



발간년월 2020년 1월(제15호) 발행처 (재)북방물류연구지원센터 주 소 (25798) 강원도 동해시 공단1로 177 자유무역지역관리원 3층
자료문의 (재)북방물류연구지원센터 물류연구기획팀 담 당 물류연구기획팀장 총 괄 이사장 Tel 033-522-6503 Fax 033-522-6505

NLRSC

Monthly Newsletter vol. 15

추암 일출

Contents

● 기고문 I

- ▶ 조진행

● 기고문 II

- ▶ 강달원

● 항만·물류통계

- ▶ 동해묵호항 처리물동량
- ▶ 극동지역 물동량

● 항만·물류 정책 동향

- ▶ 5대 항만 배출규제 실시
- ▶ 강원도 수출입화물유치추진단 성과보고

● 주변국 국제동향

- ▶ 러시아 동향

● 용어사전

- ▶ AMP

● 극동지역 주요 행사

- ▶ 극동러시아 주요행사

동해·묵호항, 녹색항만물류체계 도입을 서둘러야

○ 동해·묵호항은 ‘항만 대기 질 개선 특별법’의 관리 대상에서 시급히 포함되어야

요즘 동해·묵호항에서 화두는 ‘항만 지역 등 대기 질 개선에 관한 특별법(이하 항만대기질특별법)’ 이지 싶다. 항만 주변 지역의 대기오염을 막기 위한 특별법으로 작년 4월에 제정되었는데 올해부터 시행에 들어갔다. 문제는 강원도 내 제1의 무역항이자 분진 피해가 심한 동해·묵호항이 이 특별법의 대상 지역에서 배제됨으로써 동해항 지역주민 및 사회단체들이 강력히 반발하고 나섰다. 대상항만들은 부산항, 인천항, 평택당진항, 광양항, 울산항 등이 포함되어 있고, 그 선정 기준은 연간 처리물동량과 화물선의 배출량이라고 한다.

금번에 항만대기질특별법 대상항만에서 제외됨으로써 지역의 반발이 강력한 이유는 동해·묵호항은 물동량이 2019년 기준 3,142만톤으로 전국 31개 무역항 중 8위이며, 전체 물동량의 12.6%가 야적 처리되고 있는 상황이기 때문이다. 아울러 동해지방해양수산청이 미세먼지를 측정 한 결과 작년 1월부터 8월까지 기간 동안에 기준을 339차례나 초과한 것으로 나타났다.

차제에 대기질 및 기후변화 이슈로 거슬러 올라가 보자. 산업혁명 이후 오늘날 지구온난화는 기상 이변을 초래하고 동시에 인류의 생존을 위협하는 상황에까지 이르게 되었다. 이를 예방하기 위하여 1992년 6월 브라질 리우환경회의에서 ‘UN 기후변화협약’의 채택 및 발효로 온실가스 배출 감축 의무가 부과되었다.

이어서 교토의정서가 2005년 2월 발효하여 1990년 대비 2008년부터 2012년까지 이산화탄소 배출량의 평균 5%를 감축하도록 규제하였다. 2015년에는 파리협정에서 ‘각국 정부는 2020년 이후 자발적 감축기여(INDCs)를 의무적으로 5년 마다 보고하여야 한다’라고 밝혔다. 이에 따라 한국정부는 2030년까지 배출전망치 대비 37%(약 5억 3,590만 톤)의 온실가스 감축 목표를 설정하여 온실가스를 추가로 감축하는 방안을 제시한 바 있다.

요즘 국내조선·해운·정유업계의 관심은 ‘IMO2020’에 초집중되고 있다. 세계적으로 국제해사기구(IMO)의 선박연료유 규제가 금년 1월부터 시행되고 있는 것이다. 국제해사기구는 1983년부터 ‘해양 오염방지협약’(MARPOL)을 채택하여 발효시켰으나, 그 대상을 ‘수질’과 ‘해양생태계’로만 한정하였기 때문에 IMO는 대기오염의 문제 즉, ‘선박에 의한 대기오염의 문제’를 최근 크게 강화하고 실행에 옮기고 있다. 이에 따라 관련업계는 스크러버 설치, LNG추진선 확보, 저유황유 사용으로 ‘IMO2020’규제에 최근 대응을 준비하고 있다.

우리나라에서도 지구온난화에 대응하기 위하여 2010년도에 ‘저탄소 녹색성장기본법’을 시행하였으며, 2020년까지 세계 7대, 2050년까지 세계 5대 녹색강국 진입을 비전으로 설정하여 기후변화 적응 및 에너지 자립, 신성장 동력 창출, 삶의 질 개선과 국가위상 강화의 3대 전략을 추진하고 있다. 해양수산부는 ‘녹색항만 구축 종합계획’을 수립하여 2020년까지 항만배출전망치의 BAU 대비 CO2 30% 감축안을 발표하여 추진하고 있다. 금번 ‘항만대기질특별법’도 이의 일환이다. 21세기에 접어들면서 경제성장을 바라보는 관점과 환경을 바라보는 관점이 변하고 있다. 글로벌 경제성장에 대해서 기존의 성장패러다임에서 새로운 녹색성장 패러다임으로 변화하고 있다. 녹색성장(green growth)은 범지구적인 기후변화 대응노력에 동참하고 녹색성장을 통한 저탄소 사회를 구현하는 성장개념이다. 경제성장의 구조에서 온실가스를 증가시키지 않고 환경지속성을 향상시키는 신패러다임이다. 따라서 녹색성장은 환경과 경제의 선순환구조를 통하여 양자의 시너지를 극대화하고 이를 새로운 동력으로 삼은 것이다.



