

KMI 선정 2021년 해양수산 분야별 뉴스 TOP5

한국해양수산개발원(KMI)은 해양, 수산, 해운·물류, 항만 등 4개 분야를 대상으로 전 직원 설문조사를 통해 2021년 한 해 동안 중요했거나 사회적 반향이 컸던 뉴스 TOP 5를 선정하였다.

2021 KMI 선정 해양수산 분야별 뉴스 TOP 5



해양 분야



〈해양플라스틱폐기물 발생량 2030년 60% 감축, 2050년 제로화 추진〉

정부는 2020년 5월 2030년까지 해양플라스틱 쓰레기 발생량을 60% 저감하고, 2050년까지 제로화를 추진하는 목표를 세웠다. 이에 해양수산부는 향후 10년간 해양폐기물 등의 체계적 관리 정책방향과 추진과제 등이 담긴 '제1차(2021~2030) 해양폐기물 및 해양오염퇴적물 관리 기본계획'을 수립했다. 이번 기본계획은 해양폐기물의 발생 예방부터 수거·처리까지 전주기적 관리를 강화하고, 관계 기관 간 협력을 강화하는 것을 중점으로 하는 5대 추진전략 및 29개 추진과제를 담고 있다. 이를 통해 해양플라스틱 쓰레기의 발생량을 2030년까지 60% 저감하고 2050년까지 제로화를 추진하는 것을 목표로 하고 있다.

〈해양수산분야 최상위 법정계획, 제3차 해양수산발전기본계획('21~'30) 수립〉

해양수산부는 2021년 1월 생명·안전 중시, 디지털 전환, 친환경·탈탄소 정책 강화를 향후 10년간 정책 기본방향으로 제시하는 제3차 해양수산발전기본계획을 수립하였다. 해양수산발전기본계획은 해양수산 분야 최상위 국가계획이다. 해양수산부가 수립한 제3차 기본계획에는 '전환의 시대, 생명의 바다 풍요로운 미래'라는 비전 아래 안전하고 행복한 포용의 바다, 디지털과 혁신이 이끄는 성장의 바다, 세대와 세계를 아우르는 상생의 바다를 3대 목표로 설정했다. 3대 목표 실현을 위한 6대 추진전략으로는 해양수산의 안전 강화, 머물고 싶은 어촌·연안 조성, 해양수산업의 디지털 전환, 해양수산업의 질적 도약, 환경 친화적·합리적 해양 이용, 국제협력을 선도하는 해양강국 등이 포함된다.

〈사람과 자연이 건강하게 공존하는 바다, 제5차 해양환경 종합계획('21~'30) 수립〉

해양수산부는 2021년 1월 4일 향후 10년간 해양환경의 미래 비전과 추진전략 등이 담긴 '제5차(2021~2030) 해양환경 종합계획'을 발표했다. 제5차 종합계획은 지난 계획보다 수립 과정에서의 국민 참여를 확대하고, 미래에 대한 전망 분석을 강화해 미래 예측에 기반한 해양환경 정책을 수립하는데 중점을 뒀다. 해양수산부는 이러한 전망을 기반으로 이번 제5차 해양환경 종합계획에 '사람과 자연이 건강하게 공존하는 바다'라는 비전과 '보전', '이용', '성장'이라는 정책 목표를 세워 10년간 추진해 나갈 계획이다. 이 3가지 정책 목표는 깨끗한 수질이 유지되는 청정한 바다, 건강한 생태계가 살아있는 바다, 쾌적한 해양생활을 즐기는 바다, 친환경적인 경제활동이 이루어지는 바다, 녹색 해양산업이 펼쳐지는 바다, 기후 변화에 대응하고 체계적으로 계획된 바다라는 6대 전략과 세부 과제들을 통해 달성할 계획이다.

〈바다에서 바이오산업의 미래를 찾기 위해 '세계 해양바이오시장 선점 전략' 마련〉

해양수산부는 해양바이오산업을 활성화하기 위해 2030년까지 추진할 주요 과제를 담은 '세계 해양바이오시장 선점 전략'을 2020년 1월 마련하였다. 해양바이오는 해양생물에서 바이오소재를 개발하여 제품과 서비스를 생산하는 분야로 현재는 전 세계 약 33만 종의 해양생물 중 1% 정도만 바이오 소재로 이용되고 있어 향후 해양생물을 통한 바이오 신소재 개발 가능성이 매우 높은 것으로 평가되고 있다. 이에, 정부는 국내 해양바이오산업 활성화를 통해 국가 성장 동력을 마련하고 세계 해양바이오시장을 선점하기 위한 10년간의 계획을 담은 대책을 마련하였다. 이번 대책은 기업들이 사업화 과정에서 겪는 소재정보 부족 및 대량 확보 곤란, 제품출시를 위한 인·허가 어려움 등 애로사항을 해소하기 위해 단계별로 제품화를 지원하는 것과, 전략적인 연구개발(R&D) 투자를 위해 중점 육성기술 분야를 선정하고 우수 기술이 사업화까지 이어질 수 있도록 연계를 강화한다는 두 가지 방향으로 추진된다.

