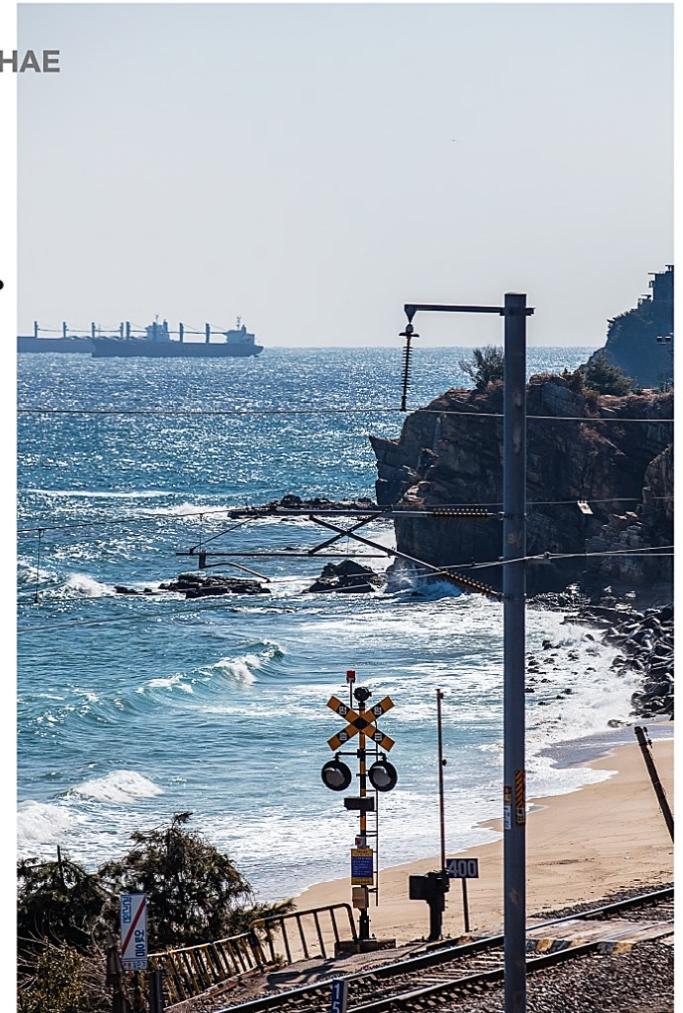


Vol. 38
PORT PLUS DONGHAE
(주)북방물류산업진흥원

Port+ 동해



권두 인터뷰

북방물류산업진흥원 심규연 이사장

동해항 관련 주요 소식

항만 · 물류 정책동향

수소경제 확산을 위한 항만의 도전이 시작된다

국내 항만 · 물류 주요소식

주변국 국제동향

러시아 주요 동향
일본 주요 동향

항만 · 물류 통계

2021년 국내 수출입 현황(11월)
2021년 동해 · 목호항 품목별 화물처리실적(11월)
2021년 동해 · 목호항 선박 입출항 국가별 추이(11월)
2021년 동해 · 목호항 선박 입출항 선종별 추이(11월)
2021년 1~11월 러시아 항만물동량

북방물류산업진흥원 동향



북방물류산업진흥원 심규언 이사장에게 듣다

Q. 새해 복 많이 받으십시오. 먼저 2021년 동해항을 중심으로 한 해운물류 분야에 대한 총평을 부탁드립니다.

A. 한 마디로 말씀드리면 ‘칠혹 같은 어둠 속에서도 희망의 싹이 보이기 시작했다’ 라고 정리할 수 있겠습니다. 동해항 중심의 북방경제 및 북방물류 전진기지 구축이라는 우리 시의 비전 달성을 위한 작은 성과들이 나타나기 시작했습니다.

코로나19라는 엄혹한 상황 속에서도 한·러·일 정기 항로가 1년 반 만에 재개된 것은 무엇보다 고무적인 일이었습니다. 그리고 지난 12월 초 강원도와 우리 시, 동해 지방해양수산청 그리고 선사 간에 동해항 컨테이너 항로 개설을 위한 업무협약이 체결되었습니다. 아직 풀어야 할 과제들이 많지만 동해항에 컨테이너 항로가 개설된다면 물류환경은 놀라울 만큼 변화할 것 입니다. 컨테이너 항로 개설을 계기로 강원도를 포함한 타 지역의 수출화물을 동해항으로 유인할 수 있다면 지역물류산업은 물론이고 동해항 배후 산업단지에도 큰 활력이 생길 것으로 기대하고 있습니다. 뿐만 아니라 제4차 국가철도망 계획에 동해항 인입선과 삼척~강릉간 전철화사업이 반영되었습니다. 마침내 항만, 철도, 도로가 연계된 물류망의 구축이 가시화된 것입니다.

지난 1년간 당장 눈에 띄는 성과는 크지 않았지만 미래를 위한 중요한 씨앗들은 차곡차곡 싹을 틔우기 시작했다고 보고 있습니다.

Q. 앞에서 잠깐 언급하셨습니까다만 풀어야 할 숙제들이 많다고 하셨는데, 어떤 과제들을 염두에 두고 말씀하신 건가요?

A. 물류산업은 특성상 충분한 인프라를 갖추어야 경쟁력을 가질 수 있고 또 그렇게 되어야만 지역 주민들의 생활에 피해를 덜 끼치게 됩니다. 아시다시피 우리 시는 매우 협소한 지역이라 주거·생활공간과 산업·물류공간이 상당히 가깝게 붙어있습니다. 때문에 항만을 출입하는 대형 차량들이 시민들의 생활도로를 이용하는 경우가 많아 교통안전이나 도로파손, 비산먼지 등의 문제를 야기 하고 있습니다. 그리고 항만에서 발생하는 선박의 배기가스나 하역과정에서 발생하는 비산먼지와 소음 등도 인근 주민들에게 피해를 주고 있습니다. 따라서 우리 시는 물류산업을 발전 시키면서 동시에 시민들의 생활을 보호해야 한다는 대단히 어려운 과제를 안고 있습니다. 이 점에 대해서는 물류업계 관계자들은 물론 시민 여러분들께서도 이해해 주셔야 합니다.

