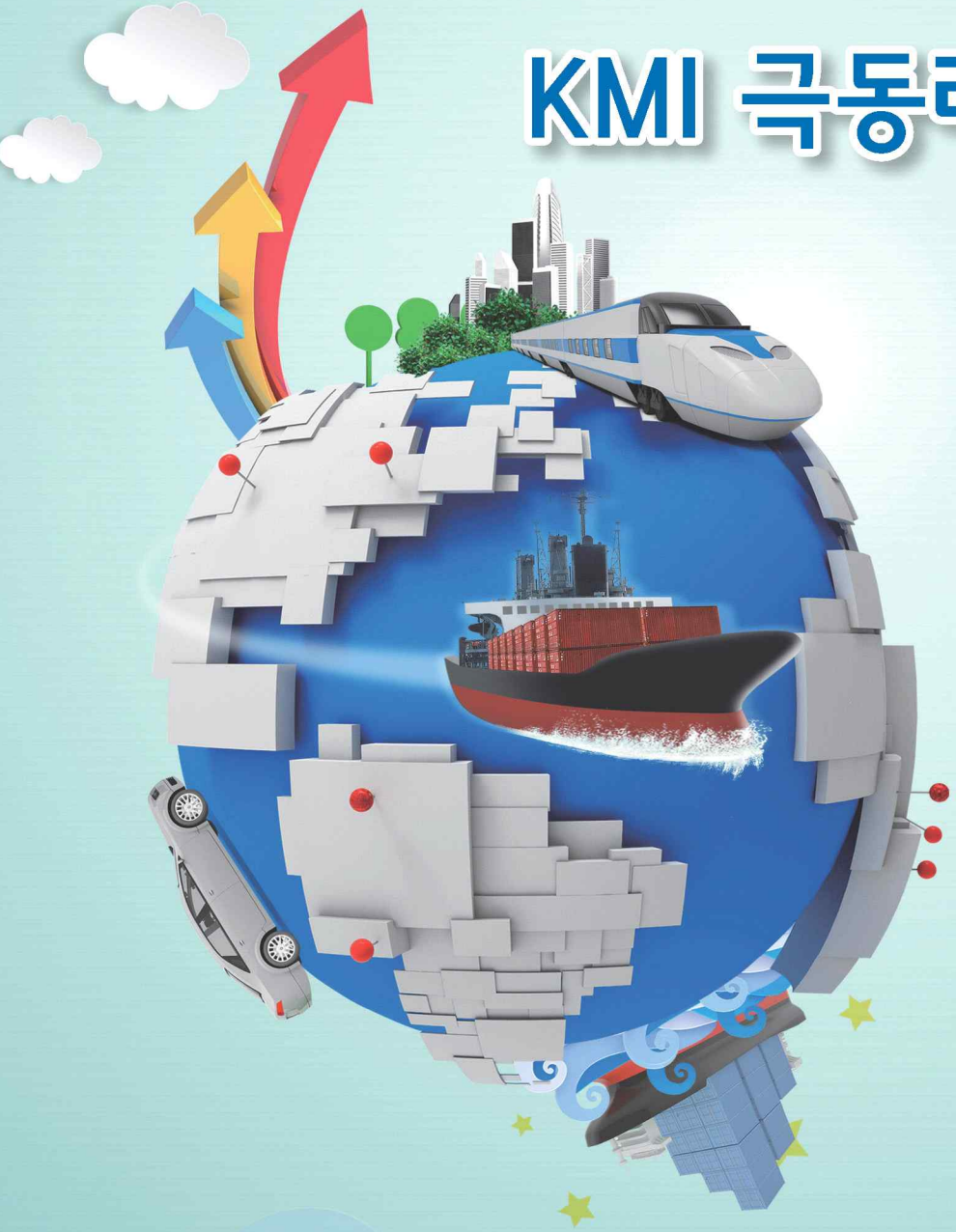
www.kmi.re.kr

제36호·2017년 5월 10일

항만·물류연구본부 | 국제물류연구실
총괄·감수 | 이 성 우 본부장

KMI 극동러시아 동향 리포트



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

물류이슈

극동러시아 항만 개발투자, 일부사업 독자추진 전환 조짐

○ 극동러시아 항만 개발계획이 수년간 차질을 빚고 있음에도 자루비노항, 블라디보스토크항, 보스토치니항 등을 중심으로 일부 항만 인프라 개발계획이 진전될 조짐을 보임

