

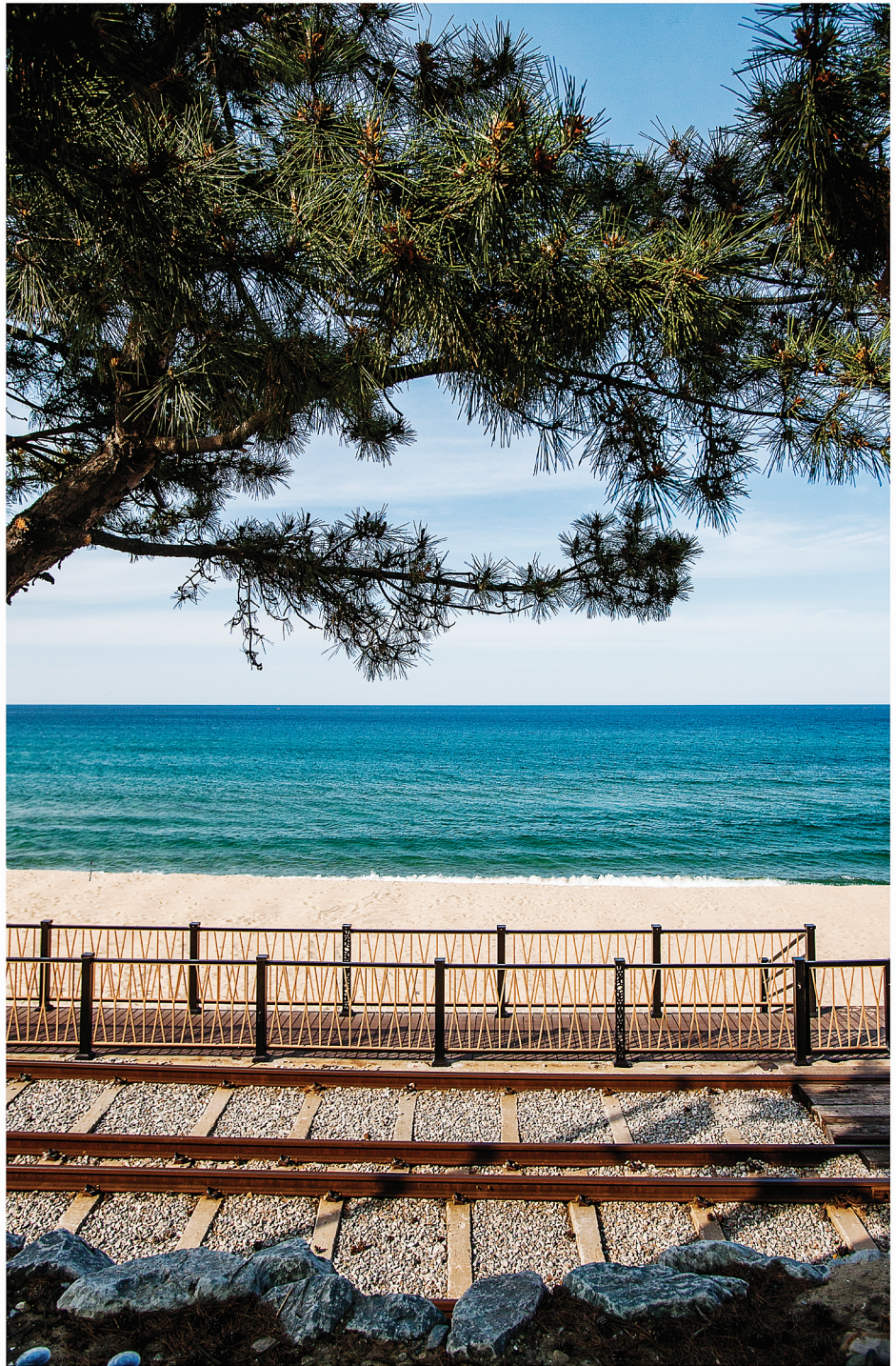
Vol. 40

PORT + DONGHAE

(재)북방물류산업진흥원 월간동향

PORT+

동해



01

권두 인터뷰

동해항만물류협회 신일승 회장

02

동해항 관련 주요 소식

03

항만 · 물류 정책동향

22년도 항만시설물 안전 및 유지관리 계획

04

국내 항만 · 물류 주요소식

05

주변국 국제동향

러시아 주요 동향

일본 주요 동향

06

항만 · 물류 통계

2022년 국내 수출입 현황(1월)

2022년 동해 · 묵호항 화물처리실적(1월)

2022년 동해 · 묵호항 품목별 화물처리실적(1월)

2022년 동해 · 묵호항 컨테이너 수송실적(1월)

2022년 동해 · 묵호항 선박 입출항 국가별 추이(1월)

2022년 러시아 극동 항만 물동량(1월)

07

북방물류산업진흥원 동향



동해항만물류협회 신일승 회장에게 듣다

이번 달에는 동해항만물류협회 신임회장으로 선임된 신일승 CJ대한통운 동해지사장을 찾았다. 도내 5개 무역항에서 항만하역을 담당하는 25개 하역회사의 연합체인 동해항만물류협회의 신임 수장에게 항만물류협회에 대한 소개와 항만물류의 경제적 역할, 그리고 항만 내 환경문제와 안전문제 등에 대해 들어보았다.

신일승 회장 프로필

강원도 동해시 생
1995년 CJ대한통운 입사
2015년 CJ대한통운 평택지사장
2016년 평택·당진항만물류협회 회장
2018년 CJ대한통운 충남지사장
2021년 CJ대한통운 동해지사장(現)

Q. 동해항만물류협회 신임회장 취임을 축하드립니다. 먼저, 간단한 소감 부탁드립니다.

A. 감사합니다. 코로나19 사태 등으로 국내의 경기 불안요소가 산재되어 있고 항만물류업계도 어려움이 많은 상황에서 항만물류협회 회장을 맡게 되어 사실 무거운 책임감을 느낍니다. 동해항 역시 녹록지 않은 환경에 놓여 있습니다만 항내 노·사·정간 협조체제를 돈독히 해 급변하는 환경에 잘 대처하고 회원사 간 단합을 통해 동해항 활성화와 항만물류업계의 지속적인 성장과 발전을 위해 최선의 노력을 다하겠습니다.

Q. 일반 시민들에게 물류협회는 생소한 조직입니다. 동해항만물류협회가 어떤 조직이고 어떤 일들을 하는지 소개해 주신다면?

A. 항만물류협회는 중앙협회인 한국항만물류협회와 부산, 인천, 울산, 동해 등 주요 항만이 있는 11개 지역에 지방협회가 있습니다. 동해항만물류협회는 1977년도에 설립되었습니다. 강원도에 있는 국가관리항인 동해·북호항과 지방관리항인 속초, 옥계, 삼척, 호산항에서 항만하역사업을 하고 있는 25개 하역회사가 회원사로 가입되어 있는 사업자 단체입니다.

주요 업무로는 항만물류산업의 건전한 발전과 회원사 공동이익을 도모하고 항만하역요금 조정, 항운노조와 노사 단체교섭 및 협약 체결, 항만하역 사업에 대한 대정부 건의, 기타 회원사의 권익신장 및 애로사항을 해소하기 위한 활동 등을 하고 있습니다.

