



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 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](#)

碩士學位論文

몽골의 무역원활화를 위한 통관제도 개선과  
물류체계 구축방안

A Study on the Customs System Improvement and Distribution  
Systems Building Plan for Facilitating International Trade in  
Mongolia

濟州大學校 大學院

貿易學科

어용맘바

2017年 2月

# 몽골의 무역원활화를 위한 통관제도 개선과 물류체계 구축방안

A Study on the Customs System Improvement and Distribution  
Systems Building Plan for Facilitating International Trade in  
Mongolia

指導教授 羅 公 寓

어용밤바

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함

2017年 2月

어용밤바의 經營學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長\_\_\_\_\_

委 員\_\_\_\_\_

委 員\_\_\_\_\_

濟州大學校 大學院

2017年 2月

A Study on the Customs System Improvement and Distribution  
Systems Building Plan for Facilitating International Trade in  
Mongolia

Oyunbyamba  
(Supervised by professor Kong-Woo La)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of  
Master of Business Administration

February, 2017.

This thesis has been examined and approved.

.....  
.....  
.....

.....  
February, 2017..

Department of International Trade  
GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

# 목 차

제 1 장 서 론 .....	1
1. 연구의 필요성과 목적 .....	1
2. 연구의 방법과 내용 .....	3
3. 논문의 구성 체계 .....	5
제 2 장 몽골의 대외무역현황과 물류인프라 환경 .....	6
제1절 몽골의 대외무역의 현황 .....	6
1. 몽골의 무역 현황 .....	6
2. 몽골의 수출입 동향 .....	8
3. 몽골-한국의 무역 현황 및 투자 동향 .....	12
제2절 몽골의 물류인프라 환경 .....	17
1. 몽골의 물류현황 .....	17
2. 내륙물류시설 개발계획 .....	25
3. 몽골의 국제협약 가입 현황 및 물류 관련 법규 현황 .....	30
제 3 장 몽골의 관세제도와 무역원활화 수준 .....	33
제1절 법적근거 .....	33
1. 관세법 주요 내용 .....	33
2. 관세율 체계 및 통관가 .....	35
3. 관세평가 및 사전출하 검사 .....	37
제2절 무역원활화 수준 .....	38
1. 몽골의 무역원활화 조치 현황 .....	38
2. 몽골의 수출입통관절차 및 수출입규제제도 .....	47
3. 통관절차의 제도 .....	50
4. 통관단계별 효율성 .....	51
5. 통관절차상의 특징 .....	52

6. 통관 투명성 .....	55
제 4 장 몽골 통관제도와 물류체계의 문제점 및 개선방안 .....	57
제1절 몽골통관제도 및 물류체계의 문제점 .....	57
1. 몽골통관제도의 문제점 .....	57
2. 통과(Transit)의 문제 .....	60
3. 몽골 물류체계의 문제점 .....	62
제2절 무역원활화를 위한 통관제도 및 물류체계의 개선방안 .....	64
1. 몽골통관제도의 개선방안 .....	64
2. 몽골 통과 문제의 해결방안 .....	68
3. 몽골 물류체계의 개선방안 .....	69
제 5 장 결 론 .....	72
참고문헌 .....	75

## [ 표 차 례 ]

<표Ⅱ-1> 몽골의 대외교역 동향 .....	8
<표Ⅱ-2> 몽골의 주요 수출 품목 현황 .....	9
<표Ⅱ-3> 몽골의 주요 수입 품목 현황 .....	10
<표Ⅱ-4> 몽골의 주요 수출 대상국 .....	11
<표Ⅱ-5> 몽골의 주요 수입 대상국 .....	12
<표Ⅱ-6> 연도별 한·몽골의 교역 현황 .....	13
<표Ⅱ-7> 한국의 대몽골 10대 수출입 품목 .....	14
<표Ⅱ-8> 한국의 대몽골 업종별 직접 투자 현황 .....	15
<표Ⅱ-9> 한국의 대몽골 업종별 직접 투자 (2016년) .....	15
<표Ⅱ-10> 몽골 및 주요 수출입국의 물류성과 비교 .....	18
<표Ⅱ-11> 몽골의 도로 현황 .....	19
<표Ⅱ-12> 몽골의 철도 현황 .....	21
<표Ⅱ-13> 몽골의 항공 현황 .....	22
<표Ⅱ-14> 몽골의 운송수단별 물동량 .....	23
<표Ⅱ-15> 자민우드 철도 CY 현황 .....	24
<표Ⅱ-16> 몽골의 국제협약 체결 사례 .....	32
<표Ⅲ-1> 수출관세 부과대상 원자재 .....	34
<표Ⅲ-2> 몽골와 OECD 평균 LPI 비교 .....	39
<표Ⅲ-3> 몽골의 수출입시 물류특징 .....	39
<표Ⅲ-4> 몽골의 전자통관시스템 구축 내용 .....	40
<표Ⅲ-5> 관세행정정보시스템 기능 .....	41
<표Ⅲ-6> 외부연계시스템 기능 .....	43
<표Ⅲ-7> 몽골 관세행정현대화 사업주요 연혁 .....	44
<표Ⅲ-8> 서류 없는 무역을 위한 ICT 인프라 구축 수준 .....	44
<표Ⅲ-9> 전자식 제출이 가능한 서류 .....	45

<표Ⅲ-10>전자통관시스템(UNI-PASS) 구축 전 및 구축 후 비교 .....	46
<표Ⅲ-11>전자통관시스템(UNI-PASS) 구축후 세관원 대상 설문조사 결과...46	
<표Ⅲ-12>전자통관시스템구축 후 Doing Business 보고서 TAB부분의 변동.47	
<표Ⅲ-13> 몽골의 통관지점 현황 .....	48
<표Ⅲ-14> 몽골 세관 절차의 부담 .....	48
<표Ⅲ-15> 몽골의 통관단계별 효율성 .....	52
<표Ⅲ-16> 몽골의 통관서류 .....	55
<표Ⅲ-16> 몽골 통관의 투명성 .....	56
<표Ⅳ-1 > TSR·TMGR·TCR의 특징 .....	63
<표Ⅳ-2 > 전 세계 AEO MRA 도입국 현황 .....	67

## [ 그림 차례 ]

<그림I-1> 연구의 전개과정 .....	5
<그림II-1> 몽골의 포장도로 현황 .....	19
<그림II-2> 몽골의 철도 현황 .....	21
<그림II-3> 몽골의 공항 위치도 .....	22
<그림II-4> 자민우드 CY 현황 .....	25
<그림II-5> 몽골 철도노선 3 단계 개발계획 .....	26
<그림II-6> 북부지역 신규 철도노선 .....	28
<그림II-7> 아시아 하이웨이 몽골의 구간 .....	29
<그림IV-1> 몽골 통관지점 위치 .....	71



# 제 1 장 서 론

## 1. 연구의 필요성과 목적

몽골은 중앙아시아 중심지에 위치하는 내륙국이기 때문에 대외무역의 부문에서 많은 한계점을 겪는다. 그러나 21세기 들면서 중국 주도의 “일대일(One Belt One Road)” 전략을 통해 유라시아 지역과 유럽을 연결하는 육상 및 해상 실크로드 건설, 러시아의 유라시아경제연합(EAEU)과 “신동방정책”을 통해 구소련 지역의 경제통합 및 극동시베리아 지역의 개발, 이외 “하나의 대륙, 창조적 대륙, 평화의 대륙”이란 3대 비전을 주요 골자로 하는 한국의 “유라시아 이니셔티브” 등의 전략에서 몽골은 주요 협력 대상국으로 포함되어 있다. 따라서 몽골의 지리적인 위치의 가치가 적지 않을 뿐만 아니라 동북아와 중앙아를 연결하는 위치에 있는 국가로서 향후 몽골은 대중국과 러시아 또는 동아시아 국가들을 유럽으로 연결하는 주요 통과(Tranzit)국가 될 수 있는 가능성이 높은 국가로 인정받고 있다.

또한 몽골정부는 한반도에서 출발하여 유럽까지 수·배송되고 있는 화물컨테이너의 몽골 철도 이용을 희망하고 있고 이와 관련하여 광역두만개발계획(GTI: Greater Tumen Initiative) 프로젝트에서도 적극적으로 참여하고 있으며, 남·북·러 간의 나진-하산 사업에 많은 관심을 갖고 있다. 한반도철도망(TKR) 연결에 따른 시너지효과를 자국에 흡수하고자, 한반도에서 출발하여 유럽까지 수·배송되고 있는 화물컨테이너의 몽골 철도 이용을 판촉하기 위한 노력을 기울고 있다.

또한 몽골 정부는 밀레니엄 개발목표에 기초한 국가발전전략의 일환으로 “교통 및 운송 부문 발전정책”을 수립하고 도로, 철도, 항공, 수운 등 교통 인프라·서비스 시스템 구축 및 법·제도적 기반을 마련하고 있는바 몽골국회는 국회 결의안 32호의 부속 문서(2010년)에서 국가 철도교통 정책을 수립하여 광대한 내륙 국가라는 지리적 조건을 극복하고 국가경쟁력을 제고하기 위해 핵심 기간교통망인 철도의 수송능력 제고 및 통합철도망 구축을 추진하고 있다.<sup>1)</sup>

1) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”, KIEP 오늘의 세계경제, 2016년, p.18.

그리고 세계적인 규모의 석탄광산과 금, 구리 광산 등 광물을 보유한 세계 10대 광물자원 부국이라는 장점을 이용해 이웃 국가인 중국, 러시아 이외 한국, 일본, 미국 등의 제3국으로 수출, 특히 자원진출을 위해 "제3의 이웃 정책" 마련하여 국가 경제 및 대외무역을 확보해 나가고 있다. 아울러 몽골은 "차원의 길" 전략을 통해 동아시아와 유럽을 연결하는 교통·물류·운송의 가교역할을 하고자 매진하고 있다. 그리고 2001년부터 인접국과의 국제교통망 연계와 국내교통망 정비를 위해 밀레니엄도로(Millennium Road) 프로젝트를 추진하고 있으나 이 밀레니엄도로는 몽골의 동서횡단 건설도로이자 또한 아시아 하이웨이(Asian Highway)의 AH32구간과 겹치는 구간과 남북을 종단하는 5개의 건설도로로 구성된 남북종단 건설도로(Vertical Arterial Road)을 포함하고 있다는 가치도 있는 것이다.

이러한 배경하에 몽골은 2008년 발표한 "트란짓 몽골이야" 비전을 적극적으로 실현하고 있는바, 트란짓 몽골이야 프로그램에서는 UNESCAP에서 추진하고 있는 아시안 하이웨이 네트워크(Asian Highway Network) 프로젝트의 AH3, AH4, AH32 등 몽골을 통과하는 루트가 포함되어 있다. 그리고 2014년에 중국의 시진핑 주석, 러시아의 푸틴 대통령의 잇따른 몽골 방문 계기로 몽·러·중 3국간의 협력이 강화되어 나가고 있으며 중국, 러시아, 몽골은 지정학적 근접성을 토대로 한 유라시아 연계전략의 일환으로 "중국-러시아-몽골 경제회랑" 구축을 발표하면서 3국간 협력이 더욱 강화되고 있다.

따라서 몽골은 국제수송망 체계 구축을 통해 내륙국가(Landlocked country)라는 지리적인 요인을 극복함과 동시에 지속적인 경제성장을 위한 동력을 확보할 수 있는바, 교통물류의 전반적인 수준을 중진국 수준으로 제고하는 것이 국가의 핵심전략이다.<sup>2)</sup>

하지만 몽골은 중국과 러시아 사이에 위치한 내륙국가로 항구를 통한 해상 교통 인프라가 부재하며, 한반도의 7개가 넘는 넓은 영토 대비 인구가 적어 철도, 도로 등 교통 인프라가 매우 낙후되어 있다.<sup>3)</sup> World Bank의 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index) 2016년 기준으로 몽골은 세계 160국가 중에서 108 순위, 물류성과 지수에서 2.51점수로 세계 평균(2.89)보다 낮은 수준으로 보이고

2) 이재영, 권가원 "한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안", KIEP 오늘의 세계경제, 2016년, p.17.

3) 앞의 책, p.17.

있는 반면 Doing Business의 무역원활화와 관련된 국제 교역 부분에서 몽골은 2016년 기준으로 74위를 차지하였다.

따라서 아직까지 몽골의 관세 관련 법규 및 통관절차는 보수적이며, 검사기관 및 국경 검문소의 전문적인 통제 약화, ICT 인프라의 부분적 구축으로 인해 서류의 전자식 제출 불완전, 통관의 복잡성 및 철도구간의 운송속도 18.3k/h으로 CAREC 교통망 평균 운송속도의 절반 수준, 도로망 부족 등으로 인해 몽골 수출입 시 소요되는 일수가 길다는 점 심지어 철도계간 차이, CY의 시설능력 부족하다는 등 문제들을 급속히 해결하여 몽골의 무역원활화를 발전시킬 필요성이 있다. 다시 말해 몽골은 광활한 국토에 비해 각종 인프라가 매우 낙후되어 있는 상태이며, 몽골의 철도 및 도로 수송과 관련된 물류 여건은 매우 열악하여 계속적으로 증가하는 대외교역으로 인해 물류 인프라 및 통관 서비스 부문에 대한 대규모의 개선 및 투자가 필요한 상태이다.

이러한 필요성에서 본 논문의 목적은 몽골의 통관 및 물류 인프라의 현황과 문제점을 분석하여 몽골의 무역원활화 수준을 파악하고 몽골 무역원활화를 위한 통관제도 및 물류체계의 개선방안을 도출하고자 한다.

## 2. 연구의 방법과 내용

본 논문은 국제기구의 연구자료 및 문헌연구, 통계자료 또는 인터넷자료 등을 통해 몽골의 물류인프라 및 통관환경을 분석, 몽골 통관제도 및 물류체계의 문제점을 제시하였다. 문헌연구는 몽골의 통관에 관련된 한국 보고서 또는 보도 및 몽골 출장 자료, 관세청, 관세사협회, 한국무역협회 등에 대한 발표된 자료와 국내외 논문 및 정기간행물, 인터넷자료 등을 이용하였다. 몽골 관련 자료는 몽골 해관에서 출판한 통관지침서 또는 통계자료, 몽골 인프라 현황과 관련된 국토교통부에서 출판된 각종 자료 등의 문헌을 연구, 참조해서 몽골통관환경 및 물류인프라의 문제점과 그에 대응한 개선방안을 모색하였다.

몽골 통관제도의 문제점 및 물류체계의 문제점에 대해서는 현지 진출 물류기업의 인터뷰 사례 또는 통관 및 물류제도를 분석한 현지 출장 자료 사례 등을 수집하여 관련된 문제점의 도출을 시도하였다.

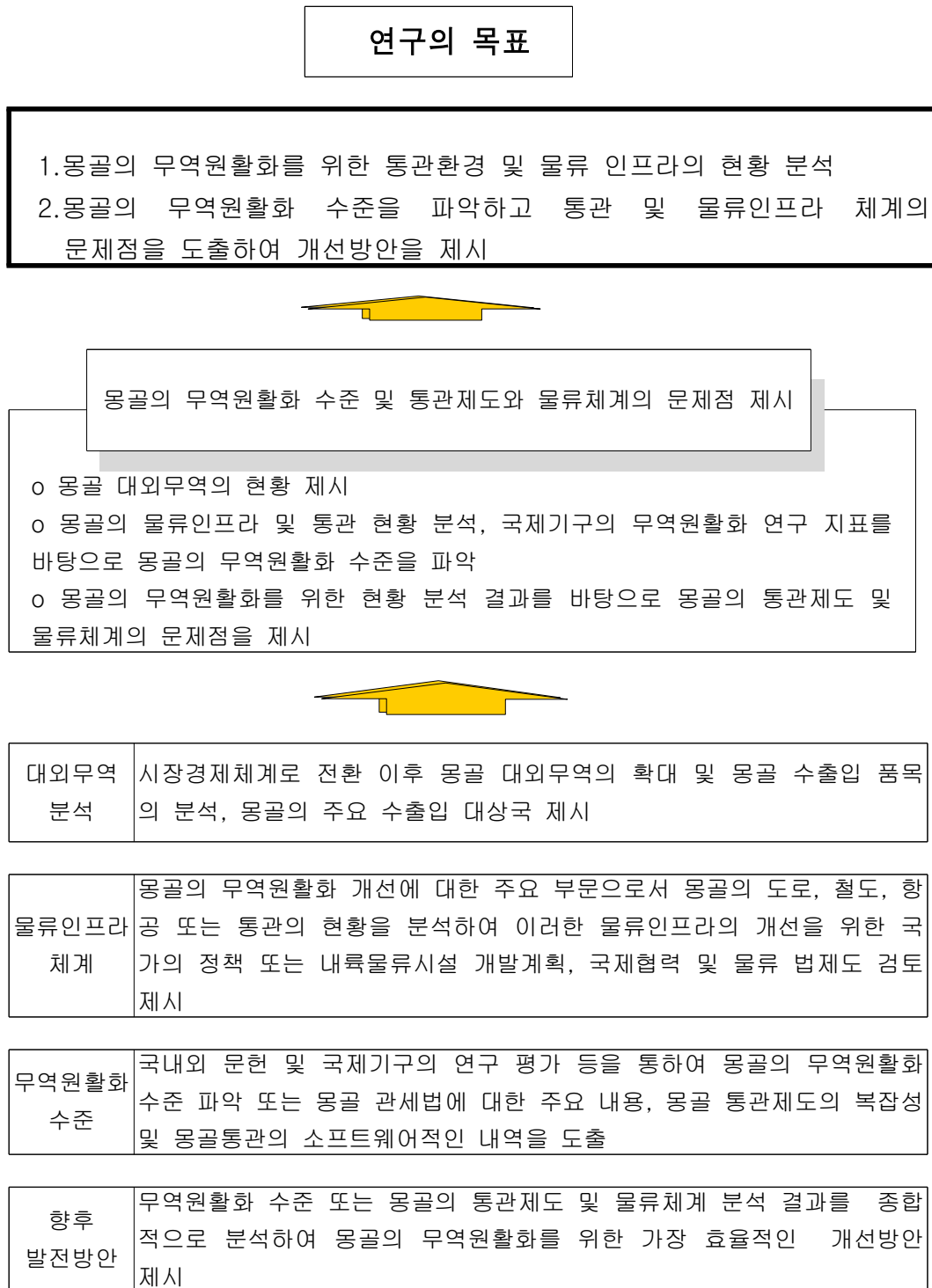
또한 본 연구에서는 세계은행 등 국제기구 조사에 따라 몽골 통관현황에 관한 분석을 진행하였으며, 몽골 물류체계를 구체적으로 연구하여 몽골통관제도 및 물류 체계에 존재하는 문제점을 파악하여 이와 관련된 개선방안을 도출하고자 한다.

본 논문의 제1장에서는 연구의 배경 및 목적 그리고 연구의 구성 방법, 제2장에서는 몽골 및 한국의 통계자료에 따라 몽골의 물류인프라 현황 분석과 몽골 대외무역 현황 및 한-몽골의 무역 현황 그리고 투자 동향을 분석하였다. 제3장에서는 몽골 관세관련 법령 등을 분석하여 통관제도의 법적 근거, 통관절차 및 특징 그리고 국제기구 조사에 따라 몽골의 무역원활화 수준을 구체적으로 분석하였고 제4장에서는 분석결과에 따라 몽골의 수출입 통관제도상의 존재하는 문제점과 물류체계 문제를 도출하여 향후 몽골 통관제도 및 물류체계의 해결 방안을 연구하였다. 마지막 장은 결론으로 본론의 내용을 요약하고 시사점을 제시하였다.

### 3. 논문의 구성 체계

연구의 목표와 추진 전략은 다음 <그림 I-1>과 같다.

<그림 I-1> 연구의 전개과정



## 제 2 장 몽골의 대외무역현황과 물류인프라 환경

### 제1절 몽골의 대외무역 현황

#### 1. 몽골의 무역현황

몽골은 1990년 시장경제체제로 전환 당시 경제 및 대외무역 침체기를 겪었으며 1990년 15억 8,470만 달러이던 몽골의 대외무역은 이듬해인 1991년 7억 890만 달러로 전년대비 55.3%나 감소하였고 1993년까지 마이너스 경제성장을 시현하였다. 그러나 1994년 이후 몽골의 경제 회복하기 시작하였으나 1998년 아시아외환 위기 시에도 비교적 안정적인 성장을 보여 1996-1999년 기간 중 평균 3.9%의 GDP 성장률을 기록하며 2003년에는 1990년 수준의 90% 수준 가까이 회복되었다.

그리고 몽골은 1997년 WTO(세계 무역기구)에 가입하여 전 세계 114개 국가와 교역하기 시작하며, 더불어 WTO 가입한 이후 세계 78개 국가와 투자협정을 체결하였다. 이렇게 몽골 경제 성장은 2008년 세계금융위기를 제외하고 2000년 중반까지 가파르게 성장하여 2011년 기준 몽골의 총 교역규모는 전년동기대비 83% 증가하여 11,415.9백만 달러를 기록하였고 몽골 경제는 17.5%의 고도성장을 거듭하였다.

또한 1924년 통계자료 작성 이후 몽골의 무역수지는 2014년에 정확히 5억 3790만 달러의 흑자를 기록하였다. 이는 2006년 5700만 달러를 기록한 무역흑자를 포함하여 2000년 이후 15년 동안에 일어난 두 번째 무역흑자이다.<sup>4)</sup> 그리고 몽골 통계청 2015년 보고서에 따르면 몽골은 2015년에도 8억 7230만 달러의 무역흑자를 기록하였다.

그러나 2015년 들어 몽골의 최대 수출상대국인 중국의 경제 성장 둔화로 몽골의 수출액 감소 또는 국제원자재가격 하락, 외국인직접투자 감소 등으로 인해 몽골 경제성장률은 2014년과 2015년에 7.9%에서 2.3%로 둔화되면서 2014년 기준

4) 이평래, “몽골 역사상 최고 무역수지 흑자 기록”, 한국외대 중앙아시아연구소 연구교수, 2015.01.28.p1.

110억 1,100만 달러이던 몽골의 대외무역규모가 2015년 기준 84억 6,660만 달러를 기록하여 2014년 비해 23.1%, 25억 4,460만 달러로 감소한 지표를 보였다.

2016년 5월 기준 몽골은 세계 123개 국가와 29억 4670만 달러 교역을 했으며 이 중 수출액은 17억 7,460만 달러, 수입액은 11억 7,200만 달러를 기록한다. 하지만 2016년 5월 기준 몽골 대외무역규모는 2015년 5월 비해 수출이 5.1%, 수입이 19%로 감소한 것으로 보인다<sup>5)</sup>.

몽골의 대외무역규모가 급감한 원인은 2015년부터 세계 원자재 가격 전년동기대비 급감한 것이며, 이로 인해 몽골의 주요 수출품인 구리가격이 세계시장에서 43%으로 하락하였다. 이에 따라 몽골의 구리수출이 37% 감소, 또한 2015년에 몽골의 주요 수출입국인 중국의 경제 성장률이 2009년 이후 최악성장률인 6.9%를 기록하여 몽골로부터 원자재 수요 감소 및 석탄 수출이 43% 하락 등은 몽골 대외교역의 급감 또는 몽골의 경제 악화를 초래하였다고 볼 수 있다.

몽골은 러시아와 중국 사이에 위치하는 내륙국이라는 지리적인 한계점을 갖고 있으나 동아시아 국가들을 유럽으로 연결하는 지리적 이점을 가지고 있기 때문에 한국의 “유라시아 이니셔티브” 전략에서 주요 협력 대상국으로 주목 받고 있다.

또한 몽골은 국제적 경제협력을 확대하면서 교역 및 경제협력을 확대해온 중국 주도의 신실크로드 정책을 중심으로 중·러·몽 3국간 협력을 가속화해 나가고 있는 반면 2014년에 러시아 대통령이 방몽하여 양국 무역규모를 2020년도까지 100억 달러까지 확대시키겠다고 하며, 몽골의 육류 수입 물량을 대대적으로 늘리겠다고 약속하였다. 현재 이 사업이 역시 문제없이 진행되고 있다. 그리고 몽골과 러시아는 2016년 4월에 “전략적 동반자 관계 발전 중기 계획”을 체결하였다.

