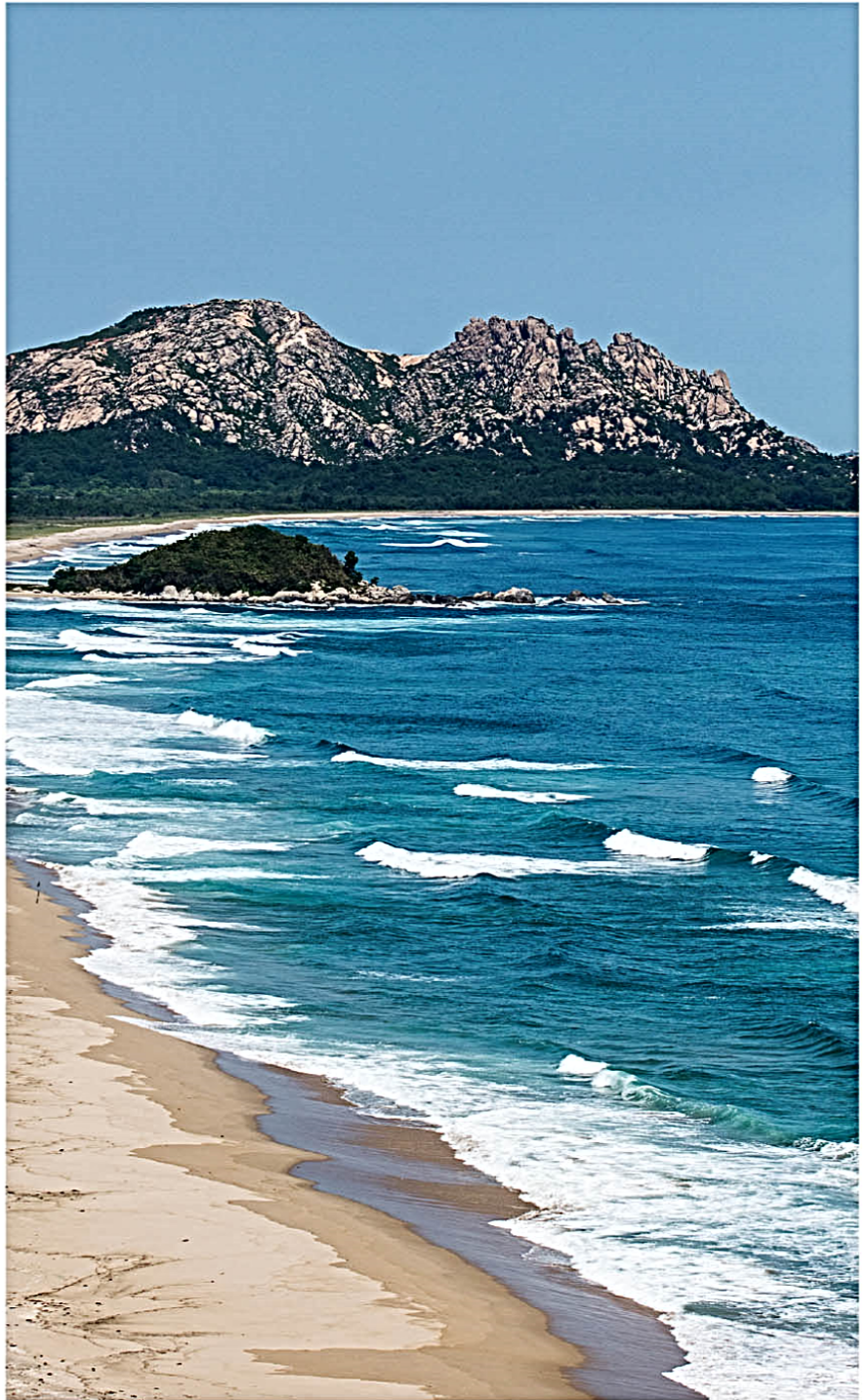


# PORT+

# 동해



## 01

### 권두 인터뷰

오대영농조합법인 지용선 대표

## 02

### 동해항 관련 주요 소식

## 03

### 항만 · 물류 정책동향

22년도 동해지방해양수산청 업무계획 확정

## 04

### 국내 항만 · 물류 주요소식

## 05

### 주변국 국제동향

러시아 주요 동향

일본 주요 동향

## 06

### 항만 · 물류 통계

2021년 국내 수출입 현황(12월)

2021년 동해 · 묵호항 화물처리실적(12월)

2021년 동해 · 묵호항 품목별 화물처리실적(12월)

2021년 동해 · 묵호항 컨테이너 수송실적(12월)

2021년 동해 · 묵호항 선박 입출항 국가별 추이(12월)

## 07

### 북방물류산업진흥원 동향





## 오대영농조합법인 지용선 대표에게 듣다

이번 달에는 강원도 최초로 파프리카 재배 및 해외수출에 성공한 평창의 오대영농조합법인을 찾았다. 2011년 무역의 날에 백만불 수출의 탑을 수상한데 이어 2015년에는 3백만불 수출의 탑을, 그리고 2017년에는 5백만불 수출의 탑을 수상해 혁신적 기술과 아이디어만 있다면 농업에서도 충분히 세계시장에서 겨룰 수 있다는 것을 증명해 보인 오대영농조합. 2021년 동해항에 한러일 페리가 취항을 재개하면서 오대영농조합은 7월부터 동해항을 사용하기 시작했으며 북방물류산업진흥원의 해외수출입기업 지원사업의 첫 지원대상이 되기도 했다. 영농조합법인에 대한 소개와 2021년 평가, 그리고 올해 계획에 대해 들어보았다.

Q. 새해 복 많이 받으십시오. 해외수출입기업 지원 사업 안내로 찾아뵈신 지 7개월이 지났습니다. 먼저 모르는 분이 많을 것 같으니 오대영농 조합 법인에 대한 간략한 소개 부탁드립니다.

A. 저희가 파프리카 재배를 시작한 것은 1999년 무렵이었습니다. 우리나라 파프리카 재배는 전북 김제가 최초였습니다. 전북 김제의 몇몇 분들이 부가가치가 높은 작목으로 파프리카에 주목해 네덜란드에서 종자를 들여와 재배를 시작했는데 아시다시피 김제는 따뜻한 지역이라 우수한 종묘를 생산을 하는데 곤란을 겪었나 봅니다. 그래서 이분들이 대관령 쪽에 육묘장을 만들어 운영하게 되었는데 저희들도 그 때 처음으로 파프리카라는 작물을 알게 된 거죠. 평창 지역이 파프리카 육묘에 유리한 조건이라면 파프리카 농사도 지을 수 있지 않을까 하는 생각에 1999년 가까운 지인과 함께 2,000평 규모로 파프리카 재배를 시작했습니다. 그러나 당시 저희들은 재배 노하우는 물론이고 다 키운 파프리카를 어떻게 판매해야 하는지에 대해서도 문의한 이었습니다. 수출은 언감생심이었지요. 그래서 어렵게 생산한 물건들은 전량 전북 김제의 농산무역(국내 최초, 최대의 파프리카 생산 및 수출업체, 현재 사명은 농업회사법인 (주)농산, 대표 조기심)에 위탁판매를 맡겼습니다.





