



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

經營學碩士 學位論文

極東러시아 地域 物流進出 戰略 方案에
關한 研究

A Study on the Strategy Plan of Logistics Entering
the Far East Russia



指導教授 安 奇 明

2012年 2月

韓國海洋大學校 海事產業大學院
港灣物流學科
全 世 標

本 論文을 全世標의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 _____ (인)

위 원 _____ (인)

위 원 _____ (인)



2011년 12월 23일

韓國海洋大學校 海事産業大學院

<제목 차례>

제1장 서론

제1절 연구 배경	1
제2절 연구의 필요성 및 목적	4
제3절 연구내용과 방법	6

제2장 러시아의 물류현황 및 극동러시아 물류현황 분석

제1절 러시아의 주요 경제현황 분석	7
1. 주요 경제지표	7
2. 주요 경제 이슈	20
3. 시장 환경 및 특성	21
4. 러시아의 수출입 시장 및 경제 전망	23
5. 우리나라와의 교역 및 투자현황	25
제2절 러시아의 물류현황 분석	28
1. 시장 일반 상황	28
2. 모스크바 - 러시아 물류의 중심	31
3. 컨테이너 운송 현황 - 항구를 통한 운송	32
4. 주요 지역별 항구	34
5. 철도 운송 - 운송수단	38
제3절 극동러시아의 물류현황 분석	39
1. 극동러시아 물류 현황	39
2. 극동러시아 물류 인프라 개발 현황	41

3. 극동러시아 시장의 특성	43
4. 한국과의 교류 현황	44
5. 극동러시아- 한국 간 교역의 애로사항 및 문제점	46

제3장 극동러시아 진출에 대한 사례분석과 SWOT 분석

제1절 부산항만공사의 나호트카항 건설 및 운영사업 사례	48
1. 사업 개요	48
2. 향후 추진 계획	53
3. 나호트카항 건설 및 운영사업 실패 요인 분석	53
제2절 극동러시아 진출 국내기업 기타 사례	55
1. 국내 기업의 극동러시아 지역 주요 진출 사례	55
2. 러시아 지역 진출 국내 물류기업별 주요 업종, 사업 내용 및 진출 형태	57
제3절 극동러시아 물류기업 진출에 대한 SWOT 분석	59
1. 외부환경 분석	59
2. 내부환경 분석	62

제4장 결론

제1절 연구결과의 요약	64
제2절 연구결과의 시사점	66

<표 차례>

<표 1-1> 한·러 주요산업 비교	2
<표 2-1> 러시아의 주요 경제지표 추이 및 전망	9
<표 2-2> 전체 러시아 수출입에서 한국의 비중 및 수출입대상국 순위	10
<표 2-3> 대 러시아 외국인 투자액 추이	11
<표 2-4> 대 러시아 외국인 투자동향(2011.1~6)	12
<표 2-5> 대 러시아 외국인 투자동향(2010)	13
<표 2-6> 대 러시아 외국인 투자동향(2009)	14
<표 2-7> 산업별 외국인 투자액(2011.1~6)	15
<표 2-8> 산업별 외국인 투자액(2010)	16
<표 2-9> 산업별 외국인 투자액(2009)	17
<표 2-10> 2011년도 주요국별 대 러시아 투자통계(누계)	18
<표 2-11> 2010년도 주요국별 대 러시아 투자통계(누계)	19
<표 2-12> 2005~2010년 러시아 경제성장률 및 무역액 추이	23
<표 2-13> 2010~2014년 러시아 거시경제지표 전망	24
<표 2-14> 한국의 대 러시아 수출입 전망(2011~2013년은 예측)	24
<표 2-15> 한국의 연도별 대 러시아 투자 현황	26
<표 2-16> 한국의 업종별 대 러시아 투자 누계 현황	27
<표 2-17> 러시아 지역 국내 물류기업의 진출 형태	29
<표 2-18> 우리나라의 대러 수출입 추이	30
<표 2-19> 극동러시아 5대 항만 교역량 비중	40
<표 2-20> 우리나라의 대 극동러시아 수출입 현황	45
<표 2-21> 극동러시아-한국 간 교류 현황	45

<표 3-1> 출자사 지분 구성 내역	49
<표 3-2> 국내 기업의 극동러시아 지역 주요 진출 사례	56
<표 3-3> 러시아 지역 진출 국내 물류기업별 주요업종, 사업내용 및 진출 형태	58
<표 3-4> 외부환경요인 도출	61
<표 3-5> 내부환경요인 도출	63

<그림 차례>

<그림 2-1> 러시아 철도 운송망	38
<그림 2-2> 러 극동지역 5대 항만 위치도	39
<그림 3-1> 나호트카항 건설·운영사업 위치도	50
<그림 3-2> 나호트카항 건설·운영사업 위치도 평면배치계획도	51
<그림 3-3> 나호트카항 건설·운영사업 1단계 조감도	51

A Study on the Strategy Plan of Logistics Entering the Far East Russia

Jun, Seh Pyo

*Major in Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University*

Abstract

The Far East Russia has been regarded as an attractive market because of its potential and possibility. However, the region with "High Risk, High Return" also has a lot of risk factors for foreign investors. In case of Korea, companies which have entered into the Russian market have some difficulties caused by a strict import clearance and little information on the market.

Various problems exist across the Federation for Korean companies to push into the market in the Far East Russia. First, one of major obstacle is the authority's control policy for its natural resources. The Russian Federation recently accelerate its efforts to upgrade the national status in the world by controlling natural resources and nationalizing energy industries.

Although the region is called the repository of natural resources, it is not easy to develop the resources because of the severe climate and poor transportation infrastructure. In addition, the ocean/air freight charge to the region is too high to promote personal and material exchange. Other barrier is the demand on container is more than supplies. The port in the Far East

Russia has great volume of shipment to western Russia and Central Asia, which can lead to the difficulties in securing containers.

Yeonhaeju, the Maritime Province of Russia, aims to develop as a logistics hub on the Asia and the Pacific region into the world-class logistics center using the Trans-Siberian Railroad(TSR). However, a strict clearance and high freight rate become a barrier to achieve the goal.

The underdeveloped practices and systems caused by bureaucracy and corruption have created the problem of lower production efficiency. Furthermore, more regulations and intervention by the government have scared foreign investment.

Russia is not an easy market to enter into, In this regard, investors necessarily have to conduct a thorough survey on the market and establish strategies.

First, they should prepare countermeasures against risk factors including changes in the exchange rate and policies. Pre-survey on tax system, environment law, labor law and social infrastructure is also requisite for developing a new market in Russia.

In addition, investors must check whether the local procurement of raw subsidiary materials is possible due to high logistical cost and bad circumstances such as cold weather.

The investigation on business partner in Russia is also required to start a business in Russia. As bureaucracy and corruption spread across the society, investors have to verify information on the partner's relationship, influence, financial situation, experiences and credibility.

Russian language proficiency is essential to keep a partnership with Russian people. That's because it is difficult to employ a Russian-speaking interpreter and keep the business secret.

Russia has still been vulnerable to a financing sector. That's why investors

secure sufficient fund for their businesses in Russia. It may be difficult to receive the money from financing industries and burdened themselves with a high interest.

These efforts I mentioned above can be an answer to have an international competitiveness for domestic companies in the market of the Far East Russia. More than anything else, the government-level policies and measures are required to expand the logistics business to the Russian market.



제1장 서론

제1절 연구 배경

극동러시아는 우리나라 입장에서 통일 이후 대륙 진출을 위한 교두보로서 전략적 중요성을 갖고 있다. 극동러시아는 환동해권과 연계된 물류중심지로서 성장 잠재력이 큰 '뜨고 있는 시장'일 뿐만 아니라 한반도와 대륙을 연결하는 '물류의 이동 통로'로서 주목해야 할 지역이다.

극동러시아 지역은 특히 세계적 자원보고로서 석유와 천연가스 등 에너지 자원이 풍부한 곳이다. 석탄과 철광석, 귀금속 등 광물자원도 상당량 매장돼 있다.

또한 세계적인 삼림자원의 보고이자 러시아 어류와 해산물 60% 이상을 생산해 내는 수산자원의 보고이기도 하다.

특히 극동러시아 사하공화국의 경우 러시아 전체 다이아몬드 매장량의 82%, 금 매장량의 17.2%가 묻혀 있다.¹⁾

석유와 천연가스도 각각 18억4천700만t과 7조5천770억m³가 매장돼 있는 것으로 추정되고 반도체 등의 재료로 쓰이는 안티몬은 러시아 전체 매장량의 81.5%, 우라늄 50%, 주석은 28%, 철광석은 6.2%가 매장돼 있다.²⁾

극동러시아의 이런 풍부한 천연자원은 아직까지 상당 부분 개발되지 않은 잠재력으로 남아 있다. 이 잠재력을 현실화하려면 대규모 투자가 필요하다.

극동러시아의 연해주는 유리한 입지조건 덕분에 대외교역이 급속히 증가하고 있는 지역이다. 연해주 최대 산업은 수산물과 수산물가공업이다. 연해주는 극동 지역에서 농업이 가장 발달한 지역이기도 하다.

우리나라의 대 연해주 주요 수출품은 폴리에스테르, 식료품, 플라스틱제품, 10인승 중고차량 등이며 주요 수입품은 수산물, 원목, 고철, 붕소 등이다. 자동차 수입업은 연해주내 주요 산업 중 하나로 손꼽힌다. 비공식 통계에 따르면 연해

1) 극동러시아 사하공화국은 겨울에는 섭씨 영하 60도까지 떨어지고 여름엔 40도까지 올라 연간 기온 차이가 100도에 달하는 혹독한 기후의 오지이지만 인도와 맞먹는 광활한 땅에 유연탄·우라늄·철광석·금·다이아몬드가 잔뜩 매장돼 있어 '황금의 도시'로 일컬어지고 있다.

2) BP Statistical Review of World Energy. 2007.

주 인구 200만 명 중 외국산 자동차 수입과 수리 관련 업종에 종사하는 인구는 15만 명에 이른다는 보고도 있다.

러시아는 <표 1-1>에서 보듯이 중국과는 달리 우리나라와 상호 경쟁하는 분야가 거의 없고 앞으로도 경쟁할 가능성이 크지 않다. 러시아는 막대한 천연자원을 보유한 자원 수출국이고 우리나라는 제조업과 IT산업 등에서 세계적인 경쟁력을 갖추고 있다. 러시아와 우리나라는 완벽한 상호보완적인 산업구조를 가진 셈이다.

또한 한반도 종단철도(TKR)와 시베리아 횡단철도(TSR)가 연결된다면 남한과 북한, 러시아의 3각 협력 물류사업은 폭발적인 과급력을 갖게 될 것이다. 그러나 남·북·러 3각 협력은 당위성과 잠재력만 언급돼 왔을 뿐 그동안 실제적인 진전이 없는 상태였다. 이런 상황에서 구체적인 논의가 시작된 남·북·러 3각 협력 움직임과 한국 중국 러시아 3국 협력이 큰 관심을 모으고 있다.

북한의 나진과 러시아 하산 구간 철도를 개보수하는 사업은 TKR과 TSR을 연결하는 시범사업의 하나로 기대된다. 55km에 달하는 나진-하산 구간은 북한과 러시아를 연결하는 유일한 철도 운송로이다.

나진-하산 구간에는 러시아의 광궤(1520mm)와 북한의 표준궤(1435mm)가 병설돼 있는데 지난 1990년대 이후 이용률이 저조했다. 광궤의 경우는 거의 철거된 것과 마찬가지로 상태라고 알려져 왔다.

지난 2007년 5월 한국철도공사와 현대글로벌비스, 범한판토스, 우진글로벌로지스틱스, 장금상선 5개 기업은 러시아철도공사와 한·러 합작물류회사를 설립을 위한 컨소시엄 'RUCO'를 창립했다. 이 한·러 합작물류회사는 설립이 되면 나진-

<표 1-1> 한·러 주요산업 비교

대한민국	러시아
- 무기산업 취약	- 무기산업 발달
- 소비재산업 등 제조업 우위	- 소비재산업 등 제조업 취약
- 통신 및 유통산업 발달	- 통신 및 유통산업 취약
- 천연자원 빈약	- 천연자원의 보고
- 기초과학 원자력 우주항공산업 취약	- 기초과학 원자력 우주항공산업 발달

자료 : 블라디보스토크 한국무역관(2008.5.)

하산 구간 철도 현대화 사업 등에 참여할 계획이다. 한국 측은 시베리아 횡단 열차(TSR)로 이동할 물동량을 확보하고 러시아 측은 시베리아 횡단열차의 운임 인하, 화차 우선배정 등에 협력하기로 한 것이다. 이 한·러 합작물류회사는 나진항 개발도 계획하고 있다.

북한의 나진항은 시베리아 횡단열차로 연결되는 지선이 부두 앞까지 연결돼 있기 때문에 항만 개발이 제대로 완료만 된다면 나진은 TSR의 새로운 기·종착점이 될 수도 있다. 철도·해운 복합수송노선으로서 부산-나진 구간은 바닷길을 통해, 나진부터 유럽까지는 시베리아 횡단열차로 화물을 운송하려는 것이다.

현재 부산항에서 극동 항만으로 올라가는 컨테이너 적재율은 90%에 이르지만 러시아에서 돌아오는 컨테이너 적재율은 10% 밖에 되지 않는다. 빈 컨테이너로 돌아오는 문제점을 해결하기 위해서는 북한의 나진항에서 중국 동북지역의 컨테이너 화물을 채워 부산항으로 내려오는 방법도 고려해 볼 수 있다.

그러나 시베리아 횡단열차와 한반도를 연결하는 이 야심찬 계획은 이명박 정부 들어 남북 관계 경색이라는 복병을 만나 더 이상 진전하지 못하고 있는 상태다. 러시아와 북한 측 합의는 이루어졌지만 남북 관계가 극도로 경색되면서 한국 측 참여가 불투명해져 답보 상태를 유지하고 있다.

반면 러시아 정부는 최근 들어 국토의 균형적 발전 차원에서 그동안 자원개발의 사각지대였던 극동러시아 지역의 개발에 본격적으로 착수했다. 특히 2012년 APEC(아시아·태평양경제협력체) 정상회의의 블라디보스토크 개최를 계기로 극동-자바이칼 발전프로그램을 시행하면서 수백억 달러의 예산을 투입해 국가적 차원에서 극동러시아 개발에 박차를 가하고 있다.

이에 따라 국내 물류기업도 극동러시아 지역의 본격 개발 및 급변하는 물류환경 변화에 능동적이며 적극적으로 대처해야 할 시점에 이르렀다. 따라서 극동러시아의 물류환경 분석 및 이 지역에 대한 국내 기업의 물류사업 진출에 대한 애로사항 조사를 통해 문제점을 해소하고 우리나라와 극동러시아 간의 물류 활성화를 위한 전략 방안을 제시하는데 본 논문의 의의가 있다.

제2절 연구의 필요성 및 목적

세계경제의 글로벌화는 산업의 수직적 분업화를 가속화시키고 있을 뿐만 아니라, 물류시장의 규모 또한 성장하게 하는 계기를 마련해 주고 있다. 이는 결국 물류산업의 글로벌화를 이끌어 내고 있을 뿐만 아니라, 국내 물류기업들의 세계 진출에 따른 산업적 성장동력원으로서의 가치 또한 유발하고 있다.

우리나라는 물류산업의 글로벌화 경쟁과 더불어 300여 기업체 이상이 해외 지사 또는 법인을 설립하여 해외진출을 도모하고 있으며, 2009년 들어 34만여 개사에 97만여 명이 종사할 만큼 양적으로 많은 성장을 하였다. 매출규모면에 있어서도 2009년 약 109조를 달성함으로써, 2000년 이후 연평균 13.1%로 성장하였다. 물류관련 지출(expenditure)규모로 본 세계 물류시장의 가치³⁾는 2003년 6,330억 달러를 기록한 후 2008년 8,364억 달러를 기록하여 연평균 5.7%의 성장률을 보여주고 있으며, 2013년까지 1조 1,002억 달러까지 성장할 것이 전망되고 있다. 게다가 우리나라를 포함한 아시아태평양지역의 점유율이 2008년 34.8%에서 2013년 42.9%까지 확대 될 것이 전망됨으로 국내 물류기업의 경쟁력을 강화한다면 물류산업 자체의 활성화뿐만 아니라 부가가치를 창출하는 산업으로 성장할 수 있을 것이다.

그러나 국내 물류기업들은 다국적 해외물류기업들에 비해 글로벌네트워크 및 규모에 있어 많이 열악한 약점을 가지고 있다. 이러한 요인들은 결국 점점 확대되고 있는 국내 물류기업들의 글로벌 물류시장 진출에 많은 제약요인으로 작용하고 있는 실정이다. 특히 국내 다국적 물류기업들은 선두기업들 또한 해외 다국적 물류기업들에 비해 많이 열악한 환경을 가지고 있는 실정이다. CJ GLS의 경우 12개국에 25개 해외법인, 100여개의 파트너십을 구축하고 있으며, 글로벌비스는 25개의 해외법인 및 지사, 40여개국의 해외파트너십을 구축하고 있다. 동부익스프레스 및 맥스피트 등 또한 해외 물류서비스를 제공하고 있으나, 동부익스프레스의 경우 매출기준 국제물류비중이 약 12.3%에 불과하며, 맥스피트

3) Datamonitor, Global : Logistics Industry Guide, 2011.02. 세계물류시장규모를 매출액기준으로 보면, 2008년 세계 경제위기의 영향으로 2006년 2조 2,381억 달러에서 2009년 2조 1,119억 달러로 감소세를 보였으나, 2010년 이후 연평균 약 6.39%의 성장률을 기록하여 2015년에는 2조 9,742억 달러까지 확대될 것으로 전망되고 있음.

