

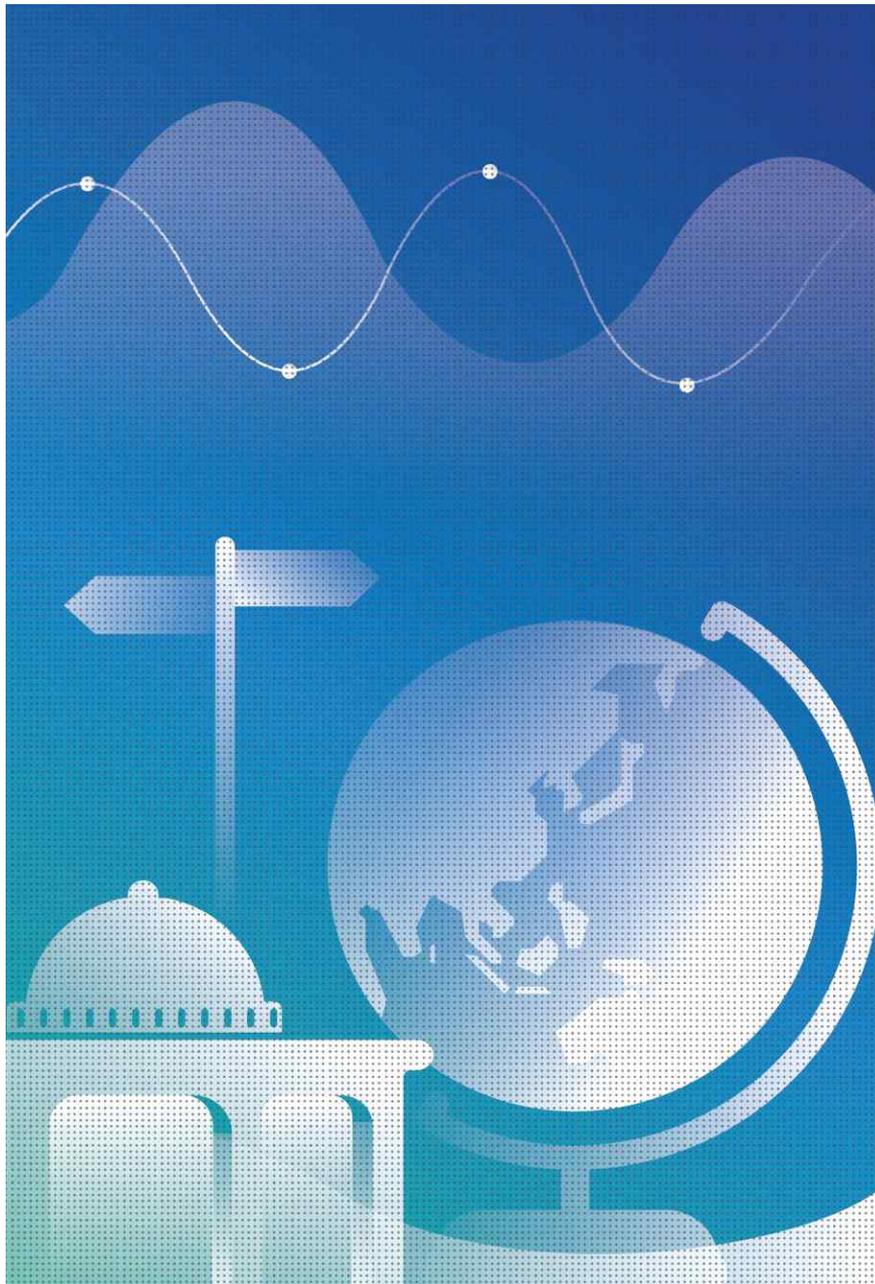
이슈보고서

지역연구팀

VOL.2019-지역이슈-2-(2019.10)

북·중·러 교통물류 협력과 신북방정책에 대한 시사점

- 러시아의 정책을 중심으로 -



CONTENTS

- I. 러시아의 극동개발정책과 초국경 교통물류 협력
- II. 러시아의 대중국 주요 교통물류 협력
- III. 러시아의 대북한 주요 교통물류 협력
- IV. 신북방정책에 대한 시사점

작성

선임연구원 조영관 (6255-5759)

ykj@koreaexim.go.kr

*본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.

<요 약>

러시아의 극동러시아 개발 정책과 성과

- 현재까지의 극동러시아 개발정책은 크게 3단계로 구분할 수 있으며, 점진적으로 개발 부문 확대
- 1단계는 2011년까지 극동러시아 개발을 위한 최초의 중장기 정책이 발표된 시기이며, 2단계는 푸틴 집권 3기(2012~2017년)로 극동개발정책이 구체적으로 추진된 시기, 3단계는 푸틴 집권 4기(2018년 이후)로 극동개발이 지역, 영역 및 부문에서 확대되는 시기
- 2018년 이후 푸틴 4기 극동러시아 개발정책의 특징: 극동러시아 지역 및 개발부문 확대 단계
- 2018년 말 이후 극동연방관구 행정 구역의 기존 9개에서 11개로 확대, 극동개발부의 극동북극개발부로 확대 개편, 극동러시아의 행정중심의 하바롭스크에서 블라디보스톡으로 이전
- 또한 극동개발정책에 사회, 교육, 복지 부문의 지원 확대를 통한 삶의 질 향상이 포함되었으며, 교통인프라 개발을 통한 대외경제협력이 주요 과제로 제기
- 극동러시아 개발 정책의 성과
- 극동러시아 개발을 위해 선도개발구역, 자유항 등 경제특구 정책과 인구유입 정책인 '극동헥타르' 등의 정책을 통해 투자유치에 성과를 거두었으며, 매년 개최되는 동방경제포럼은 러시아의 3대 주요 국제포럼으로 발전

극동러시아의 대 북한 및 중국과의 초국경 교통물류 협력

- 극동러시아의 주요 초국경 교통물류 인프라 구축 프로젝트
- 현재 추진되는 주요 국제교통물류 사업은 바이칼-아무르 및 시베리아 횡단철도 현대화, 프리모리예-1, 2 건설, 극동러시아 주요 항만 연결 도로 건설, 북극항로 발전 등
- 대중국 초국경 교통물류 주요 프로젝트
- 러시아 항만과 중국 동북 지역과의 교통인프라 건설(프리모리예-1, 2 사업), 러시아-중국 간 항만 인프라 개발협력(자루비노 등)과 해상물류 협력, 러-중 간 철도 및 자동차 교량 건설 등 추진
- 대북한 초국경 교통물류 주요 프로젝트
- 나진-하산 프로젝트의 재개 논의와 북한과 러시아 간의 두만강을 통한 자동차 교량 건설 추진

북·중·러 초국경 물류와 신북방정책과의 연계

- 한반도 신경제정책에서 추진하는 환동해 경제벨트와 북·러 간 운송물류(나진-하산 프로젝트)와의 연계 검토 및 남·북·러 간 공동연구 추진
- 한·중·러 간 해상 운송물류 연계 추진: 중국 동북지역, 러시아 항만과 한국 항만의 물류 연계
- 동북아시아 정부 간 다자 협의체인 광역두만강개발계획(GTI)과의 연계를 통한 북·중·러 초국경 물류 협력 추진
- 2019년 7월 발표된 우리정부의 장기항만개발 정책인 '신항만건설기본계획(2019~2040)'과 한·러 초국경 물류 연계



