

Market Research

한국 기업들의 극동 사업 진출사례 및 진출전략

한-러 물류협력 비즈니스 포럼

*Strictly private
and confidential*

27 October 2014

Contents

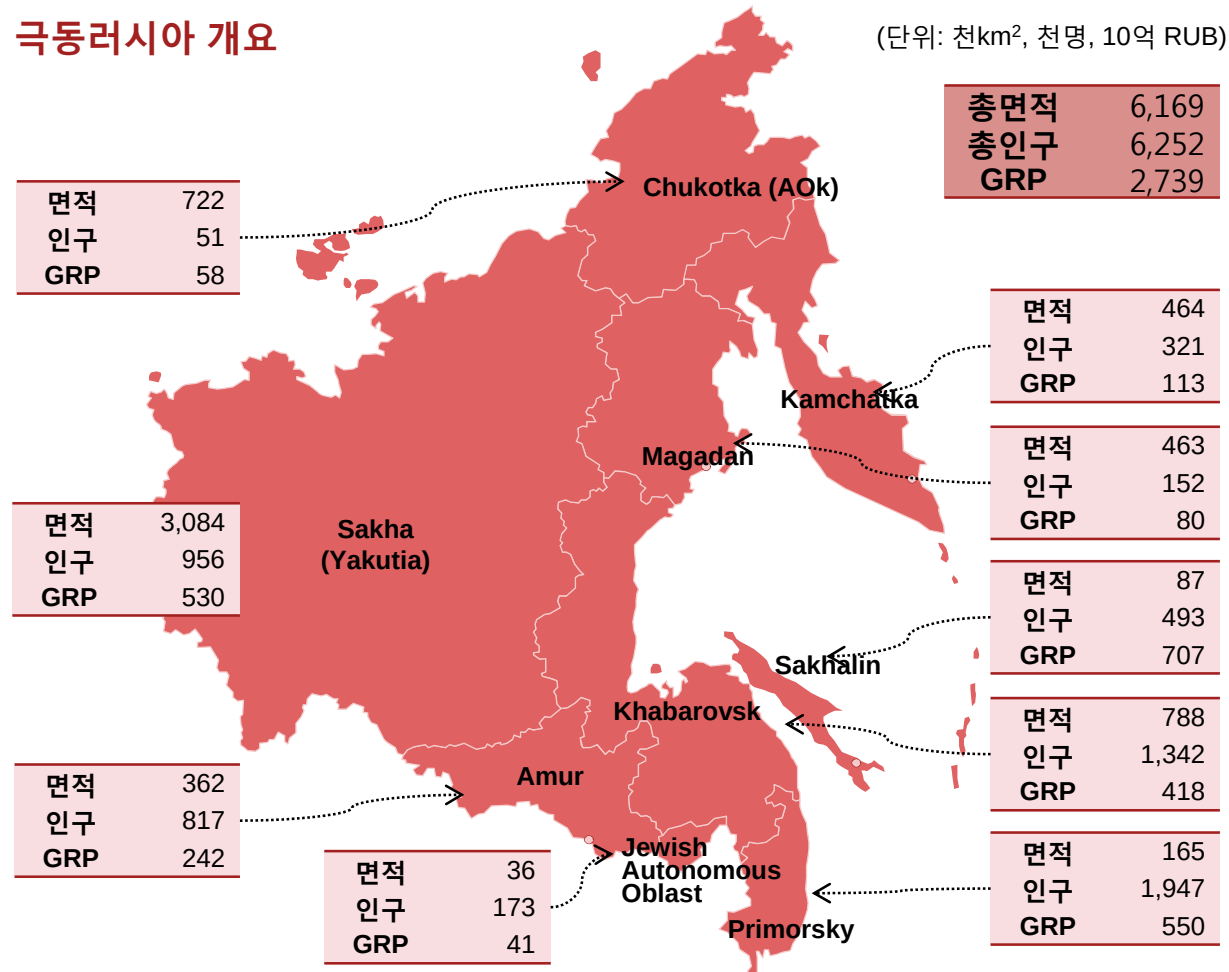
극동 러시아 개요	3
1 극동지역 현황	4
2 극동러시아 개발 전략	5
3 '극동러시아 개발 2025' 내 물류사업 소개	6
극동러시아 투자 현황 및 사례	7
1 극동러시아 개발 부진 이유	8
2 극동러시아 물류 사업의 문제점	9
3 극동러시아 투자 사례	10
4 극동러시아 물류시장 활용 방안 최근 사례	11
극동 항만 현황 및 활용방안	12
1 극동항만 수출실적	13
2 극동항만 수출실적 (2/2)	14
3 극동항만 Capacity 추정계획	15
4 극동항만 수요 추정	16
5 극동항만 수요 추정 및 공급 추정	17
6 극동항만 석탄 수요 추정-시나리오 분석 결과	18
7 물동량 추정 : 극동항만 석탄 공급 (capacity)전망	19
극동 진출 전략 및 필요요건	20
1 극동러시아 지역 개발 요구조건	21
2 한국이 극동러시아에 투자하지 못하는 이유	22
3 자문사로서의 경험을 바탕으로 한 전략제안자경험	23

극동 러시아 개요

극동러시아 현황

극동러시아는 광물자원이 풍부하며 아시아 태평양 지역과 근접하여 지리적 장점을 가지고 있으나, 인구밀도가 매우 낮고 산업 인프라가 취약한 지역입니다.