이 두 마리 토끼를 모두 잡기 위해서는 역시 인프라를 제대로 갖추는 길 밖에 없습니다. 산업·물류를 위한 교통망과 시민들의 생활교통망을 분리하고, 물류관련 시설은 최대한 한 곳에 집적하고, 항만물류 분야의 친환경대체를 적극적으로 추진하는 것, 이것들이 우리가 풀어야 할 과제들입니다. 이들 과제는 사실 지역의 힘만으로는 풀기 어렵습니다. 유효하고 적절한 대안을 만들어 정부 정책에 반영시키고 또한 기업들을 설득해 함께 가야 합니다.

Q. 이사장님이 말씀하신 그와 같은 문제를 때문에 애초부터 동해항은 지역에 별로 도움이 안 된다고 생각하는 분들도 계십니다. 동해항은 정말 우리 지역에 도움이 되고 있습니까?

A. 항만으로 인한 환경문제나 교통문제 때문에 동해항에 대한 부정적 인식이 있다는 것은 잘 알고 있습니다. 그러나 말씀드리고자 하는 해도 부모는 제 자식을 버릴 수 없습니다. 고치고 타일러서 잘 키워야 하지 않겠습니까. 시민 여러분들은 체감하기 힘들 수 있겠지만 동해항은 우리 지역 경제에 대단히 중요한 역할을 담당하고 있습니다. 우리 지역 4개 기업(쌍용C&E, GS동해전력, DB메탈, LS전선)은 동해항 때문에 기업을 운영하고 있다고 해도 과언이 아닙니다. 우리 시의 귀중한 자원인 해군 1함대 역시 동해항 때문에 존재하고 있습니다.

한 가지 흥미 있는 통계를 소개해 드릴까요? 국민총생산(GDP)이라는 통계가 있습니다. 우리나라 국민 전체가 1년간 생산한 부가가치를 합계한 것입니다만, 이 국민총생산을 지역별로 집계한 것이 지역내총생산(GRDP)입니다. 우리 시의 지역내총생산 최근자료(2019년)를 보면, 우리 시 물류산업은 총부가가치의 9.4%를 차지하고 있습니다. 강원도 평균의 3배입니다. 금액기준으로는 3,060억 원인데 춘천, 원주, 강릉보다 더 큼니다.

이와 같이 동해항은 우리 시 경제와 떼려야 뗄 수 없는 관계에 있습니다. 그리고 모두에 말씀드렸듯이 앞으로 동해항의 발전 가능성은 아주 밝습니다. 우리 시가 강원도 영동지방의 한 구석에 위치해 있다고 과소평가하시는 분들도 많지만 우리 시는 동해항을 통해 환동해권, 나아가 전 세계와 연결되어 있는 국제 도시입니다. 자부심을 가지셔도 된다고 말씀드리고 싶습니다.



Q. 동해항은 국가관리 항만입니다. 때문에 관리주체도 중앙 정부라 지자체에서 할 수 있는 일이 별로 없지 않느냐는 지적도 있습니다. 이에 대한 견해를 여쭙고 싶습니다.

A. 물론 형식적으로 관리주체를 구분하자면 동해항은 해양수산부 산하의 동해지방해양수산청이 관리기관인 것은 맞습니다. 그러나 동해항이 업연히 동해시 안에 존재하고 있고 앞에서도 말씀드렸던 것처럼 항만이 지역에서 고립되어 존재하는 게 아니라 지역사회와 좋은 의미로건 나쁜 의미로건 긴밀하게 연관되어 기능하고 있는 이상 지자체에서 관심을 갖지 않을 수 없습니다.

사실 이전에는 항만의 기능 자체에 대해 지자체에서는 관심이 없었습니다. 주로 항만으로 인한 환경문제나 교통문제 등 항만이 지역에 끼치는 피해를 중심으로 접근했던 게 사실입니다. 항만의 부정적 측면에만 관심을 가졌던 것이지요. 2016년 저희 시에서 출연해 북방물류산업진흥원의 전신인 북방물류연구지원센터를 만든 것이 전환점이라고 생각합니다.

문제의식은 이런 것입니다. 지방자치체가 시행되면서 주요 항만도시들이 항만을 중앙정부에 맡겨만 놓는 게 아니라 그 지역의 발전을 위해 자기 지역 항만에 적극적으로 관심을 갖기 시작했습니다. 경기도가 평택항을 집중적으로 육성하고 나선 게 대표적 사례입니다. 항만 발전을 위한 지역 간의 경쟁이 벌어지면서 중앙정부의 인프라 투자 결정에도 지자체의 발언권이 작용하기 시작했습니다.

우리 시 역시 동해항에 관심을 갖지 않을 수 없게 된 것이지요. 상대적으로 동해항에 대한 관심이 덜한 강원도를 끌고 가기 위해서도 우리 시가 나서야 합니다.

그렇다고 우리 시가 항만을 직접 운영할 수는 없습니다. 동해항에 대한 중앙정부의 관심을 촉구하고 정책 제안을 한다거나 물류관련 기업 유치 등을 통해 지역경제를 활성화 하는 것이 지자체의 역할입니다. 이 과정에서 동해지방 해양수산청 등 관계기관과 긴밀한 협업체제를 유지해야 하는 것은 당연합니다.

동해항 관련 주요 소식



Q. 2022년 새해 해운물류 분야의 계획을 듣고 싶습니다.

A. 2021년 총평에서 말씀드린 것처럼 2022년에는 지난 해 짝을 짝은 새싹들이 무럭무럭 자라나도록 돕는 것이 중요합니다. 먼저 한·러·일 정기항로는 지금은 비록 코로나19 때문에 화물만을 처리하고 있지만 올해 내로 여객을 수송할 수 있을 것이라고 기대하고 있습니다. KTX 동해 연장 이후 첫국제선 운항이기 때문에 수도권에서 많은 분들이 KTX를 타고 동해로 와서 블라디보스토크나 마이즈루로 가게 되겠지요. 이 분들이 우리 지역에서 최대한 불편 없이 국제선을 이용할 수 있도록 교통안내, 관광홍보 등에 힘을 쓸 계획입니다.

