



발간년월 2021년 12월(제37호) 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



DLI

Monthly Newsletter vol. 37

GS동해전력

<박현철 대표이사>

CONTENTS

Cover Story

▷ GS동해전력 대표이사

동해항 관련 주요 소식

항만·물류 정책동향

▷ 수소경제 확산을 위한 항만의 도전이 시작된다

국내 항만·물류 주요 소식

주변국 국제동향

▷ 러시아 주요 동향

▷ 일본 주요 동향

항만·물류 통계

▷ 2021년 국내 수출입 현황(10월)

▷ 2021년 동해·묵호항 품목별 화물처리실적(10월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(10월)

▷ 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(10월)

▷ 2021년 1~10월 러시아 항만물동량

북방물류산업진흥원 동향

Cover Story

■ GS동해전력 박현철 대표이사 인터뷰



- GS동해전력 대표이사 주요 약력 -

박 현 철

- 대구 계성고 졸업
- 1981 연세대 경영학과 졸업
- 1985 한국전력공사 입사
- 2005 한국동서발전 사업처장
- 2014 한국동서발전 상임이사(기획전무)
- 2016 여수그린에너지 대표이사
- 2017.09 現 GS동해전력 대표이사

Q. 발전소가 가동한 지 4년이 지났습니다. 석탄화력발전에 대한 정부의 부정적 태도와 환경 문제에 대한 곱지 않은 사회적 시선 등 경영환경이 좋지만은 않습니다. 지난 4년간을 평가해주시다면.

A. GS동해전력 북평화력발전소는 초초임계압 기저화력발전소로서 민간발전사로서는 국내 최초로 2010년 12월 제5차 전력수급기본계획에 반영되어 약 2년간의 사업 준비기간을 거쳐 2013년 2월에 착공, 2017년 3월과 8월에 1, 2호기 건설공사를 완료하고 상업운전을 시작했습니다.

우리 발전소는 구호동 246번지 약 11만평 부지에 595MW 2기로 설비용량은 1,190MW이며(연간 약 190만 가구에 전력을 공급할 수 있는 용량), 특히 압력 225K, 증기온도 610℃의 초초임계압 발전설비를 도입하여 연간 이산화탄소 161,000톤과 유연탄 사용량 77,000톤을 저감할 수 있도록 설계된 고효율 발전설비입니다.

최근 정부의 탈석탄 및 “2050 탄소중립” 정책과 코로나19 여파로 인한 전력수요 감소 등의 여파로 전력 산업의 여건이 좋지 않은 것은 사실입니다만, 발전소 준공 후 부단한 노력으로 단기간 내 설비 안정화 및 개선을 통해 현재 한전 발전회사(GENCO) 대비 가동률에서 월등한 우위를 보이고 있습니다. 객관적 여건은 녹록치 않습니다만, 끊임없는 연구개발을 통해 경영환경을 개선해 가려고 노력하고 있다고 말씀드리겠습니다.

Q. GS동해전력은 노후화된 석탄화력발전소에 비해 환경문제에 많은 신경을 썼고 현재도 쓰고 있는 것으로 알고 있습니다. 발전소의 친환경 정책에 대한 설명을 부탁드립니다.

A. GS동해전력은 건설단계부터 지역주민과 지자체의 의견을 적극 반영하여 친환경 발전소 건설을 위해 노력했습니다. 발전소의 심장 역할을 하는 터빈 가격과 비슷한 5천여 억을 최첨단 환경설비 도입을 위해 투자했으며, 특히 사업 준비단계에서 지역주민들에게 약속드렸던 3無 발전소(無송전선로, 無비산탄진, 無회처리장) 건설을 완료해 순조롭게 운영하고 있습니다.

먼저, 국내 발전소 최초로 당사에서 동해변전소까지 7km 전 구간을 지중화해 주변 경관을 보전하려고 노력했습니다. 그리고 동해항의 석탄 연속식하역기, 밀폐형 컨베이어 벨트, 옥내 저탄장을 설치해 비산 먼지(석탄가루) 발생을 원천적으로 차단했으며, 석탄을 연소하고 나면 발생하게 되는 석탄재 전량을 시멘트 원료로 재활용한 덕분에 비상용 회처리장이 설치되어 있긴 합니다만 사용실적이 전무할 정도입니다. 상업운전 이후에도 환경설비 보강, 운영 효율개선 등을 통해 미세먼지 배출량을 획기적으로 저감했습니다. (원단위 배출량 국내 석탄화력 58기 중 1위, 0.016kg/MWh). 이와 관련하여 강원도 및 환경부와 “미세먼지 자발적 감축협약” 체결('18.10월, '19.12월), 탈질촉매 추가 설치(약 17억), 저유황탄 도입(유황분 함유량 0.4% 미만), 미세먼지 계절관리기간 내 발전설비 예방정비 등을 실시한 결과 미세먼지를 '19년 대비 65% 이상 감축하였습니다. 강원환경대상('20.10)과 원주지방환경청장상('21.6) 수상은 이에 대한 작은 평가라고 생각합니다.

Q. 석탄화력발전소의 경우 탄소배출의 주범으로 인식되기도 합니다. 탄소 배출 저감과 관련된 계획은 어떻게 되는지요.

A. 말씀하신 것처럼 최근 환경 관련 화두는 온실가스 감축입니다. 국가온실가스 감축목표가 2030년 40%, 2050년 실질적 탄소중립 달성으로 획기적인 온실가스 감축이 요구되는 상황입니다. GS동해전력에서는 이 문제에 대응하기 위해 석탄일변도에서 탈피해 '26년 국내 최초로 청정연료인 암모니아를 전체 필요 연료의 20% 혼소를 실증하고, 2030년까지는 이 비율을 30%로 확대해 나갈 예정입니다.

또한 CCU(Carbon Capture and Utilization, 이산화탄소 포집 및 활용)기술을 도입해 온실가스의 15% 이상(98만톤/년)을 감축하는 등 2030년까지 총 45% 이상(293만톤/년)의 온실가스 감축 목표를 책정했습니다. 이를 위해 현재 한전전력연구원과 공동으로 “Carbon Free 친환경 암모니아 발전기술 개발” 과제에 참여해 관련 기술을 개발하고 있으며, 산업부 중심의 민·관 공동 추진 기관인 “수소·암모니아 발전 실증 추진단” 및 “K-CCUS 추진단”에 가입해 활동하고 있습니다. 국내 중소기업과 상생을 위해 온실가스 감축 관련 신기술을 보유한 스타트업을 발굴하고 지원하는 등 온실가스 감축목표 달성을 위해 GS그룹 차원에서 노력하고 있습니다.

