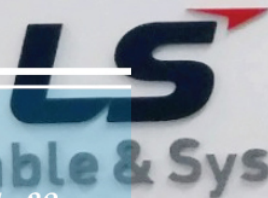




발간년월 2021년 6월(제32호) 발행처 (재)북방물류연구지원센터 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층  
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 담 당 물류연구기획팀장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505

## Toward The True Global Leading Company



### NLRSC

Monthly Newsletter vol. 32

LS전선 동해사업장

<LS전선 공장장>



## CONTENTS

### | Cover Story

▷ LS전선 동해사업장

### | 동해항 관련 주요 소식

### | 항만·물류 정책동향

▷ 한·중 동해 북한수역 불법 중국어선 단속을 위해 손잡아

### | 국내 항만·물류 주요 소식

### | 주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향

▷ 일본 주요 동향

### | 항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(5월)

▷ 2021년 동해·목호항 선박 입출항 국가별 추이(4월)

▷ 2021년 동해·목호항 선박 입출항 선종별 추이(4월)

▷ 2021년 1~5월 러시아 항만물동량

### | 북방물류연구지원센터 동향

# Cover Story

## ■ 'LS전선 동해사업장' 김원 관리공장장 인터뷰

LS전선 동해사업장은 최근 들어 세계 곳곳에서 해저케이블 사업으로 대규모 수주 실적을 올려 수출 호조를 보이고 있습니다. 저희 센터에서는 LS전선 동해사업장의 사업성과와 동해항에 대한 생각을 들어 보기 위해 김원 동해사업장 관리공장장을 만나 자세한 이야기를 나누어 보았습니다.



- LS전선 동해사업장 관리공장장 주요 약력 -

### 김 원

- 부산광역시 출신
- 대한유도대 체육학과 졸
- 1995 금성전선(주) 안양사업장 입사
- 2011 구미 인동사업장 노경총무팀장
- 2018 동해사업장 관리공장장  
現 동해사업장 관리공장장

**Q. 을 들어 수출호조 등 LS전선 동해사업장의 실적이 좋다는 평입니다. 사업성과를 구체적으로 설명해 주십시오.**

A. LS전선은 대만 정부가 2025년까지 진행하는 1차 해상 풍력단지 조성사업 중 현재까지 발주된 초고압 해저케이블의 공급권을 모두 따냈습니다. 지난해 연말부터 동해항을 통해 1차 출하를 시작으로 지속적으로 납품이 예정되어 있습니다. 대만에서 해저케이블로 수주한 실적이 5,000억 원 규모이며 이 밖에 유럽, 중동, 아시아 등 세계 곳곳에서 해저케이블 사업으로 대규모 수주 실적을 올렸습니다. 바레인, 네덜란드, 미국 등에서 따낸 대형 수주 실적만 약 3,000억 원에 이르며, 현재까지 수주액 누계는 1조4천억 원 정도입니다. 이와 같은 성과에 힘입어 지금까지 적자가 지속되었던 동해사업장의 경영실적도 올해부터는 흑자 전환을 예상하고 있습니다.

**Q. 작년에 해저케이블 2공장을 증설하는 등 시설투자가 이어지고 있습니다. 현재 시설 규모와 향후 투자계획은 어떤지 말씀해 주십시오.**

A. 지난해 4월 착공한 2공장 건설은 대지면적 10만 4000㎡, 건축면적 8,800㎡ 규모로 약 500억 원을 투자하여 1년여 만에 준공하였습니다. 해저케이블 2공장을 증설하면서 생산능력이 2.5배 증가하였습니다. 해저케이블 사업은 세계 각 대륙에서 해상풍력단지와 대규모 관광섬 개발의 확대 등으로 대형화하는 추세입니다. 해저케이블 2공장 준공으로 초고압 케이블을 대규모로 생산, 보관, 운반할 수 있는 기틀이 마련되어 이와 같은 세계 추세에 대응할 수 있게 되었습니다. 그 밖에 HVDC용 설비 및 건물 구축에

약 400억 원을 투자하는 등 2022년 말까지 대규모의 추가 투자를 통해 기술개발 및 생산능력 극대화로 글로벌 선두업체로 자리매김할 계획입니다.

**Q. LS전선 동해사업장의 공장건설 및 증설 과정에 지자체의 지원이 상당히 있었지만, 이에 비해 LS전선 동해사업장의 지역경제에 대한 기여가 기대만큼 크지 않다는 불만도 있습니다. 이에 대해 어떻게 생각하십니까?**

A. 동해사업장은 설립 당시 세계금융위기와 글로벌 기업들의 가격경쟁 심화 및 전방산업인 국내외 조선, 해운 경기의 위축 등으로 경영실적이 악화되었습니다. 이로 인해 고용 창출 등 지역경제 활성화 기여에 다소 미흡했던 것은 사실입니다. 하지만, 글로벌 기업 도약 및 지역경제 활성화를 위해 지속적 투자증대 및 신규 채용을 확대해가고 있습니다. 설립 당시 200여 명에 불과하던 인원도 현재 340여 명까지 늘었으며 추가 투자에 따라 인력충원을 확대해갈 계획입니다. 이를 통해 지자체의 지원에 보답하고 지역사회 저소득층, 소외계층, 장애시설의 후원 등 다양한 공헌 활동을 통해 지역사회와 상생하도록 하겠습니다.

**Q. LS전선 동해사업장은 동해항에 인접해 있고 실제 갯웨이를 통해 제품이 공장에서 항만으로 바로 운송되는 구조입니다. LS전선 동해사업장에게 동해항은 어떤 의미인가요?**

A. 동해항은 각종 화물 수송을 원활히 하기 위한 최적, 최대의 무역항입니다. 당사에서도 육상 운반이 불가능한 해저케이블을 동해항을 이용하여 선적작업을 하고 이후 해상운반을 통해 세계 각국으로 수출하고 있습니다. 동해항은 당사 물류 흐름의 중요한 매개체 역할을 하고 있으며, LS전선의 소중한 든든한 파트너이자 동반자로 생각하고 있습니다.

