

해양수산 분야 「9 브릿지」 구축 방안 연구

A Study on Strategies for 9 Bridges
in the Maritime and Fisheries Sector

2019. 01.

박성준 | 김은수 | 조지성 | 김엄지 | S,Smirnov



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진	박성준 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 전문연구원 김은수 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 부연구위원 조지성 한국해양수산개발원 항만·물류연구본부 전문연구원 S. Smirnov 네벨스코이해양대학교 교수
-----	--

보고서 집필 내역	
연구책임자	박성준 연구총괄, 제1장 제1절, 제2절, 제2장 제1절, 제2절, 제3절, 제5장 제1절, 제2절, 제3절, 제7장 제1절
연구진	김은수 제3장 제1절, 제2절, 제3절, 제7장 제2절 조지성 제4장 제1절, 제2절 김엄지 제6장 제1절, 제2절, 제3절, 제4절 S. Smirnov 제4장 제3절

목차

❖ 요약 · i

❖ Executive Summary · vii

제 1 장 서론 · 1

제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 범위	2
1. 연구 방법	2
2. 연구 범위	4

제 2 장 9 브릿지 전략의 추진 배경과 발전 방향 · 5

제1절 신북방 정책의 비전과 목표	5
1. 신북방 정책의 추진 배경과 목표	5
2. 신북방 정책의 추진 방향	7
제2절 9 브릿지 전략의 기본구조	9
1. 9 브릿지 전략의 목표와 방향	9
2. 9 브릿지 전략의 주요 내용	11
제3절 해양수산 분야 협력의 중요성	16
1. 해양수산 분야의 9 브릿지 전략 비중	16
2. 해양수산 9 브릿지의 타 분야 연계성	17

제 3 장 항만물류 분야 9 브릿지 구축현황과 향후 추진방안 · 21

제1절 극동 러시아 항만물류 정책의 추진 현황	21
1. 극동 러시아 항만물류 현황	21
2. 극동 러시아 항만물류 정책 현황	27
제2절 극동 러시아 항만물류 성장 잠재력과 한러협력 사례 ...	30
1. 극동 러시아 항만물류 성장 잠재력	30
2. 극동 러시아 항만물류 분야 한러 협력 사례	32
3. 한러 협력 시사점	36
제3절 한러 항만물류 협력 과제와 추진 방안	37
1. 한러 항만물류 협력 방향	37
2. 주요 과제와 추진 방안	38

제 4 장 북극항로 분야 9 브릿지 구축현황과 향후 추진방안 · 43

제1절 러시아 북극항로 정책 추진 현황	43
1. 러시아 북극항로 이용 현황	43
2. 러시아 북극항로 정책 추진 현황	44
제2절 북극항로 성장 잠재력과 한러 협력 사례	48
1. 북극항로 성장 잠재력	48
2. 북극항로 한러 협력 사례	50
3. 한러 협력 시사점	51
제3절 한러 북극항로 협력 과제와 추진 방안	52
1. 한러 북극항로 협력 방향	52
2. 주요 과제와 추진 방안	54

제 5 장 수산 분야 9 브릿지 구축현황과 향후 추진방안 · 61

제1절 극동 러시아 수산정책의 추진 현황	61
1. 러시아 수산업 현황	61
2. 극동 러시아 수산 정책 방향	63
제2절 극동 러시아 수산 분야 성장 잠재력과 한러 협력 사례 · 70	
1. 극동 러시아 수산 분야 성장 잠재력과 기회	70
2. 수산 분야 한러 투자 협력 사례	73
3. 한러 협력 시사점	78
제3절 한러 수산 협력 과제와 추진 방안	79
1. 한러 수산협력 방향	79
2. 주요 과제와 추진 방안	80

제 6 장 우선순위 및 장애요인 도출 설문조사 · 85

제1절 조사 개요	85
1. 설문의 배경 및 목적	85
2. 조사 설계 및 설문 방법	86
3. 조사의 한계	87
제2절 한국기업 대상 설문조사 결과	87
1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도	87
2. 분야별 사업 여건 평가	92
제3절 러시아기업 대상 설문조사 결과	95
1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도	95
2. 분야별 사업 여건 평가	99
제4절 설문조사 결과 비교분석	102
1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도	102
2. 분야별 사업 여건 평가	105

제 7 장	결론 및 정책제언 · 111
	제1절 결론 111
	제2절 정책 제언 113
	1. 정부 차원: 성공 사례 창출 태스크 포스 제안 113
	2. 기업·단체 차원: 현지 리스크 관리 매뉴얼 및 규제 리스트 작성 115
❖	참고문헌 · 117

표 목차



〈표 2-1〉 신북방 정책 5대 추진 방향	9
〈표 3-1〉 극동 러시아 항만개발 주요 사업	28
〈표 3-2〉 러 항만투자 관련 PPP/MPP 협정 및 양허협정 주요 요건	32
〈표 4-1〉 2030년 북극항로 주요 화종과 화물수송량 추정 (단위: 백만 톤)	48
〈표 5-1〉 러시아 연방관구별 양식 어업 수산물 생산량(2016)	63
〈표 5-2〉 러시아 국가수산업 육성 세부 추진 방향	65
〈표 5-3〉 극동러 지역별 수산물클러스터 조성계획	66
〈표 5-4〉 연해주 수산물클러스터 프로젝트 개요	67
〈표 5-5〉 블라디보스토크 수산시장 사업계획 개요	78

그림 목차



〈그림 2-1〉 9 브릿지 분야 개요	10
〈그림 3-1〉 러시아 화물 목적지별 항만 화물 환적 구조(2016, %)	22
〈그림 3-2〉 러시아 해항의 화물 환적 추이(2010~2017, 백만 톤)	23
〈그림 3-3〉 러시아 평균 및 해역별 누적 항만하역량 증가율(2009~2016, %) ...	24
〈그림 3-4〉 프리모리예1 및 프리모리예2 회랑 개요	30
〈그림 4-1〉 북극항로 물동량 추이	49
〈그림 5-1〉 극동지역 수산양식 개발 대상 분포	69
〈그림 5-2〉 극동 연해주의 양식장 개발 후보지	69
〈그림 5-3〉 극동의 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 지정 현황	72
〈그림 5-4〉 나지모바곶 수산가공물류복합단지 사업계획 개요	76
〈그림 5-5〉 나제진스카야 선도개발구역 개발계획 조감도	77
〈그림 6-1〉 조사 설계 및 설문 방법	86
〈그림 6-2〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(한)	88
〈그림 6-3〉 9 브릿지 취지 및 내용이 전달되지 않는 이유(한)	88
〈그림 6-4〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(한)	89
〈그림 6-5〉 최근 3년간 가장 좋은 성과 및 가장 부진한 성과를 보인 분야(한)	90
〈그림 6-6〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건(한)	91
〈그림 6-7〉 개선이 필요한 비즈니스 여건(한)	91
〈그림 6-8〉 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가(한)	92
〈그림 6-9〉 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가(한)	93
〈그림 6-10〉 수산업 관련 비즈니스 여건 평가(한)	94
〈그림 6-11〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(러)	96
〈그림 6-12〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(러)	96
〈그림 6-13〉 최근 3년간 가장 좋은 성과 및 가장 부진한 성과를 보인 분야(러) ...	97

〈그림 6-14〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건(러)	98
〈그림 6-15〉 개선이 필요한 비즈니스 여건(러)	98
〈그림 6-16〉 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가(러)	99
〈그림 6-17〉 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가(러)	100
〈그림 6-18〉 수산업 관련 비즈니스 여건 평가(러)	101
〈그림 6-19〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(한러)	103
〈그림 6-20〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(한러)	103
〈그림 6-21〉 최근 3년간 가장 좋은 성과를 보인 분야(한러)	104
〈그림 6-22〉 최근 3년간 가장 성과가 부진한 분야(한러)	104
〈그림 6-23〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건 평가(한러)	105
〈그림 6-24〉 가장 빠르게 개선된 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	106
〈그림 6-25〉 개선이 필요한 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	107
〈그림 6-26〉 가장 빠르게 개선된 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	108
〈그림 6-27〉 개선이 필요한 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	109
〈그림 6-28〉 가장 빠르게 개선된 수산업 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	110
〈그림 6-29〉 개선이 필요한 수산업 관련 비즈니스 여건 평가(한러)	110

요약

해양수산 분야 9 브릿지 구축방안 연구 - 항만·물류, 북극항로, 수산 -

1. 연구 목적

- ▶ 신북방 정책 핵심 전략인 9 브릿지 9개 분야 중 항만·물류, 북극항로, 수산 3개 분야를 대상으로 하여, 협력의 가속화 방안과 이를 통한 9 브릿지 구축 방안을 제안
 - 산업간 연계 및 이를 위한 공급사슬 구축 방안의 제시에 연구의 주안점
 - 극동러 분야별 발전 현황과 러시아의 정책 현황을 검토한 뒤, 우리 측의 시각과 비교·검토, 분야별 9 브릿지 추진 방향, 추진 과제, 추진 방안 제시

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구 방법

- ▶ 기초 자료 분석
 - 해양수산 분야 9 브릿지 관련, 러시아 및 극동 러시아 발전 현황, 극동 러시아 정책 현황 검토에 활용

- ▶ 한러극동포럼 및 워크숍, 정책 세미나 등 다양한 정책·학술 행사를 통해 한러 양국의 협력 의제를 확인하고 러시아 측 공식 자료를 활용
 - 2018년 5월 제8차 한러극동포럼 개최(블라디보스토크)
 - 2018년 5월 및 7월 2회에 걸쳐 KMI-네벨스코이 국립해양대와 공동 워크숍 개최
 - 2018년 9월 극동협력파트너십 및 제4차 동방경제포럼 참가 및 참관
- ▶ 현지 기업인 및 기관 방문, 전문가 자문
 - 한러공동연구센터(JKRRC, 네벨스코이국립해양대와의 공동연구)를 통해 현지에 상주하며 현지 기관, 기업인 면담을 통해 협력 장애요인 등을 수집하고, 러시아 측 정책에 대해 전문가 자문 실시
- ▶ 한국 기업 및 러시아 기업 대상 교차 설문 조사
 - 9 브릿지에 대한 전반적인 이해도 및 항만·물류, 북극항로, 수산 등 3분야에서의 한러 간 인식 차이와 우선순위 비교 목적으로 교차 설문 조사 실시

2) 연구의 특징

- ▶ 9 브릿지 전략의 실행은 국가 정책상 국정 과제의 수행임과 동시에 해당 분야 기업 전략 및 산업 전략의 측면이 강하므로, 양측 기업인을 대상으로 교차 설문 조사를 실시
 - 9 브릿지 인식도를 포함해 분야별 사업의 우선순위, 장애요인, 분야별 애로 사항의 확인을 통해 차이를 확인, 향후 정책 제언에 반영

3. 연구 결과

1) 연구 결과의 요약

- ▶ 극동 러시아에서 항만물류, 북극항로, 수산 3분야 모두 발전 잠재력은 증대하고 있음
 - 극동 러시아 항만의 누적 하역량 증가율은 2016년 기준, 2009년 대비 202%로 러시아 5대 해역(북극해, 발틱해, 아조프-흑해, 카스피해, 극동 해역)에서 가장 높은 수치를 기록하고 있음
 - 북극항로 화물 수송량은 2025년 최대 7,500만 톤, 2030년까지 1억 톤 이상으로 증가할 것으로 전망됨
 - 극동러 어획량은 러시아 전체의 70% 수준으로 연간 10% 가까운 성장세를 보이고 있으며, 러 연방정부의 수산업 현대화 정책 우선 순위 지역으로서 지속 성장이 예상됨
- ▶ 분야별 러시아의 정책, 한국의 9 브릿지 추진 등 정책적 고려를 참조하여 상호 보완을 통해 이익을 공유할 수 있는 사항들을 중심으로 협력추진 과제를 제안
 - 항만물류 분야의 경우, 슬라반카 클러스터 개발, 조선기자재 공동 물류센터 조성, 남북러 해양수산 클러스터 조성, 내륙물류 기지 조성 등을 제안
 - 북극항로 분야의 경우, 북극항로 상용화의 잠재력 현실화에 요구되는 시간을 고려하여, 페트로파블롭스크-캄차트스키 다목적항 개발, 레나강-북극항로 해륙하운 복합운송 루트 구축, 오비강-북극항로 연계 복합운송 신규루트 개발, 선화주 합작 북극항로 컨테이너선 시범운항 등을 제안

- 수산 분야의 경우, 가치사슬 형성과 이를 통한 상호이익 공유의 원칙 아래 수산 클러스터 어항 개발, 극동지역 수산가공 투자사업 등 제안
- ▶ 한러 기업인 교차 설문조사를 통해 한러 기업인 간 우선순위 사업 및 장애요인 등을 비교분석
 - 9 브릿지 협력 중 최근 3년간 가장 좋은 성과를 묻는 질문에 러시아 기업은 ‘수산’과 ‘농업’을 꼽은 반면, 한국 기업은 ‘철도’라고 응답
 - 항만물류 분야 비즈니스 여건 중 개선 필요성이 가장 높은 항목으로, 러시아 측은 ‘적절한 조세’(전체의 33.3%)가 가장 높게 나온 반면, 한국 측은 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간과 비용’(23.2%)이 가장 높게 나옴
 - 이와 같은 설문 결과는 한국 입장에서는 러시아(극동)의 행정과 규제 관행에 대해 더 개선 노력이 있어야 할 것임을 시사함
- ▶ 9 브릿지 9개 분야 전체에서 최근 3년간 성과가 가장 부진한 분야로 한국은 일자리(19.6%), 가스(16.0%), 항만(14.2%)의 순으로 응답률이 높게 나타났으나, 러시아는 전력(33.3%), 철도(29.6%), 가스(27.7%)의 순으로 응답률이 높게 나옴

2) 정책대안 제시내용 및 정책화 활동

- ▶ (정부) 9 브릿지 분야 성공사례 창출을 위한 패스트 트랙제 도입 및 태스크 포스 구성 제안
 - 양국 합의 협력 사업 중 행정력을 집중할 수 있고, ‘원스톱’ 서비스가 가능하며, 사후 모니터링 기능도 갖는 일종의 패스트 트랙(fast track) 제도 도입과 이를 가능케 할 태스크 포스팀 구성이 필요함

- ▶ (기업) 한러기업협의회 중심으로 분야별 리스크·규제 리스트를 작성하고, 각종 규제 사항을 모니터링하여 필요 법률 서비스를 신속하게 제공해주는 (가칭) ‘법률 정보센터’를 설치해 공동 활용
 - 러시아 국내 투자 및 기업활동 관련 정책·법령 변동에 대한 정보 전달의 확산 속도가 느려 사전에 기업이 대비하기 힘든 현실을 개선하기 위함

3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 한러 기업에 대한 설문 조사 결과를 활용, 항만·물류, 북극항로, 수산 3분야에서의 장애 요인에 대한 정책 당국 간 협의 채널 구축을 통해 현재 한러 9 브릿지 관련 협력의 성공 사례 창출에 기여
 - 기존의 차관급 전략대화 등에 주요 의제화 가능
 - 기존 협의 채널을 활용한 ‘패스트 트랙’ 플랫폼화 촉진 가능
 - 이를 통한 성공 사례 창출은 한국 기업의 대 극동러 투자에 대한 신뢰성(confidence) 확산을 통해 한러 9 브릿지 협력 활성화에 기여할 수 있음
- ▶ 본 연구 보고서는 9 브릿지 전체에서 항만·물류, 북극항로, 수산 3분야의 유기적인 상관관계 하에서 논의를 진행함으로써, 9 브릿지 내 해양수산 분야와 타 분야의 협업을 위한 정책 참고 자료 제공
 - 농업 분야 투자와 항만·물류의 상관관계, 수산 분야 투자와 항만·물류 상관관계에 대한 인식도 향상에 기여

EXECUTIVE SUMMARY

A Study on Strategies for 9 Bridges in the Maritime and Fisheries Sector - Port/Logistics, NSR, Fisheries -

1. Purpose

- ▶ This present study aims to target three sectors of port/logistics, Northern Sea Route (NSR) and fisheries from the nine areas of 9 Bridge, a core strategy of the New Northern Policy, suggesting measures for accelerating cooperation as well as plans for the 9 Bridge to be established.
- The primary focus of this study is to build a connection among industries and the industrial supply chain
- For these purposes, the study reviewed the current status of development per each sector in the Russian Far East, and policies of Russia. After comparing and analyzing the result with Korea's perspectives, the study suggests direction, tasks and measures for implementation for three sectors of the 9 Bridge strategy.

2. Methodologies and Features

1) Methodologies

- ▶ Analysis of basic data
 - The study reviews the current status of development in Russia and the Russian Far East and policy of the Russian Far East relevant to the 9 Bridge in the maritime and fisheries sector.
- ▶ Cooperation agendas between Korea and Russia were identified through various policy and academic events including the Vladivostok Forum and relevant workshops, while official data of Russia was utilized.
 - Holding the 8th Vladivostok Forum (in Vladivostok) in May 2018
 - Holding two rounds of joint workshop in May and July 2018 between the Korea Maritime Institute and The Admiral Nevelskoy Maritime State University
 - Participating in and observing the Far East Cooperation Partnership and the Eastern Economic Forum held in September 2018
- ▶ Visiting local institutes, meeting with businessmen and consultation with experts
 - Residing in Russia at the Korea-Russia Joint Research Center (JKRRC, joint research with the Admiral Nevelskoy Maritime State University) and collecting impediments to cooperation by interviewing with local businessmen and visiting relevant institutes and consulting with experts on Russia's policy

- ▶ Conducting a cross survey of businesses in Korea and Russia
 - Conducting a cross survey for the purpose of comparing the general understating of 9 Bridge strategy, the difference of awareness in three sectors of port/logistics, NSR and fisheries between Korea and Russia and priorities

2) Features

- ▶ A cross survey was conducted targeting businessmen in both Korea and Russia since the implementation of 9 Bridge strategy is to execute national policy tasks as well as to implement business and industrial strategies at specific sectors.
 - The study identified project priority for each sector, impediments and difficulties along with the awareness of the 9 Bridge strategy, reflecting the differences to policy suggestions.

3. Results

1) Summary

- ▶ The Russian Far East is witnessing a growing potential for the development of all three sectors in port/logistics, NSR and fisheries.
 - As of 2016, accumulated quantity of stevedoring in ports of the Russian Far East has increased 202% from 2009, marking the highest figure among five major seas in Russia (Arctic Sea, Baltic Sea, Azov-Black Sea, Caspian Sea, Far Eastern Sea areas)

- Cargo volume transported via NSR is expected to increase to the maximum of 750 million tons by 2025, and further to higher than 100 million tons by 2030.
- Total catch in the Russian Far East accounts for approximately 70% in the total of Russia, showing an annual increase of 10%. Since Russia's federal government set this region as a policy priority for modernizing the fishery industry, the region will continue to grow.
- ▶ Factoring in policy considerations such as Russia's policy per each sector and Korea's policy for implementing the 9 Bridge strategy, the study presents cooperation tasks which can complement each other and share the benefits.
- The study proposes the following suggestions in port and logistics sector: developing the Slavyanka cluster, building a joint logistics center for shipbuilding equipment, creating a maritime and fisheries cluster among South Korea, North Korea and Russia and constructing an inland logistics base.
- Given the time required for realizing the potential for its commercialization, the study presents the following measures for the NSR: developing a Petropavlovsk-Kamchatsky multipurpose port, establishing Sea Road multimodal transport routes for the Lena River – NSR, developing new multimodal transport routes connecting the Ob River to NSR and pilot operation of NSR containerhips with joint venture between shippers and shipowners.
- Under the principle of forming the supply chain and sharing mutual benefits, the study proposes measures in the fisheries

as follows: developing fishing ports based on fishery clusters and investment projects of fishery processing in the Russian Far East.

- ▶ A cross survey of businessmen in Korea and Russia was able to compare and analyze priority projects and impediments faced by businessmen in both countries.
 - When asked the biggest achievement for the latest three years among 9 Bridge cooperation, Russian businesses responded 'fisheries' and 'agriculture', while Korean counterparts said 'railway'.
 - As for the business condition in port and logistics that should be improved first, Russian businesses pointed out 'appropriate taxation' (accounting for 33.3%), while Korean counterparts responded 'time and cost required for conflict resolution' as the top priority task.
 - The result of this survey implies that Russia (the Russian Far East) should make a further effort to improve administrative and regulatory practice from the perspective of Korea.
- ▶ When asked the area with the lowest achievement from the nine sectors of the 9 Bridge, Korea responded in the order of jobs (19.6%), gas (16.0%) and ports (14.2%), while Russia showed the highest response rate in electricity (33.3%) followed by railway (29.6%) and gas (27.7%).

2) Policy suggestions and relevant activities

- ▶ (The government) The study suggests adoption of fast-track system and formation of a taskforce to produce successful cases in the sectors of 9 Bridge.

- It is necessary to introduce fast-track system and organize a taskforce team to take this system into action. Concentrating executive power from projects agreed by both countries, the system is able to provide 'One-stop' service and post-monitoring service.
- ▶ (Business) The Korea-Russia Business Council should drive the effort to draw a list of regulations and risks per sector, while establishing (tentatively named) the 'Legal Information Center' which monitors various regulations and provide necessary legal services.
- At present, the information on changes of policies and regulations relevant to Russia's investment to Korea and business activities has been slowly distributed. This policy suggestion intends to improve such situation so that companies will be able prepare in advance.

3) Expected benefits including policy contribution

- ▶ The result of the survey targeting Korea and Russia businesses will help construct a discussion channel between relevant policy authorities with regard to impediments in three sectors of port/logistics, NSR and fisheries sector. Through this effort, the study contributes to producing successful cases on cooperation in the Korea-Russia 9 Bridge strategy.
- Possible to make main agenda for existing Vice-Ministerial Strategic Dialogue
- Able to accelerate 'fast-track system' into a platform utilizing existing discussion channels

- Creating successful cases through this effort will spread the confidence of Korean companies' investment into the Russian Far East, contributing to the vitalization of cooperation in the Korea- Russia 9 Bridge strategy.
- ▶ This study has carried out relevant discussion under the organic correlation of port/logistics, NSR and fisheries in the overall contest of 9 Bridge strategy. Therefore, the study provides policy reference data for cooperative works between maritime and fisheries sector and other sectors within the 9 Bridge.
- It also contributes to raising the awareness on the correlation between investment to agricultural sector and port/logistics as well as that between the investment to fisheries sector and port/logistics

제 1 장

서론

제1절 연구의 배경 및 목적

제3차 동방경제포럼('17.9)에서 대통령에 의해 신북방 정책의 '플래그십 전략'이라 할 '9 브릿지'가 제안되었다. 핵심 내용은 수산, 농업, 전력, 철도, 북극항로(NSR, Northern Sea Route), 가스, 조선, 항만, 산업단지(최초 '일자리') 9개 분야에서 일차적으로 러시아와 '협력의 다리'를 건설해 동북아 평화변영은 물론, 장기적인 한반도 변영의 시대를 열어가겠다는 것이다.

2018년 2월 평창 동계올림픽의 북한 참가, 판문점 정상회담(4월), 분단 역사상 최초로 열린 싱가포르 북미 정상회담(6월) 등으로 신북방 정책의 주요 장애물이자 정책 실현의 관건이기도 한 '북한 변수'의 변화 또는 '지정학적 리스크'의 감소로 9 브릿지 전략의 실천 전망이 밝아졌다.

9 브릿지 핵심 파트너인 러시아 측에도 신북방 정책 협력을 위한

유리한 환경이 조성됨과 동시에, 극동의 중요성이 한층 더 강화됐다. 2018년 3월 러시아 대통령 선거에서 푸틴 대통령이 당선됨으로써 극동개발 축으로 한 ‘신동방 정책’은 더 강력한 추진 동력을 얻게 됐고, 이는 하반기에 가시화됐다.

그동안 동시베리아 지역으로 분류되어왔던 자바이칼주와 부랴트 공화국을 극동 연방에 편입시키는 조치를 취했으며(‘18.11), 극동 러시아 행정 중심을 기존 하바롭스크로부터 블라디보스토크로 변경하는 대통령령을 승인했다(‘18.12)

본 연구는 이러한 여건 변화를 바탕으로 신북방 정책 핵심 전략인 9 브릿지 9개 분야 중 항만·물류, 북극항로, 수산 3개 분야를 대상으로 하여, 협력의 가속화 방안과 이를 통한 9 브릿지 구축 방안을 제안하는 것을 목적으로 한다. 특히 본 연구는 산업간 연계 및 이를 위한 공급사슬 구축 방안의 제시에 연구의 주안점을 두고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

1. 연구 방법

본 연구는 정부의 공식 문서 및 북방경제협력위원회 발표 자료 등을 토대로 신북방 정책 및 그 핵심 전략으로서 9 브릿지 전략(이하 ‘9 브릿지’로 약칭)의 전체 구조와 상관관계 등을 개관함으로써 9 브릿지의 전체 구조 속에서 항만·물류, 북극항로, 수산 등 해양수산 분야가 어떤 의미를 점하고 있으며, 전체적인 9 브릿지 성공에 어떤 역할을 할 수 있는지를 파악하고자 했다.

다음으로 항만·물류, 북극항로, 수산의 순으로 극동 러시아의 분야별 발전 현황과 러시아 측 정책 현황 등을 검토한 뒤, 우리 측의 시각과 비교·검토하여, 분야별 9 브릿지 추진 방향, 추진 과제, 추진 방안을 제시했다.

특히 분야별 러시아 측 정책 현황과 우선순위, 협력 방향에 대해서는 러시아 측의 입장을 충실하게 이해하기 위해 한국해양수산개발원과 주블라디보스토크 총영사관이 공동으로 개최하는 한러극동포럼('18. 5월 개최), 주블라디보스토크 총영사관이 극동개발기금 등 러측과 공동 개최한 극동협력파트너십('19. 9월 개최) 등 다양한 정책 포럼 및 세미나, 워크숍에서 발표된 러시아 측 공식 자료를 이용하거나, 네벨스코이국립해양대 등 극동러 현지 기관 소속 해당 전문가의 자문 원고 자료를 활용했다.

2017년 12월 북방경제협력위원회가 공식 출범함과 동시에 한러기업협의회가 출범했던 사실에서 알 수 있듯이, 9 브릿지 전략의 실행은 국가 정책상의 국정 과제의 수행임과 동시에 기업이나 해당 분야에서는 기업 전략 또는 산업 전략의 측면이 강하다.

본 연구는 이 같은 인식에 기반하여 분야별 추진 방안을 제시하는 외에, 한러 기업인을 상대로 9 브릿지 인식도를 포함해 우선순위, 장애요인, 분야별 애로 사항을 묻는 교차 설문조사를 연구에 포함했다. 한국 기업인 대상으로는 한러기업협의회가, 러시아 기업인 대상으로는 블라디보스토크경제서비스대학 전명수 교수가 설문조사를 진행했다.

이를 통해 협력이라는 공동의 목표는 같지만, 실질적인 이해와 실무적인 방법론에서는 한러 기업인 간에 어떤 차이가 있는지를 비교·분석하여 이를 9 브릿지 구축을 위한 효과적인 방안을 제안하는 데 반영하고자 했다.

2. 연구 범위

내용상의 연구 범위는 9 브릿지 9개 분야 중 항만·물류, 북극항로 (NSR), 수산(양식어업 포함) 등 해양수산 분야와 직접 관련 있는 3개 분야로 한정했다.

또한 지리적인 연구 범위로는 유라시아 전부를 포괄하는 북방 지역 중, 한반도와 가장 가깝고, 한러 양국의 협력에서 관심이 높은 극동 러시아 지역과 한반도로 일차적으로 한정했다.

그러나 북극항로처럼 북극항로 활성화를 가능케 하는 에너지 자원 개발이 러시아 북극해 지역 야말반도에서 진행되는 등 비록 극동에서 멀리 떨어져 있다 하더라도 연구 주제의 성격상 불가분한 지역은 본 연구 범위에 포함했다.

제 2 장

9 브릿지 전략의 추진 배경과 발전 방향

제1절 신북방 정책의 비전과 목표

1. 신북방 정책의 추진 배경과 목표

2017년 5월 출범한 문재인 정부는 출범 직후인 6월 26일 극동 개발을 위한 남북러 3각협력 및 러시아와의 협력이 중요하다고 판단하여 새로운 북방정책을 추진할 위원회 설립을 지시했다. 곧이어 동년 7월 ‘동북아 플러스 책임공동체 형성’을 ‘100대 국정과제’의 하나로 발표하고, 북방지역 진출 및 해당국과의 경제협력 추진 기구로 대통령 직속으로 북방경제협력위원회를 설치토록 했다. 동 위원회는 8월에 제정된 대통령령에 의해 구성에 착수, 4개월만인 동년 12월 공식 출범했다.

정부가 기존 역대 정부의 북방정책¹⁾을 새롭게 한 신북방 정책을 신속하게 추진하게 된 배경은 다음과 같다.²⁾

우선 자동차, 조선, 섬유 등 주력산업이 성숙기에 도달하고, 한국 경제를 견인했던 중국의 성장이 둔화함에 따라 새로운 성장 동력 창출이 절실했다. 특히 에너지 수요가 많고 산업이 발달한 우리나라와 에너지가 풍부하고 기술 수요가 높은 북방 지역은 상호 보완적 경제 구조를 가지며 협력 유인이 큰 것으로 평가되었다.

아울러 달라진 대외 경제 여건도 신북방 정책의 추진을 재촉했다. 동북 3성 등 범북방권에 속하는 중국, 북방지역의 대표적인 국가 러시아는 물론, 카자흐스탄·몽골 등 역내 국가 간 경제통합의 가속화되고 있는 현실은 북방 국가들에 대해 새로운 정책의 수립과 추진을 필요로 하는 요인으로 작용했다.

