

## 러시아 극동개발을 위한 물류접근성: 항만을 중심으로

차 승 환

(한양대학교 국제학대학원 러시아학과 석사과정)

### I. 서론

항만은 단순한 육·해상 통로의 기능으로 시작하여 보관 및 배송의 기능이 추가되고, 조립 및 가공과 같은 부가가치 물류의 활동이 증가하면서 지역 경제를 증가시키고, 후에 도시와 연계되어 공존하는 형태로 발전해왔다. 항만의 역사는 4대 문명이 시작된 큰 강 유역에서 시작하였고, 제국주의 시기에는 해상무역을 발전시킨 나라가 곧 세계 무역을 지배할 정도로 중요한 장소로 자리매김하였다. 21세기인 지금도 항만도는 여전히 문명을 이끌고 있는 장소로서 뉴욕, 상하이, 홍콩, 도쿄, 싱가포르 등과 같이 물자, 정보, 그리고 금융의 허브 도시로서 역할을 하고 있다. 그만큼 해상무역을 그 나라의 부와 발전에서 매우 밀접한 관계를 지니고 있다고 볼 수 있다. 또한, 도로, 철도, 항공 등 다양한 운송 수단을 통해 무역이 이루어지고 있지만, 지금도 해상무역의 물동량이 가장 큰 만큼 그 중요성은 여전하다. 글로벌화가 심화하면서 국가 간 교역량의 대부분을 처리하는 항만 및 배후단지의 중요성은 증대되고 있다. 두바이와 네덜란드의 항만배후단지는 물류는 물론 생산 활동뿐만 아니라 물류 및 생산 활동을 지원하는 부가 활동까지 영역을 확대하면서 국가의 중추 시설로 성장하고 있다. 예를 들면, 두바이의 제벨 알리 자유지역의 경우 전 세계 120여 개국의 6,400여 개 기업이 입주하고 있으며, 16만 명의 고용 효과를 창출하고 있다.<sup>1)</sup>

이러한 시대적 흐름 속에 러시아는 푸틴 3기 정부가 출범하면서 서부로 치우친 불균형적인 지역적 격차 완화를 위해 극동 물류인프라 개발의 중요성을 인식하였다. 이에 따라, 2012년 12월에 러시아 경제의 가장 중요한 정책 과제로 극동·바이칼지역(자바이칼 변경주, 부랴트공화국, 이르쿠츠크 주)의 발전을 말했다. 러시아 정부는 2009년 ‘2025년까지의 극동 및 바이칼 지역 사회경제발전 전략’을 채택하여 극동지역 개발의 기본 개념을 제시하였다. 또한, 러시아는 극동개발 촉진을 위한 대규모 재원을 확보하기 위해서 대외경제은행을 통해 ‘극동 및 바이칼 지역 개발펀드’ 설립(2011년 11월)하였고, ‘극동개발부(Ministry for the Development of the Russian Far East)’(2012년 5월) 신설 등을 통해 극동개발에 대한 의지를 보여주고 있다. 2013년 12월에는 제10회 연방회의에서 푸틴 대통령은 경제성장 둔화에 대한 대응책으로 극동지역의 ‘선도개발지대’ 개발 계획을 제안하면서 2014년 10월 15일 국가두마의회에 해당 법률 초안이 제출된 상태이다.<sup>2)</sup>

우리나라는 극동개발에 대한 러시아의 의지에 흐름에 발맞추는 행보를 2013년 10월 18일 대외

1) 한국해양수산개발원, 『부가가치 창출 극대화를 위한 항만배후단지 발전방안 연구』 2011. p. 1.

2) 선도개발구역 조성을 위한 법안이 통과될 경우, 2015년 1월 1일부터 운용될 것으로 보인다.

경제정책연구원(KIEP)이 주최한 ‘유라시아 시대의 국제협력 컨퍼런스’기조연설에서 확인할 수 있다. 이곳에서 박근혜 대통령은 한반도, 아시아, 유럽을 잇는 ‘하나의 대륙’, ‘창조의 대륙’, ‘평화의 대륙’으로서의 교통, 에너지, 문화 등의 경제적 통합에 대한 ‘유라시아 이니셔티브’를 제시하였다. 박근혜 정부는 ‘유라시아 이니셔티브’의 핵심과제로 복합 물류 네트워크 구축을 말했다. 이와 같은 내용은 러시아 연방정부가 극동개발 프로그램에서 운송 인프라 분야에 중점을 두는 것과 상응한다고 볼 수 있다. 2012년 9월 블라디보스토크 APEC 정상회의를 계기로 개최된 한·러 정상회담에서 남·북·러 3각 사업의 시범사업으로 포스코, 현대상선, 코레일 등이 ‘나진-하산 물류협력사업’의 철도·항만사업에 참여하는 내용의 양해각서(MOU), 북극항로 이용에 대한 러시아 측 협조 당부 및 극동지역 항만개발 MOU 체결 등이 합의되었다.<sup>3)</sup>

하지만 1990년 수교 당시부터 한국과 러시아가 가진 러시아 극동지역을 중심으로 한 경제 협력에 대한 기대는 20여년이 지난 지금 예상에 미치지 못하고 있다. 자원 개발, 산업단지 조성, 인프라 건설 분야 등에 뚜렷한 성과는 내지 못한 채 작은 성과물만을 보이고 있는 실정이다. 예를 들어, 1992년 한·러 정상회담시 나호트카 한·러 공단개발이 합의되었으나, 러시아 의회의 비준이 지연되고 경제자유구역에 대한 법령이 1998년, 2000년 모두 대통령에 의해 기각되면서 실패하고 말았다. 또한, 남·북·러 3각경협<sup>4)</sup>은 구체적인 사업 발굴이 되지 않은 상태이며, 가장 큰 기대를 가졌던 TKR-TSR연결 사업은 북한과의 합의가 되지 않아 큰 진척이 없는 상태이다.

이러한 실패의 원인은 많지만, 그 중에서도 노후화된 인프라가 만들어내는 낮은 물류연계성을 말하고 싶다. 물류체계의 효율성을 향상시키기 위해서는 항만의 발달이 필수적이다. 현재 러시아 항만은 하역기기와 장비, 배후부지와 연계, 정보화 기술, 포워딩 시스템, 화물처리 체계, 복합운송 시스템 측면에서 낙후된 것으로 평가되고 있다.<sup>5)</sup> 그로 인해 연해주에 진출해있던 우리나라 농업 관련 기업들은 낙후된 항만접근성으로 인해서 곡물을 수확해도 우리나라로 재수출에 대한 한계를 가지고 있었다. 이와 같이, 러시아 극동지역은 많은 자원과 발전가능성에도 불구하고, 인프라의 한계 등으로 인해 발전이 더뎠고 있다. 항만 발전은 경제적 측면에서 항만지역을 글로벌 공급사슬 관리의 거점으로 부각, 배후단지 활용의 증대, 그리고 항만도시로서 형성하여 물동량의 증가 및 경제규모의 확대 등 지역 발전에 큰 영향을 미치게 될 것이다.<sup>6)</sup>

러시아·중국·한국 모두 극동지역의 관심은 두텁다. 한국은 유럽지역으로 수출 수송 촉진 및 교역의 다양화를 위한 지역이다. 중국은 동북3성에서 아태지역으로 뻗어나갈 수 있는 전략적인 위치이다. 그리고 러시아는 서부로 치우친 경제개발 비중을 균형화시키며, 최근의 경제침체를 벗어날 수 있는 하나의 기회 요소로 자리매김할 것이다. 이러한 기회를 활용하기 위해선 극동지역의 노후화된 인프라의 현대화가 필요하다. 특히 교통 물류 인프라의 개발 및 개선이 필요할 것이다. 점점 가열화되어가는 극동개발에 대한 투자를 미리 선점하기 위해서는 우리나라 정부의 세밀한 분석과 더불어 과감한 추진력이 형성된 정책이 필요할 것이다.