- 극동러시아 항만개발은 2012년 9월 러시아가 수립한 「러시아 항만인프라 개발 전략 2030」(이하 '전략 2030')에 따라 추진되어 왔음
- 동 전략은 러시아 국영 FSUE 로스모포트(Rosmorport)에 의해 입안된 것이며, 동 기업은 항만 개발전략 수립 및 운영계획 수립을 전담함
- 전략 2030은 2016년 2월 새롭게 수정되었으며, 러시아는 동 전략에 따라 극동러시아 항만 개발을 위한 투자유치 등의 노력을 기울여옴

<극동러시아 항만개발 계획상 주요 사업>

구분	주요 내용
포시에트	- 사업 내용: 항만 하역능력 제고 - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 JSC 포시에트사업항 - 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 로스모포트 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 로스모포트 및 JSC 보스토치니항 - 수행 기간: 2014~2019 - 계획 목표: 연간 1천720만 톤 처리
	- 사업 내용: 보스토크만 엘리자로프 석유화학 터미널 - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 LLC 동방석유가스회사 - 수행 기간: 2014~2030 - 계획 목표: 연간 1천725만 톤 처리
자루비노	- 사업 내용: 환적 터미널 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 GC 숨마, JSC OZK - 수행 기간: 2015~2025 - 계획 목표: 연간 4천240만 톤 처리 * 이밖에 연간 5백만 톤 처리 능력의 곡물터미널 건설 계획도 있음

무츠카 석탄항	- 사업 내용: 하바롭스크 무케만 석탄 환적 터미널 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 LLC 사하트란스 - 수행 기간: 2012~2021 - 계획 목표: 연간 2천400만 톤 처리
페트로파블롭스크-캄차스키	- 사업 내용: 시설 개선(내진 설계 포함) - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 LLC 모르스코이 트란스포트니 터미널 - 수행 기간: 2016~2020 - 계획 목표: 연간 68만 톤 처리
바니노	- 바니노만 알루미늄 환적 단지 건설 - 주요 사업자: FSUE 로스모포트 및 LLC 프리칼(GK Rusal) - 수행 기간: 2017~2020 - 계획 목표: 연간 3백만 톤 처리
나홋카	- 사업 내용: 보스토크만 엘리자로프곳 석유 전용 터미널 건설 - 계획 목표: 연간 3천만 톤 처리

자료: http://www.rosmorport.com/investlist.html 및 http://www.jp-ru.org/data/rosmorport.pdf

○ 극동 러시아 지역 항만은 포시에트, 자루비노, 블라디보스토크, 나홋카, 보스토치니가 5대 항만으로 꼽히고 있으며, 러시아는 2015년 9월 제1차 동방경제포럼(EEF)을 계기로 동 항만에 대한 개발에 박차를 가해왔음

- 푸틴 대통령이 동 포럼에 참석하여 아시아 지역 국가들의 대 극동러시아 항만 인프라 투자를 직접 호소함
- 특히 동년 중국의 일대일로 구상의 하위 계획인 중-몽-러 경제회랑 건설이 공표되면서 이 계획의 핵심인 프리모리예1 교통물류 회랑(하얼빈-수이펀허-블라디보스토크/나홋카/보스토치니) 및 프리모리예2 교통물류 회랑(창춘-훈춘-포시에트/자루비노) 건설이 중러간 협력의 핵심으로 떠오르면서 재부각됨

극동러시아 항만 인프라 개발이 부진한 가운데, 최근 나홋카항은 서방 투자사에 매각됨

○ 최근 영국 기반 국제투자 회사 Greenlease사의 계열사인 Lanebrook Limited는 러시아 에브라즈(Evraz) 소유 나홋카항 선박내하역 회사를 3억5,440만 달러에 사들임

