



발간년월 2021년 9월(제34호) 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



물류기획 사업

- 북방지역 국가 수출
- 동해·묵호항 물동량
- 동해·묵호항수출입컨터

기업지원 사업

- 물류산업 육성 및 수
- 신규 컨테이너 항로

교류사업

- 물류 분야 국내외 우
- ※포스트 코로나 시대의
- 국외(러시아, 일본)
- 동해포럼 개최

NLRSC

Monthly Newsletter vol. 34

북방물류연구지원센터 최호영 센터장

<최호영 센터장>

CONTENTS

| Cover Story

▷ 북방물류연구지원센터 최호영 센터장

| 동해항 관련 주요 소식

| 항만·물류 정책동향

▷ 수산업·어촌을 살리기 위한 공공기관 설립 추진

| 국내 항만·물류 주요 소식

| 주변국 국제동향

- ▷ 러시아 주요 동향
- ▷ 일본 주요 동향

| 항만·물류 통계

- ▷ 2021년 국내 수출입 현황(7월)
- ▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(7월)
- ▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(7월)
- ▷ 2021년 1~7월 러시아 항만물동량

| 북방물류연구지원센터 동향

Cover Story

■ 북방물류연구지원센터 최호영 센터장 인터뷰



- 북방물류연구지원센터장 주요 약력 -

최 호 영

- 북평고등학교 졸업
- 국민대학교 졸업(경제학 박사)
- 강원대학교 산학협력단 책임연구원
- 환동해북방산업연구원 연구실장
- 강원해양수산포럼 사무차장
- (현) 강원대학교 지역발전연구소 연구위원
- (현) 북방물류연구지원센터장

Q. 제3대 센터장이 되신 것을 축하드립니다. 먼저 소감을 부탁드립니다.

A. 감사합니다. 현재 센터의 상황을 고려하면 여러 측면에서 마음이 무겁습니다. 저는 센터 설립 당시부터 직간접적으로 관여하여 센터가 처한 현실에 대해 잘 이해하고 있습니다. 센터가 설립된 후 5년이 지났습니다만, 대내외적으로 의미 있는 평가와 인정을 받지 못하고 있는 것 같아 과거 센터 운영에 대해 좀 더 많은 관심을 갖고 적극적으로 조언을 했어야 하는 것이 아닌가 하는 아쉬운 생각도 듭니다. 따라서 앞으로 성과와 실력으로 인정받는 조직을 만들어야 한다는 의미에서 책임감을 더 느낍니다.

Q. 센터가 대내외적으로 아직 인정을 받지 못하는 것 같다고 말씀하셨는데, 북방물류연구지원센터의 지금까지의 활동에 대한 객관적이고 솔직한 평가를 들려주세요.

A. 한 마디로 센터의 관심과 활동 분야가 너무 협소하지 않았나 생각합니다. 설립 취지를 보면 아시겠습니다만, 센터는 강원권 산업과 물류를 연계해 동해항의 해운으로 연결하는 산업-물류-해운의 유기적 네트워크를 구축하겠다는 것이 목표입니다. 그런 의미에서 보면, 지금까지의 센터 활동은 동해항 중심의 해운분야에 너무 한정돼 있었던 게 아니었나 하는 생각이 듭니다. 동해항의 해운이 살기 위해서는 배후지와 물류가 열려있어야 하고 이 물류 네트워크를 통해 산업과 연결되어야 합니다. 물론 물류 네트워크 구축이나 산업 육성은 타 기관이나 단체에서 이미 하고 있는 업무여서 센터에서는 상대적으로 관심이 덜했을 수도 있습니다. 하지만 산업과 물류 그리고 해운은 서로 연계가 되어야 시너지 효과를 가질 수 있는 만큼 타 기관, 단체와의 협업을 주도적으로 이끄는 곳이 센터가 되어야 한다고 생각합니다.

Q. 말씀하신 것처럼 센터가 기존의 해운 분야의 단순 연구조직에서 종합적 물류·산업 진흥조직으로 탈바꿈하기 위해 이번에 기관의 명칭을 북방물류연구지원센터에서 북방물류산업진흥원으로 바꾸는 작업이 진행된다고 알고 있습니다. 진흥원으로서의 명칭 변경은 어떤 의미가 있습니까?

A. 앞에서 말씀드린 대로입니다. 앞으로의 센터의 관심과 활동 분야를 해운에서 종합물류로, 그리고 산업 진흥과 육성으로 넓히겠다는 뜻입니다. 객관적 미래 환경은 이전에 비하여 상당부분 개선될 것입니다. 아시다시피 올 6월에 확정된 제4차 국가철도망구축계획에 동해선 삼척~강릉 구간과 동해신항선이 반영되었습니다. 올해 내에 착공이 가시화되고 있는 동해북부선과의 연결을 통해 영동지역은 기존 도로망과 철도물류의 연계라는 확장성으로 새로운 시대를 맞게 되는 것입니다. 최근 영동권 각 지자체가 물류단지를 조성하겠다고 서로 나서는 모습을 보면 격세지감이 듭니다. 물류에 대한 관심이 아예 없었던 물류의 불모지역에 물류 붐이 불고 있는 것이지요. 구상 단계이긴 하지만 이렇듯 물류에 대한 관심은 자연히 산업과 물류, 그리고 해운의 연계에 대한 이해로 이어지리라 생각합니다.

근래 강원도의 무역 규모가 수출 실적의 호조를 반영해 상당히 커지고 있습니다. 원주권의 의료기기와 자동차 부품, 춘천권의 바이오 및 화장품, 영동권의 전선과 광물제품, 그리고 접경지 및 내륙지역의 농산품과 가공식품 등 코로나19 사태에도 불구하고 도내 기업의 수출경쟁력이 빠르게 강화되고 있고 이것이 수출 실적으로 이어지고 있습니다. 문제는 이와 같은 산업적 역량의 확대를 받쳐줄 도내 물류 기반이 상당히 빈약하다는 것입니다. 그동안 이와 같은 물류 기반에 대한 지역 내 관심이 미흡한 측면이 있습니다. 산업을 뒷받침하는 물류 기능의 정비는 다시 산업 경쟁력을 강화하는 선순환 구조를 가진다는 것에 대한 인식의 전환이 필요한 때입니다.