본 논문에서는 2013년 12월에 발표한 러시아 극동지역 선도개발지대 개발계획에 발맞추어 우리나라가 농업분야, 기업투자, 자원개발 분야에서 어떠한 진출기회를 가질 수 있는지에 대해서 러시아 극동 항만을 중심으로 알아보고 그 경쟁력을 도출하는 데 목적이 있다.

3) 한국경제, <http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2013111375218&intype=1> 검색일자: 2014.11.21.

4) 남·북·한 삼각경협은 한국의 자본과 기술, 북한의 노동력, 러시아의 자원(에너지, 영토)을 조합한 삼각 협력 사업을 창출하는 것을 말한다.

5) 한국무역협회, 『러시아의 물류시장』, 2008. p. 33.

6) 최영진, 「환동해지역의 항구와 해상관계망 형성: 항만 제도 및 전략적 관점에서」, 2014. p. 49.

## II. 러시아 극동지역 항만 현황

### 1. 러시아 극동지역 항만 개요

러시아 극동지역의 주요 교역 거래국은 한국·중국·일본이며, 2013년 기준 이들 3개국에 대한 극동 러시아 대외교역 비중은 약 80%에 달한다. 우리나라의 對 극동 러시아 주요 수출 품목은 석유 화학제품, 자동차, 자동차 부품, 철재, 제지 등이며, 주요 수입 품목은 수산물, 석유, 천연가스, 석탄 등이 있다.<sup>7)</sup>

극동지역의 운송 인프라는 크게 철도, 도로, 항만 등으로 이루어져 있으나 상당히 열악한 상태이다. 극동지역의 수출물동량의 85%, 수입물동량의 45%는 해상운송을 이용하고 있으며, 철도의 경우 각각 13%와 45%를 차지하고 있다.<sup>8)</sup> 극동지역의 항만은 러시아 대외교역 물동량의 약 16%, 러시아 항만을 통과하는 물동량의 약 20%를 처리하며, 아태지역의 진출을 위한 거점으로서 중요성은 점차 커지고 있다. 러시아는 64개의 항만을 가지고 있으며, 그 중 28개가 극동 연안에 있다. 현재까지 러시아 해운항만은 화물 처리실적에서 발트 해 항만과 아조프·흑해 항만 다음의 순위에 있다. 그러나 시설용량과 사용실적을 비교해보면 극동지역 항만의 사용률이 가장 높다.<sup>9)</sup> 러시아 극동지역의 모든 해상운송의 77%는 연해주 항만을 통해 처리되고 있다.<sup>10)</sup>

표 1. 러시아 극동 항만 개요

구 분	포시에트	바니노	나호트카	보스토치니	블라디 보스토크	자루비노	소베츠키야 가반
운영 주체	메첼 (97%)	-	LIVADIA (JSC)	정부(20%), 민간(80%)	정부(20%), 민간(80%)	트랜스그룹 AC	-
운영 기간	연중 내내	연중 제한	연중 내내	연중 내내	연중 내내	연중 내내	연중 내내
주요 화물	석탄 (99.8%)	석유, 석탄, 컨테이너	석탄, 석유, 철 목재 등	컨테이너, 석탄, 목재, 코크스, 금속제품	자동차, 특수기계	자동차, 고철, 목재, 컨테이너	미네랄 원료, 목재, 수산물
수심 (m)	9.5	9-11	13	6.5~16.5	6.3~15	7.5~8.2 5	23~30 11)

자료: 한국교통연구원, 『월간교통』 2011. 6. p. 27.

7) 한국수출입은행 해외경제연구소, 『개도국 지역이슈 리포트』 2014.11.5. p. 10.

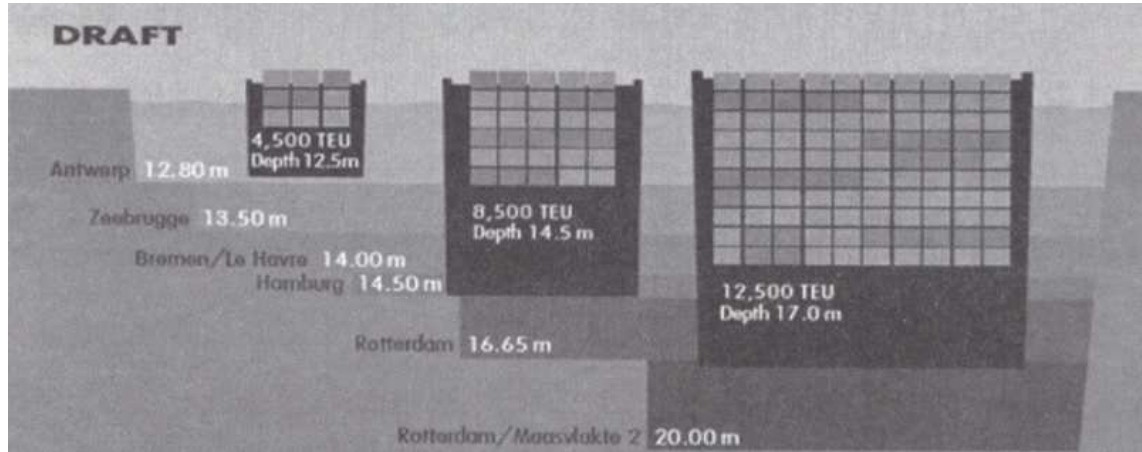
8) 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009.7. p. 37.

9) 성원용·이성규·오영일·P.Minakir, 『러시아 극동 바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건』 2013. pp. 112-113.

10) 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009.7. p. 41.

11) 소베츠키야 가반항은 러시아 연방과 동해가 접하는 해역으로 가장 넓고, 수심이 깊은 만 중 하나이다. 회전반경이 커서 준설 시, 10만톤 이상의 대형선박이 접안 가능하다.

그림 1. 항만별 입항가능 선박 규모



자료: 범한, 『시뮬레이션을 이용한 항만물류시스템』 개정판 2012. p. 32.

표 1.을 보면 극동항만 대부분의 수심은 10~15m인 것을 볼 수 있다. 이는 그림 1.에서 보는 것과 같이 10m 이하인 항만의 경우 약 3,000톤의 적재량이 가능한 규모의 선박이 정박할 수 있다는 얘기이다. 하지만 최근에는 글로벌 얼라이언스가 증가하는 추세이다. 이는 선박 대형화를 통해서 선사들 간의 물류비 절감 등 원가 경쟁력 강화 및 서비스 효율 향상을 위해 대형선박을 투입하는 것으로서, 최근 경쟁적으로 규모가 증가하고 있다. 예를 들어, 18,000톤 규모의 선박이 입항을 위해서는 최소 16.5m의 수심이 필요하다.<sup>12)</sup> 실질적으로 입항이 가능한 환경을 지닌 항만은 보스토치니항 또는 소베츠키야 가반항, 이 2개의 항만뿐이라 할 수 있다. 그 외의 항만은 수심적인 자연적 조건에서 충족하기 힘들다. 최근에는 중국과 러시아가 2018년까지 자루비노항을 연간 물동량 6,000만 톤 규모의 수심 최대 20m의 다목적 대형항만으로 공동 건설할 것으로 계획하면서 대형 선박의 접안은 물론 다양한 물류가 자루비노항을 이용할 수 있을 것이라 기대되고 있다.<sup>13)</sup>

### Ⅲ. 극동지역 선도개발지대와 한·러 분야별 항만접근성

#### 1. 러시아 극동지역 선도개발지대

러시아 극동개발부는 선도개발지대를 통해 러시아 극동지역을 개발하기 위한 아시아-태평양 수출중심 발전모델을 승인하였다. 법률 선정의 배경으로는 세계적으로 성공한 개발도상국들의 사례를 참고하여, 국가 발전을 위해선 특정 지역의 비즈니스 활동을 장려하는 특수 조건을 도입해야 한다고 봤기 때문이다. 이 법의 내용으로는 극동 지역의 투자환경을 개선해 기업들을 유치하며, 그들의 활동 경쟁력을 제고시키기 위해서 조세, 관세 및 행정적 특혜를 제공하는 등의 내용이 담겨 있다.

