



발간년월 2019년 11월(제13호) 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

NLRSC

Monthly Newsletter vol. 13

동해 묵호등대



Contents

● 1주년 기념사

- ▶ KTX 동해 연장 개통의 단상(斷想)

● 기고문

- ▶ 변화하는 무역거래조건,
이것만은 알고 임하자

● 항만·물류 정책 동향

- ▶ 제4차 전국무역항 기본계획

● 주변국 국제동향

- ▶ 러시아 동향

● 동해·묵호항 주요 이슈

- ▶ 동해역 KTX, 올해 12월 말 연장운행
- ▶ 동해선 전 구간 전철화
- ▶ 동서 6축(평택-삼척 동서고속도로)
- ▶ 강호축
- ▶ 동해항 3단계 개발사업 현황
- ▶ 제2차 신항만건설기본계획
동해항 신항 확정
- ▶ 동해신항 인입철도
- ▶ 강원도 수산물 수출가공 클러스터

● 용어사전

- ▶ 클러스터(Cluster)

■ KTX 동해 연장 개통의 단상(斷想)

동해를 둘러싼 대외적 환경이 그러했다. 지역발전의 원동력은 철도와 도로 등 교통인프라 확충이 그 핵심이었다. 러시아의 신동방정책인 자유항제도와 선도개발구역(TOR)제도를 활용한 외자유치 전략, 중국 동북지역의 하얼빈-다롄 고속철도 개통, 일본의 수도권과 호쿠리쿠(北陸)를 연결하는 대동맥 호쿠리쿠 신칸센 개통 등은 접근성 개선과 물류혁명을 가져와 관광과 산업 재편으로 관광객 유입, 기업유치, 일자리 창출 등으로 이어져 인구증가와 지역경제가 활성화되었다는 것이 그러하다.

대내적으로도 동해시민은 지난 2018년 평창동계올림픽 개최 당시 강릉선 KTX 개통으로 강릉시의 관광객 유입 효과를 목도하였다. 명과 암은 있다지만 인근 지자체인 강릉시의 관광지도 변화는 부러움의 대상이자 반성과 고민의 시간이었던 것도 주지의 사실이다. 이제 우리시도 KTX 동해역 연장 개통이 올 연말 현실화 된다.

그간 정치인, 사회단체, 언론, 방송, 시민, 공무원 등 모두가 한마음으로 노력한 결과이며, 현재는 개통에 따른 효과를 극대화하기 위해 다양한 목소리가 반영된 정책개발에 분주하다. 강릉시의 경우 동계올림픽이라는 국제적인 페스티벌을 통해 인지도 효과가 크게 반영된 반면, 우리시는 모든 부분에서 처음부터 하나하나 체계적인 준비를 해야 하는 입장이다. 시의 입지여건도 강릉시와 사뭇 다른 조건에서 출발하고 있다.

우리시는 관광객 유입뿐만 아니라 접근성 개선을 통한 항만배후단지의 기업유치 효과도 창출해야 하는 투 트랙 전략 수립을 추진하고 있다. 이는 동해안권경제자유구역, 동해자유무역지역, 콜드체인산업 활성화, 해운항로 활성화로 이어져 소득증대 및 일자리 창출이 기대되는 대목이다.

그러나 마냥 장밋빛 청사진만을 이야기할 수만은 없는 상황이다. 바다, 산, 지역자원과 항만이 있어 그동안 지역경제를 견인할 수 있었다. 1998년 11월 18일 금강호가 동해항을 출항하여 금강산 관광을 시작한 지 20여년 이상이 흐른 지금도 동해묵호항의 현실은 실질적으로 변한 것이 없다고들 한다. 항만을 이야기하면 시민들의 한숨 소리와 정부 정책의 소외를 이구동성으로 질타한다. 정부 답변은 공허한 메아리만 반복되어 답보상태로 이어져 고민이 깊어간다.

필자는 매일 아침 동해역 주변에 형성돼 있는 송정동을 지나며 출근을 한다. 송정마을은 1980년대만 하더라도 1만 5천명에 달할 정도로 번성했지만 이후 일자리와 환경 문제 등으로 인구수가 급감해 현재 4천 2백여명이 거주하는 마을로 전락했다.

그동안 항만배후도시로서 국가산업 발전이라는 대명제 아래 분진과 소음 피해를 참아가며 고통과 인내로서 참아온 동민들이 모여 사는 마을이다. 그런데 최근 해양수산부가 내년 1월 1일부터 시행하는 항만에서 발생하는 미세먼지를 저감하고 종합적인 관리체계 수립과 대책을 마련하는 항만대기질관리 구역 지정에 동해·묵호항을 배제하였다는 소식도 접한다. 설상가상인가? 무엇을 어떤 방법으로 지원하고 이해를 구해야 할지 필자의 시름만 깊어간다. 정부결단을 촉구한다.

그래도 희망과 기대를 해보는 대목이 생겼다. KTX 동해역 연장 개통이다.



심 규 언 이사장
(재)북방물류연구지원센터

개통으로 인해 동해시의 관광자원인 능파대(쫓대바위), 출렁다리가 있는 추암해변, 망상해변, 묵호등대와 논골담길, 무릉계곡, 동해묵호항 등 체계적으로 홍보하면 지역경제 활성화에도 크게 기여할 전망이다.

