

KMI 북방물류리포트

VOL.197
NOV 19 2021

발간년월 2021년 11월 19일(통권 제196호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄** 이주호 **감수** 최재선 **담당** 김엄지·유지원 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

- 러 교통부 차관, 물류 인프라 개발과 성장을 말한다.
- 러시아 극동항만 화물 급증으로 생필품 공급에 차질
- 러 야쿠티야, 지역 통합을 위해 교량 3개 건설 필요
- 러 트랜스컨테이너, 한국-폴란드 해륙 복합 운송 개시
- 한-러, 울산에서 북극항로 물류 협력을 위한 포럼 개최
- 러시아, 북극 항로를 이용하여 방글라데시로 화물 운송

공지사항

- 2021 북극협력주간
- 제11차 한러극동포럼

주요 통계

- 2021년 10월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 9월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 9월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모



주요 동향



러 교통부 차관, 물류 인프라 개발과 성장을 말한다.

■ 러시아 영해에서 ‘IMO 2020’ 규제 연기와 2024년 규제 실행 준비 브리핑^{a)}

- 러시아 포시바이 교통부 차관은 최근 국제해사기구(IMO)에 제출한 문서를 설명하는 자리에서 “170개 국가와 100개가 넘는 국제기구가 가입한 IMO 상선 분야의 주요 국제 규제 기관이며, 세계 해양에서 지속 가능한 항해를 보장하면서도 안전을 준수하고 환경에 대한 영향을 최소화하는 것이 목적”이라면서 “각각 IMO 회원국은 고유한 이해관계를 갖고 있어 IMO는 모든 당사자가 수용할 수 있거나 타협할 수 있는 해결책을 찾고 있다.”고 강조하였음
- 그에 따르면, 북극은 항해가 어렵고, 얼음에 유출된 유류 및 유류제품을 제거하는 효과적 기술이 아직 없어 해양오염에 매우 민감한 지역인 동시에 북극의 경제와 북극해 항해는 지속적으로 발전하고 있는 상황임
- 따라서, 북극에서 선박의 중질유 사용금지에 관한 국제협약 개정안은 오랫동안 개발되어 왔으며, 이 개정안을 공식화하는 과정에서 사회 경제적 결과에 대한 평가와 북극 국가들의 특성이 고려되어야 한다고 강조하였음

■ 러시아 교통부의 발의로 러시아 북극 지역 분석 보고서를 IMO에 제출했음

- 해당 보고서 내용에 따르면, 전통적인 연료를 사용하는 것을 즉각 금지한다면 특히 북극지역 주민들에게 상당한 경제적 손실과 물가상승을 야기할 것임
- 이와 관련해 IMO는 러시아가 제출한 보고서 내용에 동의하면서, 규제 도입에 있어 일어날 수 있는 유출과 해양 운항 선박의 사고 등에 대응할 능력을 고려하여, 연안 국가가 대안적 보호 조치를 취할 권리를 부여하는 데 동의함
- 즉 IMO는 북극에서 운항하는 선박이 새로운 요건에 맞게 장비를 재장착하거나 교체하는 ‘편안한’ 과도기에 동의했으나, 과도기 동안 해당 규제가 자동으로 해제되는 것은 아니라는 입장임
- 단, 선박해양오염방지협약(MARPOL)을 통해 북극 운항선박의 중질유 사용으로 인한 유출

위험을 줄이기 위한 IMO 권고안을 받아들이면서, 동시에 해제할 수 있는 방안을 검토 중임

- 권고안은 현재 IMO와 다른 국가들이 함께 개발하고 있으며, 권고안에는 선박이 일시적, 합리적일 경우 중유 사용을 허용할 가능성을 평가할 때 고려해야 할 항법, 인프라, 운영에 대한 조치가 포함될 것임
- 그는 또 “러시아는 현재 북극해에서 항해 안전을 위해 쇄빙선 함대 건설, 비상 대비태세 확대, 인프라 개발을 위한 대규모 프로그램을 개발하였으며, 북해 항로의 항해 규칙을 채택하여 해상 사고와 오염의 위험을 크게 감소시키고 있다.”면서 “규제뿐 아니라 다른 효과적 매커니즘을 포함하는 방법으로 해양 환경을 보호하는 포괄적 접근법에 대해 논의할 수 있다.”고 주장함

■ 러시아, 내륙수로로 되살리기 위한 ‘내륙수로 개발전략’ 다각적으로 추진

- 차관은 현재 러시아 내륙수로 운영의 주요 문제점 중 하나는 제한된 구역이 있는 것이라고 생각한다면서 충분한 수심과 폭을 확보하지 못해 고로데츠-니즈니 노브고로드(Gorodets - Nizhny Novgorod)와 같은 지역을 통과하는 선박의 경우 적지 않은 운항 중지 사태가 빚어진다고 지적함
- 이에 대한 해결책으로는 선박 운항의 질적 변수(파라미터)를 개선하는 것이라고 주장하며, 그 예로 비야(Biya) 강과 카툰(Katun) 강의 수심 및 폭 문제가 개선된 이후 연간 약 100만 톤의 화물이 내륙수로로 운송되어 도로 수리 비용을 몇 배 절감할 수 있었다고 덧붙였다
- 이와 관련하여 러시아 해상 및 내륙수로 관리청(Rosmorrechflot)은 2024년까지 러시아 서부 지역 내륙수로의 병목 현상을 제거하는 야심찬 목표를 설정했음
 - 돈(Don) 강에 바가예프스키(Bagaevskiy) 수력발전소를 건설
 - 추가 수문실 건설과 고로데츠(Gorodets)에서 니즈니 노브고로드(Nizhny Novgorod)까지 수력발전소 15~16호선의 항행게이트를 재건하며, 이를 통해 깊이가 4.0m로 보장되고 양방향 처리량이 3500만까지 증가할 수 있음
 - 2030년까지 내륙 수로의 다른 제한 구역은 제거될 계획
- 차관은 유럽국가와 러시아의 운송 조건은 매우 상이하다면서 유럽에서는 도로, 철도, 인구, 산업의 밀도가 작은 지역에 분포되어 밀도가 높는데 반해 러시아는 지리적 범위가 훨씬 높다는 점을 지적함
- 러시아 시베리아와 극동지역에서 주요 철도와 고속도로는 대부분 위도 방향이며, 오비(Ob) 강, 이르티시(Irtysh)강, 예니세이(Enisey)강, 레나(Lena)강 등은 대부분 경도 방향이기 때문에 이 지역에서의 교통수단은 서로 겹치지 않고 서로 보완되어 광대한 지역을 연결하고 있음

- 따라서 러시아의 내륙수로 운송은 인프라 구축, 유지비용, 운송의 경제성 및 친환경성 등의 전략적 이점을 가지며, 러시아에서의 수상교통 강화는 철도운송의 특권 박탈 형태가 아닌 업무 효율성 향상과 균형 잡힌 관세정책으로 이뤄져야 한다고 강조하고 나섰음

