

KMI 동향분석

VOL.148
2019 OCTOBER

발간년월 2019년 10월(통권 제148호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 이성우 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략

김형태 항만·물류연구본부 명예연구위원
(htkim@kmi.re.kr/051-797-4455)
김엄지 글로벌SCM연구실 연구원
(umjikim@kmi.re.kr/051-797-4776)
하태영 항만정책연구실 실장
(haty@kmi.re.kr/051-797-4691)

서방의 경제제재로 인해 동방중시 전략으로 전환한 러시아는 동방경제 살리기에 전력을 기울이고 있다. 이를 위해 극동지역 위주로 도입된 선도개발구역제도, 블라디보스톡 자유항제도, 유럽과 아시아를 연결하는 북극항로의 활성화, 러시아 대륙을 관통하는 TSR 서비스 제고 및 동방경제포럼 개최 등 극동지역에 대한 다양한 투자인센티브 제공 및 각종 이벤트를 실시하고 있다. 아울러 도로, 항만, 철도 등 극동지역 중심으로 각종 인프라 확충도 실행하고 있다.

그런데 러시아는 극동개발에만 치중하고 있는 것은 결코 아니다. 북극빙하의 축소로 새롭게 개설되고 있는 북극항로를 활성화하기 위해서도 다양한 인프라 개발계획을 수립·실행하고 있다. 풍부한 북극의 자원개발에도 힘을 기울이고 있다.

아울러 최근 들어와 러시아에는 종래 국내에서는 크게 주목받지 않았던 새로운 인프라 개발 계획이 연이어 수립되고 있다. 북극 LNG 플랜트 건설, 북극항로의 활성화, 북극해 항행안전지원시설과 중간 기항지 건설, 쇄빙선 건조, LNG 선박 건조, 아시아와 유럽 대륙을 횡단하는 TSR 물동량 유치를 위한 multi modal 시설 확충 등 각종 인프라 및 물류시설 확충에 대한 새로운 니즈가 왕성하고, 이에 대응한 확충계획이 수립·실행되고 있다. 특히 북극의 인프라 및 천연자원 개발에 2024년까지는 855억 달러, 2050년까지는 2,099억 달러의 투자 계획을 밝히고 있다. 러시아 정부는 이 중 6.67%에 해당하는 141억 달러만 재정으로 충당하고 나머지 93.3%는 민간자금 및 외국인투자유치로 조달하려는 계획을 수립 중이다.

특히 항만의 경우 물동량 증가로 항만인프라 확장의 필요성이 두드러지고 있다. 항만물동량은 지난 5년간 연평균 6.8%로 고성장하여 2018년에는 8억 1,650만 톤을 기록하였다. 러시아 정부는 항만물

동량이 향후 2024년까지의 5년간 최소 3억 5천만 톤, 최대 6억 톤까지 추가 증가할 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 현재 10억 톤 내외에 이르는 항만처리능력을 향후 2024년까지 13억 5천만 톤으로 확충시킬 계획을 수립하여 추진하고 있다. 향후 확충할 시설능력의 규모와 대상지로는 극동지역에 1억 3천만 톤, 발틱 및 북극지역에 6,500만 톤, 북서지역에 5,500만 톤, 흑해카스피해 지역에 1억 5백만 톤 등 러시아 전역을 대상으로 하고 있다.

이 같은 러시아의 대규모 항만개발 계획수립에 따라 DP World는 2019년 1월 20억 달러에 이르는 자금을 특히 북극항로 연선의 항만 및 인프라 개발에 투자할 의사를 밝히고 투자대상사업 선정 및 사업성 등을 검토하고 있다. APMT는 이미 2012년에 증가하는 러시아 컨테이너 물동량 처리에서 경쟁력을 높이고 선두 글로벌 터미널운영사(GTO)로서의 위상을 확보하려는 차원에서 러시아 최대 항만재벌의 하나인 Global Ports사의 지분 30.75%를 확보하여 러시아의 5개 항만 터미널 및 1개의 내륙터미널을 운영하고 있다.

이와 같이 러시아의 최근 인프라 개발에 대한 수요가 급증하고 있는 시점에 맞춰 러시아 인프라 투자를 정부의 신북방정책 추진 및 우리 기업의 해외진출 기회로 활용해야 할 것이다. 이를 위해 본 동향분석에서 러시아의 인프라 투자전략을 다음과 같이 제안하였다. 첫째, 러시아에는 인프라 투자에 대한 단일 절차나 법률이 부재함에 따라 기존 러시아 기업의 지분을 구매하는 방식으로 투자하는 것이 바람직하다. 둘째, 지분구매대상 기업 선정 시 기업 경영이 투명하며, 국제적 지명도가 있는 리딩기업을 선택할 필요가 있다. 셋째, 신북방정책의 주요 지역이 유라시아임에 따라 투자지역을 극동지역에 국한시킬 필요가 없다. 넷째, 투자 대상사업 선정과 관련해서는 러시아 정부의 종합적인 개발계획에 따르면 인프라 투자대상이 고속철도, 철도, 고속도로, 항만, 공항 등 다양함에 따라 우리 기업의 투자대상 역시 항만에만 제한할 필요가 없다는 점이다.

