



발간년월 2020년 10월(제24호) 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. 24

동해항

Contents

| 북방물류연구지원센터 전문가 포럼

- ▷ 환동해권 교역 활성화 대비 동해세관 승격을 위한 전문가 포럼

| 항만·물류 정책동향

- ▷ 이제 항만도 5G 시대, 해수부 5G 지능형 항만 시장 선도

| 항만·물류 통계

- ▷ 2020년 국내 수출입 현황(9월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적(8월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(8월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(8월)
- ▷ 2020년 1월~9월 러시아 항만물동량

| 주변국 국제동향

- ▷ 러시아 주요 동향
- ▷ 일본 주요 동향

| 북방물류연구지원센터 동향

- ▷ 기업지원
- ▷ 하반기 포럼 안내
- ▷ 만족도 조사

북방물류연구지원센터 전문가 포럼

| 환동해권 교역 활성화 대비 - 동해세관 승격을 위한 전문가 포럼¹⁾ 개최 |

10월 7일 동해자유무역지역관리원 3층 대회의실에서 (재)북방물류연구지원센터 주최로 열린 '환동해권 교역 활성화에 대비, 동해세관 승격을 위한 전문가 포럼'에서 참석자들은 승격 필요성을 역설하면서 이에 따른 과제 해결이 선행돼야 한다고 한목소리를 냈다. 이날 전문가들은 신북방정책 전진기지인 동해항의 물동량 증가와 동해권 관세행정 수요 증가에 대비, 동해세관의 역할 확대와 위상 제고가 필요하다는 의견을 제기했다. 또 동해세관의 승격에 앞서 물동량 확보 및 여행객 증가 등 관세행정 수요 창출이 전제돼야 한다는 과제도 내놓았다.

□ 주제발표

- ▶ 송선욱(백석대 교수) '신북방정책에 따른 동해세관의 역할 확대 필요성'
현 정부가 추진하는 신북방정책이 실현되면 러시아, 중국, 북한, 몽골 등과 자원, 교통, 물류, 에너지 등의 물적교류가 증가하게 되고 동해항은 북방권 국가들과의 물적·인적 교류를 담당하는 중요한 전진항만이 될 것이다. 동해세관이 본부세관으로 규모가 확대되는 것은 상당한 시간 및 충분한 행정수요 확충이 전제돼야 하며, 대안인 직할세관으로의 승격을 위해서도 물동량이 확보돼야 하는 만큼 세관행정 수요 창출이 필요하다.
- ▶ 강달원(가톨릭관동대 교수) '동해지역 물류산업 활성화를 위한 Sea&Rail 연계방안'
동해항 일반화물 수요를 창출하기 위해서는 동해자유무역지역의 활성화가 필요하지만, 입주 기업이 10곳에 불과할 정도로 산업단지 활성화가 미흡하고 물류시설이 열악하다. 국토정책상 위상이 미약하고 기간산업 쇠퇴, 교통 및 물류 인프라 부재, 지속적인 인구 유출 등으로 동해안 지역은 국가 성장축에서 소외된 낙후지역으로 전락하고 있다. 동해항과 양양공항, 철도물류기지를 잇는 강원권 Triport를 구축할 경우 그 중심이 되는 동해항의 역할을 감안해 정부와 도 차원, 지자체 간의 협력이 중요하다.
- ▶ 정동훈((재)북방물류연구지원센터 박사) '강원도 항만 물류 활성화 방안'
도내 항만들은 항만 인프라 부족, 협소한 항만부지, 신규 물동량 창출의 어려움, 낮은 SOC 확보율, 국가항만 물류정책 대응 미흡, 높은 체선율 등의 문제를 지니고 있다. 도내 항만 활성화를 위해서는 국내 주요 물류축인 중축 물류루트(수도권-부산항) 중심에서 횡축 물류축(수도권-도내 항만) 구축이 필요하고 남북경협에 대비해 북한의 동해안권 항만과 도내 항만 간 지역산업을 기반으로 한 연계산업 구축이 필요하며 부가가치가 높은 컨테이너 화물 확보가 절실하다. 동해안권 항만관리를 위한 전담조직을 설립해 항만 개발 및 관리를 효율적이고 효과적으로 진행해야 한다.

□ 종합토론

- ▶ 하종갑 동해상공회의소 회장
환동해권 북방물류 전진기지로 자리매김하기 위해 주변 국가와 활발한 교류를 하고 있으며 특히 러시아와 수산물 교역을 확대 중이다. 2021년 동해신항이 완공되면 환동해권 중심항만으로 도약하기 위한 여건이 마련된다. 북평산업단지와 동해자유무역지역, 송정산업단지 등 배후 산업시설이 산재해 있고, 동해선 철도, 고속도로 개통 등으로 중부내륙지역 물동량 증가도 예상할 수 있다. 동해세관이 대구본부세관 권역 내에서 분리돼 효율적인 환동해권 북방물류 전진기지 역할을 할 수 있도록 승격이 이뤄져야 한다.

1) <http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?aid=220101100000>

▶ 이정학 동해시의원

동해세관, 동해검역소, 출입국관리사무소 동해출장소 등은 북방교역의 전진기지 역할을 하며 활동 반경이 점점 넓어지고 있다. 또 동해해양수산청, 동해해양경찰청, 해군 제1함대 등도 바닷길을 통한 북방무역 활성화 추구, 환동해 시대에 부응한 해양안전 수호자, 자주 국방 실현을 위한 대양해군의 역할을 할 수 있기 위해서는 최강의 시스템이 구축돼야 한다. 공공기관의 승격과 힘 있는 조직이 되기 위한 행정체계 개편을 통해 동해시가 신북방 시대에 대비한 국가전략 요충지로 거듭나는 기회를 선점하게 되는 선순환 효과를 기대할 수 있다.