■ 러시아는 현재 연방 내륙 수로를 임대 형태로 전환할 계획이 없다고 강조

- 교통부 차관은 표트르 1세처럼 민간 회사에 수로 사업을 양도할 계획이 있느냐는 질문에 대해 “내륙수상교통의 오랜 역사에서 구조는 변화했지만, 항상 국가의 소유였으며, 국가의 통제 하에 있었다.”며 현재는 내륙수로를 임대형태로 전환하는 것에 대해서는 논의되지 않았다고 밝힘
- 러시아의 경우 내륙 수로 관리의 현대적 구조는 내륙수로 유역 관리 시스템(이하 관리 시스템)이 만들어진 2012년 이후에 형성됨. 현재 모든 내륙수로 및 수력 공학 시설은 15개의 권역으로 나뉘며, 해당 국가 권역의 관리 하에 유지보수가 이루어지고 있음. 행정부는 내륙 수로 운송분야의 연방기관이며, 로스모르흐플로트의 관할에 속해 있음
- 동시에 현재 단계에서는 화물 중심 내륙수로의 단계적 개발 및 투자유치를 통해 내륙수로 운송의 효율성을 제고하기 위한 인프라 건설과 환경 개선을 목표로, 단계적으로 단일 운영자 체제가 실현될 수 있음
- 운영기관과 관련한 사안은 통합 수심 시스템의 병목 문제 해결 및 내륙수로 인프라 관련 규정을 완벽하게 정비한 후에 결정할 사안이라고 그는 밝혔음

■ 니즈니 노브고로드 저압수력발전단지 건설이 중단된 이유에 대해서도 설명

- 니즈니 노브고로드 저압 수력발전소 건설 문제는 50년간 연구되었으나 설계 과정에서 해당 지역의 홍수 문제, 지역 사회가 우려하는 환경 문제 등이 발생할 수 있다는 것이 밝혀졌음
- 현재 이 사업은 러시아에서 적절한 해결책을 찾는 데는 실패했고, 해당 지역에 있는 볼가(Volga)강은 수로로서의 수송 능력을 잃고 있음
- 선박 통행을 위해 이용해야 하는 리빈스키(Rybinsky)와 고리키(Gorkiy) 지역의 수자원이 무한하지 않다는 점도 이 문제에 영향을 주는 요인임. 2016년 물 부족 사태로 인해 강이 둘로 나뉜 적이 있어 현재는 가까운 미래에 제한된 지역에서의 운송 문제를 해결할 접근법이 개발됨
- 내륙수로의 또 다른 문제는 선박의 노후화로, 평균 선령이 40년 이상이기 때문에 국가는 러시아 연방의 해운 회사에 대해 다음과 같은 지원조치를 취함

- 해운 회사에 대한 세금 및 관세 혜택
- 선주에게 대출 이자 및 임대료 비용에 대한 보조금
- 선박 재활용 보조금 : 러시아 연방 예산을 통해 폐기 허가된 선박에 대한 새 선박 구입 비용 일부를 상환해주는 보조금

■ 내륙 수로 인프라 정비로 선박의 안정적인 운항 및 지역 경제 활성화 기대

- 차관은 내륙 수로 인프라 정비를 통해 선박 회사가 장기적으로 운항 작업을 계획하고 대규모 선대 교체를 시작하는 등 안정적인 선박 운영 여건을 조성할 수 있는 것으로 기대함
- 러시아는 이 같은 사업을 추진하게 되면 조선업 발전을 통해 고용창출, 주민의 소득 수준을 보장할 수 있다는 판단도 내리고 있음
- 현재 러시아에서는 강을 운항하는 크루즈 선대를 업그레이드하고 있는데, 2020년 러시아 조선소에 건조된 PV-300형 강바다 프로젝트 '무스타이 카림'이 출범하였으며, 2022년에는 같은 프로젝트의 또 다른 선박이 취항할 준비를 하고 있음. 또한 현재 예니세이에서 크라스노야르스크-두딩카 항로를 따라 245명의 승객을 태울 수 있는 안락한 여객선 2척이 건조되고 있음
- 또한 대형 국가 프로젝트로, 볼가-돈(Volga-Don Canal) 운하의 수문을 현대화하여 빙상 조건 등에서도 작동할 수 있도록 하여 소위 '남부의 말굽(south horseshoe)'를 따라 1년 내내 선박을 항해시킨다는 계획임
- 현재 이 지역의 항행 기간은 8개월이며, 사업 착수 시 내부 수로 인프라의 정비 및 보수에 대한 기술적 중단까지 고려하면 11개월로 예상됨
- 이를 통해 이 구간의 화물 처리량은 최대 2000만 톤까지 증가할 수 있으며, 2030년까지 약 1040km 길이의 연중 항해 수로가 제공될 것임. 또한, 빙상 조건에서의 안전한 항해를 위해 쇄빙선 동반운행 서비스가 제공될 예정임

■ 강의 만성적 황폐화에 따른 물 공급 문제, 환경문제 등도 국가 주요 현안

- 강의 수량은 기후 및 기타 자연적 요인에 따라 순환 주기가 달라지지만, 많은 경우 강 유역의 인공 하중에 영향을 받음
- 러시아 천연자원부와 로스보드자원(Rosvodresursy)은 국가 프로젝트 “생태”에서 수자원의 질적 변수들을 보존, 개선을 위한 조치들을 시행하고 있음
- 물 공급 보장 문제를 해결하기 위해, 하천 바닥을 청소하는 등 수자원의 보전, 복구, 환경 개

선(생태학적 재활)을 위한 사업이 추진 중이며, 준설 및 수로 제어 작업은 하천 바닥의 얇은 부분에서 수행되고 있음

- 물 절약을 위해, Rosmorrechflot는 돈 강의 바가예프스키(Bagaevsky) 수력발전소와 같은 대규모 수상 운송 시설을 개발할 때 해당 지역의 물 관리 상황을 개선할 필요성을 고려함. 이는 돈(Don) 및 침안스키(Tsimlyansk) 저수지 복구 프로그램의 하나이며, 약 3.5 입방 킬로미터의 수자원을 절약할 수 있을 것으로 예상됨
- 또한, 러시아 교통부는 ‘2030년까지 러시아 연방의 운송 전략’ 초안을 통해 운송에서의 디지털 전환을 위한 조치를 계획하고 있음
 - 내륙 해상에서의 화물운송 부문에서 디지털 시스템과 데이터베이스를 업무 프로세스에 도입
 - 공급자 및 수령인과의 상호 채널 디지털화
 - 조직 내 프로세스 자동화
 - 승객을 위한 “녹색” 디지털 회랑 : 생체 인식 등의 러시아 연방 도시 및 외부 시민의 편리한 이동을 위한 서비스 제공
 - 승객은 모든 종류의 교통수단에 대한 요금을 비접촉식(비대면)으로 지불할 수 있을 것이며, 결과적으로 복잡한 여행과 통제에 대한 편의성 및 이동성이 향상될 것임