파프리카 생산이 어느 정도 안정화되자 뜻 맞는 농가들이 하나 둘 늘기 시작했습니다. 그래서 우리도 김제처럼 조직을 만들어 보다 체계적으로 생산과 판매를 해보자는 취지에서 2006년 영농조합법인을 만들게 된 것입니다. 최초의 조합원은 5명이었습니다.

조합 설립 후의 과제는 언제까지 우리가 생산한 상품을 남의 손에 맡겨서 팔 것인가, 우리가 직접 수출시장을 개척해야 하는 게 아니냐 하는 직관 루트의 개척이었습니다. 위탁판매는 쓸데없는 데 신경을 쓰지 않아도 되는 편리한 면이 있긴 합니다만, 중개수수료를 부담해야 하는 등 비용 면에서 불리하고 시장 상황을 직접 파악할 수 없다는 단점이 큼니다. 직관 루트의 개발을 위해서는 먼저 주요 수출시장인 일본의 까다로운 수출면허를 취득해야 했습니다. 식품에 대한 일본 정부의 규제가 상당히 까다롭거든요. 어렵사리 면허를 취득한 후에는 수출전문 인력을 구해야 했습니다. 다행히 이전부터 저희랑 관계를 맺고 있던 차영태 이사가 저희 법인에 합류하게 되면서 이 문제를 해결하게 되었습니다. 저기 보이는 수출의 탑들은 저희들이 그동안 쏟았던 땀과 노력의 증거들입니다. 현재 저희 조합원은 11명입니다. 상시 고용인력은 많지 않습니다만 수확철이 되면 외국인노동자들을 포함해 많은 인력들의 도움을 받고 있습니다. 조합원들의 총 재배면적은 5만평 정도입니다.

#### Q. 지난해에 대한 평가를 듣고 싶습니다. 파프리카 생산에도 코로나19의 영향이 있었나요?

A. 생산과 판매 양쪽 모두에서 코로나19의 영향이 대단히 컸지요. 먼저 생산 분야에서는 인력난 때문에 고충이 컸습니다. 파프리카의 수확 시점은 4월말에서 11월말까지 8개월 정도로 길니다. 그 기간 동안 수확을 도와줄 충분한 인력이 필요한데, 사실 요즘 농가 인력의 대부분은 외국인노동자들이잖아요. 그런데 코로나 영향으로 외국인노동자들의 입국이 어려워지니까 인력 구하기가 하늘의 별따기처럼 어려워졌습니다. 국내에 체류하는 불법체류 외국인노동자들의 경우 인력을 구하는 곳이 많아지니까 더 비싼 시급을 주는 곳, 교통이 더 편리한 곳 등 좋은 자리를 골라서 가는 상황이 벌어졌습니다. 저희 같은 외딴 지역으로 오려고 하는 사람은 별로 없습니다. 농촌의 인력 문제는 저희 뿐만 아니라 전국적으로 심각한 문제입니다.

다음으로 판매 면에서는 수출이 상당히 어려워졌습니다. 저희가 거래하는 일본 쪽 수입업체는 전국적 프랜차이즈 업체 등 주문량이 많은 업체들에 주로

납품을 하고 있는데 코로나19 탓에 일본 국내에서도 외식 수요가 줄어들면서 수입 주문 자체가 줄어들었습니다. 저희들의 파프리카 생산량이 보통 연간 2,500톤 정도로 이 물량의 대부분을 수출하고 있는데 작년에는 생산량이 2,000톤 안팎으로 20% 정도 줄었습니다. 수출이 줄었기 때문이지요. 그마저도 직관이 어려워져 수출의 절반 정도는 농협무역 측에 위탁할 수밖에 없었습니다. 파프리카를 좋아하는 소비자 분들은 느끼셨겠지만 작년에는 수출 축소로 국내 시장에 출하된 파프리카 물량이 많아지면서 국내 파프리카 가격은 엄청 내려갔습니다.

아무튼 이런 위기상황에 대응하기 위해 파프리카 재배면적 일부를 토마토 재배로 돌리고 대만, 홍콩 등 신규관로를 개척하는 등 최선을 다하고는 있습니다.

#### Q. 지난해에는 일부 수출물량을 동해항을 통해 수출했습니다. 동해항을 사용해 본 소감이랄까요, 동해항에 대한 평가를 부탁드립니다.

A. 강원도 기업이 강원도 항만을 사용할 수 있다면 당연히 사용해야지요. 내륙물류비가 저렴하다거나 지자체의 지원을 받을 수 있거나 하는 이해타산의 관점에서 드리는 말씀이 아닙니다. 지역 내에서 서로 상생하려는 노력이 지역을 강하게 만들고 결국 지역 내 모든 이들에게 이득이 된다고 저는 믿습니다. 수도권이나 부산처럼 좋은 환경에서 기업을 하는 사람들은 자기 기업에만 신경 쓰면 되겠지요. 그러나 강원도처럼 열악한 환경에서는 서로 돕지 않으면 안 됩니다. 수출 기업은 항만을 돕고 항만은 수출 기업을 돕는 선순환 구조를 만들어야 합니다.

사실 저희는 예전에도 동해항을 사용했습니다. 2010년 무렵으로 기억합니다만 DBS가 이스턴드림호를 운영할 때 동해항을 통해 일본 수출을 했습니다. 2019년부터 항로가 폐쇄되어 어쩔 수 없이 부산항을 이용했습니다만 작년에 항로가 재개되면서 다시 동해항을 사용하기 시작했습니다. 6월이었나요? 진흥원으로부터 항로 재개와 수출입기업 지원사업에 대한 안내를 받은 다음부터 동해항으로 화물을 보내기 시작했습니다. 11월말까지 20피트 기준으로 26개 정도 보낸 것으로 알고 있습니다.

