



# 극동러시아 동향 리포트

## Contents

- 통계로 본 이슈
  - 금년 러 내륙수로 통한 물동량 감소
- 전문가 칼럼
  - ‘러시아 내륙수로 개발전략 2030’ 주요 내용
- 극동러시아 주요 동향
  - 러시아 선사 FESCO, 시베리아 노보시비르스크항 ‘컨’터미널 근대화
  - 북극항로 물동량 급증세
  - 미국 대기업 카길 대표단의 북한 방문 속내는?
  - ‘루스키 민타이’ 수산물 가공 공장 착공
- 주요 통계
  - 2018년 1~10월 하바롭스크 지역 주요 수출입품 구조



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE



## 통계로 본 이슈

### 금년 러 내륙수로 통한 물동량 감소

- 빅토르 보브크 Rosmorrechflot 부사장은 2018년 내륙수로를 통해 처리된 물동량 및 승객 수는 전년대비 2-3% 감소했다고 발표함
  - 2017년 내륙수로를 통한 물동량은 소폭(0.5%) 상승했음
  - 이처럼 소폭 상승 추세 및 감소 추세를 보인 것은 수심문제 및 화물 불균형, 화주의 인식문제 등이 해소되지 않았기 때문임
  - 다만 북극지역 내 내륙수로를 통한 물동량은 3% 증가했음
- 러시아 정부는 2016년 '2030 러시아 내륙수로 발전전략 프로그램'을 발표했음
  - 발전전략 프로그램의 주요 목표는 ① 도로와 내륙수로 간 균형적인 화물흐름을 위한 환경 조성, ② 내륙수로의 경쟁력 제고, ③ 내륙수로 접근성 제고(특히 화주), ④ 여객 운송 기능 강화, ⑤ 환경 보호 및 안전관리 등 5가지임

예상 물동량 및 승객수

백만 톤 백만 명	2010	2012	2013	2014	2015	2018	2020	2024	2030
화물	102.4	142	137.3	124.8	124.8	147.5	172.6	199.5	242.2
승객	16	13.5	13.2	12.7	13.6	14.9	15.1	15.7	16.6

자료: 2030 러시아 내륙수로 발전전략 프로그램

- 2018년 처리 물동량은 감소했으나, 러시아 내륙도시(옴스크 등)들은 내륙수로를 북극항로와 연계해 북극항로의 상업적 이용 가능성을 제고할 수 있다는 인식 변화가 일어나고 있음



- 또한 기후변화(온난화) 및 과학기술의 발전으로 내륙수로 개발의 주요 저해요인이었던 수심문제를 해결할 수 있을 것으로 예상됨
- 이와 관련해 푸틴 대통령은 2025년까지 북극항로의 물동량을 현재 대비 약 10배인 8,000만 톤까지 증가시킨다는 목표를 제시한 바 있음

■ 참고자료 : <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-rossii-po-itogam-2018-goda-sokratilsya-obyem-rechnykh-perevozok/>(검색일: 2018년 12월 24일)

2030 러시아 내륙수로 발전전략 프로그램

김엄지 연구원

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



## 이슈페이퍼

### ‘러시아 내륙수로 개발전략 2030’ 주요 내용

- 러시아 내륙수로의 총 길이는 10만 1,700km로 약 130개의 항만이 도로 및 철도와 같은 육상운송루트와 연결됨
  - 러시아 내륙수로에는 크레인 등과 같은 화물처리 인프라 시설이 약 940대가 있어 다양한 종류의 화물 운송, 처리가 가능함
- 러시아 내륙수로는 육상교통이 발달하지 않은 지역에서 주민들의 이동 및 화물 운송에 이용되어 중요한 역할을 함
  - 극동러시아, 시베리아, 북극지역에서 내륙수로는 중요한 역할을 함
  - 특히 시베리아는 남북으로 연해주에서 북극해 연안까지, 동서로 우랄산맥 동쪽에서 베링해까지 이르는 지역으로 철도 및 도로 인프라가 발달하지 않은 지역임
  - 그 밖에도 중앙아시아 국가인 카자흐스탄은 유라시아대륙의 가운데 위치해있음에 따라 러시아와의 내륙수로가 연결될 경우, 국제적인 물류국가로서 발돋움할 수 있는 계기가 될 것으로 예상됨
- 2016년 블라디미르 푸틴 대통령은 ‘러시아 내륙수로 개발전략 2030’을 발표했음
  - 전체 물동량 중 내륙수로가 차지하는 비중은 약 1.5%로, 독일은 11%, 네덜란드는 34%, 프랑스는 10%인 것에 비하면 적은 수치임
  - 내륙수로를 가장 활발하게 이용했던 시기는 1980년대이며, 1989년 물동량은 총 5억 8,000만 톤이었음
  - 그러나 2014년 내륙수로 물동량은 4.6배 감소해 약 1억 2,480만 톤을 기록함(내륙수



