



북방물류연구지원센터

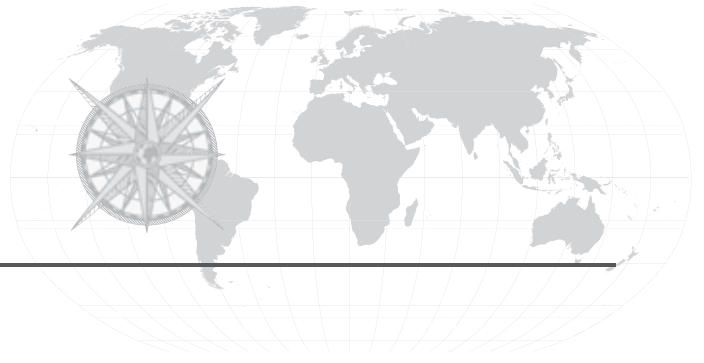
동해·묵호항과 북방물류

Donghae·Mukho Port & Northern Logistics
Semiannual Report



2017. Vol.2

Contents



항만·물류 정책·시장 동향

국내

- ❁ 국내 물류산업의 현주소 7
- ❁ 정부 북극정책 및 북방경제협력 전략 27
- ❁ 동해안권 항만·물류동향 49

국외

- ❁ 연해주지역 물류동향 55

통 계

- ❁ 동해·묵호항 물류동향 63

기 고 문

특별기고

- ❁ 동해러시아대계마을과 지역대표 먹거리 만들기 77
북방물류연구지원센터 센터장 최기준

전문가기고

- ❁ 4차산업 혁명시대를 맞이하여 강원도 항만 및 동해항은 어떻게 대응할 것인가 85
북방물류연구지원센터 물류계획팀장 강달원
- ❁ 영동지역 항만 활성화 방안 기초 연구/ 동해지역을 중심으로 92
강릉원주대학교 국제통상학과 조교수 안우철

센 터 소 식 101

항만·물류 정책·시장 동향

국내 물류산업의 현주소
정부 북극정책 및 북방경제협력 전략
동해안권 항만·물류동향
연해주지역 물류동향



국내 물류산업의 현주소

🚢 한국 물류산업의 현황 통계청¹⁾

가. 기업체수 및 종사자수

- 물류(운수)업 기업체수는 37만 1,891개로 전년(36만 8,190개)에 비해 1.0% 증가하였음
 - 업종별 기업체수는 육상운송업 35만 1,532개, 수상운송업 659개, 항공운송업 35개, 창고·운송 관련 서비스업 1만 9,665개로 나타남
 - 전년대비로는 육상운송업(0.7%), 창고·운송관련 서비스업(6.2%)은 증가, 수상운송업(-0.5%)은 감소하였음
- 물류(운수)업 종사자수는 111만 7천명으로 전년(110만 2천명)에 비해 1.4% 증가하였음
 - 업종별 종사자는 육상운송업 92만 2천명, 수상운송업 2만 8천명, 항공운송업 3만 7천명, 창고·운송관련 서비스업 13만 1천명으로 나타남
 - 전년대비로는 육상운송업(0.2%), 항공운송업(5.3%), 창고·운송관련 서비스업(9.9%)은 증가, 수상운송업(-1.7%)은 감소하였음

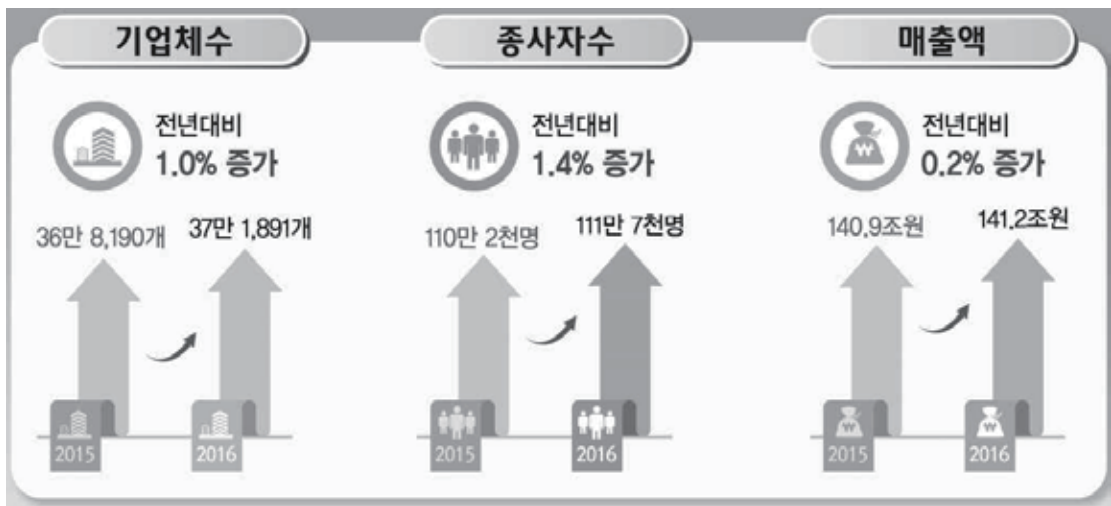
<물류(운수)업 업종별 기업체수 및 종사자수>

(단위: 개, 천명, %)

구분	기업체수				종사자수			
	2015	2016	구성비	증감률	2015	2016	구성비	증감률
운수업	368,190	371,891	100.0	1.0	1,102	1,117	100.0	1.4
육상운송업	348,971	351,532	94.5	0.7	920	922	82.5	0.2
수상운송업	662	659	0.2	-0.5	28	28	2.5	-1.7
항공운송업	32	35	0.0	9.4	35	37	3.3	5.3
창고 및 운송 관련서비스업	18,525	19,665	5.3	6.2	119	131	11.7	9.9

자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과

<국내 물류산업 규모>



1) 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과

❁ 나. 매출액

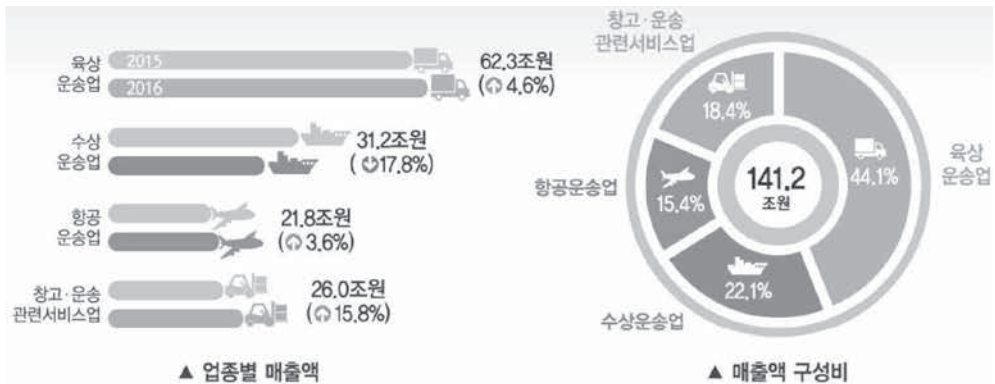
- 물류(운수)업 매출액은 141.2조원으로 전년(140.9조원)에 비해 0.2% 증가하였음
 - 업종별 매출액은 육상운송업 62.3조원, 수상운송업 31.2조원, 항공운송업 21.8조원, 창고·운송관련 서비스업 26.0조원으로 나타남
 - 전년대비로는 육상운송업(4.6%), 항공운송업(3.6%) 및 창고·운송관련서비스업(15.8%)은 증가하였으나, 수상운송업(-17.8%)은 감소하였음

< 물류(운수)업 업종별 매출액 >

(단위: 십억원, %)

구분	2015	2016	구성비	증감률
운수업	140,916	141,191	100.0	0.2
육상운송업	59,563	62,299	44.1	4.6
수상운송업	37,917	31,155	22.1	-17.8
항공운송업	20,997	21,756	15.4	3.6
창고 및 운송 관련서비스업	22,438	25,982	18.4	15.8

자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과



❁ 다. 영업비용

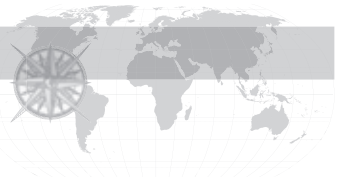
- 물류(운수)업 영업비용은 126.4조원으로 전년(125.9조원)에 비해 0.4% 증가하였음
 - 업종별 영업비용은 육상운송업 55.2조원, 수상운송업 31.4조원, 항공운송업 19.5조원, 창고·운송관련 서비스업 20.3조원으로 나타남
 - 전년대비로는 육상운송업(3.9%), 항공운송업(1.7%) 및 창고·운송관련 서비스업(15.9%)은 증가하였으나, 수상운송업(-13.1%)은 감소하였음

< 물류(운수)업 업종별 영업비용 >

(단위: 십억원, %)

구분	2015	2016	구성비	증감률
운수업	125,919	126,385	100.0	0.4
육상운송업	53,108	55,205	43.7	3.9
수상운송업	36,160	31,433	24.9	-13.1
항공운송업	19,163	19,487	15.4	1.7
창고 및 운송 관련서비스업	17,488	20,261	16.0	15.9

자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과



라. 법인 기업체당 종사자수 및 매출액

- 물류(운수)업 법인 기업체당 종사자수는 40.6명으로 전년(41.8명)에 비해 2.8%(1.2명) 감소하였으며, 매출액은 71.9억원으로 전년(75.8억원)에 비해 5.1%(3.9억원) 감소하였음
 - 업종별 종사자수는 육상운송업 63.5명, 수상운송업 49.3명, 항공운송업 1,054.4명, 창고·운송관련 서비스업 12.3명으로 나타남
 - 업종별 매출액은 육상운송업 57.3억원, 수상운송업 564.4억원, 항공운송업 6,216억원, 창고·운송 관련 서비스업 29.4억원으로 나타남

< 물류(운수)업 법인 기업체당 종사자수 및 매출액 >

(단위: 명, 억원, %)

구 분	기업체당 종사자수			기업체당 매출액		
	2015	2016	증감률	2015	2016	증감률
운수업	41.8	40.6	-2.8	75.8	71.9	-5.1
육상운송업	67.0	63.5	-5.3	58.4	57.3	-1.9
수상운송업	48.4	49.3	2.0	663.2	564.4	-14.9
항공운송업	1,095.6	1,054.4	-3.8	6,561.7	6,216.0	-5.3
창고 및 운송 관련서비스업	11.7	12.3	5.5	26.5	29.4	10.8

주 : 조직형태가 회사법인, 회사이외 법인 기업체를 대상으로 집계
 자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과

- 최근 10년간('06'16) 물류(운수)업 법인 기업체당 종사자는 '06년 50.8명에서 '16년 40.6명으로 19.9%(10.2명) 감소, 매출액은 '06년 61.6억원에서 '16년 71.9억원으로 16.8%(10.3억원) 증가하였음

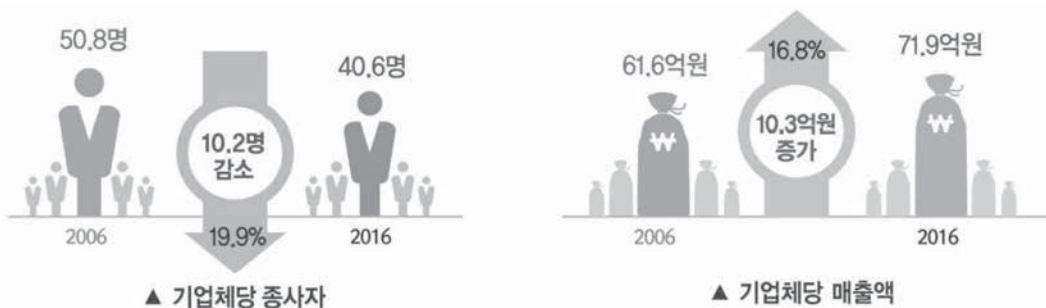
< 최근 10년간 물류(운수)업 법인 기업체당 종사자수, 매출액 변화 >

(단위: 명, 억원)

구분	2006	2011	2016
기업체당 종사자수	50.8	50.6	40.6
기업체당 매출액	61.6	87.3	71.9

주 : 조직형태가 회사법인, 회사이외 법인 기업체를 대상으로 집계
 자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과

< 최근 10년간 물류(운수)업 변화 >



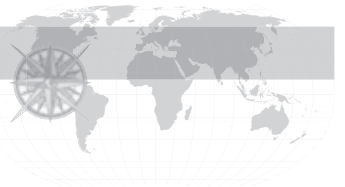
❁ 마. 연도별 물류(운수)업 주요통계

〈 연도별 물류(운수)업 현황 〉

(단위: 개, 명, 십억원, %)

연도	기업체수	증감률	종사자수	증감률	매출액	증감률	영업비용	증감률
1996	182,697	4.0	735,964	2.0	37,288	10.0	32,260	12.8
1997	187,421	2.6	740,731	0.6	43,157	15.7	37,859	17.4
1998	191,521	2.2	727,284	-1.8	47,008	8.9	41,632	10.0
1999	215,145	12.3	774,688	6.5	49,229	4.7	43,053	3.4
2000	243,719	13.3	812,326	4.9	54,121	9.9	47,232	9.7
2001	279,758	14.8	915,306	12.7	59,430	9.8	52,233	10.6
2002	293,562	4.9	949,030	3.7	62,665	5.4	55,703	6.6
2003	313,613	6.8	952,155	0.3	66,263	5.7	58,640	5.3
2004	320,005	2.0	983,474	3.3	80,729	21.8	71,393	21.7
2005	324,401	1.4	991,071	0.8	86,734	7.4	77,502	8.6
2006	332,611	2.5	1,008,436	1.8	90,160	3.9	81,316	4.9
2007	341,789	2.8	1,050,659	4.2	102,438	13.6	91,940	13.1
2008	339,992	-0.5	1,051,700	0.1	127,745	24.7	117,018	27.3
2009	340,527	0.2	1,047,615	-0.4	112,267	-12.1	105,695	-9.7
2010	342,683	0.6	1,065,636	1.7	131,208	16.9	119,440	13.0
2011	346,079	1.0	1,084,531	1.8	136,162	3.8	126,679	6.1
2012	343,697	-0.7	1,077,839	-0.6	141,568	4.0	131,858	4.1
2013	359,587	4.6	1,094,319	1.5	140,268	-0.9	130,211	-1.2
2014	367,585	2.2	1,083,296	-1.0	140,171	-0.1	127,336	-2.2
2015	368,190	0.2	1,101,823	1.7	140,916	0.5	125,919	-1.1
2016	371,891	1.0	1,116,967	1.4	141,191	0.2	126,385	0.4

자료 : 통계청, 2016년 기준 운수업조사 잠정결과

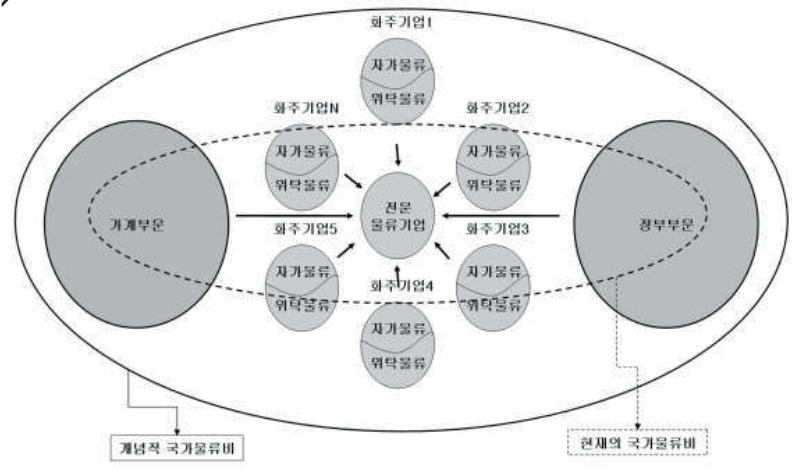


⚓ 우리나라 물류비 추이²⁾

- 국가물류비는 국가경제 내에서 물류활동을 통해 수송비, 재고유지 관리비, 포장비, 하역비, 물류정보관리비 등의 형태로 지출된 총비용을 의미하며, 비용적 측면과 부가가치적 측면을 모두 포함하고 있어 한 국가 경제내에서 물류산업의 잠재적 경제 규모를 측정하는 데 용이하게 활용할 수 있음

< 국가물류비의 개념적 범위 >

자료 : 한국교통연구원, 2014 국가물류비 조사 및 산정



- 국가물류비는 2006년 이후 8년 연속 100조 원 이상이었고, 2014년은 162조 8,321억 원으로 나타났음
- 국가물류비는 2001년 이후 기준으로 연평균 5.5%의 증가율을 보였고 전년 대비 7.1% 증가하였으며, 국제화물 포함 2014년도 국가물류비는 192조 985억 원으로 연평균 5.0% 증가(전년 대비 4.6% 증가)하였음

< 국가물류비의 개념적 범위 >

(단위: 십억 원, %)

구분	물류비		GDP	GDP 대비 비중	
	국내	국제포함		국내	국제포함
2001	80,723	101,657	688,165	11.7%	14.8%
2002	86,616	107,892	761,939	11.4%	14.2%
2003	88,004	110,487	810,915	10.9%	13.6%
2004	88,519	121,279	876,033	10.1%	13.8%
2005	94,641	126,504	919,797	10.3%	13.8%
2006	100,852	135,107	966,055	10.4%	14.0%
2007	106,090	148,391	1,043,258	10.2%	14.2%
2008	121,408	185,687	1,104,492	11.0%	16.8%
2009	116,865	154,689	1,151,708	10.1%	13.4%
2010	132,855	176,559	1,265,308	10.5%	14.0%
2011	151,525	187,540	1,332,681	11.4%	14.1%
2012	149,564	186,090	1,377,457	10.9%	13.5%
2013	152,037	183,645	1,429,445	10.6%	12.8%
2014	162,832	192,098	1,486,079	11.0%	12.9%
연평균 증가율	5.5%	5.0%	6.1%	-	-
전년대비 증감률	7.1%	4.6%	4.0%	-	-

2) 한국교통연구원, 2014 국가물류비 조사 및 산정

- 2014년도 기능별 국가물류비로 수송비가 가장 높은 비용을 처리하고 있으며, 재고유지관리비, 물류정보관리비, 포장비, 하역비 순으로 나타났음
- 2001년도 이후 연평균 증가율을 살펴보면 국가물류비 전체 증가율보다 낮은 것은 재고유지관리비, 물류정보관리비이며, 수송비, 포장비, 하역비는 높게 나타났음

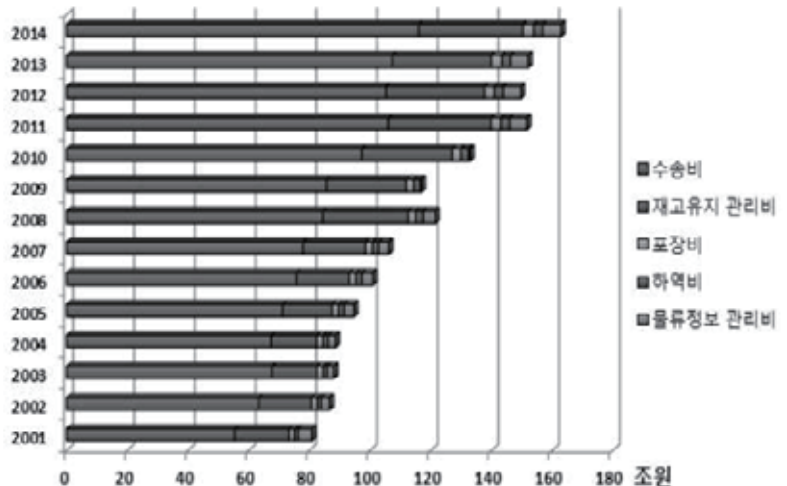
< 기능별 국가물류비 추이(국제화물 수송비 제외) >

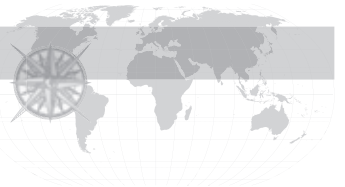
(단위: 십억 원, %)

구분	수송비	재고유지관리비	포장비	하역비	물류정보관리비	물류비 총계
2001	55,300	17,996	1,744	1,140	4,543	80,723
2002	63,250	17,390	1,821	1,348	2,808	86,616
2003	67,585	14,830	2,017	1,257	2,315	88,004
2004	67,321	15,056	2,028	1,686	2,428	88,519
2005	71,118	16,332	2,081	1,809	3,301	94,641
2006	75,644	17,479	2,141	1,974	3,614	100,852
2007	77,794	20,609	2,298	1,991	3,398	106,090
2008	84,353	28,104	2,444	2,519	3,989	121,408
2009	85,463	26,311	2,529	2,169	394	116,865
2010	97,217	29,732	2,888	2,579	439	132,855
2011	105,904	33,898	3,203	2,910	5,611	151,525
2012	105,171	32,407	3,304	2,837	5,846	149,564
2013	107,211	32,633	3,452	2,885	5,856	152,037
2014	115,929	34,323	3,560	2,998	6,022	162,832
연평균 증가율	5.9%	5.1%	5.6%	7.7%	2.2%	5.5%
전년대비 증감률	8.1%	5.2%	3.1%	3.9%	2.8%	7.1%

자료 : 한국교통연구원, 2014 국가물류비 조사 및 산정

< 기능별 국가물류비 추이 >
(국제화물 수송비 제외)





물류 인프라의 확대

가. 국내 도로 및 철도망

- 1995년~2015년까지 일반 국도 와 철도 연장에는 큰 변화는 없었지만 고속도로는 20년간 약 2.3배 연장되었음

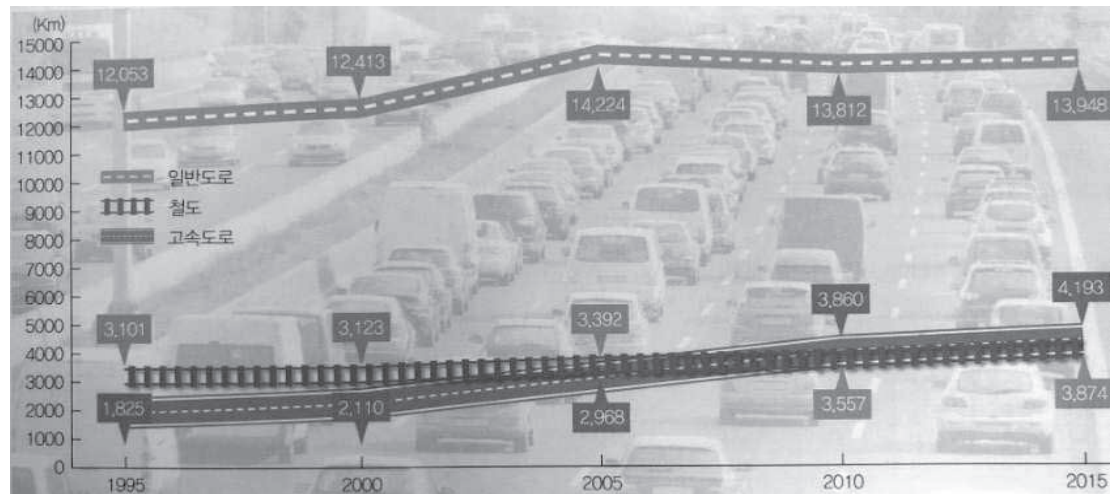
< 도로(고속, 일반) 및 철도 연장 추이 >

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>
(단위 : km)

구분	고속국도	일반국도	철도
1995 년	1,824,500	12,052,761	3,101
1996 년	1,885,610	12,464,068	3,120
1997 년	1,889,121	12,458,868	3,118
1998 년	1,996,319	12,447,391	3,125
1999 년	2,040,470	12,417,966	3,119
2000 년	2,131,200	12,413,491	3,123
2001 년	2,636,630	14,253,657	3,125
2002 년	2,778,070	14,232,285	3,129
2003 년	2,778,060	14,234,612	3,140
2004 년	2,922,950	14,245,892	3,374
2005 년	2,968,105	14,224,159	3,392
2006 년	3,102,644	14,224,543	3,392
2007 년	3,367,797	13,831,795	3,399
2008 년	3,447,060	13,905,129	3,391
2009 년	3,775,678	13,819,681	3,378
2010 년	3,859,497	13,812,365	3,557
2011 년	3,912,810	13,797,460	3,559
2012 년	4,043,587	13,765,916	3,572
2013 년	4,111,490	13,842,718	3,590
2014 년	4,138,760	13,949,660	3,590
2015 년	4,193,300	13,947,945	3,874

< 도로(고속, 일반) 및 철도 연장 추이 >

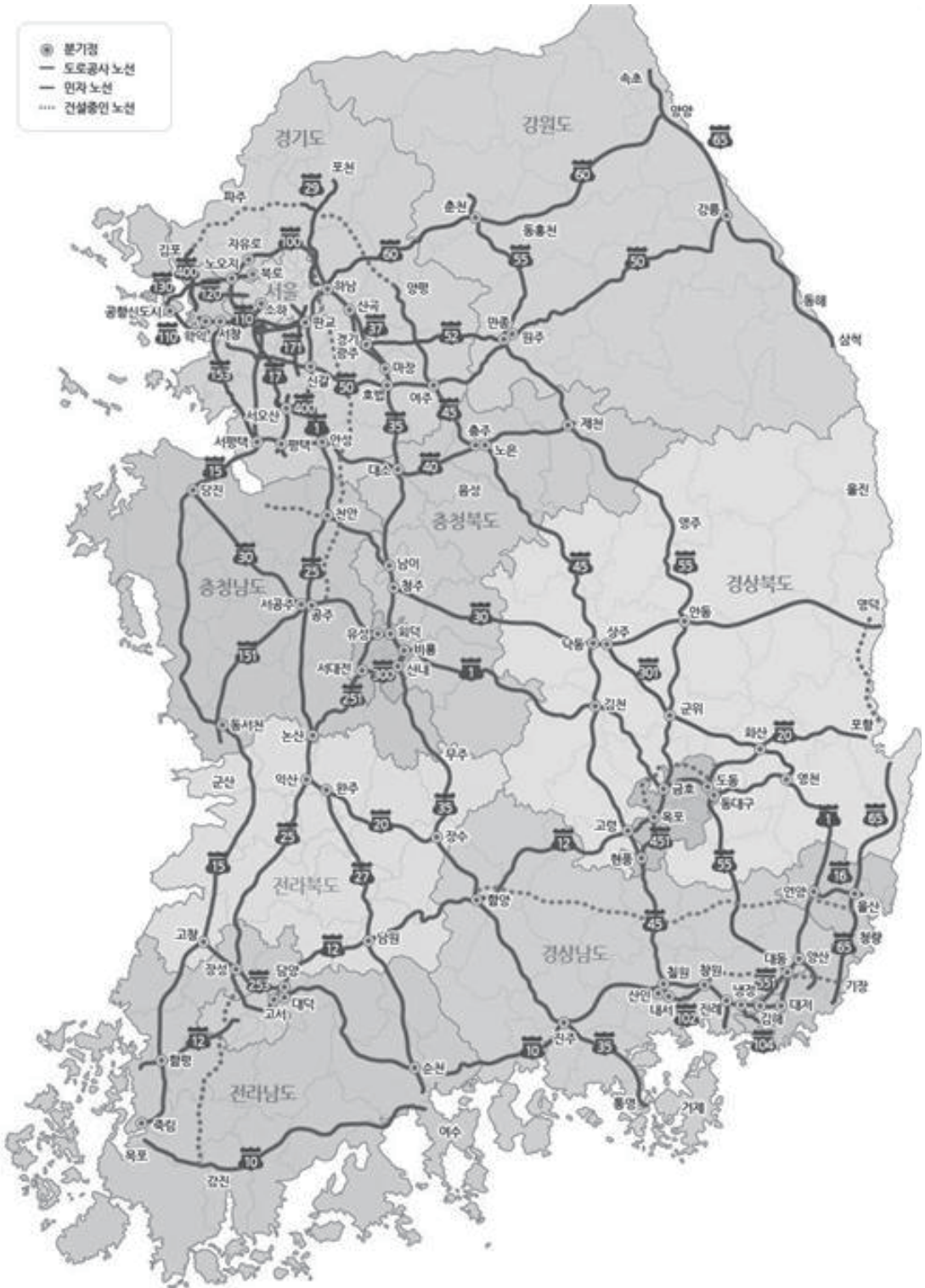
자료: 2017 물류산업 통계

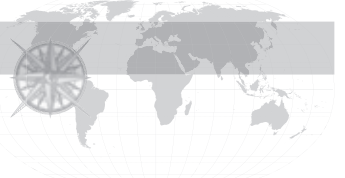


● 전국 고속도로 노선은 다음 그림과 같음

< 전국 고속도로 노선도 >

자료: 한국도로공사





● 전국 철도 노선은 다음 그림과 같음

< 전국 철도 노선도 >



자료: 한국철도공사

❁ 나. 전국 항만 현황

- 2016년 전국 항만 하역능력은 1,140,799 천톤으로 2001년~2016년까지 연평균 6.1% 증가하였음
 - 무역항 하역능력은 1,134,539 천톤으로 2001년~2016년까지 연평균 6.2% 증가하였음
 - 연안항 하역능력은 6,260 천톤으로 2001년~2016년까지 연평균 1.5% 감소하였음

< 전국 항만 하역능력 추이 >

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

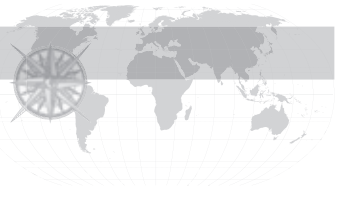
(단위 : 천톤)

구분	무역항	연안항	총계
2001년	461,652	7,883	469,535
2002년	478,049	8,840	486,889
2003년	501,319	8,840	510,159
2004년	514,383	9,104	523,487
2005년	649,926	9,104	659,030
2006년	681,787	9,104	690,891
2007년	730,283	7,173	737,456
2008년	760,959	7,518	768,477
2009년	805,117	7,518	812,635
2010년	921,734	6,790	928,524
2011년	937,110	6,790	943,900
2012년	1,010,400	6,790	1,017,190
2013년	1,018,187	6,790	1,024,977
2014년	1,104,035	5,634	1,109,669
2015년	1,133,734	5,959	1,139,693
2016년	1,134,539	6,260	1,140,799
연평균 증가율	6.2%	-1.5%	6.1%

< 2016년 항만시설 현황 >

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

구분	무역항	연안항	총 계
안벽 (m)	176,644	6,986	183,630
방파제 (m)	61,100	21,600	82,700
잔교 (기)	159	31	190
물양장 (m)	52,831	20,276	73,107
접안능력 (척)	848	104	952
상옥_동수 (동)	34	0	34
상옥_면적 (㎡)	79,044	0	79,044
상옥_수용능력 (톤)	447,923	0	447,923
일반창고 (동)	114	1	115
일반창고_면적 (㎡)	2,868,286.1	941	2,869,227.1
일반창고_수용능력 (톤)	9,849,555.6	0	9,849,555.6
야적장_면적 (㎡)	18,091,135.5	242,089	18,333,224.5
야적장_수용능력 (톤)	65,253,057.2	567,398	65,820,455.2
예선척수 (척)	218	0	218
예선마력 (HP)	1,707,786	0	1,707,786
순찰선척수 (척)	21	1	22
순찰선톤수 (G/T)	604	23	627
기중기선척수 (척)	1	0	1
기중기선톤수 (G/T)	9,794	0	9,794



● 전국 항만 위치는 다음 그림과 같음

< 전국 항만 위치도 >



자료: 해양수산부 보도자료

❁ 다. 전국 공항 현황

- 전국 공항은 총 15개소로, 국제공항은 8개소, 국내공항은 7개소가 있으며, 총 4,933 만㎡의 부지를 확보하고 있음
- 국내 공항 처리능력으로는 여객 15,935 만명, 화물은 690 만톤을 처리할 수 있음

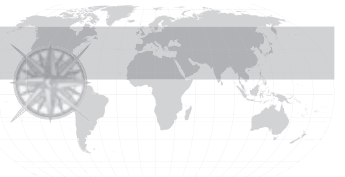
< 국내 공항시설 현황 >

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

구분	시설현황			처리능력				
	부지 (㎡)	여객 터미널 (㎡)	화물 터미널 (㎡)	운항횟수 (년)	동시주기 (대)	여객 (만명)	동시주차 (대)	화물 (만톤)
인천	21,292,000	662,958	258,000	410,000	188	5,400	19,866	450
김포	8,440,923	130,928	126,435	226,000	150	3,575	10,217	154.5
김해	3,697,435	96,393	28,063	152,000	37	1,809	5,260	35.2
제주	3,561,679	95,795	17,574	172,000	36	2,589	2,500	33.0
광주	150,599	10,561	2,765	15,796	5	294	945	5.6
대구	171,308	26,993	844	140,000	9	375	1,110	1.8
청주	1,909,645	22,406	2,257	140,000	18	315	2,807	3.8
무안	2,682,000	29,106	3,112	140,000	25	510	1,883	5.0
양양	2,488,500	26,130	-	43,000	16	317	498	-
울산	919,977	8,886	-	60,000	6	241	500	-
포항	2,479,009	11,707	-	100,000	5	357	509	-
사천	45,299	3,960	133	165,000	2	101	301	0.3
여수	1,330,930	13,328	430	60,000	5	272	554	1.1
군산	142,803	2,852	-	140,000	2	44	341	-
원주	16,429	1,596	-	115,000	1	24	90	-

< 공항 위치도 >





라. 국내 내륙물류기지 현황

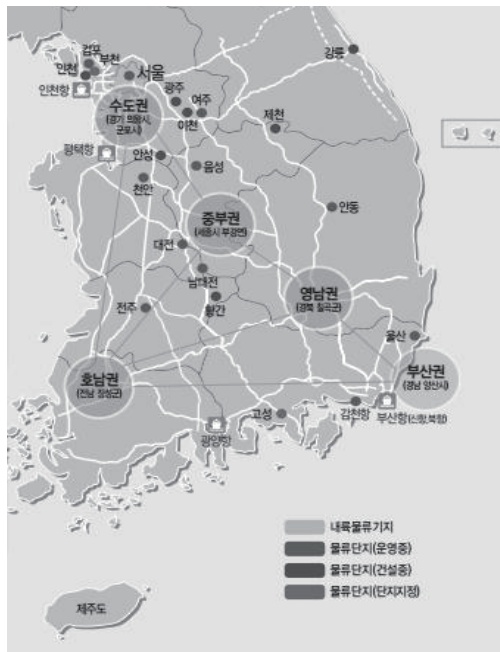
- 국내 내륙물류기지 건설·운영 중인 곳은 총 8개소이며, 복합물류터미널과 내륙컨테이너기지가 같이 조성되는 곳과 따로 조성되는 곳이 있음
 - 복합물류터미널과 내륙컨테이너기지가 같이 조성되는(된) 곳 : 호남권(장성), 충청권(세종), 영남권(칠곡), 수도권북부(파주) 내륙물류기지 등
 - 복합물류터미널과 내륙컨테이너기지가 따로 조성되는(된) 곳 : 수도권(군포)복합물류터미널, 의왕 ICD, 부산권(양산)복합물류터미널, 양산ICD

< 내륙물류기지 추진 현황 >

자료: 국토교통부, 제2차 물류시설개발 종합계획(2013-2017), 2012. 12.

