



발간년월 2021년 10월(제35호) 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. 35  
코레일 강원본부

<이용우 본부장>

영업지	
관리역	승무사업소
강릉관리역	동해기관차
동해관리역	강릉철차
평창관리역	
태백관리역	

구분	계	스	합
정원	902	71	
인원	909	77	
과부족	7	6	
참고사항	· 휴직자 17명, 임금		

구분	계	이		
		고속	일반	합
일	84	36	6	12
합	110	56	8	12

## CONTENTS

### Cover Story

▷ 코레일 강원본부

### 동해항 관련 주요 소식

### 항만·물류 정책동향

▷ 수소항만 구축 위해 해수부, SK 손잡았다.

### 국내 항만·물류 주요 소식

### 주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향

▷ 일본 주요 동향

### 항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(8월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(8월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(8월)

▷ 2021년 1~8월 러시아 항만물동량

### 북방물류연구지원센터 동향

# Cover Story

## ■ 코레일 강원본부 이용우 본부장 인터뷰



- 코레일 강원본부 본부장 주요 약력 -

### 이 용 우

- 경남 함양 출생
- 충남대 대학원 경영학 석사
- 2016 경북본부장
- 2019 부산경남본부장
- 2020 수도권동부본부장  
現 강원본부장

Q. KTX 강릉선 개통, KTX 강릉선 동해 연장, 그리고 동해선 건설 등을 계기로 강원 영동권에 철도 붐이라고 해도 좋을 만큼 철도에 대한 관심이 급속히 커지고 있습니다. 이와 같은 지역사회의 반응에 대해 어떻게 느끼시는지요?

A. 철도인의 한 사람으로서 기쁘게 생각합니다. 강원도 분들에게 철도는 아주 오래된 구식 교통수단이거나 또는 시멘트나 석탄을 나르는 화물 운송수단이라는 이미지가 강하게 남아있는 것 같습니다. KTX 개통을 계기로 철도가 새롭고 최첨단 교통수단이라는 이미지로 거듭났습니다. 그리고 동해선 건설은 강원 영동지역과 부산권 사이의 교통 환경의 획기적 개선뿐만 아니라 장기적으로는 통일시대에 대한 준비로서도 아주 의미가 크다고 생각합니다.

Q. 먼저, KTX에 대해 여쭙겠습니다. 2018년 KTX 강릉선 개통, 지난해 3월 동해시 연장운행으로 수도권과의 접근성이 눈에 띄게 좋아졌습니다. 지금까지의 운영에 대한 중간평가를 부탁드립니다.

A. KTX 강릉선은 평창올림픽을 성공적으로 개최하는데 일등공신 역할을 했다고 생각합니다. 수도권에서 오시는 방문객뿐 아니라 인천공항에서 평창, 그리고 강릉까지 해외 선수단 및 해외 관객들의 수송을 무난히 해냈습니다. 그리고 작년에 개통된 KTX 동해선 연장구간은 그동안 소외돼왔던 영동 남부권의 수도권 접근성을 크게 향상시켜 만나질에 서울을 오갈 수 있게 되었습니다. 아직은 운행편수가 적고 개통 전후로 코로나19 영향으로 지역 분들이 기대하는 만큼 많은 수도권 관광객들이 이용하고 있지는 않지만 코로나19가 수습되면 KTX를 이용해 이 곳 영동지역을 방문하는 관광객들이 획기적으로 증가할 것으로 기대하고 있습니다.



Q. 다음으로 동해선 건설과 관련해서 여쭙겠습니다. 동해중부선의 직선화 및 동해북부선 건설에 대해 영동지역의 모든 지자체들이 큰 기대를 걸고 있습니다. 동해선이 완공되면 마치 당장이라도 기차를 타고 북한에 갈 수 있을 것처럼 기대하는 것 같은데, 동해선은 어떤 역할을 하게 될 것인지에 대해 의견 부탁드립니다.

A. 남북관계 전문가가 아니라서 언제 북한으로 철도가 연결될 수 있을지에 대해서는 알 수 없습니다만, 동해선이 부산에서 제진까지 연결된다면 일차적으로 동해안권의 대중교통이 크게 활성화 될 것입니다. 서해안고속도로와 KTX호남선 등으로 교통환경이 크게 개선된 서해안권과 비교해 보면, 동해안권의 교통환경이 얼마나 열악한지 알 수 있습니다. 현재 고성에서 속초까지, 그리고 삼척에서 포항까지가 고속도로 미개설 구간입니다. 때문에 영동지역에서 부산으로 가려면 시간이 꽤 걸리고 상당히 불편합니다. 저는 철도인이고 집이 부산이라 7시간 정도 들여 동해에서 부산까지 기차로 자주 갑니다만, 동해선이 완공되면 이러한 불편이 획기적으로 해소될 것입니다.

그리고 동해선은 영동지역과 부산권 사이의 대중교통 수요를 충족시켜 줄 뿐만 아니라 국내여행 패러다임을 바꿀 잠재력을 갖고 있다고 생각합니다. 지금까지의 여행은 출발지와 목적지를 잇는 직선형 여행이었습니다만, 동해선이 완공되면 수도권과 부산권, 그리고 영동권을 잇는 순환형 여행이 가능해집니다. 이와 같은 새로운 환경이 지역발전에 어떤 영향을 미치게 될 것인가, 저도 매우 흥미 있게 지켜보고 있습니다.

다음으로 장기적으로 보면 동해선의 잠재력은 국내에 국한된 것이 아니라는 게 전문가들의 의견입니다. 북한과의 철도 연결, 그리고 북한을 통한 대륙과의 연결 등 우리의 상상력을 자극하는 일들이 언젠가는 벌어지겠지요. 그렇게 된다면, 지역사회에서 기대하는 것처럼 여객 수요뿐만 아니라 물류에 대한 수요도 상당히 커질 것이고 동해선은 이 두 가지 수요를 모두 충족시켜주는 역할을 맡게 되지 않을까 생각합니다.