다음으로 동해항 컨테이너 항로 개설이 순조롭게 추진될 수 있도록 지원할 것입니다. 본격적 취항 전에 동해지방 해양수산청과 함께 컨테이너 처리 시설, 장비, CY(컨테이너 야적장) 등 항만 내 인프라가 제대로 갖춰졌는지 점검하는 한편 항만 주변 교통환경 개선 등에도 신경을 쓸 계획입니다.

그리고 이와 별도로 현재 진행되고 있는 동해신항 건설 사업에 대해 중앙정부에 적극적으로 지원을 요청할 생각입니다. 부두 7개 모두를 민간자본으로 건설한다는 계획은 애초부터 문제가 많았습니다. 국가균형발전을 얘기하면서 동해항과 같은 지방 중소항만을 민간에만 맡기고 정부에서 신경을 쓰지 않는다는 것은 모순입니다. 동해, 삼척 수소 특구사업과 연계해 유관 기업들과 함께 동해항을 친환경 도시 건설을 위한 중추적 역할을 할 수 있도록 수소, 암모니아 거점항만 육성이라는 구상을 갖고 정부에 적극적으로 건의할 계획입니다.

한편 동해선 철도와 연계해서는 우리 지역 환경에 부합하는 효율적인 물류산업 클러스터 구축 방안을 수립할 생각입니다. 항만, 철도, 도로와 유기적으로 연계된 최적의 입지에 크진 않지만 고효율의 복합물류단지를 조성할 수 있도록 일단 연구용역부터 착수할 계획입니다.

Q. 마지막으로 시민들에게 한마디 부탁드립니다.

A. 동해항은 우리 지역의 자산입니다. 앞에서 말씀드렸듯이 우리시는 동해항을 통해 전 세계 여러 도시들과 연결되어 있는 국제도시입니다. 매주 러시아 블라디보스토크와 일본 마이즈루로 정기선이 다니고 있고 호주와 동남아시아와도 수시로 선박이 왕래하고 있습니다. 국민 모두가 좋아하는 러시아 대개는 90% 가까이 동해항으로 들어와 전국으로 나갑니다. 시민 여러분의 생활과 직접적 관련이 없어서 체감이 잘 안 될 수도 있습니다만 동해항이 지금 보다 더 활성화된다면 동해항을 통해 해외로 나갈 수 있는 기회가 많아지고 우리 시를 찾는 외국인들도 늘어날 것입니다.

물론 시민 여러분들이 염려하시는 환경문제, 교통문제에 대해서는 근본적 문제 해결을 위해 노력하겠습니다. 우리 시에서는 지난해부터 항만 내에 환경감시 인력을 투입해 미세먼지 배출 등을 수시로 점검하고 있고 도로파손 복구 비용에 대해서는 원인자 부담 원칙을 적용하고 있습니다.

아무쪼록 동해항이 깨끗하고 아름다운 항만, 지역경제에 도움이 되는 항만으로 커 나가기 위해서는 시민 여러분의 관심과 애정이 필요합니다. 우리 시는 관계기관과 긴밀한 협업체계를 구축해 동해항이 제대로 커갈 수 있도록 더욱 노력하겠습니다. 감사합니다.

진흥원 선정 항만물류분야 7대뉴스

(제)북방물류산업진흥원에서는 동해항 관련 기관, 단체, 기업 전문가들의 의견을 수렴하여 다음과 같이 2021년 동해항 항만물류 분야 7대 뉴스를 선정했습니다.

1. 한·러·일 페리 운항 재개

2019년 12월 이후 중단되었던 한·러·일 페리가 2021년 3월부터 운항을 재개, 동해항의 정기선 부활을 알렸다. 코로나19 여파로 여객운송은 아직 어렵지만 정기항로 재개 이후 한·러 간 물동량이 꾸준히 증가하는 등 항로의 발전 가능성은 밝은 것으로 보인다.

2. 동해항 인입철도 확정

제4차 국가철도망 기본계획에 동해항 인입철도가 포함되면서 동해항의 물류인프라가 크게 개선될 것으로 보인다. 동해항의 고질적 문제인 환경문제의 개선은 물론 대량의 컨테이너 수송이 가능해져 고부가가치 항만으로의 발전이 기대된다.



3. 동해항 컨테이너 항로개설 가시화

지난 12월 10일 강원도, 동해시, 동해지방해양수산청 그리고 SW해운 간에 동해항 컨테이너 항로개설 업무협약이 체결되면서 2016년 이래 동해항 컨테이너 항로 재개가 가시화되었다. 선사는 동해와 베트남 호치민을 잇는 항로부터 시작해 이후 북방항로를 추가하겠다는 계획이다.

4. 컨테이너 운송 및 하역 재개

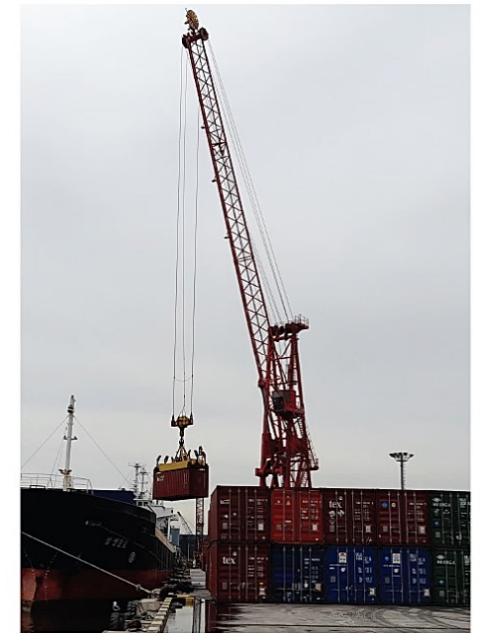
2021년 3월부터 동해항의 컨테이너 운송 및 하역이 재개되었다. 광양항에서 우드펠릿이 담긴 컨테이너를 주1회 연안운송을 통해 동해항으로 반입하고 있는데 (주)용문글로벌 포트에서 하버크레인 2기를 투입, 컨테이너 하역의 걸림돌을 제거하면서 동해항의 컨테이너 화물처리 가능성을 입증했다.