극동러시아 개요



주요 내용

- 러시아는 83개의 행정단위가 8개의 연방관구로 묶여 있으며, 그 중 극동 연방관구는 9개의 행정단위로 구성
- 각 자치구역에는 대통령의 권한을 위임받은 대통령 전권대표가 있으며, 극동 지역 전권대표는 Yuri Trutnev
- 총 827개의 광구에 25종의 광물자원이 매장되어 있음

<러시아 전체 대비 극동 광물 비중>

광물자원	매장량 비중	채굴량 비중
다이아몬드	80%	100%
금	33%	44%
은	35%	65%
주석	92%	99%
납	10%	38%
붕소	100%	100%

Source: Rossiskaya Gazeta

Source: 러시아 관세청

(*)GRP: Gross Regional Product

극동러시아 개발 전략

러시아 정부는 2009년 ‘극동 및 바이칼 지역 사회 경제 발전 전략 2025’을 채택하여 해당 지역 개발의 전략을 제시하였습니다.

극동/바이칼 지역 사회 경제발전 전략 2025

단계	주요목표
1단계 (2009~2015년)	• 인프라 확충 • 산업 및 농업분야의 신규 인프라 프로젝트 수행 시작 • 에너지자원 저장 기술 도입 • 러시아 평균 투자 증가율 추월 • 고용률 증가
2단계 (2016~2020년)	• 외국 및 국가 투자 하에 에너지분야 대규모 프로젝트 추진 • 국내외 도로유치 • 교통 (도로, 철로, 해상, 항공) 인프라 구축 완료 • 에너지 가공품 수출 확대
3단계 (2021~2025년)	• 첨단기술분야 발전을 통한 지역경제 선진화 • 대규모 에너지, 교통 프로젝트 수행 완료 • 혁신경제 발전, 첨단기술, 지식기반경제, 에너지, 교통 부문에서 극동/바이칼 지역 잠재력을 기반으로 국제노동분업 참여

예산편성
총 3,529억 USD

연방 1,274 억 USD

극동지역 주정부 100 억 USD

민간자본 2,218 억 USD

Source: 극동/바이칼 지역 사회 경제발전 전략 2025

“극동러시아 개발 2025” 프로그램 내 물류사업 소개

프로그램 내 물류 분야는 총 네 가지로 나뉘어지며 철도 (TSR, BAM) 확장, 신규 항만 개발 및 도로 개발 등이 주요 내용입니다.

TSR

- 아무르 구간 확장
- 나호드카-블라디보스톡 구간 개보수
- 철도 전기화 및 전력 시스템 보수
- 북 시베리아 철도 건설

BAM

- 바니노 구간 2025까지 화물 처리량 80-100 M 톤 까지 증가
- 사할린 주 철도 개보수
- 콤소몰스크-나-아무레 – 소비에츠키야 가반 구간 철도 개보수

Ports

- Posyet – 2015까지 Capacity 2.5 B 톤 까지 확장
- Magadan – 화물 처리량 2배 증가
- Vladivostok – Capacity 250 K TEU/year 까지 증가

Roads

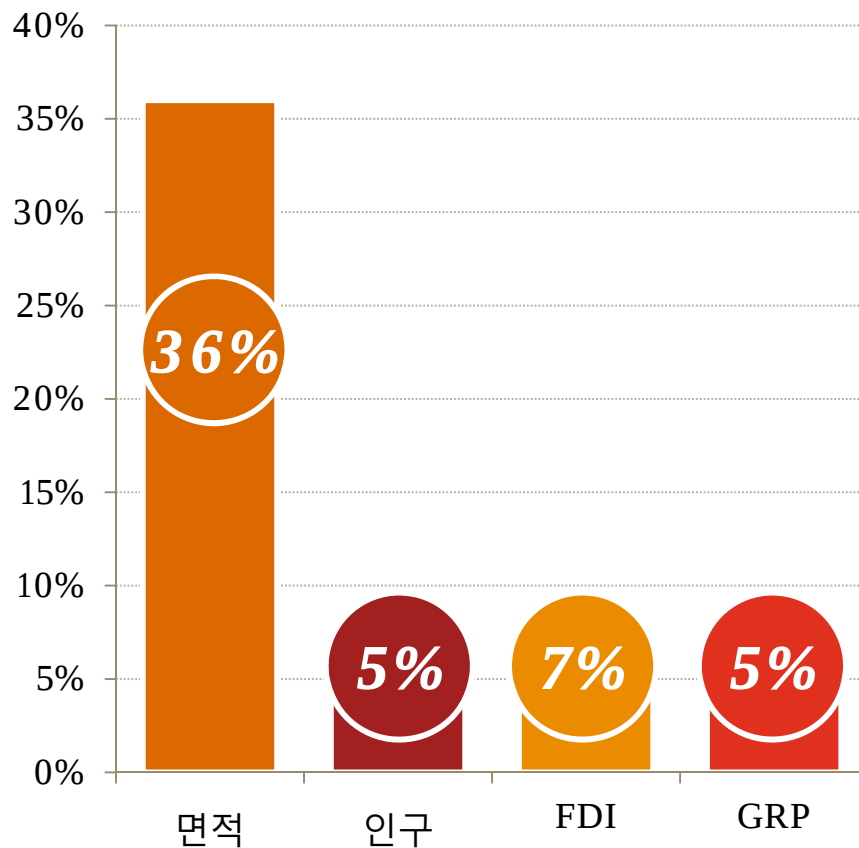
- Amur (Chita-Khabarovsk)
- Vostok (Khabarovsk-Nakhodka)
- Lena (Nerchinsk-Yakutsk)
- Vilyui (Baikal-Yakutsk)

