

KMI 북방물류 동향리포트

KMI 북방물류 동향리포트 제90호 2019년 5월 29일

항만·물류연구본부 글로벌SCM연구실 △Tel.+82-51-797-4665 Fax.+82-51-797-4659 △총괄:박성준 러시아연구센터장 △감수:길광수 명예연구위원 △편집:김영지 연구원

주요내용

통계로 보는 북방(p.2)

- 카자흐스탄 내륙수로 물동량 급감

전문가 칼럼(p.5)

- 극동지역 및 연해주 남부지역 내 거점으로서 나선 항만의 역할(번역)
- THE PLACE OF NORTH KOREAN PORT RASON IN THE LOGISTIC SCHEME OF THE SOUTHERN PRIMORYE AND THE FAR EAST(원문)

주요 동향(p.22)

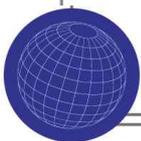
- 동부(p.22)
 - FESCO-RZD Logistics, 공동 철송 서비스 개시
- 중부(p.24)
 - 아제르바이잔 바쿠 신항, 경유 화물에 치중...여객수송 제고 및 비료터미널 가동 계획 수립 중
 - 울란바타르-다르항 간 임시 도로 건설 착공
- 서부(p.28)
 - 세레멘쎬보 공항, 2단계 화물터미널 확장 추진

주요통계(p.30)

- 러시아 연방관구별 주요 어종 도매가격(2019.04.22.~28.)

공지사항(p.31)

- 제9차 한러극동포럼 소개
- 신북방 경제협력 플라자 사업 소개



통계로 보는 북방

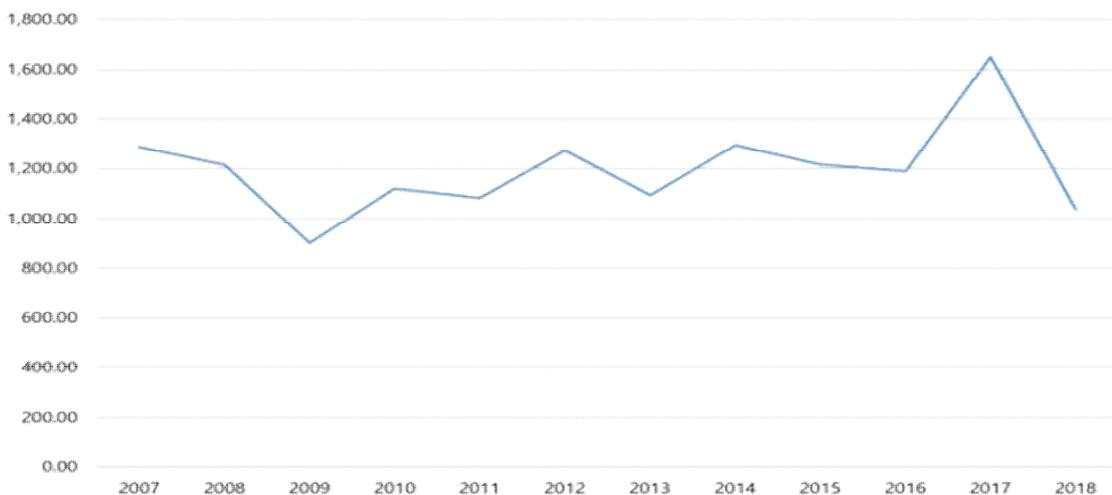
KMI Northern Logistics Trend Report

■ 카자흐스탄 내륙수로 물동량 감소 심각

- 5월 27일 ‘내륙수로-혁신을 위한 시간’이라는 주제로 제8차 시베리아교통국제포럼이 개최됨
 - 로만 체스노코프 ‘오비-이르티쉬 내륙수로청’(Administration of Ob and Irtyshvodput) 청장은 내륙수로 물동량 증가를 위해서는 수심문제를 해결해야 한다고 강조함
 - 실제로 작년 카자흐스탄 내륙수로 물동량은 6~10월 물동량이 전무해 연간 물동량이 급감했음

연도별 카자흐스탄 내륙수로 물동량

(단위: %)



자료: http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/homeNumbersTransport;jsessionid=7rkC8KpS5LflgSsg5MYHnE08wjWUjbZsjWPKALbAJltn87_q4G51!-868954254!2069444270?lang=ru&_afLoop=10348879879625307#%40%3F_afLoop%3D10348879879625307%26lang%3Dru%26_adf.ctrl-state%3D6g1d162ur_4(검색일: 2019년 5월 29일)

주: 열별 12월 기준



카자흐스탄 내륙수로 물동량 변화 추이

(단위: 천 톤)

국가	1월	1월~ 2월	1월~ 3월	1월~ 4월	1월~ 5월	1월~ 6월	1월~ 7월	1월~ 8월	1월~ 9월	1월~ 10월	1월~ 11월	1월~ 12월
2007	-	-	-	21.0	232.6	409.8	564.3	751.8	957.5	1,148.1	1,269.6	1,287.6
2008	-	-	-	123.3	319.6	466.0	571.2	731.7	869.0	1,060.4	1,200.4	1,214.2
2009	-	-	-	17.4	123.4	253.2	387.5	496.3	650.9	804.6	887.1	900.9
2010	-	-	-	54.7	209.5	363.6	518.3	689.1	832.6	984.4	1,107.6	1,119.2
2011	-	-	-	-	190.3	346.3	547.1	736.8	897.8	1,052.5	1,082.0	1,082.0
2012	-	-	-	42.6	229.7	408.7	566.7	746.9	888.6	1,192.5	1,273.3	1,273.5
2013	-	-	-	61.3	170.3	284.3	416.4	504.1	592.2	711.0	1,092.6	1,092.7
2014	1.1	1.1	1.1	49.5	121.9	250.4	399.9	684.2	923.2	1,067.0	1,274.9	1,294.6
2015	-	-	-	67.4	152.1	345.4	476.9	661.5	850.3	1014.9	1,128.9	1,216.5
2016	16.7	16.7	16.7	135.2	238.4	318.4	488.9	702.9	839.0	1,061.1	1,156.9	1,188.6
2017	-	-	-	84.9	321.5	571.5	828.7	1,033.7	1,206.2	1,444.6	1,613.2	1,649.4
2018	-	2.4	2.4	8.7	128.5	-	-	-	-	-	1,030.9	1,037.8
2019	-	-	-	81.2								

- 수심문제는 한 국가에 국한된 문제가 아님에 따라 러시아 정부와 카자흐스탄 정부가 협력해 해결할 수 있다고 설명함
 - 세르게이 파블루쉬킨 오브 관리청 청장은 수심, 인프라 노후화 등을 수년째 해결하지 못하고 있지만, 2024년까지 러시아 내륙수로 물동량은 1억 2,000만 톤까지 증가시키기 위해 내륙수로 인프라 현대화 및 신설 프로젝트를 추진 중이라고 설명함



참고자료 : http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/homeNumbersTransport;jsessionid=7rkC8KpS5LfgSsg5MYHnE08wjWUjbZsjWPKALbAJltn87_q4G51!-868954254!2069444270?lang=ru&_afLoop=10348879879625307#%40%3F_afLoop%3D10348879879625307%26lang%3Dru%26_adf.ctrl-state%3D6g1d162ur_4(검색일: 2019년 5월 29일)

https://www.korabel.ru/news/comments/ekspert_rasskazal_chno_trebuetsya_dlya_razvitiya_sudohodstva_na_transgranichnom_uchastke_reki_irtysh.html
(검색일: 2019년 5월 29일)

<http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=78798>(검색일: 2019년 5월 29일)

김엄지 연구원

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



전문가 칼럼

■ 극동지역 및 연해주 남부지역 내 물류 거점으로서 나선 항만의 역할

니콜라이 페레슬라브체프

네벨스코이 해양대학교 과학혁신본부 국제해양실 실장

pereslavlsev@msun.ru, nikip356@gmail.com

1. 역사적 검토

1987년 소련과 북한 간 최대 교역량은 약 20 억 달러 였던 반면 (현재 교역량의 약 40 배 되는 규모임), 같은 해 약 480 만 톤 규모의 화물이 국경 지점인 하산[18]을 통과했다. 주로 벌크 및 액체 화물 중 일부는 나선 항만을 통과했다.(현재 '라진'으로 더 알려져 있음). 나선에 "Far Eastern Shipping Company"(FESCO) 사무실이 위치해 있었으며 그 사무실을 통해 소련 선박은 급유하기 위해 정박했다.

