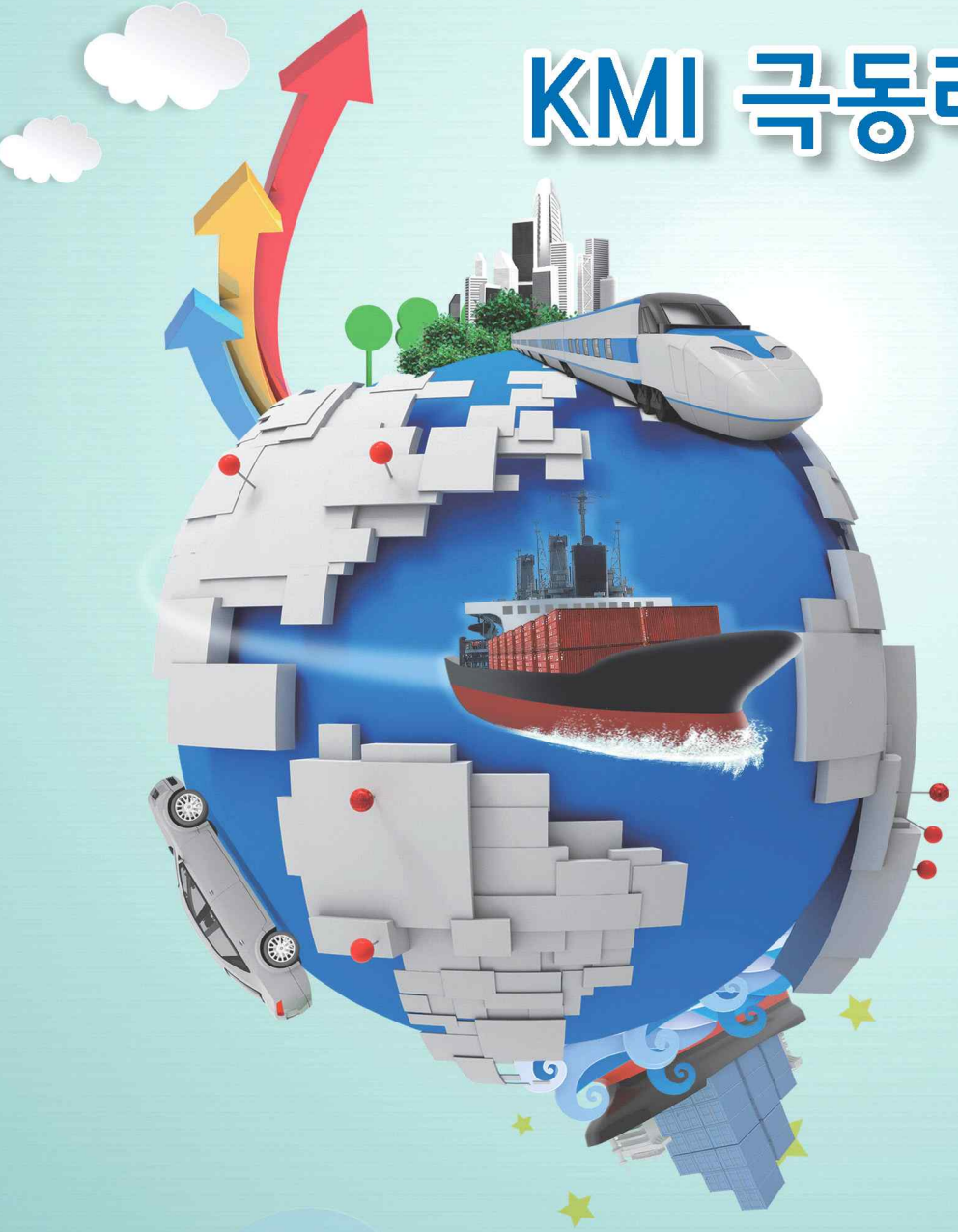
www.kmi.re.kr

제38호·2017년 6월 7일

항만·물류연구본부 | 국제물류연구실
총괄·감수 | 이 성 우 본부장

KMI 극동러시아 동향 리포트



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류이슈

러시아 내륙수운의 현황 및 전망

ㅇ 러시아 내륙수운개발 전략에 따르면 2030년까지 1만3천3백 척 이상의 내륙수운용 또는 내륙 및 해상운송 겸용 선박을 건조할 계획이 있음

- 이 계획을 실행하기 위해서는 다양한 교통수단들과 선주의 재정적 지원 기준에 모호한 점이 있는 관세정책을 포함한 많은 어려움을 해소해야함

<러시아 내륙수운 체계>

출처: https://travel.stackexchange.com

타 교통수단 대비 내륙수운의 경쟁력과 한계점

ㅇ 내륙수운은 친환경성 등 다양한 장점을 가짐

- 친환경성: 육상운송에 비해 친환경적인 교통수단임
- 안전성: 경제개발부에 따르면 교통 수단별 사고율은 내륙수운보다 육상운송이 78배, 철

도운송이 17배 높음

- 효율성: 1톤-km[1] 당 에너지 소비가 내륙수운 대비 육상운송이 6배, 철도운송이 2배 더 소요됨

<러시아 볼가강 운항 선박 '볼가-돈179'>

출처: http://fleetphoto.ru/photo/177908/(검색일: 2017년 6월 5일)

o 러시아 내륙수운의 개발은 인프라 부족, 장기적으로 지원 가능한 재정 부족, 다른 교통수단보다 낮은 경쟁력 등 3대 문제점이 따름

- 인프라 부족 문제를 해결하기 위해서는 바가예프스키(Bagayevsky), 고로데츠스키(Gorodetcky) 수력발전소 건설을 계획함
- 최근 육상운송에 대해서는 12톤 이상 화물차에 대한 전자통행료 징수 프로그램 'Platon'[2]이 시행되면서 운송기업의 부담이 증가하였으나 내륙수운은 내륙선주기업들이 인프라 비용 항목을 요구하지 않아 비용절감이 가능해지면서 기존 육상 운송을 선호하던 기업들이 내륙수운을 통해 운송하는 추세를 보이고 있음
- 하지만 철도운송 대비 내륙수운은 큰 경쟁력을 가지지 못하고 있음. 특히 지난 3월 러시