반면 2014년에 중국의 시진핑 주석이 몽골에 방문하여 300억 달러 규모의 석탄개발 협력, 철도, 고속도로, 출입국 사무소, 철광, 광산, 석유, 전력 차동자 등 무역·에너지·인프라·금융 등의 분야에의 투자에 합의하였다. 중국은 몽골의 최대 수출국이자 주요 투자국이며 몽골의 광물자원과 중국의 시장, 자본, 기술 등 상호보완적인 협력구도 및 지리적 근접성을 바탕으로 양국 간 교역 및 투자가 지속적으로 확대된바, 2015년 기준 중국은 몽골의 제1위 교역국, 5위 투자국이다.<sup>6)</sup>

5) Central Bank of Mongolia [https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4\\_5](https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4_5)



<표 II-1> 몽골의 대외교역 동향

(단위: 백만 달러)

년도	교역량	수출 금액	수출 증가율	수입 금액	수입 증가율	수지
2000	1,150.30	535.8		614.5		-78.7
2001	1,223.90	596.2		637.7		-41.5
2002	1,214.40	524.0		690.4		-166.4
2003	1,406.30	615.4		790.9		-175.5
2004	1,888.40	869.1		1019.3		-150.2
2005	2,241.20	1063.9		1177.3		-113.4
2006	2,977.00	1542.0		1435.0		107.0
2007	4,009.30	1947.5		2061.8		-114.3
2008	5,779.00	2534.5		3244.5		-710.0
2009	4,023.10	1,885.4		2,137.7		-252.3
2010	6,108.60	2,899.2	53.8	3,277.9	53.3	-378.7
2011	11,415.90	4,780.4	64.9	6,526.9	99.1	-1,746.5
2012	11,123.00	4,384.6	-9	6,738.9	4	-2,354.3
2013	10,626.88	4,272.7	-2.6	6,354.7	-5.7	-2,082.0
2014	11,011.00	5,774.6	35.3	5,236.6	-17.6	537.9
2015	8,466.63	4,669.5	-19.1	3,797.2	-27.5	872.3

자료: Mongolian Statistical Information Service www.1212.mn (검색일: 2016.07.02)

2. 몽골의 수출입 동향

몽골의 2015년도 총 교역액은 84억 6,663만 달러를 기록하며 전년대비 23.1%로 감소하였다. 이 중에서 수출액은 46억 6,950만 달러, 2014년 비해 19.1%로 감소, 수입액은 37억 9,720만 달러 전년대비 27.5%로 감소하였다. 그리고 2016년에도 몽골의 대외교역규모는 지속적으로 감소하여 2016년 5월 기준 몽골의 교역액은 29억 4,670만 달러를 기록하여 전년동기대비 11.1%으로 감소, 이 가운데 총 수출액의 경우 5.1%로 감소, 수입액의 경우 19%로 각각 감소하였다.<sup>7)</sup>

몽골의 주요 수출 품목으로는 광물, 캐시미어 등 1차 산품이며 2015년 기준으로 몽골은 총 4,067백만 달러의 석탄, 금, 석유, 구리, 철광석 등 광물자원을 수출하였으며 이는 총 수출의 87%를 차지하였다. 그리고 2016년 5월 기준 몽골의 주요 수출 품목으로는 석탄, 금, 석유, 구리, 철광석 광물자원이 전체 수출의 88%, 1526백만 달러를 차지하고 있으며 대부분은 중국으로의 석탄수출이 차지하고 있다.

6) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”, KIEP 오늘의 세계경제, 2016년.p.9.

7) National Registration and Statistics office <http://en.ubseg.gov.mn/>



<표Ⅱ-2> 몽골의 주요 수출 품목 현황

(단위: 백만 달러)

순위	2014		2015		2016년 5월	
	품목	금액	품목	금액	품목	금액
1	음극구리	2574	음극구리	2280	음극구리	800
2	석탄	849	석탄	555	석탄	221
3	석유	635	비가공 금	421	비가공 금	205
4	철광석	446	석유	387	석유	130
5	비가공 금	405	철광석	227	캐시미어	108
6	염소 세척 캐시미어	224	염소 세척 캐시미어	197	철광석	68
7	아연	113	아연	102	아연	59
8	형석	72	형석	66	형석	21
9	염소 빗질 캐시미어	62	염소 빗질 캐시미어	41	가죽	16
10	몰리브덴	36	몰리브덴	29	몰리브덴	10

자료: CENTRAL BANK OF MONGOLIA  
[https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4\\_5](https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4_5) / 검색일: 2016.07.02./

반면 몽골의 수입품 비중이 높은 품목은 연료, 기계설비, 자동차 등 에너지와 자본재이다. 2015년 기준으로 몽골 총 수입품의 28%를 소비재, 38%를 자본재, 19%를 연료 수입이 각각 차지하였다. 따라서 몽골 수입의 경우 광산개발과 경제 발전을 위한 기계 및 원자재 또는 승용차, 트럭 등 운송수단이 높은 비중을 차지해 왔으며 제조업이 극히 취약한 산업구조를 반영하여 제조업 상품이 주를 이룬다. 또한 채소류 수입도 높은 비중을 차지하고 있다.

<표Ⅱ-3> 몽골의 주요 수입 품목 현황

(단위: 백만 달러)

순위	2014		2015		2016년 5월	
	품목	금액	품목	금액	품목	금액
1	기계, 장비 및 부품	1114	기계, 장비 및 부품	749	기계, 장비 및 부품	221
2	건축 자재	756	건축 자재	473	식품	159
3	연료	635	식품	445	승용차 및 부품	110
4	식품	531	연료	377	건축 자재	96
5	승용차 및 부품	348	승용차 및 부품	254	연료	59
6	생활 전자 제품	137	에너지	129	에너지	44
7	에너지	130	생활 전자 제품	94	생활 전자 제품	40
8	화학제품	93	화학제품	89	의약 및 제약 제품	37
9	의약 및 제약 제품	82	의약 및 제약 제품	75	식품 성분	36
10	의류	58	의류	49	화학제품	34

자료: CENTRAL BANK OF MONGOLIA  
[https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4\\_5](https://www.mongolbank.mn/liststatistic.aspx?id=4_5) /검색일: 2016.07.02./

1921년 독립 후 몽골은 러시아로부터 군사적, 정치적, 경제적 지원을 받아 국가발전의 계기로 삼았다. 1990년만 해도 몽골은 수출의 78% 수입의 77.5%를 러시아와 교역에 의존하였으나, 1990년 구소련 붕괴 이후 구소련 및 동구권과의 관계가 불안정해지면서 교역대상 국가는 중국, 한국, 일본, EU국가, 미국 등으로 다원화되고 확대되었다.<sup>8)</sup>

현재 몽골의 주요 교역대상국은 중국과 러시아이다. 국가별 주요 수입품은 중국으로부터는 트럭, 디젤유, 식료품, 러시아로부터는 석유, 디젤연료, 설탕, 일본과 독일로부터는 승용차, 미국으로부터는 트럭, 한국으로부터는 트럭과 승용차를 포함한 운송수단을 수입하고 있다.

2015년 기준으로 중국은 몽골의 1위 수출입국이며 몽골의 대중국 수출액은 34억 1,200만 달러로 전체 수출의 84.38%, 수입액은 17억 2,900만 달러로 전체 수입의 39.66%를 차지한다. 또한 몽골의 대중국 교역은 수출이 수입보다 압도적으로 높은 무역수지 흑자 구조를 가지고 있으며, 2015년 16억 8,200만 달러의 무역수지 흑자를 기록하였다. 몽골의 대중국 수출은 광물생산품(전체의 89%)에 집중

8) 박용안, "몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안", 한국항만경제학회, 2011.12.p.278.

되어 있으며, 몽골의 대중국 주요 수입품목은 치킨, 밀가루, 쌀 등의 농산물, 섬유상품, 휘발유 등이 주류를 이루고 있다.<sup>9)</sup>

러시아의 경우 2015년 기준으로 몽골의 2위 수입국, 6위 수출국이며 2015년 기준 대러시아 수입액은 12억 2,900만 달러로 전체 수입의 28.19%, 수출액은 4,009만 달러로 전체 수출의 0.99%를 차지하여 11억 8,900만 달러의 무역수지적자를 기록하였다. 몽골의 대러시아 주요 수입 품목은 석유제품의 집중되어 있으며, 주요 수출 품목은 동물성식품, 광물 등이다<sup>10)</sup>.

일본의 경우 2015년에 몽골과 경제동반자협정(EPA)을 체결하여 협정 발효 이후 10년 내 관세철폐 품목 비율을 96%로 확대, 주력 4,500cc 이하의 완성차에 대한 5% 관세 즉시 철폐, 몽골의 자원·에너지 분야에 일본 기업 진출 시 내국민·최혜국 대우 등 양국 협력 확대되어 있으며 2015년 기준 일본은 몽골의 3위 수입국, 제8위 수출국이자 2016년에 더욱 확대할 것으로 기대되고 있다.

<표 II-4> 몽골의 주요 수출 대상국

(단위: 백만 달러)

	수출					
	2013		2014		2015	
1	중국	3,700.2	중국	5,070.1	중국	3,897.4
2	영국	200.7	영국	398.7	영국	337.6
3	캐나다	135.5	러시아	61.6	스위스	109.1
4	러시아	61.7	이탈리아	51.4	러시아	76.8
5	이탈리아	51.5	스위스	28.0	한국	66.5
6	독일	18.4	일본	24.4	이탈리아	43.4
7	한국	13.0	덴마크	23.9	싱가포르	26.6
8	일본	10.5	아랍 에미라트	20.4	일본	20.3
9	아랍 에미라트	8.7	미국	15.3	미국	18.7
10	프랑스	8.5	독일	15.0	아랍 에미라트	14.7

자료: 몽골 통계청 /검색일: 2016.07.08./

[http://customs.gov.mn/statistics/index.php?module=users&cmd=info\\_st](http://customs.gov.mn/statistics/index.php?module=users&cmd=info_st)

9) Jeffrey reeves(2015), Chinese Foreign Relations whit Weak Peripheral States, Asymmetrical Economic Power and Insecurity, Routledge(November 2); Doing Business in Mongolia: Mongolia trade and Export Guide, GOV.UK (검색일: 2016.05.15)

10) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”, KIEP 오늘의 세계경제, 2016년.p.12.

<표Ⅱ-5> 몽골의 주요 수입 대상국

(단위: 백만 달러)

	수입					
	2013		2014		2015	
1	중국	1,785.7	중국	1,729.6	중국	1,360.7
2	러시아	1,561.8	러시아	1,549.3	러시아	1,020.9
3	미국	512.6	일본	367.7	일본	274.6
4	한국	507.3	한국	352.5	한국	258.6
5	일본	444.2	미국	229.4	독일	124.4
6	독일	252.1	독일	159.1	미국	116.4
7	벨라루스	154.9	우크라이나	70.0	폴란드	39.7
8	말레이시아	87.9	말레이시아	63.0	말레이시아	38.7
9	캐나다	80.3	프랑스	53.5	우크라이나	36.8
10	싱가포르	66.6	싱가포르	52.8	태국	33.5

자료: 몽골 통계청 /검색일: 2016.07.08./  
[http://customs.gov.mn/statistics/index.php?module=users&cmd=info\\_st](http://customs.gov.mn/statistics/index.php?module=users&cmd=info_st)

### 3. 몽골-한국의 무역 현황 및 투자 동향

몽골과 한국간에는 1990년 3월 국교가 수립되었고, 1991년 무역협정, 1993년에는 이중과세방지협약, 1999년에는 에너지·광물자원협력협정이 체결되는 등 협력이 확대되고 있다.<sup>11)</sup> 해운, 항만, 국제물류 분야에서는 2009년 교통부문의 협력에 대한 양해각서(MOU)를 체결한 데 이어, 2010년에 양국은 해운·물류 부문의 세부적 MOU에 서명하였다.<sup>12)</sup>

몽골과 한국의 교역액은 2012년 4억 8,710만 달러를 달성하여 수교 첫 해인 1990년 대비 140배 이상 증가했으나, 이후 다소 감소하여 2014년에는 3억 7,039만 달러를 기록하였다. 또한 2014년 기준 한국은 중국과 러시아 이어 몽골의 3위 교역상대국(수출 5위, 수입 3위)이나, 몽골은 한국의 76위 수출상대국이자 120위 수입상대국에 머무르고 1990년을 제외하고 한국은 몽골과의 교역에서 계속 흑자를 기록했으며, 2014년 기준 무역수지 흑자 규모는 양국간 교역액의 87.3%에 달하는 3억 322만 달러를 기록하였다.<sup>13)</sup>

그러나 1990년 271만 달러에 그쳤던 한·몽 간 교역은 2012년 최고치인 4억 8,700만 달러에 달했으나, 이후 감소하여 2015년에는 2억 4,500만 달러를 기록하였다. 또한 한국은 몽골의 5위 수출국이자 4위 수입국인 반면 몽골은 한국의 90

11) 한국수출입은행, 2010

12) 박용안, “몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안”, 한국항만경제학회 2011.12p.272.

13) 제성훈, 이재영 외2인 “수교 25주년, 한·몽 경제협력의 성과와 과제” KIEP 오늘의 세계경제 2015.03.25.p.5.

위 수출국이자 106위 수입국, 또한 한국의 대몽골 무역은 수입보다 수출이 많은 무역 수지 흑자 구조를 띠고 있으며 2015년에 1억 9,900만 달러의 무역수지 흑자를 기록하였다. 14)

<표Ⅱ-6> 연도별 한·몽골의 교역 현황

(단위: 천 달러)

년도	수출		수입		수지
	금액	증감률	금액	증감률	
2000	54,672.369	37.5	2,076.854	-53.6	52,595.515
2001	76,567.276	40.0	2,348.334	13.1	74,218.942
2002	87,228.231	13.9	5,716.435	143.4	81,511.796
2003	99,525.080	14.1	3,923.456	-31.4	95,601.624
2004	75,319.868	-24.3	4,593.910	17.1	70,725.958
2005	77,621.213	3.1	4,894.921	6.6	72,726.292
2006	110,305.707	42.1	6,440.446	31.6	103,865.261
2007	169,758.103	53.9	20,729.286	221.9	149,028.817
2008	238,231.390	40.3	31,149.653	50.3	207,081.737
2009	166,887.316	-29.9	21,478.712	-31.0	145,408.604
2010	191,630.906	14.8	38,839.320	80.8	152,791.586
2011	349,873.636	82.6	60,622.796	56.1	289,250.840
2012	433,456.510	23.9	53,598.174	-11.6	379,858.336
2013	399,471.663	-7.8	26,957.729	-49.7	372,513.934
2014	346,807.693	-13.2	23,584.738	-12.5	323,222.955
2015	245,673.668	-29.2	46,186.540	95.8	199,487.128
2016	131,124.676	-14.3	5,363.133	-84.8	125,761.543

자료: 한국무역협회 K-stat <http://stat.kita.net/main.screen> (검색일: 2016.09.12.)

<표Ⅱ-6>에서 확인 할 수 있듯이 2015년 한국의 대몽골 수출은 전년 대비 29.2% 감소한 2억 4,500만 달러이며, 주요 품목은 자동차(화물자동차, 1,500cc 이상 승용차 등) 기호식품(담배), 석유제품(윤활유) 등이다. 수입은 전년 대비 95.8% 증가한 4,600만 달러로 구리 등 광물 자원 수입이 전체 수입의 약 90%를 차지하였다.15)

14) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”KIEP 오늘의 세계경제 2016.05.18.p.5.

15) 박진우, 이은미, 유승진 “Trade Brief” 한국무역협회 국제무역연구원 iit.kita.net 2016.07.08.p.5.

<표 II-7> 한국의 대몽골 10대 수출입 품목

(단위: 백만 달러, %)

수출			순위	수입		
품목	2014	2015		품목	2014	2015
	금액 (비중)	금액 (비중)	금액 (비중)		금액 (비중)	
자동차	45 (13.0)	37 (15.0)	1	동계품	1 (4.2)	22 (47.8)
기호식품	22 (6.3)	20 (8.1)	2	기타금속광물	12 (50.0)	13 (28.3)
석유제품	37 (10.7)	14 (5.7)	3	기타비금속광물	5 (20.8)	6 (13.0)
화장품등	14 (4.0)	12 (4.9)	4	의류	1 (4.2)	1 (2.2)
알루미늄	4 (1.2)	8 (3.3)	5	건설광산기계	0.1 (0.4)	1 (2.2)
전자응용기기	9 (2.6)	8 (3.3)	6	레일·철구조물	--	0.5 (1.0)
플라스틱제품	10 (2.9)	7 (2.8)	7	기타 농산물	0.3 (1.5)	0.3 (0.7)
레일·철구조물	16 (4.6)	6 (2.4)	8	축산 가공품	0.2 (1.0)	0.3 (0.7)
종이제품	7 (2.0)	6 (2.4)	9	운박하역기계	--	0.3 (0.6)
건설광산기계	22 (6.3)	6 (2.4)	10	기타섬유제품	0.1 (0.4)	0.2 (0.5)
총계	347 (100.0)	246 (100.0)		총계	24 (100.0)	46 (100.0)

주: MTI 3단위 기준

자료: 한국무역협회 K-stat <http://stat.kita.net/main.screen> (검색일: 2016.09.12.)

한국의 대몽골 직접 투자는 1994년에 시작되어 투자규모가 연간 500만 달러 이하에 머물렀으나 2005년 이후 빠르게 늘어 2008년 약 6,100만 달러를 정점으로 감소세에 있으며, 2015년까지 한국의 대몽골 누적투자액은 약 4.3억 달러로 545개 법인이 현지 진출 상태이다.<sup>16)</sup> 그리고 한국의 대몽골 투자는 초기에 주로 요식업 등 서비스 분야에 집중되었으나, 점차 광물자원개발, 건설업, 부동산업 등으로 다양화되고 있다.<sup>17)</sup>

한국의 주요 투자 분야는 광업, 도매 및 소매업, 부동산업 등이다. 2015년 누적 투자금액 기준으로 광업이 1억 1,700만 달러로 27.4%를 차지하였으며 도매 및 소매업 7,300만 달러(17.1%), 부동산업 5,200만 달러(12.1%) 등으로 순하였다. 2015년 당해연도 기준으로 광업이 1,135만 달러(29.2%)로 투자가 가장 많았으며, 부동산업이 1,030만 달러(26.5%)로 확대되며 2위 투자분야로 등극하였다.<sup>18)</sup>

16) 앞의 책, p.6.

17) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안” KIEP 오늘의 세계경제 2016.05.18.p.7.

18) 박진우, 이은미, 유승진 “Trade Brief” 한국무역협회 국제무역연구원 [iit.kita.net](http://iit.kita.net) 2016.07.08.p.6.

<표Ⅱ-8> 한국의 대몽골 업종별 직접 투자 현황

(단위: 천 달러, 건,)

업종	신고건수		신규법인수		신고금액		투자금액	
	15년	15년 누적	15년	15년 누적	15년	15년 누적	15년	15년 누적
건설업	12	154	6	71	2,807	94,093	1,907	54,790
전문, 과학 및 기술 서비스업	1	3	1	3	100	400	100	130
광업	16	254	3	48	23,924	282,502	11,350	117,600
교육 서비스업	2	6	2	4	200	370	200	370
금융 및 보험업	3	14	0	7	506	2,034	506	1,865
농림어업	9	52	2	13	520	9,282	520	4,695
도매 및 소매업	27	288	7	135	8,159	131,989	6,475	73,603
보건업 및 사회복지	2	24	0	8	1,332	34,666	1,592	20,105
부동산업 및 임대업	10	137	1	43	11,675	100,114	10,306	52,064
사업지원 서비스	1	40	1	20	4	20,114	4	12,305
숙박 및 음식점	3	18	2	13	300	9,757	300	7,444
운수업	6	41	2	15	2,598	17,680	1,799	12,977
전기, 가스, 증기 수도사업	5	10	2	6	2,370	3,000	450	880
전문, 과학 및 기술 서비스업	4	83	0	40	450	21,786	462	16,905
제조업	9	149	3	85	26,070	63,104	1,386	21,729
스포츠·여가서비스		6		5		1,520		750
하수·폐기물 처리		6		1		4,591		2,981
협회 및 기타서비스		20		11		2,673		676
총계	112	1,354	33	545	83,415	842,334	38,837	429,301

자료: 한국수출입은행 해외투자통계 <http://211.171.208.92/odisas.html>

<표Ⅱ-9> 한국의 대몽골 업종별 직접 투자 (2016년)

(단위: 천 달러, 건,)

업종	신고건수	신규법인수	신고금액	투자금액
농업, 임업 및 어업	1	1	130	130
광업	2	0	203	194
제조업	1	0	10	360
전기, 가스, 증기 수도사업	0	0	0	334
건설업	2	0	350	275
도매 및 소매업	15	2	572	561
운수업	1	0	300	582
숙박 및 음식점	1	1	100	100
전문, 과학 및 기술 서비스업	1	1	125	125
금융 및 보험업	1	1	200	100
보건업 및 사회복지 서비스업	1	0	42	29

자료: 한국수출입은행 해외투자통계 <http://211.171.208.92/odisas.html>

한국의 대몽골 직접투자 (1994-2015년 기준)는 대부분 광업(27.4%)에 집중되어 있으며, 다음으로는 도·소매업(17.2%), 건설업(12.8%), 부동산업 및 임대업(12.1%) 등으로 순임<sup>19)</sup>.

몽골의 광업부문에 대한 한국의 투자는 현재 금, 구리, 유연탄, 희토류, 형석, 주석, 몰리브덴 등이며, 석탄공사를 제외하고 아직까지 광업부문에 대한 대규모 투자는 없고, 소규모 투자가 주류를 이루고 있다. 이는 한국기업들이 몽골 광물 자원에 관한 정보와 지식이 부족하고, 서방 메이저기업들에 비해 광물자원 개발에 대한 경험과 능력이 일천하기 때문이다. 또한 도매 및 소매업에 대한 투자 진출은 1994년부터 꾸준히 이루어졌으며, 도매 및 소매업의 특징은 중소기업과 개인들의 단독투자가 대부분이라는 점이다<sup>20)</sup>.

---

19) 이재영, 권가원 “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”KIEP 오늘의 세계경제 2016.05.18.p.7.

20) "몽골", KOTRA, 2014.08, p.157.158 [www.kotra.or.kr](http://www.kotra.or.kr); [www.globalwindow.org](http://www.globalwindow.org)



## 제2절 몽골의 물류인프라 환경

### 1. 몽골의 물류현황

도로밀도는 국토면적 1000km<sup>2</sup>당 도로의 길이를 의미하는데 몽골의 경우 도로 밀도가 3.2km에 불과하여 1km당 인구수로 표시되는 도로의 인구부담률이 0.6명/km에 불과한 것으로 나타난 반면 철도 인구부담률은 1572.3명/km 도로 비해 매우 높은 것으로 나타나 몽골의 수송체계가 철도 위주로 형성되어 있는 것을 확인할 수 있다<sup>21)</sup>.

수송과 교통의 질적 수준은 몽골의 대외무역과 투자환경에 지대한 영향을 미친다. 국제 경쟁력 보고서에 따르면, 2011년 기준 몽골의 도로 품질은 세계 139위, 철도 품질은 66위, 항구 인프라품질은 127위, 항공운송 품질은 127위, 전력공급 품질은 108위를 차지하고 있으나<sup>22)</sup>, 따라서 World Bank가 전 세계 160개국을 대상으로 조사한 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index) 순위에서 몽골은 2016년 기준으로 108 순위, 2.51점수로 세계 평균(2.89)보다 낮은 수준을 보이지만 2014년 비해 몽골의 물류성과지수는 많이 개선되는 것으로 나타났다. (표II-10 참고)

물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index)는 세계은행이 2007년부터 격년으로 수행하는 조사로 약 160여 개국의 물류흐름에 영향을 미치는 6개 요소를 측정하여 물류흐름의 효율성을 측정하는 지표이며 물류흐름과 관련하여 현존하는 가장 포괄적인 조사 자료로서 조사 주기에 따라 국가의 물류효율성의 변화에 대한 측정이 가능하다.<sup>23)</sup>

21) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안” KIEP 대외경제정책연구원, 2014.08.p.28.

22) 인터넷 검색: /https://news.kotra.or.kr/user/extra/mkotranews/nationInfo/nationItemMobileView/jsp/Page.do?cdKey=101088&categoryIdx=217/

23) “전자통관시스템(UNI-PASS) 도입·사용국 관세행정 성과평가”, 관세청, 국가관세종합정보망운영연합회, 2012.12.p.16.

<표Ⅱ-10> 몽골 및 주요 수출입국의 물류성과 비교

국명	연도	LPI 순위	LPI 점수	통관	인프라	국제운송	물류역량	물류추적	적시성
몽골	2014	135	2.36	2.20	2.29	2.62	2.33	2.13	2.51
	2016	108	2.51	2.39	2.05	2.37	2.31	2.47	3.40
중국	2016	27	3.66	3.32	3.75	3.70	3.62	3.68	3.90
러시아	2016	99	2.57	2.01	2.43	2.45	2.76	2.62	3.15
한국	2016	24	3.72	3.45	3.79	3.58	3.69	3.78	4.03
일본	2016	12	3.97	3.85	4.10	3.69	3.99	4.03	4.21

자료: World Bank, Logistics Performance Index Database[online](검색일: 2016.07.20.)

