

KMI 북방물류리포트

VOL.268
JUN 16 2023

발간년월 2023년 6월 16일(통권 제268호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄·감수** 김엄지 **담당** 유지원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

극동

- 러시아, 북한에 석유 공급 재개
- 러시아-우호국 간 철송 화물량 및 극동지역 화물량 증가
- 러 트랜스컨테이너社, 중-러 간 정기 화물 운송 서비스 시작

중·서부

- 아르메니아, 러시아-조지아 해운 노선 다변화 시도

북극

- EU, 러시아 LNG 금수조치를 위한 논의 시작

전문가 칼럼

- 카스피해 법적지위 관련 협약 체결의 의미와 개발 전망

주요 통계

- 2023년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2023년 4월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2023년 4월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



러시아, 북한에 석유 공급 재개

그림. 2023년 2월 린다 토마스 그린필드 유엔 대표부 미국 대사가 유엔회의에서 발언하는 모습



자료 : <https://apnews.com/article/north-korea-missiles-us-china-6ce477f7e6267aba412cd4020f0bd263>

■ 러시아, 2020년 이후 처음으로 북한에 석유공급 재개

- 유엔 제재위원회(United Nations sanctions committee)는 보고서를 통해 북러 관계가 최근 개선되면서, 북한의 어려운 경제를 돕기 위해 러시아가 2022년 12월부터 최근까지 북한에 정제된 석유를 공급하였으며, 이는 총 67,000배럴의 양이라고 밝힘
- 북한은 유엔의 대북제재에 따라 연간 50만 배럴의 석유를 수입할 수 있으며, UN 회원국들은 북한에 모든 정제 석유제품의 공급 및 판매할 경우, 매달 30일까지 전달의 공급량을 보고하도록 하고 있음. 그러나 북한은 제재를 회피하기 위해 그동안 공해상에서 선박 간 불법 환적을 통해 원유를 수급하는 상황이었음
- 미국 정부는 실제 러시아와 북한 간의 석유 교역량은 보고서에 공개된 자료보다 훨씬 더

많을 것으로 예측하며, 이러한 석유공급은 북한이 러시아에 무기를 공급한 대가로 판단하고 있음

- 이로써 러시아는 정제유 67,000배럴을 포함해 올해 3월 옥수수 2,800t, 4월 밀가루 1,280t, 5월 밀가루 1,300t을 북한에 지원함

■ 러-북 관계 강화, 러시아의 대북제재 완화효과 높아

- 한편 조선중앙통신 보도에 따르면 북한 김정은 국무위원장은 러시아 국경일(6월 12일)을 맞아 블라디미르 푸틴 대통령에게 축전을 보내며 러시아의 우크라이나 침공을 향한 지지를 다시 한 번 표명함
- 결국 일련의 추세를 종합하였을 때 최근 북·러의 동맹강화가 중국과 러시아의 유엔 안보리 결의안 이행에 소극적 태도를 발생시켜 실질적인 차원의 대북제재 완화효과로 이어지고 있음
- 러·우 전쟁의 장기화는 북한 경제의 내구력이 강화되는 데 상당히 기여할 것으로 예상됨

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

참고자료

- a) <https://www.theguardian.com/world/2023/may/24/russia-and-china-deepen-economic-ties-amid-surge-in-trade-since-ukraine-invasion>(2023.6.14. 검색)
- b) <https://www.scmp.com/news/asia/east-asia/article/3223998/russia-restarts-oil-shipments-north-korea-sanctions-hit-states-stick-together>(2023.6.14. 검색)
- c) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-06-13/russia-turns-oil-tap-for-north-korea-back-on-as-us-warns-on-arms#xj4y7vzkg>(2023.6.14. 검색)
- d) <https://www.themoscowtimes.com/2023/06/11/ukraine-announces-retaking-village-in-south-east-first-gain-of-offensive-a81477>(2023.6.14. 검색)
- e) <https://apnews.com/article/north-korea-missiles-us-china-6ce477f7e6267aba412cd4020f0bd263>(2023.6.14. 검색)

러시아-우호국 간 철송 화물량 및 극동지역 화물량 증가

■ 러시아-우호국 간 철송 화물량, 올해 1~5월간 64% 증가^{a)}

- 세르게이 파블로프(Sergey Pavlov) 러시아 철도청 제1부국장은 대러제재 이후 지정된 비우호적 국가와 러시아간 화물 운송량이 거의 70% 감소했다고 발표함
- 반면, 파블로프 제1부국장에 따르면 올해 1~5월 우호국과의 철도교통량이 지난해 같은 기간에 비해 64% 증가했으며 EAEU 국가들과의 교통량은 작년에 비해 13% 증가함
- 파블로프 부국장은 비우호적 국가의 경우, 철도 회사가 인력을 감축하고, 관련 업무를 중단할 수밖에 없는 반면 러시아에서는 우호적인 국가와의 운송을 보장하기 위해 인력 고용이 증가하고 있다고 언급했음
 - 예를 들어, 옥타브르스카야 철도 회사(Oktyabrskaya 社)는 올해만 해도 수요가 증대되고 있는 우호국가와의 운송 수단 인프라 제공을 위해 700명의 추가 인력을 고용한 바 있음
- 앞서 러시아 철도청은 지난 1~5월 러시아 철도망을 통한 화물 적재량이 5억 1,760만 톤으로 작년 동기 대비 0.5% 증가했다고 발표한 바 있음