또한 항만에 인접된 동해역을 어떻게 활용할 것인가? 단순 주차장의 기능이 아닌 전통시장과 연계관광 활성화, 특성화된 역세권 개발, 동해역과 항만의 연계전략 등도 기회요인으로 등장한다.

분명한 것은 강릉선 KTX 동해역 연장은 지역 관광자원과 철도관광 상품 공동개발 및 홍보효과, KTX와 연계교통망(대중교통, 시티투어, 맞춤형 렌터카 서비스 준비) 구축, 기타 KTX 운행에 따른 개량사업(소규모역세권 개발 및 주차 공간 확보 등) 등 코레일 강원본부, 유관기관과 협력하여 잘 준비한다면 기대효과가 크다는 것이다. 이러한 준비는 수도권만을 바라보는 정책이 아닌 향후 2022년 개통 예정인 동해선 KTX (포항~동해 구간) 운영을 감안한 동남권과 연계한 전략으로 추진하여야 한다.

이제 KTX를 타고 동해역에서 내리는 고향 떠난 친구들, 선배, 후배님들을 아침에 만나서 저녁에 배웅하는 시간을 고대한다. 비 오는 날이면 친구들과 함께 동해역 송정마을 선술집에 모여서 막걸리로 애환을 달래고 싶다. 그런 날이 기대되고 그리워진다.

■ **무역인이여! 변화하는 무역거래조건, 이것만은 알고 임하자**

전 세계인의 소비자 트렌드가 신속하고 민감하게 개별화되고, 거래방식도 빛의 속도 만큼이나 빠르게 변화하고 있고, 운송방식 또한 기업 생태계 변화에 따라 맞춤형으로 진화하고 있는 가운데 최근 무역거래상에서 수출입업자의 필수 규범 사항이라 할 수 있는 INCOTERMS(인코텀즈, 정형화된 국제상거래규칙)가 2020년 1월 1일부터 INCOTERMS 2020으로 개정되어 시행하게 된다.

INCOTERMS는 ICC(국제상업회의소)가 1936년 제정한 이래 1980년부터 10년 주기로 국제무역환경 변화에 능동적으로 대처하기 위해 관련 내용을 개정해 오고 있으며 현행 INCOTERMS 2010이 내년부터는 INCOTERMS 2020으로 개정되는 것이다.

INCOTERMS는 무역거래에 보편적으로 사용되는 거래조건에 대한 국제적 통일규칙으로 매도인과 매수인 간 의무를 상세히 규정하고 있다. 강제규정은 아니지만 전 세계 무역거래자들의 무역 계약의 필수조건이라 할 수 있다.

현행 INCOTERMS는 11개의 정형거래조건(Trade Term)으로 구성되어 있으며, 조건마다 물품에 관한 위험과 비용이 매도인으로부터 매수인에게 언제 어디에서 이전되는지, 물품의 운송과 수출입통관 업무를 누가 역할을 해야 하는지 등의 의무를 명확하게 규정하고 있다. 무역거래자들은 개별 INCOTERMS 조건마다 물품의 인도지점, 위험 분기점 등을 다르게 명시하고 있기 때문에 무역계약 체결전에 개별조건에 대한 위험과 비용 등에 대해 정확한 사전 숙지가 요구된다.

예를 들어 무역에 임하는 수출입업자는 러시아는 분명 기회의 시장이기에 기회를 잡기 위해서 동분 서주하며 노력한다. 그런데 러시아는 다른 국가에서 경험할 수 없는 기업생태계가 존재하므로 수출계약서 작성 시 다양한 리스크를 꼼꼼하게 챙겨서 발생 가능한 위험을 사전에 최소화하는 실무전략이 요구된다. 즉, 언어의 문제, 높은 환율 변동폭, 법률 및 행정제도 절차의 복잡성과 까다로움으로 시간과 비용을 절감하고 원활하게 진행하기 위해선 사전에 치밀한 준비가 필요하다. 이러한 개별국가의 리스크를 최소화 하는 준비 이외에도 이렇듯 국제적으로 보편화하여 상용되어온 관습이자 규칙인 INCOTERMS를 실무적으로 들어가 보지 않으면 다양한 위험에 직면할 수 있다는 것이다.

이에 필자는 10년 만에 개정되는 INCOTERMS가 무엇이 어떻게 달라졌는지 활용방안을 제시하여 무역거래자들에게 실전 감각을 배양시켜 보고자 한다.

무역거래에서 INCOTERMS는 무역 계약이 잘 성립되었을 때보다 문제가 발생할 시 그 진가가 나타난다. 분쟁이 발생하면 가장 먼저 강행법규에 따라 조치가 이뤄지고, 다음은 각 당사자가 정하는 ‘명시조건’을 따르는데 당사자 간 거래가 진행되는 단계의 100%로 해결된다는 것은 불가능할 것이다. 이에 필요로 한 것이 ‘관습’ 이고 무역계약에 있어 이 관습이 바로 INCOTERMS인 것이다. 즉, INCOTERMS는 무역거래의 ‘묵시조건’이라 할 수 있다.