로-해운 복합운송 포함)

- 건설 자재는 약 5배, 석유 제품은 약 1.7배, 목재는 약 10배, 석탄은 약 5.7배, 화학 제품은 약 2.7배 감소함

■ ‘러시아 내륙수로 개발전략 2030’에 따르면, 물동량 감소 원인으로 4가지를 지적함

- 첫째, 1990년대 농산물 및 공산품의 생산성 감소에 따른 러시아 경제 침체

- 둘째, 내륙수로 인프라 시설의 낙후화 및 전문인력 부족

- 셋째, 내륙수로용 선박 건조량 감소

- 넷째, 도로 및 철도 등 다른 운송 수단의 적극적인 개발

- 이 외에도 러시아 강의 전체 유량이 감소해 얕은 수심, 동절기 결빙 문제 등의 한계점이 있음

■ 2030 발전전략의 주요 목표는 총 5가지임

- 첫째, 도로 및 철도와 내륙수로 간 균형적인 화물흐름을 위한 환경 조성

- 둘째, 내륙수로의 경쟁력 제고

- 셋째, 내륙수로 접근성 제고(특히 화주)

- 넷째, 여객 운송 기능 강화

- 다섯째, 환경보호 및 안전관리

■ 5가지 목표에 따라 제시한 세부지표에 따라 2030년까지 계획을 수립함



러시아 내륙수로 개발전략 2030 세부지표(계획)

세부 지표	단위	2010	2014	2015	2018	2020	2024	2030
<b>1. 도로 및 철도와 내륙수로간 균형적인 화물 흐름</b>								
내륙수로 길이 (표준)	천km	48.1	48.8	48.8	54.6	67	67	67
내륙수로 길이 (기타)	천km	35.8	36.5	48.4	54.6	67	67	67
러시아유럽지역 통합수심시스템 *에 따라	%	75	75	75	62	20	-	-
내륙항만 물동량	백만톤/ 년	143	154	156	192	223	290	340
내륙수로 물동량(컨테이 너) 비중	%	0.5	0.2	0.2	0.5	0.7	1	1.6
내륙수로 화물 중 고수익 화물 비중	%	23.2	23	23	24.1	24.2	25	27
노동생산성	%	100	120	135	180	195	245	295
<b>2. 내륙수로의 경쟁력 제고</b>								
평균선령(화물)	년	32	35	37	32.8	31.6	29.2	25.4
평균선령(관광)	년	41	42	-	22	-	26	30
선복량	천톤	8,130	8,131	8,068	8,048	8,455	9,186	11,000
t-km당 연료 소비량(2010년 기준)	%	100	95	89	84	82	79	68
<b>3. 내륙수로 접근성 제고(화주)</b>								
컨테이너 라인	개	-	-	-	3	6	10	15
철도-도로-항만 터미널	개	-	-	-	1	2	6	9
최복단항 물동량	백만톤	18	18	19	25	26	31	37
내륙수로를 통해 처리되는 수출입 물동량	백만톤	20	30.9	31	31.2	31.5	32	32.7
<b>4. 여객 운송 기능 강화</b>								
평균선령(여객)	년	32	33	35	34	33.3	31.9	30
여객수	백만명	6.2	6.2	6	5.8	5	6	6.5
여객용 선석	개	-	-	-	9	-	10	13
<b>5. 환경보호 및 안전관리</b>								
항해용 수중 구조물 비율**	%	23,7	19,2	18	12,9	8,9	5	1,5
내륙수로 시설 비율***	%	14,9	21,2	49	86	86	100	100



이산화탄소배출 량 (2010년 기준)	%	100	97	91	88	86	81	76
오염물질 배출량(2010년 기준)	%	100	98	94	88	82	76	70
환경보호 유관 기관	%	< 1	< 1	29	54	64	74	94

