



# (재)북방물류연구지원센터 월간 동향

Vol. 30

2021년 4월호

www.northernlogis.kr

발간년월 2021년 4월(제30호) 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. 30

두원상선

<좌: 김남정 부사장, 우: 이석기 대표>

## CONTENTS

### | Cover Story

▷ 두원상선 주식회사

### | 동해항 관련 주요 소식

### | 항만·물류 정책동향

▷ 해양수산부, '스마트 해운물류 확산전략' 수립

### | 국내 항만·물류 주요 소식

### | 주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향  
▷ 일본 주요 동향

### | 항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(3월)  
▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(2월)  
▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(2월)  
▷ 2021년 1~3월 러시아 항만물동량

### | 북방물류연구지원센터 동향

# Cover Story

## ■ '두원상선 주식회사' 이석기 대표 인터뷰

지난 2019년 말부터 끊겼던 동해시와 일본, 러시아를 잇는 환동해권 국제항로가 재 운항을 시작했습니다. 코로나19의 어려움 속에서도 두원상선 이스턴 드림호는 동해항을 모항으로 러시아 블라디보스톡과 일본 마이즈루를 주 1회씩 운항합니다. 다시 재개되는 국제정기항로의 발전을 위해 끊임없는 노력이 필요할 것입니다. 이에 저희 센터에서는 두원상선의 이석기 대표를 만나 자세한 이야기를 나누어 보았습니다.



- 두원상선(주) 대표이사 주요 약력 -

### 이 석 기

- 북평 고등학교
- 한국 해양대학교 항해학과
- 성균관대학교 경영대학원
- ~1991 한진해운 항해사
- ~1993 한성선박 근무
- ~1999 트랜스월드해운 근무
- ~2006 창성해운 공동대표
- 現 두원상선 대표

### Q. 동해항 취향을 결심하게 된 배경은 무엇입니까?

A. 동해는 제가 나고 자란 고향입니다. 늘 고향에서 사업하고 싶다는 생각은 하고 있었어요. 동해를 잘 알고 있는 만큼 제가 잘 하는 해운업을 고향에서 할 수 있다면 윈-윈하는 관계를 만들 수 있다고 생각했어요. 실제 몇 년 전에 컨테이너 RO-RO선 서비스를 추진하기도 했었습니다. 동해는 러시아와 일본에 쉽게 접근할 수 있는 지리적 이점 때문에 러시아와 일본의 수산물이나 목재를 들여오기에 최적의 지역입니다. 무한한 잠재력을 갖고 있는 곳이라고 생각합니다.

### Q. 사업계획에 대해 잠깐 언급하셨지만, 구체적으로 계획을 여쭙겠습니다.

A. 지금 취향하고 있는 이스턴드림호는 정기선이자 화객선입니다. 많은 화물을 실을 수는 없습니다만, 대신 여러 가지 화물을 취급할 수 있다는 장점이 있습니다. 일종의 플레그쉽이자 다음 단계를 준비하는 과정이라고 볼 수 있지요. 이 항로를 통해 환동해권 수산물 유통망과 목재 유통망에서 동해의 가능성이 확인되면, 저희는 지금의 카페리 노선 외에 화물전용 직항로를 개설하고 화물전용 선박을 투입할 예정입니다. 동해와 블라디보스톡, 그리고 일본의 북해도를 연결하게 되면 냉동 수산물뿐만 아니라 활어 유통이 가능해집니다. 지금 수입 활어유통망이 부산을 중심으로 형성되어 있습니다만, 동해는 수도권과 영동권의 수입 활어유통의 거점이 될 수 있다고 보고 있습니다. 목재 수입도 유망한 분야입니다. 러시아를 포함해 원목 수출국들의 원목 수출에 대한 규제가 강화되고 있는 만큼 조만간 제재목에 대한 수입 수요가 증가할 것입니다. 쇠락해가는 영동권 목재산업이 다시 부흥할 수 있는 기회가 될 수 있다는 뜻이지요.

**Q. 외람되지만 DBS가 똑같은 선박과 비슷한 항로로 사업을 하다 결국 실패했습니다. 실패의 원인이 뭐라고 보십니까?**

A. DBS의 경우 선사도, 지자체도, 그리고 화주들도 모두 불만을 느끼고 있었기 때문에 오래갈 수 없었다고 생각합니다. 저는 소통의 부재가 가장 큰 원인 이었을 것이라고 생각합니다. 저희는 이미 부산을 중심으로 오랫동안 해운업을 해온 기업이고, 그만큼 기존 고객들을 많이 확보하고 있습니다. 3월 8일 첫 운항부터 어느 정도 화물을 처리할 수 있었던 것은 그런 경험과 노하우가 있었기 때문입니다. 그리고 저희의 서비스에 대해 지자체 그리고 지역민들과 보다 긴밀하고 허심탄회하게 소통하는 것이 중요하다고 생각해요. 지역 출신이기 때문에 저희가 더 잘할 수 있다고 생각합니다.

**Q. 강원도나 동해시에 건의하실 말씀은?**

A. 우선 저희들이 사업에 집중할 수 있도록 지원해주셨으면 좋겠습니다. 통관이나 운항스케줄 등에서 자그마한 트러블들이 있었지만 아무쪼록 지역 사회 전체가 저희 항로가 조기에 안정화될 수 있도록 도와주셨으면 하고 바랍니다. 그리고 도내 그리고 시내에 저희의 도움이 필요한 사람들에게 저희의 서비스를 설명할 수 있는 자리를 마련해주셨으면 좋겠습니다. 일종의 사업계획 설명회 같은 것이겠지요. 수출입에 곤란을 느끼거나 물류비용이 부담스러운 중소 화주 분들에게 저희가 도움이 되어드리고 싶습니다.

**Q. 마지막으로 시민들에게 한 말씀 부탁드립니다.**

A. 강원도민 그리고 동해시민 여러분, 이 항로는 두원만의 것이 아닙니다. 10년 넘게 유지해온 지역민들의 자부심이 담긴 항로입니다. 예를 들면, 저는 이 항로가 시민축구단과 같은 것이라고 생각합니다. 실제로 도와 시에서 재정적 지원을 받고 있으니까요. 이러한 지역민들의 애정에 보답하기 위해 저희는 지역 내 학생들과 아동들이 적어도 1번씩은 러시아와 일본을 갈 수 있도록 지원할 계획입니다. 이스턴 드림, 단어의 뜻대로 저희는 어린 학생들이 저희 항로를 통해 동해 바다에서 미래의 큰 꿈을 꿀 수 있으면 좋겠습니다. 물론 코로나19가 종식된 후의 이야기입니다만.

