



극동러시아 동향 리포트

Contents

- 통계로 본 이슈
 - 올해 상반기 러 극동지역 항만 처리물동량 전년 동기대비 2.3% 증가
- 전문가 칼럼
 - 新북방정책을 한반도 新경제지도에 적용할 때 고민해야 할 세 가지
- 극동러시아 주요 동향
 - 러시아, 수산업 육성 위해 극동러 지역 어항시설 현대화 작업 추진
 - 보스토치니 석탄하역회사, 환경보호 위해 방풍막 설치
 - 일본, 캄차카지역 내 LNG 허브터미널 구축 추진
 - 제4차 동방경제포럼 규모 약 6천 명 예상...작년보다 40% 늘어난 규모
 - 올해 상반기 사할린주 농업 생산량 증가
- 주요 통계
 - 2018년 1월~5월 캄차트카 주 교역국



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

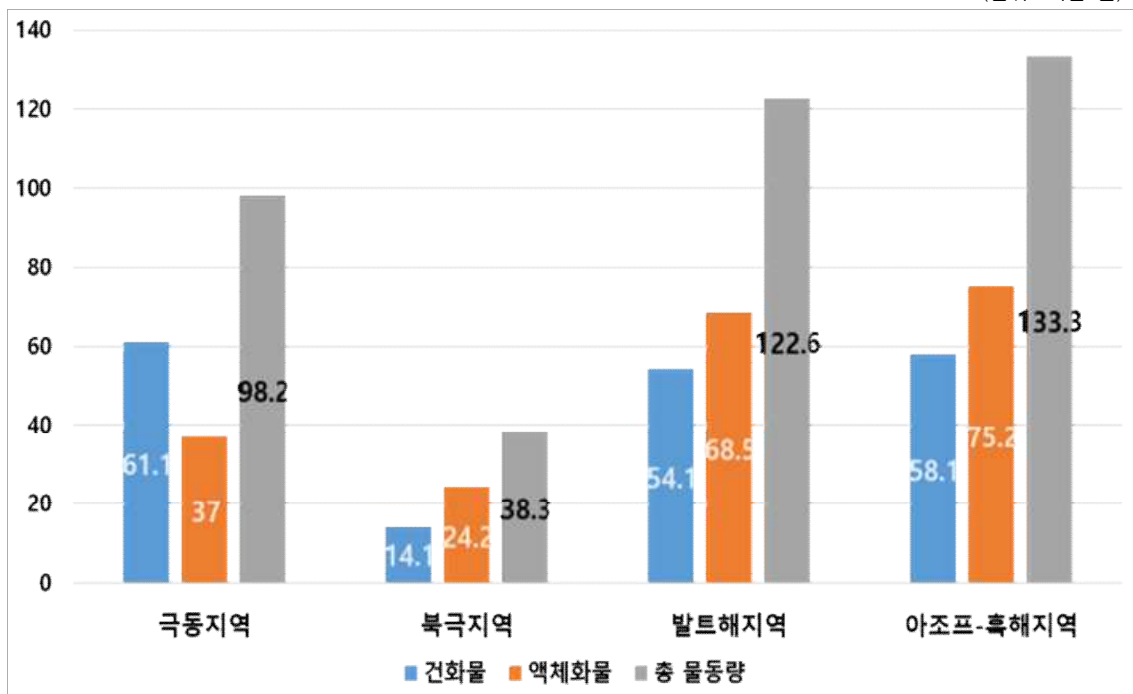


통계로 본 이슈

올해 상반기 러 극동지역 항만 처리물동량 전년 동기대비 2.3% 증가

2018년 상반기 러시아 지역별 항만 처리물동량

(단위: 백만 톤)



자료: <http://www.infranews.ru>(검색일: 2018년 7월 27일)

- 2018년 상반기 북극지역 항만은 전년 동기대비 7.2% 증가한 3,830만 톤을 처리함
 - 동 기간 처리된 건화물은 1,410만 톤(+3.8%)이며, 액체화물은 2,420만 톤(+9.2%)을 기록함
 - 아르한겔스크 항만의 물동량은 전년 동기대비 23% 증가한 140만 톤, 무르만스크



