

# KMI 북방물류리포트

**VOL.194**  
OCT 29 2021

발간년월 2021년 10월 29일(통권 제194호) 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

- 중국 화물 급증으로 러시아 철도 과부하
- 러 교통부, 새로운 교통 전략 수립한다.
- 올해 러 북극 항로 운송량 3천 500만 톤
- 러, 무르만스크에 북극 데이터센터 설치
- 러, 무르만스크에 북극 풍력발전소 건설

## 전문가 칼럼

- 신북방정책의 결과 : 러시아 시각에서 본 평가

## 주요 통계

- 2021년 9월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2021년 8월 러시아 극동지역 주요 수출입 품목 규모
- 2021년 8월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출입 규모



## 주요 동향



### 중국 화물 급증으로 러시아 철도 과부하

#### ■ 중국이 비용 절감을 위해 러시아 철도 이용 확대, 유럽 향 화물량 크게 늘어<sup>a)</sup>

- 최근 러시아 철도청 발표에 따르면, 현재 중국-유럽-중국 노선의 화물이 급증하고 있음
- 2021년 9개월 동안 컨테이너 운송량은 56만 9,000TEU(20피트 환산, 47% 증가)를 넘었으며, 연말에는 100만 TEU를 돌파할 것으로 예상하고 있음
- 러시아 철도청은 “중국발 화물이 급증함에 따라 내륙운송뿐만 아니라 해상 운송시장 또한 극도로 불안정해졌을 뿐만 아니라 해상운송 비용은 계속해서 기록을 경신하고 있고, 리드 타임 또한 증가하고 있다.”고 설명함
- 이와 관련하여 러시아 최대 규모 컨테이너 기업인 ‘트랜스컨테이너(TransContainer)’는 러시아 운송 네트워크로는 중국발 화물을 감당할 수 없다고 밝혔음

#### ■ 철도 네트워크 과부하 원인과 해법은 놓고, 러시아 철송 업체마다 의견 차이<sup>a)</sup>

- 트랜스컨테이너는 현재 운송 시간과 비용이 증가했지만, 여전히 해운보다 빠르며, 운송 비용 또한 더 매력적이라고 밝힘
  - 트랜스컨테이너에 따르면, 해상을 통한 상하이-독일 간 화물 운송은 1만 4000달러에서 1만 5000 달러 사이지만, 철도 운송은 위탁업자에게 약 20%가 더 저렴함
- 러시아 철도는 운송 컨테이너의 수송은 예측 가능한 서비스기 때문에 지연이나 장애물이 없다고 주장함
  - 러시아 철도는 “연초에 아시아와 유럽 간 컨테이너 철도 운송 비용이 해상 운송비용의 절반이었다면, 지금은 그 차이가 3.5배에 이르렀다.”고 밝힘
  - 철도 수송의 관세는 변경되지 않고, 관련 서비스 비용을 고려하더라도 해상 운송에 비해 비용을 더 절감할 수 있음
- 반면, 러시아 운송물류 회사 이텔라(Itella)의 율리아 니키티나(Yulia Nikitina) 교통물류부장은 적재 가능한 철도 검색, 기차 좌석 가용성, 국경 통과 문제, 공급 지연 등 철송 관련 문제를 지적하고 나섰음
  - 교통물류부장은 “11월과 정점을 찍는 크리스마스, 새해가 다가오면서 긴장이 고조되고 있으며, 끊임없이 변하는 열차 일정과 공간 부족으로 인한 배송 지연이 지속적으로

발생한다.”고 설명했다.

- 그는 또 도로 운송에 대해서도 “대부분 러시아-중국 국경의 중간 창고에서 하역되는데, 이 과정에서 최대 한 달이 소요된다.”고 지적했다
- 러시아 운송 그룹 AsstrA는 중국에서 유럽 연합으로 가는 모든 열차가 여러 병목 지점을 통과해야 하기 때문에 지연 문제가 발생한다고 주장함
- EU-중국 간 철도 운송 부서장인 블라디슬라프 마틴(Vladislav Martin)은 “주요 원인은 터미널의 혼잡과 EU-중국 간 무역 관계에서의 수출입 불균형에 있다.”고 밝히며, “모든 국경 횡단이 현재 과부하 상태이며, 물량이 감소하여 해상 운임이 적절한 수준으로 회복될 때만 개선이 있을 것”이라 강조함
  - 그에 따르면, 현재 폴란드 철도 터미널은 이제 들어오는 컨테이너를 처리할 수 없고 심지어는 국가명령을 받은 열차 또한 벨로루시에서 몇 주(40~50일)간 대기해야 하는 상황이라고 덧붙였다

## ■ 온라인 판매 기업, 철도 네트워크 과부하로 인한 운송 지연을 막기 위해 분주

- 이 같은 문제는 온라인 판매 업체의 주문상품 배송에도 영향을 주고 있는데, 알리익스프레스 (AliExpress)는 11월 11일의 대규모 판매를 예상하여 물류 강화에 철도뿐 아니라 도로 및 항공 운송도 이용할 것이라 밝힘
- 알리익스프레스는, ‘상업 화물 선적의 부하가 사용자들의 정기적인 주문 배송에 영향을 미치지 않을 것’이라 주장함
- 와일드베리스(Wildberries)는 온라인 소매업체의 유통 센터에 상품을 독립적으로 공급할 것이라 밝힘