### 두원 상선 주요 현황

- 2006년 설립
- 2007년 일본 - 러시아 항로 자동차 운송 기항을 시작
- 2009년 부산 - 러시아 자동차 운송 항로 개시 운송
- 2010년 동남아 항로에 자동차, 중장비, Project 화물 운송
- 2021년 동해 - 블라디보스톡 - 마이즈루 정기항로 개시 운송

보유 선박 - Eastern Dream(카페리), Ocean Leader(Ro/Ro), Ocean Pride I(Car carrier), Sun Rio(Car, Truck carrier)

### Eastern Dream 운행 일정 및 항로

동 해		블라디보스톡		마이즈루	
입 항	출 항	입 항	출 항	입 항	출 항
⑧ 일	① 월	② 화	③ 수		
④ 목	⑤ 목			⑥ 금	⑦ 토

# 동해항 관련 주요 소식

## □ LS전선 동해공장, 해저케이블 수출 호조세

세계적 해저케이블 메이커인 LS전선 동해공장의 수출이 호조를 보이고 있다.

올 1월부터 3월까지 동해공장의 출하액 누계는 893억원으로 전년 동기 412억에 비해 117% 증가한 수치다. 이 중 80% 이상이 동해항을 통한 해외수출용으로 주요 수출국은 대만, 유럽, 미국 등이다. 2025년까지 진행하는 대만 정부의 1차 해상풍력사업용 초고압 해저케이블 공급권을 모두 따낸 동 사는 작년 11월에는 세계 1위 해상풍력개발업체인 덴마크 오스테드(Orsted)사와 5년간 해저케이블 우선공급권 계약을 체결하는 등 지난해 해저케이블 수주 실적만 5000억 원을 넘는다. 동해공장 담당자에 따르면 동해공장의 올해 출하액 목표는 4,375억원. 동 사의 수출 호조세는 당분간 지속될 전망이다.

## □ 쌍용양회, “쌍용 C&E”로 사명 변경

쌍용양회가 지난달 26일 신규 사명 선포식을 열고 사명을 ‘쌍용C&E’로 변경, 종합환경기업으로의 도약을 다짐했다. 새 사명인 쌍용C&E는 시멘트(Cement)와 환경(Environment)의 앞 글자를 딴 말로 동 사는 2025년까지 환경사업 비중을 전체의 50% 수준까지 확대하겠다는 목표를 제시하며, 이를 위해 △탈석탄·친환경 설비 등 자원순환사회 구축 △사회공헌활동 강화 △준법·윤리경영 생활화 등 ESG (환경·사회·지배구조) 경영 실천 등을 포함한 ‘그린2030’ 계획도 함께 발표했다. 홍사승 동 사 회장은 “친환경 사업 확대를 통해 탄소중립 실현에 적극 동참하고 지속가능발전을 이어가도록 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

## □ 동해항 컨테이너 항로 개설 관심 고조

동해항에 컨테이너 항로를 개설하려고 하는 시도들이 활발해지고 있다. 먼저, 영동지역에서 벌크 화물의 철송으로 경력을 다져온 SCL사가 지난달 29일부터 광양항과 동해항을 잇는 컨테이너 연안운송을 시작했다. 주 3항차로 운영되는 이 서비스는 영동에코화력과 남부발전에서 사용되는 우드펠릿을 항차당 140TEU 들여오고, DB메탈의 포스코 및 수출용 망간을 싣고 가는 구조다.

이 밖에 연간 130만톤 정도인 영동권 발전소들의 우드펠릿 수요를 겨냥한 컨테이너 외항항로 개설 움직임들도 관측된다. 강원도 및 동해시는 베트남과 동해간 컨테이너 직항로를 개설하고 이를 통해 발전소용 우드펠릿을 수송하겠다는 국내 선사와 현재 협의 중인 것으로 알려졌다으며 조만간 구체화될 것으로 보인다.

## | 2021년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(3월) |

2021년 3월 동해·묵호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 193,544톤(8%) 증가하였다. 수산물, 시멘트, 무연탄, 기타광석 및 생산품, 석유정제품 등의 화물이 증가하였고 모래, 유연탄, 철광석, 화학공업 생산품 등의 화물이 감소하였다.

[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	목재, 목탄 코르크 등	방직용 섬유 및 그제품	비철금속 및 그부품	기타
2021년 3월	2,597,370	1,029	784,773	0	79,603	395,997	16,535	1,210,769	52,626	9,040	16,180	2,944	8,269	6,800	12,805
2020년 3월	2,403,826	1,004	643,298	25,274	14,184	420,000	25,721	1,188,080	48,148	11,603	0	1,310	0	2,802	22,402

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임  
출처 : 동해지방해양수산청

## | 2021년 동해지방해양수산청 업무계획 |

☞ 편집주 주 : 이번 호에서는 2021년 동해지방해양수산청의 업무계획 요약본을 게재합니다. 동 청에서는 매년 관내 기관, 단체들을 대상으로 연간 업무계획을 설명하는 자리를 마련해왔으나 올해는 코로나19로 인해 설명회가 취소되었기에 본 지를 통해 이를 대신 소개합니다.