저희 입장에서서는 당연히 동해항이 편리합니다. 평창에서 동해항까지는 1시간 남짓 밖에 시간이 안 걸리니까요. 신선 농산물인 만큼 시간을 절약할 수 있다는 건 제품의 품질 유지와 바이어의 만족도 제고 차원에서 대단히 중요한 요소입니다. 아쉬운 점이라면



## 권두 인터뷰

동해항의 한·러·일 페리는 주1항차밖에 운행하지 않기 때문에 바이어 측의 주문에 즉각적으로 대응할 수 없다는 점이요. 부산에서는 매일 한·일 페리를 운항하고 있는 것과 비교해보면 동해항도 빨리 활성화되어 항로가 많아지고 다양해졌으면 좋겠습니다. 그리고 작년 11월이었나요, 이스턴드림호의 운항시간에 몇 번인가 트러블이 발생한 적이 있습니다. 러시아 쪽 사정 때문이라고 들었습니다만 저희 화물의 일본 도착시간이 늦어지면서 검역은 물론이고 일본 내 내륙운송 스케줄도 꼬여서 고생한 적이 있습니다. 올해는 정시성이 잘 지켜져 저희 제품에 대한 신뢰뿐만 아니라 동해항에 대한 신뢰도 같이 올라갔으면 좋겠습니다.



**Q. 올해 계획은 어떻게 되나요? 올 한해를 전망해 주십시오.**

A. 코로나 상황이 어떻게 되느냐가 관건이겠지요. 일단 작년과 비슷한 비율로 파프리카와 토마토를 파종하긴 했습니다. 바라건대 코로나 상황이 상반기 중에 잘 정리되어 하반기부터는 예전처럼 시장이 회복되었으면 좋겠습니다. 지난해와 같이 코로나 상황이 계속 악화된다면 앞에서 말씀드렸던 것처럼 다양한 대응책을 마련해야겠지요. 파프리카 의존도를 조금 낮춘다거나 일본 쪽 거래처를 다양화한다거나 그리고 대만, 홍콩, 베트남 등 신규 시장에 대한 판매를 확대하는 등의 대응이 필요하다고 생각합니다.

그리고 생산 분야에서는 인력에 대한 의존도를 낮추는 방향으로 시설을 개선하고 스마트 팜(smart farm)을 확대해갈 생각입니다. 평당 50만원 가까운 시설비가 듭니다만 미래 농업의 방향이 그쪽이기 때문에 이럴 때일수록 더 적극적이고 과감하게 경영을 펼쳐야하지 않겠나 생각합니다.

올해도 동해항을 이용할 겁니다. 작년에는 7월말부터 동해항 이용을 시작했습니다만 올해는 출하가 시작되는 4월말부터 이용할 계획입니다. 당연히 작년보다 물량이 늘게 되겠지요. 선사와 진흥원에서는 항로의 정시성이 유지될 수 있도록 많이 도와주시면 감사하겠습니다.

**Q. 마지막으로 포트 플러스 동해 독자들에게 한 말씀 부탁드립니다.**

A. 저는 지금도 제가 왜 인터뷰 대상이 되었는지 이해가 잘 안갑니다. 저희보다 규모가 크고 훌륭한 기업과 기업인들이 얼마나 많습니까. 아무튼 이렇게 지면을 할애해 주신 진흥원 측에 감사드리고 재미없는 이야기를 들어주시고 읽어주신 독자 분들께도 감사드립니다.

코로나로 다들 힘든 시기입니다. 모두 힘내 올해는 코로나를 극복하는 한 해가 되기를 기원합니다. 아무것도 없던 황무지에서 5만평의 파프리카 농장을 개척해냈듯이 저희도 이 어려움에 굴하지 않고 강인한 정신으로 미래의 농업, 고부가가치 농업, 수출 농업의 앞날을 열어나가는데 최선을 다하겠습니다.



## 지난해 동해항 무역실적 사상 최고치 기록

지난해 동해항을 통한 연간무역액이 25억 달러를 넘어 사상 최고치를 기록한 것으로 나타났다. 연간수출은 5억 3,788만 달러, 수입은 20억 874만 달러로 전년 대비 55%의 급증세를 나타낸 가운데 강원도 수출입에서 차지하는 분담률도 수출 20%, 수입 46%를 각각 차지했다. 특히, 수출은 전년 대비 123%나 증가해 1년 만에 2배 이상 증가한 것으로 나타났다. 이전에는 시멘트와 합금철이 동해항 전체 수출의 90% 이상을 차지했지만 지난해의 경우 전선 34%, 시멘트 25%, 합금철 17%, 수송기계 13%, 화장품 3% 등 수출품목이 다양해지고 품목 간 균형도 향상되고 있는 것으로 평가된다. 또한 수출 대상 국가도 미국과 중국 일본도에서 벗어나 대만, 미국, 러시아, 중국, 바레인, 호주 등으로 다변화되고 있는데, 특히 대러시아 수출이 1억 달러 가까이 증가하면서 국가별 수출순위 3위를 기록, 북방물류 전진기지로서 동해항의 입지가 공고화되는 것으로 분석된다. 이와 같은 동해항의 수출실적 호조는 LS전선의 잇따른 해저케이블 해외수주 성공과 함께 지난해 3월부터 재개된 한·러·일 정기항로 취항이 크게 작용한 것으로 보인다.



## 동해지방해양수산청 2022년 업무계획 확정

지난 1월 19일 동해지방해양수산청이 2022년 업무계획을 확정해 홈페이지에 공개했다.(상세내용 본문 페이지 참조) 동해신항 방파호안 공사가 대부분 마무리됨에 따라 2022년 예산은 전년보다 51% 줄어든 1,115억 정도. 올해 주요사업으로는 동해신항 부두조성 및 연결도로 건설, 컨테이너 항로개설 지원, 항내 안전관리 강화 등이 포함되었는데, 작년에 사업자 측 사정으로 착공을 1년 연기한 신항 석탄부두 조성사업이 과연 올해 내에 순조롭게 착공될 수 있을지가 관심사다. 또한 임항창고 건설 등 비산먼지 저감을 위한 일련의

환경대책이 과연 어느 정도 효과를 거둘 수 있을지도 지켜볼 일이다.

## 영월~삼척 고속도로 제2차 고속도로 건설계획에 반영

국토교통부가 1월 28일 발표한 제2차 고속도로 건설계획에 동서6축 고속도로 중 미계획 구간이었던 영월~삼척 구간이 중점사업으로 포함되었다. 평택에서 삼척을 잇는 동서6축 고속도로는 교통 오지인 강원남부 지역 주민들의 숙원사업이기도 한데, 이 고속도로는 평택항과 동해항을 잇는 랜드 브릿지(land bridge) 역할을 통해 동·서해안 간 복합물류 네트워크의 구축에도 큰 기여를 할 것으로 기대된다. 예상 총사업비는 4조 9천 억 원, 예상 착공 시기는 2025년이다.

## 두원상선(주) 설맞이 이웃사랑 실천

두원상선(주)이 지난 1월 17일 송정동행정복지센터를 찾아 이웃돕기 성금과 어려운 이웃을 돕기 위한 설 위문품(500만원 상당)을 전달했다. 이날 전달식에는 두원상선(주) 이석기 대표와 천세종 지사장이 참석했으며 송정동에서는 김동운 송정동장, 김진화 주민자치위원장, 권어민 번영회장 등이 참석했다.