권역	사업명	위치	면적(만㎡)	사업비(억원)	기간	비고
합 계			460	22,697		
수도권	군포 IFT	경기군포	38	2,457	'92~'98	운영중
	의왕 ICD	경기의왕	75	331	'92~'96	
수도권	군포 IFT 확장	경기군포	32	5,499	'03~'12	공사중
수도권	수도권북부	경기파주	39	3,816	'07~'15	사업시행자 지정
충청권	중부 복합물류	세종부강면	48	2,383	'03~'10	운영중
		세종연동면				
호남권	호남 복합물류	전남장성	52	3,323	'98~'12	1단계 운영 2단계 공사중
대경권	영남 복합물류 영남권 ICD	경북칠곡	46	2,984	'04~'10	운영중
동남권	양산 IFT	경남양산	29	2,543	'92~'99	운영중
	양산 ICD		100	2,742	'92~'00	

< 5대 권역 내륙물류기지 >



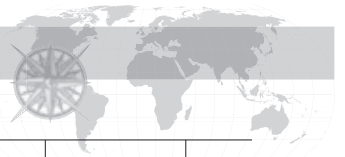
자료 : 국토교통부, 5대 권역 내륙물류기지 브로슈어

- 2016년도 기준 전국에 지정된 물류단지는 운영 중 18개소, 공사 중 9개소로 총 31개소가 지정되어 있음
 - 물류단지 규모는 총 12,098,618㎡(365만 9,831평)이며, 운영 중인 물류단지 규모는 8,467,583㎡(256만 1,443평), 공사중인 물류단지 규모는 3,631,035㎡(109만 8,388평)임

< 물류단지 현황 (2016년 12월) >

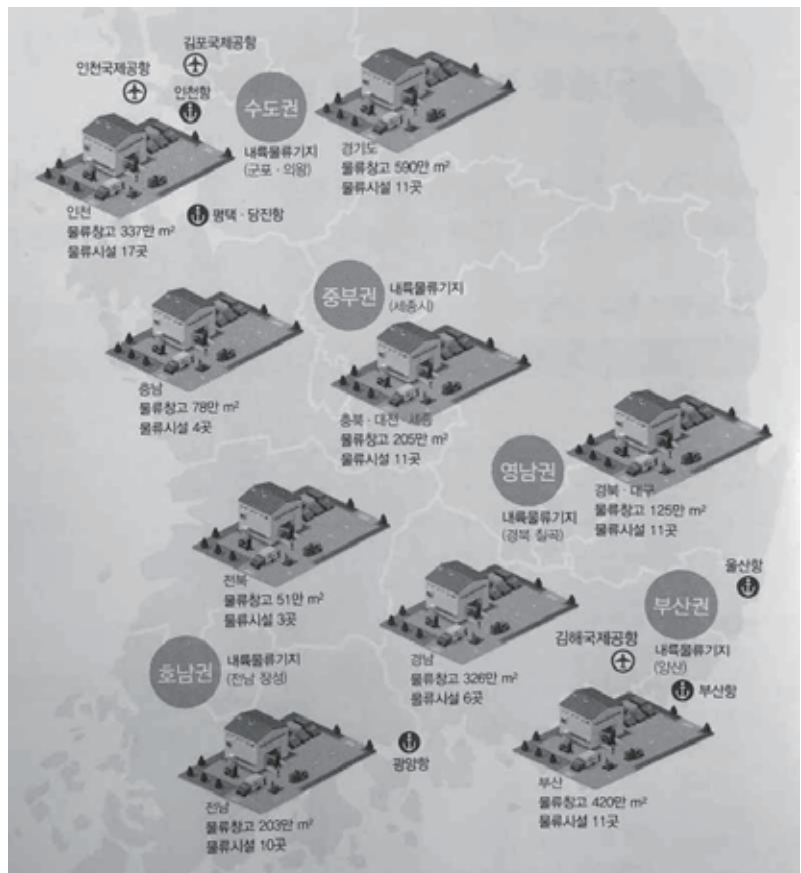
자료: 국토교통부, 2016. 12., 내부자료

구 분	물류단지 명 (시행사)	위 치	규 모 (㎡)	사업비 (억원)	사업기간	비 고
합 계		31 개소	12,098,618	51,764		
○ 운영중 - 공공 13 - 민간 5	부산 감천항 (주)원양어업개발	부산시 서구 암남동 602-29	206,408	3,761	'91 ~ '14	
	대전 대전도시공사	대전시 유성구 대정로67(대정동)	463,887	1,590	'98 ~ '03	
	울산진장 (1단계) LH 공사	울산시 북구 진장동 282-1	453,436	1,177	'00 ~ '07	
	음성 LH 공사	충북 음성군 대소면 오류리 797	283,934	382	'98 ~ '07	
	안동 LH 공사	경북 안동시 풍산읍 노리 789-1	225,411	185	'05 ~ '07	
	전주 장동 LH 공사	전북 전주시 덕진구 장동 유통로 12	189,151	258	'04 ~ '07	
	평택 도일 평택시	평택시 도일유통길 87(도일동)	486,062	852	'03 ~ '08	
	여주 (주)신세계사이먼	경기도 여주시 명품로 360(여주읍)	264,242	478	'99 ~ '10	
	광주 (주)현대 F&G	광주시 도척로 401-61(도척면)	278,016	593	'03 ~ '09	
	서울 동남권 SH 공사	서울시 송파구 송파대로 55(문정동)	560,694	8,412	'04 ~ '15	
	천안 LH 공사	충남 천안시 백석동 1112	451,182	1,720	'00 ~ '11	
	남대전종합 대전도시공사	대전시 동구 대전로 1(구도동)	558,868	1,568	'08 ~ '13	
	김포 고촌 한국수자원공사	경기도 김포시 아라욱로20(고촌면)	894,454	4,432	'10 ~ '13	
	이천 패션 한국패션물류(주)	경기도 이천시 마장면 프리미엄 아울렛로 33-48	796,706	2,459	'09 ~ '13	
	경인아라뱃길 인천 한국수자원공사	인천시 서구 오류동 1544-3	1,145,026	3,292	'10 ~ '14	
	안성 원곡 경기도시공사	경기도 안성시 원곡면 칠곡리 924	682,398	2,107	'09 ~ '14	
	광주 초월 (주)미래로지텍	경기도 광주시 초월읍 신월리 794	264,529	1,383	'09 ~ '14	
	영동 황간 영동군수	충북 영동군 황간면 마산리 산25-25	263,179	235	'09 ~ '15	
소 계		18개소	8,467,583	34,884		
○ 공사중 - 공공 4 - 민간 9	강릉 원익엘앤디(주)	강원도 강릉시 구정면 제비리732-2	173,898	481	'99 ~ '18	
	제천 (주)장평	충북 제천시 봉양읍 장평리 660-4	161,578	261	'03 ~ '12	
	화성 동탄 마르스 PFV(주)	경기도 화성시 동탄면 신리 산192-1	455,116	2,957	'10 ~ '17	



부천 오정 NH 공사	경기도 부천시 오정동 442-12	459,987	2,496	'08 ~ '17	
울산 진장 (2단계) 울산도시공사	울산시 북구 진장동 121-11	206,760	1,071	'11 ~ '17	
무 등 (주) 진흥개발	경남 고성군 거류면 용산리 산 5	273,209	370	'13 ~ '17	
안성미양 (주)농업협동조합	경기도 안성시 미양면 보체리산 39	136,942	1,035	'14 ~ '17	
김해풍유 (주)김해풍유물류	경남 김해시 풍유동 149	323,490	1,870	'14 ~ '18	
울산 삼남 (주)메가마트	울산시 울주군 삼남면 교동리 617	137,227	1,650	'14 ~ '18	
군 산 운양개발(주)	전북 군산시 개사동 924	329,452	838	'14 ~ '18	
광주 직동 세진인베스트먼트	경기도 광주시 직동산 27	575,004	2,681	'16 ~ '18	
광주 오포 오포물류 (주)	경기도 광주시 오포읍 문형리 산 64-18	191,417	800	'16 ~ '18	
남여주 여주시	경기도 여주시 연라동 659-1	206,955	370	'16 ~ '19	
소 계	13개소	3,631,035	16,880		

〈 주요 물류시설 현황 〉



자료: 2017 물류산업 통계

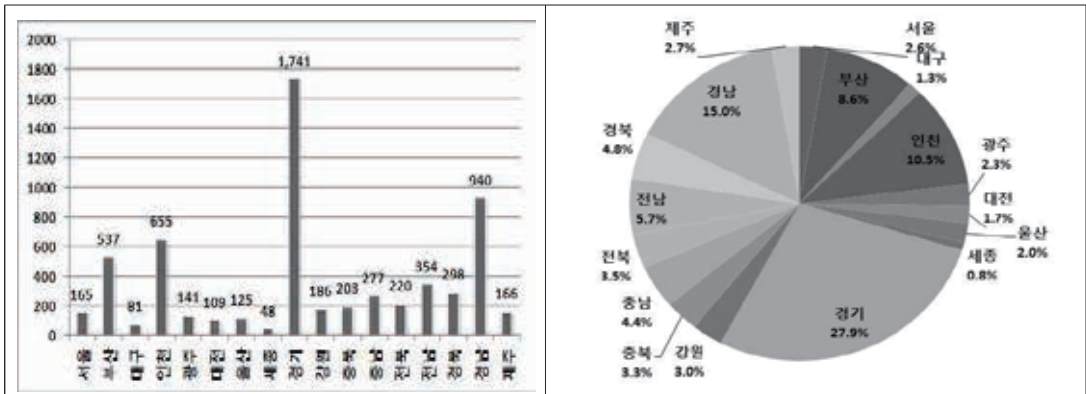
- 2012년 1월부터 2017년까지 등록된 전국 창고 업체 수는 6,246개이며, 경기도, 경상남도, 인천 등의 순으로 분포되어 있음

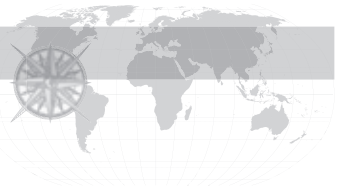
< 전국 창고업 현황 (2016년 12월) >

자료: 국토교통부, 국가물류통합정보센터

구분	합계	물류창고업(창고수)				타법물류창고업(창고수)					
		소계	보관시설		보관장소	소계	관세법 보세창고	유해 화학법 보관 저장업	식품 위생법 냉동 냉장	축산물 위생법 축산물 보관	수산물 품질법 냉동 냉장
			일반 창고	냉동 냉장							
합계	6,246	3,418	2,425	457	536	2,828	1,135	180	425	400	688
서울	165	74	66	7	1	91	60	1	12	18	0
부산	537	116	73	9	34	421	159	19	76	38	129
대구	81	52	39	3	10	29	5	0	9	10	5
인천	655	327	234	19	74	328	263	19	15	17	14
광주	141	102	77	22	3	39	13	0	13	13	0
대전	109	92	56	7	29	17	2	1	3	7	4
울산	125	59	40	5	14	66	29	26	3	3	5
세종	48	43	35	1	7	5	3	0	1	1	0
경기	1,741	1,017	820	66	131	724	288	68	151	158	59
강원	186	84	70	7	7	102	23	0	15	9	55
충북	203	143	89	40	14	60	19	6	15	20	0
충남	277	144	114	12	18	133	46	9	22	23	33
전북	220	116	74	13	29	104	41	4	12	18	29
전남	354	245	149	48	48	109	26	8	16	18	41
경북	298	159	97	20	42	139	36	1	20	23	59
경남	940	572	359	140	73	368	119	18	34	22	175
제주	166	73	33	38	2	93	3	0	8	2	80

< 전국 창고업체 수 >





물류산업 서비스 실적(물동량) 추이

- 2015년 국내화물 수송실적은 1,678,979 천톤이며, 1997년부터 연평균 5.0% 증가하였음
 - 철도 국내화물 수송실적은 37,379 천톤이며, 연평균 2.0% 감소하였음
 - 공로 국내화물 수송실적은 1,512,701 천톤이며, 연평균 6.4% 증가하였음
 - 해운 국내화물 수송실적은 128,611 천톤이며, 연평균 0.7% 감소하였음
 - 항공 국내화물 수송실적은 288 천톤이며, 연평균 1.6% 감소하였음

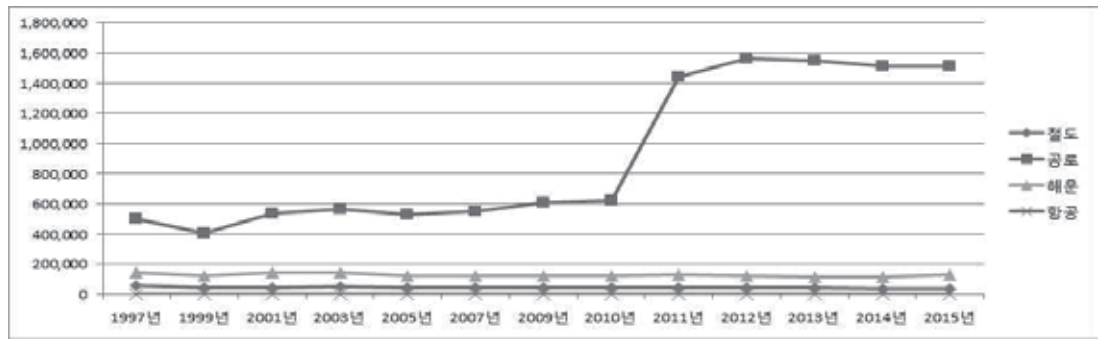
< 국내화물 수송수단별 수송실적 >

(단위: 천톤)

구분	합계	철도	공로	해운	항공
1997년	700,344	53,828	499,083	147,046	387
1998년	567,023	43,345	408,136	115,179	364
1999년	567,344	42,081	401,177	123,693	393
2000년	676,315	45,240	496,174	134,467	434
2001년	721,823	45,122	535,725	140,544	431
2002년	772,444	45,733	584,573	141,706	433
2003년	758,316	47,110	565,456	145,327	423
2004년	679,413	44,512	518,856	115,636	409
2005년	687,451	41,669	526,000	119,410	372
2006년	690,778	43,341	529,278	117,805	355
2007년	715,191	44,531	550,264	120,079	316
2008년	729,826	46,806	555,801	126,964	254
2009년	766,679	38,898	607,480	120,032	269
2010년	783,234	39,217	619,530	124,225	262
2011년	1,605,507	40,012	1,439,658	125,588	281
2012년	1,727,985	40,309	1,563,487	119,057	265
2013년	1,704,342	39,822	1,546,407	117,860	253
2014년	1,668,283	37,379	1,512,701	117,920	283
2015년	1,678,979	37,379	1,512,701	128,611	288
연평균증가율	5.0%	-2.0%	6.4%	-0.7%	-1.6%

주: 화물수송량 추이는 2010년까지 공로는 영업용 화물차 통계이나, 2011년 부터 비영업용 화물차 통계도 포함
 자료: KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

< 국내화물 수송수단별 수송실적 >



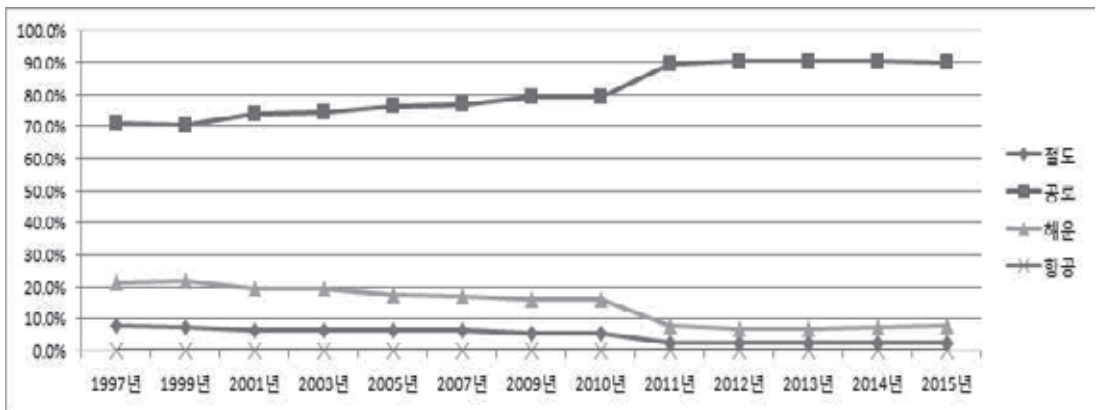
- 2015년 국내화물 수송분담률은 공로 90.1%, 해운 7.7%, 철도 2.2%, 항공 0.0% 순으로 공로 의존도가 매우 높은 것으로 나타남

< 국내화물 수송분담률 추이 >

구분	합계	철도	공로	해운	항공
1997년	100.0%	7.7%	71.3%	21.0%	0.1%
1998년	100.0%	7.6%	72.0%	20.3%	0.1%
1999년	100.0%	7.4%	70.7%	21.8%	0.1%
2000년	100.0%	6.7%	73.4%	19.9%	0.1%
2001년	100.0%	6.3%	74.2%	19.5%	0.1%
2002년	100.0%	5.9%	75.7%	18.3%	0.1%
2003년	100.0%	6.2%	74.6%	19.2%	0.1%
2004년	100.0%	6.6%	76.4%	17.0%	0.1%
2005년	100.0%	6.1%	76.5%	17.4%	0.1%
2006년	100.0%	6.3%	76.6%	17.1%	0.1%
2007년	100.0%	6.2%	76.9%	16.8%	0.0%
2008년	100.0%	6.4%	76.2%	17.4%	0.0%
2009년	100.0%	5.1%	79.2%	15.7%	0.0%
2010년	100.0%	5.0%	79.1%	15.9%	0.0%
2011년	100.0%	2.5%	89.7%	7.8%	0.0%
2012년	100.0%	2.3%	90.5%	6.9%	0.0%
2013년	100.0%	2.3%	90.7%	6.9%	0.0%
2014년	100.0%	2.2%	90.7%	7.1%	0.0%
2015년	100.0%	2.2%	90.1%	7.7%	0.0%

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

< 국내화물 수송분담률 추이 >





- 2015년 국제화물 수송실적은 1,220,300 천톤이며, 1997년부터 연평균 5.2% 증가하였음
 - 해운 국제화물 수송실적은 1,216,782 천톤이며, 연평균 5.2% 증가하였음
 - 항공 국제화물 수송실적은 3,519 천톤이며, 연평균 4.4% 증가하였음

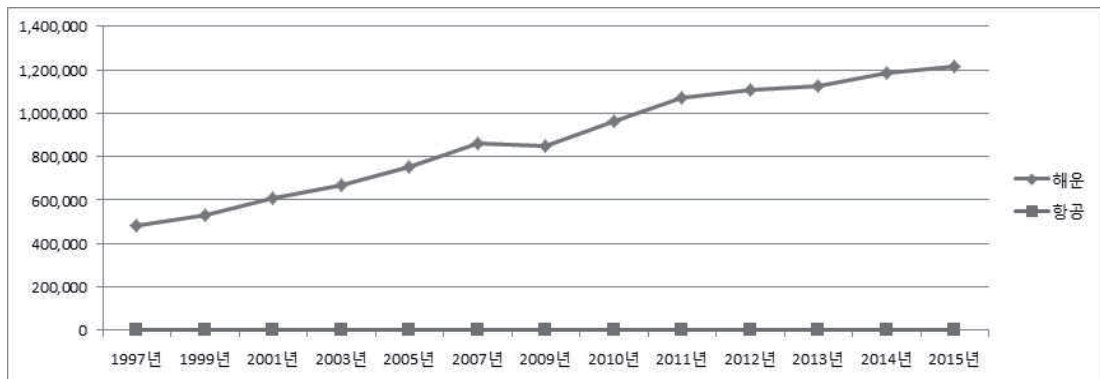
< 국제화물 수송수단별 수송실적 추이 >

(단위: 천톤)

구분	합계	해운	항공
1997년	486,661	485,030	1,631
1998년	476,223	474,752	1,471
1999년	533,903	532,183	1,719
2000년	571,549	569,599	1,949
2001년	612,774	610,910	1,864
2002년	637,622	635,545	2,077
2003년	669,817	667,608	2,209
2004년	735,946	733,377	2,569
2005년	757,553	754,936	2,617
2006년	812,683	809,830	2,854
2007년	865,662	862,523	3,138
2008년	897,691	894,693	2,997
2009년	851,171	848,299	2,872
2010년	969,520	966,193	3,327
2011년	1,072,804	1,069,566	3,238
2012년	1,111,747	1,108,538	3,209
2013년	1,126,451	1,123,205	3,246
2014년	1,188,052	1,184,641	3,411
2015년	1,220,300	1,216,782	3,519
연평균증가율	5.2%	5.2%	4.4%

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

< 국제화물 수송수단별 수송실적 >



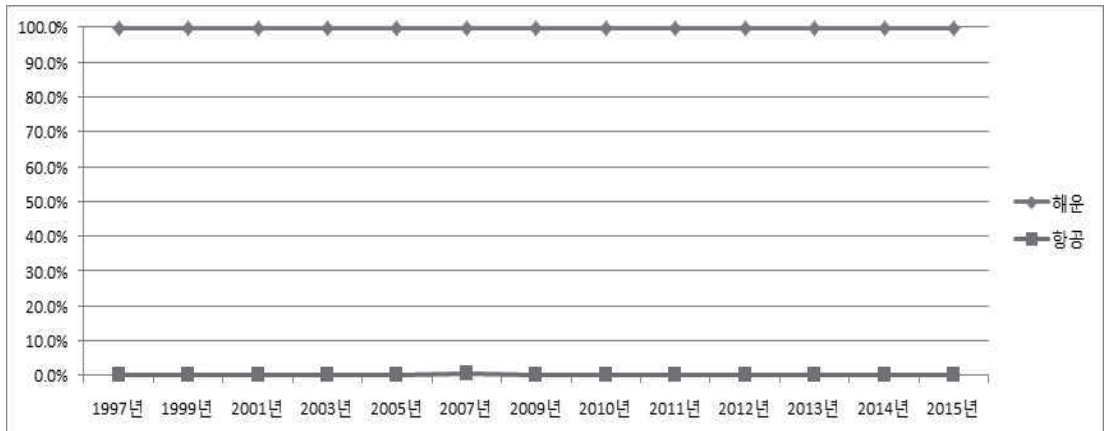
- 1997년부터 2015년까지 국제화물 수송분담률은 해운 99.7%, 항공 0.3% 순으로 해운 의존도가 매우 높은 것으로 나타남

< 국제화물 수송분담률 추이 >

구분	합계	해운	항공
1997년	100.0%	99.7%	0.3%
1998년	100.0%	99.7%	0.3%
1999년	100.0%	99.7%	0.3%
2000년	100.0%	99.7%	0.3%
2001년	100.0%	99.7%	0.3%
2002년	100.0%	99.7%	0.3%
2003년	100.0%	99.7%	0.3%
2004년	100.0%	99.7%	0.3%
2005년	100.0%	99.7%	0.3%
2006년	100.0%	99.6%	0.4%
2007년	100.0%	99.6%	0.4%
2008년	100.0%	99.7%	0.3%
2009년	100.0%	99.7%	0.3%
2010년	100.0%	99.7%	0.3%
2011년	100.0%	99.7%	0.3%
2012년	100.0%	99.7%	0.3%
2013년	100.0%	99.7%	0.3%
2014년	100.0%	99.7%	0.3%
2015년	100.0%	99.7%	0.3%

자료 : KOSIS국가통계포털, <http://kosis.kr>

< 국제화물 수송분담률 추이 >





정부 북극정책 및 북방경제협력 전략



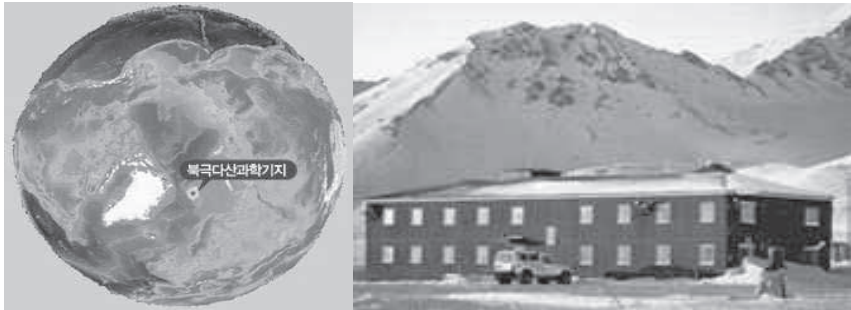
북극정책¹⁾

- 우리나라는 2002년 노르웨이 스팔바드 군도에 다산과학기지를 설립하고, 2013년 북극이사회 영구 옵서버 진출(‘13.5)을 계기로 북극권 공동의 이익증진 및 협력을 위한 정책결정 과정에 참여할 수 있는 자격을 확보하였음

< 북극 다산기지 개요 >

지구 북반구에 위치한 우리 나라는 남극과 아울러 북극의 환경 및 자원 연구를 위하여 한국해양연구소가 2002년 4월 29일 노르웨이령 스팔바드군도의 니알슨에 세운 과학기지로, 북위 78도 55분에 위치한다. 북극기지로서는 세계에서 12번째로 건설되었다.

다산기지의 건물은 프랑스와 공동으로 사용되고 있다. 입구를 들어서면서 볼 때 좌측은 우리 나라, 우측은 프랑스의 공간이다. 기지촌의 모든 시설에 대한 관리와 유지 보수는 Kings Bay사와 계약에 의거, 임대하여 사용되므로 경제적인 기지 운영이 가능하다. 따라서 시설물의 관리를 위한 상주인원은 없으며, 연구원들이 연구 목적상 원하는 기간만 체류하며 현장조사를 수행하고 있다.



자료: 극지연구소 홈페이지

- 북극권 국가와의 협력과 견제양상이 공존할 것으로 예상되므로 국제사회에서 평가받을 수 있는 북극권 정책기조 정립이 필요하여 「북극 종합정책」을 추진계획을 수립
- 세부계획으로 7개 부처·청(미래창조과학부, 외교부, 산업통상자원부, 환경부, 국토교통부, 해양수산부, 기상청)에서 추진하고 있는 사업을 종합하여 수립 13년부터 ~'17년까지의 전략과제를 수립
- 지속가능한 북극의 미래를 여는 극지 선도국가를 비전으로 4대 전략과제별 31개 중점 추진계획은 다음과 같음

가. 국제협력 강화

- 북극이사회 관련 활동 확대
 - 이사회 산하 워킹그룹(6개)에 참여할 전문가 참여계획 수립(‘14 상) 및 워킹그룹 공동연구 프로그램 수행을 위한 과제 발굴(‘14~)
 - 이사회에서 채택된 「유류오염예방협정(‘13)*」, 「수색구조협정(‘11)**」의 후속사업 참여 등 이사회 결정사항에 대한 참여계획 00마련(‘14)

* 북극이사회 회원국간 북극해 유류오염사고 예방 및 대응을 위한 협약

** 북극권을 통과하는 항공, 선박 및 탑승자에 대한 수색구조에 관한 협약

1) 관계부처 합동(2013), 북극정책기본계획

● 북극 관련 국제기구 활동 강화

- 한국지 비즈니스포럼*, 북극 씨클**, Arctic Frontiers 컨퍼런스*** 등 북극 아젠다 협의체에 참여

* 북극이사회 산하에 비즈니스를 주제로 하는 협의체('14년 설립예정)

** '13년 아이슬란드에서 창설한 각국의 산·학·연·NGO·정부 관계자간 협의체

*** 노르웨이 AK vaplán-niva 가 주최하며 '07년부터 매년 개최(과학 정책분야)

- 국제북극과학위원회(IASC) 미래연구분야 선정회의(ICARP-III) 시 아라온호 등 우리나라 인프라를 활용한 공동연구사업 제안('14~)

● 민간부문 협력 활성화

- 북극권 원주민을 대상으로 기후변화 모니터링 프로그램 발굴 및 해양수산연수원 교육훈련 프로그램 신설 계획 등 수립('14~)

* 북극이사회 및 회원국은 원주민을 북극 정책 결정에 주요 이해관계자로 인식

- 북극대학교(University of Arctic)* 가입('15) 및 미국, 덴마크 및 노르웨이의 북극 과학기지내 한국 현지연구실 개설('14)

* '01년 북극이사회가 설립한 북극권 네트워크 대학교(130개 교육 연구기관 참여)

❁ 나. 과학조사 및 연구 활동 강화

● 기지 등 인프라 활용 연구·활동 확대

- 스발바르(노르웨이)-그린란드(덴마크) 국제공동연구 참여('16) 및 아라온호를 이용한 북극해 가스 하이드레이트 탐사('15~)

- 환북극 동토층 지역 관측거점(5개소) 운영 및 환북극 동토층 환경변화 관측시스템 원천기술 개발(1 단계: '11~'16)

● 연구·활동 기반 확충

- 제2 쇄빙연구선 건조타당성 검토('14~) 및 한국-노르웨이간 극지연구 국제협력센터 개설 추진('14 상)

* 중국과 독일은 제2 쇄빙연구선 건조를 추진 중이며, 일본은 '09년 시라세(Shirase)를 건조하여 해상자위대가 운영하며 극지활동 지원

<제2 쇄빙선 진행상황>

김영춘 장관 "제2 쇄빙선 건조 차질없이 추진하겠다"(종합)

.....중략.....

제2 쇄빙연구선 건조 사업은 1만2천t급 규모로 2015년 예비타당성 조사 대상사업으로 선정됐다. 건조되면 7천500t급인 아라온호의 2배 규모이므로 두꺼운 빙하를 돌파하는 쇄빙 능력이 크게 향상될 전망이다. 그러나 이 사업은 관련 부처들이 예산 등을 이유로 난색을 보이면서 예비타당성심사를 통과하지 못해 건조 계획이 지연되고 있다.

.....중략.....

2017. 10. 26 연합뉴스

- 북극권 연구정보 공유 및 융합연구 촉진을 위하여 산·학·연·관 한국 북극연구 컨소시엄 구성('14)

● 기후변화 연구 강화

- 미국 및 영국과 기후변화 공동탐사 MOU 체결 추진('14) 및 북극해 해양 해빙 자료동화 기술개발('16~'17)

* 해빙자료동화 : 극지의 모니터링 장비를 통해 수집된 해빙 관측자료를 모델링/예측에 활용할 수 있는 형태로 가공하는 기술

- 극지역 기후변화에 따른 한반도 이상기후 예측능력 연구('13~'18)



● 북극 및 북극해 공간정보 구축

- 북극권 수치지형도 및 영상지도 등 제작을 위하여 북극권 공간정보 구축 기본계획 수립 및 북극권 전역 공간정보 구축('14~'18)
- 해도수량 파악을 위한 북극해 연안국 해도현황 파악('14) 및 해도복제를 위하여 북극 수로위원회 회원국과 MOU 체결('15~)

* 북극해 북동항로 해역 해도 현황 - 러시아 : 북동항로 전구간(북유럽~베링해협) 20~30종 / 영국 : 서유럽 15종, 북동항로 서부(북유럽~동경 90도) 5종 등

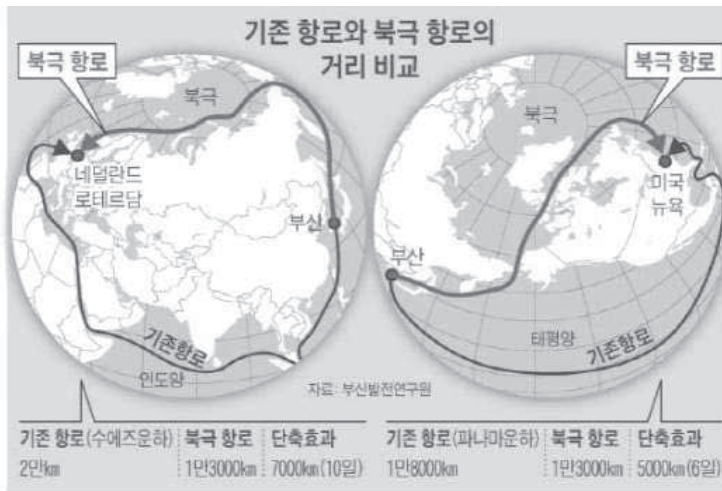
❁ 다. 북극 비즈니스 발굴·추진

● 북극항로 개척 등 해운·항만 협력

- 북극항로 시범운항('13.9) 후 북극해 통과화물 선박 국내 유치를 위한 항만시설 사용료 감면 및 볼룸 인센티브 시행('14)
- 한·러 항만개발협력 MOU 체결 추진('13 하) 및 북극항로 통과화물 증가에 대비 국내 연계항만 재정비 계획 수립('15)

< 기존항로와 북극 항로의 거리 비교 >

자료: 조선일보



● 자원개발 협력 및 조선·해양플랜트 기술개발

- '북극해 탄화수소 연구 프로그램'에 참여하여 지질조사 공동연구('13 하) 및 덴마크와 공동으로 그린란드 광산 희유금속 조사(~'15)
- * 캄브리지 대학이 주관하는 바렌츠해 대륙붕 지역 조사사업('13 '15)
- 극지 운항선박의 건조 항행기술 개발(Polar Code 관련) 및 심해자원생산용 해양플랜트 통합엔지니어링 및 핵심기자재 개발(~'17)

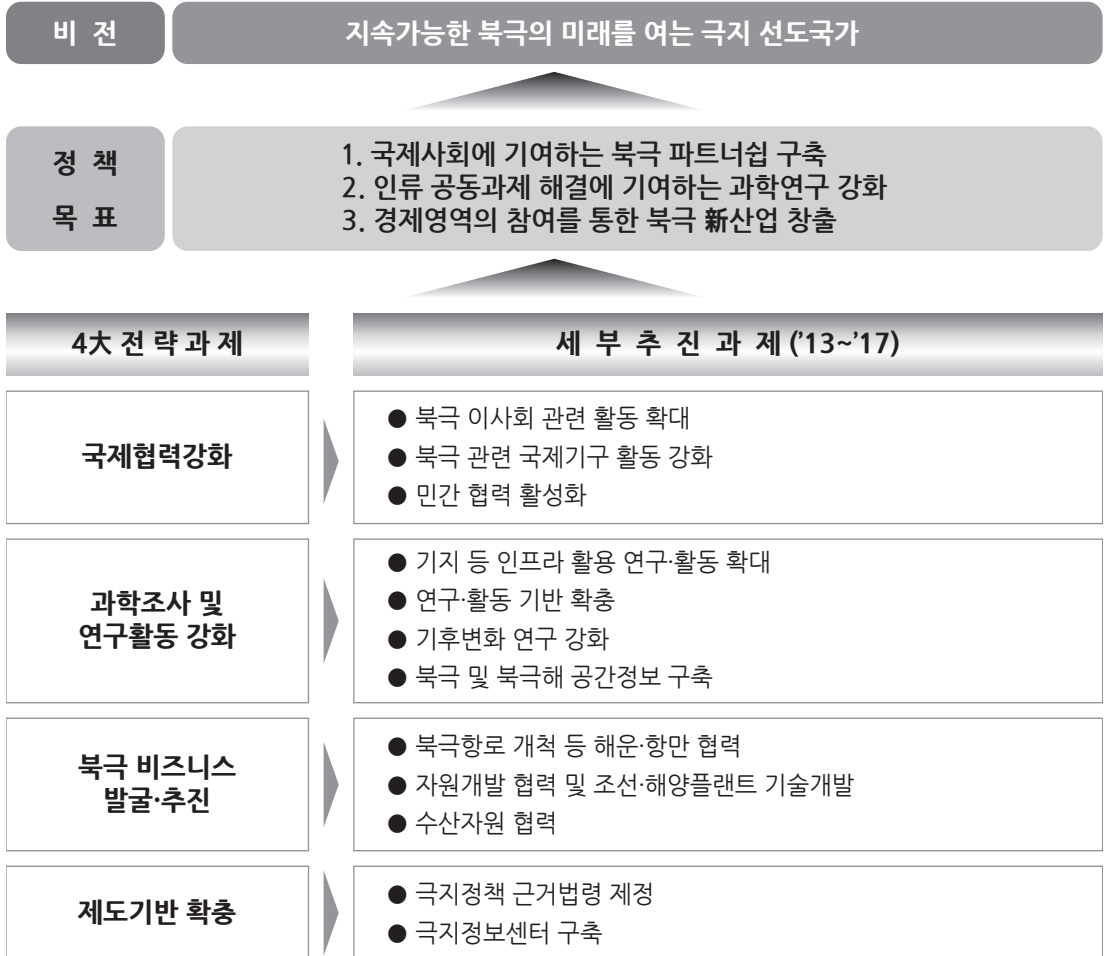
● 수산자원 협력

- 북동대서양어업위원회(NEAFC) 등 미가입 수산기구 가입검토('14)
- 산 학 연 공동 북극해 수산자원조사 기본계획 수립('14~)
- 북극해 수산강국인 아이슬란드 등과 수산분야 협력 추진('14~)

라. 제도기반 확충

- 극지정책 근거법령이 될 극지활동진흥법안 의 제정 추진('13) 및 하위법령 마련('14~)
 - 황우여 의원 대표발의('12.11), 농림축산식품해양수산위 법안심사 소위 상정('13.11)
- 북극이사회 회원국 옵서버 국가 및 분야별 산업정보 동향을 취합 분석 제공을 목적으로 하는 '극지정보시스템'(가칭) 구축('14)

< 제1차 북극정책의 비전 및 정책 목표 >



- 「제1차 북극정책기본계획(2013~2017)」이 2017년도에 종료됨에 따라「제2차 북극정책기본계획(2018~2022)」수립을 위한 용역을 발주하였음
- 국내외 북극정책과 연구 환경변화, 제1차 기본계획 시행을 통해 얻어진 성과 및 시사점 등을 반영하여 2018년부터 향후 5년간의 북극정책 추진방향 설정을 위한 연구용역 추진 중에 있음
 - 제1차 기본계획 시행상의 미흡한 점을 보완하고 성과를 확대 발전시키는 한편, 최근의 북극권에서의 변화된 환경을 반영
 - 북극권 국가와 주요 옵서버 국가의 동향을 면밀히 분석하고, 우리나라의 정책협력 및 연구역량 진단 등을 통해 북극 정책의 비전, 향후 5년간 목표, 추진전략, 추진과제 등 제시



- 부산에서 열린 제2회 북극협력주간(2017년 13~15일)에서 제2차 북극정책기본계획(안)의 비전을 제시하였음
- 제2차 북극정책기본계획(안)은 북극의 미래와 기회를 함께하는 역량확보를 비전으로 다음과 같은 정책목표를 수립하였음

< 제2차 북극정책기본계획(안) >

비 전	북극의 미래와 기회를 함께하는 역량확보
<p>정책목표</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 기후변화 등 도전과제 해결을 위한 지식기반 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 북극에 대한 종합적인 지식의 생산, 획득, 관리, 전달, 활용을 위한 체계를 구축하여 국내외 북극활동 지원 - 지난 5년간의 북극활동 경험을 활용하여, 북극에 대한 이해와 정책 추진을 위한 과학적 지식기반 강화 및 국내역량 강화 도모 ● 북극권과 상생하는 비즈니스 토대 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 북극권의 경제활동 기회를 활용할 수 있도록 분야별 산업정책 강화 및 신산업 참여 방안 모색 - 북극권 비즈니스 기회를 국가 경제발전에 활용할 수 있도록 범부처 차원의 체계적 대응방안 마련 ● 책임있는 북극활동을 위한 협력확대 및 제도기반 마련 <ul style="list-style-type: none"> - 지속적인 북극이사회 활동 및 국내 북극정책 추진을 위한 법·제도적 기반 구축 - 국내 북극정책추진의 법·제도 기반을 바탕으로, 체계적인 북극 과학, 산업, 국제협력력을 추진