1) 수송 톤 거리(킬로)로 수송한 화물(톤)에 운반한 거리(킬로미터)를 곱한 것의 누계
2) http://platon.ru/ru/

아철도공사가 내륙수운 운항시즌에 철도로 석유제품 운송시 운송비의 25%를 감면해주겠다고 발표하여 내륙수운 산업이 매우 큰 타격을 입을 수 있다는 전망까지 나옴

- 또한 내륙수운 전문가의 분석에 따르면, 내륙수운 물동량은 철도운송비 인하로 인해 전체 물동량의 30%가 감소될 수 있는 반면, 러시아철도공사는 액체화물 운송 부분에서 불과 0.8% 정도의 수익만 얻을 수 있을 것으로 전망됨

o 베르제로프 러시아철도공사 사장은 이와 같은 문제의 해결방법을 강구중이라고 전함

- 하지만 베르제로프 사장은 위 문제보다 더 시급한 원유 수송에서 파이프수송과의 경쟁력을 갖추는 것이라고도 언급하며 러시아 내륙에서 철도와 내륙수운을 통해 수송되었던 액체화물이 파이프라인수송으로 옮겨가고 있다고도 말함

내륙수운의 한계점을 해결하기 위한 방법

o 내륙수운이 가진 문제점을 해결하기 위해선 대규모의 선박 수리 작업이 필요함

- 현재 내륙수운을 이용하는 선박의 평균 수명은 30년이며, 그 중 2,700 여척이 선령 40년 이상 된 노후 선박임
- 최근 5~6년 동안 폐선 처리된 선박 수가 신규 건조된 선박의 20배에 달하여 선박 부족 현상에 시달릴 것으로 보임
- 전문가들의 분석에 따르면 지금과 같은 추세가 계속된다면 2020년에는 내륙수운을 이용하는 전체 선박의 80% 이상이 운항 불가능할 것으로 전망됨

o 대규모 선박 수리 작업을 진행하기 위해서 장기적이고 값싼 재원이 필요함

- 대형선박회사도 선박수리 사업에 투자 시 원금회수 기간이 매우 길고 대규모 투자가 이루어져야하기 때문에 투자가 쉽지 않은 상황임
- 재원 확보를 위해 2008년 러시아 정부가 러시아 조선소에서 러시아 물류회사나 선박회사가 선박을 건조할 경우 이자의 2/3를 감면해주는 정부령을 발표한 바 있지만 갱신이 이루어지지 않았고 더 이상 효력이 없어 매년 러시아 조선소들의 선박수주가 감소하는 결과를 낳고 있음
- 그 외에도 선박건조 지원책으로 보조금 지원이 있긴 하지만 정부지원 사업에는 지급이 되지 않고 보조금은 최대 3년까지 지원 가능하나 실질적인 원금회수에는 8~10년이 소요되기 때문에 실효성이 없는 해결 방법임

