KMI 북방물류 동향리포트

KMI 북방물류 동향리포트 제83호 2019년 4월 3일

항만물류연구본부 국제물류연구실 △Tel.+82-51-797-4665 Fax.+82-51-797-4659 △총괄:박성준 러시아연구센터장 △감수:길광수 명예연구위원 △편집:김엄지 연구원

주요내용

통계로 보는 북방(p.2)
- 카자흐스탄, 2018년 LPI 71위로 상승

전문가 칼럼(p.4)
- 한·러 간 크루즈산업 협력 현황과 발전 전망

주요 동향(p.11)

• 동부(p.11)
- 극동연방관구 위원회 개최 및 회의 내용
- 일본기업 Simple Create, 연해주 '2번째 카지노' 추진
- 중국 헤이룽장성·러시아 유대인자치주 잇는 아무르강 첫 번째 다리 완공

• 중부(p.18)
- 우즈베키스탄 아랍 에미리트와 호혜적 관계 구축

• 서부(p.20)
- 러시아 Novatek, 프랑스 Total에 북극 LNG-2 프로젝트 지분 10% 매각
- 우크라이나, 빌호로드-드니스트롭스키 항 육상 구역 최종 결정
- 러 컨'선, 금년 북극항로 내 2개 수산물 운송로 운항 예정

주요통계(p.25)
- 러시아 주요 에너지 자원 생산량 비교(1분기 기준)

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

서부권역 : 러시아 서부, 우크라이나, 벨라루스 등 / 중부권역 : 중앙아시아, 몽골 / 동부권역 : 러시아 극동, 시베리아

통계로 보는 북방

▌카자흐스탄, 2018년 LPI 71위로 상승

카자흐스탄 물류성과지수 순위

Year	LPI		Sector											
	Rank	Score	Customs		Infrastructure		International Shipments		Logistics Competence		Tracking& Tracing		Timeliness	
			Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
2007	133	2.12	139	1.91	137	1.86	129	2.10	126	2.05	116	2.19	120	2.65
2010	62	2.83	79	2.38	57	2.66	29	3.29	73	2.6	85	2.7	86	3.25
2012	86	2.69	73	2.58	79	2.60	92	2.67	74	2.75	70	2.83	132	2.73
2014	88	2.70	121	2.33	106	2.38	100	2.68	83	2.72	81	2.83	69	3.24
2016	77	2.75	86	2.52	65	2.76	82	2.75	92	2.57	71	2.86	92	3.06
2018	71	2.81	65	2.66	81	2.55	84	2.73	90	2.58	83	2.78	50	3.53

자료: World Bank Global Rankings 2018

- 카자흐스탄의 2018년 물류성과지수(LPI) 순위가 77위에서 71위로 상승했음
  - 국제운송 및 트래킹의 순위는 하락했으나, 타 세부평가지표에서는 2016년보다 좋은 성적을 거둠
  - 특히 2016년 92위였던 정시성의 경우 2018년 50위로 등극하며 42위나 뛰어오름

- 통관의 순위 또한 86위에서 65위로 상승했음
  - 카자흐스탄 전문가들은 통관 및 세금 전자 시스템인 '아스타나-1'의 도입 결과로 순위가 상승했다고 설명함
  - 카자흐스탄 정부는 국가개발계획인 카자흐스탄2030에 따라 물류 인프라 개선을

KMI Northern Logistics Trend Report

추진함

- 국제운송 및 물류를 위한 주요 철도 노선 현대화, 화물 운송 지역 멀티 모듈 터미널 건설, 교통 시스템 정비, 국제표준에 맞는 유지 보수 관리, 악타우 항만 재건설, 화물운송용 선박 및 여객선 이용 방안 모색이 주요 내용임

▪ 향후 카자흐스탄의 물류성과지수가 더 좋은 평가를 받기 위해서는 국경지역 및 항만 터미널의 화물 수용능력 향상, 통관 절차 간소화, 다양한 언어(영어, 러시아어, 중국어)로 작성 가능한 서류 구비, 모든 과정에서의 완전한 투명성이 요구됨

참고자료 : World Bank Global Rankings 2018,

https://24.kz/ru/news/economyc/item/255177-kazakhstan-podnyalsya-na-6-pozitsij-v-rejtinge-lpi(검색일: 2019년 3월 29일)

http://www.kp.kz/12984-ekspert-o-logistike-v-strane-kazakhstan-obladaet-unikalnym-raspolozheniem(검색일: 2019년 3월 29일)

김엄지 연구원

051-797-4776, umjikim@kmi.re.kr

전문가 칼럼

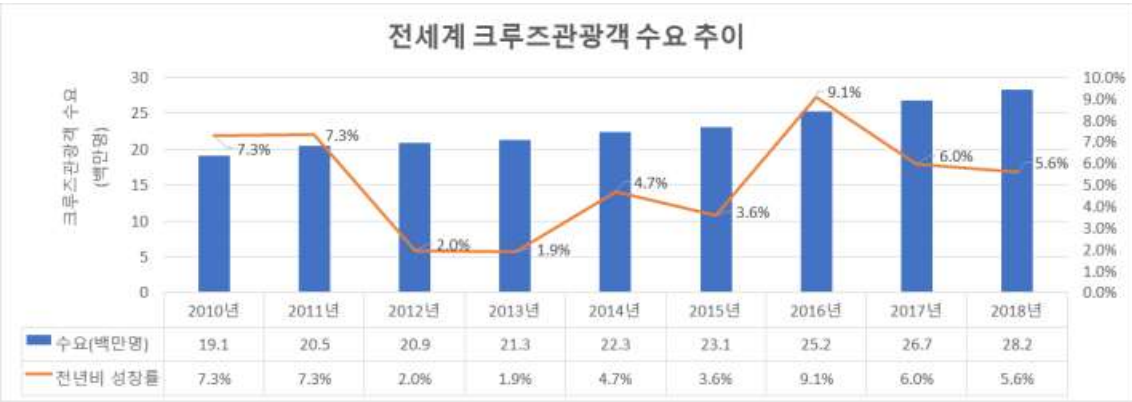
▌한·러 간 크루즈산업 협력 현황과 발전 전망

유다종
팬스타라인닷컴 부장

지속적으로 성장 중인 크루즈산업

크루즈관광은 여러 관광 분야 중에서도 가장 빠른 성장세를 보이는 분야 중 하나다. 세계크루즈선사협회(CLIA)에 따르면 크루즈관광객 수요시장은 2010년 이래 2018년까지 8년 동안 연평균 5%의 신장률을 보이며 48%나 증가했고, 2019년에는 3천만 명에 이를 것으로 전망된다.