I. 러시아의 극동개발정책과 초국경 교통물류 협력

1. 러시아 정부의 극동개발정책

러시아의 극동개발 프로그램과 주요 정책성과

- **(극동러시아 개발의 목적)** 러시아 정부는 극동러시아 지역에 투자를 유치하여 에너지, 교통 인프라를 건설하고 이를 통해 지역경제를 성장시키고자 함.
- (특징) 극동러시아 및 시베리아 지역의 에너지 자원 개발을 통해 아시아-태평양 지역으로의 석탄, LNG 등의 에너지 수출 확대와 한국, 중국, 일본 등으로부터의 외국인투자 유치를 통한 제조업 발전을 추진하고자 함.
- (기대효과: 지역경제 및 산업 발전) 러시아 정부는 극동러시아 지역의 경제성장을 향상, 인구 유입 및 생활수준 향상, 국제 운송물류 활성화, 에너지 개발 및 수출 증대, 투자유치를 통한 공업 및 농업 발전 등 주요 산업 부문의 발전 등을 기대함.
- (기대효과: 대외협력 확대) 대외적으로는 극동러시아와 한국, 북한, 중국, 일본 간의 에너지, 운송, 산업 협력을 추진하고자 하며, APEC 정상회담 개최지역이며, 매년 동방경제포럼이 개최되고 있는 블라디보스톡을 동북아시아의 주요 국제도시로 발전시키고자 함.
- **(극동러시아 개발 주요 3단계와 관련 정책)** 러시아 정부는 2009년 '극동러시아 발전 국가전략'을 발표하여 극동러시아 개발을 본격화하였고 2013년과 2014년에는 극동개발 국가프로그램과 수정안을 발표하였으며, 2019년에도 극동러시아 개발을 위한 새로운 프로그램을 준비하고 있음. 이 프로그램들과 관련하여 극동러시아 개발정책을 3단계로 구분할 수 있음.
- 1단계(2011년 이전): 2009년에 발표된 "2025년까지 극동바이칼 지역 사회경제발전 전략"은 극동러시아 개발을 위한 장기발전전략으로 시기를 3단계로 구분하여 극동 지역의 경제성장, 인구유입, 에너지 및 교통 인프라 등을 추진하고자 함.
- 2단계(2012~17년): 2013년 발표되고, 2014년에 수정된 "극동바이칼 지역 사회경제발전 국가프로그램"은 지역 발전을 통해 투자 유치 확대, 인구 증대 등을 추진하고자 함.
- 3단계(2018년 이후): 현재 러시아 정부는 2018년 10월 푸틴 대통령의 지시에 따라 '2025 극동개발 국가프로그램' 정책을 준비하고 있으며, 이 프로그램은 2019년 하반기에 발표될 것으로 전망됨. 이 프로그램에는 6%대의 연평균 지역성장률, 인구유출 중단 및 러시아 평균 수준의 생활수준 유지 등의 내용을 포함하고 있는 것으로 알려짐.



[표 1] 극동러시아 개발 단계와 주요 내용

극동러시아 개발 단계	주요 정책	발표 시기 (기간)	주요 내용
1단계 (2011년 이전) : 극동개발 전략 수립	2025 극동바이칼 지역 사회경제 발전전략	2009년 (2009~25년)	- (목표) 지역경제 발전, 거주환경 개선, 인구 증대 - (과제) 지역의 특성화 여건 조성, 인구 유입 및 정착 체계 조성, 예산정책 법적 기반 형성 - (단계 구분) 1단계(2009~15년): 러시아 평균성장률 이상의 성장률 기록, 고용률 증가 등/ 2단계(2016~20년): 외국인투자 유입과 관련된 대규모 에너지프로젝트 추진/ 3단계(2021~25년): 지역경제의 세계경제와의 통합, 에너지 채굴 및 공급 프로젝트 추진, 대규모 교통 프로젝트 추진, 교육 및 보건 부문에 대한 지출 증대 등
2단계 푸틴 3기 (2012~17년) : 극동개발 정책 추진	극동바이칼 지역 사회경제 발전 국가프로그램	2014년(2014~25년)	- (목표) 지역사회 및 인구 상황 개선 - (과제) 자동차, 철도, 공항 수송능력 개선을 통한 삶의 질 및 상품 수출 안정성, 인구 이동성 제고 - (기대효과) 2025년까지 투자액 2.2배 증대, 지역인구 1,075만 명으로 증대
3단계 푸틴 4기 (2018년 이후) : 극동개발 영역 및 정책 확대	2025년까지 극동개발 국가프로그램 ¹⁾	2019년(2019~25년)	- (목적) 극동지역의 연평균 성장률 6% 달성, 인구 유출 중단, 러시아 평균 수준의 지역민 생활수준 및 사회발전 지표, 극동러시아 지역의 교역 및 투자 규모 확대 - (과제) 주택·교통·보건·문화·교육·학문 부문 발전, 물류망 개선, 바이칼-아무르 및 시베리아 횡단철도 현대화, 극동 항만 및 북극항로 개선을 통한 아시아태평양 및 유럽 국가들과의 교통망 발전

자료: 2025 극동바이칼 지역 사회경제 발전전략(Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года); <https://дв2025.рф/about> 등 자료 참고

- **(극동러시아 개발 정책의 성과)** 극동러시아 개발을 위해 선도개발구역, 자유항 등 경제특구 정책과 인구유입 정책인 '극동헥타르' 등 정책을 통해 투자유치 성과를 거두었으며, 매년 개최되는 동방경제포럼을 러시아의 3대 주요 국제포럼으로 발전시키는 등의 성과를 거둔 것으로 평가됨.
- (경제특구 정책) 러시아 정부는 세제 및 행정, 인프라 혜택을 제공함으로써 한국, 중국, 일본 등을 비롯한 외국기업의 투자를 유치하여 석유화학공업, 농가공업, 수산가공업, 조선업 등 다양한 부문의 산업발전을 시도하는 선도개발구역, 자유항 등 경제특구 정책을 추진하고 있음.
- * 선도개발구역과 자유항은 2015년부터 설립되기 시작하였으며, 현재 선도개발구역은 18개가 지정되어 있고, 자유항은 연해주, 하바롭스크주, 캄차트카주, 사할린주, 추코트카주 등 5개 주에 22개 행정구역이 지정되어 있음.²⁾

1) <https://дв2025.рф/about>

2) <https://forumvostok.ru/en> Eastern Economic Forum(동방경제포럼)



- (인구 유입 정책) 넓은 영토를 보유한 극동러시아 지역의 토지 개발과 이 지역으로의 인구 유입을 위해 2016년부터 토지 무상제공과 금융대출시 이자율 혜택을 지원하는 극동핵타르' 정책 정책을 추진하고 있음. 러시아 정부는 2016년 620만 명인 극동러시아 인구를 2025년에는 650만~670만 명(2019년에 포함된 2개 주 제외)으로 늘리는 것을 계획하고 있음.
- * '극동핵타르'는 러시아 국민들을 대상으로 토지분배 신청을 받아 선정된 사람들에게 1인당 1핵타르를 5년 간 무상으로 지원하여 농업 및 농가공업, 어업, 임업, 식료업, 관광업 등에 종사하거나 주택을 건설할 수 있도록 하는 제도이며 2019년 8월 기준으로 7만 870명이 정부의 지원을 받은 것으로 집계됨.³⁾
- (동방경제포럼 개최) 2015년부터 블라디보스톡에서 매년 9월 개최하고 있는 동방경제포럼은 푸틴 대통령과 한국, 중국, 일본, 몽골 등 동북아시아 국가들의 정상들과 기업인, 학자들이 참석하여 상트페테르부르크 국제경제포럼, 소치 투자포럼과 함께 러시아의 3대 국제행사로 자리잡았으며, 극동러시아와 주변국과의 경제협력에 큰 역할을 하고 있음.

