



발간년월 2019년 03월(제5호) 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.05

동해 · 묵호항 묵호지구  
묵호항 재창조사업 준공 2018

## Contents

### ● 나침반

- 북방경제로 가는 강원도 상단을 보고싶다

### ● 기고문

- 동해시 송정마을 주민의 고통을 해결하고 동해항의 더 큰 발전을 위한 제안

### ● 항만·물류 통계 동향

- 철도물류기지

### ● 항만·물류 정책 동향

- 강원도 지역물류기본계획

### ● 국제동향

- 북한 동향
- 러시아 동향

### ● 강원권 산업동향

- 삼척해운

### ● 항만·물류 관련 용어사전

- 배후단지

■ 북방경제로 가는 강원도 상단(商團)을 보고 싶다

현재 러시아는 춥지만은 않은 것 같다. 광활한 영토에 풍부한 에너지자원(광물, 수산물, 목재 등)을 가지고 다양한 정책개발로 동토의 제국을 풍요의 제국으로 생태계를 변화시키고 있다.

그 동안 우랄산맥 서쪽 축 중심의 경제발전 모델을 동쪽 축 시베리아 개발로 이동시키는 작업이 한창이다. 한마디로 많은 난제에도 불구하고 극동러시아지역 경제의 봄을 준비하기 위해 연해주 블라디보스톡을 중심으로 선도개발구역제도, 자유항제도, 동방경제포럼 등을 개최해 가며 블라디보스톡 “경제 수도화” 프로그램이 단계적이고 구체적인 조각으로 추진되고 있다.



**엄 광 열 박사**  
(재)북방물류연구지원센터장

한편에서는 현지 블라디보스톡항 세관 통관절차 강화로 시베리아 철도에 화물을 태우기까지 화물이 항구에 묶여 최소 몇 주에서 최대 몇 달까지 적체되어 낭패를 보는 사례도 비일비재하여 블라디보스톡항이 아닌 대안 항구를 찾아야 한다는 현지 물류전문가의 소리도 들린다. 이 또한 북방시장을 개척하는 어려운 과정이기에 지혜로운 전략을 필요로 한다.

아무튼 극동러시아지역은 교통물류와 항만인프라 개선을 통해 화물과 여객의 원활한 이동으로 이들 지역을 관광과 물류비즈니스 중심도시로 견인하는 경제개발의 초석을 다지고 있어, 최단거리에 인접한 동해시로서는 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

이는 동해시가 극동러시아지역을 교두보로 지역 제품의 틈새시장을 발굴하고 개척하며 통상물류협력의 적극적인 추진이 요구되는 이유다. 즉, 통상정보를 상시적으로 제공받고 수출입 업무를 모니터링 하는 극동러시아 동해비즈니스센터를 설치하고, 다양한 채널의 교류기반 확대와 양 지방정부간 협력과 투자를 통한 신뢰관계를 구축하고, 여객과 화물통관의 간소화, 항로의 안정적 운영 등 산적인 과제를 개선해 가며 실질적인 접근전략을 필요로 하는 것이다.

이를 위해 우선 북방으로 진출하는 글로벌 강원도 상단(商團)을 육성해야 한다. 둘째, 연해주 지방정부와 통상물류협력이 강화하여야 한다. 셋째, 러시아의 풍부한 자원과 에너지를 활용한 신소재산업, 조ся료 산업, 수산가공 산업육성을 위한 전략적 비즈니스모델을 만들어 부가가치산업화의 기반을 그려나가야 한다. 넷째, 기회요인 속하는 각종 인프라구축으로 운송체계 개선, 배후권역 산업단지 개발, 저렴한 화물처리비용, 항만운영의 효율성, 편리한 통관시스템의 개선해야한다. 마지막으로 바닷길을 통해서 북방으로 떠나는 강원도 상인의 경제지도가 글로벌로 향하는 시금석이 되기를 기원하며 동해시의 실천적 모델이 되기를 기대해본다.

