



발간년월 2021년 1월(제27호) 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. 27

동해항



Contents

| 항만·물류 정책동향

- ▷ 2030 항만정책 방향 및 추진전략 발표 - 해양수산부
- ▷ 제4차 전국항만기본계획 - 동해·묵호항 기본계획
- ▷ 제3차 항만재개발 기본계획 수립
-항만과 도시가 어우러진 묵호항(2단계) 재개발 추진

| 국내 항만·물류 주요 소식

| 항만·물류 통계

- ▷ 2020년 국내 수출입 현황(12월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적(11월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(11월)
- ▷ 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(11월)

| 주변국 국제동향

- ▷ 러시아 주요 동향
- ▷ 일본 주요 동향

| 북방물류연구지원센터 동향

- ▷ 교육 프로그램 안내
- ▷ 만족도 조사

항만 · 물류 정책동향

글로벌 경쟁력을 갖춘 한국형 스마트항만의 시대가 열립니다!
- (해양수산부) 2030 항만정책 방향 및 추진전략 발표¹⁾

해양수산부는 전국 항만에 대한 중장기 비전과 개발계획을 담은 2030 항만정책 방향과 추진전략을 발표했다. 이번 항만정책은 ‘글로벌 경쟁력을 갖춘 고부가가치 디지털항만 실현’이라는 비전 아래 3가지 추진 전략을 마련했다.

- ① 4차산업혁명 기술 발전에 따라 항만물류 디지털화·지능화 적극 추진
- ② 지속적인 인프라 확충을 통해 항만의 글로벌 경쟁력 강화
- ③ 항만과 지역 간 상생으로 지속가능성 증대

◆ 2030 항만 목표 : 물동량 19.6억 톤, 생산유발 83조 원, 부가가치 유발 28조 원, 일자리 55만 개를 목표로 하고 있다.

항만의 자동화·디지털화를 통한 스마트 해상물류 기반 마련

2030년부터 한국형 스마트 항만 운영

- ☞ 2026년까지 광양항에 항만자동화 테스트베드(5,940억원)를 구축하여 국산화 기술개발 및 운영
- ☞ 테스트베드 검증을 거쳐 부산항 제2신항에 2030년부터 한국형 스마트 항만 운영
- ☞ 자동화 기술 도입에 따른 일자리 손실을 최소화, 양질의 일자리로 전환하기 위해 노조 측과 협의지속

지능형 항만물류체계 완성

- ☞ 선사, 터미널 운영사 등 이용 주체 간 정보를 공유할 수 있는 플랫폼 구축, 이를 자율운항선박, 자율주행트럭 등과 연계함으로써 지능형 항만물류체계를 완성

지속적으로 항만시설을 확충하여 글로벌 경쟁력 강화

코로나19로 인한 ‘국제적 공급체계(Global Supply Chain)’ 변화에 대응하고 안정적인 항만물류 네트워크를 구축하기 위해 권역별로 특화된 항만개발 전략을 마련하여 추진

부산항 제2신항

- ☞ 3만TEU급 초대형선이 접안할 수 있는 부산항 제2신항을 2022년에 착공
- ☞ 이번에 개발되는 부산항 제2신항은 지역의 건의를 수용하여 ‘진해신항’으로 명칭을 확정
- ☞ 부산항 북항에 산재되어 통항선박의 안전을 위협하고 미관을 해쳤던 소형선의 계류공간을 집산화하고, 영도구 청학동 배후지 안전을 확보하기 위한 재해방지시설(1.3km)도 반영

광양항

- ☞ 세계 11위(총물동량 기준) 항만인 광양항은 배후산업과 연계하여 배후부지 확충부터 산업 활성화, 물동량 창출, 항만개발로 이어지는 선순환 체계를 구축
- ☞ 항내 선박통항의 효율성과 안전성을 높이는 통항안전시스템 인 순환형 항로를 구축하고 배후부지 조성을 앞당겨 아시아 최고의 스마트 복합 항만으로 육성

인천·서해권

- ☞ 대중국 수출입 화물처리를 위한 물류거점항만으로 육성하여 중국과의 안정적인 물류망을 구축
- ☞ 인천항은 상품·소비 중심의 수도권 전용 중심항만으로 육성하기 위해 ‘컨’ 부두를 확충(3선석)하는 한편, 인천신항 진입도로를 지하차도(4.3km)로 조성하여 교통여건 개선과 물류비 절감
- ☞ 평택·당진항은 자동차·잡화 등 수도권 산업지원항만, 목포항은 서남권 지역 산업거점항만, 제주는 여객·크루즈 관광 중심항으로 각각 육성
- ☞ 새만금항은 2022년 잡화부두(2선석)를 착공하여 2025년에 완공

1) 해양수산부 블로그(<https://blog.naver.com/koreamof/222146884637>)

울산·동해권

- ☞ 울산·동해권은 문재인 정부의 핵심정책인 신북방 정책에 따라 신북방 에너지 및 물류 전진기지로 육성
- ☞ 울산항에 석유, LNG 등 에너지 부두(18선석), 배후단지를 확충하고, 배후도로(5.28km)를 개설하여 울산신항과 본항 간의 물류 이동을 획기적으로 개선

동해·묵호항

- ☞ 동해·묵호항은 재정을 투입하여 2선석을 우선 개발함으로써 동해·묵호항의 만성적인 체선·체화 문제를 해소

항만과 지역 간 상생으로 지속가능성 증대

항만의 서비스를 다양화 및 지역 일자리 창출

- ☞ LNG 벙커링 터미널(부산, 울산, 광양항 등), 수리조선소(부산항, 평택·당진항), 전자상거래 특화구역(인천항) 조성 등을 추진하여 항만의 서비스를 다양화하고 지역 일자리도 창출

노후화된 항만재개발 추진

- ☞ 지역특성과 주민의 필요를 반영한 특화개발을 통해 노후되고 유희화된 항만공간을 지역 경제·산업·문화 거점으로 전환
- ☞ 부산항 북항(2단계), 인천내항 1·8부두 항만재개발 사업 등 14개 항만, 2,153만㎡ 부지에 대한 항만 재개발을 추진

항만지역 내 친수공간 확대

- ☞ 해양공원, 친수형방파제, 수변산책로 등 항만지역 내 친수공간 확대로 지역주민의 여가활동 지원, 항만 공공디자인을 적용하여 주변경관과 조화로운 장소로 전환
- ☞ 평택·당진항에 지역의 레저·문화 등 친수기능 특화, 복합공간 조성을 위해, 39만㎡ 규모의 친수 시설 개발사업 추진

