

KMI 북방물류리포트

VOL.157
JAN 29 2021

발간년월 2021년 1월 29일 (통권 제157호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 장영태 **총괄** 이주호 **감수** 최재선 **담당** 김엄지/김지영 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

- 러시아 채빙 LNG선, 1월 중 북극 항로 첫 단독 운항
- 러시아 총리, 북극 지역 거주자 우대 대출 규칙 승인
- 일본, 새로운 개념의 러시아 극동지역 협력방안 제안
- 러 교통부, 상반기에 코르사코프 항만 개발계획 수립

전문가 칼럼

- 북극 거버넌스 도약기 : 북극 이사회 25년을 시작하며

주요 통계

- 2020년 11월 러시아 해역별 항만 물동량
- 2020년 12월 러시아 해역별 항만 물동량
- 2020년 11월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목 규모
- 2020년 1~11월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목 규모(누계)



주요 동향



러시아 쇄빙 LNG선, 1월 중 북극항로 첫 단독 운항

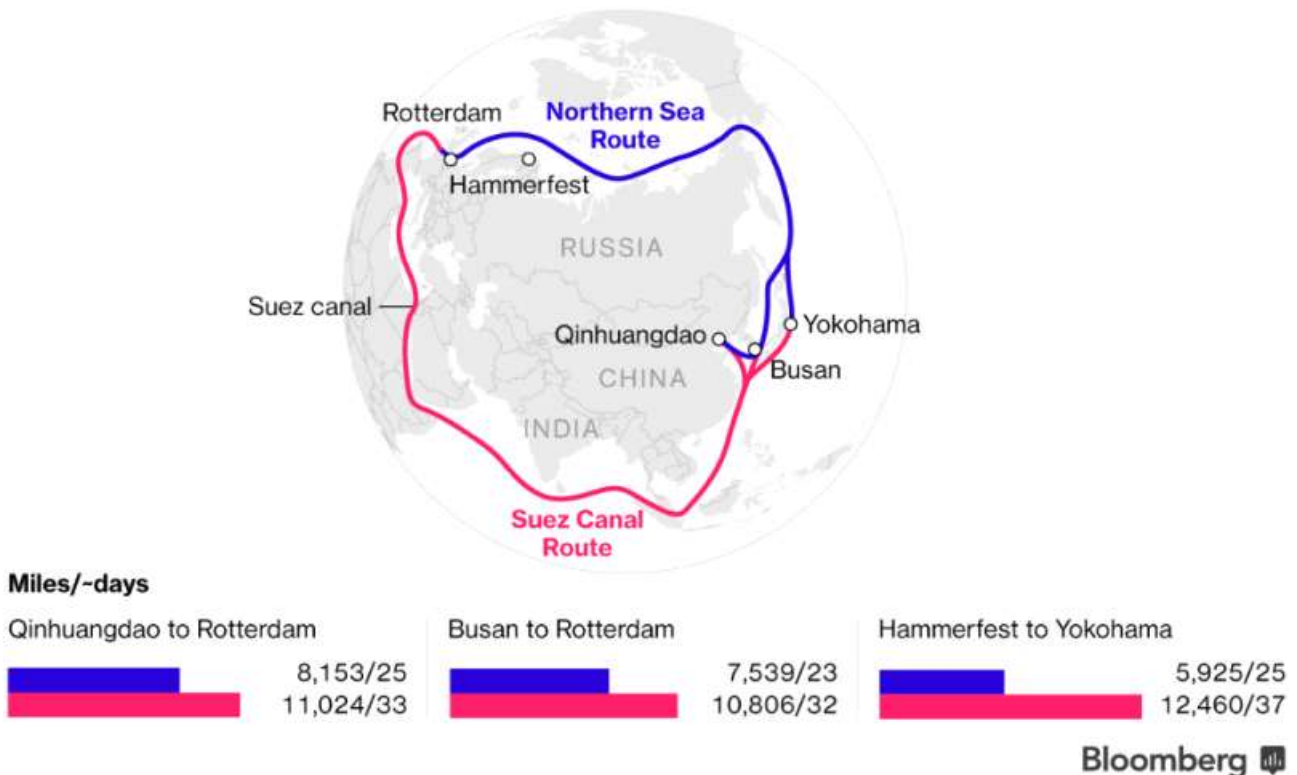
■ 러시아 쇄빙 LNG선박, 처음으로 1월 겨울철에 북방항로를 통해 LNG 운송^{a)b)}

