



발간년월 2019년 12월(제14호) 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. 14

동해 · 묵호항 동해지구

Contents

● 기고문 I

- ▶ 동해·묵호항! 아듀, 2019

● 기고문 II

- ▶ 북방으로 가는 길을 성공적으로 만들어가는 논의를 시작하자

● 항만·물류 정책 동향

- ▶ 동해·묵호항 항만대기질 관리구역 미포함으로 주민 반발

● 항만·물류 통계 동향

- ▶ 동해·묵호항 품목별 화물처리실적

● 주변국 국제동향

- ▶ 러시아 동향

● 용어사전

- ▶ CIQ

동해·묵호항! 아듀, 2019

2019년을 돌이켜 보면, 한반도를 둘러싼 제반환경은 변화와 혁신으로 능동적인 대응을 하지 못하면 명(明)과 암(暗)이 갈리는 결과로 나타나는 격동의 한해이자 변화무쌍한 한해였다고 평가하고 싶다. 그래서인지 세상의 화두는 공유, 초 연결시대, 독창이 아닌 합창으로 가야만 생존경쟁에서 살아남는다고들 한다.

대외적으로 미국과 중국의 무역전쟁, 일본의 한국 수출 규제에 의한 한·일간의 갈등 심화, 영국의 유럽연합(EU) 탈퇴(브렉시트, Brexit), 중국의 일대일로 정책의 확장성, 러시아의 동진정책의 실행적 잠재력 향상 등 선진국들의 정책동향도 심상치 않은 분위기다. 대내적으로는 북미대화의 불확실성의 장기화와 지연으로 남북한 경제협력도 정체된 상태에서 기대만큼 진전되지 못하는 분위기다. 이는 한국경제의 전반적인 경제침체 흐름으로 이어지는 느낌이다.

또한, 주요 선진국의 경제침체가 개발도상국가로 전이되는 등 글로벌 해운업계를 주도하는 3대 해운 얼라이언스(동맹)가 초대형 선박 발주, 선사간 인수합병(M&A), 환경규제 등으로 새판을 짜는 변화 조짐도 나타나고 있다.

남북경제협력의 최일선 도시이자 동해와 연접한 강원도와 동해시도 예외는 아닌 듯싶다. 강원도 유일의 국가관리항만인 동해·묵호항도 글로벌 경제전쟁이라는 변화의 소용돌이 속에서 많은 것을 준비하고 노력을 하고 있지만, 정책적 소외로 결론은 답보상태이고 대안정책을 요구되고 있다.

이렇듯 우리가 요원하는 북방경제로 가는 길은 멀고도 험한 현실로 회귀되는 분위기다. 두 번에 걸친 컨테이너 운항항로 실패 경험, 10년간 운항하던 DBS크루즈훼리도 작금의 경제환경과 적자누적을 이유로 휴항 절차를 밟았다.

동해안축의 경제전진을 자신하던 동해안권 경제자유구역도 장밋빛 청사진에 악순환을 반복하고 있다. 전문가들이 이구동성으로 이야기하는 북방의 시계추가 동해로 다가오고 있는데 현실은 기대감과 희망으로만 안주할 여유 또한 녹록하지는 않다

강원도 항만물류정책도 지자체의 의견수렴이 충분히 수렴되지 않은 몇 박자가 반복되고 있는 느낌이다. 항로개설의 경우 지자체 간, 선사 간 과당경쟁을 피하고 상호 간의 실리를 찾는 방안도 없는 것 같다. 아전인수격 논리만 반복된다. 정시성 결여, 물류의 왜곡현상으로 물류비용상승, 자가물동량 창출 능력 부족, 회차 시 공 컨테이너 문제 등 산적한 과제에도 진정성 있는 강원도 항만물류정책의 컨트롤타워 역할도 도마에 오른다.

