(재)북방물류연구지원센터 월간 동향

Vol. 12
2019년 10월호
www.northernlogis.kr

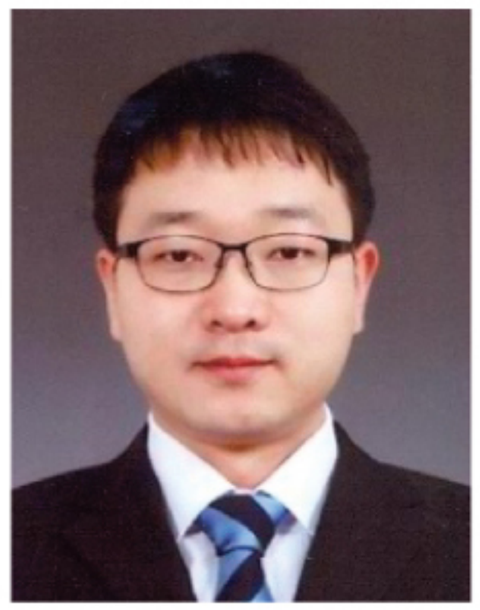
발간년월 2019년 10월(제12호) **발행처** (재)북방물류연구지원센터 **주 소** (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 **담 당** 물류연구기획팀장 **총 괄** 이사장 **Tel** 033-522-6503 **Fax** 033-522-6505

Contents

- **나침반**
  - ▶ 통일시대를 대비한 강원권 복합운송체계 구축
- **기고문**
  - ▶ 북방경제시대, 환동해권 동해직할세관 지정의 필요성
- **동해·묵호항 주요 이슈**
  - ▶ 2019 동해안 발전전략 국제심포지엄
- **항만·물류 통계동향**
  - ▶ 동해항 유인 가능 물동량 OD분석
- **용어사전**
  - ▶ 컨테이너항만

(재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀장 **정 동 훈 박사**

■ 통일시대를 대비한 강원권 복합운송체계 구축[1)]



정 동 훈 물류학박사
(재)북방물류연구지원센터

지난 4월 '남북정상회담(4·27 판문점 선언)' 을 시작으로 4차 남북정상회담과 2차 북미정상회담 등 북한의 행보가 전 세계의 이목을 집중 시키고 있다. 지금까지 고립되어 있던 섬과 같은 형태의 무역 경제권을 가지고있던 우리나라에 두말할 나위 없는 희소식이 아닐 수 없다. 이에 환동해경제권 국가들은 물류 관련 인프라 개발에 초점을 맞춰 정책을 추진 중이다.

우리나라에서도 북방경제 활성화의 일환으로 북한과의 관계 개선을통해 다시금 남북교류와 남북경제협력 등의 활성화를 시도 중이다. 정부에서 제시한 '9 브릿지 정책', '한반도 신경제지도', '신북방정책' 등이 북방경제의 새로운 패러다임을 예고하고 있다.

지금까지 강원권 물류 인프라 현실은 정부 물류정책에서 소외되어 왔다. 하지만 최근 들어 평창올림픽을 계기로 도로 및 철도 인프라 등을 지속적으로 개발하고 있고, 강원도의 유일한 국가관리 무역항인 동해·묵호항은 3단계 공사를 진행 중에 있다. 또한 동해·묵호항은 지난 8월 '제2차 신항만건설기본계획' 에 신항으로 포함되면서 3단계 추진사업이 점차 활성화되고 있다. 항공 측면에서는 양양공항을 모기지로 한 항공사의 등장으로 강원도 항공물류 인프라를 성장시킬 수 있는 발판이 마련되고 있다.

