

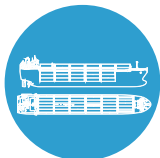
KMI 선정 2020년 해양수산 분야별 뉴스 TOP5

한국해양수산개발원(KMI)은 해양, 수산, 해운·물류, 항만 등 4개 분야를 대상으로 전 직원 설문조사를 통해 2020년 한 해 동안 중요했거나 사회적 반향이 컸던 뉴스 TOP 5를 선정하였다.

2020 KMI 선정 해양수산 분야별 뉴스 TOP 5



코로나19 이후 해양수산 분야 대응전략 수립



제3차 '해양수산 발전기본계획' 수립



해양폐기물 처리 기준 정립



후쿠시마 원전오염수 해양 방류 국제 공론화



해양관광 분야 코로나 확산방지



수산물 언택트 소비 증가



수산물 가정간편식(HMR) 시장 확대



수산분야 공익 직접지불제 도입



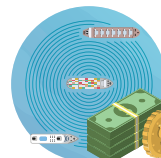
해양수산부, '수입수산물 유통이력제도' 직접관리



코로나19 대응, 수산물 소비촉진 및 수출 지원



해운업 부활 신호탄, HMM 5년 만에 흑자 전환



자율운항선박, 2025년까지 1,600억 원 투입



2020년 조선업 수주량, 세계 1위 달성



코로나19 대응, 해운업계에 긴급경영자금 지원



수출 중소기업 위해 국적선 투입



부산항, 5G 지능형 항만운용 테스트베드 구축



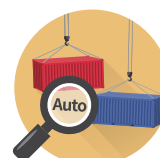
부산항 등 5대 항만, 황산화물 배출규제해역으로 지정



항만 물동량 전년대비 9.3% 감소



부산항, 코로나19 비상대응체계 강화

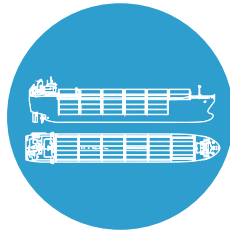


미신고 위험물컨테이너 자동식별시스템 구축

해양 분야



코로나19 이후 해양수산
분야 대응전략 수립



제3차 '해양수산발전
기본계획' 수립



해양폐기물
처리 기준 정립



후쿠시마 원전오염수
해양 방류 국제 공론화



해양관광 분야
코로나 확산방지

〈코로나19 이후 해양수산 분야 대응전략 수립〉

코로나19를 계기로 경제·사회 부문 변화에 선제적으로 대응하기 위해 해양수산 분야도 한국판 뉴딜 프로젝트를 본격 시행한다. 해양수산부는 7월 16일 범정부 대책과 연계한 '해양수산 분야 코로나19 이후 대응전략'을 수립했으며, 주요 내용으로 해양수산업의 디지털 전환, 해양수산업의 녹색 전환, 비대면 산업 육성·공공서비스 확대, 글로벌 가치사슬(GVC) 변동 대응·업무 지속체계 구축, 해양수산업 육성·성장 기반 구축, 선원 등 취약계층 안전망 구축 등 6대 추진전략과 18개 추진과제가 포함되어 있다. 이러한 대응전략 이행을 통해 해양수산 분야에서 코로나19 위기를 극복하고, 나아가 선도형 경제로 도약하기 위한 기반을 구축할 수 있을 것으로 기대된다.

〈제3차 '해양수산발전기본계획' 수립〉

「해양수산발전기본법」 제6조에 의거하여 정부는 10년마다 해양수산발전기본계획을 수립하고 있다. 현행 제2차 기본계획이 2020년에 완료됨에 따라 변화된 정책 환경과 정책 수요 등을 반영하여 해양수산 정책의 중장기 비전과 목표 재정립이 필요하게 되었다. 이에 '전환의 시대, 생명의 바다, 풍요로운 미래'라는 비전 아래 국민의 삶, 경제·산업, 환경·국제관계 측면에서 6대 추진전략과 18개 추진과제를 수립하였다.

