

해외통관애로

러시아 통관 애로사항과 한-러 협력 방향

이성우 | 한국해양수산개발원 종합정책연구본부 본부장

러시아 통관 애로사항과 한-러 협력 방향



이성우
한국해양수산개발원
종합정책연구본부 본부장

1. 들어가며

러시아는 지구 육지면적의 1/9을 차지하는 세계 1위의 국토를 가지고 있다. 러시아 국토는 한반도와 접해 있는 아시아 동쪽에서 유럽과 접해 있는 서쪽까지 시차가 무려 9시간이나 나는 거대한 크기를 가졌고 그 속에 엄청난 천연자원까지 가지고 있다.

19세기 이후 한반도와 국경을 접한 이후 러시아는 우리나라 역사에 큰 영향을 미치고 있으며 남북분단



이후 더욱 밀접한 관계를 유지하고 있는 상황이다. 그러나 이러한 인접성에도 불구하고 우리나라 국민들이 잘 모르는 국가로 인식되고 있다.

아직 소원한 한-러 관계는 남북의 분리로 인한 접근성의 문제뿐만 아니라 우리나라 기업들의 진출 저조 등도 큰 요인이 되고 있다. 이는 러시아가 가지고 있는 유럽지향적 국가 운영체제와 사회주의 기반의 행정

체계 등으로 인해 우리나라와 많은 부분에서 거리가 있었기 때문이다.

그러나 양국의 2008년 이후 '전략적 협력 동반자 관계' 수립과 2014년 우크라이나 사태 이후 러시아는 신동방정책을 통해 동아시아 국가들을 전략적 파트너로 보고 적극 협력을 강화하고 있으며 우리나라 역시 신북방정책의 핵심 국가로 러시아와 협력

을 추진하고자 했다.

양국의 교역은 1990년 수교당시 9억 달러에 불과했던 무역액은 2014년 최고 258억 달러에 이르며 30배 이상 성장하였다. 이후 소강상태를 유지하고 있으나 과거 정치적, 군사적 관계에서 경제적 협력 관계로 전환 중에 있다.

2020년은 한국과 러시아 간의 외교관계가 수립된지

30년이 된 해로, 러시아와의 협력 및 교역은 부침이 있었지만 지속적으로 증대가 예상된다.¹⁾

다만, 한-러 간의 안정적인 경제협력이 이루어지기 위해서는 우리나라의 대러 투자에 가장 큰 걸림돌이 되는 러시아, 특히 극동러시아 통관부분에 대한 협력과 개선이 절실히 필요하다. 본고는 이 부분에 대해 러시아가 가지고 있는 통관의 문제점과 이를 위해 향후 협력해야 할 방향을 논하고자 한다.

2. 최근 극동러시아 경제와 물류 동향

러시아는 우크라이나 사태 이후 신동방정책을 천명하며 과거 유럽중심 경제정책에서 아시아중심 경제정책으로 전환을 시도하고 있다.

러시아는 유럽에 전적으로 의존하던 경제를 자국 자원 수출의 최대 고객인 동북아 국가들과 협력을 통해 새로운 돌파구를 찾아보고자 하는 것이다.

또한 한반도를 중심으로 위축된 러시아의 글로벌 정치적 위상을 회복하여 미중 2강으로 전환된 글로벌 힘의 구도에서 러시아의 위상을 찾아보자는 속내도 가지고 있다. 이러한 측면에서 우리나라와 러시아의 협력은 양국의 니즈가 동시에 일치한다고 볼 수 있다.

그러나 여전히 우리나라 기업들의 러시아 진출에는 행정 불투명성, 복잡한 규제 및 인허가 등 대관업무의 어려움과 인프라 부족, 불합리한 사업 관행 등의 운영상의 어려움이 존재하고 있다.

또한 러시아에 진출한 기업들은 사전고지가 충분하지 않은 법률 개정, 불명확한 조세 부과 기준, 중앙정부와 지방정부 간 행정 연계 부족 등을 애로사항으로 지적하고 있다.

러시아 정부의 주요 상품의 국산화 정책도 큰 걸림돌로 작용하고 있으며, 우크라이나 사태 이후 미국이 제재 대상으로 지정한 개인이나 기업과 거래할 경우 2차 제재를 받을 수 있어 투자가 위축되는 부분도 존재하고 있다.

