

KMI 북방물류리포트

VOL.116
DEC 18 2019

발간년월 2019년 12월 18일 (통권 제116호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호 총괄 이주호 감수 길광수 담당 김엄지 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실 TEL +82-51-797-4665 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 북극항로 개발을 위한 전문가 의견
- 러시아 IT 거인 "안덱스(Yandex)", 자율주행 배달 로봇 테스트 착수
- 러시아·삼성중공업, 가스운반선 부품 공급 계약 체결
- 아제르바이잔-이란, 카스피 해에서의 공동 자원 탐사 및 채취 사업에 흥미를 보여
- 우즈베키스탄에서 재생에너지 투자 컨퍼런스 열려

전문가 칼럼

- 왜 남·북·러 삼각 경험인가?

이슈 페이지

- 남북러 협력현황 및 유망사업 모델(2)

주요 통계

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



주요 동향



북극항로 개발을 위한 전문가 의견

■ 극동 투자유치 및 수출지원 공사의 드미트리 피슈킨 극지부서장(이하 드미트리 피슈킨 극지부서장)은 상트페테르부르크에서 개최된 ‘북극의 현재와 미래’ 국제포럼장에서 북극항로 개발 방향에 대해 언급함

- 드미트리 피슈킨 극지부서장은 항만 인프라, 선박건조 뿐만 아니라 철도, 내륙수운, 도로, 파이프 라인 등 북극항로와 연결되는 모든 운송경로 등 포괄적인 부분들이 북극항로 개발에 포함되어야 한다고 강조함
- 또한 효율적인 북극항로 개발을 위해서는 북극지역의 인프라 개발 계획과 약 96% 이상 북극항로 운송 형성되는 지역의 광물 및 원재료 개발 프로젝트 계획 등과 같이 운송 및 에너지 인프라 개발, 채굴 프로젝트, 자원 가공, 기술 보장 및 개발, 교육 등 서로 다른 분야의 활동들을 결부시키는 것이 필요하다고 함

■ 최근 러시아 정부에 제출한 ‘북극에서의 러시아 국가 정책 프로젝트’ 초안에 따르면 무르만스크에서 캄차트카까지 북극항로 전체를 아우르는 통신망을 포함하여 북극운송회랑 개념의 법적통합을 계획하고 있음

- 얼음의 상태와 항해 안전보장의 필요성에 따라 북극항로 범위와 러시아 관할구역의 경계가 결정되며 이에 따라 두 경계의 개념은 동일하지 않음
- 드미트리 피슈킨 극지부서장은 대통령령에 따라 북극항로 화물 운송량 증대를 위한 계획이 명확해 졌으며 이는 북극지역 잠재력 개발과 세계적인 과제를 해결하는 출발점으로 봄

그림 1. 드미트리 피슈킨 극지부서장



김은미 현지 리포터 국립극동교통대학교
(051-797-4776, usea1004@gmail.com)

참고자료

https://investvostok.ru/news/3009/?sphrase_id=354851(검색일: 2019년 12월 14일)
<https://minvr.ru/press-center/news/23954/>(검색일: 2019년 12월 09일)

러시아 IT 거인 “안덱스(Yandex)”, 자율주행 배달 로봇 테스트 착수

■ 러시아 최대 ICT 기업 안텍스는 도시 내 소형화물 운송을 위한 자율주행 배달 로봇의 주행 테스트를 시작했음

- 안텍스 로버(Yandex Rover)로 불리는 해당 로봇은 달 탐사로봇과 비슷한 외관을 가지고 있으며 인도에서 보행자 속도로 이동이 가능한 약 0.5미터 높이의 6륜 자율주행장치임
- 해당 로봇은 완벽한 자율주행이 가능하지만, 현재는 관리자의 원격관찰 하에 테스트가 진행되고 있음
- 안텍스 관계자에 따르면 로버(Rover)는 주위 사물 분별, 이동경로 계획, 장애물 회피, 보행자 및 동물에 통행 양보 등의 기능을 가지고 있으며, 레이더 센서 탑재로 야간에도 위와 같은 기능이 동일하게 작동됨
- 이미 몇 대의 로봇이 회사 내에서 시작동되고 있으며, 본사 입구에서 버스까지 서류를 운반하는 역할을 맡고 있음

■ 드미트리 폴리슈크(Dmitry Polishchuk) 안텍스 자율주행 자동차 프로젝트 책임자는 로봇 개발에 안텍스에서 자체 개발된 자율주행차량 연구기술이 사용되었다고 언급함

- 새로운 프로젝트에 기존 연구기술을 적용시킴으로써 개발시간을 단축시킬 수 있었으며, 가까운 미래에 이와 같은 로봇들이 다양한 분야에서 활용될 것이라고 밝힘. 특히 물류분야의 라스트 마일 딜리버리에 있어서 필수적인 요소가 될 수 있을 것이라고 언급함

■ 개발진에 따르면 로버는 미래에 다양한 배달 서비스에 활용될 수 있을 것임

- 로버는 안텍스 이츠(Yandex.Eats), 안텍스 라브카(Yandex.Lavka) 등 음식 및 식자재 배달 서비스와 온라인 쇼핑몰 베루(Beru)의 제품 배달 서비스 등에 적용될 수 있음
- 또한 안텍스는 테스트가 완료된 후 해당 배달 로봇을 다른 기업에 공급할 의사가 있다고 밝힘
- 일부 전문가에 따르면 안텍스가 해당 부문에 진출할 시 10년 내에 러시아 운송 산업에서 큰 성과를 낼 수 있을 것으로 예상함

그림2. 안텍스의 자율주행 배달 로봇 안텍스 로버(Yandex Rover)



우송민 리포터 한국외국어대학교 국제지역대학원
(dnthdals@naver.com)

러시아·삼성중공업, 가스운반선 부품 공급 계약 체결

참고자료

- a) <http://truckandroad.ru/blog/jandeks-nachal-ispytaniya-robota-dostavshhika.html> (2019년 11월 22일 검색)
- b) <https://cadelta.ru/science/id5069> (2019년 11월 22일 검색)
- c) https://yandex.com/company/press_center/press_releases/2019/2019-11-07 (2019년 11월 23일 검색)

■ 세계 최대 조선소 중 하나인 한국 삼성중공업이 러시아 ‘즈베즈다’ 조선소와 (로스네프티와 가스프롬뱅크 컨소시엄) Arc7 가스운반선 5척의 재료 공급 계약을 체결했음