조진행 교수
(재)북방물류연구지원센터 이사

○ 기후변화협약에 대응하여 동해·묵호항은 녹색항만물류체계 수립 방안을 시급히 마련해야

녹색물류체계는 정부 부문의 정책, 재정 그리고 조직적 측면과 민간 부문의 선박회사, 항만터미널운 영업자 등 항만관련업체를 대상으로 수립되어야 한다. 선진국항만들의 벤치마킹 사례와 기존 문헌을 분석하여 기후변화에 대응한 동해·묵호항의 녹색항만물류체계 구축 방안을 다음과 같이 몇 가지 제시하고자 한다.

첫째, 정부차원에서 추진되고 있는 기후변화대응 관리체계, 관련법 정비, 재정지원정책에 대응하여 지자체 차원 즉 강원도 및 동해시가 기후변화대응 관리체계 및 로드맵을 마련해야 할 것이다. LA/LB항, 로테르담항, 싱가포르항 등 선진국의 항만 사례를 적극 참고할 필요가 있다. 북미 및 유럽 항만에서는 대기오염 문제와 이로 인한 지역주민의 갈등 및 건강문제로 인하여 정부는 지자체와 연계하여 제도 및 법령 제정을 통하여 그린포트 정책을 강력히 시행하고 있다.

LA/LB항의 Green Flag Incentive Program, 일본의 초고속 친환경선박(SES, Super Eco Ship)개발, 싱가포르의 1억 싱가포르달러 투자를 내용으로 하는 2011년 MSGI(Maritime Singapore Green Initiative) 등을 벤치마킹할 필요가 있다.

동해·묵호항은 현재 항만이 주거 밀집 지역과 사실상 접해 있고, 항만물동량의 96%가 석탄, 석회석 등 벌크 화물로 구성되어 있기 때문에 이 항만대기질특별법의 적용 대상이 되어야 할 것이다. 여기에서 중앙정부에만 항만대기질에 대해 요구만 할 것이 아니라 지자체 차원에서도 동시에 공동 책임감을 가지고 동해·묵호항 중장기 환경 개선 대책에 심혈을 기울여야 할 것이다. 현재 선진국에서는 중앙 정부와 지방정부가 같이 협동하여 기후변화협약에 대응하고 있다. 강원도 및 동해시는 환경백서도 아직 없는 실정이다. 이제부터라도 기후변화대응 관리 체계에 대한 용역도 수행하고 대기오염도 측정하는 등 적극 관심을 가지고 대응해 나가야 할 것이다.

둘째 동해항에서도 온실가스 저감을 위해 적극적인 녹색항만 프로그램을 운영할 필요가 있다. 특히 당장 임박한 'IMO 2020'에 대응한 저유황연료 선박 인센티브(Vessel Main Engine Fuel Incentive Program) 및 환경선박지수(ESI) 선박 인센티브제도도 적극 도입을 검토할 필요가 있다. 선진국 항만들뿐만 아니라 현재는 부산항, 울산항 등 국내 선도 항만에서도 이 제도들을 시행하고 있다.

셋째, 국내 선도항만의 사례와 같이 동해·묵호항의 그린포트가 구축되어야 한다. 특히 심각한 비산먼지화물에 대한 대책, 육상전력 공급장비(AMP) 및 항내 LNG추진 선박의 도입 확대 대책이 필요하다.

넷째, 해안숲 조성, 해양수질 정화 및 항만시설에 색채 도입을 통한 친수형 항만이 구축될 필요가 있다.

마지막으로 기존 묵호항의 재개발 시 녹색항만물류차원에서 친환경 및 친수형 항만 개발이 적극 추진될 필요가 있다.

■ 동해·묵호항, 변화가 아닌 새로운 시작으로!

변화의 사전적 의미는 ‘사물의 성질, 모양, 상태 따위가 바뀌어 달라짐’을 의미하고 있다. 동해·묵호항은 1979년 개항한 동해지구와 1941년 개항한 묵호지구를 2009년 동해·묵호항으로 통합하여 국가관리 무역항으로 운영되고 있다. 동해·묵호항은 개항한지 40년이라는 오랜 기간 동안 에너지자원 수급 및 산업 지원항으로서 역할을 다해왔다. 40년이 지난 지금 남아있는 것은 분진성 화물을 취급하던 특성으로 인해 분진과 소음, 미세먼지 등의 각종 환경오염 피해지역으로 인식되고 있다. 또한 지역민들 집단이주를 강력히 요구할 만큼 생활의 질이 보장되지 않고 있지만 이번 해양수산부가 추진 중인 ‘항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법’에 의해 지정되는 항만대기질관리구역에 동해·묵호항은 배제되었다.