12) 한국해양수산개발원, 『항만과 산업』 제 14-02호. p. 45.

13) FESCO, 『자루비노 복합 신항만 개발 프로젝트 소개』 발표자료, 2014.10.27.

표 2. 선도개발지대 항목

구분	선도개발지대, 지역,ha	전문 분야	투자액 (10년, 10억 루블)		세금& 보험혜택* (10억 루블)	세금& 보험혜택* * (10억 루블)	고용 창출 Unit
			민간	예산			
1	TASED<<Russkiy island>>, 연해주, 252.5ha	교육& 연구	75.8	8.9	2.2	12.1	5,000
2	TASED<<Nadezhdinsky>>, 연해주 782ha	물류	48.2	7.0	2.2	5.1	7,800
3	TASED<<Basalt: new technologies>>, 사하공화국(야쿠티아), 614.3ha	건축자재	17.0	3.0	0.5	4.0	3,000
4	TASED<<Rakitnoe>>, 하바롭스크주, 263ha	물류	26.0	0.9	0.7	1.5	2,600
5	TASED<<Kamchatka>>, 캄차카 지역, 186ha	항만& 산업	35.0	9.7	1.5	1.8	1,800
6	TASED<<Ekaterinoslavka>>, 아무르주, 887ha	영농	17.0	0.2	0.4	0.9	2,000
7	TASED<<Smidovichski>>, 유대인자치구, 1,200ha	영농	20.0	0.3	0.5	0.6	2,000
8	TASED<<Vanino-Sovetsko-Gavanski>>, 하바롭스크주, 1,103ha	항만& 산업	54.0	15.6	2.4	5.9	1,800
9	TASED<<Komsomolsk>>, 하바롭스크주, 298ha	항공기 건설	14.9	5.5	1.3	2.2	2,000
10	TASED<<Zarubino>>, 연해주, 453ha	항만	59.0	15.5	4.8	8.6	3,000
11	TASED<<FEPCO>>, 연해주, 1,164ha	석유화학	191.0	17.5	31.2	26.5	2,900
12	TASED<<Belogorsk>>, 아무르주, 678ha	가스화학	10.3	1.2	0.7	2.2	1,500
13	TASED<<Mikhailovsky>>, 연해주, 207.7ha	영농	27.0	0.7	1.8	1.1	500
14	TASED<<Northern world>>, 사하공화국(야쿠티아), 5,910ha	보석& 보석세공	5.1	2.9	0.5	0.8	1,000

\* - 초기 10년

\*\* - 면세기간 이후

자료: 극동 한-러 비즈니스 협력 포럼 「선진개발구역 진흥 정책 및 향후 전망」 발표 자료, 2014.10.27, p. 8.

선도개발지대 개발 계획은 2012년 극동개발부 창설 이후 극동발전을 위해 극동개발펀드, 극동 지역 경제특구 조성 등의 사업들이 충분한 효과가 없었기에 새롭게 추가된 계획이다. 프랑스의 경제학자인 F.Perroux는 성장거점은 경제공간은 힘이 발현하는 곳이며, 이 공간은 원심력과 구심력을 지닌 극으로 구성된다고 한다. 즉, 선도개발지대는 하나의 구심점이 되어 중심에서 주변부 지역으로 발전을 확산시킬 수 있는 구심력을 지닌 극이라고 볼 수 있을 것이다. 이는 그동안 구체적인 결과가 없었던 한·러 간의 협력에 있어서도 새로운 기회가 될 것이라고 볼 수 있다.

2. 선도개발지대 개발 계획을 통해 본 한·러 협력사업 분야

1) 농업분야

1-1) 연해주지역

2013년 7월 9일 롯데호텔에서 열린 “2013년 한·러 경제과학기술공동위원회”에서는 무역, 투자, 에너지·자원, 농업 등 10대 분야에 대한 협력 방안이 논의된 적이 있다. 다양한 협력 사안 중 한국의 농업투자 진출 협력에 대한 내용을 살펴보면, 우리나라 정부는 국내 기업체가 곡물 시장 선점을 위한 극동지역 농업투자 진출에 대한 확대 지원을 하기로 했다. 그리고 러시아 측은 곡물 터미널 등 극동지역 곡물 유통 인프라 개발에 한국기업이 참여할 수 있도록 노력하기로 합의를 하였다.<sup>14)</sup>

표 3. 러시아 농업분야 진출 기업

구분	명칭 (진출년도)	실소유주 또는 모기업	경작면적 (A, ha)	확보면적 (B, ha)	품 목	2012년 생산량 (반입량)
1	아그로상생 (1999)	대순리진회	7,000	50,000	벼, 콩, 귀리 등	벼 9,000 톤, 콩 3,000 톤
2	유니젠 (1999)	유니베라 (남양알로에 )	300	2,200	콩	콩 150 톤 (콩 140 톤)
3	아로프리미 에(2008)	(주)인탑스	2,200	3,100	콩, 밀, 보리, 귀리	콩 800 톤, 하곡 1,200 톤
4	에코호즈 (2008)	(주)이지 바이오	5,500	13,000	옥수수, 콩, 귀리, 젓소	옥수수 4,500 톤, 콩 3,500 톤 하곡 2,000 톤, (옥수수 3,100 톤, 콩 90 톤)
5	현대아무르 (2009)	현대중공업	10,000	24,000	콩, 옥수수	옥수수 3,000톤, 콩 6,400 톤
6	아그로아무 르(2009)	코리아통상	1,000	6,700	양돈, 콩, 옥수수,	-

14) 기획재정부, 『제13차 한·러시아 경제과학기술공동위 개최결과』 보도자료, 2013.7.9. p. 2.



