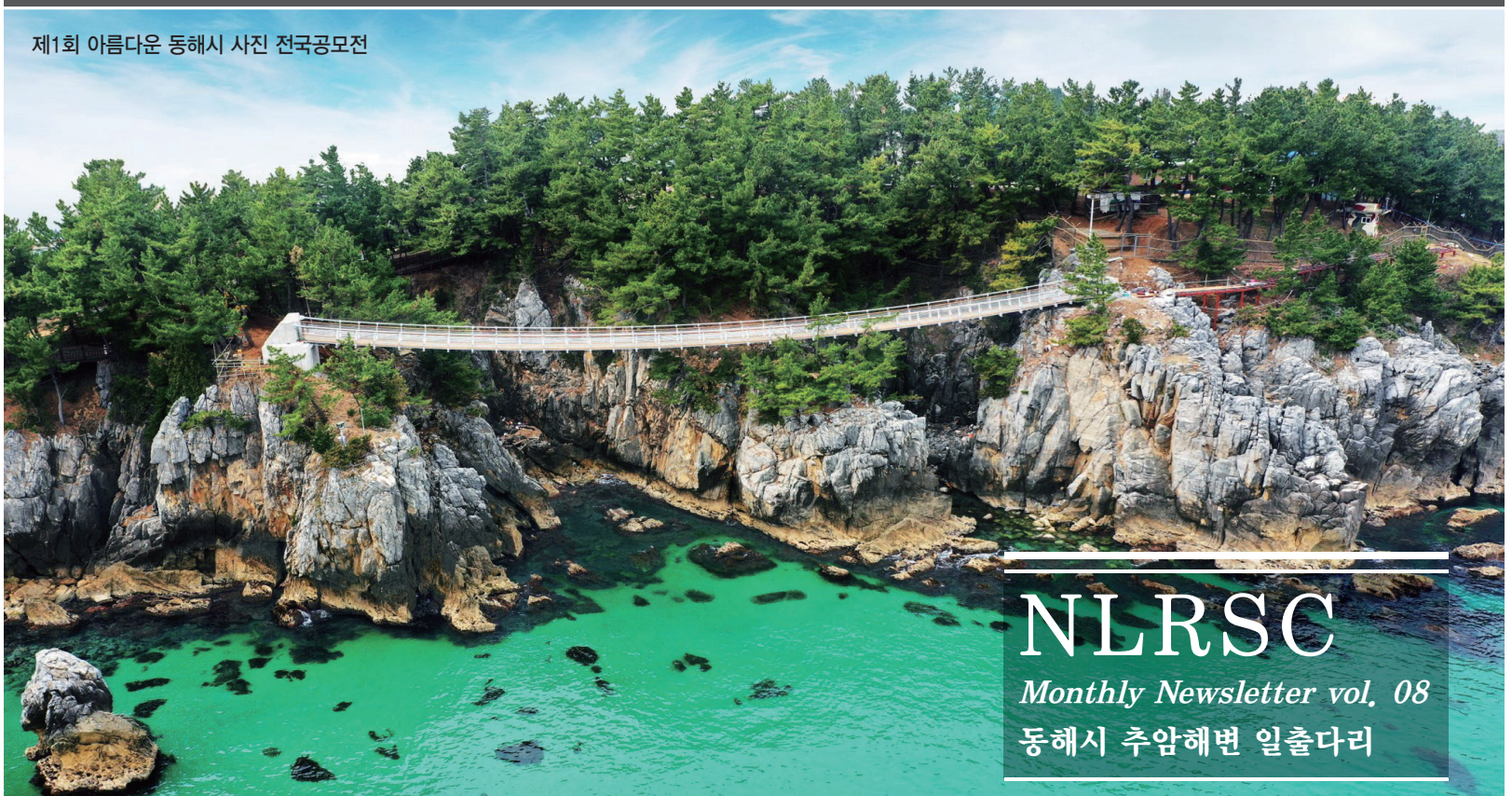




발간년월 2019년 06월(제8호) 발행처 (재)북방물류연구지원센터 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 담 당 센터장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505

제1회 아름다운 동해시 사진 전국공모전



Contents

● 나침반

- 동해·묵호항, 국가재정사업으로 가야하는 이유

● 기고문

- 동해항의 환경개선사업 차질 없이 추진

● 동해·묵호항 주요 이슈

- 남북 평화경제시대와 동해시의 미래

● 항만·물류 통계 동향

- 전국 항만별 화물처리실적

● 항만·물류 정책 동향

- 강원항만공사의 필요성 제기

● 국제동향

- 러시아 동향
- 중국동향

● 강원권 산업동향

- (주)KNP KOREA

● 항만·물류 관련 용어사전

- 항만공사

■ 동해목호항, 국가재정사업으로 가야하는 이유

며칠 전 김연철 통일부장관의 고향방문을 기념하는 동해시 발전을 위한 포럼이 있었다. 이 자리에는 지역사회를 대표하는 원로, 정치인, 오피니언 리더, 많은 시민들의 참여 속에 다양한 의견개진과 토론으로 성료되었다. 동해시가 남북교류사업과 북방경제시대에 무엇을 준비해야하는지 희망의 메시지를 보여준 자리였다. 또 다른 한편에서는 착잡하고 어두운 그림자를 보여주는 삶의 애환이 담긴 민의의 목소리도 있었다.

