

「시베리아 철도 이용 활성화 방안 연구」 러시아 출장 결과 보고

1. 개요

□ 러시아 출장 목적

- 「시베리아 철도 이용 활성화 방안 연구」를 위해 현지 사업부지와 관련기관을 방문하여 사업진행 현황 및 주요 쟁점들의 파악 및 확인하고자 함.
- 시베리아 철도 이용 활성화 방안을 위해 러시아 진출 국내기업 관계자와 인터뷰를 통한 TSR 이용시 애로사항 및 물동량 현황 조사와 러시아철도공사(RZD) 관계자 인터뷰를 진행하고자 함

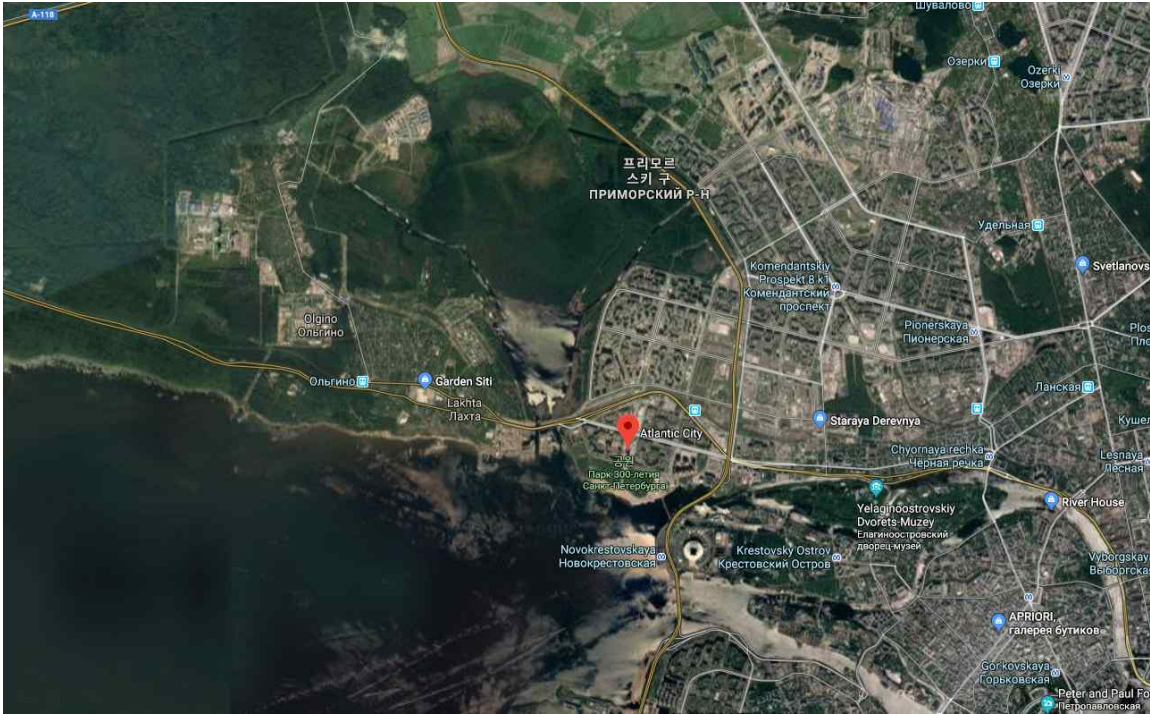
□ 출장일정: 2018년 6월 17일(일) ~ 6월 22일(금) / 4박 6일

□ 출장지: 러시아(모스크바, 상태페테르부르크)

- 모스크바(범한, 유니코, 우진)



- 상트페테르부르크(현대 글로벌비스)



□ 주요 방문 기관:

- 우진글로벌비스
- 유니코로지스틱스
- 범한판토스
- 현대글로벌비스
- 러시아 철도관련 업체(EY)
- RZD 관계자

□ 출장자

- KDI : 김강수 선임연구위원, 김진오 전문연구위원
- 한영회계법인 : 노대섭 부대표, 정동걸 회계사

2. 주요 일정

일자	출발지	도착지	방문장소	업무세부수행내용
6.17(일)	인천 13:35	모스크바 16:50	공항	-
	16:50	18:00	숙소	숙소이동
6.18(월)	09:00	12:00	우진	우진 관계자 인터뷰 및 설문조사
	14:00	17:00	유니코	유니코 관계자 인터뷰 및 설문조사
6.19(화)	09:00	12:00	EY	현지 철도 관련 업체와의 회의
	14:00	17:00	RZD	RZD 관계자 인터뷰
6.20(수)	09:00	12:00	범한	범한 관계자 인터뷰 및 설문조사
	모스크바 13:40	상트 17:40	숙소	고속철도 이용
6.21(목) ~22(금)	09:00	12:00	현대 글로벌비스	현대 글로벌비스 관계자 인터뷰 및 설문조사
	14:00	18:00	현장	TSR 관련 물류시설 현장점검
	상트 6.21 23:00	인천 6.22 13:50	공항	-

