

중·러 블라디보스토크 내륙 중계항 이용 합의의 주요 내용과 전망

이한나 세계지역연구센터 중국지역전략팀 전문연구원 (leehn@kiep.go.kr, 044-414-1288)



차 례

1. 중국 내륙 중계항의 개념과 최근 동향
2. 중·러 블라디보스토크 내륙 중계항 이용 합의의 배경 및 영향
3. 평가 및 전망

주요 내용

- ▶ 중국해관총서는 지린성이 2023년 6월 1일부터 러시아의 블라디보스토크항을 ‘내륙 화물 중계항(이하 내륙 중계항)’으로 사용하게 되었다고 발표함.
 - 중·러 간 블라디보스토크 내륙 중계항 이용 합의는 러·우 전쟁 이후 러시아의 대중국 의존도가 높아지고 중·러 간 교역규모가 크게 증가한 시점에 발표되어 그 중요성이 주목되고 있음.
 - 이로써 항구가 없는 동북지역 지린성과 헤이룽장성은 블라디보스토크항을 국내 물류 이동의 중계항으로 이용함에 따라 중국 동남부 지역으로 해상 운송이 가능해짐.
 - ‘내륙 중계항’은 중국 내 물류 이동 시 빌려 사용하는 외국 항구를 의미하며, 국내 물류 이동과 동일하게 관세와 세금을 부과하지 않음.
- ▶ 중·러 간 블라디보스토크 내륙 중계항 이용 합의는 중국에는 동북지역의 물류 효율화와 경쟁력 제고를 위한 것이며, 러시아에는 러·우 전쟁 이후 서방의 제재하에서 중국과의 협력을 강화하기 위함임.
 - 중국 지린성은 블라디보스토크항을 내륙 중계항으로 사용함에 따라 기존 물류 노선보다 운송비용을 절감(컨테이너당 약 2,000위안)하고 운송시간을 크게 단축(약 2~4일 단축)할 수 있음.
 - 러시아는 블라디보스토크항의 물동량 증가와 중·러 간 해상 운송비 절감 효과를 기대할 수 있으며, 러·우 전쟁으로 서방과의 경제 및 무역 거래가 차단되면서 러시아 서부에 집중되었던 물류망을 극동지역 중심으로 재편해야 하는 상황임.
 - 또한 지린성이 내륙 중계항으로 사용했던 북한 나진항이 한반도 정세 변화에 따라 그 기능을 유지하기 어려워지면서 블라디보스토크항이 나진항을 대체하는 동해 출로로서 그 중요성이 부각되고 있음.
- ▶ 이번 합의는 러시아의 극동지역 전략이 변화했음을 보여주는 사례로, 이를 바탕으로 향후 중·러 간 운송, 에너지, 곡물 분야 중심의 협력이 더욱 가속화될 전망이다.
 - 그동안 러시아는 극동지역 내 중국의 영향력 확대를 우려해왔으나, 이번 합의를 시작으로 중국과의 전략적 협력을 통해 국제정세 변화에 대비하고, 향후 경제·군사·국제 문제 협력을 강화하고자 함.
 - 한편 향후 블라디보스토크가 홍콩·싱가포르와 같은 중계무역항으로 성장할 가능성을 배제할 수 없으므로 이에 대한 모니터링이 필요함.

1. 중국 내륙 중계항의 개념과 최근 동향

- 중국해관총서는 지린성이 2023년 6월 1일부터 러시아의 블라디보스토크항을 중국 내륙 화물 중계항(이하 ‘내륙 중계항’)으로 사용하게 되었다고 발표함.¹⁾
 - 해당 공고문에 따르면 지린성이 ‘국내 무역 화물의 외국항을 거치는 운송(内贸货物跨境运输)’ 사업에 러시아 블라디보스토크항을 중계항으로 신규 추가하고, 저장성의 저우산 용저우(舟山甬舟) 컨테이너 터미널과 자싱 자푸항(嘉兴乍浦港)을 본 사업의 입국항으로 추가한다고 명시함.
 - 이로써 항구가 없어 철도 및 고속도로를 통해 랴오닝성의 다롄항/잉커우항을 이용해왔던 지린성은 더 가까운 블라디보스토크항을 이용하여 중국 동남부 지역으로 해상 운송을 할 수 있게 됨.