■ 극동지역 철송 컨테이너 화물량, 4분의 1 이상 증가^{b)}

- 5개월 동안 러시아 극동지역은 각종 화물 운송 수단을 통해 52만 8천 TEU의 화물을 운송했으며, 이는 2022년 동기 대비 27.1% 증가한 수치임
- 동시에 적재 컨테이너 수는 거의 3분의 1 증가한 48만 8천 TEU를 기록했음
- 극동지역에서 570만 톤 이상의 다양한 화물이 컨테이너로 운송되었으며, 화학 물질 및 나트륨 화합물, 기계와 엔진, 자동차와 자동차 부품, 소비재에서 가장 많은 운송량을 기록했음
- 철도 하역 회사들 또한 지속적인 성장 동력을 보이고 있음
 - JSC 블라드모리브포트(JSC Vladmorybport 社)는 컨테이너 환적량이 5개월 만에 14만 8천 TEU에 달했다고 보도했으며 이는 1년 전보다 3분의 1 가량 증가한 수치임
- 극동지역은 블라디보스토크(Vladivostok)의 항만 및 터미널의 인프라 노후로 인해 화물 처리에 제한을 받고 있으나, 철송 화물량 성장 동력이 유지되고 있음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(weekly_kmi@kmi.re.kr)

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

참고자료

- a)<https://tass.ru/ekonomika/17971205>(2023.6.14. 검색)
- b)<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/perevozki-konteynerov-na-dalnevostochnoy-zheleznoy-doroge-vyrosli-bolee-chem-na-chetvert/>(2023.6.14. 검색)

러 트랜스컨테이너社, 중-러 간 정기 화물 운송 서비스 시작

■ 중국-러시아 주요 항만에서 정기 화물 운송 서비스 시작^{a)}

- 러시아의 최대 철도 컨테이너 운송 및 물류 기업이자 델로 그룹(Delo Group)의 자회사인 트랜스컨테이너(TransContainer 社)는 2023년 5월 중순부터 중국 다롄(Dalian)항에서 러시아 보스토치니(Vostochny)항까지 직송 서비스를 통해 러시아로 화물을 배송하기 위한 정기 서비스를 시작하였음
- 트랜스컨테이너는 현재 상하이(Shanghai), 닝보(Ningbo), 톈진(Tianjin), 타이창(Taicang), 샤먼(Xiamen), 르자오(Rizhao) 등 중국의 모든 주요 항만에서 러시아 보스토치니 항만으로 정기 서비스를 제공하고 있으며, 정기 운송 노선의 확대 차원에서 다롄~보스토치니 노선을 개설했음
- 소비재, 자동차 부품, 산업 장비를 포함한 다양한 화물이 적재된 컨테이너는 다롄~보스토치니 노선을 통해 6월 7일부터 운송되기 시작했음
- 해당 컨테이너 화물은 델로 그룹의 일부인 글로벌 포츠(Global Ports)의 자회사인 보스토치나야(Vostochnaya)社 터미널에서 환적한 후 철도를 통해 최종 운송 완료될 예정임
- 가장 인기 있는 컨테이너 화물 목적지는 모스크바(Moscow), 상트페테르부르크(St. Petersburg), 예카테린부르크(Ekaterinburg), 노보시비르스크(Novosibirsk), 로스토프나도누(Rostov-on-Don), 알마티(Almaty), 민스크(Minsk)임

■ 트랜스컨테이너, 빠른 배송을 위해 철송 운송 등 다양한 대규모 서비스 제공^{a)}

- 트랜스컨테이너는 중국에서 러시아까지 블록트레인(Block Train) 등의 고객 맞춤형 직행 전세 열차를 활용하여 육로 국경 교차점을 통과하는 서비스를 제공하는 등 러시아와 중국 간의 원활한 운송을 위한 다양한 고객 서비스를 개발하고 있음
- 트랜스컨테이너 고객은 전용 어플리케이션인 iSales를 사용하여 러시아 및 CIS 국가의 주요 목적지 역으로 운송을 주문할 수 있으며 트랜스컨테이너는 발송을 위해 자체 컨테이너 전용 화자인 플랫폼카(flatcar)를 사용함
- 특히, 블록 트레인 서비스는 화물의 고속 배송을 요구하는 러시아 수입업체를 위해 설계되었으며 적어도 일주일에 한 번은 배차됨. 육로 국경 검문소를 통해 중국에서 모스크바까지 운송하는 데는 평균 20~25일이 소요 되는 것으로 파악됨
- 해당 서비스를 활용한 화물 운송은 중국 대부분의 주요 도시에서 가능하며 상하이