또한, 새로 등장한 러시아 기업들은 시장을 방문하고, 현황을 파악하는 등 어업 및 수산물 가공업, 조선 분야에서 북한 기업과 공동으로 사업을 추진 시도했지만, 북한에 대한 국제적인 제재가 없었음에도 불구하고, 포기했다.

탈북자의 경우, 1993년(라선이 무역 경제지대로 선언된 이후) 변화하는 상황에 따라 다양한 형태의 협력을 구상했으나, 간소화된 사업 절차 및 별도의 행정기관에 대한 투자 유치를 위한 특혜 제도에 대한 관점은 예전과 달라지지 않았다. 50개 정도(다만, 명확한 효과가 없음)의 TEZ 개발을 위한 법규들이 채택되었다. 2015년 종합계획에 따르면 목공업 및 농업 생산에서 가전제품 생산까지 다양한 산업을 개발하기 위해 만들어진 9 개의 '기술단지' 구축이 포함되어 있다. [6].

2. 가능성 및 문제점

2008년 러시아 정부는 '2030년까지 러시아연방의 교통전략'을 승인했으며, 중앙정부는 특히 극동지역의 교통 인프라 재건을 위한 상당한 투자를 계획했다. 실제로 '교통 전략'은 세부적인 프로젝트와 목표를 포함한 전략으로서, 외교정책 중 우선순위에 속했다. 러시아 국유기업인 '러시아 철도청'은 하산에서 나선으로 가는 철도 현대화를 위한 작업을 시작했다.

2013년까지(작동하기 시작함) 총 투자비용은 약 3억달러에 이르렀으며, 당시 환율로 계산해보면 약 100억 루블로 54km 길이의 철도가 재건되었다. 나선 항만에 있는 러시아 단지의 총 생산 능력은 연간 4~5백만톤으로 추산된다. 부도 3번은 총 길이 485m로 재건되었고, 준공작업이 수행되었다. 또한 '물품'을 위한 저장공간, 컨베이어 라인, 사무실 건물 등이 설치되었다. [24].

단지의 기능을 효율적으로 유지하기 위해서는 추가적인 비용이 필요하다는 점은 분명하다. 그에 따라 항만 터미널은 활성화되어야 하며, 양방향 교통량이 안정적이고, 규칙적이어야 한다. 철도 인프라 시설 또한 항만 물동량을 수용 가능한 능력이 되어야 한다. 나선의 경우는 어떠한가? 당초에는 한국에서 컨테이너를 선적할 계획이었다.(최대 연간 40만 TEU[24] 및 연간 500만 톤) 러시아는 전략적으로 중요한 한반도 국경지역에 영구적으로 존재할 가능성을 확신해왔다.

추후 무엇을 해야 하는가? 프로젝트로서 얻을 수 있는 경제적 이득은 무엇인가? 나선과 연해주 남부 항만은 서로 보완할 수 있는 관계인가, 아니면 경쟁관계인가?

한국에서 컨테이너가 들어오는 것은 2010년 5월 북한과의 관계약화로 인한 경제제재 때문에 현실화 될 수 없음이 밝혀졌다. 나선프로젝트가 추진되지 않은 이유는 명확하다. 한국 기업들은 원칙적으로 첫 단계가 합의 되자마자 러시아인들은 실질적으로 내일부터 성과가 나와야 한다고 생각한다며, 러시아인의 '성급함'에 불만을 토로하곤 한다. 상세한 연구와 토론이 요구되는 문제가 있다. 잠재적인 투자자나 선주는 이 문제가 해결하기 전까지는 한반도 프로젝트에 참여하지 않을 것이다.

철도와 관련된 이슈는 다음과 같다.

1. 부산-유럽 직통 철도라는 가정



a) 신속하고, 안전하게 북한을 통과할 수 있는 방안을 마련할 수 있는지? 북한 철도의 상태는 익히 알려져 있다. (기술 수준이 높지 않고, 50~70%는 아직 전기화되지 않음)

b) 한국과 러시아 철도 선로의 폭 차이로 인한 환적에 소요되는 시간을 감소시킬 수 있는 방안을 마련할 수 있는지? 국경에서 컨테이너를 적하해, 러시아 철도 차량으로 환적해야한다. 또는 한국 철도 선로를 교체해야한다. 이 모든 과정을 자동화시킬 수 있지만, 사전에 협의되어야 한다.

하산에서 나선까지 러시아 기준 철도 선로로 설치되었지만, 항만 내 선박에서 철도까지의 환적을 위한 자동화 및 현대화가 필요한 실정이다.

1. 대륙횡단노선을 위해 수용능력을 최대화 시킬 수 있는 방안이 필요하다.

2. 통관 관련 관료주의적 문제점을 해결할 수 있는 방안이 필요하다. 예를 들면, 한국인은 관련 문서를 러시아어로 번역해야하는 까다로움에 대해 불평함에 따라 영어로 준비 가능토록 하는 방안이 있다.

3. 철도 차량이 빈 채로 돌아오지 않도록 화물의 불균형 문제 해결 방안이 필요하다. 상업적 및 수익적 관점에서 보자면 운송경로가 쌍방향으로 활성화되어야 한다.

다시 말해서, 한국 정부 및 한국 기업은 남북러 3각 철도 프로젝트에 대해 긍정적인 반응을 보였으나, 상업적 이익을 취할 수 있는지에 대해 의구심을 표한다. 한국은 협의를 통해 의구심을 감소시키고, 유리한 상황(지금 당장 현실화할 수 없기 때문에 오히려 모든 문제를 철저히 조사하고 관련 파트너들과 충분히 논의할 수 있음)으로 진척시킬 수 있는 방안을 모색할 준비가 되어 있다. 따라서, 컨테이너 흐름이 없다는 점이 명백해지면서, 현지 시장의 요구에 따라 항만과 철도의 주요 기능이 벌크운송 특히 시베리아 석탄 운송을 위주로 처리하게 되었다.

2014~2015년 포스코가 대표하는 실화주, 현대상선, 코레일은 정부의 지원과 압력을 받았다고 직접적으로 밝힌 바 있으며, 그 이후 한국과 남중국으로 석탄을 몇 차례 운송되었다. 나선을 통한 공급비용이 러시아 연해주 항만을 통한 비용보다 톤당 6~8달러 높을 경우, 무엇을 할 수 있는가? 최종 소비자 가격이 상승됨에 따라 한국기업은 흥미를 잃었으며, 북한에 대한 국제제재가 가해지면서, 한국의 석탄수송 프로젝트는 중단되어 중국으로 가는 경로만 남았다.

쿠즈바스(Kuzbass) 석탄의 첫 운송량은 약 20만톤이었으며, 2017년 ‘라선콘트란스’는 중국 남부로 200만 톤을 운송했다. 반면 라선의 러시아 항만단지 수용 능력은 총 500만 톤이었다. 비교하자면, 한국기업인 포스코만 철강 행산 시설을 위해 매년 연해주를 통해 러시아로부터 약 200만 톤의 석탄을 수입하고 있다. [24].

