

제 3호 · 2015년 12월 30일

미래 전략 연구 본부 | 국제 물류 연구 실
총 괄 | 이성우 실장

KMI 극동러시아 동향 리'포'트



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

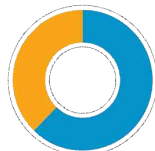
러시아 최대 물류기업 FESCO사의 생존전략

FESCO사 운영현황

- 러시아는 우크라이나 사태로 인한 루블화 평가절하 및 서방의 경제제재 등의 여파로 현재 경제 침체에 빠짐
 - 2015년 World Bank 기준 러시아 경제성장률이 전년대비 -2.9% 하락세를 기록하였으며, 러시아 연간 GDP성장률 또한 전년대비 -0.7% 감소함
 - 본 글은 이러한 국가 경제 위기 속에서 FESCO사가 세계적인 물류기업으로 성장할 수 있었던 전략에 대해 분석하고자 함
- 러시아 최대 물류기업인 FESCO사(Far Eastern Shipping Company Transportation Group, 이하 'FESCO')는 러시아 경제 침체 상황에서의 위기 대응 전략으로 복합물류시스템 운영에 초점을 맞춰 물류활성화를 방안을 펼치고 있음
 - FESCO는 물류시장 환경변화에 따라 지속적인 기업성장과 발전을 위한 '마스터 플랜'을 수립함
 - FESCO는 러시아와 아시아-유럽-미국을 연결하는 복합운송인 '글로벌 가치사슬' 구축을 위한 극동러시아와 발트해, 흑해 유역에 자사를 운영 중이며 해외 40개국에 30개의 협력 지사를 운영하고 있음
 - 또한 FESCO는 자사 소유의 철도, 선박 등 다양한 운송체제로 Door-to-door¹⁾ 물류시스템을 갖추고 있으며 경로관리, 통관수속, 보관, 추적, 병커링 등의 다양한 물류서비스를 제공함
- FESCO 화물 유형별 영업 수익 및 이익구조를 살펴보면 컨테이너가 각각 62.4%, 69.3%를 차지하고 있으며, 대부분의 성과는 극동러시아 지역에서 이뤄지고 있음²⁾

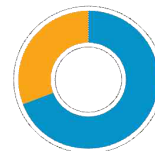
FESCO 화물 유형별 영업 수익 및 이익구조

영업수익구조



● 컨테이너 62.4% / ● 기타 37.6%

영업이익구조³⁾



● 컨테이너 69.3% / ● 기타 30.7%

자료: FESCO, <http://www.fesco.ru/en/investor/presentations/>, KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 16일)

