

KMI 동향분석

VOL.116
2019 MAY

발간년월 2019년 5월(통권 제116호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 최재선 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -

박광서 정책동향연구본부 연구위원
(kspark@kmi.re.kr/051-797-4722)
최재선 정책동향연구본부 명예연구위원
(jschoi@kmi.re.kr/051-797-4951)

최근 해양국가들 사이에서 해양정책 강화가 하나의 특징적인 현상으로 자리 잡고 있다. 미국, 영국 등 전통적인 해양 선진국뿐만 아니라 중국, 일본, 인도네시아 등 아시아 국가들도 해양 드라이브 정책을 추진하고 있다. 해양에 대한 관심이 더욱 증폭되면서 해양안보 강화와 해양영토 확보는 물론 해양을 성장동력으로 활용하기 위한 치열한 각축전이 벌어지고 있다.

미국은 2017년에 해양 건강성 회복을 위한 인프라 투자와 해양과학 연구 분야에 대한 투자 확대를 권고하는 ‘해양정책 아젠더(Ocean Action Agenda)’를 발표했다. 경제 활성화와 일자리 창출이 주된 목적이다. 아울러 2018년 6월에는 각 부처와 기관 등에 산재되어 있는 해양정책 관련 업무를 통합·조정하고 행정절차를 간소화하기 위해 해양정책위원회(Interagency Ocean Policy Committee)를 설립하는 등 해양역량을 강화하고 있다.

영국은 올해 초부터 해운산업 재건에 본격적으로 나섰다. 지난 10년 동안 추진한 ‘해운하기 좋은 나라 영국(Maritime UK)’ 사업을 통해 축적한 경험을 토대로 1년 동안 준비한 ‘Maritime 2050’을 전격적으로 발표했다. 앞으로 30년 동안 시행할 해운산업 중장기 로드맵을 만들어 해운 강국의 명예를 다시 찾아온다는 복안이다. 이 계획의 핵심 전략은 경쟁력 있는 부문을 더욱 강하게 만들어 해운산업의 부흥을 꾀하는 것이다.

영국, 미국뿐만 아니라 최근 들어 아시아 국가들도 잇달아 해양정책을 새로 내놓고 있다. 일본은 지난해 ‘3차 해양기본계획’을 수립해 시행에 들어갔다. 기존의 틀을 그대로 유지하고 있으나 해양안보를 한층 강화하고, 경제성을 이유로 우선순위에서 미뤄졌던 북극정책을 다시 복원한 점이 눈에 띈다.

중국도 ‘해양굴기’를 표방하고 있는 만큼 해양을 사회경제를 발전시키는 중요한 전략적인 공간으로 인식하고 있다. 이에 따라 2017년에 발표한 ‘전국 해양경제 발전 13·5 계획’을 토대로 해양경제 발전 구조개선, 해양산업 구조조정, 해양경제 혁신발전 등을 추구하고 있다. 또한 연해지역의 지방정부는 지방자원의 해양경제발전 ‘13·5’ 계획을 편성하여 이를 뒷받침하고 있다. 특히 지난 3월에는 해양의 종합관리와 해양강국으로 나아가기 위해 우리나라의 「해양수산발전 기본법」에 해당되는 ‘해양기본법’을 제정한다는 방침을 공식화했다.

인도네시아는 기존의 해양수산부와 교통부, 그리고 관련 부처가 일부 갖고 있던 해양수산 기능을 통합·조정한다는 차원에서 2014년에 해양조정부를 신설한 바 있다. 해양 고속도로 건설 등 해양 인프라 확대에 초점을 두면서 2017년에는 ‘해양정책(Indonesia Sea Policy)’을 새로 만들어 그동안 성장이 지체되었던 동부 연안지역을 발전시키는 지역균형발전 정책을 핵심 사업으로 추진하고 있다.

각국에서 추진하고 있는 해양정책의 기본 뼈대는 해양을 경제성장의 기반으로 삼고 있다는 점이다. 영국이 ‘Maritime 2050’으로 해운 명가의 옛 영광을 회복하려고 나서고, 중국과 인도네시아가 해양을 자국 경제성장의 추진 동력으로 삼고 있는 점이 대표적이다. 일본은 해양안보를 강조하고, 해양자원 개발 등 해양신산업 육성에 방점을 찍고 있다. 유럽연합과 미국은 이 단계를 넘어 해양자원의 지속가능한 관리에 초점을 맞추고 있다.

