

KMI 북방물류리포트

VOL.129
MAY 29 2020

발간년월 2020년 5월 29일 (통권 제129호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 장영태 총괄 이주호 감수 최재선 담당 김엄지/김지영 발행처 한국해양수산개발원
자료문의 종합정책연구본부 북방·극지역구실 TEL +82-51-797-4776 FAX +82-51-797-4659



주요 동향

- 러시아, 베네수엘라 석유사업 위해 에너지 회사 신설
- 러시아, 무르만스크 주 '북극의 수도' 선도개발구역 개발
- 우즈베키스탄, 2020~2030 중장기 전력 수급 계획 발표
- 아제르바이잔, 카자흐 등과 물동량 감소에 공동 대응
- 야라, 세계 최초 전기 자율운행 컨테이너선 개발중단
- 러시아, 2035년까지 북극 항로를 국제 해상 교통로로 개발

전문가 칼럼

- 극동러시아 교통인프라 개발과 초국경 운송물류 협력 전략

주요 통계

- 2020년 1월 러시아 해역별 항만 물동량
- 2020년 1월 러시아 극동 지역 주요 수출입품목 규모
- 2020년 1월 러시아 극동 지역 주요 수산물 수출 규모



주요 동향



러시아, 베네수엘라 석유 사업 위해 에너지 회사 신설

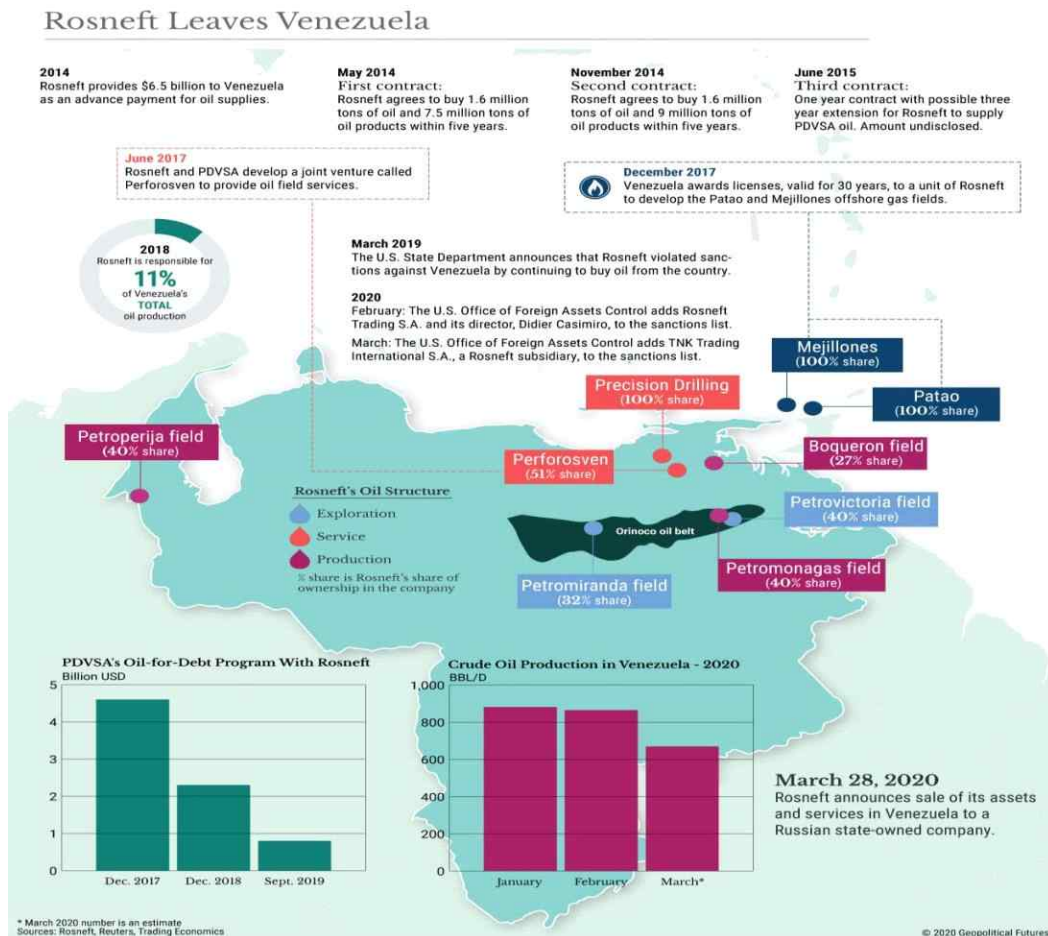
■ 미국, 러시아 로스네프트에 대해 베네수엘라에서 참여 중인 석유 프로젝트 청산 절차를 마무리 하도록 제안함^{a)b)}

- 로이터 통신에 따르면 미국 재무부는 로스네프트가 미국이 제안한 청산 절차를 완료할 경우 지난 2월 이후 미국정부로부터 경제 제재를 받고 있는 로스네프트 자회사 2곳에 대한 세컨더리 보이콧을 해제할 것이라고 보도함
- 러시아 로스네프트사는 지난 3월 베네수엘라에서 진행되고 있는 모든 석유 개발 활동을 잠정 중단한다고 발표하고, 석유 산업과 관련된 모든 자산을 정산·매각할 계획이라고 밝힌 바 있음
- 전문가들은 로스네프트사가 미국과 협상을 통해 자회사가 주로 활동하는 유럽시장에서 미국 경제 제재를 해소하기 위해 베네수엘라 석유 산업 참여 중단 및 철수를 고려한 것이라고 분석하였음