5. 동해 콜드체인(저온물류표준공장) 사업자 선정

준공 후 1년 이상 사업자 선정에 난항을 거듭하던 동해 콜드체인 사업의 사업자로 지난 7월 SNK글로벌이 선정되면서 동해항 배후의 콜드체인 운영이 본격화에 오를 것으로 보인다. SNK글로벌 측은 2022년부터 러시아 명태 조업선을 동해항으로 입항 시키겠다는 계획이다.

6. 서부두 야적 금지로 항만환경 개선 기대

동해지방해수청이 추진한 서부두 임항창고가 지난 9월 준공, 연내 서부두 야적 금지 조치가 동시에 내려지면서 동해항 항만환경이 크게 개선될 것으로 보인다. 야적화물의 대부분이 비산먼지의 원인이었던 만큼 2022년 항만 주변 지역의 공기 질이 얼마나 좋아질지 관심이 모인다.



7. 러시아크랩의 수입거점 공고화

2021년 동해항으로 반입된 러시아 크랩이 연간 11,000톤 이상 될 것으로 예상되는 가운데 전체 수입에서 차지하는 동해항의 비중이 87%에 달해 2010년 이래 최대를 기록할 전망이다. 신속한 통관처리, 항만 배후 수소시설의 완비, 전국적 유통망 구축 등이 크랩 거점항만의 지위를 공고히 한 비결로 평가된다.

‘한국판 뉴딜, 탄소중립’ 을 주제로 5개 부처 합동 발표¹⁾

▶ 2050 탄소중립과 2030 국가 온실가스 감축 목표 상향 ▶

환경부(장관 한정애), 산업통상자원부(장관 문성욱), 해양수산부(장관 문성혁), 과학기술정보통신부(장관 임혜숙), 교육부(부총리 겸 교육부장관 유은혜) 등 5개 부처는 12월 28일 ‘한국판 뉴딜, 탄소중립’ 을 주제로 2022년 업무계획을 합동으로 발표했다.

현 정부 출범 이후 정부는 사회·경제·기후 위기에 대응하고 더 나아가 대한민국의 새로운 미래를 설계하기 위해 디지털과 친환경·저탄소를 두 축으로 하는 한국판 뉴딜을 발표(‘20.7)한 데 이어, 탄소중립은 피할 수 없는 길이자 가야만 하는 길이라는 지구공동체 의식 아래 ‘2050 탄소중립’ 을 선언(‘20.12)한 바 있다. 이러한 대한민국 대전환을 촉진하기 위해 휴먼뉴딜을 또 하나의 새로운 축으로 추가하여 ‘한국판 뉴딜 2.0’ 으로 발전 시켰고(‘21.7), 탄소중립 실현을 위한 2050 탄소중립 시나리오 및 2030 국가 온실가스 감축목표(NDC) 상향(‘30년까지) 18년 대비 26.3% → 40% 감축)을 확정(‘21.10)했다.

위와 같이 범정부적 한국판 뉴딜과 탄소중립을 추진한 결과, 다음과 같은 성과를 거두었다. 우선, 탄소중립·그린 뉴딜 분야에서는 대전환의 기틀을 다졌고, 기후선도국으로 도약하는 계기를 마련했다.

— 배출권거래제 강화(‘18~’ 20 57백만톤 감축), 재생에너지 보급, 석탄발전 가동제한(노후 10기 폐지) 등 적극적인 온실가스 감축정책으로 그간 증가하던 온실가스 배출량이 2018년 정점에 도달한 이후 2년에 걸쳐 약 10%가 감소했다.

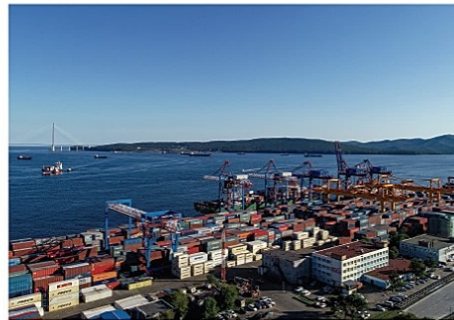
— 이와 같은 배출변곡점을 토대로 친환경 모빌리티 보급(차량, 선박), 녹색산단 전환, 녹색도시·건물 조성 등 그린 뉴딜을 추진하여 대전환의 동력을 만들어낸 한편, 국제적 기후리더십을 발휘하고 신산업 등 글로벌 경쟁에서 선도국으로 올라섰다.

이번 5개 부처의 ‘한국판 뉴딜, 탄소중립’ 을 주제로 한 2022년 업무계획은 그간 친환경·디지털 및 사람투자 분야의 축적된 성과를 확산하여 우리 사회의 대전환을 가속화하고, 탄소중립 등 글로벌 경쟁에서 선도적 지위를 공고화하여 대한민국의 미래를 탄탄히 하는 데 초점을 두었다.

아울러, 미래를 이끌 창의적 인재를 양성하는 한편, 소외되는 사람과 지역이 없도록 안전망을 강화하여 국민이 더 안전하고 든든한 기반에서 일상을 누릴 수 있도록 하는 것을 목표로 했다. 이러한 목표를 달성하기 위해 5개 부처는 다음의 5개 핵심 과제를 중점적으로 추진하기로 했다.

사회·경제구조의 탄소중립 전환, 탄소중립 이행기반 공고화, 디지털경제로의 전환 촉진, 뉴딜 기반 신산업·신기술 육성, 대전환을 선도하는 혁신인재 양성.

한정애 환경부 장관은 “생존을 위해, 대한민국의 미래를 위해 탄소중립은 선택이 아닌 필수이며, 한국판 뉴딜은 위기를 기회로 만드는 사다리이자 디딤돌”이라며, “모든 부처가 힘을 모아, 한국판 뉴딜과 탄소중립을 향한 우리의 발걸음이 멈추지 않고 이어질 수 있도록 총력을 기울여겠다”고 말했다.



1) 해양수산부 보도자료 (12.28)

YGPA, 광양항 완전자동화항만 구축사업 본격 추진²⁾

여수광양항만공사(YGPA)는 지난 29일 국내 최초로 진행되는 컨테이너부두 전 영역 완전 자동화항만 구축사업을 2022년부터 본격적으로 착수한다고 밝혔다. YGPA는 광양항 3-2단계 부두에 총 6915억원(정부 50%, 공사50%)이 투입되는 ‘항만자동화 테스트베드 구축사업’이 지난 26일 예비타당성소사를 통과함에 따라 2022년부터 2026년까지 사업을 추진할 예정이다.

