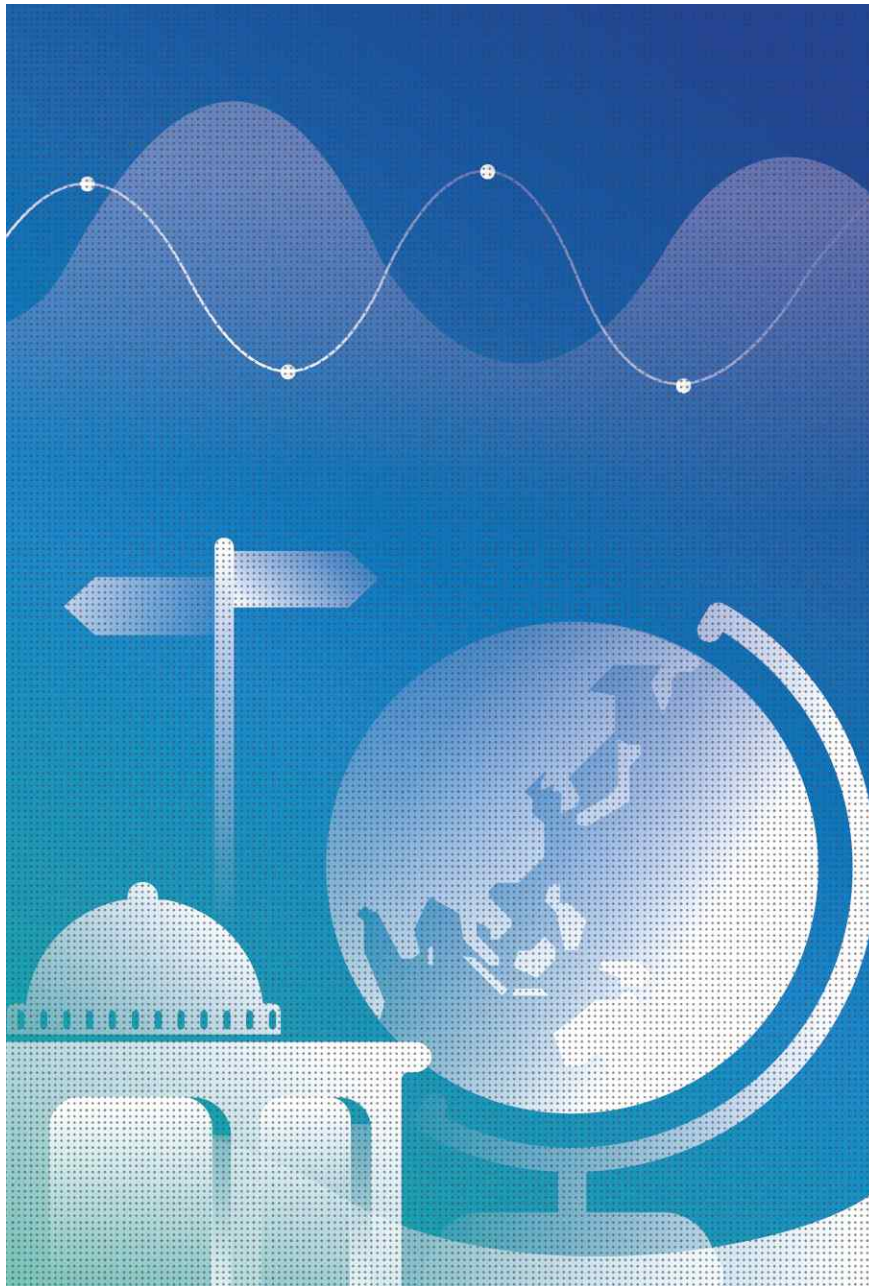


이슈보고서

지역연구팀

VOL.2018-지역이슈-3(2018.10)

한·러 물류 현황 및 협력 방안



CONTENTS

- I. 신북방정책과 한·러 물류 협력
- II. 한·러 물류 협력의 현황과 특징
- III. 극동러시아 지역 물류의 특징과 주요 정책
- IV. 한·러 물류 협력 방안

<참고자료>

신북방정책 및 관련 정책의 추진현황

작성

선임연구원 조영관 (6255-5759)

ykj@koreaxim.go.kr



I. 신북방정책과 한-러 물류 협력

한-러 간의 물류 협력은 신북방정책¹⁾의 핵심적인 부문이며, 양국 간 물류 활성화와 함께 남-북-러, 유라시아 물류망과의 연계로 협력 확대 추진

- **(한-러 물류 협력) 한국 항만들과 블라디보스톡, 보스토치니, 포시에트, 자루비노 등 극동러시아 항만들 간의 해상물류 협력 활성화**
 - 육상을 통한 운송망 연결 이전에 우선 해상물류 협력을 추진할 수 있으며, 동시에 극동러시아 지역의 도로, 항만 등 물류 환경 개선을 위한 인프라 건설 부문에서 협력을 고려할 수 있음.
- **(남북러 물류 협력) 향후 남북철도가 연결될 경우, 남북철도와 시베리아 횡단철도의 연계를 통한 물류 협력 추진**
 - 현재 논의되는 한-러 및 남북 간의 사업 가운데 운송 및 물류 협력의 가능성이 가장 높은 것으로 전망됨.
 - 2018년 9월 남북 정상회담에서 연내 남북을 연결하는 도로, 철도를 착공하기로 합의하여 향후 협력 현실화 가능성이 크게 높아짐.
- **(유라시아 운송망 연계 물류 협력) 한-러, 남북러 물류 연계를 확대하여 유라시아 지역의 다른 운송망과 연계 추진**
 - 중앙아시아, 코카서스 등 유라시아 지역 국가들은 각 국 정부, 국제금융기구의 투자와 일대일로 등의 프로젝트를 통해 교통 인프라가 빠르게 개선되고 있으므로 이 지역 운송망과의 물류망 연계를 추진할 수 있음.
 - 또한 한국은 2018년 6월 유라시아 지역의 주요 철도망을 운영하는 국제철도협력기구(OSJD)의 정회원으로 가입하여, 유라시아 국가들과의 물류 협력을 위한 대외적 환경이 개선되고 있음.²⁾

1) 신북방정책의 추진과정과 내용에 대해서는 20~23쪽의 '참고자료: 신북방정책 및 관련 정책 추진현황' 참조.

2) OSJD는 구소련과 동구권 국가 사이 국제철도협약을 맺기 위해 1956년 결성된 기구로 대륙철도를 포함한 유라시아 철도 운송과 관련한 제도와 운송협정을 마련하고 기술 분야 협력을 추진하는 등 다양한 활동을 하고 있음. 이번 가입으로 우리나라는 OSJD가 관장하는 국제철도화물운송협약(SMGS), 국제철도여객운송협약(SMPS) 등 유라시아 철도 이용에 중요한 협약들을 다른 회원국들과 체결한 것과 같은 효과를 얻게 되었음.

[그림 1] 유라시아 철도망



자료: <http://www.ksg.co.kr>

• (북극항로 물류 협력) 한·러 간에 북극항로를 주요 해상 물류 루트로 공동 이용하기 위한 협력

- 향후 러시아 북부 지역인 야말반도 등에서 에너지 개발이 활발하게 진행될 것으로 전망되며, 이곳에서 생산되는 LNG³⁾, 광물 등의 자원 운송과 연계하여 북극항로 운항에서 양국이 상호 협력할 수 있음.

II. 한·러 물류 협력의 현황과 특징

극동러시아와 한국의 수출입

- 2017년 금액 기준으로 한국은 극동러시아 교역의 24.9%를 차지하는 두 번째 교역상대국⁴⁾
- 우리나라는 극동러시아 수출 비중의 27.6%를 차지하는 최대 수출상대국이며, 극동러시아로부터 원유, 수산물, 천연가스, 석탄, 석유제품 등을 주로 수입하고 있음.
- 우리나라는 극동러시아 수입 비중의 15.4%를 점유하는 두 번째 수입상대국이며, 극동러시아 지역으로 기계 장비, 전기기기, 철강제품, 플라스틱 제품, 식료품 및 농축산 가공품 등을 주로 수출하고 있음.