## 동해항 배후 물류단지 지구단위계획 수립 용역 착수

동해시가 6억 원의 예산을 들여 동해항 배후 물류망에 대한 종합계획 수립에 나섰다. 시는 지난 1월 18일 용역과 관련한 제안서 평가위원 모집공고를 낸 데 이어 2월 9일 평가위원회를 개최, 용역 수행업체를 선정할 계획이다. 동해신항 건설 및 동해항 기능재배치, 동해선 고속전철화 사업 등 동해항 주변 물류환경 변화에 효율적으로 대응하는 물류단지 조성 및 교통망 재편 방안이 마련될 수 있을지 귀추가 주목된다.



## 22년도 동해지방해양수산청 업무계획 확정 | 동해항을 환동해권 물류 중심 항만으로 육성<sup>1)</sup>

동해지방해양수산청(청장 정재훈)은 동해항을 환동해권 물류 중심 항만으로 육성하겠다는 목표로 2022년도 업무계획을 확정하여 추진한다.

지난해의 주요성과로 동해신항 기반시설인 방파호안 1공구와 신항으로 진입하는 도로 개설을 위한 설계용역을 차질 없이 마무리한 것과 항만 내 분진피해를 줄이기 위한 서부두 입항창고 신축 등을 꼽는다면, 동해신항 민자 석탄부두 착공이 당초 21년에서 22년으로 지연된 것이 아쉬운 점이다.

동해해수청은 22년도에 환동해권 물류중심 항만 육성을 위한 기반조성 필요와 벌크화물 취급항만에서 복합물류 취급항만으로의 변모를 위해 2공구 방파호안 상부공 준공, 기타광석부두 및 잡화부두 조기 착공, 항만 진입도로 구축 등에 총 483억 원을 투입하고, 컨테이너선 정기항로 개설을 통해 컨테이너선에 대한 선석 우선 배정이나 CY부지 확보 등을 지원할 계획이다.

특히, 「중대재해처벌법」 시행 등 재난·안전에 대한 인식이 증대하고 해양수산 산업현장에서의 안전관리 강화가 요구되고 있어 동해해수청에서는 자체 해양수산 중대재해 예방대책을 수립하여 소관사업장, 지원사업장 별로 안전 확보 및 지원을 할 계획이다.

해양사고 예방을 위해 선박에 대한 항만국통제 및 지도·감독과 관계기관과의 특별합동점검 등을 통해 선박안전관리를 강화하고, 인적과실로 인한 사고를 줄이기 위해 해양안전 교육 및 캠페인 등 해양안전문화를 확산, 21년도에 구축된 첨단해양교통 서비스(e-NAV)의 24시간 상시근무체제 유지를 통해 선박안전을 지원할 계획이다.

그리고, 친환경 항만 조성을 위해 “동해·목호항 중장기 환경 개선대책”을 지속 추진하고, 항내 선박 운항의 안전 및 질서유지를 위해 순찰선(50톤급 1척)을 건조하는 한편, 등대를 활용한 해양 관광 활성화, 정동진해변, 속초 외옹치지구 등 계속되는 연안침식 방지를 위한 연안정비사업(22년 189억 원 투입), 국가여항도 차질 없이 개발(22년 143억 원 투입), 항만 내 근로자 편의시설(복지회관) 개선(22년 10억 원 투입) 등 총 1,116억 원의 예산을 반영하여 추진한다.

정재훈 동해지방해양수산청장은 “동해·목호항을 깨끗하고 안전한 항만으로 만들어 명실상부한 환동해권 중심 항만으로서 국가적으로는 물론 지역에서의 경제 활성화에 기여할 수 있도록 금년도 사업추진에 최선을 다하겠다.” 라고 밝혔다.



1) 동해지방해양수산청 (01.20)



## 국내항만 컨 물동량 3,000만 TEU 뚫었다<sup>2)</sup>

우리나라 전국 항만에서 처리된 컨테이너 화물이 글로벌 경기 회복과 물동량 호조 지속 등에 힘입어 사상 처음으로 3,000만TEU를 돌파할 전망이다.

이기열 한국해양수산개발원(KMI) 항만수요예측센터장은 지난 19일 온라인으로 열린 ‘2022 해양수산 전망대회’에서 2020년 전국 항만 컨테이너 물동량은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나19) 여파로 0.4% 감소한 2,910만TEU에 그쳤지만, 이듬해 3.2% 증가한 3,004만TEU를 기록, 사상 처음으로 3,000만 TEU를 돌파할 것으로 예상했다. 2011년 2,000만 TEU를 넘어선 이후 10년 만에 3,000만TEU를 돌파하며 연간 최고치를 기록할 것으로 보인다.

올해 전국 항만에서 처리되는 컨테이너 화물도 전년 대비 4.9% 증가한 3,150만TEU를 기록할 것으로 관측됐다. 올해도 경기 회복세가 지속되면서 지난해에 이어 2년 연속 컨테이너 물동량 3,000만TEU 달성이 기대된다는 분석이다.

이 센터장은 올해 항만시장의 긍정적 요인으로 신항구 백신 보급 확대와 선진국의 재정정책 안정화에 따른 경기 회복세가 지속된다는 점을 들었다. 아시아 생산 공장 가동률 회복과 해상운임 진정세 등 글로벌 공급망 위기의 점진적 회복 등으로 코로나19 이전 수준으로 증가세를 보일 거란 예측이다.

다만 미중무역분쟁 지속과 코로나19 변이 바이러스 재확산, 글로벌 물류대란, 인플레이션 등으로 경제성장률이 소폭 둔화될 거란 점은 부정적이라고 지적했다.

## 동해해수청, 예산 25억 원 투입, 항로표지 확충·개량<sup>3)</sup>

동해지방해양수산청은 지난 14일 동해안 해상교통 여건변화에 대응하고 선박의 항행 위해요소 개선을 위해 금년도 25억 원의 사업비를 투입하여 해상교통 안전 확보에 나선다고 밝혔다.

주요 사업으로 고성군 토성면 봉포리 전면해상에 설치한 수중방파제 항해선박의 안전을 위해 양 끝단을 표시하기 위한 등표 2기를 신규로 설치할 계획이다.

또한 지난 1918년부터 주문진항 대표등대로서 지역 내 다양한 역할을 수행한 주문진등대가 오는 2024년도부터 무인화됨 따라 등대의 안정적 기능과 관리를 위한 원격감시시스템 설계용역을 시행할 예정이다.

