제68호 2018년 9월 19

KMI 극동러시아 동향 리포트

Contents

- 제4차 동방경제포럼 특집
  - 제4차 동방경제포럼(EEF)결과 및 향후 한러9브릿지 협력 시사점
- 통계로 본 이슈
  - 올 1~8월 극동지역 항만 물동량, 전년 동기대비 11.8% 증가
- 전문가 칼럼
  - 인적 자원 구축: 성공의 열쇠 '9 bridges'
- 극동러시아 주요 동향
  - 일본 국토교통성, TSR 화물수송 시범사업 실시
  - 중국, 러시아 극동지역에 고속철도 건설 계획
  - 러시아, 블라디보스톡항 내 북한 선박 입항 허용
  - 푸틴 대통령, BAM과 TSR 확장을 국가교통 인프라 최우선 목표로 설정
  - 제4차 동방경제포럼 개최
- 주요 통계
  - 2018년 1월 ~ 6월 사할린 주 수입품목

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

항만·물류연구본부 국제물류연구실 △총괄: 박성준 러시아연구센터장 △감수: 길광수 명예연구위원 △편집: 김엄지 연구원

제4차 동방경제포럼 특집

제4차 동방경제포럼(EEF) 결과 및 향후 '한러 9브릿지' 협력 시사점

제4차 동방경제포럼 개요

- 제4차 동방경제포럼이 2018년 9월 11일부터 13일까지 2박3일간 일정으로 블라디보스토크 루스키섬 극동연방대에서 개최됨[1)]
  - 주최측 집계에 따른 참가국과 참가자 수는 60개국, 총 6,000 명 수준
  - 외국인 참가자 수로는 중국 1,096 명, 일본 570 명, 한국 335 명 순으로 가장 많았으며, 북한은 12명의 대표가 참가
  - 2박3일간 △ 극동 투자자 지원 방안, △ 극동의 산업 우선순위, △ 극동개발을 위한 국제협력 방안, △ 극동 주민의 삶의 질 및 생활 여건 개선 등 크게 4개의 대주제 및 100여 건의 행사로 진행됨

- 금번 동방경제포럼은 전체적으로 국가별로는 중국과의 협력이 크게 강조되는 가운데 스마트 시티, e-commerce 등 디지털 경제의 활성화, 교육, 스포츠 등 논의 주제가 다양화된 특징을 보임
  - 중국은 러-중 다이얼로그, 러-중 지역지도자 라운드 테이블, 러-중 정부간 위원회 등 양자 테이블 외에, 국경전자무역, 실크로드 교차로(Crossroads on the Silk Road), 동북아 에너지 협력, 관광 산업 세션 등 다양한 분야의 특정 세션에 패널리스트 등 주요 연사로 참가함

    ※ 특히 중러간 초국경 전자무역 세션에는 JD그룹 부회장, 중국우편 부회장, 차이냐오 CEO 등이 참가했으며, 시진핑 국가주석 외에 왕윌린(CNPC), 저우샤오취안(바오포럼

1) 이하의 내용은 동방경제포럼 공식 웹사이트에 개제된 결과를 바탕으로 작성(https://forumvostok.ru/en/)

아시아 총재) 등 거물급 인사들이 개별 세션에 참가함

- 한편 참가 규모만 보면 금번 동방경제포럼은 지난해 제3차 동방경제포럼과 비슷한 규모였으나, 투자 유치액 면에서는 '17년 실적보다 약 5천억 루블이 증가한 좋은 성적을 달성
  - 제3차 동방경제포럼은 세계 60개국·약 6,000 명 수준이었음
  - 협정체결 건수는 2017년 217 건에서 올해 220건으로 거의 같은 수준
  - 금액은 2017년 2조4,900억 루블 규모에서 올해 3조1,080억 루블로 5천억 루블 넘게 증가[2)]

한러 관련 주요 세션 개최 현황: 1. 러 극동 프로젝트 파트너십

- 4차 동방경제포럼 공식 개최 전날인 9월 10일 블라디보스톡 롯데호텔에서 개최(본행사와는 별도)
  - 한측 코트라(블라디보스톡 무역관), 러측 극동투자수출청 및 연해주투자청 등이 공동 주관하여 개최
  - 러측 극동투자수출청의 전반적인 극동개발 현황 설명 후, 한측과 러측이 교대로 유망 프로젝트를 제안하는 형태로 진행

- 극동개발 현황(러 투자수출청 게오르기 콜파체프) 발표
  - 극동지역 경제성장률은 러시아 평균 성장률의 2배 기록
  - 1,300개 이상 신규 투자프로젝트가 발굴·진행되어 오고 있으며, 투자액은 총 597억 달러 규모이고, 이에 따라 12만5천 명의 일자리 창출 효과 발생
  - 러 극동은 임업, 농업, 수산업, 물류 및 항만산업, 광업, 석유 및 가스 정제산업은 물론, 첨단산업과 부동산, 관광업 등에 2020년까지 총 3백억 달러 규모의 투자 가능성이 존재

2) 2017년 행사 규모는 코트라 자료 참조(https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/7/globalBbsDataVIew.do?setIdx=245&dataId=160859)

▪ 한 측은 선도개발구역 산업단지(LH) 등 현재 계획 중이거나 추진 중인 투자계획 4건 발표

- (선도개발구역 산업단지 투자계획) LH가 계획 중인 것으로, 2017년 현재까지 선도개발구역 및 자유항의 지정 현황('17년 기준 17개, '18년 기준 18개) 및 세제 혜택 등 투자 특징을 개관

※ 특히 블라디보스토크 국제공항 인근 나제진스카야 선도개발구역을 중심으로, 의료시설, 회의시설, 스타트업 지원시설 및 직업훈련원(추후계획) 등이 포함된 종합적인 기반시설 조성계획 발표

※ 사업 추진 단계: LH공사는 이같은 계획을 바탕으로 국내 투자자를 모집 중임

- (나제진스카야 수산물 생산 프로젝트) 러극동 진출업체 오양씨푸드가 추진 중인 계획으로, 연해주 소재 대표적인 선도개발구역인 나제진스카야에 총 3ha 규모로 수산물 가공센터, 냉동창고 및 관련 물류시설 등을 지어 명태, 명란 등의 가공을 추진 (총 3억6천2백만 달러 규모)

※ 주요 사업추진 계획: 2018년 시설 착공, 2019년 1단계 공사 완료 및 시범 운영

- (러극동 교통관련 모바일결제 시스템) 기드온글로벌이 추진 중인 사업으로, 간단한 앱을 통해 시내버스의 운행위치 및 정류장 도착시간을 알려주고, 승하차시 교통카드를 통해 요금을 지불하는 전자결제 시스템 도입

※ 시스템 핵심: QR 시스템 및 버스정보 실시간 정보제공

- (슬라뱐카 수리조선소 프로젝트) IMT마린이 추진하려는 사업으로, 연해주 핫산군의 주요 항만인 슬라뱐카에 선박수리를 겸한 중대형 어선을 건조하는 것을 사업 핵심으로 함

※ 동 업체는 경남·울산권의 수리조선업체로, 슬라뱐카의 Berkut 그룹을 사업 파트너로 하여 합작법인을 설립 후, 트롤어선 및 킹크랩어선 등을 건조할 계획(자금 지원은 일본인 합작사를 통해 조달 계획)

▪ 러측은 블라디보스토크 골프클럽 및 리조트 단지 등 2건의 정부, 민간 차원 극동개발 관련 프로젝트를 발표

- (블라디보스토크 골프클럽 및 리조트) 러시아 골프파크사가 계획 중인 것으로, 블라디보스토크 국제공항에서 40분 이내 거리에 위치한 곳에 3단계로 총 27홀의 골프클럽과 호텔 3개·스포츠·레저 활동이 가능한 대형 리조트를 건설

※ 주요 사업추진 일정: 2018년 7월 마스터플랜 승인과 동시에 테스트 구역을 개발 중 (2019년 3월까지 1단계 조성공사 착수 예정)

- (프리모리예 산업단지) 연해주투자청의 자체 계획으로, 연해주 선도개발구역 중 하나인 볼쇼이카멘(즈베즈다조선소 위치) 및 나제진스카야에 제조업 시설 및 물류시설, 이를 위한 교통 기반시설을 확충해 산업단지를 조성

※ 2개 계획을 합한 총 사업대상 면적은 산업단지 16,000㎡, 물류단지 16,000㎡임

▪ 그 외 한국수출입은행과 러측 극동개발기금(FEDF)이 각각의 금융조달 계획 및 한러 투자협력 방안을 발표

- 한측: 2017년 정부의 '9브릿지' 구상과 관련, 극동러 투자계획이 있는 한국 기업체에 대한 적극 지원 재확인
- 러측: 향후 보건의료 분야(총 25억 달러 지원계획) 및 첨단기술(총 1억6천만 달러 지원 계획)에 대한 지원계획을 밝히며 한국측 협력을 제안

한러 관련 주요 세션 개최 현황: 2. 한러 비즈니스투자 위원회 합동회의

▪ 9월 11일 루스키섬 극동연방대 내에서 본행사의 일환으로 개최

- 한측에서는 코트라 권평호 사장, CJ대한통운 박근태 회장 등이 참가
- 러측은 러시아 전략기획청 안톤 모스칼렌코프 등이 참가

▪ 9브릿지 제안과 관련, 대기업의 극동러 진출 및 투자 방안 외에 중소기업의 진출 및 투자 활성화 방안도 함께 다뤄짐

한러 관련 주요 세션 개최 현황: 3. 한러비즈니스 다이얼로그

▪ 9월 11일 제4차 동방경제포럼 본행사의 일환으로 개최됨

▪ 한국 측에서는 이낙연 총리가 참석해 축사를 했으며, 롯데그룹 최원보 연해주 법인장, 가삼현 현대중공업 영업부문 총괄사장, KT 구현모 사장, 대외경제정책

연구원 이재영 원장, 울산시 송철호 시장, 포항시 이강덕 시장 등이 참석함

- 롯데 최원보 법인장은 현대 및 현대중공업으로부터 인수합병한 롯데호텔 및 우스리스크(하롤 및 미하일롭스크) 농장을 통한 향후 연해주 투자 계획을 발표

- 현대중공업은 2018년 2월 러측(즈베즈다 조선소)과 LNG연료추진 원유운반선 3척의 건조 및 기술 협약 체결 사실과 함께, 실질적인 기술교류 사항에 대해 발표

