

제 1호 · 2015년 12월 2일

미래 전략 연구 본부 | 국제 물류 연구 실
총 괄 | 이성우 실장

KMI 극동러시아 동향 리'포'트



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



북방 물류시장의 장벽, 러시아 통관

- 극동 러시아 진출 한국기업들이 겪고 있는 어려움 중 가장 대표적인 것으로 통관문제가 있음
 - 매년 한-러 간 교역규모는 아래 그림처럼 증가하고 있지만 상이한 법적, 제도적 규제와 이에 따른 복잡한 통관 절차가 교역의 빠른 성장을 방해하는 무역장벽으로 작용하고 있음
 - 이러한 무역장벽은 공급자와 소비자 모두에게 적지 않은 시간적·금전적 비용부담¹⁾을 가중시키는 요인이 되고 있음
 - 러시아의 WTO가입 전후로 외국인투자 활동에 대한 제약요건들이 폐지되고 규제사항들이 완화되긴²⁾ 하지만 여전히 러시아 진출 한국기업들은 통관 절차에 많은 어려움을 호소함
 - 특히 극동지역은 시베리아횡단열차를 통한 유럽 관문으로 물류관점에서 매우 중요한 지역임

한-러 수출입액

단위: 천 달러



자료: 무역협회, <http://stat.kita.net/stat/istat/ruts/RutsCtrlImpExpList.screen> (검색일: 2015년 10월 20일)

러시아 세관 거버넌스 구조

- 러시아 통관문제에 대한 이해를 돕기 위해서는 러시아 세관당국의 거버넌스 구조에 대한 이해가 우선되어야 할 것임
- 러시아는 관세청을 중심으로 산하에 지역 세관들이 배치되어 있으며 국가 정책 규정 및 관련 법률을 적용한 통관업무, 밀수 단속, 유해물품 수입 통제 등의 업무를 집행함
 - 관세관련 업무를 담당하는 주요 부서로는 관세관리국, 일반관세국, 관세수입국, 관세조사국, 관세검사국, 관세협력국, 관세통계분석국 등이 있음

1) 롯데 백산수의 경우 백두산에서 가장 가까운 자루비노항이 아닌 대련항을 통해 운송되고, 스텐나대아라인의 경우 중·러 국경 통과 시 발생하는 기약 없는 대기시간, 비자발급을 위한 추가숙박비 발생 등의 어려움 때문에 운항 중단됨
 2) 농산물에 적용되고 있는 부가가치세 면세 혜택, 농산물 품목에 대한 관세 감축, WTO에 합치되는 동식물 검역법률 제정 및 적용, 통관수수료 인하, 철도요금할인 등의 혜택이 있음



KMI 극동러시아 동향 리포트

- 그 외 재무부는 관세 징수 및 환급정책을 관할하고, 에너지 산업부는 할당(quota), 반덤핑(antidumping), 특혜세율(preferential tariff) 정책 입안을 담당하며, 각종 산업인증 관련 기구들이 일반품목 또는 전기 기계 인증 등을 담당하고 있음
- 러시아 관세청은 관세청장 및 부청장 산하에 업무별로 21개의 하부 조직으로 구성되어 있음

관세청장 Belianinov Andrey	부청장(5명) 1..Malinin Vladimir 2.Komlichenko Sergey 3.Golendeeva Tatiana 4.Strukov Andrey 5.Davydov Ruslan	검사조직국
		정보기술국
		관세처리 통제국
		밀수통제국
		조달운송국
		연방 관세 수입과 관세율 조정국
		재정경제국
		관세조사국
		법집행국
		무역제한, 통화, 수출 조정국
		행정국
		공무 및 인사국
		홍보국
		부패방지국
		세관협동국
		통계분석국
		관리 및 개정국
		상품품목국
		분석국
		화물통과후 관세관리국
		리스크 및 운영관리 부서

자료: 러시아 관세청, <http://www.customs.ru> (검색일: 2015년 11월 28일)

- 러시아 세관은 세관총국인 중앙세관을 중심으로 관구별로 총 7개의 세관을 두고 있음

중앙세관 http://ctu.customs.ru/	시베리아세관	http://stu.customs.ru/
	북서세관	http://sztu.customs.ru/
	남부세관	http://yutu.customs.ru/
	프리볼스크세관	http://ptu.customs.ru/
	우랄세관	http://utu.customs.ru/
	극동세관	http://dvtu.customs.ru/
	북카프카스세관	http://sktu.customs.ru/

