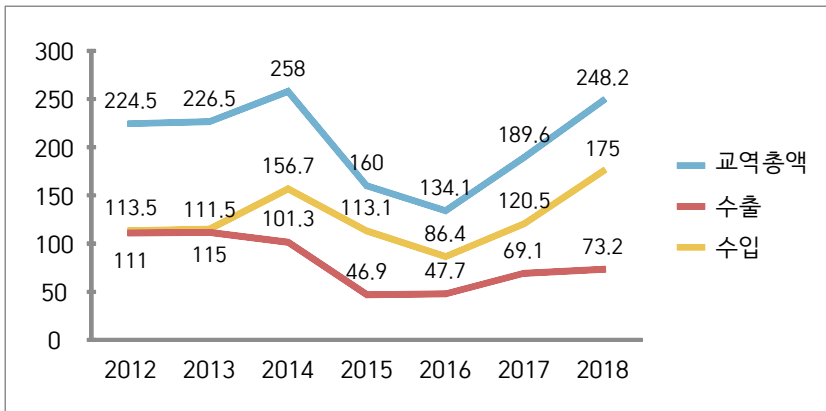
18) 「2018년 한·러 교역 동향」, 주러 대한민국 대사관 경제과, 2019. 1. 21.

19) 한국무역협회(검색일: 2019. 8. 28)

러시아 전체의 대외 교역 부문에서 한·러 교역의 비중은 점진적으로 증가해왔다. 수출 대상국으로서 한국은 2010년 이전까지는 러시아의 10대 수출 대상국 순위에 들지 못했으나 2017년 8위(비중 3.44%)를 기록했다.²⁰⁾ 대한국 수입의 경우는 2005년 8위(비중 4.1%), 2010년 9위(비중 3.2%), 2016년 8위(비중 2.8%)로 10대 대상국의 하위권 자리를 꾸준히 유지하고 있다.²¹⁾ 한편 코트라 자료에 따르면, 2017년 러시아 대외 교역에서 차지하는 한국의 비중은(순위는 그대로 8위를 유지) 전년도 2.81%에서 3.05%로 증가한 것으로 나타났다.

〈그림 2-4〉 한·러 교역 동향

단위: 억 달러



자료: 한국무역협회 해외무역통계(검색일: 2019. 9.7)

20) 「러시아 투자실무 가이드」, 코트라, 2018, p.16.

21) 「한·유라시아경제연합(EAEU) 산업협력 증진방안」, 대외경제정책연구원, 2017, pp. 74~75 참조.

2) 전체 교역품목 구조

최근 우리나라의 대러 주요 수출 품목은 자동차 및 자동차부품, 합성수지, 선박 등 제조업 제품이 주류를 이룬다(〈표 2-2〉 참조).

한국의 대러 최대 수출 품목은 자동차로서 2018년 수출액 기준 20.7억 달러에 이르렀고 이는 전년 대비 49.9%가 증가한 것이다. 다음으로 자동차 부품이 10.9억 달러로 전년 대비 2.8%가 증가했다(자동차 및 자동차부품 합계 수출 총액은 31.6억 달러임).

자동차 및 자동차 부품의 대러 수출은 2017년에도 25.2억 달러로 당해 연도 대러 전체 수출의 36%를 차지했다. 2016년에는 기아 리오, 현대 솔라리스 및 크레타가 러시아에서 가장 많이 판매된 차량 1, 4, 5위를 차지한 바 있다.²²⁾ 2018년 눈에 띄는 것은 화장품이 새롭게 수출 10대 품목으로 진입했다는 것이다.

한국은 이외에도 합성수지, 철강금속, 선박 등을 수출한다. 2018년 합성수지 수출액은 3.1억 달러였다. 대러 수출 품목 순위에서 눈여겨볼 품목은 건설 중장비 품목으로 10대 수출품목 중 2016년 10위(건설광산기계, 1억 1,100만 달러)에서 2017년 6위(약 2.5억 달러)로 뛰어올랐으며, 2018년에도 4위(건설중장비, 2억 4,600만 달러)로 5대 품목의 지위를 유지했다.

2017년에 대우해양조선이 쇠빙LNG선을 총 15척(48억 달러 상당)을 수주한 실적이 반영되면서 같은 해 선박해양구조물 및 부품이 갑자기 수출 품목 3위로 부상한 바 있다.

22) 김현수 외, “최근 러시아 경제동향 및 한·러 경제협력 확대 방안,” 한국무역협회, 2018년 22호 참조.

2018년 우리나라의 대러시아 수입품목 1~4위는 원유(58.5억 달러), 나프타(35.5억 달러), 유연탄(28.8억 달러), 천연가스(9.7억 달러)로 전체 수입품목에서 에너지 자원이 절대적인 비중을 차지하며 대러 수입을 주도하고 있다. 2018년도 원유, 석유제품, 석탄, 천연가스 등 에너지 자원 수입액은 138.1억 달러로 전체 수입액(178.3억 달러)의 77.5%이다. 2017년도 에너지 자원 수입액은 89.4억 달러로 전체 수입의 74%로서 2018년 들어 3.5%가 증가했다.

〈표 2-2〉 우리나라 대러 수출 10대 품목

단위: 백만달러, %

순 위	2016년			2017년			2018년		
	품목명	수출액	증감	품목명	수출액	증감	품목명	수출액	증감
1	자동차	951	1.4	자동차	1,460	53.5	자동차	2,070	49.9
2	자동차부품	728	-13.2	자동차부품	1,061	45.8	자동차부품	1,090	2.8
3	합성수지	213	-12	선박해양 구조물및부품	451	3,907.9	합성수지	312	23.3
4	플라스틱제품	127	-2	합성수지	253	18.8	건설중장비	246	0.3
5	고무제품	124	20.2	레일 및 철구조물	252	120.1	화장품	159	63.3
6	철강판	122	-6.3	건설광산기계	249	124.1	타이어	137	
7	기타기계류	120	35.5	철강판	195	60.2	기타플라 스틱제품	134	8.9
8	레일 및 철구조물	114	310.2	고무제품	166	34.4	의자	123	7.5
9	영상기기	112	-30.8	공기조절기및 냉난방기	159	102.3	아연도강판	120	6.7
10	건설광산기계	111	80.8	플라스틱제품	147	15.5	기타정밀 화학원료	90	24.7
	전체	4,769	1.8	전체	6,907	44.8	전체		

주: 제품 구분은 수출입품목분류체계(MTI)에 따름

자료: 한국무역협회(2018) 및 「2018년 한·러 교역 동향」, 주러시아 한국대사관(검색일: 2019. 1. 21)

요약하면, 한·러 교역은 최근 수년간 빠르게 증가하여 2019년에 과거 최고 수준인 258억 달러(2014)를 돌파할 것으로 보이나, 교역 구조에서 있어서는 산업간 연계가 미약한 과거의 패턴을 적어도 현재까지는 반복하고 있다고 할 수 있다.

〈표 2-3〉 우리나라 대러 수입 10대 품목

단위: 백만달러, %

순위	2016년			2017년			2018년		
	품목명	수입액	증감	품목명	수입액	증감	품목명	수입액	증감
1	원유	1,951	-44.2	원유	2,918	49.6	원유	5,846	100.3
2	석유제품	1,895	-16.6	석탄	2,699	56.3	나프타	3,549	50.8
3	석탄	1,727	3.3	석유제품	2,613	37.9	유연탄	2,872	27.3
4	천연가스	582	-54.6	천연가스	711	22.2	천연가스	969	36.3
5	합금철선철 및 고철	373	1.7	합금철선철 및 고철	497	33.1	무연탄	562	44.5
6	어류	300	-2.6	알루미늄	412	40.2	계	365	22.5
7	알루미늄	293	-27.5	어류	333	10.9	고철	336	12.1
8	우라늄	234	-21.9	갑각류	301	47.1	알루미늄괴 및스크랩	331	-17.7
9	갑각류	205	-1.2	우라늄	256	9.2	중유	307	45.8
10	곡실류	184	118.9	금은 및 백금	178	263.8	백금	260	46.0
	전체	8,641	-23.6	전체	12,040	39.3	전체		

주: 2016~17년도 제품구분은 수출입품목분류체계(MTI) 3단위 기준이며, 2018년도는 4단위 기준임
 자료: 한국무역협회(2018) 및 「2018년 한·러 교역 동향」, 주러시아 한국대사관

2. 한·극동러 교역량과 교역 구조

1) 한·극동러 교역량

극동러시아를 통한 한국의 대 러시아 교역은 전통적으로 절대적인 역조 패턴을 유지하다 최근에 강화되고 있다(〈그림 2-5〉 참조). 루블화 폭락 및 저유가 영향으로 러시아 경제 위기가 왔던 2014년 이전의 한국·극동러 교역은 수입이 수출보다 4배 많은 구조였으나, 경제 위기에서 탈출한 이후에 오히려 수입이 수출보다 10배 이상 많은 역조세가 오히려 강화되고 있는 추세를 보이고 있다.

2018년 극동 러시아 지역의 대외 교역액은 전년 대비 20.9%가 증가한 345억 달러를 기록했으며, 이 중 수출은 282억 달러로 전년 대비 약 30%로 증가했다. 수입은 63억 달러로 전년과 비슷한 수준을 유지했다.

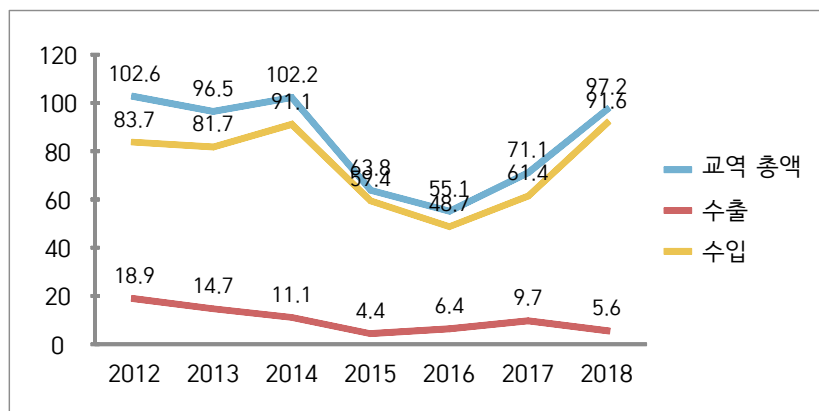
이 가운데 대한민국 교역액은 97.2억 달러로 이는 극동러 지역 전체 대외 교역액의 25% 이상을 차지하는 수치이며, 전년 대비 36.8%가 증가한 수치이다. 구체적으로 극동러의 대한민국 수출은 91.6억 달러, 대한민국 수입은 5.6억 달러이다(〈그림 2-5〉 참조).

전체적으로 2018년 극동러 지역의 전년 대비 대외 교역 성장률은 20.9%였음에 비춰보면 가파른 성장세를 보였음을 알 수 있으며, 극동러와 한국의 교역 구조는 한·러 전체와 비교해볼 때 한국의 적자 구조를 한층 더 뚜렷하게 보여주고 있다.

또한 2018년 극동러-한국 교역액 97.2억 달러는 한·러간 전체 교역액 248.4억 달러의 39.2%에 이르렀다. 러시아 전체의 광대한 영토 크기 및 러시아 서부로의 인구 및 시장 편중에 비춰볼 때 상당한 규모이며, 그만큼 극동이 중요하다 할 수 있다.

〈그림 2-5〉 한·극동러 교역 동향

단위: 억 달러



자료: 극동세관 대외교역 각 년도 자료 종합(검색일: 2019. 9. 17)

2) 한·극동러 교역품목 구조

(1) 한국의 대 극동러 수출 구조

한국의 극동러시아 주요 수출품은 기계장비 및 그 부품, 식료품 및 농축산 가공품, 철강 제품, 플라스틱 제품, 전기기기, 석유제품, 화장품 및 세제 등이 주를 이룬다.

최근 3년간의 통계를 보면, 기계장비 및 그 부품²³⁾은 2016년 2억 7,000만 달러에서 2017년 4억6,200만 달러로 2배 가까이 늘었다가 2018년 다시 1억5,200만 달러로 전년 대비 67%가 감소했다. 기계류 수출액의 급등락은 2017년도에 사할린 부두 공사²⁴⁾로 관련 설비 수출실적이 반영되어 급격하게 올랐다가 2018년에 공사가 완료되어 추가 수요가 발생하지 않으면서 다시 급격하게 내려간 것으로 분석되

23) HS코드 84는 보일러 및 부속 기기, 피스톤식 내연기관, 선박의 데릭·크레인, 포트리프트 트럭, 하역용 기계류, 농업·원예 또는 임업용 기계, 각종 가공기계임.

24) 시공업체는 (주)록산글로벌인 것으로 파악됨.

나, 극동러와의 교역에서 기계장비 및 그 부품(HS코드 84)은 여전히 높은 비중을 차지하고 있다.

최근 3년간 두드러진 변화는 식료품, 농축산가공품 수출의 비교적 빠른 수준의 증가, 그리고 화장품·세제 등 일부 소비재의 꾸준한 증가세이다. 식료품 및 농축산가공품 수출액은 2016년 3,300만 달러에서 2018년 6,000만 달러로 약 2배 증가했다.

〈표 2-4〉 우리나라의 대 극동러 수출 10대 품목

단위: 백만 달러

순 위	2016년		2017년		2018년	
	품목명	수출액	품목명	수출액	품목명	수출액
1	기계장비 및 부품	270	기계장비 및 부품	462	기계장비 및 부품	152
2	전기기기	72	전기기기	111	식료품, 농축산가공품	60
3	철강제품	48	철강제품	81	철강제품	58
4	플라스틱제품	43	플라스틱제품	55	플라스틱제품	47
5	식료품 및 농축산가공품	33	식료품, 농축산가공품	44	전기기기	45
6	석유제품	27	자동차및부품	37	석유제품	36
7	자동차및부품	23	석유제품	34	화장품, 세제등	34
8	종이제품	18	화장품, 세제등	29	종이제품	23
9	화장품, 세제등	17	종이제품	24	자동차및부품	19
10	화학물질	13	화학물질	14	화학물질	19

자료: KOTRA '2018년 극동러시아 교역동향'(2019. 5.15)을 활용 저자 재작성

화장품·세제류는 2016년 1,700만 달러에서 2018년 6,000만 달러로 매우 빠르게 수출이 늘고 있다. 한국 화장품 브랜드는 2012년 이후 미샤(Missha), 잇츠 스킨(It's Skin), 토니 모리(Tony Moly) 등의 로드샵 제품 위주로 현지 오프라인 판매숍이 개설되면서 증가하기 시작했다. 이와 같은 오프라인 매장은 주로 현지인이 한국 본사와 계약을 통해 운영하는 형태로 파악되고 있다.²⁵⁾

(2) 한국 대 극동러 수입 구조

한편 2018년 기준 우리나라의 대 극동러시아 주요 수입 품목은 원유(수입액 약 60억 달러)가 여전히 압도적이며, 수산물(수입액 약 13.7억 달러), 천연가스(수입액 약 70억 달러), 석탄(수입액 약 51억 달러) 등 천연 자원이 뒤를 잇고 있다(〈표 2-5〉 참조).

최근 3년간 대극동러 수입 추이를 보면, 원유가 부동의 1위를 차지하고 있으며, 수산물, 천연가스, 석탄, 철강 및 그 제품 등이 거의 순위 변동 없이 1~5위를 유지하고 있다. 원유는 부동의 1위 자리를 유지하고 있으나 수입액은 3년 연속 늘고 있으며, 2018년의 경우 약 60억 달러로 한국의 대 극동러시아 수입액의 약 60%를 차지하고 있다.

한·러 교역 품목 구조 전체와 비교해보면, 대러 수출이 가장 많은 자동차 및 자동차부품은 러시아 서부로 수출됨을 알 수 있다. 반면 극동러에 수출하는 것은 기계류와 식료품·농축산가공품이 많은 것으로 나타나고 있다.

25) 코트라, 「러시아 화장품 시장 동향과 우리기업 진출전략」, 2017, p. 49.

〈표 2-5〉 우리나라의 대 극동러 수입 10대 품목단위: 백만 달러

순 위	2016년		2017년		2018년	
	품목명	수입액	품목명	수입액	품목명	수입액
1	원유	2,401	원유	2,462	원유	5,915
2	수산물	1,011	수산물	1,191	수산물	1,371
3	천연가스	677	천연가스	517	천연가스	698
4	석탄	187	석탄	355	석탄	507
5	철강및그제품	184	석유제품	177	철강및그제품	251
6	석유제품	162	철강및그제품	176	석유제품	199
7	광석	54	광석	52	광석	50
8	목재및그제품	40	목재및그제품	52	목재및그제품	44
9	사료 등	36	사료 등	42	사료 등	36
10	곡물	3.4	곡물	4	곡물	13.6

자료: KOTRA '2018년 극동러시아 교역동향'(2019. 5.15)을 활용 저자 재작성

한·러 교역 품목 구조 전체와 비교해보면, 대러 수출이 가장 많은 자동차 및 자동차부품은 러시아 서부로 수출됨을 알 수 있다. 반면 극동러에 수출하는 것은 기계류와 식료품·농축산가공품이 많은 것으로 나타나고 있다. 수입의 측면에서는 원유를 비롯한 에너지 자원(원유, 천연가스, 석탄 등)은 거의 전량이 극동러를 이용해서 들어오며, 수산물도 대부분 극동러에서 수입하고 있음을 알 수 있다.

제3절 한·러 투자 현황

1. 한·러 전체 투자 현황

1) 최근 동향²⁶⁾

(1) 연도별 투자 동향

한·러 투자는 1990년 한·러 수교 이래 한국의 일방적인 대러시아 투자라는 패턴을 일관되게 유지하고 있으며, 2000년대 중반까지는 일회성 또는 단발성에 그쳤다. 2008년~2017년까지 한국의 대러 누적 투자액은 19.4억 달러로 국가별 대러 투자액 중 28위를 차지했다.

2017년까지 한국의 대러 누적 투자 총액은 25억 7,936만 달러로 총 해외 투자액의 0.72%에 불과하다. 대러 투자는 2006~2010년 전체 누적 투자 총액의 52.9%가 이 기간 집중 발생했다. 2012년 이후 연간 1억 달러 내외이며, 2018년 94억 달러를 기록했다.

〈표 2-6〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향

단위: 건, 백만달러, 투자금액 기준

구분	1989~ 2006	2007~ 2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
신규 법인	254	168	16	27	21	18	18	21	26
투자 금액	426.6	1,365.1	109.2	122.3	114	178.1	110.4	81.8	94

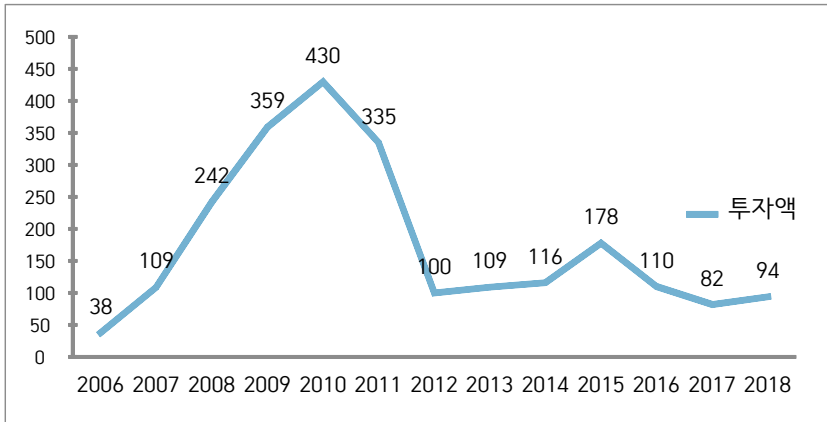
자료: 코트라, 「러시아 투자 실무 가이드」, 2018 및 한국수출입은행 자료 바탕 저자 재작성

26) 이하 연도별/업종별 투자 동향은 김현수외, 「최근 러시아 경제동향 및 한·러 경제협력 확대 방안」, 2018. 6 및 코트라, 「러시아 투자실무 가이드」, 2018 내용을 토대로 정리.

〈그림 2-6〉에서 알 수 있듯이 한국 기업의 대러 투자액은 러시아가 2015년 제1차 동방경제포럼을 개최하는 등 대대적인 외국인 투자 유치 노력을 펼쳐왔음에도 부진한 상태라는 것을 알 수 있다. 한국의 대러 투자는 2015년 1억 7,800만 달러에서 2016년 1억 1,000만 달러, 2017년 8,200만 달러로 오히려 떨어졌다가 2018년에 와서야 9,400만 달러로 반등했다.

〈그림 2-6〉 한국 기업의 연도별 대러 투자 동향

단위: 백만 달러



자료: 한국수출입은행 해외직접투자통계(검색일: 2019. 8. 30)

(2) 업종별 투자 동향

한국의 대러 투자는 산업별로는 제조업이 전체의 58% 비중을 차지하고 있으며, 이어서 도·소매업(13.7%), 농업(7.4%), 광업(7%)의 순으로 높았다.²⁷⁾

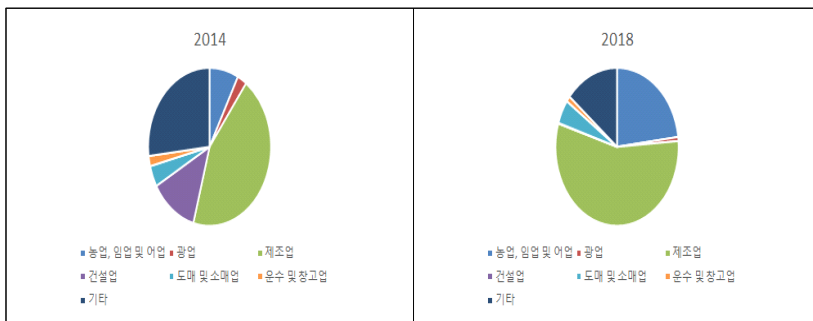
27) 코트라, 「러시아 투자실무 가이드」, 2018, p. 37.

2008~2017년까지 10년간의 통계를 보면 제조업 투자액은 12.1억 달러, 농림어업 및 광업이 각각 2.7억 달러, 도소매업이 2.5억 달러의 순으로 나타났다.

동 기간 제조업 중에는 자동차·트레일러 투자가 6.8억 달러로 투자액이 가장 많았으며, 전기 장비·전자 부품이 2.9억 달러, 식음료·담배가 1.7억 달러의 순으로 많았다. 이는 현대자동차의 상트페테르부르크 공장 투자분이 반영된 결과이다.

2014년 및 2018년 업종별 투자 실적을 비교해보면, 제조업이 여전히 50% 가까운 절대적인 비중을 차지하는 가운데 광업 및 건설업·운수업 등은 10% 이하의 점유율을 보이고 있어, 가치사슬 및 공급사슬 확장과는 다소 괴리가 있음을 보여준다. 운수 및 창고업종은 2014년 200만 달러, 2016년 100만 달러, 2018년 100만 달러 등 총 400만 달러에 불과했다.

〈그림 2-7〉 한국기업의 업종별 대러 투자(2014 vs 2018)



자료: 한국수출입은행 통계 바탕 저자 작성

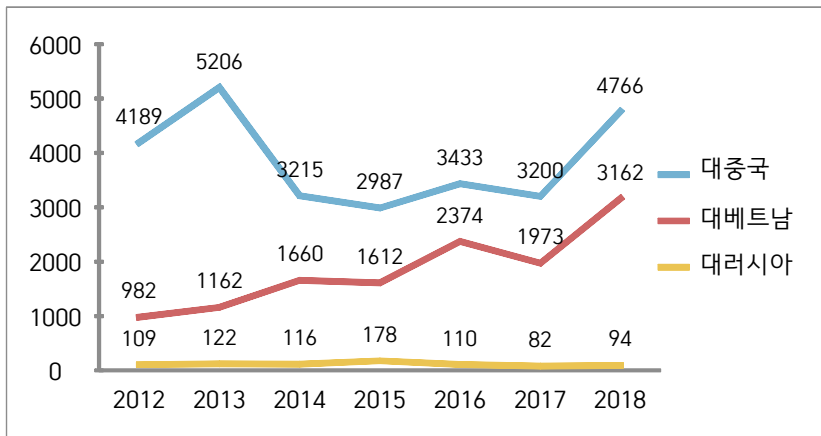
2) 주요 투자 대상국과의 비교

지난 10년간 한국의 주요 투자 대상국인 중국 및 베트남과 비교를 통해 한·러간 가치사슬 및 공급사슬 노력이 한국의 주요 경제협력 파트너 국가들과의 노력과 어느 정도 격차가 있는지를 확인할 수 있다 (〈그림 2-8〉 참조).

아래 그림에서 확인할 수 있는 것처럼 2018년 대러 투자액 9,400만 달러는 동기간 대 중국 투자액 47억 6,600만 달러의 1.97%에 불과하며, 대 베트남 투자액 31억 6,200만 달러의 2.98%에 불과하다. 이는 지난 수년간 한·러간에 가치사슬 및 공급사슬 구축 및 확장의 필요성이 역설되어 왔지만, 현실은 이상 및 지향하는 방향과는 상당히 동떨어져 있음을 보여주고 있다.

〈그림 2-8〉 대러 투자와 대중국 및 대베트남 투자 동향

단위: 백만 달러



자료: 한국수출입은행 해외직접투자통계를 활용해 저자 작성

2. 한·극동러 투자 현황

1) 한국 투자의 러시아 서부 편중

한·러간 상호 투자는 물론 한국의 대 러시아 투자가 부진한 가운데, 그나마도 대 러시아 투자는 인구와 시장 규모가 큰 러시아 서부에 치우쳐 있는 것이 사실이다. 대러 투자의 80~90%는 대기업의 투자이며, 서부로의 투자 진출 결정의 가장 큰 이유로는 러시아 및 근접국 EAEU 국가들의 풍부한 노동력과 저임금으로 알려져 있다.

한국의 대러시아 투자가 서부에 편중된 이유는 러시아 소비시장(모스크바 및 상트페테르부르크 등)이 서쪽에 있을 뿐만 아니라, 이곳에 투자하면 유럽까지 판매가 가능하기 때문이다.²⁸⁾ 또한 모스크바의 경우, 총인구당 영어 구사율이 15% 이상으로서, 러시아 투자에 있어 매우 큰 걸림돌 중의 하나인 언어 문제 해결에 있어 상당한 양호한 조건을 갖는다.

한국의 대기업들에게 인기 있는 투자 대상지는 모스크바 및 모스크바 근교, 그리고 상트페테르부르크 등 인구가 집중되어 있는 러시아 서부의 대도시들이다.

지금까지 서부 지역에 한국 제조업 분야 기업들이 투자한 예로는 2008년 삼성전자의 현지 생산공장 투자(칼루가주), 2010년 롯데제과의 초코파이 생산공장(칼루가주 오브닌스크시), 2010년 KT&G의 담배생산 공장(칼루가주, 모스크바 근교 보르시노 공단) 등 모스크바 칼루가주에 집중되어 있다.

28) 코트라, 「러시아 투자실무가이드」, p. 37.

또한 상트페테르부르크도 투자 대상지로 떠오르고 있다. 현대자동차는 2010년 9월 상트페테르부르크 공장(상트페테르부르크 시내에서 북서쪽으로 25km 지점 위치)을 완공하고 2011년 1월부터 자동차 생산에 들어갔다.

또 다른 투자 지역은 ‘러시아의 실리콘 벨리’(과학기술 혁신단지)라고 하는 스콜코보 지역(모스크바 남쪽 오딘초보에 위치)이다. 이 지역에는 2017년 9월 서울대 분당병원이 모스크바 의료원과 함께 스콜코보 국제의료 클러스터에 300병상 규모의 종합병원을 건설하기로 하여 주목받고 있다. 삼성전자도 2019년 5월 스콜코보에 인공지능(AI) 연구센터를 개소하여 러시아의 AI 전문가를 영입, 머신러닝 플랫폼을 집중 개발하고 있다.

현대자동차 또한 최근 스콜코보 혁신센터와 파트너십을 맺고 차량 공유 스타트업 법인을 설립하여 국내 완성차 업체 최초로 러시아에서 차량 공유 사업에 진출한다.

한편 CJ대한통운도 2017년 6월 러시아 냉동식품 업체 라비올리를 인수하여 러시아 서부 지역 물류 사업에 진출했다.

2) 대 극동러 투자의 부진

반면 극동러 시장에 대한 한국의 투자는 그 중요성에 대한 국내의 인식과 반복적인 강조에 비춰볼 때 매우 저조하다고 할 수 있다. 극동러에 대한 투자의 경우, 2012년 판토스(당시 범한판토스)가 블라디보스토크 국제공항 인접 아르쎌 지역(현재 블라디보스토크 자유항 지역 중 하나)에 첨단 창고관리 시스템(WMS)을 갖춘 물류센터에 투자한 예를 빼놓고는 이렇다 할 실적이 없는 편이다.

극동러에서 이뤄진 최근 한국 기업의 투자 사례로는 2017년 12월 롯데상사가 현대중공업 소유의 구 현대호텔(블라디보스토크 소재) 및 연해주 농장(미하일롭스키 농장 등)을 865억 원에 인수한 바 있다. 그러나 이는 기 투자 분야에 대한 인수 사례로서 현재까지는 엄밀한 의미에서 신규 투자라고 할 수 없다.

이 외에 극동러에 대한 한국 기업의 투자 사업은 2017년 정부의 신북방 정책 천명, 북방경제협력위원회의 출범, 동년 9월 제3차 동방경제포럼 기간 중 ‘9브릿지’ 제안 등으로 대대적인 투자 분위기가 조성되어 한·러간에 각종 사업안이 협의 또는 추진되고 있으나 아직 성공적으로 이뤄지지 못하고 있다.

2017~2019년 상반기까지 주요 투자 사업으로 검토되거나 추진된 사업으로는, LG네트웍스의 사료 첨가제 공장 투자 사업, 포스코대우·세원마르스의 목재펠릿 및 우드칩 생산 투자 사업, 슬라반카항 다목적항 현대화 사업, 오양시푸드 수산물 가공공장 투자 사업, LH공사의 나제진스카야 선도개발구역 내 산업단지 조성 사업 등이 추진되고 있으나, 아직은 추진 단계에 불과하다.

한편 2017년 9월 제3차 동방경제포럼 개최 시점까지 실현 가능성이 매우 높은 것으로 기대됐던 블라디보스토크 내 나지모바곶 수산가공물류 투자 사업은 2018년을 경과하면서 더 이상 진척되지 못하여 사업 추진이 중단된 가운데 오늘에 이르고 있다.

제 3 장

극동러시아 공급사슬 구축 현황과 전망

제1절 극동 러시아의 공급사슬 구축 현황

1. 극동러 공급사슬의 특징

1) 가치사슬 업그레이드의 제약 요인²⁹⁾

공급사슬은 가치사슬의 구축을 전제로 한다. 공급사슬 관리(Supply Chain) 자체가 고객, 공급업체, 제조업체 및 유통업체로 이뤄지는 네트워크상에서의 상품, 서비스, 정보 및 현금 흐름의 총체적인 통합·관리, 또는 밸류체인에서의 운영관리를 뜻하기 때문이다.³⁰⁾

가치사슬은 기본적으로 부가가치의 창출을 위한 효율적인 사슬(또는 네트워크)을 의미한다. 극동러에는 각각의 분야에서 국제 가치사

29) 이하의 제약 요인에 대한 기술은 J. Trienekens, "Agricultural Value Chains in Developing Countries: A Framework for Analysis," 2011의 내용을 바탕으로 함

30) 인하대 물류산학협력센터, 「물류학 원론」, p. 27 참조.

슬이 구축되지 않았거나 미약하다고 할 수 있다. 예컨대 농수산 분야에서 극동러는 풍부한 농수산 자원을 원료 형태로 수출하는 매우 낮은 단계의 또는 단순 구조의 국제 가치사슬이 형성되어 있을 뿐이다. 즉 오늘날 극동러는 가치사슬의 미발달로 인해 극동러가 갖고 있는 풍부한 자원 등 잠재력을 제대로 활용하지 못하고 있는 산업구조를 보여주고 있다고 할 수 있다.

개발도상국 가치사슬 업그레이드의 제약 요인(constraints)으로는 첫째, 시장 접근 및 시장 지향성, 둘째, 자원 및 물리적 인프라, 셋째, 제도적인 공백(institutional voids) 등이 존재한다.

첫째, 시장 접근 및 시장 지향성 측면에서 가치사슬의 관건은 품질 수요(quality demands) 및 국제화, 시장 차별화의 요구에 얼마나 부응할 수 있는가가 관건이 된다.

식품산업의 경우, 현지의 영세 업체들이 품질 요구 및 안전성 요구를 충족시키지 못하면, 러시아 전국 시장 또는 수출을 통한 해외 시장에 접근하지 못한다는 것이다.

둘째, 시장 접근성의 확보만으로는 가치사슬 업그레이드가 충분치 않으며, 인프라 및 자원의 지원을 받아야 한다. 여기서 말하는 자원은 물질적 자원뿐만 아니라 인적 자원, 지식 자원, 기술 등을 말한다. 이때 개발도상국에서 전형적으로 나타나는 가치사슬 제약요인은 전문화된 기술(specialized skills)의 부족, 기술·투입·시장·정보·신용 및 외부 서비스로의 접근성 어려움 등이 지적되는 바, 극동러에서도 이와 같은 제약요인이 그대로 나타난다.

셋째, 입법, 정부 규제 및 정부 정책 등으로 구성된 규제 제도가 가치사슬 구축 또는 업그레이드를 위해 충분히 공급되지 못하는 것이

다. 개발도상국에서는 입법, 정부 규제 및 정책 등이 생산 활동 및 기술에 대한 무역 장벽 형성, 정보유통의 제약 등의 형태로 가치사슬 업그레이드를 저해할 수 있다.

〈그림 3-1〉 가치사슬 업그레이드 제약 3요인

	시장 접근 및 시장 지향	자원 및 물리적 인프라	제도적 공백
핵심 포인트	품질 수요 및 품질, 가격 경쟁력 등의 수준	생산을 위한 투입 물질 확보 및 인프라 수준	시장을 지원하는 제도적 뒷받침의 부족
유형	• 국내시장: 저소득/ 중산층 시장 등 • 국제 시장	• 자원: 물질적 자원 • 인적 자원, 지식 및 기술	• 규제: 입법 및 정책 • 규범: 비즈니스 관행 • 인식: 사고 방식 등
물류 관련성	각기 다른 마켓 채널에 따른 운송 거리 중요	기업 또는 밸류 체인의 지리적 위치 중요	생산 기술, 정보 유입 등의 규제 장벽 중요

자료: Jacques H. Treinekens, "Agriculture Value Chains in Developing Countries: A framework for Analysis," 2011, pp. 53~56을 토대로 KMI 요약 및 도표화

2. 극동러 가치사슬과 공급사슬 수준

극동 러시아 지역은 막대한 에너지·식량 자원을 보유하고 있으며, 시베리아횡단철도(TSR)를 통해 유럽과 한반도를 연결이 가능한 이점으로 인해 일찍부터 주목받아왔다. 즉 자원(생산을 위한 투입 원자재 조달의 용이성) 및 밸류 체인상의 지리적 인접성 등은 장점을 갖는 시장이라고 할 수 있다. 또한 한·러간 전략적 동반자 관계가 수립된 이래 한국의 신북방 정책과 러시아의 신동방 정책이 교차지점으로서 양국 정부의 협력 노력이 가치사슬 및 공급사슬 구축 및 확대에 좋은 여건을 제공해준다고 할 수 있다.