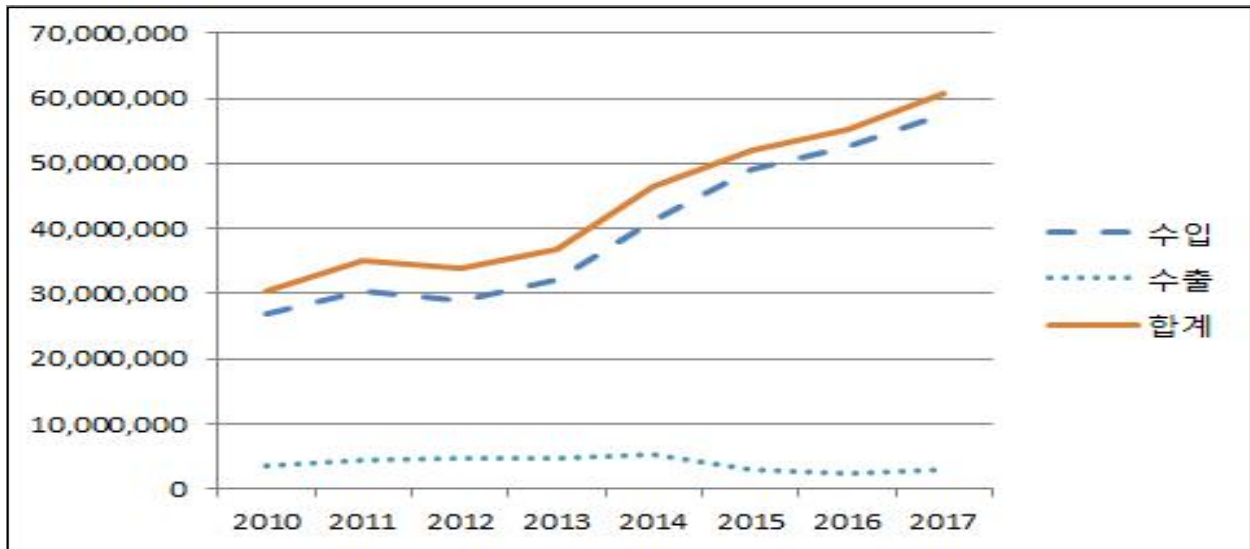
3) 야말 LNG 프로젝트에서는 사할린 LNG 사업에 이어 러시아에서는 두 번째로 2017년 12월부터 LNG가 생산되기 시작했으며, 야말 LNG-2 프로젝트에서도 2023년부터 LNG가 생산될 것으로 전망됨.
 4) 극동러시아의 최대 교역국은 중국으로 27.2%의 비중을 점유하였으며, 일본은 18.9%의 비중으로 한국 다음의 세 번째 교역국임. 극동러시아의 한국, 중국, 일본 3개국과의 교역 비중은 전체 교역의 71%를 기록함. 「2017년 극동러시아 지역의 대외교역 개관」. 『극동러시아의 관세정책』. 2018. pp. 114~116.



극동러시아 항만과 한국 항만 간의 주요 물동량

[그림 2] 한국의 대러시아 해상 수출입 규모(2010~2017년)

(단위: 톤)



- 위의 <그림 2>와 같이, 대러시아 해상 수출입 운송에서 수출은 정체되어 있으나, 수입은 러시아 석탄, 석유, 가스 도입량 증대에 따라 빠른 증가 추세
 - 수출은 2010년 360만 톤에서 2017년 300만 톤으로 다소 감소하였으나, 수입은 2010년 2,684만 톤에서 2017년에는 5,767만 톤으로 두 배 이상 증가하였음.
 - 특히, 석탄의 수입규모가 급격하게 증가하는 추세이며, 한국은 러시아산 석탄의 최대 수입국임.⁵⁾
- 한-러 간의 컨테이너 운송에서는 환적 화물의 비중이 크게 증가하고 있는 추세
 - 세계 경제 및 러시아 경제의 침체에 따라 2015~2016년에는 한국의 대러시아 컨테이너 물동량이 감소하였으나, 2017년에는 경기가 회복됨에 따라 물동량이 증가하였음.
 - 아래 <그림 3>에서 나타나듯이 환적 컨테이너 화물의 물동량 비중이 높아지고 있으며, 2017년에는 처음으로 수출입 컨테이너 물동량에 비해 환적 컨테이너 물동량이 더 많은 것으로 집계되었음.

5) 2017년 러시아는 한국에 2,200만 톤의 석탄을 수출하여 가장 많은 수출액을 기록했으며, 그 다음으로는 중국이 2,000만 톤, 일본이 1,600만 톤을 수출하였음. KPMG. 『2017년 러시아 운송 부문 개관』. 2018. p. 13.



[그림 3] 대러시아 컨테이너 수출(환적 포함) 물동량

(단위: TEU)

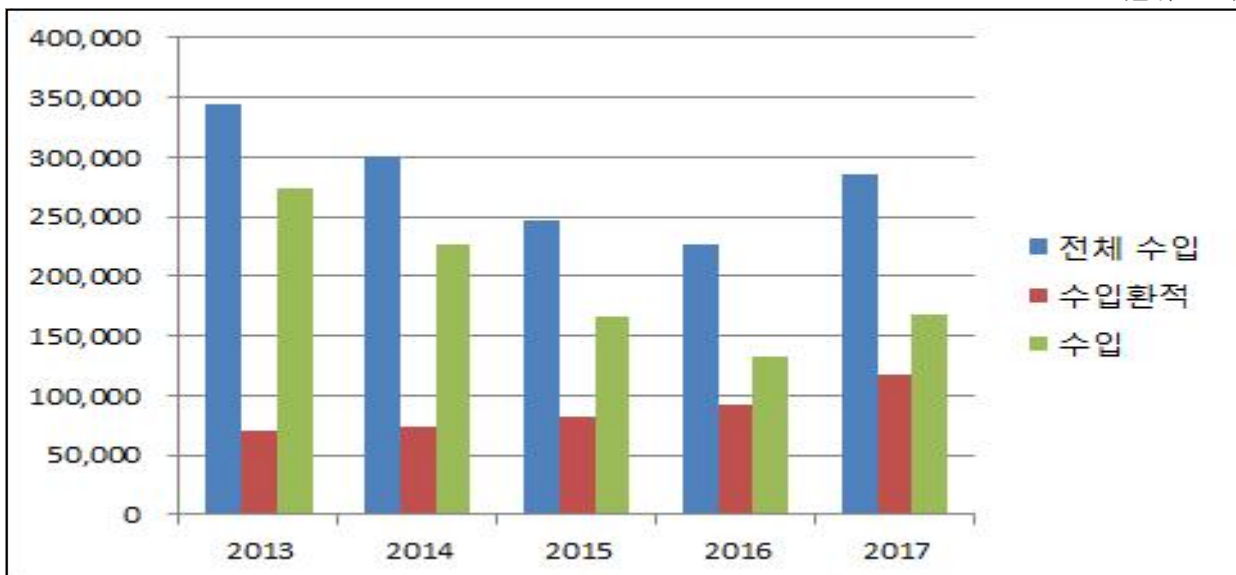


자료: 관세청

- 전체 수출에서 차지하는 수출 환적의 비중은 지속적으로 증가하고 있으며(2013년 56%, 2015년 56.4%, 2017년 62.8%), 전체 수입에서 수입 환적의 점유율도 2013년 이후 꾸준히 증가세를 기록하고 있음 (2013년의 20.4%에서 2015년 32.9%, 2017년 41.2%로 상승).

[그림 4] 대러시아 컨테이너 수입(환적 포함) 물동량

(단위: TEU)



자료: 관세청

[그림 5] 대러시아 컨테이너 수출, 수입, 수출입, 환적 물동량

(단위: TEU)



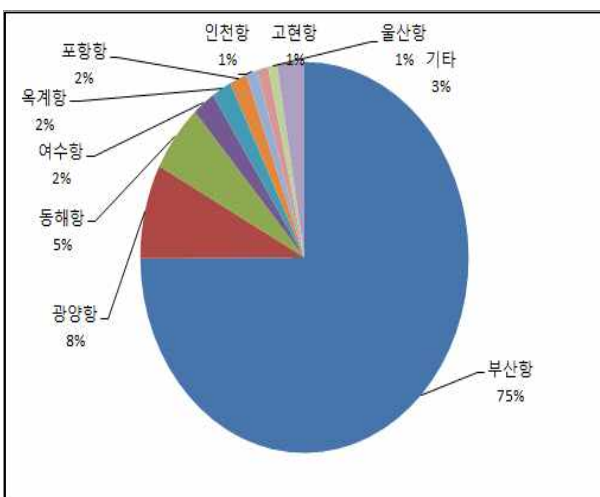
자료: 관세청

- 국내 항만 가운데는 부산항이 절대적인 물동량 비중을 차지하고 있음
- 아래 <그림 6>과 같이, 국내 항만 가운데 부산항의 대러시아 수출 비중은 2011년의 75%에서 2014년에는 63%로 다소 감소하였으나, 2017년에는 88%에 이르는 높은 비중을 차지하고 있음.
- 부산항 이외에는 광양항, 울산항, 통영항 등의 수출 비중이 높으나, 수출 규모는 매년 변동폭이 큰 것으로 나타남.