그림 1. 동북 지역의 위치



자료: 저자 작성.

그림 2. 지린성의 동남부 지역 해상 운송로



자료: ArcGIS 활용하여 저자 작성.

- ‘국내 무역 화물의 외국항을 거치는 운송’은 중국 동북지역에서 운영되는 방식으로, 국내 물류 이동 시 외국 항구를 이용하여 자국 내 다른 항구로 운송하는 것을 의미하며, 이때 외국 항구를 ‘내륙 중계항’이라고 함.²⁾
 - ‘국내 무역 화물의 외국항을 거치는 운송’은 대외 무역과는 관련이 없는 개념으로, 외국 항구를 사용하지만 자국 내 물류 이동으로 간주하여 관세나 세금을 부과하지 않음.
 - 수출입 무역에 포함되지 않지만 국경을 지나기 때문에 지정된 내륙 출국지에서 세관·검역 절차는 필요
 - 내륙 중계항에서는 복잡한 수출입의 절차를 거치지 않고 재포장하여 국내로 물류 이동 가능
 - 출국-중계-입국은 모두 정해진 지역에서만 가능하고 중국 선박을 우선적으로 사용해야 하며, 내륙 출국지에서 출발한 후 3개월 이내에 지정된 입국항에 도착해야 함.
 - 기한 내에 도착하지 못하면 수출로 간주하여 세관에 관련 수출 및 납세 신고 절차 필요
- 중국의 내륙 중계항 이용은 2007년 헤이룽장성을 시작으로 2010년에 지린성도 시범사업을 추진하였으며, 운영 기업, 화물의 범위와 운송 방법 등 일정 조건하에 북에서 남으로의 단방향 물류 이동이 가능했음.

1) 海关总署(2023), 「海关总署公告 2023年 第44号(关于进一步拓展吉林省内贸货物跨境运输业务范围的公告)」.

2) 海关总署(2007. 11. 1), 「海关总署解读内贸货物跨境运输」.

- [헤이룽장성] 2007년부터 시작된 시범사업은 헤이룽장성의 기업 중 신용도가 높고 규모가 크며 세관에 등록된 기업만 참여 가능하며, 출입국 금지 및 수출 허가 관리 품목을 제외한 화물만 허용함.³⁾
 - 세관 절차와 검역은 헤이룽장성의 내륙 출국지인 쑤이펀허(绥芬河)에서 진행하고, 철도로 러시아 항구로 이동한 후 중국 선박을 사용하여 중국 동남해 항구로 운송
- [지린성] 지린성도 2010년 시범사업을 시작하여 지린성 세관에 등록된 기업만 운영이 가능하며, 도로로 북한 원정리-나진항까지 운송하고 나진항에서는 중국 선박만 사용해야 하며, 컨테이너 선적만 허용함.⁴⁾
- 시범사업 초기에는 화물이 내륙 출국지에서 출발하여 중계항을 거친 후 입국항으로 들어오는 것만 가능했음.

■ 해관총서는 지속적으로 △ 내륙 출국지/중계항/입국항 추가 확대 △ 운송 화물의 범위와 운송 방법 확대 △ 귀환 컨테이너의 물류 이동 허용(쌍방향 이동 가능) 등 시범사업의 범위를 확대 추진해옴(표 1 참고).

- [헤이룽장성] 2023년 6월 기준 내륙 출국지 2곳, 중계항 4개, 입국항을 15개까지 확대하였고, 수출 허가 관리 품목이지만 곡물, 석유화학(2011년), 목재(2015년) 등의 화물 이동을 허가함.⁵⁾
 - 기존에는 러시아 항구까지 철도만 이용할 수 있었으나, 2011년부터는 도로 운송도 허용
- [지린성] 2023년 6월 기준 내륙 출국지 2곳, 중계항 3개, 입국항을 9개까지 확대하였으며, 곡물, 목재, 구리(2014년) 등의 화물 이동을 허용하고 목재는 벌크 형태 운송도 허가함.
- 2014년에는 헤이룽장성과 지린성의 운송기업이 수출 허가 관리 품목과 수출관세 부과 관련 상품 외에 화물을 귀환 컨테이너를 통해 내륙 출국지로 돌아올 수 있도록 허용함(쌍방향 이동 가능).⁶⁾

그림 3. 헤이룽장성의 내륙 중계항 이용 경로



자료: ArcGIS 활용하여 저자 작성.