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

백가희 실습생, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

## 러 교통부, 새로운 교통 전략 수립한다.

### ■ 러 교통부, 2020년부터 수립하고 있는 신(新) 교통전략 추진 내용 설명

- 러시아 교통부는 2020년부터 새로운 교통 전략을 수립하고 있는데, 현재 검토되고 있는 교통 전략의 주요 방향은 교통 및 운송 체계, 산업의 디지털화, 인프라 프로젝트 개발 등임
- 이와 관련, 비탈리 사벨리에프(Vitaly Savelyev) 러시아 연방 교통부 장관은 러시아 국가평의회 상임간부회 회의에 참석하여 ‘러시아 연방 교통 전략 2030과 2035년까지의 예측’이라는 주제를 발표하였음
- 그는 새로운 교통 전략을 통해 막대한 경제적 효과 뿐만 아니라 80% 이상의 인구 이동량이 늘어나고, 이를 토대로 인프라 개발과 도로 건설, 지역 항공 개발, 시외 운송 및 기타 유형의 교통·운송 수단 관련 조치 등을 추진할 수 있을 것으로 전망하였음

### ■ 대중교통 이용 활성화와 친환경 기술, 연료를 사용한 운송 활성화에 주력

- 사벨리에프 장관은 신 교통 전략이 여객 운송 측면에서 지역 항공 수송 및 단체 수송을 기반으로 한 주요 여객 수송의 체계 혹은 틀(framework) 개발에 역점을 두는 바, 최종적으로 개인 차량을 이용한 이동 비율을 감소시킬 것으로 예측하고 있다고 설명하는 한편, 전략에 담긴 조치들이 대중교통을 이용한 대규모 이동을 현재의 54% 수준에서 69% 수준까지 증가시킬 것이라고 부언함
- 아울러 새로운 교통 전략을 통해 보다 친환경적인 철도 및 수상 운송 활성화를 위한 혜택을 조성할 것이며, 친환경 기술, 대체연료 사용 운송수단, 친환경 철도 등에 대한 국민 선호도 창출을 최우선순위 과제로 제시한다는 방침임

### ■ 경제적 효과 최대 180조 루블 예상

- 사벨리에프 장관은 새로운 ‘교통 전략 2035~2050’ 구현에 따른 경제적 효과는 90조에서 180조 루블에 이를 수 있다고 강조하면서
- 특히, 교통·운송부문 투자 증가는 막대한 경제 효과를 창출하므로 전략 목표를 달성하기 위해서는 교통·운송 분야 투자를 2014~2019년 기간 동안의 평균 GDP의 2.3%에서 세계 수준과 비슷한 3.1%까지 증대시켜야 한다고 주장함
- 경제개발부 및 교통부 공동 평가에 따르면, 2035 전략 구현에 따른 경제 효과 예상 총액은 90조 루블을 초과하여 2050년까지는 180조 루블까지 확대될 것으로 전망됨

## ■ 철도 운송 능력이 증대 가능성 크다

- 철도를 통한 수출 물품 운송 능력은 교통 전략 구현의 범위 안에서 3억 2,700만 톤까지 증대될 수 있음
- 이 계획에는 러시아 동부지역 현대화를 위한 프로젝트이자 러시아 최대 인프라 프로젝트 중 하나인 '보스토치니 폴리곤(Vostochni Polygon)' 내용 또한 포함될 예정임
- 보스토치니 폴리곤 프로젝트는 단계적으로 철도 화물 운송량 목표치를 설정하고 있는데, 1단계에서는 극동지역 항만 및 국경 이동 측면에서 바이칼-아무르 간선 철도(BAM)와 시베리아 횡단철도의 운송 능력을 1억 4,400만 톤까지 증가시킬 계획이며, 프로젝트 2단계에서는 철도 운송 처리 능력을 2024년까지 최대 1억 8천만 톤 증가시키고자 함

그림. '보스토치니 폴리곤' 프로젝트 예상도



자료: <https://1520.ru/about/news/389/> 자료 KMI 번역 및 수정

- 교통 전략의 실현을 통해 철도 화물 운송량 증대를 위한 이니셔티브 구현과 함께 철도 수출 화물 운송 종합 서비스가 2.2배 성장할 것으로 예상하고 있음

## ■ 러시아 저가 항공사 육성 방안도 추진

- 새로운 교통 전략에는 여객 서비스 발전을 목표로 하는 도시 간 이동망 최적화, 모든 종류의 운송 수단을 위한 정부 지원의 균형적 공급, 지역 및 지방 항공 개발, 새로운 저가 운송사 및 지방 허브 공항 개발 등의 조치가 포함되어 있음
- 현재 러시아의 저가 항공사는 '포베다(Pobeda)'사 하나이며, 'S7(시베리아 항공)'은 자체 저가 항공사를 설립할 예정으로, 앞으로 보다 많은 저가 항공사 설립이 필요한 상황임

## ■ 선적서류 전자화·생체인식 기술 상용화

- 신 교통 전략에는 2035년까지 선적서류를 전면적으로 전자화시키는 조치 또한 포함되어 있어, 향후 전자 형태로 발급될 운송 관련 서류 비율이 100%에 이를 것으로 예상됨
- 사빌리에프 장관의 말에 따르면, 2035년까지 일일 1000km까지 화물 운송 속도를 높일 뿐만 아니라 전자 서류 시스템 및 무인 운송 시스템을 도입하여 컨테이너 화물 운송 속도를 높일 예정임
- 이와 함께 교통부 장관은 도시 간 이동 혹은 국가 간 이동 시 생체인식 기술을 사용하는 여객의 수가 2035년까지 80% 수준으로 증가할 것이라고 밝혔는데, 특히, 생체인식 기술의 전국적 활용은 출입국 과정 진행에 속도를 높여줄 것으로 보임
- 지난 6월 교통부 장관은 2024년까지 러시아 내 모든 종류의 운송 수단에 생체인식 기술이 도입될 예정이라고 언급한 바 있는데,
- 러시아 교통부의 ‘교통분야 디지털 전환 전략’을 통해 2030년까지 모든 여객들은 공항 혹은 기차역에서 생체인식 기술을 통해 탑승료를 지불하고 보안 검색대를 통과하게 될 것으로 예측하고 있음

