

KMI 북방물류리포트

VOL.222
JUN 17 2022

발간년월 2022년 6월 17일(통권 제222호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 총괄 이주호 감수 최재선 담당 김엄지·유지원 발행처 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 러시아 석유·가스 수익, 전쟁 전보다 더 커졌다.
- 아무르강을 연결하는 중·러 자동차 교량 개통
- 러시아, 북극 통합 관리기관 구축방안 등 검토
- 러시아 컨테이너 운송량, 올해 들어 증가 추세

전문가 칼럼

- 극동 러시아 ~ 한반도 물류 활성화 방안 탐색

주요 통계

- 2022년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 4분기 러시아 對 한국 수입 품목* 및 규모
- 2021년 4분기 러시아 對 한국 수출 품목* 및 규모

* EAEU 코드 기준 21~27



주요 동향



러시아 석유·가스 수익, 전쟁 전보다 더 커졌다.

그림. 2022년 러시아의 석유·가스 수익(러시아 재무부)



자료: 터키 공영방송 TRTWORLD, 2022년 6월 14일 자

■ 미국 등의 제재에도 더 늘어난 러의 석유 수익

- 우크라이나 침공 이후 서방 동맹의 대러 제재에도 불구하고, 화석 연료 수출로 러시아의 수입은 감소가 아닌 증가한 것으로 평가되는데, 이는 크라이나에 대한 군사행동 이전 기간의 석유 가스 판매량보다 이후의 판매량이 더 많다는 사실을 의미함
- 국제 에너지 기구(International Energy Agency)에 따르면 미국의 바람과는 달리 러시아의 석유 수익이 올해 초부터 50% 증가하여, 한 달에 200억 달러에 이르는 가운데 주요 구매자는 여전히 유럽연합(EU)인 것으로 나타났음
- 러시아의 수익 증대 이유는 첫째, 가격에 인상과 더불어 둘째, 중국과 인도에 판매량이 증가하였기 때문으로 파악됨
- 우크라이나 전쟁과 팬데믹으로 국제 유가 및 가스 가격이 상승하였음은 물론, 통상적으로 세계 시장에서 화석 연료 공급 수준이 크게 감소할 때마다 공급부족으로 인해 가격이 상승하게 됨에 따라 결국 서방 국가들에 대한 러시아 수출은 감소했지만 국제 유가 및 가스

가격의 상승으로 러시아의 손실이 만회될 수 있었다는 것이 전문가들의 분석임

- 또한 세계 2위의 인구를 가진 중국인도 등 아시아 국가에 대한 매출 급증과 세계 2위의 경제 대국인 중국 및 세계 5위 수준의 경제 대국인 인도가 현지 수요 충족을 위한 막대한 에너지 자원을 필요로 함에 따라 중국과 인도가 상대적으로 저렴한 러시아로부터 에너지를 수입하는 상황이 조성되었음. 특히, 인도의 경우 러시아산 원유 구매량을 4월과 비교해 두 배로 늘렸음
- 세르게이 라브로프(Sergei Lavrov) 러시아 외무장관도 보스니아 세르비아계 텔레비전 방송국과의 인터뷰에서 서방의 제재가 러시아의 석유 수출에 영향을 미치지 않았다고 언급하면서 오히려 올해는 에너지 자원 수출로 이익이 커질 것이라고 강조하였음

■ 글로벌 에너지 위기 촉발할 가능성은 더 높아져

- 석유 전문가 다니엘 예르긴(Daniel Yergin)에 따르면, 미국과 유럽의 제재가 러시아에 미치는 영향은 제한적이며, 오히려 석유와 같은 화석 연료의 에너지 위기를 촉발할 가능성이 있음
- EU(유럽연합) 27개 회원국은 지난 30일(현지 시각), 벨기에 브뤼셀에서 회의를 열고 올해 말까지 우크라이나 사태에 대한 가장 강력한 제재로 러시아산 석유 수입을 90%까지 축소하기로 합의하였음
 - 2021년 기준 EU가 수입한 석유의 1/4 이상이 러시아산 석유임
- EU는 현재 이집트를 통해 이스라엘산 가스를 유럽으로 가져오는 방안을 고려하고 있지만, 거리와 비용을 생각한다면 쉽지 않은 방안임

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- a) <https://www.trtworld.com/magazine/russia-generates-more-oil-and-gas-revenues-than-pre-ukraine-conflict-days-57944>(2022.6.14. 검색)
- b) <https://www.cnbc.com/2022/06/04/russia-ukraine-live-updates.html>(2022.6.14. 검색)
- c) <https://www.timesofisrael.com/eu-chief-italian-pm-in-israel-with-russia-sparked-energy-crisis-topping-agenda/>(2022.6.14. 검색)

아무르강을 연결하는 중-러 자동차 교량 개통

그림. 중-러 연결 다리 개통식 현장



자료: 로이터, 2022년 6월 11일 자

■ 중국~러시아 연결 자동차 전용 다리 6월 개통

- 6월 10일, 러시아 극동 아무르주의 블라고베셴스크(Blagoveshchensk)와 중국 북부의 헤이룽장성 헤이허(Heihe)를 가로지르는 아무르강(Amur)을 연결하는 자동차 다리가 개통되었음
- 교량은 약 1km가 넘는 정도 길이의 왕복 2차선 다리로, 약 190억 루블(약 3억 2000만 달러)의 비용이 들어갔으며, 앞으로 중국과 러시아 간 물류 수송에 큰 도움이 될 것으로 예상됨
- 교량 자체는 2년 전인 2020년 5월에 이미 완공되었으나 코로나 바이러스 사태로 인해 개통식이 열리지 않은 가운데, 개통 첫날 러시아 블라고베셴스크에서 콩기름과 목재를 실은 차량 8대가 중국으로 운행되는 한편, 중국에서는 자동차 타이어와 전기 부품을 실은 화물차 8대가 러시아로 돌아옴
- 이 교량 개통으로 연간 최대 400만t의 화물 운송과 200만 명의 여객 운송이 가능할 것으로 기대되는데, 앞으로 양국은 아무르강을 가로지르는 다리 2개를 추가로 건설할 방안을 검토하고 있음
- 아무르 지역 주지사인 바실리 올로프(Vasily Orlov)에 따르면, 민간자본을 유치해 건설한 이

이 교량의 통행료는 8,700루블(\$146)인데, 20년 안에 투자비용이 회수될 것으로 보임

■ 중·러 우호 증진 및 극동 지역 개발 가속화

- 최근 중국과 러시아의 관계가 돈독해지는 가운데 이번 교량 개통으로 중국과 러시아 극동 개발이 가속화될 것으로 전망됨
- 그 일례로 철도 교량도 곧 개통작업이 한창인 가운데, 중국 헤이룽장성 통장시에서 러시아 니즈네레닌스코예를 잇는 2.2km의 철도 교량이 8월 무렵에 전면 개통될 예정임
- 중국과 러시아를 잇는 도로와 철도 교량 건설사업은 중국의 야심 찬 일대일로 이니셔티브 (China Belt and Road Initiative: CBRI)의 하나로, 그동안 러시아는 중국의 대규모 투자 허용을 꺼렸으나 우크라이나 침공 이후 푸틴은 입장을 바꾸고 중국 기업들의 인프라 투자에 적극적으로 협조하고 있는 상황임
 - 중국의 일대일로 이니셔티브는 대내적으로는 중국의 새로운 지역발전 전략이며, 대외적으로는 협력 이니셔티브로 간주되고 있는데, 특히 육상과 해상을 아우르는 신실크로드 경제권에 관한 구상이자 장기적인 초대형 프로젝트로서 중국 국내외 개발 사업들과 연계되어 종합적으로 진행되고 있고 경제적 파급효과가 상당한 것으로 평가되고 있음
- 우크라이나 사태가 발생하기 며칠 전, 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 시진핑 중국 국가주석과 2024년까지 양자 간 무역을 2,500억 달러 규모까지 늘릴 계획인 무제한(no-limits) 파트너십을 발표한 바도 있음
- 이번 아무르강을 연결하는 자동차 교량 및 철도 교량 연결사업은 중동부 유럽, 중동·아프리카, CIS·중앙아시아, 남아시아, 아세안 5대 권역 신흥국과 인프라 연결을 위한 협력 프로젝트인 일대일로 사업의 하나로, 단순히 중국과 러시아의 물리적 연결을 의미하는 것이 아닌 세계 최대의 경제 협력 플랫폼을 만드는 것이 중국의 목표임