## ‘해상·항공운임 급등’ 중소기업 800여곳에 수출물류비 지원<sup>4)</sup>

중소벤처기업부가 급등한 해상·항공 운임으로 어려움을 겪고 있는 중소기업들의 원활한 해외진출을 돕고자 자금 지원에 나선다.

중소벤처기업부는 중소기업의 물류난 극복을 위해 전년보다 10억 원 늘어난 119억 원 규모로 ‘물류 전용 수출이용권(바우처)’ 참여기업 모집을 시작한다고 24일 밝혔다.

중기부는 해상운임이 5배, 항공운임이 3배 증가하는 국제 물류난에 대응해 2021년 추경예산 109억 원을 긴급 편성해 물류이용권(바우처)을 신설한 바 있다.

물류비 긴급 지원으로 중소기업 1,080개 사는 물류난 속에서도 수출을 이어갈 수 있었으며, 물류이용권(바우처) 참여기업은 2021년 수출실적(11월 누계 기준)이 전년 동기 대비 28.5% 증가하는 성과도 보였다.

중기부에 따르면 올해에도 국제물류비가 20만 원 이상 발생한 중소기업은 발생한 물류비의 70%를 최대 1,400만 원까지 지원받는다.

특히 올해 중기부 물류이용권(바우처) 사업은 중소기업이 신속하고 간편하게 물류비를 지원받을 수 있도록 ‘선정평가 방식’이 아닌 ‘물류비 지출액의 70% 상시 실지급 방식’으로 운영된다.

중소기업은 국제물류비가 발생할 때마다 물류이용권(바우처)을 신청할 수 있고, 자격요건과 물류비 지출 증빙만을 검토해 기업당 1,400만 원 한도로 지출한 물류비의 70%를 지원받을 수 있다.

중기부 강기성 글로벌성장정책과장은 “2021년 우리 중소기업은 역대 최고치 수출액을 경신하는 성과를 이뤘다”며, “중소기업이 국제 물류난 등 대외적 위기에 흔들리지 않고 수출을 이어나갈 수 있도록 실제로 물류비를 부담한 기업에 물류비가 적시에 지원될 수 있도록 노력하겠다”고 밝혔다.

2) 코리아워킹가제트 (01.03)

3) 코리아워킹가제트 (01.17)

4) 코리아워킹가제트 (01.24)



## | 러시아 주요 동향 |

### 美 상원의 對러 제재 입법 관련 러시아 현지의 경제영향 전망<sup>5)</sup>

Bob Menedez 美 상원 외교위원장이 우크라이나 주권 수호 법안을 발의(01.12), 법안의 주요 내용은 러시아가 우크라이나를 침공하거나 적대행위를 고조시키고 있다고 미 대통령이 결정하는 경우 러 정치군사 지도부(12명)에 대한 제재 의무화, 주요 금융기관 3곳 이상에 대한 금융제재 의무화, 제재 효력일 이후 러시아 국제 거래 금지, 제재 대상 러시아 금융기관에 대해 국제금융거래 통신서비스를 제공하는 기관에 대한 제재 권한 부여, 노드스트림2 관련 주요 관계 업체 제재 의무화, 에너지 관련 기업 및 인사에 대한 제재 추가 가능 등이 있다.

(현지 투자사 평가) 러-미(01.10), 러-나토(01.13) 간 안보협상 결과에 따른 지정학적 긴장 고조로 시장의 우려가 심화되고 있으나, 투자사들은 러시아의 우크라이나 침공 및 서방의 강력 제재를 기본 시나리오로 보고 있지 않은 상황이다.

(현지 경제 전문가 평가) 러시아가 우크라이나를 침공하여 우크라이나 주권 수호 법안이 이행될 경우, 루블화 가치가 최소 3~6%, 최대 20%까지 하락할 수 있으나, 러시아 정부의 안정적 재정상황과 높은 외환보유고, 탈 달러화 추진 등 감안 시 러시아 경제에 대한 영향은 다소 제한적일 것이라고 전망하였다.

### 러 산업통상부, 철강재 수출세 연장계획 없음을 재확인<sup>6)</sup>

러시아 산업통상부는 지난해 하반기에 열연·냉연 강판 등 철강재 가격이 하락한바, 국내 가격 안정 및 공급 개선 차원에서 도입된 수출세 연장 계획은 없다고 재확인하였다. (01.21)(러시아는 2021.08.1.~12.31 동안 철, 비철금속에 대한 기본세율 15% 및 톤당 최저관세액 등 수출세 도입)



5) 주러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (01.20)

6) 주러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (02.03)

7) 주러시아대사관 경제과 주간 보도자료 (02.03)

### 한시적 질산암모늄 수출 금지에 대한 러시아 정부 시행령 승인<sup>7)</sup>

러시아 농업부는 2월 2일부터 4월 4일까지 질산 암모늄(Ammonium Nitrate) 수출 금지에 대한 정부 시행령 승인을 발표함(02.1) 러시아 농업부는 1월~3월 기간 중 질산암모늄 소비 피크 시점에 충분한 국내 물량 확보를 위해 2개월간 수출 금지 조치를 도입하게 되었으며, 국내 수요가 늘어나는 상황에서 질산암모늄 비료의 국내 가격 상승 억제 효과가 기대된다고 전망.

러시아 정부는 국제 가스가격 상승으로 인한 질소비료 가격 상승 관련 자국의 식량안보를 위해 질소 비료에 대한 한시적(2021.12.01.~2022.05.31.) 수출물량 쿼터제(질소 비료 590만 톤, 인산염, 칼륨 포함 복합 비료 535만 톤)를 시행 중임.

### Vladivostok Report

#### \* 강원도 러시아본부 소식

러시아는 코로나19 발병에 따라 외식 횡수가 감소하면서 홈쿠킹 키워드로 다이어트 식품, 퓨전, 간편요리가 부상하고 있으며, 이중에서도 장기간 보관이 용이한 간편냉동제품에 대한 선호도와 소비가 증가하고 있습니다. 대도시를 중심으로 1인가구와 시간절약형 요리인 HMR(Home Meal Replacement)상품의 수요증가도 한 요인이라 할 수 있으며, 러시아에서는 아시아음식 문화 수용도가 높아 한국, 일본, 동남아 제품을 중심으로 아시아식 요리가 건강식이며 안전하고 맛과 효율성을 모두 충족시킬 수 있는 음식으로 알려져 있습니다. 2015년까지 한국의 즉석식품은 라면에 한정되었으나 만두, 수프, 볶음밥, 떡볶이 등의 즉석냉동식품으로 확대, 다변화 되고 최근에는 국내 식품 대기업이 현지 제조공장을 설립하여 생산, 유통하기 시작했습니다. 러시아의 대표적인 아시아 식품 유통기업 구매담당자는 러시아 시민들이 한국음식을 외식으로 경험하다 직접 요리를 하는 체험형으로 발전하고 있는 경우가 많아 앞으로 한국의 즉석냉동식품의 시장은 꾸준히 성장할 것으로 예측하였습니다. 본부에서도 즉석냉동식품 현지화를 위해 19년부터 샵인샵 사업을 통한 테스트 마케팅을 추진하였으며, 그 결과 포장과 가격 경쟁력이 판매량 증가와 상당한 연관성이 있음을 확인하였습니다.



