

KMI 동향분석

VOL.173
2020 OCTOBER

발간년월 2020년 10월(통권 제173호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
 감 수 류정곤 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr
 ※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

포클랜드 입어 정책 변화 예고, 국내 오징어 수급 대응 방안 마련해야

- 2020 한중남미수산포럼 개최 결과를 중심으로 -

정명화 원양산업연구실 실장
(jmh@kmi.re.kr/051-797-4751)
 윤미경 원양산업연구실 연구원
(mkyoon@kmi.re.kr/051-797-4577)
 문석란 원양산업연구실 전문연구원
(srmoon@kmi.re.kr/051-797-4574)
 안지은 원양산업연구실 전문연구원
(an2412@kmi.re.kr/051-797-4583)
 오서연 원양산업연구실 연구원
(seoyeon_oh@kmi.re.kr/051-797-4557)

한국해양수산개발원은 제3차 한·중·남미 수산포럼을 지난 9월 15일과 16일 양일간 개최하여 상호 현안을 공유하는 장을 마련하였다. 14개 중남미 국가의 수산 관련 부처와 연구기관, FAO, INFOPECSA(중남미 지역수산기구), WECAFC(중서부대서양수산위원회) 등의 국제기구가 참여한 이번 포럼에서는 COVID 19가 중남미 수산업 전반에 미치는 영향, 원양업계의 주요 협력 대상국인 포클랜드의 정책 현안 등이 집중 논의되었다. 특히 이번 포럼에서는 포클랜드의 최근 입어 정책 변화에 대하여 논의하고, 우리 원양어업에 미칠 수 있는 영향 요인을 선제적으로 규명하는 성과를 거두었다. 본고에서는 국내 원양산 오징어와 이빨고기를 생산하는 대표 해역인 포클랜드의 입어환경 변화를 살펴보고, 이에 따른 국내 대응 방향을 제시하였다.

첫째, 포클랜드에 입어하는 외국어선에 대한 안전기준이 강화될 예정이다. 포클랜드에 입어하는 국내 오징어채낚기 어선은 주로 선령 30년 이상의 노후 어선으로 어선 및 어선원의 안전 보장에 취약한 편이다. 포클랜드 정부는 향후 안전 기준을 충족하지 못한 외국 어선에 대해 입항 금지, 어선 억류 등의 제재 조치를 시행할 것을 예고하였다. 이에 국내 포클랜드에 입어하는 어선에 대한 안전성 평가를 기초로 특별 안전관리를 조속히 이행할 필요가 있을 것으로 보인다. 또한 업계는 조업 안전에 관한 국제 기준을 충족하기 위해 원양어선 안전펀드 등을 활용하여 어선 및 어선원의 안전성 제고에 역량을 집중해야 할 것이다.

둘째, 포클랜드의 일렉스 오징어에 대한 ITQ 적용 결정이다. 국내에서 소비되는 원양산 오징어의 약 70% 정도가 포클랜드 EEZ에서 주로 생산되는데, 오징어 자원의 지속가능한 이용관

리를 위해 포클랜드는 2019년 일렉스 오징어에도 ITQ를 적용할 것을 원칙적으로 결정하였다. 일렉스 오징어의 경우 자원량 변동이 크기 때문에 ITQ 제도 운영의 불확실성이 존재하고, 쿼터 할당 측면에서도 우리나라는 조업 실적이 적어 타조업국에 비해 불리할 수 있다. 그럼에도 불구하고 오징어 ITQ 제도 운영의 세부 내용이 올해 10월말에 확정될 것으로 확인된 만큼, 외국 어선의 ITQ 적용에 대한 동향 파악을 기초로 국내 오징어의 안정적 수급을 위한 방안 마련이 조속히 이뤄져야 할 것이다.

마지막으로 브렉시트 무역협상 결과에 따른 포클랜드 수산업의 변화이다. 영국의 EU 탈퇴로 영국령인 포클랜드도 EU 시장으로의 자유로운 접근이 어려워질 것으로 예상된다. 포클랜드 수산물 수출의 70% 이상이 유럽 시장을 대상으로 하고 있기 때문에 만약 노딜 브렉시트(No-deal Brexit)로 관세가 6%에서 18%로 상향 부과될 경우 포클랜드 수산업계가 큰 타격을 받을 것으로 예상된다. 올해 말 브렉시트 무역협상 결과가 나오기 전까지 포클랜드에 미치는 영향을 예단하기는 어렵지만, EU 시장 접근 제한에 따른 포클랜드의 수산물 수출 시장 다변화 노력 등 다양한 시나리오를 예상할 수 있다. 포클랜드의 이러한 변화가 국내 원양어업 나아가 수산업에 미칠 영향에 대한 추가 연구도 조속히 이뤄질 필요가 있다.