또한 공사는 본격적인 사업 추진에 앞서 주요 현안사항 결정을 위해 광양항 항만자동화 업무추진 협의회를 구성할 계획이다. 협의회는 정부당국, 국책전문연구기관, 분야별 국내·외 전문가로 구성된 집단 지성을 통해 최적의 의사결정을 하게 된다.

아울러 공사는 본 사업의 홍보를 위해 다방면의 지원 활동을 전개할 예정으로 각종 홍보자료를 제작해 지역사회에 배포하고 사회관계서비스(SNS)를 통해서도 광양항 자동화 부두를 국민에게 알릴 방침이다.

UPA 등 국내 주요 항만공사, 이해충돌 없는 청정항만 만들기 나선다³⁾

울산항만공사(UPA)는 지난 23일 이해충돌 없는 청정항만을 만들기 위해 부산항만공사(BPA), 인천항만공사(IPA), 여수광양항만공사(YGPA)와 ‘이해충돌방지법 조기정착 및 미공개 정보 이용 사익추구행위 금지’ 공동 협약을 체결했다고 밝혔다. 이번 체결식은 코로나19 확산 방지를 위해 비대면 방식으로 진행했다.

협약서에는 ▲직무 관련 비밀 또는 미공개 정보를 이용한 사익 추구 행위 금지 ▲사적 이해관계 신고 의무 준수 및 취업 청탁 행위의 근절 ▲부당한 업무지시, 갑질, 인권침해 등 비윤리적 행위 엄금 ▲청렴한 업무수행 및 윤리경영 강화 등이 담겨 있다.

지난해 부산항 초미세먼지 절반 가량 줄었다⁴⁾

부산항만공사(BPA)는 지난해 부산항 초미세먼지(PM2.5) 배출량이 전년 대비 48% 감소했다고 밝혔다.

부산항 대기오염물질 배출량은 국립환경과학원 및 미국 환경청(EPA)의 산정방식을 활용하고, 지난해 부산항에 실제 입출항 선박, 운행 하역장비, 출입차량의 운행기록을 바탕으로 산정했다.

지난해 부산항 PM2.5 총 배출량은 820.07t으로, 배출원별로는 선박 766.94t, 하역장비 35.51t, 화물차량 17.62t 순으로 나타났다. 지난해 총배출량은 제작년 대비 47.6%(744.3t) 줄어들었으며, 제작년 대비 45%(672t) 감소했다.

산항 초미세먼지 감축은 선박과 하역장비 부문에서 두드러지게 나타났다. 선박 배출량은 2019년 1497t에서 2020년 767t으로 48.8%^{h)} 하역장비 배출량은 2019년 50t에서 2020년 36t으로 28% 감소했다.

선박 배출가스에 대한 국제 규제 강화와 정부 및 BPA의 친환경 항만정책이 주된 감축 요인으로 작용했다.

컨테이너 물동량 세계 7위, 환적 물동량 2위인 부산항은 연간 4만4430척의 선박이 입출항해 선박에서 배출하는 초미세먼지가 절대적인 비중(94%)을 차지한다. 따라서 선박 배출량을 줄이는 게 우선이라는 게 공사 측의 입장이다.

국제해사기구(IMO)는 지난해 1월부터 선박 연료유의 황함유량 규제를 대폭 강화했고, 정부와 BPA는 항만 인근의 배출규제해역을 지정하고 선박 입항 시 저속운항을 독려하는 정책들을 시행하고 있다.

BPA는 또 부산항에서 운행하는 야드트랙터 총 684대로 70%의 연료를 경우에서 LNG로 전환하거나 배출가스저감장치(DPF)를 부착하는 등 하역장비로 인한 초미세먼지를 감축하는 노력을 기울이고 있다.



2) 코리아워평가게트 (01.03)
3) 코리아워평가게트 (12.27)
4) 코리아워평가게트 (12.14)

| 러시아 주요 동향 |

러시아 에너지부, 2030-50년 저탄소 수소에너지 개발 프로그램* 검토⁵⁾

*블루수소(중기메탄개질(SMR)방식 생산)와 그린수소 생산 및 수출 개발 관련 4개 시나리오(수소수출 개발, 수출개발 가속, 에너지부 시나리오, 수소 내부시장 집약개발)가 명시되어 있으며, 기본시나리오로 '수소수출 개발' 채택.

기본 시나리오는 2030년까지 연 275만~2,900만톤 수출, 2050년 까지 1,130만~1,190만톤 수출 계획이다. 수출가속을 위한 시나리오는 2030년까지 640만 톤 수출, 2050년까지 3천만 톤을 수출할 계획을 가지고 있다. 총 투자액은 260억 달러이며 이 중 90억달러는 물류 인프라 구축 목적으로 정부의 지원이 필요한 상황이다.

참고로 알렉산드르 노박 부총리가 러시아 언론(RBC)과 인터뷰한 내용에 따르면 러시아의 에너지 전환 정책에서 기존 화석발전소는 유지하되, 현대화 및 가스 발전 전환을 추진할 계획이라고 밝혔다.

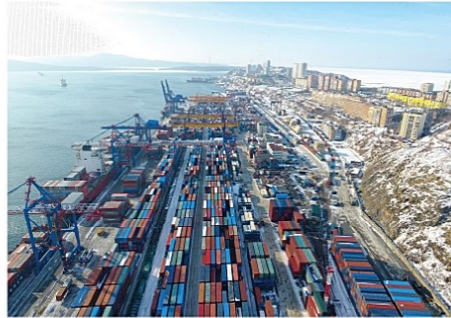
러시아 정부부처들은 농업부가 제안한 '어획쿼터 할당 법안' 에 이의제기 및 보완 요청⁶⁾

2023년부터 극동지역에 가공단지, 어선 건조 등의 투자를 대가로하여 명태 및 청어 어획량의 20% 쿼터를 할당하고 게 쿼터 50%, 성게, 가리비, 해삼, 고등 쿼터 100%는 경매에 공고하는 법안을 제안한 러시아 농업부에 대해 각 정부 부처에서 이의 제기 및 보완을 요청하였다.