신규 인프라 개발 수요가 증가하는 러시아

■ 최근 들어와 러시아의 신규 인프라 개발수요가 급증 추세

- 러시아의 신규 인프라 개발수요가 최근 들어 급증하는 것은 다음과 같은 이유에 기인함
- 첫째, '13년 이후 항만물동량이 증가하면서 신규 인프라 개발수요가 높아지는 것으로 분석되는데 최근 5년간 2.3억 톤(수출 1.6억 톤, 연해 0.6억 톤, 환적 0.2억 톤) 이상의 항만물동량이 증가한 것으로 나타남
- 특히 동기간 연해 항만물동량은 연평균 20.5%의 높은 증가율을 기록한 것이 주목할 만함

그림 1. 러시아 항만물동량 추이

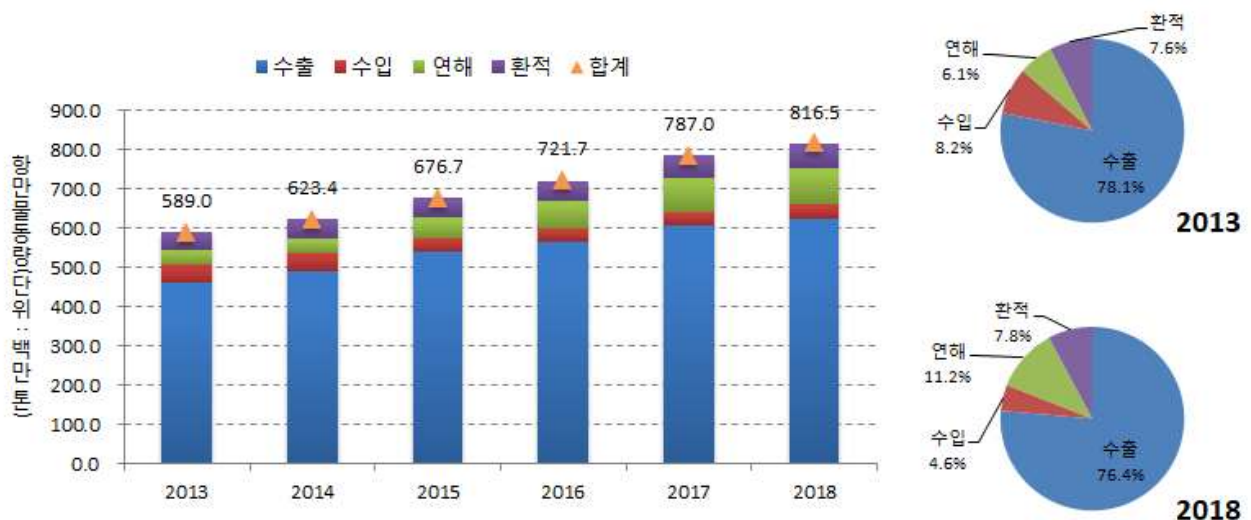


표 1. 러시아 항만물동량 실적 추이

단위 : 백만 톤, %

연도	수출	수입	연해	환적	합계	전년대비 증가율
2013	460.1	48.4	36.0	44.5	589.0	
2014	491.6	43.4	40.8	47.6	623.4	5.84
2015	539.1	33.3	56.1	48.2	676.7	8.55
2016	567.3	31.7	71.9	51.0	721.7	6.65
2017	606.5	36.1	86.0	58.2	787.0	9.04
2018	623.8	37.3	91.4	64.0	816.5	3.75
연평균증가율	6.3	-5.1	20.5	7.5	6.8	
증가량('13/'18)	164	-11	55	20	228	

자료 : Russian Association of Commercial Sea Ports,의 공표자료를 정리

- 둘째, 북극항로 관련 인프라 개발 수요가 증가하고 있음. 북극의 해빙 확대로 상선 시범 운항이 증가하고 있고 북극해를 둘러싼 세계 주요국의 관심이 강화되고 있으며, 특히 러시아와 중국은 북극 관련 인프라(자원개발, 도로, 철도, 항행안전시설 등) 개발 등에 대한 주도권 확보 및 협력 체계 구축 등 복합전략을 실시하고 있음. 중국이 2018년 1월 ‘북극백서’를 발표하여 북극항로를 빙상실크로드로 건설할 의향을 피력하자, 러시아는 이에 협력하기로 하였음
- 북극해를 횡단한 선박의 항행회수가 2016년 1,705회에서 2018년 2,022회로 증가하였고, 누적물동량이 같은 기간 748만 톤에서 2,018만 톤으로 증가하였음. 이에 따라 북극해에 기회를 노리는 선사는 많으나, 쇄빙선 부족, 항행안전시설 부재, 수색구난 시설 미비, 병커링 시설부족, 환경보전시설 미흡, 중간기항지 부족 등 인프라 부족이 심각해 이를 해소하기 위해서는 향후 15년간 해상운송, 철도, 고속도로, 에너지, 사회 인프라 등에 1,000억 달러 정도의 투자가 이루어져야 한다고 일컬어지고 있음¹⁾
- 푸틴 대통령은 2024년까지 연간 8,000만 톤의 물동량이 북극항로를 통해 운송되도록 할 계획을 밝힌 바 있고, 러시아 정부는 2018년 12월 향후 2024년까지의 5년간 북극의 지역 인프라 및 자연자원 개발을 위해 5,500억 루블(855억 달러)을 투입하기로 결정하였음. 아울러 2050년까지는 1조 3,500억 루블을 투입하기로 하며, 이 중 6.67%인 900억 루블만 재정으로 충당하고, 나머지 1조 2,600억 루블은 외국인투자 또는 민간자금 조달계획을 밝히고 있음²⁾
- 셋째, 러시아는 극동지역에 신규 인프라를 건설하여 입주기업에 매우 유리한 인센티브를 제공하고 있으며, 외국인투자기업 유치에 노력하고 있음
- 2015년 극동지역에 선도개발구역 제도 도입, 블라디보스톡자유항 제도 실시 및 동방포럼을 개최하고 있음. 특히 동방포럼은 세계주요국 정상, 아태지역 글로벌 기업의 CEO, 각 분야의 세계적 전문가 등을 초청, 극동 러시아 개발 방안 등을 협의하고 있음
- 넷째, Russian Railways사는 러시아 대륙을 횡단하여 유럽과 아시아를 연결하는 TSR(Trans-Siberian Railway)의 서비스 제고³⁾ 및 시설확충에 적극 노력하고 있음. 중국-핀란드 수송이 해상으로는 28일 소요되지만, TSR 경유시에는 10일 이하로 단축시키고, 운송과정에 환적작업 불필요로 화물손상 리스크도 저감시키고 있음