이 지역은 동북아 역내 교역 증대 및 북극항로 개설에 따른 수혜지역으로서 최근 수년간 컨테이너 처리를 중심으로 극동 항만 물동량이 타 지역에 비해 빠른 속도로 늘고 있다. 아울러 2017년 10만 명, 2018년 22만 명 등 한국인 관광객도 해마다 100% 이상 늘고 있다.³¹⁾

러시아 전체와 비교해보면 극동 러시아는 인구가 적어 소비시장이 어렵다는 점과 함께, 제조업 기반이 취약하고, 산업 발전 인프라가 취약한 것이 약점으로 꼽히고 있다.³²⁾ 2017년 7월, 러시아 정부 산하 분석센터가 자체적인 4단계 발전 기준(높은 발전, 발전, 중간 발전, 저발전)에 따라 극동러 각각의 주와 전체 경제발전 수준을 평가한 결과는 다음과 같은 특징을 지닌다.³³⁾

첫째, 사하공화국 및 사할린 등을 중심으로 자원 수출형 산업이 ‘높은 발전’의 수준을 보이고 있다. 둘째, 채굴 산업, 제조업 등이 ‘발전’의 수준에 이르고 있다.

셋째, 공업-농업형 산업은 캄차트카주, 연해주와 하바롭스크주를 중심으로 ‘중간 발전’의 정도를 보인다.

넷째, 아무르주, 마가단주, 추코트카주 등은 자원형 경제를 기반으로 하나 ‘저발전’ 수준이며, 유대인 자치주는 농업형 경제를 기반으로 하나 ‘저발전’ 수준이다.

공업시장이 매우 멀리 떨어진 곳에 위치하고 있으므로 물리적으로도 동-서간 공급사슬이 길게 늘어져 있어, 공급사슬 구축과 확장에

31) 여행객 통계는 블라디보스토크 주재 대한민국 총영사관의 확인에 따른 것임.

32) 극동러는 러 전체 영토의 41%를 차지하나 인구는 8백20만 명으로, 시장 부족 외에 노동력 부족의 문제도 야기하고 있음.

33) 러시아 연방정부 분석센터, Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017.
(검색일: 2019. 9. 10), p. 20.

오랜 시간이 걸린다는 점도 고려해야 한다. 반면 최근 들어와 선도개발구역, 블라디보스토크 자유항 제도를 통한 집중 개발 통해 상기 취약점을 극복하려는 국가적 노력이 경주되고 있다는 점은 이 지역의 강점이라고 볼 수 있으며, 공급사슬 구축 및 확장을 위한 한·러 협력이 고려될 수 있다.

〈표 3-1〉 러 전체 대비 극동연방관구 지역별 경제 발전 수준(2017 기준)

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

자료: 러시아 연방정부 분석센터, Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017(검색일: 2019. 9. 10), p.20.

요약하면 사하공화국, 사하공화국·사할린 주 등 자원 수출형을 빼면 극동러 전체는 가치 사슬과 연관된 제조업이 전반적으로 미발달되어 있음을 알 수 있다.

제2절 향후 극동러 공급사슬 전망³⁴⁾

1. 극동러 공급사슬 구축을 위한 러시아의 국가 전략

러시아 정부는 러시아 전역의 공급 사슬 구축 및 극동러 지역으로의 연장을 위해 극동러 산업 개발과 교통·물류 인프라 개발을 병행하고 있다. 우선 러시아 국토 전체 차원의 교통·물류 인프라 확충 관련 최근 상황을 정리하면 다음과 같다.

1) 2024년까지 러시아연방 국가발전 독트린 및 국가 프로젝트

2018년 5월 푸틴 대통령의 제4기 출범과 더불어 발표한 독트린(약칭 ‘5월 명령’)과 2019년 2월 국정연설에서 발표한 13개 프로젝트(예산 할당 및 확정)이다.

국가 프로젝트의 주요 분야는 보건, 교육, 인권, 문화, 교통 인프라, 주거 환경(또는 정주 여건), 환경(ecology), 과학, 중소기업 비즈니스, 디지털 경제, 노동 생산력, 노동환경, 수출 등 13개 분야이다. 이중 러시아 내 주요 지역간 교통 간선(마기스트랄리) 인프라 개선 및 확장 프로젝트는, 그 목표를 화물 운송을 위한 동-서 및 남-북 회랑을 개발하는 것이며, 여기에 2024년까지 총 6조3,481억 루블(한화 약 120조 원 상당)의 예산을 배정했다.

원래 2018년 5월 ‘독트린’ 발표 당시에는 12개 발전 분야가 정해져

34) 이하에서는 2017년 9월 동방경제포럼에서 우리 정부가 제안한 ‘9 브릿지’ 분야와 코트라가 ‘투자진출 유망산업’으로 선정한 의료산업, 환경산업, 건설산업, 온라인 유통업, 수산업, 농업, 관광산업 등 7대 분야 중 민간 차원 벨류 체인 및 공급사슬이 이미 형성되어 있거나 향후 확장 가능하며, 화물 창출 가능성이 있는 분야를 중점적으로 살펴봄.

있었고, 상기의 교통·물류 분야는 12개 발전 분야를 지원하기 위한 공통의 분야로 별도로 제시되어 있었다.³⁵⁾ 구체적으로 열거된 사업을 보면, 유럽과 중국 서부를 잇는 것을 핵심 내용으로 한 ‘동-서’ 교통회랑(트란스보르트 코리도르)과 극동, 북서, 볼가-카스피해 및 아조프-흑해 연안을 잇는 ‘남-북’ 교통회랑을 핵심 내용으로 하는 ‘남-북’ 교통회랑을 주축으로 한다. 특히 핵심 목표 가운데에는 북극항로 물동량(그루자빠토카)을 2024년까지 8천만 톤까지 증가시킨다는 지표가 포함되어 있다.

세부적인 사업으로는 러시아 연방 내의 도시간 교통 연결성 개선을 위한 인프라 제약의 해소, 주요 간선간 국제 철도운송 신속성 및 속도 개선, 통과시설 개선 및 바이칼아무르철도(BAM)³⁶⁾ 전기화(엘릭 프리피까찌야) 등이 제시되어 있다. 철도 전기화를 위해서는 전력 공급이 전제이므로, 전력 인프라 확대 사업과도 연결된다. 극동, 북서, 볼가-카스피해, 아조프-흑해 지역 항만 능력 개발을 위해 9,270억 루블의 예산이 잡혀 있다.

전국 수송망 현대화 및 확장 목표에는 러시아 전국의 지역 거점(또는 성장 거점)간 자동차 도로(트럭킹 연계) 인프라 확충 및 교통 혼잡 개선, 주행속도의 향상, 안전성 제고(교통사고 감소) 등의 계획도 포함되어 있다.

여기서 역점 사항은 지방과 지방을 잇는 지방도로를 2017년 대비 최소 50% 이상 증설한다는 것이다.³⁷⁾

35) Указ Президента РФ от 0705, 2018. N 204, “О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года.”

36) ‘바이칼-아무르 마기스트랄’의 러시아어 약어로 ‘밤’으로 읽음.

37) ‘2024년 러시아연방 국가발전’ 독트린 참조.

〈표 3-2〉 2024 국가 프로젝트 중 교통 인프라 확장 및 현대화 계획

구분	주요 내용	예산 (십억 루블)
실행 기간	2018. 10.1 ~2024. 12. 31.	
주요 목표	• 화물 운송을 위한 동-서, 남-북 교통 회랑 개발 • 러시아 내의 지역간 연계성 개선을 위한 철도, 항공, 도로, 해운 및 하운 개발	
주요 연방 프로젝트	• 유럽-중국 서부	655.0
	• 극동/북서/볼가-카스피해/아조프-흑해 항만 능력 강화	927.0
	• 북극 항로 개발	587.5
	• 지방 공항 및 항로 개발	267.5
	• 교통·물류 센터 복합운송 능력 확대	45.9
	• 내륙 수로 개발	276.4
	• 경제 성장 거점(도시)간 교통 연결	1,713.5
	• 컨테이너 철송 및 수송 능력 개발	1,253.5
주요 하위 사업	• 고속 철도 건설	621.8
	• 모스크바-니즈니 노브고로드-카잔 고속도로(729km)	-
	• 툴리야티 우회 신 고속도로(볼가강 교량 포함)	-
	• 북극해, 극동, 발틱해, 카스피해, 아조프-흑해 연안 항만 인프라 확충	-
	• 무르만스크 운송 허브 종합 개발	-
	• 보스토치니-나홋카(극동) 운송 허브 개발	-
	• 타만(Tarman)항 건화물 하역 시설 건설	-
	• 하바롭스크 석탄전용 환적 시설 건설	-
	• BAM 및 TSR 수송 능력 확대	-

자료: '2024년까지 러시아연방 국가발전 독트린' 및 KOTRA 자료

상기 계획과 관련해 극동 지역에 특화된 투자 프로젝트로는 러시아의 외국인투자법에 근거하는 '최우선 투자 프로젝트'가 있다. 이에

따르면 최우선 투자 프로젝트는 △ 외국인 투자총액이 10억 루블 또는 외국인 투자자가 지분총액 1억 루블 이상 출자하는 경우로, △ 러시아 연방정부가 승인한 사업 분야에 해당되어야 한다. 최우선 투자 프로젝트로 선정되면 관세혜택과 러시아 연방 정부 및 주정부 예산에서 사업비가 지원된다.

현재 최우선 투자 프로젝트로는 연해주 즈베즈다 조선단지 건설사업을 비롯해, 소비예츠키야 가반항의 항만 경제특구 사업, 슬라반카항 복합단지, 보스토치니항 컨테이너 터미널 및 물류센터 건설 사업 등이 있다(〈표 3-3〉 참조).

〈표 3-3〉 극동지역 최우선 투자 프로젝트

연번	사업 명	사업 기간
1	하바롭스크주 소비예츠키야 가반항 경제특구	2010-2059
2	연해주 즈베즈다 조선 단지	2012-2021
3	사할린주 사할린 'GRES-2' 발전소	2012-2018
4	하바롭스크주 소비예츠키야 가반시 화력발전소	2010-2018
5	사할린주 첨단 전력망 신규 건설 및 재구축	2008-2018
6	여객 운송용 카모프 헬리콥터(KA-62) 생산	2014-2025
7	연해주 종합 관광지 건설	2012-2022
8	볼쇼이 블라디보스토크 신도시 건설	2012-2020
9	슬라반카항 곡물·컨테이너 복합 화물단지	2014-2020
10	슬라반카항 수리조선소에 벌크화물(석탄) 복합단지 건설	2014-2020
11	보스토치니항 컨테이너 터미널 및 물류센터	2014-2020
12	사할린 해양생물공원 조성	2012-2019
13	가즈프롬 LNG 공장 건설	2013-2018
14	솔리치나야	2011-2018

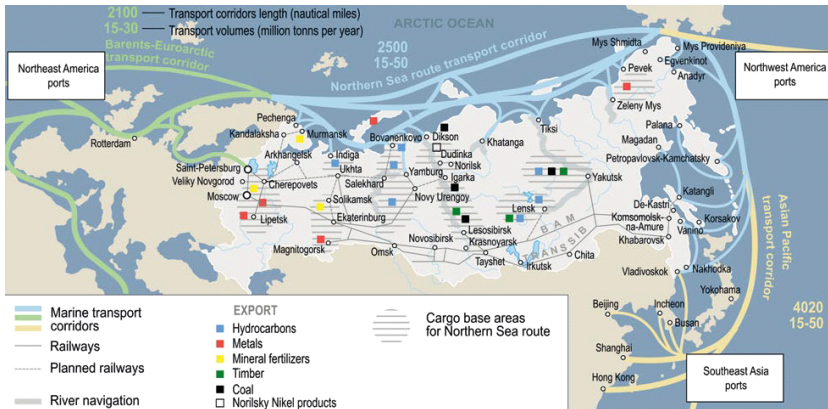
자료: 코트라, 「2019세계시장진출전략: 러시아」, p. 336에서 재인용

2) 극동개발 전략과 북극개발 전략과의 연계

러시아 연방은 극동러 개발과 북극 지역 개발의 중첩성을 고려한 개발 시너지 효과를 얻기 위해 2019년 2월 26일 대통령령 78호를 통해 기존 극동개발부를 극동북극개발부로 개칭하고, 조직을 개편하기로 했다. 이에 따르면, 러시아 연방 정부는 대통령령 발효 3개월 이내에 조직을 개편하고, 수정안을 제출해야 한다.³⁸⁾

이와 같은 조치는 상기 ‘2024년 국가 전략 독트린’의 내용에 포함된 프로젝트 중 상당수의 지역적 배경이 러시아의 북극 개발 전략과 중첩되기 때문이다(〈그림 3-2〉 참조). 북극항로 상용화에는 극동러 항만인 페벡, 틱시, 한탄가, 덕슨 등의 연안 항만은 물론, 레나강 하운과의 연계 등 ‘2024 국가전략’ 독트린 사업 추진이 병행된다.

〈그림 3-2〉 북극항로 교통회랑과 러 극동·북극권 경제 거점



자료: Prospects and Opportunities for using LNG for bunkering in the arctic regions of russia (검색일: 2019. 9. 17)

38) “북극 영역에 있어서 국가 조직의 개편에 대한 러시아 연방 대통령령,” 2019. 2. 26.

3) 극동연방관구의 확장

러시아 연방의 극동 경제개발을 위한 공급사슬 구축 노력은 극동 연방관구의 확대로도 나타나고 있다. 러시아 푸틴 대통령은 2018년 11월 대통령령(11월 3일 서명)으로 자바이칼주와 부랴트공화국을 극동연방관구에 편입했다.³⁹⁾ 이로써 극동연방관구에 소속된 주와 자치주는 과거 9개에서 11개로 늘었으며, 극동연방관구가 포괄하는 인구도 이전 620만 명 수준⁴⁰⁾에서 820만 명 수준으로 늘었다.⁴¹⁾

자바이칼주와 부랴티야공화국 편입의 근본 취지는 기존의 극동 지역에 대해 실시했던 개발 정책을 두 지역에 적용해 내륙 입지로 지체되었던 두 지역의 개발을 활성화함과 동시에 아시아태평양 시장 경제와 연결시키겠다는 것이다. 자바이칼 선도개발구역(자바이칼주)과 부랴티야 선도개발구역(부랴티야 공화국)이 추가로 지정되어 2019년 상반기 현재 극동 지역의 선도개발구역은 모두 20개로 증가했다.⁴²⁾

특히 TSR과 TMR이 만나는 자바이칼주의 치타(Chita)에는 산업-물류 단지 건설이 추진되고 있다. 동 산업-물류 단지는 공항에서 9km, 러시아의 수도 모스크바로 통하는 연방도로(M-55)⁴³⁾에서 0.5km, 철도역(카달라역)에서 4km 떨어진 곳에 입지하고 있으며, 향후 철송(컨테이너 및 냉동화물 포함) 지원시설 및 창고를 갖춘 국제 내륙 물류 거점으로 육성할 것으로 보인다.⁴⁴⁾

39) 러시아 대통령 명령(우까스).

40) 극동의 월간 '달니보스토치니 카피탈'에 따르면, 2017년 극동러 인구는 정확히 6백18만 명이었음.

41) 극동개발공사(검색일: 2019. 8. 20). 확대된 극동연방관구의 전체 면적은 6.9백만 km²로 기존 6.2백만 km²에서 약 70만 km²가 늘었으며, 이에 따라 러시아 영토 전체에서 차지하는 비중도 기존 36%에서 41%로 확대됐음.

42) 극동개발공사(검색일: 2019. 8. 20)

43) 연방기간도로(마기스트랄)를 뜻하며, 모스크바에서 출발 또는 모스크바로 도착하는 도로.

44) Chita Logistics Hub(검색일: 2019. 10. 2)

〈그림 3-3〉 자바이칼주 치타 복합물류단지의 입지



자료: Chita Logistics Hub(검색일: 2019. 10. 2)

2. 극동러 산업 정책 전망

1) 산업 정책의 방향

극동러에서의 산업 정책은 2013년 3월말 푸틴 대통령이 ‘2025 극동·바이칼 지역 사회경제발전 전략’에서 극동지역의 제조업 육성을 통한 국가 경쟁력 제고를 목표로 내세우면서 본격화됐다. 이와 같은 산업 정책은 극동에서는 2015년 선도개발구역 제도와 블라디보스토 크자유항 제도가 도입되고 이후 두 경제특구 지역의 산업 특화와 극동 지역 현황을 감안하여 추진되고 있다(이를 위해 2012년 극동개발부 신설, 2015년 극동개발공사 및 극동개발기금 설치).

아울러 ‘2024 국가전략’ 독트린에서 산업 발전의 좀 더 구체적인 방향으로 제조업, 농업, 서비스업, 수출산업(노동력 및 서비스 포함)의 육성을 통해 2024년까지 그 비중이 러시아 전체 국내총생산(GDP)의 최소 20% 이상을 차지하며, 비원료·비에너지 부문의 연간 수출액 2,500억 달러 달성이라는 구체적인 목표를 제시했다.⁴⁵⁾

이와 같은 산업 개발을 위해 지난 수년간 러시아 연방 정부와 극동 북극개발부 차원에서 우리나라를 비롯한 인접국 기업들의 투자를 유치하고자 했던 분야를 크게 대별하면 임업, 첨단산업, 수산업 및 양식업, 기계공업, 농업, 물류 및 항만산업, 광업, 석유 및 가스정제 등 에너지 산업, 부동산 및 관광산업 등 10~12개 분야에 이른다.

극동개발공사의 경우, 공식 홈페이지에 최근의 기본적인 산업발전 방향과 관련하여 채굴업, 금 채굴업, 수산업, 임업, 유색금속 야금업, 조선업 등을 예시해놓고 있다.⁴⁶⁾

2) 자국 산업 육성 정책

러시아 극동 산업개발과 관련하여 유의할 점은 2015년 1월 18개 수입대체산업을 지정해 산업별 수입대체 계획을 수립한 이래 강력한 자국 산업 육성 정책을 펼치고 있다는 것이다. 이에선 자동차, 에너지 및 오일·가스 관련 기계 등 기계산업, 목재 산업, 식품·식가공 산업, 도로·공항 건설 교통 관련 산업 등이 포함된다. 또한 2017년에는 경제지원 계획을 발표하여 자동차, 섬유, 수송기계 제조, 농업, 도로 건설, 식품 제조 및 가공 6개 분야에 대한 육성을 강조했다.⁴⁷⁾

러시아의 자국 산업에 대한 지원으로는 △ 신규 제조설비 도입시 금융 지원 △ 자본 투자에 대한 소득세액 공제, 신생 제조기업 대상 세금 감면 등을 들 수 있다. 물론 외국기업이 러시아 정부와 ‘특별투

45) Указ Президента РФ от 0705, 2018. N 204, “О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года.” 2018.

46) 극동개발공사(검색일: 2019. 7. 29)

47) 「2019 코트라 러시아 국별 진출전략」, pp. 14~15.

자 협약' 체결시 세제혜택 등 외국인 투자 유치를 위한 안전장치를 설정했으나, 이와 같은 자국 산업 육성 시책은 우리나라 화주·물류 기업들의 진출에 잠재적인 걸림돌이 되고 있는 것이 현실이다.

〈표 3-4〉 러시아 수입대체 사업과 공통 지원사항

수입대체 산업(18개)		공통 지원사항
중공업 기계 분야	교통 산업 분야	• 신규 제조설비를 도입하는 기업에 금융 지원
에너지 기계	농기계	
오일/가스 기계	식품·가공	
일반 기계 공구	도로·공항 건설	• 외국 기업이 러 정부와 '특별 투자협약' 체결 시 세제 혜택 등 인센티브 제공
금속 산업	제약 산업	
조선 산업	의료 산업	• 자본 투자에 대한 소득세액 공제, 신생 제조 기업 대상 조세 면제 기간 설정
전자 산업	화학 산업	
항공 산업	목재 산업	
지동차 산업	섬유 산업	

자료: 코트라, 2017해외시장 권역별 진출전략, 2016. p. 597 일부 수정

3. 향후 한·러 공급사슬 구축 유망 분야와 시사점

1) 한·러간 새로운 공급사슬 구축 노력

2018년 6월 23일 한국 문재인 대통령이 러시아를 국빈 방문하여 러시아 푸틴 대통령과 정상회담을 갖고, 공동 성명을 채택하며, 경제 분야에서 다방면의 협력을 강화할 것을 합의했다.

총 32개항에 이르는 합의 사항 중 경제 분야의 직접적인 언급은 전체의 절반인 16개 항목에 이르며, 가치사슬 및 공급사슬 구축과 연관된다. 주요 내용은 △ 첨단기술 제품의 교역비중을 높이기 위한 교역구조 다변화 △ 한·러 서비스·투자 FTA 체결 협상의 조속한 개시

노력 △ 제조업(민간 항공기 제작, 자동차 생산, 조선 등) △ 원자력 발전용 제품 및 서비스 공급 △ 4차 산업혁명 기술(빅 데이터 등) △ ‘9 브릿지’(가스, 철도, 항만 인프라, 전력 등) 관련 투자 프로젝트 수립 △ 남북러 3각 협력사업 공동연구 등이다(〈표 3-5〉 참조).

〈표 3-5〉 한·러간 경제협력 분야 주요 합의 사항(2018)

구분(분야)	주요 내용 및 추진 사항	비고(추진 방법)
교역구조 다변화	• (방향) 첨단기술 제품의 교역 비중 확대	정부간 협의
한·러 서비스·투자 FTA 협정 개시	• (취지) 국제 교역 장벽 철폐 및 다자무역 체제 보완	정부간 협력
제조업 협력	• (분야) 민간항공기 제작, 자동차 생산, 조선 및 러시아내 조선소 건설·현대화	기업간 협력 확대
원자력 평화적 이용	• (중점사항) 원자력발전소용 핵연료 주기 관련 제품 및 서비스 공급 지속	정부간 협력
4차 산업혁명 협력	• (분야) 데이터 베이스, 5G·AI 등 지능형 인프라 및 소프트 웨어 개발	공동 프로젝트 실현 추진/정부간 협력
ICT 응용 기술	• (방향) ICT 응용기술 결합형 신규 비즈니스 협력 모델 창출	중소·벤처기업 기술 사업화/유관기관
첨단과학기술사업화	• (분야) 바이오, 에너지 등	과학기술 협력 확대
9개 다리 협력	• (분야) 가스, 철도, 항만 인프라, 전력, 북극 항로, 조선, 일자리 창출, 농업, 수산	유관 부처/민간 기업 및 유관 기관
선도개발구역 및 블라디보스토크자유항	• (방향) 상호 활용 및 활성화	공동 투자자 플랫폼 활용
남북러 3각 협력	• (분야) 전력, 가스, 철도 분야	공동연구 협력
유라시아철도망	• (방향) TSR-TKR 연결	공동연구/기술교류
에너지 협력	• (분야) 러시아산 천연가스 공급확대 및 공동	공동연구
농업 협력	• (방향) 농산물 생산·가공 및 식료품 생산	투자확대
수산 협력	• (분야) 연안어업, 양식 및 여타 분야	상호 관심 표명
북극 협력	• (분야) 북극권 에너지 및 교통 분야	공동프로젝트 추진

자료: 한·러공동성명 전문(2018.6.23.), 연합뉴스(검색일: 2019. 10. 16)

2) 부문별 공급사슬 구축 유망 분야

(1) 수산가공업

극동러시아는 러시아 수산 생물자원의 1차 공급원으로서 어류와 기타 해산물을 연간 3백만 톤 이상 보장하고 있다. 캄차카, 연해주, 사할린, 하바롭스크주, 마가단 주가 대표적이다. 아울러 극동러에서 생산되는 수산물은 대외 수출 부문에서도 상당한 비중을 차지한다. 한국해양수산개발원과 네벨스코이국립해양대의 공동 연구 결과에 따르면, 2018년 극동러에서 생산된 수산물 중 신선 어류와 냉동 어류의 약 60%, 갑각류의 약 20%가 해외로 수출됐다(〈표 3-6〉 참조).

〈표 3-6〉 극동 수산물의 해외 수출 비중

수산물 품목	수출 비중(%)
신선어류 및 냉동 어류	59.1
어류 필렛	2.6
갑각류	19.5
패류	3.8
간, 캐비어, 이리	10.9
조리 및 통조림 어류 및 해산물	0.3
어분	3.7
기타	0.1

자료: KMI-네벨스코이국립해양대, Korea-Russia Logistics Cooperation by Utilizing FPV and TASED in Russian Far East Focusing on Selected Regions, p.43.

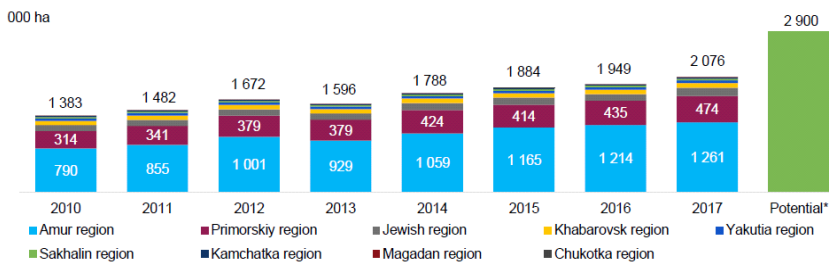
2010년대 초반까지 극동러 수산 가공업 수준은 냉동 수산품 등 저차가공 생산에 그치고, 통조림, 건조 제품 및 훈제품 생산 비율은 10%에 그치고 있다. 또한 어선의 노동 생산성과 기술 수준도 떨어지고, 어선의 50% 이상이 노후화되어 있다는 문제점을 안고 있는 것으

로 지적받아 왔다.⁴⁸⁾ 러시아는 2016년 2월, 자국 수산업체가 어획한 수산물을 설비 부족 등의 이유로 선상에서 바로 수출물량으로 판매하는 경우가 많아 수산물 가공 등을 통해 부가가치를 높이려는 ‘극동 지역 수산물 클러스터 조성 마스터 플랜’을 발표했다.

(2) 농축산업 및 농식품업

수산업과 더불어 농업의 현대화 및 농공업 육성도 극동 러시아 산업 정책의 주요 방향이며, 연방 정부의 극동 개발 정책에 따라 극동에서의 농업 개발도 우선순위에 오르내리고 있다. 극동러의 경작 가능 면적은 총 290만 ha에 이르고 있으나, 실제로 경작되고 있는 농지 면적은 80만 ha에 불과하다.⁴⁹⁾ 대부분의 경작 가능 토지는 아무르주(약 157만 ha, 전체 경작 가능 면적의 57%)와 연해주(75만 ha, 전체 경작 가능 면적의 27%)에 몰려 있다.⁵⁰⁾

〈그림 3-4〉 극동러 지역별 경작 면적 및 잠재력



자료: 러시아극동개발부, Investment Opportunities in the Russian Far East, 2018.

48) 김학기, 「APEC 이후 러시아 극동지역 개발전략과 대응방안」, p. 171.

49) “Investment opportunities in the Russian Far East, Sector: Agriculture,” Far East Investment and Export Agency, April 2018, p.12.

50) Jong-sun Kim, 2019 Vladivostok Forum(제9차 한·러극동포럼 발표자료집), 2019. 6. 5.

극동러에서 농업 분야 핵심 목표는 우선 농업투자를 통한 생산량 증대를 꾀하는 것이다. 또한 수산업과 마찬가지로 원료의 단순 수출이 아닌 가공 단계를 거친 농식품의 생산 및 수출로 수렴되고 있다. 이를 위해 극동러는 이미 미하일롭스키(연해주), 유즈나야(사할린주), 벨로고르스크(아무르주) 등 3개 선도개발구역에 대해 농업 부문을 특화시켰으며, 전력·가스·용수 공급·도로 등 관련 인프라 구축을 약속했다. <표 3-7>에서 보듯이 현재까지 극동러 농업 부문 투자는 연해주 미하일롭스키에 집중되어 있다.

〈표 3-7〉 극동 농업특화 선도개발구역 투자 현황

선도개발구역	투자자 수(개)	투자액(십억 루블)	일자리 수(개)
미하일롭스키 (연해주)	13	67.6	3,252
유즈나야 (사할린주)	8	9.7	633
벨로고르스크 (아무르주)	4	4.5	563
합계	25	81.8	4,448

자료: Ministry for Development of the Russian Far East, Investment Opportunities in the Russian Far East, April 2018, p. 16.

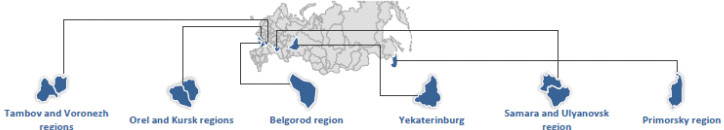
극동러에서의 이와 같은 농업 발전은 현재까지는 러시아 자국 기업과 중국 기업들의 투자에 의해 추진되고 있다.

러시아측에서는 루스아그로를 중심으로 극동러(연해주) 신규 투자를 적극 추진하고 있다. 이 회사의 2019년 투자계획에 따르면, 루스아그로는 극동 지역에서의 사업 확대를 통해 러시아 4대 축산기업, 마요네즈 생산 3대 기업, 경지 보유 3대 기업, 제당분야 3대 기업, 치즈 생산 15개 기업 등의 목표를 설정하고 있다. 이를 위해 루스아그

로는 2020년까지 극동러 연해주에 양돈시설 6개 및 종묘장을 포함한 양돈 농장과, 94,000 ha(940km²)에 대한 농업 투자를 계획하고 있다.

그러나 전체적으로는 농업 인프라가 저개발 상태로서 농업 발전 및 한·러 공급사슬 구축에 장애가 되고 있다. 가공 및 저장 부문에서는 수확후 곡물 저장 시설(사일로, 엘리베이터 등), 가공·포장 시설이 낙후되어 있거나 결여되어 있다. 곡물의 85%가 항만으로 수송되는데 항만에 곡물 터미널이 없다는 특징도 있다.⁵¹⁾

〈그림 3-5〉 루스아그로의 농축산 부문 연해주 투자 계획



	탐보프/ 보로네즈	오렐/ 쿠르스크	벨고라드	예카테린 부르크	사마라/ 울리아노프	연해주
축산	양돈장 10 종묘장 3 사료공장 1 도살장 1	-	양돈장 8 종묘장 2 사료공장 1 도살장 1	-	-	양돈장 6 종묘장 1 사료공장 1
식용유 및 지방	-	-		대두유 및 지방공장 1	착유공장 1	대두유 및 지방공장 1
농업	경작지 184k ha	경작지 71k ha		-	-	경작지 94k ha
제당	제당공장 3 곡물공장 1	설탕공장 3	설탕공장 3	-	-	-
낙농	-	-	-	-	치즈공장 1 낙농공장 1	-

자료: RusAgro Investors Presentation, March 2019, p. 10를 바탕으로 저자 재작성

51) Jong-sun Kim, 2019 Vladivostok Forum(제9차 한·러극동포럼 발표자료집) p. 34 참조.

한국은 농식품 원료를 수입해 가공하여 내수로 공급하거나 해외 수출한다. 2018년 우리나라는 사료용 옥수수만 780만 톤을 해외에서 수입했다.⁵²⁾ 수입국은 원산지 기준, 브루나이, 말레이시아, 그리고 파나마 등이 있으나 러시아가 최대 수입국으로서 2016년에 약 533만 톤을 러시아에서 수입했다.

반면 현재까지 국내에서 충분히 주목받지 못하고 있으나 연해주처럼 경작 면적이나 토지가 풍부한 지역도 육류, 낙농제품(우유) 등은 자급률이 매우 낮다는 것이다. 연해주의 경우, 육류 자급율은 30.1%, 우유 40.2%에 그치고 있다.⁵³⁾ 이는 곡물의 경우, 러시아 농업(곡물 생산 및 운송)과 축산업을 연계하여 극동러 내수는 물론, 제3 시장으로의 진출 등 공급 사슬 구축 여지가 있음을 보여준다. 향후 한·러간 극동러 농업 분야에서의 공급 사슬 구축을 위해 특히 인프라 분야에서 상호 협력할 세부 분야로는 생산과 관련하여 △ 온실 농업 단지 조성 △ 농수산물 가공 기능을 갖는 농공업 단지 조성 등이 꼽히며 농업 물류와 관련하여 △ 엘리베이터 등 저장 시설 △ 농(수)산물 도매 센터(또는 집하장) 건립 △ 농수산물 수출(환적)을 위한 곡물 전용 터미널 등이 꼽히고 있다.

(3) 조선업

러시아 정부는 극동 지역을 러시아의 대표적인 조선산업 기지로 만들기 위해 연해주 즈베즈다조선소(스프로이첼니 콤플렉스 즈베즈다) 건설을 추진하고 있다. 동 조선소 건설 계획은 러시아 정부의 극

52) 한국무역협회 무역통계(검색일: 2019. 9. 2)

53) KMI-네벨스코이국립해양대 공동 연구(Korea-Russia Logistics Cooperation by Utilizing FPV and TASED in Russian Far East Focusing on Selected Regions), p. 33 참조.

동에서의 가치사슬 확장 노력의 일환이며, 2016년 푸틴 대통령이 연해주 정부 관계자들을 면담하며 조선산업 육성 계획을 언급하며, 동조선소 건설계획을 핵심 전략적 목표로 강조한 바 있다.⁵⁴⁾

동 조선소 건설은 로즈네프찌가스, 로즈네프트 및 가스프롬뱅크의 컨소시엄에 의해 추진되고 있으며, 2019년 중 LNG 추진 유조선(아프라막스급)과 쇠빙 다목적선을 건조하는 것을 목표로 한다.

〈그림 3-6〉 연해주 즈베즈다조선소 현황과 계획

계획

현황



자료: Maritime Executive
(검색일: 2019. 10. 1)

자료: 모르베스티
(검색일: 2019. 10. 1)

극동러 지역에는 즈베즈다조선소 외에도 군함과 민간 선박을 건조하는 아무르조선소(하바롭스크주 콤소몰스크나아무레 소재), 공기부양선 등 특수선과 냉동화물선, 트롤어선 등을 주로 건조하는 합쭈드마쉬(하바롭스크시 소재), 그리고 슬라반카 수리조선소(연해주 슬라반카 소재) 등이 있다.

54) "Russia Develops Shipbuilding Capacity in Far East," the Maritime Executive, 2016. 9. 4. 참조(검색일: 2018. 6. 20)

(4) 항만물류 산업

가. 최근 동향

극동러는 러시아 서부 및 유럽으로 가는 대륙교(랜드 브릿지)의 관문, 극동러 및 시베리아 자원, 그리고 수출 산업 육성시 러시아산 제품의 아시아태평양 시장으로의 출구로서 러시아 연방은 극동러의 물류 부문, 특히 항만 개발에 많은 비중을 두고 외국인 투자를 홍보해왔다.

2018년 조직개편 이전의 러시아 극동개발부가 발표한 바에 따르면, 2018~2020년 극동러 주요 산업에 대한 총 투자 잠재력은 300억 달러에 이르며, 이 중 물류 및 항만 산업이 83억 달러로 가장 큰 비중(약 27.7%)을 차지했다. 여기에는 극동러 지역의 항만 14개, 러시아 북극해 지역의 항만 6개를 포함해 총 34개 항만이 포함된다. 또한 2030년까지 연해주 국제교통회랑(프리모리예1, 프리모리예2 포함)을 포함해 극동러와 중국 등을 잇는 각 교통물류 회랑의 화물 수송량을 2030년까지 4천5백만 톤 규모로 확대하는 계획도 포함되어 있다.

2018년 극동러 교역액은 전년 대비 20.9%의 매우 높은 증가율을 보인 데에서 알 수 있듯이(제2장 참조), 극동러를 통과하는 화물은 지속적으로 증가하고 있으며, 이에 따라 극동러 항만의 중요성도 비례해서 증가하고 있다.