전세계 크루즈 관광객 수요 추이



	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
수요(백만명)	19.1	20.5	20.9	21.3	22.3	23.1	25.2	26.7	28.2
전년비 성장률	7.3%	7.3%	2.0%	1.9%	4.7%	3.6%	9.1%	6.0%	5.6%

자료: 2018 Cruise Industry Outlook(CLIA, 2018.6)을 토대로 저자 재작성.

유럽과 미국에서 탄생한 크루즈관광은 전통적으로 이들 지역을 중심으로 성장해왔으며 전세계 크루즈관광 시장에서 차지하는 비중 역시 75%에 달하고 있다. 하지만 최근 이 점유율에 의미 있는 변화가 보이고 있다. 경제 성장을 이룬 중국이 해외여행 자유화 이후 크루즈관광에

눈을 뜨기 시작하면서 아시아국가가 다른 지역의 크루즈관광 수요를 흡수하기 시작한 것이다.

아시아 지역의 크루즈 수요 확대는 중국의 영향이 절대적이었다. 2017년 중국의 내수시장 규모는 약 240만 명으로 아시아 전체 크루즈시장의 과반 이상을 점유했으며(59%), 단일 국가로는 미국에 이어 세계 2위의 크루즈 관광객 송출국이 되었다. 중국 관광객을 태운 크루즈선들은 지리적으로 가까운 한국과 일본을 중심으로 기항했고, 그 결과 싸드(THAAD)의 영향을 받기 전인 2016년 한국에는 한 해 동안 791척에 195만 명의 크루즈 관광객이 입항하는 기록을 세우기도 하였다.

각 지역별 크루즈 관광객 수요 점유율

각 지역별 크루즈관광객 수요 점유율

구분	2016년	점유율	2017년	점유율	점유율 변화
북미/유럽	19,193	76.6%	19,975	75.0%	-1.6%
아시아	3,370	13.4%	4,060	15.2%	1.8%
기 타	2,506	10.0%	2,597	9.8%	-0.2%

자료: 2018 Cruise Industry Outlook(CLIA, 2018.6)을 토대로 저자 재작성.

현재 중국은 크루즈산업을 세계적 수준으로 발전시키기 위한 국가 차원의 프로젝트를 진행중이다. 지난 2018년 중국은 세계 1위 크루즈 선사인 카니발의 운영 노하우와 역시 세계 1위 크루즈조선소인 핀칸티에리의 기술력을 도입하기 위해 중국 국영 조선소인 CSSC와의 합작법인을 설립하였다. 이 합작법인은 올해 중에 카니발로부터 중고 크루즈선 2척을 도입하여 중국 국적의 크루즈사업을 시작하고, 이후 중국 조선소에서 직접 건조한 크루즈선을 추가로 투입할 예정이다. 이와 더불어 중국 정부는 300억 위안(약 5.6조 원)의 크루즈산업펀드를 조성하여 크루즈 연관산업의 조속한 성장을 지원하겠다는 계획도 가지고 있다.

기항지 중심으로 발전해 온 한국 크루즈산업

크루즈산업이 전세계적인 성장세를 지속하는 상황에서도 한국의 크루즈산업 발전은 아쉬웠다. 지리적으로 동북아 크루즈관광의 원조 격인 일본과 신흥강국으로 급부상한 중국 사이에 위치한 한국에서도 과거 수차례의 국적 크루즈 운영 시도가 있었지만, 현재는 정통 크루즈선을 보유하고 있지 않다.

한국의 크루즈산업은 1998년에 현대그룹이 운영한 3척의 금강산크루즈에서 시작하였다. 이후 2008년에는 팬스타크루즈가 팬스타허니호를 운영하였고, 2012년에는 하모니크루즈가 이탈리아 코스타크루즈의 선박을 도입하여 크루즈사업의 본격화를 시도했지만 모두 성공적이지 못했다. 결국, 현재 국내에서 크루즈 관련 면허를 보유하고 운영 중인 사업으로는 팬스타크루즈가

2004년부터 매 주말 운항 중인 원나잇크루즈가 유일한 상황이다.

과거 여러 차례의 시도에도 불구하고 우리나라 국적크루즈사업이 성공하지 못했던 것은 크루즈관광에 대한 국내의 인식 부족과 시장의 미성숙이 가장 큰 요인이었겠으나, 크루즈사업에 장애가 되는 법과 제도의 미비도 무시할 수는 없을 것이다. 크루즈산업의 기반 조성을 위해 정부는 지난 2015년에 '크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률'을 제정하였고, 2016년에는 범정부적인 크루즈산업육성기본계획을 수립하였으나, 이후 여러 정치·경제적 악재들이 맞물리며 아직 구체적이고 실질적인 진전을 이루지는 못하고 있다.

반면, 국내 크루즈 내수시장이 이처럼 부진을 보인 기간에도 중국의 크루즈산업은 급속한 성장을 보였고, 중국에서 출발하여 우리나라를 거쳐 일본을 다녀오는 크루즈 노선이 크게 활성화되면서 한국을 방문하는 외래크루즈관광객 수도 매우 빠르게 늘어났다. 이에 정부와 각 지자체는 외래관광객 수용태세 마련을 위한 하드웨어 구축에 전념하였고, 그 결과, 부산, 제주, 서귀포(강정), 인천, 속초, 여수의 6개 크루즈 전용부두가 개항하였으며 조만간 포항이 추가될 예정이다. 하지만, 내수시장의 성장을 동반하지 않는 국내 크루즈산업의 이면에는 메르스(MERS)나 싸드(THAAD) 같은 외래요인에 매우 취약할 수밖에 없는 구조적 문제가 있었다. 이는 매년 크루즈를 이용하여 한국에 입국하는 외래크루즈관광객의 입국 추이를 통해서도 확인할 수 있는데, 시장의 성장성과 안정성을 가늠할 수 있는 주요지표인 전년 대비 신장률이 매 해 최고 151%에서 최저 -77.6%까지 큰 폭의 변화를 보인다. 이처럼 불안정한 사업환경에 처한 국내 크루즈 연관사업체는 지속적인 투자에 주저할 수밖에 없을 것이다.

