



발간년월 2019년 08월(제10호) 발행처 (재)북방물류연구지원센터 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 담 당 센터장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505



NLRSC
Monthly Newsletter vol. 10
동해시 추암해수욕장 캠핑장

Contents

● 나침반

- ▶ 동해·묵호항은 모두가 공유하는
누림의 창조공간이다

● 기고문

- ▶ 동해신항의 정부 재정 투입과
항만 분진 저감 대책,
항만배후단지 건설의 필요성

● 항만·물류 통계 동향

- ▶ 동해·묵호항 품목별 물동량 전망

● 항만·물류 정책 동향

- ▶ 제2차 신항만건설기본계획

● 주변국 국제 동향

- ▶ 동북아시아 동향

● 용어사전

- ▶ 신항만건설기본계획

■ 동해·묵호항은 모두가 공유하는 누림의 창조공간이다

최근 국제사회는 미국과 중국의 무역분쟁과 국제무역질서에 반하는 일본의 수출규제 및 화이트리스트(백색국가) 배제 조치로 한국과 글로벌 무역 환경의 부정적 영향에 예의주시하고 있다. 한마디로 선진국의 경제전쟁으로 인한 자국의 실리 찾기와 대응책에 골몰하는 분주한 모습이다.

이런 와중 해양수산부가 “제2차 신항만건설기본계획”을 발표했다. 4차 산업혁명 기술 발달, 신남방·신북방정책 추진, 선박 대형화, 친환경 LNG 추진선박 출현, 항만 미세먼지 저감 등 항만관련 대내외 여건의 변화로 향후 항만 정책방향 및 개발계획을 위한 그랜드 디자인을 마련하여 발표하였다.

이 계획에 국가관리항만인 동해묵호항은 동해신항에 영동권 산업원자재 수출입 지원을 위한 부두 확충 및 분진 등 대기오염 물질 확산 방지를 위한 밀폐형 하역시스템 구축하여 신북방정책에 맞추어 환동해 전진기지로 육성한다는 내용이 포함되었다. 항만 개발에 있어 단순 화물처리뿐만 아니라 항만이 도심과 근접하여 생기는 미세먼지, 소음, 악취의 저감 등 환경과 지역사회에 공헌하는 친환경 항만을 건설한다는 계획이어서 일단 긍정적이고 당연한 결과로 국가재정의 조기투입과 실질적 집행을 요구하는 목소리로 이어지고 있다.

이런 분위기에 다른 한편에서는 지난 10년 동안 동해항~러시아~일본을 운항중인 국제 정기여객선인 이스턴드림호(DBS)가 경북 포항으로 이전 가능성이 제기돼 동해항의 상징이자 북방경제 전진기지 육성, 남북한 경제협력항만 지정, 컨테이너 항로개설 등을 준비하는 과정에서 지자체의 정책혼선과 지역경제파급의 부정적 견해로 어수선하다. 강원도도 동해·묵호항은 지방관리항만이 아니라는 이유로 손을 놓고 있어 아쉬움이 더한다.

필자는 답답한 마음으로 제언을 하고자 한다. 강원도에는 국제항만이 4개시에 6개항만이 있다. 이중 동해 소재 동해·묵호항이 강원도 유일의 국가관리항만이며, 나머지 호산항, 삼척항, 옥계항, 속초항은 지방관리항만으로 분류되어 관리되고 있다. 이 국제항만의 태생은 국가의 산업 재건과 수요자의 필요로 만들어진 항만이다. 항만을 건설하고 활용하여 화물과 여객이 창출되어 국제무역이 성행하면 국가경제와 지역경제 파급효과가 크다. 그러하기에 항만은 방치하면 애물단지로 전락될 것이고, 항만을 육성하고 활용하면 기업과 산업이 발달하여 일자리가 창출되어 궁극적으로는 모두가 공유하고 공감하는 누림의 공간으로 자리할 것이다. 이는 모두의 관심과 성원으로 누림의 창조공간을 만드는데 혼신의 힘을 쏟아야 하는 이유일 것이다.

