

KMI 북방물류리포트

VOL.115
DEC 11 2019

발간년월 2019년 12월 11일 (통권 제115호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 양창호 총괄 이주호 감수 길광수 담당 김엄지 발행처 한국해양수산개발원 자료문의
항만·물류연구본부 글로벌SCM 연구실 TEL +82-51-797-4665 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 러 아무르산 대두, 2021년 한국시장에 진출
- 러시아 정부, 2020년부터 운송서류 디지털화
- 우즈베키스탄, 2019년 중앙아시아 정상회담 주관

이슈페이퍼

- 남북러 협력현황 및 유망사업 모델(1)

주요 통계

- 2019년 9월 러시아 수역별 항만 물동량
- 2019년 9월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목별 규모
- 2019년 9월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출 규모
- 2019년 1분기, 2분기 운송수단별 물동량
- 2019년 1분기, 2분기 러시아 대중교통 여객수송량



주요 동향



러 아무르산 대두, 2021년 한국시장에 진출

■ 러시아 아무르주 소재 대두 및 콩기름 생산업체 소야-ANK사(ANK홀딩 소속)가 2021년 2~3월 한국에 4,000톤의 햇대두를 공급하는 입찰을 낙찰받아 한국에 대두 수출을 시작하게 되었다고 아무르주 정부가 밝힘

- 아무르 주 경제개발 대외관계부 공보실이 제공한 정보에 따르면 아무르주의 매년 대두 수출량은 40만 톤에 달함. 이와 비교했을 때 4000톤은 소량임
- 그러나 공보실은 “아무르주 역사상 최초로 한국에 식용 대두를 수출한다는 사실 자체가 우리 지역으로서 매우 독특한 일”이라고 강조했다

■ 막심 말르셰프 ANK홀딩사 마케팅부장은 소야-ANK사에게 대두 4000톤은 상당히 큰 분량으로 연간 총 수확량의 10% 이상에 해당한다고 밝힘

- 소야-ANK사는 지금까지 주로 대두를 가공한 완제품 수출에 중점을 두어왔음
- 일본에는 대두로 제조한 사료를, 중국·한국·베트남에는 콩기름을 수출해왔지만, 대두 자체를 수출할 기회가 생긴 만큼 이 분야에도 주목할 계획임
- 이 회사가 생산하는 대두는 친환경 제품으로, 좋은 평가를 받고 있다고 말르셰프 부장은 강조했다

■ ANK홀딩은 아무르주 4개 지역에 4만 헥타르 이상의 토지를 보유하고 있으며, 이 중 3만3000 헥타르가 경작지임

- 이 기업이 주로 생산하는 작물은 대두이며, 이외에 밀, 보리, 귀리 등을 생산하고 있음
- 연간 대두 수확량은 35,000톤 이상이며, 380명 이상이 농작물 생산에 종사하고 있음
- 2014년부터 콩기름과 대두 사료를 제조하는 식용유 가공 공장을 운영하고 있으며 제조 제품들은 러시아 국내와 해외에 판매하고 있음

■ **농공산업단지는 아무르주 경제의 중요 구성요소로, 이 지역 총 제품 생산의 8%를 차지하고 있음**

- 2013~2018년 아무르주 농업 총생산량은 1.5배 증가했음
- 현재 아무르주에서는 러시아 대두 총생산량의 40%를 생산하고 있으며, 대두는 이 지역 주요 수출 품목 중 하나임

전명수 현지 리포터 국립블라디보스톡경제서비스대학교
(070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com)