Q. 저희 북방물류연구지원센터가 물류전문 조직이니만큼 화제를 물류 쪽으로 바꿔보겠습니다. 강원도의 철도 하면 모두에 말씀하신 것처럼 석탄이나 시멘트 등 물류수송 역할도 상당히 많이 해왔고 강원도의 물류환경이 열악해서인지 철도의 물류 역할 증대에 대해서 지역의 기대도 큼니다. 이에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

A. 말씀하신 것처럼 예전에는 코레일 강원본부의 물류사업이 상당히 중요했고 매출에서도 약 70%를 차지했습니다. 그러다가 석탄산업의 쇠퇴, 그리고 시멘트 수송의 해상운송화가 진행되면서 지금은 물류부분의 비중이 약 30%수준으로 예전에 비해 많이 감소했지요. 그러나 여전히 코레일 강원본부의 물류사업은 내륙지역으로의 시멘트 수송 등에 있어서 중요한 역할을 맡고 있습니다.

아시다시피 철도는 국가기간산업이자 공공재라서 시장의 변화에 신속하게 대응하는데 어려움이 있습니다. 때문에 영동지역에 갑자기 물류수요가 생기더라도 철도가 이를 당장 맡아서 수송하기는 쉽지 않습니다. 그러나 지역경제가 발전하고 이에 따라 지속적인 물류수요가 생긴다면 저희도 이를 간과할 수는 없을 것입니다. 당연히 철도를 통한 물류 처리 가능성을 검토할 것이고, 동해선 완공과 같이 철도망이 대폭 개선된다면 철도 물류의 선택지는 더 늘어날 것이라고 생각합니다.

Q. 관련된 질문입니다만, 동해선 건설을 계기로 영동지역 각 지자체들이 물류단지 조성을 비롯해 물류 사업에 대한 계획을 잇달아 내놓고 있습니다. 지자체의 이런 움직임에 대해서 어떻게 생각하십니까?

A. 앞에서 말씀드린 것처럼 동해선은 장기적으로 보면 물류의 중심 역할을 하게 될 것입니다. 여객 수요가 이미 포화상태인 경부선을 이용해 남북 간의 물류를 처리하는 것은 쉽지 않기 때문입니다. 일반적 원칙을 말씀드리면, 철도 물류는 컨테이너 전용항만과 연계되는 것이 바람직합니다. 항만을 통해 들어온 화물을 철도를 통해 북한, 중국, 러시아 등 북방지역으로 올리거나 거꾸로 북방지역에서 철도를 통해 들어온 화물을 항만을 통해 내보내거나 하는 것이 효율적입니다. 그러나 이걸 어디까지나 일반론이고, 결국 어떤 지자체가 선제적으로 물류사업을 추진하느냐 하는 것이 더 중요하다고 봅니다. 대부분의 사업이 비슷합니다만 효율성으로 모든 것이 결정되는 것이 아니라 지역민들의 의지, 지자체의 준비 정도, 정치적 역량 등이 함께 작용한다고 생각합니다.

아울러 말씀드리고 싶은 것은 새로운 철도망 구축도 중요하지만 기존 강원권 철도망의 증추였던 영동선과 태백선에 대해 너무 소홀한 것이 아닌가 하는 점입니다. 영동선과 태백선은 선형이 복잡하고 건설된 지 오래 되어 수송 시간이 많이 걸립니다. 선형 개량이 안 된 전국에서도 몇 안 되는 구간입니다. 이들 구간의 선로 직선화 등 개량사업이 이루어져 수송 시간이 단축된다면 여객 수송 및 물류 분야에서 경쟁력이 상당히 커질 것입니다.

Q. 마지막으로 지역 주민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. KTX 개통으로 코레일 강원본부와 지역 분들이 접할 수 있는 기회가 많이 늘어나 대단히 기쁘게 생각합니다. 비록 지금은 KTX 운행 편수가 적고 주중의 경우 첫차가 10시에나 있어 불편을 느끼시는 분들이 많습니다. 운행 편수를 증설해야 하는데 청량리~상봉 구간의 병목현상 때문에 편수 증가에 애로가 크다는 점을 양해해 주셨으면 합니다. 코로나19가 수습돼 일상으로의 회복이 시작되고 수도권 관광객들이 KTX로 동해를 많이 찾아주시면 편수 증가는 자연스레 이루어질 수 있다고 생각합니다.

저희는 시민들에게 편리하고 안전한 교통 서비스를 제공하는 것이 목적인 공기기업입니다. 앞으로도 시민들에게 안전하고 편리한 서비스를 제공해 드릴 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 철도 서비스를 이용하시다가 느끼신 불편한 점이나 개선사항이 있으면 언제든지 연락 주십시오. 철도 서비스 제공뿐 아니라 코레일 강원 본부가 지역 발전에 도움이 될 수 있는 방안이 있다면 기꺼이 나서겠습니다. 지역 사회와 소통하는 코레일 강원본부, 이것이 저희의 목표입니다.

[ 코레일 강원본부 열차 운행 현황 ]

[단위 : 회]

구 분	여객열차								화물열차		
	계	고속	일반			관광열차			계	일반	근거리
		KTX	무궁화	누리로	서 를	바다열차	산타열차	V-train			
평일	84	36	18	2	18	4	2	4	52	26	26
주말	106	56	18	2	18	6	2	4	52	11	11



# 동해항 관련 주요 소식

## □ 해수부장관, 동해항 방문

10월 1일 문성혁 해양수산부 장관이 동해지방해양수산청을 방문하여 동해신항 건설현황 등 주요현안을 보고받고, 동해신항 건설 현장을 방문하여 신항 건설 및 친수공간 조성사업 공사 진행 상황 등을 점검했다. 문 장관은 동해신항 공사 현장에서 “동해항은 강원도 최대의 무역항이며 강원도 물류 수송의 중심항만 이니만큼 동해신항 건설이 지역경제를 활성화하고 나아가 북방교역 중심항만으로 성장할 수 있도록 차질 없이 공사를 진행해 달라” 고 당부했다.

## □ 서부두 방진형 임항창고 준공

지난 달 이 코너에서 소개했던 서부두 42번 선석 배후의 방진형 임항창고가 9월 30일 준공되었다. 총사업비 102억 원이 들어간 이 사업으로 서부두는 총 3개의 창고를 갖게 되는데, 동해지방해수청에서는 서부두 배후의 노천 야적장에서 분진 피해를 야기하던 산화물들은 창고로 이전하고 양곡, 목재, 컨테이너 등 청정화물만을 야적, 동해항 환경개선을 추진해 가겠다고 밝혔다.