<표Ⅱ-10>에서 확인할 수 있듯이 몽골은 물류지수 전분야이 걸쳐 낮은 지표를 나타냈다. 특히 물류인프라 부문의 점수는 가장 낮은 것으로 나타나 다른 국가들에 비해 매우 낙후되어 있는 것을 확인할 수 있으며, 2016년에는 2.05점으로 나타나 2014년 비해 하락한 수준을 보였다. 그러나 2014년과 2016년 물류성과 지표를 따르면 몽골의 LPI 순위는 135에서 108으로, 점수는 2.36에서 2.51으로 증가하여 해당기간 동안 몽골의 물류성과 지표는 조금씩 개선된 것으로 보이며, 물류인프라 및 물류역량 또는 국제운송 부문에서는 LPI 점수가 하락하여 몽골의 국제운송 및 물류인프라 분야를 더욱 개선시켜야 할 필요성이 있는 것을 나타냈다.

#### 1) 도로

몽골 도로의 총 길이는 49,250km이며, 국도의 76%, 지방도의 97% 정도는 비포장도로로 구성되어 있다. 2013년의 통계에 따르면, 전체 도로망 중 개선된 도로의 길이는 총 8,875.6km이다. 이 가운데 포장도로가 5,838.2km를 차지하고 있으며 이는 2010년에 비해 2,822.6km 증가한 것이다. 2014년 전체 도로망 중 개선된 도로의 길이는 총 9,428.2km이고, 그 중 포장도로가 6,461km를 차지하고 있다. 2015년 기준으로 몽골의 총 포장도로 길이는 5,435km로 나타나 몽골의 도로 개선은 계속적으로 확정하고 있다.<sup>24)</sup> 몽골 국토교통부 통계청에 따르면 2015년에 몽골은 26개 방향의 1,389.47km 도로, 1,751.9m 콘크리트 다리를 새로 건설하여 개통하였다. 이 가운데 1,007.92km를 포장도로의 건설이 차지한다. 또한 2016년에 몽골은 총 1,284.05km 포장도로를 건설하여 서쪽 4개의 행정, 동쪽 1개의 행

24) 인터넷 검색: <https://news.kotra.or.kr/user/extra/mkotranews/nationInfo/nationItemMobileView/jsp/Page.do?cdKey=101088&categoryIdx=217>

정을 수도 울란바토르로 연결할 계획이다.<sup>25)</sup>

<표 II-11> 몽골의 도로 현황

도로 (km)	49.249km
포장도로	4800km
비포장도로	44.449km
도로밀도(km/천)	3.2

자료: CIA, The World Factbook [online] 2013년, (검색일:2016.07.11.)  
[http://www.theodora.com/wfbcurent/mongolia/mongolia\\_transportation.html](http://www.theodora.com/wfbcurent/mongolia/mongolia_transportation.html)

<그림 II-1> 몽골의 포장도로 현황



	1921-2012년-포장도로 총 길이 /91년 사이/	2964km 건설
	2013-2015 /3년 사이/	2720km 건설
2016년	1284.05km 포장도로 건설 계획	

자료: Government Organization <http://www.rtdc.gov.mn/> (검색일: 2016.07.11.)  
<https://www.facebook.com/362067683966750/photos/a.362087340631451.1073741828.362067683966750/495108723995978/?type=3&theater>

몽골은 2001년부터 인접국과의 국제교통망 연계와 국내교통망 정비를 위해 밀레니엄도로(Millennium Road) 프로젝트를 추진하고 있다. ‘새천년 개발목표에 기초한 몽골의 국가발전 종합정책(Millennium Development Goals Based Complex National Development Strategy)’에 따르면, 몽골은 2016년까지 8000km, 2021년까지 1만1000km의 포장도로 공사계획을 수립하여 단계적으로 실행할 계획이다. 몽골의 밀레니엄도로는 몽골의 동서횡단 건설도로이자 아시아 하이웨이(Asian Highway)의 AH32구간(2325km)과 겹치는 구간과 남북을 종단하는 5개의 간선도로로 구성된 남북종단 건설도로(Vertical Arterial Road)를 포함하고 있다.

25) 몽골 국토교통부 통계청 (<http://mrtd.gov.mn/>)

즉 이 도로는 몽골의 동쪽 끝에서 수도 울란바토르를 거쳐 서쪽 끝으로 연결되는 2653km의 도로와 5개의 도로를 가리킨다<sup>26)</sup>.

## 2) 철도

몽골철도의 총연장은 1815km이며, 중앙선은 러시아와 국경을 접하는 수흐바타르(Sukhbaatar) 시에서 중국과 국경을 접하고 있는 자민우드(Zamiin Ud)까지 1,100km를 남북으로 관통하고 있고, 울란바토르와 수흐바토르 사이에 다르항 도시(Darkhan)까지의 164km의 접속노선이 있다. 또한, 동부지역에는 러시아 국경의 초이발산(Choibalsan)과 에렌차브를 연결하는 238km 철도와 바가항가이(Bagakhangai)의 주노선(Main line)과 연결된 바가노르의 접속노선(Branch Line) 96km의 철도가 운영 중에 있다.<sup>27)</sup>

몽골의 1,100km 중앙선은 몽골의 수도 울란바토르, 러시아의 이르쿠츠크, 노보시비르스크, 에카테린부르크는 물론, 러시아의 수도 모스크바, 중국의 수도 베이징과 연결하는 장점을 가지고 있다.<sup>28)</sup> 또한 이 노선은 울란바토르와 같은 주요 인구 밀집도시들과 다르한(Darkhan)·에르테넷(Erdenet)·수흐바타르(Sukhbaatar)·사링골(SharinGol)·초이르(Choir)와 같은 주요 산업도시들을 연결하는 간선이며, 살히트(Salkhit)에서 동광지대인 에르테넷(Erdenet)까지, 그리고 아이락(Airag)에서 광산 지대인 보르운드르(BaruunOndor)까지, 바가항가이(Bagakhangai)에서 탄광지대인 바가누르(Baganuur)까지, 다르한-II(Darkhan II)에서 탄광지대인 사링골(SharinGol)까지 각각 60~180km에 달하는 4개의 지선을 포함하여 총 7개의 지선과도 연결된다. 그리고 몽골 철도의 또 다른 간선은 239km의 바얀투멘 철도(Bayantumen Railway)로 초이발산(Choibalsan)에서 러시아의 솔로비에프스크를 연결하는 철도로 도르노트, 수흐바토르, 헨티 지방의 수출입화물을 운송하는 열차이다.<sup>29)</sup>

26) "몽골", KOTRA, 울란바토르 무역관, 2014.08.p.94.

27) 김유봉, 고동현, "몽골철도현황 및 Ukhoo Khudag-Gashuun Sukhait Railway 실시설계 및 시공설계", Global Project, [www.ksce.or.kr/newsletter/151026/pdf/12.pdf](http://www.ksce.or.kr/newsletter/151026/pdf/12.pdf)

28) "몽골의 통관절차 및 운송제도", KOTRA, 2014.08

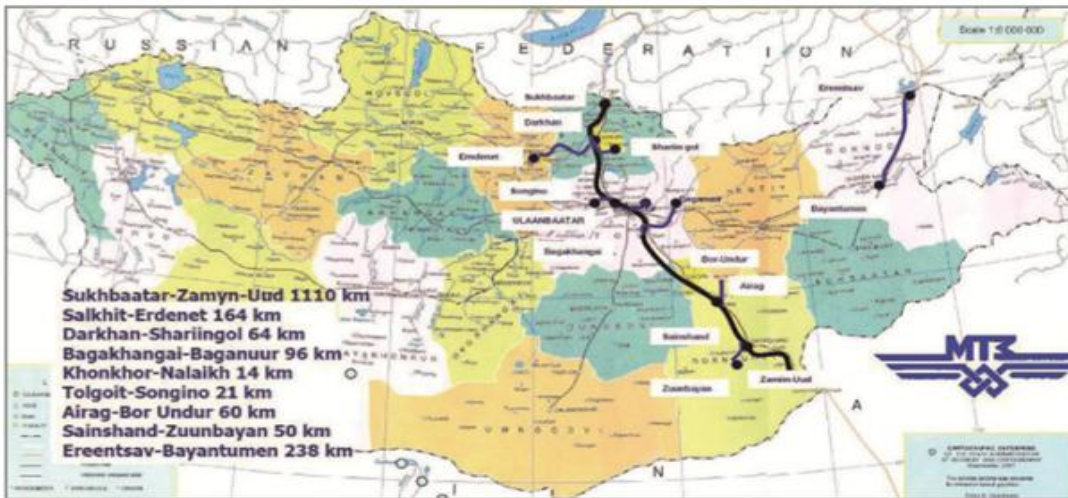
29) 김유봉, 고동현, "몽골철도현황 및 Ukhoo Khudag-Gashuun Sukhait Railway 실시설계 및 시공설계", Global Project, 제63권 제11호 2015.11.p.68.

<표 II-12> 몽골의 철도 현황

철도 (km)	1908km
철도궤간	1908km 1520m gauge
철도밀도(km/천)	1.2

자료: CIA, The World Factbook [online] 2013년, (검색일:2016.07.11.)  
[http://www.theodora.com/wfbcurent/mongolia/mongolia\\_transportation.html](http://www.theodora.com/wfbcurent/mongolia/mongolia_transportation.html)

<그림 II-2> 몽골의 철도 현황



자료: 김유봉, 고동현 “몽골철도현황 및 Ukhaa Khudag-Gashuun Sukhait Railway 실시설계 및 시공설계”, Global Project, 2015.11

### 3) 항공

울란바토르에 위치하는 칭기스칸(Chingiss Khan) 국제공항은 몽골의 국내·외 허브(Hub) 공항의 역할을 하며 몽골 국제항공운항의 98% 이상은 이 공항을 통해 이용된다. 2014년 기준 17개의 공항이 있으며, 임시운항 가능 공항은 5개가 있다. 국내공항을 지역별로 구분하면 서부지역 6개, 중부지역 11개, 동부지역 5개의 공항이 각각 위치하고 있으며 칭기스칸(Chingiss Khaan) 공항과 연결되는 주요 국내 항공노선은 오유톨고이(OyuTolgoi), 달란자드가드(Dalanzadgad), 호브드(Khovd), 타반톨고이(TavanTolgoi), 오보트(Ovoot), 올기(Olgii), 무룽(Moron), 올랑곰(UlaanGom) 등이다.

국적사인 몽골항공은 2012년 기준 8개 국제노선을 가지고 있었으나 2014년 들어 2배 증가하여 프랑크푸르트, 파리, 싱가포르, 방콕, 상하이, 중국의 Manjuur, 하일라르(Khailar), Ereen 등 새로 8개 국제노선을 운영하기 시작했으며 총 16개 국제노선을 운항 중이다. 2016년 기준



몽골 국제노선은 울란바토르에서 러시아의 모스크바, 울란우데, 알타이, 이르쿠츠크, 중국의 베이징, 후허하오터, 우루무치, 하일라르, 한국의 서울, 부산, 일본의 도쿄, 독일의 베를린, 프랑크푸르트, 키르기스스탄의 비슈케크, 터키의 이스탄불, 홍콩, 프랑스의 파리 등 국가로 연결되는 노선을 운항 중에 있으며 2017년부터는 캐나다로 직항노선을 운항할 예정이다.

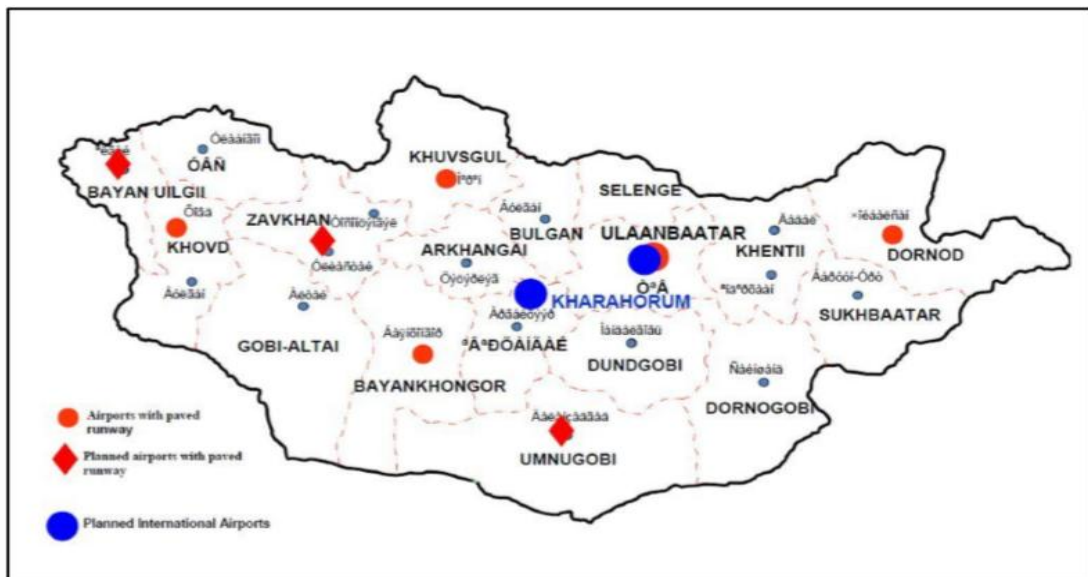
2015년 기준 몽골의 국제항공수송에서 각국 항공사들의 수송담당 비중을 보면 국제선의 경우 총 425.6천명을 운송하였으며 이 가운데 미아트(MIAT)는 52%, 대한항공 20%, 에어차이나(Air China), 아에로플로트(Aeroflot) 6%, Turkish airlines 5%, 아에로몽골리아(Aero Mongolia)2%, Hunnu air 2%를 각각 차지하고 있으며 국내선의 경우 2015년 기준으로 총 38%는 아에로몽골리아, 33%는 미아트, 29%는 Hunnu air 항공회사를 각각 이용하였다. 또한 몽골의 항공은 2015년 기준으로 총 화물수송의 0.01%를 차지하였으며 화물운송 전년대비 17.4%, 승객 수 9.6%으로 각각 감소하였다.

<표 II-13> 몽골의 항공 현황

공항	44
with paved runways	15
with unpaved runways	29

자료: CIA, The World Factbook [online] 2013년, (검색일:2016.07.11.)  
[http://www.theodora.com/wfbcurrent/mongolia/mongolia\\_transportation.html](http://www.theodora.com/wfbcurrent/mongolia/mongolia_transportation.html)

<그림 II-3> 몽골의 공항 위치도



자료: Ministry of Road, Transport, Construction and Urban Development, Road Transport Sector of Mongolia; 국토교통부 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 2013.7

#### 4) 화물량

철도, 도로, 항공, 내륙수로 등을 통해 운송된 화물량은 2015년 기준 35.8백만 톤의 화물을 수송하였고, 이중 국내운송 48.2%, 수출 29.4%, 수입 11.5% 통과화물이 10.9%를 각각 차지하였다.

화물 수송 종류는 차량-16.7백만 톤, 철도-19.1만톤, 항공-2.8천톤 화물을 수송하였으며, 주요 수송 화물은 수출 화물은 석탄, 석광석, 구리정광, 원유 등이며 주요 수입 화물은 건설자재, 식품, 석유제품 등이다. 또한 여객운송 수는 차량-256.5억명, 철도-2.78백만명, 항공-616.4천명, 여객선-12.3천명이다.<sup>30)</sup>

2016년 5월 기준 몽골의 철도 운송은 7450.6천 톤 화물을 운송하여 전년동기대비 1.7%로 증가하는 지수를 보였으며 도로 운송은 8.9백만 톤 화물을 운송하여 전년동기대비 8.9%로 증가하였다. 항공 운송의 경우 2016년 5월 기준 1138.3천 톤 화물을 운송하여 전년동기대비 10.1%로 증가하였다<sup>31)</sup>.

<표 II-14> 몽골의 운송수단별 물동량

(단위: 천 톤)

구분	2014		2015		2016년 5월	
	화물량/천톤/	승객수/천명/	화물량/천톤/	승객수/천명/	화물량/천톤/	승객수/천명/
철도	21118.6	3305.8	19143.9	2789.9	7480.6	1052.4
도로			167000.0	25650.0	89000.0	10380.0
항공	3436.7	682.2	2839.3	616.4	1138.3	220.9

자료: National Registration and Statics office <http://ubseg.gov.mn/content/1236#.V4WldqI028F>

#### 5) 자민우드 내륙거점 현황 및 통관시설

자민우드는 몽골의 수도 울란바토르에서 북쪽으로 러시아 및 남쪽으로 중국에 연결되는 몽골의 가장 중요한 국제역이며 몽골 최대의 환적 기능을 갖는 철도역, 그리고 화물 통과역이기도 한다. 또한 몽골 자민우드역에서부터 러시아 광케 철도 1,520mm 반면 중국내 표준궤 철도 1,435mm이며 약 1.3km 연장으로 표준궤와 광케 레일을 이중으로 설치 또한 Rubber Tyred Gantry 크레인 설치되어 있다. 그리고 야드 트랙터를 통해 화물적재 컨테이너 운반된다. 또한 표준궤 및 광케 플랫폼에 철도-트럭 환승 시설 설치된다.<sup>32)</sup>

30) 주 몽골 대한민국 대사관 /<http://mng.mofa.go.kr/>

31) National Registration and Statics office /<http://ubseg.gov.mn/content/1236#.V4WldqI028F/>

그리고 텐진 혹은 기타 중국 지역에서 엘렌호트로 도착하는 컨테이너 화물량의 40% 이상은 트럭을 통해 운송된다. 또한 2008년 컨테이너 물량 약 10만 TEU로 몽골 전체의 92.1%를 차지하였다. 따라서 2010년에 10월에 아시아개발은행에 의해 1억 달러 규모 개발계획을 수립하였으며 드라이 포트(Dry Port) 기능을 강화하여 몽골 최대 물류 터미널 역할을 할 수 있도록 개발 중이다.

텐진 신강항~몽골 철도는 하루에 비수기에는 1회, 성수기에는 2회 블록트레인(웨건 50개, 1웨건 당 FEU)이 운행되고 있다. 텐진항 입항에서 철로까지 4~5일(입항수속/하역/통관 포함), 얼렌하오터 통관 3~4일, 환적 2일, 자민우드~울란바토르 3일 등 약 14일 내 운송 가능하다<sup>33)</sup>.

자민우드 CY는 울란바토르 Railway 자민우드 지사로, 몽골정부와 러시아가 각각 51%와 49%의 지분을 보유하고 있다. 현재 자민우드 내에는 3개의 철도 CY 시설이 있으며, 일일 평균 컨테이너 처리실적은 95 TEU, 일일 최대 처리실적은 260 TEU이다<sup>34)</sup>.

<표 II-15> 자민우드 철도 CY 현황

구분	용도	비고
Facility 1	Commodity Cargo Yard	UB Railway 소유 100대 정도의 트럭 및 트레일러 대기 가능
Facility 2	Container Yard	Japan Assist Technical Fund 투자 20대 정도의 트럭 및 트레일러 대기 가능
Facility 3	Commodity Bulk Yard	UB Railway 소유 30대 정도의 트럭 및 트레일러 대기 가능

자료:국토교통부, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안”, 2013.07.p.106.

Facility 1은 Commodity Cargo 환적 야드, Facility 2는 컨테이너 야드, Facility 3은 Commodity Bulk Yard이며, Facility 2는 1995년 Japanese Assist Technical Financial이 투자하여 컨테이너 야드 시설을 확충하였으며 30년 사용 계약을 체결, 현재 이미 17년 되었다<sup>35)</sup>.

32) KMI 한겨레 공동기획 “몽골” 국외출장복명서 2014.06

33) “TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망” 2016.03.21. <http://changzhu.tistory.com>

34) 이성우, 김홍매 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안”, 국토교통부 2013.7.p.105.

35) 앞의 책, p.105.



<그림 II-4> 자민우드 CY 현황



자료: 몽골 관세청 /www.customs.gov.mn/

## 6) 울란바토르 CY

울란바토르 CY는 1962년에 설립되었으며, UB Loading & Unloading Station 사가 운영하고 있으며, 몽골정부와 러시아 정부가 각각 51%와 49%의 지분을 가지고 있다. 전체 야드면적은 10헥타르이며, 전체 포장면적은 16.000m<sup>2</sup>이다. 트럭 킹 컨테이너 화물의 하역, 철도 컨테이너 화물의 하역, 벌크(상품) 화물 하역, 국내 화물 환적 처리 등 4개 영역으로 구성되어 있다. Transfer Crane 3기(30톤), 크레인 5기(10톤), Folk Lift 7대(3.2톤)를 보유하고 있으며, 보관능력은 500TEU, Transfer Crane의 높이 제한으로 3단 이상 적재가 불가능하다. 1일 16개 화차 분량의 컨테이너(70TEU/약 3000톤)를 처리가능, 365일 운영시 연간 25.550TEU(109.5만 톤)을 처리할 수 있으며, 연간 벌크 Commodity 화물의 경우 12.000화차(1 wagon 당 60톤으로 총 72만톤) 처리 가능하다<sup>36)</sup>.

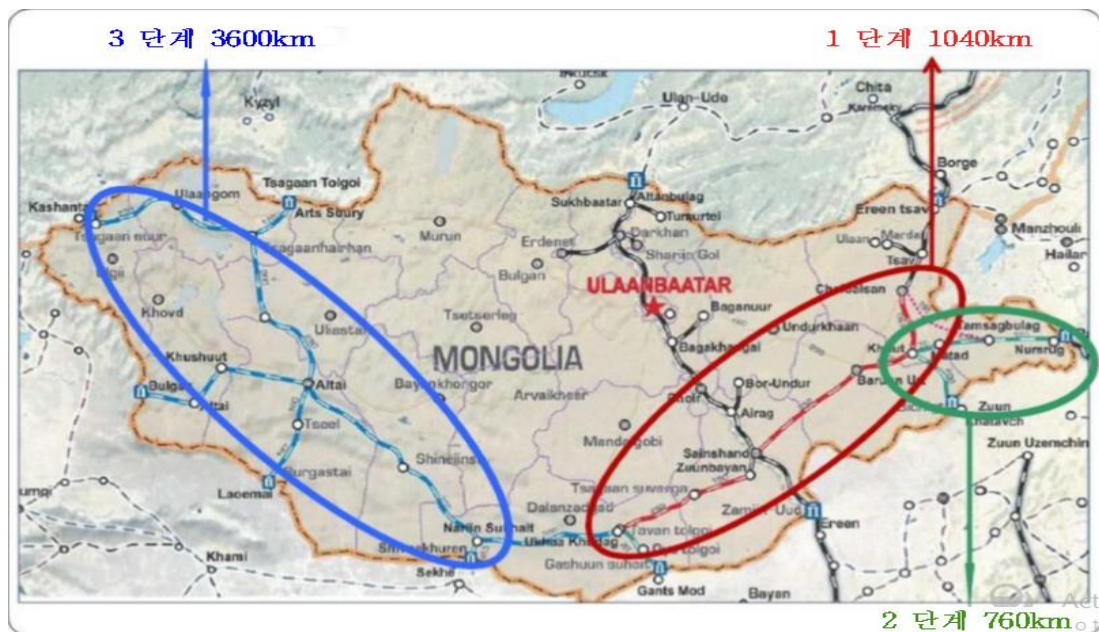
## 2. 내륙물류시설 개발계획

몽골 정부는 밀레니엄 개발목표에 기초한 국가발전전략의 일환으로 “교통 및 운송 부문 발전정책”을 수립하고 도로, 철도, 항공, 수운 등 교통 인프라 서비스 시스템 구축 및 관련 법·

36) 앞의 책, pp.108-109.

제도적 기반을 마련하고 있으며, 몽골은 내륙지역의 원활한 자원개발과 중국, 러시아 등 주변국가 및 제3의 이웃국가에 대한 자원의 해외수출을 위한 철도인프라 구축계획을 2010년 6월에 몽골의 몽골 국회결의로 마련하였다. 또한 몽골국회는 이 신철도 인프라 구축과 함께 철도인프라 개선, 자원 가공 산업 육성 및 해외시장 진출 등 철도산업 발전정책을 승인하였다. 동 신철도는 총 5600km에 달하며 신철도사업을 3단계로 추진해 나갈 계획이다.

<그림 II-5> 몽골 철도노선 3 단계 개발계획



자료: Ministry of Road, Transportation, Construction and Urban Development of Mongolia, Railway Policy for Mongolia; 국토교통부 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 2013.7

1단계 사업은 몽골의 서남부-동북부 간 연결 철도 2010년부터 시작되었으며, 총 연장길이 1040km로 타반톨고이(Tavan Tolgoi)-차간수바르가(Tsagaan suverga)-준바얀(Zuunbayan) 구간 400km, 샤인산드(Sainshand)-빠룬우르트(Baruun-Urt)-쿠트(Khuut)구간 140km, 쿠트(Khuut)-초이발산(Choibalsan)구간 150km 포함된다.

2단계 사업은 남고비지역 철도(760km)로 나린수하이트(Nariin Sukhait)-시웨후른(Shivee Khuren) 45.5km 구간, 오하호닥(Ukhaa Khudag)-가슈운소하트(Gashuun Sukhait) 267km 구간, 쿠트(Khuut)-탐사그블라그(Tamsagbulag)-눔루그

(Numrug) 267km 구간, 쿠트(Khuut)-비칙트(Bichigt) 200km 구간 등 포함되며 2011년부터 개발 중이다.