우리나라는 신정부 출범 이후 ‘해운산업 재건 5개년 계획’, ‘수산업혁신 2030’, ‘해양수산 신산업 중장기 로드맵’, ‘어촌뉴딜 300 사업’, ‘해양공간계획’ 등 부문별 대응전략을 수립·시행 중이다. 이제 1차, 2차에 이어 2020년대 해양수산 정책을 이끌 ‘제3차 해양수산발전 기본계획’을 수립해야 할 시점이 되었다. 어촌의 인구소멸, 연안지역의 쇠퇴, 해양산업 구조 변화, 4차 산업혁명의 도래, 바다 일자리와 새로운 해양비즈니스 개발 등 패러다임 변화에 맞는 그랜드 비전이 필요하다.

서방 주요국, 지속가능한 해양 성장정책 추진

■ 미국, 해양정책아젠다 발표 및 해양정책위원회 설립

- 미국은 트럼프 행정부 출범 이후 2가지 방향에서 해양정책 프레임을 만들어 시행하고 있음
- 첫째, 2017년 3월 미국 공동해양위원회에서 정부 및 의회에서 향후 추진해야 할 ‘해양정책 아젠더 (Ocean Action Agenda)’를 발표했다
- 이 아젠다는 향후 포함하는 미국의 해양의 지속가능한 성장뿐만 아니라 경제적인 이용을 위해 정부와 의회에 9개 항목에 달하는 조치를 취할 것을 권고했음
- 권고안의 핵심은 미국 사회를 보호하고 경제를 활성화시키는 한편, 일자리를 만들기 위해서는 해안 건강성 회복을 위한 인프라 투자 및 해양과학 연구 분야 등에 대한 기금 설치 등 적극적인 투자가 필요하다는 내용을 담고 있음
- 둘째, 2018년 6월 미국 도널드 트럼프 대통령은 정부 부처 간 해양정책위원회(Interagency Ocean Policy Committee) 설립 및 운영에 관한 ‘행정명령(executive order)’에 서명했음
- 이 행정명령은 오바마 전 대통령 시절 발효된 행정명령 13547호(해양, 연안 및 5대호 수역관리)를 폐지하고, 27개 정부 부처와 기관, 20개 넘는 각종 위원회, 소위원회 등에 산재되어 있는 해양정책 관련 업무를 통합·조정하는 한편 간소화하는 것이 목적임
- 해양정책위원회는 해양경제 성장, 과학연구의 우선순위 지정, 자원 및 데이터 공유 조정, 이해 관계자와의 연계 강화 등 4가지를 목적으로 설립되었음

■ 영국, ‘Maritime 2050’으로 해운산업 재건 다시 시동

- 영국 또한 해운 종주국의 옛 영화를 되찾기 위해 2013년에 ‘Maritime UK’라는 프로그램을 시행한 이후 올해 초 이 같은 정책을 업그레이드 한 ‘Maritime 2050’을 전격적으로 다시 내놓았음
- ‘Maritime UK’ 정책은 정부와 민간 부문의 협력을 전제로 영국을 ‘해운하기 좋은 나라’로 만들자는 것이 핵심인데, 매력적인 해운산업 환경을 조성하는 한편 해운 금융제도의 확대, 해운 전문성 강화 등을 통해 영국의 국제적 지위를 끌어 올린다는 복안임
- 이 같은 정책 기조 아래 영국은 해양산업 전반에 걸쳐 혁신성장 전략을 추진 중인데, ‘해양과학전략’, ‘해양산업의 전략적 틀’, ‘해양산업 성장 전략’, ‘해양산업 수출 전략’ 등이 영국 해양산업을 한 차원 높게 끌어 올리는 정책 대안으로 평가되고 있음
- 이 전략에는 앞으로 영국이 30년 동안 추진할 해운, 항만서비스, 엔지니어링, 레저, 해양산업 발전

에 대한 야심찬 중장기 계획이 망라되어 있으며, 영국은 이 전략을 통해 글로벌 해운물류 선진국으로서의 지위를 더욱 확고하게 굳힌다는 방침을 천명하고 있음

- 특히 영국은 세계 시장에서 강한 부문을 더욱 강하게 한다는 선택과 집중 전략을 택한 것이 특징인데, 향후 10년, 20년, 30년 로드맵을 통해 경쟁력 우위에 있는 부문, 환경, 인프라, 인력, 안보, 기술, 교역 부문에 집중적인 투자를 추진한다는 계획임

