



발간년월 2021년 11월(제36호) 발행처 (재)북방물류산업진흥원 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류산업진흥원 정책기획본부 담 당 정책기획본부장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505



NLRSC

Monthly Newsletter vol. 36

동해지방해양수산청

<정재훈 청장>

CONTENTS

| Cover Story

▷ 동해지방해양수산청 정재훈 청장

| 동해항 관련 주요 소식

| 항만·물류 정책동향

▷ 해수부, 액화석유가스(LPG) 추진선박의 원활한 시험운항 지원한다

| 국내 항만·물류 주요 소식

| 주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향

▷ 일본 주요 동향

| 항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(9월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(9월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(9월)

▷ 2021년 1~9월 러시아 항만물동량

| 북방물류산업진흥원 동향

Cover Story

■ 동해지방해양수산청 정재훈 청장 인터뷰



- 동해지방해양수산청 청장 주요 약력 -

정 재 훈

- 경북 문경 출생
 - 계명대학교 행정학과 졸업
 - 혁신기획관실
 - 해양수산부 기획재정담당관실
 - 부산청 선원해사안전과장
 - 인천청운영지원과장
- 現 동해지방해양수산청장

Q. 9월 1일 취임 이후 2개월이 지났습니다. 짧은 기간이지만 지역주민 및 관계기관들과 적극적으로 소통하려는 모습에 대해 지역사회의 반응이 좋습니다. 2개월간 일해보신 소감을 먼저 여쭙겠습니다.

A. 안녕하세요. 2021년 9월 1일자로 제38대 동해지방해양수산청장에 취임한 정재훈입니다. 30년 공직 생활 중 첫 기관장 직책으로 동해지방해양수산청장에 부임하게 되어 영광으로 생각합니다. 한편으로는 동해신항 건설 등 큰 국책사업을 지장 없이 추진해 나가야 한다는 무거운 책임감도 느낍니다. 취임 이후 우선적으로 산적해 있는 지역현안들을 파악하고 해결방안을 검토하는데 많은 시간을 할애했습니다. 지역주민 및 관계기관들과의 적극적인 소통을 통해 지역사회에서 동해지방해양수산청에 요구하는 사항이 무엇인지도 파악하려고 노력했습니다. 아직 2개월밖에 지나지 않아 가시적 성과는 없지만 지역사회의 우려가 기대로 바뀔 수 있도록 노력하겠습니다.

Q. 동해항의 현안이라고 하면 뭐니 뭐니 해도 환경문제가 우선일 겁니다. 그동안 해수청 차원에서 환경문제 개선을 위해 많은 노력을 해왔습지만, 지역사회에서는 아직 갈 길이 멀다고 보고 있는 것 같습니다. 동해항의 환경개선을 위한 보다 근본적 해법은 없는지요?

A. 먼저 동해항 환경문제로 생활에 불편을 드려 지역주민들께 송구스럽다는 말씀 드립니다. 그동안 동해지방해양수산청에서는 동해항 환경 개선을 위해 나름대로 열심히 노력해왔습니다. 저희 청에서는 1차로 “동해항 공해저감 종합대책(`11~ `16, 677억원)” 을 수립하여 물류창고 건립(2동), 방진망 설치(2.4km), 석탄부두 하역기 개선 및 세륜장 설치 등 분진 저감대책을 시행했고, 2차로 “동해항 항만개선사업(`16~ `20, 165억원)” 을 수립, 완충녹지 조성(2,659㎡), 세륜·살수 시설 설치·정비 등을 완료했습니다. 그리고 현재 제3차로 비산먼지 저감을 위한 “동해항 중장기 환경개선대책(`17~ `23, 832억원, 민관합동)” 을 수립, 방진형 임항창고(1동, 약8천㎡)를 신축·완료(102억원)하는 등 비산먼지 및 환경공해저감 대책을 지속적으로 추진하고 있습니다. 물론 주거 밀집지역과 인접해 있고 산화물(석회석, 석탄

등)을 주로 취급하는 항만 특성상 이런 대책들이 지역 주민들의 기대를 충분히 만족시키지 못하고 있다는 건 인정합니다. 앞으로 동해지방해양수산청은 동해항 환경개선대책 3차 계획을 지속적으로 추진하면서 항만기본계획에 반영된 동해신항과 육상구역 경계에 친수시설(8천㎡)을 조성하는 한편 장기적으로는 동해항 부두기능 조정을 통해 산화물을 동해신항으로 이전할 계획입니다. 또한 동해항 주변지역을 대상으로 분기별 환경조사(대기질, 소음 등) 및 분진농도 실시간 측정 등을 통해 환경실태 관리를 강화하고, 환경개선사업을 지속적으로 발굴해 지역주민들의 기대에 부응할 수 있도록 노력하겠습니다.

Q. 조금 전 말씀에도 나왔습니다만 신항 개발과 관련해 여쭙겠습니다. 신항 개발과 관련해 시내 도처에 관내 사회단체들이 걸어놓은 현수막들을 보셨을 겁니다. 개발사업자에 대해 항의하는 내용도 있고 관리기관에 대해 요구하는 내용들도 있습니다. 단도직입적으로 신항 개발, 현재 어떻게 추진되고 있고 앞으로 계획은 어떻게 되는지요?

A. 동해신항은 `13~`30년 동안 총 1조7천억원(재정 1조2천억원, 민자 5천억원)을 투입해 부두 7선석을 확충함으로써 동해항을 북방교역 거점항만으로 개발하는 사업입니다. 현재 외곽시설인 북방파제(1.85km, 3,573억원)는 `20년8월 준공했고, 방파호안(2.3km, 4,341억원)은 공정률 87%로 `22년6월 준공 예정입니다. 부두시설의 경우 2개 선석(기타광석, 잡화)은 재정사업으로 추진하고 있고, 석탄부두 1개 선석은 `18년 비관리청항만공사 시행허가를 통해 동해국제자원터미널(주)에서 민자사업(3,233억원, 착공 일로부터 48개월)으로 추진 중이었습니다. 최근 정부의 탈석탄 정책에 따른 불투명한 석탄 물동량 확보와 사업비 조달의 어려움 등으로 사업시행자가 사업철회 의사를 표명해 지역사회에서 걱정이 큼니다만, 해양수산부 차원에서 사업의 정상적 추진을 위해 적극 대응하고 있습니다. 착수기간을 1년 연장해 국가에 귀속되는 하부시설인 부두는 10만 톤급 그대로 하되 비귀속되는 상부시설인 하역기 및 저장시설은 사업성에 맞게 축소하는 방안을 검토하고 있습니다. 또한 현재 사업의향사가 전무한 나머지 4개 선석에 대해서도 설명회나 간담회 등 포트세일을 통해 최대한 민자 유치를 위해 노력하고, 그럼에도 불구하고 사업의향사가 없을 경우 지역사회 정서 등을 고려해 재정사업으로의 전환을 건의할 계획입니다. 앞서 동해항 항만환경 개선 계획에 대해 말씀드린 바와 같이 동해항 부두 기능조정을 위해서는 동해신항 건설이 우선되어야 합니다. 재정사업으로 진행되는 2개 선석의 조기착공과 석탄부두 민자사업자에 대한 대안 마련 등 동해신항 건설이 정상적으로 진행될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

Q. 동해항은 개항 이래 변함없이 시멘트, 석회석, 석탄 등을 주로 처리하고 있습니다. 부산항이나 광양항, 인천항, 평택항 등이 그동안 고부가가치 항만으로 탈바꿈해 배후 산업을 견인하고 지역경제에 크게 기여하고 있는 것에 비하면 턱없이 부족한 상황입니다. 동해항의 미래의 경쟁력 확보를 위해서는 무엇이 필요하다고 보십니까?