이번에 개정되는 INCOTERMS 2020의 주요 내용을 살펴보면 우선 DAT(Delivered at Terminal, 도착터미널인도)는 DPU(Delivered at Place Unloaded, 도착지양하인도)로 명칭을 변경된다. 또한, 트럭 등 운송



엄 광 열 경제학박사
 (재)북방물류연구지원센터 이사
 (재)영월산업진흥원 원장

수단에 물품이 실린 상태인 DAP(Delivered at Place, 도착장소인도)와 운송수단에서 물품을 내린 상태인 DPU(도착지양하인도)를 구분해 하역과정에서 문제 발생 시 책임부담을 명확하게 하였다.

둘째, CIF(Cost Insurance and Freight, 운임·보험료 포함 인도조건)와 CIP(Carriage and Insurance paid to, 운송비·보험료 지급 인도조건)간 해상보험의 위험담보수준을 다르게 하였다. 종전에는 CIF, CIP 둘 다 최소보험조건이 가장 좁은 범위의 위험만을 담보하는 ICC(C)였으나 이번 개정을 통해 CIP는 ICC(C)에서 모든 위험을 담보하는 ICC(A)로 변경하였다.

셋째, 사용이 권장되는 조건에 대해 언급하였다. 예컨대 DDP조건(Delivered Duty Paid (place)), 관세지급조건)은 수출자가 수입통관까지 책임지는 조건인데, 수입지 통관을 하기 어려운 경우 계약을 DDP 조건으로 체결하기보다 DAP나 DPU조건을 권장한다. 마찬가지로 수입자가 수출통관을 하기 어려울 때는 EXW 대신 FCA를 권장한다.

이밖에도 해상운송에만 쓰이는 조건과 모든 운송방식에 쓸 수 있는 조건을 명확히 구분해 사용할 것, 변용이 금지되진 않지만, 위험이 있으므로 가급적 INCOTERMS 2020에 명시된 내용을 그대로 사용할 것과 당사자의 의무조항의 순서를 재배열하여 이용자의 편의를 도모하고, 개별조건별로 설명문을 보완하고 매매계약과 부수 계약의 관계를 명확성 등을 강조하였다.

아무쪼록 이번에 개정되어 2020년 1월 1일부터 시행하게 될 INCOTERMS 2020을 수출입에 임하는 무역거래자들은 반드시 숙지하여 무역거래를 하고도 거래상의 불이익이 발생하는 일이 없도록 사전에 철저하게 숙지하고 무역거래를 준비하기를 조언해 본다.

인코텀즈(Incoterms 2020) 요약

계약이행을 증명하는 서류의 조건

Incoterms	Full Name	적합 운송서류	운임기재	보험서류	수출면장	수입면장
EXW	Ex Works (place)	운송지시서, 물품수령증	Buyer/Collect	X	X	X
FCA	Free Carrier (place)	수취선하증권, 항공운송서류, 도로운송서류	Buyer/Collect	X	O	X
FAS	Free Alongside Ship (port)	수취선하증권	Buyer/Collect	X	O	X
FOB	Free On Board (port)	선적선하증권	Buyer/Collect	X	O	X
CFR	Cost and Freight (port)	선적선하증권	Seller/Prepaid	X	O	X
CPT	Carriage Paid To (place)	수취선하증권, 항공운송서류, 도로운송서류	Seller/Prepaid	X	O	X
CIF	Cost Insurance and Freight (port)	선적선하증권	Seller/Prepaid	O	O	X
CIP	Carriage and Insurance Paid (place)	수취선하증권, 항공운송서류, 도로운송서류	Seller/Prepaid	O	O	X
DAP	Delivered At Place	Delivery Order, 물품수령증	Seller/Prepaid	X	O	X
DPU	Delivered At Place Unloaded	Delivery Order, 물품수령증	Seller/Prepaid	X	O	X
DDP	Delivered Duty Paid (place)	Delivery Order, 물품수령증	Seller/Prepaid	X	O	O

지난 1년 동안 동해에 생긴 변화

2018년 10월부터 (재)북방물류연구지원센터에서 발간한 월간동향이 딱 1년이 되었다. 본 고에서는 월간동향을 발간한 시점부터 현재까지 동해시 및 동해시 주변의 변화를 살펴보도록 하겠다.