표 1. 영국 'Maritime 2050'의 10대 추진 목표

전략	추진 내용
전략 1	• 경쟁력 우위 부문 강화 : 해상법, 해운 금융, 해상 보험, 해운 중개 등
전략 2	• 청정 해운산업 성장 추진 : 글로벌 퍼스트 무버 전략 추진이 핵심 내용
전략 3	• 대학기업중심 해운기술 혁신 : 대학과 중소기업을 연계한 기술 혁신전략 추진
전략 4	• 해운안전·안보의 글로벌 리더 : 인접국과의 협업 및 국제 협력 등 강화 촉진
전략 5	• 해운 인력 고도화, 전직 훈련 : 패러다임에 맞는 인력개발 및 업종의 다양화
전략 6	• 해운부문의 교역 자유화 촉진 : 영국 해운산업 이익을 극대화 하는 방안 마련
전략 7	• 해운 항만 인프라 투자 강화 : 해운하기 좋은 나라를 만드는 전략이 핵심 부문
전략 8	• IMO·ILO 등에서 주도권 확보 : 해운·선원 관련 국제 협약 제정에 적극 참여
전략 9	• 해운물류 클러스터 구축 확대 : 민간 기업 참여 및 세계 기업 투자 등 촉진
전략 10	• 해운산업 홍보 쇼 케이스 전략 : 국제해사워크 등 국제행사에 홍보 강화 추진

자료 : 영국 'Maritime 2050'에서 한국해양수산개발원 정리

일본, 해양안보를 강조한 '제3차 해양기본계획' 시행

■ 2007년 「해양기본법」 제정이 전략적 분기점

- 일본은 「해양기본법」을 제정한 2007년 4월부터 해양정책을 크게 강화하고 있는 대표적인 나라로서, 법률 제정 직후 곧바로 해양정책을 강력하게 추진할 수 있는 동력을 확보하기 위해 2007년 7월에 총리를 본부장으로 하고 내각 장관 전원이 참여하는 종합해양정책본부를 출범시킨 바 있음
- 일본 각 부처에 산재되어 있는 해양 정책을 통합·조정함으로써 21세기 해양 입국을 실현하겠다는 것이 최종 목표이며, 이 법률 제정 이후에도 지속적으로 해양관련 법률을 다수 입법함으로써 해양국가로 도약한다는 의지를 거듭 밝혀오고 있음
- 2009년에 나온 「해적대처법」이나 2010년의 「저조선 보호법」, 국경 이도의 명칭 부여(2014), 무주 국경 이도의 국유 자산화 조치(2017)를 내놓은 뒤에도 2018년에는 재생에너지를 생산하기 위해 해역 이용을 허용하는 법률을 내각에서 처리했음

표 2. 일본의 해양 정책 강화 법률 제정 현황

제정(시행)년도	주요 해양 관련 법률
2007	해양기본법 제정
2009	해적대처법 제정
2010	조자선 대처법 제정
2014	국경 이도 명칭 부여
2017	무주 국경 이도 국유화 조치
2018	재생에너지 생산 해역 이용 허용 법률 제정 각의 결정