- 1월 16일 소브콤플로트(Sovcomflot)의 쇄빙 LNG 선박인 ‘크리스토프 드 마르주리 (Christophe de Margerie) 호가 LNG 시설이 위치한 시베리아 야말반도의 사베타 항에서 LNG 화물을 싣고 출항하여 북방항로(NSR)를 따라 러시아 극동 데주노프 곳에 도착했음^{c)}
- 크리스토프 드 마르주리 호와 니콜라이 예브게노프 호는 야말LNG단지에서 NSR를 통해 중국으로 LNG 화물을 운송할 예정이며, 2월에 쇄빙선의 도움을 받아 러시아로 다시 돌아올 예정임
- 지금까지 1월 중에 화물선이 북극 동부지역을 운항한 사례는 없었는데, 이번 겨울철 NSR의 성공적인 운항으로 이 곳의 상업적 화물 운송이 1~2달 더 가능하다는 것을 보여줬음
- 이번 쇄빙 LNG 선박의 평균 운항 속도는 9.5노트로, 운항 시간은 총 10일 21시간이 소요됐으며, 운항 거리는 2474 해리(1해리 : 1852미터)에 달했음
- 특히, 이번 운항은 혹독한 겨울철에 핵추진 쇄빙선의 도움 없이 운항했다는 점에서 주목받고 있음

그림. 북방항로(NSR) 운항거리 비교

Shipping Shortcut

Challenges abound for Russia's Northern Sea Route despite shorter distance to Asia



자료: Independent Barents Observer

김지혜 전문연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(jkhkim85@kmi.re.kr/051-797-4767)

참고자료

- <https://www.hellenicshippingnews.com/scf-further-expands-transit-window-through-the-eastern-part-of-the-russian-arctic/> (2021.1.20. 검색)
- <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-01-18/russia-prepares-earliest-ever-arctic-ice-shipment-to-asia> (2021.1.20. 검색)
- 1월 28일 니콜라이 예브게노프 호는 우리나라 평택항에 입항했음. 크리스토프 드 마르주리 호는 중국의 텐진항, 니콜라이 예브게노프 호는 다렌항이 목적지였으나, 각각 중국의 Port of YANGKOU와 우리나라의 평택항으로 목적지를 변경했음. 니콜라이 예브게노프 호의 경우 북극항로 통과후 중앙추진시스템이 고장났으나, 정시에 항만에 도착했음(<https://easaily.com/ru/news/2021/01/28/potertyy-lidami-tanker-s-spg-iz-rossii-opo-zdal-v-aziyu-lish-na-8-chasov>)

러시아 총리, 북극지역 거주자 우대 대출 규칙 승인

■ 러시아 연방 북극지역 거주민에게 우대 대출 금리를 적용하는 제도 시행

- 미하일 미슈스틴 러시아 총리는 이 제도 도입과 관련하여 “할인된 대출 금리는 시장 금리보다 낮은 것은 물론, 적어도 중앙은행 기준금리(현재 4.25% * 1.5 = 6.375%)의 1.5배 이상 낮아질 것이며, 연 2% 수준일 것”이라고 밝혔음
- 러시아 북극개발위원회(State Commission for the Development of Arctic) 위원장이 결정하게 되는 우대금리 적용 대상 분야는 벌목과 어업, 채굴을 제외한 사업임
- 투자 사업비는 1,000만~25억 루블이며, 다수의 기업이 합작하여 대출을 신청할 경우 상한액은 50억 루블임
- 이 규칙에는 우대 대출 적용 조건으로 대출 신청자가 최소 30%의 자금을 투자하고, 새로운 일자리 창출을 보장해야 한다고 명시하고 있음
- 우대 대출 금리를 적용 받은 경우 사업 청산 및 파산 절차를 밟을 수 없으며, 연방 예산에 연체된 부채가 없어야 함

■ 다양한 우대조치 도입으로 러시아 북극 지역은 유럽과 아시아를 통틀어 가장 규모가 큰 선도개발구역으로 성장

- 전체 러시아 북극 지역은 세율·보험료를 인하, 관세자유구역 절차 적용, 토지임대차 혜택 등 거주민·입주기업이 혜택을 받을 수 있는 선도개발구역으로 성장하고 있음
- 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 2020년 3월 18일 탄화수소 원자재 생산 및 처리 분야 프로젝트에 대한 세제 혜택을 확립할 수 있도록 하는 '러시아 연방 세법 개정안'에 서명했음
- 2020년 7월 13일에 러시아 주정부는 연방법 '러시아 연방의 북극 지역에서 기업 활동을 위한 주정부 지원에 관한 연방법'과 러시아 연방의 세법 및 러시아 연방의 특별 입법에 대한 관련 개정에 서명한 바 있음
- 미슈스틴 러시아 총리는 북극 지역에서의 투자 프로젝트를 활성화하는 방안으로 전기 및 가스관 연결을 위한 기술 개발뿐만 아니라 기반 시설 조성, 재건 비용 보상을 위해 연방 예산으로부터 법인에 대한 보조금을 지원하는 규칙을 승인함
- 이번 북극 지역 거주민에 대한 우대 대출 규칙이 적용되면서 새로운 일자리를 창출하는 거주 기업의 보험료율이 낮아졌는데, 대기업은 7.5%, 중소기업은 3.25% 수준임

