

# KMI 동향분석

VOL.46

2017 SEPTEMBER

발간년월 2017년 9월(통권 제46호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산 세부 전략으로 구체화할 필요 -

박성준 국제물류연구실 전문연구원  
(sjpark@kmi.re.kr/051-797-4774)

김엄지 국제물류연구실 연구원  
(umjikmi@kmi.re.kr/051-797-4776)

김보경 항만정책연구실 연구원  
(kimb@kmi.re.kr/051-797-4674)

김은수 국제물류연구실장  
(kes1213@kmi.re.kr/051-797-4665)

장홍석 수산정책연구실장  
(changhs@kmi.re.kr/051-797-4542)

제3차 동방경제포럼(EEF)이 9월 6~7일 양일간 블라디보스토크 극동연방대학에서 개최됐다. 우리나라는 문재인 대통령 및 정부 각료, 신정부 북방정책 강화 공약에 따라 새로이 출범한 북방경제협력위원회(위원장 송영길 의원) 대표, 공공기관 및 연구기관, 기업대표가 포럼에 참가했다. 이와 함께 한·러 정상은 9월 6일 단독 및 확대 회담을 두 차례 가졌으며, 이를 공동 언론 발표를 통해 공개했다.

한·러 정상회담 성과는 크게 4개 항목으로 요약된다. 첫째, 한~유라시아경제연합(EAEU)간 자유무역협정(FTA) 추진을 위해 공동작업반을 구성하기로 했다. 둘째, 가스관, 전력망, 한반도 종단철도(TKR)~시베리아횡단철도(TSR) 등 남~북~러 3각 협력사업에 대한 협의 채널 재개 및 공동연구 수행에 합의했다. 셋째, 양국은 향후 3년간 20억 달러 규모의 협력 자금 마련을 약속했다. 넷째, 한·러 지방협력포럼을 2018년에 개최하여 양국 협력의 지평을 지방자치단체 차원으로 확대해 나가기로 했다.

이러한 성과 가운데 역대 한·러 정상회담과 비교하여 가장 주목할 만한 성과는 실질적인 협력의 기폭제가 될 재원조달 방안이 “한·러 극동금융 이니셔티브”라는 이름으로 마련됐다는 것이다. 이 계획은 3년간 양국이 10억 달러씩 총 20억 달러의 기금을 조성하는 것을 골자로 한다. 이런 규모의 기금이면 초대형은 아니더라도 인프라 공동투자도 가능해지며, 러시아 정부가 추진하는 선도개발구(ASEZ)와 블라디보스토크 자유항 등 극동개발에 필요한 자금 사정이 원활해지면서 극동에서의 한·러 협력이 한층 탄력을 받을 수 있다. 또한 지금까지 모스크바로 향하던 한국

기업의 투자 발길을 극동으로 돌릴 계기 마련이 기대된다.

무엇보다 이번 한·러 정상회담에서 눈여겨 봐야할 점은 특히 해양수산 및 관련 산업 분야에서 다양한 합의가 이뤄졌다는 것이다. 러시아는 야말반도 석유·가스 수송을 위해 LNG 운반선 15척 외에 LNG 연료추진 유조선 15척을 한국기업에 신규 발주하기로 약속했다. 또한 극동항만과 조선소 현대화 및 북극항로(NSR) 공동개발에 대한 상호 이해를 확인함으로써, 한국 항만업계의 해외 항만 개발 및 진출의 발판도 마련됐다. 아울러 우리나라 해양수산기업과 러시아 극동투자 유치지원청 간 블라디보스토크 ‘수산물류가공 복합단지’ 투자사업 의향서도 교환됐다. 동 사업은 우리 기업에 의한 사실상 최초의 對극동러시아 수산물류 분야 투자라는 측면에서 향후 극동 러시아시장 진출의 시금석이 될 것으로 보인다.

이번 한·러 정상회담에서는 또한 신정부가 추진하는 ‘한반도 신경제지도 구상’의 구체화 측면에서도 의미 있는 성과를 도출했다. 양국은 북한 참여를 통한 남·북·러 3각 협력 사업의 이행 의지를 재천명했으며, 양 정상은 3각 협력 사업이 경제적 호혜뿐만 아니라 한반도의 신뢰와 안정을 구축하는 데에도 기여할 것이란 점을 재확인했다.

