



발간년월 2020년 11월(제25호) 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. 25

중국 헤이룽장성 수분하(绥芬河) 종합 보세구



### Contents

#### | 북방물류연구지원센터 전문가 포럼

▷ 강원도항만관리 전담조직 설립을 위한 전문가 포럼

#### | 특별 기고

▷ 중국 흑룡강 자유무역시범구

#### | 항만·물류 정책동향

▷ 동해 북한수역 불법조업 중국어선 근절을 위한 한·중 협력체계 구축

#### | 항만·물류 통계

- ▷ 2020년 국내 수출입 현황(10월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적(9월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(9월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(9월)

#### | 주변국 국제동향

- ▷ 러시아 주요 동향
- ▷ 일본 주요 동향

#### | 북방물류연구지원센터 동향

- ▷ 교육 프로그램 안내
- ▷ 만족도 조사



# 북방물류연구지원센터 전문가 포럼

## | 강원도 항만관리 전담조직 설립을 위한 전문가 포럼<sup>1)</sup> 개최 |

강원지역 항만의 효율적 관리를 위한 '강원도 항만관리 전담조직 설립을 위한 전문가 포럼'이 지난달 27일 동해현진관광호텔 사파이어홀에서 열렸다. 강원도와 동해시가 주최하고 (재)북방물류연구지원센터가 주관한 포럼에서 주제발표 및 토론자들은 내년부터 시행되는 지방일괄이양법 시행에 따라 관련 사무에 대비하고, 항만의 효율적 관리를 위해 항만관리 전담조직 설립이 필요하다는 데 공감했다.

### □ 주제발표

#### ▶ 홍종민 박사(강원도 항공해운과) '강원도 항만물류 비전 및 전망'

동해항이 컨테이너항만으로 전환해야 하는데, 항만 인프라 부재(CY)와 국가산업단지가 있는데도 불구하고 컨테이너 화물 부재, 컨테이너 정기항로 부재, 연계 물류망 부재 등 당면한 4가지 핵심 문제가 반드시 해소돼야 한다. 문제를 해결하기 위해선 항만 전담조직이 필요하지만 수익이 전제돼야 하고, 항로 개설, 물동량 증가 등이 수반돼야 한다. 해운물류 및 해양항만 업무로 이원화돼 있는 도 조직을 정비하고, 동해시 출연기관인 (재)북방물류연구지원센터의 인력체계 확대 계획이 적절하다. 현 순환보직제도를 전문가 제도로 전환 및 외부 전문가 영입이 필요하고, 전담조직 설립 및 중장기 계획 수행이 필수다. 항만물류가 내륙물류 및 국제물류와 연결돼 있어 다양한 영역의 통합이 필요하고, 중장기 국제 공조를 위한 인력 양성도 뒤따라야 한다.

#### ▶ 정동훈 박사(북방물류연구지원센터) '강원도 항만 조직 설립의 필요성'

정부가 기존 중앙부처가 맡았던 국가사무 400여개를 지자체로 일괄 이양하기 위해 법안을 제정했고, 국가관리항만은 해양수산부 장관이, 지방관리항만은 지자체가 개발 관리하도록 시행할 예정이다. 항만관리 전담조직을 뒤 지방일괄이양법 관련 사무에 대비, 지방항만 관리의 효율성 증대를 확보하고 국가관리무역항 개발관리를 위한 중앙부처 협의 전담기구 등에 나설 항만관리 전담조직 설립이 필요하다. 도, 해수부, 지자체, 항만관리 조직이 유기적 연결고리로 협업한다면 항만발전이 가속화될 것이다. 도내 항만은 환동해권 항만물류 측면에서는 잠재력과 이점을 갖고 있다. 그러나 도내 항만은 재정자립도가 부족하고 법률상 요건을 갖추지 못해 항만공사법에 의한 항만공사 설립에는 어려움이 있을 것으로 예상된다. 따라서 도와 지자체, 전문가가 결합된 기존 조직을 확대하거나 항만관리 조직을 신설하는 방안이 시급하다.

### □ 종합토론

#### ▶ 이성우 한국해양수산개발원 본부장(좌장) “부가가치 창출·돈을 버는 항만 개발에 포커스”

환경부문 가치가 높아지고 있는 점을 감안, 친환경적 측면에서 강원도 내 항만들도 환경을 생각해야 할 때다. 항만공사의 설립과 운영에 재정적인 부분이 가장 크다. 지자체, 중앙정부와 충돌이 잦고, 지역사회의 요구에 만족스러운 해답을 주지 못하는 것이 형편인데, 자산 확보 이후 운영에 중점을 뒤야 한다. 돈을 버는 항만, 부가가치를 창출하는 항만, 벌크항만을 지양하고 배후단지, 산업단지 등과 연계해 수익이 나는 쪽으로 포커스를 맞춰야 한다. 고용창출을 기본으로 스마트와 첨단기술 집약항만으로 미래지향적이어야 한다.

#### ▶ 강달원 가톨릭관동대 교수 “도-지자체간 협력 이끌어낼 컨트롤타워 시급”

도내 항만 가운데 문제가 되는 것이 동해 묵호항을 활용해서 부가가치를 창출하자는 과제이다. 국가관리무역항이지만 환경적인 문제에 부닥치고 있다. 이런 의미에서 동해해양수산청의 역할이 중요하다. 반면 동해시가 핸들링할 수 있는 영역이 협소하다. 도 산하 환동해본부가 있지만 주된

1) <http://www.kwnews.co.kr/nview.asp?s=101&aid=220110100000>



업무가 어장관리 개념이라는 인상을 지울 수가 없다. 이런 부분에서 볼 때, 전담조직 설립은 기존의 있는 조직을 확대하거나 신규로 조직을 확대하는 방안이 옳다. 도가 지자체간 협력을 이끌어 낼 수 있는 조직을 갖고, 이를 시발점으로 항만을 관리할 수 있는 조직으로 성장해야 하며, 각 지자체의 컨트롤타워 역할을 해야 한다.