채수란 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(9orchid7@kmi.re.kr/051-797-4790)

참고자료

- a)<https://www.reuters.com/world/china/russia-china-open-cross-border-bridge-ties-deepen-2022-06-10/>(2022.6.14. 검색)
- b)<https://www.voanews.com/a/6613195.html>(2022.6.14. 검색)
- c)<https://www.themoscowtimes.com/2022/06/10/russia-china-highway-bridge-opens-to-traffic-a77962>(2022.6.14. 검색)

러시아, 북극 통합관리기관 구축방안 등 검토

■ 북극 통합 관리기관 구축 계획 등 북극 협력 활성화 추진

- 러시아 해운 전문 언론사인 ‘러시아 해양 소식’은 “북극:경쟁에서 상호작용으로”이라는 제목의 칼럼을 게재하여, 러시아 국내 북극 협력을 위해 진행되고 있는 계획을 밝히고, 북극권에 해당하는 항만 및 하천 등을 분류하여 새로운 개념을 제시했으며, 관련 부처 시스템 등에 대해 소개하였음
- ‘러시아 해양 소식’에 따르면, 2021년 11월 페벡(Pevek)항 해역에서 북극항로를 통과하는 총 24척의 선박이 해빙에 갇힌 사건이 발생한 후 북극항로를 공동으로 관리·개발하고 있는 러시아 원자력 공사 로사톰(Rosatom)과 러시아 해양하천운송청(Rosmorrechflot)이 북극항로를 통한 통행을 순조롭게 진행하기 위한 통합관리기관을 구축할 계획을 구상함
- 국영 원자력기업인 로사톰 산하 IT 통합업체 그린아톰(Greenatom)은 북극항로의 안전한 운항을 담보하며 아이스 내비게이션을 지원하는 통합 디지털 서비스 플랫폼(Unified Digital Services Platform)을 구축하는 방안을 추진하고 있음
- 이 플랫폼은 북극항로에 하나의 디지털 공간을 만드는 개념으로 선박통행에 대한 허가, 선박 모니터링 및 선대 관리 등 다양한 서비스를 제공하는 시스템임. 이 플랫폼을 통해 앞으로 선사와 선주, 선장, 보험사, 터미널 운영업체, 연방 항만기관 등이 모두 연결되어 서비스를 제공받게 됨

■ 북극 지역 해양·하천 유역 클러스터 개념 도입 필요성 제기

- 북극을 하나의 공간으로 묶는 상기 통합 디지털 서비스 플랫폼 구축 계획 외에도, 북극 지역에서의 협력 활성화를 위해서는 북극 지역과 수역, 하천(내륙수로)에 클러스터 개념을 도입하여 이전에는 이루어지지 않았던 북극권을 분류 및 체계화 작업이 진행될 필요성이 있음
- 이를 위해 지난 2021년 11월 16일 승인된 №1946 정부령 ‘극북지역 및 극북과 동등한 지역’ 목록에 포함된 17개 지역 및 해당 지역에 있는 항만, 하천(내륙수로)을 7개 클러스터로서 분류할 수 있는데, 상세 내용은 아래의 표와 같음

표. 북극권 클러스터 7개에 속하는 17개 러시아 지역

해양 수역별 클러스터	지역
벨로모르스키 클러스터	1. 카렐리아 공화국 2. 아르한겔스크주 * 3. 무르만스크주
바렌츠 클러스터	2. 아르한겔스크주 3. 무르만스크주 4. 네네츠 자치구
카라 클러스터	4. 네네츠 자치구 5. 코미 공화국 6. 야말로-네네츠 자치구 7. 한티만시 자치구 8. 튜멘주 9. 투바 공화국 10. 크라스노야르스크주
랍테프 해 클러스터	10. 크라스노야르스크주 11. 이르쿠츠크주 12. 사하공화국
동시베리아 클러스터	12. 사하공화국 13. 추코트카 자치구
베링-축치 클러스터	13. 추코트카 자치구 14. 캄차카주
오호츠크 클러스터	14. 캄차카주 15. 마가단주 16. 하바롭스크주 17. 사할린주
* 2개 클러스터에 동시에 속하는 지역은 밑줄로 표시	

표. 클러스터 개념 도입에 따른 북극권 항만 및 하천 분류(안)

해양 수역별 클러스터	벨로모르스키 클러스터	바렌츠 클러스터	카라 클러스터	라테프 해 클러스터
항만 및 배후지역	비티노	무르만스크	신항 «부흐타 세베르»	텍시 (사하공화국)
	칸달라크샤(무르만스크주)		딕손	
	아르한겔스크		두딘카	
	메젠	나리안-마르	이가르카 (크라스노야르스크주)	하탄가 (크라스노야르스크주)
	오네가(아르한겔스크주)		암데르마 (네네츠 자치구)	
	벨로모르스크		사베타 (야말-네네츠 자치구)	
인접 하천 구역	벨로모르스크-오네즈스키	페초르스키 내륙수로 지대	오비-이르티시스키	렌스키 내륙수로 지대
	세베로-드빈스키 내륙수로 지대		예니세이스키 내륙수로 지대	
해양 수역별 클러스터	동시베리아 클러스터	베링-축치 클러스터		오호츠크
		축치	베링	
항만 및 배후지역	인디기르카강과 콜리마강에 위치한 초쿠르다흐항, 질료니 미스항	웰렌 항만 터미널	아나디르	바니노
				소베츠키야 가반
				데-카스트리
				니콜라예프스키 나 아무레
				오호츠크스크
인접 하천 구역	레나강 내륙수로 구역 (인디기르카강과 콜리마강)	암구에마 강가 및 연안의 금광	아나디르 강	마가단
				콤포몰스카야 만의 프로비데니아 터미널
				라브렌티 터미널
				라자레바 케이프
				사할린 항만
				아무르강 내륙수로 지대

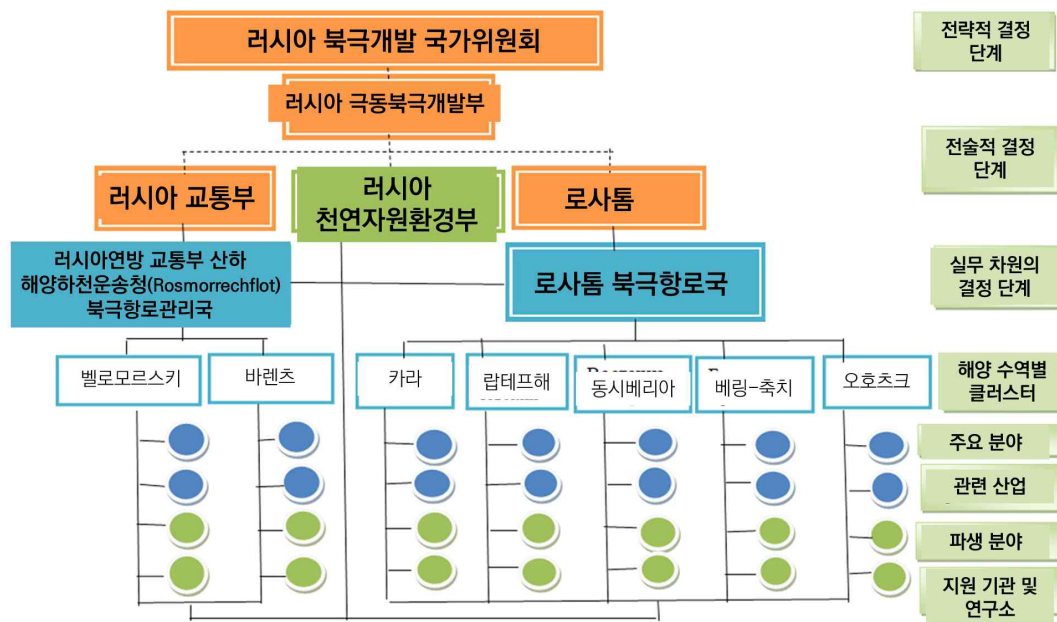
■ 북극권 지역-정부 부처 간 네트워크 상호작용 모델 제시

- 북극해에서 운항될 쇄빙선 및 특수선 건조 수요가 늘어날 것을 감안하여 앞으로 정부 차원의 단기간 대규모 인력을 동원해야 할 때 애로사항에 부딪히지 않기 위해서는 적절한 조치를 신속하게 취할 수 있도록 클러스터화 된 북극권 지역과 정부 부처 간 네트워크 중심의 상호작용을 하는 것이 중요하다는 입장임
- 특히, 러시아 북극개발 국가위원회, 극동북극개발부, 로사토크의 북극항로국, 러시아 연방 교통부 해양하천운송청(Rosmorrechflot) 및 북극항로관리청, 러시아 천연자원환경부 등 북극권 지역들을 관리·감독하는 연방 수준의 러시아 정부기관과 북극권 지역 간의

