

제 7호 · 2016년 2월 24일

미래 전략 연구 본부 | 국제 물류 연구 실
총괄 · 감수 | 이 성 우 실장

KMI 극동러시아 동향 리'포'트



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



물류이슈

러시아 국제물류회랑의 가능성 및 향후과제

러시아의 국제물류회랑과 중국의 일대일로 개발 계획 연계성

중국의 일대일로 및 러시아 국제물류회랑 물류루트



자료: 아주경제, <http://www.ajunews.com/view/20150412153429013> (검색일: 2016년 2월 22일), KMI 재구성

- 러시아의 국제물류회랑은 러시아 내륙에 구축하고 있는 교통시스템으로 공공교통 수단과 통신수단 구축을 위해 구상됨
- 러시아의 국제물류회랑은 8개가 구성되어 있으며, 그 중 연해주 지역에는 '프리모리예-1', '프리모리예-2'가 구상중임

연해주 국제물류회랑 로드맵

구분	로드맵
프리모리예-1	하얼빈→그로데코보(Grodekovo)→블라디보스토크/나호트카(Nahodka)/보스토치니(Vostochny)→동북아시아 주요항만
프리모리예-2	훈춘→크라스키노(Kraskino)→포시에트(Posiet)/자루비(Zarubino)→동북아시아 주요항만

자료: 러시아 철도청, <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors> (검색일: 2016년 2월 22일)



- 중국의 일대일로는 유라시아 지역에 대한 인프라 건설 및 무역 촉진 등을 통해 신(新) 실크로드를 구축하려는 구상임
- 또한 이는 경제뿐만 아니라 정치, 안보, 외교 분야의 성장을 위한 중국의 장기비전 중 하나로 중국 민족의 부흥을 위한 시진핑 정부의 '중국의 꿈'과 연계되어 있음

일대일로 5대 노선

구분	주요노선
일대 (육로)	중국 → 중앙아시아 → 러시아 → 유럽
	중국 → 중앙아시아 → 서아시아 → 페르시아만 → 지중해
	중국 → 동남아시아 → 남아시아 → 인도양
일로 (해상)	중국 → 남(중국)해 → 인도양 → 유럽
	중국 → 남(중국)해 → 남태평양

자료: 무역협회, 중국의 꿈 일대일로 프로젝트 현황과 영향, 2015.05, p.11

- 러시아와 연계된 일대일로 프로젝트는 시안-베이징-하얼빈을 지나 모스크바까지 고속철을 추진하는 것으로 유럽까지 운송이 가능함
- 중국의 일대일로와 러시아의 연해주 지역의 국제물류회랑이 연결될 시, 유럽과 아시아를 잇는 루트가 완성됨
 - 이 루트를 통해 중국은 동해를 통과하는 루트를 완성하게 되고 러시아는 대륙으로의 관문이라는 입지를 더 굳히고 지역개발에 큰 도움이 될 수 있음
 - 또한 아시아 지역에서 유럽으로 내륙운송을 할 경우 철도, 도로, 항만 인프라의 접근이 용이한 이 지역에 대한 화물 운송 수요가 대단히 늘어날 것으로 전망됨

국제물류회랑의 경제성 분석 및 평가 진행

- 러시아 극동개발부가 연해주 지역의 재정-경제 개발모델인 국제물류회랑의 경제성 분석 및 평가를 진행한 결과, 이 물류루트 이용시, 러-중 양국에게 이익을 가져다 줄 수 있는 잠재력이 큰 것으로 분석됨
 - 이 분석은 중국 동북지역의 교통흐름 분석을 통해 이루어짐
 - 교통회랑이 최대 능력으로 운영되기 위해서는 화주와 물류기업이 이용하기 편리하고 실질적인 이익창출이 가능해야함
- 현재 연해주 지역의 국제물류회랑 실현을 위한 재정-경제 개발모델의 개발이 Mckinsey