3. 발전 방향

발전 방향은 소비자 가격의 절감을 기반으로 한다. 이 비용은 신속하고 고품질의 물품 운송을 보장함으로써 감소될 수 있는데, 이는 철도 운송 인프라의 대규모 현대화를 의미한다.

2018년 5월 블라디미르 푸틴 대통령은 ‘2024년까지 러시아 연방 발전 국가 목표와 전략에 관한 법령’에 서명했다. 이 문건에서 발표된 주요 목표 중 하나는 바이칼-아무르 및 시베리아 횡단 철도의 용량을 2024년까지 1.5배 증가시킬 것이다. [2]. 하지만 어떻게 화물 회전율을 높일 수 있을지 의문이다.

나선의 러시아 항만단지는 석탄 공급을 위해 운영되고 있다. 수출업자와 운송업자의 관심을 끌기 위해 대단한 선택지가 주어진 것이라고 가정하는 것이 논리적일 것이다.

한편, 2019년 관세 축소에 대한 결정은 한반도에 석탄공급 시 적용되지 않는다. 어떻게 물동량을 증가시킬 수 있을지 분명하지 않다. 하산 지역과 같이 특정 지역의 철도 인프라 상태를 고려하면 석탄 운송을 어디로 하든 이익을 얻을 수 있으나, 나선을 통해서는 그렇지 않다.

현재 연해주에는 ‘수호돌’항만과 ‘베라’ 석탄 항만 프로젝트가 짙어 중이다. 각각 항만의 수용능력은 최대 2,000만 톤이다. [17, 19]

연해주 지역 내 가장 큰 환적 지점인 보스토치니 항만은 2018년 2,420만 톤의 석탄을 처리했으며, 석탄 복합단지 재건축을 통해 수용능력을 더욱 늘릴 계획이다. 2018년 포시에트 항만(“Mechel”그룹)은 530만 톤 규모의 석탄을 처리했다. [23]. 따라서, 포시에트와 비교해도 나선평항만의 물동량은 적고, 연해주 항만의 위협적인 존재가 될 수 없다. 수용능력 초과문제는 연해주 항만 입장에서는 문제가 되지 않는다. 그래서 물동량 증가를 위해 ‘병목 현상’에 특별한 주의를 기울이며 항만과 교통인프라는 현대화되거나,



최적화되고 있다. [11].

러시아와 북한을 제외한 그 누구도 나선 프로젝트가 필요하다고 생각하지 않다는 느낌이 든다. 이 접근법을 변경해야한다. 이 프로젝트는 주위 국가들과 관련성이 높고, 효과적이며, 러시아의 지정학적 이익을 보장해줄 수 있다는 점을 기억해야한다. 이것을 위해 무엇을 할 수 있나?

우선, 나선향을 위한 화물창출에 주력해야한다. 이를 위해서:

- 시스템 구조의 유사성을 고려해, ‘블라디보스톡 자유항’과 ‘나선 경제통상지역’, ‘훈춘 특별지역’의 상호작용 문제(국제운송로 연계, 수출입화물 흐름 상 이익 분배, 제품 판매, 노동력 교환, 효과적인 의사소통, 관세 및 국경제한 등)를 중국 및 북한과 함께 모든 부분에서 해결해야한다.

- 중국과 협의해 북한의 유엔경제제재의 일부를 해제해야한다. 모두가 알다시피, 2018년 하반기부터 러시아, 중국, 한국은 북한 경제를 위해 인도주의적인 이유를 들며 제재 조치 일부를 해제할 것을 제안했다.

- 한국 및 아시아 화주에게 유럽행 경로로서의 상업적 이점과 효율성을 설명해야한다. 또한 단발성 사업이 아닌 장기간에 걸쳐 정기적으로 화물이 창출되어야 한다. 이를 위해서는 국가간 공동연구센터 소속 전문가 의견을 수집해 방안을 모색할 수 있다.

- 러시아 및 외국 기업 소비자 가격을 감소시켜, 수출 상품의 경쟁력을 높일 수 있다.

철도 인프라의 혁신, 수용능력 증대, 생산 자동화, 제품 가공을 위한 프로그램의 실질적이고 신속한 이행을 할 필요가 있다. 바라노프스키-하산과 같이 가장 많은 지역에 특히 주의를 기울여야 한다.

물론, 위에서 언급한 모든 조치는 짧은 시간 내 구현될 수 없다. 하지만 위에 언급된 해결책이 없이는 나선 프로젝트는 러시아가 투자했지만, 잊혀져버린 또다른 프로젝트로 기억될 것이며, 프로젝트를 통해 얻을 수 있었던 이득은 다른 이에게 넘어갈 것이다.



■ THE PLACE OF NORTH KOREAN PORT RASON IN THE LOGISTIC SCHEME OF THE SOUTHERN PRIMORYE AND THE FAR EAST

Nikolai I. Pereslavl'tsev

Head of the Division of Maritime international studies

Department of Scientific and Innovative research

Admiral Nevelskoy Maritime State University

pereslavl'tsev@msun.ru, nikp356@gmail.com

1. Short historical review

In 1987, the maximum trade volume between the Soviet Union and the DPRK was about 2 billion dollars [3] (now, for comparison, this figure is about 40 times less), and in the same year about 4.8 million tons of cargo crossed the border through the border point Khasan [18]. Part of these goods, mainly bulk and liquid ones, passed in both directions through the port of Rason (which was then better known by the name of one of the present components as "Rajin").



In Rason the office of “Far Eastern Shipping Company” (FESCO) worked, Soviet ships were bunkered with fuel.

Further on, the offices of other commercial companies from Russia began to emerge. They were visiting the market, studied the situation, tried to conduct with the North Koreans a joint business in fishing, fish processing, shipbuilding, but after a while got disappointed and quit even without international sanctions against DPRK such as now.

As for the North Koreans, they used different variants of cooperation since 1993 (when Rason has been declared as the “trade-economic zone”), depending on the changing situation. Nevertheless, their general focus as the complex of preferential measures to attract investments in a separate administrative unit with simplified business rules remained the same. There have been adopted (although, without definite effect) about 50 various laws and legislations about TEZ’ development. According to the last complex plan of 2015, it would include 9 so-called “technological parks”, created for different industries: from woodworking and agricultural production to consumer electronics [6].

2. About potential and problems

The Government Order of the Russian Federation in 2008 approved “Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030», in which the supreme authorities have formulated the tasks of investing considerable finance for reconstruction of the transport infrastructure, especially in the Far East. In fact, the “Transport strategy” has become a justification for many projects, aimed at various goals, including foreign policy priorities. In particular, from about the same time, the Russian state-owned company JSC “Russian Railways” begins practical work on modernization of the railway tracks from Khasan to Rason.

Up to 2013 (when the objects have been put under operation) the amount



of expenses reached nearly 300 million dollars [24] or, at the then exchange rate, about 10 billion rubles, due to which 54 km of railroad have been reconstructed. The total capacity of the Russian complex in Rason port is estimated as 4-5 million tons per year. Here the Pier #3 with the length of 485 m was reconstructed, dredging works were carried out. In addition, the storage areas for “complex goods” have been equipped, conveyor lines installed, industrial and office buildings constructed [24].

It is clear that for the working efficiency all this complex needs to be maintained in normal technical condition, which again requires costs. Therefore, it is desirable that the port terminal ought to be functioned in active mode and the transport traffic in both directions should be stable and regular. In addition, if the goods go through the port, the railway also will be working in full capacity.