위와 같은 한·러 정상회담의 성과를 가시화하기 위해 후속조치로 이번 동방경제포럼에서 제안된 ‘9 브릿지(9 Bridges)’ 전략을 해양수산 분야에서 구체화할 필요가 있다. 우선 3항(부산항, 나진항, 블라디보스토크항), 3거점(훈춘, 나데즈딘스카야, 하바롭스크), 3통로(부산항을 공통 거점으로한 ① 나진항~훈춘 해상루트, ② 나진~하산 철도루트, ③ 블라디보스토크~하바롭스크의 해상루트와 TKR~TSR 철도 연결루트)의 ‘3~3~3’ 전략을 적극 추진할 필요가 있다.

3항 중 나진항은 동북 진출의 길목이자 러시아 극동 진출의 주요 북방 루트라는 측면에서 사업 진척 전망과 관련 없이 최우선 과제가 되어야 할 것이다. 또한 나진항 개발 지연 가능성 및 자루비노항의 활용 잠재성을 고려하여 자루비노항 개발도 대안으로 생각할 수 있다. 블라디보스토크항은 러시아 극동의 관문으로 중요성이 크다. 나아가 3거점 중 블라디보스토크항에 인접한 나데즈딘스카야 선도개발구를 한·중(길림성) 물류 협력 거점인 ‘훈춘물류센터’와 같이 하바롭스크 등 러시아 극동 내륙진출을 위한 물류 거점으로 육성해야 한다. 또한 북극항로 공동개발을 촉진하기 위해 캄차카반도 남단의 파블롭스크-캄차카항 개발 사업도 중시할 필요가 있다.

상기 ‘3~3~3’ 전략 등에 따른 전체 북방협력 세부사업 및 투자계획 수립·추진에 신정부의 북방경제협력위원회에서 조화롭고 일관성있게 추진할 필요가 있다. 특히 한·러 극동금융 20억 달러가 본격 조성되면 환동해에 위치한 지방자치단체의 관심이 한꺼번에 집중될 가능성이 있으므로 북방경제협력위원회는 사업 우선순위 및 지자체간 이해조정제도의 창구로도 기능해야 할 것이다. 특히 북방경제협력위원회를 단일 창구로 하여 북방시장 진출을 위한 5개년 사업추진 로드맵과 우선순위를 확정할 필요가 있다.

## 제3차 동방경제포럼(EEF), 한·일·몽골 국가수반 및 50여 개국 4천 여 명이 참가한 가운데 성황리에 개최

### ■ 한, 일, 몽골은 국가수반이 참석했으며, 중·인·베트남 외에 북한, 미국도 대표단 파견

- 한국의 문재인 대통령, 일본의 아베 신조 총리, 몽골의 칼트마 바툴가 대통령이 정부 대표단을 이끌고 포럼에 참가함
- 한국 정부는 한·러 정상회담 외에, 한일 정상회담, 한몽골 정상회담 등 연쇄 정상회담 개최함
- 미국은 제리 브라운 캘리포니아 주지사가 주정부 차원에서 참가함
- 북한은 9월 4일 김영재 대외경제상을 단장으로 한 경제대표단을 파견함

### ■ 러측은 참가국 정상회담 외에 각종 비즈니스 다이얼로그, 전시회 및 부대 행사 진행

- 국가간 다이얼로그로 한·러 비즈니스다이얼로그, 러-인도 다이얼로그, 러·일 비즈니스 다이얼로그, 러-ASEAN, 러-몽골 다이얼로그 등이 개최되어 양자 간 경험 현안 논의함
- 9월 6일 하루에만 투자협정, 양해각서, 의향서 등 94개 협정이 체결되었으며, 이와 같은 협정 체결로 금액 기준 1조2,970억 루블 규모의 거래가 성사됨<sup>1)</sup>

## 한·러 양국은 9월 4일 16차 한·러 경제협력공동위원회 및 9월 6일 한·러 정상회담을 갖고 양국 협력방안 논의

### ■ 한·러 경제협력공동위원회는 즈베즈다 조선단지 건설, 나훗카 비료공장, 농업 협력, 한·러 투자플랫폼 구성 등을 협의

- 한국측 김동연 경제부총리 겸 기획재정부 장관이 수석대표로, 러측은 유리 투르트네프 부총리 겸 극동 전권대표가 수석대표로 참석함
- 양측은 양자 경제협력 관계의 심화발전 방안을 논의했으며, 극동지역 진출 한국 기업의 지원을 위해 ‘한국 투자자의 날’ 행사를 활성화하기로 함

1) "Round-up of the First Day of the Eastern Economic Forum," EEF, Sep. 6, 2017  
(<https://forumvostok.ru/en/round-first-day-eastern-economic-forum/>) 참조.