▶이정학 동해시의원 “전국 8위 물동량 동해항 교통 분야 강화 추진중”

환동해시대 주역으로 도의 미래지향적인 항만발전 전략에도 불구하고, 동해항이 산업교육적인 면, 제한적인 역할에 머물러 있다. 전국 31개 무역항 중 동해항은 물동량 8위이며, 주변에 북평산업단지, 콜드체인, 수소저장, 액화특화지구 지정 등과 쌍용양회, LS전선, DB메탈, 동서발전 등 국내 유수의 기업이 자리하고 있어 물동량 증가를 뒷받침하고 있다. 교통 분야 또한 실시설계 및 예비타당성 조사가 시작되고 있다. 도내 항만발전을 선도할 항만공사 설립이 반드시 필요하다. 포스트 코로나 시대를 대비하는 핵심적인 전환점으로 보고 있다. 북방물류연구지원센터를 강원항만공사로 확대 개편 추진하는 등 항만의 기반시설 못지 않는 행정적인 체계가 필요하다.

▶연정흠 부산항만공사 실장 “포스트 코로나시대 냉동물류 증가 적극 활용해야”

강원도 항만 운영에 대해 중장기적인 비전과 목표가 안 보인다. 북방물류연구지원센터의 기능 전환이 필요한데, 선사 항로유치(화물유치)가 먼저냐, 항만시설이 먼저냐를 따져야 한다. 북방물류센터가 정책연구와 항만 세일즈 업무에 전념하고 있는데, 도내 항만 특성과 물동량에 따른 항만 시설이 얼마나 필요한가를 정부에 요구해야 하는 노력이 급하다. 코로나 이후 카페리항로가 반사이익을 보고 있다. 콜드체인 화물이 증가하고 있다. 부산항 냉동컨테이너 물류가 150% 정도 증가했고 이에 따른 시설 증설도 잇따르고 있다. 이런 점에서 동해지역은 수산물 시장에 강점이 있을 것이다. 동해시 스스로 자체적인 권한과 체계를 만드는 것이 중요하다.

▶황두건 경기평택항만공사 팀장 “항만 개발·관리 지자체 의지·재정적 지원 중요”

지방공기업이 항만을 개발하고 관리하는 것은 거의 불가능하며 지자체 의지와 재정적인 지원이 중요하다. 평택항에는 경기도의 역할이 있다. 평택항은 자동차 항만, 컨테이너 항만, 잡화항만, 시멘트항만, 곡물항만, 가스공사 평택기지가 있고, 수도권이라는 배후단지를 소유하고 있는 소규모 종합항만 형태다. 기아자동차의 수출이 평택항에서 이뤄지고, 수입차의 95%가 평택항으로 들어온다. 1단계 사업에서 43만평의 배후단지를 조성했고, 지자체가 선제적으로 투자한 결과다. 결국 업체들이 모여 물동량으로 연결됐다. 강원도를 중심으로 물류를 통합할 수 있는 공공조직이 정비돼야 한다. 투자를 하고 종합적인 모습, 비전을 그려봐야 발전방안도 볼 수 있다.

▶김형원 도의원 “제도·법규·예산 투입 통해 항만공사 인식 확대”

2009년 동해항에 도입된 DBS크루즈가 올 2월 청산했다. 10년간 도비와 시비가 투자됐는데, 성과에 대한 분석, 시행착오의 반성과 미래계획이 필요하다. 동해 묵호항이 타 지역보다 여건이 안 좋지만, 최근 괄목할만한 인프라가 구축됐다.도는 직제상 종합적인 정책기구를 만들어야 하고, 해운정책에 대한 장기적이고 일관적인 목표를 세워야 한다. 지방정부의 의지가 필요하고, 제도와 법규, 예산 등 과감한 노력이 뒤따라야 한다. 항만공사 인식이 주입돼야 한다.





# 특별 기고

## | 중국 흑룡강 자유무역시험구 |

[특별 기고] 중국(흑룡강) 자유무역시험구 수분하시험구관리위원회

- - 본 내용은 수분하시험구관리위원회로부터 제공받았으며 본 센터의 의견과는 무관 합니다.



수분하 국경 경제협력구 - 국가목재저장가공 거래 시범단지

2019년 8월, 수분하 자유무역시험구는 국무원의 비준을 받은 중국 흑룡강 자유무역시험구 3개 중의 하나로서 설립되었으며 9월 29일에 건설을 가동하기 시작하였습니다. 시험구 면적은 19.99km<sup>2</sup>이며 목재·식량·친환경에너지 등 수입 가공 산업과 상업 무역·금융·관광·현대 물류 등 서비스업의 발전에 힘쓰고 있습니다. 상품 수출입에 관한 저장 운송 및 가공 집산 센터와 국제 육·해 통로의 육상 통상구 지향형 국가 물류 중추를 중점적으로 건설하여, 중·러 전략적 협력 및 동북아 개방 협력의 중요한 플랫폼을 구축합니다.

현재 중국에서의 개방도·국제화·시장화가 가장 높은 지역으로서 수분하 시험구는 전국의 국경 항만들 사이에 산업·기능·정책적 특성이 고도로 집중되어 있으며 차별화·특색화·정밀화 등의 경쟁 우위가 훨씬 높습니다. 육해 내외 연동, 동서 상호 지원의 개방형 패턴을 구축하는 데에 무한한 잠재력과 충분한 활동력을 보여줍니다.

시험구는 지리적 우위를 갖고 바다와 연결하고 남북을 연결하는 황금 통로입니다. 동북아 경제권의 중심에 위치하고 있으며 하얼빈에서 서쪽으로 460km, 러시아 블라디보스토크에서 동쪽으로 190km 떨어져 있습니다. 동북 지역이 국제 분업에 참여할 수 있는 가교 역할을 할뿐만 아니라 “중국-몽골-러시아 경제 회랑” 및 러시아의 극동 개발 전략을 연결하는 중요한 노드이며 동북아시아와 아시아 태평양 지역을 연결하는 “골든 채널”로 알려져 있습니다.