외래 크루즈 관광객 입국 추이

	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
입국자수(만명)	15.4	15.3	27.8	69.9	95.5	104.6	225.8	50.5	21.8
전년비 신장률	101.4%	-0.8%	81.7%	151.1%	36.6%	9.6%	115.9%	-77.6%	-56.9%

자료: 2018 Cruise Industry Outlook(CLIA, 2018.6)을 토대로 저자 재작성.

이와 같은 구조적 문제를 보완하기 위해서는 한국에서 출국하는 크루즈 인구가 늘어나야 하나, 세계크루즈선사협회(CLIA) 추정한 연 39,200명, KMI가 추정한 연 5만 명 수준의 내수시장 규모로는 출국크루즈관광객의 획기적 증가를 기대하기 어려울 것이다.

크루즈관광산업은 공급이 수요를 창출한다는 '세이의 법칙(Say's Law)'이 적용되는 경향이 강하다. 이는 국내에 크루즈관광을 할 수 있는 공급환경이 조성되었을 때 비로소 크루즈관광을 즐기는 수요자가 생겨날 가능성도 커질 수 있다는 것을 의미한다. 따라서, 한국 크루즈산업의 발전을 위해서는 기본적으로 크루즈 공급의 확대를 위한 전략이 필요할 것이나, 국적크루즈선사를 보유하지 못한 현재 상황에서는 자체적인 공급 확대에 한계가 있다.

결국, 당분간 한국은 해외 크루즈선사의 유치를 통해 공급을 확대해나갈 수밖에 없다. 하지만, 해외 크루즈선사 입장에서는 반대로 한국 시장의 수요가 확인된 후에야 비로소 선박의 동북아 이동 배치를 고려할 것이다. 이러한 측면에서 볼 때, 역내 크루즈 수요와 공급의 확대를 위해서는 인근 국가와의 전략적 협력이 필요하며, 이를 통해 그간 한국과 일본 중심으로 진행되었던 준모항크루즈를 러시아 지역까지 포함한 환동해크루즈 형태로 확대하여 해외 크루즈선사를 유치하는 것이 유효할 것이다.

새롭게 떠오르는 극동 러시아 크루즈산업

그간 러시아의 크루즈관광산업은 유럽에 면한 북서부의 상트페테스부르크(St. Petersburg)를 중심으로 활발히 발전해왔다. 블라디보스토크가 속한 연해주 지역은 한국, 일본 등의 기항지로부터 먼 항해 거리로 인해 단기항로가 활성화되지 못했고, 기항하는 선박들도 태평양을 건너온 소형 프리미엄급 크루즈의 비중이 높아 방문 횟수가 적고 연속성이 떨어졌을 뿐 아니라 지역경제에 미치는 효과도 그리 높지 않아 산업화에 한계가 있었다.

하지만, 동북아시아 크루즈시장의 지속적인 성장과 함께 블라디보스토크에도 기회가 찾아오기 시작하였다. 2020년에는 동북아시아 크루즈관광객 수가 지금의 2배 수준까지 증가할 것이라는 업계의 긍정적 전망과 함께 각 크루즈 선사들은 새로운 기항지를 추가로 물색해야 할 필요성이 커졌을 뿐 아니라 향후 북극항로 운영이 본격화할 경우 중간 기항지로서의 연해주에 관한 관심이 증대되었다.

또한, 블라디보스토크에서 출발·도착하는 저비용항공(LCC)의 운항 편수가 늘어나면서 항공과 크루즈 간의 연계성이 개선되었을 뿐 아니라, 항공으로 이 지역을 방문한 일반 관광객들의 긍정적 평가와 미디어의 방송을 통해 관광지 자체로서의 매력이 홍보되기 시작하였다. 최근 연해주관광국의 통계에 따르면, 2018년 연해주를 방문한 전체 외국인 관광객 수는 778,617명으로 전년비 20%가 증가하였는데, 이중 한국인 관광객 수가 226,849명으로 전체 외국인 관광객의 29%에 달했다고 한다.

연해주 방문 한국인 관광객 수

연해주 방문 한국인 관광객 수

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	CAGR
인원(명)	32,961	51,114	100,335	226,849	
신장률		55.1%	96.3%	126.1%	90.2%

자료: 연해주관광국 통계(2018)와 Kvint Kristina의 발표자료(2019)를 토대로 저자 재작성

사실, 우리에게 블라디보스토크의 크루즈가 주목받기 시작한 것은 한국에서 출발한 전세선 크루즈의 기항이 빈번해지기 시작하면서부터였지만, 최근의 성장세는 일본 북부지역을 운항하던 프린세스크루즈와 코스타크루즈의 기항이 늘어나게 된 것도 한몫을 차지하였다. 지난 3년간 블라디보스토크를 찾은 크루즈관광객 수는 2016년 약 6천 명, 2017년 1만2천여 명, 2018년 1만3천여 명으로 지속해서 증가하였고, 올 2019년에는 총 16척에 약 3만 명이 방문할 것으로 예상하고 있다.

블라디보스톡 입항 크루즈 관광객 수

블라디보스톡 입항 크루즈 관광객 수

구분	2016년	2017년	2018년	2019년(예정)	CAGR
선박수(척)	6	14	7	16	
관광객수(명)	5,979	12,445	13,487	30,000	
신장률		108.1%	8.4%	122.4%	71.2%

자료: 연해주관광국 통계(2018)와 Kvint Kristina의 발표자료(2019)를 토대로 저자 재작성

블라디보스토크 크루즈관광산업의 성장은 러시아 정부의 정책과도 무관하지 않다. 러시아 연방정부는 지난 2017년부터 크루즈관광 분야를 연해주관광산업발전전략 중 하나로 추진해왔다. 낮은 수심으로 인해 대형 크루즈선의 입항이 어렵다는 지적을 받아왔던 블라디보스토크항 국제해양터미널은 2018년에 제1부두와 제2부두의 준설작업을 완료하고, 2019년 부터는 MSC Splendida호와 Quantum of the Seas호 등 17만톤 이상 초대형급 크루즈선의 입항 예약을 받기 시작하면 향후 외래관광객의 증가 속도가 더 빨라질 것으로 예상된다.