■ 강 준설 공사와 준설 펌프선 기사 양성 프로그램의 필요성 문제도 대두

- 로스모르포트(Rosmorport)는 자체적으로 적절한 유형의 준설선(자체 하역, 자기 하역, 단일 워(버킷), 멀티 워(버킷, 리풀러)에 대한 이론·실용적 훈련을 통해 준설 펌프선 기사 양성 프로그램을 시작함
- 또한, 생산 현장에서 지속적으로 젊은 인력을 대상으로 한 2주간의 교육이 진행중임
- 교통부 차관은 “준설 작업은 국내 수로뿐 아니라 항만 인프라 개발에 필수적”이라며 해상항만 및 러시아 연방 내륙수로의 항로 크기를 보장하기 위한 준설선 건조는 전문 선박 건조 개발 사업의 중요 작업이라고 강조함
- 현재 러시아 연방 해역에서는 약 40척의 준설선이, 내륙수로 유역에서는 약 120척의 준설선이 작업을 수행하고 있음. 2020년 1년 동안 항구와 항만의 준설 서비스는 780 입방미터에 달했음. 러시아 연방 내륙수로의 준설량은 2310만 세제곱미터를 초과했음. 준설 선박의 평균 선령은 36년으로 나타나 선박 성능을 향상시키고 개발하는 것이 우선 과제임
- Rosmorrechflot는 최근 몇 년 동안 내륙수로용 선박을 건조하고 있음
 - 2021년 6월 고로데즈에 있는 조선해양공사는 "Rechvodputi"에 프로젝트 4395의 “O 2.0 (ice 10) A”급 준설선을 인도했는데, 이 선박은 내륙수로의 캄스크(Kamsk) 내륙수로를 운항할 계획임

- 2025년부터 2030년까지 총 50개의 준설설을 건조할 것이며, 우선 임대하는 방안 또한 검토 중임

■ 교통부 차관, 러시아의 선박 건조 수입 대체 프로그램의 단계와 방향 언급

- 수입대체 프로그램 시행과 관련된 문제는 러시아 산업통상부의 권한에 속하며, 교통부에 따르면 선박부품 수입대체와 관련된 문제는 관련 연방행정기관과 조선분야 전문가 모두 참여하는 종합대책을 통해 해결되어야 함
- 산업통상부는 2015년 7월 17일 러시아 연방 정부 결의안 제719호(규정 제719호)를 개정하는 작업을 수행했는데, 차관은 이에 대해 조선 수입대체 개발의 가장 효과적인 메커니즘이라고 강조함
- 결의안은 선박 건조 시 현지화 기준의 점수체계로 전환하여 러시아 연방의 산업 생산을 확인하는 메커니즘을 설정함. 이에 따라 선박과 조선소의 고객이 선박 장비의 위치를 선택할 때 선박의 기술적 특성을 고려할 수 있어서 이러한 전환은 제품 요구와 그 실행에 더 편리한 접근 방식을 제공함

■ 러시아, 다양한 지역에서 여러 선박을 대상으로 자율운항선박 개발 및 시험

- 현재 국가기술구상(National Technical Initiative)에 들어 있는 마리네트 산업센터(Trade Center Marinet)를 구현하기 위한 프로젝트의 하나로 로스모르포트(FGUE Rosmorport) 선박에 설치된 장비 테스트가 진행 중임
- 로스모르포트는 2020년에 무인 항법 선박의 장비 테스트를 시작했음. 이 프로젝트는 러시아 산업통상부, 러시아 교통부, 러시아 해상운송등록부의 도움을 받아 마리네트 로드맵의 틀 안에서 시행되고 있음
- 2019년 국영기업 로스모포르트는 무인 항법을 도입하는 프로젝트의 일환으로 자율운항시스템의 테스트용으로 준설선(Redut)과 평저선(Rabochaya)를 선택했음.
 - 준설선에 선박 원격 제어 장치를 설치해 원격으로 모니터링 및 제어가 가능한지 테스트하는 작업임
- 로스모포르트는 향후 한 명의 승무원이 여러 선박을 동시에 관리할 수 있을 것으로 기대하고 있음
 - 이를 통해 승선 인원을 최적화하고 업무 조정이 가능해질 것임. 항해 프로젝트가 성공적으로 완료되면 준설 선단의 원격 및 자동 제어는 로스모포르트가 세계 해운의 혁신적인 발전에 기여한 것으로 간주될 것임

- 2024년까지는 핵심 프로젝트인 '자율 항해'의 틀 안에서 페리선박인 '마샬 로코소프스키(Marchak Rokossovskiy)'와 '체르냐코프스키(General Chenyakhovskiy)'호에 'e-Navigation' 보조 장치를 설치할 예정임
- e-Navigation 장비는 상트페테르부르크의 우스트루가(Ust-Luga) 및 칼리닌그라드의 발티스크(Baltiysk) 항만에도 설치되는데, 2024년까지 상트페테르부르크에 로스모르포트의 통합 관제 센터를 설립할 계획임
- 프로젝트 '자율 항해'의 주요 목표는 자동원격 항법을 위해 개발된 기술들과 기존 자동화 수준이 다른 다양한 선박에서 구현 및 접근 방식을 테스트하는 것을 통해 광범위한 시범 운항 가능성을 여는 것임
 - 운영비 절감
 - 항만 내 선박 및 화물 취급 가속화 등을 통한 비용 절감
 - 국내 해양 기구 및 조선 산업의 확대
 - 인적 요인의 영향 감소로 인한 사고 위험 감소
- 로스모레흐플로트(Rosmorrechflot)은 국립 해양 및 하천 선대 대학(State University of Maritime and River Fleet) 등과 산학 협력 체계를 기반으로 자율운항 관련 기술을 개발하고 있으며, 무인선박과 관련하여 선원을 교육시키고자 함
- 2020년 볼고-발타(Volga-Balta) 지역에는 무인 해양·하천 장비를 시험할 수 있는 러시아 내 첫 번째이자 유일한 공식 테스트 구역(네바 강과 라도가 호수)이 생겼음
 - 2020년 가을 해당 테스트 공간에서 최초로 성공적으로 시운전된 무인 보트 "제비"는 상트페테르부르크 기업 "Promelectronics"에 의해 만들어짐
- 2012년 10월 19일 대통령령 No. Pr-2177 명령 목록 실행사업의 일환으로 러시아 교통부는 IMO 및 무인 (자율) 항법 프로젝트 구현을 목표로 한 법적 규제 표준을 도입함

■ 러시아 선박의 발전 전망과 러시아 선박 증대를 위한 국가 정책도 브리핑

- 차관은 "러시아 선박에 대한 독점권, 우선권을 모두 부여하는 러시아 연방의 규제법을 시행함으로써 북극항로 물동량 증가 현상을 촉진될 수 있다."고 밝힘
- 2018년 5월 7일 블라디미르 푸틴 러시아 연방 대통령령 제204호(2024년까지 러시아 연방의 국가 목표 및 전략적 목표)에 따라 북극항로 물동량은 2024년까지 8000만 톤으로 증가시키고자 함
- 북극 항만의 수용량을 늘리고 쇄빙선을 건조함으로써 북극항로 물동량의 목표치를 달성하기 위해 연방 프로젝트인 "러시아 항만"과 "북극항로"를 수행 중임