1) 컨테이너 복합운송으로 출발지부터 목적지까지 일관하여 운송하는 서비스 방식

2) 2014년 기준 6만 1,343 TEU급 컨테이너를 3만 8,171개 취급 및 처리했음

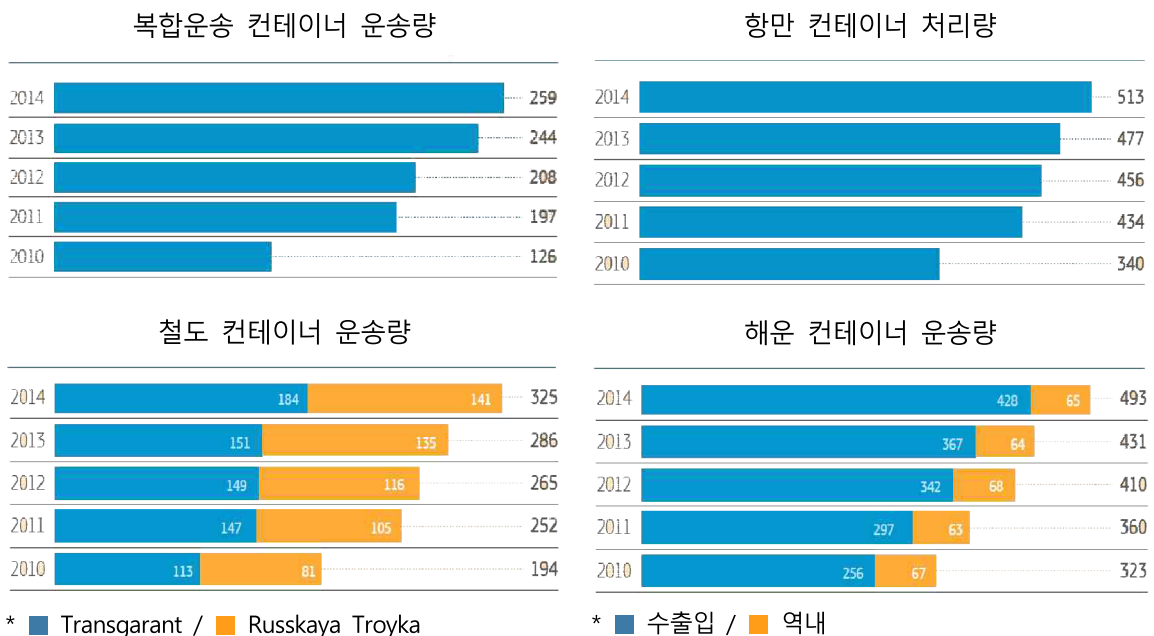
3) 영업이익(EBITDA): 세금·이자·감가상각 전 이익



- FESCO의 2010년부터 2014년까지 철도 및 해운·항만 형태의 복합운송 수단을 통한 컨테이너 운송량과 각각의 운송수단별 컨테이너 운송량, 항만 컨테이너 처리량이 지속적으로 증가함
- 2014년 기준 수출입 해운 컨테이너 처리량은 42만 8,137 TEU로 전년대비 16.6% 증가함
- FESCO는 2014년 역내무역의 시장우위를 달성하고자 6개의 아이스클래스(Ice Class) 화물 운송선을 추가 건조함⁴⁾
- 그 결과 국내 해운 컨테이너 운송량은 6만 5,187 TEU로 2014년 전년대비 1.9% 증가함⁵⁾

FESCO 연도별 컨테이너 운송량 및 처리량

단위: 1,000 TEU



자료: FESCO, <http://www.fesco.ru/en/investor/presentations/>, KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 16일)

FESCO 지분구조 및 소유회사

- FESCO의 현재 지분구조는 최대 주주인 Summa Group이 32.5%, 주요 주주인 GHP Group이 23.8%, TPG(Texas Pacific Group)가 17.4%, 기타 26.3%의 비율로 이뤄져있음
- FESCO 지배구조 중에는 지분 100% 소유의 자회사 Transgarant와 50% 소유의 합작회사 Russkaya Troyka 그리고 지분 24%를 소유하고 있는 TransContainer가 있음

4) 6개의 아이스클래스 화물운송선명은 Pevek, Posyet, Pioneer, Primorye, Novik, Navarin

5) 2013년에는 전년대비 5.9% 증가



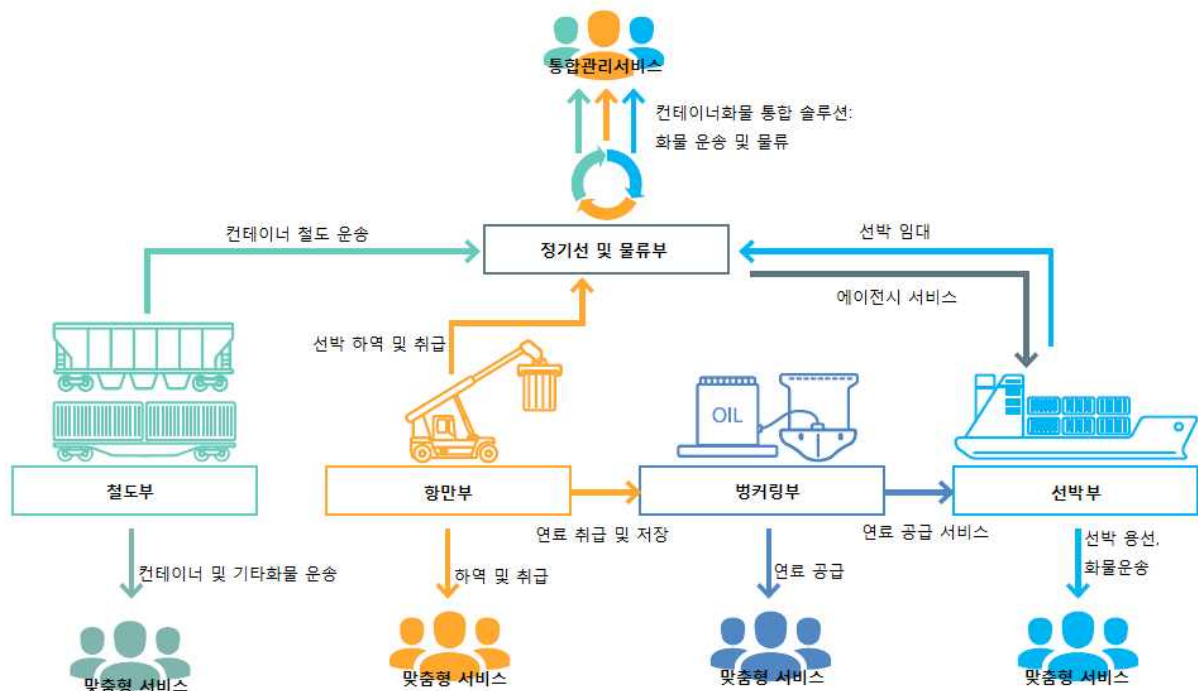
KMI 극동러시아 동향 리포트

- 2014년 12월 31일 기준 Transgarant는 1만 6,462대의 철도차량, Russkaya Troyka는 1,708개의 플랫폼을 운영하고 있음
- TransContainer는 하바롭스크, 노보시비르스크, 톰스크 지역에서 내륙 물류터미널과 첼라빈스크에서 자사소유의 철도 및 기차 정비소와 플랫폼을 운영 중임
- 이외의 FESCO 계열사로는 Dalrefrans가 있으며 Dalrefrans는 극동러시아에서 유일하게 냉동화물 전용터미널을 운영하고 있음