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

## 올해 러 북극항로 운송량 3천 500만 톤

### ■ 러 북극항로 운송량, 올해 9.5개월 동안 2020년 같은 기간 대비 4.5% 증가<sup>a)</sup>

- 러시아는 현재와 같은 성장이 1년 내내 계속된다면 2021년 물동량은 2020년 3,297만 톤보다 상승한 3,500만 톤에 이를 것으로 예상하고 있음
- 하지만 이러한 성장에도 불구하고, 2024년 8,000만 톤에 도달하겠다는 푸틴의 야심찬 목표에는 여전히 미치지 못하는 수치임
- 2018년 푸틴 대통령이 설정한 선적 목표를 달성하려면 화주들이 단 2년 만에 4,500만 톤의 선적량을 늘려야 한다는 것을 의미함

그림. 원자력 쇄빙선 Lider 조감도



자료: Independent Barents Observer

## ■ 2023년 또는 2024년에 북극항로 연중운송이 가능해질 것으로 전망<sup>a)</sup>

- 러시아는 북극항로 활성화 방안의 하나로 원자력 쇄빙선 구축 프로그램을 추진해 왔으며, 라이더(Lider)급 3척을 포함해 최소 8척의 신규 선박을 2033년까지 건조할 계획임. 러시아는 북극항로 연중 운항에 신규 원자력 쇄빙선 3척이면 충분하다는 입장을 밝혀왔음
- 이와 함께 올해 10월 초 정부회의에서 북극 위원장인 유리 트루트네프 부총리는 북극항로 활성화를 위해 최대 30척의 신규 유조선, 30척의 벌크선 및 22척의 컨테이너선 건조 계획을 발표했다. 이 뿐만 아니라 러시아 북극 연안을 따라 Arctic LNG-2, 석탄 및 석유 개발 프로젝트가 진행되고 있어 향후 북극항로 성장에 폭발적인 기여가 가능할 것으로 전망하고 있음
- 한편 일부 전문가들은 2024년에 푸틴이 원하는 8,000만 톤을 달성하기에는 현실적으로 불가능할 수 있다는 의견도 있으나, 앞으로 북극항로의 엄청난 성장에는 이견이 없는 상태임

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

---

### 참고자료

a) <https://www.arctictoday.com/shipping-on-russias-northern-sea-route-is-on-pace-to-reach-35-million-tons-in-2021/>(2021.10.27. 검색)

## 러, 무르만스크에 북극 데이터센터 설치

### ■ 러시아 국영 통신사인 로스텔레콤(Rostelecom)이 3억 루블(한화 50억 4천만원)을 투자하여 무르만스크에 최초의 북극 데이터센터를 설립할 계획임<sup>a)</sup>

- 수많은 서버와 통신 인프라가 24시간 쉴 새 없이 작동하는 데이터센터는 막대한 양의 전기를 소모하고 뜨거운 열을 발생함. 이 때문에 냉각처리는 중요한 과정 중 하나이며, 많은 전기가 소모되기 때문에 세계적인 기업들은 아이슬란드 등 북극에 데이터센터를 구축하기 시작했음
- 러시아 국영 통신사인 로스텔레콤은 내년 여름 이곳에 데이터센터를 설립하여 무르만스크의 추운 기후를 활용, 서버 냉각에 드는 비용을 크게 절감할 계획이라고 발표하였음
- 이 소식은 이달 초 무르만스크 주지사와 로스텔레콤 북극지사 대표가 북극 데이터센터 설립을 위한 협력 계약을 체결하면서 발표되었음. 데이터센터는 올해 말이나 2022년 초에 공사를 시작하여 2022년 7월에 완공할 예정임

그림. 무르만스크 주지사와 로스텔레콤 MOU 체결 모습



자료: 무르만스크 지방정부

## ■ 주 정부는 무르만스크를 디지털화의 중심, 데이터센터를 위한 이상적인 지역으로 발전시키기 위해 기업들에게 다양한 혜택을 제공할 예정임<sup>a)</sup>

- 현재 무르만스크에서 두 개의 디지털 프로젝트가 진행 중에 있는데 하나는 고품질의 안전한 정보를 저장할 수 있는 최초의 북극 데이터 센터 설립과 다른 하나는 초고속 인터넷 회선인 화웨이 에어폰 존(AirPON zone)을 유르키노(Yurkino)에 출시하는 것임
- 무르만스크 주지사는 언론과의 인터뷰에서 최근 데이터센터가 처리해야 할 데이터양이 방대해짐에 따라 러시아 정부의 요구로 데이터센터 설립 계획을 검토하게 되었으며, 앞으로 무르만스크 지역 정부가 이를 비즈니스 관점에서 접근하여 지역 내 고용 및 생산성 향상에 적극적으로 기여하도록 노력하겠다고 밝혔음
- 이를 위해 안정적인 플랫폼, 클라우드 서비스를 추가로 제공하고 에너지 효율화를 위한 협력 프로젝트 진행, 비디오 감시 시스템 개발에 앞장서겠다고 덧붙였다