  ※ 조선기술 인력을 현지 파견, 원유운반선 설계.구매.건조 및 인력 교육, 조선소 운영 등에 대해 전반적인 자문 실시 중

- KT측은 스마트 시티, 보안, 감시 및 관제, 환경, 스마트 에너지, 스마트 농업, 디지털 헬스케어 등의 분야에 자사 IT 시스템 및 기술의 대 연해주 기술 접목 및 기술협력 방향을 중심으로 발표

- 아울러 울산시는 자동차·조선·석유화학·항만물류 중심, 포항시는 제철산업 중심 특장점을 소개하며, 극동러와의 협력 방향에 대해 발표

- 대외경제정책연구원 이재영 원장은 향후 한러 협력 전반에 대해 △ 비즈니스 협력, △ 4차산업혁명 중심 기술협력, △ 남북러 3각협력의 3방향을 제안

▪ 러시아측에서는 올가 골로뎃츠 부총리, 러연방 상의 세르게이 카트린 의장, 러 연합조선소(United Shipping Shipyards) 알렉세이 라흐마노프 사장, 러철도공사(RZD) 알렉산드르 미샤린 제1 부사장, 블라디보스토크 비탈리 베르케옌코 시장 등이 참석함

- 올가 골로뎃츠 부총리는 한러 간 교역, 투자 협력, 극동지역에서의 한러 경제협력 현황을 설명하고, 극동한국투자지원센터 활동, 한국 투자자의 날, 지역정부간 한러포럼, 9브릿지 이행 계획을 발표

- 라흐마노프 러연합조선소 사장은 극동지역 조선산업의 인력난 문제에 대해 설명했으며, 조선산업에서의 효과적인 한-러 협력 모델을 제시

- 세르게이 카트린 의장은 9브릿지 관련 구체적인 프로젝트 발굴을 기대하며, 9브릿지 프로젝트지역 내 기업들이 9브릿지 전략을 실질적으로 이행할 수 있도록 역내 정치상황을 안정화 시켜야 한다고 설명

- 알렉산드르 미샤린 러시아 철도 공사 제 1부사장은 철도운송 관련 한러 간 협력 방

안 및 현황에 대해 발표

- 비탈리 베르케옌코 블라디보스톡 시장은 부산, 인천과 자매교류를 맺었고, 동해, 포항과 교류협력을 맺는 등 지역정부와의 협력관계 유지 및 블라디보스톡 내 투자가 필요한 사업을 소개

▪ 이 외에 비즈니스 다이얼로그 후 양측은 푸틴 대통령과 이낙연 총리 등 양측 지도자와 기업 관계자 등 참가한 오찬을 통해 직접적인 대화의 시간을 가짐

한러 관련 주요 세션 개최 현황: 4. 한반도-러시아(Russia and Korea: A New Space for Economic Cooperation)

▪ 9월 11일 동방경제포럼 본행사의 일환으로 루스키 섬에서 개최되었으며, 남북 철도 연결 및 러시아 철도와의 연결, 남북러 가스관 등의 사업협력 방안 토론

▪ 한반도-러시아 세션은 '남-북-러' 세션으로 동방경제포럼 역대 최초로 남북한이 나란히 참가

▪ 한측은 북방경제협력위원회가 주도적으로 참여

- 송영길 민주당 동북아평화협력특별위원회 위원장(전 북방경제협력위원회 위원장)을 대표로 하여 북방경제협력위원회 부단장 등 관계자 참가(통일부 파견 팀장 포함)
- 국토부 김정열 제2차관 및 한국가스공사 사장 등 정부 부처 및 공기업 대표 참석
- KMI 황진회, 이성우 본부장, 성원용 인천대 교수 등은 북방경제협력위원회 민간위원 및 전문위원 등의 자격으로 참가
- KMI 이성우 본부장은 발표를 통해 극동러에서의 남북러 협력 방안으로 '나선 평화협력 클러스터' 공동개발을 제안

※ 나진항 개발 관련 3호부두 컨테이너화, 1.2호 부두 통합 리모델링, 나선산업단지, 핫산 첨단농업(Smart Farm), 철도의 육상물류 거점 확보 및 관광 등을 포함한 개념

▪ 북한측은 철도성 김윤혁 부상(차관)을 대표로 하여, 김창식 부국장, 김성철 및

간세혁 등 철도성의 고위급 관리들이 참가

- 러측은 극동개발부 이고르 모글로프 차관, 러철도공사(RZD) 알렉산더 미샤린 제1 부사장 외에 지난 7월 초중순 북방경제협력위원회 방북에 동행했던 나선콘트란스 국장 이반 톤킨 등이 참가

- 동 세션과 별도로 남북의 고위 참가자들은 별도의 비공식 대화를 갖고, 남북 철도연결 및 한반도종단철도의 시베리아횡단철도 연결 방안을 논의

한러 관련 주요 세션 개최 현황: 5. 한국 정부 및 인사 참가 세션

- (전체 세션) 9월 12일 전체 세션에서 이낙연 국무총리가 기조 연설
  - 러측 푸틴 대통령, 중국 시진핑 국가주석, 일본 아베 신조 총리와 함께 기조 연설
  - 한-러극동 협력 중요성 및 9브릿지 추진 의지 재확인

    ※ 한-러극동 교역액(71억 달러)이 한-러 전체 교역액(189억 달러)의 37.5%에 이른다는 사실을 직접 언급
  - 남북러 3각 협력의 중요성을 언급하며, 한반도 비핵화와 평화정착에 대한 한국 정부 노력에 적극적인지지 호소

- (에너지 분야) 9월 11일 본행사의 일환으로 열린 동북아 에너지 협력(Energy Cooperation in Northeast Asia)에 이부영 전 국회부의장, 이정호 한국과학작가협회 회장 등이 참석
  - 러, 중, 남북한, 몽골을 아우르며, 모두에게 혜택이 돌아갈 에너지 협력 중요성을 강조
  - 북방경제협력위원회측 김효선 민간위원 등 일부 에너지 관련 및 담당 공무원도 참가

- (국제물류 분야) 9월 11일 본행사의 일환으로 열린 극동의 유라시아 물류망 통합 전망(Prospects for Integrating the RFE into Eurasian Logistics Chains)에 현대글로비스 등이 참가
  - 한편 동 세션에는 중국 르자오항집단, 러시아 FESCO 및 트란스콘테이너, 일본의 ToyoTrans 등이 함께 참가

- (디지털 경제 분야) 9월 12일 본행사의 일환으로 열린 극동 무역과 경제에서의 인공지능 기술개발(Development AI Tech in the FE's Trade and Economic Region)에 한국과학기술연구원(KAIST) 이수영 교수 등이 참가

- (첨단보건 의료 분야) 9월 11일 의료 클러스터 부문 세션(An International Medical Cluster)에 부산대병원 이창훈 병원장 등이 참가

종합 및 9브릿지 관련 시사점

1. 성과와 한계를 동시에 보여줌

- 평양 개최 남북정상회담 개최가 이미 예정된 상황에서 열린 개최 시점의 문제, 9브릿지 제안 1주년이라는 비교적 짧은 기간이란 점에서 당초부터 일정한 제약을 갖고 4차 동방경제포럼을 맞게 됨
  - 정부가 남북정상회담 준비에 집중하게 됨으로서 대통령 방문 대신 총리 방문으로 결정되었으며, 한러경제협력공동위원회가 개막 전 열렸던 2017년 상황과는 다른 여건이 조성됨

- (남북러 협력 기반 구축) 동방경제포럼 공식 세션으로 남북러 포럼이 열린 것은 의미 있는 성과
  - 2015년 제1차 이후 현재까지 동방경제포럼의 틀에서 남북한이 나란히 극동개발 협력 방안을 위한 공식 세션에 참석한 것은 이번이 최초
  - 극동개발에 대한 북한의 참여는 과거 정부 하에서도 고려되었으나 실패했던 것으로, 동 세션을 통해 남북한 철도 연결 및 한반도종단철도-시베리아횡단철도 연결이 구체적으로 논의된 것은 성과라 할 수 있음(향후 여건 변화에 따라 남북러 3각 협력 촉진의 기반 마련)

- (실무적 성과) 한러 경협 실무 측면에서도 극동러 현지에서 주목받는 사업들이 착수되었으며, 한국 기업 진출 전망을 밝게 하는 협약도 체결됨

- 러시아 온라인매체 '마르스키에 베스치 라시아'는 동방경제포럼 기간 이낙연 총리의 블라디보스토크 상업항 방문 사실과 더불어, 러 선사 FESCO와 현대글로비스 간의 협력 등으로, 부산항 출발-블라디보스토크 경유-상트뻬제르부르크를 잇는 화물전용 열차(블록 트레인) 협력을 보도[3)]

  ※ 주1회 운행으로, 핵심 사업 내용은 한국에서 생산한 자동차 부품을 TSR 블록 트레인으로 연결, 화물 운송시간을 대폭 단축시키는 것임

  ※ 동 사업은 8.15 경축사에서 대통령이 천명한 동아시아철도공동체 구상 실현에도 긍정적으로 작용할 전망

- 한편 롯데그룹은 현대호텔의 인수(지난 8월 17일 롯데호텔로 개칭후 재개장) 및 우스리스크 현대농장 인수 외에, 핫산군 등 남부 연해주에 농업과 유통업 등을 결합한 신사업 모델 시장 조사에 착수[4)]

- 즈베즈다조선소 협력 관련, 현대중공업(현대삼호)은 이번 동방경제포럼에 즈음해 러측에 원유 운반선 설계 및 건조 등에 대한 기술 제휴를 강화하기로 했음

- 이와 별도로 삼성중공업은 동방경제포럼 기간 중 4만2천~12만 DWT급 셔틀 유조선 건조를 위해 즈베즈다 조선소와 합작기업 설립에 관한 기본협약(Term Sheet)에 서명한 것으로 알려짐[5)]

- 9월 11일 KT는 러시아 헬스케어 기업인 어센드케어와 업무협약을 맺고, 러시아 디지털 헬스케어 시장 공동 진출을 목표로 시장 조사를 실시할 계획임[6)]

  ※ KT는 이미 러측 극동투자수출지원청과 원격 의료 부문 협력에 합의하는 양해각서를 체결한 바 있으며, 금번 업무협약은 민간 헬스케어 시장과의 협력임

▪ (한계와 제약) 극동러 현지의 정보 부족, 가변성 등 사업 환경 여건에 대한 진지한 논의 부족

---

3) 한국경제 온라인 2018년 9월 11일일자 보도(http://news.hankyung.com/article/2018091130 35i)