〈해양폐기물 처리 기준 정립〉

해양폐기물은 「해양환경관리법」의 한 부분으로 규정되어 있어 일관된 관리체계를 구축하지 못하고 수거·처리 위주로 관리되어 왔다. 이에 정부는 해양폐기물에 대한 독자적인 관리체계를 구축하고, 발생 예방부터 수거·처리까지 전주기적인 관리를 강화하기 위해 「해양폐기물관리법」을 제정하였고, 1년의 준비 기간을 거쳐 2020년 12월부터 시행하게 되었다. 이번 법령 시행을 통해 해양폐기물의 하천 유입 관리가 대폭 강화되었으며, 일률적으로 관리된 해양폐기물을 해안폐기물, 부유폐기물, 침적폐기물로 구분하는 등 분류 체계를 개선하였다. 또한, 관리주체와 관리 방법을 정함으로써 해양폐기물을 더욱 효율적이고 체계적으로 관리할 수 있도록 하였다.

〈후쿠시마 원전오염수 해양 방류 국제 공론화〉

해양수산부는 2019년 10월 런던협약·의정서 당사국총회에서 일본의 후쿠시마 원전 오염수의 해양 방류 위험성을 국제 사회에 공론화했다. 그럼에도 일본 정부는 2020년 10월 123만 톤에 달하는 후쿠시마 제1원전 방사성 오염수의 해양 방류를 강행하려 했으나 여론의 반대로 보류했다. 이에 해양수산부는 2020년 12월 런던의정서 당사국총회에서 일본 후쿠시마 원전오염수 방류에 대한 우려를 표명하고 안전한 처분 방법을 강구할 것을 거듭 촉구했다. 또한 원전오염수가 일본의 관할권을 벗어날 경우 인접국에 상당한 영향을 미칠지도 모르는 불확실성이 존재하므로 예방적 조치로 런던의정서에서 오염수의 처리방안이 논의될 필요성이 있다고 밝혀 일부 국가의 동조를 얻어냈다. 아울러, 원전오염수 방류에 대해 투명한 정보를 제공하고 인접국가를 포함한 국제사회와의 충분한 소통과 논의의 필요성도 강조했다.

〈해양관광 분야 코로나 확산 방지〉

유래없는 코로나19 상황 속에서 2020년 전국 해수욕장은 274개 중 251개만 개장했으며, 개장기간 중 이용객은 2019년 대비 60.3% 감소한 2,680만 명으로 집계됐다. 해양수산부는 해양관광 분야 코로나 확산 방지를 위해 '해수욕장 혼잡도 신호등'과 '해수욕장 예약제'를 도입·시행하였으며, 이를 통해 해수욕장의 코로나19 전파사례 ZERO를 달성하였다. 또한 연말연시 방역 강화 특별 대책에 따라 주요 해돋이 명소인 해수욕장을 선제적으로 폐쇄 조치하는 등 코로나19 확산 방지에 기여하였다.

수산 분야



수산물 언택트
소비 증가



수산물 가정간편식(HMR)
시장 확대



수산분야 공익
직접지불제 도입



해양수산부, '수입수산물
유통이력제도' 직접관리



코로나19 대응, 수산물
소비촉진 및 수출 지원

〈수산물 언택트 소비 증가〉

최근 사회적 거리두기로 인해 오프라인 매장 방문객이 줄고 외식 수요가 급감하면서, 온라인을 통한 수산물 소비량도 크게 늘고 있다. 실제 코로나19 발생 직후 대형 소매점의 주간 매출액은 5% 감소했지만, 온라인 매출액이 30% 증가한 것으로 나타났다. 또한 코로나19로 내수 시장이 전반적으로 위축된 상황에도 불구하고, 수산물 온라인 구매는 2019년 대비 2,000억 원 이상 급격히 성장했다. 이와 같은 수산물 온라인 거래 수요의 증가세는 코로나19 이후 수산물 유통 구조를 기존 오프라인 거래 중심에서 온라인거래 중심으로 재편시키는 계기가 되고 있으며, 온라인 플랫폼을 중심으로 더욱 확대될 것으로 전망되고 있다.

〈수산물 가정간편식(HMR) 시장 확대〉

편리함을 추구하는 트렌드와 코로나19 장기화로 인해 수산물 HMR 수요가 크게 늘고 있는 추세이다. 아직 수산물 HMR 시장의 선두 주자가 없는 만큼 식품업계는 앞다투어 신제품을 내놓으며 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 식품업계에 따르면 2019년 기준 캔, 김, 어묵 등 국내 수산 가공식품 시장 규모는 1조 9,000억 원에 이르고 있으며, 이 중 수산물 HMR 시장 규모는 약 340억 원대로 전체의 약 1.8%를 차지하고 있다. 수산물 HMR은 수산물 소비 트렌드로 자리매김했으며, 앞으로도 지속적인 성장세를 보일 것으로 전망된다.