## □ 한러일 페리, 블라디보스토크 컨테이너 하역 곤란

9월 들어 한러일 페리가 블라디보스토크 항에서의 컨테이너 하역 문제로 곤란을 겪고 있다. 항만 내 컨테이너 검사기에 대해 관할세관에서 개선명령을 지시, 9월 13일 이후 블라디보스토크항 컨테이너 하역에 차질이 빚어지고 있다. 코로나19로 장기간 여객을 태우지 못하는 것에 대한 러시아 측의 불만 표출이 아니냐는 해석이다.

## | 2021년 동해·목호항 품목별 화물처리실적(8월) |

2021년 8월 동해·목호항 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 127,197톤(4.8%) 증가하였다. 시멘트, 무연탄, 목재, 목탄, 코르크 등, 전기기기 및 그부품이 증가하였고 어패류, 갑각류 등, 시멘트, 모래, 유연탄, 철광석, 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	동, 식물성 유지류
2021년 8월	2,803,825	183	860,364	3,512	90,125	341,000	10,400	1,350,851	58,767	0
2020년 8월	2,676,628	799	647,825	6,999	41,800	398,203	28,076	1,357,301	112,406	0
구 분	양곡	플라스틱, 고무 및 그제품	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크등	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	기계류 및 그부품	전기기기 및 그부품	기타
2021년 8월	0	1,177	3,000	27,746	20,297	8,414	4,301	0	4,710	18,888
2020년 8월	4,500	0	2,004	27,263	0	0	4,866	486	0	44,100

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

# 항만 · 물류 정책동향

## | 수소항만 구축 위해 해수부 · SK 손잡았다<sup>1)</sup> |

### - 해수부, 9.14(화) SK와 수소항만 구축을 위한 업무협약 체결 -

해양수산부(장관 문성혁)는 9월 14일(화) 14시에 SK와 ‘탄소중립 · 친환경 수소항만 생태계 구축을 위한 업무협약’ 을 체결했다고 밝혔다. 이날 협약식에는 문성혁 해양수산부 장관과 추형욱 SK E&S 대표 이사 겸 SK 수소사업추진단장이 참석했다.

해양수산부는 기후위기에 대응하여 해양수산업의 탈탄소화, 친환경 해양에너지 확산, 해양 탄소흡수 확대 등을 내용으로 하는 해양수산 분야의 2050 탄소중립 정책을 추진하고 있다.

수소항만은 2050 탄소중립 정책 내용 중 해양수산업 탈탄소화의 핵심으로서, 수소의 생산, 물류(수입, 저장, 공급), 소비 및 활용 등 수소 에너지 생태계를 갖춘 항만을 의미한다. 항만은 수소를 생산 · 수입하고 수요처에 공급할 수 있는 수소생태계의 최적지로 꼽히며, 해외에서 수소를 수입하는 관문이자 LNG를 수입하여 개질<sup>2)</sup> 수소 또는 블루수소<sup>3)</sup> 수소 생산과정에서 생성되는 이산화탄소를 포집 · 제거한 친환경 수소를 생산하는 데도 적합한 여건을 갖추고 있다. 또한, 항만 배후단지, 물류 모빌리티 등 수소연료 소비지로서의 풍부한 수요도 갖춘 것으로 평가된다.

해양수산부는 전국 주요 항만을 대상으로 수소 에너지 생태계 조성 가능성을 검토하고, 2040년에는 한국 수소 총 소비량의 60% 이상이 수소항만을 통해 공급될 수 있도록 준비할 계획이다.

이에, 해양수산부는 기업 투자를 활성화하여 수소항만 조성에 속도를 높이고자, 관련 기술력과 투자지지를 보유한 기업의 적극적인 참여를 유도하기 위해 이번 SK와의 업무협약 체결을 추진하게 되었다.

해양수산부와 SK는 이번 업무협약 체결을 통해 수소항만 생태계 구축을 목표로 ▲항만 수소복합 스테이션 구축, ▲항만 모빌리티 및 선박의 수소연료 전환, ▲항만 친환경 청정 블루수소 생산기지 구축 등 3가지 분야에서 협력해 나갈 계획이다.

협약에 따라 해양수산부는 수소항만 구축과 활성화에 필요한 정책적 지원에 노력하고, SK는 그룹의 수소 사업 주력 계열사인 SK E&S를 통해 전국 주요 항만에 항만 수소복합 스테이션과 항만 친환경 블루수소 생산기지 구축 등을 추진한다.

한편, SK는 지난 주 선도사업으로서 여수광양항에 항만형 수소복합 스테이션을 2023년까지 구축한다는 사업계획을 공식적으로 여수광양항만공사에 제안하였다. 수소 야드트랙터(YT) 등 항만장비의 수소연료 단계적 전환 등 항만 온실가스 감축을 위한 실증사업도 동시에 추진할 계획이며, 앞으로 부산항, 인천항, 울산항 등 주요 항만의 특성에 맞는 수소복합 스테이션 모델을 개발하여 확대해 나간다는 입장이다.

아울러, SK는 중장기적으로 항만 내에 연 20~30만 톤 규모의 친환경 블루수소 생산기지 구축도 추진한다. 생산된 수소 중 일부는 액화수소로 가공하여 항만 및 인근 수요처에 공급하고, 수소연료발전소에도 활용하여 전력까지 생산한다는 계획이다.

문성혁 해양수산부 장관은 이 자리에서 “2050 탄소중립 실현을 위해 2040년까지 단계적으로 수소항만을 조성해 나갈 계획이다.” 라고 밝히며, “수소항만에 대한 기업투자가 활성화될 수 있도록 정부도 행정적, 정책적 지원을 아끼지 않을 것” 이라고 강조했다.

1) 해양수산부 보도자료 (09.14)

2) 천연가스를 채취하여 고온 · 고압의 수증기로 분해해 수증기를 채취하는 방식

3) 수소 생산과정에서 생성되는 이산화탄소를 포집 · 제거한 친환경 수소



# 국내 항만 · 물류 주요 소식

## □ 인천신항 배후단지에 초대형 초저온 물류센터 들어선다<sup>4)</sup>

해양수산부(장관 문성혁)와 인천항만공사(사장 최준욱)는 9월 24일(금) 14시에 벨스타 슈퍼프리즈(컨소시엄<sup>5)</sup>)와 ‘콜드체인 특화구역 내 초저온 물류센터 건립<sup>6)</sup>’을 위한 사업추진계약을 체결했다고 밝혔다.