극동러시아 투자 현황 및 사례

극동러시아 개발 부진 이유

극동러시아 지역은 전체 영토의 36%를 차지하나 총 인구의 5% 정도만이 거주하고 있어 인구밀도가 매우 낮으며 러시아 경제의 초점이 맞추어져 있는 서부에 비해 투자율이 매우 저조합니다.

극동러시아 인구, 면적 및 경제지표



면적

- 러시아 총 면적의 36%를 차지하나 인구는 5% 수준

인구

- 고령화와 노동가능인구 감소도 또한 심각한 상황
- 노동 생산성은 러시아 전체 평균 수치보다 낮음

FDI

- 극동 지역의 FDI는 러시아 전체의 6.5% (57억 USD) 수준에 그침
- 지정학적 위치는 뛰어난 편이지만 러시아 경제의 초점은 모스크바를 중심으로 한 서쪽에 맞춰져 있음

GRP

- GRP는 러시아 전체의 5%에 그쳐 생산시설이 부족하며 산업 기반이 낮아 러시아 경제에 미치는 영향이 미비함

Source: 극동/바이칼 지역 사회 경제발전 전략 2025

극동러시아 물류 사업의 문제점

극동러시아 지역의 자원 등의 잠재력 현실화를 위해서는 효율적인 물류체계가 필요하지만 경제발전 상태가 서부 지역과 큰 격차를 보이고 있어 고립 상태가 지속되고 있습니다.

01 지역적 고립

러시아의 교통체계, 동북아시아 교통체계 등과의 연계 및 통합 수준 미흡

낮은 인구밀도

인구밀도가 희박하기 때문에 도로 인프라 확충의 유인이 적어 단일교통망과 연결되지 못하는 고립상태가 지속되고 있음

02

03 지역 간 불균형

극동러시아 내 주별 개발 격차 심화되어 물류 체인 개발에 다소 어려움이 있음

정부측의 지원 미비

교통부문에 대한 국가의 강력한 지원이 뒤따르지 않을 경우 기업활동의 정상적 유지가 힘든 상태임

04

극동러시아 투자 사례

한국 기업의 극동진출 사례는 주로 유통/판매업 위주의 투자가 이루어지고 있으며 물류 사업의 경우 면밀한 사전검토 등 과 같은 선행요건이 이행되지 않을 시 실패 가능성이 높습니다.

P사 항만 개발 사업

01 사업개요

- 2008년 A항을 개발하는 한중러 합작 물류 프로젝트 사업
- 러시아 측이 임차권을 출자, 한국 측이 현금 출자함

02 추진결과

- 러시아측 파트너가 파산 위기를 맞으며 소송을 제기하여 소송이 3년 넘게 지속되었음
- 47억원의 손실을 입고 철수함

03 실패요인

- 러시아 파트너에 대한 철저한 검증 미비
- 면밀한 사전검토가 시행되지 않음
- 회사의 담당자 교체로 인한 운영상 문제
- 파트너의 임대차계약 서류 조작 의혹

K 항만 개발 사업

01 사업개요

- 연해주 지역 내 석탄 전용 부두 개발 프로젝트
- 러시아 측 소유주로부터 지분 인수 추진

02 추진결과

- 지분 인수를 위한 사전 사업 검토 단계에서 사업자간 내부 갈등 및 협상 실패로 인한 사업 추진 중단

03 실패요인

- 한국측 사업자간 갈등
- 사업에 대한 이해 부족
- 사전 검토 미흡

극동러시아 물류시장 활용 방안 최근 사례

최근 극동러시아 지역의 물류시장 활성을 위한 사업 개발이 활성화 되고 있습니다.

자루비노 항만 개발

사업개요	• 중·러 국경으로부터 18km 떨어진 연해주 남부지역에 위치해 있는 부동항 • Summa 그룹 산하의 FESCO 그룹에서 추진하며, 컨테이너 50만 TEU, 양곡 및 일반화물 1천만 톤의 처리능력을 가지게 될 예정 • 1단계 사업은 2018년 운영을 목표로 추진
투자요인	• 자루비노항은 러시아, 중국, 북한과 국경선을 이루고 있고 일본과 한국과는 바다로 접경하고 있어 해상유통과 국외무역에 편리한 이점을 갖추고 있음
시사점	• 중국은 러시아의 최대 교역국으로 양국간 교역규모는 2007년 480억 USD에서 2013년 890억 USD로 약 2배나 성장하여 양국간 교역 활성화 요인으로 작용할 전망 • 자루비노항에서 근접한 훈춘에 조성될 예정인 포스코현대상선국제물류단지 개발 활성화