[그림 6] 한국 항만의 대러시아 수출 비중 (2011년, 2017년)

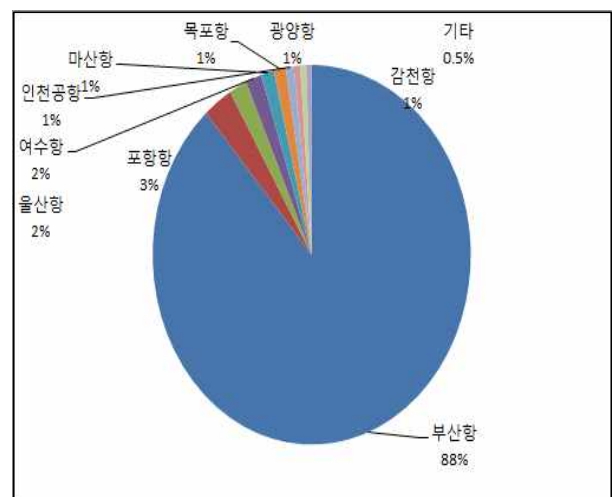
(단위: 비중)

<2011년>



자료: 관세청

<2017년>



자료: 관세청



[그림 7] 부산항의 대러시아 항만 컨테이너 처리실적

(단위: 천 TEU)



자료: 관세청

- 위의 <그림 7>에서 나타나듯이, 러시아 경제의 침체로 2014~2016년, 부산항의 대러시아 컨테이너 수출입 물동량이 감소하였으나, 부산항의 대러시아 환적 화물은 2014년 이후 수출입 물량보다 많은 물동량을 기록하고 있음. 특히, 2016년의 환적화물은 2015년에 비해 45%의 물동량 증가율을 나타내고 있음.
- 부산항의 대러시아 컨테이너 수출에서 환적의 비중은 2011년 63.1%에서 2016년에는 65%로 증가하였으며, 대러시아 수입에서 환적의 비중은 2011년의 24.1%에서 2016년에는 49.9%로 두 배 이상 증가하였음.⁶⁾
- 이에 따라 향후 세계 6번째 규모이며, 국내 최대 컨테이너 항만인 부산항과 극동러시아 항만을 연계한 컨테이너 환적 화물의 증가가 전망됨.

Ⅲ. 극동러시아 지역 물류의 특징과 주요 정책

1. 러시아 항만 물류의 현황 및 특징

2017년 러시아 항만물류 현황과 특징

- 2017년 러시아 전체의 항만 물동량은 2016년에 비해 9% 증가한 7억 8,697만 톤을 기록⁷⁾
- 건화물에서는 석탄과 컨테이너, 곡물이 주요 운송 품목이며(석탄 41.4%, 컨테이너 12.7%, 곡물 12.6% 등), 액화물에서는 원유, 석유제품, 가스 등이 주요 운송 품목임(원유 61.2%, 석유제품 34.2%, 액화가스 3.6% 등).

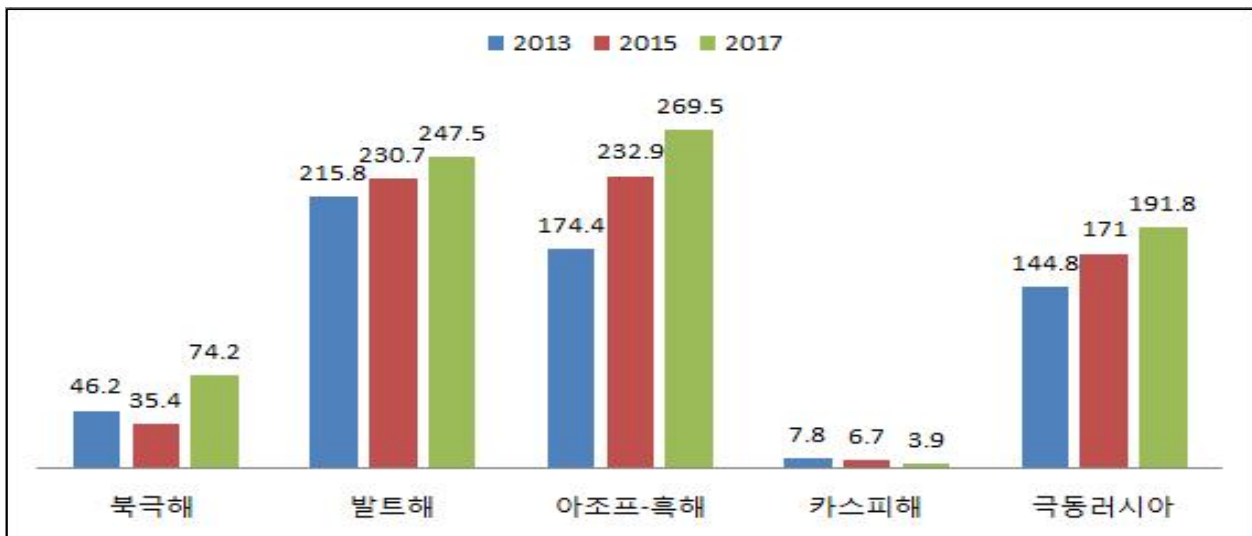
6) 『2017 항만·공항 물류통계집』. 부산발전연구원. 2018년 1월. p. 56; p. 66.

7) 건화물은 3억 7,294만 톤(11.1% 증가), 액화물은 4억 1,403만 톤(7.2% 증가)을 기록함. 품목별로는 건화물은 석탄 1억 5,440만 톤, 컨테이너 4,820만 톤, 곡물 4,780만 톤, 철금속 2,820만 톤, 광물성 비료 1,760만 톤, 냉동화물 310만 톤 등이며, 액화물은 원유 2억 5,320만 톤, 석유제품 1억 4,150만 톤, 액화가스 1,470만 톤 등으로 구성되어 있음. <http://portnews.ru> 2018년 1월 12일

- **에너지 자원 위주의 수출 화물이 가장 큰 비중을 차지하고 있음.**
 - 수출화물의 비중이 높으며, 이는 석유, 천연가스, 석탄 등 에너지 수출이 많은 교역 특성에 따른 것임.
 - 수출화물은 6억 650만 톤, 수입은 3,610만 톤, 환적 화물은 5,820만 톤, 연안운송은 8,600만 톤을 기록함.
- **해역별 물동량은 유럽 지역으로 운송하는 항만 물동량의 비중이 높으나, 극동러시아 비중도 증가 추세**
 - 중량 기준으로 2013년과 비교하여 2017년에는 기후변화 등의 영향으로 북극해의 물동량이 크게 증가하였으며(60.6%), 아조프-흑해는 54.5%, 극동러시아 지역은 32.5%, 발트해는 14.7% 증가함.
 - 해역별 물동량은 아조프-흑해 2억 6,954만 톤(34.2%), 발트해 2억 4,749만 톤(31.4%), 극동해역 1억 9,176만 톤(24.3%), 북극해 7,420만 톤(9.4%), 카스피해 398만 톤(0.05%) 등임.

[그림 8] 러시아 해역별 물동량

(단위: 백만 톤)

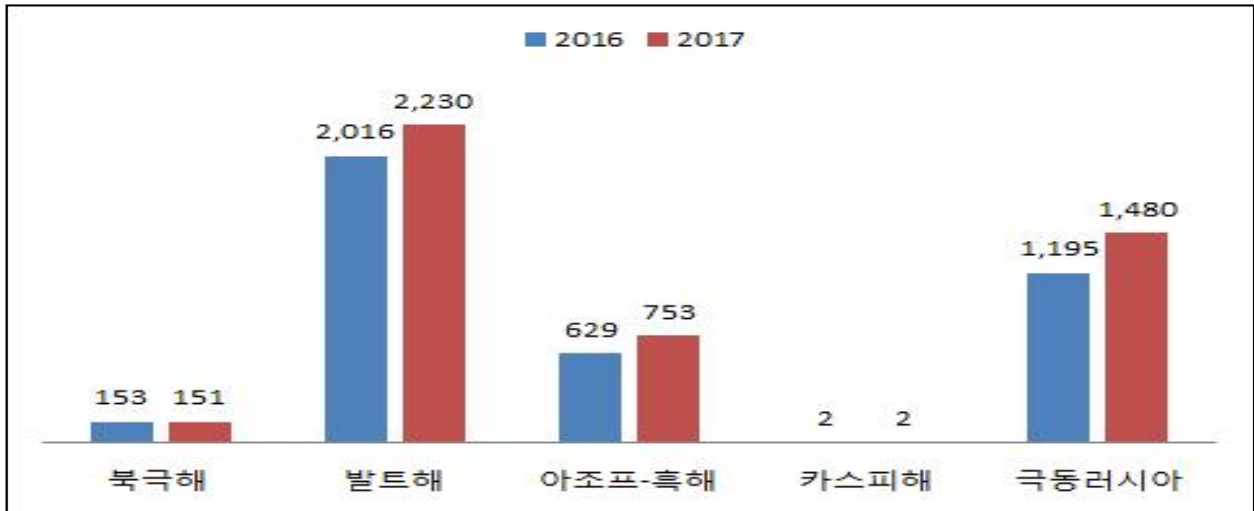


자료: <http://periskop.livejournal.com>; Образ российского транспортного сектора в 2017 году(2017년 러시아 운송 부문 현황). p. 30.