3단계 사업은 2015년에 시작될 계획이었으나 몽골의 서부지역 연결 총 연장길이 3600km 철도이며 아직 실행계획은 논의되지 않은 상황이다.

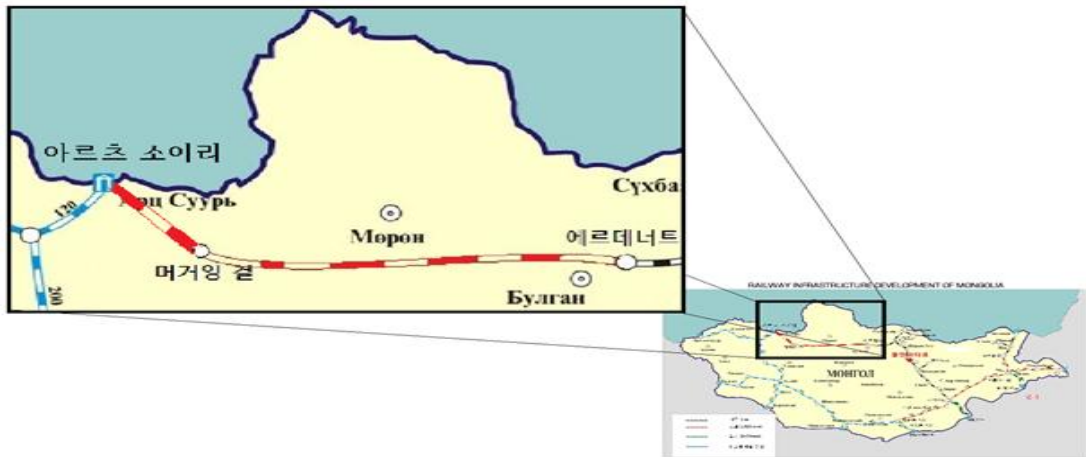
또한 이러한 철도개발 계획과 더불어 몽골 정부는 남부 고비사막 지역에 매장되어 있는 자원의 효율적인 수출루트를 확보하기 위한 남고비 지역의 타반톨기(Tavan Tolgoi), 어유폴고이(Oyu Tolgoi) 지역 등에 대한 중장기 철도노선(1455km) 부설계획을 수립하였다. 여기는 아이락(Airag)-타반톨고이(Tavan Tolgoi) 470km, 타반톨고이(Tavan Tolgoi)-어유폴고이(Oyu Tolgoi) 175km- 칸탄블라그(Khantanbula, 170km)-한기(Hangi,100km) 총 길이 445km, 타반톨고이(Tavan Tolgoi)-달란잘가드(Dalanzadgad) 80km-나린수하이트(Nariin Sukhait) 280km 총 길이 360km, 나린수하이트(Nariin Sukhait)-시웨후렌(Shiveekhuren) 60km, 짜간수바르가(Tsagaan Suvarga)-칸탄블라그 120km 등이 포함된다.<sup>37)</sup>

또한 몽골국회는 2014년 10월에 철도궤간(안) 심의 과정에서 북부지역(러시아 국경지역)의 광산개발 및 러시아 수출 등을 위해 아르츠 소이리(ArtsSuuri)-에르데네트(Erdenet) 770km 철도구간을 추가로 건설키로 하였다. (2014년 10월, 국회의결)<sup>38)</sup> 또한 추가 철도구간에 흠스골(Khuvsgul) 인근 부렝칸(BurenKhaan), 머거잉 곁(Mogoin Gol),에르데네트(Erdenet) 등 인, 석탄, 구리 광산 개발 및 대러시아 수출을 도모하고, 몽골의 제2도시인 다르향(Darkhan)-에르데네트(Erdenet)-러시아 국경(ArtsSuuri) 간 철도 연결 계획이다.

37) 이성우, 김홍매 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7.p.48.

38) “몽골 철도인프라 계획 및 자원개발 현황” 주몽골대사관 2014.11.25.p.3.

<그림 II-6> 북부지역 신규 철도노선



자료: 주몽골 대사관 “몽골 철도인프라 계획 및 자원개발 현황” 2014.11.25.

그러나 신철도 1,2단계 사업은 2016년 완공 계획이었으나 몽골내 중국 협력방식(철도 폭 1435mm), 광궤방식(철도 폭 1520mm)을 둘러싼 친러파, 친중파 간의 정치적 갈등과 몽골경제 위기로 인해 신철도 사업 및 자원개발은 차질 받고 있다.

1-2 단계 사업중 나머지 구간은 현재 설계작업 진행(약 80%) 중이며 동 사업도 철도궤간 문제로 인해 상당기간 지연되어 있다. 그리고 OT, TT 등 대표적 광산의 자원수출을 위한 핵심구간인 UkhaaKhudag-GashuunSukhait 철도건설사업조차 자금부족(총 11억불내지 16억불 소요), 철도궤간 논쟁 등으로 인해 기반토목 공사 이후 지속 지연되어 있는 바, 동북부지역인 3단계 철도사업의 경우, 현재 세부노선 뿐만 아니라 설계작업조차 착수되지 않은 상황이다<sup>39)</sup>.

따라서 2014년 8-9월 중국 시진핑 국가주석, 러시아 푸틴 대통령의 방몽을 계기로 몽골국회는 동 철도궤간 문제를 포함하여 “철도운송 정책 시행”을 결의하였다.

또한 몽골 정부는 증가하는 화물량의 효율적인 운송을 위해 1995년에 도로마스터플랜(A Road Master Plan)을 수립하여 대부분의 개발 프로젝트를 완료했으나 낮은 도로시설현황을 개선하기 위해 2005년 몽골 정부는 2006-2021년 국가개발정책을 세워 도로분야의 부족한 수송부문의 중장기 인프라 개발계획을 수립하

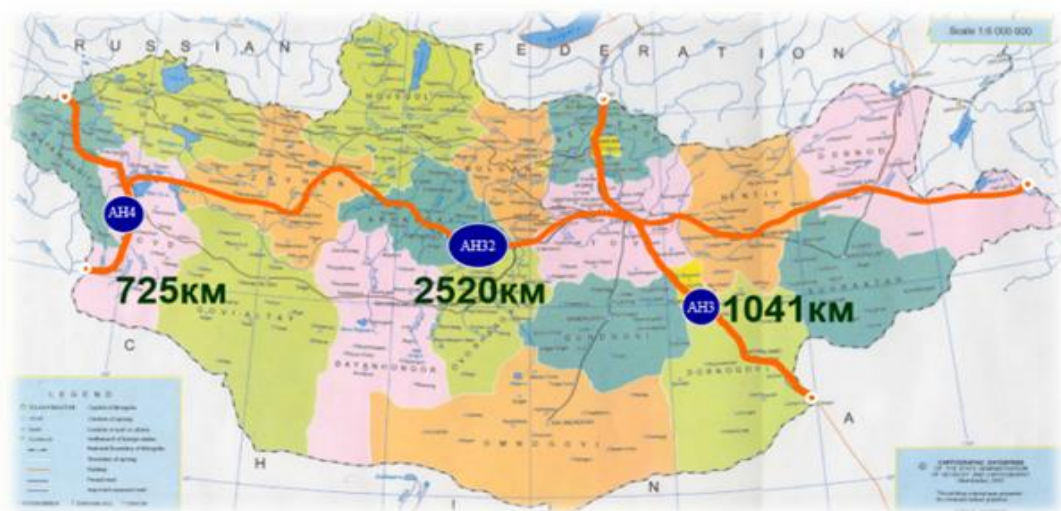
39) 주몽골대사관 “몽골 철도인프라 계획 및 자원개발 현황” 2014.11.25. pp.4-5.



였다. 따라서 도로 분야의 목표는 동서지역을 가로 지르는 고속도로망 개발 (Millenium Road project)과 국가 고속도로의 정기적 보수 관리를 지속하는 것을 포함하고 있으며, 이를 구체화하기 위한 계획으로 2007년 몽골 정부는 도로 마스터플랜을 수립한 것이다. 특히 도로 마스터플랜(Mongolia's Road Master Plan)은 몽골 남부지역 광업과 연계한 도로 개선 및 신축 건설 작업에 대한 자원 조달 내용을 포함하고 있는데, 전체 개발 길이는 892km이다<sup>40)</sup>.

한편 몽골 정부의 몽골 교통(Transit Mongolia) 프로그램은 UNESCAP에서 추진하고 있는 아시안 하이웨이 네트워크(Asian Highway Network) 프로젝트를 포함하고 있는데, 몽골을 통과하는 아시안 하이웨이는 AH3, AH4 및 AH32 등 3개 루트가 있다<sup>41)</sup>.

<그림 II-7> 아시아 하이웨이 몽골의 구간



자료: United Nations Economic Commission for Europe /www.unece.org/

아시안 하이웨이 AH3는 자민우드(Zamiin Uud)에서 수흐바타르(Sukhbaatar) 지역을 1009km의 고속도로, AH4는 몽골 얀트(Yarant)와 자간누라(Tsagaan Nuur)를 경유하여 러시아와 중국을 연결하는 총 725km의 고속도로이며 AH32 구간은 몽골의 동서를 가로자르는 총 연장 2520km의 고속도로이다.

40) 이성우, 김홍매 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안”, 국토교통부.2013.7.p.49.

41) 앞의 책, p.49.

또한 몽골정부는 2007-21년 국가발전전략에 신공항건설문제, 항공운송부문의 기반시설 확충 및 항공운송부문 경쟁력 강화 문제를 종합적으로 해결하기 위한 계획을 수립하여 추진하고 있다. 몽골의 신공항은 수도 울란바토르에서 54km 떨어진 Tuv aimag의 후식팅 현디(Khosigtin Khondii)에 위치하고 있으며 현재 공사가 한참 진행 중이며, 신공항 건설비용은 총 5억 달러로 추정되어, 일본의/288억 엔/ 차관형태로 제공하고 있다. 동 신공항은 연평균 1백50만명 여객에게 운행 가능 국제수준의 공항이며 2016년 12월에 완공될 예정이다.

2010년 몽골 도로운송건설도시개발부 (Ministry of Road, Transport, Construction and Urban Development)에서는 아시안개발은행(ADB)와 함께 국가물류전략을 수립하였다. 따라서 자원의 원활한 수출을 위해 물류시설물의 개발 계획을 수립하였으며, 여기에 자민우드 물류터미널 개발이 포함되어 있다. 개발비용은 7,160만 달러로 예상되며, 2033년 취급 물량은 110만TEU로 전망하고 있다<sup>42)</sup>.

### 3. 몽골의 국제협약 가입 현황 및 물류 관련 법규 현황

#### 1) 국제협약 가입현황

몽골은 국제협약, 양자 및 다자 협정 등을 동시에 체결하며 물류 흐름을 확보하기 위해 노력하고 있다. 1997년 WTO 가입, 2015년 일본과 경제동반자협정(EPA) 등을 체결하였다. 따라서 몽골 해운관련 IMO 국제협약에 1996년부터 I회원국으로 활동하였으며 국제해사기구협약(Convention on the International Maritime Organisation, as amended, IMO 48) 등 총 9개의 국제선박운항 및 선원훈련 등에 대한 기본적인 협약에 주로 가입해 있다. 또한 1965년 내륙국가 통과무역 협약(Convention on Transits Trade of Land-locked States; New York Transit Convention)에 가입, 유엔유럽경제위원회(UNECE)과 유엔아시아태평양경제사회위원회(UNESCAP)의 협조로 1) 도로교통협약(Convention on Road Traffic, 1968); 2) 도로표시 및 신호협약(Convention on Road Signs and Signals, 1968); 3) TIR 통관협약(Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, 1975); 4) 국제도로물품운송조약(Convention on the Contract for the International Carriage of Goods

42) 이성우, 김홍매 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안”, 국토교통부 2013.7.p.51.

by Road, 1956)의 국제 협약에 각각 가입하였다.<sup>43)</sup>

또한 물류 관련 다자간 협정에 경우 몽골은 2015년 6월에 UNCTAD 주관으로 중국 및 러시아와 통과협정(Transit framework agreement)을 체결하였다. 그리고 몽골 정부는 아시아하이웨이네트워크 정부간협정(Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network, 2005) 등 체결한 바, 물류 관련 양자협정 가입의 경우, 러시아와 철도 통과협정(Transit Freight agreement with the Russian Federation, 1991); 도로운송협정(Road transport agreement with the Russian Federation, 1996) 등 협정을 체결한 반면 중국과 철도 통과협정(Transit Freight agreement with China, 1991), 도로운송협정(Road transport agreement with China, 1996) 등을 각각 체결하였고 기타 국가인 우크라이나(1950년), 터키(2002년), 벨라루스(2003년), 키르기스스탄(2004년), 카자흐스탄(2004년)과 국제도로운송협정(International Road transport agreement)을 체결<sup>44)</sup>.

## 2) 물류분야 관련 법규

### (1) 해운법규

몽골의 해운관련 법규는 크게 세 가지가 나누어져 있다. 첫째는 해양개발법(Sea Exploitation Law, 1999): 선박등록제도 운영과 IMO 협약 관련 근거법, 둘째, 선박등록법령(Rules of Registering Ships, 2003): 선박등록 제도 운영과 관련 절차 및 요건 등, 마지막으로 해운규정(Merchant Shipping Regulations, 2003): 몽골 국적선 등 선박운항 및 선원자격 등이다.<sup>45)</sup>

### (2) 철도 교통법

몽골정부는 철도운송 업무의 원칙을 정하고, 철도운행의 안전에 관련된 상호 관계를 조정하기 위하여 철도 교통법(Law of Mongolia on Railway Transportation)을 2007년 7월에 개정, 이를 위해 철도운송기관(철도청), 운송활동, 승객, 화물, 수화물, 철도구조물 등에 대한 정의와 그에 대한 규정을 두고 있다.<sup>46)</sup>

### (3) 교통운송법

몽골의 교통운송법(차도운송법)이 법은 1999년 8월 제정되었으며, 몽골에서 교통운송수단을

43) 이성우, 김홍매 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7p68

44) 앞의 책, p69

45) 앞의 책, p70

46) 앞의 책, p.70.

통한 화물 및 승객의 운송, 이에 필요한 조건 및 요구 사항에 따른 교통운송 및 교통운송수단의 사용에 관련된 상호 관계를 조정함을 목적으로 한다.<sup>47)</sup>

<표 II -16> 몽골의 국제협약 체결 사례

	협정명	체결연도	발효일
1	International Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedures	2006	2006
2	Convention on Temporary Admission (A combination of French and English phrases " Admission Temporaire/ Temporary Admission.") (CPD carnet - Carnet de Passage en Douane)	2002.12.05	2003.09.05
3	Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets ("TIR" stands for "transports international road transport")	2001.11.10(의회) 2002.08.08일 (대통령) 2002.10.02일(IRU)	2003.04.01
4	Agreement on Implementation of Article VII of the GATT 1994		1997.01.19
5	International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods	2007.05.04	
6	Vienna Convention on Diplomatic Relations	1966.11.24	1967.02.05
7	Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora	1995.05.04	1996.04.04
8	Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer		
9	The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal		
10	Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade		
11	The Cartagena Protocol on Biosafety		
12	Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants		
13	Paris Convention on Industrial Property	1995	
14	Berne Convention on Copyright	1998	
15	The Single Convention on Narcotic Drugs	1990.12.07	
16	Convention on Psychotropic Substances	1990.04.22	
17	The UN Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances	2001.01.25	
18	Vienna Convention on Consular Relations	1988.06.20	
19	The UN Convention on Contracts for International Sale of Goods	1997.12.31	1999.1.1
20	Convention Establishing a Customs Co-operation Council	1991.05.31	1991.09.17
21	International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System	1991.09.17	1993.01.01
22	International Convention on Mutual Administrative Assistance for the Prevention, Investigation and Repression of Customs Offences		
23	International Convention on mutual administrative assistance in Customs matters (Johannesburg Convention)		

자료: 몽골 관세청 /www.customs.gov.mn/ /검색일: 2016.07.25/

47) 앞의 책.p.70.



## 제 3 장 몽골의 관세제도와 무역원활화 수준

### 제1절 법적근거

#### 1. 관세법 주요 내용

몽골의 관세법은 1996년 제정되었으며 몽골 관세청(Customs General Administration of Mongolia)이 주관하는 관세법은 관세의 구조와 법적 기초에 대하여 정의하고 있으며, 관세 조정절차 및 관세법의 집행 등에 대해 다루고 있다.<sup>48)</sup>

따라서 관세율, 세율의 적용과 수정, 관세평가 등에 관련된 문제는 관세법에 따라 규정되며, 국경 간 거래상품에 대한 관세율은 주로 의회에 의해 승인된다. 관세청은 반덤핑이나 상계 관세율 등과 같이 추가적으로 부과되는 관세와 관세율 수정 채택과 같은 관세시스템 개선과 관련된 문제를 정부에 제안한다.<sup>49)</sup>

몽골 관세법에 따르면 몽골의 관세는 일반관세, 최혜국대우 적용관세 또는 우대세율로 이루어지고 있으며 최혜국대우 관세는 몽골을 최혜국으로 인정하는 국가들에게 적용하여 일반관세 보다 2배 낮다. 또한 몽골에 우선권을 부여하는 국가들의 상품에 우대세율을 부과하며 우대세율은 최혜국 적용세 보다 2배 낮다.

몽골은 최혜국 적용 세율을 2가지로 부과한다. 첫째, 비관세율로서 무관세율은 49 관세세목에 적용되며 여기에는 번식 가능한 살아 있는 동물들 또는 정보전달 기기 예비 부품, 정보 개발을 위한 다른 기계, 증폭 다이오드, 의료 기구 등이 포함된다. 둘째, 15%의 계절 관세율은 국내 생산자들을 보호하기 위해 8월1일부터 4월1일까지 관련 제품의 수확이 끝난 뒤 부과된다. 여기에 해당되지 않는 기간에는 5%의 세율을 부과하며 특별세 부과대상 외에 기타 물품에 대한 세율은 대략 5% 정도이다.

몽골은 대외무역에서 개방정책을 실시하고 있으며, 관세율이 매우 낮은 편이다. 수입품의 경우 특별세 부과대상 외에 기타 물품에 대한 세율은 대략 5%정도

48) 들마 바다르흐 “몽골의 무역환경 분석을 통한 한국·몽골의 무역협력 증대방안”, 신라대학교 대학원 무역학과, 석사학위논문, 2013.2., p.32.

49) 앞의 논문, p.33.

이다.<sup>50)</sup> 그러나 몽골 국회는 2015년 7월 9일 “산업육성법”을 제정해 국내에서 생산된 제품과 동일한 일부 수입제품의 관세율을 인상하기로 결정했고, 수입제품 관세율 규정에 대한 국회 제27호 고시 부속문서를 개정함에 대한 제74호 고시를 공포했다. 이 문서에 국회는 부문별 수입제품 300여 종의 특징을 고려해 수입관세율을 5%~20%까지 인상할 것을 정부에 지시하였다. 이에 따라 정부는 2015년 8월 17일 수입제품 관세율 규정에 대한 정부 고시 제322호로 우선 4가지 품목(고기류, 천연꿀, 시멘트, 전기가스 등)에 대한 관세율을 15~20%까지 인상해 5월 1일부터 실행하기로 결정했다<sup>51)</sup>.

그리고 몽골은 2000년부터 국제 조약 또는 협력 프로그램 등 여러 가지 목적으로 일부 상품에 대해서는 관세가 면제된다. 또한 수출관세의 경우, 일부 원자재를 제외하면 모든 수출품에 대한 관세율은 0%이다. 반면 중소기업의 제품 생산을 목적으로 수입하는 원자재, 장비에 대한 관세 및 부가치세를 면제하고 있다. 그리고 몽골은 7,200개 정도의 제품을 일반특혜관세제도(GSP)에 따라 무관세로 유럽연합 시장에 수출하는 혜택을 누리고 있다.

<표 III-1> 수출관세 부과대상 원자재

	원자재명	단위	수출세(투그릭)
1	가공하지 않은 낙타(암컷)	kr	200
2	가공하지 않은 낙타 털(수컷)	kr	100
3	통나무	m3	150.000
4	목재	m3	150.000
5	가공한 목재	m3	150.000

자료: 몽골 국가법령정보센터 <http://www.legalinfo.mn/>

50) KOTRA, “몽골 관세제도”, 2015.12., p.1.

51) KOTRA 해외비즈니스정보포털 (Globalwindow /www.globalwindow.org/)

한편, 몽골 관세율법의 목적 및 구성은 몽골의 관세율 체계를 구축하고 관세율의 규정 원칙과 관세가격을 정하여 관세의 부과 및 징수에 관련된 규정을 정하는 것이며 관세율법은 관세법, 동 법 그리고 이와 상응하게 제정한 기타 법령으로 구성된다<sup>52)</sup>.

## 2. 관세율 체계 및 통관가

몽골은 1993년 1월에 신 국제통일 상품 분류제도(HS)를 도입하였으며 HS2002를 몽골은 2002년 1월에 채택했다. 현재 관세 제도는 8자리 HS5541개로 이루어져 있다. 첫 6자리는 HS의 일반 약호이며 마지막 두 자리는 국가 하위 단위다.

몽골은 세관을 통과하는 수출입물품에는 관세율을 따라 관세를 부과하며 관세율을 국회에서 정한다. 몽골의 관세율은 일반율, 최혜국대우율, 특혜관세율로 이루어져 있으며 일반율은 최혜국대우율의 2배이다. 또한 몽골에 최혜국대우로 관세를 적용하는 국가 및 특혜 관세를 적용하는 국가의 생산 물품에만 최혜국대우율, 특혜관세율을 각각 적용된다. 그리고 필요 시 정부는 국회의 승인을 받아 관세율을 변경할 수 있으며 관세율의 책정, 인상, 인하 또는 면세할 경우에 해당 물품의 코드나 물품의 종류를 “물품 구분 및 코드화 체계”에 따라 명시해야 한다.<sup>53)</sup>

### 52) 1 дүгээр зүйл. Хуулийн зорилт

1.1.Энэ хуулийн зорилт нь гаалийн тариф, барааны үнэ, ангилал, гарал үүслийг тодорхойлох, гаалийн болон бусад татвар ногдуулах, хураах, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

### 2 дугаар зүйл. Гаалийн тариф, гаалийн татварын тухай хууль тогтоомж

2.1.Монгол Улсын гаалийн тариф, гаалийн татварын тухай хууль тогтоомж нь Монгол Улсын Татварын ерөнхий хууль, Гаалийн тухай, энэ хууль болон тэдгээртэй нийцүүлэн гаргасан хууль тогтоомжийн бусад актаас бүрдэнэ.

2.2.Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр тогтоосон бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө.

### 53) 4 дүгээр зүйл. Гаалийн тарифын тогтолцоо, тарифыг тогтоох, өөрчлөх

4.1.Монгол Улсад экспортын болон импортын барааны гаалийн тарифыг хэрэглэх бөгөөд гаалийн тарифыг тогтоохдоо барааны код, нэр төрлийг Уялдуулсан системийн дагуу заана.

4.2.Импортын барааны гаалийн тарифыг ердийн, нэн тааламжтай, хөнгөлөлттэй тариф гэж ангилах бөгөөд ердийн тариф нэн тааламжтай тарифаас хоёр дахин их байна. Хөнгөлөлттэй тарифыг олон улсын гэрээгээр тогтооно.

또한 관세율의 유형 및 추가부과관세로서 몽골 관세율의 유형은 종가세(통관가 당 퍼센트), 종량세(물품의 단위당 화폐), 종가세 및 종량세를 결합한 형태이며 결합한 형태인 경우 종가세 또는 종량세의 어느 하나 높은 관세율을 적용한다.<sup>54)</sup>

그리고 통관가의 산정 및 조사로서 수입품의 통관가를 산정할 때 다음의 가격 방식을 차례로 따라야 한다. 첫째, 매매가로서 수입품의 통관가를 산정하는 기초 방법이다. 다음으로는 동일품의 매매가로서 유사품의 매매가, 가격 구분, 통합 가

[/Энэ хэсгийг 2015 оны 12 дугаар сарын 03-ны өдрийн хуулиар өөрчлөн найруулсан/](#)

4.3.Экспортын барааны гаалийн тариф болон импортын барааны нэн тааламжтай тарифыг Улсын Их Хурал тогтооно.

4.4.Дор дурдсан гадаад улсаас гарал үүсэлтэй бараанд нэн тааламжтай тариф хэрэглэнэ:

4.4.1.Монгол Улсын нэгдэн орсон тариф, худалдааны талаархи олон талт гэрээний гишүүн улс;

4.4.2.энэ хуулийн 4.4.1-д зааснаас бусад олон улсын гэрээний дагуу тохиролцсон улс;

[/Энэ хэсгийг 2015 оны 12 дугаар сарын 03-ны өдрийн хуулиар өөрчлөлт оруулсан/](#)

4.4.3.нэн тааламжтай тариф хэрэглэх нь зүйтэй гэж үзсэн бусад улс.

4.5.Нэн тааламжтай тариф хэрэглэх улсын жагсаалтыг Засгийн газар батална.

