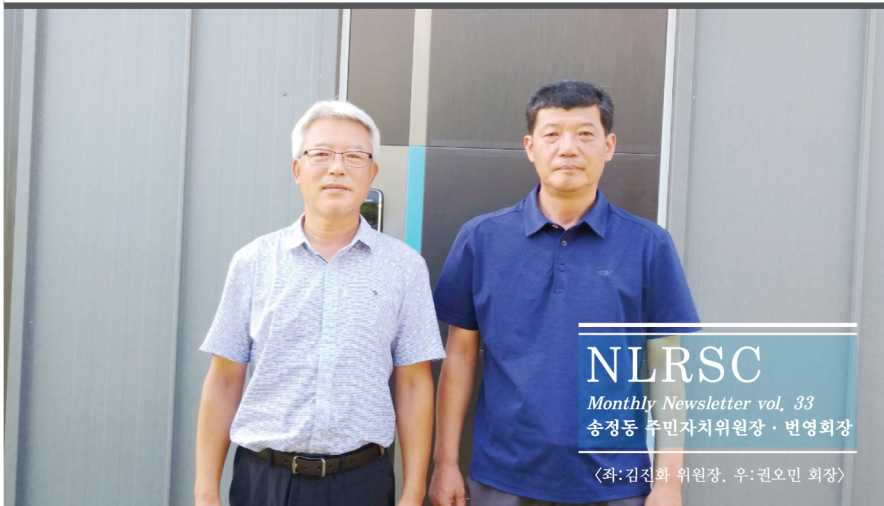




발간년월 2021년 7-8월(제33호) 발행처 (재)북방물류연구지원센터 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 담 당 물류연구기획팀장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505



NLRSC

Monthly Newsletter vol. 33

송정동 주민자치위원장 · 변영희장

<좌:김진화 위원장, 우:권오민 회장>

CONTENTS

| Cover Story

▷ 송정동 주민자치위원장·변영희장

| 동해항 관련 주요 소식

| 항만·물류 정책동향

▷ 해양방사능 정보, 해양수산부 누리집에서 확인 가능

| 국내 항만·물류 주요 소식

| 주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향

▷ 일본 주요 동향

| 항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(6월)

▷ 2021년 동해·목포항 선박 입출항 국가별 추이(6월)

▷ 2021년 동해·목포항 선박 입출항 선종별 추이(6월)

▷ 2021년 1~6월 러시아 항만물동량

| 북방물류연구지원센터 동향

Cover Story

■ 송정동 김진화 주민자치위원장 · 권오민 변영회장 인터뷰

동해항 개항 42주년, 동해항 개항과 그 후의 변화 과정을 가장 가까운 곳에서 마주해온 송정동 주민들은 동해항의 어제와 오늘을 어떻게 지켜왔으며 동해항의 미래에 어떤 기대를 걸고 있는지 알아보기 위해 김진화 송정동 주민자치위원장과 권오민 변영회장을 만나 이야기를 나누어 보았습니다.



김진화

· 동해시 송정동 출신
現 송정동 주민자치위원장



권오민

· 동해시 송정동 출신
現 송정동 변영회장

Q. 동해항이 개항한지 42년입니다. 개항 당시 송정 주민들이 기대했던 동해항의 모습과 지금의 모습을 비교해보면 어떻습니까?

A. 동해항은 쌍용양회의 시멘트 수송을 위해 만들어진 항만입니다. 그 중된 해수욕장을 없애고 솔밭의 소나무들을 다 베어버리고 항만을 만든다고 했을 때 모두 아쉬웠죠. 송정해수욕장은 전국적으로 유명한 해수욕장이었습니다. 근처에 비행장도 있어서 수도권에서 많이들 찾았습니다. MT라고 하나요? 수도권 대학생들이 해수욕장에서 MT하던 모습을 흔히 볼 수 있었습니다. 사실 항만건설계획 단계에서는 항만 건설로 집과 땅을 잃게 되는 사람들뿐만 아니라 송정동 주민들 전체가 집단 이주한다고 했었습니다.

송정동 땅 1평과 천곡동 땅 4평을 대토해서 천곡동 신시가지로 이주할 계획이라고 하자 동네 어르신들이 어떻게 금싸라기 같은 송정동과 돌무더기에 불과한 천곡동 땅을 그렇게 바랄 수 있느냐고 화를 내던 모습이 기억납니다. 1:10으로 바뀌도 모자란다고 했죠. 결과적으로 박정희 대통령이 죽고 나서 모든 계획이 백지화되고 항만구역 내에 있던 주민들을 시작으로 하나둘 떠나갔습니다. 농업이 주업이던 주민들에게 송정은 더 이상 농사를 지을 동네가 아니게 되었고 30년간 개발제한구역으로 묶여 새로운 개발도 힘들었으니까요. 한때 2만 명이 넘던 송정동 인구가 지금은 4천명이 안됩니다. 동해항이 만들어 지고 나서 40년간의 변화를 단적으로 보여주는 사례입니다.

