

KMI 동향분석

VOL.142

2019 SEPTEMBER

발간년월 2019년 9월(통권 제142호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 김우호 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 2019 제2차 한-베트남 공동세미나의 내용을 활용하여 작성한 것입니다.

2019 제2차 한-베트남 공동 세미나

- ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’ 지상 중계 -

실질적이고 지속적인 교류 협력과 미래 성장동력 모색 필요

최영석 연구기획·협력실 실장
(yschoe@kmi.re.kr/051-797-4391)
김지윤 연구기획·협력실 연구원
(jiyoon9887@kmi.re.kr/051-797-4394)
문영규 연구기획·협력실 행정원
(ykmooon0117@kmi.re.kr/051-797-4392)
홍다은 연구기획·협력실 전문사무원
(dehong@kmi.re.kr/051-797-4364)
허정안 연구기획·협력실 행정인턴
(chergong2@kmi.re.kr/051-797-4352)

한국해양수산개발원(KMI)은 지난 7월 24일에 「2019 제2차 한-베트남 공동 세미나」를 베트남 하노이에서 개최하였다. 본 행사는 2018년에 이어 두 번째로 한-베트남 공동세미나를 개최한 것으로 2018년 보다 세미나 주제를 확대하여 개최했다. 2019년 제2차 한-베트남 공동 세미나는 KMI와 베트남외교부국경위원회(NBC)가 공동으로 주최하였으며 베트남 해양도서청(VASI), 유엔아시아태평양양경제사회이사회(UNESCAP)가 후원하였다. 특히 이번 세미나에는 경제·인문사회연구회 성경룡 이사장과 한국교통연구원 오재학 원장 그리고 베트남 외교부 팜 싸오 마이 차관보 등의 주요 인사와 베트남 타이응옌 대학, 베트남 해양청(VINAMARINE), 대외경제정책연구원, 한국농촌경제연구원 등 국내외 전문가들이 ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’을 발표하고 토론하는 자리를 가졌다.

성경룡 이사장은 이번 공동 세미나를 통해 양국 간 이해를 증진하고 공감대를 확산함으로써 사람 중심의 협력 강화, 경제협력을 통한 상생번영의 실현, 외교안보협력을 통한 동아시아 지역의 평화 증진 등 미래 공동 번영을 위한 비전을 강조하였다. KMI 양창호 원장은 한국과 베트남이 더욱 긴밀해진 양국 관계를 기반으로 협력의 내용을 심화시키고 공동이익을 발굴할 필요가 있다고 하였다. 한국교통연구원 오재학 원장은 양국 간 첨단교통과 스마트 인프라 상호 협력을 우선적으로 추진하자고 제안하였다.

세미나는 신남방 정책과 해양법정책, 농업과 수산분야의 협력현황과 전망, 국제물류와 교통·인프라 분야의 교류 협력방안 등의 세션으로 나누어 진행되었다. 오전 종합세션에서는 ‘신남방정책과 해양법·정책’을 주제로 4건의 발표와 토론이 진행되었다.

권율 대외경제정책연구원 선임연구위원은 글로벌 보호무역주의 등에 대응하기 위해 글로벌 생산네트워크 강화 등 환경 조성하고 한-베트남 네트워크 기반 지역협력의 구체적 방안을 마련해야 한다고 분석하였다. Hoang Oanh 베트남 외교 아카데미 연구위원은 한-베트남 관계의 기대사항으로 지속가능성장 목표 달성, 동반 성장 협력, 국제 이슈 교류 등을 꼽았다. 남정호 KMI 해양공간연구센터장은 한-베트남 해양공간관리협력을 위해 해양공간관리 방법론 개발 등을 미래 협력관계 구축의 핵심과제로 제안하였다. 최지현 KMI 부연구위원은 실효성 있는 미래협력을 위해 동아시아 협업 네트워크 신설 등이 필요하다고 제안하였다.

오후에는 농업·수산과 국제물류·교통인프라 등 2개의 주제별 세션으로 나누어 진행되었다. 농업·수산 세션의 Nguyen Tan Sy 나트랑 대학 교수는 외국인 투자처로 각광받고 있는 수산양식의 발전 속도, 특히 대표 품목인 새우양식의 성장세를 강조하며 베트남의 새우산업 발전을 위한 국가행동계획 등 투자 유치 노력을 소개하였다.