- 동 회사(에브라즈나홋카무역항)는 러시아 극동 최대의 선박내하역 회사로 주로 석탄과 바나듐 등을 취급함
- 상기 계약을 통해 Lanebrook Limited는 향후 5년간 에브라즈나홋카무역항의 물동량 및 하역 요금을 적용받게 됨
- 에브라즈는 제철업을 광업 및 자원수송과 연계한 일관 제철기업으로 지난 수년간 세계 철강 가격 하락에 의한 수익 감소 등에 시달려 왔으며, 금번 기업 매각은 부채 축소의 일환인 것으로 알려짐

- 나호트카항은 극동 러시아 5대 항만의 하나로서 중러가 주목하고 있는 프리모리예-2 회랑(중국의 '투먼 회랑')의 러시아측 끝단임
- - 나호트카항은 2016년 12월 말 기준으로 1천만 톤의 화물 처리 능력을 보였으며, 시베리아 횡단철도(TSR)를 이용해 아시아-유럽간 화물 운송을 지원하고 있음

자루비노항 곡물 터미널 건설계획, 자체 추진 사업으로 재시동

ㅇ 러시아 정부는 2017년 1월, 러시아 연방의 지역계획에 자루비노항 곡물 전용 터미널 사업을 포함시킴

- 동 계획은 연간 1천만 톤 처리 능력의 곡물 터미널을 자루비노항에 건설하는 것을 주요 내용으로 하며, 1단계 목표는 3백50만 톤의 처리 능력을 확보하는 것임[1)]

  * 이 외에 1단계 계획은 90만 TEU 능력의 컨테이너 터미널, 150만 톤 처리능력의 벙커링 터미널 건설을 포함함

- 동 계획은 극동지역에서 생산되는 곡물의 처리 및 중국 동북 지역 농산물의 통과항으로 이용하는 것을 주요목표로 하며, 총 소요 예산은 2천억 루블로 전망[2)]

ㅇ 자루비노항은 러시아 숨마그룹의 계열사인 FESCO가 소유하고 있으며, 2014년부터 일본, 중국 자본을 활용한 곡물 터미널 개발이 시도되었으나 현재까지 결실을 얻지 못함

- 2014년 3월, FESCO 및 일본의 마루베니, 러시아 United Grain Company가 곡물 터미널 건설을 위한 협력 MOU를 체결(일본 도쿄)
- 2015년 11월, 중국 초상국집단이 숨마그룹과 손잡고 자루비노항 개발에 참여하기로 했으나 실제 투자로 이어지지 못함[3)]

* 자루비노항은 북한 나진항과 함께 중국 지린성의 출해 관문으로 인식됨
* 당초 중국 지린성은 약 35억 달러를 투자해 2018년까지 1단계 확장공사를 완료키로 했으나 이 계획은 실현되지 못함