What about the cargo base for Rason? Originally it was planned to launch container shipping from South Korea (maximum in future up to 400 thousand containers TEUs per year [24] and a total volume of up to 5 million tons per year.

In short, Russia has ensured the possibility of permanent presence in the strategically important area of the Korean Peninsula adjacent to its borders.

Now the following question arises: what to do next? What is the economic benefit from the project's implementation? May Rason and South Primorye ports complement each other or will they compete for a customer cargo base?

However, it was soon discovered that the hopes for South Korean container flow could not come true. And the reason is not just the sanctions of Seoul, adopted in May 2010, after another aggravation of relations with the DPRK. It is too easy to explain everything, including the reason for the freezing of the Rason project, by the exit of the Republic of Korea.

South Korean businessmen sometimes complain about the Russian "haste",



implying that if something is agreed only in principle and as a first step, Russians think the practical implementation should be started from right now or since tomorrow.

Almost immediately there have risen problems that demand detailed study and discussion. The shipper, and therefore a potential investor, will really come to the Trans-Korean projects only when at least approximate ways of solving these problems are found.

Regarding the railway the questions are as follows:

If we speak about railway transportation of goods directly from Busan to Europe

how to ensure the fast and safe passage of cargo trains through the DPRK. The quality of North Korean railroads (which are in a poor technical condition and 50-70% of them are not electrified yet) is widely known;

how to reduce the time spent on transshipment of goods due to the difference in the width of the railway tracks in Korea and in Russia. On the border the containers need to be unloaded, then moved to other railcars, with Russian wheel pairs. Or these wheel pairs should be replaced on initial Korean railcars. You can automate this process, but, again, you should take care of it in advance.

As it is known, from Khasan to Rason there has been constructed the railway track of Russian width, that solves the problem with railcars, but does not eliminate the need for automation and modernization of goods transshipment in the port from the ships to the railway transport;

How to provide the maximum possible loading for the transcontinental route;

How to reduce bureaucratic difficulties regarding customs clearance. South Koreans, for example, complain about the need to translate the relevant documents into Russian, although English can be left as the main language



for this purpose;

How to ensure the "reverse" loading of the rolling stock, so that the railcars do not return from their destination empty, which is expensive for both the consignor and the carrier. Speaking about commercial deductions and profit it is expedient that the transport route should work in both directions;

In other words, the official authorities and business in the Republic of Korea have a positive attitude towards the trilateral (Russia-ROK-DPRK) railway project, but have doubts about the guarantee of obtaining commercial benefits from participation in it. South Koreans express readiness to search on the joint negotiated basis the ways to resolve doubts and even point to favorable circumstances: the lack of a practical opportunity for real work at the moment makes it possible to thoroughly work out and discuss all related issues for the benefit of interested partners.

Thus, when it became clear that there would be no container flows, it has been decided to repurpose the port and the railroad for bulk cargo, primarily Siberian coal, according to the demands of the regional market.

In 2014-2015 there took place several transit deliveries of pilot coal batches to the Republic of Korea and South China after which South Korean consignees, represented by POSCO, "Hyundai Merchant Marine" and "Korail" directly said that they had agreed in response to government pressure and promises of support. What can be added if the cost of supplies through Rason was 6-8 dollars per ton higher than through the ports of Russian Primorye region? That is, the final price of the goods turned out to be higher for the consumer, which, of course, did not cause much of enthusiasm among South Korean businessmen [24]. Soon, the packages of international sanctions were adopted against the DPRK, the South Korean direction of coal transportation practically disappeared, only the route to China remained.

Thus, the volume of the first three batches of Kuzbass coal was slightly more than 200 thousand tons. In 2017 "Rasonkontrans" shipped to southern



China nearly 2 million tons whereas the total capacity of the Russian port complex in Rason is about 5 million tons. For comparison: only one South Korean company POSCO imports about 2 million tons from Russia through Primorye annually for its steel production facilities in ROK [24].

3. About development directions

The definition of development directions is based on the reduction of the final cost of goods for the consumer. This cost can be reduced by ensuring fast and high-quality delivery of goods, which means a large-scale modernization of the railway transport infrastructure.

In May 2018 President Vladimir Putin signed a decree “About national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation until 2024”. One of the main objectives declared in the document is the increase of the capacity of Baikal-Amur and Trans-Siberian Railways by 1.5 times until 2024 [2]. This problem is, by all accounts, one of the reasons preventing the growth of cargo turnover through the ports of Primorye region [20], and hence through Rason.

But how this cargo turnover is planned to be increased?

Russian port complex in Rason operates due to the coal supplies. It would be logical to assume that significant preferences will be given to exporters and cargo carriers in order to attract them to this direction. Meanwhile, the decisions of the “Russian railways” on reduction in 2019 of tariffs within the “tariff corridor” don't apply to the coal supplies in direction of the Korean Peninsula. How then the consignors should increase the volume of their supplies remains unclear. Taking into account the quality of railway infrastructure in certain areas, for example in the Khasan district, the same coal will be more profitable to carry anywhere, but not through Rason.

Currently in Primorye there are two major coal port projects in the process



of implementation: "Seaport Sukhodol" and "Port Vera". The capacity of each reaches a final maximum volume of up to 20 million tons [17, 19].

The biggest transshipment point of coal products in Primorye region at the moment, Port Vostochny, has processed 24.2 million tons of coal in 2018 [1] and plans to increase further this volume due to the reconstruction of the coal loading complex. The Port of Posyet (part of the "Mechel" group) in 2018 has processed 5.3 million tons of coal [23].

Thus, even comparing with Posyet, the cargo volumes which pass through Rason look small, and they can hardly be called a significant threat for the loading of Primorye ports. The excess of transshipment capacities does not threaten them, on the contrary, the schedule of their involvement suggests that they are at the limit of their capabilities [2]. That is why the port and transport infrastructure is being modernized and optimized, with special attention to the "bottlenecks" on the approaches to the largest points of accumulation and further transporting of goods [11].

By and large, there comes a feeling that no one (except Russia and North Korea) considers the Rason project as actual and necessary. This approach needs to be changed. The project should remain relevant and effective, perhaps not so much on its own, but as a mean to support the presence of the Russian Federation in the region and thus to ensure its national geopolitical interests. What can be done for this?

First of all, the efforts should be focused on providing a cargo base for the port of Rason. For that purpose:

- taking into account the similarity of system structures, to work out at all levels with the North Koreans and the Chinese the issues of interaction between the "Free Port of Vladivostok", the Trade and Economic Zone "Rason" and the special zone "Hunchun", including connection to international transport corridors, mutually beneficial distribution of export-import cargo flows, use of each other's markets for sales of products, involvement and



exchange of labor force, functioning of modern means of communication. In addition, maybe there has come time, based on agreements with neighbors, to make customs and border restrictions as simple as possible

- in coordination with China to put before the UN the question of lifting from the DPRK at least some economic sanctions imposed earlier through the Security Council.

As it is known, the steps in this direction are being taken since the second half of 2018. Russia, China and South Korea propose to lift part of sanctions due to humanitarian reasons to encouraging the North Korean economy.

- to interested Korean and Asian consignors, explaining to them the advantages of the land route to Europe from the standpoint of its efficiency and commercial benefits.

Moreover, it requires a solid evidence basis, calculated for long-term, regular work, and not for just a one-time demonstration supply of goods. The assistance for developing such basis may be received from scientific experts and specialists who work in different national and joint research centers.

- to reduce the costs of the cargo delivery to the consumer laid in its final price in order to inspire Russian and foreign business and increase the competitive ability of export goods;

It is necessary for Russians to pay attention to the real and soonest implementation of state programs for the renovation of railway infrastructure, increase of its capacity, automation of production operations used for delivery and processing of goods. Particular attention should be paid to the most problematic areas, such as Baranovsky-Khasan.