■ 하지만 러시아 정부는 로스네프트의 자산 매각 발표 직후 로스자루베네즈네프트(Roszarubezhneft)라는 새로운 국영 에너지 회사를 설립함^{c)}

- 이 회사는 석유와 가스 생산과 운송을 주요 사업으로 하며 군인 출신인 니콜라이 르이브축이 최고경영자 자리에 올랐음
- 로스네프트의 베네수엘라 철수 결정으로 미국의 압박이 통한 것처럼 보였지만, 러시아는 신생 에너지 기업을 설립하여 로스네프트의 베네수엘라의 모든 자산을 인수하며 미국의 제재를 피해 베네수엘라 석유 수출을 맡을 것으로 보임
- 로스자루베네즈네프트는 신생 회사인 만큼 미국이 추가 제재 리스트에 올릴 때까지 미국의 제재를 피할 수 있게 되었음
- 한편, 외신들은 로스자루베네즈네프트의 CEO인 르이브축에 주목하고 있는데, 그가 석유 산업에 종사한 이력이 없으며, 1980년대 앙골라 내전 당시 옛 소련의 군인으로서 쿠바의 군대와 함께 작전을 수행한 경력이 있는 것으로 알려졌다. 이 같은 사실에 국제관계 전문가들은 참전 군인을 국영 기업 경영진에 앉힌 뒤 해외에서 사업을 확장하는 방식이 푸틴 대통령의 오랜 전략이라고 지적함

그림. 로스네프트의 베네수엘라 철수 과정



자료: <https://geopoliticalfutures.com/rosneft-leaves-venezuela/>

이슬기, 연구원 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

- [https://uk.reuters.com/article/oil-russia-rosneftegaz/update-1-russian-state-holding-gives-up-control-of-rosneft-after-venezuela-exit-idUKL8N2D44YO\(2020.5.26. 검색\)](https://uk.reuters.com/article/oil-russia-rosneftegaz/update-1-russian-state-holding-gives-up-control-of-rosneft-after-venezuela-exit-idUKL8N2D44YO(2020.5.26. 검색))
- [https://tass.com/economy/1156769\(2020.5.26. 검색\)](https://tass.com/economy/1156769(2020.5.26. 검색))
- [https://www.hellenicshippingnews.com/russian-state-holding-gives-up-control-of-rosneft-after-venezuela-exit/\(2020.5.26. 검색\)](https://www.hellenicshippingnews.com/russian-state-holding-gives-up-control-of-rosneft-after-venezuela-exit/(2020.5.26. 검색))

러시아, 무르만스크 주 ‘북극의 수도’ 선도개발구역 개발

■ 유리 트루트네프 러시아 부총리 겸 극동연방관구 전권대표는 5월 21일 진행된 북극개발위원회 회의에서 ‘북극의 수도’ 선도개발구역의 확대 방안을 마련할 것을 지시함^{a)b)}

- 이에 따라 러시아 극동·시베리아개발부, 국방부와 무르만스크주 정부는 8월 1일까지 노르니켈(Nornickel)사에서 진행하는 ‘리나하마리(Liinahamari) 항구’의 건설에 필요한 부지를 ‘북극의 수도’ 선도개발구역에 포함시키는 방안을 담은 보고서를 제출해야 함
- 5월 13일에 공식적으로 승인된 ‘북극의 수도’ 선도개발구역은 러시아 극동·시베리아개발부가 관리하는 선도개발구역 중 처음으로 극동지역 외의 지역에 지정됨. ‘북극의 수도’ 선도개발구역에는 모두 1270억 루블이 투자되는데, 이를 통해 1,500개가 넘는 일자리와 2035년까지 422억 루블의 지방예산 수입이 창출될 것으로 기대됨. 5월 23일에 러시아 연방주소시스템(FIAS)에 ‘북극의 수도’ 선도개발구역의 정보가 입력됨에 따라 세제감면 등의 혜택을 받기 위해 주요 투자사들이 법인주소 이전을 시작하였음

■ ‘북극의 수도’ 선도개발구역은 무르만스크 교통허브 계획(MTH)의 추진도 가속화할 것으로 기대됨^{c)d)}

- 올가 쿠즈네초바 무르만스크주 부주지사는 5월 21일 진행한 타스(TASS) 통신과의 인터뷰에서 선도개발구역의 지정을 통해 세금감면 혜택을 받은 투자자들이 무르만스크 교통허브 계획과 관련된 사업들을 조기에 달성할 수 있을 것으로 기대함. 그는 선도개발구역 지정으로 역내 화물 운송량이 현저하게 증대될 것으로 전망하고 있음
- 이와 관련하여 무르만스크주 정부는 4월 30일에 연방정부에 대해 무르만스크 교통허브 계획에 포함된 선로용량을 기존 연간 2800만 톤에서 1.8배 증가한 4400만 톤으로 조정하고, 계획의 실현을 2035년에서 2023년까지 앞당길 것을 요청한 바 있음
- 무르만스크 교통허브 계획은 러시아 북극해 연안 최대의 교통허브를 조성하기 위한 사업으로, 콜스키 만 서안에 유류화물 처리와 석탄 환적이 가능하도록 하고, 남북 국제운송 회랑과 연결되는 연중무휴의 심수 항만을 건설하는 것을 목표로 하고 있음