제3차 한·중남미 수산포럼(KOLAFF) 온라인으로 양일간 개최

■ INFOPESCA, FAO, 중남미 산·관연 참여, 중남미 현안에 대한 상호 공유의 장 마련해

- 한·중남미 수산포럼(이하 KOLAFF¹⁾)은 수산분야 전문가 네트워크의 장으로써, 한국과 중남미 간 수산분야 협력을 증진하고자 2016년 페루 리마에서 시작되었음. 또한 KMI는 페루 까야오(Callao) 대학에 ‘한·중남미해양수산협력센터’를 설립하여 공동연구, 역량강화 사업 등을 추진 중임
- 제3차 KOLAFF 회의는 지난 9월 15일과 16일 양일 간²⁾ ‘Post COVID19 대비 한·중남미 수산 부문 협력 사업 발굴’이라는 주제로 개최되었으며, 포클랜드 천연자원청, INFOPESCA, FAO 및 중남미 14개국의 수산분야 전문가, 유관기관 관계자가 참여함

■ 포클랜드의 수산 관련 법·제도, 대내외적 환경 변화 등에 주목

- 제1일차에는 포클랜드의 수산업 현황과 주요 현안, 법·제도 동향에 대해 국내 관계자와 포클랜드 관련 부처, 중남미지역수산기구(INFOPESCA, WECAFC³⁾) 등이 함께 논의함. INFOPESCA 헬가(Helga Josupeit) 선임수산관, 포클랜드 수산청 알렉산더(Alexander Arkhipkin) 선임연구관은 포클랜드 수산업에서 이슈가 되고 있는 현안을 공유함. 주요 토론자로는 포클랜드 천연자원청(Natural Resource of Falkland Islands) 안드레아(Andrea Clausen) 청장 등이 참석함
- 제2일차에는 중남미 14개국 관계자와 한국의 수산분야 전문가가 모여 COVID 19가 각국의 수산업에 미치는 영향을 공유하고, 포스트 코로나 시대의 대응 방안에 대해 함께 논의함
- 특히 국내 원양산 오징어의 주요 어장인 포클랜드는 외국인 어선에 대한 안전조치 강화, 수산자원 관리 강화를 위한 ITQ 도입, 영국의 브렉시트 무역협상으로 인한 영향 등 변화의 기로에 놓여있는 것으로 파악됨. 이러한 대내외적 환경 변화는 국내 원양업계에도 주요한 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단됨에 따라, 본고에서는 포클랜드 논의 내용을 중심으로 소개하고자 함

1) 한국해양수산개발원은 우리나라 원양산업과 긴밀한 협력관계에 놓여 있는 주요 연안국과 협력 네트워크를 마련하고, 다양한 국제협력사업을 발굴하기 위해 아프리카, 남태평양, 중남미 지역에 수산포럼을 설립함. 2010년 한·아프리카수산포럼(KORAFF, Korea Africa Fisheries Forum), 2011년 한·남태평양수산포럼(KOSOPFF, Korea South Pacific Fisheries Forum), 2016년 한·중남미수산포럼(KOLAFF, Korea Latin America Fisheries Forum)을 창립하였으며 매년 심포지엄 등을 통해 지역별 현안을 공유하고 다양한 협력 사업을 발굴하는 플랫폼임

2) 중남미 지역의 정치적 갈등을 고려하여 포클랜드와 중남미 지역으로 구분해 양일간 진행함

3) WECAFC는 중서부대서양수산위원회(Western Central Atlantic Fishery Commission)의 약자임

포클랜드, 국내 원양산 오징어를 생산하는 주요 어장

■ 포클랜드는 오징어와 이빨고기를 공급하는 주요 협력대상국

- 포클랜드 및 인근 공해는 우리나라 대중 소비 어종인 원양산 오징어⁴⁾의 72%를 생산할 정도로 중요한 해역임. 나머지 물량은 페루, SPRFMO 입어조업 및 뉴질랜드 합작 조업을 통해 공급되고 있음
- 최근 3년간 원양산 오징어가 국내 오징어 생산량의 35.5%를 차지하였으며, 2019년 기준 오징어는 전체 원양어업 생산액의 4위를 차지하는 등 원양 오징어는 우리나라 수산업에서 중요한 어종임