강 달 원 교수
가톨릭관동대학교 교수

동해·묵호항은 개항 이래 많은 물류환경 변화가 지속되고 있다. 북평국가산업단지, 지방산업단지, 자유무역지역 및 동해안권 경제자유구역 지정 등 관련 산업 인프라가 꾸준히 확장되어 왔다. 2018년 평창올림픽을 계기로 제2영동고속도로, 서울-양양고속도로, KTX 서울-강릉 및 동해선 개통(예정) 등 교통인프라 개선으로 수도권으로부터 접근성이 매우 향상되었다. 또한 평택-제천-삼척을 잇는 고속도로가 건설 중이며, 부산-포항-삼척을 연결하는 동해남부철도도 건설 중에 있다. 이러한 환경적 물류환경변화에 발맞추어 강원도와 동해시는 재단법인 북방물류연구지원센터를 설립하여, 물류관련 전문가를 통해 강원도 및 동해지역의 물류관련 기초연구, 정책 개발을 비롯한 동해·묵호항의 변화를 위한 초석을 다지고 있다. 이는 동해·묵호항 개항 이래 가장 큰 변화의 핵심으로 북방물류연구지원센터가 동해·묵호항의 발전을 위한 초석 역할을 수행하고 있다.

이러한 변화의 중심에서 동해·묵호항은 벌크화물을 비롯하여 고부가가치 화물인 컨테이너 화물 취급을 통해 지역사회와 상생하기 위한 복합물류항으로의 전환을 추진하고 있다. 동해·묵호항 이용 가능물동량 분석을 통해 Target 지역 및 물동량을 대상으로 포트세일즈 등을 시행하고 있으며, 컨테이너 정기항로 개설을 위한 노력을 지속하고 있다. 타 항만과 비교해 상대적으로 열악한 CFS 등 물류시설 확충에도 많은 노력을 기울이고 있는 것으로 알고 있다.

현재 북방경제권이 부상하고 있으며, 특히 정부가 추진 중인 ‘신북방정책’ 과 맞물려 한반도 신경제지도 구상에서의 환동해 경제협력벨트, 9-bridge 등의 핵심지역은 북방경제권으로 연결되는 최단거리 교역권인 동해·묵호항이라고 할 수 있다. 이는 더 이상 변화가 아닌 새로운 시작을 할 수 있는 기점에 서있다고 봐야한다. 북방경제권은 부산항의 입장에서 또 다른 기회라고 생각하지만 동해·묵호항은 처음 있는 새로운 기회이다.

남북관계 변화에 따른 남북철도 연결사업(동해선), 항만배후단지 지정의 최소 조건 중 하나인 매립형 항만개발사업인 동해항 3단계 항만건설, 2020년 가동을 목표로 냉동·냉장창고 및 가공단지를 조성하고 있는 콜드체인 등은 새로운 동해·묵호항을 만들어 갈 수 있는 기회가 될 것이다. 물론 이러한 상황에도 산재해 있는 문제들이 있다. 예를 들면, 동해선 철도연결사업 중 동해시가 속해있는 강릉-삼척 간 철도연결 사업은 제 3차 국가철도망구축계획에는 빠져 있으며, 동해항 3단계 건설사업도 벌크항만 중심으로 지지부진한 상태이며, 컨테이너를 함께 처리할 수 있는 잡화부두 등으로 기능 전환하여 조기 구축 될 수 있도록 힘을 쏟아야 한다. 이런 문제들은 차치하고라도 동해·묵호항이 새로운 기회를 발판삼아 도약하기 위해 정부를 비롯하여 해양수산부(동해지방해양수산청), 강원도, 동해시, (재)북방물류지원센터가 목표를 달성하기 위해 동주공제(同舟共濟)의 정신으로 나아가야 할 것이다.

본 센터의 의견과 무관함

동해·묵호항 품목별 화물처리 실적

■ 2019년 화물처리실적은 전년대비 10.1% 감소한 3,141만 톤 기록

동해·묵호항의 2019년 화물처리실적이 전년대비 -10.1%로 감소세를 보였음. 이는 동해·묵호항의 주요 처리 품목인 기타광석 및 생산품 처리량이 114만 톤, 시멘트의 처리량 130만 톤, 유연탄 146만 톤이 전년대비 감소하여 나타난 결과로 예측됨

동해·묵호항 품목별 화물처리실적(2016년~2019년)

[단위 : 천 톤]

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2019년2019년 증가율 (전년대비)
기타광석 및 생산품	15,268	15,774	15,407	14,266	-7.4%
시멘트	10,581	10,006	10,874	9,567	-12.2%
유연탄	3,596	4,834	5,747	4,280	-25.5%
무연탄	1,650	814	1,202	1,201	-0.1%
석유 정제품	539	1,058	836	916	9.6%
철광석	404	286	291	213	-26.8%
화학공업 생산품	91	169	38	67	76.3%
비철금속 및 그제품	55	34	54	37	-31.5%
양 곡	15	21	41	0	-100.0%
기계류 및 그부품	14	36	22	11	-50.0%
기타	83	291	426	857	101.2%
합계	32,297	33,323	34,938	31,415	-10.1%

출처 : 해운항만물류정보시스템(PORT-MIS)

극동러시아 지역 처리 물동량

■ 교역 규모

2019년 1-9월 러 극동지역과 우리나라 간 교역은 81억 200만불로 지난해 같은 기간 교역(67억 5,800만불) 대비 19.9% 증가함

우리의 對극동지역 수출은 5.5억불로 전년 동기(4.2억불) 대비 30% 증가, 수입은 75.5억불로 전년 동기(63.3억불) 대비 19% 증가

【주요교역품목】

러 극동지역의 주요수출품은 석유·천연가스 등 에너지·광물성 연료(총수출의 64%), 수산물(13.6%), 목재(4.0%) 등이고, 주요수입품은 기계·장비·운송수단(총수입의 54%), 식료품(12.5%), 화학·고무제품(8.9%), 철·철제품(8.3%) 등임