▶ 김중근 한국관세사회 연구실장

환동해권 관세행정 벨트 구축 과정에서 동해직할세관으로 개편이 필요하다는 점에 전적으로 동의하지만, 이를 위한 근거와 구체적인 내용을 제시하는 것이 중요하다. 국가 정부 간 협력도 필요하지만, 도시 간 경제협력을 통해 동해시가 경제권, 문화권의 중심이 되는 구상도 중요하다. 시가 러시아, 몽골, 중국, 북한 등 북방경제권의 중심이 돼야 한다.

▶ 심상화 도의원

북방물류연구지원센터가 도항만공사 설립의 시발점이며, 동해세관은 통관 절차가 까다롭고 불편한 사회주의 국가들의 직할세관 역할을 다하고 있다. 도와 시가 협업해 건의서를 관세청에 요구하는 한편 이에 따른 정치적 역할이 필요하다. 도지사, 시장, 국회의원의 역할이 필요하다. 관세청과 기재부, 행안부를 설득할 수 있는 논리와 절차가 이행될 수 있도록 모두가 힘과 지혜를 모아야 한다.

▶ 김혁 동해세관장

공공기관의 조직 확대와 인력 충원은 쉽지 않다. 물동량과 업무량, 신규 발생 업무, 컨테이너선 여객터미널 등 개발 확정과 연관된 이슈가 있어야 한다. 동해항은 시베리아철도, 북방항로, 동해북부선 등 중장기적인 개발 청사진이 많아 향후 지역산업 인프라 확충에 세관의 역할이 더욱 커질 것으로 보인다. 현 동해세관은 팀장 체제로 운영되는 비전형적이고 기형적인 구조를 지니고 있는 만큼 이를 개선하기 위한 노력이 필요하며 직할세관으로 승격하기 위한 준비를 다해야 한다.

▶ 한상현 한국관세학회장

과거 고성세관, 원주세관의 필요성을 제기했고, 동해세관 승격 문제가 실현되리라 믿고 있다. 냉정하게 보면 승격 여건을 충족하느냐가 가장 중요하다. 동해세관 승격 과제와 함께 먼저 해결 해야 할 문제를 고민하는 것이 중요하다. 이를 위해 관세 수요의 창출이 절대적으로 필요하다.

▶ 엄광열 영월산업진흥원장(좌장)

철도 등과 연계성이 확보되면 세관의 역할 확대와 동해항 기능이 증대할 것으로 믿는다. 단지, 동해바다가 아닌 강원 바다로 인식해야 인프라 확충에 관심이 집중될 수 있다. 수요자 중심의 관세행정, 물류 집약성을 통한 설득 논리가 필요하다. 도와 시, 정치권이 지혜를 모아 나가는 전략이 요구된다.



항만 · 물류 정책동향

| 이제 항만도 5G시대, 해수부, 5G 지능형 항만 시장 선도²⁾ |

해양수산부(장관 문성혁, 이하 해수부)가 세계 5G 항만물류 시장 선도' 라는 비전 아래 5G 지능형 항만 구축을 위한 큰 걸음을 시작한다.

5G 지능형 항만이란, 5G 초고속 이동통신 서비스를 접목한 사물인터넷(IoT)을 활용하여 항만 안의 화물 · 선박 · 작업자 등 물류자원 간 위치와 상태정보를 수집하고 분석함으로써 자율적으로 물류의 흐름을 최적화하는 항만이다.

해수부는 10월 14일(수) 부산항 북항 신선대부두에서 부산항터미널, SK텔레콤, 선박해양플랜트연구소, IPLT사업³⁾ 추진단(부산대학교 주관)과 지능형 항만 5G 시험대(테스트베드) 구축 · 활용 협력을 위한 양해각서를 체결했다. 체결식에는 해수부 김창균 장관정책보좌관, 부산항터미널 이준갑 사장, SK텔레콤 인프라사업본부(Infra Biz) 심상수 본부장, 선박해양플랜트연구소 김부기 소장, IPLT사업추진단 배혜림 단장 등 5개 기관 대표가 참석하였다. 이번 양해각서를 통해 각 기관은 △5G 지능형 항만 시험대(테스트베드) 구축, △5G 네트워크 기반시설을 활용한 지능형 항만 운영 효율화 및 항만안전 기술개발, △국내 중소기업 · 창업기업과 연계한 항만 소프트웨어 산업의 체계적인 육성 지원 등 5G 지능형 항만물류 신산업 육성을 위해 적극 협조하기로 하였다. 또한, 이날 체결식에서는 지능형 항만 5G 시험대(테스트베드) 서비스 시연도 이뤄졌다. 먼저, 5G와 LTE 네트워크 환경에서 지능형 CCTV와 항만 사물인터넷(IoT) 위치감지기능의 성능 비교를 각각 진행하여 통신 속도 향상을 통한 효율적인 항만 운영 등 기대효과를 확인하였다. 또한, 5G 환경에서의 지능형 항만 운영모습과 정보제공 과정은 물론, 드론 및 바디캠, 영상무전 서비스도 시연하여 항만 내 실시간 영상 보안 관제 방안과 항만 근무자 간 실시간 작업 상황 소통상황을 직접 확인하는 시간도 가졌다.