## ■ 한·러 정상회담은 9월 6일 동방경제포럼 행사장인 블라디보스토크 극동연방대에 마련된 회의장에서 단독 및 확대 정상회담 순으로 개최

- 단독정상회담은 1시간 15분간 이어졌으며 양국 외교·안보·경제 등 제 분야의 협력방안 논의함
- 한국측 배석자: 김동연 경제부총리, 강경화 외무장관, 송영길 북방경제협력위원장, 남관표 국가안보실 2차장, 윤영찬 청와대 국민소통수석 등이 배석
- 러측 배석자: 유리 트루트네프 부총리 겸 극동전권대표, 세르게이 라브로프 외교장관, 유리 우샤코프 외교보좌관, 알렉산드르 갈루쉬카 극동개발부장관 등이 배석
- 확대정상회담은 9월 4일 개최된 16차 한·러 경제협력공동위원회 결과보고를 양 정상에 청취하고 추가 논의하는 방식으로 진행됨

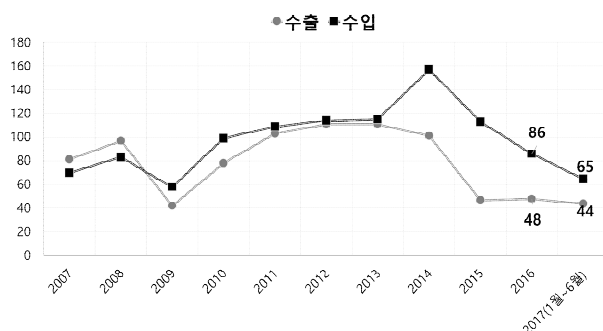
## ■ 한·러 정상은 공동언론 발표를 통해 정상회담을 통해 최종 합의된 사항을 공개

- 푸틴 대통령은 2017년 상반기 누적 양자 무역액 100억 달러 달성(전년 동기 대비 50% 증가), 600개 이상의 한국 기업의 러시아 진출 및 활동, 한국의 대러 투자액 40억 달러 초과 등 돈독해지고 있는 양자 경제의 성과를 강조함
- 한국의 문재인 대통령은 블라디보스토크의 발전상에 대한 감명 등 약동하는 러시아 극동 경제에 대한 기대감 표명으로 화답함

그림 1. 최근 한·러 경제협력 주요 지표 현황

우리나라의 對러시아 수입·수출액

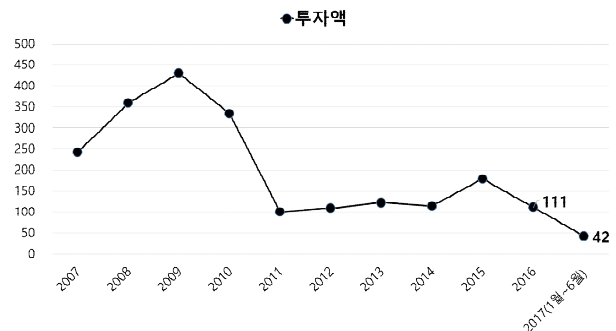
(단위: 억 달러)



자료: 한국무역협회.

우리나라의 對러시아 투자액

(단위: 백만 달러)



자료: 한국수출입은행.

## 경제협력 분야에서는 한·러 극동금융 이니셔티브 등 신설을 통해 러시아 극동개발의 자원조달 플랫폼을 구체화

### ■ 경험 분야에서 한-유라시아경제연합(EAEU) FTA 추진을 위한 공동작업반 구성 합의 등 4개 분야에서 실질적인 성과 도출

- 경험 및 문화 교류 관련 합의 사항은 크게 다음의 4대 분야로 압축될 수 있음
  - 한-EAEU FTA 추진을 위한 공동 작업반 구성에 합의
  - 가스관, 전력망, TKR-TSR 연결 등 남북러 3각 협력 사업에 대한 협의 채널 재개 및 공동연구 수행에 합의
  - 러 극동지역 인프라 사업 등 우리 기업의 지원을 위해 3년간 20억 달러 규모의 재원을 마련한다는 극동금융 이니셔티브 추진에 합의
  - 우리측 제의에 따라 러 극동 지방정부와 한국 지방정부간 한·러 지방협력포럼을 2018년 중 개최기로 합의
- 회담 종료후 양국 외교장관, 산업부 관련 기관장, 해양수산부 장관 등 해당 분야 장관급 및 공공 기관 대표들 간 외교, 산업, 과학기술 협력, 의료·보건, 농수산 분야 MOU 및 의향서를 체결함