FESCO 부서별 역할

- FESCO는 각 부서간 통합 관리를 통해 복합물류시스템의 안정적인 조직체계를 갖추고 있어 다양한 물류분야에서 이윤을 창출하며 영향력을 행사하고 있음
- 부서는 다음 그림과 같이 물류·철도·항만·병커링·선박 5개 부서로 구성되어 맞춤형서비스로 운영되고 있으며 모스크바 총괄부가 나머지 모든 부서를 관할하고 있음
- 부서 내에서는 다양한 사업부를 이루고 있으며 운영전략, 사업계획, 재정설계에 관한 전반적인 협조를 담당하고 있음

FESCO 부서별 업무분장과 상호관계



자료: FESCO, <http://www.fesco.ru/en/investor/corporategovernance/>, KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 16일)



- FESCO의 부서별 2014년 수익률은 물류 부문이 49%로 가장 높았고 이후 벙커링 17%, 항만 15%, 철도 15%, 선박 6% 순으로 나타남⁶⁾

(1) 물류부

- FESCO 물류부는 모든 하위 부서를 통합하여 관리 및 운영하는 가장 핵심 역할을 담당함
 - 물류부의 해상·육상 수출입 노선과 각 부서별로 연계되는 복합물류시스템의 발전은 러시아-아시아간 무역 증가와 더불어 높은 성장률을 달성하고 있음
 - FESCO 복합운송은 철도노선과 항로가 연결되며, 이에 따라 복합운송량은 2014년 기준 24만 8,621 TEU로 전년대비 6.2% 증가함
 - 목적지별 해운 컨테이너 화물 운송률은 중국이 38%로 가장 높았으며 다음으로 유럽 23%, 한국 20%, 국내 13%, 기타 6% 순의 비율임
- 물류부 내의 해운사업부는 극동러시아, 아시아, 유럽, 북아메리카를 잇는 일정한 항로를 따라 주로 컨테이너 운송을 하고 있음
 - 해운 컨테이너 수는 2013년 1,139개에서 2014년 1,229개로 증가함
 - 해운 컨테이너 처리량 기준으로 아시아와 극동러시아간 항로상 점유율 43%를 차지함
- 물류부는 2014년 블라디보스토크와 타쉬켄트간 새로운 컨테이너 열차노선을 확대함
 - 신규 화물열차 적재량은 150 TEU로 주로 전자제품, 자동차부품, 건설자재 및 장비 등을 운송함
- 물류부는 주로 중대형 산업기업인 ILIM TRADING, SIBUR HOLDING, ZVEZDA TRADE KFT, LESRESURS, ROSPLAST, LESOSIBIRSKY LDK No.1, LENTA, FIX PRICE, GALACENTRE, KARI, SIMA-LAND와 협력관계를 맺고 있으며, 이들 기업들과의 거래 매출은 약 8%를 차지함

(2) 벙커링부

- FESCO는 사업 다각화를 추구하고자 2013년부터 블라디보스토크 항에서 별도 사업인 벙커링을 시작함
 - 자회사의 벙커링부 운영을 통해 모든 타사 선박과 블라디보스토크, 보스토치니, 나호트카, 코즈미노 항을 포함한 극동러시아 지역의 항만들에 연료공급 서비스를 제공하고 있음
 - 또한 FESCO 지분이 해당되는 모든 기업 및 운영부서에 독립적인 연료공급 서비스가 가능해짐

6) FESCO, <http://www.fesco.ru/investor/presentations/> (검색일: 2015년 12월 16일)



- 벙커링부는 러시아에서 생산된 석유제품을 구매하여, 자사의 육상·해상 운송노선을 통해 극동지역에 제공하고 유조선에 연료를 공급하는 시스템으로 이뤄져 있음
 - ARGUS 미디어에 따르면 FESCO 벙커링부는 2014년 기준 러시아 전체 지역에서 2번째로 큰 석유 공급업체였음⁷⁾
 - 정유공장에서 나오는 석유제품은 블라디보스토크항을 기항지로 삼고 있으며, 벙커링부 터미널의 연간 석유제품 처리량은 48만 톤임
 - 벙커링부는 정기 용선 계약에 따라 5대의 탱커를 운영하고 있음
 - 3대의 탱커 하중은 4만 7,000톤이며 나머지 탱커들의 하중은 9,200톤, 1만 900톤임
- 바이어로는 Maersk, CMA CGM, MSC, COSCO 업체가 있으며, 일반적으로 벙커링 석유 구매에서 배달까지는 30-35일 정도의 시간이 소요됨⁸⁾