4) KMI 한러공동연구센터는 9월 초, 롯데 고위 임원들이 슬라뱐캬 및 크라스키노 등 핫산군 일대의 사업 대상지 조사를 실시했음을 러시아 현지인을 통해 확인

5) 2018년 9월 13일 자 연합 뉴스 보도 (http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/09/13/0200000000AKR20180913001600080.HTML?input=1195m)

6) 조선비즈 온라인 2018년 9월 11일자 보도("KT, 러시아 헬스케어 기업과 손잡고 러시아 진출한다") 참조

- 지난 2~3년간 한러 협력의 성공의 시금석이었던 나지모바곶 수산가공물류 복합단지가 밝은 사업모델 및 한러 고위층의 지원에도 불구하고 사실상 좌초됐으나, 이에 대한 검토 부족

- 나제진스카야 선도개발구역의 경우, 전체적인 입지 조건은 양호하나 장단점, 강약점과 관련된 러측 정보 제공이 제한적임

  ※ 나제진스카야 선도개발구역 전면의 바다는 수심이 매우 낮아 규모 있는 선박의 출입이 불가능하나 이런 사실이 제대로 공유되지 않고 있음

- 대개의 사업 계획이 여전히 '극동의 무한한 잠재력' '한국의 진출 불가피성'에 기반해 수립되는 측면이 여전히 강함

  ※ 극동의 무한한 잠재력은 주로 풍부한 천연자원 보유 등을 통해 강조되고 있으나, 부분적인 자원의 빈곤, 기후조건 등에 대한 고려가 상대적으로 미흡

- 금번 동방경제포럼의 공식 세션에 기업과 정부 간 대화 형식으로 러시아 극동지역의 기술 장벽, 규제 여건의 차이, 협력경험과 관련 정보의 결여 등이 논의되었으나, 한국측의 적극적인 참여는 저조

- 아울러 이와 같은 한러 협력 및 투자 관련 여건 개선을 위한 인력 양성 및 지식공유를 위한 교육 협력 분야는 상대적으로 소홀히 다뤄짐

2. 9브릿지 구현 관점 시사점

▪ (철도 및 복합운송, 물류 관련 분야) 올해 진전된 시베리아횡단철도를 이용한 블록 트레인 사업을 정부가 천명한 '동북아 철도공동체' 구상과 연계하기 위한 후속 방안 연구 필요

- 9브릿지 분야 중 철도, 일자리 창출, 항만, 농수산 등에 직접적으로 연계되는 중요성을 가짐

- 금번 동방경제포럼 공식 세션 중 항만물류 분야 세션(Port Infrastructure: New Opportunities for Investors, 9월 11일 개최)이 있었으나, 주요 참가자가 부재하여 해수부 항만국 고위 관리, 부산항만공사, 관련 공기업 등의 적극적인 참여 필요

- (사업 장애요인에 대한 공감대 형성) 러시아측이 한국 기업의 투자를 촉진하기 위해서는 새로운 사업 제안 못지않게 기 추진 사업의 실패 또는 지연 사례를 분석하여, 장애 요인 제거방안에 대해 공감대를 이뤄야 함
  - 이런 측면에서 나지모바곶 수산가공물류단지 사업의 지연사유가 정확히 밝혀지지 않은 상태에서, 또 다른 수산가공 사업이 제안되고 있는 것은 재검토 필요(같은 실수를 두 번 반복할 가능성 존재)
  - 향후 한러 협력을 촉진하기 위해서는 한러 간 유관 기관 공동으로 '태스크 포스'를 구성해, 사업 지연 사유 및 장애 요인 제거를 정기적으로 협의하는 방안 필요

- 남북러 3각협력 사업 지속 발굴 및 추진은 북한의 참여가 필요하며, 이는 신북방정책과 한반도 신경제지도 구상의 접합점이라는 점에서 지속적으로 논의를 이어갈 필요가 있음
  - 특히 9브릿지 분야에서 뿐만 아니라 극동러 지역에서의 남북러 3각 협력은 러시아 측에도 현실적으로 중요성이 매우 큼(부족한 노동력 공급을 북한 노동자로 활용-단 현재는 국제 제재 하에 있어 제약 사항)
  - 향후 선도개발구역은 물론, 항만, 조선 등 9브릿지 타 분야에서 북한 인력 활용 문제와 방식을 분야별로 검토할 필요가 있음

- (모범 사례 창출 필요성에 대한 양측의 충분한 공감대 필요) 위험 요소와 불확실성이 큰 사업 환경 때문에 현지 진출 한국 기업들(특히 중소기업)은 적극적인 투자를 꺼리고 있음
  - 신뢰성을 높이고 투자를 촉진하기 위해서는 작은 사업이라도 성공 가능성이 높은 사업 분야를 선정해, 양국 정부가 합심하여 성공 사례를 만들어 나가는 노력이 강화되어야 할 것임

박성준 러시아연구센터 센터장

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

김엄지 연구원

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

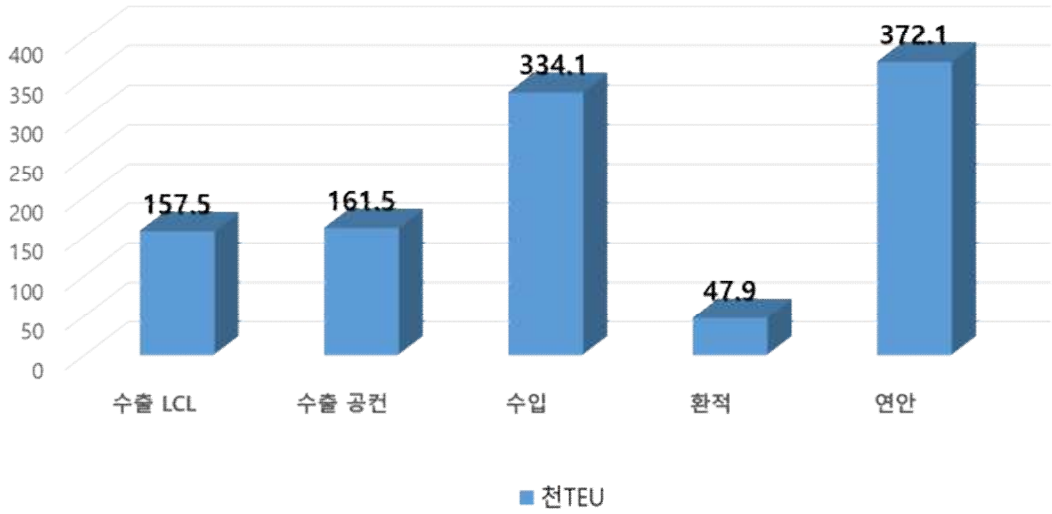
전명수 현지리포터(국립 블라디보스톡경제서비스대학교)

070-5044-9052, msjeon1976@gmail.com

통계로 본 이슈

올 1~8월 극동지역 항만 물동량, 전년 동기대비 11.8% 증가

2018년 1~8월 극동지역 항만 물동량



자 료 : http://infranews.ru/logistika/more/52522-oborot-kontejnerov-v-rossijskom-dalnevostochnom-bassejne-v-yanvare-avguste-2018-g-vyros-na-118/(검색일: 2018년 9월 18일)

- 2018년 1~8월 극동지역 항만 물동량은 총 107만 TEU로 전년 동기대비 11.8% 증가했음

- 수출 LCL은 전년 동기대비 10.9% 증가해 약 16만 TEU, 수출 공컨 또한 15.5% 증가해 약 16만 TEU를 기록했음
- 수입 컨테이너는 전년 동기대비 12.4% 증가해 약 33만 TEU, 환적은 약 5만 TEU(+9.3%), 연안은 약 37만 TEU로 10.5% 증가했음

▪ 또한 동기간 극동지역 항만은 건화물 8,450만 톤(+7.1%), 액체화물 4,920만 톤(-2.2%)을 처리하여, 벌크화물 처리량은 전년동기 대비 3.5% 증가했음

▪ 중러간 운송루트 개발이 지속적으로 진행됨에 따라 극동지역 항만 물동량 또한 증가할 것으로 예상됨

- '프리모리예-2'의 훈춘(중)-자루비노(러)-닝보(중) 노선을 따라 중국선박이 첫 출항함
- 중국 선박 MSR No1은 200 TEU규모의 옥수수를 자루비노에서 닝보까지 운송할 계획임
- 블라디보스토크에서 개최된 출항식에서 화주 '동북아시아'사(社), '닝보-조우산'항만, 'MPBT'는 새로운 노선을 개발 및 투자하고, 러-중 간 경제 및 교역을 촉진하기 위한 협력을 위한 3자 협약서를 체결함

훈춘-자루비노-닝보로 출발하는 중국 선박 MSE No1

참고자료 : http://infranews.ru/logistika/more/52522-oborot-kontejnerov-v-rossijskom-dalnevostochnom-bassejne-v-yanvare-avguste-2018-g-vyros-na-118/(검색일: 2018년 9월 18일)

http://infranews.ru/logistika/more/52520-gruzooborot-morskix-portov-dalnevostochnogo-bassejna-za-8-mesyacev-2018-g-vyros-na-35/(검색일: 2018년 9월 18일)

http://infranews.ru/logistika/more/52529-v-ramkax-koridora-primore-2-otkrylas-tranzitnaya-liniya-xunchun-zarubino-ninbo/(검색일: 2018년 9월 18일)

김엄지 연구원

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

전문가 칼럼

인적 자원 구축: 성공의 열쇠 “9 Bridges”

세르게이 스미르노프,
네벨스코이 해양대학교 교수

158년 전 러시아는 동해 연안으로 진출했으며, 러시아의 진출시기로 보자면, 수천 년의 역사에 이르는 한국과 중국, 일본 문명에 비해 아주 짧은 시간이다. 러시아 극동지역에 있는 유럽인(주로 우크라이나인과 러시아인)은 중국 북부, 한국 및 일본 전체 인구에 4%미만 밖에 되지 않는다. 그리고 그들 중 60% 이상이 극동지역에 정착했으며, 그들의 삶과 운명은 이 지역과 밀접하게 연결되었다.

그러나 주요 유럽 강대국이 서태평양에 진출했었다는 사실을 간과해서는 안 된다. 1860년 블라디보스톡이 건설된 후 군사도시 및 해군기지로 전환되면서, 1904-1905 러일 전쟁, 미 해군 진해기지 건설 및 한반도 분단 등 동북아 지역 내 역사적 사건들을 유발했기 때문이다.