Q. 동해항의 환경문제가 특히 심합니다. 주민들이 느끼는 환경 피해를 구체적으로 이야기해주시지요.

A. 지금은 조금 좋아진 편입니다. 2~3년 전만 해도 항만에서 나오는 석탄가루와 분진, 그리고 덤프트럭에서 나오는 먼지들 때문에 창문을 열지 못할 정도였습니다. 밖에서 빨래를 말리는 건 꿈도 못 꿨죠. 송정동에서 높은 건물에 속하는 주공아파트의 경우 앞 배란다에는 석탄가루가 날아와서 까맣게 되고 뒷 배란다에는 DB메탈에서 날아온 분진 때문에 노랗게 되곤 했습니다. 항의 방문하러 해양수산청에는 술하게 갔습니다. 분진 피해 외에 진동 피해도 심합니다. 특히 가을에 접어드는 10월 이후에 심해요. 배가 접안할 때 부두가 흔들리는 건지 아직 원인은 정확히 모릅니다만, 심할 때는 지진이 일어난 것 같습니다. 모델에 투숙하고 있던 투숙객들이 지진이 일어난 줄 알고 다 뛰어나올 정도였으니까요. 원인 분석을 위해 해양수산청에서 지금 용역을 실시하고 있는 중입니다. 아무튼 우리 주민들은 신항이 조성되면 구항의 분진 시설들을 다 옮겨간다고 해서 이제나저제나 신항이 만들어지길 기대하고 있는데, 이면에 석탄부두 사업자가 사업을 포기할 수도 있다는 소식이 분통이 터집니다. 다른 지역 발전소에 가보세요. 발전사업자가 다 자기 돈 들여 부두를 짓지. 여기는 기반시설을 정부에서 해주잖아요. 얼마나 혜택을 주는 거예요? 그런데도 부두 건설을 못하겠다면 이젠 지역 사회에 대한 배신입니다. 강하게 항의해야 한다고 봅니다.

Q. 동해항이 송정동 주민들에게 피해만을 주는 건 아닐 것 같습니다. 동해항이 주는 긍정적 기능은 없습니까?

A. 항만에서 일하는 분들이 식사를 한다거나 물건을 산다거나 해서 송정동에 조금 도움이 되는 건 있습니다. 주로 항만 공사에 투입되는 작업자들이죠. 그리고 무엇보다 해군 1함대 덕을 많이 보고 있습니다. 송정동뿐만 아니라 해군들이 사실상 동해시 경제를 지탱하고 있다고 봐요. 아주 소중한 존재들입니다. 그에 비해 해양수산청이 송정동을 버리고 천곡동으로 이전한 건 지금 생각해보도 납득할 수 없습니다. 항만 근처에 있어야 할 기관이 환경문제를 해결하기는커녕 공기 좋은 천곡동으로 도망간 거라고 생각합니다.

Q. 동해항이 송정동 주민들에게 사랑받는 항만이 되기 위해서는 어떻게 바뀌어야 한다고 생각합니까?

A. 해양수산청이 돌아와야죠. (농담입니다.) 여러 번 강조했지만 근본적으로 환경문제를 해결해야 합니다. 세류장을 만들어 덤프트럭에서 나오는 먼지를 줄이거나 야적해 놓은 석탄 위에 덮개를 씌우거나 나무 몇그루를 심거나 하는 그런 단기적 해결책이 아니라 신항 개발을 통해 분진 화물들은 모두 신항으로 이전하고 구항은 깨끗한 화물들을 취급하는 항만으로 바뀌야 합니다. 여러 곳에서 컨테이너 항로를 유치하겠다고 하잖아요. 그런 깨끗하고 부가가치가 높은 화물을 취급하는 항만이 되어야 합니다.

Q. 송정동의 미래와 관련해서 항만배후단지로 개발하자거나 물류기능을 강화하자는 등 여러 가지 제안들이 있습니다. 송정동 주민들의 생각은 어떻습니까?

A. 지금도 집단 이주를 주장하는 사람들이 일부 있습니다만, 택호를 가지고 있는 송정 토박이들은 송정에서 계속 살기를 원합니다. 항만배후단지요? 왜 그런 발상이 나왔는지 알고 있습니다만 비현실적인 얘기입니다. 깨끗한 환경을 조성하고 정주 여건을 개선하면 이곳에서 계속 살 수 있습니다. 내년에는 송정동 일부 구역에 대해 도시재생사업을 한다고 하잖아요. 그리고 아직 해결을 보지 못했습니다만 항만과 주민 주거지 사이에 50미터 정도의 완충녹지를 조성하자는 제안을 계속 하고 있습니다. 해양수산부에서는 사업비가 많이 든다고 10미터 정도로 줄이자고 하는데 그럼 의미가 없죠. 아무튼 항만과 공존하며 잘 살 수 있는 방안이 필요합니다. 해군 1함대 사령부가 이전해오는 것도 한 방안일 수 있습니다. 그리고 용정 굴다리를 넓히든가 과선교를 건설하든가 해서 송정동의 접근성을 개선하는 것도 중요합니다.

Q. 마지막으로 송정동 주민들과 동해시민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. 당연한 얘기입니다만, 송정동이 동해항이 만들어지기 이전으로 돌아갈 수는 없습니다. 미우나 고우나 항만과 함께 살아야 합니다. 때문에 살기 좋은 마을을 만들기 위해서는 동해항에 더 관심을 가져야 하고 문제가 생기면 따져야 하고 좋은 아이디어가 있으면 적극적으로 개선해야 합니다. 시민 여러분들도 송정동 주민들이 어떤 문제를 안고 있는지, 그리고 어떻게 노력하고 있는지 내 일처럼 관심을 갖고 응원해주시면 고맙겠습니다.

송정동 주민 동해항 관련 활동 현황

■ 연혁

- 1979년 동해항 개항
- 1998년 동해항 금강산유람선 출항
- 2004년 동해항 연간하역능력 2,300만 톤 확장
- 2005년 동해항 환경 피해 관련 탄원서 제출(청와대, 국회, 환경부, 해양수산부 등)
- 2011년 동해항 비산먼지 피해 해결 촉구(동해지방해양수산청)
- 2014년 동해항 주변 주민 건강영향조사 환경부 청원
- 2015년 송정동 주민 건강영향조사 실시
- 2016년 동해시, 송정동 일대 항만배후단지 개발 용역
- 2018년 환경피해 관련 국민권익위원회, 환경부, 해양수산부 청원