■ 동해시 송정마을 주민의 고통을 해결하고, 동해항의 더 큰 발전을 위한 제안

요즘 대한민국은 미세먼지로 몸살을 앓고 있다. 그렇다보니 미세먼지 예보에도, 거리 곳곳에 세워놓은 미세먼지 수치를 알리는 전광판에도 관심이 갈 수 밖에 없다. 거리에는 마스크를 쓴 사람들이 늘어나고, 미세먼지 농도가 높은 날에는 나들이객들이 보이지 않는다. 원인을 두고는 이웃을 잘 못 만나서 그렇다고들 한다. 파란하늘 아래에서 파란하늘과 파란바다가 만나는 수평선, 먼 곳의 경치를 볼 수 있는 쾌적한 환경에서 맘껏 숨 쉬며 살고 싶은 게 모든 사람의 바람이거늘 하늘을 가리고 시야를 막는 잿빛을 걷어내는 해결방법은 없는 것일까. 비와 눈이 내리기를 바라고, 공기가 맑은 쪽으로부터 바람이 불어오기를 마냥 기다려야만 하는 것일까. 이렇게 미세먼지로 글을 시작한 이유는 환경의 중요성 때문이다. 환경오염은 우리 모두의 근심이고 걱정이고 관심사임에는 틀림이 없다. 이러한 환경문제로 인한 걱정과 근심이 계속된다면 우리의 삶은 어떻게 변할까를 생각하니 아찔하다. 하루빨리 근본적인 원인을 찾아내고 치유해가는 대책들이 마련되고 시행됐으면 좋겠다.



**박 종 을 과장**  
동해시 투자유치과장

동해시는 지정학적 요충지이다 보니, 일찍이 항만이 건설되고 임해공업이 발달한 곳이다. 동해시에 소재한 항만은 배후지역에서 생산되는 시멘트와 무연탄 등을 전국 각지에 공급하며 조국 근대화에 기여했고, 최근에는 화력발전소에 원료를 공급하는 기능으로 주변에 발전소도 여러 곳 위치해 있다. 2018년 전국 항만 처리 물동량은 1,620백만 톤이라고 한다. 그 중 동해·묵호항은 34백만 톤을 처리하여 부산, 광양, 울산, 인천, 평택·당진, 대산, 포항항 다음으로 8위이다. 대단한 수준이다. 2018년도에 동해·묵호항이 처리한 34백만 톤의 물동량을 살펴보면, 벌크(컨테이너 등으로 포장하지 않은 화물)로 처리한 기타광석 및 생선, 시멘트와 연탄 등이 대부분이다. 이러한 화물은 하역과 보관, 그리고 운반과정에서 먼지와 소음발생이 불가피하다. 물동량이 많은 동해·묵호항은 대형선박과 대형차량이 들어오고 나가기를 반복하는 역동적인 항만이지만 그 배후는 낙후되어 주민들은 상대적 박탈감에 분노하고 있다.

동해항(동해·묵호항 동해지구) 옆에 위치한 작은 마을 ‘송정’이 있다. 여기서 이야기하는 작은 마을의 의미는 면적이 크고 작음이 아니다. 각종 지표나 통계로 볼 때 다른 곳 보다 부족하고 작다는 의미다. 마을이라는 공간에 형성돼 있는 문화와 거주민의 연령층이 어떨하고, 어떠한 환경에서 생활하며, 삶의 대한 만족도는 어떠한 수준인가에 대한 인문학적 접근이고 잣대다. 1980년 12월말 11,561명이던 송정동 인구가 2019년 2월말에는 4,356명으로 62.3%나 줄었다. 65세 인구도 동해시 전체는 18%인데 비해 송정동은 24%로 상대적으로 높다. 1970년대 중반까지만 해도 젊은이들이 넘쳐나던 송정이 변해도 너무 많이 변했다. 해수욕장과 솔밭, 비행장과 기차역이 있었고, 강과 바다가 만나는 지점(갯목)에는 여가를 즐기려는 사람들의 발길이 줄을 잇던 곳이 송정이다. 전천을 사이에 둔 만경대(척추팔경 중 하나) 일원은 어떨했는가. 그 경치가 너무 아름다워 그 옛날 선비들이 정자를 세우고 우정을 나누던 곳이고, 동해항이 건설되기 전까지는 많은 사람들로부터 사랑받는 소풍장소였다. 한 폭의 동양화처럼 아름답고 살기 좋은 환경이다 보니 거주하는 인구가 많았고 유동인구도 적지 않은 활기찬 동네였다. 골목과 시장에는 사람들이 넘쳐났고, 젊은이들이 다양한 문화를 즐기며 유행을 창조하는 그런 도시였다. 이제는 빛바랜 사진으로

추억할 수밖에 없는 아쉬움이 많은 그런 마을이 송정이다.