- 중량 기준으로 극동러시아 지역은 아조프-흑해, 발트해에 이어 3위이나(위의 <그림 8>), 컨테이너 운송에서는 발트해에 이어 2위를 기록하였음(아래 <그림 9>).

[그림 9] 러시아 해역별 컨테이너 물동량

(단위: 천 TEU)



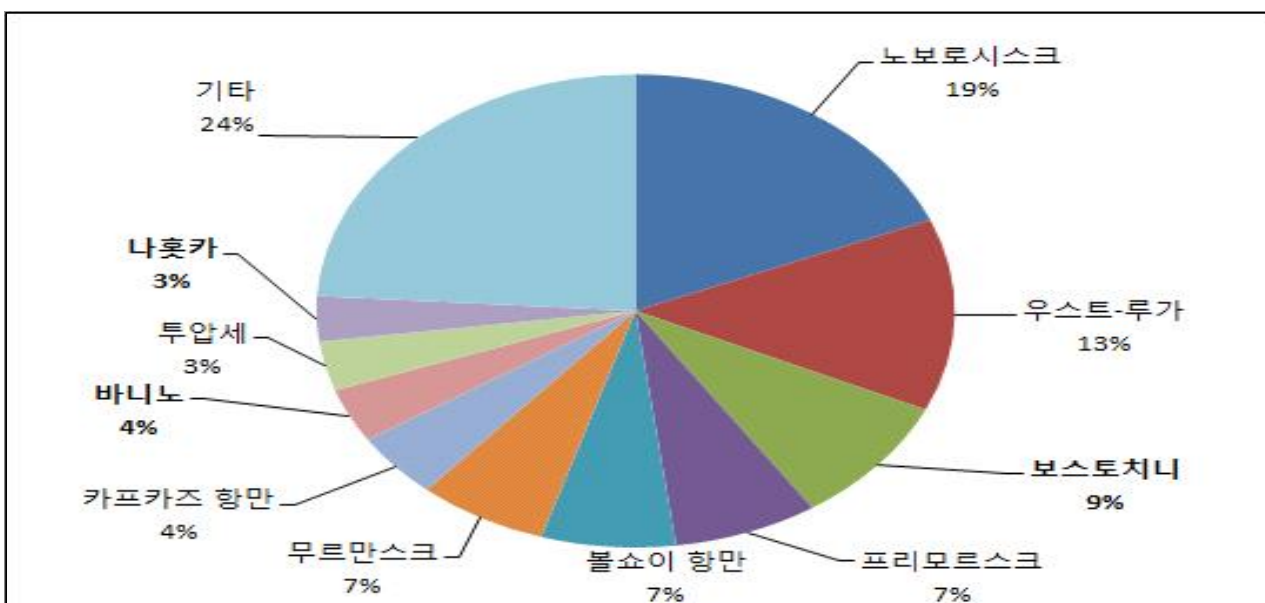
자료: KPMG. 『2017년 러시아 운송 부문 개관』, 2018.

• 러시아 물동량 기준 10대 주요 항만

- 러시아에서 가장 물동량이 많은 항만은 흑해의 노보로시스크 항만이며, 북서 지역의 우스트-루가 항만과 극동러시아의 보스토치니 항만이 그 뒤를 잇고 있음(아래 <그림 10>).
- 물동량 기준 10대 항만에는 극동러시아의 보스토치니(전체의 9%), 바니노(4%), 나훗카(3%) 등 3개 항만이 포함되었음.

[그림 10] 러시아 10대 주요 항만 (2017년)

(단위: 백만 톤)



자료: <http://periskop.livejournal.com>

극동러시아 항만물류 현황과 특징

- 2017년 극동러시아 항만 물동량은 전년대비 3.3% 증가한 1억 9,176만 톤⁸⁾
- 극동러시아 항만의 물동량 비중은 2017년 24.4%로 2011년의 23.4% 보다는 증가하였으나, 2015년의 25.3%에 비해서는 다소 감소함.
- 극동러시아 남부 지역에는 블라디보스톡, 보스토치니, 자루비노 등 주요 항만들이 위치해 있으며, 이 항만들은 시베리아 횡단철도로 연결되며, 하산-나진으로 연결되는 철도를 통해 북한과 연결되는 특징이 있음.

[그림 11] 극동러시아 남부 지역의 주요 항만들



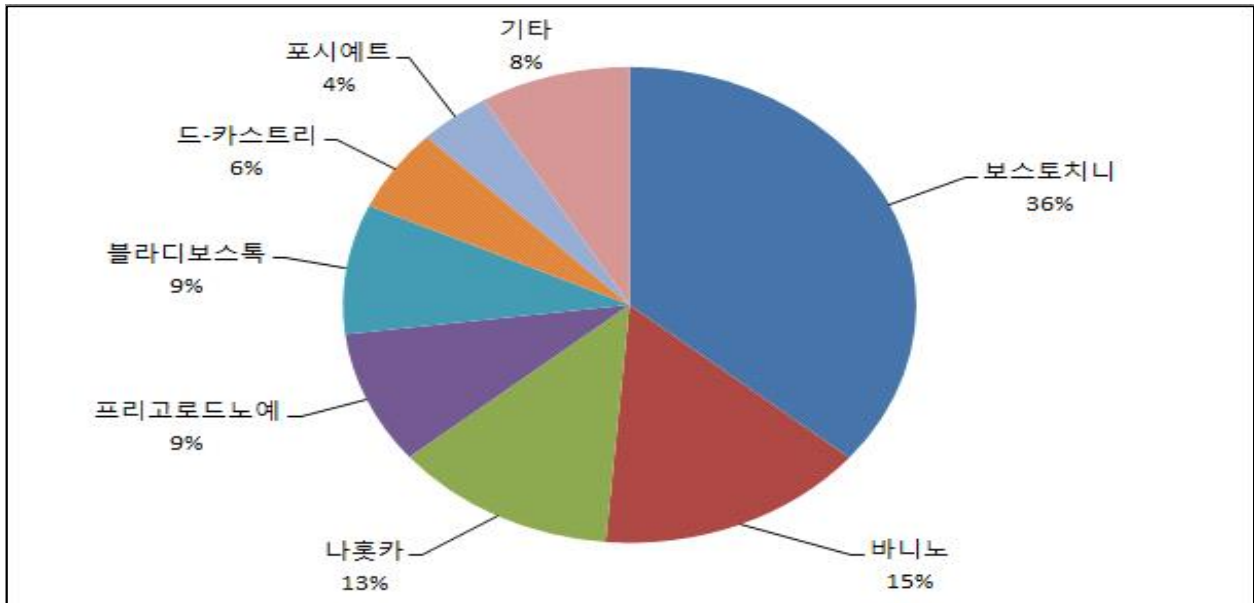
자료: 에너지경제(<http://www.ekn.kr>). 2018년 1월 20일

- 항만별 물동량은 3대 주요 항만의 비중이 높으며, 점차 집중 추세
- 2017년 극동러시아 항만의 물동량 비중은 아래 <그림 12>와 같이 7대 주요 항만 물동량이 전체의 92%를 차지하고 있음.
- 또한 보스토치니 36%(6,920만 톤), 바니노 15%(2,920만 톤), 나호트카 13% 등 극동 3대 항만이 전체의 64%를 점유하고 있음.
- 아래 <그림 13>에서와 같이 2017년의 항만별 물동량은 2013년과 비교하여, 최대항만인 보스토치니의 물동량 증가가 가장 크며(43.3%), 세 번째 항만인 나호트카(31.5%)와 두 번째 항만인 바니노(22.7%)의 증가율이 그 다음으로 높아 주요 3대 항만으로 화물이 집중되고 있는 추세임.