러시아 정부, 2020년부터 운송서류 디지털화

■ 해당 서비스는 통합 디지털 운송 플랫폼을 기반으로 제공될 예정임

- 안톤 잠코프(Anton Zamkov) 디지털 운송 및 물류협회장은 “러시아의 미래, 국가 프로젝트” 포털사이트와의 인터뷰에서 2020년부터 더 이상 운송서류를 오프라인으로 제출할 필요가 없어질 것이라고 밝힘
- 해당 프로젝트의 주 목적은 러시아 운송산업의 통합된 운송 기준과 접근성을 가진 정보관리 시스템을 구축하는 것이며, 이와 같은 디지털화는 러시아 교통부가 개발하는 통합 디지털 운송 플랫폼을 기반으로 한 물류 서비스의 출시를 통해 가능해질 예정임
- 안톤 잠코프(Anton Zamkov) 협회장은 해당 국가플랫폼이 표준 이행, 정보의 법적 안정성 및 트랜잭션을 보장할 것이며, 비즈니스 측면에서는 통합문서관리시스템의 확장과 운송속도 향상에 기여할 것이라고 언급함
- 싱글윈도우 시스템을 기반으로 가동되는 해당 플랫폼은 철도, 해상, 내륙, 항공 등 모든 유형의 운송에 대한 문서 디지털화를 가능하게 하며, 러시아 운송 산업 발전의 원동력이 될 것임

■ 세관 및 기타 기관의 요구에 맞게 많은 종이문서를 작성해야 하는 현재의 시스템은 운송 산업의 발전을 저해하는 가장 큰 원인 중 하나로 꼽을 수 있음

- 안톤 잠코프(Anton Zamkov) 협회장은 화물이 동쪽 국경에서 서쪽 국경까지 이동하는데 7일이 소요되며, 국경통과, 환적, 서류작성 등에 추가적으로 7일이 소요된다고 언급함. 문서 디지털화가 도입된다면 위와 같은 일련의 과정들이 모두 단일 시스템 안에서 이루어지기 때문에 화물이 지연되지 않고 바로 운송될 수 있을 것이라고 밝힘

■ 상트페테르부르크에서 툴라까지의 시범운송을 통하여 시스템의 기술적인 측면에 대한 검증을 완료했음

- 해당 시범운송은 전자 쉘이 부착된 컨테이너를 항구부터 목적지까지 서류작성 없이 운송하는 방식으로 진행되었으며, 모든 과정은 통합 디지털 운송 플랫폼을 통해서 모니터링 되었음

우송민 리포터 한국외국어대학교 러시아연구소
(051-797-4776, dnthdals@naver.com)

참고자료

- a) [http://logirus.ru/news/transport/v_novom_godu_perevozchiki_smogut_otkazatsya_ot_bumagi-_na_vode-_v_nebe_i_na_zemle.html](http://logirus.ru/news/transport/v_novom_godu_perevozchiki_smogut_otkazatsya_ot_bumagi_na_vode-_v_nebe_i_na_zemle.html) (2019년 11월 15일 검색)
- b) <https://trans.ru/news/edinuyu-platformu-dlya-bezbumazhnih-gruzoperevozok-vnedryat-v-2020-godu> (2019년 11월 15일 검색)

우즈베키스탄, 2019년 중앙아시아 정상회담 주관

■ 지난 2018년 3월, 카자흐스탄 수도 누르술탄에서 제1회 중앙아시아 정상회담이 개최되었으며 올해 두 번째를 맞이함

- 지난 11월 29일, 2019년도 제2회 중앙아시아 정상회담이 우즈베키스탄 수도 타슈켄트에서 진행되었음
- 이번 정상회담은 공식 연례 회담의 지위를 가지는 만큼, 우즈베키스탄 샤브카트 미르지요예프 대통령을 중심으로, 카자흐스탄 카심 조마르트 토카예프 대통령, 투르크메니스탄 구르반굴리 베르디무하메도프 대통령, 키르기스스탄 수론바이 제옌베코프 대통령, 타지키스탄 에모말리 라흐몬 대통령이 전원 참석함
- 이처럼 현대사회에서 정의하는 중앙아시아 5개국의 정상들이 주관한 회담은 역내 안보와 국가 발전을 위해 매년 지속적인 만남을 유지할 것으로 보임

■ 우즈베키스탄 미르지요예프 대통령은 중앙아시아 지역의 정체성 확보가 향후 발전에 있어 큰 원동력이 될 것이라고 언급함

- 개별 국가의 정체성뿐만 아니라 중앙아시아 전체의 지역 정체성 배양이 국제사회에서 중앙아시아의 위상을 알릴 수 있다고 판단함
- 이에 각국의 국민들이 직접 과학, 예술, 문화 부문에 업적을 달성할 수 있도록 장려하는 이른바 ‘중앙아시아 상(Central Asian Prize)’과 같은 아이디어를 제시하기도 함
- 즉 역내 경제 발전과 정치적 안정을 위해 쉽게 간과될 수 있는 사회 문화적 요소들을 강조한 대목으로 보임