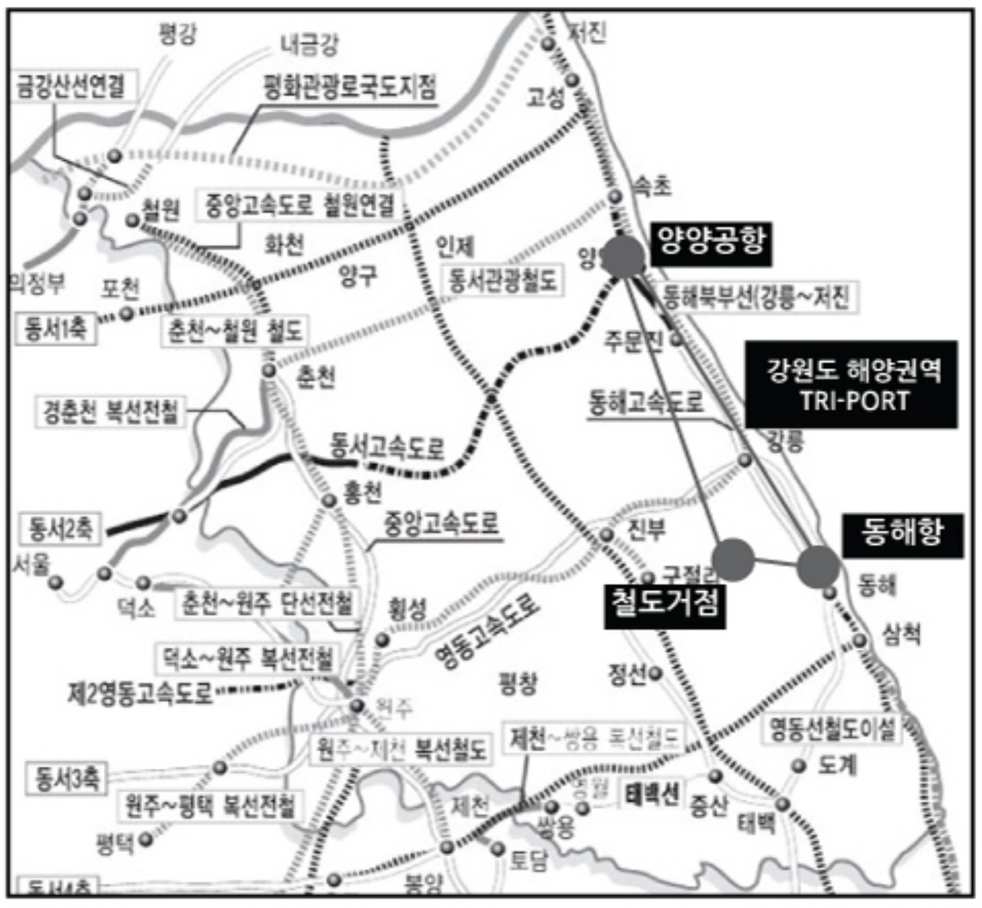
분 야	주요 내용
농업 · 수산	○ 연해주 수산물 가공 복합단지 ○ 극동지역 농업생산기반 확대
철도	○ 동해안~나진~블라디보스토크~모스크바 철도망(TSR) 구축 ○ 서울~신의주~중국 단둥 철도망(TCR) 구축
북극항로	○ 부산~북한 나진~베링해협을 연결하는 항로 조성
관광	○ 남북한과 중·일·러시아를 오가는 크루즈
가스	○ 러시아 야말반도 LPG 도입 ○ 한국~중국 동북3성, 한국~연해주 등으로 이어지는 PNG 연결
전력	○ 한·중·일 전력망 연계, 동북아 슈퍼그리드 구축

이러한 물류 인프라를 더욱 실용적으로 운용하기 위해서는 각 지자체의 협업이 필수라고 할 수 있다. 이에 동해안권 강원도 지자체의 물류 인프라 통합할 수 있는 복합운송체계 및 클러스터를 구축한다면 새로운 고부가가치를 창출할 수 있을 것으로 기대된다.

최근 부산이나 새만금에서는 항만, 공항, 철도 등을 연계한 트라이포트[2)]의 개념을 추진 중이다. 아직 강원권 물류 관련 전반적인 인프라는 초기 단계이지만, 강원권에서도 이러한 복합운송체계 개념을 도입하여 먹거리를 창출해야 할 것이다.