8) 건화물 1억 1,746만 톤(5.8% 증가), 액화물 7,430만 톤(0.3% 감소)을 기록함. <http://portnews.ru> 2018년 1월 12일; <http://avelana.ru> 2018년 2월 7일.



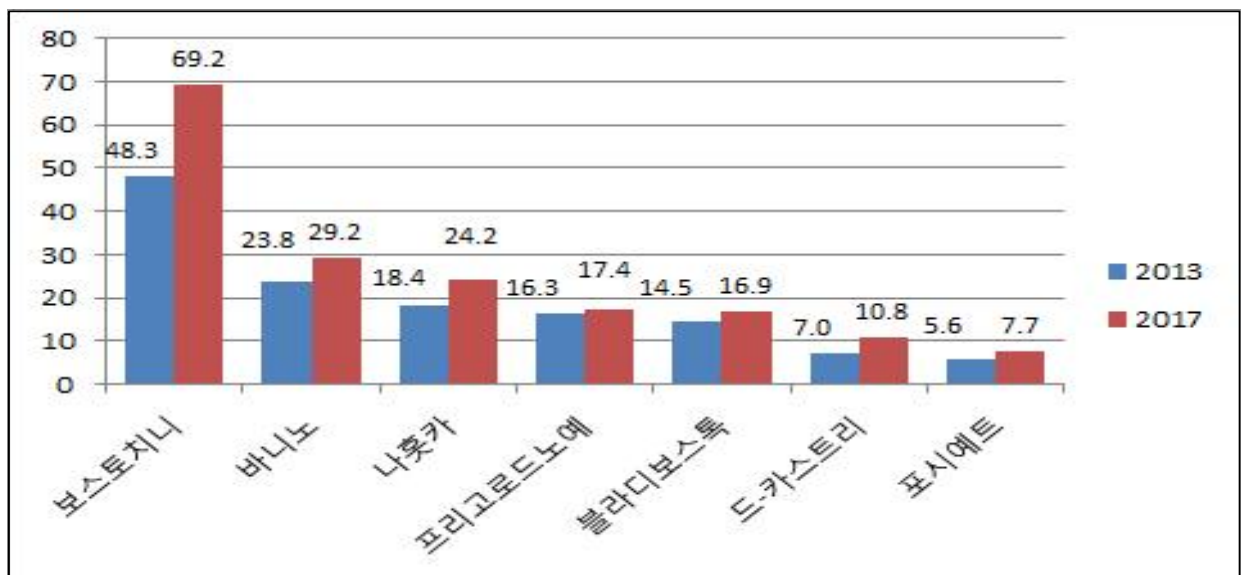
[그림 12] 극동러시아 항만별 물동량 비중 (2017년)



자료: <http://periskop.livejournal.com>

[그림 13] 극동러시아 주요 항만물동량 (2013년과 2017년)

(단위: 백만 톤)



자료: <http://periskop.livejournal.com>

• 극동러시아 지역은 컨테이너 물동량이 급격하게 증가 추세

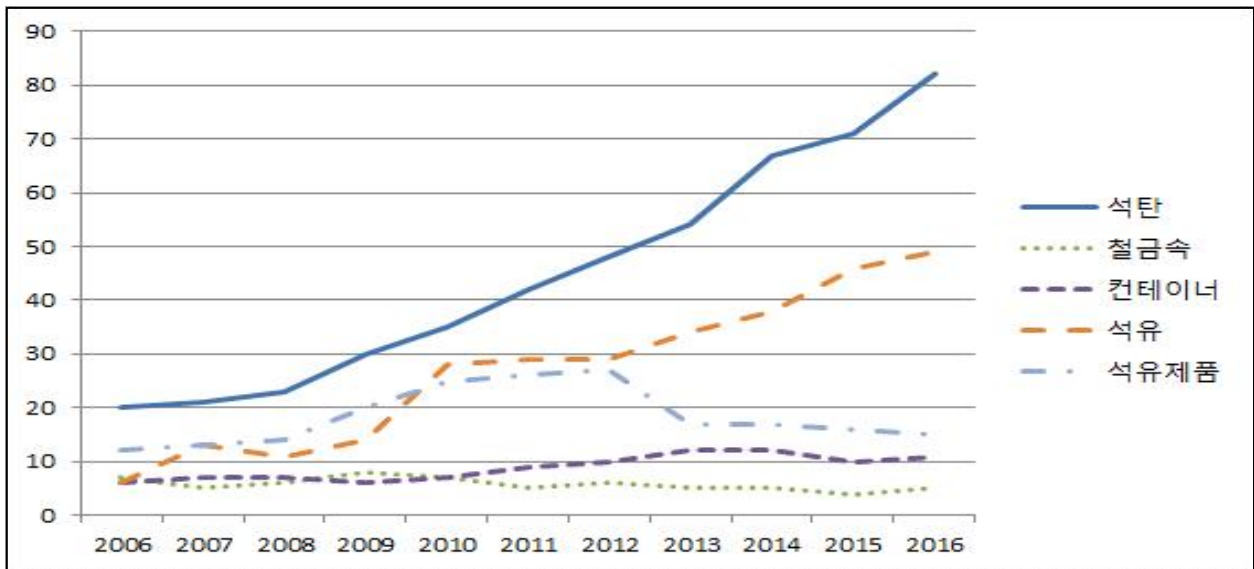
- 2017년 컨테이너 물동량은 전년대비 23.9% 증가한 148만 TEU를 기록하여, 러시아 전체 컨테이너 물동량 증가율인 15.5%를 크게 상회하고 있음.⁹⁾
- 블라디보스톡은 러시아의 두 번째 규모의 컨테이너항이며(전체 물동량의 18.2%), 보스토치니는 네 번째 규모의 컨테이너 항만임(8.2%).¹⁰⁾

• 극동러시아 항만 물류 품목의 특징

- 극동러시아 항만의 물동량에서는 석탄이 가장 많으며, 석유, 석유제품, 컨테이너, 철금속 순으로 높은 물동량을 기록하고 있음.
- 아래 <그림 14>에서 나타나듯이, 다른 품목들에 비해 석탄과 석유의 물동량이 2010년 이후 급격하게 증가 추세를 기록하고 있으며, 이는 한국 등 동북아시아 국가들로의 수출량 증대에 따른 것임.

[그림 14] 극동러시아 항만의 주요 품목별 물동량

(단위: 백만 톤)



자료: www.vedomosti.ru 2017년 10월 5일

9) <http://port.today> 2018.01.23

10) <http://avelana.ru>. 항만별로는 블라디보스톡 83만 876 TEU, 보스토치니 37만 790 TEU, 코르사코프 12만 4,320 TEU, 페트로파블롭스크-캄차트카 8만 톤 등임. 한편, 러시아 최대 컨테이너 항만은 발트해의 상트-페테르부르크 항으로 전체 물동량의 41%를 점유하고 있으며, 세 번째는 흑해의 노보로시스크 항으로 전체의 7%를 기록하고 있음.

2. 극동러시아에서의 러시아 정부의 주요 물류 정책

교통 인프라 개선을 통해 극동러시아 운송물류의 발전 추진

- 내륙과 해상을 연결하는 '프리모리예-1, 2' 등의 운송망 현대화 프로젝트 추진
 - 중국과 연해주 남부의 내륙 지역에서 극동러시아의 항만으로 연결되는 '프리모리예-1, 2'의 철도 및 도로 건설과 개보수, 항만시설 개선 등 운송망 현대화 프로젝트가 중국의 투자를 통해 추진되고 있음.
 - '프리모리예-1'은 하얼빈에서 무단장, 쉰이펀허, 파그라니치니, 우수리스크를 거쳐 극동러시아의 블라디보스톡, 보스토치니, 나훗카 항 등으로 연결되며, '프리모리예-2'는 장춘에서 길림, 훈춘을 거쳐 자루비노 항으로 연결됨.
 - 이 운송망을 통한 물동량은 대부분 러시아에서 중국으로의 수출 물동량이며, 2017년 기준으로 '프리모리예-1'을 통한 수출입 물동량 1,010만 톤 가운데 러시아에서 중국으로의 수출 물동량은 990만 톤임. 또한 '프리모리예-2'를 통한 250만 톤의 수출입 물동량 가운데 러시아의 대중국 수출물동량은 249.5만 톤을 기록함.¹¹⁾
 - 러시아 정부는 운송망 건설과 항만 인프라 개선을 통해 2030년까지 이 운송망을 통해 2,300만 톤 이상의 곡물, 180만 TEU의 컨테이너가 운송될 수 있을 것으로 전망하고 있음.