수분하 시험구는 고속도로 및 철도의 국가급 일류 통상구를 보유하고 있으며 전국에서 세 번째, 흑룡강성에서 러시아로 향하는 유일한 철도 통상구로 승객 수는 600만 명, 화물 수용량은 3,850만 톤에 달합니다. 2021년 수분하 공항이 개통 된 후 자유 무역구는 고속도로·철도·공항을 통합하는 현대적인 3차원 교통망을 이루어질 것입니다. 수분하 시험구는 쭈이만 철도를 축으로 하고, 동쪽으로는 러시아 극동의 항구를 통하여 한국·일본·북미를 통과하고 “얼음 실크로드”를 연결하고, 서쪽으로는 러시아 전역과 유럽 전역에 영향을 미칠 수 있습니다. 2019년에 통상구 수출입화물은 1,169만 톤으로 흑룡강성 육상 수출입 화물량의 75.5%를 차지하고 있으며, “하얼빈-수분하-러시아-아시아” 육해 복합 운송 개통 이후 총 262대의 열차와 28,000개의 상자가 선적되었습니다. 중국-유럽 열차 총 285대의



열차와 24,000개의 상자가 선적되어 수요 증가, 품목의 다양화, 운영 상태 향상에 좋은 추세를 보이고 있습니다. 일본해 경제권, 중국 창강 삼각주, 주강 삼각주를 연결하는 국제적인 물류 시스템이 기본적으로 구축되었습니다.



**수분하 철도통상구**

수입 통상구가 되었습니다. 올해는 자유 무역시험 구의 건설에 힘입어 유채씨와 아마씨의 수입이 문제를 해결하고 상호 무역 수입품의 현장 가공 압력테스트를 실시하고 유채 기름 첫 병이 성공적으로 생산되어 현장 가공 모델의 추진과 적용을 위해 좋은 기반을 마련했습니다. 올해 9월전까지 호시무역 출하량은 81,400톤으로 전년 대비 148% 증가했습니다. 벨로루시·한국·카자흐스탄을 포함한 3개국 제품의 첫 수입 거래가 시작되었습니다. “1210“보세 주식 수입 사업과 “9610“크로스보더 전자상 거래 사업에서는 다양한 전자 상거래 업체가 7,500개 이상으로 성장했으며, 직원 3만 명 이상, 택배 배송량은 1,400만 개 이상으로 흑룡강성 현급 구역에서 1위를 차지했습니다. 수분하 시험구를 노드로 하여 세계와 연결하고 세계로 나아가는 글로벌 “모멘트“로 격상하고 있습니다.

시험구는 튼튼한 무역 기반을 가지고 있으며 상업무역이 번창하고 시장이 활발한 개방의 최전선입니다. 시험구는 무역 수출입 상품은 171개 종류와 1,400개 이상의 품목에 도달했습니다. 러시아와 무역액은 수년 동안 흑룡강 성의 1/4 이상을 차지했으며, 통상구 화물통과량이 흑룡강 성의 85% 이상을 차지했습니다. 수입 상품은 목재·석탄·원유·정제유·비료·종이펄프·철광석 및 기타 자원 상품으로 확대되어 중국 최대의 러시아 목재 수입 집산지와 중요한 자원 에너지

시험구는 좋은 비즈니스 환경을 가지고 있으며 개혁과 개방을 심화시키는 혁신 엔진입니다. 수분하 시험구는 설립한 1년 동안 “과감한 테스트·과감한 돌파 및 독립 개혁“이라는 자유 무역 정신을 적극적으로 추진했습니다. 시스템과 메커니즘이 지속적으로 개선되고 시스템 보너스가 초기 성과를 거두었습니다. 세계은행의 “2020 기업 환경 보고서“에 따르면 비즈니스 환경 시뮬레이션은 세계에서 28위입니다. 수분하 시험구는 투자 자유화, 무역 편리화 및 금융 국제화의 세 가지 핵심 영역을 중심으로 전국 154 개의 국가 개혁 시범구의 경험을 복제하고 촉진하여 촉진율은 82.4% 달했습니다. 제1차 제도적 창신 사례 21개를 성공적으로 탐색하고 구성했으며, 호시무역 온 프로세스 감독 사례를 비롯한 4개의 사례는 전국 최적 실천 사례 평선에 참가했고, 중·러 차량 공동 검사 등 3개 사례가 제1차 성내 10대 혁신 사례로 선정되었습니다. 시장 주체의 ‘집중도’를 고려하여 전인적 투자 촉진·전 국민적 친 기업·전 국민적 기업 보호·전 국민적 기업을 견지하고 있으며, 올해 8월 1일에 ‘백일투자 촉진 대전’이 시작됩니다. 10월 22일 까지 총 1,982개의 신규 시장법인이 증가했고, 매일 평균 23.6건이 결제되었으며, 일평균 등록 건수는 작년 같은 기간의 3.4배에 이르렀습니다. 자유 무역시험구의 시스템은 투자 승인·무역 감독·통관 서비스 및 기타 제도적 시스템측면에서 자유무역 시험구의제도적 우위와 개발 활력을 드러냈습니다.