〈수산분야 공익직접지불제 도입〉

수산분야 공익직접지불제도는 수산업·어촌분야의 공익기능을 강화하기 위해 어업인에게 수산자원 보호, 친환경수산물 생산 등 일정한 의무를 부여하고, 이를 준수하면 직불금을 지급하는 제도이다. 그간 수산업·어촌분야는 국민에게 안전한 수산물을 공급하고 수산자원을 보호하는 등 다양한 공익적 기능을 수행하고 있음에도, 정부지원 연계가 잘되지 않는다는 지적이 있었다. 이에 해양수산부는 기존의 조건 불리지역 직불제에 경영 이양, 수산자원 보호, 친환경 수산물 생산지원 직불제도 등 3가지 신규 직불제를 추가하여 수산공익직불제로 개편하는 법률 개정(2020. 5. 26.)을 통해 시행 근거를 마련하였고, 2021년 3월 시행될 예정이다. 이번 시행되는 수산 공익직불제는 지급 요건, 신청 절차, 지급 방법 등을 규정하고, 해양환경·수산자원 보호 등 어업인이 지켜야 하는 의무사항 등도 구체적으로 담겨있다.

〈해양수산부, '수입수산물 유통이력제도' 직접관리〉

해양수산부는 수입수산물에 대한 국민의 알 권리를 보장하고 유통단계별 안전관리를 강화하기 위해 관세청에서 수입수산물 유통이력제도 관련 업무를 이관 받아 2020년 10월부터 운영을 시작하였다. 해당 업무는 해양수산부 국립수산물품질관리원에서 담당하며, 수입 통관부터 소매단계까지 유통과정을 추적·관리할 수 있는 '수입수산물 유통이력관리시스템'을 구축하였다. 신고대상 품목은 뱀장어, 냉동조기, 향어 등 17개 수입수산물이며, 수입자나 유통업자 등 신고의무자는 양도일로부터 5일 이내에 유통이력관리시스템을 통해 양수자별로 판매내역을 신고해야 한다.

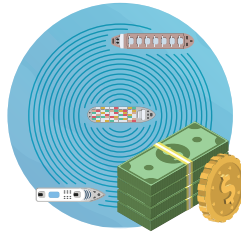
〈코로나19 대응, 수산물 소비촉진 및 수출 지원〉

해양수산부는 그동안 코로나19로 어려움을 겪는 수산업계를 지원하기 위해 총 4차례에 걸쳐 지원대책을 마련하여 시행해왔다. 그 지원대책으로 어업인 경영안정을 위한 주요 수산정책 자금의 상환 기간 연장 및 금리 인하, 추경 예산을 활용한 수산물 소비자 할인 쿠폰 발행, 해외 수산물 수출 시장에서의 마케팅 등을 추진하였다. 2021년 상반기에도 지속되는 코로나19로 인한 수산물 소비감소에 대응하여 수산물 소비촉진 행사를 추진할 계획이며, 그 규모는 기존 210억 원에서 390억 원으로 확대하여 총 8회 이상 진행될 예정이다.

해운·물류 분야



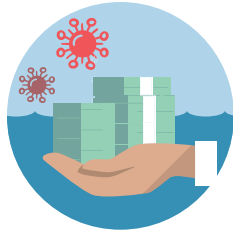
해운업 부활 신호탄,
HMM 5년 만에 흑자 전환



자율운항선박, 2025년까지
1,600억 원 투입



2020년 조선업 수주량,
세계 1위 달성



코로나19 대응, 해운업계에
긴급경영자금 지원



수출 중소기업 위해
국적선 투입

〈해운업 부활 신호탄, HMM 5년 만에 흑자 전환〉

HMM이 2020년 2분기 영업이익 1,387억 원을 기록하여 2015년 이후 21분기 만에 영업이익이 흑자로 전환되었다. HMM의 실적개선은 경쟁력 있는 선대확충과 내부 경영혁신을 통해 이룬 결과로 볼 수 있다. 2019년 7월 세계 3대 얼라이언스 중 하나인 'THE Alliance'에 가입하였으며, 2020년 상반기에는 세계 최대 2.4만 TEU급 컨테이너선 12척을 확보하여 유럽 항로에 투입했다. 또한 국내외 전용 터미널을 확보하는 등 경쟁력 회복을 위해 노력해왔다. 이러한 HMM의 흑자 전환은 해운산업이 반등하기 시작한 신호라고 평가되고 있다.