지난 연말에 해양수산부장관을 만난 심규언 동해시장은 송정마을과 동해항의 현실을 설명하는 자리에서 “죽기 전에 창문 활짝 열어 놓고 살아 봤으면 좋겠다.”는 한 노인의 하소연을 전했다고 한다. 송정마을 주민의 절규이자 애절함이 함축된 표현이다. 2016년에 동해시는 주민들이 겪고 있는 상대적 박탈감을 해결하고, 항만 발전의 한계를 극복하기 위한 대책으로 항만배후단지 지정을 국가에 요청(건의)했으나 받아들여지지 않았다. 결론은 경제성 부족이었다. 그러나 마을 전체를 이주시키고 항만배후단지로 조성하기보다는 피해를 줄이는 대책으로 항만과 주거지 사이에 먼지와 소음 등의 오염요소들을 걸러내는 녹지축을 조성하자는 의견이 제시됐다. 정부의 고민을 엿볼 수 있는 대목이다. 국민의 안전을 보장하고 권리를 보호 하는 차원에서 더욱 깊은 고민이 필요하다. 항만 배후지역의 환경을 개선하고, 항만으로 하여금 다양한 일자리가 만들어지고 주민의 삶이 행복하고 윤택해질 수 있도록 말이다.

금년 말이면 2018 평창동계올림픽의 큰 유산인 서울 - 동해 간 고속철도(KTX)가 개통될 예정이다. 그 종착역이 송정마을에 소재한 동해역이다. 송정동민을 비롯한 동해시민들은 서울이 가까워짐을 느끼며 기대감에 충만해 있다. 서울 - 강릉 간 KTX 노선이 동해까지 연장될 수 있었던 이유 중에 하나는 분명히 동해·묵호항이 작용했으리라 본다. 바닷길과 철길의 만남이다. 바다를 교두보로 지구촌 어디든 연결될 수 있는 동해·묵호항이 대한민국 수도 서울을 연결하는 고속철을 만나게 된 것이다. 항만, 철도 등의 광역교통망은 서로 효율적으로 연결되어 국가와 지역의 지속적 발전을 이끌어야 함은 당연한 이치이고 논리이다. 올 연말에 개통되는 KTX가 동해·묵호항의 발전을 이끌고, 동해·묵호항은 철도에 물동량이 넘쳐나도록 해야 한다. 해운과 철도 물류가 최적으로 흐르도록 함으로써 다양한 내용의 상승효과를 거양해야 한다는데 이의를 다는 이는 없을 것이다.

하여, 필자는 송정마을 주민이 겪고 있는 고통을 해결하고, 동해·묵호항의 더 큰 발전을 위해서는 항만과 주거지 사이에 일정부분 공간을 확보하고, 그 공간이 환경오염을 저감시키는 기능에 더하여 일자리가 창출되는 방안을 제안해 본다. 항만과 주거지 사이의 공간에 녹지축 형태의 공원이 조성되고, 해운과 철도가 결합하여 물류혁신을 가져오도록 하는 인입철도가 건설돼야 한다. 그리고 컨테이너와 같은 청정화물이 안전하고 경제적으로 취급되도록 하는 컨테이너 전용부두로의 항만시설을 개축하고, CY<sup>1)</sup>와 CFS<sup>2)</sup>, 물류창고 등의 항만구역과 지원시설이 확충되거나 조성되도록 말이다. 또한, 도시를 재생하고 외지인의 활발한 왕래를 견인할 동북아지역의 다국적 문화거리(국가별 전통음식과 이국적 문화를 향유하고 체험할 수 있는 거리) 조성 등이야말로 항만과 그 배후지역이 상생하는 길이고, 국가 발전의 원동력을 확보하는 일이기 때문이다. 이러한 제안에 대하여 감사하고 고맙고 가슴 뭉클한 정책이 결정되기를 간곡히 기대해 본다.