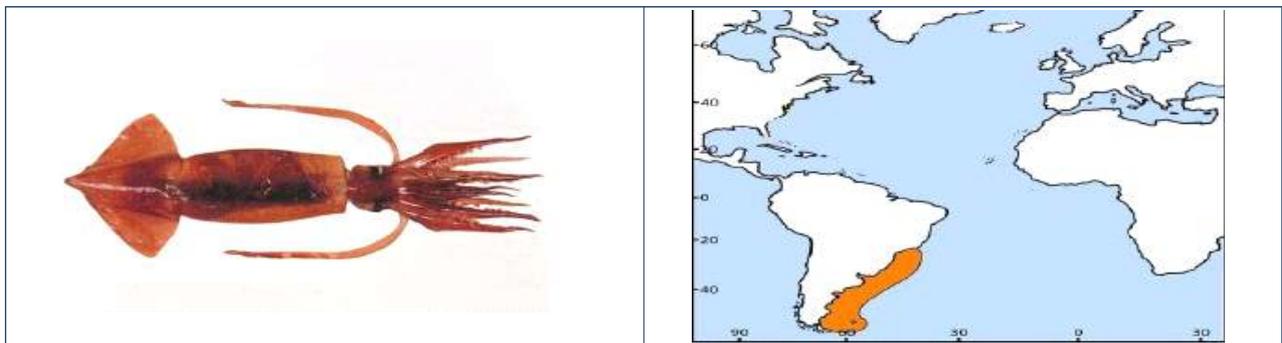
표 1. 우리나라의 원양 오징어류 수역별 생산동향

단위: 톤

연도	포클랜드 및 공해수역(A)		뉴질랜드(B)	페루(C)	소계 (A+B+C)	기타수역(D)	합 계 (A+B+C+D)
	채낚기	트롤	트롤	채낚기			
2001	120,468	22,117	11,380	6,690	160,655	2,437	163,092
2005	24,616	18,323	29,807	3,517	76,263	4,909	81,172
2010	16,718	8,267	23,610	15,041	63,636	1,780	65,416
2015	108,288	30,343	7,942	4,262	150,835	0	150,835
2016	5,526	4,742	5,902	3,824	19,994	27	20,021
2017	29,728	14,167	0	2,720	46,615	0	46,615
2018	18,439	13,164	0	2,481	34,084	0	34,084
2019	9,436	5,024	0	5,569	20,029	39	20,068

자료 : 전선중, 「포클랜드 관할 해역에서의 MSC 인증 획득과 향후 과제 -오징어를 중심으로」, 한중남미수산물포럼 발표자료, 2020.9.

그림 1. 일렉스 오징어의 개체 사진 및 지리적 분포도



자료 : 전선중, 「포클랜드 관할 해역에서의 MSC 인증 획득과 향후 과제 -오징어를 중심으로」, 한중남미수산물포럼 발표자료, 2020.9.

4) 포클랜드 해역에서 생산되는 오징어는 일렉스 오징어 또는 아르헨티나 짧은지느러미 오징어라고 함. 분포 해역은 남서대서양 남위 30~50도이며, 아르헨티나와 포클랜드 관할 수역 및 공해의 대륙붕 등의 표층으로부터 800M 수심에 서식함. 조업 시기는 12월~5월 사이에 집중됨

- 이빨고기는 전량 남빙양과 포클랜드 인근 수역에서 생산되는데, 대서양 서남부 해역에서의 생산이 70%를 차지함. 이빨고기의 최근 3년 평균 수출금액은 약 5천만 달러로 수출 상위 10대 품목 중 하나이며, 포클랜드 인근 공해에서 생산된 이빨고기는 미국 등 주요 선진국 시장으로 수출됨

표 2. 우리나라 이빨고기의 해역별 생산동향

단위: 톤

구분	2015	2016	2017	2018	2019
전체	2,920	3,333	3,294	3,259	3,190
대서양(서남부)	2,003	2,049	2,363	2,479	2,239
남빙양	917	1,284	931	780	951

자료 : KOSIS 국가통계포털, 원양어업통계조사, 해역별 생산현황, 각 년도 (<http://kosis.kr/index/index.do>) (검색일: 2020.10.6.)