항만에 친환경존 설정

- ☞ 시멘트, 모래, 양곡 등 분진형 화물의 비산먼지 발생을 줄이기 위해 밀폐형 방진 하역시스템을 도입
- ☞ 항만과 도심 사이에 수림대 형태의 친환경존(Eco-Zone)을 설정하는 등 환경피해를 줄이기 위한 완충기능 도입

수소항만 구축을 위한 연구 시행

- ☞ 정부의 신재생 에너지 확대와 수소경제 구축 전략에 따라 항만 내 해상 풍력 지원 부두를 건설하고, 수소항만 구축을 위한 연구 시행

안전한 항만을 위한 항만설계 기준 강화

- ☞ 지진·태풍·강풍·해일 등 대형 자연재난·재해에 대비하기 위해 항만설계 기준 강화(재현빈도 50년→100년으로 상향) 및 시설을 보강하여 항만 배후지에 주거하는 국민의 생명과 재산을 보호

해양영토 관리 및 불법 어업단속 강화

- ☞ 해양영토 관리 및 불법 어업단속 강화를 위해 전국 11개 국가관리 연안항(연평, 백령, 울릉, 추자 등)의 신속한 추진을 위해 개발계획 정비
- ☞ 우리나라 중서부 해역 최끝단 도서인 격렬비열도를 국가관리연안항으로 예비 지정하고 해경부두, 어업관리선 부두를 확충하여 중서부 해역에 대한 영토수호 기능 강화

4차 ('21~'30) 전국 항만 기본계획 (무역항)
- (요약) 동해·묵호항 기본계획 (해양수산부 고시 제2020-231호)

1. 항만육성 기본방향

- 환동해권 산업 지원 거점항만 및 해양관광 기능 제고
- 동해지구는 화물처리 중심, 묵호지구는 여객 및 관광기능 중심으로 기능 특화 (동해신항 개발 통해 산업원자재 및 신북방 물류거점으로 육성하고 묵호항만 재개발사업 등 도시와 공존하는 친환경 항만 구축)

2. 항만 시설 현황

구분	안벽(m)	소형선부두(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(천㎡)
동해지구	3,452	-	-	2,110	1	161
묵호지구	1,025	1,133	2	1,300	3	29
계	4,477	1,133	2	3,410	4	190

접안능력 : 23선석(여객 및 유류 포함)

하역능력 : 33,817천RT/년

자료 : 2019년 12월 기준

3. 중·장기 개발계획

가. 시설수급전망

[단위 : 천RT/년, 천TEU/년]

구분	2019	2030	비고
총물동량	34,511	40,466	
시설소요	33,467 (2)	39,922 (-)	유류 및 카페리 제외
현재하역능력	33,817 (-)	33,817 (-)	
파부족	350 (-2)	-6,105 (-)	

자료 : 한국해양수산개발원

나. 항만개발 규모

구분		2021~2030	비고	
외곽 시설	동해지구 (동해신항)	북방파제	1,700m	공사중
		동방파제	150m	공사중
		방파호안	2,314m	공사중
		도류제	340m	
		해안보호대책시설	1식	공사중
합계		4,504m		
계류 시설	동해지구 (동해신항)	석탄	10만DWT급	1
		기타광석	7만DWT급	1
			5만DWT급	2
		잡화	5만DWT급	1
		시멘트	5만DWT급	2
합계		7		
기능시설	동해지구 (동해신항)	항만시설용부지	134.1천㎡	
친수시설	동해지구 (동해신항)	친수시설	80.4천㎡	
임항교통시설	동해지구 (동해신항)	진입도로	3,560m	
		인입철도	3,580m	철송장 1식 포함
합계		7,140m		
기타시설	동해지구 (동해신항)	관리부두	420m	
	동해지구	남부두(Port Renewal)	735m	
		육상전원공급설비(AMP)	1식	
		해군함정계류시설	64천㎡	방파제 보강 포함
묵호지구	해수교환시설	1식		

4. 항만의 관리·운영계획

가. 항만기능 재정립

구분		취급 화물	
		현행	2030년
동해지구	북부두 #25	여객, 잡화, 기타광석	기타광석
	서부두 #41,42	기타광석, 잡화	잡화

구분		취급 화물	
		현행	2030년 (재개발사업)
목호지구	제1부두	기타광석	친수시설
	제3부두	시멘트	국제여객 및 친수시설
	제4부두	시멘트	친수시설
	여객부두	-	관리부두

나. 항만운영 및 관리

- 동해지구와 목호지구별로 특화된 개발 및 운영으로 지역사회 동반 성장
 - 동해지구는 동해신항을 개발하여 산업원자재 및 신북방 물류거점으로 육성
 - 목호지구는 항만재개발을 통해 여객과 관광기능을 중심으로 특화 육성
- 해군계류 시설 설치 및 외곽시설을 보강하여 해양영토 수호 지원
- 하역 화물의 원활한 처리를 위한 배후·진입도로, 인입철도 및 철송장 설치
- 신규 선석을 적극 공급하여 원자재 화물의 원활한 처리 도모
 - 물동량 증가에 대응하기 위해 동해신항에 선석 공급 적극 추진

다. 항만 환경개선

- 미세먼지 저감 등 항만대기질 개선을 위한 육상전원공급설비(AMP) 도입
- 동해신항에 에코존을 설치하여 도시와 공존하는 항만 구축
 - 동해신항과 주거지역의 경계에 에코존(친수시설 등)을 조성하여 미세먼지 저감, 소음·공해 예방을 통한 배후도시와 공존 추구
- 석탄, 기타광석 등에서 발생하는 분진으로 인한 피해 방지를 위한 시설 확충
 - 선박-차량간 하역, 밀폐화 하역 시스템, 살수시설 개선, 집진시설 등 분진을 방지하여 친환경 항만 구축

5. 시설계획

가. 개발계획

계획기간	개발계획	비고
2021	동해지구(동해신항) <ul style="list-style-type: none"> □ 외곽시설 ○ 북방파제 : 1,700m ○ 동방파제 : 150m ○ 방파호안 : 2,314m ○ 도류제 : 340m ○ 해안보호대책시설 : 1식 □ 계류시설 ○ 석탄부두 : 10만DWT급×1선석(330m) ○ 기타광석부두 : 7만DWT급×1선석(300m) : 5만DWT급×2선석(640m) 	공사중
~		공사중
		공사중
2030		공사중