안지은 KMI 연구원은 수산가공 및 물류·유통 분야의 협력 강화를 시급한 점으로 뽑았다. 또한 베트남 수산분야 불균형 해소를 위한 ODA 프로젝트 발굴, 민간투자 및 해외 진출 확대 등을 향후 한국과 베트남의 수산분야 협력 강화 방향으로 제시하였다. 한재균 해외수산협력원 행정관은 한-베트남 수산협력 현황과 그에 따른 어업관리 체계 구축, 어병 관리를 위한 공동 연구 추진을 통한 안정적 생산기반 구축 등의 동반성장 실현 비전을 제시하였다. 김상현 한국농촌경제연구원 부연구위원은 장관급 공동위원회와 분야별 FTA 이행 위원회 등의 한-베트남 FTA 이행 위원회의 활동 강화가 필요하며, 피해가 최소화되는 수준의 규제조치 완화를 통한 협력 강화와 다양한 이해당사자의 참여를 바탕으로 한 공동사업 추진을 강조하였다. Tran Viet Dzung 베트남 국립농업계획발전연구소 부국장은 현재 부진한 베트남의 스마트농업 추진 현황과 그에 따른 한국과의 협력 가능 분야 등을 제시하였다.

한편 국제물류·교통인프라 세션에서는 첫 번째로 모창환 한국교통연구원 선임연구위원이 베트남 남북고속도로 구축사업과 고속철도 사업의 성공적인 추진을 위해서는 관련 기관과의 정보 공유, 실적 모니터링, 교통 프로젝트에 대한 대규모 투자 등이 중요하다고 강조하였다. 두 번째로 김수엽 유엔

아시아태평양경제사회이사회(UNESCAP) 경제담당관은 향후 지속가능한 스마트 안전 운송 계획, 이 해관계자들과의 협력 및 고품질 서비스 혁신 등의 추진방안을 제시하였다. 다음으로는 Edouard Chong UNESCAP 경제담당관이 아시아 교통 네트워크의 지역 연결성 향상을 위한 원스탑 세관 모델 등의 시행과 추진, 통합 제어 모델 등의 도입 필요성을 소개하였다. 마지막으로 김찬호 KMI 항만투자·운영연구실장은 국제항만개발협력 프로그램 등의 협력프로그램을 제시하며 소프트웨어(인적 자원, 신기술)와 하드웨어(인프라)를 동시에 추진하는 공동번영 확립의 시급성을 강조하였다.

이번 2019 제2차 한-베트남 공동 세미나는 베트남을 대상으로 현재 우리나라가 추진 중인 신남방 정책 차원의 개방적이고 지속적인 사업과 과제를 발굴하는 자리를 마련하였다는 데 큰 의미가 있다. 특히 2018년 제1차 세미나에서는 해양경계, 해양법, 항만물류 분야에 그쳤으나 2019년 제2차 세미나에서는 해양경계·해양법, 농업과 수산 부문, 국제물류·교통인프라 분야까지 대상 범위를 넓혀 정부의 신남방정책을 지원하는 경제·인문·사회 분야의 양국 간 정책 세미나로 발전하는 계기가 되었다는 의미를 찾을 수 있다.

세션별 내용은 ‘지상중계’ 형식을 빌려 상세히 소개하고자 한다.¹⁾

1) 발표 및 토론 내용은 KMI 연구기획협력실, 조정희 본부장, 남정호 연구위원, 김찬호, 정명화, 최지현 부연구위원, 임종서, 유시현 전문연구원, 김민, 안지은 연구원 및 외부 발표자의 협조 및 참여로 작성함

신남방정책과 해양법·정책

발표 1. 신남방정책과 한-베트남 경제협력

권율 대외경제정책연구원 선임연구위원

한국의 신남방정책 추진현황과 과제

■ 한국의 신남방정책 추진배경

- 한국 정부는 동남아시아 지역과의 협력관계를 주변 4강 수준으로 강화하고 균형적인 외교 관계를 추구하기 위해 신남방정책에 강한 의지를 가지고 있으며, ASEAN 및 인도 지역과의 협력관계 제고를 위해 적극적으로 노력하고 있음
- 문재인 대통령은 2017년 11월에 개최된 19차 한-ASEAN 정상회의에서 동남아시아 지역과의 협력 증대가 한국의 주요 외교 정책 중 하나라고 밝힘
- 문재인 정부의 100대 국정과제 중 하나인 “동북아플러스책임공동체 형성”은 한반도와 동북아시아를 넘어서서 개방적 대외환경 조성과 신흥경제권과의 협력 기반 강화에 중점을 두고 있음