- (Shanghai), 닝보(Ningbo), 칭다오(Qingdao), 광저우(Guangzhou), 청두(Chengdu), 충칭(Chongqing), 다롄(Dalian) 등을 포함한 지방의 상업 및 산업 중심지에서도 가능함
- 배송은 주로 러시아의 자바이칼스크(Zabaikalsk) 국경을 통과하여 이루어지며 몽골과 카자흐스탄을 경유하여 운송됨. 고객은 완제품 자동차 및 트럭, 자동차 키트 및 예비 부품, 산업용 화학 물질, 다양한 기계와 장비, 소비재 등 다양한 유형의 화물 운송을 주문함
 - 무엇보다도 트랜스컨테이너는 포장 여부에 관계없이, 곡물, 비료, 맥아, 시멘트, 모래, 화학 물질, 향신료의 운송에 적합할 뿐만 아니라 일반화물 운송에도 사용할 수 있는 벌크 화물 운송을 위해 20피트(ft) 벌크 컨테이너로 배송 서비스를 제공함
 - 비탈리 에브도키멘코(Vitaly Evdokimenko) 트랜스컨테이너 회장은 중국으로의 운송 방안 개발을 트랜스컨테이너社 핵심 전략 우선순위 중 하나로 간주하여 적극적으로 추진하고자 하며, 중국에서의 트랜스컨테이너 입지를 확장할 계획임. 이에 따라 극동지역 항구와 육로 철도 국경 통과 지점을 통해 모든 주요 경로에서 러-중간 운송 작업을 진행하고 있음
 - 트랜스컨테이너는 기업 전략으로 이미 상하이, 다롄, 닝보에서 운영 중인 세 개의 사무소 외에 선전, 칭다오, 충칭, 톈진, 시안에 자회사인 트랜스컨테이너 프라이트 포워딩(TransContainer Freight Forwarding 社) 사무소를 추가 개설할 계획임. 이를 통해 러시아와 중국 간의 증가하는 화물 물동량에 대해 더 빠른 고객 서비스 및 운송 지원을 보장할 수 있을 것으로 예상함

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) <https://en.portnews.ru/news/348586/>(2023.6.14. 검색)

아르메니아, 러시아-조지아 해운 노선 다변화 시도

그림1. 조지아 바투미 항



자료: <https://armenpress.am/rus/news/1111419.html>

■ 아르메니아, 조지아 항만을 활용한 러시아 시장 진출 활성화 도모

- 최근 러시아-조지아 국경 라르스(Lars) 검문소의 병목현상으로 인한 운송 손실 극복을 위해, 아르메니아는 조지아 항만을 활용하여 러시아 시장 진출 활성화를 도모하고 있음
- 이미 아르메니아 정부는 C&M 인터내셔널(C&M International)을 항만 운송 사업자로 선정하였으며, 올해 4월부터 조지아 바투미(Batumi)와 러시아 노보로시스크(Novorossiysk)를 왕복 운항하는 화물 운송 노선이 개통되었음. 바투미-노보로시스크 화물노선 사업은 아르메니아 정부로부터 보조금을 지급받고 있음
- 한편 아르메니아는 작년에도 발생한 라르스 검문소의 운행지연 문제로 인한 운송 손실을 타개하기 위해, 조지아 포티(Poti)와 러시아 카프카스(Kavkaz) 항 여객페리 노선을 이용하여 자국 산 농산물을 러시아로 수출하는 방안을 활용한 바 있었음

■ C&M 인터내셔널, 향후 정기노선의 활성화 방안 언급

- 다비드 일로얀(David Iloyan) C&M 인터내셔널 대표이사는 아르메니아 국영언론사 아르멘프

레스(Armenpress)지와의 인터뷰를 통해 자사 소유 선박이 350개 컨테이너를 운송할 수 있으며, 4월 18일 첫 운항이 성공적으로 이뤄졌다고 밝혔음

- 또한 이번 운항을 주 1회 정기노선으로 정하고, 이후 수요 증가 여부에 따라 운송량을 2~3배 늘릴 것이라는 계획도 언급되었음
 - 반면 지난 포티-카프카스 노선은 임시노선의 성격이 강했음
- 또한 일로얀 대표이사는, 잦은 정체현상을 겪은 제1의 수출 활로인 라르스 검문소 외에도 제2의 수출 활로를 열었다며, 정기 해운 노선 덕분에 과밀화된 육로 운송의 부담 완화, 비용 절감을 통해, 여객 운송 분야 또한 쾌적한 서비스를 제공하게 될 것이라고 기대하였음
- 한편, 아르메니아 경제부는 C&M 인터내셔널사와 해운 이용에 관심을 갖고 있는 여러 기업체와의 만남을 주선하기도 하였음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