		<ul style="list-style-type: none"> ○잡화부두 : 5만DWT급×1선석(300m) ○시멘트부두 : 5만DWT급×2선석(590m) □ 기능시설 ○항만시설용부지 : 134.1천㎡ □ 친수시설 ○친수시설 : 80.4천㎡ □ 임항교통시설 ○진입도로 : 3,560m ○인입철도(철송장 포함) : 3,580m 	
	동해지구	<ul style="list-style-type: none"> □ 기타시설 ○관리부두(동해신항) : 420m ○남부두(Port Renewal) : 735m ○육상전원공급설비(AMP) : 1식 ○해군함정계류시설 : 64천㎡ 	방파제 보강 포함
	목호지구	<ul style="list-style-type: none"> □ 기타시설 ○해수교환시설 : 1식 	

나. 개발효과

[단위 : 천RT/년, 천TEU/년]

구분	2019	2030	비고
총물동량(A)	34,511	40,466	
시설소요(B)	33,467(2)	39,922 (-)	유류 및 카페리 제외
하역능력(C)	33,817(-)	44,907 (-)	
선석수	23(-)	26 (-)	유류 및 여객포함
파부족(C-B)	350(-2)	4,985 (-)	
시설확보율(C/B)	101.0%(-)	112.5% (-)	

- 접안능력 : 동해지구(동해신항) 개발 10만DWT급 석탄부두 등 7선석 증가, 목호지구 기능폐쇄 3선석 감소, 기능변경 1선석(여객 → 관리부두) 제외(23→26선석)
- 하역능력 : 11,090천RT/년 증가 (33,817 → 44,907천RT/년)

다. 임항교통시설

구분	개발 계획	시·종점	길이 (Km)	비고
도로	동해지구(동해신항) 진입도로 1구간	공단1로 → 동해신항 배후부지	0.760	교량(360m) 포함
	동해지구(동해신항) 진입도로 2구간	공단1로(공단3거리) → 국도38호선	2.800	
철도	동해지구(동해신항) 인입철도	삼척해변역 → 동해신항 배후부지	3,580	철송장 포함

제3차 항만재개발 기본계획 수립²⁾ -항만과 도시가 어우러진 목포항(2단계) 재개발 추진

해양수산부(장관 문성혁)는 향후 10년간의 항만재개발 정책방향과 대상사업 등이 담긴 ‘제3차 항만재개발 기본계획’을 12월 29일 수립, 발표하였다.

주요내용으로는 항만재개발 주요 정책과제, 대상사업(신규 3개 포함 19개)과 공공성 강화를 위한 원칙과 사업별 가이드라인, 사업자 선정 원칙, 지역참여촉진을 위한 구체적인 방안과 다양한 제도개선 내용을 담았다. 항만재개발기본계획은 국가 최상위계획으로 제2차 기본계획(2011~2020) 종료에 따라 2030년까지의 새로운 기본계획을 수립하게 되었다. 항만재개발기본계획에 따라 항만과 그 주변지역에 활력을 불어넣기 위해 노후·유휴 항만을 관광·문화·상업 등 다양한 기능으로 개발하는 재개발사업은, 2008년 부산 북항 1단계 재개발 착공 후, 현재 4개 사업이 공사 중이다.

그간 항만재개발을 통해 동해목포항 등의 화물부두가 시민들을 위한 공원·주차장으로 조성되어 개방되었으며, 부산 북항재래부두 등은 원도심 재생을 선도할 신성장 거점으로 탈바꿈하고 있다.

하지만, 사업 추진 과정에서의 과도한 수익성 추구하고 공공성 훼손 논란, 지방중소도시 사업 추진 지연, 주민의견 수렴부족, 재개발사업에 대한지자체와 항만공사(PA)의 불명확한 역할 등은 문제점으로 지적되어왔다. 해수부는 이러한 문제점들을 해결하고, 항만재개발 사업을 활성화하기 위해 ‘도시와 함께 발전하는 시민들의 항만공간’이라는 비전 아래, 세 가지 추진전략을 제3차 기본계획에 담았다

- 3개의 유형으로 구분되는 19개 사업구역

‘원도심 활력제고형’ 사업 : 원도심과 인접한 7개 항만공간(부산북항, 인천내항, 고현항, 제주내항, 목포남항, 포항구항)은 낙후된 원도심 재생의 마중물 역할을 할 수 있도록 배후도심과 연계하여 복합개발될 예정이다.

‘해양산업육성·지원형’ 사업 : 광양묘도, 광양3매립지, 인천 영종도, 울산 매암, 군산 금란도, 동해목호, 여수항은 새로운 일자리를 창출하고, 항만 활성화를 지원하는 ‘해양산업육성·지원형’ 사업으로 개발 될 예정이다.

‘지역생활·문화거점형’ 사업 : 소규모 항만공간(대천항, 구룡포항, 장항항, 부산항 용호부두, 목포내항 등)은 생활환경을 개선시키고 시민들의 문화·관광수요를 충족시킬 수 있도록 ‘지역생활·문화거점형’으로 개발 될 예정이다.

이번 계획에 반영된 19개 사업에 대한 민간투자를 통해서 약 5.9조원의 생산유발효과(상부시설 포함시 약 90조원)가 지역에 발생될 것으로 전망 되며, 앞으로 상부시설이 활성화될 경우에는 매년 4.4조원의 경제적 효과가 지역에 발생할 것으로 기대 된다고 밝혔다.

-제3차 항만재개발 기본계획에 동해·목포항목호지구(2단계)반영, 2030년까지 활기찬 항만도시 조성을 위해 해양산업을 육성·지원³⁾

동해지방해양수산청(청장 박성동)은 노후·유휴항만공간 재개발을 통해 지역의 새로운 성장거점을 마련하고, 민간투자유치를 통한 지역경제 활성화를 위해 해양수산부에서 「제3차 항만재개발 기본계획*」을 수립 하였다고 밝혔다.

2) 해양수산부 (12.29)

3) 해양수산부 동해지방해양수산청 보도자료 (12.28)

* 「항만재개발법」 제5조에 따라 10년 단위로 수립, 제3차는 2021년 ~ 2030년

항만재개발 기본계획에는 해양산업과 연계한 동해시의 신성장 동력 확보를 위해 「항만재개발 및 주변지역 발전에 관한 법률」 제5조에 의거 지역 의견을 반영한 동해·묵호항묵호지구(2단계)가 제3차 재개발 기본 계획에 반영되었다.