- 차관은 “러시아 연방의 육지와 해안에서 생산되는 에너지 자원을 북극항로를 통해 운송함으로써 물동량을 증대시키는 동시에 러시아 선박에 대한 법적·배타적 권리에 대해서는 적절하게 선박 수를 할당해야 한다.”고 강조했다
- 이 같은 조치들을 통해 러시아 선박 등록청에 정식으로 등록된 러시아 선박 수는 꾸준히 증가하는 추세임

■ 러시아 영토 외곽 지역의 물류 축진을 위한 항만 개발 사업 단계적으로 추진

- 러시아는 현재 물류 흐름을 촉진하기 위해 여러 가지 항만 개발 프로젝트를 추진하고 있는데, 주요 목표는 다음과 같음
 - 인접국 항만과 러시아 간 대외 무역 화물의 방향 전환 보장
 - 탄화수소의 원료인 LNG, 석탄, 농업용 제품의 수출 조건 보장
 - 국가적 교통 잠재력 실현
- 이러한 주요 사업은 러시아 연방 “항만 개발” 프로젝트의 하나로 추진한다는 계획임
- 북서지역의 주요 프로젝트는 우스트 루가(Ust Luga) 항만의 해상 터미널 개발 프로젝트이며, 주요 목적은 발트해 항만에서 러시아 항만으로 화물 흐름의 방향을 바꾸는 것임
 - 노보트랜스 액티브(Novotrans active)사(社)는 곡물, 석탄, 일반화물 환적용으로 설계된 2430만 톤 규모의 다목적 터미널 건설을 시작함
 - 울트라마르(Ultramar) LLC는 1,200만 톤 규모의 광물 비료 환적 터미널 건설 프로젝트를 시행 중임
 - "Eurokhim Terminal Ust-Luga"는 550만 톤 규모의 광물 비료 환적 터미널 건설 프로젝트를 시작함
 - 칼리닌그라드의 피오네르스키(Pionerskiy)에서는 국제 해상 여객 터미널이 2023년에 완공될 예정임
- 아조프-흑해 수역의 타만(Taman)과 노보로시스크(Novorosiysk)항만이 주요 개발 구역임
 - OTECO 그룹은 타만 항에 3,500만 톤 규모의 벌크 화물 환적 터미널을 완공함
 - 타만 항에 300만 톤 규모의 대형 및 중형 화물 취급 터미널을 건설하고, 250만 톤 규모의 액화석유가스 기지를 재건할 계획
 - 노보로시스크 항구에서 JSC "Zernovaya Terminal "KSK"의 곡물 터미널의 재건축은 2021년에 완공될 예정이며, 터미널 용량은 150만 톤 증가할 것임
 - 노보로시스크 항에는 1,160만 톤 규모의 곡물 환적을 위한 3번 플랫폼의 22a와 23a 선적이 건설될 예정
 - 1,200만 톤 규모의 노보로시스크 조선소 기반 범용 터미널 건설이 계획됨
- 북극 항만 개발 사업은 수출 잠재력 증대의 필요성과 인접 국가의 항만에서 러시아 항만으로

화물 흐름을 전환하려는 계획과 북극항로 물동량 증대 계획과 관련됨

- 이 지역의 주요 프로젝트는 노바텍(NOVATEK)이 주도하여 1,800만 톤의 용량을 가진 코라 서쪽 해안의 무르만스크 항에 있는 라브나(Lavna) 석탄 터미널과 2,090만 톤의 용량을 가진 LNG 해상 환적단지 건설임
- 석탄 터미널에서는 건설설치 작업이 진행 중이며, 터미널에 대한 철도도로 인프라 건설도 진행 중임
- LNG 터미널의 설계도가 개발되는 중이며, 터미널은 노바텍 사의 물류 경로 서쪽 지점에 위치함. 노바텍은 사베타 항에서 북유럽 및 서유럽의 최종 소비자들에게 LNG를 수출할 계획임.
- 북극 분지는 사회적으로 중요한 인프라 프로젝트를 시행해야 하는 지역임. 북부 지역 화물의 환적을 위해 페벡 항의 정박, 아나디르 항구의 7번 부두의 재건과 나인파르 항구의 재건이 계획됨. 이를 통해 극북 지역의 교통 접근성 향상을 기대할 수 있음

- 극동 항만 인프라 개발 사업은 주로 인프라 노후화 문제를 해결하고, 아시아 태평양 국가들에 대한 석탄 수출을 증가시키는 것을 목표로 함

- 주요 프로젝트는 2020년 9월 1단계(1200만t)가 가동된 무치카(Muchka)만의 석탄 재하역 전문단지 건설과 1200만t 규모의 수코돌(Sukhodol) 만의 석탄 터미널 건설임
- 캄차카 지역의 베체빈스카야 만의 연간 2,170만 톤 규모의 LNG 환적 해상 터미널 건설이 2023년 완공될 예정임. 이 프로젝트는 무르만스크의 LNG 해상 터미널과 함께 국내 최대 LNG 공장인 사베타 항에서 수입되는 야말 반도의 천연가스를 임시 저장 및 수출하기 위한 LNG 허브가 될 계획임

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4765)

백가희 실습생, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

참고자료

a) https://www.korabel.ru/news/comments/do_2030_goda_limitiruyuschie_uchastki_vnutrennih_vodnyh_putey_planiruetsya_ustranit.html (2021.11.5. 검색)

러시아 극동항만 화물 급증으로 생필품 공급에 차질

그림. 추코트카 지역에서 얼음에 갇힌 화물선



<https://www.newsendip.com/shortage-products-food-russia-far-east-ports/>

■ 러시아 극동지역 생필품 부족을 호소하는 온라인 청원에 4만 명 이상 서명^{a)}

- 러시아 극동, 추코트카 주민이 생필품 부족을 호소하며 푸틴 대통령에게 보낸 온라인 청원에 4만 명 이상의 서명이 모였음
- 청원인은 “감자가 다 떨어져, 판매하는 가게가 한 곳 뿐이며 돼지고기, 양고기, 생선도 거의 다 떨어졌다.”며, 과일, 유제품, 계란을 구하기도 어렵다고 호소
- 현지 언론에 따르면, 식료품 뿐만 아니라 각종 생필품과 시멘트 및 건축 자재 등의 공급도 차질을 빚고 있음

■ 중국발 화물의 급증으로 극동 지역 항만 마비가 생필품 부족의 주 원인^{b)}

- 러시아 타스(TASS) 통신에 따르면, 중국발 화물 급증으로 연해주 지역 항구는 마비 상태에 빠졌으며, 사할린, 추코트카, 캄차카, 마가단 지역으로 운송되어야 할 컨테이너 수천 개가 갇혀있는 상황이라고 전함
- 러시아 국영 통신사인 RIA Novosti는 블라디보스토크의 화물량이 올 초에 비해 39%가

증가했다고 보도

- 러시아 언론에 따르면, 당국은 하역과 상품 배송 속도를 높이기 위해 항만을 24시간 운영하며, 컨테이너 하역 지원을 늘릴 계획이라고 함
- 아울러 10월 말부터 북극항로 결빙이 시작돼 여러 척의 화물선이 얼음에 갇히며, 화물 운송 지연 상황을 악화시키고 있음