러시아는 2015년 제1회 동방경제포럼을 극동의 주요 거점인 블라디보스토크에서 개최한 이래 ‘신동방 정책’의 기치 하에 아시아태평양 각국과의 경제 협력을 통해 극동을 발전시키려는 정책을 본격화하고 있었다. 또한 유라시아 경제연합(EAEU)의 주도국으로서, 극동에서의 발전과 서부 지역의 발전 효과를 하나로 묶으려는 노력을 지속하고 있었다.

중국 시진핑 정부 또한 같은 시기부터 중국의 개혁·개방 정책을 일층 발전시킨 ‘일대일로’ 정책을 추진하기 시작했다. 특히 중국은 일대일로의 세부 정책방향인 6개 경제회랑의 하나로 ‘중-몽-러 경제회랑’을 설정, 북방권 주변국과 경제통합을 강력하게 추진하고 있었다.

1) 북방경제협력 대상 지역은 러시아, 중앙아시아 5개국, 벨라루스, 우크라이나 등 독립국가연합(CIS) 지역 및 몽골, 중국 동북 3성을 포함함

2) 이하의 내용은 북방경제협력위원회 제1차 회의('18.12.7) 자료를 토대로 작성

러시아와 중국 사이에 낀 몽골도 ‘초원의 길’이라는 이름으로 주변국과의 경제협력을 강화를 통해 자국의 발전을 가속화하는 정책을 추진했다. 또한 중앙아시아의 자원 부국으로서 유라시아 대륙에서 동서를 연결하는 핵심에 자리 잡은 카자흐스탄도 ‘누를리졸’(Nurly Zhol) 정책을 수립, 서유럽과 중국회랑의 연결을 통해 자국의 경제성장 동력을 확충하려는 노력을 기울이고 있었다.

정부는 궁극적으로 이러한 대외 경제여건 변화에 신속하게 대응하고, 유라시아와의 연계를 강화하여 미래 성장 동력을 창출하는 한편, 이와 같은 북방국가들과의 협력을 한반도 평화정착 기반 구축에도 효과적으로 연계할 필요가 있다고 판단하여 기존 역대 정부의 북방 정책 실적을 재평가하여 신북방 정책을 수립하기에 이르렀다.

2. 신북방 정책의 추진 방향

정부의 신북방 정책 이행기구로 2017년 12월 공식 출범한 북방경제협력위원회는 출범과 더불어 5개 분야에 이르는 ‘추진 방향’을 발표했다.

첫째, 9 브릿지 전략이다. 이 전략은 문재인 대통령이 2017년 9월 제3차 동방경제포럼(EEF) 기조연설을 통해 “러시아와 한국 사이에 9개의 다리를 놓아 동시다발적인 협력을 추진”하자는 제안을 골자로 한다. 여기서 “9개의 다리”란 조선, 항만, 북극항로(NSR), 가스, 철도, 전력, 일자리, 농업, 수산업 등의 9개 분야를 말한다.

둘째, 유라시아를 동부, 중부, 서부 등 3개 권역으로 구분하여 권역별 특성에 맞는 차별화된 사업을 추진한다는 것이다. 동부권역은 극동러 및 중국 동북 3성을 지칭하며, 북한-중국과 국경을 접하고 있음

에 따라 남·북·러 협력 사업의 우선 추진 지역이다. 중부권역은 중앙 아시아와 몽골을 중심으로 하며, 성장 잠재력이 큰 자원개발 및 인프라 분야 협력에 중점을 둔다. 서부권역은 러시아 서부(모스크바, 상트페테르부르크), 우크라이나, 벨라루스 등이 포함되며, 역내의 기초 기술 및 우리나라 응용 기술을 결합한 첨단산업 협력을 강화하여 신성장 모델을 창출하는 지역으로 지목된다.

셋째, 경협 확대를 위한 제도 및 금융 인프라를 구축한다는 것이다. 제도적 인프라 구축 측면에서는 한-EAEU 간 자유무역협정(FTA)을 추진하며, 금융 인프라의 구축을 위해 한·러 간 20억 달러 규모의 경협기금을 조성기로 했다.

넷째, 정부·지자체·민간 차원의 교류협력을 강화한다는 것이다. 교류의 영역도 문화·관광을 비롯해 보건·의료로 확대하며, 지방정부 간 교류 활성화를 위해 ‘한·러 지방협력 포럼’의 창설하고, 기술·경험 연수 프로그램을 확대하기로 했으며, 청년 교류 확대를 위해 ‘청년 포럼’을 추진한다.

다섯째, 대내적으로는 신북방 정책 관련 각종 위원회, 관계 부처 및 기업 간의 긴밀한 협력 체계를 구축하고, 대외적으로는 신북방 정책 관련 상대국 정부와 고위급 협력 채널을 상시 가동해 북방 지역에 진출해 있거나 진출하고자 하는 우리 기업의 애로 사항을 신속히 해결하는 등 기업의 애로 사항 해소에 중점을 둔다는 것이다.

현장 밀착형 지원이 되기 위해 투자지원센터를 활성화하고, 한국 투자자의 날을 정기적으로 개최하도록 했다. 아울러 산재된 관련 정보를 통합하여 제공하는 정보 플랫폼을 구축하기로 했다.³⁾

3) 이에 따라 북방경제협력 정보포털(<http://bukbang.kotra.or.kr>)이 코트라를 통해 운영되고 있음.

〈표 2-1〉 신북방 정책 5대 추진 방향

구분	핵심 내용
9 브릿지 전략	• 극동러에서의 극동개발 협력을 위한 전략 • 조선, 항만, 북극항로(NSR), 가스, 철도, 전력, 일자리, 농업, 수산 등 9개 분야를 중심으로 한러 협력사업 추진
3대 권역 차별화 전략	• 유라시아 경제권을 동부, 중부, 서부 등 3대 권역으로 구분 • 각 지역별 특성과 여건에 맞는 차별화된 사업을 추진 예) 중부권(중앙아, 몽골): 석유화학, 도로 등에서 중점 협력
경협확대를 위한 제도/금융 기반 구축	• 유라시아경제연합(EAEU)과 FTA 협상 추진 • 20억 불 규모 한러 극동 금융협력 이니셔티브 추진
정부/민간 차원의 다양한 교류협력 추진	• 정치/외교, 보건의료, 문화관광, 지자체간 교류 활성화 • 한러 지방협력 포럼 창설
기업 애로사항 해소 지원	• 대내 및 대외 협력 체계 가동 • 투자지원센터 활성화 등 현장밀착형 지원, 전문인력 양성

자료 : 북방경제협력위원회 제1차 회의자료(2017) 요약

제2절 9 브릿지 전략의 기본구조

1. 9 브릿지 전략의 목표와 방향

9 브릿지 전략은 신북방 정책의 5대 추진 방향의 하나로, 북방 지역과의 교역 및 투자 활성화를 포함한 다양한 분야의 교류·협력을 실현하기 위한 전략이다. 9 브릿지 전략의 1차 대상 국가는 러시아이며⁴⁾, 대상 분야는 수산, 농업, 전력, 철도, 북극항로, 가스, 조선, 항만, 산업단지⁵⁾ 등 9개 분야이다.

4) 러시아가 1차 대상국임은 대통령 기조연설을 필두로 하여 정부 관계자 및 전문가 집단에서 일관되게 강조됨. 예컨대 신북방경제협력 기본계획을 위해 작성된 이연호 외, 『신북방경제협력 추진전략 및 기본계획 수립』(2018)에서도 “우선 시급한 것은 러시아와의 경제협력 성과를 도출하고 신뢰를 구축하는 것”이며, 신북방 정책 추진에서도 ‘러시아와 중국’의 분리를 제언함.

5) 2017년 9월 동방경제포럼에서의 대통령 기조연설에서는 ‘일자리’로 표현되었으나, 추후 북방경제협력위원회가 공식 출범하면서 ‘산업 단지’로 확정되었으며, 주로 러시아 정부가 극동러 개발을 위해 추진 중인 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 사업과 연계됨.

9개 분야는 한국과 러시아 상호 이해에 기반하여 맞춤형으로 제시 되었다고 할 수 있다. 큰 틀에서는 러시아가 추진해온 신동방 정책 기조에 맞추고, 그 일환으로 극동개발이라는 정책 목표에 협력함으로써 상호 이해를 확보한다는 것이다.

기본 방향으로서는 9개의 사업 분야를 단기성과 창출형과 장기성과 창출형으로 구분하여, 단기성과 창출이 기대되는 수산, 농업 등에는 조기에 성과를 볼 수 있도록 우선적으로 역량을 집중한다는 것이다. 반면 아직 시장이 활성화되어 있지 않거나 대규모의 인프라 구축 등이 필요한 장기성과 창출형(전력, 철도 등)은 공동조사 연구 또는 시범사업 시행 등을 통해 협력 기반을 조성하는 데 주력하며, 추후 단계적으로 추진하도록 설정됐다.

그러나 궁극적으로는 신북방 정책의 조기 가시화를 위해 분야별로 추진 시기를 나누는 것이 아니라, 가능한 사업을 찾아 동시다발적으로 추진하는 것을 핵심으로 한다.

〈그림 2-1〉 9 브릿지 분야 개요



자료: 북방경제협력위원회 1차 회의 자료를 토대로 저자 재구성

2. 9 브릿지 전략의 주요 내용⁶⁾

1) 수산

수산 분야 협력은 동북아 최대 수산물 공급지인 극동러의 수산 물동량 선점 및 안정적인 수산자원 확보, 수산업 신성장 동력 창출 등을 비전으로 하여 한러 협력을 추진할 계획이다. 수산 분야 한러 협력은 전통적으로 우리 원양어선이 러 극동 해역의 어장에 입어하여 수산자원을 획득하거나, 러시아산 수산물을 수입해 가공하는 것을 중심으로 이뤄져 왔다.

그러나 러시아가 극동지역의 수산물 현대화 및 이를 위한 투자 유치를 위해 조업 쿼터 배정과 연계함에 따라 새로운 협력 형태의 개발이 불가피하다. 이를 위한 방안으로 연해주 수산물가공 복합단지 조성 및 어업쿼터 확대를 통한 수산자원의 확보에 중점을 두고 있다. 러시아의 경우 수산 분야는 어선 현대화, 수산물 가공산업 육성, 냉동창고 등 관련 인프라의 개선, 양식업 개발 등의 정책 수요가 있어 협력을 통한 공동 이해 실현이 가능한 분야로 간주되고 있다.

2) 농업

종자 개발, 재배기술 연구 등을 중심으로 한러 협력을 확대한다. 러시아는 세계적인 농업 대국이나 낮은 생산성⁷⁾, 관련 인프라 부족 등에 직면해 대대적인 농업 현대화를 추진하고 있다. 농업은 이 같은 러시아의 ‘필요’와 해외 농산물 생산기지 구축 등 한국의 ‘필요’가 결

6) 이하의 내용은 북방경제협력위원회 1차 회의 자료(2017.12.7.)를 토대로 하되, 이후 작성된 언론 기사, 보고서, 전문가 칼럼 등의 내용을 참조하여 작성

7) 2014년 기준, 러시아의 농업 생산성은 1.3으로 미국(3.2), 일본(1.8)에 비해 떨어짐(자료: 북방경제협력위원회 1차 회의 자료)

합된 분야로 주로 극동러 지역에 진출하여 농자재(종자, 농약, 비료 조달 등)·농기계 등 기반 산업을 확충하고, 단위 면적당 생산량 증대를 통해 경쟁력을 확보하려는 목표를 갖는다. 또한 극동러 지역의 경우, 한중일 소비 시장과 인접하고 철도를 통한 유라시아 시장 진출의 거점으로 활용될 수 있다는 점이 부각되고 있다.

3) 전력

신재생 에너지 등을 활용한 한-중-몽-일-러 간 전력을 연계·공유하는 광역전력망인 공유를 목표로 한다. 2017년 9월 동방경제포럼에서 문재인 대통령은 이와 관련해 ‘동북아 슈퍼그리드’를 그 구체적인 방법으로 제안한 바 있다. 핵심 내용은 몽골의 풍력발전 단지 및 풍력·태양광 발전단지, 러시아 극동(사할린)의 LNG 발전소 등의 에너지 소스를 초고압직류시스템(HVDC)으로 연결하는 것을 골자로 한다. 전력 협력의 4대 분야로는 △ 독립 민자발전 사업 △ 풍력, 태양광, 지열 등 신성장 동력 확보 △ 송전선로 및 변전소 건설 EPC 사업 등이 거론되고 있다.⁸⁾ 2018년 평창동계올림픽의 북한 참가, 3차례의 남북 정상회담 등으로 남북 경제협력 및 산업협력이 모색되면서 북한이 참여하는 동북아 슈퍼그리드 사업의 추진 전망도 한층 더 밝아진 상황이다.

4) 철도

시베리아횡단철도(TSR) 운송 활성화를 통한 물류비용 절감 및 향후 TSR과 한반도 종단철도(TKR)의 연결을 통해 한반도 교통물류망을 유라시아 교통물류망의 연결성을 개선한다. 철도 분야의 협력은 러시아 측 철도화차 부족, 컨테이너 부족 등의 장애 요인들을 개선하

8) 윤재영, “남북러 전력인프라 협력전망,” 「KMI극동러시아 동향 리포트」, 제73호, 208. 12.12.

려는 일련의 과제들이 포함된다. 그동안 한반도와 유라시아를 잇는 철도 운송의 활성화를 위해서는 여객·화물의 원활한 수송을 위한 국제기구인 국제철도협력기구(OSJD) 회원 가입이 요망되어 왔으며, 한국은 2018년 6월 키르기스스탄 비슈케크에서 열린 OSJD 장관회의를 통해 이를 실현하여 철도 협력 활성화의 토대가 마련됐다.⁹⁾ 문재인 대통령은 2018년 8월 15일 광복절 경축사를 통해 동북아 6개국과 미국이 함께 하는 ‘동아시아철도 공동체’를 제안함으로써 철도 분야 협력의 중요성이 한층 더 강화됐다.¹⁰⁾

5) 북극항로(NSR)

유럽과 아시아를 잇는 최단 항로로서 운송시간 및 연료비 절감이 가능한 북극항로를 새로운 물류 루트로 개척하여 북극항로의 상용화에 기여하고, 북극해 시장을 선도하는 것을 기본 목표로 삼는다. 러시아 야말반도 가스 개발 등 북극해 일대의 에너지 자원 및 천연자원 개발·이용과 장기적으로 컨테이너 화물의 운송을 추진한다. NSR의 본격적인 상용화는 거버넌스, 환경 문제, 항로 리스크, 요율 문제, 쇄빙선 운용, 통신 문제 및 연계 문제 인프라 구축 등의 과제가 있어 단시일 내에 이뤄지기 어려운 상황이므로, 그 대안으로 러시아 극동 및 시베리아 지역 하운(또는 철송)과 북극항로 운송을 결합한 단거리 구간 이용 확대 방안이 검토되고 있다.

9) OSJD는 1956년 불가리아 소피아에서 구소련, 불가리아, 헝가리, 동독, 중국, 북한 등 유라시아 사회주의 국가들을 중심으로 결성된 국제기구로 △ 북합 운송을 포함해 아시아 지역과 타 지역간 국제 철도운송의 발전과 개선 △ 국제 철도교통 분야에서의 국가 간 정책 조율 및 전략 마련 △ 철도 교통 관련 경제, 정보, 과학기술상의 문제점 개선 △ 철도교통 경쟁력 향상을 위한 수단 마련 등을 협의함. 한국은 2001년부터 OSJD 가입을 꾸준히 시도했으나 북한, 중국 등의 반대로 뜻을 이루지 못하다가 판문점 남북정상회담(2018. 4) 이후 남북 화해 분위기를 타고 2018년 6월 가입에 성공함. “3전4기” 한국, 국제철도협력기구 회원국 가입, 북중도지지,” 뉴스원, 2018. 6.7, <http://news1.kr/articles/?3338693>(검색일: 2018년 12월 10일) 참조

10) 문재인, 「제73주년 광복절 경축사」, 2018.8.15. 자료: <http://www1.president.go.kr/articles/4022>(검색일: 2018년 12월 19일)

6) 가스

러시아 LNG 이용을 확대하여 LNG 수입에 대한 중동 의존도를 낮추고 이를 통해 경제적 실익을 얻으며, 향후 남북러 가스관 연결 사업 추진을 실현한다는 목표를 갖고 있다. 가스 분야는 러시아 북극 해 야말반도에서 생산된 LNG를 NSR을 통해 극동 지역(캄차카 반도)에 환적한 뒤 해외 시장으로 수출하려는 계획 등 일부 NSR 분야와도 밀접하게 연계되어 있다.

7) 조선

한러 협력을 통해 우리나라 조선업의 새로운 활로를 개척하기 위한 것으로, 극지 이동 쇄빙 LNG 운반선 건조 및 러 극동 지역에 조선소 건설 등을 핵심 내용으로 한다. 조선 산업의 협력은 우선 러 측의 선박 발주 및 한국 측의 수주 차원에서 추진되고 있으나, 향후 러시아의 조선업 육성 정책에 부응하여 러시아 자체 선박 건조능력을 향상하기 위한 기술협력, 러시아 조선산업 발전을 위한 관련 인프라 확충 등을 우선 협력 사업으로 고려되고 있다. 조선산업 클러스터 조성 등은 항만 분야와도 연관성을 갖는다.

8) 항만

한러 협력을 통한 극동 지역 내 북방 물류 거점기지 조성을 비전으로 하며, 러시아 극동지역의 항만 현대화와 항만물류 시설의 확충을 통해 교통물류 여건을 개선하는 것을 목표로 삼는다. 극동 최대의 항만인 보스토치니를 비롯해 블라디보스토크, 나홋카, 포시엣, 바니노 등이 우선 협력 대상으로 하며, 장비 현대화 및 운영 시스템 개선 등

의 세부 사업이 포함되어 있다. 또한 연해주 남부 자루비노항의 시설 확장 참여 및 항로 유지를 위한 보조금 지급 등을 검토하고 있다. 향후 북한 동북부 지역의 나진항 등과 함께 극동 지역 항만 네트워크를 구축하는 계획과도 연동되어 있어 한반도 신경계지도 구상의 실현과도 일정한 상관 관계를 갖는다. 더불어 극동러의 항만은 러시아 북극해 지역에서 생산되는 LNG 환적 기지의 입지로 논의되고 있으므로, NSR과 연계된다.

9) 산업단지

러시아 정부가 동방정책 및 극동개발의 역점 사업으로 추진해온 선도개발구역(ASEZs, Advanced Socio-Economic Zones) 및 블라디보스토크 자유항(VFPs, Vladivostok Free Ports) 개발에 부응해¹¹⁾ 시너지 효과를 거두려는 목표를 갖고 있다. 러시아의 선도개발구역은 2015년 9개에서 2018년 9월 현재 18개로 늘었으며, 블라디보스토크 자유항 또한 2015년 15개에서 2018년 9월 현재 22개로 늘었다. 러시아 극동의 선도개발구역은 해외 투자 유치를 위해 전력·교통·물류 인프라를 우선적으로 구축하며, 세제 혜택 등의 인센티브를 제공하므로 우리나라 입장에서 우선적인 투자 대상지로 검토될 수 있다. 정부는 한국 전용 산업단지 조성을 추진 중이며, 주요 대상지로 연해주(프리모리예)의 나제진스카야 등을 고려하고 있다.

11) 러시아 푸틴 대통령은 2015년 9월 제1차 동방경제포럼(EEF)에서 선도개발구역 개발에 대한 한국의 참여(투자)를 직접 요청한 바 있음

제3절 해양수산 분야 협력의 중요성

1. 해양수산 분야의 9 브릿지 전략 비중

9 브릿지를 구성하는 분야(수산, 농업, 전력, 철도, 북극항로, 가스, 조선, 항만, 산업단지) 중 해양수산과 직접 연관되는 분야는 수산, 북극항로, 조선, 항만 등 4개 분야가 있다. 해양수산 분야는 특히 공급 사슬(supply chain) 및 가치 사슬(value chain) 구축의 관점에서 각각의 분야를 따로 떼어낼 수 없을 정도로 높은 연관성을 갖는다.

예를 들면, 수산 분야의 경우, ‘수산업 현대화’로 집약되는 러시아의 수산 정책은 어업 현대화를 위한 인프라 확충(어선의 현대화)을 통해 실현되며, 이는 조선업 및 수리조선업 협력 문제와 연동된다.

또한 수산업 현대화는 수산물 보관, 가공, 유통 등 콜드 체인(cold chain)¹²⁾시스템 구축과 관련되어, 항만에서의 양하 과정 및 냉동창고 보관, 가공 및 유통 등 항만물류 시설 현대화(항만 분야)에 주요 요소를 구성한다. 2017~2018년 한·러 간 수산협력의 구체적 사업 대상으로 떠올랐던 블라디보스토크 나지모바곶 수산물류가공복합단지 사업 내용에는 원료의 양하 및 생산 제품의 운송을 위한 부두시설 확충 등 항만 분야 협력이 포함되어 있다.¹³⁾

조선 분야는 또한 러시아의 북극해 개발 정책에 의해 북극항로 분

12) ‘신선 물류’라고 지칭되며 농·수축산물 및 식품, 의약품 등 온도 민감성 제품의 생산, 보관, 운송, 판매, 소비에 이르는 유통 전반에 걸친 저온관리로 제품의 품질과 안전을 보장하는 저온유통 시스템으로 정의됨. 1차 대상품목으로 농축수산물, 2차 대상품목으로 가공식품, 유제품, 화장품, 의약품, 펄프 등이 있음. 이성우 외, 『중국 콜드체인 물류시장 진출방안 연구』, KMI, 2013, p. 3.

13) 2017년 9월 동방경제포럼에서 우리측 수산물류기업 컨소시엄과 러 측 극동투자수출지원청은 ‘수산물류가공 복합단지’ 투자사업과 관련 양해각서를 체결한 바 있음. 박성준, 김엄지, 김은수, 장홍석, “한·러 정상회담, 북방경제 협력기회-9 브릿지를 해양수산 세부전략으로 구체화할 필요,” 「KMI 동향분석」, Vol 46, 2017. 7 참조

야 및 항만 분야와도 연계되어 있으며, 한러 간에는 2개 분야의 연동을 통해 이미 실질적으로 협력이 진행되고 있다. 러시아는 북극해 개발 및 북극항로 활용을 위해 이미 2017년 9월 시점에서 쇄빙 능력을 갖춘 LNG 운반선 15척의 신조(조선 분야)를 한국 기업에 발주했으며, 반대로 한국 기업은 이에 대한 대가로 세계 최고 수준인 우리나라 조선 기술과 관련된 교육·훈련 서비스를 러 측에 제공하고 있다. 향후 조선 분야는 어업 기지 및 북극항로 이용을 위한 중간 기착지로서 러시아 극동지역 항만(캄차카주의 페트로파블롭스크-캄차카)에 대한 한국 측 개발 참여로 이어질 수 있다.

2. 해양수산 9 브릿지의 타 분야 연계성

해양수산 분야 9 브릿지는 직접적인 관련성이 없다고 볼 수 있는 전력 분야(동북아 수퍼그리드)를 뺀 나머지 분야, 즉 농업, 철도, 가스, 산업단지 분야도 해양수산 분야와 직·간접적으로 연계되어 있어 해양수산 분야의 한러 협력 증진 여부가 9 브릿지 전략 전체에 미치는 영향은 매우 크다고 할 수 있다.

농업 분야 한러 협력의 주요 이해는 극동 농업 투자를 통해 곡물은 물론, 채소·농식품 가공 등 온도 민감성 농산물 및 농식품(화물)을 국내에 수입하거나 제3국으로 수출하여, 극동 지역 농업발전에 기여하는 한편, 우리나라 식량 확보 및 수출 촉진을 도모하려는 것이다. 이러한 계획은 산지 물류 시설(곡물의 경우 사일로 및 산지 엘리베이터)은 물론, 해상 운송 및 항만 보관을 위한 항만 시설 확충 및 개선과 연결된다. 예컨대 2017년 6월, 연해주 남단의 자루비노항은 동북아 수출입은행 협의체에서 곡물터미널 개발사업과 관련해 MOU가

체결되는 등 직접적인 협력 가능성이 추진되어 왔다. 자루비노항에 대한 기본 시각은 중국 동북 3성의 물동량(양곡)은 물론, 우수리스크 등 연해주에 진출한 우리나라 영농기업 생산 농산물의 철도-해운 복합운송 연계 기지화 가능성이다.¹⁴⁾

철도 분야는 그 자체로도 중요한 협력 분야지만 복합 운송 관점에서 항만과의 연결이 필수적인 분야이며, 밀접한 상호 연관성을 갖는다. 2018년 8월 현대글로벌비스는 상트페테르부르크의 현대자동차 공장 부품의 안정적 공급 및 운송 시간 단축을 위해 러 측과 협의하여 화물전용열차(‘블록 트레인’)를 편성했는데, 그 출발점은 바로 블라디보스토크 무역항이다. ‘유라시아 특급’이라 할 시베리아횡단철도를 이용해 상트페테르부르크 현지에 부품을 적기에 공급하려면 생산공장-울산항-블라디보스토크항-시베리아횡단철도-상트페테르부르크 현지 공장 간에 ‘끊김 없는’(seamless) 물류 체계가 구축되어야 하며, 그 핵심은 바로 항만과 철도간의 균형적 발전이 요구된다.

가스 분야도 북극항로 개발 및 에너지 물류의 주요 측면을 구성하며, 러시아 당국이 극동러에 환적 기지(항만의 전용 터미널) 또는 북극해 운항선박수리 전문항만 등의 사업 등 항만 분야와 직결된다. LNG 도입선 다변화를 추구하고 있는 한국이 러시아로부터의 LNG 수입량을 확대할 경우, 수입 물량의 주요 공급지는 사할린이 아닌 북극해 지역이 될 것으로 예측된다. 사할린 LNG는 경제성도 좋고 운송 구간이 짧은 만큼 주요 수입국 간 경쟁이 치열해 한국이 확보할 물량이 많지 않을 것으로 전망되고 있으며, 그 논리적 귀결로 러시아 북극해 생산 LNG를 수입하게 되리라는 것이다.¹⁵⁾

14) 농축산부는 극동러 농업 협력과 관련해, 극동에서 우리 기업에 의해 생산된 농산물의 중일 시장 진출을 위해 ‘항만개발 연계’를 2023년 이후의 계획에 포함하고 있음

15) 이상준, “한러 천연가스 협력 가능성과 과제,” 「극동러 동향 리포트」, 제62호, 2018. 6.7. p. 5

이는 향후 가스 분야 협력이 에너지 물류의 상류(upstream) 부문 개발 및 북극해 항만개발 등 북극항로 분야와 항만 분야에서의 한국 참여 가능성이 증대될 것임을 시사한다.

9 브릿지 세부 분야 중 산업단지 협력은 사실상 러시아의 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 개발의 참여를 뜻한다. 한국의 잠재적 투자 대상지로 떠오르는 산업단지 및 물류거점은 나제진스카야, 볼쇼이카멘(이상 연해주), 니콜라옴스크(하바롭스크), 페트로파블롭스크-캄차트스키(캄차카주) 등 상당수가 항만 또는 항만 인접지에 있으며, 블라디보스토크 자유항은 대부분 해안에 위치한다.

결론적으로 해양수산 분야 9 브릿지는 그 자체로 북방 지역에서의 한국의 가치 사슬(생산기지 연계 및 산업분업) 구축(농업 및 수산 분야는 대표적)에 중요할 뿐 아니라 공급 사슬 구축을 가능케 하고, 이를 통해 각 산업 분야의 수출 시장 확대, 물류비 절감에 따른 경쟁력 강화 및 수익상승효과¹⁶⁾ 등을 통해 9 브릿지 전략 추진의 효과성(effectiveness)을 제고할 수 있다.

또한 신북방 정책 비전과 목표가 한반도 경제통합을 의미하는 한반도 신경제지도 구상에서 중요하게 다뤄지는 교통물류 네트워크 구축, 항만항로 및 복합운송 루트 개발 등 북방지역과의 연계 수단이란 점도 간과될 수 없다.

16) 수익상승효과(profit leverage)는 물류비용 10% 절감하는 것이 매출액 10%를 증대시키는 것보다 기업의 수익에 미치는 영향이 크다는 것을 뜻함. 인하대 물류산학협력센터, 『물류학 원론』, 서울경제경영, p. 6.

제3장

항만물류 분야 9 브릿지 구축현황과 향후 추진방안

제1절 극동 러시아 항만물류 정책의 추진 현황

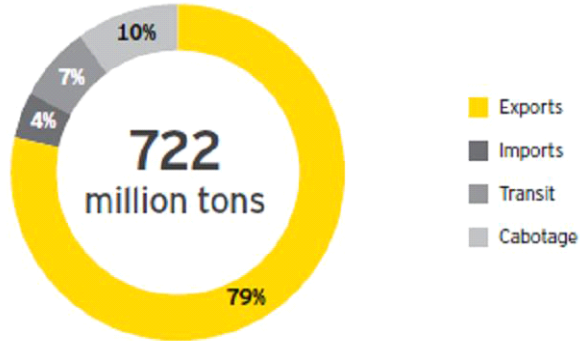
1. 극동 러시아 항만물류 현황

1) 러시아 항만산업 현황

러시아 항만 하역업은 러시아 국제무역 체인의 한 구성 요소로 화물 수출입의 약 90%가 해항을 통해 처리된다. 2000년 이후 지난 10년간 러시아 항만 화물 처리량은 4개 가까이 증가했다. 수출 화물의 79%, 수입 화물의 10%가 해항에서 처리되며, 7%가 통과 화물, 그리고 나머지 4%가 연안해운 화물이다.¹⁷⁾

17) EY, Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, p. 2.