- 이와 관련하여 이번 결정은 북극의 사회경제적 발전을 촉진하기 위한 광범위한 조치의 하나라는 점에 주목할 필요가 있음

김현진 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원
(hyunjink24@gmail.com)

참고자료

- a) <https://arctic-russia.ru/news/pravila-lgotnogo-kreditovaniya-rezidentov-arkticheskoy-zony-utverzhdeny-premer-ministrom/>(2021.1.25. 검색)
- b) <https://minvr.gov.ru/press-center/news/29730/>(2021.1.25. 검색)
- c) <https://www.budgetnik.ru/news/106757-nnn-12-20-utverjdeny-pravila-lgotnogo-kreditovaniya-rezidentov-arkticheskoy-zony>(2021.1.25. 검색)

일본, 새로운 개념의 러시아 극동지역 협력방안 제안

■ 일본대사, 러시아 극동북극개발부 장관에게 극동지역과 북극에서의 일-러 간 ‘새로운 개념의 협력’ 방안을 제안^{a)}

- 이번 제안에는 에너지, 교통, 항만 인프라 구축과 함께 어업 및 농업 부분에서의 양국 간 협력 방안이 포함되어 있음
- 특히 북극해 해빙의 가속화로 연중 항해가 가능해진 북극항로(NSR) 개발에 일본이 적극적으로 참여하겠다는 내용이 들어 있음. 이미 일본 기업들은 NSR를 통해 LNG를 수송하고 있으며, 이 항로 이용 시 기존 항로보다 약 40%의 절감 효과가 있는 것으로 알려져 있음
- 이 외에도 다시마 공동 재배를 포함한 어업 분야 협력, 극동 러시아산 대두와 옥수수 수입, 딸기·양파 등 작물재배를 위한 온실 시스템 마련 등의 사업들이 제안되었음

■ 일본은 극동 러시아를 중심으로 실속 있는 투자 영역을 더욱 확대^{b)}

- 일본은 극동러시아의 선도개발구역과 자유항에 약 10개 내외의 기업이 입주신청을 하였거나 투자참여를 한 것으로 보임. 하지만 투자가 완료된 프로젝트 수가 3개로 집계되고 있어 다른 국가에 비해 실효적으로 극동러시아에 투자를 하고 있는 것으로 판단됨
- 일본은 과거 극동지역을 영토분쟁 중심의 외교적인 관점에서 바라보면서 적극적인 협력이 없었으나, 일본 마쓰다(Mazda)의 자동차 생산 협력 확대와 온실 개발 등을 넘어 메탄올 생산, 하바롭스크 공항 현대화 등으로 투자 영역을 확대하고 있음

■ 러시아 극동북극개발부 장관은 양국 간 협력 필요성에 동의하며, 새로운 개념의 협력 방안 모색에 참여하겠다고 답변^{a)}

- 극동북극개발부 장관은 극동지역과 북극개발에 대한 러시아의 최우선 과제는 거주민의 삶의 질을 높이는 것이며, 러-일 간 무역, 경제, 기술 협력 증진을 통해 이러한 목표 달성에 기여할 것으로 보인다고 강조하였음
- 양국은 쿠릴열도에 대한 영토 분쟁으로 공식적인 평화협정을 체결하지 못한 상태임. 또한 러시아는 2020년 개정 헌법에서 영토 일부의 분리 금지 조항을 포함하면서 양국 간 영토 분쟁이 더욱 경색될 가능성이 있음
- 이러한 양국의 정치·외교적 상황에서 ‘새로운 개념의 협력’이라는 일본의 제안은 갈등을