시험구 개방 정책이 집중되어 있어 완비된 기능과 완전한 플랫폼으로 투자의 복지가 마련되었습니다. 수분하 시험구는 19.99km<sup>2</sup>의 면적을 차지하며 국경을 따라 주요 개발 및 개방 시범 지역·국경 경제 협력 구역·종합 보세 구역·상호 무역 구역·크로스보더 전자 상거래 종합 시범 구역 및 국경 간 경제 협력 구역과 같은 특수 기능 구역을 포함합니다. 동시에 러시아 극동 지역에는 목재 벌목·곡물 재배 및 민간 무역 시장을 주축으로 하는 해외 단지가 건설되어 국가가 국경 개방 개발에 제공한 모든 플랫폼 캐리어를 모아 자유무역 시험구에 “일 구역 선도“ 및 “7개 지구 연결“의 개발 패턴을 형성했습니다. 기업 집구화 및 프로젝트 통합을 위한 광범한 단계를 구축했습니다. 수분하는 중국 최초의 곡물 입국 지정 통상구 중 하나로써 돼지고기 수출 및 냉장 수산물·식용 수산 동물·육류 및 완성차 수입 자격을 갖추고 있으며 러시아 화폐인 “루블“의 사용 시범 도시 및 러시아 투자 정착 센터로 승인되었습니다. 루블 지폐에 대한 육로 국경을 넘나드는 운송 채널이 열렸고 러시아 시민을 위한 비자 면제 입국, 해외 관광객을 위한 쇼핑 및 출국 시 세금 환급과 같은 고부가가치 정책이 시행되었습니다. 수분하 지역을 플랫폼으로 우리는 강력한 지원과 넓은 개발 공간으로 산업을 확장하고 시장을 확장 할 것입니다.



# 항만 · 물류 정책동향

## | 동해 북한수역 불법조업 중국어선 근절을 위한 한·중 정보공유 및 단속 협력체계구축<sup>2)</sup> |

- 한중어업협상 타결, 내년 우리수역 중국어선 입어척수를 50척 감축 -

해양수산부(장관 문성혁)는 11월 3일(화)부터 6일(목)까지 4일간 제20차 한·중 어업공동위원회 제2차 준비회담 및 본회담을 개최하고 2021년도 어기 양국어선의 입어 규모 등 어업협상을 타결했다고 밝혔다. 이번 회담에 우리 측은 엄기두 해양수산부 수산정책실장을 수석대표로 외교부, 해양경찰청, 어업관리단, 주중한국대사관, 한국수산회 등이 참석하였고, 중국 측은 장시엔리양(張顯良) 농업농촌부 어업어정관리국장(실장급)을 수석대표로 외교부, 해양국, 생태환경부, 중국어업협회 등이 참석하였다.

이번 어업협상에서는 2021년도 한·중 배타적경제수역(EEZ)에서의 양국어선 입어규모와 조업조건을 결정하고, 동해 북한수역과 서해 북방한계선(NLL)에서의 중국어선 불법조업 근절 대책 및 한중 잠정조치수역 내 수산자원관리 방안 등을 집중 논의하였다.

### 가. 2021년도 입어 척수 50척 감축 및 중국어선 조업조건 강화

내년 양국 배타적경제수역에서 상대국 어선이 조업할 수 있는 입어규모<sup>3)</sup>는 올해 1,400척에서 50척이 줄어든 1,350척으로 최종 합의하여, '17년 이후 5년 연속 감축기조를 유지하고 있다. 우리수역에서 허가받은 중국어선이 어획하는 양의 73%를 차지하고 어획강도가 커서 우리 어업인과 마찰이 가장 많으며, 수산자원에 영향을 미치는 쌍끌이 저인망 10척과 유망 32척, 오징어채낚기 8척, 그리고 불법조업을 지원하는 어획물운반선 2척도 감축하였다. 특히 주요 어종의 산란·서식장이 집중되어 있는 제주 트롤금지구역선 안쪽 수역의 중국 쌍끌이 저인망 2척도 감축 하였다.

### 나. 동·서해 중국어선 불법어업 예방 대책

양국은 우리 동해와 서해 북방한계선(NLL) 인근 수역에서의 중국어선 불법조업을 예방하기 위한 대책 등도 논의하였다. 먼저, 동해를 거쳐 북상한 후 북한수역에서 불법조업을 하고 중국으로 귀항하는 중국어선의 항해정보 등을 우리 해경과 어업관리단이 협업하여 중국 측에 제공하면, 한중 잠정조치수역에서 대기하던 중국 측 해경정이 해당 어선을 인계받아 조사하여 불법어선으로 확인될 경우 중국의 자국 법령에 따라 처벌하기로 합의하였다. 세부적인 절차와 방법에 대해서는 외교경로를 통해 협의하기로 하였다.

또한, 양국은 서해 NLL 인근 수역 관리감독 강화를 위해 지도단속 역량을 최대한 증강시키고 다양한 방식을 이용하여 협력을 강화해 나가고, 잠정조치수역 인근 한국측 수역 서측 외곽에 중국 해경정을 상시배치하며, 중국의 중앙 및 지방정부는 공조단속을 강화하기로 하였다. 아울러, 양국의 조업질서 유지를 위해 금년 11월과 2021년 상반기에 한·중 잠정조치수역에서 양국 지도단속선이 함께 순시를 실시하고, 2016년 전면 중단되었던 양국 지도단속공무원 간 상대국 단속함정에 승선하는 교차승선도 코로나 19상황을 고려하되 2021년 하반기 실시를 추진하기로 합의하였다.

### 다. 수산자원관리의 합리적 이용을 위한 협력방안 논의

지속 가능한 어업과 수산자원 공동 관리를 위해 양국 민간단체가 협력하여 한·중 잠정조치수역<sup>4)</sup>의 어장청소를 추진키로 하였다. 한편, 양국은 한·중 어업협정에 따라 2001년 이후 매년 교대로 '한·중 어업공동위원회'를 개최해왔으나, 금년에는 코로나19 특수상황으로 대면회의가 아닌 영상으로 회의를 진행하였다.

