



발간년월 2020년 12월(제26호) 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

동해시, 환동해 실�크로드를 열다

NLRSC

Monthly Newsletter vol. 26

목호항

Contents

| 북방물류연구지원센터 전문가 포럼

- ▷ 「2020 동해포럼」 북방경제와 지방정부의 역할

| 기고문/칼럼

- ▷ COVID-19 창궐, 동해목호항! 그래도 가야한다.
- ▷ 일본 니가타항, 나오에츠항 무역동향

| 항만·물류 정책동향

- ▷ 수산물 수출 민·관 총력 대응방안 논의

| 항만·물류 통계

- ▷ 2020년 국내 수출입 현황(11월)
- ▷ 2020년 동해·목호항 품목별 화물처리 실적(10월)
- ▷ 2020년 동해·목호항 선박 입출항 선종별 추이(10월)

| 주변국 국제동향

- ▷ 러시아 주요 동향
- ▷ 일본 주요 동향

| 북방물류연구지원센터 동향

- ▷ 교육 프로그램 안내
- ▷ 만족도 조사

북방물류연구지원센터 전문가 포럼

| 2020 동해 포럼 「북방경제와 지방정부의 역할」¹⁾ 개최 |

동해시가 환동해권 북방경제의 중심이 되기 위해서는 내륙물류망 완비와 항만 고도화가 필요하다는 의견이 제기됐다. 강원도와 동해시가 주최하고 (재)북방물류연구지원센터가 주관한 2020 동해포럼 ‘북방경제와 지방정부의 역할’이 지난 10일 뉴동해관광호텔에서 열렸다. 이날 포럼에서는 김민석 중앙일보 논설위원(전 국방부 대변인)과 육동한 한국산업은행 이사(전 강원연구원장)가 주제발표를 했다. 이어 석영기 선문대 교수를 좌장으로 최수범 인천대 초빙연구위원, 양철 강원연구원 통일·북방 연구센터 책임연구원, 박범석 한국관광공사 강원지사장, 최성규 동해시 경제관광국장이 토론자로 나서 북방경제 주도를 위한 동해시의 대응전략과 발전방안에 대해 열띤 토론을 벌였다. (포럼 영상은 강원도민일보TV와 강원도민일보 페이스북, 유튜브에서 볼 수 있다.)

□ 주제발표

▶ 김민석(중앙일보 논설위원) ‘북극항로 개척과 1함대 사령부의 역할’

- “남방해상 차단 대비 대안 수송로 개척 필요”

동해시는 태평양 연안에 위치한 군사안보적·물류도시로 중요한 역할을 할 수 있는 도시 가운데 하나다. 앞으로 남중국해와 동중국해에서 미국과 중국간의 분쟁이 생기면 한국의 이어도 남쪽 해상에서 필리핀에 이르는 남방해상 수송로에 심각한 문제가 발생할 소지가 있으며 분쟁수역을 비화할 경우 남방 해상수송로가 차단될 수 있다. 따라서 한국은 국제적인 전략상황 변화에 대비해 북극항로를 대안적인 해상수송로로 개척할 필요가 있다. 한국의 북극항로 허브기지는 부산항이지만 전진기지는 당연히 동해시다. 동해시에는 동해항과 묵호항 등 국제항이 2개나 있고 해로를 보호할 해군 1함대사령부도 있다. 미·중 전략경쟁 격화로 중국이 우리의 남쪽 해상수송로를 막으면 북극항로가 유사시 남쪽 바닷길을 대체할 수 있는 전략적인 수단이다. 동해시에 있는 해군 1함대도 북한 도발 대비와 함께 북극항로 보호를 위해 확대되어야 한다. 미·중 전략경쟁이 본격화할 2025년은 그리 멀지 않았다. 그런 만큼 북극항로를 개척할 동해시의 시설 확충과 해군 1함대의 전투력 및 기능 확대에 준비를 서둘러야 한다.

▶ 육동한(한국산업은행 이사) ‘북방경제의 중심, 동해시’

- “묵호항 ‘여객+관광’ 관광미항 업그레이드”

강원도에서 해상물류로 볼 때 북방경제의 중심지이자 교두보는 동해시다. 동해시는 전국 지자체 가운데 유일하게 북방진출에 대한 인프라를 구축하기 위해 북방물류연구지원센터(NLRSC)를 설치해 운영하고 있다. 동해시는 북방경제의 전진기지 역할 수행을 위해 2010년부터 쇄빙연구선 아라온호의 모항 유치를 위해 노력, 아라온호가 2회에 걸쳐 입항하기도 했다. 이는 동해시가 북방경제를 선점하기 위한 상당히 상징적인 의미가 있으며 제2의 아라온호 건조 시 사전적으로 동해시가 모항이 될 수 있도록 극지연구소, 강원연구원 등과 협력할 필요가 있다. 또한 동해시가 실질적인 북방경제 전진기지로의 역할을 수행하기 위해서는 항만 고도화가 선행되어야 한다. 제4차 항만기본계획(2021~2030)에 따라 동해신항은 잡화부두 조성에 재정투자사업이 반영, 부분적으로 컨테이너 화물 취급이 가능해 복합 물류항으로의 기능이 가속화될 전망이다. 묵호항은 여객과 관광을 위한 관광미항으로 업그레이드가 필요하다. 내륙물류망 확보를 위해서 삼척~동해~강릉 구간의 직선 고속화 철도연결과 KTX 서울~원주~강릉~동해선의 완전 고속화, 평택~영월~삼척~동해를 연결하는 동서 고속도로의 조기 추진 노력도 필요하다.

□ 종합토론

▶ 석영기 선문대 교수(좌장) “동해 인프라 측면 한계극복, 공공·민간부문 리더십 기대”

대한민국의 미래 활로가 북방정책에 있다는 것에 모두들 공감하고 있다. 따라서 동해시의 역할에 대해 상당히 기대하고 있는 상황이다. 그러나 동해시가 북방물류 전진기지가 되기에는 현재로서는 물류망 미 확충 등 배후시설 미비로 인한 인프라적 측면에서 한계가 있다. 동해시와 인접한 삼척시와

1) 강원도민일보(<http://www.kado.net>) : 12월 14일

제천을 잇는 고속도로도 마련돼 있지 않은 상태다. 이 고속도로는 바다와 내륙을 연결하는 물류기반의 핵심이다. 제천~삼척 간 고속도로가 증설되면 북방물류를 동해·삼척에서 수도권으로 곧바로 운송할 수 있다. 이런 여러 가지 한계점을 극복하기 위한 좋은 방안을 마련하기 위해 이번 포럼이 의미가 있다. 앞으로 동해시가 이러한 한계를 극복하는데 있어 공공부분이나 민간부분의 리더십을 기대하며 동해시민들의 미래에 대한 동기부여가 제대로 이루어져 진정한 의미의 북방경제의 거점도시로서 성장해 나갈 수 있길 기대한다.