- 한국 삼성중공업은 11월 22일 ‘유라시아 선주’와 가스운반선 건조에 관한 새로운 계약을 체결했다고 한국 코스닥 시장에 공시함
- 건조 선박 수는 발표하지 않았음
- 총 수주액은 15억 달러였음

■ 가스 운반선은 2022년 9월 인도해야 함

- 이는 ‘즈베즈다’ 조선소에서 한국의 선박을 인수하여 마저 완성하는 시간을 고려할 때 2023년 가을 진수되어야 하는 ‘아르틱LNG-2’의 기한에 부합함
- 즈베즈다 조선소를 경영하는 로스네프티사는 삼성과의 계약에 대한 질문에 대답을 내놓지 않았음

■ 즈베즈다 조선소가 기술 파트너로 삼성 중공업을 선택했다는 것은 올해 여름 알려졌다음

- 2019년 동방경제포럼에서 양측은 ‘아르틱LNG-2’ 프로젝트를 위한 가스운반선 설계 계약을 체결했음
- 로스네프티사 발표에 따르면 삼성은 즈베즈다 조선소에 기술 명세서, 설계서류에 대한 권리를 이전하고 로스네프티사와 가까운 관계를 가지고 있는 ‘라주리트’ 제작 사무소가 실제 구조 설계서를 작성하는데 협조할 예정임

■ 11월 초 러시아 대외경제은행과 ‘소브콤플로트’사, 즈베즈다 조선소가 ‘아르틱LNG-2’용 시험가스운반선 건조에 대한 1차 정식 계약을 체결했음

- 이어 노바텍과 ‘소브콤플로트’사, ‘현대식 해양 북극 운송’사가 주문하는 4척의 가스운반선에 대한 계약이 추가로 체결될 가능성이 있는 상황임
- 러시아 대외경제은행이 리스 방식에 따라 선박건조 자금을 지원함
- 총 금액은 약 50억 달러라고 대외경제은행 이고리 슈발로프 은행장은 전했다
- 그에 따르면 선박 한 대당 가격은 3억3000달러임

■ 러시아 정부는 즈베즈다 조선소에 한국과의 가스운반선 건조 비용 차액(약 20%)을 보조하기로 약속했음

- 이러한 차액 보조 목적으로 2020~2022년 200억 루블 이상을 할당할 계획임

■ 그러나 이러한 러시아 정부의 명령 초안은 현재까지 재정부의 동의를 얻지 못하고 있음

- 재정부는 선박 현지화 요구를 확실히 기재해달라고 요구하고 있음
- 현재 정부령 제719호에 따르면 가스운반선을 러시아제로 인정하기 위해서는 즈베즈다 조선소가 선체 기초를 놓고 조립하고, 도장 작업을 하고 선박 가동을 위한 부품을 조립해야 함
- 그러나 15MW 이상 러더프로펠러(Rudderpropeller)는 2020년부터 이 규정이 적용되므로 이번에 계약이 체결되는 초기 5척의 가스운반선에는 적용되지 않음
- 또한 즈베즈다 조선소는 화물 시스템(즉 액화가스 저장용 멤브레인 탱크)을 조립해야 하고 계류, 해상 운행 테스트와 선박 인수를 보장해야 함

■ 삼성의 가스운반선 1척 당 재료 공급가가 약 3억 달러에 달하는 것을 근거로 볼 때 즈베즈다 조선소의 선박 최대가는 보조금을 고려해도 3억9600만 달러에 달할 것으로 보임

- 즈베즈다 조선소의 작업가는 1억 달러 내에서 그쳐야 함

■ 그러나 즈베즈다 조선소는 여러 블록으로부터 선체를 단지 조립하는 데만 그칠 수는 없을 것으로 보이는 상황임

- 이유는 저온 멤브레인의 절대적인 조립이 가스 운반선 건조의 가장 책임성이 요구되는 단계 중의 하나이기 때문임
- 삼성 중공업도 멤브레인 탱크 유출 때문에 처음 멤브레인 탱크 탑재 가스 운반선 Mark III를 조립할 때 어려움을 겪었음

■ 전문가들은 가스 운반선과 같이 고난이도 선박을 개발하는 데 있어 객관적인 난점들을 고려할 때, 즈베즈다 조선소와 삼성 중공업의 협업 시스템은 최적의 시스템이라고 보고 있음

- 미하일 그리고리예프 게콘 컨설팅 센터 사장인 미하일 그리고리예프는 이에 대해 “첫째로 삼성이 가스운반선 건조 경험이 있고 현재 건조능력이 여력이 있기 때문에 제 기간 내에 가스운반선 건조를 보장할 수 있다”고 말함
- 이어 “둘째로 즈베즈다 조선소가 삼성으로부터 기술 명세서, 설계서류에 대한 권리를 이전 받을 뿐 아니라 실제 구조 설계서를 작성하는데 협조를 제공받을 것이며, 또한 그와 같은 고난이도 선박 건조 역량을 신속하게 습득할 수 있는 기회를 갖게 된다”라고 이 계약의 이점에 대해 설명했다

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

아제르바이잔-이란, 카스피 해에서의 공동 자원 탐사 및 채취 사업에 흥미를 보여

■ 샤힌 무스타파예프(Şahin Mustafayev) 아제르바이잔 제1부총리는 이란 테헤란을 방문하여 하산 로하니(Hassan Rouhani) 이란 대통령을 예방했음

- 로하니 대통령은 이란과 아제르바이잔은 문화와 역사에서 같은 뿌리를 공유하고 있으며, 이번 회동을 통해 양국 관계 발전이 한 단계 더 발전했다며 덕담을 아끼지 않았음
- 또한 대통령은 “이란 이슬람 공화국은 카스피 해에서 아제르바이잔과 함께 석유 탐사 및 채취 사업에 흥미를 보이고 있으며, 이에 이란-아제르바이잔 양국 상호 위원회 회의에서 가까운 시일 내에 결정되기 희망한다”고 밝혔음
- 무스타파예프 부총리 또한 이란과의 협력과의 관계를 강조한 일함 알리에프(İlham Əliyev) 아제르바이잔 대통령의 말을 전하며, “아제르바이잔은 이란과의 공동이익을 창출하는 모든 분야에서 협력을 계속할 것이며, 우리 모두는 바쿠와 테헤란 공동 협력 발전의 보증인”이라고 화답하였음
- 한편 2014년 이래 아제르바이잔-이란 간 교역량은 3배 상승하였으며, 아제르바이잔에 진출한 이란 기업의 수도 작년 대비 50% 이상 상승할 정도로 양국의 경제협력은 활성화되고 있음