**Q. 동해항이 고부가가치 항만으로 한 단계 더 발전하기 위해서는 어떤 것이 필요하고 이를 위한 LS전선 동해사업장의 역할은 무엇이라고 생각하십니까?**

A. 동해항의 발전을 위해서는 물동량 확보와 친환경 항만시설의 확충이 필요하다고 생각합니다. 물동량 확보를 위해서는 동해시를 비롯한 정부차원의 활발한 기업유치 활동이 동반되어야 한다고 봅니다. 동해안의 국토 균형발전과 지역사회 발전을 위해 동해항의 역할은 매우 중요하며, 현재 시행중인 동해항 3단계 공사로 동해항의 가치는 더욱 커져 환동해권 물류거점으로 자리매김할 것으로 보입니다. 당사도 동해항의 활성화 및 고부가가치 항만을 위해 수출물량 확대와 북방물류연구지원센터 활동에 적극적으로 협력하도록 하겠습니다.

Q. 마지막으로 지역 주민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. 저희 동해사업장은 2009년 동해시와 인연을 맺은 후 12여 년 동안 동해시와 함께해 왔습니다. 앞으로도 친환경 사업장, 친환경 공급망, 친환경 제품 개발을 위해 노력할 것이며 또한, 지역사회와 동반성장을 위해 다방면에서 기업의 사회적 책임에 초점을 맞추겠습니다. 주민들의 사랑을 받는 향토기업으로 지속적으로 성장할 수 있도록 노력하겠다고 약속드리겠습니다.

#### LS전선 동해사업장 주요 현황

- 연혁
  - 2008년 동해공장 착공(한국 최초 해저 케이블 공장)
  - 2009년 동해공장 준공(산특동 및 해저 1공장)
  - 2013년 해저 1공장 확대 투자
  - 2020년 해저 2공장 준공
  - 2022년(末) 해저 3공장 준공 예정
  
- 면 적 : 220,000㎡ (65,000평)
- 인 원 : 342명(사내협력사 별도 83명)
- 주요제품 : 해저 케이블(MI, XLPE케이블)  
산업용 특수 케이블(선박, 해양, 풍력, 원자력)

# 동해항 관련 주요 소식

## □ 동해묵호항 항만안전 특별점검 실시

5월 27일부터 6월 30일까지 동해묵호항에 대한 항만안전 특별점검이 실시된다. 이번 점검은 최근 전국 항만에서 크고 작은 안전사고가 발생하는데 따른 대응 성격으로 지난 4월 평택항에서 청년 근로자 1명이 컨테이너에 깔려 숨진 사고가 있었으며 5월에는 부산신항에서 근로자 1명이 지게차에 깔려 숨지는 사고가 발생했다. 동해묵호항에서도 지난 3월 광물 하역작업 도중 2명의 작업자가 가스에 질식사 사망하는 안타까운 사고가 일어난 바 있다. 이번 점검은 동해지방해양수산청과, 하역사, 항운노조, 고용노동부, 산업안전보건공단 소속 32명이 점검반을 꾸려 진행되며 매주 1회 해양수산부에 점검 결과를 보고할 예정이다.

## □ 동해항 컨테이너 하역용 하버크레인 순조롭게 운영 중

오랫동안 동해항 컨테이너선 취항의 걸림돌이라고 지적받았던 취약한 하역설비가 개선될 조짐이다. 작년 3월 동해항에 반입되어 시범운영을 거친 하버크레인 1기가 5월초부터 컨테이너 하역작업에 본격 투입되어 하역효율을 끌어올리고 있다. 운영사는 (주)용문글로벌포트로 이 하버크레인은 광양항에서 동해항으로 들어오는 우드펠릿 운송용 컨테이너 하역에 투입되고 있다. 하역속도는 당초 시간당 15TEU로 예상했으나 최고속도는 시간당 30TEU까지 기록 중이다. (주)용문글로벌포트에서는 6월말부터 하버크레인 1기를 추가 투입해 올 8월말까지 4개월간 8,500TEU를 처리할 계획이다.



(오른쪽 사진: 하버크레인 작업 현장)

## 2021년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(5월)

2021년 5월 동해·묵호항 전년 대비 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 366,469톤(13.8%) 감소하였다. 기타광석 및 생산품, 철광석, 철강 및 그제품, 목재, 목탄, 코르크 등, 비철금속 및 그제품 등의 화물이 증가하였고 어패류, 갑각류 등, 시멘트, 모래, 무연탄, 유연탄, 석유 정제품 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	석유가스 및 기타가스
2021년 5월	2,283,690	609	744,337	10,277	33,299	164,000	24,481	1,147,352	47,677	2,930
2020년 5월	2,650,159	1,155	787,499	21,184	77,971	493,995	11,740	1,067,283	111,094	0
구분		플라스틱, 고무 및 제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크 등	방직용 섬유 및 그제품	비철금속 및 그제품	화학공업 생산품	기계류 및 그제품	전기기기 및 그제품	기타
2021년 5월		1,164	41,108	11,415	7,599	4,000	8,880	135	6,627	27,800
2020년 5월		0	27,100	2,881	0	2,804	4,253	0	0	41,200

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

# 항만 · 물류 정책동향

## | 한·중 동해 북한수역 불법 중국어선 단속을 위해 손잡아<sup>1)</sup> |

### 2021년도 한중 어업지도단속 실무회의에서 단속방안 최종 합의

해양수산부(장관 문성혁)는 6월 8일(화)부터 10일(목)까지 2021년도 한·중 어업지도단속 실무회의<sup>2)</sup>를 개최하고, 조업질서 유지와 불법조업 근절을 위한 노력을 강화해 나가기로 하였다고 밝혔다.

이번 실무회의는 지속된 코로나19 상황에 따라 올해에도 비대면 영상으로 진행되었으며, 우리 측에서는 해양수산부 임태호 지도교섭과장을 수석대표로 외교부, 해양경찰청, 어업관리단, 한국수산업회 관계자 등이 참석하였고, 중국 측에서는 리춘린(李春林) 해경국 행정집법처장을 수석대표로 농업농촌부, 외교부, 해경국, 중국어업협회 관계자 등이 참석했다.