이러한 GS동해전력의 온실가스 감축 노력은 강원도가 주관하는 “북평제2산단 수소 저장·운송 클러스터 구축 사업”과 연계해 강원도와 동해시에 우수기업을 유치하고 양질의 일자리를 창출하는 시너지효과를 낼 수 있을 것으로 기대합니다. 앞으로도 GS동해전력은 지자체와 협력하여 “2050 국가 탄소중립” 목표 달성과 수소경제 전환에 향토기업으로서 사명을 다하고, 지역경제 활성화의 견인차 역할을 해 나가겠습니다.

Q. 발전소 주변지역에 대한 지원 등 지역상생을 위해 노력하고 계신 것으로 알고 있습니다만, 북평산업단지 입주업체를 비롯해 지역업체들과의 상생발전에 대해 만족스럽지 못하다는 의견도 있습니다. 이에 대한 견해를 여쭙겠습니다.

A. 저는 ‘발전소는 향토기업이다’ 라는 신념을 갖고 있습니다. 발전사업은 30년 이상 장기간 한 지역에서 그 지역주민들과 상생할 수 있어야만 성립하는 사업이기 때문입니다. GS동해전력은 본사 소재지를 동해시에 고 있으며, 사업 초기부터 기업의 사회적 책임을 다하고 동해시 향토기업으로 자리매김하기 위해 장학생 선발·지원, 교육환경개선 등 육영사업과 지역의 소외계층을 위한 봉사 및 지원사업, 지역주민 대상의 각종 문화예술분야 활동을 꾸준히 지원해 오고 있습니다.

2013년부터 관내 초·중·고등학생 및 대학생을 대상으로 GS동해전력 장학생을 선발해 지금까지 2,500명 이상의 학생들에게 장학금을 지원했으며, 각급 학교 별로 교육기자재 지원 및 교육환경 개선을 위한 지원 사업도 같이 수행하고 있습니다.

또한 지역의 소외계층을 위해 동절기 난방유 지원, 김장 나누기, 지역농산물 구매 및 전달 등의 지원을 해오고 있으며, 지역주민들의 삶의 질 향상을 위해 클래식 음악회, 유명 성악가 초청공연 및 지역에서 개최되는 각종 문화·예술·체육활동과 행사에 대해서도 지속적으로 지원하고 있습니다.

GS동해전력 발전소 건설단계 및 운영과정에서 많은 북평산업단지 입주기업체들이 직·간접적으로 참여 및 협조했습니다만, 지역상생 측면에서 만족스럽지 못했다는 평가가 있다는 것도 잘 알고 있습니다. 현재 저희 협력회사의 50% 정도가 동해, 삼척, 강릉 지역 업체입니다만, 앞으로 이 비율을 80%까지 올리도록 노력하겠습니다. 한편, 현재 당 사가 조성한 북평제2일반산업단지가 강원도에서 추진하고 있는 “수소 저장·운송 클러스터 구축사업”의 예타 대상사업지로 선정되어 예타 조사가 진행 중에 있고, 북평산업단지 입주기업체가 주축이 되어 수소산업 미니클러스터를 구성해 운영 중인 것으로 알고 있습니다. 수소산업을 매개로 북평산업단지 입주기업체들과 긴밀한 협력관계를 구축해 지역경제 활성화를 위해 보다 더 노력하도록 하겠습니다.

Q. 다음은 저희 기관의 주요 업무이기도 한 동해항 관련 질문입니다. GS동해전력에게 동해항은 어떤 역할을 하고 있습니까?

한편 GS그룹 계열사들로 구성된 컨소시엄이 동해항 신항의 부두건설에 소극적 입장인 것으로 알고 있습니다. 지역사회에서는 이에 대해 불만이 많은데, GS동해전력의 입장은 어떤가요?

A. 발전소 입장에서 항만은 필수불가결한 시설입니다. 동해항이 우리 회사에 그런 존재라는 것은 두말할 필요가 없습니다. 당 사는 2012년 동해지방해수청으로부터 동해항 기존 부두(10번 선석) 사용과 석탄 이송용 컨베이어 설치허가를 받을 때 신항만 석탄부두가 완공되면 컨베이어 시설을 GS동해전력 비용으로 철거 및 이전해야 한다는 조건부 승인을 받은 바 있습니다. 이후 약 1,400억 원의 사업비를 투입해 석탄 관련 설비(밀폐형 컨베이어벨트, 옥내형 석탄저장고 등)를 건설했고, 석탄 야적이나 트럭 운송 없이 부두에 접안한 선박에서 직접 밀폐형 컨베이어를 이용해 발전소 내 옥내형 석탄저장고로 이송하고 있습니다. 이를 통해 석탄 하역, 이송 및 보관과정에서 주변지역에 비산탄진 피해를 원천적으로 차단했으며, 동해항 체선 문제 해소에도 상당 부분 기여하고 있습니다. 현재까지 당 사는 동해항을 통해 발전소 주 연료인 유연탄을 연간 약 300만톤 이상 수입해서 사용하고 있지만, 비산탄진으로 인한 민원은 한 건도 없었습니다.

향후 동해신항 석탄부두 건설공사가 완료되면 저희는 동해지방해수청의 허가조건에 따라 기존 동해항의 석탄 관련 설비를 철거하고 동해신항 석탄부두를 이용할 계획입니다. 현재 GS계열사가 참여하고 있는 동해신항 석탄부두 건설사업의 민간 컨소시엄인 동해국제자원터미널주식회사가 정부의 탈석탄정책과 더불어 국내 금융기관의 탈석탄금융선언으로 인해 자금조달에 어려움을 겪고 있어 부득이 사업기간을 1년 연장한 것으로 알고 있습니다. 안타까운 일입니다. 저희는 석탄부두에 대한 사업여건이 개선되어 동해신항 석탄부두 건설사업이 조속히 진행되기를 기대하고 있습니다.

동해신항과 관련해서는 한 가지 더 드릴 말씀이 있습니다. 조금 전에 암모니아 혼소 얘기도 했습니다만, 향후 우리 지역의 수소나 암모니아 수요가 상당히 커질 것으로 예상됩니다. 때문에 동해신항의 부두 설계 시 관련 분야 전문가들의 지혜를 잘 모아 신항의 기능을 어떻게 할 것인지, 수소나 암모니아와 관련된 기능을 어떻게 포함시킬 수 있을지 진지하게 고민해봐야 하지 않을까 생각합니다.