이런 악조건에도 불구하고 한편에서는 정치인, 동해시, 오피니언 리더. 시민의 역량이 집결되어 KTX강릉선 동해연장, 동해콜드체인 준공, 경부축에 대응한 초광역 국가 발전 전략을 담고 있는 정부의 제5차 국토종합계획에 강원-충청-호남을 잇는 강호축 발전 계획 반영, 동서 6축 도로건설 계획 반영, 동해항 3단계 공사와 묵호항 재창조사업의 순조로운 진행 등 상대적 소외를 면치 못했던 영동 남부권이 새로운 발전 동인으로 받아들여지고 있는 정책이 가속도를 붙일 전망이다.

여기에 강원도 항만공사 설립, 동해세관의 동해직할세관으로의 승격, 대게 등 수산물 교역 중심항 구축, 서해와 동해를 잇는 코리아랜드브리지(KLB) 구축 등 항만과 산업, 관광이 연계된 새로운 청사진도 제시되고 있다.

한 해를 냉철하게 각성하고 새로운 한 해를 견인하는 정책들이 시민의 의견이 반영되고 역량이 집결된 강원도와 동해시의 실리를 찾는 정책으로 거듭나기를 희망하며, 잠자던 동해를 깨우고 북방경제의 새로운 불빛을 꽃 피우는 문명의 고속도로가 동해시로부터 시작되는 원년이 되기를 소원해 본다. 아듀, 동해·묵호항!



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

■ 북방으로 가는 길을 성공적으로 만들어 가는 논의를 시작하자

길은 어떤 곳에서 다른 곳으로 이동할 수 있는 공간을 말한다. 이 세상에 존재하는 유·무형의 모든 것들은 길을 통해 이동하고 옮겨진다. 인류는 길을 통해 더 넓은 세상을 경험하고 교류하고자 했고, 미래에도 분명히 그러할 것이다. 지역 간에는 상대적으로 넉넉한 것이 있다면 부족하거나 아예 갖지 못한 게 있고, 잘 만들 수 있는 것과 그렇지 못한 것도 있게 마련이다. 이처럼 지역 간에는 비교열위나 비교우위가 존재한다는 것이다. 이러한 사실로 인해 재화와 용역을 사고파는 거래가 이루어지고 시장이 형성되고 진화해 왔다.



박종을 과장
동해시 투자유치과

길이 나고 사람이 모이는 곳은 번창한다고 한다. 그러하기에 우리는 길을 만들고 있는 것이다. 다양한 길과 연결된 곳을 교통의 중심지라고 한다. 교통의 중심지는 자동차, 기차, 비행기, 선박 등을 이용하여 사람이 오고 가거나 화물을 옮기는 일에 있어 중심이 되는 곳을 말하는 것이다.

우리는 북방경제시대와 남북경제협력시대를 준비해야 한다. 그러기 위해서는 도로와 철도, 하늘길과 바닷길을 연결하고 다양한 경제협력 모델을 만들어야 한다. 도로와 철도는 많은 시간과 재원이 투입돼야 하지만, 바닷길은 항만과 항만을 연결하는 항로를 개설하면 당장이라도 화물을 운반할 수 있을 뿐만 아니라 그 어떤 교통수단보다 경제적인 것이 선박을 이용한 해상운송이다.

한반도 동쪽 바다 동해는 한동안 냉전의 바다였다. 이데올로기로 인해 역내 국가 간 갈등이나 대치상황이 1990년대까지 존재했기 때문이다. 그때는 북방지역으로의 왕래가 불가능했다. 지금은 지구촌 유일의 분단국가로 남아있는 한반도를 제외한 국가 간의 냉전 상태가 희석되고 협력의 필요성이 커지면서 실리를 추구하며 더디게나마 교류와 협력을 이어가고 있다.

앞으로는 평화와 공존, 성장과 번영의 시대가 보다 빠른 속도로 열릴 것이라는 기대감에 북방을 잇는 다양한 길을 만들어 가고 있다. 중국의 일대일로 정책과 러시아의 극동개발 정책, 중국과 러시아의 국제운송회랑 프로젝트, 한국의 한반도중단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR)를 연결하고자 하는 계획 등이 그러하다. 동해안 소재 항만도시들 또한 북방항로를 두고 바닷길 경쟁이 치열하다.