- ▶ 박범석 한국관광공사 강원지사장 “북방경제 거점도시 자리매김, 동해 물류중심 기반시설 필요”
지정학적·경제적 관점에서 강원도 환동해 지역이 우리나라 북방경제의 중심축으로, 또한 북극항로 개척의 전진기지로서 그 기능과 역할이 증가하고 있다. 관광과 연계해서 동해시가 북방경제의 거점도시로 자리매김할 수 있을까에 대한 고민이 선행돼야 한다고 본다. 관광이라는 행위 자체가 사람의 이동이 필수적으로 수반되는 활동이다. 이를 위해 동해시가 물류중심의 기반시설을 갖추는 것이 선행돼야 한다. 실제로 사람간의 활발한 이동이 이루어지지 않으면 북방경제의 거점으로서 자리매김하기에는 한계가 있다. 코로나19를 겪으면서 여름휴가지 만족도 조사에서 전년도 22위를 차지했던 동해시가 올해는 4위로 올라 인기도가 급상승하고 있다. 동해시는 코로나19 이후에 사람을 끌어들이 수 있는 아주 중요한 변곡점에 위치해 있다. 관광개발과 연계해 인력의 이동을 끌어들이 수 있다면 향후 동해시 북방경제의 거점으로 역할을 충분히 할 수 있다고 본다.
- ▶ 양철 강원연구원 책임연구원 “북극항로 ‘안보적 시각’ 의미, 도·시, 관련국 교류 강화 나서야”
현재 미국과 중국의 다양한 갈등요인이 잠재하고 있기 때문에 남방해상 수송로가 분쟁수역으로의 급변할 수 있다. 중국의 강압적 팽창전략에 미국은 인도양 벵골만에서 인도·일본·호주가 공동으로 참가하는 4개국 해상훈련으로 중국에 맞서고 있다. 미국과 중국의 갈등이 아직 본격화되지 않은 북극항로를 활용해야 한다. 특히 한국은 기존에 북극항로를 경제적인 관점에서만 바라 봤는데 그 외 안보적인 시각에서 바라보는 것도 매우 의미 있다. 한국정부가 북한과의 관계 개선이나 철도와 나진항 활용에만 매달릴 필요가 없다. 북방물류 체계 구축을 위해서 사전에 북극항로를 고려한 해상물류 체계를 확보할 필요도 있다. 또한 강원도와 동해시 입장에서 북극항로와 관련된 국가들과 교류를 먼저 강화할 필요가 있다. 그러한 관점에서 사람 간 이동이 필요하고 그럴 경우 북유럽 국가들과 우호적인 협력관계를 맺는 등의 새로운 시도를 통해 북극항로 개척에 대비할 필요가 있다.
- ▶ 최수범 인천대 초빙연구위원 “동해항 수익창출 방법론 아쉬워, 구체적이고 세밀한 전략 세워야”
북극항로가 향후 남방항로에 대안이 될 수밖에 없는 한국의 지정학적 위치는 여러 자료에 이미 수차례 밝혀져 있다. 이제 강원도와 동해시는 북방경제에 대한 핀포인트(Pin Point) 전략이 필요하다. 여러 가지 백화점식 미래를 위한 대구상도 필요하지만 우리 기업들의 손이 닿을 수 있는 그런 구체적인 핀포인트 전략을 지금 시점에서 만들 필요가 있다. 또한 북방경제나 북극경제에 있어서 동해시가 동해항에 바라볼 수 있는 캐시카우(cash cow·수익창출원)는 무엇인가. 어떻게 해서 돈을 벌고 고용창출을 만들 것인가의 방법론에서도 좀 아쉬움이 있다. 현재 우리나라의 부산·울산·포항은 자기들이 한국의 중심항만이라고 주장하고 있다. 어떤 항만은 이미 많은 성과를 내기도하고 항만의 하드웨어 자체만으로도 선점효과가 있는 항만도 있다. 이런 환경에서 동해시의 북방경제 선점과 북방항로의 전진기지의 전략이 좀더 구체적이고 좀 더 세밀하게 세워져야 한다.
- ▶ 최성규 동해시 경제관광국장 “시, 항만정책 시너지 역할 위해 동해·묵호항 물류기지화 노력”
동해시는 항만 활성화를 위해 북방물류연구지원센터를 만들어 물류에 대해서 강원도에서는 처음으로 연구해 오고 있다. 또한 동해시의 제안으로 강원도에서는 항공해운과가 만들어져 육지의 물류와 해운물류를 같이 연구하게 되는 성과를 거두었다. 최근 해양수산부에서 발표한 2030항만정책에서 동해 묵호항은 신북방교역 거점으로서 재정전환을 통해 민간투자촉진과 원자재, 소비재의 수·출입 지원을 밝혔다. 이처럼 정부도 신북방교역의 중심으로 동해 묵호항에 대한 기대가 높다고 생각한다. 그러한 항만정책에 맞게 강원도와 동해시의 역할이 좀 더 시너지효과를 내도록 노력하겠다. 새롭게 출범하는 2030항만정책에 새롭게 승선하는 예약티켓을 빨리 준비해 정부에서 나오는 정책들을 동해시가 받고 소통하면서 북극항로와 북방경제에 대한 문제를 풀어나갈 계획이다. 동해시는 현재 항만주변의 물류기반을 조성하는 용역을 준비 중이다. 이와 함께 동해 묵호항이 내륙을 통한 물류기지화 하는 부분에 강원도와 함께 노력을 기울여 가겠다.

■ COVID-19 창궐, 동해목호항! 그래도 가야한다.