외국어선의 안전조치 등 입어 조건 강화 예상

■ 관할수역 내 입어하는 24m 이상 외국어선의 안전조치 규정 법제화 논의 중

- 포클랜드 해양당국은 2021년 어기 적용을 목표로 자국 EEZ내 입어하는 모든 어선에 대해 안전조치 이행 의무화를 골자로 한 입어선박 면허제도 개정을 논의 중임
- 주요 내용으로는 포클랜드 EEZ 내 입어하는 전체 선박에 대해 안전 조치를 확인하고, 전 선단의 5% 범위 내에서 항만국 검색을 실시하는 것임. 특히 안전조치 의무화는 외국국적 어선을 대상으로 하고 있어 입어 척수 비중이 높은 대만과 우리나라 원양어선에 미치는 영향이 클 것으로 예상됨

표 3. 국가별 포클랜드의 입어 면허척수(2020년 기준)

단위: 척

구분	오징어 채낚기	연승어업	Finfish	트롤 어업	합계
포클랜드	15	1	1		17
스페인	1		12~21		13~22
영국	1				1
대만	77				77
한국	28			1	29
합계	122	1	13~22	1	137~146

자료 : Helga Josupeit, 「포클랜드 수산업의 일반현황 및 주요 현안」, 한중남미수산포럼 발표자료, 2020.9.

- 포클랜드 안드레아 천연자원청장의 발표에 따르면, 입어 조건 강화조치는 포클랜드 정부가 단독으로 결정하는 것이 아니라 외국 원양 업계가 최대한 수용할 수 있는 수준에서 합의점을 찾기 위해 노력하고 있음을 밝힘. 이에 포클랜드는 한국과 대만 선사를 중심으로 이행 가능성 여부를 확인하는 절차를 거치고 있으며, 그 중 일부는 이미 업계에서 이행하고 있는 사항인 것으로 파악됨

■ 새로 개정되는 '외국어선 검사 매뉴얼', 어선길이 24m 이상 대형 외국어선에 적용

- 포클랜드의 법체계는 기본적으로 영국법령을 따르며, 어선을 포함한 선박과 선원의 안전에 관한 사항은 영국 의회법(Acts of Parliament)인 「상선법⁵⁾」에 의거함. 동법 제1장 1(2)는 어선 안전에 관한 사항을 규정하고 있는데, 어선 길이를 기준으로 대형(24m 이상), 중형(15m~24m), 소형(15m미만)으로 구분하고 각 길이별 어선에 적용되는 행동 강령(Code of Practice)과 해상 통보(Marine Notice) 등 하위 규정을 마련하고 있음
- 이번에 개정이 논의되고 있는 포클랜드 관할 「외국어선 검사 매뉴얼(Foreign Fishing Vessel Inspection Manual)」은 '어선 규정에 관한 행동강령 SI 2017/943'⁶⁾과 길이 24m 이상 대형 어선에 적용되는 해상 통보 'MSN 1873(F)'⁷⁾에 근거함.
- 동 행동강령에 근거하여 영국 내 모든 어선은 해양경비청(Maritime and Coastguard Agency, MCA)의 검사를 통과하도록 규정하고 있음. 해상통보 규정은 대형 어선에 적용되는 어선 건조 및 외관 변경, 안전장비, 어선 검사 및 인증 등에 관한 규정과 어선원 구조 및 인명 구조장비, 소방기기 검사 등 해상사고 예방과 대응을 위한 '어선 설비' 규정을 포함하고, 어선원 안전과 건강에 관한 위험성 평가 및 어선원 교육 이수 의무를 명시하고 있음
- 또한 24m 이상 대형 외국어선의 경우 IMO 트레몰리노스 협약 상의 요구 사항을 준수하도록 요구하고 있음

표 4. 영국 「상선법」과 「해상통보 MSN 1873(F)」의 구조 비교

상선법			MSN 1873(F)		
구분	주제	주요 내용	구분	주제	주요 내용
Part I	영국 국적선	의무사항 등	제1장	일반	서문, 정의, 적용 및 해석
Part II	선박 등록	절차, 의무	제2장	건조, 수밀 정도	건조 요건 및 수중 온전성
Part III	선장 및 선원	고용, 임금, 건강, 교육, 복지, 자격, 매너, 유니폼 등	제3장	안전성, 내항성	안전요건 및 복원성, 투과성 등

5) Merchant Shipping Act 1995

6) SI 2017/943 Fishing Vessels (Codes of Practice) Regulations

7) The Codes of Practice for the Construction and Safe Operation of Fishing Vessels of 24m Registered Length and Over