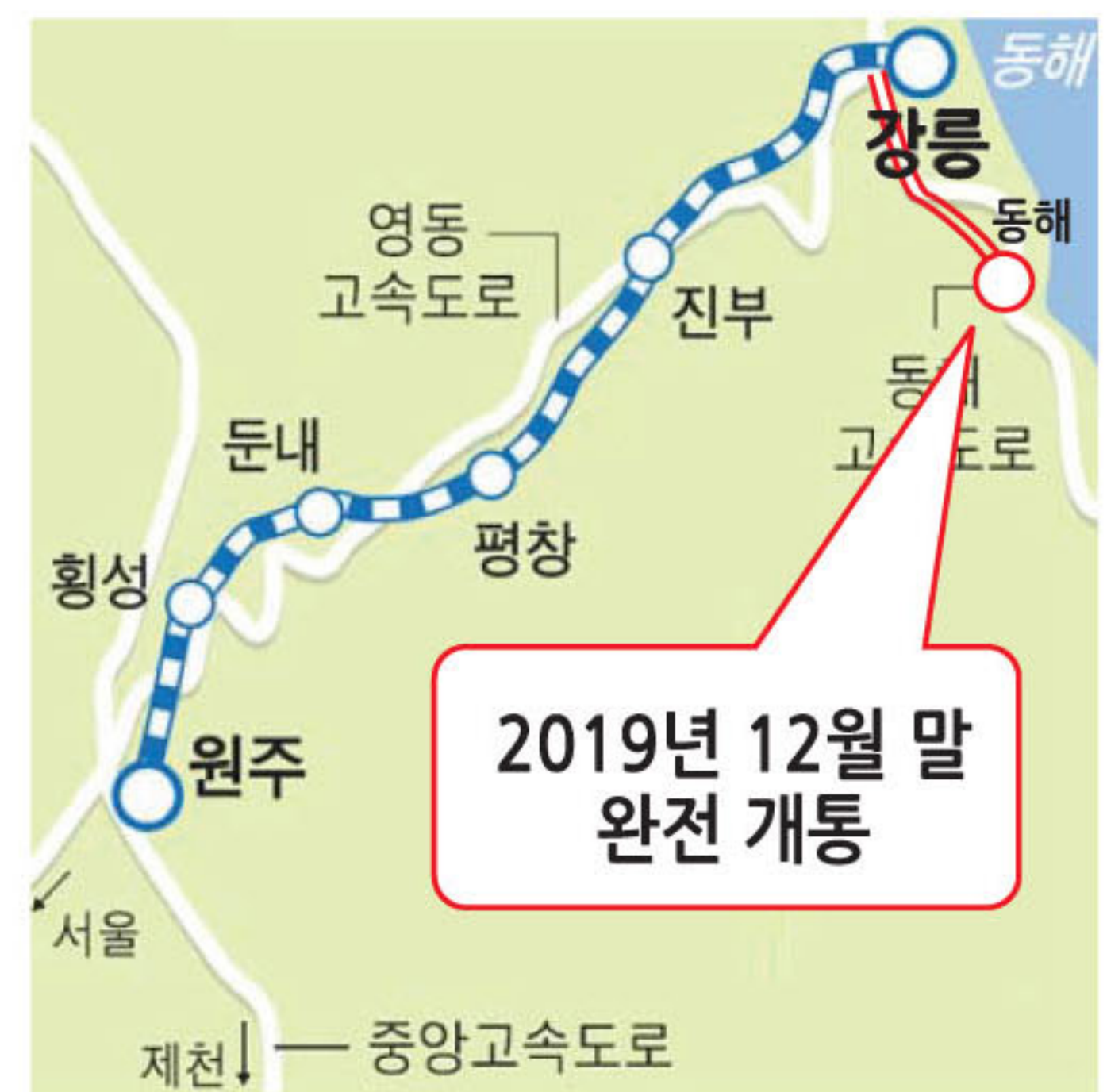
지난 1년간 동해시 및 동해지역에서는 ①동해역 KTX, ②동해선(동해-부산) 전 구간 전철화, ③동서 6축(평택-삼척 동서고속도로), ④강호축, ⑤동해항 3단계 개발사업 현황, ⑥제2차 신항만건설기본계획 동해항 신항 확정, ⑦동해신항 인입철도, ⑧강원도 수산물 수출가공클러스터사업 등의 크고 작은 이슈가 있었다. 이 이슈들은 완료된 사항이 아니라 현재 진행 중이다.

① 동해역 KTX, 올해 12월 말 연장운영¹⁾

올해 12월이면 서울역에서 동해역까지 KTX가 연장된다. 현재 종착역인 강릉역에서 동해역 방향으로 연장하는 동해연결 선1.9km의 막바지 공사가 진행되고 있으며 노반 공사는 95%의 공정률로 대부분 마무리되었고, 부대시설 공사만 남아있는 상태이다.

KTX의 큰 효과를 누린 강릉은 개통 전후로 관광객이 189만명이나 늘었다. 동해역 KTX 운행이 시작되면 동해에서 서울까지 2시간대로 진입이 가능해진다. 이에 KTX동해역 연장으로 동해시의 물동량 증가와 방문객 증대로 동해시 지역경제 활성화를 기대하고 있다.

10월 말 사전 점검은 마친 상태이며, 최종 점검 및 시험운행을 거쳐 12월 21일 완전 개통을 목표로 하고 있으며, 현재까지는 1일 6회 가량 열차가 운행될 것이라고 알려져 있다.



동해역 KTX 노선(안)

출처 : 언론사 이미지를 수정보완함

② 동해선(동해-부산) 전 구간 전철화²⁾

동해선 전철화 사업은 정부의 '2019 국가균형발전 프로젝트' 예비타당성조사 면제 사업으로 2022년까지 4,875억 원을 투입하여 2022년까지 동해에서 부산을 연결하는 사업이다. 전철화 사업은 디젤 기관차만 운행 가능한 기존 구간에 전기철도시스템을 도입해 운행하는 것으로 현재 100km대의 속도가 200km까지 빨라져 공사가 끝나면 부산에서 동해까지 1시간 40분 만에 이동이 가능해진다.