자료 : 한국해양수산개발원

■ ‘제3차 해양기본계획’은 기존 틀을 유지하되 해양안보를 강화

- 일본은 「해양기본법」에서 정한 바에 따라 5년 주기로 해양기본계획을 수립·시행하고 있는데, 「해양기본법」 제정과 함께 ‘제1차 해양기본계획’이 수립된 이후 지금까지 모두 3차례에 걸쳐 이 계획이 나왔음
- 2018년 5월에 종합해양정책본부 결정으로 제정된 ‘제3차 해양기본계획(2018~2022)’은 기존의 틀을 그대로 유지하고는 있으나 최근의 국제적인 환경변화와 안보 상황을 최대한 많이 반영했다는 평가임
- 특히 일본은 이 계획을 수립하면서 인구 감소, 초 고령화, 정보통신 분야에서의 기술혁신 가속화 등이 일어나는 점을 고려하는 한편, 일본 영해 수역에서의 안보 위협이 증가하고 있는 현실을 직시한 대책을 많이 포함한 것이 특징임
- 일본이 현재 주목하고 있는 것은 중국을 비롯한 외국 선박의 영해 침입, 외국 어선의 불법 조업과 표착(북한적 어선으로 추정), 외국 조사선의 동의 없는 해양조사(한국적 선박으로 추정), 그리고 일본이 주장하는 배타적 수역(EEZ)에서의 대륙간 탄도탄의 발사와 같은 위협 행위에 대한 대책이 망라되어 있음
- 제3차 계획에서 또 하나 관심을 끄는 점은 그 동안 일본이 경제적인 타당성이 없다고 정책 우선순위를 뒤로 미뤄두었던 북극정책을 다시 복원시켰다는 점으로, 일본은 앞으로 북극 정책을 다시 강화하기 위해 자율 운항이나 자율형 무인 탐사기를 개발하고 쇄빙 능력을 가진 북극 연구 선박도 건조한다는 계획을 확정했음
- 해양인재 육성도 일본이 강조하고 있는 분야인데, 일본은 해양입국을 추진하기 위해서는 해양개발 기술자와 같은 전문가가 필요하다는 판단에 따라 일본재단이 운영하고 있는 ‘오션 이노베이션 컨소시엄’을 적극 활용한다는 방침임

- 이와 함께 2025년까지 일본 전역의 사·정·촌에서 해양교육을 실시한다는 목표를 세우고, ‘일본 배움의 바다 플랫폼’ 전략도 추진한다고 예고했음
- 결론적으로 ‘제3차 일본 해양기본계획’은 해양 안보 상황을 직시하면서 해양입국을 실현하는 정책들이 다수 포진되어 있는 것이 특징인데, 전쟁할 수 있는 일본을 선언한 아베 정권이 이제는 해양에도 강력한 진지를 구축하고 있는 것으로 풀이되고 있음

중국, 해양굴기를 바탕으로 강력한 중국몽 실현

■ 해양경제 발전계획으로 해양 성장전략 추진

- 중국은 해양굴기를 표방하고 있는 만큼 해양을 바탕으로 경제발전과 해양권익 보호에 공을 많이 들이고 있는데, 중국에 있어 해양은 사회 경제를 발전시키는 중요한 전략적인 공간인 동시에 신산업을 육성하고 새로운 성장 동력을 만들어 내는 기반임
- 2003년에 중국이 처음으로 해양경제 발전계획인 ‘전국 해양경제 발전계획 요강’을 내놓은 이유도 여기에 있으며, 이 같은 전략을 토대로 지속적으로 해양경제 발전을 추진한 중국은 2016년 3월에 발표한 ‘국민경제와 사회발전 13·5 계획’에 블루경제 공간 확장 전략을 포함했음
- 당시 국가해양국과 국가발전개혁위원회는 이를 근거로 2017년 5월에 ‘전국 해양경제 발전 13·5 계획’ (이하 「13·5 계획」으로 약칭)을 공동으로 발표했음
- ‘13·5 계획’은 중국에서 해양수산 부문에 관한 첫 번째 국가급 계획으로 평가되는데, 중국은 이 기간 동안 국내생산총액에서 차지하는 해양 부문의 비중을 9.5%, 연평균 성장률은 7%대에 이를 것으로 예상하고 있음
- 아울러 칭다오, 광시, 광둥, 하이커우, 둥관 등 연해지역의 지방정부는 지방차원의 해양경제발전 ‘13·5’ 계획을 편성하였음
- 2017년부터 5년 동안 중국은 일대일로 ‘21세기 해상실크로드’ 전략과 함께 해양경제 발전을 통해 보다 강력한 해양강국으로 부상할 것으로 전망하고 있음

■ 해양부문을 GDP의 10%로 끌어올리는 목표 제시

- ‘13·5 계획’은 해양경제 발전구조 개선, 해양산업 구조조정 추진, 해양경제 혁신발전 촉진, 해양생태문명 건설, 해양경제협력의 급속한 발전 등을 주요 내용으로 하고 있음