그림 1. 무스타파예프 제1부총리-로하니 대통령 회동



■ 양측은 석유 이외에도 양국이 진행하고 있는 건설 및 교통 분야 협력 사업에 대해서도 논의하였음

- 로하니 대통령은 아제르바이잔 측과 진행중인 협력 사업에 대해 만족을 표하며, “특히 양국

접경지역에 건설 중인 발전소와 호다아파린 다리(Khodaafarin Bridge) 사업이 양국 관계 발전에 큰 전환점이 될 것"이라고 언급하였음. 또한 최근 체결된 라슈트-아스타라(Rasht-Astara) 철도선 사업이 조속한 시일 내에 시작되길 희망한다고 밝혔음

- 이를 위해 양측은 양국의 합작기업 설립이 관계 긴밀화에 기여할 것이라는 점에 동의하였으며, 기술공학 분야의 거의 모든 부분에서 협력 의지를 분명히 하였음. 아울러 양측은 관광업 및 환경보호 측면에서, 특히 카스피 해에서의 양국 공통 협력의 가능성이 있다는 점을 재확인했음

그림 2. 호다아파린 다리(왼쪽 그림)와 라슈트-아스타라 철도선(오른쪽 그림) 위치



조용성 현지리포터 상트페테르부르크 국립대학교
(+7 981-198-65-06, mirinae2929@gmail.com)

우즈베키스탄에서 재생에너지 투자 컨퍼런스 열려

■ 최근 우즈베키스탄 정부는 한정적인 기존 에너지 자원과 늘어나는 인구에 대비하여

참고자료

- <https://denizxeber.az/2019/12/05/ruhani-iran-x%99z%99rd%99-az%99rbayc%99anla-k%99sfyyat-v%99-hasilatla-bagli-birg%99-layih%99l%99rin-h%99yata-kecirilm%99sind%99-maraqlidir/> (2019.12.10.검색)
- <https://www.google.com/maps> (2019.12.10.검색)
- <http://investment.mrud.ir> (2019.12.10.검색)

재생에너지 사용 확대에 주목하고 있음

- 우즈베키스탄 정부는 지난 5월 22일 재생에너지 부문에 대한 법령과 포괄적 규제에 관한 채택을 공표함
- 우즈베키스탄 샤브카트 미르지요예프 대통령은 해당 결의안을 발표하면서 자국 개발전략에 있어 재생에너지의 이용은 많은 부분을 차지할 것이라고 강조한 바 있음
- 재생에너지 관련 정책들은 재생에너지 개발 및 기존 화석연료로부터의 의존성을 탈피하는데 그 목적이 있음
- 재생에너지 개발과 관련 규제는 오늘날 우즈베키스탄 에너지부(Ministry of Energy)가 총괄 시행하고 있음
- 2019년 3월을 시작으로 에너지 부처는 재생에너지 기술과 보급 지원, 사용처에 대한 세금 인센티브 지급, 국가적 네트워크를 통한 장비 지원 등을 수행함

■ 2019년 우즈베키스탄 재생에너지 투자 컨퍼런스의 개최를 통해 재생에너지의 개발과 보급, 기반시설 확충에 대한 논의가 진행

- 지난 12월 4일, 우즈베키스탄 재생에너지 투자 컨퍼런스 'RENPOWER Uzbekistan 2019'가 에너지부의 주관으로 진행됨
- 컨퍼런스의 주요 세션에서는 우즈베키스탄 재생에너지 시장의 현황과 에너지 전환 정책에 대한 브리핑이 이루어짐
- 현재까지 우즈베키스탄의 1차 에너지 이용률은 전체 에너지 공급의 86%를 차지하고 있으며, 도시 주택용 에너지로서는 천연가스가 무려 94%를 차지함
- 천연가스에 대한 의존도는 농촌지역 역시 마찬가지로, 시골 주택에서는 약 72%의 사용 비율을 보이고 있음
- 이에 향후 지속가능한 에너지원의 보급을 위해 우즈베키스탄 당국은 재생에너지 개발자를 위한 세금 인센티브 제공, 재생에너지 개발을 위한 토지 공급을 강조함
- 특히 태양력, 풍력, 바이오에너지 부분을 집중 개발하고 2030년도까지 전력 생산량의 21%를 재생에너지원에서 공급할 목표를 가지고 있음
- 아울러 순수 재생에너지 부문의 개발뿐만 아니라, 전력 공급의 효율성을 위해 전력 케이블 현대화 사업을 진행할 것이라고 언급함

- 현재 우즈베키스탄의 전력 손실률은 18%대를 보이고 있으며, 추후 2021년까지 자동 모니터링 시스템의 확대와 디지털화를 완료할 전망이다

오상호 리포터 한국외국어대학교 중앙아시아연구소

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

참고자료

- a) <https://uzdaily.uz/> (2019.12.15. 검색)
- b) <https://www.dentons.com/> (2019.12.15. 검색)
- c) <https://www.bakermckenzie.com/> (2019.12.15. 검색)



왜 남·북·러 삼각 경험인가?

한국외국어대학교 국제지역대학원

홍완석 교수

신북방정책과 신동방정책

지난 9월 24일 한-러 양국은 모스크바에서 제18차 한-러 경제과학기술공동위원회를 개최했다. 논의의 초점은 문재인 정부의 ‘신북방정책’과 푸틴 정부의 ‘신동방정책’ 주요 사업 간 ‘점점 찾기’와 ‘성과 내기’로 모아진다. ‘신북방정책’(Neo Nordpolitik)은 2017년 5월 출범한 문재인 정부가 한반도 및 동북아의 평화와 번영을 주도적으로 담보하기 위해 러시아를 중심으로 한 북방의 유라시아 국가들과 다양한 분야에서의 협력 강화 의지를 담은 대외정책분야의 핵심 국정과제이다.

문재인 대통령은 2017년 9월(6~7일) 러시아 블라디보스토크에서 개최된 제3차 동방경제포럼 (EEF, Eastern Economic Forum)에 참석해 신북방정책의 추진을 공식화하면서 이른바 ‘나인브릿지’(9-Bridge) 전략을 제시했다. 러시아와 한국 사이에 가스, 철도, 항만, 전력, 북극항로, 조선, 일자리, 농업, 수산의 9개 다리(9-Bridge)를 놓아 동시다발적인 협력을 이뤄나가자는 것이다. 한·러 ‘9-Bridge’ 협력사업 가운데 가스, 철도, 전력 등 상당 분야는 지리적으로 대륙의 러시아에서 북한을 거쳐 한국으로 이어지는 프로젝트이기에 남·북·러 삼각 협력사업에 해당한다.