A. 동해항은 그 동안 강원도에서 생산되는 시멘트 및 석회석 등 국가기반산업의 원자재를 국내외에 수출하는 교두보로서 국가 및 지역경제 성장의 한 축을 담당하였습니다. 그러나 화물 대부분이 시멘트, 석회석, 석탄 등 산화물이라 부가가치가 낮고 환경민원을 유발하는 등 이제 그 한계점이 드러나고 있습니다. 동해항이 고부가가치 항만으로 탈바꿈하기 위해서는 항만을 기반으로 하는 제조업체 유치가 필수적입니다.

동해항은 항만배후 부지가 부족해 LS전선과 같은 제조업체의 추가 유치가 쉽지 않은 실정입니다만, 동해안권경제자유구역 내 북평국제복합산업지구 등을 통해 항만 인근지역에 경쟁력 있는 제조업체를 유치하는 것이 대안이 될 수 있을 것입니다. 또한 동해항은 지리적 위치를 고려하면 북방물류 전진기지로 최적의 항만입니다. 동해항을 통해 러시아 극동지방과 시베리아를 경유한 중앙아시아 및 유럽과 연결되는 물류망을 구축할 수 있다면 동해항의 부가가치는 몰라볼 정도로 커질 것입니다. 이를 위해서는 저희 청뿐만 아니라 지자체를 비롯한 관계기관 모두의 노력이 필요할 것입니다. 동해지방해양수산청은 동해항의 발전방향에 대해 지자체 및 관계기관들과 적극적으로 소통하고 협의해 나가겠습니다. 그리고 ‘동해·묵호항 노후항만 시설 개선사업’ 등을 통해 항만인프라를 확충하고 친환경 항만으로의 전환을 추진하는 한편 복합물류항만 육성을 위한 동해신항 개발을 조속히 추진하는 등 동해항이 환동해권 거점항만이자 복합물류항만으로 우뚝 설 수 있는 기반을 마련할 계획입니다.

Q. 동해묵호항이 지역사회에서 갖는 경제적·문화적 가치를 고려하면 동해지방해양수산청의 지역사회와 소통도 대단히 중요하다고 생각합니다. 지역사회와의 소통 강화를 위한 청장님의 구상을 여쭙겠습니다.

A. 동해지방해양수산청은 그 동안 정책설명회, 주민 및 관련 업·단체 간담회, 관계기관 업무협의회, 각종 문화행사 등 다양한 방식으로 지역사회 및 관계기관들과 적극적으로 소통을 해 왔습니다. 그러나 2020년부터 확산되기 시작한 코로나19 바이러스로 인하여 불가피하게 필요 최소한의 소극적 소통만을 할 수밖에 없었습니다. 이제 위드코로나(단계적인 일상 회복) 정책이 본격적으로 시행되는 시점에서 동해지방해양수산청의 소통 방향도 정부정책에 맞춰 설명회 및 간담회 개최, 정책자료 배포 등 단계적으로 예전과 같은 적극적인 소통방식으로 바뀌어 나가겠습니다. 아울러 묵호등대 해양문화공간을 활용한 해양교육 및 다양한 문화행사도 조금씩 준비할 계획입니다. 사실 묵호등대는 저희 청에서 관리하는 지역 내에서 관광객이 가장 많이 찾는 관광명소입니다. 저는 개인적으로 묵호등대가 동해시의 대표적 관광명소인 논골담길과 연계해 묵호지역 사람들의 애환을 잘 보여줄 수 있도록 주변 환경을 정비할 필요가 있다고 생각합니다.

Q. 마지막으로 지역 주민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. 동해항은 강원도 지역의 유일한 국가관리무역항으로 1979년 개항하여 국가 기반산업의 원자재 공급항으로서 핵심 인프라 기능을 수행해왔습니다. 또한 항만과 연계한 고용창출 등을 통해 지역 경제발전에도 기여해왔습니다. 하지만 항만시설 부족 및 노후화, 산화물 처리로 항만환경오염 발생, 항만배후단지 부재 등 해결하여야 할 문제점 역시 공존하고 있습니다. 위에서 언급된 모든 현안들이 단시간에 해결될 수는 없으나 저를 중심으로 동해지방해양수산청 모든 직원들이 합심하여 동해항의 환경문제를 개선하고, 동해신항 건설과 더불어 동해항이 고부가가치 항만으로 탈바꿈할 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 묵호항 역시 제4차 전국항만기본계획의 묵호항재개발계획에 따라 국제연안여객 및 관광기능 중심항만으로 기능을 특성화하여 낙후된 도심지역과 함께 지역 활성화 도모 및 동해 해양관광 거점으로 개발할 계획입니다. 갈 길은 멀지만 차근차근 해결해 나간다면 분명히 가능할 것이라고 믿습니다. 지역 주민들께서도 기대해 주시고 많은 응원 부탁드립니다. 감사합니다.