아무튼 이와 같은 환경 변화 속에서 우리 진흥원의 역할도 변화될 필요성이 제기됩니다. 현재 우리 진흥원은 기본적으로 물류 등에 대한 정책기획을 주로 하는 조직으로 사업조직은 아닙니다. 저희가 직접 물류망을 구축하거나 산업육성 정책을 실시하기에는 한계성이 있습니다. 그렇지만 영동권 물류망을 어떻게 구성하고 도로, 철도, 항만, 공항 간 연계를 어떻게 이룰 것인지, 이 중 국가정책으로 반영되어야 할 것과 지자체에서 해야 할 것을 어떻게 나눌 것인지, 물류 네트워크를 통해 강원권 산업을 어떻게 배치해야 하는지 등 진흥원이 해야 할 다양한 과제들이 산적해 있고, 이에 대한 지역사회의 기대도 크다고 생각합니다.

Q. 장래 비전에 대한 말씀 감사합니다. 당장 내년에 대통령 선거와 지방선거가 예정되어 있습니다. 국가적 과제로 반영되어야 할 지역 내 현안은 무엇이라고 생각합니까?

A. 여러 가지가 있겠지만 조직의 특성 상 산업, 물류, 해운 분야에 한정해서 말씀드리면 지역 현안은 두 가지로 요약됩니다. 먼저 동해신항 개발입니다. 아시다시피 석탄부두 사업예정자의 사업포기 의사가 전해진 후 지역 내에서 이미 현안으로 부각되고 있습니다만, 동해신항은 애초부터 부두건설 전체를 민간 사업으로 계획했던 게 문제였습니다. 당시 민간자본을 유치해 국가 인프라 사업을 진행한다는 신자유주의적 정책의 영향이긴 했습니다만, 수익성을 우선시하는 민간기업이 부산이나 인천, 광양이 아닌 동해항에 그만큼 투자할 리 없다는 건 정부에서도 잘 알고 있었을 겁니다. 잘못 계획된 정책을 바로 잡는 것, 그것도 정부의 역할입니다. 때문에 동해신항 부두건설을 정부 재정으로 돌리는 것이 중요한 정책과제가 되어야 한다고 생각합니다. 물론 석탄부두 조성사업자였던 민간기업 역시 어떤 형태로든 자신의 책임을 다해야 할 것입니다. 발전연료인 석탄 반입부터 석탄재 처리까지 친환경적인 사업진행으로 지역에 피해를 최소화 하는 것 등도 기업의 사회적 책임이고 본질입니다.

다음 현안은 복합물류단지 조성입니다. 앞서 영동지역의 물류환경이 크게 변화되고 있다고 말씀드렸습니다만, 도로나 철도, 항만건설은 물류환경 개선의 필요조건일 뿐입니다. 이것만으로 물류환경이 저절로 좋아지지는 않습니다. 교통의 결절점에 물류가 모일 수 있도록 하는 물류 허브가 만들어져야 효과적인 물류망을 구축할 수 있습니다. 강원권 지자체들이 각각 물류단지 또는 물류기지를 만들겠다고 합니다만, 결국 도로, 철도, 항만이 연결되어야 무역과 연계된 대규모 물류가 가능해지는 것은 자명합니다. 이런 관점에서 보면 동해항의 배후가 적지라고 할 수 있겠지요. 항만과 도로, 철도 물류를 연계해 처리할 수 있는 영동권 복합물류단지의 조성은 국가에서 추진해야 할 또 하나의 주요과제입니다. 북한, 중국 동북지방 그리고 러시아 극동지역과의 물류를 과연 지금처럼 부산으로 다 돌릴 수 있을까요. 최근 수에즈운하와 연계된 해운대란이 벌어지면서 부산 일극화 정책의 문제점이 드러나기 시작했습니다. 단일 허브는 대안이 없기 때문에 당연한 얘기입니다만 리스크에 취약합니다. 부산으로 모든 화물들이 내려가면 작은 문제 하나에 전체 시스템이 마비되는 심각한 문제가 발생할 수 있습니다. 그런 의미에서 동해항의 배후에 북방으로 가는 새로운 물류 허브(부산항과 비교해 규모가 작으니까 미니 허브 또는 서브 허브라고 불러야겠지요.)를 두는 것은 지극히 전략적인 선택이라고 볼 수 있습니다.

Q. 마지막으로 지역 주민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. 북방물류연구지원센터의 활동은 일반 시민 분들의 눈에 잘 띄지 않는 것들입니다. 때문에 저 조직은 도대체 무슨 일을 하는 조직인가 하고 궁금해하실 수도 있습니다. 이런 시민 분들께 드리고 싶은 말씀은 저희 센터는 지역의 미래를 준비하는 조직이라는 것입니다. 동해항이 만들어지고 산업단지가 들어오고 자유무역지역, 경제자유구역이 입지해 있습니다. 우리는 이러한 자원들을 바탕으로 산업, 물류, 항만에 대해 스스로 준비하고 계획하고 목소리를 내야 합니다. 우리 지역의 미래는 우리도 함께 설계해야 합니다. 우리의 미래를 준비하고 설계하는 역할을 저희 센터가 맡아서 하겠습니다. 지역발전에 관심을 가지고 계신 분들께서는 언제든지 센터 문을 두드려 주십시오. 우리지역의 목소리를 반영한 정책을 만들기 위해 열린 마음으로 함께하겠습니다. 감사합니다.

동해항 관련 주요 소식

□ 동해지방해양수산청장 인사

8월 27일 해양수산부 과장급 전보인사에 따라 제38대 동해지방해양수산청장에 정재훈 인천지방해양수산청 운영지원과장이 선임되었다. 박성동 동해지방해양수산청장은 국립해양조사원 운영지원과장으로 전보되었다. 지난 해 11월 30일 제37대 청장으로 부임했던 전임 청장이 10개월 만에 자리를 옮기게 된 셈인데 동해신항 부두 건설이 차질을 빚고 있는 상황에서 기관장이 1년도 안 돼 교체되어 지역 사회에서는 해양수산부가 지역현안을 해결할 의지가 있는 것인지 우려의 목소리가 나오고 있다.

□ 서부두 방진형 임항창고 준공 임박

동해지방해양수산청이 서부두 42번 선석 배후에 조성 중인 방진형 임항창고 건설이 순조롭게 진행되어 9월말 준공을 눈앞에 두고 있다. 방진형 임항창고는 비산먼지의 주범으로 지목받았던 서부두의 무연탄 야적문제를 해결하기 위해 2019년부터 추진해온 사업으로 4개의 격실로 구성되어 있다. 창고 준공 후에는 해수청에서 이미 구입한 에코호퍼 4기와 함께 무연탄의 하역은 물론 트럭에 의한 수송 시에도 비산먼지의 발생을 줄여 동해항 환경문제 해결에 크게 기여할 것으로 기대된다.