					딸기	
7	아그로에르 카 (2009)	이종승	700	1,000	콩, 감자, 수박	-
8	포항축협 (2011)	이외준	300		조사료	-
		합계	27,000	100,000		

자료: 주블라디보스토크총영사관 조사자료, 2013

표 3.를 보면 알 수 있듯이, 연해주에 진출한 한국기업 중에 아그로상생의 확보면적이 50,000ha로 가장 넓은 면적을 가지고 있으며, 1년간 300ha 면적을 단기 임대를 하는 포항축협의 농장이 가장 작다. 8개의 농장이 확보한 농지면적은 총 100,000ha이지만, 최근 중국의 헤이룽장성과 길림성을 중심으로 연해주 농업투자 수요가 늘어나면서 현지 농지 확보 수요가 늘어나기 때문에 농경지 이용률이 낮은 한국농장들의 농지이용권이 위기로 내몰리고 있다. 농지의 장기이용권을 확보했다고 하더라도 3년 이상 영농하지 않을 경우, 지방정부 권한으로 농지이용권을 환수될 수 있기 때문이다.<sup>15)</sup> 연해주에서 생산하는 상품 대부분은 내수시장으로 가고 있지만, 장래에는 한국을 포함한 아태 지역으로 수출할 계획을 가지고 있다. 서울로 이용 가능한 수출 물류 경로는 아래와 같이 블라디보스토크항과 자루비노항을 이용하는 2가지의 경로로 볼 수 있을 것이다. 그러나 연해주 내에 특수곡물터미널이 없어서 경쟁력이 크진 않다.

그림 2. 연해주에서 서울로 가는 수출 물류 경로



자료: 해외농업개발서비스, 『연해주 물류조사보고서』 2014.4.11. p. 14.

이에 따라, 러시아 정부는 극동지역의 남서쪽에 위치하며, 중국 동북지역 및 북한과도 가까운 거리에 위치한 자루비노항에 “자루비노 복합 신항만 개발” 프로젝트를 통해 러시아 극동 최초의 곡물 터미널을 건설하고, 4,000만 톤까지 물동량을 확보할 건설계획을 확정했다. 또한, 아래의 표 4.

15) 성진근, 『러시아 연해주 농업현황과 한국의 진출 전략』 세계농업 제162호, 2014.02.06. p. 9.

자루비노항 개요를 보면 도로로는 중국의 훈춘까지 연결되어 있으며, 철도로는 북한의 핫산까지 연결되어 있음을 알 수 있다.

표 4. 자루비노 항 개요

운영주체	트랜스그룹AC	
주요 처리 화물	고철, 자동차, 수산물, 기계 설비	
<b>항만 시설 현황</b>		
	<b>길이(M)</b>	<b>수심(M)</b>
4개 부두	150~200	7.5~9.5(*최대 20M)
물류시설	소규모 트럭/중장비 보관 터미널, 자동차 보관센터, 식품창고(5천㎡, 주로 밀가루 처리)	
<b>교통 연계 현황</b>		
도로연계	자루비노-훈춘 도로(총 연장 85km) 연계 중국 접경 지역인 크라스키노와 거리가 70km임	
철도연계	수하노프카 - 바라놉스키-하산 항구 내 철도 총 연장 4.5km, 수하노프카 역에서 항만 접근 철도 연장 11km임	

\* 자루비노항 빅포트 개발 프로젝트에 의해, 추후 최대 20m의 수심을 가진 항으로 발전될 예정이다.

자료: 한국교통연구원, 『해외출장 보고서』 2013. 8. p. 10.

국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009. 7. p. 37. 내용을 바탕으로 작성

1-2) 유대인 자치주

유대인 자치주 지역은 극동지역에서도 가장 비옥한 토지를 가지고 있으며 콩, 옥수수, 밀, 보리와 같은 각종 곡물은 물론 목초지가 풍부하여 축산업 발전 가능성도 큰 지역이다. 스미도비츠 지역은 유대인 자치주의 동쪽 지역으로 러시아 내륙으로부터 태평양 연안으로 통하는 교역로의 교차 지로서 TSR이 통과하며 BAM 철도가 태평양 연안 국가들과 교역을 가능하게 해주는 지역이기도 하다. 또한, 도로는 우수리도로(스미도비츠-하바롭스크-블라디보스토크), 아무르도로(블라디보스토크-하바롭스크-스미도비츠-치타), 시베리아 고속도로(블라디보스토크-하바롭스크-스미도비츠-모스크바)가 연계되어 있다.

그림 3. 스미도비츠 농업 부지 위치



자료: OADS 해외농업개발서비스, 『해외농업투자환경조사보고서 기업시리즈 17』 2010.11, p. 26.



스미도비츠의 농장부지 총면적은 약 6,000km<sup>2</sup>로 유대인 자치주 전체면적의 약 17%를 차지하고 있다. 또한, 하바롭스크의 동쪽에 위치한 바니노 부두항을 통해서 부산까지 농산물 해상운송이 가능한 지역으로 알려져 있다.<sup>16)</sup>

그림 4. 스미도비츠 지역과 연결된 항공 및 해운망



자료: OADS 해외농업개발서비스, 『해외농업투자환경조사보고서 기업시리즈 17』 2010.11, p. 26.

그림 4.를 보면 알 수 있듯이, 스미도비츠는 곡물수출항으로 발전하고 있는 바니노항과 연계될 수 있으며, 또한 철도나 도로를 통해 블라디보스토크를 거쳐 부산항으로 재수출할 수 있는 물류연계성이 뛰어난 지역이라는 점을 알 수 있다.

### 1-3) 아무르주

아무르주는 극동 러시아의 농경지의 38%를 차지하고 있으며, 러시아 대두 생산량의 32%를 점유하고 있는 지역이다. 아무르지역 토지 이용 현황에서 농경지를 보면 블라고베센스크를 중심으로 동남쪽으로 치우쳐 있다.<sup>17)</sup> 아무르 주는 교통이 비교적 발달한 지역이다. 철도는 TSR과 BAM 철도가 지나고 있으며, 시베리아 고속도로가 통과하며 포장도로의 길이는 약 10,152km에 달한다. 아무르주에서 생산되는 농산물은 수출보다는 대부분 러시아 내에서 소비되고 있다.

16) OADS 해외농업개발서비스, 『해외농업투자환경조사보고서 기업시리즈 17』 2010.11. p. 26.

17) 한국농어촌공사, 『극동러시아 농업투자환경보고서』 2012. p. 60.

표 5. 아무르주 농업부분 외국인직접투자

구 분	2000	2010	2011	2012
아무르주 FDI	4,527.7	380,123.9	482,954.4	597,172.7
농업부분 FDI	11.7(0.3)	1,418.0(0.4)	1,536.2(0.3)	704.6(0.1)

주: ( )는 총 FDI에서 농업부분이 차지하는 비중

자료: 강명구, 『러시아 아무르주 농업 현황』 2013.07. p. 13. (재인용)

아무르주 정부는 1991년 구소련연방 해체 후, 중앙정부의 지방정부에 대한 지원감소로 붕괴된 농업을 성장시키기 위해 외국인투자를 적극적으로 유치하였으나, 2011년 1,536천 달러 규모의 투자가 된 것이 최대였다. 외국인의 아무르주 농업부분에 대한 투자는 농산물 가공분야보다는 농산물 생산분야에 대한 투자이다.<sup>18)</sup> 이번 선도개발지대로 아무르주의 에카테리노슬라브카의 농업분야가 지정되면서 외국인 직접투자의 증가를 통한 농업분야에 대한 발전을 기대하는 러시아 정부의 의지를 확인할 수가 있다.