ㅇ 2016년 9월 러시아 FSUE 로스모포트와 JSC United Grain Company는 동 프로젝트의 수행을 위한 협정을 체결한 바 있음

- 현재 United Grain Company측은 터미널 시설개발 계획을 수립 중에 있음

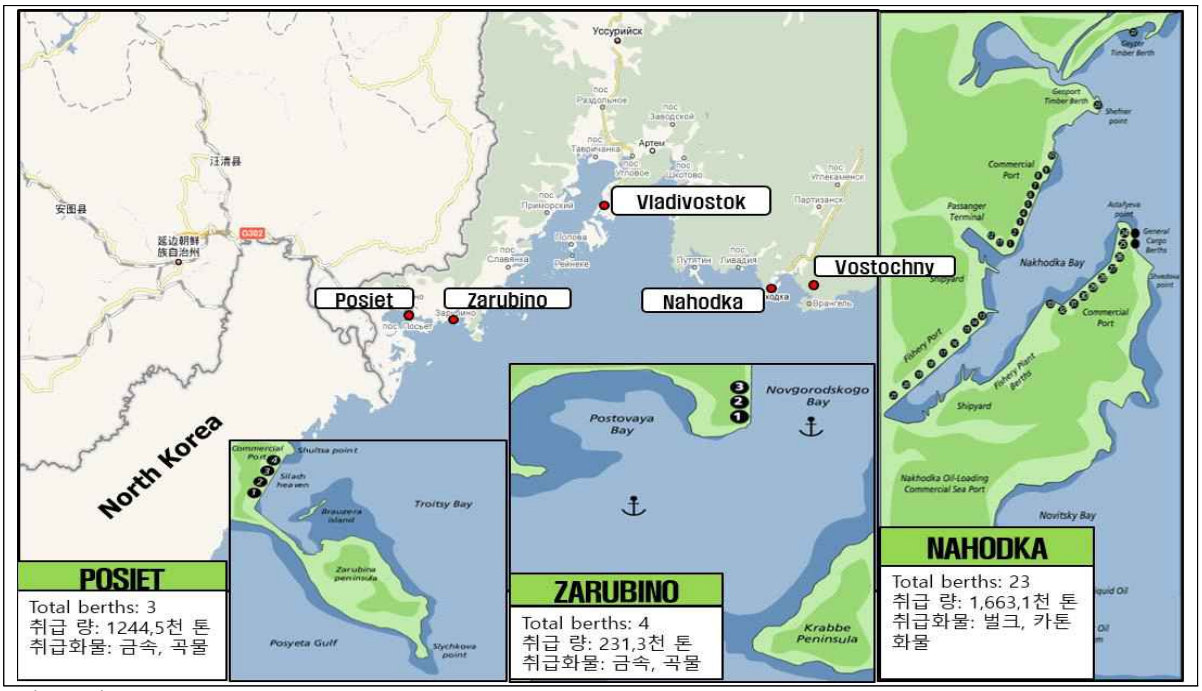
  * United Grain Company는 2009년 3월 러시아 국내 농업 생산자를 지원하고 농업 경쟁력을 향상시키기 위해 러시아 대통령령에 의해 설립된 국영기업으로 러시아 연방정부가

1) http://www.rosmorport.com/news.html?id=4057
2) https://www.summagroup.ru/press/news/en/266/view/

전체 자본금의 50%를 보유하고 있음[4]

- 이는 당초 러시아측이 해외 자본투자를 통해 자루비노항을 개발할 계획이었으나 여의치 않자 자체 개발로 방향을 전환한 것으로 판단됨

<극동러시아 5대 항만 위치 및 개요>



자료: 서중물류(2016)

항만 인프라 개발 외에 신규 항로 확충에도 열의

ㅇ 극동러시아 최대의 해운물류 기업인 FESCO는 블라디보스토크, 자루비노항 등을 통한 러중 양국 항만간 화물 운송 노선을 신규 개설함

- 2017년 4월 FESCO는 블라디보스토항을 이용하여 중국 남방 등으로 소하물을 운송하는 LCL 화물 운송 서비스를 개시함[5]

  * 동 서비스는 최소 50kg 하중의 소하물을 포함함

- 같은 달 FESCO는 블라디보스토크항 및 보스토치니항으로부터 한국 부산항을 거쳐 중국 칭다오/상하이/닝보 항으로 컨테이너 화물을 운송하는 노선을 개설함

  * FESCO의 기존 중국직항 노선(FESCO China Direct Line, FCDL)은 블라디보스토크-보스토치니-다롄-텐진-인천-칭다오-상하이-블라디보스토크("North Loop")로 구성됐으나, 새로

4) http://www.fesco.ru/en/press-center/news/4689/
5) http://www.fesco.ru/en/press-center/news/17099/

조정된 노선은 블라디보스토크-보스토치니-부산-칭다오-상하이-닝보-부산-블라디보스토크로 이를 통해 운항 소요 기간을 기존 5일에서 3일로 단축했다고 밝힘[6]