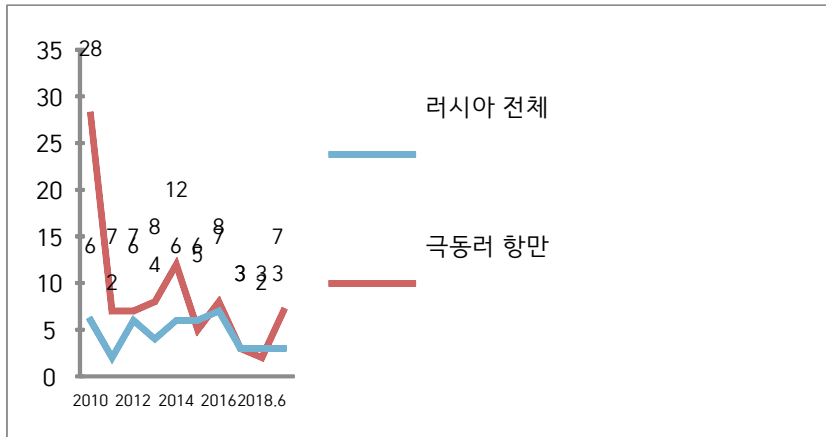
2017년 기준 러시아 전체 항만 물동량은 7억8,697만 톤이며, 극동러 해역 항만 물동량은 1억9,176만 톤으로 전체의 24.3%를 차지했다. 2018년 극동해역 항만 물동량은 2억46만 톤으로 러시아 전체 8억1,646만 톤의 24.6%를 차지했다.⁵⁵⁾ 2019년 상반기 극동러 해역 항만 물동량은 1억495만 톤으로 전년 동기 대비 약 6.8%가 증가함으로

55) 「극동러시아 유망 창업아이템과 진출 방안」, 코트라, 2019. p. 29(검색일: 2019. 8. 26)

써 러시아 전체 평균 물동량의 증가율 2.8%를 높은 수준으로 상회하는 높은 성장률을 보였다.⁵⁶⁾

〈그림 3-7〉 러시아 전체와 극동러 항만의 물동량 증가율

단위: %



자료: Deloitte(2018) 및 KMI북방물류동향리포트(2019.7.17)를 바탕으로 저자 재작성

극동러 항만별 물동량 처리 실적은 연해주 지역의 항만인 보스토치니, 바니노, 나훗카, 블라디보스토크 등 4개 항만의 처리 실적이 높게 나타난다.⁵⁷⁾

이 중 보스토치니가 물동량 처리 실적이 가장 많으며(2017년 기준 6,920만 톤), 다음으로 바니노(2017년 기준 2,920만 톤), 나훗카(2017년 기준 2,420만 톤), 프리고로드노예(2017년 기준 1,700만 톤)⁵⁸⁾, 그

56) 김엄지·김은미, “금년 상반기 러시아 항만 처리물동량 약 2.8% 증가,” 「KMI 북방물류 동향리포트」 제95호, 2019. 7.17.

57) 사할린 프리고로드노예항은 LNG 전용 터미널이므로 총 물동량 면에서 블라디보스토크를 줄곧 앞서왔으나 통상 4대항에 포함시키지 않음.

58) 사할린 남단에 있으며 액화천연가스 생산기지의 접안 부두로 LNG를 선적함.

리고 블라디보스토크(2017년 기준 1,690만 톤) 순으로 많았다.⁵⁹⁾

그동안 극동러 항만 물동량 증가를 견인했던 것은 자원 수출이다. 극동러 항만의 특징은 한·러 교역 현황(제2장)에서도 알 수 있듯이 러측 수출 화물의 비중이 높으며, 석유·천연가스·석탄 등 벌크 화물의 비중이 높다는 것이다. 극동 해항 물동량의 62%가 벌크 화물이며, 38%가 석유 등 액체 화물로 나타나고 있다.⁶⁰⁾

그러나 최근에는 컨테이너 물동량도 증가하고 있다. 2017년 극동러 해항의 제조업 상품 교역 관련 컨테이너 물동량은 전년 대비 23.9%가 증가한 148만 TEU를 기록해 러시아 전체 해역의 컨테이너 물동량 증가율인 15.5%를 크게 웃돌았다.⁶¹⁾

극동러시아 최대의 컨테이너항인 블라디보스토크상업항의 경우, 2019년 상반기 컨테이너 물동량은 28만3,800 TEU로서 전년 대비 12.8%가 증가했다.⁶²⁾

극동러 항만의 지속적인 성장 가능성에 대해서는 대체로 낙관적인 전망이 많지만 제약 요소도 적지 않다. 2016년 언스트영의 조사에 따르면, 극동러 항만 비즈니스에는 △ 느린 철도 인프라 개발 △ 불충분한 항만 수심 △ 물류 측면에서 유리한 터미널 확보를 위한 과당 경쟁 △ 불충분한 선석 길이 등이 문제로 지적되고 있다.⁶³⁾

59) 부산항만공사, 「2017 러시아의 산업 정책 및 투자 정보」(2017.10), p. 37 및 김강수 외, 「시베리아철도 이용 활성화 방안」, 2018. 10, p. 37 참조.

60) Deloitte, Business and Financial Climate in the Far Eastern Reigon, 2018, p.7.

61) "Russian container ports grow 15.5% in 2017," port.today, Jan 23, 2018 (검색 일: 2018. 6. 23)

62) 「KMI 북방물류 동향리포트」 제95호, 2019. 7.17. p.2

63) Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, EY, 2017, pp. 26~27.

러시아 전체 화물의 50% 이상은 철도를 통해 수송된다. 이를 통해서 터미널 등 항만 산업에 대한 투자는 철도 인프라의 확충을 고려하지 않고서는 실행되기 어려움을 알 수 있다.

나. 한·극동러 컨테이너 물동량

한·러 항만교역 물동량은 2006~2016년 약 1,860만 톤에서 약 5,900만 톤으로 증가하면서 12.2%의 높은 연평균 증가율을 보였으며,⁶⁴⁾ 2018년에는 6,924만 톤을 기록해 3년간 1,000만 톤 이상 증가했다.⁶⁵⁾

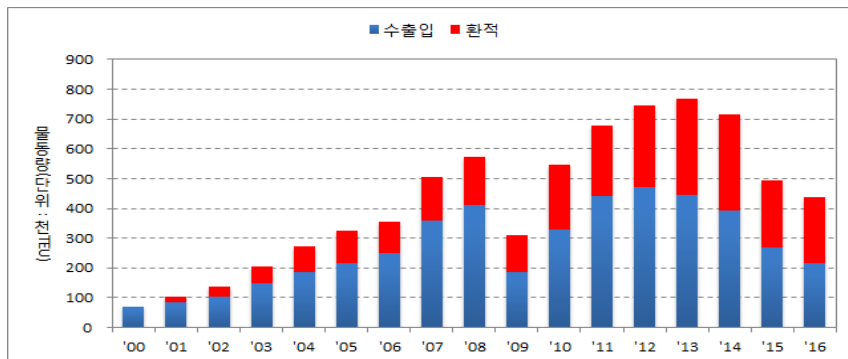
한·극동러(블라디보스토크, 보스토치니) 항만교역 물동량은 2016년 기준 2,120만 톤으로 한·러 전체 항만교역 물동량의 36.1%를 차지했다. 특히 한·러간 컨테이너 물동량은 부산·극동러(블라디보스토크, 보스토치니) 항만에 집중되어 있다. 2016년 한·극동러 항만 컨테이너 물동량은 38만4천 TEU로 전체 43만7천 TEU의 87.9%를 차지했다. 특히 환적 물동량은 2016년에만 20만 TEU로 동기간 한·러 총 환적 물동량 21만9천 TEU의 91.3%에 이르렀다.

환적 화물의 증가 추세는 한·러간 공급 사슬 구축 노력에서 중요한 방향을 시사한다. 최근까지 부산·극동러 항만간 컨테이너 환적 화물의 증가는 러시아(기점) → 부산항 환적 → 중국·대만·일본(종점) 또는 중국·일본·브라질(기점) → 부산항 환적 → 러시아(종점) 등 종래의 정형화된 기·종점 패턴을 부산항 및 극동러 항만(블라디보스토크 및 보스토치니)으로 좀 더 다양화할 가능성과 함께, 화물의 집중으로 인한 ‘항만의 병목’ 등을 강화하여 공급 사슬에 장애를 가져다 줄 가능성을 함께 내포하고 있다고 할 수 있다.

64) KMI 항만수요예측센터 내부 자료. 이하 항만교역 관련 기술은 이를 바탕으로 작성함.

65) 「신북방 정책과 한·러 물류협력」, p.10.

〈그림 3-8〉 한·러 컨테이너 물동량 수출입 및 환적 비교



자료: KMI 항만수요예측센터, 「한·러시아 항만물동량 현황 및 전망」, p. 7(내부자료)

(4) 철도물류 산업

가. 러시아철도공사의 발전 전략

러시아의 철도 부문은 항만 부문과 함께 극동러 교통·인프라 개발의 양대 축을 이룬다. 한국에서 출발한 화물은 극동러 항만에서 환적되어 시베리아횡단철도를 타고 러시아 서부는 물론, 중앙아시아, 그리고 북유럽에까지 이른다.

시베리아횡단철도(TSR)를 이용해 극동러시아와 러시아 모스크바 및 유럽을 잇는 철도운송 노선은 보통 시베리아대륙교로 알려져 있으며, 1967년 현대적인 운송(컨테이너 수송)이 운송된 이래 오늘에 이르고 있다.⁶⁶⁾

최근 러시아 연방 정부의 주도 아래 시베리아횡단철도를 관할하는 러시아철도공사(RZD)는 ‘2030년까지 러시아 철도발전 전략’을 작성하여 공표한 바 있다.

66) 전소련대외운수공단이 화물 운송을 재개하면서 나홋카에서 서부국경까지 컨테이너 전용열차 및 관련 컨테이너 전용선을 확보하여 운송 체계를 구축함. 임석민, 「국제운송론」, p. 519 참조.

이에 따르면, 러시아철도 발전을 위한 핵심 사업 영역은 △ 교통물류 사업 △ 여객 부문 운영 및 서비스 △ 인프라 사업 △ 국제 교통 건설 사업 △ 사회 사업 등 5대 사업으로 나누어져 있다.⁶⁷⁾ 이 전략은 내부 역량에 대해 향후 투자가 원활하게 진행되지 않으면, 2020년까지 병목 구간이 1,9000km에 도달할 것이라고 진단하고 있다.

또한 이를 극복하고 세계적인 경쟁력을 유지하기 위한 구체적인 목표로 △ 2030년까지 화물 물동량 5억~8억 톤 달성 △ 물류 부문 유럽 5대 기업 부상 △ 고속철 및 초고속철 서비스 비중의 확대(전체 여객 운송 부문의 20%) 등을 제시하고 있다.

향후 러시아철도공사의 발전 전략 중 화물 운송 부문은 컨테이너 운송 및 철도차량(화차 포함 및 컨테이너 운송 서비스 포함) 운영 자회사인 트랜스컨테이너, 종합물류 서비스를 제공하는 RZD로지스틱스 등을 통해 수행될 것으로 보인다.

〈표 3-8〉 시베리아횡단철도 화물열차 운행현황

구간	거리 (km)	화물열차 운행 횟수(회. 편도 기준)		비고
		국내	국제	
블라디보스토크-하바롭스크	767	18/일	3/월	북한발 3/월
하바롭스크-울란우데	2,882	17/일	3/월	-
울란우데-이르쿠츠크	448	26/일	26/주	중국발/몽골 경유 4/주. 몽골발 3/일
이르쿠츠크-노보시비르스크	1,855	25/일	6/주	-
노보시비르스크-옴스크	1,688	38/일	6/주	-
옴스크-예카테린부르크		38/일	6/주	중국발 4/주
예카테린부르크-모스크바	1,748	41/일	10/주	-
합계	9,288			-

자료: 나희승 외, 「남북 및 대륙철도 연계를 위한 화물운송시스템 및 환적최적화 기반기술에 관한 연구」, 한국철도기술연구원, 2015, p. 95

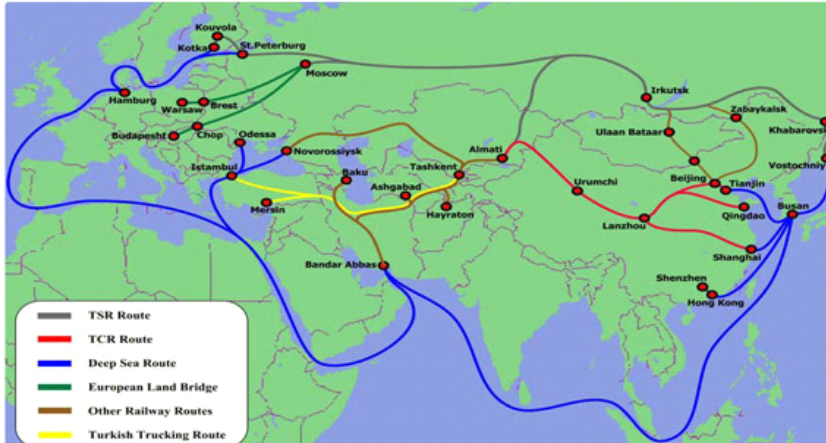
67) Development Strategy of Russian Railways Holding for the Period until 2030, pp.15~42 참조(동 보고서는 제목으로 인터넷 검색 가능).

나. 한·러 복합운송(해운-철송) 현황

부산항을 기준으로 극동러시아의 보스토치니/나홋트카에서 환적 후 러시아 중부(치타, 울란우데 등), 서부(모스크바 노보시비르스크) 등을 주로 이용하고 있다. 부산에서 모스크바까지의 운송시간은 약 30일이다. TSR 부산-모스크바 노선은 해상운송 대비 운송기간을 약 20일 단축할 수 있다. 부산-보스토치니까지는 해운 2일이며, 보스토치니 또는 나홋카에서 통관 및 수송 준비에 약 4일이 소요된다.

2018년 현대글로벌비스가 국내에서는 처음으로 블라디보스토크에서 상트페테르부르크까지 가는 화물전용 열차(블록 트레인)를 극동 FESCO와 협력하여 편성·운행하고 있다.

〈그림 3-9〉 한·러 해륙 복합운송 루트(예시)



자료: 예코비스(검색일: 2019. 10. 2)

한편 러시아는 2016년 연해주 국제교통회랑 구축을 국가계획으로 추진하고 있는 바, 이중 프리모리예1(블라디보스토크/보스토치니-우수리스크-그로데코보-쑤이펀허-하얼빈-치치하얼-치타-TSR)이 개발

되면, 기존 TSR 노선을 대폭 단축시켜 새로운 전기를 맞을 수 있을 것으로 보인다.

3) 시사점

한·러간 경제협력 합의 및 러시아 연방 정부의 극동 개발에 대한 새로운 정책(러시아 동-서 공급사슬 구축 및 극동러 지역 가치사슬 촉진) 등에 비춰볼 때, 극동러 공급사슬의 구축·확대는 이중의 역할을 부여받고 있다고 할 수 있다.

첫째는 더욱 넓어진 극동러 자체 내에서의 공급사슬 구축이다. 러시아는 극동에 수출을 위한 가공업, 제조업을 육성하려고 한다. 이것이 연계되기 위해서는 지역 내의 생산 거점 및 상류 부문(upstream)과 하류 부문(down-stream)을 연계할 트러킹 부문의 활성화, 즉 도로를 중심으로 한 공급 사슬 구축이 요구된다. 여기서 한·러 전체 공급 사슬 구축 문제와는 별개로 극동러에 진출하여 극동러라는 넓은 공간에 한정된 우리 화주·물류 기업의 애로 사항의 특수성이 도출될 것으로 보인다.

둘째는 기존 러시아 진출 우리 기업의 무역 및 투자 패턴(중심 대상지 러시아 서부)에 기반한 동-서 공급사슬의 구축이다. 러시아 정부는 현재 공급 사슬을 러시아 전국으로 확충하기 위한 조치로 동-서 및 남-북 교통·물류 회랑의 구축을 추진하고 있다.

한국 기업의 입장에서조차 화주의 입장에서 가치 창출을 위한 활동이 러시아 서부에 집중되어 있으므로 향후 철도운송 부문의 물류 장비 개선, 철도운송과 항만물류의 연계 및 공급사슬 확장이 반드시 요구된다고 할 수 있다.

제 4 장

극동러시아 진출 한국 화주·물류 기업 현황

제1절 극동러시아 한국 화주·물류 기업 진출 현황

1. 진출 개요

극동러 지역에 우리 기업들이 진출하기 시작한 것은 비교적 최근의 일이다. 1990년 한소 수교 이후 한국 기업들은 위험이 따르는 자본투자는 피하고 무역 위주로 극동러에 진출했다.

성원용에 의하면, 2000년대 중반까지 한국의 대 극동러시아 투자는 1회성 또는 단발성을 띠며 2천만 달러를 상회하지 않았다.⁶⁸⁾ 초창기 한국 기업의 극동러 진출에서 특기할만한 투자 사례로는 현대고정주영 명예회장의 주도로 1997년 8월 25일 블라디보스토크에 현대호텔이 개관한 것을 들 수 있다.⁶⁹⁾

68) 성원용·이성규·오영일·P.미나키르, 「러시아 극동 바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건」, 대외경제정책연구원, 2013, pp. 224~225 참조.

69) 2017년 롯데호텔에 매각되었으며, 동 호텔은 2018년 7월 롯데호텔로 재개관.

1990년 후반부터 합작 소기업 형태로 진출하면서 소규모 투자가 이뤄지기 시작했다. 주로 극동러에 풍부한 천연자원을 이용하거나 극동러의 이점을 활용한 투자로 주요 분야는 어업, 임업, 목재 가공업, 통신, 교통, 호텔, 무역업 및 서비스 업종인 것으로 파악된다.

대러 무역에서 우회 수출이 아닌 현재 판매법인 설립을 통한 직수출 체제로의 전환은 2000년대 중반이며, 2007년 이후 현지 생산 체계가 시작된 것으로 평가된다.⁷⁰⁾ 2000년대 초반부터 한국의 대기업을 중심으로 한 투자가 이뤄지기 시작했으나 대체로 모스크바와 상트페테르부르크 등 러시아 서부의 대도시에서 국한된 것이었다.

이후 2008년까지 한국의 대 극동러 투자는 대러 투자의 12.3%를 차지할 정도로 성장했으나 미국발 금융위기 등을 거치면서 다시 떨어지기 시작해 2009년 6.4%로, 2010년에는 2.2%까지 떨어졌다가 최근 들어와 반등하기 시작했다.⁷¹⁾

2009년 기준 러시아 투자진출 기업은 대기업 기준 25개 업체 정도로, 이중 제조업체로는 현대자동차·현대모비스·현대차 협력사 등 자동차 관련, GS건설·롯데건설 등 건설사, 롯데제과 및 오리온 등 식품회사 등이 있다. 동기간 극동러에 진출한 기업으로는 현대중공업, 아그로상생, 남양알로에, KT 정도가 있었다고 할 수 있다.

2000년 9억 달러에 불과했던 한·극동러 교역액은 2012년 103억 달러로 성장했으나 이후 약간의 조정기를 거쳐 2018년 97.2억 달러에 이르러 이전 2012년 최고치 갱신을 눈앞에 두고 있다.

2010년대 한국 기업들의 극동러 진출에 대한 관심이 고조되기 시

70) 해외 향만 포커스(러시아 특집), 「월간 향만과 산업」, 한국해양수산개발원(향만수요예측센터), 2009년 12월호, p. 147.

71) 성원웅 외, 「러시아 극동바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건」, 2013, p. 226의 <표 6-4> 참조.

작한 것은 양측의 이해가 공동으로 작용하면서였다. 먼저 러시아측은 2012년 블라디보스토크에서 열린 APEC 정상회의에 즈음해 신동방 정책 드라이브를 걸기 시작했으며, 그 결과 극동 개발이 국가 프로젝트로 대두됐다. 한국에서도 이에 호응해 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’(특히 실크로드 익스프레스)를 거쳐, 2017년 문재인 정부의 신북방 정책과 ‘9브릿지’ 천명 이후 다시금 활기를 띄기 시작하면서 오늘에 이르고 있다.

결론적으로 한·러간 가치사슬과 연동된 공급사슬 구축이 시도된 것은 2007년 이후로 평가할 수 있으며, 이렇게 볼 때 한·러간 전체 차원에서도 경제협력의 일환으로서 공급사슬 구축 문제가 정부와 민간 기업들 사이에서 검토되기 시작한 것은 약 12~13년간의 비교적 짧은 역사를 갖고 있다고 할 수 있다.

2007년 이후 현재까지 극동러 항만을 중심으로 한 유라시아 해륙 복합 물류 루트상에서 벌어지고 있는 두드러진 변화는 원료·자원 중심 화물 중심 서비스에서 탈피하여 비원료·비자원형 수출입 운송 서비스의 개발이다. 러측 철도 부문의 러시아철도공사(RDZ)와 컨테이너 운송부문 자회사 트란스컨테이너, 물류 부문 자회사 RZD로지스틱스 등은 해운 및 항만 물류 부문의 자국 국적선사인 FESCO 등과 협력하여 한, 중, 일을 상대로 일반 컨테이너는 물론 냉동컨테이너 복합 운송을 시험하고 있다. 2018년 8월, RZD는 일본 고베항 출발, 러시아 보스토치니항 경유, TSR 이용, 칼루가 도착 루트로 40F 컨테이너 화물을 시범 운송한 바 있으며, 2019년 5월에는 유럽항 컨테이너 통과 화물(요코하마항 출발)을 시범 운송한 바 있다.

이는 극동러를 환적지로 한 유라시아 공급사슬 구축을 위한 적극적인 행보라고 해석할 수 있다.

2. 진출 기업 수 및 진출 형태⁷²⁾

1) 진출 기업 수

2019년도 상반기 현재 극동러에는 법인·지사·대표사무소 등을 합쳐 약 45 개의 화주·물류 기업이 진출해 있다.

화주 기업은 종합상사, 도소매업 및 유통, 농업 등이 주류를 이루며, 무역업과 종합상사가 있다. 최근의 두드러진 특징으로는 무역업과 식품 유통업이 활기를 띠고 있다는 것이다.

물류 분야에는 대기업으로 현대상선(법인장 류재오), 장금상선(법인장 문정필) 등 선사가 법인 형태로 진출해 있다.⁷³⁾ 종합물류 기업 판토스(지사장 최평화), 그리고 포워딩 회사로는 페트콤(대표 김택동) 등이 진출해 있다.

한국 신북방 정책에 의해 한·러간 금융협력이 강조되면서 2018년 11월 기업은행 블라디보스토크 사무소(소장 이현수)가 문을 열었고, 농수산식품유통공사(AT, 소장 신정훈)도 2019년 7월 대표사무소 개소식을 가졌다.

운송 부문에서 최근에 들어와 두드러진 특징은 연해주 등 극동러에 대한 한국인 관광이 급증하면서 기존 대한항공, 아시아나 외에 제주항공, 티웨이항공, 에어부산 등이 새롭게 취항해 국내 항공사의 블라디보스토크 러시를 이끌고 있다는 것이다.

72) 이하 전체적인 내용은 주연해주 한국 지상사협의회 및 코트라 현황 자료, 그리고 KMI 파견 연구진의 현지 파견기간 해당 기업들에 대한 면담 및 자문, 구두 질의·응답 결과 등을 토대로 작성.

73) 장금상선은 2018년 법인으로 전환함.

2) 진출 형태⁷⁴⁾

극동러에 진출한 우리 기업은 통상적으로 법인, 대표사무소 또는 지사 형태로 진출해 있다.

(1) 법인(꼬르빠라찌브나야 아르가니자찌야)

법인은 독립된 회사로 사업 활동이 자유롭고 법률 허용 범위 내 다양한 사업 전개가 가능하다. 러시아 현행법상 법인에는 영리 법인과 비영리 법인이 있다.

영리 법인은 다시 주식회사(JSC), 유한책임회사(LLC. 러시아어로 'ООО'), 합명회사 등으로 분류된다. 비영리 법인에는 비정부(non-government) 기관 및 비영리 단체(non-commercial) 등이 있으며, 법인 외에 대표사무소를 열 수 있다.

외국 기업이 가장 선호하는 법인 형태는 유한책임회사로서 주요 설립 요건은 △ 최소 자본금 10,000 루블 △ 사원 및 주주의 수 50인 이하이다. 주식회사와 달리 주식 발행 의무 및 발행 주식 신고 절차가 없어 설립이 비교적 용이하다. 유한회사는 회원은 회사 채무에 대한 책임을 지지 않으며, 회사 정관상의 자본금 지분 한도 내에서 기업 손실의 리스크를 감수한다.

극동러에 법인을 설립한 대표적인 기업으로는 롯데상사, 롯데호텔 등이 있으며, 현대상선이나 장금상선 등 선사들도 법인을 설립하여 운영하고 있다.

74) 이하 내용은 코트라 「투자실무 가이드」, 현지 법률사무소 로앤비의 법률 자문자료(2018. 9), 그리고 KMI 공동연구 협력기관인 네벨스코이국립해양대의 검토 의견(2019. 5)을 토대로 작성.

(2) 대표사무소(representative office, 브릿스타비젤스트바)

대표사무소는 법인(본사) 소재지가 아닌 곳에 위치하며 본사의 위임을 받아 업무를 대리 수행하는 성격이 강하다. 법 인격을 가지지 않으므로 사업 활동에는 제한적이다. 보통은 주로 본사 제품 판촉, 홍보 및 시장 정보 수집 등의 역할을 수행한다.

자본금 불입 요건이 없으며, 본사를 대리해 계약 체결이 가능하다. 본사로의 외화 송금시 엄격한 외환관리 없이 송금이 가능하여 재무적인 측면에서 운영이 용이한 것으로 알려진다.

극동러에 진출한 기업으로는 포스코대우, LG네트웍스 등 대부분의 기업들도 별도의 회사를 설립한 것이 아니라 본사 업무의 지원을 목적으로 이와 같은 대표사무소 형태를 띠고 있다.

현대글로벌비스는 2018년 8월 블라디보스토크와 상트페테르부르크를 잇는 화물전용열차(블록 트레인)를 개통하면서, 블라디보스토크에 사무소를 열었다.

극동러에 진출한 공공 기관도 대표사무소 형태이다. 코트라, 한국관광공사, 그리고 최근에 문을 연 농수산물유통공사, 기업은행 등이다. 이들 기관은 모두 정부기관으로 한·러 양국의 외교 경로를 통해 법적 지위를 확보한 예라 할 수 있다.

(3) 지부/지점(branch office)

대표사무소 기능과 법인 기능의 전부 또는 일부를 수행할 수 있는 법인의 독립된 영업소를 뜻한다. 대표사무소와의 차이는 본점 명의로 영업활동을 할 수 있다는 것이다.

극동러에 진출한 기업들 또는 기관 일부가 채택하고 있다.

제2절 부문별 진출 현황

1. 화주 기업 진출 현황

1) 농업

2017년 현대중공업 연해주 농장을 인수한 롯데상사를 비롯해 아그로상생, 아로프리모리에, 에코호즈, 유니젠(유니베라), 포항축협, 바리의 꿈, 노스이스트(현지법인명: 피오네르 보스토카) 등 10개 업체가 진출해 있다.

유니젠(유니베라, 구 남양알로에) 등 극동러 진출의 역사가 오래됐으나 최근 전환기를 맞고 있다. 경작 면적을 더욱 확대하여 대단위·기계화 영농법으로 작물을 대량 생산한 뒤 러시아 국내외 시장으로 공급사슬 구축을 목표로 한 대규모형과, 제한된 수입 또는 러 내수를 겨냥한 중소 규모형으로 구분할 수 있다.

〈표 4-1〉 극동러(연해주) 영농기업 현황

기업 명	소재지	사업 내용	비고
롯데상사	히롤(우수리스크시) 등	• 옥수수, 콩, 하곡(귀리, 호밀) 등	구 현대농장
아그로상생	하롤(우수리스크시)	• 쌀, 밀, 콩 등 곡물 생산	대순진리회
아로프리모리에	우수리스크시	• 밀, 보리, 콩 생산	(주)인탑스
에코호즈	우수리스크시	• 옥수수(사료용) 등 생산	서울사로
유니젠(유니베라)	하산(연해주)	• 낙농(목축 및 치즈 생산)	구 남양알로에
포항축협	스파스크	• 귀리, 콩, 건조 생산	포항축협
바리의 꿈	마히일로프카(연해주)	• 유기농콩 압착 콩기름 생산	동북아평화연대
North East	바라바쉬(연해주)	• 각종 채소 출하	

자료: 블라디보스토크 현지 지상사협의회 간담회 등을 토대로 저자 작성

규모가 가장 큰 기업은 롯데상사로 동 기업은 롯데식품의 원자재 안정 공급 및 이를 위한 공급사슬 구축 및 최적화 등을 목표로 하여 2018년 기존의 현대농장을 인수했다. 현재 1농장(하물 소재), 2농장(미하일로프카 소재) 면적을 합쳐 약 1만 ha의 농지를 보유하고 있으며, 향후 3농장을 건립할 예정이며 낙농업으로도 진출할 계획이다.

트랙터, 콤바인, 파종기, 농약살포기, 수확기 등 125기의 기계와 저장시설(사일로 2기), 정선 시설(콩 등 곡물의 품질을 일정 수준으로 유지하거나 균일하게 하기 위해 골라내는 설비) 등을 갖추고 대단위 농업을 영위한다.

〈그림 4-1〉 롯데상사 연해주 농장



자료: KMI 박성준 촬영(촬영일: 2019. 4.15)

2) 수산업

잠재력이 큰 분야임에도 아직 본격적인 진출이 이뤄지지 않고 있다. 1993년에 블라디보스토크 사무소 개소 등 일찍부터 극동러에 진출한 한국통산이 블라디보스토크에 현지법인, 캄차카에 러시아사무소를 두고 있으며, 캄차카 선도개발구역에서 수산가공 분야에 4.5억 루블을 투자했다(Gorod415 LLC). 사조산업은 블라디보스토크에 대표사무소를 두고 있으나 주요 업무영역은 수산물 거래이다.

이 외에 1990년대 초부터 극동러 비즈니스를 시작한 코르웰(동일조선 포함) 등이 블라디보스토크(대표사무소 위치), 마가단 등을 오가며 수산물 교역과 함께 수리조선업 분야에서 러시아와 협력하고 있다. 2017년 나제진스카야선도개발구역 입주기업 지위를 취득한 오양씨푸드가 명란가공을 주요 내용으로 하는 수산가공단지를 추진하고 있다.

〈표 4-2〉 극동러 진출 수산기업 현황

기업 명	소재지	사업 부문	비고
한국통산	블라디보스토크(법인), 캄차카(대표사무소)	• 수산물 교역 • 선박 기자재, 어구류 제조 • 수산가공 투자	
사조산업	블라디보스토크 (대표사무소)	• 명태 조업 • 수산물 교역	
코르웰	블라디보스토크 (대표사무소)	• 수산물 교역 • 선박 수리/해운대리	동일조선
오양씨푸드	블라디보스토크 (현지 법인)	• 수산물 가공	나제진스카야 선도개발구역

3) 무역업

극동러에서 나오는 철 스크랩(다우스틸) 등을 수입하거나, 농식품(쓰리씨통상) 및 소비재를 수출 또는 수출 대행한다. 수출 대행업체인 쓰리씨통상은 커피, 프리마 등을 수출 판매하고 있으며, 2018년도 매출액은 214억2,000만 원을 기록했다.

다우스틸은 각종 그레이팅, 맨홀 뚜껑 및 수로관 등의 제품을 생산하여 건설·토목 현장에 납품하는 업체이며, 국내로 수입된 철 스크랩은 제강업체에서 가공 처리되어 산업 현장에 팔린다.

미르특장차는 신선식품 운송용 냉동탑차 외에 웜바디, 내장탑차, 리프트 등의 특장차 극동러 현지에 수출하고 있으며, 2010년대 초반부터 극동러시아에 진출해 향후 현지 생산공장을 건립할 계획까지 가지고 있다.

대림코퍼레이션은 과거 극동러 시장에서 철수했다가 재진출하고 있다.⁷⁵⁾ 최근 극동러 전문가 및 경력직을 모집하는 등 본격적인 극동러 비즈니스를 준비 중이다.

〈표 4-3〉 극동러 진출 무역 업체 현황

기업 명	소재지	사업 부문	비고
다우스틸	블라디보스토크	• 철 스크랩 수출입	
쓰리씨통상	블라디보스토크	• 종합무역	수출대행
미르특장차	블라디보스토크	• 화물운송용 특장차 수출 (냉동탑차 등)	경남 밀양에 본사 및 공장 소재
대림코퍼레이션	블라디보스토크	• 석유화학 트레이딩 • 신성장 신규 사업	2018년 재진출

75) 2018년 중 현지에서 파악한 내용임.

4) 도·소매 유통 및 판매

휴대폰 및 가전제품(삼성전자, LG전자 등), 식품(팔도, 롯데칠성음료) 등을 유통·판매한다. LG전자는 높은 인지도를 바탕으로 극동러 지역에서 한국 가전의 대표 브랜드로 인식됐으나 2014년 루블화 폭락 사태 등을 계기로 현지 판매법인이 철수한 바 있다.

‘도시락’으로 유명한 팔도는 2018년 최초로 연매출 100억 루블(한화 1,822억원 상당)을 돌파했다. 굿데이는 1990년대부터 극동러를 중심으로 식품을 납품했던 노하우를 바탕으로 창업하여, 한국 식품 및 소비재 판매를 특화한 체인수퍼 사업을 확장하고 있으며, 한우물도 현지화 소매체인점을 확장해가고 있다.

부산에 본사가 있는 업카이트는 식품은 물론 기계류도 판매하며, 일부 기계류에 대해 국제물류주선업도 겸하고 있다. 한편 최근 농수산식품유통공사(A&T)가 극동러 수출 시장 공략을 위해 블라디보스토크에 대표사무소를 열었다.

〈표 4-4〉 극동러 진출 도·소매/유통 기업 현황

기업 명	소재지	사업 부문	비고
삼성전자	블라디보스토크	• 휴대폰 및 가전 판매	
LG전자	블라디보스토크	• 에어컨 및 가전 판매	
도시락루스	블라디보스토크	• 컵라면 등 식품 판매	팔도
롯데칠성음료	블라디보스토크	• 탄산음료 및 캔커피 등 음료 판매	
업카이트	블라디보스토크	• 식품, 기계류 수출대항, 판매 • 일부 국제물류주선업	일부 건축자재 분야 투자
굿데이(UK LLC)	블라디보스토크	• 한국제품 전문 소매	현지화 업체
티코	블라디보스토크	• 한국계 소매 체인점	현지화 업체
농수산식품유통공사(AT)	블라디보스토크	• 한국산 농식품 마케팅 • 농산물 물류여건 개선	공공 기관

5) 제조업 및 기타 산업

극동러는 인프라의 낙후성 및 시장 협소, 투자에 따른 리스크 등의 이유로 러시아 서부와 달리 제조업 분야의 본격적인 진출은 많지 않다. 그러나 최근 들어와 이미 진출해 있는 LS네트웍스 등 종합상사를 주축으로 제조업 투자를 새롭게 재개하려는 움직임을 보이고 있다.

제조업체로는 현대웰딩루스(현대종합금속)가 볼쇼이카멘의 즈베즈다조선소에 국내 생산 용접 재료를 판매해왔다. 러시아 정부의 즈베즈다조선소 발전계획에 따라 동 기업에 대해 현지 생산을 요청하면서 현지 생산을 위한 투자를 추진하고 있다.

