

KMI 북방물류리포트

VOL.259
APR 7 2023

발간년월 2023년 4월 7일(통권 제259호) **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 김종덕 **총괄** 김엄지 **담당** 유지원 **감수** 최재선 **발행처** 한국해양수산개발원
자료문의 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실 **TEL** +82-51-797-4776 **FAX** +82-51-797-4659



주요 동향

중·서부

- 흑해 곡물 이니셔티브, 2차 연장 합의
- 對러시아 수산물 수입량, 지난 1년간 1/3 가량 감소
- 러시아, 외국 선박 85척 대량 구매 예정
- 아제르·카작, 지역 자원개발 및 수출에서 영향력 상승

북극

- 북극 외곽지역~러시아 북극 내륙 지역 연결 육로 최초 건설

공지 사항

- 2023년 한국해양수산개발원 제2차 기간제 연구직 신규 채용 공고

주요 통계

- 2022년 12월 러시아 해역별 항만 물동량(건·액체화물)
- 2020년~2022년 12월 러시아 역내 화물 운송량
- 2020년~2022년 12월 러시아 역내 운송수단별 화물 운송량



주요 동향



흑해 곡물 이니셔티브, 2차 연장 합의

그림. 흑해 곡물 이니셔티브 항로 지도

흑해 곡물 이니셔티브 항로



■ 러시아-UN, ‘흑해 곡물 이니셔티브’ 추가 협정 논의^{a)}

- 지난 2022년 7월 22일 ‘흑해 곡물 이니셔티브’의 1차 연장 기간이 만료되었으며, 이에 러시아와 UN은 2차 연장 여부와 관련한 회의를 진행했음. 해당 회의에 참석한 UN측 대표단은 레베카 그린스판(Rebeca Grynspan) UN무역개발회의(UNCTAD) 사무총장과 마틴 그리피

스(Martin Griffiths) UN 인도주의 긴급구호 사무차장이 이끌었으며, 러시아측 대표단은 세르게이 베르시닌(Sergey Vershinin) 외교부 차관이 이끌었음

- * 2022년 2월 발발한 러-우 전쟁으로 인해 우크라이나 흑해 항만이 봉쇄되며 약 2,000만 톤의 곡물이 흑해에 억류되는 등 우크라이나 해상 곡물 수출이 중단됨에 따라 러시아 및 우크라이나로부터의 곡물 수입 의존도가 높은 아프리카, 중동 등지의 개발 도상국은 식량 위기에 봉착함. 이들 국가의 식량난을 해결하기 위해 러-우-튀-UN 4자간 흑해 항만을 통한 곡물 수출 합의인 ‘흑해 곡물 이니셔티브’가 2022년 7월 22일 튀르키예 이스탄불에서 타결되었으며, 해당 합의는 2022년 11월 중순인 체결일 기준 120일 동안 유지되어 만료된 이후 지난 11월 17일 1차 120일 연장이 진행되는 등, 최종적으로 3월 18일 만료 예정임

■ 흑해 곡물 이니셔티브 60일 조건부 연장에 대한 공방 이어져

- 회의에 참석한 러시아 외교부 대표단은 작년 7월 22일 합의된 이스탄불 협정은 △비료 생산에 필요한 우크라이나산 곡물 및 암모니아를 포함한 원료의 수출을 보장하는 ‘흑해 곡물 이니셔티브’를 비롯 △러시아산(産) 농산물 수출 정상화에 대한 러시아-UN 간의 각서 내용이 포함된 포괄적이고 종합적인 성격의 협정이라고 못 박았음
- 이스탄불 협정을 통해 우크라이나는 안정적으로 상업적 곡물을 수출할 수 있었으며, 그 결과 우크라이나는 상당한 무역 흑자를 기록했으나, 러시아 농산물 수출업체는 계속해서 수출 장벽에 가로막혀 무역 활동에 제약이 있는 상황이며, 미국 및 UN이 발표한 대러 제재 면제 측면에서의 효과가 없다고 강조함
- 또한, 러시아측은 러시아 국내 농업 분야 및 농촌 지역의 국가 대출 시스템 개발을 목적으로 2000년에 설립된 러시아 최대 은행 중 하나인 ‘러시아농업은행’의 SWIFT 시스템 재편입을 논의하고자 했으나, 해당 은행의 SWIFT 재연결을 통해 농업 분야가 아닌 산업에서의 목적 외 활용이 우려되어 합의가 성사되지 못하였고 러시아 측은 난색을 표함
- 이와 같이 러시아가 협의를 통해 원하던 바를 달성하지 못한 채 러-UN간 1차 협상이 종료된 후, 베르시닌 차관은 최종적으로 안토니오 구테흐스(Antonio Guterres) 유엔 사무총장이 표명한 이스탄불 협정의 성격을 인정하며 3월 18일 만료 예정인 흑해 곡물 이니셔티브 2차 연장에 반대하지는 않겠으나, 조건부로 60일 연장이 가능하다고 입장을 밝힘
- UN측은 회의 종료 후 성명을 통해 러시아의 식량 및 비료 수출 촉진을 위한 노력뿐만 아니라 흑해 곡물 이니셔티브가 이루어질 수 있도록 헌신하고 있음을 언급하며, 흑해를 통한 곡물 무역의 지속성을 보장하기 위해 가능한 모든 노력을 할 것임을 강조하였음