■ 이번 회담에서 논의한 특이점은 생태문제와 관련한 기후 변화 문제 및 재생에너지에 관한 논점임

- 곧 독립 30주년을 앞둔 중앙아시아 지역 국가들은 한정된 자원의 지속적인 채굴로 인한 리스크나 해외 투자의 효율성을 이미 인지했기 때문에, 결국은 경제 다각화와 새로운 투자부문 확대를 위한 에너지 다원화를 목표하고 있는 실정임
- 즉 재생에너지 기술의 도입과 공유가 필요한 상황이며, 이를 위해 중앙아시아 역내 국가들 간, 혹은 해외의 선진화 된 기술들을 상호 탐색해야한다고 강조함

- 특히 키르기스스탄 제옌베코프 대통령은 키르기스스탄 산악지대의 빙하가 녹으면서 수자원의 소실을 지적했는데, 중앙아시아 지역의 경우 수자원 안보 문제가 각국에 중요한 실정임으로 추후 지속적인 논의가 요구된다고 함
- 아울러 중앙아시아 역내 지리적 환경을 활용한 태양열 발전, 풍력 발전, 바이오 에너지 이용 등 에너지 다각화 역시 긴요한 사안이라고 논의되었음
- 끝으로 2020년도 제3회 중앙아시아 정상회담은 키르기스스탄에서 개최 예정이며, 회담 내용의 실질적인 이행을 위해서는 장관급 회담 및 부처별 회의가 정기적으로 진행되어야 할 것이라고 전함

오상호 리포터 한국외국어대학교 중앙아시아연구소

(031-330-4145, editor405ca@gmail.com)

참고자료

a) <https://www.eias.org/> (2019.12.09. 검색)

b) <https://www.euractiv.com/> (2019.12.09. 검색)



이슈페이퍼



남북러 협력현황 및 유망사업 모델(1)

1) 한러 교역 현황

■ 한러 관계는 현재 3가지 이유로 '대기 상태'에 있음

- 2020년 9월 30일 수교 30주년을 기다리는 상태이며, 한국 기업들은 새로운 대규모 러시아 프로젝트와 극동 지역 양자 프로젝트를 기다리고 있음
- 남북러 삼각 협력의 획기적인 돌파구를 기다리는 상태이기도 함

■ 한국 정부는 극동 지역을 삼각 협력 프로젝트에 중대한 역할을 할 곳으로 보고 있음

- 삼각 협력을 위한 한국의 실제적인 여건이 조성됐는가는 북한과 안정적인 대화 채널을 이룩했는가를 통해 가늠할 수 있음
- 종합적인 국가경제발전 프로그램이 요구되는 북한 문제는 러시아 극동의 참여가 없이는 해결될 수 없을 것으로 전망됨에 따라 한국의 극동에 대한 관심이 유지되고 있음
- 여기에 더해 풍부한 에너지 자원과 편리한 물류 교통은 극동 지역의 중요한 요소

■ 한편, 가스관 건설을 포함한 에너지 분야·남북철도와 시베리아 횡단철도의 연결·북극해 항로 건설 등 인프라 분야에서 논의되는 프로젝트들은 긴 실행 기간과 모든 참가국의 정치적 의지를 필요로 함

- 일반적으로 북한의 예측불허한 행동이 리스크 요인이라고 꼽지만, 한국도 미국과의 전략적 동맹 관계 때문에 대외정세에 따라 운신의 폭이 달라지는 경향이 있음
- 따라서 이 프로젝트들은 장기적인 전망에서 해결돼야 할 것으로 보임

2) 러북 교역 현황

■ 지난 4월 북한 김정은 위원장이 러시아 블라디보스토크를 방문한 이후 러시아 극동 지역과 북한의 국경무역량이 세 배 증가했음

- 1~3월 러시아 극동과 북한 간의 국경 무역은 작년 동기간 대비 3배 증가한 1,069만 달러를 달성함
- 대부분은 러시아의 대북한 수출로, 러시아가 북한으로부터 수입한 상품 금액은 총 2만 달러에 불과함
- 교역량의 약 90%는 러시아 석유제품임