동해항 관련 주요 소식

□ 동해신항 석탄부두 건설 불투명

6월 23일 경인일보 보도를 통해 알려진 동해신항 석탄부두 건립사업 시행사인 (주)동해국제자원터미널의 사업포기 방침에 대해 지역사회의 반발이 거세다. 동해경제인연합회와 동해사회연대포럼 등 경제사회단체들이 잇달아 항의 성명을 발표하고 있으며 동해항 주위에는 항의 현수막이 즐비하게 걸려있다. 시행사 측은 정부의 탈석탄 방침에 따른 사업환경의 불안과 자금조달의 어려움을 사업추진이 곤란한 사유로 들고 있으나, 경제사회단체들은 석탄부두 건설계획이 무산되면 동해목호항의 기능재배치 계획 전체가 무산되고 이로 인해 항만주변의 환경문제 해결도 요원해질 것이라고 지적하고 있다. 동해신항 석탄부두의 착공 시한은 올해 10월말, 시행사가 아직 공식적으로 사업포기를 결정하지 않은 상황에서 시행사의 향후 방침과 정부의 재정 투입 가능성, 그리고 지역사회의 여론 등 앞으로의 사태 진행에 관심이 집중되고 있다.

□ 강원산 파프리카 동해항 통한 일본수출 길 다시 열려

7월 29일 동해발 마이주르항 한리인 페리에 강원산 파프리카가 실려 동해항을 통한 수출길이 다시 열렸다. 이번에 40피트 컨테이너 2대에 선적된 파프리카는 평창 오대영농조합법인에서 생산한 것으로 동 조합은 연간 2천톤 이상의 파프리카를 일본에 수출하는 도내 대표적 농업조합법인이다. DBS 운항 시 동 항로를 꾸준히 이용해왔던 동 조합은 동해항의 국제항로가 끊긴 이후에는 부산항으로 선적항을 변경, 수출해왔다 이번에 센터의 해외수출기업 지원사업을 통해 동해항을 다시 이용하게 되었다. 앞으로 매항차 40피트 컨테이너 1~2대를 실을 예정이다.



▮ 2021년 동해·목호항 품목별 화물처리실적(6월) ▮

2021년 6월 동해·목호항 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 99,657톤(4.2%) 증가하였다. 유연탄, 철광석, 기타 광석 및 생산품, 철강 및 그제품, 목재, 목탄, 코르크등의 화물이 증가하였고 어패류, 감각류 등, 시멘트, 모래, 무연탄, 석유 정제품, 화학공업 생산품 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구 분	합 계	어패류, 감각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	등,식물성 유제품
2021년 6월	2,434,740	400	604,600	0	23,800	452,866	13,252	1,185,912	45,416	7
2020년 6월	2,335,083	1,089	782,440	20,664	100,416	239,994	11,678	1,056,702	61,551	0
구 분				철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크류	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	기계류 및 그부품	전기기기 및 그부품	기타
2021년 6월				55,552	22,092	9,834	0	9	0	21,000
2020년 6월				23,425	0	0	8,121	0	2,503	26,500

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

항만 · 물류 정책동향

| 해양방사능 정보, 해양수산부 누리집에서 확인 가능¹⁾ |

7월 5일부터 해수부 누리집을 통해 각종 해양 방사능 조사결과 통합 제공

해양수산부(장관 문성혁)는 7월 5일(월)부터 해양수산부 누리집(www.mof.go.kr)을 통해 해양환경 및 수산물 등을 대상으로 이뤄지고 있는 각종 해양방사능 조사결과 등을 한 번에 확인할 수 있는 서비스를 개시한다고 밝혔다.

그동안 해양수산부와 산하기관 등 관계기관에서 생산하는 해양 방사능 관련 정보들이 기관별 정보시스템 또는 누리집 등에 따로 게시되어 오고 있어, 일반 국민들이 해양 방사능 정보에 접근하는 것은 물론 한 눈에 확인하기 어렵다는 문제점이 있었다. 특히, 최근 일본의 후쿠시마 원전 오염수 해양방류 결정에 따라 해양 방사능 조사결과 등에 대한 정보수요가 증가하고 있는 만큼, 이에 대응한 효율적인 정보 제공의 필요성이 높아졌다. 이에, 해양수산부는 각 기관의 해양방사능 관련 모니터링 및 조사 결과를 종합하여 해양수산부 누리집을 통해 국민에게 신속하게 공개하고, 조사결과 공개주기도 점차 단축해 나갈 계획이다.

누리집을 통해 공개되는 내용은 ①연안해역 해양방사능 조사, ②국내 생산단계 수산물 방사능 조사, ③선박평형수 방사능 조사, ④월어차 해수 방류해역 방사능 조사 결과 등이다.

특히, 국내 연안해역의 39개 점점에서 이뤄지는 해양방사능 조사의 경우, 그동안은 전년도 조사결과를 종합하여 연 1회 제공해 왔으나, 앞으로는 핵종별, 조사시기별로 방사능 분석이 완료되는 즉시 누리집에 공개할 예정이다. 또한, 현재 2주 간격으로 공개되고 있는 국내 생산단계 수산물에 대한 방사능 조사결과도 매주 공개될 수 있도록 점차 개선해 나갈 예정이다.

이 외에도, 해양수산부 누리집에서는 원자력안전위원회가 수행하는 먼 바다에 대한 해양방사능 조사와 식품의약품안전처의 국내 유통단계 수산물 및 수입수산물에 대한 방사능 조사 등의 정보도 안내 받을 수 있다. 강정구 해양수산부 해양환경정책과장은 “일본의 후쿠시마 원전 오염수 해양 방출 결정에 대응하여, 우리 바다와 수산물 먹거리 안전에 대한 우려가 최소화되도록 해양방사능에 대한 모니터링을 더욱 강화해 나가고, 정보공개를 확대하여 국민들이 해당 정보를 쉽게 확인할 수 있도록 하겠다.” 라고 말했다.