해수부는 이번 양해각서를 통해 국내 중소기업 · 창업기업 등에 5G 지능형 항만 시험대(테스트베드)를 개방하는 것은 물론, 국내 관련 기업들과 협력하여 해외 동반 진출을 모색하는 등 항만 소프트웨어산업 생태계를 체계적으로 육성하기 위한 발걸음에 더욱 박차를 가할 계획이다.

최근 4차산업 혁명으로 스마트항만⁴⁾ 구축이 전 세계적으로 추진되고 있는데, 항만시설을 자동화하는 수준인 '자동화항만'은 네덜란드의 로테르담 항만, 미국의 롱비치 항만, 중국의 청도 항만 등에서 상당히 빠른 속도로 구축되어가고 있는 반면, 지능형 항만은 아직 도입단계에 있는 실정이다.

이에, 해수부는 5G 지능형 항만 구축을 통해 항만의 생산성을 높이는 등 우리나라 항만의 경쟁력을 확보하기 위해 지난해부터 '지능형 항만물류 기술개발사업'을 추진해 왔으며, 이를 통해 올해 8월 SK텔레콤, 부산항터미널과 함께 부산항터미널 신선대부두에 국내 최초의 항만 전용 5G 통신망을 시범적으로 구축하였다.

4차 산업혁명 기술을 활용한 5G 기반의 지능형 항만 운용 시스템이 구축되면 실시간 화물 위치 추적, 인공지능 기반 터미널 운영 등이 가능해져 컨테이너 처리속도가 향상되고 안전사고도 크게 줄어드는 등 항만물류 체계 전반의 효율성과 안전성이 획기적으로 개선될 것으로 기대된다.

해수부는 이번에 시범적으로 구축한 부산항터미널 외에 다른 항만에도 5G 적용을 확대할 수 있도록 앞으로 SK텔레콤 및 관련 기관들과 적극 협력해 나갈 계획이다.

2) 해양수산부 보도자료 2020.10.14

3) 지능형 항만물류 기술개발사업(Intelligent Port Logistics Technology)

4) 스마트항만은 물류 과정을 기계적인 측면에서 자동화하는 '자동화 항만' 과 각종 자료를 생성, 수집, 저장, 설계, 분석하여 의사결정을 지원해주는 '지능형 항만' 이 있음

항만 · 물류 통계

| 2020년 국내 수출입 현황(9월) |

2020년 9월 국내 수출 480억 달러, 수입 392억 달러, 무역수지 89억 달러 흑자로 지난해 같은 기간보다 수출은 7.7%(34.2억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 1.1%(4.3억 달러 증가) 정도 증가하였다.

[단위 : 백만 달러, %]

구 분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	누계	
수출	2020	금액	43,260	41,262	46,906	36,923	34,856	39,213	42,831	39,656	48,050				371,028
		증감률(a)	△6.3	4.5	△0.2	△24.3	△23.7	△10.9	△7.0	△9.9	7.7				△8.6
	2019	금액	46,169	39,482	47,003	48,781	45,704	44,008	46,078	44,020	44,629	46,649	44,041	45,668	542,232
		증감률(b)	△6.2	△11.3	△8.4	△2.1	△9.8	△13.8	△11.1	△14.0	△11.9	△15.0	△14.5	△5.3	△10.4
수입	2020	금액	42,725	37,147	41,869	37,869	34,420	35,547	38,561	35,540	39,170				343,131
		증감률(a)	△5.4	1.4	△0.3	△15.9	△21.1	△11.4	△11.9	△16.3	1.1				△9.1
	2019	금액	45,153	36,651	41,992	45,047	43,620	40,105	43,762	42,457	38,741	41,397	40,729	43,687	503,341
		증감률(b)	△1.5	△12.2	△6.5	3.1	△1.9	△10.9	△2.6	△4.3	△5.6	△14.6	△13.0	△0.7	△6.0
무역수지	2020	금액	535	4,115	5,037	-946	463	3,666	4,270	4,116	8,880				30,136
	2019	금액	1,016	2,830	5,011	3,734	2,084	3,904	2,316	1,563	5,888	5,252	3,312	1,981	38,891

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

주 2) 신고수리일 기준으로 연간 통계확정 시(2021년 3월)까지 일부 수치는 정정될 수 있음

주 3) 증감률(a), 증감률(a')는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b')는 전년(2018년) 동월대비

출처 : 관세청

| 2020년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(8월) |

2020년 8월 동해·묵호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 325,716톤(10.8%) 감소하였다. 어패류·갑각류 등, 시멘트, 모래, 무연탄, 기타 광석 및 생산품, 석유 정제품 등이 감소하였으며 유연탄, 철광석, 화학공업 생산품, 철강 및 그 제품 등이 증가 하였으며 양곡 화물이 새로 처리되었다.

[단위 : 톤]

구 분	합 계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	화학공업 생산품	철강 및 그 제품	비철금속 및 그 제품	기계류 및 그 부품	양곡	기타
2020년8월	2,671,628	426	647,825	6,999	38,300	398,203	28,076	1,356,174	112,406	4,866	27,263	2,004	486	4,500	44,100
2019년8월	2,997,344	665	836,913	40,249	158,301	344,900	21,263	1,399,512	165,707	4,511	5,610	0	2,324	0	17,389