〈그림 3-1〉 러시아 화물 목적지별 항만 화물 환적 구조(2016, %)



Source: Seaports, No. 1, 2017

자료: EY, Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, 2017.(페이지누락)

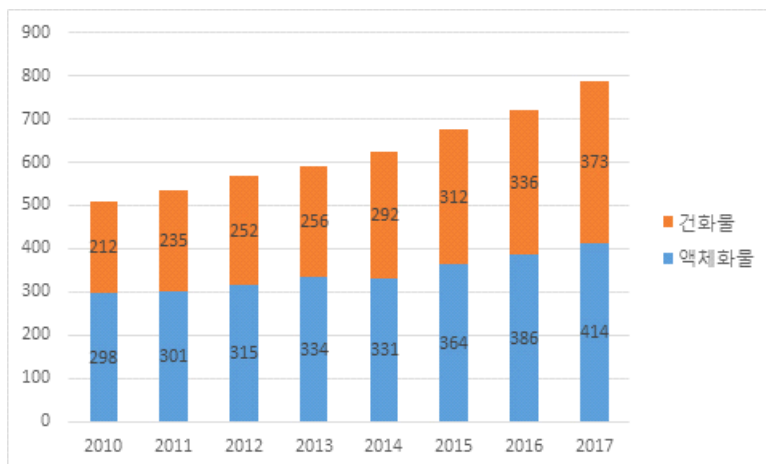
러시아 최대 물동량을 기록하고 있는 항만은 노보로시스크항이며, 이외에 우스트-루가 신항, 상트페테르부르크항 등이 있다. 환적 물동량 측면에서는 노보르시스크(2016년 기준 건화물 3,860만 톤 및 액체화물), 우스트-루가(2016년 기준 건화물 3,090만 톤 및 액체화물 6,250만 톤), 그리고 극동의 보스토치니(건화물 3,580만 톤 및 액체화물 3,270만 톤)가 러시아의 3대 항만이다.

러시아 해항에서의 총 환적 물동량은 2010년 5억2천600만 톤에서 2017년 7억8천700만 톤으로 증가했다.¹⁸⁾ 또한 2017년의 환적 물동량 실적은 전년 대비 9% 증가한 것이다.

러시아 해항 환적화물 화종은 원유(약 30%), 석유제품(약 20%), 석탄(약 20%) 순으로 많으며, 컨테이너 화물은 5~6%에 그치고 있다.

18) 2010년 통계치는 Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, p.2., 2017년 통계치는 Portnews, <http://en.portnews.ru/news/251819/>(검색일: 2018년 12월 22일)를 참조.

〈그림 3-2〉 러시아 해항의 화물 환적 추이(2010~2017, 백만 톤)



자료: EY, Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016, 2017 p.2 및 Portnews
<http://en.portnews.ru/news/251819/>(검색일: 2018년 12월 21일)를 토대로 KMI 작성

2) 극동항만 현황

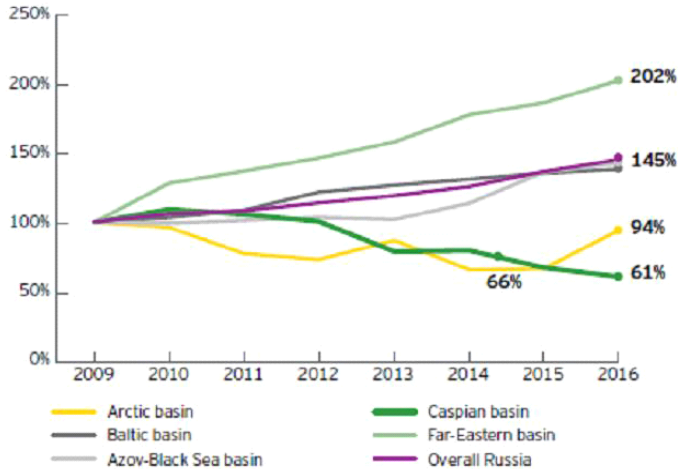
(1) 물동량 현황

지난 10년간 극동러 항만 물동량은 러시아 5개 해역(북극해, 발트해, 아조프-흑해, 카스피해, 극동해역) 중 가장 높은 성장률을 보여왔다는 것을 핵심 특징으로 한다. EY의 보고서에 의하면, 극동 항만의 누적 하역량 증가율은 2016년 기준, 2009년 대비 202%로서 가장 높았다.

이와 같은 급속한 항만 물동량 증가율은 각 항만 능력의 과포화 상태를 초래하여 화물 스케줄 지연의 원인으로 작용해 화물 적체 현상의 원인을 제공하고 있을 뿐 아니라, 나훔카 등 석탄항에서 분진으로 인한 환경오염 문제를 야기하고 있다.¹⁹⁾

19) "Russian ports pay a heavy price for coal shipments to Asia," ASIATIMES, May 6, 2018 (<http://www.atimes.com/article/russian-ports-pay-a-heavy-price-for-coal-shipments-to-asia/>. 검색일: 2018. 5. 30)

〈그림 3-3〉 러시아 평균 및 해역별 누적 항만하역량 증가율(2009~2016. %)



Source: Rosstat, EY analysis

자료: EY, Overview of Stevedoring Sector I Russia in 2016, 2017, p. 9

(2) 주요 항만별 현황

가. 블라디보스토크항

극동 러시아 제1의 항만으로 부두길이는 3.320m, 선석 수는 17개이며, 시베리아 횡단철도와 연결되어 극동 개발 및 극동 비즈니스의 최대 근거지이다.

군항으로 이용되었으나, ‘블라디보스토크상업항’이 개항되면서 철재, 목재 등의 벌크 화물과 컨테이너 화물 등을 비롯한 다양한 화물을 처리한다.

블라디보스토크항의 화물처리 능력은 화물터미널 처리능력 2,127만 톤, 액체화물 320만 톤, 건화물 1,800만 톤(컨테이너 72.7만 TEU 포함)이다. 실제 컨테이너 물동량은 연간 30만 TEU 수준에서 최근 50만 TEU로 증가했다.²⁰⁾

블라디보스토크 상업항은 극동 최대 선사인 FESCO 그룹 소유로, 창고와 야적장 총면적은 109,140㎡ 및 77,630㎡이다. 동 항만의 컨테이너 처리능력은 연간 65만 TEU로 알려져 있다.

블라디보스토크 해양수산업은 다용도 하역 콤플렉스로 수산물 처리 외에 컨테이너, 목재, 금속, 비료, 셀룰로스, 연료제품 등의 처리가 가능하다. 총면적 32.18ha이며, 연간 화물 처리능력은 2,700톤, 컨테이너 10만 TEU이다. 수산물 가공·보관 및 물류 개선을 위한 시설 현대화 프로그램을 실시 중이다.

나. 보스토치니 항

나호트카만의 오른쪽에 있으며, 극동 러시아 최대 물동량을 가진 항만이다.

극동 러시아 항만 중 수심이 가장 깊은 항만(최대 16.5m)으로 최대 15만 톤급 화물선 접안이 가능하다.

석탄 환적 부문에서 러시아에서 가장 규모가 큰 항만으로 석탄터미널의 연간 화물처리 능력은 연간 6,339만 톤이나, 컨테이너 터미널 처리능력은 미약하다.

최근 보스토치니 항과 나호트카를 연결하는 철도공사가 완공되어 ‘보스토치니-나호트카’ 노선이 13개로 증가했으며 처리 물동량은 두 배 가량 증가했다.

보스토치니항은 최근 수년간 물동량 증가세를 행진을 계속하고 있다. 2018년 1~11월간 동 항만을 통해 아시아태평양 지역으로 공급된 석탄 물동량은 전년 대비 5.8%가 증가한 총 2,230만 톤이었다.²¹⁾

20) 블라디보스토크 현지 조선사 법인장 인터뷰(2018년 10월 9일).

21) 전명수, “극동지역 보스토치니항 물동량 증가세 지속,” 「KMI극동러시아 동향 리포트」, 제73호, 2018. 12.12. p. 13.

다. 자루비노 항

극동지역 남부의 가장 큰 3개 항만의 하나로 블라디보스토크로부터 130km 떨어진 곳에 있다. 현대화된 설비 및 안전한 선박 입출항 유도 체계를 갖춘 부동항이다.

러시아는 화물, 승객 운송 부문에서 한국, 북한, 중국, 일본 등 동북아시아 국가들과 연계되는 물류 거점으로 곡물 처리, 컨테이너선, 페리, 화물선 등을 위한 터미널 건설을 통해 2020년에 1,300만 TEU, 연간 6,000만 톤 물동량을 처리하는 계획을 추진 중이다.²²⁾ 2014년 5월 슌마그룹과 중국 길림성은 자루비노항에 곡물, 컨테이너, 원유 터미널을 건설하는 계약을 체결했으나 진척되지 않고 있다.

라. 나호트카 항²³⁾

석탄 등을 비롯한 벌크화물과 일반화물을 취급, 전체 22개의 선석, 길이는 3.5km로 수심 11.5m에 이른다.

나호트카 항만의 물동량은 1,440만 톤으로 전년 대비 6.1% 증가했다. 주요 취급 화물은 석탄으로, 이 항만을 통해 한, 중, 일, 대만, 인도네시아 등으로 석탄이 수출되고 있다. 연간 100만~150만 톤에 이르는 석탄 하역 처리 설비를 갖추고 있으나 노후화되어 있으며, 2018년 완공을 목표로 연간 600만 톤의 친환경, 최첨단 석탄 전용 터미널 현대화 프로젝트가 추진 중이다.

22) Морские порты №4 (2014), <https://www.kachkin.ru/analytics/a/morskie-porty-no-4-2018>(검색일: 2018년 12월 11일)

23) 해외경제연구소, “극동 러시아 항만 물류 인프라 개발과 한국의 협력 방안,” 한국수출입은행, Vol. 2016-지역이슈-10, 2016. 9. p. 11.

2. 극동 러시아 항만물류 정책 현황

1) 개요

러시아 전체로 볼 때 극동러는 국토 대부분이 바다로 통하는 데가 없는 상황에서 아시아태평양 바다로 나가는 관문으로서의 중요성이 있다. 신동방 정책의 핵심은 러시아의 발전을 동쪽에서 모색한다는 것이며, 개발의 소스를 러시아의 에너지와 자원에서 찾고 있다.

실제로 극동러의 항만은 동서 횡단철도(시베리아횡단철도 및 아무르철도) 함께 이와 같은 러시아 동방 정책을 관철해줄 가장 중요한 교통물류 인프라로서, 러시아는 특히 제1차 동방경제포럼 이후 극동항만 인프라 개선에 박차를 가하고 있다.

극동러 항만은 항만 능력 부족 외에 항만 시설과 항만 하역 시스템이 낙후된 것도 사실이다. 일부 항만은 포털크레인 이미 생산 중단된 구 소련시절 장비를 그대로 사용하기도 한다.

이와 같은 항만 인프라 개선 및 항만 운영 효율화 필요성은 늘어나는 물동량으로 인해 시베리아횡단철도의 화물 운송 능력이 점점 한계에 이르면서 더욱 더 중요해지고 있다.

2) 세부 부문별 정책 방향

(1) 항만 인프라의 지속적인 확충

러시아 연방 정부는 극동지역 항만 인프라 개발을 위해 ‘러시아 항만 인프라 개발 전략 2030’(이하 ‘항만인프라전략 2030’)을 수립해 추진 중이다.

〈표 3-1〉 극동 러시아 항만개발 주요 사업

구분	주요 내용
포시에트	- 사업 내용: 항만 하역능력 제고 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 JSC 포시에트상업항 - 수행 기간: 2012~2020 - 계획 목표: 연간 4백만 톤으로 확대
보스토치니	- 사업 내용: 34번, 35번 선석 보수, 31~35번 선석과 운하 연결 등 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 LLC SK 말리포트 - 수행 기간: 2014~2019 - 계획 목표: 연간 80만 톤 처리
	- 사업 내용: 보스토치니항 석탄 전용 터미널 3단계 공사 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 JSC 보스토치니항 - 수행 기간: 2014~2019 - 계획 목표: 연간 1천720만 톤 처리
	- 사업 내용: 보스토크만 엘리자로프 석유화학 터미널 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 LLC 동방석유가스회사 - 수행 기간: 2014~2030 - 계획 목표: 연간 1천725만 톤 처리
자루비노	- 사업 내용: 환적 터미널 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 GC 숨마, JSC OZK - 수행 기간: 2015~2025 - 계획 목표: 연간 4천240만 톤 처리
무츠카 석탄항	- 사업 내용: 하바롭스크 무케만 석탄 환적 터미널 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 LLC 사하트란스 - 수행 기간: 2012~2021 - 계획 목표: 연간 2천400만 톤 처리
페트로파블롭스크 -캄차츠키	- 사업 내용: 시설 개선(내진 설계 포함) - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 LLC 모르스코이트란스포트니 터미널 - 수행 기간: 2016~2020 - 계획 목표: 연간 68만 톤 처리
바니노	- 바니노만 알루미늄 환적 단지 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모르포트 및 LLC 프리칼(GK Rusal) - 수행 기간: 2017~2020 - 계획 목표: 연간 3백만 톤 처리
나훗카	- 사업 내용: 보스토크만 엘리자로프석 석유 전용 터미널 건설 - 계획 목표: 연간 3천만 톤 처리

자료: 박성준, “극동러시아 항만 개발투자, 일부사업 독자추진 전환 움직임,” 「KMI극동러시아동향리포트」, 제36호 p. 2

이에 따르면, 2030년까지 극동러 항만 환적 화물량은 최소 3억 4,500만 톤에서 최대 4억2,500만 톤에 이를 것으로 전망되고 있다.²⁴⁾

최초 2012년 극동 러시아의 로스모르포트가 작성한 항만인프라전략 2030은 2016년 2월 새롭게 수정되었으며, 이에는 극동 최대 항만 보스토치니를 필두로 다음의 내용이 포함되어 있다(〈표 3-1〉 참조).

(2) 국제교통회랑과 연계 개발

러시아는 또한 극동 항만 개발을 현재 극동개발의 주요 축으로 진행 중인 ‘프리모리예1’ 국제교통회랑 및 ‘프리모리예2’ 국제교통회랑 구축사업에 강력하게 연계하여 국가사업으로 진행 중이다.

프리모리예1은 블라디보스토크, 나홋카, 보스토치니항을 출발점으로 하여, 중국 쑤이판하·하얼빈 및 러시아 TSR로 연결되는 교통물류 회랑이다. 프리모리예2는 자루비노항을 기점으로 하여 중국 훈춘으로 연결되는 교통회랑이다.

러시아는 이외에도 블라디보스토크와 자루비노항을 잇는 ‘프리모리예3’도 장기적으로 검토 중이다. 프리모리예3의 주요 노선은 블라디보스토크에서 출발, 페스차니반도(교량 건설 예정)를 거쳐 프리모리예1 회랑과 프리모리예2 회랑을 연결하는 내륙 교통회랑이다.

24) Sea Ports of the Far East of Russia: Modern State and Prospects for Development," FSUE Rosmorport의 ppt 자료

〈그림 3-4〉 프리모리예1 및 프리모리예2 회랑 개요



자료: <https://www.russia-briefing.com/news/russia-china-agree-primorye-1-corr-idor-opens-hailongjiang-asia-pacific-markets.html/>(검색일: 2018년 12월 22일)

제2절 극동 러시아 항만물류 성장 잠재력과 한러협력 사례

1. 극동 러시아 항만물류 성장 잠재력

1) 항만 물동량의 지속적인 증가 전망

2005년~2015년 중 러시아 항만의 평균 물동량 증가율은 66%를 기록했던 데 비해 극동러시아는 250%로서 압도적으로 빠른 속도로 증가해왔다.²⁵⁾

2015년 한국해양수산개발원이 수행한 연구 결과에 따르면, 극동

25) 해외경제연구소, “극동러시아 항만물류 인프라 개발과 한국의 협력방안,” 한국수출입은행, Vol. 2016-지역이슈-10, 2016.9. p. 6.

항만의 총 물동량은 2015년 1억 8천 300만 톤 수준에서 2030년 2억 1천만 톤으로 증가한다. 여기에 더해 2018년 푸틴 대통령이 목표치로 제시한 북극항로 물동량(8천만 톤)의 10%만 극동 항만으로 유입된다고 가정하면, 2030년 극동 항만의 총 물동량은 2억 2천만 톤을 상회할 가능성도 있다. 이와 같은 물동량 증가 시나리오의 항만 개발뿐만 아니라 항만-물류 산업 전반에 다양한 비즈니스 기회를 가져다 줄 것으로 전망할 수 있다.

2) 항만 개발 및 항만시설 확충의 지속적인 추진

우선 극동 항만에서의 물동량 증가는 극동 항만의 시설 확충, 현대화, 새로운 항만 개발로 이어질 수 있다.

이미 극동러에서는 보스토치니항 3단계, 바니노 무스케만의 사하트란스 석탄 터미널 프로젝트, 소비츠키야 가반항의 LHCG 터미널 건설사업, 자루비노 항의 곡물 터미널 건설 계획이 수립되어 추진되고 있다.

3) 외국인의 항만 투자 제한

러시아는 극동개발 차원에서 항만물류 부문에 대한 외국인의 투자 문호를 열어놓고 있다. 단, 정부 대 정부 차원의 대형 프로젝트 협력 논의(대표적으로 자루비노항 개발)를 빼놓고서는 항만에 대한 외국인 투자에는 비교적 소극적이다. 또한 기본적으로 모든 항만 관련 투자 사업은 국가와 공동으로 진행하도록 규정되어 있다. 현행 제도에 따르면, 러시아는 국제관례에 따라 공공민간파트너십(PPP/MPP) 방식을 도입했지만, 계약 당사자로는 러시아 법인만 민간 파트너로 인정하는 등의 제한을 둔다.

PPP 방식의 항만 투자 대상 시설로는 해항, 하항, 특화항 및 관련 인프라로 국한하고, 연방 소유의 해항 인프라는 배제하고 있다. 항만 투자 대상으로 허용된 대상 시설일지라도 실제 투자는 매우 어려울 수 있다.

〈표 3-2〉 러 항만투자 관련 PPP/MPP 협정 및 양허협정 주요 요건

기준	PPP/MPP 협정	양허 협정
계약 당사자	러시아 법인만 민간 파트너로 인정	파트너십 협정 하에 러시아 국내외 기업의 개별 참여, 컨소시엄 형태 참여 가능
대상 시설	해항, 하항, 특화항 및 관련 인프라 * 단 연방 소유 해항 인프라는 배제	해항, 하항 및 인공부지, 항만구조물, 생산 시설 및 엔지니어링 인프라
소유권	개인 소유 시설	국가 소유 시설
재원 조달	민간 파트너 (개발 비용 환급)	양허자(비용 환불)
시설 권리	재원조달 주체와의 협정 하에 민간 파트너가 시설 권리 주장	시설 권리 주장 불가 * 양허협정 하의 권리 주장만 가능
직접협정 여부	명문화	명문화
사적 계획	명문화	명문화
입찰 절차	협정에 포함된 내용에 준함	협정에 포함된 내용에 준함
부지 구획 조항	대상 부지에 대해 명문화	대상 부지에 대해 명문화

자료: EY, *Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016*, 2017. p. 22의 표 번역

2. 극동 러시아 항만물류 분야 한러 협력 사례

1) 타 국가와 러시아간 항만물류 협력

2016년 9월 DP월드가 러시아 숨마그룹과 항만 및 내륙물류, 경제 특구에 관한 포괄적 MOU를 체결하는 등 글로벌 GTO 사이에서도

극동 항만에 대한 관심이 고조되어 왔다. 이에 앞서 DP월드는 2016년 1월 러시아 측 직접투자기금(RDIF)과 블라디보스토크 무역항 및 자루비노항 개발 관련 합작회사를 설립한 바 있다. 또한 같은 해 싱가포르 소속 GTO인 PSA도 블라디보스토크자유항 등 극동 항만에 대해 관심을 표명한 바 있다.

2017년 6월 일본국제협력은행(JBIC)은 보스토치니항에 1억 달러를 투자하기로 한 사실을 확인한 바 있다. 중국은 2017년 9월 허베이항만집단이 자루비노항 곡물터미널 개발 투자에 대해 개발 의향을 표명한 바 있다.

항만개발 또는 터미널 개발 투자가 아닌 기업 인수합병 또는 매입의 방식으로 극동러 항만 비즈니스에 진출하는 사례도 있다. 2017년 5월, Lanbrook Limited사(사이프러스 소재)는 나훗카 지역 최대 하역사 에브라즈(Evráz) 소유였던 나훗카무역해항의 지분 전량을 3억 5,440만 달러에 사들인 바 있다.²⁶⁾

2) 항만물류 분야 한러 협력 사례

(1) 부산항의 나훗트카 항만 투자

나훗트카 어항을 컨테이너 터미널로 전환하는 것을 주요 사업 내용으로 한다. 2007년 러시아 기업 및 국내 기업들과 MOU를 체결하여 사업을 시작해 2009년 현지법인을 설립했다. 2010년 글로벌 금융위기 여파로 러시아 측 파트너 기업이 유동성 부족으로 파산에 이르면서, 현지 파트너와 법적 분쟁에 빠짐으로써 실패로 돌아갔다.

26) "Major Russian Port fully purchased for \$354 Million," PortTechnology, May 4, 2017, https://www.porttechnology.org/news/major_russian_port_fully_purchased_for_354_million. (검색일: 2018년 12월 21일)

(2) 극동 항만개발 연구 협력²⁷⁾

한러 항만개발 양해각서('14.1.22. 모스크바) 체결에 따라 양국 간 우호 증진 및 우리나라 기업들의 극동러 진출 교두보를 마련하려는 목적에서 극동 러시아 5대 항만(블라디보스토크, 나홋카, 보스토치니, 포시에트, 바니노)을 주요 대상으로, 현대화 계획을 수립한 예이다. 한국해양수산개발원에 의해 연구 용역이 수행된 바 있다. 2014년 7월 러시아 교통부와 실무회의를 개최하여 2015년 4월까지 3차에 걸쳐 현지조사를 수행한 외에 국제 심포지엄, 물류 협력 세미나 등을 러시아 전문가 및 관계자들 참석 하에 수차례 개최하기도 했다.

항만별 물동량 예측하고, 이에 기초해 각 항만에 대해 신규개발과 현대화 계획을 로드맵과 사업 추진 방안을 제시한 바 있다.

(3) 극동 항만 현대화 사업 추진

극동지역 항만기본 기획 수립 시('15) IT 기반 항만운영 시스템 도입 및 나홋카, 보스토치니항 석탄부두 장비 현대화 사업이 제안된 바 있다. 제안 이후 국내 항만하역 장비업체가 지속해서 현지 운영사에 대해 사업 추진 가능성을 타진하고 있으나 진척되지 못하고 있다.

(4) 자루비노항 곡물 터미널 개발사업

총 2개 선석, 1천만 톤 규모로 자루비노항에 곡물 터미널을 건설하려는 계획이며, 동북아수은협의회에서 동 프로젝트 관련 MOU를 체결한 바 있다(유효 기간: '17.6~'18.5). 한국수출입은행, 중국수출입은행, 러시아 대외경제개발은행, 몽골개발은행이 MOU 체결 주체이다.

27) 이하의 내용은 KMI 내부 자료 활용

한국수출입은행은 국내 기업 진출 시 지원을 검토하겠다는 의사를 밝혔으나 현재까지 사업 참여 희망 기업이 없다.

(5) 슬라반카 클러스터 개발사업

2017년 5월, 러시아 정부에서 우리 기업에 제안하여 슬라반카 개발 관련 한러 6개 기업이 업무협약을 체결한 바 있다. 핵심 내용은 수리조선소(100톤급 이하), 국제 환적항(최대 800만 톤 하역능력의 벌크 부두), Nepra 어항(연 10만 톤), LNG 터미널 등으로 구성된 해양 클러스터를 개발하는 것이다.

참여 기업은 러 측 Berkut사, 우리 측의 현대엔지니어링, 장금상선, UNIKO, 인터지스 등 건설사, 선사, 물류회사, 수산기업 등이었다. 현대엔지니어링 측이 러시아 기업과 사업 추진 방안을 협의해왔으나 2018년 중단됐다.²⁸⁾

(6) 물류 및 통관 협력

항만을 포함해 극동러 현지에서 우리 기업이 경험하는 가장 큰 물류 분야 애로 사항 중 하나는, 복잡한 통관 및 항만 행정 등으로 야기되는 물류의 끊김이다. 최종 목적지가 러시아가 아닌 통과 화물의 경우에도 최종 목적지가 러시아인 화물과 동일하게 취급하고, 서류를 10개 이상 요구하여 통관 지연 외에, 상품 훼손, 추가 검사 비용 등이 발생하는 것이다.

이 때문에 통관 간소화 문제는 한러 간 협력의 주요 의제로 끊임없이 대두되었고, 통관 당국 간 협력을 위한 인적 교류, 세미나, 워크숍 등이 개최되어왔다.

28) 2018년 9월 블라디보스토크에서 한러 공동으로 개최된 극동협력파트너십에서 국내 업체가 슬라반카를 사업지로 하고, Berkut사를 사업 파트너로 한 어선건조 프로젝트 투자계획을 밝힘

3. 한러 협력 시사점

항만은 화물의 대량 운송을 가능케 하는 교통 노드로서 도로·철도 등 다른 교통 모드의 연결점 구실을 함으로써 교역과 산업 발전, 경제 통합과 기업의 이윤을 보장하는 비즈니스 공간임과 동시에, 국가 전략자산이자 각국이 자국의 경제력을 해외에 투사하는 지경학적 공간이기도 하다.

극동 러시아 항만에 머스크 등 초대형 선사, DP월드와 PSA 같은 GTO(Global Terminal Operator)들이 관심을 보이지만, 정작 항만 개발이 지체되는 이유도 여기에 있다고 할 수 있다.

항만물류 분야에서 항만 부문은 극동 물동량 증가와 이로 인한 비즈니스 기회의 확대 가능성, 러시아 당국의 강력한 개발 의지 등으로 성장 잠재력이 높은 편이지만, 실질적인 투자가 이뤄지기에는 장애물이 많다.

첫째, 앞서 설명한 지경학적 중력이 작용하기 때문에 러시아 스스로 개방은 하되 항만 운영권이 외국의 자본에 넘어가지 않도록 중앙 정부가 직접 관리하며 각종 안전장치를 두고 있다.

둘째, 항만 비즈니스는 터미널 및 부대시설, 연계 교통물류 시설의 건설 및 완비 등 대규모 자금이 들어가기 때문에 선불리 들어가기 어렵다.

셋째, 극동 러시아 항만들에 대한 협력이 어려운 또 하나의 이유는 유라시아 동쪽에서 유라시아 심장부를 거쳐 유럽으로 가는 교통물류 인프라가 미발달하여 접근 가능한 인프라에 대해 여전히 수요·공급 불균형이 존재하기 때문이다. 이 때문에 블라디보스토크 무역항 등 극동의 일부 항만은 ‘공급자의 교섭력’이 강하게 작용하고 있으며, 이는 항만(터미널) 개발은 물론 항만(터미널) 운영에서도 합리적인 의

사 결정을 방해한다.

이런 현실을 고려할 때 9 브릿지 분야 중 항만의 경우, 우리나라는 단기적으로는 본격적인 항만 개발보다는 항만 운영의 효율성과 합리성 제고의 측면에서 러시아와 협력하되, 중기적으로는 9 브릿지의 타 분야와 연계하여 우리나라 기업 이익 보장, 우리나라 물류기업의 글로벌화란 전략 목표 하에 선별적으로 항만 개발에 참여하는 방식이 요구된다고 할 수 있다.

제3절 한러 항만물류 협력 과제와 추진 방안

1. 한러 항만물류 협력 방향

1) 인프라 투자와 통관 등 제도 개선 동시 진행

극동러 항만의 최대의 문제점은 증가하는 물동량에 비해 항만의 처리 능력이 부족한 것 외에, 통관 리스크도 매우 크다는 것이다. 이를 해소하기 위해서는 항만 인프라 투자(냉동창고 등 물류 시설 포함)도 고려해야 하지만 통관 제도 개선을 동시에 추구해야 한다. 아울러 화차 및 컨테이너 수급 문제에 관한 제도도 함께 개선해나가야 한다.

2) 제조업 투자 및 배후단지와 연계

한러 항만물류의 또 다른 문제점은 화물 불균형 문제이다. 이를 해소하기 위해서는 제조업 투자와 극동러 항만 협력이 병행되어야 한다. 러시아는 현재 선도개발구역과 블라디보스토크 자유항 제도를 통해 산업(제조업) 육성과 무역 원활화를 달성하고자 한다.

극동러의 항만 개발 투자를 추진할 때에는 우선 컨테이너, 벌크항만으로 구분하여 화물 특성에 맞는 항만 개발을 검토해야 한다. 컨테이너 항만의 경우, 화주 발굴 또는 잠재적인 화주 발굴을 통한 화물 창출의 가능성 확보를 전제해야 하며, 이를 위해 선도개발구역에 대한 투자 참여와 연계해야 할 것이다.

3) 남북중러 협력에 대비

향후 남북 관계가 개선되고 북핵 변수로 인한 국제사회의 대북 제재가 해제되거나 완화되면, 극동러 지역에서의 남북러 협력, 또는 남북러(중) 간 산업 분업이 활발해질 수 있다. 대북 제재 해제 시 최소한 연해주 등의 농업 분야, 어업 분야에서는 남북러 협력이 가능하도록 해야 한다.

2. 주요 과제와 추진 방안

1) 주요 과제

(1) 슬라반카 클러스터 개발

연해주 남부 핫산군에 위치한 슬라반카는 이미 한러 간 협력 대상으로 협의가 진행된 바 있다.