동북아 문제에서 러시아의 임무나 위치가 얼마나 중요한지 강조하기 위해 역사 이야기를 간단히 언급했다. 하지만 과거와는 다르게 오늘날 국제관계에서의 군사력은 국가 간 영향력을 미치는 유일한 요소가 아니며, 경제 및 무역 부분이 훨씬 더 큰 의미를 내포하고 있다. 현재 러시아 극동 지역의 경제 발전 수준은 아태지역 내 전략적 영향력보다 훨씬 적다.

이러한 현상이 단지 러시아의 내부 문제 때문만이 아니라고 주장하는 데는 근거가 있다. 다양한 수준에서의 긴밀한 국제협력은 오늘날 국제무대에서의 모든 주체들에게 상당한 경제적 이점을 제공한다. 러시아 극동지역 그 예로 들 수 있다. 러시아산(産) 탄화수소 및 기타 천연 자원 의 수입뿐만 아니라, 국제물류 및 북극항로 이용 또한 한국 및 다른 동남아시아 국가들에게 중요하다.

러시아 정부가 이 문제를 심각하게 다루지 않는다고 평가하는 것은 옳지 않다. 지금까지 구체적인 결과가 없기는 하지만, 극동지역 개발에 초점을 맞춘 여러 계획, 전략 및 프로그램이 승인되었고, 막대한 액수의 예산이 투입되었다. 승인된 국가전략 및 프로그램에는 인적 자원 개발과 관련된 정부 계획이 포함되어 있다. 논란의 여지가 있는 연방법 #119-FZ 2016년 5월 1일 “극동 헥타르”를 극동개발을 위한 정부정책의 예로 들 수 있다. 이론상으로는 모든 성인 러시아 시민은 이 토지를 경제적으로 사용할 의무와 함께 5년간 무료로 1헥타르의 땅을 선택하여 소유할 수 있다고 명시되어 있으나, 사실상, ‘극동 헥타르’로 지정된 지역의 90%는 인프라 미개발 등과 같은 이유로 사용할 수 없다.

또한 극동지역 주민들의 이주현상은 지속되고 있다. 지난해(2017) 1월 러시아 극동연방구(프리모리예, 사할린, 캄차카, 야쿠티야 등을 포함한 9개 주)의 인구는 6,182,679명이었고, 금년 12,290명이 감소했다. 2018년 극동지역 인구는 약 3만 명이 감소할 것으로 추산되며, 고령화 현상 역시 점차 뚜렷해지고 있다. 인구감소 문제가 더욱 심각하다고 판단되는 이유는 공식적으로 발표된 통계에 이주신고를 하지 않은 주민수를 포함하지 않았기 때문이다. 대략적인 추산에 따르면, 러시아 극동지역 거주자 중 5만~7만 명이 해외에서 (주로 중국과 한국에서) 근무하고 있다. 이는 모스크바, 상트 페테르부르크 또는 흑해 연안으로 이주한 ‘국내 노동자’의 3배에 달하는 수치이다. 이들은 양질의 생활과 수입 불안정의 문제로 타 지역으로 이주한 것으로 판단된다.

극동지역 내 일자리는 주로 중앙아시아 출신 이주민으로 대체되고 있으나, 불행히도, 외국인 노동자들의 전문적 수준은 지역 경제 수요에 부합하지 않는다. 그 밖에도 최근까지 북한 출신의 건설 및 농업 노동자들의 역할이 컸으나, 북한 노동력 사용금지에 대한 유엔 제재안이 통과되면서, 러시아 극동 지역에 심각한 타격을 주었다.

이와 같이 극동지역은 다소 복잡한 현실을 직면하고 있다. 러시아와 동북아시아의 경제는 국경 간 물류, 에너지 자원, 북극 교통 항법 등 극동 지역의 선별된 산업에 있어 급진적인 성장이 필요하다. 기술, 금융 자원 등을 기반으로 물류, 에너지 자원 등과 같은 프로젝트는 우선순위로 진행되어야 한다. 하지만 분야 별 전문가가 부족한 실정이다. 또한 오늘날 중국 노동력의 임금수준은 러시아 고용주들에게 맞지 않으며, 동남아시아 이주노동자들은 극동 지역의 극한 기후 조건에 익숙하지 않고 전문 기술에 대한 고용주들의 만족도가 낮다. 국내 이주 노동자들의 경우 불공정한 계약으로 착취당하는 사례가 많으며, 숙련된 전문가들은 그런 위험을 무릅쓰지 않을 것이다.

이 문제에 대한 해결방안은 제한적이다. 동북아시아 내 모범 사례를 활용하여 현지 직원을 교육시키는 방안이 있으며, 교육 종료 후 질 좋은 직장을 얻을 수 있도록 보장해야 한다. 다국적 프로젝트에 의해 많은 일자리가 창출 될 것으로 예상됨에 따라, 직원들은 다문화 환경에서 일할 준비가 되어 있어야 한다.

위의 모든 내용은 극동 지역의 러시아인에게만 해당되는 것이 아니다. “일대일로(원 벨트, 원 로드/一帶一路)” 또는 “9 Bridge”와 같은 메가 프로젝트에 참여하고자 하는 한국인, 중국인, 몽고인 등을 위한 공동 교육 및 훈련 프로그램을 통해 러시아 항해사, 엔지니어 등의 모범 사례와 전문지식을 전수할 수 있다면 인력난 문제 해결에 효과적일 것이다,

물론 실제로 실현시키는 것보다 종이로 제안하는 것이 더 쉽다. 언어장벽, 동북아시아에서의 볼로냐(Bologna)식 통합 교육 표준 부재, 다른 사고방식, 상호 역사적 갈등 등과 같은 어려운 과제들이 그 길에 존재한다. 하지만 선원들의 경험으로 이 모든 것을 극복할 수 있다. 국제 해양 기구(IMO)의 지원 하에 자기통제 국제교육시스템(self - regulating global system of training) 및 상선 승무원 감시 시스템을 개발 및 도입했다. 탄화수소 추출 산업에 이런 교육 시스템의 몇 가지 핵심 요소를 도입한 바 있다. 이처럼 타 산업에 적용해볼 수 있을 것이다.

중국 일류 대학들의 러시아와의 학술교류 확대는 주목할 만하다. 중국 대학은 정부의 폭넓은 지원을 받아 다양한 전공 분야에 대한 전문교육을 제공하고 있다. 최근 중국 대학들은 영어로 진행되는 석사 과정을 개설했으며, 이는 학술적 교류 면에서 큰 성과라고 볼 수 있다. 물론 중국은 관행에 따라 해외 전문가들이 '중국식' 익히고, 중국에 대해 해외에 홍보하도록 요구한다.

한러간 정치적, 문화적 유대 관계는 최근 몇 년간 꾸준히 성장하고 있다. 양국은 지리적으로나 심리적으로 매우 가깝다. 간편한 비자제도로 인해 인적교류가 활발해졌으며, 2017년 러시아를 방문한 한국인 관광객은 전년대비 58% 증가한 254,000명으로 집계되었다. 블라디보스톡과 한국 도시간 5개의 정기항공노선이 운항되고 있으며, 운행편마다 만원이라고 한다. 그럼에도 불구하고, 한국과 러시아 교육 기관 간의 학술적 협력은 비교적 낮은 수준이며, 국제 물류, 조선, 전자 및 정보기술과 같은 세계적으로 널리 인정받는 한국의 응용과학의 수준을 고려하면 다소 실망스러운 현실이다. 한국과 러시아 사이에 "Nine Bridges"를 함께 건설하기를 희망한다.

전문가 칼럼(원문)

HUMAN CAPACITY BUILDING: A KEY TO '9 BRIDGES' SUCCESS

Dr. Sergei M. Smirnov
Director, International Dept.
Admiral Nevelskoy Maritime State University
Vladivostok, Russian Federation
Ssmirnov@msun.ru
ssmvld@gmail.com

Russians have appeared on the Coast of East Sea 158 years ago – a very short period of time comparing to multi-millennial history of Chinese, Korean and Japanese civilizations. Europeans (mostly Ukrainian and Russian nationals) in the Far East of Russia never accounted for more than 4% of the total population in Northern China, Korea and Japan. And not more than 60% of them have settled here and linked their families' life and destiny with the Far East.

However, the influence of the fact that a major European power has capitally settled in the Western Pacific should not be underestimated. The foundation of Vladivostok in 1860 and its transformation into fortress city and naval base has triggered a chain of landslide events in NE Asia, including the 1904-1905 Russo - Japanese War, foundation of the naval port Chinhae and even the present division of Korean Peninsula.

This little digression into history was necessary to stress the importance of Russia's mission and position in NE Asia affairs. True, the time has changed and military might alone may not be regarded as principal factor of influence. Economics and trade are meaning much more today; and the level of economic development in the Far East of Russia is substantially less than its strategic influence in Asia – Pacific.

There are grounds to believe that it is not only an internal problem for Russia. Close trans-border cooperation on various levels gives significant economic benefits for all participants in today's globalized world. This is exactly the case with Russian Far-Eastern territories. It is not only the export of hydrocarbons and other natural resources from Russia to neighboring economies. Trans-continental logistic services utilizing inland communications as well as the Northern Sea Route may be equally important for Korea and other NE Asia nations.

It would be unfair to consider that the government of Russian Federation did not seriously deal with this problem. A number of initiatives, strategies and programs focused on development of the Far Eastern territories were approved, huge sums of budget money invested, but without tangible results so far. Many government initiatives declared the development of human capital here. Such as, for example, the controversial Federal Law #119-FZ dated May 01, 2016 "On the Far Eastern Hectare". Theoretically any adult Russian citizen may choose and get 1 hectare of land for free for 5 years, with obligation to put this land into economic use. In reality 90% of accessible 'Far Eastern hectares' cannot be used in any reasonable way due to the absence of infrastructure and other objective reasons.

Meanwhile, the exodus from the Far East continues. The population of the Far Eastern Federal District of Russia (nine provinces, including Primorye, Sakhalin, Kamchatka, Yakutia) was 6,182,679 in January 2017. A year after it decreased by 12,290. Demographic losses of 2018 are estimated as 30,000 people. The remaining population is gradually aging. What is worse, official statistics does not count the people who left the region without notifying immigration offices. According to rough estimates, up to 50,000 - 70,000 residents of Russian Far East are permanently working abroad, mostly in China and Korea; three times as much are 'domestic' labor migrants who flew to Moscow, St. Petersburg or Black Sea coast.