오래도록 준비되어온 중국 동북3성의 주요 도시와 극동 러시아의 주요 항만을 육·해상으로 연결하는 국제운송회랑 프로젝트(프리모리예 프로젝트)와 중국 수분하와 훈춘을 극동 러시아 항만과 연결하는 빈해1호와 빈해2호로 일컬어지는 루트를 이용한 물류산업이 속도를 낼 수 있을 것 같다.

우리는 이러한 변화에 발 빠르게 대응하지 않으면 안 된다. 이러한 변화를 단순히 극동 러시아와 중국 동북3성 간의 교류와 협력으로 인식해서는 안 된다. 유럽과 아시아를 묶는 유라시아 시장이자 유럽으로 가는 관문인 극동의 변화로 심각하게 받아들여야 한다.

동해·묵호항은 북방경제권의 중심에 자리 잡고 있다. 그러하기에 동해·묵호항에 거는 기대 또한 크다. 그러나 동해·묵호항은 태생적 한계를 가지고 있다. 임해장치산업에 석탄 등의 원료를 공급하고 시멘트 등의 생산품을 반출하는 기능과 역할에 맞게 만들어져 있기 때문이다.

따라서 항만인프라가 부족하고 항만의 특성이 컨테이너 화물을 취급하는 기능을 부여하기에는 곤란한 게 현실이다. 컨테이너 정기항로 취항을 위해서는 기본적으로 항만인프라가 충족되어야 한다. 즉 CIQ, CY, CFS, 하역시설, 항만과 배후 교통망의 연계 등이 갖춰져 정시성과 경제성이 확보되어야 화물이 모이게 된다. 이처럼 컨테이너 화물은 안전하게 제때 보내져야 하고, 경제적으로 처리될 수 있도록 해야 화주들이 화물을 내어주게 되어있다.

항만에는 기본적으로 다양한 정기항로가 있어야 한다. 그래야만 항만과 관련된 전후방 연관 산업이 발달하고 일자리와 소득이 창출될 수 있음을 우리는 잘 알고 있다. 그러나 항로는 채산성이 맞아야 지속 유지될 수 있다. 이익이 나지 않는 항로에 선박을 운항할 기업이나 사업가는 없기 때문이다. 그렇다고 공공재원으로 손실을 끝없이 지원해줄 수 있는 일도 아니지 않은가.

북방경제시대와 남북경제협력의 시대를 준비해야 한다는 주장이 많다. 준비하지 않으면 다른 곳과의 경쟁에서 도태되거나 다른 항만에 비해 경쟁력이 떨어질 수 있다는 우려의 목소리도 적지 않다. 그럼 어떻게 해야 할까. 항만당국과 관계기관의 고민이 깊어지는 대목이다.

올해로 개항 40년을 넘긴 동해항은 바다를 교두보로 성장하고자 하는 배후지역 주민들의 염원을 안고 있다. 지정학적으로 환 동해권의 중심에 위치한 항만이다 보니 역내 국가들과의 교류와 협력으로 배후지역 발전을 이끌 성장 동력임에는 틀림이 없지만, 처리해야 할 물동량에 비해 시설이 부족하여 동해항 인근에 동해 신항을 건설하고 있다. 문제는 7개 선석¹⁾ 중에서 1개를 국가 재정으로 건설하고, 6개를 민간자본으로 만들겠다는 계획이다. 현재까지 1개 선석만이 민간사업자가 확정된 상태다. 국가 재정으로 건설되고 있는 방파제나 방파호안은 완료될 시기가 머지않았는데 말이다.

신항 건설을 바라보는 마음이 초조해진다. 건설 사업자가 확정되지 않은 모든 선석이 국가 재정으로 건설되기를 간절히 염원하며 ‘민간자본유치사업을 국가재정사업으로 전환하겠다.’ 라는 정부의 발표를 기대해 본다. 동해 신항의 조속 완료는 북방으로 가는 중요한 길목을 확보하는 일이자, 길을 고속화 하는 방법 중 하나이기 때문이다.