동해항 관련 주요 소식

□ 동해항 제3임항창고 에코호퍼 본격 가동

9월 말 준공한 동해항 서부두 배후 제3임항창고 운영에 친환경 에코호퍼가 본격 투입되어 그 효과에 관심이 쏠리고 있다. 친환경 에코호퍼는 무역탄 등 분진화물의 분진 발생을 억제하기 위해 동해지방해수청에서 직접 구입한 것으로 선박 하역 시, 그리고 창고에서 차량으로의 상차 시 호퍼 주위에 에어커튼을 형성, 분진 발생을 최소화하는 방식이다. 다만 하역회사의 호퍼 사용은 의무제가 아니라 사용 기업에 가점을 주어 창고 임대계약 시 우대하겠다는 것이 해수청의 입장으로 에코호퍼 사용이 얼마나 활성화될지는 미지수다



□ 한러일 페리 러시아 수출용 생활용품 동해항 선적

10월 25일 출항 한러일 페리에 러시아 수출용 생활용품 22개 팔레트가 선적되었다. 선적 물품은 1만2천달러 상당의 주방용 세제와 물티슈 등으로 수출은 강릉 소재 무역회사 (주)서울무역이, 수입은 극동러시아 한인기업 Oriental Co.가 맡았다. 양사는 연간 컨테이너 100TEU의 물량을 부산항을 통해 선적해왔는데, 이번에 처음으로 동해항으로 선적항을 옮겨 동해~블라디보스토크 항로를 이용한 것이다. 선적항의 동해항 이전에는 도 러시아분부와 항공해운과 그리고 진흥원 간의 긴밀한 협업과 꼼꼼한 지원책이 크게 작용했다.



| 2021년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(9월) |

2021년 9월 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 67,900톤(2.7%) 감소하였다. 유연탄, 석유 정제품, 목재, 목탄, 코르크등, 방직용 섬유 및 그제품, 전기기기 및 그부품 등의 화물이 증가하였고 어패류, 갑각류 등, 시멘트, 모래, 무연탄, 철광석, 양곡, 화학공업 생산품 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구 분	합 계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	원유(역청유), 석유
2021년 9월	2,466,589	251	632,839	2,678	5,030	500,482	8,814	1,166,623	56,655	115
2020년 9월	2,534,489	825	718,603	5,126	78,073	360,000	20,893	1,237,350	23,430	0
구 분		양곡	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크등	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	차량 및 그부품	전기기기 및 그부품	기타
2021년 9월		0	2,000	38,672	14,426	6,934	0	54	3,016	28,000
2020년 9월		4,214	0	42,328	885	0	3,964	0	298	38,500

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

항만 · 물류 정책동향

| 해수부, 액화석유가스(LPG) 추진선박의 원활한 시험운항 지원한다¹⁾ |

2024년까지 부산 규제자유특구 해역에서 LPG 연료추진 시험선 선박안전법 적용 면제

해양수산부(장관 문성혁)는 시험개발 중인 LPG* 연료추진선박 2척이 2021년 11월 5일부터 2024년 7월 31일까지 「선박안전법」 적용을 면제받아 부산 해양모빌리티 규제자유특구 해역에서 임시로 항해에 사용된다고 밝혔다.

* LPG 장점 : 기존 선박유 대비 CO2, 질소산화물 배출량이 적고 황산화물, 미세먼지를 거의 배출하지 않아 선박 배출가스 저감에 효과적이며 연료의 보관과 운반이 용이함

해양수산부는 2020년 7월에 선박 운항의 안전성 확보를 조건으로 부산 해양모빌리티 규제자유특구 지정을 허용하였고 이를 통해 LPG 추진선박의 성능평가 및 안전성 확인을 위한 실증을 추진할 수 있는 기반이 마련되었다.

< 부산해양모빌리티 규제자유특구 사업 개요 >

- (목적) 중소형 선박 LPG추진시스템 상용화로 신산업 시장 선도
- (위치면적) 영도구, 강서구, 북구, 부산해상(광안리~다대포) 일원 52.64km²
- (지정기간) ' 20.08.01 ~ ' 24.07.31(4년)
- (특구사업자) (주)해민중공업 등 10개사 (기업 6, 기관 4)
- (규제특례) 가스연료추진선박기준 등 3개 실증특례

이에 따라, 해양수산부는 LPG 연료추진 실증에 투입되는 선박 2척에 대해 「선박안전법」의 전부를 적용하지 않는 선박으로 공고함으로써 원활한 시험운항이 이뤄질 수 있도록 하였다.

* 「선박안전법」 제3조제3항제3호에 따라 새로운 특징 또는 형태의 선박을 개발할 목적으로 건조한 선박을 임시로 항해에 사용하고자 하는 경우, 같은 법 시행령 제4조제1항3호에 따라 법의 전부를 적용하지 않을 수 있음

이번 LPG 연료추진 실증에 투입되는 선박은 총 2척인데, 한 척은 중형 크기의 선박(길이 24미터 미만)으로 LPG와 전기로 모두 추진이 가능한 하이브리드 추진방식의 선박이다. 또 다른 한 척은 소형선박(길이 12미터 미만)으로서 기존 소형선박에서 사용되는 선외기의 연료를 가솔린 대신 LPG로 대체할 수 있도록 관련 선박 부품을 개조·개발하여 시험운항을 하게 된다.

다만, 2척의 선박은 「선박안전법」 적용을 면제받더라도 해상교통관제센터(VTS) 입출항 신고, 시운전 절차서 안전교육 등 안전운항을 위한 제반 조치를 이행하여야 한다.

한편, 해양수산부는 환경친화적 선박의 개발 및 상용화를 지원하기 위해 지난 2019년 국제해사기구(IMO*)에 'LPG 연료추진선박 안전규정 임시지침'의 제정을 제안했으며, 2023년 제정 완료를 목표로 IMO에서 논의 중이다. 이번 실증특례는 'LPG 연료추진선박 안전기준' 마련에 필요한 운항실적을 확보하는데 도움이 될 것으로 기대된다.

* 국제해사기구(International Maritime Organization) : 선박의 항로, 교통규칙, 항만시설 등을 국제적으로 통일하기 위하여 설치된 유엔 산하 전문기구

이창용 해양수산부 해사산업기술과장은 “앞으로도 해양수산부는 국내외 선박시장의 친환경선박 기술 개발 등에 선제적으로 대응하여, LPG뿐만 아니라 수소와 암모니아 등 친환경연료 추진 선박의 검사기준을 단계적으로 마련해 나가겠다.” 라고 말했다.

1) 해양수산부 보도자료 (08.23)

국내 항만 · 물류 주요 소식

□ 국내 3대항 중 부산항만 플러스 성장, 인천항은 증가세 꺾여²⁾

올해 3분기 국내 전국 항만의 컨테이너 물동량은 코로나19 백신 보급 확대와 성수기 수요 증가 등에 힘입어 물동량이 상승곡선을 그렸다. 다만 국내 3대 항만 중 부산항만 유일하게 플러스 성장에 성공했다. 올해 내내 꾸준히 좋은 성적을 거뒀던 인천항은 3분기 들어서 한풀 꺾였다. 광양항은 코로나19 후유증에 쉽게 벗어나지 못한 채 부진을 이어갔다.

해양수산부에 따르면 올해 3분기 전국 무역항에서 처리한 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 3.2% 상승한 734만TEU를 기록했다. 수출입과 환적 물동량 모두 증가했다. 수출입 물동량은 1.3% 늘어난 413만TEU였다. 특히 상위 교역 상대국인 대미 수출입 증가세(21.0%)가 두드러졌다. 부문별로 수출은 2.2% 하락한 206만 TEU, 수입은 5.1% 증가한 207만TEU로 집계됐다. 환적은 5.6% 늘어난 318만TEU를 처리했다.