쉽게 말씀드리면, 저희 항만물류협회 회원사들이 한쪽 바위가 되고 항운노조가 다른 쪽 바위가 되어 동해항이라는 큰 시설을 굴리고 있다고 생각하시면 됩니다.

Q. 항만하역 및 운송의 대부분은 항만 내에서 이루어지기 때문에 이들 산업이 국가경제, 특히 지역경제에서 어떤 비중을 차지하고 얼마나 중요한 산업인지 실감하기 어렵습니다. 이에 대한 설명 부탁드립니다.

A. 정부통계에 따르면 2021년 우리나라 수출입 물동량의 99.7%가 해상운송을 통하여 이루어지고 있습니다. 전 세계적으로 보아도 글로벌 무역 중 해상 물동량 비중은 85%로 절대적인 비중을 차지합니다. 이는 해상운송이 육상 대비 장거리 대량운송이 가능하고 거리 대비 운송비가 상대적으로 저렴하다는 경제적 특성 때문이지요.

해양수산부에서 발표한 자료에 의하면 우리나라 해운항만업의 매출액은 2016년 기준으로 45조 2,000억 원 정도, 해운항만업 종사자 수는 7만 4,186명 정도입니다. 동해시를 기준으로 정확한 자료가 없어서 말씀드리기 어렵습니다만 고용 분야의 경우, 하역업체와 동해항운노동조합, 항만운송관련사업과 화물운송업체 종사자들을 포함하면 약 1,000명 이상이 해운항만산업에 종사하고 있습니다. 항만을 단일사업장이라고 생각하면 동해시에서 가장 큰 사업장이 되는 셈이지요. 동해·목호항은 동해시의 경제적 부가가치 창출에도 많은 기여를 하고 있습니다. 지난해에 시장님께서도 말씀하셨듯이 물류산업은 동해시 총부가가치의 10% 가까이 차지하고 있습니다. 게다가 동해·목호항에 상주하는 업체들은 부자재나 항만하역장비, 운송차량의 유류 등 필요한 자재와 물품 대부분을 관내 업체에서 구입하고 있으니 경제적 효과는 그 이상일 거라고 생각합니다. 저는 동해항만물류협회 회장으로서 동해·목호항이 잘 돼야 동해 경제가 살고 동해 경제가 살아야 동해시가 발전한다는 것을 알리는데 최선을 다하겠습니다.

아울러 동해·목호항은 동해시뿐만 아니라 우리나라 기간산업 발전에도 중추적 역할을 하고 있다는 점을 말씀드리고 싶습니다. 제철산업, 시멘트산업, 비철금속산업, 발전산업에 이르기까지 동해·목호항이 없으면 국가기간산업이 하루도 유지될 수 없습니다. 이 점에 대해 동해시민 분들은 자부심을 가지셔도 됩니다. 저희도 동해·목호항이 국가경제에 얼마나 중요한 역할을 하는지 널리 알리는데 더욱 노력하도록 하겠습니다.

Q. 아마 많은 시민 분들은 하역 및 운송업이 차지하는 경제적 역할보다 이들 산업으로 인한 환경피해 문제에 더 민감해하지 않을까 생각합니다. 동해항 환경개선에 대한 협회장님의 의견을 여쭙겠습니다.

A. 먼저 동해항의 역사에 대해 말씀드려야 할 것 같은데요. 아시다시피 동해항은 영동지역의 지하자원 개발과 대규모 시멘트공장 건설에 따른 제품 수송을 위해 1979년에 개항하였습니다. 입지조건상 천연항이 아니라 바다 쪽에서 전철을 따라 송정동 안쪽으로 파고 들어온 인공굴입식 항만이기 때문에 애초부터 배후부지가 없고 주변 민가와 인접하게 만들어졌습니다. 이런 여건 때문에 오랫동안 항만 주변 주민들에게 환경피해를 비롯해 여러 가지 폐를 끼쳐드려 정말 안타깝게 생각하고 있습니다.

솔직히 말씀드리면 예전에는 항만 내 대부분의 사람들이 일에만 신경을 썼지 환경문제에 신경을 쓸 겨를이 없었습니다. 그러나 이제는 상황이 완전히 바뀌었습니다. 전 세계적으로 환경을 무시한 경제성장은 더 이상 가능하지 않게 되었습니다.

저희들은 동해항 환경개선을 위해 동해지방해양수산청과 함께 2017년부터 “동해·목호항 중장기 환경개선대책”을 수립하여 진행하고 있는데요. 주요 내용으로는 산화물의 하역과 야적 과정에서 발생하는 비산먼지 감소를 위해 42번 선석 배후에 물류창고를 신설했고 화물수송 과정에서 발생하는 비산먼지를 줄이기 위해 항만 내 세륜장과 살수시설을 설치했으며 항만 내에 차폐녹지를 조성해 공기 정화를 꾀하고 있습니다.

지난해에는 저희 협회와 해양수산청 간 협의를 통해 하역업체들이 산화물 하역 시 에코호퍼를 사용해 비산먼지를 줄이고 있는지 여부를 평가해 항만시설 사용 우선권을 주도록 하는 장치를 만들기도 했습니다. 장기적으로는 석탄부두 저탄장의 육내화 등 시설정비사업을 추진하도록 하겠습니다. 한편 화물운송차량의 과적·과속, 이중덤펀 설치 등 항만정책 위반사항에 대해서는 지속적으로 단속하고 항만구역 내 미세먼지 농도를 실시간 모니터링하여 항만환경 관리를 강화하고 있습니다.



권두 인터뷰

저희들의 이런 노력에도 불구하고 주민들께서 보시기에 동해항 항만환경이 몰라볼 정도로 좋아졌다고 하기에는 턱없이 부족하다는 것을 잘 알고 있습니다. 우리 협회와 소속 하역업체들은 꾸준히 시설개선에 투자하고 환경관리에 최선을 다해 주민들에게 쾌적한 환경을 돌려드릴 수 있도록 노력하겠습니다.

지난 2016년부터 공사를 시작한 동해항 3단계 개발사업이 올해로 방파제 축조공사와 방파화안공사를 마무리하게 됩니다. 올 하반기에는 민자사업인 석탄부두(10만 톤 선석)와 국가 재정사업인 광석류부두(7만 톤 선석), 잡화부두(5만 톤 선석) 모두 공사착공 예정입니다. 3단계 부두개발사업으로 3개 선석이 완공되면 현재 동해항 기능도 재편되어야 할 겁니다. 석탄 및 광석류 화물을 동해신항 석탄부두와 광석류부두에서 하역하게 되면 현 동해항에서는 깨끗한 화물만을 하역하는 시스템으로 바뀌지 않을까 기대하고 있습니다. 동해항의 항만환경이 극적으로 개선 되겠지요. 한편 동해신항 부두는 건설 당초부터 친환경 하역 시설을 설치할 것이기 때문에 환경적으로 문제없는 항만이 될 것이라고 확신합니다.