상호작용이 핵심임

- 북극 관련 핵심 정부기관들과 북극권 지역 간의 네트워크 중심 상호작용을 위해서는 전통적인 구조의 상호작용 모델에서 탈피하여 보다 다층화된 네트워크 상호작용 모델이 마련되어야 하는데, 5단계 수준으로 구성된 북극권 지역 지역-정부부처 간 네트워크 모델이 제시됨

그림. 북극권 거시 지역-정부 부처 간 네트워크 상호작용 모델(안)



유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

예고로프 아르쎀 러시아전문위원, 동북아시아지역자치단체연합 사무국 국제협력부

(egorov201548131@mail.ru)

러시아 컨테이너 운송량, 올해 들어 증가 추세

그림. 러시아 철도망을 통한 컨테이너 운송 모습



자료: <http://www.morvesti.ru/news/1678/96056/>

■ 러시아 철도 국내 컨테이너 운송량, 올해 1~5월 5.9% 증가^{a)}

- 2022년 1~5월 러시아 국내 운송량은 총 104만 7천 TEU에 달해, 2021년 동기 대비 5.9% 증가함
- 2022년 초부터 화물이 적재된 컨테이너 및 공컨테이너 모두 총 267만 TEU가 러시아 철도청(Russian Railways)의 철도망을 통해 운송되었고, 이는 작년 동기 대비 2.9% 상승한 수치임

■ 기타 전체 운송수단에서의 컨테이너 화물 운송량도 증가세 보여

- 그 밖에, 다양한 종류의 운송수단들을 통해 적재되어 발송되는 러시아 국내 컨테이너도 작년 동기대비 1.7% 증가세를 보여 180만 TEU에 달했음
- 발송 컨테이너가 아닌 운송이 이루어진 컨테이너들은 2,660만 톤에 달해 3.2%의 운송량 증가치를 보인 것으로 나타났는데, 품목별로 러시아 국내 컨테이너 화물 운송은 아래와 같음

표. 품목별 러시아 국내 화물 운송 현황 ('22. 1~5월)

화물 품목	물동량 (단위: 1천 TEU)	2021년 동기 대비 증감율
화학약품 및 소다	316.4	+1.7%
목재 화물	240.6	+2.1%
공산품	173	-3.1%
금속제품	157.9	-3.7%
일반 기계, 공장 작업용 공작기계, 엔진	149.7	+1.3%
종이	148.8	-1%
차량 및 부품	84.9	-7.1%
제철	99.8	-0.2%
기타 LCL(Less the Container Load)화물	76	+18.7%
비철금속	57	-10.1%
건축자재	64.6	+17.8%
석유 및 석유제품	31.1	+0.7%
화학 비료 및 친환경 비료	35.6	1.7배 성장*
비철광석 및 유황	16.8	+11.1
금속 구조물	51.4	-22.2%
어류	13.9	1.4배 성장*
곡물	19.8	+24.1%
기타 빵은 곡물	4.8	+11.2%
감자, 야채, 과일	5.2	+0.9%
기타 식료품	86.5	+18.4%

* 는 증감율(%) 측정 불가 항목

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

발레리아 사페로바 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <http://www.morvesti.ru/news/1678/96056/> (2022.6.6. 검색)



극동 러시아~한반도 물류 활성화 방안 탐색

- 정치·경제적 문제 및 전망을 중심으로 -

Nikolai I. Pereslavl'tsev

네벨스코이 해양대학교 국제해양연구 과학교육센터 편집장

극동 러시아와 한국 사이의 운송·물류 루트, 특히 한반도 종단철도(Trans-Korean Railway, TKR)와 항만 인프라를 연결하는 양국 간 운송·물류로를 분석하기에 앞서, 글로벌 경제 위기가 확대되고 있고, 그 속도가 빨라지고 있다는 사실에 주목할 필요가 있다.

현재 많은 나라에서 생산량 및 대외 무역 규모가 감소하고 있으며, 글로벌 물류 체인이 붕괴되었고, 지불 시스템이 조정 및 변경되고 있다. 이는 상품 및 주요 원료들의 운송과 통화 안정성에 영향을 미치고, 물류 수급난과 인플레이션을 야기한다.

코로나19 팬데믹과 군사·정치적 요인을 구실로 삼아, 세계 경제의 주축으로 여겨졌던 몇몇 국가들은 세계 에너지, 산업 및 농업 생산 시장을 그 자신에게 유리하도록 조성하기 위해 과감한 조치를 하고 있다. 이 모든 일들은 자국의 이익을 희생하고, 심각한 국익으로의 타격을 받은 전통적 파트너 국가들의 요구를 고려하지 않은 상태에서 발생한다.

전문가들의 의견에 따르면, 일반적으로 가까운 미래에 세계에서는 다음과 같은 결과가 발생할 가능성이 높을 것으로 예상된다.

- 러시아산 에너지 자원 공급을 제한하는 국가의 에너지 (정책) 실패 및 화석 연료의 가격 상승
- 몇몇 국가들에서의 기근 등 세계적 식량 위기 전망
- 다수 국가들에서의 국가 통화 안정성 악화, 인플레이션, 사유 재산의 법적 보호 시스템 붕괴에 따른 통화 및 금융 위기
- 아시아 및 아프리카 등지의 빈곤 상황 악화와 빈민층 증가를 비롯한 여러 원인들로 인해

극단주의적 이데올로기와 확산과 테러리즘 활성화

- 부유한 국가들의 독점적인 의약품 생산으로 인한 역학적 상황 문제 : 이와 관련, 수입에 의존하는 국가에서는 의료가, 의약품 및 백신의 부족 현상이 이미 발생 중

게다가, 위에서 언급한 위기는 2022년 초가 아닌 코로나19 팬데믹 이전인 몇 년 전에 발생한 현상으로, 최근의 상황은 위기 상황 진행을 가속화했을 뿐이다.

이 글에서는 지정학적 세계 질서와 경제 메커니즘의 재개편을 필요로 하거나, 이로 인해 이득을 취하는 사람들에 대한 이야기는 자세히 하지 않을 것이다. 그 대신, 현재 목격되는 운송 및 물류 부문에서의 전반적인 위기 추세 및 낙관론을 배제한 상황을 기반으로 글을 전개한다.

일반적으로, 전 세계 교역은 주로 해상 운송을 통해 유지되고 있다.(전 세계 화물 물동량의 80%) 또한 컨테이너선들은 해상 수출 및 수입의 약 1/3을 차지한다. 해상 운송로는 중간 이윤을 낮추고 연료 절감 효과가 있는 대형 선박을 이용할 수 있다는 점에 있어, 운송비용에 이점을 가지고 있다.

그러나 러시아의 상황은 사뭇 다르다. 러시아의 주요 수출품은 원자재와 건화물로, 이 품목들의 운송은 다양한 유형 및 등급의 선박이 수행하게 된다. 컨테이너선의 경우, 전 세계 컨테이너 선단의 1% 미만에 불과하다.

만약 러시아가 자국의 컨테이너선 함대를 구축하기 시작한다면, 항만의 신속한 현대화, 대규모 컨테이너 부지 및 물류 센터 조성, 관련 인력 교육 및 해상 무역 필요성에 따른 생산과정의 전환 등으로 인해 수반되는 막대한 자금 투자의 필요성이 발생할 것이다.

한편, 극동 지역 및 유럽에서는 (제재) 상황의 압박으로 인해 컨테이너선을 운항하는 대형 선사가 러시아행 선박 운행을 중단했다.

(대러 제재를 진행하는) 여러 국가들은 러시아의 수입규모 감소뿐만 아니라, 소비 시장에서의 물품 부족 현상 및 사회·정치적 긴장감을 조성하고자 한다. 이들의 교역 제한조치는 수입뿐만 아니라 러시아의 수출을 타겟으로 삼고 있으며, (해당 국가들은) 이를 위해 (선박이 계양한 국기 종류와 상관없이) 러시아에서 건조된 모든 선박이 외국 항만으로 입항하는 것을 금지할 필요가 있다고 판단하고 있다.