항만 및 선박	철도 및 물류	컨테이너
		

자료: vesseltracker.com⁹⁾

(3) 철도부

- 2014년 러시아 철도 운송시장의 약세로 FESCO 철도부의 화물처리량은 2,000만 톤을 기록해 전년대비 -1.5% 감소한 반면, 운송량은 329억 톤-킬로를 기록해 1.9% 성장했음
 - 철도부 내의 컨테이너 사업은 전년대비 시장기대치를 상회한 13.8%의 성장세 나타냄
 - 주요 성장 요인으로는 플랫폼 확장과 복합물류시스템의 효과가 나타난 것으로 예상됨
- FESCO는 자회사 Transgarant와 합작회사 Russkaya Troyka를 통해 러시아의 주요 철도 운영을 도맡고 있으며, 러시아 내에서 철도 플랫폼이 가장 많은 3곳의 기업 중 한곳임
 - 주요 운송 품목은 석탄, 철, 광석, 건축자재, 컨테이너임

7) ARGUS, <http://argus.ru/Transportation/Argus-Neftetransport> (검색일: 2015년 12월 24일)

8) FESCO, <http://www.fesco.ru/investor/presentations/> (검색일: 2015년 12월 16일)

9) 이어서 fesco.ru, 1prime.ru (검색일: 2015년 12월 22일)



- FESCO 철도부는 러시아 지역 내에 자사 내륙 컨테이너 터미널을 가치사슬로 운영 중이며, 물류부와 연계한 복합운송을 위해 모스크바-노보시비르스크-하바롭스크-예카테린부르크-블라디보스토크 지역을 연결하는 컨테이너 정기운송시스템을 구축하고 있음
- 철도부는 주로 외국계 대형 기업인 UMMC, SUEK, Arcelor Mittal Krivoy Rog(Ukraine), Rail Pro Forwarding, United Grain Company, Mondi SLPK와 협력관계를 맺고 있으며, 이들 기업과의 거래 매출은 전체 철도 사업부문 매출의 약 25%를 차지함¹⁰⁾

(4) 선박부

- FESCO 선박부는 자사 소유의 컨테이너선, Ro-Ro선, 쇄빙선 등 다양한 선박 운영을 통해 전략적인 컨테이너 사업 지원 및 개발에 초점을 맞추고 있음
 - 선박부는 2014년 12월 31일 기준으로 총 29만 1,804 DWT 용량의 선박 26대를 운영하고 있음
 - 선박 종류로는 컨테이너선 12대, 목재운반선 1대, Ro-Ro선 2대, 벌크선 2대, Sokol-type 다목적선 4대, 쇄빙수송선 4대, 쇄빙선 1대로 구성되어 있음
 - 4대의 쇄빙수송선의 경우는 장기임대 계약을 맺어 운영 중이며, 임대기간은 2004년부터 시작해 2016년 계약 만료 예정임
 - 임대한 쇄빙선의 총용량은 약 2만1,435 DWT이며 연중무휴로 운영 중임
- 선박부는 자사의 복합물류시스템을 통해 제3국에 직항노선을 운영하고 있음
 - 정기선 및 물류부의 전용선으로는 아시아-태평양 지역에 정기노선을 취항하고 있음
- 선박부는 외국계 기업인 Exxon Neftegas, Arcadia Pte Ltd., Karmorneftegas, Pacific Int. Singapore, MSC Geneva와 협력관계를 맺고 있으며, 이들 기업과의 거래 매출은 전체 선박 사업부문 매출의 약 27%를 차지함

(5) 항만부

- FESCO 항만부 소유의 2014년 블라디보스토크항 컨테이너 처리량은 51만 3,481 TEU로 전년대비 7.7% 증가하였으며, 벌크 및 일반화물 물동량도 루블화 평가절하에도 불구하고 수출량이 229만 7,000 톤으로 전년대비 16.7% 증가함
 - 철, 비철금속, 화학제품, 목재 품목이 주요 성장 처리화물인 반면 자동차 처리량은 7만 324 대로 전년대비 24.3% 급감함

10) FESCO, <http://www.fesco.ru/investor/presentations/> (검색일: 2015년 12월 16일)