현재 동해에서 포항까지 미연결 구간은 총 178.7km이다. 이 구간이 개통되면 부산행 1일 6회, 동대구행 1일 5회 운행할 예정이다. 동해선 전철화 사업은 국가균형발전 프로젝트의 일환이나 장기적으로 볼 때 남북을 잇는 한반도 종단철도, 대륙으로 나가는 유라시아철도의 시작점이 될 중요한 사업이다.

1) MBC, <https://www.mbceg.co.kr/post/70815>

2) 오마이뉴스, <http://www.ohmynews.com>

③ 동서 6축 (평택-삼척 동서고속도로)

평택-삼척 동서고속도로는 1992년 국가간선도로망 계획을 통해 정립된 ‘남북 7축, 동서 9축’ 중 동서 6축에 해당하는 고속도로이다. 1997년 착공 후 평택-제천 구간만 개통된 채 22년째 완공되지 못한 고속도로이다.

현재 미착공 구간인 제천-삼척 구간의 중복, 강원, 경기도 내 12개 시·군으로 구성된 ‘평택-삼척 동서고속도로 추진 협의회’가 정기회 및 공개포럼 개최, 국민청원 진행, 주민홍보 등 제천-삼척 구간 조기 착공을 위해 다방면으로 힘쓰고 있다.

강원도의 용역 결과에 따르면 제천~영월 고속도로가 개통되면 경제적 파급 효과가 상당할 것으로 예상하고 있다. 남북축 고속도로의 수송능력은 65.5%인 반면 동서축은 34.4%에 불과하다. 평택~영월 간 고속도로로 열악한 동서축 수송능력이 보완되면 동해안의 동해·묵호항과 서해안의 평택항을 연결해 새로운 물동량을 창출할 수 있고, 대(對) 중국 무역의 경쟁력도 높일 수 있다는 분석이다.³⁾



동서 6축 도로 및 강호축 철도망

출처 : 충청도청자료

④ 강호축⁴⁾

강호축은 충청북도가 2014년에 제안한 초광역 국가발전전략이다. 강호축 개발은 반세기 가까이 경부축 중심의 국토개발로 인해 소외되었던 호남권, 충청권, 강원권을 철도로 연결하는 국가발전전략이자 한반도 경제지도구상과 연계된 국가균형발전 사업으로 평가되고 있다. 그동안 국토 불균형적 개발로 인해 새로운 동서 개발 축인 강호축에 대한 재조명이 필요하다는 견해가 대두되었고, 낙후지역 간 철도연결로 국토균형발전의 새로운 성장동력을 창출하자는 것이다.

충북선 고속화철도 사업화로 강호축이 완성되면 호남권 목포에서 충북을 거쳐 동해까지 3시간대로 진입이 가능해진다. 이는 동해·묵호항과 더불어 배후산업단지의 발전과 항만활성화로 이어져 동해시와 강원도의 경제를 견인할 것으로 예상된다.

3) 매거진동아, <http://magazine.donga.com/>

4) (재)북방물류연구지원센터 월간동향 Vol.6

⑤ 동해항 3단계 개발사업 현황

동해항 3단계 개발사업이 시작되고 현재 북방파제 전체 공정률은 85%에 이르고 있다. 제3차 전국 무역항기본계획에 따라 동해항 3단계 개발사업은 기타광석부두 4개, 석탄부두 1개, 시멘트부두 2개로 계획되어 있었으나 5만 톤급 기타광석부두 1개를 잡화부두로 변경 고시되었다. 잡화부두의 주요 취급 화물은 발전소의 친환경 연료인 우드펠릿과 동해자유무역지역의 콜드체인 농·수산물 및 강원권에서 생산되는 공산품의 수출입부두로 활용될 계획이다.

지난 7월에 발표된 한국해양수산개발원(이하 KMI)의 동해항 3단계 개발지구 잡화부두건설 타당성 조사 용역에 따르면 동해신항 잡화부두의 유치가능 물동량은 연간 컨테이너 6만 7,820 TEU 및 비컨테이너 60만 톤으로 생산유발효과 4,315억 원, 부가가치 유발효과 1,490억 원 및 노동유발효과 2,753명 등의 경제적 파급효과를 낼 것으로 추정했다.

또한 KMI의 또 다른 용역에서는 강원도 내 화력발전소의 우드펠릿 운송 시 현재 운용되고 있는 부산항, 광양항 및 포항영일신항 대비 운송거리의 단축으로 동해신항의 물류비용이 가장 경제성이 높은 것으로 검토되었다.⁵⁾

그러나 10월 25일까지 예정되었던 ‘동해항 3단계 잡화부두 건설공사’ 시행자 선정 공고에 당초 사업의향서를 제출했던 대우컨소시엄이 최종 사업계획서를 제출하지 않으면서 3단계 사업 추진에 차질을 빚고 있다. 동해항 잡화부두 물동량 연간 180만 톤⁶⁾ 중 120만~160만 톤을 한국남동발전의 우드펠릿 수입량으로 보고 있었으나, 8월까지만 해도 컨소시엄에 참여하고 동해항 이용 의지를 보였던 한국남동발전이 우드펠릿 수입항을 동해항이 아닌 포항영일신항을 이용하려는 움직임을 보였기 때문이다.⁷⁾

이에 동해지방해양수산청은 12월 중 2차 사업자 모집 재공고를 한다는 방침을 세웠으며, 동해상공회의소는 동해시와 한국남동발전이 상생을 위해 우드펠릿 수입항으로 이용할 수 있도록 해줄 것을 촉구하는 건의문을 해양수산부와 산업통상자원부에 보냈다고 밝혔다.