송정동에서 동해항의 탄생과 더불어 생을 함께해 오신 지역민은 지난 40년간 소음과 먼지, 악취를 이겨내며 오직 국가발전과 동해항 발전을 위해 희생으로 여기까지 오셨다고 한다.

많은 여론과 민의의 내용이 반영되어야만 한다는 이유 있는 메시지였다. 이제 동해항 재개발로 깨끗한 주거환경에서 삶의 질이 부여된 여생을 보내야 하는데 정부정책은 우리를 방치하고 있다는 애환 섞인 목소리이기에 이 분야에서 학자연하는 필자로서 동해항이 무엇을 준비하고 미래에 도전해 나가야 하는가에 또 한 번 자성의 시간을 가져본다. 이에 지역사회와 소통이 동해목호항과 동해시 발전의 열쇠임을 공감하며 대안을 제시하고자 한다.

현재 동해목호항의 대외적환경은 4·27 남북 정상회담과 북미정상회담 이후 평화협력모드의 전환으로 남북 교류협력 사업이 우리나라경제의 새로운 모멘텀을 형성하는 변곡점으로 등장했다. 올해는 남북교류사업의 첫 삽을 뜬지 21주년의 해이다. 1998년 금강산 관광의 첫 시발점인 동해항 출항이 벌써 성년의 나이를 넘었다. 그동안 남북경협사업의 명과 암은 다양한 시각에서 조명되고 있다. 그러나 대부분의 국민들과 많은 전문가들이 한국경제를 논할 때 새로운 돌파구의 필요성을 지적하며 그 돌파구의 핵심으로 남북경협의 아젠다에 무게중심을 두고 설왕설래한다. 다른 한편에서는 남북한의 이슈가 등장할 때 마다 세계의 눈과 귀는 미국, 중국, 러시아, 일본의 힘의 행보에 주목하며 자국의 실리가 담긴 다양한 메시지를 내 놓는다. 그만큼 한반도는 지정학적으로 중요한 위치에 있으며, 세계경제의 지렛대이자 피봇(Pivot) 역할을 하는 지역이기 때문이다. 이러한 이유로 세계는 대한민국에 통일북방경협의 컨트롤타워 역할도 주문한다.

목호항은 일제의 자원약탈 목적으로서 1941년 개항되어 78년이라는 세월 동안 우리나라 산업을 견인하는 자원공급항만의 역할을 해왔으며 목호항재창조사업을 통해 해양관광거점으로 재탄생을 준비중에 있고, 동해항은 1979년 국가산업재건에 필요한 자원공급항으로 개항되어 현재 동해항 3단계공사로 북방과 남북교역의 중심 산업물류항으로 건설 중에 있다. 이런 역사의 목호항과 동해항은 2009년에 국가관리항만으로 통합되어 동해목호항으로 명명되고 있다. 그동안 동해목호항은 북방경협, 남북경협 등 국가적 아젠다가 있을 때 마다 등장하여 그 역할을 다해왔다. 예컨대 남북 분단 70년사에 새로운 획을 그은 금강산 관광 출항, 2018년 평창동계올림픽때 북한예술단 만경봉호 목호항 입항, 대북 구호물품의 동해항 출항 등 남북한 해빙의 물꼬를 트기위해 이보다 많은 남북경협의 역사를 가진 항만은 일찍이 없었다. 그러하기에 동해목호항은 북방경제와 남북경제협력의 큰 틀의 국가적 시각에서 재조명되고 국가재정사업으로 지정되어 항만이 건설돼야 한다고 각계에서 힘의 목소리를 내고 있는 이유인 것이다.



엄 광 열 박사
(재)북방물류연구지원센터장

이에 우선, 북한 및 북방지역의 광물자원과 연계한 동해항과 배후부지의 활용전략이 필요하다. 예컨대 광물자원 전용물류센터 조성 및 클러스터 구축이다. 즉, 광물자원 전용 선석 확보를 통해 건설 중인 동해항 3단계 민자부두 건설에 2선석 정도는 민자부두 건설이 아닌 국가재정부두 사업으로 전환하는 정부정책의 결단이 필요하다.

둘째, 남북경협활동의 주체로서 남북해운합의서상 동해묵호항의 개항지정이 필요하다. 남북경협의 새로운 루트를 개척하기 위해서는 남북해운합의서에 동해·묵호항을 포함시켜 실행전략의 주체로서 남북경협을 리딩하며 관광물류산업항만으로 역할을 수행할 수 있도록 지원해야 한다.

셋째, 남북 및 북방경협의 미래수요를 예측한 관세행정의 선제적 대응을 준비해야 한다. CIQ기관의 원활한 통관기능을 위한 동해세관의 직할세관 지정으로 수요자 중심의 관세행정 조직개편이 요구된다.

넷째, 동해북부선 철도의 조기복원은 필수적인 사안이다. 항만과 철도운송의 접점으로 동해묵호항의 기능이 개선되면 동해안권 경제자유구역 활성화, 북한 수산물을 활용하는 환동해권 콜드체인 완성 등 내륙과 항만의 조화전략으로 물동량을 창출할 수 있다.

다섯째, 동해항 3단계 사업과 묵호항 재창조사업은 강원지역을 동북아의 물류 중심지로 만들기 위한 필수 기반시설이다. 세계 물류의 대부분이 항만을 중심으로 발달하고 있는 현실을 감안하면 중요성은 더욱 크다. 현재 진행 중인 항만 건설 사업 중 방파제와 호안, 매립 등은 재정사업으로 진행되며, 부두건설은 민자사업으로 추진되고 있다.