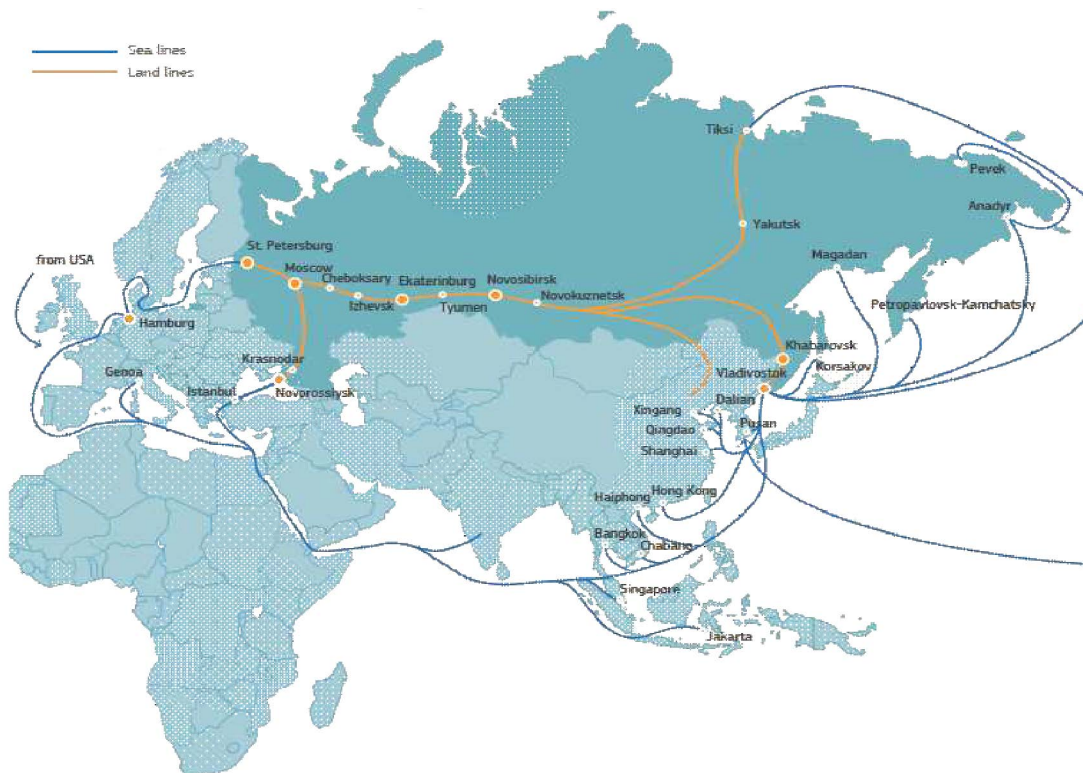


- 블라디보스토크항은 외국계 대형 기업인 Maersk, 현대상선, Transit, TELS, CMA-CGM 과의 긴밀한 협력관계를 유지하고 있으며, 이들 기업과의 거래 매출은 전체 항만 사업부문 매출의 약 23%를 차지함

FESCO의 극동러시아 사업현황 및 전망

- 연안무역 감소로 인한 러시아 전체 물류시장 침체에도 불구하고 극동러시아는 철도 및 항만의 화물, 컨테이너 운송 성장률이 지속되고 있음
- 2014년 기준 극동러시아 항만 내 컨테이너 처리증가율은 전년대비 3.4%로 증가함
- 러시아 주요 컨테이너항으로는 상트페테르부르크항, 우르트루가항, 노보로시스크항, 블라디보스토크항, 보스토치니항이 있으며, 블라디보스토크항과 보스토치니항은 극동러시아에서 가장 큰 컨테이너항 두 곳임¹¹⁾

FESCO 해상·육상 수출입 노선



자료: FESCO, <http://www.fesco.ru/en/clients/container/line/> KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 16일)

11) 이외에 극동러시아 코르사코프(Korsakov)항, 나흐트카(Nakhodka)항, 페트로파블롭스크-캄차트카(Petropavlovsk-Kamchatsky)항에서도 소량의 컨테이너 화물을 처리하고 있음



- FESCO는 극동러시아 최대 컨테이너항 두 곳 중 블라디보스토크항에 대해 100%의 지분 소유권을 가지고 있으며, 블라디보스토크항은 극동러시아와 동북아간 컨테이너 물류 흐름에 중요한 역할을 하고 있음
- 블라디보스토크항은 연간 3억 8,500만 톤의 화물 및 석유제품 수용력을 갖추고 있으며, 15만 대의 운송수단을 보유하고 있고, 60만 TEU 이상의 컨테이너 처리가 가능함
- 2014년 블라디보스토크항은 극동러시아 전체 컨테이너 시장점유율 중 32%를 차지하였으며 수입 컨테이너 취급 시장점유율은 40%를 차지함

극동러시아 주요 항만 지분 및 소유구조

항만 (주요 처리화물)	지분 및 소유구조	
	2001	2012
보스토치니항 (석탄 금속 컨테이너 목재 장비 비료)	Severstaltrans – 60%	Eastern Stevedoring Holdings Limited – 74.57%, 정부 – 19.9%
블라디보스토크항 (금속 목재 곡물 석유 컨테이너 석탄)	Magnitogorsk Iron과 Steel Works – 26%, Port-Ativ – 25.5%, 정부 – 20%	FESCO – 100%
나호트카항 (금속 곡물 목재)	Evrast – 60%	Evrast – 100%
바니노항 (석탄 목재 컨테이너 금속 기계)	정부 – 73%	Cyprus companies – 47.35%, Titan – 25%, Mecheltrans – 23%
포시에트항 (석탄 컨테이너)	MDM그룹 – 49%	Mechel – 100%

자료: IA REGNUM, <http://regnum.ru/analytics/economy.html>, KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 10일)