Q. 하역 및 운송업과 관련된 또 하나의 뜨거운 이슈가 안전입니다. 지난해 동해항에서도 큰 안전사고가 발생했었는데요, 안전한 항만 만들기에 대한 협회장님의 견해는 어떻게 됩니까?

A. 아시다시피 지난 해 동해항에서 하역작업 중에 발생한 중대 재해로 인명 피해사고가 있었습니다만 그 밖에도 크고 작은 안전사고가 10여건 발생했습니다. 하역업체 종사자로서 큰 슬픔과 안타까움을 느끼고 있습니다. 올해부터는 중대재해처벌법과 항만안전특별법이 시행됩니다. 기존의 산업안전보건법에 더해 올 1월과 8월에 각각 이 법들이 시행에 들어가게 되는데요, 이러한 법들이 시행되어서가 아니라 안전관리는 회사 스스로가 재해예방을 위하여 적극 노력해야 합니다. 안전관리에서 가장 중요한 점은 노사가 하나가 되어야 한다는 것입니다. 현장에서 작업하는 분들이야말로 안전상의 문제가 무엇인지 가장 잘 알고 있으며 사용자 측은 이에 대해 즉각 대처할 수 있도록 준비되어 있어야 합니다. 이와 관련하여 동해지방해양수산청에서도 2020년부터 노·사·정 항만하역안전협의체를 구성하여 항만 안전점검을 실시해오고 있는데 2021년부터는 이를 확대해 노·사·정과 유관기관(고용노동부, 한국안전보건공단, 동해소방서)을 포함한 협의체를 구성해 합동점검을 분기별로 실시하고 있습니다.

또한 이와 별개로 2021년부터 노·사 간(하역업체와 동해항운노동조합)에도 노사안전협의회를 구성해 분기별로 현장 책임자들이 모여 안전에 관해 협의하고 개선을 진행하고 있습니다. 저희 협회 소속 하역사들은 구호에 그치지 않고 실천하는 안전관리로 안전한 항만사업장을 만들기 위해 최선의 노력을 하겠습니다.



Q. 마지막으로 지역 주민들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A. 앞서서도 말씀드렸지만, 동해항은 1979년 개항 이래 우리나라 경제와 동해시의 발전에 크게 기여해 왔습니다. 인천과 서울, 부산, 울산, 창원 등 우리나라의 많은 대도시들은 항만을 끼고 있습니다. 근래 빠르게 발전하고 있는 여수와 평택도 모두 항만도시입니다. 항만이 있다고 다 대도시가 되는 건 아닙니다만 항만이 제대로 기능하면 도시 발전에 엄청난 기여를 하는 건 분명합니다. 동해시 미래의 발전을 위해 무엇을 해야 하느냐고 묻는다면 전 동해항을 고부가가치 항만으로, 청정 항만으로 발전시키는 것이 동해시 미래 발전의 지름길이라고 답하겠습니다.

동해항을 둘러싼 환경 변화가 빠르게 진행되고 있습니다. 동해신항 부두 공사가 올해 착공 예정이고 제천-삼척 간 고속도로 연장계획이 확정되었습니다. 동해중부선 철도와 동해신항 인입철도도 국가계획에 반영되었습니다. 이런 인프라가 제대로 계획되고 완성된다면 동해항을 이용한 항만물류산업과 동해시 경제는 한 단계 도약할 것입니다. 동해항이 제 길을 찾아가려면 정책결정자들에게 맡겨두기만 해서는 안 됩니다. 시민들이 동해항에 더 많은 관심과 애정을 가져주셔야 합니다. 물론 때로는 질책도 필요합니다.

저희들은 앞으로 지역주민들과 항만이 상생할 수 있도록, 동해항이 시민들에게 더 가까이 다가갈 수 있는 창구 역할을 하도록 노력하겠습니다.

러 우크라이나 침공에 북방교역 불안 고조

러시아의 우크라이나 침공으로 인해 모처럼 활력을 되찾고 있던 동해항을 통한 북방교역이 위기에 빠질 수도 있다는 우려가 제기되고 있다.

올 들어 동해항을 통한 수출은 지난해에 이어 호조세를 지속하고 있는데, 올 1월 동해항의 수출실적을 보면 6,730만 달러로 전년 동월 대비 117% 증가를 나타냈다. 이 중 대러 수출은 1,473만 달러로 전년 동월 대비 무려 3,010%의 폭증세를 기록했다. 국가별 수출액으로는 합금철 수출이 호조를 보인 미국에 이어 두 번째다. 러시아 크랩류의 수입도 호조를 보이고 있어 올 1월 수입액이 4,453만 달러를 기록, 전년 대비 25%의 증가세를 나타내고 있다.

그런데 러시아의 우크라이나 침공으로 국제사회가 러시아를 은행 간 국제결제시스템인 스위프트에서 배제키로 결정하면서 당장 수출대금의 회수와 수입대금의 송금문제가 대두되고 있다. 동해항에서 한·러·일 페리를 운영하고 있는 두원상선에 따르면 많은 국내 화주기업들이 3월 중순 이후에는 대러 수출이 곤란해질 수도 있지 않겠느냐는 태도를 보이고 있다고 한다. 북방교역과 북방물류는 기회요인도 많지만 위험요인도 적지 않다는 것을 보여주는 사례로 해석된다.

동해항 서부두 석탄하역 환경피해 여전

주변지역에 고질적 환경피해를 야기했던 동해항 서부두의 석탄하역 방식이 항만관리기관의 잇단 시설투자에도 불구하고 여전히 개선되지 않고 있는 것으로 나타났다.

동해항에는 석탄전용부두가 있음에도 불구하고 소형 선박을 통해 반입되는 무연탄은 기계하역이 불가능해 서부두를 이용하고 있는데 서부두의 하역은 크레인으로 선박 내 석탄을 에이프린(하역작업공간)에 쏟아 부은 다음 로더 등을 이용해 덤프 트럭에 상차해 창고로 옮기거나 부두 뒤에 노천 야적하는 재래식 방식을 사용하고 있다. 그러다보니 크레인 작업과 로더 작업시 분진이 발생, 바람이 강하게 불 때는 북삼동 주택가까지 피해를 호소할 정도다.

이 같은 문제를 해결하기 위해 동해지방해양수산청에서는 친환경호퍼 4기를 도입하고 지난해 9월에는 방진형 임항창고를 건립했지만 친환경호퍼 사용이 의무가 아니라 권장사항이다 보니 작업시간이 길어진다는 이유 때문에 하역사들이 사용을 기피하고 있고 임항창고 준공에도 불구하고 1개월간 노천야적이 허용되는 바람에 노천야적도 근절되지 않고 있다. 이 같은 상황 때문에 서부두 환경개선에 눈에 띄는 성과가 아직 나타나지 않고 있다는 게 지역사회의 중론이다.

친환경 하역은 선택이 아닌 필수라는 인식 하에 호퍼의 의무 사용, 노천야적 근절 등 관리청의 보다 적극적이고 근본적인 대응을 요구하는 목소리가 커지고 있다.