블라디보스톡 크루즈 항만 현황

블라디보스톡 크루즈 항만 현황

구분	안벽길이	수심	터미널 연면적	주차공간	주차대수
1번 선석	235.7m	9.6m	14,622㎡	6,000㎡	버스 55대 (100대 까지 확장 가능)
2번 선석	255.6m	9.6m			

자료: 블라디보스톡 해양여객터미널(Vladivostok Sea Passenger Terminal) 발표자료 (2019)

2019년은 블라디보스토크 크루즈관광에 또다른 전기가 될 것으로 보인다. 그간 외래크루즈선의 기항에만 한정되어 있던 크루즈관광이 올해부터는 준모항 기능을 추가하게 되기 때문이다. Costa neoRomantica호가 5월 30일에 러시아 승객을 태우고 한국과 일본을 다녀오고, 9월 9일에는 Spectrum of the Seas호가 상하이, 마이주루, 후쿠오카 항로를 운영할 예정이다. 또한, 4월 22일에는 Westerdam호와 Costa neoRomantica가 동시에 입항하는 새로운 기록을 세우게 될 것이다.

한·러 간 크루즈산업 발전 전망

그간 블라디보스토크는 한국, 일본, 중국에서 가장 가까운 유럽국가로서 이국적인 건축물을 관광하고 수준 높은 유럽문화를 저렴하게 즐길 수 있는 곳으로 각광 받기는 했지만, 크루즈선처럼 수천 명의 관광객이 대규모로 방문할 경우에 대응할 수용능력에는 한계가 있었다.

특히, 70대 이상의 대형버스들이 동시 주차하기 어려운 협소한 터미널 시설, 관광지의 좁고 복잡한 길과 교통체증, 턱없이 부족한 한국어 가이드 수급 문제는 여전히 해결하기 어려운 과제로 남아있다.
이와 같은 인프라의 어려움을 완화하기 위해 블라디보스토크는 크루즈 승객들에 대한 입국수속 절차를 대폭 완화하여 대면심사 없이 선상에서의 간단한 서류심사 후 바로 하선할 수 있도록 조치하였고, 최근에는 대대적인 관광시설 확충을 시작하였다.

지금 러시아가 5억 달러를 들여 공사 중인 마린스키극장 콘서트홀, 국립 에르미타쥐 지점, 국립 트리티야코프 미술관, 국립 러시아 박물관, 동양민족예술박물관, 연해주국립미술관 등이 건립되고, 루스키섬에 차이코프스키 모스크바국립음악원 산하 중앙음악학교 분교와 러시아 발레아카데미 블라디보스토크 지부까지 완공되면 블라디보스토크는 한국인 크루즈관광객들에게 최고의 관광지 중 하나가 될 것이다.
현재 계획 중인 일정으로 볼 때, 2020년에 한국 크루즈선의 블라디보스토크 기항횟수는 2019년의 8차례에 비해 증가할 것으로 보이며, 그 증가세는 계속될 것으로 전망된다.

특히, 최근의 남북미 화해 분위기가 실질적인 북한 개방과 관광 활성화로 이어질 경우, '한국

(부산, 속초, 포항) - 북한(장전, 원산, 나진) - 러시아(블라디보스토크) - 일본(북해도, 가나자와 등) - 한국'으로 이어지는 환상형 환동해크루즈가 현실화할 수 있을 것이며, 이로 인한 크루즈 수요의 증가가 기대된다.

환동해크루즈는 크루즈관광객의 입장에서는 마치 유럽의 지중해 크루즈처럼 한번 승선으로 4개국을 방문할 수 있다는 매력을 가지고 있을 뿐 아니라, 크루즈 선사의 입장에서도 기항패턴의 다양화, 항해시간의 단축을 통한 비용 절감 등의 효과를 준다. 또한, 환동해항로는 미래에 북극 해빙시기가 되었을 때 캄차카를 경유하는 북극관광의 가능성을 엿볼 테스트 마켓의 역할을 할 수도 있을 것이다.

물론, 이처럼 큰 가능성이 기대되는 블라디보스토크지만, 그 가능성이 현실에서 사업화로 이어지기 위해서는 앞서 언급했던 교통과 가이드 문제 등의 조기 해결이 필요하고, 북한 지역에서 크루즈사업을 할 경우에 법적 안정성을 높이기 위한 러시아와의 공동투자 방안 연구, 러시아 출발 크루즈관광 수요시장의 확대를 통한 크루즈선의 추가 기항 유치 등의 활성화 노력이 필요할 것이다.

크루즈를 포함한 모든 관광산업은 끊임없는 '흐름'을 기반으로 하므로, 관광산업의 발전을 위해서는 이 흐름의 폭을 넓혀야 한다. 그간 동북아시아의 크루즈관광산업은 중-한-일을 잇는 직선형 패턴 중심이었고 그 결실이 중국이라는 한 국가에 집중되는 구조였다. 하지만, 한-러-일을 순환하는 환상형 패턴은 이와 달리 흐름의 폭을 넓히고 그 결실을 여러 국가가 나누어 갖는 긍정적 효과를 낼 수 있을 것으로 생각된다.

다양한 매력과 무궁한 가능성을 가진 북동러시아와 한국의 협력을 통한 크루즈관광산업의 발전을 기대한다.

동부권역 주요 동향

극동연방관구 위원회 개최 및 회의 내용

- 유리 트루트네프 러시아 정부 부총리 겸 극동연방관구 전권 대표가 극동연방관구 위원회를 개최하고 극동발전을 위한 주택건설 촉진 및 화재안전 등에 대해 지시함
  - 또한 국가 프로그램 '극동개발계획 2025(이하 '극동개발프로그램')' 및 '극동 헥타르'등의 문제점 및 개선사항 등을 발표함
  - 유리 트루트네프는 러시아 연방 대통령의 지시에 따라 극동발전을 위한 국가계획은 지속적으로 실행될 것이며 극동 주민들의 삶의 질을 개선하기 위해 경제, 의학, 교육, 교통, 문화, 스포츠 등 모든 분야에서의 계획 및 조치 방안 등이 극동개발프로그램에 포함되어야 한다고 강조함

- 이전 위원회 회의에서는 '극동개발프로그램' 준비과정에 극동지역 시민들의 의견 및 참여의 필요성을 지적했고 이에 따라 약 16만 명 이상의 극동 시민들이 프로그램 개발에 참여함
  - 시민들이 참여하는 설문조사는 인터넷과 라이브 미팅을 통해 진행되었으며 극동개발 포털 사이트 'www.dv2025.ru'에서 약 16,000건의 제안서를 받음
  - 포털 사이트에서 가장 활발한 참여를 보인 곳은 사하 공화국, 하바롭스크 및 자바이칼 변강이었음
  - 또한 모든 극동연방주체 지역에서 공개 토론이 진행되었으며 약 14만 3,000명의 시민들이 회의에 참여했고 사하 공화국, 자발이칼 및 프리모리예 변강의 시민들이 적극적으로 참여함