우리나라와 러시아는 이러한 맥락에서 경제협력의 기반이 되는 물류협력 사업을 추진하고자 많은 노력을 기울여 왔다.

극동러시아와 우리나라 항만들과의 연결성 강화를 위해 신규 항로 개설, 항만개발 사업에 대해서도 많은 노력을 기울이고 있다.

1) 한국무역협회, 〈한-러 수교 30주년, 경제협력 평가와 전망〉, 2020

2016년까지 러시아가 적극적으로 추진하고 있는 북극항로 상용화에 우리나라의 글로비스, CJ대한통운, SLK국보가 시범사업을 실시하였고 2018년 3월, CJ 대한통운은 러시아 물류기업 FESCO사와 전략적 협업 및 공동사업 개발을 위한 협약(MOU)을 체결하고 해운과 육상물류를 연계한 북방복합물류 사업 협력을 약속하였다.

한편, CRN(China Russia North Service : 중국-한국-러시아 주요항 연결 사업)을 운영 중인 HMM(당시 현대상선)은 2019년 4월, FESCO, CMA-CGM(중국)과 3자 구도 CRN 서비스 재편 협약을 체결하였다.

협력 확대로, 부산-러시아 직기항을 연결하는 2개의 신규 서비스 KR2(Korea Russia Service 2)와 KRS(Korea Russia Service)가 추가되었다.²⁾

최근 수에즈 운하의 선박 좌초로 인한 봉쇄로 인해 동아시아발 유럽항 화물들이 극동러시아 항만으로 몰리고 있어 정체 상태에 있던 극동항만출발 TSR 물동량이 급증하고 있는 추세이다.

2021년 상반기 러시아 항만물동량에서 극동지역이 유일하게 증가했다.

현재 우리나라 부산항에서 HMM, 장금상선이 주로 해운 물동량을 처리하고 있으나 지난 6월에 우리나라 동영해운 신규 항로를 개설하는 듯 수에즈 운하 사태로 인해 리스크 관리차원에서 극동지역 항만과 TSR 물동량 증가세가 지속되고 있다.

코로나19 사태로 글로벌 공급망의 약화와 변화, 그리고 국제 교역이 침체되고 있음에도 불구하고 기존 항로의 대안으로 우리나라 거점항만인 부산항과 광양항 등에 연결되어 있는 극동러시아 항만과 TSR을 연계한 복합물류 수요는 중요한 대안으로 활용될 가능성이 높다.

2021년 6월 5일 푸틴대통령은 시베리아와 극동지역의 TSR 인프라의 현대화 추진방안을 승인하였다. 2030년까지 극동지역과 유럽을 연결하는 철도선인 TSR과 바이칼아무르철도(BAM)의 수송능력 확대와 현대화를 지시했다.

러시아가 넓은 국토의 균형발전을 위해 극동과 유럽을 연결하는 육상철도와 북극항로를 동시에 발전시켜 자국의 자원수출 능력 확대, 외자유치를 통한 국토의 균형발전을 동시에 도모하고자 노력 중에 있는 것으로 보인다.

그러나 이러한 노력에도 불구하고 러시아의 고질적인 문제인 통관문제는 아직 전격적인 개선이 안 되고 있는 것으로 보인다.

2008년 이전 제3국을 통한 우회통관 방식으로 비리의 온상이었던 러시아의 통관방식이 러시아 정부의 강력한 조치로 인해 직접통관으로 전환되어 지정된 공식통관 지역인 항만세관과 주요 철도역 세관으로 일원화되었지만 여전히 운영차원에서 러시아의 전체적인 통관 문제점 개선은 아직 멀어 보인다.



2) KOTRA, KOTRA 국가정보 러시아, 2021. p.5

3. 러시아 통관 주요 문제점과 노력

러시아 통관 문제는 구조적인 문제와 지역적인 문제가 동시에 존재하고 있다. 즉 러시아 유럽지역과 극동지역에 일부 차이가 있고 항만과 철도역 세관, 지역별 세관에서 차이 있다.

이러한 상황 자체가 러시아와 교역을 하고자 하는 기업들이나 투자를 하고자 하는 기업들에게 모두 큰 부담이 되고 있는 것이다.