최근 동해항 컨테이너 항로 재취항에 대해 갑론을박의 소리도 들린다. 그 중에는 북방경제권 환적 화물이 이탈해 동해항이 물량을 확보하는 데 차질을 빚을 것이라는 우려의 목소리와 함께 동해·묵호항의 '환동해 물류허브' 전략을 재검토해야 하는 것 아니냐는 다소 예민한 주장도 들린다. 이에 지자체에서도 그 어느 때보다도 많은 해운항만 관련 단체, 기업, 학계, 연구기관, 전문가들과 수차에 걸쳐 토론, 자문 등을 통해 해결책 고민하는 모습도 접한다. 핵심은 그렇다. 국제항이든 연안항이든 항만도시는 기본적으로 다양한 항로가 개설되어야 하는데 항만인프라가 충족된 것을 전제로 한다. 이제 개항 40년의 동해항이 항만 기능 재편을 시도하고 있다. 미래를 향한 순항의 돛을 올렸다. 모두가 승선하여 희망의 뱃고동 울려야 한다. 그리고 잊지 말아야 한다. 동해·묵호항의 태생적 한계와 반복된 컨테이너항로 운항 실패, 동해·묵호항의 과거와 현재를...

과거 중국 산둥성 웨이하이시(위해시)는 한·중카페리가 개설되기 전인 1990년대 초만 해도 인구 20만 명 자그마한 어촌이었다. 인천항과 항로가 개설된 뒤 현재 280만 명이 넘는 대도시로 변신했다. 한때 위해시에 한국 기업이 1천800개, 교민 수가 6만 명에 달했다고 한다. 시대의 흐름과 미래를 조망하지 않는 항만정책과 항로개설의 결과가 동해·묵호항과 강원도에 어떤 결과로 나타날 것인가는 삼척동자도 아는 불편한 진실일 것이다.



엄광열 경제학박사
(재)북방물류연구지원센터장

■ 동해신항의 정부 재정 투입과 항만 분진 저감 대책, 항만배후단지 건설의 필요성

동해시에는 동해·묵호항과 북평국가산업단지, 동해자유무역지역, 동해안권 경제자유구역 등 산업시설이 집중되어 있고 특히 1980년 북방교역의 전진기지를 표방하며 출발한 동해시의 개척이래 지금까지 시정 목표인 “환동해권 북방교역의 전진기지”는 강원도와 동해시가 오래전부터 준비한 미래이다.

강원도 유일의 국가관리항인 동해신항의 3단계 개발사업은 북방물류 거점항 기능 제고와 선박 체선율을 해소하고 원자재(시멘트 등) 물동량 증가에 대비하여 2016년 6월 착공하여 공사가 진행 중에 있다. 영동남부주민들은 동해신항의 3단계 개발사업이 끝나면 산업원자재 수출입 거점항만으로 자리매김하여 지역발전의 견인차 역할을 할 것이라는 높은 기대를 갖고 있다.

그러나 정부재정 투입으로 순조롭게 진행 중인 방파제, 방파호안 건설과 민자를 유치한 2개의 선석과 정부재정 투자가 확정된 1개의 선석을 제외한 나머지 4개의 선석은 민자유치가 불확실하여 향후 항만 운영에 걸림돌이 될 것으로 예상된다.

또한 동해항 인근 주민들은 수입화물, 운송 차량의 분진, 선박접안시 지반 흔들림 등으로 인한 환경적, 정신적 피해를 호소하고 있는 상태이다. 환경 피해에 따른 지역사회의 요구에 따라 환경부와 국립환경과학원이 2015년 5월부터 1년간 동해항 인근 지역의 주민건강영향조사를 실시한 결과에 따르면 동해항 등에서 배출된 먼지와 중금속이 주변 대기질과 주민의 인체 노출에 영향을 미치고 있음이 확인되었다.

이러한 피해는 동해신항 3단계 공사 완공 시 항만의 활성화(차량, 분진 등의 증가)로 더욱 악화될 것으로 예상되므로 동해항 인근 주민들이 겪는 피해를 해소하고 항만배후단지 부지 확보를 위해 주민 집단이 주로 배후단지 건설이 요구된다.