그런데 많은 우려의 목소리도 들린다. 그러면서 민자유치 부두건설을 국가재정사업으로 전환해야 한다는 주장에 힘이 실린다. 국가재정으로 방파제, 진입도로, 호안 등만 만들어놓고, 접안시설을 건설하려는 민자사업이 지지부진하면 동해항 신항건설이 장기간 표류될 우려가 있기 때문이다. 신항만의 경쟁력 확보와 배후단지 활성화를 위해 사업이 적기에 완료될 수 있도록 부두건설은 선도적으로 국가재정 투입이 필요한 대목이다.

동해항 부두건설을 재정사업으로 전환하면 동해 신항만이 적기에 완공돼 동해묵호항 활성화를 견인할 것이며, 동해항 배후지역 활성화와 기업 유치가 가능하며, 항만을 중심으로 산업클러스터를 이루어져 항만이 지역발전 견인이 기대되기 때문이다.

마지막으로 정부가 바라보는 동해묵호항의 새로운 인식과 시각이 필요하다. 흔히들 바다는 인류에게 아낌없이 주는 공간이자 생존의 보고라고 한다. 이 한축에 동해가 있고 이를 활용하고자 동해묵호항이 탄생하였다. 이제 거대한 물줄기가 그동안의 동해를 뒤로하고 새로운 평화경제의 바다로 거듭나고자 한다. 동해묵호항은 남북경협과 북방경협에 있어 선택이 아닌 필수적인 사안이다. 국제사회의 정치경제환경 변화로 교류여건이 개선되어 동해묵호항의 진화하는 항만모델을 만드는 기회는 이 시대의 소명일 것이다.

■ 동해항의 환경개선사업 차질 없이 추진

동해항은 1979년 2월 8일에 개항한 강원도 내 최대 무역항으로서 우리나라의 대부분 항만이 자연 조건에서 생긴 천연항을 개발한 것과는 달리 인공 굴입식 항만¹⁾으로 조성되었다. 1983년도에 제1단계 항만건설을 시작하여 1999년도에 제2단계 개발공사를 거쳐 현재 상태의 항만시설을 갖추게 되었다.

항만시설 규모나 물동량 처리실적으로 보면 전국 31개 무역항 중 항만시설 규모면에서 7번째이고, 물동량 처리 실적에선 8번째의 위치에 있는 항만이다. 동해항은 주로 강원 영동지역에서 생산되는 시멘트나 연안 석회석 수송을 위한 주공급기지이며, 반입되는 화물은 인근의 시멘트 공장이나 화력 발전소 등의 연료인 석탄 및 영풍의 아연정광, 동부메탈의 망간 등 광석류를 취급하고 있는 강원도 내 유일한 국가관리무역항이다. 주요 항만시설로서는 최대 5만 톤급 선박에서 3천 톤급 규모의 선박이 동시 16척이 접안할 수 있고 연간 하역능력은 21,700천 톤을 처리할 수 있으며, 부두 전체 길이는 3.4km이고, 배후항만부지면적은 약 30만평 가량 된다.



홍득표 과장
동해지방해양수산청
항만물류과

또한, 동해항은 배후 산업단지과 동해고속도로 등 교통망이 잘 연계되어 있고 러시아와 일본을 1주일에 1항차씩 운항하는 국제여객선이 운항하고 있어 북방교역 및 동북아 물류 거점항으로서 그 역할을 다하고 있다.

2018년 동해항에서 취급한 화물은 34,938천 톤으로 이중 약 97%가 시멘트, 석회석, 석탄 등 산화물로서 이를 취급함에 따른 하역, 보관, 운송하는 과정에서 분진이 유발되고 있고, 항만을 기반으로 경제활동을 영위하는 선박, 항만시설, 다양한 개발현장 등으로 인하여 동해항 인근에 거주하는 지역주민과 환경 관련 갈등이 계속 심화되고 있다.

국민들의 의식수준이 높아지고 사회가 성숙해져 감에 따라 건강과 안전에 대한 욕구는 점점 더 강해지기 마련이며 나아가 과거에는 별다른 문제가 되지 않았던 부문에서 시민들의 관심이 집중되고 민감한 반응을 보이기도 하는데 그 중 대표적인 것이 항만에서 발생하는 분진 및 미세먼지를 들 수 있다.

일반적으로 타 항만의 경우는 항만을 조성할 시 지역주민들과 일정한 거리를 두고 건설한 것에 비해 동해항은 육지를 굴착함에 따라 주민들의 주거지와 가까워 지다보니 분진오염뿐만 아니라 심지어 항만 내에서 발생하는 소음과 조명의 밝기까지도 주민들의 불편을 주고 있는 것이 사실이다.