3. 출장 주요 내용

가. TSR 시장 현황

1) 러시아 진출 국내업체의 TSR 이용 현황

- 부산항에서 출발, 극동항(블라디보스토크, 보스토치니)을 경유하여 TSR을 통해 모스크바의 최종 목적지까지 운송하는 운임은 FEU 당 약 3,500USD 수준이며, 수입시 운임은 이보다 약 1.15~1.2배 높은 것으로 나타남
- TEU(20ft) 요금은 FEU(40ft)의 약 70%정도이며, Empty 컨테이너 요금은 Full 컨테이너의 90% 수준임
- 국내업체들의 TEU와 FEU 물동량 비율은 3:7 정도로써 현재 대부분의 화물통계는 TEU 단위가 일반적이므로 이를 고려하여 분석

2) TSR 이용 선택에 영향을 미치는 요인

- 운송 노선 선택 시 가장 큰 요인은 운임으로써, 해상 운임은 유가 변동과 밀접함. 또한 선사에게 지불하는 해상운임은 일반적으로 달러로 지급하며, Rail operator에게 지불하는 철도 운임은 루블임에 따라 달러와 루블의 환율에 따라서도 운임이 달라지게 됨
- 해상 대비 운임이 높더라도 TSR을 이용하는 이유로는 빠른 운송시간임. 그러나, 화차 및 컨테이너 수급이 원활치 않아 운송시간이 지연될 경우에는 TSR 이용을 선택할 이유가 없음

3) TSR 이용 시 주요 애로사항

- 러시아 쪽 운송시간의 변동성이 매우 크며, 극동항에서 발차 대기기간이 4일~10일 정도 소요됨
- 컨테이너 수급에 어려움이 있으며, 통관 절차가 복잡함

4) 주요 Rail Operator

- 국내 주요 물류업체들은 TSR 물류 운송을 위해 트랜스컨테이너와 FESCO를 주로 이용하고 있음
- 트랜스컨테이너와 FESCO는 러시아 정부와 밀접한 관계를 유지하고 있음
- 트랜스컨테이너와 FESCO는 화차, 컨테이너, 선박, 터미널 등의 유형자산 보유를 통해 TSR 물류 운송 시장에서 경쟁 우위를 차지하고 있음
- 트랜스컨테이너와 FESCO는 East-West Bound 물류 불균형에 따른 컨테이너 수급 불균형으로 컨테이너 리포지셔닝에 심혈을 기울이고 있음
 - East Bound 물류 창출을 위해 West 지역에서 음식, 화학 상품 등의 화물을 컨테이너에 적재하여 중국 등으로 보내려고 노력하고 있음
- 트랜스컨테이너
 - 러시아 철도공사(RZD)로부터 분사한 기업이며, TSR 물류 운송시장에서 독보적인 위치를 점하고 있음
 - 러시아 극동항 가운데 보스토치니항을 이용
 - 한국에도 법인을 보유하고 있음
- FESCO
 - 러시아 극동항 가운데 블라디보스토크항을 이용
 - 한국에도 법인을 보유하고 있음

5) TSR 운임(원가) 구조

- TSR 물류시장의 주요이해관계자는 화주, 물류업체, 선사, 통관대행사, 터미널사, Rail Operator, 러시아 철도공사, 화물 트럭 운송업체로 구성됨

<TSR 물류시장 주요 이해관계자 역할>

구분	역할
화주	- 화물을 목적지에 운송하기 위하여 물류업체 또는 Rail Operator에게 화물 운송 위탁
물류업체	- 컨테이너를 직접 보유하거나 3자 컨테이너를 활용하여 화물 운송 주선 - 부산 - 러시아 극동항 해상운송: 선사 위탁 - 러시아 극동항 - 러시아 West 지역 TSR 운송: Rail Operator 위탁 - 터미널 핸들링: 터미널사 또는 선사에게 위탁 - 통관대행: 통관 대행사에게 통관 대행 위탁 - 터미널 - 최종 목적지 트럭 운송: 화물 트럭 운송업체 또는 Rail Operator 위탁
선사	- 부산 - 러시아 극동항 해상운송 - 터미널 핸들링 비용 터미널사에게 지급
통관대행사	- 통관 대행
터미널사	- 터미널 핸들링 - 컨테이너 정비 서비스 제공
컨테이너 야드사	- 컨테이너 야드 제공