〈해수부, 런던협약·의정서 총회에서 일본 원전 오염수 문제 거듭 제기〉

해양수산부는 2021년 10월 26일 '제43차 런던협약 및 제16차 런던의정서 당사국 총회'에 참석해 일본 정부의 후쿠시마 원전 오염수 해양 방출 결정에 대한 우려를 표했다. 해양수산부는 총회에서 후쿠시마 원전 오염수의 해양 배출이 해양 환경과 생태계, 주변국 건강과 안전에 어떤 영향을 미칠지 알 수 없다고 지적하면서 런던협약·의정서 체계 내에서 지속적으로 논의돼야 한다고 강조했다. 이에 일부 태평양 연안·도서 국가들과 중국 등 주변 국가들도 일본 정부의 오염수 방류 결정에 대해 우려를 표했으며, 런던협약·의정서의 틀 내에서 해당 사안을 논의하기 위한 다양한 의견이 제시되었다. 해양수산부는 앞으로도 후쿠시마 오염수 방류에 따른 해양환경 영향에 대한 국제 사회의 관심을 제고하기 위해 다각도의 노력을 기울일 계획이다.

수산 분야



〈2030년까지 축구장 8만개 규모 바다숲 조성, 제3차 수산자원관리 기본계획(‘21~’25) 발표〉

해양수산부는 신선한 수산물을 안정적이고 지속적으로 공급할 수 있도록 2021년 3월 ‘제3차 수산자원관리기본계획’을 마련하였다. 이번 계획은 ‘지속가능한 수산자원, 풍요로운 어장’이라는 비전 아래 2018년에 313만 톤이던 연근해 수산자원량을 2025년에 400만 톤, 2030년에 503만 톤까지 회복한다는 목표를 수립했다. 이를 위해 TAC를 바탕으로 하는 수산자원 관리, 생태계에 기반한 수산자원 환경 조성, 어업인·일반 국민이 함께 하는 수산자원보호 문화 확산을 정책 추진방향으로 삼고 5대 중점 추진과제를 마련했다. 또한 건강한 바다를 만들기 위해 2022년까지 바다목장 50곳을 만들고 친환경 소재를 활용한 바다숲도 지속적으로 조성할 계획이다. 2030년까지 5만 4,000ha 규모의 바다숲을 조성할 경우 연간 약 18만 톤의 블루카본을 흡수해 ‘2050 탄소중립’ 실현에도 기여할 것으로 해수부는 기대하고 있다.

〈한국 수산물(K-Seafood) 온라인 무역 거래알선 플랫폼 확대〉

해양수산부는 2021년 3월 ‘31차 비상경제중장기대책본부 회의’에서 ‘2021년 수산식품 수출 확대 전략’을 확정하였다. 동 전략에 따라 해양수산부는 2021년, ‘한국 수산물(K-Seafood) 온라인 무역 거래알선 플랫폼’을 활용해 900여개의 수출 유망상품을 전시하고, ‘아마존(미국), ‘쇼피’(동남아) 등 주요 국가의 온라인몰에 한국 수산물(K-Seafood) 판매 전용관 5곳을 개설해 다양한 우리 수산식품 판매를 지원하였다. 또한 전복 통조림 등 부가가치가 높은 가공식품을 개발해 새로운 해외시장을 개척하고, 수출 국가를 다변화하였다.

〈어촌뉴딜300 리빙랩 3개소(태안, 울산, 여수) 시범사업 추진〉

해양수산부는 2021년 어촌뉴딜300 사업 신규 대상 지역 60개소 중 3개소에 ‘리빙랩(Living Lab)’ 시범사업을 추진한다고 2021년 3월 24일 밝혔다. 어촌뉴딜300 사업은 낙후된 선착장, 접안시설 등 어촌 필수기반시설(생활 SOC)을 현대화하고, 지역자원을 활용한 특화사업을 통해 어촌의 활력을 제고하기 위한 사업이다. 해수부는 리빙랩 시범사업 대상지로 지자체의 신청을 받아 울산광역시 북구 우가항, 전남 여수시 유촌항, 충남 태안군 마검포항 등 3곳을 선정했다.