동해항에서 처리되는 화물이 대부분 포장되지 않은 채 취급되는 분진성이고, 선박 입·출항도 많다 보니 비산먼지와 미세먼지 등의 진원지가 항만이라는 인식이 팽배해 있다. 그렇다 보니 항만이 지역에 도움을 주기보다는 불편을 주는 존재, 지역 발전을 가로막는 존재라는 생각이 자리하고 있는 것 같다.

항만 주변 마을은 시간이 멈춘 듯 1970, 80년대 모습 그대로다. 활력을 잃어가는 마을을 바라보는 필자의 마음이 답답해진다. 그 어떤 일보다 우선해야 할 일이 있다면, 이러한 문제를 해결하는 방법을 찾고 실행하는 일이 아닐까 싶다. 이러한 일이야말로 위민행정이고, 지역과 항만이 상생하는 길이기 때문이다.

동해·묵호항에는 컨테이너 정기항로가 두 차례 개설됐지만, 단기간 운항에 그치고 말았다. 앞서 언급한 항만인프라와 배후 교통망과의 연계성이 부족해 정시성과 경제성을 확보하지 못했기 때문이다. 제때 화물을 보낼 수 없는 불안정한 항로에 화물을 내어줄 화주는 그리 많지 않을 것이라는 교훈을 얻은 것이다.

이제부터는 이러한 문제들을 해결할 수 있도록 항만당국은 물론 강원도와 동해시, 그 밖의 관계 기관간 협력이 절실히 필요하다. ‘바쁠수록 돌아가라’ 라는 속담이 주는 교훈처럼, 실적과 업적에 목말라 하면서 서두르다 앞서 경험한 두 번의 실패가 세 번의 실패로 이어져서는 절대 안 된다는 말이다. 바쁘고 조급한 마음을 내려놓고 열린 자세로 다양한 의견을 경청하며, 북방으로 가는 길을 하나하나 성공적으로 만들어 내는 논의가 시작되기를 기대해 본다.

1) 선석이란 선박을 접안시켜 화물 등을 내리거나 싣는 곳으로 부두라고도 한다.

동해·묵호항 항만대기질 관리구역 미포함으로 주민 반발

■ 해양수산부 추진 '항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법' 대상에서 동해항 배제

해양수산부가 추진 중인 항만대기질관리구역에 동해·묵호항이 배제되자 40년간 분진과 소음 피해 속에 살고 있는 주민들이 강력히 반발하고 나섰다.

해양수산부는 항만에서 발생하는 미세먼지를 저감하고 종합적인 관리 체계 수립과 대책을 마련하는 항만대기질법을 올 4월 제정해 내년 1월 1일 시행을 앞두고 있다.

항만대기질법은 항만지역의 미세먼지 등 대기오염물질 배출량을 줄이고 효율적으로 관리해 항만 지역 주민들의 건강에 미치는 위해를 예방하는 것을 목적으로 한다.

그러나 해당 법안 시행령 및 시행규칙 입법예고에는 시멘트, 석탄 등 취급화물의 96%가 벌크화물인 동해·묵호항이 항만대기질관리구역에 포함되지 않은 것으로 확인됐다.

앞서 동해항 배후지역인 송정동 등 주변 사회단체들은 입법 취지에 맞게 동해·묵호항이 항만 대기질관리구역에 포함돼야 한다는 당위성을 담은 의견을 올 9월 해양수산부에 제출했고, 항만별 연간처리 물동량과 화물선 오염원 배출량을 기준으로 추후 검토하겠다고 통보받은 상태다.

송정동 주민들은 “1979년에 개항한 동해항은 40여 년간 분진과 소음, 미세먼지 등 각종 환경 피해로 주민들이 생활 불편 속에 살고 있고, 집단이주를 건의하는 등 대책 마련을 촉구해 왔다”라며 “지역 실상을 정확하게 파악해 법안이 시행돼야 할 것”이라고 주장했다.