이준용 리포터, 한국외국어대학교 국제지역대학원

(charmant9430@hufs.ac.kr)

참고자료

- a) <https://neftegaz.ru/news/gosreg/549875-pravitelstvo-prorabotaet-vopros-rasshireniya-arkticheskoy-tor-murmanskoy-oblasti/>(2020.5.25.검색)
- b) <https://www.atomic-energy.ru/news/2020/05/25/103942>(2020.5.25.검색)
- c) <https://tass.ru/spb-news/8532083>(2020.5.25.검색)
- d) <https://www.mvestnik.ru/news/ent/tor-pomozhet-uskorit-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla/>(2020.5.25.검색)

우즈베키스탄, 2020~2030 중장기 전력 수급계획 발표

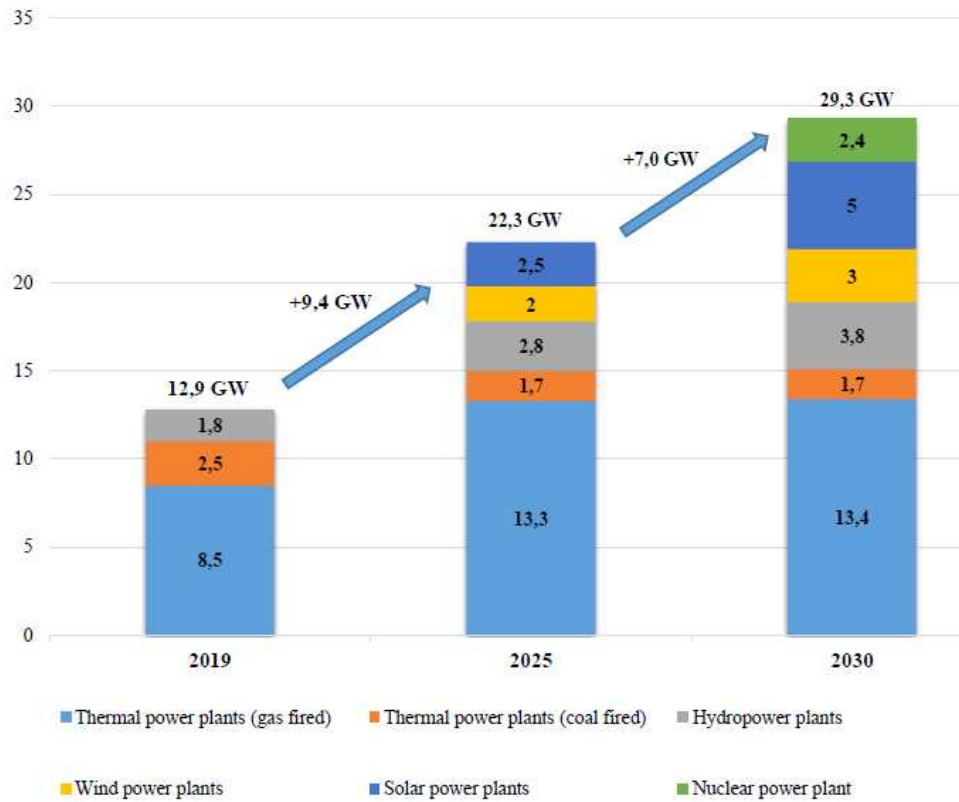
■ 우즈베키스탄 에너지부는 중장기 전력수급 기본방향을 담은 ‘2020~2030 우즈베키스탄 전기 공급 보장 계획(Concept Note for Ensuring Electricity Supply in Uzbekistan in 2020~2030)’을 발표함^{a)}

- 이 계획에 따르면, 2019년 기준 12.9GW인 발전 설비용량을 2030년까지 29.3GW로 2배 확대하여 인구증가와 경제발전에 따른 에너지 수요 증가를 충족시키겠다는 방침임
- 전략에는 기존 발전소의 현대화와 재건사업, 신전력 생산 기술을 사용한 에너지 효율화 발전소 건설, 전력 계량 시스템의 개선, 연료 다각화 및 재생에너지 개발 전략을 비롯하여 법적 개혁 방안을 포함하고 있음

■ 태양광과 풍력의 경우 2030년까지 민간 투자자(IPP)를 유치하여 총 5GW 규모 태양광 발전소와 3GW 규모의 풍력발전단지 건설할 계획임^{a)}

- 우즈베키스탄은 지작(Jizzakh), 사마르칸트(Samarkand), 부하라(Bukhara), 카쉬카다리아(Kashkadarya), 수르한다리아(Surkhandara) 등 중남부 지역을 중심으로 100~500MW 규모의 태양광 발전소를 건설할 계획이며, 카라칼파키스탄(Karakalpakstan), 나보이(Navoi) 등 북서부 지역에는 100~500MW 규모 풍력발전단지를 조성한다는 계획임
- 우즈베크에는 현재 42기 수력발전소가 운영되고 있는데, 2030년까지 신규 수력발전소 35기를 건설하고, 기존 수력발전소 27기의 현대화를 추진함
- 화력발전은 현재 11기 화력발전소를 운영 중이며, 2030년까지 신규 화력발전소 6기 건설 및 기존 화력발전소 7기의 현대화를 추진함
- 우즈베키스탄 에너지부는 재생 에너지 사업에 대해서는 환경 조건을 개선하고, 효율을 높이며 지역 산업, 인프라 및 일자리 창출에 크게 기여할 것으로 예상하는 한편, 현재 국가가 소유하고 있는 대부분의 발전소가 민간 부문에 집중될 것이라고 밝혔음