는 11개 해외법인만을 운영하고 있는 실정이다.

러시아는 모스크바, 블라디보스토크 지역을 중심으로 국내 많은 물류관련 기업들이 지사 위주의 형태로 진출하고 있다. 하지만 진출기업의 대부분이 항공 운송(대한항공, 아시아나항공)에 그치고 있으며, 그 외 주요기업(현대글로벌비스, DBS 등)들 또한 특화된 물류서비스를 제공하는 특징을 보이고 있다. 러시아에 진출한 우리나라 물류기업들의 가장 큰 애로점은 통관절차가 까다롭고 시간과 비용이 많이 드는 것으로 나타나고 있다.

특히 극동러시아는 풍부한 천연자원을 보유하고 있어 잠재력이 큰 지역이지만 열악한 기후 환경과 낙후된 물류 인프라 사정 때문에 자원 개발이 쉽지 않은 문제점이 있다. 게다가 1년 중 절반에 해당하는 6개월 가량이 결빙 기간이라 개발한 자원의 수송 비용이 과다하게 드는 점도 간과할 수 없는 부분이다.

극동러시아의 물류 중심지인 연해주는 아시아·태평양 지역의 물류 창구로서 시베리아횡단철도(TSR)를 활용한 물류센터로 성장하는 것을 목표로 하고 있지만 복잡하고 까다로운 통관 시스템과 운임 상승 등이 큰 장애 요인이 되고 있는 실정이다.

게다가 러시아 사회는 아직까지 관료주의와 부패가 만연한 후진적 관행과 제도 때문에 행정 능률과 산업분야의 효율성이 크게 떨어지는 문제점을 안고 있다. 정부의 규제와 개입도 나날이 확대되고 있어 우리나라 물류기업의 투자 활동을 크게 위축시키는 문제점도 있다.

따라서 본 논문의 연구목적은 극동러시아의 전반적인 물류현황과 극동러시아에 진출한 국내 물류기업들의 현황 및 문제점들을 진단해 이를 해결할 수 있는 전략적 대안을 모색하는 데 있다. 또한 국내 물류기업의 극동러시아 진출에 따른 불확실성을 제거하고 진출효과를 극대화할 수 있는 대응전략과 정부 지원정책의 수립방향을 제시해보고자 한다.

제3절 연구내용과 방법

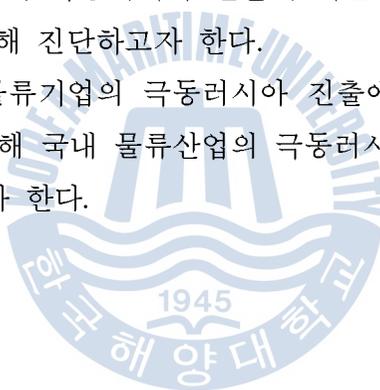
본 연구의 주요 연구내용과 방법은 다음과 같다.

첫째, 국내 물류기업의 러시아 및 극동러시아 진출 현황과 이 지역의 물류현황 자료를 조사 및 분석하고, 국내 물류기업의 극동러시아 진출에 따른 애로사항을 수집 및 분석하고자 한다.

둘째, 극동러시아에서의 물류거점 확보를 위해 나호트카항 컨테이너 부두 개발사업을 시행하다 실패한 부산항만공사(BPA) 사례와 이미 진출해 있는 기타 물류기업의 사례를 수집 및 분석해 극동러시아에 진출한 우리나라 물류기업의 현주소를 평가하고자 한다. 이를 위해 해외 진출 기업들의 사업관련 기초자료와 KOICA, KOTRA 등의 기관 자료를 활용하고자 한다.

셋째, 우리나라 물류기업의 극동러시아 진출에 따른 강·약점과 기회 및 위협요인을 SWOT 분석을 통해 진단하고자 한다.

마지막으로, 우리나라 물류기업의 극동러시아 진출에 대한 환경 분석에 의한 진단과 정책적 제언을 통해 국내 물류산업의 극동러시아 진출 전략방안과 정책적 건의사항을 제시하고자 한다.



제2장 러시아의 물류현황 및 극동러시아 물류현황 분석

제1절 러시아의 주요 경제현황 분석

1. 주요 경제지표

1) 경제성장률

러시아는 최근 5년간 GDP의 성장은 고유가, 외국인 투자증가로 인하여 연간 4~7%의 성장률 보이고 있으나, 2011년에는 4.1~4.3%의 성장률을 보일 것으로 전망된다.

또한 지속적인 소비 대출 증가를 통한 시장 확대가 예상된다. 수출로 인한 오일 달러 유입으로 국민 소득 증가 및 대출의 활성화도 기대된다.

러시아의 주요 경제 지표의 추이 및 전망은 <표 2-1>과 같다.

2) 대외무역(수출입 동향)

러시아연방 관세청의 통관기준 통계와는 다소 차이가 있으나 <표 2-2> WTA(World Trade Atlas)의 통계에 의하면, 2009년 무역수지는 787억 3천만 달러의 흑자를 달성하였으나 전년대비 수출은 36.36%(2,339억 달러), 수입은 39.27%(1,552억 달러) 감소한 것으로 나타났다. 2010년, 2011년(상반기)에는 무역수지는 각각 1,371억, 641억 달러의 흑자를 달성했으며, 전년 동기대비 수출은 각각 48.98%(3,485억 달러), 17.82%(1,983억 달러), 수입은 각각 36.23%(2,114억 달러), 50.97%(1,342억 달러) 늘어났다.

2010년 기준 주요 수출국은 네덜란드, 이탈리아, 독일, 우크라이나, 터키 순이었으며, 주요 수입국은 중국, 독일, 우크라이나, 미국, 일본 순이었다. 전통적으로 유럽과 지리적으로 가까운 점, 운송료가 적은 점 등으로 교류가 활발한 것으로 보인다.

2009년 한국으로의 수출은 -27.62%를 기록하였으며, 한국으로부터의 수입은 -55.40%를 기록해 한국과의 전체 교역량은 대폭 줄었다. 2009년 하반기 이후 경기가 회복되면서 2010년, 2011년 상반기에는 한국으로의 수출은 각각

86.42%, 36.76%, 한국으로부터의 수입은 각각 50.53%, 67.76% 늘어난 것으로 나타났다. 2011년의 경우에도 고유가 및 점진적인 경제회복으로 인해 수출, 수입 모두 증가할 것으로 기대된다.



<표 2-1> 러시아의 주요 경제지표 추이 및 전망

구 분	2006	2007	2008	2009	2010	2011(전망)
실질 GDP 증가율(%)	6.8	8.1	5.6	-7.9	4.0	4.1~4.3
명목 GDP(십억 달러)	979.4	1,290.1	1,674.3	1,231.5	1,447.2	1,650.0
GDP(십억 루블)	26,917.2	33,247.5	41,428.6	39,100.7	45,722	51,562
1인당 GDP(달러)	6,873	9,079	11,791	8,678	10,201	11,620
인구(백만 명)	142.2	142.0	141.9	142.9	142.9	143.0
인구 증가율(%)	-0.4	-0.1	-0.1	0.7	-0.03	0.1
소비자물가 상승률(%)	9.0	11.9	13.3	8.8	8.8	6.5~7.0
평균실업률(%)	7.2	6.3	6.5	8.4	7.2	7.3
산업생산 성장률(%)	3.9	6.3	2.1	-10.8	8.2	4.8
자본투자 증가율(%)	13.2	21.1	9.1	-17.0	6.0	6.0
소매매출 증가(십억 루블)	8,712	10,869	13,920	14,603	16,436	17,060
소매매출 증가율(%)	14.1	16.1	13.5	-4.9	4.4	3.8
실질소득 증가율(%)	11.5	10.4	2.7	1.9	4.3	1.5
대부이자율(중앙은행,%)	12->11	11->10	10->13	13->9	9->7.75	7.75->8.25
종합주가지수(RTS) (연초 -> 연말)	1,190.34 -> 1,921	1,798.63 -> 2,290.51	2,296.56 -> 631.89	631.99 -> 1,426.93	1,426.93- > 1,773	1,750-> 2,200
우랄산 원유가(\$/배럴)	79.5	69.5	93.9	61.1	78.2	105.0
원유생산(톤/년간)	481	491	487.6	493.7	505.0	504.0
재정수지(%/GDP)	8.4	6.0	4.8	-5.9	-3.9	-2.0
- 재정수입(%/GDP)	39.5	40.5	38.4	18.8	18.2	17.4
- 재정지출(%/GDP)	31.2	34.5	33.6	24.7	22.1	20.9
무역수지(백만 달러)	139,300	130,900	179,700	111,600	149,200	195,800
- 수출(백만 달러)	303,600	354,400	471,600	303,400	398,000	503,800
- 수입(백만 달러)	164,300	223,500	291,900	191,800	248,800	308,000
경상수지(백만 달러)	94,686	77,012	102,400	49,433	71,129	78,400
외환보유고(백만 달러)	303,732	478,762	427,080	439,450	488,654	530,000
대외부채(백만 달러)	313,176	463,915	480,541	467,230	482,976	517,000
대미 평균환율(N/달러)	27.18	25.6	24.9	31.75	30.37	28.4
대미 연말환율(N/달러)	26.33	24.55	29.38	30.24	30.48	28.0-29.5

자료 : 러시아연방 통계청, 러시아 중앙은행, 러시아 경제개발부, EIU

<표 2-2> 전체 러시아 수출입에서 한국의 비중 및 수출입대상국 순위

(단위 : %)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 1~6
수출비중	1.47	1.26	1.28	1.10	1.02	2.17	2.05	2.33	2.91	3.38
순위	21위	24위	21위	23위	23위	15위	14위	13위	12위	10위
수입비중	2.22	2.58	2.98	4.37	5.28	4.66	4.12	3.02	3.34	3.59
순위	15위	13위	11위	7위	5위	6위	6위	9위	8위	8위

자료 : WTA(World Trade Atlas)

3) 외국인 투자유치

외국인 투자자 입장에서 보았을 때 러시아의 가장 큰 장점은 거대한 시장규모 (인구 1억 4,300만, 구소련 CIS국가 인구 포함 시 2억 6,000만 명), 저렴한 노동력 등이 있으나, 외국인에 대해 배타적인 관료들의 태도와 법과 제도의 불투명성 등이 장애 요인으로 작용하고 있다. 푸틴 전 대통령부터 시작하여 현 메드베데프 대통령까지 이러한 투자 장애요소 제거에 노력을 기울이고 있으나 아직까지 큰 효과를 기대하기에는 이른 것으로 판단된다.

2011년 1~6월 러시아 시장에는 전년 동기대비 2.9배 늘어난 877억달러의 외국인 투자가 이루어졌다. 이중 FDI 직접투자는 70억달러(전년 동기대비 29.8% 증가, 8.0% 차지), 포트폴리오 간접투자는 2억달러(전년 동기대비 65.5% 감소, 0.3%), 기타 투자는 804억달러(전년 동기대비 3.3배 증가, 91.7%)였다.

2011년 6월말 기준 러시아 시장에서의 외국자본 투자누계액은 전년동기대비 19.9%가 증가한 3,150억 달러로 집계됐다. 기타 투자 누적액은 1,820억 달러로 외국자본 투자누계에서 가장 큰 비율인 57.8%를 차지한 것으로 집계됐다.(2010년 6월말 55.2%). 직접투자 누계액은 1,245억 달러로 39.5%를 차지하였고(2010년 6월말 40.6%), 포트폴리오 간접투자는 89억 달러로 2.7%(2010년 6월말 4.2%)를 차지했다. 주요 투자산업은 유통, 소매업, 제조업, 자원개발, 교통 및 통신 분야임. Expert지는 향후 유망한 외국인 투자 분야로서는 식음료 생산, 소매 체인점, 자동

차 등 기계 조립, 전자재 등 제시한 바 있다.

한편 러시아의 지속적인 경제성장에 따라 현지 생산이 활발해지고 내수시장이 커짐에 따라 이에 대응하기 위한 대러 투자 증가가 예상되고 있다.

러시아에 대한 외국인 투자액 추이는 <표 2-3>과 같다. 2009년 이후 대 러시아 외국인 투자동향은 <표 2-4>, <표 2-5>, <표 2-6>과 같다. 2009년 이후 산업별 외국인 투자액은 <표 2-7>, <표 2-8>, <표 2-9>와 같다. 2010년과 2011년 주요국별 대 러시아 투자통계(누계)는 <표 2-10>, <표 2-11>과 같다.

<표 2-3> 대 러시아 외국인 투자액 추이

(단위: 백만 달러, %)

총 투자									
구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011.1~6
금액	29,699	40,509	53,651	55,109	120,941	103,769	81,927	114,746	87,698
성장률	50.1	36.4	32.5	2.7	119.5	-14.2	-21.0	40.1	2.9배
직접투자									
구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011.1~6
금액	6,781	9,420	13,072	13,678	27,797	27,027	15,906	13,810	7,039
성장률	69.7	38.9	38.8	4.6	103.2	-2.8	-41.1	-13.2	29.8
포트폴리오투자									
구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011.1~6
금액	401	333	453	3,182	4,194	1,415	882	1,076	241
성장률	-15.1	-17.0	36.0	602.4	31.8	-66.3	-37.7	22.0	-65.5
기타투자									
구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011.1~6
금액	22,517	30,756	40,126	38,249	88,950	75,327	65,139	99,860	80,418
성장률	47.1	36.6	30.5	-4.7	132.6	-15.3	-13.5	53.3	3.3배

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-4> 대 러시아 외국인 투자동향(2011.1~6)

구 분	2011.1~6			2010.1~6	
	백만 달러	배 혹은 %		2009년 동기 대비	비중
		2010년 동기대비	비중		
외국인투자액합계	87,698	2.9배	100	94.5	100
외국인직접투자(FDI)	7,039	129.8	8.0	89.0	17.9
기초자본투자	3,022	109.7	3.4	90.8	9.1
재투자	1,454	6.1배	1.7	51.7	0.8
리스	56	98.6	0.1	113.1	0.2
외국인합작자본	3,264	162.2	3.7	82.0	6.6
기타 직접투자	697	116.1	0.8	108.3	2.0
포트폴리오(간접투자)	241	34.5	0.3	81.1	2.3
주식 등 기타	149	51.9	0.2	97.8	0.9
채무증권	92	22.5	0.1	72.8	1.3
기타	80,418	3.3배	91.7	96.2	79.8
상업 대출	11,996	177.0	13.7	133.0	22.3
기타 여신	66,496	4.2배	75.8	78.8	51.6
(180일 이하 단기여신)	46,514	22.0배	53.0	2.5배	7.0
(180일 이상 장기여신)	19,982	147.3	22.8	71.3	44.6
기타	1,926	107.1	2.2	8.1배	5.9

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-5> 대 러시아 외국인 투자동향(2010)

구분	2010			2009	
	백만 달러	배 혹은 %		2008년 동기 대비	비중
		2009년 동기대비	비중		
외국인투자액합계	114,746	140.1	100	79.0	100
외국인직접투자(FDI)	13,810	86.8	12.1	58.9	19.4
기초자본투자	7,700	96.3	6.7	50.4	9.8
재투자	743	79.3	0.7	151.5	1.1
리스	108	105.4	0.1	60.8	0.1
외국인합작자본	4,610	71.6	4.1	65.8	7.8
기타 직접투자	1,392	101.9	1.2	114.3	1.7
포트폴리오(간접투자)	1,076	121.9	0.9	62.3	1.1
주식 등 기타	344	91.0	0.3	33.6	0.5
채무증권	680	137.1	0.6	173.2	0.6
기타	99,860	153.3	87.0	86.5	79.5
상업 대출	17,594	126.2	15.3	86.2	17.0
기타 여신	79,146	155.7	69.0	87.8	62.0
(180일 이하 단기여신)	41,239	6.2배	36.0	99.8	8.1
(180일 이상 장기여신)	37,907	85.7	33.0	86.2	53.9
기타	3,120	8.5배	2.7	29.1	0.5

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-6> 대 러시아 외국인 투자동향(2009)

구분	2009 투자액			2008	
	백만 달러	배 륭은 %		2007년 동기 대비	비중
		2008년 동기대비	비중		
외국인투자액합계	81,927	79.0	100	85.8	100
외국인직접투자(FDI)	15,906	58.9	19.4	97.2	26.0
기초자본투자	7,997	50.4	9.8	107.4	15.3
재투자	936	151.5	1.1	176.0	0.6
리스	103	60.8	0.1	2배	0.2
외국인합작자본	6,440	65.8	7.8	83.9	9.4
기타 직접투자	1,366	114.3	1.7	95.1	1.1
포트폴리오(간접투자)	882	62.3	1.1	33.7	1.4
주식 등 기타	378	33.6	0.5	27.8	1.1
채무증권	-	-	-	-	-
기타	65,139	86.5	79.5	84.7	72.6
상업 대출	13,941	86.2	17.0	115.4	15.6
기타 여신	50,830	87.8	62.0	78.5	55.8
(180일 이하 단기여신)	6,604	99.8	8.1	193.0	6.4
(180일 이상 장기여신)	44,226	86.2	53.9	72.9	49.4
기타	368	29.1	0.5	107.8	1.2

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-7> 산업별 외국인 투자액(2011.1~6)

(단위: 백만 달러, %)