COVID-19(코로나바이러스감염증-19)라는 신종 역병이 창궐한지 1년의 시간이 흐르고 있다. 세계경제를 강타하며 공포와 불확실성으로 지구촌을 패닉상태로 몰아넣고 있다. 혼돈의 시간은 계속되고 있지만 우리 사회는 포스트 코로나(코로나19 팬데믹 이후의 상황)로 등장하는 미증유(未曾有; 일찍이 있지 않았던 일), 한 번도 경험 못한..., 뉴 노멀, 뉴-뉴 노멀이란 일상의 신조어를 접하고 있지만 결국 신종바이러스는 백신개발로 종식될 것이기에 미래사회를 걱정하고 준비해야 한다는 목소리로 이어진다. 그리고 사람과 화물의 이동 제한은 경제활동 제약으로 국가 간 교역활동이 위축되고 운송수요가 감소되어, 해운물류산업 기능과 물류체계의 혼란으로 저성장 위기감도 감지되고 있다.



엄 광 열 경제학박사

(재) 영월산업진흥원 원장

또한 코로나-19가 종식된다고 해도 팬데믹(세계적 대유행) 이후 각국은 자국 우선주의 채택, 미·중 갈등 심화, 국제 공조 약화 등 경쟁적 보호무역의 격화가 전망된다. 즉, 코로나-19의 창궐은 글로벌 공급망과 해운물류산업의 악영향으로 이어져 장기화 될수록 각종 산업이 위기에 직면할 수밖에 없다. 이처럼 세계경제를 삼켜버린 불확실성 증대는 모든 국민의 눈과 귀를 정부와 각종 매스미디어의 발표에 일치일비하며 일상화 되고 있다.

가뜩이나 얼어붙은 환동해 권역에 인접한 도시에도 예외 없이 코로나-19 한파로 닢을 내리고 출구 전략 마련에 분주하기만 하다.

개항 80년 목호항과 40년 동해항의 항만역사가 있는 동해시도 예외는 될 수 없다. 북방경제로 가는 길은 더 멀고도 험한 길이 되고 있는 느낌마저 든다. 팬데믹 이전 북방향로 개설로 북방의 시계추가 동해의 시간으로 순항하고 있었는데, 현재는 멈춰진 듯하다. 항만인프라 확충, 국가간, 도시간, 지자체간 상생과 신뢰확보, 정시성 확보와 고 비용 물류구조 개선, 자의적 물동량 창출능력 부족, 회차시 공 컨테이너 회수문제, 신규 국제항로개설 과제, 세관확대를 통한 통관인프라 개선과 신규 해운물류전문조직 구성을 통한 항만정책 컨트롤타워 역할 등 산적한 과제도 동해목호항의 북방교역 허브포트로 가기 위한 거친 도전을 받고 있다. 이에 능동적인 패러다임의 전환을 요구받기에 동해목호항의 미래를 위한 몇가지 제언을 하고자 한다.

우선 동해항 3단계 사업인 동해신항 개발은 조기에 완공돼야한다. 현재 동해신항 건설은 호안공사가 마무리 단계에 있으며 총 7개 선석(부두) 중 1번 석탄부두 건설은 GS글로벌, 2번 기타 광석부두(7만 톤급)와 3번 잡화부두(5만 톤급) 건설은 국가 재정사업으로 전환이 확정됐다. 하지만 4~7번 선석의 개발은 민자 유치 또는 국가 재정사업으로 전환이 불투명한 상태다. 전국항만 최고 체선율 개선 과제, 산업 원자재 물동량 증가, 남북경협에 대비하고 북방경제 전진기지로 가기위한 복합물류기능 거점화 및 항만기능 재배치 추진을 위해서도 조기에 완공돼야 한다.

둘째, 동해항을 「전자상거래 특화 항만」으로 육성하여야 한다. 해양수산부는 항만별 특성을 고려한 유사사업을 집적화하고 특성화하기 위해 「1종 항만배후단지관리 지침」을 개정하여 특화구역 지정 제도를 도입하였다. 이미 ‘인천항 전자상거래 특화구역’이 지정되었다. 최근 하루가 다르게 전자상거래 시장 규모가 증대하고 있어 정부도 부산항 환적화물 특화구역 등 항만별·배후단지별 특화구역을 확대 지정하여 항만과 배후단지, 지역산업 간 시너지 효과를 극대화해 나가는 정책을 추진하고 있다.

동해항은 중국, 러시아, 일본 등과 데일리 카페리 운송서비스 가능, 양양국제공항과 Sea&Air 연계 가능, 해상특송 통관시스템, 코로나-19 영향으로 비대면 소비가 증가 등 기초인프라 잠재력이 커 전자상거래 특화 항만으로 지정하는 데 적합하므로 “동해항 전자상거래 특화구역” 지정하여 환동해권 전자상거래 시장을 선도할 수 있기 때문이다.

셋째, 내륙과 항만의 조화전략이다.

동해항의 물동량 창출의 전제는 내륙물류망과 어떻게 연계하느냐에 성패가 좌우된다고 본다. 이를 위해 삼척~동해~강릉 구간의 고속화 철도연결과 평택~영월~삼척~동해를 연결하는 동서 고속도로의 조기 추진이 우선해야 한다. 이는 현재 진행 중인 동해신항 부두 전체의 준공과 내륙물류망과 연계하여 준공된다면 물류산업 발전에 큰 시너지 효과가 기대되기 때문이다.

마지막으로 코로나-19 이후 전 세계 항만산업의 주요 현안인 대형화, 스마트화, 그린화 등에 대한 대응도 시급한 과제다. 세계적인 공급체계 변동에 능동적으로 대응하기 위해서는 항만배후단지 운영 방향 뿐만 아니라 기업의 사업모델 등도 변화가 필요하기에 변화를 위한 선제적 대응으로 스마트 에코항만으로 거듭나야 한다.

아무튼 동해시는 항만 덕분에 성장한 도시라고 해도 과언이 아니다. 하지만 항만 때문에 정체되고 기형적으로 발전한 도시가 됐다고도 말하는 이도 있다. 그것이 정부정책의 소외 등 대외적인 영향이든, 내적 갈등 영향이든 이제 동해목호항은 타 항만도시를 견제 대신 상생으로 이끌며 정부, 강원도, 해운물류기관, 기업, 시민과 재도약의 청사진을 함께 그려가야만 한다.