\*본 내용은 필자의 개인적인 견해이며, (재)북방물류연구지원센터의 공식 견해가 아님을 알려드립니다.

1) CY란 컨테이너 야드를 말함  
2) CFS란 컨테이너 조작장을 말함

# ● 항만 · 물류 통계 동향

## 철도물류기지

### ■ 동해시 철도물류기지 유치

철도물류기지는란 철도 이용 화물확대, 화물의 원활한 수송 등을 위해 주요 철도역에서 컨테이너, 시멘트, 곡물, 자동차, 종이 등을 처리하기 위한 거점 시설을 의미한다.

CY는 31개역 중 19개역이 운영 중이며 12개역은 철도 운송중지 상태이다. CFS는 4개역, 시멘트 사일로 32개역, 철강기지·하치장 8개역, 지류센터 7개역, 자동차 하치장 2개역, 광석·광채창고 5개역, 유류기지 6개역, 무연탄기지 23개역, 군화물기지 22개역 등이 있다.

최근 강원권 지자체들이 북방 철도물류기지 유치를 위한 경쟁을 벌이고 있다. 동해시에는 우리나라 시멘트 및 석탄의 주 공급기지의 역할과 러시아를 비롯한 북방지역으로의 수출입이 이루어지는 강원권 유일의 국가관리 무역항인 동해·묵호항이 있으며, 올해 말 KTX 연장선이 개통되면 항만과 철도 인프라를 모두 갖춘 동해시가 철도물류기지의 최적지임이 틀림없다.

이는 동해자유무역지역, 동해안권경제자유구역과 북평산업단지의 활성화를 위해서도 동해시의 철도물류기지는 반드시 필요한 시설이며, 향후 항만배후단지가 조성되면 동해시는 환동해권 물류중심지로 거듭날 것이다.

### 철도물류기지 현황

구분	CY	CFS	시멘트 사일로	철강기지 하치장	지류센터	자동차 하치장	광석, 광채창고	유류기지	무연탄기지	군화물기지	기타
면적	31개역 958,851m <sup>2</sup>	4개역 40,136m <sup>2</sup>	32개역 85기,504천톤	8개역 49,357m <sup>2</sup>	7개역 57,884m <sup>2</sup>	2개역 20,690m <sup>2</sup>	5개역 77,242m <sup>2</sup>	6개역	23개역	22개역	14개역

자료 : 철도물류정보서비스(<http://logis.korail.go.kr/index.jsp>), 2018년 03월 기준

# ● 항만 · 물류 정책 동향

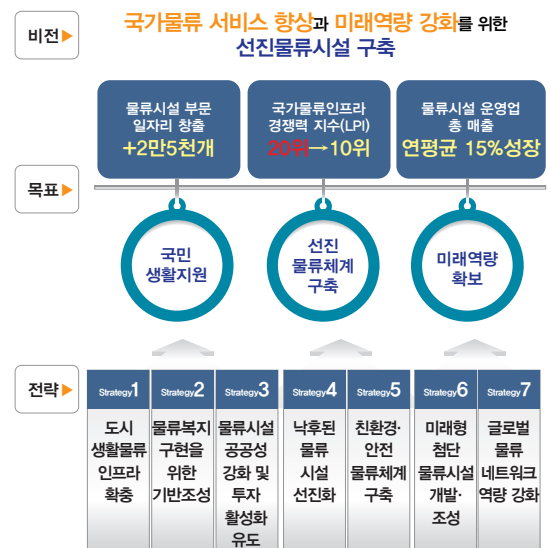
## 강원도 지역물류기본계획(2017~2026)

### ■ 국가물류 서비스 향상과 미래역량 강화를 위한 선진물류시설 구축

지역물류기본계획은 「물류정책기본법」에 따라 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 하며, 특별자치시장, 도지사 및 특별자치도지사는 지역물류체계의 효율화를 위하여 필요한 경우, 지역물류기본계획을 수립 할 수 있다.