컨테이너 및 화차 판매 업체	- 물류업체, 선사, Rail Operator 등에게 컨테이너 판매 - Rail Operator에게 화차 판매
화차 유지보수 업체	- Rail Operator의 화차 정비 서비스 제공
Rail Operator	- 자체 보유 컨테이너 또는 3차 컨테이너 화물 운송 - 부산 - 러시아 극동항 해상운송: 선사 위탁 또는 자체 선박 활용 - 러시아 극동항 - 러시아 West 지역 TSR 운송: 자체 화차 활용 - 터미널 핸들링: 터미널사 또는 선사에게 위탁하거나 자체 터미널 활용 - 통관대행: 통관 대행사에게 통관 대행 위탁 - 터미널 - 최종 목적지 트럭 운송: 화물 트럭 운송업체에 위탁하거나 자체 트럭 활용
러시아 철도공사	- 모든 Rail Operator에게 동일한 Tariff(기관차 이용료, 철도 이용료, 화차 보관료) 부과 - 화차 발차 전 검수 및 운행거리 규제
화물 트럭 운송업체	- 출발 또는 목적지 - 터미널 컨테이너 운송

- 화주가 Rail Operator에게 화물 운송 요청시, Rail Operator의 수익 비용 구조는 다음과 같이 구성됨

<TSR Rail Operator 수익 및 비용 구조>

구분		금액 [USD]	비중	비고
부산 -> 모스크바 40ft Loaded 컨테이너 운송	해상 운송비	989	28%	- 선사에게 지불 - 해상운임 CY to CY, THC, 철도 상차비용 포함 - 통관대행 제외
	컨테이너 및 화차 이용료	668	19%	- Rail Operator의 컨테이너 및 화차 이용료
	철도 이용료	1,480	42%	- 러시아 철도공사에 지불 - 기관차 및 철도 이용료 포함
	이윤	363	10%	- Rail Operator의 이윤
	운임	3,500	100%	- 화주가 Rail Operator에게 지불하는 운임
모스크바 -> 부산 40ft Loaded 컨테이너 운송	해상 운송비	1,138	28%	- 모스크바 -> 부산 컨테이너 운송의 경우, 부산 -> 모스크바 컨테이너 운송 대비 수익과 비용이 115% 수준
	컨테이너 및 화차 이용료	768	19%	
	철도 이용료	1,702	42%	
	이윤	417	10%	
	운임	4,025	100%	

- * 20ft 컨테이너 운송의 경우 40ft 컨테이너 운송 대비 수익과 비용이 70% 수준
- * Empty 컨테이너 운송의 경우 Loaded 컨테이너 운송 대비 비용이 90% 수준

- 러시아 내 40ft 화차는 약 90,000 USD, 20ft 컨테이너는 약 3,500 USD, 40ft 컨테이너는 약 2,500 USD에 구매 가능함

나. 한·러 합작회사 설립 시 고려사항

1) 러시아 참여 유도 방안

- 러시아의 참여를 유도하기 위해서는 한국과 러시아 상호간 이익을 창출 할 수 있는 구조가
되야함. 따라서 수입 물량을 증가시킬 필요가 있음
- 또한, 러시아 정부는 극동지역 개발에 관심이 많이 때문에 본 사업 단독으로 보다는 인프라
건설등과 연계하여 참여를 유도하는 것이 좋은 방안이 될 수 있을 것임
- 현재 극동지역 개발 관련해서는 중국 측과 추진 중에 있는 것으로 파악됨

2) East Bound 물동량 창출 방안

- 러시아 구조가 소비국가지 수출국가가 아니기 때문에 수입물동량 자체가 많지는 않음
- 또한, 현재의 East Bound 물동량은 시베리아지역의 목재, 곡물 등이 있지만 이러한 자원물
류의 경우 자국 물류업체를 우선시 하므로 물동량 확보가 어려움
- 따라서 TSR로 운송가능 한 유럽 지역의 물동량을 고려할 수 있지만 물동량 확보까지 투자가
이루어져야하며 상당한 시간이 소요될 것으로 보여짐

3) 화차 구입

- 화차를 직접 보유하여 운용하는 것은 Rail Operator 사업에 있어서 가장 중요한 동시 가장
위험한 요소임
- 러시아 철도공사에 의해 화차 발차 전 검수, 운행거리 규제, 차량기지 내 화차 보관료 징수
등이 이루어 되고 있음
- 현재 러시아 내 화차 정비 가능업체가 부족한 상황임에 따라, 화차 수리소요 발생 시 대응
이 어려움
- TSR과 유럽 철도 간 궤간 차이로 TSR에 이용되는 화차는 유럽에서 사용하지 못함
- East & West Bound 물동량 불균형으로 화차를 지속적으로 회전시키지 못할 경우 사업 수
익성에 부정적인 영향을 미침
- 사업 초기 화차를 소량 임차하여 운용 노하우를 습득 후 본격적인 화차 투자 및 운용이 진
행되어야 함
- 러시아, 카자흐스탄, 벨라루스 철도공사들의 합작회사인 UTLC의 경우, 현재 화차를 보유
하지 않고 물류사업을 영위하고 있으며, TSR 물류사업 및 화차 운용 노하우 습득 후 화차
운용사업을 계획하고 있음