도시교통시스템(러시아 자회사)으로 알려진 기드온 글로벌은 극동러 특히 블라디보스토크의 대중교통 전자결제 시스템 및 모바일 간편결제 사업을 추진해왔다. 2015년에 블라디보스토크 시정부와 ‘대중교통 결제사업 사업 협정서’를 체결하고, 시 소유 블라디보스토크 시 대중운송조합회사와 도시교통시스템을 설립했으며, 블라디보스토크자유항 입주기업의 지위도 갖고 있다.⁷⁶⁾

LS네트웍스는 국내 (주)대상 및 러시아 아르니카사 등과 함께 옥수수 가공 및 사료 첨가제 생산·판매를 위한 연산 30만 톤 규모 사료첨가제 공장의 사업 타당성 검토를 진행 중이다. 사업의 핵심은 라이신, 아르기닌, 트립토판, 트레오닌, 발린 등 동물 성장을 위한 필수 아미노산 첨가제(옥수수 전분당을 원료로 하여 가공)를 생산한다는 것이다.

동 기업의 프로젝트는 옥수수 사료의 대량 공급을 전제로 하므로, 저장시설 등 농업 물류 분야와 관련 있다.

76) 이상의 정보는 코트라, 「극동러시아 투자사례집」, 2018, pp. 66~68 참조.

건설업체로는 계룡산업이 하바롭스크를 근거로 아파트 단지 조성 및 주상복합건물 등을 개발하고 있다. 최근 하바롭스크 리슈빌 아파트 1,2차 단지를 건설·분양했으며, 2017년 11월 러시아연방도로청(아프트독)가 도로 건설 사업 참여를 논의하는 등 사업 확대를 모색하고 있다.

〈표 4-5〉 극동러 진출 제조업 및 기타 산업 현황

분야	기업 명	소재지	주요 사업 부문
제조	현대엘리우스	블라디보스토크	• 용접봉 생산·납품(즈베즈다조선소)
IT	도시교통시스템 (기드온글로벌)	블라디보스토크	• 교통카드 등 간편 전자결제 시스템
종합상사	포스코대우	블라디보스토크	• 무역(자동차 부품 등 포함) • 자원 개발, 생산·가공, 인프라 개발
	LS네트웍스	블라디보스토크	• 전력, 신재생에너지, 신사업 • 자원 개발 • 건설 프로젝트
건설	계룡건설산업	하바롭스크	• 주택 개발
	호야씨앤티	블라디보스토크	• 주택 개발 및 상업시설 개발 • 건설 자재 공급
호텔	롯데호텔	블라디보스토크	• 블라디보스토크 현대호텔 인수
임업	세원마르스	블라디보스토크	• 우드 펠릿 수입 • 목재 가공 등
금융	우리은행	블라디보스토크	• 금융 서비스
	IBK기업은행	블라디보스토크	• 극동러 진출 중소기업 투자사업 개발 및 금융 서비스
공공 기관 및 지자체	강원도 주재관	블라디보스토크	• 강원도 극동러 사업 지원
	경상북도 주재관	블라디보스토크	• 경상북도 극동러 사업 지원(19. 9.4 개소)
	한국관광공사	블라디보스토크	• 한국 관광 마케팅 지원

2. 교통·물류 기업 진출 현황

1) 물류 기업

(1) 해운 물류

극동러(블라디보스토크/보스토치니)와 한국(부산항)을 잇는 항로에는 현재 머스크, 러시아 FESCO, CMA CGM⁷⁷⁾이 기항 중이며, 한국 국적선사로는 현대상선(HMM)과 장금상선(SinoKor), 고려해운(KMTC) 등 국내외 총 6개 선사가 해운 운송시장을 분점하고 있다. 이중 현대상선과 장금상선은 블라디보스토크에 법인을 두고 있으며, 고려해운은 대리점만 나가 있는 상태이다. 2017년 말 현대상선과 장금상선이 한때 제휴했으나 블라디보스토크상업항을 가진 FESCO측과의 갈등으로 현재는 다시 각각 독립적으로 노선을 운영하고 있다.

이밖에 DBS크루즈웨리가 속초-블라디보스토크/사카이미나토 항로를 잇는 화객선(이스턴 드림)을 운영하고 있다. 2013년 스테나대아라인이 백두산 항로(속초-자루비노)를 운영했으나 2014년 적자 누적 및 승객 감소로 운항을 중단한 바 있다.

가. 현대상선

블라디보스토크-칭다오-상하이-닝보-블라디보스토크(CRN), 부산 신항-블라디보스토크 직항(KRS), 부산 신항-보스토치니 직항(KR2) 등 3개 서비스를 운영하고 있다. 2020년 4월부터 현대상선이 초대형 컨테이너선(2만3천 TEU)을 매주 1척씩 12척을 인수하여 운항할

77) 원래 APL이 있었으나 2017년 CMA CGM이 인수함. 이외에 러시아계 SASCO가 있으나 이 선사는 사할린과 극동러 연안 화물 수송을 주로 담당함.

계획이 있어⁷⁸⁾, 부산-극동러 서비스에 취향한 선박 규모에도 영향이 있을 것으로 예상되고 있다.

나. 장금상선

부산-블라디보스토크, 부산-보스토치니(PVS) 서비스를 제공하고 있다. 러측 협력사는 블라디보스토크상업항의 경우 FESCO이며, 보스토치니의 경우 보스토치니하역사(VSC. 일명 “글로벌 포트”)이다. 장금상선은 최초 2007년에 부산-보스토치니 서비스를 개설했으며, 화물 목적지는 모스크바 등 러시아 서부 및 우즈베키스탄 등 중앙아시아 국가들이다.

러시아 서부 및 중앙아시아로 가는 내륙 운송 화물들은 러시아 물류회사 루스콘(RUSCON)과 제휴하고 있다. 최근 포항-상하이-블라디보스토크를 잇는 펜듈럼 항로를 신설했다.⁷⁹⁾

다. DBS크루즈훼리

동해항을 모항으로 하며, 블라디보스토크해양터미널(국제여객선 부두)과 사카미미나토항에 기항한다. 이스턴 드림호는 2009년 7월 취항했으나 2019년 5월 경 포항시의 한 선사에 인수된 것으로 알려졌다. 이스턴 드림호는 총톤수 11,478톤(1만3천 톤급)으로 여객 530명 외에 화물 130 TEU의 수송능력을 갖고 있다.

78) “현대상선 초대형선 내년 4월부터 운항...부산항 물동량 견인 기대,” 한국무역신문, 2019. 7.11.

79) “장금상선, 포항영일항만 거점 한중일 팬듈럼 항로 신설,” 코리아슈핑가제트, 2019. 8.1.

(2) 종합물류 및 포워딩⁸⁰⁾

가. 판토스

판토스(구 범한판토스)는 한국을 대표하는 글로벌 물류기업을 표방하고 있는 종합 물류기업이다. 해상, 항공, 철도, 창고관리, 프로젝트 운송, 국제특송, 통관, 물류 SCM 컨설팅 등을 사업 영역으로 포괄하고 있다.

극동에서 활동하는 포워딩 업체로는 규모가 가장 큰 업체이며, 월간 물동량은 1,000 TEU에 이르는 것으로 파악되고 있다. 주요 화주로 LG전자, 모비스, SK루브리컨츠, 롯데 등이다.

수입화물로는 전자 부품, 자동차 부품, 오일(유탄유 등), 식료품 등을 취급한다. 수출화물로는 주로 LG전자가 생산한 가전 제품(냉장고, 세탁기, TV 등)을 취급한다.

2005년 LG전자의 진출과 함께 러시아에 법인을 설립했으며, 2008년 3월 극동러 블라디보스토크에 지점을 설립했다. 주요 업무는 해상 및 항공운송 주선업, 보세운송 및 통관이다.

판토스는 유라시아 4개 철도 노선(TSR, TCR, TMR, TMGR)을 효과적으로 활용하여 북방 지역 물류사업을 개척해왔다. 2007년 6월 국내 기업으로는 최초로 러시아 모스크바 인근에 축구장 11배 크기의 투치코바 물류단지를 건설하기도 했다.⁸¹⁾

2013년 블라디보스토크 국제공항 인근 아르썬 지역(2015년 블라디보스토크자유항 지정)에 약 4,000㎡ 면적에 현대화된 물류창고를 건설함으로써 극동러 지역에 새로운 교두보를 마련했다.

80) 제3자물류 기업 우진글로벌도 있으나 한-중-러 중심이어서 일단 제외함.

81) 「세계 물류시장을 선점하라」, 한국무역협회, p.33

2019년 9월 4일 블라디보스토크 동방경제포럼에서 러시아철도공사 자회사로 컨테이너 운송을 담당하는 트랜스컨테이너와 △ 파트너쉽 구축 △ 장기적 협력 모델 개발 등을 주요 내용으로 한 전략적 업무제휴 MOU를 체결했다.⁸²⁾

나. 현대글로벌비스

2008년 현대자동차가 러시아로 진출하면서 러시아 법인을 설립했다. 2010년 경 현대자동차 공장생산 설비 프로젝트 화물을 운송했으며, 러시아 내에서의 현대차 양산과 관련한 물류 서비스를 공급했다.

러시아 내 주요 사업 영역은 완성차 운송, 현대차 양산 관련 물류, 자동차 부품(현대 모비스) 운송 및 유통이다. 취급 품목은 모기업인 현대차의 자동차(부품 및 완성차), 철강 코일 등이다.

2011년 1월부터 현대자동차가 투자한 상트페테르부르크 공장이 가동된 이후, 이 공장에 부품을 공급해왔다. 2018년 8월 부품 공급의 신속성을 보장하기 위해 국내 기업 최초로 부산항-블라디보스토크-상트페테르스부르크를 잇는 TSR 블록 트레인을 개통했다. 2019년 현대글로벌비스는 상기 수송루트의 관리를 위해 블라디보스토크에 대표사무소를 개설했다.⁸³⁾

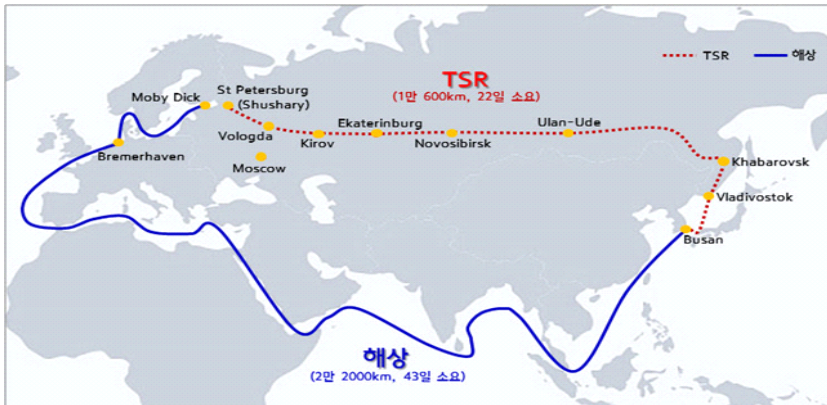
최초 운송에서 현대글로벌비스는 부산항-블라디보스톡(970km) 해상 운송(2일 소요)-블라디보스토크 하역·통관(8일)-블라디보스톡 출발, 철송-상트페테르부르크 도착까지 루트를 통해 기존의 해상 운송 시간 43일을 총 22일로 대폭 단축시켰다. 현대자동차는 현재 차량 판매량 기준 상트페테르부르크 지역에서 약 60%의 높은 시장 점유율을

82) “판토스, TSR 활용 글로벌 철도물류사업 강화,” 데일리로그, 2019.9.4.참조.

83) “[소식]현대글로벌비스, 북방물류 개척 선두주자 나선다,” 2018.8.14.(검색일: 2019. 9. 25)

보이고 있으며, 동 공장에서 생산된 완성차(쏘라리스, 크레타 및 기아차 리오)들은 모스크바 등 러시아 시장은 물론, 서쪽으로 폴란드에 팔리고 있다. 또한 일부는 철송을 통해 극동러 지역으로 판매되기도 한다. 현대글로벌비스의 최근 사례는 한국 기업의 러시아 서부 투자(가치 사슬 창출 및 러시아 내 일자리 창출) → 한국과 러시아간 공급 사슬 효율화의 추세를 보여주는 적절한 사례라 할 수 있다.

〈그림 4-2〉 현대글로벌비스 극동러-상트페테르부르크 블록트레인 개요



자료: 현대글로벌비스 공식 블로그(검색일: 2019. 10. 2)

다. 서중물류

서중물류는 TCR과 TSR을 통한 국제 물류 서비스를 특화해 북방물류를 선도했던 물류 회사의 하나로 꼽히고 있다. 1992년부터 중국 내륙 물류를 특화하면서 경험을 쌓기 시작해 사업영역을 러시아 및 극동러 지역으로 확대해왔다.

2003년에 모스크바에 해외법인을 설립했고, 2007년 극동러 2대 컨테이너 항만인 보스토치니에 법인을 열어 극동철도 및 시베리아횡

단철도를 이용해 모스크바까지 철도운송 서비스를 제공하는 사업을 영위하고 있다.

서중물류 보스토치니 법인은 5명의 포워딩 전문가에 의해 보스토치니 항구의 입출항 관련 업무와 TSR 운송을 조직하고 관리하는 업무가 이뤄지고 있다. 러시아측 주요 파트너는 보스토치니 컨테이너 터미널, 트란스컨테이너 등이며, 선사 파트너로 장금상선, 머스크, FESCO 등이 있다.⁸⁴⁾

서중물류는 중앙아시아로 가는 일부 화물을 해상으로, 일부 화물은 보스토치니 또는 블라디보스토크를 통해 수송하고 있다. 특히 철 구조물 등 중량화물, 건설 및 토목공사 관련 중장비, 플랜트 건설 자재인 케이블 드럼(cable drum) 등은 해상 운송후 극동항만에서 환적해 육상(TSR)로 수송하고 있다(〈그림 4-3〉 참조).

〈그림 4-3〉 서중물류의 TSR 이용 수송 화물



우즈베키스탄 수송을 위해 블라디보스토크항에 도착한 철골 구조물

자료: 서중물류 웹 사이트(검색일: 2019. 9. 5)



부산항에서 중앙아시아로 수송하기 위해 선적되고 있는 국산 건설장비

서중물류 사례는 북방 루트 공급사슬 구축에서 극동러 항만이 담당하는 역할을 상징적으로 보여주고 있다 할 수 있다. 극동러 항만은

84) 서중물류(검색일: 2019. 9. 5)

광활한 극동러에서의 공급사슬 구축뿐만 아니라 중앙아시아와의 한-중앙아 공급사슬 구축에도 대단히 중요한 역할을 하기 시작했음을 보여준다.

라. 유니코(로지스틱스)

러시아 및 동구권, 중앙아시아 운송 물류 서비스를 특화하고 있는 대표적인 물류 기업이다. TSR, TCR, TMR 등 다양한 루트를 이용한 안정적인 서비스를 제공한다.

일찍이 2003년에 극동러 보스토치니에 법인을 열었으며, 2007년에 블라디보스토크에도 법인을 열었다. 블라디보스토크 법인은 하파그로이드, MSC 화물을 취급하고 있으며, 삼성전자에 3PL 서비스도 제공하고 있다. 보스토치니 법인도 컨테이너 포워딩 서비스를 제공하고 있다.

유니코의 강점은 극동러 2곳 외에 상트페테르부르크, 알마티, 타시켄트, 바르샤바, 부다페스트 등 이른바 북방 권역 주요 지점을 연결하는 자체 네트워크가 양호하다는 것이다. 2009년 한국무역협회의 자료에 따르면, 유니코로지스틱스는 컨테이너 임대 사업도 일찍부터 시작했다. 또한 유라시아 철송 원활화를 위해 러시아철도공사의 컨테이너 운송부문 자회사 트란스컨테이너 및 중국 중철국제다식연운(CRCT)과 제휴하고 있다.

마. 에코비스(Ecovice)

에코비스는 극동러 지역에 법인을 갖고 있지는 않지만 극동러 항만과 TSR 등을 연결하는 유라시아 운송 루트를 활용하는 북방 운송에 전문화된 물류 기업으로 빼놓을 수 없다.

모스크바에 법인이 설립되어 있으며, 한국이나 중국에서 모스크바

등 러시아 서부와 알마티, 타쉬켄트 등의 중앙아 물류 거점으로 항공 화물과 철도화물 운송 서비스를 함께 제공하고 있다. 카자흐스탄 알마티에 물류센터를 운영하고 있다(삼성전자 서비스 자재 및 마케팅 화물, 카스 전자저울 총괄, 대우전자 서비스 자재 총괄).⁸⁵⁾

에코비스 모스크바 법인은 러시아 서부에 진출한 우리나라 삼성전자, LG전자, 삼성테크윈, 롯데 등을 고객사로 하고 있다. 아울러 모스크바 법인은 블라디보스토크와 보스토치니 등 극동러 컨테이너 통관 업무도 담당하고 있다.

향후 극동러(업계에서는 보통 ‘극동’으로 표현)와 러시아 서부(업계에서는 보통 ‘극서’로 표현)간 공급사슬이 확대되면, 극동러에서의 업무도 증가할 것으로 기대된다.

바. 페트콤(FETCOM)

2010년에 블라디보스토크 현지에서 창업한 소규모 포워딩 업체이다. 컨테이너 화물의 수출입 선적, TSR 등 컨테이너 철도 수송, 창고 및 터미널 서비스, 수출입 통관 서비스 등을 제공하고 있다. 현지에서 통관 등 포워딩을 전문 영역으로 특화시켜 창업한 드문 예에 속한다. 현지에서 수출 품목으로 목재, 곡물 등을 취급하고, 수입 품목으로 커피, 기저귀, 애완동물 사료 등을 취급한다.

2000년대 중반 연해주에 진출한 한국 기업에서 물류를 담당하면서 노하우와 네트워크를 구축한 경험을 바탕으로 창업했다. 종업원 8명에 불과한 소규모 업체이지만, 최근 대기업 화물이 아닌 중소기업 화물 운송 수요가 늘면서 틈새 시장을 확장해 나가고 있다.

85) 에코비스 공식 웹사이트 참조(검색일: 2019. 10.1)

2) 항공 운송업

최근 한국 관광객의 연해주 및 극동러 방문이 급증하면서 항공 운송 시장에 새로운 가능성이 열리고 있다.

최근 2년 사이에 연해주를 찾는 한국인 관광객은 2016년 5만 명 수준에서 2017년 10만 명, 2018년 22만 명으로 급속하게 늘었으며 2019년에는 30~35만 명이 예상되고 있다.

최근 2~3년 사이 블라디보스토크에 취항하는 항공편도 크게 늘었다. 2016년 제주항공이 국내 저가항공사(LLC) 최초로 블라디보스토크에 취항했다. 2018년 4월 대구와 블라디보스토크를 잇는 직항 노선이 신설됐으며, 티웨이 항공이 취항했다. 티웨이항공은 동년 7월, 하바롭스크에도 취항했다. 또한 동년 8월 에어부산이 김해-블라디보스토크 직항을 열고 운항을 시작했다.

동년 11월 항공사 에어필립이 무안-블라디보스토크 신규 노선을 열었다. 대한항공도 기존의 인천국제공항과 블라디보스토크공항을 잇는 노선에 운항을 증편했다.

극동러 항공 시장은 최근까지는 기본적으로 관광객 증가에 따른 여객 운송 수요 증가에 힘입은 것이지만, 항공을 이용한 화물 운송 가능성 및 이를 이용한 새로운 비즈니스 모델 창출 가능성을 열어주고 있다. 한국인 관광객 상대 현지 여행사의 급증 등으로 현지 한·러 관광 서비스 시장이 재편되고 있는 것은 이미 그 단초를 제공해주고 있다고 할 수 있다.

블라디보스토크와 한국의 거리가 가깝기 때문에 온도 민감성 제품 및 신속성을 위주로 하는 콜드 체인 및 특송 사업을 결합한 새로운 형태의 비즈니스 모델이 창출될 가능성이 있다.

3) 소결 및 시사점

잠재적인 수요나 한·러 공급사슬 구축 전망에 비춰볼 때 현재 물류 서비스 분야 진출은 미약하다고 할 수 있다.

〈표 4-6〉 극동러 운송·물류 기업 진출 현황

분야	기업 명	주요 사업 내용 및 특징	비고
해운 물류	현대상선	- 부산-블라디보스토크, 부산-보스토치니 운항 - 블라디보스토크-칭다오-상해-닝보-블라디보스토크 운항	2019년 한·러 직기항으로 개편
	장금상선	- 부산-블라디보스토크, 부산-보스토치니 운항 - 한(포항)-중-러 펜돌럼 항로 운항	2019년 한-중-러 항로 신설
	DBS해리	화객선 운항(동해/블라디보스토크/사카미미나토)	2009년 취항
3PL/ 포워딩	판토스	- 해상, 항공, 철도, 창고, 특송 등 종합 물류 2008년 블라디보스토크 지점 설립 2013년 블라디보스토크 물류센터 설립	
	현대글로벌비스	(부산)-블라디보스토크-상트페테르부르크 블록 트레인 운영 2019 2월 블라디보스토크 사무소 개설	상트페테르부르크 현대차공장에 부품조달
	서중물류	- TSR 및 TCR 특화, 국제 운송 토털 서비스 - 보스토치니 및 블라디보스토크 법인 운영	
	유니코	- 러시아, 동구권, 중앙아시아 물류 서비스 특화 - 보스토치니법인(2003), 블라디보스토크법인(2007) 운영	
	에코비스	- 중앙아시아 화물 운송 및 물류 특화 - 극동러 항만 통관은 모스크바법인 담당	
	페트콤	중소기업 화주 대상 컨테이너 수출입 선적 등	현지 창업
항공		- 블라디보스토크: 대한항공, 제주항공, 에어부산, 티웨이, 에어필립 - 하바롭스크: 아시아나, 티웨이 (대한항공은 아에로플로트와 공동운항 중)	아시아나 블라디 보스토크항로는 2016년 중단
항만		없음	
철도		없음	

먼저 러시아 서부와 극동러를 잇는 유라시아 국제 교통물류 회랑이 러시아 서부에서의 가치 사슬 확대에 따르는 필연적인 결과로 극동러 항만과 철도 부문에서 새롭게 공급 사슬 구축의 확대 필요성을 낳고 있는 것으로 보인다.

극동러는 두 가지 관점에서 그 중요성이 확대되고 있다.

첫째 극동러 개발 및 이를 위한 화주 기업들의 투자 수요에 대한 관점이다. 극동러에서의 한·러 협력이 지속적으로 강조되어온 결과, 최근에 와서는 극동러에 새롭게 사업 기회를 모색하려는 움직임이 많다. 2018년 연말과 2019년 연초를 전후하여 AT, 대림코퍼레이션, 호야씨앤티 등 많은 기업들이 시장을 다시 노크하고 있다. 극동러가 광활하기 때문에 향후 이 지역에서의 투자는 공급 사슬 구축 노력과 병행하기 전에는 많은 한계를 지닐 수밖에 없다.

둘째, 시장이 몰린 러시아 서부와 중앙아 지역에 투자가 진전되면서 동-서간 공급 사슬 확대 필요성이 새롭게 부각되고 있다. 2018년 현대글로벌비스의 블록트레인 개설 및 2019년 초 극동러 사무소 개설, 그리고 제5차 동방경제포럼 기간 중 CJ대한통운의 러측과의 철도협력 MOU 체결이 이를 반증하고 있다.

‘끊김 없는’ 공급사슬 구축의 관점에서 우리나라 화주·물류 기업들이 공동으로 당면하는 물류 애로 사항의 내용 파악과 개선이 필요하다고 할 수 있다. 현재까지 진행 상황 때문에 일부 기업들은 아예 자체적인 공급사슬 구축 기회를 모색하고 있다. 대림코퍼레이션은 경우 블라디보스토크에 항만 개발 가능성을 모색하는 한편 모스크바측 물류업체의 인수합병도 검토하고 있다.⁸⁶⁾

따라서 극동러의 잠재력을 볼 때 교통·물류 부분의 지원 기능을 제고하는 것은 여전히 과제로 남는다고 할 수 있다.

86) 2019년 3월 19일 블라디보스토크 롯데호텔에서 열린 한·러 통관 관련 기업 간담회에서 대림코퍼레이션 최대훈 지사장이 직접 밝힌 내용임.

제 5 장

극동러시아 물류 애로 사항

제1절 인프라 이용 애로 사항

1. 해운 항로

극동러 해운·항만 물류 시장의 경쟁 구조는 세계 최대 거대 선사인 머스크의 진출 이전과 이후로 구분이 가능하다.

머스크의 극동러 진출은 러시아 푸틴 대통령의 덴마크 방문시 푸틴 대통령의 요청에 따라 덴마크측이 결정한 한 것으로, 머스크는 보스토치니하역사(VSC, 일명 ‘글로벌 포트’)에도 지분 투자를 하고 있으며, 블라디보스토크와 보스토치니에 기항하며, 중국·일본 등지를 잇는 서비스를 제공하고 있다.

우선 ‘Intra-Asia 5 남부’는 보스토치니를 상하이 및 일본 하카타와 연결하는 노선이다. ‘Intra-Asia 5 북부’는 주로 중국 북부항에 기항하고 있다. 머스크는 극동러에서 낮은 운임 정책으로 선사간 운임 경

쟁을 가속화하고 있으며, 이는 우리나라 선사들의 채산성에 부담을 주고 있는 것이 사실이다.

터미널 운영에 있어서도 머스크의 영향력이 강해 과거 블라디보스토크무역항의 운영 주체인 FESCO가 선석 배분시 머스크에 우선권을 주었던 예가 있으며, 이로 인해 우리나라 선사들은 주기적으로 상당한 압박을 받고 있는 것으로 알려진다.

극동러 항만의 특징은 공급자 교섭력이 강해 항만 시설의 현대화 또는 서비스의 질 향상이 더디다는 것이다. 정기선의 경우 항만 설비들이 낙후되고 제한적이어서 하역에 시간이 많이 걸리곤 하며, 이로 인해 근해에 접근해서 선석 자리가 나지 않아 접안 허가를 기다리며 대기하면서 손실이 발생하기도 한다.

2. 항만 시설

화물 운송 수요가 늘어나는 데 반해 극동러 항만 시설은 전반적으로 여전히 모자라는 상태이다. 항만 시설 미비는 현지 진출 업체의 영업력 및 협력사 관계의 정도에 따라 다소간 차이가 있으나 공통적으로 나타난다. 앞으로 우리 기업의 중앙아 진출 등이 가속화되면 더욱 큰 애로 사항으로 작용할 수 있다.

이를 개선하기 위한 노력이 이뤄지고 있으나 보스토치니 말리 포트의 석탄 터미널 확충 등 러시아측 필요(수출)에 의한 것에 국한되어 있으며, 컨테이너 터미널 하역 능력 확충의 획기적인 개선은 이뤄지지 않고 있다.

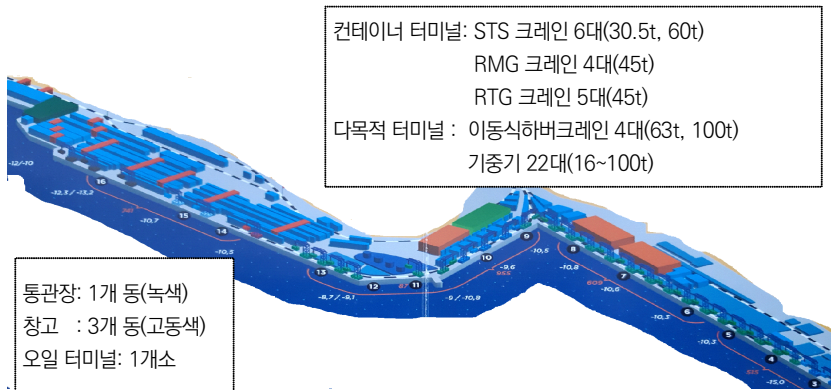
1) 컨테이너 터미널

(1) 블라디보스토크무역항 사례

극동러 최대의 컨테이너 물동량을 자랑하는 블라디보스토크무역항의 경우, 일부 갠트리 크레인(45톤 용량, 중국 ZPMC사 제품 등)을 사용하고 있으나(항만 외곽의 14~16번 선석에 설치) 대부분은 쥘 크레인(Sokol사 및 독일 Gottwald사 하버 크레인)을 사용하고 있다. 이와 함께 본선에서 살물을 양화하는 전용 크레인인 언로더(unloader)를 사용하고 있다. 전체적으로 하역 작업 속도가 지체되는 구조이다.

컨테이너 터미널이라고 해도 블라디보스토크항 장치장이 비좁아 작업 효율이 떨어지는 문제점을 안고 있다. 또한 블라디보스토크무역항에 별도의 곡물 터미널이 없어 곡물 수송시에 항만내 장치장에 야적한 상태에서 하역 작업을 벌인다.⁸⁷⁾

〈그림 5-1〉 블라디보스토크상업항 시설·장비 현황



자료: 저자 작성

87) 실제로 롯데농장이 현대농장을 인수한 첫해 2018년 수확한 곡물을 선적할 때 이와 같은 방식을 사용함(롯데농장 법인장 면담시 확인. 2019년 4월 15일).

(2) 보스토치니 글로벌 포트 사례

보스토치니 글로벌 포트(영문으로 보통 'VSC'로 약칭)는 극동 최대의 컨테이너 터미널로 러시아 최대의 민간 항만운영사인 델로 그룹 소유이며(2018년 글로벌포트그룹의 지분 30.75% 인수), 모두 25개 선석으로 이뤄진 보스토치니항의 일부를 이룬다.⁸⁸⁾

보스토치니항 전체는 2017년 기준 러시아 4대 항만의 하나로 물동량은 러시아 전체 항만 물동량의 8.8%를 차지했다. 극동러 지역에서는 최대의 물동량을 처리하고 있으나(극동러 전체 항만 처리량의 약 36% 수준) 석탄 환적 물량이 압도적으로 많다. 2016년 보스토치니항은 석탄 2,300만 톤을 수출하여 동기간 러시아 전체 석탄 수출의 20%를 처리했다.

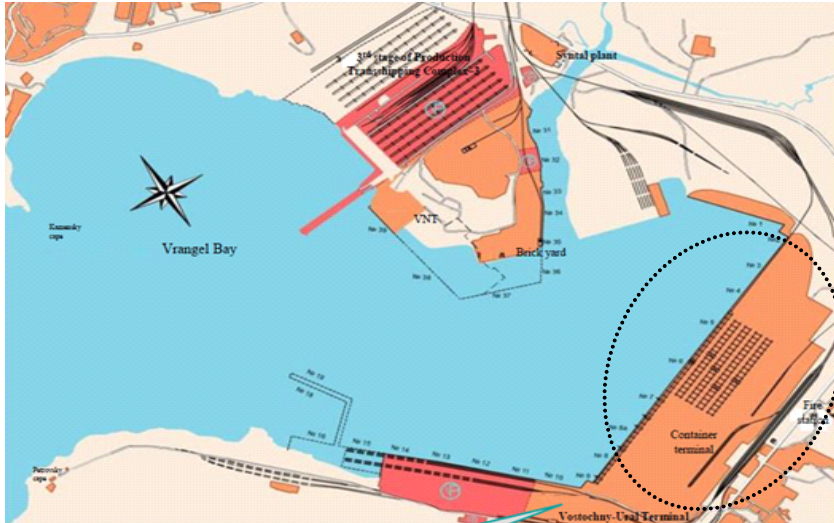
보스토치니 글로벌 포트는 4개 선석(1개 선석은 석탄 처리)에 파나마스급 접안이 가능하고, 비교적 넓은 공간에 컨테이너 장치장(CY) 및 CFS를 갖추고 있다. 터미널 전체적으로 취급 화물은 컨테이너, 로로(Ro-Ro)선 화물, 잡화 및 석탄이다.

연간 하역량은 컨테이너 기준 60만 TEU이다. 그러나 실제 컨테이너 처리량은 블라디보스토크항(블라디보스토크상업항 및 해양수산항)에 뒤진다.

동 항만은 현재 장비 미비로 항만 내 야드에 컨테이너에서 2단 적재(컨테이너를 2단으로 쌓음)가 대부분으로서 화물 처리가 신속하지 못해 보관료 상승의 원인이 되고 있다. 현재 터미널 운영사측은 6단 적재가 가능한 이동식 크레인으로 기존 크레인 교체 작업을 벌이고 있으며, 2~3년 내에 완전 교체가 가능할 것으로 전망하고 있다.⁸⁹⁾

88) 보스토치니항은 크게 석탄 터미널, 글로벌포트(컨테이너터미널), 보스토치니-우랄터미널, 보스토치니 석유화학 터미널 등 4개로 구성되어 있음.

〈그림 5-2〉 보스토치니항 및 글로벌포트



자료: 동부우랄터미널(검색일: 2019. 8. 5)

2) 벌크 화물 관련 시설

컨테이너 운송과 마찬가지로 공급 네트워크가 단절되어 있다. 대표적으로 극동러의 유망 분야인 곡물 터미널의 경우, 과거 지속적으로 항만에 곡물 전용 터미널 건설 필요성이 제기되어 왔으나 아직 전문화된 터미널을 갖고 있지 못하다.

향후 한국 기업 진출을 위해서는 곡물의 환적에 필요한 장비(grain loading gallery), 엘리베이터 등 전용 저장 시설, 곡물을 하역할 수 있는 전용 화물선이 접안할 수 있는 전용 선석, 그리고 일부 가공 시설 등이 갖춰진 곡물 전용 터미널 건설이 요구된다.

참고로 러시아 곡창지대에 인접한 노로보시스크항의 경우, 시간당

89) 보스토치니하역사(VSC) 알렉산드르 파블렌코 부사장 인터뷰(2019. 3. 27).

1,600 톤 처리 용량의 로딩 젤러리, 14만 톤 저장용량의 엘리베이터 2기, 최대 7만2천 톤급 선박의 접안이 가능한 선석 및 밀 가공시설을 갖춘 곡물 전용 터미널이 있다. 러시아측은 2016년 말 연해주 최남단 자루비노항에 연간 처리량 6천만 톤에 이르는 곡물 전용 터미널 건설 계획을 발표했으나, 아직도 실현되지 못하고 있다.

3. 도로·철도

1) 도로 인프라

극동러의 도로 운송 인프라는 전반적으로 열악하다. 지역의 기간 도로라고 해도 노면 상태가 불량하고 가로등도 없어 야간 주행에 사고가 나기 쉽다.

러시아 전역의 도로체계는 수도인 모스크바를 중심으로 가장 중요한 기간 도로인 연방기간도로(마기스트랄 또는 다로가 페데랄니에 마기스트랄리에, 러시아어 알파벳 ‘M’으로 표기)를 중심으로, 우리나라 국도에 해당하는 연방국가도로(다로가 리스뽀블리칸스카바 즈나셀리야, 러시아어 알파벳 ‘P’(에르)), 그 다음 지방간선도로(다로가 나치오날리나바 즈나셀랴, 러시아어 알파벳 ‘A’로 표기) 및 가장 낮은 등급의 지방도로(러시아어 알파벳 ‘H’(엔))로 구성되어 있다.⁹⁰⁾

극동러 도로 포장률은 상기 국도와 지방간선도로를 포함한 공용도로의 71%로 러시아 연방관구 중 가장 낮으며, 총연장 또한 82,548km(2013년 기준)로 극동 지역의 광활함에 비춰볼 때 매우 부족한 것으로 평가된다.