■ 북러 교역의 주된 장애물은 북한의 핵 프로그램으로 인해 북한에 부과된 국제사회의 제재와 양국 간 제대로 된 교통로가 없다는 점임

- 북한과 러시아의 국경은 두만강을 따라 놓여있는데, 그 국경선에 세관이 존재하지 않음
- 양국을 연결하는 것은 단 하나의 철교 뿐임
- 이러한 이유로 대부분 상품을 중국을 통해 교역하고 있음

■ 러시아 전문가에 따르면, 대북제재가 해제된다고 하더라도 경제 관계를 발전시켜 나가는 것은 어려울 것으로 전망

- 러시아는 북한 제품에 관심이 없고, 북한은 러시아의 상품 가격을 지불할 능력이 없다는 이유에서 임
- 북한에 대량의 상품을 수출하는 것은 차관 형태로만 가능한데, 그러한 차관을 북한이 언제 상환할 수 있을지가 매우 불투명한 상황임

■ 여러 이유를 종합해서 볼 때, 북러 교역이 발전할 수 있는 여지는 거의 없는 상황

- 아주 소수의 예외적인 물품을 제외하고는 러시아 내에서 수요가 있는 상품들을 북한은 거의 생산하지 않고 있음
- 북한은 세계 시장에 주로 석탄, 철광석, 다양한 비철 금속과 같은 광물 원료를 수출하고 있음
- 이러한 원료들은 러시아 자국 내에도 충분하기 때문에 러시아는 이러한 상품 중 어떤 것도

구매할 계획이 없음

- 북한은 양질의 수산물도 수출하고 있지만, 러시아도 어획량이 충분하며 러시아 국내 수산물 소비량은 비교적 적은 편임
- 북한이 러시아에 제공할 수 있는 것은 저렴하고 고분고분하며 우수한 노동력. 이는 러시아가 필요로 하는 것이기도 하지만 현재 북한 노동자들을 유치하는 것은 유엔 안보리 결정으로 금지돼있음

■ 그런데 중국은 갈수록 북한과의 교역량을 증가시키고 있으며, 한국도 일본과의 관계가 악화함에 따라 북한 시장에 집요한 관심을 보이는 추세임

- 8월 초 문재인 대통령은 북한과 협력하면 경제적인 지표에서 일본을 앞지를 수 있다고 말한 바 있음
- 또한, 한국 정부는 지금까지 여러 번 북한과 철도를 연결해 시베리아횡단철도까지 나아가는 교통로를 확보하려는 의향을 표명해왔음
- 현재 한국은 북한 때문에 대륙과 단절된 상태로, 사실상 섬과 같은 입장임. 자국 상품을 철도로 유럽까지 운송하는 것은 불가능함
- 러시아도 이 교통로 확보 프로젝트 논의에 참여하고 있으나, 현재 프로젝트는 남북관계 악화로 인해 동결된 상태임

■ 이러한 이유로 극동 러시아의 역할이 더욱 커지고 있음

- 남북 경제발전을 위해서는 러시아와의 삼각 협력이, 한국이 북방시장으로 진출하기 위해서는 그 관문으로서 극동러시아의 역할이 필요할 것으로 진단됨

3)극동 러시아 경제 전문가 인터뷰(블라디보스토크국립경제서비스대 대학원장 알렉산드르 파블로비치 라드킨)

Q. 2019년 4월 러북 정상회담이 블라디보스토크에서 열렸다. 혹시 그 자리에서 남북러 3국 간 경험 프로젝트에 관한 논의가 있었나.

A. 무엇보다 남북러 삼각 협력에 대한 개선방안에 관한 논의가 많았음. 첫 번째, 연해주 하산 지역을 통해 시베리아횡단철도와 남북철도를 통합하는 현대화 프로젝트에 대한 논의가 진행됨. 이는 이미 10년이 더 넘는 시간을 남북러 통합철도 현대화 프로젝트에 관한 논의를 해왔