4.6.Энэ хуулийн 4.5-т заасан жагсаалтад ороогүй улсын гарал үүсэлтэй, эсхүл уг жагсаалтад орсон улсын гарал үүсэлтэй боловч гарал үүслийн гэрчилгээгүй бараанд ердийн тариф хэрэглэнэ.

4.7.Энэ хуулийн 4.5-д заасны дагуу баталсан жагсаалтад хамаарах улсын барааг гаалийн н утаг дэвсгэрт оруулахыг гаалийн байгууллага зөвшөөрсөн өдрөөс хойш уг барааны гарал үүслийн гэрчилгээг 45 хоногийн дотор нөхөн гаргаж өгсөн бол нэн тааламжтай тариф хэрэглэх бөгөөд энэ тохиолдолд илүү төлсөн гаалийн татварыг гаалийн байгууллага буцаан олгоно.

4.8.Гаалийн тарифыг түр хугацаагаар тогтоож болох бөгөөд ийнхүү түр хугацаагаар тогтоосон тарифыг мөрдөх хугацаа жилд 6 сараас хэтрэхээргүй байна.

4.9.Гаалийн тарифыг хилийн боомтоор тогтоож болно.

4.10.Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасны дагуу импортын бараанд гаалийн хөнгөлөлттэй тариф хэрэглэнэ.

[/Энэ хэсгийг 2015 оны 12 дугаар сарын 03-ны өдрийн хуулиар нэмсэн/](#)

54) **5 дугаар зүйл. Гаалийн татвар тогтоох хэлбэр**

5.1.Гаалийн татварыг дараахь хэлбэрээр тогтооно:

5.1.1.гаалийн үнээс хувиар;

5.1.2.барааны нэгжид мөнгөн илэрхийллээр;

5.1.3.энэ хуулийн 5.1.1, 5.1.2-т заасан хэлбэрийг дангаар, эсхүл хослуулан;

5.1.4.энэ хуулийн 5.1.1, 5.1.2-т заасан хэлбэрээс гаалийн өндөр татвартайг нь сонгоно.

격, 마지막으로 유연성 있는 가격, 이는 수입품의 통관가를 산정하는 최후 방법이며 신고자의 요청으로 가격 구분과 통합 가격 방식을 바꾸어 적용할 수 있다<sup>55)</sup>.

### 3. 관세평가 및 사전출하 검사

몽골은 관세평가에 CIF 수입 가격 기준으로 사용하며 수입된 물품의 관세평가는 관세율법에 따라 시행된다.

만약 세관에서 신고가격이 맞지 않다고 의심하고 수입자가 신고한 수입 가격의 정당성을 밝힐 수 없다면 세관은 “연역적 방법”, “계산방법”, “최악조건 사용방법”을 적용할 수도 있다. 몽골은 사전 출하 검사 절차를 사용하지 않는다. 몽골은 수입제도가 없기 때문에 수입된 물품에 대해 원산지 규척이 없다<sup>56)</sup>.

몽골은 대부분의 수입물품에 대해 5%의 관세를 부과하나 국내 채소 재배자 보호 및 육성을 위해 계절에 따라 15%까지의 관세를 부과하고 있다. 또한 국내 맥주 생산업자를 보호하기 위해 25%의 높은 관세를 부과하고 있다.

---

55) 9 дүгээр зүй л. Гаалий н үний г тодорхой лох арга

9.1.Импортын барааны гаалий н үний г тодорхой лоход дараахь аргуудыг дор дурдсан дарааллын дагуу хэрэглэнэ:

9.1.1.хэлцлий н үний н арга;

9.1.2.нэг төрлий н барааны хэлцлий н үний н арга;

9.1.3.ижил төрлий н барааны хэлцлий н үний н арга;

9.1.4.ялгаварт үний н арга;

9.1.5.ний лбэр үний н арга;

9.1.6.уялдуулан хэрэглэх үний н арга.

9.2.Мэдүүлэгчий н хүсэлтээр энэ хуулий н 9.1.4, 9.1.5-д заасан аргын дарааллыг сольж хэрэглэж болно.

56) KOTRA, “몽골 관세제도”, 2015.12.p.16.

## 제2절 무역원활화 수준

### 1. 몽골의 무역원활화 조치 현황

무역원활화는 무역 관련한 불필요하고 복잡한 절차, 관행, 인프라 등을 제거 또는 간소화함으로써 거래비용을 줄이고 효율성을 증대시켜 교역을 확대하는 모든 조치를 포함한다<sup>57)</sup>.

그러나 무역원활화에 대한 정의는 국제기구에 따라서 그 범위가 상이하며, WTO는 “국제무역절차의 간소화와 조화”로 무역원활화를 좁게 정의하고 있는 반면 World Bank는 국경에서 통관절차뿐만 아니라 국경 너머서의 제도와 규범의 개혁, 그리고 항구 효율성까지 포괄하는 넓은 개념으로 정의하고 있다.<sup>58)</sup>

World Bank의 물류성과지수(LPI; Logistics Performance Index)는 물류의 효율성을 측정하는 지수로 통관, 물류인프라, 국제수송, 물류 서비스역량, 탁송화물 추적능력, 화물의 적시 도착 등 6개 변수를 가중평균한 값을 말한다<sup>59)</sup>.

따라서 World Bank의 물류성과지수(LPI; Logistics Performance Index)의 2016년 기준으로 몽골은 세계 160개국에서 108 순위, 2.51 점수로 세계 평균(2.89)보다 낮은 수준을 보이고 있는 것으로 나타났다.<sup>60)</sup>

57) 최보영, 선주연 외4인 “무역원활화 기본계획 수립을 위한 전략적 방안 연구”, KIEP 대외경제정책연구원, 2015.7, p.1.

58) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년

59) 최보영, 김정곤 외4인 “무역원활화 기본계획 수립을 위한 전략적 방안 연구” KIEP 대외경제정책연구원, 2015.7, p.30.

60) World Bank의 물류성과지수(Logistics Performance Index) 2016 지표  
<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/MNG/2016#chartarea> (검색일:2016.08.28.)

<표 III-2> 몽골과 OECD 평균 LPI 비교

	LPI	통관	물류 인프라	국제운송	물류역량	물류추적	적시성
OECD 평균	3.70	3.61	3.73	3.46	3.71	3.67	4.05
몽골/2016/	2.51	2.39	2.05	2.37	2.31	2.47	3.40
몽골/2014/	2.36	2.2	2.3	2.6	2.3	2.1	2.5
몽골/2012/	2.25	1.98	2.22	2.13	1.88	2.29	2.99
몽골/2010/	1.25	1.81	1.94	2.46	2.24	2.42	2.55
몽골/2007/	2.08	2.0	1.92	2.5	1.8	2.0	2.25

자료: World Bank, Logistics Performance Index Database[online](검색일: 2016.07.25.)

외 <표III-2>에서 몽골의 물류성과지수를 OECD와 비교하였으나 몽골의 LPI는 OECD 평균보다 크게 낮은 수준을 보이고 있는 것으로 확인된다. 하지만 2007년과 2016년 물류성과지수(LPI) 결과에 따르면 몽골은 해당기간 동안 국제운송 분야를 제외하고 모든 부문에서 개선된 지표를 보였다.

앞에서 World Bank의 물류성과지수(Logistics Performance Index)를 이용하여 몽골의 무역원활화를 평가하였는데 아래에서는 World Bank의 Doing Business를 활용하여 몽골의 수출입 시 소요하는 시간 및 비용을 기초로 LPI의 물류성과 평가를 보완하여 몽골의 무역원활화 현황을 보다 구체적으로 평가하고자 한다.

<표 III-3> 몽골의 수출입시 물류특징

수출								
서류 개수			소요일			컨테이너비(US\$)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
11	11	7	49	44		2,745	2,745	
수입								
서류 개수			소요일			컨테이너비(US\$)		
13	13	6	50	45		2,950	2,950	

자료: World Bank, Doing business 2014, 2015 (검색일: 2016.07.29)

World Bank의 Doing Business는 전세계 189개 국가를 대상으로 평가를 실시하였으며, 몽골은 무역원활화와 관련된 국제 교역 부분에서 2015년 기준 73위를 차지하고 있었으나 2016년 기준 74위를 차지하여 1순위 하락한 것으로 평가되었다. 또한 Doing Business 2016년 기준으로 몽골은 요구되는 서류의 개수를 수입 시 13개에서 6개로, 수출 시 11개에서 7개로 각각 감소한 것으로 나타났다.



<표 III-3>에서 확인할 수 있듯이 몽골 수출 시 평균적으로 소요되는 기간은 2015년 기준 44일, 수입 시 소요되는 기간은 45일 정도 걸리는 것으로 확인되어 2015년에는 2014년 비해 수출입 평균 소요기간이 각각 5일 정도 감소한 변화를 보이고 있다. 그러나 컨테이너 비용의 경우 분석 기간 동안 아무런 변화가 없는 것으로 나타났다 <표 III-3참고>.

무역원활화를 위한 전자통관제도의 도입 및 개선의 경우 몽골은 2010년 7월부터 한국 코이카(KOICA)와 아시아개발은행(ADB)의 공동 자금지원으로 세관전자정보시스템(CAIS: Customs Automated Information System)을 도입하여 활용하고 있다.

이 사업은 관세행정정보시스템(수출입통관, 관세징수, 수출입화물관리 등), 외부기관 연계시스템, 포털시스템, 통관정보통합시스템, 정보통신기술 인프라 등 다섯 개의 영역으로 이루어져 있다.

그리고 몽골은 2009년 싱글윈도 시스템과 함께 부분적 위험관리시스템(Risk management system)을 도입하였으며, 위험관리시스템은 물품 및 수출입 업체 위험도에 따라 빨강(고위험), 노랑(중위험), 초록(저위험) 세 개의 등록으로 구분하여 상이한 화물검사 절차를 적용하는 것을 골자로 한다<sup>61)</sup>.

따라서 전자 통관 시스템은 몽골 전역을 대상으로 수출입관련 이행에 활용되고 있으며 전 지역세관에 모두 적용 중이다. 시스템의 적용 부문을 살펴보면 화물, 수출입통관 위주로 적용하는 것으로 파악된다<sup>62)</sup>.

<표 III-4> 전자통관시스템 구축 내용

시스템 이름	시스템 기능 및 내용
화물관리시스템	- 선박 및 항공기의 입항부터, 보세창고 최종반출까지 전자적으로 신고하는 방식으로 화물을 관리하는 시스템 - 입항신고→물품하역→보세운송→보세창고입고→화물반출
수출입통관시스템	- 기존 종이서류를 가지고 세관을 방문하던 방식에서 벗어나, 세관 방문 없이 전자서류로 수출입신고 관련 세관절차를 처리하는 시스템

61) 최보영, 전주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안” KIEP 대외경제정책연구원, 2014년.p.81.

62) 국가관세중합정보망운영연합회 KCingle-CUPIA “전자통관시스템(UNI-PASS) 도입·사용국 관세행정 성과평가“, 관세청. 2012.12.p.29.

데이터웨어하우스 (Datawarehouse:DW)	- 수출입관련 데이터(Data)를 저장하는 창고(Warehouse) - 세관은 물론, 민·관 유관기관으로부터 전송받은 모든 정보를 체계적으로 관리하는 시스템 - 수출입 통계, 우범화물선별 등 관세행정 전문분야에 활용
위험관리시스템(RM): 우범화물선별중심	- 시스템에 “우범화물 선별조건을 입력하여 수출입화물 통관 시, 자동적으로 우범 물품을 선별하는 시스템
인터넷 통관포탈시스템	- 수출입자 등 민원인이 인터넷으로 세관시스템에 접속하기 위한 관문(Gateway) - 민원인이 동 시스템을 통해 수출입통관신고 등을 하면 동 시스템은 관련정보를 수출입통관시스템 등에 자동으로 전달

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회/KCingle-CUPIA/” 2012.12.p.30.

<표 III-5> 관세행정정보시스템 기능

통관관리 시스템 주요 기능	
기능	기능요약
수출입 신고 관리	수출신고서 심사
	정정/취하 신고
	승인/취소 관리
	장애처리
	고지서 발행
	기타관리
수출 C/S	본부 세관 C/S
	세관 C/S
수입신고 관리	수입신고서 심사
	정정/취하 신고
	승인/취소 관리
	장애처리
	고지서 발행
	가격심사
수입 C/S	본부 세관 C/S
	세관 C/S
사후심사	관리자
	기업 심사
	건별 심사
화물관리 시스템 주요 기능	
수출 화물	적하목록 관리
	반출입 신고
	수출 이행관리
수입화물	적하목록 관리
	반출입 신고
	운송 신고
	재고관리
통과/환적 화물	통과화물 신고
	화물정정
여행자 관리	승무원 관리
	여행자 관리
징수시스템 주요 기능	
고지 및 수납	납부 고지서 관리
	제세수납 관리
	추징 관리
	수수료 관리
징수 보고	정부 보조금/세외수입 관리 징수 보고서 관리

	세입결산서 관리
	징수보고 마감
체납 관리	체납 내역관리
	체납통계
	독촉고지
	결손처분
	담보관리
관리자	승인처리
품목분류 시스템 주요 기능	
검색	통합검색
	품목별 조회
	관세율 조회
민원 업무	품목등록 요청
	품목분류 변경 요청
	품목분류 질의
품목분류 관리	품목분류 관리
	품목분류 조정
	관세율 관리
	HS 코드 관리
	민원 관리
화물추적시스템 주요 기능	
통합검색	수입화물진행현황 조회
	통관상태 조회
개인화 관리	입국/납입/반출/출국 등록
	통관 예정 화물 관리
	이벤트 관리

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회/KCingle-CUPIA/” 2012.12.p.24

<표 III-5>에서 확인할 수 있듯이 몽골은 기존의 GAMAS 시스템 대비 개선된 통합 데이터 베이스는 수출입 통관 데이터 베이스, 화물관리 데이터 베이스, 화물 추적 데이터 베이스, 관세 및 징수 데이터 베이스, 품목분류 데이터 베이스에서 각각 구성되어 있으며, 단일화된 사용자 인터페이스 제공, 전자적으로 통관 신고 후 첨부 서류 최소화, 통관 신고 후 심사 시 가격결정의 편의성을 제공 등 기능을 가진다.

또한 외부연계시스템 구축에 따라 효율적인 정보처리 및 공동 활용을 위한 수출입통관 관련 주체간의 연계방안 및 정보의 공동 활용체계 구성방안 검토, 외부 기관과의 연계 시스템 구축 또한 민간기관, 정부기관, 인접국가와의 연계를 위한 정보시스템 구축, 효율적인 연계 인프라가 설계되었다.

<표III-6> 외부연계시스템 기능

외부연계시스템 구축	
기능	기능요약
요청/결과전달	정보 요청
	결과 전달
정보 보내기/받기	보내기
	받기
분산DB 연계	타 기관에 분산 Data Base 검색
온라인 처리	실시간 정보 조회
배치처리	시간별 정보 연계
메세징 시스템 주요 기능	
문서변환	외부수신 전자문서 변화
	내부 전자문서 변화
문서관리	변경 이력관리
	변경사항 저장
	검색
	위변조 방지
문서정송	원본 증명
	수신자 문서 수신
	기간별 문서 전송
	확인문서 전송

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회 /KCingle-CUPIA/” 2012.12.p.24.

그리고 SMS/NMS 구축에 따라 전체 IT환경에 대한 감시, 중앙 집중 관리 및 문제해결 기능이 가능해지면서 원격으로 네트워크, 시스템 및 어플리케이션을 관리, 원인 분석 및 운영의 효율화를 위해 관련 이벤트를 통합 관리, IT 인프라의 용량을 감시, 분석 및 예측, 관련된 비즈니스의 영향도에 따라 이벤트의 우선순위 선정 등 또한 네트워크 환경에 대한 중앙 집중 관리 및 문제해결 기능이 제공되면서 네트워크 라이프사이클 관리를 통한 가상화된 네트워크 환경에 대한 장애 및 성능에 대한 근본원인 분석, 어플리케이션 인식이 가능한 네트워크 관리를 통한 어플리케이션 서비스와 관련된 네트워크 가용성 및 성능관리, 관리되는 모든 인터페이스에 대한 실시간 네트워크 성능관리 등이 가능해졌다<sup>63)</sup>.

따라서 ADB(2011)는 CAIS 도입으로 인한 혜택을 첫째, 모든 몽골 수출입 통관신고의 전자화, 둘째 몽골 수출입 통관에 걸리는 시간이 시스템 도입 전 3시간 6분(2시간 20분)에서 23분(13분)으로 감축, 셋째 행정오류가 3% 감축, 넷째 통합 정보시스템(data warehouse) 운영이 가능해졌으며, 다섯째, 중앙 관세청을 중심으로 통합된 통관시스템 운영이 가능해졌다<sup>64)</sup>.

63) 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회”, 2012.12.p.28  
 64) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안” KIEP 대외경제정책연구원,

<표 III-7> 몽골 관세행정현대화 사업주요 연혁

날짜	내용
2006.07	타당성조사 실시
2006.09	몽골관세청 KOICA에 무상원조 신청
2006.12	몽골관세청과 KOICA의 프로젝트 과제 원조절차 협의
2007.04	한국전자통관국제화재단과 KOICA의 상호 업무지원협의
2007.05	몽골정부로부터 KOICA 무상원조 사업요청서 접수
2007.06	타당성 조사 전문가 추천 의뢰
2007.07	타당성조사단 파견
2007.08	2008년 예비사업으로 선정
2008.01	2008년 추진 신규 사업으로 승인
2008.06-2009.12	몽골 전자통관시스템 구축(KOICA 발주)
2009.03-2010.02	몽골 전자통관시스템 구축 (몽골 관세청 발주, ADB 자금)
2010.05-2011.04	몽골 간이재해복구센터 구축 (몽골 관세청 발주, ADB 자금)

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회/KCingle-CUPIA/” 2012.12.p.5.

앞에서 언급한 바와 같이 몽골은 무역원활화를 위한 많은 노력을 하고 있으나 통관의 자동화와 서류 없는 무역의 효과적인 도입을 위해서는 기본적으로 ICT 인프라 관련 법·제도가 필요하며, 몽골 관세청은 몽골 정부조직 중 ICT 선도 기관으로 평가 받았으며, 특히 전자통관시스템(UNI-PASS) 도입으로 인해 SMS/NMS 구축되어 전체 IT환경에 대한 감시, 중앙 집중 관리 및 문제해결 기능 또는 네트워크 환경에 대한 중앙 집중 관리 및 문제해결 기능이 제공되었다.

따라서 다음 <표 III-8>는 몽골의 서류 없는 무역을 위한 ICT 인프라 구축수준을 보여 주고 있다.

<표 III-8> 서류 없는 무역을 위한 ICT 인프라 구축 수준

구분	전자통관시스템의 구축	관세당국과 세관통제기관과의 인터넷 연결 여부	전자 싱글윈도 시스템 구축
몽골	△	△	△

△는 부분적 이행, ○는 완전한 이행을 의미함  
 자료: 최보영, 전주연 외4인 “ GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안” KIEP  
 대외경제정책연구원.p.75 (검색일:2014.09.30.)

몽골 관세청 공급된 장비 및 소프트웨어 내역은 전술한 바와 같이 전자통관시스템을 도입하여 몽골 통관이 어느 정도 개선되었는데도 아직 개선의 여지는 많

이 남아 있어 몽골의 ICT 인프라 구축 수준은 모든 항목에서 부분적으로만 이행하고 있는 것으로 보인다 <표 III-8 참고>.

다음은 몽골의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안 프로젝트 아래 2014년 9월 30일 UN ESCAP, 2013/14 Survey를 바탕으로 한 인터넷 검색 결과인데 이에 따르면 몽골은 서류의 전자식 제출이 불완전한 것으로 나타나 부분적으로만 이행하고 있는 것으로 알려졌다 <표 III-9 참고>.

<표 III-9> 전자식 제출이 가능한 서류

국가	전자 세관신고	수출입면의 전자신청과 발급	해상적하 화물목록의 전자제출	항공적하 화물목록의 전자제출	원산지증명서 전자식 신청과 발급	관세와 수수료의 전자납부	관세 환급의 전자신청
몽골	△	△	△	△	△	△	△

△는 부분적 이행, ○는 완전한 이행을 의미함  
 자료: 최보영, 선주연 외4인 “ GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안” 대외경제정책  
 연구원, p.79.

마지막으로 몽골은 무역원활화를 위한 전자통관시스템(UNI-PASS) 구축 이후 몽골의 통관환경 및 관세행정 개선효과에 관한 분석이다.

몽골 관세청은 기존 자체개발한 관세행정시스템(CAMAS) 폐기하여 UNI-PASS를 모델로 한 신규관세행정 시스템 CAIS 도입 이후 World Bank가 격년으로 발표하는 Logistics Perfotmance Index(LPI)에 따르면 검사비율이 증가한 것을 제외하고는 전반적인 개선효과가 나타났다.

<표 III-10> 전자통관시스템(UNI-PASS) 구축 전 및 구축 후 비교

구분	LPI 지수			
	지표	구축 전 (2010년)	구축 후 (2012년)	변동
국제 지수	LPI 순위	141위	140위	1순위 향상
	세관 순위	149위	144위	5순위 향상
국내 지수	수입관련기관수	5개	4개	1개 감소
	수출관련기관수	8개	5개	3개 감소
	수입문서의 수	5종	3종	2종 감소
	수출문서의 수	9종	4종	5종 감소
	통관소요시간 (비검사대상)	2일	1일	1일 감소
	통관소요시간 (검사대상)	2일	1일	1일 감소
	실물검사비율	50%	71%	21% 증가
중복검사비율	50%	6%	44% 감소	

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회 /KCingle-CUPIA/” 2012.12.p.5.

또한 한국 관세청에서 출판한 전자통관시스템(UNI-PASS)도입 및 사용국 관세 행정 성과평가 보고서에 따르면 몽골의 경우 세관원을 대상으로 인터뷰와 설문을 통해 파악한 결과는 기존 CAMAS 시스템과 만족도 측면에서 거의 차이가 없는 것으로 파악되었다<sup>65)</sup>. <표 III-11 참고>

<표 III-11> 전자통관시스템(UNI-PASS) 구축 후 세관원 대상 설문조사 결과

평가요소	평가항목	구축 전	구축 후	변동
내외부 사용자가 느끼는 시스템품질	사용편리성	7.12	7.18	0.05
	응답시간	6.89	6.93	0.04
	신뢰성	6.80	7.16	0.35
	요구사항 반영도	6.95	6.73	-0.22
	보안성	7.38	7.28	-0.10
내외부 사용자가 느끼는 정보품질	정확성	7.49	7.41	-0.09
	최신성	6.57	7.18	0.61
	신뢰성	7.13	7.39	0.26
	유용성	7.37	7.68	0.31
	충분성	6.68	6.91	0.23
이해용이성	7.90	7.57	-0.33	
전체 만족도		7.12	7.22	0.10

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, “국가관세종합정보망운영연합회 /KCingle-CUPIA/” 2012.12.

따라서 CAIS 시스템 구축 후 LPI로 볼 때 어느 정도 성과가 있었다고 파악할 수 있으나 세관원을 대상으로 한 조사 결과에 따르면 CAIS 시스템의 만족도는

65) 국가관세종합정보망운영연합회, “전자통관시스템 (UNI-PASS) 구축 후의 성과 및 사용자 만족도 조사”, 2012.12.,p.6



기존 시스템과 크게 차이는 나지 않은 것으로 보인다. 또한 보다 구체적으로 LPI 분석을 보완하기 위하여 World Bank의 Doing Business 보고서의 Trading Across Border(TAB) 부분을 활용하여 UNI-PASS 도입 전·후 지표를 비교하였다. <표 III-12 참고>

TAB는 무역관련 민간 기업을 대상으로 조사한 것이며, 세관의 효율성과 더불어 무역관련 민간부분 효율성, 기반시설 및 기타 환경요소를 모두 반영되어 있다.<sup>66)</sup> TAB에 따르면 CAIS 구축이후 큰 개선효과가 있었다고 판단하기는 어려운 것으로 보인다.

<표 III-12> 전자통관시스템(UNI-PASS) 구축 후 Doing Business 보고서  
TAB부분의 변동

구분	지표	구축 전 (2011년)	구축 후 (2013년)	변동
Doing Business/Trading Across Border	무역원활화순위	158위	175위	17위 하락
	수출문서의 수	10종	10종	-
	수출소요일수	46일	46일	-
	수출소요비용	1182USD	1307USD	125불 증가
	수입문서의 수	8종	8종	-
	수입소요시간	17일	17일	-
	시입소요비용	1302USD	1425USD	123불 증가

자료: 전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가, "국가관세종합정보망운영협회 /KCingle-CUPIA/" 2012.12.p.5.