90) 러시아연방도로청 홈페이지(검색일: 2019. 10. 1)

반면 도로망과 철도망의 연계가 불충분하여 극동러 상당 지역은 도로운송 부문에 의지하고 있다. 캄차카주 운송의 85%, 마가단주와 추코타주 운송의 70%, 야쿠티아의 경우 약 40%를 도로운송에 의존하는 것으로 파악되고 있다.⁹¹⁾

현재 주요 도로는 치타-하바롭스크간 아무르도로(동-서간 도로, P297), 야쿠츠크-마가단간 콜리마도로(P504), 하바롭스크-블라디보스톡간 우수리도로(남-북간 도로, M60 및 A370), 그리고 하바롭스크-나호트카간 보스톡도로(남-북간 도로, A375) 등이 있다.⁹²⁾

극동러에서 상대적으로 인구 밀집 지역인 연해주의 경우, 2016년 프리모리예1 국제운송회랑(쑤이펀허-그로데코보-블라디보스토크/나호트카/보스토치니) 건설을 국가 계획으로 지정하여, 그로데코보 철도역 및 포그라니치니 철도통과소와 더불어 도로 확충(“노바야 프라썬”)을 추진 중이지만 2019년 상반기 현재 공정은 블라디보스토크-볼쇼이 카멘에 그치고 있다. 전체 구간은 블라디보스토크를 기점으로, 슈코토바, 볼쇼이 카멘(즈베즈다 조선소 위치), 포키노, 볼차니예츠, 나호트카를 거쳐 브랑겔(보츠토치니항)까지 약 190km이다.

또한 블라디보스토크에서 출발하여 연해주 남부 핫산군으로 가는 도로도 블라디보스토크 교외를 벗어나면 도로 상태가 불량해지며, 크라스키노에서부터 북러 국경지역 하산역까지의 도로는 1차선·비포장 도로로 정규적인 화물 운송은 불가능한 상태이다.

또한 국경을 넘어가는 국경 통과소 상태가 불량하여 연해주 남부 중러 국경지역을 대표하는 국경통과지점(BCP, Border Cross Point)

91) 이성우 외, 「북극해 및 극동러시아 물류연계 발전전략 수립 연구용역」, 울산항만공사, 2015, p. 82.

92) 최태강 엮음, 「하바롭스크 변경주 경제편람」, 한림대학교러시아연구소, 2019, p. 67.

인 크라스키노의 경우, 화물 차량들이 국경통과를 위해 1~2km씩 장사진을 이루며 대기하는 모습이 목격된다.

2) 철도 인프라

극동러의 항만에서 하역된 화물은 시베리아철도(TSR)를 구성하는 극동철도(DVZhD)에 의해서 움직인다. 극동철도는 크게 TSR의 일부인 남부 노선, 바이칼-아무르 철도의 일부인 북부 노선 등 2개를 지칭하며, 현재 러시아 전국 철도 네트워크로 운송되는 수출 화물의 36%를 담당하고 있다.

그럼에도 불충분한 철도 수송 능력은 극동러 항만 물류 발전을 저해하는 주요 요인으로 지적되고 있다. 현재 극동러를 잇는 TSR의 컨테이너 수송 능력은 20만 TEU이며 곧 50만 TEU 수준으로 확대될 계획이지만 극동러 항만의 늘어나는 물동량을 감당하기에는 부족한 수준이다.

TSR 남부 노선 관련, 연해주 남부의 바라놉스크-하산 구간(240km)의 수송 능력은 2020년까지 연간 40만 TEU 수준의 공급 부족이 예상되고 있으며, 바이칼아무르라인(BAN)의 레나-보스토치나야-타시모, 이르쿠츠크-슬루두안카, 콤소몰스크-바니노(TSR) 구간도 유사한 상황이다.

특히 극동러 남부 북한과 연해주를 잇는 유일한 철도노선인 바라놉스크-하산 구간(바라놉스키-하산 마기스트랄)은 아직 전철화가 되어 있지 않다. 2016년 러시아측은 중국 쑤이펀허에서 러시아 우수리스크(및 블라디보스토크)를 잇는 프리모리예1 국제운송회랑, 중국 훈춘에서 자루비노항을 잇는 프리모리예2 국제운송회랑에 대해서는 국가 계획으로 승인해 개발을 추진하고 있으나, 블라디보스토크와 연

해주 핫산을 잇는 프리모리예3 국제운송회랑의 개발은 장기 계획 상태로만 남아 있다.

극동철도에 대해 러시아철도공사는 일찍이 2017년 5,620억 루블(약 100억 달러)에 이르는 대규모 투자 계획을 발표한 바 있다.

4. 창고·보관 시설

극동 러시아의 복합운송과 물류에 있어서 환적 기능을 겸한 창고, 보관 시설의 충분한 공급은 필수적이다. 더욱이 극동 러시아가 향후 농업과 수산업을 고부가가치 수출산업으로의 육성을 위해서는 가공 기능과 물류 기능을 겸한 창고, 보관 시설의 확충은 필수 요소라고 할 수 있다. 농업 분야에서 있어서는 많은 잠재력에도 불구하고 제한된 경작 기간 등과 함께 사일로, 엘리베이터, 전문화된 곡물터미널 등 내륙 물류 시설의 절대적 부족이 취약점으로 꼽히고 있다.

2018년 5월 러시아는 제조업 제품의 보관을 위해 하바롭스크 아방가르드지역(하바롭스크 선도개발구역 중 하나)에 인입 도로·철도, 일반 차량 주차장 및 트럭 주차 공간, 저온 보관 시설 등을 갖춘 3만 ㎡ 규모의 극동러 최대 규모의 물류센터 계획을 발표한 바 있다.

또한 블라디보스토크 근교 등 일부 지역을 중심으로 현대화된 물류센터 조성 프로젝트들이 추진되고 있다. 블라디보스토크국제공항에서 약 10분 거리의 안콥스키 물류단지(부지 총면적 27 ha 규모)는 대표적이다. 이 단지는 러시아 제2위의 전자제품 소매기업인 DNS 그룹에 의해 조성되고 있으며, 계획에 따르면 동 물류센터는 2개의 화물 입출고 시설(도크)을 갖춘 창고동 2개, 맞춤형 창고(built-to-suit) 보관시설 1개동, 생산 구역 1개 동 및 트럭 주차장, 일

반 차량 주차장 등으로 구성되어 있다.

이밖에 블라디보스토크항에서도 일부 현대적인 창고 개념이 도입되고 있으나 단순 보관이 아닌, 환적과 부가가치 창출, 집배송 등 다양한 기능을 갖춘 물류센터는 태부족한 상태라고 할 수 있다. 특히 현지 진출 기업에 따르면, 블라디보스토크 인근 50km 이내에 창고가 많지만 창고 수용률은 60% 미만에 그치는 것으로 나타나고 있다.

한국 기업들은 공동물류센터의 필요성을 절감하고 있다. 또한 최근 들어와 극동러 지역에서 컨테이너 운송과 관련 있는 유통업 분야 진출이 활발하게 시도되면서, 한국 기업들 사이에서 화물의 항만 적체 현상을 완화하고, 통관을 포함한 화물처리가 가능한 내륙물류센터에 대한 수요도 증가하고 있다.

제2절 운영상 및 기술적 애로 사항

1. 통관

극동러 화주·물류 기업들에게 공통으로 대두되는 가장 큰 물류 관련 애로 사항은 러시아 전체에도 동일하게 해당하는 통관 문제가 꼽히고 있다. 러시아의 ‘Doing Business 2018’ 전체 순위는 35위(2017년 기준)이나 통관 프로세스 부문은 100위에 그치고 있다. 190개국을 대상으로 한 2018년 조사에서 러시아의 전체 순위는 4계단이 오른 31위였음과 비교할 때 여전히 답보 수준임을 알 수 있다.⁹³⁾ 논자

93) “2019 Investment Climate Statements: Russia,” United States Department of State, July 11, 2019. p. 4 참조.

에 따라서는 “복합운송 성패는 통관제도에 달려 있다”고 말할 정도로 통관 문제는 대단히 중요하다.

1) 수출입 통관의 애로 사항

(1) 현황

우선 기본적으로 통관에 필요한 서류가 과다하게 많고 소요시간도 많이 걸리는 것이 문제점으로 지적되고 있다. <표 5-1>에서 알 수 있듯이 수입 통관은 물론 수출 통관에서도 선진국 수준에 비해 훨씬 많은 시간과 비용이 발생한다.

수출시 OECD 서류통과 소요 시간은 2.4시간인 데 비해 러시아는 25.4시간이 걸린다. 또한 수입시 OECD 서류통과 시간이 25.6시간인 데 비해 러시아는 무려 38.6시간으로 사흘 이상 걸린다.

〈표 5-1〉 러시아 통관 서류 및 소요 시간 국제 비교

구분	수출시 소요시간(시)		수출시 비용 (달러)		수입시 소요시간(시)		수입시 비용 (달러)	
	서류	국경통과	서류	국경통과	서류	국경통과	서류	국경통과
러시아	25.4	72	92	665	38.6	38.6	152.5	587.5
OECD	2.4	12.7	35.4	149.9	8.7	8.7	25.6	111.6

자료: 코트라, 「러시아 투자실무가이드」, 2018, p.388.

극동러에서 통관 문제는 환적 문제와 더불어 TSR과 해운을 연결한 해륙 복합운송의 장점을 현저하게 떨어뜨리는 원인이 되고 있다. 앞서 현대글로비스의 블록 트레인 개통 사례에서 확인할 수 있듯이, TSR 화물열차가 일일 1,000 km 속도로 주행하면 블라디보스토크에서 상트페테르부르크 현대차 공장까지 10일 내외로 화물이 도착할

수 있다. 그러나 관문항인 블라디보스토크 통관 및 환적으로 10일 이상 지체되는 것으로 파악된다.

(2) 원인

가. 서류의 과다

통관에 필요한 서류는 선진국의 경우 보통 3~4개 정도이다. 한국 수입통관⁹⁴⁾의 경우, 수입(보세운송) 신고에 필요한 서류는 △ 수입신고서(보세운송 신고서) △ 송품장(상업송장) △ 선하증권(B/L) △ 원산지 증명서 △ 기타 수입요건 확인 서류 등이다.

러시아 통관시에는 일반 서류 외에 별도의 러시아 기관 요구 서류를 제출해야 하며 통상 10개 이상이 필요하다.

〈표 5-2〉 러시아 통관시 필요 서류

구분	서류명	작성/발급	사본/원본	표기 언어
수출자	1 송품장(Commercial Invoice, CI)	수출자	사본	영어
	2 포장명세서(Packing List, PL)	수출자	사본	영어
	3 제품 설명서	수출자	원본(사본)	러시아어
	4 Price List	수출자	사본	영어
	5 수출신고필증	수출자/관세사	사본	영어
관세사	6 통관 신고서(GTD)	관세사	원본	러시아어
	7 DTS(Declaration of Customs Price)	관세사	원본	러시아어
	8 Master B/L 또는 철도화물운송장(Railway Bill) - 하역후 선사의 에이전트로부터 전달받은 선사의 직인이 찍혀 있는 원본	선사	원본	-

94) 수입통관은 원칙적으로 통관지 세관관할 보세구역에 반입·장치한 뒤 세관에 수입신고(import declaration)를 함으로써 이뤄짐. 수입통관은 항만 내 장치장(On-dock CY) 통관 및 세관으로부터 타소 장치허가를 받은 수하인 창고 통관 등 2가지 방식이 있음.

구분	서류명	작성/발급	사본/원본	표기 언어
	- 모스크바 통관시 Railway Bill 원본			
수입자	9 Bank Slip - 세관 연계 은행계좌로 송금된 통관 자금 송금 증명서	은행	원본	러시아어
	10 러시아표준제품증명서(Certificate for Commodity, GOST)	증명서 발급 대행사	사본 공증본	러시아어
	11 외환거래 확인서 - 2만 달러 이상 송금시 발급 필요	은행	사본	러시아어
	12 계약서(수출자/수입자간 계약서)	-	사본	영어/ 러시아어
	13 위임장 (통관업무 위임 증명용)	-	사본	러시아어

자료: 현지 기업체 내부 자료

나. 인증서 발급 지연 및 과다한 기간

러시아에서는 특히 농수산물, 식품 수입 통관시 수입에 필요한 공통 서류 외에 식품 안전을 보증하는 인증서를 반드시 러시아 정부기관이 공인하는 기관으로부터 받도록 되어 있다.

러시아는 품목별 인증기관이 각기 다르며, 요구하는 서류도 다르다. 인증서 발급 기간은 통신 제품, 의약품, 식품류, 화장품에 대해서는 1~2달이 걸리는 것으로 파악되고 있다. 러시아 세관법상 통관은 ‘통관 요청 서류를 받은 후 3일 이내’ 규정이 있으나, 통관 요청 서류의 접수가 아예 거부되는 방식으로 지켜지지 않는 것으로 파악된다.⁹⁵⁾

95) 수출입 화물뿐만 아니라 일반인이 우체국을 이용해 소하물을 부칠 때에도 동일한 관행이 적용된다. 예컨대 일반인이 소하물을 항공우편으로 붙일 때에는 화물 규정(박스당 중량 20kg 이내 제한, 서류·도서류·의류·신발 외에 전자제품 등은 붙일 수 없음)을 지켜야 하며, 소하물을 밀봉하지 않은 상태에서 우체국에서 개봉 검사 통과한 후에야 접수함. 임석민, 「국제 운송론」, 2017 참조.

특히 극동러 진출 기업 담당자들에 의하면, 인증의 경우 샘플 수급부터 어렵다고 하소연한다(쓰리씨 통상 등 복수 증언). 무역업은 특성상 제품의 샘플을 자주 제공하므로 특송회사(보통 UPS, TNT 및 EMS)를 이용하는데, EMS의 경우 인증서가 없다는 이유로 현지 통관이 거부되어 반송되는 경우가 비일비재하다는 것이다.

또한 러시아 민법 575조에 의거 ‘3천 루블 초과시 금액 기부 금지’라는 조항을 근거로 바이어에게 보내는 샘플을 보류 또는 반송하는 경우가 많은 것으로 알려져 있다.⁹⁶⁾

다. 통관 및 표준의 상이함

동일한 제품이라도 지역별 세관마다 HS코드와 관세율이 상이한 것도 문제점으로 지적되고 있다. 보통 HS 6자리 코드를 요구하는데, 한국과 러시아에서는 HS코드 4자리부터 기준이 상이한 경우가 있는 것으로 지적되고 있다.⁹⁷⁾

HS 코드 확정을 위해서는 사진 자료를 포함해 제품 설명서 준비가 필수이며, 세관 기준보다 신고 단가가 낮을 경우에는 가격 증빙자료 제출 등 추가 업무가 따른다. 또한 무게 정보가 매우 중요하여 순화물 중량(Net)과 총중량(Gross) 간 10% 이상이 차이나면 화물을 검사하는 것으로 알려져 있다.

이로 인해 추가 검사로 인해 통관 소요일수가 증가하며 이는 운송 비용 상승 및 운송 지연 문제를 발생시킨다.

96) KOTRA 국가정보(검색일: 2019. 8. 21)

97) 2018년 3월 26일 한·극동러 통계 관련 협의회 제기된 내용임.

라. 보세운송 비활성화

보세운송이 원칙적으로 허용되나 해당 지역 관세청의 실적 채우기 및 뇌물 수수 등을 위해 보세운송이 잘 허용되지 않는다.⁹⁸⁾ 한국에서 TSR 또는 해상운송을 이용해 모스크바로 물건을 보내는 경우, 경유지 블라디보스토크에서 보세운송 후 모스크바에서 실제 통관을 진행하나, 통상 블라디보스토크(또는 해상운송시 상트페테르부르크)의 항만에서 통관한다.

이는 보세구역이 매우 한정적인 상황과 연동되어 문제를 야기시킬 수 있다. 극동러에서는 보세구역(ODCY(Off-dock CY) 또는 내륙 컨테이너 터미널)이 한정적이어서 일정한 시간 안에 항만에서 화물이 빠져나가지 못하면 비싼 보관료⁹⁹⁾ 등의 문제가 발생한다.¹⁰⁰⁾

한국의 경우 항만 주변에 ODCY가 있어 항만 외의 통관이 가능하나 극동 항만에서는 사실상 불가능하다. 이에 대해 일부 업체가 지속적으로 문제를 제기하고 있다.

2) 통과화물 애로 사항

극동러 현지 화주·물류 기업들은 수출입 통관뿐만 아니라 단순 통과화물에 대해서도 많은 시간과 노력이 소요된다고 호소한다. 우선 통과화물에 대한 서류 과다 및 까다로운 서류 요건이 수출입 화물과 거의 동일하게 나타난다. 통과화물인 경우에도 세관을 통과하려면 10개 이상의 서류가 필요한 것으로 알려져 있다. 아울러 통과화물의 세관 통과에도 검역증 원본(러시아어)이 요구된다.

98) KOTRA 국가정보(검색일: 2019. 8. 21)

99) 2019년 2월 27일 블라디보스토크 물류연구회 발표회 및 자문회의.

100) 러시아측 극동 세관의 검사가 까다로운 것은 사실이나 문제가 있는 것은 즉시 반송 조치가 되므로, 보관비를 추가로 지불할 필요가 없다는 반론도 있음.

통과화물이란 통과운송의 대상이 되는 화물을 뜻하며, 국제 복합 운송에서는 무역의 원활화와 관련하여 대단히 중시되고 있다. 국제 협약에 의하면 통과화물(보세화물)에 대한 통과국의 검사는 ‘가능’하지만, 단서를 달고 있다. “단위 운송을 하고, 운반 기구가 국제공인으로 제작된 경우, 관세봉인을 첨부하고 검사를 생략”하도록 하고 있다. 그러나 러시아는 이런 협약을 지키지 않고 있다.

2. 낮은 물류 전문화 수준

1) 전문화된 물류 업체의 부족

(1) 물류 전문기업 및 3PL

러시아에서의 물류 자체가 대부분 원재료 수송이 대부분이다 보니 아직 전문화된 물류 서비스가 제공되지 못하고 있다. 극동의 경우 퍼시픽 로지스틱스(Pacific Logistics LLC)가 일본이 투자한 마쓰다-솔러스 조립공장인 솔러스 물류를 전담하고 있다.

이외에 극동 지역에서 루스콘(Ruscon)이 900대의 화차를 운영하면서 항만에서의 포워딩, 도로·철도 운송, 보관 및 배송 서비스 등을 종합적으로 제공하고 있다. 동 기업은 보스토치니 글로벌포트를 소유하고 있는 텔로 그룹이 세운 계열 회사로 모스크바, 상트페테르부르크, 노보로시스크 등에 지점을 두고 러시아 서부와 동부를 잇는 서비스를 제공하고 있다.

우리 물류 기업은 판토스가 블라디보스토크에서 창고를 운영하고 있을 뿐, 대부분은 러시아에 독점이 되어 있다. FESCO는 블라디보스토크무역항의 운영사이지만 물류업도 겸하고 있다.

최근에는 러시아 제2위 가전 소매상인 DNS 그룹이 블라디보스토크 국제공항 인근 나제진스카야 선도개발구역에 안코브스키 물류센터(Yankovsky Complex) 문을 열었다.

(2) 포워딩

러시아의 포워딩 서비스는 크게 러측 대형 수출 기업들(세비르스탈, ICT 그룹, 메첼그룹 등)이 설립한 운송 부문 계열사와 대형 수입 물품 트레이더로부터 민영화된 중소 운송업체 등 2개 유형으로 나눌 수 있다.

첫 번째 유형, 즉 수출기업의 운송계열사에서 독립한 운송사업체로는 세비르스탈 그룹과 관련 있는 세베르스탈트란스, ICT 그룹과 관련 있는 인코테크, 그리고 철강회사 메첼 그룹 계열의 우글레베트 트란스 등이 있다. 이들 업체의 특징은 포워딩 외에 직접 수송업무도 담당하며, 이를 통해 시장에서 절대적인 점유율을 차지한다.

두 번째 유형, 즉 대형 수입상으로부터 민영화된 중소 운송업체들로서 이들 포워딩 업체들은 대부분 수입배송을 맡는다. 대형 수입 물품 트레이더들은 중소 운송업체에 투자해 이들 업체로 하여금 러시아 내 클라이언트들에게 신속하고 안정적인 배송 서비스를 제공할 수 있다.

러시아 포워딩 업체의 주요 특징으로는 모든 대형 업체들이 포워딩 외에 직접 수송업무도 담당하며, 이를 통해 시장에서 절대적인 점유율을 차지한다는 것이다. 또한 한 종류의 운송 수단 또는 화물에 특화 또는 전문화되어 있다는 것이다.

2) 국제택배 및 특송 서비스의 비활성화

한국 식품 수출 잠재력의 확대, 극동에서의 유통 시장의 확대 등으로 현실적으로 특송 서비스 수요가 발생하고 있으나 애로를 겪고 있다. 인프라 부족도 문제이지만 국제택배 및 특송 시스템의 비활성화도 문제가 된다.

특히 최근 블라디보스토크를 중심으로 하여 한·러간 항공 운수업이 발전함으로써 국제택배 잠재력이 커지고 있으나, 이에 대해 충분한 주의가 기울여지지 못하고 있다.

러시아 특유의 까다로운 통관 절차 탓에 극동러에서 비즈니스를 하기 위해서는 서류, 카탈로그, 제품 명세서 등 서류는 물론, 소량의 견본 등 상업서류와 상품 견본 송달에 한국 기업들이 애로를 겪고 있으나, 국제택배 시장의 저발전 탓에 이러한 애로를 해소하지 못하고 있다.

블라디보스토크 현지에서 한국 국내로부터 소하물을 받기 위해서는 보통 EMS(Express Mail Service)를 이용한다. 극동러에서 EMS를 이용하는 통상적인 방법은 러시아우체국이 제공하는 서비스를 이용하는 것이며, 사실상 러시아우체국에 독점되어 있다. 한국에서 부치는 소하물은 반드시 모스크바를 경유하여 극동러 현지에 도착한다.

문제는 불비한 시스템 및 서비스 정신 부족, 그리고 화물 추적 시스템의 미비 등이 겹쳐 △ 적기 인도 △ 문전 서비스(Door to Door 또는 Desk to Deck) 등에 실패하고 있다. 20kg짜리 책 상자가 모스크바를 경유해 블라디보스토크의 수령인에게 도착하기까지 열흘 이상이 걸리는 경우가 다반사이며, 중간에 수령인과 연락이 끊겨 소하물이 반송되는 경우도 적지 않다.

아울러 이와 같은 택배 및 특송의 비활성화는 도로운송 부문 운영

능력 미비와도 관련 있다. 러시아에는 2018년 현재 약 370만 대의 트럭과 410만 대의 경량 화물차량들이 운송되고 있으며, 러시아 전체적으로 컨테이너 화물의 70%가 자동차를 통해 운송 또는 수송되고 있으나, 트럭 운전사의 80%가 개인 사업자로서 교통 및 물류 당국의 적절한 감독을 받지 못하고 있다.¹⁰¹⁾

3. 철도 이용의 어려움

1) 복잡한 철도 운임 구조

시베리아횡단철도의 운영에서 우리나라 기업들의 공통된 애로 사항 중 하나는 높은 운임 구조를 가지고 있다는 것이다. TSR 운임은 기본적으로 철도를 통한 여객 및 화물 운송을 독점하고 있는 러시아 철도공사가 매년 러시아 반독점청과의 협의를 통해 기본안을 마련하며, 최종적인 결정은 러시아 총리의 권한이다. 화물 운송 기본 요금(기관차 및 철도 레일 사용료)은 매년 초에 발표되며, 2018년의 경우 전년 대비 4.5%가 인상됐다.

철도화물은 운임은 3개 운임 등급으로 분류된다. ‘Class 1’은 석탄, 철광석, 건재, 목재 등으로 기본적으로 낮은 운임을 적용한다. ‘Class 2’는 화학비료, 곡물 등이며 중간 운임을 적용한다. ‘Class 3’은 철강, 고철, 화학제품, 컨테이너, 완성차 등 제조업 제품으로 높은 운임을 적용한다.

운임 계산은 러시아철도공사가 제공하는 프로그램을 사용하는데, 구간, 제품별 코드, 무게 등을 입력하여 운임을 계산한다. 요금은 루

101) “Trucking in Russia: Industry Focus,” TransRussia, 19 September 2018 참조(검색일: 2019. 9. 20)

불화로 계산되므로 환율 변동에 따라 환리스크가 발생할 수 있다.

철송 운임은 전체적으로는 국제철도기구(OSJD) 운임체계를 따르고 있으며 ‘운임거리 비례 방식’(ETT)과 ‘운임거리 반비례 방식’(MTT)을 혼용하고 있다. 운임거리 비례 방식은 운행 거리가 증가할수록 요금을 체증하는 방식(중국, 카자흐스탄, 북한 등)이며, 운임거리 반비례 방식은 운행거리가 증가할수록 요금을 체감해주는 방식으로 러시아, 몽골이 채택하고 있다.

따라서 TSR 운임은 단순히 거리를 기준으로 운임이 결정되지 않으며, 화물의 수요와 공급에 의해 결정된다. 러시아 철송 운임은 해상 운송에 비해 1.8배 높은 것으로 알려져 있으며, 높은 철송 운임에는 기관차 및 철도 이용 요금 외에 화종에 따른 화차 사용료 및 (경우에 따라) 컨테이너 임대료가 반영된다.

부산항에서 출발해 극동항을 경유(블라디보스토크/보스토치니) 모스크바까지 TSR 직통으로 갈 경우, 운임은 FEU당 3,500 달러로서 해상 운송시 3,100 달러 수준보다 400 달러가 높다. 또한 국내 수입시 운임은 이보다 1.15~1.2배 높은 것으로 파악되고 있다.

2) 기술적 조건 규정 준수 및 까다로운 운송 조건

(1) 공통 기술적 조건(technical condition)의 준수

러시아철도공사측은 철도로 운송되는 화물에 대해 품목에 따른 기술적 조건을 엄격히 적용한다. 철도 서비스 이용자(발송자)는 반드시 이 기술적 조건을 준수해야 하며, 그렇지 않을 경우 화물 검사 및 운송 승인 자체를 받을 수 없다.

만약 기존 기술적 조건에 규정되지 않은 품목을 철도로 운송하고

자할 경우 발송자는 러시아철도공사로부터 새로운 기술적 조건을 취득해야 하는데, 이에 소요되는 기간은 철도공사측의 화물 검사 등을 포함해 평균 1개월 이상 소요되는 것으로 파악되고 있다.

(2) 개별 화물 운송 조건

러시아 및 중앙아시아의 모든 철도역은 고유의 철도역 코드(code)를 부여받고 있다. 화물의 출발역에서 철도운송장 작성시 이 코드를 기재해야 하도록 되어 있는데 반드시 정확한 철도역명과 코드를 기입해야 한다.

규모가 큰 대도시의 경우 한 도시에 여러 역과 화물 전용역이 따로 존재하며, 이에 따라 같은 도시명을 공유해도 역마다 고유 철도 코드를 부여받고 있다.

또한 러시아 터널 규격의 제한으로 벌크 화물이라도 그 외형 규격이 터널의 통과 규격보다 클 경우 운송할 수 없으므로, 사전에 통과 코스의 터널 규격을 파악해야 한다.

(3) 화차 및 컨테이너 수급 불균형

가. 화차의 수급 문제

러시아 철도 요금은 기관차 및 철도 레일 이용 요금 및 화종에 따른 화차(보통 ‘웨진’ 또는 ‘바곤’) 사용료 및 컨테이너 임대료 등으로 구성되어 있다.

화차 문제는 화차량의 부족과 수급 불균형이 동시에 존재한다. 철도정보 서비스 기관 ITE&Logistics의 자료에 따르면, 러시아철도공사는 모자라는 화차 수급을 위해 2015~2016년 2년간 매년 500량씩

1천 량, 2017년 450량, 그리고 매년 2020년까지 402~450량을 조달하거나 조달할 계획이다.¹⁰²⁾

화차 이용료는 화종에 따라 다르며, 러시아철도공사는 주요 화종(품목)을 원목 및 목재제품, 금속 및 금속제품, 건축용 자재, 시멘트, 차량 및 화물용 자재로 구분한다. 또한 컨테이너(20피트 및 40피트), 화물 적재 방식, 덮개가 없는 화차 이용시의 고박, 고박용 자재 규격(크기, 길이, 소재) 등으로 적재 가능 화물을 구분한다.¹⁰³⁾

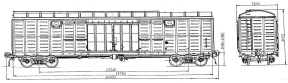
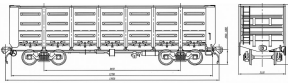
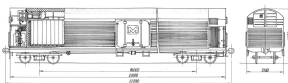
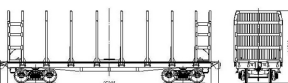
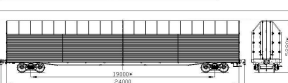
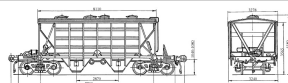
한국 항만에서 출발하는 컨테이너 화물은 블라디보스토크나 보스토치니, 나홋카 등에서 철도로 환적되며, 유라시아 철도의 문제는 화차 수급 문제에 봉착한다. 현재 러시아 서부와 극동러 항만을 오가는 화차는 러시아철도공사의 컨테이너 부문 자회사인 트랜스컨테이너와 극동러 최대의 러시아 국적 선사인 FESCO에 과점되어 있으며, 기타 20여 개 업체가 분점하여 총 40,000 량을 운영하는 것으로 추정된다.¹⁰⁴⁾

102) "5 hot trends hitting Russia's railways," ITETransport&Logistics, Dec. 7, 2017 (검색일: 2018. 5. 1)

103) 신지현, "러시아 철도 물류비, 어떤 구조로 이뤄지나," 코트라해외뉴스, 2018. 4.10. 참조.

104) 블라디보스토크 물류협의회 물류연구모임 발표 자료(현대상선 류재오 법인장. 2019. 2.27) 참조.

〈그림 5-3〉 시베리아횡단철도 화차 유형(일부)

구분	형태	적재 품목
덮개 있는 화차		부품, 곡물 및 기타 날씨로부터의 보호가 필요한 화물
덮개 없는 화차		날씨로부터의 보호가 필요 없는 벌크 화물
냉동 화차 (리퍼컨 기능)		빨리 상하거나 변질될 수 있는 제품
Flat wagon		제재목 등 목재류 및 도관류
car carrier		승용차 등
Hopper wagon		벌크 운반용(시멘트 등 분말)

자료: 러시아철도공사(검색일: 2019. 10. 1)

시베리아횡단철도에서 운영되고 있는 화차의 대부분은 석탄 수송(수출용 및 국내 공급용)에 배정되어 있어 컨테이너 및 기타 화물은 기본적으로 항상 수급의 문제에 노출되어 있다. 우리나라 선사들의 영업 성패도 화물 수요가 집중되는 시기 얼마나 신속하게 화차를 확보하는가에 달렸다고 말한다.

이와 같은 구조 탓에 화차를 운영하는 트랜스컨테이너와 FESCO의 공급자 교섭력이 크다고 할 수 있으며, 극동러 항만에 진출한 우리나라 선사의 영업력은 이와 같은 화차 확보 능력에 의해서도 좌우될 정도이다. TSR은 대략 900km 간격으로 구간이 나뉘는데, 화차 운용도에 따라 900km씩 끊어지는 문제가 발생한다.

또한 우리나라 선사와 3PL 기업들이 TSR이 리드타임이 짧고 항만 터미널 대비 컨테이너 처리 부대비용(터미널 화물처리비(THC, Terminal Handling Charges), CFS¹⁰⁵⁾사용료, 부대 사용료)이 적게 드는 데도 불구하고 TSR 물동량이 빠르게 늘지 않고 있는 최대 원인의 하나를 바로 화차 공급의 불안정으로 지목하고 있다. 화차 확보의 불확실성이 리드타임의 불확실성으로 이어지기 때문이다.

다음으로 화차 이용에 따른 애로 사항으로는 러시아 내 철도 운송을 위해서는 발송자가 반드시 러시아측 ‘기술적 조건’(technical condition)을 준수해야 하며, 그렇지 않을 경우 러시아철도공사로부터 새롭게 기술적 조건을 취득해야 한다는 것이다. 보통 이 과정은 화물 검사 등을 포함해 평균 1달 이상 소요되는 것으로 알려져 있다.

〈표 5-3〉 시베리아횡단철도 화차 운영 현황

화차 업체	보유량(Fleet)	비고
트란스컨테이너	27,000	수출입 8,000개 및 러국내 19,000
FESCO	5,000	러시아 국적 선사 (블라디보스토크무역항 운영)
기타 업체(약 20개)	8,000	철도 운영사 및 리스
합계	40,000(추정치)	트란스 컨테이너 67%, FESCO 12%, 기타 11%

주: 위 통계는 화차 임대 및 사용 방식이 복잡해 실제 화차 보유량과 다소 차이가 있을 수 있음

자료: 현대상선(2019.2.27.)

나. 컨테이너 수급 및 ‘공컨’ 회수 문제

시베리아횡단철도 이용상의 또 다른 애로 사항은 화물 불균형 및 기타 기술적 요인으로 인한 컨테이너 수급, 특히 빈 컨테이너(이하 ‘공컨’으로 약칭) 문제가 발생한다는 것이다.

105) Container Freight Station의 약자로 ‘컨테이너 화물 조작장’이라고도 함.

시베리아횡단철도 컨테이너 이용은 △ 물류회사의 자체 보유 컨테이너 사용 △ 컨테이너 임대 계약을 통한 사용으로 구분될 수 있다. 한국의 장금상선, 현대상선이나 외국계 머스크, 러시아계 FESCO는 대체로 자체 보유 컨테이너를 사용하며, 여기서 공컨 회수 및 재배치 문제가 심화된다.

2017년 한국의 대러 수입 물동량은 2017년 기준 연간 27만 4,811 TEU 수준이며, 이 중 약 44%가 공컨으로 수입되는 것으로 파악되고 있다.¹⁰⁶⁾ 2017년 기준 한·러간 컨테이너 물동량 약 28만 TEU 중 시베리아횡단철도를 이용한 물동량은 수출입 및 통과화물을 합쳐 약 8만 TEU인 것으로 추산되고 있다.¹⁰⁷⁾

〈표 5-4〉에서 알 수 있듯이, 한·러간 컨테이너 교역시 수출시 공컨 비율은 1.25%로서 크게 문제되지 않는 반면, 일단 수출한 이후 수입 컨테이너의 공컨은 물동량 12만 5,500 TEU에 이르며 그 비중도 전체 수입 컨테이너의 44%에 이를 정도로 심대하다.

〈표 5-4〉 한·러 컨테이너 수출입 물동량과 공컨테이너 비중(2017)

단위: 천 TEU/년

구분	수출					수입				
	loaded		empty		합계	loaded		empty		합계
	물동량	비중 %	물동량	비중 %		물동량	비중 %	물동량	비중 %	
러시아	271.4	98.75	3.4	1.25	274.8	159.6	55.98	125.5	44	285.1

자료: 김강수 외, 「시베리아철도 이용 활성화 방안」, 2018, 요약 일부 수정.

106) 김강수 외, 「시베리아철도 이용 활성화 방안」, 2018, 요약 p. vii 등 참조.

107) 위의 자료, p. 27 참조.

공컨 재배치를 위한 별도의 비용이 발생하고 있으며, 이는 TSR 이용 화물 운송서비스 요금의 책정에도 영향을 미치고 있다. 우선 선사에게는 러시아 내륙 지역(보통 ‘인랜드’로 통용)의 컨테이너 기기 수요에 따라 ‘pick up’ 비용(적치된 컨테이너를 사용하는 데 드는 비용) 및 ‘drop-off’ 비용(컨테이너를 반납할 때 드는 비용)이 발생한다.