⑥ 제2차 신항만건설기본계획 동해항 신항 확정

제2차 신항만건설기본계획은 1997년 최초 고시 후 20년 만에 수립된 기본계획으로 전국 12개 신항만에 대해 2040년까지 부두 총 119선석, 배후부지 3,956만㎡를 조성하고, 연간 18억 5천만 톤을 처리할 수 있는 하역능력을 만들기 위한 계획을 담고 있다.⁸⁾

이번 고시를 통해 동해신항을 우리나라 산업원자재 최대 수출입항만인 대북방 경제 전진기지로 육성하기 위해 동해항 3단계 개발사업의 7개 민자투자 선석 가운데 2번 선석을 국가재정사업으로 1,100억여 원을 투입할 예정이다.

이에 동해항에는 2016년부터 추진되고 있는 동해항 3단계 개발사업을 포함하여 국가재정 1조 1,664억 원, 민자 5,175억 원이 투자될 예정이다.

5) 뉴스핌, <http://www.newspim.com/news/view/20190712000754>

6) 컨테이너 6만 7,820 TEU와 비컨테이너 60만 톤을 톤으로 환산한 수치

7) 파이낸셜 뉴스, <http://www.fnnews.com/news/201910240957193584>

8) 제2차 신항만건설기본계획

⑦ 동해신항 인입철도

동해신항 인입철도는 제3차 국가철도망 구축계획과 제3차 전국무역항기본계획에 포함되어 있는 사업이다. 철도 개설 구간은 삼척해변역에서 동해신항까지 3.58km로 사업이 578억 원이 투입될 예정이며,⁹⁾ 인입철도가 건설되면 동해항의 화물운송체계에 획기적인 변화를 가져올 수 있다.

그러나 철도시설공단의 사업 타당성조사 마무리가 늦어지고 있어 항만 건설 공사와 달리 철도 연결은 시동이 걸리지 않고 있다. 이에 동해시와 지역경제 단체들은 항만 인입철도 건설을 촉구해 목소리를 높이고 있다.



동해항 3단계 조성사업 조감도

출처 : 뉴스원

⑧ 강원도 수산물 수출가공클러스터 조성 사업

현재 동해시에는 콜드체인 허브 구축 사업이 한창 진행 중이다. 지난해 8월에 착공한 저온물류 창고는 총 사업비 258억 원을 투입해 연면적 1만 155㎡에 지하 1층 지상 4층 규모로 냉동, 냉장, 창고 등을 갖추게 된다. 공사는 올해 12월 완공 예정이며 현재 공정률은 60%가량으로 알려져 있다.¹⁰⁾

또한 정부는 수산물의 고부가가치화, 가공품 경쟁력 제고, 수출 확대 등을 위해 추진하는 권역별 수산물 수출가공클러스터 조성사업에 따라 동해시와 동해자유무역관리원은 러시아에서 수입되는 수산물을 저장, 가공하는 수산물 클러스터 조성사업을 추진 중에 있다.

강원도 환동해본부에서 수행한 수산물 수출가공 클러스터 조성 연구 보고서에 따르면 주요 입후보지는 동해자유무역지역, 동해안권 경제자유구역, 북평제2일반산업단지로 나타났다. 또한 수산물 수출가공 클러스터 조성으로 인한 부가가치 증가로 발생하는 강원지역 생산유발효과는 152억 원, 부가가치효과는 211억 원, 취업유발효과는 871명인 것으로 분석되었다.¹¹⁾

9) 제3차 국가철도망 구축계획

10) 강원도민일보, <http://www.kado.net/?mod=news&act=articleView&idxno=970807>

11) 강원도 환동해본부, 수산물 수출가공 클러스터 조성 연구, 2019

제4차 전국무역항기본계획

■ 동해항 항만시설 확충 및 송정지역의 주거환경 개선 등 반영 요구

강원 동해시는 해양수산부에서 추진 중인 제4차 전국무역항 기본계획에 동해항 항만시설 확충을 건의했다. 제4차 전국무역항 기본계획은 제3차 항만기본계획 수정계획 수립 이후 경제여건 및 해운·항만 변화에 대응하기 위해 지난해 6월 용역을 착수해 오는 2020년 6월 확정 고시될 예정이다.

10년 단위로 진행되는 항만기본계획은 항만개발 전략, 개별항만의 정책방향, 개발 및 운영계획 등을 포함하는 최상위 계획으로 무역항 31개항, 연안항 29개항 등 총 60개 항만이 대상이다.