2) 해양수산부 보도자료 2020.10.14

3) 입어규모(척) : ( '13~16년)1,600 → ( '17년)1,540 → ( '18년)1,500 → ( '19년)1,450 → ( '20년)1,400 → ( '21년)1,350

4) 한·중 어업협정에서 양국이 공동으로 관리하도록 설정된 수역으로, 양국 국적의 어선이 자국의 법령에 따라 조업할 수 있도록 허용된 수역



# 항만 · 물류 통계

## | 2020년 국내 수출입 현황(10월) |

2020년 10월 국내 수출 450억 달러, 수입 390억 달러, 무역수지 60억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 3.6%(16,7억 달러 감소) 정도 감소하였고, 수입은 5.8%(24.0억 달러 감소) 정도 감소하였다. 무역수지는 지난 4월 적자 이후 6개월 연속 흑자를 기록하였다.

[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	44,978			415,948
		증감률(a)	△6.3	4.5	△0.2	△24.3	△23.7	△10.9	△7.0	△9.9	7.7	△3.6			△8.1
	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	38,997			382,128
		증감률(a)	△5.4	1.4	△0.3	△15.9	△21.1	△11.4	△11.9	△16.3	1.1	△5.8			△8.9
	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	5,981			33,594
	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·목호항 품목별 화물처리실적(9월) |

2020년 9월 동해·목호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 242,029톤(9.1%) 감소하였다. 무연탄, 철강 및 그 제품, 전자기기 및 그 부품은 증가 하였으나 나머지 화물은 대부분 감소하였다.

[단위 : 톤]

구 분	합 계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산물	석유 정제품	화학공업 생산물	철강 및 그 제품	목재, 목탄 코르크 등	전자기기 및 부품	비철금속 및 그 부품	기타
2020년9월	2,413,737	464	718,603	5,126	78,073	300,000	20,893	1,181,173	23,430	3,964	42,328	885	298	0	38,500
2019년9월	2,655,766	1,448	765,451	35,887	46,030	392,690	22,429	1,293,926	51,174	4,655	140	1,144	0	4,212	36,580

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임

출처 : 해양수산부 PORT MIS



## | 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이 (9월) |

동해·묵호항의 2020년 9월 선박 입출항은 606척(3백7십4만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)6.05% 감소, (톤수)7.66% 감소하였다. 국적선과 외국선의 입출항이 모두 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
		9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)	
		척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합 계	계	645	4,053,166	5,891	38,932,617	606	3,742,589	5,613	33,922,555	-6.05	-7.66	-4.72	-12.87
	국적선	479	2,055,203	4,444	20,321,052	455	2,069,232	4,265	19,356,797	-5.01	0.68	-4.03	-4.75
	외국선	166	1,997,963	1,447	18,611,565	151	1,673,357	1,348	14,565,758	-9.04	-16.25	-6.84	-21.74
일반화물선	계	126	1,059,909	1,385	12,397,705	156	1,116,537	1,182	10,033,431	23.81	5.34	-14.66	-19.07
	국적선	74	536,681	872	6,263,595	96	610,198	672	4,629,045	29.73	13.70	-22.94	-26.10
	외국선	52	523,228	513	6,134,110	60	506,339	510	5,404,386	15.38	-3.23	-0.58	-11.90
산물선 (벌크선)	계	107	1,956,242	881	15,811,907	103	1,829,628	926	15,718,171	-3.74	-6.47	5.11	-0.59
	국적선	65	714,953	541	5,590,929	64	764,829	635	7,373,687	-1.54	6.98	17.38	31.89
	외국선	42	1,241,289	340	10,220,978	39	1,064,799	291	8,344,484	-7.14	-14.22	-14.41	-18.36
시멘트 운반선	계	74	427,644	902	5,035,127	76	434,066	724	4,127,377	2.70	1.50	-19.73	-18.03
	국적선	67	387,275	835	4,701,198	64	371,501	643	3,689,556	-4.48	-4.07	-22.99	-21.52
	외국선	7	40,369	67	333,929	12	62,565	81	437,821	71.43	54.98	20.90	31.11
석유정제품 운반선	계	95	41,644	702	412,507	74	51,685	929	721,631	-22.11	24.11	32.34	74.94
	국적선	95	41,644	698	391,019	74	51,685	929	721,631	-22.11	24.11	33.09	84.55
	외국선	0	0	4	21,488	0	0	0	0	0	0	0	0
어 선	계	51	32,385	373	256,192	39	28,176	461	334,825	-23.53	-13.00	23.59	30.69
	국적선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	외국선	51	32,385	373	256,192	39	28,176	461	334,825	-23.53	-13.00	23.59	30.69
여객선	계	25	184,188	155	1,654,310	1	11,478	6	35,760	-96.00	-93.77	-96.13	-97.84
	국적선	11	23,496	13	24,434	0	0	3	1,326	0	0	-76.92	-94.57
	외국선	14	160,692	142	1,629,876	1	11,478	3	34,434	-92.86	-92.86	-97.89	-97.89
케미칼 운반선	계	20	38,558	108	225,784	0	0	22	95,802	0	0	-79.63	-57.57
	국적선	20	38,558	108	225,784	0	0	22	95,802	0	0	-79.63	-57.57
	외국선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
냉동.냉장선	계	0	0	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	0	0	4	1,896	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	계	147	312,596	1,381	3,137,189	157	271,019	1,363	2,855,558	6.80	-13.30	-1.30	-8.98
	국적선	147	312,596	1,377	3,124,093	157	271,019	1,361	2,845,750	6.80	-13.30	-1.16	-8.91
	외국선	0	0	4	13,096	0	0	2	9,808	0	0	-50.00	-25.11