### ■ 이번 정상회담을 통해 도출된 한·러 극동금융 이니셔티브 합의는 향후 러 극동 지역에서 양국의 협력을 활성화하는 데 실질적인 기폭제 구실을 할 것으로 기대

- 극동금융 이니셔티브는 한국 기업의 러 극동 투자지원을 위해 향후 3년간 20억 달러의 재원을 마련하는 것으로 목표로 함
- 중국과 일본 등 주변 이해관계국은 이미 수십억 달러 규모의 공동기금 등 정부 차원의 자원조달 플랫폼을 갖고 있는 것과는 대조적으로 한국은 이번 제3차 동방경제포럼 이전까지 정부간 자원조달 플랫폼을 구축하지 못했음
- 중국 2016년 9월 제2차 동방경제포럼에 즈음해 러측 극동개발기금과 함께 중국 주요 은행 및 공사들이 참여하는 중러농업개발기금(총 투자금액: 1,990억 루블)을 조성해 이미 투자를 진행하고 있음<sup>2)</sup>

2) "러시아 연해주 자유항 지정과 강원도 대응 전략," 2016동해안발전전략 국제심포지엄 자료집, 2016. 9.7. 참조.

- 일본은 일본국제협력은행도 러측 극동바이칼개발기금과 함께 일본의 대러 선도개발구 및 자유항 투자지원 플랫폼을 구축함(2017년 4월, 극동바이칼개발기금, 극동투자수출청, 일본국제협력은행 3개 기관간 일본투자 지원 플랫폼 구축협정에 서명<sup>3)</sup>)

## ■ 향후 극동개발을 위한 한·러 협력은 극동금융 이니셔티브를 기폭제로 하여 활성화될 것으로 전망

- 20억 달러는 러시아 정부가 중시하는 농업, 수산업 분야의 대형 생산시설에 투자될 수 있을 뿐만 아니라, 초대형까지는 아니더라도 인프라 분야의 투자까지도 가능한 규모로 평가됨
- 중·러 농업개발기금은 양돈, 대두가공, 유제품 생산, 수산물 가공 4대 분야 투자를 목적으로 조성되었으며, 이미 라티미르 식육가공, 아무르 아그로홀딩스(대두) 등의 공장건설에 소요되고 있음(아무르 아그로 홀딩스의 경우, 소요재원의 80%를 중·러 은행이 부담하고, 10%를 기금에서 충당, 나머지 10%를 해당기업이 충당)
- 금융협력을 통해 러 극동 한국기업 진출의 리스크 감소, 원활한 자금 조달이 가능해짐으로써 한·러 협력은 한층 더 탄력을 받을 수 있을 것으로 기대됨
- 아울러 지금까지 모스크바로 향하던 한국 기업의 투자 발길을 극동으로 돌릴 수 있는 계기가 마련된 것으로 평가됨

## 한·러 정상회담은 극동항만 개발 및 북극항로(NSR) 협력 등 해양수산 및 관련 사업 분야에서의 다양한 합의 도출

### ■ 러시아는 러 북극해 연안 야말반도 석유·가스 수송을 위해 LNG운반선은 물론 LNG 연료추진 유조선 15척의 신규 건조를 한국에 발주

- 러시아는 이미 한국산 쇠빙 능력을 갖춘 LNG운반선 15척을 발주했으며 이미 1척을 건조해 인도를 완료함
- 대우조선해양이 건조하여 러측에 인도한 쇠빙 LNG운반선은 세계 최초이며, 북극해 자원개발 및 상용화에 필수적인 자산임

3) Far East Development Fund 홈페이지 참조 (<http://www.fondvostok.ru/eng/press-tsentr/press-relizy/russia-and-japan-create-a-platform-to-support-japanese-investments/>. 2017. 6. 8 검색)