1) 이 중 신에너지 사업에만 500억 달러, 해상운송관련 인프라에 160억 달러가 투입되어야 한다고 일컬어지고 있음(ArcticToday.com(2019.6.17. 기사))

2) ArcticToday.com(2019.6.17. 기사)

3) TSR 노선에 최신 IT 기술을 활용하여 다음의 첨단 서비스를 제공하고 있음. 1) 화차의 모니터링, 차량과 컨테이너의 상태 완전 모니터링, 2) 전체 운송구간을 대상으로 실시간 이동상태, 현재의 위치, 목적지 도착예정시간 등 실시간 제공, 3) 검사(전자제품 명세서, 그로 인한 화물검사시간을 3일에서 1.5일로 단축), 각 화차별 컨테이너를 모두 하나의 운송서류로 작성, 운송중인 화물의 보안을 모니터링(http://eng.rzd.ru/statice/public/en?STRUCTURE_ID=87(2019. 10. 1. 검색))

- 해상·철도 복합운송업체 FESCO사도 2017년 1월 블라디보스톡-모스크바간을 7일 만에 운송하는 FESCO Moscow Shuttle Express(FMS Express) 초고속 정기노선을 주 1회 제공하고 있음. 양쪽 터미널(Silikatnaya & Vladivostok Stations)에서의 하역시간을 포함하여 8일간 소요되는 동 서비스는 종래 11일에서 단축된 것임. 아울러 실시간 화물추적서비스도 제공하고 있음
- 다섯째, 규제완화, 민영화, 신규 유전개발 및 자원수출 여건 호전 등으로 새로운 항만 인프라 개발 수요가 증가하고 있음. 대표적인 사업으로 아말LNG 개발사업, Arctic-LNG2 개발사업, 사할린 2단계 확장사업, 캄차카 LNG 중계기지 사업 등을 들 수 있으며, 이러한 사업의 원활한 추진을 위한 연관 인프라 개발계획을 신속하게 수립하고 있음

그간 주목받지 못한 러시아 항만은 사실 급격히 변화

■ 종래 연방정부의 직접 관리 하에 있었던 항만의 민영화 추세가 정착

- 종래 항만은 러시아 연방정부의 직접적인 관리 하에 놓여있었으나, 80년대 후반 고르바초프의 페레스트로이카 개혁, 90년대 초반 엘친의 혁신적 신자유주의 개혁을 통해 러시아 경제는 사회주의 계획경제로부터 시장경제로 이행되어 상당수 기업이 민영화되었고, 정부의 행정사업 또한 민영화되었음
- 국가가 관라운영해 온 사업 중 민영화가 매우 어려운 항만부문에서조차도 과감하게 민영화가 추진된 러시아에서는 오늘날 항만과 터미널을 운영하는 주체가 거의 100% 주식회사(JSC : Joint Stock Company)로 전환되었음⁴⁾
- 러시아는 2007년 항만법을 제정하여 국가는 항만의 관리, 항행안전, 기본항만인프라 건설 등을 담당하고, 민간기업은 화물여객취급, 터미널 시설의 건설·소유·운영을 담당하는 기존의 모델을 확고히 하였음
- 전술한 바와 같이 러시아 정부는 항만에서의 실질적 경제주체인 터미널운영사를 모두 주식회사로 개혁·전환시켰고 터미널 운영을 공사화 또는 민영화시켰음. 오늘날 터미널운영사 중에는 국가가 주식일부를 보유하고 있는 국영기업도 있으나 대다수 터미널 운영사는 민영기업임
- 터미널운영사가 민간기업으로 전환되었기 때문에 국유주식을 제외한 민간 주주들은 주식거래를 자유롭게 행하고 있음. 러시아에서 주식회사는 공개형(OAO JSC : Open JSC)과 비공개형(ZAO JSC : PJSC(Public JSC))으로 구분됨. 전자는 다른 주주의 동의 없이 주식을 자유롭게 양도할 수 있는

4) 그에 앞선 1999년 엘친정부는 새로운 상선코드(Merchant Shipping Code)를 제정, 상업항(Merchant Seaport=Commercial Seaport) 개념을 도입, "상선 및 여객선에 서비스를 제공하는 항만"으로 규정하고, 항장이 상업항을 관리하도록 하였음. 항장은 연방의 교통부 소속 "해항·하천항 관리청"에 의해 지명됨. "해항·하천항 관리청"은 국유 항만자산을 관리하는 기관으로서 1) 항만내 선박, 선석, 해상구조물 등을 통합, 관리하고, 2) 입항료를 징수하며, 3) 선박의 입출항지원서비스를 제공하고 있음

기업인데 반해, 후자는 다른 주주에게만 주식을 양도할 수 있는 기업임. 공개형기업은 우리나라의 민간 주식회사에 해당하며, 지분 50% 이상을 국가가 소유하는 국영기업은 대개 비공개형에 속함. 러시아의 터미널 운영사 대다수는 공개형 주식회사에 해당함