‘신동방정책’(New East Asia Policy)은 21세기 러시아의 국가발전 원동력을 점진적으로 아시아 방향에서 찾고자 하는 푸틴 정부의 국정 아젠다를 일컫는다. 실제로 현재 푸틴 정부는 낙후된 극동지역을 21세기 러시아의 신 성장동력을 제공하는 핵심 공간으로 만들려는 장기 계획을 추진하고 있고, 그런 원대한 계획 하에 극동 지역 개발에 박차를 가하면서 우랄산맥 너머 동쪽으로 국가발전 중심축의 이동을 모색하고 있다. 여기서 푸틴의 러시아는 신동방정책의 연장선상에서 한반도와 지경학적 연계성을 강화하기 위한 다양한 정책적인 노력들을 전개하고 있다. 러시아에서 남북한을 잇는 일련의 초국경 삼각 협력 사업들, 이를테면 TSR-TKR 연결사업, 남·북·러 가스관 및 전력망 연결사업, 나진-하산 복합물류 사업 등의 제안이 적절한 사례일 것이다.

신북방·신동방정책의 교집합으로서 남·북·러 삼각 경험

크렘린의 지정학적 과제로서 푸틴 정부의 신동방정책은 러시아의 국가발전 동력을 극동개발과 역동적인 아시아·태평양 연안 국가와의 협력에서 찾는 구상이라는 점에서 문재인 정부의 신북방정책과 밀접한 친화성을 갖는다. 현재 동북아에서 러시아가 처한 지정학적 현실을 감안할 때, 한국은 신동방정책의 성공적 구현에 관건적 위치를 차지한다. 한국은 러시아의 아·태지역 진출 교두보로서, 수입규모 세계 2~3위 수준의 새로운 에너지 수출 시장으로서, 극동개발을 위한 대규모 투자유치 및 첨단 선진기술 유입 ‘원천’으로서, 그리고 중국 및 일본과는 달리 부담스럽지 않은 협력 파트너로서 매우 중요한 의미를 지닌다.

한국경제의 새로운 블루오션 개척과 북한의 개혁 개방을 지향하는 문재인 정부에게도 러시아는 다면적인 협력 강화가 매우 중요하다. 여기서 러시아 극동은 푸틴의 신동방정책과 문재인 정부의 신북방정책의 지정학적 이해관계가 직접적으로 교차하는 공간이다. 한반도와 전략적 연결지대인 러시아 극동은 한국경제가 유라시아 대륙으로 뻗어나가는 일종의 발판으로서 매우 큰 가치를 지닌다. 동시에 극동은 북한 경제와 깊숙이 연계된 국경지대로 질식하는 북한 경제를 지탱시키는 ‘산소호흡기’ 역할을 해왔다. 정리하면 러시아 극동은 남·북·러 삼각 협력 사업을 전개할 수 있는 최대 공약수이자 최적의 ‘접점’인 것이다.

남·북·러 삼각 협력이 필요한 이유

남·북·러 삼각 협력을 견인하는 일차적인 동인은 무엇보다도 상호 비교우위 요소의 결합을 통한 경제적 ‘Synergy Sum’ 효과의 극대화로 설명할 수 있다. 남·북·러는 지리적 인접성 이외에도 산업구조와 생산요소 측면에서 이상적 형태의 상호 보완성을 지닌다. 한국의 기술과 자본, 북한의 숙련된 저임금 노동력, 러시아의 풍부한 자원 및 토지가 결합될 경우 높은 경제적 부가가치를 창출할 수 있다. 남·북·러 삼국이 맞닿아 있다는 지리적 이점과 상호 보완적인 경제 구조를 잘 활용할 경우, 이것이 당사국 모두의 성장과 번영에 크게 기여할 것이라는 점은 자명하다.

상호 win-win의 경제적 효용성을 넘어 남·북·러가 삼자 협력을 추진해야 하는 이유는 또 있다. 한국과 국경선을 마주한 러시아는 21세기 한반도의 미래 생존과 직결된 전략자원의 ‘보고’(寶庫)로 다가온다. 러시아 극동지역은 식량(Food), 에너지(Energy), 물(Water) 등 이른바 3개 ‘FEW’ 글로벌 자원이 완벽하고 여기에 수산·임산자원마저 풍부하다. 극동은 21세기 새로운 무역로인 북극항로의 주 루트이기도 하다. 한국의 문재인 정부가 대러 경험에서 ‘9-Bridge 전략’을 우선적으로 채택한 이유다. 북한도 외국인 투

자유지 정책의 일환으로 지정한 일련의 경제특구 가운데 특별히 공을 들이고 있는 원산-갈마, 나선 경제특구는 러시아 극동지역과 유기적 연계가 필요하다. 모스크바 역시 낙후되고 인구가 희박한 러시아 극동지역을 아태지역 분업체계에 조속히 편입시키고, 중국의 ‘소리 없는 침략’으로부터 보호하기 위해서는 남북한과 다양한 수준의 경제협력을 강화하지 않으면 안 된다.

남·북·러 삼각 협력의 필요성을 증대시켜 주는 또 하나의 중요한 환경적 요인은 경제 공동체 중국의 부상이다. 말하자면 중국의 과도한 경제적 팽창주의에 대한 공통의 우려감 증폭이다. 2012년 김정은 정권 출범이후 북한은 계획경제의 비효율성 제거와 부족한 투자재원 확보 차원에서 대외 투자 개방과 시장화 요소를 과감히 도입했고, 이 과정에서 중국이 북한 경제를 빠르게 잠식해 가고 있는 것이 주지의 사실이다. 주체를 선명히 드러내는 북한 정권의 입장에서 중국 의존적 경제구조가 결코 바람직할 수 없다. 러시아 또한 인구 진공지대 극동지역으로 몰려드는 한족들의 인구 삼투압과 대규모 투자 진출로 중국의 경제영토 팽창에 대한 경계감이 크다. 한국 경제의 중국 예측성에 대한 우려도 점증하고 있다. 사드(THAAD) 배치에 따른 중국의 경제보복은 한국 경제의 탈 중국화를 부추기는 중요한 계기를 제공했다. 한국경제가 중국경제에 종속 되어가는 것을 예방할 수 있는 대안시장의 개척 필요성을 절감한 것이다. 종합하면 남·북·러 3국 모두 대중국 경제의존도 심화를 억제해야 하는 정책적 노력이 요구되는 시점인데, 이것이 남·북·러 삼각 협력을 추동하는 중요한 지경학적 압력으로 작용한다.