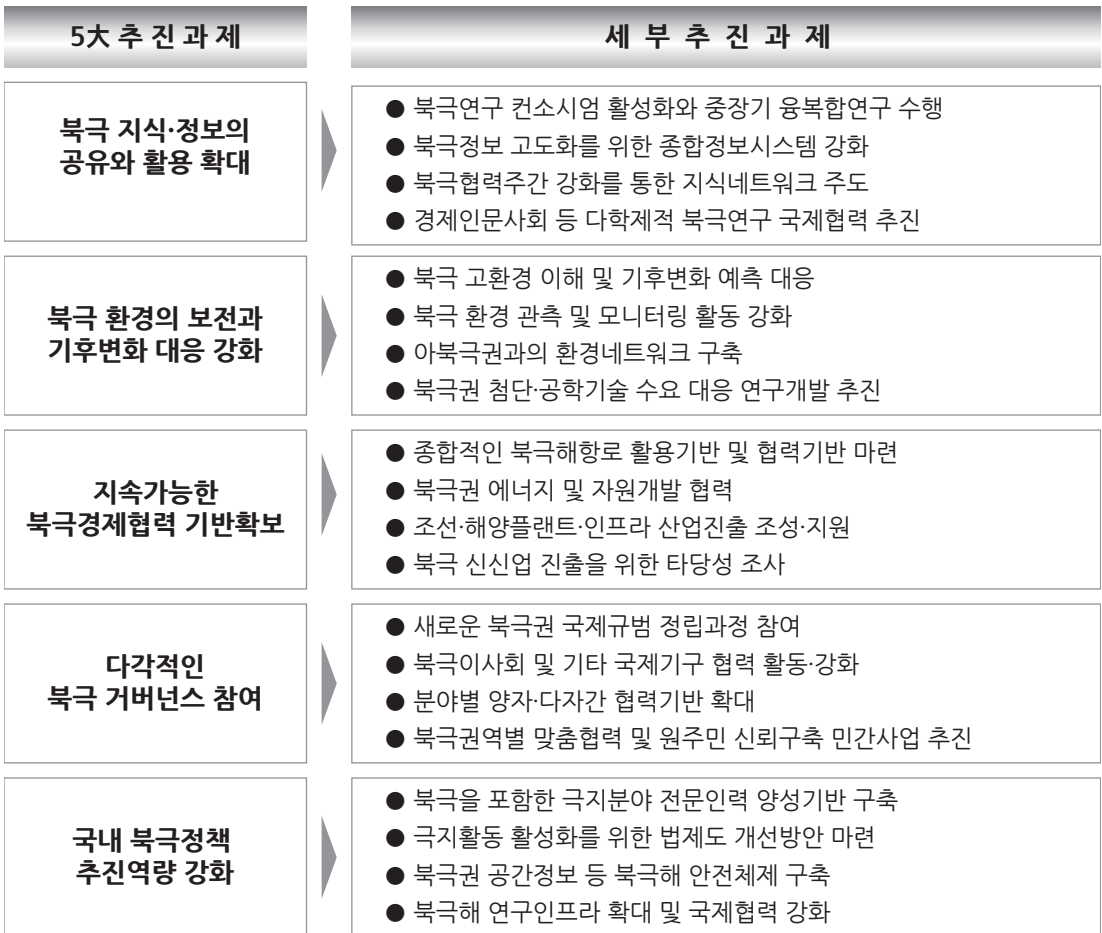
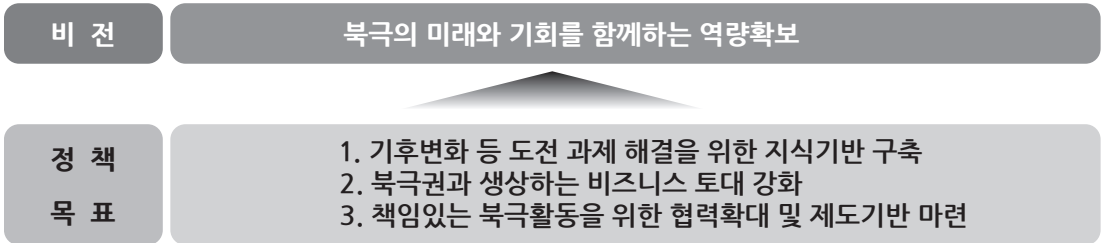
- 북극정책의 5대 추진과제는 북극 지식·정보의 공유와 활용 확대, 북극환경의 보전과 기후변화 대응 강화, 지속가능한 북극경제협력 기반확보, 다각적인 북극거버넌스 참여, 국내 북극정책 추진역량 강화로 설정하였음

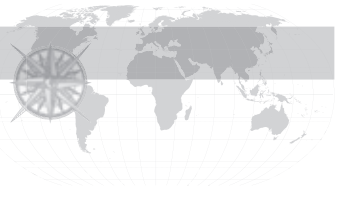
< 북극정책 5대 추진과제(안) >

추진과제	세부내용
<p>북극 지식·정보의 공유와 활용 확대</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 북극연구 컨소시엄 활성화와 중장기 융복합연구 수행 ● 북극정보 고도화를 위한 종합정보시스템 강화 ● 북극협력주간 강화를 통한 지식네트워크 주도 ● 경제인문사회 등 다학제적 북극연구 국제협력 추진
<p>북극환경의 보전과 기후변화 대응 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 북극 고환경 이해 및 기후변화 예측 대응 ● 북극 환경 관측 및 모니터링 활동 강화 ● 아북극권과의 환경네트워크 구축 ● 북극권 첨단·공학기술 수요 대응 연구개발 추진
<p>지속가능한 북극경제협력 기반확보</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 종합적인 북극해항로 활용기반 및 협력기반 마련 ● 북극권 에너지 및 자원개발 협력 ● 조선·해양플랜트·인프라 산업진출 조성·지원 ● 북극 신산업 진출을 위한 타당성 조사

<p>다각적인 북극거버넌스 참여</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 새로운 북극권 국제규범 정립과정 참여 ● 북극이사회 및 기타 국제기구 협력 활동·강화 ● 분야별 양자·다자간 협력기반 확대 ● 북극권역별 맞춤형협력 및 원주민 신뢰구축 민간사업 추진
<p>국내 북극정책 추진역량 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 북극을 포함한 극지방 전문인력 양성기반 구축 ● 극지활동 활성화를 위한 법제도 개선방안 마련 ● 북극권 공간정보 등 북극해 안전체제 구축 ● 북극해 연구인프라 확대 및 국제협력 강화

< 제2차 북극정책기본계획(안) 비전 및 정책 목표 >





북방경제협력위원회²⁾

- 풍부한 자원과 인구 등 잠재력이 크고 상호보완적인 사업구조를 가지고 있는 유라시아 지역이 한반도의 새로운 성장공간으로 대두되고 있어 문재인 정부 지시 하에 북방경제를 주관하기 위한 대통령 직속 기구인 북방경제협력위원회를 설립하였음
 - 북방경제협력 대상 지역은 러시아, 중앙아 5개국(카자흐스탄, 우즈베크 등) 벨라루스, 우크라이나 등 전체 CIS국가들과 몽골, 중국 동북 3성 등을 포함
 - 유라시아 경제연합(EAEU) 출범, 러시아 신동방정책, 중국 일대일로 등 역내 경제통합과 개방 움직임이 가속화되고 있는 상황에서 유라시아와 연계를 강화하여 미래 성장동력을 창출하고, 한반도 평화정착 기반을 구축할 수 있도록 북방경제협력을 적극 추진할 필요가 있음
- 북방경제협력위원회는 유라시아 등 북방지역과 경제분야를 중심으로 경제·사회·문화 분야 등에 대한 협력을 강화하기 위하여, 대내적으로 정부 내 관련 업무를 총괄하고, 대외적으로 정부 간 긴밀한 협력 채널을 구축할 수 있도록 설립된 북방경제협력 전담기구임

< 북방경제협력위원회 추진 경과 >

구분	내용
2017. 06. 26	대통령 지시 “ 북방경제를 주관하기 위한 위원회 설립”
2017. 08. 25	<p>북방경제협력위원회의 설치 및 운영에 관한 규정(대통령령) 제정</p> <p>제정이유 동북아시아를 포함한 유라시아지역의 교통·물류·에너지 등 인프라를 연계하여 우리 경제의 미래 성장 동력을 창출하고 남·북한 통일의 기반을 구축하기 위하여 북방경제협력위원회를 설치하고, 그 구성 및 운영에 필요한 사항을 정하려는 것임.</p> <p>제2조(설치 및 기능) ① 유라시아지역 국가와의 교통·물류 및 에너지 등 분야에서의 연계성 강화를 통하여 우리 경제의 미래 성장 동력을 창출하고 남·북한 통일의 기반을 구축하기 위한 경제협력(이하 "북방경제협력"이라 한다)에 필요한 주요 정책(이하 "북방경제협력정책"이라 한다)에 관한 사항을 효율적으로 심의·조정하기 위하여 대통령 소속으로 북방경제협력위원회를 둔다</p> <p>② 제1항에 따른 북방경제협력위원회(이하 "위원회"라 한다)는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 북방경제협력의 전략목표와 비전을 실질적으로 구현할 수 있는 북방경제협력정책의 기본방향 설정 및 중장기 기본계획 수립에 관한 사항 2. 북방경제협력정책 추진을 위한 유라시아지역 국가와의 협력관계 조성에 관한 사항 3. 북방경제협력 추진을 위한 제도적 협력 기반 구축에 관한 사항 4. 북방경제협력정책에 관한 단계별 추진사업의 발굴·조정 및 평가 5. 북방경제협력정책에 관한 각 부처별 실행계획과 주요사업의 조율 및 추진성과 점검에 관한 사항 6. 북방경제협력정책에 관한 정부기관·공공기관·민간단체·연구기관 간 협력 및 지원 등에 관한 사항 7. 북방경제협력정책 추진에 필요한 자원 조달 및 인력 확보 방안에 관한 사항 8. 그 밖에 위원회의 위원장이 필요하다고 인정하여 위원회의 회의에 부치는 사항 <p>자료: 북방경제협력위원회의 설치 및 운영에 관한 규정</p>
2017. 08. 28	북방경제협력위원회 위원장 임명
2017. 12. 07	북방경제협력위원회 1차 회의 및 현판식

2) 북방경제협력위원회(2017), 제1차 회의 개최 회의자료 및 보도자료

- 북방경제협력 위원회는 다음과 역할을 수행함
 - Blue Designer : 유라시아의 공동번영과 미래 성장의 비전을 제시하는 청사진 설계자
 - Control Tower : 대통령 직속 위원회로서 북방경제협력정책의 기본 방향 및 중장기 기본계획을 수립하는 컨트롤 타워
 - Dynamic Facilitator : 청사진을 토대로 다양한 사업을 발굴하고 구체적인 프로젝트로 이어질 수 있도록 지원하는 역동적인 촉매자
 - Policy Coordinator : 각 부처의 주요 북방협력사업의 추진상황 및 성과를 점검하고 조율하는 정책 조정자

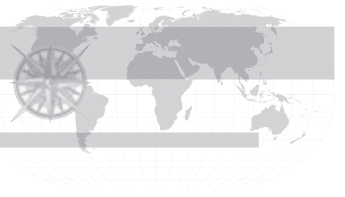
< 북방경제협력 위원회의 역할 >

 <p>Blueprint Designer 유라시아의 공동번영과 미래 성장의 비전을 제시하는 청사진 설계자</p>	 <p>Control Tower 대통령 직속 위원회로서 북방경제협력정책의 기본 방향 및 중장기 기본계획을 수립하는 컨트롤 타워</p>
 <p>Dynamic Facilitator 청사진을 토대로 다양한 사업을 발굴하고 구체적인 프로젝트로 이어질 수 있도록 지원하는 역동적인 촉매자</p>	 <p>Policy Coordinator 각 부처의 주요 북방협력사업의 추진상황 및 성과를 점검하고 조율하는 정책 조정자</p>

- 위원회 구성은 북방경제협력 관련 경제·산업·남북관계·국제정치 등 분야의 풍부한 학식과 경험을 보유한 민간 전문가들이 대거 참여하였음

< 위원회 구성 및 운영방안 >

위원회 구성	운영방안												
<p>총 30인 이내 위원장, 정부위원(당연직) 5인, 민간위원 24인 등</p> <div style="text-align: center;"> <p>위원장</p> <p>자문단</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">기업 협의회</td> <td style="width: 33%;">당연직 (5인)</td> <td style="width: 33%;">민간위원 (24인 내)</td> <td style="width: 33%;">전문위원회</td> </tr> <tr> <td>연구기관 협의회</td> <td>· 기재/외교/통일/산업부 장관/청와대 경제보좌관 (간사)</td> <td>· 학계, 연구소, 공공기관, 기업, 법조계 등 관련 전문가</td> <td>전 교 예 국 략 통 너 산 경 울 지 업 제 류 관 계</td> </tr> <tr> <td>지자체 협의회</td> <td></td> <td></td> <td>특별위원회</td> </tr> </table> <p>지원단 (단장: 청와대 통상비서관)</p> </div>	기업 협의회	당연직 (5인)	민간위원 (24인 내)	전문위원회	연구기관 협의회	· 기재/외교/통일/산업부 장관/청와대 경제보좌관 (간사)	· 학계, 연구소, 공공기관, 기업, 법조계 등 관련 전문가	전 교 예 국 략 통 너 산 경 울 지 업 제 류 관 계	지자체 협의회			특별위원회	<p>의결안건 '북방경제협력위원회 운영세칙'</p> <p style="text-align: center;">주요 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 본 위원회는 분기별 1회 개최 원칙 (필요시, 위원장이 개최 요구 가능) ▶ 분야별 전문위원회, 특별위원회 및 자문단 설치 <ul style="list-style-type: none"> · 전문위원회 : 전략/경제, 에너지, 교통/물류, 산업, 국제관계 등 · 특별위원회 : 특정한 논의 필요시 구성 · 자 문 단 : 위원회 업무 전반에 대한 자문 수행 (특별고문 위촉 가능) ▶ 북방경제협력위원회 지원단 <ul style="list-style-type: none"> · 협력총괄팀, 경제협력팀, 외교협력팀 설치운영
기업 협의회	당연직 (5인)	민간위원 (24인 내)	전문위원회										
연구기관 협의회	· 기재/외교/통일/산업부 장관/청와대 경제보좌관 (간사)	· 학계, 연구소, 공공기관, 기업, 법조계 등 관련 전문가	전 교 예 국 략 통 너 산 경 울 지 업 제 류 관 계										
지자체 협의회			특별위원회										



< 북방경제협력위원회 구성 >

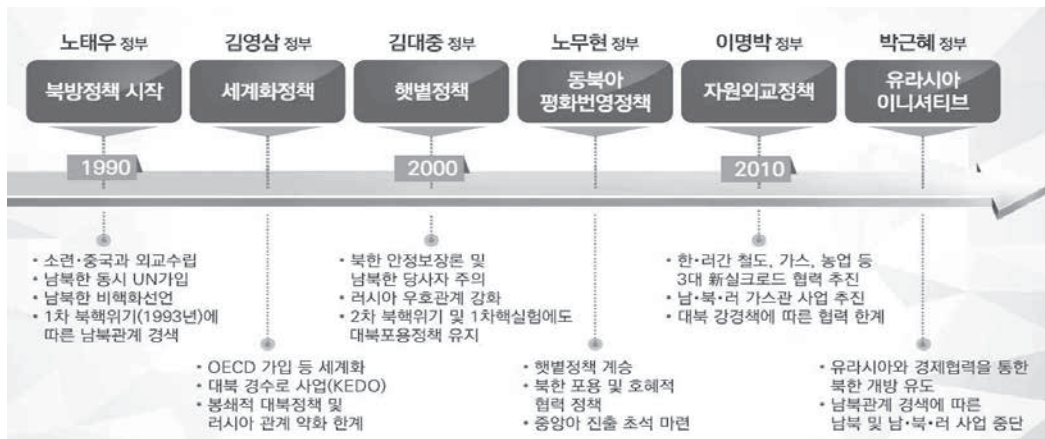
- ◇ 위원장(민간) : 1명
- ◇ 민간위원 : (위촉, 20명)
- ◇ 정부위원 (당연직, 5명)
 - 기획재정부·외교부·통일부·산업자원부 장관, 경제보좌관(간사)

- 소련('90), 중국('92)과 외교관계를 수립하면서 시작된 북방정책은 이전 정부의 유라시아 이니셔티브에 이르기까지 다양한 형태로 추진되어 왔으나, 수교 이래 교역·투자가 급증한 중국과 비교하면 러시아 등 여타 유라시아 국가와의 경제협력 성과는 여전히 미미한 수준에 그치고 있음
 - (노태우 정부, 김영삼 정부) 소련(90년), 중국(92년)과 정식 수교
 - (김대중 정부, 노무현 정부) 러시아와 우호관계, 대북포용정책
 - (이명박 정부) 남북러 가스관 연결이 추진되었으나 중단
 - (박근혜 정부) 유라시아 이니셔티브 주창, 나진 하산 프로젝트 중단
- 문재인 정부는 그간 역대 정부가 추진한 북방정책의 성과와 한계를 고려하여 가시적 성과 창출을 목표로 북방정책을 추진할 계획임

< 북방정책 추진의 한계 및 시사점 >

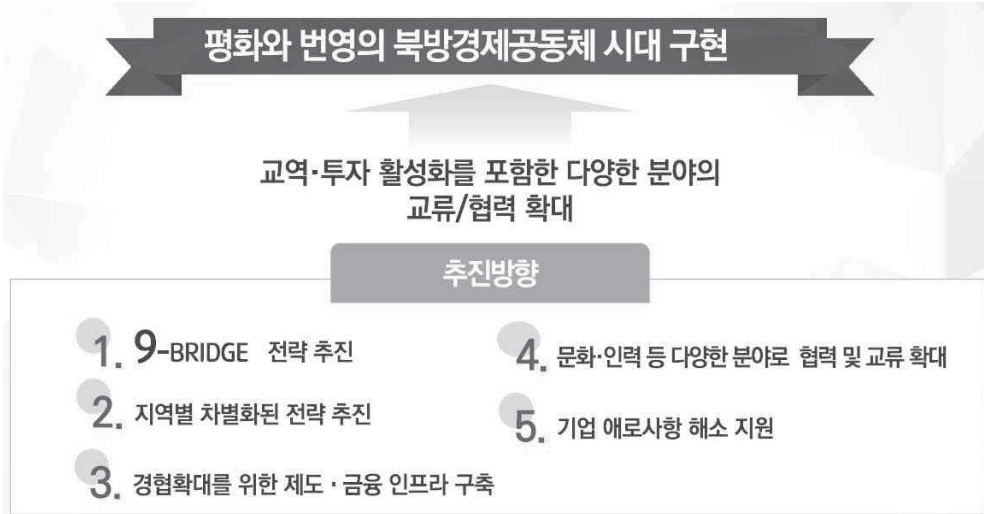
- (정치외교) 북한 등 국제정세에 따라 정책기조가 변화하여 지속적 정책추진 한계
 - ↳ 양자 다자 형식의 다양하고 일관된 교류협력으로 신뢰 구축
- (경제협력) 일부 지역 국가 중심 및 에너지 인프라 등 특정 분야에 한정
 - ↳ 지역별 특성, 우리 강점 등을 고려하여 다양한 분야의 협력 추진
- (남북러 협력) 남북관계 경색시 자주 중단
 - ↳ 한·러 실질협력에 집중, 남북 상황을 고려하면서 남북러 삼각협력에 대비
- (추진체계) 사업별 소관부처 중심으로 종합적 일관적인 추진 미흡
 - ↳ 북방경제협력위원회를 설치하여 유기적 협력체계 구축

< 역대 정부의 북방정책 경과 >



- 북방경제협력위원회는 평화와 번영의 북방경제공동체 시대 구현의 비전하에 5개의 추진방향을 설정 하였음

< 북방경제협력위원회 비전 및 목표 >



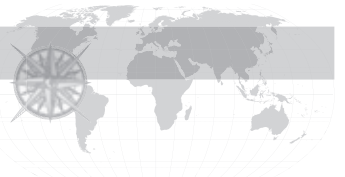
가. 9-BRIDGE 전략 추진

- 기본 방향으로 단기성과창출 사업분야인 수산, 농업 등의 사업은 조기에 성과가 도출되도록 역량 집중을 하며, 장기성과창출 사업분야로 전력, 철도 등의 사업은 공동조사연구, 시범사업 등을 통해 우선 협력기반을 조성하고, 단계적으로 추진할 예정임
- 9개 분야별 T/F를 구성·운영하고, 러시아 극동개발부와 공동으로 구체적인 협력과제를 발굴하여 '18년 9월 동방경제포럼에서 진행상황을 중간 발표할 계획임

< 9-BRIDGE 전략 >

북방경제협력위원회 주요 부처별 목표

산업통상자원부	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아 슈퍼그리드 구축 논의, 정부 간 협의로 격상 및 2022년까지 일부 구간 착공 • 한-러 가스협력 확대를 가스 도입선 다변화-에너지 수급안정 도모 • 러 가스 프로젝트 참여방안-경제성 검토를 위한 인관협의 추진 	<p>기본방향</p> <ul style="list-style-type: none"> • (단기성과창출 사업 분야) 수산, 농업 등의 사업은 조기에 성과가 도출되도록 역량 집중 • (장기성과창출 사업분야) 전력, 철도 등의 사업은 공동조사연구, 시범사업 등을 통해 우선 협력기반을 조성하고, 단계적으로 추진
해양수산부	<ul style="list-style-type: none"> • 북극항로 운송 참여를 북극 자원-에너지 개발과 연계한 동등량 확보 • 러시아 극동지역 항만 유라시아 진출 전초기지화 • 국내 항만 유라시아와 동북아시아 연결 물류거점 육성 • 극동지역 수산 유통가공 복합단지 투자 	
국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> • 국내기업 시베리아철도 이용 활성화를 위해 한-러 합작물류회사 신설 방안 검토 및 국제 철도협력기구 가입 추진 • 러시아 시장진출을 위한 교두보 마련 및 대륙생산거점 확보 	
농림축산식품부	<ul style="list-style-type: none"> • 극동지역에 농산물 생산기지 구축, 안정적인 식량공급기반 확보 	




❁ 나. 지역별 차별화된 전략 추진




- 유라시아 경제권을 동부 중부 서부의 3대 권역으로 구분하고 지역별 차별화된 전략을 추진할 예정임
 - 동부권(러시아 극동 및 중국)은 9-Bridge 전략과 AIIB 등을 활용한 중·동·러 경제회랑 연계 사업을 발굴하고, 중국 일대일로 전략과 연계하는 방안을 마련함

< 지역별 차별화 전략(동부권역) >

동부권역

러시아 극동, 중국 동북3성 지역



- 동북아에 대한 정치·외교적 영향력 확대
- '신동방정책', '동·중·러 경제회랑'(일대일로)에 따른 개발수요 증가
- 남·북·러 협력을 통해 남북관계 개선 유도 가능

경협강화를 통한 한·러간 실질적인 전략적 동반자 관계 구축

- ▶ 한·러 협력을 통해 극동개발 협력 사업 추진
 - 9-Bridge 전략에 따른 9개 분야의 사업 추진
 - 한-러 공동으로 신규사업 발굴 병행
 - * ICT, 교통, 친환경경, 호텔 리조트, 보건의료, 교육 분야 등
- ▶ 일대일로 연계사업 및 동북 3성에 대해 다자간 협력사업 추진
 - AIIB, GTI 등을 활용, 동·중·러 회랑과 연계한 사업 발굴/개발
 - * 훈춘 물류단지 등 기존단위 사업 재추진 검토
 - 중국(TCR)·몽골(TMGR)횡단철도 이용 활성화, 향후 남북철도 연결
- ▶ 한·러 신뢰관계를 바탕으로 남·북·러 협력사업 단계적 추진
 - 남북관계 상황 등 고려, 나진-하산 물류사업 재추진 준비
 - 가스·철도·전력 분야 남북러 연결사업 추진방안 마련 준비

- 중부권(중앙아, 몽골)은 석유화학 도로 등 우리 기업의 관심 사업을 지원하고 제조업 ICT 분야로 협력을 확대하며, ODA를 활용한 교육, 보건의료, 공공행정 지원 등을 강화함

< 지역별 차별화 전략(중부권역) >

중부권역

중앙아시아, 몽골







- 역사·문화적 유대감을 통해 정치외교적 신뢰관계 구축
- 높은 경제성장 잠재력 및 우리와 상호보완적 산업구조
- 상호 지속적이고 호혜적인 관계발전 가능

자원개발, 인프라 분야 중심으로 다양한 분야 교류 협력 확대

- ▶ 성장잠재력이 큰 자원개발, 인프라 분야 협력 지속 강화
 - 석유화학, 도로/공항, 열병합발전소 등 우리기업 관심사업 지원
 - 개발금융 지원 강화 및 정부간 상시 협의채널 구축
- ▶ 우리가 강점을 갖는 제조업, 농업 및 정보통신 분야로 협력 확대
 - 역내 경제 현대화 및 산업 다각화 정책 추진 고려
 - * (카자흐)2050발전전략('12), (우즈벡)2021국가발전전략('17)
 - (투르크메니스탄)2024사회경제발전전략('17)
- ▶ 정부간 협의체 등을 활용, 민간지원 및 정부협력 강화
 - '한-중앙아 협력 포럼'을 대중중앙아 협력기반으로 활용
 - * 경제분과 운영 강화, 사무국('17.7 설치)을 활용한 지원 강화 등
 - ODA를 활용, 교육, 보건의료 및 공공행정 분야 지원

- 서부권(러시아 서부, 우크라이나, 벨라루스)은 ICT, 항공 우주 등 역내의 높은 기초기술과 우리의 응용기술을 결합하여 첨단산업 중심의 고부가가치 기술 협력을 강화하는 등 신성장모형을 창출함

< 지역별 차별화 전략 (서부권역) >

서부권역

러시아 서부, 우크라이나, 벨라루스 등

- (러시아) 제조업 및 첨단산업 육성 등 산업선진화 정책 추진
- (우크라이나) ICT, 항공·우주 산업 분야의 높은 기술력
- (벨라루스) 서비스업, 제조업 중심의 산업구조

역내 기초기술 + 우리 응용기술 → 신성장모형 창출 가능 (첨단산업 경쟁력 강화)

첨단산업 등 고부가가치산업 기술협력 강화

- ▶ 대학, 연구소 및 공공기관 등 연구기반을 활용한 기술협력 및 공동투자
- ▶ 한·러 과학기술협력 센터(모스크바)를 협력거점 기관으로 조성
 - * 연구지원 뿐만 아니라 공동 스타트업 생태계 조성 등 지원
- ▶ 상트페테르부르크 경제포럼, 이노프롬 국제박람회 등 적극 활용

다. 경험 확대를 위한 제도/금융 인프라 구축

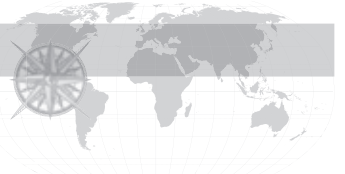
- 유라시아 국가와 경제협력 확대를 위한 제도적 기반을 구축할 예정임
 - 유라시아경제연합(EAEU)와 FTA 협상개시(18년 공동 실무작업반 설치 등 추진)를 조속히 추진하여 교역시장 다변화의 계기를 마련
- 20억불 규모의 한·러 극동 금융협력 이니셔티브((한) 수출입은행 - (러) 극동개발기금간 MOU 체결 ('17.9월), 러시아 극동지역 개발 협력사업 발굴 및 공동 금융지원 예정)를 추진하는 한편, ADB, AIIB 등 역내의 협의체 기금을 활용하여 협력사업을 지원함

< 경험 확대를 위한 제도/금융 인프라 구축 >

정부간 협의체별 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아, 중국, 몽골 및 중앙아 등 주요국과 협의체별 구축 * 정부, 공공기관, 다자간협의체 등 경험관련 기관과 다각적 채널 마련 	
'한-EAEU' FTA 추진	<ul style="list-style-type: none"> • 경제협력에 대한 영속적인 제도적 틀 마련 • 관세인하 및 비관세장벽 제거 등으로 투자 확대 기반 조성 * '18년 공동 실무작업반 설치 등을 통해 조속히 협상 개시 추진 	<p>FTA 체결국가 시장규모 전망</p> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">76.8%</div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">→</div> <div style="text-align: center;">78.8%</div> </div>
각종 금융지원 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 20억불 규모 한·러 극동금융협력 이니셔티브 체결('17.9) <ul style="list-style-type: none"> → 양국 공동사업 발굴·지원 • EDCF, 글로벌인프라펀드 등 국내 개발금융 지원 강화 <ul style="list-style-type: none"> * EDCF 약정 : (우즈벡) '18년 4억 → '20년 5억불 (몽·골) '18년 3억 → '19년 7억불 확대 • ADB, AIIB 등 역내외 협의체 기금을 활용한 복합지원 <ul style="list-style-type: none"> → 양자·다자간 협력 사업 발굴·지원 	<p>'17.9 한-러간 협약체결</p> <div style="text-align: center;"> <p>20억불</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> Greater Tumen Initiative </div> <div style="text-align: center;"> EDCF 대외경제협력기금 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> 글로벌인프라펀드 </div> <div style="text-align: center;"> ADB ASIAN DEVELOPMENT BANK </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> AIIB ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK </div> <div style="text-align: center;"> ECA Export Credit Agency </div> </div>

38

동해-목호항과 북방물류



라. 문화·인력 등 다양한 분야로 협력·교류 확대

- 정치 경제 뿐만 아니라 보건 의료, 문화 관광, 지자체간 교류 등 정부 민간 차원의 다양한 교류협력을 추진함
 - 정부간 협의회를 통한 의료인력 연수, 의료시설 운영지원을 확대하고, 기술연수 프로그램, 대학생 상호교류, '청년포럼 개최' 검토 등 인적교류를 활성화함
 - 정부간 협의회를 보완하고 지방 중소기업의 러시아 진출을 지원할 수 있도록 「한-러 지방협력포럼」 창설을 추진함등 역내외 협의회 기금을 활용하여 협력사업을 지원함

< 문화·인력 등 다양한 분야로 협력·교류 확대 >

정부/민간 차원의 다양한 교류 및 협력 추진

- | | | |
|---|---------|--|
| 1 | 정치 / 외교 | <ul style="list-style-type: none"> · 정상회의, 고위급 회담, 역내 다자협약 등 적극 활용 |
| 2 | 문화 / 관광 | <ul style="list-style-type: none"> · 관광·문화 홍보 등을 위한 협력 및 마케팅 강화 * 현지 관광박람회 참여, GTI 관광분과 활성화 등 추진 |
| 3 | 보건 / 의료 | <ul style="list-style-type: none"> · 의료인력 연수, 의료시설 관리/운영, 의료관광 등 지원 지속 확대 |

- | | | |
|---|-------------|---|
| 4 | 지자체간 교류 활성화 | <ul style="list-style-type: none"> · 「한-러 지방협력포럼」 창설 * 정부협약체 보완, 지자체 중소기업 진출 등 지원 |
| 5 | 인적 교류 활성화 | <ul style="list-style-type: none"> · 기술/경험 연수프로그램 확대 · 대학간 상호 학생교류 활성화 지원 · 청년교류 확대를 위한 '청년포럼' 개최 검토 |

마. 기업 애로사항 해소 지원

- 한국투자기업지원센터 개소('17.11, 블라디보스톡), '한국 투자자의 날' 정기개최 등 우리 기업의 유라시아 진출 애로사항이 해소될 수 있도록 적극 지원함

< 기업 애로사항 해소 지원 >

위원회·부처 합동으로 우리 기업 진출 상황을 실시간 모니터링

- | | | |
|---|----------|--|
| 1 | 협력체계 가동 | <ul style="list-style-type: none"> · 위원회, 관계부처, 기업간 긴밀한 협력체계 구축 · 상대국 정부와는 고위급 협의체널을 상시 가동 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">우리기업의 애로 사항을 신속히 해결</p> |
| 2 | 현장밀착형 지원 | <ul style="list-style-type: none"> · 투자지원센터('17.11, 러시아) 활성화 · '한국투자자의 날'을 매년 정기적으로 개최 * 韓 KOTRA-러 극동투자수출지원청 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">향후 성과 등을 감안하여 규모 및 지역 확대</p> |

- | | | |
|---|-------------|---|
| 3 | 전문인력 양성 | <ul style="list-style-type: none"> · 정부, 공공기관, 교육기관 등이 공동 참여하는 유라시아 전문가 양성과정 개설 * 어학/문화 및 현지교육 등을 위한 (가칭)유라시아 대학원 설립 검토 · 현지 진출기업 지원을 위한 '취업지원프로그램' 운영 * 현지유학생 등과 진출기업간 1:1 채용 주선 등 |
| 4 | 종합 정보 포털 구축 | <ul style="list-style-type: none"> · 산재된 관련 정보를 통합 제공하는 정보 플랫폼 마련 * KOTRA, 수은 등 유관기관 내 정보센터 구축 검토 |



9-Bridge³⁾

가. 수산

- 극동지역 “수산물류가공 복합단지” 투자로 새로운 한·러 수산협력 모델을 창출하고 고부가가치 수산업 진출을 확대를 추진함

< 수산협력 비전 >

“극동지역의 수산식량 전초기지화”

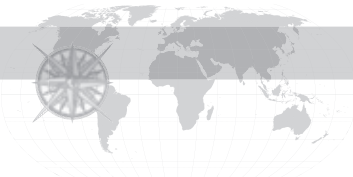
- 동북아의 수산물류 허브 구축**
동북아 최대 수산물 공급지인
극동러시아의 수산 물동량 선점
- 안정적 수산자원 확보**
연근해 수산자원 감소와 해양환경 변화에 대응,
지속가능한 해외어장 확보
- 수산업 신성장 동력 창출**
해외 진출 수산분야를 원양어업에서 가공, 물류 등
고차 수산산업으로 확대하여
첨체기 수산업의 새로운 성장 동력 마련

- (현황) 러시아는 우리나라 명태 공급 국가이나 최근 러시아가 극동지역 개발을 위해 조업 쿼터 배정과 연계 정책을 추진함에 따라 새로운 협력 방안을 모색하고 있음
- (향후계획) 우리 기업은 러시아 블라디보스톡에 약 1,100억 원 규모의 “수산물류가공 복합단지” 투자를 위해 러시아측과 세부 추진 방안을 협의하고 있음

< 향후 추진계획 >

'17~'22년	'23년 이후
<p style="text-align: center;">“수산물류가공 복합단지” 투자 실현</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ 기반시설 기초성, 자원 풍부한 투자 부지 확보('18.상) ☑ 현지법인 설립 및 투자사업 인허가('18.하) ☑ 수산물류가공 복합단지 착공('19.상) <p style="text-align: center;">수산분야 신규 투자 가능 사업 발굴</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ (연구) 양식업 대상 품종 및 적지 평가를 위한 한·러 연구기관 간 협업 제안 ☑ (지원) 사료공장, 물류, 수산기자재 산업 등 대러 투자를 위한 현지 조사 등 추진 	<p style="text-align: center;">극동 러시아 Seafood Valley 구축</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ 극동 러시아 수산식품 클러스터 개발 계획 참여 ☑ 수산물류가공 복합단지와 연계한 수산투자 분야 발굴

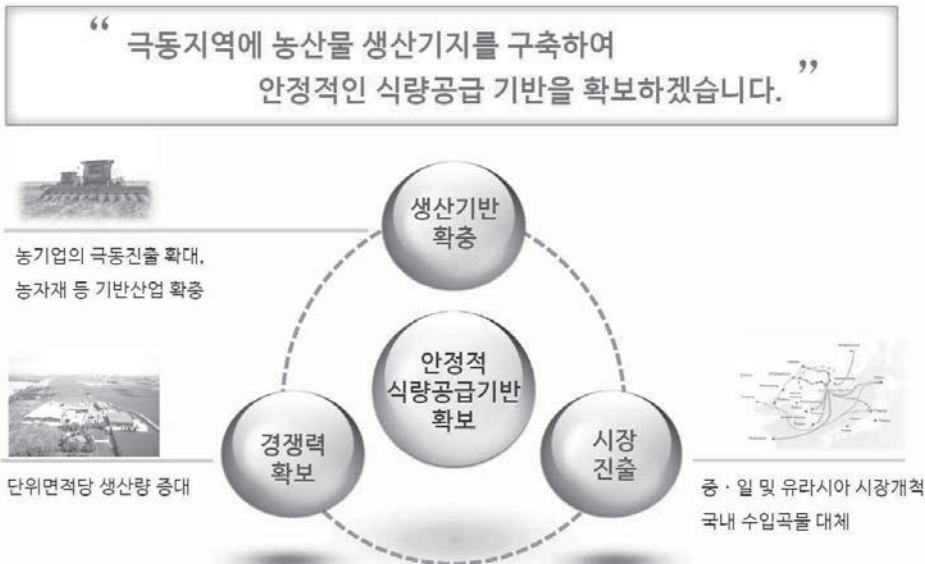
3) 북방경제협력위원회(2017), 제1차 회의 개최 회의자료 및 보도자료



나. 농업

- 극동지역에 농산물 생산기지를 구축하여 안정적인 식량공급기반 확보함

< 농업협력 비전 >



- (현황) 러시아 극동지역은 농업생산 여건은 불리하나 한중일 소비시장과 인접하고 철도를 통한 유라시아 시장진출의 기회도 가지고 있는 지역임
- (향후계획) 농식품부는 그간의 진출성과와 한-러 농업개발 공동연구 등 협력기반을 바탕으로 극동지역에 한러 농기업의 진출을 확대하고, 농업생산성 등 경쟁력을 높여 중국, 일본 및 유라시아 시장으로 농산물을 공급하는 생산기지를 구축할 계획임

< 향후 추진계획 >

	'17~'22년	'23년 이후
생산기반 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 한-러 농기업 비즈니스 Dialogue ▪ 농자재 등 기반산업 진출타당성 검토 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 산지엘리베이터 등 물류시설 투자 확대 ▪ 농자재·가공 등 전후방 산업 진출
경쟁력 확보	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 한-러 우수 종자 개발 공동연구 ▪ 축산·온실등 기술집약농업 진출여건분석 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 다수확 품종 및 재배기술 보급 확산 ▪ 스마트팜, 축산 등 분야 진출
시장 진출	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 해외농업진출 Desk 설치 ▪ 한국내 가공용 콩 수입물량 대체 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 항만개발과 연계, 중·일 시장 진출 ▪ 철도협력과 연계, 러시아 서부 및 유라시아 시장 진출

❁ 다. 전력

- 민간기업 수준의 수퍼그리드 논의를 정부간 협의로 격상 추진하고, '22년까지 일부 구간 착공을 목표로 협상 가속화함

< 전력협력 비전 >

청정에너지 공동 활용 및 동북아 국가간 협력 강화를 위한
 ─ 「동북아 수퍼그리드」 구축 ─



- (현황) 지난 9월 문재인 대통령은 동북아 경제번영과 평화협력 기반마련을 위해「동북아 수퍼그리드」구축을 제안하였음
- (향후계획) 정부간 협의 채널을 조속히 마련하고 공동해양조사 등을 거쳐 '22년까지 일부 구간 착공을 추진하고, 한-러 공동 연구도 추진할 계획임

< 향후 추진계획 >

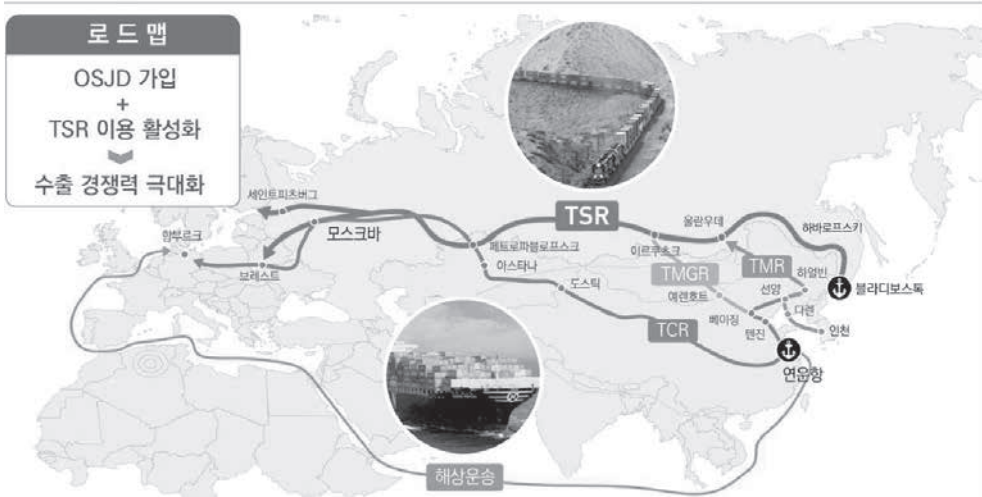
	'17~'22년	'23년 이후
한-중-일	<ul style="list-style-type: none"> • 정부간 협의채널 마련, 공동해양조사 추진 • 일부 구간 착공 추진 	<ul style="list-style-type: none"> • 한-중-일 노선 완공
한-러	<ul style="list-style-type: none"> • 한-러 공동연구 재개 추진 - 기술성·경제성 검토 완료 	<ul style="list-style-type: none"> • 남·북 관계 진전 상황을 보아가며 남-북-러 연계방안 논의 - 경로 확정, 비즈니스 모델 마련 등