구 분	2011.1~6	2011.6 기준 누계	비 중
총 계	87,698	314,989	100
농업,임업	308	2,015	0.6
어업	2	65	0.0
광업, 자원개발	11,463	54,433	17.3
제조,가공업	16,322	112,068	35.6
기초자원 (전력, 가스, 수력 생산)	364	6,258	2.0
건설,건축업	252	7,533	2.4
유통, 도소매, 서비스업	6,788	52,020	16.5
숙박, 요식업	17	742	0.2
운송, 통신업	4,751	30,874	9.8
금융업	44,432	12,171	3.9
부동산, 임차,임대업	2,956	34,152	10.8
공공행정, 국방안보	-	1,069	0.3
교육업	1	4	0.0
보건 및 사회서비스	7	180	0.1
기타 및 개인서비스	35	1,405	0.5

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-8> 산업별 외국인 투자액(2010)

(단위: 백만 달러, %)

구 분	2010	2010 기준 누계	비 중
총 계	114,746	300,106	100
농업, 임업	466	2,249	0.7
어업	16	121	0.0
광업, 자원개발	13,858	49,999	16.7
제조, 가공업	33,157	107,267	35.7
기초자원 (전력, 가스, 수력 생산)	543	5,899	2.0
건설, 건축업	1,136	5,861	1.9
유통, 도소매, 서비스업	13,334	52,579	17.5
숙박, 요식업	229	829	0.3
운송, 통신업	6,576	29,864	10.0
금융업	37,913	11,287	3.8
부동산, 임차, 임대업	7,341	31,580	10.5
공공행정, 국방안보	25	1,073	0.4
교육업	1	4	0.0
보건 및 사회서비스	13	165	0.1
기타 및 개인서비스	138	1,329	0.4

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-9> 산업별 외국인 투자액(2009)

(단위: 백만 달러, %)

구 분	2009	2009 기준 누계	비 중
총 계	81,927	268,226	100
농업, 임업	437	2008	0.7
어업	45	157	0.1
광업, 자원개발	10,327	43,883	16.4
제조, 가공업	22,216	78,644	29.3
기초자원 (전력, 가스, 수력 생산)	437	5,225	1.9
건설, 건축업	1,012	4,853	1.8
유통, 도소매, 서비스업	22,792	55,208	20.6
숙박, 요식업	140	627	0.2
운송, 통신업	13,749	28,174	10.5
금융업	2,658	11,780	4.4
부동산, 임차, 임대업	7,937	34,828	13.0
공공행정, 국방안보	25	1,144	0.4
교육업	0.4	3	0.0
보건 및 사회서비스	26	152	0.1
기타 및 개인서비스	126	1,540	0.6

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-10> 2011년도 주요국별 대 러시아 투자통계(누계)

(단위: 백만 달러, %)

구분	2011년 6월 말 누계					2011년 1~6월 투자액
	총	비중	직접	포트폴리오	기타	
총 투자액	314,989	100	124,465	8,490	182,034	87,698
상위 10개국 투자액	264,081	83.8	97,881	7,391	158,809	31,616
사이프러스	69,868	22.2	48,671	1,540	19,657	7,535
네덜란드	42,969	13.6	23,691	29	19,249	7,828
룩셈부르크	34,395	10.9	584	152	33,659	1,383
독일	29,300	9.3	10,876	10	18,414	5,622
중국	27,102	8.6	1,186	12	25,904	979
영국	21,257	6.7	3,648	4,545	13,064	3,926
아일랜드	12,795	4.1	587	5	12,203	1,749
일본	9,588	3.0	978	3	8,607	566
프랑스	8,761	2.8	2,946	17	5,798	1,650
버진군도(영국령)	8,046	2.6	4,714	1,078	2,254	378

자료 : 러시아연방 통계청

<표 2-11> 2010년도 주요국별 대 러시아 투자통계(누계)

(단위: 백만 달러, %)

구분	2010년 말 누계					2010년 투자액
	총	비중	직접	포트폴리오	기타	
총 투자액	300,106	100	116,199	8,920	174,987	114,746
상위10개국 투자액	253,242	84.4	89,913	7,568	155,761	93,660
사이프러스	61,961	20.7	44,737	1,732	15,492	9,003
네덜란드	40,383	13.5	22,401	8	17,974	10,696
룩셈부르크	35,167	11.7	661	203	34,303	5,374
중국	27,940	9.3	942	0.1	26,998	7,631
독일	27,825	9.3	9,254	11	18,560	10,435
영국	21,578	7.2	3,501	4,481	13,596	40,770
아일랜드	11,488	3.8	568	4	10,916	2,557
프랑스	10,343	3.4	2,922	28	7,393	3,702
일본	9,022	3.0	824	2	8,196	1,109
버진군도(영국령)	7,535	2.5	4,103	1,099	2,333	2,383

자료 : 러시아연방 통계청

2. 주요 경제 이슈

1) 에너지자원 의존형 경제

러시아 경제구조의 가장 큰 특징은 에너지자원 의존형 경제인데, 2008년 GDP에서 연료, 에너지자원이 차지하는 비중은 약 30%로, 총 수출에서 차지하는 비중은 2004년 56.8%, 2005년 61.3%, 2006년 62.6%, 2007년 59.6%, 2008년 64.3%, 2009년 67.4%, 2010년 67.5%로 상당한 비중을 차지하고 있다.

2) 수입 중심의 소비구조

러시아 국내시장의 40% 이상을 수입품이 점유하고 있다. 이 같은 현상은 고유가로 인한 수출 증가, 6~7%대의 높은 경제성장률, 실질임금 증가, 중산층의 인구 확대 등 가계 소비의 증가세에 기인한 것으로 분석된다.

한편 러시아 정부는 자국제품 경쟁력 강화, 자국 제조업의 육성, 세계시장 진출, WTO 등 국제기구와 협력 강화를 경제 목표로 삼고 있다.

3) 중소기업 경쟁력 상실

러시아 중소기업(SMEs)이 전체 GDP에서 차지하는 비중은 2008년 현재 약 13-15%로 조사되고 있는데, 서구 선진국 50%에 비해 매우 낮은 수치이다. 통계에 따르면 러시아내 중소기업의 수는 2010년 9월말 현재 22만개 수준이며, 이는 전년대비 약 3.6%가 감소한 수치이다. 현재 러시아에서 중소기업 활성화 부재의 원인은 사업자 등록상의 어려움과 과도한 세금 부과, 자금조달의 어려움 등 높은 진입장벽에 기인한 것으로 분석된다.

3. 시장 환경 및 특성

1) 수입시장구조

(1) 매력적인 수입시장

러시아는 체제 전환 이후 자체 제조업 기반 붕괴로 소비재의 40% 이상을 수입산으로 충당하고 있다. 특히 경제위기 이전까지는 7년 연속의 성장호조로 내수 증가세를 보였다. 최근에는 수입대체산업 육성정책으로 기계설비, 플랜트 등 자본재 수요가 증가하고 있다.

(2) 시장경제 체제로의 전환기

러시아는 현재 시장 경제를 뒷받침하는 제도적 인프라가 미흡한 상태이지만 WTO 가입추진에 따라 시장경제 중심의 개혁이 진행 중이다. 이에 따라 복잡한 법체계 및 법령의 대폭적인 개혁을 추진 중이다. 그러나 제도화와 집행 간의 차이가 아직 잔존해 있는 상태이다. 또한 운송, 통신, 금융 등 주요 기간 서비스는 미비한 실정이다.

2) 소비자 특성

(1) 소비의 이중구조

러시아 사회는 소수의 부유층(인구의 10% 수준)과 다수의 빈곤층(40% 수준)이 확연히 구분된다. 소비 면에서 부유층은 고가의 서구 최고급 브랜드를 선호하고, 빈곤층은 자국산 및 저가의 수입제품을 구매하고 있다.

그러나 2001년 이후 소위 '중산층' 계층이 형성되고 있고 이들이 소비 주체로 떠오르고 있으며, 최근 경제호황세에 따라 점차 중산층 범위가 확대되고 있는 상황이다.

(2) 구매결정 요인

가격요인 중시에서 브랜드를 중시하는 추세로 급격히 변하고 있다.

3) 상거래 관습

(1) 독특한 대금결제 관행

최근 대형 수입업체도 증가하고 있으나 대부분의 수입업체가 소량주문 및 단

기 딜리버리를 선호(현금 유동성 중요)하는 현상이 두드러진다. 금융제도의 미비 및 과중한 세금을 피하기 위해 가급적 은행 이용을 기피(L/C 거래 기피 경향)한다. 2001년부터 소득세를 13%로 하향 단일 세율화하는 등 조세부담률을 낮춰 탈세 방지를 위한 정부의 노력이 계속되고 있지만, 근본적인 금융제도의 재정비가 이루어지지 않는 한 탈세근절은 어려울 것으로 예측된다.

(2) 인맥이 중요한 상거래 관행

서구적 합리주의 보다는 인정과 친분관계에 의한 직접 대면 비즈니스를 선호하는 관행이 있다. 특히 언어소통 능력과 러시아의 문화, 예술에 대한 이해가 비즈니스 추진에 중요한 역할을 한다.

4) 유통구조의 특징

(1) 유통산업의 미발달

국가배급 시스템의 붕괴 후 유통시스템 혼란. 최근에는 IKEA, METRO, Auchan 등 외국계 유통회사들의 진출이 활발하나, 수요에 모자라는 상황이며 주로 모스크바 근처에만 집중되고 있다. 제조업체와 소매상을 연결하는 중간단계도 미흡하며, 수입상이 직접 소매상을 겸하는 경우가 많다.

(2) 지하경제 (Shadow Economy) 비대

지하경제가 GDP의 30-40% 수준으로 추정되고 있으며, 국민의 약 10%가 지하경제와 관련하여 부유층으로 부상했다. 러시아 기업들이 서방은행에 예치한 외화액은 수백억불 규모로 추정된다.

4. 러시아의 수출입 시장 및 경제 전망

2005~2010년까지 러시아의 경제성장률은 <표 2-12>에서 나타난 것과 같이 경제위기를 맞은 2009년을 제외하곤 연 4~8%의 지속적인 성장세를 보였다.

러시아연방 경제개발부의 2010~2014년 러시아 거시경제지표 전망(<표 2-13> 참조)에 따르면 GDP 성장률은 2012년 3.7%, 2013년 4.0%, 2014년 4.6%로 예상됐다. 산업생산 성장률도 2012년 3.5%, 2013년 4.0%, 2014년 4.2%로 예상됐다. 자본투자 증가율은 2012년 8.8%, 2013년 7.7%, 2014년 9.6%로 예상됐다.

한국의 대 러시아 수출입 전망(<표 2-14> 참조)은 교역규모로 볼 때 2012년 306억 달러(대러 수출 152억 달러, 대러 수입 154억 달러)로 전년에 비해 24.4% 증가할 것으로 예상된다. 2013년에는 교역규모 375억 달러(대러 수출 190억 달러, 대러 수입 185억 달러 · 전년 대비 22.5% 증가) 수준으로 예상된다.

<표 2-12> 2005~2010년 러시아 경제성장률 및 무역액 추이

(단위 : 억 달러, %)

구 분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
경제성장률	6.4	6.7	8.1	5.6	-7.9	4.0
수 출	2,436 (32.9%)	3,020 (24.7%)	3,540 (16.9%)	4,718 (32.6%)	3,034 (-35.7%)	3,980 (30.1%)
수 입	1,253 (28.7%)	1,645 (31.3%)	2,253 (35.4%)	2,920 (30.8%)	1,918 (-34.3%)	2,488 (29.6%)

자료 : 러시아연방 경제개발부, 통계위원회, 관세청

<표 2-13> 2010~2014년 러시아 거시경제지표 전망

구분	2010	2011	2012	2013	2014
우랄산 원유값(달러/배럴)	78.2	105.0	93.0	95.0	97.0
GDP(국민총생산)(십억 루블)	45,722	51,562	55,950	61,920	n/a
GDP 성장률(%)	4.0	4.1~4.3	3.7	4.0	4.6
달러 대비 평균환율(루블/달러)	30.37	29.0	27.9	27.9	28.0
산업생산 성장률(%)	8.2	4.8	3.5	4.0	4.2
자본투자 증가율(%)	6.0	6.0	8.8	7.7	9.6
소매매출 증가(십억 루블)	16,436	17,060	20,619	22,889	n/a
소매매출 증가율(%)	4.4	3.8	4.5	5.3	6.0
인플레이션(%)	8.8	6.5~7.0	5~6	4.5~5.5	4~5
실질소득 증가율(%)	4.3	1.5	4.0	4.4	5.0
평균 실업률(%)	7.2	7.3	7.1	6.7	n/a
수출(10억 달러)	398.0	503.8	494.4	512.3	536.5
수입(10억 달러)	248.8	308.7	352.4	396.0	444.6

자료 : 러시아연방 경제개발부

<표 2-14> 한국의 대 러시아 수출입 전망(2011~2013년은 예측)

(단위 : 억 달러)

구분	2008 (증감 %)	2009 (증감 %)	2010 (증감 %)	2011 (증감 %)	2012 (증감 %)	2013 (증감 %)
교역규모	180 (19.2)	100 (-44.4)	177 (77.0)	246 (39.0)	306 (24.4)	375 (22.5)
대러수출	97 (20.5)	42 (-57.0)	78 (85.0)	117 (50.8)	152 (29.9)	190 (25.0)
대러수입	83 (19.5)	58 (-30.6)	99 (71.0)	129 (30.3)	154 (19.4)	185 (20.1)

자료 : KOTRA

5. 우리나라와의 교역 및 투자현황

1) 교역현황

한국의 대러 교역액은 2007년 150억 달러, 2008년 180억 달러로 2000년 이후 지속적으로 증가하여, 한국의 5대 수출국 진입을 노리고 있었다. 그러나 글로벌 경제침체 및 유가하락의 여파로 러시아 경제가 크게 흔들린 2009년의 경우 한·러 교역 규모는 전체 100억 달러로 타국과의 교역에 비해 보다 심한 타격을 받았으며, 수출대상국 순위도 2008년 8위에서 2009년 22위로 하락했다.

이는 그동안 우리의 대러 수출을 견인했던 자동차 및 자동차부품의 수출이 급감했기 때문이다. 그나마 선박, TV, 평판 디스플레이, 컴퓨터 부품 등 일부 품목이 선전해 감소치를 상쇄하였으며 2009년 8월을 기점으로 수출이 회복세로 전환되고 있다. 2010년 수출은 전 품목에 걸쳐서 전년 동기대비 큰 폭의 증가세를 보였으나, 일부 품목의 증가율 약화로 2008년 수준까지의 대러 수출회복은 2011~2012년이 되어야 할 것으로 보인다. 그러나 2009년에 비해서는 교역상황이 크게 호전되어 한·러 전체 교역 규모도 180억 달러 가까이 성장하였으며, 수출대상국 순위도 2009년 22위에서 2010년 12위까지 성장했다.

2011년 1~8월의 경우 전년 동기 대비 65.5%의 수출증가율을 보이며 2010년의 호조세를 이어가고 있다. 그러나 2010년과 마찬가지로 수입도 증가세를 유지하여 무역수지는 8월말 현재 1억 1천 3백만 달러의 흑자만을 기록 중이다.

2) 투자현황

우리나라의 대러 투자는 다른 나라에 비해 저조한 편이다. 1989년 3건(48만 달러)을 시작으로 2011년 6월 현재 누계 기준으로 총 1,492건(18억 860만 달러)으로, 우리나라 총 해외투자 누적액의 1% 수준이다. 그러나 러시아 내수시장의 증가에 따라 점차 대러 투자는 늘어나고 있는 추세이다.

한국의 연도별 대 러시아 투자현황은 <표 2-15>, 업종별 대 러시아 투자 누계 현황은 <표 2-16>과 같다.

<표 2-15> 한국의 연도별 대 러시아 투자 현황

(단위 : 건, 천 달러)

연도	신고건수	신고금액	투자건수	투자금액
1989	5	481	3	481
1990	8	28,079	2	19,298
1991	12	10,321	16	18,026
1992	21	7,386	11	3,247
1993	30	5,550	17	3,648
1994	42	54,322	35	13,871
1995	31	52,714	59	31,902
1996	49	74,814	41	44,133
1997	26	33,642	21	8,423
1998	18	43,020	11	43,613
1999	12	3,376	13	830
2000	21	11,052	27	4,053
2001	22	21,529	40	7,227
2002	31	47,067	44	24,494
2003	44	11,332	48	25,402
2004	39	95,713	76	30,569
2005	65	70,401	92	35,746
2006	55	132,703	83	114,590
2007	117	433,317	138	226,233
2008	153	522,012	207	359,339
2009	189	724,704	278	427,983
2010	105	217,083	185	332,560
2011.1~6	44	67,136	45	32,931
누적총계	1,139	2,667,754	1,492	1,808,599

자료 : 한국 수출입은행, 2011년 6월말 기준

주 : 신고건수는 공동투자, 증액투자를 포함하고, 투자건수는 송금건수를 의미

<표 2-16> 한국의 업종별 대 러시아 투자 누계 현황

(단위 : 건, 천 달러)

업종 구분	신고건수	신고금액	투자건수	투자금액
농업, 임업 및 어업	157	136,336	308	100,605
광업	31	183,398	46	125,111
제조업	360	1,643,738	475	1,118,425
전기, 가스, 증기 및 수도사업	2	1,910	2	1,282
하수/폐기물처리, 원료재생 및 환경복원업	3	627	2	627
건설업	60	50,178	68	29,600
도매 및 소매업	175	277,673	218	225,714
운수업	43	19,500	31	14,409
숙박 및 음식점업	34	101,405	51	51,744
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	26	63,122	46	37,880
금융 및 보험업	10	23,985	9	21,776
부동산업 및 임대업	118	146,722	177	71,277
전문, 과학 및 기술서비스업	16	11,873	15	5,708
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	72	2,787	23	1,953
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	1	45	1	50
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	7	3,013	10	1,639
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	10	1,300	8	710
N/A	14	144	2	44
누적총계	1,139	2,667,754	1,492	1,808,599

자료 : 한국 수출입은행, 2011년 6월말 기준.