사¹⁾에 의해 진행되고 있음

- 모델 개발 연구는 아직 초기 단계이며, 2월 중순 경제성 분석에 참여했던 연구진과 러시아측 회동으로 정보교환이 있었음

국제물류회랑 개발을 위한 러시아의 필요 요건

- 러시아 항만의 가격경쟁력 필요
 - 오늘날 동해에서 중국 동북지방으로 가는 루트 중 연해주 지방의 항만을 통해 가는 것이 가장 짧은 루트임
 - 하지만 시간적 물류비적 측면에서 큰 경제성을 가지지 못하고 있어 경쟁력 저하됨
- 국경 통과시, 비효율적인 행정적 장벽 제거 필요
 - 화물운송의 경우 3번에 걸친 검사가 이루어지는 등 통관 지연이 발생해 물류기업이 상당한 시간을 낭비하게 됨
 - 이를 개선하기 위해 블라디보스토크 자유항 법안에 대폭적인 관세비 인하와 통관서류의 간소화 등의 내용을 포함시킴
 - 자유항 법안이 시행되면 연해주에 있는 항만을 이용한 통관 속도가 눈에 띄게 빨라지고 화물 유치량도 눈에 띄게 증가할 것으로 예상됨
- 화물 흐름의 방향과 연해주에 있는 항만과 연계하는 물류루트에 대한 추가적인 연구가 지속적으로 필요함
 - 국제물류회랑 개발에 주로 거론되고 있는 나호트카, 자루비노 뿐만 아니라 블라디보스토크, 슬라비앙카를 이용할 수 있는 물류루트에 대한 다양한 관점의 연구가 필요함
- 국제물류회랑 개발의 투자모델 구축 필요
 - 교통회랑의 인프라 개발을 위해 도로, 철도, 항만 터미널, 거점 항만 개발이 필요하며, 이는 투자자들이 가장 큰 관심을 갖는 분야이기도 함
 - 인프라 개발은 민간 기업에 의한 투자 사업들을 중심으로 최소한의 정부예산이 투입하게 될 것임
 - 이와 관련하여 인프라 투자자들을 위한 'упаковка(package)'라는 프로젝트가 현재 준비중에 있음

1) 미국 시카고에 설립된 세계 3대 경영컨설팅 회사 중 하나임



러 국제물류회랑 개발과 중 일대일로 연계를 위한 우리나라의 대응방향

- 편승 및 전략적 헤징을 위주로 러시아와 중국의 구상에 접근하되, 국익 상 중요 지역에 대해서는 선도 및 균형 대응을 배합하는 접근 필요²⁾

대응방향 대안

구분	세부내용
선도	우리나라가 가장 큰 이해를 가지는 지역 또는 국가를 선택하여 주도적으로 정책을 수립
편승	정책 환경이 러시아 및 중국에 절대적으로 유리한 상황에서 이들의 입장을 지지하거나 협력을 통해 이익을 달성하는 대응방향
균형	다른 강대국이나 약소국과 협력해 러시아 및 중국을 견제하는 대응방향
전략적 헤징	주요국과의 직접 대립을 피하면서 장기적인 차원에서 경제적(또는 산업적) 이익을 도모하는 대응방향

자료: 박성준 외4명, 중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향(2015),p.35, KMI내용을 기반으로 표재구성

- 러시아 극동 및 동북3성 관문 지역은 우리나라 물류진출의 큰 이해가 걸린 지역으로 우리 기업의 인프라 개발사업 수주를 위한 러시아 및 중국 기업과의 협업 강화가 필요함³⁾
- 두 프로젝트 사업의 추진으로 인해 인프라 사업에 대한 국내기업의 참여 기회가 많이 창출 될 것으로 예상함
- 국내기업 단독으로는 어렵기 때문에 현지 기업과 공동으로 수주를 진행하는 것이 현실 적일 것임

자료: <http://minvostokrazvitia.ru>, 2016.02.16 (검색일: 2016년 2월 16일)

이하림 연구원

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

2) 박성준 외4명, 중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향(2015),p.35

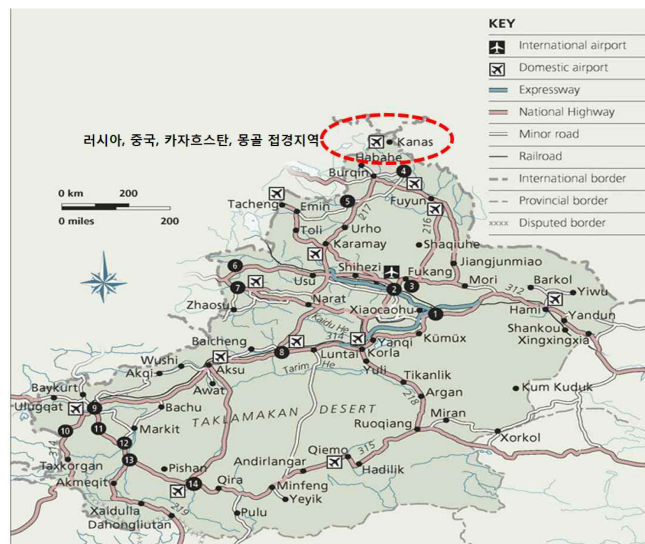
3) 한국수출입은행, 중국 일대일로 추진 동향 및 시사점(2015),p.11