이 같은 상황으로 인해, 비록 시간이 걸리긴 하겠으나, 새로운 운송 관련 중개기업과 운송 작업 계획이 준비될 수 있을 것이다. 또한 일부 지역에서는 운송을 위한 항로 조정과 함께 항만 및 운송 효율 조정, 항만 장비 현대화 등이 필요할 것이다.

실제로 이 같은 작업은 러시아 연방의 항만 현대화 프로젝트의 범위 내에서 이미 진행되고 있다. 해당 프로젝트로 인해 2022년 러시아 항만 화물 처리량은 6,849만 톤 가량 늘어날

계획이며, 이는 원자재와 벌크화물(건화물)에 초점을 맞추어 진행된다. 또한, 화물 기지의 유지 관리 및 조정, 해외 파트너들과의 문제 없는 상호 비용 지불, 선사에게 있어 중요한 항만 장비의 개선 등에도 주목해야 한다.

앞서 언급되었듯, 운송·물류 관련 상황과 세계 경제의 몇몇 부문과 관련한 상황은 2022년 겨울(1분기)에 붕괴되기 시작한 것이 아니다. 많은 이들은 2021년 글로벌 컨테이너 해상 및 육상 운송 시스템에 심각한 문제가 있었다는 것을 기억할 것이다. 이 같은 경험을 기반으로, 러시아는 곧바로 철도 운송 인프라의 운송 처리량을 증대시킬 필요가 있다고 결론을 지었다.

이후 2022년 봄, 운송·물류 관련 상황은 더욱 빠르게 악화될 뿐이었다. 이로 인해 과거 러시아 유럽지역 항만으로 보내던 컨테이너 화물 중 일부가 블라디보스토크 또는 보스토치니 항만(극동지역 항만)으로 발송될 수 있다는 가능성이 제시되었다. 러시아 전역의 컨테이너 화물 운송량 중 블라디보스토크 및 보스토치니 항만이 운송하는 화물량은 30%에 달할 정도이기 때문이다. 그러나, 블라디보스토크 및 보스토치니 항만을 통한 러시아의 컨테이너 화물 운송 계획은 타당성을 논하기에 시기상조이다. 두 항만의 화물 처리량은 사실상, 화물 운송 흐름의 약 1/5 정도 가량 처리가 가능할 정도의 수준이기 때문이다. 또한, 블라디보스토크 및 보스토치니 항만을 통한 컨테이너 화물 운송량 증대를 위해서는 충분한 항만 시설과, 소비자에게 상품 배송이 완료된 이후의 상품 최종 비용이 중요하게 작용한다.

위 언급한 내용을 바탕으로, 가까운 미래의 동북아시아 인프라 프로젝트 부흥 및 발전에 대해 조심스럽게 이야기해볼 수 있다. 아래에서 자세한 이유를 설명하겠으나, 러시아와 한국은 양자간 공동 프로젝트 개발에 있어 각국이 관심을 두고 있다는 점을 언급해야만 할 필요가 있다.

러시아에게 있어 한국과의 교역 및 경제적 관계는 러시아 연방 중심에서 멀리 떨어진 극동지역 사회·경제적 생활 조건의 안정적 형성 과정에서 매우 중요하게 작용한다. 러시아는 서부지역에서 극동지역으로 인구를 유입시켜 국가 경제 단일화 및 국가 통합 강화를 해야 하는 상황이다. 잘 알려져 있듯 한반도가 러시아 영토와 인접해 있어, 잠재적 운송비용이 최소화될 수 있고, 이를 통해 필수 물적 자원 및 해당 자원을 이용하는 시설 운영 비용이 낮아진다.

대한민국은 TKR을 통해 북한을 거치고, 러시아를 가로질러 유럽까지 도달할 수 있다. 아울러 아래와 같은 시장 및 지역으로까지 도달할 수 있다 :

① 유럽시장에 접근하기 위한 추가적이고(경쟁자들의 영향 및 부정적 요인들로부터) 독립적인 물류 경로까지 도달할 수 있다. 아시아·태평양 지역에서 유럽까지 닿는 한반도 횡단철도(TKR) 및 해상로(북극항로 즉, NSR)가 다른 물류루트에 비해 짧고 안전하다는 것이 중요하다. 이는 운송 가격이 인하되고 운송 작업이 자동화된다면 해당 물류로를 통한 운송료는 훨씬 더 저렴해질 것이다. 그러나, 해당 물류로 문제와 관련해서는 모든 이해 관계자들이 정치적 요소를

개입시키지 않고 협력해야 할 필요가 있다.

항공 운송의 경우, 항공기의 화물 수송 용량이 제한되어 있으며 일부 외국 항공기는 현재 러시아를 우회하여 유라시아 지역을 횡단해야 하므로 운송로가 더욱 길어지고 운송 비용 또한 증가하게 된다.

중국을 경유해 유럽으로 가는 우회 운송로의 경우도 한국에 적절한 대안 물류로로서 역할을 할 수 없다. 예를 들어 보겠다. 최근 중국 당국은 산시(Shaanxi)성의 시안시(Xi'an)에서 독일로 가는 화물 컨테이너 열차 노선을 가동했다는 뉴스를 보도하였다. 해당 노선의 길이는 총 1만 1,300km로, 카자흐스탄을 통과하여 카스피해를 건너 아제르바이잔, 조지아에 도달한 뒤 흑해를 거쳐 루마니아, 슬로바키아, 헝가리, 체코 등으로 향하는 루트이다. 즉 해당 루트는 러시아 영토를 통과하지 않아도 되는 루트인 것이다. 또한 모든 이들이 손쉽게 해당 물류로를 사용할 수 있을 것이 분명해 보인다.

그러나, 해당 물류로에는 다음과 같은 문제가 상존한다. 첫 번째로, 해당 경로 중 해상 운송을 이용하는 구간에서 실제 소요 시간이 아직까지 명확하지 않다. 대형 페리를 이용한다고 하더라도, 철도 차량을 싣고 목적지인 항만에서 하역하는데 시간을 할애해야 한다. 그리고 두 번째, 현재로서는 흑해 구간이 안전하지 않다. 마지막으로 세 번째, 시험운행 당시 중량이 매우 작은 약 316톤 규모의 컨테이너 운송이 가능했다. 그리고 규모가 작은 화물 운송의 경우, 운송업체가 얼마나 빨리 운송을 할 수 있을지, 그리고 화주에게 매력적인 운송료를 제공할 수 있을지 아직은 분명하지 않다.

② 극동 산업·인프라 프로젝트 이행 지역으로 운반될 완제품, 자재 및 소비재에 대한 주문 및 안정적 판매 시장으로 도달할 수 있다.

③ 한반도 인접 지역의 정치적 과정에 영향을 미칠 수 있는 기회에 도달할 수 있다.

상기 문장에 대한 의미를 다음과 같이 설명하겠다. 한국과 북한에게 있어 국가 안보 측면 즉, 지리학적, 지정학적, 민족적인 측면을 포함한 모든 측면에 있어 한반도라는 영토는 매우 중요하다. 따라서, 한국과 북한이 서로를 어떻게 대하고 있든 간에 상대국가로 인한 위협을 배제하기 위해 항상 상대국을 자국 정치적 영향력 영역 안으로 끌어들이기 위해 노력할 것이다. 이는 전 세계가 인지하고 있다. 이 같은 상황은 “친구는 가까이 두고, 적은 더 가까이 두어라”라 언급한 중국 춘추시대 전략가인 손무의 말을 인용하여 설명할 수 있다.

힘의 논리를 통한 해결방법을 제외하고는 이 문제를 해결할 수 없다고 이해할 수 있으나, 상대국가와의 협상에 있어 경제적 화해를 통한 상대방의 위협적 행동을 제한하는 것이 가능할 수 있다. 이를 한반도와 연계지어 생각해보자면, 당연히 한국인들은 스스로가 분명 올바른 길을 적절하게 택할 것으로 여겨진다. 북한이 국제·지역적 차원에서의 자국의 정치적 역할을

주장하지 않았다고 가정해보자. 이때 북한은 국가를 유지하고 국가 통치 체제를 유지하기 위한 경제협력이 절대적으로 필요하게 된다.