o 세 번째 해결방법으로는 특별 리스(Lease) 프로그램이 있으나 아직 논의단계에 있는 해

결책임

- 최근 리스가 운송 산업분야에서 가장 유망한 금융수단 중 하나로 떠오르고 있음
- 러시아도 내륙수운 이용을 위한 선박 건조에 리스를 이용할 계획임

o 리스투자의 예로 마린오일 & 가스 프로젝트(MNP Group)와 국가교통리스회사(State Transport Leasing Company)의 협력 사례가 있음

- 2015년 여름부터 본격적으로 협력 사업이 시작되었으며, 주요 협력내용은 해양/내륙 운항용 탱크선 건조 및 운송이었음
- MNP Group사는 위 사업 외에도 러시아내 주요 리스기업들과 협력해 다양한 경험을 축적하고 있으며, 리스기업과 선주와 협력을 통해 발생하는 문제에 즉각 대처할 수 있다는 성공 사례를 보여주고 있음
- 국가교통리스회사는 국영기업으로 러시아 내륙수운의 다양한 분야에서 리스 프로젝트를 실행한 풍부한 경험을 가지고 있음

o 만약 특별 리스 프로그램이 승인된다면, 러시아 국내 조선업이 호황을 누릴 뿐만 아니라 이에 수반되는 다양한 영향들이 있을 것임

- 이를 위해서는 그동안 내륙수운의 경쟁력을 떨어트리고 과거에 최대 문제 요인이었던 독점체제를 미리 예방하는 것이 매우 중요할 것임

결론

o 내륙수운 개발과 관련된 모든 문제점이 짧은 시일 내에 해결될 수는 없지만 내륙수운 인프라 확장을 위한 대규모 국가 투자는 긍정적인 영향을 줄 것으로 보임

- 하지만 선주들이 다른 운송수단과의 개발 수준의 균형을 맞추고 선박도 재수리가 어느 정도 이루어져야 할 것임
- 러시아 정부의 합리적인 관세정책 수립과 선주에게 장기적이고 낮은 이율의 재원을 보장해 줄 수 있는 시스템 구축 또한 필요함

자료: http://portnews.ru/comments/2327

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

물류동향

블라디보스토크 자유항 내 수산물 가공 공장 설립

ㅇ 연해주에 위치한 블라디보스토크 자유항 내 수산물 가공 공장 건설 프로젝트가 실행될 예정임

- 프로젝트가 진행될 지역은 하산 지역으로 수산업관련 기술 및 장비 등을 보유하고 있는 '리바자보드 스라뱐카'사가 수산물 및 해산물 가공, 생산라인과 냉동 창고 등의 건설을 진행할 것임
- 공장이 건설되면 연간 약 15,000 톤의 가공품이 생산될 것임
- '리바자보드 스라뱐카'사는 이번 투자 프로젝트를 통해 가격 경쟁력을 갖춘 제품을 생산하여 연해주 및 극동 시장과 국제 시장으로 진출하고자 함

ㅇ 이번 프로젝트에는 약 750만 루블이 투자되며 올해 7월 필요 장비 구입을 시작으로 3분기부터 본격적인 건설 착수가 이루어질 계획임

- '리바자보드 스라뱐카'사는 자유항 내에서 사업을 함에 따라 세금 등의 혜택뿐만 아니라 자체 제품 생산량을 확대하여 해외 시장까지 자사의 제품을 홍보하고자 함
- 이번 프로젝트를 통해 지역 사회·경제 발전 및 약 30개 이상의 일자리가 창출 될 예정임

ㅇ 극동개발부에 따르며 수산업은 극동지역 발전에 기여할 산업이며 산업 발전을 위해서 향후 3~5년간 약 1억5,000만 루블을 투자할 계획임

자료: https://minvr.ru/press-center/news/5037/(검색일: 2017년 5월 14일)

김은미 리포터
051-797-4758, usea1004@gmail.com