북·미 간 핵문제 타결을 기대하며

작년 2018년 2월 평창 동계올림픽 이후 각기 세 차례의 남북 정상회담과 북미 정상회담이 열렸다. 미국 트럼프 대통령은 역사상 처음으로 판문점 북한 영토까지 밟았다. 그 결과 현재 북한과 미국을 포함한 관련국들은 북핵문제를 평화적으로 해결하는 가운데 한반도의 평화를 제도화하기 위해 대화의 모멘텀을 이어나가고 있다. 구상과 논의 수준에 머무른 남·북·러 삼각 협력 사업들이 실행될 수 있는 ‘기회의 창’들이 조금씩 열리고 있는 것이다. 여기에 2018년 4월 북한의 국가발전노선 전환, 즉 ‘핵·경제병진노선’에서 ‘경제건설총집중노선’으로의 선회는 남·북·러 삼각 협력 사업의 구현에 매우 유익한 환경을 형성해 주고 있다.

최근 워싱턴과 평양 사이에 핵 담판을 앞두고 팽팽한 ‘힘겨루기’와 ‘수읽기’가 진행되고 있다. 그럼으로써 ‘대화 무드’에서 재대치 양상을 보이고 있지만, 궁극적으로 북미 양국은 대화에 의한 협상 타결을 지향하고 있다는 점에서 북핵 문제의 평화적 해결을 조심스럽게 전망할 수 있다. 북미 간 빅딜이 성사되어 남·북·러 삼각 협력 사업이 조속히 실현되기를 기대해본다.



이슈페이퍼



남북러 협력현황 및 유망사업 모델(2)

4) 남북러 현황

■ 러북 경험 구체화… 북한 대표단 블라디보스토크 방문(201901)

- 리광근 대외경제성 부상을 단장으로 한 북한 대표단은 최근 연해주 블라디보스토크를 방문해 북러간 무역 및 경제관련 실무협상을 진행함
- 주 북한 러시아 대사관에 따르면, 이번 북한 대표단에는 대외경제성 관리자뿐 아니라 외무성, 국토환경성 등 관련 단체들의 대표들이 대거 포함된 것으로 알려짐,
- 블라디보스토크에 도착한 북한 대표단은 지난달 31일 러시아 측의 극동개발부, 연해주정부 관계자 및 지역경제단체 대표들과 실무회의를 갖고 양국 간 현안문제들을 논의함
- 실무회의에서는 ▲두만강 자동차교량 건설▲러북 전자상거래 무역관 구축▲북한 노동자 문제 ▲제9차 러북 무역경제 및 과학기술 협력위원회 개최 준비 등이 협의됨
- 특히 두만강 자동차교량 건설 의제와 관련해, 북측 대표단은 적극적인 추진의지를 표명하고, 러시아 측보다 주도적으로 협의에 임했다고 함
- 두만강 자동차교량 건설과 관련된 러북 실무팀은 이미 작년 3월에 구성됐음 현재 러시아 측은 프로젝트 예비타당성 조사를 진행 중임
- 교량건설 사업추진에 대한 북한의 강한 의지는 양국 간 우호관계 강화에 중요한 상징이 될 수 있음 이는 최근 단둥-신의주간 신압록대교가 완공된 것과 맥을 같이 한다는 것이 전문가들의 의견임
- 북한 내에서 또한 양국을 잇는 교량건설로 러시아와의 교역량이 성장 할 수 있다는 측면에서 프로젝트 추진에 강한 의지를 보이고 있다함 양국 간 교역량은 대북제재로 인해 교역량이 2천만 달러 규모로 절반가량이 대폭 감소했음

■ 북러 전자상거래 무역관 개설(201902)

- 북러 전자상거래 무역관에 관해서는 양국 실무회담에서 논의됐는데, 양국 간 처음으로 구축되는 온라인상거래 플랫폼(www.koryo2bru)의 오픈이 임박한 것으로 확인됨
- 양국은 지난해 블라디보스토크에서 열린 제4차 동방경제포럼에서 전자상거래 무역관 개설 논의를 처음 시작하고, 현재 구축 완료단계에 있음
- 웹사이트가 공식 오픈되면 양국 처음으로 온라인 전자상거래 플랫폼을 구축하는 사례가 되며, 러시아 내 개인 및 법인은 대북제재 금지 대상이 아닌 북한산 제품을 구매할 수 있게 됨
- 그러나 일각에서는 결국 '어떻게 결제할 것인가'하는 이슈가 관건이라고 평가하고 있음
- 현재 북한과의 금융거래는 예외 없이 유엔의 제재로 엄격히 금지된 사항임
- 또한, 회담에서는 극동 지역에서의 북한 노동자 문제 또한 논의됐지만, 구체적인 내용은 알려지지 않음
- 최근 수년간 러시아 내 북한 노동자 수는 4분의 1가량으로 줄어 현재 1만 명이 채 안 되며, 이들은 2019년 말까지 모두 러시아 영토를 반드시 떠나야 하는 것으로 알려짐
- 이번 북한과의 회담과 관련해 러시아는 유엔안보리 결정안을 엄격히 준수한다는 기본 입장에 의거해 논의 안건들을 준비했다고 주북러시아대사 측은 논평함

■ 극동·북극개발부장관 방북, 러북 정상회담 후속조치...경협 이행 방안 논의(201906)

- 알렉산드르 코즐로프 러시아 극동·북극개발부 장관을 단장으로 한 러시아 대표단이 이달 초 북한 평양을 방문해 올 4월 러북 정상회담에서 논의된 양국 경협 이행방안을 협의했음
- 이번 러시아 대표단은 정재계 대표단 총 10명 이상으로 구성됨
- 이달 6일부터 8일까지 북한을 방문한 주요 목적은 지난 4월말 블라디보스토크 러북 정상회담에서 합의한 사항을 실행하기 위한 구체적인 조치를 북한 측과 협의하는 것이었다고 북한 주재 러시아대사관이 밝혔음
- 그러면서 북한주재 러시아대사관은 양국 간 통상경제 협력의 전 분야는 유엔 안보리의 결정에 관한 러시아의 의무를 철저히 준수하는 범위에서 논의됐다고 강조함
- 북한 주재 러시아대사관에 따르면, 이번 방북기간 동안 철도프로젝트, 북러 무역관 전자상거래 운용방안, 두만강 횡단 자동차 교량건설 등에 관한 협력방안을 논의함
- 또한, 대표단은 김재룡 내각총리와 박봉주 국무위원회 부위원장을 만나 북러 무역 경제 협력과 기타 북러 정부 위원회가 관할하는 분야에 관한 협력에 대해 의견을 교환했음