- 그러나, 우크라이나측은 러시아의 60일 연장에 대해 항의하며, 농산물 수출 가능 항만의 수를 기존 범위에서 더 확대하는 방향으로의 합의를 요구하고 있는 상황임
- 이에 따라, 흑해 곡물 이니셔티브의 2차 연장 일수 합의에 대한 양측의 공방이 예상되는바, 60일 이후 흑해 항만을 통한 곡물 수출 상황이 어떻게 급변할지 알 수 없음
- UN에 따르면 ‘흑해 곡물 이니셔티브’를 통해 현재까지 2,400만 톤의 곡물 수출이 이루어졌으며, 흑해를 통해 1,600척 이상의 선박 항해가 승인되었고, 흑해를 통한 곡물 수출량의 55%가 개발도상국으로 향했음

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) <https://seanews.ru/en/2023/03/14/en-grain-deal-to-be-extended-for-60-days/>(2023.4.6. 검색)
- b) <https://tass.ru/ekonomika/17255769> (2023.4.6. 검색)

對러시아 수산물 수입량, 지난 1년간 1/3 가량 감소

그림. 러시아 어선의 포획 수산물



자료: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A0%D1%8B%D0%B1%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8

■ 2022년 러시아산 수산물 38만 6천톤 가량 수입^{a)}

- 1년 간의 수산물 대러 수입 수산물 38만 6천 톤은 약 18억 1,900만 달러를 상회하는 수입규모임
- 해당 수입 규모는, 2021년 동기 대비 수입량 측면에서 31.3%, 수입액 측면에서 13.4% 하락한 수치임
- 2021년 높은 수준의 수산물 수입량을 기록했던 것에 대비하여 2022년에는 상당 수준 폭락한 수치를 기록했는데, 이는 2022년 2월 러-우 전쟁 발발 이후 발효된 대러제재 참여국 즉, EU 회원국을 포함한 유럽 국가 등 러시아에 대한 비우호 국가로부터의 대러 수산물 수출 중단으로 인해 야기되었음
- 특히 페로제도, 그린란드 공급업체, 뉴질랜드 공급업체 등의 해외 수산물 공급업체들은 러시아 시장에 수입될 예정이었던 수산 제품 공급을 제한하여 대러 어류 및 수산물 수입량에 있

어 큰 비중을 차지하는 품목인 △대서양 연어와 송어, △냉동 새우, △고등어, △냉동 청어 등의 수입량이 줄어들게 됨

- 그러나 이 같은 수치에도 불구하고 ‘러시아 전국 수산업 기업 및 수산업자·수출업자 협회’ 대표인 게르만 즈베레프(German Zverev)의 분석에 따르면, 러시아가 현재 진행하고 있는 수입대체화 전략과 더불어 신규 수산업 분야 무역 파트너 발굴 및 일부 기존 파트너들과의 관계를 잘 유지해온 덕에 아직 러시아 수산 시장의 붕괴는 발생하지 않았음. 아울러 즈베레프 대표는 전 세계적으로 수산물 공급량이 다소 줄어든 상황이라 수입 규모 약세는 자연스러운 현상이라고 설명함

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

Valeriya Shaferova, 러시아연구센터 센터원
(lera664@inbox.ru)

참고자료

- a) https://www.korabel.ru/news/comments/rossiyskiy_import_ryboprodukcii_za_god_sokratilsya_pochti_na_tret.html(2023.4.6. 검색)
- b) <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2022/04/05/916647-import-ribi-2022>(2023.4.6. 검색)

러시아, 외국 선박 85척 대량 구매 예정

그림. 러시아 항만에 기항한 컨테이너선 모습



자료: <https://en.portnews.ru/news/344002/>

■ 러시아, 국가 보조금 프로그램을 통해 외국 선박 대량 구입 예상

- 러시아 정부는 국가 수출입 작업을 위한 상업용 선박 함대 구축을 목적으로 한 선박 구입에 있어 대출이 필요할 경우, 이를 지원해주는 국가 보조금 프로그램을 운영 중에 있는데 현재 해당 국가 프로그램을 통해 1,500억 루블 규모에 해당하는 85척의 외국 선박의 구입이 계획되어 있음
- 대부분 벌크선을 구입할 예정이며, 케이프사이즈(Capesize)급의 벌크선 12척을 포함한 벌크선 총 60척을 구입할 것으로 전망됨
- 이 밖에도, 7~9척의 컨테이너선, 7척의 다목적 화물선 등의 구입에 나선 러시아 국내 업자 및 선사들이 보조금을 신청할 예정이며, 유조선도 다수 구입할 것으로 보임
- 러시아 당국에 따르면 작년 러시아로의 화물 공급을 담당한 상선의 약 70%가 러시아 선사가 아닌 해외 선사가 보유한 선박이었는데, 현재 대리제재 하에서는 그 같은 해외 선사 선박들이 러시아의 물자 공급망에 큰 위협으로 작용할 수 있음

- 이와 같은 상황을 타개하고자 러시아 국내 선사들의 선박 구입을 독려하는 보조금 프로그램이 운영되고 있으며, 보조금을 통해 신규 선박들이 대량으로 러시아 국내에 도입이 되면 러시아 해상 수출입 상황 및 공급망 안정화 측면에서의 상황이 보다 개선될 것으로 전망됨
- 현재 보조금 조달 일정은 결정되지 않은 상태이나, 2023년에 110억 루블 및 2024년에 130억 루블이 할당될 예정이며 이 외에도 50억 루블, 300억 루블이 특정 시기에 조달될 예정임