북극항로 개발

사업개요	• 시베리아 북부 해안을 따라 대서양-태평양을 잇는 북동항로(Northern Sea Route: NSR) • 현재 국제항로로 개발돼 있지 않아 타 국가의 선박들은 거의 운항되지 않으나 약 90%는 러시아 무르만스크 해운 회사들이 이용하고 있음
투자요인	• 극동아시아와 유럽·대서양 연안을 연결하는 최단거리인 북극항로가 열려 연료와 시간이 절약되고 자원의 개발이 용이해짐
시사점	• 아시아-유럽 노선의 운항 거리가 기존 수에즈운하를 경유할 때보다 30%까지 절감되어 부산항이 중·장기적으로 싱가포르를 대체할 수 있을 것으로 전망 • 극동 거점항만 개발을 통한 기타 산업 발전 효과

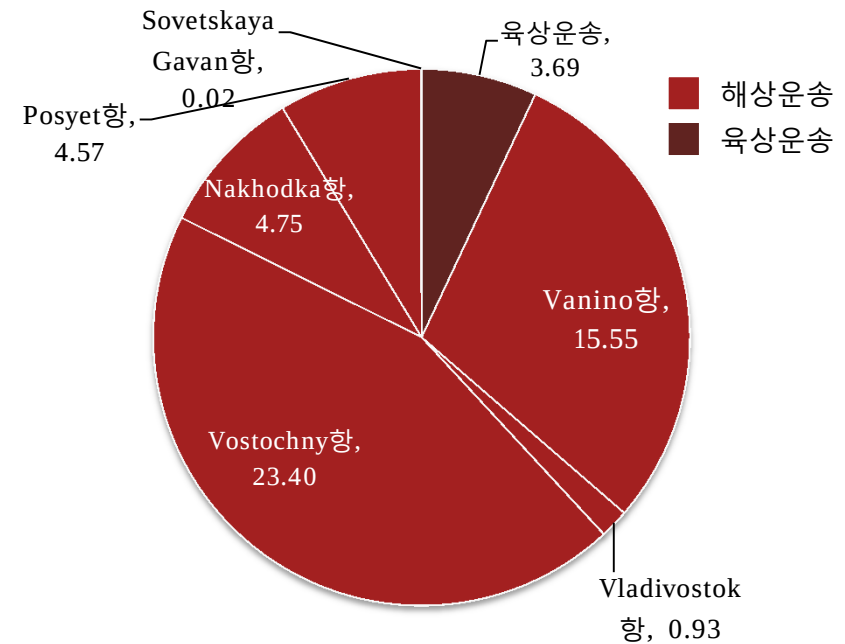
극동 항만 현황 및 활용방안

극동항만 수출실적 (1/2)

러시아의 아시아로의 석탄 중 대부분(약 93%)은 극동항만을 통한 해상운송을 통해 수출되었습니다.

(단위 : 백만톤)

구분	항만명	물량	비중
육상	-	3.69	6.97%
해상	Vanino 항	15.55	29.40%
	Vladivostok 항	0.93	1.75%
	Vostochny 항	23.40	44.23%
	Nakhodka	4.75	8.97%
	Posyet	4.57	8.64%
	Sovetskaya Gavan	0.02	0.04%
	소계	49.21	93.03%
총계		52.90	100%



Source: Russian coal export potential, Argus media

극동항만 수출실적 (2/2)

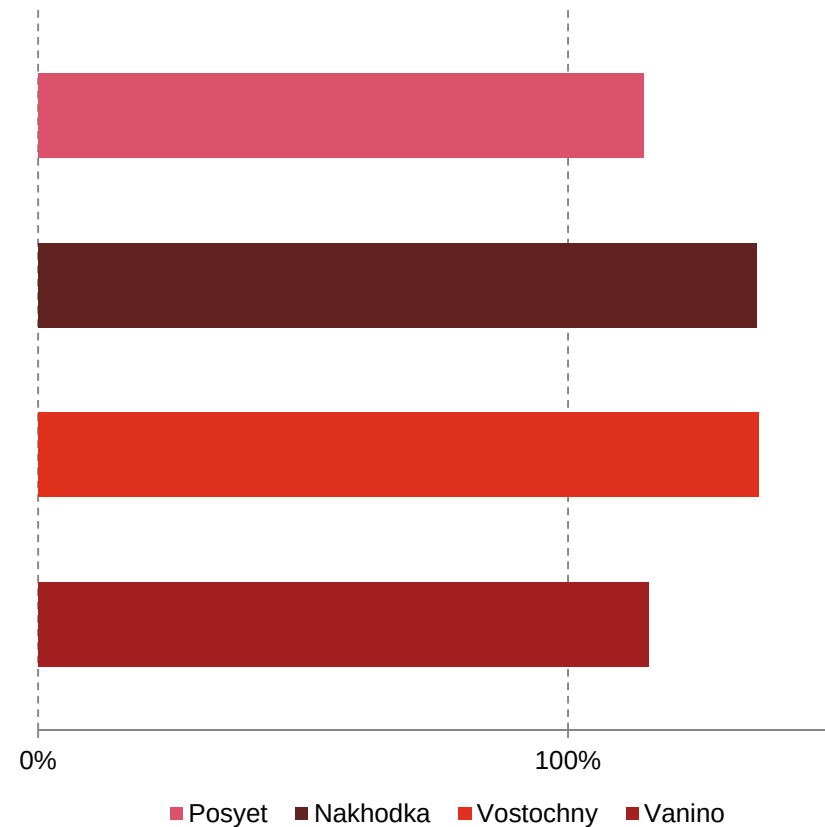
극동지역 주요항만들의 2012년 수출실적 및 Capacity를 보면, 사용실적이 100%를 초과하고 있습니다.