해양수산부는 항만별 특성을 고려하여 유사산업을 집적화하고 특성화 하기 위해 지난해 1종 항만배후단지관리지침을 개정하고, 특화구역 지정 제도를 도입하였다. 이번에 벨스타 슈퍼 프리즈(컨소시엄)가 입주하게 될 인천 신항 콜드 체인 특화구역은 최근 증가하고 있는 축산물 및 수산물 등 냉동, 냉장 수요에 대비하기 위해 지난해 6월에 첫 특화구역으로 지정되었다.

이곳은 전력 대체원으로 인근 한국 가스공사에서 폐기하는 LNG 냉열을 활용하는 신개념 물류센터로 조성 될 계획이다. LNG 냉열을 활용할 경우, 전기요금(최대 70%) 및 물류비 절감 등의 효과가 있어 물류센터 운영의 효율을 높일 뿐만 아니라 저탄소 · 친환경 항만 생태계를 조성하는 데도 기여할 것으로 기대된다. 이 사업은 한국가스공사와 한국가스기술공사가 LNG 냉열 공급과 관련 시스템 설치 · 운영을 전담하고, 글로벌 투자기업인 EMP Belstar와 Belstar SF Holdings는 대규모 자금 투자를, 주식회사 한국 초저온 은 물류센터를 운영하는 형태로, 항만배후단지 내 최초로 공공과 민간이 협업하는 사업 모델로 자리 잡을 것으로 기대된다.

앞으로 해양수산부와 인천항만공사는 물류센터가 차질 없이 건립될 수 있도록 행정적 지원을 다하고, 기업이 안정적으로 물동량을 유지할 수 있도록 마케팅, 신규 항로개설 활동 등도 적극 추진할 계획이다.

## □ 해수부, 부산항 수출화물 보관장소 지속 공급 추진<sup>7)</sup>

해양수산부(장관 문성혁, 이하 해수부)는 부산항을 이용하는 화주들의 애로사항을 적극 해소하기 위해 수출화물 보관장소를 추가 공급한다고 밝혔다.

해수부는 수출물동량 증가세에 대응하여 7월부터 부산항 내 수출화물 보관을 위해 신항 서측 컨테이너 부두 배후단지(이하 서컨 배후단지) 일부(7만m<sup>2</sup>, 2,450TEU, 7.20~)와 안골 장치장(600TEU, 8.16~)을 운영하고 있다. 그럼에도 수출 증가세가 지속됨에 따라 다음 주 중으로 서컨 배후단지 일부(4만m<sup>2</sup>, 1,400TEU, 9.8~)와 북항 우암부두 일부(1만m<sup>2</sup>, 1,900TEU, 9.10~)를 추가 공급할 계획이다.

해수부는 앞으로도 수출화물 보관장소를 지속적으로 공급해 나갈 계획이다. 우선, 신항 내 서측 컨테이너 배후단지 38만m<sup>2</sup> 중 잔여 27만m<sup>2</sup>를 순차적으로 공급 하는 한편, 3단 이상 적재가 가능한 화물보관 전용 장치장(2,500TEU)도 연내에 차질 없이 구축할 계획이다. 또한, 북항은 9월 초에 개장하는 우암부두 내 수출화물 보관장소의 활용 상황을 고려하여 잔여 가용 부지(2만m<sup>2</sup>)를 단계적으로 공급할 계획이다.

부산항 내 수출화물 보관장소 이용 관련 세부 사항은 수출입물류 종합대응센터 누리집(www.ielsc.or.kr)에서 확인할 수 있다. 확이다.

## □ 한려항로 항만적체 소폭 개선, 물동량 40%증가<sup>8)</sup>

최근 감소 추세를 보였던 한려항로 수출 물동량은 8월 들어 사상 최고치를 경신했다. 7월 중순 보스토크의 갠트리크레인(STS)이 고장나면서 하역 처리 능력이 뚝 떨어져 기항에 어려움을 겪게 된 선사들은

4) 해양수산부 보도자료 09.24

5) 한국가스공사, (주) 한국가스기술공사, EMP Belstar, Belstar SF Holdings, (주) 한국초저온

6) 위치/연면적/사업기간 : 인천 신항 배후단지/35.4만 m<sup>2</sup>(총 11층)/2022~2024년

7) 해양수산부 보도자료 09.01

8) 코리아쉬핑가제트 09.28



수출 쿼터제를 실시함에 따라 물동량은 뒷걸음질 쳤다. 현재 보스토치니항의 운영이 정상화되지 않았지만, 하역 장비 일부가 재가동되면서 물동량이 크게 늘었다.

8월 한러 수출항로 물동량은 20피트 컨테이너(TEU) 3만2400개를 실어 날라 전월보다 40%나 늘어났다. 주 평균 8100TEU로, 보스토치니항과 블라디보스토크항 화물은 각각 4500TEU, 3600TEU로 집계됐다. 보스토치니로 향한 물동량은 2400TEU를 기록했던 7월과 비교해 87.5%나 늘었고, 블라디보스토크항은 5.9% 증가한 것으로 나타났다. 극동러시아를 오간 수출 화물은 지난 5월 3만800TEU를 기록한 이후 세 달만에 반등하며 최고치를 써내려갔다.

한러항로를 기항하고 있는 한 선사는 “보스토치니항의 체선 현상은 조금씩 개선되고 있지만, 그동안 밀렸던 물동량을 처리하는데 시간이 많이 소요된다”면서 “여전히 스케줄 지연은 극심해 평균 지연일이 14일 수준으로 나아지고 있지 않다”고 말했다. 시베리아횡단철도(TSR)를 이용한 물동량은 나날이 늘어가고 있지만, 화물 처리의 한계로 인해 혼잡도는 가중되고 있다.

극동 러시아 항만을 서비스하고 있는 선사들은 8월 중순 이후 항만혼잡료(PCS), 성수기 할증료(PSS) 등을 적용시키며 한러항로 수출 컨테이너 운임 상승은 계속됐다. 9월 중순 기준으로 운임은 TEU당 평균 3650달러로 전달의 3500달러보다 4.3% 올랐다. 일부 화물에는 프리미엄이 형성되며 5000달러 가까이 부과됐다. 한편 프랑스 선사 CMA CGM은 내년 2월1일까지 현물수송시장의 컨테이너 운임의 인상을 중단한다고 발표해 귀추가 주목된다.