---

1) (재)북방물류연구지원센터, 남북경협에 따른 동해항 활성화 방안, 2018 내용을 요약 · 정리함
2) 트라이포트(Tri-port) : 항만과 공항, 철도 등을 연계하는 복합물류체계



강원권 트라이포트 구축(안)

앞으로의 강원도 동해안의 발전 방안은 강원도 주요 권역을 묶어 지방자치단체 간 자율적 연계와 협력기반을 강화해야 하고 거점 간 연계 효율을 증대시키기 위한 거점육성과 더불어 광역연계 기능인 Hub & Spoke 체계를 확대해야 할 것이다. 그리고 강원도 동해안 권역을 환동해 경제벨트의 거점 축으로 만들기 위해서는 국제항만, 국제공항과 더불어 국제철도를 연결할 수 있는 중장기적 관점에서 계획을 수립해야 할 것이다.

현재 개발공사가 한창인 동해항 3단계(동해신항)와 양양국제공항, 추후 개발 예정인 국제철도망을 연결 등을 통해 지금까지 소외되어 왔던 강원도의 글로벌화가 실현될 것이다. 특히 육·해·공 측면에서 남북 경협의 주도와 더불어 국제 교통망 형성을 통한 인터모달리즘[3] 실현할 수 있을 것이다.

이러한 복합운송을 위해 초기에는 트라이포트 중 단기적인 접근성과 이용 가능성이 높은 항만을 활용해야 할 것이다. 현재 북한의 주요 육상운송체계인 주종철도의 시설은 지나치게 낙후되어있어 주요 구간 일부를 제외한 나머지는 복원해야 하는 상황이며, 육상물류 시설의 복원에는 엄청난 재원과 시간이 소요되기 때문이다.

중장기에는 권역 간 연계를 통한 복합물류 네트워크를 마련해야 할 것이다. 복합물류체계를 구축하기 위해서는 항만과 항공뿐만 아니라 철도의 역할 또한 매우 중요한 요소 중 하나이다. 현재 강원권 철도 부문에서는 수도권과 강원권을 연결하는 KTX가 운행 중이며, 부산부터 동해안으로 이어지는 동해선은 예비타당성 조사 면제를 통해 전철화가 진행 중에 있다. 이를 통해 북한, 러시아, 중국으로 통하는 철도의 국제 연결망의 기반이 구축될 것이다.

새로운 물류 네트워크를 연결하여 물리적 장벽을 극복하기 위해서는 많은 노력이 필요하다. 특히 인프라가 부족한 강원권에는 더 많은 노력을 필요로 할 것이다. 트라이포트 구축으로 복합운송체계가 마련된다면 이는 강원도의 발전만이 아닌 국가의 발전으로 확대될 것으로 생각된다. 이를 위해서는 강원도 동해안권 주요 지자체들은 지자체별로 개별적인 경쟁이 아닌 서로 공생이 가능한 전략을 마련해야 할 것이다. 이로 인해 이들 지역 간 자율적인 연계와 더불어 협력기반을 강화하고 지역 간 산업 및 물류 인프라 등을 융복합해야 강원도의 미래를 위한 발전의 기회가 창출될 것이다.

---

3) 단일 운송수단만으로는 제공할 수 없던 서비스의 빈틈을 메울 목적으로 모든 운송수단을 고려해서라도 이용자에게 최선의 서비스를 제공하기 위해 개개의 운송수단 활동을 전체적 관점에서 조망하려는 시각을 의미(한국교통연구원, 인터모달리즘 구축방안에 관한 연구, 2010.10)
– 인터모달 운송(Intermodal Transport) : 두 가지 이상의 교통수단을 이용한 수송

(재)북방물류연구지원센터 엄 광 열 이사

북방경제시대, 환동해권 동해직할세관 지정의 필요성

엄 광 열 경제학박사
(재)북방물류연구지원센터 이사
(재)영 월 산 업 징 흥 원 원장

2020년은 한국과 러시아가 수교한 지 30년이 되는 해이다. 1990년 한 · 러 수교 이후 교역량[4]과 교류 활동의 모습은 문화, 관광, 지자체 협력 등 다양한 분야로 발전되고 있다.