푸틴 4기의 극동러시아 개발 정책: 극동개발 영역 및 정책 확대

- **(극동러시아 지역 및 부문 확대)** 극동러시아 개발을 촉진하기 위해 극동연방관구 행정 지역 및 극동개발부의 확대가 이루어졌으며, 행정중심지역이 블라디보스톡으로 이전됨.
- (행정구역 확대) 2018년 11월 시베리아연방관구의 부랴티야 공화국과 자바이칼스크 주가 극동연방관구 소속으로 이전되어, 극동연방관구 내의 지역은 기존의 9개에서 11개로 확대되었음.
- (극동개발부의 확대) 2019년 2월 대통령령으로 '극동개발부'의 명칭이 '극동북극개발부'로 변경됨. 이는 북극 지역에 대한 정부의 효율적 관리를 목적으로 하며, 극동북극개발부는 기존의 북극을 담당해 왔던 정부 부서들과 협력하여 러시아의 북극 정책을 총괄할 것으로 전망됨.
- (행정중심지 이전) 2018년 12월 대통령령으로 극동연방관구의 청사가 하바롭스크에서 블라디보스톡으로 이전되었으며, 블라디보스톡이 극동경제와 행정을 아우르는 중심지로 발전할 것으로 전망됨.
- **(극동러시아 개발부문 확대)** 2019년 하반기에 발표될 '2025년까지 극동개발 국가프로그램'을 통해 러시아 정부는 사회, 교육, 복지 부문의 지원 확대를 통한 삶의 질 향상과 교통인프라 개발을 통한 대외경제 협력을 확대하고자 함.
- 교통인프라 부문에서는 극동러시아의 발전에 중요한 역할을 할 수 있는 시베리아 횡단철도 현대화와 기존에 중점을 두지 않았던 북극지역의 개발 및 북극항로 활성화 등을 추진하고자 하며, 이를 통해 극동러시아의 경제발전이 이루어질 것으로 기대함.

3) <https://надальнийвосток.рф>



[표 2] 푸틴 4기 극동러시아 개발 관련 주요 대통령령

서명일	대통령령	구체적 내용 및 의미
2018년 10월	극동개발계획 수립	- 2025년까지 극동러시아 발전계획 및 2035년까지 발전 전망 수립
2018년 11월	극동러시아 행정구역 확대	- 극동연방관구 행정구역에 기존의 시베리아연방관구 행정 구역의 부랴티야 공화국 및 자바이칼스크주 추가 - 기존의 9개 지역 ⇒ 11개 지역
2018년 12월	극동러시아 행정 중심지 이전	- 하바롭스크 ⇒ 블라디보스톡으로 이전
2019년 2월	극동개발부의 관리 영역에 북극 지역 포함	- 블라디보스톡의 극동러시아 행정 및 경제 중심지화 - 극동개발부 ⇒ 극동북극개발부로 확대 개편 - 북극 개발의 적극 추진, 동북아시아 지역과 연계된 에너 지, 항로 개발 전망

자료: 각 종 자료 참고 작성

2. 극동러시아의 교통인프라 개발과 초국경 교통물류 협력 정책

극동러시아의 주요 교통인프라 건설 사업

- 극동러시아 개발 프로그램의 주요 교통인프라 프로젝트
- 극동러시아 지역의 교통인프라 개선에는 철도, 도로, 공항, 항만 등의 인프라 개발이 포함되어 있으며, 다음과 같은 부문별 주요 교통인프라 프로젝트들이 추진되고 있음.

[표 3] 극동러시아 개발 프로그램에 따른 교통인프라 프로젝트

부문	주요 사업
철도	- 시베리아 횡단철도(TSR) 및 바이칼-아무르 철도(BAM) 현대화 - 사할린 철도 개·보수 - 우수리스크-블라디보스톡 및 블라디보스톡-하바롭스크 구간 고속화 - 야쿠츠크(니즈니 베스타흐-모마-마가단) 철도 건설
도로	- '아무르'(치타-하바롭스크) 자동차 도로 건설 - 하바롭스크-블라디보스톡 자동차 도로 개·보수 - '보스토크'(하바롭스크- 나훗카) 자동차 간선도로 건설 - 바이칼-브라츠크-야쿠츠크 자동차 도로 건설 - 블라디보스톡-나훗카-보스토치니 항 자동차 도로 건설 및 개·보수
공항	- 울란우데, 치타, 블라고베센스크, 야쿠츠크, 마가단, 페트로파블롭스크-캄차츠키, 유즈노-사할린스크 공항 현대화
항만	- 연해주 및 하바롭스크 주의 주요 항만들과 캄차트카(페트로파블롭스크-캄차츠키), 사할린(홀름스크 항만들의 현대화 및 확대

자료: 2025 극동바이칼 지역 사회경제 발전전략(Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и



Байкальского региона на период до 2025 года) 외 자료 참고

- **(국제 교통물류 연계 프로젝트)** 바이칼-아무르 철도, 시베리아 철도 현대화, 프리모리에-1,2 등 국제 교통물류 연계 프로젝트들이 추진되고 있음.
- (바이칼-아무르 및 시베리아 횡단철도) 2014년 정부령, 2017년 12월 정부령과 2018년 5월에 발표된 대통령령으로 바이칼-아무르 철도와 시베리아 횡단철도의 현대화 사업으로 몽골, 중국, 북한으로 연결되는 초국경 교통물류 프로젝트라고 할 수 있음. 2013년부터 시작된 이 프로젝트는 그동안 여러 차례 연기되어 왔으나, 2019년부터 2024년까지 2단계 공사를 통해 마무리할 계획임.⁴⁾ 2014년 정부령에 따르면 2020년까지 추가 물동량을 6,680만 톤으로 증대시킬 계획으로, 이 가운데 1,180만 톤은 열차와 차량객차 설비 개선을 통해 증대되고 5,500만 톤은 철로 현대화를 통해 증대될 계획임.
- (프리모리에 1, 2) 프리모리에 1, 2 프로젝트는 극동러시아 항만들과 중국 내륙 지역을 연결하는 극동러시아의 주요 초국경 교통물류 프로젝트로 철도 및 도로 건설과 항만 개발을 포함하고 있음. 중국의 물류망으로 활용이 가능하므로 중국 정부의 관심이 매우 높고 중국 기업 및 금융기관들이 인프라 건설이나 금융지원에 참여하고 있음.
- (연해주 주요 항만 연결) 극동러시아의 최대 항만들인 블라디보스톡, 나홋카, 보스토치니 항만을 연결하는 146km의 자동차 도로 건설사업으로 2018년부터 건설이 시작되어 2030년 완공될 계획임. 이 항만 연결도로는 중국으로 연결되는 프리모리에-1 프로젝트에 포함되어 있는 국제운송물류망임.⁵⁾
- (북극해 운송물류) 북극해 자원개발에 따라 북극항로 활성화 정책을 추진하고 있으며, 항만 인프라 구축이 주요 사업으로 계획되어 있음. 2018년 5월의 대통령령에서는 북극해의 물동량 목표를 2017년의 990만 톤에서 2024년에는 8천만 톤으로 10배 증대하는 계획이 발표되었음.⁶⁾

4) 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.

5) <https://news.drom.ru> 2018.08.03. 전체 투자금액은 24억 달러로 이 가운데 약 12%는 연해주 예산, 나머지 금액은 정부 예산으로 투자됨.

6) Указ президента Российской Федерации. О национальных целях стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года.(2024년까지 러시아의 목표와 발전전략과제에 관한 대통령령). 2018년 5월 7일; <https://www.kommersant.ru> Коммерсантъ. Контейнерные перевозки(코메르산트, 컨테이너 운송) 2018년 9월 20일. p. 6. 북극해 물동량은 2016년에 전년도 대비 38.5% 증가한 748만 톤, 2017년에는 전년도 대비 32.8% 증가한 990만 톤을 기록하였음.