- 블라디보스토크항은 FESCO 물류부의 복합물류시스템 관리 하에 국내 및 해외 직항노선 서비스를 운영하고 있으며, 이는 2014년 물류 부문 매출의 25%를 차지함
- FESCO는 1991년부터 현대상선과 한려간 컨테이너선 정기 항로를 공동 운항하는 등의 협력관계를 유지하고 있음
- FESCO의 해상·육상 수출입 노선으로는 아래 표에서와 같이 총 26개의 노선이 있는데, 이중 동북아 주요 국제항로는 중국직항로(FCDL), 한국직항로(KSDL), 일본항로(JTSL)가 있음



FESCO 해상·육상 수출입 노선 명칭

노선	약자 및 명칭(영문)	국가
동부-서부-동부 지역		
· 수출입 해운 컨테이너 라인		
중국 직항 노선	FCDL (FESCO China Direct Line)	중국-러시아
한국 직항 노선	KSDL (Korea Soviet Direct Line)	한국-러시아
일본 시베리아횡단 노선	JTSL (Japan Trans-Siberian Line)	일본-러시아
코르사코프 사할린 노선	FKSL (FESKO Korsakov Sakhalin Line)	한국-러시아(코르사코프)
태평양 노선	FPL (FESCO Pacific Line)	미국-러시아
· Ro-Ro 라인		
FESCO Ro-Ro 노선	FESCO ro-ro line	일본/중국-러시아
· Ro-Ro 라인(러시아 내)		
틱시 직항 노선	FTDL (FESCO Tiksi Direct Line)	블라디보스토크-틱시
마가단 노선	FML (FESCO Magadan Line)	블라디보스토크/바스토치니-마가단
페트로-캄차트카 노선	FPKL (FESCO Petropavlovsk-Kamchatsky Line)	블라디보스토크-페트로파블롭스크 캄차트카
코르사코프 직항 노선	FKDL (FESCO Korsakov Direct Line)	블라디보스토크-코르사코프
아나디리 직항 노선	FADL (FESCO Anadyr Direct Line)	블라디보스토크-아나디리
· 철도(러시아 내)		
발트해 운행 노선	FBS (FESCO Baltic Shuttle)	블라디보스토크-상트페테르부르크
모스크바 운행 노선	FMS (FESCO Moscow Shuttle)	블라디보스토크-모스크바
시베리아 운행 노선	FSS (FESCO Siberian Shuttle)	블라디보스토크-노보시비르스크
우랄 운행 노선	FUS (FESCO Ural Shuttle)	블라디보스토크-예카테린부르크
모스크바 동부 운행 노선	FMSe (FESCO Moscow Shuttle eastbound)	모스크바-블라디보스토크
아무르 운행 노선	FAS (FESCO Amur Shuttle)	모스크바-하바롭스크
오비 운행 노선	FOS (FESCO Ob Shuttle)	모스크바-노보시비르스크
시베리아 동부 운행 노선	FSSe (FESCO Siberian Shuttle eastbound)	노보시비르스크-블라디보스토크
발트해 연안 (해운 컨테이너 라인)		
발토리엔트 노선	FBOL (FESCO Baltorient Line)	동남아-러시아<상트페테르부르크, 유럽 경유>
ESF 노선	FESF (FESCO ESF Service)	유럽-상트페테르부르크
USEC-상트페테르 노선	USEC to St Peter	미동부해안-상트페테르부르크
화물/컨테이너 전용 편성 열차		
열차 전용 노선(Block train)	발트3국-<경유>-유럽-카자흐스탄-중앙아시아/아프가니스탄/중국	
흑해 연안		
흑해 운행 노선	FBSS (FESCO Black Sea Shuttle)	유럽-지중해-아태지역-러시아<터키경유>
USEC-노보로시스크 노선	USEC to Novorossiysk	미동부해안-노보로시스크
냉장화물 운송		
달레프트란스 노선	Dalreftrans	냉장화물 전용 국내/수출입/운송 노선

자료: FESCO, <http://www.fesco.ru/en/clients/container/line/> KMI 재구성 (검색일: 2015년 12월 16일)



- FESCO는 극동러시아의 물류 활성화 방안과 새로운 기회를 모색하기 위해 최근 두 척의 컨테이너선을 인수하였으며 항만 처리량 증대를 위한 컨테이너선 대형화를 꾸준히 진행해 오고 있음
- 기업의 중단기 전략으로는 자본지출을 줄이고 장기적으로는 건화물 처리 인프라 구축에 투자할 계획임
- 이러한 전략실행과 복합물류시스템을 바탕으로 FESCO는 향후 3PL물류¹²⁾, 창고 서비스 그리고 컨테이너 터미널 적재 및 처리 향상을 통해 극동러시아 물류시장의 선두기업으로 성장할 전망이다