해소하기 위한 방안 중 하나로 볼 수 있음

표. 러시아 선도개발구역 내 일본 투자 현황

국가(투자 금액)	입주기업(법인명)	투자 분야	투자자	선도개발구역
일본 (104억 루블)	JGC EvergreenLLC	온실단지	JGC Evergreen	하바롭스크
	Sayuri LLC	온실단지	Hokkaido corporation	칸갈라시
	Khonoka Sakhalin LLC	리조트단지	Marusin Iwadera	고르니 보즈두호
	Prometey LLC	전기자동차 조립	Sumitomo Mitsui Banking Corp.	나제진스카야
	Mazda Sollers Manufacturing Rus	자동차 엔진 등 생산	Mazda Motor Corporation	나제진스카야
	Terminator LLC	자동차 폐기	Arai Shoji Co.	나제진스카야
	International airport Khavarobsk LLC	공항 현대화	-	하바롭스크

자료: 주 블라디보스톡 대한민국 영사관 및 코트라(2019), 「극동경제현황」

이슬기, 연구원 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- <https://www.themoscowtimes.com/2021/01/26/japan-seeks-arctic-shipping-agricultural-partnerships-in-russias-far-east-a72724>(2021.1.26. 검색)
- https://www.bukbang.go.kr/bukbang/info_data/references/?boardId=bbs_0000000000000013&mode=view&cntId=108&category=%EC%A0%95%EB%B3%B4&pageIdx=1(2021.1.26. 검색)

러 교통부, 상반기에 코르사코프 항만 개발계획 수립

■ 러시아 교통부는 2021년 상반기에 코르사코프(Korsakov) 항만 개발계획을 수립할 것이라고 발표 a)b)c)

- 러시아 코르사코프 항만은 유럽의 북서지역과 동아시아를 잇는 노선에 위치한 항만으로서, 컨테이너를 처리할 수 있는 시설임
- 사할린 교통도로부 발표에 따르면, 코르사코프 항만 개발 사업은 기존 항만과 인근 부지를 통합하여 종합 개발하는 사업으로 일부 작업이 시작된 것으로 알려졌다
- 러시아 교통부는 ‘러시아 인프라 현대화 및 확장 종합 계획 2024’의 하나인 ‘러시아 항만’ 연방 프로젝트에 따라 코르사코프 항만 개발 사업 계획을 수립한다는 방침임

그림. 코르사코프 항만 위치



자료: 구글 지도를 토대로 작성

■ 러시아 정부는 코르사코프 항만 개발 사업에 대한 투자유치 추진

- 특히 러시아 극동투자수출지원청은 코르사코프 항만을 허브항만으로 개발하기 위해 국내외 투자자와 미팅을 진행하였음

■ 사할린 교통부는 2024년에 코르사코프 항만 개발 사업 완료 예정

- 코르사코프 항만 개발 사업은 컨테이너, 일반 화물, 수산물 등 다양한 화물을 처리하고, 냉동냉장시설을 포함한 환적 시설이 갖춰진 항만으로 개발하는 것을 주요 내용으로 함
- 러시아는 사할린에서 생산된 수산자원 및 농산물을 코르사코프 항만을 통해 아시아 시장으로 수출한다는 방침임
- 사할린 투자정책부 장관은 러시아는 전기 및 천연가스 사용료가 타 국가에 비해 낮아 러시아 농산물은 가격경쟁력 면에서 긍정적인 평가를 받고 있어 아시아 시장, 특히 일본 시장에서 수요가 있다고 강조하였음
- 사할린 주정부는 코르사코프 항만을 컨테이너를 처리할 수 있는 북극항로의 최 동부 항만으로 개발할 계획이며, 이로 인해 연간 물동량이 3,000만 톤까지 증가할 수 있을 것으로 예상
- 코르사코프 항만 개발사업이 완료되면, 연간 110만 TEU의 컨테이너 화물을 처리할 수 있게 되는데, 이곳에는 다목적 터미널과 여객 터미널 또한 건설될 계획임

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

참고자료

- a) <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/investitsionnyy-zamysel-proekta-po-razvitiyu-portovoy-zony-v-korsakove-orientirovochno-budet-gotov-v/>(2021. 1. 26. 검색)



북극 거버넌스 도약기 : 북극 이사회 25년을 시작하며

배규성 경희대학교 국제지역연구원 HK연구교수

■ 「북극 이사회 설립에 관한 오타와 선언」(1996)