따라서 CAIS 도입 이후 LPI지수 결과에서 확인할 수 있듯이 시스템 구축 후 세관랭킹 및 수출입 관련 서류, 통관소요시간의 개선사항이 존재하나 개선 정도는 비교적 미비하였으나 검사 비율이 증가한 것을 제외하고는 전반적인 개선효과가 나타난 것으로 보인다. 반면 몽골 세관 대상 인터뷰와 설문조사 결과는 기존 시스템과 만족도 측면에서 거의 차이가 없는 것으로 파악되었다.<sup>67)</sup>

## 2. 몽골의 수출입통관절차 및 수출입규제제도

몽골은 중국과의 국경에 위치한 13개, 러시아의 국경에 위치한 29개, 항공교통 통관지점 4개, 총 46개의 통관지점을 통해서 통관서비스를 운영하고 있다.

66) 국가관세종합정보망운영협회, "전자통관시스템 (UNI-PASS) 구축 후의 성과 및 사용자 만족도 조사", 2012.12., p.22

67) 앞의 책, 2012.12. p.69.

국제 통관지점은 몽골과 러시아의 국경에 위치한 수흐바타르(Sukhbaatar), 알탄불라그(Altanbulag), 보르슈(Borshoo), 차강누르(Tsaganuur), 에레엔차브(Ereentsav)와 몽골과 중국의 국경에 위치한 자민우드(Zamiin Uud), 불간(Bulgan), 슈베르(Sumber) 등 총 14개 있으며, 영구운영 통관지점이 11개, 임시운영 통관지점이 14개, 통과운영 통관지점이 7개가 있다. 그러나 자민우드 통관지점은 국제 통관지점 중에서의 주요 역할을 하고 있다<sup>68)</sup>.

몽골의 대표적인 수입경로는 산지→중국 텐진 신항→육상 운송(도로 또는 철도)→얼렌→몽골 자민우드→육상 운송(도로 또는 철도)→울란바토르 반면 몽골의 수출경로는 울란바토르→육상 운송(도로 또는 철도)→TMGR철도역→자민우드→중국 얼렌(철도 환적)→철도운송→텐진 신항→수입국<sup>69)</sup>

<표 III-13> 몽골의 통관지점 현황

	구분		합계
	국제	양국	
러시아	5	5	10
중국	5	8	13

자료: 몽골관세청 www.customs.gov.mn (검색일:2016.07.26)

몽골은 세관 통관절차와 관련된 부담(Burden of customs procedures)면에서 2014년 기준 3.30점, 인접국인 러시아와 중국에 비해 낮은 점수를 보이고 있으나 몽골 통관절차와 관련된 부담이 상대적으로 높다고 파악된다. 또한 2010-2014년 해당기간 동안 몽골의 통관절차와 관련된 부담에 대한 변화는 거의 차이 없는 것으로 보인다. <표 III-13 참조>

<표III-14> 몽골 세관 절차의 부담

년도	몽골	러시아	중국
	매우 효율적=7, 매우 비효율적=1		
2010	3.28	2.93	4.53
2011	3.30	2.80	4.40
2012	3.30	2.90	4.20
2013	3.10	3.30	4.20
2014	3.30	3.60	4.30

자료: World Data Atlas, Burden of customs procedures [online], (검색일:2016.07.28)  
<https://knoema.com/WBWDIGDF2015Aug/world-development-indicators-wdi-september-2015?ts1d=2135750>

68) MONGOLIAN CUSTOMS www.customs.gov.mn (검색일:2016.07.26.)

69) 우성우, 김홍매, 외2인 “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7.p.94.

#### 1) 중국-몽골 환적(T/S)통관 절차

수출화물의 경우 텐진항 도착 후 텐진 세관에서 통관절차를 마무리한 후 엘렌 세관에서 간단한 서류 검사만 하는 T/S 통관만 진행한다.

텐진발 화물은 환적화물이므로 중국내 “환적화물방식”에 따라 처리하고 중국 내륙화물의 경우, 중국세관 검역국에서 요청하면 검수/검량 절차에 따라 정식 통관절차를 수행하게 된다.

텐진항에 선박이 입항한 후 세관에 환적 통관을 신청 및 승인증을 접수하며, 컨테이너를 강신(Gangxin) CY로 옮긴 후 신강 철도역에 화차를 신청해서 화차가 나오면 상차 후 신강을 출발하게 된다.<sup>70)</sup>

#### 2) 텐진 신강 환적 통관 절차

통관절차는 선적서류 접수 → 선박입항 D/O 수령 → 세관에 T/S 통관 신청 및 T/S 통관 승인증 접수 → 컨테이너 인수 신청 & 부두비용 지불 → 해당 컨테이너 P/UP 허가증 발급 → 컨테이너 P/UP 후 Gangxin CY로 이동 → Gangxin CY 입고 시 계근 및 편중 검사 → Gangxin CY 입고 하차 후 Xingang Station에 웨건 신청 → 웨건 나오면 상차 후 Xingang 출발 순으로 진행된다. <sup>71)</sup>

#### 3) 엘렌 환적 통관 절차

Erlan철도 화물 징화장에서 해당화물 도착여부 및 도착 시 서류 접수 → 관련 관봉서류 및 RWB 가지고 T/S 통관(RWB상에 Erlan세관 스탬프 찍어줌) → 세관 승인된 서류 가지고 철도 징화장에 다시 서류 제출, 지민우드로 출발 신청 → 18-24시 사이에 서류 도착한 화물은 당일에 수속 불가하며 → 엘렌-자민우드구간 열차 편성하여 출발하게 된다.<sup>72)</sup>

다시 말해 엘렌에 화물이 도착시 서류를 접수시키고 관련 관봉서류 및 RWB(Railway Bill)을 가지고 환적 통관을 한다. 18-24시 사이에 서류 도착한 화물은 당일에 수속이 불가하며, 지체상금이 발생한다.

#### 4) 자민우드 환적 통관 절차

자민우드에 컨테이너가 도착하면 자민우드역 직원이 컨테이너 넘버를 수기로 기재하고, 각 파트 운송사들의 직원이 확인하여 울란바토르항으로 출발할 화차를 신청하며 화차 배정이 끝난 컨테이너는 울란바토르로 출발한다.

70) 앞의 책, p.98.

71) 우성우, 김홍매, 외2인, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7. p.99.

72) 앞의 책, p.94.

트럭으로 운송을 하는 경우 컨테이너 또는 벌크화물이 선적된 트럭은 자민우드 국경까지 운송되며, 화물을 하차한 후 트럭은 다시 국경을 넘어 화차하고 화물은 자민우드 CY에 입고 된다. 트러킹으로 운송된 모든 컨테이너 및 벌크화물은 반드시 자민우드 국경에서 화물 통관을 완료한 후 울란바토르로 출발시킬 수 있다<sup>73)</sup>.

### 3. 통관절차의 제도

#### 1) 수입금지과 제한 및 라이선스

몽골은 어떠한 수입 할당제도 적용되지 않는다. 관세법에 따라서 수입 금지 또는 제한조치는 의회의 승인이 필요하다. 수입 금지된 물품으로는 마약과 마취약, 그리고 이들의 원료 및 생산 장비가 있다. 1961년 마약에 대한 유엔 협약, 1971년 물질에 대한 유엔 협약, 1988년 불법무기와 마약, 수의사 장비, 거래에 대한 유엔 협약에 의거하여 수입 제한되는 물품은 몇 가지로 분류된다. 이 중에는 말, 소, 양, 염소, 낙타가 있다. 또한 희귀동물과 그 고기의 특정부분, 천연 식물, 우라늄과 우라늄 농축액, 이온화 및 자외선 물질, 낮은 위험성을 갖고 있는 화학 물질, 몬트리올 의정서에 제시되어있는 오존에 악영향을 끼치는 해로운 화학물질들, 위험한 산업 폐기물, 기증자의 혈액, 인간 정신에 악영향을 끼치는 의학 약품들이 제한된다. 당국에 따르면 이러한 수입제한의 주목적은 인간, 동식물의 건강을 보호함과 동시에 국가안보를 보호하는 것이다<sup>74)</sup>.

#### 2) 통관

수출을 위한 통관 절차와 서류는 세관 법에 따라 규제된다. 통관을 위한 주요 문서는 세관 신고 양식이다. 세관은 수출업자에게 추가 서류를 요구할 수도 있으며, 여기에는 송장, 포장명세서, 원산지 증명서가 있다. 세관이 측정하는 수출 제품의 관세 값은 몽골 국경에서의 값과 같다. 수입과 마찬가지로 원스톱서비스는 주요 세관소에서 가능하며 “황금카드제도”가 2002년부터 도입되었다. 몽골 국립 상공회의소는 수출 원산지에 대한 증명서를 발급한다. 특히 미국과 유럽에 수출하는 섬유 수출업자들이 이에 해당한다. 원산지 증명서 발행과 이에 관련한 법규는 몽골상공회의소로부터 1999년 2월에 시행된 “원산지 증명서의 발급과 몽골에서 유래한

73) 앞의 책., p.100.

74) 울란바토르 무역관 KOTRA (검색일:2016.07.21)

[http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE\\_CD=01005&SITE\\_SE\\_CD=1039147&TOP\\_MENU\\_CD=36949&LEFT\\_MENU\\_CD=36958&MENU\\_CD=36958#nolink](http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE_CD=01005&SITE_SE_CD=1039147&TOP_MENU_CD=36949&LEFT_MENU_CD=36958&MENU_CD=36958#nolink)

섬유의 결정"에 의거한다. 원산지 증명서를 요청하려면 수출입자는 계약서, 송장, 포장 목록, 그리고 몽골상공회의소에 제출한 지원서의 사본을 제출하여야 한다. 일반적으로 몽골상공회의소는 증명서를 4일(영업일자 기준) 이내에 발급해주며 제출한 서류를 돌려준다. 몽골 상공회의소는 공장으로 수출되는 제품들에 대한 검사를 실시 할 수 있다<sup>75)</sup>.

환각제 마취제 및 위험하거나 독성이 있는 화학제품은 수출이 금지된다. 또한 미가공한 원재료 산양은 수출을 금지하고 1차 가공 산양은 자국 가공기업의 수요를 만족시키는 조건하에 수출할 수 있으며 반드시 외화를 획득해야 한다<sup>76)</sup>. 가공산업 보호를 위한 가족과 캐시미어는 단순 가공(1차)이라도 거쳐야만 수출을 할 수 있다. 몽골의 수출업자는 수출 라이선스가 필요하지 않으나, 총, 폭발성 약품 등과 같은 상품수출 시 라이선스가 필요하다. 몽골은 다른 국가와 자발적 수출제한협정을 체결하지 않았으며, 수출품에 대한 가격 규제도 아직 실시하고 있지 않다<sup>77)</sup>.

### 3) 수출업자에 대한 조세 양허 및 보조금 지급

몽골은 농산품을 포함해 어떠한 수출상품에도 직접보조금을 제공하지 않는다.<sup>78)</sup>

## 4. 통관단계별 효율성

World Bank의 Doing Business에서 통관절차를 서류준비, 세관통관, 항구 및 터미널, 내륙운송으로 나누고 있다.<sup>79)</sup> 따라서 몽골의 통관절차상에 가장 많은 일을 소요하는 단계는 서류 준비 단계인 것으로 나타났으며, 그 다음으로 내륙 운송, 항만, 세관 통관 단계로 순하고는 반면 비용의 경우 내륙 운송 단계에서 가장 높은 비용을 소비되는 것으로 나타났다. 심지어 2014년 기준 몽골은 수출입 시 총 49-50일 정도 소요되었는데, 2015년 기준 몽골은 수출입 시 소요되는 일이 5일로 감소하여 무려 44-45일 소요되는 것으로 나타났으나 다른 단계에서 소요되는 일의 경우 또는 수출입 시 필요한 비용적인 측면에서는 아무런 변경이 없

75) 울란바토르 무역관 KOTRA (검색일:2016.07.21)

[http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE\\_CD=01005&SITE\\_SE\\_CD=1039147&TOP\\_MENU\\_CD=36949&LEFT\\_MENU\\_CD=36958&MENU\\_CD=36958#nolink](http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE_CD=01005&SITE_SE_CD=1039147&TOP_MENU_CD=36949&LEFT_MENU_CD=36958&MENU_CD=36958#nolink)

76) 한국무역협회 [www.kita.net](http://www.kita.net) /[http://www.kita.net/trade/nation\\_info/asia/mongol/trade.jsp/](http://www.kita.net/trade/nation_info/asia/mongol/trade.jsp/)

77) 돌마 바다르호 “몽골의 무역환경 분석을 통한 한국-몽골의 무역협력 증대방안” 신라대학교 대학원, 무역학 석사 학위논문, 2013.2., p.35.

78) 앞의 책, p.35.

79) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년. p.54.

는 것으로 나타났다.<표 III-15 참고>

따라서 내륙운송과 관련한 소요일수가 긴 이유 중 하나는 몽골의 도로, 철도 등의 인프라가 아직까지 부족하거나 낙후되어 있기 때문이라고 할 수 있으며, 서류 준비 단계는 가장 많은 일을 소요하는 이유로 몽골 ICT 인프라의 부분적인 이행으로 인해 전자식 제출이 가능 서류의 경우도 부분적으로 이행되어 있기 때문이라고 할 수 있다.

<표 III-15> 몽골의 통관단계별 효율성

년도	수입									
	소요일					비용(US 달러)				
	서류 준비	세관 통관	항만 (터미널)	내륙 운송	총 소요일	서류 준비	세관 통관	항만 (터미널)	내륙 운송	총 비용
2014	28	4	5	13	50	110	150	190	2500	2950
2015	23	4	5	13	45	110	150	190	2500	2950
수출										
2014	28	2	5	14	49	145	160	190	2250	2745
2015	23	2	5	14	44	145	160	190	2250	2745

자료: World Bank, Doing business Database [online](검색일:2016.07.27)

보다 구체적으로 몽골 철도구간의 평균 운송속도는 18.3km/h로 CAREC 교통망 평균 운송속도의 절반 수준으로 매우 느리다. 그리고 몽골 철도구간은 단선으로 이루어져 있는데 자민우드와 울란바토르 철도구간 사이에 위치한 사인샨드(Sainshand)역과 초이르(Choir)역에서 철도차량 기술검사 등의 이유로 정차시간이 평균 10시간 소요되는 것으로 나타났다. 또한 중국 천진신항을 통과한 몽골화물은 표준레인 중국철도와 몽골철도의 궤적 차이로 추가적인 환적작업이 필요하다. 실제 지민우드 터미널에서의 환적요소 시간은 8-24시간으로 예측가능성이 낮은 것으로 조사되었다. 한편 도로운송 경로의 경우 계절적 영향이 내륙운송에 있어 예측불가능한 상황의 주된 요인으로 작용하고 있었다<sup>80)</sup>.

## 5. 통관절차상의 특징

몽골의 수입통관절차에서 가장 중요한 문서는 몽골 관세청에 의해 승인된 세

80) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년. p.56.

관신고서 (CDF: Customs Declaration Form)이다. 필요할 경우 수입자는 통관을 위해 외국거래 계약서, 송장, 운송 관련 문서, 포장내역, 원산지증명서, 권한 당국으로부터 부여받은 증명서 등의 문서를 제출해야 한다. 문서는 몽골어로 작성되어야 하며 번역본도 가능하다. 통관문서는 관세사무소에 제출하고, 관세사무소에서 제출된 상품의 관세를 평가한 후 수입자가 수입세, 부가가치세 및 기타 조세를 납부하게 된다. 특별절차는 다음과 같다<sup>81)</sup>.

첫째, 신속한 처리나 특별저장시설이 요구되고, 대량의 상품을 포함하는 경우 보세관세구역 또는 특별관세구역에서 통관절차를 간소화하여 수속을 진행할 수 있다. 반면, 핵물질 등의 유해상품, 혈액 및 혈액 관련 상품과 장기기관 등의 경우 명령 제187호(2000년 5월)에 의거, 절차를 신속하게 진행할 수 있으며, 사후에 작성된 관세신고서에 따라 통관절차가 이루어지는데 이 절차가 허용된 기업과 개인의 경우 통관절차 전에 관세와 기타 조세를 지급해야 한다<sup>82)</sup>.

둘째, 특별처리가 필요한 고독성의 화학물질 또는 동물의 경우 검열이 8시간 이내에 종료되어야 한다. 2002년 이후 특정 기준을 충족한 기업에는 무작위로 및 개의 제품만을 검열하는 혜택을 부여하고 있다. 신속한 절차를 위해 원스톱 서비스 실행중이며, 원스톱 서비스에는 검사원의 문서검토, 관세 평가 관세 지불 등의 서비스 포함되어 있다<sup>83)</sup>.

반면 수출을 위한 통관 절차와 서류는 세관 법에 따라 규제된다. 통관을 위한 주요 문서는 세관신고 양식이다. 세관은 수출업자에게 추가 서류를 요구할 수도 있다. 여기에는 송장, 포장명세서, 원산지 증명서가 있다. 세관이 측정하는 수출 제품의 관세 값은 몽골 국경에서의 값과 같다. 수입과 마찬가지로 원스톱서비스는 주요 세관소에서 가능하며 “황금카드제도”가 2002년부터 도입되었다. 몽골 국립 상공회의소는 수출 원산지에 대한 증명서를 발급한다. 특히 미국과 유럽에 수출하는 섬유 수출업자들이 이에 해당한다. 원산지 증명서 발행과 이에 관련한 법규는 몽골상공회의소로부터 1999년 2월에 시행된 “원산지 증명서의 발급과 몽골에서 유래한 섬유의 결정”에 의거한다. 원산지 증명서를 요청하려면 수출입자는

81) 둘마 바다르흐 “몽골의 무역환경 분석을 통한 한국-몽골의 무역협력 증대방안” 신라대학교 대학원, 무역학 석사 학위논문, 2013년2월., p.32.

82) 앞의 책, pp.32-33.

83) 앞의 책, p.33.



계약서, 송장, 포장 목록, 그리고 몽골상공회의소에 제출한 지원서의 사본을 제출하여야 한다. 일반적으로 몽골상공회의소는 증명서를 4일(영업일자 기준) 이내에 발급해주며 제출한 서류를 돌려준다. 몽골 상공회의소는 공장으로 수출되는 제품들에 대한 검사를 실시 할 수 있다.<sup>84)</sup>

또한 몽골은 도로와 철도 등 운송수단에 따라 상이한 수입화물검사절차를 적용하는 것으로 나타나며, 철도운송을 통해 제3국을 통과한 벌크화물 및 위험물품(hazardous goods)은 에렌(Ereen)-자민우드(ZaminUud)국경지대에서 도로운송만을 허가하여 도로운송 화물에 대해 더 정밀한 화물검사를 실시하는 것으로 보인다. 먼저 몽골은 도로운송화물에 대해 수량확인 및 성분검사를 실시한다. 특히 자민우드 세관은 도로운송화물 전량을 대상으로 수량 확인작업을 시행하는 것으로 조사되었다. 수량 확인이 끝난 화물은 별도의 검사구역으로 옮겨 X-ray 검사대 혹은 시멘트, 기타 원자재 등 물품 특성에 따라 성분검사센터에서 추가적인 검사를 거친다. 철도운송화물의 경우 자민우드 세관은 컨테이너 화물 전량에 대해 현품확인을 실시하는 것으로 파악되었다<sup>85)</sup>.

관세납부 단계에서는 몽골은 관세납부제도의 불완전한 도입으로 관세행정상의 비효율성이 존재하는 사실이 문헌조사 및 현지조사에서 밝혀졌다. 수입신고와 관련된 은행송금 기록은 모두 온라인상으로 통관시스템과 연결되어 있지만 이 기록은 재무부만 확인이 가능하고 세관원의 현장 확인이 불가능하다. 따라서 관세사 혹은 수입 당사자는 관세 및 부가가치세 금액 입금 후 은행으로부터 관세납부서(payment slip)를 받아 관세청 세관원에 직접 제출, 확인을 받도록 되어 있다. 몽골세관에서 제출된 모든 서류에 대한 최종 승인이 이루어진 후에 통관이 결정되면 해당 물품반출이 가능하다.

또한 몽골은 현지조사결과 세관신고 단계에서 등록인지대, 세관 검사비 등 추가적인 비용의 발생이 주요 애로사항으로 지적되어 있다고 하며 10개 종류의 세관수수료 중 한국 포워더 업계에 가장 부담이 되는 세관수수료는 등록인지대 비

84) 울란바토르 무역관 KOTRA (검색일:2016.07.21)

[http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE\\_CD=01005&SITE\\_SE\\_CD=1039147&TOP\\_MENU\\_CD=36949&LEFT\\_MENU\\_CD=36958&MENU\\_CD=36958#nolink](http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE_CD=01005&SITE_SE_CD=1039147&TOP_MENU_CD=36949&LEFT_MENU_CD=36958&MENU_CD=36958#nolink)

85) 최보영, 선주연 외4인, "GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안", KIEP 대외경제정책연구원 2014년.p.63. 몽골 자민우드 세관관계자·지역관세사 면담

용인 것으로 조사되었다. 몽골은 컨테이너당 물품(아이템) 수량에 따라 등록인지대 작성을 요구하고 있다. 1장의 등록인지대는 7,000투그릭(약3,800원)이 소요되며 아이템 수량에 따라 장당 1200투그릭(약 700원)이 소요되는 추가서류가 필요하다. 컨테이너 하나에 물품 종류가 많지 않은 경우 큰 문제가 되지 않으나 하나의 컨테이너에 많은 수의 물품이 운반될 경우 등록 인지대에 소요되는 비용이 커지는 애로사항이 지적되었다. 비용을 줄이기 위해서는 동종 화물을 볼트류, 패넬류 등 카테고리별로 묶는 추가적 서류작업이 필요한 것으로 확인되었다.<sup>86)</sup>

<표 III-16> 몽골의 통관서류

순 위	2015		2016	
	수입	수출	수입	수출
1	선하증권	선하증권	원산지증명	원산지증명
2	원산지증명	원산지증명	상업송장	상업송장
3	상업송장	상업송장	세관신고서	세관신고서
4	세관신고서	세관신고서	화물적하목록	화물적하목록
5	화물적하목록	화물적하목록	운송장	기술/보건증명서
6	수출입허가서	계약서	계약서	운송장
7	계약서	세관경비지불증명		계약서
8	세관경비지불증명	운송장		
9	운송장	통과세관신고서		
10	통과세관신고서	보험증명서		
11	보험증명서	기술/보건증명서		
12	기술/보건증명서			
13	신용장			

자료: World Bank, Doing business Database [online] (검색일:2016.07.27.)

몽골은 내륙국이기 때문에 전체 수출입 70%의 화물이 중국 천진신항을 경유하는 복합물류운송수단을 활용하기 때문에 통과 세관신고서를 요구로 한 것이며 <표 III-16>에서 확인할 수 있듯이 Doing Business 2016에 따르면 2016년부터 몽골은 통과세관신고서를 요구하지 않는 것으로 나타났다.

## 6. 통관 투명성

다음<표 III-17>는 World Bank의 통관 투명성과 정보의 적시·적합성에 관련된 설문조사 결과이다. 이 표에는 각 항목별로 “종종 혹은 거의 항상(often or nearly always)”으로 답변한 응답자의 비율이 나타나 있다. 이 조사 결과에 따르

86) 최보영, 전주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년. pp.60-61.

면 통관절차의 투명성에 대한 인식이 33%를 차지하여 상대적으로 부정적인 것으로 나타났으며, 통관 관련기관 업무의 투명성에 대한 긍정적인 인식을 가지고 있는 응답자가 없는 것으로 나타났다. 또한 통관 관련 정보제공의 적합성·적시성 항목에서는 모든 응답자가 부정적으로 답변한 것으로 나타났다.<sup>87)</sup>

<표 III-17> 몽골 통관의 투명성

분류	몽골	OECD
통관절차의 투명성	33.33	81.65
기타 통관 관련 기관 업무의 투명성	0	86.57
통관 관련 정보제공의 적합성·적시성	0	76.9

자료: 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, 2014.08.p68

또한 몽골은 세관심사 단계에서 상업송장 및 무역계약서에 기재된 물품가격이 아닌 HS 코드에 해당하는 물품에 대해 세관 정보통합시스템(Data warehouse) 정보를 바탕으로 세관에서 임의로 가격을 평가하여 관세 및 부가가치세를 부과하는 인정관세 관행이 있다는 지적이 있었다.

87) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년.p.67.

## 제 4 장 몽골 통관제도와 물류체계의 문제점 및 개선방안

### 제1절 몽골통관제도 및 물류체계의 문제점

#### 1. 몽골통관제도의 문제점

제3장에서 언급한 바와 같이 몽골은 통관 자동화 혹은 전자화 등 몽골의 무역 원활화를 위한 많은 노력을 기울고 있다. 통관절차의 전자화, 서류 없는 무역 또는 싱글윈도우 등은 몽골의 통관과정에서 발생하는 시간과 비용을 감소시킬 뿐만 아니라 비공식적인 비용요구 등의 문제점을 해결할 수 있다.