[그림 1] 블라디보스톡-나훗카-보스토치니 항만 연결 신도로 건설



자료: <https://kakdobratsyado.ru>

[표 4] 극동러시아의 주요 국제운송물류 연계 프로젝트

명칭	연결망	특징	국제 운송물류 연계
바이칼-아무르 및 시베리아 횡단철도 현대화 사업	- 시베리아와 하바롭스크 주 바니노 항 연결 - 시베리아 횡단열차의 시베리아 및 극동러시아 구간	- 극동러시아 최대의 교통망 인프라 사업	- 북한, 몽골, 중국 등과의 운송망 연계
프리모리예-1, 2 건설 사업	- (프리모리예-1)나훗카-보스토치니-블라디보스톡-우수리스크-수이펀허-무단장-하얼빈 - (프리모리예-2)자루비노-훈춘-길림-장춘	- 극동러시아 경제특구 형태인 자유항 포함 - 중국기업의 투자 - 연해주 컨테이너 터미널 확충 등 항만인프라 개발 포함	- 육로로 중국과 해상으로 한국, 중국 등과 연결되는 운송망 구축
극동러시아 주요 항만 연결 도로 건설 사업	- 블라디보스톡-나훗카-보스토치니	- 극동러시아 남부 주요 항만의 연결을 통해 물류 처리 효율화	- 북한, 중국 등으로 운송망 연계
북극항로 활성화 사업	- 유럽 및 러시아 북서부 항만-극동러시아 항만-한국 및 중국, 일본 항만 연계	- 지구 온난화 및 북극해 자원개발 활성화에 따라 발전 전망 - 북극항로 관련 항만 인프라 사업 포함	- 유럽, 동북아시아 국가들과의 운송망 구축 전망

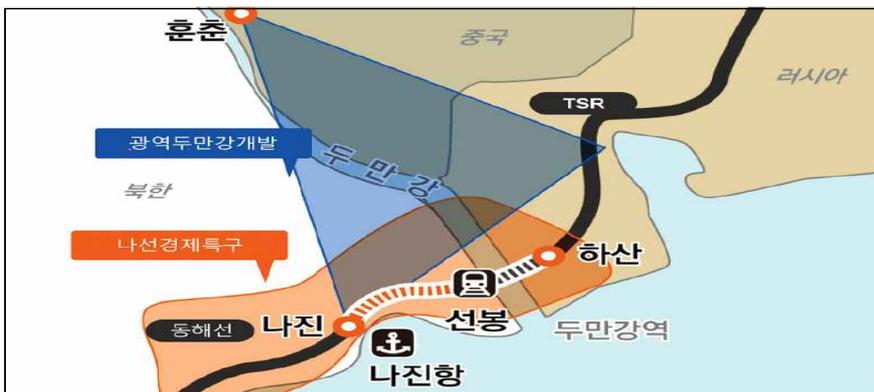
자료: 각 종 자료 참고 작성



극동러시아의 대 북한 및 대 중국 교통물류 협력 정책

- **(대 북한 협력)** 러시아는 북한을 거쳐 한국으로 연결되는 물류망 구축에 관심을 가지고 있으며 이를 위해 나진-하산 프로젝트 재개와 북-러 자동차 교량 건설에 매우 적극적인 입장을 보이고 있음.
 - 푸틴 대통령과 러시아 정부는 2019년 4월의 북-러 정상회담에서 나진-하산 프로젝트 추진과 두만강의 북-러 자동차 교량 건설에 높은 관심을 표명한 바 있음. 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 이루어졌음.
 - 러시아는 북한과의 운송망 연결을 통해 향후 남-북-러 연결 철도 운송망 구축, 나진항을 활용한 육로와 해상의 복합물류망 구축 등을 기대하고 있음.⁷⁾
- **(대 중국 협력)** 러시아는 극동러시아 항만에서 중국 동북부의 내륙 지역으로 연결되는 교통망을 건설하고 중국과의 협력을 통해 육로, 해상 복합 운송망을 구축하고자 함.
 - 러시아는 수출입 물동량이 많은 중국과의 운송망 연결을 통해 국경지역 교역 활성화와 극동 항만의 물동량 증대를 추진하고 있으며, 이를 위해 양국 간 국경의 교통 인프라를 개선하고자 함.
 - 이와 함께 러시아 정부는 러시아와 중국을 연결하는 물류 인프라 개발을 위해 중국 건설기업의 참여 및 중국 금융기관의 투자 유치를 추진하고 있음.
- **북한과 중국의 대 러시아 교통물류 정책**
 - (북한) 북한은 러시아, 중국, 한국의 투자를 유치하여 나진항을 국제 물류항으로 개발하여 러시아, 중국에서 운송되는 화물의 한국 등과 연계 물류망을 발전시키고자 함. 이를 위해 나진항 3부두의 사용권을 러시아에 제공하여 항만 인프라를 개발하는 동시에 러시아 연계 수출 물동량을 유지하고자 함.
 - (중국) 중국은 극동러시아 및 북한의 항만을 중국 동북 지역의 수출입 및 동북 지역과 중국의 남부 지역을 연계하는 물류망으로 활용하고자 하며, 이를 위해 러시아의 항만 개발이나 육로 물류망 구축 프로젝트에 중국 기업들이 참여하고 중국 금융기관들이 자금을 지원하고 있음.

[그림 2] 북·중·러 초국경 개발 지역



자료: 권구훈, 통상 5월 호, 2019년 <http://www.tongsangnews.kr>

7) 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 채무상환금을 북한의 보건·교육·에너지 분야 프로젝트에 재투자할 수 있도록 규정함으로써 양국의 경제협력 추진 가능성이 높아졌음. <https://vz.ru> 2019.2.18



II. 러시아의 대 중국 주요 교통물류 협력

러시아 항만과 중국 내륙 지역을 연결하는 교통 인프라 건설

- 러시아 항만과 중국 동북 지역과의 교통인프라 건설: 중국 동북 내륙 지역에서 극동러시아 연해주의 항만으로 연결되는 '프리모리에-1, 2'의 철도 및 도로 건설과 개보수 프로젝트가 추진되고 있음.
- '프리모리에-1'은 하얼빈에서 무단장, 쉰이펀허, 파그라니치니, 우수리스크를 거쳐 극동러시아의 블라디보스톡, 보스토치니, 나훗카 항 등으로 연결되며, '프리모리에-2'는 자루비노 항에서 훈춘, 길림을 거쳐 장춘으로 연결됨. 특히, '프리모리에-2'는 북-중-러 운송망으로 연계되는 노선으로 라즈돌리노예-하산-자루비노 간의 10.91km 도로 건설, 크라스키노-국경 간의 25.66km 도로 건설 등을 포함하고 있으며, 2018년 착공되어 2022년까지 완공될 계획임.⁸⁾
- 이 운송망을 통한 물동량은 2017년 기준으로 '프리모리에-1'이 1,010만 톤, '프리모리에-2'이 250만 톤이며 대부분은 러시아에서 중국으로의 수출 물동량임. 향후 러시아 정부는 운송망 건설과 항만 인프라 개선에 따라 2030년까지 프리모리에-1, 2를 통해 2,300만 톤 이상의 곡물과 180만 TEU의 컨테이너가 운송될 수 있을 것으로 전망하고 있음.⁹⁾

[그림 3] 중국 동북 지역과 러시아 항만을 연결하는 '프리모리에 1, 2' 프로젝트



자료: <https://primamedia.ru> 2019.4.18.

8) 연해주, 『2030년까지 연해주 사회-경제발전 전략』 2018년. p. 12.