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

---

### 참고자료

- a) <https://www.arctictoday.com/russian-telecom-company-plans-to-open-its-first-arctic-data-center/>(2021.10.27. 검색)

## 러 무르만스크에 북극 풍력 발전소 건설

### ■ 콜스카야(Kolskaya) 풍력 단지는 2022년 5월에 생산을 시작할 예정임<sup>1)</sup>

- 프로젝트를 추진하고 있는 Enel Russia에 따르면, 풍력단지는 2017년 개발을 시작해 2019년 9월에 착공했으며, 2022년 5월에 생산을 시작할 예정임

### ■ 공사 추진과정에서 장애물을 극복하고, 4월부터 빠르게 진척되고 있음

- 첫째, 생산 시작 기간은 원래 2021년으로 예정되어 있었으나, 2020년 7월 Enel은 건설 회사 칸트레바(Kantreva)와의 계약을 파기하고, 현지 기업과 계약을 체결하기로 결정하여 공사 기간이 연장되었음.
- 둘째, 코로나19 대유행으로 인해 하청업체 직원뿐 아니라 회사 직원의 감염 문제로 진행에 차질을 빚어 외국 전문가의 유입이 어려워지기도 했음.
- 그러나, 지난 4월 말 터빈을 실은 첫 선박이 무르만스크에 입항한 이후 건설은 올해 내내 빠르게 진행되고 있음
- 지역 당국에 따르면, 계획된 57개의 터빈 중 20개가 이미 무르만스크의 북동 지역에 있고, 나머지 시설물 건축 준비를 위한 발파 작업이 10월에 진행되었음

### ■ 풍력발전단지는 연간 최대 750GWh의 전력을 생산하여 러시아에 공급

- 콜스카야 풍력발전단지는 바렌츠 해 해안 근처의 257헥타르 면적에, 201WM의 용량으로 건설될 예정임
- 이 단지는 러시아에서 가장 큰 풍력 단지 중 하나이자 북극권 북쪽에서 세계에서 가장 큰 풍력단지 중 하나가 될 것임.
- 현재 러시아 남부지역에는 210MW 규모의 풍력발전단지가 다수 건설되어 운영되고 있는데, 노바윈드(NovaWind), 포툼(Fortum) 등 기존 업체들은 추가로 단지를 개발한다는 계획임

### ■ 지역 당국은 콜스카야 풍력 발전 단지를 핵심전략투자 프로젝트로 지정

- 무르만스크 주지사 안드레이 치비스(Andrei Chibis)는 성명을 통해 “녹색 에너지와 관련해서 같은 북극권 북쪽의 최대 풍력 발전 프로젝트는 매우 중요한 의미를 가지고 있다.”고 강조하면서 “230억 루블에 상당하는 투자 규모 보다도 현대 기술을 활용할 수 있다는 점이

더 중요하기 때문"이라고 강조함

- 무르만스크 주정부 발표에 따르면, 풍력단지에서 생산된 재생 가능한 전력은 궁극적으로 녹색 수소 생산에 이용되며 새로운 지역 기술 산업의 핵심이 될 수 있음
- 무르만스크주는 현재 에너지의 60%를 원자력 발전으로 생산하고 있으며, 나머지 40%는 수력 발전으로 생산하고 있고, 풍력단지는 이전부터 주요 전력 생산국이었던 러시아 북서부 지역에 추가 전력을 제공할 예정임
- 콜스카야 풍력발전단지는 네덜란드 기업 윈드라이프 에너지(Windlife Energy)와 러시아 자회사인 윈드라이프 북극 발전(Windlife Arctic Power)이 수년 간 유사한 풍력 프로젝트의 개발을 위해 로비했지만 실패했던 바로 그 자리에 건설될 예정임

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

백가희 실습생, 종합정책연구본부 북방·극지연구실

---

#### 참고자료

- a) <https://www.arctictoday.com/russias-first-arctic-wind-farm-rises-outside-murmansk/> (2021.10.22.검색)



## 신북방정책의 결과 : 러시아 시각에서 본 평가

Liudmila Zakharova

러시아 과학 아카데미 극동 연구소,

MGIMO 대학교

대한민국 문재인 대통령은 2017년 9월 블라디보스톡에서 개최된 제3차 동방경제포럼에서 신북방정책(NNP)을 제시했다. 이 정책은 한국과 러시아를 포함한 북방 국가 간의 협력을 강화하기 위해 마련되었다. 1980년대 말 한국의 노태우 전 대통령은 “북방정책”을 추진했다. 이는 남·북한의 경제 관계를 시작하는 계기가 되었고, 나아가 1990년에는 한·소련, 1992년에는 한·중 수교가 시작되었다. 이러한 맥락에서 문재인 대통령은 남북대화를 되살리고 러시아를 비롯한 북방 국가들과의 관계를 획기적으로 개선하겠다는 야심찬 목표를 세운 것으로 보인다.

러시아에 대한 목표를 달성하기 위한 로드맵에는 9개 핵심 분야에 걸친 프로젝트(9-bridge 전략)가 포함되었다. 원래 9-bridge 전략에는 조선, 항구, 북극항로, 가스, 철도, 전기, 직업, 농업, 수산물을 포함했다. 이러한 분야들은 양국 협력의 역사에서 새로운 것이 아니며, 러시아 극동 프로젝트에 대한 한국의 증가된 관심을 나타낸다. 2020년에는 의료, 혁신, 문화 및 관광과 같은 더 많은 분야를 포함하도록 9-bridge 전략이 수정되었다.