출처: 러시아 내륙수로 개발전략 2030

주: \*Unified Deep Water System of European Russia

\*\* 총 항해용 수중 구조물 중 안전규정에 따라 위험수준인 구조물

\*\*\* 총 내륙수로 구조물 중 불법행위 방지를 위한 규정을 준수한 구조물

- 러시아 정부는 북극항로-내륙수로 연계방안을 구축하는 것이 북극항로 상용화를 가속화시킬 수 있다는 판단 하에 전략을 수립함
  - 중국은 북극지역의 자원(천연가스, 석탄 등)을 수입하기 위해 내륙수로 개발 방안을 적극적으로 연구하고 있음
  - 러시아 정부 또한 금속, 원자재 및 농산물 생산량의 증가로 인해 내륙수로 개발의 필요성이 더욱 강조되고 있음
  - 특히 레나강의 경우, 강 유역의 삼림자원과 지하자원이 경제성을 갖게 되어 지역 경제 발전에도 큰 역할을 할 수 있음

#### 참고자료

: 러시아 내륙수로 개발전략 2030

김엄지 연구원

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



## 극동러시아 주요 동향

### 러시아 선사 FESCO, 시베리아 노보시비르스크항 ‘컨’터미널 근대화

- 러시아 선사 FESCO(Far East State Shipping Company)가 러시아 내륙 시베리아에 위치한 노보시비르스크(Novosibirsk)항 컨테이너 터미널(CT) 근대화를 발표했음(2018년 12월 3일 FESCO사)
  - 노보시비르스크항 CT 근대화 작업은 2018년 중에 시작되며 2019년 중에 완료할 예정임
  - 2018년 11월에는 CT에 새로운 리치스태커를 투입했음
  - CT 근대화 작업이 완료되면 컨테이너 하역시간이 8분으로 단축되며 하역 효율성이 2배로 향상됨
  - 컨테이너 장치 공간은 현재보다 700 TEU 넓은 2천 TEU로 확대됨
  - 40량 편성 컨테이너 열차의 주행이 가능하게 되고, 열차 운행 편성 시간도 현행 2~3일에서 1.5일로 단축되어 노보시비르스크항 CT의 효율성이 대폭 향상됨
- 노보시비르스크항은 FESCO의 아시아 태평양 국가와 극동러시아 지역 간의 화물 운송 체계에 있어서 중요한 연결고리 중의 하나임
  - FESCO는 노보시비르스크항과 극동러시아 관문인 블라디보스토크항 간 정기철도 서비스 ‘FESCO 시베리아 셔틀’을 운영 중임
  - 노보시비르스크항 CT는 총 면적 15만 헥타르의 복합 물류 시설 내에 위치하고 있으며, 컨테이너 수송 열차 71대를 동시에 처리할 수 있는 철로 3개 선을 보유





하고 있으며, 현 컨테이너 장치 능력은 1천 300 TEU, 연간 컨테이너 처리 능력은 12만 TEU임

■ 참고자료 : <https://www.fesco.ru/en/press-center/news/31001/> (검색일: 2018년 12월 14일)

한성일 부연구위원

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



## 북극항로 물동량 급증세

- 북극항로를 통해 운송되는 물동량이 빠르게 증가하고 있는 것으로 나타남
- 까다로운 빙하 상태에도 불구하고 2018년 한해 북극항로를 통해 운송된 물동량은 1,800만 톤에 달하며, 이는 전년대비 68% 증가한 수준임
  - 이런 폭발적인 성장은 올 한해 카라 해(Kara Sea)와 동 시베리아 해(East Siberian Sea)의 주요 항로 상에 위치한 두꺼운 빙하 조건에도 불구하고 이루어진 결과임
  - 최근 발표된 보고서에 따르면 내년 물동량은 3,000만 톤에 달할 것으로 예상됨
- 현재 북극 프로젝트에 참여하고 있는 주요 기업들은 자사의 물품을 수출하기 위한 주요 경로로 북극항로를 우선적으로 선택하고 있음
- 하지만 이런 폭발적인 성장에도 불구하고 아직까지 북극항로를 이용한 환적 화물의 운송 비중은 낮은 편임
  - 2017년 북극항로를 이용해 유럽에서 아시아로 운송된 물동량은 20만 톤 정도임
  - 올 한해 대륙 횡단(trans-continental) 운송은 낮은 수준으로 유지될 것으로 예상됨
- 현재 북극항로를 통해 운송되는 주요 품목은 LNG, 석유 등으로 향후에는 석탄도 해상 운송의 주요 부분을 차지하게 될 것으로 예상됨
  - 러시아는 향후 연간 약 3,000만 톤의 석탄을 채굴해 수출할 계획임