핵종	연안해역	연안외해역	연안외해역	연안외해역	연안외해역	연안외해역
¹³⁷ Cs(Bq/kg)	1.08~1.03	<1.04~1.12	0.79~2.12	0.94~1.06	0.47~0.71	0.47~0.71
¹³⁴ Cs(Bq/kg)	<1.08~1.03	<1.03~1.04	<1.03~1.03	<1.03~1.04	<1.03~1.04	<1.03~1.04

해양수산부 홈페이지

1) 해양수산부 보도자료 (07.05)

국내 항만 · 물류 주요 소식

□ 관세청, FTA 원산지증명서 24시간 상시발급한다 - 공휴일 또는 세관 업무시간 외에도 발급²⁾
7월 1일부터 전국세관에서 공휴일 또는 세관의 업무시간 외에도 자유무역협정(FTA) 등 수출물품에 대한 특혜 원산지증명서를 연중 24시간 상시발급한다.

관세청은 이번 지원대책으로 수출기업은 공휴일 또는 세관의 업무시간 외에도 수출신고, 수출물품 운송수단 적재와 함께 원산지증명서도 발급받을 수 있게 됐다고 밝혔다. 원산지증명서는 수출물품의 원산지를 입증하는 서류로, 우리나라가 체결한 FTA 또는 아시아태평양자유무역협정(APTA) 등 협정에 따라 상대방에서 특혜관세를 적용받기 위해 반드시 필요하다. 그동안 공휴일 또는 세관의 업무시간 외에는 원산지증명서를 발급받을 수 없었으나, 앞으로는 전국세관에서 임시개청 절차를 통해 언제든지 원산지 증명서를 발급받을 수 있다. 공휴일 또는 세관의 업무시간의 원산지증명서를 발급받으려면 전자통관 시스템(UNI-PASS)으로 임시개청을 신청하면 된다. 신청방법은 관세청 전자통관시스템 → 전자신고 → 신고서 작성 → 공통 → 원산지증명서 발급신청 임시개청 신청서 작성 순으로 하면 된다.

□ 경기 평택시, 국내 유일 자동차클러스터 평택항에 만든다³⁾

경기 평택시는 12일 평택항 인근에 환황해권 중심 자동차 복합단지를 본격 추진하기 위해 평택 자동차클러스터 조성사업 민간사업자 공모를 진행한다고 밝혔다.

시의 공모 구성(안)은 포승읍 일원에 자동차 관련 전시, 구매, 체험, 교육 등 다양한 콘텐츠 집적화로 신관광, 문화 수요 창출 및 미래 자동차 산업을 위한 혁신 클러스터를 조성해 도요타, BMW 박물관처럼 한국을 대표하는 명소, 국내 유일 자동차클러스터를 조성하는 계획이다.

대상지는 서평택IC와 인접하고 서해안고속도로, 국도 38호선, 국도 77호선 등과 접해 광역교통 접근성이 뛰어나고, 자동차 물동량 1위 평택항과 3km 거리에 있는 입지적 장점을 가지고 있다.

공모를 통해 개발, 사업, 운영 계획 등을 갖춘 우수한 민간사업자를 선정할 계획이며, 평택시 시책에 부합하는 산업·상업·체험 융합형 클러스터 조성이 가능한 민간 사업자를 선정하는 것이 목표이다.

공모일정은 12일부터 8월 11일까지 참가 의향서를 제출한 업체(컨소시엄)로 한정된다. 11월 초 우선 협상대상자를 선정할 계획이다.

□ 해마다 줄어든 인천 북항 물동량, 운영사 통합으로 활로 찾는다.⁴⁾

인천 북항 물동량이 수년간 지속해 감소하고 있어 부두운영사들이 경쟁력 강화를 위해 '부두운영사 통합'을 모색하기로 했다. 인천항만공사와 인천항만물류협회는 통합 가능 여부와 효과 등 통합 타당성을 조사한다는 계획이다. 인천항만공사 관계자는 13일 "부두운영사에서 부두 통합을 요구하는 의견이 있어 인천항만물류협회와 함께 타당성 용역을 진행하기로 했다"고 밝혔다.

인천 서구에 있는 북항은 철재와 목재, 잡화 등을 처리한다. 모두 8개 부두로 구성돼 있다. 2018년 북항 전체 물동량은 839만8천RT(운임톤)였으나 2020년은 699만1천RT로 16.8% 줄었다.

다만 이번 타당성 조사에서는 철재를 처리하는 현대제철부두와 동국제강부두는 자사의 화물을 처리하는 '자가부두'이기 때문에 이번 타당성 조사 대상에서 제외될 전망이다. 물동량 부족으로 경영의 어려움이 큰 기업들을 대상으로 통합 가능성 등을 조사하는 것이다.

2) 코리아워평가게트 07.02

3) 매일리한국 07.12

4) 경인일보 07.14

자가부두를 제외한 6개 부두 가운데 4개 부두의 물동량은 감소했다. 목재와 잡화를 처리하는 동방부두의 2018년 물동량은 110만8천RT였으나, 2020년 71만3천RT로 36% 줄었다. 인천북항다목적부두도 같은 기간 물동량이 9% 감소했다. 항만업계는 북항 물동량이 지속적으로 감소할 것을 우려하고 있다. 이 때문에 부두 운영의 효율성을 높이기 위해선 부두 통합이 필요하다는 의견이 나온다. 하지만 부두의 운영 방식과 인천항만공사와의 계약 기간 등이 각각 다르고 주주 구성도 컨소시엄 형태가 많기 때문에 통합이 쉽지는 않다.

그럼에도 북항 물동량이 감소세를 보이고 있고 통합을 요구하는 목소리가 계속 나오자 타당성 용역을 통해 '가능한 통합의 방식', '통합 효과' 등을 검토하기로 한 것이다.