- 양국은 북러 합작기업은 ‘나선콘트란스’사가 참여하는 향후 철도 프로젝트 협력을 포함한 광범위한 주제들을 사안별로 논의했다고 밝힘
- 또한, 사안별 양국 실무부서 대표들과 양자회담을 갖고 협력 프로그램에 관해 상세히 논의했으며, 구체적인 향후 추진일정을 수립하는 데 만전을 기했다고 밝힘

■ 러시아와 북한, 자동차도로로 국경 연결(20195)

- 러북 간 자동차도로 건설이 검토 중임 러시아 극동 연해주 하산지방과 북한 함경북도를 잇는 두만강 자동차도로가 건설되는 것임
- 알렉산드르 갈루쉬카 극동개발부 장관은 최근 평양을 공식 방문한 가운데 북한 당국과의 도로건설 사업에 대해서 협의한 것으로 알려짐 아직은 검토단계이며, 유엔안보리의 대북제재라는 변수가 있지만, 러시아 정부의 의사결정에 따라 예상보다 빠른 기간 안에 추진이 본격화될 가능성이 있는 것으로 보임
- 현재는 1950년대에 건설된 철도와 철교 ‘조-러 친선의 다리’가 있음
- 러시아는 두만강을 통과하는 자동차교량 건설 프로젝트 기술·경제적 타당성 조사 결과를 작성하고 있는 중으로 알려짐
- 올레그 코제마코 연해주지사는 “두만강을 통과하는 자동차 교량 프로젝트는 블라디미르 푸틴 대통령과 김정은 위원장이 지난 블라디보스토크 정상회담에서 논의한 주요 협력사업”이라며 “현재 기술·경제적 타당성 조사를 정리 중”이라고 밝힘
- 한편 극동·북극개발부가 프로젝트 관련 설계 작업 및 제반사항 관련 주무부처로 전담하고 있음

■ 러 하원 이달 12~15일 방북…최근 한반도 문제 행보 눈길(20193)

- 러시아 하원의원 대표단이 오는 12~16일 4박5일 일정으로 북한을 방문하는 것으로 알려짐
- 지난달 16~21일 러시아 상원 대표단이 러북 경제문화협력 조약 체결 70주년을 기념해 평양에 방문한지 한 달도 안 돼 이뤄지는 행보라 그 배경에 관심이 주목되고 있음
- 방북 대표단 단장으로는 세르게이 네베로프 통합 러시아당 원내대표가 유력하게 검토되고 있다고 이반 멜니코프 하원 제1부의장이 자국 언론매체와의 인터뷰에서 밝힘
- 멜니코프 제1부의장은 현재 하원 내 모든 정당 대표들이 방북 대표단으로 구성될 예정이며, 통합러시아당 원내대표가 대표단장을 맡는 방향으로 가닥이 잡히고 있다고 전함

- 당초 북한 측의 초청일자가 이번 달 11~19일이었지만 17일 두마 국정보고일정으로 16일까지로 방문기간을 조정할 것이라고 멜니코프 부의장은 덧붙임
- 이번 하원 대표단의 방북 또한 러북 경제문화협력 협정 체결 70주년을 기념해 북한의 공식 초청으로 이뤄지는 방문으로 알려짐

■ 러시아, 한반도 문제 적극 참여(20194)

- 최근 러시아는 한반도 현안과 관련해 한층 적극적인 행보를 보이고 있음
- 러시아 외교부에 따르면, 한반도 문제와 관련해 중국과 함께 유엔 안보리에서 긴밀한 협력행보를 이어 나갈 것이라고 밝힌 바 있음
- 또한, 러시아 외교부는 중국뿐 아니라 한국 및 미국과도 한반도 문제에 관해 협상하고 있다고 설명함
- 비건 미국 국무부 대북 특별대표가 러시아를 방문할 예정이라고 최근 모르굴로프 러시아 외교차관이 밝힘
- 비건 대북정책 특별대표의 방러 일정은 4월 중 예정돼 있으며, 앞서 지난 1월 모르굴로프 차관과 비건 대표는 미국 워싱턴에서 회담을 가진 바 있음
- 북한 김정은 위원장의 러시아 방문시기 또한 협의 중이라고 최근 러시아 크렘린이 밝히면서 김 위원장의 러시아 방문도 임박했음이 시사됨
- 양국 간 외교채널로 쓰이는 방문일정은 아직 협의 중에 있다고 우샤코프 러시아 대통령보좌관이 자국 언론과의 인터뷰에서 언급함
- 우샤코프 보좌관은 김 위원장의 러시아 방문시기를 묻는 자국 기자들에게 “이미 오래 전 부터 (김 위원장의) 러시아 방문은 이미 합의된 사안이며, 우리(러시아)는 이를 1년 간 준비하고 있었다”고 밝힘
- 북측에 이미 공식초청을 전달했고, (북측에서) 이를 검토하고 있는 등 외교적 협의가 진행 중이라며, 건설적인 방향으로 순조롭게 추진되고 있다고 덧붙임

5) 러북 정상회담 결과

■ 블라디미르 푸틴 러시아 대통령과 김정은 국무위원장의 정상회담이 올 4월 25일 러시아 블라디보스토크에서 개최됨 국제사회 초미의 관심사로 떠오른 두 정상 간의 첫