- 동 선박은 2017년 8월 노르웨이에서 북극항로를 통과해 한국 충남 보령항까지 운항에 성공하여, 수에즈 운하 통과 남방항로에 비해 운송거리, 운송시간, 운송비용을 1/3 절감
- 러시아 푸틴 대통령은 9월 6일 공동언론발표를 통해 LNG 연료추진 유조선 15척의 건조를 한국에 발주할 것을 직접 언급함
- 2017년 3월 러시아 국영 해운사 소브콤플로트(Sovcomflot)는 한국측 현대중공업에 11만4,000톤급(아프라맥스급) LNG연료 추진 유조선 4척(약 2억4,000만 달러)을 발주함<sup>4)</sup>
- 이는 동급 유조선을 기준(적당 수주액 6,000천억 달러)으로 할 경우 8억 달러의 경제적 가치를 지니는 것으로 우리나라 해운조선 산업의 재건에 상당한 기여를 할 것으로 기대됨

그림 2. 러시아 발주 LNG운반선 및 LNG 연료추진 유조선

왜빙 LNG 운반선

자료: <http://worldmaritimenews.com>

LNG 연료추진 유조선

자료: <http://worldmaritimenews.com>

## ■ 한·러는 러 극동항만 및 조선소 현대화, 북극항로(NSR) 공동개발에 합의

- 러 극동항만은 블라디보스토크, 보스토치니, 자루비노, 포시에트, 나홋카 등 5개 항만을 지칭하며, 이중 블라디보스토크항 개발을 가장 기대되고, 자루비노항도 유력한 공동개발 대상으로 떠오르고 있음
- 블라디보스토크항 개발은 이번 한·러정상회담에서 합의한 나지모프곶 수산물류가공 복합단지 사업이 당장 가시화할 가능성이 크며, 이 경우 나지모프곶 수산가공단지는 부산항만공사 (BPA)가 공동 참여하여 향후 항만물류 산업 진출의 교두보 구실을 할 잠재력이 있음<sup>5)</sup>

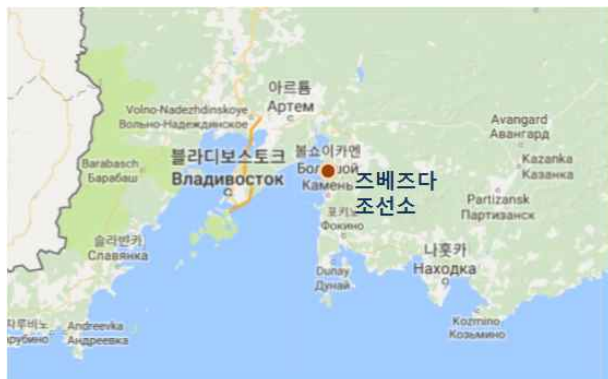
4) "현대삼호중, LNG추진 대형 유조선 4척 수주...친환경 시장 선도," 이데일리, 2017. 3. 19.  
(<http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?newsid=01233286615864960>) 참조.

5) 러시아 언론은 한국통산(KTI), 부산항만공사, 유니코 등이 참여하는 블라디보스토크 수산물류가공 복합단지 투자계획(69억

- 자루비노항은 나진항과 더불어 중국 차항출해 전략의 주요 대상으로, 문재인 대통령은 9월 7일 동방경제포럼 기조연설에서 ‘조선산업과의 결합’을 직접 언급하여 관심 표명<sup>6)</sup>
- 조선산업과 관련 러시아 푸틴 대통령은 즈베즈다 조선단지의 현대화를 구체적으로 언급, 향후 이를 위한 협력을 강화할 것으로 전망됨
- 즈베즈다 조선소는 과거 구소련의 핵잠수함 조선소였다가 이후 LNG운송선 건조를 위한 대규모 조선소로 전환했으며, 2013년 11월 한·러정상회담에서도 러측이 협력을 요청한 바 있음
- 최근 러시아측 언론보도에 따르면, 즈베즈다의 일부 시설은 핵추진 쇄빙선 건조용으로 전환이 검토되고 있음<sup>7)</sup>
- 이를 근거로 볼 때, 즈베즈다조선소 현대화 및 한국 참여는 한국의 LNG선 기술과 러시아 핵추진 쇄빙선 건조능력간 기술교류의 잠재력도 있으며, 이를 통해 NSR 상용화를 위한 공동 노력으로 연계될 가능성도 있을 것으로 판단됨

그림 3. 러시아 즈베즈다 조선소

## 지리적 위치



자료: 구글 지도.