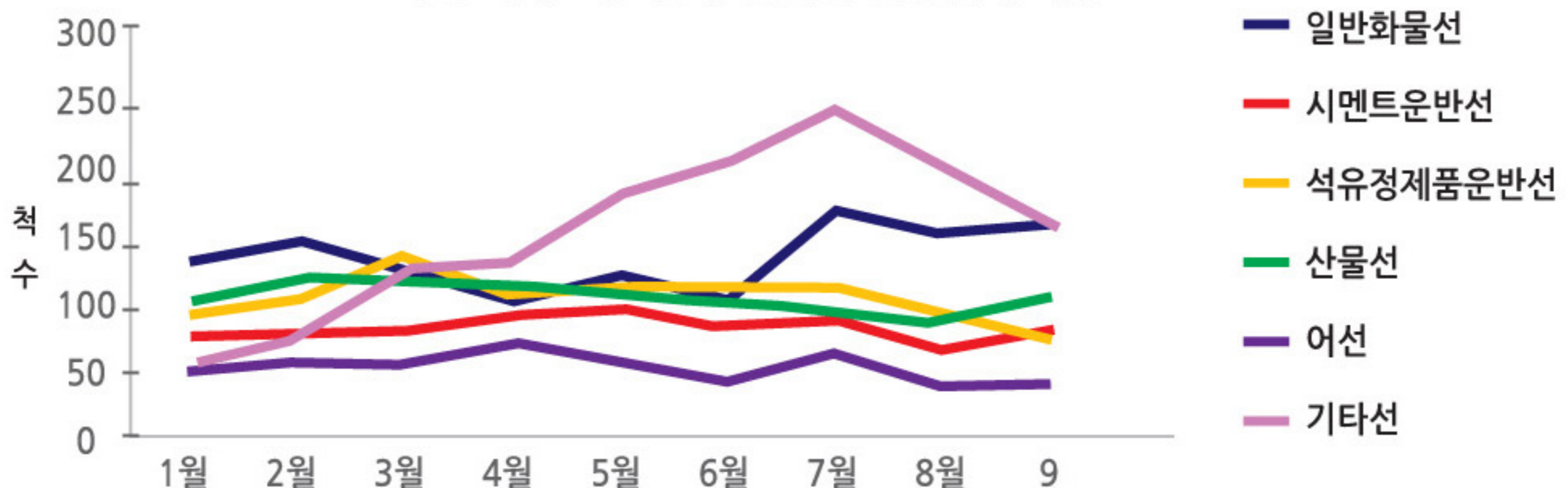
주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임

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

[ 동해묵호항 선박 입출항 선종별 추이 ]





## | 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이 (9월) |

2020년 9월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)4.6% 감소, (톤수)4.5% 감소하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 일본, 중국 선박이 증가한 반면, 러시아 선박이 감소하였다.

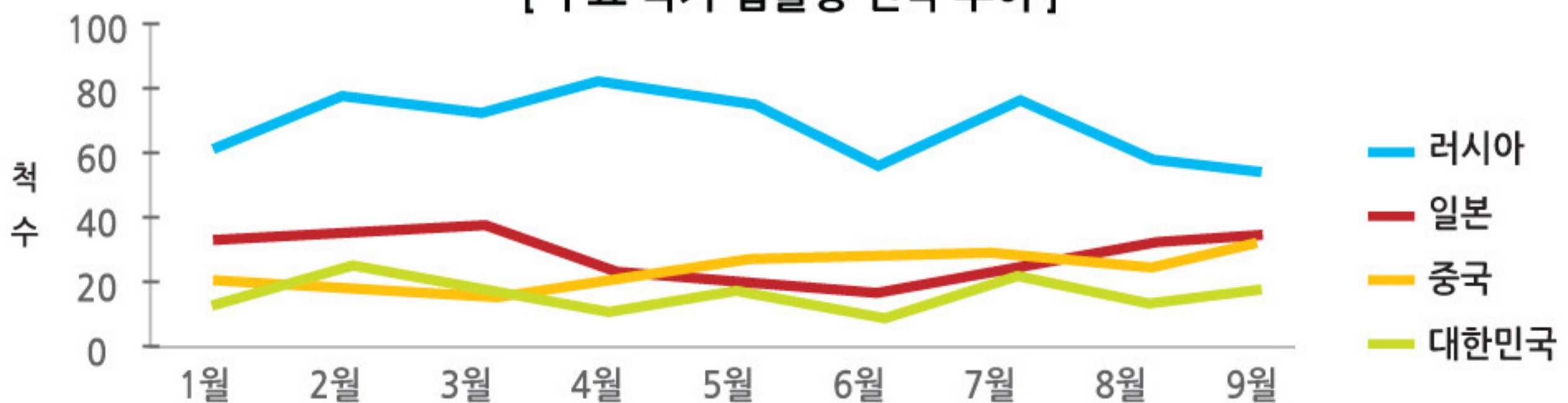
(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
	9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	173	2,030	1,587	20,029	165	1,939	1,484	16,572	-4.6	-4.5	-6.4	-17.2
러시아	79	539	623	5,149	53	376	618	3,738	-32.9	-30.2	-0.8	-27.4
일본	30	174	352	2,557	35	235	261	1,429	16.6	35.0	-25.8	-44.1
중국	17	339	169	3,200	34	594	209	3,385	100.0	75.3	23.6	5.7
대한민국	16	174	177	2,266	18	139	149	1,842	12.5	-20.4	-15.8	-18.7
호주	4	155	41	1,456	5	182	47	1,555	25.0	17.4	14.6	6.8
미국	3	54	34	851	3	68	40	1,027	0	25.1	17.6	20.6
인도네시아	3	117	22	831	2	67	24	878	-33.3	-42.9	9.0	5.7
페루	1	25	7	180	2	34	4	76	100.0	33.6	-42.8	-57.5
싱가포르	1	15	4	87	2	24	4	69	100.0	57.7	0	-21.3
중화민국	3	72	20	232	2	16	24	244	-33.3	-77.3	20.0	5.3
베트남	1	5	11	80	2	9	10	63	100.0	74.2	-9.0	-21.8
남아프리카	2	54	10	295	2	66	10	327	0	22.3	0	10.6
칠레	4	113	22	678	1	31	12	376	-75.0	-72.4	-45.4	-44.5
인도	1	33	1	33	1	28	2	35	0.0	-13.9	100.0	8.5
멕시코	2	53	5	117	1	24	7	185	-50.0	-55.6	40.0	57.5
말레이시아	1	25	7	145	1	18	4	101	0	-29.4	-42.8	-30.1
필리핀	1	30	13	411	1	29	8	221	0	-2.8	-38.4	-46.3
원양어획지역	1	5	27	589	0	0	23	518	0	0	-14.8	-12.1
홍콩	2	15	16	120	0	0	15	121	0	0	-6.2	0.7
캐나다	0	0	9	354	0	0	5	203	0	0	-44.4	-42.5
콜롬비아	0	0	0	0	0	0	2	78	0	0	0	0
독일	0	0	0	0	0	0	2	19	0	0	0	0
태국	0	0	2	37	0	0	2	49	0	0	0	35.32
브라질	0	0	0	0	0	0	1	22	0	0	0	0
북마리아나 제도	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	0
벨기에	0	0	3	31	0	0	0	0	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
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
뉴칼레도니아	0	0	1	34	0	0	0	0	0	0	0	0
뉴질랜드	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0
엘살바도르	1	33	1	33	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 ]