○ (반독점청) 업체별 쿼터한도 지정 및 한도 초과 시 경매 참여 제한 조치 등의 설정 검토, ○ (경제개발부) 조개류 쿼터의 필요성 및 수산물 관련 투자프로젝트 구체화, ○ (재무부) 예산 수입 구체화, ○ (산업부) 일부 항목 추가 설명 요청.

즈베레프 러시아수산협회(VARPE) 협회장은 각 부처의 지적에 공감하며, 특히 게 경매는 현행 계약 종료 시점인 2033년 이후 시행할 필요가 있다고 언급 하였다.

| 러시아 항만물동량 |



러시아 해운·내륙수운청 언론보도실 발표에 따르면 2021년 1월~11월 러시아 항만 물동량은 전년 동월 대비 1.7% 증가한 763.7백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 379.1백만 톤(+2.7%), 384.6백만 톤(+0.8%)으로 나타났다.

수출화물은 2.5% 증가한 605.2백만 톤, 수입화물은 10.7% 증가한 36.8백만 톤, 환적화물은 3.1% 증가한 57.9백만 톤, 연안 화물은 9.8% 감소한 63.8백만 톤으로 집계되었다.

[2021년 1월~11월 러시아 수역별 항만물동량]

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
북극	86.6	-1.3	26.8(-2.8)	59.8(-0.7)
발트해	230.5	4.7	108.1(6.1)	122.4(3.4)
아조브 흑해	233.8	1.3	104.3(2.2)	129.6(0.6)
카스피	6.5	-13.0	2.4(-25.2)	4.1(-4.0)
극동	206.2	0.9	137.5(2.4)	68.7(-1.8)

자료 : <http://portnews.ru/news>

| 일본 주요 동향 |

세계 최초 전기추진 탱커 진수, 2022년 3월 완성 예정⁷⁾

조선업체 코야산교는 배터리만으로 가동하는 세계 최초의 전기추진 탱커를 건조, 동사가 위치한 가가와현 마루가메시에서 진수식을 거행했다. 탱커는 전장 62m, 전폭 10.3m, 총톤수 499톤급으로 추진장치는 가와사키중공업에서 제작한 배터리시스템을 탑재. 대용량 리튬이온전지(배터리용량 3480KWh)가 동력원이기 때문에 이산화탄소, 질소산화물, 미세먼지 등 오염물질의 배출은 제로, 소음 및 진동도 최소화되어 승무원의 노동환경 및 항만 주변환경의 개선에도 기여할 전망이다. 선주인 아사히탱커는 선명을 아사히로 명명했으며 2022년 3월 완성이 되면 도쿄만으로 항할 예정이다.

| 마이즈루 통신 (舞鶴通信) |

이 코너는 당 센터와 업무협약을 체결한 교토마이즈루항진흥회로부터 마이즈루항 관련 소식을 소개하는 자리입니다.

방어 샤프샤브의 발상지!

- 마이즈루 관광정보 : 출세어편 -

일본의 3대 방어 어장 하면 도야마현 히미시, 나가사키현의 고토열도 그리고 교토마이즈루항이 있는 고토부 북부에 위치한 이네초를 들 수 있습니다. 방어는 수온이 내려가는 늦가을에 일본 열도를 남하하기 시작해 그 통과점에 해당하는 호쿠리쿠지방과 긴키지방에 도달할 무렵에는 양질의 기름이 오른 맛있는 방어로 성장합니다. 또한 이네초에는 '이네방어' 로 전국적으로 유명한 브랜드 양식 방어도 존재합니다. 방어는 80cm 이상(10kg 이상) 성장하는 출세어(성장과 함께 이름이 바뀌는 어종)로 고토부 북부에서는 '출세' 와 '큰 성장' 을 상징하는 길조로서 설날이나 생일 등 경사스러운 날에 먹는 습관이 있습니다. 겨울철 기름이 오른 방어는 두툽게 썬 회나 초밥 등 날 것으로 먹는 것도 추천할 만합니다만 테리야끼(간장구이)나 아라지루(해장국)처럼 익혀서도 맛있게 먹을 수 있는, 그야말로 버릴 곳 하나 없이 조리할 수 있는 생선입니다.

지금은 방어 조리법의 단골메뉴가 된 방어 샤프샤브는 여러 가지 설이 있습니다만 고토부 북부의 관광명소 아마노하시다테의 한 여관이 발상지라고 일컬어지고 있습니다. 방어 샤프샤브는 회와 달리 얇게 자른 방어살을 샤프샤브 육수에 살짝 데치면 살이 연분홍색으로 바뀌게 되는데 그 맛이 담백해 얼마든지 먹을 수 있습니다. 눈 내리는 추운 날씨 속에서 먹는 신선한 방어는 겨울철 고토 바닷가에 오실 때 꼭 드셨으면 하는 바다가 준 선물입니다.



방어회



물양장

5) 주러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (12.31)
6) 러시아 언론 Vedomosti 보도자료 (12.27)

7) Merkmal(2021.12.26.)

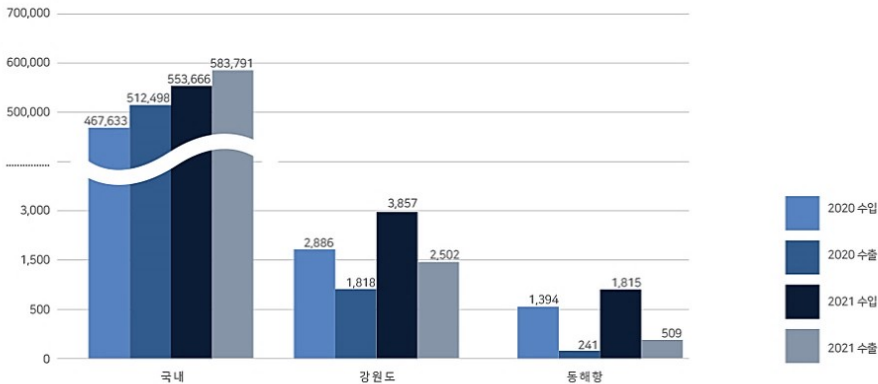
| 2021년 국내 수출입 현황(11월) |

2021년 11월 국내 수출은 604억 달러, 수입은 574억 달러, 무역수지는 31억 달러 흑자로 지난해 같은 기간 대비 수출은 32.1%(146.9억 달러 증가), 수입은 43.6%(174.1억 달러 증가) 증가하였다. 무역수지는 지난 2020년 4월 적자 이후 19개월 연속 흑자를 기록하고 있다.