흔히들 생각과 지혜가 모여 세상의 변화를 일구어 간다고들 한다. 일찍이 “마하트마 간디”는 “미래는 현재 우리가 무엇을 하는가에 달려 있다”고 갈파하였다. 무엇보다도 냉정하게 현재를 분석하여 미래를 설계해야한다. 한때 동해목호항은 장밋빛 미래가 그려지던 시간도 있었다. 미래도 환동해권 거점항만으로 성장도 믿어 의심치 않는다. 그러나 현재, 동해목호항의 모습은 과거 장밋빛과는 다른 색을 띠는 항만도시 청사진으로 새롭게 시민과 함께 그려야 한다.

정부도 국가산업재건을 위해 묵묵히 산업항의 역할을 다 해온 동해목호항의 외침을 좌시해서는 안 된다. 남북한, 중국, 러시아, 일본 등 주변국 항만도시가 역내 공급망(서플라이 체인) 체계를 강화해 가는 정책을 추진되고 있다. 그 중심에 있는 동해목호항이 해운물류산업을 발전시킬 큰 기회요인과 도전을 함께 받고 있는 것이다. 환동해권 주변국의 정책구도와 연계한 새롭고 다양한 물류네트워크 구축을 위해 국가정책과 부합하는 차별화된 정책을 동해시가 선도적으로 견인해 가야 한다. 이제 더 이상 동해목호항이 침묵의 바다, 녹슨 거울의 바다가 아닌 무한의 잠재력과 가능성으로 새로운 기회의 바다로 뜻을 띄워야 한다. 선박은 바람의 세기에 의해서 방향이 결정되는 것이 아니라 뜻에 의해 방향이 결정된다고 한다. 좌표 잃은 선박이 아닌 글로벌을 향한 큰 방향타가 있는 창의적 해운물류정책이 어느 때 보다는도 요구받는 이유다.

“평온한 바다는 결코 유능한 뱃사람을 만들 수 없다”고 한다. 큰 파고를 만나 배가 부서지는 험난한 여정 속에서도 일관되고 차별적인 정책대안으로 북방으로 가는 시계추가 동해목호항으로 시계추가 맞춰줘 글로벌을 향한 긴 항해를 시작하길 기대해본다.

외부 기고는 센터의 편집 방향과 다를 수 있습니다.

| 니가타항, 나오에츠항 무역동향 |

[특별 기고] ERINA(일본 환동해 경제연구소) 경제교류부장 - 아다치 유지
 - 본 내용은 일본 공익 재단법인 환동해경제연구소(ERINA)로부터 제공받았습니다.

공익재단법인 환일본해 경제연구소(Economic Research Institute for Northeast Asia, 이하 ERINA)는 니가타현 니가타시 등 지방자치단체와 민간기업의 공동출자에 의해 1993년에 설립되어, 동북아시아 지역의 경제에 관한 정보의 수집 및 제공, 조사 및 연구 등을 실시함으로써 일본과 동지역과의 경제 교류를 촉진하고, 동북아시아 경제권의 형성과 발전에 기여하는 것을 목적으로 하는 연구기관이다. 또한 연구성과를 지역경제 진흥에 기여하고자 노력하고 있으며, 연구기관의 Think tank와 경제교류의 Do를 잘 아울러 Think and Do Tank로서의 역할을 지향하고 있다. ERINA의 사업내용으로는 동북아시아 지역²⁾의 경제에 관한 조사연구, 국제회의 및 세미나와 심포지엄 등의 개최, 동북아시아 지역에 있어서의 국제연구교류, 기업간 국제교류, 연구성과의 출판 및 정보수집과 제공 등이 있다.

본고에서는 ERINA가 소재하고 있는 니가타현의 무역 동향에 관하여, 재무성 무역 통계 등을 토대로, 니가타항과 나오에츠항을 경유한 니가타현의 무역 전체 동향을 검증한다.



니가타 서항



니가타 동항



동항의 컨테이너 터미널

니가타항은 1868년에 5항(하코다테, 니가타, 가나가와, 효고, 나가사키)의 하나로서 개항한 역사 깊은 국제무역항이다. 1967년 일본 서해안 지역 중에서도 특정 중요 항만으로 지정되는 등 일본 서해연안지역의 대표적 무역항이다.



나오에츠항 전경



갠트리 크레인



훼리 여객선

나오에츠항은 1951년에 중요 항만으로 지정된 이래 1960년 세키카와와의 하구분리에 의해 항구의 기능이 눈부시게 발전했다. 이후로도 일본 서해안 2번째 규모인 5만 톤급 안벽 정비 등 항만 시설 정비를 꾸준히 추진해 오고 있다.