그래서 동해지방해양수산청에서는 2011년에 ‘동해항 공해저감 종합대책’을 마련하여 분진민원해소 및 환경시설 개선사업을 지속적으로 추진해 나가고 있다. 총사업비 677억 원(국고 182억 원, 민자 447억 원, 주민지원 기금 48억 원)을 투입하여 공해저감시설을 확충²⁾하고 동해항 주변 도로와 항만 내에 대해 동해항물류협회 주관으로 하역사 등 항만이용자들이 월 1회 청소를 실시하는 등 분진 감소와 항만환경개선을 위해 노력하고 있다. 하지만, 주민들의 기대 수준까지는 아직도 미치지 못하고 있는 건 사실이다. 그래서 동해지방해양수산청에서는 분진저감 등 환경개선을 위해 2017년도에 주

1) 자연적인 항만의 조건을 갖추지 못한 지역에서 외해의 파도를 막기 위하여 방파제를 만들고 육지를 굴착하여 항로와 부두를 만든 인공항만
2) 남·서부두 방진망 설치, 물류창고 신축, 석탄부두 하역설비 교체, 세류장 설치, 풍속계·풍향계 설치, 항내 과속 감시카메라 설치, 항만과 발전소간 컨베이어 설치 등

민설명회를 통해 “동해·묵호항 중장기 환경개선대책”을 수립하고, 총사업비 약 657억 원을 투입하여 2022년까지 친환경 항만인프라를 대폭 확충할 계획이며, 금년도에는 서부두 42번 선석 배후에 재정 으로 창고를 신축하여 벨트컨베이어를 이용하여 부두에 산화물이 내려지지 않고 바로 창고로 이송하 는 시스템을 갖출 것이고, 임항도로 내에 스프링클러를 설치하여 운용하게 되면 차량 운송과정에서 바퀴에 묻어있는 분진들이 제거될 것이라 기대한다. 특히, 항만지역의 대기질 개선을 위한 특별 법안 이 국회 본회의를 통과하여 향후 동해항에 대한 미세먼지 저감조치에 적극적인 대응이 가능할 전망이 다. 관련법은 항만지역에서 발생하는 미세먼지를 저감시키기 위해 만든 특별법으로 오는 2020년 1 월부터 시행된다.

정부에서도 항만 도시의 미세먼지와 대기오염물질 배출을 저감하기 위해 엔진출력이 높은 노후 디젤 연료 추진 예선³⁾을 LNG 연료 추진 예선으로 전환하기 위해 척당 건조비의 20%을 보조금으로 지원 하는 사업을 추진 중에 있고, 선박의 에너지원을 기존 벙커씨유에서 육상전원공급설비(AMP)로 단 계적으로 확충하여 대기오염물질 배출을 억제할 계획이다.

동해지방해양수산청도 이에 발맞추어 육상전원공급설비를 먼저 시범으로 석회석 하역으로 전용 사 용하고 있는 남부두 14번 선석에 우선 설치해 운용해 보고 이용 선박들의 호응이 좋을 경우 중앙부두 등 점진적으로 확장해 나갈 계획이다. 아울러, 미세먼지에 대한 지속적인 모니터링과 관리를 위한 측 정시설도 동해항 곳곳에 설치하여 운영할 계획이다.

어느덧 미세먼지는 시민들의 의식 속에 건강을 위협하는 최고의 요인 중 하나로 자리 잡으면서 실 제 우리의 생활패턴을 변화시키고 있는 실정이며 특히, 동해항은 분진을 유발 시키는 화물을 주로 취 급하고 있기에 분진오염을 저감하고 지속적인 관리를 도모하기 위해서는 중앙정부와 지방정부간 정 책연대와 유관기관간의 체계적인 협력이 필요한 시점이다. 이를 위해 항만관련 모든 기관과 업·단체 들이 항만환경개선 계획을 차질 없이 진행하여 동해항의 친환경 항만조성과 항만 주변 환경공해 최소 화를 위해 최선의 노력을 기울여 나가야 할 것이다.

〈외부 기고는 센터의 편집방향과 다를 수 있습니다〉

3) 항만에 출입하거나 이동하는 선박을 끌어당기거나 밀어서 이안(離岸) 접안(接岸) 계류(繫留)를 보조하는 선박

● 동해·묵호항 관련 주요이슈

남북 평화경제시대와 동해시의 미래

■ 동해시, 한반도를 넘어 유라시아로 나아갈 시발점이 될 것

5월 31일 동해시 현진관광호텔에서 통일부 김연철 장관의 동해시 방문에 따른 남북교류·경협대비 평화경제시대 학술 심포지엄이 “남북 평화경제시대와 동해시의 미래”라는 주제로 개최되었다. 이날 행사는 동해시와 (재)북방물류연구지원센터가 주최·주관하고, 통일부가 후원하였으며, 약 250여명이 참석하는 대규모 행사로 진행되었다.

첫 식순으로 김연철 장관님의 동해시 방문과 참석해주신 많은 전문가와 시민들에 감사인사를 전하는 동해시 심규언 시장님 개회사와 장관 취임 후 첫 고향 방문한 김연철 장관의 축사로 행사가 시작되었다.

김연철 장관은 “역사 속에서 동해시는 남북교류에 중요한 역할을 해왔으며 남북관계 호전에 따라 동해시 동해항의 역할이 주목되고 있다. 앞으로 동해시는 한반도 및 유라시아를 넘는 시발점이 될 것으로 기대하고 있다”라며 남북 평화경제시대의 동해시와 동해항 역할의 중요성을 강조하였다.

이어진 첫 번째 발표로 한국교통연구원의 안병민 선임연구위원이 “동북아 교통협력과 동해시의 역할”이라는 주제로 앞으로 동해시는 남북한-러시아-중국-일본의 중심에서 초국경광역경제권을 선도하게 될 것이며 DBS크루즈페리가 초국경광역경제시대의 첫 걸음을 디딜 것이라며 동해시와 DBS크루즈페리의 역할에 대해 강조하였다.