제2절 러시아의 물류현황 분석

1. 시장 일반 상황

러시아는 유럽에서 아시아까지 위치한 지정학적 특성으로 인하여 양 지역을 연결하는 운송 센터로서의 역할을 수행하기에 유리하다. 또한 러시아의 물류 서비스 시장은 최근 수년간 대외교역량의 급격한 증가로 인하여 수요가 급격하게 형성되어 증가하고 있다. 2005년과 2006년에는 물류 서비스 회사의 매출 증가율이 각각 40%를 넘어섰다. 이는 물류 서비스에 대한 수요가 매년 18~23%씩 증가하고 있기 때문이다.

그러나 현재 많은 양의 컨테이너 운송은 일부 운송경로에 집중이 되어 있는 상황이다. 특히 한국에서 운송되는 물건의 집중되는 극동러시아 지방의 경우 항만의 화물처리용량의 한계와 긴 겨울철 등 기후적인 영향으로 인하여 통관 및 운송이 지연되는 경우가 잦아 제품의 적기 납기에 어려움이 발생하는 경우가 빈번하다. 특히 봄, 가을철 등 성수기에는 운송이 지연되는 경우가 더 자주 발생하며, 1월초 등 혹한기에는 안전상의 이유로 항만의 운영이 일시 중지되는 경우도 발생한다. 아울러 최근 시베리아 철도 운송료가 대폭 인상되어 물류 비용이 증가하고 있으나, 러시아의 항만 시설이 전반적으로 낙후되었고, 최근 급증하고 있는 물동량을 처리하기에 어려운 상황이므로 우리 기업에게 부담이 되고 있는 상황이다.

최근 러시아 물류시장의 주요한 특징은 복합 물류 서비스 회사들이 속속 등장하고 있다는 점, 화물 운송 사업자와 물류 회사들이 물류 중심지인 모스크바와 상트페테르부르크에 위치하고 있다는 점, 러시아에서는 정부가 산업 기반 시설의 운송에 대해 독점적인 권한을 가지고 있다는 점 등이다. 한편 물류 부문에 대한 투자는 국내외 투자자들의 진출로 말미암아 지속적으로 증가하고 있다.

또한 러시아 정부는 '2030년 러시아 연합의 철도운송 개발전략'에 따라 2만km에 달하는 새로운 철도를 건설할 예정이며, 러시아내 15개의 주요 지역을 허브로 지정하여 유럽에서 아시아로 전해지는 횡단 화물에 대한 수요를 흡수할 예정이다. 해당 허브는 칼리닌그라드(Kaliningrad), 무르만스크(Murmansk), 상트

페테르부르크(St. Petersburg), 모스크바(Moscow), 노보로시스크(Novorossiysk), 아르찬겔스크(Archangelsk), 니즈니이 노브고라드(Nizhniy Novgorod), 볼고그라드(Volgograd), 아스트라칸(Astrakhan), 마하츠크칼라(Mahachkala), 예카테린부르크(Yekaterinburg), 노보시비르스크(Novosibirsk), 이르쿠츠크(Irkutsk), 블라디보스토크(Vladivostok) 그리고 나호트카(Nakhodka)가 될 예정이다.

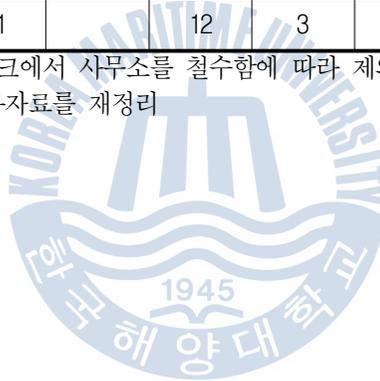
<표 2-17> 러시아 지역 국내 물류기업의 진출 형태

(단위 : 개소)

구분	형태						
	법인	합작	지사	지점	사무소	기타	계
모스크바	11		10				21
블라디보스토크			2		2		4
합계	11		12	3	2		36

주 : 동춘항운이 블라디보스토크에서 사무소를 철수함에 따라 제외

자료 : KOTRA. 2011.10, 내부자료를 재정리



<표 2-18> 우리나라의 대러 수출입 추이

(단위 : 천 달러, %)

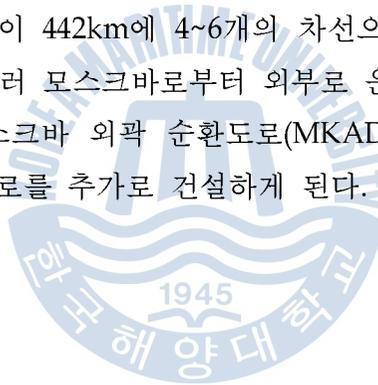
연도	수출		수입		무역수지 (수출-수입)	총교역량 (수출+수입)
	금액	증감률	금액	증감률		
2011. 1~8	7,064,253	65.5	6,950,998	5.3	113,255	14,015,251
2010	7,759,836	85.0	9,899,456	71.0	-2,139,620	17,659,292
2009	4,194,066	-57.0	5,788,759	-30.6	-1,594,693	9,982,825
2008	9,747,957	20.5	8,340,060	19.5	1,353,473	18,088,017
2007	8,087,746	56.2	6,977,477	52.6	1,110,269	15,065,223
2006	5,179,248	34.0	4,572,967	16.2	606,281	9,752,215
2005	3,864,170	65.2	3,936,623	7.2	-72,453	7,800,793
2004	2,339,329	41.0	3,671,455	45.6	-1,332,126	6,010,784
2003	1,659,119	55.7	2,521,780	13.7	-862,661	4,180,899
2002	1,065,875	13.6	2,217,604	14.9	-1,151,729	3,283,479
2001	938,161	19.0	1,929,476	-6.3	-991,315	2,867,637
2000	788,127	23.7	2,058,265	29.4	-1,270,138	2,846,392
1999	637,052	-42.8	1,590,469	59.3	-953,417	2,227,521
1998	1,113,846	-37.0	998,579	-34.9	115,267	2,112,425
1997	1,767,932	-10.1	1,531,783	-15.2	236,149	3,299,715
1996	1,967,534	39.0	1,810,266	-4.4	157,268	3,777,800
1995	1,415,881	47.2	1,892,880	53.9	-476,999	3,308,761
1994	961,911	60.0	1,229,652	26.1	-267,741	2,191,563
1993	601,171	409.1	974,821	1,202.7	-373,650	1,575,992
1992	118,084	0	74,830	0	43,254	192,914
1991 이전	통계없음	통계없음	통계없음	통계없음	통계없음	통계없음

자료: KOTIS(한국무역협회) 2011.10.

2. 모스크바 - 러시아 물류의 중심

모스크바와 근처 지역의 교통 허브는 전체 수입품 운송의 47%를 담당하며 수출 화물의 18%를 책임지고 있다. 이는 구매력이 높은 소비자층이 모스크바 인근에 집중되어 있으며, 인근 도시들로의 내륙 운송이 용이하다는 점 때문이다. 또한 모스크바는 수송을 위한 모든 종류의 교통수단(기차, 국제공항, 고속도로, 다양한 수로 등)을 지원하는 특별한 교통의 중심이다. 대부분의 동남아시아 수입품들과 러시아에서 생산하는 수출품목들은 모스크바를 통해서 이동한다.

교통관리국과 모스크바 시정부는 중앙 지역의 환송 시스템을 구축하는데 많은 관심을 기울이고 있다. 기존의 도로를 정비하고 새로운 도로를 건설하는 한편 교통편 개발을 위한 새로운 시스템을 구축하고 있다. 가장 중요한 프로젝트는 러시아의 가장 큰 두 도시인 모스크바와 상트페테르부르크를 잇는 고속도로 건설과 중앙 순환도로(총길이 442km에 4~6개의 차선으로 18개의 고속도로와 연결된다)의 건설이다. 아울러 모스크바로부터 외부로 운반되는 화물의 운송을 원활하게 하기 위하여 모스크바 외곽 순환도로(MKAD)로부터 50~80km 지점에 총 길이 440km의 순환도로를 추가로 건설하게 된다.



3. 컨테이너 운송 현황 - 항구를 통한 운송

러시아로 운송되는 컨테이너는 중국, 한국, 일본, 말레이시아, 베트남과 같은 아시아 국가들과 남아메리카 국가, 그리고 항구를 가지고 있는 유럽 국가들(이탈리아, 스페인, 네덜란드, 영국 등)에 의해서 이루어지고 있다.

2006년 전체 수입화물에 대한 컨테이너 운송의 비중이 약 10.6%로 상승하였다. 2003년부터 2006년까지 컨테이너 운송의 성장률은 약 20%였다. 러시아에서는 컨테이너 운송의 90%가 항구를 통해서 처리된다. 러시아의 대외 무역에서 가장 중요한 역할을 하는 것은 여느 나라와 같이 해로를 통한 운송이다.

러시아에는 44개의 항구가 존재하고 있으며, 동 항구를 통해서 대량 화물 운송의 수집 및 배포가 이루어지고 있다. 아시아-태평양 지역으로부터의 대부분의 화물은 보스토치니(Vostochnyi), 나호트카, 블라디보스토크 등 태평양 연안 지역의 항구들과 발트해 연안에 위치한 상트페테르부르크, 흑해 연안에 위치한 노보로시스크 등의 항구로 보내진다. 그 외 핀란드를 통한 운송도 활발한데, 이는 유럽과 남아시아에서 러시아로 수입되는 화물의 중요한 운송 루트이다. 아울러 중국을 통한 화물 운송도 증가하고 있는 상황이다.

동남아시아에서 유럽으로의 운송은 수에즈 운하를 이용하고 있다. 동서 양 방향으로 컨테이너 화물의 운송 및 이동은 러시아 운송 사업의 매우 높은 비중을 차지하고 있다. 물류 시스템을 기반으로 국제 또는 혼합된 화물과 컨테이너 운송 사업을 개발 중이다.

한편 러시아 정부는 2010년까지 물류 분야의 개발전략을 세워 국가 운송 복합 시설에 대한 기본적인 방향을 수립하였다.

수입화물이 한국, 중국 등 동남아시아 지역으로부터 러시아로 유입되는 가장 일반적인 경로는 해상 운송을 통해 러시아에 도착한 후 철도 또는 차량을 통해 이동하는 경우인데, 비용적인 측면에서는 철도 운송이 보다 저렴하다.

한국, 중국 등 동남아시아 지역으로부터 운송되는 화물들은 블라디보스토크, 상트페테르부르크, 보스토치니-나호트카, 노보로시스크 지역의 항구를 통해서 러시아에 운송되며, 나호트카, 블라디보스토크, 모스크바 등 지역은 러시아내 철도 운송의 핵심 지역이다.

통상 러시아에 반입된 화물은 주요 항구(블라디보스토크, 나호트카, 상트페테르부르크)에 있는 통관시설을 거쳐 운송하거나 각 도착지역에 위치한 통관 시설을 이용하는 것도 가능하나, 국제 화물의 상당 부분이 모스크바에 있는 세관에서 통관되어 각 목적지로 전달된다.



4. 주요 지역별 항구

1) 상트페테르부르크 항구

(1) 일반정보

JSC(Saint-Petersburg의 항구)는 러시아 북서지역의 가장 큰 하역 회사 그룹이다. 'St. Petersburg항구' 자산관리 회사, '제1 하역회사' CJCS, '제2 하역회사' CJCS, '제3 하역회사' CJCS, '제4 하역회사' CJCS, 'Intexport' CJCS 및 여러 지원 회사들이 상트페테르부르크의 항구 그룹을 구성하고 있다.

상트페테르부르크 항구는 최대 6만 톤 중량의 선박을 수용할 수 있으며, 러시아에서 건화물(dry cargo)을 처리하는 최대항구이다. 그러나 고위도 지역에 위치한 지리적 특성상 11월 말과 12월 초부터 3월 말 또는 4월 초까지 항구는 얼음으로 둘러싸이기 때문에 해당시기에 출입하는 선박들은 쇄빙선의 도움을 받아야 한다.

(2) 위치

항구는 발틱해의 핀란드 만의 동부지역에 있는 네브스키(Nevsky)만에 위치한다. 항구의 지리적 좌표는 북위 59도 54분, 동경 30도 15분이다. 러시아 연방의 국경선이 지나가는 지역에 위치하므로 세관이 존재하며 세관에는 동식물 검역소도 있다.

(3) 시설현황

총 길이 6,376.7m에 97,000천m²의 창고시설 등을 포함한 37개의 정박시설이 있으며 45만m²의 야외 선적장이 있다. 40톤까지 이용할 수 있는 110개 이상의 교량형 크레인을 포함하고 있다. 크레인선의 용량은 약 300톤이며, 약 4,000여 명의 종업원이 있다.

2) 블라디보스토크 항구

(1) 일반정보

블라디보스토크 항구는 아시아 태평양 지역으로부터의 운송에 유리한 지리적 장점들을 가지고 있다. 20개국 이상의 국가의 회사들이 이용하고 있다.

(2) 위치

항구는 겨울철에도 얼음이 얼지 않는 금각만(Golden Horn Bay)에 위치하고 있으며 좌표 값은 북위 43도 07분, 동경 131도 53분이며 시간대는 GMT+10이다. 항구 접근 수심은 약 20~30m이다.

(3) 시설현황

총 길이 4,200m의 16개의 정박시설을 갖추고 있으며 그중 2개는 여객선용으로 사용될 수 있다. 16번 정박소를 제외하고는 모두 다목적으로 이용되며, 16번 정박소는 컨테이너 전용으로 사용된다. 16번 정박소는 연간 10만 TEU를 처리할 수 있다. 그러나 최근 컨테이너 화물의 급격한 증가에 따라 블라디보스토크 항은 컨테이너 처리용량을 늘리기 위한 프로그램을 착수하였다.

총 63,390m²의 면적에 175,534m²의 하역 면적을 갖추고 있다. 아울러 5,000m²의 크기의 냉동 창고를 2개 보유하고 있다. 대부분의 화물들은 이후 시베리아 횡단 철로에 의해서 러시아 및 CIS 각 지역으로 이동된다.

3) 보스토치니(Vostochnyi SeaPort JCS) 항

(1) 일반정보

보스토치니는 러시아 극동지방에서 가장 수심이 깊은 항구이며, 연간 30만 개의 컨테이너를 처리하는 대규모 항구이다. 항구는 총 4개의 부두로 이루어져 있으며 평균 11~13m의 수심을 이루고 있다. 항구가 위치한 브란켈(Vrangel)만은 1월에 얼음으로 덮이게 되어 선박들은 예인선에 의해 이동해야 한다.

(2) 위치

나호트카시에서 동쪽으로 30km 떨어진 곳에 위치하고 있으며 나호트카와는 일반 도로로 연결되어 있다. 철도 서비스는 나호트카의 기차역을 이용한다. 좌표는 북위 42도 46분, 동경 133도 3분이다.

(3) 시설현황

항구에는 총 길이 4.7km에 수심 약 6.5~16.5m의 19개 정박소가 있다. 벌크선박의 중량은 15만 톤까지 지원된다. 이 항구는 러시아에서 가장 큰 컨테이너 터미널을 가지고 있으며 석탄, 목재, 벌크화물 등의 운송을 위한 터미널을 갖추고 있다.

부두의 총 길이는 1.3km이며 터미널의 총 면적은 약 464,000m²이다. 컨테이너

터미널은 2개의 복합 집하장으로 구성되어 있다. JCS Vostochnyi 항구의 주 터미널인 N2 복합 터미널은 부두 N5~6으로 이루어져 있다.

야외 터미널의 면적은 134,000㎡로 한번에 20피트 컨테이너 15,000개를 보관할 수 있다. 실내 터미널의 면적은 7,500㎡이다. 별도로 1,000대까지 보관이 가능한 자동차 보관용 터미널이 존재한다. 아울러 200개의 냉동 컨테이너 보관이 가능한 터미널을 보유하고 있다.

4) 나호트카(Nakhodka) 상업항

(1) 일반정보

나호트카는 러시아의 극동 관문이라 불린다. 항구의 부두는 4개의 산업 환승 콤플렉스로 구성되어 있으며 총 면적은 30만㎡이다. 항구에 이르는 수로는 약 10~13m의 수심을 가지고 있다.

(2) 위치

항구는 시베리아 횡단철도를 통해 유럽 지역과 연결되어 있어 아시아와 유럽 간의 화물운송의 한 축을 담당하고 있다. 전 세계 약 40개 이상의 해로가 나호트카와 연결되어 있으며 약 130km 떨어진 곳에 블라디보스토크 공항이 있다.

(3) 시설현황

항구는 총 길이 3.5km의 화물, 보조, 및 승객용 터미널을 총 22개 제공한다. 17개 터미널의 수심은 약 11m이며 승객용 터미널의 수심은 약 10m이다. 항구는 동시에 20대 이상의 선박을 수용할 수 있다.

5) 노보로시스크(Novorossiysk Commercial Sea Port, NCSP) 상업항

(1) 일반정보

러시아에서 가장 큰 상업항이며 유럽에서 5번째로 큰 항구로서, 2006년에 해상으로 운송된 러시아 수출입 화물의 약 20%를 처리하였다. 동 항구에는 6개의 대규모 하역회사와 항만서비스회사가 전체의 약 97%에 달하는 화물을 처리하고 있다.