〈수산식품의 체계적 육성을 위한 ‘수산식품산업법 시행령’ 제정안 통과〉

2021년 2월 16일 국무회의에서 ‘수산식품산업의 육성 및 지원에 관한 법률(수산식품산업법) 시행령’ 제정안이 통과돼 2021년 2월 19일부터 시행되었다. 수산물은 생산, 가공, 유통 등에서 농산물과 많은 차이가 있음에도 불구하고 그동안 농산물 중심의 ‘식품산업진흥법’을 근거로 운영됨에 따라 수산식품산업의 체계적인 육성에 한계가 있었다. 이에 해수부는 수산식품의 수요 증가 추세에 따라 미래유망산업으로 부상하고 있는 수산식품산업을 체계적으로 육성하고 지원하기 위해 2020년 2월 18일 ‘식품산업진흥법’에서 수산식품을 분리한 ‘수산식품산업법’을 제정했다. 이번에 제정한 ‘수산식품산업법 시행령’은 법률에서 위임된 수산식품산업육성 기본계획 수립, 전문인력 양성기관 및 수출지원기관 지정, 수산물 가공업 신고, 대한민국수산물명인 지정 절차 등 구체적인 내용을 담고 있다.

〈日 후쿠시마 원전 오염수 방류 결정에 수산물 소비 불안 확산〉

최근 일본의 후쿠시마 원전 오염수 방류 계획에 대응해 남은 2년 동안 후쿠시마 원전 오염수가 해양환경에 미치는 영향을 검증하기 위한 과학적 데이터를 구축하고, 국내 유통 수산물의 방사능 안전관리에 대한 신뢰도를 높여야 한다는 주장이 제기되고 있다. 일본의 후쿠시마 원전 오염수 해양 방출 계획은 일본산 수입 수산물에 대한 불안감이 국내산 수산물을 포함한 전체 수산물에 대한 소비를 위축시킬 우려가 있는 상황이다. 이에 정부는 국무조정실을 포함한 9개 부처 공동으로 국제원자력기구(IAEA) 조사단 참여, 해양 방사능 감시체계 구축, 국제공조 강화, 일본산 수산물의 방사능 물질 검사 강화, 국내 유통 수산물의 방사능 검사 시행, 원산지 표시 단속 강화 등의 대책을 발표했다. 하지만 후쿠시마 원전 사고 이후 10년이 지난 최근에도 후쿠시마 지역 인근의 생선이나 식품 일부에서 기준치 이상의 방사성 물질이 검출되는 사례가 있는 만큼 정부의 추가적인 대응 방안이 요구된다.

해운·물류 분야



〈코로나19 사태에도 글로벌 해운업계 13년 만에 최대 '호황'〉

코로나19 사태에도 불구하고 글로벌 해운업계는 2008년 글로벌 금융위기 이후 가장 좋은 실적을 내고 있다. 이는 코로나19 확산 이후 침체되었던 세계 경제가 빠르게 회복하면서 상품과 원자재에 대한 수요가 급증했기 때문이다. 이와 더불어, 오미크론, 델타변이 바이러스 등 코로나19 사태의 지속으로 항만적체, 선박 부족 등 글로벌 공급망 차질이 심화되면서 해상 운임이 상승하였으며 이는 해운업계의 매출 증가의 주요 원인으로 분석된다. 이러한 해운업계의 사상 최대 실적은 2022년에도 이어질 것으로 보인다.

〈상하이컨테이너운임지수(SCFI) 역대 최고치 달성〉

2020년 하반기부터 미국, 중국 등 주요국들 수출 물동량이 늘면서 공급이 수요를 따라가지 못하는 현상이 발생했다. 2021년 들어, 글로벌 해운 운임은 각국의 수출 회복과 항만 적체 및 물류 대란을 겪으며 더욱 상승하였다. 컨테이너선 시황 지표인 상하이컨테이너운임 지수(SCFI)는 12월 18일 기준 4,894.62포인트를 기록했다. 이는 2009년 10월 통계 집계를 시작한 이후 최고치다. 최근에는 오미크론 변이의 미국 확산이 심화되고 있으며, 이로 인한 항만 적체가 해소되지 못해 미국 서안 주요 항만인 LA. 롱비치항의 대기 선박은 100여척에 달하고 있다. 이 같은 현상은 유럽, 중국에서도 이어지고 있어 운임은 지속적으로 상승할 전망이다.