[그림 15] 중국 동북지역과 러시아 항만을 연결하는 '프리모리예 1, 2' 프로젝트



자료: 서종원, 한은영, 『프리모리예 국제운송회랑 개발 현황 및 협력 방향』, 한국교통연구원, p. 6.

- 주요 수출품인 석탄의 환적 활성화를 위해 석탄 터미널의 건설(보스토치니, 바니노, 나훗카 등)과 향후 수출 잠재력이 높은 곡물 수출 활성화를 위한 곡물 터미널 건설(자루비노 등)이 추진되고 있음.
- 또한 컨테이너 수출과 환적 시스템 개선을 위한 컨테이너 터미널 건설 및 설비 현대화를 추진하고 있음 (블라디보스톡, 보스토치니, 자루비노 등).

11) 러시아 극동개발부, 『러시아 극동발전에 관한 연례 보고서』, 2018년, pp. 95~96.

- 캄차트카의 페트로-파블롭스크 항만은 향후 북극항로와 연결되는 물류항만으로 개발 전망
- 야말 LNG 사업의 최대 지분을 보유한 러시아 '노바텍(Novatek)'사는 캄차트카 지역에 연 2천만 톤의 LNG 물동량을 처리할 수 있는 LNG 환적 터미널 건설을 계획하고 있음.

러시아 정부의 중국, 일본과의 협력 추진

- (중국) 항만 물류 활성화, 중국 내륙 지역과 항만의 운송망 연결 등에서 협력을 추진하고 있음.
- 중국 기업들은 2015년부터 훈춘과 극동러시아의 자루비노, 부산항을 연결하는 화물 운송 노선과 2016년부터 훈춘, 나진을 통해 상해로 연결되는 노선을 운영하고 있음.
- 중국은 2018년에 훈춘~블라디보스톡 고속철을 착공할 계획이며, 헤이룽장성의 국경도시인 러시아의 블라고베센스크와 중국의 헤이허 간에 2016년 12월부터 1km에 달하는 국경대교 건설이 2019년 12월 완공을 목표로 진행되고 있음.¹²⁾

[그림 16] 중국의 대러시아 물류 협력 정책



자료: 한국경제신문 2018년 9월 12일

- (일본) 러시아 기업과 공동으로 북극항로를 통한 LNG 운송 부문에서 협력 추진
- 세계 최대의 LNG 수입국인 일본은 러시아와 함께 공동으로 북극항로를 통한 동북아시아 지역으로의 LNG 운송망을 개척하고자 함.
- 일본의 '마루베니(Marubeni)'는 러시아의 '노바텍(Novatek)'과 함께 캄차트카 LNG 환적터미널 건설 참여를 추진하고 있으며, 향후 이 터미널 건설을 통해 LNG 물류 비용이 크게 절감될 수 있을 것으로 전망됨.

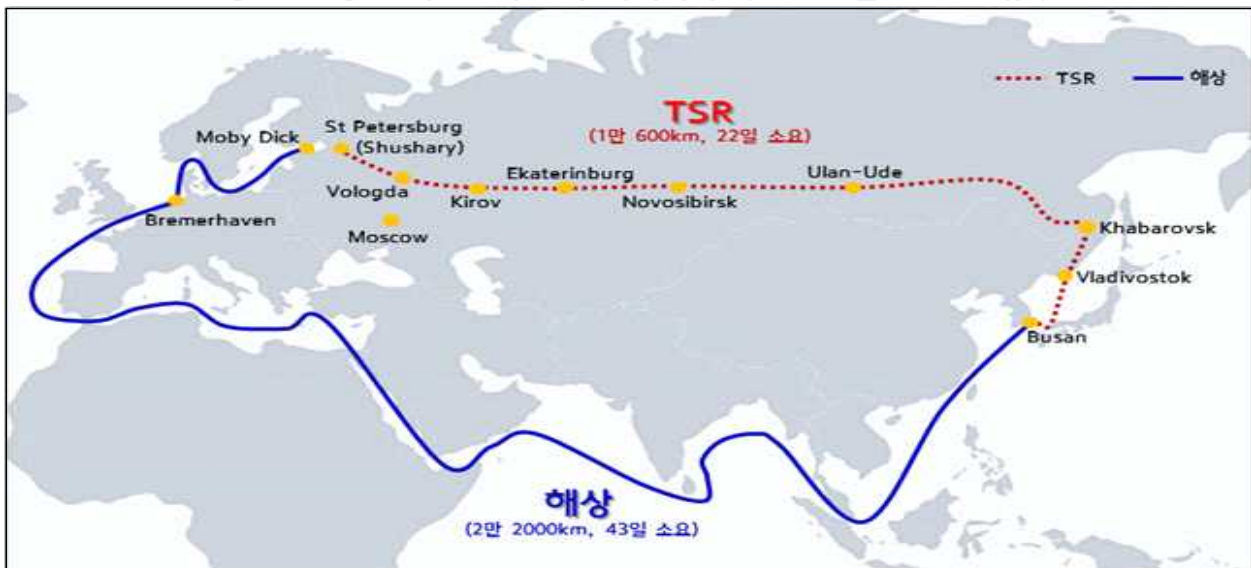
12) <https://news.rambler.ru> 2018.8.22

IV. 한·러 물류 협력 방안

한·러 간 항만 및 항만-철도 연계 물류 협력 추진

- (컨테이너 환적항 연계) 컨테이너 환적물류 활성화를 위한 극동러시아 항만과 한국 항만의 연계
 - 한·러 컨테이너 환적 물동량의 증가세를 고려하여, 세계3대 환적항만인 부산항을 비롯한 포항, 울산항, 평택항, 광양항 등을 극동러시아 항만과 연계한 환적 항만으로 육성하는 방안을 고려할 수 있음.
 - 이를 위해 정부와 지자체 간의 협력으로 향후 물동량 증가가 전망되는 러시아와 유라시아 지역의 환적 화물을 유치하기 위해 환적 시설 개선, 환적항 마케팅 등의 방안을 모색할 필요가 있음.
 - 또한 국내항만의 환적항 육성을 위해 중국, 일본, 대만, 동남아시아 항만들과의 피더(Feeder) 네트워크를 구축할 필요가 있음.

[그림 17] '현대글로벌비스'의 시베리아 횡단철도를 통한 물류망



자료: 한겨레신문 2018년 8월 14일

- (시베리아횡단철도 활용) 극동러시아 항만과 시베리아횡단철도와 연계한 물류망 구축
 - 한·러 간에 양국의 철도청, 물류기업들 간의 협력을 통해 해상, 육상을 통한 정기적인 화물 운송망을 구축을 고려할 필요가 있으며, 위의 <그림 17>에서와 같이 '현대글로벌비스'는 2018년 8월부터 시베리아 횡단철도를 이용한 정기 운송망을 개설하였음.¹³⁾

13) 블라디보스톡~상트페테르부르크 구간의 주 1회 정기 급행 화물열차(블록트레인: 기착지 없이 출발지와 도착지를 급행으로 연결한 전용 열차 시스템)를 운영하며, 상트페테르부르크 현대자동차 공장에 자동차 부품을 운송하고 있으며, 전체 운송에는 22일이 소요됨(해상운송 2일, 하역 및 통관과 환적 8일, 철도 운송 12일). 한겨레신문 2018년 8월 14일.

남-북-러 물류 협력 추진

• (남북러 항만 연계) 한국과 북한, 극동러시아 항만 연계를 통한 물류 협력

- 남북 협력이 활성화 될 경우, 북-러 간 철도와 북한의 나진항을 통해 유라시아 지역의 화물을 한국의 항만으로 운송하는 방안을 적극적으로 추진할 수 있으며, 2014년과 2015년에 시베리아에서 생산된 러시아산 석탄을 세 차례에 걸쳐 나진항을 통해 도입한 사례를 참고할 수 있음.¹⁴⁾

[그림 18] 나진항을 통한 남북러 해상 물류



자료: 연합뉴스 2018년 7월 12일

- 러시아 정부도 극동러시아 지역을 통과하는 물류 항만으로 나진항을 활용하는 것에 큰 관심을 가지고 있으므로, 한-러 간에 나진항을 통한 물류망 개설과 물동량 확보, 환적 시스템 개선 등 협력을 추진할 필요가 있음.¹⁵⁾
- 또한 나진항이 위치한 북한의 나선 경제특구가 중국, 러시아와 지리적으로 가까운 장점에 따라 향후 발전할 잠재력이 높은 것을 고려할 때, 나진항을 통한 남-북-러 물류망을 구축하는 것은 큰 의미가 있음.