□ 강원산 화장품 동해항 통해 러시아 수출

8월 30일 동해발 블라디보스토크항 한러일 페리에 강원산 화장품 1.7톤이 선적되었다. 러시아는 유럽에서 4번째로 큰 화장품 시장으로 한류 붐과 함께 한국 화장품에 대한 인기가 높다. 도내 화장품 수출도 올 상반기 178만 달러로 호조를 보이고 있는 중. 중소기업이 대부분을 차지하는 화장품 업계에 북방물류연구지원센터의 물류비 지원사업은 가격경쟁력 강화에 크게 기여할 것으로 보인다.



| 2021년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(7월) |

2021년 7월 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 56,722톤(2.2%) 감소하였다. 시멘트, 무연탄, 비철금속 및 그제품, 목재, 목탄, 코르크 등의 화물이 증가하였고 어패류, 갑각류 등, 모래, 기타 광석 및 생산품, 석유 정제품, 화학공업 생산품 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구 분	합 계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	기타동, 식물성 생산품
2021년 7월	2,481,902	96	744,392	0	98,965	426,734	0	1,045,919	58,836	26
2020년 7월	2,538,624	1,296	573,097	18,769	94,478	356,000	11,014	1,349,058	61,244	0
구 분		비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크 등	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	차량 및 그부품	플라스틱 고무 및 제품	기타	
2021년 7월		6,000	44,441	21,001	6,521	0	121	0	28,850	
2020년 7월		0	43,222	0	0	4,253	0	1,193	25,000	

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

항만 · 물류 정책동향

수산업 · 어촌을 살리기 위한 공공기관 설립 추진¹⁾

8월 24일 “한국수산어촌공단법” 제정안 국무회의 의결²⁾

해양수산부(장관 문성혁)는 해양수산부(장관 문성혁)는 어촌경제에 활력을 불어넣고 수산업의 경쟁력을 강화하기 위한 수산 · 어촌 전문 공공기관의 설립근거를 담은 「한국수산어촌공단법」 제정안이 8월 24일(화) 국무회의에서 의결되어 국회에 제출될 계획이라고 밝혔다.

어업인구가 고령화되고, 어가 인구가 줄어드는 등 우리나라 수산업은 경쟁력을 잃고 어촌은 소멸될 위기²⁾ 65세이상 어촌고령인구 비율(%) : 35.2('17) → 39.2('19) / 어가인구(천명) : 122('17) → 114('19)

지역소멸 지수('18년, 0.2미만 고위험) : (섬) 0.23, (어촌) 0.30, (농촌) 0.34, (도시) 1.2 에 처해 있다. 이에 따라, 해양수산부는 살기 좋은 어촌을 조성하고, 경쟁력 있는 수산업 육성을 위해 스마트 · 그린 수산업 지원, 수산 전문인력 양성, 어촌 · 어항 개발 등의 업무를 전방위적으로 지원할 조직으로 기존 ‘한국어촌어항공단’ 을 확대 · 개편하여 수산업 · 어촌 살리기 공공기관으로 운영할 계획이다.

「한국수산어촌공단법」 제정안에는 한국어촌어항공단이 기존에 수행하던 어촌 · 어항개발, 어장재생 등의 업무와 더불어 신규 사업인 친환경 · 스마트 수산업 지원 · 육성, 수산공익직불제 교육, 민간투자 활성화 등의 역할을 담당하도록 하고 있다. 또한, 한국수산어촌공단이 신규사업을 원활히 추진하고 그에 필요한 자금을 원활히 조달할 수 있도록 출자, 자금의 차입, 수수료의 징수근거도 명확히 하였다.

아울러, 「한국수산어촌공단법」 입법예고안에 한국수산어촌공단의 신규사업으로 포함되었던 ‘외국인 어선원 관리업무’ 는 이번 제정안에서는 포함되지 않았다. 다만, 해양수산부는 어업분야 인력부족 현상완화는 물론 외국인 어선원 관리의 공공성 강화를 위해 이해관계자들과 ‘외국인 어선원 관리업무’ 관련 논의를 지속해 나가기로 했다.

미세먼지 등 오염물질 저감설비(DPF), 선박에서도 사용 가능해져³⁾

해양수산부(장관 문성혁)는 미세먼지를 획기적으로 줄일 수 있는 ‘입자상물질 배출저감설비(이하 오염물질 저감설비(DPF))⁴⁾’ 를 앞으로 선박에도 설치할 수 있게 되었다고 밝혔다.

해양수산부는 선박 배출 미세먼지를 줄이고 깨끗한 항만대기환경을 조성하기 위해 ‘선박배출 대기오염원 기후변화 영향평가 및 저감기술 개발사업(2012. 11.~2018. 2.)’ 과 ‘중소형 선박 엔진용 미세먼지 저감장치 개발 및 실증사업(2018. 7.~2021. 12.)’ 을 추진하여 선박용 오염물질 저감설비(DPF)를 개발하고, 「항만 · 선박 미세먼지 저감 강화방안(2019. 6.)」 을 수립하는 등 다양한 노력을 기울여 왔다. 작년 7월 「새로운 형식의 선박시설에 대한 잠정기준 마련에 관한 규정(해수부 예규)*」 을 제정하여 정식 안전기준이 마련되기 전이라도 신기술 잠정기준에 따라 선박에 새로운 설비를 우선 설치할 수 있도록 하였고, 이를 근거로 올해 6월 ‘선박용 오염물질 저감설비(DPF)’ 에 대한 잠정기준을 마련하였다. 2030년까지 소속 관공선 전체를 친환경선박으로 대체하는 「2030 친환경 관공선 전환계획(2019. 10.)」 에 따라, 2025년까지 단기간 내 대체건조 계획이 없는 저선령선박⁵⁾ 80여 척에 ‘선박용 오염물질 저감장치(DPF)’ 를 설치할 예정이다. 해양수산부는 정부 연구개발(R&D)사업으로 개발한 ‘선박용 오염물질 저감장치(DPF)’ 의 상용화를 통해 선박배출 미세먼지 저감에 박차를 가하게 될 것으로 기대하고 있으며, 올해 안에 잠정기준을 정부의 정식기준으로 전환할 예정이다.

