

FTA FOCUS

신북방 정책과 한·러 FTA 단상

엄광열 | 강릉원주대학교 교수, 한국관세학회 회장, 경제학 박사



엄광열

- 강릉원주대학교 교수
- 한국관세학회 회장
- 경제학 박사

신북방 정책과 한·러 FTA 단상

러시아와 교역시 많은 통관상의 문제를 해결하고 우리 기업의 경제 영토를 확대 하기 위해서는 첫째, 사전에 통관 구비 서류(B/L, 인보이스, 동물검역서, 식물검역서 등)를 준비하고 준수하는 노력이 필요하다.

둘째, One-Stop 물류 서비스가 요구된다.

세관 당국은 물론 한·러 CIQ기관간 정례화된 회의를 통해 극동지역 항만들의 전자신고제도의 제도적 보완과 통관 업무의 글로벌화가 이루어져 한다.

셋째, 수요자 중심의 관세행정이 요구된다.

당면한 현안과 항만 간 컨테이너 하역 장비 투자, 열악한 터미널 개선 등 기초 물동량 창출을 위한 인프라가 확충되어야 한다.

넷째, 세관 및 행정업무에 대한 주기적인 Update 및 정보 제공, 기업 진출 지원 플랫폼 구축, 세관 당국 간 협력을 위한 인적 교류, 세미나, 워크숍 등 정부차원의 노력이 요구된다.

2020년은 한국과 러시아가 수교한지 30년이 되는 해이다. 러시아와 중국, 러시아와 북한 간의 수교가 70년이 넘는 것에 비하면 짧은 수교라 생각되지만, 한·러 수교 이후 교역량과 교류 활동의 모습은 문화, 관광, 지자체 협력 등 다양한 분야로 발전되고 있다.

최근 글로벌 무역환경을 보면 미국과 중국의 무역 분쟁 갈등, 일본의 첨단기술과 전략 물자(반도체·디스플레이등)에 해당하는 소재·부품의 한국 수출을 규제하는 조치(화이트리스트 제외)를 발표하는 등 선진국의 수입 규제조치로 보호무역이 점차 강화되는 추세이다. 이런 보호무역으로 회귀는 한국 경제는 물론 세계 경제에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 전망된다.

우리 정부도 국제사회에 공정무역질서 및 자유무역을 호소하는 한편 일본의 조치에 대해서는 WTO 제소에 이어 수출 규제에 대응하는 두 번째 조치로 일본을 우리나라의 수출 심사 우대국에서 제외시켰다. 즉, 일본을 기존 화이트리스트인 ‘가지역’에서 수출심사 우대를 받지 못하는 ‘가의 2지역’으로 세분화하여 강등하는 조치를 시행하며, 국제 공조가 어려운 일본에 대해 수출 관리를 강화하였다.

선진국의 수입규제 조치는 글로벌 무역 환경의 악화를 초래하여 개발도상국으로 전이되는 현상으로 이어질 것이며 세계 경제는 경제위기에 직면하여 침체의 늪에 빠질 것은 자명한 것 같다.

글로벌 무역환경의 국가간 분쟁이 지속되는 분위기에 한국과 러시아 정부는 2018년 6월 한·러 정상회담을 시작으로 서비스·투자 자유무역협정(FTA)협상 개시를 공식 선언하고 국내준비 절차 등 분주한 움직임에 이어, 지난 9월 러시아 연해주 블라디보스토크에서 개최한 제5차 동방경제포럼에서 홍남기 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 기존에 추진하던 한·러 서비스·투자 FTA를 상품 분야까지 확대하는 내용을 발표 하였다.

한국과 러시아간 상품분야 FTA 확대는 관세 인하 뿐만 아니라, 통관절차 개선의 신속화 효과로 한·러간 교역·투자 확대에 경제협력이 가속화 될 전망이다.

그 동안 한·러 FTA 추진 논의가 진척되지 못하고 답보상태에 있었던 것¹⁾은 우리나라가 얻을 기대이익에 비하여 러시아의 실익이 크지 않다는 논리이며, 가뜩이나 자원수출의

1) 러시아는 2008년 이후 한·러 FTA의 전과정인 경제동반자협정(BEPA)을 위한 공동연구그룹을 구성하여 2차례 정도 회의를 개최하였으나, 이후 협상을 중단시킨 바 있음.

비중을 줄이고 자동차, 기계류 등 제조업을 육성하고 있는 (러시아의) 입장에서 시장 개방 부담감과 부정적인 영향 등이 작용했을 것으로 분석된다.

러시아 시장진출을 타깃으로 하고 있는 우리나라 기업의 입장에서는 의료, 물류, 유통, 관광 등 서비스 부문과 상품분야 한·러 FTA 확대 추진은 러시아 제도의 투명성과 예측 가능성을 높일 것으로 예상된다. 한·러간에는 지난 1991년에 발효된 한·러 투자 보장협정 (BIT)이 적용되고 있지만, 보다 분명하고 현실적인 FTA 투자 규정이 요구 된다.