「북극 이사회 설립에 관한 오타와 선언(Declaration on the Establishment of the Arctic Council)」(Ottawa, Canada September 19, 1996)에 따라 창설된 북극 이사회(AC, the Arctic Council)는 창설 이후 24년 동안 지역적(북극) 맥락과 지구적 맥락의 협력을 위한 필수 포럼(정부 간 협의체)으로 성장했다. 즉, 북극 이사회(AC)는 소극적인 출발에서 적극적인 지역협력기구로 발전했다. 지난 20년 이상 북극 지역 협력이 시작된 이후로 「오타와 선언」에 의해 부과된 형식에 따라 정의된 북극 이사회(AC)의 기능은 크게 확장됐다. 오늘날 기후변화와 지구온난화 문제는 과장할 필요가 없이 북극 지역뿐만 아니라 세계적으로 정치, 경제, 사회, 문화, 생태, 환경 등이 쟁점이 되어 있다. 또한 북극권의 해빙은 항로의 가능성과 연안의 탄화수소 자원개발을 촉발시켜 북극권 국가들의 경쟁을 부추기고 있다. 따라서 이러한 환경변화에 요구되는 북극 거버넌스의 필요성을 감안할 때 북극 이사회(AC)가 그동안 어떤 발전과정을 거쳤으며, 앞으로 어떤 방향으로 진화해가야 할지에 대해 질문하는 것은 가치가 있다.

■ 2021 북극 이사회(AC)의 25년을 시작하며

「오타와 선언」(1996)은 북극 이사회(AC)의 2년 순환 의장직(국) 제도를 제정했고, 1차 순환 사이클은 1998년 캐나다에서 시작하여 2013년 스웨덴에서 끝났다. 2013년부터 2차 순환 사이클이 시작되었다.

- 1차: 2년 순환 의장직(국) 사이클: 1996-1998(캐나다) -> 1998~2000(미국) -> 2000~2002(핀란드) -> 2002~2004(아이슬란드) -> 2004~2006(러시아) -> 2006~2009(노르웨이) -> 2009~2011(덴마크) -> 2011~2013(스웨덴)
- 2차: 2년 순환 의장직(국) 사이클: 2013~2015(캐나다) -> 2015~2017(미국) ->

2017~2019(핀란드) -> 2019~2021(아이슬란드) -> 2021~2023(러시아)

1990년대 미국은 가입 조건으로 북극 이사회(AC)를 조약기구(treaty organization)가 아닌 합의 기반 포럼(consensus-based forum)으로 제안했고, 북극 이사회(AC)는 그렇게 설립되었다. 회원국들은 북극 이사회(AC)의 결정을 준수하기로 약속하지 않았고, 이 조직에 독립적인 입법 권한을 부여하지도 않았다. 따라서 회원국들은 그룹 대다수의 의지에 따라가야 할 의무가 없기 때문에 북극 이사회(AC)에서는 '투표'가 필요 없다.

■ 북극 이사회(AC)의 최대의 성과는 “북극을 평화지역으로 유지한 것” 그리고

북극 이사회(AC)의 가장 큰 성공은 이 지역의 환경적·정치적 사회-경제적 상황의 급격한 변화에도 불구하고 냉전 종료 이후 북극을 평화롭고 안정적인 지역으로 유지한 것이었다. 북극 이사회(AC)는 지금까지 러시아의 전통적인 지정학적 긴장과 트럼프 통치 하의 미국 고립주의가 보여준 최근의 도전을 잘 헤쳐 나왔다. 북극 이사회(AC)의 여러 제도적 특징들은 북극 이사회(AC)의 복원력을 촉진했다. 「오타와 선언」이 군사 안보에 대한 논의를 금지했기 때문에(북극 예외주의), 북극 이사회(AC)는 최근 세계 정치의 긴장에 휘말리는 것을 피할 수 있었다. 놀랍게도, 2011년 「북극 항공·해양 수색 및 구조 협력에 관한 협정(Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic)」에 이어 「북극 해안 경비대 포럼(Arctic Coast Guard Forum)」이 다른 협력의 중단에도 불구하고 2015년에 설립되었다.

또 다른 중요한 성과는 처음부터 북극권 원주민의 발언권을 포함시킨 것이었다. 원주민 조직의 대표자들에게 모든 북극 이사회(AC)의 회의 테이블에 자리를 제공하는 영구 회원기관(PP, Permanent Participant)^{a)} 범주의 생성은 지역적 관점을 소중히 여기고 전통 지식을 존중하며(원주민의) 자기 결정권을 촉진하는 제도적 문화로 이어졌다.

지식(knowledge) 및 전문지식(expertise)을 정책으로 전환하는 북극 이사회(AC)의 역량 강화도 중요한 성과로 꼽을 수 있다. 예를 들어, 특히 「스톡홀름 영구 유기 오염 물질에 관한 협약(POPs, Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants)」과 「미나마타 수은 협약(Minamata Convention on Mercury)」은 오염 물질에 관한 글로벌 정책 개발에 영향을 주었다. 워킹 그룹(WGs)과 전문가 네트워크에 의해 촉진되는 높은 수준의 지식작업을 통해 북극 이사회(AC)는 중요한 "정책 형성(policy shaping)" 기관으로 자리 매김 했다.