황윤희 연구원

051-797-4786, hwangyh@kmi.re.kr

12) Third Party Logistics의 약자로서 물류비용 절감을 위해 물류를 생산자와 판매자 이외에 제3자를 통해 처리하는 것

2015년 11월까지 보스토치니항 물동량 2.6% 증가

- 보스토치니항만회사(JSC "Vostochny Port")¹³⁾의 물동량이 2015년 11월까지 2,083만 톤으로 전년대비 2.6% 증가함
 - 11월에만 186만 톤의 석탄이 처리되었으며, 이는 보스토치니항의 최고 처리량으로 기록되었음
- 특히 11월에 보스토치니항만회사의 범용 환적 복합단지에서 처리된 물동량은 464톤으로 전년대비 같은 기간보다 35.4%가 증가함
 - 이러한 결과는 창고물류의 새로운 계획과 현대화 프로그램 하에 계획된 전문화된 장비 사용 덕분에 가능케 됨
- 석탄전용터미널에서 처리된 석탄은 140만 톤임
- 보스토치니항만회사에는 두 개의 환적 복합단지가 있음
 - 첫 번째 단지는 컨베이어 장비 시스템과 철도 환적이 가능한 연해주에서 유일한 석탄전용터미널로 자동화 수준이 98.9%에 달하며 연간처리량은 1,420만 톤임
 - 두 번째 단지는 범용 환적 복합단지로 석탄 그랩 크레인(coal handling grab)으로 특화되었으며, 연간처리량은 300만 톤임
- 주요 처리 화물은 쿠즈바스산(Kuzbas 또는 Kuznet's coal Basin) 석탄임
 - 2014년 보스토치니항만회사 전체 처리물동량 중 98%가 수출용 석탄이었음
 - 보스토치니항을 통한 러시아산 석탄 수출은 지속적으로 증대할 것으로 예상됨

보스토치니항 범용 환적 콤플렉스



자료 : www.portnews.ru

보스토치니항 평면도



자료 : Vostochny port company

자료 : <http://portnews.ru/news/211402/> 2015.12.11 (검색일: 2015년 12월 15일)

이하림 연구원

051-797-4758, harimyj@kmi.re.kr

13) 보스토치니항에는 8개의 운영사가 있으며, 보스토치니항사는 그 중 1개 운영사로 석탄을 주로 취급하고 있으며 보스토치니항만회사가 운영사 중 규모가 큼



2015년 1-11월 러시아 항만물동량 전년대비 3% 증가

- 금년 11개월 동안 러시아 전체 항만물동량은 6억 890만 톤으로 전년 동기대비 6% 증가함
- 건조액체·특수화물로 나뉘는 적재화물에 따라, 러시아 항만의 건화물 처리량은 2억 7,600만 톤으로 전년대비 1.1% 증가함
 - 증가한 품목별로는 석탄 1억1,210만 톤(+4.5%), 곡물 2,700만 톤(+1.9%), 금속 2,440만 톤(+13.9%), 유기질비료 1,450만 톤(+6.7%), 광석 620만 톤(+7.7%), 목재 450만 톤(+10.2%), 비철금속 330만 톤(+12.4%)을 기록하였으며, 페리션 처리량은 1,470만 톤으로 약 1.5배 증가한 항차수를 기록함
 - 감소한 품목으로는 컨테이너화물 처리량이 3660만 톤으로 작년과 비교하여 -15.2% 감소하였으며, 고철 380만 톤(-12.6%), 냉동화물 280만 톤(-14.4%)을 기록함¹⁴⁾
- 액체화물 처리량은 3억 3,290만 톤으로 전년대비 4.6% 증가함
 - 품목별로는 석유 1억 8,500만 톤(+4.6%), 석유제품 1억 3,310만 톤(+2.4%), 천연가스 1,170만 톤(+5.1%)으로 전반적으로 증가세를 나타냄
 - 수출입화물 중 수출화물은 4억 8,810만 톤, 수입화물은 3,040만 톤으로 각각 5.5% 증가, 24.4% 대폭 감소한 반면 연안화물¹⁵⁾은 4,650만 톤으로 3.8% 증가함
- 러시아 지역과 접경한 연안으로는 대양(大洋)인 북극해, 태평양(극동러시아 근해)과 내해(內海)인 발트해, 흑해-아조프해, 카스피해가 있음
- 북극해 연안 항만터미널의 화물 처리량은 3,250만 톤으로 전년 동기대비 -0.4% 감소함
 - 건화물은 2,280만 톤(-3.2%), 액체화물은 970만 톤(+7.5%)을 기록함
 - 항만별 물동량으로는 무르만스크항 2,010만 톤(-1.1%), 아르한겔스크항 360만 톤(-7.2%), 바란데이항 600만 톤(+10.5%)을 기록함
- 발트해 연안 항만터미널의 화물 물동량은 2억 1,070만 톤으로 전년 동기대비 1.9% 증가함
 - 건화물은 8,000만 톤(-3.1%), 액체화물은 1억 3,080만 톤(+5.3%)을 기록함
 - 항만별 물동량으로는 우스트루가항 8,050만 톤(+15.7%), 프리모르스크항 5,430만 톤(+7.9%), 상트페테르부르크항 4,710만 톤(-16.7%), 비소츠크항 1,600만 톤(-1.4%), 칼리닌 그라드항 1,160만 톤(-8.9%)을 기록함