우리나라의 對극동지역 주요수출품(금액)은 △기계, 장비 및 그 부품(1억 3,900만불) △선박(6,700만불) △철강·철제품(6,300만불) △식료품·농축산 가공품(5,000만불) △플라스틱 제품(4,300만불) △화장품·세제(3,700만불) △운할유 등 석유제품(3,000만불) 등임

한국→극동러시아 주요수출품

[단위 : 천만달러]

순 위	수출품목(HS코드)	16년	17년	18년(1-9월)	19년(1-9월)	증감률*
1	기계장비 및 그 부품(84)	27.0	46.2	15.2(12.4)	13.9	12%
2	선박(89)	3.5	0.9	1.6(1.3)	6.7	약51배
3	철강제품(72,73)	4.8	8.1	5.8(4.4)	6.3	43%
4	식료품·농축산 가공품(19-22)	3.3	4.4	6.0(4.5)	5.0	11%
5	플라스틱 제품(39)	4.3	5.5	4.7(3.5)	4.3	23%
6	화장품·세제 등(33,34)	1.7	2.9	3.4(2.4)	3.7	54%
7	윤활유 등 석유제품(27)	2.7	3.4	3.6(2.6)	3.0	15%
8	전기기기, 축전지 등(85)	7.2	11.1	4.5(2.5)	2.1	-16%
9	종이제품(48)	1.8	2.4	2.3(1.9)	1.8	-5%
10	자동차(87)	2.3	3.7	1.9(1.5)	1.6	7%

극동러시아→한국 주요수출품

[단위 : 천만달러]

순 위	수출품목(HS코드)	16년	17년	18년(1-9월)	19년(1-9월)	증감률*
1	원유(2709)	240.1	351.8	591.5(379.4)	485	28%
2	수산물(03)	101.1	119	137.1(100.7)	109.2	8.4%
3	천연가스(2711)	67.7	51.7	69.8(69.8)	890.2	15%
4	석탄(2701-2703)	18.7	35.5	50.7(21.8)	35.2	61%
5	철·철제품(72,73)	18.4	17.6	25.1(18.6)	14.7	-21%
6	석유제품(2710)	16.2	17.7	19.9(13.9)	7.8	-44%
7	나프타(2707)	-	-	5.3(1.04)	5.4	약5배
8	광석(26)	5.4	5.2	5(4)	3.8	-5%
9	목재·목재제품(44)	4	5.2	4.4(3.3)	2.8	-15%
10	부산물, 동물용 사료 등(23)	3.6	4.2	3.6(2.7)	1.8	-33%

출처: 주 블라디보스톡 대한민국 총 영사관

■ 2030년까지 248개 선석에 육상전원공급설비(AMP) 구축¹⁾

해양수산부(장관 문성혁)는 항만 미세먼지를 줄이기 위해 2030년까지 전국 13개 주요항만²⁾의 248개 선석에 육상전원공급설비³⁾를 구축하는 중기투자계획을 수립하여 발표하였다.

선박은 운항할 때뿐만 아니라 부두에 접안해 있는 동안에도 선내 냉동·냉장설비, 선원의 취사설비 등을 사용하기 위해 발전기를 가동하며, 이때 황산화물, 질소산화물, 미세먼지 등이 다량 배출된다. 선박 배출가스가 항만지역 내 미세먼지 발생의 주 요인으로 지적됨에 따라, 해양수산부는 항만 미세먼지 저감을 통해 친환경항만을 구축하고, 강화되는 국내외 환경규제에 선제적으로 대응하기 위해 ‘항만 육상전원공급설비 구축 중기 계획’을 마련하였다.

이번 투자계획 대상은 1차적으로 전국 60개 항만 중 연간 연료소비량이 1만 톤 이상인 13개 항만을 선정하였고, 2차로 민간소유부두, 재개발예정부두, 위험물 취급부두 등을 제외한 518개 선석 중 미세먼지 심각성 및 AMP 운영여건 등을 고려하여 최종적으로 248개 선석을 선정하였다.

이 계획에 따르면 2030년까지 총 9,322억 원이 투입될 예정이며, 이 중 정부가 6,991억 원, 항만공사가 2,331억 원을 각각 투자⁴⁾할 예정이다. 이번 계획에서 제외된 무역항⁵⁾ 및 연안항은 환경규제 등 여건 변화를 고려하여 추후 구축시기 및 규모를 검토할 예정이다.⁶⁾

이번 계획에 따라 2030년까지 AMP가 차질 없이 구축될 경우, 13개 항만에 정박하는 선박에서 발생하는 미세먼지량⁷⁾의 35.7%를 감축하는 효과가 있을 것으로 추산된다. 참고로 2016년 13개 항만의 정박 선박에서 발생한 연간 미세먼지 발생량은 약 16,800톤 이다.