They are leaving because of lack of assurances for decent life and income.

Their jobs are taken by foreigners, mainly – the citizens of Central Asian states. Unfortunately, the professional qualities of these migrants do not suit the needs of local economy. Apart are the construction and agricultural workers from DPRK who performed useful functions in the critical industries – until recently. UN sanctions prohibiting the use of North Korean labor abroad have seriously hit the Far Eastern territories of Russia.

Thus, we all face a rather complicated reality. For one side, Russia and NE Asian economies need a radical growth in selected industries in the Far East – trans-border logistics, energy resources, Arctic transit navigation. The list may be continued, but these ones are hopefully in everybody's priority list. Technologies, financial resources are available (to some degree, of course). But, we see a deficit of qualified personnel. Chinese workers today are too expensive for Russian employers (*Sic!*). Labor migrants from SE Asia are not accustomed to severe climate conditions in the Far East and their professional skills are not among the top. Domestic labor migrants were often deceived in the past by unscrupulous contractors (Vladivostok APEC Summit-2012 facilities construction period provided a long history of fraudulency incidents) and the best professionals would not risk it again.

Resulting options are few, and the training of local staff utilizing best practices of NE Asia industry leaders is maybe the best one. Naturally, trained local personnel should be assured to get a decent job after completing education. It is expected that many new jobs would be created by multi-national projects, and the employees must be ready to work in multi-cultural environment.

All of the above applies not only to Russians living in the Far East. Joint education and training for Koreans, Chinese, Mongols etc, who intend to participate in mega projects like "One Belt, One Road" or "Nine Bridges" will be definitely useful as they would be introduced to the best practices and expertise of Russian navigators, engineers and scientists who conquered the Extreme North.

Certainly, it is easier to present on paper then to implement in real life. Many serious challenges exist on the way. Language barrier, absence of *Bologna* - type unified educational standards in NE Asia, different mentality, historic mutual

suspicions – again, the list may be continued. But, the experience of seafarers indicates that all this can be overcome. The unified self – regulating global system of training and watch keeping for merchant mariners has been developed and implemented under the auspices of International Maritime Organization. Several key elements of such system have been introduced in the industry of offshore hydrocarbon extraction. Why not transfer this experience to related inland industries?

A rapid progress of leading Chinese universities in extending academic exchange programs with Russian partners is worth noting. They have impressive government support (both from Beijing and on provincial level) and offer attractive terms of Master's level education on wide variety of majors. Recently PRC universities started to introduce the Master's courses taught fully in English – a big step forward in academic exchanges. Of course, it should be understood that China is following these practices not out of charity. Their rapidly growing economy demands foreign specialists familiar with the way of doing things '*Chinese – style'* and promote Beijing products and interests far abroad.

The political and cultural ties between Korea and Russia have been constantly growing in recent years. We are very close geographically and psychologically as well. Simplified visa regime has pushed forward human contacts on all levels. 254,000 Korean tourists visited Russia in 2017 which is a 58% rise comparing to 2016. Vladivostok serves 5 regular air flights with Korean cities, and they are always full. Against this background, the level of academic cooperation between Korean and Russian educational institutions is demonstrating lower dynamics. It is a bit disappointing taking into account the universally recognized highest level of Korean applied sciences such as international logistics, shipbuilding, electronics and information technologies. "Nine Bridges" are waiting to be constructed together!

극동러시아 주요 동향

일본 국토교통성, TSR 화물수송 시범사업 실시

- 지난 8월 29일 국토교통성은 러시아 운수성과 협력하여 TSR(Trans Siberian Railway, 시베리아철도수송) 이용촉진을 위한 화물수송 시범사업을 실시함
  - 2018년 4월 17일 국토교통성과 러시아 운수성이 공동개최한 러-일 운수실무회의에서 TSR 화물수송 시범사업 실시 계획을 확정함
  - 2018년 5월 16일 TSR 이용에 따른 현장점검 및 화주기업 등의 이용 촉진 등을 위한 화물수송 시범사업 공모를 실시함

- 국토교통성은 화주기업, 물류기업, 화주기업 및 물류기업 공동 참여를 대상으로 시범사업 공모를 추진함
  - 지원요건으로는 ① 러시아 극동지역 항만을 경유하여 TSR을 이용, ② 2019년 1월 수송 완료, ③ TSR 이용에 따른 관련 과제 검증으로 설정함
  - 선정기준은 ① 사업의 창의성, ② 실증사업 후 TSR 이용가능성, ③ 타 기업의 사업 전개가능성, ④ 실현가능성, ⑤ 비용 측면 등임

<TSR 이용에 따른 주요 검증 과제>

TSR 이용에 따른 관련 과제
1. 수송 중 진동, 온습도 변화에 따른 화물 파손
2. 리드타임에 따른 총 수송시간의 예측의 불확실성
3. 해상수송에 비해 비용 측면에서 약점(트럭 수송 연계 필요성 검토)
4. 극동지역 항만에서의 환적 수속의 어려움
5. 드라이 컨테이너에 의한 식료품 수송 가능 여부 확인의 어려움
6. 중량물 고박(완충재, 고박방법)에 과한 수속이 불명확

자료: 국토교통성 공식 사이트

- 이번 시범사업에서는 화주기업 및 물류기업 6개사, 7개 사업이 진행됨
  - 실행사업자로는 ㈜미쯔비시로지스틱스, ㈜히가시해운, ㈜토요트랜스, ㈜닛신, ㈜니혼쯔운, ㈜히타치건설기기로지스틱스가 참여함
  - 주요 수송품목은 생필품, 주택·건설용 자재, 쌀, 전자 피아노, 식료품, 건설기기 부품 등임

<TSR 시범사업 현황>

사업자	수송품목	주요 검증 과제
㈜미쯔비시로지스틱스 (三菱商事ロジスティクス株式会社)	생필품	온습도
㈜히가시해운 (東海運株式会社)	주택·건설용 자재	코스트·리드타임, 세관수속, 진동·온습도
㈜토요트랜스 (株式会社東洋トランス)	정미(精米)	코스트·리드타임, 세관수속, 진동·온습도
㈜토요트랜스 (株式会社東洋トランス)	전자 피아노, 가구, 전동공구	코스트·리드타임, 세관수속, 진동·온습도, 혼재
㈜닛신 (株式会社日新)	식료품	식료품수송, 철도규칙, 수송 시 진동·온습도
㈜니혼쯔운 (日本通運株式会社)	잡화 및 식품 등	세관수속, 혼재
㈜히타치건설기기로지스틱스 (日立建機ロジテック株式会社)	건설기기부품	코스트·리드타임, 세관수속, 진동

자료: 국토교통성 공식 사이트

참고자료 :http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000398.html(검색일: 2018년 9월 10일)

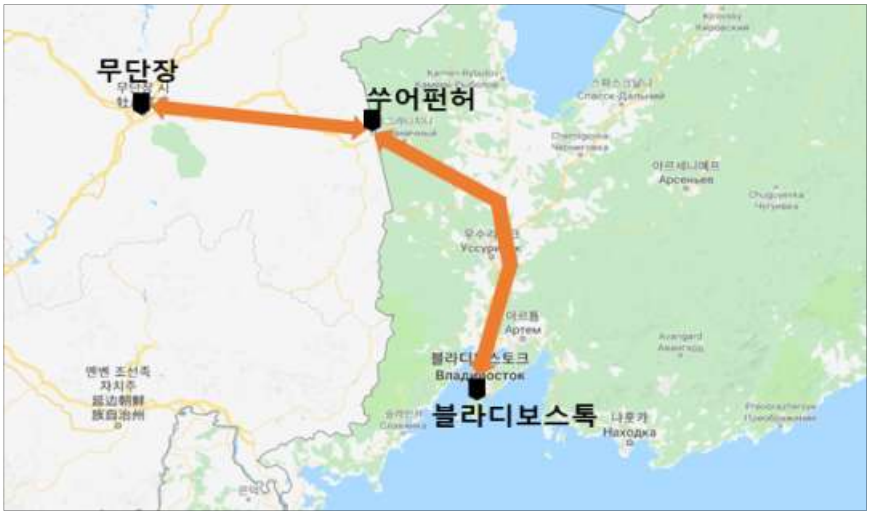
최나영환 전문연구원

051-797-4677, chnayoung@kmi.re.kr

중국, 러시아 극동지역에 고속철도 건설 계획

- 중국이 건설하고자 하는 고속철도는 180km 길이의 250kph 속도로 운행되며, 극동 러시아 지역의 블라디보스톡(Vladivostok)과 중국 남서부 흑룡강성 쑤이펀허(Suifenhe)시를 연결
  - 해당 프로젝트는 약 70억 달러의 가치가 있는 것으로 평가되고 있으며, 비용 경제성이 있는 것으로 판단함
  - 러시아 극동 연방지구 대통령 특사인 유리 트루트네프(Yury Trutnev)에 따르면, 중국 기업은 해당 프로젝트에 대해 구체적인 요소들까지 고려하여 경제적 효과를 분석했으며, 고속철도 건설은 비용 효율적이라고 결론을 내림

중국과 러시아 간 고속철도 건설 계획 구간



자료: Googlemap 바탕으로 저자 작성

- 중국은 이미 타당성 조사를 완료했으나 고속철도 건설 실현을 위해서는 러시아와 궤도 통일 등 합의가 필요
  - 가장 중요한 문제는 철도 트랙의 너비이며, 이는 중국과 러시아 양측이 듀얼 게이지(dual gauge)를 포함한 다른 옵션을 고려하고 있기 때문임
  - 러시아 교통부(Russian Ministry of Transportation)는 자국 국내선 트랙 너비인 1,520mm를 주장하고 있는 상황임
- 새로운 고속철도는 올해 초 합의가 이루어졌으며, 기존에 합의된 무단장(Mudanjiang)과 블라디보스톡을 연결하는 고속철도 건설의 일환으로써 이와 연계될 예정
  - 무단장과 블라디보스톡을 연결하는 고속철도 건설 프로젝트는 올해 4월 러시아와 중국 간 협정서 체결을 시작으로 진행되고 있음

※ 4.19 하바롭스크에서 개최된 '중국 투자의날' 행사에서 트루트네프 부총리 참석 하에 블라디보스톡-무단장 간 고속철도 건설에 관한 협정서를 체결함

  - 이는 380km 이상 길이의 고속철도를 건설하는 120억 달러 규모의 프로젝트로서, 12개의 새로운 역(정거장), 교량 및 터널을 통합적으로 개발·연계하는 것임