■ 신남방정책의 비전과 정책목표

- 신남방지역은 글로벌 생산기지로서 투자확대를 통한 생산 집중과 이를 통해 경제의 상호보완성과 생산네트워크를 확대하여 교역기반을 강화하고 상호번영을 추진함
- 신남방정책은 3P 전략을 추진하면서 교통, 에너지, 수자원관리, ICT/SMART 등 4대 주요 분야에서 ASEAN 및 인도 지역과 교류를 통해, 한-인도 간 실질적 경제 협력을 확대하고 한-ASEAN 외교 관계를 향후 주변 4강과 같은 수준으로 끌어올리는 것을 지상 과제로 삼고 있음
- 제20차 한-ASEAN 정상회의에서 문재인 대통령은 ASEAN 지역과의 무역량을 2020년까지 2,000억 달러, 인적교류는 약 1,500만 명으로 확대하겠다고 표명함

한국-베트남 간 전략적 협력관계

■ 한국과 베트남 간 경제적 교류 증대

- 1992년 공식 외교관계 수립 후 양국 정상은 2001년과 2009년 상호 방문을 추진하였고, 정치 및 외교 분야에서 교류가 지속적으로 확대되어 양국 관계는 포괄적 파트너십에서 전략적 협력 파트너십으로 발전함
- 베트남은 2014년 한국의 교역대상국 8위에서 2015년 무역협정 이후 4위가 됨. 한국은 베트남에 투자 중인 125개국 중 투자 1위국으로서 2018년 상반기까지 누계 615억 달러가 승인됨
- 개혁개방정책이 본격화되자 베트남 투자환경이 지속적으로 개선되었고, 현지 노동임금이 저렴하여 한국의 투자 사업이 7천여 개 이상 추진되고 있음. 또한 미중 무역전쟁 이후 베트남은 최대수혜국으로 부상하고 있음

■ 문화, 교육, 관광 등 다양한 분야에서의 교류 및 협력 관계 향상

- 한국 내 베트남 유학생들은 2007년 2,242명에서 2018년 27,061명으로 약 10배 이상 증가하였고 전체 ASEAN 유학생의 52%를 차지함
- 현재 약 200,000명의 한국 교민들이 베트남에 거주 중이며 양국 간 항공편 또한 매일 30회 가량 운항하여 하루 방문객은 약 5,000명에 달하고 있음
- 2018년 343만 명의 한국인 관광객이 베트남에 방문하였으며, 한국에 방문하는 베트남 관광객은 46만 명에 달함

■ 한국의 베트남 대외경제발전지원 및 관계유지

- 한국 정부는 베트남의 경제 발전과 공업화를 위해 유·무상 ODA를 공여하고 있으며, 2005년 1,529만 달러에서 2013년 2억 3,456만 달러, 2017년 1억 7,340만 달러를 지원함
- 베트남은 한국정부의 ODA 중점협력대상국으로서 그동안 16억 달러('07-'17)의 원조가 공여되었고, 한국의 對 ASEAN 지원액 중 40%를 차지하여 최대수혜국이라고 할 수 있음
- 유상자금협력을 추진하고 있는 EDCF 차관은 도로, 교량 등 교통인프라를 중심으로 경제 하부구조 확충사업에 지원됨. KOICA의 경우 보건, 교육, 환경 등 사회개발과 인적·제도적 역량강화사업을 다양하게 추진하고 있음

한국-베트남 협력 관계의 향후 과제

■ 글로벌 보호무역주의와 G2 리스크에 공동 대응

- 현재 세계적으로 보호무역주의와 경제의 불확실성 증대가 확산되고 있음. 특히 미국 트럼프 정부의 미국 우선주의 정책은 중국과의 전략적 경쟁 및 갈등으로 “G2 리스크”와 국제환경 변화에 대한 공동 대응이 필요함
- 양국은 미국과 중국 등 세계 양대 국가의 변화에 적극적으로 대응하고 있음. 베트남은 2017년 APEC 의장국으로 자유무역정책을 강조하였고 지역 외교와 국제협력 기반을 강화하는데 기여함
- 글로벌 생산네트워크를 강화하고 한-베트남 공정간 분업관계 강화를 통해 부품업체 진출 및 베트남 현지기업에 대한 기술지원을 확대하여 베트남이 중진국 함정에 빠지지 않도록 양국 간 산업협력 기반을 조성해 나가야 함