그림 4. 지린성의 내륙 중계항 이용 경로



자료: ArcGIS 활용하여 저자 작성.

3) 海关总署(2007), 「海关总署公告 2007年 第5号(关于开展内贸货物跨境运输试点工作)」.
 4) 海关总署(2010), 「海关总署公告 2010年 第49号(关于吉林省开展内贸货物跨境运输试点)」.
 5) 海关总署(2011), 「海关总署公告 2011年 第21号(关于扩大黑龙江省内贸货物跨境运输试点范围有关事项的公告)」; 海关总署(2015), 「海关总署公告 2015年 第22号(关于扩大黑龙江省内贸货物跨境运输试点业务范围的公告)」.
 6) 海关总署(2014), 「海关总署公告 2014年 第42号(关于拓展内贸货物跨境运输试点业务范围的公告)」.

표 1. 중국의 '국내 무역 화물의 외국항을 거치는 운송' 사업 관련 정책 내용

지역	문건 발표	내륙 출국지 (出境口岸)	중계항 (中转港口)	입국항 (入境港口)	주요 내용
헤이룽 장성	'07.2	수이펀허 (绥芬河)	러시아 블라디보스토크, 보스토치니, 나훗카	상하이(上海), 닝보(宁波), 황푸(黄埔)	1) 운영기업: 신용도가 높고 규모가 크며 세관에 등록된 헤이룽장성 기업에 한함. 2) 운송방식: ① 러시아 항구까지는 철도로 운송 ② 중국 선박의 컨테이너(컨테이너를 열거나 교환 불가)를 사용하여 남동부 연안 항구로 운송 3) 허용 화물: 출입국 금지 및 수출 허가 관리 품목을 제외한 화물 4) 운송기한: 내륙 출국지를 출발한 날부터 3개월 이내에 입국항에 도착
	'11.4	[추가] 동닝(东宁)			- 곡물, 석유화학 등 일부 수출 허가 관리 품목 화물도 운송 가능 - 동닝에서 중계항까지의 도로운송 추가 허용
	'13.11				- 이동 시 중국 선박을 우선적으로 사용, 중국 선박이 없는 경우 중국교통부에 등록된 외국국적 선박 사용 가능
	'15.5			[추가] 취안저우(泉州), 산터우(汕头) 양푸(洋浦), 톈진(天津), 다롄(大连)	- 화물 품목에 목재 추가 - 입국항 신규 추가
	'16.12		[추가] 러시아 슬라비얀카	[추가] 난샤(南沙港), 티엔(盐田港), 셔커우(蛇口港), 저우(福州港), 잔장(湛江港), 샤먼(厦门港), 타이창(太仓港)	- 중계항과 입국항 신규 추가
지린성	'10.8	훈춘 취안허 (珲春圈河)	북한 한정 원정리-나진	상하이, 닝보	1) 운영기업: 지린성 세관에 등록된 기업 2) 운송방식: ① 중계항까지 도로로 직접 운송 ② 컨테이너 선적 ③ 상하이/닝보항 직항 중국 선박만 사용 3) 허용 화물: 출입국 금지 및 수출 허가 관리 품목을 제외한 화물 4) 운송기한: 내륙 출국지를 출발한 날부터 3개월 이내에 입국항에 도착 5) 수출 허가 관리 품목 중 석탄만 벌크 화물 선적 허용
	'14.5			[추가] 황푸(黄埔), 취안저우(泉州), 산터우(汕头), 양푸(洋浦口岸)	- 곡물, 목재, 구리 등 상품을 화물에 포함 가능; 곡물과 구리는 컨테이너로 운송, 목재는 벌크 방식 운송 허용 - 수출 허가 관리 품목과 관세 부과 외 화물은 귀환 컨테이너를 사용하여 내륙 출국지로 들어올 수 있음(*헤이룽장성/지린성 모두 가능).
	'20.1	[추가] 훈춘-크라스키노 고속도로 검문소 (口岸)	[추가] 러시아 슬라비얀카	[추가] 칭다오	- 내륙 출국지, 중계항, 입국항 신규 추가 - 연마사(磨料砂) 제품의 벌크방식 운송 허용
	'23.5		[추가] 러시아 블라디보스토크	[추가] 저우산 용저우(舟山甬舟) 컨테이너 터미널, 자싱 자푸(嘉兴乍浦港)	- 중계항, 입국항 신규 추가

