

2019
제12호

발간년월 2019년 11월 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 김형태 발행처 한국해양수산개발원 발행인 장영태 홈페이지 www.kmi.re.kr

극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선방안

박성준 국제물류투자분석·지원센터 부연구위원
(sjpark@kmi.re.kr/051-797-4602)
김은수 국제물류투자분석·지원센터장
(kes1213@kmi.re.kr/051-797-4665)

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.

한러 공급사슬상 극동러의 위상은 최근 들어와 격상되고 있다. 2018년 한-극동러 교역액은 97.2억 달러로 같은 해 한러 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 한러 해상 교역을 잇는 극동러 측 항만은 컨테이너 운송의 경우, 블라디보스토크상업항과 보스토치니글로벌포트가 대표되나 컨테이너장치가 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, 국·방·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 극동리 자체 발전과 회물 창출에 기여하면서 한리간 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 한리간 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 개선 방안을 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 협의회(가칭 ‘한리 통관물류 개선 위원회’)를 구성하여 협의를 정례화할 필요가 있다. 극동리의 낮은 물류 서비스 문제에 대한 공동 대처, 러측 시장개방 문제를 ‘한리 서비스·투자 FTA’ 협상에 의제화해야 한다.

또한 극동리 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

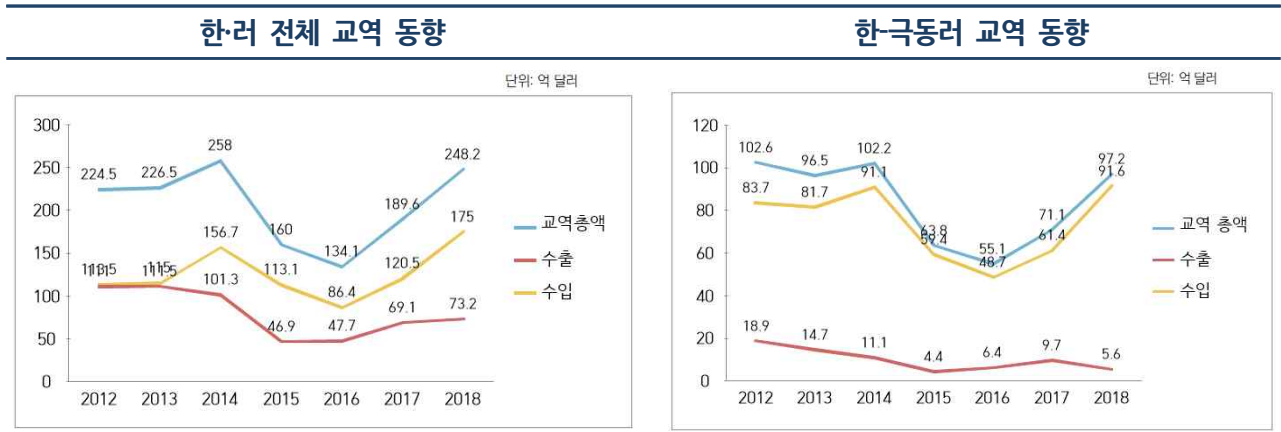
■ 2018년 한-극동러 교역액은 97.2억 달러로 동기간 한러 전체 교역액의 39.2% 차지

- 한러 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 한러 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 편중

- 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 편중됨
 - ※ 러시아 서부 투자의 최근 사례로는 서울대 분당병원의 스킨코보 종합병원, 삼성전자의 스킨코보 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 하락함
- 한국 정부의 신북방 정책이 시작된 2017년 이후 2019년 상반기까지 검토 또는 추진되어온 투자 사업으로는 LG네트웍스의 사료 첨가제 공장 사업, 포스코대우·세월마르스의 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 선도 개발구역) 등이 있으나 현재까지 실제 투자로 이어지지 못하고 있음
 - ※ 한러 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(<http://stat.kita.net/stat/istat/ruts/RutsWholeList.screen>)