자료: 러시아 관세청, <http://www.customs.ru> (검색일: 2015년 11월 28일)

- 러시아 세관은 각 세관별로 차이는 있지만 관구 내 지역별 또는 HS코드별 통계자료를 제공하고 있으며 세관이용자들에게 필요한 다양한 정보를 제공하고 있음
- 종사자 수 기준 세관 규모는 중앙(113명) > 북서(88명) > 시베리아(68명) > 남부(50명) > 극동(49명) > 프리볼스크(49명) > 우랄(49명) > 북카프카스(18명) 순임



관세법령 주요 내용

- 러시아 세관 통관과 관련하여 러시아 연방법 및 러시아가 체결한 국제조약의 적용을 받음
 - 러시아 연방법에 따라 관세법(The Law on Customs Tariff)과 세관법규(The Customs Code)에 통관(Customs Clearance), 관세제도(Customs Regimes), 관세책정(Customs Calculation)에 대한 기본 원칙을 정해 놓음
 - 러시아 관세품목의 분류코드체계는 통관에 필요한 수출입 물품 분류를 규정하며 품목에 대한 구체적인 세법 적용은 러시아 관세청의 지시와 관리에 따라 이루어짐
- 러시아 신관세(연방관세법)인 연방법 311-FZ(Federal Law in Customs Regulation in the Russian Federation)가 2010년 11월 27일 제정되어 2010년 12월 29일부터 발효됨
 - 새로운 관세법은 2010년 3국 관세동맹 운영³⁾을 위한 통합관세법이 발효됨에 따라 제정됨
 - 총 8장, 47절, 325조로 구성된 러시아의 신관세법은 총칙, 관세 납부, 통관, 러시아연방으로의 수출입, 통관과 관련된 통관과정, 통관절차, 상품 분류에 관한 세관운영 이행의 특징, 종결규정 등의 내용으로 조문이 대폭 축소됨
- 제정된 신관세법(연방관세법)의 주요 내용으로는 통관 비용절감, 통관 소요기간 단축, 전자신고제도 도입 등이 있음
 - 통관에 드는 각종 수수료의 총액 한도를 최대 10만 루블(한화 약 200만원)로 제한함
 - 관세동맹 통합관세법에 따라 세관신고서 접수 후 근무일 기준 2일내 수입통관을 마쳐야 함
 - 통관기한을 연장할 경우 세관장 등이 승인한 문서에 의해, 세관신고서 접수 후 근무일 기준 10일까지 허용됨⁴⁾
 - 세관신고는 기본적으로 전자서명을 사용한 전자신고로 접수하되, 특정 물품이나 세관 절차 등에 한해 실물서류를 통한 접수가 가능하나 이는 별도의 규정에 따름⁵⁾
- 2012년 5월 외국인 투자유치 활성화를 위한 기업환경 개선대책의 일환으로 관세행정 개선 로드맵을 발표하였음
 - 2018년도까지 제도 정착을 계획하고 있으며 주요 내용으로는 통관서류 축소, 통관 소요기간 단축, 통관비용 절감 등이 있음

3) 러시아-카자흐스탄-벨라루스 3국 관세동맹 운영을 위한 통합관세법 시행의 후속조치로 러시아의 신관세법(연방관세법) 제정되어 관세동맹국과의 효율적인 운영을 도모함

4) 러시아 연방법 311-FZ 제208조

5) 러시아 연방법 311-FZ 제204조



러시아 수출입 통관절차 및 유의사항

○ 수입 통관절차 및 유의사항

신고 전 서류준비	① 세관신고서, 선하증권(BL), 송장(invoice), 포장명세서(Packing List) 필수 준비 - 안전증명서, 원산지 증명서(C/O)등을 품목별로 추가 제출 * 모든 서류는 러시아어로 작성되어야 하며 제품설명서 및 제품 라벨링도 러시아어로 기재해야함 * 서류에 경미한 실수도 해당 세관의 자의적 해석과 규제의 대상이 됨 ② 관세납부 전 사전 예치 요건 충족 - 수입물품·운송수단, 해당금액 예치 등 ③ 관할 세관 수하인 업체 등록 및 등록 번호 취득 ④ 수입규제품목 관련 라이선스 취득/ 품질 인증마크 부착/ 품목별 인증서 획득 등의 수입요건 충족 * 품질인증은 세관에서 지정하는 기관에 의해서만 가능하며 상당한 시간이 소요됨
--------------	--