시베리아횡단철도 이용 시, 운송 경로 연선을 지나는 도시별로, 그리고 컨테이너 크기(20F 및 40F, 20DC 및 40DC, 40HC 등)별로 기간에 따라(보통 월 단위로 변동함) 다르게 나타나지만, 공컨의 효율적인 회수는 극동러에 진출한 우리나라 선사들에게는 매우 중요하면서도 어려운 일이 되고 있다.

러시아 내 주요 도시의 컨테이너 수급 사정에 따라 픽업 차지는 40DC(1,2034×2,348×2,390mm)의 경우 개당 1만 루블(한화 17만~18만원 상당), 40HC(1,2034×2,348×2,695)인 경우에도 1,6000 루블(한화 30만 원 이상)을 호가하기도 한다(〈표 5-5〉 참조).

〈표 5-5〉 TSR 컨테이너 픽업 차지와 드롭오프 차지(예시)/

단위: 천TEU/년

구분	예카테린부르크						크라스노야르스크					
	드롭 오프(달러)			픽업(루블)			드롭 오프(달러)			픽업(루블)		
타입 (크기)	20 DC	40 DC	40 HC	20 DC	40 DC	40 HC	20 DC	40 DC	40 HC	20 DC	40 DC	40 HC
가격	50	300	0	0	10,000	3,000	150	300	0	5,000	8,000	16,000

주: 모니터링 시기는 불명

자료: 현대상선 제공 자료를 토대로 저자 재작성

공컨의 관리(회전)는 불확실성이 매우 커서 무조건 빨리 회수하여 재배치하는 것이 좋은 것은 아니다. 예컨대 공컨을 빨리 처리했다가 예상치 못한 수요가 발생해 긴급하게 공컨을 수배해야 할 경우, 예비

로 확보하고 있다면 상대적으로 낮은 픽업 비용으로 컨테이너 조달이 가능하며 이는 그만큼 기업에게 이윤을 남겨줄 수 있기 때문이다.

다. 화물 수송 안정성

시베리아횡단철도 이용 국제 운송 시 화물의 파손이나 도난 사고가 자주 발생하는 것으로 나타나고 있다.

TSR 화물 운송 안정성 문제는 일찍이 한국철도기술연구원 등 관련 기관의 조사 자료가 있으며, 이에 따르면 특히 TSR 환적시 대기시간과 충격 등으로 인해 화물이 도난되거나 파손되는 경우가 많은 것으로 나타나고 있다.¹⁰⁸⁾

특히 전자제품, 반도체 등 전자제품 및 부품, 자동차 부품 등 고가의 제품은 대부분 진동과 충격에 취약해 시베리아횡단철도를 이용할 때 주의를 요하고 있다.

실제로 현대글로비스의 경우 2018년 8월 블라디보스토크-상트페테르부르크간 블록 트레인 이용 시 이와 같은 운송시의 파손 등이 문제가 되고 있는 것으로 나타나고 있다.¹⁰⁹⁾ 한국교통연구원이 2016년 TSR을 이용하는 국내 물류기업을 대상으로 실시한 조사에 따르면, TSR 이용 시 가장 큰 애로 사항으로 온도 변화로 인한 컨테이너 내 항상성 유지의 어려움을 꼽았다.¹¹⁰⁾ 동절기 운송 시 러시아 내륙은 영하 40도 이하로 떨어져 일반 컨테이너에 적재된 전자제품은 ‘결빙 현상’으로 품질에 이상이 발생해 운송이 불가능한 것으로 파악된다.

108) 이하의 내용은 나희승 외(2015) 자료를 참조로 작성.

109) 2018년 9월 동방경제포럼 기간 및 2019년 2월 중 북방경제협력위원회 관계자로부터 구두 청취한 내용임.

110) 서종원 외, 「유라시아 국제운송로 물류여건 및 수요조사 분석(2차년도)」, 2017, p.68 참조.

한국해양수산개발원의 연구 결과¹¹¹⁾에서도, 석탄 등 벌크 수송의 경우에도 동절기 운송에 의해 품질이 저하되는 것으로 나타났다.

4. 도로 운송 이용의 어려움

1) 매우 비싼 도로 운송 요금

러시아의 트럭을 이용한 컨테이너 운송 시 운송 요금은 비싸기로 악명 높다. 러시아 당국이 자체 조사한 바에 의하면, 컨테이너 트럭킹 비용은 철도 운송보다 35~40% 이상 비싸다. 또한 이 조사에 따르면, 모스크바와 블라디보스토크간 트럭킹 비용은 20피트 컨테이너 개당 119,000 루블, 40피트는 162,000 루블이다.¹¹²⁾ 반면 동 구간에 서의 트럭킹에 의한 화물 운송 소요 기간은 14일로 철도 운송 기간 17~18일과 큰 차이를 보이지 않았다. 도로 운송 특유의 기동성을 살리지 못해 모스크바-블라디보스토크간 화물 운송의 메리트를 제공하지 못하고 있다.

2) 신뢰성 결여

앞서 살펴보았듯이 도로 운송은 근거리 및 소량 화물 운송에서 비교 우위를 갖는다. 그럼에도 러시아의 트럭킹은 영세 자영업의 범주에 속하며, 당국의 통제 하에 놓여 있지 않은 불법적인 운송이 많아 서비스 수준을 담보하지 못하는 것으로 평가된다.

111) KMI 내부 자료(2015년 1월 15일 KMI 내부 워크숍 참석, 러시아 전문가 구원모 이사의 발표 내용). 이에 따르면 특히 유연탄 화차는 동절기 장시간 운행후 목적지 도착시 결빙으로 장비를 동원해 끌어내야 하며, 이로 인한 화차 훼손 등이 발생함.

112) "New Rules Push Up Russian Trucking Costs," JOC.com, Jul 26, 2018(검색일: 2019. 9. 24)

러시아 예산 당국은 자동차에 의한 불법 화물 운송으로 인한 손실액이 연간 5천억 루블에 이르는 것으로 추산하고 있다. 러시아 당국은 이에 따라 2018년 7월, 2.5톤 이상의 능력이 있는 트럭 보유자를 대상으로 차량의 기술적 조건 및 운전자의 건강 상태 등에 대한 표준화를 통해 트럭 이용을 규제하는 새 법안을 통과시켰다.

이 법안의 마련으로 신뢰성 문제는 전반적으로 개선될 여지가 있으나 운송비 상승 등 부작용도 예상된다.

제3절 법·제도 관련 애로 사항

1. 물류 관련 제도의 불명확성

극동리에서는 통관이 항만에 집중되고 있음에 반해 정작 항만에서의 통관 규정이 명확하지 않다. 러시아 연방 해항법(제3조)은 “항만 통관은 해항에서의 서비스 제공을 형성하거나 광범위하게 적용되고 있는 관행(rules for the behavior)”이라고 규정하여 명확한 세부 규정을 두고 있지 않아, 자의적인 규정 적용이 나올 수 있다.

러시아의 관세 법규는 기본적으로 유라시아 관세동맹의 관세법(CCCP)과 관세에 관한 연방법(1993)이 적용된다. CCCP는 통관 절차를 ‘국내 소비용 유통’ ‘수출’ ‘보세운송’ ‘보세창고’ ‘국내 가공’ ‘역외 가공’ 등 17개로 규정하고 있다. 관세에 관한 연방법은 관세율과 실행 절차, 세계 시장과 관련된 국내 시장 관련 제도 관리, 특혜세율에 대한 지침 등을 주요 내용으로 한다.

국제적으로는 컨테이너 통관의 경우, 컨테이너 통관조약 가입에 의해 면세수입제도로 간소화되어 있으며, 2004년부터 관세 절차도

간소화했으나 일선에서의 극동러 항만 통관은 기존 관행이 유지되고 있다. 우리나라는 컨테이너 리스트 제출에 의해 일괄 수입신고를 하며, 신속한 통관을 위해 서류 통관(서류의 제시)을 위주로 하며, 일부 개봉 검사(컨테이너 후미 부분을 개봉)를 실시한다. 극동러 항만은 컨테이너 화물의 경우 개봉 검사 또는 전체 검사(CY 등에서 컨테이너 내용물 전체를 검사하기 위해 상옥으로 이동)한다.

또한 러시아측은 전자통관을 운영하고 있으나 원산지 증명 등에 대해 원본을 요구해 오히려 제출 서류가 더 많아졌다고 호소한다.

2. 교통·물류 분야 외국인 투자 제한

1) 외국인 투자에 대한 제한

(1) 러시아의 외국인 투자 정책 의사결정 구조

러시아 정부에서 러시아의 투자 정책을 전반적으로 관할하는 부서는 경제개발부이다. 1994년에 외국투자자자문회의(Foreign Investment Advisory Council, FIAC)가 창설되었는데, 동 기구는 러시아 총리가 주재하며 50개 이상의 국제기업들이 회원으로 구성된다. 동 기구는 외국인 투자자들을 선정해 러시아의 외국인 투자 환경 개선과 관련된 의견을 청취하고, 규제 관련 의사 결정에 대해 정부에 자문한다.

외국인 투자를 총괄적으로 규제하는 기본적인 법률은 3개가 있다. '외국인 투자법'(Law No. 160-FZ), '자본투자 형태의 러시아연방 내 투자행위법'(Law No. 39-FZ), '국가안보 및 국방에 전략적 중요성을 갖는 외국인 투자법'(Law No. 57-FZ)이다.

외국인 투자법은 외국인 투자자의 법적 지위, 투자를 위한 법적 제

도 및 보호와 혜택을 규정하고 있다. 이에 따르면, '외국인 투자'는 러시아 연방 내에서 투자대상에 대하여 외국자본을 투자하는 것을 뜻한다. 이 중 외국인 직접투자는, 러시아 민법에 따라 러시아 내에 설립되었거나 새로 설립되는 인적·물적 회사의 10% 지분을 외국인 투자자가 취득하는 행위나 러시아 내 설립된 외국법인 지점의 고정 자산에 대한 자본 투자 행위를 뜻한다.

아울러 러시아는 전략 부문에 대한 외국인 투자를 모니터링하기 위해 2008년 외국인투자관리위원회를 설치해 외국인 투자를 모니터링해오고 있다. 동 위원회는 2008~2017년간 총 484건의 외국인 투자 신청을 받았으며, 이 중 229건은 러시아 연방 반독점청의 심사를 받았다. 229건 중 216건이 승인됐으며 13개가 거부됐다.

(2) 공통 제한 사항

가. 토지 소유의 제한¹¹³⁾

러시아 법률은 화주·물류 기업 관계없이 외국인의 토지 소유에 대해 2개의 주요 제한을 가하고 있다.

첫째, '민감 지역'(sensitive territories)에 대한 외국인 토지 소유에 대한 제한이다. 둘째, 농지에 대한 외국인 소유의 제한으로서, 러시아 시민권이 없거나 외국인 또는 외국인이 50% 이상 지분을 가진 농업 회사는 농지를 소유할 수 없으며 임차만 가능하다. 이 경우 외국인 회사는 통상 49년간 농지를 임차할 수 있다.

이와 같은 토지 소유에 대한 제한은 대지가 달린 개인 주택에서부터 대규모 사업 토지에도 동일하게 적용된다. 이는 시장 진입 및 사

113) 이하의 내용은 미 국무부, "2019 Investment Climate Statements: Russia," July 11, 2019를 참조.

업 추진 단계에서부터 우회 투자 또는 간접 투자를 할 수밖에 없는 상황을 조성하고 있으며, 원활한 투자 활동에 걸림돌이 되고 있다.

나. 전략 부문에 대한 직접 제한

외국인 투자에 대한 직접적인 제한은 외국인투자법(Law No. 160-FZ)에 대한 보완적 성격의 법률인 ‘국가안보 및 국방상 전략적 중요성을 갖는 회사에 대한 외국인 투자법’(전략부문 투자법)에 의해 시행된다. 동 법률은 2008년 제정됐으며, 이 법률에 의해 ‘전략적 중요성’을 갖는 46개 분야에 대해 투자가 제한된다. 수문기상 및 지구 현상 관측, 핵시설 및 핵물질 관련, 암호 및 비밀정보 관련, 무기 및 군사장비 개발, 항공·우주 산업 관련, TV·라디오 방송, 광물 탐사 및 채굴, 수산자원의 채취(어획), 인쇄·간행물 발행, 교통수단 및 인프라 시설의 취약성 평가 등 광범위하다.

〈표 5-6〉 러시아 전략부문 투자법상 외국인 투자 제한 분야

분야	세부 분야
과학/의학	• 수문기상 관측 • 지구현상 관측 • 병원체 자원 관련 사업 행위
핵 시설 관련	• 핵시설 설치가동, 방사성 물질 배출/취급 • 과학연구를 위한 핵물질 및 방사성 물질 사용 • 핵시설 설계/건설 및 방사성 물질 설계 • 핵시설 및 방사성 물질 관련 장비 마련·설치 • 원자력 시설 안전감사
정보/통신	• 정보통신 시스템 암호화 수단 생산/암호수단 배포 및 기술 서비스 등 • 정보 암호화 서비스 제공 • 비밀정보 수집목적 전자장비 개발 • 비밀정보 수집 목적 특수기술 장비 판매를 위한 개발, 생산 및 취득 • 인터넷 유선통신 시장 지배권자의 사업 활동

분야	세부 분야
무기	• 무기 및 군사장비 개발/생산·수리/재활용/거래 • 사격 무기 생산 • 탄약 개발/생산/재활용 • 산업용 폭발물 생산 및 배포
우주/항공	• 우주 산업 • 항공장비 개발/생산·수리/시험
언론/미디어	• 인구 밀집 지역 TV 방송/라디오 방송 • 전자 상거래 일부 제한 • 인쇄 사업 • 정기간행물 발행 및 편집
자원	• 러시아 연방 내 유용광물 연구, 탐사 및 채굴 • 수산 자원 채취(어획)
교통	• 교통수단, 인프라 시설 취약성 평가/시설 보호/교통안전 확보 인증

자료: 코트라, 「러시아 투자 실무 가이드」를 토대로 저자 재작성

동 법률에 의거해 외국인이 상기 46개 사업에 대해 투자를 원할 경우 정부의 사전 승인 또는 러시아 연방 반독점청(FAS)에 신고 수리를 득해야 한다. 동 법률에 의거해 수산 자원 채취는 극동러의 선도 개발구역이나 블라디보스토크자유항법이 있어도 사전 신고 등 규제 대상이 될 수 있다.

교통 부문의 경우, 이전의 법률에서는 ‘여객 터미널, 항구 및 공항 내 서비스’ 등이 직접적으로 명시되었다가 2018년 개정을 통해 수정됐으나 아직도 ‘전문기관에 의한 교통수단, 인프라 시설의 취약성 평가’, ‘교통안전 담당부처가 실시하는 교통수단, 인프라 시설 보호’, ‘인허가 기관의 교통안전 확보 인증’ 등의 대상으로 명문화되어 있다.

〈표 5-7〉 구 러시아 전략부문 투자법의 제한 내용

구분	주요 내용
대상	• 연방 차원 중요성이 있는 토지 구획(land plot)에서의 광물 자원 탐사 및 채취 • 자연적 독점(natural monopoly) 시장에서 지배적 입자를 갖는 기업에 의해 제공되는 서비스 • 수생 생물 자원의 수확(harvesting) • 수문학적, 지열적 과정과 이벤트를 관리하는 행위 • 핵/방사능 방출 원료의 사용 행위 등 * 참고: 최초 전략부문 투자법의 삽입된 명시 대상(2008년 제정 시 기준) - 여객 터미널, 항구 및 공항 서비스 - 수송관을 사용한 가스, 석유, 석유 제품 운송
규제 내용	• 전략 기업의 의결권(voting share) 50% 이상을 매입하지 못함 • 전략 기업의 의결권 5% 이상 매입시 사전 러 당국의 승인 취득

자료: Doing Business in the Russian Federation(2015) 및 코트라 「러시아 투자실무가이드, 러시아 '전략부문 투자법'(영문본)을 대조하여 저자 정리

2) 부문별 투자 제한과 리스크

극동리에서 산업 부문별 투자는 상기 전략부문 투자법에 의해 제한되며, 선도개발구역법이나 블라디보스토크자유항법에 의해 인센티브가 주어진다 해도, 지역적 특성, 산업 특성(러시아 연방의 자국산업 육성 정책 방향), 그리고 개별 산업의 중요도와 기타 관련 산업을 규제하는 법률(예컨대 해항법) 적용에 의해 사업 추진이 난항을 겪고 있다.

(1) 물류 부문 투자 제한 리스크 사례

가. 나지모바곶 수산가공물류단지(수산 + 물류)

2016년부터 한·러간 상호 이해가 확인되어 정부 차원에서 강력하게 추진됐던 사업이다. 사업 모델은 블라디보스토크 나지모바곶에 수산가공물류 단지를 조성해 사업을 영위하는 내용이다.

2017년 3차 동방경제포럼 기간 한·러 정부간 협력 MOU로 사업 전망이 밝았으나 2018년 이후 사업 추진 동력을 상실한 상태이다. 동 사업의 부진은 한·러간 지분 문제를 둘러싼 양측 이해관계의 상충이 주요 원인이다. 이 외에도 나지모바콧 사업 부지가 해군(러시아 국방부) 관할인데다가 부지 인근이 해군 작전 구역이라는 규제와 맞물려 있다.

나. 기드온 글로벌 대중교통 전자결제 시스템

오늘날 정보통신 사업은 그 자체로 물류 활동의 범주에 포함될 정도로 중요하다. 동 사업은 한국의 교통카드 결제 시스템을 보유하고 있는 기드온글로벌이 러시아 유한회사 도시기술회사와 제휴하여 도시교통시스템이라는 유한회사(운영사업자)를 설립한 뒤, 블라디보스토크 시내 대중교통에 교통카드 결제 시스템을 도입하는 것을 주요 내용으로 했다.

2016년 9월 한·러 합작회사와 블라디보스토크 시청간 사업 실시협약까지 체결하고, 2018년 상반기 중 블라디보스토크 민영버스회사를 대상으로 시스템 도입을 목표로 했으나 아직 진척되지 않고 있다. 표면적인 이유는 우리측이 블라디보스토크 및 연해주로부터 사업 시행과 관련된 확약을 득하지 못했다는 것이나, 러시아 전략부문 투자법상 정보·통신 부문 제약에 걸려 중앙 정부로부터 ‘사업 부적합’ 판정을 받았을 가능성이 있다.

(2) 항만개발 및 투자 관련 규제/리스크

극동러 항만에 대한 투자는 블라디보스토크자유항법과 선도개발구역법의 각종 투자 인센티브로 인해 접근하기 쉬운 것으로 인식되고 있으나 실제로는 이중삼중의 규제가 있어 실제 추진에 있어서는

상당한 애로를 겪을 수 있다.

러시아 해항법은 어항에도 해당하므로, 만약 어항에서의 수산가공 단지 투자사업, 우리나라 농업 투자와 관련하여 항만 내에 곡물 터미널을 지을 경우에도 동 법의 적용 대상이 된다.

첫째, 전략부문 투자법상 여전히 항만, 터미널을 비롯한 교통 시설은 외국인 투자 제한 대상이다.

둘째, 상기 법령이 아니더라도 러시아 내에서의 항만 개발 등 외국인 투자는 러시아 연방 법률 ‘해항 및 러시아 연방의 개발 입법 수정 적용법’(Law No. 261-FZ. 이하 ‘해항법’)에 의해 규제된다. 동 해항법은 해항에서의 행위 전반을 규제하고 있다. 여기에는 안벽(berth), 항만내 도로, 터미널, 터미널 운영, 화물의 환적(재선적), 기타 시설물에 대한 내용이 모두 포함되어 있으며, 항만 건설(construction)·연장(extension)·개설(opening)·폐쇄(closing)에 관한 전반적인 관할을 명시하고 있다. 해항 관리 최종 관할 기관은 러시아 교통부이다.

따라서 항만 터미널 개발사업 또는 항만 터미널 인수·합병, 항만 내 건물의 사용(임차) 및 투자(예컨대 관할 항만의 토지에 보세창고 건설) 등과 관련된 모든 외국인 투자는 러시아 교통부의 모니터링 및 허가가 병행되어야 한다.

〈표 5-8〉 러시아 해항법상의 행위 규제 내용

구분	주요 내용
목적(8조 1항) 11개 목	• 항해, 국민의 생명과 건강 보장 • 국가 방위 및 안전 보장 • 해항에서의 불법적인 방해 행위 적발, 보호, 진압 • 해항 인프라 대상의 안전 운영/ 해항의 개발 • 국가 소유 해항 인프라의 효과적인 사용 • 해항의 경쟁력 확보

구분	주요 내용
	• 환경 오염의 방지 • 수생 생물자원 채취물 및 그 가공제품의 수입 또는 수출에 대한 통제
규제 방법 (8조 2항) 15개 목	• 각 사안별 규범적 법률의 공포 • 개별 행위에 대한 허가 • 해항에서의 기술적(technical) 규제 • 항만 사용료 및 서비스 요율의 확정 • 국가 소유 해항 자산의 임차권 부여 절차 확립 • 터미널 운영사 및 해항 인프라 구조물 소유권자 개별 서비스의 의무 부과 • 항행 및 항만 시설의 안전 관련 해항에서의 자연인, 법인 관리/감독 • 항만 인프라 구조물의 건설, 재건축에 대한 국가 전문가 조사 실시

자료: 러시아 연방 해항법(영문본)을 토대로 저자 재정리

(3) 수산업 투자 규제

러시아와 극동북극개발부는 2015년 동방경제포럼 이래 수산업 분야의 투자 유망성을 대대적으로 홍보해왔다. 그러나 내용으로 들어가 보면 상당한 규제가 있어 실제 투자는 쉽지 않다.

먼저 러시아 정부는 수산을 국가 전략산업으로 지정해놓고 있다. 러시아 헌법은 수산자원은 천연자원의 하나로 어업 활동 및 이에 따른 환경보호는 연방 및 지방정부 공동 관할임을 명시해놓고 있다.

다음 전략부문 투자법에도 ‘전략산업’에 어업을 포함시켰다. 이 경우, 외국인은 전체 투자 지분의 50% 이상을 보유할 수 없다.

또한 어업 및 수산자원 보호에 관한 연방법은 ‘러시아 내 설립된 러시아 법인이라도 기업지배 구조상 외국인 투자자의 직·간접 지시 및 통제를 받을 경우, 해당 기업은 어업활동이 불가능하다.

2016년 러시아 정부는 외국인 투자자가 보유 지분은 50% 미만이나 다른 방법으로 비합법적 현지 법인을 실질 지배하거나 운영하는 경우, 어업 쿼터 배정에서 제외하는 법안을 확정했다.

외국인이 수산물 가공업에 투자할 경우, 가공 원료가 되는 원어를 러시아인에게 공급받지 못하거나 중간에 공급을 끊으면 비즈니스가 위협받을 것은 자명하다.

(4) 교통·물류 부문 시장진입 제약 사항¹¹⁴⁾

가. 육상 운송(트럭킹) 부문

러시아 영토 내 운송에 종사하는 차량의 운전자는 반드시 러시아 연방 시민이어야 한다. 따라서 극동러 화주 기업이나 물류 기업이 시장에 진입하려면, 직접 투자가 매우 힘들고 극동러의 로컬 기업과 제휴하여야 한다. 문제는 극동러의 트럭킹을 위한 인프라 조건만 열악한 것이 아니라, 운전기사의 서비스 의식 부족 등이 산재해 있다.

이와 같은 사정은 연해주 진출 한국 영농기업에서 대규모 농작물 생산을 위해 숙련된 농기계 운전자를 고용하는 데 있어서도 문제가 될 수 있다.

나. 철도 운송 부문

러시아 연방에 등록된 법인의 형태로만 물류 서비스 제공이 허용된다. 러시아 국적자만 철도 및 철도 차량의 유지, 보수, 수리가 가능하도록 되어 있다. 철도 운송에 사용되는 차량은 또한 러시아 연방 관할 당국에 등록되어야 한다. 또한 철도 운송에서 화물의 적재, 고정, 하역을 담당하는 직원은 러시아 국민이어야 한다.

이는 러시아 ‘전략부문 투자법’상의 외국인 투자 대상 제한 조항의 맥락과 일치하는 것으로, 철도 부문의 직접적인 비즈니스가 어려울 것임을 반증한다.

114) 이하의 내용은 코트라, 「극동 러시아 유망 창업 아이템과 진출 방안」, 2019 내용을 토대로 하며, 필자의 기업 면담 결과를 보조적으로 활용하여 작성.

다. 항공 운송 부문

육상 운송 및 철도 운송과 마찬가지로 시장 진입 제약이 있다. 러시아 연방에 등록된 법인의 형태로만 물류 서비스 제공이 허용된다. 러시아의 WTO 가입 이전에 설립된 러시아 연방 법인의 정관 자본 외국인 참여율은 25%를 초과할 수 없도록 되어 있다.

〈표 5-9〉 극동러 물류 애로 사항 종합

영역	세부 영역	주요 내용	물류 애로사항
인프라	해운 항로	• 특정 대형 선사 존재로 경쟁 격화	가격 경쟁력/교섭력 약화
	항만 시설	• 컨테이너: 장치장 협소, 하역 작업 지연	보관료 발생
		• 벌크: 전문화된 터미널 제한적(곡물터미널 없음)	밸류 체인 지체
	도로	• 포장 도로 제한적. 물류 거점간 병목 구간 및 비포장 (일부 구간 화물 운송 부적합) • 국경통과 능력 제약(예: 크라스키노)	물류비 상승 또는 밸류 체인 구축 저해
	철도	• 비전기화 구간 및 단선 구간 존재	수송 지연 및 화물 안전성 저해
	창고 및 보관 시설	• 대부분 낙후되어 있으며 냉동 창고/곡물 사일로 제한적 • 도로·항만과 연계된 내륙물류센터 부족(철도 중심)	환적 및 부가가치 창출, 집배송 활동 제약
운영 및 기술적 문제	통관	• 서류 과다 • HS 코드 불일치 • 인증서 발급 절차 및 과도한 기간 • 농수산물 검역증 원본 요구 • 보세운송 비활성화	수출입 소요 시간 장기화 등 시간 손실, 비용 손실
	낮은 물류 전문화 수준	• 3PL/포워딩의 경우, 특화된 벌크화물 서비스 위주	물류서비스 공급제한
		• 특송 운송 체계 불비 및 운송업자 80% 개인사업자	전자상거래, 소매 비즈니스 실현 한계
	철도 운송	• 높은 운임(화차 및 컨테이너 임대료 추가)	물류비 상승
		• 까다로운 기술적 조건 적용	조건 미충족시 시간노력 낭비
		• 화차 및 컨테이너 수급 불균형	정시성, 안정성 저해

영역	세부 영역	주요 내용	물류 애로사항
	도로 운송	• 기후 조건 영향	수송 화물 및 기간 제약
		• 매우 비싼 도로 운송 요금(철송보다 35~40% 비쌈)	물류비 상승
		• 낮은 서비스 수준	서비스 신뢰성 하락
법·제도·관행	통관 정책	• 국제기준 및 통관 간소화 정책, 현장 미 이행	
	외국인 투자제한	• 토지 소유 제한(우회 및 간접 투자만 가능)	투자 리스크 발생, 적절한 사업부지
		• 전략 부문에 대한 투자 제한(교통물류 인프라 포함)	물류 네트워크 구축 방해
	시장 진입 제한	• 도로, 철도, 항공 등의 각종 시장 진입 규제	화주·물류 동반 진출 여건 제약

제 6 장

물류 애로 개선 방안

제1절 물류 애로 개선 방향

1. 러시아 전체와 극동러 공급사슬의 구분

한·러 가치사슬 및 공급사슬의 측면에서 극동러는 우리나라에 북방 지역으로 가는 전략적 중요성을 갖고 있지만, 현지에 진출한 우리나라 화주·물류 기업은 이중적인 위치를 갖는다.

첫째, 극동러에 진출한 일부 기업들은 동-서간 긴 거리의 운송·물류 회랑을 이용해 모스크바·상트페테르부르크 등 러시아 서부(또는 극서)의 투자 활동이나 생산 활동을 지원하는 것을 주요 기능으로 한다. 예를 들어 현대글로벌비치럼 상트페테르부르크에 자동차 공장을 두고 있고, 이곳으로의 자재·부품 조달(상류 부문 또는 inbound)을 하는 기업들로, 이들에게 관건은 한국 항만으로부터 도착한 화물을 어떻게 신속·정확하고 안전하게 러시아 서부로 이동시킬 수 있는가에 관심이 있을 수밖에 없다.

둘째, 일부 극동러 진출 기업들은 동-서간 긴 공급사슬과 관계없이 극동러 내에서의 가치사슬 구축 및 이에 따른 공급사슬에 관심을 갖는 기업들이다. 대표적으로 농업 및 수산업 분야를 들 수 있다.

장기적으로 극동러의 농업이나 수산업(주로 가공 수출업)의 발전 방향은 러시아와 서부의 내수 시장으로 향할 가능성도 있으나, 당분간은 극동러에서 생산된 원료를 직수입하여 국내 가공하거나 또는 현지 가공하여 지리적으로 가까운 국내 시장 또는 동북아 시장에 수출하는 비즈니스 모델을 갖게 될 것이다. 따라서 이 기업들이 실감하는 애로사항과 개선을 위한 우선순위도 당연히 달라질 것이다.

사실 남북러 물류회랑의 핵심 대상지역인 나선특구와 연해주 교통 인프라 부족, 국경지역의 국경통과소 확장 문제는 극동러에서의 가치사슬 및 공급사슬 구축의 측면에서는 매우 중요하지만, 러시아 서부의 제조업 및 러시아 내륙 동시베리아 에너지 개발 등을 비즈니스 대상으로 특화하거나 앞으로 특화할 예정인 한·러 양국 기업들에게는 사실상 큰 의미를 갖지 못한다.

지금까지는 농수산업, 에너지 분야 등 일부를 제외하면 극동러는 화물의 통과 및 유라시아로 가는 관문으로만 인식되어 왔으며, 극동러에서의 공급사슬 구축 문제는 러시아 및 유라시아 전체 공급사슬 구축 계획에 종속되어온 것이 사실이다.

그러나 러시아의 극동개발 정책 변화(지리적 확장, 발전 중심의 이동, 선도개발구역 등 특화된 산업 육성 거점의 분산) 등은 러시아 전역을 대상으로 한 공급사슬 관점과는 전혀 다른 개선 방안을 요구한다. 물류 인프라만 해도 철도보다는 도로가 큰 의미를 지닐 수 있다.

2. 공급사슬 상류·하류 부문 개선의 동시 추진

극동러 지역만 하더라도 워낙 광범위하기 때문에 상류 부문 물류와 하류 부문 물류가 동시에 고려되어야 한다. 장거리 수송은 반드시 물류비 문제를 동반하기 때문이다.

원자재 조달의 편리성 때문에 극동 지역에 투자하는 경우라도 최종 소비자 또는 소비자가 확정되어야 하고 이에 따른 물류비와 기타 제도적인 장벽이 고려되어야 한다.

부문별로 상류 부문과 하류 부문에 필요한 시설이 무엇인지, 또 원활한 공급 사슬이 구축되기 위한 제도상의 요구 사항이 무엇인지를 파악하기가 용이해진다.

예컨대 연해주 남부 핫산에서 대규모 축산업과 이를 통한 낙농 제품 생산(치즈 등 유제품 생산 및 향후 소고기 생산)을 시작한 유니베라의 경우는 하류 부문에서 두 가지 애로 사항이 뒤따른다. 유니베라가 상정하고 있는 비즈니스 모델의 옵션은 두 가지이다.¹¹⁵⁾

첫째, 1차적으로는 극동러 내수 시장인데 이를 위해서는 배급망의 불비 문제에 부딪친다. 극동러의 열악한 도로 여건과 신선식품 배송 거점(냉동창고 등 시설이 갖추어진 곳) 체계가 충분치 않아 순회 배송(milk-run 방식) 방식의 적용이 어렵고, 이에 따라 배송 차량이 특정 지점까지 갔다가 빈차로 다녀야 한다.

둘째, 동 기업이 규모의 경제와 해외 수출 시장(한국으로의 수출)을 검토할 때 무역 편리화를 위한 제도상의 장벽이 있을 수 있다. 실제로 동 기업은 낙농업을 통해 소고기 수출을 검토할 수 있으나, 현

115) 이하의 내용은 2018년 7월 10일(화) 필자의 유니베라 농장을 방문 및 관계자 인터뷰 내용을 재구성한 것임.

재 한·러간에는 돼지고기에 대해서는 검역 협정이 체결되어 있으나 소고기에 대해서는 적용되지 않는다.

수산가공업의 특정 분야는 상류 부문에 애로사항이 있다. 극동러에 진출한 한국 수산 기업들은 극동러에 풍부한 연어를 가공해 국내 시장에 들여오는 비즈니스 모델을 검토한 경험이 있는데, 결론은 상류 부문의 문제 때문에 현재로서는 매우 힘들다는 것이었다.¹¹⁶⁾

세 가지 장애에 부딪혔다. 첫째, 극동러에서 연어 자원이 가장 풍부한 곳은 캄차카인데, 연어가 생산되는 곳이 넓게 분포해 있어 집하기 어려운 문제가 있었다. 둘째, 한국 가공업체가 극동러산 연어를 이용해 가공하기 위해서는 규격·사이즈가 일정하게 선별해야 하는데, 그 시설이 없었으며, 현재까지도 일일이 사람이 선별하는 매우 낙후된 방식을 사용한다는 것이다. 셋째, 설혹 캄차카에서 원료어를 집하, 선별해 가공을 위해 블라디보스토크로 운송하는 데 성공하더라도 현지에 냉동창고가 부족하고, 더욱이 새 냉동창고를 지을 부지가 부족한 현실이 기다리고 있었던 것이다.

제2절 영역별 개선 방안

1. 인프라 부문 개선 방안

1) 해운 항로

해운 항로의 경우, 해운 네트워크의 확대 및 다각화가 점진적으로

116) 이하의 내용은 2019년 5월 15일(수) 블라디보스토크 물류협의회에서 열린 발표(아바론 이기영 대표) 및 이어진 토론 내용을 재구성한 것임.

추진되어야 한다. 현재 한·극동러 해운 항로는 1990년말~2000년대 초반보다 후퇴했다고 할 수 있다. 블라디보스토크항과 보스토치니항 외에 자루비노항을 왕복하던 동춘항운 국제화객선 노선이 폐지된 이후, 2015년 5월 부산항에 의해 부산항-자루비노 항로가 개설되는 등 복원 노력이 있었으나 현재까지 연간 운영 실적은 100 TEU 이하로 매우 부진한 실적이다.

연해주 남부에는 유니베라(유니젠), 노스이스트 등 영농기업 일부가 진출해 있어 본격적인 컨테이너 운송 전 단계로서 화객선 운항에 대한 수요가 있으므로, 이를 도로철도 인프라 확충과 연계하여 카페리 노선으로 보완함으로써 남부 연해주와 북한 북부 및 한국을 연결하는 국제 농업 물류 루트로 개발할 필요가 있다.

2) 항만 인프라 부문

인프라 개발은 기본적으로 러시아 당국과 극동러 국가 계획의 일부이므로 우리나라에서 할 수 있는 것은 제한적이다. 그러나 러시아는 인프라 확충의 촉진을 위해 2015년 ‘민관협력에 관한 연방법률’을 제정해(2016년 1월 발효) 교통 인프라, 철도 인프라, 항만 인프라 등에 대해 민관협력방식(PPP)을 통해 외국 참여를 허용하고 있으므로 이 제도를 이용하여 부분적으로 인프라 개발에 참여할 수 있는 길을 열어놓았다.