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



- **러·중 국경 물류기지 건설:** 러시아와 중국은 자루비노 항에서 71km 거리에 위치한 훈춘을 러시아 항만과 중국 내륙을 연계하는 물류 중심지역으로 발전시킬 계획임.
- 이를 위해 러·중 접경지역에 위치한 훈춘 지역에는 2022년까지 약 2km² 규모의 국제 내륙항이 건설될 계획이며, 벌크화물이나 컨테이너 등을 처리할 수 있는 구역과 세관 검사소도 설치될 계획임. 이 프로젝트에는 훈춘과 자루비노항을 통해 닝보항으로 연계물류망을 구축하고자 하는 중국 닝보항만그룹이 투자를 추진하고 있음.¹⁰⁾
- 최근 동북아시아 지역의 물류거점으로 발전하고 있는 훈춘 지역의 물동량이 증가하고 있으며, 훈춘에서 자루비노를 통한 운송량도 증가하여 2018년에는 전년대비 19.7% 증가한 약 300만 톤을 기록하였음.¹¹⁾

러시아-중국 간 항만 인프라 개발협력과 해상물류 협력

- **(항만 인프라 개발 협력)** 러시아는 자루비노, 슬라반카 등 연해주 항만의 인프라 시설을 개발하고자 하며, 이를 위해 이 항만들을 동북 3성의 물류처리 항만으로 연계하고자 하는 중국의 투자를 유치하고자 함.
- 러시아 정부는 '2030 항만 발전계획'을 통해 항만 개발과 투자 유치를 위한 정책을 적극적으로 추진하여 극동러시아 항만을 동북아시아 물류 거점으로 육성하고자 함. 자루비노 항에는 230만 톤 규모의 곡물터미널, 180만 톤 규모의 컨테이너 터미널, 50만 톤 규모의 벙커 터미널이 2030년까지 건설될 계획이며, 수호돌 만에는 2021년까지 700만 톤 규모의 석탄터미널 1단계 건설이 추진되고, 보스토치니 항만에는 석탄 터미널 확장 건설이 2027년까지 추진될 계획임.¹²⁾
- 중국은 자루비노 항 개발에 큰 관심을 가지고 있으며, 양국 관련기관 간의 논의가 지속되어 왔음. 러시아 솜그룹과 중국 길림성 간의 MOU 체결(2014년 5월)과 솜그룹과 China Merchant 그룹 간의 공동 투자방향서 체결(2014년 10월)이 있었으나, 투자와 관련된 구체적인 협력 성과는 없는 상황임.
- **(러시아-중국 간 해상 물류망)** 러시아와 중국 정부는 극동러시아 항만과 중국 남부 지역 항만과의 해상 물류망 활성화를 추진하고 있음.
- 현재 자루비노에서 닝보 항만으로 월 2회 화물이 운송되고 있으며, 블라디보스톡과 보스토치니에서 상해, 청도, 선전 간에도 정기 화물선이 운항하고 있는데, 블라디보스톡에서 상해까지는 3일, 선전까지는 8일 만에 화물이 운송되고 있음.
- * 중국의 닝보항만그룹은 훈춘에서 러시아 항만을 거쳐 닝보항으로 연결되는 물류망 활성화를 위해 훈춘역을 내륙항으로 개발하고 훈춘에서 자루비노로 연결되는 철도망을 현대화할 계획임. 이를 위해 향후 4년 동안 약 7,500만 ~ 1억 4,900만 달러를 투자할 계획임.¹³⁾

10) <https://www.hankyung.com> 한국경제신문 2019년 3월 14일.

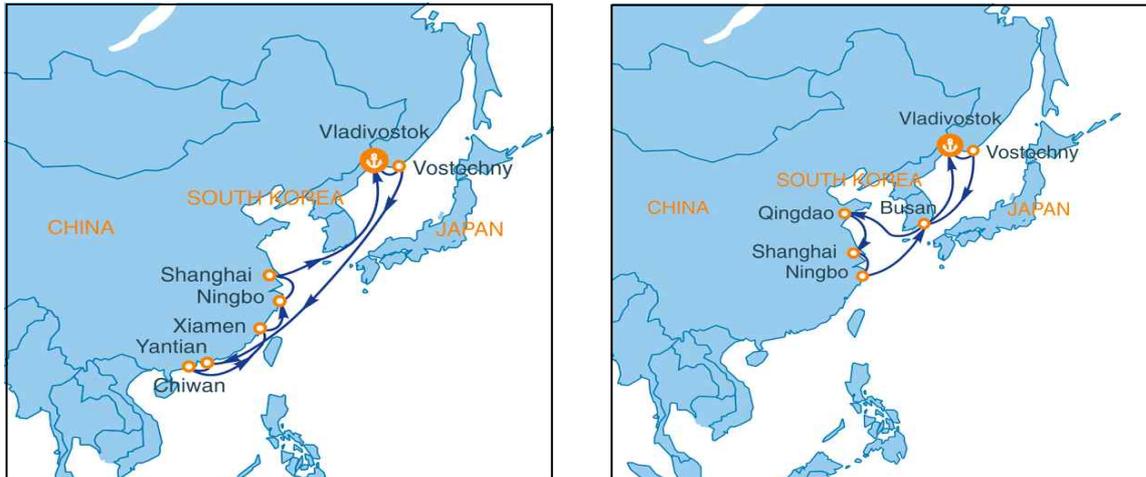
11) <http://biang.ru> 2019.01.24.

12) 연해주, 『2030년까지 연해주 사회-경제발전 전략』 2018년. p. 11.

13) <http://biang.ru>



[그림 4] 극동러시아와 중국의 해상 물류망



자료: <https://www.fesco.ru>

러-중 간 교량 건설과 금융협력

- 유대인 자치주의 러-중 철교 건설
 - (내용) 아무르 강을 통해 러시아와 중국을 연결하는 최초의 철도교량이 2019년 4월에 완공되어 유대인 자치주 니즈니레닌스크와 중국 툽장 지역의 물류가 원활하게 되었음. 전체 교량의 길이는 2.2km이며, 중국 측 건설구간(1.89km)은 2018년 10월에 완공되었고, 러시아 측 건설 구간은 2019년 4월에 완공되었음.
 - (의의) 특히, 이 교량에는 러시아의 광궤와 중국의 표준궤가 동시에 부설되어 양국 간 철도 운행이 용이해질 것으로 전망되며, 이 교량을 통해 러시아의 김카노-수타르스키(Kimkano-Sutarsky) 광산에서 중국으로의 광물 수출 거리가 크게 단축되는 등 러시아의 대중국 철광석, 석탄, 비료, 임업제품의 수출이 용이해질 것으로 전망됨.¹⁴⁾
 - (금융 지원) 이 철교의 전체 건설비용은 약 4억 달러로 러시아 구간 건설비용 100억 루블(약 1.5억 달러) 중 25%인 25억 루블(약 3,800만 달러)은 극동바이칼개발기금에서 투자하며, 나머지 75%는 러시아와 중국이 공동으로 설립한 러-중 투자펀드에서 투자하게 됨.¹⁵⁾
- 하바롭스크 주의 러-중 자동차 교량 건설
 - (내용) 아무르 강의 하바롭스크 주 블라고베센스크와 중국 헤이룽장성의 헤이허를 연결하는 자동차 교량이 건설되고 있으며, 2019년 12월 완공될 전망이다. 교량의 길이는 1.3km이며, 이 가운데 러시아 측 건설 구간은 540m이고, 나머지는 중국 측 건설 구간임. 러시아는 교량으로 연결되는 13km의 도로 건

14) <https://sdelanounas.ru>; <http://www.dfo.gov.ru>

15) <https://www.fondvostok.ru> 러시아극동개발기금. 한편, 러-중 투자펀드(RCIF)는 러시아 직접투자기금(the Russian Direct Investment Fund)과 중국투자공사(China Investment Corporation)가 공동 설립하였음.