Of course, all these above mentioned measures can't be implemented immediately and in a very short time. But without these solutions the Rason project will remain in the history as another object in which Russia at first made investments but then forgot about it, having passed the current works



on the object and profit to other users.

REFERENCES:

“Port Vostochny increased the volume of coal transshipment by 4/3% in 2018”, Regnum IA, 21.02.2019 / «Восточный порт увеличил в 2018 году объем перевалки угля на 4,3%», ИА Regnum, 21.02.2019, URL: <https://regnum.ru/news/2550586.html>

“Acting governor told about the construction of ports Vera and Sukhodol...”, 13.09.2019 / «ВРПО губернатора региона пояснил, что уже идет строительство порта Веры, Суходола...», 13.09.2018 /, URL: <https://tass.ru/vef-2018/articles/5559839>

G.D.Toloraya. “North Korea: new prospects for cooperation”, 17.02.2009 / «Г.Д. Толорая. Северная Корея: новые возможности сотрудничества», 17.02.2009, URL: http://world.lib.ru/k/kim/_o_i/a9621.shtml

“The cargo turnover of Vladivostok trade port increased during 9 months of 2018 by 40%, to more than 7.7. million ton”, 04.10.2018 / «Грузооборот ВМТП за 9 месяцев 2018 г. вырос на 40% - до более 7,7 млн. тонн», “Portnews”, 04.10.2018, URL: <http://portnews.ru/news/print/265499...>

“The cargo turnover of the coal terminal in the port Posyet will be increased to 7 million ton”, 13.02.2014 / «Грузооборот угольного терминала в при морском порту Посьет увеличат до 7 млн. тонн», «Primamedia», 13.02.2014, URL: <https://primamedia.ru/news/336063>

“The DPRK has presented a new plan for the development of the Rason economic zone”, 18.11.2015 / «КНДР представила новый план развития



экономической зоны Расон», 18.11.2015, URL:
<https://hanber.livejournal.com/4029156.html>

The Koreans will get Far Eastern coal”, 23.07.2014 / «Корейцам перепадет дальневосточного угля», «Коммерсант-Иркутск», 23.07.2014, URL:
<https://www.kommersant.ru/doc/2530722>

“The Koreans and the Japanese have realized the advantages of Trans-Siberian Railway and are ready to develop it”, 19.08.2018 / «Корейцы и японцы поняли преимущества Транссиба и готовы его осваивать», ИА Regnum, 19.08.2018, URL: <https://regnum.ru/news/2467002.html>

Nason, Wikipedia / «Насон», «Википедия», URL:
<https://ru.wikipedia.org/wiki/Насон>

“Nebenzya proposed to lift part of anti-North Korean sanctions with the aim of encouragement”, 20.02.2019 / «Небензя предложил частичное снятие санкций с КНДР в целях поощрения», “Russia Today”, 20.02.2019, URL:
<https://russian.rt.com/world/news/604382-nebenzya-snyatie-sankcii...>

“A difficult burden. Will the development of the Far Eastern ports go in an innovative direction”, 26.02.2015 / «Нелегкий груз. Пойдет ли развитие дальневосточных портов по инновационному пути», «Российская газета», 26.02.2015, URL: <http://www.rg.ru/2015/02/26/reg-dfo/port.html>

“Russian railways” will decrease the tariffs for export transportation of diesel fuel, ferrous metals and grain cargoes, 17.12.2018 / «ОАО «РЖД» снизит тарифы на экспортные перевозки дизельного топлива, мазута черных металлов и зерновых грузов», 17.12.2018, URL:
<https://www.gudok.ru/news/?ID=1446941>

“Phantoms in the ports”, 05.12.2017 / «Портовые миражи», «Золотой Рог», 05.12.2017, URL:
http://www.zrpress.ru/business/primorje_05.12.2017_86852_portovye-mirazhi.html?



“Far Eastern ports should be maximally attractive for coal exporters”, 14.09.2018 / «Порты Дальнего Востока предстоит сделать максимально привлекательными для экспортеров угля», «Объединение строительных организаций транспортного комплекса», 14.09.2018, URL: http://osotk.com/novosti_partnerov/2018_09_14_porty_dalnego_vo...

“The ports of the Primorye region have increased the volume of cargo turnover”, 09.10.2018, / «Порты Приморья нарастили грузооборот», «Администрация Приморского края», 09.10.2018, URL: <https://www.primorsky.ru/news/151441>

“Specialization of ports in the Primorye region takes place according to Trutnev’s instruction”, 17.04.2018 / «Порты Приморья специализируют по поручению Трутнева», “Primamedia”, 17.04.2018, URL: <https://primamedia.ru/news/686220/>

“The ports of the Primorye region need specialization”, 28.08.2018 / «Приморским портам необходима специализация», «ДВ Капитал», 28.08.2018, URL: http://dvkapital.ru/dkproject/primorskij-kraj_28.08.2018_12906_p...

“The development of border trade will help to expand the list of transported cargo through the border point Khasan-Tumangan”, 15.12.2017 / «Развитие приграничной торговли поможет расширить номенклатуру перевозимых грузов через погранпереход Хасан-Туманган (КНДР)», 15.12.2017, URL: http://rtltd.com/news/Razvitie_prigranichnoy_torgovli_pomozhet...

“Russian railways” are planning to get 25% in the project of the Port Sukhodol in Primorye”, 04.09.2018 / «РЖД собрались получить 25% в проекте порта Суходол в Приморье», ИА «Интерфакс», 04.09.2018, URL: <https://www.interfax.ru/business/627789>

“Ways of development of the ports in the Primorye region”, 26.07.2018 / «Тенденции развития портов Приморья. Почему транспортные успехи П



риморья по-прежнему только в планах», «Конкурент», 26.07.2018,
URL: <https://www.konkurent.ru/article/19389>

“Trade between Russia and the DPRK (North Korea)”, 15.02.2018 / «Торговля между Россией и КНДР (Северной Кореей) в 2017 г.», «Внешняя торговля России», 15.02.2018, URL: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2018-02/torgovlya-m...>

/ “The unique North Korean Rajin - China invests here 2 billion dollars”, 19.01.2011 / «Уникальный северокорейский Раджин - сюда Китай вкладывает 2 млрд. инвестиций», «Primamedia», 19.01.2011, URL: <https://primamedia.ru/news/144593>

“Export transshipment in the port of Posyet reduced in 2018 by 10,2% - to 5,30 million tons” / «Экспортная перевалка угля «Порта Посьет» в 2018 г. снизилась на 10,2% - до 5,30 млн. тонн», «Portnews», 14.02.2019, URL: <http://portnews.ru/news/272320>

N.I.Pereslavytsev. About the prospects of Russian participation in the railway freight transit through the Korean Peninsula, “Asia-Pacific Journal of Marine Science&Education”, thematic issue “Russian Far East and Korean Peninsula”. - 2015. - vol.5, no.1., p.5-17

Lee Song Woo. “Korean-Russian cooperation in energetics, transport and logistics”, “New horizons of Korean-Russian relations”, Seoul, 2015, pp. 179-226 / И Сонг У «Корейско-российское сотрудничество в области энергетики, транспорта и логистики»//Сборник статей «Новые горизонты корейско-российских отношений», Сеул, 2015. с.179-226

“USA: the illicit transportation of North Korean coal through Russia can't be justified”, 26.01.2018 / «США: не может быть оправдания контрабандному провозу северокорейского угля через Россию» («Ми Пукхансан со ктхан ро кёню мильсучхуль пёнмён ёчжи опта), Radio Free Asia, 26.01.2018, URL: https://www.rfa.org/korean/in_focus/food_international_org/nkcoal...