이번 회의에서는 양국이 협력하여 동해 북한수역에서 조업 후 남하하는 중국어선 단속방안과 서해 NLL 인근해역 중국어선의 불법조업 단속방안 등 조업질서 유지와 불법조업 예방을 위한 협력방안을 중점적으로 협의하였다.

먼저, 양국은 동해에서 오징어를 불법포획하는 중국어선 단속을 위해 작년부터 논의해 온 ‘한국의 동해를 통해 남하하는 중국어선 중 불법어업의 혐의가 있는 어선 정보의 양국간 공유 등 협력방안’을 확정하고, 올해 하반기부터 시행하기로 하였다. 이에 따라 남하하는 중국어선 중 북한수역에서 불법조업한 것으로 의심되는 중국어선의 항적 등 정보를 한국이 중국측에 제공하면, 중국측은 동 정보를 확인한 후 강력하게 단속하기로 하였다.

또한, 우리 어업지도단속선 및 해경이 서해 NLL 인근에서 우리 수역을 침범하여 조업하는 등 중대위반<sup>3)</sup>중국어선을 나포한 경우 1차 우리 법령에 따라 처벌하고, 중국 측이 자국 법령에 따라 2차 처벌을 하도록 하기 위해 해당 중국어선을 중국 해경에 직접 인계기로 하였다.

아울러, 양국간 지도단속 협력의 대표적인 사례로 평가받고 있는 ‘한중 잠정조치수역 공동순시’의 경우, 올해 10월경에는 양국 해경함정 간, 내년 4월경에는 해양수산부 서해어업관리단과 중국측 해경 간 실시하기로 하였다. 공동순시 기간과 범위 등 구체적인 사항은 공동순시에 참여하는 기관 간 또는 외교경로를 통해 협의하여 확정하기로 하였다.

이 외에도 양국은 ▲어업감독공무원 상호 교차승선 재개, ▲GPS 항적기록보존 시범 실시, ▲중국 하절기 휴어기간(5.1~9.1) 중 양국 잠정조치수역에서의 중국어선 조업문제, ▲어획물 운반선 체크포인트제도와 위반어선정보 데이터베이스 시스템 시범운영 확대 등에 대해서도 협력 방안을 논의하였다.

임태호 해양수산부 지도교섭과장은 “한중 양국은 2005년부터 동 회의를 통하여 조업질서 유지를 위해 지속적으로 노력해왔다.” 라면서 “이번 실무회의에서 중국어선의 동해 오징어 불법어로 행위를 단속하기로 하는 등 성과가 있었던 만큼, 앞으로도 중국어선 불법조업 근절을 위해 중국정부와 지속적으로 협력해 나가겠다.” 라고 말했다.

1) 해양수산부 보도자료 (06.11)

2) 2005년부터 매년 개최되는 과장급 어업지도단속 회의체로서, 양국 EEZ에서의 양국어선 조업질서 평가, 양국 지도단속기관 간 이해 증진 및 효율적 지도방안 협의

3) 중대위반어선 : 무허가, 영해침범, 폭력저항 등 공무집행방해

# 국내 항만 · 물류 주요 소식

## □ 전남도, 광양항 배후단지 확대로 고부가가치 창출<sup>4)</sup>

전남도가 여수광양항의 배후단지 확충과 자족형 항만물동량 확보를 위해 전국 최초로 일반산단을 항만 배후단지로 전환한다. 31일 전남도에 따르면 여수광양항만공사 등 유관기관과 함께 광양항 배후단지의 임대부지 부족 문제를 해결하기 위해 세풍 일반산업단지를 항만 배후단지로 전환하고 북측 항만 배후단지를 조기에 조성할 방침이다. 지난 4월 말 현재 광양항은 195만㎡ 면적의 동측 배후단지에 33개 기업, 194만㎡ 면적의 서측 배후단지에 22개 기업이 입주했다. 올해 안에 입주가 완료될 것으로 예상 배후단지 확대 지정이 시급하다. 전남도는 해양수산부, 여수광양항만공사, 광양만권경제자유구역청과 함께 세풍 일반산업단지 1단계 부지 중 33만㎡를 매입한 후 항만 배후단지로 전환할 계획이다.

이는 전국 최초로 일반산단을 항만 배후단지로 전환하는 적극 행정 사례로 평가된다. 항만 배후단지 편입 예정 부지는 지난해 12월 해양수산부가 육상항만구역으로 지정했다.

이후 지난 6일 전남도, 여수광양항만공사, 광양만권경제자유구역청, 세풍산업개발이 광양항 배후단지 확대 협약을 하고 사업을 추진하고 있다. 이와 함께 오는 2025년까지 262억 원을 들여 북측 배후단지 10만7000㎡를 추가 확보하고, 울촌2산단과 울촌융복합물류단지를 조기에 조성하는 등 항만 배후단지를 확대할 계획이다.

## □ 국내복귀기업도 1종 항만배후단지 입주 가능해진다<sup>5)</sup>

앞으로 해외에 진출했다가 국내로 복귀하는 제조업과 지식서비스 산업도 1종 항만배후단에 입주할 수 있게 된다. 해양수산부는 이 같은 내용을 담은 ‘항만법 시행령’ 일부 개정안이 오늘(9일)부터 시행된다고 밝혔다. 그간 해외에서 제조·판매를 하던 기업이 국내에 복귀해서 1종 항만배후단에 입주하려면 자격 요건을 충족해야 했는데, 그 자격이 ‘총매출액 중 국내 항만을 이용한 수출입 실적 20% 이상’ 등으로 충족하는 데 어려움이 있어 입주가 제한됐다. 1종 항만배후단은 항만과 바로 인접해 있기 때문에 운송비, 물류비 등이 많이 절감되고 민간에 비해 저렴한 임대료로 장기간 머물 수 있다는 이점이 있다.

이에 해수부는 ‘해외진출기업의 국내복귀 지원에 관한 법률’ 제7조의 기준에 따라 국내 복귀 지원 대상으로 선정된 기업에게 1종 항만배후단지 입주자격을 부여하고, 국내 기업 등 동일한 자격을 갖춘 자와 경합할 경우 우선 입주할 수 있도록 하는 내용으로 ‘항만법’을 개정했다.