■ 푸틴 대통령은 극동 지역 생필품 운송 지연 상황을 조속히 해결할 것을 교통부에 지시^{a)}

- 푸틴 러시아 대통령은 국무회의에서 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev) 교통부 장관(Transport Minister)의 보고를 듣고 “곧 또 다른 부족 상황이 발생할 수 있다.”면서 “조속하게 혼란을 정리할 것”을 지시
- 비탈리 사벨리에프 장관은 보고에서 중요 화물 우선 하역, 특별 국영 해운회사 설립 등의 방안을 제시
- 이에 앞서 드미트리 페스코프(Dmitry Peskov) 크렘린 대변인은 “최근 수입품 급증으로 극동의 항구가 과부하 상태”라고 인정하면서 이는 “글로벌 물류 위기로 발생한 문제이며”, 코로나 팬데믹 이후 세계적 현상이라고 언급했는데, “대통령의 통제 하에 정부가 대책을 마련하고 있다.”고 밝혔음

■ 러시아, 극동항만의 화물 적체 문제가 지속될 경우, 국영해운기업 설립 검토^{a)}

- 교통부 발표에 따르면, 10월 말 연해주 소재 항만에는 컨테이너 5,400TEU와 약 1만 톤 규모의 일반 화물이 운송 대기 상태에 있음
- 단, 11월 10일 기준으로 항만에 적체되어 있는 화물량은 약 30% 감소한 상태임
- 사빌리에프 교통부 장관은 연안 화물이 계속 증가할 경우, 전문 국영 해운기업을 설립하거나 인수할 수도 있다고 언급했음
- 또한 장관은 “극동지역에 국영 해운기업을 설립할 경우, 민간기업이 찾지 못하는 해결책을 찾을 수 있으며, 국영기업 설립 시 향후 극동 항만의 의존도를 줄이는 데 많은 도움이 될 것”이라고 주장함
- 또한, “오늘날 이와 같은 문제가 발생한 것은 민간 해운기업의 특권 때문”이라며 “운송비가 많이 상승하여 민간 해운기업들은 여전히 경제적으로 수익성이 높은 선박만을 찾고 있을 뿐 아니라, 이로 인해 극동지역의 해운이 어려움을 겪고 있는 것”이라고 강조함

- 장관은 “국영 해운기업 설립과 관련하여 하역업체들이 이에 동의하지 않을 경우를 대비해 러시아 항만법 초안을 개정해야 한다는 의견도 있지만 이들과의 협상 결과에 따라 이 문제는 별도로 다시 논의하겠다.”고 밝힘

진희권 전문 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(hkjin@kmi.re.kr/051-797-4766)

백가희 실습생, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

참고자료

- a) <https://www.rappler.com/business/kremlin-blames-global-supply-crunch-russia-far-east-faces-shortages>(2021.11.15. 검색)
- b) <https://www.newsendip.com/shortage-products-food-russia-far-east-ports/>(2021.11.15. 검색)
- c) <https://tass.com/economy/1359727>(2021.11.15. 검색)
- d) <https://tass.com/politics/1359253>(2021.11.15. 검색)
- e) <https://sakhalinmedia.ru/news/1190638/?from=41>(2021.11.12.검색)

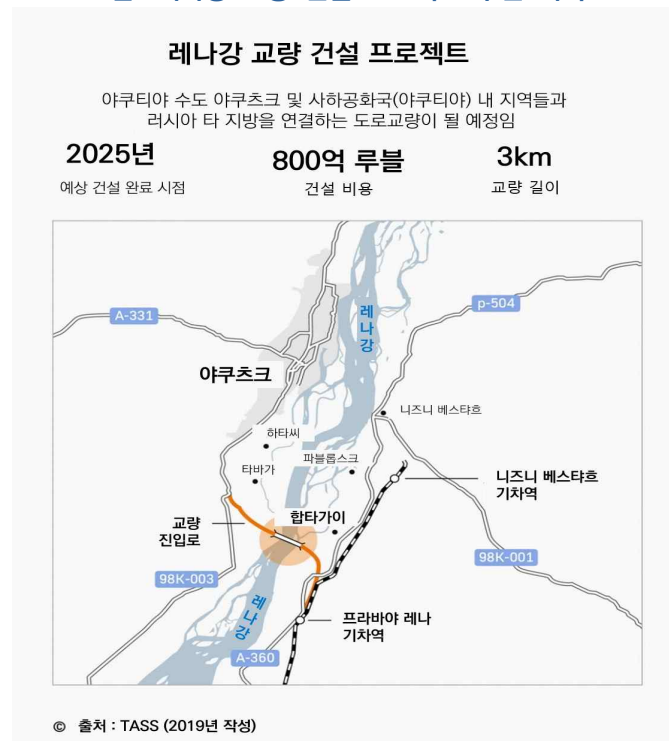
러 야쿠티야, 지역 통합을 위해 교량 3개 건설 필요

■ 야쿠티야 지역 간 연결을 위해 3개 주요 강을 가로지르는 교량 건설 필수^{a)}

- 아이센 니콜라예프(Aisen Nikolaev) 야쿠티야 대통령은 야쿠티야의 레나(Lena), 빌류이(Vilyui), 알단(Aldan) 강을 가로지르는 교량 건설의 추진을 위해서는 총 1,600억 루블이 투입되어야 한다고 언급함
- 특히, 니콜라예프 대통령은 야쿠티야 지도를 보면 빌류이, 알단, 레나강으로 공화국 국토 전체가 네 구역으로 나뉘어져 있고, 이는 베르흐네빌류이스크(Verkhnevilyuysk) 지역의 레나강, 빌류이 교량과 야쿠티야의 수도 야쿠츠크 북동쪽에 위치한 한디가(Khandyga) 지역의 알단 교량 등 야쿠티야를 하나의 지역으로 통합하는 3개 대교 건설이 필요하다고 강조
- 레나강 교량의 경우 사업비 산정이 정확하게 이루어지지 않는 않았으나, 현재 기준으로 800억 루블의 비용이 소요될 것으로 예상되고, 알단강 및 빌류이강 교량 건설에는 전문가 산정에 따라 각각 400억 루블이 소요될 것으로 보여 총 1,600억 루블이 소요될 예정임

■ 레나강 교량 건설 사업, 내륙 교통 개선의 핵심 사업으로 등장^{a)}

그림. 레나강 교량 건설 프로젝트 추진 계획도



자료: <http://vestiregion.ru/2020/02/25/most-cherez-lenu-v-yakutii-tolko-dlya-avtomobilej-i-bez-zheleznoj-dorogi-krupnyj-proschoyt-vlasti/>