수입신고	① 수입신고서는 서류 및 디스켓 제출 - EDI 신고는 현재 도입 단계임 ② 수입물품 신고가격 입증을 위한 추가 서류 제출 요구 * 물품단가를 저가 신고한 행위 적발시, 압류 조치이나 엄중한 행정·형사 처벌을 물음 ③ 지정품목은 러시아 연방 FEACC코드(관세코드)를 세관 신고서에 기재 - 해당품목: 육류, 포도주, 알범, 식물, 컴프레서, 냉장고, 모니터, 컴퓨터, 자판기, 손목시계, 약기 등
------	--



심사·검사	① 물품 검사 후 화물 검사서 작성 ② 보세운송시, 국경검사대 송부 내용/보세운송면장과 수입신고서 내용 비교 ③ 계약서 내용 및 화물 반입 서류를 비교 검사 * 화물검사는 표본추출 검사 원칙을 적용하나 검사방식이 다양하고 까다로워 예측 어려움 * 수입이 증가하는 물품에 대해서는 수시로 전수검사가 실시되며 화물 검사율은 평균 44%로서 검사비율이 높음. 또한 검사 속도가 매우 느리고 제품 파손 및 분실의 우려가 매우 높음
-------	--



관세 납부	① 평균 수입관세 13%, CIF가격 기준 증가세 부과 - 원자료 5% < 부자재 10% < 제품 10~20% ② 일부 상품은 종량세 및 수량세, 증가·종량 혼합세 적용 ③ 관세 외 부가가치세(최고 18%), 소비세 부과 * 에틸알코올, 주정용액, 알코올 제품, 맥주, 담배, 보석, 휘발유, 승용차 등 8개 품목 중심으로 10-400%의 소비세를 부과함
-------	--



KMI 극동러시아 동향 리포트



신고수리 물품반출	① 모든 관련 서류 사본을 러시아 연방관세위원회에 송부 - 연방관세위원회의 승인을 받아 최종 통관 결정 → 물품반출 * 관세위원회의 최종 서류 심사로 인해 추가 통관 시일이 소요되며 이에 따라 추가비용 및 부대비용이 발생함
--------------	--

자료: 관세청 해외통관지원센터, 「러시아수출입통관절차 및 유의사항」, 2012, <http://www.customs.go.kr> (검색일: 2015년 11월 28일)

○ 수출 통관절차 및 유의사항

수출신고	① 전자신고 또는 서류신고 ② 구비서류: 선하증권, 송장, 포장명세서, 계약서, 적하목록, 각종 허가·승인·증명서 및 수출 허가서(필요시) 등
------	--



검사·반출	① 화물검사를 위해 운송사가 물품을 세관·통제구역으로 이동 ② 심사·검사 결과, 제출 서류와 일치하면 3일 내에 물품을 세관 통제구역에서 반출 (수출세 부과 대상이 아닌 경우, 신고 후 4시간 이내 반출)
-------	---



수출세 납부	① 주요 전략물품(원자재 및 제품)은 수출세를 납부하여야함 * 수출용 원재료를 수입하여 러시아 관내에서 가공 후 일정 기간 내에 재수출할 경우 수입 관세를 감면해주는 Inward Processing Relief (IPR) 제도를 시행하고 있지만, 관련 절차 및 관세 환급을 위한 증명 등이 매우 복잡하여 실제로 관세 환급을 받는 기업은 거의 없음 ② 대상: 원유, 가스, 금속, 귀금속, 다이아몬드, 광물, 특정 화학물질 등
--------	---

자료: 관세청 해외통관지원센터, 「러시아수출입통관절차 및 유의사항」, 2012, <http://www.customs.go.kr> (검색일: 2015년 11월 28일)