- 이 계획의 특징은 크게 4개로 요약할 수 있는데, 첫째 중국이 ‘선전과 상하이로 글로벌 해양 중심 도시로 건설한다’고 강조한 점이 특이함
 - ‘글로벌 해양중심도시’라는 개념은 13·5 계획에서 처음 나왔는데, 이를 계기로 상하이와 선전은 ‘일대일로’를 건설하는 접점도시로서 해양경제의 발전을 더욱 강력하게 추진할 수 있는 근거를 마련했음
 - 중국 전문가들은 글로벌 해양중심도시는 항만 중추도시로 세계 해양경제발전과 세계 해운서비스의 선도 지역으로 성장하는 것을 의미한다고 보고 있음. 즉, 중국은 자국의 성장을 이끌고 있는 연안 핵심도시를 글로벌 해양중심도시로 삼아 해양강국의 비전을 조기 실현한다는 의미를 담고 있는 것으로 풀이됨
- 둘째, 중국은 ‘13·5 계획’ 기간 동안 ‘신(新)’을 통해 더 큰 발전공간을 확보한다는 전략도 포함하고 있는데, 우선, 신기술과 새로운 메커니즘을 통해 전통산업에 새로운 활력을 불어 넣고 신규 분야에 초점을 맞추어 해양과학기술의 혁신을 강화한다는 계획임
- 셋째, 개방의 ‘길’을 더욱 확대하는 것으로, 21세기 해상 실크로드 건설이 ‘13·5 계획’ 기간 동안 중국 해양경제 발전의 중요한 추진동력이라고 할 수 있음
 - 해외진출을 통해 중국 해양산업 발전의 길과 공간을 확대할 수 있으며, 이와 동시에 유입을 통해 전통 해양산업과 신흥 해양산업의 발전을 위해 유망 기술과 인재, 서비스 지원이 가능하다는 판단
- 넷째, 해양경제 발전과 생태문명 건설을 결합시킨다는 것도 눈에 띄는 대목인데, 이를 통해 해양 관광업과 해양어업 등 산업발전을 촉진하는 기본조건을 마련해주고 해양산업의 확장과 지속가능한 발전을 보장해 줄 수 있기 때문임
- 앞으로 중국은 이 계획을 속도감 있게 시행하기 위해 해양경제 시범지역 건설¹⁾을 추진하는 한편, 전국 해양경제조사를 전면적으로 실시하는 등 세부적인 조치를 통해 해양경제의 발전을 지원할 계획임
- 중국 전문가들은 이 같은 조치가 착실하게 추진될 경우 중국에서 해양부문이 중국 GDP에서 차지하는 비중이 조만간 10%를 넘을 것으로 내다보고 있음

1) 중국은 13·5 계획기간에 전국에 10~20개의 해양경제시범지역을 건설할 계획임. 주요 해양경제 공간배치, 현대 해양산업 시스템 구축, 해양 인프라 건설 강화, 해양 공공서비스 체계 보완, 블루 생태 장벽 구축 및 해양 종합관리체제 혁신 등을 중심으로 새로운 방향과 모델을 모색한다는 것이 주요 내용임.

■ 해양의 종합관리와 해양강국으로 나아가기 위해 「해양기본법」 제정 방침 공식화

- 한편 중국은 지난 3월 개최한 전국인민대표자 회의의 정부보고 문건에서 빠른 시간 내에 우리나라의 「해양수산업발전기본법」에 해당되는 「해양기본법」을 제정한다는 방침을 공식화했음
- 중국 인민대표자회의의 사오쯔칭(邵志清) 대표는 해양의 종합관리와 통합발전 능력을 향상시키고 해양권익을 수호하며, 해양강국으로 나아가기 위해서는 기초적이고 지도적인 ‘해양기본법’의 수립을 제안함
- 중국의 「해양기본법」은 해양주권 확립, 해양계획 수립, 해양자원 이용, 해양권익 수호, 해양경제 발전, 해양과학기술 혁신, 해양환경 보호, 해양 국제협력, 해양관리체계 설계 등의 내용을 담을 예정임
- 이 법률이 제정될 경우 지금까지 중국이 추진해온 해양굴기 전략과 해양을 통한 경제발전 전략이 더욱 탄력을 받을 것으로 보임