두 번째 발표는 과학기술정책연구원의 이춘근 선임연구위원이 “남북한 과학기술협력과 동해시의 역할”이라는 주제로 남북한 과학기술협력의 우선순위와 강원도 동해시가 중점적으로 연구해야할 부분을 강조하였다. 이춘근 선임연구위원이 말하는 이 시대 동해시의 역할은 해양수산분야, 농업분야 등 식량난 해결을 위한 연구 및 사업추진의 중요성에 대해 말했다.

세 번째 발표는 (재)북방물류연구지원센터의 엄광열 센터장이 “평화경제시대와 동해·묵호항”이라는 주제로 남북경협시대에 동해묵호항이 중추적인 역할을 하기 위해 남북경협 대비 동해·묵호항 재정부두 건설, 동해항 배후지역 북방형 자원거래소 조성, 남북한 동해안권 항만간 연계방안 등을 제안하였다.

마지막 순서로 (재)북방물류연구지원센터 엄광열 센터장을 좌장으로 하고 동해상공회의소 하종갑 회장, 한국광물자원공사 이인우 남북자원개발사업단장, 강원대학교 유원근 교수를 토론자로 한 토론회가 진행되었다.



남북교류·경협대비 평화경제시대 학술 심포지엄

전국 항만별 화물수송실적

강원권 항만, 전국 화물수송실적의 3.6% 처리

2018년 전국 항만 화물 처리실적은 약 1,624 백만 톤을 처리하였으며, 이 중 강원권 항만 처리량은 약 63 백만 톤으로 전체 화물 처리량 중 3.6%를 처리하였다.

강원권 항만의 화물 처리실적은 2015~2018년까지 연평균 약 5.3%의 증가율을 보였으며, 그 중 동해·목호항이 약 35 백만 톤으로 강원권 화물처리량의 약 56%를 처리하였다.

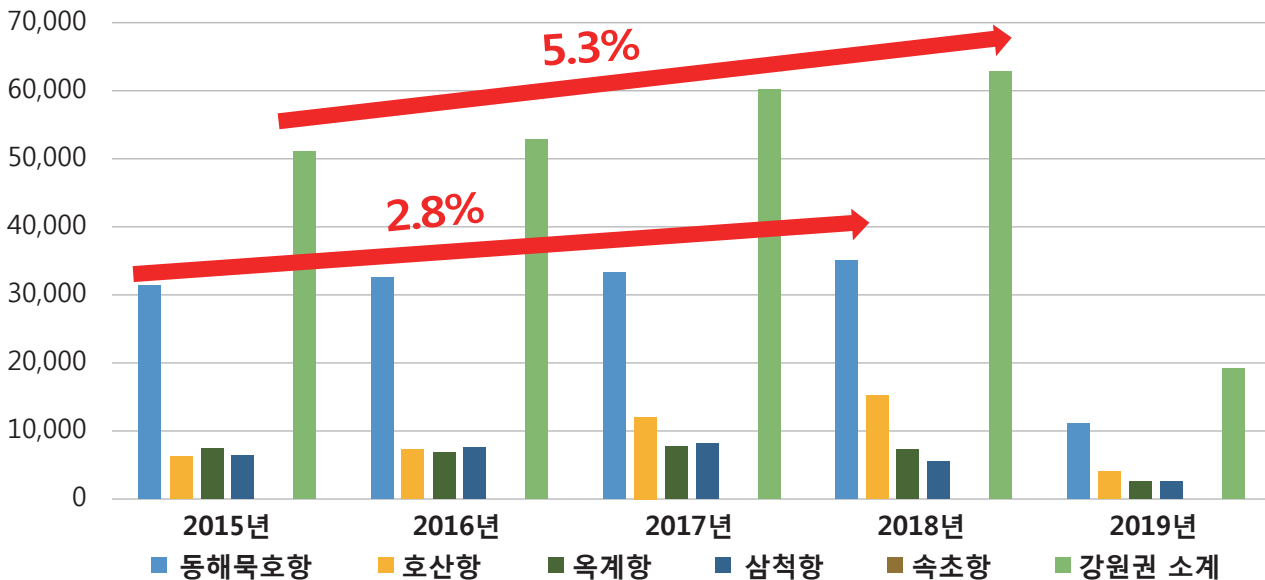
전국 항만별 화물수송실적(2015년~2019년 04월)

(단위 : 천 톤)

구 분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	비 중
동해·목호항	31,279	32,297	33,323	34,938	10,828	2.0%
호산항	5,963	6,822	11,700	15,048	3,759	0.7%
옥계항	7,217	6,565	7,485	6,975	2,260	0.4%
삼척항	6,403	7,070	7,697	5,499	2,117	0.4%
속초항	11	17	74	118	107	0.0%
강원권 소계	50,873	52,771	60,279	62,578	19,072	3.6%
부산항	359,676	362,369	401,233	461,462	147,101	27.7%
광양항	272,007	283,106	292,279	301,927	103,105	19.4%
울산항	190,870	197,611	202,346	202,862	66,334	12.5%
인천항	157,624	161,304	165,521	163,602	53,052	10.0%
평택·당진항	112,214	112,948	112,491	115,147	36,217	6.8%
대산항	78,514	85,890	90,290	92,632	31,402	5.9%
포항항	61,501	62,303	58,890	60,543	20,269	3.8%
마산항	15,564	15,267	13,222	12,053	8,895	1.7%
목포항	22,467	23,548	23,800	22,495	7,293	1.4%
기타	141,744	152,361	153,990	129,355	38,112	7.2%
합 계	1,463,054	1,509,479	1,574,341	1,624,655	530,852	100.0%

출처 : 포트미스

강원권 항만 화물수송실적(2015년~2019년 04월)



● 항만·물류 정책동향

강원도의회 심상화 의원, 강원항만공사 설립 필요성 제기⁴⁾

■ 강원도정의 항만물류정책은 아직까지도 미온적

강원도의회 제280회 임시회 본회의 5분발언에서 심상화 강원도의원(동해)은 강원항만공사 설립의 필요성을 제기했다.