그림. 우즈베키스탄의 2019-2030 에너지 용량 발전 계획



자료: <https://minenergy.uz/en/lists/view/77>

이슬기, 연구원 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(sglee84@kmi.re.kr/051-797-4768)

참고자료

a) <https://www.neweurope.eu/article/uzbekistan-to-more-than-double-electricity-production-by-2030/> (2020.5.26. 검색)

아제르바이잔, 카자흐 등과 물동량 감소에 공동 대응

■ 1분기 트라세카(Transport Corridor Europe Caucasus Asia, TRACECA) 아제르바이잔 구간의 물동량이 전년 대비 감소 추세를 보였음

- 1분기 물동량은 125만 3000톤, 회전율을 26억 4000톤 Tkm를 기록하였는데, 이는 전년 같은 기간보다 각각 0.3%, 1%가 감소한 수치였음
- 전체 물동량 중에서 차량은 805만 톤(64.3%), 철도 322만 톤(25.7%), 항만은 126만 톤(10%) 순으로 비중을 차지하고 있는데, 전체 물동량 중 17.6%(220만 톤)은 경유 화물임
- * 트라세카는 유럽, 흑해, 코카서스, 카스피해, 중앙아시아로 연결되는 도로, 철도, 항공노선 등을 포함하는 운송망 발전계획임

■ 전체 물동량에서 카스피 해 항만이 차지하고 있는 비중은 적으나 아제르바이잔, 투르크메니스탄, 카자흐스탄 항만 관계자들은 코로나19 사태에 공동 대응하기로 합의하였음

- 5월 20일 메칸 이산굴리예프(Mekan İşangulyýew) 주아제르바이잔 투르크멘 대사는 바쿠(아제르바이잔), 튀르크멘바시(투르크멘), 악타우(카자흐), 쿠릭(카자흐) 등 4개 항만공사 관계자들과 화상회의를 주관하였음. 이산굴리예프 대사는 코로나19 사태에도 불구하고 물동량 자체는 전반적으로 증가하고 있지만, 물류 이동속도가 지연되고 있다고 지적했음
- 일함 알리예프(İlham Əliyev) 아제르바이잔 대통령이 비동맹회의와 튀르크 평의회에서 코카서스 회랑의 운영 정상화를 천명한 이래 물동량의 유지가 지속되고 있는 것으로 해석됨
- 바히드 알리예프(Vahid Əliyev) 바쿠 항 부사장은 24시간 검역체제를 수행하고 있다고 밝히면서 코로나19의 확산을 막기 위해 바쿠 항으로 들어오는 모든 트럭 운전사는 항구 내에서 만들어진 "임시 구류 구역"에서 건강 검진을 실시하고 나서 음성이 확실시 될 때 진입할 수 있다고 강조했다. 또한 화물이 주로 포함되어 있는 아제르바이잔-조지아 국경지대 레드 브리지(Red Bridge) 세관 국경 검문소에서도 동일한 검사 시스템이 적용되었음
- 3개국 실무진들은 항만 및 위생 검역, 세관 및 국경 검문에서 긴밀한 협력의 중요성에 대해 의견을 교환하며, 코로나19 문제에 대해 공동 대응하기로 합의했음. 3개국 관계자들은 유럽안보협력기구(OSCE)의 프로젝트인 "녹색 항만 및 카스피 지역 연결 증진"의 하나로 디지털 정보 교환을 강화하는데 의견을 같이 하였음

그림. 카스피 해 항만 관계자 화상회의



자료: <https://denizxeber.azm>

조용성, 현지리porter 상트페테르부르크 국립대학교
(mirinae2929@gmail.com/+7 981-198-65-06)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2020/05/18/traceca-nin-az%99rbaycan-hiss%99sind%99-yukdasimalar-cuzi-azalib/> (2020.5.20. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2020/05/20/baki-turkm%99nbasi-aktau-v%99kurik-limanla-ri-covid-19-pandemiyasi-il%99birg%99mubariz%99-t%99dbirl%99rini-muzakir%99edibl%99r/> (2020.5.20. 검색)

야라, 세계 최초 전기 자율운항 컨테이너선 개발 중단

■ 야라(YARA), 세계 최초 전기 자율운항 컨테이너선 개발을 중지한다고 발표함

- 2017년부터 콩스버그(Kongsberg)사와 협력하여 세계 최초로 전기 자율운항 컨테이너선 야라 버켈랜드(Yara Birkeland)호 개발을 추진 중이던 YARA사는 코로나19로 인하여 선박개발을 일시 중단하기로 결정함
- 이 프로젝트는 노르웨이 정부에서 1억 달러를 지원받아 개발되고 있었으며, 2020년 루마니아에서 진수되어 5월에는 노르웨이에서 최종 운항 테스트를 할 예정이었음
- 야라 버켈랜드호는 120TEU 오픈 해치 컨테이너선 구조이며, 완전 배터리 구동식 추진 시스템을 장착하였음
- 아울러 야라 버켈랜드호는 노르웨이에서 매년 4만 건의 트럭을 이용한 물류를 대체함으로서 인구 밀도가 높은 도시 지역에서 질소산화물(NOx) 및 이산화탄소 배출량을 줄이고, 도로 교통의 안전에 기여할 것으로 기대하였음
- 현재까지 완전 배터리 추진 및 자동 계류 시스템에 대한 개발이 이루어지고 있었으나 이를 일시 중지하고 선박의 자율운항에 대한 평가를 시행할 예정

그림.