• (남-북-러 철도 연계) 남북 철도와 시베리아 횡단철도의 연결 추진

- 북한은 철도 연계에 긍정적인 입장이며, 2018년 블라디보스톡 동방경제포럼의 남-북-러 3각 협력 세션에 참가한 북한 대표는 남북철도와 시베리아 철도 연결이 실현 가능한 사업이라고 언급한 바 있음.¹⁶⁾

14) 나진-하산 프로젝트는 유엔 안보리의 대북제재에 해당되지 않음. 2017년 8월 북한에 석탄 수출을 금지하는 안보리 결의 2371호가 통과되었으나, 러시아의 요청으로 9월 안보리 결의 2375호를 통해 제3국산 석탄을 북한 나진항을 통해 수출하는 경우는 예외로 인정되었음. 인터팍스(<https://www.interfax.ru>) 2018년 9월 5일.

15) <http://rasoncontrans.com> 러시아-북한 합작기업인 '나선콘트랜스'의 70% 지분은 러시아 철도청이 보유하고 30%는 북한 측이 보유함. 러시아 정부는 2008년 북-러 합작으로 '나선콘트랜스'를 설립하여 물류기지 건설을 추진하고, 2008년부터 2014년까지 나진항과 러시아 하산을 연결하는 철도 54km 구간을 개보수하는 동시에 나진항 3호 부두의 현대화 공사를 실시한 바 있음.

16) 한국경제신문 2018년 9월 12일

- 2018년 9월 19일 평양에서 개최된 남북정상회담에서 연내에 남북 도로와 철도 연결 공사에 착수하기로 합의하였으며, 이를 통해 향후 철도를 통한 남북 및 남·북·러 물류 협력이 현실화 될 가능성이 높아짐.

[그림 19] 남북 도로, 철도 연결망



자료: 매일경제 2018년 9월 20일

한·중·러 물류 연계 협력

- **자루비노 등 극동러시아 항만을 통해 우리나라의 수출품이나 환적 화물의 동북 3성으로 공급**
 - 부산항과 극동러시아 항만을 연계하여 훈춘을 거쳐 동북 3성 지역으로 물류를 공급할 수 있으며, 2013년 현대상선과 포스코가 공동으로 투자하여 개발한 훈춘의 “현대물류단지”를 활용할 수 있음.
 - 특히, 러시아, 중국, 북한과 철도로 연결될 수 있는 지리적 장점을 가진 자루비노 항이 향후 한·중·러를 연계하는 유망한 운송, 물류 기지가 될 수 있음.
 - 이를 위해서는 극동러시아 항만의 인프라 개발과 현대화가 필요하며, 우리 기업들이 자루비노를 비롯한 극동러시아 항만의 곡물터미널 건설 등 항만 개발에 참여할 필요가 있음.

북극항로를 통한 물류 협력 활성화

- **북극항로를 이용하는 선박의 운송을 위해 한·러 물류 협력, 항만 서비스 등의 협력을 추진할 수 있음.**
 - 자원 개발 활성화와 기후 온난화에 따른 해빙면적의 감소 등으로 북극항로의 필요성과 경제성이 점차 높아짐에 따라, 러시아 정부에서 북극항로 활성화 정책을 추진하고 있으므로 한국은 러시아와 북극항로를 통한 물류 협력을 추진할 필요가 있음.
 - 한·러 협력을 통해 향후 국내 항만들을 북극항로의 기항, LNG 벙커링, 선박 수리 서비스 등을 제공하는 **특화된 항만으로 발전시키는 방안**을 추진할 수 있음.
 - 이미 부산시, 울산시 등의 지자체에서는 북극항로 활성화에 대비한 한·러 간의 물류협력 방안을 추진하고 있음(아래 참고자료 참조).



<참고자료> 지자체의 한·러 물류 협력 추진 전략

- **(울산시) 북극항로 연계 협력, 경제자유구역 지정, 교류 활성화 등¹⁷⁾**

- 북극 자원 및 화물 운송을 위한 항만 인프라 구축과 북극항로 활성화를 추진하고 있으며, 이와 관련하여 LNG 벙커링 사업을 위한 연구를 추진하고 있음.
- 조선, 자동차, 석유화학 등이 발전한 산업여건을 활용하여 북방경제협력 활성화를 위해 '울산경제자유구역' 지정을 추진하며, 향후 북한의 경제지대와 산업협력을 추진하는 방안을 고려하고 있음.
- 울산항과 극동러시아 연해주, 하바롭스크, 아무르 등 지역과의 에너지 및 물류, 관광 부문에서 상호 협력을 추진하고 있으며, 시에 북방협력을 담당하는 '북방경제협력특별위원회'의 구성을 추진하고 있음.

- **(포항시) 영일만항을 통한 북한 제철소와의 물류 협력, 북방협력 TF 설립**

- 포항의 영일만항과 북한의 청진항 간의 연계를 통해 북한 최대 제철소인 김책제철소와의 물류 협력을 추진하고자 함.
- 2018년 11월 '제1차 한국-러시아 지방협력 포럼' 개최를 준비하고 있으며, 북방협력 추진을 위해 시에 '북방교류협력 태스크포스팀'을 신설하였음.

- **(부산시) 북방 복합물류 운송항로 활성화 및 환적항의 역할 확대**

- 중국의 훈춘에서 러시아의 자루비노 항만을 거쳐 부산항으로 연결되는 기존의 물류망에 나진항 등 북한 항만을 포함하여, 남·북·중·러를 연결하는 육상 및 해상 복합물류 운송 활성화를 추진하고자 함.
- 국내 최대 컨테이너 환적항인 부산항의 장점을 활용하여, 러시아의 4대 컨테이너 항만인 블라디보스톡, 보스토치니와 연계하는 환적항으로의 발전을 추진함.
- 국내 최대의 항만을 보유한 장점과 러시아, 중국, 일본 등을 연결할 수 있는 부산의 지리적인 이점을 활용하여 북방과 남방을 연결하는 물류항으로의 발전을 추진함.

17) UDI 이슈리포트 № 150; № 155; № 156 각 호. 울산발전연구원. 2018년.



< 참 고 문 헌 >

서종원, 한은영, 「프리모리에 국제운송회랑 개발 현황 및 협력 방향」. 한국교통연구원. 2018년

『항만하역요람』. 한국항만물류협회. 2017년.

『2017 항만·공항 물류통계집』. 부산발전연구원. 2018년 1월

『UDI 이슈리포트』. 울산발전연구원. 2018년. № 150; № 155; № 156 각 호.

<https://www.bukbang.go.kr> 북방경제협력위원회

<http://president.globalwindow.org>

www.hankookilbo.com 한국일보 2018년 5월 2일

<https://www.naeil.com> 내일신문. 2018년 4월 25일

<http://www.ekn.kr> 에너지경제 2018년 1월 20일

www.hani.co.kr 한겨레신문 2018년 8월 14일; 2018년 8월 15일

www.etoday.co.kr 이투데이 2018년 6월 19일

www.hankyung.com 한국경제신문 2018년 9월 12일

www.yonhapnews.co.kr 연합뉴스 2018년 7월 12일

<http://mk.co.kr/> 매일경제신문 2018년 9월 20일.

www.customs.go.kr 관세청

Министерство дальнего востока. *Ежегодный национальный доклад о развитии дальнего востока российской федерации*(러시아 극동개발부, 『러시아 극동발전에 관한 연례 보고서』. 2018년)

Обзор внешнеэкономической деятельности дальнего востока за 2017 год. *Таможенная политика России на дальнем востока*. № 1. 2018.(『2017년 극동러시아 지역의 대외교역 개관』. 『극동러시아의 관세정책』. 2018)

KPMG. *Обзор российского транспортного сектора в 2017 году*. 2018. (KPMG. 『2017년 러시아 운송 부문 개관』. 2018)



<https://www.interfax.ru> 2018년 9월 5일

www.vedomosti.ru 2017년 10월 5일

<http://portnews.ru> 2018년 1월 12일

<https://news.rambler.ru> 2018년 8월 22일

<http://port.today> 2018년 1월 23일

<http://periskop.livejournal.com>

<http://avelana.ru> 2018년 2월 7일

<http://rasoncontrans.com> 나선콘트런스



<참고자료> 신북방정책 및 관련 정책의 추진 현황

신북방정책과 ‘한반도 신경제’ 및 ‘동아시아철도공동체’ 구상

• 신북방정책의 목적과 필요성

- (목적) 러시아, 중앙아시아, 몽골 등을 비롯한 유라시아 국가들과 에너지, 운송, 제조업, 농업 등 다양한 부문에서 협력을 추진하여 한국의 경제협력의 영역을 확대하는 것을 목적으로 함.
- (필요성) 남북 분단으로 인한 한반도 운송망의 단절성과 중동 정세 불안으로 인한 에너지 공급의 불안정성을 극복하기 위해 유라시아 대륙과의 물류망 구축, 안정적인 에너지 수입노선 확보 등이 필요함. 아울러 우리 기업의 해외 진출 확대를 위해 이 지역 국가들과의 산업협력을 추진할 필요가 있음.
- (특징) 러시아를 비롯한 유라시아 지역 국가들은 에너지, 운송망 등의 인프라 개발과 산업발전을 위한 대외경제협력 수요가 매우 높음. 따라서 정부 간의 협력과 지원으로 대규모 투자가 필요한 경제협력을 통해 성과를 거둘 수 있는 잠재력을 가지고 있음.