### □ 2021년 동해지방해양수산청 주요 업무계획

<b>목 표</b>	「컨」 선박 유치하여, 강원해양산업 성장 동력 창출
------------	------------------------------

<b>달 성 목 표</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 동해신항 방파호안 준공 및 민자부두 착공 : `21.下</li> <li>■ 동해항 컨테이너항로 유치 기반 조성 : `21.下</li> </ul>
--------------------	---

<b>중 점 과 제</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>1. 동해신항의 항만 인프라 적기 구축</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 재정부두(2, 3번 선석) 상반기 내 기초조사 용역 발주</li> <li>■ 민자부두 건설사업관리용역 상반기 발주 및 하반기 착공 준비 (방파호안) 케이슨 거치 및 상부공 시행, 해안보호 대책시설 지속 추진 (재정부두) 기타광석부두 및 잡화부두 공사를 위한 입찰방법 심의 및 관련 절차 이행 후 상반기 기초조사용역을 발주 (교통시설) 부두운영시기를 고려하여 도로·철도 인프라 사업 추진 1) (침·퇴적 모니터링) 공사로 인한 피해가 발생하지 않도록 해안선변화 모니터링 지속 추진</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>2. 정기 컨테이너항로 개설 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 지자체 및 운영사 등과 협력 통해 컨테이너항로 개설</li> <li>■ 야적장 최적화 및 선석 확보 (처리시설) 컨테이너 야적장(CY) 최적화 및 선석 확보<sup>2)</sup> (물동량) 우드펠릿 등 컨테이너 화물 확보(운영사)<sup>3)</sup> (운영사) 선사, 포워딩사, 하역사 등 컨소시엄 구성<sup>4)</sup> (하역장비) 하버크레인, 라싱 인력 등 확보(하역사) (인센티브) 항만시설 사용료 감면, 컨테이너처리 장려 지원금 등 컨테이너 정기 항로 유지 및 활성화 지원 적극 검토(우리청, 지자체)</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>3. 동해목호항의 친환경적 관리 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 서부두 물류창고 신축, 송정동 진동조사, 육상전원공급장치 구축 등 환경관리 강화</li> <li>■ 동해목호항 중장기 환경개선대책 추진실적 점검</li> <li>■ 민간운영 세륜장 보수, 항만 내·외 도로청소용 하역사 진공 청소차 및 살수차 확대 운영, 부원료 저장고 옥내화, 분진예방을 위한 기계하역시설 보수 등 방진시설 확충</li> <li>■ 서부두 방진형 창고 신축에 따른 분진화물 최소화 등 관리강화 추진</li> <li>■ 하역사 간담회 개최(연 2회), 항만 주변지역 대기환경 측정기 설치 운영 등</li> </ul> </div>
----------------------------	---

1) 진입도로(0.76km/ `20~` 25), 연결도로(2.8km/ `20~` 26), 인입철도(3.58km/ `20~` 26)  
 2) 현 CY부지(8,969㎡)는 협소하므로 국제여객터미널 주차장을 대안으로 마련하고, 필요한 선석은 서부두(41번, 42번 선석) 활용  
 3) 강원도, 동해시 및 주요화주(남동발전 등) 간 업무협약 등 추진  
 4) `19~`20년 추진 운영사(태영상선 컨소시엄 : 태양상선, GNS코리아, 글로벌포트)

### 1. 지역민을 위한 국가어항 개발 및 연안정비사업 추진

- 사천진항, 대진항, 공현진항, 수산항 등 정비사업 정상 추진
- 정동진해변, 원평지구, 문암초곡지구 해안침식방지사업 적기 추진  
(인프라 개선) 태풍, 고파랑 내습대비 외곽시설 보강과 노후시설 정비를 통해 편리하고 안전한 조업환경을 조성하여 어촌정주여건 개선
- (특화개발) 양양 수산항에 주변 자연경관과 어울리는 친환경적 관광요소와 휴양, 자연을 조망하는 기능시설 조성으로 한국형 미항 조성
- (계속사업) 강릉 정동진해변, 삼척 원평지구는 잠제 및 이안제 등 침식방지시설 적기 추진을 통해 연안의 지속가능한 개발 도모
- (신규사업) 삼척 문암·초곡지구는 설계용역을 준공( '21.7.)하고, 공사 적기 발주를 통해 연안 침식방지 등 국토보전에 기여

### 2. 깨끗한 해양환경 조성 및 보존

- 동해목호항 해양오염퇴적물 정화복원사업 추진
- 조도 등 해양보호구역 관리 철저

### 3. 화력발전소 부두 항만시설 지정·관리

- 강릉에코파워 및 삼척블루파워 민자화력발전소용 하역부두 항만시설로 지정관리
- 추진방향 :  
항만시설 준공, 어업권 보상 완료, 유관기관 협의 및 지역주민 민원 해결 등 절차를 거쳐 지정·고시 - 항만운영 사무실 확보, 운영세칙 제정 등 연계 검토 추진

### 4. 민고 이용할 수 있는 안전한 바다 조성

- 선박사고 방지를 위한 상시 현장점검체계 유지
- 사고 취약시설 상시 점검 및 해양안전의식 확산을 위한 현장캠페인 추진

### 5. 협력과 상생을 통한 해상교통시설 관리 강화

- (시설투자) 지역 어항 및 정주항 이용 어선의 안전한 통항로 확보를 위해 항로표지 인프라 확충 및 정비
- (관리체계) 인력 기반의 항로표지 정비점검을 고장에 대한 사전 예측이 가능한 IT 기반(항로표지 관리운영시스템)의 점검 체계로 개선
- (신기술) 스마트 기능이 내장된 지능형 등명기의 설치를 확대하고 스마트 드론을 도입하여 항로표지 정비점검 방식 혁신화
- (콘텐츠) 코로나19 확산 상황을 감안하여 시민들이 직접 참여하는 형식의 대규모 행사 대신 버스킹 형식의 소규모 거리예술 도입
- (비대면 등대해양학교) 코로나19 확산 상황에 맞춰 대면교육 대신 온라인을 통한 화상 교육 시스템을 이용하여 등대해양학교 운영

# 항만 · 물류 정책동향

| 해양수산부, '스마트 해운물류 확산전략' 수립<sup>5)</sup> |

## 해양수산 분야 한국판 뉴딜, 효율성도 높이고 안전도 강화해

해양수산부(장관 문성혁)는 4월 7일(수) 홍남기 부총리 주재로 열린 '제33차 경제중대본회의'에서 '스마트 해운물류 확산전략'이 심의·의결되었다고 밝혔다.

최근 코로나19로 인한 온라인무역 확대와 비대면 서비스 증가 등 물류환경이 급격히 변화함에 따라, 해양수산부는 이러한 변화에 적극 대응하기 위한 스마트 해운물류 기술을 개발하고, 주요 물류거점과 민간에 스마트 기술을 확산하기 위해 이번 '스마트 해운물류 확산전략'을 수립하였다.

이번 전략은 '세계를 선도하는 스마트 해운물류 실현'이라는 비전 아래, 2025년까지 ▲ 선박접안시간 5% 단축 ▲ 항만작업자 사고 30% 감소 ▲ 새로운 디지털서비스 10개 창출 ▲ 스마트 해운물류 전문인력 2천 명 육성 등을 목표로 내세우고 있다.