한편 9월초 진행된 제6회 동방경제포럼에서 러시아 페스코와 아랍에미리트 항만운영사 DP월드가 블라디보스토크항 개발을 위한 전략적 협약을 체결했다. 본격적으로 북극해항로를 경유한 대서양 서비스를 시작할 계획이다. 또 러시아 알렉세이 체쿰코프 극동북극개발부 장관은 극동 지역의 포디아폴스키 항만 개발사업에 우리나라에 적극적인 협력을 표명함에 따라 향후 한러항로의 지속적인 성장 가능성이 기대된다.

## □ 국내 6대 항만물류기업, 2분기 영업이익 두자릿수 성장<sup>9)</sup>

해운물류시장 호황에 힘입어 올해 2분기 국내 주요 항만물류기업들의 실적도 개선됐다. 올해 2분기 6개 항만물류기업의 외형이 모두 성장했다. 수익성도 한진을 제외하고 모두 향상됐다. 이들은 대체로 코로나 19 회복세에 따른 주요국의 경기 부양책과 기저효과로 인한 물동량 증가세에 힘입어 실적 개선을 도모할 수 있었다.

각사 전자공시에 따르면 CJ대한통운, 한진, 세방, 케이씨티시, 동방, 인터지스 등 6개사는 올해 2분기 동안 매출액 4조565억원 영업이익 1,463억원 순이익 930억원을 합작했다. 지난해 같은 시기와 견줘 매출액은 7.4%, 영업이익은 13.4%, 순이익은 약 2배 올랐다.

6대 항만물류기업의 올 2분기 평균 영업이익률은 3.6%로 전년보다 0.2%p(포인트) 상승했다. CJ대한통운, 세방, 케이씨티시, 동방, 인터지스 등 5개사의 영업이익률은 각각 3.3%, 3.8%, 5.3%, 4.2%, 2.6%로 전년 대비 0.1%p, 1.5%p, 0.5%p, 0.9%p, 1.9%p 증가했다. 반면 한진은 6개사 중 유일하게 영업이익률이 0.8%p 감소했다.

사업 부문별 매출액은 글로벌사업 1조474억원(-1.3%), 택배사업 8752억원(12.2%), CL 6777억원(10.0%), 건설 1470억원(-23.5%)으로 집계됐다. 특히 택배와 CL은 전자상거래 활성화 등 물량 증가에 힘입어 두자릿수 증가세를 보이며 괄목할 만한 성과를 냈다. 글로벌사업은 줄곧 코로나19 회복세에 힘입어 반등의 기회를 엿보고 있으나 플러스 성장에는 실패했다. 건설업은 국내 경기 불황기 진입 및 수주물량 감소에 따른 어려운 시장환경 탓에 부진을 면치 못했다.

부문별 매출액은 택배사업 2676억원(10.1%), 육운사업 950억원(22.2%), 하역사업 903억원(10.0%), 글로벌사업 687억원(36.9%), 차량종합 670억원(1.1%), 해운사업 69억원(-5.6%), 창고사업 44억원(-22.9%)을 기록했다. 한진 측은 “하반기엔 택배 판매단가 인상과 더불어 효율 인상 효과 등 하역사업 성장세가 이어지면서 실적이 점차 개선될 것”이라고 예상했다.

9) 코리아쉬핑가제트 09.24



# 주변국 국제동향

## | 러시아 주요 동향 |

### □ 러시아 산업통상부, 극동지역 개발 논의<sup>10)</sup>

러시아 극동 및 북극 개발을 위한 알렉세이 체쿰코프 장관과 데니스 만투로프 러시아 산업통상부 장관이 모스크바에서 실무회의를 가졌다. 회의에서 그들은 극동 지역의 산업 발전과 관련된 여러 문제의 해결과 APR 국가의 외국인 투자 유치에 대해 논의했다.

두 부서장이 논의한 문제 중 하나는 극동 지역의 요구에 맞는 건축 자재 생산 개발이었다. 극동 지역의 건축 자재 생산 비율은 전국 전체 생산량의 약 1%이고 화폐 측면에서 2%를 약간 초과한다. 동시에 극동 연방 지구의 건축 자재 총 소비량은 러시아 총 소비량의 3.5%이다. 극동 연방 지구에는 다양한 건축 자재 생산을 위한 약 400개의 기업이 있다.

극동 지역에서는 주택 구입 가능성을 높이기 위한 일련의 조치가 시행되고 있다. 대출 프로그램 덕분에 25,000개 이상의 가족이 이미 생활 조건을 개선했다. 극동 지역의 복합 개발 프로젝트를 지원하기 위해 프로그램이 개발되어 높은 주택 가격을 낮출 것이다. 평방 미터당 비용이 높은 이유 중 하나는 건축 자재의 현지 생산 부족을 포함하여 건설 비용이 증가하기 때문이다. 극동에서 그러한 기업을 만드는 것이 필요하다고 밝혔다.

당사자들은 또한 목재 제품의 가공 및 수출량의 증가와 저품질 목재를 패널 제품으로 가공할 가능성을 포함하여 극동 목재 산업 단지의 발전에 대해 논의했다. 둥근 목재를 가공하고 제재목을 생산하기 위한 극동 기업의 준비 상태, 완제품 운송을 위한 물류 통신 조직 및 목조 주택 건설 개발에 대한 문제가 논의되었다.

### □ 1~7월 러시아 총 교역액 34.3% 증가 및 무역수지 흑자 55% 증가<sup>11)</sup>

러 관세청 발표에 따르면 금년 1~7월 러시아 총 교역액은 4,208억 달러로 전년 동기 대비 34.3% 증가했으며, 무역수지 흑자규모(955억 달러)도 55% 증가했다고 밝혔다.

총 수출액은 2,582억 달러로 전년 동기 대비 37.7% 증가 (에너지제품 31.8% 증가, 철강류 90% 증가, 화학제품 42.1% 증가, 기계류 34.9% 증가, 농산물 및 식품류 18.9% 증가 등)

총 수입액은 1,626억 달러로 전년 동기 대비 29.2% 증가 (기계류 38.9% 증가, 화학제품 24.5% 증가, 농산물 및 식품류 13.4% 증가, 철강류 28.8% 증가)

국가별 순위는 중국(742억 달러), 독일(310억 달러), 네덜란드(248억 달러), 벨라루스(205억 달러), 미국(198억 달러), 터키(179억 달러), 한국(175.3억 달러)로 집계되었다.