EU, 러시아 LNG 금수조치를 위한 논의 시작

■ EU 일부 회원국, 자체적으로 LNG 유입에 대한 제한이나 금지를 수행 중

- 지난 3월 카드리 심슨(Kadri Simson) EU 에너지 위원은 회원국에게 러시아 LNG 계약에 대해 갱신을 하지 말 것을 촉구했으며, 스페인 에너지 장관은 EU가 러시아산 LNG를 조만간 금수조치 할 것을 제안하고 나섰다
- 네덜란드는 러시아산 LNG 수입을 단일 LNG 터미널로 제한하며 수입을 단계적으로 중단하였으며, EU 회원국은 아니나 영국의 경우, 2023년 초 러시아산 LNG에 대한 전면적 금수조치를 단행한 바 있음
- 그러나 야말 LNG 프로젝트의 20%의 지분을 보유한 프랑스의 토탈에너지(TotalEnergie)와 같은 주요 수입업체가 존재하는 한, 러시아산(産) 에너지 장기 구매 계약이 얼마나 빨리 실효될 수 있는지의 여부는 불확실한 상황임

■ EU, 더 이상 러시아산 LNG는 필요치 않다고 주장... 그러나 대체 공급처 찾고 있어

- 일부 LNG가 재하역되어 아시아로 선적되기는 하지만, 2022년 2월 전쟁이 시작된 이후 EU 국가들은 2021년 대비 50% 증가한 약 1,700만 톤의 LNG를 수입했음
- 미국이 LNG 공급자로서 부족분을 보충할 충분한 여유 용량을 가졌는지에 대한 국제적 의문이 계속되고 있으며, LNG 생산 설비 대규모 확장을 통해 새로운 LNG 구매 시장을 모색하고 있는 카타르가 추가 LNG 공급국으로 부상할 수 있음

■ EU의 러시아産 LNG 수입 중단 조치 가능성에 대한 의견 엇갈려

- 전문가들은 러시아 노바텍(Novatek)사(社)의 북극 LNG 인프라가 전 세계 무역량(3억 8천만 톤)의 약 56%를 담당할 정도로 세계 LNG 분야에서 러시아가 여전히 중요한 역할을 하고 있다는 점을 간과할 수 없다고 강조함
- 또한 벨기에, 프랑스, 포르투갈은 유럽 국가 중 주요한 러시아산 LNG 수혜국으로 해당 4개국은 야말 LNG 프로젝트를 통해 노바텍이 생산하는 LNG의 약 80%를 공급받고 있음
- 이와 같은 배경으로 인해 벨기에, 스페인, 프랑스 에너지 관리 당국은 러시아 LNG를 단계적으로 제재하려는 EU의 노력을 지지할 것인지에 대한 질문에 별도 응답하지 않고 있음
- EU의 기간 관 협의는 몇 달이 걸릴 것으로 예상되며, 올 겨울 EU 회원국들의 LNG 공급

상황에 따라 고려할 시간이 더 필요할 것으로 보임

박예나 전문연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(yena719@kmi.re.kr/051-797-4763)

참고자료

- a) <https://www.highnorthnews.com/en/eu-begins-consultations-curb-inflow-russian-lng> (2023.6.12. 검색)



카스피해 법적지위 관련 협약 체결의 의미와 개발 전망

이승진 외국변호사(러시아), KL법률사무소

1. 들어가며

카스피해는 카자흐스탄(2,320km), 투르크메니스탄(1,200km), 아제르바이잔(955km), 이란(724km), 러시아(695km) 5개국으로 둘러싸인 세계 최대의 내륙해다. 해저 중북부에는 최소 500억 배럴의 원유와 8.4조m³의 천연가스가 매장되어 있는 것으로 알려져 있으며, 수심이 깊은 하부는 철갑상어의 서식지로서 전 세계 캐비어 공급의 90%를 책임지고 있다.

카스피해 연안 5개국 외에도 미국, 영국, 네덜란드, 이탈리아, 프랑스의 굴지 에너지 기업들이 이미 카자흐스탄 텡기스 유전, 카라차가 유전, 카샤간 유전 등지로 진출한 상태로, 현지 국영기업과 컨소시엄, 합작법인 등을 세워 활발한 비즈니스 각축전이 전개되고 있는 지역이기도 하다.

그림1. 카스피해 석유가스 개발 현황



자료: <https://www.securityoutlines.cz/caspian-sea-a-unified-energy-region-or-multiple-solitary-players/>

2. 카스피해 협약의 체결 경위

과거 카스피해의 연안국은 소련과 이란에 국한되었다. 소련과 이란은 1921년, 1940년 두 차례의 양자조약에 따라 카스피해에 대하여 호수에 준하는 지위를 인정하고 공평하게 양분하여 국경을 획정한 바 있다. 하지만 소련 해체 이후 여러 독립국이 생겨나면서 카스피해의 연안국은 5개국으로 늘어났다. 이 때문에 (소련을 승계한) 러시아와 이란 간 기존 양자조약은 무의미하게 되었고, 카스피해 연안 5개국 모두가 동의하는 다자간 협약이 필요하게 되었다.