현재 우리나라 중견 조선소가 일본 기업으로부터 자금을 지원받아 슬라반카 수리조선업체 BERKUT와 어선을 건조하는 합작 사업을 추진 중이다. 이를 성공시켜 기존의 슬라반카 클러스터 개발을 본격화하는 계기로 삼을 수 있다.

(2) 조선기자재 공동물류센터 조성

현재 러시아가 극동개발의 핵심 프로젝트로 추진하고 있는 즈베즈다 조선소(볼쇼이 카멘 소재) 프로젝트와 연계하기 위한 사업이다. 러시아 측은 당초 즈베즈다 조선소 현대화에 한국의 투자를 기대했으나 조업 여건 등이 맞지 않아 단기적으로 직접 투자는 어려운 것으로 나타나고 있다.

그러나 현재 러시아 정부는 즈베즈다 조선소에 대해 가즈프롬 등 화주 자본을 투입해 아프라맥스급 선박 2척을 건조하기로 결정하는 등 즈베즈다 조선소 본격 가동에 힘을 모으고 있다. 향후 즈베즈다 조선소를 중심으로 한 조선산업 생태계 조성을 지원하는 한편, 우리나라 조선기자재 산업 회생의 계기로 삼는다.

조선산업이 본격화될 것에 대비해 조선기자재 업체의 공동물류 창고를 조성해 즈베즈다 조선소에 필요 자재를 공급하고, 한편으로 상설 전시관, 정보센터를 개설해 한국 조선 기자재 및 부품을 실수요자들에게 소개하고 비즈니스를 진행하는 방식으로 운영할 수 있다.

(3) (가칭) 남북러 해양수산 클러스터 조성

산업과 물류, 항만 산업을 결합한 남북러 해양수산 클러스터를 조성한다. 잠재적인 부지는 기존에 남북러 협력의 핵심 사업이 되어왔던 북한의 나진항 개발(현대화 또는 신규 컨테이너 터미널 및 물류센터 조성), 나선특구 내 산업단지 조성, 나진-하산 간 도로 및 철도 현대화 등을 포함하며, 북한 나선 지역의 수산업, 관광업, 나선 지역 배후의 농업과 연계한다.

(4) 내륙물류 기지 조성

우리나라 기업들의 유라시아 진출 시 항만 배후지 또는 내륙의 물류거점(국제 철도의 연결 지점, 국제 도로의 연결 지점, 수운과 철도의 연결 지점 등)에 내륙 물류기지를 조성하여 물류비용 절감을 통한 수익 창출이 가능하도록 한다. 일차 대상은 나제진스카야 등 선도개발구역 등을 활용할 수 있다.

2018년 11월 부랴트공화국 및 자바이칼이 극동관구에 편입되어 향후 선도개발구역의 추가 지정 가능성이 커지고 있으므로, 북한의 나진항 및 극동리의 블라디보스토크 등과 철도 연결이 가능한 치타, 울란우데 등을 우선적으로 고려할 수 있다.

2) 추진 방안

(1) 화주-물류기업 협의 강화 및 수요 조사

지금까지 한러 항만 협력은 양국 항만 당국자와 관련 전문가의 참여로 진행되어 왔다. 우선 항만 개발 또는 투자 대상지를 러시아와 협의하기 전에 우리나라 화주-물류기업 간 협의를 강화하고, 화주 또는 잠재 화주의 수요 조사를 실시할 필요가 있다.

이 협의를 통해 항만 시설, 화물 창출 가능성, 예상되는 운송 루트 등이 확인되고, 투자 대상지 또는 한러 협력 대상지를 선정한다. 이와 같은 협의는 선택과 집중의 의사 결정에 도움을 줄 있다.

이와 같은 협의체는 한러기업협의회 또는 한러지방협력포럼(지방기업 및 중소기업) 등을 활용할 수 있다.

(2) 한러 항만 협력 협의의 세분화

종래 한러 정부 간 채널을 통한 항만 협의를 항만 개발 및 목적에 따라 세분화해야 한다. 컨테이너 터미널의 경우는 국내 화주-물류기업 협의를 통해 수립된 결과를 바탕으로 러시아 측과 협력 방향 및 구체적인 협력 계획, 방안을 협의한다. 아울러 한러 항만협력 협의 기구에 남·북·러 협력 분과를 구성해 별도로 운영할 필요가 있다.

(3) 항만물류 분야와 금융의 결합

항만 개발과 항만시설의 확충은 대규모 자본 투입을 동반한다. 한러 항만 협력의 중요한 목표 중 하나는 우리나라 물류 분야의 중점 목표인 한국형 GTO 및 글로벌 물류기업을 육성하는 것이다. 더욱이 러시아 극동 현지에서는 항만 개발에 외국 자본의 참여를 허용하면서도 실질적으로는 직접적인 항만 개발에 규제를 두고 있다.

이러한 장애를 극복하고 한러 항만물류 협력의 활성화를 도모하기 위해서는 항만물류 분야와 기업 인수합병(M&A) 등 다양한 금융 기법을 활용할 수 있도록 항만물류 분야와 금융이 좀 더 밀접하게 결합되어야 한다. 실제로 2017년 Landbrook이 에브라즈 소유 나훗카 무역해항을 인수한 예도 있다.

내륙 물류거점 확보라는 목표 외에 우리나라 물류 기업의 로컬화를 위해서 항만터미널 및 항만 시설 외에 현지 물류시설 인수 등에도 사모펀드(Private Equity Fund) 등 다양한 금융기법을 활용하는 방안을 검토할 필요가 있다.

제 4 장

북극항로 분야 9 브릿지 구축현황과
향후 추진방안

제1절 러시아 북극항로 정책 추진 현황

1. 러시아 북극항로 이용 현황

1) 북극항로 물동량의 증가

북극항로는 기존 수에즈 항로 대비, 항행거리 40%(7,000km), 항행 기간 10일 단축, 컨테이너 수송비 25% 절감²⁹⁾ 등의 이점으로 러시아는 물론 전세계적으로 주목받아 왔다. 실제 러 연방 천연자원부는 2019~2022년 Artika 등 신규 핵추진 쇄빙선 3척을 추가 투입해 북극항로 운항 활성화 추진 중에 있다. 러시아 당국은 2030년까지 북극해 물동량 8천만 톤 및 러 측 북극해 물동량 4,100만 톤을 전망한다. 2016년 북극해 물동량은 7백 30만 톤으로 전년 대비 35% 증가했다.³⁰⁾

29) 이성우 외, 『북극항로 개설에 따른 해운항만 여건 변화 및 물동량 전망』, 한국해양수산개발원, 2011, pp. 70~80.

30) 김덕훈, “러시아 북극해항로 운송현황과 전망,” 코트라해외시장뉴스, 2018.1.4. <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=163706> (검색일: 2018년 3월 23일)

2) 북극항로를 이용한 자원 개발 및 운송 본격화

2017년 8월 세계 최초 쇄빙 LNG 운반선인 크리스토퍼 드 마르제리호가 노르웨이로부터 한국으로 가스 운반에 성공하고³¹⁾, 동년 12월 러시아 야말반도에서 LNG가 첫 상업 생산되면서, LNG 운송선으로 투입됐으며 곧이어 두 번째 쇄빙 LNG 운반선 보리스 비킵스키호가 취항함으로서 자원 운송이 시작됐다.

2. 러시아 북극항로 정책 추진 현황

1) 개요

러시아의 북극항로 정책은 북극개발 및 활용이라는 좀 더 상위의 종합적이고 장기적인 전략 하에서 이행되고 있다. 러시아의 북극개발 전략은 2008년 9월 승인된 ‘2020년 시기까지와 그 이후 북극에서의 러시아 연방 국가정책의 기초’(이하 ‘2008년 문건’으로 약칭)라는 문건과 2013년 2월 승인된 ‘2013 북극 독트린: 2020년까지의 러시아 북극지역 발전 및 국가안보 대비 전략’(이하 ‘북극 독트린’으로 약칭)에 바탕으로 두고 있다.

먼저 2008년 문건에서 러시아는 자원 이용, 군사안보 증진, 환경안보 확보, 정보통신 수준의 향상, 과학기술 촉진, 국제협력 활성화 등 북극개발의 6대 목표를 설정했다. 이중 북극항로는 직접적으로 탄화수소 자원 및 해양생물 자원을 뜻하는 ‘자원의 이용기반 확보’와 연계된다.

31) 노르웨이 하머페스트로부터 한국 보령항에 입항. 총 항해에는 19일이 소요됐으며, NSR 구간 통과에 걸린 기간은 6일 12시간 15분. Rachael Gosenell, “The Complexities of Arctic Maritime Traffic,” Jan 30, 2018, <http://maritime-executive.com>(검색일: 2018년 12월 16일)

다음, 2008년 문건의 업데이트 판이라 할 2013년 북극 독트린에서는 북극항로의 중요성이 더욱 부각됐다. 즉 “북극항로를 러시아연방의 단일한 국가적 전달 중추(transmission backbone)로 유지하기 위해 북극해 교통 시스템을 현대화하고 인프라를 개발”할 것을 천명하며, 역점 추진 사항을 열거했다. 러시아는 북극항로를 “국가 해상 고속도로”이자 “연중 운항”이 가능한 수준으로 북극지역 러시아 연방의 통합 교통 체계를 개발할 것을 강조했으며, 그 방법으로 △ 하운, 철도교통 및 항공 네트워크와의 연결 △ 세계 시장으로의 러시아 탄소 자원 공급 주요 루트의 다원화 △ 현대적 기술을 적용한 러시아 쇄빙 선단의 확대 △ 북극해 항만의 현대화와 신항만 및 산업공단 건설을 언급했다.

2) 세부 부문별 정책 방향

(1) 자원개발 및 수출 연계 개발

러시아는 북극항로를 북극자원 개발에 이용한다는 방침에 따라 야말반도 가스전 개발 및 LNG 운송에 심혈을 기울여왔다.

야말 LNG 사업은 야말반도 탐베이 지역 남-탐베스코예 육상가스전 개발 및 사베타항 액화플랜트 건설 사업으로 구성되어 있다. 야말 지역 내 가스 매장량 규모는 약 9,260억 m³로 추정된다.

야말 LNG 프로젝트는 2018년 하반기 현재 1단계 공사가 완료되어 상업적 생산을 시작했고, 2단계 공사가 시작됐다. 러시아는 2017년 12월 야말반도 LNG 270억 달러어치를 사베타항을 통해 영국으로 첫 수출을 할 수 있었다.

2014년 말에 터진 루블화 폭락, 유가 폭락 및 우크라이나 사태로 인한 국제 사회 제재의 삼중고 속에서 자칫 지연될 것으로 예상되던 야말반도 LNG 개발 사업은 러시아계 노바텍과 함께 지분 참여한 중국(지분 29.9%)이 일관성을 유지함에 따라 차질 없이 공사를 진행할 수 있었다.

(2) 인프라 확충

러시아는 야말반도의 LNG 플랜트와 인접해 있다. 사베타항은 야말반도에서 생산된 LNG가 선적되는 항으로, 이미 개발 특수를 누리고 있다. 2018년 12월 러시아는 사베타항 인근에 공항 건설 등 추가적인 교통물류 인프라를 확충하기로 결정해, 향후 지속적인 발전이 예상된다. 이외에 북극해 지역의 무르만스크항(석탄 터미널 포함), 두딘카항 및 틱시항, 페트로파블롭스크-캄차트스키 항의 항만시설 확충도 이뤄질 것으로 예상된다.

무르만스크항은 석탄 등 에너지 자원 운송의 주요 기지라는 현재의 위상에 더해 북극해 최대의 컨테이너항으로 개발되고 있다.

틱시항은 러 북극권사회경제개발계획의 일환으로 총 50억 루블(한화 약 1,000억 원 규모)을 투자하여 연간 물동량 300만 톤 처리가 가능한 항만으로 확충할 것이 검토되고 있다.³²⁾ 러시아 당국은 틱시항 개발을 통해 사하공화국 경제를 활성화하는 방안을 북극 사회경제 발전 계획안에 포함시키고 있다. 틱시항의 연간 물동량은 현재 70만 톤 이하 수준이다.

32) Atle Staalesen, "Port developers outline bright future for Tiksi," The Barents Observer, Nov. 10, 2016. <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2016/11/port-developers-outline-bright-future-tiksi> (검색일: 2018년 2월 8일)

극동 지역에서는 북극항로와 관련하여 한국과 상대적으로 가까운 페트로파블롭스크-캄차트스키가 북극해 자원의 해외 시장 수출을 위한 중간 환적 기지로 주목받고 있다. 동 항만은 현재 계절적 운항이 가능한 북극항로의 한계를 보완할 목적으로 고려되고 있는 야말반도 LNG 운송의 환적항으로 지목되고 있다.

(3) 제도적 인프라 확충

러시아 연방정부는 북극항로청(NSR Administration)을 설치했다. 동 기구는 북극항로 운항과 관련된 활동 전반을 관할하고, 운항에 따른 안전 안보를 책임지며, 북극해 및 북극항로 운영과 관련된 환경 보호 문제까지 감독하는 전담 기구이다. 동 기구는 우선 러시아 국내 외 선박에 대해 러시아 영토 내에서의 북극항로 운항 허가권을 갖는다. 아울러 북극항로 상에서의 도선 자격증을 발급하며, 북극항로상 운항 조건 및 기상 등에 대한 연구를 진행한다. 북극항로 운항에 필수적인 쇄빙선단의 운영도 동 기구가 책임진다.

(4) 선박 현대화 및 쇄빙선단 확충

러시아는 2013년 북극항로 상용화를 촉진하기 위해 쇄빙선단을 현대화하고 있다. 2017년에는 북극해 공급선인 게나디 네벨스코이호가 취역했다. 또한 2019년까지 쇄빙선 Taimyr급 및 Articka-1급을 추가로 투입하며, 2025년까지 다목적 핵추진 쇄빙선을 건조할 계획이다. 2030년까지는 장기적으로 leader급 초대형 쇄빙선 및 핵추진 다목적 심해지원 쇄빙선도 건조할 예정이다.³³⁾

33) Sergei Ogai, "Northern Sea Route: Importance, mission and prospects for the North-East Asia economies," 제8차 한러극동포럼 발표자료집, 2018. 5. p. 5

제2절 북극항로 성장 잠재력과 한러 협력 사례

1. 북극항로 성장 잠재력

1) 물동량의 지속적인 증가 예상

세계자연기금(WWF)은 북극항로 화물 수송량이 2025년 최대 7,500만 톤, 2030년까지 1억 톤 이상으로 증가할 것으로 전망하고 있다.³⁴⁾

WWF는 러시아 측의 △ 자원개발 프로젝트 △ 2030 항만 인프라 개발전략 △ 국영기업 아톰플로트(Atomflot) 자료 등을 토대로 이와 같이 예측했다. 푸틴 대통령은 2018년 3월, 2025년까지 북극항로 화물 수송량을 현재의 10배 수준인 8,000만 톤까지 증가하겠다고 강력한 의지를 표명한 바 있다.

이와 같은 수송량 증가는 LNG 화물 외에도 석유 및 콘덴세이트, 석탄에 의해 주도될 것으로 전망되고 있다.

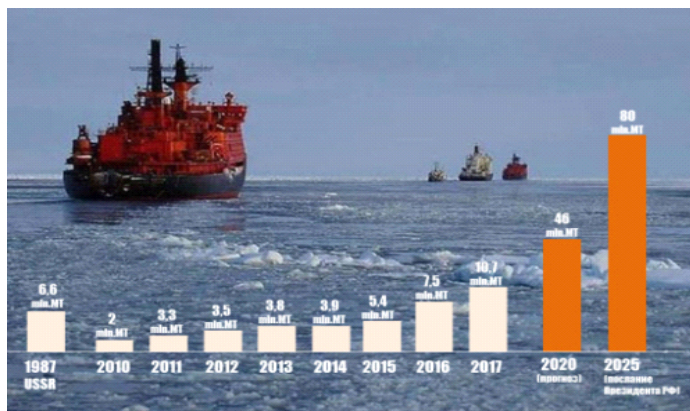
〈표 4-1〉 2030년 북극항로 주요 화종과 화물수송량 추정 (단위: 백만 톤)

화종	추정 연도	주요 프로젝트 일정에 따른 화물 수송량			
		2016	2020	2025	2030
석유 제품		9.6	36.2	50.8	69.4
석유 및 석유 콘덴세이트		9.6	19.7	31.7	36.7
LNG		0.0	16.5	19.1	32.7
철광석 등		0.7	1.0	1.0	1.0
석탄		1.0	8.0	20.0	30.0
합계		12.4	47.7	75.0	104.4

자료: WWF, Prospects and opportunities for using LNG for bunkering in the arctic regions of Russia. p. 23

34) 조지성, “북극항로 물동량, 2030년 1억톤 예상,” 「KME극동러시아동향리포트」, 제73호, 2018. 12.12 p. 2

〈그림 4-1〉 북극항로 물동량 추이



자료: S. Ogai, 제8차 한러극동포럼 발표자료, 2018. 5.

2) 신북방과 신남방 정책의 연계 고리로 부상

북극항로는 신북방 정책 관련 러시아 외의 중국 동북3성과의 연계 ASEAN과 극동러 및 러 북극해를 잇는 NSR 최단거리상에 위치하고 있어, 향후 ASEAN과 러시아 및 기타 국가를 연계하는 최상의 전략 항로로의 부상이 기대된다.

다렌 출발 북중국 화물은 북극항로 이용 시 환동해 경유가 필수적이다.

러시아는 러-ASEAN 정상회담 활성화 등 회원국들(대표적으로 베트남)과의 실질적인 협력 강화를 위해 ASEAN과의 해상루트 연계 및 네트워크 구축을 시도하고 있는 바, 이와 같은 러시아의 노력이 지속될 경우, 북극항로의 잠재적인 거점인 부산항은 핵심 연결 노드로 부상할 가능성이 있다.

3) 북극해 및 북극항로 인프라 개발에 따른 추가 화물 창출 가능성

북극항로의 활성화는 직접적으로는 북극해의 에너지 자원개발 및

해운산업과 관련 있으나, 이외에도 한국 측에 다양한 비즈니스 기회를 가져다줄 수 있다.

첫째, 이미 조선협력과의 연계에서 나타나고 있듯이, 북극항로 상용화는 LNG 운반선 및 LNG 추진 선박의 수요를 창출할 수 있다.

둘째, 무르만스크 컨테이너항 확충의 예에서 확인할 수 있듯이 직접적으로 에너지 자원 또는 벌크 외의 다른 화물 창출과 이에 따른 물류 분야의 지원이 비즈니스 기회로 작용할 수 있다.

셋째, 북극항로 관련 항만 인프라 산업의 발전은 선용품, 선원 공급, 병커링, 선박 수리 등의 분야에서 추가 수요와 신규 시장을 창출할 수 있다.

넷째, 유럽 시장으로의 완성차 수출시 북극항로가 이용될 수 있다.

다섯째, 북극해 지역 전반의 사회개발 및 인프라 사업이 추진되면서 중량화물의 운송이라는 물류 비즈니스 영역이 확대될 수 있다.

여섯째, 북극항로 연선의 항만 인프라 개발이 본격화되고, 장기적으로 극동 지역에서 러시아 북극해 중서부로부터 수송된 화물의 환적 기지가 건설되면, 극동 항만에서의 항만 하역 서비스 수요가 발생할 수 있다.

2. 북극항로 한러 협력 사례

1) 조선협력과 연계한 조선 및 인프라 협력

현재 북극항로를 둘러싼 한러 간 협력은 북극해 자원개발을 앞당기려는 러시아의 이해와 어려움에 직면한 한국 조선업의 불황 탈출이라는 이해가 맞아떨어지면서 조선 협력 형태로 나타나고 있다.

대우조선해양은 야말 LNG 운반선 15척을 러시아 측으로부터 수주했다.

2) 시범 운송의 지속적인 추진

2015년 현대글로벌비스가 북유럽을 출발하여 여수·광양항으로 나프타를 운송한 바 있다. 2016년에는 CJ 대한통운이 중동에서 러시아 북극 연안으로 플랜트 화물을 시범 운송했다. 또한 2017년에는 SLK 국보가 울산항에서 중량화물을 선적해 러시아 두딘카-오브강 수운을 통해 카자흐스탄 국경까지 화물을 운송한 바 있다.

3. 한러 협력 시사점

북극항로는 많은 잠재력에도 불구하고, 본격적인 상용화를 위해서는 거버넌스, 환경 문제, 항로 리스크, 요율 문제, 쇄빙선 운용, 통신 문제, 연계 물류 인프라 및 구난·피해 지원 시설 확충 등의 숙제들이 산적해 있다. 따라서 단기적인 상용화보다는 중장기적인 관점에서 활용방안을 모색해야 한다.

2015년 글로벌비스의 북극항로 시범 운항의 경우 북극항로 전 구간을 통과한 의미가 있으나, 이후 수요자(잠재적 화주)의 필요에 맞춰 북극항로 전구간이 아닌 일부 구간을 필요에 따라 맞춤형으로 선택하여 화물을 운송함으로써 북극항로를 이용한 새로운 비즈니스 모델 발굴에 조금씩 접근하고 있다.

향후 이와 같은 사업이 지속될 경우, 수에즈 항로상의 해운 거점인 싱가포르로부터 북극항로 거점(동북아 및 부산) 물류의 무게 중심이 이동할 가능성도 있다.

이와 같은 변화를 초래할 결정적인 변수는 북극해의 해빙 속도 및 해빙 면적이 얼마나 이른 시기에 변화할 것인가 하는 것이다. 현재 북극항로의 운항가능 일수는 연간 90일 정도로 제한적이나, 해빙 면적이 확대됨에 따라 운항가능 일수가 100일 이상으로 증가할 수 있다.

현재 한국의 관심은 야말반도 LNG에 머물러 있지만, 북극항로 화물 증가에 있어서 석유와 석탄 수송량이 증가할 것이란 점도 주목해야 한다. 이는 북극항로 관련 인프라 투자 참여시 LNG뿐만 아니라 석유 및 석탄 터미널도 대상이 될 수 있음을 의미한다.

제3절 한러 북극항로 협력 과제와 추진 방안

1. 한러 북극항로 협력 방향

1) 단계적 진출

북극해 권역이 워낙 넓고 북극항로도 긴 만큼 권역별로 구분하여 단계적으로 협력하는 접근 방법이다. 북극항로는 수에즈 운하 통과 동북아-북유럽 항로보다 7,000km 이상 거리 단축, 40% 이상 운송기간 절감이 가능하지만, 관련 인프라 미비 및 미개발로 교통 거리와 물류거리가 여전히 길고, 큰 비용이 소요된다.

중단기적으로는 9 브릿지 1차 협력 대상지인 극동러에 북극항로 활성화 대비를 위한 투자를 우선하고, 이후 좀 더 원거리의 투자 및 진출을 꾀해야 한다.

2) 글로벌 공급 사슬 구축

우리나라 산업 부문과의 연계 고리가 약하다는 단점을 보완해 북극항로를 신북방과 신남방을 잇는 글로벌 가치 사슬 형성의 통로로 접근하는 것이다. 이 경우, 야말 LNG 사업을 추진하면서 야말반도 상류 부문 및 하류 부문의 일관된 가치사슬과 공급사슬을 구축한 예를 참조할 수 있다.³⁵⁾

3) 대상 사업의 다각화

지금까지 에너지 자원 협력 위주의 메가 프로젝트 중심 비즈니스 모델에서 탈피, 비즈니스 대상 영역을 다각화해야 한다. 북극해 지역 및 인접지역(동시베리아와 극동러시아)에는 탄화수소 자원 외에도 임업 자원, 광물자원(철광석, 구리, 니켈 등), 수산자원, 농산물 자원 등이 풍부하므로, 이를 활용할 수 있는 비즈니스 모델 개발이 중요하다.

4) 러시아 남북 수운 및 육상 교통물류망 구축과 조화로운 추진

(1) 남북 수운과의 연계

유라시아 내륙 수운은 시베리아횡단철도(TSR) 중심의 유라시아 교통물류망을 남북으로 구간 구간 이어줌으로써 동서 중심의 교통물류망 단점을 보완해오는 역할을 수행해왔다.

주요 내륙 수운 루트로는 오브강, 예니세이강, 레나강 수운이 있으며, 이 루트들의 공통점은 모두 러시아 북극해와 연결된다는 것이다. 따라서 내륙 수운 루트의 북극항로 활성화에 활용하려는 것은 당연

35) 중국은 야말반도 LNG 개발에 참여해 원료 생산, 사베타항 LNG 공장건설을 통해 수송거점 확보, NSG 통과 시범운송에 국적선(COSCO쉬핑) 투입 등으로 자국 공급사슬을 북극해로 확대하고 있음.

한 논리적 귀결로서, 러시아 정부도 이미 '북극지역 사회경제발전 계획'에서 남북 내륙 수운을 북극항로 및 TSR과 연계할 것을 명시하고 있다.

(2) 동서 육상 교통물류와의 연계

북극항로는 한국 입장에서 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽골종단철도(TMGR) 등 유라시아 내륙 물류 네트워크와 상호 보완 관계의 의미를 지닌다. 따라서 러시아를 1차 파트너로 한 북극항로 협력은 동서 내륙물류를 둘러싼 협력과 연계되어야 한다.

2. 주요 과제와 추진 방안

1) 주요 과제

(1) 페트로파블롭스크-캄차트스키 다목적항 개발

페트로파블롭스크-캄차트스키항은 극동러 수산업 부문 주요 조업 기지이자 동시에 러 측 NSR(권 화물운송)의 동측 관문이다. 동 항만은 오키안료플로트, 아크로스, 콜호즈레니나캄차카 등 극동러 대형 선사들의 모항으로서 극동 수산업에서 중대한 의의를 갖는다.

그러나 이보다 동 항만은 극동 지역 통과 북극항로에서 최단 거리 내에 전략적으로 자리 잡고 있다. 러시아는 향후 NSR 통과 컨운송 시 서측 무르만스크와 함께 페트로파블롭스크-캄차트스키항을 동측 관문항로의 육성을 논의하고 있다. 또한 동 항만은 극동러 개발계획에 따라 '16년 7월 블라디보스토크 자유항으로 추가 지정됐다.

'17년 9월 자유항 입주기업 세로글라즈카(Seroglazka) 터미널사(社)가 부산항으로 연결되는 항로를 이용, 냉동컨 시범운송(3,250톤, 전체 5일 소요)을 실시한 바 있다.

단기적으로 한러 양국의 이익이 되는 수산가공물류 단지를 조성한다.

현재 BPA-한국통산 컨소시엄으로 진행 중인 나지모바곶 수산물 가공물류복합단지 추진 사례를 참조할 수 있다.

중장기적으로 수산가공 클러스터 병행, 냉동 컨 화물 및 기타 일반 화물을 하역할 수 있는 다목적항 개발에 참여한다. 이와 관련해 러 정부 계획은 페트로파블롭스크-캄차트스키항에 동남아 및 유럽 간 통과화물 처리를 위한 다기능 통과화물 터미널을 건설하려는 계획은 주목할 필요가 있다.

핵심 내용은 동 항만을 총 3구역으로 나누어 단계적 개발한다는 것이다.

페트로파블롭스크-캄차트스키항은 이중 2구역에 위치하고 있다. 화물작업용 화물터미널, 수산단지 다기능터미널(구역1), 선박수리 및 조선단지(구역2), 선단지원 및 보관창고 공급기지(구역1), 유류공급 터미널, 기타 서비스단지 등으로 구성으로 구성되어 있으며, 페트로파블롭스크-캄차트스키항은 1단계(~2020) 계획의 우선 개발 대상이다.

(2) 레나강-북극항로 해륙-하운 복합운송 루트 구축

현재 당장 NSR 활성화의 가시화를 예상하기 어려운 만큼 화물 창출 및 NSR 참여 기반을 확보하기에 좋은 사업이다. 이 사업의 장점

은 러시아 동시베리아, 특히 이르쿠츠크 등에 풍부한 임업자원 활용을 NSR 활성화 기반과 연계할 수 있다는 것이다.

이르쿠츠크주는 동시베리아의 일부이며, 극동러 지역에 포함되는 사하공화국(야쿠츨)과 인접해 있다. 현재 918개의 목재가공 및 임산물 제조기업이 있으며, 펄프·제지공업도 발전 상태가 양호한 편이다.

이르쿠츠크는 주 전체 면적의 86%가 삼림으로 구성되어 있으며, 러시아 목재자원 매장량의 12% 점유(러시아내 2위 규모)하고 있다.

러 북극해에서 남북방향으로 흐르는 레나강의 수운을 이용, 임업 투자를 고려할 수 있다.

이르쿠츠크-레나강(또는 예니세이강)-NSR-동해-아시아 지역 운송루트를 임산물 개발 등과 연계하여 개발한다. 3개의 루트는 다음과 같다.

- 제1루트: 이르쿠츠크-레나강(사하공화국)-틱시항-NSR-동해
아무르-야쿠츠크 메인라인(AYAM)도 검토 가능
- 제2루트: 이르쿠츠크-예니세이강-딕슨항-NSR-동해
- 제3루트: 이르쿠츠크-TSR-블라디보스토크-동해

야쿠츠크 산지에서 TSR 경유, 극동러 항만에서 선적하여 국내 수입하는 비즈 모델은 현재 (주)세원마르스 등 국내 업체에 의해 고려되고 있다. 동 기업은 목재펠릿 비즈니스 모델을 통해 극동에 진출하려고 하며, 야쿠츠크에서 수집한 러시아산 목재펠릿을 TSR 경유, 블라디보스토크에서 동해항으로 수송하는 것을 추진 중이다.

이르쿠츠크 등 동시베리아 내륙 사업이 일정 단계에 성공적으로 진행될 경우, 틱시항 등에 대한 인프라 투자도 고려할 수 있다.