인천항은 2018년 내항 9개 부두운영사가 통합한 경험을 가지고 있다. 내항 통합 부두운영사인 '인천내항 부두운영'은 통합 이후 중고차 수출 물량 증가와 운영 효율성 향상 등 통합의 시너지 효과가 나타나 있다는 평가를 받고 있다.

□ **박찬아드-해운동맹 이동, 부산항 신항 '폭풍전야'**⁵⁾

부산항 신항의 장치장 점유율이 90% 안팎을 넘나드는 가운데 글로벌 해운동맹의 터미널 변경이 시작돼 혼잡 우려가 가중되고 있다. 하지만 항만 당국이 앞서 발표한 대체 장치장 공급은 제대로 이뤄지지 않고 있어 신항을 이용하는 항만·물류업체 관계자들의 고충은 계속되고 있다.

부산항 신항 터미널 운영사들에 따르면 지난 12일 해운동맹의 이용 터미널 변경이 본격적으로 시작했다. 기존에 신항 1부두(운영사 PNIT)와 3부두(운영사 HJNC)를 이용하던 '2M'은 2부두 운영사(PNC)와 계약을 체결하면서 이날부터 2부두를 이용한다. 2부두와 4부두(운영사 HPNT)를 이용하던 '디얼라이언스'는 1·3·4부두를 이용한다.

이날 신항 터미널의 적전(화물)이 적체된 컨테이너) 장치율은 1·3부두가 95% 수준까지 치솟는 등 여전히 화물을 싣고 내리는 데 어려움이 많은 상황이다. 신항의 한 터미널 운영사 관계자는 "선사들이 이용하는 터미널에 변동이 발생하면서 혼란을 줄이고자 환적화물 터미널 반입 시기를 기존 5일에서 7일로 늘리기로 합의했다"며 "가뜩이나 혼잡한 장치장 상황이 더 악화되지는 않을까 걱정이다"고 말했다.

터미널 운영사들은 이용 선사 변경으로 인한 새 시스템 적용에 다소 시간이 걸릴 것으로 전망하고 있다. 혼란이 예상됐던 첫날의 경우 최근 기상 악화 등으로 인한 중국 항만의 적체 탓에 부산항에 기항하는 선박의 입항 일정이 지연되면서 큰 혼잡은 빚어지지 않았다.

그러나 선박 입항이 본격화 되면 현재의 장치장 상황으로 대처가 가능할지 우려의 목소리가 높다. 터미널 운영사들은 항만 당국이 장·단기 대책 마련에 소극적이라며 불만의 목소리를 내고 있다. 또 다른 운영사 관계자는 "야드(장치장)는 야드대로 혼잡하고, 선박 스케줄은 입항 지연 등으로 꼬여있는 데다가 일부 부두는 아직 정확한 기항 터미널도 정해지지 않아 어려움이 있다"며 "상황이 이런데 대체 장치장 제공은 제대로 되지 않고, 옹동 부산항만공사(BPA) 야구장 인근 나대지에 특정 선사의 컨테이너 수리업체를 위한 공간을 마련하려는 움직임이 일고 있어 답답하기 짝이 없다"고 말했다.

앞서 지난달 28일 해양수산부와 부산항만공사는 신항 다목적부두와 안골, 옹동 등 여유 부지에 대체 장치장을 제공하겠다고 밝힌 바 있다. 또 현재 유휴 상태인 신항 서권 배후단지를 수출화물 임시 보관장으로 내던 하반기까지 한시적으로 활용한다고 밝혔다. 이와 관련, 부산항만공사 신항지사 측은 "현재 다목적 부두와 안골, 옹동은 이용할 만한 여유 공간이 없는 상태다"고 설명했다. 다만, 서권 배후단지의 경우 지난 9일 임시 장치장 전대사업자 입찰 공고를 하는 등 수출화물 장치장 마련에 노력을 하고 있다고 밝혔다. 김기주 부산항만공사 신항지사는 "현재 BPA 야구장 인근 나대지에 컨테이너 수리업체를 위한 공간은 고려하고 있지 않다"며 "또 일부 요구대로 나대지를 장치장으로 만들려면 10억~20억 이상의 비용이 들고, 공사에도 시간이 걸려 검토가 필요하다"고 말했다.

5) 부산일보 07.13

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아 수산청장, 대한민국 해양수산부 수산정책실장과 화상회담 실시⁶⁾

6월 29일 일리아 세스타코프 러시아연방 수산청장 김준석 대한민국 해양수산부 수산정책실장과 화상 회담을 가졌다. 이날 화상 회의는 러시아 측이 주도해 진행 중인 대중국 수산물 공급 문제를 논의하기 위해 개최됐다. 연방수산청장은 대한민국을 경유한 러시아 수산물 수출의 중요성을 언급하며 한국 측의 지원에 감사를 드렸다. 또, 러시아 측은 중국 정부가 수산물 보건증명서를 문제 삼아 중국 내에서 러시아 수산물의 하역을 중단했다는 점을 이야기하며, 한국 측에서 경우 수출 시, 러시아기업을 지원하여 보건증명서 발급 가능할지 고려해달라고 요청했다. 한국 측은 현 상황에 대한 러시아의 입장을 밝히는데 대해 감사를 표하고 한국을 통해 중국에 대한 러시아 수산물 공급이 조속히 재개되기를 희망한다고 표명했다. 해양수산부는 중국으로의 추가 수출을 위해 증명서 발급 가능성과 필요한 국내 절차를 조사할 계획이다.