한편 강원도의 11월 수출은 2,34억 달러, 수입은 3,57억 달러를 기록했다. 수출 연간 누계는 25억 달러를 돌파, 사상 최고치를 기록했다. 동해항의 11월 수출은 62백만원로 전년 대비 47.2% 증가, 강원도 수출의 26%를 차지했으며 수입은 2.16억 달러로 전년 대비 74.2% 증가, 강원도 수입의 60%를 차지했다.

[단위: 백만 달러, %]

구분		국내		강원도		동해항		
		금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률	
2020	11월	수출	45,752	3.9	212	30	42	68
		수입	39,945	1.9	254	-24	124	-5.3
		무역수지	5,807		-42		-82	
	누계	수출	512,498	5.5	1,818	-4.7	241	-24.7
		수입	467,633	7.1	2,886	-21	1,394	-11.3
		무역수지	44,865		-1,068		-1,154	
2021	11월	수출	60,444	32.1	234	10.4	62	47.6
		수입	57,357	43.6	357	40.6	216	74.2
		무역수지	3,087		-123		-154	
	누계	수출	583,791	26.6	2,502	37.6	506	110
		수입	553,666	30.9	3,857	33.6	1,815	30.2
		무역수지	30,125		-1,355		-13.9	



| 2021년 동해·목호항 화물처리실적(11월) |

2021년 11월 동해·목호항의 화물처리 실적은 전년 대비 6% 감소한 263만 톤을 기록했다. 수출화물은 전년 대비 10% 이상 증가한데 반해 수입화물이 16% 이상 감소, 전체 실적의 감소 원인으로 작용했다.

[단위: 톤]

구분		2020		2021		전년대비증감률(%)		
		11월	누계(01월~11월)	11월	누계(01월~11월)	11월	누계	
합계		2,800,998	28,297,174	2,632,298	28,133,332	-6.02	-0.58	
외항	수출입	소계	1,171,054	11,771,993	1,071,648	11,246,299	-8.50	-4.47
		수입	811,566	7,808,519	676,013	7,376,513	-16.71	-5.53
		수출	359,488	3,963,474	395,635	3,869,786	10.03	-2.37
내항	연안	소계	1,629,944	16,525,181	1,560,650	16,887,033	-4.25	2.19
		입항	86,165	820,461	81,485	915,198	-5.43	11.55
		출항	1,543,779	15,704,720	1,479,165	15,971,835	-4.19	1.70

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

| 2021년 동해·목호항 품목별 화물처리실적(11월) |

2021년 11월 동해·목호항 품목별 화물처리 실적은 시멘트, 무연탄, 기타 광석 및 생산품, 석유 정제품, 비철금속 및 그 제품 등이 증가하였고 어패류·간각류, 모래, 유연탄, 철광석, 철강 및 그 제품 등의 화물이 감소하였다.

[단위: 톤]

구분	합계	어패류,간각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타 광석 및 생산품	석유 정제품	원유(역청유), 석유
2021년 11월	2,632,298	224	841,608	0	62,750	319,488	0	1,294,635	64,480	142
2020년 11월	2,800,998	1,108	839,305	10,252	42,000	618,421	19,212	1,170,471	54,684	0

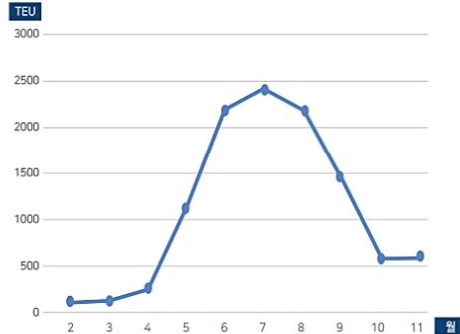
구분	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	유제, 목탄, 코크스 등	비석유 석유 및 그제품	화학공업 생산품	잔여기 및 그부품	기계류 및 그부품	기타
2021년 11월	11,352	16,741	1,700	8,978	3,626	6,201	369	0
2020년 11월	0	25,749	1,743	0	4,253	0	0	13,800

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

| 2021년 동해 · 묵호항 컨테이너 수송실적 (11월) |

2021년 11월 동해 · 묵호항의 컨테이너 수송실적은 621TEU로, 연간 누계는 11,136TEU를 기록했다.

월 합계	10 FT		20 FT		40 FT		TEU
	1	10,349	393	11,136			
2	0	120	13	146			
3	1	79	35	150			
4	0	196	43	282			
5	0	1,051	44	1,139			
6	0	2,125	26	2,177			
7	0	2,322	28	2,378			
8	0	2,098	46	2,190			
9	0	1,381	46	1,473			
10	0	478	51	580			
11	0	499	61	621			



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

| 2021년 동해 · 묵호항 선박 입출항 국가별 추이(11월) |

2021년 11월 동해 · 묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)8.98% 증가, (톤수)15.56% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아, 일본, 중국, 대한민국 순으로 나타났으며 러시아, 일본, 중국 선박 모두 증가하였다.