라. 철도

- 국토교통부는 우리기업의 시베리아철도(TSR) 이용 활성화를 위해 요금·통관·화차부족 문제 해소 및 국제철도협력기구(OSJD) 가입을 추진함

< 철도협력 비전 >

“ 더 싸고 더 빠른 유라시아 철도망 이용 활성화로
우리기업의 유라시아 수출 경쟁력을 극대화 하겠습니다. ”



- (현황) 시베리아철도에 대한 우리기업의 이용 수요는 지속 증가 하고 있으나, 현재 큰 요금 등락폭, 복잡한 통관절차 및 화차부족 문제 등으로 이용 활성화에 한계가 있는 상황임
- (향후계획) 국토교통부는 화차 및 컨테이너 부족, 통관절차 개선, 급격한 운임 상승 등 우리기업의 다양한 애로사항을 파악하여 러시아 정부와 개선방안을 협의할 계획이며, 향후 한반도-유라시아 철도연결 가능성 등을 감안하여, 국제철도협력기구(OSJD) 회원국 가입도 추진함

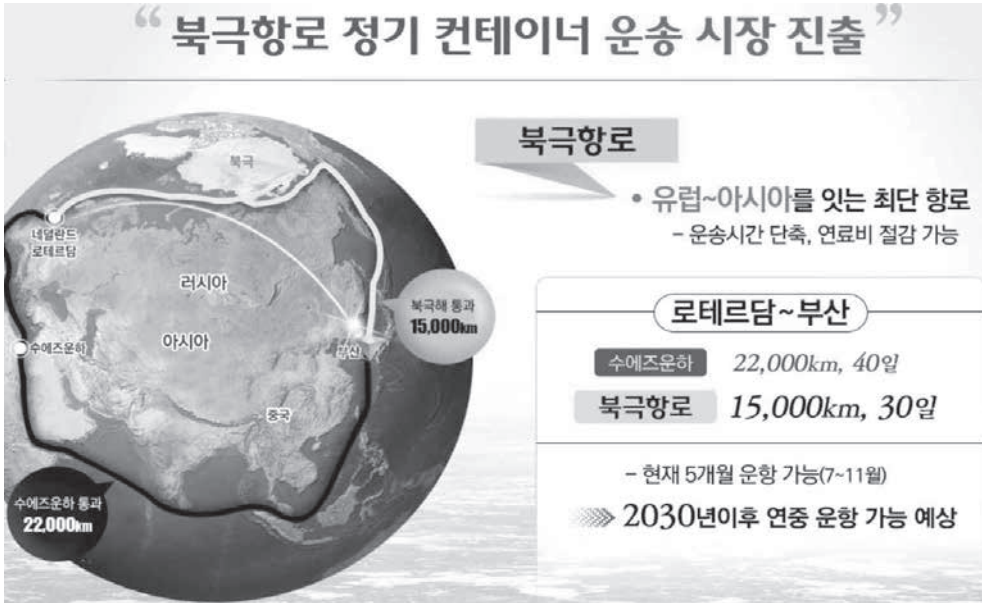
< 향후 추진계획 >

	'17~'22년	'23년 이후
TSR 이용 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ○ '18년 상반기 한·러 철도협력회의 개최 * 한국자본을 통한 화차, 컨테이너 제작 및 TSR 운영 합작회사 설립 등 협력방안 논의 ○ '18년 하반기 한·러 합작회사 설립 협의 ○ '18년말 한·러 철도기술 공동연구 완료 * 핵심기술 개발 및 중소부품업체 진출방안 강구 ○ '19~'20년 화차 및 컨테이너 제작 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 남북철도 미연결구간 연결공사 완료 ○ 극동지역 고속철도(KTX) 수출 ○ 한반도 - 유라시아 철도 연계
OSJD 가입	<ul style="list-style-type: none"> ○ '18년 ITRT 총회 및 정기회의 참석 ○ '20년 OSJD 정관개정 ○ '21년 OSJD 정회원 가입 	<ul style="list-style-type: none"> ○ OSJD 정회원 자격으로 회원국들과 유라시아 철도운송 관련 협상 참여 ○ 동북아 지역 철도협력 채널 구축

❁ 마. 북극항로

- 해양수산부는 북극 자원 에너지 개발과 연계한 물동량 확보로 국내 해운물류 기업의 북극항로 운송 참여를 추진하며, 또한 러시아간 컨테이너선 정기항로 공동 연구도 추진함

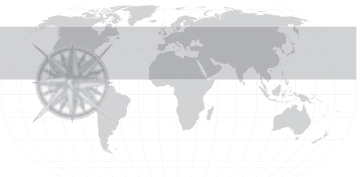
< 북극항로협력 비전 >



- (현황) 북극항로는 수에즈 운하를 통과하는 기존 아시아-유럽 항로를 약 7,000km를 단축할 수 있는 최단 항로이지만 현재 물동량 부족과 짧은 운항 기간 때문에 국제적인 이용은 저조한 실정임
- (향후계획) 해양수산부는 지속적인 북극항로 운항 참여를 위해 물동량 확보 방안을 검토하고 북극해 연안국과 협력을 강화함

< 향후 추진계획 >

'17~'22년	'23년 이후
<p>기반조성 및 역량 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ 극지운항 인력 양성 및 인센티브 지원 ☑ 북극연안국과 협력 네트워크 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 한·러 해운협력회의 개최 제안 - 정기선 운송 가능성 검토를 위한 한-러 Working Group 구성 (국적선사, 러 극동투자수출청) <p>부정기 수송 참여</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ 북극에너지, 자원과 연계한 화물 확보·수송 추진 및 내빙선 확보 ☑ 선·화주 파트너십 강화를 위한 기존 협의체 구성 및 기능 재편(정보공유→사업화 논의) 	<p>연중 운항여건 조성 시, 컨테이너선 운항 추진 (30~50년 예상)</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ 정기화물 조사·발굴, 경제성 분석 등 ☑ 해빙 정도, 화물 등 제반 여건을 고려하여 컨테이너 시범운항 추진

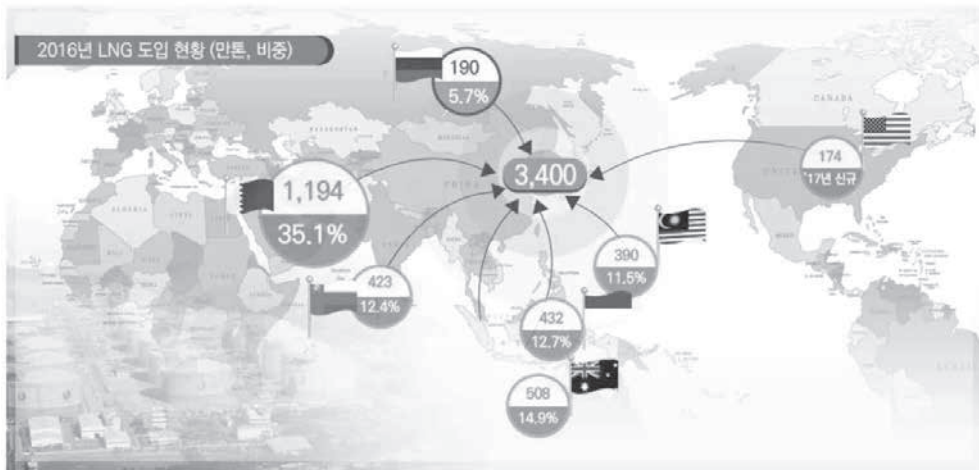


바. 가스

- 한-러 가스협력을 확대해 가스도입선 다변화와 에너지 수급안정을 도모하며, 또한 러시아 가스 프로젝트 참여방안 경제성 검토를 위한 민관협의를 추진함

< 가스협력 비전 >

세계 2위 천연가스 생산국인 러시아와 가스협력 확대 ─ 가스 도입선 다변화 및 에너지 수급 안정 도모 ─



- (현황) 한국은 세계2위 LNG 수입국으로, 세계 2위 천연가스 생산국인 러시아로부터 '09년 이래 매년 150여만톤의 LNG를 도입 중임
- (향후계획) 정부는 경제성을 기본으로, 공급안정성·외교안보 측면을 고려해 러시아와 전략적 가스협력 확대를 추진할 계획임

< 향후 추진계획 >

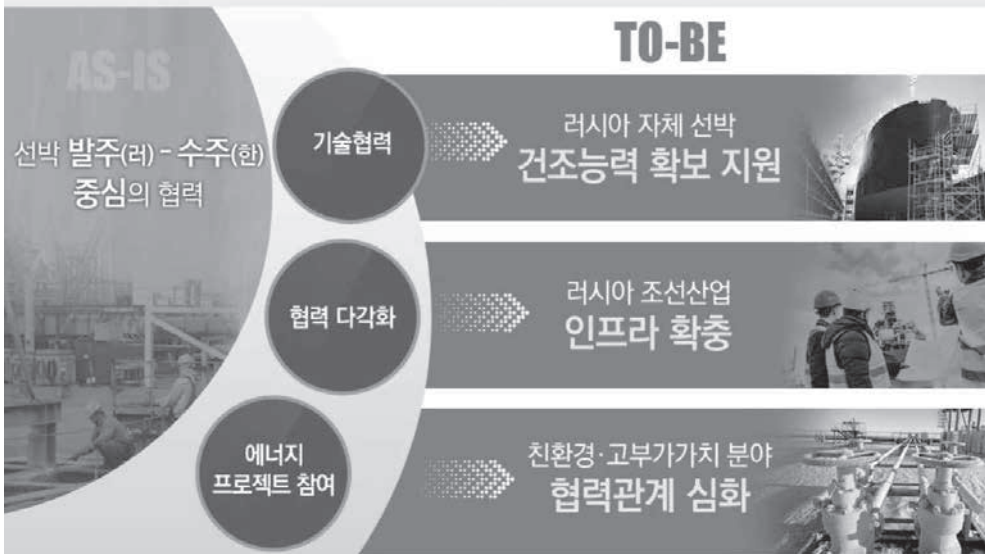
'17~'22년	'23년 이후
<ul style="list-style-type: none"> • 장기 천연가스 도입 전략 마련 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 제13차 장기 천연가스 수급계획에서 장기계약 물량 확정('18년 초) • 민·관 협의채널 본격화('18.1Q) <ul style="list-style-type: none"> ▣ 정부 한-러 자원협력위원회(산업부-러 에너지부) ▣ 민간 가스공사-가스프롬 실무협의회 • 유망 LNG 프로젝트 참여방안 협의, 한·러 PNG 공동연구 재개 	<ul style="list-style-type: none"> • 가스 도입선 다변화로 안정적 가스공급 실현 • 남북관계 개선에 대비, 한·러 PNG 공동연구 조기 완료

❁ 사. 조선

- 기존의 발주 수주 중심 협력에서 기술협력을 강화하고 중소조선·기자재·인력 등 협력 분야를 다각화해 조선협력 동반자 관계로 발전도 추진함

< 조선협력 비전 >

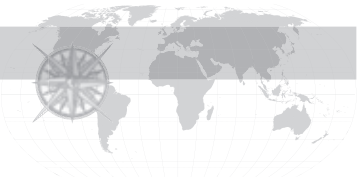
발주 - 수주 중심에서 협력 동반자 관계로 발전



- (현황) '13년 말 러시아의 야말 프로젝트 이후 우리 대형조선사가 총 29척의 에너지 수송 선박을 수주하는 등 한국과 러시아간 조선분야 협력이 진행되어 왔음
- (향후계획) 산업부는 즈베즈다 조선소 현대화를 계기로 선박 건조시 부품·기자재 공급을 추진하고 러시아 어선 신조·개조사업에 우리 중소 조선사들이 참여하는 등 협력이 다각화될 수 있도록 지원할 계획임

< 향후 추진계획 >

	'17~'22년	'23년 이후
기술협력	즈베즈다 조선소 자체 선박 건조 협력(대형조선사)	즈베즈다 조선소 자립화
협력 다각화 (대형사-기자재/중소조선/인력)	한국 기자재 물류센터 신규 구축 (조선기자재조합)	즈베즈다 등 러 조선소에 우리 기자재 공급 확대
	어선 등 중소형 조선소 협력 신규 추진(중소조선연구원 등) 조선해양 인력교류 실시 (서울대-상트페테르부르크대)	러 어선 신규 건조를 통한 현대화 협력 대학/연구소간 인력교류 및 공동연구 확대
에너지 프로젝트 협력	북극 에너지 프로젝트 참여방안 모색(가스공사) 제2쇄빙연구선을 통한 쇄빙기술 등 고부가분야 공동연구 확대(해 연구기관)	쇄빙기능 및 친환경 기술 역량 제고
	러 해양플랜트 역량 향상 협력 (선박해양플랜트연구소)	고부가 선박, 해양플랜트 수주 등 협력심화



❁ 아. 항만

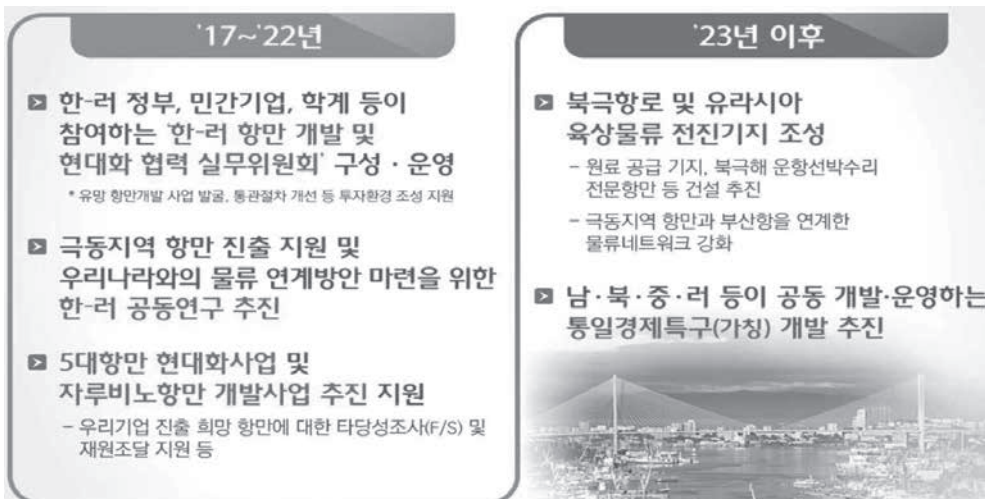
- 러시아 극동지역 항만을 유라시아 진출 전초 기지화해 우리 항만을 유라시아와 동북아시아를 연결하는 물류거점으로 육성함

< 항만협력 비전 >



- (현황) 그간 대러 물동량은 지속적으로 증가하는 반면, 열악한 항만시설로 물류비 부담이 가중되고 있어 극동 지역 항만의 현대화 필요성이 제기되고 있었음
- (향후계획) 해양수산부는 극동 지역 5대 항만 현대화 사업과 자루비노 항만 개발사업을 추진하기 위해 러시아와 협력을 강화할 계획임

< 향후 추진계획 >



자. 산업단지

- 러시아 시장진출을 위한 교두보 마련 및 대륙생산거점 확보도 추진하며, 특히 사업타당성 확보를 위한 연구용역 착수 및 러시아 측과 긴밀한 협의를 추진함

< 산업단지협력 필요성 >

“ 러시아 시장 진출 교두보 마련 및 남·북·러 협력기반 확보를 위해 연해주 지역 한국기업 전용 산단 조성 검토가 필요합니다. ”

* 현재까지 중국, 미얀마, 베트남에 산단 조성을 추진한 사례는 있으나, 러시아에 한국 전용 산단을 추진한 사례는 없음

투자여건 우수	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 풍부한 천연자원 활용 및 유라시아 횡단 교통·물류망 접근 용이 ▶ 러시아 정부의 '선도개발구역' 지정으로 규제·조세·인프라 지원
대륙 생산거점 확보	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 한국 기업의 러시아 시장 진출을 위한 교두보 마련 ▶ 대러 협력창구 일원화를 통한 교섭력 확보 및 개별기업 투자비용 절감
남·북·러 협력기반 마련	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 중장기적 남북관계 회복에 대비한 협력기반 구축 ▶ 남·북·러 삼각 협력의 주도적 참여기반 마련

- (현황) 러시아 정부는 선도개발구역 지정('15.9) 등을 통해 연해주 지역의 개발을 추진하고 있는데, 이 지역은 유라시아 횡단 교통·물류망 접근이 용이하여 한국 기업 진출에 유리한 여건을 갖추고 있음
- (향후계획) 국토부는 연해주 지역에 대륙생산 거점을 확보하기 위한 한국기업 전용 산업단지 조성을 추진하여 한국 기업의 러시아 시장진출을 위한 교두보를 마련할 계획임

< 향후 추진계획 >

'17~'22년	'23년 이후
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 개발 타당성 조사('18~'19) ▶ 현지조사 등 러측 협조요청 및 협력방안 구체화 ▶ 대상지 선정 및 사업계획(안) 수립 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 연해주 한국기업 전용공단 조성 착수 ▶ 한국기업 진출 본격화

용역명	러시아 극동지역 산업단지 개발 타당성 검토(LH)
대상지	연해주 극동지역 일원 - 나제진스키, 아르좁, 자루비노 등 '선도개발구역' 위주
주요과업	(시장 및 입지분석) 수요조사, 시장진출전략 등 (기술적, 경제적 타당성) 토지이용구상, 자원조달방안 등 (개발방식) 러시아 조성 산단 내 한국전용공단 조성, 1기가 지정 개발하는 바시 드 디야하 대야 거드





동해안권 항만·물류 동향

동해항 포트세일즈

동해항, 환동해권 중심 '컨'항만 육성 본격화

< 동해항 포트세일즈 >

동해항 화주·선사 초청설명회
(Port Sales)

일시 | 2017년 12월 7일(목) 10:00 ~ 13:00 장소 | 코엑스 컨퍼런스룸 308호

주최 | 동해시 후원 | 강원도 동해지방해양수산청

환동해권 중심 항만 동해항이 컨테이너 화물을 유치하기 위한 포트세일즈에 나섰다. 화주와 선사, 하역사들의 구미를 당길 내년도 인센티브안도 공개됐다.

동해시, 강원도, 동해지방해양수산청은 지난 7일 서울 코엑스 콘퍼런스룸 308호에서 화주와 선사 관계자들을 초청해 동해항 화주·선사 초청설명회를 개최했다. 이날 설명회에는 러시아 블라디보스토크와 일본 서안지역 등 환동해권 지역에 관심 있는 주요 화주와 선사 관계자들이 자리를 가득 메웠다.

코리아슈핑가제트 2017. 12. 12.

동해역 KTX 열차운행 인가!

동해역 KTX 열차 운행계획이 국토부의 인가를 거쳐 확정

자유한국당 이철규 국회의원(동해 삼척시)은 26일 동해역 KTX 열차 운행계획이 국토부의 인가를 거쳐 확정됐다고 밝혔다.

이 의원에 따르면 KTX 운행계획에는 '동해방향 열차운행은 안인삼각선(남강릉신호장~안인) 연결공사가 완료되는 2018년 하반기에 운행계획을 수립 후 운행예정'이라고 명기됐다.

< 위치도 >



자료: 2014년도 예비타당성조사 보고서
(원주-강릉 강릉시 구간 철도 건설사업)

이에 따라 세부적인 열차편성 계획은 내년 하반기에 최종 결정될 예정이지만 이번 국토부의 인가로 동해역 KTX 운행이 확정됐다.

그동안 이 의원은 동해역 KTX 열차운행을 위해 국토부 장 차관은 물론 한국철도공사 관계자들과 릴레이 협상을 진행해 왔다.

노컷뉴스 2017. 07. 26



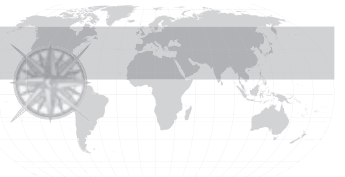
속초에 국제 크루즈 터미널 준공

10만톤급 크루즈 선박이 입항할 수 있는 국제 크루즈 터미널이 강원 속초에 생겼다.

강원도는 21일 오후 속초에서 '속초항 국제 크루즈 터미널' 준공식을 열고 오는 12월까지 시범 운영한다고 밝혔다.

< 속초항 국제 크루즈 터미널 조감도 >





국비 373억원이 투입된 국제 크루즈 터미널은 지상 3층 규모(연면적 9984㎡)로 1층에는 입국장과 편의시설이, 2층에는 출국장과 면세점, 3층은 유관기관 사무실 등이 배치돼 있다. 터미널은 태양광 등 신재생에너지시설을 적극적으로 도입해 건축물 에너지효율 1등급과 녹색건축 인증기준 건물로 지어졌다.

속초항 국제 크루즈 터미널은 지방자치단체(강원도)가 직접 운영하는 강원도 동해안 유일의 국제 크루즈 터미널이다. 동해시와 속초시에 민간이 운영하는 여객터미널이 있지만 수심이 얕아 10만톤급 이상 되는 크루즈 선박이 입항할 수 없었다.

강원도는 속초항 국제 크루즈 터미널이 준공되면서 10만톤급 크루즈 선박을 유치할 수 있게 됐다. 내년 8월까지의 16만톤급 대형 크루즈를 유치할 수 있도록 부두 기능을 확충할 계획이다. 또 2020년 이후에는 22만톤급 초대형 크루즈가 입항할 수 있는 기반도 갖출 참이다.

2018평창겨울올림픽 기간에는 속초항 국제 크루즈 터미널에 정박형 크루즈를 유치하기로 해 올림픽 숙박난 해소와 지역경제 활성화에도 큰 도움이 될 것으로 보인다.

한겨레 2017. 09. 21.



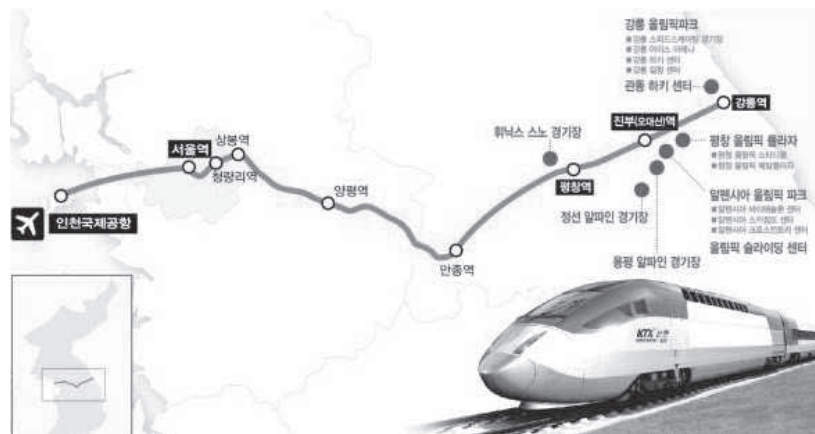
서울~강릉 100분 시대... 경강선 22일 첫 개통

서울과 강릉을 잇는 KTX가 22일 개통한다.

강원도 반나절 생활권이 시작되는 역사적인 순간이다. 22일 첫 열차는 강릉역에서 오전 5시30분 출발하는 서울행 상행 열차다. 하행열차는 청량리역에서 오전 5시32분 첫 운행한다.

서울~강릉 KTX가 개통되면 서울역에서는 1시간54분, 청량리에서는 86분이면 강릉역에 도착한다. 서울~강릉 100분 시대가 열리는 셈이다.

< 경강선 노선 >



코레일은 11월30일부터 경강선 승차권 예매를 시작했다. 22일부터 내년 1월18일까지 약 한 달 예매율을 비교해 보면 서울~강릉 KTX가 18%로 다른 노선보다 최대 2배 높은 예매율을 보였다. 경부선은 13.5%, 호남선은 9.3%다.

특히 31일 강릉행 열차와 새해 첫 날 서울과 청량리행 열차는 대부분 매진됐다. 크리스마스인 23일, 24일과 25일에도 각각 57%, 52.4%, 45.1% 예매율을 보여 많은 사람들이 서울~강릉 KTX를 이용할 것으로 예상된다.

KTX는 편도 기준 주중 18회, 주말 26회 운행된다.

출발역은 서울역 10회, 청량리역 8회 출발하고, 주말에는 서울역 10회, 청량리역 16회 출발한다. 청량리역은 모든 강릉행 KTX 열차 이용이 가능한 중심역이고 앞으로 왕십리역과 청량리역을 연결하는 청량리역을 허브역과 중심역으로 발전시켜 나갈 계획이다.

평창올림픽 기간 동안에도 경강선은 핵심 교통수단으로 이용될 예정이다. 인천국제공항에서 강릉까지 초고속으로 연결된다.

올림픽이 개최되는 2월 한 달 동안은 총 51회 운행되는데, 해외방문객이 집중되는 기간에는 51회 중 8회는 인천공항~진부역까지 무정차로 운행한다.

경강선에는 최고속도 시속 250km까지 운행할 수 있게 설계된 KTX-산천 3세대 15대가 투입된다. 올림픽 기간에는 기존에 운행하고 있는 KTX-산천 4편성을 포함한 19편성이 달릴 예정이다.

중도일보 2017. 12. 21.



포항 영일만항 물동량 회복세...3년 만에 10만TEU 넘어

경북 포항 영일만항 물동량이 3년 만에 10만TEU를 넘어 회복세를 보인다.

20일 포항시에 따르면 영일만항은 2009년 개항한 뒤 연간 최대 14만TEU 물동량을 처리했으나 세계 해운경기 불황, 러시아 경기 불황 등으로 9만TEU까지 줄었다. 연간 물동량은 2010년 7만2천421TEU, 11년 13만812TEU, 12년 14만7천88TEU, 13년 14만3천866TEU, 14년 14만323TEU다.

그 뒤 쌍용자동차 러시아 수출 중단으로 2015년에는 9만1천271TEU, 작년에는 9만916TEU까지 뚝 떨어졌다가 올해는 10만5천TEU로 3년 만에 10만TEU를 넘어섰다.

포항시가 올해 들어 베트남과 태국 신규항로를 개설하고 선사 인센티브 지원 확대, 국제물류센터 건립 등 다양한 활성화 정책을 적극 추진한 것이 주효했다는 분석이다.

1TEU는 20피트 길이 컨테이너 1개다.

더구나 베트남-태국 항로 개설로 발전용 우드펠릿 6천TEU를 유치하고 포스코, 세아제강, 포스코엔텍 등 시내 기업 물동량 6만3천TEU를 확보했다.

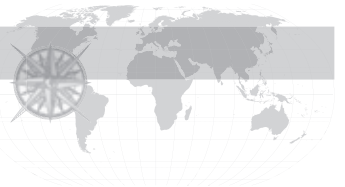
내년 2월에는 150억원이 들어간 국제 냉동·냉장물류센터를 준공한다. 이에 따라 농·축산물과 같은 냉동·냉장화물 처리가 가능하고 철강 화물도 늘어날 것으로 보여 내년에는 물동량이 13만TEU를 넘어설 것으로 전망한다.

영일만항에는 경북 유일 컨테이너 항구로 3만t급 선박이 접안할 수 있는 컨테이너 4선석과 일반 부두 2선석이 운영하고 있다. 연간 48만TEU를 처리할 수 있다.

중국 동북 3성과 극동 러시아, 일본 서안을 연결하는 중심에 있어 북방물류 거점항만으로 지리적 이점이 큰 것이 특징이다.

이와 함께 2020년까지 5만t급 대형 크루즈가 접안할 수 있는 국제여객부두도 들어선다. 시는 내년에 영일만항 인입 철도 사업을 마무리한 뒤 냉동·냉장화물 유치에 적극 나서 환동해 특화항만으로 육성할 계획이다.

연합뉴스 2017. 12. 19.



포항시, 영일만항 '콜드체인 특화항만' 조성 총력

포항시가 영일만항 활성화를 위해 국제물류센터 냉동창고 물류기업 초청 설명회를 개최했다.

포항시와 ㈜포항국제물류센터 냉동창고는 15일 포항영일신항만(주) 회의실에서 '영일만항 배후단지 내 국제물류센터 냉동창고 준공'에 따른 냉동 냉장화물 유치를 위한 선사 화주 물류기업 초청 사업설명회를 개최했다고 밝혔다.

이날 설명회에는 최웅 포항시부시장, 이상우 포항영일신항만(주) 대표, 전성곤 ㈜포항국제물류센터 냉동창고 대표를 비롯해 포항해양수산청, CIQ 등 관계기관과 국내외 선사, 화주, 물류기업 관계자 70여명이 참석했다.

설명회는 영일만항 컨테이너 터미널에 대한 홍보와 냉동창고 운영계획, 영일만항 활성화 인센티브 제도에 대한 설명, 냉동·냉장화물 수출입 및 영일만항 콜드체인 구축방안 등 다양한 논의가 이뤄졌다.

특히 대련농창무역 고금환 대표와 칭따오 보란그룹 김순화 대표 등 중국 농수산물 물류기업 관계자 5명이 참석해 중국 청도-영일만항 간의 농산물 교역방안을 논의했다.

㈜포항국제물류센터 냉동창고는 지난 2014년 12월 포항시와 물류센터 건립 양해각서(MOU)를 체결하고, 총 200억원을 투자하여 1만4천650평 부지에 냉동창고 1동과 일반창고 1동(건축면적 5천100평)을 내년 1월까지 준공할 예정이다.

냉동창고는 자유무역지역으로 지정된 항만배후단지의 첫 번째 냉동창고로 경북 및 강원지역의 농산물 수출, 러시아 중국 베트남 농수산물의 수입 등 냉동 냉장화물 7천200TEU를 신규 유치해 영일만항 물동량 증가에 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

포항시는 2010년부터 항만을 이용하는 선사, 화주, 국제물류주선업자에게 항로연장지원금, 특화항로 운항손실보조금, 이용장려금의 인센티브를 지원하고 있다. 지난 7월에는 도와 시의 관련 조례를 개정해 신규항로개설 지원금, 국제물류주선업자 불륨인센티브, 특정화물 유치 인센티브 등 인센티브 제도를 확대하고 있다.

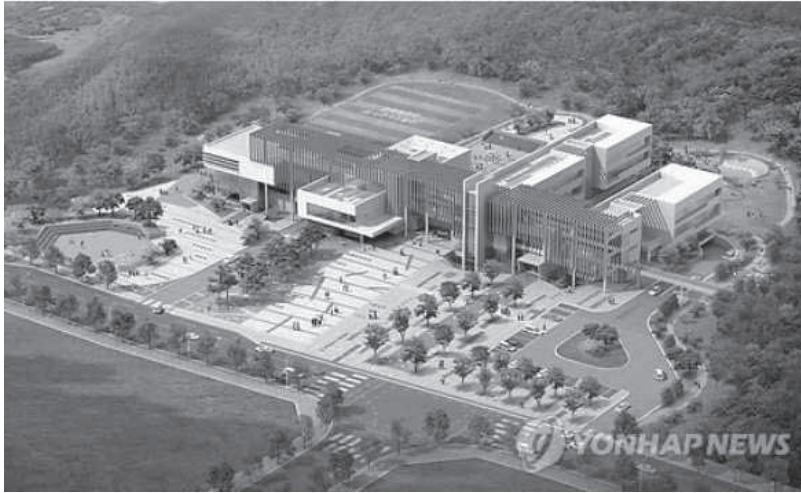
노컷뉴스 2017. 12. 15



경북도 환동해지역본부 다음 달 포항에 설치...170여명 근무

경북도는 도청 북부권 이전에 따른 동해안권 행정수요 대응과 지역균형발전을 위해 내년 1월 포항에 환동해지역본부를 설치한다.

< 경북도 환동해지역본부 청사 조감도 >



13일 경북도에 따르면 도청과 제2청사에 해당하는 환동해지역본부 체제를 본격 가동하기 위해 행정기구와 정원조례를 개정해 직제를 개편했다.

환동해본부는 동해안 전략산업국, 해양수산물 2개국과 어업기술센터, 수산자원연구소 2개 사업소 규모로 구성한다.

동해안 전략산업국에는 동해안정책·에너지산업·원자력정책 3개 과, 해양수산물에는 해양수산물·항만물류·독도정책 3개 과를 둔다. 본부장 직속으로 종합행정지원과도 설치한다.

2급 본부장이 지역본부를 총괄하고 170여 명이 근무한다.

도는 애초 도청을 대구에서 안동으로 옮김에 따라 1개국 단위인 동해안발전본부를 2019년 8월까지 포항으로 옮기려 했다.

그러나 동남권 행정수요에 능동적으로 대응하기 위해 조직을 확대 개편해 제2청사에 해당하는 환동해본부를 조기에 두기로 계획을 수정했다.

환동해본부는 새 청사를 건립할 때까지 포항테크노파크에 우선 입주한다.

도는 지난달 행정안전부가 환동해본부 설치를 승인하고 지난 12일 행정기구 및 정원조례 개정안이 도의회를 통과함에 따라 내년 1월 인사에 직제 개편을 반영할 계획이다.

연합뉴스 2017. 12. 13



연해주지역 물류동향

2017년 하반기 한·러 항로 동향

가. 한·러 항로 컨테이너 물동량

- 2017년 11월 주당 평균 물동량은 약 3,400TEU로 전월과 비슷한 수준임
 - 10~12월은 항로 성수기로 지난 9월 일부 선사들은 선박 교체 및 선박 추가 투입 운영 중임
 - 한·러 항로 물동량은 예전만큼은 아니지만, 러시아 경제와 환율 안정화 등으로 인해 점진적으로 증가할 것으로 전망함
 - 물동량은 증가하고 있으나, 추세가 완만하고, 여전히 외국 선사들의 저가 운임 정책으로 운임은 소폭 인상에 그침

< 2017년 하반기 한·러 항로 물동량 동향 > (단위 : TEU / 1주)

한·러 항로 컨테이너 물동량	2017년 8월	2017년 9월	2017년 10월	2017년 11월
주당 물동량	3,200	3,400	3,400	3,400

자료 : 코리아쉬핑가제트

나. 한·러 항로 서비스 개편

- 그동안 공동운항하던 현대상선과 페스코는 12월말부터 각각 새로운 파트너와 서비스 제공 예정임
 - 현대상선은 장금상선과, 페스코는 CMA CGM과 협력하여 공동운항 서비스를 제공함
 - 현대상선과 장금상선은 1,000~1,700TEU급 선박 5척 투입 및 기항지 추가 할 예정임 (울산, 광양)
 - ① 중중국발 항로 : 상하이 - 닝보 - 부산 - 블라디보스톡 - 부산 - 상하이
 - ② 남중국발 항로 : 부산 - 울산 - 광양 - 홍콩 - 하이퐁 - 서커우 - 샤먼 - 부산 - 보스토치니 - 부산

극동지역 물류 동향

극동러시아 항만 물동량 처리량 증가

17년 1~10월 극동러시아 항만들의 물동량 처리량은 전년보다 4.4% 증가한 1억6천만 톤으로 집계됨. 가장 높은 성장세를 보인 항만은 자루비노로, 전년 대비 2배 증가했으나, 총 처리 물동량은 14만 3천 톤으로 아직은 극동 항만 전체의 1% 수준에 그치고 있음. 블라디보스톡은 전년 대비 14% 증가한 1천4백만 톤을 처리했으며, 보스토치니와 나훗카 항만의 처리량 역시 증가한 것으로 나타남

한편 극동러시아 항만의 컨테이너 처리량은 총 122만 5천 TEU로, 이는 전년 동기 대비 26% 증가한 수치. 가장 높은 컨테이너 처리 성장세를 보인 항만은 사할린의 옴스크와 블라디보스톡으로 각각 전년대비 38.4%, 35.4% 증가함

수출입 컨테이너 물동량 외에도 환적화물은 22% 증가한 5만 3천 TEU, 카보타지 화물은 11% 증가한 43만 5천 TEU를 처리하여 컨테이너 물동량은 계속 증가하고 있으며, 극동 주요 항만인 블라디보스톡이 전체의 57%인 70만 TEU, 보스토치니가 25%인 30만 TEU를 처리함

< 17년 극동항만 컨테이너 처리량 비교 >

단위 : 천 TEU

구분	16년 1~10 월	17년 1~10 월	증가율
수출 화물	27.1	36.3	34%
수입 화물	26.3	37.4	42%
환적 화물	4.3	5.3	22%
카보타지 화물	39.2	43.5	11%
계	96.9	122.5	26%

※ 카보타지 : 외국 선사 또는 항공사가 한 나라의 2개 지점 이상의 화물이나 여객을 운송하는 행위

러시아철도청 파트너 (РЖД-ПАРТНЕР) 2017.11.16.

❖ 다. 최대 화물 처리량을 갱신한 블라디보스톡 상업터미널

7년 11월까지 블라디보스톡 상업터미널은 총 7백만 톤의 화물을 처리하면서 역대 최고치를 경신. 컨테이너 화물 43%, 일반화물 39%, 자동차 및 운송장비류가 71% 증가하였으며, 개장 120년 이래 최대 화물 처리량을 기록. 17년 총 화물 처리량은 720만 톤으로 전망하고 있음

지난 9월 세계 1위 선사 머스크 라인은 블라디보스톡 상업항을 기항하는 2번째 항로인 <인트라 아시아 1> 서비스를 개설하였음. 이 항로는 블라디보스톡과 동남아 8개 항만을 연결하는 서비스로 인도네시아 자카르타, 수라바야, 중국 홍콩, 심천, 닝보, 상해, 한국 광양, 부산을 주 1회 기항하고 있음. 머스크 라인은 이 항로를 위해 1,500~2,000TEU 급 컨테이너선 6척을 투입

한편 급증하는 물동량의 빠른 처리를 위해 블라디보스톡 상업터미널은 18년부터 1년 365일 무휴 통관 서비스를 시작할 계획 중으로, 통관 소요시간을 1~2일 감소시키는데 주력할 예정

로지루스 (Logirus) 2017.12.12.