설을 추진하고 있으며, 중국은 5.9km의 연결 도로를 건설하고 있음.¹⁶⁾

- (의의) 이 자동차 교량 건설은 2015년 양국 정부 간 합의로 2016년 12월 공사가 시작되었는데 이 교량의 건설을 통한 물동량은 현재의 10배 규모인 약 300만 톤에 달할 것으로 전망됨.
- (금융지원) 자동차 교량의 투자액은 러시아 측이 140억 루블(약 2.1억 달러)로 중국의 헤이룽장성 지방은행이 차관을 제공하였는데 향후 통행료 징수를 통해 상환할 계획이며, 중국 측의 52억 루블(약 8천만 달러) 투자자금은 중국 정부에서 지원하게 됨.¹⁷⁾

16) <https://finance.rambler.ru> 2019.02.12

17) <https://www.vesti.ru> 2019.05.31.



Ⅲ. 러시아의 대 북한 주요 교통물류 협력

나진-하산 프로젝트

- (현황) 나진-하산 프로젝트는 나진과 하산 간 54km의 철도 현대화와 나진항 3부두 개발 등이 주요 사업으로, 북한과 러시아 간의 공동 물류 프로젝트로 추진되었음.
- 나진-하산 프로젝트는 2000년대 초부터 북·러 경제협력에서 중요한 이슈로 대두되어 2000년 10월 양국 간 제3차 경제협력공동위원회와 2011년 8월 제5차 회의 등에서 주요 의제로 논의되었음.¹⁸⁾
- 나진-하산 프로젝트는 북·러 간 합의에 따라 2008년 북한 측이 30%, 러시아 측이 70%의 지분을 보유한 북·러 합작회사인 '나선콘트란스'가 설립되어 러시아와 북한 간의 철도 현대화, 항만 건설 사업을 추진함으로써 시작되었음.
 - * 나진-하산 프로젝트의 구체적 사업은 철도역 8개소의 개보수, 선로전환기 설치, 철도 도상의 자갈 전면 교체, 노후 침목 및 레일의 전면 교체, 통신 및 전력 케이블의 설치, 나진항 3호 부두 현대화 등임.¹⁹⁾
- 이후 2013년 9월 나진-하산 구간의 철도 현대화가 이루어지고, 러시아 광궤와 한반도 표준궤가 동시에 부설되었으며, 2014년 7월에는 나진항 3호 부두에 연 400만~500만 톤의 화물을 처리할 수 있는 항만터미널이 완공됨.
 - * 나진-하산 간의 물동처리량은 연 500만 톤이며, 2013년부터 2017년까지 러시아의 석탄 480만 톤이 운송되어 중국으로 수출되고 있음.²⁰⁾
- (러시아의 남·북·러 사업에 대한 관심) 나진-하산 프로젝트는 2006년 러시아가 한국 기업들에게 참여를 제안하여 남·북·러 간의 초국경 복합물류 사업으로 추진되었으며, 러시아는 여전히 한국의 참여를 통한 남·북·러 물류망을 연결하는 데 관심을 가지고 있음.²¹⁾
 - 2013년 11월 러시아 철도청과 한국의 포스코, 현대상선, 코레일 등이 남·북·러 합작 사업을 추진하기로 논의되었으며, 한국 기업들은 나선콘트란스의 러시아 지분 49% 매입을 논의해 왔음.
 - 2013년 이후 러시아에서 나진항을 거쳐 한국 항만으로의 석탄 시범운송을 2014년 11월, 2015년 4월, 2015년 11월 세 차례에 걸쳐 실시하였으나, 2016년 3월 북한의 4차 핵실험 이후에 중단되었음.
 - 2018년 초 이후 남·북 및 북·미 정상회담이 개최되며 한반도 평화 분위기가 조성되고, 남북 철도 연결 사업이 추진되는 가운데 러시아 철도청은 한국 기업들이 나진항 개발과 나진-하산 철도를 통한 남·북·러 철도 연결에 참여할 것을 요청하였음.
 - * 러시아와 북한은 2014년 10월 러시아가 20년 동안 250억 달러를 투자하여 전체 3,500km에 달하는 북한 철도현대화 사업인 '빠베다(승리) 프로젝트' 추진하기로 합의하였으나, 투자자원 부족과 국제사회의 대북 제재의 영향으로 중단되어 있음.²²⁾
- (러시아의 나진-하산 연계 철도 현대화) 러시아 정부는 나진-하산의 러시아 측 연장 구간인 하산-바라

18) 이정균·김범환, 「북·러 관계 70주년 평가와 전망」, 대외경제정책연구원, 2018년, p. 13.

19) 안병민, 「나진-하산 교통·물류사업의 현황과 향후 발전 가능성」, KDI 북한경제리뷰, 2014년 2월호, p. 43.

20) <https://www.mintrans.ru> 인테르팍스 2018년 11월 9일.

21) 북한은 중국과는 이미 2010년부터 나선특구 합작개발 협정을 체결하고 나진항 개발을 추진하였음. 이성우 외, 『북방 물류시장과 나진항 연계 가능성 검토』, KMI, 2015.4.24. p. 7.

22) 이정균·김범환, 「북·러 관계 70주년 평가와 전망」(대외경제정책연구원, 2018년), p. 14.



놉스키 철도의 복선화, 현대화 필요성을 인식하고 이의 추진을 고려하고 있음.

- 하산-바라놉스키 구간 철도는 시베리아 횡단철도에서 지선으로 우수리스크 인근의 바라놉스키에서 마할리노, 하산역을 거쳐, 북한의 나진으로 연결되며, 중국의 훈춘 방향으로도 연결되므로 북한, 중국, 러시아 간의 중요한 초국경 철도 물류망의 역할을 할 수 있음.
- 그러나 238km에 달하는 하산-바라놉스키 구간의 철도는 단선으로 운영되고 선로 상태가 좋지 않아 구간 속도가 30km/h에 불과하여,²³⁾ 많은 물동량을 운송하기 위해서는 복선화와 철로 설비의 현대화가 필요한 상황임. 현대화 작업에는 70억 루블(약 1억 6천만 달러)의 자금이 필요할 것으로 전망되고 있음.²⁴⁾

[그림 5] 연해주 남부와 북한, 중국 간 철도 연결망



자료: <https://www.revolvy.com>

북·러 간 자동차 교량 건설

- (양국 정부의 필요성 인식) 두만강을 통해 북·러 양국을 연결하는 자동차 교량의 건설이 추진되고 있으며, 최근 북한과 러시아 정부의 높은 관심에 따라 추진이 성사될 가능성이 높아지고 있음.
- 현재 극동러시아 지역에서 북한과 러시아 간에는 평양-블라디보스톡 간 항공노선과 함께 두만강을 통해 두만강역과 하산역을 연결하는 철교(‘우호의 다리’)가 있으나, 양국의 경제협력 확대를 위한 자동차 교량 건설의 필요성을 공통적으로 인식하고 있음.
- 북·러 간 두만강 자동차 교량 건설은 북한 측의 요청에 의해 2015년에 논의되기 시작하였으며, 러시아 측은 과거에는 물동량 부족 전망 등의 이유로 다소 미온적이었으나, 최근 긍정적인 태도를 보이고 있음.

23) 안병민, 「나진-하산 교통물류 사업의 평가와 전망」, 블라디보스톡 동북아 초국경 경제협력 포럼 발표문, 2019년 6월 4일.

24) <https://www.mintrans.ru> 인테르팍스 2018년 11월 9일.