(3) 오비강-북극항로 연계 복합운송 신규루트 개발

북극항로 루트와 중부 러시아를 남북으로 관통하는 오비강(Ob River) 수운을 연계하여 중앙아시아 국가들과의 경제협력 촉진을 위한 대체 루트를 개발한다는 의미가 있다.

특히 카자흐스탄(육상운송 확장 시 우즈베키스탄 등 타 국가로 확대 가능) 중앙아 국가들과 추진 중인 자원개발 및 플랜트 건설 장비 등 중량화물 수송 루트로 활용이 가능하다. 동 루트는 '16년 팬오션의 시범 운송, 동년 SLK국보의 시범 운송 등을 통해 수에즈 운하 경유 루트 대비 항해 일수 22일 단축, 운항비용 28% 절감 등의 효과가 입증된 바 있다.

중량 화물수송 모드를 오비강 하운을 활용해 철송 및 트럭운송의 단점을 보완하고, 수송 효율성을 개선하여 중앙아시아의 대규모 협력 사업에 대응하는 것을 주요 내용으로 한다.

현재 오비강에는 북극해 등 외해운항이 가능한 3천 톤급 바지선도 운항 중이다. 북극해 연안 케이프 카메니(Cape Kamenny)-러시아 오비강- 옴스크(러)- 카자흐스탄 등으로 연결되는 복합물류 네트워크 정비사업도 추진되고 있다.

이와 함께 카자흐스탄 등 중앙아 국가의 국가 전략사업의 세부 현황을 파악, 주변 지역 화물 수요 조사 추진 및 전략적 물류거점에 대한 선행투자 방안 검토할 필요가 있다.

(4) 선화주 합작 북극항로 컨테이너선 시범운항

기존의 벌크 화물 시범 운송 사업을 확대하여 선화주 합작 북극항로 컨테이너선 시범 운항을 추진한다. 북극항로 신규 해운시장의 조

기 진출을 통해 국내 해운선사의 재도약을 촉진시킬 수 있다. 북극항로 운항에 대한 세부적인 경제성 분석 후 선화주 합작회사 주도로 실행에 옮긴다. 4,000 TEU급 내빙(혹인 일반) 컨테이너선 확보 후 하절기 운항을 시도할 수 있다.

2) 추진 방안

(1) 사업별 잠재 화주 개발 및 물류기업과의 협의체 구성

북극항로 신규 해운시장의 조기 진출을 통한 국내 해운선사의 재도약을 위해서는 우선 선화주 합작 북극항로 컨테이너선 시범운항이 필요하며, 이를 논의하기 위한 협의체를 구성할 필요가 있다.

중견 포워딩업체(혹은 대규모 화주)와 선사의 선화주 합작회사 모형을 개발하고, 합작회사 설립 및 북극항로 참여 시 경제성 분석이 요구되며, 한국 출발 유럽항 컨테이너 화물 혹은 승용차 집화 및 운송 실행 가능성을 확보할 필요가 있다.

(2) 유라시아 대륙교 진출과 병행 추진

레나강-NSR 연계, 오비강-NSR 연계사업은 극동러 지역 및 러 중부 지역을 사업 대상지로 하며, 기존은 TSR 및 TCR를 주축으로 한 유라시아대륙교와 상호보완적으로 추진한다.

레나강-NSR 연계사업은 주로 임업 자원 및 농업 자원 중 벌크 화물의 창출 가능성을 고려하여 추진한다. 이를 위해서는 유라시아대륙교와의 역할 분담 및 장단점의 지속적인 파악이 필요하다. 레나강-NSR 연계사업은 잠재적인 사업 기회가 있는 임산자원 투자 등을 우선 사업으로 연계 추진하되, 현지 조사를 통해 추가적인 사업 기회 발굴한다.

오비강-NSR 사업은 중량화물 수송을 특화한 루트로 개발하되, 인도양 및 이란 경유-중양아 도착 루트와 병행하여 개발할 필요가 있다. TCR 경유 중양아 화물 운송은 러시아-중국-러시아, 중국-카자흐스탄 국경 통과 시 궤간 차이로 인한 환적, 통관 등의 문제 발생하므로, 이를 보완한다.

(3) 인센티브 제공 등 정부 지원 확대

북극항로는 현재 개척 단계에 있으므로, 화주기업과 물류기업의 적극 참여 유도 및 조기 활성화를 위해서는 한시적인 정부 보조금 지급 등의 검토가 필요하다.

화주기업의 지원 방안으로는 극동러 및 상기 사업 권역의 투자를 통한 상품·제품의 NSR 이용 시 보조금 또는 관세 인센티브 등을 검토할 수 있다. 이는 9 브릿지 로드맵 활성화 등에 기대를 걸고 있는 러시아 측에 대해 NSR 개발 및 조기 활성화에 대한 우리 정부의 의지를 보여주는 방법이기도 하다.

북극항로 시범 운송에 참여하는 선사, 종합물류기업, 포워더 등에 대해 일정 비율의 보조금 또는 기타 인센티브 지원(또는 지원 확대)도 고려할 수 있다. 현재 북극항로 통과 입출항 선박에 대해서는 항만시설 사용료 감면(50%) 등 혜택이 있으나, 인센티브 범위를 확대하는 방안도 검토할 수 있다.

이미 국내 항만의 환적 물량 유지라는 좀 다른 맥락에서이지만, 항만시설 사용료 감면을 북극항로 활성화와 연계시키고 있다. 즉 북극항로를 통해 부산항에 입출항하는 외항선사들에 대해서는 입출항료, 접안료, 정박료를 50% 감면시켜 주고, 화주 대상으로는 컨테이너 화물의 경우 TEU당 1만 원, 벌크선으로 컨테이너 수송 시 TEU 및 톤

중 유리한 기준을 적용하여 인센티브를 지급한다.³⁶⁾ 이외의 인센티브 방안을 적극적으로 개발할 필요가 있다.

36) 김은수 외, 『컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안』 한국해양수산개발원, 2017, p. 139.

제 5 장

수산 분야 9 브릿지 구축현황과 향후 추진방안

제1절 극동 러시아 수산정책의 추진 현황

1. 러시아 수산업 현황³⁷⁾

1) 어선 어업 생산 현황

러시아 전체의 어획량은 2016년 기준 467만 톤이며, 2017년 480만 톤을 기록했다. 주요 증가 원인으로 명태 어종의 어획이 증가했기 때문으로 분석된다.

극동에서의 수산물 생산량은 어류와 기타 수산물을 합쳐 2016년 기준 3백23만 톤으로, 전년 대비 9%가 증가했다. 이중 어류 생산은 약 200만 톤에 이르는 것으로 알려졌다. 극동 지역에서 잡히는 주요 어종은 명태(1백74만 톤), 대구(39만9천 톤), 연어(33만7천 톤), 오징어(8만7천 톤), 게(5만7천 톤) 순이다.

37) Frank Van Eyde et al, Fishery Sector Overview 2017: Russian and North-West Region, Flanders Investment & Trade, June, 2017을 토대로 작성.

2) 양식 어업 생산 현황

러시아의 양식어업 생산량은 2011년 11만8천 톤 수준에서 꾸준히 늘어 2017년에는 약 22만 톤을 기록했다.³⁸⁾ 양식어업 규모는 러시아 전체 어획량의 약 4%에 불과하며, 어획어업에 비해 현저한 저발전 상태에 있다.

주요 양식어업 생산 어종은 송어, 백련어, 무지개송어, 연어, 기타 어종 등이며, 이중 송어가 40% 이상을 차지한다.

지리적으로 러시아 양식어업 생산량은 전체의 63.5%가 크림반도, 크라스노다르주, 로스토프, 아스트라한 등 남부 지역에 편중되어 있으며, 극동 지역의 비중은 러시아 전체 생산량의 5%(2016년 6천800 톤) 이하로 매우 미약하다.

풍부한 잠재력에도 불구하고 극동에서 양식어업 발전이 미약한 주된 이유는 이 지역의 어선어업 수산물 생산량이 러시아 전체의 약 70%에 이를 정도로 많기 때문에 양식어업에 투자할 필요성을 크게 느끼지 못해왔기 때문이다.

그러나 2014년 이후 우크라이나 사태로 인한 대러 제재로 유럽산 수산물 수입이 금지되어 수급에 차질을 빚으면서 러시아 서부에서는 물론 극동 지역에서도 양식어업 육성의 필요성이 대두되었으며, 러시아는 양식 어업 육성의 주요 대상으로 극동 러시아를 지목하고 있다.

38) "Russia's aquaculture industry brimming with potential," SeafoodSource, August 23, 2018(<https://www.seafoodsource.com/news/aquaculture/russia-aquaculture-industry-brimming-with-potential>).

〈표 5-1〉 러시아 연방관구별 양식 어업 수산물 생산량(2016)

관구 구분	주요 중심도시 및 주	생산 어종	생산량(단위: 천 톤)
남부	크리미아 공화국, 아스트라한, 로스토프, 크라스노다르	철갑상어, 넙치, 잉어, 홍합, 굴	63.5
북서	무르만스크, 레닌그라드주, 카렐리아 공화국	연어, 곤들매기, 무지개송어	37.2
중앙	모스크바주, 모스크바	-	24.8
북 카프카즈	스타브로폴 등	-	16.3
볼가	키로프 등	-	12.2
우랄	예카테린부르크, 야말-네네츠	-	7.5
극동	연해주 등	가리비, 굴, 해삼, 홍합	6.8
시베리아	크라스노야르스크 등	-	5.6

자료: *Fishery Sector Overview 2017*, Flanders, June 2017 p.8 및 SeafoodSource, <https://www.seafoodsource.com/> (검색일: 2018년 11월 25일), Thefishsite, <https://thefishsite.com> (검색일: 2018년 11월 25일) 자료를 토대로 KMI 재작성

2. 극동 러시아 수산 정책 방향

1) 개요

러시아 정부는 2015년 10월 수산업 발전에 관한 국가위원회를 개최하여 강력한 수산업 육성 정책 방향을 새롭게 설정했다. 푸틴 대통령은 이 회의에 참석하여 향후 러시아 수산업이 당면한 문제점을 지적했다.

첫째, 러시아 수산기업 매출의 70% 가공되지 않은 상태의 원료 수출, 즉 부가가치가 낮은 자원 수출에 머무르고 있는 반면, 국내 시장에 수입품이 많다는 점이 지적됐다.

둘째, 어획, 수산물 가공 및 관련 물류 시설 등 수산업 전반의 인프라가 부족하고 낙후됐다는 점이 지적됐다.

이와 같은 판단에 따라 2016년 러시아 수산업 발전의 종합·장기 전략인 ‘러시아 수산발전 전략 2030’(이하 ‘전략 2030’)이 수립됐다. 전략 2030은 러시아 수산업 개선 방향을, △ 어업 및 양식업을 위한 자원 및 원재료의 생산성 향상 △ 어선 및 장비의 현대화 △ 어로 기업의 개선 △ 수산 가공업의 효율성 제고 △ 항만 및 운송·물류 인프라 개발 등으로 설정하고 있다.

이후 러시아 수산청 차원에서 추진 방향과 세부 전략이 마련됐다.

첫째, 해양생명공학 프로젝트의 추진이다. 이 방향의 핵심 내용은 (해양)생물자원을 원료에서부터 최종제품까지 가치 사슬을 구축하고, 어분에서부터 의약품·식이 보조제품에 이르기까지 생산성을 높인다는 것이다.

둘째, 지역 특화 전략이다. 핵심 내용은 지역별로 유망한 해양 개체를 적극 활용한다는 것이다. 예컨대 남극지역은 크릴 새우, 남부러시아 지역은 캄사 및 청어류, 극동러 지역은 정어리 및 고등어가 대표적이다.

셋째, 양식업을 집중 육성한다는 것이다. 특히 연어의 경우, 글로벌 수산시장에서 많은 수요가 확인된 연어 양식을 중심으로 양식업업을 확대하기로 했다.

당면한 과제로는 수산기업 매출을 고부가 가치화할 수 있는 전략으로 수산가공 및 가공시설을 현대화하는 것이다.

둘째, 어획 및 수산물 가공 인프라를 현대화하는 것이다. 어획과 관련해서는 어획 쿼터의 20% 국내 어선 건조 및 가공시설 건설 대가로 수산회사에 제공할 것이 제안됐다.

극동 지역에서의 이와 같은 방향 선회를 위해 러시아는 새로운 제도를 도입하고 입법 조치가 진행됐다. 러시아 수산청(Rosrybostvo)은 ‘극동 수산 클러스터 사업 개념’을 발표했으며, △ 수산업단지 개발 국가 프로그램 △ 수산업 발전 개념 △ 연방 목적 프로그램 등을 수립했다.

이에 더해 최근 러시아 정부는 극동지역에서의 양식업 육성을 강조하고 있다. 2017년 3차 동방경제포럼 이후, 극동러 개발을 전담하는 극동개발부는 극동 지역 양식업에 대한 해외 투자를 적극 유치하는 한편, 2018년 하반기에는 러시아 국내 기업에 대해 양식장 입찰 절차 없이 일정한 요건만 갖추면 투자할 수 있도록 규제를 완화하는 등의 조치를 통해 양식 투자를 활성화를 꾀하고 있다.

〈표 5-2〉 러시아 국가수산업 육성 세부 추진 방향

추진 방향	주요 내용
해양생명공학 프로젝트 추진	• 생물자원에서 최종제품에 이르기까지의 가치 사슬 구축 • 해양생물 자원을 활용한 어분, 어유, 의약품, 식이보조 식품의 개발 및 생산성 향상
지역특화 수산자원 차별화	• 지역별로 유망한 해양 생물개체를 활용, 수산업 특화 - 극동러: 정어리, 고등어 - 남부연방관구: 캄사, 청어류
유망 품종 중심 양식어업	• 글로벌 시장에서 수요가 입증된 유망 품목 중심 양식어업 육성 - 철갑상어(캐비어) - 연어

자료: 러연방 수산청(<http://fish.gov.ru>) 자료를 바탕으로 KMI 재구성

2) 세부 부문별 정책 내용

(1) 수산가공 클러스터의 구축 추진

러시아 수산청이 발표한 극동 수산 클러스터 사업 개념은 극동에 수산 클러스터를 지정해 수산발전의 거점으로 삼고, 연해주, 캄차카, 사할린 등 러시아 극동 관구에서 수산업 비중이 특히 큰 4개 지역에 대규모 수산 클러스터를 조성하는 것을 기본 내용으로 한다.

이에 따라 극동개발부와 러시아 연방 수산청(농업부) 간 수산가공 클러스터 구축에 관한 협정이 체결되었으며, 하바롭스크주, 연해주, 캄차카주, 사할린주 등이 참여 의사를 밝힘에 따라 현재 4개 주에서 수산가공 클러스터가 추진되고 있다.

연해주는 5대 사업을 중심으로 수산클러스터 프로젝트를 수립해 추진하고 있다. 사할린주는 연어 어획 및 가공기지 중심의 수산 클러스터를 계획하고 있다. 캄차카주는 수산물 어획기지, 연안 냉동수산

〈표 5-3〉 극동러 지역별 수산클러스터 조성계획

	주요 내용
연해주	• 수산물 냉동창고 • 냉동 수산물 가공공장(명태 필렛) • 다목적 수산물 가공단지 및 해양기술 바이오 연구단지
사할린주	• 연어 어획 및 가공 단지
쿠릴제도	• 신선 및 냉장수산물 가공
캄차카주	• 수산물 어획기지 • 신연안 냉동수산물 가공 • 서부 러시아 및 유럽수출 관문

자료: KOTRA, 러 정부, 극동지역 수산물 클러스터 조성 마스터 플랜 발표 보도자료, 2016, <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/4/globalBbsDataView.do?setIdx=243&dataIdx=148501>(검색일: 2018년 12월 17일)

〈표 5-4〉 연해주 수산물클러스터 프로젝트 개요

구분	주요 내용
추진 배경	• 국가 차원: 푸틴 대통령의 수산 개혁 지시사항 이행의 일환으로 추진 • 주 차원: 시베리아횡단철도(TSR) 등 아태 국가들과의 우수한 교통물류 인프라를 활용, 명태, 청어 등 다양한 원양 수산물 가공 산업 기지를 육성
전략 목표	• 수산 부문 연평균 5% 대 이상의 성장률 달성 • 2030년까지 GDP 영역에서 2배 성장 기여
주요 사업	• 연간 5만 톤 보관 능력의 냉동창고 건설 • 연간 6만 5천 톤 처리 규모의 명태 필렛 공장 • 연간 3만 6천 톤 규모의 냉동수산물 완제품 가공공장 건설 • 임대형 다목적 가공단지 조성 • 해양생명과학 기술 연구와 연계한 혁신 벤처 단지 5개 건설
기대 효과	• 민간 투자 유발 • 러시아 수산업 및 GDP 성장에 기여 • 세수 증대 효과

자료: 러연방 수산청(<http://fish.gov.ru>) 자료를 바탕으로 KMI 재구성

물의 가공을 통해 장기적으로 러시아 서부 및 유럽 수출기지 관문으로 육성한다는 계획이다.

(2) 어업쿼터와 연계한 새로운 투자 메커니즘의 도입

러시아는 또한 ‘수산업과 수산자원 보호에 관한 연방법’을 개정(2016년), 수산 관련 산업(어선 건조 및 수산가공 시설) 투자를 통한 조업 쿼터 신청을 가능케 했다. 러시아 내 조선소에서 건조 또는 계약되는 어선(수송선 포함)에 대해서는 전체 20% 중 15%, 수산가공 관련 시설에 대해서는 5%를 할당한다.

이러한 새로운 투자 메커니즘의 도입은 러시아 수산업 현대화를 위한 급선무로 지적된 어선의 낙후성 및 어업 관련 인프라의 후진성을 극복하기 위한 조치로서, 지역 단위에서 항만 인프라 개선을 위한 투자를 촉진하기 위한 것이다.

어선 부문의 경우, 러시아는 2020년부터 어선 부족 현상이 표면화 될 것으로 예상되며, 어선의 선령은 평균 30년 이상으로 조업 효율성이 낮고 고장이 잦아 극동러 수산업 입장에서는 시급한 과제로 대두되고 있다. 러시아연방 수산청의 투자 장려 조치에 의해 2020~2035년 기간 약 125척(대형 선박 32척 포함)의 어선이 건조될 것으로 전망되고 있다.³⁹⁾

(3) 양식장 확대 및 관련 규제 완화

2017년 10월 러시아 수산청은 기존의 ‘러시아 수산 발전 전략 2030’에 더해, 2030년까지 러시아 양식어업 생산을 현재의 22만 톤 규모에서 70만 톤 규모로 대폭 늘리는 것을 골자로 한 ‘러시아 양식 발전 전략 2030’을 발표했다.⁴⁰⁾ 이 계획에는 ‘러시아 특산’으로 인식되는 캐비어를 특별히 전략 육성 품목으로 지정해 2030년까지 세계 시장 점유율을 15%로 늘린다는 계획도 포함되어 있다. 이 계획에는 향후 3년간 양식어업에 연간 530만 달러, 정책 자금으로 연간 610만 달러를 지원할 계획이다.

러시아 수산청은 극동을 러시아 양식어업 기지로 육성한다는 방침에 따라 극동관구의 양식어업에 대대적인 투자를 계획하고 있다. 2017년 8월 현재 양식지 292개가 지정되었으며, 주요 대상 지역은 연해주로서 러시아 정부는 근년 연해주에 양식장 규모를 27,500ha로 확대할 계획이다.

아울러 러시아 정부는 최근 양식장 건설 투자를 촉진하기 위해 과

39) 김학기, “러시아 어선 건조수리분야 한러 협력 방향,” 제8차 한러극동포럼 발표자료집, 2018. 5. 16, p. 6

40) “Russia sets ambitious aquaculture targets,” Oct 10, 2017 <https://www.worldfishing.net/news101/fish-farming/russian-sets-ambitious-aquaculture-production-targets>(검색일: 2018년 12월 18일)

거 입찰 방식에 의한 양식장 사업자를 선정하는 방식에서 별도의 입찰 없이 소정의 요건과 자격만 갖추면 양식장을 허가하는 방식으로 규제를 완화하고 있다.

〈그림 5-1〉 극동지역 수산양식 개발 대상 분포



자료: 한러기업협의회 자료(2017)를 바탕으로 KMI 작성.

〈그림 5-2〉 극동 연해주의 양식장 개발 후보지



자료: Nastavshev, 제8차 한러극동포럼 발표 자료 2018. 5. p.82

제2절 극동 러시아 수산 분야 성장 잠재력과 한러 협력 사례

1. 극동 러시아 수산 분야 성장 잠재력과 기회

1) 극동 러시아 수산 분야 성장 잠재력

수산 분야는 극동 러시아 개발의 중점 부분 중의 하나로, 러시아 측은 이 분야에 성장 잠재력이 있는 것으로 평가하고 있다. 극동러 수산 분야 투자 잠재력은 크게 5가지로 요약될 수 있다.

첫째, 어선어업 향상과 생산 사슬을 확장으로 인한 추가적인 가치 창출이다. 러시아 측은 어선 현대화 및 관련 인프라 확장을 통한 어획 관행을 향상하고, 생산 사슬을 확대(수산물 처리의 심도를 현재의 10% 수준에서 40%로 끌어올림)할 경우, 약 2천억 루블(한화 약 4조 원)의 새로운 가치를 창출할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

둘째, 필렛, 생고기풀(minced fish meat), 어분 등 수산 가공 기술을 통한 수산 가공품을 생산하여 수출 기회를 확대할 수 있을 것으로 전망된다. 러시아 측 자료에 의하면 수산 가공제품을 1백만 톤 생산할 경우, 1천 5백억 루블(한화 약 3조 원)의 추가적인 가치 창출이 가능하다.

셋째, 정어리, 오징어, 고등어 등 저이용 어종들의 추가적인 생산과 가공 기회가 있다. 러시아 측은 이들 어종 50만 톤을 생산할 경우, 6백억 루블(한화 약 1천2백억 원)의 추가적인 수익을 올릴 수 있다.

넷째, 극동에서의 양식 개발을 통한 수익 창출 가능성이다. 주요 대상 품목으로는 해삼, 가리비, 홍합, 해조류 등이다.

다섯째, 연어 양식을 확대 가능성과 이에 따른 이윤 창출 잠재력이다. 러시아 측은 극동 지역에서 연어 양식을 10만 톤 확대하면 150억 루블(한화 약 3천억 원)의 추가 매출액이 발생할 것으로 추산하고 있다.

2) 러시아 정부의 수산 분야 지원

(1) 세제혜택 등 유리한 투자 환경 조성

러시아 정부는 2015년부터 선도개발구역(ASEZ)과 블라디보스토크 자유항(FPV) 제도를 시행하여 수산클러스터, 수산가공, 양식장 시설 등에 해외 투자를 촉진하고자 한다. 선도개발구역은 극동지역 전역에서 2015년 9개에서 2018년 9월 현재 18개로 확대됐으며, 블라디보스토크 자유항은 15개에서 22개로 확대됐다.

이 지역에서는 수산 기업 투자를 위한 전력, 교통 등 기본 인프라가 제공되는 외에 다음과 같은 다양한 세제 혜택이 제공된다.

- 입주 후 최초 5년간 법인세(기업소득세) 면제(zero income tax)
- 입주 후 최초 3년간 토지세 면제
- 낮은 고용 보험료를 적용(일반 지역에 비해 4배 절감 효과)
- 입주 후 최초 5년간 재산세 면제 및 이후 5년간 감세(일반 재산세의 1/4 수준)
- 입주 후 최초 10년간 광물 채취세 감세(일반 광물채취세의 2.5배 절감)
- 관세 면제

이외에 선도개발구역과 블라디보스토크 자유항에서는 토지 등록 절차 등을 간소화하고, 외국인에 대해 전자 비자를 발급받는 등의 혜택이 주어진다. 아울러 선도개발구역과 블라디보스토크 자유항을 포함한 ‘우선개발영역’(Territory of Priority Development, TPD)에서는 환경, 위생 관련 각종 감사(inspection)의 경우, 사전 예고되지 않거

나 계획되지 않은 감사는 반드시 극동개발부의 승인을 거치도록 하며, 예고된 감사의 경우도 통상 15 근무일을 넘지 않도록 하는 등 행정 규제를 완화해주기도 한다.⁴¹⁾

〈그림 5-3〉 극동의 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 지정 현황



자료: 제8차 한러극동포럼 발표 자료집, 2018. 5. p.39

주: 그림에서 블라디보스토크 자유항은 총 5개로 표시되어 있으나, 블라디보스토크 내 18개를 한 개로 취급한 것으로 총 22개임

(2) 필요 인프라 지원 및 금융 지원

러시아 정부는 이외에도 일부 수산양식 관련 필요 인프라에 대해 무상으로 제공받는다. 또한 극동개발기금으로부터 수산 관련 투자

41) 극동개발기금 공식 사이트, https://www.fondvostok.ru/en/instruments_of_state_support/advanced_ecial_economic_zones/(검색일: 2018년 12월 23일)

사업이 ‘우선 지원 사업 대상’으로 인정받을 경우, 5%의 이자율로 일부 금융을 조달받을 수 있다.

필요 인프라 지원의 경우, 하바롭스크 주 바젠프스키 및 하바롭스크 지역의 양돈 농장 관련 인프라 지원이 시행된 바 있어, 양식장 건설의 경우에도 필요성이 인정될 경우 지원이 기대된다.

(3) 수산 분야에 특화된 지원

어업 쿼터를 어선 건조 및 수산 가공 시설 투자와 연계하여 추가적으로 어업 쿼터를 주는 제도이며 2016년 연방법에 의해 실시되기 시작했다. 투자 사업은 입찰을 통해 선정되나, 어업 쿼터는 외국 자본이 들어간 경우에도 러시아 법인에 한해서 주어진다(본 절의 앞의 항 참조).

2. 수산 분야 한러 투자 협력 사례

1) 타 사업주체 투자 협력 사례

(1) 슬라반카 수산가공 공장

입지는 연해주 남부 슬라반카로 블라디보스토크 자유항 구역 내에서 위치한다. 투자 주간이 음식을 생산하기 위한 오징어, 연어, 홍합 등 수산물을 연간 1만 톤 이상 가공 능력의 공장이다. 총 투자액은 5억 루블(한화 약 100억 원) 규모이다.

(2) 캄차카 연어가공 공장

캄차카주 티길스키(Tigilsky)에 위치하며, 연어를 원료로 하여 필렛과 연어알(캐비어) 등을 제조하고, 그 외 각종 부산물과 어분을 제조

한다. 사업 주체는 러시아계 오호스코예수산회사이다. 연간 생산 능력은 2만 2천 톤 규모이며, 총 투자액은 21억 루블(한화 약 4백 20억 원) 규모이다.

(3) 시코탄 수산가공 공장

사할린주에 속한 시코탄의 쿠릴 선도개발구역 내에 위치한다. 연간 생산 능력 3만 5천 톤 규모의 종합 수산가공 단지로, 총 투자액은 78억 루블(한화 약 156억 원)이다.

(4) 블라디보스토크 양식장

입지는 블라디보스토크 보예바다 만(Voyevoda Bay)으로, 블라디보스토크 자유항 구역 내에 위치한다. 사업 주체는 러시아 기업 루스카야 마리쿨트라이다. 총 투자액은 2억 루블(한화 약 40억 원) 규모이며, 해삼 등을 생산할 예정이다.

(5) 연해주 양식장

입지는 연해주 내 블라디보스토크 자유항 구역 내 위치한다. 사업 주체는 러시아계 네레이다(Nereida)사이다. 총 투자액은 30억 루블(한화 약 600억 원) 규모이며, 가리비 등을 생산할 예정이다.

(6) 연해주 올가 양식장

입지는 연해주 동남 해안 올가군(블라디보스토크에서 약 200km 떨어져 있으며, 군내에 작은 어항인 올가항이 있음⁴²⁾)이며, 중국 연

42) 코트라 해외시장 뉴스, 2018.6.28. <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=167341>(검색일: 2018년 12월 12일)

타이의 수산기업이 투자했다. 외국 자본에 의한 극동 양식장 투자 사업의 실현 사례로 극동에서 주목받았으며, 생산 품종은 가리비이다. 사업 내용은 올라 지역 양식장에서 생산한 수산물을 엔타이로 수입하여 중국 국내 시장에 공급한다는 것이다.

2) 한러 수산 협력 사례

(1) 나지모바곶 수산가공물류복합단지

한러 수산 분야 투자협력 사업으로 대표적인 사례로 꼽힌다. 한국 해양수산개발원 해외투자사업단(OFIS) 지원 하에 비즈니스 모델을 개발하여 제3차 동방경제포럼(2017. 9) 대통령 담화에 포함된 바 있다. 사업 대상지는 블라디보스토크 나지모바곶이며, 사업 주체는 국내 수산기업 한국통상, 물류기업 유니코로지스틱스, 부산항만공사(부두 시설 확충) 등 한국 측 콘소시엄이다.

주요 사업 내용은 나지모바곶에 명태 필렛 등의 가공시설, 냉동창고 등 물류시설을 건설하고 부두 운영을 통해 수산 가공 및 물류 콤플렉스를 3단계로 개발·운영하는 것이다. 총 투자 규모는 약 1,330억 원으로, 프로젝트 성공 시 총 고용 인원 2,500~2,600명의 일자리 창출 효과가 기대됐다.

동 사업은 성공 시 한국 수산 관련 기업들의 극동러 진출 신호탄이 될 것으로 기대되었으나 2018년 초부터 부지선정 문제 등의 이슈가 발생해 현재까지 난항을 겪고 있다.