또한, 이를 실현하기 위해 물류 전 구간(선박-항만-육상)에 인공지능 기반 운영 최적화 기술을 개발하고, 4차 산업혁명기술을 기반으로 항만작업자 안전사고를 줄이기 위한 플랫폼을 구축하는 등 주요 과제들을 추진해 나갈 계획이다.

### (1) 스마트 물류기술 개발 및 확산

선진국과의 스마트물류기술 격차를 해소하기 위해 선박, 항만, 배후단지 물류시설의 스마트화를 위한 기술개발을 추진한다. 우선, 운항 효율성을 극대화할 수 있는 자율운항선박 기술개발과 함께, 상용화에 대비하여 선제적으로 법·제도를 정비하기 위한 단계별 규제혁신 이행방안을 마련한다.

항만의 자동화·지능화를 위한 기술도 개발한다. 먼저 광양항 컨테이너 부두에 자동화 시험장 구축을 추진(현재 예비타당성조사 중)하고, 그 성과를 바탕으로 부산항 진해신항 등 신규항만에 자동화시스템을 도입해 나간다. 또한, 인천항과 부산항 항만배후단지에 자동화·지능화된 공동물류센터를 순차적으로 건립한다. 이 외에 컨테이너 내장 센서를 통해 온·습도 등을 확인하여 원격으로 관리할 수 있는 스마트 컨테이너 기술개발도 추진한다.

아울러, 선박과 항만, 배후단지를 자동으로 연결하고, 물류기업 간 데이터 연계 및 통합 수집체계를 구축하여 물류 전 구간의 운송을 최적화하기 위한 기술개발도 추진한다. 이를 위해 자율운항선박 기항을 위한 무인선박계류장치와 항만과 배후단지 간 무인운송을 위한 자율주행트램 기술 개발과, 선사-터미널-육상운송사 간 실시간 물류데이터 공유 및 인공지능 기반 플랫폼 구축 기술개발을 추진한다.

### (2) 디지털 기반 해운물류 안전 확보

세계 최초로 4차산업혁명 기술을 활용하여 항만작업자의 안전을 확보하기 위한 스마트 통합안전플랫폼을 구축하고, 항만시설의 유지보수도 스마트화를 추진한다.

먼저, 그간의 항만 빅데이터 분석을 통해 잠재적 사고요인을 사전에 감지하여 제거하고, 충돌위험 발생 시 트럭의 긴급제동 등 즉시 대응할 수 있는 플랫폼을 개발하여 올해 부산항에 시범 운영하고, 전국의 주요 항만으로 확대해 나갈 계획이다. 또한 전국 무역항(29개항) 항만시설의 지하에 가스 누출, 지반 침하, 균열 등 이상징후를 감지할 수 있는 센서를 부착

5) 해양수산부 보도자료 (04.07)

하여 실시간 모니터링 체계를 구축하고, 이 정보를 기반으로 적기에 유지보수를 하기 위한 항만시설 디지털트윈<sup>6)</sup> 구축 시범사업을 시행(2022, 1개항)한 뒤, 향후 주요 무역항으로 확대해 나간다.

아울러, 스마트 해양교통체계인 바다 내비게이션을 운영하고, 이를 통해 축적된 빅데이터를 인공지능으로 분석하여 충돌·좌초 등 예측기술의 정밀도를 높이는 등 바다내비게이션 서비스도 고도화해 나갈 예정이다.

### (3) 해운물류 데이터 경제 활성화

민간 수요를 기반으로 수출입물류를 지원하는 신규 플랫폼서비스를 제공하는 한편, 물류 데이터 거래·유통을 위한 데이터유통 시스템 구축, 법·제도 정비 등을 통해 해운물류 데이터경제가 활성화를 도모한다.

우선, 수출입물류 공공·민간 데이터 공유 플랫폼을 구축하여 선사-항만 간 운영최적화 서비스 등 신규서비스를 제공하고, 민간에서 운영 중인 플랫폼과의 데이터 연계를 지원할 계획이다.

또한, 물류데이터의 유통·거래를 촉진하기 위해 현재 추진 중인 해양수산 빅데이터 거래소 구축사업을 내년까지 마무리하고, 물류데이터가 안전하게 활용될 수 있도록 개인정보 노출 방지를 위한 가명정보 활용, 이종데이터 간 결합 등을 위한 세부 지침을 마련해 나갈 예정이다.

이와 함께, 해운물류분야 창업기업을 육성하기 위해 수요가 높은 플랫폼 서비스 발굴과 서비스 시제품 구축 등을 지원하고, 창업기업에 대한 해양모태펀드 지원도 추진하여 창업 활성화를 도모한다.

### (4) 전문인력 양성 및 민관협력 추진

스마트 해운물류분야의 새로운 인력수요에 대응하여 해운물류와 정보통신기술(ICT) 분야에 전문성을 보유한 전문인력을 키워나간다. 이를 위해 대학생을 대상으로 실무 중심의 전문 교육프로그램을 실시하고, 스마트 해운물류분야에 특화된 민간자격증 제도를 시범 운영한다.

또한, 올해부터 자율운항시스템 운용인력 및 육상제어사 양성을 위한 교육체계와 자격 평가기술을 개발하는 한편, 항만자동화에 따른 일자리 전환 대책으로 기존 항만 근로자를 대상으로 스마트항만 전용 장비 운용능력 향상을 위한 전문교육을 실시할 계획이다.

아울러, 공공·민간의 스마트물류 역량을 모으기 위해 정부, 지자체, 공공기관, 민간협의회 간 정기회의를 지속 개최하는 등 민관협력을 강화하고, 자율운항선박의 항만기항과정 논의 등을 위한 국가 간 협의회에도 적극 참여하는 등 국가 간 협력도 지속 추진한다.

문성혁 해양수산부 장관은 “스마트 해운물류 확산을 위해 마련된 이번 대책을 통해 스마트기술이 물류현장에 본격 보급되면 스마트 해운물류 데이터경제 활성화를 위한 기반이 마련될 것으로 기대된다.” 라며, “정책의 효과가 극대화될 수 있도록 물류기업 등 민간과도 적극 소통하고 협력해 나가겠다.” 라고 말했다.