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

Valeriya Shaferova, 러시아연구센터 센터원
(lera664@inbox.ru)

참고자료

- a) [http://www.morvesti.ru/news/1679/101333/\(2023.4.6. 검색\)](http://www.morvesti.ru/news/1679/101333/(2023.4.6. 검색))
- b) [https://www.kommersant.ru/doc/5862198\(2023.4.6. 검색\)](https://www.kommersant.ru/doc/5862198(2023.4.6. 검색))

아제르·카작, 지역 자원개발 및 수출에서 영향력 상승

그림. 클레벌리(James Cleverly) 영국 외무장관 카자흐스탄 공식방문



자료: <https://www.akorda.kz/en/president-kassym-jomart-tokayev-meets-with-uk-secretary-of-state-james-cleverly-1821813>

■ 아제르바이잔 선적인 “쉴레이만 베지로프(Süleyman Vəzirov)” 호가 카스피해 투르크메니스탄 유전/가스전 지대 파이프연결 확장 공사에 참여하였음^{a)}

- 쉴레이만 베지로프 호는 카스피해 투르크메니스탄 구역에 위치한 램 앤 즈다노프(LAM and ZHDANOV, 투르크멘어 명칭 제이툰 앤 지갈르베그 Jeytun and Jigalybeg) 해상유전지대에서 공사를 진행했으며, 해당 유전지대는 두바이(Dubai) 소재 다국적 석유가스 개발기업인 드래곤 오일(Dragon Oil Plc)의 주도로 개발되고 있음
- 파이프 연장 계획은 램B(Lam-B)와 램C(Lam-C) 두 플랫폼 연결과, 램B와 램28(Lam-28) 플랫폼 연결이며, 총 파이프 연장 길이는 5km임
- 카스피해 자국 영역의 자원개발 외에도, 인접국의 석유가스 개발에 일정 부분 개입한다는 점에서 아제르바이잔의 지역 자원개발 시장에서 자체적인 영향력을 확대하고자 하는 신호탄으로 평가할 수 있겠음

■ 카자흐스탄 또한 자원수출의 통로로서 아제르바이잔과의 협력을 강화하는 중, 영국 또한 이 상황을 지지하는 의사를 내비치기도 했음^{b)}

- 제임스 클레벌리(James Cleverly) 영국 외무장관은 카심-조마르트 토카예프(Kassym-Jomart

Tokayev) 카자흐스탄 대통령을 예방하며, 카자흐스탄 석유가스 자원의 아제르바이잔을 경유한 유럽 수출을 지원할 것이라고 언급하였음

- 클레벌리 장관은 카스피 해-아제르바이잔-조지아-튀르키예를 경유하는 파이프라인의 수용 능력을 증대시키기 중요한 투자가 절실하다고 강조했다
- 한편 클레벌리 장관은 토카예프 대통령 및 카자흐 측의 다른 고위관료들과 회동하면서 러시아와 우호적인 관계를 유지하고 있으면서도 우크라이나 전쟁 문제에서는 신중한 자세를 보이고 있는 아스타나의 외교정책을 높게 평가하기도 했음

조용성, 상트페테르부르크국립대학교
(mirinae2929@gmail.com)

참고자료

- a) <https://denizxeber.az/2023/03/27/az%99rbaycan-g%99misi-turkm%99nistanda-sualti-boru-k%99m%99ri-c%99k%99c%99k/> (2023.4.5. 검색)
- b) <https://denizxeber.az/2023/03/18/britaniya-qazaxistana-az%99rbaycandan-kec%99n-neft-ixracina-kom%99k-ed%99c%99k/> (2023.4.5. 검색)

북극 외곽지역~러시아 북극 내륙 지역 연결 육로 최초 건설

그림. 30년 이상 공사 중이던 나리얀-마르(Naryan-Mar)와 우신스크(Usinsk)사이의 육로



자료: <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2023/03/remote-arctic-region-gets-first-road-connection-mainland>

■ 네네츠 자치구~코미 공화국을 연결하는 육로, 30년 만에 완공^{a)}

- 유리 베즈두드니(Yuri Bezdudny) 네네츠 자치구 수반은 3월 말에 개최된 육로 개통 기념식에서 참석하여, 동 육로는 1991년 착공하여 완공되는 데까지 30년 이상이 걸리는 등 북극 외곽 지역 거주민들이 30년 이상 육로 개통을 기다려왔다고 강조함
- 하이브리드 형식으로 이루어진 육로 개통 행사에는 마라트 후스눌린(Marat Khusnullin) 부총리 및 네네츠 자치구 지역 고위급 인사 등이 참석하였음
- 금번 개통된 네네츠 툰드라 지대를 가로지르는 600km가 넘는 길이의 육로를 통해, 차량들이 주요 석유 매장지 중 하나인 네네츠 자치구의 나얀마르(Naryan-Mar) 지역에서 인근 코미 공화국의 우신스크(Usinsk)지역까지 성공적으로 최초 운행되기도 함