러시아 1~7월 교역 증가는 전체 수출의 51.7%를 차지하는 에너지와 철강류 등 원자재 국제시세 상승에 따른 수출 증가 및 수입의 49.6%를 차지하는 기계류, 특히 차량수입이 증가(수량 기준 43.9% 증가)하였다.

### □ 러시아 정부, 2022년 철·비철금속, 석탄, 비료업체들에 대한 세제변경 계획<sup>12)</sup>

벨라우소프 제1부총리와 실루아노프 러 재무부 장관 참석한 러 정부관계자 회의(9.16)에서 철·비철금속 등 관련 기업들과의 4일간 협상을 통해 세제변경 방안을 합의한 것으로 알려졌다.

러 정부는 2022년에 철·코크스석탄 채굴업체로부터 1,300억 루블(2조 1천억 원), 비철금속 채굴업체

10) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 09.23)

11) 주러시아대사관 (경제동향 09.15)

12) 주러시아대사관 (경제동향 09.24)

로부터의 230억 루블(3천 7백억 원), 비료생산업체들로부터 100억 루블(1천 6백억 원)의 추가 세수를 거둘 것으로 기대한다고 밝혔다.

- (구체 세제변경案) ▲자원채굴세: 석탄채굴업체 기본세율 1.5%, 철광석 채굴업체 2~3%→5.5% 상향 및 국제시세와 연동한 세율 적용, 크라스노야르스크주에서 활동하는 비철금속업체(노르니켈)에 대해서는 톤당 730루블 고정분과 국제시세의 6% 변동분 적용, 비료생산업체의 경우 稅계수를 기존 3.5→8.75로 상향, ▲물품세: 용강(smelting steel)에 대해서는 톤당 슬라브 수출가 300\$ 초과인 경우 3% 부과, ▲법인세: 5년간의 (배당금-투자금)/자본금이 1미만의 경우 20%, 1~2 미만의 경우 25%, 2이상의 경우 30~35% 적용 \*」 슬라브 등 제철 반제품 생산용

- (전문가 평가) ▲세금인상이 소비자가격 상승을 초래할 것으로 예상되며, ▲완제품보다는 철강 반제품 가격 상승, ▲비료업체의 경우에는 국제시세가 상당히 높아 비용부담이 크지 않을 것으로 평가, ▲법인세는 배당금 비중과 연동해서 결정되기 때문에 배당금 지급액 감소 전망

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

### 러시아 식품시장 공략 방안 - 극동 러시아부터

러시아는 세계에서 가장 넓은 영토를 보유한 국가입니다. 러시아에 식품 수출을 하고자 하는 기업은 모스크바 중심의 서부 러시아와 블라디보스토크 중심의 극동 러시아 중 어느 지역을 먼저 공략할 것인지 고민이 클 것입니다. 러시아본부에서 그동안 실시한 마케팅 결과를 보면 극동지방을 먼저 공략하는 것이 효율적입니다. 그 이유는 다음과 같습니다.

(지리적 이점) 항공편으로 2시간 30분, 컨테이너 선박은 25~30시간 정도로 접근성이 좋아 블라디보스토크에는 한국 식품을 수입하는 기업이 50여개나 되는 반면 모스크바에는 한국 식품 전문수입업체가 거의 없습니다.

(물류 허브) 러시아 전역, CIS, 중국으로 통하는 시베리아 횡단철도의 시발점으로 러시아 전체 물동량의 25%를 처리하는 무역항으로 성장하고 있습니다.

(한국식품에 대한 높은 이해도) 극동지역 주민들은 한국 방문 경험이 많고 예부터 고려인들과 함께 생활하면서 한국 음식에 대한 이해가 높습니다. 국민 식품이 된 초코파이와 도시락 라면도 극동지역 선원들로부터 시작되었습니다.

☞ Tip ① 식품은 현지 운송기간을 고려, 유통기한 1년 이상인 제품으로

② 러시아인들은 포장이나 색상에 적극 반응하므로 바이어와 제품 포장에 대한 협의 필요



□ 고베항~일본 서안 항만 간에 신항로, 한국 및 중국 주요항에 대항<sup>13)</sup>

고베항과 후쿠이쓰루가항 서쪽의 주요항만을 잇는 국제 피더항로가 올 가을 시범적으로 개설된다. 고베와 오사카항을 운영하는 한신국제항만이 추진하는 국제 피더항로 확충 시범사업의 일환인 이 사업은 수출입 화물을 취급하는 일본 서안의 화주들에게 편리성을 제공, 부산항이나 중국 주요항으로 가는 화물을 고베항에 집하, 환적하겠다는 것이 목적이다. 해운대란으로 부산항 등에서 화물 적체가 발생, 환적이 늦어지는 상황을 이용해 컨테이너 처리량이 감소하고 있는 고베항의 활성화를 꾀하겠다는 계획이다. 10월 중순 이후 신항로 운송을 개시할 예정이며 시범운항에 대한 평가 결과 본격적 운항 여부가 결정될 것으로 보인다.

□ “갓 잡은 선어나 야채, 신칸선이 나릅니다” JR히가시니혼 사업화 나서<sup>14)</sup>

JR히가시니혼은 10월 5일 신칸선으로 선어나 과일을 수송하는 비즈니스를 본격화한다고 발표했다. 판매처와 운행수를 서서히 늘려 3~5년 후에는 100억엔 규모의 매출을 달성한다는 계획이다. 코로나19 사태가 장기화되면서 여객의 회복을 기대할 수 없는 상황 속에서 수익원을 넓히려겠다는 것이 목적으로 신칸선을 이용한 물류서비스의 이름은 “하코분”. 2017년 야채와 과일 수송을 실험적으로 실시, 서비스 영역을 넓혀 왔는데 수도권 마트 등 판로 확대 가능성이 커지면서 서비스 본격화를 결정했다.