자료: <https://www.maritime-executive.com/article/construction-of-yara-birkeland-paused>

황선일, 전문연구원 종합정책연구본부 북방·극지연구실

(shwang@kmi.re.kr/051-797-4675)

참고자료

a) <https://www.maritime-executive.com/article/construction-of-yara-birkeland-paused>
(2020.5.20. 검색)

러시아, 2035년까지 북극항로를 국제 교통로로 개발

■ 러시아의 북극항로 개발 프로젝트는 2035년까지 러시아가 관리하는 북극 해안을 따라 무르만스크(Murmansk)에서 캄차카(Kamchatka)까지 연결하는 국제 교통로를 만드는 것임^{a)b)}

– 지난 21일 개최된 “북극의 미래” 온라인 컨퍼런스에서 막심 쿨린코(Maxim Kulinko) 로사톰(Rosatom) 북극항로 및 해양영토 개발부장이 이 프로젝트에 대해 발표함

* 북극항로 개발 프로젝트는 현재 로사톰에서 관리하고 있음

– 이 프로젝트의 목표는 북극항로의 개발과 함께 2024년까지 화물량을 8000만 톤으로 증가시키는 것임

■ 북극 개발 프로젝트는 2024년, 2030년, 2035년까지 총 3단계로 추진됨

– 1단계는 2024년까지 러시아 연방 대통령이 이행하고, 8000만 톤의 화물을 운송하는 것임

– 2단계는 2030년까지 북극항로의 연중 항해가 가능하도록 운항인프라 등을 정비하는 사업임

– 3단계는 2035년까지 북극 항로를 본격적인 국가 및 국제적인 교통 회랑으로 만드는 내용임

* 입구인 무르만스크 주(Murmansk oblast)에서 출구인 페트로파블롭스크 캄차스키(Petropavlovsk-Kamchatsky)까지 연결할 예정임

– 한편, 2019년 12월 러시아 정부는 로사톰의 2035 북극항로 인프라 개발 계획을 승인했음

– 이 프로젝트에는 대규모 투자를 위해 인프라 개발, 북극항로 운송환경 조성, 선박의 안전 항행 보장 및 고급 의료 인력 채용까지 광범위한 사업 내용이 포함되어 있음

소피아 연구원, KMI 러시아연구센터
김지영 연구원, 종합정책연구본부 북방·극지연구실
(jiyeong111@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) http://vch.ru/event/view.html?alias=sevmorput_k_2035_godu_stanet_meghdunarodnoi_transpourtnoi_zonoï(2020.5.22.검색)



극동러시아 교통인프라 개발과 초국경 운송물류 협력 전략

러시아 정부가 추진하는 극동러시아 중장기 발전계획에서는 운송물류 부문의 발전이 중요한 역할을 하고 있다. 극동러시아는 지리적 특성에 따라 항만과 철도의 연계를 통한 물류의 확대가 유망한 지역이며 시베리아 횡단철도의 기점에 위치하여 한국이나 중국, 일본 등과의 물류 협력을 통해 해상과 육상의 연계 물류가 발전할 가능성이 매우 높다고 할 수 있다. 그러나 극동러시아 지역의 물류 잠재력에 비해 현재의 교통인프라의 미비는 오히려 이 지역의 경제 성장에 장애가 되고 있으며, 이에 따라 러시아 정부는 지역의 발전전략을 통해 교통인프라의 개선을 추진하고자 하는 것이다.

극동러시아 지역의 운송물류망 개선에는 여러 가지 구체적인 목적이 있다고 할 수 있다. 러시아에서 생산되는 자원, 에너지 및 곡물 수출의 확대, 극동러시아와 북한, 중국 등 주변국과의 물류망 발전, 북극항로의 발전 등이 이러한 목적이 될 수 있을 것이다. 이처럼 지역 경제성장에서 중요한 의미를 갖는 극동러시아 지역의 운송물류망 발전은 통과물동량, 수출물동량, 북극항로 물동량 등의 증대에 따라 극동러시아뿐만 아니라 향후 러시아 경제전체에도 긍정적인 영향을 끼칠 잠재력을 가지고 있다.

현재 극동러시아 개발 프로그램에 따라 추진되는 주요 교통물류 프로젝트는 다음의 [표 1]에서와 같으며, 철도, 도로, 항만, 항공 등에서 주요 교통인프라 프로젝트들이 추진되고 있다.