〈바다에 자율운항선박, 2025년까지 1,600억 원 투입〉

해양수산부와 산업통상자원부는 인공지능(AI) 기술을 활용한 자율운항선박 기술개발 사업에 2020년부터 2025년까지 6년간 약 1,600억 원을 투입한다. 주요 내용은 지능형 항해시스템, 기관 자동화시스템, 자율운항선박 성능 실증센터 구축 및 실증, 운용 기술 및 표준화 기술 개발 등 4개 분야 13개 세부과제를 포함한다. 자율운항선박은 인공지능, 사물인터넷(IoT), 빅데이터, 센서와 같은 기술을 융합해 선원의 의사결정을 지원하거나 그 역할을 대체할 수 있는 고부가가치 선박이다. 해운업계에서는 자율운항선박 도입 시 최적 운항 경로 탐색, 인적 과실에 기인하는 사고 감소 등의 이점이 있어 선박의 경제성과 안전성이 개선될 것으로 보고 있다.

〈2020년 조선업 수주량, 세계 1위 달성〉

우리나라 조선업이 3년 연속으로 선박 수주 세계 1위를 달성했다. 산업통상자원부에 따르면 영국 조선·해운 분석기관인 클락슨 리서치가 2020년 국가별 선박 수주 실적을 집계한 결과, 전 세계 선박 발주 1천924만CGT 중 한국이 819만CGT(42.6%)를 수주해 세계 1위를 기록했다. 우리나라 조선업은 상반기 수주 실적이 135만CGT로 중국(408만CGT)에 뒤처졌으나, 하반기에는 684만CGT를 수주하며 중국(385만CGT)을 앞질렀다. 특히 2020년 12월에는 액화천연가스(LNG) 및 초대형 원유운반선(VLCC) 등 고부가가치 선종에서 높은 경쟁 우위를 보였다.

〈코로나19 대응, 해운업계에 긴급경영자금 지원〉

코로나19로 인한 불확실성 증가는 해운업계에도 큰 영향을 미쳤다. 이에 정부는 코로나19로 피해를 입은 해운업계에 긴급경영자금 지원과 금융 납기연장, 항만시설 사용료 감면 등 재정 금융지원 대책 등을 마련하여 추진하였다. 또한 한국해양진흥공사의 해운사 긴급 경영안정자금을 통해 해운사의 경영 안정화를 위한 회사채 매입, 선박 매입 후 재대선(S&LB) 확대, 선박 금융 후순위투자 시행 등 5개 분야의 유동성 지원을 실시하였다. 해양수산부는 총 4차례에 걸쳐 1.7조 원 규모의 자금을 지원했으며, 주력 해운선사들에 대해서는 정책금융기관 합동으로 금융지원을 추진하였다.

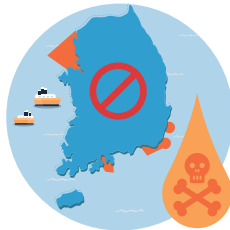
〈수출 중소기업 위해 국적선 투입〉

해상운임 상승과 선적공간 부족 상황이 발생함에 따라 수출기업은 선박 확보에 어려움을 겪어 왔다. 이에 정부는 수출 기업 지원을 위해 국적선사를 중심으로 임시선박을 투입하고 있다. 국적선사들은 2020년 8월부터 11월까지 미주 서부항로에 5척의 임시선박을 투입하여 총 19,804TEU의 긴급한 수출화물을 추가 운송하는 성과를 이뤄냈다. 또한 동남아항로에 2020년 11월부터 매월 1척 이상의 임시선박을 투입하여 수출기업들을 지원하고 있다. 이를 계기로 국내 수출기업들이 국적선사 이용률을 높여 상생 협력하는 경제구조를 갖추게 되기를 기대하고 있다.

