



발간년월 2019년 04월(제6호) 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.06

동해 · 묵호항 묵호지구 전경

Contents

● 나침반

- 강호축(江湖軸) 연계
新동해·묵호항 시대 열어야

● 기고문

- 물류의 위상이 크게 변하고 있다.

● 항만·물류 정책 동향

- 동서6축
- KTX 동해역

● 국제동향

- 러시아 동향

● 강원권 산업동향

- 광림푸드시스템

● 홍보

- DBS 크루즈훼리 운항정보
- 동해러시아대게마을

강호축(江湖軸) 연계 新동해·목호항 시대 열어야

현재도 그렇고 미래도 그렇다. 변화의 흐름을 이끌어 내는 창조적인 생각과 실천을 시대는 요구하고 있다. 그래서 변방의 입지에서 변화의 창조공간을 만들고자 지자체장과 전문가들이 분주하게 정책주문을 해오고 있다. 물류의 흐름이 그렇듯, 수많은 시행착오와 시간을 밀어내고, 하나의 완성된 공간도출과 정책이 반복되며, 변화를 주도했을 것이다. 우리 삶의 터전인 동해의 과거, 현재, 미래의 역사도 이런 과정의 연속이자 진행형으로 가고 있다.

최근 강원도가 주목하고 동해시가 동해·목호항의 실리로 이끌어낼 새로운 정책개발 이슈가 등장했다. 강호축(江湖軸)개발이 그것이다. 강호축은 충청북도가 2014년 제안한 초광역 국가발전 아젠다이다. 이런 과정에서 정부의 충북선 고속화철도 사업이 예비타당성 조사(예타) 면제대상 사업으로 최종 확정됐다. 이로써 강호축 개발 구상은 현실화된 정책사업으로 가속화 될 전망이다.

강호축 개발은 반세기 가까이 경부축(京釜軸) 중심의 국토개발로 인해 소외됐던 호남권, 충청권, 강원권을 철도로 연결하는 국가발전전략이자 한반도 경제지도 구상과 연계된 국가균형발전 사업으로 평가된다. 그동안 국토 불균형적 개발로 인해 새로운 동서 개발축인 강호축에 대한 재조명이 필요하다는 입장이 대두되었고, 낙후지역 간 철도로 연결하여 국토 균형발전의 새로운 성장동력 창출을 하자는 것이다. 말하자면 경부축(서울~부산)에 대응한 강호축(강원~충청~호남)의 중심권을 연결하는 새로운 교통·관광 산업 구축으로 국토균형발전 실현하자는 것이다.

현재 동해시가 추진하고 있는 핵심정책으로는 동해항 3단계 개발공사, 목호항 재창조 사업, SOC확충 등이 있다. 이에 필자는 핵심정책을 기반으로 강호축과 관련한 정책모니터링을 통해 동해·목호항의 논리 개발 분석이 필수적이기에 제안을 하고자 한다.

충북선 고속화철도 사업화로 강호축이 완성되면 호남권 목포에서 충북을 거쳐 동해까지 3시간 40분대 진입할 수 있다. 이는 동해·목호항과 더불어 배후산업단지의 발전과 항만활성화로 이어져 동해시와 강원도 경제의 견인은 기정사실화되고 있다. 특히 남북교류, 신북방경제 교류 등 새로운 국가 성장동력 정책과 연계한 특색 있는 사업을 발굴하여 국가정책 반영을 추진할 시점이기에 세심한 준비가 필요한 대목이다.

평창동계올림픽을 계기로 구축된 KTX 강릉선은 요즘 강원도 영동지역의 관광지도를 변화시키는 모습으로 이어지고 있다. 주말이면 KTX를 이용한 수도권 관광객이 강릉의 바다와 전통시장, 시가지에 인산인해를 이룬다고 한다. 교통혁명이 가져온 효과이다. 그런 의미에서 강호축-KTX동해선, 중앙선-영동선, 중앙선-태백선 연결과 2020년 말 예정인 동해중부선 개통(영남권)으로 철도네트워크가 구축되면 동해·목호항과 배후지역은 획기적인 물류혁신이 이루어질 것이며, 북방경제는 물론, 동북아 시대를 선도하는 동해·목호항 시대가 열릴 것이다. “물 들어올 때 노 저어라”라는 말이 있다. 물이 들어오기 전에 동해시가 무엇을 준비해야하는 지는 자명하다.

동해시가 강호축과 연계한 주도면밀한 전략개발로 북방세력과 중화세력 그리고 해양세력이 모이는 꼭짓점 동해·목호항이 되는 “동해의 꿈”이 현실로 그려지기를 기대해 본다.