14) <http://portnews.ru/news/211291/> (검색일: 2015년 12월 9일)

15) 한국가의 항구간 화물·여객 등의 운송을 연안무역 또는 카보타주(cabotage)라고 함



- 흑해-아조프해 연안 항만터미널의 화물 물동량은 2억370만 톤으로 전년 동기대비 4.4% 증가함
 - 건화물은 8,090만 톤(+9.2%), 액체화물은 1억 2,280만 톤(+1.5%)을 기록함
 - 항만별 물동량으로는 노보시비르스크항 1억 1,620만 톤(+3.7%), 투압세항 2,320만 톤(+13.0%), 타만항 1,070만 톤(+14.8%), 로스토프항 1,050만 톤(+9.4%), 아조프항 630만 톤(+1.7%), 템류크항 230만 톤(+25.9%) 증가한 반면, 카프카즈항 1,980만 톤(-21.6%), 예이스크항 350만 톤(-5.9%)으로 감소함
 - 2014년 3월 크림반도가 러시아로 합병됨에 따라 항만물동량은 크림항 840만 톤, 케르치항 690만 톤을 기록함
- 카스피해 연안 항만터미널의 화물 물동량은 620만 톤으로 전년 동기대비 -14.4% 감소함
 - 건화물은 280만 톤(-10.2%), 액체화물은 340만 톤(-17.7%)을 기록함
 - 항만별 물동량으로는 마하츠킨항 360만 톤으로 -21.9% 감소하였으며, 올라항은 15.8%, 또한, 아스트라한항의 물동량은 240만 톤으로 작년 상반기와 비슷한 수준에 머무름
- 극동러시아 연안 항만터미널의 화물 물동량은 1억5,590만 톤으로 전년 동기대비 4.1% 증가함
 - 건화물은 8,950만 톤(-0.3%), 액체화물은 6,640만 톤(+11.4%)을 기록함
 - 항만별 물동량으로는 바니노항 2,440만 톤(+1.4%), 나호트카항 1,940만 톤(+0.6%)을 기록하였으며 데카스트리항의 물동량은 950만 톤으로 작년보다 29.5% 대폭 증가함
 - 반면, 프리고로드노예항은 1,450만 톤(-0.5%), 블라디보스토크항 1,180만 톤(-17.4%), 포시에트항은 589만 톤(-5.8%)을 기록함

자료 : <http://portnews.ru/> 2015.12.09 (검색일: 2015년 12월 9일)

황윤희 연구원

051-797-4786, hwangyh@kmi.re.kr



캄차트카 선도개발구역의 프로젝트 예산 확정

- 2015년 12월 캄차트카 선도개발구역의 18개 프로젝트에 대한 예산이 정해짐
 - 극동개발부는 캄차트카 선도개발구역 인프라 개발 및 사업 프로젝트 등을 위해 앞으로 약 340억 루블이 투자 될 것으로 발표함
 - 총 18개 프로젝트 중 11개의 프로젝트에 약 180억 루블이 투자되며, 나머지 약 160억 루블은 7개의 프로젝트에 투입됨
 - 연방예산은 약 57억 루블이 투입될 것이며, 이 중 약 29억은 페트로파브롭스크항 접안시설 및 항만 현대화 재건사업 등에 투자될 계획임
 - 나머지 연방예산 약 28억 루블은 360헥타르에 달하는 관광 휴양지인 파라툰카 지역의 상하수도 처리시설 등에 투자될 계획임
 - 지방정부에서는 선도개발지역의 에너지 및 교통 인프라 구축 등에 약 27억 루블을 투입할 것으로 발표함
- 캄차트카는 2015년 8월 러시아 총리 드미트리 메드베데프에 의해 선도개발구역으로 지정되었으며, 캄차트카 선도개발구역의 인프라 건설을 2016년에 시작될 계획임
 - 본 발표에서 예산이 투입될 부문을 살펴본 바, 캄차트카에서 관광 산업뿐만 아니라 항만 재건사업 등을 통해 운송 및 물류산업 또한 활성화 할 것으로 전망됨

캄차트카 선도개발구역 프로젝트 예산

단위 : 루블, 원

구분	루블화	원화	비고
18개 프로젝트 예산	340억	5,644억	-
11개 프로젝트 예산	180억	2,988억	-
7개 프로젝트 예산	160억	2,656억	-
연방예산	57억	946억 2,000만	페트로파브롭스크 항, 파라툰카 지역 개발
지방정부예산	27억	448억 2,000만	선도개발구역 에너지 및 교통인프라 구축

자료 : 2015년 12월 20일 환율기준, 1RUB = 16.60원, 하나은행, www.hanabank.com (검색일: 2015년 12월 20일)

자료 : <http://minvostokrazvitia.ru>, 2015.12.15 (검색일: 2015년 12월 17일)

김은미 연구원

051-797-4778, usea1004@kmi.re.kr