1) 해양수산부 보도자료 (08.23)

2) 65세이상 어촌고령인구 비율(%) : 35.2('17) → 39.2('19) / 어가인구(천명) : 122('17) → 114('19)
지역소멸 지수('18년, 0.2미만 고위험) : (섬) 0.23, (어촌) 0.30, (농촌) 0.34, (도시) 1.2

3) 해양수산부 보도자료 (08.26)

4) Diesel Particulate Filter: 배기가스 내 입자상물질(미세먼지 등)을 필터로 걸러 제거하는 장치로, 미세먼지 최대 90% 저감 가능하며 중소형선박에 적용 가능

5) 「친환경선박법」 에 따라 2020년 1월 이후 새롭게 건조되는 공공선박은 친환경선박 건조가 의무화 되었으나, 기존에 운항 중인 선박에는 해당되지 않음

국내 항만 · 물류 주요 소식

□ 선박에 미세먼지 저감장치 설치 길 열려⁶⁾

한국해양교통안전공단(KOMSA)은 해양수산부가 배포한 잠정 기술기준에 근거해 창원 소재 STX엔진에서 개발한 선박용 미세먼지 배출 저감 설비(DPF) 2기의 성능확인을 국내 최초로 마치고 적합증서를 발급했다고 27일 밝혔다. 성능확인을 받은 장비는 선박 배기가스에 포함된 입자상 물질을 필터로 걸러 제거하는 장치다. 해수부는 신기술이 적용된 새로운 선박의 개발을 대비해 새로운 형식의 선박시설 잠정 기준과 입자상물질 배출 저감 설비 잠정 기술기준을 지난해 마련했다. 최신형 선박 기술엔 기존 선박검사 기준을 적용하기 어려운 점을 고려해 기술 상용화가 지연되지 않도록 조치한 대표적인 규제 개선 사례다. 공단은 해수부가 마련한 기준을 적용해 미세먼지 저감 설비를 장착한 친환경선박 건조 기반을 구축할 예정이다.

□ 국내 전국 항만의 7월 컨테이너 수출입 물동량 증가⁷⁾

국내 전국 항만의 7월 컨테이너 수출입 물동량은 코로나19 백신 보급 확대와 주요 무역국의 적극적인 경기 부양책에 힘입어 증가했다. 특히 광양항은 9개월 만에 물동량 반등에 성공하며 기지개를 폈다. 반면 인천항은 2개월 연속 하락세를 나타냈다.

해양수산부에 따르면 올해 7월 전국 무역항에서 처리한 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 7.2% 증가한 258만TEU를 기록했다. 부문별로 수출입과 환적 물동량은 모두 늘어났다. 수출입 물동량은 전년 동월 대비 4.7% 146만TEU를 처리했다. 이 중 수출과 수입은 각각 74만TEU 72만TEU로 1.5% 8.2% 상승했다. 국가별로는 주요 교역국인 대미 수출입 증가세가 31.7%로 두드러졌다. 환적은 전년 같은 시기와 견줘 10.6% 증가한 111만TEU로 집계됐다.

올해 7월 전국 무역항에서 처리한 항만 물동량은 총 1억3719만t으로 전년 동월 대비 12.9% 증가했다. 수출입과 연안 물동량도 모두 늘어났다. 특히 수출입은 친환경차 등 자동차와 철강제품 수요 강세에 힘입어 14% 오른 총1억1830만t으로 집계됐다. 연안은 유연탄 시멘트 등 주요 품목의 물동량 상승세에 6.9% 늘어난 총 1889만t을 처리했다. 이 중 비컨테이너 물동량은 유류(11.6%) 유연탄(20.0%) 광석(4.9%) 자동차(28.4%) 등 주요 품목들이 모두 강세를 보이며 물동량 증가세를 이어갔다. 이 물동량은 전년 동월 대비 14% 오른 총 9163만t을 기록했다. 유류는 인천항 평택당진항 등의 천연가스(LNG) 물동량이 증가한 덕에 11.6% 상승한 4042만t을 기록했다. 지난달 부진했던 유연탄은 이달 물동량이 반등했다. 포항항과 화력발전소가 소재한 태안항 인천항 대산항 등 일부 항만의 유연탄 수입이 증가한 게 영향을 끼쳤다. 유연탄은 20% 오른 1279만t을 처리했다.

광석은 광양항과 평택당진항의 철광석 수입 물량이 늘어나면서 4.9% 증가한 1178만t을 나타냈다. 자동차는 친환경차 및 스포츠다목적차량(SUV) 수출 호조와 국내 수입자동차 물량 증가에 힘입어 28.4% 상승한 686만t을 기록했다.

□ UPA, 울산항 그린수소 물류허브로 육성 나선다⁸⁾

울산항만공사(UPA)는 해외 그린수소 공급 거점을 구축하기 위해 한국동서발전 롯데정밀화학 SK가스 현대글로비스 등과 손잡고 울산항에 그린수소 물류허브를 육성하기 위한 업무협약(MOU)을 체결했다고 26일 밝혔다. 이번 협약은 탄소중립 수소 경제 이행을 위해 공공기관과 민간기업의 협력을 통해 오는 2030년까지 '해외 그린수소 공급망 및 물류생태계' 를 울산항에 선제적으로 구축할 계획이다.

6) 코리아슈핑가제트 08.27

7) 코리아슈핑가제트 08.27

8) 코리아슈핑가제트 08.25

향후 협의체 참가 기업들은 해외 암모니아 구매 및 운송, 유통, 수요처 등 구체적 협력 방안을 정하여 추진할 예정이다. UPA는 울산항 내 터미널 구축을 위한 부지 및 항만시설을 확보한다.

이를 위해 항만기본계획 상 매립을 통해 액체화물 취급부두로 조성 예정된 울산 북신한 2, 3번 선석을 수소 전용 시설로 구축한다는 방침이다. 또한 저장시설인 수소 탱크터미널은 업체 간 합작법인을 구성해 건설하는 방안도 계획하고 있다. 울산항을 통해 도입될 수소는 암모니아 상태로 도입해 직접 활용하거나 수소로 분해·추출해 활용하는 방식을 병행할 예정이다. 이 밖에 해외 수소 도입 실증사업 유치, 공동 연구, 협업 저변 확대 등 장기적인 목표 달성을 위해 각 협약사의 실무진으로 구성된 협의체를 구성해 상호 협력을 이어 나가기로 했다.