## 조선소 전경

자료: <http://worldmaritimenews.com>.

루블)에 대해 협력 양해각서가 체결한 사실을 전하며 관심 표명. ([https://www.oreanda.ru/gosudarstvo/Rossiia\\_i\\_Respublika\\_Koreya\\_v\\_hode\\_VEF-2017\\_obsudili\\_perspektivy\\_sotrudnichestva\\_article1187581/](https://www.oreanda.ru/gosudarstvo/Rossiia_i_Respublika_Koreya_v_hode_VEF-2017_obsudili_perspektivy_sotrudnichestva_article1187581/) 및 <https://rns.online/consumer-market/Koreiskie-kompanii-investiruyut-v-ribopererabativayuschii-kompleks-na-Dalnem-Vostoke-Rossii--2017-09-06/> 내용을 요약.

6) 연설문 “문재인 대통령 동방경제포럼 기조연설,” 청와대(<http://www1.president.go.kr/c/president-speeches>) 참조.

7) “Zvezda Shipyard to bid for building Leader nuclear icebreaker,” TASS, Sept. 8, 2017 (<http://tass.com/economy/964583>) 참조.



## “수산물류가공 복합단지” 투자사업 의향서를 체결함으로써 수산·물류 분야의 가시적인 성과 기대

### ■ 우리 수산물류기업 컨소시엄은 러시아 극동투자유치지원청과 ‘수산물류가공 복합단지’ 투자사업 관련 양해각서(MOU)를 체결함으로써 실질적 사업추진 지원 계기를 마련

- 문재인 대통령은 동방경제포럼 기조연설에서 동 사업 추진을 직접 언급하였고, 해양수산부 장관 역시 한·러 정상회담에서 러시아 푸틴 대통령에게 동 사업의 중요성을 설명하면서 사업부지 확보를 위한 지원을 요청한 바 있음
- 컨소시엄에 참여한 부산항만공사 역시 극동개발부 장관, 수산청 청장 등을 면담하여 부지 확보, 절차 간소화 등 지원 요청 및 상호 물류 협력 방안에 대해 논의한 바 있음

## 이번 정상회담을 통해 ‘한반도 신경제지도 구상’ 실현 측면에서도 의미 있는 성과 도출

### ■ 양국 정상은 전력, 가스관, 한반도종단철도(TKR)~시베리아횡단철도(TSR) 연결 등 남·북·러 3각 협력의 추진에 원칙적으로 합의

- 러측은 북한 참여를 통한 3각 협력의 이행의지를 재천명하고 3각 협력사업이 경제적 호혜뿐만 아니라 한반도 신뢰구축 및 안정에도 기여할 것이란 점을 재확인

### ■ 북한도 남·북·러 3각 협력의 추진에 반대하지 않는다는 입장을 피력함으로써, 장기적인 관점에서 3각 협력의 실현 가능성 확인

- 9월 4일 북한 경제대표단을 이끌고 동방경제포럼에 참가한 김영재 대외경제상은 러시아측 언론과의 인터뷰에서 ‘지금은 적기가 아니다’라는 단서를 달면서도 ‘북한 경우 가스관 건설 등 3각 협력사업에 반대하지 않는다’고 밝힘<sup>8)</sup>
- 신정부는 나진~하산 공단 조성을 위해 남북협력기금을 늘릴 것을 검토 중임<sup>9)</sup>

8) “북한 대표 ‘남북러 3각 협력 사업 북도 반대 않아...지금은 적기 아냐,’ 연합뉴스TV, 2017. 9.8 (<http://yonhapnewstv.co.kr>)

9) “[단독]정부, 나진-하산 공단 조성 추진...남북기금 2조원 늘릴 것,” 중앙일보, 2017. 9. 8 참조.