일반적으로 알려진 최근 러시아의 통관문제는 다음과 같다.³⁾

■ 통관일수 지연

- 러시아 신관세법*(2004.1.1)에 따라 3일내 통관 완료가 준수되어야 하나 안되는 경우가 빈번

* 러시아 신관세법 : 통관제도의 통합 및 간소화 목적으로 통관 접수 후 3일 내 통관을 처리하고 통관업을 허가제에서 등록제로 변경

■ 비 일관된 HS Code 적용

- 동일 품목이라도 세관마다 HS Code가 달라지며, 통관 시 요구되는 서류가 상이하므로 통관 세관이 원하는 인증서와 요구 조건을 구비해야 함
- 통관 완료 후 터미널 직원들이 무작위로 화물에 대한 무게측정 및 X-ray 검사를 추가로 시행하는 경우가 있으므로 예상치 못한 비용 발생

■ 세관 신고 금액 불인정 및 세관 자체 가이드라인 금액 적용

- 수입 제품에 대한 신고가격을 세관에서 불인정하는 경우가 발생하며 세관 자체의 가이드라인 금액을 적용하는 경우 수입관세 과다 납부 사례 발생
- HS Code 상 동일한 제품이나 세관별로 적용 관세율이 상이한 경우가 발생



3) 이성우, 노세연, 최나영환, 러시아 유럽 지역과 북유럽 국가 간의 물류체계 개선 사례 연구, 한국해양수산개발원, 2020.12, pp.23-29.

■ 항만사용료 지불 화폐단위 불안정으로 인한 환차손 리스크 노출

- 극동항만 부두 이용료는 미 달러화 기준으로 책정되어 있으나 실제로 루블화로 지불해야 함
- 가격 측정은 달러/유로/루블 등으로 계약이 가능하나 대금지급은 루블로 지급(루블화가 아닌 경우 은행 송금 어려움)

■ 부가세 환급 절차 복잡

- 수출 통관시 20%의 부가가치세를 선지급하고 추후 환급
- 부가세 환급 절차가 복잡하고 6개월 이상 소요되어 환급받기를 포기하는 경우 다수 발생
- 불가피한 경우 세무 소송을 진행하나 금전적/시간적 비용 높음

■ 러시아 소비세(Excise Duty) 대상 품목 증가로 통관 규제 시행(2020.1.1)

- 추가되는 품목은 과일주, 샴페인, 맥주(0.5% 이상), 담배, 전자담배, 엔진 차량 및 모터사이클(6hp 이상), Class5 가솔린 및 디젤 모터 등

■ 코로나 확산 방지를 위해 외국 화물에 대한 검역 기준 강화

- 코로나 확산으로 인해 외국 화물에 대한 검사 및 검역 회수 증가에 따른 비용 추가 발생

■ 취약한 육상물류통관 절차

- 국경 통관창구(러-중, 러-핀란드 등)에서는 트럭 기사가 지정된 장소에 트럭을 주차하고 필요서류 제출을 위하여 통관 사무실을 방문해야 함
- 통관창구에서는 국경경비, 교통검사, 동물검역, 식물위생검역, 증명서 확인(도로), 입환 작업, 화물 차량 검사/보수, 상업 검열, 서류/화물 검사(철도) 등을 개별 담당자가 각각 처리하고 있어 국경 통관 시간이 과다하게 소요되고 있음
- 트럭 한 대가 러시아 국경을 통과하기 위해서는 트럭 기사는 40여개 넘는 날인을 각 다른 건물에 있는 9개의 서비스 창구에서 받아야만 통관 절차가 완료됨
- 러시아 국경에서의 취약한 통관 인프라로 인해 통관에 보통 18~36시간이 소요되고 있음



■ 기타(개선이 되었으나 아직 일부에 남아있는 문제들)

- 통관 정보/서류는 러시아어로만 되어 있는 경우가 많아 기업들이 이해하기 어려움
- 수입 물품의 관세청 등록 여부 및 확인이 어렵고 HS코드도 영문으로 제공되지 않아 확인 및 적용이 어려움
- 준비서류에 대한 일괄적인 안내가 없으며, 존재하지 않는 서류를 요청하는 경우도 있고, 해당 관세청에서 서류를 송부하는 데 너무 오래 걸리기도 함
- 러시아 국적의 통관 대행자만이 통관 절차를 진행할 수 있어서 대리인 문제나 소통의 어려움 발생