□ IPA, 인천 남항에 스마트선박안전지원센터 유치 확정⁹⁾

2023년 인천 남항에 스마트선박안전지원센터가 설립된다.

인천항만공사(IPA)는 지난 25일 한국해양교통안전공단(KOMSA)과 인천항 해양교통안전 확보를 통한 항만물류산업 촉진을 위해 선박안전지원센터 건립과 관련한 업무협약을 체결했다고 밝혔다. 해당 업무협약은 코로나19 감염 확산 방지를 위해 서면으로 진행됐다. 이번 협약은 해양수산부에서 추진 중인 인천권 스마트 선박안전지원센터 건립사업과 관련해 '선박안전 신뢰성 제고 및 맞춤형 선박안전관리'를 도모하기 위한 국가해사안전기본계획에 부응하고 인천항 해양교통안전을 우선하기 위해 기관 간 상호 협력체계를 마련하고자 이뤄졌다. 인천권 스마트선박안전지원센터는 국내 최초로 중소형 선박에 특화해 건립되는 지원센터로써 인천항을 포함한 인천권역 항만에서 발생하는 선박 안전사고와 인명사고를 줄이고자 ▲중소형 선박 정밀검사 ▲선박종사자 안전교육 ▲무상 안전점검 서비스 등을 원스톱으로 수행하는 시설로 IPA 소유의 인천 남항 동측부지에 위치할 예정이다. 오는 11월 중 착공해 2023년 상반기 중 준공할 계획으로 부지면적은 약 7115.9㎡, 건축연면적 약 2666㎡, 총사업비는 98억9000만원으로 알려졌다.

IPA는 금번 체결한 업무협약을 기반으로 KOMSA로부터 ▲중소형 선박의 안전진단 등 기술용역사업 ▲부두 접·이안 안전성 평가 등 해양교통안전관리 사업 ▲이네비게이션 선박단말기 보급 등 여객선 안전 운항관리 사업 서비스를 제공받기로 하는 등 기관 간 상생협력 모델로써도 안착시킨다는 방침이다.

□ 韓 조 선 , 탄 소 중 립 시 장 겨 냥 액 화 이 산 화 탄 소 운 반 선 개 발 ¹⁰⁾

우리나라 조선업계가 탄소중립과 수소사회 전환에 따른 탄소 포집과 활용, 저장(CCUS) 관련 시장 선점을 위해 액화이산화탄소(LCO₂) 운반선을 공동 개발한다. 현대미포조선, 한국조선해양, 포스코는 지난 27일 영국 로이드선급, 라이베리아기국과 LCO₂ 운반선 공동기술개발 업무협약을 체결했다.

협약에 참여한 회사들은 2025년까지 단계별로 2만CBM(=m³) 이상의 대형 LCO₂ 운반선을 개발하는 동시에 국제적인 기준과 방향성을 제시할 계획이다.

포스코는 대형 액화이산화탄소 운반선의 핵심인 저장탱크용 강재와 이용기술, 현대미포조선과 한국조선해양은 운반선 설계와 건조에 필요한 용접 기술을 각각 개발한다. 로이드선급은 강재 인증과 저장탱크 설계·제작 기술검토와 관련 규정을 제정 개정하고 라이베리아기국은 선박등록규정 정립과 기국 승인절차 일체를 맡는다. 강재 개발부터 선박건조까지 100% 국산 기술이 적용된다는 점에서 의미가 크다. 선제적인 대형 액화이산화탄소 운반선 공동개발로 다가오는 탄소중립 사회의 신규 수요 창출도 기대하고 있다.

특히 오는 2070년까지 CCUS 기술 발전으로 전 세계 감축량의 15%인 연간 100억t의 이산화탄소를 저장할 수 있을 것으로 추산돼 이산화탄소를 저장시설로 운송할 수 있는 대형 LCO₂ 운반선 개발이 시급한 상태다.

9) 코리아슈핑가제트 08.26

10) 코리아슈핑가제트 08.26

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 블라디보스토크 자유항과 극동러시아지역 선도개발구역內 400번째 프로젝트 가동¹¹⁾

블라디보스토크 자유항의 입주기업인 'Otkrytaya Baza Bunkerovki Rybolovnogo Flota' 는 연해주 나홉카시에 행정동 건물을 갖춘 현대식 냉장창고를 건설, 가동했다. 본 냉장창고는 계, 새우, 생선 저장 서비스를 제공한다. 새 냉장창고 단지는 해산물을 보관하는 것 외에도 해산물의 입고, 하역, 가공, 배송 서비스를 제공한다. 창고는 연간 최대 수용량은 10만 톤이다.

□ 블라디보스토크 자유항 입주기업, 연해주內 유제품 유력 공급자로 성장¹²⁾

블라디보스토크 자유항의 입주기업인 Selskoe는 연해주 올긴스키 지방에서 목장을 운영하며 점차 발전시키고 있다. 이리나 레드키나 Selskoe 사장에 따르면 현재 착유가 가능한 젖소는 230 마리에 달하며 매일 약 8톤의 우유를 가공한다. 이 농장은 생태학적으로 깨끗한 지역 중 하나에 위치하여 고품질의 제품을 생산할 수 있다. 유제품 공장은 28가지의 제품을 생산한다.

□ 푸틴 러시아 대통령, 식품가격 안정을 위해 중앙아시아 국가들로부터 제품수입을 늘릴 것을 지시¹³⁾

푸틴 러시아 대통령은 식품 가격 안정을 위해 중앙아시아 국가들로부터 농산물의 수입을 늘리라고 지시했다. 또, 푸틴 대통령은 러시아 연방 독점 금지 기관(Federal Antimonopoly Service)에 소매 체인에서 판매되는 식품의 가격을 모니터링 하라고 지시했다. 지난 7월 21일 정부 회의에서 러시아 대통령은 현재 생필품 물가 상황이 엄중하며 특히 채소 가격이 급등했다고 밝혔다.