[표 1] 극동러시아 개발 프로그램에 따른 교통인프라 프로젝트

부문	주요 사업
철도	<ul style="list-style-type: none"> - 시베리아 횡단철도(TSR) 및 바이칼-아무르 철도(BAM) 현대화 - 사할린 철도 개보수 - 우수리스크-블라디보스토크 및 블라디보스토크-하바롭스크 구간 고속화 - 야쿠츠크(니즈니 베스타흐-모마-마가단) 철도 건설
도로	<ul style="list-style-type: none"> - '아무르'(치타-하바롭스크) 자동차 도로 건설 - 하바롭스크-블라디보스토크 자동차 도로 개보수 - '보스토크'(하바롭스크- 나홋카) 자동차 간선도로 건설 - 바이칼-브라츠크-야쿠츠크 자동차 도로 건설 - 블라디보스토크-나홋카-보스토치니 항 자동차 도로 건설 및 개보수
공항	<ul style="list-style-type: none"> - 올란우데, 치타, 블라고베센스크, 야쿠츠크, 마가단, 페트로파블롭스크-캄차츠키, 유즈노-사할린스크 공항 현대화
항만	<ul style="list-style-type: none"> - 연해주 및 하바롭스크 주의 주요 항만들과 캄차츠키(페트로파블롭스크-캄차츠키), 사할린(홀름스크(Kholmsk)) 항만들의 현대화 및 확대

자료: 각종 자료 참고하여 저자 작성

한편 극동러시아 정부가 추진하는 극동개발정책에는 초국경 교통물류 협력이 포함되어 있다. 항만 물류와 철도, 도로를 통한 물류 등 극동러시아 교통물류정책은 주변국과의 교통물류 협력과 긴밀한 관련이 있다.

현재 극동러시아에서는 아래 [표 2]와 같은 국제교통물류 차원에서 중요한 의미를 갖는 인프라 프로젝트가 추진되고 있다.

첫째, 최대의 국제교통물류 프로젝트인 바이칼-아무르와 시베리아 철도 현대화 프로젝트가 추진되고 있다. 바이칼-아무르 철도와 시베리아 횡단철도의 현대화 프로젝트는 2014년 10월의 정부령, 2017년 12월의 정부령과 2018년 5월에 발표된 대통령령으로 적극적으로 추진되고 있다. 2014년의 정부령에 따르면 이 프로젝트를 추진하는 러시아철도공사는 2020년까지 추가 물동량을 6,680만 톤으로 증대시킬 계획이다. 이 가운데 1,180만 톤은 열차 설비와 객차의 현대화를 통해 증대시키며 5,500만 톤은 철로의 현대화를 통해 물동량을 증대시킬 계획이다. 2013년부터 시작된 이 프로젝트는 그동안 여러 차례 연기되어 왔으나, 2019년부터 2024년까지 2단계 공사를 통해 마무리할 계획이다.^{a)} 이 바이칼-아무르 철도와 시베리아 횡단 철도는 몽골, 중국, 북한으로 연결된다는 점에서 극동러시아의 최대 국제운송 프로젝트라고 할 수 있다.

둘째 주요 국제물류 프로젝트에는 프리모리에 1, 2 프로젝트가 있다. 프리모리에 1, 2 프로젝트는 현재 극동러시아에서 추진되는 주요 초국경 운송망 건설 프로젝트이며, 극동러시아 항만들과 중국내륙을 연결하는 프로젝트로 중국의 관심이 높고 중국 기업 및 금융기관들이 참여하고 있기도 하다.

셋째, 극동러시아 남부 주요 항만을 연결하는 도로 건설이 있다. 프리모리에-1에 포함되는 블라디보스톡 - 아르쎀(블라디보스톡 국제공항) - 나훗카 - 보스토치니 항만을 연결하는 146km의 자동차 도로 건설사업이며, 전체 투자금액은 24억 달러로 이 가운데 약 12%는 연해주 예산으로 나머지 금액은 정부 예산으로 투자됨. 2018년부터 건설이 시작되어 2030년 완공될 계획이다.^{b)} 이 항만 연결은 중국으로 연결되는 프리모리에-1과 관련되며, 향후 중국과의 해상물류, 북극항로 기착 항만 등으로 이용될 수 있다는 점에서 국제 운송물류에 영향을 줄 수 있다.

넷째, 북극해의 운송물류 활성화 정책이 추진되고 있다. 북극항로 활성화는 북극해 자원개발에 따라 추진되고 있으며 여기에는 항만 인프라 건설이 주요 사업으로 계획되어 있다. 러시아는 북극해 물동량을 크게 증대시킬 계획으로 2018년 5월의 대통령령에서는 북극해의 물동량이 2017년의 990만 톤에서 2024년에는 8천만 톤으로 발표된 바 있다. 실제로 최근 북극해 물동량은 빠르게 증가하고 있으며 2016년에 전년도 대비 38.5% 증가한 748만 톤, 2017년에는 전년도 대비 32.8% 증가한 990만 톤을 기록하였다.^{c)}

a) 석유 수출 소득을 통해 조성된 국영 '복지펀드' (National Wealth Fund)가 이 프로젝트의 재정 지원을 하게 되는데, 2단계 바이칼-아무르 철도와 시베리아 횡단철도 현대화에는 모두 5,541억 루블(약 84억 달러)의 지출이 계획되어 있음.

b) <https://news.drom.ru/62563.html> (검색일: 2020.5.28)

c) Коммерсантъ. Контейнерные перевозки(코메르산트, 컨테이너 운송) 2018년 9월 20일. p. 6; Указ президента Российской Федерации. О национальных целях стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 год a.(2024년까지 러시아의 목표와 발전전략과제에 관한 대통령령). 2018년 5월 7일.