• 현재까지 정부의 신북방정책 및 관련 정책의 추진 현황

- 신북방정책은 2017년 12월 북방경제협력위원회 출범으로 공식화 되었으며, 나인브리지 전략(2017년 9월 블라디보스톡 제3차 동방경제포럼에서 문재인 대통령 발표), 중점 추진과제(2018년 6월 발표) 등을 통해 추진되고 있음.
- 한반도 신경제 구상과 3대 벨트(2017년 7월 국정과제, 2018년 4월 남북정상회담에서 제시)을 통한 한반도의 경제협력과 이를 통한 러시아, 중국 등과의 협력 추진을 제안함.
- 동아시아 철도공동체 구상(2018년 8월 발표)을 통한 한반도 철도와 유라시아 대륙 철도와의 연계를 제안함.

• (신북방정책) 러시아, 중앙아시아를 비롯한 유라시아 지역과의 정치, 경제 협력 추진

- (극동러시아 개발협력) 러시아 정부는 극동발전전략을 수립하며, 극동개발부를 설립하고, 동방경제포럼을 개최하는 등 극동러시아 지역 개발 정책을 적극 추진하고 있으며, 우리는 이에 대응하여 주요 산업 부문에서 양국 기업들 간의 협력을 추진할 수 있음.
- (9개의 협력 부문) 수산, 농업, 전력, 철도, 북극항로, 가스, 조선, 항만, 산업단지 등 한-러 양국이 관심을 가진 부문을 중점적으로 추진하고자 함.¹⁸⁾
- (목표와 추진과제) 신북방정책을 추진하는 ‘북방경제협력위원회’는 아래 <그림 1>에서와 같이, 2018년 6월 4개의 목표를 제시하고, 14대 중점 추진과제를 구체적으로 제안하였음.

18) 2017년 9월 7일 블라디보스톡에서 개최된 제3차 동방경제포럼에서 문재인 대통령이 제안함.

[그림 1] 신북방정책의 중점 추진과제



자료: 북방경제협력위원회

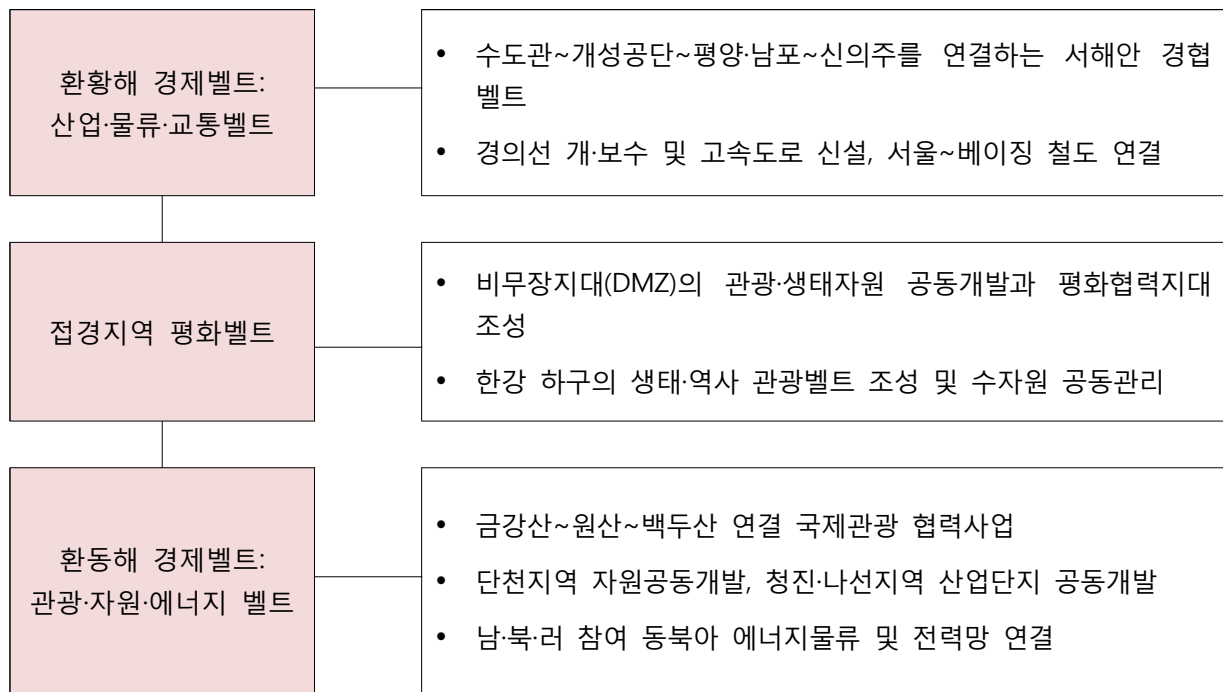
[그림 2] 신북방 나인브리지 협력 구상



자료: <http://president.globalwindow.org>

- (한반도 신경제 구상) 남북 경제통일 기반 조성, 한국 경제의 신성장동력 확보를 위한 목적으로 남북을 포함한 한반도를 각각의 특징을 가진 세 개의 경제 영역으로 구상하며, 주변국과의 협력 추진¹⁹⁾
- (협력 방안) 러시아, 중국과 협력하여 환동해, 환황해 벨트를 발전시키고, 북한과의 협력을 통해 비무장지대를 평화 및 환경 공간으로 조성하며, 각 벨트 별로 지리적 특성에 적합한 산업 협력을 추진함.

[그림 3] 한반도 신경제구상 3대 벨트



자료: 한국일보 2018년 5월 2일

- (동아시아 철도공동체 구상) 남북한, 러시아, 중국, 일본, 몽골을 포함하는 철도공동체 구성을 통해 '한반도신경제' 구상을 확대하여 주변국들의 운송망과 연계²⁰⁾
- (협력 방안) 주변 국가들의 주요 운송망과의 연계를 통한 통합 물류 운영 체계를 구축하여 물류 활성화를 이루고, 이를 점차 확대하여 경제공동체제를 구축함.²¹⁾

19) 한반도 신경제 구상은 문재인 대통령이 2012년 대선에서 제시하고, 2017년 7월 국정과제로 채택됨(『문재인 정부 국정운영 5개년 계획』, 국정기획자문위원회, 2017년 7월). 문재인 대통령은 2018년 4월 27일 남북정상회담에서 이에 관한 내용을 김정은 위원장에게 전달한 바 있음.

20) 2018년 8월 15일 경축사에서 문재인 대통령 제안하였음.

21) 과거 유럽의 철도 통합과 관련한 협의회 구성은 EU의 설립에도 기여한 것으로 평가됨. 1921년 국제철도화차연합(RIV)이 설립됐고, 1922년에는 국제철도 시설과 통합 운영을 표준화하고자 국제철도연합(UIC)이 창설되었음. 이후 1952년 EU의 모체인 유럽석탄철강공동체(ECSC)가 출범했고, 1953년에 창설된 유럽교통장관회의(ECMT)는 유럽의 운송 산업이 발전하는 데 커다란 공헌을 하였음. 특히 1981년 프랑스 고속철 TGV와 1991년 독일 고속철 ICE는 전 유럽을 1만km의 고속철로 네트워킹함으로써 EU를 완성하는 데 큰 역할을 하였음. 나희승, 「동아시아철도공동체와 한반도 평화변영」, 정책브리핑 위클리 공감, 2018.8.27.

[그림 4] 한반도 신경제 구상



자료 : 내일신문. 2018년 4월 25일 (국정기획자문위원회 자료 재인용)

[그림 5] 동아시아 철도공동체 구상과 관련국의 운송 및 물류 정책



자료 : 한겨레신문 2018.8.15.