Part IV	안전	선상 안전 및 건강, 통제	제4장	기계·전기적 설비	어선 내 기계설비 및 전기, 조명, 안전장치, 조타 장치, 예인점 등
Part V	어선	임금, 안전, 자격, 교육	제5장	화재보호, 감지	화재 안전장치 및 비상구, 비상조치 등
Part VI	오염방지	오염, 배상, 보험	제6장	선원보호	작업 안전 및 중장기 고정, 의료용품 등
Part VII	선주책임	항해운송, 책임제한	제7장	구명장비	구명장비 요건
Part VIII	등대	등대관리, 등대세금	제8장	선상 작업·조업	작업·조업 계획 및 유지보수
Part IX	구조 및 난파선	위험선박, 구제, 난파선	제9장	보고 및 운항	항해장비 및 선박보고 등
Part X	이행	조사권한	제10장	선원숙소	위치 및 설계, 환기 및 에어컨, 침실, 및 식당·조리·저장실, 식수, 화장실·욕실·세탁실, 병원
Part XI	사고조사	해상사고조사	제11장	깨끗한 바다	해양오염방지
Part XII	소송절차	처벌, 관할권	부록1	국제어선인증서	행동강령 SI 2017/943하에 MCA의 검사를 거쳐 각종 어선관련 규정을 준수하였음을 증명하는 인증서
Part XIII	부록	-			

자료 : Merchant Shipping Act 1995; MSN 1873(F)

■ 외국어선 검사에 관한 구체적 기준 마련 등 어선안전 규정 한층 강화

- 포클랜드의 「외국어선 검사 매뉴얼」은 기본적으로 영국의 MSN 1873(F) 규정을 답습하고 있음. 다만, MSN 1873(F)은 2018년 11월 개정을 통해 어선 및 어선원 안전 개선을 위한 요구사항을 기존 규정에 추가하였으며, 이는 곧 동 법령에 근거한 포클랜드 「외국어선 검사 매뉴얼」의 관련 규정에도 영향이 있을 것으로 예상됨
- 주요 개정 내용은 홍수 방지 및 조기 발견 지원, 선외 복구 지원, 해안 전력의 안전한 공급 보장, 화재위험 감소, 비상시 선박 대피 지원, 선박구조 및 기계설비 수정·변경 시 MCA에 사전통보, 육상전력 사용 시 조기경보안전감지시스템 상시 가동, 구명조끼 등 개인부력장비 착용 요건, 위성조난신호기(EPIRB⁸⁾)가 내장된 GPS 수신기 의무 사용 등이 있음
- 한편 개정된 「외국어선 검사 매뉴얼」이 본격 적용될 경우, 동 규정 및 IMO 트레몰리노스 국제협약 의정서의 내용을 준수하였다는 당국의 인증을 받아야 하고, 이를 충족하지 못한 외국 국적 대형어선(24m 이상)은 포클랜드 해역 내 입어가 금지되거나 선박 억류 및 선박 소유자 기소 처분이 내려질 수 있음

8) Emergency Position-Indicating Radio Beacon의 약자임

■ 포클랜드, 실제 이행 가능한 수준의 가이드라인 마련을 위해 업계와 협의

- 포클랜드 정부는 이행 불가능한 조치는 무의미한 정책이라 판단하여 업계가 이행할 수 있는 수준의 가이드라인을 마련하기 위해 주요 입어 조업국인 한국과 대만 업계에 자문을 구하고 있음. 코로나 19로 입국이 어려워진 한국 원양 선사의 어선 안전조치 이행 여부를 직접 확인하기 위해서 관련 위탁 기관 담당자를 파견하는 등 긴밀한 협력 관계를 구축하고 있음

자원관리 위한 ITQ 제도 확대 시행 예정

■ 수산자원의 지속가능한 이용 위해 2006년부터 일부 어종 ITQ 제도 도입

- 포클랜드는 수산자원의 지속가능한 이용을 위해 2005년 「어업보존법⁹⁾」을 개정하고, 개별양도쿼터(Individual Transferable Quotas, ITQ) 제도를 도입함. 2006년부터 일렉스 오징어(Illex)를 제외한 로리고 오징어(Loligo), 이빨고기에 대해 ITQ를 적용하고, 2008년에는 어류(finfish)에 대해서도 적용함¹⁰⁾
- ITQ 제도를 도입하기 이전에는 각 선사들의 단기 수익 극대화를 위한 조업 경쟁이 발생하고, 이러한 관행이 장기적으로 수산 자원의 지속적 이용에 부정적인 영향을 주었음.¹¹⁾ 또한 생산성이 높은 어업에 쿼터를 배분하는 것이 어렵고, 생산성이 낮은 기존 어업이 잔존하게 되면서 경제적 효율성이 저하되고 포클랜드 지역 기업에 대한 경제적 기여도 역시 낮은 수준에 머물러 있었음¹²⁾
- 포클랜드가 운영하는 쿼터의 종류는 ITQ 및 잠정쿼터(Provisional Quota, PQ)가 있음. 과거 어획 실적을 기반으로 쿼터에 대한 권한이 부여되는데, PQ는 ITQ 자격에 미치지 못하면 할당되는 쿼터로 허가 기간인 5년 동안 거래가 불가능하지만 ITQ를 적용받을 수 있는 자격이 되면 PQ를 ITQ로 이전할 수 있음
- ITQ 및 PQ 적용 쿼터를 할당받기 위한 조건은 전적으로 포클랜드 자국민(Falkland Island status holders)¹³⁾이 소유된 회사로 규정함. 이는 합작 투자 시 포클랜드 자국 어업이 유리한 위치를 선점하고 외국회사에 점유되는 것을 막기 위한 조치임
- ITQ의 허가 기간은 25년으로 해당 기간 동안 자유롭게 쿼터 거래가 가능함. 또한 ITQ 및 PQ