최근 글로벌 무역환경을 보면 미국과 중국의 무역 분쟁 갈등, 일본의 첨단 기술과 전략물자(반도체 · 디스플레이 등)에 해당하는 소재 · 부품의 한국 수출을 규제하는 조치(화이트 리스트 제외)를 발표하는 등 선진국의 수입규제조치로 보호무역이 점차 강화되는 추세이다.

이런 보호무역으로 회귀는 한국 경제는 물론 세계 경제에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 전망된다.

우리 정부도 국제사회에 공정무역질서 및 자유무역을 호소하는 한편 일본의 조치에 대해서는 WTO 제소에 이어 수출 규제에 대응하는 두 번째 조치로 일본을 우리나라의 수출 심사 우대국에서 제외했다. 즉, 일본을 기존 화이트리스트인 '가 지역'에서 수출심사 우대를 받지 못하는 '가의 2지역'으로 세분화하여 강등하는 조치를 시행하며, 국제 공조가 어려운 일본에 대해 수출 관리를 강화하였다.

선진국의 수입규제 조치는 글로벌 무역환경의 악화를 초래하여 개발도상국으로 전이되는 현상으로 이어질 것이며 세계 경제는 경제위기에 직면하여 침체의 늪에 빠질 것은 자명한 것 같다.

글로벌 무역환경의 국가 간 분쟁이 지속되는 분위기에 한국과 러시아 정부는 2018년 6월 한 · 러 정상회담을 시작으로 서비스 · 투자 자유무역협정(FTA) 협상 개시를 공식 선언하고 국내준비 절차 등 분주한 움직임에 이어, 지난 9월 러시아 연해주 블라디보스토크에서 개최한 제5차 동방경제포럼에서 홍남기 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 기존에 추진하던 한 · 러 서비스 · 투자 FTA를 상품 분야까지 확대하는 내용을 발표하였다.

한국과 러시아 간 상품 분야 FTA 확대는 관세인하 뿐만 아니라, 통관절차 개선의 신속화 효과로 한 · 러간 교역 · 투자 확대로 경제협력이 가속화 될 전망이다.

그동안 한 · 러 FTA 추진 논의가 진척되지 못하고 답보상태에 있었던 것[5]은 우리나라가 얻을 기대이익에 비하여 러시아의 실익이 크지 않다는 논리이며, 가뜩이나 자원수 출의 비중을 줄이고 자동차, 기계류 등 제조업을 육성하고 있는 (러시아의) 입장에서 시장 개방 부담감과 부정적인 영향 등이 작용했을 것으로 분석된다.

러시아 시장진출을 타깃으로 하는 우리나라 기업의 입장에서는 의료, 물류, 유통, 관광 등 서비스 부문과 상품 분야 한 · 러 FTA 확대 추진은 러시아 제도의 투명성과 예측 가능성을 높일 것으로 예상된다. 한 · 러 간에는 지난 1991년에 발효된 한 · 러 투자보장협정(BIT)이 적용되고 있지만, 더욱 분명하고 현실적인 FTA 투자 규정이 요구된다.

그뿐만 아니라 미국, 중국, 일본 등 교역 의존도를 완화하고 수출시장을 다변화하는 한편, 러시아가 주도하고 있는 유라시아경제연합(EAEU[6])과 FTA를 추진하는데 새로운 동력을 확보할 것이며, 단계적으로

---

4) 2019년 초부터 러시아 극동지역과 한국 간 교역은 54% 증가한 57억 달러를 기록해, 한국이 러시아 극동의 최대 교역 상대국이 되었음.
5) 러시아는 2008년 이후 한 · 러 FTA의 전과정인 경제동반자협정(BEPA)을 위한 공동연구그룹을 구성하여 2차례 정도 회의를 개최하였으나, 이후 협상을 중단시킨 바 있음.
6) 현재 EAEU 국가는 카자흐스탄, 벨라루스, 키르기스스탄, 아르메니아 임.