기 시행된 묵호지구(1단계*) 재개발은 동해시가 직접 사업자로 참여하여 노후 공간을 해양관광·문화공간으로 탈바꿈시켰으며, 1단계 사업을 통해 묵호지구 재개발의 기틀이 마련되었다.

* 묵호지구 1단계 재개발('17년 준공): 기반시설(해수부), 친수공간조성(동해시), 여객터미널(민간)

이번 묵호지구(2단계*) 기본계획은 묵호항을 해양관광 중심거점으로 조성하기 위해 시멘트부두 이전, 투기장 매립 완료로 확보되는 항만 공간(1.1km²)을 재개발하여 도시환경 개선 및 체류형 테마관광 공간으로 조성할 계획이다.

* 주요시설(안): (해양문화관광지구) 해양레포츠시설, 역사문화전시관 등(공공시설지구) 수변 공원, 국제 여객터미널 등

또한, 동해·묵호항묵호지구(2단계) 재개발사업 완료시 항만재개발을 통해 경제적으로 생산유발효과 16,720억 원, 부가가치유발효과 7,546억 원, 수입유발효과 1,280억 원, 취업유발효과 1,039명이 예상된다.

동해지방해양수산청 관계자는 “제3차 항만재개발 기본계획 수립은 묵호항을 해양문화 관광 거점으로 재개발하여, 항만과 지역사회 동반성장의 기틀을 다지는 계기가 될 것” 이라고 밝혔다.



출처: 강원 동해지방해양수산청

국내 항만 · 물류 주요 소식

□ 시장 회복에 컨테이너선 해체 급감⁴⁾ - 지난해 하반기 34척 폐선... 상반기 절반 수준

컨테이너선 시장이 급등하면서 선박 해체 수요가 크게 줄어들었다.

프랑스 해운조사기관인 알파라이너에 따르면 지난해 하반기 폐선을 목적으로 매각된 컨테이너선은 34척 6만8000TEU로, 상반기의 55척 12만9500TEU에 비해 선복량 기준 절반으로 줄었다.

하반기 들어 운송 수요가 가파르게 확대되고 이를 배경으로 컨테이너 용선료가 크게 상승하면서 해체 수요도 동반 감소했다는 분석이다. 지난해 연간 해체 실적은 89척 19만7750TEU로, 2019년의 18만5000TEU에 견줘 소폭 늘었다. 하지만 2017년의 41만7000TEU, 2018년의 65만5000TEU와 비교하면 절반에도 미치지 못하는 수준이다.

지난해 하반기 폐선소로 향한 컨테이너선 34척 중 24척은 1500TEU급 이하의 소형선이다. 가장 큰 선박은 1998년 건조된 머스크의 9600TEU급 <시네머스크>(Sine Maersk 사진)호로, 지난해 7월 터키 해체업자에 팔렸다. 상반기엔 5500~7400TEU급 8척과 4200~5200TEU급 6척이 폐선되는 등 하반기에 비해 대형선 비중이 높았다.

□ 창원특례시 내년 1월 출범...“항만정책에 지역 목소리 담을 것”⁵⁾

인구 100만 이상 도시에 특례시 지위를 부여하는 ‘지방자치법 전부 개정안’이 지난 5일 문재인 대통령이 주재하는 올해 첫 국무회의를 통과했다. 이에 따라 경남 창원시의 특례시 출범은 내년 1월 13일 이뤄질 전망이다. 시는 바다와 접한 도시임에도 지금까지 해양항만 분야에서 별다른 부가가치를 창출하지 못했다는 점에 주안점을 두고 항만법 개정 등의 방법으로 관련 국가 정책 수립 과정에 지역 목소리를 반영하는 데 주력할 예정이다.

이는 부산항 제2신항인 ‘진해신항’이 창원시 행정구역인 진해구에 건설되면서 해양항만 분야가 창원시의 새로운 성장동력이 될 가능성이 더욱 커졌기 때문이다. 창원시는 이번에 특례시로 지정된 4개 시 가운데 유일하게 바다와 접했다. 또 취·등록세 등 도세를 특례시세로 바꿔 창원시 자체적으로 거둬 사용하거나 정부가 국세 교부액을 늘려주는 등 방법으로 재정 확충이 이뤄지도록 중앙 정부와 협의해 나갈 계획이다.

허성무 시장은 “함께 특례시로 지정된 경기 수원·고양·용인시 등과 4대 도시 협의체를 만들어 특례사무 제정 과정에서 정부와의 교섭력을 높여 나가겠다”고 말했다.

□ 항행의 자유(Freedom of navigation)⁶⁾

지난 4일 이란 혁명수비대가 공해상을 운항중이던 한국적 선박을 나포한 것은 명백한 불법이며, 우발적 사건이 아니라 철저한 사전 계획에 따라 이루어진 것이 분명하다는 지적이다. 19세기부터 국제법상 평상시 공해(公海)에서 어느 나라의 군함·선박이든지 항행할 수 있는 자유(항행의 자유(Freedom of navigation))를 인정하고 있다. 한국인 선원 5명을 포함해 20명이 승선한 한국 국적 화학운반선 한국케미호가 4일 오후 호르무즈 해협에서 이란 혁명수비대에 나포됐다. 이란 혁명수비대는 반복적인 환경규제 위반 등을 이유로 공해상에서 정상 운항하던 한국케미호를 현재 이란 반다르아바스항에 억류 중이다. 이에 따라 우리나라 국방부가 청해부대를 즉각 호르무즈 해협 인근 해역으로 출동시켰고, 외교부에서도 이 문제를 협의하기위해 대표단을 구성해 이란으로 출발할 예정이다. 주무 당국이 해양수산부도 호르무즈 해협을 통과하는 우리나라 선박의 안전을 위해 최우선 노력한다는 계획을 밝히고 있다. 그러나 일각에서는 우리나라 선박과 선원 등 한국 재산과 인명이 공해상에서 나포된 것에 대한 대응이 너무 미미하다는 지적을 받고 있다. UN 등 국제기구에 이 문제를 즉각 제소하고, 더욱 강경하게 항행의 자유를 촉구하는

4) 코리아슈핑가제트 21.01.08

5) 국제신문 21.01.10

6) 슈핑데일리 21.01.06

행동에 나서야한다는 지적이다. 우리 군함의 파견에는 다소 회의적이다. 이란 혁명수비대는 이란의 이슬람 체제를 수호하는 것을 주요 임무로 하고 있는 이란 정규군과 함께 양대 조직을 형성하고 있는 최정예 부대로 해적과는 질적으로 다르다는 점에서 양국의 군사적 충돌을 원하지 않는 이상 의미가 크지 않다는 지적이다. 따라서 주무당국인 해양수산부와 외교부가 무단 나포사건의 해결 주체가 돼야 하고, 국제사회와 더 강력하게 공조해야한다는 지적이다.