- 레나강, 빌류이강, 알단강 중 야쿠티야 지역의 젓줄이라 일컬어지는 레나강의 교량 건설 사업은 3개 사업 중 중요도가 가장 높을 것으로 예상됨
- 레나강 교량은 야쿠티야에서 가까운 스타라야 타바가(Staraya Tabaga) 지역에서 합타가이(Khaptagay) 지역까지 이어지며, 교량은 러시아 연방 내 모든 운송 루트, 즉 철도, 하천(내륙수로), 항공 및 “레나(Lena)”, “빌류이(Vilyui)”, “콜리마(Kolyma)” 연방 도로를 통합시키는 야쿠츠크 운송-물류 허브 조성을 가능케 함
- 교량 건설은 역내 지역의 화물 운송량을 3배인 연간 600만 톤 규모까지 증가시킬 것으로 예상되며, 중앙기둥의 역할을 하는 주탑과 케이블을 연결해 건설하는 사장교로 건설되어 총 3km까지 연장될 것이고, 교량 진입로는 총 11km에 이를 것으로 보임

■ 푸틴 대통령, 교통부에 야쿠티야 교통 시스템 문제 검토 지시^{a)}

- 푸틴 러시아 대통령은 야쿠티야가 내재하고 있는 고질적인 교통·운송 문제를 인지하여, 이를 해소하기 위해 러시아 교통부에 2030년까지 “레나(Lena)”, “빌류이(Vilyui)”, “콜리마(Kolyma)” 시베리아 연방관구 및 극동 연방관구 도로를 통한 연중 이용 가능 교통망 조성 문제 검토를 지시한 바 있음
- 니콜라예프 대통령은 “러시아 내 여러 정부 부처가 야쿠티야 도로 인프라에 지나치게 많은 예산이 투입된다고 여기고 있음에도 불구하고, 푸틴 대통령은 항상 야쿠티야 도로 인프라 개선을 적극 지지해주고 있다.”고 언급하며, 야쿠티야 교통 시스템 문제는 지역 정부 범위를 넘어 러시아 전체의 문제라고 강조함

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

러 트랜스컨테이너, 한국-폴란드 해륙 복합 운송 개시

그림. 유라시아 대륙횡단 철도 개요



<http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=00&key=20180608.22003003151>

■ 한국의 LX판토스, 폴란드 PKF LHS와 제휴, 주 1회 정기 운송^{a)}

- 러시아 TransContainer, 최근 한국에서 출발하여 러시아 극동과 우크라이나를 거쳐 폴란드에 도착하는 해륙 복합운송 서비스 개시
- 한국의 LX판토스는 한국 내 화물을 집화해 해상으로 러시아 극동 항만으로 운송하면 TransContainer가 철도를 통해 폴란드 국경까지 운반하며, 폴란드 PKF LHS가 나머지 운송구간을 담당하는 형태임
- 첫 운송에서 전자제품, 자동차부품, 일반 소비재 등 60개의 컨테이너가 부산항을 통해 나훗카에 도착한 다음 11월 3일 나훗카를 출발해 폴란드 스와프코프(Slawkow)까지 운송 완료
- 철도 운송 구간은 1만 1,000km에 이르며, 15일 소요되는 것으로 알려졌다

■ 트랜스콘, TSR 철도 운송 전문의 러시아 최대 철도 물류 기업^{b)}

- TransContainer는 러시아 철도공사(RZD)의 자회사로 2006년 설립되었으며, 러시아 전역의 철도 화물 및 철도·도로·해상 복합 화물 운송
- 2020년 12월 현재, 러시아 내 38개의 터미널과 3만 4,194대의 철도 웨건(Flatcars), 8만 7,810개의 컨테이너를 보유하고 있으며, 러시아 철도 컨테이너 운송의 약 42%를 담당

참고자료

- a) <https://seanews.ru/en/2021/11/09/en-new-multimodal-service-from-korea-to-poland-via-russian-far-east/>(2021.11.17. 검색)
- b) <https://trcont.com/en/the-company>(2021.11.17. 검색)

한러, 울산에서 북극항로 물류 협력을 위한 포럼 개최

■ 운송 및 에너지 개발 분야에서의 파트너십 전망

- 11월 3~4일 울산에서 개최된 제3차 한·러 지역협력포럼에서 한국과 러시아는 북극해 항로의 물류 분야 협력을 위한 유망 비즈니스 및 프로젝트에 대해 논의함
- 이번 포럼은 러시아 극동 북극 개발부의 지원을 받아 극동 및 북극 개발 공사, 해양수산부가 주최하였으며 울산시, 로사톰(Rosatom), 한림대학교, 영산대학교, 극동연방대학교, 사하공화국 정부(야쿠티아), FESCO 운송 그룹, VINSSEN 그룹이 참여함
- 러시아 극동 북극 개발부 장관은 이 분야에서 한국과는 특히 운송 잠재력의 구현, 에너지 프로젝트 개발 분야에서 새로운 파트너십 형성을 기대하고 있다고 언급함
- 2020년 북극해 항로를 통한 화물 운송량은 3,300만 톤에 달했는데, 이는 3년 만에 50% 이상이 성장한 수치로 한국으로의 탄화수소 및 LNG 수출을 기반으로 성장하였음
- 러시아 FESCO 운송 그룹의 한국 운항노선 연간 평균 물동량은 연간 5만~6만TEU이며, 한국은 전체 동아시아 지역으로의 물량 중 25%(3년 동안 17% 성장)를 차지하고 있음
- 2022년 극동 북극 개발부는 로사톰과 함께 북극해 항로의 상트페테르부르크-블라디보스톡 노선에 국가 지원을 도입하기 위해 북극 컨테이너 라인에서 예비 타당성 조사를 진행하고 있으며, 항만 인프라 개발, 내빙급 컨테이너선 선대 건조에서 통과 화물 흐름을 위한 조건을 충족하며, 목적지에 정시에 도착할 수 있는지를 평가할 예정임
- 로사톰 특별 대표 블라디미르 파노프(Vladimir Panov)는 2025년 북극해 항로가 연중 내내 운영이 가능해진다고 언급하면서 모든 화주를 위한 디지털 서비스 생태계를 구축하고, 기상에서 세관에 이르기까지 모든 정보를 결합해 안전과 효율성을 보장하는 것이 중요하다고 언급함
- 극동 및 북극 개발 공사 대표는 코르사코프(Korsakov)에 복합 운송을 위한 다기능 심해 항만 건설, 무르만스크 항, 연해주의 수호돌 만(Sukhodol Bay)에 컨테이너 터미널을 건설하는 프로젝트의 중요성에 대해서도 언급함
- 극동 및 북극 개발 공사의 전무이사인 로만 세멘소프(Roman Sementsov)는 세금 인센티브, 행정 시스템, 우선 개발 지역 거주자를 위한 자금 유치 가능성, 블라디보스톡 자유항을 통한 국가 지원 및 개인 투자자 유치에 대해 언급함
- 극동 지역에서는 현재 외국 투자자들과의 183억 달러가 투자된 100개 이상의 프로젝트가 시행되고 있는데, 이 중 10%는 우리나라와의 프로젝트임

김혜영 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원
(gpdud027@hufs.ac.kr)

참고자료

a) <http://www.morvesti.ru/news/1679/92534/> (2021.11.18. 검색)