음. 사실 철도 현대화 프로젝트는 이미 시작했음. 이번 정상회담에서는 프로젝트 수행속도 증진방안에 관한 이야기를 나눈 것임. 다시 말해, 현재 러북 간 철도가 개통돼 운영 중이며, 다음 단계인 남북러 삼각 협력 프로젝트에 관해 정상 간 논의가 진행된 것. 개인적으로는 아주 좋은 일이라고 생각됨. 김정은 위원장이 열차를 타고 블라디보스토크까지 왔으나 철도는 아직 좋은 상태라고 할 수 없음. 블라디보스토크 시민들은 저녁에 열차를 탄 후 아침에 한반도 남쪽의 부산에 도착해 휴식하는 것을 꿈꾸고 있음.

두 번째, 에너지 관련 프로젝트도 중요하게 다뤄짐. 러시아는 많은 석유와 가스를 가지고 있는 에너지 대국이나 한국과 북한은 이런 원자재가 제한적임. 러시아는 한국과 북한에 해상운송이 아닌 파이프라인을 통한 운송으로 수출할 방안에 관심이 있음. 육상운송은 해상운송에 대비 효율적이고 가격도 저렴하기 때문. 육상운송이 가능해지면 러시아도 한국의 소비시장에 좀 더 효율하게 진출할 수 있으며, 한국도 지금 구매하는 LNG를 30% 정도 저렴한 가격으로 공급받을 수 있게 됨. 논의된 또 한 가지 흥미로운 프로젝트는 러시아가 한반도에 전력을 공급하는 사업임. 현재 극동 러시아 아무르주에는 제이스카야(Zeyskaya), 부레스카야(Bureyskaya) 등 아주 강력한 수력발전소들이 있는데, 이곳에서 생산되는 전력이 소비를 초과하는 상황. 이는 현재 중국에 수출하고 있으며, 향후 북한과 남한으로도 전력수출이 가능할 것으로 보임. 노동 생산성이 높고 제조원가가 낮아 ‘저렴한 전력’으로 쓰일 것으로 전망됨.

따라서 남북러 3국 모두에게 아주 필요한 ‘수익성 높은 경제’라고 할 수 있음. 회담에서 얘기하지 않았던 항공부분에 대해 간단히 설명하자면, 현재 블라디보스토크에서 서울까지 가는 러시아 항공기는 같은 노선인 한국 항공보다 1시간가량 빠름. 이유는 한국 항공기에 대해 북한 항공사에서 북한영공 회랑 이용을 제한시켰기 때문. 가까운 기간 안에 서울뿐만 아니라 다른 공항에서도 북한 영공을 지나가는 항로노선이 만들어지길 바램. 빠른 노선이 생기면 티켓 비용도 저렴해지지 않을까 싶음.

Q. 그러한 남북러 철도·전력 프로젝트를 성공적으로 수행하려면 무엇이 중요하다고 생각하는지.

- A. 제일 먼저 북한이 핵 긴장 상태를 완화시켜야 첫 걸음마를 뒀을 수 있음. 북한에는 미국과 일본정부가 얘기하는 핵 안보 체제가 확립돼 있음. 극동 러시아는 물론 러시아 전역, 일본, 한국은 그런 북한에 가까움. 평화적인 핵 안보 체제가 성공적으로 구축된다면 국제사회가 평화로운 경제협력의 길로 들어섰다고 믿게 되면서 북한이 우리가 원하는 프로젝트를 좀 더 빠르게 수행할 수 있다고 생각됨. 또한, 철도, 가스 파이프라인 및 전력 등은 엄청난 투자가 필요한 프로젝트임. 프로젝트를 수행하는 데 어느 국가가 얼마를 투자해야 하는지 등에 관한 세

부적인 논의도 이어져야 함.