## | 러시아 주요 동향 |

### □ 극동지역 양식어장 조성 경험을 북부 어장유역으로 전파 가능성<sup>5)</sup>

미하일 미슈스틴 러시아 총리의 명령에 따라 러시아 극동개발부는 극동지역 양식어장 조성 경험을 북부어장유역으로 전파 가능한 사업을 개발했다. 이 사업에 따르면 양식장의 최소 허용면적을 100헥타르에서 25헥타르로 줄인다. 또 이용 가능한 수역을 조성하고 시각화하는 절차를 개선하기 위해 극동 어업용지 12마일 구역을 분할하는 이른바 ‘100헥타르 격자’를 해제할 것을 제안했다.

### □ 러시아-일본 수소공급 협상<sup>6)</sup>

파벨 소로킨 러시아 에너지부 부부장은 러시아가 일본 정부 및 기업들과 수소 공급에 대한 협상을 하고 있다고 발표했다. 에너지부 부부장이 말한 바에 따르면 러시아는 일본 경제통상산업부, 가와사키 중공업 및 기타 여러 기업과 협상중이라고 밝혔다. 부부장은 양국 간에 양자 협력 협정이 체결되기를 희망하고 있다. 또, 러시아는 수소 수출의 유망한 방향으로 일본뿐만 아니라 중국, 한국, 독일, 프랑스 등의 국가들을 꼽고 있다.

### □ 니즈니 노보고로드 기업들이 한국의 비즈니스 커뮤니티에 제품을 선보이다<sup>7)</sup>

니즈니 노보고로드 개발공하는 지방 기업들이 한국의 비즈니스 커뮤니티에 조선 분야의 제품을 선보이는 회의를 조직했다. 이 행사에는 한국 조선해양 기자재공업 협동조합(KOMEA) 대표, KOTRA 무역관 대표, 니즈니 노보고로드 대학 및 기업 협회 대표, 대한민국 주재 러시아 연방 무역관 대표 등이 참석했다. 티무르 칼리토프 니즈니노보고로드 주개발공사 사장은 니즈니 노보고로드 주가 투자자들이 이 지역을 유치하고 조선 경험, 역량 및 기술을 대한민국으로 수출하는데 관심이 있다고 말했다.

### □ 한-러 항로, 수출 물동량 고공행진. 선복 ‘빠듯’<sup>8)</sup>

한-러항로는 성수기에 접어들면서 물동량 고공행진을 이어갔다. 취항선사들에 따르면 부산발 극동 러시아행의 9월 물동량은 20피트 컨테이너(TEU) 1만6120개를 실어 날라 전월보다 소폭 상승했다. 주 평균 4030TEU로 보스토치니행 화물은 2320TEU 블라디보스토크행은 1710TEU를 기록했다. 전년 동월과 비교하면 보스토치니는 3.3%, 블라디보스토크는 0.6% 증가했다. 취항선사들은 10월에도 물동량 증가 추세가 지속되면서 9월보다 실적이 더 성장할 것으로 전망했다. 10월 초 중국의 국경절로 인해 물량이 다소 빠져나가 숨고르기가 예측됐지만 물동량 강세가 지속됐다. 연휴 이후 중국발 화물의 밀어내기가 나타나면서 선복이 빠듯한 상황이 계속됐다. 이와 함께 러시아 극동 항만에서 적체 현상이 발생하면서 운항 스케줄이 연장되면서 선복난이 가중되고 있다. 항만 적체 현상은 11월 이후에나 풀릴 것으로 보인다. 10월 둘째 주 기준으로 한러 수출항로의 화물적재율(소석률)은 평균 99%를 기록했다. 선사 관계자들은 11월 이후 물동량은 둔화될 것으로 내다봤다. 전통적으로 7월에서 10월까지 성수기로 분류되는 한러항로는 겨울에 소비되는 스노타이어 등 계절성 화물이 이 기간에 집중된다. 겨울철 눈이 많이 내리는 러시아는 스노타이어를 의무적으로 사용해야 하기 때문이다. 한편 국토교통부가 추진하는 K-시티 네트워크 사업에 극동러시아 볼쇼이카멘이 선정돼 한국형 스마트 시티를 구축할 예정이라고 코트라가 밝혔다. 블라디보스토크에 인접해 있는 볼쇼이카멘은 러시아 정부가 극동개발을 위해 즈베즈다 조선소를 중심으로 조선 해양 클러스터를 만들고 있는 곳이다. 즈베즈다 조선소는 2024년 완성을 목표로 현대화 프로젝트를 진행하고 있다.