■ 신규 도로 개통, 북극 외곽 지역 거주민들의 항공교통 의존도를 낮추고 지역 경제 발전

가능성은 높여

- 네네츠 자치구와 코미 공화국을 잇는 육로는 본래 2023년 12월까지 완공하기로 계약되어 있었으나, 완공 기간을 약 7개월 앞당겨 예상 기간보다 이르게 개통하게 되었음
- 2개 지역 연결을 위한 도로 연결 비용에는 연방 예산 총 200억 루블(2억 3,500만 유로) 이상이 소요되었는데, 공사 시작일 이후 지체되어 있던 작업은 2019년 국가 프로젝트인 ‘안전한 고품질의 차량용 도로’의 일부인 ‘러시아 지방 도로망’ 프로젝트에 포함되며 탄력을 받아 완공될 수 있었음
- 해당 도로는 네네츠 자치구와 기타 내륙에 위치한 코미공화국을 비롯한 북극지역 등을 잇는 유일한 도로로, 도로 개통 이전에는 네네츠 자치구 등지 거주민 4만 5천여 명은 러시아 북극 내륙지방과 러시아 본토로 향하기 위해서는 육로가 아닌 항공을 이용해야만 하는 번거로움이 있었으며 오직 겨울철에만 아이스 로드(Ice road) 이용이 가능한 상황이었음
- 이 같은 상황에서 네네츠 자치구~코미 공화국 간 새롭게 형성된 교통·물류로는 △네네츠 지역으로의 투자 프로젝트 활성화, △북극 외곽지역 거주민들의 삶의 질 제고, △북극 외곽지역으로의 전략 물품 운송량 증대 등에 지대한 영향을 미쳐 궁극적으로 네네츠 자치구 지역 경제 활성화에 기여할 것으로 전망됨
- 후스눌린 부총리에 따르면, 북극 외곽 지역의 도로 인프라 건설 및 개발이 러시아 정부의 인프라 개발 우선 순위 중 하나임에 따라 향후 모든 관련 작업은 “2035 러시아 연방 북극권 개발 및 안보전략”의 틀 내에서 이루어질 예정임

서자영, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(weekly_kmi@kmi.re.kr)

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

- a) <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2023/03/remote-arctic-region-gets-first-road-connection-mainland>(2023.4.6.검색)
- b) <https://tass.ru/spb-news/17387391> (2023.4.6.검색)



공지 사항



2023년 한국해양수산개발원 제2차 기간제 연구직 신규 채용 공고

국무총리 산하 해양수산 분야 정부출연연구기관인 한국해양수산개발원(KMI)에서 블라인드 채용을 통해 “국민을 위한 미래 해양수산 정책개발 연구기관”을 함께 만들어 나갈 우수인력을 모집 하오니 관심 있는 분들의 많은 지원 바랍니다.

1. 채용분야 및 지원 자격

채용분야	세부전공	학위조건	인원	계약예정기간
지역경제 ¹⁾	경제학, 통계학, 지리학	석사 이상	1	2023.6.7. ~ 2024.5.3.*
북방극지 ²⁾	국제(해양)법, 국제협력, 정책학, 지역학, 경제학 등 관련 전공	석사 이상	1	임용일 ~ 2024.2.2.*
어촌사회 ³⁾	사회학, 사회복지학, (수산)경영학, 경제학, 관광학 등 관련 전공	석사	1	임용일 ~ 2023.12.31.*
생활·경제공간 ⁴⁾	도시 및 지역계획, 조경학, 관광학, 경제학 등 관련 전공	석사 이상	2	임용일 ~ 2023.12.31.*

1) 지역경제: 육아휴직 대체인력

* 대체인력의 경우 휴직자의 복귀 시점에 따라 계약기간 연장 가능

2) 북방극지: 육아휴직 대체인력

* 대체인력의 경우 휴직자의 복귀 시점에 따라 계약기간 연장 가능

3) 어촌사회: 농어업인 삶의 질 향상 전문지원기관

* 해당 사업의 차년도 계약이 임용자의 계약 종료일 전에 체결되는 경우 최대 임용기간(23개월) 내에서 연장 가능

4) 생활·경제공간: 어촌·어항재생사업 추진지원단

* 해당 사업의 차년도 계약이 임용자의 계약 종료일 전에 체결되는 경우 최대 임용기간(23개월) 내에서 연장 가능

· 학위조건: 세부전공요건 충족 학위 소지자

· 채용분야의 세부 직무 내용은 NCS기반 직무설명자료(연구직 석사)를 참고해 주시기 바랍니다.

(원서접수 사이트(<http://kmi.recruiter.co.kr>) 내 채용정보-채용문의-공지사항)

2. 담당업무 및 근무처

○ 담당업무: 연구

－ 전문성을 바탕으로 한 연구과제 수행, 연구결과 보급 및 정책화

○ 근무처:

－ 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

－ 부산광역시 남구 신선로 365 (KMI 한미르 해양수산협력센터)

3. 지원서 제출

○ 제출기한: 2023.4.18.(화), 18시까지

* 마감시간을 엄박하여 지원 시 시스템 접속이 원활하지 않을 수 있으니 각별히 주의 바라며, 접수시간 이후에는 수정 및 제출 불가함

○ 제출처: 온라인 접수만 가능, 원서접수 사이트(<https://kmi.recruiter.co.kr>)에 접속하여 전
지원서 작성 및 관련 서류 첨부·제출

4. 전형방법 및 전형일정

○ 블라인드 채용

- 편견요인에 대한 부분은 배제하고 직무·능력 중심 평가를 통해 투명·공정성을 확보하고 직무능력 중심의 평가로 채용
- 단, 연구개발 목적기관의 연구인력 채용 시 블라인드 채용이 탄력적으로 적용됨에 따라 연구인력 채용 시 학위취득기관 등 아래의 일부 정보를 수집·활용할 수 있음
* 학교명, 지도교수, 학위논문, 연구실적(공동저자 포함) 등
- 기타 증빙서류는 자격여부 확인을 위해 사용되며, 평가위원에게 제공되지 않음