서방은 이러한 상황에서 긴장감 완화(데탕트)에 긍정적인 영향을 미치지 못하는 것으로 보인다. (북한, 베트남, 이라크, 아프가니스탄 등 무조건적 무력 복종을 기반으로 한 국가 체제를 인정하지 않기 때문이다.) 한편, 러시아는 북한과의 관계를 지속적으로 유지하고 있다. 만약 이전과 같은 긍정적 상호관계 분위기가 지속된다면, 러시아는 남북한의 다양한 문제를 해결하기 위해 정직하고, 신뢰할 수 있으며, 편견 없는 지원을 제공할 수 있는 능력과 의지가 충분할 것으로 예상된다. 다시 말해, 현 단계에서 한국-러시아 양국 관계를 동결할 이유는 없다. 현재와 같은 제재 상황은 종결될 것이며, 그리고 러시아와 한국이 극동지역에서의 상호 교역을 확대하기 위한 계획을 다시금 이행할 것이라고 생각한다. 이러한 계획의 실행 가능성은 코로나 팬데믹 및 제재 상황 훨씬 이전부터 연구되었다는 사실이 고려되어야 한다. 이를 위해서는 모든 이해당사자들의 뚜렷한 정치적 의지가 필요한 상황이다.

이제 러시아 극동과 한반도를 잇는 운송·물류로의 가능성을 구체적으로 살펴보자.

- **가능성 1.** TKR라는 키워드에 대해서는 널리 잘 알려져 있으며, 이미 약 20년 또는 그 이상의 기간 동안 논의되고 있는 중이다. 러시아는 해당 TKR 프로젝트에 기여할 준비가 되어 있지만, 프로젝트 이행의 기회는 무엇보다도 남북 관계에 좌우된다. 그러나, 윤석열 대통령 집권 상황에서 TKR 프로젝트 개발에 대해 예단하기는 아직 시기상조이다. 관계회복 목적으로 다음 단계로 나아가기 위한 한국과 북한의 접근방식 차이가 매우 크다.

(TKR) 프로젝트 이행을 방해하는 경제적 문제 해결을 위한 완전한 정보를 얻기 위해서는 한국과 북한 양국 간 정치적 이해가 필수이다. 여기에는 현대화 및 전력화가 필요한 북한 철도의 부족한 인프라 상황, 순방 및 역방 양방향 모두에 부하된 열차, 국경에서의 환적 과정의 자동화 문제 등이 포함된다.

만약 이 문제들에 대한 해결책이 마련되지 않는다면, TKR 프로젝트에 대해서는 오직 미래형 상태로 논의될 수밖에 없다.

- **가능성 2.** 한국의 컨테이너 화물이 러시아 연해주 지역 항만을 통해 직접 운송된다고 가정을 해보자. 화물들은 철도에 환적되어 서부지역으로 발송된다. 관련하여 어떤 작업들이 이루어져야만 할까?

① 적어도 기업체 혹은 사업체 내부 자금을 이용한 내부금융(internal financing)을 통해 상품 단가를 유지하기에 충분한 정도의 운송량을 제공하는 것이다. 소비자들 사이에서 상품의 필요성이 생긴다면 상품은 (소비자에게로) 운송이 가능할 것이며, 판매로 인한 수익은 상품가격보다 높을 것이다.

② 운송사가 필요로 하는 수의 컨테이너 화물과 위탁 및 화물 수령을 진행하는 항만에서 처리할 수 있는 화물량을 제공해야 한다.

③ 운송 시간을 최대한 단축하기 위해, 항만 지역 및 선도개발구역(TOR) 내에서 선박 하역작업 및 화물 보관 프로세스를 자동화해야 한다.

④ 러시아 철도의 ‘교통체증’ 현상을 해결하기 위해 화물이 통과하는 모든 단계에서 가능한 최대 화물 처리량을 달성해야 한다. 이를 위해서는, 적어도 주요 철도 구간에서만은 재정적 비용을 수반하는 현대화 작업이 진행되어야 한다. 러시아는 향후 이 작업을 위한 준비가 되어 있는가? 러시아 사업체들은 일반적으로 러시아 극동지역 철도망 현대화에 투자할 준비가 되어있으나, 이는(투자 여부는) 실질적인 화물 기지의 가용성에 따라 달라질 수 있다. 이 악순환을 풀기 전까지, 화물 기반 투자의 미래 추진 여부는 불투명하다.

- **가능성 3.** 상기 언급한 이유들로 인해 가까운 미래에 TKR을 볼 수 없게 된다면, 아시아-태평양 지역(남북한 간 협정 체결 후) 화물을 북한의 항만(나진 항)으로 운송할 수 있을 가능성도 있다. 그리고 해당 화물들은 러시아 열차로 환적되어(나진에서 하산까지 러시아 표준에 기반한 철도가 건설된 상태이다.) 극동을 거쳐 유럽까지 운송될 수 있을 것으로 예상된다. 또한, 국경을 넘어 한국 물류 단지에 화물을 보관하거나 혹은 중국 북동부 및 러시아 영토를 통해 소비자에게 운송하기 위해 중국행 수출품 운송을 진행할 수도 있다.

나진항에 러시아 복합단지를 재건한 후 본래 화물 운송량을 연간 최대 40만 TEU(총 화물량으로 환산 시, 연간 400~500만 톤)까지 증가시키기 위한 계획이 있었다는 것을 기억할 필요가 있다. 그러나 (단지 재건) 당시, 그러한 작은 규모의 화물량에도 도달할 수 없다는 사실이 밝혀졌다. 이로 인해, 복합단지는 벌크화물(주로 석탄)에 방점을 둔 단지로서 계획했던 것과는 다르게 역할을 변경해야 했다. 2015~2016년 한국 및 중국으로 여러 석탄 화물들을 시험 운송한 결과, 추가적인 경제적 문제(운송 속도, 시간 및 화물 처리의 품질)가 드러났다.

그 후 대북제재 결의안이 채택되었고, 나진항을 통한 화물 물동량 증대 기회(관련 투자 등)는 무효화되었다. 머지 않아 코로나 팬데믹이 기승을 부리게 되었으며, 북한은 외부 세계로부터 차단되어 완전히 봉쇄된 상태이며, ‘나진-하산’ 프로젝트로 불리던 사업은 중단된 상태이다. (사실상 보류되었다.)

러시아는 이 프로젝트(나진-하산 프로젝트)에 상당한 비용(2015년 기준 3억 달러로 추정)을 투자했으며, 손실을 메우고 이익을 얻고자 하므로, 프로젝트의 재개에 관심이 있다. 만약 다른 국가들이 참여를 원한다면, 러시아는 환영할 것이다. (※ 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)

About political and economic problems and prospects for activation of transport–logistic routes between the Russian Far East and the Republic of Korea

Before analyzing transport–logistic routes between the Russian Far East and the Republic of Korea, in particular, the Trans–Korean Railway and the infrastructure of seaports, we should note: at present, a global systemic economic crisis is expanding and gaining pace in the world.

In many countries, production and the volume of foreign trade are falling, global logistics chains are being broken; systems of financial payments are being adjusted and changed. This makes influence on delivery of goods and vital raw materials, the stability of currencies, leads to a shortage and a general price increase.

Under the pretext of COVID–19 pandemic and military–political factors, some countries that were previously considered as the mainstay of the world economy are taking drastic and, as it seems, badly conceived steps to redo in their favor the world energy, industrial and agricultural production markets. All this happens without taking into account the aspirations of traditional partners who sacrifice their national interests and suffer significant damage.

In general, according to experts, the world is highly likely to expect the following consequences in the near future:

Energy “failure” in the states that have limited the supply of Russian energy resources, price increase for fossil fuels;

- Global food crisis with the prospects of famine in some states;
- Monetary and financial crisis connected with the undermining of stability of a

number of national currencies, inflation and the destruction of private property's legal protection system;

- Activation of maximalist ideological views and terrorist tendencies. One of the reasons is the poverty increase and even beggary in Asia and Africa;
- Complication of the epidemiological situation due to the monopolization of medical production by "rich" countries. In this regard, there is already a shortage of medical equipment, medicines and vaccines in the countries that provided themselves through imports.

Moreover, the crisis we are talking about began not at the beginning of 2022, but several years ago, even before the so-called COVID-19 pandemic, and recent events have only accelerated this process.