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

- 코로나19 상황 속에서 제4차 한류 붐 -

일본에서 일고 있는 한류 붐. 특히 최근에는 집콕 수요의 하나로 한류 드라마나 영화가 각광을 받고 있습니다. 이곳 교토에서도 제대로 된 한국 문화를 접하고 싶어 해서인지 실제 한국에 와 있는 것 같은 분위기를 맞출 수 있는 한국요리 전문점 수가 늘고 있습니다. 마트에도 한국 인스턴트라면 코너가 설치되어 있는데 특히 강원도 소재의 공장에서 제조된 삼양식품의 불닭볶음면은 귀여운 포장 디자인과 맵지만 맛있다는 특징 때문에 요 근래 다양한 장소에서 판매되고 있는 것을 볼 수 있습니다. 실제 카르보나라 맛을 먹어 보니 이마에 땀방울이 맺힐 정도로 매웠지만 그 다음에 느껴지는 달콤함과의 절묘한 밸런스는 중독될 것 같은 맛이었습니다. 오사카에서는 불닭볶음면의 랩핑 버스도 운행하고 있습니다. 한러일 국제페리의 여객사업이 재개된다면 많은 손님들이 승선하실 수 있도록 홍보활동을 펼쳐나가겠습니다.



13) 고베신문(2021.9.30)

14) 아사히신문 디지털(2021.10.5)

# 항만 · 물류 통계

## | 2021년 국내 수출입 현황(8월) |

2021년 8월 국내 수출 532억 달러, 수입 515억 달러, 무역수지 16억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 34.8%(137.4억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 44.0%(157.4억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 16개월 연속 흑자를 기록하였다.

[단위 : 백만 달러, %]

구 분		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	53,211					303,238
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6	39.7	29.6	34.8					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	53,672	51,565					285,113
	증감률(b')	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9	40.7	38.2	44.0					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	1,765	1,646					18,125

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

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

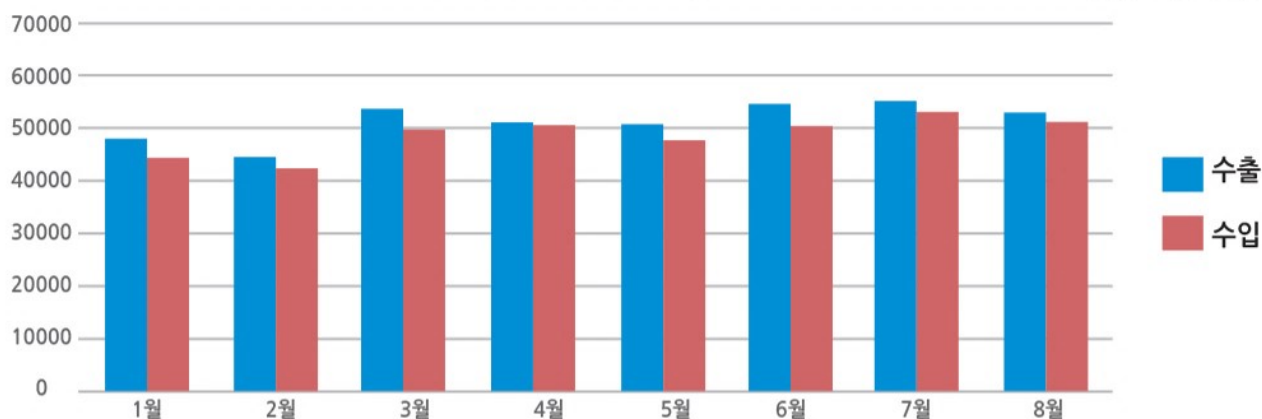
주 3) 증감률(a), 증감률(a')는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b')는 전년(2020년) 동월대비

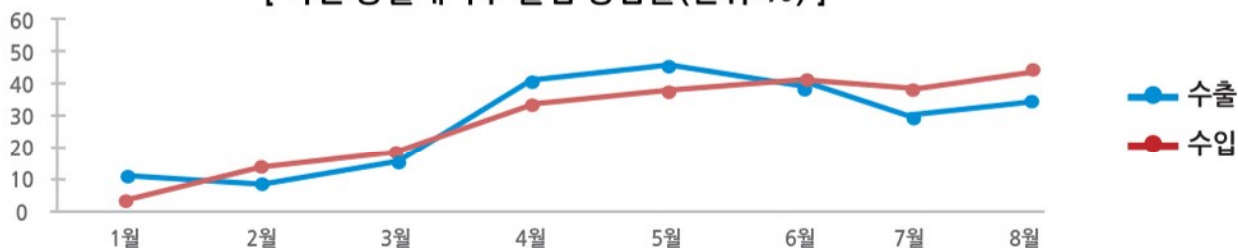
출처 : 관세청

### [ 국내 수출입 현황 ]

[단위 : 백만 달러]