다. 시사점 및 향후 검토사항

1) 사업(투자) 구조

- 화차 운용 노하우 확보를 위한 인력 채용 필요
- 패키지 딜 통한 비용 절감 -> 낮은 운임 제공
- 직접 화차 컨테이너 운용을 통한 정시성 확보 필요
- 소요시간 단축을 위해 국가간 협의로 간이통관 필요
- FELB(트랜스컨테이너와 중국간의 JV업체)가 성공사례로 있으며, 빠른 간이통관이 장점이며 웨건 공급을 하고 있음

2) 러시아 측(또는 RZD)과의 협상 방안

- 본 사업은 러시아의 참여 유도가 중요한 부분을 차지하나 본 사업만으로 러시아를 협상테이블로 끌어내기는 쉽지 않을 수도 있음
- 현재 여러 전문가를 통해 본 사업을 통한 러시아 측의 기대효과와 참여유도 방안에 대해 의견 수렴 중임

4. 방문기관별 세부 회의내용

가. 러시아 진출 국내 기업 관계자 인터뷰

□ 우진글로벌

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 18.(월) 09:00~12:00
- 면담자 : 우진글로벌 이주연 책임

2) 회의 내용

가) TSR 이용 현황

- 현재 TSR 이용은 트랜스컨테이너(이하 TC)와 협력관계를 통해 이용하고 있음
- (이용요금) 부산항-모스크바 기준 FEU 당 3500~4000\$
 - 일반적으로 FEU 요금의 70~80%가 TEU 요금이라 볼 수 있음(때로 TEU요금이 FEU요금보다 높을 때가 있음. 이는 지역의 컨테이너 수급상황 등과 관련함)
 - FEU와 TEU 물동량 비율은 약 7:3 정도임(일반적으로 통계에서 FEU 단위를 TEU로 환산시 2배로 함, 대기업의 경우 FEU 화물이 대부분임)
 - 수입요금이 수출요금보다 약 1.2배 높음
 - 품목별 요금은 HS 코드 등에서 분류한 위험물인 경우 요금이 매우 높으나, 우리나라의 주요 수출 품목에는 해당되지 않기 때문에 고려대상이 아님
 - 겨울의 경우 폭설 등으로 인한 리드타임이 증가되긴 하나 요금과는 크게 상관 없음
 - 운임에 영향을 미치는 요인으로는 유류변동이 있음. 이는 해상 운송 비용과 연결됨
 - 40ft기준 26톤이 넘게 되면 규제 대상이 되므로 운임이 상승함

나) TSR 이용 시 애로사항

- 현재 트랜스컨테이너의 비용은 경쟁력이 있으나, 컨테이너 수량이 부족하여 이용에 어려움이 있음
- 러시아쪽 리드 타임이 변동성이 매우 큼. 특히 운송 중간 중간 In transit 타임이 많이 걸려 계획을 잡기가 힘들

- 특히 극동항에서 발차 대기기간이 4일~10일 정도 소요됨
 - 통관시 어려움이 있음
- 다) 러시아측에서 합작물류회사 참여 가능성 또는 제고방안
- 러시아 쪽에 이익을 줘야 함. 물동량 확보가 필요함.
- 라) East Bound 물동량 창출 방안
- 러시아로부터의 수입물품으로는 목재, 차콜이 있지만 시베리아 쪽에서 발생하는 물품으로 모스크바로 부터 출발하는 물품이 아님
 - 러시아 뿐만 아니라 TSR 이용이 가능한 유럽물동량을 확보할 필요가 있음
- 마) TSR 요금 산정 구조
- TSR요금은 크게 해상운송과 철도운송비와 영업이익으로 구분할 수 있음
 - 해상운송비용은 Rail on 전까지 모든 비용을 포함하며, 선사비, 관세, port내이동(환적포함) 등을 포함하며 전체 요금의 20~25%정도 해당됨(약 1,000\$)
 - 철도운송비용은 최종 Door까지 운송비용을 포함하고 있으며 70~75%가 해당됨
 - 나머지는 영업이익임
 - 우진의 영업이익은 5% 이상이며 최근 업체간 경쟁이 심하여, 화주들관의 관계를 유지하기 위해 적자를 감수하고 진행하는 경우도 있음
- 바) 기타
- 컨테이너 관련
 - 20ft 최대 18ton, 40ft는 최대 24ton 정도 적재 가능함
 - 러시아 내에서 컨테이너 판매는 불법임
 - Drop off 비용
 - Drop off 비용은 컨테이너 반환비용으로 1~2월에는 500\$이었다가, 최근에는 100~50\$ 수준으로 감소함
 - Drop off 비용은 컨테이너 수급이 불안정시 올라감
 - 선사는 MCC, 시누코 등 여러 선사를 이용함