러시아, 북극항로를 이용하여 방글라데시로 화물 운송

■ 핵추진 컨선을 이용, 북극통과 후 환적, 원자력 건설용 자재 운송

- 지난 11월 2일 핵추진 컨테이너선 세브모르푸트(Sevmorput) 호는 장비와 금속 구조물을 싣고 상트페테르부르크를 출발해 현재 방글라데시가 건설 중인 원자력 발전소로 향하는 중임^{a)}
- 세브모르푸트(Sevmorput) 호는 선박 길이 260미터 내빙급 선박으로, 러시아 북극의 목적지에 이르기까지 다년간의 경험을 가지고 있음
- 상트페테르부르크에서 스칸디나비아 주변을 지나, 얼음이 많은 북극항로를 따라 블라디보스토크까지 항해하는 데 약 25일이 소요됨
- 선박 운영사인 러시아 국영 원자력 기업 로사톰플로트(Rosatomflot)는 블라디보스토크에 들렀다가 방글라데시 수도 다카 서쪽의 루프푸르(Rooppur) 원자력 발전소까지 운송할 계획이며, 이를 위해 블라디보스토크에서 다른 선박으로 환적할 것이라고 밝힘
- 무스타파 카슈카(Mustafa Kashka) 로사톰플로트 국장은 "현재 북극항로를 따라 얼음이 얼고 있지만, 선박의 기술적 특성 때문에 쇄빙선의 도움 없이 전체 항로를 통과할 수 있을 것"이라고 말하면서 "승무원들은 임무를 수행할 준비가 되어 있고, 이것은 책임감 있는 임무이다."라고 덧붙임
- 북극항로관리국의 데이터에 따르면 노바야제믈랴(Novaya Zemlya) 북쪽 끝에서 브랑젤(Wrangell) 섬 동쪽까지 이미 얼음이 형성되고 있으며, 그에 따라 매년 이맘때 항해는 개빙(開氷) 구역에서 항해하는 것에 비해 더 오랜 시간이 걸릴 것으로 예측됨

■ 수에즈 운하를 이용한 화물을 운송보다 더 멀고, 시간이 더 많이 소요

- 푸틴 대통령은 북극해에서 화물운송을 늘리는 것을 목표로 하고 있으며, 러시아는 수년간 시베리아 해안을 따라 있는 북극해 항로를 ‘유럽과 아시아를 잇는 지름길’이라고 홍보해 왔으나, 현재 진행 중인 항해는 지름길이라 말하기는 어려움
- 상트페테르부르크에서 북극항로와 블라디보스토크를 통해 방글라데시까지의 거리는 1만 2,400해리인데 비해 수에즈 운하를 통해 남쪽으로 항해하는 경우 거리는 9,200 해리로, 약 3,200해리 더 짧음
- 희망봉까지 남쪽으로 항해하는 것도 아프리카 주변을 돌아가는 것이 더 빠름. 거리는 1만 2,900 해리지만 얼음이 얼지 않고 화물을 다시 적재할 필요가 없기 때문에 항해 시간은 현재 세브모르푸트 호가 운항하는 항로보다 빠를 것으로 예상됨

- 수에즈 운하 당국은 원자력 선박이 운하를 통과하는 것을 금지하지만 예인 선박의 통과는 허용하고 있음. 예를 들어, 올해 초 두 개의 원자로로 추진되는 항공모함 드와이트 아이젠하워(USS Dwight D. Eisenhower) 호가 수에즈를 통과함
- 러시아의 세브모르포트 호는 무르만스크에 기반을 둔 쇠빙선 타이마르(Taymyr) 호와 바이가시(Vaygash) 호에 탑재된 것과 유사한 KLT-40 원자로에 의해 추진됨
- 로사토프플로트(Rosatomflot)에 따르면, 방글라데시 원전에 탑재된 장비 및 자재는 1,400톤에 달함. 총 3만 6,000톤을 운반할 수 있는 세브모르포트 호에는 화물을 가득 채우지 못해 훨씬 더 작은 배가 항해할 수도 있었음
- 그럼에도 불구하고 로사토프(Rosatom)의 자체 선박으로 블라디보스토크를 경유하여 루프푸르 원자력 발전소까지 화물을 운송하는 것은 경제적인 관점에서 타당하다는 견해임
- 한편, 방글라데시의 첫 번째 원전이 될 2개의 VVER-1200 원자로와 핵심 기반 시설은 러시아의 로사토프가 참여한 가운데 건설되고 있음

김엄지 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)

백가희 실습생, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2021/11/russia-chooses-northern-sea-route-cargo-bangladesh-although-suez-would-be-much-shorter> (2021.11.12.검색)



공지 사항



INVITATION



2050

새로운 북극협력 2050

2021 북극협력주간



2021 북극협력주간



온라인 등록 <https://www.apw-korea.or.kr/>

2021.12.6(월) ~ 10(금)
부산 벅스코 컨벤션홀

Hosted by



Organized by



Sponsored by

부산광역시, 영산대학교, 인천대학교, 국립생태원, 선박해양플랜트연구소, 국립해양박물관, 배재대 한국-시베리아센터, 한국외대 극지연구소 및 러시아연구소, 극지해양미래포럼, 한국북극연구소사업, 주한노르웨이대사관, 주한덴마크대사관, 주한캐나다대사관, 주한러시아대사관

초대의 말씀

세계는 '기후변화' 시대를 지나 '기후위기' 시대 문턱에 와 있습니다.
이제 기후 변화는 먼 미래의 일이 아닌 오늘날 우리의 문제이자 후대의 문제가 되고 있습니다.
그리고 이러한 기후 위기 시대 최전선에 북극이 있습니다.
하루가 다르게 변화하는 북극의 환경은 사람과 사람의 공존, 국가와 국가의 연대를 필요로 하고 있습니다.

올 해는 북극정책에 있어 한 획을 긋는 해입니다.
남북극 통합 극지정책과 협력 추진을 위한 극지활동진흥법을 제정했으며, 차세대 해빙연구선 건조를 확정했습니다.
나아가 2050년을 향한 새로운 북극 전략을 수립했습니다.
'새로운 북극협력 2050'을 주제로 개최되는 '2021 북극협력주간'은 북극의 현안을 해결하고, 지속가능한 발전에 기여하는 책임 있는 국제사회의 일원으로서 우리나라의 역량과 잠재력을 널리 알리는 계기가 될 것입니다.
북극권과 비북극권 모두를 아우르며 '협력'을 통해 '기후위기'에 함께 대응하는 공존과 연대의 장이 될 것입니다.

올해로 6회째를 맞이하는 북극협력주간이 우리나라와 전 세계 시민들의 북극에 대한 인식을 제고하는 계기가 되기를
진심으로 바라며, 여러분을 12월 우리나라 부산에서 개최되는 '북극 한마당'에 초대합니다.

감사합니다.