[단위 : 천톤(GT), %]

구분	2020년				2021년				전년대비 증감율(%)			
	11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)		11월		누계(1월~11월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	167	1,850	1,841	20,528	182	2,138	1,926	22,410	8.98	15.56	4.62	9.17
러시아	73	547	761	4,716	74	435	751	5,143	1.37	-20.47	-1.31	9.04
일본	34	225	339	2,020	42	357	405	3,100	23.53	58.40	19.47	53.49
중국	20	294	262	4,245	25	528	261	4,440	25.00	79.58	-0.38	4.59
대한민국	18	212	185	2,225	21	258	252	2,798	16.67	21.23	36.22	25.75
호주	4	162	54	1,830	8	292	65	2,348	100.00	80.27	20.37	28.30
미국	2	63	47	1,224	4	101	47	1,220	100.00	60.67	0.00	-0.25
기타	11	211	128	2,825	8	168	99	2,485				

주) 선박 입출항 신고가 완료된 정보로 생성된 통계임
주) 톤수는 입출항 신고 시 선정되는 배의 톤수 기준임.
출처 : 해양수산부 PORT MIS

크랩의 종류

게는 전 세계에 7,000개 이상의 종이 존재할 정도로 다양한 생물입니다만, 우리 국민들에게 익숙한 게는 서해의 꽃게와 동해의 대게 그리고 요즘은 붉은대게로 불리기도 하는 홍게 정도입니다. 1990년 후반 러시아에서 크랩이 수입되기 시작하면서 압도적 비주요로 사람들의 시선을 사로잡은 것이 킹크랩, 우리말로 왕게였습니다. 3~4kg이나 나가는 큰 사이즈는 물론 등딱지와 다리에 뼈죽뼈죽 솟아난 가시들이 사람들을 압도했습니다. 러시아에서 국내로 수입되는 크랩은 크게 두 가지 종류입니다. 수량이 많은 것은 Snow crab, 우리말로 대게이고 수량은 Snow crab보다 적지만 임팩트가 크고 비싼 건 King crab, 왕게입니다. 러시아 크랩은 국내 대게 어족자원 감소를 보완해주는 역할을 톡톡히 하고 있는데 국산대게 유통의 중심지인 영덕 강구항이나 울진 후포항에서 유통되는 대게의 대부분은 실은 동해항으로 들어온 러시아산 크랩입니다.



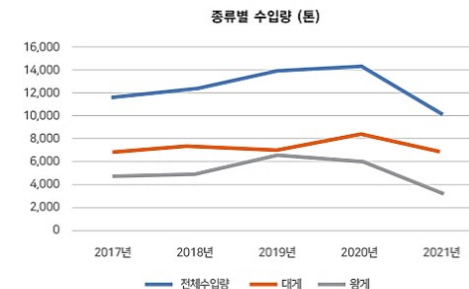
킹크랩(왕게)



스노우크랩(대게)

종류별 수입량

지난 번 연재에서 살펴보았듯이 우리나라로 수입되는 러시아산 왕게는 연간 1만톤 정도, 이 중 Snow crab이 차지하는 비중이 59~65% 정도고 나머지가 King crab입니다. Kg당 수입원가는 King crab이 33~45달러로 20~29달러 정도인 Snow crab에 비해 60% 정도 비쌉니다. 그런데 코로나19 영향으로 2021년 들어 모든 크랩들의 수입원가가 40% 이상 급등, 크랩 애호가들을 울리고 있습니다.



한편, 러시아 왕게 수입의 거점항만인 동해항으로는 Snow crab의 8%, King crab의 82% 정도가 들어옵니다. 동해항으로 들어온 크랩들은 동해항 주변의 수조에 보관하고 있다가 전국으로 유통 되는데, 크랩 애호가들 사이에서는 동해항 주변이 저렴한 크랩을 먹을 수 있는 핫스팟으로 소문이 나기 시작하면서 계절에 관계없이 크랩을 찾는 식도락가들이 동해항 주변 크랩식당을 찾고 있습니다.



북방물류산업진흥원 동향

2021 강원해양수산포럼 개최

지난 12월 17일 진흥원은 (사)강원해양수산포럼과 공동으로 '2021 강원해양수산포럼-강원영동남부지역! 창조적 해양수산 정책 발전방안' 을 개최했다. 최효영 원장은 이날 포럼에서 기후 변화와 강원남부권 항만의 대응전략에 대해 기초발표를 맡았으며, 김충재 강원연구원 연구위원과 강성훈 SW해운 대표가 월드체인 사업과 컨테이너 항로개설에 대해 각각 발표. 연광열 강원해양수산포럼 회장 주제로 진행된 토론에서는 동해항 관련 정책개발에 있어 진흥원의 주도적 역할이 강조되었다.



2021 수출입기업 지원사업 종료

진흥원이 2021년 7월부터 추진한 2021 강원권 수출입기업 지원사업이 12월 15일자로 종료되었다. 이번 지원사업을 통해 도내 7개 기업이 수출입 창구를 타 지역에서 동해항으로 전환, 84TEU의 화물을 동해항에서 처리하게 되었는데 동해항의 국제 컨테이너 화물처리 역량을 확인하는 계기가 된 것으로 평가된다. 진흥원에서는 2022년 보다 적극적인 수출입기업 지원사업을 펼칠 예정이다.

진흥원, 연말 포상 잇달아

진흥원은 2021년 동해항을 통한 수출입기업 지원사업을 높게 평가받아 지난 연말 산업통상자원부 장관으로부터 기관 표창을 받는데 이어 강원도지사로부터도 기관 표창을 수상했다. 이와 별도로 최효영 원장은 강원도 해운물류 분야에서의 공헌을 인정받아 도지사 표창을 수상했으며 정책기획본부 김주휘 차장은 동해시장 표창을 수상했다.

| 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



대게 좋은 동해시

갓 잡은 싱싱한 러시아 대게를 저렴한 가격으로 드립니다.
동해러시아 대게마을

소재지

강원도 동해시 추암택지길 2(추암동)

연락처

1층 - 러시아 대게 판매 및 찜 Tel 033-522-4774
2층 - 식당 (300석 규모) Tel 033-521-4776

이용방법

1층에서 러시아 대게를 구입하시면
1층에서 대게를 찜해서 2층 식당으로 올려드립니다.
2층 식당에서 받아서 맛있게 드시면 됩니다.
(1인당 상차림비 4,000원 별도)

※대게가격 : 수입가격에 따라 변동





발간년월 2022년 01월 (제38호)
발행처 (재)북방물류산업진흥원
주소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177
자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류산업진흥원 정책기획본부
담당 정책기획본부장
총괄 이사장
T e l 033)522-6503
F a x 033)522-6505
E - m a i l juhwi.kim@northernlogis.kr

Port+동해는 DB메탈의 기부금으로 제작되었습니다.



북방물류산업진흥원
Donghae Logistics & Industry Foundation