□ 유니코

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 18.(월) 14:00~17:00
- 면담자 : 유니코 이동휘 법인장, 박지호 매니저

2) 회의 내용

가) TSR 이용 현황

- 수출물류 위주로 이용하고 있음
- (이용물동량) 연간 10,000~15,000 TEU를 TSR을 통해 운송하고 있으며, 대부분 수출 물동량임
- (이용요금) FEU당 3500~4000\$
 - 해상요금은 달러로 지급하고 있으며, TC에 지불하는 철도 요금은 유니코 모스크바 법인을 통해 루블화로 지급하고 있음
 - 수입운임이 수출운임 보다 약 1.15배 비쌈

나) TSR 이용 시 애로사항

- 우리나라 기업이 독자적 TSR 이용을 진행하기가 힘들

다) TSR 요금 산정 구조

- TSR 요금은 크게 해상운송과 철도운송비, 영업이익으로 구분할 수 있음
- TSR 요금을 평균 3,750\$이라 가정 시 해상운송비용은 1,060\$, 철도운송비용은 2,480\$, 영업이익은 210\$임
 - 5~10%를 적정 마진가로함

라) 러시아측에서 합작물류회사 참여 가능성 또는 제고방안

- 트랜스컨테이너와 같은 철도 관련 업체는 러시아 정부와 밀접한 관계를 유지하고 있기 때문에 러시아측의 수입이 감소하는 것을 감안해서까지 참여 가능성이 높지 않을 것으로 보임

마) East Bound 물동량 창출 방안

- 러시아 구조가 소비국가지 수출국가가 아니기 때문에 수입물량 자체가 많지 않음
- 자원물류는 자국가 물류업체를 우선시 하므로 물량 확보에 어려움이 있음

사) 기타

○ 컨테이너 관련

- 컨테이너 구입비용은 2,500\$~3,000\$이며 약 10년간 사용가능

- 유니코는 15,000~20,000여개의 컨테이너를 보유하고 있음(대부분 40ft임)

○ 러시아 진출 국내기업은 대부분 대기업과 소상공인으로 구성되어 있어 중견기업이 많지 않아 구조적으로 문제가 있음

□ 범한 판토스

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 20.(수) 09:00~12:00
- 면담자 : 범한 최종근 러시아 대표, 김주성 법인장

2) 회의 내용

가) TSR 이용 현황

- (운송시간) 부산항을 출발하여 극동지방에서 TSR을 이용하여 모스크바 도착시 30일 가량 소요되며, 부산에서 상트까지 해상으로 이동 뒤 트럭으로 모스크바 도착시간은 50~55일 정도 소요됨
- (이용물동량) 올해 러시아 물동량 중 TSR이 30% 나머지 70%가 해상을 통해 이용하고 있으며, 작년에는 TSR 70%, 해상30%였음(연간 총 물동량은 4,500FEU정도임)
 - 고가 제품은 TSR, 저가 제품은 해상을 이용함
 - 수출제품 중 고가제품으로는 TV, 모니터, 자동차 부품이 있으며, 저가제품으로는 청소기, 냉장고, 레진, 식품 등이 있음
 - 수입제품은 대부분 목재임
- (이용요금) FEU당 3200~3700\$(약 3,500\$)
 - FEU당 500\$이상 해상이 저렴하면 무조건 해상을 이용하나 200~300\$정도 차이가 나면 TSR 이용이 가능함
 - Full 컨테이너 비용이 3,500\$이라면 Empty 컨테이너 비용은 이 중 약 90%인 3,100\$정도임
 - 수입비용은 수출비용의 약 1.15배임
- 극동에는 야적장을 소유하고 있으며, 모스크바는 야적장을 임대하여 운영만 하고 있음

나) TSR 이용 시 애로사항

- 과거 rail operator로 등록하여 운영을 검토하였지만, 여러 가지 어려운점이 많아 포기함
- 또한 과거 유럽물동량을 TSR로 운송시 통관 절차가 복잡하여 어려움이 있었음. 이는 정부 간 협의를 통해서만 해결 가능함