(2) 위치

이 항구는 흑해 주변의 항구 가운데 지역적 지형적 장점들이 모인 흑해 러시

아 해안에 위치해 있으며, 러시아와 지중해, 중동, 아프리카, 동남아시아, 남북 아메리카를 연결하는 국제 화물 운송의 요충지에 위치하고 있다.

(3) 기반 시설 및 수용량

NCSP는 총 면적 길이 7.5km의 항구 선창가를 차지하고 있다. 국가에서 임대 한 38개의 선착장이 있다. NCSP는 석유와 관련된 상품을 포함하는 액체 화물들을 위해 항구에 약 2.2km의 선창가를 사용하며 Sheskharis 오일 터미널을 통해 처리한다. 액체 화물을 처리하는데 사용되는 선착장의 수심은 약 4.5m에서 24m까지이며 이 선착장을 통해 터키 해협을 지날 수 있는 가장 큰 15만 톤급 수송선으로부터 오일을 공급받을 수 있다. NCSP는 4.5km의 건화물용 선창가를 이용하며 이는 벌크 화물과 컨테이너를 포함한 길이이다. NCSP는 수심 5.5m에서 최대 13.5m의 24 건화물용 정박소를 임대하고 있다. 이러한 환경은 NCSP가 최대 6만 톤 중량의 파나마급 선박을 수용할 수 있도록 해준다. 그 외 실내 창고와 야외 창고가 있으며 항구운영에 필요한 각종 시설들을 갖추고 있다.



5. 철도 운송 - 운송수단

철도는 러시아 제 1의 운송수단이다. 전체의 80%의 화물운송과 40%의 여행객들이 철도 서비스를 이용하고 있다. 동아시아로부터 수입하는 화물들은 일반적으로 러시아 항구로 보내진 이후 철도로 재선적되어 운송된다. 일반적으로 20~40피트의 컨테이너가 철도를 통해 운송된다.

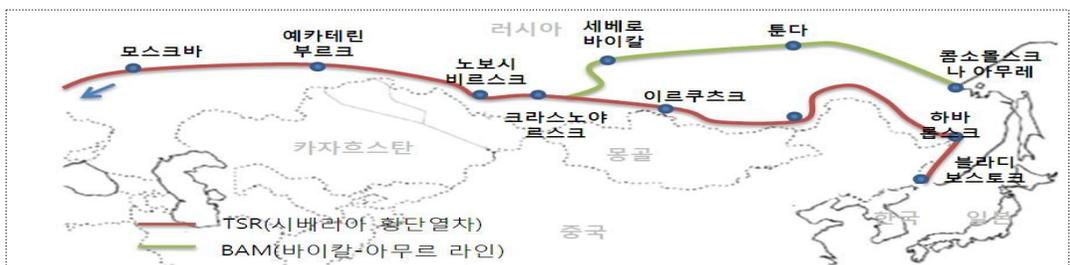
러시아의 동서를 연결하는 시베리아 횡단열차(TSR)는 극동지방에서 모스크바와 상트페테르부르크를 연결하여 유럽과 아시아를 이어주는 운송수단이다. 오늘날 시베리아 횡단열차는 대규모 철도 운송의 매우 핵심적인 요소가 되었다. 이 철도는 모스크바에서 블라디보스토크까지 전 구간이 복선화되어 있으며 전기로 운송된다.

상트페테르부르크부터 블라디보스토크까지 남부 시베리아를 경유하게 되며, 1891년부터 1916년까지 25년에 걸쳐 완공되었다. 총 길이는 9,288km로서 8개의 시간대를 넘나드는 세계에서 가장 긴 철도이다.

TSR을 통해서 연간 20만 톤 국제운송 컨테이너를 포함하여 100만 톤의 화물 운송이 가능하며, 매년 증가세를 유지하고 있다.

러시아 철도공사는 건설경기 회복과 소치동계올림픽 및 2012년 블라디보스토크 APEC 준비사업 등에 따른 건축자재 수요의 증가가 최근 들어 화물운송량 증가에 크게 기여한 것으로 평가하고 있다.⁴⁾

<그림 2-1> 러시아 철도 운송망



자료 : 러시아 철도공사

4) 주 블라디보스토크 총영사관 자료(러시아 이고르 레비틴(Igor Levitin) 교통부 장관의 2010년 10월 상원 보고서 분석 자료).

제3절 극동러시아의 물류현황 분석

1. 극동러시아 물류 현황

1) 주요 교역루트

(1) 해상운송 루트

극동러시아 지역은 5대 항만(블라디보스토크·나호트카·보스토치니·소베츠키야 가반·바니노)을 보유하고 있다. 러 정부의 관세인상 등 부정적 요인에도 불구하고 극동항만 물류량은 전반적으로 증가추세를 유지하고 있다. 2010년 극동지역 항만 교역량은 1억1,790만 톤으로 전년대비 28% 증가했다.

특히 최근 들어 에너지자원 수출 활성화에 따라 사할린항의 교역량이 급증하고 있다. 이들 5대 항만의 전체 교역량 중 80%가 수출 물량이며, 수출 물품 대부분은 석유·천연가스 등 에너지 자원이다.

러 정부는 극동지역을 아태지역과의 교역 중심으로 발전시키기 위해, 항만 인프라를 집중 개선 중이다.

<그림 2-2> 러 극동지역 5대 항만 위치도



자료 : BPA(부산항만공사)

극동항만에 수입된 화물은 주로 철도를 활용한 내륙운송을 통해 러시아 전역으로 유통되고 있다. 러시아는 총 87,000km에 달하는 철도를 보유하고 있으며, 전체 물동량의 85%를 철도를 활용해 운송 중이다.

이고르 레비틴(Igor Levitin) 러시아 교통부 장관은 2010년 10월 상원 보고서, 극동지역 항만 화물처리 능력을 2억 톤 이상으로 증가시킨다는 목표를 발표하기도 했다. 현재 보스토치니-나호트카 항만개발 프로그램을 마련 중이며, 동 프로그램에 따라 보스토치니항은 컨테이너 허브항으로, 나호트카항은 일반 화물 및 포장화물 전문항으로 육성해 나갈 계획임을 밝혔다.⁵⁾ 또한 레비틴 교통부 장관은 프리모리예-1(하얼빈-수이펀허-그로데코보-블라디보스토크/나호트카) 국제교통망과 북극해 항로의 개발 필요성을 강조하기도 했다.

<표 2-19> 극동러시아 5대 항만 교역량 비중

항만	보스토치니	나호트카	사할린*	바니노	블라디보스토크
교역량 비중	30%	22%	17%	15%	8%

자료 : KORTA 2010.10.

(2) 항공운송 루트

러시아의 항공운송 산업은 모스크바 국제공항을 제외하고는 활성화되지 않았으며, 이는 화물운송능력 부족 등 주로 인프라 취약이 주원인으로 분석되고 있다.

5) 주 블라디보스토크 총영사관 자료(러시아 이고르 레비틴(Igor Levitin) 교통부 장관의 2010년 10월 상원 보고서 분석 자료)

2. 극동러시아 물류 인프라 개발 현황

러시아 정부는 정책적으로 러시아산 상품 및 러시아 통과 국제화물의 물류비 절감을 위해 교통·물류 분야의 현대화 사업을 지속적으로 추진하고 있으며, 현재 교통 인프라 분야 대규모 사업들이 러시아 극동지역에서 진행되고 있다.

이와 관련, 레비틴 교통부장관은 2010년 7월 블라디보스토크에서 개최된 제4차 태평양경제회의에서 국제교역에 있어 물류비와 리스크 수준이 러시아의 매력도를 결정하게 되는 만큼 러시아는 서부지역의 기존 국제교통망 현대화 및 극동지역의 필수 교통인프라 조성을 통해 세계 교통 시스템과의 통합을 이루어 나가야 함을 강조했다.

1) 항만 분야

지난해 말 연해주 코즈미노 원유선적터미널의 완공으로 러시아는 아시아·태평양 지역 시장으로의 원유수출 발판을 마련하였다.

그러나 곡물터미널 및 석탄터미널 인프라 수준은 열악한 상황이며, 현재 곡물 및 석탄의 수출확대에 큰 장애요인이 되고 있다.

2) 도로 분야

2010년 치타-하바롭스크 간 연방도로 건설사업이 완료됨으로써 러시아는 지구 상에서 가장 긴 자동차도로(상트페테르부르크-블라디보스토크 간 약 1만km)를 보유한 국가가 되었으며, 이를 계기로 유럽-러시아-아시아 간 통합교통망이 구축되었다.

현재 블라디보스토크-나호트카(보스토치니항 포함) 간 도로건설 사업이 착공되었으며, 우수리스크-포그라니치니-러·중 국경 간 도로와 라즈돌노예-하산 간 도로 건설사업도 진행 중이다.

3) 철도 분야

극동지역의 철도연장은 러시아 평균의 1/5 수준에 불과하며, 최근 석탄 등 수출화물 물동량의 증가(25-30%)로 인해 철도수송능력은 포화상태이다.

야쿠닌 러시아 철도공사(RZD) 사장은 극동지역의 철도 물동량은 향후 빠른 속도로 늘어날 것으로 예상되고 있어(2050년 바이칼·아무르철도 연간물동량은 1억 톤 규모로 추정) 추가적인 철도 인프라 구축이 필요함을 강조한 바 있다.

러시아 철도공사는 2009년 중·러 극동 및 시베리아지역내 철도인프라 현대화와 러·중간 철도망 구축 등에 120억 루블을 투입했다.

또한 러시아 철도공사는 오는 2020년까지의 ‘바이칼·아무르철도 발전프로그램’을 확정하여 BAM 철도 현대화사업을 주요 투자사업으로 추진하고 있다.

아울러 콤소몰스크나아무레·소비에트가반 구간내 쿠즈네쵸프스키 터널 공사에 약 173억 루블을 투입하여 2013년까지 완공할 계획이다. 동 사업 완공시 바니노항, 소비에트 가반항의 물동량은 2016년경 약 3천만 톤으로 늘어날 것으로 전망된다.

한편 러시아 철도공사는 2012년중 사하공화국내 베르카리트·툼모트·야쿠츠크간 철도건설 사업을 완료할 예정이며, 유대인자치주내 비로비잔·레닌스크·러·중국경선간 철도도 2015년까지 건설(현대화 포함)할 계획이다.

4) 공항 분야

2012년 APEC 정상회의를 앞두고 블라디보스토크 국제공항 현대화사업이 진행 중인 가운데 향후 하바롭스크, 캄차트카, 추코트카 등지의 공항 현대화 사업도 추진 예정이다.

3. 극동러시아 시장의 특성

극동러시아는 1억4천만 명의 인구를 가진 러시아 전체 내수시장의 물류 진출 교두보로서 연간 455만 톤의 화물을 처리하는 요충지이다. 또한 총연장 9,288km에 달하는 시베리아 횡단철도(TSR) 기점으로서 러시아 지역경제 활성화 정책에 따른 방대한 개발 프로젝트를 보유한 시장이다. 극동러시아는 '러시아의 미래'가 있는 지역이다.

하지만 아직까지는 극동의 일부 지역인 사할린주, 사하공화국 등지에서만 자원 개발이 진행되고 있는 실정이다.

이 때문에 극동러시아의 중심지인 연해주 지역 인구는 1990년 840만 명이었으나 2010년에는 644만 명으로, 불과 20년 만에 196만 명이 모스크바 등 외지로 빠져나가 급격한 인구감소 추세를 보이고 있다.⁶⁾ 2007년 9월을 기준으로 극동 지역 연해주의 인구는 200만 명 아래로 떨어져 약 50년 전 당시 연해주 인구 수준으로 돌아가 버렸다. 게다가 연해주는 중국과 국경선이 맞닿아 있다 보니 중국인들이 대규모 유입되면서, 이로 인한 정치·경제·안보 위기감도 고조되고 있는 실정이다.

그러나 연해주는 2012년 APEC 준비사업과 러시아 정부 주도의 국책사업을 추진하고 있는 지역이므로 다른 지역에 비해서는 형편이 나은 편이다.

6) 러시아는 에너지 의존도가 높은 산업구조를 가지고 있기 때문에 제조업 기반이 약하다. 특히 극동 지역은 산업 기반이 한층 열악하다. 제조업이 제대로 발달하지 못한데다 교통이나 통신비용이 아주 비싸고 물류비용 부담이 커 주민들은 높은 물가에 시달리고 있다. 특히 실질소득이 감소하면서 출산율마저 떨어지고 있고, 사망률과 낙태율도 러시아 평균보다 높아 인구 증가의 장애 요인이 되고 있다.

4. 한국과의 교류 현황

극동러시아 지역은 2012년 연해주의 주도인 블라디보스토크에서 열리는 APEC 정상회의를 계기로 국가적 차원에서 대규모 프로젝트가 진행되면서 건설, 소비재, 물류, 자원, 수산물 분야에서 우리나라와 경제교류가 활발히 이뤄지고 있다.(<표 2-20>, <표 2-21> 참조)

건설 분야의 경우 극동러시아 연해주의 블라디보스토크에서 열릴 예정인 2012년 APEC 정상회의를 앞두고 대규모 인프라 개발 프로젝트가 추진되면서 건설 장비 및 기자재 공급이 활발하다.

소비재의 경우 극동러시아는 제조업 생산시설이 거의 전무한 상태이고, 가전·자동차·생활잡화 대부분을 수입에 의존하고 있다. 우리나라는 현재 쌍용차가 블라디보스토크 현지 조립생산 형태로 월 2천대 정도를 수출하고 있다. 2010년의 경우 국산 중고차 수출 실적은 3억 달러에 달한다.

물류 면에선 블라디보스토크항의 전체 물동량 중 한국산이 4분의 1을 점유하고 있다. 블라디보스토크항의 해상물동량은 2010년 기준으로 연간 267,288 TEU이다.

자원 분야의 경우 극동러시아는 시베리아와 태평양을 잇는 송유관이 건설 중이고, 최근 이명박 정부가 러시아 정부와의 협상을 통해 북한을 거쳐 우리나라에 이르는 가스관을 건설하는 프로젝트가 추진 중이다. 2010년 기준으로 우리나라의 대 러시아 자원수입 비중은 원유 5.8%(7위), LNG 4.7%(5위), 석탄 4.4%(5위), 우라늄 28.1%(1위) 등이다.

수산물의 경우 러시아 2010년 기준으로 전체 연간 어획고 320만 톤 중 극동해역 어획고가 220만 톤을 차지하고 있다. 우리나라의 대러 수산물 수입액은 2010년 기준으로 4억9천만 달러이다.

이 때문에 극동러시아는 현재 아시아·태평양 지역의 원료 자원 공급처인 채로 남을지, 러시아의 경제 사회 도약을 이끄는 성장의 축으로 일대 변신을 꾀하게 될지를 선택해야 할 중대 기로에 서 있다.⁷⁾

7) 전세표 외 1인, 《극동러시아 리포트》 2009.5. pp44~57.

<표 2-20> 우리나라의 대 극동러시아 수출입 현황

(단위 : 천달러, %)

연도	수출		수입		무역수지	총교역 금액
	금액	증감률	금액	증감률		
1991~2005	통계없음					
2006	1,603,218	-	770,633	-	832,585	2,373,851
2007	1,294,174	-19.4	4,060,872	427.2	-2,766,698	5,355,046
2008	699,658	-45.7	5,122,743	26.2	-4,423,085	5,822,401
2009	383,795	-43.7	3,754,078	-26.8	-3,370,283	4,137,873
2010	885,838	130.8	5,351,826	42.6	-4,465,988	6,237,664
2011.1~7월	721,167	61.3	4,618,517	49.0	-3,897,350	5,339,684

자료 : 러 관세청 극동지부

<표 2-21> 극동러시아-한국 간 교류 현황

구 분	시장현황	한국과의 경제교류
건 설	<ul style="list-style-type: none"> 2012 APEC 관련 대규모 인프라 개발 프로젝트 추진중 지역개발 프로젝트 정책적 추진 	<ul style="list-style-type: none"> 건설장비·기자재 공급 활발 극동시베리아 개발지원센터 실적 : 건설기자재 계약 2.81억불
소비재	<ul style="list-style-type: none"> 제조업 생산시설 거의 全無 가전·자동차·생활잡화 대부분 수입에 의존 	<ul style="list-style-type: none"> 쌍용차 CKD 수출 월 2천대 수준 (블라디 소재 Sollers社 조립생산) 국산 중고차 3억불 수출 ('10년)
물 류	<ul style="list-style-type: none"> 극동지역내 주요 상업항구 6개 소재 블라디보스톡港 해상물동량 : 267,288 TEU ('10년) 	<ul style="list-style-type: none"> 블라디보스톡港 전체 물동량중 1/4 수준 한국산 점유 주요 교류항구 : 부산·동해·속초
자 원	<ul style="list-style-type: none"> 천연자원의 마지막 보고(寶庫) 시베리아-태평양 송유관 건설중 러-北韓-韓國 가스관 건설 이슈 	<ul style="list-style-type: none"> 우리나라 자원수입에 러 비중 ('10년) : 원유(5.8%/7위), LNG(4.8%/5위) 석탄(4.4%/5위), 우라늄(28.1%/1위)
수산물	<ul style="list-style-type: none"> 러 연간 어획고 320만톤중 극동 해역 어획고 220만톤 ('10년) 수산자원 보호차원 어획쿼터 운영 주요 수출국 : 한국, 일본 	<ul style="list-style-type: none"> 對러 수산물 수입 4.9억불 ('10년) : 명태(50%), 대구(10%), 게(9.5%) 쿼터제 운영에 따라, 生物수입 보다 1차 가공된 수산물 수입 점증

자료 : KOTIS, KOTRA, 국토해양부 자료 취합

5. 극동러시아- 한국 간 교역의 애로사항 및 문제점

1) 교역 애로사항 및 문제점

(1) 교역 애로사항

극동러시아 지역은 항만의 화물처리 수용능력 한계로 운송지연 사태가 빈번하게 발생하고 있다. 특히 내륙운송 연계를 위해 철도시설 이용이 필수적이지만 잦은 철도 운송료 인상으로 인해 물류비용이 지속적인 증가추세를 보이고 있다.