We will not talk in detail about who needs and benefits from such a global restructuring of the geopolitical world order and economic mechanisms. Let's just say that what we see, in particular, in the transport and logistics sector, reflects the general crisis trends and does not inspire optimism.

In general, it can be noted that world trade is maintained mainly on sea routes (80% of all cargo transportation in the world). Moreover, container ships accomplish almost one third of sea exports and imports. Sea routes benefit in shipping costs due to lower margins and fuel savings by large-capacity vessels.

The situation in Russia is somewhat different. The main parts of its exports are raw materials and dry cargo, the transportation of which is carried out by vessels of different type and class. As for container ships – they are less than one percent of the global container fleet.

If Russia starts the construction of its own container fleet, it will entail the need to invest significant funds necessary for the ports' rapid modernization, creation of large container sites, logistics centers, personnel training and conversion of production to the needs of maritime trade.

Meanwhile, now in the Far East, as well as in Europe, under the pressure of circumstances the largest container operators have suspended work in the Russian direction.

Some countries seek not only to reduce the volume of Russian imports, and thereby

create a shortage in the consumer market and conditions for socio-political tension. Their restrictive measures are aimed also at Russian exports, and for this, they believe, it is necessary to prohibit all vessels built in Russia (regardless of the actual flag) from entering foreign ports.

Of course, new intermediaries and work schemes will inevitably be found, although this will take time. It is necessary to re-adjust routes, optimize port and transport tariffs, and modernize port equipment in some places.

In fact, such work is already under way within the framework of federal Russian projects for seaports' modernization. Thus, in 2022, the capacities of the seaports in the Russian Federation are planned to be increased by another 68.49 million tons. However, the main focus here is on raw materials and bulk cargo. To our mind, in addition we should also pay attention to maintenance and adjustment of the cargo base, the passage of mutual payments with foreign partners, renovation of port equipment important for container operations.

As it has been mentioned above, the situation in transport logistics and in some other sectors of the world economy began to be collapsed not in the winter of 2022. Many people remember that back in 2021 there were serious failures in the system of global container marine and land transportation. Based on the results of their experiences on marine and land transportation, Russia concluded that it was necessary, without delay, to increase the capacity of the railway transport infrastructure.

In the spring of 2022, the situation only continued to deteriorate more and more rapidly. There appeared suggestions that part of the container volume intended previously for European ports could be sent to the ports of Vladivostok and Vostochny. Their share in all-Russia container transportation reaches 30%. However, it is too early to talk about the full feasibility of the plan to transport all container volume through Vladivostok and Vostochny because they can take on only one fifth of the released cargo flow. The need for sufficient port facilities and the final cost of the goods after its delivery to the consumer are also significant here.

Based on the above, we have to speak very carefully about the revival and development of infrastructure projects in Northeast Asia in the near future.

Below we will tell a little more about reasons for this but for now we will note that both Russia and Korea have their own interest for development of such mutual projects.

For the Russian Federation, trade and economic ties with South Korea are important in the process of creating comfortable socio-economic living conditions in its Far Eastern regions remote from the federal center. It is necessary to attract the population from the Russian West to these regions, and thereby strengthen the unified national economic complex and the country's integrity in general.

As it is known the Korean Peninsula is adjacent to the Russian territory, and this implies a minimum amount of potential transportation costs, and, therefore, a lower cost of the necessary material resources and facilities built with their use.

The Republic of Korea due to the Trans-Korean Railway (TKR) through the DPRK and further, across Russia to Europe, could obtain;

① An additional and independent (from the influence of competitors and negative factors) logistics route for access to European markets. Most importantly, this transcontinental land or sea road (along the Russian Northern Sea Route) from the Asia-Pacific to Europe is shorter and safer. It should become even cheaper after transportation prices are reduced, reload operations are automated, etc. But all interested partners need to work together on this issue, without introducing political components.

As for the air transportation, the carrying capacity of aircraft is limited. In addition, some foreign aircrafts now have to cross Eurasia bypassing Russia, and this lengthens the road and increases the cost of transportation.

Even a bypass road to Europe via China is hardly a proper alternative for Korea. Let's describe it with an example. Recently there were published the news that Chinese authorities had put into operation the route for cargo container trains from Xi'an city (Shaanxi Province) to Germany. Its full length is 11.3 thousand km, through Kazakhstan, then across the Caspian Sea to Azerbaijan, Georgia, across the Black Sea to Romania, Slovakia, Hungary, Czechia (the Czech Republic). In other words, it doesn't seem necessary even to pass through Russian territory. Also it is clear that everyone can use this way.

However, firstly, it is not yet clear how much time it will actually take to overcome the sea sections of the route. Even if there are heavy-duty ferries, it will be necessary to spend time for placing rolling stock on them and "unloading" at the destination port. Secondly, at least at this moment the Black Sea section of this route is unsafe. Thirdly, during the test run it was possible to transport containers with a total weight of only 316

tons (that is, a small number). And it is unclear, how soon, taking into account the small volume of transported cargo, the freighters will be able to offer consignors attractive logistics tariffs.

② Orders and a stable sales market for their finished products, components and consumer goods sent to the zones of implementation of industrial and infrastructure projects in the Far East;

③ Opportunities for some influence on political processes in the neighboring areas of the Peninsula;

Here we mean the following: of course, on the Korean Peninsula, the South and the North are territories critically important for each other from all points (geographically, geopolitically, ethnically) of national security. Therefore, no matter how the Republic of Korea and the DPRK treat each other, they will always strive to attract an opponent into the sphere of their own political influence in order to exclude threats from this opponent. So it is accepted all over the world. On this occasion Chinese scholar Sun-tzu has long said: "Keep your friends close to you and your opponents even closer".

Sometimes there is no other way to solve this problem, except for power solutions. But from time to time it happens that it is possible to limit the opponent's fearsome actions through negotiations and economic rapprochement with him. With regard to the Korean Peninsula, of course, the Koreans themselves will choose the proper way. Let's just say that North Korea has never claimed either global or even regional political roles. At the same time, economic cooperation is extremely necessary for Pyongyang to maintain its state and ruling system.

The western side can not be able to have a positive impact on regional detente processions. (this is because they do not recognize a state system based on unconditional use of force, such as North Korea, Vietnam, Iraq, Afghanistan and etc.) Meanwhile, the Russian Federation maintains ties with the DPRK. If the same as before positive atmosphere in mutual relations continues, then Russia will be quite capable and willing to provide honest, reliable, unbiased assistance for solving various inter-Korean problems. In other words, there are no any reasons at this stage for freezing Russia-Korea relations. This current situation related to sanctions will come to the end, and we think, real life will force Russia and Korea to return to plans and schemes for expanding mutual trade in the Far Eastern region. Considering that the possibility of these plans' implementation began to

be studied long before the well-known pandemic and sanctions restrictions. But this requires distinct political will of all interested parties.

Now let's consider in detail the likely directions of transport-logistics routes between the Russian Far East and the Korean Peninsula.

– *Variant 1.* The subject of the Trans-Korean Railway is well known and is being discussed about 20 years already or maybe more. Russia is ready to contribute to the project, but the opportunity of its implementation depends, first of all, on inter-Korean relations. However, it is still too early to predict how they will develop under President Yoon Seok-yeol. The difference in the approach of the South and the North to the next round of interstate rapprochement is too great.

Political understanding between them is necessary to obtain complete information on ways to solve the economic problems hindering the implementation of the project. This includes unsatisfactory condition of the North Korean railways, which need to be modernized and electrified, the loading of rolling stock, both in the forward and reverse direction, automation of transshipment processes at the border, etc.

If the solutions to these problems are not found, we will discuss for a long time the Trans-Korean Railway only in future tense,

– *Variant 2.* Let's suppose that Korean container cargo will be transported directly through the ports of the Russian Primorye region. There they will have to be reloaded into railway trains and sent to the west. What needs to be done here?

① To provide a sufficient volume of transportation to maintain the cost per unit of goods at least at the level of self-repayment. The goods will go if there is a need for them among consumers, and the benefits from the sale will outweigh the costs;

② To provide the required number of containers for carriers and sufficient capacity for containers' processing at the ports of consignment and reception;

③ To automate the processes of unloading ships, storing goods within the port or the territory of advanced development in order to reduce as much as possible the delivery time;

④ To eliminate the "traffic jams" on Russian railways, achieve their maximum possible throughput at all stages of cargo passage. To do this, it is necessary to

modernize at least key railroad sections, which implies financial costs. Will the state be ready for this in the near future? As for the Russian businessmen, they are, in principle, ready to invest in the modernization of the Russian railway network in the Far East, but subject to the availability of a real cargo base. Until we unlock this “vicious circle”: cargo base—investments there will be no advance forward to future.