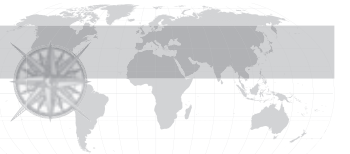
❖ 라. 계속 증가하는 북극항로 물동량

7년 11월까지 블라디보스톡 상업터미널은 총 7백만 톤의 화물을 처리하면서 역대 최고치를 경신. 컨테이너 화물 43%, 일반화물 39%, 자동차 및 운송장비류가 71% 증가하였으며, 개장 120년 이래 최대 화물 처리량을 기록. 17년 총 화물 처리량은 720만 톤으로 전망하고 있음

지난 9월 세계 1위 선사 머스크 라인은 블라디보스톡 상업항을 기항하는 2번째 항로인 <인트라 아시아 1> 서비스를 개설하였음. 이 항로는 블라디보스톡과 동남아 8개 항만을 연결하는 서비스로 인도네시아 자카르타, 수라바야, 중국 홍콩, 심천, 닝보, 상해, 한국 광양, 부산을 주 1회 기항하고 있음. 머스크 라인은 이 항로를 위해 1,500~2,000TEU 급 컨테이너선 6척을 투입

한편 급증하는 물동량의 빠른 처리를 위해 블라디보스톡 상업터미널은 18년부터 1년 365일 무휴 통관 서비스를 시작할 계획 중으로, 통관 소요시간을 1~2일 감소시키는데 주력할 예정

로지루스 (Logirus) 2017.12.12.



❖ 마. 러시아철도청, 일본 기업들을 위한 신규 철도 서비스 개설

지난 11월 모스크바에서 열린 러·일 경제협력 위원회에서 러시아철도청은 일본 기업들을 위한 신규 철도 서비스를 개설함. 러시아철도청에 따르면, 철도운송을 이용할 경우, 유럽까지 20일이면 운송이 가능하여 해상운송 대비 2배 가까운 운송시간을 절약할 수 있으며, 연 단위 운임계약 체결로 물류비 변동성을 낮출 수 있다는 장점이 있음. 철도운송은 해상운송보다 물류비가 높지만, 일본 수출품목의 대부분은 비용보다 납기가 우선이라는 특징이 있음. 자동차와 부품류, 전자제품, 식품류가 일본 기업들의 주력 수출품목으로 나타남

타스 (TACC) 2017.12.01.

❖ 바. 러시아의 기록적인 곡물 수확으로 철도운송 물량 급증

17년 9월까지 러시아 철도청이 처리한 철도운송 물량은 937백만 톤으로 이는 전년보다 3% 증가한 수치. 가장 큰 폭의 성장세를 보인 품목은 곡물로 12.3% 성장한 14백만 톤을 처리했으며, 가장 큰 비중을 차지하는 석탄 물동량 역시 9.3% 증가한 263백만 톤을 운송함

러시아 철도청은 17년 10월부터 18년 6월까지 곡물 수출 확대를 위해 에 대한 철도운송 운임을 10.4% 할인해주는 정책을 시행할 예정. 곡물은 주로 러시아 남부에 위치한 노보로시스크 항만에서 50% 이상이 수출되고 있으나, 아시아 국가 수출 확대를 위해 극동지역 항만 이용을 활성화할 계획

로지루스 (Logirus) 2017.10.02.

❖ 사. 러시아 푸틴 대통령, 극동러시아 물류 활성화 직접 지시

러시아 푸틴 대통령은 17년 말까지 블라디보스톡 자유항 정책을 극동 내 위치한 8개의 공항까지 확대하라고 지시. 이를 위해 18년부터 자동차 등 극동지역에서 생산 및 운송되는 제품에 지원금 제공, 물류센터 구축, 국경지역 검문소 추가 설치 등을 검토하고 있음. 이 사항들은 내년 상반기부터 순차적으로 확정할 예정

18년 2월까지 자유항과 선도개발구역에서 생산되는 제품에 대한 통관 간소화 문제를 해결할 예정. 지난 10월 하바롭스크 선도구역 입주기업인 <스키프아그로>는 통관 간소화를 위해 회사 생산단지 내에 특별 통관구역을 설치하였으며, 특별 통관구역을 설치한 입주기업은 선도개발구역 4개, 자유항 3개로 향후 계속 증가할 전망

그 외에 외국 금융기관 유치에 위해 블라디보스톡 자유항 지역 내 금융센터, 금융감독원 등의 금융기관 설치를 위한 특별 조건을 검토할 것을 지시함. 동 지시는 중앙정부와 중앙은행에서 추진할 예정.

로지루스 (Logirus) 2017.12.14.

❁ 아. 유럽, 서부러시아 판로를 개척하는 극동러시아 수산물

캄차카 자유항 입주기업 <테르모콘>는 처음으로 시베리아 횡단철도를 이용하여 극동 수산물을 유럽에 수출. 수출 물동량은 40피트 냉동컨테이너 20대로, <테르모콘>는 컨테이너 작업 및 선적서류를 준비하고, 러시아 철도청은 특별 운송계획을 세워 러시아 상트 페테르부르크까지 철도 운송 후, 배로 환적하여 최종 도착지인 덴마크 오르후스까지 운송함. 해상운송은 머스크 라인에서 진행

캄차카에서 덴마크까지 운송기간은 총 23일로, 기존 진행하던 해상 운송 대비 2.5배나 운송시간을 절약하였음. 중간 경유지에서 임시 보관 및 수출통관을 위한 추가 서류 작성 없이 캄차카에서 작성된 선적서류만으로 수출하였으며, 통관 간소화를 적용하여 운송기간을 절약하는 성과를 거두었음

아직은 해상운송 대비 물류비가 높다는 단점이 있지만, 러시아 철도청은 수산물과 같은 유통기한에 민감한 품목의 납기 보장과 냉동컨테이너 물류비를 일반 컨테이너 수준으로 낮추는 작업을 검토하고 있음. 물류비가 내려갈 경우, 높은 경쟁력을 가진 극동러시아 수산물을 유럽시장에 더 많이 공급할 수 있을 것으로 예상

한편 블라디보스톡 자유항 입주기업 <MK 리프트랜스>는 극동러시아 수산물을 실은 24대의 컨테이너를 시베리아 고속철도를 이용하여 모스크바로 운송하였으며, 약 11일이 소요됨. 고속철도는 주로 여객용으로 사용되나, 냉동컨테이너 운송을 위한 특별 설비를 장착하였으며, 러시아 사람들의 자국 수산물 선호도가 매우 높아, 향후 고속철도를 이용한 물동량은 더욱 증가할 것으로 예상

러시아 철도청 파트너 (РЖД-ПАРТНЕР) 2017.10.30.

❁ 수백만 톤의 화물창출 효과를 가져올 국제운송회랑 프리모리에-1,2

연해주 정부는 국제운송회랑 <프리모리에-1,2>를 이용하는 물동량은 2030년까지 약 45백만 톤에 달하며, 연해주 지역 총생산은 연간 4~5% 증가할 것으로 기대. 물동량의 대다수인 35백만 톤은 <프리모리에-2>를 이용할 것으로 예상하며, 품목별로는 곡물류와 컨테이너 화물이 주가 될 것으로 예상

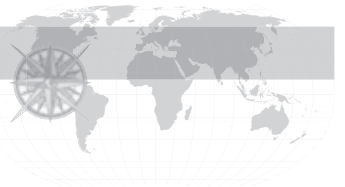
국제운송회랑 <프리모리에-1,2> 프로젝트 완성을 위해 필요한 총 소요금액은 약 3,200억 루블 (6조 원)로, 지난 9월 열린 동방경제포럼에서 연해주 정부와 중국 건설사 <완다> 그룹은 국제운송회랑 프로젝트를 위해 1,900억 루블 (3조 5천억 원) 규모의 협약을 체결함. 중국 기업들의 적극적인 참여는 국제운송회랑 프로젝트의 완성을 더 앞당길 것으로 전망

이미 중국 동북2성의 화물들이 국제운송회랑 <프리모리에-1,2>을 통하여 극동러시아 블라디보스톡과 나훗카 항으로 이동 후, 해상 선적되고 있음. 중국 동북2성의 물동량이 증가하면서 국경지역 그로데코보에서 원활한 화물 처리를 위한 신규 터미널 필요성이 제기됨

2017년 상반기 국제운송회랑 <프리모리에-1>을 경유하여 극동 항만에서 수출된 중국 컨테이너 물동량은 약 4,000TEU로 급증한 것으로 나타남. 2016년 1년간 <프리모리에-1>을 경유하여 운송된 컨테이너 물동량이 3,158TEU인 점을 감안할 때, 중국 화물의 <프리모리에-1> 이용은 급증하고 있으며, 2017년 12월까지 이 운송통로를 이용할 물동량은 약 15,000TEU에 달할 것으로 예상

중국 동북지역 화물을 2개의 국제운송회랑을 통해 운송할 경우, 절감되는 물류비용은 연간 약 7~10억 달러 수준으로 예상되기 때문에 중국은 국제운송회랑 프로젝트에 매우 큰 관심을 보이고 있음

로지루스 (Logirus) 2017.10.06.

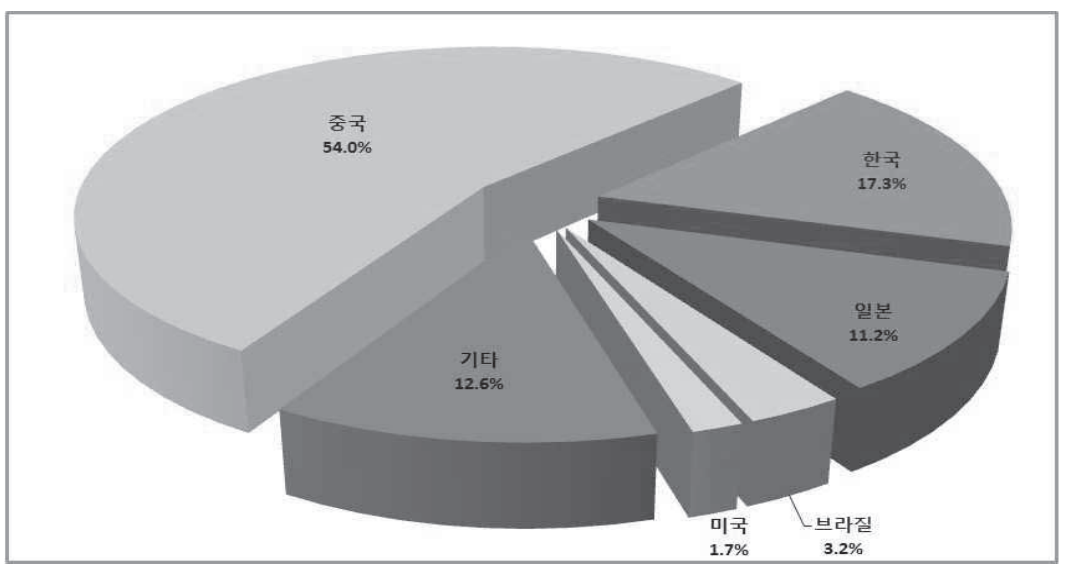


⚓ 연해주 교역 현황

⚓ 가. 2017년 상반기 연해주 교역 현황

- 2017년 상반기 연해주 교역총액은 \$2,944.3m으로 전년 동기 대비 23.5% 증가하였음
 - 2017년 상반기 연해주 수출액은 \$1,161.3m으로 전년 동기 대비 13.3% 증가하였음
 - 2017년 상반기 연해주 수입액은 \$1,783m으로 전년 동기 대비 31.3% 증가하였음
 - 무역수지는 \$621.7m 적자 기록
 - ※ 연해주는 극동러시아 전체 교역의 21.8% 차지
- 2017년 상반기 연해주 주요 교역 국가는 중국, 한국, 일본 순임
 - 2017년 상반기 연해주·중국 교역액은 전체 54%인 \$1,589m으로 전년 동기 대비 16.1% 증가하였음
 - 2017년 상반기 연해주·한국 교역액은 전체 17.3%인 \$508.5m으로 전년 동기 대비 21.3% 증가하였음
 - 2017년 상반기 연해주·일본 교역액은 전체 11.2%인 \$329.2m으로 전년 동기 대비 43.6% 증가하였음

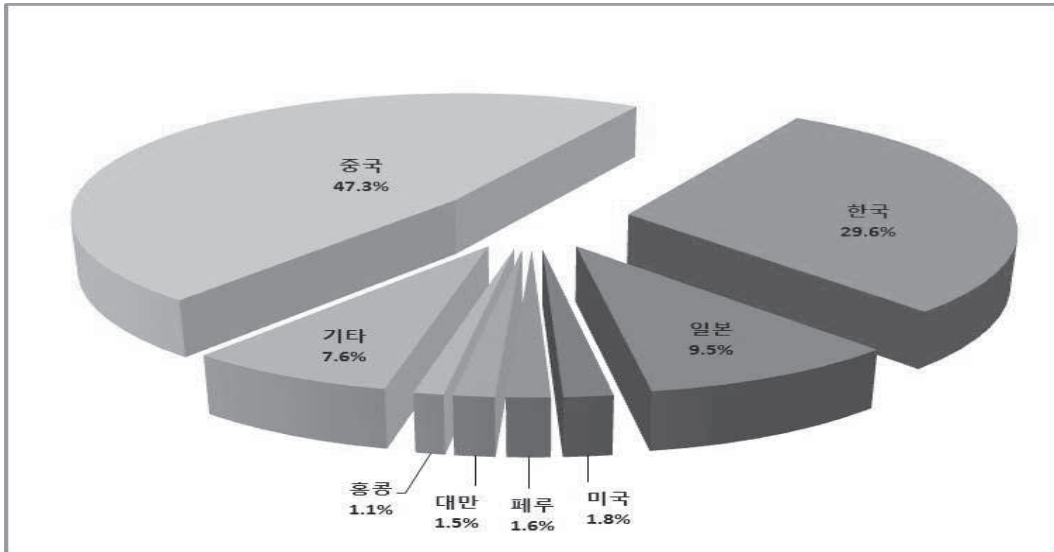
< 2017년 상반기 연해주 주요 교역 국가 >



⚓ 나. 2017년 상반기 연해주 수출 현황

- 2017년 상반기 연해주의 수출액은 \$1,161.3m로 주요 수출 국가는 중국, 한국, 일본 순임
 - 중국은 연해주 수출의 47.3%를 차지하며, 수출액은 \$549m으로 전년 동기 대비 1.8% 증가하였음
 - ※ 주요 수출 품목 : 냉동어류 (41%), 석유 및 화학제품 (17.3%), 원목 (16.4%) 등
 - 한국은 연해주 수출의 29.6%를 차지하며, 수출액은 \$343.7m으로 전년 동기 대비 8.1% 증가하였음
 - ※ 주요 수출 품목 : 석유 및 화학제품 (26.7%), 냉동어류 (24.4%), 갑각류 (17.6%) 등
 - 일본은 연해주 수출의 9.5%를 차지하며, 수출액은 \$109.9m으로 전년 동기 대비 24.4% 증가하였음
 - ※ 주요 수출 품목 : 석유 및 화학제품 (23.9%), 알루미늄 (18.4%), 가공목재 (17.3%) 등
 - 미국과는 전년 동기 대비 2.5배, 페루와는 4.3배, 대만과 1.5배로 크게 증가함
 - ※ 수출 품목의 대부분이 석유 및 화학제품

< 2017년 상반기 연해주 주요 수출 국가 >



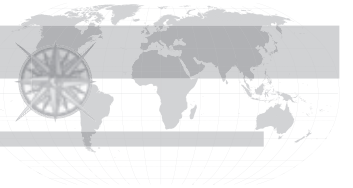
< 2017년 상반기 연해주 주요 수출 품목 >

단위: 천 달러

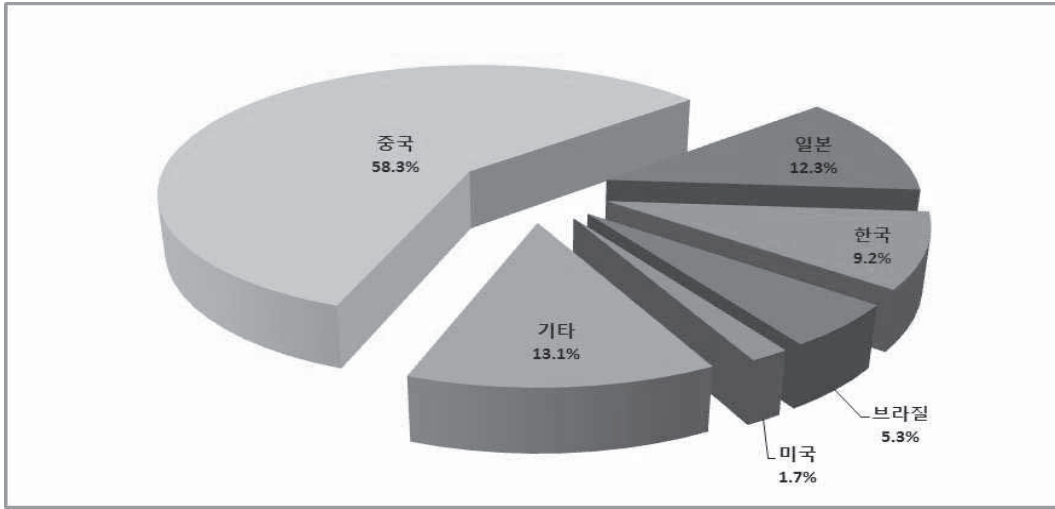
품목 리스트	2016년 상반기	2017년 상반기	성장률 (%)
식품류 (원물 및 가공식품 포함)	477,033.81	470,815.66	1.3 ↓
생선류 (갑각류, 조개류 포함)	420,096.35	414,818.08	1.3 ↓
자원류 (소금, 설탕, 돌, 광석, 석유 등)	239,369.89	376,072.14	57.1 ↑
연료 및 에너지 제품	212,294.84	347,971.02	63.9 ↑
고무 및 화학제품	17,495.55	17,218.88	1.6 ↓
가죽 및 모피류	200.49	191.12	4.7 ↓
원목 및 섬유원료	199,016.29	204,895.29	3.0 ↑
섬유류	505.04	519.64	2.9 ↑
금속 및 금속제품	66,783.99	73,794.49	10.5 ↑
기계 및 운수장비 류	25,327.10	17,333.05	31.6 ↓
기타	773.06	468.78	39.4 ↓

❁ 다. 2017년 상반기 연해주 수입 현황

- 2017년 상반기 연해주의 수입액은 1,783m으로 주요 수입 국가는 중국, 일본, 한국 순임
 - 중국은 연해주 수입의 58.3%를 차지하며, 수입액은 \$1,039.9m으로 전년 동기 대비 25.4% 증가하였음
 - ※ 주요 수입 품목: 선박 기중기 (4.5%), 컴퓨터 및 부품 (3.4%), 차량 및 부품 (2.7%) 등
 - 일본은 연해주 수입의 12.3%를 차지하며, 수입액은 \$164.8m으로 전년 동기 대비 1.6배 증가하였음
 - ※ 주요 수입 품목: 차량 및 부품 (23.6%), 카페리 등 선박류 (9.7%) 등
 - 한국은 연해주 수입의 9.2%를 차지하며, 수입액은 \$95.7m으로 전년 동기 대비 1.6배 증가하였음
 - ※ 주요 수입 품목: 중장비 (21.3%), 화학제품 (6%), 차량 및 부품 (5.5%) 등
 - 브라질 수입은 1.6배 급증한 \$95.3m로 주요 수입 품목은 돈육류 (74.4%)
 - 미국 수입은 2.5배 급증한 \$29.6m로 주요 수입 품목은 승강기 (35.3%), 화학제품 (9.8%) 등



< 2017년 상반기 연해주 주요 수입 국가 >



2017년 상반기 연해주 주요 수입 품목

단위: 천 달러

품목 리스트	2016년 상반기	2017년 상반기	성장률 (%)
식품류 (원물 및 가공식품 포함)	344,055.4	425,354.4	23.6 ↑
생선류 (갑각류, 조개류 포함)	34,772.1	37,319.7	7.3 ↑
자원류 (소금, 설탕, 돌, 광석, 석유 등)	26,219.9	22,359.1	14.7 ↓
연료 및 에너지 제품	24,805.2	21,686.5	12.6 ↓
고무 및 화학제품	169,658.1	192,301.7	13.3 ↑
가죽 및 모피류	6,280.8	4,608.7	26.6 ↓
원목 및 섬유원료	25,697.0	32,971.7	28.3 ↑
섬유류	77,013.2	94,532.7	22.7 ↑
금속 및 금속제품	106,840.5	128,337.0	20.1 ↑
기계 및 운수장비 류	492,405.8	764,812.9	55.3 ↑
기타	109,297.5	117,754.3	7.7 ↑



2017년 한-러 교역 현황 상세

⊗ 2017년 1~10월 한-러 교역 현황

- 2017년 10월까지 한-러 교역은 전년 동기 대비 45.8% 증가한 156억 6천만 달러 기록- 중국은 연해 주 수입의 58.3%를 차지하며, 수입액은 \$1,039.9m으로 전년 동기 대비 25.4% 증가하였음
 - 우리나라의 러시아 수출액은 \$5,867m으로 전년 동기 대비 50.0% 증가
 - 우리나라의 러시아 수입액은 \$9,793m으로 전년 동기 대비 43.4% 증가
- 러시아 경기 안정에 따라 교역 전반적으로 증가 추세
 - 우리나라에서 건조한 선박이 2,3,6월 각각 인도되면서 수출실적 급상승
 - 러시아 소비시장이 회복세에 접어들면서 자동차 및 부품 수출실적도 상승 중
 - 러시아 수입품목에서 여전히 원유, 석탄 등 원자재가 큰 비중을 차지
 - 러시아 수산물 수입에서 대게 수입실적이 명태 수입실적을 앞지름

< 2017년 1~10월 한국의 러시아 (전체) 주요 수출 품목 >

단위: 백만달러

품목 리스트	금액	비중 (%)	전년 대비 증감률 (%)
승용차	1,158	19.7	63.7 ↑
자동차부품	897	15.3	50.6 ↑
선박	449	7.7	6,947.7 ↑
철구조물	250	4.3	120.6 ↑
합성수지	212	3.6	20.3 ↑
건설중장비	200	3.4	114.9 ↑
타이어	113	1.9	48.8 ↑
기타플라스틱 제품	104	1.8	15.8 ↑
아연도강판	98	1.7	24.9 ↑
의자	95	1.3	58.1 ↑

단위: 백만달러

품목 리스트	금액	비중 (%)	전년 대비 증감률 (%)
원유	2,322	23.7	54.5 ↑
유연탄	1,959	20.0	81.6 ↑
나프타	1,886	19.3	24.6 ↑
천연가스	569	5.8	29.9 ↑
무연탄	311	3.2	34.4 ↑
알루미늄괴 및 스크랩	306	3.1	24.0 ↑
우라늄	256	2.6	86.4 ↑
고철	235	2.4	25.3 ↑
계	220	2.2	42.4 ↑
명태	166	1.7	2.2 ↓

한국무역협회 2017.12.12.

통 계

동해·묵호항 물류동향 |

동해·묵호항과 북방물류

Donghae-Mukho Port & Northern Logistics
Semiannual Report



통계 : 동해·목포항 물류동향

가. 화물 처리실적

- 2017년 1~10월 전국 항만 화물 처리실적은 총 약 1,303 백만톤을 처리하였으며, 이 중 강원도권 항만 처리량은 약 50 백만톤으로 전체화물 처리량 중 약 3.8%를 처리하였음
 - 강원권 항만의 화물 처리실적 2012~2016년까지 연평균증가율은 약 5.0% 증가로 전국 연평균 성장률인 약 3.0%보다 높은 증가율을 보이고 있음
 - 강원도권 항만은 중 동해·목포항이 약 27 백만톤으로 강원권 항만 중 약 54.7%으로 절반 이상을 처리하고 있음

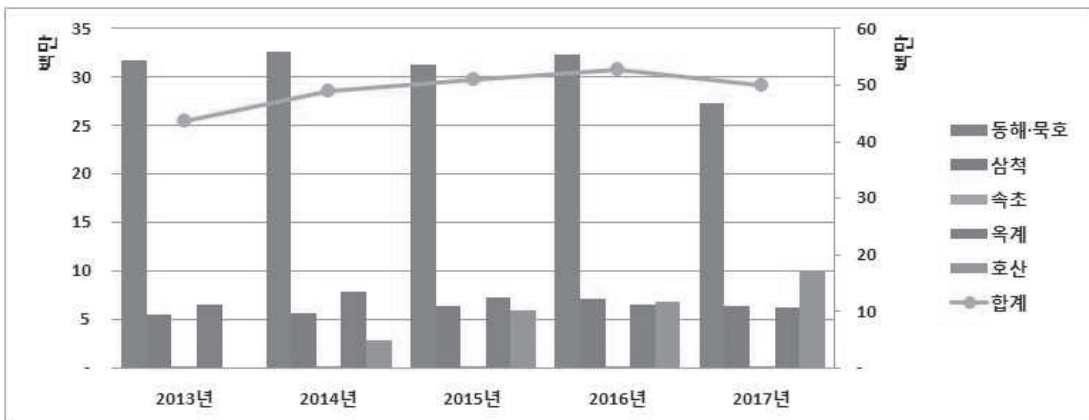
< 항만별 화물수송실적 (2013년~2017년 1~10월) >

(단위 : 톤(RT))

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
동해·목포	31,728,849	32,540,970	31,279,375	32,296,665	27,284,075
삼척	5,462,941	5,647,260	6,403,142	7,070,419	6,360,666
속초	83,094	61,588	10,973	17,003	61,756
옥계	6,512,154	7,823,277	7,216,542	6,564,753	6,229,458
호산	0	2,880,656	5,962,509	6,822,268	9,989,156
강원도 소계	43,787,038	48,953,751	50,872,541	52,771,108	49,925,111
부산	324,858,224	346,640,071	359,676,343	362,369,364	333,881,607
여수광양	240,579,806	254,382,783	273,359,679	284,663,006	241,682,311
울산	191,030,773	191,720,154	190,869,574	197,610,650	167,426,790
인천	146,106,278	150,083,888	157,623,769	161,304,161	136,666,805
평택·당진	109,251,296	117,012,506	112,214,397	112,948,322	92,918,768
포항	61,646,820	65,241,097	61,501,405	62,303,458	48,278,671
군장항	19,201,514	19,298,797	19,042,926	20,192,020	15,643,152
기타	222,463,526	222,571,075	237,893,112	255,317,324	217,379,615
합계	1,358,925,275	1,415,904,122	1,463,053,746	1,509,479,413	1,303,802,830

주: 2017년은 1~10월까지 물동량
 자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

< 강원권 항만별 화물수송실적 (2013년~2017년 1~10월) >



- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 화물 처리실적은 27,284 천톤으로 전년 동기 대비 4.8% 증가하였음
 - 수입화물 처리실적은 7,779 천톤으로 전년 동기 대비 16.6% 증가하였음
 - 수출화물 처리실적은 2,370 천톤으로 전년 동기 대비 35.0% 감소하였음
- 연안화물은 10월 처리실적은 작년 동기 대비 16.1% 감소하였지만 1~10월 동안 처리실적은 작년 동기 대비 9.0% 증가하였음

〈 동해·묵호항 화물 처리실적 〉

(단위 : 천톤(R/T))

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)		
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월			
합계	32,541	31,279	32,297	2,804	26,047	2,285	27,284	4.8		
외항	외항계	15,671	13,716	13,102	1,100	10,319	857	10,149	-1.7	
	수출입	소계	15,668	13,709	13,102	1,100	10,319	857	10,149	-1.7
		수입	8,195	7,815	8,506	720	6,672	610	7,779	16.6
		수출	7,473	5,894	4,595	380	3,647	246	2,370	-35.0
	환적	소계	3	7	0	0	0	0	0	0.0
		수입	0	7	0	0	0	0	0	0.0
수출		3	0	0	0	0	0	0	0.0	
내항	연안	소계	16,870	17,564	19,195	1,704	15,727	1,429	17,135	9.0
		입항	852	845	887	100	737	61	629	-14.6
		출항	16,018	16,719	18,308	1,604	14,991	1,368	16,507	11.1

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 품목별 처리실적으로는 기타 광석 및 생산품, 시멘트, 유연탄 등의 순으로 나타남
 - 기타 광석 및 생산품 처리실적은 12,670 천톤으로 전년 동기 대비 비슷한 수준임
 - 시멘트 처리실적은 8,273 천톤으로 전년 동기 대비 0.6% 감소하였음
 - 유연탄 처리실적은 4,022 천톤으로 전년 동기 대비 48.8% 증가하였음
 - 석유 정제품과 화학공업생산품의 경우 전년 동기 대비 144.9%, 213.6% 큰 폭으로 증가하였음

〈 동해·묵호항 품목별 처리실적 〉

(단위 : 천톤(R/T))

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	32,541	31,279	32,297	2,804	26,047	2,285	27,284	4.8
기타광석및 생산품	13,534	14,143	15,268	1,373	12,672	1,011	12,670	0
시멘트	12,098	10,957	10,581	862	8,323	795	8,273	-0.6
유연탄	4,288	3,317	3,596	234	2,703	315	4,022	48.8
석유정제품	393	413	539	61	398	36	975	144.9
무연탄	942	1,402	1,650	201	1,428	71	691	-51.6
철광석	551	445	404	52	334	28	214	-36.1
화학공업생산품	31	59	91	4	36	0	112	213.6
비철금속 및 그제품	359	371	55	8	54	3	28	-47.8
기타	344	173	112	10	99	26	299	202.8

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)



- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 지역별 처리실적으로는 극동아시아 지역, 북미 지역, 동남아시아지역 등의 순으로 나타남
 - 극동아시아 지역 처리실적은 3,435 천톤으로 전년 동기 대비 14.5% 증가하였음
 - 북미주 지역 처리실적은 1,482 천톤으로 전년 동기 대비 54.7% 증가하였음
 - 동남아시아 지역 처리실적은 1,425 천톤으로 전년 동기 대비 14.5% 증가하였음

< 동해·묵호항 지역별 처리실적 >

(단위 : 천톤(R/T))

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	15,671	13,716	13,102	1,100	10,319	857	10,149	-1.7
극동아시아 지역	4,093	3,766	3,994	349	3,000	246	3,435	14.5
북미주 지역	1,727	1,418	1,054	94	958	148	1,482	54.7
동남아시아 지역	3,017	2,034	1,773	58	1,244	141	1,425	14.5
대양주 지역	1,968	1,248	1,339	85	1,093	131	1,127	3.1
남미 지역	1,526	1,607	1,379	166	1,124	41	875	-22.2
일본 지역	852	754	868	96	741	78	687	-7.3
아프리카 지역	1,759	1,983	1,678	188	1,341	42	544	-59.5
유럽 지역	557	515	499	55	412	31	295	-28.4
중미 지역	108	330	292	10	270	0	210	-22.0
서남아시아 지역	53	36	76	0	39	0	52	35.6
중동 지역	12	25	148	0	96	0	17	-82.5
기타 지역	0	0	2	0	2	0	0	0

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 국가별 처리실적으로는 러시아연방, 미국, 호주 등의 순으로 나타남
 - 러시아연방 처리실적은 3,192 천톤으로 전년 동기 대비 3.6% 증가하였음
 - 미국 처리실적은 1,302 천톤으로 전년 동기 대비 39.7% 증가하였음
 - 호주 처리실적은 1,127 천톤으로 전년 동기 대비 3.1% 증가하였음

< 동해·묵호항 국가별 처리실적 >

(단위 : 천톤(R/T))

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	15,671	13,716	13,102	1,100	10,319	857	10,149	-1.7
러시아연방	2,608	3,757	3,860	303	3,080	249	3,192	3.6
미국	1,410	1,353	1,028	94	932	148	1,302	39.7
호주	1,968	1,248	1,339	85	1,093	131	1,127	3.1
일본	852	754	868	96	741	78	687	-7.3
인도네시아	597	678	791	15	603	15	683	13.3
칠레	520	962	898	106	710	0	544	-23.4
중국	1,911	357	589	101	317	6	384	21.0
가나	228	502	739	28	617	0	113	-81.7
앙골라	455	594	642	99	444	0	0	0.0
기타	5,123	3,509	2,348	173	1,782	230	2,117	18.8

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

❁ 나. 컨테이너 처리실적

- 국내 컨테이너 화물을 처리하는 주요 항만은 부산항, 인천항, 여수·광양항, 평택·당진항, 울산항 이며, 그 외의 항만 컨테이너 처리비율은 미미함
 - 2017년 1~10월 전체 항만 중 부산항이 약 74.8% 가장 많은 비중을 차지하고 있으며. 이에 반해 동해·묵호항의 처리량은 약 0.01%으로 미미한 수준임

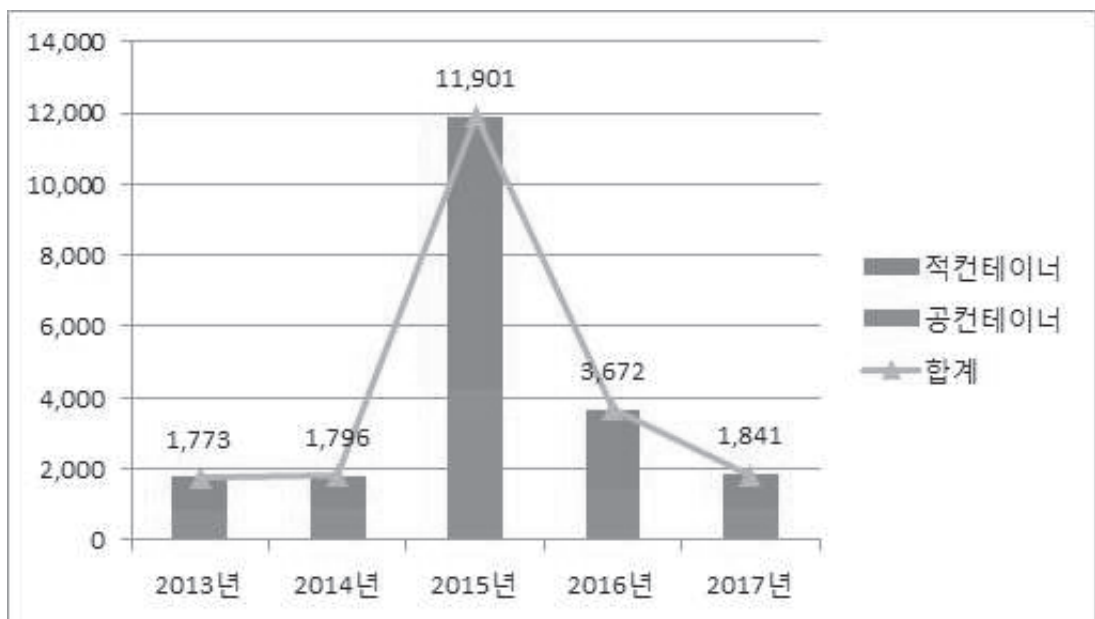
< 항만별 컨테이너 처리실적 (2013년~2017년 1~10월) >

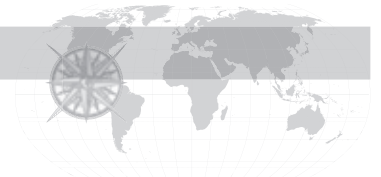
(단위 : TEU)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
동해·묵호	1,773	1,796	11,901	3,672	1,841
삼척	0	0	0	0	0
속초	1,405	997	0	0	0
옥계	0	0	0	0	0
호산	0	0	0	0	0
강원도 소계	3,178	2,793	11,901	3,672	1,841
부산	17,686,099	18,683,283	19,468,725	19,456,291	17,013,993
인천	2,160,797	2,334,939	2,376,996	2,679,504	2,497,901
여수광양	2,284,835	2,338,335	2,327,335	2,249,583	1,840,698
평택·당진	518,686	546,378	565,729	623,339	526,552
울산	385,718	392,394	385,208	422,854	383,133
포항	114,649	137,159	90,944	90,926	81,018
군장항	42,855	47,966	44,561	56,564	53,326
기타	272,434	314,963	409,131	422,611	333,176
합계	23,469,251	24,798,210	25,680,530	26,005,344	22,731,638

주: 2017년은 1~10월까지 물동량
 자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

< 동해·묵호항 컨테이너 처리실적 (2013년~2017년 1~10월) >





- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 컨테이너 처리실적은 1,841 TEU로 전년 동기 대비 45.8% 감소하였음
 - 수입화물 처리실적은 860 TEU로 전년 동기 대비 36.2% 감소 하였음
 - 수출화물 처리실적은 981 TEU로 전년 동기 대비 52.1% 감소 하였음

< 동해·묵호항 컨테이너 처리실적 >

(단위 : TEU)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)		
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월			
합계	1,796	11,901	3,672	223	3,394	158	1,841	-45.8		
외항	외항계	1,796	11,901	3,672	223	3,394	158	1,841	-45.8	
	수출입	소계	1,796	11,572	3,672	223	3,394	158	1,841	-45.8
		수입	834	5,972	1,482	100	1,347	93	860	-36.2
		수출	962	5,600	2,190	123	2,047	65	981	-52.1
	환적	소계	0	329	0	0	0	0	0	0.0
		수입	0	329	0	0	0	0	0	0.0
수출		0	0	0	0	0	0	0	0.0	

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 컨테이너 품목별 처리실적은 17,239톤으로 전년 동기 대비 59.4% 감소하였으며, 음료, 주류, 조제식품, 기계류 및 그부품, 기타동식물 생산품 등의 순으로 나타남
 - 음료, 주류, 조제식품 처리실적은 7,207 톤으로 전년 동기 대비 15.3% 감소하였음
 - 기계류 및 그부품 처리실적은 2,967 톤으로 전년 동기대비 89.3% 증가하였음
 - 기타 동식물 생산품 처리실적은 2,782 톤으로 전년 동기대비 106.7% 증가하였음

< 동해·묵호항 컨테이너 품목별 처리실적 >

(단위 : 톤(R/T))

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	20,248	155,567		2,328	42,487	1,437	17,239	-59.4
음료 주류·조제식품	4,757	16,840		1,237	8,508	177	7,207	-15.3
기계류 및 그부품	563	2,369	1,567	0	1,567	547	2,967	89.3
기타 동식물 생산품	5,798	1,209	1,580	45	1,346	319	2,782	106.7
어패각각류	1,631	3,519	2,271	274	2,019	312	1,984	-1.7
차량 및 그부품	7,120	5,694	2,533	540	2,005	0	971	-51.6
철강 및 그제품	0	17,941	8,030	0	8,030	0	45	-99.4
기타	379	107,995	483	232	19,012	82	1,283	245.8

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

- 2017년 1~10월간 동해·묵호항 지역별 컨테이너 처리실적으로는 일본 지역, 극동아시아 지역, 유럽지역의 순으로 처리하였음
 - 일본 지역 처리실적은 1,145 TEU로 전년 동기 대비 5.8% 증가하였음
 - 극동아시아 지역 처리실적은 684 TEU로 전년 동기 대비 61.3% 감소하였음
 - 유럽 지역 처리실적은 12 TEU로 전년 동기 대비 94.7% 감소하였음