러시아는 국경 지역의 평화가 필요하고, 아태지역 국가와의 국제협력에 관심이 있기 때문에 한국의 북방 외교를 환영한다. 2017년 9월 문재인 대통령과의 정상회담 이후에 푸틴 대통령이 언급했듯이 러시아는 극동 항만 및 조선소의 현대화 및 북극 항로 공동개발 등 대규모 인프라 사업에 한국이 참가하기를 기대하고 있다.

문재인 대통령이 신북방정책에서 러시아와의 관계를 우선시한 이후 양국은 협력을 증가시키기 위해 특별한 노력을 기울였다. 고위급 교류가 강화된 반면, 실무 회의는 보다 다양하고 목표 지향적으로 진행되었다. 이전 ‘Eurasia Initiative’와는 달리 신북방정책은 새로운 협력 메커니즘의 창조를 시사했다. 한국은 ‘정책 컨트롤 타워’이자 소통 창구로 대통령 직속 북방

경제협력위원회를 설립했다. 한-러 관계 발전에 기여한 공로로 러시아 우호 훈장을 받은 송영길 위원장이 초대 위원장이 되었다. 위원회는 한국의 대통령 정부와 러시아의 극동 개발부 사이의 활발한 교류를 유지하기 위해 노력했다.

비즈니스 및 지역 간의 협력을 용이하게 할 새로운 메커니즘이 수립되었다. 2017년 11월 대한무역투자진흥공사(KOTRA)는 “투자자들이 러시아 극동지역에서 프로젝트를 실행할 수 있는 법에 대해 자문을 받을 수 있도록” 블라디보스토크에 한국투자지원센터를 개설했다. 2018년 한국 포항에서 개최된 제1회 한러 지방협력포럼에는 극동 연방 구 9개 지역과 대한민국 17명의 지방자치단체 대표 및 200여 명 이상의 기업인이 참석했다. 제2차 한-러 지방협력포럼은 2019년 9월 블라디보스토크에서 개최되었다. 이 포럼은 지역자치단체와 기업 간의 개인적인 교류를 통해 지역 상황과 기회에 대한 상호 인식을 높이고 지역 투자 프로젝트에 대해 논의할 수 있는 플랫폼으로써 구상되었다.

신북방정책의 성공을 위한 중요한 전제조건은 남북관계 개선이다. 2018년 남북화해는 국제사회의 대북제재가 완화될 경우, 러시아가 참여하는 다자 경제 프로젝트 이행을 더욱 진전시킬 수 있는 토대를 마련해주었다. 문재인 대통령은 한반도 신경제지도를 기반으로 북한과의 교통 협력을 우선시했다.

러시아 측은 유엔안전보장이사회의 대북 제재 대상에서 제외된 몇 안 되는 경제 계획 중 하나인 러시아와 북한이 추진 중인 나진-하산 물류 사업에 한국이 참여하기를 희망했다. 2018년 6월 푸틴 대통령과 문재인 대통령은 러시아, 한국 및 북한이 참여하는 3국 프로젝트를 추진하기 위해 철도, 가스 및 전력에 대한 연구를 강화하기로 합의했다. 이 프로젝트는 러시아 극동지역의 발전과 남북 신뢰 구축을 위한 중요한 수단이다. 그러나 2019년 북미대화에서 새로운 교착 상태에 부딪혔고, 남북의 교류 또한 중단되었다. 이와 동시에 한국의 대러외교도 동력을 잃는 조짐을 보이기 시작했다.

신북방정책이 선포된 지 4년이 지난 후의 결과를 평가하자면, 여전히 한러 경제관계에 별다른 진전이 보이지 않는다. 부분적으로는, 2020년에 시작된 코로나 19의 대유행의 영향으로 볼 수 있다.

2017년 9월, 양국 정상은 2020년까지 양자 간 무역을 300억 달러로 증가하는 목표를 설정했다. 그러나 2020년 코로나19 대유행으로 인해 러시아와 한국 사이의 무역액은 약 196억 달러에 불과했다. 2021년은 1월~8월의 기간에만 양국 무역액이 192억 달러에 달했기 때문에 상황이 개선될 가능성이 있다. 일반적으로, 무역량은 매우 변동적이고, 구조 역시 여전히 전통적이다(대부분 러시아산 광물 자원과 한국 제조 물품을 교환).

문재인 대통령은 한국과 러시아와의 경제 협력을 확장하기 위한 노력의 하나로 유라시아

경제연합과 자유무역협정(FTA) 체결을 추진하기 시작했다. 이 사안은 한-러 정상회담에서 제기되었지만 무역 자유화의 진전은 지금까지 더뎠다. 러시아는 FTA를 통해 유라시아 경제연합 국가들에 대한 한국의 수출량이 증가하는 반면, 수입량은 상대적으로 적을 수 있다는 우려를 나타냈다. 러시아와 한국은 2018년 서비스 및 투자 분야에 대한 FTA 협상을 시작하기로 결정했고, 2019년 6월 공식적으로 착수했지만 아직까지 합의가 이루어지지 않았다.