법 개정에 따라 ‘항만법 시행령’에서는 1종 항만배후단에 입주할 수 있는 국내 복귀 기업의 업종을 제조업과 지식서비스산업으로 정하고 입주 경합 시 국내 복귀 기업의 우선입주 기준을 새롭게 마련했다.

국내복귀기업 우선입주 기준 외에, 국내 제조기업의 원활한 항만배후단지 입주를 지원하기 위해 우선입주 기준이 되는 총매출액 중 수출액 비중을 기존 80% 이상에서 50% 이상으로 완화했다.

## □ 슈퍼랙, 전기버스·초대형 굴착기 수송 잇달아 성공<sup>6)</sup>

장금상선의 특수컨테이너장비 계열사인 슈퍼랙이 중장비 수송을 확대하고 있다. 슈퍼랙은 동명의 높이 조절 컨테이너 장비를 이용한 200~500t 규모의 초대형 굴착기 반제품 시범 운송을 지난 4~5월 두 차례에 걸쳐 안전하게 진행했다고 1일 밝혔다.

이 회사는 인도네시아에서 생산된 굴착기 부품을 특수 컨테이너에 담아 부산을 거쳐 일본 히타치나카본사로 수송했다. 일본 제조공장에선 굴착기를 조립해 완제품으로 만든 뒤 다시 분해해 세계 각지로 재수출하게 된다. 슈퍼랙은 앞으로 슈퍼랙 컨테이너를 이용해 정기적으로 초대형 굴착기 반제품 운송에 나선다는 계획이다. 앞서 3월엔 높이가 3m를 넘어 일반 컨테이너로 수송할 수 없는 전기차 버스를 3.5m

4) 뉴시스 05.31

5) 코리아쉬핑가제트 06.09

6) 코리아쉬핑가제트 06.01

까지 높이 조절이 가능한 슈퍼랙에 담아 컨테이너선으로 성공적으로 수송했다. 이 과정에서 전기차버스를 구동하지 않고 슈퍼랙 컨테이너에 싣는 새로운 방법을 제시해 주목을 받았다.

굴착기와 전기버스 모두 모회사인 장금상선에서 해상운송을 맡았다. 슈퍼랙 컨테이너는 높이를 조절해 건설기계와 규격초과(OOG) 화물을 컨테이너선에 쉽게 적재할 수 있도록 고안된 수송장비로, 일반 플랫폼 장비보다 실을 수 있는 화물 중량이 크고 다단 적재가 가능해 컨테이너선 적재공간 관리도 용이하다.

## □ 동영해운, 한러항로 진출...15일 첫 배 블라디보스토크 입항<sup>7)</sup>

- 700TEU급 <페가서스케이스> 취항, 복합물류 활성화 전략

동영해운이 한러항로에 진출한다. 동영해운은 이달부터 부산항과 러시아 블라디보스토크항을 잇는 컨테이너선항로를 연다고 14일 밝혔다.

신설항로엔 710TEU급 컨테이너선 <페가수스페이스>(PEGASUS PACER)호 1척이 운항하면서 우리나라와 러시아를 오가는 서틀화물 운송에 나설 예정이다. 운항 일정은 부산(목·금)-블라디보스토크(일)-부산 순이다.

선사 측은 해운뿐 아니라 몽골이나 러시아 같은 북방물류 서비스까지 확장하는 상황에서 부산-블라디보스토크 노선을 열어서 철도와 연결해 러시아 또는 유럽행 화물을 공략할 계획이라고 항로 신설 배경을 설명했다. 부산항에서 환적하는 방식으로 일본에서 러시아 또는 유럽으로 수출되는 화물까지 영업 대상에 포함됐다. 이로써 동영해운은 국적선사 중 5번째로 한러항로에 취항하게 됐다. 현재 HMM 고려해운 장금상선이 부산-블라디보스토크를 운항하고 있고 과거 천경해운도 같은 노선에 배를 댄 바 있다.

모회사인 남성해운은 선복임대(슬롯차터) 방식으로도 서비스에 참여하지 않는다. 선사 관계자는 “남성해운은 남방지역, 동영해운은 북방지역을 전문화한다는 회사 기조에 맞춰 한러항로는 동영해운이 단독 서비스하는 쪽으로 결정됐다”며 “앞으로 해운 물류 투트랙으로 회사를 성장시켜 나갈 계획”이라고 말했다.

지난 13일 부산항에서 첫 출항에 나선 <페가수스페이스>호는 화요일인 15일 블라디보스토크에 도착할 예정이다. 첫 서비스만 일요일에 부산항을 출항하고 이후엔 금요일에 뱃고동을 올린다.

## □ 해외직구 화물 12.4t 열어보니 중국산 농산물<sup>8)</sup>

해상특송화물을 외국인 명의 자가 소비용품으로 속여 세액을 감면받은 수입업자가 세관당국에 적발됐다.

인천본부세관은 인천항과 평택항을 통해 반입된 중국산 농산물 및 식품 12.4t(현물가 1억6천만 원 상당)에 대해 부정하게 관세를 감면받은 혐의(관세법 위반)로 A씨 등 2명을 불구속 입건했다고 10일 밝혔다.

A씨 등은 지난해 12월부터 올해 3월까지 농산물 판매를 목적으로 위챗을 통해 일시에 주문한 물품을 중국의 공급자에게 제공받은 외국인 명의와 허위의 수취 주소, 전화번호를 이용해 수십 명의 개인에게 배송되는 특송화물인 것처럼 분산 반입한 혐의를 받고 있다. 이들은 반입된 농산물이 자가소비용 물품으로 수입통관이 완료되고 국내 배송이 시작되면 물품의 최종 배송단계를 담당하는 수취 주소지의 지역 택배기사에게 연락해 물품들을 일괄 수령하는 방법으로 세관 감시망을 벗어나려는 치밀함을 보였다.

중국산 농산물은 정상 수입할 경우 수백%에 이르는 고율의 관세를 물리는 반면, 자가 사용 목적의 미화 150달러 이하 직구 물품으로 분류되면 관세가 면제되는 점을 악용한 것이다.