해양수산부가 2019년 8월 2일 발표한 “제2차 신항만건설 기본계획”에 따르면 동해신항을 포함한 전국 12개 신항만에 대한 개발계획을 확정하고 2040년까지 개발하기로 발표하였다. 동해신항 완공 시 환동해권 산업원자재 수출입 거점항만으로 도약이 기대되나 2030년까지 3단계 공사를 마무리해야 된다는 동해시의 입장과는 거리가 있다고 볼 수 있다.

그러나 2017년 12월 29일 확정, 고시한 “제3차 항만배후단지개발 종합계획 및 항만별 배후단지개발 계획”에 따르면 2030년까지 전국 8개 항만에 항만배후단지 약 2,969만 9천㎡를 조성·공급하는 것을 내용으로 하고 있다. 대상항만은 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항, 포항항, 목포항, 마산항 8개 항만이며, 동해항은 부지확보가 어려워 제외되었다고 한다.

항만배후단지 선정 기준은 연간 1천만 톤 이상의 화물 처리와 2천 TEU급 이상의 ‘컨’전용선석 또는 길이 240m 이상 잡화부두 확보, 개발 수요면적 30만㎡ 이상 확보 등 항만배후단지 지정 기준을 충족하는 8개 항만이며, 항만기본계획상의 각 항만 특성을 고려하여 개발 방향을 결정하였다고 한다.

하지만 동해항이 일반조건은 만족하나 개발부지 확보가 어려워 지정대상에서 제외된 것은 지역특성을 고려하지 않은 일방적인 행정편의로 보이고 정부의 개발의지에 의구심이 들며, 동해항에 대한 정부의 관심과 투자가 미흡하다고 할 수 있다.

그러므로 민자유치가 불확실한 **동해신항 민자 부두 4선석에 정부 재정을 투입하여**, 기간내에 완공하고, **동해항의 항만 분진 저감 및 항만 인근 송정동 주민 집단 이주 대책**을 마련해야한다.

또한 전국 무역항 중 유일하게 항만배후단지가 없는 동해신항이 무역항으로서의 제 기능을 수행할 수 있도록 제2차 신항만건설기본계획의 동해신항 육성방향에 따라 조기에 **항만배후단지(복합물류단지)를 조성**하여 대북교역 및 환동해권 북방물류 거점항만으로 자리매김하도록 **정부의 적극적인 재정 투자가 요구**된다고 하겠다.