는 FTA 공백지대로 남아있는 우즈베키스탄, 몽골 등 신북방 경제권역과도 FTA가 적극적으로 추진될 것이 기대된다.

한 · 러 FTA 확대 추진으로 자원, 인프라, 첨단산업, 혁신 분야 등 경제협력분야에서 한국의 실리를 찾겠지만, 다른 한편에서 꾸준히 지적되고 있는 러시아 시장진출 기업들이 안고 있는 통관상 문제를 핵심적 의제로 다루어야 교역과 투자활성화로 확대될 수 있다.

현재 강원도와 러시아 간에는 극동지역을 교두보로 물류와 관광이 활발하게 진행되고 있는데 항공운송의 경우는 플라이 강원이 취항을 준비 중이고, 해상항로의 경우 동해·묵호항을 중심으로 DBS 크루즈훼리가 정기 항로로 운항 중이다. 향후 동해항 3단계 공사와 묵호항 재창조사업이 순조롭게 추진된다면 컨테이너 항로, 카페리 항로 등 추가 신규항로 개설도 기대된다.

아무튼 수출의존도가 높은 우리나라는 해외에서 가격경쟁력을 가질 수 있는 FTA의 추가협상은 '필요'가 아니라 '필수'가 되고 있다. 그런 의미에서 한 · 러 FTA 실질적 협상은 동해·묵호항의 입장에서는 큰 의미가 있다.

한 · 러 FTA 추진으로 러시아에서 우리나라의 경제 영토가 확대되고 경제협력이 가일층 발전하여 동해·묵호항이 북방경제를 선도하는 항만물류가 넘쳐나는 스펀지 항만으로 거듭나기를 소망해 본다.

한-러 FTA 협상 재개에 관한 주요 내용 요약

구 분	주요 내용
한-러 FTA 공식 협상 재개	●유명희 산업통상자원부 통상교섭본부장-막심 오레슈킨 러시아 경제개발부 장관의 러시아 모스크바 회담을 계기로 '한-러 서비스·투자 FTA 협상 개시' 공식 선언 함 ●양국 국내 준비 절차 완료 후 한국 러시아 방문을 통해 공식 선언 ● 2018년 6월 문재인 대통령 러시아 방문 시 한-러 투자 및 서비스 분야 FTA 체결 공동 선언문 서명 ●한-러 서비스투자 FTA 협상 개시선언 및 1차 협상(2019년 6월) ●한-러 FTA 협상, 상품분야 까지 확대(2019년 9월 3-6일) ●한-러 서비스·투자 자유무역협정 제2차 협상 개최(2019년 10월 1-2일)
러시아 외교부 입장	●한-러 공식 협상 시작, 서비스·투자 분야 FTA 체결 관련 합의한 바 있음 ●러시아, 한국-유라시아 경제동맹 간 FTA도 지지 의지
대한민국 산업통상부 입장	●러시아 서비스 시장 진출 확대 및 투자 보호 강화 ●신북방 지역으로의 수출 시장다변화 ●한-EAEU FTA 추진 동력 확보

자료 : 산업통상자원통상부 보도자료 및 각종 언론보도자료를 필자의 입장에서 재정리함

2019 동해안 발전전략 국제 심포지엄[7)]

남북경협, 통일시대 준비 동해안의 역할과 과제

2019년 9월 4일 양양 쏠비치에서 동해안 6개 시장·군수들이 모여 강원도의 다양한 기회와 가능성, 무한한 자원의 잠재력을 연결하여 발전적 대안에 대해 논의하는 동해안 발전전략 국제 심포지엄을 개최하였다. 이날 행사 중 종합토론에서 심규언 동해시장은 남북경협, 통일시대 준비 동해안의 역할과 과제에 대해서 논의하였다.

남북간 경제교류 초기 단계에서는 무엇보다 항만을 통한 협력이 선제적으로 고려해야 할 것이다. 이런 측면에서 동해항은 그 역할을 수행할 최적의 항만으로 생각된다. 지정학적 이점, 항만배후산업 발전 가능성 등이 동해항을 환동해 북방경제의 전진기지로 육성해야 하는 주요 이유이다.