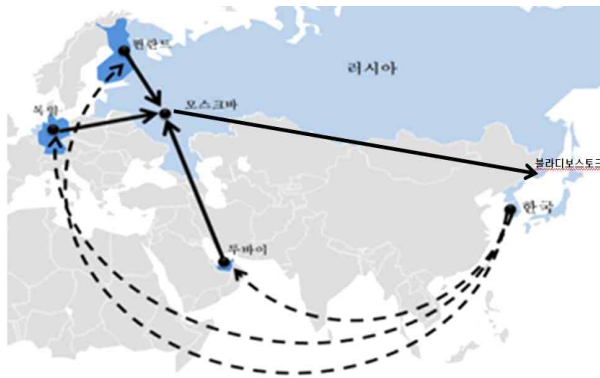
- 이 외에 관세혜택을 받을 시 선 세금납부 후 환급신청 행정절차를 통과해야 환급이 이루어짐
 - 관·부가세 환급을 위한 행정적인 절차가 매우 복잡하고 6개월 이상의 긴 시간이 소요됨⁶⁾
 - 환급에 필요한 서류상에 문제가 있을 경우 환급이 이루어지지 않는 경우도 빈번하게 발생
 - 현지에 사무소나 법인이 없이 외국에 소재한 수출업체의 경우에도 부가세 환급을 위해 러시아어로 관련 서류를 제출해야하고, 관련 서류 제출 이후에도 세무서의 세무 검토 및 조사를 받아야하는 등의 절차가 매우 까다로움

6) 환급에 필요한 서류는 모두 러시아어로 제출해야하며 현지에 사무소나 법인이 없는 업체의 경우는 관련 서류제출 이후 세무서의 세무 검사 및 조사를 받아야함 또한 수출용 원자재를 수입할 때 관세 등을 징수했다가 그 원재료 등을 가공한 제품을 수출할 때에는 징수하였던 관세를 환급해주지 않는 등의 환급을 어렵게 하는 항목들이 많음

극동러시아 주요 물류 루트 및 거점

- 기존 국내기업들은 모스크바를 목적지로 화물을 운송했다면, 최근엔 극동지역의 발전 및 근거리 원자재 수입에 관심이 높아지면서 극동러시아와의 운송이 증가하게 됨⁷⁾

(과거 유럽러시아 중심의 물류 루트)



(현재 극동러시아 거점 중심의 물류 루트)



자료: 김익준, "러시아-중양아 물류 환경 변화", China Plus Issue&Analysis(2014), pp. 62-63(재구성)

- 우리나라에서 매우 근접한 거리에 위치한 극동지역일지라도 모든 화물은 유럽과 모스크바를 통해 극동 지역으로 운송되었으나, 2010년 관세동맹이 출범하면서 극동지역을 통해 모스크바로 운송되는 물류루트가 형성되고 있음
- 극동지역의 주요 통관 거점은 블라디보스토크항, 보스토치니항, 나호트카항이며 주로 우리나라에서 해상운송으로 이 항만들까지 운송된 뒤 항구에서 러시아 내륙지역으로 시베리아 횡단 철도 및 트럭킹을 통해 운송됨
- 현재 러시아 정부가 해외투자를 끌어들이기 위해 계획하고 있는 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 제도를 통해 통관문제에 대한 해결을 하고자하는 의지를 보이고 또 실제로 통관 개선이 이루어지고 있으나 여전히 문제로 여겨지고 있음
 - 지난 10월 블라디보스토크 한러 해운물류 협력회의에서 있었던 양자회담에서 통관문제(냉동 컨 상온실시, 러시아에서만 발급 가능한 서류제출 요구, 통과화물에 대한 선하증권 원본 요구 등)와 TASED지역의 통과화물 컨테이너의 적출입 가능 여부 등이 여전히 문제점으로 남

7) 2007년 이전에는 한국에서 러시아 및 중앙아시아로 화물이 운송되는 경우 블랙통관의 관행으로 인해 독일, 두바이, 핀란드를 통해 우회 수출됨. 보통 블랙통관 관행 때문에 한국 업체들은 독일, 두바이, 핀란드까지만 운송하고 그 이후는 러시아 구매자가 자신의 네트워크를 통해 처리하였음. 하지만 2007년부터 러시아 정부의 불법 통관 금지 조치로 불법통관 관행이 사라지면서 러시아로 직접 운송하는 물류체계의 변화가 생김



아있고 이에 대한 논의가 있었으나 뚜렷한 해결방법을 찾진 못했음

- 하지만 이러한 문제점들이 여전히 존재함에도 불구하고 아시아의 물류비중이 높아지면서 극동러시아의 통관의 중요성이 매우 부각되고 있음
- 극동러시아의 통관 문제 개선을 위해서 직접적인 협력채널 구축을 위한 협의체 구성 등과 같은 한-러 간 정부적 차원의 노력이 필요함