심 의원은 "전국 8개 경제자유구역 중 충북을 제외한 모든 경제자유구역은 인근에 항만을 보유하고 있다"고 밝혔다.

이어 "수출입의 99%는 항만을 통해 이뤄지는데 동해에는 동해·묵호항이라는 국제무역항이 있고 국가산업단지, 자유무역지역과 경제자유구역도 있다"며 "항만의 발전과 활성화 없이는 배후산업시설은 무용지물과 같다"고 주장했다.

또 "1979년 2월에 개항한 동해항에 대한 정부계획을 살펴보면 89년 해운항만청 발표, 94년 전국 항만기본계획, 99년 동해권 항만정비 기본계획, 2002년 제2차 전국무역항 기본계획, 2011년 제3차 전국무역항 기본계획, 2016년 제3차 전국무역항 기본계획 수정계획 등 2016년까지 대동소이한 내용으로 동해항을 대북방교역 거점항만으로 육성, 국토균형발전과 북방교역의 전진기지, 북방교역활성화 거점 항만 육성이라는 계획이 반복되고 있다"고 말했다.

특히 "2017년 정부 100대과제 발표에 의하면 경상북도를 환동해와 북방교역의 전진기지로 육성하겠다고 했다. 그러나 강원도정의 항만물류정책은 아직까지도 미온적이다"고 꼬집었다.

심 의원은 "동해항은 영동지방 뿐만 아니라 강원도의 산업 생태계를 바꿀 수 있는 강원도의 소중한 자원이다. 스스로의 노력이 수반되지 않는다면 정부의 지원은 물론 기업의 투자와 일자리 창출은 절대 일어나지 않는다"고 말했다.

이에 "동해항이 당초의 목적대로 북방교역의 전진기지와 남북경협 거점항만으로서의 역할을 되찾기 위해 동해시에서는 강원도 유일의 항만물류전문기관인 북방물류연구지원센터를 설립, 운영하고 있다"며 "항만물류정책에 대한 강원도정의 인식변화와 항만과 함께 강원도가 함께 성장, 발전할 수 있도록 근본적인 대책이 필요하다"고 말했다.



심상화 강원도의원

4) <http://news.mtn.co.kr/v/2019040415401320963>

주변국 국제 동향

러시아 및 중국 동향

■ 극동러시아의 제1위 교역대상국, 중국⁵⁾

4월 16일 코트라에서 발표한 '2018 극동러시아 교역동향' 보고서에 따르면 극동러시아지역의 최대 교역국은 중국으로 교역액은 전년대비 26.1% 증가한 98억 달러를 기록하였으며, 한국과의 교역액은 36.8% 증가한 97억 달러로 나타났다.

극동러시아의 국가별 교역 비중은 2018년 전체 교역액 중 중국이 28.4%, 한국이 28.2%, 일본이 19.2%를 차지하였으며, 수입부분은 중국이 53.5%, 한국이 9.0%, 일본이 7.9%로 중국의 의존도가 높은 것으로 나타났으며, 중국으로부터의 수입액은 2017년 대비 크게 증가한 것으로 나타났다.

극동러시아의 주요 국가별 교역 동향

(단위 : 백만 달러)

구 분	2017년			2018년			증감율(%)
	수출액	수입액	교역액	수출액	수입액	교역액	
중국	5,080	2,690	7,770	6,441	3,360	9,801	26.1
한국	6,138	967	7,105	9,158	564	9,722	36.8
일본	4,822	583	5,405	6,121	494	6,615	22.4
벨기에	2,364	13	2,377	2,313	32	2,345	-1.3
대만	392	40	432	851	41	892	106.5

출처 : 극동세관

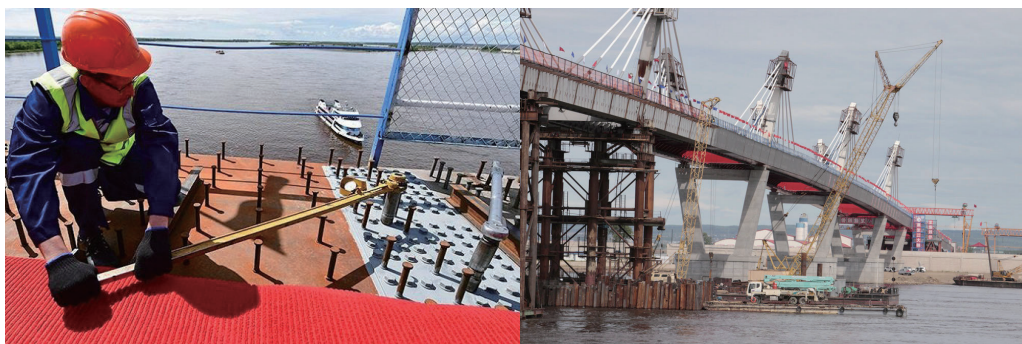
■ 6월 5일(수), 블라디보스톡에서 제9회 한-러 극동포럼 개최⁶⁾

주블라디보스톡 총영사관과 대한무역투자진흥공사 KOTRA가 주관하는 '제9회 한-러 극동포럼'이 블라디보스톡 롯데호텔에서 개최될 예정이다. 이번 포럼에서는 지난 2018년 6월 한러정상회담에서 합의된 9개다리(가스, 에너지, 수산물교역, 항만인프라, 북방향로 개척과 철도 등)건설 프로젝트와 관련하여 두 국가 간 협력방안에 대해 논의될 예정이다.