동해항만물류협회 신임회장에 CJ대한통운 신일승 지사장 선임

동해항만물류협회의 신임회장에 CJ대한통운 동해지사장인 신일승 지사장이 선임되었다.(2페이지 인터뷰 기사 참조) 신 회장은 올 3월부터 도내 무역항에서 하역을 담당하는 25개 하역사가 회원으로 가입되어 있는 항만물류협회를 이끌게 되는데 당면 현안으로는 항만하역요금의 현실화와 항운노조와의 원만한 노사교섭 등이 꼽힌다. 지역사회에서는 동해항 환경개선 문제에도 협회가 적극적으로 나서주기를 바라는 분위기다.

동해시 수소산업 발전 마스터플랜 수립 착수

지난달 25일 동해시와 관내 5대 기업이 공동으로 발주한 “동해시 탄소중립 및 수소산업 생태계 조성 마스터플랜 수립 용역”의 착수보고회가 개최되었다.

시는 이번 용역을 통해 수소산업과 관련한 기본계획을 수립한다는 계획인데 이 기본계획 가운데 하나가 동해신항 내 수소/암모니아 항만 조성이다.

동해항을 통해 수소와 암모니아를 들여와 관내 발전소는 물론 산업시설과 수소타운 등에서 수소와 암모니아를 활용해 친환경 도시를 조성한다는 계획이다.



항만 · 물류 정책동향

동해해수청, 22년 항만시설물 안전 및 유지관리계획 수립¹⁾

동해지방해양수산청(청장 정재훈)은 시설물의 내구연한 증진 및 안전사고 예방을 위하여 “22년 항만시설물 안전 및 유지관리계획”을 수립하였다고 밝혔다. 계획 수립 대상은 동해·묵호항 내 방파제, 호안, 계류시설 등 항만시설 42개소와 동해항 북부두 물류·입항창고, 시멘트 사일로 등 항만운영시설 51개소가 대상이다.

이번계획 수립에는 동해항 북방파제, 묵호항 북방파제 등 제1·2종 시설물 및 기타·항만운영시설을 포함하여 해빙기·우기·동절기 등 안전점검을 실시 할 예정이다.

특히 「중대재해처벌법」 시행(22.1.27)에 따라 동해청 소관 제1·2종 시설물에 대하여는 정밀안전진단 및 정밀안전점검을 안전진단 전문기관에 맡겨, 필요시 시설물 보수·보강을 통하여 안정성을 확보할 계획이다.

동해지방해양수산청 관계자는 “본 계획 수립으로 체계적인 시설물의 점검과 지속적인 안전관리를 통해 재해·재난을 예방하고, 시민과 종사자들이 안전하게 항만을 이용할 수 있도록 노력하겠다”고 밝혔다.



1) 동해지방해양수산청 (02,08)



동해해수청, 친환경 관공선 2척 새로 건조 추진²⁾

동해지방해양수산청(청장 정재훈)은 133억 원을 들여 23년 10월 1척, 24년 10월 1척 운항을 목표로 2척의 관공선을 새로 건조할 계획이라고 밝혔다.

현재 동해해수청은 40톤급 항만순찰선 1척을 운영 중인데, 이번에 건조하는 관공선 2척은 2022년 1월 강릉안인화력발전소 항만 구역이 동해·묵호항 항만구역 밖 항만시설로 추가 지정됨에 따라 50톤급 항만순찰선 1척을 신규로 건조하게 된다.

아울러, 강원권 전 해역의 167기 국유표지 점검을 위한 전용 항로 표지선이 없어 해상 등표 증가 등 안전·사고예방 수요가 늘어남에 따라 해상안전 및 지도를 위하여 100톤급 항로표지선 1척을 신규 건조하는 것이다.

새로 건조하는 관공선은 하이브리드 또는 매연저감장치를 설치하는 방식의 친환경 관공선으로 건조할 계획이다. 22년 9월까지 관공선의 기본 및 실시설계를 마치고, 23년 10월까지 항만순찰선 1척 건조와 24년 10월까지 항로표지선 1척을 건조 목표로 추진하게 된다.

동해해수청 관계자는 이번에 건조되는 관공선 2척은 “항만 대기질 저감에 좀 더 효과가 있고 운영효율이 좋은 선박으로 향후 동해·묵호항 및 강원권역 해역을 안전하게 관리하겠다”라고 말했다.

2) 동해지방해양수산청 (02,22)

한러 항로/ 보스토치니항 1월 물동량 전월比 25% ↑³⁾

2월 초 중국의 춘절 연휴와 겨울올림픽 영향으로 한러 수출 항로 물동량은 하향 곡선을 그렸다. 하지만 극심한 혼잡을 빚었던 보스토치니항은 적체가 해소돼 하역 작업이 정상적으로 이뤄지고 있는 모습을 보였다.

한러 항로를 서비스하고 있는 A선사는 “보스토치니항의 상황이 개선되면서 그동안 선적되지 못했던 컨테이너들을 처리함에 따라 물동량 증가세를 보였다” 면서 “하지만 블라디보스토크항은 수출 쿼터제를 실시하면서 물동량은 뒷걸음질 치고 있는 상황” 이라고 밝혔다.

한러항로는 2월 중순까지 수출 물동량이 1월보다 30% 이상 감소하며 주당 4천 TEU대에 머무르고 있지만, 올림픽의 종료로 중국의 산업 활동 재개와 원자재 수요가 늘어날 것이라는 전망이 나오면서 물동량은 회복될 것으로 B선사는 예측하고 있다.

한러 항로 수출 컨테이너 운임은 TEU당 약 5,700달러로 전달보다 약 5% 하락했다. 한러 항로는 기존에 서비스하던 선사가 펜돌럽 노선을 신설하고, 신규 선사들이 진출하면서 고공행진을 보였던 운임은 꺾였다. 지난해 시베리아횡단철도 (TSR)를 이용해 아시아와 유럽을 오간 통과화물이 전년 대비 34% 증가한 107만 6천 TEU를 기록했다. 1월 TSR 통과 화물은 전년 대비 1.6배 늘어난 7만 9,000 TEU를 기록하며 통과화물 강세는 올해 들어서도 계속됐다.



3) 동해지방해양수산청 (03.01)

염기두 해수부 차관, 오미크론 확산 점검 영상회의⁴⁾

“국민생활에 직접적인 영향을 미치는 수산물 공급과 해운 물류 등에서 좀 더 꼼꼼히 확인하고 기관과 개인의 코로나19 방역 관리에도 최선을 다해 달라.”

염기두 해양수산부 차관은 16일 오후 정부세종청사에서 항만 공사, 해양환경공단, 해양과학기술원, 해양교통안전공단, 수협 중앙회, 지방해양수산청 등 19개 산하·유관기관장, 22개 소속기관장과 ‘오미크론 확산 대비 기능연속성 계획 점검 영상회의’ 를 열었다.

이번 회의에서 오미크론의 급속한 확산에 대비하여 항만·물류 운용, 수산물 유통 및 검역·방역 등 해양수산분야 사회 필수기능 유지를 위한 그간 준비사항을 종합적으로 점검하고 향후 대응방안을 논의했다.

염 차관은 이날 “해양수산부와 산하·유관기관 임직원 모두가 오미크론 확산 시에도 해양수산분야 필수기능이 정상적으로 작동할 수 있도록 철저히 준비해주시기 바란다” 고 당부했다.