항만은 1.4% 증가한 2,590만 톤을 기록한 반면, 바란데이(Varandei) 항만은 27.1% 감소한 320만 톤을 처리함

- 발트해 지역 내 항만 물동량의 경우 건화물 5,410만 톤(+8.4%), 액체화물 6,850만 톤(-8.3%)으로 총 1억 2,260만 톤을 처리했으나 이는 전년 동기대비 1.6% 감소한 수치임
 - 상트 페테르부르크 항만은 전년 동기대비 14.2% 증가한 2,970만 톤을 처리했으나, 우스트 루가 항만은 3.6% 감소한 4,910만 톤을, 프리모르스크 항만은 14.6% 감소한 2,680만 톤을 처리함
- 아조프-흑해 지역 항만 물동량은 전년 동기대비 5.8% 증가한 1억 3,330만 톤을 기록했음
 - 건화물 처리량은 5,810만 톤으로 14% 증가했고, 액체화물 처리량은 7,520만 톤으로 0.2% 증가했음
 - 노보시비르스크 항만은 전년 동기대비 7% 증가한 7,800만 톤, 투압세(Tuabse) 항만은 1,330만 톤으로 1.4% 감소했으며, 로스토프-나-도누 항만은 27.3% 증가한 780만 톤을 처리했음
- 극동지역 항만 물동량은 총 9,820만 톤으로 전년 동기대비 2.3% 증가했음
 - 이 중 건화물은 6,110만 톤(+5%)이며, 액체화물은 3,700만 톤(-1.7%)임
 - 보스토치니 항은 3,460만 톤(-0.8%), 바니노항은 1,480만 톤(-1.6%), 나호드카 항은 1,220만 톤(-1%) 처리했음
 - 특히 보스토치니 항의 경우 올해 초부터 한국, 일본, 대만, 중국 등으로 석탄수출을 본격화하면서 물동량이 증가했음
 - 올해 상반기 보스토치니 항의 석탄처리량은 1,230만 톤으로 전년 동기대비 5% 증가했음



- 참고자료 : <http://infranews.ru/logistika/more/51955-gruzooborot-rossijskix-portov-azovo-chernomorskogo-bassejna-v-yanvare-iyune-2018-g-vyros-na-58/>(검색일: 2018년 7월 27일)
- <http://infranews.ru/logistika/more/51936-gruzooborot-rossijskix-portov-baltiyskogo-bassejna-za-6-mesyacev-2018-g-upal-na-16/>(검색일: 2018년 7월 27일)
- <http://infranews.ru/logistika/more/51920-gruzooborot-morskix-portov-rossii-za-yanvar-iyun-2018-goda-vyros-na-28/>(검색일: 2018년 7월 27일)
- <http://infranews.ru/logistika/more/51968-gruzooborot-morskix-portov-arkticheskogo-bassejna-v-yanvare-iyune-2018-goda-vyros-na-72/>(검색일: 2018년 7월 27일)
- <http://infranews.ru/logistika/more/51905-vostochnyj-port-uvelichil-perevalku-uglya-za-6-mesyacev-2018-goda-na-5/>(검색일: 2018년 7월 27일)

김엄지 연구원

051-797-4776, umjikim@kmi.re.kr



전문가 칼럼

新북방정책을 한반도 新경제지도에 적용할 때 고민해야 할 세 가지

김효선 박사

(북방경제협력위원회 에너지분과위원장, 한국탄소금융협회 부회장)

2017년 12월 북방경제협력위원회 구성이 완료된 이후 벌써 반년이 지났다. 로드맵을 마련하느라 정부부처들과 또 관련기업들과 수차례 회의를 가지면서 가졌던 소회를 정책아젠다로 풀어보고자 한다.

과거 정부에도 북방정책은 존재했었다. 그렇다면 과연 新북방정책이 기존의 북방정책과 어떻게 차별화를 꾀할 것인지가 가장 큰 고민이었다. 게다가 우리의 북방국가들은 과거보다 더 강한 리더십으로 무장되어 있다. 이 때문에 새로운 전략과 전술이 필요하다. 또 다른 주변환경의 변화는 아주 획기적으로 남북화해무드가 조성되었다는 점이다. 이로 인해 대북사업에 대한 북방정책의 큰 틀이 지원에서 파트너십으로 수정되었다.