부산항만공사 자료에 따르면 예를 들어 2009년 현재 1TEU의 해상 운송비는 부산→블라디보스토크가 800~900 달러인데 비해 육상 운송비는 블라디보스토크→모스크바가 무려 4,000 달러에 달한다.

이 같은 운송지연, 물류비증가 등으로 인해 국내 수출기업이 수출물품 납기일 미준수 사태가 빈번한 실정이다.

(2) 물류 시스템의 문제점

극동러시아를 비롯한 러시아의 물류 시스템은 복잡한 통관절차, 일부 국영기업의 물류 인프라 독점이 주된 문제점으로 지적되고 있다. 특히 극동지역의 경우 유달리 까다로운 통관절차로 인한 국내 수출기업의 피해사례가 일상적으로 발생하는 실정이다.⁸⁾

또한 도로 부설량이 절대적으로 부족한 러시아 내륙운송 체계상 철도운송에 대한 의존도가 높는데, 러 철도망은 러시아 철도공사(Russian Railways)가 독점체제로 운영하고 있다는 것이 문제점이다. 러시아 철도공사는 운송 스케줄에 따라 내륙운송 기간이 유동적으로 변하기 때문에, 정확한 운송기간을 산정할 수 없는 불투명성이 허다한 실정이다.⁹⁾

8) 통관 관련 국내 기업 피해 구체적 사례로는 S사가 최근 블라디보스토크항 통관시 HS 코드 기재오류로 4개월간 통관 지체로 피해액이 30~40만달러 상당에 달하는 등 블라디보스토크항에서의 국내 중소기업 관련 월평균 3~4건의 통관 애로문제가 발생하고 있다.

9) Russian Railways는 과거 국영 철도회사였으나, 현재는 민영화되었다. 표면상 민영기업이나, 정부가 지분참여하고 있으며, 러 교통부 관리통제를 받고 있어 사실상 국영기업이다. 문제는 철도운송을 위해서는 사전 운송예약이 필수이며, 사전예약기간이 길어 탄력적인 물품운송에 제약이 따른다는 점이다. 예를 들어, 국내기업이 러시아로부터 석탄을 수입할 경우, 최소 40일전에 철도 예약을 해야 하며, 화물적체로 인해 러 항구에서 국내 항까지 운송기간을 최소 20일

(3) 통관 절차의 문제점

통관 절차의 경우 우선 복잡하다는 것이 가장 큰 문제점이다. 수출입 통관시 요구되는 서류가 많을 뿐 아니라, 서류 발급기관이 러시아 전역으로 흩어져 있다. 이 때문에 극동러시아에 진출하는 물류 기업들은 통관 편의를 위해 블라디보스토크 항구에 모든 구비서류를 발급받을 수 있는 시스템 구축 필요성을 제기하고 있지만 현재까지도 실현되지 않고 있다.

빈번한 세관의 규정 변경도 문제점으로 지적된다. 특히 같은 세관 내부에서도 규정에 대한 이해가 담당자별로 상이한 실정이다. 이에 따라 세관 규정 변경시 물류기업 간에 전파채널을 다양화하는 것은 물론 세관 측에 공고기간을 연장해 줄 것을 요구하고 있다.

(4) 기타 애로사항

위에서 언급한 문제점 외에도 항구내 야적장 협소로 부두 적체 현상이 심각한 것은 물론 세관원의 서비스 마인드 및 전문지식 부족으로 통관 지체현상이 발생하는 사례는 빈번히 발생하고 있다.

외국인 개인 화물의 경우 2009년 하반기까지 적용되던 '무관세 임시통관' 규정이 2010년 상반기부터 변경돼 '무관세 임시통관' 규정을 회복할 필요성이 제기되고 있다.

은 잡아야 하기 때문에 철도운송 40일과 해상운송 20일을 포함해 총 60일 정도가 걸린다. 즉, 10월초 한국으로 도착하는 석탄은 7월말 정도에 러시아 산지에서 출발해야 납기일을 맞출 수 있다.

제3장 극동러시아 진출에 대한 사례분석과 SWOT 분석

제1절 부산항만공사(BPA)의 나호트카항 건설 및 운영사업 사례

1. 사업 개요

부산항만공사(BPA)가 극동러시아의 나호트카항 건설 및 운영사업 계획을 추진한 배경은 한·러 간 교역 확대 및 물동량 증가에 대비해 극동러시아 지역에 대한 물류 거점 확보를 통해 부산항 신규 물동량 창출을 도모하기 위한 것이었다. 또한 이 사업은 글로벌 물류 네트워크 구축을 위한 정부 시책에 적극 부응하고, 부산항의 국제 경쟁력을 제고하기 위한 취지에서 추진했다.¹⁰⁾

부산항만공사는 나호트카항을 건설, 운영할 경우 동중국 등 주요 아시아 시장에 근접하고, 시베리아 횡단철도(TSR) 연결이 원활해질 것으로 전망했다. 또한 극동러시아 지역은 2006년 이후 부산항 교역증가율이 가장 높은 것(37%)은 물론, 당시 극동러시아 항만은 만성적인 정체현상으로 컨테이너 화물 하역에 1주일 정도가 소요되고 있다는 설명을 덧붙였다.

부산-극동러시아 구간은 2007년에만 물동량이 30%나 증가하는 등 세계적으로 물동량 증가율이 가장 높은 곳으로 주목받고 있다. 극동 지역 항만들은 러시아 대외교역 물동량의 약 16%, 러시아 항만 통과 물동량의 20% 가량을 차지하고 있다.

부산항만공사는 그러나 한국해양수산개발원(KMI)이 2007년 11월에 발표한 ‘러시아 극동지역 항만 개발 사업 타당성 조사연구’ 결과를 인용해, 극동 지역 항만들이 아직 현대화되지 못한 상태여서 2010년 이후에는 시설능력이 부족해 증가하는 물동량을 제대로 처리하지 못할 것으로 분석했다. ¹¹⁾

러시아 극동 진출 기회를 노렸던 부산항만공사는 이에 따라 나호트카와 자루비노, 블라디보스토크 등을 고려 대상에 놓고 고민하다 야드 상태나 수심 등이 컨테이너 항만으로 개발할 수 있는 적합한 갖춘 나호트카항을 선택했다.

10) 부산항만공사 국회 보고자료 「러시아 나호트카항 건설·운영사업 현황 보고」 (2011.9.3)

11) 전세표·강승아, 《극동러시아 리포트》 2009.5. pp107~113.

부산항만공사가 추진한 나호트카항 건설 및 운영사업의 개요는 다음과 같다.

- 합작법인 : CJSC Nakhodka International Terminal
- 총사업비 : 1,458억원(출자금 : 94억원, 타인자본 : 1,364억원)
- 사업기간 : 법인 설립 후 30년
- 사업규모
 - 컨테이너부두(2천 TEU급) : 3선석(645m, 175.8천㎡), 2013년 운영
 - 다목적부두(2만 DWT급) : 3선석(626m, 78천㎡), 2014년 운영
 - ※ 연간 하역능력 : 컨테이너 40만TEU, 벌크화물 1,400천톤
- 수심 : 진입항로 -9m ~ -9.5m

<표 3-1> 출자사 지분 구성 내역

Name	Shares	Value (RUB)	Amount (RUB)	Percentage
DVTG	250,001	1,000	250,001,000	50 +(1)
BPA	119,999	1,000	119,999,000	24 - (1)
목단강시 투자그룹	50,000	1,000	50,000,000	10
인터지스	35,000	1,000	35,000,000	7
한진해운	25,000	1,000	25,000,000	5
한성라인	15,000	1,000	15,000,000	3
대우GTL	5,000	1,000	5,000,000	1
Total	500,000	1,000	500,000,000	100

자료 : BPA(부산항만공사)

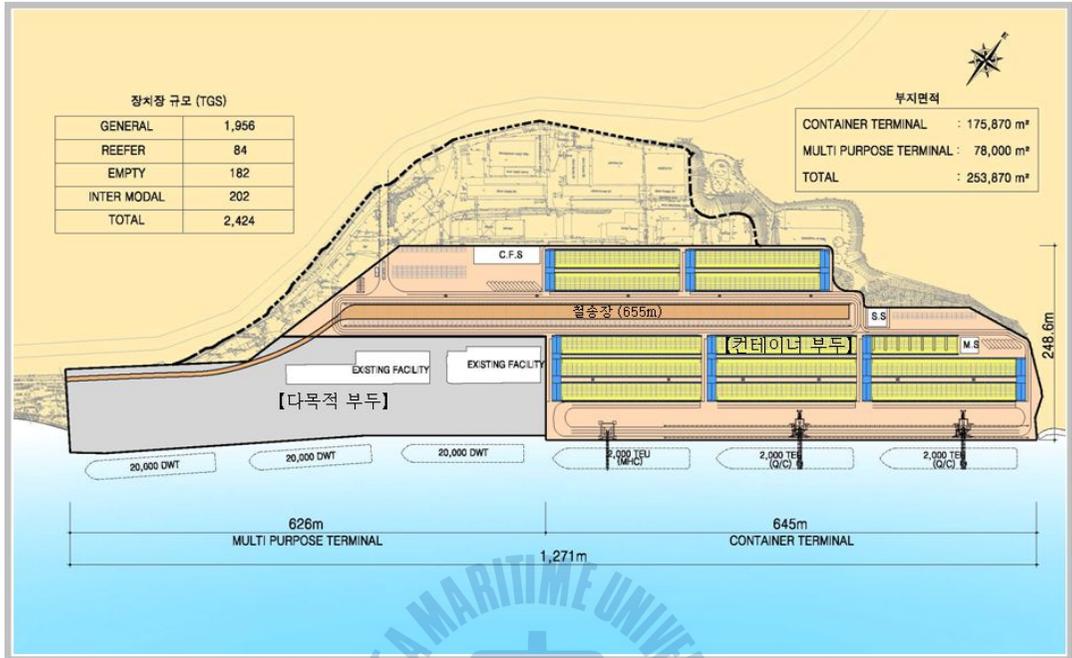
주 : 러시아 DVTG(토지 임차권) 및 한진해운(하역장비)은 현물 출자를 통하여 상기 지분 매입

<그림 3-1> 나호트카항 건설·운영사업 위치도



자료 : BPA(부산항만공사)

<그림 3-2> 나호트카항 건설·운영사업 위치도 평면배치계획도



자료 : BPA(부산항만공사)

<그림 3-3> 나호트카항 건설·운영사업 1단계 조감도



자료 : BPA(부산항만공사)

부산항만공사는 지난 2008년 러시아 민간철도운송회사인 극동운송그룹(DVTG)과 국내 기업 인터지스, 한진해운, 한성라인, 대우GTL 등과의 협작을 통해 이 사업을 진행해 왔다.¹²⁾

DVTG와 BPA 등은 모두 1천458억 원의 사업비를 들여 어항인 나호트카항을 컨테이너 및 다목적 항만으로 개발한다는 계획이었다. 이를 위해 BPA는 '24%-1주'의 지분을 현금으로 투자하고 DVTG는 '50%+1주'의 지분을 항만부지 임대권으로 현물 투자했다. 나머지 참여사들은 전체 지분의 1~7%씩 현금 또는 현물로 투자했다.

이에 따라 BPA가 현금 투자한 금액은 출자 당시 환율로 48억 원에 이른다. 나머지 한국 측 참여사들의 투자금도 50억 원을 넘어 한국 쪽에서 모두 100억 원이 투자된 상태다.

그러나 최대 참여사인 DVTG가 2010년 3월 러시아 법원의 선고로 파산감독절차에 들어가면서 이 사업은 사실상 물거품이 될 것으로 보인다. DVTG는 지난 2008년 미국발 글로벌 금융위기로 흔들리기 시작해 경영이 극도로 악화됐다. DVTG 채권단은 2010년 6월 DVTG를 상대로 파산신청을 요구했으며, 이어 2011년 7월 DVTG는 러시아 법원에 파산신청을 냈다.

하지만 BPA는 DVTG가 파산 절차에 들어가는 등 극도의 경영 부실에 시달리는 상황에서도 2010년 8월 100억 원의 추가 투자를 추진한 것으로 밝혀졌다. 다행히 BPA 항만위원회는 당시 러시아 현지 실사를 통해 BPA의 증자 요구안을 부결시켜 추가 피해를 막았다.

이와 함께 나호트카항은 수심이 9~9.5m에 불과해 지금으로서는 컨테이너 선박이 드나들 수 없는 상태인 것으로 드러났다.

현지에 설립된 합작법인 NIT(Nakhodka Inetrnational Terminal)는 앞으로 30년에 걸쳐 나호트카항에 2천TEU급 컨테이너부두 3개 선석(길이 645m)과 2만톤급 다목적부두 3개 선석(길이 645m)을 조성할 예정이었다.

12) CBS 노컷뉴스 2011년 7월26일자 보도, 부산일보 동년 7월29일자 보도, 서울경제 동년 8월 15일자 보도, 아시아투데이 동년 8월22일자 보도, 연합뉴스 동년 8월17일자 보도 참조

2. 향후 추진 계획

BPA에 따르면 2011년 8월 초에 DVTG 파산신청에 대한 법원의 심리가 예정되어 있었으나, 채권확정이 지연됨에 따라 10월말로 심리기일이 연기되었으며, 파산확정 시기는 현재로서는 미정이다.

BPA는 파산선고가 내려져 법원에 의해 파산관재인이 선임되면 대체 투자자 물색 등 NIT사업의 지속가능여부는 파산관재인과 협의할 예정이다.

또 DVTG를 상대로 현재 런던중재법원에 주주협약위반 및 이에 따른 손해배상청구 절차를 진행할 예정이다.

3. 나호트카항 건설 및 운영사업 실패 요인 분석

2011년 10월 국회에서 열린 BPA에 대한 국정감사에서는 해외 항만개발 투자 실패에 다른 예산 낭비 사례 등과 관련, BPA의 무리한 해외 항만개발 문제와 함께 BPA 경영을 감독하는 항만위원회의 직무유기 문제 등이 집중적으로 제기됐다.

관련 보도에 따르면 민주당 박기춘 의원은 “BPA가 삼일회계법인에 맡긴 러시아 나호트카항 개발사업 타당성분석 용역계약서를 보면 러시아 현지 참여사인 극동운송그룹(DVTG)에 대해서는 재무분석이 시행되지 않았다”며 “총액이 1천 458억 원에 달하는 사업의 최대 파트너에 대해 재무건전성과 같은 기초적 분석 없이 사업을 추진한 것은 그야말로 주먹구구식”이라고 지적했다.

민주노동당 강기갑 의원은 나호트카항 개발사업과 관련, “2009년 감사원 감사 지적사항을 보면 가장 기본적인 항로 준설 문제도 러시아 측과 협의하지 않고 사업을 추진한 것으로 드러났다. 사전에 협의나 준비가 소홀했다는 의미”라며 “2009년 6월과 11월 감사위원회 회의에서 감사위원이 수 차례 이(나호트카항) 사업의 문제점을 지적했는데도 (BPA)재검토하지 않고 계속 진행했다”고 지적했다.

한나라당 장제원 의원은 DVTG의 파산 신청으로 인해 부산항만공사가 48억 원의 손실을 입은 러시아 나호트카항 컨테이너부두 개발 및 운영사업과 관련,

부산항만공사 항만위원회가 2008년 10월 31일 이 사업계획을 승인하면서 기본적인 재무제표조사 조차 확인하지 않고, BPA의 구두보고에만 의존한 것은 직무유기라고 지적했다. 아울러 장 의원은 DVTG의 파산절차가 진행중이던 지난해 7월 27~30일 BPA 항만위원 5명과 BPA 직원 1명이 러시아 항만시찰을 갔고, 방문 일정 중 나호트카항 등 현지 전문가들과 면담을 가졌음에도 DVTG의 파산 관련 내용을 전혀 인지하지 못한 사실을 추궁했다.

이와 함께 DVTG의 출자 지연 문제¹³⁾, NIT 임원 선임 문제¹⁴⁾, NIT 사무실 폐쇄¹⁵⁾ 등에 대해서도 지적이 있었다.

BPA는 러시아 현지에서의 철저한 사전조사와 대응 전략을 수립하지 못해 나호트카항 건설 및 운영사업을 실패한 것으로 분석된다.

특히 국감 과정 등에서 제기된 문제점에 따르면 BPA는 러시아 정부를 비롯해 현지 주정부 및 시 당국 등의 정책 변화 등 위험요소에 대한 대응책을 제때 마련하지 못했다.

특히 현지 사업 추진과정에서 가장 필수적인 사항인 러시아측 합작 파트너에 대한 철저한 검증이 제대로 이뤄지지 않은 것이 사업 추진과정에서 최대 실패 요인으로 보인다.

이밖에 러시아 현지에서의 사업 추진을 위해선 동등한 파트너십 관계 유지 등에 필요한 러시아어 실력을 갖추고 있어야 하지만 이 부분에서도 일부 현지법인에 파견된 국내 인사들의 어학능력에 관한 문제가 제기되기도 했다.