이하림 연구원

051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr



러시아, 1월 - 10월 물동량 증가

- 2014년 러시아 전체 물동량은 약 79억 8,200만 톤으로 우크라이나 사태 등의 여파로 전년대비 약 2억 8,200만 톤 감소함
 - 2011년부터 2013년까지 러시아 전체 물동량은 각각 83억 3,700만 톤, 85억 1,900만 톤, 82억 6,400만 톤임
- 올해 1월부터 10월까지 러시아 항만 물동량은 전년대비 3.2% 증가한 5억 5,380만 톤을 기록함
 - 카페리선 처리물동량은 1.6배 증가하여 1,360만 톤을 기록하였으며, 컨테이너 및 냉장화물은 15.2% 감소하여 각각 3,330만 톤, 260만 톤을 기록함
 - 수출 처리물동량은 전년대비 5.7% 상승하였으며, 연근해 화물은 6.2% 상승함
 - 수입 처리물동량은 루블화 가치 하락 등의 여파로 24.3% 하락함
- 러시아는 자국의 경제재제에 대한 대응 중 하나로 제조업 활성화 등을 통해 서방의 수입의존도를 낮추고자 함
 - 현재 루블화 가치 하락 등의 여파로 러시아 수입 물동량이 감소하였으나, 앞으로는 러시아의 경제재제 대응에 따라 수출입 물동량이 변화 할 것으로 전망됨

러시아 항만별 처리물동량 증가율

단위: 전년대비 %

구분	증가율	세부항만별 처리물동량 증가율
발트해	1.9%	우스트-루가항 16.5%, 프리모르스크 6.1%, 상트페테르부르크항 -16.2%, 비소츠크항 -1.3%, 칼리닌그라드 -7.6%
아조프해 및 흑해	5.1%	노보로시스크항 3.5%, 투압세항 15.2%, 타만 13.9%, 로스토프나돈누항 6.4%, 타간로그항 3.2%, 템류크항 27.4%, 에이스크항 -4.3%, 카프카즈 해양 터미널 -17%
카프카즈해	14.9%	마하치카라항 -22.1%, 올라항 14.5%, 아스트라한 -1.1%
극동해	4.4%	보스토치니 11.5%, 바니노항 4.2%, 나호드카항 0.7%, 데카스트리항 31.8%, 프리고로드노예항 -0.7%, 블라디보스토크항 -18.2%, 포시예트항 -6.6%

자료: <http://logirus.ru> (검색일: 2015년 11월 16일)

- 올해 1월부터 10월까지 러시아 내륙수운 물동량은 전년대비 3.1% 감소한 1억 1,130만 톤을 처리하였으며, 여객운항은 전년대비 6.6% 증가하여 1,300만 명이 이용함



KMI 극동러시아 동향 리포트

- 러시아 내륙수운의 경우 철도, 도로 등의 내륙운송에 비해 비용측면에서 저렴하나, 겨울철 동결 기간, 강수량에 따른 수로의 수심 등 그해 자연조건에 따라 물동량이 변화할 것으로 전망됨

러시아 내륙수로별 처리물동량 증가율

단위: 만 톤, 명, 전년대비 %

구분		2014.01.-10.	2015.01.-10.	증가율
벨로모르스크-오니지스키	화물	40.3	28.87	-28.4
	여객	28,300	44,100	55.8
볼가-발틱해	화물	1,490	1,320	11.4
	여객	351,800	375,600	6.8
모스크바 수로	화물	1,540	1,700	14.3
	여객	1,800,000	2,700,000	50.0
볼지스크 수로	화물	3,650	3,840	5.2
	여객	3,400,000	3,300,000	2.9
볼가-돈강	화물	27.54	12.65	-54.1
	여객	7,900	6,900	-12.7
아조프해-돈강	화물	720	660	-8.3
	여객	455,500	349,000	-23.4
세베로-드빈스카야	화물	260	250	3.8
	여객	1,400,000	1,300,000	-7.1
페초르스키 수로	화물	24.83	12.2	-50.9
	여객	92,200	60,400	-65.4
캄스키 수로	화물	850	610	-28.2
	여객	1,000,000	1,100,000	10.0
오바-이르티쉬스키	화물	870	620	-28.7
	여객	1,200,000	1,000,000	-16.7
오비강	화물	540	370	-31.5
	여객	395,300	423,500	7.1
예니세이강	화물	450	530	17.8
	여객	535,700	841,200	57.0
바이칼-안가르스크	화물	200	180	10.0
	여객	155,500	133,600	-14.1
레나강	화물	440	410	-6.8
	여객	458,400	539,200	17.6
아무르강	화물	290	450	55.2
	여객	837,100	644,500	-23.0