따라서 新북방정책을 한반도 新경제지도에 적용할 때 다음의 정책아젠다를 심도 있게 다루어야 한다.

첫째, ‘인프라’ 중심의 한반도 新경제지도 구상을 실현가능한 ‘시장’ 중심으로 경제전반과 산업정책을 수정보완해야 한다. 한반도 新경제지도를 펼쳐보면 3대 벨트, 즉 H 형태의 인프라 연계에 초점이 맞추어져 있다. 물론 이는 물리적인 연계가 시



장연계의 기본이자 촉매역할을 할 것이라는 기대가 내포되어 있다. 하지만 이를 제대로 실현하기 위해서는 산업경쟁력이 담보되어야 한다.

우선 대표적인 남북러 사업인 파이프라인 가스를 보자. 가스를 어디서 가져올 것인가? 가장 가까운 사할린 가스를 보더라도 일본과 경쟁해야 한다. 직도입이 허용되어 있지만 자가수요에 한해서 도입할 수 있는 기존 제도를 그대로 유지할 경우 사할린 가스 여유분을 확보하기 위한 노력은 가스공사에만 의존할 수밖에 없다. 다음은 가격협상에 있어 우위를 점할 수 있느냐는 문제이다. 가까운 중국만 하더라도 급증하는 가스수요 때문에 카타르의 일방적인 횡포를 감내하다 러시아 야말 북극 LNG사업에 투자함으로써, 차선책을 가격협상전략으로 활용했다. 즉, 천편일률적이고 일방통행적인 사고에서 탈피하고, 에너지시장전문가를 적극 활용해 남북러 PNG 사업의 현실적인 대안을 마련하는 것이 시급하다.

이에 더하여 에너지기본계획과 온실가스 로드맵의 조화를 어떻게 이끌어갈 것인지에 대한 고민도 필요하다. 여기서의 근본적인 문제는 관할 행정부처가 다르다는 데에 있다. 에너지기본계획은 산업부, 온실가스 로드맵은 환경부가 각기 다른 스피드로 추진하다 보니 부처이기주의가 태생적으로 존재할 수밖에 없다. 더구나 청와대 조직 내에 에너지 비서관이 따로 존재하지 않다보니, 에너지기본계획의 일부를 기후환경비서관이 총괄하고 산업부 출신의 산업정책비서관과 조율을 하고 있는 상황이다. 기후환경비서관은 사회수석실, 산업정책비서관은 경제수석실 산하에 있다. 그러다보니 부처간 조율이 어려운 일을 또 다시 청와대 조직 내에서 반복하는 양상이다. 에너지-기후는 함께 정책조율이 필요하므로 이를 신정부의 성과로 제대로 챙기려면 청와대 조직 내 이를 총괄하는 조직이 필요하다. 아직도 기후와 환경을 ‘경제(또는 시장)’가 아닌 ‘사회’이슈로 인식하는 것이 문제다. 이미 2015년 온실가스 배출권거래를 도입한 국가로서 이제는 기후와 환경을 시장의 관점에서 바라보아야 한다.

둘째, 북방경제협력사업을 ‘혁신성장’의 발판으로 활용하길 기대해 본다. 북방경제협력의 9-브릿지 전략은 바로 가스, 전력, 철도, 조선, 항만, 북극항로, 농업, 수산,



일자리(또는 산업단지)를 골자로 한다. 물론 이를 산업으로 구분하면, 에너지산업, 해운-조선산업, 농수산업 및 산업단지 조성으로 나뉜다. 특히 에너지산업과 해운-조선산업은 신정부가 끌어안아야 '혁신성장'의 대상이다. 해운과 조선은 에너지산업에 종속되어 있다. 가치사슬 내에서만 그런 것이 아니라 이들 산업에 종사하는 기업들의 태도에도 만연해 있다. 요즘 가장 핫한 해양경제에 있어 가장 큰 먹거리는 LNG이다. LNG시장이 아시아 중심으로 팽창하는 속도에 맞춰 해운과 조선, 항만은 현대화와 고도화를 추구할 것이다.