자료 : niigata.or.kr

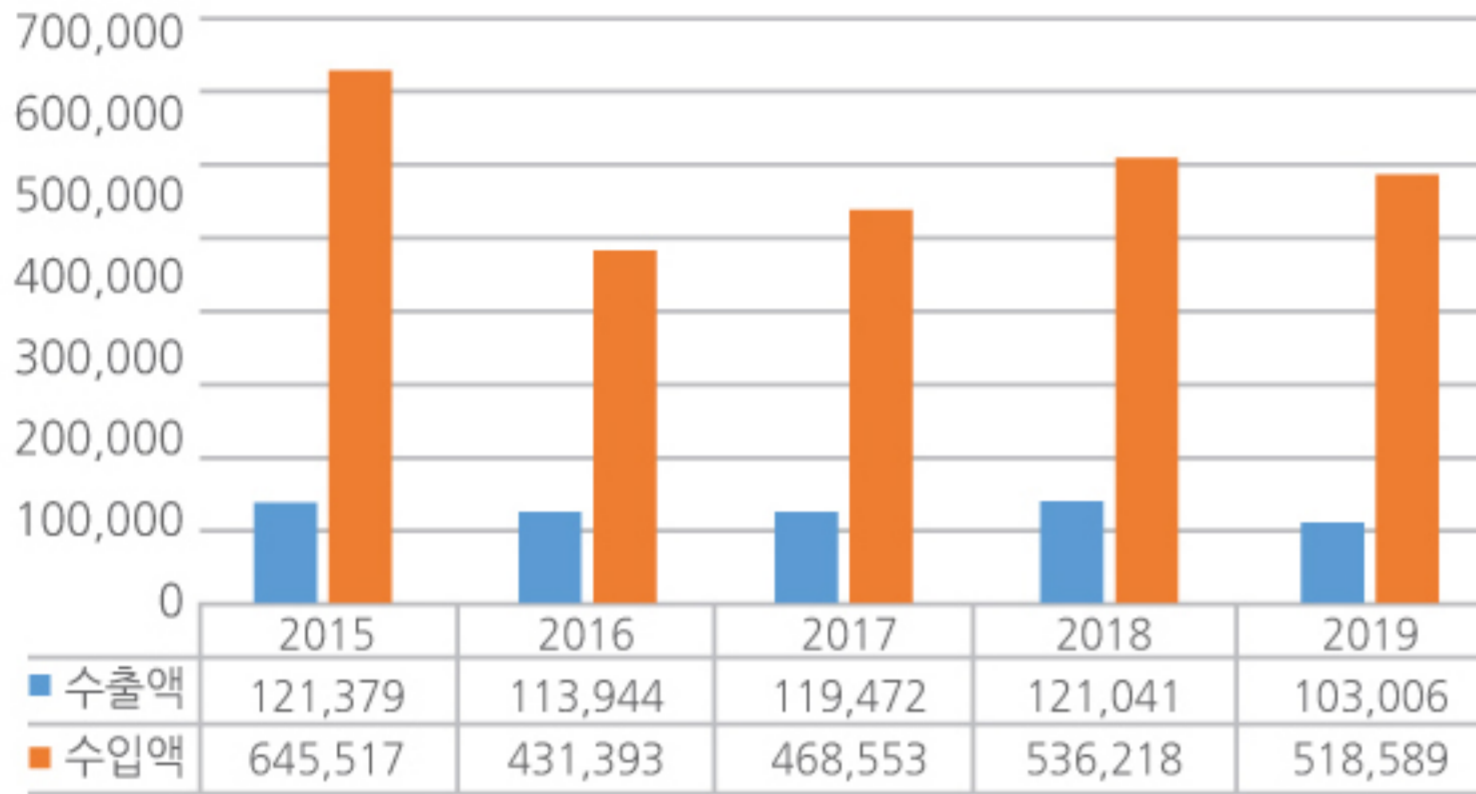
2) 동북아시아는 중화인민공화국, 북한, 일본, 몽골국, 대한민국, 러시아연방 등 6개국 으로 구성되는데, ERINA는 주로 중국의 동북지방, 러시아의 극동 및 동시베리아를 대상범위로 활동하고 있다.

▶ 니가타항, 나오에츠항의 현황

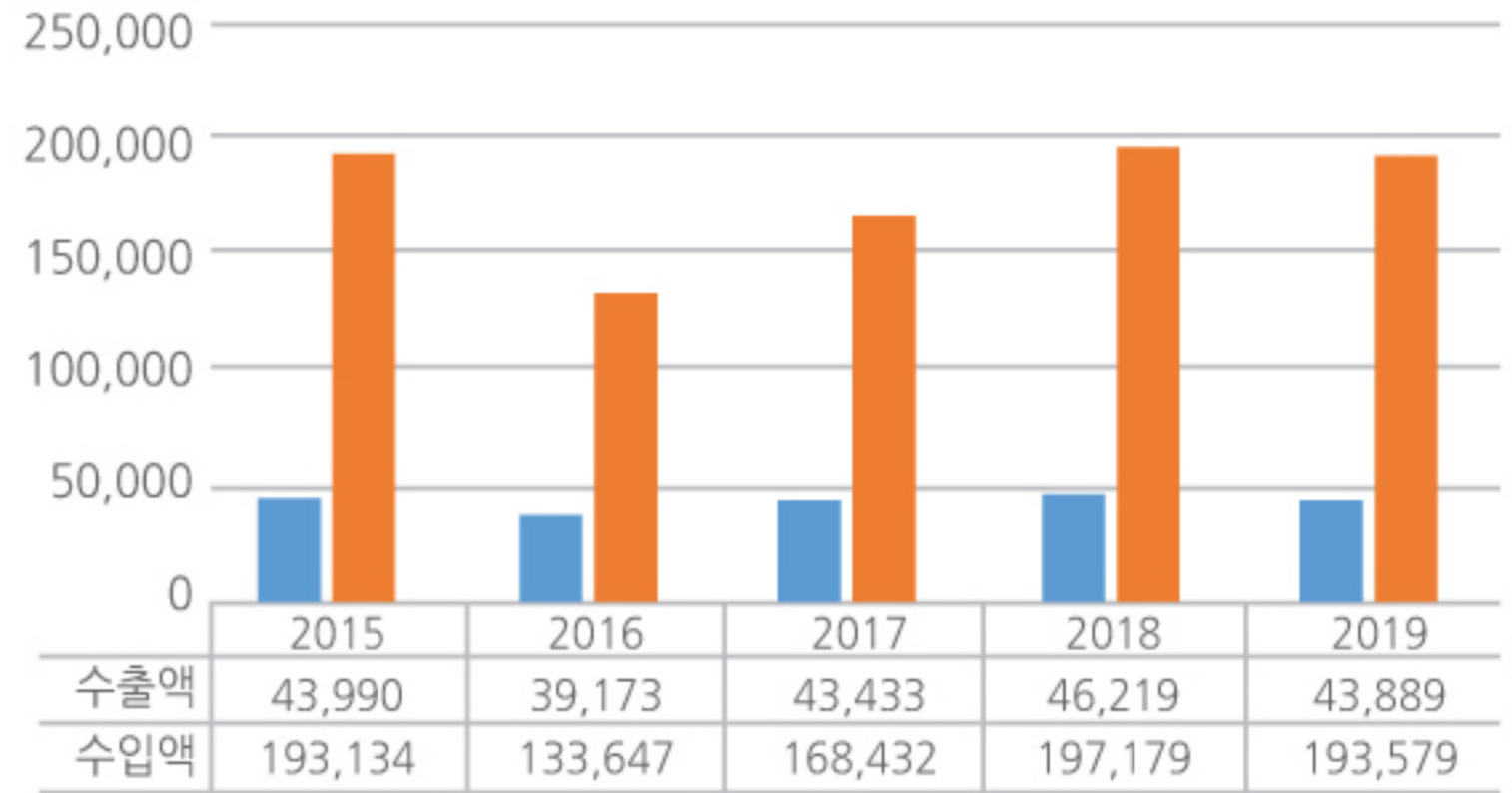
2019년도 니가타항의 수출액은 약 1,030억엔으로 전년 대비 -15%, 수입액은 약 5,186억엔으로 전년 대비 -3.3%, 수출 감소 폭이 커지고 있다. 2019년도 나오에츠항의 수출액은 약 439억엔으로 전년 대비 -5%, 수입액은 약 1,936억엔으로 전년 대비 -1.8%, 수출입 모두 소폭 감소했다.