참고자료 : RT News(www.rt.com) (검색일: 2018년 8월 30일)

김보경 연구원

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

러시아, 블라디보스톡항 내 북한 선박 입항 허용

- 러시아는 최근 북한 선박에 대해 블라디보스톡항의 입항을 허용한 바 있음
  - 미국 VOA(Voice of America)의 보도에 따르면 최근 북한 선박이 러시아 블라디보스톡항에 입항한 것으로 나타남
  - 아시아 태평양지역 항만국통제위원회(Port State Control Committee)의 자료에 따르면 블라디보스톡항에 입항한 북한 선박은 '통명산' 이라는 선박명으로 밝혀짐
  - '통명산' 호는 냉장·냉동화물을 주로 운송하고 있으며 북한 해산물 수출기업의 소유로 파악됨
  - 또한 올해 5월부터 7월까지 총 5차례에 걸쳐 블라디보스톡항에 입항한 사실이 항만

국통제위원회의 자료를 통해 확인된 바 있음

- 최근 들어 냉장·냉동화물을 주로 운송하는 북한 선박의 운항이 늘어나는 추세이며 수산물 수출을 위한 행보라는 예상이 지배적임
  - 최근 몇 달 동안 총 9척의 선박이 블라디보스톡항에 입항한 바 있으며 대부분 수산물 수출이 주요 목적임
  - 올해 1월부터 6월까지 북한 선박 76척이 안전 점검을 받았으며, 검사 대상의 약 40%가 냉동 어패류를 운송하는 선박으로 나타남
  - 2017년 전체 안전 점검을 실시한 선박 가운데 6%가 냉동 어패류 전용 선박이었던 점을 고려해 볼 때 북한의 적극적인 수산물 수출 재개 움직임이 예상됨

- 2017년 8월에 채택된 UN 안전 보장 이사회의 제재 결의안에 따르면 북한의 수산물 수출을 금지한다는 조항이 체택된 바 있음
  - UN의 강력한 제재에도 불구하고 러시아는 북한 선박의 입항을 허용하고 있어 러시아정부의 입장을 주목할 필요가 있음

블라디보스톡항에 입항한 북한 선박

자료: www.upi.com(검색일: 2018년 8월 31일)

▌참고자료 :

upi.com/North-Korea-seafood-vessels-frequented-Russia-port/1471535707829/ 2018.8.31.

김동환 연구원

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

푸틴 대통령, BAM과 TSR 확장을 국가교통 인프라 최우선 목표로 설정

▪ 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 에너지산업 전략적 발전과 환경안전 위원회 회의에서 'BAM과 TSR 확장'을 국가 교통인프라 분야 최우선 과제로 제시함

- 푸틴 대통령은 러시아의 운송능력을 높이기 위해서는 우선적으로 시베리아 지역을 가로지르는 2개의 철도인 바이칼-아무르 철도(이하 BAM; Baikal-Amur Mainline)와 시베리아 횡단철도(이하 TSR; Trans-Siberian Railway) 네트워크의 확장이 매우 중요하다고 밝힘

- 그는 이번에 발표한 최우선 과제의 설정 배경을 간선 철도 노선의 확장을 통해 BAM과 TSR에서 발생하고 있는 병목 현상을 해소하고 물류 인프라 개선을 통해 수출 경로를 확장할 뿐만 아니라 석탄의 원활한 운송을 위한 고속도로 용량 확보라고 설명함

바이칼-아무르 철도와 시베리아 횡단철도 경로

주: 붉은색 노선은 시베리아 횡단철도, 초록색 노선이 바이칼-아무르 철도 노선임
자료: http://www.losapos.com/bam%20railway(검색일: 2018.08.29.)

- 푸틴 대통령은 "철도의 운송역량을 강화하기 위해서는 균형 잡힌 포괄적인 접근법을 확보하는 것이 중요하다"고 강조하며 석탄 회사의 생산증가계획과 철도개발계획 및

해상 투자 프로젝트가 상호 연계되야한다"고 말함

참고자료 : https://www.eastrussia.ru/en/news/putin-bam-i-transsib-prioritetnye-tseli-transportnoy-infrastruktury-rossii/(검색일: 2018년 8월 29일)

공영덕 연구원

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

제4차 동방경제포럼 개최

- 올해 9월 11일부터 13일까지 러시아 블라디보스토크에서 제4차 동방경제포럼이 개최됨
  - 이번 동방경제포럼의 주요 주제 중 하나는 동북아 화물 운송으로 극동 지역의 항만 경쟁력을 장기적으로 높이기 위해 '항만 인프라: 투자자를 위한 새로운 가능성'이라는 주제로 패널 세션이 진행됨
  - 또한 '극동 러시아 운송로: 아시아·태평양 지역에서의 새로운 경쟁력'이란 세션에서는 러시아 극동지역의 글로벌 물류 프로젝트에 대한 투자 유치 및 북극항로 이용 전망에 대해 논의함
  - 본 논의에서 '남·북·러: 새로운 경제협력 공간의 미래'라는 소주제로 국제금융 기관이 참여하는 북한 인프라 건설 등에 대해 러시아 물류기업 대표 및 한국 측 대표와 논의가 있었음

- 블라디보스토크 자유항 입주기업에는 항만소유 기업 및 하역기업 등이 포함되어 있으며 이들은 항만 기반 시설을 현대화하는 새로운 환적 터미널 건설 프로젝트를 발표함
  - 현재 극동연방관구에서 약 245개의 운송 및 물류분야 프로젝트가 실행될 것이며 총 투자금액은 약 3,620억 루블임

- 이 외에 교통부 박람회 내에서는 하바롭스크, 마가단, 유즈노-사할린의 새로운 공항 터미널 투자 프로젝트 등의 인프라 시설 모형을 3D 모델로 직접 확인하는 행사도 있었음

제4차 동방경제포럼에 참석한 러시아 푸틴 대통령

자료: http://photo.roscongress.org/ru/53/photos/list?PhotosContainerId=1322&OnlyVisible=True&OrderDirection=Asc(검색일: 2018년 9월 11일)

▪ 극동러시아 지역은 수송개발이라는 관점에서 보면 특별한 지역으로 현재 철도를 통해 아시아와 유럽 간 화물이 운송되고 있으며 향후 시베리아 횡단열차와 아무르-바이칼 철도는 동북아시아 물류 미래에 직접적인 영향을 미칠 것으로 전망함

- 또한 북극항로 개발을 통해 동서를 통과하는데 최단경로를 이용 할 수 있게 되며 아무르 지역과 유대인 자치구에서 새로운 운송통로가 열릴 것임

참고자료 : https://minvr.ru/press-center/news/18394/(검색일: 2018년 9월 11일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)

051-797-4776, usea1004@gmail.com

주요 통계

2018년 1~6월 사할린 극동지역 국가별 수입품목

(단위: 천 달러)

상품명	2018.01.01. ~ 2018.6.30.		
	합계	해외	CIS
합계	**566,372.1**	**564,867.4**	**1,504.8**
동물	755.5	755.5	
육류 및 식용 육류의 부산물	2,332.9	2,332.9	
냉동 고기	564.8	564.8	
냉동고기: 뼈 없는 고기	564.8	564.8	
생, 냉장 또는 냉동 돼지고기	1,281.3	1,281.3	
냉동 돼지고기: 기타	1,228.3	1,228.3	
새우, 냉장 또는 냉동 한 양 또는 염소 고기	35.9	35.9	
소, 돼지, 양 등의 식용 부산물	111.1	111.1	
날것의 육류, 가금류의 식용 부산물(냉장 또는 냉동_)	339.9	339.9	
닭고기: 닭의 일부와 부산물(냉동)	339.9	339.9	
어류 및 갑각류, 연체동물 및 기타 수산 무척추 동물	2,628.5	2,628.5	
냉동생선	2,628.5	2,628.5	
유제품; 조류의 알: 자연산 꿀; 동물성 식품 (다른 곳에서 지정되거나 포함되지 아니한 것에 한함)	612.8		612.8
우유로 만든 버터 및 기타 지방, 오일; 우유로 만든 연고	612.8		612.8
야채와 일부 식용 뿌리와 알뿌리식물	84.7	84.7	
신선하거나 냉장된 양파, 샬롯, 마늘, 부추 및 기타 뿌리 채소	8.8	8.8	
신선한거나 냉장된 양배추	0.2	0.2	
신선하거나 냉장된 야채 (가지, 버섯,	0.3	0.3	

후추, 올리브, 호박 등)			
냉동야채(날것이거나 물 또는 증기로 조리 된것)	75.3	75.3	
과일 및 견과류; 감귤류, 멜론의 껍질	734.2	734.2	
바나나(신선 또는 건조된 바나나 포함)	529.0	529.0	
대추 또는 무화과, 파인애플, 아보카도, 구아바, 망고 및 망고 스틴, 신선 또는 건조한 것	0.9	0.9	
감귤류의 신선 또는 건조한 것	1.5	1.5	
만다린(탄저린과 사츠마 포함)	1.5	1.5	
신선한 멜론 (수박 포함) 및 파파야	31.1	31.1	
신선한 사과, 배, 모과	57.1	57.1	
사과	45.0	45.0	
신선한 기타 과일(열매, 키위, 감 등)	114.6	114.6	
커피, 차, 마테 또는 파라과이 차 및 향료	87.1	87.1	
커피 또는 볶은 커피 (카페인 포함 또는 불포함)	65.1	65.1	
카페인이 포함된 볶은 커피	62.7	62.7	
향을 낸, 또는 향을 내지 않은 차	21.3	21.3	
홍차(1차 포장에서 순함량 3kg 이하)	12.7	12.7	
곡류	74.8	74.8	
쌀	74.8	74.8	
밀가루 및 곡류 제품, 맥아, 전분, 이눌린, 글루텐	11.0	11.0	
밀가루, 밀 또는 호밀	11.0	11.0	
천연 셀락, 고무, 수지, 식물 추출물	30.5	30.5	
동식물성 지방 및 오일 및 분해산물, 식용 지방, 동식물성 왁스	8.7	8.7	
콩기름 및 그 분획물	0.6	0.6	
올리브오일과 그 분획물	3.1	3.1	
유채 기름 또는 겨자 및 그 분획물	0.9	0.9	
설탕, 설탕이 함유된 제과 제품	92.3	92.3	
과자류 - 설탕 과자 제품 (화이트 초콜릿 포함), 코코아가 들어 있지 않은 품목	92.3	92.3	
껌	9.8	9.8	
코코아와 함유된 제품	228.9	228.9	
설탕 또는 기타 감미료가 첨가되지 않은	0.5	0.5	