러시아 현지의 금융 부분 취약으로 인한 현지에서의 자금 조달 어려움도 실패 요인으로 꼽힌다.

13) 주주협약상 DVTG는 회사 설립후 3개월 이내에 출자 완료해야 한다. 그러나 DVTG는 회사 설립 후 7개월이 지난 뒤 국가등기를 완료했다.

14) 2011년 국회 국감에서 “BPA 사장의 친구를 나이도 많고, 영어나 러시아어도 못하는 데도 불구하고 NIT의 재무와 법인 운영 전반을 총괄하는 자금 담당으로 선임했다” 고 지적했다.

15) DVTG는 대테러 훈련 명목으로 NIT 사무실을 폐쇄하고 직원들의 출입을 통제했다. 그러나 훈련 종료 후에도 출입은 허용되지 않았다.

제2절 극동러시아 진출 국내기업 기타 사례

1. 국내 기업의 극동러시아 지역 주요 진출 사례

2011년 상반기 현재 러시아 극동지역에는 지·상사협의회 명부 기준으로, 58개사 현지 투자진출 및 지사·현지법인이 운영 중이다. 58개사 중 대기업¹⁶⁾은 6개사에 불과하며, 52개사는 중견기업 및 현지에 투자진출한 중소기업과 개인기업이다. 현지에 진출한 58개사의 지역별 분포는 연해주 31개사, 하바롭스크주 19개사, 사할린주 9개사, 캄차트카주 2개사 등이다.(<표 3-2> 참조)

이 중 아시아나항공, 한국가스공사, 풍림산업 등 3개사는 각각 2개 주에 2개 지사를 보유하고 있다.

구체적으로 대우조선해양은 2009년 11월 20억 달러를 투자해 블라디보스토크 인근 지역에서 선박건조사업을 시작했다. 주요 품목은 LNGT JS, 석유시추선 등 특수선박이며 러시아 국영 조선그룹 즈베즈다(Zvezda) 조선소 현대화 작업에도 공동 참여하고 있다.

현대중공업 역시 블라디보스토크 인근 지역에서 4천만 달러를 투자해 2011년 9월 전력설비 제조공장을 건설 중이다. 현대중공업은 현지법인인 현대일렉트로시스템을 설립한 뒤 러시아 정부의 전력시스템 현대화 사업계획에 따라 고압차단기 설비를 생산할 예정이다.

모기업이 KT인 NTC는 극동러시아에 진출해 성공한 통신기업으로 유명하다. 1997년 2,200만 달러를 투자해 현지법인을 설립해 이동통신사업에 진출한 NTC는 2010년 한 해에만 영업수지 3,000만 달러를 기록하는 등 성공적인 운영을 해왔다. NTC는 2011년 러시아의 이동통신사에 매각됐다.

이들 기업과는 별도로 연해주에는 1992년 이래 10여 개 민간기업 및 농민단체가 농업 투자에 나섰다. 이 중 유니젠은 남양알로에가 모기업으로 영농분야 개척을 위해 극동러시아에 진출했다. 유니젠은 2000년 연해주 남부 두만강 접경인 하산 지역의 크라스키노에 1,000헥타의 토지를 영구 임대받아 영농에 착수했다. 현지 농장은 북한에서 27km, 중국에서 25km 떨어진 곳에 위치하고 있다.

16) 대기업 기준 : 공정위 대기업집단 중 자본금 천억 원 이상인 기업 ('08년 기준)

현재는 총 2,150헥타(645만평)의 농지를 확보하고 약용작물인 황금과 에크네시아를 주로 재배하고 있다. 영업이익은 100만 달러 수준인 것으로 알려졌다.

대순진리회 종단 산하의 복지법인 상생복지회가 100% 지분을 소유한 러시아 현지투자법인 아그로상생은 2008년 말 현재 총 17개 농장의 13만헥타(3억 9,000만평)의 광활한 농지를 확보하고 넓은 평원에서 벼농사, 콩농사를 짓고 있다. 2007년 상반기까지 총 투자비는 약 250억여 원이다. 2007년 매출 규모는 550만 달러 정도였다.¹⁷⁾

<표 3-2> 국내 기업의 극동러시아 지역 주요 진출 사례

기업명	진출지역	투자규모	주요활동
대우 조선해양	블라디보스토크 인근 지역	20억달러	<ul style="list-style-type: none"> •진출분야 : 선박 건조 •진출연도 : 2009. 11월, 프로젝트 계약체결 완료 •주요품목 : LNGTJS·석유시추선 등 특수선박 •특기사항 : 러 국영 조선그룹 쓰베즈다(Zvezda) 조선소 현대화 작업 공동참여
현대 중공업	블라디보스토크 인근 지역	4,000만달러	<ul style="list-style-type: none"> •진출분야 : 전력설비 제조공장 •진출연도 : 2011. 9월 착공 •현지법인 : 현대일렉트로시스템 •주요품목 : 고압차단기 •특기사항 : 러 정부 전력시스템 현대화에 따른 현지진출
유니젠	블라디보스토크 인근 지역	-	<ul style="list-style-type: none"> •모 기 업 : 남양알로에 •진출분야 : 영농분야 (농지경작) •진출연도 : 2000년 •주요품목 : 황금 (黃芩) •경작면적 : 625 헥타르 •영업이익 : 100만달러 수준
NTC	블라디보스토크	2,200만달러	<ul style="list-style-type: none"> •모 기 업 : KT (한국통신) •진출분야 : 이동통신사업 •진출연도 : 1997년 •영업수지 : 3,000만달러 ('10년) •특기사항 : '11년 러 이동통신사 BeeLine에 매각

자료 : KOTRA 블라디보스토크 무역관

17) 전세표·강승아, 《극동러시아 리포트》 2009.5. pp93~97.

2. 러시아 지역 진출 국내 물류기업별 주요 업종, 사업 내용 및 진출 형태

러시아 지역에 진출한 국내 물류기업별 주요 업종은 종합물류, 항공운송, 해상운송 등이다. 주된 사업내용은 복합운송을 비롯해 항공운송, 해상운송과 함께 철도운송 업무를 하고 있다. 이와 함께 화물주선, 통관, 창고 및 보관, 물류서비스 등도 맡고 있다.

진출방식은 사업 편의를 위해 대개 현지법인 형태를 띄고 있으며 지사 또는 지점, 사무소 형태로 진출해 있다.<표 3-3> 참조)



<표 3-3> 러시아 지역 진출 국내 물류기업별 주요 업종, 사업내용 및 진출 형태

진출 기업명		형태	주된 사업내용	진출방식
1	그린로지스틱스	종합물류	복합운송, 화물주선	현지법인
2	대한항공	항공운송	항공운송	지사
3	동춘항운	해상운송	해상운송	지사
4	범한판토스	종합물류	복합운송, 통관, 창고/보관, 철도운송	현지법인
5	서중물류	종합물류	복합운송	현지법인, 지정
6	센토스로지스틱스	종합물류	복합운송, 창고/보관	현지법인
7	승민트랜스월드	해상운송	해상운송	지사
8	아시아나항공	항공운송	항공운송	지사
9	알파루스로지스틱스	종합물류	복합운송	현지법인
10	에코비스	종합물류	복합운송, 창고/보관, 통관	현지법인
11	우진(글로벌)	종합물류	복합운송, 통관, 철도운송	현지법인, 지정
12	유니코	종합물류	복합운송, 철도운송, 창고/보관	현지법인
13	유니패스	종합물류	복합운송, 창고/보관	지사
14	현대글로벌비스	종합물류	(완성차)복합운송, 통관	현지법인
15	현대상선	해상운송	해상운송	현지법인
16	DBS	종합물류	여객운송, 물류서비스	사무소
17	ESL LINK	종합물류	복합운송, 철도운송	현지법인
18	FESACO	종합물류	물류서비스	사무소

주 : 복합운송은 육상, 해상 및 항공운송을 모두 포함

자료 : KOTRA, 내부자료를 재정리

제3절 극동러시아 물류기업 진출에 대한 SWOT 분석

1. 외부환경 분석

극동러시아 지역 물류산업의 현황 및 대내외적 상황 변동에 따른 여건 분석, 물류산업과 직·간접적으로 관련된 정부 정책 및 제도 등의 외부환경 분석을 토대로 기회요인과 위협요인을 분석하였다.

1) 기회요인(O)

극동러시아 지역은 2012 APEC 정상회의 개최를 계기로 아시아 태평양지역 경제중심지로 발돋움할 것으로 예상된다.

지역 인프라 개발 및 현대화에 대규모 투자 진행 중으로 약 215억 달러 규모의 재원으로 호텔, 병원, 교량, 도로, 대학교 등을 건설할 예정이다.

이에 따라 Post-APEC 대비 지역 인프라 개발 프로젝트를 지속적으로 공략할 필요성이 제기되고 있다. 예를 들어 U-Campus, ITS(지능형교통시스템) 등 IT 기반 운영시스템 발주 증가가 예상된다.

또한 글로벌 스탠더드 수준의 러시아 시장 개방 환경에 대비해 시장선점 노력을 경주해야 할 것으로 예상된다.

향후 러시아가 WTO에 가입한 이후, 외국인 투자 및 외국기업 진출도 본격화할 것으로 전망된다.

이에 따라 최근 글로벌 경제위기 속에서도 국내기업의 대 극동시베리아 투자 진출이 활발해지고 있다. 현대중공업(고압차단기), 대우조선해양(특수선), 현대산업개발(식품가공) 등이 대표적이다.

더불어 병원·나노 관련 국내기업의 경우 2012 APEC 정상회의 개최 이후 경제 특구가 되는 블라디보스토크 루스키섬으로의 진출도 유망하다. U-Hospital 구축 연계 시스템 솔루션, 고급의료장비 등의 수요가 예상된다.

2) 위협요인(T)

극동러시아의 통관 등 물류 관련 애로사항은 양국 간 교역확대의 가장 큰 장애물이다. 극동지역의 까다로운 통관절차로 인한 국내 수출기업의 피해가 속출

하고 있기 때문이다.

러시아내 통관비, 하적료, 내륙운송비 등 물류비용 과다로 인해 스톡세일 (Stock-Sale) 등 국내 수출기업의 공격적 마케팅이 제약을 받는 것도 문제점이다. 이 때문에 '선(先)주문, 후(後)납품' 형식의 소극적 수출이 만연하고 있다.

현지 투자진출 환경 열악으로 인한 투자확대 장애요소도 다대한 실정이다.

외국 민간기업이 중앙·지방정부와 개별적으로 접촉을 하며, 투자에 따른 인센티브 협상을 할 수 있는 시장접근의 어려움도 겪고 있다. 투자진출 행정업무와 관련, 현지 정부로부터 전폭적인 지원을 받거나 현지 정부가 적극적으로 인센티브를 제공하는 경우가 희박하다.

우리기업의 대 러시아 진출 시 현지 법령에 대한 이해 및 기초정보도 부족한 실정이다. 이로 인해 현지 법규위반 사례가 빈번하여 시행착오로 인한 불이익을 초래하는 일이 잦다. 특히 노무관리, 시설물관리 등 세부적인 법규해석이 필요한 분야에 대한 정확한 지식이 부족하다.



<표 3-4> 외부환경요인 도출

구분	기회요인(Opportunities)	위협요인(Threats)
외부환경	<p>01. 2012 APEC 정상회의 개최를 계기로 아시아 태평양 지역 경제중심지로 발돋움할 것으로 전망</p> <p>02. Post-APEC 대비 U-Campus, ITS (지능형교통시스템) 등 IT 기반 운영시스템 발주 증가 등 지역 인프라 개발 프로젝트 지속 공약 필요성 제기</p> <p>03. 향후 러시아가 WTO에 가입하면 글로벌 스탠다드 수준의 러시아 시장 개방 환경에 따라 외국인 투자 및 외국기업 진출도 본격화할 것으로 전망</p> <p>04. 2012 APEC 정상회의 개최 이후 경제특구가 되는 블라디보스토크 루스키섬 등에서의 U-Hospital 구축 연계 시스템 솔루션, 고급 의료장비 등의 수요가 예상</p>	<p>T1. 통관 등 물류 관련 애로사항 등이 양국간 교역확대 장애물로 지적</p> <p>T2. 극동러시아 지역의 까다로운 통관절차로 인한 국내 수출기업의 피해가 속출</p> <p>T3. 러시아내 통관비·하적료·내륙운송비 등 물류비용 과다로 인해 스톡세일(Stock-Sale) 등 국내 수출기업의 공격적 마케팅이 제약</p> <p>T4. 외국 민간기업이 중앙·지방정부와 개별적으로 접촉을 하며, 투자에 따른 인센티브 협상을 할 수 있는 시장접근의 어려움 지적</p> <p>T5. 현지 법령에 대한 이해 및 기초 정보 부족으로 인해 현지 법규위반 사례가 빈번하여 시행착오로 인한 불이익을 초래</p>

2. 내부환경 분석

국내 물류산업의 현황 및 국내외 물류시장의 여건 분석, 물류산업과 직·간접적으로 관련된 정부 정책 및 제도 등의 내부환경 분석을 토대로 강점요인과 약점요인을 도출하였다.

1) 강점요인(S)

국내 물류업체들은 전세계 8개 지역 56개국에 300 여개 이상의 물류관련 법인을 설립하여 운영하고 있는 경험과 노하우 축적 및 지속적인 확장가능성이 있다.

또 세계 제1의 조선산업과 제5위의 해운물류분야의 해양강국으로서 경험 축적과 정부의 지속적인 지원의지와 정책의 수혜를 받고 있다.

게다가 국내 플랜트 및 건설산업의 해외진출의 본격화에 따른 관련물류산업의 동반 성장 잠재력이 크다.

이밖에 물류서비스의 고도화추세에 부응하여 IT, 금융 등의 물류관련 첨단 하이테크 산업의 경쟁력 보유로 물류산업의 발전에 시너지효과가 클 것으로 예상된다.

2) 약점요인(W)

국내 물류서비스를 제공하고 있는 기업체는 2009년 3,441,071개사이고 종업원수는 972,831명으로 업체당 약 3.5명이며 업체당 평균매출액이 약 3,170만 원으로 영세한 기업규모로 나타나고 있다.

또한 글로벌 물류네트워크 구축미비로 원스톱 및 다양한 물류서비스 제공체제가 미흡한 실정이다. 진출할 대상국가, 지역 등에 대한 현지정보를 신속하게 입수하여 제공하는 정보시스템 체제 및 현지 애로사항에 대한 신속한 기업과 정부의 협력 대응체제도 미흡하다.

이와 함께 대형 글로벌 종합물류기업의 부재로 수출품의 해외물류서비스 제공이 해외 글로벌 물류기업으로 이전되는 상황이다. 이밖에 체계적인 금융 및 세계 지원도 미흡하다.

<표 3-5> 내부환경요인 도출

구분	강점요인(Strengths)	약점요인(Weaknesses)
내부환경	<p>S1. 전세계 8개 지역 56개국에 300여개 상의 물류관련 법인을 설립하여 운영하고 있는 경험과 노하우 축적 및 지속적인 확장가능성</p> <p>S2. 세계 제1의 조선산업과 제5위의 해운 물류분야의 해양강국으로서 경험 축적과 정부의 지속적인 지원의지와 정책</p> <p>S3. 국내플랜트 및 건설산업의 해외진출의 본격화에 따른 관련물류산업의 동반 성장 잠재력이 큼</p> <p>S4. 물류서비스의 고도화추세에 부응하여 IT, 금융 등의 물류관련 첨단 하이테크산업의 경쟁력 보유로 물류산업의 발전에 시너지 효과가 클 것으로 예상</p>	<p>W1. 국내 물류서비스를 제공하고 있는 기업체는 2009년 3,441,071개사이고 종업원수는 972,831명으로 업체당 약 3.5명이며 업체당 평균매출액이 약 3,170만원으로 영세한 기업규모로 나타나고 있음.</p> <p>W2. 글로벌 물류네트워크 구축미비로 원스톱 및 다양한 물류서비스 제공체제가 미흡</p> <p>W3. 진출할 대상국가, 지역 등에 대한 현지정보를 신속하게 입수하여 제공하는 정보시스템체제의 미흡성</p> <p>W4. 현지 애로사항에 대한 신속한 기업과 정부의 협력 대응체제 미흡</p> <p>W5. 대형 글로벌 종합물류기업의 부재로 수출품의 해외물류서비스 제공이 해외 글로벌 물류기업으로 이전되는 상황</p> <p>W6. 체계적인 금융 및 세제 지원의 미흡</p>

제4장 결론

제1절 연구결과의 요약

“극동을 정복하는 자, 21세기를 얻는다.”는 경구가 있다. 무엇보다 극동러시아는 우리나라 입장에서 통일 이후 대륙 진출을 위한 교두보로서 전략적 중요성을 갖고 있다. 극동러시아는 환동해권과 연계된 물류중심지로서 성장 잠재력이 큰 ‘뜨고 있는 시장’일 뿐만 아니라 한반도와 대륙을 연결하는 ‘물류의 이동 통로’로서 주목해야 할 지역이다.

극동러시아 지역은 특히 세계적 자원보고로서 석유와 천연가스 등 에너지 자원이 풍부한 곳이다. 석탄과 철광석, 귀금속 등 광물자원도 상당량 매장돼 있다. 또한 세계적인 삼림자원의 보고이자 러시아 어류와 해산물 60% 이상을 생산해 내는 수산자원의 보고이기도 하다. 그런 만큼 극동러시아는 잠재력과 가능성의 측면에서는 매력적인 시장임에 틀림없다.

이에 따라 국내 물류기업도 극동러시아 지역의 본격 개발 및 급변하는 물류환경 변화에 능동적이며 적극적으로 대처해야 할 시점에 이르렀다.