〈그림 5-4〉 나지모바곶 수산가공물류복합단지 사업계획 개요



- 부지: 나지모바 곶
(블라디보스토크)
- 진출 방법: 컨소시엄
- 사업 분야: 4개(단계적 추진)
 - 어항 운영
 - 수산물류창고(+냉동창고)
 - 컨테이너 보세창고
 - 수산가공업
- 컨소시엄 구성:
 - 부산항만공사
 - 한국통상
 - 유니코로지스틱스
 - 한국 시푸드
- 투자 규모: 약 1,330억 원
- 총 고용인원: 2,500~2,600 명

자료: 장홍서, 제8차 한러극동포럼 발표자료집, 2018. 5.16. p.72

(2) 나제진스카야 수산가공공장 투자 사업

국내 기업 오양씨푸드가 추진 중인 사업으로 사업 대상지는 연해주 대표적인 선도개발구역으로서 국내에도 잘 알려진 나제진스카야이다. 동 사업은 2018년 9월 제4차 동방경제포럼 개막 직전 한러 협력 행사의 일환으로 열린 한러극동프로젝트 파트너십(18.9.10 개최)을 통해 소개됐다.

사업 내용은 연해주 나제진스카야에 총 3ha 규모로 수산물 가공센터, 냉동창고 및 관련 물류 시설을 건립해 명태, 명란 등 명태 가공제품을 생산한다는 내용이다. 총 투자 규모는 3억 6,200만 달러(한화 약 4천억 원)이다. 2018년 내 해당 부지에 시설 공사를 착공하고 2019년 내 1단계 공사를 완료하여 시범 운영하는 것을 목표로 하고 있다.⁴³⁾

43) 박성준김임지, “제4차 동방경제포럼 결과 및 향후 ‘한러 9 브릿지’ 협력 시사점,” 「극동러시아 동향 리포트」, 제68호, 2018. 9. 19. p.4

〈그림 5-5〉 나제진스카야 선도개발구역 개발계획 조감도



자료: 극동러 프로젝트 파트너십 자료집, 2018.9.10. p.22

(3) 블라디보스토크 수산시장 참여

러시아 정부가 수산물 거래 및 경매제도 선진화를 목표로 2015년 처음 제기된 이래 꾸준히 논의되어 왔던 사업이다. 2017년 동방경제포럼 기간 좀 더 구체화된 사업안이 발표됐으며, 2018년 5월 한국해양수산개발원-블라디보스토크 주재 한국총영사관이 공동 주최한 제8차 한러극동포럼을 통해 다시 추진 현황이 소개됐고, 동년 9월 제4차 동방경제포럼 기간 중 완결된 형태의 설립안이 발표되었다. 러시아 측 자료에 따르면, 2017년 9월 제3차 동방경제포럼 기간 중 행사장에서 실시간(real time) 경매의 시연이 행해진 바 있으며, 당시 행사에 참가했던 해양수산부 장관도 시찰한 바 있다.

2018년 4월 블라디보스토크 자유항 입주기업 자격을 부여받았으며, 이후 동방경제포럼을 앞두고 전체 디자인이 선정됐으며, 수산시

장 건립 부지 선정도 완료된 상태이다. 총 투자규모는 전체 약 28억 루블(한화 약 5백 60억 원) 규모이며, 80명 이상의 일자리 창출이 기대되고 있다.⁴⁴⁾

수산물시장 구성은 수산물 700톤 능력의 경매 시설과 수산물(가공품 포함) 약 13,200톤 판매(전자거래 방식) 능력의 시설 및 부대시설로 구성되어 있다. 한국 업체는 하나로 홀딩스로 수산물 경매 등 전자거래 시스템 구축 부문에 참여를 검토하고 있다.⁴⁵⁾

〈표 5-5〉 블라디보스토크 수산물시장 사업계획 개요

구분	주요 내용
경매 부문	• 처리 능력: 786 톤 • 투자 규모: 약 8,400만 루블(약 160억 원 규모) • 운영 주체: 상트페테르부르크 거래소가 극동수산물 거래소(Far East Auction Fish House)와 공동으로 운영
전자거래 부문	• 처리 능력: 약 13,200 톤 • 투자 규모: 약 19억 루블(약 400억 원 규모) • 운영 주체: 상트페테르부르크 거래소 * 러시아 업체 28개 업체 및 외국계 업체 8개 등 36개 업체 참여(목표치)

자료: 제8차 한러공동포럼 발표자료집을 토대로 KMI 재구성

3. 한러 협력 시사점

러시아는 기존의 어업 중심 수산업에서 육상 가공 및 유통을 기반으로 한 부가가치 창출형 수산업으로 성장 정책을 전환하고 있다. 또한 이와 같은 방향에서 수산업 관련 법규를 정비하는 한편, 잠재력 홍보 및 투자에 대한 정부 지원 방안을 내놓고 있다.

44) 극동러 프로젝트파트너십, 극동투자수출 지원청의 발표 자료, 2018. 9.10. p.23

45) Ibid., p.25

이와 같은 러시아 정부의 움직임은 단기간에 그치는 것이 아니라 장기적인 발전 계획 하에 이뤄지고 있으며, 그 발전 방향이 한국이 비교 우위에 있는 수산 관련 기술 및 시스템이 필요하여, 향후 한국의 수산업 발전을 위해서는 기회 요인으로 작용하고 있다.

한편 한국 수산업은 원양어업 세력이 지속적으로 약화되고 있으며, 과거에 비해 진출할 수 있는 해외 어장이 줄어들고 있다. 한국 원양어업의 주요 어장은 과거 아프리카 어장 등 세계 전역이었으나, 오늘날에는 남태평양 다랑어 어장, 포클랜드 오징어 어장, 베링해 명태 어장만 남은 상태이다.

러시아 극동 진출은 국내 시장 여건을 고려할 때에도 매우 중요하다. 한국의 수산업은 유통, 가공 분야에서 이미 세계적인 수준으로 올라선 상태로서 지속발전을 위해서는 협소한 국내 시장을 벗어나 해외 시장으로의 진출이 절실하다. 이미 동북아 수산물류거점 기능을 수행하고 있는 부산 감천항의 냉동·냉장 물류업은 급변하는 동북아 수산가공 물류업의 역풍으로 내수화의 한계에 부딪히고 있다.

제3절 한러 수산 협력 과제와 추진 방안

1. 한러 수산협력 방향

1) 대러 협력을 통한 수산업의 동북아 신 가치사슬 구축

지금까지 한러 수산협력은 어획 쿼터 및 수산물 교역을 중심으로 이뤄져 왔다. 그러나 향후 한러 협력의 주요 목표는 우리나라 수산업의 지속가능성과 러시아의 수산업 현대화 정책에서 공통분모를 끌어내어 신 가치사슬 구축에 두어져야 한다.

러시아가 어획어업 중심의 수산업에서 탈피하여 육상 가공 및 유통을 기반으로 한 부가가치 집중형 수산업으로 전환을 모색하고 있으므로, 이를 기회로 활용하려는 노력이 필요하다.

2) 지속가능한 한반도 식량안보와 미래 수산업 성장기반 구축

대러 수산협력은 장기적으로 남북수산 협력으로 연결되어야 한다. 남북 수산협력은 7천만 한반도 인구의 주요 단백질 공급원이며, 남북의 바다가 연결되어 있다는 측면에서 한반도 수역 수산자원의 통합 관리를 통한 어업의 지속가능성 확보와 직결된다.

2. 주요 과제와 추진 방안

1) 주요 과제

(1) 수산 클러스터 연계 어항개발

수산가공 부문 한러 협력을 어항 개발 및 북극항로 상용화 과제와 연계하는 것을 핵심 내용으로 한다. 러시아 측 수산업 현대화에 호응하면서, 한국의 수산업 가치사슬 확장에 기여하며, 북극항로 진출의 기반을 구축하는 것을 목적으로 한다.

극동 러시아는 어항 시설이 부족할 뿐 아니라 낙후되어 있다. 어항 시설의 부족은 처리 능력의 부족으로 이어지며 이로 인해 체선 현상과 과도한 하역료로 인한 비용 증가 등의 문제가 발생할 수 있다. 러시아가 극동 지역에서 추진하는 수산 클러스터를 연계하여 어항을 개발하는 방안은 이에 대한 대안이 될 수 있다.

그 대상지로는 우선 캄차카 수산 클러스터를 고려할 수 있다.

러 측은 수산클러스터 조성사업과 연계해 2020년까지 연간 68만 톤 처리능력의 신규 항만 시설을 페트로파블롭스크-캄차트스키항에 개발하고자 한다. 동 수산 클러스터 사업은 2014년부터 한국산업연구원 및 코트라에 의해 지식공유사업(KSP) 사업으로 제안되어 2015년 타당성 조사를 실시한 바 있다.

(2) 극동 지역에 대한 수산가공 투자⁴⁶⁾

극동의 수산 자원, 동북아 수산가공품 수요, 수입유통 루트 다변화, 어획 쿼터 축소 등을 고려하여 극동러 지역에 우리나라 수산 가공기업들의 투자를 모색한다.

현재 환동해 지역에서 해상 전채되는 어획 수산물을 러시아 정부의 정책 변화에서 맞춰 현지 가공 형태로 전환하는 사업이 가능하다.

현재까지는 극동해역에서 생산된 수산물은 한국 감천항에서 집하 및 환적된 후 중국 다롄에서 가공을 거쳐 세계로 수출되는 것이 일반적인 패턴이다. 그러나 러시아는 현재 정책 변화로 극동러 지역 육상 접안 후 생산된 가공품에 대한 지원 정책을 실시하고 있다. 이 패턴을 극동러에서 수산가공 후 세계 수출로 바꿀 필요가 있다.

일반적으로 극동러 수산물의 대표적인 어종이 명태이므로 명태 필렛의 가공을 1차 목표로 할 수 있다. 현재 러시아에서도 기호의 변화에 의해 명태 가공품에 대한 수요가 늘고 있으며, 중국 동북3성에도 명태 필렛에 대한 수요가 늘고 있어 명태 필렛 가공을 통한 비즈니스는 전망이 밝다고 할 수 있다.

46) 해양수산부, 『극동러시아 해운물류 시장 진출계획 수립연구』를 토대로 작성

2) 추진 방안

(1) 고부가가치 수산가공업 육성

수산가공업 중심 극동 진출이 성공적으로 이뤄지기 위해서는 극동 러시아의 높은 인건비와 노동력 부족, 물류통관의 어려움과 원거리 수요처 등을 고려하여 단순가공 위주의 생산기반보다 고부가가치 가공기반으로의 전략 수정이 필요하다.

수산 가공 건강식품, 프리미엄 콜드체인 식품, 패푸드 등 수산 가공품의 고급화, 소량화, 경량화를 통한 전략적 투자를 통해 생산 경쟁력을 확보할 필요가 있다.

(2) 수산 투자의 장애 요인 제거

러시아는 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 지역에서의 각종 세제 혜택 등 인센티브를 내세우며 자국 수산업에 대한 외국의 투자를 유치하고자 하고 있다.

그러나 한편으로 수산업은 러시아 특히 러시아에서 수산업 전체에서 차지하는 비중이 높은 극동에서는 전략산업으로 간주되어 외국인 투자와 관련 각종 규제를 실시하고 있다.

우선 수산업에 대한 투자 시 50% 이상 지분을 확보하기 위해서는 러시아 정부에 사전 허가를 받도록 되어 있다.

또한 러시아 회사가 보유한 수요 생산 수단(선박 또는 가공 시설 등)의 자산가가 회계 순자산의 35% 이상 차지할 경우, 이 시설을 임대·사용하는 외국계 기업에 대해 러시아 반독점청의 사전 허가를 받도록 하고 있다. 허가를 심사하는 기간에는 시설을 이용할 수 없으며 생산을 멈추고 허가를 받아야 하는 애로 사항이 있다.⁴⁷⁾

이런 규제는 양식어업에 대한 외국인 투자에 대해서도 유사하게 나타나고 있다. 양식, 어업 및 양어장(양식장)을 포함한 수산업은, 교육업 및 의료업 등과 함께 비록 블라디보스토크자유항과 같은 개방된 구역에서도 러시아가 특정한 활동을 규제할 권한을 갖는다.⁴⁷⁾

이와 같은 법·제도와 이에 따른 절차는 우리 측의 기업의 대 극동 수산 투자(가공 시설은 물론 기타 인프라) 확대 의욕을 저하시키는 실질적인 이유가 되거나, 신규 투자에 대한 걸림돌로 작용할 수밖에 없다.

47) 해양수산부, 『극동러시아 해운물류 시장 진출계획 수립연구』, p. 64.

48) KITA, Doing Business in the Russian Federation, 2015, p. 78.

제 6 장

우선순위 및 장애요인 도출 설문조사

제1절 조사 개요

1. 설문의 배경 및 목적

본 설문 조사는 9 브릿지 제안 1주년을 맞아 실시된 것으로, 크게 세 가지 목적을 설정했다.

첫째, 9 브릿지 자체에 대한 한러 양측의 인식도 조사이다. 국내에서는 9 브릿지에 대해 잘 알려져 있을 것이라고 추론할 수 있으나, 협력 파트너인 러시아가 과연 9 브릿지에 대해 얼마나 인식하고 있는가가 중요하다. 이를 비교해봄으로써 정책 홍보 및 실감할 수 있는 대안 제시 방안을 찾을 수 있다.

둘째, 본 연구의 주요 목적으로서 9 브릿지 중 특히 해양수산 분야(수산, 항만물류, 북극항로)에서 그간의 성과와 한계(제약 요건)를 점검하고 향후 효과적인 이행방안을 마련하기 위해 향후 우선적으로 추진해야 할 사업과 장애 요인을 도출하는 데 주안점을 두고 실시했다.

셋째, 9 브릿지 각 분야별 협력에 대해 한국과 러시아 양측의 인식 차이를 확인함으로써, 향후 9 브릿지 추진 시 우선적으로 공감대 형성을 위해 당국과 기업 간에 어떤 부분에 노력을 집중할지를 찾는 데 역점을 두고 실시했다.

2. 조사 설계 및 설문 방법

첫째, 9 브릿지 9개 분야 중 해양수산 분야에 직접적으로 해당되는 분야로 수산, 항만물류, 북극항로(NSR) 3 분야를 선정하고, 지리적 범위는 극동 러시아에 한정했다.

〈그림 6-1〉 조사 설계 및 설문 방법

조사 대상	→	• 해양수산 분야 전문가 • 수산, 해운, 항만, 물류, 해양환경, 해양자원 분야
표 본 수	→	• 40 명(한국 측 20명, 러시아 측 20명)
표본 오차	→	• 95% 신뢰수준에서 $\pm 10.7\%P$
조사 방법	→	• e-mail에 의한 온라인 조사 및 오프라인 조사
표본 추출	→	• 각 분야별 유의 추출
조사 기간	→	• 2018년 10월

다음, 설문 대상인 전문가 그룹을 한국 측과 러시아 측으로 구분하
되, 질문 항목은 동일하게 했다. 전체 질문 문항 수는 총 13개(서술형
2개 포함)이다.

조사는 e-mail에 의한 온라인 조사 및 오프라인 조사를 병행했다.

3. 조사의 한계

본 설문조사는 한국 측에서는 한러기업협의회가 대행했으며, 러시
아 측에서는 극동에서 활동하는 한국 전문가(전명수 교수)가 대행했
으나, 표본 수가 각각 20개(총 40개)로 일반화시키기에는 매우 적다
는 한계를 갖는다.

제2절 한국기업 대상 설문조사 결과

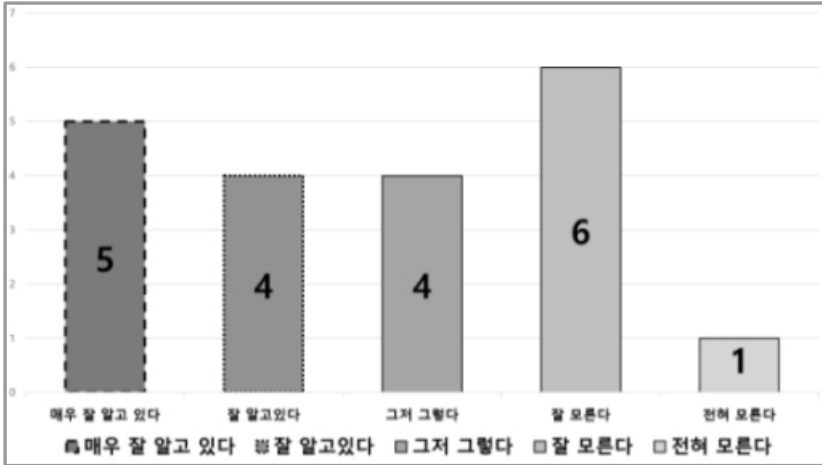
1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도

1) 9 브릿지 중요성

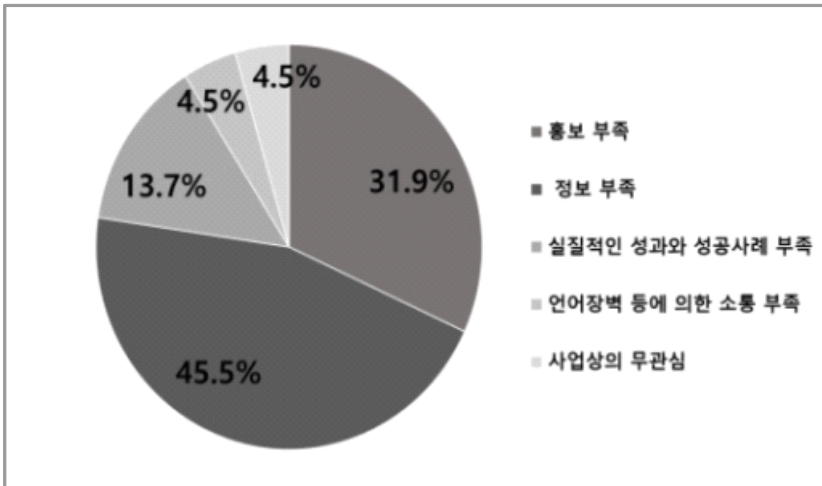
(1) 9 브릿지 인식도

9 브릿지와 관련된 한국 기업을 대상으로 9 브릿지의 전략적 중요
성에 대한 인식도(또는 관심도)에 대한 설문조사를 실시한 결과, 총
20개 기업 중 9개 기업(45%)이 긍정적으로 응답했으나, 7개 기업이
부정적으로 응답함에 따라, 전반적으로 인지도가 높은 수준은 아니
라고 할 수 있다. 매우 잘 알고 있다(5개), 잘 알고 있다(4개), 그저 그
렇다(4개), 잘 모른다(6개), 전혀 모른다(1개)의 순이다.

〈그림 6-2〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(한)



〈그림 6-3〉 9 브릿지 취지 및 내용이 전달되지 않는 이유(한)



9 브릿지 취지와 내용이 전달되지 않는 이유⁴⁹⁾ 1순위로 ‘정보 부족’(45.5%)을 꼽았으며, 그다음으로는 홍보 부족(31.9%), 실질적인 성

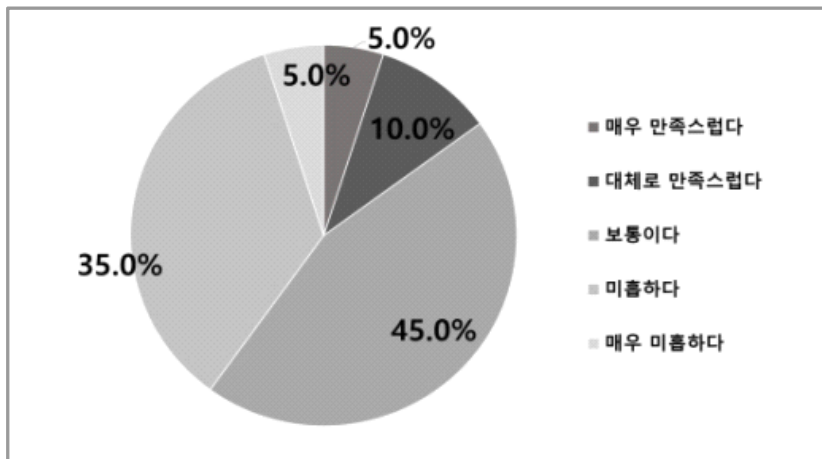
49) 9 브릿지 취지와 내용이 전달되지 않는 이유에 대한 설문조사는 9 브릿지에 대한 인식도에 대해 ‘잘 모른다’ 이하의 부정적 응답을 선택한 기업(7개)을 대상으로 구성함

과와 성공사례 부족(13.7%), 언어장벽 등에 의한 소통 부족(4.5%), 사업상의 무관심(4.5%)으로 조사되었다.

(2) 9 브릿지 전략 이행에 대한 평가

신북방정책의 핵심전략인 9 브릿지를 정부 및 민간이 이행함에 대한 설문 결과, '매우 만족한다'(5%), '만족한다'(10%), '보통이다'(45%), '미흡하다'(35%), '매우 미흡하다'(5%)고 평가했다. 긍정적으로 응답한 기업은 전체 응답기업의 15%로, 9 브릿지 전략 발표 이후 한러 양국의 정부 및 민간이 이를 실현하기 위한 노력에 대한 만족도는 대체로 낮았다.

〈그림 6-4〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(한)

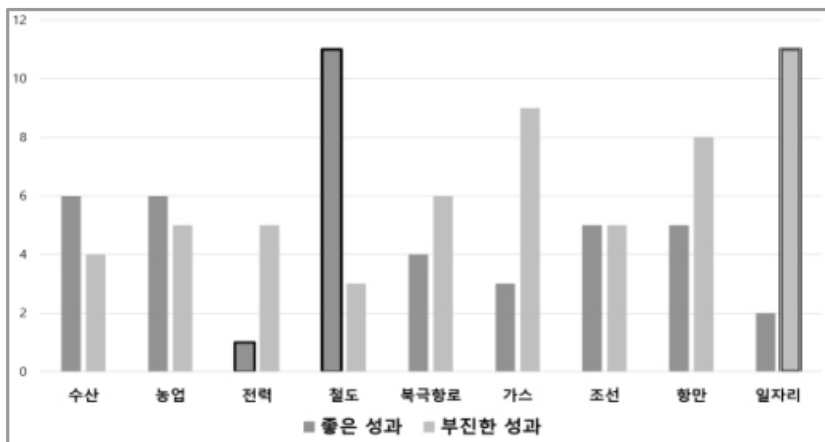


(3) 사업분야

총 9개 분야 중 최근 3년간 가장 좋은 성과를 보이는 분야는 '철도'(11개)로, 2순위, 3순위는 각각 '수산'(6개)과 '농업'(6개)으로 나타났다. 그다음으로는 '조선'(5개), '항만'(5개), '북극항로'(4개), '가스'(3개), '일자리'(2개), '전력'(1개) 순으로 조사되었다.

반면, 총 9개 분야 중 최근 3년간 가장 부진한 성과를 보이는 분야 1순위는 ‘일자리’(11개)였으며, 2순위는 ‘가스’(9개)로 파악되었다. 그 다음으로는 ‘항만’(8개), ‘북극항로’(6개), ‘농업’(5개), ‘전력’(5개), ‘조선’(5개), ‘수산’(4개), ‘철도’(3개) 순으로 나타났다.

〈그림 6-5〉 최근 3년간 가장 좋은 성과 및 가장 부진한 성과를 보인 분야(한)



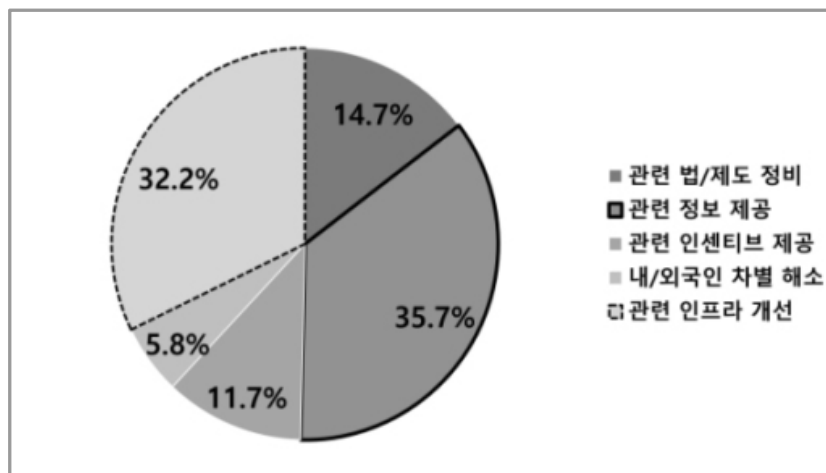
2) 극동러 지역 내 비즈니스 여건 평가

한국기업이 판단하기에 극동러 지역 내 비즈니스 여건 중 가장 빠르게 개선된 분야는 ‘비즈니스 관련 정보 제공’(35.2%), 2순위는 ‘비즈니스 관련 인프라 개선’(32.3%)으로 조사되었다. 반면 ‘내·외국인 차별 해소’ 여건이 5.8%로 가장 개선되지 않은 여건으로 나타났다.

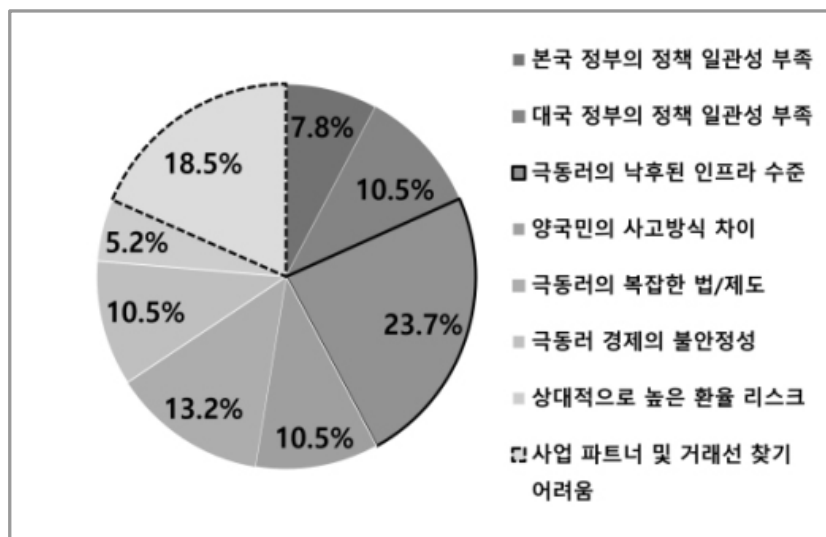
반면, 비즈니스를 저해하는 가장 큰 장애요인은 ‘낙후된 인프라 수준’(23.6%), ‘사업 파트너 및 거래선 찾기 어려움’(18.4%)으로 조사되었다. 즉, 역내 인프라 여건이 빠르게 개선되고 있음에도 불구하고, 여전히 인프라 부족에 대한 불만족도가 크다는 뜻으로 해석된다. 또한, 정보 제공 부분이 빠르게 개선되었다고 평가하면서, 동시에 사업 파트너

및 거래선 찾기 어렵다는 응답률이 높음에 따라 양국 기업을 상호 연계할 수 있는 시스템적인 기반 마련이 우선적으로 고려되어야 한다.

〈그림 6-6〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건(한)



〈그림 6-7〉 개선이 필요한 비즈니스 여건(한)

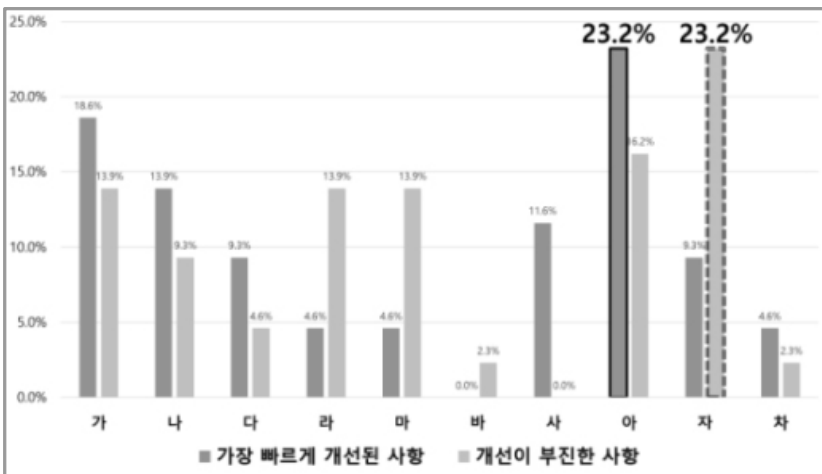


2. 분야별 사업 여건 평가

1) 항만·물류

항만·물류 관련 비즈니스 여건 중 ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’(23.2%)에 대한 응답 순위가 가장 높게 나타났다. 2순위는 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(18.6%), 3 순위는 ‘창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(13.9%)으로 파악되었다.

〈그림 6-8〉 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁰⁾(한)



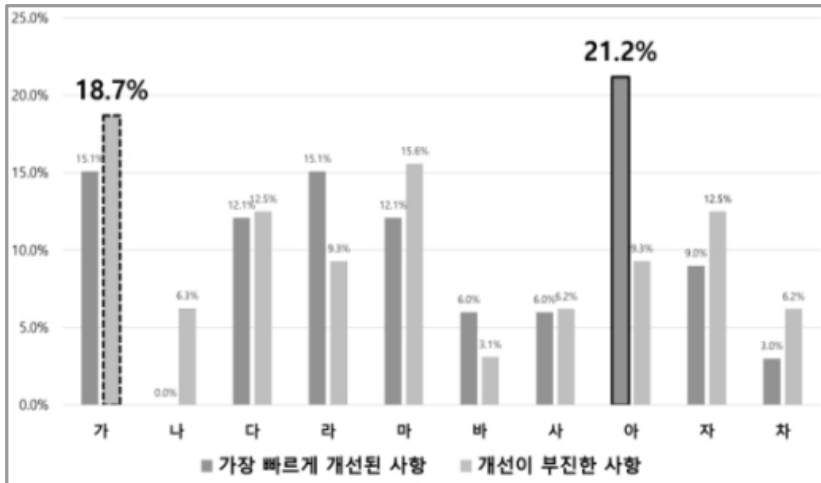
50) 이 내용은 항만물류업 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

개선이 필요한 비즈니스 여건으로는 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(23.2%)으로 가장 높았으며, ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’은 가장 빠르게 개선되고 있는 여건임에도 불구하고, 개선이 필요한 여건 2순위(16.2%)로 조사되었다.