만남은 준비과정부터 철저한 비공개로 진행돼 궁금증을 더욱 증폭시킴

- 러시아 정부는 정상회담을 약 일주일 남겨둔 4월 말 김 위원장의 러시아 방문을 확인함
- 북한의 조선중앙통신 또한 김 위원장의 방러를 4월 22일에야 보도함 그마저도 구체적인 날짜는 제시하지 않고 곧 이루어질 것이라고만 보도함
- 이와 관련해 크렘린궁은 일정 등 구체적인 정보를 공개하지 못한 것은 평양과의 합의에 따른 것이라고 해명함
- 그러면서 김 위원장이 북한 최고인민회의 제14기 회의에서 재추대된 이후 첫 해외방문지로 러시아를 선택했다며 의미를 부여했음 또한, 2018년 러시아로 공식 초청하며 이번 김 위원장의 러시아 방문을 위한 준비를 시작했다고 덧붙임
- 김 위원장은 2011년 말 집권 이후 7년 만에 러시아를 처음 방문함 특별 열차로 러시아를 방문한 김 위원장은 23일과 24일 사이 북한의 국경도시 나진에서 하룻밤을 보내고 현지시간 24일 아침 연해주 하산역에 도착함
- 올렉 코제마코 연해주 지사, 알렉산드르 코즐로프 극동 개발부 장관, 모르굴로프 외교차관, 마체고라 북한 주재 러시아 대사가 김 위원장을 영접했음 러시아 전통 의상을 입은 화동들이 꽃다발을 전달하고 러시아식으로 빵과 소금을 들고 김 위원장을 맞이함 이어 하산에서 흔히 ‘김일성의 집’이라고 불리는 ‘조선-러시아 우호의 집’을 방문함
- ‘조선-러시아 우호의 집’은 1986년 김일성 주석의 소련 방문을 앞두고 양국 우호를 기념해 북한과 국경을 맞댄 하산 지역에 세워졌음 2015년 화재로 거의 전소됐으나 정치적 의미를 감안해 신속히 복구함
- 김 위원장은 하산 일정을 마치고 연해주 우수리스크를 거쳐 정상회담지인 블라디보스토크에 현지시간 24일 오후 6시에 도착했음 김 위원장과 함께 특별열차편으로 러시아를 방문한 북한 대표단은 약 230여 명 규모였음 김 위원장은 부친인 김정일과 마찬가지로 특별열차를 타고 러시아를 방문했음 여행 길이는 평양에서 블라디보스토크까지 684km로 부친 여정보다는 더 짧음
- 블라디보스토크에 도착한 김 위원장은 의장대의 사열을 받으며 러시아 측에서 준비한 환영 행사를 맞이했음 블라디보스토크 시 정부는 김 위원장의 도착에 대비한 어떤 자체 행사도 따로 준비한 것이 없다고 밝힘 이유인 즉, 동방경제포럼같은 국제행사의 경우, 시 정부가 아니라 연해주 주정부와 대통령 직속팀이 직접 담당하기 때문임 시 정부는 질서유지, 도로 통제 제한 등의 조치를 취하기는 하지만 행사자체에 나서지는 않음
- 김 위원장의 블라디보스토크 방문을 눈에 띄게 알 수 있도록 만든 유일한 광경은 시내 중심

가에 북한 인공기와 러시아 국기가 나란히 걸린 것이었음 환영행사를 마친 김정은 위원장은 북한에서 공수해 온 전용리무진을 타고 정상회담이 열릴 장소인 극동연방대 내 숙소로 향했음 극동연방대 내 정상들을 위한 호텔 중 아약스만이 보이고, 바다 냄새를 맡을 수 있는 최고의 전망을 가진 프레지덴셜 스위트룸이 김 위원장에게 제공됐음 아약스만이 내려다보이는 넓은 테라스가 있는 프레지덴셜 스위트는 5개 동에 6개의 객실이 있음

- 정상회담 장소로 극동연방대가 결정된 이유는 무엇보다 보안문제를 고려했다는 후문임 극동연방대가 위치한 루스키 섬과 블라디보스토크 시가 교량 하나로 연결돼 있어 다리만 통제하면 컨트롤이 용이하기 때문 또한 극동연방대에서 2012년 APEC 정상회의 및 다수의 국제행사들이 치러지며 외국 국가수반들이 체류했던 검증된 이력이 고려됐다는 후문임

■ 러북 정상회담은 지난달 25일 블라디보스토크 루스키섬 극동연방대 캠퍼스 S동에서 개최됨

- 당초 러시아 크렘린궁은 언론에 ‘정치·경제·인도적 교류 및 문화 분야 양자 협력’에 관한 의견을 교환할 것이라고 정상회담 의제를 밝혔음 ▲양국 관계 발전 ▲비핵화 논의 ▲지역협력 3가지 사안이 정상회담 의제의 핵심이라고 언급함
- 그러면서 “논의주제는 아주 광범위하다”며 “무엇보다 중요한 것은 상호 신뢰를 바탕으로 한 소통”이라고 강조함
- 또한, 사실상 구체적인 세부안건 보다는 양국 간 관계개선 즉, 정상간 만남 자체가 더 중요하다는 뉘앙스를 우회적으로 비치기도 했음
- 실제 뚜껑을 열어보니 정상회담의 주 의제는 ‘한반도 비핵화 및 러북 관계발전’이었음
- 푸틴 대통령은 정상회담 직후 홀로 기자들과 만나 정상회담 결과에 매우 만족한다는 의견을 전함 또한, 김 위원장이 상당히 개방적인 인물이었다며, 모든 문제를 자유롭게 논의했다고 밝힘 또, 김 위원장과 양국 관계, 유엔 안보리 제재문제, 북미관계 및 한반도 비핵화 문제에 대해 상세히 토론했다고 전함
- 결국 정상회담의 핵심은 비핵화 이후 북한의 체제안전 문제였음
- 이와 관련해 푸틴 대통령은 북한 체제보장 문제를 논의할 시점이 되면 다자간 협상이 필요할 것이라고 밝힘
- 현시점에서 그 절실함은 아직 없다며 러시아가 참여하는 동북아 다자안보체제의 필요성을 신중히 피력함
- 이번 회담을 통해 러시아는 북한의 체제안전 보장만이 비핵화 실현의 가장 중요한 수단이라