○ 전형방법

- 기간제 연구직

전형구분	평가내용	합격자 규모
서류전형	- 지원자격, 논문실적, 교육사항, 직무적격성, 역량기술서 등을 정량정성 평가 - 해당 분야 전공 요건, 학위 등 지원 자격 미충족자는 불합격 처리	채용 예정인원 5배수
인성검사	- 서류전형 합격자 대상 온라인 인성검사 실시(면접전형 참고용)	-
면접전형	- 분석 및 탐구의 자세, 대인관계 및 협업의 자세, 자원관리능력, 직업윤리 등을 평가(직무수행능력 및 직업기초능력)	채용예정인원 1배수 (예비합격자* 별도)

※ 합격자의 임용취소 및 포기, 결격사유 발생 등의 경우를 대비, 최저 합격 기준을 넘는 자를 대상으로 순위를 부여하여 예비합격자를 정할 수 있음

※ 최하위 순위에 동점자 발생하였을 경우 동점자를 포함하여 선발(서류전형)

※ 각 전형별 적정요건을 갖춘 지원자가 없을 경우, 선발배수 이하로 선발하거나 미채용 가능

○ 전형일정

전형구분	일정	합격자발표	비고
원서접수	2023.4.3.(월) ~ 4.18.(화) 18:00	-	※ 상기 전체 일정은 기관의 사정에 따라 변동 가능 (일정 변경 시 대상자별 문자 메시지 통보) ※ 합격자 발표는 개별(채용사이트, 이메일 및 문자메시지) 안내
서류전형	2023.4.21.(금) ~ 4.24.(월) 예정	2023.4.26.(수) 예정	
인성검사*	~ 2023.5.1.(월) 예정	-	
면접전형	2023.5.2.(화) 예정	2023.5.4.(목) 예정	

* 서류전형 합격자를 대상으로 온라인 인성검사 시행 예정이며, 인성검사 미시행 시 면접전형에 응시할 수 없음

※ 면접전형 합격자를 대상으로 제출서류 진위 확인 후 문제없을 시 최종합격 통보

○ 임용시기: 채용분야별 계약예정기간 참조

- 임용예정일에 정상출근이 가능하여야 하며, 임용일에 출근하지 못하는 경우 임용포기로 간주되어 합격이 취소될 수 있음

※ 임용시기는 채용 일정에 따라 변동될 수 있으며 합격자 대상으로 별도 안내 예정

5. 제출서류

구분	세부 내용	비고
입사지원서	- 입사지원 사이트(https://kmi.recruiter.co.kr)에 접속하여 지원서 제출	필수
최종학위 논문	- 최종학위 논문 및 요약서 각 1부 ※ 요약서의 경우 A4 용지 기준, 3-5매 내외(자유 양식)	필수
주요 연구업적	- 주요 연구업적 목록, 국내·외 학술지 논문 게재 실적 요약 파일 1부 - 해당 논문·보고서 표지/초록 각 1부 ※ 입사지원 사이트 내 양식 활용(채용정보-채용문의-공지사항)	필수
학위증명서 및 성적증명서	- 지원서에 작성한 전 학과정 학위증명서, 졸업예정자의 경우 학위수여예정증명서 (하나의 PDF 파일로 병합하여 제출 요망) ※ 나이, 성별 등의 인적사항은 masking 처리하여 제출 ※ 이전지역(부산) 인제는 '학사' 기준으로 소재지를 확인할 수 있어야 함 ※ 성적증명서의 경우 지원서 상 기재한 교육과목, 학점 등을 확인할 수 있어야 함	필수
경력증명서	- 담당부서, 업무, 직위 등이 기재된 해당기관에서 발급한 증명서로 제출 ※ 입사지원서 상 기재한 경험 및 경력사항을 확인할 수 있어야 함 ※ 추후 건강보험자격득실확인서 등으로 검증 요청할 수 있음	해당자
우대사항 증명서	- 장애인 또는 취업지원 대상자(보훈) 증명서 PDF 파일 1부 - KMI 연구인턴 수수료증	해당자

○ 우대사항

구분	적용전형	가점비율
장애인	각 전형	만점의 5%
이전 지역인재	서류전형	만점의 5%
KMI 청년인턴(연구인턴)	서류전형	면제(수료 후 1회) ※ 공고 기준 요건을 충족할 경우에 적용

※ 각 가점은 중복적용이 가능하나, 합계는 10%를 초과할 수 없음

※ 국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 제31조에 의거, 해당 채용의 경우 분야별 채용인원이 4명 미만으로 취업지원대상자에 대한 가점을 적용하지 않음(단, 선발예정인원을 초과하여 동점자 발생 시 우선 선발함)

○ 결격사유

- 국가공무원법 제33조에 해당하는 자
- 해임처분을 받은 후 3년이 경과하지 않은 자
- 임용일자로부터 최근 5년 내 다른 공공기관에서 임용 및 승진 시행규칙 제5조의2 제1항에 해당하는 사유로 채용된 사실이 적발되어 채용이 취소된 자
- 병역의무자로서 병역기피의 사실이 있는 자
- 채용과정 중 비위행위에 직·간접적으로 가담한 자
- 채용과정 중 허위 서류 등을 제출한 자로서 그 사실이 발각된 날로부터 만 5년이 경과하지 않은 자