항만별로 부산항은 3분기 물동량 플러스 성장에 성공했다. 이 항만은 9월 한 달간 전년 동월 대비 5.9% 늘어난 556만TEU를 기록했다. 수출입 화물은 미국(17.7%) 등 다수 국가의 물동량 증가세에 힘입어 전년 동기 대비 5.3% 상승한 248만TEU 처리했다. 환적도 6.4% 증가한 308만TEU를 처리했다. 중국(3.7%) 일본(3.1%) 등의 환적 물량이 증가한 게 영향을 끼쳤다.

인천항은 중국 및 동남아 물량 침체가 이어지면서 전년 동기 대비 5.8% 후퇴한 81만TEU로 집계됐다. 수출입은 5.3% 감소한 80만TEU, 환적은 33.7% 감소한 1만TEU를 각각 처리했다. 최근 두 달간 상승 기류를 탔던 광양항도 지난해부터 줄곧 이어진 부진을 면치 못하고, 전년 같은 시기보다 1.6% 하락한 52만5000TEU를 기록했다. 수출입은 44만2000TEU로 0.6% 증가한 반면 환적은 8만TEU로 15.1% 감소했다.

올해 3분기 전국 무역항에서 처리한 항만 물동량은 전년 동기 대비 8.1% 상승한 총 3억9303만t으로 집계됐다. 수출입과 연안 물동량 모두 증가했다. 특히 수출입 물동량은 8.6% 늘어난 3억3885만t을 기록했다. 세계 경제 회복세로 석유화학 관련 제품 및 자동차 수출입과 원자재 수입 물동량이 증가한 게 영향을 끼쳤다. 연안은 석유화학 관련 제품, 시멘트, 모래 등의 물동량 증가로 5.5% 상승한 5418만t을 처리했다.

이 중 비컨테이너 물동량은 유류(11.6%) 유연탄(13.1%) 광석(0.1%) 자동차(9.6%) 등 주요 품목들이 모두 강세를 보이며 9.1% 상승한 총 2억6171만t을 기록했다. 유류는 평택·당진항 인천항 울산항 광양항 등의 원유 및 석유 정제품 물동량이 증가한 덕에 11.6% 늘어난 1억1713만t으로 집계됐다.

유연탄은 태안항 대산항 등 화력발전소가 소재한 일부 항만과 광양항 포항항 등 철강 생산기지가 소재한 항만의 수입 증가로 13.1% 오른 3663만t을 처리했다. 광석은 광양항과 평택·당진항의 수입 물동량에 힘입어 0.1% 소폭 증가한 3342만t을 기록했다. 자동차는 차량용 반도체 수급 차질에도 유럽 지역의 친환경 자동차 수출입 물동량 증가에 영향을 받아 9.6% 늘어난 1880만t으로 집계됐다.

□ 광양항 3분기 컨테이너 물량 전년대비 1.6% 하락³⁾

여수광양항만공사는 9월 16만9836TEU의 컨테이너 물동량을 처리했다고 1일 밝혔다. 3분기 광양항 컨테이너 처리 물동량은 총 52만4911TEU로 지난해 같은 기간의 53만3551TEU에 비해 1.6% 감소한 것으로 나타났다. 9월 여수광양항에서 처리한 총 물동량은 2361만R/T, 3분기 누적 총 물동량은 약 7431만R/T으로 집계됐다. 지난해 3분기 6925만R/T와 비교해 약 6.9% 증가한 것으로 나타났다. 여수광양항만공사 마케팅부 이경하부장은 “올해 1분기 컨테이너 물동량은 전년대비 두 자릿수의 물동량 감소가 있었으나 점차 감소세가 완화중”이라며 “공컨테이너 장비의 광양항 수급을 통한 수출기업지원의 일환으로 미주항 부정기선이 계속 광양항을 기항할 것으로 예상되는 등 올해 말까지 약 208만~210만TEU 가량 실적을 거둘 것으로 예상된다”고 말했다.

2) 코리아쉬핑가제트 11.02

3) 코리아쉬핑가제트 11.03

□ 부산지방해양수산청, 부산 신항 소형선부두 완공 4)

부산지방해양수산청 부산항건설사무소는 지난 1일 부산항 신항을 이용하는 컨테이너 선박의 증가에 대비해 역무·행정서비스를 제공하는 소형선들의 계류시설 확충을 위한 소형선부두 건설을 완공했다고 밝혔다.

부산 신항에서 항만서비스를 제공하고 있는 관공선 및 역무선 등 기존 소형선들은 현재 북 컨테이너 부두 서측 전용부두를 이용하고 있다. 그러나 최근 선박 통항량이 증가하고 있고, 향후 진해신항 등 선석 개발을 고려할 경우 소형선 계류시설이 부족할 것으로 예상됨에 따라 추가적인 부두 확충이 요구됐다.

이에 따라 부산항건설사무소는 지난 2018년 12월부터 총공사비 313억원을 투입해 부두축조 사업을 진행했으며, 올해 11월 소형선 부두 590m와 부잔교 3기를 완공함에 따라 계속 증가하는 소형선의 원활한 접안이 가능할 전망이다.

□ 코로나로 끊겼던 부산항 크루즈 내년 4월 입항 재개 5)

신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 팬데믹으로 지난해부터 중단된 부산항 기항 크루즈 관광이 내년 4월 재개될 것으로 보인다. 부산항만공사(BPA)는 최근 선사들을 대상으로 한 비대면 마케팅을 통해 내년에 부산항에 기항하는 크루즈 3척을 유치했다고 21일 밝혔다. 이번 BPA의 유치로 지난해 2월부터 전면 중단됐던 크루즈가 2년 만인 내년 4월부터 다시 부산항을 찾는 등 크루즈 운항이 재개될 것으로 예상된다.

부산항 기항 크루즈의 입항 조건은 선원과 승객의 백신접종 완료 또는 유전자증폭(PCR) 검사 음성확인서 제출 등이 포함될 것으로 알려졌다. BPA가 유치한 크루즈는 코스타크루즈의 <세레나>호, MSC크루즈의 17만t급 <벨리시마>호와 실버크루즈의 <실버뮤즈>호 등 3척이다. <세레나>호는 항차당 3780명의 국내외 승객을 태울 것으로 예상된다. MSC크루즈의 17만t급 <벨리시마>호는 내년 5월 승객 4500명을 태우고 부산항에 기항하며, 승객 대부분은 일본인인 것으로 알려졌다. 실버크루즈의 <실버뮤즈>호도 기항한다.