## | 일본 주요 동향 |

무인 컨테이너선 자동운항 성공, 쓰루가~사카이미나토 270km 구간 운항<sup>8)</sup>

해난사고의 감소와 선원부족 해소를 위해 일본재단, 상선미쓰이 등 7개의 기관 및 기업이 추진하는 무인 운항 실증실험이 1월 25일 실시되어 후쿠이현 쓰루가항을 출발한 컨테이너선이 25일 사카이미나토항에 입항했다. 적외선 카메라 등을 탑재해 다른 배를 피해 안전한 항로를 선택하는 피항 계획 시스템 등 최신 기술과 AI를 장착한 실험선은 겨울 거친 동해바다 270km를 성공적으로 운항. 일본재단은 이 밖에도 5개의 무인운항 실증실험을 추진하고 있는데 2025년 실용화를 목표로 하고 있다.

나리타공항 국제선 여객수 개항 이래 최저<sup>9)</sup>

코로나 바이러스 영향으로 2021년 나리타공항의 국제선 여객수가 전년 대비 74% 감소한 186만 명을 기록, 1978년 개항 이래 최저치를 나타냈다. 이에 반해 국제선 항공화물은 과거최고 실적을 기록했다. 전체 항공기 발착횟수는 전년보다 5% 줄어든 약 12만 9천회로 나타났는데 국제선 화물편은 37% 증가한 5만 9백회를 기록했으며 화물량 역시 32% 증가한 259만 톤으로 과거 최고치를 기록했다.



참 굴



굴 전문점

## | 마이즈루 통신 (舞鶴通信) |

## 교토마이즈루항진흥회 소식

지금이 제철! 영양만점 참굴. 참굴이 가장 맛있는 2월이면 오사카 등지에서 매년 많은 관광객들이 마이즈루까지 신선한 참굴을 드시러 오십니다. 교토부 북부에서는 자연산 참굴 뿐만 아니라 양식도 활발해 오랜 시간에 걸쳐 길러낸 품질은 매우 좋아 전국적으로 유통되는 것은 물론이고 지역의 음식점이나 숙박시설에서도 제공되고 있습니다. 마이즈루는 깊이 들어간 만과 해안선까지 내려온 산들 덕분에 풍부한 영양분을 머금은 물이 바다로 흘러들어가기 때문에 영양분을 축적한 맛이 진하고 크기가 큰 참굴이 잘 자라 안정적인 공급이 가능하게 된 것입니다. 특히 2월~3월이 다가올수록 참굴의 살은 점점 더 커집니다.

이번호에는 마이즈루의 굴 전문점을 2곳 소개해드리겠습니다. (상세 내용은 홈페이지 참조)

◎ 마이즈루만 굴 전문점 美味星(오이스타)

<http://kdjapan.net/maizuru/kakigoya/>

이 집의 특징은 무엇보다 지역의 어부가 잠수로 채취한 자연산 굴을 찌낸 찌 굴이 제공된다는 점! 일본 전국에서 자연산 굴을 굴 전문점에서 먹을 수 있는 곳은 여기뿐입니다.

◎ 굴 전문점 鶴昇丸(가쿠쇼우마루)

<http://kakushomaru.jimdofree.com/>

굴 양식을 하고 있기 때문에 갓 따낸 신선한 굴이 제공됩니다. 넓은 가게 안에 여유롭게 앉을 수 있기 때문에 아이들이나 나이 드신 손님들도 안심하고 이용하실 수 있습니다.

8) 후쿠이신문(2022.1.26.)

9) 아사히신문(2022.1.30.)



# 항만·물류 통계

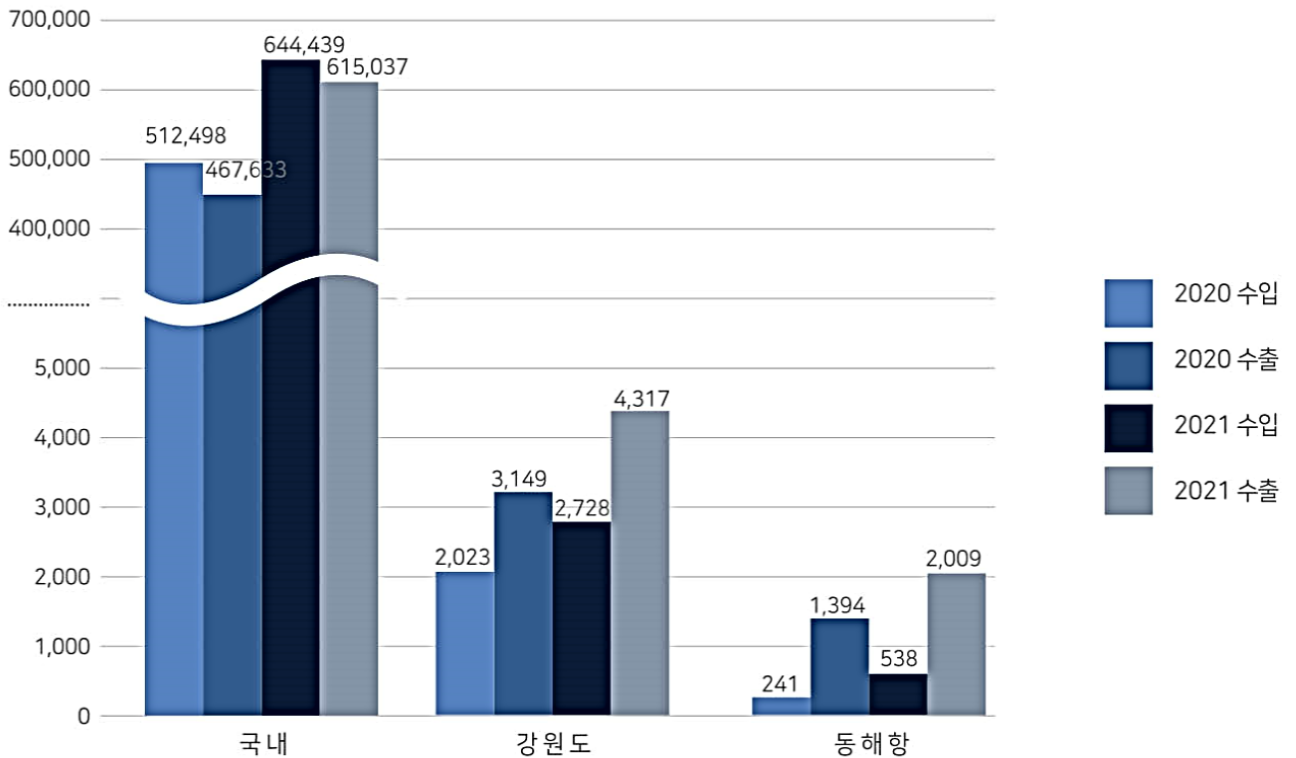
## | 2021년 국내 수출입 현황(12월) |

2021년 12월 국내 수출 607억 달러, 수입 613억 달러로 지난해 같은 기간보다 수출은 18.3%, 수입은 37.1% 정도 증가 하였다. 한편 강원도와 동해항의 12월 수 출입은 전국 증가율보다 높은 성장세를 나타냈다.