자료: 海关总署 홈페이지(<http://www.customs.gov.cn/>)에서 해당 공고를 검색하여 정리.

2. 중·러 블라디보스토크 내륙 중계항 이용 합의의 배경 및 영향

■ 이번 합의는 중국에는 동북지역의 물류 효율성과 경쟁력 제고를 위한 것이며, 러시아에는 러·우 전쟁으로 서방의 제재가 가해짐에 따라 중국과의 경제무역 협력을 강화하기 위한 방안의 일환임.

- 중국해관총서는 '내륙 중계항'의 목적이 동북의 산업기지 활성화를 위한 것이며, 특히 동북에서 동남부로 의 연결을 용이하게 하기 위한 것임을 강조함.⁷⁾
 - 헤이룽장성에 이어 지린성의 블라디보스토크 내륙 중계항 이용은 더 가까운 항구를 사용하여 국내 무역을 촉진하고 이를 통해 낙후한 산업을 활성화하는 기반을 만들 수 있음.
 - 중국 동북지역은 에너지, 원자재, 곡물의 생산 및 비축 기지임에도 지리적 한계와 높은 물류비용으로 인해 동남부 지역으로의 물류 이동에 제약이 있었으며, 이는 경제발전에도 영향을 끼침.⁸⁾
- 2023년 3월 중·러 정상회담에서 양국은 국경간 운송 연계와 주요 항구 건설 등 물류 시스템 상호 연계 방안을 「2030년 중·러 경제협력 증점방향 발전계획에 관한 공동성명」에 포함함.⁹⁾
 - 또한 양국의 지방 협력과 국경 지역의 협력을 발굴하여 중국-러시아의 '동북-극동' 지역 간 호혜협력을 발전시킨다고 명시

■ 러·우 전쟁 이후 러시아의 대중국 의존도가 높아지면서 양국의 교역규모가 크게 확대되었으며, 특히 중국 동북지역과 러시아 간 무역이 많이 증가함.

- 2022년 중국과 러시아의 교역액은 전년대비 29.3% 증가하여 사상 최대인 1,903억 달러에 달함.¹⁰⁾
 - 중국의 대러 수출은 전년대비 12.8% 증가한 761억 달러, 수입은 전년대비 43.4% 증가한 1,132억 달러를 기록
 - 2023년 1/4분기에도 전년동기대비 38.7% 증가한 538억 5천만 달러를 기록, 수출은 47%, 수입은 32.6% 증가¹¹⁾
- 2022년 중국은 러시아에 전자제품, 장비, 가전제품, 자동차 등 소비재를 수출하고, 러시아는 중국에 석유, 천연가스, 석탄, 식품, 금속, 목재 등을 수출함.
- 특히 러시아와 국경을 접하는 지린성과 헤이룽장성은 2022년 대러 교역액이 전년대비 각각 65%, 41.3% 증가하였고, 특히 수출이 크게 증가함.¹²⁾
- 또한 지린성 훈춘시(珲春)는 대규모 수산물 가공센터를 구축하여 러시아산 수산물을 수입·가공하여 자국에 공급 및 재수출할 예정이며, 수입 석탄 저장고(연간 1천만 톤 규모)가 완공된바 러시아산 석탄을 중국 내에 공급할 계획임.¹³⁾

7) 海关总署(2023), 「海关总署公告 2023年 第44号(关于进一步拓展吉林省内贸货物跨境运输业务范围的公告)」.