부산항 크루즈는 2016년 209척이 기항한 이후 2017년 108척, 2018년 84척, 2019년 108척이 기항해 연평균 26만명의 관광객이 부산을 찾아 부산관광산업의 견인차 역할을 했다. 하지만 2020년 2월 코로나 팬데믹 이후에는 관광객을 태운 크루즈는 단 한 척도 기항하지 않아 관광산업과 크루즈 연관 산업이 큰 타격을 입었다. 2020년 총 179항차, 2021년 총 134항차 등 313항차가 크루즈 일정을 전면 중단한 바 있다.

다만 지난 2년동안 선원의 하선 없이 선용품 공급을 목적으로 하는 물류목적 크루즈 선박은 모두 9항차가 기항해 선용품과 급유 등의 업계에 숨통을 그나마 틔워줬다.

□ 인천항만공사, 친환경 LED 태양광 가로등 설치, 항만 배후단지 탄소중립 첫걸음 6)

인천항만공사(IPA)는 인천신항 임시활용 항만주차장 내 안전사고 예방과 종사자의 애로사항 해소를 위한 친환경 태양광 가로등 설치를 완료했다고 3일 밝혔다.

현재 임시활용중인 항만주차장은 전력공급 시설을 통한 전력 공급이 어려운 상황으로 야간에 시야확보가 어려워 안전사고 발생 우려와 함께 운전자의 애로사항이 있다. 특히 겨울철에는 일몰시간이 빨라져 더욱 가로등 설치가 시급한 상황이기도 하다.

IPA에 따르면 안전사고 예방을 위해 지난 8월 주차장 내 2곳에 별도의 전력공급 없이 운영 가능한 친환경 LED 태양광 가로등을 시범 설치했으며, 테스트 기간을 거친 후 밤 시간이 긴 겨울철에도 안전한 주차장 이용이 가능하도록 18개의 가로등을 추가 설치했다.

이번에 설치한 가로등은 범사회적으로 추진하고 있는 온실가스를 줄이고 항만분야에서의 탄소중립을 지원하기 위한 제품이다. 별도 전력원이 필요 없는 ‘친환경 LED 가로등’으로 3일 간의 일출, 일몰시간의 평균 산출데이터 누적을 통해 점등 및 소등시간이 자동 제어되는 우수연구개발혁신제품이다.

4) 코리아쉬핑가제트 11.04

5) 코리아쉬핑가제트 10.22

6) 코리아쉬핑가제트 11.04

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아와 한국, 수소 에너지 및 의료분야에서 협력 강화 예정⁷⁾

러시아 극동 및 북극 개발을 위한 러시아 연방 장관과 알렉세이 체쿰코프 장관이 서울(대한민국)에서 극동 및 북극에서의 한-러 무역 확대, 경제 및 투자 협력 확대에 대한 전망을 논의했다.

특히 극동지역에서 조성되고 있는 수소클러스터 개발사업을 추진할 때 국제협력 모델을 고려했다. CO2 포집을 통해 천연 가스로부터 저탄소 수소를 생산하는 공장이 사할린에 위치할 계획이다. 제품은 운송, 에너지 및 산업 분야에서 사용되며 아시아 태평양 지역(APR) 국가로 수출된다. 이르면 2025년 수소의 첫 출하를 시작하고 2030년까지 연간 10만t의 수소 공급량을 늘릴 계획이다.

또한 간담회에서는 섬 내 의료클러스터 개발사업에 대한 논의가 이루어졌다. 팬데믹 상황에서 의료 및 보건 분야에서 양국 간 협력을 강화해야 할 필요성이 높아졌다. 이 방향의 첫 번째 단계는 의료 기관 직원과 젊은 신입 의사를 위한 공동 교육 프로그램 및 인턴십이 될 수 있다. 또한 국내 기업과 전문의가 국제의료 클러스터에 입주할 수 있다. 블라디보스토크에서 의료 클러스터의 포괄적인 개발을 위한 규제 및 법적 프레임워크가 개발되고 있다. 러시아 극동 개발부 장관에 따르면, 의료 부문의 특정 투자 프로젝트의 실행을 위한 조건은 극동에서의 구현에 관심을 표명한 한국 기업과 함께 논의될 것이다.

□ 러시아 정부, 루스키 섬 개발을 위한 실행계획 확대⁸⁾

루스키 섬은 블라디보스토크 남부에 있는 섬이다. 기반 시설 구축, 대규모 호텔 단지 건설, 엔지니어링 구조 재건, 손상된 산림의 위생 및 재활 작업 등이 개념 구현 계획에 추가되어 루스키 섬의 개발을 위해 변경된 사항이 미하일 미슈스틴 총리의 승인을 받았다.

주요 활동 중 하나는 2023-2027년에 혁신적인 과학 기술 센터(INTC) "러시아"를 위한 기반 시설을 건설하는 것이다. INTC는 극동연방대학교(Far Eastern Federal University)를 기반으로 학생, 과학자 및 기업 대표를 하나로 묶는 플랫폼이 될 것이다. 이를 위해 245헥타르의 부지에 연구 및 생산 유닛이 건설될 예정이며 교육 및 비즈니스 사이트가 갖춰질 예정이다. 또한 2022-2024년 노빅 만(Bay)의 배수 시스템의 재건이 포함되어 있다. 엔지니어링 구조의 현대화를 통해 미래에 만의 제방을 관광 목적으로 사용할 수 있다.

환경 문제를 해결하기 위한 또 다른 조치는 산림 농장에서 위생 및 레크리에이션 작업의 구현을 포함한다. 이러한 작업의 필요성은 2020년에 섬의 약 75,000그루의 나무가 얼어붙은 비로 인해 손상되거나 파괴되었다는 사실 때문이다.

또한 2030년까지 루스키 섬에 새로운 호텔 복합 단지인 "Primorskie Tropiki"가 생길 예정이다. 그 곳에는 호텔, 회의실, 워터 파크 및 스포츠 시설이 들어설 예정이며 단지의 총 면적은 약 350,000 평방 미터를 차지할 것이다.

루스키 섬 개발에 대한 개념과 구현을 위한 계획은 2019년 정부에 의해 승인되었다. 주요 목표는 섬을 국제 과학, 교육 및 기술 클러스터로 발전시키기 위한 법적, 경제적 조건을 만드는 것이다. 특히 이 계획은 민간 투자 유치, 섬의 기반 시설 개발 및 관광 잠재력 개발을 위한 조건 창출과 사람들의 편안한 삶을 위한 조건 창출을 제공한다.

7) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 11.01)

8) <https://minvr.gov.ru/> (러시아 극동 북극개발부 보도자료 11.04)

□ 러 정부, 연해주에 원자력발전소 건설사업 검토 9)

예브게니 그랍차크(E. Grabchak) 러시아 에너지부 차관은 10.20(수) 상원 에너지 인프라 현대화 라운드 테이블에서 러 정부가 연해주에 원자력 발전소 건설 방안을 검토하고 있다고 밝혔다.