강호축 철도 및 도로망



출처 : 충북도청자료

1) 세종특별자치시 조치원역~충청북도 제천시 봉양역 구간 고속철도화 사업
 2) 강호축-KTX동해선: 목포~오송~제천~원주~동해, 중앙선-영동선: 제천~영주~동해, 중앙선-태백선: 제천~영월~동해

■ 물류의 위상이 크게 변하고 있다.

“택배”를 물류, logistics 혹은 운송이라고 거창하게 이해하는 사람은 없습니다. 택배는 이제 우리의 일상이며 친숙한 생활 방식입니다. 택배산업은 1991년 한진이 국내 최초로 “소화물일관운송허가”를 득하고, 이듬해 파발마란 브랜드로 사업을 개시한 것이 공식적인 택배사업의 시초입니다. 이후 1993년에 현대택배, 1994년에 대한통운이 사업을 시작하였으며, 1998년 IMF의 마이너스 경제위기 상황에서도 택배산업은 17.9%가 성장하였으며 홈쇼핑사업의 활성화로 CJ GLS, 우체국 택배 및 KGB, 웨일리택배, 롯데택배, 로젠택배 등 중소 택배업체가 다수 출현하여 택배업체의 춘추전국 시대가 됩니다. 지금은 CJ대한통운이 시장점유율 48%의 1위 기업이 되었고, 그 뒤로 한진택배, 롯데택배(현대택배 통합), 로젠택배, 우체국택배의 경쟁구도입니다.

이전에도 택배가 없었던 것은 아닙니다. 시골에서 쌀이나 김치 등을 보내면 자전거를 끌고 운송장을 가지고 정기화물영업소에서 화물을 찾아오는 방식이었습니다. 고객들에게는 아주 불편한 운송서비스였지만 달리 방법은 없었습니다. “전화 한 통화면 00택배가 해결해 드립니다.”, “아직도 소화물 때문에 여기저기 뛰어 다니십니까?” 당시 모 택배사의 실제 광고 문안입니다. 고객들이 무엇을 불편해 하고 있었는지를 잘 말해 주고 있습니다. 이 불편함이 택배가 탄생한 배경이며, 기업은 물류산업의 신성장 모델을 모색하게 됩니다.

택배산업 초기에는 노하우가 없었기에 다른 나라의 택배 모델을 벤치마킹하게 됩니다. DHL, Fedex, UPS 등 서구의 선진국 택배회사도 있으나 우리와 환경이 비슷한 일본의 택배업체인 야마토 운수를 모델로 하여 사업을 개시하게 됩니다. 운영체계나 상품을 그대로 모방하여 사업을 개시하였습니다. 우여곡절 끝에 택배사업이 개시되었으나 운영 첫날 “H택배”의 하루 취급물량은 고작 3개를 넘지 못하였습니다. 2018년 연간 택배 물동량은 25억 4,300만개, 매출액은 5조 6,673억 원과 비교하면 택배산업이 엄청나게 발전 하였으며, 그 만큼 우리생활에 택배가 밀접하게 들어와 있다는 증거이기도 합니다.

서비스도 고객의 편의위주로 지속 진화 발전하였습니다. 사업초기에는 “익일배송”, “30kg미만 화물로 제한”하여도 고객들은 크게 환영하였습니다. 2000년 이후부터는 “당일배송”으로, 2005년 이후에는 “오전배송”으로 서비스는 계속 진화하게 됩니다. 현재는 당일배송에도 만족하지 못하며 시간지정서비스를 요구하기도 합니다. 그 외에도 스키택배, 골프택배, 여권택배, 경조사택배, 제품설치택배 등 우리 생활 주변의 일상이 택배 상품화되었다고 하여도 과언이 아닙니다.

택배 화물은 조금 복잡한 작업과정을 거쳐서 최종 수화인에게 배송이 됩니다. 택배에서는 Hub&Spoke system(허브 앤 스포크 시스템)이라는 특이한 간선차량 운송방식을 사용하고 있습니다. 자전거 바퀴살(Spoke)이 중심축(Hub)으로 모이는 것처럼 화물이 HUB로 집중된 후 다시 개별지점으로 이동하는 운



양 태 규
전국경제인연합회 경영자문위원

약 력

前

- (주)한진드림익스프레스 전무이사
- (주)한진택배사업본부 전무이사
- 한진그룹 서울복합물류(주) 대표이사 사장

現

- 전국경제인연합회 경영자문위원
- (재)북방물류연구지원센터 이사

송방식입니다. 심하게 표현하면 서초구에서 인접지역인 용산구로 화물을 보내는 경우에도 원거리인 대전으로 갔다가 다시 용산구로 가는 방식입니다. 서초구와 용산구가 동일한 물량이면 효율적이지만, 둘 중 한 지역물량이 과소가 발생하면 빈차로 돌아오는 낭비가 발생하게 됩니다. 이런 간선방식은 터미널 운영과 차량운영의 비효율을 방지할 수가 있습니다.