Q. 프로젝트를 시행한 후에는 어떤 긍정적인 영향이 있을지.

A. 먼저 철도, 가스, 전력 프로젝트를 통해 서로 가까워짐에 따라 협력수주가 향상될 것으로 보임. 둘째, 북한인들의 생활수준이 개선될 것으로 보임. 현재 북한인들의 생활수준은 너무 안타까운 실정이라고 알고 있음. 프로젝트가 잘 수행된다면 일자리가 창출되고, 임금이 올라가고, 제조업 생산이 늘어나고, 신기술이 만들어질 것으로 기대. 셋째, 북한뿐 아니라 러시아 극동지역과 블라디보스토크 시민들의 생활수준 또한 높아질 것으로 전망됨.

Q. 동북아시아 협력을 위한 주요 이슈는?

A. 바로 아직 해결되지 않은 북한의 핵 위협임. 미국, 일본이 북한에 가한 제재가 아직 해제되지 않은 것이 주요 이슈. 이러한 제재 하에 특정 프로젝트를 개발하고 실현하는 것은 매우 어려움. 해결을 위한 여러 방법이 있겠지만, 미국, 한국, 러시아, 그리고 북한의 공동 노력이 필요할 것으로 보임. 이 협력은 경제적으로나 정치적으로나 모두 동북아시아에 유익할 것임.

Q. 한반도의 전망과 중요성에 대해 설명하자면.

A. 대한민국은 고도의 발전을 이룬 나라이기 때문에 전 세계적으로 한반도는 매우 중요한 의미를 지니고 있음. 조선, 자동차, 전자 및 여타 산업을 중심으로 대한민국의 기술 잠재력은 매우 높아 보임. 현재 한국과 러시아가 매우 긴밀하게 협력하기 때문에, 한국과 러시아가 서로 형제국가라고 생각함. 또한, 러시아는 한국과의 협력을 더욱 강화해야 할 것으로 생각됨. 한국의 기술들은 극동 러시아에 너무나 필요한 것들임. 극동 지역에는 풍부한 천연자원이 있지만, 한국과 같은 기술수준을 가진 기업은 아직 없음. 이제 막 그런 기업을 만들려고 하는 추세임. 여기에는 최소 몇 년 이 소요될 예정으로, 그런 관점에서 한국 정부가 공표한 신북방 정책 아이디어는 협력강화를 위해 매우 유용하다고 판단됨. 또한, 우리가 그것을 실행하게 돼 기쁜 마음을 가지고 있음. 이러한 협력으로 러시아는 물론 극동 러시아가 많은 수혜를 받을 것으로 예견됨.

Q. 한국, 북한과 러시아 관계에서 블라디보스토크의 역할은 무엇인가.

A. 러시아와 북한 간에는 국경과 철도가 있음. 또한, 향후 고속도로도 만들 수 있음. 대러제재 전까지 북한 사람들은 높은 노동생산성을 통해 극동 러시아 발전에 많은 도움을 주었음. 블라디보스토크가 이 시스템이 다시 복원될 수 있도록 하고 있음. 북한에도 많은 천연 자원이 있다고 알고 있음. 인력도 있지만 투자와 기술이 부족함. 향후 러시아, 북한, 한국과의 협력

으로 첨단 기술기업을 북한에 만들 수 있을 것으로 기대됨. 그럴 경우 극동 러시아에서 나는 자원을 사용해 고품질의 제품까지 생산할 수 있을 것으로 전망함.

Q. 남북러 3각 협력 프로젝트의 성공적인 수행을 위해 조언한다면.

- A. 우리는 두 가지 방법으로 계속 가야함. 첫째는 협력에 관한 남북러 3국간 정부 협상·협약·기본 결정의 채택임. 둘째는 기업 간 활발한 교류와 지자체간 협력 증진임. 각국 정부는 서로 간 비즈니스가 중요하다는 사실을 알고 있으며, 현재 이러한 방법으로 한국과 극동 러시아간 교류가 활발히 진행되고 있음. ‘국민의 외교’라는 개념도 대두됨. 각국 국민도 3국의 평화협력을 지지했음. 이러한 결합은 모두에게 성공으로 이어질 것이라고 생각함.

Q. 러시아 내 경제 전망은.

- A. 아쉽지만 러시아는 경제 발전 측면에서 어려운 시기를 겪고 있음. 러시아 경제성장률은 2014년 이후 둔화하는 추세임. 이는 유럽과 다른 국가들의 대러 제재가 큰 원인임. 또한, 러시아는 국가 프로젝트를 수행하고 있어 이 또한 경제 발전 측면에 영향을 끼침.