## 한·러 정상회담 성과의 가시화 방안으로 3항(부산항, 나진항, 블라디 보스토크항)~3거점(훈춘, 나데즈딘스카야, 하바롭스크)~3통로(나진-훈춘, 나진-하산, 블라디보스토크-하바롭스크) 전략을 제안

### ■ 3항(부산항, 나진항, 블라디보스토크항) 중심 진출 거점 확보

- 부산항을 기본으로 하고 나진항 및 블라디보스토크항을 북방 진출의 거점항으로 삼음
- 나진항은 동북 진출의 길목이자 러 극동 진출의 길목, 한반도 신경제지도 구상의 실현에도 핵심적인 항만이므로 국제사회 대북제재 확대 여부와 관계없이 지속적으로 진출이 시도되어야 함
- 블라디보스토크항은 러시아 극동 진출의 관문이자 이번 한·러정상회담에서 합의된 수산물류가공 복합단지의 건설 예정지로서 적극적인 투자가 수반되어야 하며, 인근 나데즈딘스카야에 내륙 진출 거점을 확보함

### ■ 3항을 중심으로 3거점 확보 및 3통로 활용

- 나진항을 중심으로 3통로 중 2통로(나진-훈춘, 나진-하산)를 개발해 부산항과 연결 계획임
- 나진-훈춘은 러시아가 추진하는 ‘프리모리예2’(중국어명 ‘투먼회랑’)의 끝단으로 북방물류시장과의 연결에 중요
- 나진-하산 개발은 나선특구 개발과도 직결되며 북상하여 블라디보스토크를 기점으로 한 러측 ‘프리모리예1’(중국어명 ‘쑤이펀허회랑’)으로 연결
- 나진항 개발 등 남북러 3각 협력이 지체될 경우, 자루비노항을 대체항으로 확보
- 자루비노항은 2010년대 초반부터 중러간 개발협력 합의에도 불구하고, 양국 이해관계가 상충하여 사업 미진전(두만강 하구를 둘러싼 지정학적 요인 등이 복합적으로 작용)
- 자루비노항 터미널 개발 등에 참여할 경우, 러시아측 국경통과소인 크라스키노의 통과능력 확장을 위해 한·러가 공동 노력할 필요가 있음
- 나진-훈춘-하산 3각 지점 훈춘에 1거점을 더욱 발전시킴(훈춘포스코현대국제물류센터)

그림 4. 나진-훈춘, 나진-하산 루트 복합운송 거점과 철도망

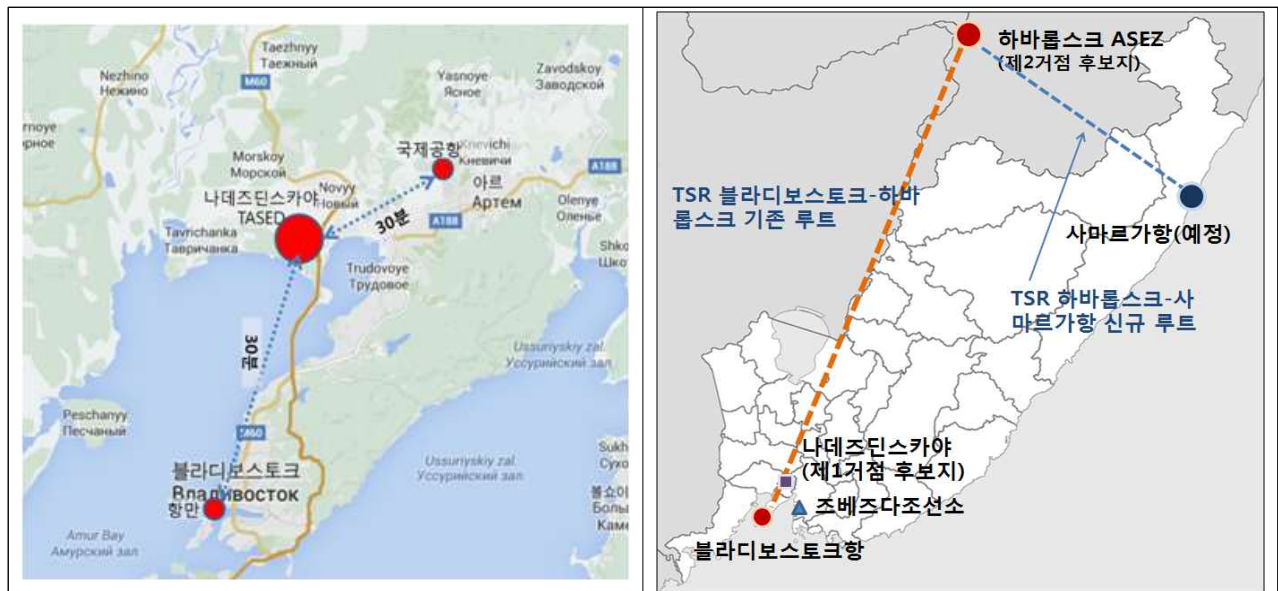


자료: KMI 작성.