■ 아무르주와 헤이룽장성 간 교량 건설⁷⁾

2016년 12월에 건설되기 시작한 러시아 아무르주 블라고베센스크시와 중국 헤이룽장성 헤이허시 간에 다리가 일부 연결되었다. 러시아측 다리 길이는 540m+접근도로 13km이며, 중국측 길이는 접근도로를 포함해 5.9km에 달한다.

아무르주 정부에 따르면, 아무르주와 헤이룽장성간의 교량은 매일 화물차 630대, 버스 164대, 일반 승용차 68대, 수용인원 5,500여명을 수용할 수 있다고 밝혔으며, 이 다리는 2019년 말 완공될 예정이다.



러시아 아무르지역과 중국 헤이룽장성 간 다리연결 공사

5) 코트라, <https://news.kotra.or.kr>

6) 노보스피, 05월 21일, <https://novostivl.ru/>

7) 아무르인포, 05월 31일, <http://www.amur.info/>

● 주변국 국제 동향

■ 블라디보스톡-나호트카-보스토치니항 고속도로 건설⁸⁾

연해주 정부는 6월 3일(월) 블라디보스톡-나호트카-보스토치니항을 잇는 고속도로 건설을 시작했다고 언론을 통해 보도했다. 건설 시행사인 '트랜스 스트로이 메카니자치야'의 세레메타 대표는 현재 첫 400미터 구간의 콘크리트 공사를 시작했으며, 올해 안으로 블라디보스톡-아르츨 간의 1.7km 구간을 완공하여 개장할 계획이라고 밝혔다.

■ 6월 4일(화), 블라디보스톡에서 동북아 초국경 경제협력 포럼 개최⁹⁾

북한·중국·러시아 접경지역에서의 금융·관광·물류 등 한국과 러시아의 전략적 경제협력 방안을 모색하기 위해 4일 러시아 블라디보스톡 롯데호텔에서 '동북아 초국경 경제협력 포럼'이 개최되었다.

이날 포럼에 참석한 대통령직속 북방경제협력위원회 민간위원으로 교통물류 분과장이자 한국교통연구원의 선임연구위원인 안병민 박사는 '남·북·중·러 경제협력의 가능성과 전망'을 주제로 한 세션에서 '나진-하산 교통물류 사업의 평가와 전망'에 대해 발표하면서 "철도와 도로, 두개의 교통 인프라의 완성이 북한을 관통하는 남·북·러 경제협력의 결정적 계기가 될 것"이라고 밝혔다.

올렉 키랴노프(Oleg Kiriyanov) 모스크바 국립대학교 아시아·아프리카연구소 연구원은 동북아, 나진-하산 지역의 발전 잠재력에 주목했다. "현재 '라선 경제무역지대'와 '광역 두만강개발계획'을 포함한 다양한 형태의 다자협력이 논의되거나 진행되고 있다"고 하면서 중국이 이 지역에서 철도망과 도로망을 개선하고 해상진출로를 위해 교통 회랑을 적극 개발하고 있으며, 러시아 역시 극동지역 발전을 위한 연방 특별프로그램을 시행하고 북-러 합작회사인 '라손 콘트란스(Rason Contrans)'를 앞세운 '나진-하산' 물류-운송 프로젝트를 진행하고 있다고 밝혔다.

특히 우리 정부가 관심을 갖고 있는 나진-하산 프로젝트는 남북이 동시에 참여하는 국제 다자협력 사업으로 남북관계 개선은 물론 동북아의 안정과 긴장완화를 위한 중요한 요인이라고 짚었다.



동북아 초국경 경제협력 포럼 개최

8) 연해주정부, 06월 03일, <https://www.primorsky.ru/>

9) 통일뉴스, 06월 04일, <http://www.tongilnews.com/>

■ (주)KNP KOREA (<http://www.knpkorea.com/>)

(주)KNP KOREA(케이엔피코리아)는 대한민국이 갖고 있는 전 세계 최고의 에너지 자원인 자연 약초, 곡물, 식물을 원료로 적용하여 대대로 내려온 발효기술을 첨단기법에 접목한 우수한 제품으로 자연과 인간을 힐링하는 것을 기업 이념으로 삼고 있다. 이러한 기업이념을 바탕으로 이미용, 비누 및 식품업체로부터 원료와 제품 개발을 의뢰 받아 개발 업무를 대행해온 R&D 전문회사이며, 20여 년 동안의 경험과 광물질 나노화 관련, 독보적인 기술력을 발판삼아 2014년부터는 직생산 및 수출을 하고 있다.