## 2) 기업투자

### 2-1) 바니노·소베츠키야 가반 항만 경제특구(Sovetskaya Gavan PSEZ)<sup>19)</sup>

소브 가반 PSEZ는 2009년 12월 31일 발표된 러시아 정부령 제1185호에 의거하여 조성되었다. 소베츠키야 가반에서 수송을 한다면 러시아 서부~미국 태평양안 북부 수송 경로에서 기존의 보스토치니항을 이용한 경로와 비교했을 때, 약 1,000km 거리와 최장 6일의 운송 기간이 단축될 수 있다.<sup>20)</sup> 소브 가반 PSEZ의 핵심 목표는 항만 및 물류, 바이오 연료, 산업 시설, 선박 수리의 클러스터를 포함한 항만 및 산업 지구를 조성하는 것이다. 소브 가반 PSEZ는 총 2단계로 개발 계획을 가지고 있다. 1단계는 신규업체들을 위해 290ha 규모의 공지를 확보하는 것이다. 2단계는 운송 인프라 개발과 더불어 각기 다른 화물을 취급하는 터미널들을 보유한 항구를 만 북부에 건설하는 것이다. 또한, 소베츠키야 가반의 Lososin 지역에 현대식 항구, 물류 인프라, 냉각 설비가 완비된 수산물 가공 공장이 조성됨으로써 사할린, 캄차카, 하바롭스크 지역의 수산업체들 간의 클러스터 효과를 기대하고 있다. 이를 위해, 정부 차원의 인프라 제공을 위해 초기 단계에 37억 루블(한화 약 960억)을 투자하며, 입주기업에 대해 각종 세제혜택을 부여할 예정이다.<sup>21)</sup>

18) 강명구, 『러시아 아무르주 농업 현황』 2013.07. p. 13.

19) 이하에서는 “소브 가반 PSEZ” 로 약칭

20) 엘레나 필립포바, 『소베츠키야 가반 항만 경제특구 개발 투자 프로젝트』 극동 한·러 비즈니스 협력 포럼 발표 자료, 2014.10.27.

21) 자세한 내용으로는 1) 수익세: 20%에서 15.5%, 2) 재산세 2.2%를 10년간 면제, 3) 토지세 및 교통세: 5년간 면제, 4) 장비, 원자재, 완제품의 수출입 품목에 관해 고정관세를 적용을 제외한 나머지 품목의 수입 관세 및 부가가치세를 면제받는 등의 혜택을 받게 된다. 이는 약 30%의 투자비용을 절감할 기회를 가지게 된다.

표 6. 소베츠키야 가반항 개요

주요 처리 화물	미네랄 원료, 목재, 수산물	
<b>항만 시설 현황</b>		
	<b>길이</b>	<b>수심</b>
17개 선석	총연장 2,598m	최대 30m
항만처리능력	연간 1,300만 톤	
운영기간	연중 내내	
<b>교통 연계 현황</b>		
철도연계	BAM노선(바이칼-아무르 철도)의 종착지	
도로연계	하바롭스크-리도가 하바롭스크-리도가-콤포소물나아무레	

자료: <http://gov.khabkrai.ru/>, 하바롭스크 지방 정부

## 2-2) 나호트카항 자유경제지대

나호트카항은 연해주 극동지역 남부에 위치한 세 개의 가장 큰 항만 중 하나로 동해 북서연안과 피터대제만의 동부지역, 나호트카만에 위치하며, 블라디보스토크 공항으로부터 130km 떨어진 곳에 있다. 항의 구내 및 안벽 에프론(정박구간)부에는 철도와 연결노선이 부설되어있다. GTI(두만강 지역개발계획)으로서 나호트카항의 자유경제지대를 러시아 의회가 승인하게 된 이유는 이 항이 부동항이라는 점과 인접한 보스토치니 항의 배후에 풍부한 자원을 보유하고 있다는 점에서 자원과 항만을 결합하여 주변 지역 개발을 촉진할 수 있다는 가능성 때문이다. 동항은 해운과 철도의 복합적으로 이용이 가능한 교통 중심지가 될 것이며, 건축자재공업의 기지로 육성, 비교적 풍부한 토지를 이용해 토지 집약적 제조공업지역으로서 발전시켜 나갈 것이다. 또한, 두만강 지역 개발계획에 따른 중국의 훈춘, 북한의 나진-선봉지대의 경제특구 계획과 연계하여 필요한 노동력과 자원을 공동이용하고 시장 규모를 확대해나가려고 하고 있다.<sup>22)</sup>

표 7. 나호트카항 개요

운영주체	LIVADIA (JSC)	
주요 처리 화물	석탄, 석유, 철, 목재, 벌크, 일반화물 등	
<b>항만 시설 현황</b>		
	<b>길이</b>	<b>수심</b>
22개 선석	평균길이 130~180m	13m
항만처리능력	연간 1,500만 톤	
운영기간	연중 내내	
<b>교통 연계 현황</b>		
철도연계	TSR과 연계	

자료: 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009. 7. pp. 49-50.

22) 철도기술정보포털, 『철도웹진』 2007.11.

## 3) 자원개발(석탄)

러시아의 아시아로의 석탄 중 대부분(약 93%)은 극동항만을 통한 해상운송으로 수출되고 있다. 극동지역 주요항만들의 아래 표 8.에 나와 있는 2012년 수출실적 및 수용량을 보면, 사용실적이 100%를 초과할 만큼 높은 수요를 지닌 것을 알 수 있다.

표 8. 주요 극동항만 석탄수출량 및 처리용량

구분	2012년 석탄수출량 (백만톤)	2012년 Capacity (백만톤)	Utilize Ratio(%)
바니노	15.5	13.5	115%
보스토치니	23.4	17.2	136%
나호트카	4.7	3.5	136%
포시에트	4.6	4.0	114%
평균	12.1	9.6	125%

자료: 삼일회계법인, 『한국 기업들의 극동 사업 진출사례 및 진출전략』 한·러 물류협력 비즈니스 포럼 발표자료, 2014.10.27. p. 15.

동북아시아 지역(한·중·일)의 러시아 석탄에 대해 높은 수요는 아래의 표 9.과 같다.

표 9. 동북아시아 지역의 러시아 석탄 수요량 현황 및 전망

구분	2013	2015	2020	2025	2030
수요량(백만톤)	56	66	96	105	120

자료: 삼일회계법인, 『한국 기업들의 극동 사업 진출사례 및 진출전략』 한·러 물류협력 비즈니스 포럼 발표자료, 2014.10.27. p. 21.

표 10. 동북아시아 지역 2012년 러시아 석탄 수요 및 미래 수요(2020년) 예측

구분	2012년	2020년
극동항만 석탄수출량	49.2	96.0
극동항만 처리가능용량	38.2	91.0
Utilize ratio	128.8%	105.5%

자료: 삼일회계법인, 『한국 기업들의 극동 사업 진출사례 및 진출전략』 한·러 물류협력 비즈니스 포럼 발표자료, 2014.10.27. p. 22.

표 9.와 10.를 통해 예상한다면 극동항만의 석탄 수요·공급 동향과 관련하여 초과수요의 폭이 점차 감소할 것으로 보인다. 2012년 극동항만의 평균 활용률은 약 129%이며, 2020년에는 추정 평균 활용률이 105%로 항만 처리가능 용량에 비해 초과수요상태는 있으나 항만의 수용량 증가에 따라 초과수요의 폭은 낮아질 것으로 예상된다. 그러나 현재로서는 항만이 수용할 용량이 현저히 부

족하며 한계가 있는 점을 확인할 수 있다. 석탄 자원개발과 관련된 주요 항만으로는 보스토치니항, 포시에트항, 바니노항 등이 있으며 이들 항만에 대해서 하나씩 알아보려고 한다.