※ 국가공무원법 제33조 및 연구원 규정(인사관리규정 등)에 의한 결격사유가 없는 자

※ 연령 및 성별 제한 없음(단, 대한민국 국적자가 아니거나 개발원 정년 만 60세 이상자는 지원 불가)

6. 채용서류의 반환

- 채용절차의 공정화에 관한 법률 제11조(채용서류 등의 반환 등) 내용에 따라 당사 채용에 지원하여 최종합격이 되지 못한 지원자는 최종 합격자 발표일 이후 14일 이내에 제출한 채용서류의 반환을 서면 또는 전자적 방법 등 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 청구할 수 있으며, 반환에 소요되는 비용은 개발원에서 부담함(단, 홈페이지 또는 전자우편으로 제출된 경우나 구직자가 구인자의 요구 없이 자발적으로 제출한 경우 제외)
- 지원자의 반환 청구에 대비하여 반환의 대상이되는 응시원서 및 자기소개서, 각종증명서 등 일체의 자료를 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하며, 반환의 청구기간이 지난 경우 및 채용서류를 반환하지 아니한 경우에는 개인정보보호법에 따라 채용서류를 파기함

7. 유의사항 및 기타 안내

- 블라인드 채용에 따라 입사지원서 작성 및 면접 시 직·간접적으로 성별, 연령, 가족관계, 출신지, 외모 등 개인 인적사항을 암시하거나 제시할 경우 불이익을 받을 수 있음.
단, 우리원은 연구개발목적기관으로 연구인력 채용 시 「국무조정실 소관 연구개발목적기관 블라인드 채용 기준」에 따라 일부 정보를 수집·활용할 수 있음
 - 지원서 기재 착오, 제출서류 누락(미제출) 등으로 인한 불이익은 본인 부담이며, 기재사항이 제출서류와 일치하지 않거나 허위임이 판명될 경우 합격 또는 임용을 취소함
 - 입사지원서의 “교육사항”, “경험 혹은 경력사항” 항목은 서류로 증명가능한 내용만 기재하되 최종합격 및 증빙서류 제출 후 해당 내용이 허위기재임이 밝혀질 경우 합격을 취소함
 - 접수마감일 기준 최근 5년간 SCI, SCIE, SSCI, A&HCI 논문실적이 있는 자 우대함
 - 서류전형 단계에서 제출된 증빙서류는 인비로 처리함
 - 전형별 합격자 안내 등이 문자 메시지로 통보되므로 반드시 수신 가능한 핸드폰 연락처 기재
 - 면접전형은 한국해양수산개발원(부산 영도구 소재)에서 진행 예정이나 필요시 비대면(온라인 화상) 면접 진행 가능
 - 면접전형 합격발표 이후 일정기간 서류 진본확인 1회 수행 예정(최종합격 별도 통보)
 - 합격자를 대상으로 결격사유 조사를 통해 최종 임용여부를 결정하며, 추후 비위면직자 등 취업제한 관련 체크리스트 및 채용결격사유 부존재 확인서를 작성하고 결격사유 확인 시 임용이 취소될 수 있음
 - 최종 합격 또는 임용된 후에라도 결격사유에 해당되거나 부적합한 사유가 있는 경우 합격 또는 임용을 취소함
 - 본 전형계획은 사정에 의해 전형방법 및 일정이 변경될 수 있으며 변경 내용은 개별통보함
 - 재직기간이 1년 초과인 경우, 임용 후 시용기간(2개월) 평가 결과에 따라 본 채용을 확정함
 - 해당 공고 내 모집분야별은 물론, 우리원에서 동시 진행되고 있는 모든 채용전형에 중복 지원 불가함
- 문의처: 채용 홈페이지 내 Q&A 게시판

한국해양수산개발원장

* 채용 정보와 관련한 보다 자세한 내용은 아래 홈페이지 내용을 참고해주시기 바랍니다.

: <https://kmi.recruiter.co.kr/app/jobnotice/view?systemKindCode=MRS2&jobnoticeSn=138677>



주요 통계



표. 2022년 12월 러시아 해역별 항만 물동량(건화물 및 액체화물)

(단위: 백만 톤, %)

수역*	건화물		액체화물		합계	
	물동량	전년 동기 대비**	물동량	전년 동기 대비	물동량	전년 동기 대비
극동지역	12.1	3.5%	6.3	-2.3%	18.4	1.5%
북극해	2.6	1.5%	6	5.7%	8.6	4.4%
발트해	8.5	-18.1%	11.8	10.4%	20.3	-2.9%
아조프-흑해	11.8	6%	13.9	-	25.3	2.7%
카스피해	0.4	21.3%	0.2	-35.1%	0.6	-13.9%
합계	35.5	-2%	37.8	3.4%	73.3	0.7%

* 주: 극동해역: 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 포시에트, 나호트카, 보스토치니, 바니노, 소베츠키야가반, 데-카스트리스, 네벨스크, 홀름스크, 프리고로드노예, 마가단, 페트로파블롭스크 캄차카