9) Fisheries (Conservation and Management) Ordinance 2005

10) INFOPESCA Helga Josupeit 선임수산물관, '포클랜드 수산업의 일반 현황 및 주요 현안', 한중남미수산포럼 발표자료, 2020.9.

11) Michael Harte, 'Balancing Local Ownership and Control with Foreign Fisheries Interests: ITQ in the Falkland Islands'

12) Michael Harte, 'Balancing Local Ownership and Control with Foreign Fisheries Interests: ITQ in the Falkland Islands'

13) 7년 이상 거주자

쿼터 보유자는 연간 및 계절 어획자격(Catch Entitlement, CE)을 부여받게 되며, ITQ에서 발생하는 CE는 거래가 가능함

■ 일렉스 오징어의 ITQ 도입은 원칙적으로 이미 결정, 세부 사항 조율만 남아 있어

- 포클랜드 정부는 2019년 말 일렉스 오징어에 대해 ITQ 제도의 완전 도입을 원칙적으로 결정함. 일렉스 오징어의 ITQ는 총 쿼터의 절반은 기존 조업실적에 따라, 나머지 절반은 입찰을 통해 분배한다는 계획임. 단, ITQ의 구체적 운영 방법 등에 대해서는 논의가 진행 중에 있으며, 2020년 10월 말 입어료, 입어절차, 어선 안전 등을 다룬 입어 선박 면허제도 개정과 함께 모든 수산업 관련 조치가 결정될 예정임
- ITQ 운영을 위해서는 자원량 평가가 선행되어야 하는데, 일렉스 오징어의 경우 자원량 변동이 커 ITQ 운영에 불확실성이 존재함. 오징어는 1~2년의 단년생이고, 아르헨티나 EEZ를 넘나드는 고도회유성 어족자원이기 때문에¹⁴⁾ 자원 평가가 더욱 어려운 측면이 있음
- 그럼에도 불구하고 포클랜드 정부가 일렉스 오징어에 대한 ITQ 제도 운영을 결정하게 되면 우리나라는 대만 등에 비해 조업 실적이 적기 때문에 쿼터 배분에 불리할 수 있음. 대만의 포클랜드 입어척수는 2020년 기준 77척으로 우리나라 입어 척수보다 2배 이상 많기 때문임. 이 외에도 우리나라 오징어 채낚기 어선 다수가 선령 30년 이상의 노후 어선으로 안전에 취약하다는 문제가 있어 입찰에 불리할 수 있다는 문제가 존재함

영국 브렉시트 협상결과에 따른 수산업계 지각변동 예상

■ 올해 말 브렉시트 무역 협상 결과에 따른 경제적 영향 불가피

- 영국은 국민투표를 통해 2016년 6월 브렉시트를 결정한 이후, 올해 1월 공식 탈퇴 절차를 밟고 3월부터 EU와 미래관계 협상을 진행해오고 있음. 영국은 올해 12월에 종료 예정인 이행 기간(transition period)을 연장하지 않겠다고 밝힘에 따라 내년 1월부터 EU와 새로운 무역협정을 체결할 것인지, 노딜 브렉시트(No-deal Brexit)로 갈 것인지가 결정됨
- 포클랜드 제도는 영국령(British Overseas Territories)으로 브렉시트나 선거 자체에 대한 투표권은 없지만, 브렉시트 결과에 따라 수출 관세 등의 영향을 받게 됨. 특히 2019년 기준 포클랜드의 최대 수출국은 EU로 약 79.5%를 차지하고 있어¹⁵⁾, 브렉시트 무역협상 결과에 따른 관세 적용 여부 등이 포클랜드 경제에 매우 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨

14) 국립수산물과학원 최석관 연구관, '대서양 해양생태계 협력사업 현황과 발전 방향', 한중남미수산포럼 발표자료, 2020.9.