그랍차크 에너지부 차관은 러시아 극동과 시베리아 간 전력 시스템 통합은 오랜 과제로서, 동 과제 해결 차원에서 연해주 포함 극동지역내 현대적 원자력 발전소 배치가 필요하며, 원자력 발전소 건설은 수력 발전소의 과부하 해소, 불합리한 수자원 사용 억제 등의 긍정 효과를 낼 것이라고 언급하였으며 러 정부는 2035년까지 원자력 발전 비중을 25%로 확대하는 목표를 수립하였으며, 동 일환으로 금년 말까지 러시아 원자력·수력발전소 배치 계획을 마련할 계획이라고 한다.

□ 독일, 한국, 프랑스, 호주 등과 수소산업 국제협력 확대 중 10)

러시아 미슈스틴 총리 주재로 열린 러시아 수소발전 전략회의에서 노박 부총리는 외국기업 참여 아래 수소산업 국제협력 확대를 위한 실무그룹을 조성하고 있다고 발언했다. 독일과는 업무협약을 체결하였고 한국, 프랑스, 호주는 협의 진행 중이며 가스프롬, 로사톰, 노바텍, 로스나노 등 러시아 주요 기업들을 중심으로 20여개의 수소사업이 검토 중이라고 언급했다. 러시아 기업들은 원전, 재생에너지 발전을 통한 수소 생산 등 여러 생산기술을 개발 중에 있으며, 러시아는 향후 러시아 화석연료 수출이 감소할 경우, 수소 수출확대를 통한 수출 다변화를 모색하고, 세계 수소시장의 20% 이상을 선점할 계획이다. 노박 부총리에 따르면, 현재 세계 수소 생산량은 연간 3~4%씩 성장하고 있으며, 글로벌 수소생산량(암모니아 포함)은 1억 1,600만 톤에 달한다고 밝혔다.

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

러시아 식품 수출 방안(테스트 마케팅 종료 후기)

러시아본부에서는 지난 8.6일부터 10.16일까지 블라디보스토크 시내 중심가에서 강원상품 테스트 마케팅을 위한 강원장터를 개설하여 운영하였습니다. 강원장터를 운영하면서 방문객들이 가장 많이 하는 질문은 식품의 경우 어떻게 조리하는가? 화장품의 경우 어떻게 사용하는가? 였습니다.

도내제품은 기존에 진출한 대기업 상품들에 비해 상대적으로 현지 홍보나 유통망 발굴 및 구축 등이 열악한 실정이므로 소비자들의 관심과 현지 시장에서의 경쟁력 강화를 위해서는 직접 제품을 현장에서 판매하여 설명하는 것이 러시아에 첫 진출하는 기업과 상품의 홍보에 효과적인 방법일 것입니다.

러시아 시장은 한국의 대기업이 만든 제품이라고 하여 무조건 판매가 잘 되기보다는, 한국에서 만들고 가격 경쟁력이 있으며, 제품에 대한 상세한 설명이 있는 제품의 인기가 높습니다. 따라서, 수출기업들은 대리 수출상품 포장 시 러시아어로 포장지를 제작하고 조리법, 사용방법, 성분 등을 함께 표시하는 것이 가장 효과적일 수 있습니다. 또는, 수출시장이 다양하거나 시장의 예측 불가능 등으로 현지 언어 포장지 제작에 어려움이 있는 경우, 제품에 대한 별도의 영상을 제작하여 QR코드를 수출라벨지에 표시 할 경우 더욱 경쟁력이 있을 것입니다.

9) <https://primamedia.ru/> (러시아 Primamedia통신 보도자료 10.2

10) 주러시아 대사관 경제과 (10.20)

□ 한국, 중국에 앞서 올 재팬 태세로 암모니아 연료선 개발¹¹⁾

주요 조선회사 등이 암모니아를 연료로 사용하는 선박 개발에 잇달아 나서고 있다. 암모니아 연료선은 운항 중 이산화탄소를 배출하지 않기 때문에 저탄소시대의 해운을 지탱하는 중요한 존재로 평가받고 있다. 이 때문에 해운회사, 엔진제조사, 관계기관 등과 올 재팬 개발체제를 구성, 세계 조선 시장에서 라이벌인 한국, 중국에 앞서겠다는 생각이다. 일본우선(NYK)과 일본척야드는 10월 26일 두가지 종류의 암모니아 연료선 개발계획을 발표했다. 2024년에는 내항선을, 2년 뒤에는 외항선을 완성시킬 예정이다. 엔진은 재팬엔진 코퍼레이션과 IHI원동기가 개발한다. 총사업비는 123억 엔, 이 중 84억 엔은 정부에서 지원할 예정이다.

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

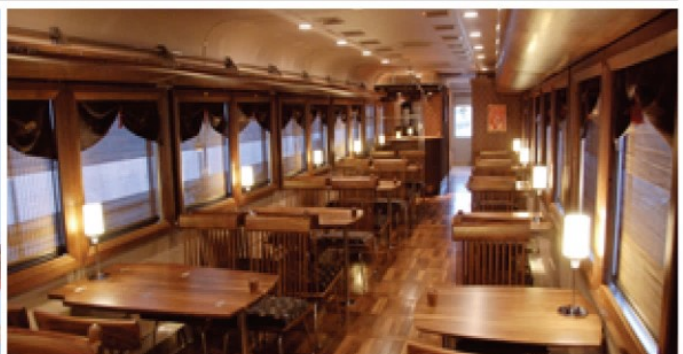
“바다의 교토” 를 달리는 레스토랑
- 마이즈루 관광정보 : 관광열차편 -

이번 달은 교토부 북부지역의 레스토랑 열차 ‘단고 구로마츠호’ 에 대해 소개해 드리겠습니다. 일본 전국에는 많은 관광열차가 존재합니다만, 그 중에서도 단고 구로마츠호는 제공되는 요리의 질이 높아서 매우 인기가 높습니다. 관광 명소에서는 감속하거나 정차하는 등 탄력적으로 운행하기 때문에 여유 있고 편안한 여행을 만끽하고 싶어 하는 분들이나 특별한 날 이용하고 싶어 하는 분 등 다양한 여행자들에게 인기입니다. 열차 디자인은 국내외에서 높은 평가를 받고 있고 철도 디자인상을 수상한 바 있으며 크루즈트레인 ‘나나츠보시(7개의 별)’ 를 디자인한 미토오카 에이찌씨가 맡았습니다. 객차 내는 천연목을 사용했으며 벽에도 소나무를 곁들인 장식을 넣는 등 모던 일본식 디자인으로 따뜻한 분위기를 느낄 수 있습니다. 외장은 칠흑같은 검은 색 차체에 황금색 라인을 넣은 고급스런 디자인입니다. 차창 밖으로는 교토부 북부의 아름다운 바다, 완만한 산줄기와 전원풍경 등의 경치를 즐기실 수 있으며 이와 함께 현지의 식재료를 아낌없이 사용한 요리를 맛보실 수 있습니다. 현재 스위트코스, 런치코스, 디너코스 등 3가지 코스가 준비되어 있습니다. 운행 루트나 코스 내용은 계절에 따라 바뀝니다. 만약 교토에 오시게 된다면 꼭 ‘단고 구로마츠호’ 에서밖에 경험할 수 없는 질 높은 여행을 마음껏 즐기시기 바랍니다.