< 동해·묵호항 지역별 컨테이너 처리실적 >

(단위 : TEU)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)	
			전체	10 월	1~10월	10 월	1~10월		
합계	소계	1,796	11,901	3,672	223	3,394	158	1,841	-45.8
	수입	834	6,301	1,482	100	1,347	93	860	-36.2
	수출	962	5,600	2,190	123	2,047	65	981	-52.1
일본	소계	620	526	1,265	139	1,082	89	1,145	5.8
	수입	290	235	559	63	465	59	562	20.9
	수출	330	291	706	76	617	30	583	-5.5
구룡포 아시아	소계	1,176	7,248	1,861	84	1,766	69	684	-61.3
	입항	544	2,153	377	37	336	34	286	-14.9
	출항	632	5,095	1,484	47	1,430	35	398	-72.2
유럽	소계	0	85	226	0	226	0	12	-94.7
	수입	0	85	226	0	226	0	12	-94.7
	수출	0	0	0	0	0	0	0	0.0
동남아시아	소계	0	4,042	320	0	320	0	0	0.0
	수입	0	3,828	320	0	320	0	0	0.0
	수출	0	214	0	0	0	0	0	0.0

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

● 2017년 1~10월간 동해·묵호항 국가별 컨테이너 처리실적으로는 일본, 러시아연방, 중국 등의 순으로 처리하였음

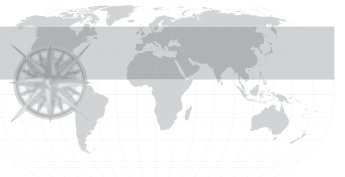
- 일본 처리실적은 1,145 TEU로 전년 동기 대비 5.8% 증가하였음
- 러시아연방 처리실적은 617 TEU로 전년 동기 대비 27.2% 감소하였음
- 중국 처리실적은 67 TEU로 전년 동기 대비 93.6% 감소하였음

< 동해·묵호항 국가별 처리실적 >

(단위 : TEU)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10 월	1~10월	10 월	1~10월	
합계	1,796	11,901	3,672	223	3,394	158	1,841	-45.8
일본	620	526	1,265	139	1,082	89	1,145	5.8
러시아연방	1,176	1,213	943	84	848	69	617	-27.2
중국	0	4,015	1,045	0	1,045	0	67	-93.6
소련	0	0	0	0	0	0	12	0.0
대한민국	0	445	0	0	0	0	0	0.0
베트남	0	3,967	320	0	320	0	0	0.0
중화민국	0	677	82	0	82	0	0	0.0
필리핀	0	75	0	0	0	0	0	0.0
홍콩	0	983	17	0	17	0	0	0.0

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)



❁ 다. 선박 입출항 실적

- 2017년 1~10월 항만별 선박 입출항 실적은 총 약 322 천척이며, 이 중 강원도권 입출항 실적은 약 12 천척으로 전체 입출항 실적 중 약 3.8%임
 - 2012년~2016년 강원권 항만의 입출항 실적 연평균증가율은 약 3.4% 증가로 전국 연평균 성장률인 약 0.8% 증가보다 높은 증가율을 보이고 있음
 - 강원도권 항만은 중 동해·묵호항이 약 7 천척으로 강원권 항만 중 약 57.2%로 절반 이상의 입출항 실적을 보이고 있음

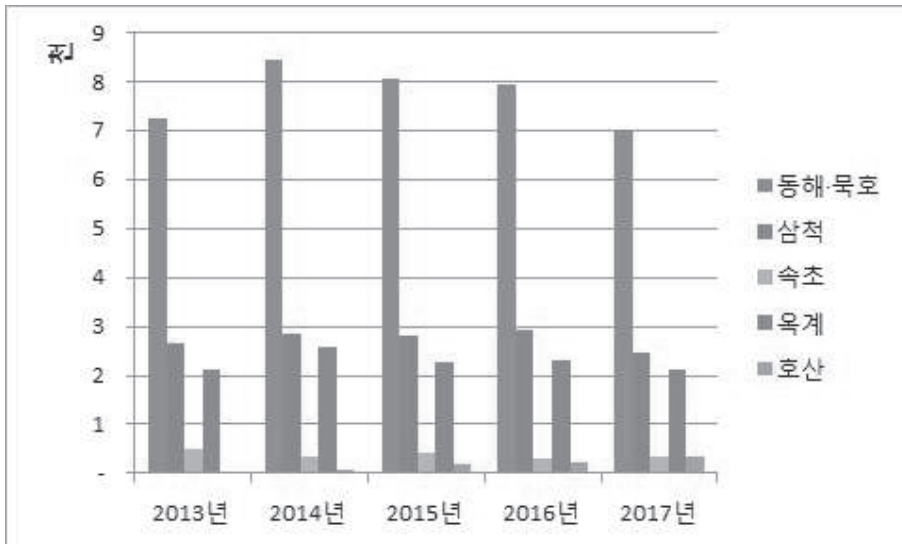
〈 항만별 선박 입출항 척수 (2013년~2017년 1~10월) 〉

(단위 : 척)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
동해·묵호	7,271	8,447	8,081	7,961	7,013
삼척	2,643	2,845	2,795	2,946	2,463
속초	490	351	431	286	350
옥계	2,133	2,584	2,263	2,321	2,105
호산	0	70	201	207	330
강원도소계	12,537	14,297	13,771	13,721	12,261
부산	99,249	95,378	98,087	100,197	81,724
여수·광양	57,613	59,441	60,808	67,354	54,692
울산	50,518	51,565	51,525	50,495	39,830
인천	35,237	35,363	37,560	37,407	30,550
평택·당진	18,894	18,591	19,383	19,924	16,209
포항	14,502	13,984	13,452	13,606	10,673
군장항	9,439	9,869	9,543	9,064	6,385
기타	92,256	87,453	96,617	95,887	70,205
합계	390,245	385,941	400,746	407,655	322,529

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

〈 강원권 항만별 선박 입출항 척수 (2013년~2017년 1~10월) 〉



- 2017년 1~10월의 동해·묵호항 입출항 선박척수는 7,013척으로 전년 동기 대비 8.8% 증가하였음
 - 동해·묵호항에 입출항한 외항선은 1,647척으로 전년 동기 대비 0.2% 증가하였음
 - 동해·묵호항에 입출항한 연안선은 5,336척으로 전년 동기 대비 11.7% 증가하였음

< 동해·묵호항 선박 입출항실적 >

(단위 : 척)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)		
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월			
합계	총계	8,447	8,081	7,961	727	6,446	670	7,013	8.8	
	외항선	계	2,292	2,226	2,010	201	1,644	168	1,647	0.2
		국적선	278	237	202	16	170	15	156	-8.2
		외국선	2,014	1,989	1,808	185	1,474	153	1,491	1.2
연안선	6,155	5,855	5,951	526	4,802	502	5,366	11.7		
입항	총계	4,225	4,033	3,985	371	3,233	333	3,507	8.5	
	외항선	계	1,190	1,150	1,045	108	857	86	843	-1.6
		국적선	181	161	137	11	116	9	99	-14.7
		외국선	1,009	989	908	97	741	77	744	0.4
연안선	3,035	2,883	2,940	263	2,376	247	2,664	12.1		
출항	총계	4,222	4,048	3,976	356	3,213	337	3,506	9.1	
	외항선	계	1,102	1,076	965	93	787	82	804	2.2
		국적선	97	76	65	5	54	6	57	5.6
		외국선	1,005	1,000	900	88	733	76	747	1.9
연안선	3,120	2,972	3,011	263	2,426	255	2,702	11.4		

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

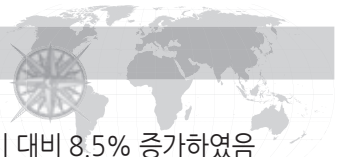
- 2017년 1~10월의 동해·묵호항 선종별 입출항 선박 수는 일반화물선, 시멘트선, 석유정제품 운반선 등의 순으로 나타남
 - 일반화물선의 입출항 선박은 1,985 척으로 전년 동기 대비 7.6% 증가하였음
 - 시멘트선의 입출항 선박은 1,290 척으로 전년 동기 대비 25.0% 증가하였음
 - 석유정제품 운반선의 입출항 선박은 993 척으로 전년 동기 대비 19.1% 증가하였음

< 동해·묵호항 선종별 입출항실적 >

(단위 : 척)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	8,447	8,081	7,961	727	6,446	670	7,013	8.8
일반화물선	2,345	2,139	2,238	211	1,844	193	1,985	7.6
시멘트선	1,016	1,010	1,323	116	1,032	135	1,290	25.0
석유정제품 운반선	1,244	1,058	1,026	99	834	103	993	19.1
산물선	1,159	1,142	1,082	89	867	78	791	-8.8
어선	394	410	374	45	290	43	374	29
여객선	206	196	204	19	169	18	168	-0.6
케미칼 운반선	34	24	34	4	32	2	44	37.5
냉동냉장선	19	27	20	0	20	0	10	-50
풀 컨테이너선	6	72	20	0	20	0	2	-90
세미 컨테이너선	0	8	6	0	6	0	0	0
자동차선	2	0	0	0	0	0	0	0
기타선	2,022	1,995	1,634	144	1,332	98	1,356	1.8

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)



- 2017년 1~10월 동해·묵호항의 외항선 입항선박 실적은 3,507척으로 전년 동기 대비 8.5% 증가하였음
 - 500톤 미만 입항한 외항선은 1,053척으로 전년 동기 대비 17.9% 증가하였음
 - 500~5000톤 미만 입항한 외항선은 1,310척으로 전년 동기 대비 3.5% 감소하였음
 - 5000톤 이상 입항한 외항선은 1,144척으로 전년 동기 대비 16.4% 증가하였음

〈 동해·묵호항 톤급별 입항실적(외항선) 〉

(단위 : 척)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	4,225	4,033	3,985	371		333		8.5
100 톤 미만	428	459	243	24	181	4	234	29.3
100-500 톤 미만	947	827	863	81	712	84	819	15.0
500-1,000 톤 미만	502	327	300	28	243	25	252	3.7
1,000-3,000 톤 미만	539	624	752	79	618	58	557	-9.9
3,000-5,000 톤 미만	769	702	616	53	496	47	501	1.0
5,000-7,000 톤 미만	291	356	476	45	379	51	485	28.0
7,000-10,000 톤 미만	71	59	79	6	67	10	104	55.2
10,000-15,000 톤 미만	117	107	115	11	96	10	101	5.2
15,000-20,000 톤 미만	99	149	109	7	89	5	80	-10.1
20,000-25,000 톤 미만	98	87	82	4	70	14	118	68.6
25,000-30,000 톤 미만	108	94	93	9	76	8	70	-7.9
30,000-50,000 톤 미만	254	240	253	24	203	17	185	-8.9
50,000-60,000 톤 미만	2	2	3	0	2	0	1	-50.0
60,000-75,000 톤 미만	0	0	1	0	1	0	0	.0

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

- 2017년 1~10월 동해·묵호항 국가별 입출항선박 실적은 1,647척으로 전년 동기 대비 0.2% 증가하였으며, 러시아연방, 일본 중국 등의 순으로 나타났음
 - 러시아연방 입출항 선박은 658 척으로 전년 동기 대비 14.6% 증가하였음
 - 일본 입출항 선박은 383 척으로 전년 동기 대비 9.2% 감소하였음
 - 중국 입출항 선박은 162 척으로 전년 동기 대비 1.3% 증가하였음

〈 동해·묵호항 국가별 입출항실적 〉

(단위 : 척)

구분	2014년	2015년	2016년			2017년		전년 동기 대비(%)
			전체	10월	1~10월	10월	1~10월	
합계	2,292	2,226	2,010	201	1,644	168	1,647	0.2
러시아연방	790	824	717	80	574	69	658	14.6
일본	531	499	498	50	422	43	383	-9.2
중국	271	265	202	21	160	15	162	1.3
대한민국	235	208	191	21	163	15	149	-8.6
기타	281	242	188	14	150	15	124	-17.3
미국	61	57	51	6	47	6	49	4.3
호주	53	51	57	3	47	2	48	2.1
인도네시아	31	41	43	2	33	3	34	3.0
원양어획지역	13	10	32	1	24	0	22	-8.3
칠레	26	29	31	3	24	0	18	-25.0

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

기 고 문

동해러시아대게마을과 지역대표 먹거리 만들기
4차산업 혁명시대를 맞이하여
강원도 항만 및 동해항은 어떻게 대응할 것인가
영동지역 항만 활성화 방안 기초 연구/ 동해지역을 중심으로



동해러시아대게마을과 지역대표 먹거리 만들기

북방물류연구지원센터장 최기준

동해시 부가가치를 높이기 위한 새로운 변화의 시도

동해시는 1980년 4월 1일 삼척군 북평읍과 명주군 묵호읍이 통합하여 북방전진기지 육성을 위한 국가적 정책 목표아래 탄생한 도시입니다. 충분한 발전잠재력을 가지고 있는 동해시이지만 37년이라는 시간이 지나고 있지만 지금도 북방전진기지 육성이라는 목표를 향해 달리고 있고 “동해”시의 인지도는 우리의 의지만큼 확산되지 못하고 있습니다.

과거에는 동해시와 같은 소규모 지방 도시들의 발전을 이끄는 주요 핵심 요소들이 역사, 인물, 교통망, 지리적 특성에 의한 산업군에 의지한 채 부가가치 확대 효과를 기대할 수 없는 하드웨어 형태의 소극적 발전이 주축이 되었다면, 지금은 소득의 증가에 따라 여가생활의 대중화, 건강에 대한 관심증가, 다양한 음식체험 여행의 증가에 따라 이와 관련된 다양한 소프트웨어적 파생산업들이 도시 발전의 새로운 요소들로 자리매김하고 있고 지자체별로 특화 상품의 개발로 부가가치를 만들어 내며 소규모 도시들이 새로운 형태의 발전모델을 만들어 내고 있습니다.

영동지방 도시들은 대부분 비슷한 자연환경에 의지한 채 해양관광도시를 지향하고 있습니다. 그렇다면 동해시만이 차별화 될 수 있는 것들을 찾아보고 그것을 상품화하여 지역으로 사람들이 찾아올 수 있는 요소를 상품화하여 우리시의 부가가치가 높아진다면 새로운 변화를 시도해 봐야 하지 않겠습니까?

1. 행복추구의 패턴 변화

사람들이 행복을 추구하는 다양한 방법이 있습니다. 최근에는 더 맛있고 신선하고 건강한 음식을 찾아다니는 추세입니다. 최근 방송 프로그램에도 유명한 요리사가 나오거나 먹고 즐기는 방송분량이 늘어나고 있습니다.

유명 여행업체 익스피디아(Expedia)가 2017년 여행 트렌드 키워드를 조사한 결과

첫 번째, 자신을 위한 가치소비를 즐기는 “포미족”

두 번째, 맛있는 음식을 찾아다니는 “먹방족”

세 번째, 진정한 나를 찾기 위해 떠나는 “갯이어족”으로 나타났습니다. 맛있는 음식을 찾아 다니는 것이 생활의 일부가 된 것입니다.





2. 타 지역 특화먹거리 정착사례

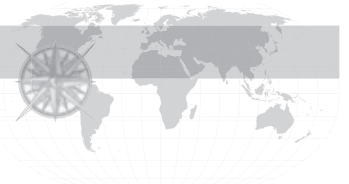
먼저 다른 지역의 특화먹거리 브랜드 조성의 사례를 보겠습니다.

강원도내의 사례를 보자면「횡성 한우」는 넓은 면적에서 공급되는 벗짚과 사료공장, 밀소 구입이 유리한 우시장, 우시장과 도축장이 인접되어 서울 상인들의 선호도 상승, 그리고 지자체의 특화전략이 지금의 「횡성 한우」를 탄생시켰습니다.

「춘천 닭갈비」는 과거 시절 저렴한 가격의 서민용 안주에 부자들만 먹었던 「갈비」라는 이름을 붙이고 삶이 고달픈 서민들의 희망인 고기 굽은 기분이 들도록 감성을 자극한 「갈비」라는 이름으로 브랜드를 만들었다고 합니다.

「전주비빔밥」은 전통과 연계한 고급화 전략을 사용하였습니다. 지역의 축제를 활용하여 음식과 지역 명을 결합한 지역정체성 확보 전략을 활용하였고 「영덕 대게」는 지역에서 생산되는 대게와 수입산 대게와의 차별화를 위한 브랜드 표식사업과 대게 부산물을 타 산업에 응용, 대게축제와 문화공간을 조성하여 「영덕 대게」를 자리잡게 하였습니다.

지역특화상품의 성공사례를 살펴보면 원료의 공급과 소비시장, 지역의 전통, 차별화와 지속화를 통하여 지역의 특화 먹거리로 정착하였음을 알 수 있습니다.



3. 우리는 무엇으로 특화상품을 만들 수 있을까?

그렇다면 “동해시”하면 떠오르는 유명 음식이 무엇일까요? 오징어, 문어, 양미리, 도루묵, 곰치국 등 바다를 자연환경으로 가지고 있는 다른 지역과 별 차이가 없어 보입니다. 그 지역만의 역사와 문화를 바탕으로 또는 그 지역의 신선한 재료를 활용하여 그 지역을 알리고 지역경제 활성화에 성공한 사례를 많이 볼 수 있습니다.

먼저, 우리지역의 현황을 살펴보겠습니다. 동해시는 국가관리항만인 동해항이 있습니다. 단순한 항만이 아니라 20년 이상 러시아산 대게가 수입되는 항입니다. IUU협정 IUU(불법) 어업방지협정(대한민국과 러시아연방 정부간 IUU 어업방지협정에 관한 고시, 2013.7.3. - Illegal, unreported and unregulated)에 의하여 전국 5개 항만(속초항, 동해 묵호항, 포항항, 울산항, 감천항)만이 러시아 선박이 입항 할 수 있도록 지정이 되어 있습니다.

6페이지의 도표에서 확인할 수 있듯이 동해항은 오랜 시간 동안 전국에 유통되는 러시아 대게의 80% 이상을 담당하고 있습니다. 사람들의 특별시가 서울이라면 러시아 대게의 특별시는 동해시인 것입니다.

그러나 우리의 현재는 어떻습니까? 국내 러시아산 대게의 80% 이상이 동해항을 거쳐 타 지역으로 유통되고 있지만 지역에서는 상품화 전략부재로 지역경제 활성화에 기여하지 못하고 있습니다. 그냥 자리만 빌려준 것이 오늘날 “동해시”하면 특별히 떠오르는 먹거리가 없는 지역이 되어 버린 것입니다.

타 지역의 사례들과 동해시의 현황을 비교해 본다면 일단 원료 공급의 최적지인 동해항이 있습니다. 20년 이상 대게수입의 경험으로 대게를 처리할 수 있는 지역의 노하우가 있습니다. 저렴한 가격으로 차별화 할 수 있는 포인트를 가지고 있습니다.

그럼에도 불구하고 지역특화상품으로 개발되지 못한 까닭은 무엇이었습니까? 소비층의 부재입니다. 동해시 자체에서는 현재 1일 100마리 미만 소비로 확장성, 즉 소비시장이 없기 때문입니다. 그렇다면 우리는 지역 안에서 소비시장을 확장할 수 있는 방안을 찾아야 합니다. 즉 동해시로 사람들이 방문하게 만들어서 소비시장을 확대하는 대안이 필요한 것입니다.

4. 대게 시장의 현황

수산물 소비 경향은 인구학적 특성에 따라 변하기도 하는데 최근 우리나라의 경우에도 국민소득이 증가하고 세계적인 웰빙 트렌드에 맞춰 수산물 공급량은 늘고 있는 추세입니다. 인구의 고령화도 수산물 소비증가에 영향을 미친다는 결과는 고령화가 빠르게 진행되는 한국사회에서 수산물 소비에 시사하는 바가 크다고 봅니다.

성별에 따라 기호도가 차이가 나는데 남성은 생선류에서 선호도가 높게 나타나며 여성은 갑각류의 선호도가 높다는 연구 결과도 있습니다. 갑각류 중에서도 대게는 새우나 꽃게 등에 비해 상대적으로 고부가가치를 지니고 있으며 1회 소비비용이 상대적으로 비싼 특징이 있습니다. 대게는 고려시대 왕에게 바치는 동해안의 대표적인 진상품 중의 하나였다고 합니다. 그만큼 귀하고 좋은 상품으로 대접받았다고 짐작할 수 있습니다.

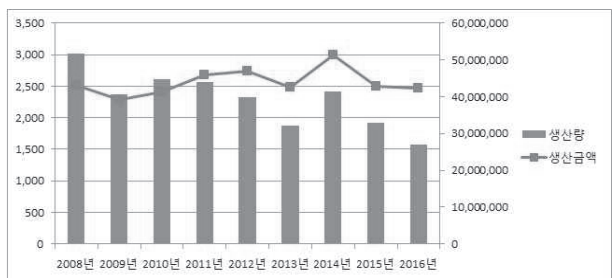
그러나 국내에서 어획하는 대게만으로 늘어나는 수요를 충족시키기는 어려운 실정입니다. 국립수산물품질관리원에서 작성한 최근 수산물검사검역연보를 참고해 보면 국내에서 어획하는 대게보다 수입 되는 대게가 더 많은 상황입니다.



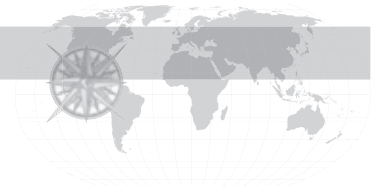
< 연도별 국내 대게 어업 생산량 >

[단위 : M/T, 천원]

구분	생산량	생산금액
2008년	3,019	43,209,026
2009년	2,372	39,132,941
2010년	2,606	41,385,265
2011년	2,567	45,910,920
2012년	2,318	46,908,463
2013년	1,868	42,676,735
2014년	2,412	51,254,751
2015년	1,915	42,764,658
2016년	1,572	42,245,579

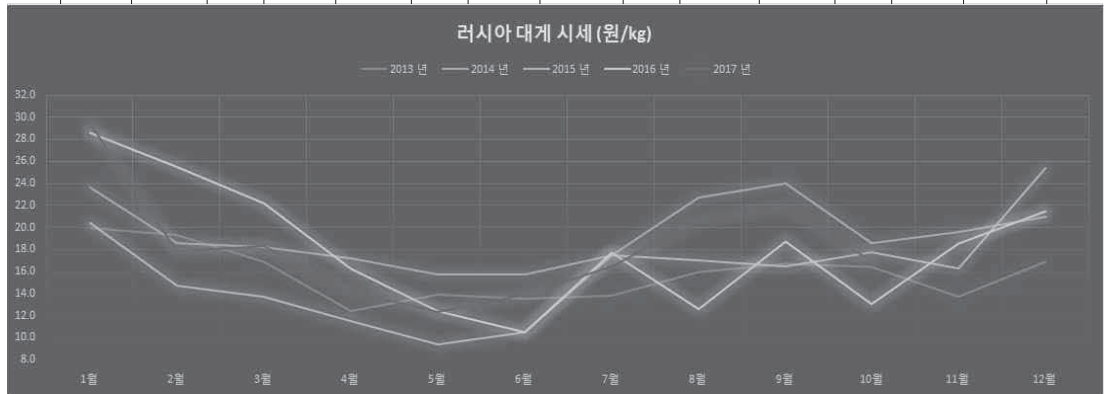


출처 : 국립수산물품질관리원에서 작성한 최근 수산물검사검역연보



< 지난 5년간 대게수입현황 >

월 별	2013년			2014년			2015년			2016년			2017년		
	증량 (톤)	금액 (천\$)	\$/kg	증량 (톤)	금액 (천\$)	\$/kg	증량 (톤)	금액 (천\$)	\$/kg	증량 (톤)	금액 (천\$)	\$/kg	증량 (톤)	금액 (천\$)	\$/kg
합계	3,719	59,178		3,574	68,561		5,478	81,883		5,001	86,680		5,626	99,565	
1월	240	4,804	19.9	423	10,012	23.6	457	9,331	20.4	228	6,526	28.6	468	13,780	29.4
2월	547	10,538	19.3	490	9,114	18.6	540	7,953	14.7	290	7,398	25.5	459	8,197	17.9
3월	451	7,612	16.9	407	7,421	18.2	835	11,476	13.7	423	9,388	22.1	578	10,579	18.3
4월	340	4,238	12.4	493	8,477	17.2	627	7,209	11.5	560	9,066	16.2	586	8,378	14.3
5월	503	7,018	13.9	333	5,245	15.7	761	7,147	9.4	488	6,043	12.4	860	10,611	12.3
6월	249	3,377	13.6	204	3,213	15.7	314	3,285	10.4	318	3,335	10.5	547	7,619	13.9
7월	157	2,176	13.8	184	3,231	17.5	383	6,699	17.5	390	6,901	17.7	613	10,093	16.5
8월	154	2,482	16.0	221	5,026	22.7	430	7,321	17.0	599	7,505	12.5	588	12,114	20.6
9월	77	1,295	16.7	135	3,261	24.0	162	2,685	16.5	274	5,110	18.6	506	11,129	22.0
10월	344	5,659	16.4	120	2,245	18.6	336	5,964	17.7	455	5,906	13.0	416	7,060	16.9
11월	335	4,623	13.8	280	5,501	19.6	343	5,607	16.3	450	8,323	18.5			
12월	315	5,350	16.9	277	5,809	20.9	283	7,201	25.4	520	11,173	21.5			

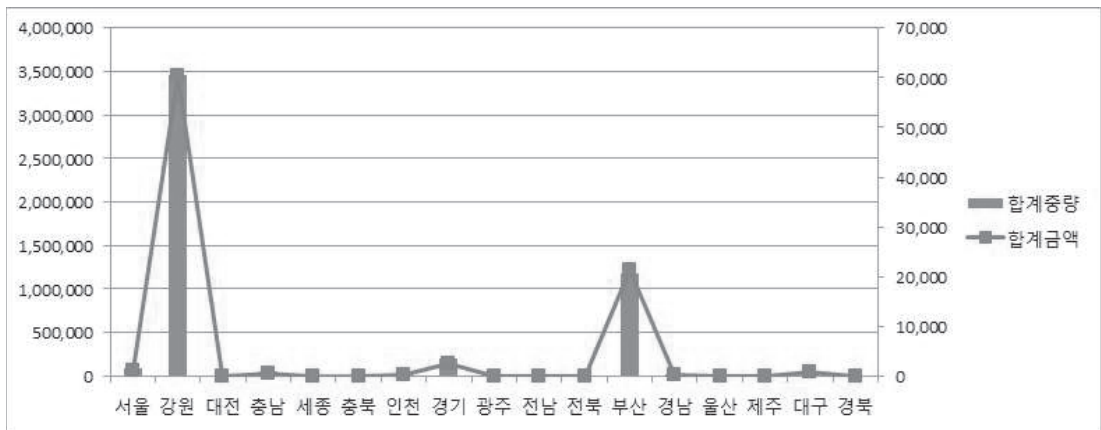


자료 : 해양수산부 수산정보포털

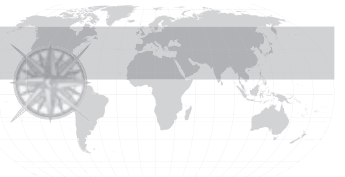
< 2016 지역별 수입증량 및 금액 >

(단위 : 천불, Kg)

구분	합계증량	합계금액	합계증량	합계금액
서울	84,074	1,088	1.7%	1.2%
강원	3,452,521	60,518	68.5%	69.2%
대전	0	0	0.0%	0.0%
충남	54,900	627	1.1%	0.7%
세종	0	0	0.0%	0.0%
충북	0	0	0.0%	0.0%
인천	13,723	282	0.3%	0.3%
경기	205,684	2,598	4.1%	3.0%
광주	0	0	0.0%	0.0%
전남	0	0	0.0%	0.0%
전북	0	0	0.0%	0.0%
부산	1,185,146	21,376	23.5%	24.4%
경남	5,474	154	0.1%	0.2%
울산	0	0	0.0%	0.0%
제주	2,994	53	0.1%	0.1%
대구	35,154	761	0.7%	0.9%
경북	0	0	0.0%	0.0%
합계	5,039,670	87,457	100%	100%



한국무역협회 통계자료



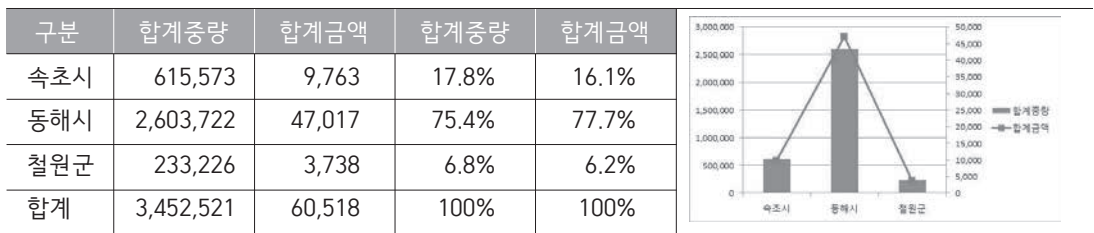
5. 동해러시아 대게마을 탄생

위의 사례에서 살펴보았듯이 동해시는 러시아대게 특별시로 칭할 만큼 풍부한 SOC를 보유하고 있습니다. 원료수입의 기반시설인 동해항과 보세수조, 해수인입시설이 있고 20년 이상 대게취급의 노하우를 보유하고 있는 지역의 상황에 가장 잘 맞는 러시아 대게를 지역대표 먹거리 브랜드로 조성하자는 방안이 착안하였습니다.

20년이상 러시아산 대게를 80%이상이 동해시를 통해서 전국에 공급되면서 동해시에서는 뚜렷하게 러시아 대게를 판매하는 곳도, 찾는 관광객도 없는 현실이었습니다.

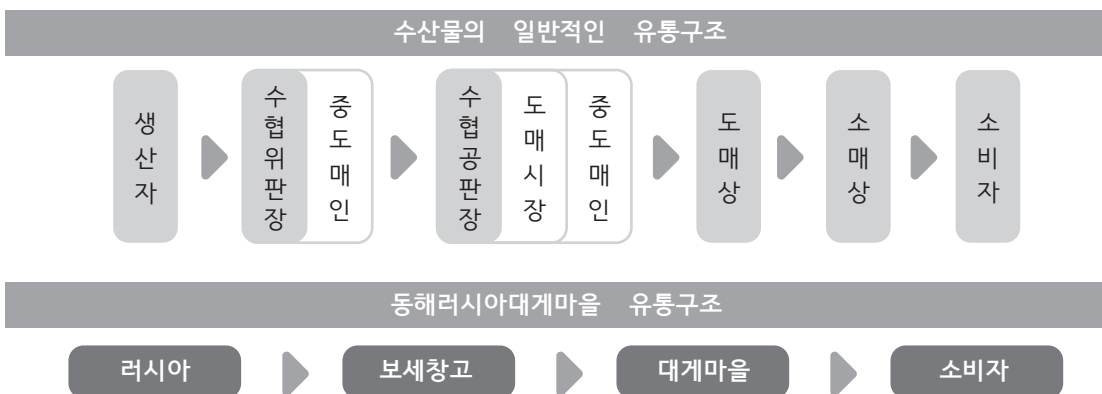
저희가 조사한 바에 의하면 관내 20여업체가 대게를 취급하고 있었으며 이는 대게전문점이 아니라 대부분이 생선회가 주된 품목이고 대게는 일부 판매상품이었습니다. 우리지역으로 들어온 러시아대게가 타 지역에서 명품이 되어왔고 심지어 영동북부지역이 대게소비도시로 자리 잡고 있는 현실입니다.

< 2016년 강원도 대게 수입량 >



“동해러시아대게마을”은 수산물의 원산지 표시의 개념도 있지만 북방경제의 주요 타깃인 극동 러시아와의 더욱 내실 있고 심화된 경제교류의 시발점이 되기도 하며 다양한 인적, 물적교류의 기폭제 역할을 담당하게 될 것이며 “동해시=러시아대게도시”라는 브랜드 구축을 위한 첫 단계가 될 것입니다.

일반적인 수산물의 유통구조와 “동해러시아대게마을”의 유통구조를 보겠습니다.



“동해러시아대게마을”은 위에서 살펴본 바와 같이 지역의 장점을 활용하고 그 동안 소비층이 형성되지 않아 지역특화상품이 되지 못한 단점을 극복하는데 중점을 두고, 연중 수입물량을 안정적으로 확보하여 동해시 관내 소비용 대게는 타 지역보다 저렴하게 가격이 형성될 수 있도록 중간유통망 없이 소매업소로 공급하여 “대게가 생각나면 동해시로 가야한다”라는 이미지를 정착하여 지역으로 사람이 오게 하고 관광과 연계산업이 함께 성장하여 지역민에게 수익이 창출될 수 있게 하는 것이 최대 목적입니다.

6. 동해러시아 대게마을 현황

“동해러시아 대게마을”은 동해시 추암길 198 에 위치하고 있으며 2층 규모로 건축면적 806.18㎡이며 1층은 러시아 대게판매장으로 센터에서 직영하고 있고 이를 위해 5명의 매장직원을 채용하였으며 전반적인 행정과 시설관리를 위해 4명의 공무원이 파견되어 근무 중에 있습니다.

300명 동시수용이 가능한 2층 식당은 제안서 공모를 통하여 운영자를 선정하였으며 1대게 판매가격은 수입단가에 따라 적용되는 시세연동제이며 2층 식당은 1인당 상차림비용 4,000원으로 책정되어 12월 8일 개장하여 운영 중에 있습니다.

현재는 동해러시아대게마을 매장에서만 판매를 하고 있으나 1~2월경부터는 관내 희망업소의 신청을 받아 동해시 지역 내 판매가 가능하도록 공급할 계획입니다.

지역민과 상생하는 “동해러시아대게마을”

“동해러시아대게마을”에서는 수입단가, 통관, 하역, 보관 등 제비용과 운영에 필요한 최소의 비용만을 포함하여 관내 판매점에서 공급할 계획입니다. 여기서 발생하는 수익금은 동해러시아대게마을 운영과 동해항 활성화 업무추진을 위해 사용됩니다. 영리를 목적으로 하는 사업이 아닙니다.

북방물류연구지원센터에서는 동해항 활성화를 위해 설립된 법인입니다. 강원도 유일의 육 해상 물류 연구와 물류기반구축, 항만물류 관련 인재양성과 지원을 담당하고 있습니다.

동해시민에게 수많은 불편과 건강을 위협하고 삶의 질을 저하시키는 불만스럽고 기형적인 항만으로 남아있는 동해 묵호항을 동해시를 비롯한 인근 광역지역권내에 연관 산업육성을 목표로 지역성장의 견인 역할을 하고 고부가가치 항만으로 재탄생하여 시민에게 일자리를 만들어 주는 복합물류항으로 육성해야 합니다.

그러나 이를 위해서는 지금까지 해 왔던 실패한 방법만 되풀이 할 수는 없습니다. 정부와 강원도의 정책에 반영하고 물류기반시설도 갖추도록 해야 하고 예전과는 달리 실물경제와 함께 고민하고 해결해 나가는 개척자 역할을 수행하는 기관입니다. 동해러시아대게마을의 수익금은 이러한 업무추진을 위한 재원으로 사용됩니다.

본 사업이 시작되기 까지는 지역의 수산물 취급 상인과 상점들에서 반대의 목소리가 많았습니다. 그러나 본 사업의 취지는 단순히 영리를 목적으로 하는 것이 아닙니다. 관내 판매점에서 타 지역보다 저렴한 대게 소비가격을 형성할 수 있도록 유통과정을 축소하고 그 이익을 지역민에게 돌리자는 것입니다.

지역의 장점을 활용하지 못한 반성도 따라야 할 것입니다. 장점을 부각하고 단점을 보완하여 동해시 대표 먹거리로 정착시키고 전국으로 입소문이 난다면 강릉과 삼척 사이에 있는 도시가 동해시라고 외지인에서 설명하지 않아도 될 것이고 “동해시 하면 러시아대게도시”라고 널리 알려질 것입니다.

사람들이 모이면 거기에는 관련 산업들이 생겨나게 됩니다. 지역민들에게 일자리가 만들어 지고 소득이 발생하게 됩니다. “동해러시아대게마을”은 지역민과 함께 상생하는 지역경제 활성화의 촉매제 역할을 담당하겠습니다.



4차산업 혁명시대를 맞이하여 강원도 항만 및 동해항은 어떻게 대응할 것인가

강 달 원¹⁾

1. 서론

동해항은 개항이후 최대의 변화에 직면해있다. 북방경제 및 북극항로의 시대가 열리고 있으며, 환동해권에 대한 관심이 고조되고 있다. 동해항은 1999년 2단계 확장공사가 끝난 후 18년 만에 동해신항만 건설공사가 진행 중에 있으며, 10만톤급 1선석을 비롯한 7개 선석을 확충하여 완공 시 총 23개 선석으로 확장되며 하역능력은 현재 2,700만톤에서 4,600만톤으로 증가하게 된다. 이는 북방경제의 성장 및 정부의 '북방경제협력위원회'의 발족을 통한 신북방정책 추진과 맞물려 북방경제 선점 및 환동해권 거점항만을 위한 경쟁이 점차 심화될 상황에서 동해항이 뒤쳐지지 않을 모양새는 갖출 수 있는 상황이다. 특히 동해항에 대한 정부의 시각은 개항 시부터 북방교역의 전진기지 거점항만 육성이다. 급속한 지구온난화의 영향으로 점차 개방의 속도가 가속화되는 북극해항로 상용화 시대를 준비하고 천연자원 대국인 극동러시아 지역, 중국 동북2성, 몽골 지역과의 교역 확대, 장래 남북통일을 대비한 북한으로의 전력보급을 비롯한 물자수송을 염두에 둔다면 유라시아대륙, 북방과 최근접에 위치한 동해항이 북방교역의 최적지인 것은 명백한 사실이다.

그러나 내실을 들여다보면 정부의 동해항 북방교역 거점항만 육성은 우리나라의 산업화 지원을 위한 석탄, 시멘트, 광석 등 광물자원을 중심으로 한 에너지 중점항만이라는 명분 아래 분진성 공해물과 산화물 위주의 처리가 대부분이다. 현재 진행 중인 동해신항만개발사업 역시 석탄, 시멘트, 광석 등 단순 산화물 처리 항만 개발로 계획되어 있어 시민들의 기대에 미치지 못하고 있는 현실에서 정부의 정책으로 지정된 항만의 기능수행과 지역민들에게 과실이 돌아갈 수 있는 복합물류항으로서의 북방물류교역 전진기지 및 거점중계항만의 기능을 수행하기 위해서는 풀어야 할 많은 난제들을 가지고 있는 것이 동해항의 현실이다.