그러나 통관 자동화와 서류 없는 무역의 효과적인 도입을 위해서는 기본적으로 ICT 인프라 관련 법·제도의 구축이 필요하며, 몽골의 경우 앞 장에서 확인할 수 있듯이 2012년에 전자통관시스템(UNI-PASS) 도입으로 인해 IT환경 및 네트워크 환경에 대한 중앙 집중 관리 및 문제해결 기능이 제공되었지만 분석결과 ICT 인프라 구축 수준이 부분적으로만 구축되어 있는 것으로 나타났다. 또한 서류의 전자식 제출도 모든 항목에서 부분적으로만 가능한 것으로 알려져 업무효율성 제고에 대한 체감하고 있지 못하고 있는 것이다.<표 III-8> 및 <표 III-9 참고>

또한 세관전자정보시스템(CAIS: Customs Automated Information System) 도입으로 인해 몽골 관세청은 화물관리 및 통관관리의 전자적 처리가 가능해져 기업과 세관도 이 시스템을 효율적으로 활용하고 있지만 CAIS 시스템 구축 후 세관원 대상으로 한 조사 결과에 따르면 CAIS 시스템은 기존 CAMAS 시스템과는 만족도 측면에서 큰 차이가 없는 것으로 파악되었다.

따라서 몽골은 지리적으로 광활한 국가이기 때문에 관세청 본청과 멀리 떨어진 세관과는 데이터 전송 시 속도가 느려지는 문제점 발생, 터미널 및 요건확인 기관과는 아직 IT인프라 연계가 미비하여 세관에서는 전자적으로 자료를 생성, 보관 하더라도 운송관련 기관이나 요건확인기관과는 전자서류의 전송 환경을 조성하지 못한다<sup>88)</sup>.

88) 국가관세종합정보망운영연합회, "전자통관시스템(UNI-PASS)도입·사용국 관세행정 성과평가", 2012.12.p58

또한 통관에 필요한 서류의 개수는 해당국가의 통관절차와 제도의 복잡성을 측정하는 지표 중 하나이며, World Bank의 Doing Business 2016년 기준으로 몽골은 수출입 시 요구되는 서류의 개수를 수입 시 13개에서 6개로, 수출 시 11개에서 7개로 줄어든 반면 2015년에는 2014년 비해 통관절차상에 소요되는 일을 5일 정도로 감소시킨 지표를 보이는데 서류준비, 세관통관, 항구 및 터미널, 내륙운송으로 나누어 볼 때는 가장 많은 시간을 소요하는 항목은 해마다 다름없이 서류준비 단계인 것으로 나타났으며, 그 다음으로는 내륙운송, 항만, 세관 통관으로 순하였다. 그 가운데 가장 많은 비용을 소비하는 항목은 내륙운송으로 나타났다. 따라서 몽골에서는 아직까지 서류의 전자식 제출이 불완전하기 때문에 서류준비 단계에서 가장 많은 일을 소요하고 있다고 평가할 수 있는 반면 몽골의 물류 인프라가 부족하거나 낙후되어 있기 때문에 내륙운송 단계에서 많은 시간이 소요하고 있다고 볼 수 있다.

몽골의 통관절차 단계를 세부적으로 살펴보면 몽골은 세관신고 단계에서 등록인지대, 세관 검사비 등 추가적인 비용의 발생이 주요 애로사항으로 지적되었다. 따라서 현지조사결과 10개 종류의 세관수수료 중 한국 포워드 업체에 가장 부담이 되는 세관수수료는 등록인지대 비용인 것으로 조사되었다. 몽골은 컨테이너당 물품(아이템) 수량에 따라 등록인지대 작성을 요구하고 있다. 따라서 컨테이너 하나에 물품종류가 많지 않은 경우 큰 문제가 되지 않으나 하나의 컨테이너에 많은 수의 물품이 운반될 경우 등록인지대에 소요되는 비용이 커지는 애로사항이 지적되었다. 이러한 비공식적인 금액은 철도운송의 경우보다 도로운송에서 더 자주 발생하는 것으로 보인다. 이는 도로운송의 경우 신속한 통관이 필요한 물품 운반일 가능성이 더 높으며 철도운송업체보다 도로운송업체가 영세한 경우가 많기 때문이다. 특히 자민우드 세관은 도로운송화물 전량에 대해 수량 확인 및 성분검사를 실시하고 있는 것으로 조사되었는데, 이때 하역비용은 세관직원과의 협의 아래 운전기사가 부담한다. 또한 수입신고서 정보인력은 해당세관에서 몽골정부가 인증한 인력만이 가능하며, 세관에 세관정보 입력 직원(일종의 관세사 역할)이 부재할 경우 통관 신고업무에 차질이 발생한다는 지적이 있었다. 그리고 최근 정권교체 이후 세관직원 자리이동이 있었는데 정부에서 인증한 세관정보 입력직원의 전산처리가 서툴러 업무에 장애가 된다는 지적도 있다<sup>89)</sup>.

그리고 몽골의 화물검사 단계에서는 도로와 철도 등 운송수단에 따라 상이한 수입화물검사절차를 적용하는 것으로 나타난 것을 제3장에서 언급하였으며, World Bank의 LPI(2014년)를 바탕으로 몽골의 화물검사비율은 57.24%로 매우 높은 수치를 보이고 있지만 수입량이 크지 않아 화물검사로 인한 지연은 길지 않은 것으로 나타나고 있다. 하지만 향후 몽골 경제의 성장과 함께 수입이 증가하면 이러한 높은 화물검사비율은 국경간 상품의 원활한 이동을 저해하는 요인이 될 것으로 예상된다<sup>90)</sup>.

다음으로는 몽골의 관세 전자납부제도의 불완전한 도입으로 관세행정상의 비효율성이 존재하는 사실이 문헌조사 및 현지조사에서 밝혀졌다. 2014년 기준 수입신고와 관련된 은행송금 기록은 모두 온라인상으로 통관시스템과 연결되어 있지만 이 기록은 재무부만 확인이 가능하고 세관원의 현장 확인이 불가능하다. 따라서 관세사 혹은 수입 당사자는 관세 및 부가가치세 금액 입금 후 은행으로부터 관세납부서(payment slip)를 받아 관세청 세관원에 직접 제출, 확인을 받도록 되어 있다. 몽골세관에서 제출된 모든 서류에 대한 최종 승인이 이루어진 후에 통관이 결정되면 물품반출이 가능하다<sup>91)</sup>.

그리고 제3장에서 언급한 바와 같이 World Bank의 통관 투명성과 정보의 적시·적합성에 관련된 설문조사 결과에 따르면 몽골 응답자의 33%는 통관절차의 투명성을 긍정적으로 인식한다고 응답하였으나 기타 통관 관련 기관 업무의 투명성 및 통관 관련 정보제공의 적합성·적시성에 대한 응답자의 인식은 0%으로 나타나 부정적인 인식을 가지고 있는 것으로 알려졌다. 또한 일부 응답자가 세관 직원의 비공식적인 비용 요구로 인해 통관을 지연시킨다고 한다.

따라서 현지조사 결과에 따르면 몽골 통관에서는 통관을 담당하는 실무자들은 통관과 관련한 법령, 규정 및 행정절차가 모호하여 통관업무의 예측가능성이 낮고 수출입 통관에 어려움이 있다는 사실 또는 세관마다 통관법령에 대한 해석이 다를 뿐 아니라 동일한 세관 내에서도 세관원에 따라 규정이 자의적으로 해석되고 있는 것으로 드러났다. 이러한 자의적인 해석의 대상이 되는 것이 주로 수입

89) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년. pp.60-61.

90) 앞의 책, pp.64-65.

91) 앞의 책, pp.57-71. 몽골 울란바토르 현지진출 한국기업 A 면담(2014.07.21.)

단가와 품목분류이다. 상품의 품목분류와 수입단가는 관세를 책정하는 기준이 되기 때문에 이에 대한 수출입업자와 세관원의 해석의 차이는 종종 분쟁으로 이어지기도 한다. 수입단가의 경우 동일 제품이라도 수입국에 따라 단가가 다른 경우가 있으며, 어느 지역의 세관/해관을 통해 수입통관을 하느냐에 따라 관세율과 통관에 소요되는 시간에 차이를 보인다. 몽골은 특히 세관심사 단계에서 상업송장 및 무역계약서에 기재된 물품가격이 아닌 HS 코드에 해당하는 물품에 대한 세관 정보통합시스템(data warehouse) 정보를 바탕으로 세관에서 임의로 가격을 평가하여 관세 및 부가가치세를 부과하는 인정관세 관행이 있다는 지적이 있었다. 또한 통관순서가 화물의 도착순서가 아닌 통관사의 능력 및 세관관의 관계 등에 따라 결정되는 등 통관업무와 관련한 불확실성의 문제가 지적되고 있다. 그리고 통관 관련 정보제공의 적합성·적시성과 관하여서는 무역과 관련된 법·제도에 대한 충분한 사전고시 없이 시행되는 경우도 빈번한 것으로 나타났다. 특히 초기 현지 진출 당시 관련 정보를 얻을 마땅한 창구가 없는 것으로 파악되었다. 더불어 통관 관련 규정이 변경되어도 해당 내용이 지방정부에 하달되기까지 오랜 시일이 걸리는 것으로 나타났다. 이외 세관직원의 비공식적인 비용 요구로 인해 통관을 지연시킨다고 답하는 응답자도 일부를 차지한다<sup>92)</sup>.

## 2. 통과(Transit)의 문제

몽골의 교역대상 국가중 한국, 일본, EU국가, 미국 등의 비중이 확대됨에 따라, 몽골 수출입화물의 최단거리 관문항인 중국 천진항을 이용하는 통과운송의 중요성이 높아지고 있다. 몽골철도의 폭은 러시아하고는 일치하지만 중국과는 상이하여, 몽골과 중국간 철도운송에서는 양국 국경거점역인 몽골의 자민우드(Zamiin Uud)에서는 중국의 수출화물을 처리하고 있다. 중국의 엘렌(Ereen Hot)에서는 몽골의 수출화물을 환적하거나 보관·혼재·분류·가공하는 등의 작업이 진행된다<sup>93)</sup>.

따라서 몽골은 전체 수출입 화물의 70%가 중국 천진항을 통과하며 몽골화

92) 최보영, 전주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년, pp.68-72. 몽골 울란바토르 현지진출 한국기업 A 면담(2014.07.21.)

93) 박용안, “몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안”, 한국항만경제학회 2011.12. pp.278-279.



물이 중국 천진신항을 환적하는 데 걸리는 평균 시간은 5-7일 정도 소요되는 것으로 확인되었다. 또한 이 단계상 교역의 주요 장애요인은 다음과 같이 정리할 수 있다. 첫째, 중국 천진 신항은 중국화물을 우선적으로 반출하는 시스템이며, 몽골 화물전용 통관시설·시스템이 부재한다. 둘째, 천진 신항의 비체계적인 통과 화물 시스템이 지적된다. 천진 신항에서 몽골항 통과화물은 별도의 도로운송수단을 통해 천진 신항 야적장 중 내륙에 위치한 곳에 옮겨진 뒤 환적이 이루어지는데, 그 사이 육로보세허가가 이루어진다. 다만 중국 측 세관은 철도운송 최대적재량(26톤) 기준과 컨테이너 무게중심 편중 문제에 민감하기 때문에 철도운송이 거절될 가능성이 높으며, 이 경우 물류당사자는 육로보세허가를 다시 받아야 하는 복잡성이 있다. 또한 중국철도 구간 화차(wagon) 배정을 지연시키고, 몽골 통과화물을 한꺼번에 반출시키는 비체계적인 이송시스템이 화물처리 능력에 한계가 있는 자민우드 세관 적체 현상을 가속화하고 있다는 지적이 있었다. 셋째, 1991년 협정문(Agreement on Mongolia's Access to the Sea and Traffic in Transit across China's Territory) 제7조에서 통과무역 화물에 대한 검사, 관세 및 기타비용은 면제된다는 협정문에도 불구하고 중국세관은 몽골 통과화물에 대해 추가비용 징수 및 화물검사를 단행하고 있다는 지적이 있었다. 아울러 중국세관은 특히 중국에서도 비교우위가 있는 품목이 제3국에서 몽골로 수출되는 경우에 대해 애매한 통과 조건을 요구한다는 지적이 있었다. 천진에서 울란바토르 중국 국경을 통과하는 구간 내 화차(wagon) 사용료가 포함된 철도운송수단 비용은 평균 2,283-4,466달러, 울란바토르에서 천진까지 평균 1,756-3,256달러의 고비용이 소요되는 것으로 조사되었다<sup>94)</sup>.

반명 몽골 수출 통과화물은 몽골의 국경도시인 수흐바타르(Suhbaatar)를 통해 러시아 국경인 나우스키 터미널로 이동한 후 국경통과 절차를 취한 후 울란우데(Ulan Ude)까지 운송되어 시베리아횡단철도(Trans Siberian Railway: TSR)를 통해 유럽행과 극동행으로 운송된다.<sup>95)</sup>

몽골 화물이 러시아를 통과할 경우, 시베리아횡단철도의 분석과 연계되어 극동

94) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년.p.63. 몽골 자민우드 세관관계자-지역관세사 면담

95) 박용안, “몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안”, 한국항만경제학회 2011.12.p.281.

항만으로 이동되어야 한다. 따라서 중국 통과운송에 비해 장시간이 소요되며, 기관차와 화차 그리고 인력 운용면에서 효율성이 낮아지게 된다. 러시아 통과운송에서 국경역인 나우스키에서 극동항만인 보스토치니항까지 운송할 경우, 화차를 회수할 때 화차에 적입할 화물을 수배해야 하는 문제와 극동항만에서 비어있는 화차를 나우스키까지 회송해야하는 등으로 비효율성이 발생될 것으로 예상된다. 이에 따라 러시아 통과운송에서는 장비와 기기 그리고 인력 운용의 효율성을 개선하고 물류비를 낮추는 노력이 요구된다. 아울러 러시아는 연계될 보스토치니항 광석부두의 처리능력을 충분히 확충해야 할 것이다<sup>96)</sup>.

### 3. 몽골 물류체계의 문제점

#### 1) 항만

몽골 철도 화차 부족과 자민우드 하역능력 부족으로 텐진 신장에 적체 현상 발생 또는 텐진 신장 경유 노선은 몽골 운송의 주된 노선으로 중국에서 부과하는 모든 대비용을 고스란히 받아야하는 상황이다.<sup>97)</sup>

#### 2) 육상운송

몽골의 도로, 철도 등의 인프라 부족으로 인해 내륙운송과 관련한 소요일수가 길며, 보다 구체적으로 몽골 전체 화물운송수단의 95.2%의 비중을 차지하는 철도수송화물운송의 장애요인은 첫째, 몽골 철도구간의 평균 운송속도는 18.3kph으로 CAREC 교통망 평균 운송속도의 절반 수준으로 매우 느리다. 둘째, 몽골 철도구간은 단선으로 이루어져 있는데 자민우드와 울란바토르 철도구간 사이에 위치한 사인샨드(Sainshand)역과 초이르(Choir)역에서 철도차량 기술검사 등의 이유로 정차시간이 평균 10시간 소요되는 것으로 나타났다.<sup>98)</sup> 또한 동절기간 동안은 동파의 위험이 있는 액체화물 운송 불가하며, 수입자의 동의서 및 몽골 철도청 허가 있어야 운송이 가능하다. 반면 중국 및 몽골 구간은 예전 구식 웨건으로, 전기 공급 불가능하며(냉동컨테이너 운송 불가), Clip-on Type 발전기를 사

96) 박용안, “몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안”, 한국항만경제학회 2011.12.p282

97) 우성우, 김홍매, 외2인, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7.p.110.

98) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년.p.56.

용해야 냉동 컨테이너 운송이 가능하다. 또한 아직도 전자식으로의 통일화가 어려워지며 직접 도장을 찍고 하는 구식 시스템 사용하고 있다. 이외 중국-몽골간 트럭 운송은 자민우드(몽골측) 통상구의 설비 및 국제화 수준 낙후, 징짱 고속도로의 베이징-장자커우 구간 화물차량 상승 정체, 동절기 도로구간의 빙설로 인한 운송시간 증가 등 문제점이 존재하다<sup>99)</sup>.

또한 일반화물일 경우 자민우드에서 트럭의 화물을 다시 철도로 환적 후 울란바토르까지 운송하며, 특수 화물(초중량 화물 및 위험물)의 경우 몽골측의 적합한 차량 부족으로 중국측 차량이 울란바토르까지 직접 운송한다.

TMGR은 몽골 자원운송을 위해 사용하고 있는 수단이지만, 중국 정부에서 제2국 수출을 위한 운송을 막고 있는 가장 큰 한계점이 있다. 아울러 환적작업이 필요하고, 몽골 내 물류시설 부족으로 효율적인 대량 운송이 어려운 상황이다. 또한 TMGR은 TSR과도 연계가 가능하지만, 중국 철도 연계 대비 운송거리가 멀기 때문에 이를 보완할 수 있는 방안을 마련하여 대체 루트를 개발하는 것이 시급한 과제이다<sup>100)</sup>.

<표 IV-1> TSR·TMGR·TCR의 특징

구분	TSR	TMGR	TCR
궤간	광궤(1,520mm)	광궤(1,520mm)	표준궤(1,435mm)
적체	-극동러시아 2,363km 구간 -시설 부족	-얼렌/자민우드, 울란바토르 적체 발생 -단선 철도 - 중국과의 궤 차이 - Wagon 부족 등	알라산커우/도시틱 구간 적체 - 통관시스템의 차 - Wagon 부족 - 화물 balance 문제(서향>동량)
기타	-지속적인 운임인상 -항만전체 심화 -중앙아시아항 화물에 대한 제한적 화차 공급, 러시아항에 우선 배차 -까다로운 통관시스템	- 석탄에 대한 중국-몽골간 철도 운송 금지 - 여객철도와 화물철도가 동시에 이용하는 단선철도 - 높은 운송부담율(91.3%) - 철도 CY의 시설부족	- 도난 발생 빈번 - 중국 정부의 전략물자 (곡물, 광물 등) 수송을 이유로 레일 사용 금지 기간 존재 - 북중국 항만의 운무 현상으로 선박 도착 지연 - 최대 이용 항만인 뤼원강항의 시설부족(하역능력 3백만 TEU 대비 처리량은 485만TEU)

자료: 김홍매, 박하나, 김일현, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안”, 국토교통부, 2013.07.

99) 최보영, 선주연 외4인, “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구 2014년.p.110.

100) 앞의 책,p.141.

### 3) 통관

몽골 전체 화물의 95.2%를 철도로 운송을 해야 하는데 중국 철도와 몽골 철도 궤간 차이로 자민우드 CY 또는 얼렌 CY에서 반드시 환적을 해야 한다. 몽골발 벌크화물에 대해서는 자민우드 통관이 가능하지만 컨테이너 화물은 자민우드 CY 적체 심화로 인해 몽골 철도청에서 2011년 9월에 일시적으로 컨테이너 화물에 대해 자민우드 통관 불가 지시, 또한 자민우드 CY는 취급물량 대비 시설능력 부족하여 만성적인 대기현상이 발생하고 있다. 컨테이너 트럭킹 운송의 경우 시간은 절약이 되나, 컨테이너 환적이 늦어질 경우 중국 트럭 대기료(150달러/일)가 발생, 그 외에도 중국-몽골 세관에서 통관은 시스템으로 연동되어 있지 않아, 자민우드에서 사전 신고하여 Copy본으로 먼저 통관한 다음 Original B/L은 Deliver사 가져오는 번거로움이 있다<sup>101)</sup>.

또한 중국측 얼렌 환적 CY, 몽골의 자민우드 환적 CY 등 환적 거점의 시설 용량 대비 많은 물동량이 집중되어 배송지연 등이 상시 발생하고 있다<sup>102)</sup>.

### 4) 철도궤간 문제

동 문제는 몽골내 중국, 러시아의 영향력과 밀접한 사항으로, 중국 협궤방식(철도 폭 1.435mm), 광궤방식(폭 1.520mm)을 둘러싼 친러파, 친중파 간의 정치적 갈등이 이어지면서 철도사업 및 자원개발에 차질을 초래해 왔다. 따라서 2014년 중국 시진핑 국가주석, 러시아 푸틴 대통령의 방몽을 계기로, 몽골국회는 동 철도궤간 문제를 포함하여 “철도운송 정책 시행”을 결의하였다.(2014.10월 국회)<sup>103)</sup>

## 제2절 무역원활화를 위한 통관제도 및 물류체계의 개선방안

### 1. 몽골통관제도의 개선방안

#### 1) WTO 무역원활화 이행 신탁기금(TFAF)과 연결

WTO는 회원국간 무역원활화를 위한 “무역원활화 협정(TFA)”을 지정하였으

101) 앞의 책,p.111.

102) 우성우,김홍매, 외2인,“한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7.p.143.

103) “몽골 철도인프라 계획 및 자원개발 현황” 주몽골대사관 2014.11.25

나 Roberto Azevedo WTO 사무총장은 발리 각료회의에서 채택된 무역원활화 협정의 이행을 지원하기 위한 개도국과 최빈개도국 석탄기금을 WTO내에 설치하기로 하였음을 발표하였다. 2014년 7월 22일 세계은행 등 국제공여기구들은 공동 성명서를 통해 개도국과 최빈개도국의 무역원활화 이행 지원을 위하여 협력하기로 하였다. 동 “무역원활화 협정”은 모든 의무를 협정 발효 즉시 이행 가능 Category A, 협정발효 후 일정기간 후 이행 가능 Category B, 협정발효 후 일정기간 후 이행 및 원조 등을 통한 능력배양을 필요로 하는 Category C이라는 3가지 조항으로 분류되어 있다.

몽골의 경우 정보의 공표, 인터넷을 통한 공표, 정보 질의처 설치 조치를 이행할 수 있는 역량 및 준비가 미흡하다고 WTO에 통보한 상태이며<sup>104)</sup>, 공식적으로 이행하지 않고 있다.

따라서 몽골은 이 조치와 관련하여 WTO 무역원활화 이행 기금을 신청하여 심사를 통과할 경우 프로젝트 준비 기금은 3만 달러까지, 프로젝트 이행 기금은 20만 달러까지 신청 가능할 것으로 전망된다<sup>105)</sup>.

전술한 바와 같이 몽골의 통관 관련한 법령, 규정 및 행정절차가 모호, 이로 인해 같은 국가 안에서도 세관마다 통관법령에 대한 해석이 다를 뿐 아니라 동일한 세관 내에서도 세관원에 따라 자의적으로 해석되고 있는 등 통관관련 정보 제공의 적합성·적시성과 관하여서는 문제되는 점들이 빈번하게 나타나는 것으로 확인되었다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해 정보의 공표 조치 이행 및 WTO에서 이행하는 “무역원활화 협정“ 등에 가입하여 혜택을 받아야 할 필요성이 있다.

## 2) AEO 제도 도입 및 MRA 체결

몽골은 내륙국가로서 부정적인 평가를 많이 안고 있기는 하지만 몽골의 지리적인 위치는 유럽 아시아를 연결하는 가장 가까운 경로이기 때문에 현재 세계교역 소송에 큰 가치를 가질 수 있다고 볼 수 있다. 따라서 몽골은 Transit 국가가

104) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년.p.91.

105) 앞의 책, p.92.

될 것으로 전망되며, 이에 따라 몽골을 통과하는 화물의 증가 등 교역 교무가 급증하여 신속한 효율적인 관세행정의 운영이 필요하다.

제3장에서 살펴보았듯이 높은 화물검사비율은 교역 장애요인 중 하나이며, 교역 규모가 급증함에 따라 한정된 인적 자원을 가지고 효율적인 관세행정을 운영하여야 하는 관세당국 입장에서 성실성과 안전성이 검증된 AEO 제도는 유용한 조치이다.

특히 신뢰도 높은 AEO 공인기업 화물의 통관과정에서 소요되는 시간을 단축시켜 AEO 인증을 받지 못한 기업의 화물에 위험관리 역량을 집중할 수 있다는 점에서 그 중요성이 부각되고 있다.<sup>106)</sup> 따라서 AEO(Authorized Economic Operators: 성실무역업체) 제도의 경우 몽골은 아직 도입 준비 중이다.

AEO(Authorized Economic Operators: 수출입 안전관리 우수 공인업체)란 수출입업체, 운송인, 창고업자, 관세사 등 무역과 관련된 관세당국이 법규준수, 안전관리 수준 등에 대한 심사를 실시하고 공인한 업체를 의미한다.<sup>107)</sup> AEO 인증에 따라 제공되는 혜택으로 관세, 세금, 수수료와 부과금의 지불 연기, 검사비용 경감 또는 선별 검사시 우선 검사 등의 검사 혜택, 서류와 기타 자료요구조건 완화, 더 신속한 발출시간, 담보생략, AEO 부지에서의 반출 허용 등 제공한다<sup>108)</sup>.