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임

출처 : 해양수산부 PORT MIS

| 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이 (8월) |

동해·묵호항의 2020년 8월 선박 입출항은 638척(3백8십7만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)1.39% 감소, (톤수)15.33% 감소하였다. 국적선의 입출항은 늘었으나 외국선의 입출항이 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
		8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)	
		척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합 계	계	647	4,572,287	5,246	34,879,451	638	3,871,337	5,007	30,179,966	-1.39	-15.33	-4.56	-13.47
	국적선	473	2,117,939	3,965	18,265,849	497	2,203,912	3,810	17,287,565	5.07	4.06	-3.91	-5.36
	외국선	174	2,454,348	1,281	16,613,602	141	1,667,425	1,197	12,892,401	-18.97	-32.06	-6.56	-22.40
일반화물선	계	157	1,312,858	1,259	11,337,796	151	1,396,225	1,026	8,916,894	-3.82	6.35	-18.51	-21.35
	국적선	92	574,097	798	5,726,914	85	548,690	576	4,018,847	-7.61	-4.43	-27.82	-29.83
	외국선	65	738,761	461	5,610,882	66	847,535	450	4,898,047	1.54	14.72	-2.39	-12.70
시멘트 운반선	계	89	503,374	828	4,607,483	66	372,015	648	3,693,311	-25.84	-26.10	-21.74	-19.84
	국적선	74	421,996	738	4,313,923	56	326,210	579	3,318,055	-24.32	-22.70	-24.61	-23.08
	외국선	15	81,378	60	296,560	10	45,805	69	375,256	-33.33	-43.71	15.00	27.83
석유정제품 운반선	계	65	41,978	607	370,863	94	84,457	855	669,946	44.62	101.19	40.86	80.65
	국적선	65	41,978	603	349,375	94	84,457	855	669,946	44.62	101.19	41.79	91.76
	외국선	0	0	4	21,488	0	0	0	0	0	0	0	0
산물선 (벌크선)	계	109	2,119,287	774	13,855,665	85	1,583,946	823	13,888,543	-22.02	-25.26	6.33	0.24
	국적선	64	708,613	476	4,875,976	58	835,650	571	6,608,858	-9.38	17.93	19.96	35.54
	외국선	45	1,410,674	298	8,979,689	27	748,296	252	7,279,685	-40.00	-46.95	-15.44	-18.93
어 선	계	30	27,461	322	223,807	38	25,789	422	306,649	26.67	-6.09	31.06	37.01
	국적선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	외국선	30	27,461	322	223,807	38	25,789	422	306,649	26.67	-6.09	31.06	37.01
여객선	계	17	195,126	130	1,470,122	0	0	5	24,282	0	0	-96.15	-98.35
	국적선	0	0	2	938	0	0	3	1,326	0	0	50.00	41.36
	외국선	17	195,126	128	1,469,184	0	0	2	22,956	0	0	-98.44	-98.44
케미칼 운반선	계	14	29,018	88	187,226	2	9,938	22	95,802	-85.71	-65.75	-75.00	-48.83
	국적선	14	29,018	88	187,226	2	9,938	22	95,802	-85.71	-65.75	-75.00	-48.83
	외국선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
냉동.냉장선	계	2	948	4	1,896	0	0	0	0	0	0	0	0
	국적선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	외국선	2	948	4	1,896	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	계	164	342,237	1,234	2,824,593	202	398,967	1,206	2,584,539	23.17	16.58	-2.27	-8.50
	국적선	164	342,237	1,230	2,811,497	202	398,967	1,204	2,574,731	23.17	16.58	-2.11	-8.42
	외국선	0	0	4	13,096	0	0	2	9,808	0	0	-50.00	-25.11

주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임

주) 톤수는 입출항 신고 시 산정되는 배의 톤수 기준임.

- 외항/내항 또는 국적선/외국선 에 따라 총톤수(GT) 또는 국제총톤수(GT) 로 적용되어 산출된 자료임

출처 : 해양수산부 PORT MIS

| 선박 종류⁵⁾ |

여객선	산물선	원복운반선	시멘트 운반선	자동차 운반선
핫코일 운반선	냉동/냉장선	일반 화물선	폴컨테이너선	세민 컨테이너선
원유 운반선	석유정제품 운반선	케미칼 운반선	LPG, LNG 운반선	어선
기타선				

5) PORT MIS 통계 기준 선박

| 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이 (8월) |

2020년 8월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)4.3% 감소, (톤수)29.4% 감소하였다. 국가별 순위는 러시아, 중국, 일본 순으로 나타났으며 러시아, 중국 선박이 소폭 증가한 반면, 일본 선박이 감소하였다.