표 11. 보스토치니항 개요

운영주체	VICS	
주요 처리 화물	석탄, 유류, 벌크, 원목, 잡화, 컨테이너 등	
<b>항만 시설 현황</b>		
	<b>길이</b>	<b>수심</b>
19개 부두 <sup>23)</sup>	총연장 4.7km	평균수심 6.5~16.5m
항만처리능력	연간 1,600만 톤 <sup>24)</sup>	
운영기간	연중 내내 <sup>25)</sup>	
<b>교통 연계 현황</b>		
철도연계	TSR과 연결되어 취급화물의 90%는 철도로 수송	
개발 프로그램	페트로프스크 곱 보스토치니 항 수출용 석탄생산하역단지 건설 <sup>26)</sup>	

출처: 국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009. 7. pp. 50-51. 내용을 바탕으로 작성

우선, 보스토치니항은 러시아 극동 쪽에 위치한 부동항으로서 15만 톤급의 선박이 접안이 가능하며, 주로 석탄, 목재, 원유, 금속 등의 품목을 처리하고 있다. 이 항만은 TSR이 시작되는 항만으로서 트럭, 도로, 철도에 의해 다른 나라들과 연계된 것이 특징이다. 보스토치니항은 호주의 회사와 러시아정부가 각각 80%, 20% 지분을 가진 합작회사의 형태를 띠고 있다.<sup>27)</sup>

보스토치니 항은 “페트로프스크 곱 보스토치니 항 수출용 석탄생산하역단지 건설” 프로젝트로 총 64ha 규모의 석탄전용터미널 조성 계획을 가지고 있다. 2017년~2025년까지 최종 2,000만 톤 화물처리량을 목표로 하는 프로젝트로서 연방예산 232억 루블, 민간투자 128억 루블이 투자될 계획이다. 동 프로젝트는 러시아 교통시스템 발전(2010-2020) 연방국책프로그램의 세부 사업인 “교통 서비스 수출 역량 개발”의 일환으로 연방정부출연기관 FKU “Rostransmodernizatsiya”와 민관파트너십(PPP) 형태로 진행된다.<sup>28)</sup> 또한, 2014년 1월 22일 여수광양항만공사는 광양항과 보스토치니를 잇는 신규 항로를 개설했다고 밝혔다. 이 항로는 광양-부산-보스토치니 등으로 운항하며 투입되는 선박은 1,500톤급 컨테이너 6척이고, 연간 8,000톤의 신규 물동량이 창출될 것으로 예상된다.<sup>29)</sup>

23) 19개 부두 중, 12~14번 부두는 벌크터미널로 평균 수심은 11.5~13m이다.

24) 해운산업연구본부, 『국외출장보고서』 2011. 8. p. 4.

25) 보스토치니항이 입지한 브랑겔만은 1~2월은 결빙이 되며, 동 시즌에는 입출항 시 견인선의 도움을 받아야한다.

26) 극동 한·러 비즈니스 협력 포럼 발표 자료, 2014.10.27

27) 한국해양수산개발원, 『국외출장보고서』 2007. 7. pp. 3-4.

28) 연방 예산으로 추진되는 사업은 철도인프라 시설 등 교통 인프라 및 유틸리티 설비 구축 등이 진행되며 민간투자로 추진되는 사업으로는 항만 야드 내 부두 및 철도 에이프런 하역장비, 창고, 주요 및 보조 기술장비 등이 진행된다.

표 12. 포시에트항 개요

운영주체	메첼 <sup>30)</sup>	
주요 처리 화물	석탄, 목재, 선철 등 <sup>31)</sup>	
<b>항만 시설 현황</b>		
	<b>길이</b>	<b>수심</b>
3개 부두	450m(510m)	평균수심 6.5~16.5m
항만처리능력	연간 700만 톤	
운영기간	연중 내내	
<b>교통 연계 현황</b>		
철도연계	TSR, 중국 동북지방, 북한 등과 연계	

출처: 한국교통연구원, 『해외출장 보고서』 2013. 8. p. 7.

국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009. 7. pp. 52-53. 내용을 바탕으로 작성

다음으로, 포시에트항은 러시아 연해주 포시에트만에 위치한 항으로써 블라디보스토크에서 남서 110km, 북한의 국경에서 30km, 중국 국경에서 40km 정도 떨어져 있는 부동항이다.<sup>32)</sup> 동항은 2004년부터 러시아 석탄개발회사인 메첼사의 전용 석탄수출항으로 운영되고 있다. 메첼사가 시베리아 지역에 보유하고 있는 Yakutugol(산지에서 포시에트항으로 철송기간 10일 소요), Yuzhny Kuzbass(철송기간 14일 소요) 탄광으로부터 석탄을 수송하고 있으며, Elga 산지(부존량 25억 m<sup>3</sup>)가 개발되면서 포시에트항의 석탄수출이 더욱 중요해지고 있다. 한국(POSCO)으로의 석탄수출량은 연간 36만 5천 톤에서 37만 톤 수준이며, 기타 석탄 수출국으로는 중국과 일본이 있다.

포시에트항은 개발을 통해 하역능력을 2013년 9~10백만 톤, 2015년 14백만 톤, 2018년 18백만 톤까지 늘려나갈 계획이다. 1단계 항만개발계획으로 2012년 말까지 포시에트항을 석탄 전문터미널로 전환하는 것이며, 1번 부두(길이 290m, 수심 14m) 개보수, 벌크화물 처리를 위한 현대화 기술 적용, 고효율 하역장비 설치 등을 내용으로 하며, 2단계 개발계획으로 2013년까지 1번 부두까지의 항로(1.5km) 수심을 확보하도록 준설 완료할 계획이며, 3단계 개발계획으로 2015년 2번 부두 건설에 착수할 계획이다. <sup>33)</sup> 포시에트항이 위치한 두만강 유역은 유라시아 횡단철도의 제일 가까운 상륙지점으로 두만강 지역개발 계획의 중심에 위치하고 있다. <sup>34)</sup> 두만강 지역개발계획 중 두만강 경제지대는 중국의 훈춘, 북한의 나진·선봉, 러시아의 포시에트를 잇는 두만강 하류 약 1,000 km<sup>2</sup>의 지역을 집중적으로 개발하여 더 넓은 배후지역 발전을 통해 물류산업단지로서의 발전을 기대

29) 여수항만공사 보도자료: [https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public\\_corporation\\_news/public\\_corporation\\_news/index.jsp?boardId=bbs\\_0000000000000213&mode=view&cntId=15](https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/index.jsp?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=15)

30) 메첼은 러시아 최대 철강업체 중 하나로서, 포시에트항의 지분 96.95%를 소유하고 있다.

31) 포시에트항은 메첼의 석탄 수출항으로 화물의 대부분은 석탄이 차지하고 있다. 주로 일본으로 수출 중이며, 2013년 기준 연간 700만 톤의 물동량을 지니고 있으며, 그 후 연간 900만 톤으로 확대할 예정이다.

32) 한림대학교러시아연구소, 『시베리아 극동 ISSUE PAPER』 06(2014년 봄), p. 9.

33) 주블라디보스토크총영사관, [http://rus-vladivostok.mofa.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=15&boardid=13854&seqno=966546&c=&t=&pagenum=1&templateName=TYPE\\_LEGATION&pc=&dc=&wc=&lu=&vu=&iu=&du=](http://rus-vladivostok.mofa.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=15&boardid=13854&seqno=966546&c=&t=&pagenum=1&templateName=TYPE_LEGATION&pc=&dc=&wc=&lu=&vu=&iu=&du=), 검색일자: 2014.11.28

34) 두만강 지역개발 계획은 1990년대 초반 두만강 하류 지역을 국제적인 자유무역지대로 개발한다는 UNDP의 구상으로 시작되어 남북한과 중국, 러시아, 몽골 5개국이 협정 회원국으로 참여하고 있는 다자간 개발 프로젝트이다.