□ 러시아 블라디보스토크, 한국 관광객들을 위한 새로운 경로 개발⁷⁾

연해주 정부의 발표에 따르면 연해주 관광정보센터와 주 블라디보스토크 대한민국 총영사관이 공동으로 블라디보스토크에서 한국 관광객들을 위한 새로운 관광 지도를 개발했다. 한국과 블라디보스토크는 오랫동안 역사적인 관계에 있으며 한민족에게 의미 있는 역사적 장소들이 연해주 도시에 위치해 있다. 많은 장소가 블라디보스토크에 체류한 한인들의 역사와 러·한민족의 우정에 대한 흥미롭고 새로운 장소들이 이 지도에 추가됐다. 또, 본 경로에 한국 젊은이들이 관심을 가질만한 명소들도 추가했다. 이 관광 지도는 블라디보스토크 공항 내 관광정보센터, 해양터미널과 블라디보스토크 중앙 광장에서 무료로 배포된다.

2019년 한국에서 오는 관광객 유입은 27%로 가장 큰 증가를 보였다. 올해 전체 관광 시장의 엄청난 감소에도 불구하고 블라디미르 슈추르 연해주 관광청장은 “한국 시민들이 러시아와 블라디보스토크에서 휴양의 관심을 보이고 있으며 우리는 관광시즌의 시작을 항상 대비할 것이다.” 라고 밝혔다.

□ 러시아와 독일, 극동러 및 북극 지역 경제 협력 확대에 관심 표명⁸⁾

극동러 및 북극 지역 개발에 관한 실무 회의에서 알렉세이 체쿤코프 러시아 극동개발부 장관은 게자 안드레아스 폰 가이르 주 러시아 독일 대사과 함께 극동러 및 북극 지역에서의 러시아·독일 협력 전망을 논의했다. 양측은 과학, 에너지, 생태, 농업, 정보기술, 관광 등 유망 분야의 공동사업 전망을 검토했다. 알렉세이 체쿤코프가 언급한 바에 따르면 Covid-19 위기에도 불구하고 극동러 지역과 독일간의 무역 및 경제협력력이 증가하고 있다. 극동러 세관 자료에 따르면 2021년 1월부터 5월까지 극동러와 독일간의 무역량은 1억3,340만 달러로 전년 동기 대비 50.9% 증가했다.

6) <https://korabel.ru/> (러시아· CIS 해양산업 포털 보도자료 05, 24)

7) <https://ria.ru/> (러시아 리아 노보스티 통신 06, 28)

8) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동개발부 보도자료 07, 19)

□ 러시아 하바로프스크주의 목재 가공량을 늘릴 필요성 강조⁹⁾

유리 투르트네프 러시아 부총리는 하바로프스크 주의 목재 산업단지 개발 전망에 관한 회의를 가졌다. 6개월 뒤 시행될 러시아산 통나무 수출 금지 조치가 목재산업이 경제의 큰 비중을 차지하는 하바로프스크 주에 미치는 영향에 미리 대비할 필요가 있다고 언급 하였다. 현재 목재 가공공장은 노후화 되어 목재 가공량을 증가시키기 위해 필요한 조치를 해야 할 필요가 있다고 언급하였다.

하바로프스크 지역은 50억 입방미터 이상의 목재 매장량과 700만 입방미터 이상의 목재 별채가 있는 극동 최대의 목재 산업 지역이다. 이 지역은 극동지역 총 임산물의 절반 이상을 차지한다. 벌목 및 목재 가공에 종사하는 약 300개의 기업이 있고 122개 기업이 목공 시설을 갖추고 있으며 약 15,000명이 벌목 및 목재 가공업에 종사하고 있다. 기업의 97%가 중소기업이다. 이 지역의 투자 프로젝트의 일환으로 목재, 베니어판, 패널 제품 및 바이오 생산을 위한 현대적인 임업단지가 만들어 졌다. 그러나 전체 목재의 30%를 차지하고 있는 저급 목재의 처리 능력이 부족하다.

지난 10년 동안 이 지역은 목재 가공 시설 개발에 중점을 두었으며 러시아 극동개발부의 지원으로 5개의 투자 프로젝트가 실행되고 있다.

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

제21회 달아그로 국제식품박람회 참가기

러시아본부에서는 지난 5.26.(목)~5.29(토) 블라디보스토크에서 열린 제21회 달아그로 국제 식품박람회에 도내기업 87개사 30여개 제품을 선정, "강원도 식품홍보관" 을 별도 설치하여 참가했습니다. 참가품목은 김, 차류, 커피, 그리고 떡볶이와 핫도그 등의 즉석식품이었습니다.

코로나19 영향으로 참여기업과 방문객은 많지 않았으나 서부 모스크바, 중앙 시베리아, 극동지역 등으로부터 86개 기업과 100여명의 진성 바이어들이 참가했으며 한국에서는 강원도가 유일한 참가단체였습니다.

홍보관에서는 상품전시와 시식회를 개최했으며 식품 조리법 설명과 홍보물 배부가 함께 이루어졌습니다. 관람객들과 바이어들은 한국식품에 많은 관심을 보였으며 기간 중 현장판매 1천달러와 13개사의 바이어로부터 샘플요청과 추가협의 요청이 있었습니다. 이번 박람회를 통해 코로나19의 영향으로 집에 머무는 시간이 많아지면서 즉석식품과 건강식품에 대한 관심이 증가하고 있다는 것을 새삼 느낄 수 있었습니다. 도내 기업들이 러시아 시장에 진출하거나 진성바이어를 찾기 위한 좋은 방법 중 하나가 박람회 참가입니다. 러시아본부는 도내 기업들과 협력하여 러시아 주유지역의 은오프라인 매장 입점을 지속 추진할 계획입니다.