■ 포클랜드 수산업은 스페인과 공생관계, EU에 대한 수출 의존도 매우 높아

- 포클랜드에서 수산업은 전체 GDP의 약 50~60%를 차지하는 주요 산업임.¹⁶⁾ 2018년 통계에 따르면, 포클랜드에서 수출되는 수산물의 약 90%가 EU로 유통되고 있음¹⁷⁾
- 특히 포클랜드의 주요 수출품목인 오징어는 약 94%가 스페인 비고(Vigo)항을 통해 EU로 유통됨.¹⁸⁾ 대부분의 포클랜드 수산 기업이 스페인과 합작 형태로 경제적 공생관계를 이루고 있으며, 스페인에서 주로 소비·유통되는 칼라마리의 약 1/3 가량이 포클랜드 해역에서 생산되는 것으로 추정됨¹⁹⁾

■ 구체적인 영향은 아직까지 미지수, 그러나 포클랜드 정부 적극적인 타개 의지 표명

- 브렉시트 무역협상이 타결되지 않을 경우, 포클랜드 수산업계가 가장 우려하는 사항은 6~18%의 관세 부과에 따른 가격 경쟁력 하락임. 이 외에도 EU의 해역에 자유롭게 입어하기 어렵다는 점, EU의 각종 보조금이나 R&D 지원 혜택을 받기 어렵다는 점 또한 고려되고 있음. 특히, EU의 원산지 규정으로 인해 스페인 어선이 포클랜드 해역에 입어하지 않을 경우, 현재 포클랜드 재정의 큰 비중을 차지하는 입어료 수입이 당장 줄어들어 문제가 있음
- 포클랜드 당국자에 따르면 브렉시트 무역협상 결과가 나오기 전까지는 브렉시트가 포클랜드 경제에 어떤 영향을 미치는지 단정하기 어려운 상황임을 강조함.²⁰⁾ 그러나 최악의 경우 EU와 직접 양자로 협상하겠다는 의지를 밝히는 등 현재 포클랜드 수산업계에 놓인 위기를 적극적으로 타개할 의지를 보이고 있음

포클랜드 입어 정책 변화에 민간연 협력 통한 대응 필요

■ 원양 노후어선의 특별안전관리와 '원양어선안전펀드' 확대를 통한 안전성 제고

- 포클랜드의 최근 수산정책 변화는 '어선 안전'과 '수산자원의 지속가능한 이용'으로 특징지을 수 있음. 특히 자국 해역의 입어 조건으로 외국어선의 안전성을 담보하고 수산자원의 지속가능성 확대 노력을 수용해달라고 요구하고 있어 국내 원양업계에 연쇄적으로 영향을 미칠 것으로 전망됨

16) <https://www.falklands.gov.fk/self-sufficiency/the-economy/>, 검색일: 2020.10.6

17) Financial Times, "UK Angles for Falklands Squid in Post-Brexit Trade Talks" 2020.06.24.

18) <https://www.fis.com/fis/worldnews/worldnews.asp?monthyear&day=7&id=105926&l=e&special&ndb=1+target%3D>, 검색일: 2020.10.6

19) <https://www.theguardian.com/uk-news/2019/sep/02/falkland-islands-fishing-industry-brexit-no-deal>

20) 한·중남미수산포럼(KOLAFF) 논의 내용(2020.09.15.)

- 국내 원양 오징어채낚기 어선의 70% 이상이 30년 이상의 노후 어선임을 감안할 때, 특별안전 관리를 시행할 필요가 있음. 포클랜드가 안전 기준을 충족하지 못한 외국 원양 어선의 입어 금지 또는 선박 억류를 예고한 만큼, 국내 원양 어선이 불이익을 받지 않기 위해서는 노후 어선의 안전성 문제를 진단하고, 위험군에 속하는 어선에 대해서는 출항금지 또는 퇴출 등의 관리가 필요할 것임
- 또한 원양어선 안전펀드를 이용하여 오징어 업종에 대한 신조를 우선적으로 추진하여 안전 기준을 충족해 나아가야 할 것임