☞ 사전예약제(지정석) : <https://willerexpress.com/en/train/tantetsu/>



단고 구로마츠호



객차 내부

11) 산케이신문(2021.11.3.)

항만 · 물류 통계

| 2021년 국내 수출입 현황(9월) |

2021년 9월 국내 수출 558억 달러, 수입 516억 달러, 무역수지 42억 달러 흑자로 지난해 같은 기간보다 수출은 16.7%(80.1억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 31.0%(122.2억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 17개월 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	55,826				467,691
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6	39.7	29.6	34.8	16.7				26.2
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	51,624				442,174
	증감률(b')	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9	40.7	38.2	44.0	31.0				28.6
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	4,203				25,518

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

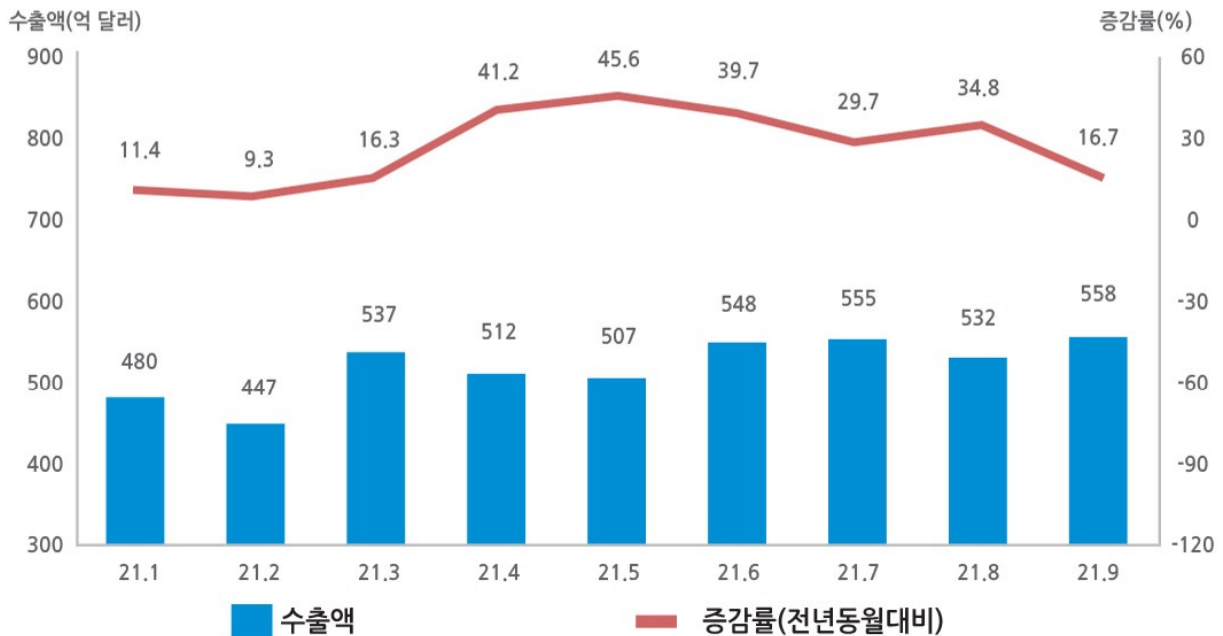
주 2) 신고수리일 기준으로 연간 통계확정 시(2022년 2월)까지 일부 수치는 정정될 수 있음

주 3) 증감률(a), 증감률(a')는 전년(2019년) 동월대비

주 4) 증감률(b), 증감률(b')는 전년(2020년) 동월대비

출처 : 관세청

[월별 수출액 및 증감률]



| 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(9월) |

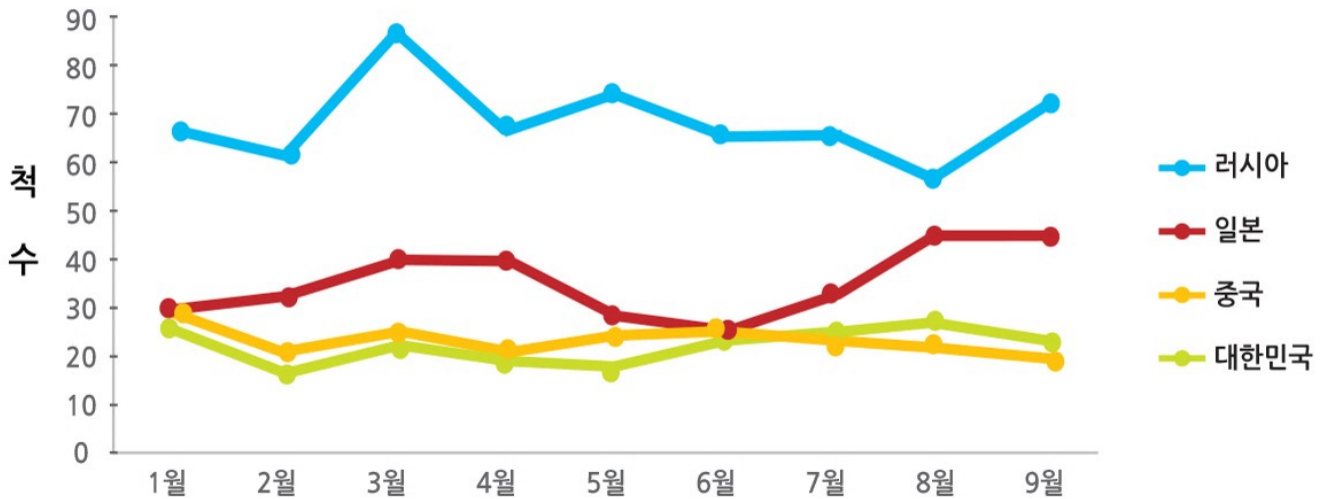
2021년 9월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)9.09% 증가, (톤수)11.31% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 대한민국, 중국 순으로 나타났으며 러시아, 일본, 대한민국 선박은 증가하였고 중국 선박은 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	165	1,939	1,484	16,572	180	2,158	1,557	17,810	9.09	11.31	4.92	7.47
러시아	53	376	618	3,738	71	570	610	4,225	33.96	51.53	-1.29	13.04
일본	35	235	261	1,429	45	339	318	2,390	28.57	44.25	21.84	67.22
대한민국	18	139	149	1,842	24	320	202	2,090	33.33	130.89	35.57	13.47
중국	34	594	209	3,385	21	425	213	3,423	-38.24	-28.42	1.91	1.14
대만	2	16	24	244	5	59	21	277	150.00	262.33	-12.50	13.46
호주	5	182	47	1,555	4	146	51	1,803	-20.00	-19.48	8.51	15.92
인도네시아	2	67	24	878	3	117	16	604	50.00	74.17	-33.33	-31.19
미국	3	68	40	1,027	3	82	38	974	0.00	21.18	-5.00	-5.16
남아프리카	2	66	10	327	2	68	11	373	0.00	4.41	10.00	14.32
원양어획지역			23	518	1	0	16	397	0	0	-30.43	-23.35
필리핀	1	29	8	221	1	31	8	247	0.00	7.30	0.00	11.82
브라질			1	22							0	0
캐나다			5	203			6	221			20.00	8.90
칠레	1	31	12	376			5	147	0	0	-58.33	-60.85
콜롬비아			2	78							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(9월) |