- 2018년 5월 7일부터 러시아 연방 대통령 시행령 제204호에 따라 '2024년까지 러시아 연방 발전 국가목표 및 전략적 과제'가 실행됨
  - 유리 트루트네프는 본 시행령이 발효됨에 따라 수십 년간 지연되었던 프로젝트

등을 지원할 뿐만 아니라 지역민들의 삶의 질을 목표치에 도달시킬 것으로 전망함

- '극동개발프로그램'은 크게 사회영역과 경제영역으로 구분됨
  - 본 프로그램의 전략목표는 극동지역의 경제성장을 약 6%까지 높이는 것과 극동지역 삶의 질 수준을 러시아 평균 수준보다 높이는 것임
  - 이에 따라 각각의 극동지역에서의 사회·경제 발전을 위한 개별 계획이 포함될 예정임
  - 교통의 접근성, 주택 및 도시환경, 교육 분야에서는 계속해서 발생되는 개발 지연에 대한 문제점을 해결하고자 추가적으로 활동 제안서를 형식화 하고자 함

- 유리 트루트네프는 몇 가지 프로젝트의 경우 거시적인 측면에서 진행해야 하며 해당 프로젝트들은 다음과 같음
  - 북극지역 개발 프로젝트, 극동연방관구 항공 네트워크 개발 프로젝트, 국제운송 회랑 개발 프로제트 등
  - 또한 북극항로와 같은 물류 프로젝트는 극동 전체에서 개발되어야한다고 강조함

- 2016년 5월 1일 연방법에 의해 '극동 헥타르'가 시행되어 약 12만 9,000 건의 제안서가 제출되었으며 약 5만 건의 토지 이용 계약이 체결됨
  - 정부는 올해 '극동 헥타르' 개발에 대한 캠페인을 진행할 예정이며 '사용 불가 지역'을 줄이는 등 원활한 프로그램 이용을 위해 계속해서 개선하고자 함
  - 아직 극동의 약 62% 영토가 사용 불가 지역이며 사할린과 야쿠치야, 프리모리예 변강과 같이 '극동 헥타르'에 대한 높은 수요를 보이는 곳에서 문제가 발생됨
  - 부총리는 특히 '극동 헥타르'와 농업과의 상호작용 및 연관성에 대해 강조함

- 본 위원회에서는 극동연방관구 주택건설 확대방안에 대해 논의함
  - 2018년 극동지역에서 약 220만㎡의 주택공간이 제공되었으나 이는 2017년보

다 약 11% 낮은 수치임

- 또한 극동의 1㎡당 평균 토지 가격은 약 7만 2,000루블로 전국 평균보다 약 21% 높음
- 러시아 건설부와 극동북극개발부는 극동연방관구의 건설 규모를 늘리고 시공 절차를 최적화하기 위해 제안서 등을 검토하고자 함

▪ 극동지역의 화재안전에 관한 내용으로는 공공 행정 시스템을 개선하고 효율성에 대한 것임

- 올해 이상기온으로 평년 겨울철 온도에 비해 온난하고 강설량이 적었으며 이로 인해 대기가 건조해져 화재주의 기간이 일찍 시작됨
- 2018년 기준 극동연방관구에서 약 3,000건의 산불이 발생했으며 약 620ha가 손실됨
- 이는 전년대비 약 3배 가량 높은 수치임
- 또한 프리모리예 변강에서 2019년 1월 11일 자연발화가 최초로 발생했으며 영토 내에서 약 400건 이상의 화재로 약 5만 5,000ha가 손실됨
- 유리 트루트네프는 극동지역 산림청에 실질적인 자금 부족 사유 등을 조사 지시토록 했고 연방 산림청이 지역예산 산정에 대해 검토 필요성을 지적함
- 이 결과에 따라 러시아 연방 정부에 제출할 제안서가 준비될 예정임

참고자료 : https://minvr.ru/press-center/news/21474/(검색일: 2019년 3월 23일)

김은미 현지 리포터(국립극동교통대학교)
051-797-4776, usea1004@gmail.com

일본기업 Simple Create, 연해주 '2번째 카지노' 추진

- 일본기업인 심플 크레이트(Simple Create)가 연해주 카지노 사업에 진출을 선언해 업계 관심이 집중되고 있음
  - 최근 러시아 자국 언론보도에 따르면 Simple Create는 러시아 리조트 전문기업인 다이아몬드 포춘(Diamond Fortune)과 협력해 '임페리얼(Imperial)'카지노 설립 추진을 발표함
  - Imperial 사업이 추진되면 사실상 2015년 11월 블라디보스토크 외곽의 무라빈나야만에 개장한 티그로 드 크리스탈 카지노가 개장된 지 3년 만의 후속사업임

- Diamond Fortune은 러시아 리조트 업계의 큰 손으로 지난해 연해주정부와 계약을 체결해 현재 2개의 리조트를 연해주에 건설 중임
  - 2016년 Diamond Fortune은 '프리모리예' 프로젝트 일환으로 골든 게이트(Golden Gate), 문 게이트(Moon Gate), 선 카지노 앤 리조트(Sun Casino&Resort) 사업계획을 발표하며 선 카지노 앤 리조트를 우선 착공했음
  - 관계자에 따르면 Imperial 프로젝트는 현재까지 지형 및 토질을 상세 조사하는 단계이며, 한 달 이내 기초공사가 시행될 예정이라고 밝힘

- Imperial 프로젝트 1단계 사업의 총 투자액은 약 7천만 달러 규모이며, 업계는 프로젝트를 통해 800개의 일자리를 기대함
  - 2단계 사업에는 약 2억 달러가 투자되며 300여개의 객실을 갖춘 호텔이 건설될 계획이라 함
  - Imperial 카지노 사업은 연해주에서 진행하는 가장 큰 관광 프로젝트로, 2020년 Naga Vladivostok, Shambala 리조트가 추가로 건설될 예정이며, 연해주정부 측은 사업이 마무리되면 연 120만 명의 고객유치를 전망함
- 연해주정부는 연 3만4천 명의 카지노 고객유치를 목표로 설정했으며, 연해주의 천혜의 자원을 고려하면 카지노의 성공을 확신한다고 피력함
  - 현재 연해주 카지노사업 참여국으로 일본이 확정됐고, 향후에는 중국과 캄보디아가 될 것이며, 한국 또한 관심을 갖고 검토 중이라고 덧붙임