안타깝게도 우리의 해운과 조선은 국내기업에 기생하던 패턴을 그대로 유지하는 것이 안전한 성장모델로 인식하고 있다는 점이다. 해외시장에서의 경쟁력을 제고하기 위한 업계 스스로의 노력이 절실히 필요하고 정부는 이를 단순 수혈하는 방식이 아니라 제대로 된 생태계 조성 and 비즈니스모델을 발굴해 관련기업을 유인하는 노력이 필요하다. 이를 제대로 하기 위해 마련된 한국해양진흥공사에 대한 기대가 어느 때보다도 큰 이유가 바로 여기에 있다. 오래된 관행을 혁파하고 체질개선에 대한 노력을 기울이는 기업에 대한 인센티브 제공이 선순환구조를 유도할 것이다.

셋째, 북방경협과 대북사업의 파트너들에 대한 면밀한 분석이 필요하다. 북방경협과 대북사업을 낭만적으로 바라보는 시각들이 여전히 남아 있다. 이로 인해 경협의 파트너들이 빠른 속도로 성장하고 있다는 점을 간과하는 실수를 범한다. 러시아는 푸틴의 리더십 하에 에너지업계의 생태계를 획기적으로 바꾸었다. 노바텍이라는 민간기업을 통해 국제 LNG시장에 뛰어들었다. 카타르의 대항마를 키운 것이다. 내부적으로는 LNG와 PNG의 수출세를 차별화해 LNG 수출이 경쟁력을 갖추도록 지원하는 것도 잊지 않았다. 이미 가스가격이 비용이 아닌 시장의 관점에서 움직인다는 것을 간파한 것이다. 중앙아시아는 어떠한가? 몽골과 카자흐스탄과 같은 중앙아시아는 인구가 적어 도시개발의 한계를 극복하고자 주요도시 중심으로 에너지전략을 구상하고 있다. 카자흐스탄은 이미 배출권거래 도입을 시도한 나라이다. 아직까지 이들 중앙아시아를 지원의 대상으로 잘못 인식하는 전문가 층이 있다. 그러다보니 브로커만 난무하다. 이들 중앙정부가 얼마나 빠르게 글로벌 아젠다를 흡수하는지에



대해 주목하길 바란다.

그렇다면 우리는 이들을 상대할 선수들이 충분한가? 안타깝게도 우리는 산업구조의 변화를 꾀하는데 ‘경쟁력’의 잣대보다는 여전히 ‘고용’문제에 발목이 잡혀 큰 성과를 내지 못했다. 이는 하나 하나의 산업 내의 진통으로만 문제를 부각시켰기 때문이다. 보다 거시적으로 산업과 산업 간 유기적인 먹이사슬을 마련해 큰 시장, 큰 먹잇감을 제공하는 데 관심을 기울이기 보다는 기업 수준에서 쥐어짜기 식의 개혁을 서두른 바 있다. 그러다보니 내부진통 때문에 큰 그림을 외면했던 것이다. 이러한 과오가 반복되지 않기 위해서는 경제이슈를 사회이슈와 통합하여 관리하는 시스템 마련이 시급하다.

비단 북방경협 뿐이겠는가? 앞으로 신정부가 넘어야 할 산이 많이 남아있다. 신정부의 경제정책이 공정경쟁, 혁신성장, 소득주도 성장, 소상공인 대책 등으로 야심차게 정책아젠다를 제시했다. 그러나 타임테이블에 대한 수정 보완이 필요하다. 즉 하나의 파이를 어떻게 배분할 것인지를 먼저 논의하다보면 을-을 대립이 첨예하게 된다. 그러다 보면 우리의 시장을 북방으로 넓히는데 에너지를 쏟지 못한다는 것이다. 따라서 산업경쟁력을 제고하여 시장을 확대하는 데 더 많은, 또 발빠른 조치가 선행되길 기대해 본다. 그러기에 북방은 혁신과 공정의 두 마리 토끼를 잡기에 아주 좋은 무대이다.