□ 제6차 동방경제포럼에서 70개 이상의 비즈니스 행사 개최 예정¹⁴⁾

제6차 동방경제포럼(EEF, Eastern Economic Forum)이 9월 2일부터 4일까지 연해주 블라디보스토크에서 열린다. 이 프로그램에는 패널세션, 라운드 테이블, 비즈니스 대화 및 국제회의가 포함된다. 2021년 동방경제포럼의 핵심 주제는 “변화하는 세계에서 극동러시아 지역의 새로운 기회”이다. 포럼은 크게 4가지 테마로 나뉜다. “새로운 시대의 경제: 무엇이 변화하고 무엇이 남을 것인가”, “극동러시아 지역: 새로운 도전과 기회”, “변화하는 세계에서 공동 책임”, “청년 동방경제포럼”이다.

동방경제포럼의 주요 행사는 9월 3일 아시아태평양지역 정상들이 참석한 본회의로 개최된다. 비즈니스 프로그램에서는 러시아 - 아세안, 러시아 - 한국, 러시아 - 일본, 러시아-인도, 러시아-중국, 러시아-유럽의 비즈니스 대화가 진행 된다.

2020년도에는 코로나19의 여파로 2015년 창설 이후 처음 취소 됐다. 트루트네프 러시아 부총리는 지난해 포럼을 취소하게 만든 코로나19가 여전히 지속되고 있어 올해 포럼은 가능하면 동반 대표단보다는 주요 인사들만 초대하고 있다고 밝혔다.

11) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 08,06)

12) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 08,02)

13) <https://gazeta.ru/> (러시아 언론 뉴스 08,09)

14) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 08,23)

□ Vladivostok Report

● 러시아 블라디보스토크 강원 장터 운영

동해-블라디보스토크 국제카훼리 항로 재취항에 따른 물류활성화 및 강원상품 마케팅 일환으로 연해주 블라디보스토크시 시내중심에 강원상품 직거래 장터를 운영합니다.

1. 행사개요

- 기 간 : '21. 8. 6.(금) ~ 10.9.(토),
매주 금·토(20회), 12:00~19:00
- 장 소 : 블라디보스토크 시내중앙 굽백화점
야외정원(중앙광장 건너편 위치)
- 판매물품 : 한인마트 입점제품 및 신선채소
- 운영방안 : 판매 및 홍보부스 설치



2. 주요행사 소개



가. 강원상품 판매부스 운영

- 기 간 : '21. 8. 6.(금) ~ 10.9.(토),
매주 금·토(20회), 12:00~19:00
- 판 매 : 블라디보스토크·사할린 한인마트에서 판매하는
도내 식품

나. 시식회 개최

- 운 영 : 1일 2회(13:30, 16:30 / 20분간) 실시
- 품 목 : 김, 핫도그, 떡볶이, 찌뽕, 호떡, 기타 즉석식품 등

다. 국제카훼리 항로 및 관광지 홍보

- 홍보부스내 대형모니터 설치 후 동해-블라디보스토크
카훼리 항로, 속초-블라디보스토크 크루즈 항로, 도내
주요 관광지 홍보 영상 실시간 상영
- 홍보자료 : 북방물류연구지원센터 제작 지원

라. 도 마스코트 범이 & 곰이 활용 강원도 홍보행사

- 시 간 : 장터 운영시간 중 매 시간대별
15~20분 활용(9~10월)

- 상품홍보, 시식회 안내, 시민들과 함께하는 포토존 설치 등

마. 제2회 극동 '한국의 날' 행사 연계 참여

- 일 시 : 10.9(토), 10:00 ~ 20:00
- 장 소 : 블라디보스토크시 중앙광장 일원
- 러시아본부 : 강원도 토탈 마케팅 홍보관 운영



□ 상선미쓰이내항 등 5사 연계, 내항화물선에 수소연료¹⁵⁾

상선미쓰이내항을 포함한 5개사는 8월 30일 수소 연료 차세대 내항선의 상업운항을 목적으로 한 SHE's (Ships powered by Hydrogen Energy) 프로젝트를 발족했다고 밝혔다. 5개사는 수소연료 내항선의 사양 검증과 연료공급방법 등을 공동 검토하게 되는데, 청정에너지인 수소를 선박용 연료로 사용, 내항선의 탄소중립을 추진할 예정이다. 이 밖에도 동 프로젝트에서는 에너지 매니지먼트 시스템, 도입기술의 리스크 매니지먼트, 관련 법규의 조사, 물류비용과 환경비용 간의 조사 및 검증에 나설 계획이다. 내항해운업계는 국토교통성 주도의 지구온난화대책계획에서 2030년까지 이산화탄소 배출량을 157만 톤 삭감(2013년 대비)을 목표로 내걸고 에너지 절약선박의 보급에 나서고 있다.

□ **마이즈루 통신** (舞鶴通信) -- 이 코너는 당 센터와 업무협약을 체결한 교토마이주르향진흥회로부터 마이주르향 관련 소식을 소개하는 자리입니다.

마이즈루에 간다면 여기를 빼놓을 순 없다!

- 마이즈루 관광정보 기본편 -

이번 달부터는 마이즈루 및 교토부 북부지역의 관광정보에 대해 전해드리겠습니다. 이번 회에는 마이즈루 관광의 필수 코스 두 곳을 소개해드리겠습니다.

먼저 고로가다케 산 정상에 펼쳐진 자연공원 한가운데 우뚝 선 ‘고로스카이타워’ 여기에서는 긴키지역 100경 중 제 1위에 뽑힌 360도 절경 파노라마를 즐기실 수 있습니다. 마이즈루만(와카사만 국립공원)의 아름다운 리아스식 해안은 마이즈루를 대표하는 절경 중 하나입니다. 타워 내 카페에서는 경치는 물론이고 마이즈루 특산 미식을 맛보실 수 있습니다.

다음에 소개할 곳은 마이즈루항 토레토레센터입니다. 이곳은 신선도, 저렴한 가격 그리고 다양한 어종을 자랑하는 해산물시장(480평)이 들어 있는 휴게소입니다. 이곳의 가장 큰 매력은 뭐니 뭐니 해도 판매되고 있는 해산물을 즉석에서 조리해 구이나 회로 바로 먹을 수 있다는 점입니다. 이 밖에도 생선 요리를 중심으로 한 식당가, 특산품판매점, 그리고 지역 야채를 취급하는 파머스 마켓도 있어서 해산물을 좋아하는 사람들에게는 놓칠 수 없는 곳입니다. 또한 해외에서 오시는 손님들을 위해 관광 안내소 겸 면세 카운터가 설치되어 있어서 면세 대상 쇼핑을 하실 경우 여기에서 면세 처리가 가능합니다. 한국어 팸플릿도 준비되어 있습니다.