해당 법안 시행령(안)에는 서울항, 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항 등이 항만대기질 관리 구역으로 지정된 것으로 나타났다.²⁾

2016년에 완료된 해양수산부의 ‘공해성 항만산업개선 타당성조사용역’ 결과보고서에 따르면 동해·묵호항과 인천항 모두 대기질 및 소음은 모두 환경기준에는 만족하나, 시간별 최대 관측치는 인천항의 경우 122~148 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 동해항의 경우 129 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 로 나타나므로 장기적 Date 분석을 통한 실질적 환경오염 물질의 배출수준 변화를 파악하고 항만별 특화된 환경관리 정책 수립이 필요한 것으로 분석되었다.³⁾

이에 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀장 정동훈 박사는 “제3차 전국무역항기본계획 수정계획에 따라 동해항 3단계 개발을 통해 인천항 석탄부두의 물동량을 동해항으로 이전할 것으로 계획되어 있다. 이에 동해항과 인근 주거지역의 피해가 커질 것으로 예상하는 가운데 항만대기질 관리구역 선정에 배제된 부분은 재고되어야 할 부분이다.” 라고 언급했다.

2) 강원일보, <http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?aid=219110600091>

3) 해양수산부, 공해성 항만산업개선 타당성조사용역 결과보고서 환경실태조사(시범조사), 2016.12

동해·묵호항 품목별 화물처리실적

■ 2019년 1~9월 화물처리실적은 전년동기대비 10.5% 증가한 2,840만 톤 기록

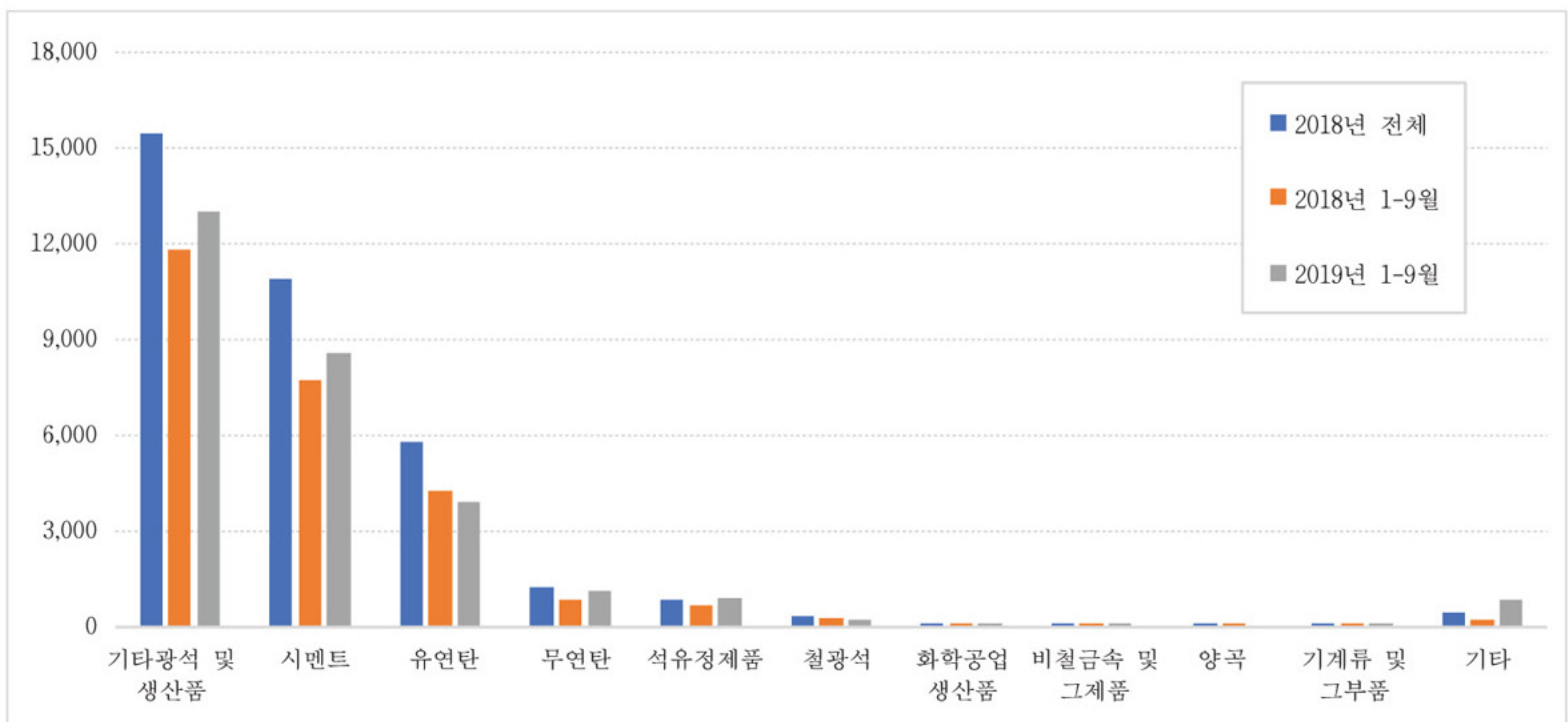
동해·묵호항의 2019년 1~9월 화물처리실적이 전년동기대비 10.5%를 증가세를 보였다. 이는 동해·묵호항의 주요 처리 품목인 기타광석 및 생산품 처리량이 1,297만 톤, 시멘트의 처리량이 852만 톤으로 전년동기대비 10%씩 증가하여 나타난 결과로 예측된다.