주요 극동항만 석탄수출량 및 처리용량

구분	2012년 석탄수출량 (백만톤)	2012년 Capacity (백만톤)	Utilize Ratio (%)
Vanino	15.5	13.5	115%
Vostochny	23.4	17.2	136%
Nakhodka	4.7	3.5	136%
Posyet	4.6	4.0	114%
Average	12.1	9.6	125%

Source: Russian coal export potential, Argus media

극동항만 주요부두 Utilize Ratio



극동항만 Capacity 추정계획

극동 항만들의 Capacity는 총 약 91백만 톤으로 추정되며 이는 신규 개발사업은 제외한 수치입니다.

(단위: 백만 톤)

구분	2012년 처리용량	계획상 확장용량	계획상 확장 후 용량	계획상 확장시기
Vanino	13.5	26.5	40.0	2015년~2018년
Vostochny	17.2	13.8	31.0	2015년~2017년
Nakhodka	3.5	7.5	11.0	2014년~2016년
Posyet	4.0	5.0	9.0	2015년
합계	38.2	52.8	91.0	

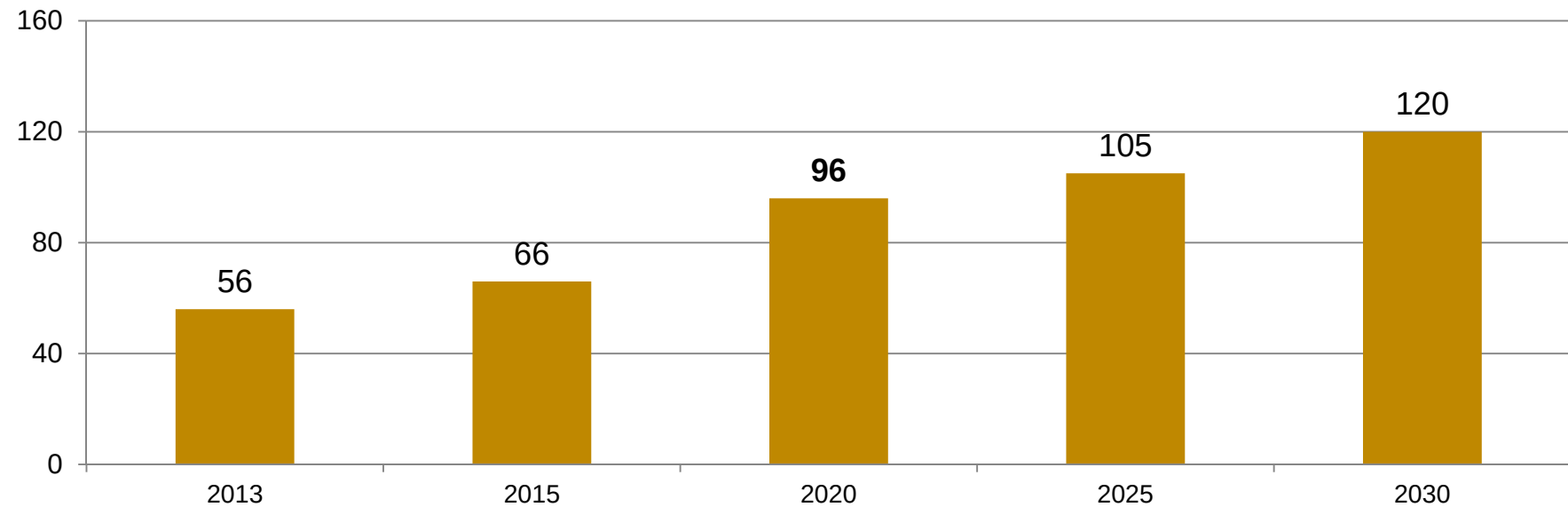
Source: Russian coal export potential, Argus media

- Vanino, Vostochny, Nakhodka, Posyet 등 주요 극동항만들의 총 capacity는 약 91백만 톤으로 추정
- 동 추정량은 신규 개발사업(green field project)에 따른 capacity 증가량은 배제한 예측치임

극동항만 수요 추정

동북 아시아 지역(한·중·일)의 러시아 석탄 수요 현황 및 미래(2020년) 수요 추정

(단위 : 백만 톤)



(Source : Ministry of Energy, Russia)