택배시스템은 물류기업의 업무 효율화를 위한 수단에서 제조 및 판매기업의 경제활동을 뒷받침하는 핵심적 가치기반으로 여겨지고 있습니다. 모든 화물은 바코드를 이용하여 행선지별로 자동분류는 기본이고, 화물의 현재 상태를 명확히 파악할 수 있고, 고객의 어떠한 요구에도 대응할 수 있는 예비 정보까지 관리되고 있습니다. 사업초기 인력에 의한 수작업 화물 분류, 팩스나 전화를 통한 화물 정보 제공 등은 이제 찾아 볼 수 없는 원시적 방법이 되었습니다.

물류(택배 포함)는 현 단계보다 앞으로 더 급팽창할 것입니다. 구체적인 사유는 소비행태가 급격히 변하고 있다는 사실입니다. 지금까지는 대부분의 소비자가 길거리 시장(백화점, 시장, 대형마트, 편의점)에서 물건을 구매하였으나, 지금의 신세대는 생수 한 병도 스마트폰을 사용하여 지하철이나 버스에서 구매하고 있을 정도입니다. 심지어 국산TV도 굳이 한국 내 대리점에서 사지 않고 인터넷을 검색하여 미국에서 사오는 일도 화젯거리가 되지는 않습니다. 다시 말해 물량 흐름에 국경이 없어지고, 소비자가 물건을 직접 들고 다니는 일도 크게 줄어 들 것입니다. 대신에 누군가 그 물건을 운반해 주어야 하는 구조로 바뀔 것이며, 그 누군가의 역할수행 주체가 물류입니다. 아마존(Amazon)이 전자상거래회사로 출발하였으나 지금은 전산정보, 물류기기, 물류설비 등 물류회사를 압도할 정도로 물류역량을 키워나가고 있습니다. 이제 물류산업은 과거의 3D업종, 즉 몸을 써서 열심히 하기만 하면 되는 순진한 산업이 아니라 첨단지식을 기반으로 하는 지식 기반산업으로 변화하고 있습니다. 현재의 택배산업은 1992년도 사업초기에 비하면 상상을 초월할 정도로 발전하였습니다. 앞으로의 물류산업도 긍정적으로 보느냐 부정적으로 보느냐의 관점에 따라 대응 방법은 확연히 다를 것입니다. 정부, 학계, 각 지방 자치단체 별로 물류에 보다 관심을 가지고, 각자의 수준에서 미래의 물류산업 수요에 대응할 수 있는 역량을 준비하는 것이 절실합니다.

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

동서 6축

■ 이제 123.2km만 남은 동서6축 평택~삼척 간 고속도로

평택과 삼척을 잇는 고속도로인 동서6축³⁾은 삼척~제천 123.2km만이 남았다. 그 중 제천~영월 고속도로는 '2019 국가균형발전 프로젝트' 결과, 예비타당성조사 대상이 확정되었다. 강원도는 이번 결과를 얻기 위해 대통령직속 국가균형발전위원회에 예비타당성조사 면제 건의, 예비타당성조사의 문제점을 지적하는 등 많은 노력을 해왔다. 전문가들은 제천~영월 고속도로 건설이 탄력을 받으면 이후 영월에서 삼척으로 연결되는 구간도 순차적으로 이어질 것이라 전망하고 있다.



출처 : 강원도민일보(<http://www.kado.net/>)

KTX 동해역

■ 2019년 말 KTX동해역 완공, 서울까지 1시간 50분

2017년 7월 동해역 KTX 열차 운행계획이 국토부의 인가를 거쳐 확정되었다. 동해역 KTX 열차 운행은 안인삼각선(남강릉신호장~안인) 연결 공사가 완료되는 2018년 하반기에 운행계획을 수립 후 운행예정이었다. 하지만 동해연결선이 생기면 철길이 삼각형 모양으로 마을을 둘러싸게 돼 주민들의 큰 반발로 공사가 지연되었으나, 최근 토지 소유주들과의 보상 협의를 모두 마친 상태이다.