하종갑
동해상공회의소 회장

<외부 기고는 센터의 편집 방향과 다를 수 있습니다.>

● 항만 · 물류 통계동향

2030년 동해·묵호항 품목별 예측 물동량

■ 2030년 동해·묵호항 총 물동량 약 47백만 톤으로 증가할 것으로 예상

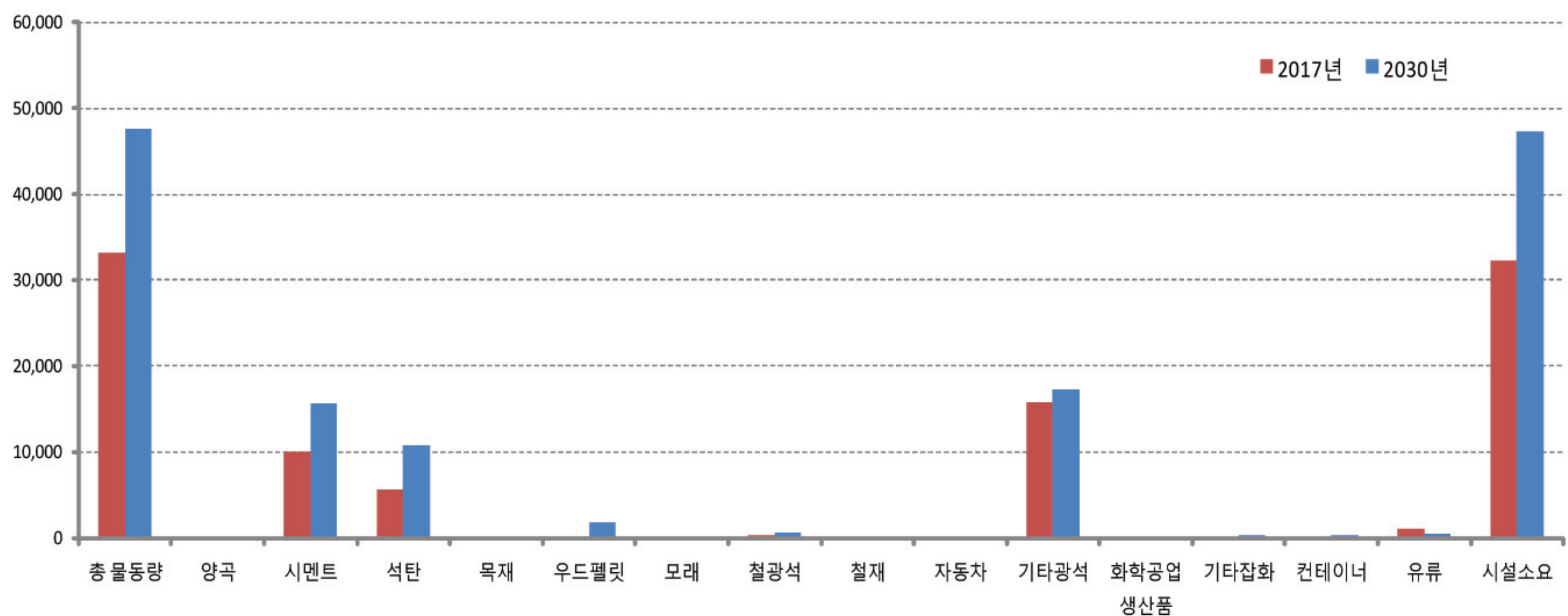
제3차 항만기본계획 수정계획상의 2030년 물동량은 45백만 톤이었으나 동해·묵호항 3단계 개발사업 중 기타광석 1선석이 잡화부두로 변경 고시됨에 따라 잡화성 화물이 추가되고 47백만 톤으로 증가할 것으로 예측되었다.

2017년 주요 처리 품목은 기타광석, 시멘트, 석탄 순으로 나타났으며, 그 중 석탄 처리 물동량은 2030년에 두 배 가량 증가할 것으로 나타났다. 그 외에는 컨테이너 물동량이 2017년 2천 TEU에서 15배 정도 증가한 33천 TEU로 증가할 것으로 전망했다.

동해·묵호항 품목별 예측 물동량

[단위 : 천 톤(R/T)]

구 분	2017년	2020년	2030년	비 고	
총 물동량	33,232	42,337	47,652		
양곡	21	36	36		
시멘트	10,006	14,392	15,605		
석탄	5,648	10,816	10,817		
목재	14	168	230		
우드펠릿	-	-	1,863	잡화성 화물	
모래	235	37	40		
철광석	286	635	636		
철재	2	7	8		
자동차	3	3	4		
기타광석	15,774	15,250	17,299		
화학공업 생산품	169	18	18		
기타잡화	86	352	352		
컨테이너	천톤(R/T)	21	171	326	
	천TEU	2	19	33	
유류	1,047	451	418		
시설소요	32,266	41,867	47,234		



주 : 2017년은 실적치임

자료 : 제3차 전국 무역항 기본계획 수정계획, 해양수산부, 2016, 동해항 물동량 재검토, 한국해양수산개발원, 2018

제2차 신항만건설기본계획

■ 동해항 신항 확정, 3단계 개발 국비 1,100억 추가 투입

2016년부터 건설 중인 동해항 3단계 개발사업이 정부의 제2차 신항만건설 기본계획에 반영됐다. 정부는 동해항을 포함한 전국 12개 신항만에 대한 개발계획을 담은 제2차 신항만건설기본계획을 확정하고 2040년까지 42조원을 투자하기로 했다.