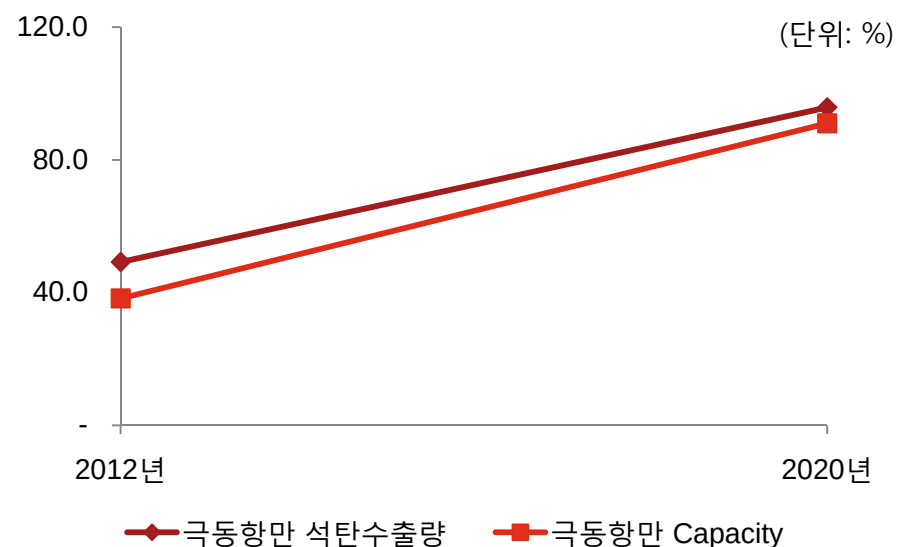
- 러시아 Ministry of Energy의 <러시아 석탄계획 2030> 자료에 기반하여 2020년 동북 아시아 지역의 러시아 석탄 수요는 약 96백만 톤으로 추정

극동항만 수요 추정 및 공급 추정

동북 아시아 지역(한·중·일)의 러시아 석탄 수요 현황 및 미래(2020년) 수요 추정

(단위: 백만 톤)

구분	2012년	2020년
극동항만 석탄수출량	49.2	96.0
극동항만 처리가능용량(*)	38.2	91.0
Utilize ratio	128.8%	105.5%



Source: Russian coal export potential, Argus media

- 상기 가정 하, 극동항만의 석탄 수요-공급 동향 관련하여 초과수요의 폭이 점차 감소할 것으로 보임
- 2012년 극동항만의 평균 활용률은 약 129%이며, 2020년 추정 평균 활용률은 약 105%로 항만 처리가능용량에 비해 초과수요상태가 예상되나 항만의 capacity 증가에 따라 초과수요의 폭은 감소
- 2020년 기준, 극동항만의 추정 석탄수출량이 극동항만의 추정 처리가능용량을 약 4.8백만 톤 초과할 것으로 예상

극동항만 석탄 수요 추정 결과

수요 추정 결과

수요 예측의 불확실성

- 과거 사례를 보면, 항만 산업의 경우 추정 물동량과 실제 물동량간의 차이가 커서 장기간 수요를 추정하는 것은 상대적으로 불확실성이 큼
- 이는 물동량(수요) 추정의 경우 복잡하게 얽혀있는 거시경제지표와 연관되어 있고, 향후 경제상황의 불확실성의 영향을 많이 받기 때문임

Capacity 축소

- Capacity 관련하여 극동항만의 경우 철도 인프라, 부지 확보 등의 어려움이 있고, 기존 TSR의 확장이 연계되어야 한다는 점에서 신규 개발사업은 2020년 이후에 실현된다고 가정
- 따라서 상술한 수요 및 공급 가정을 종합해 보면 2020년까지는 기존 극동항만의 추가 확장 및 증설에 따라 Capacity가 증가하여 초과수요의 크기가 점차 작아지는 것으로 추정

2020년도 이후 개발 계획

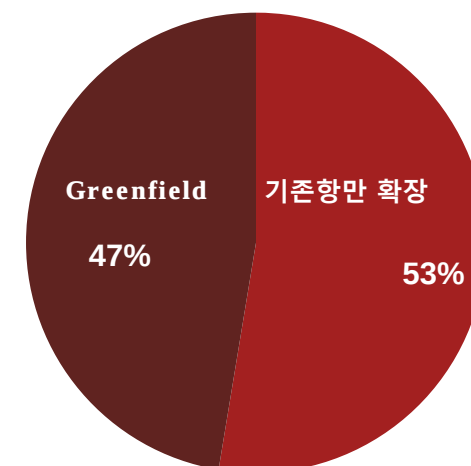
- 다만, 2027년 경에는 계획했던 신규개발사업들도 운영됨에 따라 capacity가 어느 정도 안정된 규모를 갖추게 되어 극동항만간의 경쟁이 발생할 수 있을 것으로 보임
- 그러나, 중국 등으로부터의 지속적인 수요로 인해 향후에도 수요와 공급이 어느 정도 안정된 상태를 갖추게 될 것으로 기본 가정을 함

물동량 추정 : 극동항만 석탄 공급 (capacity) 전망

극동항만들의 현황 및 향후 확장계획 (신규개발 사업 포함)

(단위 : 백만 톤/년)