극동러시아 주요 동향

러시아, 수산업 육성 위해 극동러 지역 어항시설 현대화 작업 추진

- 현재 러시아는 수산업 관련 법률 개정, 국내외 수산업 시장 확대 등 수산업의 대대적인 구조조정을 이행하고 있으며, 이를 위해 어항 시설개발 및 현대화 작업도 추진 중임
 - 2017년 말 채택된 『The Strategy for the Development of Fishery Terminals Through 2030』이라는 새로운 국가 전략의 일환으로 2025년까지 정부 및 민간 자금 425백만 달러(265억 루블)를 투자해 국가 어항 확장 및 재설계를 이행할 계획임
 - 이 전략의 목적은 러시아 국적 어선이 수산물 처리, 선박수리 등을 위해 자국 어항 이용을 도모하는 것임
- 현재 러시아는 노후화된 어항시설로 인해 다수의 어선이 수산물 유통, 선박 수리를 위해 한국, 일본, 중국, 노르웨이 등 해외 항만을 이용하고 있는 실정임
 - 이러한 문제점들은 극동러 지역에서 가장 심각하게 나타나고 있으며, 중대형 어선의 경우 50%가 넘는 선박이 높은 비용을 지불하면서도 한국과 중국, 일본 항만을 이용하고 있음



- 그 중 부산항은 100만 톤 이상의 저장시설 이용이 가능할 뿐 만 아니라 신속하고 효율적인 업무처리로 가장 선호도가 높은 것으로 알려짐

- 새로운 국가전략은 러시아 국적 대형 어선의 80%(약 440대)를 2030년까지 자 국항만을 이용할 수 있도록 하고, 이와 더불어 지역별 중심 어항을 지역 서비스 센터로 지정할 계획임
 - 러시아 연방수산청(Federal Agency for Fisheries)에 따르면 러시아에는 민간 어항을 포함하여 21개의 어항(상업항에 함께 지정)과 27개의 독립된 어항(어항 기능만 제공)이 있음
 - 이 전략에 따라 일부 어항을 지역 서비스 센터로 지정하고, 지정된 어항은 선박을 위한 각종 서비스 제공 시설을 갖추도록 하며, 여기에는 기존 선박 수리 시설에 추가적인 수리시설이 설치될 예정임
 - 특히 극동러 지역은 러시아로 유입되는 어획량 중 80%가 반입되는 중심지로 2030년에는 약 150만 톤의 어획량이 처리될 전망이므로 27만 톤의 동시저장이 가능한 저온창고 시설이 필요한 실정임
 - 이러한 저온창고 시설은 수요가 높은 극동 항만을 중심으로 건설될 예정이며, 주로 민간기업에 의해 투자가 이루어질 것으로 보임
 - 극동러 지역에서 지역 서비스 센터로 지정된 항만은 캄차카, 블라이보스토크, 사할린이 포함되어 있음

- 극동러 지역의 어항은 정부의 새로운 전략 수립 이후 항만시설 개발과 현대화 작업을 추진 중에 있음
 - 대표적으로 블라디보스토크 어항은 2020년까지 석탄 처리를 완전히 중단하고 수산물 처리시설을 확보하기 위해 4만 톤 규모의 저온 저장시설을 건설 할 예정임
 - 캄차카에서는 러시아 최대 수산업체인 노레보(Norebo)가 Seroglazka 어항 건설에 약 1,440만 달러를 투자하기도 함. 2018년 말에 완공될 이 어항은 연간 최대 35만 톤의 어류를 처리할 수 있으며 재수출 또는 운송을 위한 컨테이너 적재 서비스도



제공할 계획임

- 하지만 이러한 정부의 개혁은 여전히 다양한 문제점들을 내포하고 있음
 - 현재 수산관련 법률이 가진 문제점에 대한 개정에 많은 시간이 소요되고 타 정부 기관과의 마찰을 야기시킬 수 있다는 점 자국 선박의 러시아 항만 이용을 증대시키려는 연방수산청(Federal Agency for Fisheries)에 가장 큰 장애요인이 될 수 있음
 - 또한 Agro and Food Communications 관계자는 러시아 어항 인프라 개선이 선박 이용률을 높이는데 도움이 될 수 있으나 수산물 수출에는 큰 영향력이 없을 것으로 전망하기도 함