자료: 극동세관 대외교역(<http://dvtu.customs.ru/folder/147017>) 각 년도 자료 종합

■ 한국의 대 극동러 투자부진은 기본적으로 극동러 지역 제조업 가치사슬 미발달에 기인

- 러시아 정부의 4단계 산업발전 정도에 의한 자체 평가에 의하면, 러시아 전국 대비 극동러의 산업발전 수준은 사하공화국·사할린주 등을 제외하면 전체적으로 ‘중간 발전’ 및 ‘저발전’ 상태임
- 또한 극동러는 전체 면적(695만km²)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	높은 발전	발전	중간 발전	저발전
산업 유형				
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				
공업-농업형	해당 사항 없음(비교 대상 ‘중간 발전’: 블라디미르주 및 이바노보브스크 주 등)	캅차트카주, 연해주	하바롭스크주	
농업-공업형	해당 사항 없음(비교 대상 ‘중간 발전’: 러시아 전체로 따지만 가장 많은 주가 이에 해당)			
저발전 자원형	해당 사항 없음			아무르주, 마가단주 추코트카주
저발전 농업형	해당 사항 없음		유대인 자치주	

자료: 러시아 연방정부 분석센터, 2017 (<http://ac.gov.ru/en/>)

‘19년 상반기 극동러 진출 우리나라 화주·물류 기업은 45개 내외

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

- 농업 분야 영농기업으로는 롯데상사, 아그로상생 등 8개 기업이 연해주를 중심으로 진출해 있으며, 2010년대 초중반까지 13개 기업이 진출한 것에 비해 오히려 줄어들었음
- 수산 분야는 한러간 공급사슬 구축 잠재력이 높음에도 불구하고 4~5개 기업에 그치고 있으며, 한국통산이 캄차카 선도개발구역에 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 증편

- 2014년 스테나대아라인의 백두산 항로(속초-자루비노)가 있었으나 적자 누적으로 운항을 중단하여 오히려 해운항로 인프라는 축소된 상황임
※ 현대상선(HMM), 장금상선(SINOKOR), 고려해운(KMTC), DBS웨리가 블라디보스토크항 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 띈

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 펜돌럼 항로 운항(예정)	2019년 한-중-러 항로 신설
	고려해운	• 부산-블라디보스토크-보스토치니-포항-부산	블라디보스토크 대리점
	DBS 웨리	• 화객선 운항(동해항/블라디보스토크/사카이미나토)	2007년 항로 개설
3PL 및 국제물류주선업	판토스	• 해상, 항공, 철도, 창고, 특송 등 종합 물류 서비스 제공 • 2008년 블라디보스토크 진출/2013년 블라디보스토크 물류센터 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 KMI 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 한러 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: 야적장 면적은 362,500㎡(마산항의 약 절반 수준) 및 창고면적 71,380㎡이며, 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(쑤이펀허-그로데코보-블라디보스토크/나훗카/보스토치니)의 도로 확충 계획("노바야 프라사")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

■ 농축수산 콜드체인 물류에 필수적인 현대화된 창고 시설도 부족

- 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 3~4개이나 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, 보스토치니글로벌포트의 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 낮아

- 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 영역이라서 당국 통제 하에 놓여 있지 않은 불법적인 운송이 많아 서비스 수준을 담보하기 어려운 것으로 평가됨

■ TSR 운송시 고박상태 불량 등으로 인한 화물 손상 가능성이 있어

- 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 토지소유 금지

- 러시아 시민권이 없거나 외국인 또는 외국인이 50% 이상 지분을 가진 농업회사는 농지 소유가 금지됨
 - ※ 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	<ul style="list-style-type: none"> • 수문 및 기상 관측, 지구현상 관측, 병원체 자원 관련 사업 행위
핵 시설 관련	<ul style="list-style-type: none"> • 핵시설 설치·가동, 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 안전검사
정보/통신	<ul style="list-style-type: none"> • 정보통신 시스템 암호 수단 생산/ 암호수단 배포 및 기술 서비스 등 • 정보 암호화 서비스 제공 · 비밀정보 수집 목적 전자장비 개발 • 비밀정보 수집 목적 특수기술 장비 판매를 위한 개발, 생산 및 취득 • 인터넷 유선통신 시장 지배권자의 사업 활동
무기	<ul style="list-style-type: none"> • 무기 및 군사장비 개발/ 생산/ 수리/ 시험 • 총포 등 사격 무기 생산/ 탄약 개발/ 생산/ 재활용 · 산업용 폭발물 생산 및 배포
우주/항공	<ul style="list-style-type: none"> • 우주 산업 및 항공 장비 개발/ 생산/ 수리/ 시험
언론/미디어	<ul style="list-style-type: none"> • 인구 밀집 지역 TV 방송/ 라디오 방송 · 전자 상거래 일부 제한 • 인쇄 사업/ 정기 간행물 발행 및 편집
자원	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아 연방 내 유용광물 연구, 탐사 및 채굴 • 수산 자원 채취(어획)
교통	<ul style="list-style-type: none"> • 교통 수단, 인프라 시설 취약성 평가/ 시설 보호/ 교통안전 확보 인증