- (추진현황) 두만강 자동차 교량 건설은 2018년 이후 북·러 간에 논의가 진전되고 있으며, 푸틴 대통령이 건설을 독려한 바 있음.
- 2018년 3월에 개최된 제8차 북·러 경제협력공동위원회에서도 두만강 자동차 교량 건설의 추진을 논의하였으며, 2019년 1월 블라디보스톡에서 개최된 북·러 정부 간 차관급 실무회의에서도 논의 되었음.
- 또한 2019년 3월 모스크바에서 개최된 북·러 경제협력위원회에서 자동차 교량의 건설이 논의되었으며, 러시아 측은 4월 교량 건설을 위한 타당성 조사를 마쳤고, 러시아 표준에 따라 건설될 것이라고 발표하였음.²⁵⁾
- 이후 2019년 4월 29일에는 푸틴 대통령이 극동북극개발부에 교량 건설 업무를 담당하도록 지시함으로써 향후 건설이 추진될 가능성이 높아짐.²⁶⁾

2016년 북·중 간 신두만강 대교 건설

- 북한과 중국 간에는 2014년 9월 착공한 나진과 훈춘을 연결하는 신두만강 대교가 2016년 10월 개통된 바 있음.
- 신두만강 대교는 북한 나선시 원정리통상구와 중국 훈춘시 권하(취안허)세관을 연결하며 길이 549m에 폭 23m로, 왕복 4차선의 차로로 건설됨.²⁷⁾
- 기존에 북·중 간에는 두만강 대교가 있으나 1936년에 건설되어 노후하였고, 폭이 6.6m에 불과하여 물동량 처리에 어려움이 있어 2014년 9월부터 1억 3,959만 위안(약 238억 원)을 투자하여 새로운 대교를 건설하였음.²⁸⁾

25) <https://trans.ru> 2019년 4월 12일.

26) <https://trans.ru> 2019년 4월 29일.

27) 연합뉴스 2016년 11월 19일.

28) 노컷뉴스 2016년 4월 2일.



IV. 신북방정책에 대한 시사점

한반도 신경제정책과 초국경 운송물류 연계 및 남·북·러 공동연구 추진

- 한반도 신경제정책의 환동해 경제벨트와 북·러 간 운송물류와의 연계 추진: 이미 나진-하산 프로젝트 재개 논의가 진행되고 북방위에서 관련된 연구 과제를 진행하고 있음.
- (관련 논의) 2018년 9월 동방경제포럼에서 남·북·러 간 나진-하산 사업을 위한 협의체 구성과 연구 추진에 합의하였으며, 이후 모스크바에서 한·러 간 양자 실무회의(2018년 11월), 한·러 전문가 회의(2019년 3월)가 개최된 바 있음.²⁹⁾
- (북방위 과제 추진) 북방경제협력위원회는 2018년 6월 발표된 '신북방정책 전략'의 16대 중점과제에서 나진항 및 배후단지의 개발과 나진-하산 물류사업 참여 방안을 검토하기로 하는 등 나진-하산 프로젝트의 재개 방안을 고려하고 있음. 또한 북방위는 나진-두만강-하산으로 이어지는 물류루트를 '소다자 초국경 협력'의 중요한 대상 지역으로 선정하여 협력을 추진하고자 함.
- (향후 검토 사항) 나진항 배후 부지를 물류, 산업, 관광복합단지로 개발하고 나진항의 물류를 활성화 하는 방안을 남·북과 함께 나진항 개발과 이용에 관심을 가진 러시아, 중국을 포함한 남·북·중·러 협력 사업으로 추진하는 방안을 고려할 수 있으며, 이를 위해 남·북·러 연구자들 간의 공동연구를 우선 추진할 수 있음.

[그림 6] 남·북·러 복합물류망



자료: 권구훈, 통상 5월 호, 2019년 <http://www.tongsangnews.kr>

29) 북방경제협력위원회 제4차 회의 자료. 2019.3.27. p. 80. 유엔 안보리 결의 2270호에서는 제3국산 석탄의 북한 나진항을 통한 수출이 예외로 적용되고 있으나, 한국과 미국의 대북 독자 제재를 시행하고 있음. 한국은 북한에 기항한 선박의 국내 입항을 1년 간 제한하고 있으며(2016년 3월 180일 제한, 2016년 12월 1년으로 확대), 미국은 180일 간 자국으로의 입항을 제한하고 있음(2017년 9월 대통령 행정명령 제13810호). <http://www.legaltimes.co.kr> 이승민, '러시아를 통한 남북러 사업 투자진출 방안,' 2019년 4월 8일.



- 한·중·러 간 운송물류 연계 추진: 중국 동북지역, 러시아 항만과 한국 항만의 물류 연계
- (항만 개발 참여 및 활용) 러시아는 한국 기업에게 슬라반카 항만 개발 타당성 조사 용역을 맡기며 한국과의 협력을 기대하고 있으며, 향후 한국 기업들이 슬라반카, 자루비노 등의 항만 개발에 적극 참여할 필요가 있음. 또한 이 항만들을 한국의 컨테이너, 곡물 등 화물 처리항으로 활용하는 방안을 고려해야 할 것임.
- (훈춘과 극동 항만 연계) 훈춘 포스코·현대 물류단지, 극동러시아 항만과 한국 항만을 연계하는 운송망을 구축할 필요가 있음. 특히, 한국기업이 운영하고 있는 훈춘 포스코·현대 물류단지를 활용하는 방안을 정부와 기업 간의 협력을 통해 구체화 할 필요가 있음. 향후 훈춘 물류단지와 자루비노 항만을 연계하여, 중앙아시아, 중국 등으로부터의 물류 유치를 통해 자루비노항을 동북아시아 초국경 물류망으로 활용하는 방안을 고려할 수 있음.
- * 훈춘 포스코·현대는 포스코(80%)와 현대그룹(20%)이 출자해 설립되어 개발사업을 추진하고 있는데, 중국 정부로부터 50년 간 150만㎡(45만 평) 부지를 장기 임차하여 물류단지를 설립하였으며, 2014년 8월 물류관리시설건물과 물류창고 등 1기 공사를 마쳤고 이후에도 물류창고를 확장하고 있음.³⁰⁾