A.Lankov, "The results of the project Rajin-Khasan", 15.01.2019 / А. Ланьков. «Уроки проекта Рачжин-Хасан» («Наджин-Хасан проджект кёхун»), «Мэиль Кёнчжэ», 15.01.2019, URL: <http://m.mk.co.kr/news/opinion/2019/28631#mkmain>

동부권역 주요 동향

■ FESCO·RZD Logistics, 공동 철송 서비스 개시

- FESCO와 RZD Logistics가 일본과 유럽 간의 화물운송을 촉진시키기 위한 시베리아 횡단 철도 공동운송 서비스를 시작함
 - 본격적인 공동운송 서비스를 시작하기에 앞서 5월 23일 시범운송을 실시했으며 비유해 화학제품을 실은 컨테이너 화물이 일본 요코하마항에서 출항, 6월 중순 폴란드 브로츠와프에 도착할 것으로 봄
 - FESCO는 해상운송, 항만 서비스, 컨테이너 등의 서비스를 제공하며 RZD Logistics는 철도운송 서비스를 제공함
- FESCO에 따르면 이번 공동운송 서비스의 명칭은 'Trans-Siberian Landbridge' 복합운송이며 운송루트는 '일본항-블라디보스토크 상업항-TSR-브레스트(벨라루스)-유럽 도착지'임
 - 본 운송루트를 통한 화물 운송 소요일수는 일본에서 유럽까지 약 19일로 운송

기간이 단축됨

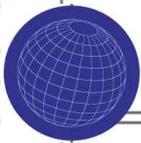
- 수에즈 운하를 통해 운송될 경우 일본에서 유럽까지 약 45일이 소요됨

- 이번 시범운송을 기반으로 6월에 본 운송루트를 이용할 화주를 위해 운송 서비스를 개발할 예정이며 그 후 유럽에서 일본으로의 운송도 계획할 예정임
 - ‘Trans-Siberian Landbridge’ 서비스를 통해 유럽에 자동차, 소비재 등을 공급할 것으로 예상됨
- 러시아 철도공사 알렉산드르 미샤린 제 1 부국장은 독창적인 서비스를 제공함으로써 일본과의 비즈니스 협력의 새로운 창을 열었다고 강조함
 - 또한 일본 국토교통성과 복합운송 서비스를 개발하기로 합의했으며 향후 일본과의 협력 가능성을 높이 평가함
 - 러시아는 지난 5년간 러시아 동부지역 철도에 약 50억달러 이상을 투자하였으며 계속해서 철송 처리물동량이 증가 추세를 보이고 있음
- 현재 수에즈 운하를 통과하는 일본과 유럽 간의 화물 운송량은 연간 약 300만 TEU이며 이번 협력으로 TSR을 이용한 운송이 보다 빠르고 효율적으로 제공될 것으로 전망됨
 - 이와 같은 복합운송 경험은 단순히 일본뿐만 아니라 한국, 중국, 인도, 베트남 등 국가의 화물 또한 유치할 수 있을 것으로 보이며 이는 국가전략 목표 및 해당 기업에게 경제적 이익을 줄 것으로 기대됨

■ 참고자료 : <http://morvesti.ru/detail.php?ID=78747>(검색일: 2019년 5월 25일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)

051-797-4776, usea1004@gmail.com



중부권역 주요 동향

■ 아제르바이잔 바쿠 신항, 경유 화물에 치중...여객수송 제고 및 비료터미널 가동 계획 수립 중

- 탈레흐 지야도프(Taleh Ziyadov) 바쿠 상업 해항(Baku International Sea Trade Port) 대표이사는 5월 25일 기자회견에서, 바쿠 신항에서 해외로 이동하는 물량의 85%는 환적화물이라고 발표했다
 - 또한 바쿠항에서 처리되는 물동량 대부분이 투르크메니스탄과 카자흐스탄과의 무역이 차지하고 있음
 - 이와 관련해, 지야도프 대표는 지난 해 대통령 지시에 따라 투르크메니스탄항에서 비료 터미널을 건설 및 운영 개시했다는 점을 언급하며, “현재 비료 산업은 중앙아시아에서 큰 잠재력을 보유하고 있으며, 아제르바이잔 또한 이와 같은 트렌드에 발맞추기 위해 바쿠항에도 비료를 전문적으로 처리할 수 있는 터미널 건설에 착수할 것”이라고 말했다
 - 물동량의 대부분이 아제르바이잔 내에서 수입 및 수출되는 것보다 경유 또는 환적 화물이라는 점, 그리고 카스피해 연안국가인 카자흐와 투르크멘과의 무역 거래라는 점은 주요 물류회랑 프로젝트에서 아제르바이잔의 역할과 한계를 보여주는 것이라 할 수 있음



- 한편 아제르바이잔 측은 바쿠 신항 여객이용량 증가 및 국제노선 확충을 위해 러시아 측과도 선박관련 계약을 진행했음
 - 러시아 측과의 논의사항은 러시아 발 바쿠 취항 여객선의 건조 계약이 우선이었으며, 양측은 여객선 건조작업이 완료된 후 해당 안건을 다시 논의하고자 합의를 보았음
 - 이 협약이 성사된다면 러시아-아제르바이잔 카스피해 페리 노선이 처음으로 등장하게 됨. 카스피해 여객노선 또한 카자흐스탄 악타우(Aktau)와 투르크메니스탄 튀르크멘바시(Türkmenbaşy)를 연결하는 항로만 운항되고 있기 때문임

바쿠 신항(알라트Alat)항 위치



자료: Google Maps 2019



■ 참고자료 : <https://denizxeber.az/2019/05/25/baki-limaninin-%C9%99m%C9%99liyyatlarinin-85-faizi-tranzit-%C9%99m%C9%99liyyatlaridir/>(검색일: 2019년 5월 28일)

<https://denizxeber.az/2019/05/25/yeni-baki-limaninda-gubr%C9%99-terminali-f%C9%99aliyy%C9%99t%C9%99-baslayacaq/>(검색일: 2019년 5월 28일)

<https://denizxeber.az/2019/05/25/baki-limaninin-%C9%99m%C9%99liyyatlarinin-85-faizi-tranzit-%C9%99m%C9%99liyyatlaridir/>(검색일: 2019년 5월 28일)

조용성 현지리포터(상트페테르부르크 국립대학교)

+7 981-198-65-06, mirinae2929@gmail.com

■ 울란바타르-다르항 간 임시 도로 건설 착공

- 지난 5월 25일부터 울란바타르-다르항 간 도로 건설 착공 시작
 - 다르항-울 아이막의 중심 도시인 다르항은 몽골의 북부 지방에 위치한 몽골의 대표적 산업도시 중 하나임
 - 울란바타르와 다르항을 잇는 총 204.6km에 달하는 본 노선은 현재 2차선이나 4차선으로 확장해 개통할 예정
 - 본 도로의 확장은 2018년 정부의 결정으로 착공될 시작 예정이었으나, 올해 5월까지 미뤄진 상태였음

- 본 도로 건설에 앞서 임시 도로를 개통해 차량을 우회시킬 예정
 - 다르항, 셀렝게, 불강, 툽, 바얀찬드만 지역의 도로 관리 회사들이 각각 노선의 40~50km씩 구역을 나누어 건설작업을 진행할 예정
 - 2~5km 구간마다 임시 도로를 건설한 후 기존 도로는 통제하고 차량을 우회하