극동러시아는 그러나 투자자의 입장에서 보면 수많은 위험 요인을 안고 있는 곳이기도 하다. 전형적인 ‘하이 리스크, 하이 리턴(High Risk, High Return)’ 시장인 것이다. 러시아에 이미 진출한 한국 기업들은 러시아의 까다로운 수입 통관절차와 시장 정보 부족 등으로 힘들어하고 있는 것으로 나타났다.

극동러시아 진출에는 갖가지 어려움이 곳곳에 도사리고 있다. 우선 러시아 정부의 강력한 자원 통제가 큰 걸림돌이다. 러시아 연방정부는 최근 들어 강력한 자원 통제와 에너지 산업 국영화로 국가 위상을 제고하려는 노력을 가속화시키고 있다.

극동러시아 지역은 천연자원의 보고이지만 열악한 기후 환경과 낙후된 교통 인프라 사정 때문에 자원 개발이 쉽지 않은 문제점도 있다.

또한 극동러시아는 우리나라와 인접해 있지만 해상운임이나 항공운임이 거리에 비해 지나치게 높아 인적·물적 교류에 큰 장애가 되고 있다.

취향할 배편은 한정돼 있는 데 비해 극동러시아 항구를 통해 서부 러시아나

중앙아시아 지역으로 가는 환적 물량이 많다 보니 선적해야 할 물량의 컨테이너를 확보하는 것조차 어려운 경우도 종종 있다.

극동러시아 세관은 물품 통관을 위해 요구하는 서류가 많고 복잡한 데다 통관에 상당한 시간이 걸려 창고보관료가 기하급수적으로 증가하기도 한다.

특히 블라디보스토크 항구는 통관지체로 항만 기능이 정상적으로 가동되지 못하는 경우가 잦다. 극동세관은 2008년 4월 1일자로 블라디보스토크 세관 조직 개편을 단행했는데 실제로는 세관 수가 줄어들면서 서류 작성 시간이 한층 많이 소요돼 정상적인 기능 수행이 어려운 상황이 됐다.

연해주는 아시아 태평양 지역의 창구로서 시베리아 횡단철도(TSR)를 활용한 물류센터로 성장하는 것을 목표로 하고 있지만 복잡하고 까다로운 통관시스템과 시베리아 횡단철도 운임 상승이 여전한 장애 요인이 되고 있다.

행정 관료주의와 부패가 만연한 후진적 관행과 제도 때문에 생산 능률이 크게 떨어지는 문제점도 안고 있다. 게다가 정부의 규제와 개입은 나날이 확대되는 추세여서 외국 기업들의 투자 활동을 위축시키고 있다.

본 논문은 극동러시아의 전반적인 물류현황과 극동러시아에 진출한 국내 물류 기업들의 현황 및 문제점들을 진단해 이를 해결할 수 있는 전략적 대안을 모색했다. 그러나 국내 물류기업의 극동러시아 진출에 따른 불확실성을 제거하고 진출효과를 극대화할 수 있는 대응전략은 아직까지 구체적으로 제시되지 못하고 있는 실정이다. 정부가 극동러시아에 진출하는 국내 물류기업들을 위한 보다 구체적이고 현실적인 지원정책을 수립하는 것이 시급하다.

제2절 연구결과의 시사점

러시아는 선불리 접근할 수 있는 만만한 시장이 아니다. 사업 시작 전 철저한 사전 조사와 대응 전략 수립이 절대적으로 필요한 지역이다.

극동러시아의 나호트카항 건설 및 운영사업 계획을 추진하다 실패한 부산항만공사(BPA)의 사례가 이를 단적으로 드러내고 있다.

BPA가 극동러시아의 나호트카항 건설 및 운영사업 계획을 추진한 배경은 한·러 간 교역 확대 및 물동량 증가에 대비해 극동러시아 지역에 대한 물류 거점 확보를 통해 부산항 신규 물동량 창출을 도모하기 위한 것이었다. 또한 이 사업은 글로벌 물류 네트워크 구축을 위한 정부 시책에 적극 부응하고, 부산항의 국제 경쟁력을 제고하기 위한 취지에서 추진했다.

그러나 BPA는 러시아 현지에서의 철저한 사전조사와 대응 전략을 수립하지 못해 결국 나호트카항 건설 및 운영사업을 실패했다. BPA가 현금 투자한 금액은 출자 당시 환율로 48억 원에 이른다. 나머지 한국 측 참여사들의 투자금도 50억 원을 넘어 한국 쪽에서 모두 100억 원이 투자됐지만 현지 합작법인인 DVTG의 파산신청으로 사업은 실패했다.

국감 과정 등에서 제기된 문제점에 따르면 BPA는 러시아 정부를 비롯해 현지 주정부 및 시 당국 등의 정책 변화 등 위험요소에 대한 대응책을 제때 마련하지 못했다. 특히 현지 사업 추진과정에서 가장 필수적인 사항인 러시아측 합작 파트너에 대한 철저한 검증이 제대로 이뤄지지 않은 것이 사업 추진과정에서 최대 실패요인으로 보인다.

이밖에 러시아 현지에서의 사업 추진을 위해선 통역의 도움 없이도 중요사항을 협의할 만한 어느 정도의 러시아어 실력을 갖추고 있어야 하지만 이 부분에서도 일부 현지법인에 파견된 국내 인사들의 어학능력에 관한 문제가 제기되기도 했다.

이 같은 사례에서 보듯이 러시아에서의 사업 추진을 위해선 우선 환율이나 정책변화 등 위험요소에 대한 대응책을 철저히 마련해두어야 한다. 세금 제도, 환경법, 노동법, 사회 인프라 등에 대한 사전조사 역시 필수 사항이다.

극동러시아 지역은 물류비용이 많이 들고 추위 등으로 운송이 쉽지 않은 경우

가 많아 원·부자재의 현지 조달 가능 여부 등도 미리 확인해 대비해야 한다.

러시아 측 합작 파트너에 대한 철저한 검증도 빠뜨릴 수 없다. 러시아 사회는 아직까지 부패와 행정 관료주의가 만연해 있는 만큼 합작 파트너의 관계 및 재계에 대한 영향력, 재력, 과거의 경력과 현재의 신뢰도 등을 다방면으로 확인해야 한다.

러시아인과 동등한 파트너 관계를 유지할 수 있을 만한 러시아어 실력 역시 필수 항목이다. 모든 거래에 통역을 대동할 수는 없는 데다 통역이 얼마만큼 비밀을 지킬 수 있는지도 알 수 없기 때문이다.

러시아는 아직 금융 부문이 취약한 나라다. 금융 산업의 자금 공급 역할이 여전히 미흡하고 현지에서 자금을 조달하려면 높은 이자 부담을 져야 하므로 운용자금도 여유 있게 확보해야 한다.

극동러시아 물류기업 진출에 대한 SWOT 분석 결과에서도 이 같은 극동러시아 물류진출 전략 방안은 도출된다.

우선 외부환경 분석 결과 기회요인(O) 면에서 극동러시아 지역은 2012 APEC 정상회의 개최를 계기로 아시아 태평양지역 경제중심지로 발돋움할 것으로 예상된다. 러시아 정부는 APEC 정상회의를 위해 지역 인프라 개발 및 현대화에 대규모 투자 진행 중으로 약 215억달러 규모의 재원으로 호텔, 병원, 교량, 도로, 대학교 등을 건설할 예정이다.

이에 따라 Post-APEC 대비 지역 인프라 개발 프로젝트를 지속적으로 공략할 필요성도 제기되고 있다. 예를 들어 U-Campus, ITS(지능형교통시스템) 등 IT 기반 운영시스템 발주 증가가 예상된다. 또한 글로벌 스탠다드 수준의 러시아 시장 개방 환경에 대비해 시장선점 노력을 경주해야 할 것으로 예상된다.

향후 러시아가 WTO에 가입한 이후, 외국인 투자 및 외국기업 진출도 본격화할 것으로 전망된다는 점 등도 기회요인이다..

반면 위협요인(T) 면에선 극동러시아의 통관 등 물류 관련 애로사항이 양국간 교역확대의 가장 큰 장애물로 꼽힌다. 극동지역의 까다로운 통관절차로 인한 국내 수출기업의 피해가 속출하고 있기 때문이다.

러시아내 통관비, 하적료, 내륙운송비 등 물류비용 과다로 인해 스톡세일(Stock-Sale) 등 국내 수출기업의 공격적 마케팅이 제약을 받는 것도 문제점이다. 이 때문에 '선(先)주문, 후(後)납품' 형식의 소극적 수출이 만연하고 있다.

현지 투자진출 환경 열악으로 인한 투자확대 장애요소도 다대한 실정이다.

외국 민간기업이 중앙·지방정부와 개별적으로 접촉을 하며, 투자에 따른 인센티브 협상을 할 수 있는 시장접근의 어려움도 겪고 있다. 투자진출 행정업무와 관련, 현지 정부로부터 전폭적인 지원을 받거나, 현지 정부가 적극적으로 인센티브를 제공하는 경우가 희박하다.

우리기업의 대 러시아 진출시 현지 법령에 대한 이해 및 기초정보도 부족한 실정이다. 이로 인해 현지 법규위반 사례가 빈번하여 시행착오로 인한 불이익을 초래하는 일이 잦다. 특히 노무관리, 시설물관리 등 세부적인 법규해석이 필요한 분야에 대한 정확한 지식이 부족하다는 점 등이 위협요인이다.

내부환경 분석 결과 강점요인(S) 면에서 현재 국내 물류업체들이 전 세계 8개 지역 56개국에 300여개 이상의 물류관련 법인을 설립하여 운영하고 있는 경험과 노하우 축적 및 지속적인 확장가능성이 있다는 점이 꼽혔다.

또 세계 제1의 조선산업과 제5위의 해운물류분야의 해양강국으로서 경험 축적과 정부의 지속적인 지원의지와 정책의 수혜를 받고 있다.

게다가 국내 플랜트 및 건설산업의 해외진출의 본격화에 따른 관련 물류산업의 동반 성장 잠재력이 크다.

이밖에 물류서비스의 고도화추세에 부응하여 IT, 금융 등의 물류관련 첨단 하이테크 산업의 경쟁력 보유로 물류산업의 발전에 시너지효과가 클 것으로 예상된다. 이 밖의 것 등이 강점요인이다.

반면 약점요인(W)으로는 국내 물류서비스를 제공하고 있는 기업체가 2009년 3,441,071개사이고 종업원 수는 972,831명으로 업체당 약 3.5명이며 업체당 평균 매출액이 약 3,170만원으로 영세한 기업규모로 나타나고 있다는 점이다.

또한 글로벌 물류네트워크 구축미비로 원스톱 및 다양한 물류서비스 제공체제가 미흡한 실정이다. 진출할 대상국가, 지역 등에 대한 현지정보를 신속하게 입수하여 제공하는 정보시스템 체제도 미흡하다.

여기에 현지 애로사항에 대한 신속한 기업과 정부의 협력 대응체제도 미흡하다. 대형 글로벌 종합물류기업의 부재로 수출품의 해외물류서비스 제공이 해외 글로벌 물류기업으로 이전되는 상황이다. 이밖에 체계적인 금융 및 세제 지원도 미흡하다는 것 등이 약점요인이다.

국내 기업이 극동러시아 지역에 대한 물류진출 분야에서 국내외적 경쟁력을

갖기 위해선 BPA의 실패 사례 및 본 논문의 SWOT 분석 결과를 반영한 대책을 마련하는 노력이 반드시 선행되어야 할 것이다. 무엇보다 국내 물류기업에 대한 정부의 배려와 정책적 지원은 극동러시아 물류진출 전략 방안의 필요충분조건일 것이다.



참고문헌

- 강상엽, 「시베리아, 러시아 중심 물류센터로 재부상」, 대한무역투자진흥공사, 2007
- 강상엽, 「러시아, 물류·유통 시장 현황」, 대한무역투자진흥공사, 2006
- 고지찬, 「中-극동러시아 국경무역 활발」, 대한무역투자진흥공사, 2006
- 김세은, 「남·북·러 경제협력에 미치는 정치·경제적 영향요인 연구 :TKR-TSR 연결사업을 중심으로」, 국민대학교, 2008
- 김태운, 「한·러 극동 비즈니스 포럼 지상 증계 : 극동, 자원·교통·물류 요충지로 부상」, 중앙일보시사미디어, 2011
- 남기훈, 「남북협력개발 방향 모색을 위한 북·중·러 접경지역 실태연구」, 서강대학교, 2010
- 대외경제정책연구원 · 한국시베리아협회, 「시베리아 개발과 한반도」, 대외경제정책연구원, 2005
- 대한무역투자진흥공사, 『극동 시베리아 개발 프로젝트 설명회 자료』, 2008
- 박기원, 『극동러시아 물류운송분야 진출 유망』, 대한무역투자진흥공사, 2007
- 박기원, 「극동러시아 경제현안과 과제」, 대한무역투자진흥공사, 2010
- 박기원, 「극동러시아의 경제발전 전망(사할린편)」, 대한무역투자진흥공사, 2007
- 박기원, 「러 관세청, 신개념 통관시스템 모색」, 대한무역투자진흥공사, 2008
- 박기원, 「블라디보스토크 항구, 통관지체로 정상 가동 못해」, 대한무역투자진흥공사, 2008
- 박정민, 『러시아 극동을 주목하라』, 한울, 2005
- 박호신, 「한국의 동북아 복합운송경로 구축에 관한 연구」, 건국대학교, 2009
- 부산항만공사, 「극동 러시아 나훗카항 컨부두 개발 · 운영사업 계획(안)」, 2008
- 성원용, 「러시아 극동,자바이칼 지역의 교통체계와 동북아 경제협력」, 한국비교경제학회, 2007
- 성원용, 「시베리아 극동지역의 교통체계와 한·러 교통협력방안」, 한림대학교

- 러시아연구소, 2005
- 성원용, 「연해주 교통물류산업의 현황과 발전 전략」, 한림대학교 출판부, 2008
- 성원용·임동민, 「러시아 교통물류정보 조사」, 한국교통연구원, 2005
- 안병민·원동욱·임재경·김선철·김성호·김세은·조기영, 『2007 북한·동북아 교통주요동향과 현안 분석』, 한국교통연구원, 동북아·북한교통정보센터, 2007
- 오영일, 「지금 러시아를 주목해야 하는 5가지 이유」, LG경제연구원, 2005
- 원동욱, 『동북아 물류환경 변화와 물류중심지화 전략의 재정립』, 한국교통연구원, 2006
- 원동욱·성은용·안병민·한국교통연구원, 「동북아 물류환경 변화와 물류중심지화 전략의 재정립」, 한국교통연구원, 2006
- 원동욱·임동민, 「대륙철도를 이용한 국제운송로 발전전략 비교 연구 :러시아와 중국을 중심으로」, 한국교통연구원, 2005
- 윤성학, 『러시아 비즈니스』, 아라크네, 2004
- 윤익중, 「21세기 극동·시베리아 가치에 관한 다각적인 고찰」, 한국시베리아센터, 2009
- 윤재희, 『중앙아시아 및 극동러시아의 경제』, 선학사, 2005
- 이재원·권나은·기획조사실, 「환동해권 경제협력 현황과 발전전략」, 한국은행, 2009
- 이준범, 『러시아의 극동 개발정책에 대한 한국의 경제 협력에 대한 연구』, 한국외국어대학교, 2009
- 이철영·하명신·김광희, 『항만물류시스템』, 박영사, 2009
- 이화영, 『남북한·러시아의 삼각협력을 통한 동북아 평화번영 전략』, 이화영의 원실, 2005
- 이화영, 『한반도 평화경제공동체 구상과 전략』, 다락방, 2007
- 일본유라시아연구소 편저, 현승수·이용현 옮김, 『부활하는 러시아의 자원의 외교』, 전략과 문화, 2008
- 임진수, 『세계물류 환경변화와 대응방안 3』, 한국해양수산개발원, 2007
- 장태구·박희대, 『아시아물류서비스(분석과 전망)』, 대구대학교출판부, 2008
- 전세표·강승아, 『극동러시아 리포트』, 산지니, 2009

- 정봉민·한국해양수산개발원, 「남북한 물류체계 통합 및 활용방안. 1,물류체계 통합을 위한 물류현황 분석 및 물류 정책영향 설정」, 한국해양수산개발원, 2007
- 정여천, 『러시아 극동 지역의 경제개발 전망과 한국의 선택』, 대외경제정책연구원, 2008
- 정여천 편, 「러시아 극동지역의 경제개발 전망과 한국의 선택」, 대외경제정책연구원, 2008
- 주 블라디보스토크 총영사관, 「극동 동시베리아 개발사업 참여방안」, 2008
- 주 블라디보스토크 총영사관, 「극동 정세 및 한·러 극동관계」, 2008
- 채승완, 「시베리아 물류센터, 러시아시장 진출 교두보로 부상」, 대한무역투자진흥공사, 2008
- 최재선·김태일·우종균·양은주·고현정·최중희, 「러시아, 유라시아를 넘어 세계 물류 강국으로」, 한국해양수산개발원, 2005
- 최재선·한국해양수산개발원, 「세계 물류 환경변화와 대응방안 : 유라시아 편. 2」, 한국해양수산개발원, 2005
- 한종만, 「지역주의와 지역통합 관점에서 본 러시아 극동·동시베리아 지역에서의 물적자원의 중요성 : 정치경제적 시각」, 한국슬라브학회, 2005
- KMI 국제물류투자분석센터, 「Global Logistics Network 동향분석 리포트 - 러시아편」, KMI 국제물류투자분석센터, 2008