이란은 미국과 군사적 긴장이 고조될 때마다 해협 봉쇄로 위협했고 여러 차례 선박을 나포하기도 했다. 이럴 때마다 선원의 생명과 선박운항의 안전에 심각한 우려를 반복적으로 할 수 밖에 없는 상황이 벌어지고 있다고 선원노조가 반발하고 있다. 이번 사건은 항행의 자유가 침해된 국제 해운업계에서 있을 수 없는 일이 발생했다는 점에서 큰 우려를 낳고 있다.

□ 인천 거침도 선박수리조선단지 조성 ‘물거품’ 7)

‘인천 거침도 선박 수리 조선단지 조성사업’이 환경 피해 우려와 주민 반발을 극복하지 못하고 끝내 무산됐다. 10일 해양수산부에 따르면 최근 해수부가 고시한 ‘제4차 항만기본계획(2021~2030)’에서 인천 거침도 선박 수리 조선단지 조성사업이 빠졌다.

거침도 선박 수리 조선단지 조성사업은 2006년 해수부가 발표한 ‘제2차 항만기본계획 수정계획(2006~2010년)’에 반영되면서 추진됐다. 인천 동 만석동·화수동과 중구 북성동 등에 흩어져 있는 선박 수리업체를 한데 모아 집적화를 꾀하기 위해서다. 거침도는 경인아라뱃길 인천터미널 인근의 작은 섬으로, 현재는 주변 매립사업으로 육지가 됐다. 거침도 선박 수리 조선단지 조성사업은 2015년 해수부가 만든 ‘제3차 항만기본계획 수정계획(2016~2020)’에도 포함됐다.

하지만 인근 주민들이 날림먼지와 매연 발생 등을 우려하며 사업 추진에 반대하는 데다, 사업 대상지 근처에 저어새 서식지가 있어 제4차 항만기본계획에선 빠졌다. 항만기본계획에 반영돼야 사업을 진행할 수 있는 점을 고려하면 사업 추진이 불가능해진 셈이다. 거침도 선박 수리 조선단지 조성사업이 무산되면서 인천 지역 선박 수리업체들의 어려움도 커질 것으로 예상된다. 인천 지역 선박 수리업체들은 중형급 이상 선박을 수리하지 못한다. 회사 규모가 크지 않고, 인근 해역의 수심이 얕기 때문이다.

이런 이유로 인천항을 모항(母港)으로 운항 중인 선박 대부분은 목포와 군산 등 남·서해안 지역이나 인천과 가까운 중국에서 수리받는 경우가 많다. 중형급 이상 선박을 댈 수 있는 곳에 선박 수리 조선 단지를 조성하지 않으면 경영난을 해소할 수 없는 것이다. 해수부는 인천시나 인천 지역 선박 수리 업체들이 대체부지를 제시해야 2026년 만들어지는 제4차 항만기본계획 수정계획에 해당 사업을 반영할 수 있다는 입장이다. 이에 인천시 관계자는 “적정 수심이 확보되는 해안 지역은 주거지와 인접한 곳이 많아 대체부지 선정에 어려움을 겪고 있다”며 “인천지방해양수산청 등 관계 기관과 함께 대안을 마련할 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.

7) 쉬핑데일리 21.01.06

항만 · 물류 통계

| 2020년 국내 수출입 현황(12월) |

2020년 12월 국내 수출 514억 달러, 수입 445억 달러, 무역수지 69억 달러 흑자로 지난해 같은 기간보다 수출은 12.6%(57.4억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 1.8%(7.7억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 4월 적자 이후 8개월 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	51,405	512,849
	2020 증감률(a)	△6.3	4.5	△0.2	△24.3	△23.7	△10.9	△7.0	△9.9	7.7	△3.6	4.0	12.6	△5.4
	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
	2019 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	44,462	467,226
	2020 증감률(a)	△5.4	1.4	△0.3	△15.9	△21.1	△11.4	△11.9	△16.3	1.1	△5.8	△2.1	1.8	△7.2
	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
	2019 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	6,944	45,624
	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

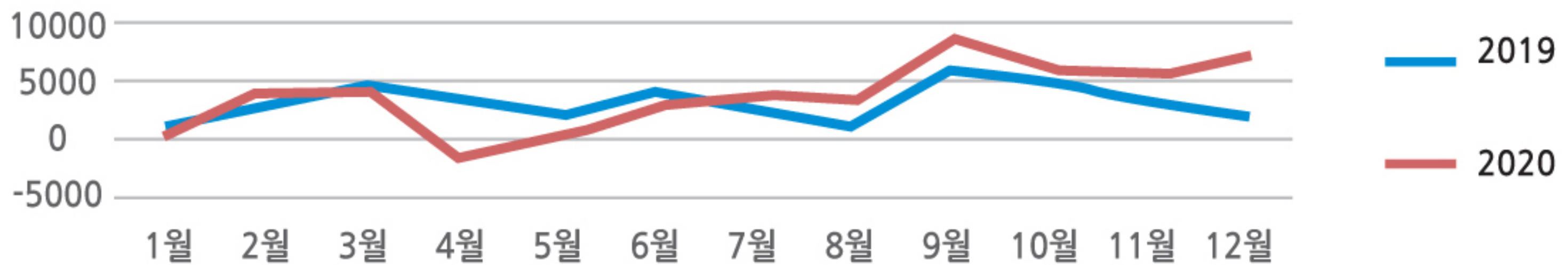
주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

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(11월) |

2020년 11월 동해·목호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 254,475톤(8.4%) 감소하였다. 유연탄, 철강 및 그 제품, 목재, 목탄, 코르크 등 및 기타 화물은 증가 하였으나 나머지 화물은 대부분 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산물	석유 정제품	화학공업 생산물	철강 및 그 제품	목재, 목탄 코르크 등	차량 및 그 부품	비철금속 및 그 부품	기타
2020년11월	2,760,893	405	839,305	10,252	36,900	618,421	12,550	1,142,831	54,684	4,253	25,749	1,743	0	0	13,800
2019년11월	3,015,368	1,550	1,041,261	58,581	105,251	409,300	26,289	1,292,518	64,706	4,894	0	0	3,431	4,702	2,885