[단위 : 백만 달러, %]

구분	국내		강원도		동해항			
	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률		
2020	12월	수출	51,332	12.4	205	13.9	16	-36.2
		수입	44,638	2.2	263	-34.4	97	-42.5
		무역수지	6,694		-58		-81	
	누 계	수출	512,498	-5.5	2,023	-3.1	241	-30.5
		수입	467,633	-7.1	3,149	-22.2	1,394	-19.9
		무역수지	44,865		-1,126		-1,153	
2021	12월	수출	60,730	18.3	220	7.4	28	69.8
		수입	61,183	37.1	459	74.9	189	95
		무역수지	-453		1.7		-161	
	누 계	수출	644,439	25.7	2,728	34.8	538	123.6
		수입	615,037	31.5	4,317	37.1	2,009	44.1
		무역수지	29,402		-1,589		-1,471	

출처 : 한국무역협회 KITA.NET





### | 2021년 동해 · 묵호항 화물처리실적(12월) |

2021년 12월 동해 · 묵호항의 화물처리 실적은 전년 대비 6.07% 감소한 255만 톤을 기록했다. 수출 화물은 전년 대비 12%, 수입화물이 13% 이상 감소하여 전체 실적의 감소 원인으로 작용했다.

[단위 : 톤]

구분			2020		2021		전년대비증감율(%)	
			12월	누계 (01월~12월)	12월	누계 (01월~12월)	12월	누계
합계			2,716,801	31,013,975	2,552,013	31,514,392	-6.07	1.61
외항	수출입	소계	1,158,779	12,930,772	1,011,229	12,597,391	-12.74	-2.58
		수입	730,867	8,539,386	634,609	8,334,916	-13.17	-2.40
		수출	427,912	4,391,386	376,620	4,262,475	-12.00	-2.94
내항	연안	소계	1,558,022	18,083,203	1,540,784	18,917,001	-1.11	4.61
		입항	76,251	896,712	89,563	1,007,411	17.46	12.34
		출항	1,481,771	17,186,491	1,451,221	17,909,590	-2.06	4.21

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

### | 2021년 동해 · 묵호항 품목별 화물처리실적(12월) |

2021년 12월 동해 · 묵호항 품목별 화물처리 실적은 시멘트, 유연탄, 석유 정제품 등이 증가하였고 어패류 · 갑각류, 모래, 무연탄, 철광석, 철강 및 그 제품 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	모래	무연탄	유연탄	철광석	기타 광석 및 생선품	석유 정제품
2021년 12월	2,552,013	510	845,890	0	31,980	456,361	3,887	1,097,780	74,635
2020년 12월	2,716,801	1,048	840,226	8,192	142,600	444,500	10,325	1,148,617	52,033
구분	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	목재, 목탄, 코르크 등	방직용 섬유 및 그제품	화학공업 생산품	전기기기 및 그부품	기계류 및 그부품		
2021년 12월	0	15,000	6,835	12,079	6,961	0	95		
2020년 12월	4,500	42,981	4,518	0	4,301	2,710	10,250		

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

### | 2021년 동해 · 묵호항 컨테이너 수송실적 (12월) |

2021년 12월 동해 · 묵호항의 컨테이너 수송실적은 722TEU로, 연간 누계는 11,858TEU를 기록했다.

구분	월 합계	10 FT	20 FT	40 FT	TEU
		1	10,969	444	11,858
2021	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
	12	0	620	51	722

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



# 항만·물류 통계

## | 2021년 동해·묵호항 선박 입출항 국가별 추이(12월) |

2021년 12월 동해·묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 (척수)19.19% 증가, (톤수)12.01% 증가하였다. 국가별 순위는 러시아,일본, 대한민국, 중국 순으로 나타났으며 러시아, 일본 선박은 증가하였고 대한민국, 중국 선박은 감소하였다.

[단위: 천톤(GT), %]

구분	2020년				2021년				전년대비 증감률(%)			
	12월		누계(1월~12월)		12월		누계(1월~12월)		12월		누계(1월~12월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	172	1,836	2,013	22,363	205	2,056	2,133	24,520	19.19	12.01	5.96	9.64
러시아	60	363	821	5,080	82	337	833	5,480	36.67	-7.17	1.46	7.88
일본	38	212	377	2,232	53	303	458	3,403	39.47	42.81	21.49	52.47
대한민국	27	246	212	2,470	26	302	278	3,099	-3.70	22.87	31.13	25.46
중국	20	282	282	4,527	16	340	278	4,811	-20.00	20.36	-1.42	6.27
베트남	1	3	14	82	6	49	17	82	500.00	1,559.01	21.43	-0.59
호주	7	284	61	2,115	5	206	70	2,554	-28.57	-27.65	14.75	20.77
기타	19	445	246	5,857	17	520	199	5,091				

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

## | 러시아 극동 항만물동량 |

러시아 해운·내륙수운청 언론보도실 발표에 따르면 2021년 1월~12월 러시아 극동 항만물동량은 전년 동기 대비 0.6% 증가한 224.3백 만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 148.7백 만 톤(+1.4%), 75.6백 만 톤(-1.0%)으로 나타났다.

극동의 주요 항구별 물동량을 보면, 보스토치니항 77.7백 만 톤(+0.4%), 바니노항 35.4백 만 톤(+5.5%), 블라디보스토크항 29.6백 만 톤(+19.8%),나호드카항 26.8백 만 톤(+0.1%), 프리고로드노예항 14.5백 만 톤(-11.8%), 샤희트르스크항 10. 백 만 톤(-9.0%)으로 나타났다.