직구 물품을 국내에서 다시 판매하는 ‘되팔이’ 행위는 관세법 위반으로 처벌 대상이다.

인천세관은 코로나19로 인해 소규모 무역상(일명 보따리상)의 출입이 중단된 후 해상특송화물을 통한 자가소비용 농산물 반입이 증가함에 따라 분산 반입으로 의심되는 화물의 국내 운송 경로를 추적하고 폐쇄회로(CC)TV 영상 분석 등을 통해 범행을 적발했다.

7) 코리아 쉬핑가제트 06.14

8) 기호일보 06.11



# 주변국 국제동향

## | 러시아 주요 동향 |

### □ 러시아 북극경제특구의 새 입주기업, 북극항로를 따라 물자를 운송할 해운사 설립 계획<sup>9)</sup>

러시아 북극 경제특구의 새 입주기업인 Oberon Co.,Ltd. 기업은 러시아의 북극 수역 내에 해상운송 서비스를 제공하기 위한 해운 운송회사를 설립할 계획이다. 이 사업에 들어갈 투자금액은 8억 루블(약 124억 원)로 예상된다. “아르켄 바지키안” Oberon Co.,Ltd 대표가 언급한 바에 따르면 본 사업은 연료 및 에너지, 석유 가스 복합시설 건설을 위한 대형 화물 및 일반화물 등의 해상운송부터 시작 될 예정이다. 올해 4번의 항해를 계획하고 있으며 2022년부터는 10회로 늘릴 예정이다. 무르만스크 항을 모항으로 하고 무르만스크 - 아르한겔스크 - 사베타 노선을 따라 연중 서비스를 제공 할 예정이다.



\* 극동·북극개발공사에 따르면 현재 2,322억 루블(약 3조 6천억 원) 규모의 프로젝트를 구현하고 6,250명을 할 계획인 러시아북극지역 주민들과의 108건의 계약이 체결되었음.

러시아 북극 경제특구 (사진출처: yanao.neftegaz.ru)

### □ 한국 기업들, 러시아 첼랴빈스크주에 전기자동차 생산 관련 상담<sup>10)</sup>

러시아 첼랴빈스크 주 경제개발부는 한국 기업들과 상담을 가져 아시아 지역 내 전기자동차 생산 사업 실행을 논의하였다. 첼랴빈스크 주 경제개발부 대표가 언급한 바에 따르면 한국 기업인 “에디슨 모터스”와 “대창모터스”는 이 사업에 많은 관심을 보였다고 전했으며 한국 투자자들은 남부 우랄 지역에서 전기버스, 농업용 소형 전기트럭, 상용 전기차 등을 생산할 가능성을 검토 중이다.

경제부 1차관 이리나 아크바쇼바는 “첼랴빈스크 지역은 기계공학 분야의 프로젝트 구현에 풍부한 경험을 가지고 있으며 이 지역은 제조업 전체 구조에서 2위를 차지하며 12.6%의 점유율을 보이고 있다. 그리고 투자자들에게 인력과 장소 및 국내외 수요의 조건을 충분히 가지고 있다” 고 말했다.

이번 회의에서는 해당 프로젝트의 수행을 위한 러시아 지방정부와 한국 개발기관 간의 협력에 관한 합의가 체결 되었다.

### □ 러시아 야쿠티야 선도개발구역 입주기업 스티로폼 재활용라인 가동<sup>11)</sup>

러시아 야쿠티야 선도개발구역의 입주기업인 “쫘쁠르이 끄라이” 공장은 스티로폼 재활용 라인을 가동했다. 이 전에 샌드위치 패널 생산을 시작했던 이 공장은 해당 사업을 시행하면서 폐기물 없는 생산을 위해 보다 효율적인 조직으로 전환했다. 새 라인의 도입으로 폴리스티렌 블록을 재활용된 물질로 생산하는 것이 가능해졌다.

9) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동개발부 보도자료 05.24)

10) <https://obzor174.ru/> (첼랴빈스크 소식 보도자료 06.10)

11) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동개발부 보도자료 06.10)

□ 러시아 스바보드니 선도개발구역 아무르 가스처리공장의 첫 생산 라인 가동<sup>12)</sup>

6월 9일 세계에서 가장 생산량이 큰 공장 중 하나인 아무르 가스 처리공장의 첫 번째 기술라인 가동을 위한 개업식이 열렸다. 이러한 대규모 정제사업 구현은 러시아 가스산업 역사에서도 유례가 없다. 본 사업을 실행하는 기업은 스바보드니 선도 개발구역의 입주기업인 “가즈프롬 페레라보트카 블라고베센스크”이다. 아무르 가스 처리 공장의 계획 수용량은 연간 420억 세제곱미터로 예상되며 2025년부터 가스처리 공장은 전체 설계수용량에 도달할 계획이다.



◆ 러시아 선도개발구역  
출처: 러시아극동북극개발부, 일부 편집

□ Vladivostok Report \* 이 코너는 강원도 러시아본부에서 보내 온 소식을 소개하는 자리입니다.

**러시아 화장품시장 진출 사례**

러시아는 유럽의 주요 화장품 소비 10개국 중 4위에 해당하는 국가로 전세계 소비량의 2%를 차지하며, 직장 여성들이 통상 소득의 10%를 화장품 구매에 사용하는 잠재력이 큰 시장입니다. 러시아의 화장품 시장은 '20년 3월부터 코로나19로 큰 타격을 입었으나, '20년 하반기부터 회복세를 되찾기 시작하였으며, 주요 판로가 오프라인에서 온라인으로 옮겨가는 추세를 보이고 있습니다.

'20.9월부터 극동지역 오프라인 매장에서 실시한 인증품목에 대한 테스트마케팅의 판매 결과를 바탕으로 실적이 좋은 품목을 온라인 쇼핑몰에 입점하였고, 1개월 후부터 시장반응이 오기 시작하였으며, 오프라인 매장의 입점문의도 있었습니다.

코로나19 장기화에 따라 마스크 사용으로 인한 피부건조 및 트러블이 발생하게 되는데, 천연성분의 기초화장품이 주력 품목인 도내 기업의 전략적 시장진출 시도가 러시아 소비자의 반응을 얻기 시작한 것입니다.