4) 코리아워킹가제트 (01.17)

주변국 국제동향

| 러시아 주요 동향 |

러시아 환율 동향 ⁵⁾

	2.18(금)	2.19(토)	2.22(화)	2.23(수)	2.25(금)	2.26(토)	3.1(화)	3.2(수)	3.3(목)	3.4(금) ⁶⁾
루블/달러	75.75 +0.74%	75.76 +0.01%	76.76 +1.01%	80.41 +3.65%	86.92 +6.51%	83.54 -3.38%	93.44 +10.01%	91.74 -1.81%	103.24 +11.5%	111.75 +8.51
루블/유로	86.13 +0.82%	86.14 +0.02%	87.33 +1.19%	90.88 +3.54%	97.76 +6.89%	93.59 -4.17%	104.47 +10.88%	102.91 -1.57%	114.55 +11.64%	124.01 +9.46

러시아 금융 동향 ⁷⁾

러시아 시중 은행들은 환율의 변동성 증대 영향으로 외환 매입-매도 간 차액을 확대 운영하고 있다. 우크라이나 사태 이전 외환 매입-매도 간 차액이 1~2루블 대 였던 반면, 3월 2일 기준 20~30루블 대까지 확대했다. (예: 은행의 유로화 매도 142루블 - 매입 110루블)

-주가 지수 : 러시아 중앙은행은 3월1일~5일 기간 동안 MOEX 거래소의 새벽장(6:50~10:00)과 저녁장(19:00~23:50) 거래를 취소한다고 발표했다.

러시아 정부는 일정 조건 하에서 상장 주식회사의 자사주 매입을 허용한 데 이어, 러시아 재무부가 규정한 조건에 따라 국가복지기금(국부펀드)를 활용하여 1조 루블 이내에서 VEB, RF 및 전문금융기관을 통해 러시아 주식을 매입키로 결정하는 총리령을 발표했다(03월 01일)

러시아 최대 은행들인 VTB와 스베르뱅크는 3월2일 자로 일제히 루블 및 외화의 예금금리를 대폭 인상했다.

-예금금리 현황 : 루블화 21%(6개월 이상), 달러화 6~8%, 유로화 7% 등

에너지 위기: 러시아 제재의 결과에 대한 전문가 의견⁸⁾

러시아 분석가들은 장기적으로 러시아 에너지 자원공급에 대한 금수 조치가 지정학적 측면에서 국제 시장을 근본적으로 변화시킬 수 있다고 우려하고 있다. 러시아 석유 및 가스는 결국 중국, 인도 및 기타 아시아 국가로 이동할 수 있다. 러시아는 전통적으로 유럽의 내륙 에너지 공급 지역이며 지리적으로 연결되어 있다. 유럽과 러시아가 서로 무역 파트너를 잃는 것은 큰 손실이다.

유럽이 러시아 에너지 부문에 제재를 가하여 경제를 희생할 준비가 되어 있지 않기 때문에 러시아로부터의 에너지 수입은 계속 될 것이다. 러시아 전문가들에 따르면, 유럽 가스 시장의 가격은 앞으로 몇 달 동안 높은 수준을 유지할 것이며 노드 스트림2의 중단이 유럽 소비자들에게 부정적인 결과를 초래할 것 이라고 예측했다.

러시아 정치 경제학자 Mikhail Khazin, “러시아 제재에 대해 미국과 협상을 할 수 있지만 EU와 희망은 없다” ⁹⁾

우크라이나 비무장화를 위한 러시아의 특수작전이 완료될 때까지 서방의 대러 제재로 어떤 진전이 있을지 말하기에는 아직 이르다. 그는 결국 모스크바는 미국과 합의에 이를 가능성이 높지만 유럽연합과는 모든 것이 훨씬 더 복잡한 상태라고 분석했다. 러시아가 우크라이나 특수작전을 신속하게 완료할 수 있다면 상황이 훨씬 수월해 질 것이라고 덧붙였다.

그는 “러시아가 우크라이나를 비무장화 하고, 특수작전을 완료할 때 까지는 과정이 길어질 수 있기 때문에 구체적인 추가 조치에 대해 이야기 하는 것은 아직 시기상조 이지만, 러시아가 결국 미국과 합의에 이를 수 있을 것 이라고 생각한다.” 고 이야기 하며 서방의 대규모 러시아 제재에 대해 논평하면서 미국은 에너지 시장에서 러시아를 축출하기 위해 모든 방법을 사용하고 있으며 이러한 대러 제재는 유럽 경제가 더 이상 미국 경제와 경쟁할 수 없고 미국에게만 유리할 것이라는 평가를 했다.

5) 러시아 중앙은행 (03.04)
6) 03월 04일 오전 환율
7) 주러시아대사관 경제과 (03.02)
8) Actual comment RU (03.02)

9) ekonomika sivodnya (03.03)

러시아 경제학자 Ostakovich의 대러 제재 관련 인터뷰¹⁰⁾

러시아 고등경제대학 지식 경제 통계연구소의 시장조사센터 소장인 Georgy Ostapkovich는 언론사와의 인터뷰에서 달러 성장에 대해 언급했다.

그에 따르면 현재로서는 어떤 것도 예측하기 어려운 상황이며 서방의 제재의 최종 단계가 아직 무엇인지 모르기 때문에 2~3 주 가량 더 지켜봐야 하고 이러한 제재에 대해 러시아 정부는 반대 제재를 도입 할 것이라고 설명 하였다.

러시아 정부가 기업에 어떤 지원을 할지는 지켜봐야 할 것이며 여기에 달러 환율 변동에 따라 크게 좌우 될 것이라고 밝혔다.



Vladivostok Report

-강원도 러시아본부 소식

러시아 - 우크라이나 사태관련 경제 동향

최근 2년 동안 강원도는 대러 수출금액이 평균 10%의 성장률을 보이고 있으며, 전체 수출금액의 2%를 차지하고 있다. 일부 특정품목에 집중되었던 수출이 다품목으로 다변화 되면서 새로운 수출 대안시장으로 활성화 되어 가는 과정 중에 발생된 사태로 다소 아쉬움이 남기도 한다. 동 사태에 따라 경제관련 여러 분야에서 피해가 예상되며, 안정화 시점의 예측이 어려워 도내 주요 수출기업의 타격도 불가피 할 것으로 보인다. 영향을 예상되는 관련 분야는,

- ①비철금속 : 러시아 - 우크라이나 양국은 세계 알루미늄 생산 13%와 니켈생산 10%를 차지하므로 원자재 공급 차질 우려
 - ②정유/화학 : 원유 12.6%, 천연가스 16.6%의 생산국으로 공급우려가 커질 경우 국내 유가 및 가스가격 단기 상승은 불가피하며, 기업들의 생산원가에 미치는 영향으로 인한 수출 가격 경쟁력 약화 예상
 - ③식품분야 : 우크라이나는 전세계 밀 수출량의 14% 차지, 양국사태 지속 시 밀가격 변동으로 면류, 빵류, 기타 밀가루를 원료로 하는 수출기업들의 원재료 구입가격 상승
 - ④화장품 : 화학제품을 주원료로 사용하는 경우 원부 자재 및 용기류(플라스틱)의 가격과 물류비용 상승
 - ⑤시멘트 : 유연탄 가격 상승 시 생산원가 부담 가중
 - ⑥국제항로 : 유가상승, 화물운임 상승으로 물동량 감소 우려
 - ⑦공통사항 : 금융제재 강화 시 결제 리스크 발생, 물류비 상승, 유가 및 원자재 가격 상승에 따른 제조 원가 상승 등이다.
- 도내 수출입 기업들은 기업경영에 영향을 미칠 것이 예상되는 문제점에 대한 사전 대비가 필요할 것으로 보인다.