- 블라디보스토크항을 중심으로 1거점을 확보하고, 하바롭스크와 연계하여 1거점 추가 확보 계획임
- (1단계 거점) 선도개발구로 지정되어 있으며 블라디보스토크 자유항 권 내에 있는 나테즈딘스카야로 하여 러 극동의 내륙 연계 물류거점으로 확보(러 극동의 ‘훈춘물류센터’化)
- 나테즈딘스카야 선도개발구(ASEZ)는 17년 8월 현재 17개 극동 선도개발구 중 가장 먼저 지정(2014)되었으며 한국 물류기업 진출시 취급 가능화물로 목재펠릿, 식품식료품, 농수산 냉동화물, 전기전자 제품 등이 예상됨
- 동 후보지는 블라디보스토크항 기점 1시간 이내 육로 운송이 가능하며, 인근 아르툰 및 기타 선도개발구와도 연계가 가능함
- 아울러 동 후보지는 한·러정상회담 성과 중 하나인 즈베즈다조선소(볼쇼이 카멘 위치) 현대화 및 조선협력 대상지와의 인접
- (2단계 거점) 하바롭스크 선도개발구에 제2 거점을 확보, 이와 연계하여 3통로 중 1통로 완성(블라디보스토크-하바롭스크)
- 러는 하바롭스크를 중심으로 향후 동남방 사마르가항 건설후 신규 루트확보 계획
- 하바롭스크는 인구 60만 명으로 블라디보스토크 인구와 맞먹음
- 러측은 사마르가항(그림5 지도 참조) 건설, 라깃트노에 물류터미널, 아방가르드 공단, 하바롭스크

- 사마르가항 연계 철도노선 신설 등을 계획하고 있음
- 동 계획이 완성될 경우, TSR 활용 동-서 물류루트 500km 단축 가능
- 하바롭스크는 향후 항공물류의 거점화 가능성도 있으며, 이미 일본은 하바롭스크노비공항 현대화에 참여하고 있음

그림 5. 러 극동 내륙물류거점 후보지 및 물류 통로



자료: KMI 작성

## 북방경제협력위원회를 단일 창구로 하여 북방시장 진출을 위한 세부사업 및 투자계획 수립 등 5개년 추진 로드맵 마련 필요

### ■ 북방경제협력위원회 차원에서 분야별, 부문별 전문가 그룹을 구성해 의견을 취합하고, 이를 종합해 5개년 로드맵 및 우선순위 확정

- 해운·항만·물류 분야의 거점항, 내륙물류 거점, 통로 확정 및 관리는 문재인 정부가 동방경제포럼 기조연설을 통해 천명한 ‘9 브릿지(9-Bridges)’ 전략의 대전제임
- 9개 다리: 조선, 항만, 북극항로, 가스, 철도, 전력, 일자리, 농업, 수산
- 또한 정부가 추진하는 한반도 신경계지도 구상과 동전의 양면 성격을 지니고 있음

- 가스관, 전력, 철도 연결 등 남북러 3각 협력 사업은 기본적으로 남북간 사업이지만 북핵 긴장 등  
현 정세를 고려할 때 한·러, 한·중 협력으로 우회할 수밖에 없음
- 이에 비춰볼 때 중첩되는 국정 기조를 하나의 틀로 묶어낼 수 있는 기구는 현재로서는 북방경제  
협력위원회가 될 수밖에 없음
- 따라서 북방경제협력위원회는 분야별 전문가 그룹의 가동을 통해 각종 공약과 국정과제의 정책  
방향을 종합한 5개년 로드맵을 그리고, 우선순위를 확정할 필요가 있음
- 향후 한·러 경협기금 20억 달러가 조성되면, 국내의 환동해권 지방자치단체간 북방진출 경쟁이  
과열될 수 있으며, 각종 사업의 중복성 및 상충을 피하기 위해 북방경제위원회가 적극적인 조정  
기능을 갖도록 해야 함



## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방파제 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 ‘보통 이상’의 관심, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야 : KMI, ‘전국 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비싼 가격 모델 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원보호를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 앞날을, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 첨병!,로보틱·스마트 항만이 현실로.. - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택,국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반,다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
URL : <a href="http://www.kmi.re.kr/">http://www.kmi.re.kr/</a>		