카스피해 연안국은 카스피해의 법적 지위에 대하여 바다냐, 호수냐를 두고 오랜 기간 견해를 보여왔다. 만약 카스피해를 바다로 볼 경우, 유엔해양법 협약에 따른 해역 경계가 설정되므로 해안선이 짧은 이란에는 불리한 처사였고, 반대로 카스피해를 호수로 의제하고 5개국이 균등하게 섹터별로 분할하는 경우, 이후 해저자원 개발 및 파이프라인 설치에 있어서 연안국 간 균등분할 지배에 따른 영유권 문제가 발생할 수 있었다.

3. 카스피해 협약의 주된 내용

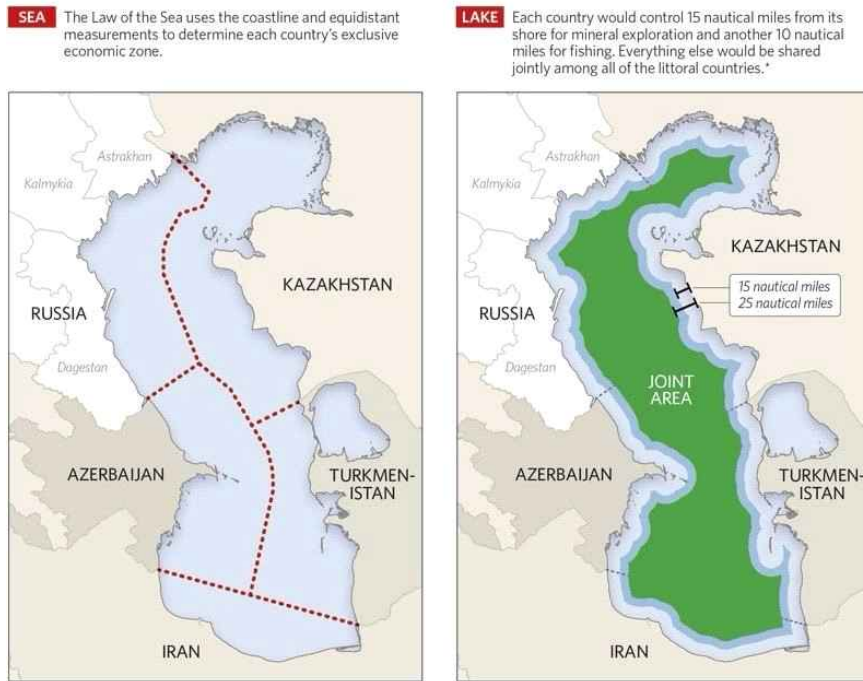
카스피해 연안국은 지난 2018년 카스피해를 바다도 호수도 아닌 ‘육지로 둘러싸인 수역(body of water surrounded by the land territories of the Parties)’으로 최종 타협함으로써 카스피해에 대하여 유엔해양법 협약이 적용되지 않고 연안국이 합의한 특수한 협약이 적용되도록 하였다.

구체적으로, 연안국은 육지로부터 15해리 이내에서 영해의 범위를 정하고, 영해의 경계에서 바깥쪽 10해리까지 어업 수역을 설정하기로 합의하였다. 나아가, 어업 수역 내의 해저와 하층토에 대하여 연안국의 탐사개발권을 인정하기로 하였고, 그 너머의 수역의 경우, 공동의 사용을 위한 중립 구역임을 확정하였다.

카스피해 협약은 특히 1) 카스피해 해저를 통과하는 케이블 설치 및 파이프라인 건설을 (국제환경기준에 부합한다는 전제로) 허용해줌으로써 신생 연안국의 경제적 이익을 배려해주었고, 2) 그 대신 연안국 외의 국가가 카스피해에 군사기지 및 군사장비(군함, 전투기)를 두지 못하도록 함으로써 러시아와 이란의 지정학적 안보 우려를 해소해주었다는 점에서 시사점이 있겠다.

다만, 카스피해 해저 및 하층토의 구역 확정(delimitation of the Caspian Sea seabed and subsoil into sectors) 문제에 대하여 단순히 “일반적으로 승인된 국제법 원칙과 규범을 고려하여 인접 및 반대편 연안국 간 합의에 따라야 한다.”고 규정한 바, 결국 해저자원개발 프로젝트를 추진하기 위해서는 연안국 간 해저구역 확정 조약이 추가로 필요하다는 점에서 아쉬움이 있다.