이에 따르면, 일정한 요건과 자격을 갖춘 민간 파트너(러시아에 등록된 법인에 국한)가 사업 제안서를 제출하면, 관할 기관에서 투자의 효율성, 프로젝트 실현에 따른 사회·경제적 효과 등을 기준으로 이를 심사하여 적합성 여부에 대한 결정을 내리고, 세부 내용을 계약서에

반영하여 계약을 체결(입찰을 통해 낙찰 받은 파트너)하고 이에 따라 프로젝트를 추진한다.

컨테이너 터미널의 경우 기존의 블라디보스토크무역항을 비롯해 블라디보스토크수산항, 나훗카항, 보스토치니글로벨포트 등에서 하역 시간 단축 등을 위한 하역 시설, 장비의 업그레이드를 지속적으로 요청한다. 2019년 2월 블라디보스토크무역항은 2020년까지 Vityaz 항만 크레인 4기와 Liebherr LPS 포털 크레인 1기를 도입해 하역 속도를 기존 대비 15~20% 줄이겠다고 발표한 바 있다.

아울러 극동지역 최우선 투자 프로젝트에 보스토치니항 컨테이너 터미널 및 물류센터 사업이 지정되어 있는 만큼, 이를 중심으로 협력 방안을 한·러 당국이 지속적으로 협의해 나간다.

벌크 화물 운송과 관련 연해주 남부에 집중되어 있는 우리나라 영농기업들의 향후 한·러 공급사슬 확장 관점에서 곡물전용 터미널 건설 필요성이 거론되고 있는 만큼, 이 부분에 대해서도 한·러 당국이 협력 가능성을 지속적으로 협의해 나가되 한국측에서는 우선 수요 조사가 선행되어야 한다.

후보지로는 과거 2014년부터 현재까지 곡물 터미널 입지로 꾸준히 거론되고 있는 자루비노항¹¹⁷⁾과 슬라반카항(극동지역 최우선 투자 프로젝트로 지정됨) 외에 보스토치니항 등 여러 곳이 검토 또는 추진되고 있는 바, 곡물 터미널 입지와 연계 트럭킹 또는 철도 운송 여건이 다각도로 검토되어야 할 것으로 판단된다. 특히 2018년 러시아 정부의 요청에 의해 착수된 슬라반카항 항만개발 타당성 조사와 관

117) 가장 최근 러시아측 언급은 러시아 교통부 차관 빅토르 올레르스키에 의한 것으로 2020년까지 건설을 완료하겠다는 것임. “Zarubino Port Grain Terminal to Complete Construction by 2020,” Victor Olerskiy 개인 블로그 참조(검색일: 2019. 10. 1)

련해서는 해륙복합운송 기능 활성화를 위한 도로·철도 인프라 확충(‘프리모리예3’ 계획)의 조기 착수를 러시아 정부에 건의해야 한다.

3) 도로 운송 부문

극동리에 진출한, 또는 진출하고자 하는 우리나라 화주·물류 기업들에게 극동리 지역 내의 한·러 공급사슬 구축을 위해서 철도 못지 않게 관심을 가져야 할 분야이다. 철도 운송은 도로 운송에 비해 상대적으로 저렴하다는 장점이 있으나, 철도 기간망을 따라 물자가 이동하므로 소매·유통 및 문전(door-to-door) 배송이 제한된다는 단점이 있다.

대체로 극동리 지역만 대상으로 할 경우 도로 인프라 확충은 공급사슬의 상류 부분(원자재를 제품 생산지(생산자)에게 공급하는 과정)과 하류 부문(제품 생산지에서 제품을 최종 고객에게 보내는 과정)에 동시에 요구된다.

도로 인프라는 우리 기업들이 입주해 있거나 입주하고자 하는 선도개발구역 또는 블라디보스토크자유항과 유통 거점, 또는 수출입 거점간의 일정 구간에 대해 러시아 연방 및 극동북극개발부와 정부 채널을 통해 한국인 투자 촉진의 관점에서 지속적으로 의견을 개진할 필요가 있다.

극동리에서 PPP 방식에 의한 실제 진행 중인 도로건설 프로젝트로는 하바롭스크주 내에서 치타-하바롭스크를 잇는 아무르도로(P(에르)297)와 하바롭스크-블라디보스토크를 잇는 국도 A370, 그리고 A375를 잇는 총연장 2,100km의 ‘하바롭스크 바이패스’를 들 수 있다. 최대 속도 시속 120km로 설계된 동 도로 프로젝트는 연방 정부

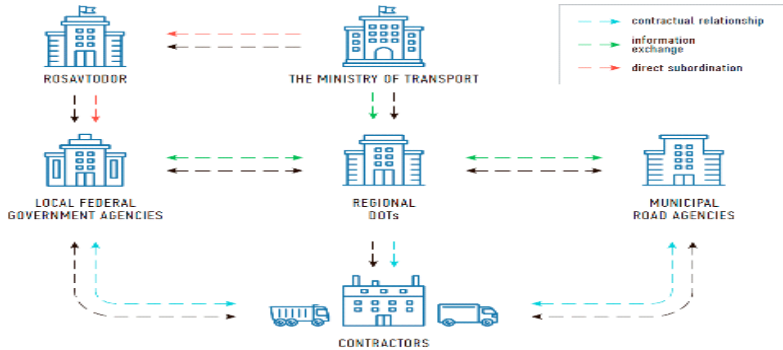
와 하바롭스크 주 정부가 자금을 조달하고 지역 건설기업인 LLC지역 양허회사가 건설을 맡은 PPP 방식으로 진행되고 있다.¹¹⁸⁾

도로 인프라 부문은 2018년 6월 한·러 정상회담간 협력 합의 사항에는 빠져 있으나, ‘9개 다리 협력’ 및 실질적으로 농업·수산 협력과 기타 극동러 공급사슬 구축에 필수적으로 요구된다. 러시아 정부측 싱크탱크인 분석센터도 비원료 산업 부문 발전 논의에 도로 부문이 빠져있다는 문제점을 인식해 ‘로드맵’ 작성의 필요성을 역설하고 있음에 유의할 필요가 있다.

블라디보스토크무역항 등 한국 기업이 이용하는 극동러 항만, 한국 기업의 진출을 추진하고 있는 나제진스카야 선도개발구역(블라디보스토크에서 35km 외곽 위치), 연해주 미하일롭스카야 선도개발구역 등 한국 기업이 이미 진출해 있거나 진출 가능성 높은 극동러 물류 거점과 거점을 연결하는 일부 구간 중 일부를 우선 검토할 수 있다. 또한 남-북-러 물류 협력 인프라 확장의 관점에서, 연해주 남부 핫산과 북한 두만강을 연결하는 도로 교량(현재 북러간 협의 중)의 건설을 전제로 하여 일부 구간에 대한 건설 참여도 고려해볼 수 있을 것이다. 우선적인 협의 파트너는 러시아연방도로청(로아프토르)이다.

118) “Khavarovsk Bypass to raise transit potential of Russian Far East,” World High ways, Jan-Feb 2017 참조(검색일: 2019. 10. 1)

〈그림 6-1〉 러시아연방도로청 조직 구성



자료: 러시아연방도로청 홈페이지(검색일: 2019. 10. 1)

4) 철도 운송 부문(운영 문제 포함)

극동러 항만-러시아 서부 및 중앙아시아 공통의 애로 사항이 되고 있는 화차 수급 문제의 해결 대안으로는 몇 가지 대안이 검토될 수 있다.

첫째, 고정 스케줄에 따라 동서를 왕복 운행하는 블록 트레인을 편성하면 이에 따라 화차와 컨테이너 문제가 해결될 수 있으므로, 블록 트레인을 활성화하는 방법이 있다. 현재 현대글로벌비스가 블라디보스토크를 기점으로 상트 페테르부르크까지 블록 트레인을 편성해 운영하고 있다. 그러나 이 같은 방식은 예외적인 것으로, 블록 트레인을 편성할 수 있을 만큼의 충분한 왕복 물동량 확보가 어려워 당장 실현 가능성이 높지 않다.

둘째 ‘한·러 합작 물류회사’의 설립이 검토되고 있으며, 이미 북방경제협력위원회의 의뢰로 관련 연구 용역이 실시되어 구체적인 사업 제안이 나온 바 있다.

사업 모델은 컨테이너와 화차를 취득 또는 임차하여 화물 운송 영

업을 통해 수익을 창출하고, 국내 기업의 수출 경쟁력을 제고하는 한편, 결과적으로 한·러간 물류와 공급사슬 확대에 기여하는 것을 핵심 내용으로 한다. 동 사업 모델은 독일철도공사와 러시아철도공사가 합작설립한 ‘Trans Eurasia Logisitics’(TEL)를 모델로 하고 있으며, 따라서 한국 공기업(한국철도공사)의 주도를 전제로 하고 있다.

동 합작물류회사는 우선 타겟 고객군으로, 현재 TSR을 활용하는 국내 화주 및 물류업체, 향후 타겟 고객군으로 현재 해상운송, TCR, TMR 등 경쟁 운송수단을 활용하는 국내 화주 및 물류업체, 러시아 및 중국, 일본의 화주 및 물류업체를 대상으로 하고 있다. 또한 한·러 합작물류회사가 고객에게 제공할 가치로 △ 안정적인 운임 △ 소요 시간 절감 △ 운송의 정시성 등을 상정하고 있다.

한편 업계 일각에서는 이미 극동철도 및 시베리아횡단철도에 민간 화차 임대를 하는 민간 업체가 진출해 있으므로, 민간 대 민간으로 합작 또는 지분 투자가 더 효과적일 수 있다는 의견도 있다. 더욱이 TSR 화차 문제는 기본적으로 화차의 부족 문제라기보다는 TSR이 약 1,000km 내외 간격으로 구간이 나누어져 운영·관리되고 있는 데 따른 수급 불균형의 문제인 만큼 한·러 합작물류회사의 설립으로 해결되지 못한다는 견해도 있다.

그 밖의 주요 개선 사항은 국제철도기구(OSJD)의 각종 철도운송 관련 협정, 특히 국제철도화물운송협정(SMGS)¹¹⁹⁾ 및 화물운송통과요금(화차 및 컨테이너 운송요금)협정, 통합통과요금협정(ETT)을 활용한다. 한국은 2018년 6월 OSJD의 정회원국이 되었으므로, 향후 이 기구를 통한 정부간 협상을 통해 극동철도는 물론 TSR 이용 시 발생

119) 1951년 체결됐으며, 2017년 7월 개정됨. 철도운송 허용 화물 및 운송허용 조건(특히 위험 및 부패성 화물 등), 동 화물의 화차 사용 조건, 요금 적용 등의 방법을 규정함.

하는 화차 및 컨테이너 운송 조건 개선을 도모할 수 있다. 현재 OSJD에는 9개의 정부간 협정 틀이 존재한다.

〈표 6-1〉 국제철도협력기구의 정부간 협정 현황

연번	협정 명	주요 내용
1	국제철도여객운송협정(SMPS)	• 여객 화물(캐리어, 수화물의 책임), 좌석 및 승차표 좌석종류의 변경, 요금 등에 관한 철도운송 협정
2	국제철도화물운송협정(SMGS)	• 철도운송 허용 화물 종류, 위험 화물 및 부패성 화물 운송, 운송계약, 화차 용 도 및 요금 적용, 수수료 및 부과금, 인보이스 양식 등을 규정
3	국제여객운임협정(MPT)	• 철도 여객 운송을 위한 요금 관련 절차 규정
4	통합통과운임협정(ETT)	• 철도 화물 운송을 위한 요금 관련 절차 규정
5	국제철도통과운임협정(MTT)	• 철도 화물 운송을 위한 요금 관련 규정
6	국제교통여객객실이용규칙협정(PPW)	• 국제철도교통에서의 여객객실 이용규칙에 관한 협정
7	국제교통화차사용규칙협정(PGW)	• 국제철도 교통에서의 화차 이용 규칙에 대한 협정 및 부속서 • SMGS 부속서4(부패성 화물운송 규정)의 내용 관련
8	국제철도여객화물회계규정협정	• 계약당사국간 화물, 여객, 수하물 및 관련 서비스의 회계 절차에 관한 협정
9	유럽아시아간복합운송의 조직운영에 관한 협정	• 유럽-아시아간 복합운송의 활성화를 위한 국제계획 권고사항을 중심으로 한 협정 • 주요 노선과 노선별 시설, 기술적 요구사항 리스트 포함

자료: OSJD 홈페이지(검색일: 2019. 10. 1) 및 KMI·UNESCAP, The Establishment of the Integrated Logistics System in the Region Connecting to the Korean Peninsula, 2017, KMI, pp. 178~179을 바탕으로 저자 작성.

5) 복합물류 단지

(1) 대도시 공동물류 센터 건립

극동러 진출 우리 화주·물류 기업 모두 공동물류 센터의 건립 필요성을 호소하고 있다. 특히 극동러 지역에서 활동하는 중소 기업체들을 중심으로 이와 같은 필요성이 절감되고 있다.

공동물류 센터는 단순한 화물 보관 기능뿐만 아니라 보세운송 및 화물 환적, 화물 재포장 및 재분류 등 CFS 작업, 그리고 일부 가공 기능까지 갖출 수 있다. 항만 내 화물을 신속하게 이송함으로써 불필요한 비용 발생을 줄일 수도 있다.

공동물류 센터는 러시아 현지에 생산시설이 없는 중소 기업이라도 극동러 진출의 발판을 마련할 수 있다. 또한 극동러에 진출한 한국의 식품 유통 기업들은 개별적인 시설 투자가 어려운 콜드 체인 구축을 위해서 냉동창고 등을 공동 활용할 수 있는 공동물류 센터에 대한 수요가 높다.

연해주 현지에서는 연해주 핫산의 중러 국경지대 국경통과소(BCP)를 통해 냉동탑차 수십대가 국경 통과를 기다리는 광경이 목격되고 있다.¹²⁰⁾ 이는 중국 훈춘 쪽에 수산물 가공업이 확산되고 있음을 보여주며, 과거에는 없던 현상으로 현지에서 우리 기업의 경쟁력을 높이는 데에도 기여할 수 있다.

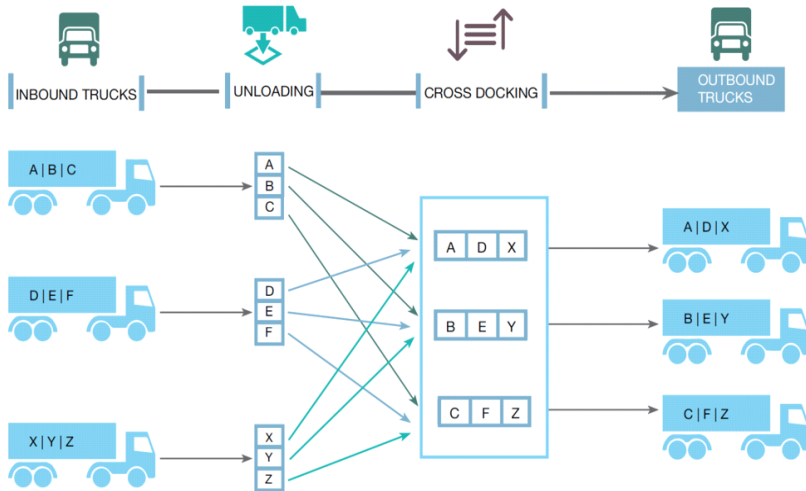
향후 농수산물식품 수출입 업체 등을 대상으로 최근 현지에 진출한 농수산물식품유통공사 등과 협력하여 구체적인 사업 타당성을 위한 세부적인 수요 조사가 필요하다. 또한 이미 9브릿지 사업의 실행을 위

120) 2019년 5월 15일, 블라디보스토크 물류협의회 물류연구회 발표(이기영 대표) 내용 및 추가 면담 참조.

해 연해주 나제진스카야 선도개발구역을 대상으로 산단 조성을 준비하고 있는 LH 공사의 계획에 이와 같은 공동물류 센터 계획이 현지에 이미 진출해 있는 우리나라 기업들의 물류 애로 해소 차원에서 반영될 필요도 있다.

극동러에서 수출화물과 수입화물 불균형을 해소하고, 원자재와 (한국으로부터의) 수출제품을 cross docking¹²¹⁾시키는 형태의 물류 거점개발은 이성우 외(2015)에 의해 제안된 바 있다.

〈그림 6-2〉 크로스 도킹 시스템의 개념



자료: warehouses as distribution centres(검색일: 2019. 10. 2)

이에 따르면 사업의 기본 개념은 단기적으로 항만 혹은 공항 인근 보세운송 및 가공을 기반한 구역에 CFS 개념의 물류센터를 건설해

121) 입고되는 상품을 보관하는 일반적인 창고와 달리 재분류를 거쳐 바로 최종 목적지(소매점 및 시장, 또는 항만)에 배송할 수 있도록 입하구과 재분류 공간, 출하구를 갖춘.

향후 가공물류 단지로 발전시키는 것이다.¹²²⁾ 입지는 보세구역 내 작업이 가능한 선도개발구역 또는 블라디보스토크자유항으로 지정된 곳으로, 연해주 4대 선도개발구역 중 블라디보스토크에서 가장 가까운 나제진스카야 선도개발구역이 지목되고 있다.

단기 추진사업 대상 품목 또는 사업으로 수산물 냉동보관, 목재펠릿 가공 및 보관, 식품류 구매대행, 곡물 보관 및 수출 사업 등 다목적용으로 설계되었으며, 보세구역 내에 입지함으로써 통관 장벽을 해소할 수 있는 기능도 갖춘다. 이 물류센터는 일정 규모의 보관창고(상온 보관 및 냉동냉장 등), 일정 면적의 배송센터, 공컨테이너 장치장, 컨테이너 정비고, 주차장 및 부대시설로 구성된다.

(2) 내륙 물류 거점 확보

시베리아횡단철도의 물류 거리가 긴 반면, 러시아 정부의 선도개발구역 제도에 대한 외국인 투자에 부응하면서 우리나라 공급 사슬 확대에 기여할 수 있는 전략적 거점을 선정해 TSR 거점(하바롭스크, 치타, 울란우데 등)에 공동 물류센터 투자를 고려해야 한다. 우선적인 고려 대상 지역은 러시아광궤와 표준궤의 궤간 차이로 인해 환적이 불가피한 곳을 생각할 수 있다.

내륙 물류 거점은 통관 기능까지 갖춘 드라이 포트(dry port) 형태가 바람직하며, 유라시아 물류에서 큰 애로 사항 중의 하나인 공컨 문제와 화차 문제를 해결할 수 있는 방향으로 검토되어야 한다.

122) 이하 이성우 외, 「극동러시아 해운·물류시장 진출계획 수립연구」, 2015, pp. 187~207을 토대로 작성.

2. 운영 부문 개선 방안

1) 한·러간 통관 절차의 간소화 지속 협의

한·러 통관 당국간 협력을 강화하되, 우리 기업들에 의해 집중적으로 제기되고 있는 다양한 문제들을 해결해 나가야 한다.

먼저 업계에서 HS 코드의 상이함으로 인해 발생하는 애로 사항이 많은 만큼, 이를 일치시키거나 최소화하려는 양국간 태스크 포스가 만들어져야 한다. 정보통합 시스템 구축(정보화)을 통해 HS코드 문제도 해결 가능하다는 의견도 있다.

통관 애로 사항 중 또 하나 중요한 문제는 서류 작업의 효율화이다. 특히 러시아 당국이 통관에서 러시아어 원문을 요구하는 데 맞춰, 통관 서류 및 계약서 작성시 러시아어 번역 서비스를 강화해야 한다. 현재 업계 일각에서 부분적으로 도입되고 있는 통관 서류 번역기 기능을 향상시키고, 널리 보급해야 한다.

샘플의 원활한 조달은 한·러 상호간 비즈니스의 출발점이다. 한·러 상호간 샘플 수출입에 대한 별도의 기준을 마련하여, 신속하게 목적지까지 왕복이 가능하도록 해야 한다.

아울러 한·러간 협의를 통해 2007년 유럽연합에서 시행한 ‘녹색 회랑’(Green Corridor) 제도를 활성화하는 것도 방안으로 추진할 수 있다. 녹색 회랑은 양국이 우수 기업을 선정하여 해당 기업에게 통관시 물품 검사 과정을 거치지 않고 별도의 원본 서류 제출 절차도 생략하여 신속한 통관을 기하는 것이다. 현재 극동세관에서도 관세 협력과 더불어 녹색 회랑의 적용을 적극적으로 검토 중이며, 기업에서 자발적으로 신청하면 이를 심사하여 승인하고 이를 ‘코드화’하는 방안을 추진 중이다.¹²³⁾

러시아에서는 세관별로 제한적으로만 특정 기업에 대해 혜택을 부여하고 있다. 녹색 회랑 제도의 활성화를 위해서는 전자통관 시스템이 확립되어야 한다.

2) 현지화된 전문 물류업체의 지원·육성 및 전문가 양성

극동러는 물론 러시아 전체에서의 비즈니스는 법률 및 규정, 사업 관계에 의해서 움직여진다는 말이 있다. 극동러는 전체 면적이 690만㎢로 한국의 약 69배에 이르는 광대한 지역이며, 11개 지역이 포함되어 있고, 5개의 시간대가 존재한다. 이 모든 것이 비즈니스 모델은 물론 공급사슬 구축 면에서 변수이자 장벽으로 작용한다.

반면 극동러의 이와 같은 특성을 비즈니스와 가치 창출, 물류비의 관점에서 잘 이해하며, 러시아어 구사 능력을 갖춘 경험 많은 전문가는 턱없이 부족하다. 따라서 이런 전문가들은 한·러 공급사슬 구축을 실현하기 위한 소중한 ‘자산’이라는 관점에서 적극 육성할 필요가 있다. 특히 현지에서 다년간 경험을 쌓으며, 러시아 현지인들과 네트워크를 구축하면서 로컬화한 한국인 출신 기업들을 적극 지원하여 전문성과 규모를 갖춘 기업으로 육성할 필요가 있다.

최근 극동러를 찾는 한국인 관광객들이 늘면서 연해주를 중심으로 관광 산업 분야에 비록 소규모이지만 신생 관광 가이드 업체도 많이 생겨나고 있다. 이 업체들은 어떤 측면에서 특히 경험이 중요한 극동러 비즈니스 분야에서 한국과 극동러의 공급사슬 구축을 위한 ‘예비군’일 수도 있다. 이들을 극동러 진출 프로젝트에 적절한 방식으로 참여케 하고, 지원하는 것을 검토해야 한다.

123) 2019년 3월 19일 부산세관 및 극동세관 공동 통관 설명회에서 주한 러시아대사관 알렉세이 트루즈네프가 밝힌 내용임.

또한 극동러에서의 한·러 비즈니스가 향후 한 단계 더 발전하기 위해서는 러시아와 극동러의 물류 체계의 특성을 이해하는 차세대 전문가를 양성해야 한다. 현재 극동러에는 네벨스코이국립해양대(블라디보스토크 소재), 국립교통대(하바롭스크 소재, 전 국립철도대학) 등 철도 분야와 해양 분야를 특화한 대학들이 있으나, 단순 어학연수가 아닌 전공 분야를 가진 한국인 유학생이 전무하거나 극소수이다.

이와 같은 전문 인력 양성은 한국 학생의 극동러 유학, 러시아 학생의 한국 유학 등 쌍방향으로 이뤄져야 하며, 경우에 따라 현지 교육 기관에 대한 직접 지원도 고려할 수 있다.¹²⁴⁾ 현지의 유학 경험은 단순히 전문성뿐만 아니라, 러시아 비즈니스에 중요한 네트워크 확보의 기회가 되고, 이렇게 해서 비즈니스 세계에 발을 내딛는 전문가들은 한·러간의 공동 자산으로 활용될 수 있다. 극동러 물류에서 가장 중요한 철도·해운·물류 분야의 유학 경험이 있는 전문 인력 확보 없이 공급사슬과 관련된 분야에서 비즈니스를 시작하는 것은 시행착오를 되풀이할 가능성이 높다.

3) 공동구매 대행 등 비즈니스 모델 개발

공동구매 대행은 이성우 외(2015)에 의해 제안됐던 각종 물류 애로 사항 해결 방안의 하나로, 현재 극동러 특히 블라디보스토크 등의 식품 유통 시장 변화에 맞추는 것을 핵심으로 한다.

사업 모델의 핵심은 독자적인 국내 구매대행 업체와 러시아 구매대행 업체가 파트너십을 맺고, 각각의 고객들로부터 물품 구매(물량 집하 기능) 및 공급을 일원화하여 규모의 경제를 키워 물류비를 절약

124) 네벨스코이국립해양대의 경우 일본 미쓰이가 약 10년째 기금을 조성해 러시아 학생의 교육 훈련 프로그램을 지원하고 있음. 네벨스코이국립해양대 관계자의 말에 따르면, 미쓰이측은 일부 우수한 러시아 학생을 추천받아 일본 내 자사 근무를 쌓을 있도록 기회를 부여함.

하고 협상력을 높인다는 것이다.¹²⁵⁾ 이미 식음료 제품의 구매대행 서비스를 통해 통합 운송(LCL이 아닌 FCL 운송을 뜻함)을 할 경우, 통관 및 내수 트럭킹 물류비만 60CBM(35.3147 입방피트) 기준으로 4,450 달러를 절감할 수 있다는 분석도 있다(〈표 6-2〉 참조).

〈표 6-2〉 식품 구매대행 서비스의 통관·트럭킹 물류비 절감 시나리오(예시)

구분	LCL		FCL	절감액 (달러)
	운임(달러)	60CBM 기준	운임 60CBM/40F	
통관(BL)	200.00	4,000,000	200.00	-3,800.00
트럭킹(CBM)	32.50	1,950.00	1,300.00	-650.00
합계				-4,450.00

자료: 이성우 외(2015), p. 95.

연해주 및 블라디보스토크는 과거 재래시장 중심의 유통에서 대형 하이퍼마켓 및 슈퍼마켓(삼베리, REMI 등 리테일 체인 확산) 위주의 신유통 구조로 전환 중에 있다.¹²⁶⁾ 아울러 러시아 정부가 2017년 상법을 개정해 이른바 공급업체가 유통체인에 내는 이른바 ‘백 마진(back margin)’ 관행을 대폭 해소하여¹²⁷⁾, 유통 시장의 건전성도 형성되고 있어, 구매 대행 시스템의 효과를 배가시킬 수 있는 여건이 조성됐다.

공동 구매 시스템의 효율을 높이기 위해서는 극동러 항만에서의 LCL 화물에 대한 적입과 인출 작업을 할 수 있도록 장치장(CFS)을 갖춘 공동물류 센터 사업과 병행 추진하는 것이 좋을 것으로 판단된다.

125) 해양수산부(이성우 외), 「극동러시아 해운물류 시장 진출계획 수립연구」, pp. 94~95 참조.

126) 블라디보스토크 물류협의회 물류연구회 발표(업카이트 오종수 이사장) 및 농수산식품유통공사(AT) 자료집(2019. 7. 11) 참조.

127) 블라디보스토크 물류협의회 물류연구모임(2019. 4. 3) 내부 자료.

3. 제도·규제 개선 방안

1) 토지 관련 리스크 회피

투자의 전제는 토지(land plot) 매입으로부터 시작되며 모든 투자는 특히 러시아에서는 법률과 서류, 규제 등 보이지 않는, 또는 예기치 못한 리스크에 직면한다. 따라서 극동러 진출시 또는 이미 진출한 우리 화주·물류 기업들에게 꼭 필요한 것은 사전에 투자 행위에 따른 이중삼중의 법률적 규제 내용을 파악하는 것이 되어야 한다.

법률 검토에 있어 가장 먼저 필요한 것은 사업 대상지 확보가 차질 없이 이뤄질 수 있느냐는 것이다. 예컨대 극동러에서 아무리 블라디보스토크 자유항이나 선도개발구역에 입주기업 지위를 얻었다고 해도 토지 구입에 난항을 겪으면 사업이 중단되거나 지연된다.

국내 중소기업체 중 이미 선도개발구역 입주 기업 지위를 얻고서도 부지를 확보하지 못해 사업이 표류하는 경우가 많은데, 여기에는 예치지 못하는 규제가 숨어 있는 경우가 태반이다. 사업 대상지가 도시계획에 포함되어 있거나, 환경보호구역이거나, 군사 용도로 묶여 있어 러시아 국방부의 승인을 받아야 하거나, 그렇지 않으면 소송 중인 경우가 비일비재하다.¹²⁸⁾

러시아측은 대상 부지의 검토시, △ 러시아 국가 경제활동 유형 분류(OKVED)에 따른 레퍼런스북 △ 토지 사용 및 개발계획(LUDP), 도시계획행위 규제를 위한 정보시스템(Information System for Regulation Urban Planning Activity, ISRUPA)에 따른 도시개발 계획

128) LS네트웍스의 사료 첨가제 공장 프로젝트는 사업 타당성이 확인되어 러시아측과 본격적인 협의에 들어갔으나, 당초 LS네트웍스가 지목했던 토지가 분쟁 중인 곳으로 사후에 밝혀져 현재 대체 부지를 찾고 있는 것으로 파악되고 있다. 2019년 3월 LS네트웍스측과의 자문회의 및 면담을 통해 확인한 것임.

등 최소 3종의 정보는 반드시 확인할 것을 추천하고 있다.¹²⁹⁾

러시아에서의 모든 투자는 투자 의향과 사업 계획서를 쓰는 순간부터 러시아 법령과 규칙에 대한 ‘전문 영역’으로 들어간다. 모든 서류가 러시아어로 작성되고 제출되어야 하므로, 러시아 법률을 조사하는 기능이 필수적으로 요구된다.

2) 투자 및 규제 관련 법률정보 모니터링 및 컨설팅 활성화

(1) 해외진출 중소기업 법률자문단 운영 활성화

법무부는 현재 해외진출 중소기업들에 대해 국제투자·지식재산권 분쟁 등에 대한 종합적인 법률 자문 서비스를 제공하기 위해 ‘해외진출 중소기업 법률자문단’을 운영하고 있다.

동 자문단은 국제법무과장을 단장으로 하고, 변호사, 변리사, 외국법 자문사 등 200 여 명으로 구성되어 있다. 자문 대상은 일정 요건을 갖춘 중소기업 및 소상공인으로 하고, 자문 범위는 계약서, 협약서 등 각종 서류 검토와 법류 자문, 회사 설립에 필요한 정관 검토 및 법률자문, 지식재산권 분쟁 대응방안 자문, 현지 법령 및 사법제도 해석 및 적용에 관한 자문 등을 실시한다. 자문절차는 ‘법무부 9988’ 홈페이지(www.9988law.com)를 통해 회원 가입후 인터넷으로 사건 신청 또는 전화상담 등이다.

동 자문단은 인터넷을 통해 투자 관련 법령 해설집 등 정보를 제공하고 있는데, 업데이트되지 않고 있다.¹³⁰⁾

129) 이상은 KMI-네벨스코이국립해양대 공동연구의 내용을 참조.

130) 법무부 9988 홈페이지 참조.

(2) 전문 로펌을 통한 관련 법령 모니터링 제공

최근 대러 비즈니스에 대한 관심이 고조되면서 국내에 법무법인 지평 등 러시아와 중앙아시아를 특화한 로펌들이 생겨나고 있다. 이들 로펌들을 활용하여 사업 분야에 관계없이 화주·물류 기업 공통의 외국인 투자 관련 러시아 법령에 대한 최신 정보를 제공하고, 필요시 전문화·세분화된 법률컨설팅 플랫폼을 구축할 필요가 있다.¹³¹⁾

현재 북방경제협력포털에서 러시아를 포함해 북방 국가 전반에 대한 정보를 경제동향정보, 통상정보, 수출입통계, 무역인콰이어리, 해외전시정보, 신북방 뉴스레터로 나누어 제공하고 있으나, 상설적인 법령정보는 개설되어 있지 않다. 북방 전문 로펌들로 구성된 법률 모니터링 체계를 확보하여, 북방경제협력포털에 신설할 필요가 있다.

특히 러시아의 관련 정보는 대부분 러시아어로 제공되어 극동러 현지에 진출한 경험이 있는 기업들도 혼란을 겪는 경우가 매우 많으며, 개별적인 노력에 의해 정보를 습득하고 있는 실정이다.

131) 투자에 관한 법령 정보는 기본적으로 코트라에서 제공되고 있음. 그러나 업데이트 속도가 느리며, 공통된 사항만 정리해서 제공하므로 구체적인 사업 추진시 검토해야 할 수많은 법령 관계에 대한 컨설팅 지원기능은 미약함.