현재 공정률 28%로 당초 계획보다 조금 늦어져 올해 말 완공을 목표로 하고 있으며, 완공 후엔 동해에서 서울까지 1시간 50분 만에 도착할 수 있게 된다.⁴⁾

이에 동해시는 동해·목포항, KTX 동해역, 포항-동해선⁵⁾과 주변으로 동서6축, 강호축⁶⁾ 등 항만과 철도, 도로 인프라를 모두 갖추게 되면서 철도물류기지의 최적지와 환동해권 물류중심지로 주목받고 있다.

1) 동서6축이란 1992년 국가간선도로망 계획을 통해 정립된 '남북 7축, 동서 9축'의 한 축으로 평택에서 삼척까지의 고속도로를 의미한다.
 2) MBC 강원영동, <http://www.mbceg.co.kr/>
 3) 포항-동해선 단선 전철화 사업으로 기존 열차 속도가 100km/h에서 200km/h 수준으로 높아지면서 동해에서 부산까지 1시간 40분 만에 갈 수 있다.
 4) 강호축이란 강원도 강릉에서 호남 목포까지 연결되는 고속철도로 강호축이 연결되면 강릉에서 목포까지 기존 7시간에서 절반을 감축시킬 수 있다.

주변국 국제 동향

러시아 동향

하산-두만강 교량 건설 타당성조사 진행 중⁷⁾

지난 3월 6일 모스크바에서 ‘러-북 통상·경제 및 과학 기술 협력 정부 간 위원회 회의’ 개최되었다. 이번 회의에서는 코즐로프 극동개발부 장관과 김영재 북한 대외경제상이 ‘하산-두만강을 연결하는 자동차 교량 건설 프로젝트’에 대해 논의했다. 코즐로프 장관은 프로젝트에 대한 사전 타당성 조사는 진행 중이며, 추후 프로젝트 견적 및 설계 등에 대해 협의할 예정이라고 밝혔다.

중국 지린성 훈춘시, 중-러 국경지역에 국제항 건설⁸⁾

중국 지린성 훈춘시 정부가 2022년까지 예산 약 5~7억 위안(약 7,350만~14,700만 불)을 배정하여 중-러 국경지역에 국제항을 건설할 계획이라고 발표했다.

최근 산제 훈춘 부시장은 이 같은 건설계획을 발표하며 “동 항구는 컨테이너 및 화물보관, 선적을 위한 지역 중심지가 될 것”이라고 밝혔다. 훈춘은 중국 지린성 연변 조선족자치주에 있는 도시로써, 북한의 나진, 러시아의 포시에트를 연결하는 삼각권에 포함돼있다.

2018 러시아 극동지역 국가별 교역 동향⁹⁾

2018년 러시아 극동지역의 대외무역량은 2017년 대비 20.9% 상승했다. 최대교역국으로는 중국이 전년대비 약 26.1% 증가한 98억 불에 달했으며, 그 뒤로는 한국은 전년대비 약 36.8% 증가한 97억 불을 기록했다. 극동지역에서 우리나라로 수출하는 주요 품목은 원유, 수산물, 천연가스 등이며, 우리나라에서 수입하는 주요 품목은 기계·장비 및 부품, 식료품, 철강제품이 주를 이루었다.

러시아 극동지역과 북한 간의 교역은 2017년 교역(1,508만 불) 대비 68% 증가한 2,537만 불로 다른 국가들에 비해 교역액은 미미하나 높은 증가율을 나타냈다.

극동 러시아 국가별 교역액

(단위: 백만 불, %)

순위	국 가	2017년			2018년			증감율
		수 출	수 입	교역액	수 출	수 입	교역액	
1	중국	5,080	2,690	7,770	6,441	3,360	7,770	26.1
2	한국	6,138	967	7,105	9,158	564	7,105	36.8
3	일본	4,822	583	5,405	6,121	494	5,405	22.4
4	벨기에	2,364	13	2,377	2,313	32	2,377	-1.3
5	대만	392	40	432	851	41	432	106.5
6	인도	736	30	766	749	41	766	3.1
7	미국	80	370	450	80	410	450	8.9
8	이스라엘	445	2	447	479	1	447	7.4
9	UAE	293	3	296	430	6	296	47.3
-	북한	15.07	0.0064	15.08	25.37	0.0043	15.08	68.2
	극동지역	22,240	6,289	28,529	28,214	6,285	28,529	20.9