Q. 마지막으로 시민들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A. GS동해전력이 동해시와 함께 한 시간이 벌써 10년을 넘어서고 있습니다.

그간 발전소 건설과 운영과정에서 물심양면으로 도와주시고 아낌없이 지원해 주신 동해시와 동해시민 여러분, 특히 발전소 주변지역 주민 여러분들께 이 자리를 빌려 다시 한 번 감사드립니다.

저희는 향토기업으로 튼튼하게 자리매김하기 위해 더욱 정진하겠습니다. 현재 저희들이 지역인재를 50% 정도 고용하고 있습니다만, 이 비율을 80%, 90%로 올려 지역의 청년들에게 좋은 일자리를 더 많이 제공 하도록 노력하겠습니다. 그리고 저 개인적으로는 평소 지역의 청소년들이 뛰어놀고, 훌륭한 작가를 직접 만나고, 인생의 멘토를 가까운 곳에서 구할 수 있는, 그런 환경을 만드는 데 작으나마 기여하고 싶다는 생각을 하고 있습니다. 제가 동해시에서 생활하고 있는 5년의 기간 동안 청소년들이 자유롭게 모여 뛰어놀 수 있는 환경이 부족하다는 점은 늘 아쉬웠습니다. 지역사회가 건강하고 활력이 넘치기 위해서는 청소년들의 웃음으로 가득해야 합니다. 이 분야에서 저희들이 여러 가지 사업을 준비하고 있으니 시민 여러분의 관심과 지원을 부탁드립니다.

앞으로도 GS동해전력은 미래를 선도하는 친환경 에너지 전문기업으로 맡은 바 소임을 다할 것이며, 동해 시민과 함께 호흡하며 지역의 사랑과 신뢰를 받는 동해시 대표 향토기업으로 계속 성장해 갈 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

GS동해전력 주요 현황

■ 연혁

- '10.12 제5차 전력수급기본계획 반영
- '13.02 착공
- '17.03 1호기 상업운전 개시
- '17.08 2호기 상업운전 개시
- '19.08 PSM 평가 S등급 획득

■ 건설부지: 동해시 구호동 246외(약 11만평)

■ 설비용량: 1,190MW(595MW x 2기) ※ 연간 약 190만 가구 사용 전력 생산

■ 주기기: HITACHI(터빈), BHI(보일러)

■ 소내 근무인원: 386명

■ 친환경 3無 발전소: 無송전선로, 無비산탄, 無회처리장

동해항 관련 주요 소식

□ 동해항 컨테이너 선사 취항 급진전

지난 3월부터 동해항 취항을 타진해왔던 컨테이너 선사의 동해항 취항이 급진전되고 있는 것으로 나타났다. 도 항공해운과와 시 투자유치과에 따르면 동 선사(베트남 호치민)와 동해항을 잇는 항로를 월 3항차 운영, 베트남 우드펠릿의 수입과 도내 음식료품의 수출을 추진한다는 계획으로 한-베트남 항로가 안정되면 극동 러시아 서비스를 추가하겠다는 것이다. 내년 동해항에 컨테이너 선박이 취항하면 2016년 MCC트랜스포트의 철수 이후 6년 만의 취항이 되는 셈이다. 도, 시, 해수청 그리고 선사 간 업무협약은 12월 중 체결될 것으로 보인다.

□ 동해안권 콜드체인 가동 준비 본격화

11월 18일 산업통상부 동해자유무역지역관리원, 동해시, 동해시 상공회의소, 동해경제인연합회, S&K글로벌 등이 참석한 가운데 '동해 콜드체인사업 상호협력 이행약정식'이 열렸다. 지난 7월 동해안권 콜드체인(저온물류표준공장) 운영사업자로 선정된 S&K글로벌 측은 경과 보고를 통해 11월 15일부터 냉동기 시험가동에 들어가 내년 1월 15일 본격 가동한다는 계획을 밝혔다. 또한 내년 4월 러시아 해역의 명태조업이 종료되기 전 조업 선을 동해항으로 입항시켜 콜드체인에 시범적으로 입고하겠다는 계획이다. 이 계획이 실행될 경우, 부산에서 원료를 공급받고 있는 도내 명태가공업체들에게 보다 저렴하고 신속한 원료조달의 길이 열리게 될 것으로 보인다.



□ 도내 생산 화장품 러시아 추가 수출 선적



11월 8일 동해항 출항 한러일 페리에 도내 생산 화장품(1TEU 분량)이 다시 선적되었다. 지난 8월말 선적분에 이은 추가 선적으로 러시아 극동지방에서 국내 화장품의 높은 인기를 보여주는 사례로 해석된다. 수출사인 미리내산림(주)에 따르면 극동러시아 지역의 도내 화장품 유통회사에서 자체 모델을 투입하는 등 공격적 마케팅을 벌이고 있어 내년에는 올해 이상의 판매 확대가 기대된다고 한다. 다만 최근 블라디보스토크 항만의 심각한 하역난이 변수로 보인다.

□ 동해항 서부두, 청정부두 탈바꿈 임박

이전 지면에서 소개했던 동해항 서부두 방진형 임항창고가 본격 운영됨에 따라 지금까지 서부두 뒤편에 야적해왔던 무연탄, 코크스 등 분진화물의 야적이 사라질 전망이다. 동해지방해양수산청 관계자에 따르면, 해수청에서는 임항창고의 본격 운영에 맞춰 항내 하역회사들에 공문을 발송, 서부두 분진화물 야적을 올해 내로 마감, 내년 이후에는 임항창고 내 보관을 의무화할 계획임을 통지했다. 야적된 분진화물과 검은 색 차단막 등 환경과 미관 모두 문제였던 서부두가 내년부터 청정 환경을 회복할 수 있을지 귀추가 주목된다.

항만 · 물류 정책동향

| 수소경제 확산을 위한 항만의 도전이 시작된다. 1) |

2040년 까지 울산항, 광양항 등 14개 수소항만 조성 추진

해양수산부(장관 문성혁)는 11월 26일(금) 김부겸 국무총리 주재로 개최된 4차 수소경제위원회에서 '수소항만²⁾ 조성방안' 을 보고하였다.

항만은 선박과 화물차 등이 모이는 물류거점으로 수소의 수입과 생산 그리고 저장에 유리하다. 또한, 앞으로 수소추진선박, 수소화물차 등 수소를 활용한 운송수단이 확대되는 등 수소경제가 활성화된다면 수소의 주 소비처가 될 수 있다. 따라서, 수소경제 시대에서 새롭게 요구되는 항만의 역할을 검토하고 이에 부응할 수 있는 정책을 수립할 필요성이 그동안 제기되고 있었다.