항만 분야



부산항, 5G 지능형
항만운용 테스트베드 구축



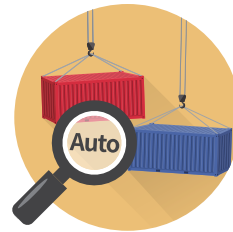
부산항 등 5대 항만,
황산화물 배출규제해역으로 지정



항만 물동량
전년대비 9.3% 감소



부산항, 코로나19
비상대응체계 강화



미신고 위험물컨테이너
자동식별시스템 구축

〈부산항, 5G 지능형 항만운용 테스트베드 구축〉

해양수산부는 세계 5G 항만물류 시장 선도라는 비전 아래 부산항에 5G 지능형 항만 구축을 위한 시범사업을 실시한다. 5G 지능형 항만이란 5G 서비스를 접목한 사물인터넷(IoT)을 활용하여, 항만 안의 화물·선박·작업자 등 물류자원 간 위치와 상태정보를 수집하고 분석함으로써 자율적으로 물류의 흐름을 최적화하는 항만이다. 해양수산부는 2020년 10월 지능형 항만 구축·활용 협력을 위해 SK텔레콤을 포함한 유관기관과 양해각서를 체결했다. 이번 양해각서를 통해 국내 중소기업·창업기업 등에 5G 지능형 항만 시험대(테스트베드)를 개방하는 것은 물론, 국내 관련 기업들과 협력하여 해외 동반 진출을 모색하는 등 체계적인 항만 소프트웨어 산업 생태계 육성에 적극 협력하기로 했다.

〈부산항 등 5대 항만, 황산화물 배출규제해역으로 지정〉

「항만대기질법」에 따라 국내 5대 주요 항만이 황산화물 배출규제해역으로 지정되었다. 황산화물 배출규제해역은 선박에서 배출되는 미세먼지 등을 줄이기 위해 선박 연료유의 황 함유량 기준인 0.5%보다 더 강화된 0.1%를 적용하는 해역이다. 대상 항만은 부산항, 인천항, 여수·광양항, 울산항, 평택·당진항 등 5개 항만이다. 2020년 9월부터 이들 항만을 이용하는 선박은 황 함유량이 0.1% 이하인 저유황 연료유 사용 또는 배기가스 정화 장치를 통해 일정 기준 이하로 황산화물을 배출해야 한다. 해당 항만 부두에 접안하는 선박부터 우선 적용되며, 2022년부터는 이 해역을 항해하는 모든 선박까지 적용대상이 확대될 예정이다. 친환경 선박의 개발·보급 정책과 함께 국내 주요 항만에서 시행되는 황산화물 배출규제는 선박에서 발생하는 미세먼지의 발생량을 크게 낮춰 항만 인근의 대기질을 개선하는데 기여할 것으로 기대된다.

〈항만 물동량 전년대비 9.3% 감소〉

코로나19의 영향으로 항만 물동량이 전년대비 감소한 것으로 나타났다. 2020년 11월까지 전국 항만의 총 물동량은 13억 6,677만 2천 톤으로 집계되어, 15억 629만 3천 톤이었던 작년 동기간에 비해 9.3% 감소했다. 다만 컨테이너 물동량은 8월까지 감소세를 보이다가 9월 이후 증가했으며, 11월에는 전년 동월 대비 5.4% 증가하여 올해 가장 큰 폭으로 상승했다.

〈부산항, 코로나19 비상대응체계 강화〉

항만은 다수의 업체와 근로자들이 함께 일하는 공간으로 업무특성상 개인의 코로나19 감염은 부산항 전체 운영을 마비시킬 수 있다. 이에 따라 부산항공사 및 관계 당국은 방역체계 강화에 총력을 기울이고 있다. 코로나19로 부산항은 24시간 비상대응 체제를 유지하고 있으며, 터미널 내 검역 방역지원 강화, 항만 내 근로자 대기실 확대, 항만출입자에 대한 방역물품 지원 등 감염병 예방에 철저를 기하고 있다.

〈미신고 위험물컨테이너 자동식별시스템 구축〉

최근 4년간 수입 위험물컨테이너 물동량이 연평균 5.3% 증가함에 따라 안전관리 강화 필요성이 높아졌다. 이에 해양수산부와 관세청은 위험물컨테이너를 즉시 파악하고 미신고 컨테이너를 근절하기 위해 '의심 미신고 위험물컨테이너 식별시스템' 구축을 완료했다. 이 시스템은 위험물이 국내 항만구역으로 반입될 때 해양수산부에 신고된 위험물 정보와 관세청에 신고된 수입통관 화물정보를 비교하여 신고되지 않은 위험물컨테이너를 자동으로 식별하게 되어있다. 이 전산시스템을 통해 미신고로 의심되는 위험물컨테이너를 미리 선별하여 화재나 폭발 사고를 예방하는데 도움이 될 것으로 기대된다.