이에 동해시는 동해항에 고정식 크레인 설치, 동해항내 인입철도 개설, 동해항 항만 확장을 통한 야드 확보 등 컨테이너 전용부두 지정 등의 인프라 확충을 건의했으며, 서부두 41·42번 선석 잡화부두 기능 유지, 북부두 24번 선석 컨테이너 전용부두로 기능 변경과 서부두 41번 선석 및 북부두 24번 선석을 중력식 부두 개축 등 부두 기능 조정 및 개축을 요청했다.¹²⁾

이외에도 해양수산부가 개최한 간담회에서 제4차 전국무역항기본계획의 수요반영을 위한 추가자료를 요청함에 따라 강원도와 동해시가 공동출자하여 설립한 출연기관인 (재)북방물류연구지원센터와 동해시 투자유치과는 유관기관을 방문하여 ‘수도권 및 충청·강원권 물류OD 및 화주기업 조사 연구용역’ 보고서 내용을 근거자료로 제출하였다.

또한 동해·묵호항의 항만시설 확충과 동해항 주변 송정지역의 주거환경 개선을 위해 항만배후단지 지정을 위한 단계별 개발 지원도 함께 건의 했다.

우리나라 항만 현황

구분	항만명
무역항	국가관리 (14개소) · 인천항, 경인항, 평택·당진항, 대산항, 군산항, 장항항, 목포항, 광양항, 여수항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해·묵호항
	지방관리 (17개소) · 서울항, 보령항, 태안항, 완도항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항, 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항, 제주항, 서귀포항, 하동항
연안항	국가관리 (11개소) · 용기포항, 연평도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉항, 추자항, 화순항
	지방관리 (18개소) · 대천항, 비인항, 송공항, 흥도항, 진도항, 땅끝항, 화홍포항, 신마항, 녹동신항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항

출처 : 해양수산부 보도자료



12) 뉴스핌, <http://www.newspim.com/news/view/20190522000591>

러시아 동향

■ 한·러 항로, '성수기 효과' 주평균 물동량 4,000TEU 돌파¹³⁾

업계에 따르면 9월 부산발 극동 러시아행 해상물동량은 1만 7,600TEU를 기록했다. 주 평균 물동량은 4,100TEU로, 지난해 같은 달의 4,400TEU에 비해 7% 감소했지만 전달의 3,650TEU에 비해 12% 급증했다. 행선지별로 보스토치니는 2,400TEU, 블라디보스토크는 1,700TEU였다. 지난해의 2,400TEU, 2,000TEU에 견줘, 보스토치니행 물동량은 보합세를 보인 반면 블라디보스토크행 물동량은 15% 감소했다. 전달에 비해선 각각 14%, 13% 성장했다.

한·러 항로 주평균 물동량은 상반기까지 3,400TEU대를 기록한 뒤 하반기 들어 3,000TEU 후반대로 상승했으며 3분기 마지막 달에 드디어 4,000TEU를 돌파했다. 선사 측은 10월에도 9월과 비슷한 실적이 예상된다고 전했다.

프랑스 CMA CGM은 자회사인 APL과 별도로 진행하던 한·러 항로 서비스를 내년 1월 1일부터 자사 브랜드로 통합한다고 발표해 눈길을 끌고 있다. APL은 우리나라와 극동러시아 사이에서 KR1과 KR2 2개 컨테이너 노선을 운항 중이다. 업계에선 이번 조치를 두고 한국발 화물이 강한 APL과 중국발 화물이 강한 CMA CGM의 극동러시아 서비스를 통합해 선복 효율성을 높이고 수익성을 향상시키려는 계획이라고 풀이했다.

■ 이석배 주러 대사, 코즐로프 극동·북극개발부 장관과 양국 간 협력 개발 전망 논의¹⁴⁾

코즐로프 극동·북극개발부 장관은 이석배 주 러시아 대한민국 대사를 만나 양국 간 협력 개발 전망에 대해 논의하였다.

양측은 2020년 울산에서 진행될 제3차 한-러 지방협력포럼 준비 및 한국 'LH' 공사가 연해주 지역에 건설 예정인 산업단지 및 루스키섬 내 구축 예정인 메디컬클러스터에 대해 논의하였다.

또한 남·북·러 철도 프로젝트에 관하여 '시베리아 횡단 철도와 남한 철도의 통합프로젝트는 러시아와 한국 사이의 육상 운송 및 물류 경로를 만들어 해상 노선에 비해 화물 운송시간을 단축시킬 수 있다' 며 철도 프로젝트에 대해 논의 하였다.

■ 세계한인무역협회(OKTA) 주관 한국 수산물 시식회 개최¹⁵⁾

블라디보스톡에 위치한 대형유통업체인 '삼베리(Самбери)' 에서 '세계한인무역협회(OKTA)' 가 주관한 한국 수산물 시식회가 진행되었다.

시식회에는 캔참치, 김, 굴소스 등 한국 기업이 생산한 제품을 시식할 수 있도록 진열해 놓았으며, 그 중 캔참치와 굴소스에 많은 사람들이 반응을 보였다. 시식을 한 후 스티커를 부착하여 만족도를 표현하는 방식으로 진행되었으며, 제품을 시식한 현지 주민들의 반응은 매우 만족스럽고 호의적인 것으로 나타났다.