북극해: 무르만스크, 칸달라크샤, 나리안마르, 두딘카, 아르한겔스크, 오네가, 바라데이, 페벡, 사베타

발트해: 상트페테르부르크, 프리모르스크, 브보스크, 비소츠크, 우스트-루가, 칼리닌그라드

아조프-흑해: 노보로시스크, 겔렌지크, 투압세, 타간로크, 아조프, 로스토프 나 도누, 다망, 템류크, 카프카즈

카스피해: 아스트라한, 올라, 마하치칼라

** 전년 동기 대비 2022년 1~12월 기준

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) [https://portnews.ru/news/339945/\(2023.01.13. 검색\)](https://portnews.ru/news/339945/(2023.01.13. 검색))

b) [https://portnews.ru/news/341725/\(2023.03.20. 검색\)](https://portnews.ru/news/341725/(2023.03.20. 검색))

표. 2020년~2022년 12월 러시아 역내 화물 운송량

(단위: 천 톤, %)

	분류	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
전체 운송량	2020년	567,509.2	580,010.5	613,588.0	579,480.8	605,641.0	637,823.0	737,245.4	759,564.1	759,496.2	706,375.0	652,307.9	646,594.1
	2021년	543,821.8	549,086.1	615,080.0	588,678.7	637,039.2	687,272.0	761,549.4	762,800.5	745,276.9	734,333.4	704,813.7	721,620.2
	전년 대비 증감률(%)	-4.2	-5.3	0.2	1.6	5.2	7.8	3.3	0.4	-1.9	4.0	8.0	11.6
	전월 대비 증감률(%)	-15.9	1.0	12.0	-4.3	8.2	7.9	10.8	0.2	-2.3	-1.5	-4	2.4
	2022년	555,782.0	549,039.7	617,561.1	579,007.0	631,358.7	677,205.0	740,222.9	751,382.5	727,345.0	722,769.8	699,850.6	-
	전년 대비 증감률(%)	2.2	0.0	0.4	-1.6	-0.9	-1.5	-2.8	-1.5	-2.4	-1.6	-0.7	-
	전월 대비 증감률(%)	-23	-1.2	12.5	-6.2	9.0	7.3	9.3	1.5	-3.2	-0.6	-3.1	-
상업화물 운송량	2020년	310,640.7	314,549.0	332,753.5	304,039.5	306,417.9	302,260.4	329,721.0	339,367.9	337,709.2	338,718.0	329,493.3	338,860.1
	2021년	304,340.5	295,825.0	336,610.2	324,025.6	342,514.6	346,501.7	353,630.4	353,522.2	347,324.0	351,155.5	338,860.7	346,887.4
	전년 대비 증감률(%)	-2	-6	1.2	6.6	11.8	14.6	7.3	4.2	2.8	3.7	2.8	2.4
	전월 대비 증감률(%)	-10.2	-2.8	13.8	-3.7	5.7	1.2	2.1	0.0	-1.8	1.1	-3.5	2.4
	2022년	310,666.9	298,150.0	335,129.1	315,164.4	333,213.2	335,819.4	344,903.0	345,045.7	333,564.9	343,692.2	335,845.0	-
	전년 대비 증감률(%)	2.1	0.8	-0.4	-2.7	-2.7	-3.1	-2.5	-2.4	-4.0	-2.1	-0.9	-
	전월 대비 증감률(%)	-10.4	-4.0	12.4	-6.0	5.7	0.8	2.7	0.0	-3.3	3.0	-2.3	-
파이프라 인 수송량을 제외한 상업화물 운송량	2020년	209,551.8	219,372.0	236,313.5	215,113.1	228,394.3	228,444.7	251,549.3	257,700.8	254,995.4	250,524.5	236,376.0	234,758.1
	2021년	199,321.8	199,857.6	235,731.0	232,670.2	250,470.9	257,678.8	264,845.0	264,019.9	256,877.4	255,601.8	242,134.3	240,636.6
	전년 대비 증감률(%)	-4.9	-8.9	-0.2	8.2	9.7	12.8	5.3	2.5	0.7	2.0	2.4	2.5
	전월 대비 증감률(%)	-15.1	0.3	17.9	-1.3	7.7	2.9	2.8	-0.3	-2.7	-0.5	-5.3	-0.6
	2022년	206,368.5	206,124.7	232,175.6	228,564.4	246,680.6	253,467.5	263,814.2	264,176.3	255,311.5	258,308.7	244,893.5	-
	전년 대비 증감률(%)	3.5	3.1	-1.5	-1.8	-1.5	-1.6	-0.4	0.1	-0.6	1.1	1.1	-
	전월 대비 증감률(%)	-14.2	-0.1	12.6	-1.6	7.9	2.8	4.1	0.1	-3.4	1.2	-5.2	-

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실
(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.01.13. 검색)

표. 2020년~2022년 12월 러시아 역내 운송 수단별 화물 운송량

(단위: 천 톤)