그림2. 유엔해양법 또는 카스피해 협약에 따른 해역구분 비교



자료: <https://www.eurasian-research.org/publication/current-developments-in-a-dispute-over-the-legal-status-of-the-caspian-sea/>

4. 카스피해 협약 비준 동향

현재 이란을 제외한 4개국(러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔, 투르크메니스탄)은 카스피해 협약의 비준을 완료한 상태이다. 한편, 이란은 카스피해 협약이 국익에 불리하다고 보고 있으며(이란의 카스피해 해안선 면적은 전체의 11~12% 수준에 불과하다), 최근 아제르바이잔이 튀르키예, (이란과 접경하는) 파키스탄과 합동군사훈련을 실시한 것에 대하여 불만을 표시한 바 있어 이란의 의도적 카스피해 협약 비준 지연은 계속될 것으로 예상된다.

5. 카스피해 투자 진출 시 고려사항

러시아와 이란은 카스피해 외에도 다른 지역에 이미 많은 지하자원이 매장되어 있는 까닭에, 안보적 이익과 함께 고려해야 하는 카스피해 개발에 있어서 당연히 기타 연안국(카자흐스탄, 투르크메니스탄, 아제르바이잔)보다 비적극적인 자세를 취할 수 밖에 없다. 따라서, 카스피해로 진출하려는 한국 등 비연안국 투자자로서는 카스피해 개발에 사활을 걸고 있는 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 아제르바이잔을 통해 진출하는 방안이 전략상 유리할 것으로 보인다.

특히 카자흐스탄이 주목된다. 카자흐스탄은 러시아의 우방국으로서 러시아어를 공용어로

사용하고, 러시아식 법제와 인프라를 운영하고 있다는 점에서, 러시아에 이미 시장진출을 해본 우리 기업들은 무리 없이 카자흐스탄으로 해외사업을 확장할 수 있다. 나아가, 카자흐스탄의 1인당 GDP는 1만 달러로, 러시아(1.2만 달러)와 큰 차이가 없으며, 카자흐스탄에서 한국은 러시아에 이은 제2위 교역국이라는 점에서 한국의 입지와 위상이 남다르다. 더 나아가, 카자흐스탄 정부는 2021년 10월 25일 투르크메니스탄 정부와 ‘양국간 국경 및 카스피해 내에서의 인접 어업 수역의 획정 조약’을 체결하였고, 이후 2022년 11월 2일 해당 조약의 비준을 완료한 바 있다(투르크메니스탄은 2022년 4월 16일에 해당 조약을 먼저 비준하였다).

앞으로 카스피해에서 에너지, 교통물류 인프라 분야의 다양한 사업 기회가 열릴 것으로 예상된다. 우리 기업이 아무리 우수한 기술과 여타 해외 프로젝트를 수행해본 경험이 있더라도, 대개 입찰 참여를 통해 진행되는 인프라 프로젝트의 특성상, 현지 사정을 잘 아는 로컬 파트너와 협력관계를 일굴 필요가 있을 것이다. 이러한 로컬 파트너를 발굴 및 검증하는 것도 중요하겠지만, 특히 (검증을 거친) 로컬 파트너와의 협력관계를 어떻게 법률/계약적으로 관리할 것인가(권소시엄을 구성할 것인가, 합작법인을 설립할 것인가 등)도 치밀하게 고민해봐야 할 문제다.

(※ 이 글은 필자의 개인적인 견해이며, 한국해양수산개발원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.)



주요 통계



표. 2023년 4월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비**	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비
극동지역	13.6	9.5%	7	3%	20.6	7.1%
북극해	2.4	32.3%	6	-5.2%	8.4	3.4%
발트해	10.8	17.9%	12.1	1.8%	22.9	8%
아조프-흑해	13.9	35.7%	14	11.7%	27.9	22%
카스피해	0.3	63.9%	0.2	0.7%	0.5	28.7%
합계	41	21%	39.3	4%	80.3	11.6%