6) 컴퓨터에 현실 속 사물을 쌍둥이처럼 만들고, 현실에서 발생할 수 있는 상황을 시뮬레이션하여 결과를 미리 예측하는 기술

7) 데이터의 활용이 산업의 촉매 역할을 수행하고 새로운 가치를 창출하는 경제



## 국내 항만 · 물류 주요 소식

### □ 인천시, 인천항 배후단지까지 자유무역지역 확대 추진... 일부 기업 및 항만공사 설득 과제<sup>8)</sup>

인천시가 인천항의 경쟁력을 높이기 위해 배후단지까지 자유무역지역 확대를 추진한다.

4월 6일 시 등에 따르면 북항, 신항, 아암물류1·2단지 등 인천항 배후단지 302만7천312㎡를 자유무역지역으로 지정하는 방안을 논의 중이다. 자유무역지역은 외국인 투자를 높이고 국제 물류 등을 활성화하기 위해 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등을 보장하는 지역이다. 이 곳에 입주한 기업은 공시지가의 1~1.5% 수준의 임대료만 부담하고 관세, 법인세, 소득세 등을 감면받을 수 있다.

현재 인천은 지난 2003년부터 인천항 내항과 4부두 배후지, 남항ICT 부두 등 196만4천174.6㎡가 자유무역지역으로 지정받은 상태다. 시는 다른 지역에 비해 비싼 항만 배후단지의 임대료가 인천항의 경쟁력을 떨어트린다고 보고 자유무역지역을 배후단지까지 확대하겠다는 방침이다. 현재 인천항 배후단지의 임대료는 ㎡당 1천711원으로 광양항(258원), 부산항(482원), 평택항(700원)에 비해 최대 6배 이상 높다.

시가 인천항 배후단지를 자유무역지역으로 지정하기 위해서는 인천항만공사(IPA)와 일부 입주 기업을 설득하는 과제가 남아있다. 자유무역지역의 입주 기업이 임대료 감면 혜택을 받는 만큼 IPA의 재정 부담이 커질 수밖에 없기 때문이다. 또 자유무역지역을 조성하기 위해 필요한 폐쇄회로CCTV, 펜스, 경비 인력 등 IPA와 입주 기업이 부담해야 하는 관리비용도 만만찮다. 더욱이 이미 북항과 아암물류 1단지에 입주해 있는 30개 기업 중 일부 기업들은 자유무역지역의 입주조건을 갖추지 못하다 보니 세금 감면 혜택 등을 받을 수 없어 자유무역지구 지정에 부정적이다.

### □ 운임 강세에 노후선박도 플가동... 고철값 올라도 선박 해체 오히려 감소<sup>9)</sup>

고철값이 크게 올랐음에도 올해 1분기 선박 해체량이 지난해보다 오히려 줄어든 것으로 나타났다. 환경규제와 맞물려 폐선(廢船)이 크게 늘어날 것으로 예상됐지만, 컨테이너선과 건화물선(벌크선) 운임이 강세를 보이면서 해운사들이 노후선박까지 최대한 활용하고 있기 때문이다.

7일 해운업계에 따르면 지난달 기준 선박에서 해체해 얻는 철스크랩(고철) 가격은 소형 벌크선 기준 LDT(경화배수톤·선박의 순수한 철 무게)당 475달러까지 올랐다. 최근 3년 가운데 가장 높은 수준이다. 미국과 중국의 경기부양책과 맞물려 원자재 시장이 호황을 보이면서 철스크랩 가격도 쾀는 것이다. 과거엔 철스크랩 가격이 오르면 폐선도 활발해졌으나 최근엔 상황이 달라졌다.

국제해사기구(IMO)가 지난해부터 선박의 황산화물 배출 규제를 시행하면서 업계에서는 선박 해체 시장이 활발해질 것이란 관측이 나왔다.

올해 해체 시장이 오히려 축소된 이유로는 해운 운임이 유례없이 높은 수준인 점이 꼽힌다. 세계 컨테이너선 운임 지표인 ‘상하이 컨테이너선 운임지수(SCFI)’는 올해 1분기 평균 2765.2로 지난해 1분기의 3배 수준이었다. 벌크선 운임지수(BDI)도 꾸준히 올라 지난달 들어 2000대를 넘어섰다. 지난해 1분기에는 400~600대였다. 운임이 크게 오르면서 해운사들이 노후 선박까지 최대한 운영하고 있는 것이다.

선박 해체량의 40% 이상을 차지하는 파키스탄과 방글라데시, 터키 등 이슬람 국가들이 4월 중순부터 한달간 라마단 기간에 들어가는 만큼 2분기에도 선박 해체가 활발하지 않을 전망이다.

이 때문에 해운 운임이 다소 진정될 것으로 전망되는 하반기에 폐선이 몰릴 것이라는 관측에 무게가 실린다. 컨테이너선사들이 지난해 코로나 사태로 운임이 급락하자 선복량(적재능력)을 줄여 방어에 나섰던 것과 같은 맥락이다.

노후 선박은 컨테이너선의 비중이 크다. 한국해양진흥공사에 따르면 전 세계 컨테이너선 5456척 가운데 943척(17.3%)은 건조된지 20년 이상이 지난 노후 선박이다. 벌크선은 9.3%, 유조선은 6.4%다.

8) 경기일보 04.06

9) 조선비즈 04.07

노후 컨테이너선의 93%는 6000TEU(ITUE=20피트 컨테이너 1개)급 이하의 소형 선박이어서 폐선에 따른 실제 선복량은 크게 줄지 않을 것으로 보인다. 운임 하락 국면이 왔을 때 폐선만으로 대응하기 어렵다는 의미다. 전문가들은 선대 구성을 점검해야 할 때라고 조언했다. 해운업계 관계자는 “연근해 노선이나 동남아시아 노선에 여전히 소형의 노후 컨테이너선을 활용하는 경우가 많다”며 “노후 선박이 저속 운항을 해야 하는 IMO의 EEXI(현존선 에너지 효율지수) 규제가 2023년에 도입되면 이들 선박이 설자리가 사라지기 때문에 지금부터 준비해야 한다”고 말했다.

한국해양진흥공사도 ‘선박 해체시장 분석과 전망’ 보고서를 통해 “선박의 ‘적기 확보’와 ‘적기 처분’을 위해, 단기 수익성에 안주하기 보다는 한발 앞서 합리적인 선대 운영 전략 수립이 필요할 시점”이라고 지적했다.