운송 수단	년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
철도 (적재 화물 기준)	2020년	100,295.7	99,493.2	107,099.1	100,912.3	100,586.3	97,163.7	103,805.9	108,131.7	105,293.4	109,920.7	104,818.2	107,106.7
	2021년	101,227.4	96,752.4	109,442.8	107,848.9	110,947.6	107,092.0	108,122.2	109,128.3	106,511.6	110,406.0	108,086.0	108,528.4
	2022년	104,219.9	97,206.1	106,793.9	102,497.8	104,740.0	100,154.9	102,184.0	103,793.9	100,957.7	107,173.1	103,718.1	-
차량 운송 화물	2020년	361,786.6	381,410.2	405,244.6	383,623.0	411,586.1	450,419.6	536,922.8	552,163.2	554,253.6	492,837.8	444,036.6	430,397.2
	2021년	334,004.6	353,223.3	400,100.3	384,111.9	420,149.2	473,292.1	546,076.3	545,704.4	529,347.9	512,955.7	489,896.9	501,650.3
	2022년	343,416.5	355,487.9	403,791.3	384,496.0	426,031.3	477,220.4	536,793.0	546,992.1	530,399.8	514,358.0	494,298.1	-
차량 운송 화물 중 상업 화물	2020년	104,918.1	115,948.7	124,410.1	108,181.7	112,363.0	114,857.0	129,398.4	131,967.0	132,466.6	125,180.8	121,222.0	122,663.2
	2021년	94,523.3	99,962.2	121,630.5	119,458.8	125,624.6	132,521.8	138,157.3	136,426.1	131,395.0	129,777.8	123,943.9	126,917.5
	2022년	98,301.4	104,598.2	121,359.3	120,653.4	127,885.8	135,834.8	141,473.1	140,655.3	136,619.7	135,280.4	130,292.5	-
해상 운송	2020년	1,871.2	1,657.9	1,638.8	1,633.9	2,327.2	1,582.5	1,949.0	2,158.3	2,625.6	2,508.8	2,584.1	2,152.8
	2021년	1,467.0	1,216.8	1,851.1	2,178.1	2,218.6	1,565.2	2,115.4	2,217.4	3,042.9	1,638.4	1,745.8	2,182.9
	2022년	1,726.5	2,229.2	1,816.1	1,759.9	2,402.0	2,054.9	3,008.6	3,015.3	1,944.4	2,408.0	2,939.0	-
내륙수운*	2020년	2,386.1	2,202.3	3,064.0	4,304.4	13,028.3	14,750.6	16,304.0	15,348.5	14,505.8	12,800.3	7,624.8	2,706.3
	2021년	2,003.8	1,825.7	2,685.8	3,064.2	11,558.8	16,381.4	16,327.8	16,125.3	15,799.8	13,645.9	8,218.6	2,859.3
	2022년	2,005.4	1,993.4	2,172.5	3,623.2	11,621.2	15,388.0	17,110.4	16,668.7	15,747.3	13,405.1	7,898.6	-
항공**	2020년	80.7	69.9	101.5	80.8	89.5	90.9	92.0	95.3	104.0	113.9	126.9	129.1
	2021년	100.3	100.5	120.8	120.2	121.3	118.4	122.3	122.8	128.1	133.7	140.0	148.5
	2022년	115.3	97.8	33.8	30.1	31.6	34.9	38.1	43.1	42.4	42.1	45.3	-
파이프라인 활용	2020년	101,088.9	95,177.0	96,440.0	88,926.4	78,023.6	73,815.7	78,171.7	81,667.1	82,713.8	88,193.5	93,117.3	104,102.0
	2021년	105,018.7	95,967.4	100,879.2	91,355.4	92,043.7	88,822.9	88,785.4	89,502.3	90,446.6	95,553.7	96,726.4	106,250.8

화물 운송 (전체)***	2022년	104,298.4	92,025.3	102,953.5	86,600.0	86,532.6	82,351.9	81,088.8	80,869.4	78,253.4	85,383.5	90,951.5	-
PNG ^{a)}	2020년	49,395.7	46,509.4	44,209.8	38,317.4	35,183.3	33,093.3	35,853.7	37,595.6	39,232.5	44,070.0	49,347.3	58,779.5
	2021년	59,788.8	54,521.3	54,592.6	45,026.0	43,971.0	41,028.4	40,936.8	41,657.0	43,216.4	45,738.3	48,057.0	56,093.4
	2022년	54,122.9	47,168.1	52,619.6	41,560.6	39,091.3	31,527.3	30,147.9	31,286.8	30,716.4	35,886.4	40,767.2	-
송유관 ^{b)}	2020년	47,945.9	44,991.2	48,320.0	47,048.6	39,722.3	37,844.4	39,174.0	40,744.2	40,222.9	41,401.1	40,398.7	41,671.8
	2021년	41,622.7	38,223.0	42,717.9	42,979.7	44,757.0	44,310.5	44,332.7	44,032.8	43,897.7	46,218.3	44,751.6	46,017.8
	2022년	46,095.5	41,154.5	46,503.2	41,606.8	44,044.2	47,188.8	47,084.5	46,076.5	44,480.2	46,247.8	46,117.8	-
석유제품 파이프라인 ^{c)}	2020년	3,747.3	3,676.4	3,910.2	3,560.4	3,118.0	2,878.0	3,144.0	3,327.3	3,258.4	2,722.4	3,371.3	3,650.8
	2021년	3,607.2	3,223.1	3,568.7	3,349.7	3,315.7	3,484.0	3,515.9	3,812.5	3,332.5	3,597.1	3,917.8	4,139.6
	2022년	4,080.0	3,702.7	3,830.7	3,432.6	3,397.1	3,635.8	3,856.4	3,506.1	3,056.8	3,249.3	4,066.5	-

* 내륙수운~해상 연결 운송과 같은 선박을 활용한 복합운송 포함

** 러시아 연방 항공운송청(Federal Air Transport Agency) 자료 기반 수치

*** a, b, c의 총합

유지원 연구원, 경제전략연구본부 북방·극지전략연구실

(jwyoo21@kmi.re.kr/051-797-4765)

참고자료

a) <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>(2023.01.13. 검색)