코코아 파우더			
코코아가 함유 된 초콜릿 및 기타 기성품	228.5	228.5	
곡물, 밀가루, 전분 또는 우유로 만든 기성품; 밀가루 과자	183.3	183.3	
파스타(조리 되었거나 조리 되지 않은)	78.5	78.5	
빵 및 기타 밀가루제과	78.0	78.0	
야채, 과일, 견과류 또는 식물의 다른 부분의 가공 제품	84.8	84.8	
식초 또는 초산을 첨가하여 조제 또는 보존 한 채소, 과일, 견과류 및 식물의 기타 식용 부분	16.1	16.1	
식초를 첨가하지 않고 조제하거나 보존 한 기타 야채	6.8	6.8	
야채, 과일, 견과류, 설탕을 넣은 통조림	3.6	3.6	
식물의 열매, 견과류 및 기타 식용 부분 (다른 곳에서 만들어지거나 보존되지 않은 것)	56.8	56.8	
과일 주스 및 야채 주스, 발효되지 않고 알코올 첨가물이 들어 있지 않음	1.5	1.5	
기타 식품	295.6	295.6	
커피, 차 및 기반으로 하는 기성품의 추출물, 농축물	54.4	54.4	
커피의 추출물, 에센스 및 농축물	42.2	42.2	
커피 추출물 또는 커피 기반의 기성품	8.7	8.7	
소스 제품, 기성품 소스	157.3	157.3	
마요네즈	0.3	0.3	
수프와 국 종류의 반가공식품	18.5	18.5	
아이스크림, 식용 얼음	54.4	54.4	
알콜 및 무알콜 음료 및 식초	100.7	100.7	
감미료 또는 향료 물질의 첨가물을 함유 한 광물질 및 탄산수	58.7	58.7	
맥주	38.3	38.3	
소금; 황; 돌; 석고 재료, 석회 및 시멘트	530.3	530.3	
식용 소금	0.3	0.3	
천연모래	7.7	7.7	
클링커, 시멘트	176.4	176.4	
광석, 슬래그 및 회분	99.1	99.1	
미네랄 연료, 오일 및 증류 제품; 역청질 물질; 광물 왁스	15,031.6	15,031.6	

역청질 암석에서 추출된 석유 제품 (원유 제외)	14,980.3	14,980.3	
기름	1,296.5	1,296.5	
석유 가스 및 기타 탄화 수소	15.6	15.6	
코크스와 석유의 역청	22.0	22.0	
무기 화학 제품	426.6	426.6	
가성 소다 수용액	4.6	4.6	
인공 강옥, 산화 알루미늄	10.8	10.8	
유기 화학 물질	3,489.2	3,489.2	
의약품	47.6	47.4	0.2
인간의 혈액, 동물의 혈액	46.9	46.7	0.2
유제 및 염색 추출물, 염료, 안료, 바니시, 잉크	437.7	437.7	
비수성 페인트 및 염료	139.5	139.5	
수성 페인트 및 염료	43.2	43.2	
정원과 유리를 메우는 시멘트, 페인트 작업용 퍼티	254.5	254.5	
인쇄 잉크, 염색 염료	0.4	0.4	
에센셜 오일 및 레지 노이드; 향수, 화장품 또는 화장실 용품	1,205.3	1,204.5	0.9
향수 및 화장실용 물	0.6	0.6	
화장품	729.7	729.4	0.3
샴푸	18.2	18.1	0.1
치약	0.7	0.7	
목욕 소금, 아로마 및 에어 탈취 제품	0.1		0.1
비누, 세제, 윤활제 왁스 및 청소용 왁스, 몰딩, 점토, 치약	1,144.6	1,142.3	2.4
화장실 용 비누	4.7	4.7	
세제 및 세제, 계면 활성제 (비누 제외)	304.5	302.4	2.1
단백질 물질; 변형 된 전분; 접착제; 효소	27.8	27.8	
기성품 접착제	27.8	27.8	
폭발성 물질; 불꽃 제품; 성냥; 자연 발화성 합금; 가연성 물질	283.5	283.5	
사진 및 영화	14.3	14.3	
기타 화학 제품	8,421.5	8,421.5	
살충제, 쥐약, 살균제, 제초제	486.1	486.1	

유압 브레이크 액체 및 기타 유체, 유압 기어	147.7	147.7	
부동액	1.3	1.3	
플라스틱 및 플라스틱 제품	4,277.3	4,258.0	19.3
1차 형태의 스티렌 중합체	172.6	172.6	
염화 비닐 또는 기타 할로겐화 올레핀의 중합체 (1차 제품)	45.0	45.0	
아크릴 중합체	207.9	207.9	
기타 에폭시 수지	63.1	63.1	
염화 비닐 폴리머로 만든 바닥재	0.6	0.6	
플라스틱으로 만든 판, 쉬트, 필름, 포일 (자체 접착성)	64.2	64.2	
기판이없는 판, 쉬트, 필름, 포일	304.8	304.8	
기타 플라스틱으로 만들어진 후판, 시트, 필름, 포일	171.2	171.2	
플라스틱 위생 기술 제품 (욕조, 샤워 실, 싱크대, 화장실, 시트 및 커버 등)	4.2	4.2	
플라스틱 제품 운송 또는 포장 제품	809.2	790.0	19.2
플라스틱 제품	1,568.6	1,568.6	
고무 · 고무성 제품	4,098.8	4,095.0	3.8
타이어, 공압, 고무, 신제품	991.6	991.6	
버스 또는 자동차 운송수단용 타이어	0.4	0.4	
공압, 고무, 신제품 타이어(차량용)	4.2	4.2	
가죽 제품; 여행용품, 가방 및 유사한 물품(동물 가죽으로 생산된 제품)	590.7	580.0	10.6
자연 및 인공 모피; 생산품	0.1	0.1	
모피 의류 및 액세서리	0.1	0.1	
목재 및 목재제품 및 숯	217.3	217.2	0.1
톱질된 목재 (6mm 이상)	2.4	2.4	
목공용 섬유판	15.5	15.5	
합판	155.1	155.1	
코르크 및 그 제품	0.0	0.0	
밀짚 및 기타 재료로 만든 제품; 바구니와 고리 버들 세공	0.0	0.0	
종이 및 판지; 펄프, 종이 또는 판지 제품	1,285.4	1,284.4	1.0

코팅지 및 판지	0.6	0.6	
적층 종이 및 판지	53.8	53.8	
벽지	5.0	5.0	
화장지 및 이와 유사한 종이	379.8	378.9	1.0
인쇄 된 서적, 신문, 복제물 및 인쇄 산업의 가타 제품	52.8	52.8	
면	5.4	5.4	
화학 실	1.2	1.2	
화학 섬유	5.3	5.3	
펠트 및 부직 재료, 밧줄, 로프 및 케이블 및 그 제품	865.8	865.8	
카페트 및 기타 섬유 바닥 깔개	49.8	49.8	
면직 또는 견직 카페트	48.9	48.9	
특수 원단, 레이스, 마감재, 자수 등	26.7	26.7	
함침, 코팅 또는 이중화 된 방직용 섬유 재료; 기술용 섬유 제품	37.4	37.4	
편물 또는 뜨개질 한 직물	1.3	1.3	
의류 및 의류용의 제품 (편물 또는 뜨개질 한 것에 한함)	351.8	351.8	
뜨개질한 남성 코트, 레인 코트, 남성 자켓	11.6	11.6	
여성 코트 및 재킷	1.6	1.6	
여성용 바지, 하의	0.3	0.3	
니트 셔츠	4.6	4.6	
남성용 언더웨어	34.5	34.5	
여성 뜨개속옷	6.5	6.5	
스웨터, 니트 또는 뜨개질한 셔츠	48.0	48.0	
의류 및 의류용 액세서리 (니트 또는 뜨개질 제외)	1,200.2	1,193.7	6.5
남성용 코트, 레인 코트, 재킷 및 이와 유사한 제품	181.1	180.1	0.9
여성용 외투, 비옷, 자켓	2.5	2.5	
남성용 바지, 멜빵바지, 반바지	166.2	163.9	2.3

브래지어, 벨트. 코르셋	2.6		2.6
손수건	2.9	2.9	
숄, 스카프와 이와 유사한 제품	2.3	2.3	
기타 완성된 섬유 제품; 한벌; 과거에 사용 된 의류 및 직물; 넝마	945.0	935.4	9.6
담요 및 여행용 러그	3.0	3.0	
침구 린넨, 테이블, 화장실 및 주방 린넨	52.7	44.0	8.7
신발, 각반; 이와 유사한 제품	734.0	715.8	18.2
발바닥에 방수포가 달려 있지 않은 고무 또는 플라스틱으로 된 방수 신발	7.8	7.8	
신발류	734.0	715.8	18.2
고무 또는 플라스틱 제의 밑창이있는 기타 신발	5.6	4.5	1.1
천연 가죽 신발	711.2	696.0	15.2
섬유 소재 신발	9.5	7.5	1.9
신발 부품	0.0	0.0	
모자와 그 부속품	49.0	49.0	
우산, 양산, 지팡이, 승마용 채찍 및 부품	2.8	2.8	
우산	2.8	2.8	
가공 깃털 및 조화, 머리카락	0.0	0.0	
석재, 석고, 시멘트, 석면, 운모 또는 유사한 물질로 만들어진 제품	815.9	815.9	
세라믹 제품	673.4	673.4	
포장 타일, 세라믹 타일 마무리 용 세라믹 제품	432.6	432.6	
도자기로 만든 싱크대, 세면대, 욕조, 비데, 변기 및 유사 제품	5.4	5.4	
도자기 식기, 주방 용품 및 기타 가정용 화장실 용품	5.7	5.7	
유리 및 유리 제품	649.1	644.9	4.1
열 광택 처리 된 유리	3.0	3.0	
화물의 저장, 운송 또는 포장을 위한 병, 캔, 앰플 및 기타 유리 용기; 통조림 용 캔	5.5	5.5	
진주, 귀석 또는 반귀석, 귀금속 및 그와 유사한 제품, 의상 장식품; 주화	0.3	0.3	