제2차 신항만건설기본계획은 1997년 최초 고시 이후 20년 만에 수립된 기본계획으로, 동해항은 개항 이래 처음 신항에 지정돼 재정투입 기반을 마련하는 등 다양한 효과가 기대되고 있다.



자료 : <https://www.seoul.co.kr/>

제2차 신항만기본계획의 신항만별 사업 목표

신항 기본계획 반영으로 동해항의 7개 민자투자 선석(부두) 가운데 2번 선석이 국가재정사업으로 투자가 확정됐다. 1·3번 선석의 민자투자가 확정된 가운데 기타 광석을 하역할 7만톤급 2번 선석에 1,100억여원의 국비가 투입될 전망이다.

또한 동해시 단봉동 하늘정원 앞 38번 국도에서 대구리 마을 입구 간 2.8km 구간이 직선으로 연결되는 신규 도로가 개설된다. 이미 도로가 개설돼 있는 대구리 마을~추암을 거쳐 동해항간 5.8km 구간이 이어지고 항만 내에 800m 구간의 철도도 신설된다. 또 삼척~동해항 3.6km 구간에 철도가 연결되는 등 동해항을 잇는 교통기반시설이 반영됐다. 이에 따라 2016년부터 동해항 3단계 개발사업이 추진된 점을 감안할 때 국가재정 1조1,664억 원, 민자 5,175억 원이 투자될 예정이다.

동해시는 정부의 제2차 신항만건설기본계획이 2040년을 목표로 하고 있지만, 동해신항은 2030년까지 사업을 마무리해야 한다는 입장이다. 정부의 계획보다 사업기간을 10년을 앞당기고, 민자 4·5번 선석에 대한 국가재정사업을 확대해 추암관광지와 연계사업을 모색한다는 방침이다.

정부 또한 동해신항을 영동권 산업 원자재 수출입 지원을 위한 기능과 대북방 경제전진기지 육성을 전제로 항만 주변지역 교통 개선, 분진 등 대기오염 물질 방지를 위한 밀폐형 하역시스템 구축사업을 계획에 반영했다. 이 같은 점으로 볼 때 시와 시민들의 설득력 있는 대응전략 마련이 사업 추진의 관건이 될 것으로 보인다.

출처 : 강원일보, <http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?s=501&aid=219080400075>

● 주변국 국제 동향

동북아시아 동향

■ 제24회를 맞이한 동북아 지사·성장회의의 의미와 성과

강원도는 1990년대 들어 급격히 가속화된 세계화·개방화 추세에 능동적으로 대처하고 동해를 둘러싼 주변 4개국의 공동이익을 위해 동북아 지사·성장회의를 주도적으로 창설하고 동해 연안 지방정부와의 교류를 확대해 왔다. 「환동해권 카르텔(KARTELL)」구상에 기초한 이 협력은 지역 간 교류협력의 필요성이 강조되는 국제 분위기와 인근 지방 정부 간 성숙된 교류여건을 바탕으로 보다 원대한 공동가치를 추구하자는 기본적인 목표 하에 추진되었다.

환동해권 카르텔(KARTELL)¹⁾ 구상은 환동해권의 중심지에 위치한 강원도의 지정학적 이점과 환동해권 지방정부 간 교류의 경험을 바탕으로 보다 조직적이고 체계적인 교류협력시스템을 구축하여 강원도가 주도적으로 환동해권의 성장을 촉진하기 위해 제안된 정책대안으로, 총 3단계로 구성되어 있다. 1단계는 환동해 교류협력의 기반 조성 및 거점지역을 구축하는 ‘트라이앵글 카르텔’이고, 2단계는 환동해 거점 간 네트워크 구축하는 ‘Summit 카르텔’, 3단계는 동해수역의 공동협력사업을 통해 ‘운송 네트워크 카르텔’을 형성하는 것이다. 3단계의 노력은 자유무역지대의 구축 등 제도적 협력을 통해 완전한 입체를 형성하는 방향으로 더 심화되는 것을 전제로 한다.