#### □ 정부, 물동량 폭증에 컨테이너 하역요금 개편 추진<sup>10)</sup>

정부가 컨테이너 하역 요금 개편 검토에 착수했다. 최근 물동량이 폭증한 가운데 컨테이너항만 운영사 간 경쟁이 심화될 것으로 우려, 상호 윈-윈할 방안 모색에 나선 것으로 풀이된다. 6일 관련 업계에 따르면 최근 한국해양수산개발원은 ‘컨테이너 하역 요금 개편 방안 수립을 위한 하역 원가 분석’을 긴급 입찰에 부쳤다. 정부기관이 컨테이너 하역 요금 개편 검토에 착수한 것은 최근 물동량 폭증과 무관치 않다는 분석이다. 실제 해양수산부 전국 무역항 항만물동량에 따르면 지난 2월 기준 부산항 물동량은 3,233만 톤으로 작년 동기 대비 2.4% 늘었다. 특히 부산항은 1~2년 사이에 신항 2-4단계, 2-5단계 개장이 예정돼 있다. 향후 항만 운영사 간 과당경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

#### □ 삼성중공업, 세계 첫 선박용 냉열발전시스템 개발<sup>11)</sup>

삼성중공업은 세계 최초로 액화천연가스(LNG) 냉열 발전시스템을 연계한 차세대 재기화 시스템인 ‘S-REGAS(CGR)’ 실증에 성공했다고 14일 밝혔다.

13일 거제조선소에서 열린 실증 완료 보고회에는 한국가스공사(KOGAS)와 주요 선급 관계자들이 참석해 삼성중공업의 LNG 新기술에 대한 높은 관심을 나타냈다. ‘S-REGAS’는 LNG-FSRU(부유식 가스 저장, 재기화 설비)의 핵심기술인 LNG 재기화 시스템에 ‘탄소 제로’인 냉열발전 기술을 적용함으로써 친환경적이면서 전력 생산에 들어가는 비용을 획기적으로 낮춘 새로운 기술이다. LNG는 -162℃ 이하 액체 상태로 운송되며, 이를 연료로 사용하기 위해서는 온도를 가해 증발시켜 가스 상태로 변환하는 재 기화 과정을 거쳐야 한다. 냉열발전은 이러한 재 기화 과정 중 해수로 버려지는 열에너지를 회수해 전기를 생산해 내는 친환경 기술로 이산화탄소가 발생하지 않는다.

‘S-REGAS’는 LNG 재기화에 필요한 전력의 90% 이상인 16MW 전기를 자체 생산할 수 있어 연간 6만t 이상의 이산화탄소 배출을 줄일 수 있다.

이동연 삼성중공업 조선해양연구소장은 “조선해운업계에도 탄소 중립을 위한 신재생에너지 전력 사용 확대가 강력히 요구되고 있다”며, “특히, 이번 실증은 FSRU시장에 ‘S-REGAS’가 가장 안전하고 합리적인 친환경 솔루션임을 알리는 중요한 계기가 될 것”이라고 강조했다.

#### □ 작년 전자상거래 물류시장 27.3% 성장<sup>12)</sup>

지난해 전자 상거래 물류 시장은 27.3% 성장했다.

American Journal of Transportation에 따르면 글로벌 전자 상거래 물류 시장은 2020년 27.3% 성장했으며 2020년부터 2025년까지 8.6%의 성장률을 기록할 것으로 예상돼 시장규모가 6,628억 7,000만 달러에 달할 전망이다. 영국의 온라인 매출은 다수의 국민들이 코로나19기간중 온라인 구매를 활용하면서 2020년에 46% 증가했다. 아마존은 2011년 17.8%에서 2020년 31.0%로 매출을 늘렸다.

10) 전자신문 04.06

11) 코리아 슈핑가제트 04.14

12) 슈핑데일리 04.15

# 주변국 국제동향

## | 러시아 주요 동향 |

### □ 러시아와 한국, 10억 달러의 투자펀드 설립 계획<sup>13)</sup>

러시아 외무 장관 세르게이 라브로프는 한국 외무장관 정의용과 상담을 가진 후에 러시아와 한국이 10억 달러의 투자펀드를 설립할 것을 논의하고 있다고 말했다. 또, 러시아 외무장관이 언급한 바에 따르면 현재 극동 러시아와 북극 지역에서 대규모 공동 투자협력 사업이 추진 중이거나 추진 준비 중이다. 세르게이 라브로프는 이 문제는 양국 간 협력의 다른 주제들과 함께 올해 개최할 한·러 경제, 과학, 기술 협력 공동 위원회의 논의 대상이 될 것이라고 발표했다.

### □ 유리 트루트네프 러시아 부총리, 북극항로 인프라 개발에 관한 회의 개최<sup>14)</sup>

유리 트루트네프 러시아 부총리는 정기선적 컨테이너선과 연안해운 조직 등 북극항로 인프라 개발에 관한 회의를 개최했다. 이번 회의에서는 시범 운영 방식의 정기 컨테이너 노선 구성과 연안해운 운송 조직화 등이 검토됐다. 또, 이 회의에 지난 5년간 북극항로 개발 작업은 더욱 강화되었으며 북극항로 통행량은 5.5배로 증가하고 작년에는 3천 3백만 톤에 달했다고 발표했다.

### □ 현대 자동차, 러시아에서 중고차 판매 서비스 시작<sup>15)</sup>

2021년 4월 8일 현대자동차는 중고차 온라인 판매를 위한 플랫폼인 새로운 디지털 서비스 UKA의 출시를 발표했다. 현대자동차의 혁신적인 플랫폼은 고객이 중고차를 구입하는 과정을 최대한 쉽고 편리하고 안전하게 만들 것이다. 고객들은 오픈 카탈로그에서 중고차를 선택하고 무료로 이력을 확인할 수 있으며 원할 경우 중개자 없이 온라인으로 자동차를 완전히 구입할 수 있다.