흑색 금속	895.8	895.8	
폭이 600 mm 이상인 철 또는 비 합금강의 평판 압연 제품, 열간 압연 제품	125.9	125.9	
냉간 압연 한 폭이 600 mm 이상인 철 또는 비 합금강의 평판 압연 제품	130.5	130.5	
폭이 600 mm 이상인 철 또는 비 합금강의 평판 압연 제품	79.9	79.9	
철 또는 비 합금강의 평판 압연 제품 (너비가 600 mm 미만인 것에 한함)	48.9	48.9	
추가 가공 하지 않은 철 또는 비합금	2.3	2.3	
철 또는 비합금에 속한 그 밖에 막대	1.8	1.8	
철 및 비합금 특수 프로파일	227.4	227.4	
폭 600 mm 이상의 내식성 강철의 평탄 압연 제품	27.6	27.6	
기타 부식 방지 강철봉; 내식성 강재 일정하고 특수한 각의 프로파일	30.0	30.0	
기타 합금 강재의 막대	39.3	39.3	
철 금속 제품	72,494.5	72,483.9	10.6
비철금속으로 제조 한 판금 구조물, 철 또는 강재의 특수 용접 프로파일	248.6	248.6	
레일즈	2.0	2.0	
주철의 파이프, 튜브 및 중공 프로파일	3.6	3.6	
비철 금속의 파이프, 튜브 및 중공 프로파일 (주철 제외)	24,876.1	24,867.3	8.8
기타 파이프 및 튜브	67.1	67.1	
파이프, 튜브 및 중공 프로파일	391.9	391.9	
철 또는 강철의 파이프 또는 튜브용 피팅	12,290.0	12,290.0	
철 금속으로 된 금속 구조물 (제 9406 호의 조립식 건축 구조물 제외) 및 그 부품	9,130.3	9,130.3	
철강제의 나사, 볼트, 너트, 리벳, 와셔 및 이와 유사한 제품	1,242.6	1,242.6	
기타 철 금속 제품	16,381.0	16,379.4	1.7
구리 및 구리 제품	393.6	359.0	34.6
니켈 및 니켈 제품	2,756.6	2,756.6	
알루미늄 및 알루미늄 제품	2,643.0	2,642.9	0.2
알루미늄 막대, 프로파일	9.6	9.6	

판재, 쉬트, 스트립, 알루미늄, (두께 0.2 mm 이상)	19.1	19.1	
호일 알루미늄 0.2 mm 이하	10.7	10.5	0.2
납 및 납 제품	0.4	0.4	
아연 및 아연 제품	9.8	9.8	
기타 모재 금속; 분말 합금; 유사 제품	337.3	337.3	
모재의 도구, 가전 제품, 칼, 숟가락 및 포크; 비귀금속으로 만든 부품	2,609.3	2,609.3	
비금속 기타 제품	543.1	543.1	
기계류, 장비 및 부품	114,929.5	114,925.3	4.2
압축 점화 장치가있는 내연 피스톤 엔진 (디젤 엔진 또는 세미 디젤 엔진)	141.9	141.9	
터보 제트 및 터보프롭 엔진, 기타 가스 터빈	14,512.6	14,512.6	
유량계 유무 펌프; 액체용 리프트	15,132.6	15,132.6	
펌프, 압축기, 팬; 후드 또는 캐비닛	1,626.2	1,626.2	
에어컨 장치	17.4	17.4	
냉장고, 냉동고 및 기타 냉동 또는 냉동 장비	116.5	116.5	
가정용 냉장고, 압축기	58.8	58.8	
가정용 냉장고 그 외	4.4	4.4	
공기 정화 및 필터링 용 설비 및 기기	88.6	88.6	
선박 데릭 크레인; 리프팅 크레인; 리프팅 모바일 호이스트; 크레인을 갖춘 포털 로더 및 트롤리	3,117.5	3,117.5	
지게차와 포크리프트 트럭; 리프팅 또는 취급 장비가 장착 된 기타 적재기	131.0	131.0	
자동 불도저, 그레이더, 플래너, 스크레이퍼, 기계 삽, 굴삭기, 원통형 로더, 탬핑 기계 및 도로 롤러	595.8	595.8	
토양, 광물, 광석의 개발, 굴착, 굴착 등을 위한 기계 및 메커니즘; 말뚝 박기 및 추출 장비; 제설기	1,876.3	1,876.3	
8425-8430 의 장비에만 단독 또는 주로 사용되는 부품	11,802.6	11,802.6	
농작물 수확 및 경작 기계 및 메커니즘	2.5	1.3	1.2
식품 또는 음료수 생산용 장비	1,308.7	1,308.7	

인쇄용 장비	26.7	26.7	
세탁기	9.4	9.4	
용적량 10kg이상 세탁기	8.5	8.5	
금속 가공 기계 (8458 상품 제외)	4.7	4.7	
연삭-연마 기계(8461 제품 제외	0.3	0.3	
기계 가공, 평면 가공, 홈 가공	13.2	13.2	
단조 - 프레스 장비	44.9	44.9	
컴퓨터와 주변 장치	895.5	895.5	
선별, 세정, 분쇄, 혼합 등의 설비 토양, 돌, 광석; 응집, 성형 또는 주조용 장비	488.4	488.4	
파이프, 보일러, 탱크 등, 감소 밸브 및 온도 조절 밸브탭, 벨브 및 유사 제품	26,984.9	26,984.9	
베어링, 볼 또는 롤러	385.5	385.5	
변속기 샤프트 및 크랭크; 기어 및 기어 박스 및 기타속도 가변기	1,892.9	1,891.2	1.7
전기 기계 및 장비, 부품; 사운드 녹음 및 음향 재생 장비, 텔레비전 부품 및 부속품	15,904.5	15,904.5	
전기 모터 및 발전기 (발전기 제외)	2,183.7	2,183.7	
전기 발전기 및 회전 전기 변환기	662.8	662.8	
전기 변압기, 정적 전기 변환기, 인덕터 및 초크	1,172.2	1,172.2	
전기 납 축전지	135.1	135.1	
진공 청소기	65.3	65.3	
믹서 ; 과즙 짜는 기구	0.2	0.2	
전기 면도기	8.3	8.3	
납땜 또는 용접용 기계 및 장치; 금속 또는 서메트의 고온용, 분무기형 전기 기계장치	65.1	65.1	
전기 온수기, 흐름 또는 저장 장치(용량성), 전기 히터	34.5	34.5	
공간 난방 및 토양 가열용 전기기구	69.1	69.1	
전자레인지	0.1	0.1	
기타 가정용 전기 히터 (토스터, 프라이어, 전기 주전자, 찜기, 베드 워머, 얼굴 건조기 등)	62.3	62.3	
전화 장치 (incl. 셀룰러 통신 네트워크용; 음성, 이미지 또는 기타 데이터를 송,수신 하기 위한 기타 장비	1,776.1	1,776.1	
셀룰러 통신 네트워크 또는 기타 무선	0.1	0.1	

통신 네트워크 용 전화			
비디오 녹화 또는 비디오 재생 장비	3.8	3.8	
방송 또는 텔레비전 전송 장비; TV 카메라, 디지털 카메라 및 비디오	182.1	182.1	
방송 수신 장치, 사운드 녹음 또는 재생 장치	3.5	3.5	
텔레비전 통신용 수신 장비	342.9	342.9	
8525-8528 장비용 부품	8.7	8.7	
1000V를 초과하는 전압에 대한 전기 회로의 스위칭 또는 보호용 전기 장비	28.5	28.5	
1000 V를 초과하지 않는 전기 회로의 스위칭 또는 보호를 위한 전기 설비; 광섬유 케이블용 커넥터	1,398.8	1,398.8	
제어 패널, 패널, 콘솔, 테이블, 배전반 및 전기 설비용 베이스	2,062.2	2,062.2	
절연 전선, 케이블 (동축 케이블 포함); 광섬유 케이블	1,770.9	1,770.9	
전기 기술에 사용되는 흑연 또는 기타 유형의 탄소로 만든 석탄, 카본 브러쉬 및 기타 제품용 전극	16.1	16.1	
트램, 철도 차량 및 그 부품의 철도 기관차 또는 자동차; 선로 장비	509.9	509.9	
철도 또는 트램 웨이 차량을 제외하고 육로 운송 수단; 부품 및 액세서리	2,247.9	2,247.8	0.1
트랙터(8709의 트랙터 제외)	20.3	20.3	
사람의 운송을 목적으로 하는 자동차 및 기타의 자동차(8702 의 자동차 제외)	188.0	188.0	
트럭	56.7	56.7	
특수 목적 자동차	843.4	843.4	
8701-8705에 해당하는 자동차의 엔진이 장착 된 샤시	22.5	22.5	
8701-8705에 해당하는 엔진(캐빈 포함)차체	64.2	64.2	
자동차의 차체	33.7	33.7	
8701,8702,8704,8705에 해당하는 자동차 차체	30.5	30.5	
8701-8705 자동차의 부품과 부속품	1,024.1	1,024.1	
보조 기관이 설치된 오토바이 및 자전거	1.7	1.7	
연결차, 수동차 및 부속품	26.2	26.2	
항공기, 우주선 및 부속품	3,004.4	3,004.4	
선박, 보트 및 부유 구조물	71,637.8	71,637.8	
유람선, 관광, 페리, 화물선, 바지선	1,043.3	1,043.3	

낚시 선박	1,166.2	1,166.2	
광학, 사진 및 영화 촬영, 측정, 제어, 정밀, 의료 기기 및 장치; 부품 및 액세서리	16,357.4	16,356.8	0.6
의학, 수술, 치과 또는 수의학에 사용되는 장치 및 장치	15.8	15.8	
모든 종류의 시계 및 부품	16.4	16.4	
모든 종류의 시계	15.4	15.4	
손목시계, 주머니용 시계 및 스톱워치를 포함하여 휴대하거나 휴대하기 위한 시계(9101 제외)	12.2	12.2	
악기 ; 부품 및 액세서리	2.9	2.9	
가구; 침구, 인쇄기 및 부속품; 램프 및 조명 장비; 조립식 건물	1,445.2	1,412.1	33.1
앉을수 있는 가구 및 부속품	209.5	207.7	1.8
기타 가구 및 부속품	425.0	397.5	27.5
목재 가구, 부엌 가구	12.9	12.9	
목조 침대	23.0	23.0	
기타 지정되거나 포함되지 않은 램프 및 조명 장비; 신호등	407.8	405.3	2.5
조립식 건물	313.9	313.9	
장난감, 게임 및 스포츠 장비; 부품 및 액세서리	242.2	242.2	
기타 완성품	204.0	203.8	0.2
관세청 자료			