투자는 여전히 진행되지 않은 협상 분야이다. 한국에 대한 러시아의 누적 투자액은 1억 달러를 초과하지 않지만, 러시아에 대한 한국의 누적 투자액은 약 30억 달러 정도이다. 한국의 대기업들은 러시아에서 제조업을 주축으로 해서 다수의 사업을 수행해왔다. 그러나 최근 몇 년 간 러시아 극동지역에 경제 체제를 구축했음에도 불구하고, 한국의 대러 투자를 크게 늘리는 것은 불가능했다.

2017년 9월 문재인 대통령은 국동 지역의 공동 투자 프로젝트를 위한 20억 달러 규모의 금융 플랫폼을 만들겠다고 제안했다. 이 계획의 일환으로 러시아 극동개발기금은 한국수출입은행(KEXIM)과 파트너십 협약을 체결하고, 한국 투자자들이 참여하는 프로젝트에 대해 다양한 형태의 공동 지원을 고려했다. 그러나 극동 프로젝트를 위한 KEXIM의 자금 이용은 연해주의 농업 자산을 인수하기 위해 롯데 그룹에 대출한 것이 유일한 사례이다.

경제 관계 발전에 관해 표면적으로 드러난 심각한 장애물은 (한국 기업들과 은행들이 두려워하는) 러시아에 대한 미국의 제재와 북한의 핵 문제이다. 게다가 9-bridges에서 발표된 일부 프로젝트(가스관 건설, 철도 연결, 러시아 연해주 사업 단지 내 북한 노동력 유치 등)를 시행하기 위해서는 남북 화해와 유엔안전보장이사회의 대북제재에 대한 일부 완화가 필요하다.

심층 분석에서도 정부의 도움 없이 신속하게 추진 가능한 상생 사업을 찾는 데 문제가 있다고 판단했지만, 안정적인 형태의 양국 정부 지원 방안 또한 아직 찾지 못했다. 그러나 한국 정부는 한국 기업이 러시아 극동지역에서 입지를 확장하는데 도움이 되는 가능한 사항을 계속해서 찾고 있다. 예를 들면, 한국토지주택공사는 연해주에서 첨단 IT 기술을 사용하여 “스마트 도시”를 설계하고 산업 단지를 건설하는 등 여러 프로젝트를 진행 중이다.

코로나19 대유행은 한러 양국 협력에 새로운 과제를 제공했다. 대유행 이전에는 관광 사업이 활발하게 발전하고 있었고, 사람들 사이의 상호이해 성장에 기여하면서 한국과 러시아 극동지역의 관계 발전에 새로운 동력이 될 수 있는 가능성이 있었다. 연해주에서 한국 관광객 수의 증가는 지역 서비스 부분에서 한국 중소기업의 투자를 유치하는데 도움이 될 수 있었다. 그러나 사람들의 이동이 줄어들면서 사실 양국 관광에 제동이 걸렸다. 동시에 우리는 의료와 의약 같은 협력 분야를 새로운 시각으로 봐야 한다. 공동 백신 생산 및 스콜코보와 루스키 섬에 존재하는 러시아 국제의료클러스터에 한국 병원을 개원하는 프로젝트는 상호 협력의 좋은 예시가 될 것이다.

요약하자면, 신북방정책 시행 4년 후의 결과는 다소 미미한 수준이다. 대부분의 프로젝트는 여전히 논의 중이다. 그리고 2022년 한국에서 새 대통령이 집권한 후에 상황이 어떻게 변할지(신북방정책을 계속 추진할지 중단할지) 확실하지 않다. 그러므로, 서울이 북방 국가와 관계를 확장하는 것이 장기적인 전략이라면, 러시아와의 경제적 유대를 심화하기 위해 일정한 안정성을 확보하고, 정부의 지원을 더 많이 제공하는 것이 중요하다.

## The Results of the New Northern Policy: Russian Evaluations

The New Northern Policy (NNP) was proclaimed by the ROK's President Moon Jae-in in Vladivostok during the 3rd Eastern Economic Forum in September 2017. The initiative was designed to boost cooperation between South Korea and its northern neighbors, including Russia. At the end of the 1980s the ROK's President Roh Tae-woo initiated the original "Northern policy". It resulted in the beginning of economic relations between South and North Korea, as well as the establishment of diplomatic relations between the ROK and the USSR in 1990, and the ROK and China in 1992. In this context, President Moon Jae-in was seen to have set ambitious goals of reviving inter-Korean dialog and significantly improving relations with Russia and other northern neighbors.

The road map of achieving the goals in the Russian direction included projects across nine key sectors (the 9-Bridge Strategy). Originally they included shipbuilding, ports, North Pole Route, gas, railways, electricity, jobs, agriculture, marine products. Those areas were not new for the history of cooperation between the two countries and represented the ROK's increased interest to implementing projects in the Russian Far East. In 2020 the 9-Bridge Strategy was revised to include more cooperation spheres such as healthcare, innovations, culture and tourism.

Russia generally welcomes the northern-oriented diplomacy of South Korea both because it needs peace at the border and is interested in more international cooperation for its Pacific territories. As President Putin put it after the summit with President Moon in September 2017, Russia expects more ROK's participation in such large-scale infrastructure projects as modernization of ports and shipyards in the Far East, as well as joint development of the North Pole Route.