13) 코리아슈핑가제트, <http://www.ksg.co.kr/>

14) 극동·북극개발부 홈페이지, <http://minvr.ru/press-center/news/23736/>

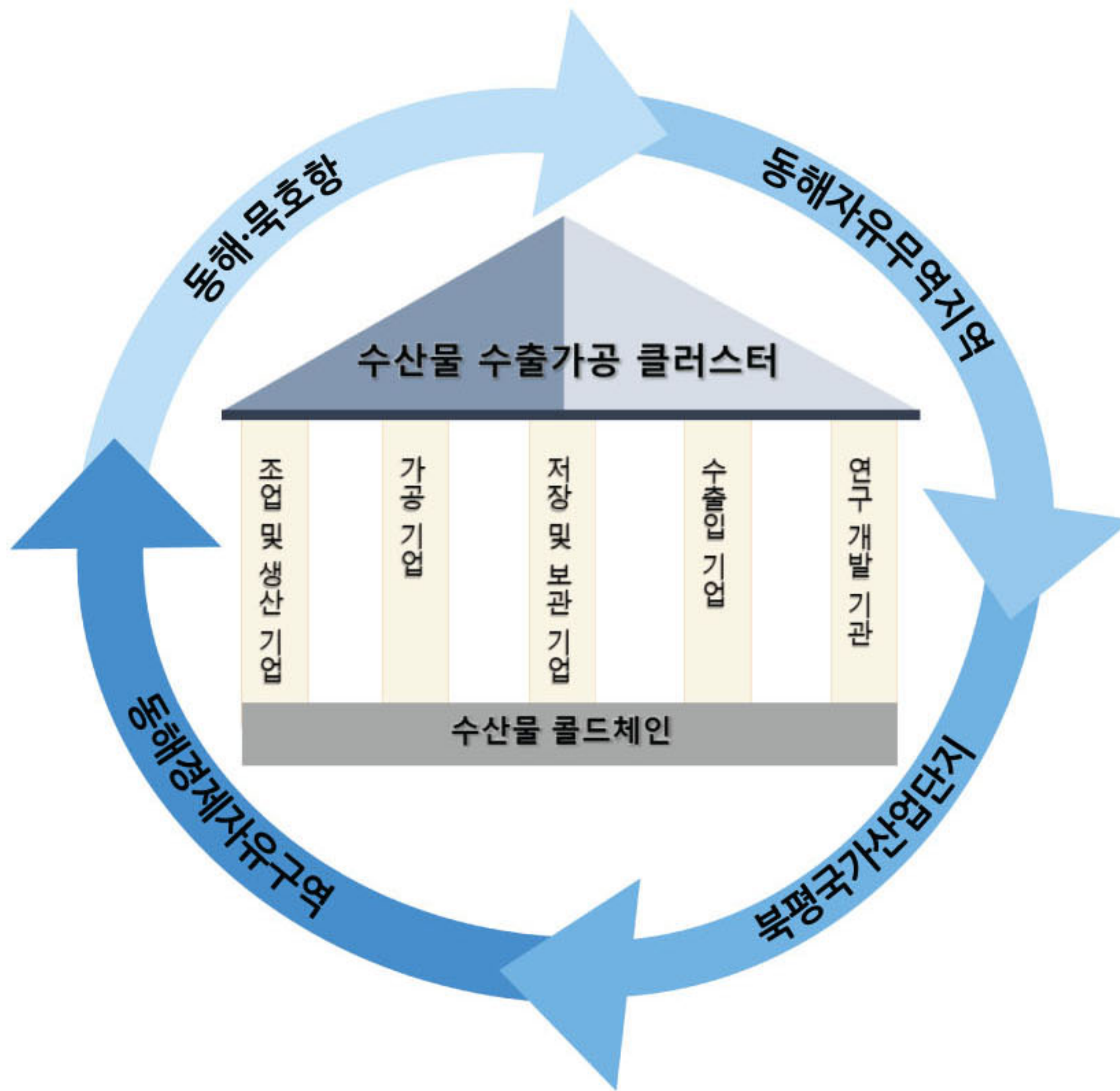
15) OTV, <https://otvprim.tv/>

용어 사전

클러스터(Cluster)란 ¹⁶⁾

마이클 포터(M. Porter)는 클러스터를 ‘특정 산업분야의 상호 연관된 기업들과 기관들의 지리적 집적체’라고 아주 단순하고 간명하게 정의했다.

클러스터의 기본 요건을 5가지로 구분 할 수 있다. ① 특정 (혹은 연관) 산업 분야의 다수의 기업들과 ② 관련 기관 및 제도들이 ③ 지리적으로 집적하여 ④ 상당히 긴밀하게 연계(network)를 맺음으로써 ⑤ 생산·물류비용, 기술혁신 및 확산 등에 있어서 다양한 집적경제를 창출하는 것이다.



클러스터의 기본 요건

- 1 특정(혹은 연관) 산업 분야의 다수 기업들
- 2 관련 기관들 및 제도적 환경
- 3 지리적으로 집적
- 4 긴밀한 연계성
- 5 생산·물류비용, 기술혁신 및 확산 등의 경제성

동해 러시아 대게마을



매장 정보

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

16) 권오혁, 산업클러스터의 개념과 범위, 대한지리학회지 제52권 제1호, 2017

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