그 난제 중에 하나가 4차산업혁명의 도래일 것이다. 이미 4차산업혁명은 해운항만물류 전반에 적용되어 이러한 기술의 실현이 경쟁력으로 대변되고 있으며, 향후 북방교역 거점항만으로 발돋움하기 위해서는 4차산업혁명에 편승해야 한다는건 분명한 사실이다. 특히, 4차산업혁명이 대두되고 있는 이 시기에 동해항뿐만 아니라 강원도 내 모든 항만은 정부정책의 편향성에 의해 4차산업혁명을 받아들일 수 있는 그 어떤 준비도 없는 상황이다. 물류 4.0이라 칭해지는 물류 4차산업은 기본적으로 ICT(Information & Communications Technology)를 기반으로 한 유비쿼터스(Ubiquitous)환경 하에서 발전해나갈 것이지만 강원도 내 항만들은 이러한 ICT를 활용할 수 있는 화물보다는 인력의존도가 매우 높은 화물들을 처리하고 있어 4차 산업과는 동떨어진 현실에 놓여있다. 본 논문에서는 4차산업혁명과 물류 4.0의 특징 및 기술들과 강원도 항만에 적용 범위 및 한계, 방향 등을 살펴보고자 한다.

1) (재)북방물류연구지원센터 물류기획팀장, kangdw@kmou.ac.kr

II. 4차산업의 정의 및 개념

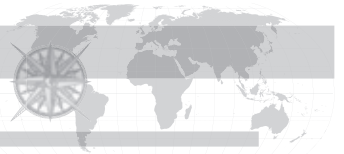
1. 4차산업혁명

4차 산업은 인공지능(AI), 사물인터넷(IOT), 빅데이터, 로봇, 3D 프린터, 드론 등 첨단 정보통신기술(ICT)을 기반으로 경제·사회 전반에 융합되어 혁신적인 변화가 나타나는 현상을 의미한다. 이는 3차 산업혁명이 확장되는 개념으로 디지털뿐만 아니라 물리학, 생물학 등 여러 분야의 융복합을 통한 새로운 기술·산업혁명이며, 기술·산업구조, 고용구조 등 막대한 분야에 영향을 미칠 것은 자명한 사실이다. 4차 산업혁명은 유비쿼터스 모바일 인터넷(Ubiquitous and Mobile internet)과 인공지능과 기계학습(Machine learning), 센싱기술 등이 발전하면서 가능해지고 있다.

< 산업혁명의 발전단계 >

	 제1차 산업혁명	 제2차 산업혁명	 제3차 산업혁명	 제4차 산업혁명
시기	18세기 (1760~1840)	19~20세기 초	20세기 후반	21세기~
특징	증기기관 기반의 '기계화 혁명'	전기에너지 기반의 '대량 생산 혁명'	컴퓨터와 인터넷 기반의 '디지털 혁명'	사물 인터넷, 인공지능, 빅데이터 기반의 '만물 초지능 혁명'
영향	<ul style="list-style-type: none"> 수공업 시대에서 증기기관을 활용한 기계화 시대로 전환 영국의 섬유공업 거대 산업화 	<ul style="list-style-type: none"> 전기와 생산조립 라인의 출현으로 대량생산 체계 구축 	<ul style="list-style-type: none"> 정보의 생성, 가공, 공유를 가능하게 하는 정보기술의 시대 개막 인터넷과 스마트 혁명으로 미국 주도의 글로벌 IT기업 부상 	<ul style="list-style-type: none"> 사람, 사물, 공간을 연결하고 자동화, 지능화 되어 산업구조 및 사회 시스템 혁신 디지털, 물리학, 생물학 영역 경계가 사라지고 기술이 융합되는 시대
	육체 노동 보완		두뇌 노동 보완	

4차 산업의 주요 특징으로는 사물인터넷(IOT), 클라우드, 센서 등으로 대변되는 초 연결화와 빅데이터, 인공지능(AI) 등의 초 지능화를 들 수 있다. 주요 기술로는 물리학측면에서의 무인운송수단(드론 등), 로봇공학, 신소재(그래핀) 등으로 제조용 로봇뿐만 아니라 꽃꽂이 쿠카 로봇, 의약품 자동제조로봇, 인공지능 의사 등이 구현되고 있다. 디지털 측면에서는 사물인터넷(IOT), 블록체인, 빅데이터, 디지털 플랫폼, 공유경제 등으로 빅데이터를 활용한 중국 모바일의 공유자전거, AI 등 반도체 수요를 대비하는 삼성 반도체의 낸드플래시, IOT/빅데이터/AI를 활용한 엔진 Before Service 시장을 선도하는 GE Predix Platform, 공장 자동화를 실현한 지멘스 스마트공장 등이 운영되고 있다. 마지막으로 생물학 측면에서 유전학, 합성생물학, 바이오 프린팅 등으로 네덜란드에서 개발한 Bio 3D 프린트를 활용한 플라스틱 두개골, 시칩을 뇌에 이식하여 정보를 공유하기 위한 사업을 구상하는 미국 뉴럴링크(미국 테슬라 CEO인 일론 머스크가 설립) 등으로 실현되고 있다.



< 4차 산업혁명의 주요 이슈 >

주요특징	초연계화	<ul style="list-style-type: none"> · 사물인터넷(IOT), 클라우드, 센서 등 · 인터넷에 연결된 사물의 수는 2016년 230억개 → 2020년 500억개 · M2M(Machine to Machine) 시장 규모는 2015년 5조 2천억원 → 2020년 15조 5천억원
	초지능화	<ul style="list-style-type: none"> · 인공지능(AI), 빅데이터 등 · 막대한 데이터 분석, 일정한 패턴 파악, 새로운 가치 창출 · 1997년 체스(IBM 딥블루 승), 2011년 퀴즈쇼(IBM 왓슨 승), 2016 / 2017년 바둑(구글 알파고 승)
주요기술	물리학	<ul style="list-style-type: none"> · 무인운송수단 : 드론, 승용차, 트럭, 항공기 + 센서, 인공지능, 빅데이터 · 3D 프린팅 : 맞춤형 제조, 시간 단축(의학, 우주, 자동차 등 분야 확대 중) · 로봇공학 : 인간과 기계 협업, 로봇간의 네트워크 연결 (의약품 자동조제 로봇, 인공지능의사, 로봇기자 등) · 신소재 : 스마트소재(재생 및 세척가능, 형상기억합금 등), 최첨단 나노소재(그래핀)
	디지털	<ul style="list-style-type: none"> · 사물인터넷 : 원격모니터링(공유자전거, GE Predix Platform 등) · 블록체인 : 비트코인, 거래보안담보 및 분산형 거래로 물류혁신 · 디지털 플랫폼 : 인터넷 상에서 거래 및 서비스 제공으로 각종 비용과 마찰감소 및 시간적·지역적 제약 해소 · 공유경제 : Uber(no car), Facebook & Youtube(no content production), Airbnb(no hotel), Alibaba(on product list)
	생물학	<ul style="list-style-type: none"> · 유전학 : 유전자 염기서열분석 비용, 시간 혁신(10년/27억불 투입 → 몇 시간/1,000불) · 합성생물학 : DNA를 기록하여 유기체 제조, 개인별 맞춤의료, 표적치료법 가능 · 유전자 편집 : 유전자 편집기술로 인간 성체세포 변형, 표적치료법 가능 · 바이오 프린팅 : 피부, 뼈, 조직 생산(플라스틱 두개골)

자료: 강석환(2017) 자료 재정리

4차산업혁명의 3대 영향분야는 기술·산업구조, 고용구조, 직무역량을 들 수 있다. 다시 말하면 3대 영향분야에 적절히 대응하지 못하면 4차산업의 성공은 요원할 것이다. 먼저 기술·산업구조는 기술 및 산업간 융합을 통한 획기적인 산업구조의 변화를 이야기한다. 이로 인해 새로운 스마트 비즈니스 모델이 창출되고 있다. O2O(Online to Offline), 공유경제(Sharing Economy), 온디맨드경제(On Demand Economy)는 이미 우리 생활 속에 깊숙이 들어와 있는 상황이다.

다음으로 고용구조의 변화이다. 스위스 다보스포럼에서 주관하는 2015년 세계경제포럼(WEF)에서는 2020년 사무·행정, 제조·생산, 건설 등의 분야에서 약 716만개의 일자리가 줄어들 것이고, 금융관리, 매니지먼트, 컴퓨터관련, 엔지니어링 등의 분야에서 206만개의 일자리가 새롭게 창출될 것이며, 현재 7세 아동들의 65%는 지금에는 없는 직업들을 가질 것이라고 전망하였다. 이는 우리가 지금부터라도 미래의 수요에 대비할 수 있는 준비를 해야한다는 것을 보여주고 있다. 앨빈토플러는 “한국 학생들은 미래에 필요하지 않은 지식과 존재하지 않을 직업을 위해 매일 15시간씩이나 낭비하고 있다”라고 하였다.

4차 산업의 영향 중 마지막 직무역량과도 밀접한 관계가 있는 이야기일 것이다. 4차 산업으로 인해 일자리가 줄어들게 되고 새로운 일자리를 준비할 수 있는 역량을 마련하기 위해서는 4차 산업에 필요한 직무역량을 구축해야 한다. 세계경제포럼 등에서 제안한 4차 산업에 필요한 직무역량으로 기초 문해력(일상 속에서 핵심기술을 적용, 현상을 파악하려는 능력), 문제해결력(문제를 비판적 사고로 분석하고 창의성, 협력을 통해 해결), 인성력(도전정신을 기반으로 환경에 능동적·적극적으로 대처하고 리더십을 발휘

하는 능력), 문제인식역량(유연하고 감성적인 인지력, 비판적 상황 해석력 등), 대안도출역량(시스템적 사고, 협력적 의사결정 등), 협업·소통 역량(인간과 기계를 조합하는 능력, 정교한 첨단기술 조작역량) 등이 제안되고 있다. 현 시점에서 4차산업의 기술적인 부분에만 집중할 것이 아니라 우리가 대처하고 준비해야 할 것들을 살펴보는 것이 필요한 때가 아닌가 싶다.

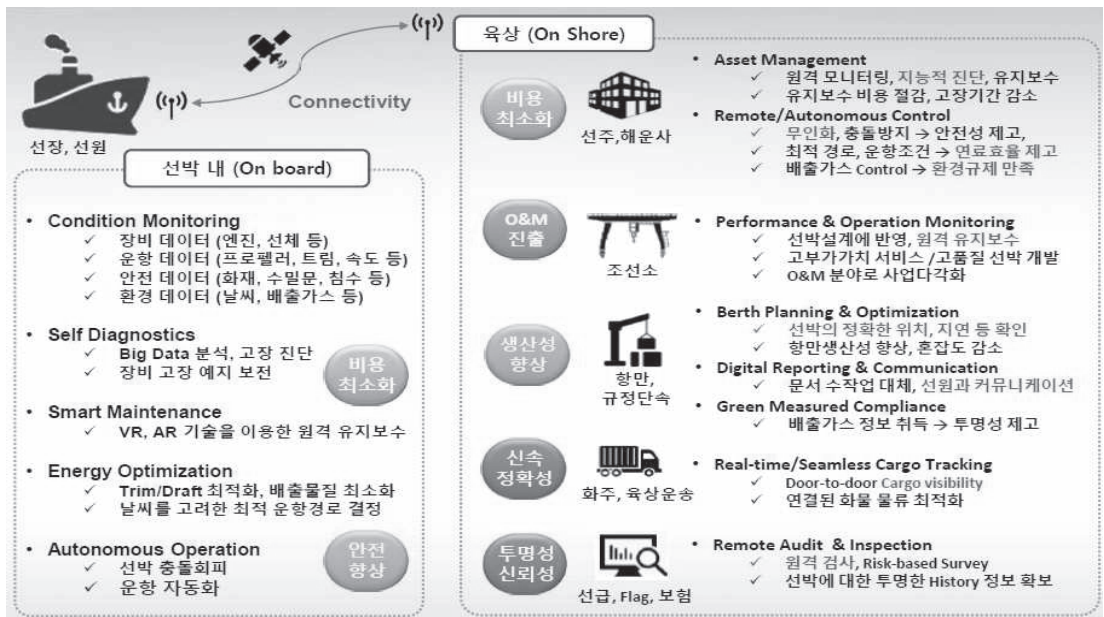
2. 물류 4.0

물류분야에서의 4차산업으로 명명되는 물류 4.0은 크게 해운·조선산업, 항만산업, 물류산업으로 구분할 수 있다. 해운·조선산업에서는 Smart Ship이 가장 큰 이슈가 되고 있다.

Smart Ship이란 선박의 운항에 있어 이해당사자들과 연결되어 정보와 서비스를 제공하고, 스스로 원격으로 진단하고 관리함으로써 최적의 에너지효율로 안전하게 자율 혹은 무인운항하는 선박(협회의 개념)과 이를 위한 ICT 인프라도 함께 포함(광의의 개념)하는 것을 말한다. Smart Ship의 기대효과로는 선주 및 해운사의 입장에서는 운항비용의 최소화가 될 것이다. 무인화 및 지능적 고장 진단 등을 이용하여 고장 최소화와 비용 절감이 가능할 것이며, 충돌 방지 및 최적 운항 경로 결정과 배출 가스 환경 규제를 만족시킬 수 있는 최선의 대안이 될 것이다.

조선소 및 기자재 업계측면에서는 저성장 조선 시장의 극복일 것이다. 선박설계부터 건조, 운영유지보수 시장으로 확장, 차별화된 선박 개발로 현재 침체기에 있는 조선시장에 새로운 성장동력으로 자리 매김할 수 있을 것으로 예상된다.

< Smart Ship의 가치사슬 >



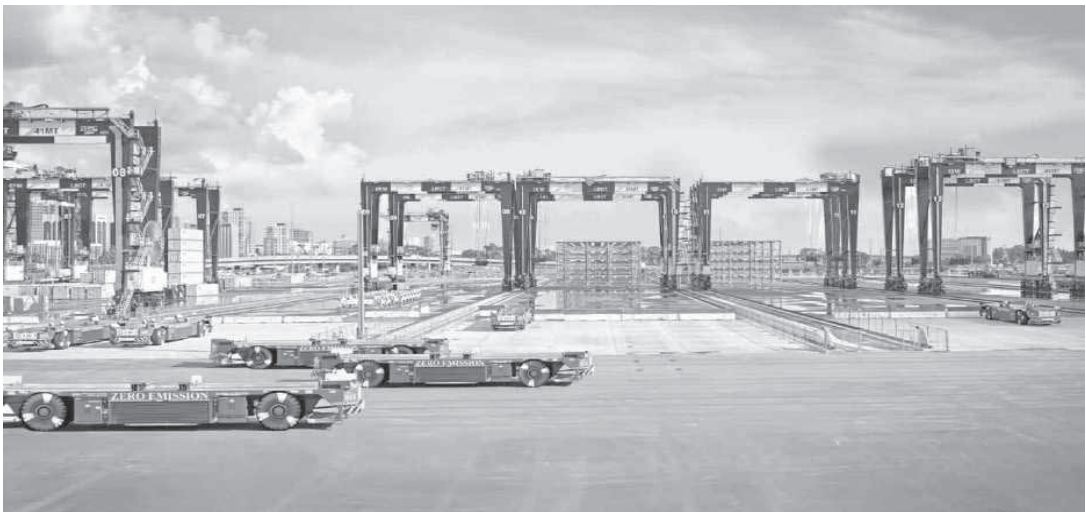
자료: 한국산업기술평가관리원, 2017



항만산업에서는 로봇틱·스마트 항만이 이미 구축되어 운영되고 있다. 2015년 네덜란드 로테르담항, 2016년 미국의 롱비치항, 2017년 아시아 최초로 중국 청도항에 완전무인자동화 컨테이너터미널을 개장하였다. 완전무인자동화터미널을 컨테이너 하역과 이동을 기계 스스로 수행하는 로봇틱 항만으로 물류 4차산업이 실제로 구현되는 대표적 항만물류시설이다.

로봇틱·스마트항만의 기대효과로는 기존 터미널에 비해 통상 인건비와 동력비 등 운영비를 37% 이상 절감, 생산성 40% 이상 향상, 항만 내 오염물질(Sox, Nox, CO2) 감소(롱비치항 TEU당 84% 감소 발표) 등이며, 최근 등장하고 있는 2만 TEU급 이상의 초대형선을 서비스하기 위한 필수조건으로 인식되고 있다.

< 미국 롱비치터미널 내 무인 이송 및 야드장비 >



자료: 한국해양수산개발원(KMI), 2017

아시아에 국한하여 살펴보더라도 전 세계 1위 컨테이너 처리항만인 상해항과 세계 1위 환적화물 처리항만인 싱가포르항도 완전무인자동화컨테이너 터미널을 건설·운영할 계획에 있다. 아직 우리나라의 모든 항만들은 반자동화(야드측면 자동화) 수준에 그치고 있어, IT기반으로 세계적인 항만물류 기술업체를 보유하고 있는 장점을 살려 완전무인자동화컨테이너 터미널 건설을 위한 전략적 추진방안이 필요할 것이다.

물류산업에서의 4차산업은 민간기업 즉, 글로벌 물류기업인 아마존, DHL, UPS 등이 주도하고 있다. 로봇물류센터시스템, 자동화 수배송지원, 자동피킹시스템, O2O(Online to Offline) 서비스 등 다양한 물류활동에서 운영되고 있다. 다양한 4차산업 기반 기술들은 물류서비스를 만족시키는데 큰 역할을 하고 있음으로 적극적으로 도입될 것으로 예상된다. 물류서비스의 품질과 가격이 평준화되면서 물류산업 전반을 통합·관리하는 물류회사만이 경쟁력을 가지게 될 것이고 물류4.0은 그 시발점이 될 것이다. 물류서비스는 ICT (Information & Communication Technology)를 기반으로 발전해왔으며, 이는 4차산업의 기술과 밀접한 관계가 있음으로 물류측면에서 물류4.0은 다른 여타의 사업군보다 빠르고 다양하게 적용되고 있는 상황이다.

< 물류4.0 서비스 도입사례 >

국가	기업명	핵심기술	주요 효과
미국	UPS	인공지능(AI), IOT, IOT플랫폼, 자율주행기술 등	· 자율주행 드론을 통한 배송으로 배송시간 단축
	DHL		· 물류회사의 데이터 통합관리 오픈플랫폼인 Agheera 개발 중
	Amazon		· Kiva 로봇을 미국 전역에 15,000여대 이상 배치하면서 작업 효율 2~3배 증가, 주문처리시간 단축, 비용절감
일본	니토리	인공지능, 자율주행	· 로봇창고시스템(Auto Store)도입으로 작업효율 3.8배 향상, 재고면적 40% 절감 등
	ZIM	IOT, 자율주행	·작업자를 자동 추적하는 반송차 로봇(Cariro)를 배치하면서 인력감축
독일	MAN	인공지능, 지능형 교통시스템	· 군집자율주행 등 무인트럭을 통한 배송 확대, 인력절감 및 24시간 배송 가능
한국	CJ 대한통운	IOT, 경로추적, 모니터링 기술 등	· 무인드론을 통한 배송시간 단축, 공급망 Monitoring & Control 시스템을 통한 경제적이고 전략적인 의사결정 지원

자료: Weekly KDB Report(2017) 재정리

III. 결론

1. 강원도 항만의 4차산업 적용 범위 및 한계

해운·항만·물류 4차산업의 현실화는 국가 및 기업차원에서 이루어지고 있다. 특히 4차산업 실현을 위한 여러 플랫폼 구축(IOT, 빅데이터, 블록체인 등)은 지자체가 단독으로 수행하기에는 한계가 있고 정부 주도로 구축해야하는 사업이다. 특히 강원도는 국내 물류관련 정책에서 소외되어 물류관련 인프라가 매우 열악한 현실이다.

이러한 상황에서 해운 분야 4차산업의 중심이 되고 있는 Smart Ship의 경우는 특정 지자체가 진행해 나갈 수 있는 사업이 아니라는 것은 모두가 인지하고 있을 것이다.

항만 분야의 로보틱스·스마트 항만 역시 컨테이너 터미널을 중심으로 모든 기술과 운영이 이루어지고 있어 단 하나의 컨테이너 터미널도 보유하고 있지 않은 강원도 항만에서는 적용이 불가능한 상황이다.

물류분야의 경우는 더더욱 심각한 상황이라고 말할 수 있다. 강원도 전체에 물류단지 지정되어 운영되고 있는 곳이 전무하고, 택배 등의 광역집배송센터도 전무한 실정이다. 이러한 상황에서 강원도가 4차산업을 적용하여 직접 및 연관산업을 활성화 시킬 수 있을지는 미지수이다.

강원도에는 5개의 무역항이 있다. 국가관리무역항인 동해·묵호항과 지방관리무역항인 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항이다. 이들 항만의 물동량은 약 53백만톤으로 전국물동량의 3.5%의 비중을 차지하고 있지만, 전체 처리화물 중 약 87%의 화물이 기피화물인 분진성 벌크화물이다. 이는 강원도 지역 항만이 4차산업과 동떨어진 화물의 취급과 민감한 환경문제에 매우 취약한 항만이라는 것을 알 수 있다. 강원도 항만은 4차산업의 기반이 되는 유비쿼터스 항만에도 아직 미치지 못하고 있는 실정이다.

정부는 4차산업혁명에 대응하여 범부처간 통일된 비전과 전략을 수립하기 위해 기재부를 중심으로 ‘4차 산업혁명 전략위원회’를 신설(2017.2)하였으며, 경제·사회 전반을 포괄하는 『4차 산업혁명 종합대책』



을 마련하기 위해 민관합동 TF를 운영하고 있다. 또한 제19대 정부에서는 항만의 클린화, 물류자동화 항만 육성 등 공약사항을 실현하기 위한 단계적 추진전략을 수립하고 있다. 정부주도로 4차산업의 기반을 확충하는 작업이 진행되는 시점에서 강원도 항만들이 단계적으로 4차산업을 받아들일 수 없는 상황이라면 오히려 4차산업 중 최초로 적용할 수 있는 시범사업들을 강원도 및 지자체들이 유치하여 새로운 기반을 창출하는 것이 필요하다.

2. 강원도 항만에서의 4차산업 방향

이러한 실정 속에서 강원도 항만에서 적용 가능한 해운·항만·물류 4차산업의 방향으로 3가지를 제시하고자 한다. 이는 기존의 한계점을 벗어나 새롭게 도입하여 적용할 수 있는 방안이라 생각된다.

첫째, 친환경 스마트 벌크항만 구축이 필요하다. 국내 최초로 4차산업의 주요 기술들을 적용하여 친환경·무공해 벌크항만을 구축하는 것으로 적극적인 정부의 주도아래 시범적으로 구축하는 것도 좋은 방향이다. IOT를 적용하여 선박이 입항하는 시점부터 감속운항(Slow Steaming)을 모니터링하고, 접안한 후 AMP(육상전원공급장치)를 통해 CO2 배출을 감소시키며, 하역 시부터 친환경 벌크하역기기 사용·스마트 보관시설을 통해 비산먼지 최소화하고 드론을 통한 비산먼지 감지시스템, 로봇틱 장비 모니터링·유지보수 시스템 등을 적용하여 항만에서 최종 수요지까지의 친환경·스마트 벌크화물 시스템을 구축하는 것이다.

이를 위해 ① 항만유발 미세먼지 감시 모니터링 시스템, 항만 구조물(고장시기 예측) 센싱 시스템과 같은 스마트 센서 그리드사업, ② IOT기반 벌크화물 육상운송수단(교통흐름, 사고발생, 비산먼지 발생 등)에 대한 관리시스템 구축과 같은 연관 사업들이 강원도에 활성화 될 수 있을 것으로 판단된다.

둘째, 『항공안전법』 및 『항공사업법』 개정으로 가속화가 기대되는 드론을 활용한 정부 시범사업 등에 참여하는 것이다. 특히 국내 첫 실증사업인 드론시범사업으로 강원도 영월군을 포함한 7개 지자체가 대상지역으로 선정되어 운영 중이나 강원 영동권 지자체들이 시범사업에 가세하여 미세먼지 감시, 밀입국 및 밀수 감시, 해안선 감시, 조난 감시 등 해안권 감시를 위한 드론 사업에 참여하여야 할 것이다.

또한 항만 해수면 내 수심 및 구조물 상태 등을 확인 및 감지할 수 있는 수중드론사업에 대한 참여도 필요하다.

셋째, 빅데이터를 활용하여 적용 가능한 시스템을 구축하는 것이다.

① 해수욕장 시설 안전성 평가를 통한 위험도 분석 및 예측 시스템 구축

② 수심, 조류, 파고, 사고이력, 레저용 선박 교통량 등을 분석하여 위험을 예측하는 해양 교통-레저 위험예측 시스템 구축

③ 선박의 AIS(선박자동식별장치)의 동적정보 및 정적정보를 활용하여 선박의 항만시설(접안, 정박 등) 사용시간을 자동으로 산정하여 선박시설사용료를 자동 고지할 수 있는 시스템 등이 적용 가능할 것으로 판단된다.

이와 같은 4차산업의 기술의 도입 및 적재·적소의 적용으로 해운·항만·물류부문의 4차산업의 선도적 역할을 강원도가 수행할 수 있도록 적극적인 자세를 견지하는 것이 필요하다.

* 참고문헌

1. 국토교통부, 2017, 국토교통부 4차 산업혁명 대응전략
2. 해양수산부 보도자료, 2016, 빅데이터 활용, 해양정보'민관 공동활용 플랫폼' 구축
3. 울산항만공사 포럼자료집, 2017, 4차 산업혁명과 울산항의 발전방향
4. 한국해양수산개발원, 2017, KMI 동향분석 Vol.31
5. Weekly KDB Report, 2017

영동지역 항만 활성화 방안 기초 연구 -동해지역을 중심으로-

안 우 철¹⁾

1. 서론

최근 서울-양양간 고속도로, 제2영동고속도로 및 경강선 KTX 개통, 영동고속도로 확장, 동해고속도로 및 동해선의 연장, 춘천-속초 동서고속화철도 등 동서남북간 교통인프라 개선, 또한 평창동계올림픽 개최 등의 호재로 관광수요 증가 및 영동지역 경제권 활성화에 대한 기대감이 높아지고 있다.

영동지역은 국가관리 무역항 1개(동해·묵호), 지방관리 무역항 4개(속초, 옥계, 삼척, 호산), 국가어항 14개(강릉, 사천진, 남애, 수산, 대포, 아야진, 공현진, 거진, 대진, 금진, 덕산, 궁촌, 장호, 임원) 등이 위치하고 있다.

이러한 물류시설의 안정적인 확보는 제조업의 투자유치를 확대하고 관련 서비스업의 동반 성장 발전을 마련하는 데 있어 매우 중요하나, 지금까지 영동지역은 물류시설 및 교통인프라가 부족해 제조업체의 물류 경쟁력이 낮은 수준이며 이는 제조업의 생산 및 투자활동에 부정적 영향을 미치고 궁극적으로 청년층 인구의 수도권 유출을 초래하고 있다.

특히 항만은 수출입 관문으로 산업사회(industrial society)에 있어서 제조활동을 지원함으로써 도시 발전을 견인하는 역할을 담당했다. 그리고 도시의 발전은 항만에 대한 물류수요의 창출 및 노동력 공급 기능을 담당함으로써 상호 상생발전하는 효과를 거둘 수 있었다. 그러나 탈산업화(deindustrialization)의 진전에 따라 도시의 경제구조가 제조업 중심에서 서비스업 중심으로 전환됨으로써 도시에서 발생하는 물류수요가 정체 내지 감소하고 있는 등 항만과 도시의 경제적 연계성은 약화되고 있다. 더구나 시민의 소득 수준 향상으로 삶의 질에 대한 요구가 높아짐에 따라 항만의 부정적 기능인 친수활동의 제한, 환경오염 등 시민의 생활환경 악화 요인에 대한 거부감이 높아지고 있는 실정이다. 즉, 항만과 도시의 상생기능보다 상충문제가 주요 쟁점으로 부각되고 있는 것이다(정봉민, 2014)

항만과 도시의 관계는 양자가 지속 가능한(sustainable) 연계 발전 체제를 구축할 수 있는가의 측면에서 평가 가능하다. 따라서 양자의 연계성 평가도 지속 가능성(sustainability)의 관점에서 이루어져야 할 것이다. 그런데 지속 가능성은 흔히 환경, 사회 및 경제적 관점에서 평가되는바(Strange and Bayley, 2008), 항만과 도시의 연계성도 이러한 관점에서 평가 가능할 것이다. 특히 항만과 도시의 연계성은 위에서 본 양자 상호간의 긍정적인 영향과 부정적인 영향의 상대적 크기에 따라 결정될 것으로 판단된다. 만약 긍정적 영향이 부정적 영향을 압도한다면 양자의 연계성은 강화될 것이며, 그렇지 못할 경우에는 그 반대의 결과가 초래될 것이다. 따라서 본 연구에서는 기존 문헌과 인터뷰를 통해 생태환경, 경제환경, 물

1) 강릉원주대학교 국제통상학과 조교수, logistics_gwnu@gwnu.ac.kr



류환경, 관광환경 등 경제와 사회적 관점에 집중하여 항만과 지역의 관계를 통해 발생될 수 있는 활성화 요인을 검토하고자 한다.

이에 본 연구는 최근 수도권과의 동시간 교통접근성의 향상에 따른 영동지역 항만들의 발전 가능성과 지역과 항만간 연계 활성화 방안을 도출하고자 선행연구 및 통계자료를 통한 항만별 현황 분석과 문헌연구, 지역전문가와의 인터뷰를 통해 영동지역과 항만간 연계 활성화 요인을 도출하여 제시하고 IPA 기법을 통해 이들 요인의 중요도와 성과도를 동시에 비교하고 분석하여 동해지역과 항만간 연계 활성화를 위해 제한된 자원의 효율적인 투자를 위한 중요한 우선 개선 영역, 지속 유지 영역, 과잉 지양 영역, 낮은 우선 순위 영역을 도출하고자 한다. 이를 통해 지역경제 활성화에 기여할 수 있는 우선 투자 요인을 제시하는데 목적이 있다.

II. 연구의 설계

1. 설문지 구성

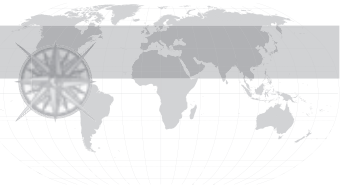
본 연구에서는 영동지역과 항만간 연계활성화 요인을 도출하기 위해 문헌조사를 실시하였다. 특히 국토연구원(2009)에서 제시한 항만과 도시의 상생발전을 위한 항만활로 전략대안을 참고하여 생태환경, 경제환경, 물류환경에 본 연구에서는 관광환경을 추가하여 4개의 속성을 바탕으로 22개의 세부요인 도출하였다.

이들 요인들은 김춘선 외(2013), Rinio Bruttomesso(2001), 해양수산부(2017), 김춘선 외(2013), 임영태(2009), 김성귀(2007), 김시현(2017), 경성림 나주몽(2013) 등의 기존 문헌으로부터 도출하고, 본 연구자가 이들 요인들을 지역과 항만간 연계 활성화 방안을 고려하여 재정의 하였다.

< 측정변수 선정 >

영역	요인(측정변수)	요인설명	비고
생태환경	지역공간과 항만공간의 조화	항만경관, 미적 요소 등의 강화를 통해 지역공간에서 항만이 랜드마크적 기능 및 공원 기능을 동시에 수행함으로써 지역 거주민들의 선호공간으로 만들어 지역과 항만경관의 조화를 강화. 예로 북미의 일부 항만들은 가든항만(Garden Port) 개념을 도입, 항만을 도시의 정원과 같이 조성하거나, 일본의 시미즈항은 배후의 후지산 설경과 항만시설의 색깔을 일치시켜 조화를 이루고 있음.	I1,P1
	연안 접근성 확보	지역 소득 및 여가와 휴식 등 삶의 질에 대한 욕구 증가로 해양레저, 해양관광문화 등 서비스산업의 비중이 높아지면서, 항만에서 크루즈, 요트 등의 활동이 증가하고 있음. 또한 항만 친수공간 늘어나면서 해변, 축제 등 다양한 해양활동도 증가하게 됨. 따라서 연안 접근성 확보는 집객효과 증대, 관광수요 확대로 이어져 지역경제에 상당히 좋은 영향을 줌.	I2,P2
	항만운영으로 인한 환경오염 방지	항만운영은 배후지역 거주민들에게 소음, 대기오염, 교통체증 등 환경오염을 유발하고 지역사회 반감을 형성할 수 있음. 특히, 양곡, 석탄, 석회석, 유류 등 오염 발생이 가능한 부두시설 건설로 배후도시의 거주환경을 심각하게 훼손시킴. 따라서 지역내에서 항만의 이전 압력을 높아지게 되고 이는 지역경제에도 부정적인 영향을 줄 수 있음	I3,P3
	항만계획과 도시계획간 통합적 관리	중앙정부의 항만계획과 지방정부의 도시계획간 연결성이 미흡하며, 항만과 도시간 발전의 제한적인 문제 요인을 작용함. 분리된 항만계획과 도시계획으로 도시와 항만이 분리되고 지속성이 결여됨. 도시 성장과 항만 성장간 충돌은 결정적으로 항만이 지역경제에 기여도를 낮추는 주된 원인임	I4,P4
	항만확충 및 용지 확보	영동지역 항만의 경우, 항만과 도시간 지리적 완충(Buffer)지대가 거의 없어, 지역-항만 연계를 위한 항만 시설의 확장, 배후 유동/물류시설 확충을 위한 용지 확보가 어려움.	I5,P5

영역	요인(측정변수)	요인설명	비고
메가항만	해양산업 클러스터 활성화	정부는 유희항만시설을 활용해 해양산업 클러스터 구축을 통해 성장 가능한 핵심 해양 산업을 집적 및 융·복합하고, 산업 및 기업의 경쟁력을 강화. 지자체의 전략 사업과 관련된 해양 산업을 중심으로 클러스터 조성, 인근 지역의 산업 집적과 해양 산업 육성할 계획임. 영동지역의 경우, 해양레저 관광, 수산, 공공 활동 분야에 대한 강원권 해양 산업 클러스터 구축 노력 요구됨	I6,P6
	지식기반 서비스 확대	최근 화두가 되고 있는 4차 산업혁명은 제조업 등의 산업이 아닌 지식화 산업이 기반이 되는 것으로 기존의 입지여건이 크게 중요하지 않을 것이며, 국가균형발전을 위해서 공기업뿐만 아니라 해외 유턴기업의 지역 정착을 통한 지역경제 육성전략으로 확대 지역경제 활성화 기반으로 활용	I7,P7
	항만 접근 용이성 확대	항만을 중심으로 항만배후에 여객기능, 물류기능 등과 연계한 유통, 상업, 공연, 전시기능을 도입하여 항만을 도시민들이 접근하기 용이한 공간으로 만들. 이를 위해 상업, 업무시설과 함께 집객이 가능한 면세점, 공연공간, 전시공간 등의 개념을 도입	I8,P8
	주요 지향지향 연계 산업 발굴 육성	동해, 속초와 항로가 개설된 중국2성, 극동러시아, 일본서안 지역 배후의 주력 산업을 파악 하고 우리 지역과 연계 가능한 산업을 발굴, 이들 산업의 가공조립센터, 유통센터, 원자재 공급기지 등을 지역에 유치함으로써 고용, 소득 등 지역 경제 활성화에 기여. 즉 지향지(foresland)와 배후지(hinterland)간 최적 연결시스템 구축으로 연계 산업 발전을 통한 지역경제 활성화 기여.	I9,P9
	지역경제 활성화 여건 조성	국가산단, 지방산단, 유통/물류단지 등 산업기반 내 제조/가공/유통기업 입주유치 등을 통해 지역경제 활성화 기반 여건을 조성하고, 이는 항만 물동량 창출과 지역경제간 선순환 효과를 기대할 수 있음	I10,P10
	지역 특화산업의 클러스터화	영동지역 특화산업을 중심으로 전후방연관산업을 집중하여 지역 특화산업의 클러스터화를 통해 지역 경제 활성화 기반을 조성함	I11,P11
	메가항만	배후 연계 교통인프라 강화	최근 수도권과 영동지역간 동서고속도로 및 원주-강릉간고속화 철도 등의 확장 및 개통으로 주요배후지역과의 연계성 강화. 이로 인해 수도권과의 연계화물량 증가 등 물류 기대수요 상승. 또한 동해고속도로, 동해선 등 영동지역 교통인프라 연계성 확대 강화
해운항로, 항차 수 확대		러시아, 동북2성, 일본서안 등 삼국간 제한된 항로와 항차 수로 인해 물류 수요 확대가 어려움. 따라서 선사 유치를 통한 신규 항로(중국, 동남아시아, 일본 등) 확대와 주당 항차 수 증가로 물류 수요 확대.	I13,P13
부두 기능 조정		현재 시멘트, 석탄, 기타광석, 유류 등 벌크 중심의 산업항에서 일부 부두를 잡화, 컨테이너 화물 전용부두로 기능 조정을 통해 신규 화물 창출 및 인근 항만으로 부두의 접이물량 확보 노력	I14,P14
항만 배후 유통물류단지 확대		항만 배후 유통, 물류단지는 항만 물류 수요 창출의 기반이 되는 시설로 항만과 지역경제를 연결하는 주요 물류 시설임. 영동지역의 경우 국가/지방산단, 경제자유구역의 미활성화, 지역 물류/유통단지의 부재 등으로 인해 상대적으로 물류 수요 창출 미비	I15,P15
항만 인프라 개발, 확대		항만인프라 개발은 항만시설용지(안벽, CY, CFS, 운영관리시설 등), 항만지원시설(정비고, CY지원, 편의시설, 항만업무시설, 후생복지시설), 물류용지(보관창고, 집배송장, 복합화물 터미널 등) 등을 개발, 확장하고 이를 통해 항만경쟁력 향상과 지역경제 활성화 기대	I16,P16
항만 클러스터 기능 확대		항만과 배후도시의 연계 가능한 기능을 도출하여 집적화 시키는 형태로 통합개발을 위해 항만클러스터 기능을 확대. 항만배후단지를 중심으로 산업연관효과가 높은 제조, 물류, 도심(상업,업무), 관광, 위락 등 산업-물류-도시기능을 긴밀하게 연계하여 벨트화 구축으로 지역경제 활성화가 가능함	I17,P17
지구항만		해양관광 활성화 제도, 정책 수립	장기적인 지역개발계획, 지속적인 경관 조성 유지, 지원, 주민들의 인식 제고 등을 위한 해양 관광 활성화를 위한 체계적인 제도와 정책 수립 필요
	해양관광 인공, 산업자원 확대	항만을 보유한 지역이 발전초기 제조업과 연계하여 주로 화물처리 중심지로 성장하나, 어느 정도 성숙되거나, 산업구조가 바뀌게 되면서 서비스 산업 위주로 전환, 특히 해양레저, 해양관광문화의 비중이 높아짐 그 중 해양관광 인공,산업자원은 크루즈, 친수공간, 랜드마크 건축물, 해양박물관, 교량, 마리나(요트), 야경, 크루즈선, 역사유물 보전 등으로 지역경제 활성화를 위해 적극적인 개발과 상품화 필요	I19,P19
	지역 사회문화 해양관광컨텐츠 발굴	지역이 보유한 사회문화, 문화자원, 해양민속, 역사자원을 이용한 축제나 이벤트 등의 소프트웨어적인 해양 관광컨텐츠 발굴을 통하여 지역과 함께 성장할 수 있음. 최근 지역 문화적 스토리텔링이 중요한 관광요소로 떠오르고 있어 지역 전체의 이미지를 해양관광 스토리 텔링으로 강화시킬 수 있으며, 이는 지역 경제에 긍정적 영향을 줄 수 있음.	I20,P20
	자연자원과 해양관광 연계 개발	지역내 해수욕장, 해안경관지, 해양스포츠 공간, 바다낚시터 등 해양관광 자연자원의 연계 개발을 통해 지역 관광활성화에 기여. 즉, 해변활동을 위한 각종 편의시설 조성, 지역 관광자원과 해수욕장 연계를 통한 해수욕장의 차별화, 브랜드화, 누구나 안전하게 낚시를 즐길 수 있는 낚시전용잔교 도입 등을 고려할 수 있음.	I21,P21
	해양관광자원과 지역간 연계 활성화	관광객 교류가 늘어나는 비중과 속도는 도시가 다른 수송모드들과 얼마나 잘 연계되는냐의 여부에 달려있음. 외부와 해양관광자원간 접촉점을 늘려야 하는데 이를 위해 여러 수송 모드들과의 연계성을 크게 강화시켜야 함. 주차장, 대중버스, 택시, 시티투어 등 지역 공공교통 인프라와 해양관광자원간 연계성 강화	I22,P22



III. 연구 분석 결과

1. 지역별 분석결과

지역별 활성화 요인의 중요도와 성과도 분석결과 <표 2>, <표 3>과 같이 분석되었다. 동해지역과 동해항간 연계 활성화 요인 중요도 분석결과, '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성'(4.82)이 가장 중요도가 높은 것으로 나타났으며, '항만계획과 도시계획간 통합적 관리'(4.73), '배후 연계 교통인프라 강화'(4.64), '지역경제 활성화 여건 조성'(4.55), '항만 인프라 개발, 확대'(4.45), '항만 접근 용이성 확대'(4.45)로 나타났다. 다음으로 '항만 배후 유통물류단지 확대'(4.36), '지역 특화산업의 클러스터화'(4.36), '해운항로, 항차 수 확대'(4.36), '항만운영으로 인한 환경오염 방지'(4.36) 등의 순으로 분석되었다. 동해지역 관련 전문가들은 주로 '경제환경', '물류환경'의 활성화 요인들이 중요하다고 응답하였다.