다) 러시아측에서 합작물류회사 참여 가능성 또는 제고방안

- 러시아와 한국 상호간 비용을 창출 할 수 있는 구조가 되야지 러시아측의 참여를 유도할 수 있으나, 현재로는 그러한 구조가 아님
- FELB(트랜스컨테이너와 중국간의 JV업체)가 성공사례로 있으며, 빠른 간이통관이 장점이며 웨건 공급을 하고 있음

라) East Bound 물동량 창출 방안

- 러시아가 수입국가지 수출국가가 아님
- 현재의 East Bound 물동량은 모스크바에서 빈 컨테이너를 시베리아지역으로 운반하여 곡물 등을 적재하여 운반하고 있음
- TSR로 운송가능한 유럽물동량을 위해 독일등에 물류 HUB를 설립하여 TSR 물동량을 확보할 수 있는 방법이 있으나, 매우 많은 금액이 투자되어야 함

마) 합작물류회사 설립 관련

- 합작물류회사 보다는 단독으로 물류회사설립을 진행하는 것이 나아 보임
 - 협작회사 설립을 통한 성공사례가 없음
- 현지 업체와 경쟁하기가 힘들것으로 예상됨

바) 철도 운임 구조

- 트랜트컨테이너의 운임 구조는 크게 철도 사용료, 화차, 컨테이너, 운영비로 구분할 수 있음. 총 운임은 총 2,400\$
 - 철도사용료 : 약 1,400\$이 철도 사용료임
 - * MIT, ETT 비용은 단순히 철도 사용료가 아니고 터미널 이용 등의 비용이 포함된 것으로 보임
 - * 철도사용료는 어느 업체나 동일함
 - * 철도사용료는 거리에 따른 요금ی 아니며 물량이 많은 구간에 대해 할인이 이루어져 보다 저렴함. 매년 물량등을 고려하여 전년대비 인상, 인하를 결정함
 - * 지역철도청이 존재하나 모든 의사결정은 중앙 RZD에서 결정함. 따라서 요금도 모두 RZD에서 결정함
 - 화차+컨테이너 : 약 800\$로 컨테이너 비용은 크지 않음
 - 운영비는 인건비등의 관리비와 영업이익으로 구분되며 전체 운임의 3~4%가 관리비이며 1~2%가 영업이익임

사) 기타

- TSR 지선 또한 RZD에서 운영
- 컨테이너 관련
 - 작년에는 국내에는 컨테이너가 많았고, 러시아는 적었지만 올해는 이와 반대의 상황임
 - 컨테이너 구입비용은 3,000\$~4,000\$(철근가격에 따라 상이)이며 최소 10년 이상 사용가능
 - Full 컨테이너 보관료는 일일 기준 10\$이며, Empty 컨테이너는 15%수준임
- 화차 관련
 - 화차 비용은 약 1억원 정도임(과거 10년전 중고 구입가격도 5만\$이였음)
 - 화차 수명은 주행거리에 따라 결정됨
 - 현재 화차는 24m가 생산되고 있으며, 연결된 화차가 1km이상 되어야지 블럭 트레인이라함
 - 향후 합작회사설립에 따른 화차구매시 운송 중 고장이 났을 때 수리처리 과정에 대한 매뉴얼이 필요함(업체 선정 등)
 - 화차 보관료는 분당으로 계산됨

□ 현대 글로비스

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 22.(목) 09:00~12:00
- 면담자 : 이지홍 과장, 장민호 대리

2) 회의 내용

가) 현대 글로비스 소개

- 자동차(현재, 기아차) 물류가 주요 업무(트럭, 통관, 완성차 배, 용선(배임대)), 복합물류회사임
 - 90%이상이 현대에서 나오는 금액임
- 러시아 경제제재이후 자동차 판매 및 생산량은 감소추세임. 2016년(143만대) 최소치를 찍은 후 회복세를 보이고 있음(2018년 186만대)
 - 현재 러시아의 현대, 기아차의 시장점유율은 약 21%로 업계 1위임
- 부산항을 출발한 물동량은 매월 1,000TEU가 러시아 모비딕항을 통해 들어오고 있음
 - 발틱해가 수심이 낮기 때문에 대형선이 바로 들어올 수 없어 작은선(피드선)으로 환적후 운송
 - 모비딕항은 소형항구지만 글로비스의 물량이 많은 부분을 차지하고 있음
 - 항만에서 비용은 컨테이너 환적 비용만 지불하고 있으며, 컨테이너당 250\$ 수준임(일반적으로 비용은 선사 요금에 포함되어 있지만 항만에 직접 지불함으로써 가격인하 효과가 있음)
- 브론티카항은 모비딕항 비해 대형선이 들어올 수 있음
- 완성차의 경우 철도를 이용하고 있음(먼거리는 철도, 가까운 거리는 트럭)
- 우랄산맥 기준으로 서쪽에 70%이상의 산업이 밀집되어 있음
- CIS국가로 가는 물량은 많지 않음
- 카자흐스탄, 벨라루시는 관세동맹국이기 때문에 간단한 절차로 통관이 진행됨
 - 한국에서 출발해서 카자흐스탄으로 가는 완성차는 이란쪽 노선을 통해 운송하고 있음
- FEU 하나당 3.5대 정도 완성차를 실을 수 있음(4대까지 가능하나 비용이 많이 듦)
- 에어백도 낮은 등급의 위험물 중 하나임
- AS부품은 전량 TSR, 조립을 위한 부품은 대부분 해상으로 운송