9) <https://ria.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 06,22)

□ **세이부가스, 러시아 노바텍으로부터 LNG 수입** ¹⁰⁾

세이부가스는 7월 19일 러시아 가스 생산 및 판매 대기업인 노바텍이 북극권 야말반도에서 생산한 LNG 약 7만톤을 자사의 홋카이도 소재 히비키 LNG기지에 받았다고 발표했다. 동 가스는 중국 등 해외로의 판매 예정으로 동사는 3월까지 히비키 기지에서 중국 상하이항 컨테이너로 LNG 1.2만 톤을 수출한 바 있다. 이번 LNG 반입은 노바텍의 대형 쇄빙 LNG선이 베링해를 경유해 홋카이도까지 운항한 것으로 세이부가스는 동 기지를 아시아 지역의 LNG 거래의 거점으로 육성할 계획이다. 한편 노바텍의 쇄빙 LNG은 지구온난화에 따라 활동무대를 넓히고 있는데, 올 1월에는 야말반도에서 중국 장쑤성까지 운행한 바 있다.

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

일본 국내 최대, 최속 노스톱 장거리 페리 : 교토 마이즈루항 ⇔ 오타루항(홋카이도)

- 바다 위의 고속도로를 향해 -

교토마이즈루항에는 국제페리와 국제컨테이너 항로가 있습니다만, 이번에는 마이즈루와 홋카이도(오타루) 사이를 매일 운항하는 신일본해페리(Shin Nihonkai Ferry)에 대해 소개해 드리겠습니다. 신일본해페리는 1970년 취항 이래 여객과 화물 수송 양면에서 관서지역을 지탱해 왔습니다. 예를 들면, 물류 면에서는 페리의 고속화(시속 60km, 약 20시간)로 항공편과 동등한 리드타임까지 수송 시간을 단축한 덕분에 신선식품(우유, 생선 등)을 다량 수송하고 있습니다. 여객 수송 면에서는 자가용을 이용한 가족여행이나 오토바이 라이더들의 왕래, 재해발생 시 구조요원의 수송 등 현재 생활에서 없어서는 안 될 존재가 되었습니다. 이와 같이 중요한 역할을 맡고 있는 신일본페리는 연간 안정된 운항을 확보하기 위해 겨울 파도로 인한 흔들림을 줄여주는 특수 선체설계(전장 224m) 등 창의적 고안과 노력 덕에 결항이 거의 없습니다. 또한 트럭의 화물수송용 샷시만 실고 운전자가 승선할 필요가 없기 때문에 현재 사회문제가 되고 있는 화물차 운전수 부족이나 과로 문제 등에 대응하는 운송수단으로서 주목받고 있습니다.

한편, 1인용 객실의 확충 등 여객 서비스도 충실해져 보다 쾌적하게 배 여행을 즐길 수 있게 되었습니다. 웅대한 바다를 조망하면서 기분 전환할 수 있는 사우나탕과 오픈 데크도 있어 배 여행을 만끽할 수 있습니다. 발착지인 홋카이도 오타루는 관광지로 널리 알려져 있습니다만, 그 밖에도 근처에 삿포로나 스키 리조트로 유명한 니세코 등이 있습니다.



10) 산케이신문(2021.7.19)

항만 · 물류 통계

| 2021년 국내 수출입 현황(6월) |

2021년 6월 국내 수출 548억 달러, 수입 504억 달러, 무역수지 44억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 39.7%(155.8억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 40.7%(145.6억 달러 증가) 정도 증가 하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 14개월 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	54,798							303,238
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6	39.7							26.1
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	50,357							285,113
	증감률(b')	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9	40.7							24.0
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	4,441							18,125

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

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

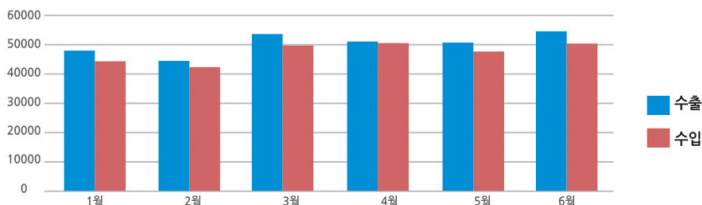
주 3) 증감률(a), 증감률(a') 는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b') 는 전년(2020년) 동월대비

출처 : 관세청

국내 수출입 현황

[단위 : 백만 달러]



작년 동월대비 수출입 증감률(단위: %)



| 2021년 동해·목호항 선박 입출항 국가별 추이(6월) |

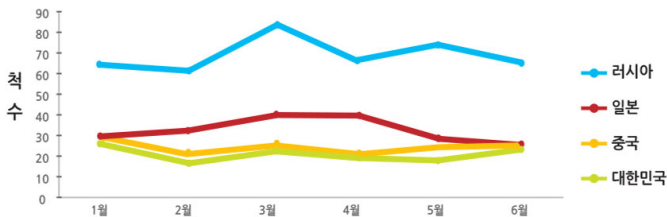
2021년 6월 동해·목호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)15.22% 증가, (톤수)3.29% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 러시아, 일본 선박은 증가하였고, 중국 선박은 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	6월		누계(1월~6월)		6월		누계(1월~6월)		6월		누계(1월~6월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	138	1,678	987	11,037	159	1,734	1,028	11,445	15.22	3.29	4.15	3.70
러시아	57	295	429	2,360	65	472	418	2,831	14.04	60.22	-2.56	19.94
일본	18	113	168	892	25	206	194	1,449	38.89	82.48	15.48	62.39
중국	27	464	123	2,042	25	351	145	2,269	-7.41	-24.34	17.89	11.10
대한민국	11	220	94	1,328	24	104	125	1,194	118.18	-52.92	32.98	-10.10
호주	5	156	32	1,090	6	220	33	1,158	20.00	41.28	3.13	6.21
캐나다	1	41	3	120	2	76	4	141	100.00	86.04	33.33	17.21
미국	4	98	29	755	2	56	27	691	-50.00	-43.07	-6.90	-8.54
베트남			5	45	2	5	8	22	0	0	60.00	-51.20
필리핀	2	58	10	309	1	36	4	122	-50.00	-38.12	-60.00	-60.49
광					1	10	1	10	0	0	0	0
인도네시아			17	620	1	39	10	372	0	0	-41.18	-40.07
말레이시아			2	59	1	35	4	99	0	0	100.00	67.11
뉴질랜드					1	35	1	35	0	0	0	0
필리핀지역	3	85	19	416	1	32	12	284	-66.67	-62.02	-36.84	-31.77
태국			1	32	1	22	3	50	0	0	200.00	52.96