는 방식으로 건설 진행

- 도로 확장 재원은 아시아개발은행(ADB)의 차관을 통해 마련할 예정
 - 아시아개발은행은 ‘지방 도로 개선 사업’ 계획을 통해 도로 개보수가 필요한 개발도상국 국가에 낮은 이자의 대출을 지원해주고 있음
 - 본 도로 건설에는 총 2억2,500만 달러의 비용이 소요될 것으로 예상

- 본 노선은 많은 통행량으로 인해 도로 확장의 필요성이 제기되어 왔음
 - 하루 평균 5,800여대의 차량이 통과하며, 나담 축제, 차강사르(몽골의 설) 등 몽골 내 큰 행사가 있을 때에는 하루 평균 통행량이 12,300대에 달했음
 - 이는 몽골 내 유사 노선 대비 통행량이 1.4~2.7배가량 많은 수치이며 운송 안전에 위협을 증가시킬 수 있다는 우려가 제기되어 왔었음

■ 참고자료 : news.mn (검색일: 2019년 5월 27일)

신민선 리포터(한국외국어대학교 중앙아시아연구소)

031-330-4145, editor405ca@gmail.com



서부권역 주요 동향

■ 세레멘체보 공항, 2단계 화물터미널 확장 추진

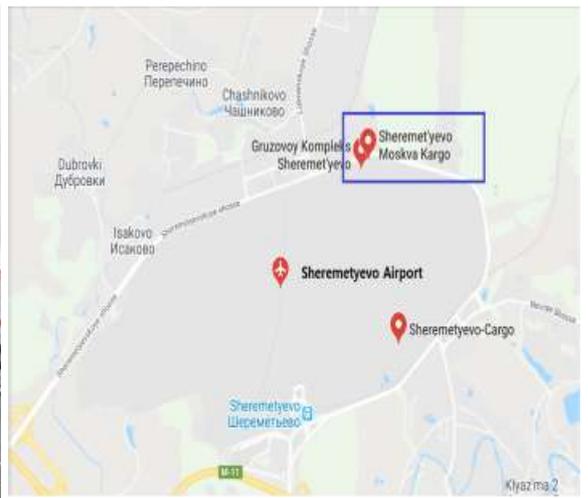
- 세레멘체보 국제공항은 2005년부터 대규모 인프라 건설 및 현대화 추진
 - 유럽에서 선도적인 공항으로 자리잡기 위해 2008년 장기 공항개발 계획인 ‘마스터플랜 2030’ 수립
 - 세레멘체보 공항의 ‘모스크바 카고 터미널’ 건설 사업은 ‘마스터플랜 2030’의 일환으로 진행되며, 현재는 1단계 완료, 2022년까지 2단계 완료 예정
- 화물터미널 확대 계획이 실현되면 2024년까지 총면적 40,000㎡에, 연간 처리가능량이 740,000톤으로 확대될 것으로 전망
 - 계획이 실현되면 유럽과 아시아의 수송 허브가 될 것으로 기대
 - 모스크바 카고 터미널은 2017년 완공되어 운영되기 시작했으며, 총면적 42,300㎡, 연간 380,000톤(2018년 처리량 340,000톤)의 화물을 처리할 수 있는 동유



럽의 최대 화물터미널

- 또한 혁신 시스템이 도입되어 화물 자동처리 가능
- 화물터미널 확대는 전자상거래 수요 확대에 따른 항공화물 수송 급증에 대응하기 위해 추진되며, 특히 최근 크게 증가한 중국과의 화물수송 처리가 목적
 - 4월 말 세레멘체보 공항은 중국 항공사와 판매자들을 모아 확대 계획 설명회 개최
 - 공항 경영진은 중국으로 향하는 화물, 우편 등을 위한 고급 인프라가 마련될 것이라고 언급
 - 세레멘체보 공항은 8개의 항공사와 협력하고 있으며, 19개 중국 도시와 직항 운영 중

카고 터미널 모습과 위치



자료: Russian Aviation Insider, Google map



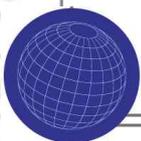
참고자료 : <https://www.airport-technology.com/projects/sheremetyevo-international-airport/>(검색일: 2019년 05월 12일)

https://www.svo.aero/en/press_center/press_releases/Moscow-Cargo-has-launched(검색일: 2019년 05월 12일)

<https://cargoairportnews.com/moscow-prepares-for-next-expansion-aims-to-become-leading-transit-hub/>(검색일: 2019년 05월 12일)

민지영 리포터(한국외국어대학교 러시아연구소)

misjee@hanmail.net



주요 통계

러시아 연방관구별 주요 어종 도매가격(2019.04.22.~28.)

국가	어종	1kg당 가격	가격 변동률	
			주간	1월1일~4월28일
극동 연방관구	대구	200.0	-2.4%	+1.0%
	명태	102.0	+3.0%	+4.1%
	청어	61.0	+3.4%	+22.0%
	가자미	120.0	0%	+33.3%
북서 연방관구	해덕대구	213.0	0%	+1.4%
	대구	257.0	-1.2%	-12.9%
	고등어	150.0	+3.4%	+20.0%
	청어	90.0	+2.3%	+28.6%

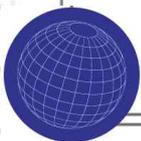


중앙 연방관구	고등어	155.0	+1.3%	+19.2%
	명태	119.0	-1.7%	+1.7%
	열빙어	90.0	+9%	+80.0%
	청어	97.0	+2.1%	+32.9%

참고자료 : <http://mcx.ru/upload/iblock/90e/90e4b61ed906cc50d71b234b90571058.pdf>
pdf(검색일: 2019년 5월 29일)

Peter Ruzankin 연구보조원(KMI 러시아연구센터)

7-914-345-3947, aquillar7@gmail.com



공지사항

1 한러 극동포럼 개요

□ 배경과 목적

- 초국경 협력시대 개막 전망에 따른 극동러 지역에서의 한러 공급사슬 구축을 위한 협력 방안 제안
 - 자바이칼, 부랴트공화국 편입에 따른 극동 공간 확장에 부응
 - 남북러(중) 협력 가능성 논의의 장 제공
- 실질적인 투자와 우리 기업 지출에 '기회의 장' 제공
- 한러 협력을 통해 결실을 맺을 수 있는 성공모델 창출에 기여

□ 주 제 : 초국경 협력시대 극동에서의 한러 공급사슬 구축방안

□ 일 시/ 장소 : 2019. 6. 4(화) ~ 6. 5(수), 블라디보스토크



□ 주 최 및 주관 : 한국해양수산개발원, 주블라디보스토크 총영사관

□ 주요 포럼 일정

6. 4(화)	18:30 ~ 20:30	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 한러 정책 다이얼로그 - 블라디보스토크 롯데호텔 랑데뷰
6. 5(수)	09:00 ~ 18:00	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 한러 극동포럼 - 블라디보스토크 롯데호텔 다이아몬드A홀
	14:00 ~ 17:30	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 신북방 경제협력 플라자 - 블라디보스토크 롯데호텔 다이아몬드B홀

2 한러 정책 다이얼로그(안)