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임

출처 : 해양수산부 PORT MIS

| 2020년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이 (11월) |

동해·묵호항의 2020년 11월 선박 입출항은 598척(3백9십4만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)12.7% 감소, (톤수)10.6% 감소하였다. 국적선과 외국선의 입출항 모두 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
		11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)	
		척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합 계	계	685	4,416,816	7,272	47,791,778	598	3,945,365	6,942	42,199,147	-12.70	-10.67	-4.54	-11.70
	국적선	507	2,323,377	5,475	25,118,887	450	2,444,674	5,276	24,381,318	-11.24	5.22	-3.63	-2.94
	외국선	178	2,093,439	1,797	22,672,891	148	1,500,691	1,666	17,817,829	-16.85	-28.31	-7.29	-21.41
일반화물선	계	144	1,279,056	1,673	14,780,782	142	1,090,347	1,497	12,540,776	-1.39	-14.75	-10.52	-15.15
	국적선	87	513,227	1,054	7,390,496	84	648,575	861	6,039,759	-3.45	26.37	-18.31	-18.28
	외국선	57	765,829	619	7,390,286	58	441,772	636	6,501,017	1.75	-42.31	2.75	-12.03
산물선 (벌크선)	계	149	1,974,735	1,161	19,893,632	112	1,990,433	1,153	19,624,602	-24.83	0.79	-0.69	-1.35
	국적선	113	906,555	743	7,412,035	80	1,011,554	795	9,326,471	-29.20	11.58	7.00	25.83
	외국선	36	1,068,180	418	12,481,597	32	978,879	358	10,298,131	-11.11	-8.36	-14.35	-17.49
시멘트 운반선	계	109	617,275	1,107	6,205,211	92	536,544	906	5,183,563	-15.60	-13.08	-18.16	-16.46
	국적선	98	561,908	1,022	5,782,470	83	490,303	801	4,618,812	-15.31	-12.74	-21.62	-20.12
	외국선	11	55,367	85	422,741	9	46,241	105	564,751	-18.18	-16.48	23.53	33.59
석유정제품 운반선	계	91	62,952	868	517,854	102	84,171	1,130	895,931	12.09	33.71	30.18	73.01
	국적선	89	52,208	862	485,622	102	84,171	1,130	895,931	14.61	61.22	31.09	84.49
	외국선	2	10,744	6	32,232	0	0	0	0	0	0	0	0
어 선	계	57	39,223	484	355,585	49	33,799	562	409,688	-14.04	-13.83	16.12	22.08
	국적선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	외국선	57	39,223	484	355,585	49	33,799	562	409,688	-14.04	-13.83	16.12	22.08
여객선	계	13	149,214	191	2,020,808	0	0	6	35,760	0	0	-96.86	-98.23
	국적선	0	0	18	35,114	0	0	3	1,326	0	0	-83.33	-96.22
	외국선	13	149,214	173	1,985,694	0	0	3	34,434	0	0	-98.27	-98.27
케미칼 운반선	계	20	38,558	146	299,720	2	9,938	28	125,616	-90.00	-74.23	-80.82	-58.09
	국적선	20	38,558	146	299,720	2	9,938	28	125,616	-90.00	-74.23	-80.82	-58.09
	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	102	255,803	1,638	3,736,290	99	200,133	1,660	3,383,211	-2.94	-21.76	1.34	-9.45
	국적선	100	250,921	1,630	3,713,430	99	200,133	1,658	3,373,403	-1.00	-20.24	1.72	-9.16
	외국선	2	4,882	8	22,860	0	0	2	9,808	0	0	-75.00	-57.10

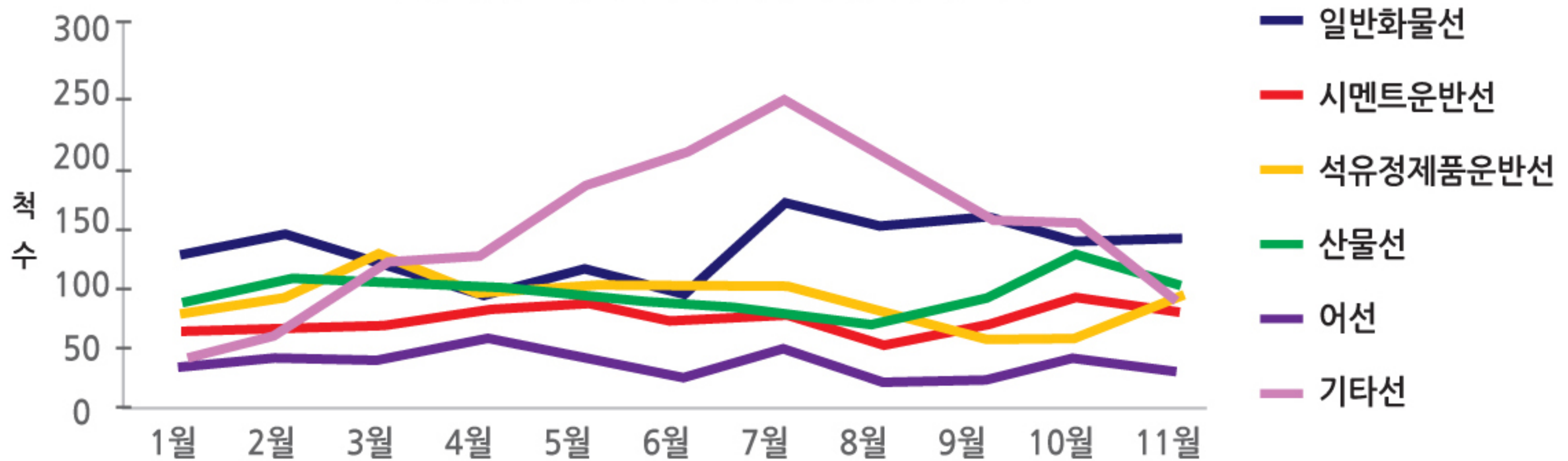
주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임