할 수 있다.

#### IV. 항만을 중심으로 본 러시아 극동에서의 한·러 협력 시사점

##### 1. 농업분야

연해주 지역은 약 10년 전 한국기업들이 처음 진출한 농업분야 투자 진출지역이다. 선도개발지대로 연해주 지방의 미하일로프스키, 유대인 자치주의 스미도비츠 지역, 그리고 아무르주의 에카테리노슬라브카가 선정이 되면서 각 지역에 대한 투자가 늘어날 것으로 예상된다. 국제 곡물 시장의 불안정성이 증가함에 따라 세계 5위 곡물 수입국인 우리나라는 국제 곡물 가격 및 수급 변동으로 인한 위험성을 완화하기 위한 해외농업개발이 필요한 우리나라에게도 좋은 기회이기도 하다.<sup>35)</sup> 아래 표 11.을 보면 지리적 접근성, 미개발된 광대한 농지 등의 장점과 러시아와 한국의 높은 관심에 따른 프로젝트 및 개발 계획들은 우리나라의 농업분야 진출의 장밋빛 미래를 보여주고 있다. 하지만 추운 기후에 따른 짧은 재배기간, 노후화된 농기계와 비효율적인 물류 및 협소한 유통망, 가열화되는 경쟁구도, 일관되지 못한 법과 제도의 체계는 우리에게 High Risk, High Return의 이미지를 주어 기업들의 투자를 망설이게 만드는 요인들이 있다. 우리나라는 위에서 언급했듯이 세계 5위의 곡물 수입국으로서 미래의 식량자원 확보에서 큰 위험을 지닌 나라이다. 그렇기에 극동 러시아에서 농업협력을 확대해야 하며 이를 위해선 자루비노항의 복합 신항만 개발 프로젝트에서 장기적인 농산물 저장시설, 곡물 터미널 등에 대한 투자는 물론 연해주 지방에 치우쳐져 있는 투자를 아무르주, 유대인 자치주로 확대해 나가야 할 것이다.

표 13. 극동지역 농업분야에 대한 SWOT 분석

Strengths	Weaknesses
1) 한반도와 최인접한 지리적 접근성 2) 미개발된 광대한 농지 3) 아태지역에 대한 편리한 교통 4) 농업생산성 향상의 높은 잠재력 5) 북한 인력활용	1) 기후 제약 2) 비효율적인 물류 및 유통 체계 3) 노후화된 농기계 4) 숙련된 노동력 부족
Opportunities	Threats
1) 농산물 판매망 확대 2) 자루비노항 곡물터미널 개발 3) 한국 정부의 유라시아 이니셔티브 및 러시아 정부의 선도개발지대 프로젝트	1) 높은 투자위험, 외국인 토지소유 제한 2) 잦은 법과 제도 변경 3) 중국, 일본과의 경쟁 구도

##### 2. 기업투자

1990년대 초, 극동지역 전체 수출에서 기계, 장비 및 수송수단 수출 비중이 34% 이상이었지만, 지금은 그 비율이 3%를 넘지 못하고 있다.<sup>36)</sup> 현재 극동지역의 경제는 1차 산업이 지나치게 비중이

35) 이코노미조선 12월호 기사문을 보면, 현재 우리나라의 곡물 자급률은 고작 27%에 그치며, 국내 기업들도 적극적인 식량자원 확보에 나설 때라고 지적하고 있다.

높으며, 부가가치 획득 및 수출입에 좋지 않은 환경을 가지고 있다. 이에 따라 러시아 정부는 높은 부가가치를 지닌 첨단기술 공장 건설하고 발전시켜 경제성장을 가속하기 위해 다양한 프로젝트를 내놓고 있다. 그 중, 선도개발지대는 우리나라 기업들의 극동 진출의 하나의 기회 요소로 볼 수 있다. 첫째로, 소브 가반 PSEZ 지역을 볼 수 있다. 동 지역에 대한 러시아 정부의 개발 의지와 예산 투입을 통해 항만 인프라가 개발 및 발전된다면, 항만에서 BAM철도와 도로를 통한 물류이동을 통한 더 넓은 시장이 조성되고 약 30%가량의 초기 투자금의 절감을 가져오는 다양한 조세, 관세 등의 혜택과 행정적 특혜는 우리나라 기업들에게 큰 투자의 기회로 작용할 가능성이 크다. 둘째로, 나호트카항의 자유경제지대이다. 동 지역은 물류중심지로서 자리 잡을 것이다. 우리나라는 보다 적극적으로 이 지역 개발에 참여하여 두만강 유역 지역의 지리적, 경제적 우위를 잡아야 할 것이다.

앞의 두 개의 기업 투자를 이끌기 위해선 항만배후단지의 발전이 필요할 것이다. 항만배후단지를 통해 부가가치를 창출하고 극대화하는 핵심으로는 부가가치 활동이 가능한 기업을 유지하는 것이라 할 수 있다. 그러기 위해선 투자매력도를 높일 수 있는 양호한 제반 여건을 조성해야 할 것이다. 또한, 항만배후단지의 경쟁력 강화를 위해서는 항만배후단지과 관련한 법 제도의 정비도 필수적이다. 한 예로 이전에도 한국은 소비에트카야 가반 특구에 투자한 적이 있었는데, 우리나라는 이 선박수리소를 기반으로 한 투자를 위해 많은 준비를 하고 적지 않은 금액을 투자하였지만, 공장 소유자가 가격을 크게 올리면서 이 프로젝트는 실패한 적이 있다. 그러므로 일관된 정책과 신뢰를 통해서 기업이 믿고 투자를 할 수 있는 법 제도의 정비는 꼭 필요한 요소이다.

### 3. 자원개발(석탄)

우리나라는 동북아 국가 중에서도 석탄 수요가 높은 나라이다. 러시아는 2012년 승인된 “2030 러시아 석탄산업 발전 장기 프로그램”을 통해서 현재의 아태지역 수출량을 2030년까지 두 배로 1억 2천만 톤가량을 수출할 계획을 가지고 있다. 우리나라 석탄 소비는 2012년 약 128.1백만 톤, 2013년에는 1.1% 상승한 129.5백만 톤으로 잠정치를 내렸고, 2014년에는 약 130.2백만 톤으로 예상하고 있다.<sup>37)</sup> 석탄에 대한 수요는 지속해서 증가할 것으로 보인다. 이는 국내 발전·철강회사의 수요 증가 때문이다. 그렇기에 우리나라는 매년 늘어나는 석탄 수요증가를 경제적이며 안정적인 방안으로 충족시킬 필요성이 있다. 하지만 우리나라의 석탄 수입은 한정된 루트를 가지고 있다. 우리나라가 해외 석탄시장에 투자하는 방향은 인도의 해외탄광개발 프로젝트의 80~90% 이상인 지분을 확보하는 것이나, 호주, 인도네시아 등 34개의 생산 프로젝트 중 15개(4%)에만 운영권을 확보하는 등의 투자가 대부분이다. 하지만, 러시아 석탄 산업에 대한 투자는 미미한 실정이다. 투자 부진의 이유는 여러 가지가 있겠지만, 법률·제도적인 문제보다 운송이 가장 큰 문제인 것으로 알려졌다.<sup>38)</sup> 그래도 한·러 협력을 기대해볼 만한 것은 연방 정부가 투자할 예산 중 1,995억 루블은 교통 인프라(철도·항만)개발에 사용될 예정이기 때문이다. 그동안 석탄 사업에서 가장 문제였던 운송 문제에 대하여 러시아 정부가 교통·인프라 부분에 초점을 맞추고 있다면 가까운 지리적 이점을 통해 운송비용이 절감되고 석탄 공급 효율성이 제고되는 것에 대한 기대를 가지고 장기적 안목을 통해 석탄 사업 개발을 검토할 필요가 있을 것이다.