- 북극항로 천연자원 개발 관계자는 올 초 푸틴 대통령이 언급한 북극항로 목표 물동량은 달성하기 쉽지 않을 것이라 언급함
  - 지난 5월 푸틴 대통령은 2024년까지 북극항로를 이용하는 물동량을 8,000만 톤까지 증가시킬 것이라는 계획을 밝힌 바 있음
  - 이는 북극항로를 통해 러시아 북극과 극동 지역을 개발하려는 포부를 담고 있음
  - 또한 푸틴 대통령은 북극항로가 세계적으로 경쟁력 있는 수송 동맥으로 변모해야 한다는 것도 강조한 바 있음
- 하지만 이런 푸틴 대통령의 목표는 너무 야심차다는 지적이 나오고 있으며, 실질적으로 러시아는 2024년까지 북극항로를 통해 운송되는 물동량이 6,300만 톤에 이를 것으로 예상하고 있음

■ 참고자료 : <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2018/12/explosive-growth-russias-arctic-shipping>(검색일: 2018년 12월 18일)

신수용 전문연구원

051-797-4780, shinsy@kmi.re.kr



## 미국 대기업 카길 대표단의 북한 방문 속내는?

- 최근 미국 식품 대기업 중 하나인 카길(Kargill) 대표단이 북한을 방문한 것으로 알려짐
  - Kargill은 미국에 본사를 두고 있는 세계 최대 곡물회사로서 방문배경에 대해 세간의 비상한 관심을 받음
  - 소식통에 따르면 미국 정부는 현재 미국 국민의 방북을 금지하고 있지만 특정 기업의 방문건에 대해 미 국무부가 특별히 허가한 사례라고 함
- 최근 러시아 유력 일간지 '로시스카야 가제타' 보도에 의하면 Kargill 대표단의 북한 방문은 미국 정부가 대북제재를 유지하고 있음에도 미국 정부가 승인한 가운데 극비리에 진행됐다는 후문임
  - 따라서 이번 방문과 관련해 구체적인 세부사항들은 알려지지 않음
  - 전문가들에 따르면 요즘 미국 기업인들은 대북제재 해제 가능성에 대비해 북한시장 진출 가능성을 활발히 타진한다고 함
  - 따라서 이번 카길 대표단의 방문목적도 앞으로 북한에 식량을 지원하고 북한 광물자원을 선점하려는 의도가 있지 않겠느냐는 해석이 업계에서 오르내리고 있음
- 방북기간 동안 카길 대표단은 북한 당국자들과 만나 협력 가능성을 타진하고 자체적으로 시장 현황과 진출 전망을 평가해보려고 노력했다고 함
  - 전문가들은 미국이 현재 대북제재 필요성을 주장하면서도, 경제적 이익관점으론 북한 내 유망한 신규시장을 사전에 확보하겠다는 전략을 가지고 있을꺼라 함
  - 따라서 제재 해제 시 북한에 외국 투자자들이 진출할 것이라고 기대할 수 있으며, 미국은 다양한 활동방안을 조사하는 것으로 보인다는 전문가들의 의견임



- 식료품은 모든 나라에 필요하고 북한 내 식료품 품목은 그리 풍족하지 않기 때문에 식품사업은 아주 전망이 밝다는 것이 업계 전문가들의 평가임
- 앞서 미국 정부는 북한과 협력을 원하는 한국 기업들에 대해 제재를 가할 수 있다는 입장을 전한 바 있음
  - 이들 중에는 북한과의 협력을 재개하려는 계획과 의사를 밝힌 기업으로, 이전에 금강산 관광을 시행하던 현대아산 그룹이 있음
  - 또한 개성공단에서 가동하던 여러 중소기업들도 협력 재개를 원하고 있음
- 유엔 제재 이외에도 미국은 대북 독자 제재를 시행하면서 북한과 협력하는 다른 나라의 기업에게도 미국의 제재를 받을 수 있다고 경고하고 있는 상황임
  - 이는 외국 기업들에게 북한 내 틈새시장을 확보하고 선점할 기회를 주지 않고자 하는 미국의 치밀한 계산이 아닌지 의구심을 시키는 요인임