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

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

** 전년 동기 대비 2023년 4월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/345826/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/345826/(2023.06.02. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/347266/\(2023.06.02. 검색\)](https://portnews.ru/news/347266/(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2020년	567,509.2	580,010.5	613,588.0	579,480.8	605,641.0	637,823.0	737,245.4	759,564.1	759,496.2	706,375.0	652,307.9	646,594.1
	2021년	543,821.8	549,086.1	615,080.0	588,678.7	637,039.2	687,272.0	761,549.4	762,800.5	745,276.9	734,333.4	704,813.7	721,620.2
	전년 대비 증감률(%)	-4.2	-5.3	0.2	1.6	5.2	7.8	3.3	0.4	-1.9	4.0	8.0	11.6
	전월 대비 증감률(%)	-15.9	1.0	12.0	-4.3	8.2	7.9	10.8	0.2	-2.3	-1.5	-4	2.4
	2022년	555,782.0	549,039.7	617,561.1	579,007.0	631,358.7	677,205.0	740,222.9	751,382.5	727,345.0	722,769.8	699,850.6	701,650.4
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.0	0.4	-1.6	-0.9	-1.5	-2.8	-1.5	-2.4	-1.6	-0.7	-2.6
	전월 대비 증감률(%)	-23	-1.2	12.5	-6.2	9.0	7.3	9.3	1.5	-3.2	-0.6	-3.1	0.3
	2023년	591,136.7	596,011.8	643,208.6	609,746.9								
	전년 대비 증감률(%)	6.4	8.2	4.4	5.3								
	전월 대비 증감률(%)	-16.2	0.8	7.9	-5.2								
산업화물 운송량	2020년	310,640.7	314,549.0	332,753.5	304,039.5	306,417.9	302,260.4	329,721.0	339,367.9	337,709.2	338,718.0	329,493.3	338,860.1
	2021년	304,340.5	295,825.0	336,610.2	324,025.6	342,514.6	346,501.7	353,630.4	353,522.2	347,324.0	351,155.5	338,860.7	346,887.4
	전년 대비 증감률(%)	-2	-6	1.2	6.6	11.8	14.6	7.3	4.2	2.8	3.7	2.8	2.4
	전월 대비 증감률(%)	-10.2	-2.8	13.8	-3.7	5.7	1.2	2.1	0.0	-1.8	1.1	-3.5	2.4
	2022년	310,666.9	298,150.0	335,129.1	315,164.4	333,213.2	335,819.4	344,903.0	345,045.7	333,564.9	343,692.2	335,845.0	340,599.2
	전년 대비 증감률(%)	2.1	0.8	-0.4	-2.7	-2.7	-3.1	-2.5	-2.4	-4.0	-2.1	-0.9	-1.8
	전월 대비 증감률(%)	-10.4	-4.0	12.4	-6.0	5.7	0.8	2.7	0.0	-3.3	3.0	-2.3	1.5
	2023년	322,870.2	318,319.0	343,079.2	319,028.1								

	전년 대비 증감률(%)	3.9	6.1	2.9	1.2								
	전월 대비 증감률(%)	-6.2	-1.4	7.8	-7								
파이프라 인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2020년	209,551.8	219,372.0	236,313.5	215,113.1	228,394.3	228,444.7	251,549.3	257,700.8	254,995.4	250,524.5	236,376.0	234,758.1
	2021년	199,321.8	199,857.6	235,731.0	232,670.2	250,470.9	257,678.8	264,845.0	264,019.9	256,877.4	255,601.8	242,134.3	240,636.6
	전년 대비 증감률(%)	-4.9	-8.9	-0.2	8.2	9.7	12.8	5.3	2.5	0.7	2.0	2.4	2.5
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	17.9	-1.3	7.7	2.9	2.8	-0.3	-2.7	-0.5	-5.3	-0.6
	2022년	206,368.5	206,124.7	232,175.6	228,564.4	246,680.6	253,467.5	263,814.2	264,176.3	255,311.5	258,308.7	244,893.5	239,100.8
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.1	-1.5	-1.8	-1.5	-1.6	-0.4	0.1	-0.6	1.1	1.1	-0.6
	전월 대비 증감률(%)	-14.2	-0.1	12.6	-1.6	7.9	2.8	4.1	0.1	-3.4	1.2	-5.2	-2.3
	2023년	220,706.2	228,025.1	249,795.6	233,479.9								
	전년 대비 증감률(%)	6.9	10.6	7.6	2.2								
	전월 대비 증감률(%)	-9.1	3.3	9.5	-6.5								

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

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

참고자료

a) [https://rosstat.gov.ru/statistics/transport\(2023.06.02. 검색\)](https://rosstat.gov.ru/statistics/transport(2023.06.02. 검색))

표. 2020년~2023년 4월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

(단위: 천 톤)