36) 김학기, 『APEC 이후 러시아 극동지역 개발 전략과 대응 방안』 2013.12. p. 118.

37) KEEL, 『에너지수요전망』 2014.06. p. 84.

38) 환경매거진, [http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub\\_view](http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub_view)[http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub\\_view](http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub_view), 검색일자: 2014.11.21.

## V. 결론

과거 러시아 극동지역은 정치와 경제의 중심인 러시아 서부지역에서 멀리 떨어져 있으며, 혹독한 기후와 노후화된 인프라, 적은 인구수 등의 환경들이 오랫동안 원료생산지 이상으로 발전하지 못하게 만들었다. 하지만 막대한 부존자원의 양과 지리적인 입지는 더 이상 러시아가 이 지역을 외면하지 못하게 만들었다. 극동지역은 막대한 시장을 가지고 있는 동북아 지역과 인접해있으며 교통과 물류인프라가 발전할 수 있는 큰 잠재력을 지니고 있다. 러시아는 유럽과 아시아 양 대륙의 운송 시스템을 연결하게 해줄 수 있다. 현재 러시아 운송 인프라 발전은 무엇보다 완벽한 복합 운송물류시스템 구축과 관련이 있으며, 그 시작은 항만에서부터 시작되어 철도, 도로 등과 연계되는 것이지만 아직 발전은 매우 미비한 상태이다.<sup>39)</sup>

서론에서도 언급했듯이, 러시아는 이 문제를 해결하기 위한 의지를 보여주며 그에 따른 다양한 정책들과 프로젝트들을 내놓고 있다. 그 중에서도 특히, 2013년에 제기된 선도개발지대 개발계획과 관련된 프로젝트들은 우리나라에 새로운 기회들을 줄 것이다. 첫 번째로 경제특구개발 협력을 말할 수 있을 것이다. 선도개발지대로 선정된 소브 가반 PSEZ처럼 다양한 세제혜택과 개발에 대한 정부의 의지와 연계하여 한국기업들이 자유롭게 투자를 할 수 있는 환경을 만들 수 있을 것이다. 두 번째로는 해외농업개발의 새로운 가능성이다. 자루비노항에 건설되는 곡물터미널이 완성된다면 연해주에 진출해있는 국내 기업들에게 내수시장에만 머무는 것이 아닌 새로운 수출시장으로의 가능성을 열어줄 수 있을 것이다. 그 외에 아무르주와 유테인 자치주에 2개의 선도개발지대가 선정되면서, 연해주에 집중해있던 농업진출이 더 다양한 지역으로 확장하기 용이해졌다. 마지막으로 본문에서 언급했듯이 자원개발의 경우 러시아 석탄에 대한 동북아시아 국가들의 수요는 시설 용량이 처리할 수 있는 양보다 더 많은 것을 알 수 있다. 하지만 우리나라는 아직 러시아 극동지역에 대한 석탄 수입이 미비한 실정이다. 이는 물류인프라 연계의 한계 때문에 벌어진 현상이며, 앞으로 물류인프라의 개발을 통해 인도에 치우쳐있는 투자 방향을 러시아 극동지역으로 발전시켜 나가야 할 것이다.

---

39) TSR과 BAM 철도의 동쪽 구간은 바니노, 블라디보스토크, 자루비노, 나호트카, 포시에트, 소베트스카야 가반 등 여러 항만과 연계되어 있다. 또한, TSR의 많은 구간은 중국 동북 지방과도 연결되어 있다.

참고문헌

1. 논문 및 연구자료

- 최영진, 「환동해지역의 항구와 해상관계망 형성: 항만 제도 및 전략적 관점에서」, 2014.  
성원용·이성규·오영일·P.Minakir, 『러시아 극동 바이칼 지역의 개발과 신북방 경제협력의 여건』, 2013.  
성진근, 『러시아 연해주 농업현황과 한국의 진출 전략』 세계농업 제162호, 2014.02.06.  
강명구, 『러시아 아무르주 농업 현황』 2013.07.  
김학기, 『APEC 이후 러시아 극동지역 개발 전략과 대응 방안』 2013.12.  
한국해양수산개발원, 『부가가치 창출 극대화를 위한 항만배후단지 발전방안 연구』 2011.  
한국무역협회, 『러시아의 물류시장』, 2008.  
한국수출입은행 해외경제연구소, 『개도국 지역이슈 리포트』 2014. 11. 5.  
국토해양부, 『극동러시아 자루비노항 물동량 분석 및 진출 수요조사 연구』 2009. 7.  
범한, 『시물레이션을 이용한 항만물류시스템』 개정판 2012.  
한국해양수산개발원, 『항만과 산업』 제 14-02호.  
해외농업개발서비스, 『연해주 물류조사보고서』 2014.4.11.  
삼일회계법인, 『한국 기업들의 극동 사업 진출사례 및 진출전략』 2014.10.27.  
OADS 해외농업개발서비스, 『해외농업투자환경조사보고서 기업시리즈 17』 2010.11.  
한국농어촌공사, 『극동러시아 농업투자환경보고서』 2012.  
철도기술정보포탈, 『철도웹진』 2007.11.  
해운산업연구본부, 『국외출장복명서』 2011. 8.  
한국해양수산개발원, 『국외출장보고서』 2007. 7.  
한림대학교러시아연구소, 『시베리아 극동 ISSUE PAPER』 06(2014년 봄)  
기획재정부, 『제 13차 한·러시아 경제과학기술공동위 개최결과』 보도자료, 2013. 7. 9.  
한국교통연구원, 『월간교통』 2011. 6.  
한국교통연구원, 『해외출장 보고서』 2013. 8.  
KEEI, 『에너지수요전망』 2014.06.  
엘레나 필리포바, 『소베츠키야 가반 항만 경제특구 개발 투자 프로젝트』, 2014.10.27  
FESCO, 『자루비노 복합 신항만 개발 프로젝트 소개』 발표자료, 2014.10.27  
극동 한·러 비즈니스 협력 포럼 발표 자료, 2014.10.27.  
극동 한·러 비즈니스 협력 포럼 『선진개발구역 진흥 정책 및 향후 전망』 발표 자료, 2014.10.27.

여수항만공사 보도자료:

[https://www.ygpa.or.kr/kr/ypga/public\\_corporation\\_news/public\\_corporation\\_news/index.jsp?boardId=bbs\\_0000000000000213&mode=view&cntId=15](https://www.ygpa.or.kr/kr/ypga/public_corporation_news/public_corporation_news/index.jsp?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=15)

한국경제,

<http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2013111375218&intype=1>

검색일자: 2014.11.21.

한경매거진,

[http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=201202130845000501&mode=sub\\_view](http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=201202130845000501&mode=sub_view)  
[http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub\\_view](http://magazine.hankyung.com/business/apps/news?popup=0&nid=01&nkey=2012021300845000501&mode=sub_view), 검색일자: 2014.11.21.

2. 홈페이지

주블라디보스토크총영사관, <http://rus-vladivostok.mofa.go.kr>

하바롭스크 지방 정부, <http://gov.khabkrai.ru/>