러시아본부는 '21년 하반기에 SNS 등을 활용한 새로운 마케팅 방법을 시도하고자 하며, 도내 화장품 기업의 많은 참가를 기대하고 있습니다.

12) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동개발부 보도자료 06.11)

□ 소고기, 식용유 등 식료품 가격인상 잇달아<sup>13)</sup>

세계적 수요확대 및 물류난 등으로 일본의 수입식품 가격이 상승하고 있다. 미국산 냉동소고기 가격은 전년 대비 1.7배 상승, 식용유는 8월부터 1kg당 50엔 인상 예정이다. 밀가루와 마요네즈 등도 원료가격 인상에 따라 가격조정이 예상되는 상황. 코로나19로 침체되어 있던 중국의 수입 식품 수요가 급격히 회복하고 있는 것이 주요인이며 물류비용 상승의 영향도 크다. 최근 컨테이너 운임 상승이 항공화물에도 영향을 미쳐 ANA는 3월 월간화물편수가 과거 최다를 경신, 전년 대비 2배 이상 수익이 증가한 것으로 나타났다.

□ 북극해항로 해마다 증가추세, 2020년에는 133척<sup>14)</sup>

동아시아와 유럽을 연결하는 해상물류 루트인 북극해항로를 이용하는 선박이 해마다 증가하고 있다. 홋카이도개발국이 인공위성 데이터를 해석한 바에 따르면, 2020년 북극해항로를 이용한 선박은 133척으로 전년 대비 53% 증가, 2015년의 27척에 비하면 증가경향은 매우 가파르다. 홋카이도개발국에 의하면, 증가 요인은 러시아 야말반도의 LNG기지를 거점항으로 이용하는 LNG탱커 및 환적운항의 증가 때문이다. 북극해항로는 올 3월 좌초사고가 발생한 수에즈운하 경유와 비교해 항행거리가 40% 정도 짧고 해적 습격의 가능성도 낮다. 다만 해빙의 영향이 적은 6-12월까지의 6개월만 운항이 가능한 루트다.

□ **마이주르 통신** (舞鶴通信) -- 이 코너는 당 센터와 업무협약을 체결한 교토마이주르항진흥회로부터 마이주르항 관련 소식을 소개하는 자리입니다.

**마이주르-와카사 고속도로 4차선 확장공사 완료**

2021년 3월 26일 교토·오사카 지역과 연결하는 마이주르-와카사 고속도로(전장 162km) 가운데 후쿠치야마IC에서 아야베IC 구간(10.2km)의 4차선 확장공사가 준공되었다. 이로써 후쿠치야마IC에서 마이주르항 인근 西마이주르IC까지 4차선화가 실현되었으며 전체적으로는 주코쿠고속도로와 만나는 효고현 미키시의 요시카와JC에서 西마이주르IC까지의 약 76km 구간이 4차선화 되었다.

이로 인해 일상생활의 편리성 향상은 물론이고 재해나 사고발생 등으로 편도 2차선이 피해를 입을 경우 반대 2차선을 이용해 신속하게 교통 재개가 가능해지는 등 긴급수송로로서의 기능이 향상, 마이주르항 접근성이 크게 개선되었다. 근년 빈번한 자연재해의 발생을 고려하면 대규모 재해시의 대체 루트이자 백업 항만으로서의 신뢰성도 커져 방재면, 안전면에서 지역에 공헌할 것으로 기대된다.

마이주르항 주변 고속도로망이 충실해짐으로서 관서지역 주요도시까지의 수송시간 단축도 예상된다. 교토까지의 소요시간은 약 70분, 오사카 약 90분, 고베 중심부까지는 100분 정도.



마이주르항YouTube채널

<https://www.youtube.com/channel/UCPfcJUub29cLps3hQfexZivQ/videos>

13) 산케이신문(2021.6.5)

14) 토마코마이민보(2021.6.4)

# 항만 · 물류 통계

## | 2021년 국내 수출입 현황(5월) |

2021년 5월 국내 수출 507억 달러, 수입 478억 달러, 무역수지 29억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 45.6%(158.8억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 37.9%(131.4억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 13개월 연속 흑자를 기록하였다.

[단위 : 백만 달러, %]

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	누계
수출	2020 금액	43,109	40,913	46,167	36,270	34,855	39,214	42,785	39,469	47,820	44,819	45,752	51,332	512,498
	증감률(a)	△6.6	3.6	△1.8	△25.6	△23.7	△10.9	△7.1	△10.3	7.1	△3.9	3.9	12.4	△5.5
	2021 금액	48,012	44,812	53,828	51,187	50,731								248,401
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6								23.4
수입	2020 금액	42,712	36,987	41,794	37,933	34,662	35,795	38,849	35,818	39,400	39,094	39,945	44,638	467,633
	증감률(a')	△5.4	0.9	△0.5	△15.8	△20.5	△10.7	△11.2	△15.6	1.7	△5.6	△1.9	2.2	△7.1
	2021 금액	44,052	42,105	49,653	50,799	47,806								234,692
	증감률(b')	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9								20.9
무역수지	2020 금액	398	3,926	4,373	-1,662	193	3,419	3,936	3,651	8,420	5,725	5,807	6,694	44,865
	2021 금액	3,960	2,707	4,175	388	2,925								13,710