- 또한 FESCO는 중국 지린성 창춘에서 출발하여 훈춘, 러시아 크라스키노를 경유한 뒤 자루비노-부산으로 이어지는 해륙 복합운송 루트를 시범적으로 가동함

* 창춘에서부터 부산에 이르기까지 총 7일이 소요되는 것으로 확인됨

향후 전망과 시사점

ㅇ 2017년 초부터 재개된 극동 항만 인프라 개발 및 극동 항만을 이용한 신규 화물 운송 루트의 개설과 시험은 이 지역 복합 운송루트 개발의 정책 전환을 시사함

- 중국 등 해외 자본에 의존한 극동 항만개발 정책에서 자체 항만개발 쪽으로 정책의 무게 중심이 이동함

ㅇ 또한 러시아가 신규 노선 개설 및 시험에 적극적으로 나서고 있는 것은 올 9월로 예정된 제3차 동방경제포럼(EEF) 이전까지 러시아 극동 지역 해륙복합운송루트 활성화에 가시적인 성과를 얻기 위한 것으로 풀이됨

ㅇ 한국은 신 정부 출범 등에 따라 새로운 여건이 조성된 것을 감안, 러시아극동 지역 해륙복합 물류루트 개발의 구체화를 통해 북방정책 실현의 전기를 마련하는 것이 중요

- 특히 나진-핫산 물류루트 시범사업 재개를 통해 러시아측 투자유치 정책에 호응하는 방안을 적극 검토할 필요가 있음

자료: 내부 기업인터뷰 자료

박성준 전문연구원
051-797-4774, sjpark@kmi.re.kr

6) http://www.fesco.ru/en/press-center/news/16894/

물류동향

극동지역, 800km 이상 구간의 도로 현대화 추진 예정

○ 러시아 국가 프로그램 '러시아 교통 시스템 발전 2010-2020'의 계획에 따라 2020년까지 극동지역에서 약 800km 이상의 연방 도로 및 지역 도로가 재건될 예정임

- 동 계획에 따르면 연방도로는 약 420km, 도시 및 지역 연결을 위한 약 390km의 도로가 재건될 예정임
- 위 도로 건설 계획을 통해 극동지역에 위치한 항구와 산업시설은 물론 주변 국가들과의 연결성이 개선되면서 사회·경제적 네트워크가 형성될 수 있을 것으로 예상됨

○ 극동지역 내 주요 도로 건설 계획은 다음과 같음

- '우수리 고속도로'(하바롭스크~블라디보스토크 연결) 현대화: 기대효과로는 중국 국경지역 및 한국, 일본 등 아시아·태평양 국가들과의 경제발전 및 무역 촉진을 도모할 것으로 보임
- '보스토크 고속도로'(하바롭스크~나호드카 연결) 현대화: 나호드카항과 보스토치니항 구간 간 도로인프라 미약으로 인해 발생하는 문제점을 해결해 줄 것으로 기대됨
- '비류이 고속도로'(M-53과 브라츠크~우스티 쿠트~미르늬~야쿠츠크 연결) 현대화: 북쪽 지역으로의 화물 운송 및 새로운 지역 경제 개발을 도모할 수 있을 것으로 보임
- 이 외에도 '레나 고속도로'(네베르~야쿠츠크 연결), '아무르 고속도로'(치타~하바롭스크, 유즈노 사할린~홀므스크 연결), '코르마 고속도로'(야쿠츠크~마가단 연결) 현대화 계획이 있으며 향후 추코트카 자치구까지 도로가 연결될 계획을 가지고 있음

○ 러시아 국가 프로그램 '러시아 교통 시스템 발전 2010-2020'의 계획에 따라 러시아 정부는 2017년부터 2020년까지 약 5,422억 루블 규모의 극동연방관구 예산과 약 2,156억 루블의 연방예산을 투입할 계획임

자료: https://minvr.ru/press-center/news/4497/(검색일: 2017년 5월 8일)

이하림 연구원
051-797-4758, harimyi@kmi.re.kr