고 북한입장을 지지함 또, 체제안정은 결국 다자안보체제가 이를 실현할 방안임을 제시함

- 또한, 향후 필요한 시점에 이르면 북한 체제보장을 위해 6자회담 같은 국제적인 안보플랫폼 창설의 필요성을 언급하기도 했음
- 종합해보면, 블라디보스토크 러북 정상회담의 핵심은 북한은 러시아를 통해 자신들의 목소리를 재차 천명하고, 러시아는 동북아의 현안이슈인 한반도 비핵화문제에서 자신들의 영향력을 확인시키고 싶었던 것임
- 전문가들도 김 위원장과 대화를 통해 러시아가 그동안 참아왔던 한반도 비핵화 문제에 관한 자신들의 입장을 천명한 것이 이번 러북 정상회담의 핵심이라 분석함
- 러시아로는 명분과 실리를 모두 추구한 좋은 회담이었음
- 한반도 비핵화가 실현되면 러시아는 남북러 3각 프로젝트를 진행할 수 있게 됨 결국 경제협력을 통해 한반도와 연결고리를 꿰고 싶은 것이 러시아의 속내였던 것으로 보임 즉, 러시아는 남북관계 개선으로 한반도와 경제협력을 가속화해 극동 러시아를 개발하는 추진동력으로 활용하고 싶었던 것임
- 이와 관련해, 톨로라야 모스크바국제관계대 교수는 북한 내정에 비교적 관심이 많은 미국, 중국과는 달리 러시아는 한반도 정세안정과 친선관계에만 관심을 갖는 중립적인 파트너라고 말함
- 한편, 푸틴 대통령은 남북러 3각 인프라 프로젝트 실행이 가능하며 이는 한반도의 신뢰 향상에 기여할 것이라고 말함 러북 정상회담에서 이러한 의제들이 다루어졌느냐는 기자들의 질문에 대해 푸틴 대통령은 물론이라며 (우리가) 이것에 대해 논의한 것은 올해가 처음이 아니라고 전함
- 그러면서 구체적 프로젝트로는 TKR(한반도종단철도)-TSR(시베리아횡단철도) 연결, 석유 및 가스 파이프라인 구축, 송전선 건설 등이 있다고 말했음
- 또한 최근 남북 철도가 연결된 것을 언급하며 “러시아로도 연결될 길이 있는데, 아직까지 첫 번째 시험용 차량도 주행하지 못하고 있다”고 전했음 이어 “(러시아는) 이를 위해 침착하면서도 긴장을 놓치지 않고 인내심을 갖고 일할 것”이라고 말했음 언젠가 프로젝트가 실현될 것을 믿지만, 이 일은 빠를수록 더 좋다”고 명확하게 러시아의 생각을 밝힘

■ 초미의 관심사였던 러북 정상회담은 결국 어떤 공동성명이나 합의문 체결도 없이 막을 내림

- 한러 전문가들의 전망대로 이번 회담은 정치·경제적 관점보다는 상징적 측면에서 더 큰 의미

를 둔 것으로 분석됨

- 회담시간 또한 2시간 남짓으로 어떤 문제를 심도 있게 논의하기는 물리적으로 쉽지 않았으리라 짐작할 수 있음
- 양국 간 이전에 논의된 문서들을 충실히 이행한다는 것을 재차 확인하고 대북 제재 하에서 교역량 확대방안 등에 관해 짧은 의견을 교환하는 수준으로 정상들 간 첫 번째 회담은 마무리된 것으로 보임
- 북미 관계에서 러시아는 독립적 중재자가 될 수 없다는 현실적 장벽도 작용했으리라 보임 또한, 러시아 정책이 중국과 완전히 다르지 않다는 점도 영향을 끼친 것으로 판단됨 여전히 러시아는 미국과 분쟁상태여서 미국도 러시아의 도움을 그다지 필요로 하지 않고 있음
- 결국, 러시아는 세계 정치문제에 러시아도 빼놓을 수 없는 당사국임을 국제사회에 보여줄 수 있는 방편으로 이번 러북 정상회담을 활용했다는 점에 만족한 것으로 보임

■ 러, 북한 체제안정 보장만이 한반도 비핵화 실현... 국제법 입각한 '보장' 필요

- 블라디미르 푸틴 대통령은 한“반도 상황이 해결 가능할 것”이라고 정상회담 직후 언론과의 인터뷰에서 힘주어 말했음
- 그러면서 “무엇보다 당사국 간 존중하며 국제문제에서 ‘주먹을 앞세우는 법’을 버려야 한다”고 강조함
- 또한, “1보 전진하고 2보 후퇴하면 원하는 결과를 얻지 못한다”며 “모든 당사국이 서로 존중하면서 세심하게, 단계적으로 전진한다면 한반도 문제 해결은 가능하다”고 피력함
- 제일 중요한 것은 국제법의 효력이라며, 북한의 체제 안전 보장과 주권유지가 필요하다는 견해도 내비침
- 이어 국제법상 체제 안전 보장을 제외하면 어떤 다른 것이 보장될 수 있겠냐고 반문함
- 북한의 완전한 비핵화, 대량 살상무기 비확산에 관해 미국과도 견해가 일치한다며 이는 안보리에서 협의가 가능한 것이라고도 말했음

■ 양국 교역량 미미한 수준... 러, 북한에 영향 미칠 경제적 지렛대 필요

- 양국은 현실적인 무역 및 경제문제 또한 이번 회담에서 논의한 것으로 알려짐
- 특히, 러시아와 북한은 오래전부터 교역확대 방안을 모색 중이나, 여전히 유엔제재가 걸림돌로 작용하고 있음

- 교역량의 경우, 2018년 러북 무역량은 56% 감소한 3400만 달러에 그침
- 유엔제재를 준수하면서 무역량을 증가시키기 위해 러시아와 북한은 올해 3월 4~6일간 모스크바에서 가진 정부 간 위원회 회의에서 은행 거래를 통하지 않고 물물교환 형식으로 교역하는 ‘공동 결제 메커니즘’ 구축에 관해 논의한 바 있음
- 이는 상호 간 대금을 지불하지 않고 일정 가격에 해당하는 상품을 서로 공급하고, 매 사분기마다 루블화로 정산하여 차액을 서로에게 필요한 상품으로 추가 공급하는 방식임
- 이 방식을 사용하게 되면 실질적인 교역량이 늘어날 뿐만 아니라 은행 및 상품 관련 제재를 위반하지 않을 수 있음
- 단, 거래되는 상품은 유엔 제재안에서 허가한 상품들로만 한정됨
- 러시아 내 북한 노동자의 경우, 북한 노동자들은 유엔 제재안에 따라 2019년까지 러시아를 떠나야 함
- 최근 러시아 내 북한 노동자 수는 격감하여 2년 전 3만8000명에 달하던 수가 현재 1만 명을 넘지 않는 상황임
- 양국은 계속해서 제재를 위반하지 않고 북한 노동자들이 러시아 내에 머무를 수 있는 방안을 찾고 있지만, 현재까지는 뾰족한 대안을 찾지 못하고 있음

■ 이밖에도 양국은 양자 협력 프로그램 연장, 두만강 통과 자동차 교량 건설 등의 안건에 대해 논의함

전명수 현지 리포터 국립블라디보스톡경제서비스대학교
(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