동해항은 한반도와 유라시아대륙의 연결 거점인 청진항, 나진항, 그리고 풍부한 지하자원을 보유하고 있는 단천항과 가장 가까운 곳에 위치한 국가관리무역항으로, 북한의 원자재와 남한의 건설자재가 활발하게 드나드는 복합물류항만으로 곧바로 활용할 수 있는 지정학적 이점을 갖고 있다.

동해항의 배후에는 국가 및 지방산업단지와 동해자유무역지역, 동해안권 경제자유구역이 입지해 있고, 현재 동해자유무역지역 내에 냉동·냉장기능과 가공시설을 갖춘 콜드체인이 올해 말 완공을 앞두고 있다.

동해항으로 수입된 북한과 극동러시아산 수산물을 동해자유무역지역 수산물 가공단지에서 가공하고 생산된 가공품을 항만을 통해 다시 수출함으로써 남·북·러를 잇는 수산물 자원벨트 구축을 계획하고 있다.

특히 동해항은 국가관리무역항으로 남북 교류의 국가적 사안이 있을 때마다 역할을 도맡아 왔다. 동해항은 금강산 관광과 대북·대남 구호물품의 동해항 입·출항, 2018 평창동계올림픽 응원단을 실은 만경봉호의 묵호항 입항 등 동해지역이 남북한 해빙의 물꼬를 트는 데 크게 기여했다.

북방교역과 남북 경협시대를 맞아 중심지로 재조명되고 있고, 정부가 제2차 신항만건설기본계획을 수립하면서 동해항 3단계 개발지역을 동해신항으로 새롭게 지정해 동해항을 북방 해운물류 거점항만으로 육성해야만 하는 국가적 의지를 표출했다. 동해신항은 올해부터 2040년까지 1조 6,000억 원이 투자되는 국책 사업으로, 동해안 최대 규모의 최신 항만시설을 갖춘 북방교역 중심 항만으로 발전해 나갈 것이다.

따라서 북방교역과 남북 경제협력의 실질적인 성과를 내기 위해서는 준비된 동해항을 우선 활용하면서 동해선 철도와 평택~삼척 동서고속도로, 북한지역의 육상물류시설을 개선해 나가는 것이 타당할 것이다.

역사적으로 볼 때 남북관계는 대내외 정세에 따라 많은 굴곡이 있었고, 앞으로도 예상할 수 없는 정세가 다가올 수도 있지만, 비핵화 논의가 진전되고 남북 경제가 공동 번영을 누리는 그날이 올 것을 기대하며, 서로 협력하고 준비해야 한다.

우선 북방교역과 남북 경협시대를 맞아 동해항과 양양국제공항 그리고 향후 국제철도망을 연결하는 트라이포트(Tri-Port) 복합물류체계 구축에 동해안 시·군의 역량을 모아 나가야 할 것이다.

이에 동해안 시·군들은 경쟁이 아닌 자율적인 연계와 협력기반을 바탕으로 지역 간 산업 및 물류 인프라를 구축함으로써 발전적 미래를 함께 열어가야 할 것이다.

---

7) http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?s=501&aid=219090800096

동해항 유인 가능 물동량 OD 분석[8)]

동해항 1차 타깃 유인 가능 물동량 약 17,800 TEU

2017년도 (재)북방물류연구지원센터는 '수도권 및 충청·강원권 물류OD 및 화주기업 조사 연구용역'에서 동해항으로 유인가능한 물동량을 분석하였다.

현재 동해항은 DBS 크루즈 훼리를 통해 한-러 간 주 1회(동해-블라디보스톡), 한-일 간 주 1회(동해-사카이미나토-마이즈루) 등 정기 항로를 운항 중에 있다.

우선 1차 타깃은 수도권, 충청권역 및 강원권역의 수출입 물동량 중 DBS가 기항 중인 러시아(블라디보스톡), 일본(사카이미나토), 일본(마이즈루) 항만으로 유출입 되는 물동량을 타깃으로 분석하였다.