동해·묵호항의 2021년 9월 선박 입출항은 675척(3백99만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)8.70% 증가, (톤수)6.72% 증가하였다. 국적선은 입출항이 증가하였고, 외국선은 입출항이 감소하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)		9월		누계(1월~9월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	621	3,747,416	5,663	33,949,127	675	3,999,126	6,085	36,531,583	8.70	6.72	7.45	7.61
일반 화물선	156	1,116,537	1,182	10,033,431	123	1,028,212	1,308	10,395,486	-21.15	-7.91	10.66	3.61
산물선(벌크선)	103	1,829,628	926	15,718,171	106	1,783,537	1,004	16,359,557	2.91	-2.52	8.42	4.08
시멘트 운반선	76	434,066	724	4,127,377	85	477,754	798	4,588,802	11.84	10.06	10.22	11.18
석유정제품 운반선	75	51,948	932	722,174	103	84,731	932	778,941	37.33	63.11	0.00	7.86
어선	39	28,176	461	334,825	47	34,330	401	295,595	20.51	21.84	-13.02	-11.72
여객선	1	11,478	6	35,760	18	206,604	126	1,402,192	1,700.00	1,700.00	2,000.00	3,821.12
케미칼 운반선			22	95,802	2	55,981	16	135,239	0	0	-27.27	41.17
냉동 냉장선	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
기타선	171	275,583	1,410	2,881,587	191	327,977	1,498	2,566,995	11.70	19.01	6.24	-10.92

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 향만물동량 |

러시아 해운·내륙수운청 언론보도실 발표에 따르면 2021년 1월~9월 러시아 향만 물동량은 전년 동월 대비 1.7% 증가한 621.5백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 309.8백만 톤(+4.9%), 311.7백만 톤(-1.3%)으로 나타났다.

수출화물은 2.8% 증가한 493.7백만 톤, 수입화물은 9.8% 증가한 29.5백만 톤, 환적화물은 0.8% 증가한 46.7백만 톤, 연안 화물은 10.7% 감소한 51.6백만 톤으로 집계되었다.

□ 2021년 1월~9월 러시아 수역별 향만물동량

[2021년 1월~9월 러시아 수역별 향만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	70.4	-1.4	22.2(2.0)	48.2(-2.9)
발트해	186.2	2.8	88.2(7.9)	98.0(-1.4)
아조브 흑해	191.0	3.0	84.9(6.6)	106.1(0.3)
카스피	5.4	-12.9	1.8(-30.8)	3.6(0.4)
극동	168.5	0.8	112.7(2.7)	55.8(-2.7)

자료 : <http://portnews.ru/news>

북방물류산업진흥원 동향

□ 진흥원, 강원도 지자체 업무협의 나서

진흥원에서는 도내 수출입기업의 동해항 이용을 촉진하기 위해 도내 17개 시군의 기업지원부서를 직접 찾아가 진흥원의 지원제도에 대해 설명하고 지자체의 협조를 요청하는 ‘강원도 지자체 업무협의’에 본격적으로 나섰다. 이 사업을 담당하는 정책기획본부에서는 지난 10월 22일 원주, 횡성을 시작으로 지금까지 인제, 양구, 홍천, 평창 등 6개 시군을 방문했으며 올해 내로 17개 시군을 모두 방문한다는 계획이다. 수출입기업 수가 적고 규모가 영세한 경우가 많아 지자체 차원의 수출입기업 지원사업이 어려운 상황에서 지자체와 진흥원의 협업을 통한 도내 수출입기업의 활성화가 기대된다.

□ 진흥원, 신규직원 채용 계획

진흥원은 기업지원 업무의 강화를 위해 올해 처음으로 신규직원 채용에 나선다. 지난 10월 15일 인사위원회를 개최, 신규직원 채용계획을 의결한 진흥원은 진흥원 승격에 따라 기존의 연구, 기획 업무 외에 기업지원 업무의 강화를 추진하고 있으며 금번 채용은 이를 위한 발판인 셈이다. 이번에 채용되는 인력은 정책기획본부 신규 팀원이 되며, 관련분야 경력자가 우대된다. 11월 1일 지원원서 마감, 11월 4일 서류심사, 11월 9일 면접심사를 거쳐 최종합격자는 11월 10일 결정될 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)북방물류산업진흥원에서는 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 시작 하였다. 그동안 센터에서는 관내 수산물 가공업체들의 안정적인 수산물 확보를 위해 러시아 현지 조업사 및 수산업체 등을 수배하여 왔으며, 러시아산 수산물의 문제점으로 지적되어 왔던 사이즈와 품질 등의 문제를 최소화 할 수 있도록 노력하여 이루어 낸 결과라고 볼 수 있다.
- 도내 농산물을 일본으로 수출하는 O 영농조합에서는 기존 부산항을 통해서만 수출, 하지만 올해 하반기부터 동해항을 통해서도 선적을 진행하여 물류루트 다변화를 통한 안정적인 공급망을 구축하였다. 선사 및 기업, 그리고 일본 현지 기관과의 긴밀한 협조를 통해 동해 - 일본 구간의 물류 루트 개척과 안정화라는 결과를 이루어 낼 수 있었다.



● 정책기획본부
033-522-6503
juhwi.kim@northernlogis.kr

"아름다운 미래를 위한 약속"

GS동해전력은 친환경 에너지 전문기업으로
동해시 향토기업으로 자리매김하겠습니다