〈표 6-3〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(인프라)

세부 영역	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
해운 항로	제한적인 해운 항로 네트워크 및 제한적인 옵션	자루비노항, 슬라반카항 등을 기항지로 한 화객선 항로 개발 (연계 도로·철도 인프라 확충 및 해당 지역 농업 투자 전제)	· (지자체) 자체 항로 개발 강원도, 포항시 등 · (정부) 항만인프라 개발시
항만	컨테이너 터미널 시설 부족	· 블라디보스토크항 및 보스토치니항 하역 시설 및 장비 업그레이드	· (러) FESCO, 글로벌포트(보스토치니항) 등 터미널운영사 · (한·러공동)
	벌크(곡물 등) 전용 터미널 부족	· 곡물 터미널 개발 · 항만내 벌크 처리 능력 개선	· (러) 곡물 등 농업물류 활성화 여건 개선 노력 · (한) 한국측 곡물 운송 수요 조사 및 타당성 조사
도로	· 물류 거점간 연계 도로 부족 · 기존 도로 인프라의 낙후	· 거점간 도로 인프라 확충 · 기존 도로 인프라의 업그레이드	· (러) 비연료 산업부문 산업발전 계획에 도로 인프라 확충을 위한 '로드 맵' 작성 · (한) 투자 및 진출 대상 지역(거점) 중심으로, 도로 건설 ppp 참여 모색(러측 파트너-로사프토도르)
철도	· 비전기화 구간 및 단선 구간 등 인프라 낙후	· 해당 구간의 전기화 및 복선화 추진 등	· (러) 러시아철도공사 중심, 극동러철도 지속적인 업그레이드 · (한) 나진-헛산 및 극동러 일부 철도 구간의 우선 업그레이드 타당성 조사·제시
창고 및 보관 시설	냉동 창고 및 물류 시설 부족	도시 근교: 다목적 크로스톡 형태 물류창고 및 다목적 물류센터 확충	· (한) 현지 진출 기업에 대한 수요 조사 및 공동물류센터 협의체 구성(의견 수렴)
	도로·항만과 연계 물류센터 부족	내륙 물류센터의 단계적 확충	· (한) 공동물류 창고 수요 조사 및 기본계획 수립, 물류센터와 공동구매대행 모델 연계 방안 연구 등

〈표 6-4〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(운영 및 기술)

세부 영역	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
통관	• 서류 과다 • HS 코드 불일치 • 인증서 발급 절차 및 과도한 기간 • 농수산물 검역증 등 원본 요구 • 보세운송 비활성화	• 통관 서류 간소화 • 그린 회랑 조기 활성화 • HS코드 통일 • 통관 서류 번역기 기능향상 및 보급	• (한·러 공동) 한·러 통관 당국 간 협력 확대(관세 협력 포함), HS 코드에 대한 당국간 협의 지속, 그린 회랑 조기 활성화 등 제반 사항 지속 협의
낮은 물류 전문화 수준	• 3PL 및 포워딩 미발달 • 선사(터미널운영사)의 물류 독점	• 외국 기업의 현지 진출 확대 및 프로젝트 참여	• (러측) 물류 시장 개방 확대 • (한측) 우리 화주기업을 대변할 물류전문업체의 현지 진출 지원
	• 특송 체계 불비	• 외국 기업의 현지 진출 참여 확대 및 프로젝트 참여	• (한측) 현지화 업체 지원, 전문가 육성 • (한·러 공동) 공동 연구 및 B2B 포럼 개최
철도 운송	• 화차 수급 불균형 • 컨테이너 수급 불균형	• 화차 수급 불균형 완화 • 컨테이너 수급 불균형 완화	• (한·러 기업) 러시아 화차회사에 대한 자본 투자 (또는 합작 회사 설립)
	• 높은 운임(화차 및 컨테이너 임대료 추가 부담) • 까다로운 기술적 조건 적용	• 운임 체계의 조정 • 기술적 조건의 국제 표준화 유도	• (한·러 정부) 국제철도기구 및 정부간 협정을 통한 노력
도로 운송	• 매우 비싼 도로 운송 요금 • 낮은 서비스 수준	• 도로 운송 요금 체계 개선 • 낮은 서비스 수준 개선	• (한·러 정부) 도로 인프라 개선을 위한 공동 연구, 한국 기업의 참여 방안 도출 • (한측) 정부 도로 인프라 사업 참여를 위한 정보 제공, 대안으로 트럭상호 주행방안 협의

〈표 6-5〉 극동러 물류 애로 사항 개선 방안 요약(법·제도)

세부 영역	주요 애로 사항	개선 방안	추진 주체별 고려사항
통관 정책	- 서류 과다 - HS 코드 불일치 - 인증서 발급 절차 및 과도한 기간 - 농수산물 검역증 등 원본 요구 - 보세운송 비활성화	기 도입중인 러측 전자통관 제도 보안을 통해 애로 사항 개선	(한·러 공동) 한·러 통관협의 정례화를 통해 개선 방안 지속 논의, 한-EAEU 정부간 협의에 의제화, 한·러 공동 통관 업무 고충 처리반 구성, 운영
외국인 투자 제한	토지 소유 제한 (우회 및 간접 투자만 가능)	선도개발구역 및 블라디보스토크자유항 중심으로, 부지 확보 리스크 등 데이터 베이스, 대응 매뉴얼 마련	(한측 정부) 각종 규제 및 법령에 대한 모니터링 강화, 동 모니터링 결과의 기업 제공 제도화 및 활성화 (한측 기업) 현지 진출시 시장 조사 못지 않게 리스크 사전 철저 조사 (한·러 공동) 북방경제협력위원회 및 극동북극개발부 실무 국장급 회의 활성화(투자애로 해소 목적)
	전략 부문에 대한 투자 제한(교통 물류 인프라 포함)	한·러 합의 사항을 중심으로 전략 부문 투자 제한 완화	
시장 진입 제한	도로·철도, 항공 등의 각종 시장 진입 규제	각종 시장 진입 규제 완화	(한·러 공동) 한·러 공동 실태 조사, 한-EAEU FTA 정부간 협의에 의제화, 한·러 서비스·투자 FTA 협상에 의제화

제 7 장

결론 및 정책제언

제1절 요약 및 결론

본 연구는 극동러 지역에 진출한 우리나라 화주·물류 기업의 물류 관련 애로 사항, 제약 요인과 리스크를 파악하고 개선 방안을 제시함으로써, 극동 개발을 통한 한·러간 공급사슬 확장에 기여하려는 것을 목적으로 했다.

먼저 한·러 공급사슬 구축 노력은 기본적으로 광대한 영토와 혹독한 기후 등 자연 지리적 조건, 희박한 인구에서 오는 노동력 부족, 그리고 짧은 시장경제 경험과 긴 사회주의 체제의 경험 등이 우리의 경험칙과는 다른 물류 여건을 형성하고 있음을 환기했다.

다음으로 그러한 배경 하에 러시아 산업 부문 과제와 글로벌 공급사슬 구축의 투자 대상으로 떠오른 실상을 살펴보고, 한·러간 교역 현황 및 투자 현황을 한·극동러간 교역 현황 및 투자 현황을 비교해

봄으로써 현재까지 극동러가 한·러 공급사슬 구축에서 차지하는 위치와 특성을 찾고자 했다.

극동러는 시장은 러시아 서부에 편중된 반면, 노동력은 부족한 것을 특징으로 한다. 극동러는 기본적으로 저발전 상태이고, 시장 접근 및 시장 지향성의 제약, 생산을 위한 인프라와 인적 자원의 제약, 그리고 제도적 공백(규제, 규범, 사고 방식)의 제약이라는 가치사슬 업그레이드의 3대 제약 요인이 존재하는 곳이다.

현지 조사를 통한 우리 화주·물류 기업의 극동러 진출은 미약하기만 하다. 2019년도 상반기 현재 극동러에는 법인, 지사, 대표사무소 등을 합쳐 화주·물류 기업 도합 45개 안팎의 우리나라 기업이 진출해 있다. 농업 부문에서는 10개 이하의 기업들이 진출했으며, 수산업은 가치사슬 구축 잠재력이 큰 분야임에도 직접적으로 진출한 기업은 5개 내외에 불과하다. 도소매 유통 및 판매업은 삼성전자 및 LG 전자 등 대기업에서부터 도시락루스, 롯데칠성 등 8개 업체가 진출하여 비교적 활발한 진출 양상을 보이는 중이다.

향후 가치사슬의 확장을 지지해줄 공급사슬 물류 업체로는 해운 물류 분야의 현대상선, 장금상선, DBS크루즈훼리 등이 진출해 있으며, 종합물류 및 포워딩 업체로 판토스, 현대글로벌비스, 서중물류, 유니코, 에코비스 등 일찍부터 북방 지역을 특화한 기업들이 진출해 있고, 페트콤 등 일부 소규모 포워딩 업체가 로컬 기업으로 화주 기업을 지원하고 있다. 또한 최근 들어와 한국인 관광객의 연해주 방문이 급증하면서 블라디보스토크 취항 항공편이 급증하여, 항공물류 비즈니스 및 공급사슬 구축의 새로운 가능성을 보여주고 있다.

그러나 잠재적인 발전 가능성이나 한·러 공급사슬 구축 필요성에 비춰볼 때 물류 서비스 분야의 진출 정도는 부진하다고 할 수 있으

며, 그 이유는 화주·물류 기업 모두를 괴롭히는 물류 분야에서의 애로 사항 때문인 것으로 파악된다.

본 연구는 화주·물류 기업이 당면한 물류 애로 사항을 인프라, 운영 및 기술적 문제, 그리고 법·제도·관행의 3가지 범주로 구분하여 살펴봤다.

첫째 인프라 측면에서는 항만(하역), 도로·철도(운송·배송·환적), 창고 및 보관시설(보관·배송) 등의 상황이 열악해 물류 분야 전반에 걸쳐 문제가 발생하고 있었다. 예컨대 컨테이너 화물은 장치장 협소 등으로 하역작업이 지연되거나 장치장 부족 등으로 보관료가 발생하고 있으며, 철도에서는 화차·컨테이너 부족 등의 문제가 발생해 물류비 상승을 초래하거나 벨류 체인 구축을 저해했다.

운영·기술 상의 문제로는 통관 분야에서 서류 과다, HS 코드 불일치, 인증서 및 검역증 발급 절차 및 방법(반드시 원본 요구) 등이 화주·물류 기업들을 괴롭히고 있었다. 낮은 물류 전문화 수준, 철도 및 도운송의 높은 운임과 운송시 안전성 저하·까다로운 기술적 조건 적용 등이 극동러 내부에서는 물론 러시아 서부와의 장거리 공급사슬 구축에 장애가 되고 있었다.

법·제도·관행 쪽에서는 해외 투자의 가장 기본이 되는 토지 및 부지 선정에서부터 가치 창출의 발목을 잡고 있다. 외국인 투자를 제한하고, 명목상의 정책 내용이 현실에서는 오히려 투자를 저해하거나 리스크를 높이고, 시장 진입을 규제함으로써 오히려 극동러에서의 물류산업과 산업 발전을 지체하는 결과를 초래했다.

본 연구는 인프라, 운영 및 기술적 문제, 법·제도·관행 분야의 이와 같은 애로 사항에 대해 다음과 같은 개선 방안을 제시했다.

첫째, 인프라 문제는 기본적으로 러시아 당국이 해결할 문제이나 슬라반카항처럼 민간 소유 항만에 대해서는 민간 대 민간 방식을 추진하고, 도로 건설 등에 대해 PPP 방식의 민간 참여를 협의한다.

아울러 냉동창고 및 물류시설 부족 이슈에 대해서는 도시 근교에 크로스 도크 방식의 다목적 물류센터 설립을 제안했다. 또 물류센터의 활용도를 높이고 일종의 규모의 경제를 실현하는 방안으로 물류센터와 연계한 공동구매 대행 또는 그 연계를 제안했다.

둘째, 운영 및 기술적인 문제에서는 가장 큰 이슈가 된 통관 운영에 대해서는 한·러 통관 당국간 협력을 강조한 외에 특정 기업이 심사만 통과하면 복잡한 절차를 생략해 불필요한 통관시간을 줄이는 ‘녹색 회랑’의 활성화를 제시했다.

또한 운영 및 기술적인 문제 중 ‘낮은 물류 전문화 수준’에 대한 대안으로는 현지의 로컬화한 업체를 공동 프로젝트 방식으로 참여를 유도하여 점 더 규모를 갖춘 전문 업체로 발돋움하도록 했다.

법·제도·관행과 관련해서는 특히 전략 부문에 대한 투자를 제한하거나 시장 진입을 지체시키는 일이 오히려 해외 투자를 위축시킬 수 있다고 판단했으며, 필요시 한·러 고위급 회담을 통해 이 문제를 해결해나가는 것을 제안했다.

아울러 법령 정보가 극히 제한적으로 공개되거나 늦게 공유되므로 꾸준히 법률 모니터링이 이뤄져 공유되는 플랫폼을 구축하는 일이 필요하다.

제2절 정책 제언

1. 통관·물류 부문 양자 협의회 구성 및 협의 정례화

현지 진출 기업들이 공통으로 당면하는 가장 큰 애로 사항은 통관 및 무역 물류 분야에서 발생한다. 따라서 현지의 애로 사항 해소 및 향후 극동러 진출 활성화 차원에서 통관과 물류를 한데 묶어 양국 정부 차원에서 개선 방안을 찾아내는 협의회 구성 및 협의 정례화가 시급하다(가칭 ‘한·러 통관·물류 개선위원회’).

동 위원회는 한·러 양측의 통관 당국 및 국제 복합운송 관련 정부 부처 및 공기업으로 구성하며, 극동러 통관 협력 효율화를 위한 제반 사항을 검토하여 양국 정부에 건의하는 것을 주요 기능으로 한다. 주요 협의 대상에는 양국의 통관 정책, 복합운송 실무상의 각종 애로 사항에 대한 검토, 모니터링, 개선 방안 도출, 이를 위한 양국 협력 사업의 제안과 검토 등으로 한다.

이와 같은 협의회 구성의 장점은, 공급사슬 구축의 관점에서 통관 다음의 단계인 운송 부문 및 기타 물류 서비스 분야에서의 각종 애로 사항의 개선 방안과 연계할 수 있다는 것이다.

통관 문제 해결 그 자체만으로도 한·러간 또는 한·극동러간 공급사슬 애로 요인의 상당 부분이 해소될 것으로 기대되나, 보세운송·견본의 특송 등에서 살펴볼 수 있는 것처럼 통관 문제만으로는 무역 편리화 및 투자 협력, 그리고 산업 협력 여건이 신속하게 개선되지 않을 것이므로, 양국 정부는 양 부문을 연계해서 협의할 필요가 있다. 특히 본격적인 제조업 협력의 전제라는 점에서 적극 검토해야 한다.

2. 북방경제협력위원회 교통·물류 전문가 기구 활성화

한·러 통관·물류 협의체 구성 및 운영과 더불어 현재 북방경제협력위원회 교통·물류 분야 전문위원회를 활성화하고, 동 위원회의 ‘조사 기능’을 강화한다.

현 북방경제협력위원회의 전문위원회는 전략경제, 교통물류, 에너지, 산업, 국제관계 및 금융 총 6개 분야에 구성되어 있다. 전략경제와 에너지, 국제협력 등은 현지 진출 기업의 애로 사항을 실질적으로 해결해줄 수 있는 기능이 미약하며, 교통·물류에서조차 가장 실질적으로 애로가 되고 있는 ‘통관’ 문제를 지속적으로 모니터링하여 해결 방안을 실행에 옮길 수 있는 체제를 결여하고 있다.

한편 북방경제협력위원회의 16대 중점과제에 인프라 부문은 개별 프로젝트 중심(예: 카자흐 알마티 순환도로 등 건설 사업, 연해주 산업단지 조성) 또는 산업(조선협력 또는 ICT 협력) 위주로 선정되어 있어, 통관·물류 부문과의 연계 등 공급사슬 구축 측면의 접근이 필수적으로 요구되에도 유기적인 관련성을 맺지 못하고 있다. 정부는 신북방 협력의 중심을 가치사슬 구축에 놓으면서도 이를 실현할 가장 기본적인 요소를 북방경제협력위원회 자체 내에 구조화하지 못하고 있다.

또한 전술한 바와 같이 통관과 물류 분야는 러시아 관련 분야의 규제, 시장 진입 제한은 물론, 러시아 특유의 정보 부족과 맞물려 우리나라 화주 기업의 진출의 활성화에 장애가 되고 있다. 따라서 북방경제협력위원회의 직제 또는 기능 개편이 요구되며, 이와 같은 개편은 앞서 제시한 통관·물류 분야 양자 협의체 기능의 활성화 측면에서도 필수적으로 요구된다고 할 수 있다.

3. 한·러 산업구조 비교·분석 및 산업 매칭 대안 수립 공동연구와 현장 정보 수집

극동러에서의 공급사슬 구축을 위한 한·러 협력이 통일적으로 추진되기 위해서는 한·러간 산업구조 비교·분석 및 산업 매칭 대안 수립을 위한 공동 연구가 활성화될 필요가 있다.

본 연구의 전제, 즉 동북아 공급사슬 구조의 변화에 대응하기 위한 수단으로서 러시아와의 산업 협력 증진, 그리고 이를 뒷받침할 한·러 공급 사슬 구축의 제반 사항은 결국 한·러간 산업구조 비교·분석과 이에 따른 산업 매칭 대안이 전제가 된다.

이와 같은 대안 수립 공동연구의 목표는 새로운 사업 발굴과 제시가 아닌 기존에 제안 또는 검토된 산업 협력 방안 중에서 잠재력이 확인된 것들을 바탕으로, 구체적인 로드맵에서 모호성을 제거하는 방향에서 그 실현 가능성을 높이는 방향의 연구가 되어야 한다.

또한 이와 같은 연구가 현장 상황과 유리될 경우 제안되는 대안이 현실성을 결여할 가능성이 있으므로, 쌍방향 통신을 통해 반드시 현장 상황이 체크될 필요가 있다. 특히 극동러에 진출한 중소기업들을 대상으로 ‘중소기업 통합 콜센터 1357’ 등을 벤치마킹하여 유사한 상담 및 애로사항 청취 기능을 갖는 공익 채널을 구축해 상시 가동할 필요가 있다.

이러한 상설 애로 사항 청취 채널을 통해 수집된 자료는 유관 연구기관의 정책 수립을 위한 데이터베이스 구실을 할 수 있으며, 이를 통해 현장에서의 동향은 물론 자료를 취합·분석하면, 산업 협력 방안 수립의 기초 자료로 활용될 수 있다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

강내영·강성은. “한국과 주요국 대중 수출 공급경로 비교 분석,” 한국무역협회 국제 무역연구원, 2019년 21호.

길광수. 「해운·항만물류 경영전략: 이론과 실제」, 월드오션, 2018.

김강수·문운상·김진오·서동현·이재필·노대섭·정동걸·권창수. 「시베리아철도 이용 활성화 방안」, 한국개발연구원, 2018.

김엄지·김은미. “금년 상반기 러시아 항만 처리 물동량 약 2.8% 증가,” 「KMI 북방물류 동향리포트」, 제95호, 2019. 7. 17.

김학기. 「APEC 이후 러시아 극동지역 개발 전략과 대응 방안: 혁신적 지역 클러스커 정책을 활용한 산업협력」, 산업연구원, 2013.

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

나희승·박정준·윤희진·최찬용 외. 「남북 및 대륙철도 연계를 위한 화물운송시스템 및 환적 최적화 기반기술에 관한 연구」, 한국철도기술연구원, 2015.

박정호·염동호·강부균·민지영·윤지현. 「한·유라시아경제연합(EAEU) 산업협력 증진방안」, 대외경제정책연구원, 2017.

부산항만공사. 「2017 러시아의 산업 정책 및 투자정보」, 2017.

서종원·박민철·한은영·양하은. 「유라시아 국제운송로 물류 여건 및 수요 조사 분석」(2차년도), 한국교통연구원, 2017.

서종원·한은영 외. 「유라시아 국제운송로 물류 여건 및 수요조사 분석」(1차년도), 2016.

성원용·이성규·오영일·P.미나키르. 「러시아 극동 바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건」, 대외경제정책연구원, 2013.

송동욱·포티스 파나이데스(이성우 외 옮김). 「해상 물류」, 블루&노트, 2018.

신지현. “러시아 철도 물류비, 어떤 구조로 이뤄지나,” 코트라해외뉴스, 2018. 4. 10.

“신북방 정책과 한·러 물류 협력,” 「한국수출입은행 수은해외경제」, 2019년 봄호.

- 오영일. 「한반도 정세 변화가 가져올 ‘신북방’ 비즈니스 기회: 극동러시아를 중심으로」, POSRI 이슈리포트, 2018. 6.7.
- 「2018 러시아 리포트」, 한국외국어대학 러시아연구소, 2019.
- 우상민. “러시아 유통시장, 아는 만큼 보인다,” 코트라해외뉴스, 2019.4.18.
- 이상준. “신북방 정책과 한·러 경제협력 방안,” 「한·러관계의 새지평」(엄구호 외), 한·러대화, 2019.
- 이성우·김태일·송주미·박성준·손보라·이홍원·김은미. 「북극해 및 극동러시아 물류연계 발전전략 수립 연구용역」, 울산항만공사, 2015.
- 이종문. “러시아 2018년 경제 성과와 2019 경제 전망,” 「2018 Russia Report」, 한국외대러시아연구소, 2019.
- “이슈분석_신북방정책과 극동러시아에서의 한·러 물류 협력 방안,” 「수은해외경제」, 2019. 봄호.
- 인하대 물류산학협력센터, 「물류학 원론」, 서울경제경영, 2012.
- 임석민. 「국제 운송론」, 삼영사, 2017(제7판 1쇄).
- “장금상선, 포항영일만항만 거점 한중일 팬들립 항로 신설,” 코리아쉬핑가제트, 2019. 8.1.
- 조영관. 「극동러시아 교통 인프라 및 물류의 발전과 한·러 협력방안」, 한국수출입은행 해외경제연구소, 2018.
- 조영관. 「이슈보고서: 한·러 물류 현황 및 협력 방안」, 한국수출입은행 해외경제연구소, 2018 이슈리포트 Vol. 2018-지역이슈-3, 2018. 10.
- 주러 대한민국 대사관 경제과, “2018 한·러 교역 동향,” 2019. 1. 21.
- 최태강 엮음. 「연해주 경제편람」, 한림대러시아연구소, 2017.
- _____. 「하바롭스크 변강주 경제편람」, 한림대러시아연구소, 2019.
- 코트라a. 「극동러시아 유망 창업아이템과 진출 방안」, 2019.
- 코트라b. 「국가 정보: 러시아」, 2018.
- 코트라c. 「극동러시아 투자사례집」, 2018.

코트라d. 「2019 세계시장진출전략: 러시아」, 2018.

코트라e. 「2018년 극동러시아 교역동향」, 2019. 5.15.

코트라f. 「러시아 투자실무 가이드」, 2018.

코트라g. 「러시아 화장품 시장 동향과 우리기업 진출전략」, 2017.

“판토스, TSR 활용 글로벌 철도물류사업 강화,” 데일리로그, 2019.

한국무역협회. 「세계 물류시장을 선점하라」, 2009.7.

한국해양수산개발원. 2019 Vladivostok Forum, 2019. 6. 5(제9차 한·러극동포럼 자료집).

_____. 2018 Vladivostok Forum, 2018. 2018. 5.16(제8차 한·러극동포럼 자료집).

_____. 2017 Vladivostok Foru, 2017. 4.19(제7차 한·러극동포럼 자료집).

한국해양수산개발원 항만수요예측센터. 「한·극동러시아 항만교역 현황」, 2017.

한국해양수산개발원 글로벌 SCM연구실. 「KMI 북방물류 동향리포트」 제95호, 2019. 7.17. p.2(이하 <https://www.kmi.re.kr/web/trebook/list.do?rbsIdx=288>).

「한·러 해운물류 협력 세미나」, 발표자료집, 2015. 9. 16.

“해외항만포커스(러시아 특집),” 「월간 항만과 산업」, 한국해양수산개발원, 2009년 12월호.

해양수산부(이성우 외). 「극동러시아 해운·물류시장 진출계획 수립연구」, 2015.

“현대 글로벌비스, 북방물류 개척 선두주자 나선다,” 현대글로벌비스 공식블로그, 2018. 8.14.

“현대상선 초대형선 내년 4월부터 운항...부산항 물동량 견인 기대,” 한국무역신문, 2019. 7.11.

〈국외 문헌〉

ATKearny. Preparing Russia for the Future of Production, 2018.

- Darria Galushko. Study on Corridors, OTIF, Jan. 2016.
- Deloitte, Business and Financial Climate in the Far Eastern Region, 2018.
- Development Strategy of Russian Railways Holdings for the Period until 2030, Russian Railways, 2018.
- Federal Law No.261-FZ of November 8, 2007 on the Seaports in the Russian Federation and on the introduction of Amendments into the individual Legislative Acts of the Russian Federation(영문).
- Harm de Blij, Why Geography matters: Three Challenges Facing America, Oxford, 2007.
- Ian Colebourne, et al. Business and Financial Climate in the Far Eastern Region, Deloitte CIS Research Center, Moscow 2018.
- Investment opportunities in the Russian Far East, Sector: Agriculture, Far East Investment and Export Agency, April 2018.
- Jean-Paul Rodrigue et al. The Geography of Transport Systems (3rd Edition), Routledge, 2013.
- J. Trienekens. "Agricultural Value Chains in Developing Countries: A Framework for Analysis," International Food and Agribusiness Management Review, Vol. 14, Issue 2, 2011.
- KITA. Doing Business in the Russian Federation (『러시아에서의 비즈니스 성공법』), 2015.
- KMI-네벨스콥이국립해양대. Korea-Russia Logistics Cooperation by Utilizing FPO and TASED in Russian Far East focusing on Selected Regions, Korea Maritime Institute·Maritime State University of Neveloskoy, 2019.
- KMI·UNESCAP. The Establishment of the Integrated Logistics System in the Region Connecting to the Korean Peninsula, 2017.
- McKinsey Global Institute. Globalization in Transition: The future of Trade and Value Chains, Jan. 2019.
- Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, EY, 2017.

port.today, Jan 23, 2018 (<http://port.today/russian-container-ports-grow-15-5-2017>)(검색일: 2018. 6. 23)

Prospects and Opportunities for Using LNG for Bunkering in the Arctic Regions of Russia, WWF, 2017. (<https://arcticwwf.org/site/assets/files/1855/lng-bunkering-russia.pdf>)(검색일: 2019. 9. 17)

ROS AGRO Investor Presentation, March 2019. (<https://www.rusagrogroup.ru/en/investors/reports-publications/presentations/>)(검색일: 2019. 9. 17)

Russian Forest Sector Overview 2018, EY, 2018.

“Trade Wars: Risks and Opportunities for Asia-Pacific Economies from US Tariffs,” UNESCAP Working Paper Series, No. 01, May 2019.

US Department of State. 2019 Investment Climate Statements: Russia, July 11, 2019.

Vicor Olerskiy. “Zarubino Port Grain Terminal to Complete by 2020,” victoralexandrrovicholersky.com(개인 블로그).

Witada Anukoonwattaka, Richard Sean Lobo. “Trade wars: Risks and opportunities for Asia-Pacific economies from US tariffs,” UNESCAP Working Paper Series No. 01, May 2019.

World Bank. Doing Business 2019, Oct 31, 2018.

World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2018, 2018.

Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017.

Федеральный закон от апреля 2008 от г. N 57-ФЗ “О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества имеющие стратегическое значение для обороны страны и безопасности государства.”

Указ Президента РФ от 0705.2018. N 204, “О национальных целях и стратегических задачах

развития Российской Федерации на период до 2024 года.”

〈인터넷 자료〉

- 극동개발공사(<https://erdc.ru/en/about-far-east/>)(검색일: 2019. 7. 29)
- 극동세관(Дальневосточное таможенное управление)(<http://dvtu.customs.ru/folder/147017/>)(검색일: 2019. 9. 17)
- 데일리로그 “판토스, TSR 활용 글로벌 철도물류사업 강화,” 2019.9.4.(<http://www.dailylog.co.kr/news/articlePrint.html?idxno=16382>)
- 러시아 연방정부 분석센터, Динамика промышленного производства: региональные различия, июль 2017. (<http://ac.gov.ru/en/>) (검색일: 2019. 9. 10, 10. 1)
- 러시아철도공사(http://eng.rzd.ru/statice/public/en?STRUCTURE_ID=4322&layer_id=4516&refererLayerId=4516&id=2493)(검색일: 2019. 10. 1)
- 법무부9988중소기업법률지원단(<https://www.9988law.com:19267/>)
- 북방경제협력위원회(<http://info.korail.com/mbs/www/index.jsp>)
- 북방경제협력포털(<http://bukbang.kotra.or.kr/ea/main/EAMAIN010M.html>)
- 서중물류(<http://sjl.co.kr/solution/>)(검색일: 2019. 9. 5)
- 에코비스(http://www.ecovice.com/eng/sub/sub02_02.php)(검색일: 2019. 10. 2)
- 연합뉴스(한·러공동성명전문)(<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180622134200001>)(검색일: 2019. 10. 16)
- 유니코(<http://www.unicologx.com/>)
- 장금상선(<http://www.sinokor.co.kr/>)
- 청와대공식홈페이지(<https://www1.president.go.kr/articles/3635>)(검색일: 2019. 3. 15)

한국무역협회 해외무역통계(<http://stat.kita.net/stat/istat/ruts/RutsWholeList.screen>)(검색일: 2019. 9. 7)

한국무역협회 무역통계(<http://tradenavi.or.kr/itssearch/integrated.do?republic=&query=1005901000>)(검색일: 2019. 9. 2)

한국수출입은행해외직접투자통계(<https://stats.koreaexim.go.kr/sub/interstateStatistics.do>)(검색일: 2019. 8. 30)

한국철도공사(<http://info.korail.com/mbs/www/index.jsp>)

“현대글로벌비스, 북방물류 개척 선두주자 나선다,” 2018.8.14.(현대글로벌비스 공식 블로그(<http://blog.glovis.net/221338749633>))(검색일: 2019. 9. 25)

현대상선(<http://www.hmm21.com/cms/company/korn/index.jsp>)

Africa Logistics Properties(<http://www.africawarehouses.com/distribution-centres>)

CEIC(<https://www.ceicdata.com/en/russia/population-by-region/population-far-east-federal-district-fe>)CEIC통계참조(검색일: 2019. 7. 29)

Chita Logistics Hub(<https://docviewer.yandex.ru/view/>)(검색일: 2019. 10. 2)

Far East Development Corporation(<https://erdc.ru/en/>)

Far East Development Corporation(<https://erdc.ru/en/about-far-east/>)

Far East Investment and Export Agency(<https://investvostok.ru/en/>)

“5 hot trends hitting Russia’s railways,” ITETTransport&Logistics, Dec. 7, 2017. (검색일: 2018. 5. 1)

“Khabarovsk Bypass to raise transit potential of Russian Far East,” World Highways, Jan-Feb 2017(<https://www.worldhighways.com/sections/emergent/features/khabarovsk-bypass-to-raise-transit-potential-of-russian-far-east/>)(검색일: 2019. 10. 1)

Invest in Russia(<https://investinrussia.com/>)

- ITE Transport&Logistics “Warehousing in Russia: the market warms up,” (<https://www.transport-exhibitions.com/Market-Insights/Russia/Warehousing-in-Russia-the-market-warms-up>)(검색일: 2019. 8. 13)
- “New Rules Push Up Russian Trucking Costs,” JOC.com, Jul 26, 2018(https://www.joc.com/trucking-logistics/new-rules-push-russian-trucking-costs_20180726.html)(검색일: 2019. 10. 1)
- Maritime Executive, 2016. 9. 4(<https://www.maritime-executive.com/article/russia-develops-shipbuilding-capacity-in-far-east>) 참조(검색일: 2018. 6. 20. 2019. 10.1))
- Morvesti(<http://www.morvesti.ru/>)(검색일: 2019. 10. 1)
- OSJD 홈페이지(<http://en.osjd.org/>)(검색일: 2019. 10. 1)
- ROSATODOR(러시아연방도로청 홈페이지)(<http://rosavtodor.ru/eng/travellers>)(검색일: 2019. 10. 1)
- “Russia Develops Shipbuilding Capacity in Far East,” the Maritime Executive, 2016. 9. 4(<https://www.maritime-executive.com/article/russia-develops-shipbuilding-capacity-in-far-east>)(검색일: 2018. 6. 20)
- Russian Federation Federal Statistics Service(http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/en/main/)
- TransRussia, 19 September 2018(<http://www.transrussia.ru/en-GB/press/news/Trucking-in-Russia-Industry-Focus.aspx>)(검색일: 2019. 9. 20)
- Vostochny-Ural Terminal(동부우랄터미널)(<http://www.transport.ru/en/vut/presentation>)(검색일: 2019. 8. 5)
- “Warehousing in Russia: the market warms up,” ITETransport&Logistics, 11/04/2017 참조(<https://www.transport-exhibitions.com/Market-Insights/Russia/Warehousing-in-Russia-the-market-warms-up>)(검색일: 2019. 8. 13)
- WorldAtlas.com(<https://www.worldatlas.com/articles/how-many-time-zones-are-in-russia.html>)(검색일: 2019. 9. 15)
- “Zarubino Port Grain Terminal to Complete Construction by 2020,” Victor Olerskiy

개인 블로그(<https://www.victoralexandrovicholersky.com/zarubino-port-grain-terminal-to-complete-construction-by-2020/>)(검색일: 2019. 10. 1)

Агентство по развитию человеческого капитала на дальнем востоке (<https://hcfe.ru/>)

기본연구보고서 발간목록

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 해양 관련 법제도 정비 방안	최지현
02	수산부문 전량모형「KMI-FOSiM」구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	연안토지의 공공적 관리 강화를 통한 연안관리 효과 제고방안	윤성순
06	선박 배출저감기술의 국내 보급·활용 촉진을 위한 제도개선 방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 해양유전자원 관리체계 강화에 대응한 정책방안 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 가치 평가 및 보존에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 영향분석 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안 대책방안 연구	박한선
17	해운산업 재건을 위한 해운기업 역량강화방안 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석: 부산항 및 주요항만을 중심으로	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 개선방안 연구	김은수
21	온도조절 컨테이너의 국제물류 분석과 대응방안 연구	신수용
22	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구(3/3)	박한선
23	환동해권 경제개발 및 협력방안 연구(3/5)	최나영환

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 : 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(1/2) - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	양식어장 환경개선 방안에 관한 연구	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적해양사고조사체계도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 연구 - 베이지안 방법론을 중심으로	고병욱
12	해운기업 지배구조 및 비즈니스 유형과 경영성과 관계 분석	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로	이연경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용함수 추정과 효율성 연구	최석우
17	활동해권 국내기업 진출사례 분석 및 개발 추진전략- 극동 러시아 지역 사례 중심으로-	이기열
18	IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도) -	박한선

수시연구보고서 발간목록

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석
03	사업체 총조사 MD를 활용한 2016,2017 어촌지역 고용통계	한광석
04	외래 해양부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진

2018년

01	선화주조선 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	낚시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
03	국내 항만의 대기오염물질 관리정책 및 제도 개선방안	안용성
04	농·축산물 등의 관세행정 제도 개선을 통한 항만형 자유무역지역(FTZ) 활성화 방안	조지성
05	최저임금 상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
06	수산업·어촌분야 사회적 경제 활성화 방안	류정곤
07	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선연구 방안	엄선희
08	유엔 BBNJ 신 공해질서에 대응한 정책방안 연구	박수진

현안연구보고서 발간목록

2019년

01	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	최일선
02	고등어류 수급통계 개선방안	이남수
03	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	정지호
04	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	황규환
05	항만지역 대기질 개선을 위한 데이터의 연계·활용방안 연구	안용성
06	한국산 수산물 글로벌 브랜드 가치 제고 방안 연구	한기욱
07	해양 플라스틱 대응을 위한 산업계 협력 방안 구상	이윤정
08	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	안지은
09	해운 조세제도 개선 방안 연구	안영균
10	어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축	박상우
11	지역 해양수산 역량지표 개발을 위한 기초 연구	황재희

2018년

01	미얀마 국립수산대학 설립 추진 방안	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른국내 김산업 수용태세 분석- ASC 인증을 중심으로 -	이상철

04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구- 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업화를 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열
17	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	신수용
18	제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로	고병욱
19	산남방정책 이행 위한 우리나라-베트남 수산분야 개발협력 방안 연구	정명화
20	신 해양도시 조성 필요성 연구	최지연
21	지역 해양수산 혁신사업 발굴과 추진방향	최지연
22	학교급식의 수산물 이용 활성화 방안	문석란
23	주민주도의 에너지 자립형 어촌마을 모델 연구	박상우
24	페루 수산업 실태 및 수산 협력 방향	엄선희
25	경제 총 조사 마이크로 데이터를이용한 어촌지역 고용지표 통계생산	한광석
26	서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구	남정호
27	해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안	홍장원
28	어촌지역재생을 통한 청년일자리 창출방안 연구	박상우
29	해상풍력클러스터 조성을 위한 항만 및 배후단지 활용방안 연구	이종필
30	IMO 배출가스 규제 강화에 대비한 국내 해운산업 대응 전략	이호춘
31	외래병해충에 대한 항만분야 방제체계 개선방안	최나영환
32	수산물 생산·유통분야 블록체인 기술의 도입가능성과 도입방안	고동훈

일반연구보고서 발간목록

2019년

01	양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구	백은영
----	---------------------------	-----

2018년

01	전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안	김근섭
02	2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
03	러시아 Arctic LNG-2 사업 참여 방안 연구	김민수
04	물류기술 R&D 추진성과 분석 연구	강무홍
05	우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구	김형근
06	북한 동해 해양관광 활성화 방안	윤인주
07	해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석 연구	김민수
08	경상북도 논 생태양식 육성 방안	이상철
09	남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안	황진희
10	영도 권원 이론의 현대적 발전과 한계	김원희
11	동해표기 문제 연구	현대송
12	우리나라 기업의 창장물류 활용방안 연구	김형근
13	태국의 수산물 소비트렌드 분석 및 수출 전략연구	임경희
14	제주 해상풍력발전지구 제도 개선 연구	육근형
15	해양수산 분야 9브릿지 구축방안 연구	박성준
16	강원도 어촌 신활력 제고방안	박상우

극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류
애로사항 분석 및 개선 방안

인 쇄 | 2019년 11월 02일 인쇄

발 행 | 2019년 11월 04일 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 | 영진피앤피

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원