이에 해양수산부는 '세계를 선도하는 친환경, 수소항만 생태계 조성' 이라는 비전 아래, 2040년까지 총 14개소³⁾ 의 수소항만을 조성하고 연 1,300만 톤의 수소를 항만을 통해 공급하는 것을 목표로 '수소항만 조성방안' 을 수립하였다. 또한, 국내 기업의 참여의향이 높은 울산항, 광양항, 부산항, 평택·당진항, 군산항 등 5개 항만에서는 수소항만 선도사업을 추진한다.

우선, 동북아 에너지 허브인 울산항은 블루수소⁴⁾를 생산하거나 해외 그린수소⁵⁾를 수입한 후 내륙으로 공급하는 수소 허브항만으로 육성한다. 2030년까지 기존 LNG터미널을 활용해 블루수소를 생산할 수 있는 기반시설뿐만 아니라, 그린 수소를 수입할 수 있는 수소터미널과 대규모 수소저장시설, 배관망 등도 구축한다. 광양항에는 수소트럭 휴게소, 충전소, 발전시설 등을 모은 수소복합 스테이션을 2023년까지 구축하고, 2040년까지 인근 석유화학단지(여수산업), 광양제철소 등과 연계하여 수소를 생산하고, 소비하는 거점으로 조성한다. 글로벌 컨테이너 허브인 부산항에는 수소추진선박과 화물차를 위한 수소연료 생산과 공급체계를 구축한다. LNG병커링 터미널 개발과 연계하여 수소 생산 시설을 구축하며, 선박, 화물차를 위한 수소 연료 생산 및 공급체계를 2030년까지 마련한다.

그 밖에 평택·당진항에는 2025년부터 수소 모빌리티 실증단지⁶⁾를 조성하고, 2040년까지 항만 하역장비 전반을 수소기반으로 전환해 나갈 예정이며, 군산항에는 이산화탄소를 포집, 저장하는 기술을 활용해 블루수소를 생산하는 전용 터미널을 2028년까지 시범적으로 구축하게 된다.

해양수산부는 5개 선도사업 외에도 전국 무역항의 수소항만 조성가능성을 검토하고, 구체적인 입지와 인프라 개발계획 등을 담은 수소항만 기본계획을 내년부터 수립할 계획이다. 또한, 수소항만 특별구역⁷⁾ 지정, 인센티브 지원 등 우리기업이 사업을 안정적으로 추진할 수 있도록 관련법과 지원제도를 2023년까지 마련할 예정이다.

문성혁 해양수산부 장관은 “수소경제로의 성공적인 전환을 위해 항만은 꼭 필요한 기반시설이다.” 라고 하며, “수소항만의 성공을 위해 정부와 기업이 함께 준비해 나갈 수 있도록 하겠다.” 라고 밝혔다.

1) 수소경제 확산을 위한 항만의 도전이 시작된다.

2) 수소의 생산 및 수입, 저장, 이송, 활용 등 수소에너지 생태계를 갖춘 항만

3) 울산(2), 광양(2), 부산, 평택당진(2), 군산, 인천(2), 삼척, 새만금(2), 제주 등

4) LNG에서 추출한 수소로, 그 과정에서 생산되는 이산화탄소를 포집하여 처리한 탄소중립 수소

5) 재생에너지 등을 활용해 물을 전기분해하여 생산한 수소로 탄소제로 수소

6) 수소충전소 등을 구축, 수소차, 수소하역장비 등 신규 개발된 수소 모빌리티 실증 장소로 활용

7) 항만 내 수소에너지 생태계 조성을 촉진하기 위해 인센티브 등을 적용하는 한정된 공간

국내 항만 · 물류 주요 소식

□ 전국 항만 컨테이너 물동량 1.5% 오른 256만TEU⁸⁾

해양수산부에 따르면 올해 10월 전국 항만 컨테이너 물동량이 전년 동월 대비 1.5% 증가한 256만TEU를 기록했다. 이 중 수출입 물동량은 총 146만TEU로 3.0% 증가했다. 국가별로는 주요 교역상대국인 대미 수출입 증가세(9.1%)가 두드러졌다. 환적은 0.4% 감소한 109만TEU를 처리했다.

올해 전국 무역항에서 처리한 전체 항만 물동량은 전년 동기 대비 3.9% 증가한 총 1억3391만t으로 집계됐다. 수출입과 연안 물동량 모두 증가세를 나타냈다.

수출입은 석유화학 관련 제품 수출 호조와 광석 수입 물량 증가 등에 힘입어 3.5% 늘어난 1억1366만t을 처리했다. 연안은 유류 물동량 증가로 6.1% 상승한 2025만t을 기록했다. 이 중 비컨테이너 물동량은 유류(10.8%) 광석(3.0%) 등 주요 품목들이 모두 강세를 보이며 4.8% 오른 총 8840만t으로 집계됐다.

유류는 원유 수입 물동량과 석유정제품 수출입 물동량 증가에 힘입어 10.8% 증가한 3993만t을 처리했다. 광석은 평택·당진항과 인천항의 수입 물동량 증가로 3.0% 상승한 1238만t을 기록했다. 반면 유연탄은 하동항의 수입 물동량 증가에도 인천항 포항항 광양항 등 3개항의 수입 물동량이 감소해 4.5% 후퇴한 969만t을 처리했다.

□ 광양항 자동화항만 가늌터 구축사업 예비타당성조사 통과⁹⁾

여수광양항만공사는 국내 최초로 안벽 이송 야드 등 부두 전 영역을 대상으로 진행한 완전 자동화항만 가늌터(테스트베드) 구축사업이 예비타당성조사를 통과했다고 26일 밝혔다.

공사는 광양항 3-2단계 부두에 2022년부터 2026년까지 5년간 정부와 공동으로 사업비 6915억 원을 투입해 한국형 완전 자동화항만을 구축 운영할 계획이다. 가늌터 운영 경험과 실적을 기반으로 차후 부산, 인천 등 국내 주요 항만의 안정적인 자동화 도입을 지원한다는 구상이다.

아울러 해양수산부와 지자체, 국정원 등 항만 운영 유관기관, 광양항 거점 선사 화주 물류업체 항운노조 등 이해관계자와 협력해 광양항을 국내 최고의 스마트항만으로 개발한다는 목표를 수립했다.

□ 부산항만공사, 올해 부산항 대기오염물질 36% 감축 예상¹⁰⁾

부산항만공사(BPA)는 지난 26일 항만 대기오염의 주요인인 선박의 미세먼지를 줄이기 위한 '선박저속 운항(VSR) 프로그램' 운영을 통해 연말까지 부산항 대기오염물질의 35.8%를 감축할 것이라고 밝혔다.