Q. 한반도가 연결된다면 어떤 장점이 있을지.

- A. 많은 효과를 가져올 것으로 예상됨.

경제적 측면 : 제품을 공동으로 생산할 수 있음. 즉, 러시아의 자원과 한국의 기술이 결합해 북한 기업에서 생산하는 게 가능해짐. 또한, 러시아 가스, 전력을 한반도 시장에 수출할 수 있을 것으로 보임.

정치적 측면 : 이러한 대형 프로젝트 수행을 위해서는 평화로운 정치상황이 유지돼야 함. 예를 들어 현재 러시아는 우크라이나와의 관계 때문에 우크라이나를 통해 공급되는 가스는 현재 완만하게 수출되지 않고 있음. 정치적 측면이 가져오는 경제적 결과를 가져온 것임.

문화적 측면 : 각 국민들이 서로 국가에 더 자주 방문할 것으로 예상됨. 오랫동안 이러한 교류를 원했던 남북한 사람들에게만 해당하는 것이 아니라 한반도에 있는 다른 민족들도 모두 포함하는 의미임.

매년 관광객들은 자루비노항을 통해 중국의 연변을 거쳐 백두산을 등반함. 만약 3국의 협력이 더 돈독해지면 이들은 기차로 한국에 가서 휴식을 취하고, 치료도 받는 등 한반도의 문화를 즐기게 될 것임. 가까운 장래에 이 모든 것을 확인할 수 있길 기대함.

Q. 철도 연결 후에는 어떤 이익이 있을지.

A. 모든 것들은 바로 간단하게 나타날 것으로 예상됨. 가장 중요한 것은 도로가 기술적으로 현대화된다는 점임. 우리에게 여객철도와 화물철도를 선택할 수 있는 옵션을 줄 것이며, 한국 기업들은 블라디보스토크항을 통해 화물을 유럽으로 운송할 필요가 사라짐. 한국 기업은 중국과 카자흐스탄을 통해, 또는 라진항을 통해, 어쩌면 북극해 노선을 통해 화물 운송이 가능해지는 등 여러 옵션이 생길 것으로 기대됨. 여러 가지 옵션이 있다는 것은 휴식을 취하고자 하는 사람에게도, 관광업에 종사하고자 하는 사람에게도, 또 전 세계로 상품을 배달하고자 하는 사업자에게도 매우 좋은 일임. 이들은 덜 위험하고 값이 싼 옵션을 선택할 것이고, 이는 다시 협력 수준을 한 단계 높이게 될 것임. 완전히 새로운 일도 일어날 것임. 블라디보스토크 시민들이 유럽에 날아가고, 거기서 차를 빌려 다양한 유럽 국가를 방문하고 있는데 북한에서도 가능해질 것임. 본인 또한 몇 년 내 가족과 함께 평양에 가서 차를 빌려 관광하기를 꿈꾸고 있음.

전명수 현지 리포터 국립블라디보스토크경제서비스대학교

(070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com)



주요 통계



표 1. 2019년 9월 러시아 수역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2018/2019 증가율
극동수역	11.09 (-0.4%)	6.24 (-0.1%)	17.33	-0.3%
북극해	2.92 (+0.2%)	5.87 (-3.2%)	8.78	-1.9%
발트해	9.1 (-0.4%)	12.01 (+0.7%)	21.01	+0.2%
아조프-흑해	8.9 (+0.4%)	13.78 (+0.1%)	22.68	+0.2%
카스피해	0.19 (+2.3%)	0.51 (+11.4%)	0.7	+3.3%
합계	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%

* 주: 극동수역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리얀마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바란데이, 페벡, 사베타

발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드

아조프-흑해: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

표 2. 2019년 9월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목 규모

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
광물 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
연료 및 에너지 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
생고무 및 화학 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
가죽원료, 모피 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
목재 및 펄프, 종이 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
섬유, 섬유 제품 및 신발	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
금속 및 금속 제품	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
기계류	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
기타	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)
합계	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)	70.51	-0.1%	32.1 (-0.2%)	38.41 (-0.1%)