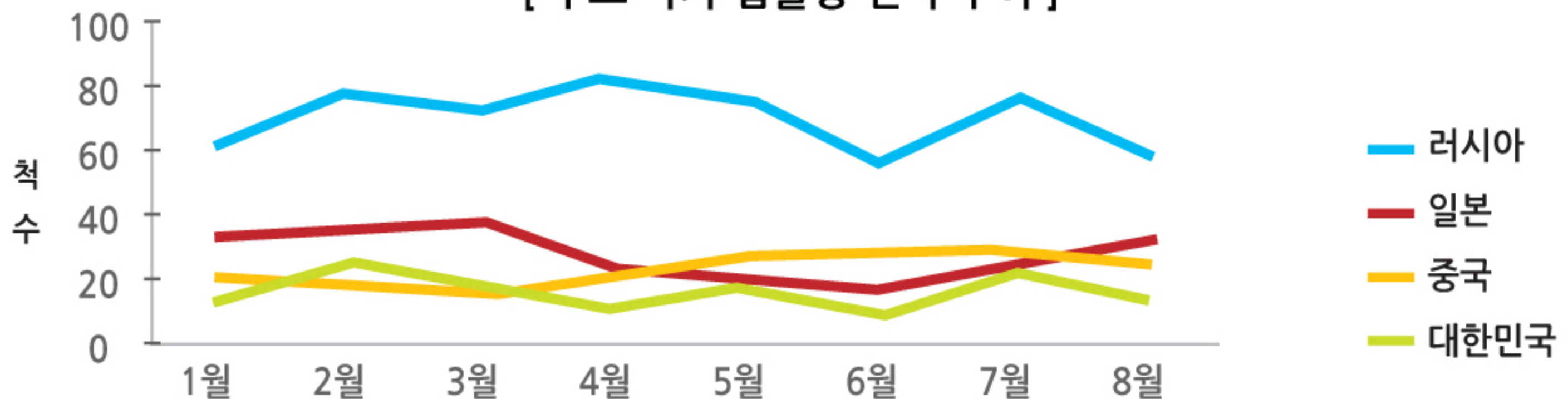
*톤 단위에서 천 톤 단위로 변경하였습니다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
	8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	186	2,513	1,414	17,998	156	1,870	1,319	14,633	-16.1	-25.5	-6.7	-18.7
러시아	57	418	544	4,610	59	523	565	3,362	3.5	25.1	3.8	-27.1
일본	52	407	322	2,383	32	160	226	1,194	-38.4	-60.7	-29.8	-49.9
중국	21	459	152	2,862	25	381	175	2,791	19.0	16.8	15.1	-2.4
대한민국	23	346	161	2,092	14	140	131	1,703	-39.1	-59.4	-18.6	-18.5
미국	3	85	31	797	6	160	37	960	100	88.5	19.3	20.3
호주	6	209	37	1,301	4	120	42	1,374	-33.3	-42.4	13.5	5.5
중화민국	2	15	17	159	3	56	22	228	50	283.6	29.4	42.7
홍콩	3	21	14	106	2	12	15	121	-33.3	-42.4	7.14	14.6
인도네시아	2	83	19	713	2	75	22	811	0	-9.4	15.8	13.7
원양어획지역	6	129	26	584	2	82	23	518	-66.6	-36.5	-11.5	-11.3
베트남	1	4	10	75	2	6	8	54	100	45.6	-20	-28.5
캐나다	3	117	9	354	1	43	5	203	-66.6	-63.3	-44.4	-42.5
칠레	3	98	18	565	1	36	11	344	-66.6	-63.4	-38.9	-38.9
멕시코	0	0	3	64	1	24	6	161	0	0	100	152
말레이시아	0	0	6	119	1	24	3	83	0	0	-50	-30.2
필리핀	1	32	12	381	1	29	7	191	0	-10	-41.6	-49.7
남아프리카	1	36	8	241	0	0	8	261	0	0	0	8.0
콜롬비아	0	0	0	0	0	0	2	78	0	0	0	0
태국	0	0	2	37	0	0	2	49	0	0	0	35.3
싱가포르	1	31	3	72	0	0	2	45	0	0	-33.3	-38.1
페루	1	24	6	154	0	0	2	42	0	0	-66.6	-72.6
브라질	0	0	0	0	0	0	1	22	0	0	0	0
독일	0	0	0	0	0	0	2	19	0	0	0	0
북마리아나 제도	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0
인도	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0
과테말라	0	0	2	71	0	0	0	0	0	0	0	0
파나마	0	0	2	69	0	0	0	0	0	0	0	0
시에라 리온	0	0	2	65	0	0	0	0	0	0	0	0
뉴칼레도니아	0	0	1	34	0	0	0	0	0	0	0	0
벨기에	0	0	3	31	0	0	0	0	0	0	0	0
방글라데시	0	0	1	20	0	0	0	0	0	0	0	0
에리트레아	0	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0
온두라스	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0
뉴질랜드	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0

주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임
 주) 톤수는 입출항 신고 시 산정되는 배의 톤수 기준임.
 출처 : 해양수산부 PORT MIS

[주요 국가 입출항 선박 추이]



| 2020년 1월~9월 러시아 항만물동량 2.7%감소 |

□ 2020년 1월~9월 러시아 항만물동량

ASOP⁶⁾ 언론보도실 발표에 따르면 2020년 1월~9월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 2.7% 감소한 611.4백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 295.7백만 톤(+5.2%), 315.7백만 톤(-9.0%)으로 나타났다.