이번 프로그램은 대상 선박이 부산항 입항 전 일정 수역부터 부두까지 저속으로 운항해 진입하면 항만시설 사용료(선박입출항료) 일부를 감면해 주는 제도로, 지난 2019년 12월부터 운영하고 있다.

대상 선박은 부산항 입항 선박의 대다수를 점하는 3000t 이상 컨테이너선, 세미컨테이너선, 자동차운반선 등 3종이다. 저속운항 구간은 북항 오륙도 등대, 감천항 생도등표, 신항 가덕도 등대 기준으로 반경 20해리다.

올해는 운영상의 불편사항을 개선해 신청 절차와 검증 단계를 대폭 단축한 자동검증 프로그램을 도입하면서 참여 선박이 많이 증가했다. 이에 따라 미세먼지 감소율이 전년 대비 약 10%p(포인트) 높아져, 연말까지 부산항 대기오염물질의 35.8%를 감축할 수 있을 것으로 예상된다.

또한 BPA는 미세먼지 계절관리제 기간인 내년 1월부터 3월까지 저속운항 프로그램에 참여하는 선박에 대해 기존 사용료 감면액에 10%를 더한 인센티브를 제공해 미세먼지 저감을 더욱 촉진시키기로 했다.

8) 코리아쉬핑가제트 12.06

9) 코리아쉬핑가제트 11.26

10) 코리아쉬핑가제트 11.30

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

□ 러시아 철도, 2021년 1월~10월까지 수산물 운송량 34.7% 증가¹¹⁾

러시아 철도(Russian Railway, RZD) 언론보도에 따르면, 올해 1월부터 10월까지 연해주 지역으로부터 운송된 러시아 철도 화물에서 수산물 운송이 작년 동기 대비 34.7% 증가하였다고 밝혔다.

연해주로부터 철도를 통해 컨테이너로 운송된 수산물은 약 35만 톤(+33.4%)이며 이 중 냉장컨테이너는 20만 톤(+36.9%) 규모였다. 주요 운송지로는 모스크바주 지역으로 22만 6천 톤, 우랄지역 10만 2천 톤, 시베리아 지역으로는 7만 8천 톤이다.

올해 10월 연해주에서 해외로 수출되는 수산물은 6만 6천 4백 톤 정도로 이 중 중국으로는 1만 5백 톤 운송되었다. 이는 작년 동월 대비 2.9배 증가한 수치이다.

□ 러시아 북극항로, 7년만의 강추위로 선박 운행 차질 발생¹²⁾

올해 러시아 북극항로 동부지역에 7년만의 강추위로 인한 결빙으로 선박 운행에 차질이 발생하였다. RosAtom(러시아 원자력국영기업)에 따르면 페벡만, 예니세이만, 데즈노프곶, 젤라이냐곶, 디손섬 부근에 24척의 선박이 얼음에 묶여 있었으나, 이중 8척 선박에 대한 쇄빙선 도선작업이 끝났으며, 잔여 선박에 대해서는 연말까지 구조작업을 진행할 계획이다. 동 사태는 일부 선주들이 러시아 기상청의 예보를 기반으로 쇄빙선 지원 없이 북극항로 운행을 시도하다 일어났으며, 팬데믹 상황에서 쇄빙선 운행도 평시보다 1달 늦은 10월에 개시된데 원인이 있다고 분석하였다.

현재 야말, 타이미르, 바이가치 등 4척의 쇄빙선이 구조작업에 투입되었으며, 12월에 아르티카와 전승 50주년 쇄빙선 2척이 추가 투입될 계획이다.

□ 러시아산 수산물에 대한 수입제한조치 등으로 러시아의 對중국 농산물 수출 감소¹³⁾

러시아 농업은행 분석 자료에 따르면 1~10월 누적 對중국 러시아 농산물 수출은 308만 톤(전년 동기 대비 16.5%감소), 금액 기준 29억 달러(전년 동기대비 8.3%감소)에 그쳤다.

한편, 중국의 러시아산 수산물에 대한 수입제한 조치로 수산물 수출은 물량 기준 28만 톤(전년 동기대비 68.8%감소), 금액 기준 8.4억 달러(전년 동기대비 38%감소)인 반면, 對한국 러시아산 수산물 수출은 금액기준 17억 달러(전년 동기대비 37%증가)를 기록하였다.

러시아 수산협회는 올해 對중국 수산물 수출은 물량기준 73%, 금액 기준 43% 감소가 전망되며, 2022년에도 중국의 수입제한 조치가 지속될 것으로 전망하고 있다.

러시아 수출업체들은 양국 농산물 교역 관련 물류비 증가, 중국의 엄격한 방역조치, 러-중 당국간 소통 부재, 중국업체들의 제품 위조 등 문제점을 지적하였다.

최근 러시아 인접 중국 市정부 차원에서 식료품 수입에 대한 방역조치가 강화되고 있으며, 쉘이펀허 市는 11월에 포장식품 수입을 중단하였고, 후룬베이얼 市는 고기와 우유 등 냉장온도 운송이 필요한 식료품의 수입을 금지하였다.

11) <https://portnews.ru/> (러시아 항만소식 11.12)

12) 러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (11.29)

13) 주러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (11.29)

□ 년 만에 연안크루즈선 닛폰마루, 가고시마항 기항 14)

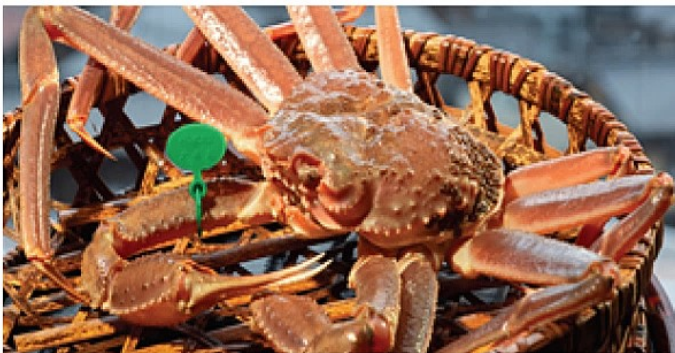
상선미쓰이의 연안크루즈 닛폰마루(2만2천톤급)가 12월 6일 가고시마항에 기항했다. 가고시마항에 크루즈선이 기항한 것은 코로나 바이러스 감염확대 영향으로 약 1년 만이다. 「겨울 먹거리 크루즈~ 가고시마」를 테마로 한 3박 4일 일정으로 4일 고베를 출발. 승객은 모두 일본에 살고 있는 사람들로 정원 532명의 3분의 1로 제한한 180명이다. 승선 전과 승선 당일 PCR검사를 실시하고 선내에서는 1일 1회 체온을 측정, 기록하는 한편 터미널 출입 시나 관광버스 승차 시에도 체온을 측정하는 등 철저한 코로나 감염대책을 실시했다. 승객들은 가고시마 시내관광을 즐긴 후 같은 날 저녁 고베로 출발했다. 코로나 발생 전 가고시마항에는 크루즈가 연간 156회 기항했으나 올해는 단 2회로 급감, 2022년에는 8회 입항이 예정돼 있다.