2) 북극항로

북극항로 관련 비즈니스 여건 중 가장 빠르게 개선되고 있는 여건은 ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’(21.2%)으로 응답 순위가 가장 높게 나타났다. ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(15.1%), ‘토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비

〈그림 6-9〉 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가⁵¹⁾(한)



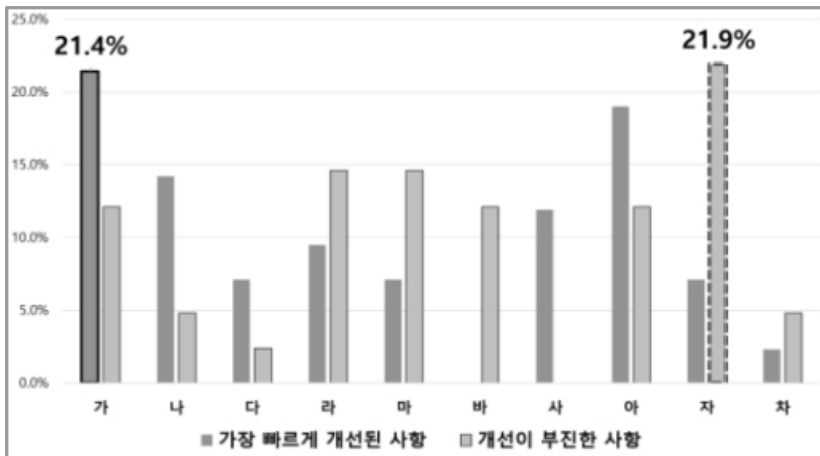
51) 이 내용은 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

용’(15.1%)이 2순위로 파악되었다. 다만, ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(18.7%)은 가장 빠르게 개선되고 있는 여건임에도 불구하고, 개선이 가장 필요한 요인으로 조사되었다. 그 외에도 ‘신용확보’(15.6%), ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(12.5%), ‘전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화’(12.5%) 등으로 비즈니스 환경의 전반적인 개선이 필요한 것으로 판단된다.

3) 수산업

수산업 관련 비즈니스 수행을 위해 빠르게 개선되고 있는 여건 중 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’

〈그림 6-10〉 수산업 관련 비즈니스 여건 평가⁵²⁾(한)



52) 이 내용은 수산업 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선 순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

(21.4%)에 대한 응답 순위가 가장 높게 나타났다. 2순위는 ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’(19.0%), 3순위는 ‘창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(14.2%)으로 파악되었다.

반면, 개선이 필요한 비즈니스 여건으로는 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(21.9%)으로 가장 높았다. 2순위는 ‘토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용’(14.6%)과 ‘신용 확보’(14.6%)로 파악되었다.

제3절 러시아기업 대상 설문조사 결과

1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도

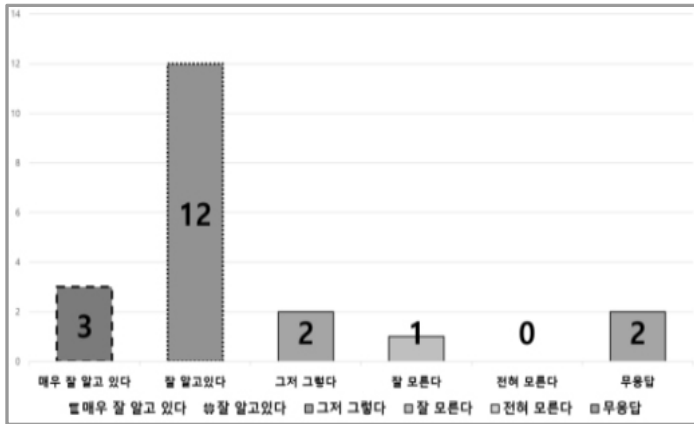
1) 9 브릿지 중요성

(1) 9 브릿지 인식도

9 브릿지와 관련된 러시아 기업을 대상으로 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(또는 관심도)에 대한 설문조사를 실시한 결과, 총 20개의 응답기업 중 총 15개 기업(75%)이 긍정적으로 응답했다. 매우 잘 알고 있다(3개), 잘 알고 있다(12개), 그저 그렇다(2개), 잘 모른다(1개), 전혀 모른다(0개), 무응답(2개) 순이다. 또한, 9 브릿지 취지와 내용이 전달되지 않는 이유로 ‘정보 부족’과 ‘실질적인 성과와 성공사례 부족’을 꼽았다.⁵³⁾

53) 9 브릿지 취지와 내용이 전달되지 않는 이유에 대한 설문조사는 9 브릿지에 대한 인식도에 대해 ‘잘 모른다’ 이하의 부정적 응답을 선택한 기업(1개)을 대상으로 구성함

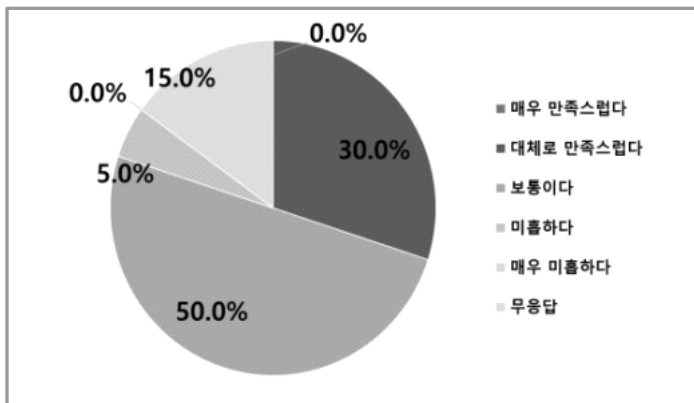
〈그림 6-11〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(러)



(2) 9 브릿지 전략 이행에 대한 평가

러시아 기업은 9 브릿지 정책 이행 만족도에 대해 ‘매우 만족한다’(0%), ‘대체로 만족한다’(30%), ‘보통이다’(50%), ‘미흡하다’(5%), ‘매우 미흡하다’(0%), ‘무응답’(15%)으로 평가했다. 긍정적으로 응답한 기업은 전체 응답기업의 30%로, 9 브릿지 전략 발표 이후 한러 양국의 정부 및 민간이 이를 실현하기 위한 노력에 대한 만족도는 대체로 높았다.

〈그림 6-12〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(러)

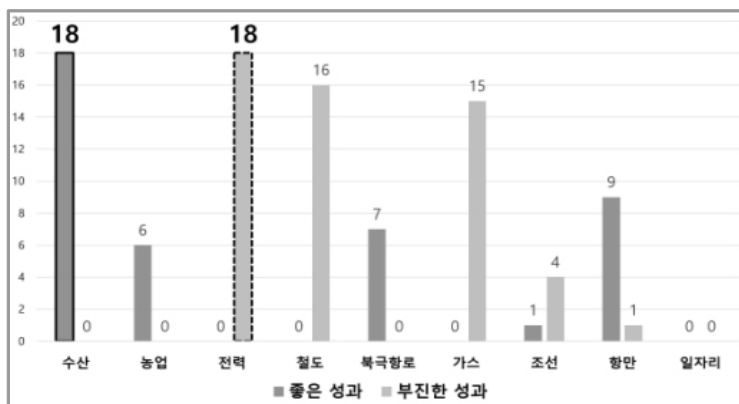


(3) 사업 분야

총 9개 분야 중 최근 3년간 가장 좋은 성과를 보이고 있는 분야는 ‘수산’(18개)과 ‘농업’(18개)으로, 2순위, 3순위는 각각 ‘항만’(9개)과 ‘북극항로’(7개)으로 나타났다. 그 다음으로는 ‘조선’(1개), ‘가스’(0개), ‘일자리’(0개), ‘전력’(0개), ‘철도’(0개) 순으로 조사되었다.

반면, 총 9개 분야 중 최근 3년간 가장 부진한 성과를 보이고 있는 분야 1순위는 ‘전력’(18개)이었으며, 2순위는 ‘철도’(16개), 3순위는 ‘가스’(15개)로 파악되었다. 그 다음으로는 ‘조선’(4개), ‘항만’(1개), ‘수산’(0개), ‘농업’(0개), ‘북극항로’(0개), ‘일자리’(0개) 순으로 나타났다.

〈그림 6-13〉 최근 3년간 가장 좋은 성과 및 가장 부진한 성과를 보인 분야(러)

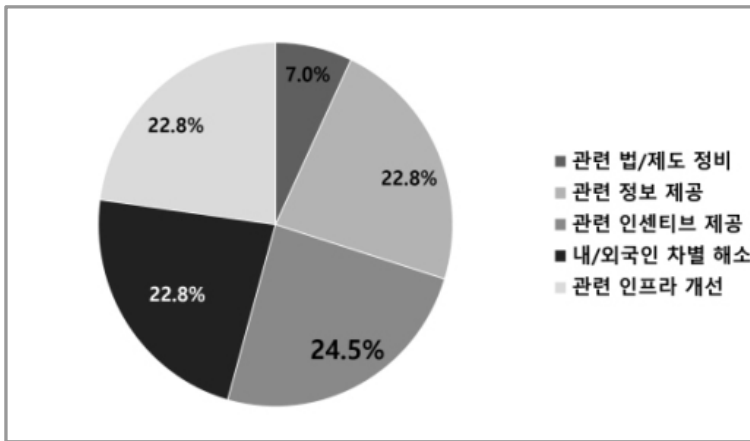


2) 극동러 지역 내 비즈니스 여건 평가

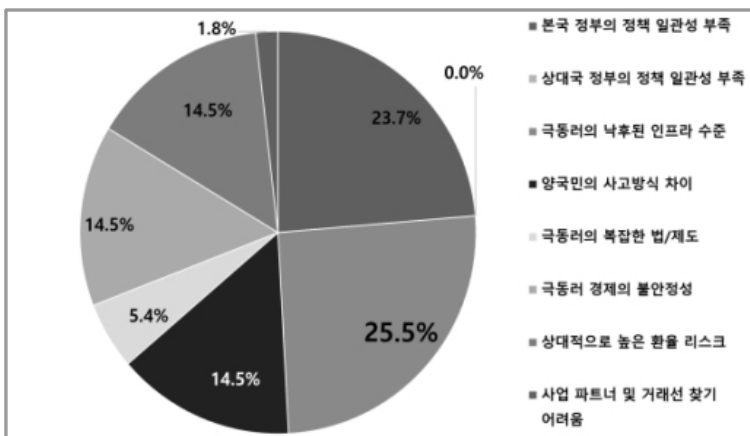
한국기업이 판단하기에 극동러 지역 내 비즈니스 여건 중 가장 빠르게 개선된 분야는 ‘비즈니스 관련 인센티브 제공’(24.5%)으로 가장 높은 수치를 보였으나, ‘관련 인프라 개선’, ‘관련 정보 제공’ 등 ‘관련 법/제도 정비’(7.0%)를 제외한 타 여건 또한 빠르게 개선되고 있다고 응답했다.

반면, 비즈니스를 저해하는 가장 큰 장애요인은 '낙후된 인프라 수준'(25.5%), '본국 정부의 정책 일관성 부족'(23.7%)으로 조사되었다. 분석 결과 러시아 기업은 자국 정부가 비즈니스 활성화를 위해 일관적 정책 및 제도를 구축할 필요가 있다고 평가하고 있다는 뜻으로 해석된다.

〈그림 6-14〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건(러)



〈그림 6-15〉 개선이 필요한 비즈니스 여건(러)



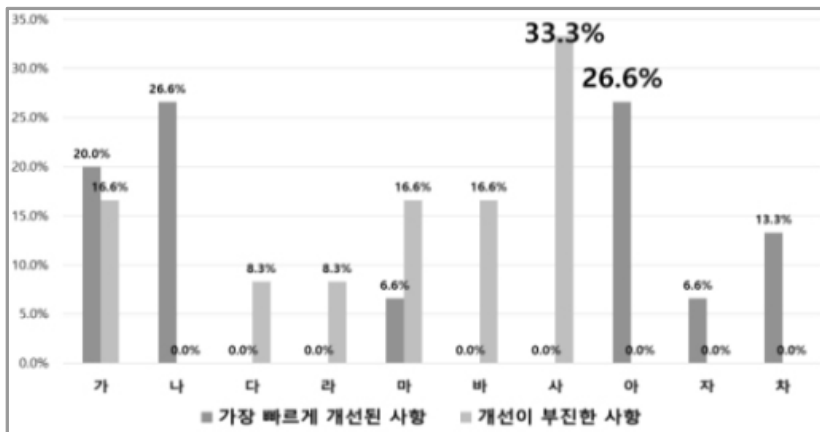
2. 분야별 사업 여건 평가

1) 항만·물류

항만·물류 관련 비즈니스 여건 중 가장 빠르게 개선되고 있는 여건으로 '창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용'(26.6%), '제품 수출에 걸리는 시간, 비용'(26.6%)에 대한 응답 순위가 가장 높게 나타났다. 그 외 '창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용'(20.0%), '종업원 고용 관련 규제'(13.3%), '신용 확보'(6.6%)로 파악되었다.

개선이 필요한 비즈니스 여건으로는 '적절한 조세 부과'(33.3%)로 가장 높았다. '창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소

〈그림 6-16〉 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁴⁾(리)



54) 이 내용은 항만물류 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

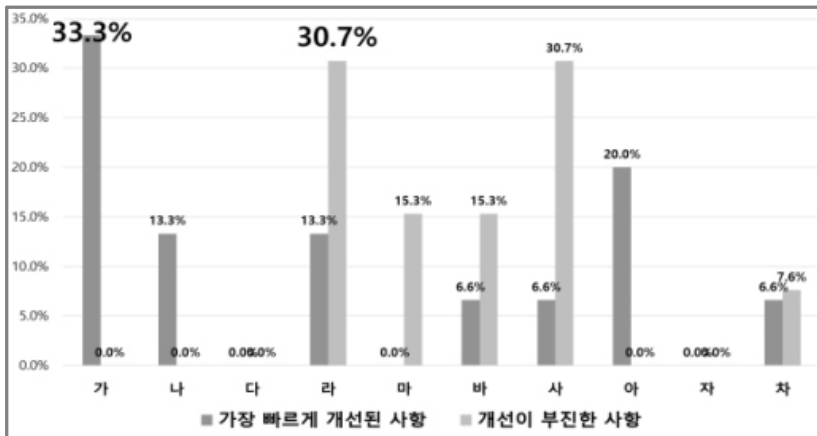
화 및 시간, 비용'과 '제품 수출에 걸리는 시간, 비용'이 2순위로 조사됨에 따라, 이 두 가지 여건은 가장 빠르게 개선되고 있음에도 불구하고, 여전히 개선이 필요한 여건으로 인식된다.

2) 북극항로

북극항로 관련 비즈니스 여건 중 가장 빠르게 개선되고 있는 여건은 '제품에 걸리는 시간, 비용'(20.0%)으로 응답 순위가 가장 높게 나타났다. '창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용'(13.3%), '토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용'(13.3%)이 2순위로 파악되었다.

반면, '토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용'(30.7%), '적

〈그림 6-17〉 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁵⁾(러)



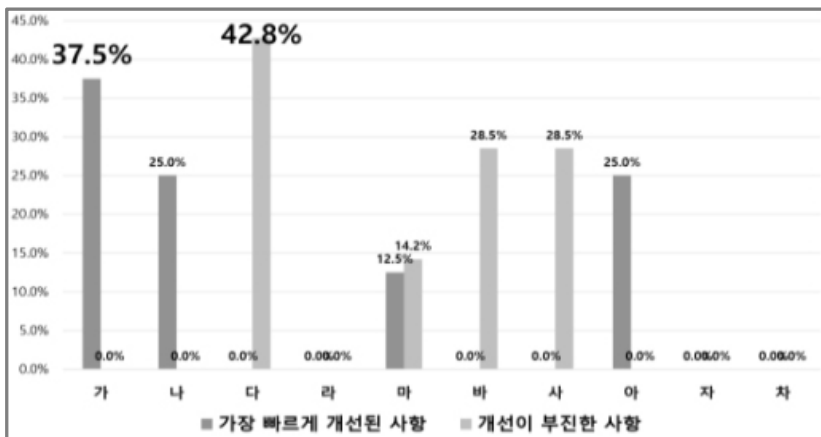
55) 이 내용은 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

절한 조세 부과'(30.7%)가 가장 개선이 필요한 요인으로 조사되었다. 즉, '토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용'(30.7%)은 가장 빠르게 개선되고 있는 요인 2순위임에도 불구하고, 개선이 필요한 요인으로 판단된다. 그 밖에도, '신용확보'(15.3%), '소수 투자자 권리 보장'(15.3%), '종업원 고용 관련 규제'(7.6%) 순으로 조사되었다.

3) 수산업

수산업 관련 비즈니스 수행을 위해 빠르게 개선되고 있는 수산업 관련 비즈니스 여건 중 '창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용'(37.5%)에 대한 응답 순위가 가장 높게 나타났다. 2순위는 '창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소

〈그림 6-18〉 수산업 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁶⁾(러)



56) 수산업 관련 비즈니스 여건 평가를 하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

화 및 시간, 비용'(25.0%), '제품 수출에 걸리는 시간, 비용'(25.0%)으로 파악되었다.

반면, 개선이 필요한 비즈니스 여건으로는 '전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화'(42.8%)로 가장 높았다. 2순위는 '소수 투자자 권리 보장'(28.5%)과 '적절한 조세 부과'(28.5%)로 조사되었다.

제4절 설문조사 결과 비교분석

1. 9 브릿지의 중요성 및 성과에 대한 인식도

1) 9 브릿지의 중요성

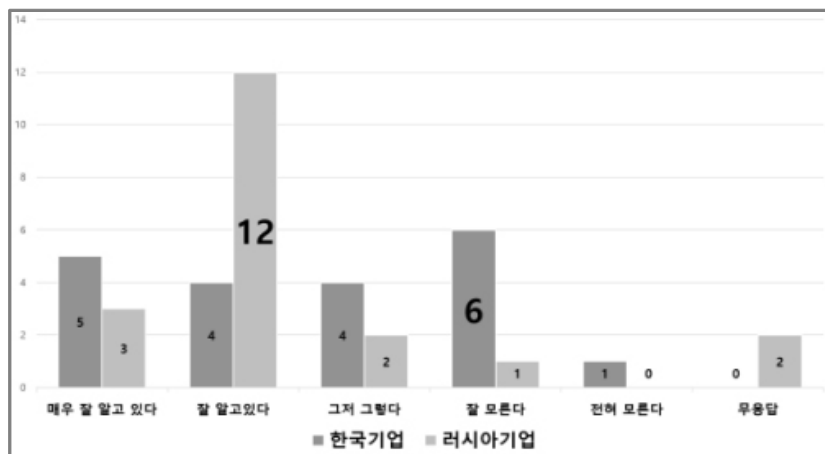
(1) 9 브릿지 인식도

러시아 기업 총 20개 기업 중 15개 기업이 긍정적인 답변을 한 반면, 한국 기업 총 20개 중 9개 기업만 긍정적으로 답변함에 따라, 러시아 기업이 상대적으로 9 브릿지 전략에 대한 이해도가 높은 것으로 조사되었다.

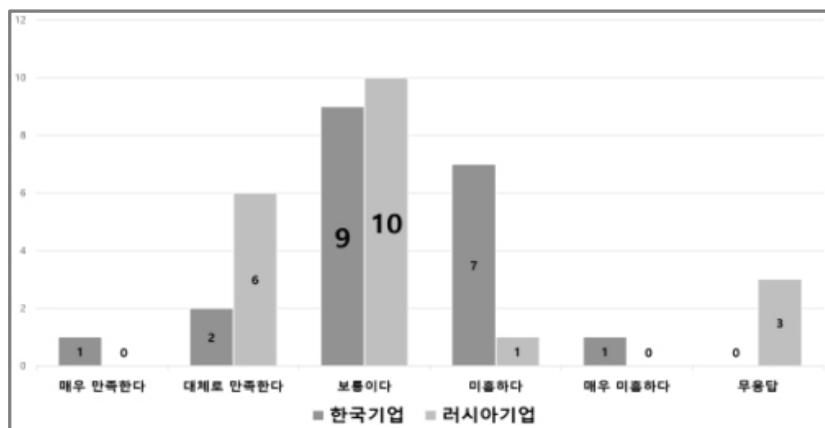
(2) 9 브릿지 전략 이행에 대한 평가

정부의 9 브릿지 이행에 대해 양국 기업이 '보통이다' 응답률이 가장 높았으나, 러시아 기업은 대체적으로 긍정적으로 답변한 반면, 한국 기업은 미흡하다고 평가했다.

〈그림 6-19〉 9 브릿지의 전략적 중요성에 대한 인식도(한러)



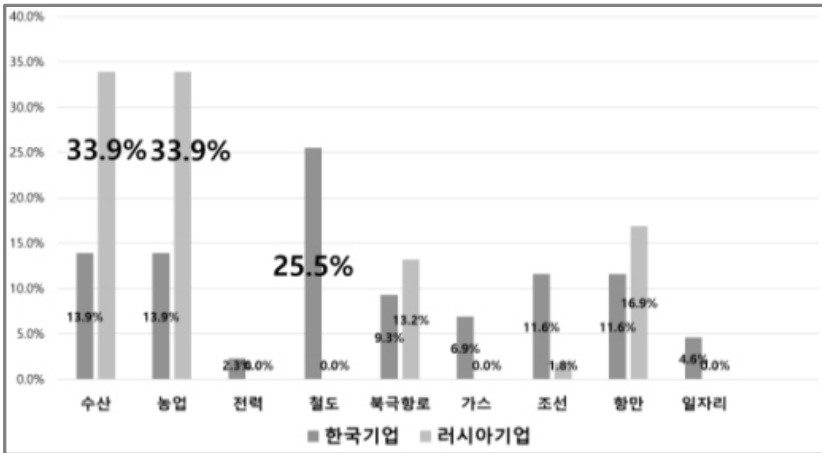
〈그림 6-20〉 민간 및 정부의 9 브릿지 이행에 대한 평가(한러)



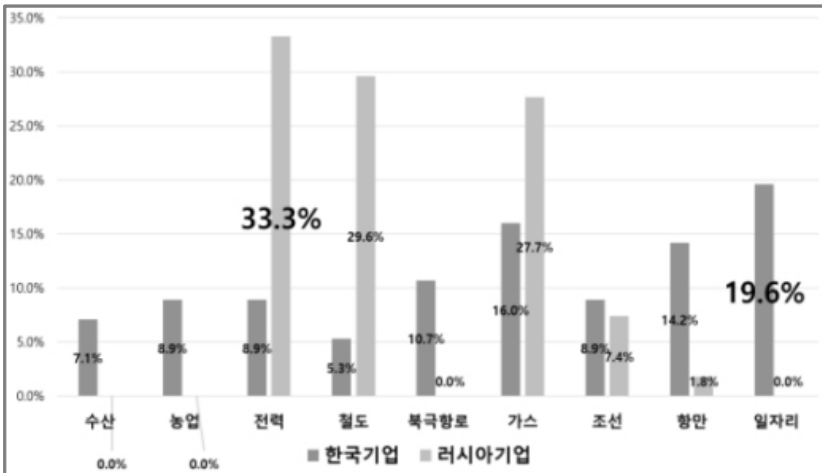
(3) 사업 분야

최근 3년간 가장 좋은 성과를 보이고 있는 분야로서, 러시아 기업은 ‘수산’과 ‘농업’ 분야를 꼽은 반면, 한국 기업은 ‘철도’를 선택했다. 반면, 부진한 성과를 보이고 있는 분야 1순위로 러시아기업은 ‘전력,’ ‘철도,’ ‘가스’ 순인 반면, 한국기업은 ‘일자리,’ ‘가스,’ ‘북극항로’를 선택했다.

〈그림 6-21〉 최근 3년간 가장 좋은 성과를 보인 분야(한러)



〈그림 6-22〉 최근 3년간 가장 성과가 부진한 분야(한러)



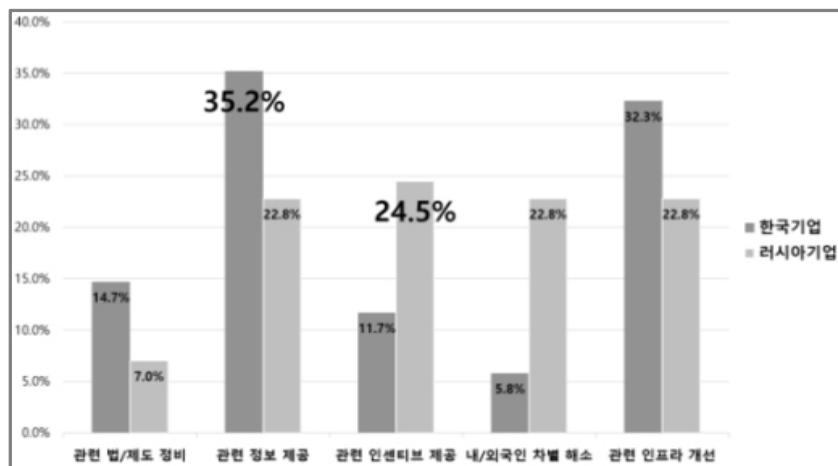
2) 극동러 지역 내 비즈니스 여건 평가

한국 기업이 판단한 극동러 지역 내 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건 중 1순위는 ‘관련 정보 제공’(35.2%)인 반면, 러시아 기업은 ‘관련 인센티브 제공’(24.5%)이라고 판단했다. ‘내/외국인 차별 해소’ 면

에 있어서 러시아 기업은 개선되었다고 평가한 반면, 한국 기업은 상대적으로 개선되지 않았다고 평가했다.

비즈니스를 저해하고 있는 가장 큰 장애요인에 대해 양국 기업 모두 ‘극동러의 낙후된 인프라 수준’을 선택했으나, ‘정부의 정책 일관성 부족’과 ‘사업 파트너 및 거래선 찾기 어려움’면에서 시각 차이가 큰 것으로 나타났다.

〈그림 6-23〉 가장 빠르게 개선된 비즈니스 여건 평가(한러)



2. 분야별 사업 여건 평가

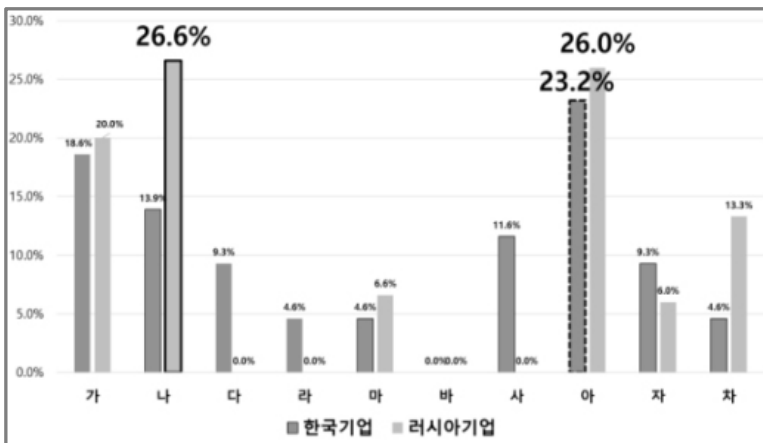
1) 항만·물류

러시아 기업은 빠르게 개선되고 있는 항만·물류 관련 비즈니스 여건으로 러시아 기업은 ‘창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’(26.6%)을, 한국 기업은 ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’(23.2%)을 선택했다. ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비

용’과 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’에 대해 양국 기업 모두 빠르게 개선되고 있다고 판단했다. 그 밖에도 러시아 기업은 ‘신용확보’, ‘종업원 고용 관련 규제’, ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’에 대한 개선이 되고 있다고 평가했으나, 한국기업은 ‘소수 투자자 권리 보장’을 제외한 대부분 여건이 개선되고 있다고 평가했다.

개선이 필요한 비즈니스 여건으로 러시아 기업은 ‘적절한 조세 부과’(33.3%)로 응답한 반면, 한국 기업은 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(23.2%)으로 응답했다. ‘적절한 조세 부과’ 여건의 경우, 한국기업 중 개선이 필요하다고 응답한 기업은 없었으며, ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’의 경우, 러시아 기업 중 개선이 필요하다고 응답

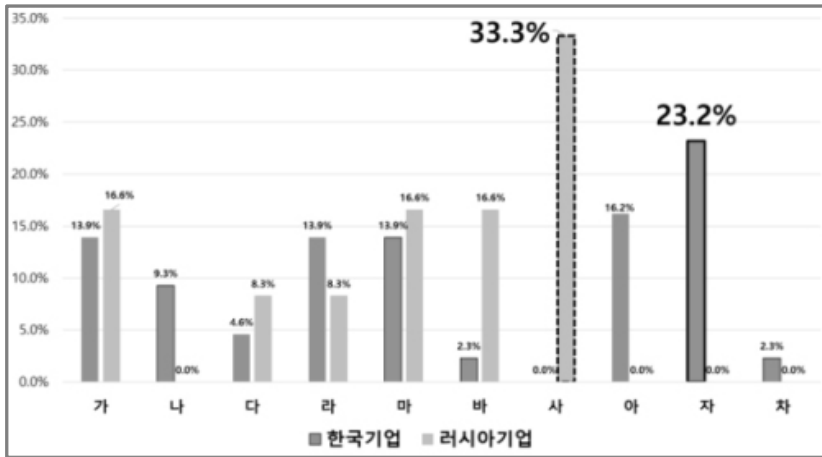
〈그림 6-24〉 가장 빠르게 개선된 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁷⁾(한러)



57) 항만물류 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

한 기업 또한 없었다. 즉, 양국 기업이 항만·물류분야 관련 비즈니스를 위해 필요하다고 판단하는 부분이 상이하여, 한러 협력을 위한 사업에 대한 시각 차이가 존재한다.