- 이번 사업에 참여한 일본의 Simple Create측은 연해주에 엔터테인먼트 사업이 점차 확대되고 있어, 사업에 대한 확신으로 참여를 결정했다는 후문임
  - 지난 1차 사업은 마카오 자본으로 완공됐다면, 사업규모가 훨씬 커진 이번 2차 사업은 결국 러일 공동으로 추진하게 됨
  - Diamond Fortune은 2010년 연해주 카지노 프로젝트 참여를 위해 외국자본의 투자를 받아 설립됐는데, 이번 2차 사업을 주도하고 있음

참고자료 : http://dvkapital.ru/regionnow/primorskij-kraj_18.02.2019_14101_japonskaja-kompanija-simple-create-budet-stroit-kazino-imperial-v-primorje.html(검색일: 2019년 3월 20일)

전명수 리포터(국립블라디보스톡경제서비스대)
070-5044-9502, msjeon1976@gmail.com

중국 헤이룽장성·러시아 유대인자치주 잇는 아무르강 첫 번째 다리 완공

- 아무르강의 국경선을 가로지르는 해당 교량은 러시아와 중국을 연결하는 첫 번째 교량이 됨
- 교량의 길이는 2,209m로 이 중 309m는 러시아 영토에 해당되며 나머지 1,700m는 중국 영토에 해당됨
- 교량의 완공으로 철광석, 석탄, 임산품의 교역이 더욱 활발해질 것으로 기대됨
- 연간 2,100만 톤의 화물 수송이 이뤄질 것으로 기대되며 양국 간의 인적 교류도 증가할 것으로 예상됨
- 2019년 3월 21일 교량 건설이 완료되었고 철로가 연결되는 7월에 완전 개통될 예정임

▪ 교량은 중국의 일대일로 계획과 러시아의 유라시아경제연합(Eurasian Economic Union) 사이의 중요한 경제 협력 사례로 평가됨

- 교량에 대한 협의는 2011년 중국 외교부와 러시아 극동개발부 사이에 이뤄졌다는 점에서 의의가 있음
- 퉁장(Tongjiang) 시장은 해당 다리의 연결이 장기적으로 동북 삼성의 철도망과 러시아 극동의 철도망을 연결시켜줄 것으로 평가함
- 중국 언론은 해당 교량이 완전히 새로운 수송 경로가 될 것으로 전망하며 4월 초 완공식을 진행할 것이라 밝힘
- 러시아 언론도 양국 간의 다리 연결을 역사적 사건(Историческое событие)이라 평가하며 중국 동북삼성과 러시아 극동지역의 협력 확대를 기대함

완공된 아무르강 교량 위치

자료: Google Map을 토대로 저자 재작성.

참고자료 : http://www.tks.ru/logistics/2019/03/21/0003(검색일: 2019년 03월 24일)

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201903211001-jsbz.htm (검색일: 2019년 03월 24일)

이호건 리포터(한국외국어대학교 러시아연구소)

leehkun2010@gmail.com

중부권역 주요 동향

▌우즈베키스탄 아랍 에미리트와 호혜적 관계 구축

- 지난 3월 24일, 우즈베키스탄 샤브카트 미르지요예프(Shavkat Mirziyoyev) 대통령은 아랍 에미리트 연합국 왕세제(王世弟) 모하메드 빈 자이드 알 나흐얀(Mohammed bin Zayed Al Nahyan)의 초청으로 UAE를 공식 방문했음
  - 미르지요예프 대통령의 공식 일정은 3월 25일부터 시작됐으며, 아랍 에미리트의 관습에 따라 아부다비(Abu Dhabi)에 소재한 셰이크 자이드 빈 술탄 알 나흐얀(Sheikh Zayed bin Sultan Al Nahyan) 모스크를 방문함
  - 이 모스크는 4만 명까지 수용이 가능하며, 외국 귀빈이나 대표단이 방문할 때에 꼭 경유하는 곳으로, 모하메드 왕세제가 모스크의 역사와 문화에 대해 직접 소개해 주기도 했음
  - 이어 미르지요예프 대통령은 아랍 에미리트 전몰장병 추념비 와하트 알 카라마(Wahat al Karama)를 방문해 헌화하고, 방명록에 글을 남기기도 함

우즈베키스탄-아랍 에미리트 정상회담

자료: http://uza.uz/ (검색일: 2019년 3월 26일)

- 양국 정상과 대표단은 이번 회담에서 상호 신뢰와 존중을 바탕으로 한 협력 방안을 모색함
  - 미르지요예프 대통령은 아랍 에미리트가 경제와 금융, 관광 분야의 대표적인 국가로 된 것이 50년 이라는 짧은 시간동안 이루어진 것에 대해 '사막의 기적'이라고 표현함
  - 모하메드 왕세제는 중앙아시아 지역에서 경제 자유화를 통해 투자환경을 개선한 점은 매우 발전가능성 높은 개혁이라고 평가함
  - 한편 양국의 공식 수교는 1992년 10월 25일에 이루어졌으며 오늘날 아랍 에미리트 정부의 투자로 우즈베키스탄에는 총 107개의 기업이 운영 중이고, 28개의 법인이 사무소를 개설한 상태임
  - 우즈베키스탄에 소재한 아랍 에미리트 업체는 주로 섬유, 건축자재, 식품가공, 인쇄, 도매 무역 등을 중심으로 활동하고 있음

- 이번 우즈베키스탄 대통령의 방문으로 다양한 경제 분야 관련 공동성명이 채택됨
  - 지난 3월 12일에 우즈베키스탄 타슈켄트에서 진행된 무역 경제 및 과학 기술협력에 관한 정부 간 회담에서 양국은 10억 달러 규모의 공동 사업 추진을 협의한 바 있으며, 이는 이번 정상회담 추진에 많은 영향을 끼쳤다는 평가임
  - 특히 최근 우즈베키스탄 대통령령에 의해, 아랍 에미리트 국민들은 우즈베키스탄에 무비자 입국이 가능해짐에 따라 양국의 관광 부문 협력 발전은 물론, 무역과 문화 교류에도 전망이 밝다고 평가함
  - 이번 회담에서 양국은 투자, 금융, 대체 에너지, 산업 및 기반 시설 개발, 농업, 관세, 문화 부문 등 총 100억 달러 규모의 공동성명을 채택했으며 특히 과학기술 및 교육 분야에서 협력을 강화하기로 합의했음