— *Variant 3.* If it happens that we will not see the Trans-Korean Railway for the reasons mentioned above in the near future, then, cargo from the Asia-Pacific (after conclusion of inter-Korean agreements) may be transported to the North Korean port Nason (Najin). There they may be reloaded to Russian railcars (from Nason to Khasan there has been constructed the railway track of Russian standard (1520 mm) and transported through the Far East to Europe. As well, across the border they may be exported to China for storing in South Korean logistic complexes or further transportation to consumer through Northeast China and Russian territory.

We should recall that initially it was planned after the reconstruction of the Russian complex in the port of Nason to launch through it freight traffic volumes up to 400 thousand 20-foot containers per year (4–5 million tons per year in terms of the total number of cargoes). But then it was discovered that even such rather small container volume is unreachable. Due to this, the complex had to be redirected to bulk cargo (mainly coal). Test transportation in 2015–2016 of several coal batches to South Korea and Chins revealed additional economic problems (speed of delivery; time; quality of cargo handling).

However, after that, the sanctions against the DPRK have been adopted, and the opportunities for the growth of the cargo traffic through Nason (and hence investments) were nullified. Then the COVID-19 pandemic appeared. North Korea has almost completely locked itself from the outside world, and the so-called Khasan–Najin project has been put on the pause. (it has been mothballed).

Russia has invested considerable amount of expenses in the project (300 million dollars according to estimations of 2015), would like to reimburse costs and to gain profit, therefore, it is interested in its revival. If other countries also wish to join, we would only welcome it.

참고자료

- a) China put into operation a railway bypassing Russia (22.04.20.), URL: <https://www.km.ru/world/2022/04/20/otnosheniaya-rossii-i-kitaya/897068-kitai-zapustil-novyi-zheleznodorozhnyi-marshrut>
- b) A number of Asian companies refuse to work with Vladivostok in the situation of sanctions (22.04.05.), URL: <https://www.newsvl.ru/economics/2022/04/04/208026/>
- c) Development of the Russian seaports is being adjusted to new situation (22.03.29.), URL: <http://morvesti.ru/news/1679/94779>
- d) Nikolai I. Pereslavytsev, 극동지역 및 연해주 남부지역 내 물류 거점으로서 나선 항만의 역할. 『KMI 북방물류 동향리포트』, 제90호 (2019.5.29.)



주요 통계



표. 2022년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2021/2022 증감율**
극동지역	12.1(-3.7%)	6.8(+3.8%)	18.9	-1.1%
북극해	1.8(-7.1%)	6.2(+11.0%)	8	+3.3%
발트해	7.3(-15.5%)	13.4(+15.3%)	20.7	+1.0%
아조프-흑해	9.5(-0.1%)	11.5(+0.3%)	21	+0.1%
카스피해	0.2(-16.2%)	0.2(-44.6%)	0.4	-32.8%
합계	30.9(-7.1%)	38.1(+6.9%)	69	+0.1%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

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

** 주: 누적 물동량 기준 전년 동기 대비 증감율

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/328059/> (2022.6.2. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/329470/> (2022.6.2. 검색)

표. 2021년 4분기 러시아 對 한국 수입 품목* 및 규모

EAEU 코드	품목	월	지역		규모	
			(코드) 연방관구	(코드) 주/시	천 달러	톤
21	기타 식료품	10	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	264.3	58.22
				46000 - 모스크바주	1486.27	298.27
				61000 - 라잔주	1827.37	362.36
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	4.49	1.73
				41000 - 레닌그라드주	438.93	109.8
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	347.5	211.54
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	3123.78	1732.34
				30000 - 캄차트카 변경주	8.4	0.62
				64000 - 사할린주	52.9	12.69
		11	01-중앙연방관구	61000 - 라잔주	795.76	153.38
				45000 - 모스크바시	551.73	111.84
				46000 - 모스크바주	1298.13	202.2
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	31.53	17.11
				41000 - 레닌그라드주	1293.98	211.15
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	998.73	791.62
				04000 - 크라스노야르스크 변경주	3.75	2.4
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	2812.29	1293.45
				64000 - 사할린주	30.94	12.03
		12	01-중앙연방관구	61000 - 라잔주	528.93	97.54
				45000 - 모스크바시	991.46	140.41
				46000 - 모스크바주	768.02	145.36
				29000 - 칼루가주	5.88	0.86
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	12.73	7.14
				41000 - 레닌그라드주	631.05	96.3
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	211.45	109.4
				04000 - 크라스노야르스크 변경주	57.97	19.2
			07-극동연방관구	08000 - 하바롭스크 변경주	69.85	25.4
				64000 - 사할린주	40.41	7.66
				05000 - 연해주	1817.2	1064.06
22	알코올&비알코올 음료수	10	01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	91.96	92.92

	및 식초			45000 - 모스크바시	165.9	136.16
				46000 - 모스크바주	337.63	387.06
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	16.96	17.82
			03-남부연방관구	03000 - 크라스노다르스크 변경주	47.39	56.13
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	245.12	258.42
				52000 - 옴스크주	35.86	33.74
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	622.12	970.62
				30000 - 캄차트카 변경주	16	13.84
		11	01-중앙연방관구	46000 - 모스크바주	138.2	115.4
				45000 - 모스크바시	46.68	44.57
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	31.01	33.73
			03-남부연방관구	03000 - 크라스노다르스크 변경주	113.48	130.33
			06-시베리아연방관구	52000 - 옴스크주	35.59	33.28
				50000 - 노보시비르스크주	326.73	279.27
			07-극동연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	12.25	14.21
				05000 - 연해주	1057.59	1274.06
		12	01-중앙연방관구	64000 - 사할린주	24.69	13.44
				46000 - 모스크바주	115.06	87.61
			02-북서연방관구	27000 - 칼리닌그라드주	23.26	19.19
				40000 - 상트페테르부르크시	7.25	9.42
			06-시베리아연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	62.08	31.51
				50000 - 노보시비르스크주	113.28	92.74
			07-극동연방관구	64000 - 사할린주	65.28	34.06
				05000 - 연해주	1453.88	1904.88
23	동물용 사료, 식품 잔류물 및 폐기물	10	01-중앙연방관구	08000 - 하바롭스크 변경주	1.94	0.96
		11	01-중앙연방관구	07000 - 스타브로폴스크 변경주	48.21	50.68
		12	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	77.88	20.25
24	담배 및 담배 대체품	10	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	76.78	20.25
		11	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	154.59	40.5
		11	01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	1874.69	220.92
		12	01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	1087.95	120.32
		11	02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	18.3	0.48
			01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	2113.81	216.41
		12	01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	2113.81	216.41

25	소금, 황, 흙, 돌, 석고 재료, 석회, 시멘트	10	07-극동연방관구	05000 - 연해주	0.52	0.2
		11	02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	2.75	0.11
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	1.91	0.15
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	1.23	0.48
				64000 - 사할린주	0.05	0.03
		12	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	64.19	20.1
				29000 - 칼루가주	0.05	0.02
		07-극동연방관구	05000 - 연해주	0.46	0.18	
27	미네랄 연료, 석유 및 증류제품, 역청질 물질, 광랍	10	01-중앙연방관구	17000 - 블라디미르주	2.94	0.67
				29000 - 칼루가주	0.56	0.08
				45000 - 모스크바시	7435.95	3594.7
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	11.95	10.44
			04-볼가연방관구	92000 - 타타르스탄	15.3	0.81
			05-우랄연방관구	65000 - 스베르들롭스크주	2.93	0.73
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	49.59	32.31
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	5278.16	6371.2
				08000 - 하바롭스크 변경주	1813.74	796.89
				64000 - 사할린주	43.97	42.47
		11	01-중앙연방관구	45000 - 모스크바시	10577.82	4591.43
				46000 - 모스크바주	53.22	23.27
				29000 - 칼루가주	1.43	0.37
				17000 - 블라디미르주	1.43	0.33
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	55.93	20.6
			03-남부연방관구	03000 - 크라스노다르스크 변경주	52.56	27.77
				60000 - 로스토프주	0.16	0.05
			04-볼가연방관구	92000 - 타타르스탄	13.06	0.69
				22000 - 니즈니노브고로드주	0.6	0
			06-시베리아연방관구	04000 - 크라스노야르스크 변경주	0.52	0.08
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	5223.8	5418.78
				08000 - 하바롭스크 변경주	4048.04	1645.66
				64000 - 사할린주	0.62	0.04
				30000 - 캄차트카 변경주	4.49	1.82
		12	01-중앙연방관구	29000 - 칼루가주	0.64	0.1
				46000 - 모스크바주	0.35	0.04