자료: <http://portnews.ru> (검색일: 2015년 11월 16일)

자료 : <http://logirus.ru> 2015.11.11., <http://portnews.ru> 2015.11.13. (검색일: 2015년 11월 16일)

김은미 연구원

051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr



러시아 크루즈관광 산업 동향

- 극동러시아의 주요 관광지인 캄차카 반도의 페트로파블롭스크-캄차카항을 이용하는 크루즈 승객수가 2025년까지 30만 명에 달할 것으로 예상함
 - 연간 크루즈관광으로 캄차카를 방문하는 여행객은 9,500명 정도이며 20척의 크루즈가 정박함
 - 극동지역의 크루즈관광 산업 발전을 저해하는 요소로 항만인프라 부족, 안벽 길이 및 수심이 확보된 현대식 부두 부재, 현대식 전용 터미널 부재 등이 있으며 외국관광객을 위한 연계 관광 상품 부재 또한 하나 요소로 꼽힘
 - 이를 해결하기 위해 항만인프라 개발, 크루즈 회사에 대한 법 및 규정 개선 등이 필요함
 - 올해 8월 말 캄차카가 사회경제개발구역(Advanced Special Economic Zones)으로 지정되면서 크루즈 관광산업 발전 저해요소들이 해결될 수 있을 것으로 예상됨⁸⁾
- 북서지방 및 러시아에서 가장 큰 규모의 크루즈 터미널은 상트페테르부르크항에 있는 "Morsky Pasad" 터미널임
 - 2015년 터미널 이용 승객수는 약 50만 명이였으며 전년도대비 약 2% 증가한 수치이며 2016년에는 올해보다 1-2% 더 증가할 것으로 예상됨
 - 2020년까지 크루즈 전용터미널을 개발할 전략적 계획을 가지고 있으며 2017년부터 시범적으로 터미널이 이용될 것임
 - 위의 계획을 실행하기 위해 크루즈 및 선박으로 입항하는 외국 승객에게 72시간 무비자 입국이 가능하게 하였으며 장기적으로는 모든 외국관광객에게 적용할 예정임⁹⁾
 - 또한 항만 인프라와 단지 개발을 위해 7번 부두에 원격 계선주¹⁰⁾를 설치하는 등의 다양한 현대시설을 갖출 계획임
- 남부지방은 크루즈 관광 개발이 가장 어려운 지역으로 잠재력은 있으나 사업 가능성이 낮음
 - 그 중 크루즈산업이 유망한 지역은 아조프-흑해지역이며 지난 10-15년 동안 이 지역을 이용한 선박 회사는 없으며 개인선박들이 승객운송을 위한 운항만 있었음

자료 : <http://www.portnews.ru> 2015.11.09. (검색일: 2015년 11월 16일)

이하림 연구원

051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr

8) 크루즈 관광산업 동향, <http://portnews.ru/comments/2038/> (검색일: 2015년 11월 16일)

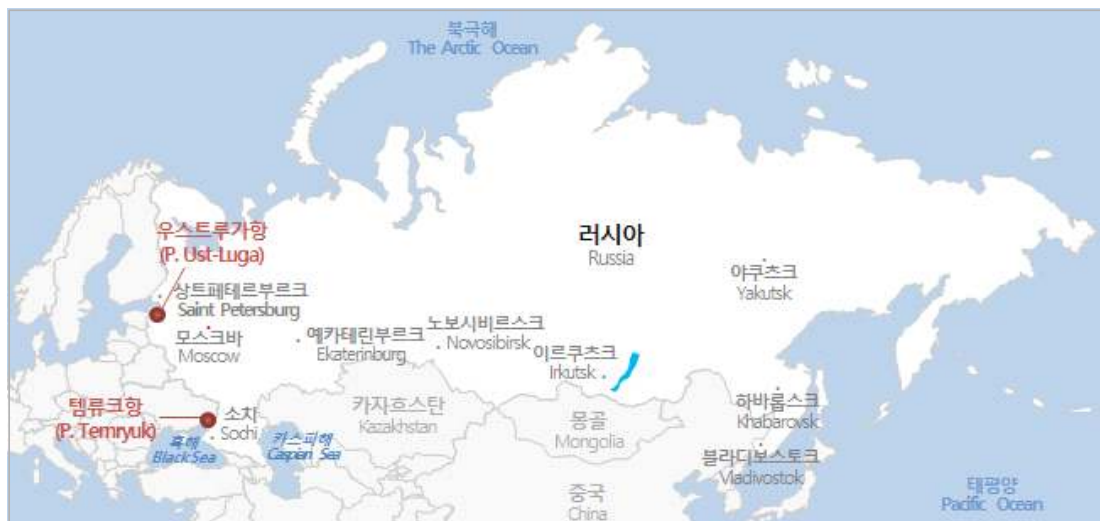
9) 크루즈 관광산업 동향, <http://portnews.ru/comments/2038/> (검색일: 2015년 11월 16일)