러시아, 항만 민영화로 항만재벌기업이 형성

■ 기업 인수합병(M&A)으로 항만부문에서 러시아 5대 항만재벌그룹이 형성

- 러시아에는 서구의 전통이 지배적이어서 일반산업 부문에서 M&A가 빈번함. 그런데 M&A는 항만 부문에서도 활발하게 전개되어 왔음. 그 결과 터미널운영 부문에서 오늘날 5대 항만재벌그룹이 형성되어 있음. 구체적으로는 Global Ports, UCL Group, DeloPorts, FESCO Group, NCSP Group 등을 들 수 있음

1) Global Ports

- 동사는 2008년 당시 지배주주였던 TIHL(Transportation Investments Holding Limited)사가 직간접적으로 보유하고 있던 항만자산을 통합, 운영하기 위해 2008년 설립된 터미널 운영사임
- Global Ports는 현재 5개 터미널과 1개 내륙물류기지를 운영하고 있는데 구체적인 터미널과 지분구성은 다음과 같음

표 2. Global Ports사의 터미널 보유운영현황

○ 터미널 현황
- Petrolesport(St. Petersburg 및 Ust-Luga 항만 인근) 100%
- First Container Terminal(St. Petersburg 항만) 100%
- Ust-Luga Container Terminal(Ust-Luga 항만) 80% (20%는 Eurogate가 보유)
- Moby Dik(Ust-Luga 항만 인근) 75% (25%는 Container Finance Ltd OY가 보유)
- Vostochnaya Stevedoring Company(Vostochny Port) 100%
○ 내륙물류기지 현황
- St. Petersburg 인근의 Yanino Logistics Park 75% (25%는 Container Finance Ltd OY가 보유)

자료 : <http://www.globalports.com/globalports/about-us> (2019. 9. 30. 검색)

- 동사의 2018년 총 수입은 3억 4,360억 달러, 컨테이너 물동량은 135.2만TEU를 기록했음
- 동사의 현재 주요 주주는 지분 30.75%를 보유하고 있는 Delo Group으로서 러시아의 최대 민간 운송·물류 지주회사임. 그 외 30.75%는 APMT가 소유하고 있고, 나머지 20.5%는 2011년 6월 이후 런던주식시장에서 거래되고 있음

2) UCL Ports

- 동사는 러시아의 글로벌 물류기업 UCL(Universal Cargo Logistics) Holding을 모기업으로 갖고 있는 터미널운영회사임. 모기업인 UCL Holding은 주로 러시아에서 철도, 내수로 운송, 항만하역, 물류서비스 및 크루즈 서비스 등을 제공하고 있음
- 동사의 항만운영사업은 주로 러시아의 서부지역에서 행해지고 있는데 현재 운영하고 있는 터미널은 다음과 같음⁵⁾
 - Sea Port of Saint-Petersburg
 - Container Terminal Saint-Petersburg
 - Multipurpose Reloading Complex(Ust-Luga Port)
 - Tuapse Sea Commercial Port
 - Taganrog Sea Commercial Port

3) DeloPorts

- 동사는 러시아에서 물류, 포워딩 서비스를 제공하고 있는 Delo Group(1993년 설립)을 모기업으로 하여 2012년 설립된 터미널운영사임. 동사는 모기업인 Delo Group의 핵심 자회사로서 주로 흑해지역에서 사업을 수행하고 있음
- 동사는 흑해의 Novorossiysk항에 모기업이 보유중인 NUTEP 컨테이너 터미널(지분 100%), KSK 양곡터미널(지분 75%) 및 예선·선박대리점·병커링 서비스기업 DELO Service Co.(지분 100%)를 운영하고 있음
- 2018년 들어와 DeloPort사는 N-Trans사로부터 Global Ports의 지분 30.75%를 구매하여 항만재벌의 면모를 보이고 있음

5) <https://www.udholdings.com/>(2019. 10. 1 검색)

4) FESCO Group

- 동사는 해상운송, 로로, 철도운송, 터미널운영 등을 일괄 행하는 러시아 최대의 복합운송업체임. FESCO Shipping Co.를 모체로 1880년에 설립된 100% 민간기업임
- 동사의 주요자산은 선박, 철도차량, 철도기관차, 육상운송차량, 컨테이너 장비, 육상·해상 터미널 등임
- 동사의 사업부서는 해운부문, 물류부문, 철도부문 및 항만부문으로 구분되는데 항만부문은 태평양지역을 주요 사업거점으로 최신 컨테이너 터미널을 운영하고 있음. 동사의 터미널은 해상운송과 철도운송을 연결하여 다양한 복합운송경로를 제공하고 있음
- 동사가 보유·운영중인 항만터미널, 항만과 연계된 철도터미널 현황은 다음과 같음⁶⁾
 - Commercial Port of Vladivostok
 - 블라디보스톡항의 Dalreftarns Terminal(리퍼컨테이너 처리)
 - 하바로프스크의 Krasnaya Rechka 철도역에 위치한 Stroyoptorg Terminal
 - Novosibirsk의 Yuzhnaya 철도역에 위치한 Novosibirsk Container Terminal
 - 러시아 석유화학기업 SIBUR Holding의 자회사 Tomskneftekhim의 생산기지에 설치된 Tomsk Container Terminal

5) NCSP Group(Novorossiysk Commercial Sea Port Group)