■ 참고자료 : seafoodsource(www.seafoodsource.com) (검색일: 2018년 7월 30일)

김보경 연구원

051-797-4674, kimb@kmi.re.kr



보스토치니 석탄하역회사, 환경보호 위해 방풍막 설치

- 나호드카 항만의 하역회사인 보스토치니항 합자회사(Vostochny Port JSC)는 석탄 분진으로 인한 환경오염을 방지하고자 특수석탄단지 3단계 구역에 방풍망 기초설비를 설치함
 - 이는 환경 협약에 따른 조치로 금년 5월 안드레이 타라센코(Tarasenko Andrey Vladimirovich) 극동 연해주 주지사와 하역회사 경영진 간 합의한 내용임
 - 방풍망은 높이 20m, 길이 1.7km의 울타리로 9월 기초 설비를 설치한 후, 앞쪽에 유리 패널을 고정시키고 금속 프레임을 설치하는 것으로 2020년 12월까지 단계적으로 추진될 예정임
 - 이 방풍망은 세계 표준규격과 브란겔 만(Vrangel Bay)의 바람을 감안해 석탄더미 높이의 1.6배로 구축되며 울타리 제작에 약 3억 6천만 루블이 소요됨



나호드카 항에 설치되고 있는 방풍망



자료: <http://www.primorsky.ru/news/147706/>

- 연해주에서는 석탄운송의 부정적인 영향을 최소화하고 환경 개선을 위한 다양한 조치가 취해지고 있음
 - 석탄하역 및 운송이 환경에 미칠 수 있는 영향을 최소화하기 위해 비디오 감시 시스템과 먼지억제시스템을 설치해 전방위적인 모니터링시스템을 구축할 예정임
 - 특히 인구 밀집 지역과 자연보호 특별 관리지역은 별도의 방풍망을 설치할 예정임
 - 안드레이 타라센코 극동 연해주 주지사는 올해 5월 상트페테르부르크 경제 포럼에서 연해주 주요항만(보스토치니항, 나호드카항 및 군소 항만) 관계자들과 환경 개선을 위한 다수의 협약을 체결함
 - 연해주에서 2020년까지 석탄 환적이 완전히 폐쇄되는 계획은 도시의 생태 문제를 해결하기 위해 고안된 대형 프로젝트의 첫 번째 단계임

■ 참고자료 : <http://www.primorsky.ru/news/147706/>(검색일: 2018년 7월 22일)



공영덕 연구원

051-797-4778, ydkong6053@kmi.re.kr

051-797-4781, han@kmi.re.kr

일본, 캄차카지역 내 LNG 허브터미널 구축 추진

- 일본은 최근 에너지원 공급에 대한 정치적 리스크 완화를 목적으로 에너지원의 공급망 다변화를 추진하고 있음
 - 일본은 연간 8천 4백만 톤의 LNG를 호주를 통해 수입하고 있으나 공급망의 다변화를 위해 러시아 극동지역 내 신규 공급망 확보를 추진하고 있음
 - 이를 위해 러시아 캄차카 내 LNG 허브터미널 건설 프로젝트를 계획 중이며 러시아의 가스 생산기업 노바텍(Novatek)社와 일본의 마루벤(Marubeni)社가 프로젝트 참여를 검토 중에 있음
 - 마루벤社는 본 건설 프로젝트에 대한 타당성 조사를 진행 중이며, 2019년에 조사 결과가 나올 것으로 예상됨
 - 일본 정부는 재원 조달을 위해 국제 협력 은행(International Bank for International Cooperation) 및 일본 수출입 보험(Japan Export and Investment Insurance) 등 금융기관의 지원을 적극 추진하고 있음