<표 IV-2> 전 세계 AEO MRA 도입국 현황

(15.7월말)

구분	국가명	국가수	비고
AEO 도입 (65개국)	한국, 일본, 중국, 태국, 인도, 이스라엘, 대만, 홍콩, 뉴질랜드, 요르단, 싱가포르, 말련, 아랍에미리트, 베트남, 카자흐스탄	15	아시아 및 대양주
	미국, 캐나다, 코스타리카, 콜롬비아, 멕시코, 도미니카, 페루, 아르헨티나, 과테말라, 우루과이	10	미주
	EU(28개국), 터키, 노르웨이, 스위스, 안도라, 산마리노	33	유럽
	케냐, 세네갈, 탄자니아, 우간다, 알제리, 잠비아, 콩고	7	아프리카
AEO 준비 (14개국)	몽골, 인도네시아	2	아시아
	칠레, 엘살바도르, 브라질, 파나마	4	미주
	보츠와나, 모로코, 튀니지, 이집트, 르완다	5	아프리카

106) 앞의 책, p.93.

107) 한국 AEO 진흥협회 <http://www.aeo.or.kr/intrcn/aeoWhatAeoView.do>

108) 최보영, 신주연 외4인 “무역원활화 기본계획 수립을 위한 전략적 방안 연구”, KIEP 대외경제정책연구원, 2015.07. p.59.

마케도니아, 세르비아, 러시아	3	유럽
------------------	---	----

자료: 관세청(Korea customs service) www.customs.go.kr 보도자료 2015.09.14

### 3) 무역원활화 차원의 기금 지원

제3장에서는 몽골은 하드 인프라와 소프트 인프라를 포함한 무역원활화의 수준이 세계 평균보다 열악하다는 것을 확인할 수 있다. 따라서 몽골은 무역원활화를 위한 원조의 타당성 평가 작업을 실시할 것을 제안한다.

예를 들어 한국이 경제협력개발기구(OECD) 개발원조위원회(DAC)에 가입한 2010년을 기점으로 한국의 대몽골 ODA 규모가 크게 증가하고 있는 반면 일본은 몽골의 최초의 경제동반자협장(EPA) 체결국 또는 최대 원조공여국 등 몽골과 긴밀한 관계를 구축해 나가고 있다. 그리고 러시아와 중국의 경우에도 이웃국가들이기 때문에 여러 가지로 원조를 지원하며, 2015년 중·몽·러 정상회담을 열어 중기협력 계획을 협의하면서 3국가의 협력이 더욱 강화되고 있다.

따라서 몽골의 무역원활화에 대한 원조 정책을 실시하면 몽골의 대외무역이 확대할 뿐만 아니라 몽골의 경제성장에도 많은 도움이 될 수 있을 것으로 보인다. 특히 정보의 공표, 인터넷을 통한 공표, 정보의 질의처 설치 조치의 경우 싱글윈도와 같은 대규모의 무역인프라 구축작업이 아니라는 점에서 적은 금액으로 단기간에 달성할 수 있는 조치라서 이러한 것으로부터 원조지원 할 것도 몽골 무역원활화에 큰 변화를 가지고 올 수 있는 것으로 보인다.

### 4) 공통품목분류체계 구축

품목분류의 판정에 대한 세관별 차이는 무역실무 담당자들의 주된 애로사항으로 나타나고 있는데, 세관원의 자의적인 품목분류 판정은 특히 국가간 HS code 세분류의 차이가 존재하는 경우 쉽게 일어날 수 있다<sup>109)</sup>.

따라서 품목분류 분쟁을 최소화하기 위해 공통품목분류체계 구축으로 하고 있으며 몽골의 경우에도 인접국가인 러시아와 중국하고 심지어 주요 수출입 상대국들과도 공통 품목분류 체계를 구축하는 것은 품목분류의 분쟁을 해결할 수 있는 방법이다.

109) 앞의 책, p.101.



ASEAN의 경우 ASEAN 10개 회원국의 품목분류코드를 HS 8단위까지 통일한 ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature(AHTN) 품목분류체계를 채택하고 있다. AHTN은 ASEAN 역내 자유무역협정인 AFTA(ASEAN Free Trade Agreement)뿐만 아니라 ASEAN과 그 외 지역과의 자유무역협정의 바탕이 되었다. 더불어 AHTN의 구축으로 ASEAN 회원국간 비교분석이 용이한 체계적인 무역 통계 구축이 가능해졌을 뿐 아니라 ASEAN 회원국의 HS코드 통일로 역내 무역의 품목분류의 투명성을 증진시켜 ASEAN 내의 무역원활화에 기여했다고 평가 받고 있다.<sup>110)</sup>

## 2. 몽골 통과 문제의 해결방안

### 1) 통과운송 경로별 현안과 개선방안

몽골은 러시아 경로를 이용할 경우 추가적인 환적절차가 필요하지 않지만 몽골의 통과운송의 70% 이상은 중국 경로를 통해서 이루어진다. 중국 경로를 이용할 경우 몽골철도와 중국철도와 궤폭 차이로 국경도시에서 환적을 해야 하는데, 이때 먼지의 비산 등 환경문제를 이유로 중국 철도당국이 환적을 거부하거나, 환적시 몽골 화물에 대해 기관차와 화차의 투입을 지연하거나 거부할 수 있다. 환경문제, 물류 기기와 장비 부족, 전문인력 부족은 유엔해양법에서 정한 통과국의 자유와 항만에 대한 접근 권한에 대한 규정에도 불구하고, 몽골 광물자원의 통과를 저해하는 요인이 될 수 있다<sup>111)</sup>.

따라서 내륙국 몽골이 중국 항만과 중국 내륙 물류경로를 원활하게 이용하기 위해서는, 몽골 대표적인 수출품인 광물자원 운송에서 발생하는 공해저감과 기관차, 화차, 운용인력에 대한 확보 등을 중국과 합의하여 이를 협약으로 체결해야 할 것이다. 또한 중국과 러시아 통과운송에서 공통적으로는 중국어와 러시아어로만 표기되는 철도운송증권에 대한 개선방안, 철도운송정보망의 몽골·중국·러시아 간 연계, 기관사와 물류전문 인력의 국경통과 간소화 등이 개선되어야 할 것이다<sup>112)</sup>.

110) 앞의 책, p.101.

111) 박용안, “몽골의 통과운송 안정화를 위한 주변국과 국제협력 개선방안”, 한국항만경제학회, 2011.12., p.284.

112) 앞의 책, 2011.12. p.284.

## 2) 기존 통과운송협정의 개선방안

몽골 광물자원의 수출 다변화와 함께 중국과 러시아를 경유한 대량화물 통과운송의 가능성을 높이고 있다. 따라서 몽골, 중국, 러시아간 통과운송에 대한 협정은 컨테이너 화물 외에 백컨테이너(bag container) 화물과 대량의 광물자원 운송에서 과생되는 정책과제들과 개선방안들을 포함해야 할 것이다. 또한 광물자원 교역에서 삼국간의 이해관계가 자국의 자원 확보와 이익에 따라 대립될 수 있어, 이에 대한 조정기구 혹은 조정협의체에 대한 규정도 명시될 필요가 있다<sup>113)</sup>.

또한 화물의 통관절차 간소화와 표준화를 위한 절차와 내용에 대한 협약(International Convention to Frontier Control of Goods 1982)과 국가간 통과운송협약에도 불구하고, 화물의 국경통과에는 상이한 법제도와 관행, 반복적인 서류처리와 절차 등이 진행되고 있다. 몽골 수출입 화물과 관련된 국경통과 절차의 문제로는 몽골과 중국간 환적시 추가되는 적재 절차, 적재도면 추가 작성과 제출, 화차배정 절차 등을 지적할 수 있다<sup>114)</sup>.

## 3. 몽골 물류체계의 개선방안

### 1) 국제물류체계 개선방향

몽골은 내륙국이라는 지정학적 한계로 인해 몽골의 제3국 수출이 어려움을 겪고 있다. 중국은 몽골의 광물자원에 많은 관심을 갖고 있는데다가 중국은 몽골의 최대투자국이자, 동시에 몽골 광물자원의 거의 대부분을 수입하는 수요독점국이다. 따라서 몽골이 중국수출에 의존적인 편향된 무역구조에서 탈피하여 해외시장을 다변화할 필요성이 있다. 그러므로 몽골은 제3국과의 대외관계 확대를 목표로 하는 “제3의 이웃 정책”을 수행하고 있는 것이다.

몽골에 경우 국제운송 루트를 다양화하는 것이 우선적이며, 이에 따라 몽골 자원수출의 확대뿐만 아니라 자원의 수출 가격 경쟁력도 향상되는 효과가 발생할 수 있을 것이다. 따라서 TSR을 이용한 극동러시아 항만 경유 루트를 제안한다.

TSR을 이용한 대체 루트는 몽골-천진(1100km) 루트 대비 장거리(4700km)이지만, 환적 및 대기 없이 운송가능하기 때문에 제한적인 긴급화물에 대해서는 활

113) 앞의 책, p.285.

114) 앞의 책, p.285.

용가치가 있다. 또한 TSR 루트의 경우 몽골-천진 루트보다 운임이 높다는 단점을 가지고 있지만 이러한 문제점을 Block Train 이용에 따른 대단위 수송을 통해 중국 구간 대비 운임 경쟁력을 확보 가능할 것이다.

다음으로 동북3성을 활용한 운송 루트를 제안한다. 동북3성 루트를 활용할 경우 가장 큰 장점은 러시아, 북한, 중국 등 다양한 루트를 활용할 수 있다.<sup>115)</sup> GTI 회원국의 역내교역비중을 분석한 결과 몽골이 연내무역의존도가 가장 높은 것으로 알려졌다. 따라서 몽골은 중국과 국경을 접하고 있고, 해안을 접하지 않은 내륙국가라는 지리적 여건상 대중국 수출입 의존도가 매우 높다는 점에서 GTI의 무역원활화 사업은 몽골에 대한 유인효과가 가장 크다고 평가된다<sup>116)</sup>.

## 2) 물류체계 인프라 개선

천진항 이용 루트는 몽골이 국제 수출입항만과 연결되는 가장 짧은 노선임으로 대부분의 수출입 시 이용되고 있는 것이다. 그러나 앞에서 언급한 바와 같이 화차 부족, 기관차 부족 등 이외 여러 가지로 인프라 및 시설 부족으로 인해 물동량이 집중되어 배송지연 등이 상시 발생하고 있다. 따라서 운송수단의 대용량화를 위해서는 Block화 필요하다. 수출 자원의 Block화는 다양한 전제 조건이 충족되어야 하는 것이지만, 장기적인 수출경쟁력 확보를 위해서는 필수적으로 도입되어야 하는 서비스이다.

또한 몽골은 물동량을 효과적으로 서비스하기 어렵기 때문에 다양한 부가가치 활동이 가능한 복합화물 터미널의 건설이 필요하다.

## 3) 몽골 환적 CY의 물류장비 단계적 확충

115) 최근 중국 동북 3성, 러시아 연해주의 발전에 대한 국가적 관심이 높아짐에 따라 광역두만개발계획(GTI: Great Tumen Initiative)이 동북아 지역 내의 주요 지역협력 채널로 부상하고 있다. 광역두만개발계획(GTI)은 한국, 중국, 러시아, 몽골 4개국이 참여하는 다자 정부협의체로서 UNDP 지역프로그램의 일환이었던 두만강개발계획(TRADP: Tumen River Area Development Plan)으로 출발하였다. 현재 GTI이 포함하는 지역은 중국 동북지역에 위치한 지린성, 헤이룽장성, 랴오닝성과 네이멍구 자치구, 그리고 러시아의 연해주, 몽골의 동부지역 중 도로노드(Dornod), 헨티(Khentii), 수흐바타르(Sukhbaatar)와 한국의 강원도, 경상북도, 부산시, 울산시 등을 아우르는 동해안 지역이다. GTI의 2012-15 전략계획에는 GTI의 교통·물류, 무역·투자, 관광, 에너지, 환경 등 각 분야별 협력전략계획이 제시되어 있다. 전략계획에서는 이 5가지의 협력 분야 중 교통·물류와 무역·투자를 가장 중요하게 꼽고 있으며, 무역·투자 부문 중에서도 무역원활화와 관련된 연내협력을 강조하고 있다.

116) 최보영, 선주연 외4인 “GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안”, KIEP 대외경제정책연구원 2014년. p.106.

성수기, 비수기의 물동량 불균형으로 인해 투자되지 않고 있는 CY 하역장비의 단계별 투자를 통한 환적시간 단축, 또한 몽골의 X-Ray 투시기는 자민우드와 몽골간의 트럭 운송에만 적용되고 있으나 철도 운송이 일시적으로 증가하는 피크 시에 발생하는 국제물류체계의 전체적인 비효율성을 방지하기 위해 철도화차의 내장 검사가 가능한 대형 X-Ray설치 필요하다<sup>117)</sup>.

특히, 초이발산, 세인산드 등 철광석, 석탄, 형석의 주요 자원거점 주변에 Dry Port 건설을 통한 화물 집적 기능을 강화할 수 있으며, 또한 아직 물류인프라가 부족한 몽골의 자원거점지역에 Dry Port 건설을 통한 화물집적과 물류지원기능 연결은 자원개발 효율성 및 수출 경쟁력 제고에 크게 기여 가능하다<sup>118)</sup>.

또한 자민우드의 각 터미널들은 형식적으로 Dry Port의 기능을 수행하고 있으나, 제도적 측면에서는 많은 문제점이 발생, 따라서 제도적 측면에서 B/L 발행, 은행권과 결제 및 정산에 대한 협조 체제가 동시에 이루어져야 할 것이다.<sup>119)</sup>

그리고 운전기사, 소상인, 여객 등에 대한 출국과 입국의 분리 실시로 많은 애로요인 발생하고 있으며, 따라서 교역 증가 및 이에 따른 화물차량의 증가에 대비하여 출입국 절차를 통하여 정체를 개선해야 한다<sup>120)</sup>.

<그림 IV-1> 몽골 통관지점 위치



117) 우성우, 김홍매, 외2인, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축방안” 국토교통부 2013.7.p.144.

118) 앞의 책, 2013.7.p.145.

119) 앞의 책, 2013.7.p.145.

120) 앞의 책, 2013.7.p.145.

## 제 5 장 결 론

이 연구는 몽골의 무역원활화 현황을 파악하여 몽골의 대외무역을 확대하고 몽골 무역원활화를 위한 통관제도 및 물류체계의 개선방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

몽골의 대외무역 현황은 1990년에 시장경제체계로 전환 이후 1993년까지 마이너스 경제성장을 시현하였으나 이후로 몽골의 대외무역은 계속적으로 증가하여 2011년에 몽골의 경제성장은 17.5%, 총 교역규모는 114억 1,590만 달러를 기록하여 역사상 최고의 성장률을 거듭하였다. 그러나 세계시장에서 원자재의 가격이 하락함에 따라 과도적으로 광물자원에 집중되어 있었던 몽골의 경제성장이 둔화되기 시작하여 2015년 기준 몽골의 경제성장률이 2.3%을 기록하였고, 총 대외무역 규모는 84억 6,660만 달러를 기록하여 계속적으로 하락함을 보이고 있다. 또한 몽골의 물류인프라는 전형적인 내륙 국가라는 한계를 가지고 있으며, 이는 수출입 물류의 제한이 되기도 한다.

본 연구에서 무역원활화 조치 현황, 수출입통관절차 및 수출입규제제도, 통관절차의 제도, 통관단계별 효율성, 통관절차상의 특징, 통관 투명성 등을 고찰하여 다음과 같은 문제점과 그 시사점을 제시하고자 한다.

첫째, 통관제도의 문제점으로 서류의 전자식 제출이 불완전하기 때문에 서류준비 단계에서 가장 많은 일을 소요되고 있으며, 물류 인프라가 부족하거나 낙후되어 있기 때문에 내륙운송 단계에서 많은 기간이 소요되고 있다. 또한 세관신고 단계에서 등록인지대, 세관 검사비 등 추가적인 비용의 발생이 주요 애로사항으로 지적되었으며, 화물검사비용이 매우 높아 통관지체발생과 통관을 담당하는 실무자들은 관련한 법령, 규정 및 행정절차가 모호하여 통관업무의 예측가능성이 낮고 수출입 통관에 어려움이 있고, 세관마다 통관법령에 대한 해석이 다를 뿐 아니라 동일한 세관 내에서도 세관원에 따라 규정이 자의적으로 해석되고 있는 것으로 드러났다. 이는 결과적으로 통관에 대한 불확실성을 단적으로 보여주는 것이다.

둘째, 통과(Transit)의 문제로서 교역대상 국가 중 한국, 일본, EU국가, 미국 등의 비중이 확대됨에 따라, 몽골 수출입화물의 최단거리 관문항인 중국 천진항

을 이용하는 통과운송의 중요성이 높아지고 있다. 중국 천진 신항은 중국화물을 우선적으로 반출하는 시스템이며, 몽골 화물전용 통관시설·시스템이 부재한다. 둘째, 천진 신항의 비체계적인 통과화물 시스템이 지적된다. 천진 신항에서 몽골항 통과화물은 별도의 도로운송수단을 통해 천진 신항 야적장 중 내륙에 위치한 곳에 옮겨진 뒤 환적이 이루어지는데, 그 사이 육로보세허가가 이루어진다. 다만 중국 측 세관은 철도운송 최대적재량(26톤) 기준과 컨테이너 무게중심 편중 문제에 민감하기 때문에 철도운송이 거절될 가능성이 높으며, 이 경우 물류당사자는 육로보세허가를 다시 받아야 하는 복잡성이 있다.

셋째, 물류체계의 문제점으로서 도로, 철도 등의 인프라 부족으로 인해 내륙운송과 관련한 소요일수가 길며, 철도구간은 단선으로 이루어져 있는데 자민우드와 울란바토르 철도구간 사이에 위치한 사인산드(Sainshand)역과 초이르(Choir)역에서 철도차량 기술검사 등의 이유로 정차시간이 평균 10시간 소요되는 것으로 나타났다. 또한 동절기간 동안은 동파의 위험이 있는 액체화물 운송 불가하며, 수입자의 동의서 및 몽골 철도청 허가 있어야 운송이 가능하다. 또한 철도궤간 문제의 차이로 인한 연결 수송의 문제가 발생하고 있다.

이에 따른 무역원활화를 위한 통관제도 및 물류체계의 개선방안으로 첫째, 통관의 불확실성 문제를 해결하기 위해 정보의 공표 조치 이행 및 WTO에서 이행하는 “무역원활화 협정“ 등에 가입하여 혜택을 받아야 할 필요성이 있으며, 화물 검사비율은 교역 장애요인 중 하나이며, 교역 규모가 급증함에 따라 한정된 인적 자원을 가지고 효율적인 관세행정을 운영하여야 하는 관세당국 입장에서 성실성과 안전성이 검증된 AEO 제도를 도입하는 것이 바람직하다. 둘째, 물류 인프라 개선방안으로 무역원활화를 위한 시스템으로 완전한 싱글윈도 시스템의 구축을 해야 하며, 인접국가와 공통품목분류체계 구축해야 한다. 셋째, 통과 문제의 해결방안으로 내륙국 몽골이 중국 항만과 중국 내륙 물류경로를 원활하게 이용하기 위해서는, 몽골 대표적인 수출품인 광물자원 운송에서 발생하는 공해저감과 기관차, 화차, 운용인력에 대한 확보 등을 중국과 합의하여 이를 협약으로 체결해야 할 것이며, 기존 통과운송협정을 검토하여 정책적인 협상을 통해 개선하여야 할 것이다. 넷째, 몽골 물류체계의 개선방안으로 인프라 및 시설 부족으로 인해 물동량이 집중되어 배송지연 등이 상시 발생하고 있는데 운송수단의 대용량

화를 위해서는 Block화 필요하다. 수출 자원의 Block화는 다양한 전제 조건이 충족되어야 하는 것이지만, 장기적인 수출경쟁력 확보를 위해서는 반드시 도입되어야 하며, 다양한 부가가치 활동이 가능한 복합화물 터미널의 건설이 필요하며, 환적 CY의 물류장비 단계적 확충이 필요하다.



## 참고문헌

### <국내문헌>

- 이성우, 김홍매, 박한나, 김일현, “한-아시아 내륙지역 통합 국제물류체계 구축 방안”, 국토교통부, 2013. 7.
- 둘마 바다르흐, “몽골의 무역환경 분석을 통한 한국·몽골의 무역협력 증대방안”, 신라대학교 대학원 무역학과 석사 학위논문, 2013. 2.
- 최보영, 전주연, 방호경 외3인 「GTI 회원국의 무역원활화 현황 및 역내 협력방안」, KIET 대외경제정책연구원, 2014. 8.
- 기획조정본부 최재선 본부장 외4명, “국외출장복명서 「KMI 한겨레 공동기획: 몽골」”, 2014. 6.
- 이재영, 권가원, “한국과 몽골의 경제협력 현황과 증진방안”, KIEP 오늘의 세계경제, 지역연구, 2016. 5.18.
- KOTRA, 울란바토르 무역관, 「몽골」, 2014. 8.
- 박진우, 이은미, 유승진 “Trade Brief”, 한국무역협회 국제무역연구원, 2016. 7. 8.
- 제성훈, 이재영, 강부근, 윤지현, “수교 25주년, 한·몽 경제협력의 성과와 과제”, KIEP 오늘의 세계경제, 지역연구, 2015. 3.25.
- 주몽골대사관, “몽골 철도인프라 계획 및 자원개발 현황”, 2014. 11. 25.
- 관세청, “전자통관시스템(UNI-PASS) 도입·사용국 관세행정 성과평가”, 국가관세종합정보망운영연합회, 2012. 12.
- 이평래, “몽골 역사상 최고 무역수지 흑지 기록”, 한국외대 중앙아시아연구소, 2015. 1. 28.
- 최보영, 김정곤, 방호경 외3인, 「무역원활화 기본계획 수립을 위한 전략적 방안 연구」, KIEP 대외경제정책연구원, 2015. 7.
- 김유봉, 고등현, “몽골철도현황 및 Ukhua Khudag-Gashuun Sukhait Railway 실시설계 및 시공설계”, 글로벌 프로젝트, 2015.

<외국문헌 및 법률>

The World Bank, 『Doing Business』, 2015.  
몽골 관세율법

<웹사이트>

Central Bank of Mongolia: <http://www.mongolbank.mn/>

Mongolian Statistical Informstion Service: <http://www.1212.mn/>

National Registration and Statistic office: <http://en.ubseg.gov.mn/>

Goverment Organization: <http://www.rtdc.gov.mn/>

<http://customs.gov.mn/>

<http://www.legalinfo.mn/>

KOTRA:[http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE\\_CD=01005&SITE\\_SE\\_CD=1039147&TOP\\_MENU\\_CD=36949&LEFT\\_MENU\\_CD=36958&MENU\\_CD=36958#nolink](http://www.kotra.or.kr/KBC/ulaanbaatar/KTMIUI180M.html?SITE_CD=01005&SITE_SE_CD=1039147&TOP_MENU_CD=36949&LEFT_MENU_CD=36958&MENU_CD=36958#nolink)

CIA, The World Factbook: <http://www.theodora.com/>

United Nations Economic Commission for Europe /[www.unece.org/](http://www.unece.org/)

World Bank, Logistic Performance Index Database: <http://lpi.worldbank.org/>

World Bank, Doing Business Database:

<file:///C:/Users/User/Desktop/Doing%20Business%20in%20Mongolia%20-%20World%20Bank%20Group.html>

World Data Atlas, Butden of Customs procedures:

<https://knoema.com/WBWDIGDF2015Aug/world-development-indicators-wdi-september-2015?tsId=2135750>

[www.kotra.or.kr](http://www.kotra.or.kr)

[www.globalwindow.org](http://www.globalwindow.org)

<http://211.171.208.92/odisas.html>

Korian International Trade Association:

[http://www.kita.net/trade/nation\\_info/asia/mongol/trade.jsp](http://www.kita.net/trade/nation_info/asia/mongol/trade.jsp)

## Abstract

### **A Study on the Customs System Improvement and Distribution Systems Building Plan for Facilitating International Trade in Mongolia**

Oyunbyamba

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

In this study, I suggests the following problems and implications that we review the status of trade facilitation measures, import and export customs procedures, import and export regulation system, customs clearance system, efficiency by customs clearance, characteristics of customs clearance, transparency of customs clearance.

First, the problem of the customs clearance system is that the electronic submission of the documents is incomplete, so it takes the most time to prepare documents. As the logistics infrastructure is lacking or backward, it takes a lot of time in inland transportation. In addition, additional costs such as registration fees and customs inspection fees arise at the customs clearance stage.

Not only are customs interpretations different from customs regulations, but also customs interpretations are interpreted arbitrarily according to customs officers.

Second, the importance of transit transportation using Mongolia's Tianjin Port in China is increasing. The Tianjin New Port of China is the system that carries out the Chinese cargo first, and there is no customs clearance

facility / system for Mongolia freight. And the non-systematic passenger cargo system of Chenjin New Port is pointed out.

In Tianjin New Port, the Mongolian passenger cargo is transferred to the inland area of Tianjin new port yard through a separate road transportation system, and then the transshipment is carried out.

Third, as a problem of the logistics system, due to shortage of infrastructure such as roads and railways, the number of days related to inland transportation is long, and the railway section is formed by a single line. It takes about 10 hours to stop between Jammin Wood and Ulaanbaatar Railway.