### □ FESCO, 러시아에서 독일로 첫 수산물 복합운송 시행<sup>16)</sup>

러시아의 대표적인 물류기업 FESCO는 블라디보스토크에서 독일로 냉동컨테이너에 담긴 수산물의 첫 번째 복합운송 선적을 진행했다. 다짐육과 명태 필렛을 실은 40피트 냉동컨테이너 49대는 블라디보스토크에서 출발하여 상트페테르부르크 항구까지 철송으로 운반되어 상트페테르부르크 항구에 도착한 뒤 선박을 통해 독일 브레머하펜 항으로 운송을 진행 하였다. 총 33일 소요되었으며 이는 수에즈 운하를 통과하는 항로보다 절반가량 단축 하였다. 해당 운송 과정에서의 서류 및 관련 문서 등은 러시아 동식물 위생감독청과 어업청의 협조·관리 하에 이루어 졌다.

그룹 내에서 온도 제어가 필요한 화물의 운송은 ‘DALREFTRANS’ 에서 진행하며 약 2천대의 냉장 컨테이너와 300개의 전문 플랫폼 등 러시아에서 자체 자산으로 운영되는 냉장운송시장의 유일한 업체이다. FESCO Transport Group은 블라디보스토크 상업 항구, ‘Transgarant’ 철도 운영업체 및 피팅 플랫폼 운영업체인 ‘Russian Troika’ 를 소유하고 있으며 4만개의 컨테이너와 6천대의 화물열차용 플랫폼을 관리하고 있다. 그룹의 선단에는 자체 항로를 운항하는 18척의 선박을 운영 중이다.

13) <https://rg.ru/> (러시아 신문 RG.RU 03,25)

14) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동개발부 보도자료 04,01)

15) <https://www.vedomosti.ru/> (비즈니스 일간지 Vedomosti 보도자료 04,07)

16) <https://portnews.ru/news/311513/> (Port News 04,12)

## | 일본 주요 동향 |

### □ 일본 해운회사들 2020년 실적 호조 17)

코로나로 인한 세계적 경기 침체에도 불구하고 일본 3대 해운회사들의 2020년 경영실적은 양호할 것으로 예상된다. 이는 컨테이너 화물에 대한 견고한 수요와 컨테이너 운임 상승 덕분인데, NYK는 2020년도 예상 경상이익을 종래의 1600억엔에서 2,000억엔으로 수정 발표했으며, 상선미쓰이는 950억엔에서 1,200억엔으로, 그리고 가와사키기선은 500억엔에서 750억엔으로 각각 상향 수정했다. 이들 3사는 세계 해운업의 재편에 대응하기 위해 2017년 각사의 컨테이너 부문을 통합하여 ONE(Ocean Network Express)을 설립, 운영 중인데 금번의 예상치 상향은 ONE의 실적 호조를 반영한 것이다.

### □ 마이즈루 통신

이번 호부터는 저희 센터와 업무협약을 체결한 교토마이즈루항진흥회로부터 마이즈루항 관련 소식들을 소개하는 자리를 마련했습니다. 첫 소식으로 교토마이즈루항진흥회 니시야마 전무이사의 인사말을 실었습니다.

#### 교토 마이즈루항-동해항 항로의 활성화를 위하여

재단법인 북방물류연구지원센터와 우리 진흥회는 2017년 9월 항로 활성화를 목적으로 한 업무협약을 체결하고 화물 집하를 위한 정기적인 정보교환과 세미나 등 서로 협력해 항로 활성화를 위한 노력들을 해왔습니다.

올 3월 새롭게 출발한 동해항과의 항로는 컨테이너는 물론이고 러시아항 중고차, 기계설비와 팔레트 단위의 소형화물까지 다양한 화물을 신속하게 운송할 수 있기 때문에 코로나19로 해운 수요가 급속하게 증가하고 물류가 혼란을 빚고 있는 가운데 이 항로는 한층 더 주목 받고 있습니다.

원래대로라면 한국에서 많은 관광객 분들이 교토마이즈루항을 방문해 교토를 비롯한 관서 지역을 둘러보시고 또 일본에서도 동해를 방문하는 등 사람들의 왕래도 기대하고 싶었습니다만, 코로나19가 종식될 때까지 조금 더 인내해야 할 상황입니다.

앞으로도 계속하여 북방물류연구지원센터와 공동으로 항로 활성화와 발전을 위해 노력할 계획이오니 잘 부탁드립니다.

2021년 4월

일반사단법인 교토마이즈루항진흥회 전무이사 니시야마 히로유키

진흥회 홈페이지는 오른쪽 QR코드 참조



향후 마이즈루항에 관한 정보를 “월간동향”을 통해 수신할 예정입니다

17) 로이터(2021.3.31, 4.2, 4.6)

# 항만 · 물류 통계

## | 2021년 국내 수출입 현황(3월) |

2021년 3월 국내 수출 538억 달러, 수입 497억 달러, 무역수지 42억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 16.6%(76.6억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 18.8%(78.5억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 11개월 연속 흑자를 기록하였다.

[단위 : 백만 달러, %]

구 분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	누계	
수출	2020	금액	43,109	40,913	46,167	36,270	34,853	39,217	42,786	39,487	47,858	44,877	45,840	51,410	512,787
		증감률(a)	△6.6	3.6	△1.8	△25.6	△23.7	△10.9	△7.1	△10.3	7.2	△3.8	4.1	12.6	△5.4
	2021	금액	48,012	44,812	53,828										146,653
		증감률(b)	11.4	9.5	16.6										12.7
수입	2020	금액	42,712	36,987	41,794	37,927	34,650	35,787	38,841	35,801	39,391	39,086	39,936	44,638	467,550
		증감률(a')	△5.4	0.9	△0.5	△15.8	△20.6	△10.8	△11.2	△15.7	1.7	△5.6	△1.9	2.2	△7.1
	2021	금액	44,052	42,105	49,653										136,099
		증감률(b')	3.1	13.9	18.8										12.0
무역수지	2020	금액	398	3,926	4,373	-1,657	204	3,430	3,946	3,686	8,467	5,791	5,904	6,772	45,240
	2021	금액	3,960	2,707	4,175										10,553

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

출처 : 관세청

주 2) 신고수리일 기준으로 연간 통계확정 시(2022년 2월)까지 일부 수치는 정정될 수 있음

주 3) 증감률(a), 증감률(a')는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b')는 전년(2020년) 동월대비

## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(2월) |

동해 · 묵호항의 2021년 2월 선박 입출항은 475척(3백5십8만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)16% 감소, (톤수)7.1% 감소하였다. 국적선과 외국선의 입출항 모두 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감률 (%)			
	2월		누계(1월~2월)		2월		누계(1월~2월)		2월		누계(1월~2월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	566	3,863,695	1,064	7,332,471	475	3,588,643	1,016	7,482,836	-16.08	-7.12	-4.51	2.05
일반 화물선	144	1,199,832	274	2,327,421	124	1,093,607	280	2,262,348	-13.89	-8.85	2.19	-2.80
산물선(벌크선)	112	1,855,012	206	3,495,645	98	1,801,831	211	3,825,422	-12.50	-2.87	2.43	9.43
시멘트 운반선	79	448,411	154	854,734	69	397,167	141	811,422	-12.66	-11.43	-8.44	-5.07
석유정제품 운반선	100	87,564	192	144,974	88	81,711	184	167,369	-12.00	-6.68	-4.17	15.45
어선	56	38,648	106	74,281	48	30,356	103	73,471	-14.29	-21.46	-2.83	-1.09
여객선	2	11,866	4	12,804	5	35,210	5	35,210	150.00	196.73	25.00	174.99
케미칼 운반선	0	0	6	16,298	2	9,938	4	19,876	0	0	-33.33	21.95
냉동·냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	73	222,362	122	406,314	41	138,823	88	287,718	-43.84	-37.57	-27.87	-29.19

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

## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(2월) |

2021년 2월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)14.4% 감소, (톤수)11.9% 감소하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 중국 선박은 증가하였으나 러시아, 일본 선박은 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	2월		누계(1월~2월)		2월		누계(1월~2월)		2월		누계(1월~2월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	187	2,131	344	3,800	160	1,875	338	3,930	-14.44	-11.99	-1.74	3.43
러시아	75	426	138	691	62	475	127	770	-17.33	11.41	-7.97	11.36
일본	36	168	69	321	32	145	61	324	-11.11	-13.85	-11.59	0.69
중국	17	321	36	680	21	359	49	896	23.53	11.62	36.11	31.70
대한민국	22	325	35	511	16	206	41	503	-27.27	-36.58	17.14	-1.57
대만	3	22	6	57	5	73	7	86	66.67	221.05	16.67	49.27
호주	5	141	9	293	4	148	10	352	-20.00	5.04	11.11	20.34
미국	5	155	10	287	4	89	10	257	-20.00	-42.33	0.00	-10.70
필리핀	1	31	4	100	3	90	4	119	200.00	190.22	0.00	18.82
홍콩	2	12	4	42	2	12	4	24	0.00	3.49	0.00	-41.46
인도네시아	2	77	6	202	2	79	5	190	0.00	1.82	-16.67	-5.80
원양어획지역	8	167	12	241	2	50	6	126	-75.00	-69.86	-50.00	-47.68
칠레	2	67	4	122	1	33	1	33	-50.00	-51.15	-75.00	-73.00
북마리아나제도	1	10	1	10	1	10	1	10	0.00	0.00	0.00	0.00
말레이시아	1	26	1	26	1	24	2	50	0.00	-5.46	100.00	94.62
페루	1	21	1	21	1	23	1	23	0.00	10.34	0.00	10.34
태국	0	0	0	0	1	20	1	20	0	0	0	0
베트남	1	2	2	5	1	1	2	4	0.00	-16.35	0.00	-25.00
남아프리카	2	64	2	64	1	30	2	65	-50.00	-51.93	0.00	1.62

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

## | 러시아 항만물동량 |

ASOP<sup>18)</sup> 언론보도실 발표에 따르면 2021년 1월~3월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 4.5% 감소한 198.1백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 102.78백만 톤(-13.6%), 95.33백만 톤(7.9%)으로 나타났다.

### □ 2021년 1월~3월 러시아 수역별 항만물동량

수출화물 물동량은 102.6백만 톤(-1.7%), 수입 화물은 5.6백만 톤(+1.1%), 환적 화물은 10.1백만 톤(-8.3%)이며 연안 화물은 10.0백만 톤(-14.6%)으로 수입화물 제외 모두 감소하였다.

[2021년 1월~3월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	23.0	-7.5	6.3(-6.4)	16.6(-7.9)
발트해	59.1	-9.1	27.2(5.8)	31.8(-18.9)
아조브 흑해	60.8	-5.2	26.4(10.8)	34.4(-14.6)
카스피	1.9	-12.4	0.7(-27.3)	1.2(-0.7)
극동	53.1	4.2	34.5(11.7)	18.6(-7.3)

18) 러시아 무역항 협회

# 북방물류연구지원센터 동향

## □ 제 3대 센터장 채용을 위한 임원추천위원회 개최

공석 중인 북방물류연구지원센터의 제 3대 센터장 채용을 위한 임원추천위원회가 구성되어 4월 15일 첫 회의를 연다. 시, 시의회, 재단이사회에서 각각 추천된 7명의 위원으로 구성되는 임원추천위원회는 센터장 채용과정 전반을 관리하게 되는데 센터장 채용공고는 4월 하순부터 15일간 시 홈페이지 등에 게재될 예정이며 서류심사와 면접심사를 거쳐 이르면 5월말 경 제 3대 센터장이 결정될 예정이다.

## □ 북방물류연구지원센터와 관내 기업 간 인적교류 개시

지난해 12월 센터와 GS동해전력 간에 체결된 지역경제와 물류산업 발전을 위한 인적교류 협약에 따라 GS동해전력의 권길성 연구원(부장)이 센터에서 파견근무를 시작했다. 파견기간은 2년. 한국해양대를 나와 해운물류, 사업기획, 사업개발 분야에서 다년간 경험을 쌓아온 권 연구원은 2년간 동해항 연계 지역 유망산업 발굴 관련 연구를 진행할 계획이다.

## □ 행정지원팀 정기 인사

지난 3월 정기 인사에서 2대 행정지원팀 2명(팀장, 팀원)이 교체되었다. 이번 인사에서 지난 2년간 행정지원팀을 맡아왔던 김형대 팀장과 김기민 팀원이 본청으로 복귀하게 되었으며 본청에서는 3대 행정지원팀으로 김정훈 팀장과 김정하 주무관이 새로 파견되었다.

## | (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. 4.



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

미래를 위한 쌍용양회의  
새로운 도전



쌍용 C&E  
양회



지난 반세기, 시멘트로 더 나은 세상을 만들어온 쌍용양회.  
이제, 환경사업과 함께 지속가능한 미래를 위해  
쌍용C&E(Cement & Environment)로 새롭게 시작합니다.