뿐만 아니라 미국, 중국, 일본 등 교역 의존도를 완화하고 수출시장을 다변화하는 한편, 러시아가 주도하고 있는 유라시아경제연합 (EAEU)²⁾과 FTA를 추진하는데 새로운 동력을 확보할 것이며, 단계적으로는 FTA 공백 지대로 남아있는 우즈베키스탄, 몽골 등 신북방 경제권역과도 FTA가 적극 추진될 것이 기대된다.

이에 필자는 한·러 FTA 확대 추진으로 자원, 인프라, 첨단산업, 혁신 분야 등 경제협력 분야에서 한국의 실리를 찾겠지만, 다른 한편에서 꾸준히 지적되고 있는 러시아

시장진출 기업들이 안고 있는 통관상 문제를 핵심적으로 다루어야 교역과 투자활성화로 확대될 수 있기에 몇 가지 제언을 하고자 한다.

현재 한국과 러시아간에는 극동지역을 교두보로 물류와 관광이 활발하게 진행되고 있는데 항공운송의 경우 국내·외 항공사로 대한항공, S7, 오로라 항공, 저가항공 등을 비롯해 10여개사 이상이 운항중에 있으며, 해상운송의 경우도 부산항, 울산항, 포항 영일만항, 동해묵호항을 중심으로 운영되고 있다.

그런데 기업들은 러시아 교역시 장애요인으로 통관제도 개선을 요구하고 있다. 통관 문제가 이슈로 등장한지는 많은 시간이 흘렀다. 문제해결의 노력은 그동안 정부와 강원도 등 광역지자체에서 수많은 논의와 과정을 통해 문제제기를 하였으나 답보상태 라는 것은 주지의 사실이다. 다른 한편에서는 그래도 시간은 걸리지만 조금씩 개선되고 있다고 말한다. 그러나 운송사와 화주 등 현장의 목소리는 다소 온도차가 있는 듯하다.

통관상 문제의 경우 첫째, 현지 진출 대기업의 주요 화주는 통관의 투명성(White 통관)을 유지하고 있으나, 중소기업의 경우 Gray

2) 현재 EAEU 국가는 카자흐스탄, 벨라루스, 키르기스스탄, 아르메니아 임.



통관을 요구하는 사례를 지적하고 있으며, 둘째, 러시아는 전체 통관시스템이 일원화 되었으나 중앙정부와 주정부 간의 통관 시스템 연동부족으로 인한 실시간 정보공유 부족 및 관련 제도 불일치 사례(중앙정부 통관 규칙과 주정부 통관 규칙이 상이)가 있으며, 셋째, 복잡한 통관 및 항만 행정 등으로 야기 되는 물류의 끊김을 호소하고 있다. 최종 목적지가 러시아가 아닌 통과 화물의 경우에도 최종 목적지가 러시아인 화물과 동일하게 취급하고, 서류를 10개 이상 요구하여 통관 지연 외에, 상품 훼손, 추가 검사 비용 등은 끊임없이 대두되고 있다. 넷째, 세관 신고금액 불인정 및 세관자체 Guideline 가격 적용이 빈발하다는 것이다. 즉, 법인이 자체적으로 신고한 가격을 불인정 하여 세관 자체 Guideline 가격을 적용하는 경우가 많아, 수입관세 과다납부로 인한 Cost 증가, 부가세 과다납부로 인한 Cash Flow가 추가적으로 악화되는 경우가 발생 하고 있다. 이밖에도 많은 통관상의 문제에 대해 기업들은 애로를

호소한다. 이에 해결 방안을 제시하면 다음과 같다.

우선 러시아 극동지역 세관의 특성상 담당자의 재량권이 높은 것은 사실이나 사전에 통관 구비 서류(B/L, 인보이스, 동물검역서, 식물검역서 등)를 준비하고 준수하는 노력이 필요하다. 둘째, One-Stop 물류 서비스가 요구된다. 과다한 국경통관 시간을 줄이고 물류처리능력을 증대시켜야 한다. 세관 당국은 물론 한·러 CIQ기관간 정례화된 회의를 통해 극동지역 항만(보스토치니항, 나훗트카항, 블라디보스토크항, 자루비노항 등)들의 전자신고제도의 제도적 보완과 통관 업무의 글로벌화가 이루어져 한다. 셋째, 수요자 중심의 관세행정이 요구된다. 당면한 현안과 항만 간 컨테이너 하역 장비 투자, 열악한 터미널 개선 등 기초 물동량 창출을 위한 인프라가 확충되어야 한다. 마지막으로 세관 및 행정업무에 대한 주기적인 Update 및 정보 제공, 기업 진출 지원 플랫폼 구축, 세관 당국 간 협력을 위한 인적 교류, 세미나, 워크숍 등 정부차원의 노력이 요구된다.

한·러 FTA 추진으로 러시아에서 우리나라의 경제 영토가 확대되고 경제협력이 가일층 발전하여 북한을 포함한 동북아시아 지역의 평화와 번영에도 새로운 동인을 가져오기를 기대해 본다.