- 동사는 흑해의 Novorossiysk항을 거점으로 사업을 수행하고 있는 터미널운영사로, 현재는 Novorossiysk항과 그 외 북서부지역의 Primorsk항, Baltysk항의 3개 항만에서 터미널 운영사업을 행하고 있음
- 동사는 1990년대 전반 Novorossiysk항의 민영화 때에 설립되었으나, 현재 취급물량 규모면에서는 러시아 최대 터미널운영사이고, 유럽에서도 세 번째 규모임. 2017년에는 1억 4,020만 톤을 처리하여 러시아 전체 항만 물동량의 17%를 점유하였음
- 동사가 현재 운영하고 있는 터미널 관련사업 현황은 다음과 같음⁷⁾
 - Novorossiysk Commercial Sea Port(잡화, 컨테이너 하역)
 - Novoroslexport(원목, 컨테이너 하역)
 - Novorossiysk Ship-Repair Yard(수리조선, 철재 하역)
 - Fleet of Novorossiysk Commercial Sea Port(예선, 병커링 사업)
 - IPP(액체화물 하역)

6) <https://www.fesco.ru/en/assets/terminals/>(2019. 10. 1. 검색)

7) http://www.nmtp.info/en/holding/about/company_structure/(2019. 10. 1. 검색)

- Baltic Stevedoring Company(발틱해 Baltiysk항 컨테이너 하역)
 - Primorsk Oil Terminal(Primorsk항 석유 하역)
- 동사의 주주는 Transneft(62.0%), 러시아연방국유재산관리청(20%)이 대주주이며, 나머지는 모스크바 및 런던 증권시장에서 거래되고 있음

6) 5대 항만재벌의 시장 점유비

- 이상에서 러시아 항만운영 5대 재벌의 현황을 살펴보았으나, 이 중 벌크화물 취급을 위주로 하는 NCSP Group을 제외한 4대 항만재벌이 러시아 컨테이너 항만시장에서 74.7% 내외의 점유율을 확보하고 있음. 이러한 높은 시장점유율로 인해 독점남용 행위도 발생하고 있기 때문에 연방정부의 반독점 규제기관인 FAS(Federal Antimonopoly Service)는 위법행위를 자행한 실적이 있는 9개 터미널 운영사들에게 2016년 6월 상당한 벌금을 부과한 바 있음

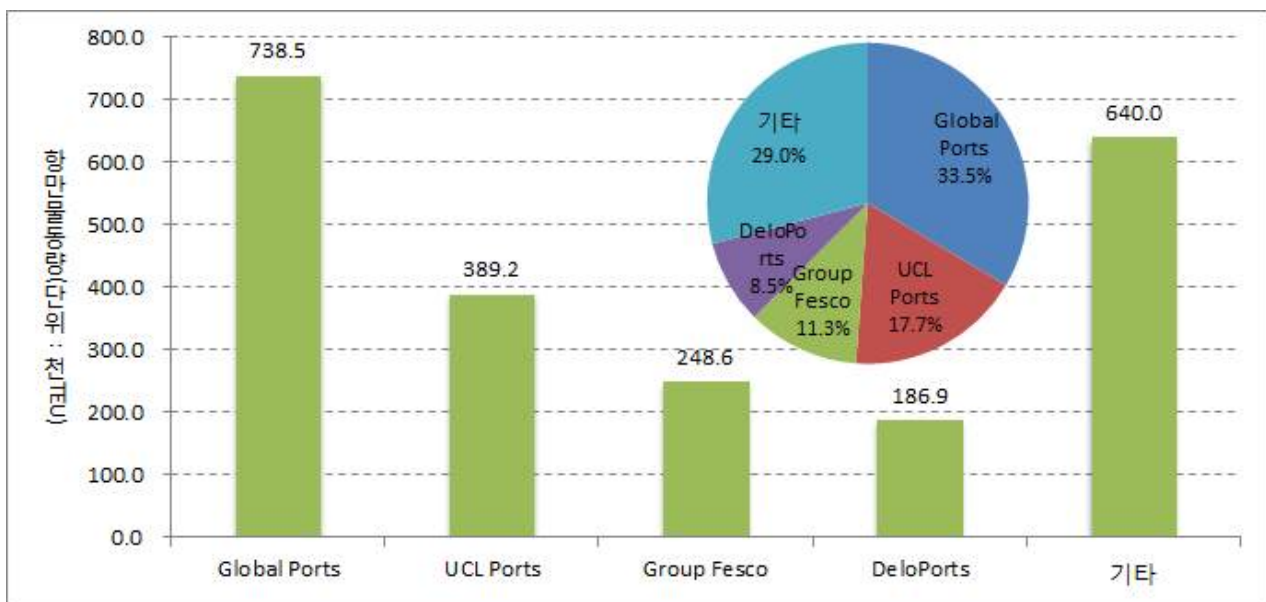
표 3. 러시아 항만재벌기업의 컨테이너 물동량 및 점유비(2018)

단위 : 천TEU, %

운영사	Global Ports	UCL Ports	Group FESCO	DeloPorts	기타
18년 상반기 물동량	738.5	389.2	248.6	186.9	640.0
점유율	29.2	15.4	9.8	7.4	25.3

자료 : <http://www.delo-group.com/publications/gruzhenyy-eksport-spaset-ot-devalvatsii/>(2018. 9. 20. 기사)

그림 2. 러시아 항만재벌기업의 컨테이너 물동량 및 점유비(2018)