8) 澎湃新闻(2023. 6. 2), 「6月1日起, 吉林有了出海口?」.

9) 新华网(2023. 3. 22), 「中华人民共和国主席和俄罗斯联邦总统关于2030年前中俄经济合作重点方向发展规划的联合声明」.

10) 海关总署(2023. 1. 13), 「2022年12月进出口商品主要国别(地区)总值表(美元值)」.

11) 第一财经(2023. 5. 26), 「中俄贸易今年冲刺2000亿美元, 还有哪些潜力和空间?」.

12) 2023년 1/4분기, 대러 무역은 헤이룽장성 전체 무역의 70%, 지린성 전체 무역의 12.5%를 차지.

13) 연합뉴스(2023. 5. 26), 「러시아 교역거점 중 훈춘에 대규모 수산물가공센터 들어선다」; 연합뉴스(2023. 6. 8), 「훈춘에 대규모 석탄저장고·러시아산

표 2. 동북지역의 대러시아 무역 규모

(단위: 억 위안)

구분		헤이룽장성	지린성	랴오닝성
2022년	무역 총액	2,652	1,559	7,910
	대러시아 무역액	1,855(△41.3%)	173(△65%)	359(△25.2%)
	수출액	173(△61.7%)	66(△122.7%)	26(△47.3%)
	수입액	1,682(△39.5%)	108(△42.6%)	248(△17.2%)
2023년 1/4분기	대러시아 무역액	490(△24.5%)	57(△92.3%)	111(△63.2%)
	수출액	50(△97.4%)	29(△210.4%)	33(△92.6%)
	수입액	441(△19.5%)	29(△39.6%)	78(△53.4%)

주: 괄호 안은 전년동기대비 성장률.
자료: 각 지방정부 통계국 홈페이지.

■ 지린성이 블라디보스토크를 내륙 중계항으로 사용하여 중국 동남부 지역으로 해상 운송을 할 경우, 기존 노선인 랴오닝성의 다롄/잉커우항 이용 시보다 운송비용을 절감하고 운송 시간도 크게 단축할 수 있음.

- 그동안 지린성은 동남부로 물류 이동 시 육로로 약 1,000km 떨어진 랴오닝성의 다롄항/잉커우항을 이용해 왔으나, 블라디보스토크항까지는 불과 230km 거리임.
- 기존에 헤이룽장성 수이펀허에서 장쑤성 타이창항까지 블라디보스토크항을 이용한 사례를 통해 볼 때, 지린성 역시 컨테이너당 약 2,000위안을 절감하고, 운송 시간도 약 2~4일 단축할 것으로 추정됨.¹⁴⁾
 - 유사 노선인 지린성 훈춘-러시아 슬라비안카항-저장성 저우산 노선으로 곡물 운송 시에도 기존보다 운송 시간이 약 2~4일 단축되고, 운송비도 톤당 10~20위안 절감됨.¹⁵⁾
- 한편 중계항 이용에 따라 철도 운송 물동량이 분산되면 장기적으로 베이징 인근 산하이관(山海关) 화물 철도의 고질적인 병목 현상을 줄일 수 있어, 석탄 등 벌크 물자의 운송도 크게 개선할 수 있음.¹⁶⁾

■ 러시아 입장에서는 이번 합의를 통해 블라디보스토크항의 물동량 증가와 중·러 간 해상 운송비 절감을 기대할 수 있음.

- 중국의 수출은 동남부 연해에 집중되어 남쪽(중국)에서 북쪽(러시아)으로 가는 배는 가득 차지만, 북쪽에서 남쪽으로 돌아오는 컨테이너는 대부분 비었는데, 블라디보스토크 내륙항 이용 시 이를 활용할 수 있음.
 - 중국의 대러시아 수출 상품은 주로 소비재로 컨테이너로 선적하는 반면, 러시아가 중국에 수출하는 상품은 주로 석유, 목재 및 기타 벌크 제품으로 컨테이너로 운송되지 않아 블라디보스토크항에서 중국으로의 귀환 컨테이너는 거의 비어서 운행되어 옴.¹⁷⁾
- 블라디보스토크에서 중국 동남부로의 귀환 컨테이너를 활용하면 해운 이용률이 제고되어 해상운송 비용이 절감될 것이며, 블라디보스토크의 물동량을 증가시켜 항구 경쟁력을 향상할 수 있음.
 - 러시아는 '북극항로 프로젝트'를 적극적으로 추진하고 있으며, 특히 블라디보스토크를 '컨테이너 환적을 위한 동부 운송 및 물류 허브'로 조성하고자 함.¹⁸⁾

석탄 한해 1천만 처리.