물류동향

러시아-중국 간 도로운송, 카자흐스탄 통과 시 세관신고 폐지

- 러시아와 중국 신장 위구르 자치주 간의 도로운송 시, 카자흐스탄을 경유한 통과화물에 대해 세관 신고를 폐지함
 - 이에 따라 세관 검사를 위해 필요했던 서류 및 화물 하역 등의 절차가 단순화 되어 운송기간이 약 2일로 단축됨
 - 과거 중국 신장 위구르 자치주에서 러시아로 운송되는 도로운송 화물은 카자흐스탄에서 세관검사를 실시하였으며, 러시아까지 운송기간은 약 일주일 정도 소요되었음
- 2009년부터 러시아와 중국은 양국 간 도로운송을 개선하고자 노력하였으며, 이번 합의는 두 국가의 무역개발에 중요한 역할을 할 것으로 기대됨⁴⁾
 - 또한 중국의 경우 이번 합의를 통해 해상 실크로드, 실크로드 경제 벨트 등과 같은 국가 전략에 필요한 국제 운송 회랑을 구축함⁵⁾

중국, 신장 위구르 자치주 교통 현황



자료 : CHINA SPREE, <http://www.chinaspre.com/china-travel-guide/china-xinjiang-tours.html>(검색일 : 2016년 2월 19일)

자료: <http://logirus.ru> 2016.02.17

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

4) Xinhua, http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/16/c_135104106.htm(검색일 : 2016년 2월 19일)

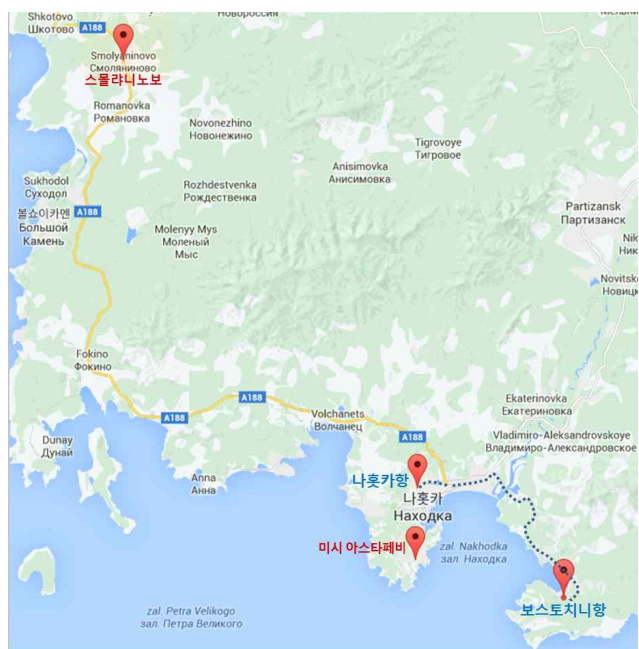
5) ЭКД!, <http://ekd.me/2016/02/kz-transit>(검색일 : 2016년 2월 19일)



2015년 극동러시아 철도 인프라 개발에 345억 루블 투자

- 2015년 극동러시아 철도 인프라 개발에 대한 투자는 전년대비 약 30억 루블 증가한 345억 루블(약 4억 5천만 달러)이었음
- 러시아 철도 개발 프로젝트는 총 600개 구간에 달함
 - 지난해 한 해 동안 50개 구간인 438.5km의 개발이 이루어졌고, 이들 중 극동러시아 지역 개발 구간은 402.8km임
 - 극동러시아 철도 개발을 위해 해당 지역에는 다음과 같은 새로운 기관차가 조달됨
 - 콤소몰스크나야무레에 견인기관차(ТЭМ18ДМ) 5대, 사할린에 화물기관차(ТГ-16М) 4대, 틴다(Тында)에 화물기관차(2ТЭ25А) 8대 등
- 러시아 철도 개발 우선순위 중 첫 번째는 안정적 철도 운송망 구축의 일환으로 바이칼~아무르간 철도노선인 BAM(Baykal-Amur Main line)과 시베리아횡단 철도노선인 TSR(Trans-Siberian Railway) 현대화 전략임
 - 특히, 하바롭스크 지방 지역의 구르스코예(Гурское)역, 피반(Пивань)역, 툴루치(Тулучи)역, 오우네(Оунэ)역, 재건과 인나우(Инау)정거장, 쿤~포니(Куна~Пони) 구간 지선철도 신설임
- 두 번째는 연해주 지역의 스몰라니노보(Смоляниново)~미시 아스타페바(Мыс Астафьева)~나훗카항~보스토치니항으로 이어지는 철도 구간 연결을 위한 기술도입임
- 이러한 철도 종합 개발 계획은 아태 지역 항만과 연계한 운송망을 구축하여, 물동량을 증가시킬 것으로 전망함

스몰라니노보~미시. 구간과 항만 연계 철도노선



자료: 구글 지도를 바탕으로 필자 작성(검색일: 2016년 2월 18일)

자료: <http://www.gudok.ru>, 2016.02.16.

황윤희 연구원

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