제한된 시간 동안 특정 문제에 대한 지식 작업을 하기 위해 2009년에 처음 도입된 태스크 포스(Task Forces) 제도 또한 북극 이사회(AC)의 성과이다. 태스크 포스 범주의 설립은 또한 북극 이사회(AC)가 조직 구조를 재평가하고 새로운 조치를 협상할 수 있다는 능력과 의지를 보여 준다.

한편 북극 이사회(AC)가 계기를 만든 세 가지 협약, 즉 「북극 항공·해양 수색 및 구조 협력에 관한 협정(Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic)」(2011), 「북극 해양 기름 오염 대비 및 대응 협력(Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic)」(2013), 「북극 과학협력 강화 협정(Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation)」(2017)과 북극 경제 이사회(Arctic Economic Council)(2014)의 창설 및 2013년 상설 사무국(Permanent Secretariat)의 설립도 빠질 수 없다.

■ 북극 이사회(AC)의 도약을 위해 필요한 것

우선은 자금 조달(funding) 문제이다. 북극 이사회(AC)는 좋은 조직 기반을 가지고 있지만 상당한 예산 및 재정적 제약도 있다. 북극 이사회(AC) 사무국은 적절한 자금을 조달받는 것처럼 보이지만(2017년 경우 124만 달러, 그 중 노르웨이가 절반을 기부함), 재량 자금(discretionary funding)은 거의 없다. 마찬가지로 워킹 그룹(WGs)은 사무국에 자금을 지원하는 한 두 국가에 의존하지만 진행 중인 프로젝트 자금은 제한적이다. 거의 모든 활동은 이를 옹호하는 국가들에 의해 임시적 형태로 자금이 지원되고, 국가 채널을 통해 자체 자금을 확보하는 개별 전문가들도 있다. 따라서 프로젝트를 추진하는 자금 조달이 아니라 자금 조달을 추진하는 프로젝트가 되어 버린다. 이로 인해 전략적 기획이 어렵게 되고, 1년 또는 2년 이상의 새로운 활동을 계획하거나 조직하기가 어렵게 되었다. 더욱이 영구 회원기관(PP)의 역량과 참여를 지원하기 위한 자금 조달은 지속적인 관심사가 되었다.

다음으로 기능 또는 역할의 정립 문제이다. 잘 알려진 바와 같이 「오타와 선언」은 북극 이사회(AC)가 특별히 중점을 두어야 할 문제로 “지속 가능한 개발(sustainable development)”과 “환경 보호(environmental protection)”를 확인했다. 그러나 북극 이사회(AC)가 지속 가능한 개발과 관련하여 광범위한 영향을 미쳤다고 주장하기는 어려움이 있다. 실제로 환경 보호가 관심이 가장 컸고, 이 분야의 자원 배분 및 결과 도출 등이 큰 비중을 차지했다. 교육, 보건 서비스 및 지역 인프라는 북극 이사회(AC)가 자금을 지원하거나 해결하겠다고 선언하기에는 비싼 공공 서비스이다. 북극의 개발은 국제적 수준의 조직이 다루겠다고 선언하기에는 부적합한 지역적 및 하위 국가적 특성을 가지고 있다. ‘지속 가능한 개발 워킹 그룹(WGs)(Sustainable Development Working Group)’의 결과물에는 일반적으로 보고서, 툴 킷, 가이드라인 및 워크숍이 포함되어 있다. 이런 모든 귀중한 노력들은 자살률 감소 또는 식수에 대한 가구의 접근성 증가와 같은 웰빙 및 인간개발 지표(human development indicators)의 측정 가능한 개선과 연관시키기 어렵다.

세 번째는 해결해야 할 도전과 해결할 수 있는가의 능력 문제이다. 북극 거버넌스에서 처리해야 할 거대한 문제는 기후변화 문제이다. 기후 변화와 그 영향을 언급하지 않고는 전통 지식