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

겨울의 최고 먹거리하면...

- 마이즈루 관광정보 : 겨울철 먹거리편 -

일본의 겨울하면 게! 라고 할 정도로 게는 단골 먹거리입니다. 교토부 북부지역도 마찬가지로 11월 6일 게 조업의 일제 해금 후 그 맛을 찾은 사람들로 료칸 등 숙박시설이 내년까지 예약이 꽉 찬 상태라고 합니다. 코로나19로 관광업계가 큰 타격을 입고 있는 가운데 이 같은 소식을 들으니 걱정이 조금 덜어집니다. 게에도 여러 종류가 있습니다만 가장 인기가 있는 건 역시 대게입니다. 어디에서 잡혔느냐에 따라 다리에 붙이는 태그의 색깔이 달라지는데 태그를 붙인다는 것은 그만큼 주의 깊고 중요하게 취급하고 있다는 증거입니다. 참고로 교토부에서 잡힌 경우는 초록색 태그가 붙여집니다. 그 중에서도 교토 북부의 ‘타이자(間人)’에서 잡힌 게는 최고급 브랜드 게, ‘타이자 게’라 불립니다. 최고급으로 평가받는 이유는 타이자항은 대게 어장에서 가장 가까워 선도와 육질을 유지한 채 항구에 올릴 수 있기 때문입니다. 또한 경매를 시작하기 전에 지역 어부들이 게의 크기, 수율, 다리의 가지런한 정도 등을 엄정하게 체크해 약 50단계로 세밀하게 선별합니다. 경매 도중 조금이라도 질이 안 좋은 게가 발견되면 다시 한 번 선별작업을 거친 후 경매를 하게 됩니다. 이와 같은 철저한 품질관리가 있기 때문에 전국에서 최고급 브랜드로 인정받는 게의 품질이 유지되는 것입니다. 겨울철에 교토에 오실 때에는 꼭 온천에서 일상의 피로를 푸시고 맛있는 게 요리를 만끽해 주십시오.



교토 대게



대게 경매

14) 산케이신문(2021.12.7.)

항만 · 물류 통계

| 2021년 국내 수출입 현황(10월) |

2021년 10월 국내 수출 556억 달러, 수입 539억 달러, 무역수지 17억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 보다 수출은 24.0%(107.3억 달러 증가) 정도 증가하였고, 수입은 37.8%(147.7억 달러 증가) 정도 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 18개월 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	55,554			523,210
	증감률(b)	11.4	9.5	16.6	41.1	45.6	39.7	29.6	34.8	16.7	24.0			25.9
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	53,864			496,237
	증감률(b)	3.1	13.9	18.8	33.9	37.9	40.7	38.2	44.0	31.0	37.8			29.5
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	1,690			26,973

주 1) 증감률은 지난해 같은 기간 수치임

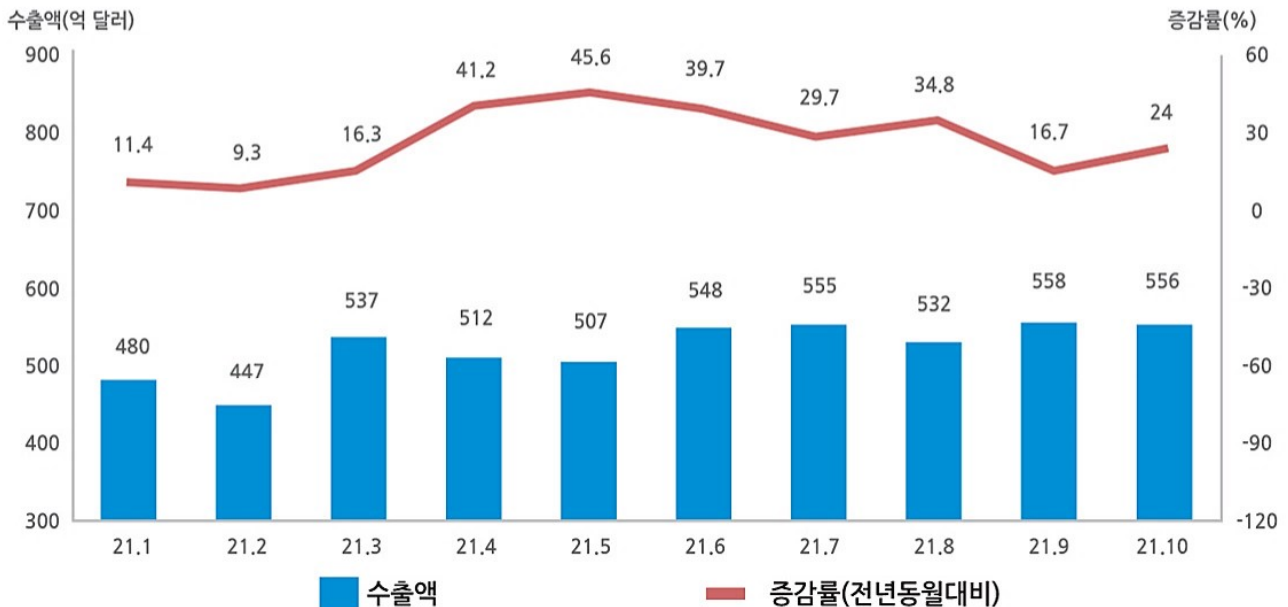
출처 : 관세청

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 품목별 화물처리실적(10월) |

2021년 10월 동해·묵호항 품목별 화물처리 실적은 전년 월 대비 10,085톤(0.3%) 증가하였다. 시멘트, 유연탄, 비철금속 및 그제품, 목재·목탄·코르크등, 방직용 섬유 및 그제품, 전기기기 및 그부품 등의 화물이 증가하였고 어패류·갑각류 등, 모래, 무연탄, 철광석, 석유 정제품, 양곡, 화학공업 생산품, 기타 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타광석 및 생산품	석유 정제품	원유(역청유), 석유
2021년 10월	2,914,419	238	931,601	0	19,851	556,784	3,099	1,293,646	65,026	683
2020년 10월	2,904,334	1,199	899,545	10,099	40,700	360,000	23,836	1,347,001	111,615	0

구분	양곡	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크등	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	플라스틱 고무 및 제품	전기기기 및 그부품	기타
2021년 10월	0	4,201	8,125	6,251	8,750	7,492	1,161	5,111	2,400
2020년 10월	8,980	2,500	30,794	1,134	0	8,506	1,220	5	57,200

주) 항만시설 이용신고(화물료 신고)가 완료된 정보로 생성된 통계임
출처 : 해양수산부 PORT MIS

| 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(10월) |

2021년 10월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)1.58% 감소, (톤수)16.91% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 대한민국, 중국 순으로 나타났으며 일본, 대한민국 선박의 척수는 증가하였고 러시아, 중국 선박의 척수는 감소하였다.