이에 강원도는 2017년 최초로 18개 시·군을 대상으로 하는 10년 단위의 지역물류기본계획 (2017년~2026년)을 수립했다. 이를 통해 지역산업의 경쟁력 강화는 물론, 통일 이후 환동해경제권의 물류 거점으로 발돋움하는 지속가능한 도시물류체계 구축을 위한 비전을 제시하고, 변화된 도시·교통·물류 여건을 감안한 체계화된 중장기계획을 수립함으로써 장래 변화하는 물류환경에 능동적으로 대처하는 구체적인 실천 방안을 도출하는데 목적을 두었다.

강원도는 ‘국가물류 서비스 향상과 미래역량 강화를 위한 선진물류시설 구축’이라는 비전과 ‘국민생활 지원’, ‘선진물류체계 구축’, ‘미래역량 확보’라는 3가지 목표를 설정하고 이를 달성하기 위한 7가지 전략을 세웠다.



출처 : 강원도 지역물류기본계획(2017~2026)

## ● 주변국 국제 동향

### 북한 동향

#### ■ 제2차 북미정상회담 이후, 강원도<sup>3)</sup>

2차 북미정상회담 결렬로 강원도 남북교류협력 사업에 차질이 불가피해진 가운데 남북사업과 연계된 내년도 국비와 4월 추경 예산 확보에 난항이 예상된다.

특히 2020년도 국비확보 주요부문 중 하나인 남북평화협력사업 예산 확보에 제동이 걸리는 것 아니냐는 우려가 높다. 도는 내년도 국비확보 목표액을 6조 3000억 원 규모로 역대 최대치로 설정, 남북평화협력 사업을 비롯해 포스트 올림픽 대비 신성장동력 창출, 4차 산업혁명 핵심 선도 사업 등을 추진한다.

도는 북미회담 결렬과는 별개로 전 세계 유일분단도인 강원도의 평화가치 확산과 향후 남북관계 개선을 대비, 강원도 남북평화협력 사업 예산 반영이 필요하다는 점을 지속적으로 강조하며 남북 평화협력사업 예산 반영 당위성을 적극적으로 알려나갈 방침이라고 밝혔다.

### 러시아 동향

#### ■ 블라디보스톡항, 폐쇄형 석탄 환적 단지 건설계획<sup>4)</sup>

블라디보스톡 어업항은 블라디보스톡에 있는 자신들의 부두 중 하나인 46번 선석의 석탄부두 시설을 폐쇄형태의 새로운 단지 건설을 계획하고 있다. 문서에 따르면, 석탄 환적 단지는 운송시스템과 선적기계 컨베이어 유형으로 구성되며, 컨베이어는 메쉬 펜싱과 돔 커버로 덮여 환경적 요인을 개선할 것이다. 이 프로젝트는 벌크화물 취급량의 증가가 아닌 환경오염 개선을 위한 것이며, 블라디보스톡항이 어업항인 만큼 수산물 가공 및 수산물 보관시설 극대화에 투자할 계획이다.

#### ■ 블라디보스톡 세관, 새로운 전자 신고 시스템 도입<sup>5)</sup>

2019년 3월 1일부로 목재, 수산물 등 부피가 큰 화물 항목에 대한 새로운 전자신고 시스템이 도입되었다. 시스템 도입에 따라 세관원과 수출입업자 간의 대면업무가 사라지고, 온라인 업무 처리가 가능해짐에 따라 처리 시간이 약 1시간가량 단축될 것으로 예상된다.



블라디보스톡항 세관

3) 강원도민일보, 2019.3.2., <http://www.kado.net>

4) 블라디보스톡뉴스, 2019.2.6., <https://www.newsvl.ru/society/2019/02/06/177863/>

5) 블라디보스톡뉴스, 2019.3.7., <https://www.newsvl.ru/society/2019/03/07/178741/>

## 삼척해운

강원도 동해시에 위치한 삼척해운(주)은 동해·묵호항과 호산항 등 강원도 소재 무역항에 드나드는 무역선박들의 원활한 입출항 및 선적, 하역작업을 돕는 해운 대리점이다.

동해·묵호항에서 원활한 수출입을 위한 CIQ<sup>6)</sup> 및 항만청 소속 절차 등을 수행하는 주요 해운대리점은 약 7개 업체가 있다. 삼척해운(주)은 그 중 한 곳으로 2009년 김진수 대표가 설립하여 직원14명과 함께 신뢰의 눈빛을 발할 수 있는 강원도를 대표하는 해운 관련 기업이 되기 위하여 노력하고 있다.