- 캄차카 LNG 허브터미널 건설은 LNG의 추가 운송루트 확보와 물류비용 및 운송 시간 절감에 이점이 있음
 - 캄차카 LNG 허브터미널은 시베리아 북쪽의 야말 반도에 있는 가스 생산 공장에서 생산되는 LNG의 운송비용을 절감하기 위한 것임
 - 기존 미국산 가스를 극동지역까지 운송하기 위해서는 파나마 운하를 지나야 하며 이로 인해 운송시간이 늘어나고 물류비용이 높은 구조를 보였음
 - 반면에 야말 반도에서 생산되는 가스는 쇄빙선이 수반되어야 하나 시간과 비용측면에서 미국산 가스보다 경쟁력이 뛰어나며, 이러한 장점을 이유로 일본의 여러 LNG 플랜트 제조기업들이 관심을 보이고 있음
- 야말 반도의 대규모 가스 생산량, 캄차카의 지정학적 위치, LNG 수급의 용이성 등 여러 가지 이유로 일본뿐만 아니라 중국, 유럽 등 관련 기업들의 관심도 높아지고 있음
 - 야말 반도에서 생산되는 가스량은 연간 약 1천 6백만 톤으로 한반도를 비롯한 극동 지역 내 매장량은 세계에서 가장 큰 것으로 알려져 있음
 - 토탈(Total)사를 비롯한 유럽의 에너지 기업들은 야말 반도 내 생산시설 구축을 검토 중에 있으며, 중국 또한 큰 관심을 보이고 있음
- 일부 전문가들은 러시아에서 에너지 사업을 추진하는 것에 대해 정치적 리스크 등을 이유로 위험성이 높다는 평가를 내리고 있지만 가스 생산량, 물류비용 측면에서 볼 때 향후 주목해야 할 사업이라는 의견이 지배적임

참고자료

asia.nikkei.com/Economy/Japan-and-Russia-plan-LNG-hub-in-Far-East/ 2018.7.30.

김동환 연구원

051-797-4913, kdong@kmi.re.kr



제4차 동방경제포럼 규모 약 6천 명 예상...작년보다 40% 늘어난 규모



제4차 동방경제포럼 안내문



자료: www.yandex.ru (검색일: 2018년 8월 1일)

- 오는 9월 11~13일 열리는 제4차 동방경제포럼에 6천 명 이상 규모가 참석할 것이라고 연해주정부는 전망하고 있음
 - 최근 4차 동방경제포럼 준비 중인 연해주 정부 실무팀 및 총괄 수행기업인 로스콩그레스(Roscongress) 이고르 파블로프 부이사장은 올해는 특히 외국 주요 인사를 비해 참석 규모가 예년보다 대폭 늘어날 것이라고 밝힘
 - 그러면서 포럼 취재를 위해 방문하는 내외신 기자들만 해도 수만 명에 이르는 규모가 될 것이라고 내다 봄

- 이날 연해주 정부에 따르면, 올해부터 사전 확인시스템이 지난해보다 40% 이상 높아져 공식 참석 확인자만 4천 명에 이른다며 실질적으로 6천 명 이상이 블라디보스토크 방문을 추정한다고 덧붙임
 - 이 기간에 블라디보스토크 항구에는 2척의 러시아 요트를 비롯해 일본 2척, 한국 1척을 포함, 총 5척의 A급 요트가 정박할 예정이라고 함
 - 4차 동방경제포럼 기념 국제요트경기대회에 열릴 계획으로 각 요트에는 총 110명



의 선수로 구성된 팀들이 승선함

- 또한 해변에 해양촌이 설치돼 국제요트경기대회와 관련된 여러 행사가 개최되고, 프레스 센터도 운영될 예정임

참고자료 : <https://ria.ru/economy/20180727/1525427433.html>(검색일:2018년 7월 29일)

전명수 현지리포터(국립 블라디보스톡경제서비스대학교)

070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com

올해 상반기 사할린주 농업 생산량 증가



- 2018년 상반기 사할린주 지역 농업 생산량이 증가함
 - 약 14,500톤의 우유와 약 1,000톤의 소고기를 생산했으며 앞으로 겨울철 가축생산을 위한 약 15만 톤의 사료가 공급되어야 함
 - 이에 따라 사할린 농축산 기업은 사료공급 계획을 세웠으며 '소브소즈 자레취노예'사가 공급계획의 약 48%인 약 4,640톤을 공급하기로 함
 - 또한 '소코로브스키' 농업생산 협동조합은 계획의 약 68%인 약 6,345톤의 사료를 공급해야하며 '소브소즈 유즈노-사할린'사의 경우 이미 가축생산을 위해 약 18,600톤의 사료를 저장함