5) <https://minvr.gov.ru/press-center/news/28676/>

6) <https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/11/04/845764-rossiya-vedet-peregovori-o-postavkah-vodoroda-v-yaponiyu>

7) <https://www.vremyan.ru/news>

8) [https://www.ksg.co.kr/news/main\\_newsView.jsp?pNum=127955](https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=127955)



## | 일본 주요 동향 |

### □ MOL, 쇠빙LNG선 3척 대우조선해양에 발주 전망<sup>9)</sup>

일본선사 MOL은 러시아 에너지회사 노바테크가 주도하는 북극권 액화천연가스(LNG) 개발 프로젝트 ‘아크틱LNG2’에 쇠빙 LNG선 3척을 장기 용선한다고 밝혔다. 2014년 북극권 최초의 LNG 프로젝트인 야말LNG 참여를 확정된 뒤 2018년부터 쇠빙 LNG선 운항을 시작한 MOL은 노바테크와 신뢰 관계를 구축하면서 아크틱2에도 진출했다. 노바테크는 아크틱2의 지분 60%를 보유하고 있다. MOL은 신조 쇠빙 LNG선 3척을 파트너와 공유할 예정으로, 투자금액은 450억엔 정도로 예상된다. 중국의 대형 해운 회사인 중국 코스코와 공유한 야말 쇠빙선 3척은 MOL이 선박관리를 맡고 있다. 일본선사는 신조선 3척을 우리나라 대우조선해양에 추가 발주할 것으로 예상된다. 현재 아크틱2에 투입되는 17만 2500㎥급 멤브레인형 쇠빙 LNG선 3척을 같은 조선소에서 짓고 있다. 신조 중인 선박은 2023년부터 순차적으로 인도될 예정이다. 신조선은 아크틱2 프로젝트의 출하기지에서 아시아지역 캄차카와 유럽 지역 무르만스크에 건설되는 LNG 환적기지 간 수송을 맡는다. 아크틱2 출하기지는 야말반도 옆 기단 반도에 있다. 신조선은 연간 안정적인 수송이 가능하도록 야말 LNG선보다 쇠빙능력을 강화해 얼음이 얇은 여름뿐 아니라 겨울철에도 북극항로 동쪽을 우회할 수 있도록 제작된다.

### □ 日 NYK, 러시아 완성차물류기업 완전 자회사화<sup>10)</sup>

일본 선사 NYK는 최근 러시아에서 완성차 물류서비스를 벌이고 있는 LLC롤프로지스틱스를 완전 자회사화했다고 밝혔다. 유럽이나 중앙아시아(CIS)에서 완성차 물류사업을 진행 중인 NYK는 러시아 물류기업의 완전 자회사화로 각 물류거점의 네트워크를 더욱 강화하는 한편, 내륙 크로스보더 수송 및 부품 물류사업에서 유연한 대응이 가능해졌다. 올해 7월 파트너인 롤프그룹으로부터 이 회사가 보유하는 49%의 주식을 취득하면서 완전 자회사화했으며, 10월27일자로 사명을 LLC·NYK오토로지스틱스(RUS)로 변경했다. NYK는 2012년 러시아 완성차 수입 판매기업인 롤프그룹 산하의 물류회사에 51%를 출자한 바 있다. 러시아 해상운송에서 내륙운송까지 완성차 수송 서비스를 제공해 왔다. 앞으로는 NYK그룹의 유럽 및 카자흐스탄 등의 완성차 물류회사와 제휴해 러시아 완성차 수송 수요 등에 대응한다는 계획이다.

### □ RCEP(역내포괄적경제동반자협정) 11월 15일 서명<sup>11)</sup>

역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 협상에 참여한 한,중,일 및 ASEAN 등 15개국 정상은 11월 15일 정상회의에서 서명하였다. RCEP은 발효 시 세계 GDP 교역액의 30%를 영향권으로 하는 아시아권 최대의 자유무역협정이 될 전망으로, 일본이 주요 교역상대인 중국, 한국과는 처음으로 체결하는 무역협정이다. RCEP의 관세 철폐율은 환태평양경제동반자협정(TPP) 및 일본-EU EPA보다 낮은 수준이 될 전망으로, 일본에 수입되는 쌀, 보리, 쇠고기, 돼지고기, 유제품 등 이른바 5대 품목은 관세 감축, 철폐대상에서 제외되며 계속해서 수입 관세를 유지 할 전망이다. TPP 및 일본-EU EPA를 통해 일본에 수입되는 농림수산품의 관세철폐율은 82%인데 비해 RECP을 통해 일본에 수입되는 농림수산품의 관세 철폐율은 ASEAN, 호주, 뉴질랜드 61%, 중국 56%, 한국 49%로 RCEP 영향권 내 농업생산국이 많은 만큼 농림수산품의 고도 자유화는 보류하였다. 일본이 해외로 수출 시 관세는 對중국 가리비 수출시 관세율(10%)을 발효 후 11년제에 철폐, 對한국 사탕 수출시 관세율(8%)을 10년제에 철폐, 對인니 쇠고기 수출 시 관세율(5%)을 협정 발효 즉시 철폐 등으로 합의될 전망이며 한국과 중국에 일본주, 일본소주 수출 시 관세도 단계적으로 철폐될 전망이다.

9) [https://www.ksg.co.kr/news/main\\_newsView.jsp?pNum=128153](https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=128153)

10) [https://www.ksg.co.kr/news/main\\_newsView.jsp?pNum=128168](https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=128168)

11) 주일본 대한민국 대사관 (일본경제) 2020.11.09



# 북방물류연구지원센터 동향

## | 교육 프로그램 안내 |

### 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 연락해 주시기 바랍니다.

#### ○ 프로그램 1

- 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

#### ○ 프로그램 2

- 1) 러시아와 사업을 할 이유란 무엇인가?
- 2) 한국 사업가의 부문별 러시아 시장 현황 (참가자 희망 부문)
- 3) 러시아에서의 사업 전망 (참가자 희망 사업)

○ 참여 및 관련 문의 : juhwi.kim@northernlogis.kr

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. 11.



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