글로벌 터미널운영사(GTO), 러시아 항만시장에 적극 진입

- 세계 최대 선사계열 GTO인 APMT사는 2012년 12월 Global Ports사의 지분 30.75%를 매입하여 러시아의 5개 컨테이너 터미널과 1개 내륙 터미널 운영에 참여 중
- 독일의 Eurogate사는 2011년 세인트 페테르스부르크항에 Global Ports사가 보유하고 있는 Ust-Luga Container Terminal에 대한 20%의 지분을 확보하여 운영에 참여 중
- 한편 컨테이너 부문 이외 에너지항만의 개발·운영에는 글로벌 석유메이저가 직접 진입하고 있음. Shell, Total, 일본의 종합상사 등은 석유 및 가스 유전 개발에 직접 참여 중
- DPW는 2019년 1월 북극항로 연안에 대한 20억 달러 규모의 항만인프라 개발 의사를 밝히고 러시아 당국과 협력하기로 MOU를 체결
 - DPW는 종래 보스토치니항의 컨테이너 터미널 운영사인 Vostochnaya Stevedoring Company(VSC)에 지분참여를 하고 있었으나, 2012년 들어와 보유하고 있던 지분을 모두 매각하여 현 시점에서 러시아 항만운영에 참여하고 있는 사업은 없음
- 이상 러시아 항만시장은 외국기업의 진출입이 자유로운 개방화된 시장이라 할 수 있어
 - 다만, 시장점유율이 20% 이상인 ‘전략적으로 중요한 항만’에 대한 지분확보 등에 대해서는 연방정부의 반독점 규제당국으로부터 승인을 받도록 하고 있음
 - 이러한 측면을 보면 러시아의 항만시장은 외국인투자기업에게 상당히 개방화되어 있음을 알 수 있고 또한 World Bank는 Doing Business 보고서에서 러시아에서의 사업용이성이 최근 들어 급격히 개선되어 매우 높은 수준에 있다고 평가하고 있으며⁸⁾, 외국인투자에 대한 러시아 당국의 자세에도 상당한 변화가 발생했다고 일컬어지고 있음
 - 이에 따라 러시아에 대한 외국기업의 투자는 2011년 136억 달러에서 2017년 225억 달러로 지난 7년간 연평균 8.75%의 꾸준한 증가세를 보여 왔음

8) 2010년에 124위 이었으나, 그 후 계속 개선되어 2013년에는 92위, 2018년에는 31위까지 향상되었음

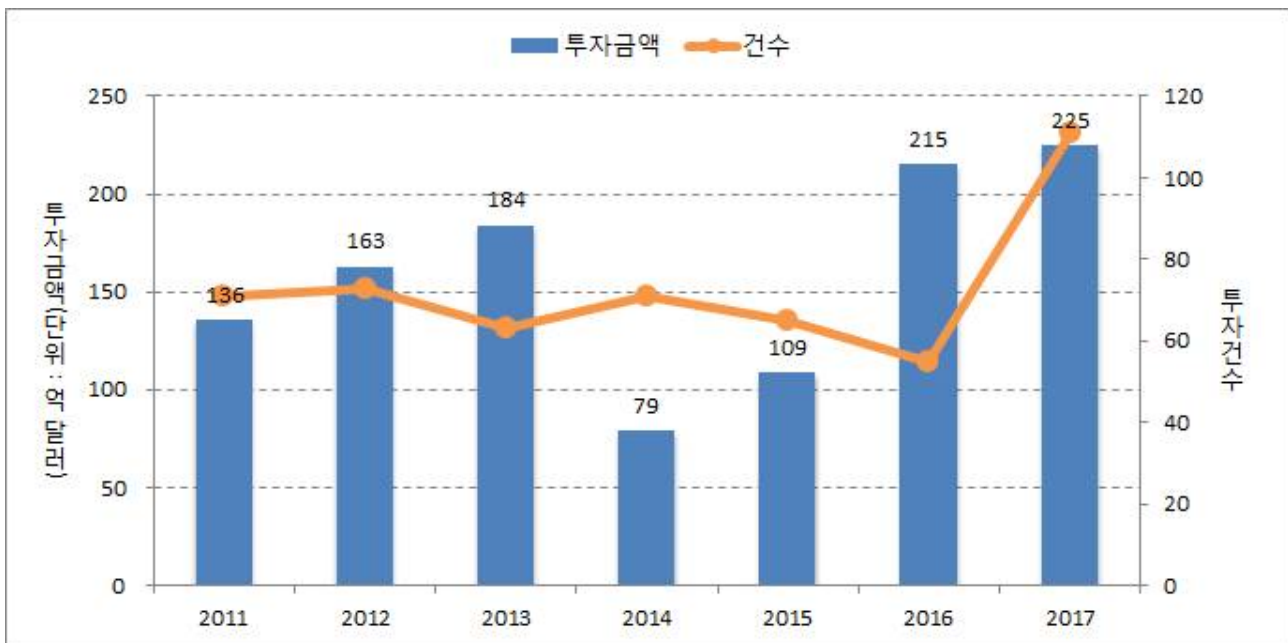
표 4. 러시아에 대한 외국인투자기업의 투자금액 및 건수

단위 : 억 달러, 건수

연도	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
투자금액	136	163	184	79	109	215	225
건수	71	73	63	71	65	55	111

자료 : KMPG Russia, Russian M&A Review 2017, 2018.3

그림 3. 러시아에 대한 외국인투자기업의 투자금액 및 건수 추이



러시아, 향후 항만물동량 및 인프라 개발수요 낙관적으로 전망

■ 러시아 정부는 2019년~2024년간 항만, 고속도로, 공항, 철도 및 기타 운송·물류 인프라 개발에 6조 3,481억 루블(960억 달러)을 투입할 계획을 밝힘