고로스카이타워



마이즈루항 토레토레센터

15) 일본해사신문(2021.8.31)

항만 · 물류 통계

| 2021년 국내 수출입 현황(7월) |

2021년 7월 국내 수출 554억 달러, 수입 537억 달러, 무역수지 18억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 29.6%(126.5억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 38.2%(148.2억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 15개월 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	55,436						358,662
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6	39.7	29.6						26.6
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	53,672						338,845
	증감률(b')	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9	40.7	38.2						26.1
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	1,765						19,818

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

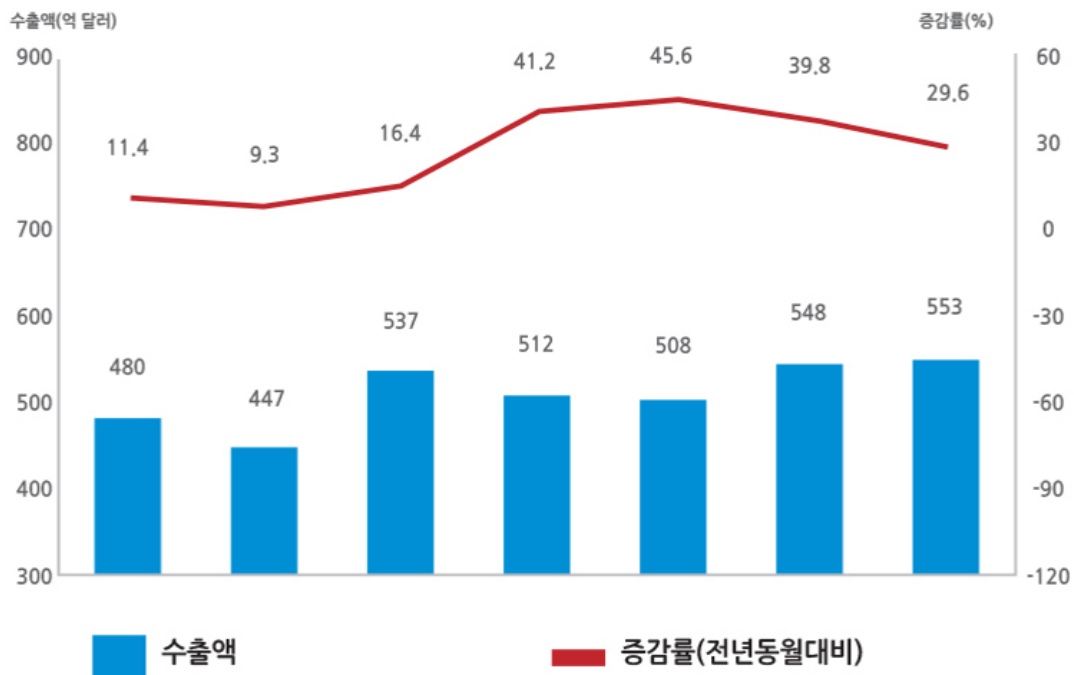
출처 : 관세청

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

월별 수출액 및 증감률



| 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(7월) |

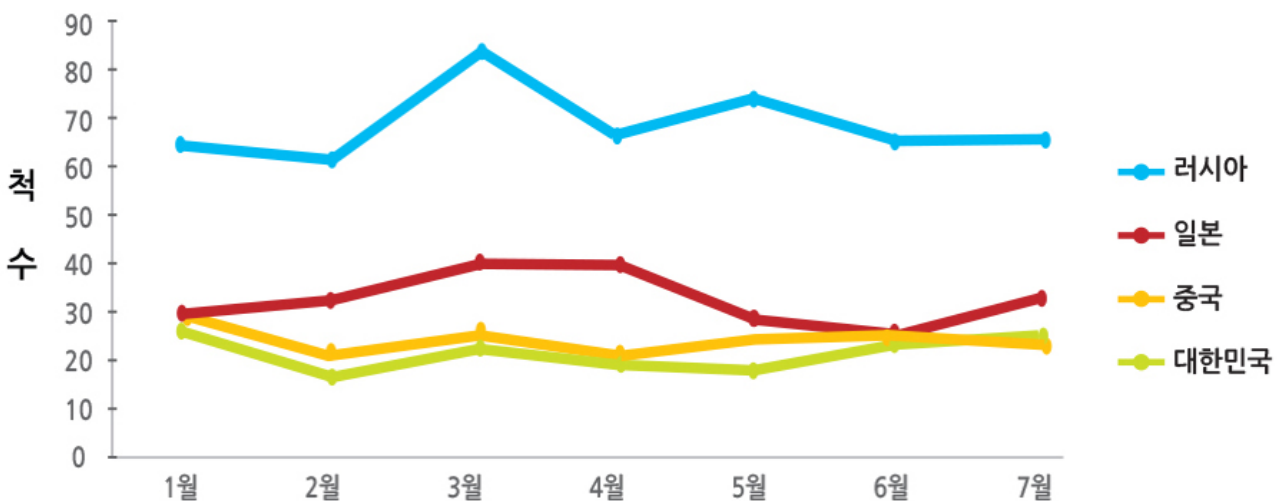
2021년 7월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)3.41% 감소, (톤수)15.37% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 대한민국, 중국 순으로 나타났으며 일본 선박은 증가하였고, 러시아, 중국 선박은 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	7월		누계(1월~7월)		7월		누계(1월~7월)		7월		누계(1월~7월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	176	1,726	1,163	12,763	170	1,991	1,198	13,436	-3.41	15.37	3.01	5.28
러시아	77	479	506	2,839	65	429	483	3,259	-15.58	-10.46	-4.55	14.82
일본	26	143	194	1,035	34	321	228	1,770	30.77	124.97	17.53	71.01
대한민국	23	235	117	1,563	25	244	150	1,438	8.70	3.83	28.21	-8.00
중국	27	367	150	2,410	24	339	169	2,608	-11.11	-7.72	12.67	8.23
호주	6	163	38	1,253	6	226	39	1,384	0.00	39.03	2.63	10.47
미국	2	45	31	800	4	105	31	795	100.00	132.42	0.00	-0.62
캐나다	1	40	4	160	2	81	6	221	100.00	99.79	50.00	38.05
인도네시아	3	116	20	736	2	75	12	446	-33.33	-35.70	-40.00	-39.38
필리핀			6	163	2	63	6	182	0	0	0.00	11.99
베트남	1	3	6	47	2	8	10	30	100.00	176.11	66.67	-37.60
남아프리카	2	66	8	261	2	63	7	234	0.00	-4.16	-12.50	-10.49
페루			2	42	1	32	5	135	0	0	150.00	218.80
대만	2	12	19	172	1	6	12	141	-50.00	-50.84	-36.84	-18.20
브라질			1	22							0	0
칠레			10	309			4	122			-60.00	-60.49