(단위 : 천톤(GT), %)

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	190	2,106	1,674	18,677	187	2,462	1,744	20,272	-1.58	16.91	4.18	8.54
러시아	70	432	688	4,169	67	483	677	4,708	-4.29	11.82	-1.60	12.91
일본	44	365	305	1,795	45	353	363	2,743	2.27	-3.30	19.02	52.87
대한민국	18	171	167	2,012	29	450	231	2,540	61.11	163.99	38.32	26.22
중국	33	566	242	3,951	23	488	236	3,912	-30.30	-13.74	-2.48	-0.99
호주	3	113	50	1,668	6	254	57	2,056	100.00	123.99	14.00	23.26
미국	5	133	45	1,161	5	145	43	1,119	0.00	8.84	-4.44	-3.56
대만	3	45	27	289	3	47	24	324	0.00	4.77	-11.11	12.12
인도네시아	3	111	27	989	2	83	18	687	-33.33	-25.59	-33.33	-30.56
태국	1	20	3	70	2	49	5	99	100.00	142.94	66.67	41.70
홍콩	4	29	19	150	1	6	7	43	-75.00	-79.11	-63.16	-71.42
원양어획지역			23	518	1	36	17	433	0	0	-26.09	-16.39
필리핀	2	65	10	285	1	33	9	280	-50.00	-49.05	-10.00	-2.03
베트남	3	16	13	79	1	3	11	33	-66.67	-82.00	-15.38	-58.85
남아프리카			10	327	1	33	12	406	0	0	20.00	24.28
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

| 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 선종별 추이(10월) |

동해·묵호항의 2021년 10월 선박 입출항은 664척(4백52만 톤)으로 전년 동월 대비 (척수)6.48% 감소, (톤수)4.64% 증가하였다. 국적선, 외국선 모두 척수는 감소하고 톤수는 증가하였다.

(단위 : 톤(GT), %)

선박 종류	2020년				2021년				전년대비 증감율 (%)			
	10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)		10월		누계(1월~10월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	710	4,322,433	6,373	38,271,560	664	4,522,912	6,749	41,054,495	-6.48	4.64	5.90	7.27
일반 화물선	173	1,416,998	1,355	11,450,429	127	946,545	1,435	11,342,031	-26.59	-33.20	5.90	-0.95
산물선(벌크선)	115	1,915,998	1,041	17,634,169	129	2,394,090	1,133	18,753,647	12.17	24.95	8.84	6.35
시멘트 운반선	90	519,642	814	4,647,019	97	555,678	895	5,144,480	7.78	6.93	9.95	10.70
석유정제품 운반선	100	90,440	1,032	812,614	115	104,991	1,047	883,932	15.00	16.09	1.45	8.78
어선	52	41,064	513	375,889	40	30,835	441	326,430	-23.08	-24.91	-14.04	-13.16
여객선			6	35,760	17	195,126	143	1,597,318	0	0	2,283.33	4,366.77
케미칼 운반선	4	19,876	26	115,678	2	55,981	18	191,220	-50.00	181.65	-30.77	65.30
플 컨테이너선							2	8,776			0	0
기타선	176	318,415	1,586	3,200,002	137	239,666	1,635	2,806,661	-22.16	-24.73	3.09	-12.29

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~10월 러시아 항만 물동량은 전년 동 대비 2.0% 증가한 695.4백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 346.5백만 톤(+4.0%), 648.9백만 톤(+0.1%)으로 나타났다.

수출화물은 3.0% 증가한 551.4백만 톤, 수입화물은 10.5% 증가한 33.2백만 톤, 환적화물은 2.1% 증가한 52.5백만 톤, 연안 화물은 10.1% 감소한 58.2백만 톤으로 집계되었다.

□ 2021년 1월~10월 러시아 수역별 항만물동량

[2021년 1월~10월 러시아 수역별 항만물동량]

(단위 : 백만 톤, %)

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	78.7	-1.7	24.5(-1.7)	54.2(-1.6)
발트해	208.2	3.8	98.1(6.8)	110.1(1.3)
아조브 흑해	213.9	2.7	95.4(4.7)	118.5(1.1)
카스피	6.0	-13.1	2.1(-28.2)	3.9(-1.8)
극동	188.6	1.4	126.4(3.3)	62.2(-2.2)

자료 : <http://portnews.ru/news>

크랩 & 꼬랍

☞ 이번 호부터는 매월 러시아 crab에 관한 소식을 실을 예정입니다. 러시아 live crab수입의 거점항만인 동해항의 특성을 이해하는 좋은 기회가 되기를 기대합니다. 참고로 꼬랍은 러시아말로 게입니다.

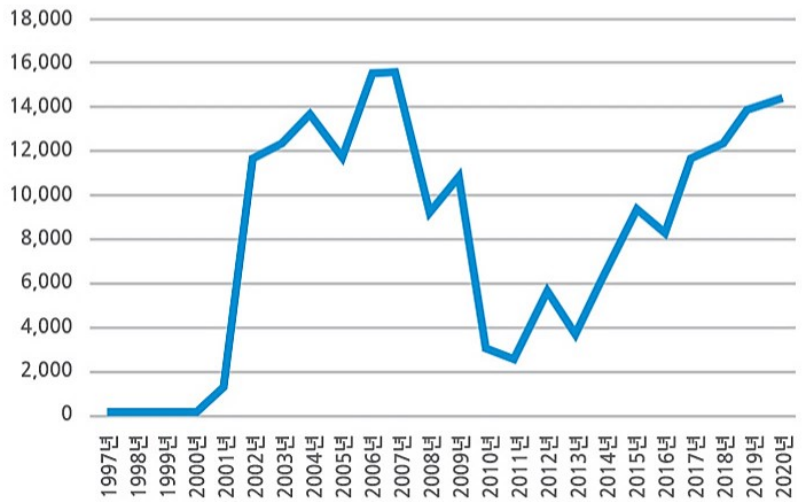
□ 러시아 활게(live crab) 수입의 역사

무역통계에 의하면 러시아에서 활게가 수입되기 시작한 건 1997년 무렵이다.