## 2021년 1월~12월 러시아 극동 항만물동량

[단위: 백만 톤, %]

수역	합계	전년대비 증감률	건화물	액체화물
극동	224.3	0.6	148.7(1.4)	75.6(-1.0)

자료 : <http://portnews.ru/news>



## 러시아 크랩

King crab(왕게)과 Snow crab(대게)은 차가운 바다에 서식하기 때문에 주요 산지 역시 북극에 가까운 국가들로 러시아, 미국(알래스카), 캐나다, 노르웨이 등을 세계 4대 생산국으로 꼽습니다. 이 중 러시아는 북극해와 오호츠크해, 베링해 등 넓은 배타적 경제구역(EEZ)을 가지고 있어 크랩의 최대 생산국이자 수출국입니다. 특히 우리나라와 가까운 극동지역은 크랩의 최대 산지로 사할린과 캄차카 반도 사이의 오호츠크해와 베링해 주변에는 81척 가량의 크랩 조업선들이 연중 조업하고 있습니다.



## 러시아의 어족자원 관리

러시아는 2004년 어족자원 관리를 위해 총허용어획량(TAC: Total Allowable Catch) 제도를 도입하고 이와 동시에 불법어로에 대한 단속을 강화했습니다. 이전 호에서 소개해드린 것처럼 불법어로에 대한 러시아의 단속 강화와 한·러 간 불법어업방지협정 체결에 따라 2010년 무렵 러시아 크랩 수입이 급감하게 된 것입니다. 러시아의 크랩류에 대한 총허용어획량은 연간 10만 톤 전후로 이 중 70% 이상이 극동지역에 배정되어 있습니다. 어획 쿼터의 대부분이 소진되기 때문에 TAC=총어획량이라고 봐도 무방할 것입니다.

## 러시아 크랩류 총허용어획량

[단위: 톤]

TAC	2021	2022
	극동지역	
킹크랩	26,911	25,456
스노우크랩	46,082	46,693
	바렌츠해	
킹크랩	10,765	12,690
스노우크랩	13,188	15,900
합계	96,946	100,739

## 주요 수입국

러시아 크랩의 주요 수입국은 미국, 중국, 한국, 일본 등입니다. 이 4개국이 러시아 크랩 수입의 2/3 이상을 차지합니다. 2020년 통계에 의하면, 미국의 수입량이 가장 많고 중국과 한국은 비슷했으며 일본이 가장 적습니다. 이들 국가의 러시아 크랩 수입량 변화는 각국의 경제 상황을 잘 보여주는 지표 역할을 해줍니다. 2000년대 초중반만 해도 일본은 연간 6만톤 가까운 러시아 크랩을 수입해 전세계 수입량의 50% 이상을 차지할 정도로 크랩 시장의 큰손이었습니다. 그러던 것이 2010년대 들어서서 급격하게 줄어들기 시작해 2014년 무렵에는 2만 톤 이하로 내려갑니다. 한편, 2010년대 중반부터는 한국과 중국이 크랩 수입을 급격하게 늘리기 시작했는데, 특히 중국은 2010년 3,000톤 정도였던 수입량이 2017년 이후 1만 톤을 넘게 됩니다. 미국은 2000년대 초반부터 꾸준히 연간 2만 톤 정도의 러시아 크랩을 수입하고 있습니다. 자국 내인 알래스카에서 크랩을 잡고 캐나다에서도 러시아 이상의 물량을 수입하기 때문에 미국은 명실상부한 세계 최대의 크랩 시장이라고 할 수 있겠습니다. 한 가지 흥미로운 사실은 한국과 중국의 수입은 대부분 활게(live crab)인데 반해 미국은 냉동게, 그리고 일본은 활게와 냉동게가 섞여 있다는 것입니다. 한국인들과 중국인들은 수족관 안에 살아있는 게를 꼭 봐야 식욕이 돋기 때문일까요?

## 2020년 러시아 크랩류 주요 수입국

국가	수입량(톤)
미국	23,207
중국	14,478
한국	14,400
일본	11,315
합계	63,400

# 북방물류산업진흥원 동향

## 목호항 국제여객터미널 부지 현장 조사

제4차 항만기본계획에 따라 동해신항 준공 후 목호항으로 이전하기로 되어 있는 국제여객터미널의 예정 부지 및 이스턴 드림호가 접안할 목호항 3번 부두의 실태를 파악하기 위해 지난 1월 7일 진흥원은 시 관계자와 함께 목호항을 방문, 현장 조사를 실시했다. 지난해 말부터 일부 관계기관으로부터 동해신항 준공 전 국제여객터미널 이전의 필요성이 제기되면서 이 문제에 대한 본격적 조사와 검토가 필요할 것으로 보이는데 현재 목호항 3번 부두는 쌍용 C&E의 시멘트 연안운송용으로 사용되고 있다.

## 우드펠릿 컨테이너 화주 초청 설명회 개최

지난 1월 21일 진흥원은 강원도경제진흥원 회의실에서 강원도 항공해운과 및 동해시 투자유치과와 함께 동해항 컨테이너 항로 개설을 위한 우드펠릿 컨테이너 화주 초청 설명회를 개최했다. 이날 설명회에서 진흥원 정책기획본부 김주휘 차장은 동해항 인센티브 제도에 대해 발표했으며 설명회에 참석한 우드펠릿 수입업체 7개사는 올 상반기 개설 예정인 동해항 컨테이너 항로에 대해 깊은 관심을 보였다.



## 진흥원-일본 교토부 온라인 화상회의 개최

지난 1월 26일 진흥원은 일본 교토부 경제교류과와 온라인을 통한 실무자 화상회의를 개최했다. 올해 처음으로 열린 이날 회의에서 양 기관은 2021년 한일 페리노선에 대한 평가를 공유하고 2022년 사업계획에 대해 의견을 나누었다. 특히, 올해 내로 한일 구간의 여객 수송이 재개될 가능성이 큰 만큼 여객사업 재개 시 양 기관간 긴밀한 협조관계를 유지하기로 의견을 모았다.

## 최동순 사무국장 사무관 승진

올 1월 1일 동해시 인사에서 최동순 진흥원 사무국장이 사무관으로 승진했다. 센터에서 진흥원으로의 승격 및 신입원장 채용 등 어려운 과제들을 원만히 해결하고 오랜 기간 지지부진했던 진흥원 수익사업을 본궤도에 올려놓은 것이 평가된 것으로 보인다.



## | 해외무역 · 물류 상담 안내 |

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

- 북평산업단지 입주기업인 H사에서는 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.

발간년월 2022년 02월 (제39호)  
 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-mail kmj3150@dlif.or.kr

Port+동해는 DB메탈의 기부금으로 제작되었습니다.



**북방물류산업진흥원**  
 Donghae Logistics & Industry Foundation





# 쌍용 C&E

쌍용양회



지난 반세기, 시멘트로 더 나은 세상을 만들어온 쌍용양회.  
이제, 환경사업과 함께 지속가능한 미래를 위해  
쌍용C&E(Cement & Environment)로 새롭게 시작합니다.