[13개 항만(248선석) AMP 구축시 미세먼지 감축효과]⁸⁾

항 만	정박중 선박 초미세먼지(PM2.5) 발생량(톤)	AMP설치에 따른 감축량(톤)	감축률(%)
부산	4,930	3,185	64.6
인천	1,740	412	23.7
평택	1,071	417	38.9
동해	336	139	41.2
대산	680	21	3.1
목포	613	191	31.2
여수	592	4	0.8
광양	2,658	399	15
군산	405	184	45.5
포항	601	315	52.3
마산	608	241	39.6
울산	2,239	316	14.1
제주	324	170	52.5
총계	16,798	5,994	35.7

[항만별 투자계획]⁹⁾

구 분	단기계획(개소)		중기계획(개소)		합계 (개소)
	'18년~'20년	'21년~'25년	'26년~'30년	소 계	
부산	10	35	17	52	62
인천	8	9	10	19	27
광양	4	9	9	18	22
평택	6	12	6	18	24
대산	1	2	1	3	4
군산	2	7	5	12	14
목포	1	7	-	7	8
여수	-	2	-	2	2
마산	2	4	4	8	10
울산	2	16	6	22	24
포항	3	14	11	25	28
동해	1	4	5	9	10
제주	3	10	-	10	13
합계	43	131	74	205	248

1) http://www.korea.kr/news/pressReleaseView.do?newsId=156364512&call_from=seoul_paper
 2) 부산항, 인천항, 광양항, 평택항, 대산항, 군산항, 목포항, 여수항, 마산항, 울산항, 포항항, 동해항, 제주항
 3) 정박 중인 선박에 필요한 전기를 육상에서 공급하는 시스템(AMP: Alternative Maritime Power)
 4) 부산·인천·광양·울산항의 항만공사(PA)가 관리하는 시설은 정부 40%, PA 60% 투자
 5) 13개 항만의 선석중 이번 계획에서 제외된 선석 포함
 6) PM2.5 : 입자의 크기가 2.5 μ m보다 작은 미세먼지를 의미
 7) PM 2.5 기준
 8) 해수부 보도자료
 9) 해수부 보도자료

한편, 2018년 8월부터 부산·인천·광양항의 총 8개 선석¹⁰⁾에 시범사업으로 설치 중인 AMP는 올해 연말까지 공사가 마무리되고 2020년 1월부터 시범 운영에 들어갈 예정이다.

김성범 해양수산부 항만국장은 “육상전원공급설비를 차질없이 구축·운영하여 항만지역의 ‘맑은 공기, 숨쉬 권리’를 확보해 나갈 것”이라며, “선사에 대한 AMP 이용 의무화와 혜택 방안 등을 다각도로 검토하여 AMP 이용 활성화 대책도 마련할 계획이다.”라고 말했다.

KMI가 뽑은 2019년 해양수산 뉴스 분야별 TOP 5¹¹⁾

한국해양수산개발원(KMI)은 해양·수산·해운·항만 등 4개 분야를 대상으로 전 직원 설문조사를 통해 2019년 한 해 동안 중요했거나 사회적 반향이 컸던 뉴스 TOP 5를 선정하였음 본 고에서는 수산, 해운, 항만 분야만 발췌하여 작성함

■ 수산 분야

<수산혁신 2030 계획 확정>

수산혁신 2030 계획은 2030년까지 수산자원 관리부터 수산물 생산, 유통, 소비까지 전 단계를 혁신하기 위한 ‘2030년 비전’ 및 2022년까지 이행계획인 ‘4개년 실행계획’을 담고 있으며, 연근해 어업인, 양식어업인, 어촌주민, 수산기업인, 일반국민 등 정책고객 부문별로 수산혁신계획을 제시하였다. ‘지속가능한 젊은 수산업, 함께 잘사는 어촌 실현’을 비전으로 삼고, ‘16년 67조원이던 수산업 전체 매출액을 2030년 100조원으로, ’17년 4,900만원이던 어가소득을 2030년 8천만원으로 끌어올리고, 4만개의 신규 일자리를 수산분야에서 창출하는 것을 목표로 제시하였다.

<한국, 후쿠시마 수산물 수입금지, WTO 분쟁서 한국 2심 승소>

세계무역기구(WTO)가 한국의 일본 후쿠시마 수산물 수입금지 조치가 타당하다는 상소기구 판정을 최종적으로 확정했다. WTO 분쟁해결기구는 전 회원국이 참석하는 정례 회의에서 일본 원전사고에 따른 우리 정부의 일본산 식품(수산물 포함) 수입규제조치가 ‘WTO 위생 및 식물위생(SPS)’ 협정을 위반하지 않는다는 내용의 최종판정을 공식 채택했다. 이번 채택에 따라 WTO 규정상 상소기구의 판정이 공식화되고 분쟁 당사국에 대해서도 효력을 가지게 된다.

<어촌뉴딜 300, 본격 추진>

어촌뉴딜300 사업은 가기 쉽고, 찾고 싶고, 활력 넘치는 ‘혁신어촌’ 구현을 위해 낙후된 선착장 등 어촌의 필수기반시설을 현대화하고, 지역의 특성을 반영한 특화개발을 추진하여 지역경제에 활력을 불어넣는 지역밀착형 생활 SOC사업이다. 2019년도 70개소에 이어 2020년도 신규 대상지 120개소를 선정하여 발표하였다. 2022년까지 총 300개소를 선정하여 2024년까지 약 3조 원(국비 2조1천 억원, 지방비 9천 억원)을 투자할 계획으로, 낙후된 어촌의 생활인프라를 개선하고, 지역의 자생력을 강화하는 것을 목적으로 한다.

<양식산업발전법 국회 통과>

장기간 계류돼있던 양식산업발전법이 국회 본회의를 통과하며 양식산업의 육성에 새로운 전기가 마련될 것으로 기대된다. 양식산업발전법은 양식업을 진흥하기 위한 다양한 조항과 함께 면허심사 평가제도 도입, 대규모 자본의 양식업 진출 허용 등이 포함됐다. 즉 지속가능하고 경쟁력 있는 양식산업의 발전을 위한 목표를 수립하여 양식산업의 경쟁력을 강화하고 양식업자 등의 책임 경영을 강화하기 위한 정책을

10) 부산항 4선석, 인천항 2선석, 광양항 2선석

11) KMI 인포그래픽 참고 작성(www.kmi.re.kr)

수립·추진하도록 하는 것이다.