이러한 이론적 토대 위에, 동북아 지사·성장회의는 환동해권의 5개 지방정부의 지사와 성장이 매년 1회, 회원 지방정부간 순회로 모이기로 하여, 그 첫 모임은 1994년 11월 강원도에서 4개국 지방정부(강원도, 돛토리현, 지린성, 연해주)의 지사·성장이 모이면서 창립되었다.



동북아 지사·성장회의의 참가 지방정부

제1회 지사성장회의를 포함하여 강원도에서는 총 6회에 걸쳐 이 회의가 개최되었다.²⁾ 초창기('94년~'99년, 1회~6회)에는 협의체 구성 및 안정화와 교류기반의 구축에 행정력이 집중되었고, 중반기('00년~'05년, 7회~10회)에는 경제교류, 문화예술, 향로, 축산 등 교류분야 확대에 주력하였다. 그 이후에는(06년~현재, 11회~현재)

1) 경제용어인 「카르텔(기업연합)」에서 따온 환동해권 카르텔(KARTELL) 구상은 환동해권의 지방적 주도권을 향한 강원도의 도전이라는 의미를 지닌 Kangwon-do's Active Role Towards East-Sea rim's Local Leader의 약자. 환동해 지역에서 주도적 역할을 담당하겠다는 강원도의 강력한 의지를 함축한 상징적 표현

2) 강원도 개최지역으로는 속초('94, '99), 홍천('96), 춘천('05), 용평('10), 양양('15) 등 5개 지역

관광상품의 공동개발, 항로개설 등 교통망의 구축과 동계올림픽과 GTI박람회 등 지방정부의 이벤트 홍보와 같은 실질적인 경제교류 분야의 발굴에 초점을 두고 진행이 되고 있다.

동북아 지사·성장회의가 24회를 거쳐 오면서 강원도는 많은 성과를 이루었다. 첫째로 동북아 지방정부 간 경제협력의 기틀을 마련하고 동북아지역에서의 주도적 위치를 선점한 점이라고 할 수 있다. 둘째, 강원도가 환동해권의 중심지라는 인식을 대내외에 부각시켰다. 셋째, 국내는 물론, 동북아 지역에서는 최초로 ‘지방정부 최고책임자 회의’를 개최함으로써 국제문제가 “국가 간의 관계”만이 아니라, “지역 간의 관계”라는 새로운 인식을 심어주었다.

동북아지사·성장회의 개최 연혁

구 분	개최일	장 소	구 분	개최일	장 소
제1회	'94. 11. 08	한국 (속초시)	제13회	'08. 09. 18	러시아 (연해주)
제2회	'95. 11. 15	일본 (요나고시)	제14회	'09. 07. 23	몽골 (울란바토르)
제3회	'96. 11. 21	한국 (홍천군)	제15회	'10. 05. 25	한국 (평창군)
제4회	'97. 08. 26	일본 (돗토리시)	제16회	'11. 09. 05	중국 (지린성)
제5회	'98. 08. 21	중국 (창춘시)	제17회	'12. 04. 04	일본 (돗토리현)
제6회	'99. 10. 09	한국 (속초시)	제18회	'13. 10. 30	러시아 (연해주)
제7회	'00. 11. 09	일본 (요나고시)	제19회	'14. 07. 21	몽골 (울란바토르)
제8회	'02. 09. 01	중국 (연길시)	제20회	'15. 10. 22	한국 (양양군)
제9회	'04. 07. 19	몽골 (울란바토르)	제21회	'16. 08. 17	중국 (지린성)
제10회	'05. 11. 08	한국 (춘천시)	제22회	'17. 04. 10	일본 (돗토리현)
제11회	'06. 08. 31	중국 (창춘시)	제23회	'18. 10. 29	러시아 (블라디보스톡)
제12회	'07. 10. 31	일본 (요나고시)	제24회	'19. 07. 29	몽골 (투브도)

이러한 성과는 다음과 같이 구체화되었다. 첫째, 해운항로의 개설과 전세기 취항 등 가입 회원 지방정부 간 물류와 교통망의 확충에 기여하였다. 대표적인 사례로 속초~니카타~자루비노 항로의 개설 협의로 동북아 국제 페리 항로 개설, 5개 지방정부간 전세기 운항 및 상품의 공동개발이 합의되어 양양~창춘, 양양~블라디보스톡 간 전세기 취항, 사카미미나토~동해~블라디보스톡간 신항로 구축 협의로 DBS크루즈훼리 운항 개시 등이 있다.