14) 华创证券(2023. 5. 20), 「不只是海参崴!一文读懂中俄远东合作」.

15) 中国日报(2019. 1. 29), 「珲春-扎鲁比诺-宁波内贸外运航线今年首航」.

16) 중앙일보(2023. 5. 15), 「中, 165년만에 블라디보스토크港 확보...北 나진항 대안 찾았다」.

17) 观察家网(2023. 5. 19), 「左千户: 海参崴成中国内贸跨境中转港, 实际意义遭舆论误解」.

- 중국의 러시아 항구 사용료에 대한 언급은 없으나, 사용료를 지불할 것으로 보임.¹⁹⁾

■ 또한 러시아는 러·우 전쟁으로 서방과의 경제 및 무역 거래가 차단되면서 서부 중심이었던 러시아의 물류망을 극동지역으로 재편하고, 중국과 더 긴밀한 정치·경제 관계를 유지하고자 함.²⁰⁾

- 그동안 러시아는 흑해의 노보로시스크항과 발트해의 상트페테르부르크항을 주로 사용했으나, 2022년 3월 이후 서부 무역로의 환적 화물이 제한되면서 철도 및 해상-철도 복합 운송을 선택하여 블라디보스토크항 등 극동 경로로 전환하여 사용하고 있음.

○ 2022년 러시아의 철도 화물 물동량은 전년대비 4% 감소했으나 극동지역은 7% 증가²¹⁾

- 블라디보스토크는 태평양 최대 항구와 러시아의 태평양함대 사령부가 있는 곳으로, 과거 러시아는 중국의 극동 세력 확장을 우려해 왔으나,²²⁾ 최근에는 중국과의 지정학적 협력을 통해 극동지역의 경제를 발전시켜 전쟁으로 인한 대내외 위기를 완화하고자 하고 있음.²³⁾

○ 러시아는 중국에 시베리아 전력 가스관 사업의 가속화를 약속하고 극동지역에 경제특구를 건설해 중국 투자자들에게 개방하고 세금 혜택을 주는 등의 극동개발 계획을 제시함.

- 중국은 러시아로부터 안정적인 에너지와 식량을 공급받고 러시아는 서방 제재로 인한 물자 부족 문제를 해결하기 위해 중국에서 각종 공산품을 수입하면서 양국의 정치·경제 관계가 더욱 긴밀해짐.

○ 2023년 3월 중·러 양국은 공동성명을 통해 '신시대 전면적 전략 협력 동반자 관계'의 심화를 강조하고, 긴밀한 국제협력을 강화하기로 함.

○ 2022년 12월 양국은 광물 에너지, 인프라, 농업, 자동차 제조 등 총투자 1,600억 달러 규모의 79개 주요 프로젝트의 협력 협정을 체결함.

■ 한편 과거 지린성은 북한 나진항을 내륙 중계항으로 사용하였으나, 한반도 정세의 변화에 따라 사용이 중단되면서 나진항을 대체하기 위한 블라디보스토크항의 중요성이 더욱 부각됨.²⁴⁾

- 중국은 북한과 합의하여 훈춘 취안허 검문소(圈河口岸)에서 나진항까지 고속도로를 건설하고, 2011년부터 나진항을 통해 동북의 석탄, 곡물, 목재 등을 자국 남부지역으로 운송함.²⁵⁾

○ 2010년 11월 북·중 양국은 「나선경제무역지구와 황금평·위화도 경제지구의 공동개발·관리」에 합의하였으며, 2012년 8월에는 「나선경제무역지구의 북중 공동개발 계획과 산업구 계획」을 체결하여 나진항 산업구 계획을 수립하여 추진하였음.²⁶⁾

18) KOTRA(2022), 「러시아의 북극항로 개발 동향과 계획」.