또한, 2019년도 니가타항의 전국 점유율은 수출에서 0.13%, 수입에서 0.66%, 수출입 합계에서 0.40%를 차지하고 있다. 또한, 국토교통성이 재무성 무역통계를 도태로 작성한 ‘항만별 무역액 순위 (2018년)’³⁾에 의하면, 니가타항은 전국 120개 항만 중 31위, 나오에츠항은 48위에 자리 매김하고 있다.

2015-2019 니가타항의 수출입금액 추이 (단위: 백만엔)



2015-2019 나오에츠항의 수출입금액의 추이 (단위: 백만엔)



2019년 니가타항 수출 상위 5개국 · 지역 (단위 : 백만엔)

순위	국가·지역	금액
1	대한민국	25,042
2	중화인민공화국	20,230
3	미국	9,177
4	대만	9,038
5	타이	4,516

2019년 니가타항 수입 상위 5개국 · 지역 (단위 : 백만엔)

순위	국가·지역	금액
1	중화인민공화국	156,534
2	대한민국	23,381
3	미국	22,118
4	칠레	14,809
5	남아메리카공화국	10,912

2019년 나오에츠항 수출 상위 5개국 · 지역 (단위 : 백만엔)

순위	국가·지역	금액
1	대한민국	9,747
2	독일	6,275
3	중화인민공화국	5,420
4	미국	4,376
5	인도	3,813

2019년 나오에츠항 수입 상위 5개국 · 지역 (단위 : 백만엔)

순위	국가·지역	금액
1	중화인민공화국	17,943
2	미국	3,885
3	대한민국	3,153
4	인도	2,290
5	필리핀	2,158

지리적으로도 가까운 한국 및 중국을 중심으로 아시아 여러 국가 또는 지역과의 수출입이 데이터에서도 니가타현의 생산과 소비 활동에 중요한 역할을 담당하고 있는 것은 명백하다.

한편, 현재 미중 무역 마찰이나 한일 관계 악화와 더불어, 올해 들어서는 신형 코로나 바이러스 감염증의 세계적인 확산으로, 경제활동의 현저한 침체가 국제 무역에도 큰 영향을 미치고 있는 것으로 미루어 볼 때, 니가타현의 경제에서도 당분간은 마이너스 영향이 계속될 것으로 예상된다. 포스트 코로나의 글로벌 서플라이 체인(supply-chain)의 존재 방식을 포함하여, 니가타현 기업의 사업 전개나 혹은 사업을 전개할 때 본현 항만의 이용에 조금이라도 참고가 되었으면 하는 바램이다.

그리고 니가타현에서는 니가타항, 나오에츠항에서의 수출입 컨테이너화물의 이용 촉진을 도모하기 위해 화주나 물류사업자 등에 대한 보조사업을 실시하고 있다.

3) 일본 국토교통성 홈페이지 통계정보 : <https://www.mlit.go.jp>

항만 · 물류 정책동향

| 수산물 수출 민·관 총력 대응방안 논의⁴⁾ |

- 수산물 수출 불씨 살려라!

해양수산부(장관 문성혁)는 12월 9일(수) 오전 10시 30분 한국농수산물유통공사에서 주요 수산물 수출업체, 수출지원기관과 영상 간담회를 갖고, 연말까지 수산물 수출 확대를 적극 독려했다.

올해 11월 말까지 국내 수산물 수출 규모는 약 20.8억 달러로 전년 동기보다 약 8.4% 감소했으나, 하반기 들어 서서히 회복되는 추세다.

* 전년 동기 수출 증감율 : ('20.1월) 19.4%감소 → (2월) 6.2%감소 → (3월) 1.4%증가 → (4월) 22.3%감소 → (5월) 26.2%감소 → (6월) 3.9%감소 → (7월) 7.9%감소 → (8월) 6.7%감소 → (9월) 7.3%증가 → (10월) 5.8%감소 → (11월) 5.2%감소

해양수산부는 그간 수산물 수출업계의 코로나19 위기 극복을 위해 긴급경영안정자금 제공, 물류센터 임대료 인하 등은 물론, 추경 예산 51억 원을 편성하여 중국·베트남 등 주요 수출국 대상 전자상거래 시장 진출을 지원해 왔다. 또한, 지난 9월에는 예산 조정 등을 통해 24억 원을 확보하여 가공품 등 수요 증가 품목을 중심으로 수출 연계 판촉 사업도 지원하였다.

또한, 지정해역 생산 패류 등 안전성이 확보된 수산물⁵⁾에 대해서는 수출 검사를 현장검사 대신 서류 검사로 전환하고, 수출증명서를 온라인으로 편리하게 발급받을 수 있도록 하는 등 수출 관련 절차도 대폭 간소화하였다.

이를 통해, 코로나19로 전년 대비 수출 감소폭이 가장 컸던 지난 5월(15.3%감소, 누적)에 비해 11월에는 수출 감소폭이 완화(8.4%감소, 누적)되었다. 특히, 올해 11월에는 작년 11월보다 수출액이 5.2% 증가하여 올해 들어 최대 수출 실적을 기록하기도 했다.

해양수산부는 연말까지 수출 회복세를 유지하기 위해 11월 초부터 해양수산부, 국립수산물품질관리원, 수출지원기관(수협중앙회·한국농수산물유통공사(aT), 한국수산물협회, 한국수산물무역협회)으로 구성된 수출 총력대응반을 운영하고 있으며, 이번 간담회에서 그간의 실적과 향후 전망 등을 살펴보고 수출 확대를 위한 방안을 논의할 계획이다.

이와 함께, 해양수산부는 수산물 수출업계의 애로사항 해소에도 적극 나선다. 특히 통관단계의 불편함을 해소하기 위해 국립수산물품질관리원을 중심으로 베트남 등 새로운 시장 개척 시 매 건마다 실시해야 하는 정밀검사를 수출 양식장 모니터링 결과로 대체하고, 수출 일정이 변경된 경우 15일 이내에는 검역 증명서를 분할 발급할 수 있도록 하는 등 수출 지원을 위한 제도 개선을 적극 추진할 예정이다.