이 밖에 2차 타깃은 강원권역의 수출입 물동량 중 DBS가 기항하지 않는 러시아 극동지역 항만, 일본 서안 항만, TSR 이용 물동량으로 선정하였고, 3차 타깃은 수도권, 충청권역까지 확대하여 분석하였다.

타깃별 분석 중 본고에서는 1차 타깃 유인 수출입 물동량 분석결과를 살펴보았다. 그 결과 부산항 이용 화물 15,091 TEU, 인천항 이용 화물 2,776 TEU 등 총 17,867 TEU가 동해항으로 유인이 가능할 것으로 분석되었다.

러시아 블라디보스톡의 경우 극동러시아 지역의 중심항만으로 우리나라와 교역 시 주요항만으로서 물동량이 많은 것으로 판단되며, 일본 사카이미나토 및 마이즈루의 경우는 일본 동안의 주요 항만인 오사카, 고베 등에서 대부분의 물동량이 처리되기 때문에 물동량 비중은 낮은 것으로 판단된다.

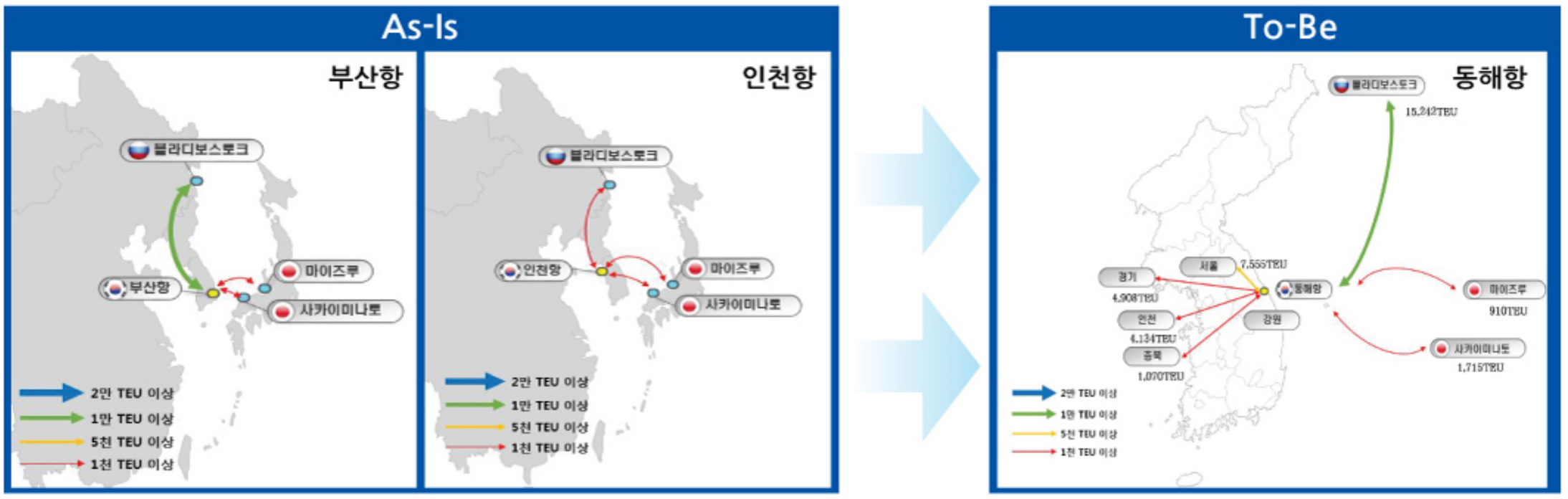
1차 타깃 유인 가능 물동량의 품목별 수출입 물동량 분석결과 전체 17,867 TEU 중 비금속과 그 제품 2,760 TEU(15.4%), 차량·항공기·선박 2,753 TEU(15.4%), 조제식료품 2,695 TEU(15.1%), 기계류와 전기기기 2,304 TEU(12.9%), 펄프, 종이 1,905 TEU(10.7%) 등의 순으로 분석되었다.