둘째, 비자·통관 등 관광·무역 장애요인의 발굴 및 해결 등에도 앞장섰다. 제18회('13년) 회의에서 통관 절차 및 비자 간소화가 합의되어 2014년 1월에 한·러 무비자 협정이 발효되게 되었다.³⁾

셋째, 지사·성장회의는 철도, 가스, 북극항로 등과 관련해 중국 동북 및 러시아 극동지역 간 교류협력을 선점하는 효과도 거두었다. 2012년 6월 강원도·연해주 양 지방정부 간 협의서를 체결해 TSR~TKR의 연결, PNG 가스관 건설 실현 공조, 북극항로 사용문제 상호 관심 등에 합의하였다.

넷째, 지사·성장회의는 회원국 상호간의 이해 및 교류협력의 강화에 기여하였다. 강원도의 경우, 자매결연은 8개국 9지역(아시아 6, 북미 2, 유럽 1)으로, 우호교류는 13개국 20지역(아시아 10, 북미 3, 남미 1, 유럽 5, 아프리카 1)으로 확대되었다.

다섯째, 동북아 지사·성장회의, 동북아자치단체연합(NEAR), 동아시아관광포럼(EATOF) 등 강원도의 국제기구·회의⁴⁾의 가입이 확대되고 있다.

3) 천연가스사업은 2013년 11월 청와대 주재 러시아 푸틴 대통령의 환영 오찬시 도지사가 참석하여 제안

4) 현재 강원도는 동북아 지사·성장회의, 동북아자치단체연합(NEAR), 동아시아관광포럼(EATOF), 자치단체국제환경협의회(ICLEI), 아시아태평양관광협회(PATA), 아태천연가스자동차연합(NGVA), 세계지방자치단체연합(UCLG), 노던포럼(Northern Forum) 등에 가입되어 있다.

용어사전

■ 신항만건설기본계획이란⁵⁾

신항만건설기본계획은 「신항만건설 촉진법」에 의해 해양수산부에서 신항만을 신속하게 건설하는데 필요한 사항을 정함으로써 신항만건설사업을 효율적으로 추진하여 급증하는 항만 수요에 대비하고 나아가 국민 경제의 발전에 이바지함을 목적으로 두고 있는 기본계획이다.