인니, 해양조정부 설치와 해양정책으로 해양중심국가 건인

■ 해양조정부 설치로 해양수산정책 통합관리 시도

- 인도네시아는 그 동안 겉으로 드러나지 않았던 아시아의 잠재적인 해양대국으로 평가되고 있음
- 관할 해역 면적이 590만 평방킬로미터로 육지 면적(190만 평방킬로미터)보다 3배 이상 되고, 해안선의 길이도 8만 1,000킬로미터에 이르는 광활한 해양대국으로 유인도서와 무인도서를 합쳐 섬이 1만 7,499개에 달함
- ‘친 서민, 개혁정책’을 표방한 조코위 위도도(이하 조코위) 대통령이 2014년 7월 취임하면서 인도네시아는 해양안보 중시 정책과 함께 강력한 해양 드라이브 정책을 추진하고 있음
- 이런 기조에서 인도네시아는 영해에서 불법 어업행위를 하는 외국 선박의 나포와 해상 폭파, 연안 운송 시스템을 획기적으로 바꾸는 이른바 해상고속도로 건설 계획, 그리고 자카르타 만 재개발 사업 같은 대형 해양관련 프로젝트들을 추진해 왔음
- 국가 해양물류시스템 개선을 위해 야심차게 추진한 육상, 해상, 항공 통합교통시스템을 개발하고, 도로, 항만, 공항, 철도, 교량(2,000km 고속도로 건설, 10개 신공항과 10개 신항만 개발)을 건설하는 것이 대표적인 해양인프라 사업임
- 인도네시아는 기존의 해양수산부와 교통부, 그리고 관련 부처가 일부 갖고 있던 해양수산 기능을 통합·조정한다는 차원에서 2014년에 해양조정부를 신설했음

- 인도네시아 해양수산부는 우리나라의 해양과 수산부문과 섬 관리 업무를 주로 다뤘으며, 교통부는 해운과 항만 기능을, 외교부는 해양 외교와 협력을 주로 취급해왔는데, 바다 관련 정책이 여러 정부부처에 흩어져 있어 업무처리 효율성이 떨어진다는 비판적인 의견이 많은 실정이었음
- 이 같은 문제점을 해결하는 방안의 하나로 부총리급의 해양조정부를 설치했는데, 해양조정부에는 교통부, 해양수산부, 관광부, 에너지 자원부를 협력 부처로 두고, 산하에 2명의 전문 장관(해양인류사회과학부와 해양경제해사부) 자리를 갖추고 있음
- 전문장관 밑의 조직으로 해양주권 조정부, 천연자원 및 서비스 조정부, 인프라 조정부, 인적 자원-과학기술-해양문화 조정부를 설치·운영하고 있음

그림 1. 인도네시아 해양조정부 조직도



자료 : <https://slideplayer.com/slide/5301729/>(검색일자 : 2019.4.16.)

■ 해양을 지역 균형발전의 추진 동력으로 설정

- 한편, 2017년에 나온 ‘인도네시아 해양정책(Indonesian Sea Policy)’은 개발도상국의 전형적인 해양비전을 담고 있다는 점에서 상당한 관심을 끌고 있음
- 인도네시아 해양 정책은 2007년 법률 제17호에 따라 수립된 인도네시아 개발 비전과 2014년 법률 제32호에 따라 작성된 장기 ‘국가개발계획(2005~2025)’에 입각하여 만들어졌는데, 해양의 지속가능한 개발, 해양을 기반으로 하는 블루 이코노미의 실현, 해양자원의 통합관리, 그리고 정책 수립 및 집행 과정에서의 모든 이해관계자의 참여 보장 등이 기본 줄기임

- 그리고 이 같은 정책 이념을 실현하는 수단으로 7개에 이르는 핵심적인 추진전략을 마련했음
- 1) 해양자원의 관리와 해양 인력의 육성, 2) 해양안보와 해양법의 집행 및 해상안전의 확보, 3) 해양 관련 법제도 정비 및 거버넌스 체제의 구축, 4) 해양 인프라 건설과 해양경제 발전 도모, 5) 해양공간 관리 및 해양환경 보호, 6) 해양문화의 창달, 7) 해양 외교 강화 등임
- 이 같은 전략 가운데 특히 눈에 띄는 것은 자국의 경제 발전을 추진하는 동력으로 해양을 기반으로 하는 성장전략을 갖고 간다는 점임
- 인도네시아 해양정책에서 한 가지 흥미로운 사실은 지금까지 자바, 발리, 수마트라 등 서부 지역의 해양 개발에 집중되었다는 판단에 따라 최근에는 동방주시정책(look east policy)을 추진하는 등 국토의 균형발전을 도모하고 있다는 사실임

정책 시사점 : 해양에서 성장전략을 찾는다.