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

출처 : 관세청

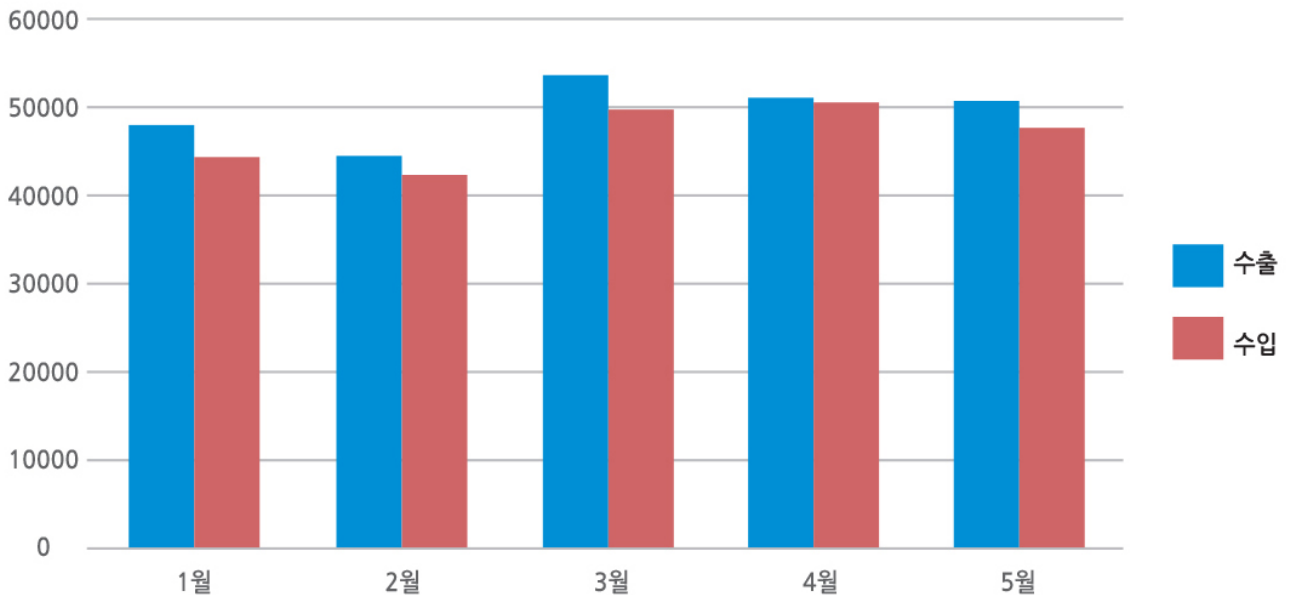
주 2) 신고수리일 기준으로 연간 통계확정 시(2022년 2월)까지 일부 수치는 정정될 수 있음

주 3) 증감률(a), 증감률(a')는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b')는 전년(2020년) 동월대비

### 국내 수출입 현황

[단위 : 백만 달러]



## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(4월) |

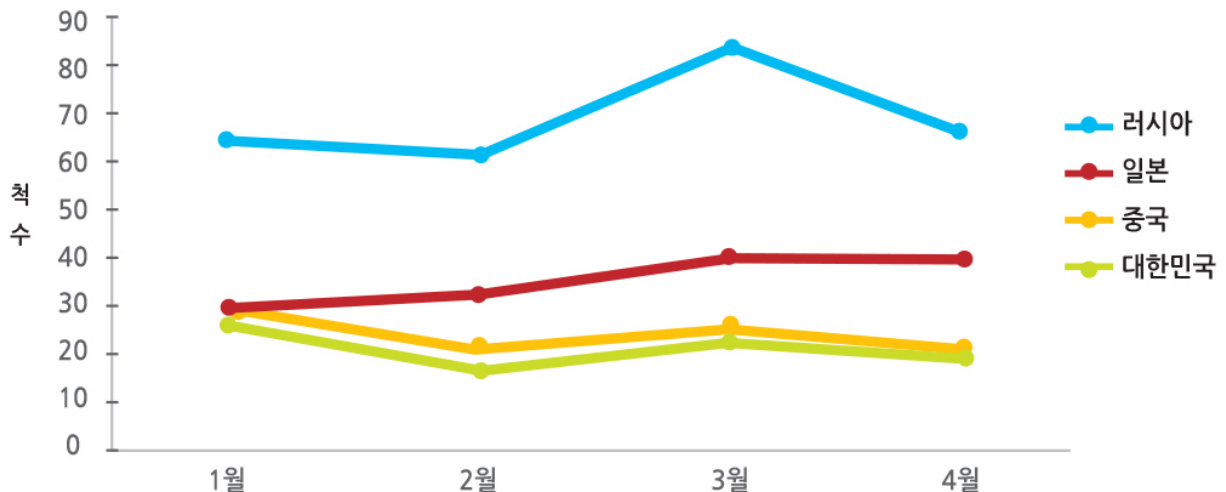
2021년 4월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)6.1% 증가, (톤수)21.46% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 러시아 선박은 감소하였고, 일본, 중국 선박은 증가하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	4월		누계(1월~4월)		4월		누계(1월~4월)		4월		누계(1월~4월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	164	1,720	685	7,386	174	2,089	707	8,253	6.10	21.46	3.21	11.73
러시아	83	368	295	1,490	67	587	280	1,918	-19.28	59.39	-5.08	28.70
일본	23	167	129	655	40	345	141	1,042	73.91	106.36	9.30	59.17
중국	19	239	71	1,153	22	292	96	1,648	15.79	22.37	35.21	43.01
대한민국	12	158	67	913	20	249	83	940	66.67	58.01	23.88	2.89
호주	5	177	20	669	8	250	26	900	60.00	41.35	30.00	34.44
미국	7	172	22	578	4	105	20	519	-42.86	-38.98	-9.09	-10.21
인도네시아	6	231	15	546	3	103	8	293	-50.00	-55.63	-46.67	-46.32
멕시코	1	23	3	79	2	46	3	70	100.00	97.64	0.00	-10.62
베트남	1	6	5	45	2	4	5	12	100.00	-27.45	0.00	-72.44
캐나다			1	44	1	41	2	65	0	0	100.00	46.32
칠레	1	33	7	219	1	21	2	54	0.00	-35.50	-71.43	-75.32
홍콩			7	65	1	6	6	37	0	0	-14.29	-43.35
말레이시아	1	33	2	59	1	13	3	64	0.00	-60.61	50.00	7.85
네덜란드					1	6	2	11	0	0	0	0
원양어획지역			14	300	1	21	9	229	0	0	-35.71	-23.91