10) 배를 매어 두기 위하여 계선안, 부두 잔교 따위에 세워 놓은 기둥



극동러시아 LNG 터미널 건설 예정

- 극동러시아 소비츠키야가반(Sovetskaya Gavan)항과 바니노(Vanino)항에 최근 아시아태평양 수요 증가를 대비하여 신규 LNG 터미널 건설 예정
- 기존 러시아 LNG 터미널은 서부지역 크라스노다르 변경에 위치한 템류크(Temryuk)항의 맥트렌 나프트(Maktren-Nafta) 터미널이 유일하였으나, 2013년 우스트루가(Ust-Luga)항의 시부르(SIBUR) 터미널이 출범하였고, 동년 남부지역에서 타만네프테가스(Tamanneftegas) 터미널이 추가됨¹¹⁾



- 극동러시아 LNG 터미널 건설에는 가즈프롬(Gazprom), 렘스탈(Remstal)사¹²⁾가 공동으로 프로젝트에 참여할 계획임
- 시부르(SIBUR)사¹³⁾는 터미널 건설에 대한 직접투자보다는 프로젝트에 참여할 투자자들과의 협력에 중점을 둘 예정임
- 가즈프롬사는 극동러시아 아무르주 자유항 지역에 약 2백만 톤의 LNG 생산이 가능한 LNG 터미널 건설 건을 검토 중이며, 확정될 시 2019년부터 공사를 착수할 계획이라 발표함¹⁴⁾
- 러시아 LNG 생산업체들¹⁵⁾은 LNG 수출 다변화의 일환으로 아시아태평양 지역으로 수출노선을 다각화 하고자 함

11) 러시아 LNG 터미널 동향, <http://portnews.ru/comments/2043/> (검색일: 2015년 11월 30일)

12) 하바롭스크 변경 하바롭스크 지역에 위치한 화물취급 및 처리 유한회사

13) 러시아 최대 천연가스가공 및 석유화학 기업

14) 러시아 LNG 터미널 동향, <http://portnews.ru/comments/2043/> (검색일: 2015년 11월 30일)

15) 현재 러시아 최대 LNG 생산업체로 시부르(SIBUR), 가즈프롬(Gazprom), 루코일(Lukoil), 로스네프트(Rosneft)사가 있음



KMI 극동러시아 동향 리포트

- 특히 중국의 경우 아시아태평양 국가들 중 LNG 최대 소비 시장으로 2014년 LNG 소비량은 전년대비 16% 증가한 약 3,250만 톤을 기록하였으며, 러시아 수출 시장의 0.15%를 차지함¹⁶⁾
- 2015년 1월부터 9월까지의 러시아 LNG 수출량은 약 432만 톤임
- 2014년 기준 러시아 LNG 수출액은 약 52억 4,311만 달러로 전년대비 -4.9% 다소 감소하였으나 중국 등과 같은 아시아태평양 국가의 LNG 수요 증가에 따라 수출량도 점차 늘어날 것으로 전망됨¹⁷⁾

러시아 LNG 수출동향

단위 : 천 달러, %

구분	2010	2011	2012	2013	2014
금액	2,986,673	3,854,525	4,679,062	5,510,958	5,243,115
전년대비	-	29.1	21.4	17.8	-4.9

자료: <http://stat.kita.net> (검색일: 2015년 11월 30일)

자료 : <http://portnews.ru> 2015.11.18. (검색일: 2015년 11월 29일)

황윤희 연구원

051-797-4786, hwangyh@kmi.re.kr

16) IHS Global Insight, <https://www.ihs.com/industry/economics-country-risk.html> (검색일: 2015년 11월 30일)

17) 한국무역협회, <http://stat.kita.net/> (검색일: 2015년 11월 30일)