동해항 1차 유인 가능 수출입 물동량

[단위 : TEU]

구 분		서울	경기	인천	충북	강원	합계
부산항	블라디보스톡	6,538	3,598	2,617	781	186	13,720
	사카이미나토	150	468	108	259	14	999
	마이즈루	93	229	22	28	0	372
	소계	6,781	4,295	2,747	1,068	200	15,091
인천항	블라디보스톡	61	79	1,380	2	0	1,522
	사카이미나토	713	3	0	0	0	716
	마이즈루	0	531	7	0	0	538
	소계	774	613	1,387	2	0	2,776
합 계		7,555	4,908	4,134	1,070	200	17,867

자료 : 한국무역통계진흥원(2015년), 주문형 통계자료를 토대로 재작성



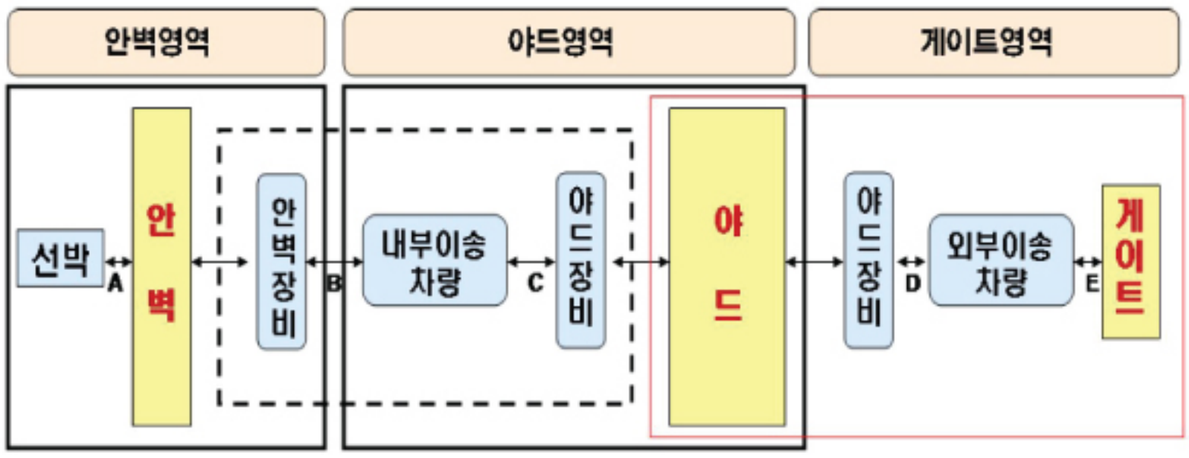
8) (재)북방물류연구지원센터, 수도권 및 충청·강원권 물류OD 및 화주기업 조사 연구용역, 2017 내용을 요약·정리함

용어 사전 및 행사 안내

컨테이너 항만(터미널)이란

컨테이너항만(터미널)은 컨테이너 운송에 있어서 해상 및 육상운송의 접점인 부두에 위치하고 본선하역, 화물보관, 육상운송기관의 컨테이너 및 컨테이너화물의 인수, 인도를 하는 장소이다.

일반적으로 안벽영역, 야드영역, 게이트영역으로 나누어지며 영역별로 야드영역을 중심으로 컨테이너의 반입, 반출이 이루어진다.



컨테이너터미널 하역시스템

출처 : 컨테이너터미널의 야드배치 형태별 생산성 분석에 관한 연구, 최상희 외 1

컨테이너 항만(터미널) 구성

동해 러시아 대게마을

임시휴무 안내

2019년 10월 2일~3일 2일간 발생한 태풍「미탁」
피해로 인해 당분간 임시 휴점하오니 고객님들의
많은 양해 부탁드립니다.

저희 동해러시아대게마을을 사랑해주시는
고객여러분들께 더욱 좋은 모습으로
찾아뵙도록 하겠습니다. 감사합니다

문의 033)522-6502

본 간행물은 (재)북방물류연구지원센터 홈페이지(www.northernlogis.kr)에서 다운받아 보실 수 있습니다.