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

표 3. 2019년 9월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출 규모

(단위: 천 톤, 달러)

품목	해외*				CIS**				합계			
	수출		수입		수출		수입		수출		수입	
	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러
선어,생물	228	298.5	8	157.3	228	298.5	8	157.3	-	-	-	-
냉동어	104,636	1,607,556.0	2,475	41,564.5	104,551	1,606,927.4	2,475	41,564.5	85	628.6	-	-
연어류	19,884	237,299.0	-	-	19,799	237,064.0	-	-	85	235.0	-	-
넙치	670	21,080.5	-	-	670	21,080.5	-	-	-	-	-	-
가자미	819	13,009.3	-	-	819	13,009.3	-	-	-	-	-	-
가자미류	2,233	28,040.5	-	-	2,233	28,040.5	-	-	-	-	-	-
청어	14,264	66,102.4	-	-	14,264	65,727.7	-	-	452	374.7	-	-
대구	3,157	149,451.2	-	-	3,157	149,451.2	-	-	-	-	-	-
명태	50,760	807,088.8	-	-	50,760	807,088.8	-	-	-	-	-	-
농어	42	1,587.4	-	-	42	1,587.4	-	-	-	-	-	-
간, 곤이 (어란)	1,582	207,262.7	-	-	1,582	207,262.7	-	-	-	-	-	-
지느러미, 머리, 꼬리 등 생선부산물	623	12,147.8	-	-	623	12,147.8	-	-	-	-	-	-
생선필렛, 어육	3,893	150,096.7	55	2,458.6	3,893	150,096.7	55	2,458.6	-	-	-	-
건어, 훈제, 염장, 어분	10	1,212.4	84	4,559.9	10	1,212.4	84	4,559.9	-	-	-	-

갑각류	4,845	735,693. 2	0	0	4,845	735,693. 2	0	0	-	-	-	-
계류	4,015	665,876. 4	-	-	4,015	665,876. 4	-	-	-	-	-	-
조개류	4,664	57,210.4	-	-	4,664	57,210.4	-	-	-	-	-	-
가리비류	31	9,223.3	-	-	31	9,223.3	-	-	-	-	-	-
오징어류, 문어류	4,247	25,136.0	62	2,194.2	4,247	25,136.0	62	2,194.2	-	-	-	-
수산무척추동물	970	25,345.9	-	-	970	25,315.5	-	-	1	30.4	-	-
해삼류	486	6,190.1	-	-	486	6,159.7	-	-	1	30.4	-	-
성게류	294	18,698.1	-	-	294	18,698.1	-	-	-	-	-	-

*주: CIS국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

표 4. 2019년 1분기, 2분기 운송수단별 물동량

(단위: 백만 톤, %)

교통수단	2019년 1분기	2019년 2분기	2018년 1분기 / 2019년 1분기	2018년 1~6월 / 2019년 1~6월
철도운송	1,422.2	1,714.00	99.2	99.4
자동차운송	319.0	315.30	100.7	98.4
해운	1,091.6	1,367.10	98.8	100.0
내륙수로운송	4.82	4.43	94.2	81.9
항공운송	6.49	26.91	96.1	82.6
파이프라인운송	0.241	0.29	94.0	95.7

표 5. 2019년 1분기, 2분기 러시아 대중교통 여객수송량

(단위: 백만 명, %)

교통수단	2019년 1분기	2019년 2분기	2018년 1~3월 / 2019년 1~3월	2018년 1~6월 / 2019년 1~6월
자동차운송(버스운송)	2,516.8	2,610.3	97.1	97.3
해운	1.080	1.5	68.9	64.1
내륙수로운송	0.336	3.4	89.7	76.3
항공운송:	24.751)	32.9	112.1	111.6
국내운송	14.81	18.4	108.1	109.2
철도운송:	260.0	315.5	104.7	103.5
교외운송 (도시운송 포함)	236.5	286.3	104.5	103.2

올가 연구원 KMI 러시아연구센터

(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

참고자료

- a) 러시아 극동지역 관세청 자료
- b) 러시아 교통부 통계 자료
- c) http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=80482&sphrase_id=2231358