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 (11월) |

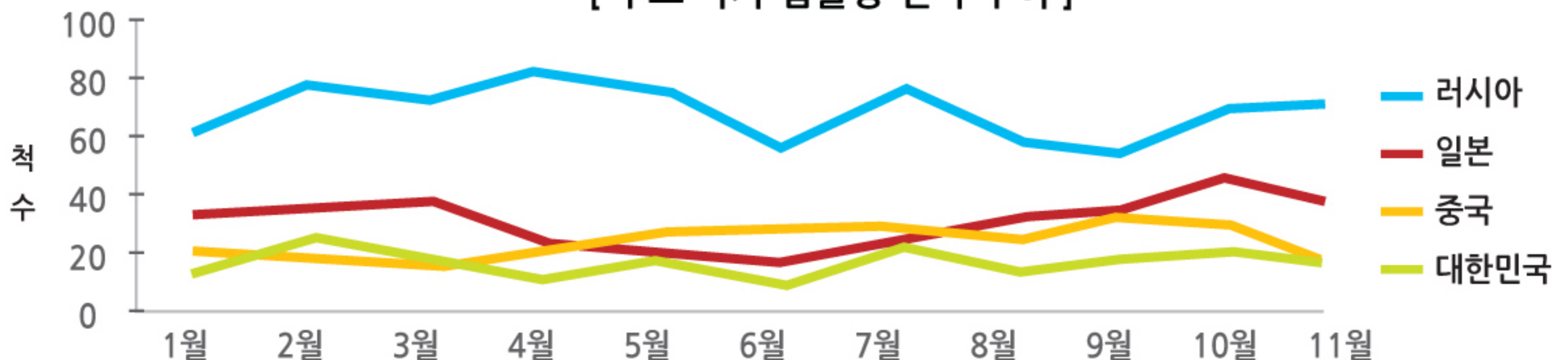
2020년 11월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)11.6% 감소, (톤수)14.0% 감소하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 일본 선박이 증가한 반면, 러시아 선박은 감소하였다. 중국 선박은 변동 없었다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2019년				2020년				전년대비 증감율 (%)			
	11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	189	2,152	1,964	24,291	167	1,850	1,841	20,528	-11.6	-14.0	-6.2	-15.4
러시아	86	496	796	6,219	73	547	761	4,716	-15.1	10.2	-4.4	-24.1
일본	29	187	412	2,956	34	225	339	2,020	17.2	20.2	-17.7	-31.6
중국	20	427	214	4,138	20	294	262	4,245	0	-31.0	22.4	2.5
대한민국	22	253	215	2,663	18	212	185	2,225	-18.1	-15.9	-13.9	-16.4
중화민국	2	12	28	285	5	57	32	346	150.0	378.6	14.2	21.2
호주	6	187	50	1,740	4	162	54	1,830	-33.3	-13.5	8.0	5.1
인도네시아	0	0	24	901	3	115	30	1,104	0	0	25.0	22.5
미국	4	107	42	1,069	2	63	47	1,224	-50.0	-41.1	11.9	14.4
칠레	3	95	26	804	1	32	13	407	-66.6	-66.5	-50.0	-49.3
에콰도르	0	0	0	0	1	23	1	23	0	0	0	0
홍콩	4	54	21	180	1	6	20	156	-75.0	-88.0	-4.7	-13.1
멕시코	0	0	5	117	1	25	8	210	0	0	60.0	79.2
말레이시아	1	20	9	190	1	26	5	127	0	31.4	-44.4	-33.2
원양어획지역	4	101	34	747	1	0	24	518	-75.0	-99.5	-29.4	-30.5
필리핀	2	66	18	572	1	28	11	313	-50.0	-57.6	-38.8	-45.1
남아프리카	1	33	12	361	1	33	11	360	0	0.7	-8.3	-0.3
베트남	2	22	13	102	0	0	13	79	0	0	0	-22.6
캐나다	0	0	10	395	0	0	6	243	0	0	-40.0	-38.3
페루	1	29	9	240	0	0	4	76	0	0	-55.5	-68.2
싱가포르	1	32	5	119	0	0	4	69	0	0	-20.0	-42.3
태국	0	0	3	55	0	0	3	70	0	0	0	27.8
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
인도	1	32	2	64	0	0	2	35	0	0	0	-45.0
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
괌	0	0	1	11	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	0	0	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]



주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아, 한국으로 농산물 수출 50% 증가⁸⁾

러시아 농업부 산하 농업 수출 센터에 따르면 2020년 1월 1일부터 12월 27일까지 17억 달러, 86만 톤의 농산물이 러시아에서 대한민국으로 공급됐다. 수출량은 2019년 동기 기간과 대비 50%로 증가했으며 수출액은 2019년 동기 대비 7.1% 증가했다. 한국은 러시아 식품 수입국 중 6위를 차지하고 있으며 어패류 부문에서는 33%의 점유율로 중국에 이어 2위를 유지하고 있다.

□ 선도사회경제개발구역 “부랴티아”의 새로운 입주기업은 의료용 산소 및 산업용 가스 생산 계획⁹⁾

선도사회경제개발구역 «부랴티아»의 새로운 입주기업인 «Baikal Promgaz» 회사는 극동 지역 최대의 의료용 산소 및 산업용 가스 생산을 시작할 계획이다. 산업용 가스의 생산은 공기 분리 장치의 구입, 설치 및 시운전 후 울란우데에 있는 부랴티아주의 산업단지지역에서 시작 될 것이다. «Baikal Promgaz» 회사가 이 사업에 투자할 금액은 889백만 루블을 초과할 예정이다.

□ 현대자동차, 2021년 말 러시아 시장에 전기차 출시 예정¹⁰⁾

한국 현대자동차가 2021년 말에서 2022년 초에 공식적으로 전기차 러시아 시장 출시를 시작할 방침이다. 러시아에 최초 출시되는 차는 콘셉트 전기차 현대 45가 될 것이라고 알렉세이 칼리체프 “현대자동차 CIS” 전무이사가 2020년 결산 기자회견에서 밝혔다.

그는 “실제로 2021년에 전기차 출시를 계획하고 있다. 연초 한국에서 최초의 순수 전기차인 콘셉트 45가 소개된다. 우리는 이 차를 들여와서 러시아에서 생산하고 전기차 판매를 시작할 것이다” 라고 말했다.