				45000 - 모스크바시	8678.83	3613.69
				61000 - 라잔주	0.32	0.05
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	119.73	34.6
			04-볼가연방관구	92000 - 타타르스탄	20.28	1.07
			05-우랄연방관구	65000 - 스베르들롭스크주	39.14	17.44
			07-극동연방관구	64000 - 사할린주	2.88	0.04
				08000 - 하바롭스크 변경주	3427.87	1377.46
				10000 - 아무르주	74.66	23.21
				05000 - 연해주	7367.06	7891.49

* 주: EAEU 코드 21~27

김엄지 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

참고자료

a) <http://stat.customs.gov.ru/analysis>(2022.5.26. 검색)

표. 2021년 4분기 러시아 對 한국 수출 품목* 및 규모

EAEU 코드	품목	월	지역		규모	
			(코드) 연방관구	(코드) 주/시	천 달러	톤
21	기타 식료품	10	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	1.81	0.01
			06-시베리아연방관구	01000 - 알타이 변경주	8.65	0.1
				25000 - 이르쿠츠크주	13.2	0.08
		11	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	20.88	6.96
			04-볼가연방관구	92000 - 타타르스탄	14.7	9.13
			06-시베리아연방관구	69000 - 톰스크주	10.95	0.1
		12	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	20.97	6.99
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	12.19	1.74
			03-남부연방관구	18000 - 볼고그라드주	11.81	14.76
			05-우랄연방관구	75000 - 첼랴빈스크주	5.14	2.43
			06-시베리아연방관구	50000 - 노보시비르스크주	13.57	0.18
				69000 - 톰스크주	3.48	0.03
22	알코올&비알코올 음료수 및 식초	10	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	54.11	73.05
				46000 - 모스크바주	10.75	15.76
			06-시베리아연방관구	69000 - 톰스크주	9.54	11.1
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	26.44	409.37
		11	01-중앙연방관구	46000 - 모스크바주	17.16	37.4
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	12.94	22.93
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	25.45	223.03
		12	02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	30.78	16.86
			03-남부연방관구	03000 - 크라스노다르스크 변경주	10.71	17.05
			05-우랄연방관구	65000 - 스베르들롭스크주	0.36	0.32
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	5.25	520
23	동물용 사료, 식품 잔류물 및 폐기물	10	02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	110.58	575.2
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	3335.3	2513.42
				08000 - 하바롭스크 변경주	1591.03	1060.68
				30000 - 캄차트카 변경주	2263.83	1291.52
				64000 - 사할린주	1516.63	1100.16
		11	02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	327.54	1665.78
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	662.35	402.25

				08000 - 하바롭스크 변경주	542.45	361.63
				30000 - 캄차트카 변경주	195.51	147
				44000 - 마가단주	35.37	35.37
				64000 - 사할린주	3155.8	1757.78
		12	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	8.48	17.66
			02-북서연방관구	40000 - 상트페테르부르크시	208.99	1070.12
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	8780.29	6171.9
				08000 - 하바롭스크 변경주	840.22	560.15
				30000 - 캄차트카 변경주	460.23	349.9
				64000 - 사할린주	1772.57	1139.4
25	소금, 황, 흙, 돌, 석고 재료, 석회, 시멘트	11	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	8.95	0.3
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	0.13	0.2
		12	02-북서연방관구	86000 - 카렐리아공화국	8.5	20.1
			06-시베리아연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	17.03	72
26	광석, 슬래그, 재	10	06-시베리아연방관구	04000 - 크라스노야르스크변강주	7517.4	5595.58
			07-극동연방관구	44000 - 마가단주	2926.43	1908.34
		12	06-시베리아연방관구	04000 - 크라스노야르스크변강주	7828.62	5676.08
			07-극동연방관구	44000 - 마가단주	2498.74	1530.65
27	미네랄 연료, 석유 및 중류제품, 역청질 물질, 광랍	10	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	336268.76	623584.44
				70000 - 톨라주	601.28	9351.15
			02-북서연방관구	27000 - 칼리닌그라드주	9.59	113.17
				03000 - 크라스노다르스크 변경주	33283	55666.67
			03-남부연방관구	60000 - 로스토프주	252.37	399.05
				22000 - 니즈니노브고로드주	1722.71	2132.51
			04-볼가연방관구	57000 - 페름변강주	1773.72	1646.58
				71140 - 야말로네네츠 자치구	4341.47	7780.41
			05-우랄연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	667.25	11888.2
				32000 - 케메로보주	153926.88	1365455.05
				50000 - 노보시비르스크주	12021.85	137599.76
				95000 - 하카스공화국	3004.94	20554.7
			06-시베리아연방관구	05000 - 연해주	754.33	1408
				08000 - 하바롭스크 변경주	6944.6	54409.45
				10000 - 아무르주	323.42	5390.4

				30000 - 캄차트카 변경주	2383.86	3711.86
				64000 - 사할린주	767132.73	1549832.78
				81000 - 부랴티아공화국	5594.66	37793.7
				98000 - 사하공화국	27701.34	366149.95
		11	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	213718.1	369990.55
			02-북서연방관구	27000 - 칼리닌그라드주	75.05	719.26
				40000 - 상트페테르부르크시	9076.96	13425.95
			03-남부연방관구	03000 - 크라스노다르스크 변경주	607.5	1250
				18000 - 볼고그라드주	60873.35	82020
			04-볼가연방관구	57000 - 페름변강주	399.14	392.35
			05-우랄연방관구	71140 - 야말로네네츠 자치구	24703.05	73870
			06-시베리아연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	1911	36482.35
				32000 - 케메로보주	106932.48	868817.07
				50000 - 노보시비르스크주	9076.72	70695.27
				95000 - 하카스공화국	1971.05	30304.4
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	450.17	741.68
				08000 - 하바롭스크 변경주	3875.29	23899.2
				64000 - 사할린주	0.01	0.06
				81000 - 부랴티아공화국	11265.89	65860.45
				98000 - 사하공화국	12757.68	157921.95
		12	01-중앙연방관구	45000 -모스크바시	248257.84	421294.08
				70000 - 톨라주	763.54	9311.5
			02-북서연방관구	27000 - 칼리닌그라드주	32.5	289.1
				40000 - 상트페테르부르크시	469.5	750
			03-남부연방관구	41000 - 레닌그라드주	274.65	2084.67
				03000 - 크라스노다르스크 변경주	821.5	1550
				18000 - 볼고그라드주	58807.52	82540.8
			04-볼가연방관구	60000 - 로스토프주	735.57	1015.36
				22000 - 니즈니노브고로드주	1224.25	1230.4
				57000 - 페름변강주	1791.13	2031.48
			05-우랄연방관구	80000 - 바시코르토스탄공화국	105208.37	179560.18
				71140 - 야말로네네츠 자치구	43739.16	70060
			06-시베리아연방관구	25000 - 이르쿠츠크주	6600.25	59431.4

				32000 - 케메로보주	154519.01	1349686.51
				50000 - 노보시비르스크주	10148.64	101766.94
				93000 - 투바공화국	788.51	8804.41
				95000 - 하카스공화국	3710.93	27853.25
			07-극동연방관구	05000 - 연해주	1112.19	6414.54
				08000 - 하바롭스크 변경주	14926.56	93958.5
				30000 - 캄차트카 변경주	9.65	11.62
				64000 - 사할린주	1000054.33	1761184.3
				81000 - 부랴티아공화국	1323.25	20646.4
				98000 - 사하공화국	20706.16	71204.65

* 주: EAEU 코드 21~27

김엄지 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

참고자료

a) [http://stat.customs.gov.ru/analysis\(2022.5.19. 검색\)](http://stat.customs.gov.ru/analysis(2022.5.19. 검색))