[그림 7] 한반도 신경제 구상과 3대 경제벨트



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

30) <http://www.sisapress.com> 시사저널



광역두만강개발계획(GTI)과의 연계를 통한 북·중·러 초국경 물류 협력 추진

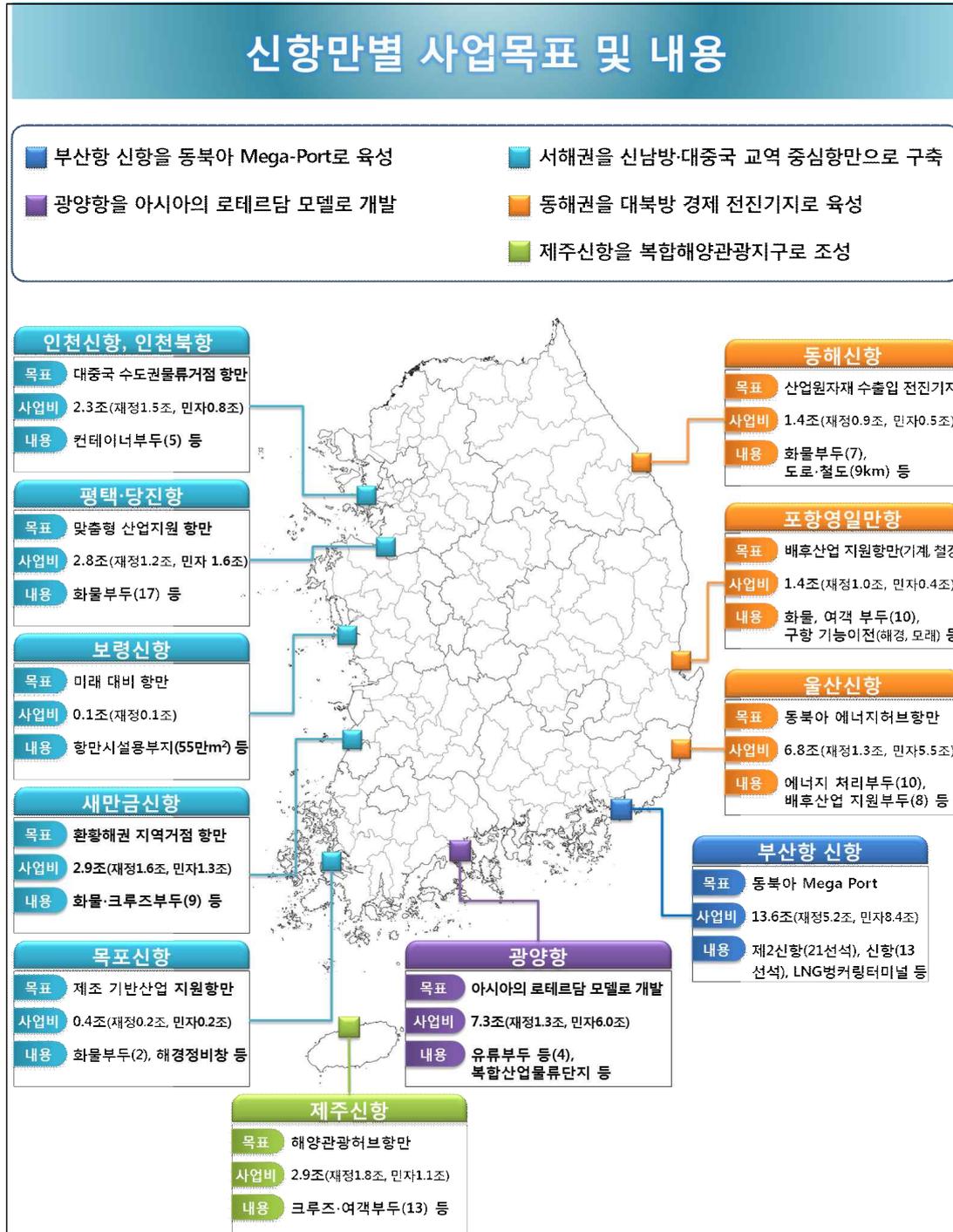
- 한국·중국·러시아·몽골 간의 다자간 협의체인 광역두만강개발계획(Great Tumen Initiative)에서는 초국경 교통물류가 중요한 부문으로 다루어지고 있으므로 이를 활용하여 GTI와 신북방정책의 물류협력 추진을 고려할 필요가 있음.
- 1992년에 출범한 두만강개발계획은 당초 포시에트·나진·훈춘의 소삼각, 블라디보스톡·청진·연길의 대삼각 협력을 통해 북·중·러 간의 교통, 에너지, 관광, 무역 및 투자 협력을 추진하고자 하였으며, 향후 2009년 서방의 대북 제재에 따라 탈퇴한 북한의 재가입을 추진하고 있음.
- 현재의 GTI에서는 협력 대상 지역을 기존의 러시아, 중국 이외에 몽골의 동부지역과 한국의 부산, 울산, 속초, 동해 등 동해안 지역을 포함하고 있으므로, GTI 정부 간 협력을 통해 향후 한국, 북한, 극동 러시아 항만의 연계를 추진하는 것을 고려할 수 있음.

정부의 신항만건설기본계획(2019~40)과 초국경 물류 연계

- 2019년 해양수산부가 발표한 장기 항만개발 계획인 '제2차 신항만건설기본계획(2019~40)'과 연계하여 남·북·러 초국경 물류협력을 추진할 수 있음.
- 해양수산부는 2040년까지의 신항만 건설계획에서 동해신항과 울산, 포항 항만 등을 신북방정책 연계 물류 항만으로 발전시킨다는 계획을 발표하였음.
- 이와 관련하여 극동러시아 항만들과 신북방정책 관련 3대 항만 및 부산항을 연계하여 컨테이너(부산), 석유(울산), LNG(울산, 부산), 석탄(포항), 수산물(동해), 광물(동해) 등의 화물을 운송하는 물류망을 구축하여 발전시키는 방안을 추진할 필요가 있음.
- * 지자체의 북방물류협력 계획과 연계
 - (포항) 포항은 2014년 12월과 2015년 11월 1차, 3차 나진-하산 프로젝트에 참여한 경험을 토대로 나진(청진), 블라디보스톡으로 연계되는 해운물류루트를 검토하고 포항과 러시아, 일본을 연결하는 환동해 크루즈 항로 개설을 추진하고 있음.
 - (울산) 에너지 허브로 조성하여 러시아산 석유나 가스의 중개 거래를 포함한 극동러시아와 연계된 물류 허브 조성을 추진함.
 - (부산) LNG 벙커링 사업을 추진하여 러시아 극동항만과 연계한 LNG 물류 기지를 조성하고자 함.
 - (강원도) 강원도는 속초~자루비노~훈춘 및 사카이미나토~동해~블라디보스톡로 연계되는 해운항로 구축을 추진하고 있음.



[그림 8] 제2차 신항만건설기본계획(2019~40)



자료 : 해양수산부(2019.7.31)



< 참 고 문 헌 >

1. 국문 자료

- 안병민. 「나진-하산 교통·물류사업의 현황과 향후 발전 가능성」. KDI 북한경제리뷰. 2014년 2월호.
- 안병민. 「나진-하산 교통물류 사업의 평가와 전망」. 블라디보스톡 동북아 초국경 경제협력 포럼 발표문. 2019년 6월 4일.
- 이성우 외. 『북방 물류시장과 나진항 연계 가능성 검토』. KMI. 2015.4.24.
- 이정균·김범환. 「북·러 관계 70주년 평가와 전망」. 대외경제정책연구원. 2018년.
- 권구훈. 2019년 통상 5월 호. <http://www.tongsangnews.kr>
- 북방경제협력위원회 제4차 회의 자료. 2019.3.27.
- 해양수산부. 「제2차 신항만건설기본계획(2019~2040)」. 2019년 7월 31일.

2. 러시아어 자료

- Указ президента Российской Федерации. О национальных целях стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года (2024년까지 러시아의 목표와 발전전략과제에 관한 러시아 대통령령). 2018.05.07. <http://kremlin.ru> 러시아 대통령 행정실.
- Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года(2030년까지 연해주 사회-경제발전 전략) 2018.12.28. <https://primorsky.ru> 연해주 정부.
- Ежегодный национальный доклад о развитии дальнего востока российской федерации(러시아 극동발전에 관한 연례 보고서). 2018. 러시아극동개발부.

3. 인터넷 자료

- 내일신문 2018년 4월 25일.
- 연합뉴스 2016년 11월 19일.
- 노컷뉴스 2016년 4월 2일.
- 한국경제신문 2019년 3월 14일.
- <http://www.legaltimes.co.kr> 이승민, '러시아를 통한 남북러 사업 투자진출 방안,' 2019년 4월 8일.
- <https://www.revolvy.com>
- <http://www.sisapress.com>
- <https://дв2025.pф>
- <https://forumvostok.ru/en> 동방경제포럼
- <https://надальныйвосток.pф>



<https://www.fondvostok.ru> 러시아극동개발기금
<https://news.drom.ru> 2018.08.03.
<https://www.kommersant.ru> 코메르산트 2018.09.20.
<https://www.vesti.ru> 2019.05.31.
<https://kakdobratsyado.ru>
<https://finance.rambler.ru> 2019.02.12
<https://sdelanounas.ru>
<http://www.dfo.gov.ru>
<https://vz.ru> 2019.2.18
<https://www.mintrans.ru> 인테르팍스 2018.11.09.
<https://primamedia.ru> 2019.4.18.
<https://kakdobratsyado.ru>
<https://trans.ru> 2019.04.12.; 2019.04.29.