자료: 코트라, 「러시아 투자실무 가이드」를 토대로 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 있어

- 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 한러간 화물 균형 해소를 통해 한러간 공동 이익을 창출해야 함

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

- 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
- 한러 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 외 국제여객운임협정(MPT), 통합통과운임협정(ETT), 국제철도통과운임협정(MTT), 국제교통화차사용규칙협정 등 9개의 정부간 협정을 통해, 철도운송의 기술적 사항과 거래 조건 등을 조정함
- 이와 함께 도로 인프라 건설에 PPP 참여를 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 바람직

- 통관 문제는 물류 애로사항과 직결되는 만큼 통관과 물류를 통합하여 협의하는 가칭 ‘한러 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 필요

- 한러 양국은 2019년 9월 24일(한국시각) 모스크바에서 열린 한러 경제과학기술공동위원회에서 2020년 내로 ‘한러 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 대행 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 공익 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
	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 지역중심으로 도로건설 PPP 참여모색 (러측파트너-로스프투도르)
	철도 비전기화 구간 및 단선 구간	해당 구간의 전기화 및 복선화 추진 등	· (러) 러시아철도공사 중심, 극동철도 지속적인 업그레이드
운영 및 기술적 문제	통관 문제	· 통관 서류 간소화 · 그린 회랑 조기 활성화 · HS 코드 통일 · 기타 통관서류 번역기 보급 등의 기술적 조치	· (한러공동) 한러 통관당국간 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 · (한러 공동) 공동 연구 및 B2B 포럼 개최
	화차 및 컨테이너 수급 불균형	· 화차 수급 불균형 완화 · 컨테이너 수급 불균형 완화	· (한러 기업) 러시아 화차 회사에 대한 지분 투자 - 구간별 완화방안 공동연구
	철도운송 운임 및 까다로운 기술적 조건	· 운임 체계의 조정 · 기술적 조건의 국제 표준화 추진	· (한러 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	· (한러 정부·민간) 도로 인프라 개선을 위한 공동 연구, 한국 기업의 참여 방안 도출 · (한측) 정부, 도로 인프라 사업참여를 위한 정보 제공 (트럭 상호주행 방안 가능성 협의)
법·제도	외국인 투자 제한	· 토지: 선도개발구역 및 블라디보스토크자유항 중심으로, 부지 확보 리스크 등 데이터 베이스, 대응 매뉴얼 마련 · 한러 협의 사항을 중심으로 전략부문 투자 제한 완화	· (한측 정부) 각종 규제 및 법령에 대한 모니터링 강화, 동 모니터링 결과의 기업 제공 · (한러 공동) 북방경제협력위원회 및 극동북극개발부 실무 국장급 회의 활성화
	시장 진입 장벽	· 도로·철도·항공 등의 각종 시장 진입 규제 완화	· (한러 공동) 한러 공동실태 조사, 한-EAEU FTA 협상, 한러서비스·투자 FTA 협상 의제화

KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	2019.09.04.
제2호	고등어류 수급통계 개선방안	2019.09.05.
제3호	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	2019.09.10.
제4호	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	2019.09.11.
제5호	항만 대기질 특별법 이행에 공공 데이터 연계·활용 필요	2019.09.17.
제6호	한국산 수산물의 글로벌 브랜드화, '차별화된 브랜드 정체성 정립' 요구	2019.09.20.
제7호	해양플라스틱 문제 해결 산업계와의 협력이 관건	2019.09.23.
제8호	수산분야 블록체인기술 도입에 관한 연구	2019.11.05.
제9호	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	2019.11.06.
제10호	해운 조세제도 개선 방안 연구	2019.11.08.
제11호	어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축	2019.11.15.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>