러시아 - 우크라이나 사태 대응방안

러시아 극동의 인접국 중국을 활용한 대체 수출시장 경로 발굴, 수출 관련 기관들의 무역관련 보험(수출보험, 환변동보험 등) 지원제도 강화로 결제리스크를 최소화한다.

10) RT 통신 논평(03.03)

주변국 국제동향

| 일본 주요 동향 |

에히메현 회사 소유의 화물선 우크라이나 남부에서 피폭, 1명 부상¹¹⁾

우크라이나 남부 오렛사주 항만 부근에서 2월 25일 파나마 선적의 화물선 '나무라 퀴' 이 포격으로 손상을 입었다. 에히메현 이마바리시에 있는 해운회사는 26일 자사 소유의 선박 임을 밝혔다. 이 배에 타고 있던 필리핀인 남성 선원 1명이 부상을 입은 것으로 보인다. 동사에 따르면 피해 선박은 전장 229m, 4만 7천 톤급으로 옥수수를 선적하기 위해 기항했으며 현재 자력으로 운항이 가능한 상태로 안전 확보와 선체 확인을 위해 터키로 향하고 있다.

코로나로 물류정체, 배송일정 미정의 유명 일본주가 잔뜩 쌓여¹²⁾

코로나의 세계적 영향으로 산음지방의 일본주가 영향을 받고 있다. 시마네현 마쓰에시의 주류 저장창고에는 일본주가 잔뜩 쌓여있는데 원인은 노동자 부족에 따른 물류의 정체다.

마쓰에시에서 일본주를 제조하는 이백주조는 창업 140년 된 주조회사지만 곤란에 처해있다. 이 회사가 미국과 유럽향 수출용 제품을 창고에 보관하고 있는 재고량만도 3,700박스. 컨테이너선의 물류정체로 해외발송이 지연되고 있는 것이다.

수출에 힘을 쏟고 있는 돗토리현 사카미미나토시의 치요무비스 주조나 야스기시의 요시다 주조 등 산음지역의 다른 주조 회사들에게도 운송 지연과 자재가격 폭등의 영향이 나타나고 있다고 한다.

11) 교도통신(02.26.)
12) FNN프라임온라인(02.26.)

마이즈루통신(舞鶴通信)

- 교토마이즈루항진흥회 소식

국제 피더항로¹³⁾ 개설(교토마이즈루항~고베항)

교토마이즈루항과 고베항을 잇는 피더항로가 2월 15일 개설되었습니다. 당일은 일반사단법인 교토마이즈루항진흥회 이사장인 다다미 료조 마이즈루시 시장, 운항회사인 이모토商運 주식회사와 OOCL 등이 참가한 가운데 개설을 축하하는 기념행사가 개최되었다.

국제 피더항로는 교토마이즈루항 이외에 쓰루가항과 사카이항에 기항한 다음 고베항에 접속하는 항로로 주 1항차로 운항된다.

고베항을 경유해 세계 최대급의 국제 컨테이너 수송, 물류, 터미널 운영을 맡고 있는 OOCL의 항로 네트워크를 통해 아시아, 유럽, 미주, 아프리카, 오스트레일리아 등 세계 각지와 연결됩니다. 이를 통해 CO2 배출량의 삭감, 운전수 부족 문제에 대한 대응과 수송수단의 다양화를 통한 서비스 향상이 기대된다.



13) 피더항로(Feeder line)란 허브항만과 허브항만을 연결하는 간선항로(Main line 또는 Trunk line)를 보조하는 지선항로로 중소항만과 중소항만, 또는 중소항만과 허브항만 사이를 연결하는 항로를 의미한다.

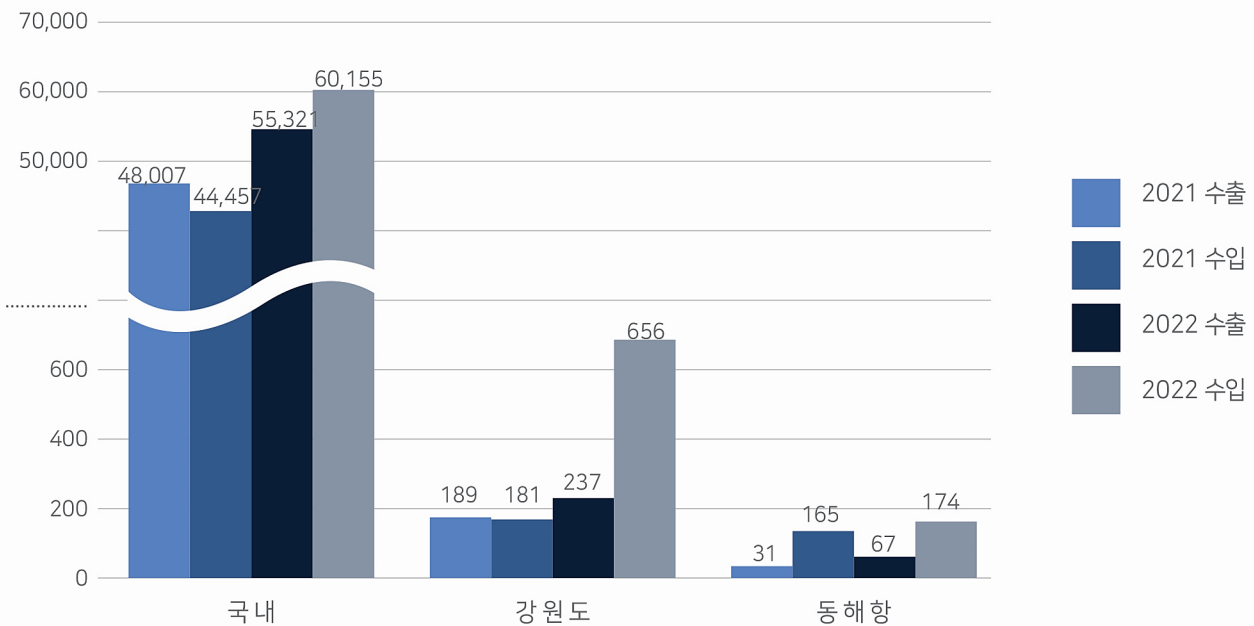
| 2022년 국내 수출입 현황(1월) |

2022년 1월 국내 수출 553억 달러, 수입 601억 달러로 지난해 같은 기간보다 수출은 15.2 %, 수입은 35.3% 증가하였다. 강원도의 수출액은 2억 달러를 돌파하여 사상 최고를 기록하였다.