- 2018년 9월에 수립한 향후 6년간 인프라 개발계획의 주안점은 1) 거점경제도시간 연결강화, 2) 유럽~중국서부지역간 수송회랑 건설, 3) 북극항로 개발 등에 두어져 있음
- 각 인프라 부문별 투자금액 중 거점경제도시간 연결강화 위한 도로 등 인프라 건설사업에 총 투자비의 약 27%가 소요되어 1위를 점하고 있고, 철도 및 환적 인프라 건설사업은 19.7%로 2위를 점하고 있음. 아울러 전체 인프라 건설 프로젝트 개수는 약 170개에 이르고 있음

- 인프라 건설 사업 중 대표적인 프로젝트는 1) 모스크바~세인트 페테르스부르크(St. Petersburg)를 연결하는 약 400km의 고속철도 건설, 2) 흑해지역의 Dzhubga~Sochi간 170km에 이르는 고속도로 건설(2037년 완공 목표), 3) 서부시베리아의 Bovanenkovo와 북극 LNG 기지인 Sabetta를 연결하는 약 170 km의 세계 최북단 철도건설, 4) 극동 러시아의 최북단 도시 Chukotka의 Pevek 공항 재건설 사업, 5) 극동의 Beringovsky 항만 건설사업 등을 들 수 있으며, 이러한 사업 중 일부는 이미 실행되고 있음⁹⁾

그림 4. 러시아 주요 인프라별 투자계획



표 5. 러시아의 부문별 인프라 투자계획

단위 : 억 루블

투자부문	투자금액
항만	9,270
유럽-중국서부수송회랑	6,550
북극항로	5,875
철도-환적센터	12,535
물류센터	459
거점경제도시간 연결	17,135
공항	2,675
고속열차	6,218
내수로	2,764
합계	63,481

자료 : static.government.ru. 공표 데이터를 소개한 Moscow Times(2019. 4. 3.) 기사 재인용

9) The Moscow Times(2019. 4. 3.) 기사에 의함

- 한편 항만인프라 부문과 관련해서는 2018년 11월에 개최된 ‘Transport Week 2018’에서 연방정부의 Yevgeny Ditrack 교통부 차관이 현재 10억 톤인 러시아 전체 항만 처리능력을 2024년까지 최소 3.5억 톤 추가 확충할 계획을 수립하여 실행하고 있음을 발표하였음
- 이는 현행능력을 30% 상회하는 수준으로서 이에 따라 현재 항만인프라 개발이 활발하게 추진되고 있음
- 연방정부는 향후 러시아의 항만물동량이 2024년까지 최소 3.5억 톤, 낙관적 시나리오가 전개되면 6억 톤까지 증가할 것으로 전망하고 있음
- 이러한 방대한 수요 충족을 위한 인프라 증설이 러시아의 자본만으로 충당하기는 곤란할 것으로 러시아의 전문가들은 보고 있음. 이에 러시아 정부는 향후 터미널 건설사업에 대한 정부자금 지원 축소를 계획하고 있어 민간자본 및 외국인기업의 투자유치가 본격화될 것으로 전망됨
- 현재 러시아에서는 수역준설, 표지시설 건설, VTS, 방파제, 안벽 건설 등은 모두 연방정부가 수행하고 있음. 다만, 육상 터미널 시설은 터미널운영사가 건설운영하는 방식임. 이에 따라 항만인프라 개발에 정부자금이 방대하게 요청될 것으로 예상되고 있음
- 그러나 정부재원의 압박으로 러시아 정부는 수익부담주체가 명확한 안벽의 건설에 대해서는 점차 터미널운영사의 투자범위로 전환시키고 있는 중임¹⁰⁾

■ 증가하는 항만인프라 개발수요 충당 위해 외국인투자 유치를 본격화

- 러시아에서도 법적으로는 도입되어 있으나, 아직 활성화되고 있지 않은 PPP 방식 및 Concession 방식을 활성화하려고 하고 있음
- 2018년 11월 STLC(State Transport Leasing Co.)는 무르만스크 Kola Bay의 Lavna 석탄부두 건설을 위해 설립한 투자회사 Commercial Sea Port Lavna LLC가 항만당국과 체결한 Concession 계약이 항만부문에서는 러시아 최초의 Concession 계약임. 이 방식에 의할 경우 재정 이외 자금의 활용이 가능하며, 운영효율화도 기할 수 있는 메리트가 있기 때문에 PPP 및 Concession 방식의 향후 활성화를 위해 러시아 정부는 법제도 개선에 나서고 있음

10) 처리능력을 3,900만-4,000만 톤으로 확충하고 있는 Vostochny 항만의 3단계 개발사업은 정부지원 없이 민간기업이 100% 수행하고 있음

표 6. 러시아 항만의 향후 개발계획(~2024)

지역	개발규모	사업
발틱 및 북극	6,500만 톤	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ust-Luga항 철도시설 확충 ○ Ust-Luga항 광물성 비료 터미널 확충 ○ Utrenniy 터미널 ○ Port Dickson의 석탄터미널 ○ Taimyr 반도에 석유터미널 ○ NSR 루트 쇄빙선 2척 건조(현재 3척 건조 중) ○ Rosmorport, 2025년까지 9척의 쇄빙선 건조 ○ Sabetta 및 사할린에 LNG 벙커링 터미널 건설
극동	1억 3,000만 톤	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vostochni항만 3단계 건설 ○ Muchke Bay에 석탄부두(건설 중) ○ Port Vera 석탄부두 ○ Sukhodol Port 석탄부두 ○ Vanino(Rusal)에 알루미늄부두 ○ 블라디보스톡항에 컨테이너부두 ○ Vanino-Khtmsk 페리 터미널 현대화 ○ Petropavlovsk-Kamchatsky항 항만시설 건설
북서지역	5,500만 톤	<ul style="list-style-type: none"> ○ Lavna항 석탄터미널(건설 중) ○ Ura Bay LNG 터미널 ○ Arkhangelsk Port의 수심준설
흑해카스피해	1억 500만 톤	<ul style="list-style-type: none"> ○ Taman항 OTEKO 시설 건설 ○ 노보로스시스크항의 NUTEP(컨테이너), KSK(양곡) 터미널 확충