- 수입물품에 대해 평균적으로 40% 이상 물품검사를 시행하고 이에 따른 화물통관지연, 파손, 분실의 우려 발생

이러한 문제로 인해 러시아 통관문제는 글로벌 비즈니스에서 큰 문제로 작용하고 있으며, 월드뱅크가 2017년 발간한 Doing Business의 무역관련 지표에서는 여전히 선진국과 큰 차이를 보이고 있다([표 1] 참조).

러시아 수출 국경통관은 66시간, 수출 서류검사는 26시간(모스크바 기준)이 소요되며 이는 OECD 상위 국가의 5~12배 해당된다.

수출입 국경통관 비용 역시 유럽이나 OECD 국가들과 비교했을 때 매우 높은 상황이다.

[표 1] 러시아 통관 관련 지표

지표	단위	러시아		유럽과 중아시아	OECD 상위국가
		모스크바	St. Petersburg		
수출 국경통관 소요시간	시간	66	66	16.1	12.7
수출 서류검사 소요시간		26	24	25.1	2.3
수입 국경통관 소요시간		12	72	20.4	8.5
수입 서류검사 소요시간		43	43	23.4	3.4
수출 국경통관 비용	USD	580	580	150	136.8
수출 서류검사 비용		80	120	87.6	33.4
수입 국경통관 비용		400	800	158.8	98.1
수입 서류검사 비용		160	135	85.9	23.5

자료: World Bank (2017), Doing Business Report

러시아 정부 역시 이러한 문제가 자국 경제 활성화와 외국자본 투자유치에 큰 걸림돌이 된다는 점을 인지하고 있다.

러시아 정부는 2012년 WTO 가입 이후 평균 10% 대였던 수입관세율을 4.9%로 낮추기 위해 노력 중에 있으며 관세 부과기준인 HS Code 상품분류 기준을 러시아 연방 대외경제상품코드에 의거해서 산정하도록 하고 있다.

이를 실행하기 위해 2012년 러시아 전략기획청은 아래와 같이 ‘관세행정 로드맵’을 발표하여 통관 절차 간소화를 획기적으로 도모하고 있으나 현장에 적용되는 시간이 오래 걸리고 있는 듯하다.

러시아 정부가 제시한 해당 로드맵의 주요 추진 정책은 다음과 같다.

■ 통관서류의 축소

- 수입통관 절차 필요서류는 총 10개에서 6개로 축소하고, 수출통관 절차 필요서류는 총 8개에서

4개로 축소를 목표로 하고 있음

■ 통관 소요기간 단축

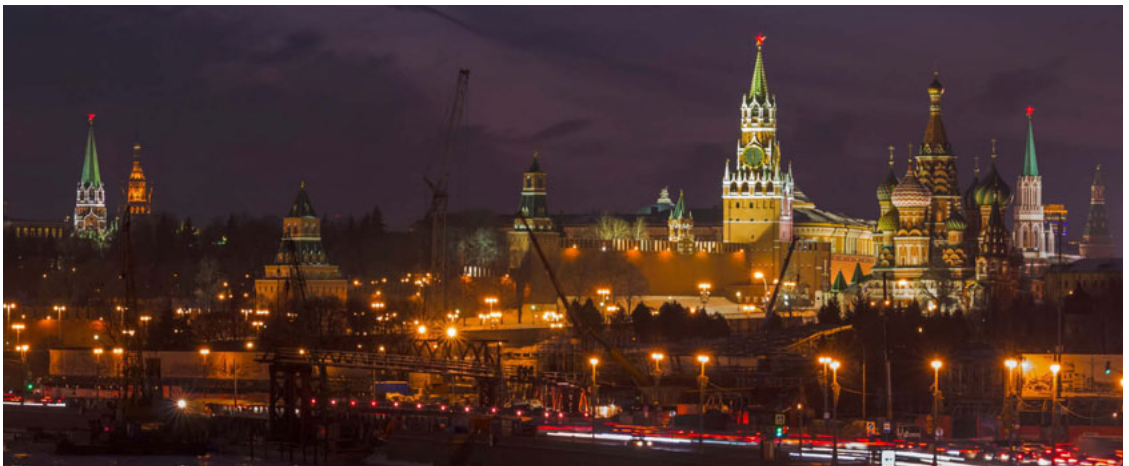
- 수입통관 소요기간은 기존의 36일에서 15일로 단축하며, 수출통관 소요기간은 기존의 36일에서 7일로 단축 목표를 하고 있음