나) TSR 이용 현황

- TSR 이용을 적극적으로 검토하고 있음
- 상트에서 완성된 차는 가까운 지역은 트럭이 훨씬 저렴하며, 극동지역으로 가는 물동량의 경우 자동차 전용 웨건으로 이동을 검토하고 있음
- 블라디보스토크항(FESCO), 보스토치니항(TC) 2개항만을 이용하고 있음
 - 보스토치니항은 항내에 TSR이 바로 연결되어 있으며, 블라디보스토크는 조금 떨어져 있음
 - 보스토치니항이 컨테이너항으로는 좀 더 큼(일반적으로 보스토치니항이 나호드카항을 포함함)
 - 한곳으로만 계약을 할 시에는 한곳의 항만만 이용할 수 밖에 없어 물동량 처리등이 늦어질 수 있음
- TSR운송을 24~28일 소요, 해상운송은 43~46일 소요됨(목적지 상트 기준)
 - 철도운송시 철도노선은 모스크바를 거치지 않고 예키테린부르크에서 상트로 연결되는 노선이 따로 있음
- TSR운송은 3,500\$(철도만) , 해상운송은 3,000\$ (목적지 상트 기준)
- TSR이용은 선금을 지불해야 함. 포워딩 업체를 이용하는 이유는 러시아와 직접 계약시에는 협상이 불가능 하지만 포워딩 업체를 이용시에는 협상이 가능함
- 연간 1,200개 FEU물량을 TSR로 이동

다) TSR 이용 시 애로사항

- 통관서류가 완료되지 않으면, 발차과정이 진행되지 않아 항만에 도착후 TSR 운송시작점까지 3일 이내에 된 적이 없음
 - *보세운송은 도착지에서 통관(성실 납세자의 경우)
- 2016년에는 굉장히 저렴하였지만 러시아 경제회복과 맞춰 2017년 1000\$이상 증가함. 좀 더 비싼 비용을 지불한 물건에 대해 먼저 운송배정하여 어려움이 있었음
- 현대글로벌비스의 상트에서 출발하는 물량은 East Bound 물량이기 때문에 트랜스컨테이너의 협상에 우위가 있음

라) 합작물류회사 설립시 고려사항

- 철도이용료는 고정되어 있지만 장비수급현황에 따라 가격 변동이 심함. 따라서 운영을 할 수 있는 노하우가 필요함
- 물류과정상 처리해야할 행정업무에 대한 철저한 검토가 필요함

- 협작회사가 우리나라의 물량을 모아 협상하는 형태의 모델은 TC나 FESCO에서 협상을 하지 않을 가능성이 큼
 - 개별적 물량을 통한 수입이 더 크기 때문
- 마) 러시아측에서 합작물류회사 참여 가능성 또는 제고방안
 - 현재의 물량보다 증가시켜줘야 러시아 측과의 협상을 유도할 수 있음. 이를 위해서는 국내 업체에게 해상보다 나은 TSR 비용, 시간, 서비스를 제공해야 함

나. 현지 철도 관련 업체 인터뷰

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 19.(화) 09:00~12:00
- 면담자 : EY Boris A Poretskiy, Partner, Andrey S. Tomyshev Associate partner, Alexander Kostyukove Manager

2) 회의 내용

가) TSR 이용 관련

- 부산항에서 모스크바까지 TSR 이용시 20~22일 정도 소요되는 것으로 인지하고 있으며, 현재 국내업체의 실제 운송기간인 30일과는 차이가 있음
- 상하이에서 모스크바까지 25일 소요되며, 20일까지 운송시간을 단축하기 위해 노력하고 있음
 - 러시아 정부는 2020년까지 운송시간을 지연시키는 요소들을 제거하기 위해 노력하고 있음
- 해상운임은 유류가격에 따라 변동이 심한 반면, TSR 운송비용은 2014년부터 안정세에 있음
- 화주들은 TSR 이용시 운송시간의 강점으로 인해 해상운송에서 변경하려 하고 있음
- TSR 사업은 시장 잠재력이 매우 큰 사업이라 생각함
- 중국은 TCR-TSR 노선을 많이 이용하고 있음
 - Free capital을 통해 해상으로 운송가격과 비슷한 수준으로 접근하고 있음
- 한-러 물류 추세보다 중-러간 물류현황이 추세가 높다 보니 화차가 대부분 중국쪽으로 향하고 있음
 - 이에 따라 현재 화차는 충분하다고 생각하지만 향후 부족할 것으로 예상됨