7) 리아노보스찌, 3월 6일, <https://realty.ria.ru/>

8) 러시아비즈니스, 3월 24일, <http://www.rbiznews.com/>

9) 주 블라디보스톡 대한민국 총영사관 제공 자료

■ 광림푸드시스템(<http://tigigo.kr/main/index>)

동해시 북평국가산업단지에 소재한 광림푸드시스템은 건포류, 조미가공, 냉동식품 등을 제조·가공하는 기업으로 올해 20주년을 맞이했다. 1999년에 설립된 광림푸드시스템은 20여 년 동안 ‘정직하고 바른(착한)먹거리를 가공하여 나의 가족이 먹는다.’는 신념을 지키기 위한 노력했으며, 수산물 가공 및 튀김식품에 대한 식약처 HACCP 인증이 그들의 노력을 증명해주고 있다.

신영환 대표는 ‘먹거리 산업은 국민들의 건강과 직결되는 매우 민감한 문제이기 때문에 한 치의 실수도 용납하지 않는다.’는 경영철학으로 소비자에게 안전한 먹거리를 제공하고자 꾸준히 노력하고 있다. 또한 제조 및 생산원칙 준수, 작업환경과 작업자의 개인위생 관리 철저, 다양한 제품개발 등에 소홀히 하지 않고 최상의 제품을 만들기 위해 최선을 다하고 있다.

현재 전국 초·중·고등학교를 대상으로 급식 식자재를 납품하고 있으며, 2017년에는 유망 중소기업 선정, 튀김 제조방법에 대한 특허출원을 하는 등 식품산업을 선도하는 기업으로 인정받고 있다. 또한 향토 인재를 육성하기 위해 동해시민장학회에 장학금을 기탁하는 등 지역사회공헌 활동도 펼치고 있다.



싱싱 간쇼새우



통통치자 간쇼새우



하얀속살 오징어바



선동 명태 순살탕수



우리쌀 가자미 탕수



하얀속살 코다리 강정

DBS 크루즈훼리(주)

한-러-일 환동해권의 실크로드, 동해시의 랜드마크인 DBS크루즈훼리(주)가 동해바다를 가르며 동해항에 자리를 잡았다.

DBS크루즈훼리(주)는 2009년 6월 29일 첫 정기 출항을 시작으로 한-러-일 환동해권 경제 블록의 중심항인 동해항을 중심으로 블라디보스톡(러시아)과 사카미나토(일본)를 정기운항하는 카훼리선이다.



DBS크루즈훼리(주) 항로는 한국, 일본, 러시아 3국의 정치, 경제, 사회, 문화와 역사 그리고 활발한 인적, 물적 교류를 통해 상호 신뢰와 우정으로 동북아 평화와 지역 경제 발전에 크게 이바지하는 튼튼한 3국의 다리가 될 수 있도록 최선을 다하고 있는 기업으로 자리를 잡아가고 있다.

DBS크루즈훼리 운항항로 개요

- 러시아 블라디보스톡**
 - 한반도와 유라시아의 물류와 에너지가 연결되는 핵심지역
 - 동양속의 유럽을 느낄 수 있는 가까운 도시로 최근 관광의 메카로 부각
- 일본 사카미나토**
 - 동해항과 가장 근거리에서 위치한 일본의 수산업 중심 항구로 산인지방의 중심지
 - 제2의 후지산이라 불리는 "다이센"을 중심으로 웅대한 자연미와 전통 예술의 흔적이 보존되어 있으며, 천혜의 자연풍광을 두루 갖추고 있는 도시
- 일본 마이즈루**
 - 일본 서안의 관문 항이며, 동북아시아와 러시아 창구로서 중요 위치
 - 제조 거점 및 경제권에 가까운 입지조건
 - 일본 최고의 관광명소인 간사이 지방(오사카, 교토, 고베, 나라 등)으로의 접근용이

DBS크루즈훼리 운항 일정

구분	일(SUS)	월(MON)	화(TUE)	수(WED)	목(THU)	금(FRI)	토(SAT)
블라디보스톡 (VLADIVOSTOK)		14:00	14:00	14:00			
동해 (DONG HAE)	09:30			14:00	11:00	18:00	
사카미나토 (SAKAIMINATO)	12:30					09:00	17:00
마이즈루 (MAIZURU)						21:00	09:00

1) ● : 입항 / ● : 출항 2) - : 동절기 (11월 중순~2월 중순) 일시 변경 운항 3) 시차 : 블라디보스톡 : 1시간 / 사카미나토 : 0시간

동해 러시아 대게마을



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 썰서 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.