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

### [ 주요 국가 입출항 선박 추이 ]



## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(4월) |

동해·묵호항의 2021년 4월 선박 입출항은 694척(4백2십8만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)13.03% 증가, (톤수)19.08% 증가하였다. 국적선, 외국선 모두 입출항이 증가하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감률 (%)			
	4월		누계(1월~4월)		4월		누계(1월~4월)		4월		누계(1월~4월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	614	3,594,184	2,310	14,754,796	694	4,280,118	2,339	16,126,154	13.03	19.08	1.26	9.29
일반 화물선	100	780,952	498	4,260,555	152	1,173,185	597	4,979,709	52.00	50.22	19.88	16.88
산물선(벌크선)	110	1,833,389	434	7,109,446	113	1,846,180	435	7,524,823	2.73	0.70	0.23	5.84
시멘트 운반선	89	506,091	323	1,808,702	108	634,699	325	1,882,287	21.35	25.41	0.62	4.07
석유정제품 운반선	109	81,439	433	305,143	111	88,686	403	341,934	1.83	8.90	-6.93	12.06
어선	67	47,962	227	162,951	39	28,010	200	143,459	-41.79	-41.60	-11.89	-11.96
여객선			5	24,282	18	206,604	38	413,984	0	0	660.00	1,604.90
케미칼 운반선	2	9,938	12	46,112			8	43,766	0	0	-33.33	-5.09
냉동·냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	137	334,413	378	1,037,605	153	302,754	333	796,192	11.68	-9.47	-11.90	-23.27

주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임

주) 톤수는 입출항 신고 시 산정되는 배의 톤수 기준임.

- 외항/내항 또는 국적선/외국선 에 따라 총톤수(GT) 또는 국제총톤수(GT) 로 적용되어 산출된 자료임

출처 : 해양수산부 PORT MIS

## | 러시아 항만물동량 |

러시아 해운·내륙수운청 언론보도실 발표에 따르면 2021년 1월~5월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 2.7% 감소한 340.5백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 165.3백만 톤(6.1%), 175.1백만 톤(-9.7%)으로 나타났다.

### □ 2021년 1월~5월 러시아 수역별 항만물동량

#### [2021년 1월~5월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감률	건화물	액체화물
북극	38.7	-5.7	10.9(-8.2)	22.7(-4.7)
발트해	102.3	-6.2	47.4(5.7)	54.8(-14.5)
아조브 흑해	102.6	-3.1	43.7(6.1)	58.8(-9.0)
카스피	2.4	-11.5	1.1(-29.8)	1.9(3.4)
극동	93.8	3.7	62.1(10.4)	31.7(-7.3)

자료 : <http://portnews.ru/news>

# 북방물류연구지원센터 동향

## □ 2020년 경영실적평가 현지실사 실시

지난 5월 26일 2020년 지방자치단체 출자출연기관 경영실적평가를 위한 현지실사가 실시되었다. 이번 현지 실사에는 강원연구원 경영실적평가 담당연구원 외에 분야별 평가위원 4명이 참가하여 센터에서 제출한 경영실적보고서를 토대로 리더십, 경영전략, 경영시스템 및 경영성과에 대한 질의응답 및 자료 제출 요구 등의 내용으로 진행되었는데, 센터에서는 사무국장이 리더십 관련 인터뷰에 대응했으며 행정지원팀과 물류연구기획팀이 그 밖의 질의와 자료제출 요구에 대응했다. 2020년 경영실적 평가결과는 이의신청을 거쳐 7월경 확정될 것으로 보이며 평가결과는 센터 홈페이지를 통해 공개될 예정이다.

## □ 마이즈루항진흥회와 온라인 간담회 개최

지난 5월 27일 센터와 마이즈루항진흥회 간의 온라인 간담회가 개최되었다. 센터와 마이즈루항진흥회는 2017년 6월 업무협약을 시작으로 매년 1~2회의 교류를 통해 상호 정보공유와 협업을 진행해 왔으나 2020년 코로나19 사태 이후 잠정적으로 교류가 중단된 상태였다. 이번 온라인 간담회는 한일 양국에서 백신 접종이 본격화되면서 코로나19 사태의 해결의 실마리가 보이기 시작한 것을 기회로 양 기관 간 교류를 재개하자는 취지에서 나온 결정으로 센터에서는 최동순 사무국장을 비롯해 4명이, 마이즈루항진흥회에서는 니시야마 전무이사 등 4명이 각각 참가했으며 그 밖에 교토부에서 미시마 항만국장 등 4명이, 마이즈루시에서 고지마 과장 등 3명이 각각 참가했다. 간담회 분위기는 시종 밝았으며 양 기관은 조만간 정식 교류행사를 갖자는데 합의했다.

## □ 북방물류연구지원센터, 러시아 비즈니스 스쿨 “ROST”와 온라인 화상회의 실시

북방물류연구지원센터에서는 지난 5월 25일(화) 러시아 해외 판로 개척과 양 지역 간 수출입 활성화를 위해 러시아 비즈니스스쿨 ROST간의 온라인 화상회의를 실시하였다. 이번 화상회의에서는 동해 - 블라디보스토크 구간 해상노선의 활성화와 적극적인 활용을 위해 수출입 화물을 유치할 수 있는 방안을 논의하였으며 양국 기업 간의 교류를 마련할 수 있는 방안 등을 모색하였다. 또한, 코로나19 상황이 나아져서 오프라인 참여가 가능할 때를 대비한 프로그램 구상도 준비해 놓기로 합의 하였다.

## | (재)북방물류연구지원센터 월간동향 만족도 조사 |

안녕하십니까.

본 조사는 (재)북방물류연구지원센터 제공 중인 “월간동향” 및 저희 재단에 대한 고객만족도 조사입니다.

우리 센터에서는 정기적(월 1회)으로 북방물류, 강원권 물류 등의 동향을 파악하여 관련 분야 종사자분들께 제공하고 있습니다.


더 나은 서비스를 제공하고자 고객만족도 조사를 시행하오니 구독자분들의 많은 참여를 부탁드립니다.

설문조사는 <https://forms.gle/ZkQC7UiqQYoNkQMp6> 또는 오른쪽의 QR코드를 통해 참여 가능합니다. 감사합니다.

2021. 6



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



바람이 오던 길로 빛을 보냅니다  
LS전선 풍력 케이블 시스템

**LS**전선