참고자료 : Uzbekistan National News Agency(검색일: 2019년 3월 26일)

오상호 연구원

031-330-4145, editor405ca@gmail.com

서부권역 주요 동향

▌러시아 Novatek, 프랑스 Total에 북극 LNG-2 프로젝트 지분 10% 매각

- 러시아의 노바텍(Novatek)社는 북극 LNG-2 프로젝트 10%의 지분을 프랑스 에너지 그룹 Total(토탈)社에 매각하는 계약을 체결함
  - 북극 LNG-2 프로젝트는 러시아 최대 민간가스 생산 업체인 노바텍社가 시베리아 북단 야말(Yamal)반도에서 시행하고 있는 야말 LNG 프로젝트에 이은 두 번째 대형 에너지 개발 사업임

- 토탈社에 따르면 이번 계약은 급속하게 확장되고 있는 쇄빙 LNG 운반선을 통한 아시아 시장을 겨냥한 것이라고 밝힘
  - 동 계약을 통해 노바텍社는 야말 및 기단(Gydan) 반도에 위치한 모든 노바텍 LNG 프로젝트에 대해 10~15%의 직접 참여 옵션을 Total社에 부여함

- 북극 LNG-2 프로젝트는 연간 약 1,980만 톤 배럴의 생산 능력을 갖추고 향후 70억 배럴의 석유 자원을 생산할 것으로 예상됨
  - 동 프로젝트의 본격적인 운영은 2020년 말에 시작될 예정이며 프로젝트의 총 비용은 210억 달러로 추정됨

▌참고자료 : Portalportuario.c, (검색일: 2019년 3월 5일)

김병주 연구원

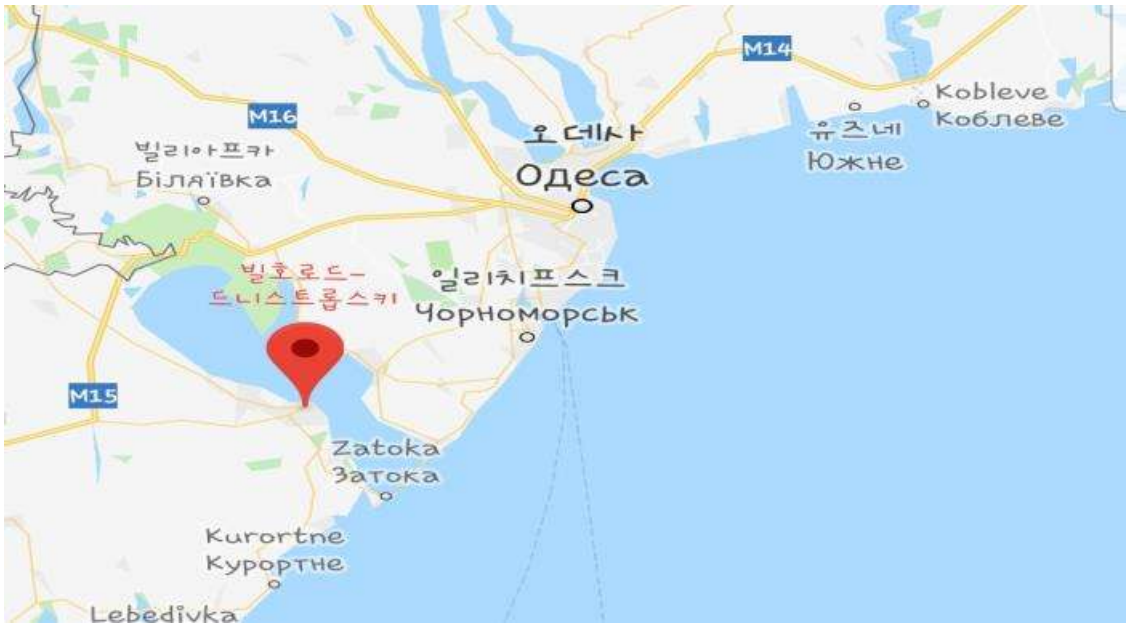
051-797-4784, bjkim17@kmi.re.kr

우크라이나, 빌호로드-드니스트롭스키 항 육상 구역 최종 결정

- 우크라이나 항만공사(Ukrainian Sea Port Authority)는 3월 20일 빌호로드-드니스트롭스키(Bilhorod-Dnistrovsky, 오데사 주 소재)항 경계 설정에 대한 우크라이나 내각의 결정안을 자사 홈페이지에 발표했음
  - 항만시설의 경계설정에 관한 행정명령은 이미 2월 13일 우크라이나 내각에서 결의되고, 볼로디미르 흐로이스만(Volodymyr Hroisman) 우크라이나 총리의 최종 서명을 받은 바 있음
  - '우크라이나 항구에 관한 법률'에 따르면, 항만 터미널 및 항구에 등록된 하역업체는 법률에 의거해 일정한 구역 및 수역 내에서 작업을 하도록 규정되어 있음. 2013년 착수한 우크라이나 내 항만시설 구획 설정 중 수역 설정은 이미 완료되었지만, 육상시설 구역 설정은 6년이 지난 현재까지도 계속되고 있었음
  - 빌호로드-드니스트롭스키항은 오데사 주 남서쪽 흑해 지역에 위치해 있으며, 9개의 접안 및 하역장을 보유하고 있음(하역시설 전체 길이는 1196.5미터). 항만시설 주요 운영사는 빌호로드-드니스트롭스키 상업항(국영), 세나트(Senat) 하역회사, SV그룹(이상 사기업) 등이 있음
  - 2018년 물동량은 23만 5천 450톤으로, 이는 전년(2017년) 대비 33.2%가 감소한 수치이며, 우크라이나 전체 항만에서 차지하는 비중은 0.2%로 그렇게 높지 않은 수치라 볼 수 있음. 이는 현재 우크라이나가 처한 국제정치경제적인 위기상황 및 국내정치 부패와 무관하지 않아 보임

- 라이비스 베츠카간스(Raivis Veckāgans) 우크라이나 항만공사 사장은 내각 측의 결정을 두고 "우크라이나 항만물류 발전에 있어 이제 가장 중요한 첫 걸음을 떼었다"고 긍정적으로 평가했음
  - 구체적으로 항만시설 구획 설정은 우크라이나의 항만시설에 입주한 전체 기업들의 영리활동 범위가 법적으로 규정되고 보장될 것임
  - 특히 빌호로드-드니스트롭스키항이 첫 구역설정 대상 시설이 되면서, 우크라이나 항만물류 부문 개혁의 시발점이 될 것이라 평가받고 있음. 항만분야 개혁의 주요 내용으로는 유럽식 항만 터미널 경영 체계 도입 등을 들 수 있음