사할린 곡물 수확



자료: <https://minvr.ru/press-center/news/17495/>(검색일: 2018년 8월 1일)

- 현재 사할린 지역에서는 농업장비의 재정비 및 현대화된 기술로 곡물 및 사료 수확량이 증가하고 있으며 이에 따라 농축산 생산량도 증가하고 있음
 - 작년의 경우 사할린 지역에서 처음으로 보리에서 추출된 사료 약 700톤을 생산함
 - 금년의 경우 사할린주의 곡식 작물 면적은 약 6배 증가한 약 1,884ha로 올해 약



3,400톤의 곡물사료가 생산될 것으로 전망됨

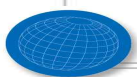
- 또한 올해 말 기준 사할린 지역에서 약 33,000톤의 우유와 약 2,000톤 이상의 소고기가 생산될 전망임

- 사할린주의 경우 현재 선도개발구역에서 관광지 개발 프로젝트가 진행 중이며 농축산 생산증가는 관광객들에게 신선한 식재료 공급으로도 연결됨
- 올해 9월에 개최될 동방경제포럼에서는 선도개발구역 '유즈나야' 입주기업들 및 투자자 확보를 위한 농업 프로젝트가 발표될 예정임¹⁾

■ 참고자료 : <https://minvr.ru/press-center/news/17495/>(검색일: 2018년 8월 1일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)

051-797-4776, usea1004@gmail.com



주요 통계

1) <https://minvr.ru/press-center/news/17463/>(검색일: 2018년 8월 1일)



2018년 1월~5월 캄차트카 주 교역국

(단위: 천 달러)

지역	수출		수입	
	5월	2018년 1월~5월	5월	2018년 1월~5월
아르메니아	-	-	18.7	30.1
벨라루스	-	20.7	-	-
카자흐스탄	-	-	35.7	129.8
우크라이나	-	-	-	157.9
호주	-	-	-	376.5
아르헨티나	-	-	121.8	468.6
벨기에	-	-	6.0	6.0
브라질	-	-	300.9	1,016.6
헝가리	-	-	-	1.5
베트남	0.5	0.5	12.6	46.6
독일	-	-	27.6	854.9
덴마크	1,958.3	6,550.6	107.1	141.8
인도	-	-	242.6	530.6
인도네시아	-	-	0.0	0.9
아이슬란드	-	-	-	71.8
에스파냐	-	-	0.1	292.4
이탈리아	-	-	282.6	302.1
캐나다	-	53.0	-	13.5
중국	17,073.6	159,562.9	796.9	3,589.3
한국	21,461.6	98,639.0	6,260.6	15,073.0
말레이시아	-	-	-	0.0
모로코	-	-	-	0.2
멕시코	-	-	-	55.9
네덜란드	-	-	-	0.8



노르웨이	-	-	211.8	472.5
파키스탄	-	-	113.1	113.1
파라과이	-	-	183.9	275.7
폴란드	-	-	-	9.7
포르투갈	-	-	6.3	16.2
싱가포르	101.4	101.4	0.5	1.1
영국	0.0	0.0	9.5	18.4
미국	570.4	3,416.3	461.2	2,282.5
유럽연합	-	-	-	82.2
대만(중국)	-	265.2	3.6	13.3
태국	-	-	32.3	32.3
핀란드	-	-	-	0.1
프랑스	-	-	0.6	12.3
체코	-	-	-	3.5
칠레	-	-	360.5	562.5
스위스	12.9	12.9	0.3	0.3
스웨덴	-	-	19.4	49.1
일본	493.2	1,082.6	901.9	1,278.1
합계	41,671.9	269,684.4	10,463.8	28,065.9

자료: 극동지역 관세청 자료 (검색일: 2018년 7월 30일)