[단위: 백만 달러, %]

구 분		국 내		강 원		동 해 항		
		금 액	증 감 률	금 액	증 감 률	금 액	증 감 률	
2021	1월	수출	48,007	11.4	189	33.3	31	75.5
		수입	44,457	4.1	181	-28.8	165	31.5
		무역수지	3,550		8		-134	
2022	1월	수출	55,321	15.2	237	25.3	67	117.6
		수입	60,155	35.3	656	263.2	174	5.5
		무역수지	-4,834		-419		-106	

출처 : 한국무역협회 KITA.NET



항만 · 물류 통계

| 2022년 동해 · 묵호항 화물처리실적(1월) |

2022년 1월 동해 · 묵호항의 화물처리 실적은 전년 대비 10.07% 감소한 205만 톤을 기록했다. 수출화물은 전년 대비 12%, 수입화물이 18% 이상 감소하여 전체 실적의 감소 원인으로 작용했다.

[단위 : 톤]

구분	2021		2022		전년대비증감율(%)			
	1월	누계 (1월~1월)	1월	누계 (1월~1월)	1월	누계		
합계	2,287,544	2,287,544	2,057,136	2,057,136	-10.07	-10.07		
외 항	수출입	소계	911,113	911,113	765,966	12,597,391	-15.93	-15.93
		수입	535,648	535,648	438,613	8,334,916	-18.12	-18.12
		수출	375,465	375,465	327,353	4,262,475	-12.81	-12.81
내 항	연안	소계	1,376,431	1,376,431	1,291,136	18,917,001	-6.20	-6.20
		입항	74,486	74,486	111,872	1,007,411	50.19	50.19
		출항	1,301,945	1,301,945	1,179,264	17,909,590	-9.42	-9.42

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

| 2022년 동해 · 묵호항 품목별 화물처리실적(1월) |

2022년 1월 동해 · 묵호항 품목별 화물처리 실적은 석유 정제품, 원유(역청유), 석유, 목재, 목탄, 코르크 등이 증가하였고 어패류 · 갑각류, 모래, 무연탄, 시멘트 등의 화물이 감소하였다.

[단위 : 톤]

구분	합계	어패류, 갑각류 등	시멘트	무연탄	유연탄	원유(역청유), 석유	기타 광석 및 생산품	석유 정제품	화학공업 생산품
2022년 1월	2,057,136	302	707,038	28,655	174,000	107	1,024,770	81,771	3,866
2021년 1월	2,287,544	1,003	737,461	94,312	174,000	-	1,148,238	56,929	3,866

구분	비철금속 및 그제품	방직용 섬유 및 그제품	비철금속 및 그제품	철강 및 그제품	양곡	모래	철광석
2022년 1월	13,570	13,745	6,835	-	-	-	-
2021년 1월	-	-	4,518	28,013	11,145	3,035	19,542

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

| 2022년 동해 · 묵호항 컨테이너 수송실적(1월) |

2022년 1월 동해 · 묵호항의 컨테이너 수송실적은 1,564 TEU를 기록했다

월	월 합계	10 FT	20 FT	40 FT	TEU
		1	1,416	74	1,564
2022	1	0	1,416	74	1,564

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

| 2022년 동해 · 묵호항 선박 입출항 국가별 추이(1월) |

2022년 1월 동해 · 묵호항 전년 동월 대비 선박 입출항 국가별 추이는 전체적으로 척수 5.06%, 톤수 22.32% 감소하였다. 국가별 순위는 중국, 러시아, 호주 순으로 나타났으며 러시아, 일본 선박은 증가, 중국, 대한민국, 미국 선박은 감소하였다.

[단위: 척톤(GT), %]

구분	2021				2022				전년대비 증감율(%)			
	1월		누계(1월~1월)		1월		누계(1월~1월)		1월		누계(1월~1월)	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수(증감)	톤수(증감)	척수(증감)	톤수(증감)
합계	178	2,055	178	2,055	169	1,596	169	1,596	-5.06	-22.32	-5.06	-22.32
중국	28	537	28	537	18	331	18	331	-35.71	-38.46	-35.71	-38.46
러시아	65	295	65	295	71	282	71	282	9.23	-4.39	9.23	-4.39
호주	6	204	6	204	6	225	6	225	0.00	10.25	0.00	10.25
일본	29	179	29	179	38	212	38	212	31.03	18.61	31.03	18.61
대한민국	25	297	25	297	18	155	18	155	-28.00	-47.62	-28.00	-47.62
미국	6	167	6	167	4	106	4	106	-33.33	-36.92	-33.33	-36.92
기타	19	376	19	376	14	285	14	285	-67	30	-67	30

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

| 2022년 러시아 극동 항만 물동량(1월) |

러시아 해운 · 내륙수운청 언론보도실 발표에 따르면 2022년 1월 러시아 극동항만 물동량은 전년 동기 대비 7.6% 증가한 17.9백만 톤으로 집계되었다. 건화물 및 액체화물의 물동량은 각각 10.9백만 톤(+5.0%), 7.0백만 톤(+12%)으로 나타났다.

극동의 주요 항구별 물동량을 보면, 보스토치니항 6.7백만 톤(+15.3%), 바니노항 2.8백만 톤(-5.8%), 블라디보스토크항 2.5백만 톤(+27.4%), 나호드카항 2백만 톤(-2.1%), 프리고로드노예항 1.6백만 톤(+11.1%)으로 나타났다.

[단위: 백만 톤, %]

수역	합계	전년대비 증감율	건화물	액체화물
극동	17.9	7.6	10.9(5)	7.0(12)

자료: <http://portnews.ru/news>

크랩 & 꼬랍

아주 귀하신 몸, 국산대게

지금까지 3회에 걸쳐 러시아 크랩에 대해 살펴보았습니다만 이런 궁금증을 갖는 분들도 계실 겁니다. 국산대게도 좋은데 굳이 러시아대게를 수입해야 돼? 라고 말이죠. 그래서 이번 호에서는 국산대게에 대해 알아보도록 하겠습니다.

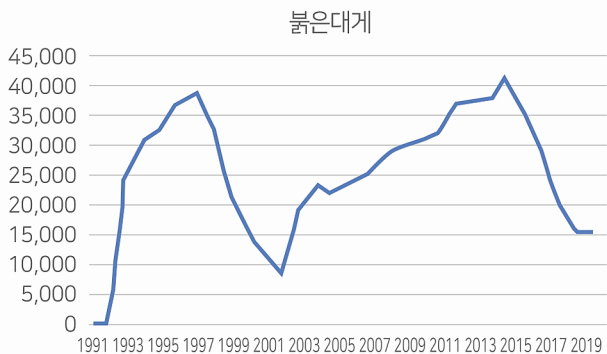
국산대게는 예로부터 임금님 진상품으로 올릴 정도로 매우 귀한 어종이었습니다. 정부 통계에 따르면 국산대게 어획량은 2007년 4,600톤이 피크였습니다. 그 후 조금씩 줄어들어 2020년에는 1,700톤 정도를 기록했습니다.