19) 南洋商报(2023. 6. 8), 「海参崴开放背后中俄关系微妙变化」.

20) 东方日报(2023. 5. 31), 「日德文：中俄远东港口合作仍存经济意涵」.

21) 물류신문(2023. 6. 16), 「전쟁으로 발 묶인 러시아 물류, 동쪽으로 활로 찾나?」.

22) 블라디보스토크는 청나라 때까지 중국의 영토였으나 1860년 베이징조약에 따라 러시아로 편입된 과거사가 있으며, 이후에도 중국과 영유권 분쟁이 있었음.

23) 观察者网(2023. 5. 26), 「原泉：俄乌军事冲突，让俄罗斯在远东开发问题上“想开了”」.

24) 凤凰网(2023. 5. 17), 「欣喜与狂喜之间是谨慎：海参崴内贸货物中转口岸意味着什么?」.

25) 중국 국무원은 2012년 「중국 두만강 지역(훈춘) 국제협력시범구 건설 지원에 관한 의견(关于支持中国图们江区域(珲春)国际合作示范区建设的若干意见)」을 발표, 취안허(圈河口岸)에서 나진항까지 고속도로 구축, 나진항과 자루비노항의 재건 및 확장 지원, 취안허-원정리 국경을 넘는 교각 건설, 훈춘 국제협력시범구의 대외통로 개발에 대해 명시.

- 그러나 2016년 북한의 핵실험과 UN 제재 강화로 인해 북·중 경제협력 프로젝트가 중단되었고, 2020년 코로나19 확산으로 북한과 중국의 국경이 폐쇄되면서 나진항 사용이 잠정적으로 중단됨.
- 지린성은 나진항 외에도 자루비노항, 슬라비안카항을 동해 출항로로 삼고자 했으나 모두 항구 규모가 작아 효율적으로 운영하기가 어려웠는데, 이에 반해 블라디보스토크는 러시아 극동의 최대 항구로서 기본 조건과 개발 여건이 우수함.

3. 평가 및 전망

■ 중국 동북지역의 국내 물류 이동 시 블라디보스토크항을 사용하는 것은 동북지역의 무역을 촉진하고 물류를 활성화하는 데 새로운 기회를 제공하고 경쟁력을 강화시킬 것임.

- 이번 합의는 중국의 동해 출로 확대라는 점에서 주목할 만하며, 동북에서 동남쪽으로의 물류가 용이해져 중국 동북지역의 무역을 촉진하고 낙후한 산업을 활성화하는 데 도움이 될 것임.
 - 석탄 등 광산자원, 자동차 산업에 필요한 철강 등 원자재, 수입에 의존했던 광물·합금 등의 운송비가 크게 절감될 것임.²⁷⁾
- 또한 입국항으로 추가된 저장성의 항구(저우산 용저우항, 자싱 자푸항)를 통해 지린성과 경제발전 지역인 창장 삼각주 지역과의 경제 교류와 공급망 연결을 강화할 수 있음.
 - 특히 지린성과 저장성은 2017년 국무원이 발표한 동북-동부지역의 협력 파트너로, ‘지린성의 제품·에너지·제조와 저장성의 시장·자본·기술 혁신’을 중점 협력과제로 강조해옴.²⁸⁾
- 한편 블라디보스토크항의 열악한 인프라와 낮은 화물 처리 효율로 인해 중계항 이용 효과가 반감될 것을 우려하는 시각도 있음.²⁹⁾

■ 러시아의 이번 블라디보스토크항 개방은 극동지역에 대한 전략 변화를 보여주는 사례로, 이를 바탕으로 향후 중·러 간 운송, 에너지, 곡물 분야 중심의 협력이 더욱 심화될 전망이다.