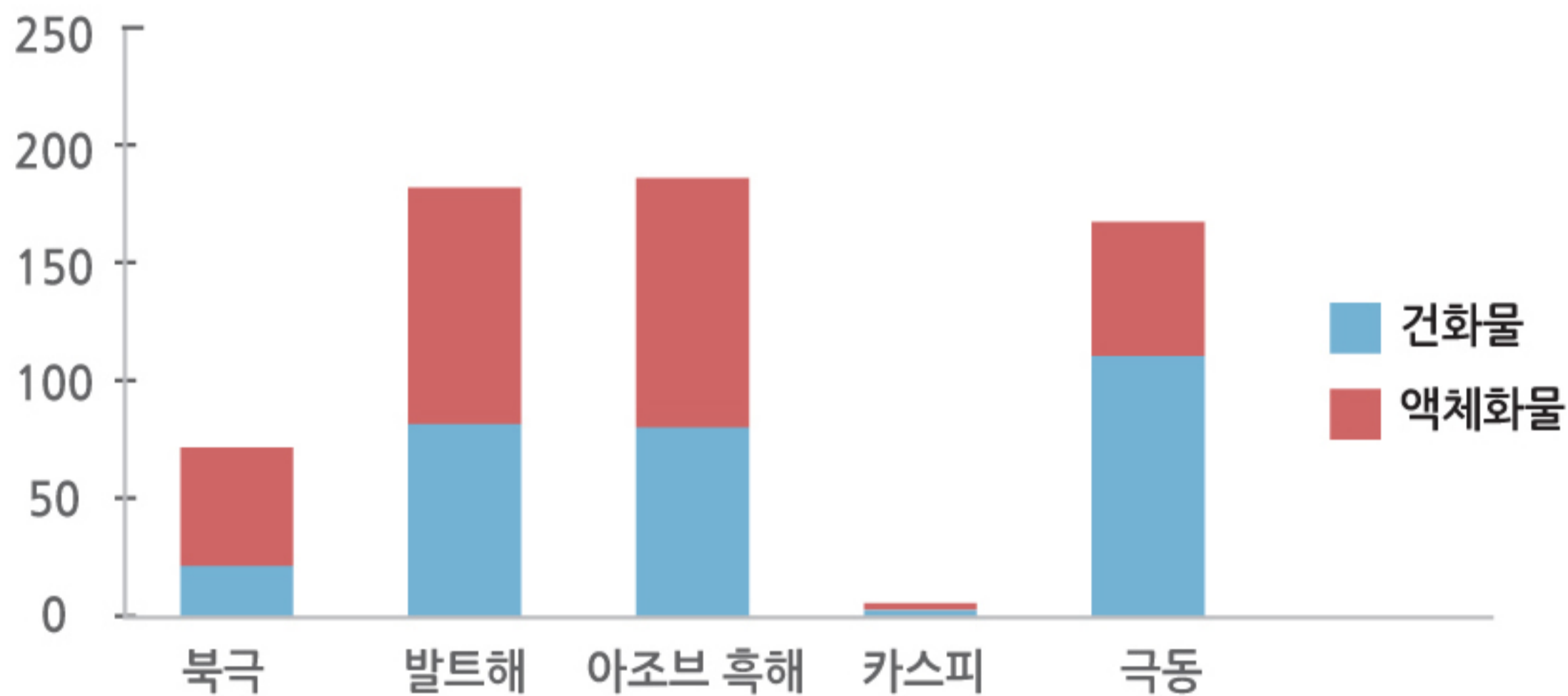
[2020년 1월~9월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	건화물	액체화물	합계	증감률
북극	21.8(-6.7)	49.5(-10.1)	71.4	-9.1
발트해	81.7(-1.8)	99.4(-9.5)	181.1	-6.2
아조브흑해	79.6(12.6)	105.8(-12.4)	185.4	-3.2
카스피	2.6(25.3)	3.5(2.7)	6.1	+11.3
극동	109.8(8.1)	57.4(0.6)	167.2	+4.9

자료 : <http://portnews.ru/news>

2020년 1월~9월 러시아 수역별 항만 물동량



[러시아 수역 및 주요 항만]

수역별 항만 수	항만명
아조프흑해(17)	아조프, 예이스크, 로스토프 나 도누, 타간로그, 쟌류크, 카프카즈, 아나빠, 겔렌릭, 노보로시스크, 소치, 따만, 두압세, 께르치, 세바스토폴, 페오도시아, 알타, 예브빠또리아
발트해(7)	비보르그, 비소츠크, 칼리닌그라드, 프리모르스크, 상트 페테르부르크(2), 우스찌 루가
카스피해(3)	아스트라한, 마하츠크칼라, 올라
극동(22)	페트로파블롭스크 캄차트스키, 코르사코프, 마가단, 모스 갈보, 미스 라자레바, 니콜라예프스키 나 아무레, 아홉스키, 파라나이스키, 프리고로드노예, 알렉산드롭스키 사할린 스키, 바니노, 블라디보스톡, 보스토치니, 데카스트리, 자루비노, 나호드카, 네벨스키, 올가, 빠시웃, 소비엣스카야 가반, 홀므스키, 샤호쵸르스키
북극(20)	바란제이, 무르만스크, 나리안마르, 아르항겔스키, 비티노, 칸달락샤, 메젠, 아네가, 페벡, 암데르마, 딕슨, 두진카, 시베타, 이가르카, 텍시, 하탄가, 아나디르, 베링곶스키, 프로비제니아, 에그베키노트



* 파란색 : 주요 항만

6) 러시아 무역항 협회

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아의 외국인 직접투자 중에서 1/3 투자는 극동지역에 간다.⁷⁾

트루트네프 러시아 부총리는 현재 러시아 극동지역은 투자 유치를 선도하고 있으며, 러시아의 외국인 직접투자 중에서 30% 투자는 극동지역에 간다고 말했다. 러시아에서는 정부 지원금으로 647억 4천6백만 달러가 투자된 프로젝트 2,551개가 시행되고 새 일자리 17.7만 개가 생겨났다. 극동지역에 들어간 투자액은 168억 3,420만 달러이다. 트루트네프 부총리는 극동의 사회 경제적 발전을 위한 국가 프로그램의 가장 중요한 임무는 2024년까지 각 극동 주제에 대한 지표를 전국 평균보다 낮지 않게 달성하는 것이며 이 작업은 모든 분야에서 수행 될 것 이라고 덧붙였다.

□ 푸틴 러시아 대통령은 2022년부터 미 가공 목재의 수출을 금지함⁸⁾

푸틴 러시아 대통령은 산림단지의 개발 및 비 범죄화에 관한 회의에서 2022년 1월 1일부터 러시아에서 미 가공 침엽수와 고가의 활엽수 목재 수출을 금지하기로 했다. 푸틴 대통령은 미 가공 목재 수출에 대해 엄격한 장벽을 둘 필요가 있다고 강조 하였으며 목재 거래를 기록할 단일 시스템의 필요성을 이야기 하였다.