[표 2] 현재 추진되는 극동러시아의 주요 국제운송물류 프로젝트

명칭	연결망	특징	국제운송물류 연계
바이칼-아무르 및 시베리아 횡단철도 현대화 사업	<ul style="list-style-type: none"> - 바이칼에서 아무르로 이어지는 노선 - 시베리아 횡단열차의 극동러시아 지역 	<ul style="list-style-type: none"> - 극동러시아 최대의 교통망 현대화 사업 	북한, 몽골, 중국 등과의 운송망 연계
프리모리예-1, 2 건설 사업	<ul style="list-style-type: none"> - (프리모리예-1)나홋카-보스토크-블라디보스톡-우수리스크-쑤이펀허-무단장-하얼빈 - (프리모리예-2)자루비노-훈춘-길림-장춘 	<ul style="list-style-type: none"> - 극동러시아 경제특구인 자유항을 포함 - 중국기업의 투자 - 연해주 컨테이너 터미널 확충 등 항만 인프라 개발 포함 	육로로 중국, 해상으로 한국과 중국으로 연결되는 운송망 구축
극동러시아 주요 항만 연결 도로 건설 사업	<ul style="list-style-type: none"> - 블라디보스톡-나홋카-보스토크 	<ul style="list-style-type: none"> - 극동러시아 남부 주요 항만의 연결을 통해 물류 처리 효율화 	북한, 중국 등으로 운송망 연계
북극항로 활성화 사업	<ul style="list-style-type: none"> - 유럽 및 러시아 북서부 항만과 한국 및 중국, 일본 항만과의 연계 	<ul style="list-style-type: none"> - 지구 온난화 및 북극해 자원개발 활성화에 따라 발전 전망 - 북극항로 관련 항만 인프라 사업 포함 	유럽, 동북아시아 국가들과의 운송망 구축

자료: Итоговый доклад о результатах деятельности министерства транспорта российской федерации за 2017 год, целях и задачах на 2018 год и плановый период до 2020 года (러시아 연방 교통부 활동에 대한 2017년 결과, 2018년 목표, 2020년까지 계획에 대한 보고서), pp. 28~29 외 각종 자료 참고 작성

이외에도 러시아와 중국 간 철도, 자동차 교량을 건설하는 프로젝트도 진행되고 있기도 하다. 이처럼 러시아는 기본적으로 극동러시아 지역과 한반도 및 중국과의 물류망 구축을 추진하는데 매우 적극적인 태도를 취하고 있다. 러시아 정부의 극동러시아와 북한, 중국과의 초국경 교통물류 협력 전략은 다음과 같다고 할 수 있다.

러시아는 대북한 물류 전략에서는 북한을 거쳐 한국으로 연결되는 물류망 구축을 위해 나진-하산 프로젝트 활성화, 북·러 자동차 교량 건설과 향후 남·북·러 철도 연결에 적극적인 입장을 보이고 있다. 이와 관련하여 푸틴 대통령과 러시아 정부는 2019년 4월의 북·러 정상회담에서 나진-하산 프로젝트 추진과 두만강의 북·러 자동차 교량 건설에 높은 관심을 표명한 바 있다. 이후 6월 '북·러 통상경제·과학기술 협력 정부 간 위원회' 회의 참석을 위해 평양을 방문한 코즐로프 극동북극개발부 장관과 북한 김영재 대외경제상의 회담에서도 이에 대한 논의가 이루어졌다. 이와 함께 러시아는 기존에 몇 차례 운영되었던 나진항을 활용한 육로와 해상의 복합물류 사업의 재개에도 기대를 하고 있다.^{d)}

d) 북한과 러시아의 경제협력은 북한의 대러시아 채무가 걸림돌로 작용해왔으나 2014년 러시아 정부가 약 109.6억 달러 채무 가운데 90%를 탕감하고 나머지 10억 9천만 달러는 20년에 걸쳐 분할 상환받기로 하여 해결되었음. 또한 북한 대외무역은행에 개설된 러시아 대외경제은행 계좌로 송금될 채무 상환금을 북한의 보건·교육·에너지 분야 프로젝트에 재투자할 수 있도록 규정함으로써 양국의 경제협력 추진 가능성이 높아졌음. <https://vz.ru/economy/2014/2/18/673165.html> (검색일: 2019.7.20)

또한 대중국 물류 전략에서는 러시아는 극동러시아 항만에서 중국 동북부의 내륙 지역으로 연결되는 교통망을 건설하여 중국과의 협력을 통해 육로, 해상 복합 운송망을 구축하고자 한다. 러시아는 수출입 물동량이 많은 중국과의 운송망 연결을 통해 극동항만의 물동량 증대를 기대하고 있으며, 양국의 국경 교통 인프라 개선을 통한 무역활성화를 추진하고 있다. 이와 함께 러시아와 중국을 연결하는 물류 인프라 개발을 위해 러시아 정부는 중국 건설기업의 참여나 금융기관의 투자 유치를 추진하고 있다. 그리고 알려진바와 같이 중국은 극동러시아 및 북한의 항만을 중국 동북지역의 수출입이나 동북지역과 중국의 남부지역을 연결하는 물류망으로 활용하고자 하며, 이를 위해 러시아의 항만 개발이나 육로 물류망 구축 프로젝트에 중국 기업들이 참여하고 금융기관들이 프로젝트에 참여하고자 한다.