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·목호항 선박 입출항 선종별 추이(6월) |

동해·목호항의 2021년 6월 선박 입출항은 758척(4백1만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)16.62% 증가, (톤수)11.67% 증가하였다. 국적선, 외국선 모두 입출항이 증가하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	6월		누계(1월~6월)		6월		누계(1월~6월)		6월		누계(1월~6월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	650	3,599,614	3,625	22,359,325	758	4,019,641	3,861	23,978,095	16.62	11.67	6.51	7.24
일본 화물선	99	887,453	713	6,262,348	150	1,167,556	902	7,236,325	51.52	31.56	26.51	15.55
산물선(벌크선)	99	1,691,443	644	10,689,895	111	1,667,462	653	10,685,132	12.12	-1.42	1.40	-0.04
시멘트 운반선	82	490,902	496	2,828,587	86	499,391	520	3,015,450	4.88	1.73	4.84	6.61
석유정제물 운반선	109	94,944	653	490,662	88	75,792	614	498,101	-19.27	-20.17	-5.97	1.52
여객선	42	32,556	323	234,013	40	31,596	291	215,088	-4.76	-2.95	-9.91	-8.09
여객선			5	24,282	17	184,198	71	781,830	0	0	1,320.00	3,119.79
케미칼 운반선	4	19,876	18	75,926			12	68,514	0	0	-33.33	-9.76
냉동 냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	215	382,440	773	1,753,612	264	384,870	796	1,468,879	22.79	0.64	2.98	-16.24

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~6월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 0.3% 증가한 412,1백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 200,8백만 톤(+8.1%), 211,3백만 톤(-6.0%)으로 나타났다.

수출화물은 1.4% 증가한 328,7백만 톤, 수입화물은 11.8% 증가한 20백만 톤, 환적화물은 -1%감소한 32백만 톤, 연안 화물은 13.9% 감소한 31.4백만 톤으로 집계되었다.

□ 2021년 1월~6월 러시아 수역별 항만물동량

[2021년 1월~6월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	46.3	-1.7	13.4(0.7)	32.9(-2.7)
발트해	123.5	-3.4	57.6(6.4)	65.9(-10.7)
아조브 흑해	125.5	2.2	53.4(11.3)	72.1(-3.6)
카스피	3.7	-12.2	1.3(-30.2)	2.4(1.4)
극동	113.1	3.9	75.1(9.3)	37.9(-5.4)

자료 : <http://portnews.ru/news>

북방물류연구지원센터 동향

□ 2021년 해외수출입기업 지원사업 공고

강원도내 수출입기업의 동해항 이용을 촉진하기 위한 2021년 해외수출입기업 지원사업이 7월 28일 공고되었다. 작년까지 시범운송 지원사업으로 진행되었던 해외수출입기업 지원사업은 동해항에 한라일 페리 운항이 재개되면서 올해부터는 동해항을 통해 한라, 한일 구간의 수출입 화물을 처리하는 도내 기업에 대해 부두사용료 또는 해상운임의 일부를 지원하게 된다. 해상운임의 세계적 급등에 따라 부산항 대비 동해항 항로의 가격경쟁력이 호전되는 상황에서 센터의 지원사업으로 도내 수출입화물의 대대적인 동해항 유인이 사업 목적이다. 지원금액의 한도는 컨테이너의 크기 및 종류에 따라 13만원에서 80만원 까지, 기업에서 물류비 지출 후 지원금을 신청하는 선 지출 후 지원 방식이다. 사업예산은 5,000만원이다.

□ 도 러시아본부, 도 항공해운과와 온라인 회의 개최

센터는 7월 14일과 22일 도 러시아본부, 항공해운과와 함께 동해항 컨테이너 화물유치와 관련한 온라인 회의를 개최했다. 이번 회의는 도 러시아본부에서 제안한 것으로, 회의에서는 현재 부산항에서 사할린으로 생활용품을 수입하고 있는 한일 기업이 동해~블라디보스토크 항로로의 전환을 검토하고 있다는 정보 공유 및 이에 대한 지원가능 방안이 논의되었으며 22일 회의에는 해당 기업 대표가 참가하여 구체적인 협력방안에 대한 논의가 있었다. 동 사업의 수출기업이 도내 소재 기업이라 해외수출입기업 지원사업의 지원대상에 해당되는 만큼 지원사업을 통해 한라 항로가 활성화될 것으로 기대된다.

□ 동해항 수출입화물 유치활동 박차

센터에서는 동해항 수출입화물 유치를 위해 도내 생산 수출품 업체들을 돌며 동해항 이용 및 해외수출입 기업 지원사업에 대해 적극 홍보했다. 6월말 평창 파프리카 및 고성 조미김 생산업체를 만났던 이어 7월 16일에는 (주)강원수출의 원의식 전무를 만나 동해항 활성화와 방안에 대해 의견을 교환, 도내 수출입기업의 동해항 이용 및 이를 위한 적극적 지원정책의 실시 등에 대해 의견의 일치를 보았다.

|(재)북방물류연구지원센터 월간동향 만족도 조사 |

안녕하십니까.
본 조사는 (재)북방물류연구지원센터 제공 중인 "월간동향" 및 지회 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. 8



북방물류연구지원센터



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



바람이 오던 길로 빛을 보냅니다
LS전선 풍력 케이블 시스템

LS전선