해양수산부 장관 **문 성 혁** 외교부 장관 **정 의 용**

2021 북극협력주간 프로그램



구분	1일차_ 12.6 월 개막식	2일차_ 12.7 화 정책의 날	3일차_ 12.8 수 과학·기술의 날	4일차_ 12.9 목 해운의 날	5일차_ 12.10 금 시민의 날/폐막
오전	극지해설사 컨퍼런스 해양수산부, 극지해양미래포럼 10:00 - 12:00 205호	배재대-한국외대 북극연구세미나 KMI, 배재대, 한국외대 09:00 - 12:25 205호	한국 북극과학연구세미나 KOPRI 09:30 - 12:20 205호	북방물류협력세미나 인천대학교 09:00 - 12:00 203호	시민극지강좌 부산시 10:00 - 12:00 205호
오후	개막식 해양수산부 14:00 - 15:00 205호	제10회 북극해 정책포럼 KMI, 외교부 13:30 - 17:00 205호	한국 북극연구 컨소시엄 세미나 KoARC 13:00 - 14:50 205호 국제 북극과학협력세미나 KOPRI, 주한노르웨이대사관, 주한덴마크대사관 15:00 - 18:00 205호	제10회 북극항로 국제세미나 영산대학교 13:30 - 18:00 205호	폐막 해양수산부 15:30 - 16:50 205호
특별 세션 Invitation Only	북극이사회 25주년과 옵서버 국가 협력 외교부, KMI 16:00 - 18:00 205호		제2차 한-러 북극연구기관협의회 KMI 16:00 - 18:00 203호	북극 차세대 대화 KMI, UArctic 16:00 - 18:00 203호	극지전문인력양성 성과발표회 해양수산부, KMI 09:30 - 14:50 203호
부대 행사	온라인 개최 극지상식골든벨대회, 북극 사진전, 극지사전공모전 수상작 전시, 극지논술대회 수상작 전시 오프라인 개최 극지 북토크*, 북극 사진 & 극지카툰뉴스 전시회** * 극지북토크는 11월 26일(금) 국립해양박물관 및 12월 9일(목) 벅스코에서 개최(영상 촬영 후 홈페이지에 게재)				

2021 북극협력주간 사무국 리컨벤션 | TEL. 070-4672-3726 | E-mail. soonam@leeconvention.com



THE 11TH
KOREA-RUSSIA
FAR EAST FORUM

제11차 한-러극동포럼

한러 상호교류의 해 개막과 양국간 실질적 협력의 해

12.14(화) 13:30-16:30

부산/블라디보스톡

LIVE 하이브리드(온·오프라인)

한국어/러시아어 동시통역 제공

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



주블라디보스톡 총영사관





주요 통계



표. 2021년 10월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2020/2021 증감율
극동지역	13.7 (+3.3%)	6.36 (-2.2%)	20.06	+1.4%
북극해	2.31 (-1.7%)	6.00(-1.6%)	8.31	-1.7%
발트해	9.9 (+6.8%)	12.14 (+1.3%)	22.04	+3.8%
아조프-흑해	10.49 (+4.7%)	12.38 (+1.1%)	22.87	+2.7%
카스피해	0.28 (-28.2%)	0.35 (-1.8%)	0.63	-13.1%
합계	36.68(+4.0%)	37.23(+0.1%)	73.91	+2.0%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 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

** 주: 누적 물동량 기준 전년 동기 대비 증감율

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://portnews.ru/news/318402/> (2021.11.15. 검색)

b) <https://portnews.ru/news/319764/> (2021.11.15. 검색)

표. 2021년 9월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**		합계	
		수출	수입	수출	수입	수출	수입
01-24	식료품 및 원자재	485,523.5	46,300.1	1,368.3	1,540.0	486,891.9	47,840.1
25-27	광물 제품	1,430,598.5	48,338.4	20,892.9	33,606.5	1,451,491.4	81,945.0
27	연료 및 에너지 제품	1,258,025.8	43,653.1	416.1	144.6	1,258,442.0	43,797.7
28-40	생고무 화학 제품	3,336.9	67,097.7	1,161.2	660.3	4,498.0	67,758.0
41-43	가죽원료모 피 제품	3.3	2,343.4	1.5	269.4	4.7	2,612.8
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	116,537.5	8,352.3	371.3	111.3	116,908.8	8,463.6
50-67	섬유·섬유제 품 및 신발	243.0	57,668.1	73.6	3,061.4	316.5	60,729.6
72-83	금속 및 금속 제품	52,329.1	71,061.1	1,088.4	2,814.8	53,417.5	73,875.9
84-90	기계류	90,364.1	523,718.5	1,976.0	2,841.5	92,340.1	526,559.9
68-71, 91-97	기타	303,776.1	50,374.1	42,886.2	234.8	346,662.3	50,608.9
	합계	2,482,712.0	875,253.9	69,819.2	45,140.0	2,552,531.2	920,393.8

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

유지원 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2021.11.15. 검색)

표. 2021년 9월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모

(단위: 톤, 천 달러)

EAEU 코드	품목	해외*		CIS**				합계					
		수출		수입		수출		수입		수출		수입	
		톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러	톤	천 달러
0302	냉장수산물	135	162.7	-	-	-	-	-	-	135	162.7	-	-
0303	냉동수산물	101,813	233,017.9	342	969	62	103.3	-	-	101,871	233,181.3	342	969
03031	연어	15,834	60,248.1	-	-	39	72.4	-	-	15,873	60,320.5	-	-
030331	광어	310	3,643.4	-	-	-	-	-	-	310	3,643.4	-	-
030332	가자미	747	637.2	-	-	-	-	-	-	747	637.2	-	-
030339	기타 넙치류	1,975	1,606.4	-	-	-	-	-	-	1,975	1,606.4	-	-
030351	청어	11,105	6,795.1	-	-	0	0	-	-	11,105	6,795.1	-	-
030363	대구	7452	21,311.8	-	-	-	-	-	-	7452	21,311.8	-	-
0303670000	명태	35,877	36,615.5	-	-	20	22.8	-	-	35,896	36,638.2	-	-
0303893	농어	15	35.3	-	-	-	-	-	-	15	35.3	-	-
030391	알류	8,513	106,322	-	-	0	0	-	-	8,513	106,322.1	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	697	1,056.5	-	-	-	-	-	-	697	1,056.5	-	-
0304	생선 필레	9,430	28,867.4	0	0.0	34	77	-	-	9464	28,944.4	75	254.5

0305	훈제 생선, 생선 가루	12	53.8	136	811.6	-	-	-	-	12	53.8	136	811.6
0306	갑각류	5,719	165,138.4	35	266.9	-	-	-	-	5,719	165,138.4	35	266.9
030614, 030633, 030693	게	5,202	159,520.2	-	-	-	-	-	-	5,202	159,520.2	-	-
0307	조개류	2,994	10,795.9	-	-	1	4.4	-	-	2,995	10,800.3	-	-
03072	가리비	406	720.2	-	-	-	-	-	-	406	720.2	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	1,979	5,262.2	165	754.3	1	4.4	-	-	1,981	5,266.6	165	754.3
0308	수생 무척추 동물*	826	2,561.1	-	-	-	-	-	-	826	2,561.1	-	-
03081	해삼	439	894.9	-	-	-	-	-	-	439	894.9	-	-
03082	성게	336	1,655.1	-	-	-	-	-	-	336	1,655.1	-	-

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya>(2021.11.15. 검색)