조영관 선임연구원, 한국수출입은행 해외경제연구소

(ykj@koreaexim.go.kr)

참고자료

a) <https://news.drom.ru/62563.html>(2020.5.28.검색)

b) <https://www.kommersant.ru>(2020.5.28.검색)

c) <https://vz.ru/economy/2014/2/18/673165.html>(2020.5.28.검색)



주요 통계



표. 2020년 1월 러시아 해역별 항만 물동량

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물	액체화물	합계	2018/2019 증가율
극동지역	9.8 (+6.4%)	6.7 (+0.5%)	16.5	+4.0%
북극해	2.4 (-5.7%)	6.2 (+1.5%)	8.6	-0.6%
발트해	8.7(-0.1%)	13.5 (+9.3%)	22.2	+5.4%
아조프-흑해	7.4 (-5.8%)	13.1 (-2.3%)	20.5	-3.6%
카스피해	0.3 (+33.8%)	0.4 (+60%)	0.7	+46.0%
합계	28.7 (+0.2%)	39.9 (+2.9%)	68.6	+1.7%

* 주: 극동해역: 블라디보스톡, 자루비노, 울가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차스키

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 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

참고자료

a) <http://portnews.ru/news/291375/> (2020.3.13. 검색)

표. 2020년 1월 러시아 극동 지역 주요 수출입 품목 규모

(단위: 천 톤)

품목	해외*		CIS**		합계	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
식료품 및 원자재	264,077.5	57,507.0	263,258.0	56,897.6	819.4	609.4
광물 제품	1,018,984.4	10,837.5	1,001,394.2	6,513.1	17,590.2	4,324.5
연료 및 에너지 제품	931,776.1	5,718.6	931,770.3	5,718.6	5.8	-
생고무 및 화학 제품	4,383.2	56,041.6	4,133.1	55,765.6	250.0	276.0
가죽원료, 모피 제품	3.1	2,465.0	2.6	2,455.0	0.5	10.0
목재 및 펄프, 종이 제품	65,142.8	6,562.8	64,593.2	6,512.7	549.6	50.2
섬유, 섬유 제품 및 신발	309.8	41,487.8	180.2	40,919.8	129.6	568.1
금속 및 금속 제품	38,121.6	41,192.3	38,088.8	40,000.0	32.8	1,192.4
기계류	10,884.6	325,291.4	10,400.7	324,793.5	484.0	497.9
기타	410,115.6	34,755.4	408,798.4	34,494.2	1,317.2	261.2
합계	1,812,022.6	576,140.9	1,790,849.2	568,351.4	21,173.4	7,789.5

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

참고자료

a) <http://dvtu.customs.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya> (2020.3.15. 검색)

표. 2020년 1월 러시아 극동지역 주요 수산물 수출 규모

(단위: 천 톤, 달러)

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
냉동어	99,387	137,527.8	2,132.9	2 133	99,333	137,477.9	2,132.9	2,133	54	49.9	-	-
연어류	1,332	3,414.2	-	-	1,332	3,414.2	-	-	-	-	-	-
넙치	263	1,480.5	-	-	263	1,480.5	-	-	-	-	-	-
가자미	1,453	1,603.8	-	-	1,453	1,603.8	-	-	-	-	-	-
가자미류	2,916	3,442.3	-	-	2,916	3,442.3	-	-	-	-	-	-
청어	15,621	11,180.9	-	-	15,567	11,131.0	-	-	54	49.9	-	-
대구	6,534	19,897.0	-	-	6,534	19,897.0	-	-	-	-	-	-
명태	68,100	89,713.1	-	-	68,100	89,713.1	-	-	-	-	-	-
농어	1	1.9	-	-	1	1.9	-	-	-	-	-	-
간, 곤이 (어란)	1,078	3,173.6	-	-	1,078	3,173.6	-	-	-	-	-	-
지느러미, 머리, 꼬리 등 생선부산물	419	631.9	-	-	419	631.9	-	-	-	-	-	-
생선 필렛, 어육	2,465	7,018.3	937.6	938	2,465	7,018.3	937.6	938	-	-	-	-
건어, 훈제, 염장, 어분	0	0.6	27.9	28	0	0.6	27.9	28	-	-	-	-
갑각류	3,362	71,161.8	27.0	27	3,362	71,152.9	27.0	27	-	-	-	-

계류	2,811	66,794. ₁	-	-	2,810	66,785. ₂	-	-	0	8.8	-	-
조개류	2,365	9,552.4	-	-	2,365	9,552.4	-	-	0	8.8	-	-
가리비류	72	133.8	-	-	72	133.8	-	-	-	-	-	-
오징어류, 문어류	2,029	6,537.7	11.0	11	2,029	6,537.7	11.0	11	-	-	-	-
수산 무척추 동물	950	2,882.0	-	-	950	2,882.0	-	-	-	-	-	-
성게류	949	2,874.9	-	-	949	2,874.9	-	-	-	-	-	-

*주: CIS 국가를 제외한 모든 국가

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

올가 연구원, KMI 러시아연구센터
(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

참고자료

a) [http://dvtu.customs.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya\(2020.3.15. 검색\)](http://dvtu.customs.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya(2020.3.15. 검색))