운송 수단		년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
철도 (직재 화물 기준)		2020	100,295.7	99,493.2	107,099.1	100,912.3	100,586.3	97,163.7	103,805.9	108,131.7	105,293.4	109,920.7	104,818.2	107,106.7
		2021	101,227.4	96,752.4	109,442.8	107,848.9	110,947.6	107,092.0	108,122.2	109,128.3	106,511.6	110,406.0	108,086.0	108,528.4
		2022	104,219.9	97,206.1	106,793.9	102,497.8	104,740.0	100,154.9	102,184.0	103,793.9	100,957.7	107,173.1	103,718.1	102,916.1
		2023	99,413.9	97,521.0	109,358.0	105,806.7								
차량 운송 화물	합계	2020	361,786.6	381,410.2	405,244.6	383,623.0	411,586.1	450,419.6	536,922.8	552,163.2	554,253.6	492,837.8	444,036.6	430,397.2
		2021	334,004.6	353,223.3	400,100.3	384,111.9	420,149.2	473,292.1	546,076.3	545,704.4	529,347.9	512,955.7	489,896.9	501,650.3
		2022	343,416.5	355,487.9	403,791.3	384,496.0	426,031.3	477,220.4	536,793.0	546,992.1	530,399.8	514,358.0	494,298.1	492,320.9
		2023	385,139.3	404,606.7	435,673.3	411,477.9								
	상업 화물	2020	104,918.1	115,948.7	124,410.1	108,181.7	112,363.0	114,857.0	129,398.4	131,967.0	132,466.6	125,180.8	121,222.0	122,663.2
		2021	94,523.3	99,962.2	121,630.5	119,458.8	125,624.6	132,521.8	138,157.3	136,426.1	131,395.0	129,777.8	123,943.9	126,917.5
		2022	98,301.4	104,598.2	121,359.3	120,653.4	127,885.8	135,834.8	141,473.1	140,655.3	136,619.7	135,280.4	130,292.5	131,269.7
		2023	116,872.8	126,913.9	135,543.9	120,759.1								
해상 운송		2020	1,871.2	1,657.9	1,638.8	1,633.9	2,327.2	1,582.5	1,949.0	2,158.3	2,625.6	2,508.8	2,584.1	2,152.8
		2021	1,467.0	1,216.8	1,851.1	2,178.1	2,218.6	1,565.2	2,115.4	2,217.4	3,042.9	1,638.4	1,745.8	2,182.9
		2022	1,726.5	2,229.2	1,816.1	1,759.9	2,402.0	2,054.9	3,008.6	3,015.3	1,944.4	2,408.0	2,939.0	2,874.4
		2023	2,725.7	2,211.6	2,784.6	2,799.4								
내륙수운*		2020	2,386.1	2,202.3	3,064.0	4,304.4	13,028.3	14,750.6	16,304.0	15,348.5	14,505.8	12,800.3	7,624.8	2,706.3

		2021	2,003.8	1,825.7	2,685.8	3,064.2	11,558.8	16,381.4	16,327.8	16,125.3	15,799.8	13,645.9	8,218.6	2,859.3
		2022	2,005.4	1,993.4	2,172.5	3,623.2	11,621.2	15,388.0	17,110.4	16,668.7	15,747.3	13,405.1	7,898.6	1,971.1
		2023	1,661.9	1,344.4	2,071.5	4,078.9								
항공**		2020	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
		2021	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
		2022	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	42.1	45.3	51.1
		2023	31.9	34.2	37.6	35.8								
파이프 라인***	합계	2020	101,088.9	95,177.0	96,440.0	88,926.4	78,023.6	73,815.7	78,171.7	81,667.1	82,713.8	88,193.5	93,117.3	104,102.0
		2021	105,018.7	95,967.4	100,879.2	91,355.4	92,043.7	88,822.9	88,785.4	89,502.3	90,446.6	95,553.7	96,726.4	106,250.8
		2022	104,298.4	92,025.3	102,953.5	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5	90,951.5	10,1498.4
		2023	102,164.0	90,293.9	93,283.6	85,548.2								
	PNG^{a)}	2020	49,395.7	46,509.4	44,209.8	38,317.4	35,183.3	33,093.3	35,853.7	37,595.6	39,232.5	44,070.0	49,347.3	58,779.5
		2021	59,788.8	54,521.3	54,592.6	45,026.0	43,971.0	41,028.4	40,936.8	41,657.0	43,216.4	45,738.3	48,057.0	56,093.4
		2022	54,122.9	47,168.1	52,619.6	41,560.6	39,091.3	31,527.3	30,147.9	31,286.8	30,716.4	35,886.4	40,767.2	-
		2023	49,732.7	44,611.8	-	-								
	송유관^{b)}	2020	47,945.9	44,991.2	48,320.0	47,048.6	39,722.3	37,844.4	39,174.0	40,744.2	40,222.9	41,401.1	40,398.7	41,671.8
		2021	41,622.7	38,223.0	42,717.9	42,979.7	44,757.0	44,310.5	44,332.7	44,032.8	43,897.7	46,218.3	44,751.6	46,017.8
		2022	46,095.5	41,154.5	46,503.2	41,606.8	44,044.2	47,188.8	47,084.5	46,076.5	44,480.2	46,247.8	46,117.8	-
		2023	47,881.1	42,059.8	-	-								
	석유	2020	3,747.3	3,676.4	3,910.2	3,560.4	3,118.0	2,878.0	3,144.0	3,327.3	3,258.4	2,722.4	3,371.3	3,650.8

제품 파이프 라인 ^{a)}	2021	3,607.2	3,223.1	3,568.7	3,349.7	3,315.7	3,484.0	3,515.9	3,812.5	3,332.5	3,597.1	3,917.8	4,139.6
	2022	4,080.0	3,702.7	3,830.7	3,432.6	3,397.1	3,635.8	3,856.4	3,506.1	3,056.8	3,249.3	4,066.5	-
	2023	4,660.2	3,622.3	-	-								

* 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

** 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

*** a, b, c의 총합

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

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.06.02. 검색)