■ 참고자료 : <https://rg.ru/2018/12/21/kndr-posetili-predstaviteli-krupnogo-biznesa-ssha.html>  
검색일: 2018년 12월 21일)

전명수 현지리포터(국립블라디보스톡경제서비스대학교)

070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com



## ‘루스키 민타이’ 수산물 가공 공장 착공

- ‘러시아 수산업사’(Русская Рыбопромышленная Компани)는 연해주 ‘나제진스크’ 선도개발구역에서 수산물 가공 공장 ‘루스키 민타이’의 착공식을 가졌음
  - 본 착공식에는 극동개발부, 연해주 주정부, 극동개발공사, ‘러시아 수산업사’의 이사 등이 참석함
  - 이번 수산물 가공 공장을 통해 연해주에는 새로운 일자리가 창출되며 소비자들에게 고품질의 제품이 제공됨

‘루스키 민타이’ 착공식



자 료 :

[http://zrpress.ru/business/primorje\\_15.12.2018\\_92412\\_v-primorje-pristupili-k-stroitelstvu-krupn-ejshego-rybopererabatyvajuschego-zavoda.html](http://zrpress.ru/business/primorje_15.12.2018_92412_v-primorje-pristupili-k-stroitelstvu-krupn-ejshego-rybopererabatyvajuschego-zavoda.html)(검색일: 2018년 12월 15일)

- ‘루스키 민타이’ 공장의 1단계 개발로 2021년까지 하루에 약 100톤 이상의 완제품을 생산·처리할 계획임
  - 2021년 이후에는 공장 생산 능력을 약 20% 증대시킬 계획이며 또한 제품 생산라인도 확장함
  - 1단계에서의 주요 가공 수산품은 명태의 필렛 및 다진 제품이며 2단계에서는 반조리 상태의 고품질 가공 제품을 생산해 중국 및 아시아 시장으로 수출할 계획임
- ‘루스키 민타이’ 수산물 가공 공장 프로젝트는 수산 자원에 대해 어획 쿼터를 가진 어선 및 어류 가공 기업을 지원하기 위한 국가 프로그램의 일환으로 시행됨
  - 총 건설 투자 금액은 약 15억 루블로 ‘러시아 수산업사’는 ‘루스키 민타이’ 공장 시운영 후 명태 및 청어에 대한 약 1만 4,500톤의 추가 어획 할당량을 받게 됨



■ 참고자료 : [http://zrpress.ru/business/primorje\\_15.12.2018\\_92412\\_v-primorje-pristupili-k-stroitelstvu-krupnejshego-rybopererabatyvajuschego-zavoda.html](http://zrpress.ru/business/primorje_15.12.2018_92412_v-primorje-pristupili-k-stroitelstvu-krupnejshego-rybopererabatyvajuschego-zavoda.html)(검색일: 2018년 12월 15일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)

051-797-4776, usea1004@gmail.com



## 주요 통계

2018년 1~10월 하바롭스크 지역 주요 수출입품 구조

(단위: 천 달러)

상품명	2018.01.01. ~ 2018.10.31
-----	--------------------------





	합계		해외		CIS	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
합계	1,886,463.4	457,651.3	1,881,374.0	424,667.5	5,089.4	32,983.7
식료품 및 원자재	242,087.3	25,650.2	241,526.6	23,794.9	560.7	1,855.3
광물	490,845.8	40,009.1	490,845.8	15,889.4	-	24,119.7
연료 및 에너지	478,421.4	15,669.2	478,421.4	15,669.2	-	-
고무 및 화학 제품	6,677.2	48,183.9	5,177.3	47,785.0	1,499.9	398.9
원료, 모피 제품	60.0	1,381.7	51.0	1,381.7	9.0	-
목재 및 펄프, 종이 제품	558,147.0	1,947.4	558,147.0	1,686.9	-	260.5
섬유 및 신발	352.1	43,536.2	1.6	42,814.1	350.5	722.1
금속 및 금속 제품	203,763.6	41,719.4	203,273.0	37,722.4	490.7	3,997.0
기계류	377,415.7	234,168.6	375,473.2	232,915.3	1,942.5	1,253.2
기타	7,114.7	21,054.8	6,878.6	20,677.7	236.1	377.0