갑각류 전체 어획량이 71,000톤 정도니까 대게는 갑각류의 2% 정도를 차지하는 현재도 여전히 아주 귀한 몸입니다.



이렇듯 귀한 대게의 빈자리를 채워주는 역할을 하는 것이 홍게, 즉 붉은대게입니다. 붉은대게는 깊은 바다에 살고 자망이라는 그물로 잡을 수 있어서 어획량이 대게보다 훨씬 많습니다. 2020년 붉은대게 어획량은 대게보다 9배 많은 15,000톤 정도입니다. 붉은대게는 깊은 바다에 살기 때문에 높은 수압을 견뎌내기 위해 껍질 안에 바닷물을 머금고 있습니다. 때문에 막상 먹어보면 껍질 크기보다 살이 적게 들어있어 실망하신 분들도 계실 겁니다.

붉은대게는 80% 정도가 가공공장에서 살을 발라내 일본이나 미국 등으로 수출하고 있기 때문에 시중에 유통되는 붉은대게는 그 나머지 20% 정도로 역시 귀한 몸입니다.



국산대게의 본고장?

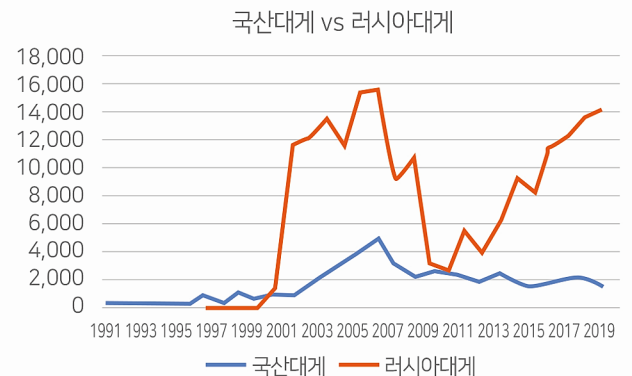
국산대게의 지역별 어획량을 보면 영덕과 울진이 속해있는 경북지역이 85% 정도로 압도적으로 많습니다. 다음이 강원도로 경북과 강원을 합치면 전체 어획량의 98%를 차지합니다.

붉은대게도 마찬가지로여서 경북이 68%, 강원이 31%입니다. 좋은 대게를 먹으려면 강원도나 경북으로 가야한다는 게 맞는 말인 셈이지요. 호사자들은 대게의 전국 챔피언이 어디인가에 관심이 쏠릴 텐데요, 최근 통계를 보면 영덕도 울진도 아닌 포항이 대게 어획량 전국 1위의 챔피언입니다. 영덕과 울진은 그 뒤를 따르는 형국입니다.

그러나 브랜드 가치는 오랜 기간에 걸쳐 만들어지는 거라 포항은 과메기, 대게는 영덕이나 울진이라는 이미지가 아직은 강하게 남아 있는 것 같습니다.

시장의 대세는 러시아 크랩

이전 호에서 소개해 드렸듯이 국내에서 유통되는 대게의 대부분은 실은 러시아 크랩입니다. 아래 그래프를 보면 러시아에서 수입되는 크랩이 물량 기준으로 국산대게의 10배 가까이 된다는 걸 확인할 수 있습니다. 금어기 때문에 겨울 한철만 어획되는 국산대게에 비해 러시아 크랩은 연중 어획되기 때문에 동해안을 찾을 때면 언제든 즐기실 수 있는 것이지요.



아직은 영덕대게라 쓰고 러시아 크랩이라고 읽는 웃픈 상황이 벌어지고 있습니다만, 언젠가는 동해 러시아 크랩이 자기만의 브랜드 가치를 갖게 되는 날이 오지 않을까요?

강원도-연해주 평화경제협력 토론회 참가

지난 2월 18일 강원도, 동해시, 블라디보스토크시 등이 공동 주최한 강원도-연해주 평화경제협력 토론회에 최호영 원장을 비롯 진흥원 정책기획팀 팀원들이 참가했다. 이날 토론회에서는 동해항과 연해주 간의 폭넓은 협력방안이 논의되었으며 특히 동해~블라디보스토크 항로를 이용하여 콩을 비롯한 러시아의 곡물을 수입, 가공하고 러시아 수산물을 동해항 인근 콜드체인과 연계해 반입하는 등의 상호협력 아이디어들이 제안되었다.



남동발전 우드펠릿 해외조달부서 관계자들 동해항 견학

지난 2월 22일 남동발전 본사 예코연료부 관계자들이 동해항 견학을 실시하고 항만 관계자들과 협의를 나누었다. 남동발전의 이번 견학 목적은 동해항을 통한 컨테이너 수입 여건을 조사하고 항만 주변 교통망을 점검하는 것으로 남동발전 측은 동해역을 통한 동해~안인 간 철송 가능성에 대해서도 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

신입 최재관 동해세관장 예방

지난 2월 23일 정책기획본부장을 비롯한 진흥원 정책기획팀 팀원들은 올 1월 10일 신입 동해세관장으로 취임한 최재관 세관장을 예방, 상호협력 방안에 대해 의견을 나눴다. 신입 최세관장은 관세청 기획심사팀장, 부산세관 신항통관국장, 양산세관장 등 주요 보직을 역임한 관세행정의 엘리트로 평가받고 있다

| 해외무역 · 물류 상담 안내 |

(재)북방물류산업진흥원에서는 관내 기업들을 대상으로 해외무역·물류 관련 상담을 진행하고 있습니다. 상담을 희망하시는 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.

발간년월 2022년 03월 (제40호)
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

다가올 미래에는
 무한한 우주에서
 물류가 오고 간다고 해도
 그리 놀랄 일은 아닙니다

CJ대한통운의 혁신 물류는
 이미 미래에 다가서고 있으니까요

우리는 물류의 미래를 디자인합니다
WE DESIGN LOGISTICS



항만하역&운송&보관사업

국내 최대 물류 인프라와 화물 특성에 맞는 직영 장비로 최적의 서비스를 제공합니다.
 다양한 화물의 특성에 부합하는 효율적인 서비스를 통해 동아시아 물류 허브로 도약하고 있습니다

INFRA

STEVEDORING
& SHIPPING

VALUE
ADDED SERVICE

선석

중기

벌크하역

층선박 보유 대수

차량 1일 평균 운영 대수

직영 주유소

120개



196대



국내 1위



6척



7,000대

36개



전국 31개 무역항중 20개항만 120개선석을 크레인 호크 로더 및 특수 장비 모뎀 등의 장비를 다양한 하역장비 등 국내 최대 인프라를 기반으로 벌크하역 분야 국내 점유율 1위를 기록하고 있습니다

지체 선박을 6척 보유하여 초경량화물 운반, 다양한 운송 장비 보유 무료 창고 무연단 등 전국 주요 화물거점별 직영 주유소 네트워크를 국물 광물 원천 확보 시멘트, 고령 등 벌크화물을 국가 정책 물자는 물론 전산업계에 걸친 다양한 국내 3대 경우 시외의 적가리를 통해 해상 운송의 신속하고 안전한 계수송합니다. 화물을 빠르고 안정적으로 운송합니다. 품질과 서비스를 제공하고 있습니다