또한, 현재 운영 중인 한국해양수산개발원 해외시장분석센터 내 수출상담 콜센터(1644-6419)를 통해 수출업계의 어려움을 즉시 해소할 수 있도록 지속 지원할 계획이다.

문성혁 해양수산부 장관은 “코로나19로 어려움에 처한 우리 수산업계에 수출 확대는 내수 활성화와 함께 위기 극복을 위한 첨병 역할을 할 것”이라며, “다각적인 정책 대안을 통해 연말까지 수산물 수출 목표 달성에 최선을 다하고, 국가 경제 회복에도 이바지 할 수 있도록 모든 정책 역량을 총동원해 나갈 것”이라고 말했다.

4) 해양수산부 보도자료 2020.12.9

5) 지정해역에서 생산된 패류 제품, 수출 모니터링 검사가 완료된 제품 등

항만 · 물류 통계

| 2020년 국내 수출입 현황(11월) |

2020년 11월 국내 수출 458억 달러, 수입 399억 달러, 무역수지 59억 달러 흑자로 지난해 같은 기간보다 수출은 4.0%(17,7억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 2.1%(8.5억 달러 감소) 정도 감소하였다. 무역수지는 지난 4월 적자 이후 7개월 연속 흑자를 기록하였다.

[단위 : 백만 달러, %]

구분		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	45,808		461,444
		증감률(a)	△6.3	4.5	△0.2	△24.3	△23.7	△10.9	△7.0	△9.9	7.7	△3.6	4.0		△7.1
	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	39,878		422,485
		증감률(a)	△5.4	1.4	△0.3	△15.9	△21.1	△11.4	△11.9	△16.3	1.1	△5.8	△2.1		△8.1
	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	5,981	5,930		38,957
	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(10월) |

2020년 10월 동해·목호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 49,855톤(1.7%) 감소하였다.

유연탄, 화학공업 생산품, 철강 및 그 제품 및 기타 화물은 증가 하였으나 나머지 화물은 대부분 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	화학공업 생산품	철강 및 그 제품	목재, 목탄 코르크 등	전자기기 및 부품	비철금속 및 그부품	기타
2020년10월	2,894,926	771	899,545	10,099	40,700	360,000	23,836	1,347,001	111,615	8,506	30,794	1,134	5	2,500	58,420
2019년10월	2,944,781	2,007	971,425	55,886	69,604	240,000	29,689	1,425,975	116,601	7,758	0	1,073	1,182	4,205	19,376

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임

출처 : 해양수산부 PORT MIS

| 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이 (10월) |

동해·묵호항의 2020년 10월 선박 입출항은 706척(4백3십2만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)1.44% 증가, (톤수)2.74% 감소하였다. 국적선의 입출항은 증가 하였으나 외국선의 입출항은 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
		10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)	
		척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합 계	계	696	4,442,345	6,587	43,374,962	706	4,320,744	6,344	38,253,782	1.44	-2.74	-3.69	-11.81
	국적선	524	2,474,458	4,968	22,795,510	536	2,569,364	4,826	21,936,644	2.29	3.84	-2.86	-3.77
	외국선	172	1,967,887	1,619	20,579,452	170	1,751,380	1,518	16,317,138	-1.16	-11.00	-6.24	-20.71
일반화물선	계	144	1,104,021	1,529	13,501,726	173	1,416,998	1,355	11,450,429	20.14	28.35	-11.38	-15.19
	국적선	95	613,674	967	6,877,269	105	762,139	777	5,391,184	10.53	24.19	-19.65	-21.61
	외국선	49	490,347	562	6,624,457	68	654,859	578	6,059,245	38.78	33.55	2.85	-8.53
산물선 (벌크선)	계	131	2,106,990	1,012	17,918,897	115	1,915,998	1,041	17,634,169	-12.21	-9.06	2.87	-1.59
	국적선	89	914,551	630	6,505,480	80	941,230	715	8,314,917	-10.11	2.92	13.49	27.81
	외국선	42	1,192,439	382	11,413,417	35	974,768	326	9,319,252	-16.67	-18.25	-14.66	-18.35
시멘트 운반선	계	96	552,809	998	5,587,936	90	519,642	814	4,647,019	-6.25	-6.00	-18.44	-16.84
	국적선	89	519,364	924	5,220,562	75	438,953	718	4,128,509	-15.73	-15.48	-22.29	-20.92
	외국선	7	33,445	74	367,374	15	80,689	96	518,510	114.29	141.26	29.73	41.14
석유정제품 운반선	계	75	42,395	777	454,902	98	89,866	1,028	811,760	30.67	111.97	32.30	78.45
	국적선	75	42,395	773	433,414	98	89,866	1,028	811,760	30.67	111.97	32.99	87.29
	외국선	0	0	4	21,488	0	0	0	0	0	0	0	0
어 선	계	54	40,170	427	296,362	52	41,064	513	375,889	-3.70	2.23	20.14	26.83
	국적선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	외국선	54	40,170	427	296,362	52	41,064	513	375,889	-3.70	2.23	20.14	26.83
여객선	계	23	217,284	178	1,871,594	0	0	6	35,760	0	0	-96.63	-98.09
	국적선	5	10,680	18	35,114	0	0	3	1,326	0	0	-83.33	-96.22
	외국선	18	206,604	160	1,836,480	0	0	3	34,434	0	0	-98.13	-98.13
케미칼 운반선	계	18	35,378	126	261,162	4	19,876	26	115,678	-77.78	-43.82	-79.37	-55.71
	국적선	18	35,378	126	261,162	4	19,876	26	115,678	-77.78	-43.82	-79.37	-55.71
	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	155	343,298	1,536	3,480,487	174	317,300	1,561	3,183,078	12.26	-7.57	1.63	-8.55
	국적선	153	338,416	1,530	3,462,509	174	317,300	1,559	3,173,270	13.73	-6.24	1.90	-8.35
	외국선	2	4,882	6	17,978	0	0	2	9,808	0	0	-66.67	-45.44