□ 아시아 LNG 현물가격 급등 관련 노바텍 2월 북극항로 동부노선 운영 계획¹¹⁾

노바텍은 올 2월에 로사톰이 공급하는 핵쇄빙선을 활용한 북극항로 동부노선을 통해 LNG를 아시아 시장에 공급할 계획이다. (북극항로 동부노선 운영 시기는 통상 5월 중순~12월 이지만 노바텍은 올 1월초에도 Arc7급 LNG선을 운영)

단, 노바텍은 LNG 여유물량이 많지 않아, 기계약된 유럽향 LNG 물량 일부를 아시아시장(LNG 현물 가격이 유럽 시장의 4배 수준으로 급등)으로 전환하고 노바텍의 유럽장기계약업체는 동 전환물량만큼 가스프롬 가스를 구매하도록 하는 대신 노바텍은 아시아시장 판매 초과 이익을 동유럽 장기계약 업체와 나눌 계획이다.

8) <https://milknews.ru> (낙농 뉴스 01.14)

9) <https://minvr.gov.ru> (러시아 극동 북극개발부 (01.15))

10) <https://tass.ru> (타스통신 12.24)

11) 주러대한민국대사관 경제동향 (01.18)

| 일본 주요 동향 |

□ 이마바리 - JMU 新 조선 합작회사 출범¹²⁾

일본 최대 조선사인 이마바리조선 및 재팬마린유나이티드(JMU)는 1월 6일 기자회견을 갖고 두 회사의 영업설계기능이 통합된 신규 회사인 십야드(Nippon Ship Yard, NSY)가 2021.1월에 출범했음을 밝혔다. NSY는 이마바리조선이 51%, JMU가 49%를 출자했으며, 해외의 독점금지당국 승인이 길어져 당초 상정했던 출범일 보다 3개월 지연된 1월에 출범 하였다. 현재 이마바리 및 JMU는 일본 정부가 조선업 기반 유지를 위해 구축한 금융지원체제를 활용하여 세계최대급 컨테이너선 6척을 수주, 2023-24년 건조 완료 예정이다. NSY는 향후 수요가 기대되는¹³⁾ 이산화탄소 등 배출을 억제한 환경선에 주력할 예정이며 암모니아 연료선, 수소 또는 바이오디젤 연료선 개발에도 임할 예정이다. 현재 조선분야 세계점유율이 한국(30%), 중국(30%)에 비해 20%로 낮은 만큼 환경기술 면에서 선행하겠다는 공산이나, 한국 및 중국 업체도 환경대응을 추진하고 있는 만큼 경쟁 심화가 예측된다.

이마바리, JMU는 NSY를 기술적 추진력으로 삼는 한편 JMU는 2021년 마이즈루 사업소 선박 건조 중단 예정으로 각 회사의 조선소 재편도 고려할 예정이며 미쓰비시중공업도 나가사키 조선소 고야키회사를 매각할 예정인 등 일본은 조선 업계 내에는 축소 경향이 두드러지고 있다. 일본과는 대조적으로 중국의 경우 2019.11월 중국 업계1위인 중국선박공업집단(CSSC) 및 2위인 중국선박중공업집단(CSIC)이 경영을 통합했으며 한국에서도 현대중공업 및 대우조선해양이 통합을 결정 하였다.

□ “탄소 중립항구” 를 구체화하기 위해 탈 탄소화를 위한 항만정책 개발¹⁴⁾

탈 탄소화 추세는 국내외에서 가속화되고 있다. 일본 국토교통성은 글로벌 탈 탄소화 운동과 정부 정책을 고려하여 수소에너지 및 기타 차세대 에너지의 운송, 저장, 납품기지, 항만화물 취급기계에 연료전지 도입, LNG(액화천연가스) 병커링(연료공급) 기지 형성 등을 추진한다. 해상 풍력 발전 도입과 블루 카본(해양의 해초 침대에 흡수 및 고정된 탄소) 생태계의 잠재력을 검토하여 탄소 중립성 실현에 기여할 것이다.

국제해사기구(IMO)는 탈탄소화를 향한 국제적 움직임에서 2018년에 온실가스(온실가스) 감축 전략을 수립했고 2050년까지 국제 선적에서 배출되는 총 온실가스 배출량을 50% 줄이는 목표를 세웠다.

한편 일본 정부는 2050년까지 온실가스 배출량을 0으로 줄이는 탄소 중립성을 달성하는 정책도 내놓고 있다. 항만물류 분야에서는 항만 및 물류(디지털 물류 시스템 구축, 차세대 에너지 활용 검토, 선박에 대한 육상 전력 공급 촉진, LNG 병커링 기지 형성), 항만을 통한 차세대 에너지 활용, 항만 공간 업그레이드(블루카본 생태계 활용 가능성 검토, 해상 풍력 발전 도입) 등 다양한 방안을 종합적으로 개발할 것이다.

우선, 항만 및 물류를 업그레이드하여 올 봄 본격적인 운영을 위해 예정된 항만 관련 데이터 협업 인프라와 CONPAS(새로운 컨테이너 물류 시스템)를 활용하여 컨테이너 터미널(CT) 게이트 처리 시간을 단축하고 컨테이너 적재 및 하역 의 평준화를 촉진할 예정이다. CONPAS의 단말기 정보와 전자 배송 전표 정보를 사전에 매칭하여 게이트 처리 시간을 단축하기 위해 예약 시스템 도입과 함께 지연된 국제 컨테이너의 국내 배송을 대폭 간소화할 예정이다.

컨테이너 터미널의 탄소 중화에는 갠트리 크레인 및 이송 크레인, 컨테이너 트레일러의 연료 전지 생산, 선박에 대한 육상 전력 공급, 트레일러수소 스테이션 개선, 해안 지역의 냉장 창고의 차세대 에너지 활용 확대, 수입, 수출 및 에너지 공급의 기지역할을 할 항만 시설 개발 등 화물 취급 기계에 연료전지 도입이 포함될 것으로 예상됩니다. 정부는 이러한 기능인 “탄소 중립항(CNP)”(잠정명칭)으로 항구의 이름을 지정하고 구체화를 고려할 예정이다.

12) 주일본대한민국대사관 (일본경제 01.12)

13) 국제해사기구(IMO)는 이르면 2050년 국제해운분야의 온실가스(GHG) 배출량을 2008년 대비 절반으로 감축시키겠다고 발표함

14) <https://www.jmd.co.jp/> (일본해사신문 01.05)

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.

2021. 1.



북방물류연구지원센터



(재)북방물류연구지원센터

담당 : 물류연구기획팀

☎ : 033-522-6503