### [ 작년 동월대비수·출입 증감률(단위:%) ]





## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(8월) |

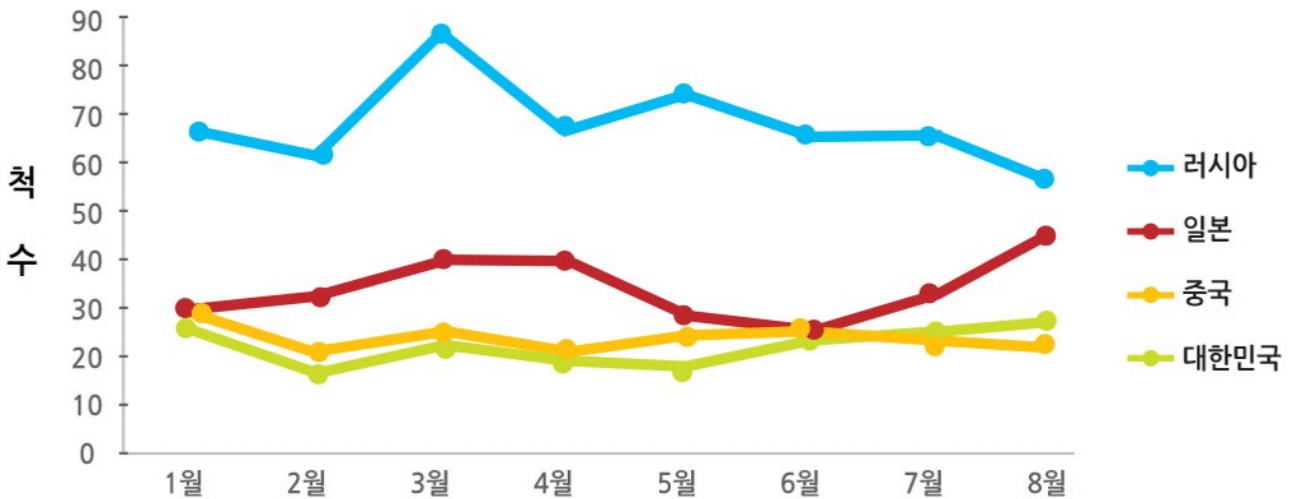
2021년 8월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)14.74% 증가, (톤수)18.49% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국 순으로 나타났으며 일본 선박은 증가하였고 러시아, 중국 선박은 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	156	1,870	1,319	14,633	179	2,216	1,377	15,652	14.74	18.49	4.40	6.96
러시아	59	523	565	3,362	56	396	539	3,655	-5.08	-24.27	-4.60	8.74
일본	32	160	226	1,194	45	282	273	2,051	40.63	76.45	20.80	71.74
대한민국	14	140	131	1,703	28	332	178	1,770	100.00	136.85	35.88	3.92
중국	25	381	175	2,791	23	390	192	2,998	-8.00	2.37	9.71	7.43
호주	4	120	42	1,374	8	272	47	1,656	100.00	126.08	11.90	20.60
대만	3	56	22	228	4	77	16	218	33.33	38.10	-27.27	-4.39
미국	6	160	37	960	4	97	35	892	-33.33	-39.15	-5.41	-7.02
원양어획지역	2	82	23	518	3	113	15	397	50.00	37.47	-34.78	-23.42
페루			2	42	2	68	7	203	0	0	250.00	379.18
남아프리카			8	261	2	71	9	305	0	0	12.50	16.81
칠레	1	36	11	344	1	25	5	147	0.00	-29.88	-54.55	-57.30
인도네시아	2	75	22	811	1	41	13	488	-50.00	-44.97	-40.91	-39.89
멕시코	1	24	6	161	1	19	4	89	0.00	-20.85	-33.33	-44.49
필리핀	1	29	7	191	1	33	7	215	0.00	15.43	0.00	12.50
브라질			1	22							0	0

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(8월) |

동해·묵호항의 2021년 8월 선박 입출항은 739척(4백38만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)13.87% 증가, (톤수)12.93% 증가하였다. 국적선, 외국선 모두 입출항이 증가하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)		8월		누계(1월~8월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	649	3,881,124	5,042	30,201,711	739	4,383,093	5,410	32,532,457	13.87	12.93	7.30	7.72
일반 화물선	151	1,396,225	1,026	8,916,894	142	1,148,900	1,185	9,367,274	-5.96	-17.71	15.50	5.05
산물선(벌크선)	85	1,583,946	823	13,888,543	120	2,000,437	898	14,576,020	41.18	26.29	9.11	4.95
시멘트 운반선	66	372,015	648	3,693,311	101	569,151	713	4,111,048	53.03	52.99	10.03	11.31
석유정제품 운반선	94	84,457	857	670,226	112	97,658	829	694,210	19.15	15.63	-3.27	3.58
여선	38	25,789	422	306,649	30	21,582	354	261,265	-21.05	-16.31	-16.11	-14.80
여객선			5	24,282	18	206,604	108	1,195,588	0	0	2,060.00	4,823.76
케미칼 운반선	2	9,938	22	95,802			14	79,258	0	0	-36.36	-17.27
냉동·냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	213	408,754	1,239	2,606,004	216	338,761	1,307	2,239,018	1.41	-17.12	5.49	-14.08

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~8월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 1.6% 증가한 552.8백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 274.2백만 톤(+5.8%), 278.6백만 톤(-2.2%)으로 나타났다.

수출화물은 3.0% 증가한 439.6백만 톤, 수입화물은 11.4% 증가한 26.6백만 톤, 환적화물은 0.5% 감소한 41.8백만 톤, 연안 화물은 12.4% 감소한 44.8백만 톤으로 집계되었다.

### □ 2021년 1월~8월 러시아 수역별 항만물동량

[2021년 1월~8월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	62.5	-1.9	19.3(1.1)	43.2(-3.2)
발트해	165.6	1.6	78.0(7.2)	87.6(-2.9)
아조브 흑해	169.9	3.8	74.9(9.5)	95.0(-0.3)
카스피	4.8	-13.7	1.6(-31.9)	3.2(-0.3)
극동	150.0	1.3	100.4(4.1)	49.6(-4.0)

자료 : <http://portnews.ru/news>



# 북방물류연구지원센터 동향

## □ 센터, 영월산업진흥원과 업무협약 체결

지난 9월 15일 센터는 (재)영월산업진흥원(원장 엄광열)과 '상생협력을 통한 지역경제 활성화를 위한 업무협약' 을 체결했다. 이번 업무협약에서 센터와 진흥원은 지역경제 활성화를 위한 공동 연구협력, 물동량 창출을 위한 정보 공유 등 5개 분야에 대한 협력을 약속했는데, 시멘트 산업 거점이라는 양 지역의 공통성을 살리면서도 내륙과 해안이라는 입지적 상호보완성을 최대한 활용하기로 했다. 센터, 진흥원과 강원대학교 산학협력단은 10월부터 공동현안에 대한 합동워크숍을 진행할 예정이다.

## □ 센터, 동해항 이용 도내 수출입 기업 방문

센터에서는 8월 이후 도내 수출입 기업들의 동해항 이용 활성화를 위해 관련 기업 방문 및 업무협의를 진행하고 있는데, 9월 29일 고성과 속초에서 가리비, 돌조개, 대합 등 러시아 수산물을 수입하는 관련 기업들을 방문, 업무 협의 및 시설 견학을 진행했다. 동해항은 지리적 여건상 러시아의 활수산물을 수입할 수 있는 최적지로 이미 러시아 대게 및 킹크랩의 최대 수입항이기도 하다. 수입업체들은 활수산물에 대한 하역여건과 인프라가 조금만 개선되면 동해항은 장기적으로 러시아 활수산물 수입, 유통의 거점이 될 것이라며 센터의 관심과 지원을 요청했다.

## □ 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 H사**에서는 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