전체적으로 지역-항만간 연계 활성화 요인은 '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성'(4.52)이 가장 중요도가 높은 것으로 나타났으며, 다음으로 '지역경제 활성화 여건 조성', '항만 인프라 개발, 확대'(4.33), '항만계획과 도시계획간 통합적 관리'(4.33), '배후 연계 교통인프라 강화'(4.33), '항만 접근 용이성 확대'(4.33), '항만 배후 유통물류단지 확대'(4.33)로 나타났다.

< 중요도 분석결과 >

요인	속초지역(N=10)		동해지역(N=11)		합계(N=21)	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
I1	3.80	.789	3.91	.944	3.86	.854
I2	3.20	.789	3.91	.701	3.57	.811
I3	3.40	1.265	4.36	.809	3.90	1.136
I4	3.90	.738	4.73	.647	4.33	.796
I5	3.50	1.179	4.09	1.136	3.81	1.167
I6	4.10	.994	4.27	.647	4.19	.814
I7	3.80	.632	3.64	.809	3.71	.717
I8	4.20	.632	4.45	.688	4.33	.658
I9	4.20	.789	4.82	.405	4.52	.680
I10	4.10	.568	4.55	.522	4.33	.577
I11	3.90	.568	4.36	.674	4.14	.655
I12	4.00	.667	4.64	.505	4.33	.658
I13	3.70	1.059	4.36	.809	4.05	.973
I14	3.50	.972	4.27	.905	3.90	.995
I15	4.30	.675	4.36	.505	4.33	.577
I16	4.20	.789	4.45	.688	4.33	.730
I17	3.70	.483	4.09	.831	3.90	.700
I18	3.90	.568	3.91	.701	3.90	.625
I19	3.50	.850	3.64	.809	3.57	.811
I20	3.60	1.075	3.64	.674	3.62	.865
I21	4.00	.943	3.73	.786	3.86	.854
I22	4.20	.632	3.82	.603	4.00	.632

동해지역과 동해항간 연계 활성화 요인 성과도 분석결과, ‘항만운영으로 인한 환경오염 방지’(2.73)가 가장 성과도가 높은 것으로 나타났으며, ‘해양관광 활성화 제도 정책 수립’(2.45), ‘자연자원과 해양관광 연계 개발’(2.36), ‘해양산업 클러스터 활성화’(2.36)로 나타났다. 다음으로 ‘해양관광자원과 지역간 연계 활성화’(2.18), ‘배후 연계 교통인프라 강화’(2.18), ‘항만확충 및 용지 확보’(2.18), ‘연안 접근성 확보’(2.18), ‘주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성’(2.18) 등의 순으로 분석되었다.

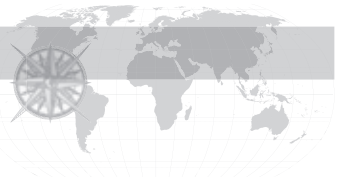
전체적으로 지역-항만간 연계 활성화 요인의 성과도는 ‘항만운영으로 인한 환경오염 방지’(2.71)가 가장 높은 것으로 나타났으며, 다음으로 ‘해양관광 활성화 제도 정책 수립’(2.52), ‘해양관광자원과 지역간 연계 활성화’(2.48), ‘자연자원과 해양관광 연계 개발’(2.48), ‘연안 접근성 확보’(2.33)로 나타났다.

성과수준 분석결과 중요도와 달리 상대적으로 낮게 분석되었으며, ‘생태환경’, ‘관광환경’의 성과도가 높게 나타났다.

< 성과수준 분석결과 >

요인	속초지역		동해지역		합계	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
P1	2.70	.483	1.82	.874	2.24	.831
P2	2.80	.789	2.09	.944	2.43	.926
P3	2.70	.675	2.73	.905	2.71	.784
P4	2.40	.516	1.82	.751	2.10	.700
P5	2.30	.675	2.18	1.328	2.24	1.044
P6	2.00	1.054	2.36	1.027	2.19	1.030
P7	2.00	.667	1.55	.688	1.76	.700
P8	2.20	1.033	1.91	.701	2.05	.865
P9	2.00	.943	2.09	.831	2.05	.865
P10	2.60	.699	1.91	1.136	2.24	.995
P11	2.30	.483	1.82	.751	2.05	.669
P12	2.40	.699	2.18	.874	2.29	.784
P13	2.30	.675	1.82	.874	2.05	.805
P14	2.20	.632	2.00	.894	2.10	.768
P15	2.20	1.033	1.55	.688	1.86	.910
P16	2.50	.527	2.00	1.095	2.24	.889
P17	2.30	.483	1.45	.522	1.86	.655
P18	2.60	.516	2.45	.934	2.52	.750
P19	2.70	.483	1.73	.647	2.19	.750
P20	2.70	.675	2.00	.632	2.33	.730
P21	2.60	.699	2.36	.924	2.48	.814
P22	2.80	.919	2.18	.751	2.48	.873

연계 활성화 요인의 지역별 중요도와 성과도 평균 차이를 분석하기 위해 t-검정을 해 본 결과, 중요도의 경우 ‘주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성’과 ‘지역 사회문화 해양관광컨텐츠 발굴’이 두 지역간 통계적으로 평균 차이가 있는 것으로 나타났고, 성과도의 경우 ‘지역공간과 항만공간의 조화’, ‘항만확충 및 용지 확보’, ‘해양관광 활성화 제도 정책 수립’에서 평균 차이가 통계적으로 유의하였다. 그 외 대부분의 활성화 요인은 지역간 평균 차이가 통계적으로 유의하지 않는 것으로 나타났다.



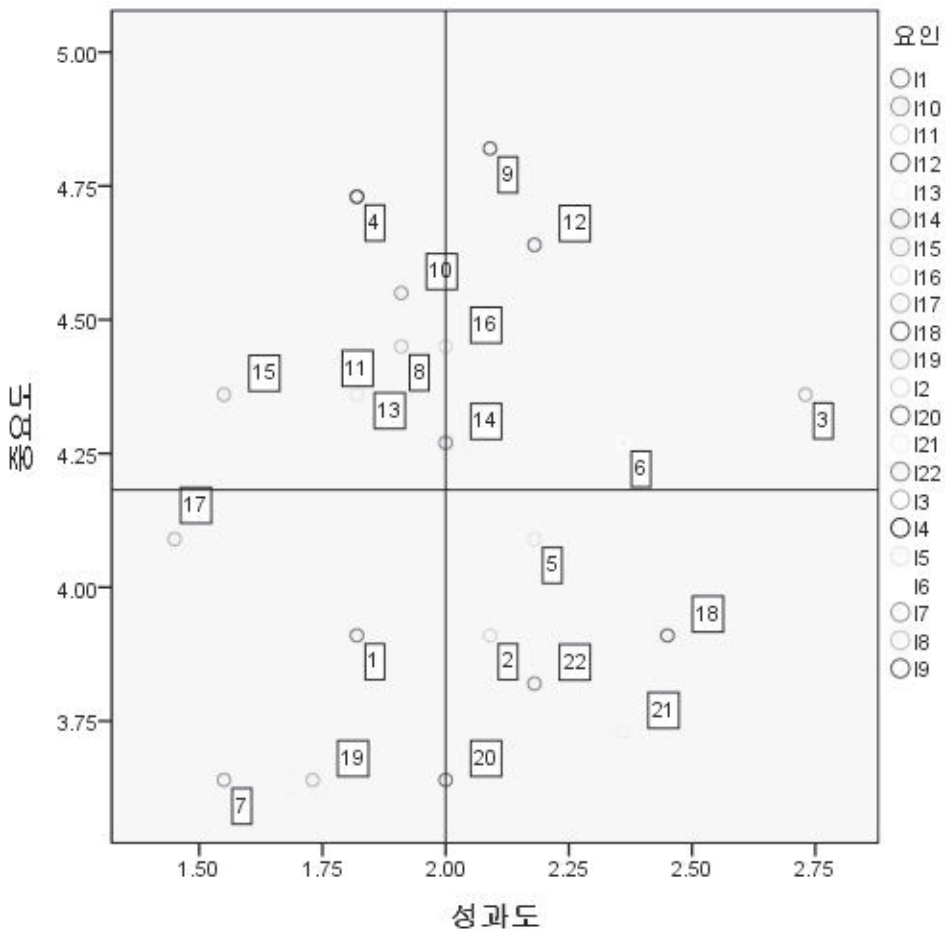
2. 중요도-성과도(IPA) 분석결과

동해지역과 항만간 연계 활성화요인의 중요도와 성과도를 지역 전문가 대상으로 조사하여 어떠한 세 부요인을 중요시 하는지를 중요도-성과도(IPA) 기법을 통해 분석하였다.

동해지역의 분석 결과 중요도가 높고 성과도도 높은 영역인 1사분면(유지: 지속적 유지)에는 ‘항만운 영으로 인한 환경오염 방지’(3), ‘해양산업 클러스터 활성화’(6), ‘주요 지항시간 연계 산업 발굴 육성’(9), ‘배후 연계 교통인프라 강화’(12) 등의 활성화 요인들이 포함되었다.

다음으로, 중요도는 높지만 성과도가 낮은 영역인 2사분면(집중: 우선 개선 노력)에는 ‘부두 기능 조정’(14), ‘항만 인프라 개발, 확대’(16), ‘해운항로, 항차 수 확대’(13), ‘항만 배후 유통물류단지 확대’(15), ‘항만계획과 도시계획간 통합적 관리’(4), ‘지역경제 활성화 여건 조성’(10), ‘항만 접근 용이성 확대’(8), ‘지역 특화산업의 클러스터화’(11) 등으로 나타났다. 반면, 중요도도 낮고 성과도도 낮은 영역인 3사분면(저순위: 낮은 우선순위)에는 생태환경 영역의 ‘지역공간과 항만공간의 조화’(1), 관광영역의 ‘해양관광 인공, 산업자원 확대’(19), 물류환경 영역의 ‘항만 클러스터 기능 확대’(17), 경제환경 영역의 ‘지식기반 서 비스 확대’(7) 등이 해당되는 것으로 나타났다. 마지막으로 중요도는 낮으나 성과도가 높은 4사분면(과잉 : 과잉 노력 지양)에는 생태환경 영역의 ‘연안 접근성 확보’(2), ‘항만확충 및 용지 확보’(5)와 관광환경 영 역의 ‘해양관광 활성화 제도, 정책 수립’(18), ‘지역 사회문화 해양관광컨텐츠 발굴’(20), ‘자연자원과 해양 관광 연계 개발’(21), ‘해양관광자원과 지역간 연계 활성화’(22) 등이 해당되는 것으로 나타났다.

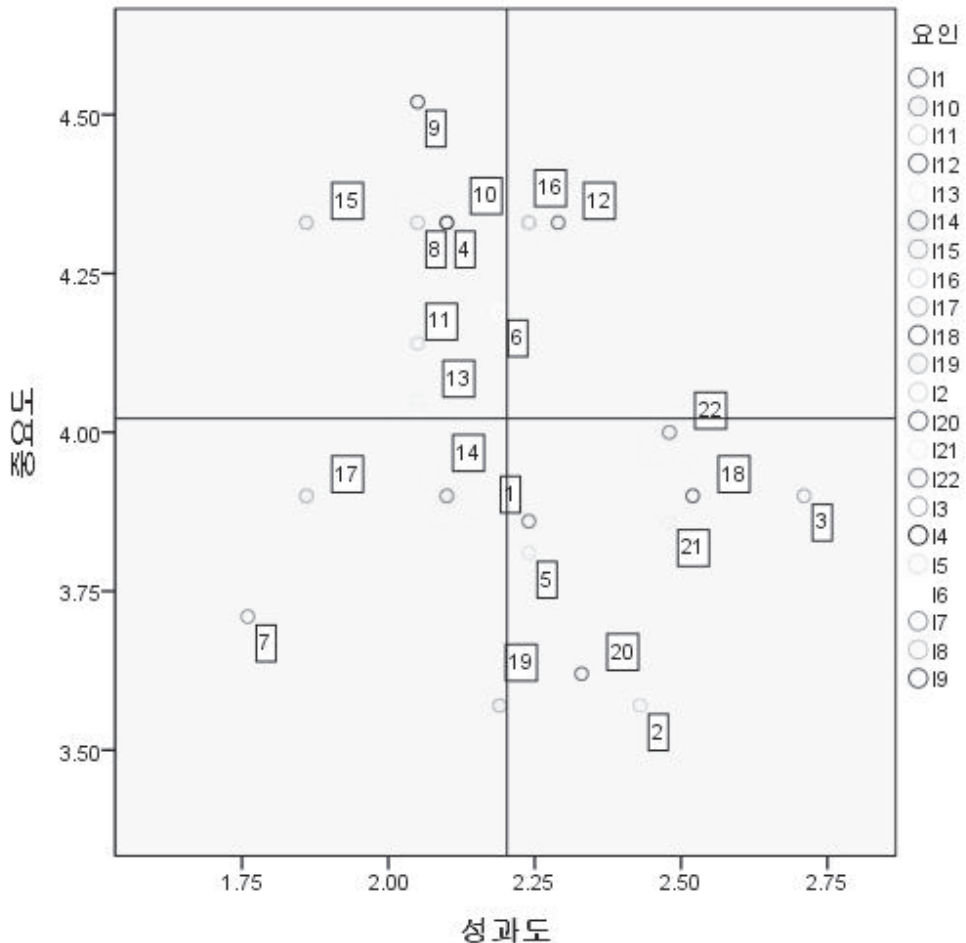
< 동해시-항만간 연계 활성화 요인 IPA분석 결과 >

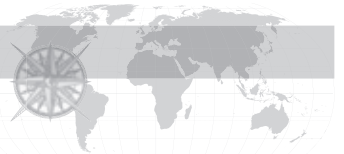


동해와 속초지역 대상 지역전문가 전체 분석 결과 중요도가 높고 성과도도 높은 영역인 1사분면(유지: 지속적 유지)에는 물류환경 영역의 ‘항만 인프라 개발, 확대’(16), ‘배후 연계 교통인프라 강화’(12) 등이 활성화 요인들이 포함되었다.

다음으로, 중요도는 높지만 성과도가 낮은 영역인 2사분면(집중: 우선 개선 노력)에는 생태환경 영역의 ‘항만계획과 도시계획간 통합적 관리’(4), 경제환경 영역의 ‘해양산업 클러스터 활성화’(6), ‘항만 접근 용이성 확대’(8), ‘주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성’(9), ‘지역경제 활성화 여건 조성’(10), ‘지역 특화산업의 클러스터화’(11), 물류환경 영역의 ‘해운항로, 항차 수 확대’(13), ‘항만 배후 유통물류단지 확대’(15) 등으로 나타났다. 반면, 중요도도 낮고 성과도도 낮은 영역인 3사분면(저순위: 낮은 우선순위)에는 경제환경 영역의 ‘지식기반 서비스 확대’(7), 물류환경 영역의 ‘부두 기능 조정’(14), ‘항만 클러스터 기능 확대’(17) 등이 해당되는 것으로 나타났다. 마지막으로 중요도는 낮으나 성과도가 높은 4사분면(과잉 : 과잉 노력 지양)에는 생태환경 영역의 ‘지역공간과 항만공간의 조화’(1), ‘연안 접근성 확보’(2), ‘항만운영으로 인한 환경오염 방지’(3), ‘항만확충 및 용지 확보’(5)와 관광환경 영역의 ‘해양관광 활성화 제도 정책 수립’(18), ‘해양관광 인공,산업자원 확대’(19), ‘지역 사회문화 해양관광컨텐츠 발굴’(20), ‘자연자원과 해양관광 연계 개발’(21), ‘해양관광자원과 지역간 연계 활성화’(22) 등이 해당되는 것으로 나타났다.

< 영동지역-항만간 연계 활성화 요인 IPA분석 결과 >





IV. 결론 및 시사점

본 연구는 관련 문헌연구와 지역 전문가 인터뷰를 통해 도출된 지역과 항만간 연계 활성화 요인들의 중요도와 성과도를 동시에 분석하여 제한된 자원의 효율적인 투자를 위한 중요한 우선 개선 요인, 지속 유지 요인, 과잉 지양 요인, 낮은 우선 순위 요인을 도출하고자 하였다.

지역별 중요도 분석 결과 동해지역의 경우, '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성'(4.82)이 가장 중요도가 높은 것으로 나타났으며, '항만계획과 도시계획간 통합적 관리'(4.73), '배후 연계 교통인프라 강화'(4.64), '지역경제 활성화 여건 조성'(4.55), '항만 인프라 개발, 확대'(4.45), '항만 접근 용이성 확대'(4.45)로 나타났다. 다음으로 '항만 배후 유통물류단지 확대'(4.36), '지역 특화산업의 클러스터화'(4.36), '해운항로, 항차 수 확대'(4.36), '항만운영으로 인한 환경오염 방지'(4.36) 등의 순으로 나타났다.

이는 동해지역의 경우 이미 항만 인프라가 1970년대 말부터 구축이 되어 운영되고 있지만 실질적으로 항만을 통한 지역의 활성화 및 지역경제 파급효과를 창출해내지 못하고 있는 실정이기에 중요성 부분에서 연계성이 중요시 되는 것으로 판단된다.

전체적으로 지역-항만간 연계 활성화 요인은 '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성'(4.52)이 가장 중요도가 높은 것으로 나타났으며, 다음으로 '지역경제 활성화 여건 조성', '항만 인프라 개발, 확대'(4.33), '항만계획과 도시계획간 통합적 관리'(4.33), '배후 연계 교통인프라 강화'(4.33), '항만 접근 용이성 확대'(4.33), '항만 배후 유통물류단지 확대'(4.33)로 나타났다.

연계 활성화 요인의 지역별 중요도와 성과도 평균 차이를 분석하기 위해 t-검정을 해 본 결과, 중요도의 경우 '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성'과 '지역 사회문화 해양관광컨텐츠 발굴'이 두 지역간 통계적으로 평균 차이가 있는 것으로 나타났고, 성과도의 경우 '지역공간과 항만공간의 조화', '항만확충 및 용지 확보', '해양관광 활성화 제도 정책 수립'에서 평균 차이가 통계적으로 유의하였다. 그 외 대부분의 활성화 요인은 지역간 평균 차이가 통계적으로 유의하지 않는 것으로 나타났다.

또한 연구 목적에 맞게 IPA 분석을 통하여 도출된 요인들의 중요도와 성과도를 분석하였다. IPA 기법을 통한 분석 결과, 중요도가 높고 성과도가 낮은 영역인 2사분면(집중: 우선 개선 노력)에 속해있는 활성화 요인들은 동해지역의 경우 '부두 기능 조정', '항만 인프라 개발, 확대', '해운항로, 항차 수 확대', '항만 배후 유통물류단지 확대', '항만계획과 도시계획간 통합적 관리', '지역경제 활성화 여건 조성', '항만 접근 용이성 확대', '지역 특화산업의 클러스터화' 등이 포함되었다. 즉 지역과 항만간 연계 활성화에 중요한 요인으로 작용하였으며, 이미 이러한 요인들에 대하여 상대적으로 만족스러운 수준의 서비스를 제공하고 있으나, 정책적인 지원들은 우선 개선 노력이 필요하다고 밝혀졌다.

동해지역은 분진성 산화물 처리 위주 항만으로 지역환경오염 등 여러 민원문제가 제기되고 있으며, 지역경제 파급효과 또한 매우 낮은편이다. 이에 대한 해결책으로 최근 강원도 및 동해시는 컨테이너 화물의 취급을 통한 복합물류항으로 전환을 준비하고 있다. 이를 위해 컨테이너를 처리할 수 있는 갑파부두로의 기능 조정, 항만 인프라 개발, 항로 및 항차 수 확대 등이 중요한 시점으로 이러한 환경이 성과도가 낮은 것으로 나타난다고 볼 수 있다.

영동지역 전체의 경우 생태환경 영역의 '항만계획과 도시계획간 통합적 관리', 경제환경 영역의 '해양산업 클러스터 활성화', '항만 접근 용이성 확대', '주요 지향지간 연계 산업 발굴 육성', '지역경제 활성화 여건 조성', '지역 특화산업의 클러스터화', 물류환경 영역의 '해운항로, 항차 수 확대', '항만 배후 유통물류단지 확대' 등이 포함되어 주로 경제환경과 물류환경 영역의 우선 개선노력이 필요한 것으로 분석되었다.

중요도와 성과도가 모두 높은 1사분면(유지: 지속적 유지)에 속해있는 활성화 요인들은 동해지역의 경우 '항만운영으로 인한 환경오염 방지', '해양산업 클러스터 활성화', '주요 지하시간 연계 산업 발굴 육성', '배후 연계 교통인프라 강화'이며, 속초지역의 경우 관광환경 영역의 '해양관광자원과 지역간 연계 활성화', '해양관광 활성화 제도, 정책 수립', '자연자원과 해양관광 연계 개발', 물류환경 영역의 '항만 인프라 개발, 확대', 경제환경 영역의 '지역경제 활성화 여건 조성' 등이 포함되었다. 즉 지역과 항만간 연계 활성화에 중요한 요인들이며 지속적으로 유지, 개선해야할 필요성이 있다.

연구 결과는 제한된 자원의 효율적인 투자를 위해 전략적 시사점을 제공한다. 우선, 중요도는 높지만 성과도가 낮은 영역인 동해지역의 경우 동해항 부두 기능의 조정(석탄부두→잡화부두), 3단계 부두 개발, 기존 DBS항로 외 신규항로 및 항차 수 증대 등 물류시설의 개선과 외국기업 및 외자투자 유치를 장려한 항만배후부지 확대를 통해 고부가가치를 창출하는 북방물류의 거점으로 도약하기 위해 시급히 해결되어야 할 과제로 사료된다. 특히 강원도 및 동해시의 정책에 적극 반영하여 조속히 시행 될 수 있도록 노력을 아끼지 말아야 한다. 특히 강원도에서 추진하고 있는 강원도 해운물류5개년 계획들이 차질없이 진행될 수 있도록 모니터링하는 것도 중요하다.

또한 동해자유무역지역, 북평국가산단, 옥계, 강릉산업단지 등 지역내 산업기반시설의 활성화를 통해 지역경제 활성화 여건을 조성하고 이를 통한 항만물동량 창출과 지역경제간 선순환 체계를 구축하고, 항만을 중심으로 배후 여객기능, 물류기능 등과 연계한 유통, 상업, 공연, 전시기능을 도입하여 항만을 도시민들이 접근하기 용이한 공간으로 조성함으로써 위해 상업, 업무시설과 함께 집객이 가능한 지역으로 만들 필요가 있다는 점을 시사하고 있다.

* 참고문헌

1. 김성귀(2007), 해양관광론, 현학사(초판)
2. 김시현(2017), IPA기법을 통한 항만배후단지 내 국제물류센터 입주결정요인 분석, 무역학회지, 제42권, 제1호, pp. 283-301.
3. 김춘선, 김성귀, 이재완, 이성우 외(2013), 항만과 도시, 블루노트, 제3장 우리나라 항만도시의 공간성장, p.94-96.
4. 김춘선, 김성귀, 이재완, 이성우 외(2013), 항만과 도시, 블루노트, 제6장 항만도시와 해양관광, p.165-197.
5. 김춘선, 김성귀, 이재완, 이성우 외(2013), 항만과 도시, 블루노트, 제9장 항만과 도시의 상생방안, p.279-305.
6. 동해항 주변지역 항만배후단지개발 타당성 용역, 2016
7. 매일경제(2017), 동해안권경제자유구역, 2024년까지 북방경제 중심지 개발
8. 임영태, 항만과 도시의 상생발전을 위한 항만활도 전략대안, 국토정책브리프, 2009. 12, p.6.
9. 정승호, 강선아, 이수범(2016), 티(Tea) 전문점 선택속성의 중요도-만족도 분석에 관한 연구 : 티(Tea) 소비자 유형별 비교를 중심으로, 외식경영학회지, 제19권, 제2호, pp.101-119.
10. 해양수산부(2016), 제3차 전국무역항 기본계획 수정계획
11. 해양수산부, 제1차 해양산업클러스터 기본계획(2017-2021), 해양수산부 고시 제2017-65호.
12. Rinio Bruttomesso(2001), Complexity on the urban waterfront, Richard Marshall(ed.), Waterfronts in Post Industrial Cities, Spon Press, p.45.
13. 동해시청 홈페이지 <http://www.dh.go.kr>
14. 동해안권경제자유구역 홈페이지, <http://www.efez.go.kr>
15. 동해지방해양수산청 홈페이지, <http://donghae.mof.go.kr>
16. 산업통상자원부, 동해자유무역지역관리원 홈페이지, <http://www.motie.go.kr/ftz/donghae>

센 터 소 식

동해항 물류창출과 홍보 활동
항로개설 및 컨화물 유치활동
동해항 물류기반조성과 인적인프라구축 활동
북방경제진출을 위한 관련국 정책동향 파악과 네트워크 구축
자립화사업 추진 : 동해러시아대게마을



북방물류연구지원센터 소식

동해항 물류창출과 홍보 활동

1. 동해항을 통한 농산물수출 기업협의

- 일시/장소 : 2017. 7. 3 / 북방물류연구지원센터 2층 중회의실
- 협의기관 : UK LLC(러시아 기업), CJ대한통운, 농식품 미래연구원, aT 강원본부, 동해시, DBS
- 주요내용 : 동해항을 이용하여 러시아 및 CIS 지역으로 농산물 수출 방안과 보관 시설 설치를 위한 업무협의

2. 물류실무협의회 개최

- 일시/장소 : 2017. 7 ~ 12월(월1회)
- 참석기관 : 동해시, DBS, 북방물류연구지원센터
- 주요 내용 : 동해항 물류창출방안, 시범운송 추진, 물류정보 공유

3. 사할린 기업방문 협의

- 일시/장소 : 2017. 9. 12 ~ 9. 14 / 러시아 사할린
- 방문기관 : A사, 코르샤코프 항만터미널, 사할린 수산시장
- 주요내용 : 러시아 수산정책 동향 파악, 콜드체인 운영 사례 검토

4. GTI 국제무역 투자박람회 홍보부스 운영

- 일시/장소 : 2017. 9. 21 ~ 9. 24 / 동해웰빙레포츠타운
- 주요내용 : 동해 묵호항 및 센터 홍보와 기업유치 활동

5. 통일부 기자단 워크숍 : 동해 묵호항 홍보

- 일시 : 2017. 10. 24 / 동해항 여객선터미널
- 참석 : 통일부 20, 출입기자단 30, 동해지방해양수산청 2, 동해시
- 내용 : 동해항의 복합물류항 육성 필요성 브리핑, 북방물류연구지원센터 주요사업 소개

6. 사카이미나토 무역진흥회 업무협의

- 일시/장소: 2017. 11. 5 ~ 11. 7 / 일본 사카이미나토
- 면담기관 : 사카이미나토 무역진흥회, 돗토리현 통상물류과, 사카이미나토 통상관광과 면담
- 주요내용
 - 양 항만간 물류창출과 교류 확대를 위한 업무공조 협의
 - 항로 활성화와 신규 물류창출 실행 주체 간 교류 필요
 - 수산물센터 방문 : 크랩과 기타 수산물은 냉동과 선어가 주류, 활어는 킹크랩이 유일

7. 한-러 기업협의회 참가

- 일시/장소: 2017. 12. 7 / 서울
- 목적: 북방경제활성화를 위한 북방경제협력위원회 및 기업협의회 운영방안 확인
- 주요내용
 - 한-러 기업협의회 회원 가입
 - 북방경제협력 정책 및 북방경제협력위원회 역할 소개
 - 우리기업의 러시아 진출전략과 러시아 투자환경 소개 등



항로개설 및 컨테이너 유치활동

1. 동해항 컨테이너 항로개설 업무협의

- 일시/장소: 2017. 7. 5 ~ 6 / 서울
- 협의 기관: K 선사, 세방 동해지점, 북방물류연구지원센터
- 주요 내용: 컨테이너 선사취항 유치를 위한 관계기관 업무 협의

2. 항로 및 물동량 유치 업무협의

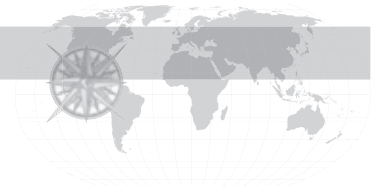
- 일시: 2017. 10. 22 ~ 10. 24 / 서울 및 인천
- 협의업체: 포워드, 선사 및 화주기업 - 서울 3개업체, 인천 2개업체
- 주요내용
 - 동해항 이용 의사 확인 및 조건협의
 - 동해항 취항 가능성 타진 및 취항조건, 가능항로 협의
 - CFS 운영상황 파악 및 물류컨설팅

3. 컨테이너 화물 시범운송

- 일시/장소: 2017. 9. 8 교토마이르주항 / 2017. 9. 14 원주선적, 9. 18 DBS 입고
- 시범운송
 - 참여업체: 일본 L사, 원주 D사, 러시아 U사
 - 수량: 일본 - 20피트 1컨 (일반택배 화물 300여점) / 원주 - 20피트 1컨 (음료)
 - 루트: 교토마이르주항 CFS ⇒ 동해항 ⇒ 경기도 (서울 CFS)
원주 ⇒ 동해항 ⇒ 블라디보스토크

4. 일본 기업 및 오사카 항만국 업무협의

- 일시/장소: 2017. 11. 19 ~ 11. 21 / 일본 오사카
- 면담기관: 오사카 항만국, L사
- 주요내용
 - 일본 오사카 ~ 부산 화물 ⇒ 오사카~마이르주~동해 전환을 위한 실무협의
 - 오사카 항만물류배후단지 운영 현황파악과 동해항 연계 물동량 창출 방안 모색



동해항 물류기반조성과 인적인프라구축 활동

❖ 1. 강원권 물류단지조성 관계기관 방문

- 일시/장소 : 2017. 7. 14 / 원주시청
- 주요 내용 : 원주권 물류단지 조성의 필요성 의견 교환
원주~동해항 물류기반구축 관련 정보교류

❖ 2. 항만물류 아카데미 및 진로탐색 과정 운영

- 기간 : 2017. 7. ~ 11월 (기간 중 매주목요일 1회 14:00~17:00)
- 장소 : 동해상공회의소 3층 교육장 / 동해중학교 / 묵호여자중학교
- 참여인원 : 정기강의참여 15명 / 진로탐색 3개학급 100여명

❖ 3. 강원권 물류단지 관련 국토교통부 업무협의

- 일시/장소 : 2017. 8. 23 / 세종시 국토교통부
- 주요내용 : 내륙물류기지 관련 국토교통부 계획 및 조성에 관한 의견 수렴

❖ 4. 강원비전 2040 공청회 참석

- 일시/장소 : 2017. 8. 25 / 강원연구원
- 주요내용 : 강원도 물류관련 정책 및 동해항 물류활성화 의견 개선
물동량창출을 위한 정보공유

❖ 5. 중국 물류단지 및 기업 방문

- 일시/장소 : 2017. 11. 12 ~ 11. 15 / 중국 훈춘
- 면담기관 : 훈춘 포스코 물류단지, 쌍방울 TRY
- 주요내용
 - 강원영동 남부권 물류단지 구축 연구 연계한 훈춘물류단지 운영 현황 파악
 - 중국 차항출해정책과 동북2성의 동해한 출구 전략 파악



북방경제진출을 위한 관련국 정책동향 파악과 네트워크 구축

❁ 1. 동북아 CEO 경제협력 포럼 참가

- 일시/장소 : 2017. 7. 28~29 / 포항시 포스코 국제관
- 시사점
 - 경북도와 포항시의 포항영일항만의 환동해권 거점항만 육성을 위한 노력의 결실 ⇒ 국정기획자문위원회 의 경북도를 “환동해와 북방교역의 전진기지육성” 비전 제시
 - 올림픽 이후 강원도의 신성장동력으로 항만물류 산업에 대한 경제효과와 인식 재고와 경북도와 포항시의 항만물류 육성에 대한 벤치마킹 필요

❁ 2. MOU 체결

- 일시/장소 : 2017. 9. 8 / 일본 마이즈루
- 체결대상자 : 교토마이즈루항진흥회 ⇔ (재)북방물류연구지원센터
- 주요내용 : 공동 물류창출 프로젝트 추진과 연2회 상호 방문 정례회 합의,

❁ 3. 북방경제협력포럼 참석

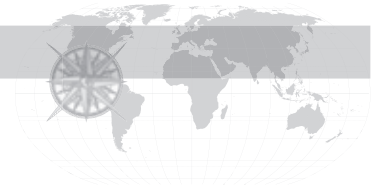
- 일시/장소 : 2017. 10. 10 / 서울
- 주요내용 : 동방경제포럼 성과와 한 러 관계의 새로운 접근법에 대한 토론
북방경제협력 현장 기업들의 사례 소개

❁ 4. 2017 유라시아 도시포럼 참석

- 일시/장소 : 2017. 10. 19 ~ 10. 20 / 부산
- 주요내용 : 동북지역 실천적 물류협력 방안과 블라디 자유무역항 소개
훈춘~자루비노 국제연계운송회 현황과 하바롭스크 물류발전 전망 소개

❁ 5. 2017 한겨레-부산 국제심포지엄

- 일시 : 2017. 10. 25 ~ 10. 27 / 부산 누리마루 APEC 하우스
- 주요내용 : 유라시아 시대의 남 북 해양수산 이슈와 환동해
유라시아 협력 비즈니스의 현실과 과제



❁ 6. 해양수산부 북극협력주간 참석

- 일시/장소 : 2017. 12. 12 ~12.14 / 부산신항 신국제여객터미널
- 주요내용 : 국내외 북극관련 정책 세미나 및 주요연구 성과 발표

❁ 7. 러시아 비즈니스 전문가 초청 특강 참석

- 일시/장소 : 2017. 12. 14 / 부산국제교류재단
- 목적 : 러시아 비즈니스 진출을 위한 사전 정보 습득
- 주요내용
 - 러시아 제공하는 특혜를 활용한 현지 진출 방안
 - 러시아 지역별 특화산업과 러시아 투자정책 변화 소개

❁ 8. 북방경제포럼

- 일시/장소 : 2017. 12. 20 / 동해보양온천켄벤션호텔
- 목적 : 한반도 신경제지도 구상과 강원도 동해안의 북방진출 전략을 위한 주변국 정책 대응
- 주요내용
 - 연해주와 극동지역 개발을 위한 현대적 접근 방식
 - 동북아지역 교통연결성 개선에 대한 GTI 견해
 - 한 러 지역개발과 연계한 한국의 북방진출 전략
 - 중국 일대일로와 동북아 교통물류 협력



자립화사업 추진 : 동해러시아대게마을

- 비영리재단법인 수익사업가능 여부와 범위 법률 자문 : 2017. 4
 - 위치 : 동해시 추암길 198 (1층 판매장, 2층 식당)
- 제2차 이사회 개최 - 위탁사업 추진 의결
- 2층식당 운영 제안요청서 공모 후 운영자 선정 : 9. 28
- 동해러시아대게매장 개장 : 12. 8

동해·묵호항과 북방물류

발 간 년 월 2017년 12월(통권 제2호)

발 행 처 (재)북방물류연구지원센터

발 행 인 심 규 언

발행처주소 (재)북방물류연구지원센터
강원도 동해시 공단1로 177

전 화 033) 522-6502

홈 페이지 www.northernlogis.kr

기획 및 편집 (재)북방물류연구지원센터