동해·묵호항 품목별 화물처리실적(2016년~2019년 9월)

[단위 : 천 톤]

구 분	2016년	2017년	2018년			2019년		전년동기 대비(C/A)	전월동기 대비(D/B)
			전체	1-9월(A)	9월(B)	1-9월(C)	9월(D)		
기타광석 및 생산품	15,268	15,774	15,407	11,762	1,383	12,973	1,294	10.3%	-6.5%
시멘트	10,581	10,006	10,874	7,696	863	8,526	765	10.8%	-11.3%
유연탄	3,596	4,834	5,747	4,242	360	3,871	393	-8.7%	9.1%
무연탄	1,650	814	1,202	837	23	1,096	46	30.9%	98.9%
석유 정제품	539	1,058	836	651	141	851	51	30.7%	-63.7%
철광석	404	286	291	242	25	187	22	-22.8%	-10.9%
화학공업 생산품	91	169	38	32	3	66	5	107.3%	39.0%
비철금속 및 그제품	55	34	54	39	2	33	4	-15.6%	110.6%
양곡	15	21	41	16	5	0	0	-	-
기계류 및 그부품	14	36	22	20	0	11	0	-43.9%	-
기타	83	291	426	167	77	791	75	372.7%	-2.9%
합계	32,297	33,323	34,938	25,704	2,883	28,404	2,656	10.5%	-7.9%

출처 : 해운항만물류정보시스템(PORT-MIS)



러시아 동향

■ 극동러 수산 및 조선업 발전을 위해 '투자 교환 쿼터제' 투자유치 프로그램 추진⁴⁾

러시아 정부가 극동 러시아 수산 및 조선업 발전을 위한 '투자 교환 쿼터제' 투자유치 프로그램을 추진한다. 이 프로그램의 목적은 신규 수산물 가공 공장 건설이나 조업선 건조를 독려하기 위함이다. 각종 수산물의 전체 어획량에서 20% 이상을 분류, 조업선 건조나 공장 건설 대가로 쿼터를 제공한다.

현재 국가보조금 20%를 지원하여 수산물 가공 공장 지원 건수 39건, 조업선 14척 건조 예정이며, 조업선은 러시아 국내 조선소에서 건조한다.

본 프로그램의 첫 주자는 연해주 블라디 Vostochnaya verf 조선소에서 대게 조업선 건조를 시작하였으며, Dobroflot 업체가 극동 Bolshoi kamen 개발구역에 수산물 가공공장을 건립하였다. 러시아 수산청은 이 업체에 대하여 올해 12월에 2020년도 어획 쿼터를 확정할 예정이다. 규모는 14,000톤으로 예상된다.

■ 블라디보스톡 세관, 올해 2019년 개인명의 중고차 수입 약 7만 건⁵⁾

블라디보스톡 세관을 통한 개인 명의 중고차 수입 대수는 올 초부터 현재까지 69,437대에 달했다. 연해주 지역 중고차 수입은 매년 오르는 통관세에도 불구하고 작년 대비 거의 2배 가까이 증가한 것으로 파악되었다.