〈글로벌 물류 선도국가 도약을 위한 제5차 국가물류기본계획('21~'30) 수립〉

해양수산부와 국토교통부가 공동 수립한 「제5차 국가물류기본계획('21~'30)(안)」이 지난 7월 국무총리 주재 '제128회 현안점검조정회의'에서 논의·확정되었다. 그간 물류산업은 4차에 걸친 국가물류기본계획에 따라 우리 경제의 원활한 흐름을 뒷받침하는 핵심 서비스 산업으로 성장해 왔다. 「제5차 국가물류기본계획」에서는 '물류산업 스마트·디지털 혁신성장'과 '상생 생태계 조성'을 통한 글로벌 물류 선도국가 도약이라는 비전 아래 6대 추진 전략과 19대 세부과제를 제시하였다. 주요 내용으로는 첨단 스마트 기술기반 물류시스템 구축과 디지털 전환, 단절없는 물류를 위한 공유·연계형 인프라 및 네트워크 구축, 사람 중심 좋은 일자리 조성, 고품격 물류서비스 창출, 지속 가능한 물류 산업 환경 조성, 새로운 수요 대응 위한 물류 산업의 경쟁력 강화 및 체질 개선, 글로벌 경제지도 변화에 따른 전략적 해외시장 진출 등이 포함되어 있다.

〈EU의 탄소국경세 도입이 국내 해운업계에 미치는 영향과 대응 방향 모색〉

유럽연합(EU) 집행위원회는 2021년 7월 14일 기후변화에 대응하기 위해 12개 항목을 담은 입법 패키지로 2030년까지 온실가스 순배출량을 1990년 대비 55% 수준으로 감축하기 위한 '핏 포 55(이하 Fit for 55)'를 발표했다. EU는 기존에 온실가스 배출권거래제(Emission Trading Scheme, ETS)를 적용받지 않던 해운업계를 포함시키면서 전 산업분야에 확대 적용하는 방안을 제시했다. 구체적인 적용 대상으로 5,000톤을 초과하는 선박이며 EU 역내 항해 선박과 역외 항해 선박을 모두 포함한다. 또한 ETS 배출권 보고 의무를 이행하지 않을 시 입항 거부 등의 불이익이 있을 것으로 예상된다. 이는 해운업계의 온실가스 배출량 감축 이행과 지속가능한 해운 연료 및 저탄소 기술 개발의 촉진을 유도할 것이다.

〈수에즈 운하 사고에 따른 글로벌 해운업계 피해〉

유럽과 아시아를 잇는 수에즈 운하가 2021년 3월 23일부터 일주일간 막히면서 운송 지연에 따라 해운업계에 피해는 물론 글로벌 공급망에 차질을 빚었다. 이에 발생한 피해액 규모가 최대 수조 원에 이를 것이라는 추정과 함께 책임 소재에 대한 관심이 높아졌다. 수에즈운하관리청에 따르면 3월 30일 기준 운하를 통과하기 위해 대기한 선박은 총 422척이었으며, 아프리카 대륙을 우회한 선박까지 포함한다면 1,000척 이상으로 추정된다. 통상 대형선박의 화물 운송이 하루 지연되면 피해액은 1억 원 이상으로, 1,000척일 경우 선박 피해만 하루 1,000억 원 규모다. 또한 이집트 정부의 운하 이용료 수입 피해, 에버그린호 예인 비용, 에버그린호에 실린 화물의 운송 지연에 따른 피해 등도 상당한 것으로 나타났다.

항만 분야



〈2025년까지 항만 배출 초미세먼지 60% 저감, 제1차 항만지역 등 대기질 개선 종합계획(‘21~’25) 발표〉

해양수산부는 향후 5년간 항만에서 발생하는 미세먼지 등 대기오염물질을 줄이기 위해 2021년 1월 '제1차 항만지역 등 대기질 개선 종합계획(2021~2025)'을 수립했다. 최근 미세먼지 등 대기오염물질이 심각한 사회문제로 대두됨에 따라 항만지역에서 발생하는 대기오염물질에 대한 관심과 함께 대책 마련의 필요성이 증가하였다. 이에 해양수산부는 '항만·선박 미세먼지 종합대책(2018년1월)'과 '항만·선박분야 미세먼지 저감 강화방안(2019년 6월)' 등 항만·선박 분야의 초미세먼지를 저감하기 위한 대책을 수립·시행해 왔다. 이번 종합계획은 항만대기질법에 따라 5년마다 중장기적으로 항만지역 등의 대기질 개선을 위한 체계적이고 효과적인 정책을 수립하는 법정계획으로 법 시행 이후 처음으로 수립되었다.