Since President Moon prioritized relations with Russia in his New Northern Policy the two countries made special efforts to advance bilateral cooperation. Highest level contacts intensified whereas working level meetings became more diversified and goal-oriented. Unlike previous Eurasia initiative, the NNP implied creating new cooperation mechanisms. The ROK established the Presidential Committee on Northern Economic Cooperation as the policy control tower and communication channel. Song Young-gil, famous for his contribution to the development of Russian-South Korean relations, for which he was awarded the Russia's Order of Friendship, became the first head of the Committee. The Committee tried to maintain active contacts between the ROK's presidential administration and Russia's Far East Development Ministry.

New mechanisms were established to facilitate business and interregional cooperation. In November 2017 the Korea Trade and Investment Promotion Agency (KOTRA) opened the Korean Investor Support Centre in Vladivostok "for investors to call and obtain advice on how to implement their projects in Russia's Far East". First Russia-Korea Interregional Forum was held in Pohan, South Korea, in November 2018. Representatives of 9 Far Eastern Federal District regions and 17 regional governments of the Republic of Korea, as well as over 200 business people took part in it. The Second Russia-Korea Interregional Forum was held in September 2019 in Vladivostok. This forum was conceived as a platform for personal contacts between local governments and businesses to increase mutual awareness of local conditions and opportunities, as well as a place where regional investment projects can be discussed.

An important prerequisite for the success of the NNP was an improvement of relations between South Korea and North Korea. Inter-Korean rapprochement in 2018 laid a foundation for further progress in the implementation of multilateral economic projects involving Russia, if the international sanctions against North Korea were eased. President Moon with his New Economic Map of the Korean Peninsula prioritized transport cooperation with North Korea.

The Russian side had some hopes on South Korea's joining the Hasan-Rajin logistics project implemented by Russia and the DPRK, as it is one of the very few economic initiatives excluded from the UN Security Council sanctions against North Korea. In June 2018, President Putin and President Moon agreed to intensify research in the railway, gas and electric power spheres to promote trilateral projects involving Russia,

South and North Korea. These projects are important both for development of the Russian Far East, and for building trust between South and North Korea. However, 2019 brought a new deadlock in the US–North Korea dialog as well as an end to inter–Korean exchanges. At the same time Russia–oriented diplomacy of the ROK also started to show signs of decline.

If we try to evaluate the results of the NNP after 4 years since it was proclaimed, we can still see little progress in Russia–ROK economic relations. Partly, it can be attributed to the influence of COVID–19 pandemic which started in 2020.

In September 2017 the leaders of the two countries set a goal of increasing bilateral trade to \$ 30 billion by 2020. However, due to pandemic shock in 2020 trade turnover between Russia and South Korea amounted to just \$ 19.6 billion. 2021 has a chance to improve the situation in this sphere as the two countries trade stood at \$ 19.2 billion just for the January–August period. In general, the volume of trade is very volatile and its structure is still traditional (mostly Russian mineral resources in exchange for South Korean manufactured goods).

Under President Moon South Korea started to push for concluding a free trade agreement (FTA) with the Eurasian Economic Union as part of its efforts to expand economic cooperation with Russia. The issue was raised at the Russia–ROK summits, but the progress in trade liberalization has been slow so far. The Russian side expresses concerns that the FTA format may allow South Korea to increase its exports to the EAEU countries on a much larger scale than can be done in the opposite direction. Russia and South Korea decided to start negotiations on an FTA in service and investment sectors in 2018 and officially launched them in June 2019, but no agreement has been concluded so far.

Investment is still an underdeveloped cooperation area. The accumulated volume of Russian investments in the ROK currently does not exceed \$ 100 million, while the accumulated volume of South Korean investments in the Russian Federation is about \$ 3 billion. Large South Korean companies have implemented a number of projects in Russia, primarily in the manufacturing industry. However, in recent years, it has not been possible to achieve a significant increase in South Korean investment in Russia, despite the creation of special economic regimes in the Russian Far East.

In September 2017 President Moon offered to create a \$2 billion financial platform

for joint investment projects in the Far East. As part of this initiative, Russia's Far East Development Fund signed a partnership agreement with Export-Import Bank of Korea (KEXIM) and considered different forms of joint assistance to projects with participation of Korean investors. However, the only example of KEXIM's funding for Far Eastern projects is a loan to Lotte Group to acquire agricultural assets in Primorye.

Serious obstacles for the economic relations development that lie on the surface are the sanctions imposed against Russia by the US (which the Korean companies and banks are scared of) and the North Korea nuclear problem. Moreover, part of the projects announced among the 9-Bridges (such as gas pipeline construction, connection of railways and attracting North Korean labor force to work in an industrial complex in Russia's Primorye province) require inter-Korean reconciliation and at least partial relief of the UNSC anti-DPRK sanctions.

A deeper analysis also shows problems with finding mutually beneficial projects that can be implemented quickly and without governments' assistance whereas a stable form of the both governments' support mechanism has not been found yet. However, the Korean government keeps looking for possible options to assist Korean companies in expanding their presence in the Russian Far East. For example, Korean state-owned Land and Housing Corporation has been working on several projects such as building an industrial park and designing a "smart city" using high IT technologies in Primorye.

COVID-19 pandemic poses new challenges for Russia-Korea cooperation. Before the pandemic, tourism was actively developing and had every chance to become a new driver in the development of relations between Korea and the Russian Far East contributing to the growth of mutual understanding between people. The growth in the number of South Korean tourists in Primorye could help attract investment by small and medium-sized Korean businesses in the local service sector. However, less mobility for people has practically put bilateral tourism on a brake. At the same time we can now see new horizons in such spheres of cooperation as healthcare and medicine. Joint vaccine production as well as the projects of opening South Korean hospitals in Russian international medical clusters in Skolkovo and on the Russky island are good examples of mutually beneficial cooperation.