Project		현황 (2012년)	계획	계 (현황+계획)	예정시기
기존항만 확장 Project	Vanino	12.0	8.0	20.0	2015
	Vanino	1.5	18.5	20.0	2018
	Vostochny	17.2	13.8	31.0	2015~2017
	Nakhodka	1.0	5.0	6.0	2016
	Nakhodka	2.5	2.5	5.0	2014
	Posyet	4.0	5.0	9.0	2015
소계		38.2	52.8	91.0	-
Greenfield Project	Kolmar's terminal	-	27.0	27.0	2016
	TEPK's terminal	-	15.0	15.0	2015
	Summa's terminal	-	20.0	20.0	N/A
	Sukhodol Sea Port	-	20.0	20.0	N/A
소계		-	82.0	82.0	-
총계		38.2	134.8	173.0	-



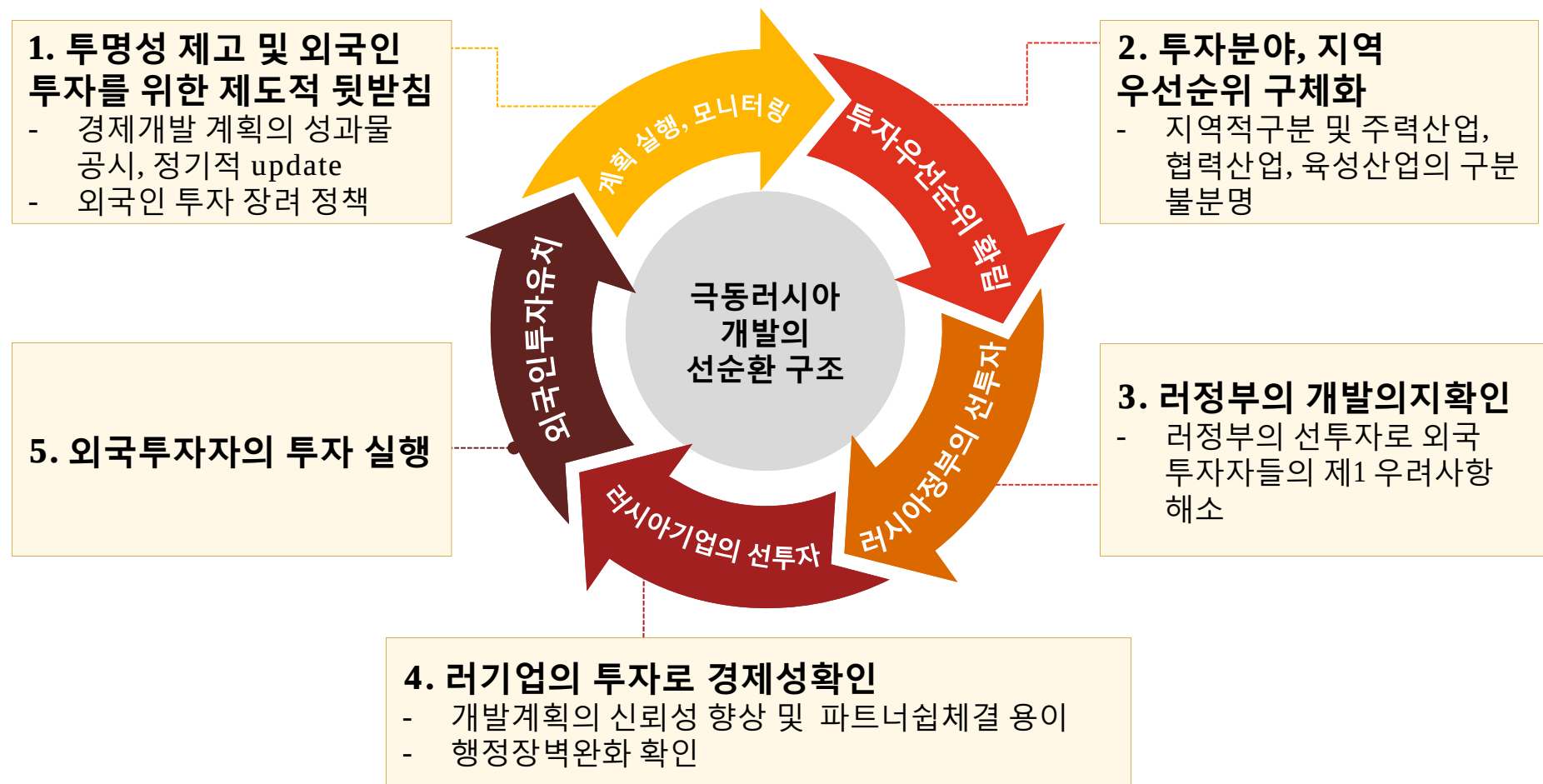
(Source: Russian coal export potential, Argus media)

- 주요 극동항만들의 확장계획 이외에 신규 개발 프로젝트를 고려한 총 capacity는 약 173백만 톤으로 추정됨

극동 진출 전략 및 필요요건

극동러시아 지역 개발 요구조건

다음은 외국인 투자자의 투자에 앞서 이뤄져야 할 선행조건으로, 투명성확인과 러정부의 투자에 따른 개발의지확인 등이 있습니다.