일본 동향

■ 무역전쟁, 태풍의 영향으로 한일 항로 부진, 물동량 약세 지속⁶⁾

관련 업계에 따르면 한일항로를 취항하는 대부분의 선사들이 올해 9~10월 선적상한선 96%를 달성하지 못했다. 목표치를 넘어선 선사는 동진상선과 고려해운 2곳뿐인 것으로 파악됐다. 무역분쟁으로 수입량이 줄고, 9월과 10월 두 달 동안 양국 해역을 6차례나 강타한 태풍은 선박 운항을 4~5일 가량 지연시키면서 실적 부진의 한 원인이 됐다.

한국근해수송협의회에 따르면 9월 한 달간 한일 양국을 오간 컨테이너 물동량은 15만 5,425TEU로, 지난해 같은 달 15만 8,958TEU에서 2% 감소했다. 이 가운데 수출입화물은 5만 3,616TEU로, 1년 전 5만 7,723TEU에 견줘 7% 감소했다. 수출이 4% 감소한 2만 9,243TEU, 수입이 11% 감소한 2만 4,373TEU를 각각 기록했다.

이에 선사들은 최근의 실적악화를 고려해 선적 상한선을 92%로 정했다. 지난해 같은 기간의 98%에 비하면 6%가 낮다. 선사들은 무역분쟁으로 수입화물 감소세가 표면화된 상황에서 선적 상한선을 낮춰 운임 단속에 나선다는 구상이다.

운임은 하락세를 멈추고 반등한 것으로 파악된다. 해수부에 따르면 부산발 일본 도쿄행 공표 운임은 전달 대비 30달러 가량 상승한 수준이다.

4) <https://primamedia.ru/news/882137/>, <https://primorsky.ru/news/168272/>

5) <https://www.tks.ru/news/nearby/2019/11/26/0003>

6) <http://www.ksg.co.kr/news/>

■ CIQ란

CIQ란 Customs(세관), Immigration(출입국관리), Quarantine(검역)의 영문 앞글자를 모아 만든 약자이다. 모든 공항과 항만에는 CIQ가 있으며 이곳에서 행해지는 업무는 국가마다 조금씩 차이가 있지만 대부분 세가지 분야를 중심으로 구분된다.

Customs(세관)은 국경을 통과하는 사람, 화물, 선박, 항공기 등에 대한 수출출입의 허가 및 단속과 관세의 부과와 징수 업무를 하는 정부기관으로 규정 이상의 화폐 소지, 반출입이 금지된 물품의 소지, 과세 대상품의 소지 여부 등을 검사한다.

Immigration(출입국관리)는 출국 및 입국 심사로 나눌 수 있으며, 출국 심사 시 출국자격심사, 여행서류확인, 체류 기관과 출국제한자 여부확인 등의 업무를 한다. 입국 심사 시에는 내국인용과 외국인용으로 구분돼 있고, 불법입국자, 수배자 등을 체크한다.

Quarantine(검역)은 주로 입국자들을 대상으로 이루어지며, 사람에 관한 검역은 보건복지부, 동식물에 대한 검역은 농림축산식품부의 소관으로 검역이 이루어진다.

■ (재)북방물류연구지원센터 월간동향 만족도 조사

안녕하십니까.

본 조사는 (재)북방물류연구지원센터 제공 중인 “월간동향”에 대한 고객만족도 조사입니다.

우리 센터에서는 주기적(월 1회)으로 북방물류, 강원권 물류 등의 동향을 파악하여 관련 분야 종사자분들께 제공하고 있습니다.

더 나은 서비스를 제공하고자 고객만족도 조사를 시행하오니 구독자분들의 많은 참여를 부탁드립니다.

설문조사는 <https://forms.gle/ZkQC7UiqQYoNkQMp6> 또는 오른쪽의 QR코드를 통해 참여 가능합니다. 감사합니다.



(재)북방물류연구지원센터
 담당 : 물류연구기획팀
 ☎ : 033-522-6503