**빌호로드-드니스트롭스키(Bilhorod-Dnistrovsky/
러:벨고로드-드네스트롭스키Belgorod-Dnestrovsky)**



자료: Google Maps 2019

참고자료 : https://ports.com.ua/uk/news/kabmin-utverdil-granitsy-belgorod-dnestrovskogo-porta 2019(검색일: 2019년 3월 25일)

조용성 현지리포터(상트페테르부르크 국립대학교)

+7 981-198-65-06, mirinae2929@gmail.com

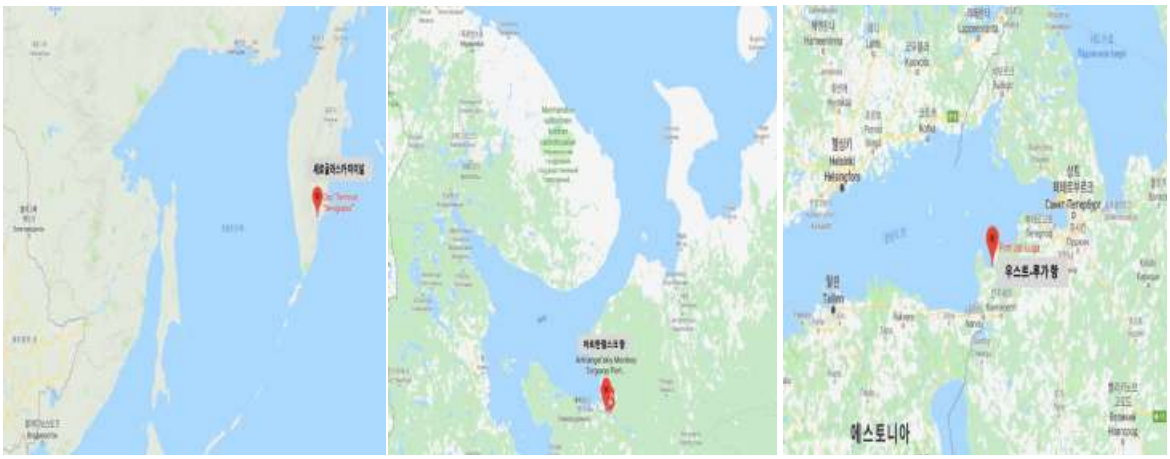
러 컨'선, 금년 북극항로 내 2개 수산물 운송로 운항 예정

- 2019년 7월 30일까지 원자력 추진 컨테이너선 Sevmorput(Севморпуть)의 현대화가 완료될 예정
  - Sevmorput 선은 수산물 운송에 투입될 예정이며, 이미 약 200개의 ISO-40 냉동 컨테이너 운반이 가능한 기술력을 보유하고 있음
  - 현대화 작업이 완료되면 Sevmorput 선은 8월 1일 화물 선적을 위해 캄차트카 변강 페트로파블롭스크-캄차트카 항구에 입항할 것으로 예상됨
  - 운임요금에 대해 연방국가 단일기업 아톰플로트(Atomflot)가 가까운 시일 내 관련 내용을 밝힐 것으로 알려짐
  - 이를 위해 3월 30일까지 사업 수행 계획이 수립되면, 4월 15일까지 어민들과의 운송 관련 논의가 이루어져야 함

- 북극항로를 통한 러시아 극동-중앙 지역 간 수산물 운송에 관한 부처 간 실무 그룹 회의에서 관련 세부 내용 논의
  - 동 회의에서 수산물 운송, 컨테이너 하역을 위한 Севморпуть 선 운영 계획과 북극 · 극동지역의 항만 발전에 관한 현안에 대해 논의함
  - 해당 실무 그룹에는 러시아 연방 어업청 청장을 비롯해 기타 관련 부처, 로사톰(Rosatom) 사 이사회, 어업 및 단일 협회 등의 대표가 속해 있음
  - 러시아 연방 어업청 부청장 표트르 삽추크는 Севморпуть 선을 통한 해운 발전은 곧 운송기간 단축과 비용 절감으로 이어질 것이라 밝힘
  - 2018년 도브로플로트(Dobroflot) 사는 북극항로를 통해 러시아 극동지역의 태평양 연어를, 노레보 홀딩(NOREBO Holding)은 대규모의 수산물을 운송한 바 있음
  - 러시아 어업청, 로사톰(Rosatom)사 그리고 수산업 기관들은 러시아 극동지역에서 유럽지역으로의 수산물 운송을 위한 항행로 조성 실무 그룹을 구성한 상태임

- 현재 Sevmorput 선의 주요 선적항으로 페트로파블롭스크-캄차츠키의 세로글라스카(Seroglazka)터미널, 아르한겔스크(Arkhangelsk)항, 우스트-루가(Ust'-Luga)항 등을 검토 중에 있음

현재 검토 중인 주요 항만 위치



자료: 구글맵을 바탕으로 작성.

참고자료 : http://portnews.ru/news/273320/(검색일: 2019년 3월 18일)

http://seanews.ru/2019/03/06/ru-atomnyj-lihterovoz-dozhdalsja-modernizacii/(검색일: 2019년 3월 18일)

이현아 리포터(한국외국어대학교 러시아연구소)

gusdk6534@nate.com

주요 통계

러시아 주요 에너지 자원 생산량 비교(1분기 기준)

(단위: 천 톤)

구분	단위	2017년 1분기			2018년 1분기			2019년 1분기		
		1월	2월	3월	1월	2월	3월	1월	2월	3월
석유	천 톤	46,991.7	42,430.5	46,732.5	46,323.8	41,849.7	46,392.3	48,113.8	43,303.3	
석탄	천 톤	33,688.1	32,301.5	33,852	34,337.6	34,620.5	36,326.9	36,290.3	34,991	
전력	백만 KWh	104,178.5	93,416.2	95,160.7	103,603.5	94,555.6	100,500	105,700	95,100	
화력	천 Gcal	73,843.6	63,294.7	54,708.5	75,707.9	68,348	-	-	-	

참고자료 : https://minenergo.gov.ru/activity/statistic(검색일: 2019년 3월 26일)

Peter Ruzankin 연구보조원(KMI 러시아연구센터)
7-914-345-3947, aquillar7@gmail.com