□ 러시아와 한국의 경제계대표들의 양국 협력사업 논의⁹⁾

러시아와 한국의 경제계대표들은 한-러 비즈니스 대화에서 성공적인 양국 협력을 위한 추가 조치를 논의했다.행사는 러시아 상공회의소 회장인 세르게이 케이티린과 한국 무역협회 김용주 회장이 진행했다. 한-러 수교 30주년을 맞아 진행된 비즈니스 대화는 양국 경제계의 깊은 상호 이해와 상호 이익을 보여줬다. 토론 참가자들은 이니셔티브의 지원에 대해 서로 감사하고 공동 사업의 추가 작업에 대한 준비를 표명했다.

□ 머스크 선사, 아시아 → 북유럽 해상·철도 복합운송서비스 매주 가동¹⁰⁾

그동안 격주로 이뤄졌던 덴마크 머스크의 아시아-북유럽 양방향 복합운송서비스가 매주 진행돼 수출 입물류에 어려움을 겪고 있는 화주들에게 큰 도움이 될 것으로 기대된다. 머스크는 시베리아횡단철도(TSR)를 이용하는 아시아-유럽 간 복합물류서비스 'AE19' 를 확충했다고 밝혔다. 머스크는 AE19를 이달부터 해상운송과 동등한 수준의 주 1회 운송상품으로 제공하고 있다. 더불어 수요에 따라 주 2~3회 서비스를 선보일 예정이다. 이 선사는 지난해 8월부터 우리나라 부산 일본을 포함한 아시아발 유럽 복합운송으로 TSR를 이용해 서비스를 시작했다.

AE19은 부산 상하이 요코하마 등 아시아 주요 항만에서 러시아 극동의 보스토치니항을 해상으로 연결한 후 대륙 간 철도 운송을 통해 상트페테르부르크까지 러시아를 횡단하는 서비스다.

보스토치니에서 철도로 출발해 상트페테르부르크까지 16일 만에 주파할 수 있는 데다 역내 운송을 통해 유럽의 주요 항만을 이어 경쟁력 있는 운송시간을 제공한다. 더불어 해상뿐만 아니라 철도로 위험물과 냉동냉장(리퍼) 운송이 가능하다.

7) <https://tass.ru/ekonomika/9606615>

8) <https://www.interfax.ru/russia/729276>

8) www.korabel.ru/news/comments/predstaviteli_delovyh_krugov_rossii_i_yuzhnoy_korei_obsudili_perspektivy_dvustoronnego_sotrudnichestva.html

10) https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=127605

| 일본 주요 동향 |

□ 공급 조절 - 실링(선적상한선) 강화 통했다, 한일항로 운임 150달러대 회복¹¹⁾

최근 선사들의 경쟁 심화로 바닥권으로 떨어졌던 한일항로 운임이 빠르게 회복하고 있다. 업계에 따르면 9월 말 현재 부산발 도쿄 오사카 고베 등 일본 주요 지역 행 해상운임은 20피트 컨테이너(TEU)당 150달러까지 인상됐다.

해양수산부에 따르면 부산발 일본 주요 지역 공표운임은 20피트 컨테이너(TEU)당 150달러 선을 유지하고 있다. 문제는 신고만 하고 외부에 공표하지 않는 장기계약운임이다. 올해 하반기 이후 영업경쟁이 과열되면서 장기계약운임은 한 때 50달러대까지 떨어졌다. 화주들이 공표되는 현물운임(스팟 운임)에서 장기계약운임으로 대거 갈아타면서 장기계약운임이 시장 운임으로 자리잡았다.

하지만 9월 하순께 선사들이 선적상한선(실링)을 강화하면서 상황이 달라졌다. 공급을 줄이자 수급이 안정화됐고 하락일로였던 장기계약운임마저 다시 상승세로 돌아섰다는 평가다. 11년 전에도 선사들은 공급을 크게 줄여 운임을 회복한 사례가 있다. 미국발 세계 금융위기가 발발했던 2009년 실링을 65% 선으로 대폭 축소함으로써 세계적인 불황에도 운임을 300달러 이상으로 유지했다.

선사 관계자는 “한일항로는 근해선사들이 수익을 내는 유일한 시장이기 때문에 운임 회복을 위한 노력을 계속 이어갈 것”이라며 “운임과 수급을 안정화하기 위해 한동안 보수적인 실링 정책을 유지할 계획”이라고 말했다.

□ 한일 비즈니스 관계자 출입국 일부 완화¹²⁾

일본 정부는 코로나29 감염확산에 따라 주요국 등으로부터의 외국인 입국을 거부해왔으나, 기업 출장자 및 주재원의 발이 묶이며 투자와 비즈니스 협상, 연구개발에의 영향이 우려가 고조됨에 따라 경제 및 사회에 미칠 영향을 줄이기 위해 6월부터 각국과 입국제한 완화 협의를 개시하였다.

일본은 그간 한국을 비롯한 10개국, 지역과 장기체류 주재원 등의 입국을 상호 허용하는 데 합의해 2020.9월 8개국 지역과 운용을 개시했으며, 10월 8일에는 한국 및 브루나이와도 운용을 개시하였다. 출장 등 단기체류자의 상호 왕래는 싱가포르 뿐이다.