<원양어선불법어업(IUU)에 과징금을 부과하는 법률 통과>

우리나라는 미국 정부로부터 예비불법어업국(IUU)으로 지정되면서 불법 어업에 대해 형사처분 외에 도과징금을 물리기로 하는 등 대책 마련에 나섰다. 해양수산부에 따르면 미국의 이번 예비불법어업국 지정에 대응한 우리나라의 대응 조치에는 문제 선박의 2019~2020년 어기 남극 수역 조업 배제, '남극해양생물자원보존위원회 어획증명제도 이행에 관한 고시' 제정, 과징금 제도 도입 등이 포함된다.

■ 해운 분야

<해운·물류 블록체인 기술 도입 가속화>

물류산업에 삼성SDS가 개발 중인 블록체인을 도입할 것으로 알려져 물류업계에 큰 영향을 미칠 것으로 기대되고 있다. 블록체인 기술이 컨테이너 실시간 추적, 제품이력 추적, 스마트 계약 솔루션 등 효율성과 투명성이 요구되는 물류의 전 과정에 좋은 대안이 될 수 있다. 블록체인이 물류산업에서 주목받고 빠르게 확산될 전망이다.

<친환경 선박(스크러버 설치) 교체 수요 증대에 따른 해운운임 상승 기대>

선박의 오염물질 배출을 제한하는 강력한 국제 규제인 'IMO2020'이 2020년 1월 1일부터 시행됨에 따라 침체를 겪고 있던 조선과 해운업종이 살아날 것이란 기대감이 높아지고 있다. 조선업은 친환경 선박교체 수요의 증가로 인한 수혜가, 해운은 일시적 공급 부족에 따른 운임단가 상승이 기대되기 때문이다. IMO2020이 시행되면 황 저감장치(스크러버)를 장착하지 않은 선박은 운행할 수 없기 때문에 일시적인 공급 공백이 생기고, 이것이 운임 상승으로 이어지면 경쟁력 있는 해운사들의 실적도 개선될 것으로 분석된다.

<정유업계, IMO2020 선박연료유 규제 따라 저유황유 생산설비 투자에 박차>

2020년 1월 1일부터 선박에 사용되는 연료의 황 함유량 상한선을 기존 3.5%에서 0.5%로 대폭 강화된다. 주요 대기오염 물질인 황산화물을 줄이기 위해서인데, 선박에서 배출되는 황산화물이 전체의 13%를 차지하고 있어 국제사회에서 강력한 규제에 나선 것이다. 저유황유는 고유황유보다 만들기가 무척 까다롭고 별도의 기술과 설비가 필요하기 때문에 가격도 비쌀 것으로 예상하고 있다. 그럼에도 정유업계에서는 내년 규제 시행으로 수요가 폭발적으로 늘 것으로 기대하고 앞다퉈서 저유황유 생산설비투자에 박차를 가하고 있다.

<현대상선, 해운동맹 '디 얼라이언스(THE Alliance)' 정회원 가입>

현대상선은 2017년 4월부터 세계 최대 해운동맹인 '2M' 과 전략적 협력관계를 맺고 있었으나, 2020년 3월로 관계가 마무리될 예정이라 이에 2018년 하반기부터 3대 해운동맹과 협상을 진행해 왔다. 디 얼라이언스와의 협력은 내년 4월부터 시작되며, 협력 기간은 10년 뒤인 2030년 3월까지다.

<EU 집행위원회, 현대중공업 그룹의 대우조선해양 인수에 대한 심층심사 개시>

EU 집행위원회는 현대중공업그룹의 대우조선해양 인수합병 1차 일반심사에서 결론을 내지 못해 2차 심층심사를 진행하기로 했다고 밝혔다. EU 집행위원회는 앞서 진행한 예비심사 결과 해당 합병이 조선시장에서 경쟁을 줄일 수도 있다고 우려한다며 발표했다. EU 집행위원회는 2단계에 해당하는 심층심사를 통해 해당 기업 합병이 효과적인 경쟁을 상당히 저해할 가능성이 있는지를 2020년 5월 7일까지 결정하게 된다.

■ 항만 분야

<항만지역 대기질 개선을 위한 특별법 제정>

항만지역 대기질 개선을 위한 특별법 제정에 따라 지속적인 실태조사 등을 토대로 항만지역 등의 대기질 개선을 위한 종합계획을 5년마다 수립하여 시행하도록 하였다. 또한, 황산화물 배출규제해역과 저속운항해역을 지정하고 항만하역장비의 배출가스 허용기준을 신설하며, 노후 자동차의 항만출입을 제한하는 등 항만지역 등의 3대 미세먼지 배출원(선박, 하역장비, 화물차)을 체계적으로 관리하기 위한 내용이 담겼다.

<2040년까지 전국 12개 신항만 개발에 42조원 투자>

해양수산부는 2019년 8월 '제2차 신항만 건설 기본 계획(2019~2040)'을 발표했다. 오는 2040년까지 41조 8,553억 원을 투자해 부두 총 119선석, 배후 부지 3,956만㎡(약 1,200만평) 조성과 함께 연간 18억5,000만톤의 화물을 처리할 수 있는 능력을 갖춘다는 계획이다. 이번 신항만 개발 사업 대상에는 부산항 신항, 광양항, 평택·당진항, 목포신항, 포항영일만항, 보령신항, 울산신항, 인천북항, 인천신항, 새만금신항 등 기존 10개 항만에 제주신항과 동해신항 등 2곳이 추가 지정됐다.