□ 개요

- 일시 및 장소: 2019. 6. 4(화), 18:30~20:30, 롯데호텔 랑데뷰
- 주제: 극동러 개발을 위한 한러 협력 성과와 확대방안
- 주요 참가자:
 - (한측, 총 13명) KMI 양창호 원장, 국토연구원 강현수 원장, 산업연구원 장지상 원장, 블라디보스토크 총영사, KOTRA 양장석 관장, KMI 이성우 본부장, 기업은행 이현수 소장, 서울대학교 안동환 교수, 유수로지스틱스 임오규 대표, 포스코에너지 김주호 그룹장, EY모스크바 회계사 천정우 대표, LH한국토지주택공사 이병만 처장, LS네트웍스 김정훈 지사장
 - (러측, 총 18명) 보그다넨코 연해주 부주지사, 구메늑 블라디보스토크시장, 폴루스마크 극동투자수출지원청 극동대표, 우차쉐바 극동개발부 부국장, 흐루쉬체프 연방교통부 블라디보스토크 대표, 쿠틸로바 전략기획청 극동대표, 스트라치코프 연해주 국제협력국장, 브릭 블라디市 의회 의장, 코로스텔레프 캄차트카주 경제개발부 장관, 카피토노프 사할린 수산청 부청장, 테키에프 베르쿠트 그룹 회장, 스투프니츠키 연해주 상공회의소 회장, 톤키흐 나선



콘트란스 대표, 스테그니 라선콘트란스 블라디 대표, 예로힌 EY 극동대표, 세메니힌 FEMRI 소장, 구메늑 중소기업협회 연해주 회장, 부로프 네벨스코이 국립해양대 총장

□ 세부 프로그램

	구분	주요내용	비고
18:30~18:35	5'	진행순서 안내	사회자
18:35~18:40	5'	한러 정책 다이얼로그 소개	양창호 KMI 원장
18:40~18:50	10'	우리측 대표 인사말씀 및 참석자 소개	이성우 본부장
18:50~19:00	10'	러측 대표 답례말씀 및 참석자 소개	연해주상공회의소장
19:00~20:25	82'	자유 발언(한러 교대 자유 토론)	사회자
20:25~20:30	5'	종합정리	사회자

* 상기 일정은 현지 사정에 따라 변동 가능

3 9차 한러극동포럼 프로그램(안)

○ 일시 및 장소: 2019.6.5(수). 09:00~18:00, 롯데호텔 다이아몬드A홀

구분	주요 내용	
09:00~09:30	참가자 등록 및 네트워킹	
개회식		
09:30~09:55	개회사	(한측) 양창호 한국해양수산개발원 원장
	축사	(러측) 코제마코 연해주 지사 * 스타리치코프 국제협력국장 代讀
09:55~10:00	축사	(한측) 이석배 주러대사 * 박상태 영사 代讀
	사진 촬영	
Session I 농수산 분야 초국경 Supply Chain 구축의 기회와 도전		
10:00~12:00	주제 발표 각 15분	1. 극동러 농업 공급사슬 구축의 기회와 도전 (알렉세이 에멜류아노프 농바이오연구센터 극동대표)
좌장: Boris Stupnitsky 연해주 상공회의소장		2. 극동러 수산업 공급사슬 구축의 기회와 도전 (장홍석 박사, KMI)
		3. 극동러 농수산 공급사슬 구축 한러협력 회고와 전망 (세르게이 레루힌 극동수산물거래소 대표)
		4. 남북러 초국경 농수산 공급사슬 구축의 새로운 방향제언(김중선 센터장, 농경연)
	토론 각 10분	(한) 엄선희 실장(KMI), 안동환 교수(서울대) (러) 안드레이 마요로프 극동투자수출지원청 투자국장, 마틴 테이트 Tate그룹 대표
12:00~13:30 오찬		
Session II 제조업-산업단지 분야 초국경 Supply Chain 구축의 기회와 도전		
13:30~15:30	주제 발표 각 15분	1. 러시아의 제조업 국제경쟁력 확보 목표와 극동에서의 과제 (스베틀라나 우차세바, 극동북극개발부 부국장)
좌장: 장지상 산업연 원장		2. 극동러 제조업 활성화를 위한 산업단지 조성 현황과 과제(이현주 박사, 국토연)
		3. 극동러에서의 제조분야 공급사슬 구축을 위한 원자재 조달 방안 (알렉산드르 아브라모프, 극동연방대 교수)



		4. 극동러 제조업 분야 남북러 산업협력과 공급사슬 구축방향(김학기 박사, 산업연)
	토론 각 10분	(한) 이백진 소장(국토연), 전명수 교수(블라디보스토크경제서비스대), 이병만 처장(LH 한국토지주택공사) (러) 알렉세이 예로힌 극동대표 (엔스트&영), 나탈리아 프리사키나 극동대표 (법무법인 Pepeliaev), 막심 쿠르바노프 , 하바롭스크주 경제개발부 국제협력실장
15:30~15:50	Coffee Break	
Session III	초국경 시대 Supply Chain 구축 촉진 방안	
15:50~17:50 좌장: 강현수 국토연 원장	주제 발표 각 15분	1. 러시아 국제 트랜짓 수송 활성화 목표와 한러 협력과제 (미하일 홀로샤 , FEMRI 부대표) 2. 극동러 제조업 분야 공급사슬 구축을 위한 투자 다각화 사례 (천정우 이사, EY모스크바) 3. 러시아의 북극해 자원개발과 공급사슬 구축 계획 (데니스 부로프 , 네벨스코이국립해양대 총장) 4. 한러 자원 공급사슬 연계 북극항로 활성화 방안 (조지성 박사, KMI)
	토론 각 7분	(한) 안병민 박사(국가안보전략연구원 객원연구위원), 임영태 박사(국토연), 김주호 그룹장(포스코에너지) (러) 이고르 후루시체프 블라디보스토크 대표(러연방교통부), 이반 톤키흐 사장(라선콘트란스) 드미트리 코로스테레프 장관(캄차트카주정부 경제개발부 장관)
17:50~18:00	마무리 (이성우 본부장)	

* 상기 일정은 현지 사정에 의해 일부 변경 가능

신북방 경제협력 플라자 사업 안내문

'19.5.14 KOTRA 블라디보스토크무역관

KOTRA는 제9차 극동포럼과 연계하여 '신북방 경제협력 플라자'를 개최합니다. 한·중·러가 국경을 접하고 있는 극동지역은 엄청난 경제적 잠재력을 가지고 있습니다. 최근 동북아 정세 변화에 따라 초국경 협력시대 개막 전망으로 그 어느때보다 한·중·러 경험 채널 구축이 필요한 때입니다. 이에 아래와 같이 한·중·러 협력 사업을 추진하고자 하오니 많은 관심과 참여 부탁드립니다.

- 아 래 -

□ 사업개요 * 제9차 한러극동포럼 연계

- 일시 : 2019.6.5.(화) 14:00~17:30
 - * 극동포럼 plenary session 및 네트워크 오찬 후 주제별 세션 시간과 병행 개최
- 장소 : 블라디보스토크 롯데호텔 다이아몬드 B홀
- 참가 : 극동러 프로젝트 디벨롭퍼 및 수행·협력 희망 기업



- * 중국 조선족 동포기업가 및 중국 투자가 포함
- 내용 : 프로젝트 1:1 상담회

□ 상담 프로젝트 개요

연번	구분	기업/기관	프로젝트 내용
1	한국진출기업	호야씨앤티	연해주 부동산 개발(짚질방, 딸기체험농장 등 휴양시설) 샌드위치판넬, 보일러, 바닥온수히팅시스템 판매
2	한국진출기업	피오네르보스토카	연해주 고랭지 채소재배 클러스트 조성
3	한국진출기업	다원그룹건축사	연해주 건축 설계 협력
4	고려인기업	Posyetskaya	포시에트 연안 수산가공 콤플렉스 개발
5	고려인기업	Sea Trade	우수리스크 막걸리 생산 공장 건설 프로젝트
6	러시아기업	Ecomett	연해주 Ash 및 Slag 재활용 콤플렉스
7	러시아기업	Ecostar Factory	연해주 폐기물 처리시설 구축 프로젝트
8	러시아기업	Dalstar	연해주 인삼, 영농, 바이오체험 콤플렉스 구축

* 기업 사정에 따라 변경 가능