나) 합작물류회사(JV) 설립 관련

- JV는 RZD와 맺는 것이 철로 사용료와 영향력 측면에서 가장 좋은 방안임
- JV 설립전에 TC, FESCO와 같은 업체들과 협업 추진을 고려해 보는 것이 좋을 듯함
 - 현대 글로벌비즈도 러시아 물류시장 진입을 위해 러시아 업체들과 협업 진행하였음
- 일본측에서도(미즈비시 등) 러시아 시장에 진입하려 하고 있으나, 아직 JV 형태는 없는 것으로 알고 있음

다) 러시아측에서 합작물류회사 참여 가능성 또는 제고방안

- RZD를 사업에 참여시키기 위해서는 극동지역 개발에 관심이 많이 때문에 이를 고려해야 함
 - 현재는 극동지역 개발 관련 해서는 중국 측과 추진중에 있음
- 인프라 건설등과 연계하여 참여를 유도하는 것이 좋은 방안이 될 수 있을 것임

라) 기타

- FESCO는 블라디보스톡크-모스크바 노선을 담당하고 있음
- 철도 사용료는 Tariff 시스템을 통해 어느 업체가 동일한 사용료를 지불함
- 러시아에 9월 이 사업에 대해 제안할 내용이기 때문에 현재 러시아측에 제안내용을 물어볼 단계는 아님

다. RZD 관계자 인터뷰

1) 회의 일정

- 일정 : 2018. 06. 19.(화) 14:00~16:00
- 면담자 : RZD 관계자(비공개 요청)

(TC 한국지사 설립에 참여, 1년 반정도 근무하였으며, 현재는 RZD에서 아시아쪽 물류사업을 담당하고 있음)

2) 회의 내용

가) TSR 이용 관련

- RZD가 TC와 FESCO등의 rail operator에게 부과하는 철도사용료는 동일함
 - 다만, 물동량 보증하는 Take or Pay 계약방식¹⁾에서 물동량별 할인은 가능함(이 또한 모든 rail operator에게 동일 적용됨)

가) 합작물류회사설립 관련

- TC외에도 FESCO와 같은 많은 업체들이 Rail operator로 참여중이므로 합작물류회사 설립은 문제되지 않음
- RZD는 본 사업을 통해 물동량을 증가시킬 수 있다면 충분히 사업 가능성이 있다고 사료됨
 - 따라서 본 사업 추진을 위해서는 수입물동량 확보가 가장 중요함
- 중국과 많은 협력이 이루어지고 있으나 아직 JV rail operator는 없음. 이는 일본과 같은 다국가도 마찬가지임
- 사업의 수익성을 위해서는 화차를 지속적으로 회전시켜야 하며, 따라서 화차 운영이 본 사업에서 가장 중요하고도 어려운 부분이라 생각됨
 - UTLC(러시아, 벨라루스, 카자흐스탄 철도공사 JV)는 현재 화차 없이 물류사업을 진행하고 있으며, 향후 어느 정도 노하우를 익힌 뒤 화차 운영을 계획하고 있을 만큼 화차 운영은 어려운 부분임
 - 사업초기에는 화차를 소량 임대하여 운영한뒤 본격적으로 화차를 구매하는 것이 방안이 될 수 있음

1) 상품 구입자가 일정 기간, 일정량의 상품을 인도받지 않더라도 대금을 지불해야 하는 계약

나) 기타

- RZD는 나진-햏산과 연계된 TKR에 관심이 있음
- 궤간의 차이로 인해 러시아산 화차로는 유럽지역으로 운송하지 못함
- 화차가 초과 공급 상황이라는 것을 들어보지 못했으며, 확인이 필요함
- 화차, 컨테이너 수량 등의 통계적 수치를 확인할 수 있는 방법은 향후 알려줌

라. TSR 물류시설 점검

1) 일정

- 일정 : 2018. 06. 21.(목) 14:00~16:00
- 장소 : 상트페테르부르크 모비딕항

2) 모비딕항

- 모비딕항에서 현대글로벌비스까지의 거리는 약 35km임
- 면적은 12ha로 처리물동량은 연간 400,000/teu임
- 2개의 선석이 있으며 길이는 321m임.