이에 지난 2104년부터는 새롭게 개장한 호산항을 기반으로 가스공사 삼척생산기지로 수입되는 LNG 선박들의 안전한 접·이안을 담당하는 line handling<sup>7)</sup> 작업을 하고 있으며, 더불어 남부발전의 수입유연탄 선박들에 대하여서도 같은 서비스를 제공하고 있다.

또한 선박의 안전하고 원활한 적양하를 위한 CIQ 및 항만청에 정확한 정보(화물량/도착시간 등등)를 제공하고 부두의 선석을 배정받아 접안순서에 따라 선박의 안전한 접·이안이 이루어질 수 있도록 도선사 및 예선사 등 관련업체와의 협의하여 스케줄을 확정한다. 또한 선박과 선주의 요청으로 필요한 선식, 선용품, 선원교대 및 선박이 항구에서 해야 할 업무를 수배 또는 조력하는 역할을 수행하고 있다.

삼척해운(주)은 연간 6,600여척의 선박들이 입출항하는 동해·묵호항에서 선박들이 원활한 수출입을 할 수 있도록 정확한 정보를 제공하고, 서비스 업체로서 관련된 업체와의 긴밀한 소통을 통하여 한정된 시간 안에서 완벽한 업무를 수행하는데 최선을 다하고 있다.



삼척해운보트로 호산항에 LNG선박을 접안시키는 모습



입출항 중인 선박

6) CIQ란 세관, 출입국관리, 검역이라는 영어를 줄인 약자

7) 줄잡이 또는 강취방이라고 부르며, 선박이 부두에서 이탈하지 않도록 선박에서 제공하는 줄을 부두에 설치된 'ㄱ'자 모양 구조물인 '비트'에 고정하는 역할을 말한다.

# ● 항만·물류 관련 용어사전

## ■ 항만배후단지(港灣背後團地, Port Hinterlands)란

무역항의 항만구역에 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치하고 이들 시설의 기능 제고를 위하여 일반업무시설·판매시설·주거시설 등의 시설을 설치함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하며, 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위하여 지정·개발하는 일단(一團)의 토지를 말한다.

1종 항만배후단지의 지정기준 및 대상항만은 화물 처리능력, 항만시설규모, 개발부지 확보 여부 등에 따라 지정되며, 2종 항만배후단지는 1종 항만배후단지의 지원 기능을 가지고 있어 화물 물동량, 개발부지 확보, 상근 인구 등에 따라 지정된다.



항만배후단지 개발 대상항만 위치도

### 항만배후단지의 구분 및 대상항만

종류	정의	대상항만
1종 항만배후단지	무역항의 항만구역에 지원시설과 항만친수시설을 집단적으로 설치·육성함으로써 항만의 부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하기 위한 항만배후단지	8개항 : 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항, 울산항, 포항항, 목포항, 마산항
2종 항만배후단지	항만구역(1종 항만배후단지로 지정된 항만구역을 제외)에 일반업무시설·판매시설·주거시설 등의 시설을 설치함으로써 항만 및 1종 항만배후단지의 기능을 제고하고 항만을 이용하는 사람의 편익을 꾀하기 위한 항만배후단지	4개항 : 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항

자료 : 제3차 항만배후단지개발 종합계획(2017-2030)



### 매장 정보

- 주소 : 강원도 동해시 추암길 198(추암동)
  - 전화 : 1층 대게판매점 033)522-4774  
2층 식당 033)521-4776
  - 영업시간 : AM10:00~PM21:00(연중무휴)
  - 이용방법
    - ① 1층에서 러시아대게를 구입하시면
    - ② 1층에서 대게를 찌서 2층으로 올려드리니
    - ③ 2층 식당에서 맛있게 드시면 됩니다.
  - 대게가격 : 수입가격에 따라 변동
- \*택배 가능합니다.**

본 간행물의 파일은 (재)북방물류연구지원센터 홈페이지(www.northernlogis.kr)에서 다운받으실 수 있습니다.