■ 포클랜드 ITQ 제도의 오징어 적용에 대비한 종합적 대응방안 마련 필요

- 우리나라가 입어하여 생산하는 일렉스 오징어에 대한 ITQ 제도를 실제 어떻게 운영할 것인지에 대한 상세 계획이 올해 안에 발표될 것으로 전망됨
- 포클랜드가 밝힌 원칙에 따라 기존 조업실적으로 전체 ITQ의 50%를 할당하게 되면, 우리나라 원양업계가 불리한 상황에 놓일 것으로 예상됨. 전체 원양 오징어 생산의 70%가 해당 해역에서 생산되는 만큼, 국내 오징어 수급 안정화를 위해 합작 투자 활성화 방안, 대체 어장 개발 등 종합적 대응 방안을 서둘러 마련할 필요가 있음
- 대외적으로 포클랜드에 한국 선사들에 대한 쿼터 할당 배려를 요청함과 동시에 포클랜드와 오징어 자원조사 및 평가에 관련된 공동 연구를 추진하여 우호적 협력 관계를 유지할 필요가 있음

■ 브렉시트 무역협상 결과가 국내 어업에 미칠 영향에 관해 추가 연구도 필요

- 현재 브렉시트 무역협상 결과를 예단하기 어렵다고 전망하는 가운데, 포클랜드 수산업계는 노딜 브렉시트에 따른 위기를 인식하고 이를 해결하기 위한 다양한 노력을 전개할 것으로 보임
- 포클랜드는 우리나라 원양 오징어의 주요 생산 기지인 만큼 이들의 대외여건 변화가 우리나라 조업여건과도 직결되어 있음. 따라서 포클랜드 수산업이 직면할 수 있는 다양한 시나리오를 상정하고, 국내 원양어업의 위기와 기회 요소, 대응 방안을 검토할 수 있는 추가 연구가 필요함

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어듦	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산양식산업, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 -	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	'여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체제 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산과 국민경제 - '2018 해양수산 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - '2018 북극협력주간' 성공적 개최와 세계최초 '2050년 극지비전' 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 -'2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민햇감 광어", 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 '양회', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	미-중 무역전쟁이 해운-항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양레저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 피격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 유통우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.19.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 잠진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부선항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - 한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안 지상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 '리스' 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.
제148호	러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략	2019.10.30.
제149호	Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요	2019.11.01.
제150호	2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점	2019.11.01.
제151호	'유엔 공해생물다양성협약' 제정(制定) 협상 대응전략 마련해야 - 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 -	2019.11.04.
제152호	해운-항만 정책 의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 개발 필요	2019.11.06.
제153호	컨테이너 선박대형화와 항만의 대응	2019.11.07.
제154호	해상에 설정된 보호지역, 지역주도형 협력적 접근방식으로 개편해야	2019.11.08.
제155호	해수욕장 이용행태 변화로 안전관리 개선방안 마련 필요	2019.11.12.
제156호	국제여객항 운영체계 개선과 여객 편의성 제고 필요	2019.11.13.
제157호	해양교육 문화 진흥법 만든다.	2019.11.14.
제158호	국내 화주기업과 물류기업의 글로벌 SCM 협력을 강화해야	2019.11.25.
제159호	디지털 연계 공동추진이 실효성 있는 스마트항만 구축의 첫걸음	2019.11.27.
제160호	수산물포장, 환경규제에 대응하고 기능 고도화를 추구해 나가야	2019.11.27.
제161호	연관산업에서 수산업 미래 일자리와 부가가치 찾아야	2019.11.28.
제162호	수산물 원산지 표시 제도의 투명성 제고를 위한 거래 증빙자료 보관 의무 도입방향	2019.12.09.
제163호	해양수산 창업 생태 및 시사점	2019.12.27.
제164호	2019 한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제	2019.12.30.
제165호	코로나19 사태와 해운물류산업 대응방안	2020.02.18.
제166호	이상고온으로 해조류 공급 차질 우려 수급관리체계 재정비 필요	2020.03.03.
제167호	양식산 활어, 온라인 쇼핑을 통한 수산물 구매 확대에 대비해야	2020.03.31.
제168호	해양공간계획시행법 시행 1년, 조기 정착을 위한 세부이행 방안 마련해야	2020.04.29.
제169호	코로나 19 이후 양식수산물 수급안정화, '입식 관리'가 우선되어야	2020.05.22.
제170호	해양수산 관점에서의 2020년 중국 '양회' 시사점 - 포스트 코로나19 변화 흐름 감지하고 대응책 수립해야	2020.06.16.
제171호	포용과 혁신중심의 '스마트 어촌'으로 어촌 사회문제를 해결해 나가야	2020.6.22.
제172호	COVID-19에 따른 선원수급 및 선박검역 대책 마련이 시급	2020.07.03.
제173호	포클랜드 입어 정책 변화 예고, 국내 오징어 수급 대응 방안 마련해야 - 2020 한중남미수산포럼 개최 결과를 중심으로 -	2020.10.30.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>