- 그동안 러시아는 극동지역의 발전과 개발을 적극 추진하면서도, 중국이 인구와 경제력을 바탕으로 경제적 지배권을 행사할 것이라는 반감을 가지고 있어 중국의 영향력 확대를 우려해옴.³⁰⁾
- 러시아는 이번 블라디보스토크 내륙 중계항의 이용 합의를 시작으로, 중국과의 전략적 협력을 강화하여 국제정세 변화에 대비하고자 하며, 향후 양국간 경제·군사·국제 문제 협력 강화에 도움이 될 것으로 기대하고 있음.³¹⁾

26) 新京报(2023. 5. 17), 「海参崴港成吉林内贸中转口岸, 带来哪些重大突破?」.

27) 财联社(2023. 5. 17), 「海参崴港成吉林内贸中转口岸 对东北经济影响几何?」.

28) 潮新闻(2023. 5. 16), 「潮声 | 海参崴中转吉林的内贸货物, 对浙江意味着什么?」.

29) SCMP(2023. 5. 19), “China’s use of Russian port to ship goods domestically is ‘symbolic’ of closer ties, but hurdles remain”; 东方日报(2023. 5. 31), 「日德文: 中俄远东港口合作的经济意涵」.

30) 연합뉴스(2019. 3. 24), 「“中 극동지역 투자 확대에 러시아 ‘옴짚’…반감 증폭”」.

31) 肖军·罗智权(2023. 6. 1), 「肖军·罗智权 | 俄罗斯向中国开放海参崴港口利弊分析与应对」.

- 2023년 3월 양국은 공동성명을 통해 항만 건설, 해상 및 육상 운송 협력 강화를 언급했으며, 5월에는 가스 협정과 곡물 프로젝트 추진을 가속할 것이라고 발표함.
- 중·러 양국은 2023년 1월 극동 경로를 통해 중국에 천연가스를 공급하는 극동 경로 가스관 건설에 관한 협정을 체결하였고, 5월 푸틴 대통령이 최종 승인하면서 가스관 건설을 본격화할 계획³²⁾
- 최근 푸틴 대통령은 우랄, 극동, 시베리아 지역의 곡물 생산량을 확대하고 중국으로의 곡물 수출을 확대하기 위해 '러시아-중국의 새로운 육로 곡물회랑(新陆路粮食走廊) 프로젝트'를 연구하도록 지시³³⁾
- 2023년 7월 제7회 중·러 엑스포는 러시아 예카테린부르크에서 개최될 예정이며, 9월에는 제8차 동방경제 포럼이 블라디보스토크에서 개최될 예정이며, 이를 통해 극동지역의 협력이 더욱 구체화될 전망³⁴⁾

■ 한편 블라디보스토크의 내륙 중계항 이용은 중국 국내 무역에 해당하여 대외무역에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 보이나, 향후 중계무역항으로 성장할 가능성을 배제할 수 없으므로 이에 대한 모니터링이 필요함.

- 중국 국내 물류에 블라디보스토크항을 중계항으로 이용함에 따라 중국 동남부에서 블라디보스토크까지의 해운 이용률 증가로 해상 운송비가 낮아져 중국의 대러 수출 시 운송비 절감 효과를 기대할 수 있음.
- 향후 러시아의 극동 및 북극항로 개발 추진으로 블라디보스토크가 홍콩·싱가포르와 같은 중계무역항이 될 경우 중·러 간 무역이 더욱 활발해지고, 중국 동북지역에서 한국, 일본, 동남아까지의 상품 수출이 증가할 가능성이 높음.³⁵⁾
- 이에 따라 장기적으로 부산항의 국제적인 지위와 물류 시장에 대한 영향을 모니터링할 필요가 있음. **KIEP**

32) 연합뉴스(2023. 6. 15), 「“푸틴, 가스 중국 공급협정 승인”...러 극동·중 동북 협력 속도.

33) 界面新闻(2023. 5. 11), 「普京下令研究增加俄部分地区粮食产量并加强对华出口.

34) 중·러는 「중·러 극동지역 협력발전 계획(2018~2024년)」에서 러시아의 '동방경제포럼'과 '중·러 엑스포'를 극동지역의 경제무역협력 공동 추진을 위한 중요한 플랫폼으로 활용할 것을 명시.

35) 第一财经(2023. 5. 19), 「吉林打通海参崴出海口:外贸企业能赚多少,还要考虑这些因素.