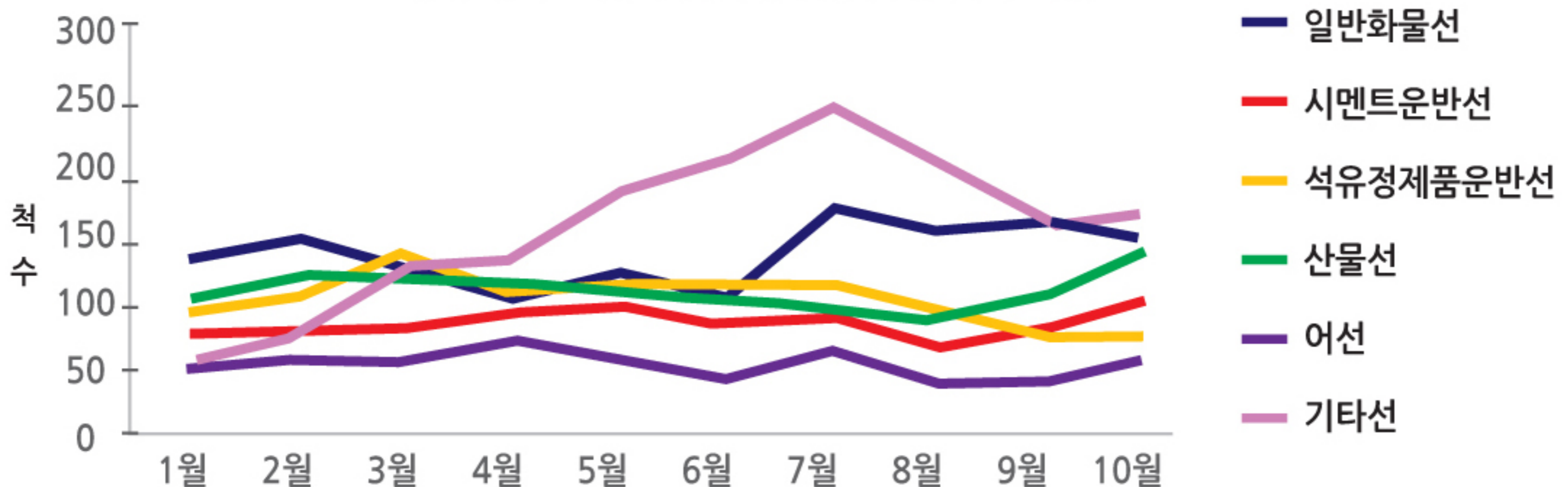
주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임

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]



주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아와 일본, 공동 에너지 사업에 대한 논의⁶⁾

러시아 《Rosneft》 회사와 일본 천연자원 및 에너지청은 공동조정위원회 제2차 회의에서 전략적 에너지 협력과 잠재적 사업을 논의했다. 양측은 상호교류와 관심 있는 일본 기업과의 대화 강화 가능성에 대해 논의했다. 특히 러시아산 석유와 석유제품의 일본으로의 공급 확대, LNG 분야 협력 기회, 생산 및 석유화학 사업 협력, 장비 생산 및 공급 사업 협력, 연구 활동 등에 대한 전망에 주목했다.

□ 블라디보스톡에서 한국 KANGAROO 브랜드명으로 차량용 화학제품 공장 가동⁷⁾

블라디보스톡 자유항 입주기업인 《케이엔진 케미칼》 회사가 러시아와 전 세계에 잘 알려진 한국 브랜드 KANGAROO의 이름으로 차량용 화학제품 생산시설을 가동했다. 러시아 영토에서 수입 차량용 화학제품 생산의 국산화를 위한 투자자의 사업은 현재 한국에서 진행되고 있고, 이 사업엔 6가지 유형의 세정제 및 광택제 생산에 포함된다. 생산량은 1교대 운영으로 연간 최대 150만 개에 이를 방안이다.

□ 러시아 정부, “유즈나야” 선도사회경제개발구역 (사할린 지역) 의 경계를 확대⁸⁾

미하일 미슈스틴 러시아 총리는 사할린 지역에서 《Yuzhnaya》 선도사회경제개발구역의 경계를 확대하는 법령에 서명했다. 법령에 따르면 《Yuzhnaya》 선도사회경제개발구역은 유즈노사할린스크시의 부지를 포함할 것이며, 그 곳에 물류 단지를 건설할 것을 계획 중이다. 새로운 물류 단지는 일자리 90개 이상 창조하고, 투자금 1억 9200만 루블을 유치할 예정이다. 이 프로젝트는 2020년까지 실현시킬 예정이다.

| 일본 주요 동향 |

□ 일본 P&I, 내년 외항선 보험료 10% 인상⁹⁾

일본선주책임상호보험조합(JP&I)은 내년 외항선 보험요율을 10% 인상한다고 밝혔다.

용선자책임보험 특약, 계약분쟁비용보험(FD&D) 특약은 이번 인상에서 제외됐다. 다만 용선자책임보험 특약은 보험 성적이 악화되고 있어 고객 개별적으로 보험료 인상이 진행될 전망이다. 내항선보험의 보험요율은 현 수준을 유지한다. 휴항했을 때 반환보험료는 선원이 승선한 채 휴항하면 40% (현행 60%), 선원(보안요원 제외)이 승선하지 않고 휴항하면 40%(현행 75%)로 각각 인하한다.

□ 일본 재단, 자국 조선에 850억 지원 - 12월 11일 대출 실행¹⁰⁾

일본 비영리 단체인 일본재단은 올해 자국 조선산업에 79억 2940만 엔을 대출 방식으로 지원한다고 밝혔다. 대출 실행일은 12월 11일이다.

대출 내용은 운전자금 47건 78억 9940만 엔, 설비자금 1건 3000만 엔이다.

일본재단은 자국 조선산업 진흥을 목적으로, 조선소 설비를 개선하는 데 필요한 설비자금과 자재 구입, 제반 경비에 소요되는 운전자금을 장기 저리로 대출하는 제도를 운영 중이다.

6) <https://1prime.ru/> (러시아 경제정보 ‘프라임’ 뉴스)

7) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동북극개발부 11.26 뉴스)

8) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동북극개발부 12.10 뉴스)

9) <https://www.ksg.co.kr/> (코리아 쉬핑가제트 12.10 뉴스)

10) <https://www.ksg.co.kr/> (코리아 쉬핑가제트 11.19 뉴스)

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. 12.



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