<부산항, 항만연결성 세계 3위 기록>

부산항만공사(BPA)는 국제연합무역개발협의회(UNCTAD)가 발표한 '항만 연결성 지수(PLSCI)'에서 부산항이 전 세계 컨테이너 항만들 중 3위를 차지했다고 12일 밝혔다. PLSCI는 항만의 선박수용능력, 컨테이너 정기선 입항 빈도 등 6가지 기준을 바탕으로 2006년부터 매년 전 세계 900개 컨테이너 항만을 평가해 발표되는 지수다. 부산항은 2006년 77.38p에 불과했지만 2014년에 101.46p를 기록하는 등 꾸준히 수치가 증가하고 있다. 특히 올해는 114.45p를 달성해 전 세계 3위를 차지했다.

<4대 항만공사, 4차산업혁명 대응 신기술 연구개발 업무협약 체결>

국내 4대 항만공사(부산·인천·울산·여수광양)의 업무협약은 지난해 9월부터 운영된 4대 항만공사 공동연구개발 협의체의 운영 결과로, 항만·공사 간 R&D(연구개발) 협력체계 구축 및 효율적인 사업 수행을 통해 국내 항만의 기술경쟁력 향상 등을 위해 체결됐다. 4대 항만공사가 공동 연구개발을 수행하고 테스트 베드 내 실증사업 시행을 통해 공통으로 적용 가능한 안전 관리 플랫폼을 개발해 항만 작업자 근로 안정성 향상에 기여할 예정이다.

<항만 내 위험물 안전관리 종합대책 마련>

최근 국내 항만의 물동량 증가 속에 화학제품과 같은 위험 물질을 가득 실은 배가 우리나라 항만을 드나드는 사례가 급증하면서 관련 사고가 지속적으로 발생하는 것으로 나타났다. 이에 해양수산부는 항만 내 위험물 안전관리 종합대책을 마련하였으며, 주요 내용으로는 위험물 운반선의 자체 안전관리 확보를 우선으로 항만에 반입되는 위험물에 대한 모니터링 강화와 전문성 강화를 통한 위험물 하역 안전관리 개선, 위험물 사고 예방 및 대응을 위한 관계기관 협력 등의 내용을 담고 있다.

러시아 동향

■ 러시아 정부, 어선 건조 보조금 결정¹²⁾

2020년 연방 예산과 2021년, 2022년 계획에는 어업선 건조 보조금 지급을 위해 1조3,890억 루블이 책정 되었다. 드미트리 메드베데프 총리는 신규 어업선 건조 보조금 지급 규정에 서명 하였다.

보고서에 따르면, 현재 선박 소유주, 수산업/운송 회사들은 대출금 지급비용의 일부를 포함하여 신규 러시아 국적 어선 건조를 위한 여러 조치를 받는다. 그러나 전문가들에 따르면 어선은 여객선과 비교해 보았을 때 투자회수율을 위해 많은 시간을 할애해야 한다. 따라서 어선을 건조하는 업체에 대한 별도의 지원조치를 개발하기로 결정 하였다.

■ 러시아 정부, 2035년까지 북극항로 인프라시설 개발계획 승인¹³⁾

드미트리 메드베데프 총리는 2035년까지 북극항로 인프라시설 개발을 위한 계획을 승인했다.

러시아 대통령 지시에 따르면 2024년까지 북극항로를 통한 화물 수송은 8천만 톤까지 증가해야 한다.

이 계획은 기존 운송량과 예측 운송량에 기초하였으며, 84개의 조치를 포함하고 있다. 러시아 정부의 북극항로 프로젝트의 통합적인 현대화와 확대로 2035년까지 북극항로 및 기반시설 개발을 위한 추가 조치를 이행한다. 따라서 2020년까지 페벡 항구의 재건축, 2021년 12월까지 사베타 항구의 해상수로 재건축이 이루어질 계획이다. 또한 무르만스크 복합도로 개발도 계획하고 있다.

게다가 러시아 재난관리본부에 북극 재난구조센터도 계획 중이며 현대식 장비와 인원을 구성할 계획이며 특수 구조선박은 ICE CLASS급 원자력 쇄빙선 개발도 포함된다.

■ 러시아 푸틴 대통령 “한러 상호교류의 해” 협정 서명¹⁴⁾

블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 2020년 러시아와 한국 간의 상호 교류를 위한 협정에 서명했고, 이 문서는 러시아 공식 인터넷 법률정보 포털에 공식 게재 되었다. 러시아 조직위원회 위원장은 유리 트루트네프 극동연방구 대표가 맡으며 조직위원회에는 미하일 쉬비드코이 국제문화협력 대표, 유리 발레가 러시아 과학아카데미 부원장, 자리나 도구조바 관광청장, 이고르 모르골로프 외교부 차관 등으로 구성된다.