(traditional knowledge)에서부터 운송, 위생 인프라, 야생동물 보호에 이르기까지 어떤 대화도 완벽할 수 없다. 그럼에도 불구하고 북극 이사회(AC)에는 이것을 전담할 어떤 전문가 그룹, 태스크 포스, 실무 그룹이 없다. 미국과 러시아, 그리고 때로는 다른 정부들이 온실가스 감축을 통해 기후 변화 문제를 공개적으로 수용하고, 그것을 완화하겠다는 약속을 자주 거부하고 있기 때문에, 석유 이후 미래에 적응하는 문제의 논의는 말할 것도 없이, 북극 이사회(AC)가 북극 지역의 ‘지속 가능한 개발’ 및 ‘환경 보호’에 대한 주요 위협 중 하나인 기후변화 문제를 다룰 수 없게 했다. 북극 이사회(AC)의 기후 변화 완화 노력의 부족은 북극 이사회(AC)의 약점이다. 그러나 북극 이사회(AC)는 획기적인 2004년 「북극 기후변화 영향 평가(Arctic Climate Impact Assessment)」로부터 시작하여 기후 변화 영향 및 잠재적 대응 조치를 문서화하고 알리며 우선 순위를 만드는데 있어 다른 어떤 지역 포럼보다 더 잘 이 문제를 관리해 왔고, 최근에는 세 ‘하위지역 북극 기후 변화 대응 행동 평가’를 내놓았다. 그러나 북극 이사회(AC)가 글로벌 차원이 아닌 지역적 차원에서 이 문제(적어도 기후변화 완화)를 해결할 수 있는가는 또 다른 문제이다.

네 번째는 경제 발전 문제이다. 이 주제는 최근까지 지역 정치에서 상대적으로 금기 사항이었다. 왜냐하면 북극에서 경제발전은 오염방지 및 자연보호와 반대되는 자원 개발(착취)과 동의어였기 때문이다. 경제 발전을 촉진하기 위한 노력은 2014년에 북극 이사회(AC)에 의해 촉진된 독립적인 비즈니스 대표 조직인 북극 경제이사회(AEC, Arctic Economic Council)로 대부분 이 관되었다. 북극 경제이사회(AEC)는 제한된 능력(자격)을 가졌고, 북극 이사회(AC)와의 관계(참가, 레포팅, 지원 등)도 여전히 모호하게 남아있다.

마지막으로 워킹 그룹(WGs)의 문제가 있다. 북극 이사회(AC) 활동의 대부분은 6개의 워킹 그룹(WGs), 즉 북극 오염 대응 행동 프로그램(ACAP, Arctic Contaminants Action Program), 북극 모니터링 및 평가 프로그램(AMAP, Arctic Monitoring and Assessment Programme), 북극 동식물 보존(CAFF, Conservation of Arctic Flora and Fauna), 비상 예방 대비 및 대응(EPPR, Emergency Prevention, Preparedness and Response), 북극 해양 환경 보호(PAME, Protection of the Arctic Marine Environment) 및 지속 가능한 개발 워킹 그룹(SDWG, Sustainable Development Working Group)에서 발생한다. 워킹 그룹(WGs)이 수행하는 작업의 질이 높고 관련자들 또한 전문가 그룹이지만, 다음과 같은 의문도 제기된다. 현재 6개의 워킹 그룹(WGs)이 올바른 워킹 그룹인가? 다른 조직적 구조로 워킹 그룹(WGs)의 작업을 보다 생산적으로 수행할 수는 없을까? 그리고 학계, 연구자, 정부 및 NGO가 수행하는 전통적인 연구 수단을 통해 더 많은 호기심 중심의 과학 작업을 수행할 수 있지 않을까 등이다.

한국은 2013년 5월 15일 스웨덴 키루나 북극이사회(Arctic Council) 제8차 각료회의에서 회원국 만장일치로 옵서버(permanent observer) 지위를 획득했다. 북극 이사회(AC) 정식 옵서버로서 한국은 이제 북극 거버넌스, 북극에 관한 이슈 및 정책 논의에 적극적으로 참여할 수 있는 기반을 마련했다. 또한 이로써 한국은 북극항로, 북극 환경보호 및 지속가능한 개발, 북극 자원

개발 및 경제 발전, 기후변화 대응 및 완화 등 여러 쟁점 분야에서 한국의 국익을 확보하고 국제사회에 기여할 수 있게 되었다. 북극 거버넌스로서 북극 이사회(AC)의 도약과 함께 2021년 5월 북극 이사회(AC) 의장국을 맡을 러시아와 협력 파트너로서의 안정적인 기반을 가지고 있는 극지 선도국 한국의 북방 협력과 북극 거버넌스에서의 역할 강화가 기대된다.