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(7월) |

동해·묵호항의 2021년 7월 선박 입출항은 810척(4백1만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)5.47% 증가, (톤수)5.30% 증가하였다. 국적선의 입출항은 증가하였고, 외국선의 입출항은 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	7월		누계(1월~7월)		7월		누계(1월~7월)		7월		누계(1월~7월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	768	3,961,262	4,393	26,320,587	810	4,171,269	4,671	28,149,364	5.47	5.30	6.33	6.95
일반 화물선	162	1,258,321	875	7,520,669	141	982,049	1,043	8,218,374	-12.96	-21.96	19.20	9.28
산물선(벌크선)	94	1,614,702	738	12,304,597	125	1,890,451	778	12,575,583	32.98	17.08	5.42	2.20
시멘트 운반선	86	492,709	582	3,321,296	92	526,447	612	3,541,897	6.98	6.85	5.15	6.64
석유정제품 운반선	110	95,107	763	585,769	103	98,451	717	596,552	-6.36	3.52	-6.03	1.84
어선	61	46,847	384	280,860	33	24,595	324	239,683	-45.90	-47.50	-15.63	-14.66
여객선			5	24,282	19	207,154	90	988,984	0	0	1,700.00	3,972.91
케미칼 운반선	2	9,938	20	85,864	2	10,744	14	79,258	0.00	8.11	-30.00	-7.69
냉동·냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	253	443,638	1,026	2,197,250	295	431,378	1,091	1,900,257	16.60	-2.76	6.34	-13.52

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~7월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 1.5% 증가한 482.9백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 237.8백만 톤(+10.7%), 245.1백만 톤(-3.3%)으로 나타났다.

수출화물은 2.1% 증가한 382.4백만 톤, 수입화물은 11.3% 증가한 23.3백만 톤, 환적화물은 1.3% 증가한 37.4백만 톤, 연안 화물은 8.3% 감소한 39.8백만 톤으로 집계되었다.

□ 2021년 1월~7월 러시아 수역별 항만물동량

[2021년 1월~7월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	54.8	-0.4	16.3(1.6)	38.5(-1.2)
발트해	144.4	-0.3	67.9(6.6)	76.5(-5.7)
아조브 흑해	147.2	3.5	63.6(10.4)	83.6(-1.2)
카스피	4.2	-14.6	1.4(-32.9)	2.8(-0.9)
극동	132.3	2.8	88.6(7.2)	43.7(-5.1)

자료 : <http://portnews.ru/news>

북방물류연구지원센터 동향

□ 제3대 북방물류연구지원센터장 취임

지난 8월 9일 제3대 북방물류연구지원센터의 센터장으로 최호영 박사가 취임했다. 강원대학교에서 다년간 지역산업 발굴 및 육성과 관련한 연구를 진행해온 최 센터장은 센터의 발족에도 직간접적으로 참여한 바 있으며 현 센터 이사이기도 하다. 최 센터장은 임명식 자리에서 “동해항을 중심으로 한 산업-물류 연계망을 구축해 실질적으로 지역 경제에 도움이 되도록 하겠다.” 고 포부를 밝혔다. 임기는 2023년 8월까지 2년이다.

□ 센터, 북방물류산업진흥원으로 명칭 변경 추진

센터는 제3대 센터장 취임에 맞추어 기존의 해운물류 분야에 종합물류 및 산업육성 기능을 추가, 물류와 산업을 연계한 종합적 정책기획조직으로 탈바꿈하기 위해 기관 명칭을 기존의 북방물류연구지원센터에서 북방물류산업진흥원으로 변경하기로 했다. 이에 따라 기존의 3팀 체제는 경영지원본부와 정책기획본부의 2본부제로 바뀌게 되며 정책기획본부는 해운, 물류, 산업의 종합적 정책기획업무를 맡게 된다. 9월 10일 까지 열리는 이사회에서 의결이 나면 해양수산부 협의를 거쳐 10월 중 명칭 변경이 완료될 예정이다.

□ 알림 : 2021년 도내 수출입기업의 동해항 이용 촉진을 위한 해외수출입기업 지원사업

해외수출입기업 지원사업은 동해항을 통해 한러, 한일 구간의 수출입 화물을 처리하는 도내 기업에 대해 부두사용료 또는 해상운임의 일부(최대 20%)를 지원합니다. 지원금의 한도는 컨테이너의 크기 및 종류에 따라 13만원에서 80만원까지이며, 기업에서 물류비 지출 후 지원금을 신청하는 선 지출 후 지원 방식입니다. (사업예산은 5,000만원) 도내 수출입기업들의 적극적 참여를 부탁드립니다.

| 해외무역 · 물류 상담 안내 |

안녕하십니까.

(재)북방물류연구지원센터에서는 관내 기업들을 대상으로 해외무역 · 물류 관련 상담을 진행하고 있습니다. 상담을 희망하는 기업께서는 아래 연락처로 문의하시기 바랍니다.

북평산업단지 입주기업인 H사에서는 올해 상반기 러시아 조업사와 수산물 직수입 계약을 체결하고, 냉동수산물 수입을 시작하였다. 이 성과는 그동안 센터에서 관내 수산물 가공업체들의 안정적인 수산물 확보를 위해 러시아 현지 조업사 및 수산업체 등을 수배해 왔고, 러시아산 수산물의 문제점으로 지적되어 왔던 사이즈와 품질 등의 문제를 최소화 할 수 있도록 노력하여 이루어 낸 결과라고 볼 수 있다.



- 물류연구기획팀
033-522-6503
juhwi.kim@northernlogis.kr

Global Excellent Company in Metallic Materials with Technology and Innovation

기술과 혁신으로 경쟁력 최고의

금속 소재회사

Global Excellent Company in Metallic Materials with Technology and Innovation

기술과 혁신으로 경쟁력 최고의

금속 소재회사