한국의 극동러시아 투자 부진 사유

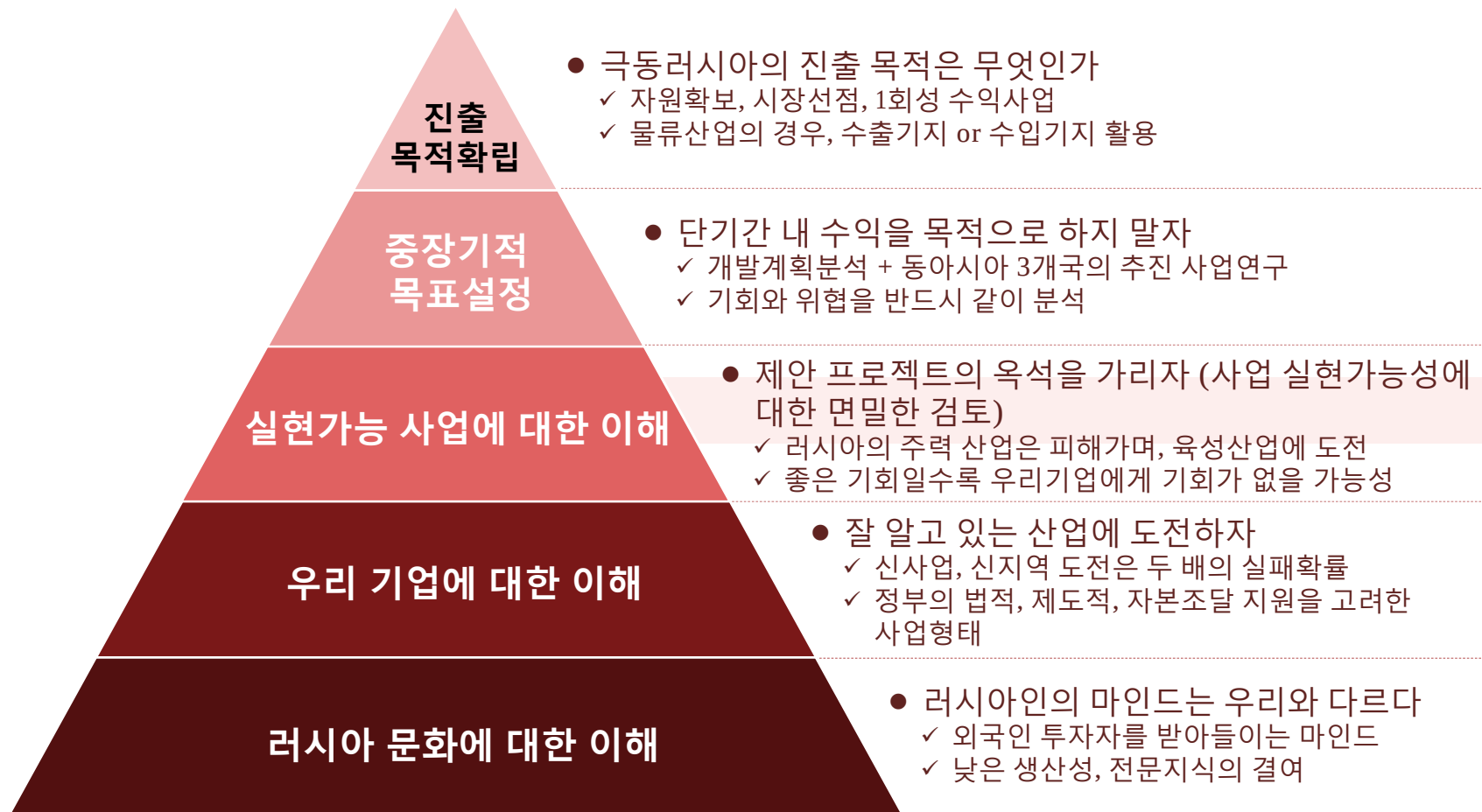
한국 투자자들이 극동러시아에 투자를 꺼려하는 이유는 부정적인 선입견에서부터 시작됩니다. 또한 정부간의 협력, 자본조달에 대한 문제점도 여전히 우려되는 사항입니다.



- 자원 및 건설업 외 산업에 대한 무관심
 - 부족한 인프라로 인한 장기투자 우려
 - 장기투자 시 투자회수에 대한 염려
 - 불안정한 수요로 인한 가격 정책 실패
-
- 진출에 대한 제도적 뒷받침이 아닌 보여주기식 지원
 - 정부와 기업의 견해차이 - 정치적 이유로 사업성 없는 사업지원
-
- 신용도, 자본력 있는 대기업만 살아남는 구조
 - 중견기업의 투자가 장기투자로 이어질 시, 자본 조달 및 조달금리 상승 우려
-
- 러시아 파트너의 말바꾸기 및 현지 발생 법률, 행정처리의 전문성 결여
 - 정부기관의 빈번한 행정 변경사항
-

자문사로서의 경험을 바탕으로 한 전략제안

극동러시아 진출에 실패 위험을 줄이려면 진출목적의 확립, 지역의 특징 그리고 우리와 러시아에 대한 이해가 선행되어야 합니다.



Thank you.

© 2014 Samil PricewaterhouseCoopers. All rights reserved.

"PricewaterhouseCoopers" refers to Samil PricewaterhouseCoopers or, as the context requires, the PricewaterhouseCoopers global network or other member firms of the network, each of which is a separate and independent legal entity.