참고자료

- a) ALEUT INTERNATIONAL ASSOCIATION, ARCTIC ATHABASKAN COUNCIL, GWICH'IN COUNCIL INTERNATIONAL, INUIT CIRCUMPOLAR COUNCIL, RUSSIAN ASSOCIATION OF INDIGENOUS PEOPLES OF THE NORTH, SAAMI COUNCIL



주요 통계



표. 2020년 11월 러시아 해역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2019/2020 증가율
극동지역	11.94(+8,2%)	6.31 (-1,6%)	18.25	+4,6%
북극해	2.62(-4,9%)	5.2(-10,3%)	7.82	-8,6%
발트해	10.05(+0,5%)	9.61(-12,0%)	19.66	-6,6%
아조프-흑해	11.0(+17,3%)	11.55(-12,8%)	21.24	-1,7%
카스피해	0.22 (+27,3%)	0.36(+3,2%)	0.58	+12,2%
합계	35.83 (+7,3%)	33.03(-10,1%)	68.92	-2.3%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비초카야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 흘름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바라데이, 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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

(051-797-4776)

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/306082/>(2021.1.21. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/304515/>(2021.1.21. 검색)

표. 2020년 12월 러시아 해역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2019/2020 증가율
극동지역	12.34 (+8,5%)	6.38 (-2,3%)	18.72	+4,6%
북극해	2.46(-4,9%)	5.76 (-9,9 %)	8.22	-8,4%
발트해	10.93 (+2,4%)	10.33 (-12,0%)	21.26	-5,8%
아조프-흑해	9.61 (+16,1%)	11.63 (-13,4%)	21.24	-2,4%
카스피해	0.23 (+21,2%)	0.4(+2,5%)	0.63	+9,5%
합계	35.57 (+7,6%)	34.5(-10,4%)	70.07	-2.3%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소비츠키야가반, 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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

(051-797-4776)

참고자료

- https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot_morskih_portov_rossii_za_11_mesyacev_2020_goda_sokratilsya_na_2_3.html(2021.1.21. 검색)
- <https://www.rusagrotrans.ru/press/novosti-otrasli/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-12-mesyatsev-2020-goda/>(2021.1.21. 검색)

표. 2020년 11월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	385,173.0	51,385.5	3,942.8	1,806.8	389,115.8	53,192.3
광물 제품	1,284,659.1	22,438.3	61,835.0	89,285.3	1,346,494.2	111,723.6
연료 및 에너지 제품	1,123,444.2	21,645.9	29.9	1.6	1,123,474.1	21,647.5
생고무 및 화학 제품	2,745.3	53,734.5	1,083.1	1,039.3	3,828.4	54,773.8
가죽원료, 모피 제품	2.9	1,700.0	5.6	2.9	8.5	1,703.0
목재 및 펄프, 종이 제품	65,063.7	5,808.2	357.2	172.7	65,420.9	5,980.9
섬유, 섬유 제품 및 신발	447.6	26,761.9	122.6	393.2	570.2	27,155.2
금속 및 금속 제품	19,980.6	39,973.2	393.0	3,733.8	20,373.6	43,707.0
기계류	89,594.8	440,674.4	1,123.3	3,805.3	90,718.0	444,479.7
기타	355,165.2	32,772.3	55,963.2	409.1	411,128.4	33,181.4
합계	3,326,276.4	696,894.1	124,855.7	100,650.0	3,451,132.1	797,544.3

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터
(051-797-4776)

참고자료

a) [http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467\(2021.1.15. 검색\)](http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467(2021.1.15. 검색))

표. 2020년 1~11월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모(누계)

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	3,622,027.3	668,622.1	11,599.9	9,853.0	3,633,627.2	678,475.1
광물 제품	13,020,291.7	176,340.7	277,660.5	382,818.2	13,297,952.3	559,158.9
연료 및 에너지 제품	11,638,243.3	163,272.5	1,164.6	6.1	11,639,407.9	163,278.6
생고무 및 화학 제품	49,344.4	639,098.5	6,325.6	5,134.3	55,670.0	644,232.8
가죽원료, 모피 제품	810.9	15,590.2	19.0	178.9	829.9	15,769.2
목재 및 펄프, 종이 제품	856,251.3	74,004.5	4,723.2	886.2	860,974.5	74,890.7
섬유, 섬유 제품 및 신발	12,387.9	403,732.4	726.9	3,844.5	13,114.8	407,576.9
금속 및 금속 제품	305,291.4	527,989.6	1,871.6	12,248.8	307,163.0	540,238.4
기계류	556,714.3	3,852,189.1	7,825.1	19,689.1	564,539.3	3,871,878.2
기타	2,504,810.6	389,222.6	418,401.4	3,694.0	2,923,212.0	392,916.6
합계	32,566,173.1	6,910,062.2	730,317.8	438,353.1	33,296,490.9	7,348,415.4

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

**주: 아제르바이잔, 아르메니아, 벨라루시, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몰도바, 타지키스탄, 우즈베키스탄

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터
(051-797-4776)

참고자료

a) [http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467\(2021.1.15. 검색\)](http://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467(2021.1.15. 검색))