〈그림 6-25〉 개선이 필요한 항만·물류 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁸⁾(한러)

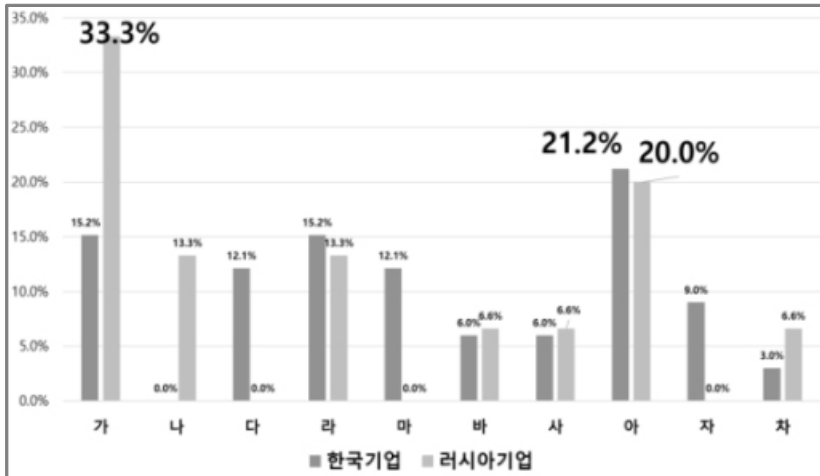


3) 북극항로

가장 빠르게 개선되고 있는 북극항로 관련 비즈니스 여건으로 러시아 기업은 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’을, 한국 기업은 ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’을 선택했다. 특히, ‘제품 수출에 걸리는 시간, 비용’의 경우, 양국 기업 모두 빠르게 개선되고 있다고 평가했다.

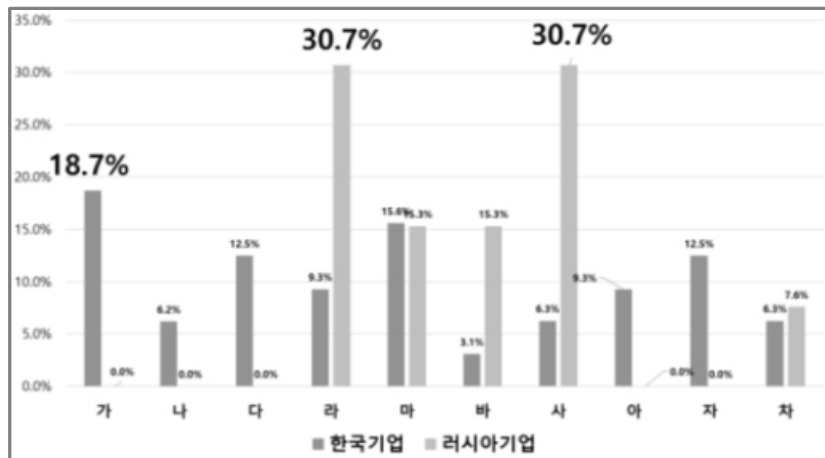
58) 항만물류 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

〈그림 6-26〉 가장 빠르게 개선된 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가⁵⁹⁾(한러)



러시아 기업은 ‘토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간’과 ‘적절한 조세 부과’를, 한국 기업은 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’을 가장 개선이 필요한 요인으로 평가했다. 한국기업 중 ‘창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’ 개선이 필요하다고 응답한 기업이 없었던 반면, 러시아 기업은 13.3%가 필요하다고 응답했다. 또한, 러시아 기업 중 ‘전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화’, ‘신용 확보’와 관련하여 개선이 필요하다고 응답한 기업이 부재했으나, 한국기업은 각각 12.1%, 12.1%가 필요하다고 응답했다. 이는 북극항로 분야에서의 협력을 위한 개선이 필요한 요인에 대해 양국 기업 간 뚜렷한 시각차이가 있다는 뜻으로 해석된다.

59) 북극항로 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

〈그림 6-27〉 개선이 필요한 북극항로 관련 비즈니스 여건 평가⁶⁰⁾(한러)

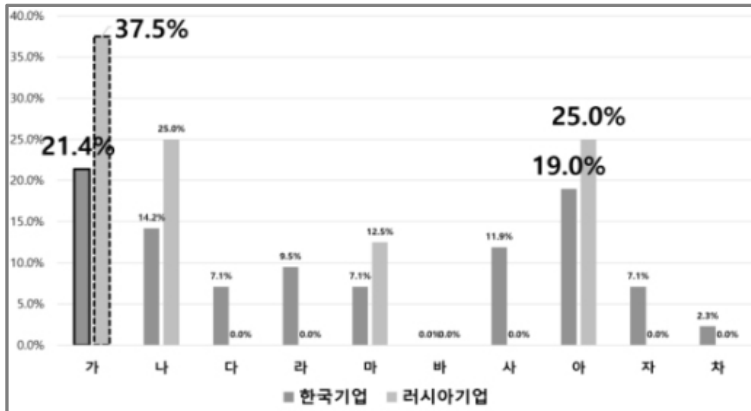
3) 수산업

양국기업 모두 빠르게 개선되고 있는 수산업 관련 비즈니스 여건으로 ‘창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용’을 선택했으며, ‘제품에 걸리는 시간, 비용’을 2순위로 평가했다.

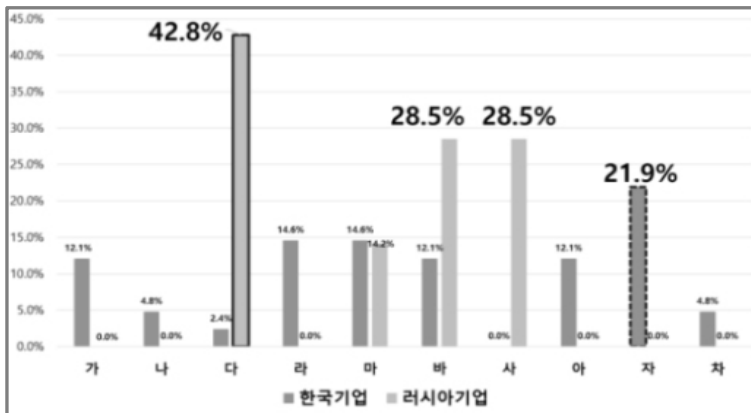
러시아 기업은 ‘전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화’(42.8%)를 가장 개선이 필요한 부분이라고 평가한 반면, 한국 기업은 ‘분쟁해결에 걸리는 시간, 비용’(21.9%)으로 평가했다. 또한, 러시아 기업은 ‘적절한 조세 부과’(28.5%), ‘소수 투자자 권리 보장’(28.5%)에 대한 개선이 필요하다고 판단했으나, 한국 기업은 ‘적절한 조세 부과’를 제외한 모든 여건 개선이 필요하다고 평가했다.

60) 북극항로 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

〈그림 6-28〉 가장 빠르게 개선된 수산업 관련 비즈니스 여건 평가⁶¹⁾(한러)



〈그림 6-29〉 개선이 필요한 수산업 관련 비즈니스 여건 평가⁶²⁾(한러)



- 61) 수산업 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.
- 62) 수산업 관련 비즈니스 여건을 평가하기 위해 총 10가지 여건을 제시하고 이에 대한 우선순위를 조사함. 총 10가지 여건은 가. 창업 및 회사 설립에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 나. 창고 및 관련 시설 건설에 따른 각종 인허가 절차 간소화 및 시간, 비용, 다. 전력 공급 절차 및 전력 요금의 합리화, 라. 토지 등 재산권 등록 절차 간소화 및 시간, 비용, 마. 신용 확보, 바. 소수 투자자 권리 보장, 사. 적절한 조세 부과, 아. 제품 수출에 걸리는 시간, 비용, 자. 분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용, 차. 종업원 고용 관련 규제 등임.

제 7 장

결론 및 정책제언

제1절 결론

본 연구는 9 브릿지 전략 9개 분야 중 항만·물류, 북극항로, 수산 3분야를 대상으로 하여, 현지에서의 발전 현황과 러시아 정부의 정책 현황을 참고로 하여 향후 활성화에 필요한 정책 방향과 세부 과제, 추진 방안을 제시하는 것으로 목표로 했다.

또한 협력의 실질적인 주체라 할 수 있는 양측 기업을 대상으로 9 브릿지 전략에 대한 인식도 및 분야별 우선순위 및 장애요인을 도출해 향후 한리가 협력하기 위해 우선적으로 노력해야 할 부분을 도출해내고자 했다.

본 연구를 통해 우선 확인된 것은 항만·물류, 북극항로, 수산(양식 포함) 3분야 모두 발전 잠재력이 증대하고 있다는 사실이다. 또한 이와 같은 발전 잠재력은 양국 기업의 경영활동 측면에서도 비즈니스 기회와 이익 공유의 가능성을 제공하므로, 협력의 필요성이 갈수록

증대할 것이란 점도 확인할 수 있었다.

분야별 주요 과제 선정과 추진 방안은 양국의 정책적 고려를 참고하여 상호 보완을 통해 이익을 공유할 수 있는 사항들을 중심으로 제안됐다.

항만·물류 분야에서의 협력추진 과제는 항만 능력 확충이라는 러시아의 이해와 유라시아 진출의 교두보 확보라는 한국의 이해를 국제 교통물류 루트의 확충으로 좀 더 거시적인 틀에서 검토되었다. 이 분야의 협력 과제로는 슬라반카 클러스터 개발, 조선기자재 공동물류 센터 조성, 남북러 해양수산 클러스터 조성, 내륙물류 기지 조성 등 우선 한러 간 협력을 통해 9 브릿지 전략의 타 분야와 결합할 때 시너지 효과를 거둘 수 있는 사업들을 제안됐다.

북극항로 분야의 협력 과제는 북극항로 상용화의 잠재력 현실화에 요구되는 시간을 고려하되, 북극항로 상용화라는 공동목표에 부합하며 상호 이익을 기대할 수 있는 사업을 중심으로 제안됐다. 제안된 주요 협력과제로는 페트로파블롭스크-캄차트스키 다목적항 개발, 레나강-북극항로 해륙하운 복합운송 루트 구축, 오비강-북극항로 연계 복합운송 신규루트 개발, 선화주 합작 북극항로 컨테이너선 시범운항 등이다.

수산 분야의 경우, 가치 사슬 형성과 이를 통한 상호 이익이라는 공통 분모의 토대 위에서 수산 클러스터 어항 개발, 극동 지역 수산 가공 투자사업 등이 제안되었다.

본 연구는 3분야에서 진행되어왔던 협력 사례 검토와 한러 기업인 교차 설문조사 결과의 분석을 통해 앞으로 한러 정부, 기업이 협력을 가속화하고 그 결실을 공유하기 위해 함께 풀어가야 할 문제도 적지 않다는 점도 확인됐다.

수산 분야에서는 외국인이 ‘50% 이상 지분을 확보한 경우’ 러시아

정부의 사전허가를 받게 하는 제도 등이 투자에 걸림돌이 될 수 있다. 항만개발의 경우는 국가가 직접 관리하고 있어 한러 양국 간 ‘전략적 합의’라는 높은 수준의 의사결정이 없이는 민간 투자가 힘들다.

한러 기업인을 대상으로 한 교차 설문 조사 결과도 향후 해양수산 협력 시 풀어가야 할 과제들을 제시하고 있다.

우선 9 브릿지 협력 중 최근 3년간 가장 좋은 성과를 묻는 질문에 러시아 기업은 ‘수산’과 ‘농업’을 꼽은 반면, 한국은 ‘철도’를 꼽고 있다.

수산 분야 비즈니스 여건 중 개선 필요성이 가장 높게 나타난 항목으로 러시아 측은 ‘인프라’(42.8%), 한국 측은 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(21.9%)을 꼽고 있어 인식 차이를 드러냈다.

또한 항만물류 분야 비즈니스 여건 중 개선 필요성이 가장 높게 나타난 항목으로, 러시아 측은 ‘적절한 조세’(33.3%)라고 답한 반면, 한국 측은 수산 분야 설문결과와 마찬가지로 ‘분쟁 해결에 걸리는 시간, 비용’(23.2%)이 가장 높게 나타났다. 극동러 비즈니스 여건 개선을 위해 러시아 측은 많은 노력을 기울여 왔고 성과도 있었으나, 한국의 입장에서는 여전히 러시아의 행정과 규제 관행에 대해 답답함을 많이 느끼고 있음을 시사하고 있다. 향후 이와 같은 인식 상의 차이를 좁혀나가는 데 한러 양국이 힘을 모아야 할 것으로 사료된다.

제2절 정책 제언

1. 정부 차원: 성공 사례 창출 태스크 포스 제언

최근 수년간 해양수산 분야 한러 협력사업에서 가장 주목을 받았던 사업은 블라디보스토크 나지모바곶 사업이었다. 동 사업은 러시

아가 원하는 극동 수산업의 현대화를 위한 한러 협력을 통해 상호 이익을 공유할 수 있는 대표적인 사례가 될 수 있었다.

동 사업에 대한 양국 고위급 정부 관계자의 관심도 매우 높아 러시아의 경우는 투르트네프 부총리가 동 사업에 수차 관심을 표명하기도 했으며, 2017년 제3차 동방경제포럼 기간 한러 간 정부 차원의 MOU가 체결된 바도 있다. 당시 시점에서 동 사업은 2018년 상반기 중 모든 협의가 끝나 실제로 프로젝트 착수가 가능할 것으로 기대됐다. 그러나 2018년 상반기가 지나는 시점에서 동 프로젝트는 원점에서 다시 출발해야 하는 상황이 됐다.

현재 최소한 극동 러시아 현지에서 신북방 정책과 9 브릿지 사업의 활성화를 위해서는 한국 기업들에 투자 의욕을 고취시킬 수 있는 성공 사례 창출이 시급하다. 이는 정부의 신북방 정책을 위해서만 필요한 것이 아니고, 러시아의 극동개발에 한국 기업의 적극적인 참여와 투자를 유도해내기 위해서도 반드시 필요한 것으로, 성공사례 창출을 위해서는 양국 고위 정책당국 간 일종의 ‘패스트 트랙’ 방식이 검토될 수 있다.

이를 위해 양국 정부는 현재까지 논의되거나 제안된 해양수산 분야의 협력 사업 중 실행 가능성이 높은 사업을 선정하여 실제 사업이 착수될 때까지는 물론, 사후 모니터링을 하는 체제의 확립이 필요하다.

이를 위해 한러 양국은 의사결정의 권한이 주어진 ‘해양수산 분야 성공 사례 창출을 위한 태스크 포스’를 구성할 것을 제안할 수 있다. 태스크 포스의 취지는 수많은 협력 사업 안건 중 양국 행정력을 집중할 수 있는 사업에 합의하고, 일단 선정된 사업과 사업 진행을 관리하며, 사업 추진에 관한 모든 행정 업무를 ‘원스톱’ 방식으로 처리해 줌으로써 사업의 성공률을 높이자는 것이다.

2. 기업·단체 차원: 현지 리스크 관리 매뉴얼 및 규제 리스트 작성

극동 러시아는 불확실성 및 사업 리스크가 크다는 것이 중론이다. 따라서 리스크를 최소화하고 이에 대비하기 위한 정보 수집은 9 브릿지 성공을 위한 가장 기초적인 활동이 될 수 있다.

지금까지 극동 러시아 진출 시 시장 조사와 사업성 검토는 사실 개별 기업에서 이뤄졌다. 2017년 12월 한러기업협의회가 출범하면서 북방권 기업 진출을 유관 기업들이 협의하고 공동의 애로사항을 수렴할 수 있는 창구가 개설됐다.

한러기업협의회를 활용하여 러시아 지역별 진출 시 공동으로 직면하게 될 리스크 목록 및 관리 매뉴얼을 만들고, 산업 및 업역에 고유한 리스크는 별도로 분과 또는 업역에 해당되는 리스크 목록 및 관리 매뉴얼을 작성해 활용한다.

또한 러시아는 복잡한 행정 절차와 수많은 예외 사례 등으로 인해 ‘보이는 규제’ 외에 ‘보이지 않는 규제’도 많다.

또한 법률 사항의 변동이나 정보 전달의 지연도 비일비재하다. 그 이유는 러시아 법령 정보가 대부분 러시아어로만 공개되기 때문이다. 업계 공통의 러시아 규제 목록을 작성 또는 모니터링하여 기업들이 공유하는 한편, 이를 활용하여 정부 간 협상 시 ‘의제’로 제출하여 양국 개선 노력에 참조할 수 있다.

러시아는 극동에 선도개발구역 및 블라디보스토크 자유항 제도를 통해 비즈니스 환경 개선에 노력해온 것이 사실이다. 예컨대 선도개발구역의 경우, 러시아는 입주 기업에 대해 ‘사전에 예고되지 않은

검사'를 최소화하고, 예고된 검사도 최대한 기간을 단축하도록 제도화했으나, 선도개발구역에 입주한 한국 기업들이 현재는 많지 않으므로 해당 사항이 없다.

리스크 및 관리 매뉴얼 관리와 더불어, 각종 규제 사항을 모니터링하고 긴급을 요하는 법률 서비스를 신속하게 제공해주는 (가칭) '법률 정보 센터'를 설치해 공동으로 활용할 수도 있다.

러시아 현지 법령의 변동 사항은 그 내용에 따라 러시아의 정책이 향후 어떻게 바뀔 것인지를 가늠케 하는 귀중한 정보로서 이는 현지에 이미 진출한 기업은 물론, 향후 현지에 진출하려는 기업에도 매우 유용하게 사용될 수 있다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 김은수, 『컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안』, 한국해양수산개발원, 2017.
- 김학기, 「러시아 어선 건조수리 분야 한러 협력 방향」, 『제8차 한러극동포럼 발표자료집』, 2018. 5. 16.
- 박성준, 「극동러시아 항만 개발투자, 일부사업 독자추진 전환 움직임」, 『KMI극동러시아 동향리포트』, 제36호, 2017. 5. 11.
- 박성준·김엄지, 「제4차 동방경제포럼 결과 및 향후 ‘한러 9 브릿지’ 협력 시사점」, 『KMI극동러시아 동향 리포트』, 제68호, 2018. 9. 19.
- 북방경제협력위원회, 『제1차 회의자료』, 2018.12.7.
- 윤재영, 「남북러 전력인프라 협력전망」, 『KMI극동러시아 동향 리포트』, 제73호, 2018. 12.12.
- 이상준, 「한러 천연가스 협력 가능성과 과제」, 『KMI극동러시아 동향 리포트』, 제62호, 2018. 6.7.
- 이성우 외, 『중국 콜드체인 물류시장 진출방안 연구』, KMI, 2013.
- 이성우 외, 『북극항로 개설에 따른 해운항만 여건 변화 및 물동량 전망』, 한국해양수산개발원, 2011.
- 이연호 외, 『신북방경제협력 추진전략 및 기본계획 수립』, 2018.
- 인하대 물류산학협력센터, 『물류학 원론』, 서울경제경영, 2012.
- 장홍석, 『제8차 한러극동포럼 발표자료집』, 2018. 5.16.
- 전명수, 「극동지역 보스토치니항 물동량 증가세 지속」, 『KMI극동러시아 동향 리포트』, 제73호, 2018. 12.12.
- 조지성, 「북극항로 물동량, 2030년 1억 톤 예상」, 『KMI극동러시아 동향 리포트』, 제73호, 2018. 12.12.
- 해외경제연구소, 『극동 러시아 항만 물류 인프라 개발과 한국의 협력 방안』, 2016.

- 한국수출입은행, 『극동러시아 항만물류 인프라 개발과 한국의 협력방안』, Vol. 2016-지역이슈-10, 2016.9.
- 해양수산부, 『극동러시아 해운물류 시장 진출계획 수립연구』, 2015. 6.
- KITA, 『Doing Business in the Russian Federation』, 2015.
- KOTRA, 「러 정부, 극동지역 수산물 클러스터 조성 마스터 플랜 발표 보도자료」, 2016.
- KMI, 『KMI동향분석』, Vol 46, 2017. 7.

〈해외 문헌〉

- ASIATIMES, “Russian ports pay a heavy price for coal shipments to Asia,” May 6, 2018.
- EY, *Overview of Stevedoring Sector in Russia in 2016*, 2017
- Fishery Sector Overview 2017, Flanders, June 2017 및 SeafoodSource, Thefishsite
- Frank Van Eyde et al, Fishery Sector Overview 2017: Russian and North-West Region, Flanders Investment & Trade, June, 2017
- Ministry for the Development of the Russian Far East, *Free Port Vladivostok*, 2016.01
- Rosmorport, *Морские порты* №4 (2014)
- Rosmorport, “Sea Ports of the Far East of Russia: Modern State and Prospects for Development,”
- Russia Federation, “Распоряжение от 29 февраля 2016г. N 327”
- Sergei Ogai, “Northern Sea Route: Importance, mission and prospects for the North-East Asia economies,” 2018. 5.

〈인터넷 자료〉

극동개발기금, https://www.fondvostok.ru/en/instruments_of_state_support/advanced_ecial_economic_zones

뉴스원, <http://news1.kr/articles/?3338693>

러연방 수산청, <http://fish.gov.ru>,

북방경제협력위원회, <http://bukbang.kotra.or.kr>

청와대, <http://www1.president.go.kr/articles/4022>

코트라 해외시장 뉴스, <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=167341>

Portnews, <http://en.portnews.ru/news/251819/>

PortTechnology, https://www.porttechnology.org/news/major_russian_port_fully_pur chased_for_354_million,

Rachael Gosenell, "The Complexities of Arctic Maritime Traffic," Jan 30, 2018(<http://maritime-executive.com>).

Russia-briefing, <https://www.russia-briefing.com/news/russia-china-a-gree-primorye-1-corridor-opens-heilongjiang-asia-pacific-markets.html>

Seagoodsource, <https://www.seafoodsource.com/news/aquaculture/russia-aquaculture-industry-brimming-with-potential>,

Worldfishing, <https://www.worldfishing.net/news101/fish-farming/russian-sets-ambitious-aquaculture-production-targets>

기본연구보고서 발간목록

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 - 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로 -	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산업 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축연구 - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	국내 가두리 양식장 여장환경개선 방안	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해 어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적 해양사고조사체계 도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 구축방안 연구	고병욱
12	해운기업의 경영성과에 미치는 영향분석 연구	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로 -	이연경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용 함수 추정 및 효율성 연구	최석우
17	신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안	박한선
18	환동해권 물류 및 지역개발 기업진출 사례 분석 및 추진전략	이기열

2017년

01	미래 수산업·어촌 발전을 위한 정책방향 연구	김대영
02	연안침식 대응정책의 개선방안 연구	윤성순
03	해양준조세 산정체계 개선방안	장정인
04	해역의 효과적 관리를 위한 도서 활용 방안 연구	최지연
05	반려동물산업 성장에 따른 수산분야 펫푸드 산업 활성화 방안	장홍석

06	강마을 지역경제 활성화를 위한 전략	박상우
07	Post-2020 국제기후변화 규범체계에 대응한 해양정책 개선방안 연구	박수진
08	한국 수산식품 세계화 전략 수립 연구 -수산물 수출을 중심으로-	임경희
09	양식산업 재난 위기관리에 관한 연구	마창모
10	해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안	김태일
11	IMO 지속발전 전략계획(SP) 대응방안 연구	박한선
12	컨테이너 해운산업 구조개선을 통한 경쟁력 제고 방안 연구	고병욱
13	동북아 전자상거래 해상운송 전환수요 분석	이기열
14	컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안	김은수
15	현장수요기반 IoT/빅데이터 항만하역 안전시스템 구축방안 연구	전형모
16	지진에 대비한 항만기능 유지의 필요성과 추진방안	김우선

수시연구보고서 발간목록

2018년

01	선화주 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선방안 연구	엄선희
03	낚시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
04	해양생태도의 정책 활용도 제고방안 연구	박수진
05	국내 항만 대기오염물질 배출 저감조치의 운영실태 조사 및 개선방안연구	안용성
06	농축산물 등의 관세행정 제도개선을 통한 항만배후단지내 FTZ활성화 방안연구	조지성
07	최저임금상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
08	수산업·어촌분야 공익적 가치 평가체계 수립 및 사회적 경제 도입방안 연구	류정곤

2017년

01	파나마운하 확장에 따른 해운물류환경변화와 정책대응 방안	박용안
02	해양문화정책 방향에 관한 연구	홍장원
03	4차 산업혁명과 해운산업 정책방향	황진희
04	제주도 항만거버넌스 개선방안 연구	김근섭

05	수산물 산지경매사 직무 및 시험체계 개발	장홍석
06	한·중·일 신선물류산업 활성화 방안	장홍석
07	연안항 지정기준 개선방안 연구	김근섭
08	지속가능한 갯벌어업을 위한 로드맵 마련 연구 - 갯벌어업 패류양식을 중심으로 -	마창모
09	해양수산 공공부문 인재육성 정책 방향	홍현표

현안연구보고서 발간목록

2018년

01	미안마 국립수산대학 설립 추진 방안 연구	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC인증을 중심으로-	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구 - 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안-해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업을 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열
17	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	신수용
18	제3자 물류산업 발전방향 연구-대기업 물류자회사의 역할을 중심으로	고병욱
19	신남방정책 이행을 위한 한-베트남 수산식품·가공분야 개발협력 방안 연구	정명화

2017년

01	우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향	전형진
02	한투발루 협력 증진을 위한 참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석	마창모
03	AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구	이연경
04	해외 진출 무역업체의 한국인 포워더 수요 추정 연구	신수용
05	선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구	박한선
06	부산 영도구·중구 도시재생사업 추진방안 -한진중공업·자갈치시장 사례 중심-	최나영환
07	수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한 정책 지원방안 연구	이현동
08	산업정책적 관점에서의 주요국 해운정책 분석 및 정책방향 연구	고병욱
09	연안형 도시재생 기본구상 -부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-	최지연
10	갯벌 복원 수요 확대에 따른 복원 표준모형 개발 방향	육근형
11	항만보안 관리체계 효율화 방안 연구	김찬호
12	전자상거래 기반 상업항 개발전략	최상희
13	항만 내 여항구 개발과 관리제도 개선방안에 관한 연구	한광석
14	해운 얼라이언스 개편과 부산항 신항 환적 운영 개선 방향 연구	김은수
15	PA관할 항만 항계 확장에 따른 어업피해보상비 분담기준 마련	김근섭
16	페루 수산시장 현황 및 진출방안	정명화
17	러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향	현대송
18	부산항 신항 혼합형 전용터미널(Hybrid liner terminal) 시스템 도입방안 연구	김근섭
19	해양경비 여건 분석과 역량 강화 방안	윤성순
20	바닷모래의 이용실태와 관리 개선방향	윤성순
21	우리나라 구조조정 정책사례 및 시사점 -한진해운을 중심으로-	황진희
22	한국 컨테이너선대 육성의 필요성	김태일
23	어촌지역 고용지표 통계생산을 위한 기초연구	한광석
24	우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구	하태영
25	뉴질랜드·노르웨이의 양식 수산물 수출 전략	임경희
26	빅데이터 적용 해운항만산업 연구분석 우선순위 연구	최종희
27	해양수산 생명자원정책의 개선방향에 관한 연구	박수진
28	미·중 수산물 수출 비관세장벽 동향 및 대응 방안	임경희
29	도시-어촌 상생협력 인식도 조사	이상철

30	크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제	황진희
31	내항여객운송사업 운영체계 개선방안	김태일
32	우리나라의 배출규제해역(ECA) 도입 방안 연구	이기열
33	친환경에너지 정책 추진강화에 따른 항만의 신재생에너지 확대방안	심기섭
34	해양수산 일자리 창출분야 및 고용효과 분석	박광서
35	선박에 의한 대기오염물질 배출량 산정체계 개선 방안	안용성
36	해양휴양복지 활성화 정책방안 연구	홍장원
37	G20 해양쓰레기 실행계획의 국내 이행 방안	김경신
38	물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안	신수용
39	2018 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
40	도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 어촌 개발 콘텐츠 발굴 연구	박상우
41	4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구	이연경
42	원양어선 승무 선원의 스트레스 분석에 관한 연구	이승우
43	일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향	박성준
44	해양주권 강화를 위한 무인도서 기초정보 개선 연구	정지호
45	세계경쟁을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안	박주동
46	연안 소규모 하·폐수 처리시설의 관리 문제점 및 개선방향	장원근
47	거대선사의 시장지배력 확대에 대한 국적선사의 대응 방향	전형진
48	해양법 관련 최근 판례 및 동향 분석 - 남중국해 분쟁 등 해양법 판례 중심 -	최지현
49	화주 관점의 항만배후단지 역할 제고 방향	김은수

일반연구보고서 발간목록

2018년

01	전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안 - 소규모 항·포구 개선사업 -	김근섭
02	2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
03	러시아 ARCTIC LNG-2 사업 참여 방안 연구	김민수
04	물류기술 R&D 추진동향 분석 연구	강무홍

05	우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구	김형근
06	북한 동해 해양관광 활성화 방안	윤인주
07	해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석연구	김민수
08	경상북도 논 생태양식 육성 방안	이상철
09	남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안	황진희

해양수산 분야 「9 브릿지」 구축 방안 연구

인 쇄 | 2019년 01월 29일 인쇄

발 행 | 2019년 01월 31일 발행

발 행 인 | 양 창 호

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 캡스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원