이 시대 최고의 화두인 제품에 자연을 담는 기술, 사람과 자연을 이롭게 한다는 기업 이념과 철학으로 자연에서 얻을 수 있는 엄선된 순수 천연 원재료를 이용하여 사람의 건강과 삶의 질 향상을 위한 이미용 제품을 생산·판매하는 사람에게 안전한 기업이다.

LAMIAN(라미안)은 (주)KNP KOREA에서 제조·생산·판매되는 “아름다운 민낯의 얼굴”이라는 뜻을 가진 브랜드로 클렌징라인 뿐만 아니라 헤어, 바디, 스킨케어까지 다양한 제품이 출시되어 머리부터 발끝까지 친환경제품으로 풀케어가 가능한 브랜드이다.

특히 핑거시트라는 제품은 식물성 오일과 한약재 등 친환경 원료만으로 만들어진 메이크업을 한 번에 지울 수 있는 클렌징 제품이다. 핑거시트는 하나씩 개별포장 되어 있어 휴대가 간편하고 대용량제품처럼 사용 중 공기나 손으로 인한 변질의 위험을 차단하여 편리성과 안정성을 강조한 제품이다. 이 외에도 홈페이지(<http://www.knpkorea.com/>)에서는 라미안 만의 특별한 제품들을 만나볼 수 있다.

(주)KNP KOREA의 고재철 대표는 “자연이 준 혜택을 다시 돌려준다는 사명감으로 대한민국을 넘어 세계 1등 제품을 생산하기 위한 창의적인 연구 개발을 지속하여 고객 만족을 극대화하고, 기업철학을 실현하는 선망의 기업이 되도록 최선을 다하겠다”는 다짐과 함께 포부를 밝혔다.



CLEANSING FINGER SHEET

핑거시트



- 1 15종류의 식물성 오일**
(올리브오일, 라벤다유, 코코유, 살구씨유)
- 2 100% 친환경원료사용**
토코페롤, 히아루론산,알로에베라,아마씨추출물 함유로 피부보호
- 3 화학계면활성제 미사용**
천연유래계면활성제를 전혀사용하지 않고도 풍부한 거품력을 내는 기술력
- 4 한약재20종**
병풀:피부재생, 어성초:항균, 마치현:피부진정

LAMIAN의 휴대용 클렌징 제품 “핑거시트”

● 항만·물류 관련 용어사전

■ 항만공사(Port Authority : PA)란¹⁰⁾

항만공사란 「항만법」 제3장 제9조에 의하면 항만시설(항만구역 밖에 설치하려는 제2조 제5호 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 장래에 해양수산부장관이 항만시설로 지정·고시할 예정인 시설을 포함한다)의 신설·개축·유지·보수·준설 등에 관한 공사라고 정의되어 있다.

항만공사제도는 정부관리체계의 한계성으로 관 주도 항만관리운영의 경직성과 기업정신의 결여로 급변하는 국제물류환경과 수요자 성향에 신속히 대응하지 못하여 항만효율성이 저하되는 문제의 해결방안으로 항만공사제도의 필요성이 제기되고 있다.

항만공사는 전문인력을 수시로 확보하여 인력 전문화로 항만운영의 효율성을 제고시킬 수 있으며, 환경변화에 탄력적으로 대응하는 정책적 요율 및 각종 감면정책 등 경쟁항만보다 우월한 환적화물 인센티브를 제시함으로써 물동량 유치가 가능해진다.

또한 항만공사의 경우 채권발행 및 차입 등을 통해 항만투자재원확보로 항만개발의 적시성과 유연성을 확보할 수 있으며, 항만 관련 주요 인사결정 시 지자체 및 항만이용자 참여보장으로 지방행정과의 조화 및 정책결정의 민주화를 도모할 수 있다는 기대효과를 갖고 있다.

관리주체별 항만개발·운영 역할분담 현황

분야	관리주체	주요 사업내용	비 고
항만 건설 개발	항만공사	각종 부두시설(화물터미널, 여객터미널) 건설 및 유지	수익성 시설
	지방해양 수산청	방파제, 교통표지시설(등대, 부표), 항로준설	비수익성 시설
항만 관리 운영	항만공사	입출항신고(정박료, 입출항료), 부두시설 관리·임대(임대료), 배후단지 관리·임대(임대료)	영업·수익활동
	지방해양 수산청	관제 및 안전관리, 항마질서, 교통표지시설 관리, 예·도선관리, 선원·선박등록, 항만정보시스템 관리	안전·질서
기타	항만공사	항만홍보, 마케팅(물동량 유치), 항만운영활성화(셔틀 서비스, 인센티브)	판매 촉진
	지방해양 수산청	해양환경개선, 공유수면 매립, 공유수면 점·사용	해역 관리

출처 : 해양수산부

■ 동해 러시아 대게마을



매 장 정 보

- 주 소 : 강원도 동해시 추암길 198(추암동)
 - 전 화 : 1층 대게판매점 033)522-4774
2층 식 당 033)521-4776
 - 영업시간 : AM10:00~PM21:00(연중무휴)
 - 이용방법
 - ① 1층에서 러시아대게를 구입하시면
 - ② 1층에서 대게를 찌서 2층으로 올려드리니
 - ③ 2층 식당에서 맛있게 드시면 됩니다.
 - 대게가격 : 수입가격에 따라 변동
- *택배 가능합니다.**

본 간행물의 파일은 (재)북방물류연구지원센터 홈페이지(www.northernlogis.kr)에서 다운받으실 수 있습니다.

10) 여수광양항만공사 <https://www.ygpa.or.kr/>