12) <https://minvr.ru/press-center/news/24181/>

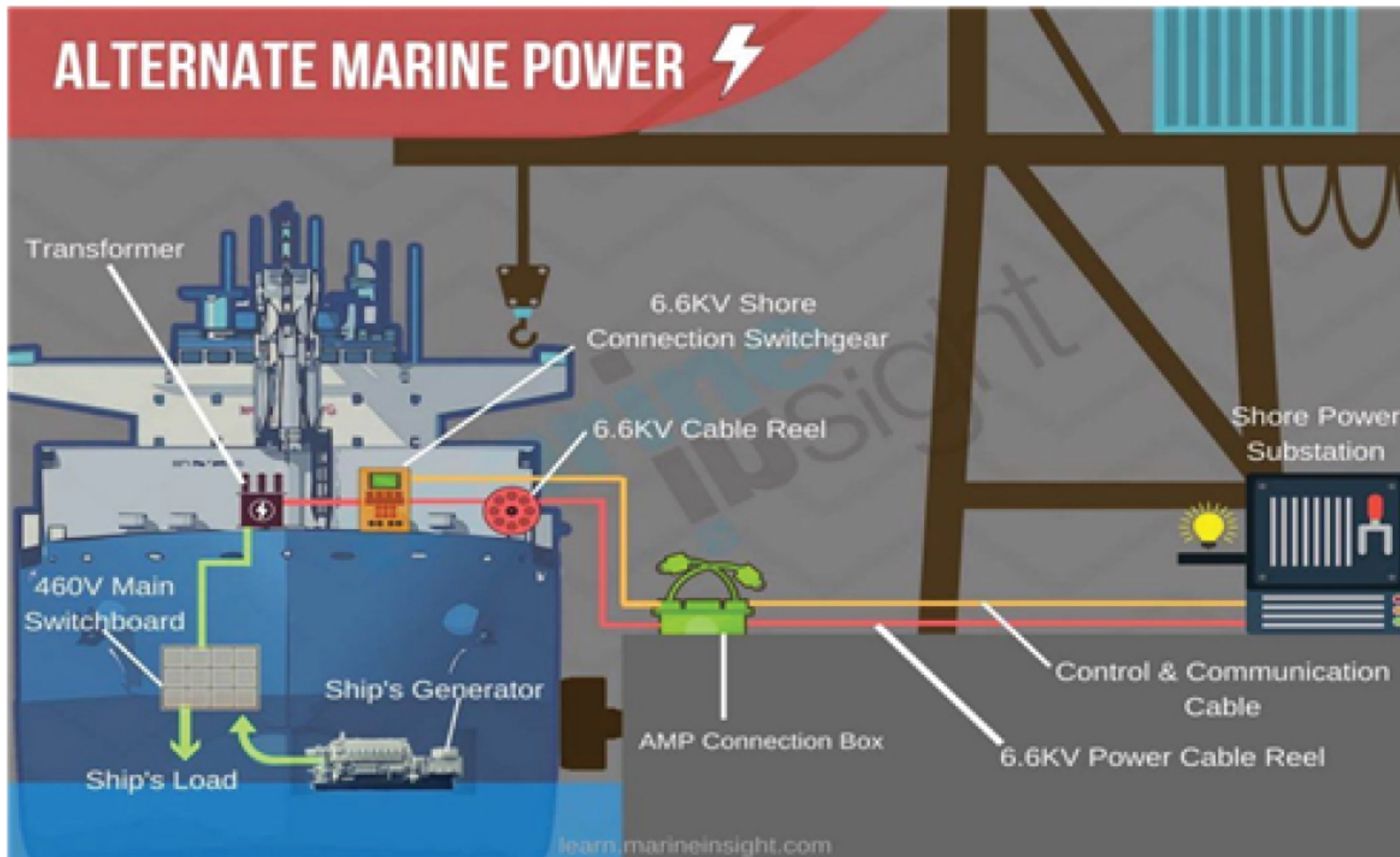
13) <https://minvr.ru/press-center/news/24164/>

14) <https://ria.ru/20191226/1562879644.html>

용어 사전

■ 육상전원공급장치(AMP, Alternative Maritime Power supply)

항만에 정박 중인 선박이 육상의 발전소로부터 전기를 공급받는 장치로서, 기존 선박에서 뱅커유를 사용해 전기를 생산할 때 발생하는 황산화물 등의 대기오염물질 배출을 방지할 수 있다.



출처 : 현대해양(<http://www.hdhy.co.kr>), <https://www.marineinsight.com>

극동러시아 주요 행사

■ (전시회) 2020 러시아 하바롭스크 Cottage. Country house¹⁵⁾

- 장소 : 러시아 하바롭스크 Lenin Stadium
- 내용 : 실내,외장식,인테리어 관련 전시회
- 일시 : 2020.02.28 ~ 2020.03.03

■ (전시회) 2020 러시아 블라디보스톡 달아그로 식품 전시회¹⁶⁾

- 장소 : 러시아 블라고베시첸스크 Exhibition Hall
- 내용 : 식품, 음료 관련 전시회
- 일시 : 2020.03.25 ~ 2020.03.27

■ (전시회) 2020 러시아 하바롭스크 식품 생산 전시회¹⁷⁾

- 장소 : 러시아 하바롭스크 Lenin Stadium
- 내용 : 식품, 음료 관련 전시회
- 일시 : 2020.04.02 ~ 2020.04.05

전시회는 주최 측의 사정에 따라 개최일자 또는 개최여부가 변동될 수 있습니다.

해당 내용은 참고용 정보이며 이로 인한 직·간접적 피해에 대해 책임지지 않음을 알려드리오니 사전에 주최자 측과 확인하시기 바랍니다.

15) <https://khabexpo.ru>

16) <http://www.dalexpo.vl.ru>

17) <http://www.dalexpo.vl.ru>