자료 : IPP PortNews(2018. 12. 28) 기사를 필자 정리

우리나라의 러시아 항만 인프라 투자 방향

■ 러시아의 최근 인프라 개발수요 증가 추세는 정부의 신북방 정책추진 및 우리기업의 러시아 진출을 위한 좋은 기회로 활용 가능

- 러시아에 대한 투자는 동남아 등 고도 경제성장세를 보이는 지역과 대비하면 수익성이 다소 낮은 반면, 리스크는 상대적으로 높은 것으로 평가되고 있음¹¹⁾. 따라서 러시아 투자는 중장기적인 관점에서 신중히 접근할 필요가 있음
- 그러나 러시아의 항만시장 개방도 이미 정착되었고, 향후 항만의 성장세 또한 낮지 않을 것으로 전망되며, 각종 인프라 수요 확대 및 개발계획이 수립되고 있기 때문에 결코 방관할 수 없는 시장임. 이를 감안하여 러시아의 인프라에 대한 투자전략을 제시하면 다음과 같음

11) 광대한 토지에 기인한 물류인프라의 부족, 수출기지로서의 항만능력 부족 등은 아직도 지적되고 있는 구조적인 리스크임. 그러나 이는 오히려 이러한 분야에 대한 투자기회가 있다는 것을 반증하기도 함

- 첫째, 러시아의 인프라 투자시에는 독자적인 기업 신설방식을 지양해야 할 것임. 그 이유는 리스크가 높고, Concession 방식이 활용되고 있다고는 하나, 아직 인프라 투자에 대한 단일 Concession 절차나 법률이 제정되어 있는 상태가 아님. 또한 선행사례도 거의 없기 때문에 이 방식으로의 사업추진은 매우 복잡한 절차를 거쳐야 함. 따라서 기존 러시아 회사의 지분 구매방식이 바람직하며 러시아 또한 자국기업을 사업추진 주체로 선정하는 것을 원칙으로 하고 있기 때문에 APMT, DPW, Eurogate 등도 모두 이 방식으로 러시아의 인프라에 투자하여 리스크를 회피하고 있음
- 둘째, 지분 구매대상 기업 선정 시에는 M&A 경험이 있고, 기업경영이 투명하며 국제적 지명도가 있는 리딩기업을 선택할 필요가 있음. 현재 러시아의 상당수 기업은 영어로 상당량의 기업정보를 제공하고 있고¹²⁾, 서방의 증권시장에도 주식을 공개하고 있음. 이러한 기업이 투자대상으로 바람직함¹³⁾
- 셋째, 투자대상지역이 극동지역에만 제한할 필요가 없다는 것으로 극동이든, 북극 및 발틱 지역이든 모두 러시아에 속하고 또한 신북방정책의 주요 대상지역임. 물론 가까운 지역이 여러 측면에서 유리하기는 하겠으나, 어느 지역이든 상관하지 않고 수익성 등 투자효과가 높은 곳을 중시하는 것이 바람직한 것으로 판단됨
- 넷째, 대상사업을 항만에 국한하지 않고 타 분야(철도, 도로, 에너지, 물류 등)와 연계한 투자가 필요함. 즉, 종합적인 인프라 개발계획의 세부 사업을 파악해 투자전략을 수립해야 함. 예를 들면, 러시아 인프라 개발 계획 중 프리모리예-1,2 구축 사업¹⁴⁾은 극동지역의 전용도로 및 철도 건설뿐만 아니라 항만인프라 개발 또한 포함하고 있음. 또한, '프리모리예-1,2'사업은 1단계(2016~2019)가 진행되고 있으며, 2단계(2020~2029), 3단계(2030~)사업을 향후 추진할 계획임에 따라 투자하려는 세부사업 및 시기 등을 구체적으로 결정할 수 있음. 즉, 항만, 철도, 물류 등 러시아 정부의 종합적인 개발계획을 파악하고, 투자하려는 우리기업의 업종과 역량에 따라 대상사업 및 시기를 선택하는 것이 바람직한 것으로 보임

12) 소련 붕괴 이후 미국계 변호사·회계사무소 등이 러시아에 진출하여 러시아 기업을 지원, 정보개시 및 투명성 등의 측면에서 구미수준의 기준을 충족한 기업들이 많으며, 영어에 의한 정보량이 대폭 증가하였음

13) '전략적으로 중요한 기업'의 시장점유율이 20%를 상회하는 경우 지분구매, 매각시에는 연방의 반독점 기관의 승인이 필요함

14) '프리모리예-1'은 중국의 헤이룽장성(하얼빈, 무단장, 수이펀허)과 러시아 연해주(포그라니치니, 우수리스크, 블라디보스톡항/보스토치니항/나호트카항)를 연결하는 프로젝트임. '프리모리예-2'는 중국(창춘, 훈춘)과 러시아(크라스키노, 자루비노항)를 연결하는 프로젝트임

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기 -	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침병! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업노동법 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산물 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - '2018 북극협력주간' 성공적 개최와 세계최초 '2050년 극지비전' 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 - '2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민हित감 광어", 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 '양회', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.16.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’ 자상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 ‘리스’ 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>