■ 자원과 여건에 따라 정책 목표 달라

- 주요국이 최근 들어 집중적으로 만들어 내고 있는 해양정책의 핵심은 해당국의 자원과 여건을 최대한 고려한 해양기반 경제 성장전략이라는 점이며, 이에 따라 각국마다 해양정책의 목표와 추진하는 정책적인 포커스가 각각 다른 것이 특징임
- 영국의 경우는 그 동안 쇠퇴한 해운산업의 종주국 지위를 다시 회복하는데 총력을 기울이고 있는데, 기존에 견지한 정책과 같이 해운하기 좋은 나라 만들기가 핵심임
- 유럽연합은 전통적으로 고수해온 해양수산 자원의 공유와 관리를 강조하면서 지속적으로 회원국에 대해 정책 수립 가이드라인을 제시하는 것이 특징임
- 미국의 경우 지금까지 견지해온 오대호 지역과 연안 지역에 대한 지속가능한 보호와 해양산업 발전에 정책의 초점을 두고 있음
- 중국은 경제성장의 한 축을 해양에서 끌어낸다는 목표를 두고 전방위적으로 해양개발에 나서고 있는데, 최근에는 일대일로와 연계하여 해외 진출에도 적극적임
- 일본은 기존의 해양기본계획을 5년 주기로 업그레이드 시키면서 해양안보와 해양자원 개발 등 해양 신산업 발전에 역점을 두는 상태임
- 인도네시아의 경우는 조코위 대통령 출범 이후 아시아에서의 해양 중심국 지위를 차지한다는 뚜렷한 목표를 두고 해양 인프라 건설과 풍부한 해양자원을 최대한 활용하는 정책을 시행해오고 있음

■ 해양수산에 뿌리 둔 그랜드 비전 필요

- 우리나라는 2017년 신 정부 출범 이후 ‘글로벌 해양강국’이라는 기치 아래 다양한 해양수산 정책을 마련해 시행하고 있음
- 한진해운이 파산하고, 현대상선이 한국산업은행으로 법정 관리에 들어간 이후 해양수산부를 중심으로 ‘해운산업 재건 5개년 계획’이 나왔음
- 수산어촌 부문에서는 신정부의 핵심 국정과제의 하나인 도시 뉴딜사업과 궤를 맞춰 ‘어촌 뉴딜 300사업’이 올해부터 본격적으로 추진되고 있고, 올해 초에는 ‘수산혁신 2030’이 발표됐음
- 해양부문에서는 그 동안 시행하던 연안통합관리 정책을 업그레이드 한 ‘해양공간계획’이 수립되어 올해부터 본격적으로 현장에서 시행될 예정으로 있고, 해양신산업을 육성하기 위한 장기 비전도 마련되어 있는 상태임
- 이 같은 해양수산정책은 신정부 출범 이후 시급한 현안을 해결하고 국정과제를 현장에서 신속하게 이행하기 위한 긴급처방이라는 성격도 갖고 있음
- 한편 우리나라는 해양수산 분야 최상위법인 「해양수산발전기본법」에 근거하여 10년 단위로 ‘해양수산발전기본계획’을 수립·시행해 오고 있으며, 2021년부터 새로 시행할 계획을 수립해야 하는 시점임
- 최근 우리나라의 해양수산 여건은 어촌의 인구 초고령화와 인구 절벽, 해양수산 산업 구조변화, 4차 산업혁명 기술 도입에 따른 해운·항만·물류 부문의 스마트화와 함께 새로운 일자리와 새로운 인재 양성, 새로운 해양수산 비즈니스를 시급하게 만들어 내야 하는 과제를 안고 있음
- 따라서 ‘제3차 해양수산발전 기본계획’은 환경변화와 미래전망을 고려한 중장기 비전을 담은 대한민국 해양수산 비전을 만들고 해양에 기반을 둔 경제성장 모델을 개발하여 추진해야 함
- 특히 해양수산 분야가 국민소득 3만불 시대를 넘어 4만불 시대를 견인하고, 글로벌 경쟁력을 유지하며 통일한국에 대비할 수 있는 그랜드 비전을 담아내야 함

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	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	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산업, 국민경제 발전에 기여-해양수산업의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산업과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산업 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 해양수산업	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 해양수산업 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산업 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%, 해양수산업에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산업 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 해양수산업 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 수산물시장 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	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 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, 방역체계 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 - 물질, 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	수산업직불제 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	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 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 해양수산물 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 해양수산물 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 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 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 해양수산물 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	"국민횡감 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 병커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.

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