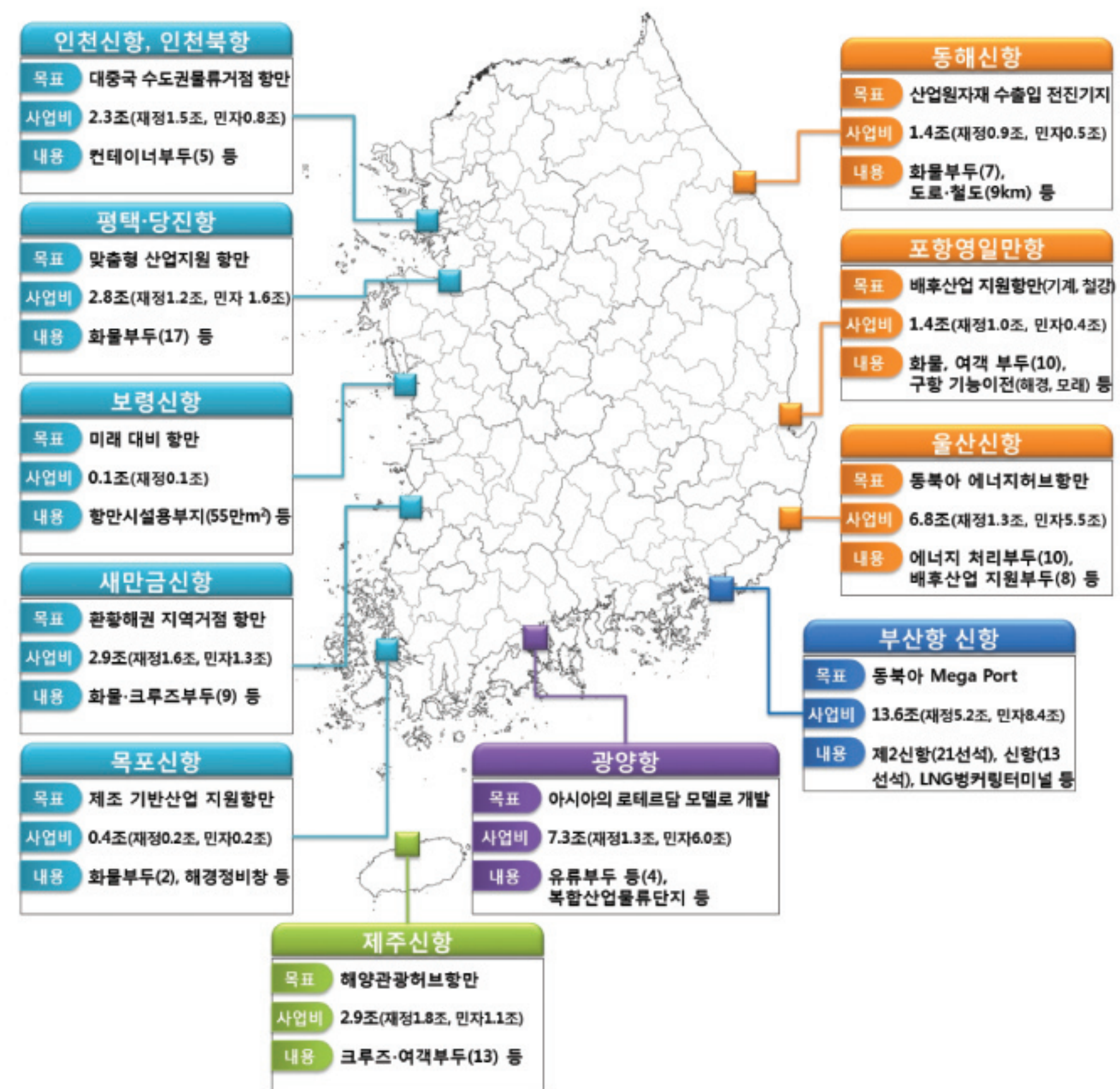
여기서 말하는 신항만이란 수출입화물 등의 원활한 수송을 위해 건설되는 항만으로서 해양수산부장관이 지정·고시하는 항만으로 1997년 최초 고시 이후 지금까지 12개의 신항만이 지정되어 있다.

항만기본계획과 신항만건설기본계획의 차이

구 분	항만기본계획	신항만건설기본계획
근거법	「항만법」	「신항만건설 촉진법」
관할부처	해양수산부	해양수산부
주기	10년 단위	신항만건설이 필요할 때
대상	전국 항만	지정항

신항만별 사업목표 및 내용

- 서해권을 신남방·대중국 교역 중심항만으로 구축
- 동해권을 대북방 경계 전진기지로 육성
- 제주신항을 복합해양관광지구로 조성
- 부산항 신항을 동북아 Mega-Port로 육성
- 광양항을 아시아의 로테르담 모델로 개발



■ 동해 러시아 대게마을



매 장 정 보

- 주 소 : 강원도 동해시 추암길 198(추암동)
- 전 화 : 1층 대게판매점 033)522-4774
2층 식당 당 033)521-4776
- 영업시간 : AM 10:00~PM 21:00(연중무휴)
- 이용방법 ①1층에서 러시아대게를 구입하시면
②1층에서 대게를 썰어서 2층으로 올려드리니
③2층 식당에서 맛있게 드시면 됩니다
- 대게가격 : 수입가격에 따라 변동
※택배가능합니다

5) 「신항만건설 촉진법」