〈2040년까지 울산항, 광양항 등 14개 수소항만 조성 등 수소경제 확산을 위한 수소항만 조성방안 발표〉

해양수산부는 2021년 11월 26일 국무총리 주재로 개최된 4차 수소경제위원회에서 '수소항만 조성방안'을 보고하였다. 해양수산부는 '세계를 선도하는 친환경, 수소항만 생태계 조성'이라는 비전 아래, 2040년까지 총 14개소의 수소항만을 조성하고 연 1,300만 톤의 수소를 항만을 통해 공급하는 것을 목표로 국내 기업의 참여 의향이 높은 울산항, 광양항, 부산항, 평택·당진항, 군산항 등 5개 항만에서는 수소항만 선도사업을 추진할 계획이다. 5개 선도사업 외에도 전국 무역항의 수소항만 조성가능성을 검토하고, 구체적인 입지와 인프라 개발계획 등을 담은 「수소항만 기본계획」을 2022년부터 수립할 계획이다. 또한, 수소항만 특별구역 지정, 인센티브 지원 등 우리기업이 사업을 안정적으로 추진할 수 있도록 관련법과 지원제도를 2023년까지 마련할 예정이다.

〈항만분야 설계기준 강화로 재해로부터 안전한 항만 조성 추진〉

해양수산부는 잦아지는 기후변화에 대비해 주요 항만시설물 설계에 적용할 파력(波力, 파도의 압력)의 재현빈도를 현재의 50년에서 100년으로 강화하는 것을 골자로 하는 '항만분야 설계기준'을 개정·고시하고 2021년 11월 8일부터 시행하였다. 주요 개정내용은 기후변화로 인해 더욱 거세지고 잦아지는 파랑 현상에 대비해 방파제와 같은 무역항 외곽시설 등 중요한 항만시설물 설계에 적용할 파력의 재현빈도를 높이는 방안을 신설한 것이다. 현재 방파제 등 중요한 항만 시설물은 50년에 한 번 나타날 파력을 견딜 수 있도록 설계하는데, 해양수산부는 이 기준을 100년 까지 상향 조정해 100년에 한 번 나타날 만한 파력까지 견딜 수 있도록 설계 기준을 강화한다는 방침이다.

〈항만종사자 안전 확보를 위한 '항만안전특별법' 제정〉

항만은 하역·줄잡이·고박 등 다양한 업종의 종사자가 여러 장비를 활용하여 작업하는 공간이기 때문에 기존의 안전관리 체계만으로는 작업별 특성에 맞춘 안전관리를 시행하는데 한계가 있었다. 특히, 2021년 4월 평택항 컨테이너부두 인명사고 등 항만에서의 안전사고가 지속적으로 발생함에 따라 항만의 특수한 작업환경을 고려한 새로운 안전관리가 필요하다는 사회적 요구가 높아지고 있으며, 항만안전 특별법이 2021년 7월 국회 본회의를 통과하여 향후 항만에서의 노동 환경이 크게 개선됨은 물론, 항만노동자 재해 예방을 위한 새로운 안전관리 체계가 구축될 것으로 기대된다.

〈유럽 수출기지 확보를 위해 해상관문 로테르담항에 해외공동물류센터 개장〉

유럽에서 가장 많은 물동량을 처리하는 네덜란드 로테르담항에 한국 기업들에게 전용 공간을 제공하는 수출기지가 건립되었다. 해양수산부와 부산항만공사는 로테르담항에 우리나라 기업들을 위한 해외공동물류센터를 건립하고, 2021년 10월 29일 개장식을 개최하였다. 그간 우리 기업들은 로테르담을 중심으로 유럽에 진출해 왔으나 2018년 물류시설 확보에 어려움을 겪는 문제가 발생했고 이에 해외에 우리나라 기업들을 위한 물류 거점을 확보해야 할 필요성이 제기되었다. 이번에 건립한 물류센터는 창고면적 3만㎡(부지면적 5만㎡) 규모이며, 이 중 1만5000㎡ 규모의 구역이 우리 중소·중견 기업에게 우선 배정될 예정이다.