To sum up, the results of the NNP after 4 years of its implementation are rather modest. Most projects are still under discussion. And it is not clear where they will not be

abandoned after a new president comes to power in the ROK in 2022. Therefore, if it a long-term strategy for Seoul to expand ties with the northern neighbor, it will be important to ensure certain stability and maybe provide more government support to deepening economic ties with Russia.



표. 2021년 9월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2020/2021 증감율
극동지역	12.38 (+2.7%)	6.19 (-2.7%)	18.57	+0.8%
북극해	2.89 (+2.0%)	5.02(-2.9%)	7.91	-1.4%
발트해	10.2 (+7.9%)	10.38 (-1.4%)	20.58	+2.8%
아조프-흑해	10.00 (+6.6%)	11.14(+0.3%)	21.14	+3.0%
카스피해	0.2 (-30.8%)	0.34 (+0.4%)	0.54	-12.9%
<b>합계</b>	<b>35.67(+4.8%)</b>	<b>33.07(-1.3%)</b>	<b>68.74</b>	<b>+1.7%</b>

\* 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: 노보로스스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

\*\* 주: 누적 물동량 기준 전년 동기 대비 증가율

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

## 참고자료

- a) <https://portnews.ru/news/318402/>(2021.10.15. 검색)
- b) <https://portnews.ru/news/319764/> (2021.10.15. 검색)

표. 2021년 8월 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	347,673.4	46,802.8	885.6	1,215.6	348,559.0	48,018.3
25-27	광물 제품	665,439.4	46,277.0	22,875.9	43,409.9	688,315.3	89,686.9
27	연료 및 에너지 제품	497,127.2	45,861.1	382.8	0.92	497,510.0	45,861.1
28-40	생고무 화학 제품	4,519.8	66,195.2	1,130.3	377.0	5,650.1	66,572.3
41-43	가죽원료모 피 제품	14.2	1,868.8	14.4	76.2	28.6	1,945.0
44-49	목재 및 펄프, 종이 제품	94,796.5	6,586.7	232.5	145.9	95,029.0	6,732.6
50-67	섬유·섬유제 품 및 신발	334.6	63,643.0	61.3	4,116.4	395.9	67,759.4
72-83	금속 및 금속 제품	18,321.4	59,017.6	920.3	3,077.4	19,241.7	62,094.9
84-90	기계류	10,851.8	589,084.6	1,591.0	2,267.2	12,442.8	591,351.8
68-71, 91-97	기타	308,070.6	55,283.7	40,659.5	312.5	348,730.1	55,596.2
	합계	1,450,021.6	934,759.4	68,370.8	54,998.0	1,518,392.4	989,757.4

\*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2021.9.15. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2021.9.15. 검색))

표. 2021년 8월 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	266	320.9	-	-	-	-	-	-	266.0	320.9	-	-
0303	냉동수산물	105,112	153,751.5	0	0.0	64	81.9	-	-	105,175.8	153,833.4	0	0.0
03031	연어	15,941	52,727.6	-	-	20	35.5	-	-	15,960.9	52,763.2	-	-
030331	광어	374	1,986.0	-	-	-	-	-	-	373.5	1,986.0	-	-
030332	가자미	924	851.0	-	-	-	-	-	-	923.8	851.0	-	-
030339	기타 넙치류	1,523	1,296.9	-	-	-	-	-	-	1,523.0	1,296.9	-	-
030351	청어	29,056	15,826.8	-	-	2	1.8	-	-	29,057.7	15,828.6	-	-
030363	대구	3,202	9,177.8	-	-	-	-	-	-	3,201.7	9,177.8	-	-
03036 70000	명태	34,248	33,968.2	-	-	39	40.3	-	-	34,287.2	34,008.5	-	-
03038 93	농어	2	5.9	-	-	-	-	-	-	1.6	5.9	-	-
030391	알류	1,131	119,388.0	-	-	-	-	-	-	1,131.2	27,226.5	-	-
030399	지느러미, 머리, 꼬리 및 기타 식용 어패류	260	557.3	-	-	-	-	-	-	260.3	557.3	-	-
0304	생선 필레	7,324	24,097.1	0	0.0	30	65.3	-	-	7,354.3	24,162.4	0	0.0

0305	훈제 생선, 생선 가루	11	11.3	0	0.0	0	0.0	-	-	11.2	11.3	0	0.0
0306	갑각류	4,552	134,541.8	0	0.0	-	0.0	-	-	4,552.4	134,541.8	0	0.0
030614, 030633, 030693	계	4,161	129,073.7	-	-	-	0.0	-	-	4,161.3	129,073.7	-	-
0307	조개류	2,152	8,334.7	-	-	0	1.6	-	-	2,152.3	8,336.3	-	-
03072	가리비	757	1,317.6	-	-	-	-	-	-	756.6	1,317.6	-	-
03074, 03075	오징어 및 문어	883	2,453.8	0	0.0	0	1.6	-	-	883.6	2,455.3	0	0.0
0308	수생 무척추 동물*	0	0.0	-	-	0	0.0	-	-	0.0	0.0	-	-
03081	해삼	0	0.0	-	-	0	0.0	-	-	0.0	0.0	-	-
03082	성게	0	0.0	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	-

\*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

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

소피아 센터원, KMI 러시아연구센터

## 참고자료

a) [https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya\(2021.10.15. 검색\)](https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya(2021.10.15. 검색))