66톤의 활게가 포항항으로 처음 수입된 이후 2000년대 들어 줄어드는 국내 대게의 대체재로 인식되면서 수입량이 비약적으로 증가, 2007년에는 15,700톤을 기록했다. 그런데 당시 수입, 유통되던 물량의 대부분은 러시아 정부의 TAC(총허용어획량)을 벗어난 불법어업과 관련된 것으로 2009년 한·러 양국 간 불법어업방지협정이 체결되자 수입량은 급감, 협정 미체결 상태였던 일본으로 몰리게 되었다. 수입량이 다시 늘어나기 시작한 건 2014년 무렵으로

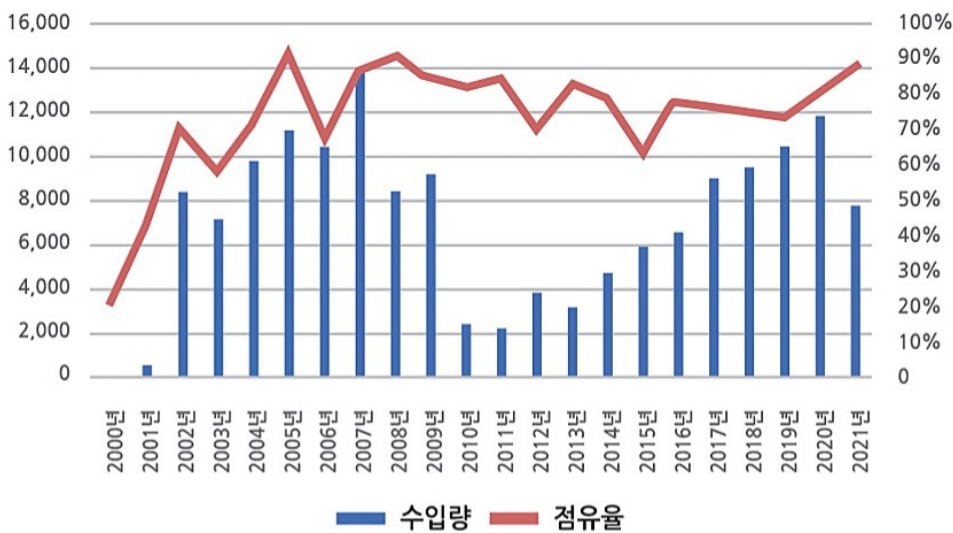
러시아와 일본 간 불법어업방지협정이 체결되자 일본으로 집중됐던 러시아의 수출물량이 다시 한국으로 돌아온 것이다. 이후 활게 수입량은 매년 증가추세를 보이고 있는데, 2020년에는 14,400톤을 기록, 전성기 때의 물량에 근접하고 있다.

러시아 활게 수입통계 (단위: 톤)



□ 러시아 CRAB 수입 거점항만. 동해항

동해항 러시아 활게 수입현황



한편, 동해항의 러시아 활게 수입은 2000년 17톤으로 시작되었다. 포항항과 부산항이 지리적으로 러시아 극동에서 멀어 러시아 조업선들이 접안하기 편리한 항만으로 동해항을 찾게 된 것이다. 2003년 무렵부터 동해항은 전국 수입량의 80% 가까이 차지하고 있다. 2017년 속초지역에 수조가 완공되면서 한 때 34% 가량의 수입물량이 속초항으로 옮겨가기도 했지만 다년간 축적된 물류인프라와 인적자원, 행정

서비스 등 동해항 주변의 우수한 환경 덕분에 2020년에는 다시 80%의 점유율을 회복했으며 2021년 10월 현재 전국 수입량의 87%를 차지하고 있다.

북방물류산업진흥원 동향

□ 진흥원장, 「2021동해무릉포럼」에서 석회석 폐광지에 대한 정부지원 촉구

지난 11월 15일 동해건강무릉숲에서 개최된 2021동해무릉포럼에 진흥원 최호영 원장이 토론자로 참석, “석회석 산업이 국가 기간산업으로 경제발전에 한 축을 담당하는 것에 반해 피해를 받는 지역과 주민에 대한 지원이 부족했다”고 지적, 폐특법(폐광지역 개발지원에 관한 특별법)에 준하는 정부 지원책의 필요성을 강조했다. 이번 포럼은 석회석 폐광지를 복합문화체험공간으로 탈바꿈시킨 성공사례인 무릉별 유천지의 개장에 맞춰 개최된 것으로 강원도 자원개발과장, 원주환경청 환경국장 및 관련 전문가들이 참가했다.

□ 진흥원, 러시아CRAB 산업 활성화 방안 구상 위해 울진·영덕 방문

진흥원에서는 러시아crab산업 활성화 방안 수립을 위해 지난 11월 11일과 15일 울진과 영덕을 각각 방문했다. 이번 출장에서는 각 지자체 담당부서, 지역축제 담당기관, 수산물가공업체, 연구기관, 유명식당 등을 면담 또는 방문하고 러시아crab 수입거점인 동해시에 걸맞은 정책방향을 논의했는데, 국산대게와 러시아crab은 상이한 먹거리이며 홍보전략 역시 다르게 접근할 필요가 있다는 점에 의견의 일치를 보았다.

□ 「2021 동해포럼: 강원물류의 새로운 패러다임」개최

강원도와 동해시가 주최하고 진흥원이 주관하는 2021동해포럼이 12월 7일 동해현진관광호텔에서 개최되었다. 이번 포럼에서는 김영식 교수(강릉원주대)가 동해선 철도 건설과 물류환경의 변화에 대해, 홍득표 과장(동해지방해수청)이 동해신항 건설 현황 및 과제에 대해 각각 발표하고 엄광열 영월산업진흥원장 주재로 각계 전문가들이 열띤 토론을 펼쳤는데, 참가자들은 항만과 철도, 도로 등 물류환경의 극적 개선으로 동해항 중심의 강원도 물류망이 상당한 경쟁력을 갖게 될 것이라는 기대를 내비쳤다.

| 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 시작하였다. 그동안 진흥원에서는 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 영농조합은 기존에 부산항을 통해서 수출했지만 올해 하반기부터 부산항뿐만 아니라 동해항을 통해서도 선적을 진행하여 물류 루트 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