□ 미국의 화웨이 제재 강화에 따른 일본 내 영향¹³⁾

일본 업체 중에서는 화웨이 등과 직접 거래하는 소니 등이 직접적으로 영향을 받을것으로 예상되며 향후 반도체 제조장치 기업까지 영향을 받을 전망이다. 중국 정부의 통계에 따르면 2020년 1-8월 일본발 반도체 제조장치 수입액은 약 26억 7천만 달러로 전체의 약 30%를 차지한다.

□ 자동차 脫가솔린 움직임 관련 일본 및 세계흐름¹⁴⁾

선진국 자동차 업계를 중심으로 脫가솔린 촉구 움직임이 이루어지고 있다. 미국의 경우 캘리포니아주 주지사는 미국 내에서 판매되는 모든 신차를 배기가스 배출이 없는 ‘제로배출차’로 할 것을 의무화하겠다고 발표, 캘리포니아의 脫가솔린 흐름 참여로 시장의 범위가 확대될 전망이다. 유럽연합(EU)은 미국에 앞서 배기가스 규제를 진행, 2021년에 이산화탄소 배출 대폭 축소를 요구하는 새로운 규제를 본격적으로 도입할 예정이다. 자동차 환경규제의 강화는 중국에서도 진행되고 있어 중국에서는 2019년 EV 및 플러그인 하이브리드차(PHV) 등의 신 에너지 자동차(NEV)의 보급을 촉진하기 위한 ‘NEW 규제’를 도입하는 등 움직임을 강화하고 있다. 일본 정부는 2030년까지 승용차의 연비 평균을 25.4km/L로 높이도록 각 자동차 제조사에 요구하고 있으며 일본 제조사는 EV나 수소연료전지차(FCV)등 전기자동차 대응을 서두르고 있다.

11) https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=127713

12) 닛케이 2020.10.08

13) 주일본 대한민국 대사관 (경제,통상) 2020.10.08

14) 주일본 대한민국 대사관 (경제,통상) 2020.10.01

북방물류연구지원센터 동향

| 기업지원 프로그램 |

□ 아래 기업지원 사업의 모집 기간을 추가 연장 합니다.

■ 북방지역 수출 판로개척 분야 (몽골, 울란바토르)

- 지원내용 : · 판로개척 대상 국가 :몽골, 울란바토르
· 참가 기업은 기업 제품 샘플을 제공, 해당 샘플은 몽골 울란바토르 현지 마트 등에 전시 및 판매 테스트
- 참여 가능 제품 : 마트에 입점 가능한 식품류, 생필품류 등
- 대상 기업 : 북평산업단지 입주기업, 동해시 기업, 강원 영동권 기업
- 기업 모집 : 2020년 11월 6일 까지
- 수출 진행 : 11월 중
- 신청 방법 : 홈페이지 (<http://www.northernlogis.co.kr/kor/pages/index.htm>)
→ 센터소식 → 공지사항 → 신청서 다운로드
→ 이메일 접수 (juhwi.kim@northernlogis.kr)

※ 관련 문의 : 033-522-6503, (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀

■ 해외진출 희망기업 홍보영상 제작 지원

- 지원 내용 : · 기업의 해외진출 경쟁력 강화를 위하여 수출 유망기업 발굴
· 해외진출 희망기업들의 방문상담 및 제품의 특성과 경쟁력을 파악하고 이에 맞는 홍보용 동영상 제작과 활용
· 본 센터의 국내외 유관기업들의 부가적 사업 및 행사 창출(해외 온라인 상담회, 교육프로그램, B2B 행사 등)
- 대상 기업 : 북평산업단지 입주기업, 동해시 기업, 강원 영동권 기업
- 기업 모집 : 2020년 11월 6일 까지
- 영상 제작 : 11월 중
- 신청 방법 : 홈페이지 (<http://www.northernlogis.co.kr>)
→ 센터소식 → 공지사항 → 신청서 다운로드
→ 이메일 접수 (juhwi.kim@northernlogis.kr)

※ 관련 문의 : 033-522-6503, (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀

러시아 관련 온라인 교육프로그램 수요도 조사

* 저희 “북방물류연구지원센터”에서는 아래의 내용들에 관심 있는 분들을 위해 프로그램을 계획하고 있습니다. 참여를 원하시거나 관심 있으신 분들은 아래의 이메일로 연락 해 주시기 바랍니다.

- 프로그램 내용 : 1) 러시아 시장의 특성 및 진출 방법
2) 러시아 사람들의 사고방식 및 특성
3) 러시아 시장에 대한 한국 사업가의 경험
4) 러시아에서 사업을 하기 위한 법률적, 재정적 필수 정보
5) 러시아 선박 수리업, 조선업, 해상 수송업 관계자가 알려주는 러시아의 조선업

- 참여 및 관련 문의 : juhwi.kim@northernlogis.kr
033-522-6503, (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀

| 전문가 포럼 개최 |

※ 안내 ※

코로나19로 인해 비대면 방식(현장 녹화)¹⁵⁾으로 진행 될 예정입니다.

■ 강원지역 항만의 효율적인 관리를 위한 강원도 항만관리 전담조직 설립 전문가 포럼

- 목적 : 동해·묵호항을 비롯한 강원지역 무역항의 효율적인 관리 및 활성화를 위한 항만관리 전담조직 설립 필요성 논의
- 일시 : 2020년 10월 27일(화요일)
- 장소 : 동해시 현진관광호텔 5층 (사파이어홀)
- 주최 : 강원도, 동해시
- 주관 : (재)북방물류연구지원센터

※ 관련 문의 : 033-522-6503, (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀

| (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.

2020. 10.



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

15) 발표자와 토론자만 참석하여 행사 진행(현장 녹화 촬영)