■ 통관 비용 절감

- 수입 통관비용은 기존의 컨테이너 당 1,800달러에서 1,000달러로 줄이고, 수출 통관비용은 기존의 컨테이너당 1,850달러에서 900달러로 줄이는 것을 목표로 하고 있음

■ 통관수속 간소화와 일원화

- 통관수속의 간소화와 조화를 위하여 통관단일 창구시스템을 개발하고 적용을 목표로 함
- 2014년부터 모든 신고는 의무적으로 온라인으로 실행하고 통관요금 지불을 수입지점(point of entry)에서 전자결제 혹은 홈페이지 온라인 결제 실행



4. 맺음말

러시아는 정치, 경제, 환경 부분에서 우리나라의 중요한 파트너 국가이다. 특히 우리나라와 러시아가 중요한 협력자 관계를 유지하기 위해서는 정치적인 협력뿐만 아니라 경제분야의 협력이 절실히 필요하다는 점은 서로 인지하고 있다.

현재 우리나라와 러시아의 협력에서 가장 큰 걸림돌 중에 하나가 본고에서 언급한 통관 부분이다. 러시아의 통관 문제는 오랜 시간 양국의 경제협력에 방해요인이 되었으며 러시아 정부의 오랜 노력에도 불구하고 개선이 더디게 진행되고 있다.

일견 우리 입장에서는 러시아 정부의 통관 분야 개선

의지가 없는 것이 아닌가라고 비칠 정도로 그 개선 속도가 느리다.

그러나 본고 서문에서 밝혔듯이 러시아는 국토가 우리나라 100배 이상이 된다.

또한 이 넓은 영토에 운영 중인 러시아 행정시스템은 과거 사회주의체제를 근간으로 구축되어 있어 아직 시간이 더 필요한 듯하다.

다만, 러시아인들의 생각을 우리가 이해하고 같이 가고자 하는 자세도 필요하다. 일방의 요구만으로는 서로 원하는 바를 단기간에 이룰 수 없기 때문이다.



최근 러시아 정부는 외자유치를 위해 물류와 연계되어 있는 통관 분야에 많은 개선 정책을 진행 중이다. 우리도 이에 맞춰서 러시아에 대한 더 많은 관심과 협력이 필요한 시점이다.

다만, 그들에게 조금 더 시간이 필요하고 우리들 눈에 보이지 않은 이면에 존재하는 정치적, 외교적 문제들도 같이 고려할 필요가 있는 것 같다.

그럼에도 불구하고 한-러간의 경제협력 촉진을 위해서는 통관 분야의 개선이 필요하고 이를 위해서 우리나라와 러시아 정부, 공공기관, 전문가, 기업들의 적극적인 협력이 필요하다.

양국 정부의 지원 아래 우리나라 기업들의 현지 애로 사항 청취나 공동 세미나를 통해 문제점에 대한 심층

적인 해결방안을 같이 찾아볼 필요가 있다.

또한 러시아 세관당국의 입장에서 통관개선이 그들의 이익과 상충되는 것이 아니라 공동으로 이익을 추구할 수 있는 비즈니스 모델에 대한 고민도 같이 할 필요가 있다. 최근 디지털 기술은 한-러 통관애로 문제를 개선해 줄 수 있는 지원군이 될 수 있다.

사람들의 개입없이 블록체인과 같은 기술을 기반으로 한-러간에 교역과 물류흐름에서 안정적인 통관 시스템을 구축하고 이를 기반으로 양국의 교역뿐만 아니라 기술력 향상을 통해 이익을 공유할 필요가 있다.

이를 위해서 한-러간 통관, 교역 그리고 물류분야 전문가들의 영역을 넘어서는 메타(meta) 협력이 절실히 필요하다.