■ 한-베트남 교역 관계와 지역협력 확대

- 한국이 직접투자를 지속적으로 늘리면서 양국 간 무역 불균형이 지속되었으나 한-베트남 FTA체결 이후 의류, 신발, 전자제품, 식품 등 교역이 확대되면서 무역불균형이 지속적으로 개선되었고, 그 결과 베트남은 한국의 8번째 수입국으로 부상함
- 한국-베트남 FTA는 한국-ASEAN FTA보다 한 단계 높은 무역 자유화로 기능하고 있으며, 상호 무역기반을 확충하는데 실질적으로 기여함
- 동아시아지역의 역내 개발격차는 경제통합의 장애물이므로 메콩강유역 국가들의 경제 발전과 지역협력에 베트남의 역할이 중요함. 금년 11월 부산에서 개최되는 한-ASEAN 정상회의와 한-메콩 정상회의에서 다양한 협력방안이 논의될 예정임
- 베트남을 중심으로 한 메콩지역 성장 플랫폼의 확대는 지역간 격차 해소를 위한 중요한 정책과제이며, 한-베트남 협력관계를 기반으로 지역협력을 위한 구체적인 방안 모색이 필요한 시점임

발표 2. 베트남 입장에서 바라본 한국-베트남 협력 관계

Oanh Hoang, PhD. Diplomatic Academy of Vietnam

한국-베트남 관계의 전략적 중요성

■ 한국-베트남 간 다분야 교류 관계 현황

- 한국은 중국 다음으로 베트남의 큰 무역 파트너이고, 베트남 또한 2015년 12월 FTA 발효 이후 한국의 8번째 무역 파트너에서 4번째 무역 파트너로 수직 상승함. 특히 한국의 對베트남 수출액은 2013년 20억 달러에서 2018년 약 50억 달러로 2.5배 상승함
- 한국은 베트남에 투자하는 투자자 중 1순위로 2018년 10월까지 총 FDI가 약 65억 달러에 달함. 특히 삼성 전자의 경우 베트남 수출량의 약 25%, 베트남 GDP의 28%를 담당했으며, 한국의 베트남 내 신규 법인 설립 또한 2014년 약 500곳에서 2018년 기준 800곳을 상회함
- 한국은 베트남에게 2016년부터 2020년까지 15억 달러를 지원했으며 이는 對베트남 ODA 제공국가 중 2번째로 많은 금액임
- 베트남을 방문하는 한국 관광객은 2018년 약 350만 명으로 2015년 100만 명의 약 3배가 넘는 수치에 달하는 등 중국 다음으로 많은 숫자를 차지하고 있음. 한국을 방문하는 베트남 관광객은 2018년 기준 약 45만 명으로 2012년 10만 명 대비 4배를 상회함. 또한 베트남-한국 비행 편은 베트남의 대외교통 중 44.5%를 차지함(2018년 기준)
- 경제 외적으로도 베트남 내 한류의 선풍적 인기, 국제결혼 확대 등 교류가 많으며, 특히 베트남 내 한국인은 약 18만 명, 한국 내 베트남인은 16만 명이 거주하고 있음

■ 베트남-한국 양국 간 관계의 촉매 요인과 장애물

- 양국은 문화·역사적으로도 유사하며 경제적으로 상호보완적 성격을 띠고 있어 한국의 경제성장 모델이 베트남의 롤 모델이기도 함. 또한 지역 안보문제 차원에서 베트남은 남북 관계에 도움을 줄 수 있는 등 양국 관계에 긍정적으로 작용하는 요인이 많음
- 그러나 무역 불균형, 경제적 의존성, 한국 공장 내 근로 환경 등 넘어야 할 장애물이 많아 양국 간 지속적인 협력이 요구됨

■ 한-베트남 관계에 있어 베트남의 기대사항

- 경제적으로 무역 균형, 인프라 개발 등의 성장 분야 및 기술 발전 등 지속가능성장 목표 달성이 상호간에 요구되고 있음
- 베트남 측은 국제적 발전 트렌드에 맞춘 녹색 성장과 지식공유, 노동 인력 교육 등의 역량강화 (capacity building) 등 동반 성장에 있어서도 협력을 원하고 있음
- 또한 비전통적인 안보 분야, 특히 기후변화, 수자원관리, 공공 건강 등에서의 지원과 해상질서, 항행 자유, 그리고 한반도 문제 등 국제 이슈에 지속적으로 교류를 희망함
- 사회·문화적으로는 청년층 간의 상호 이해와 베트남 국제 신부 및 노동자의 대우 개선도 이루어져야 함

발표 3. 한국의 연안 및 해양공간관리의 발전

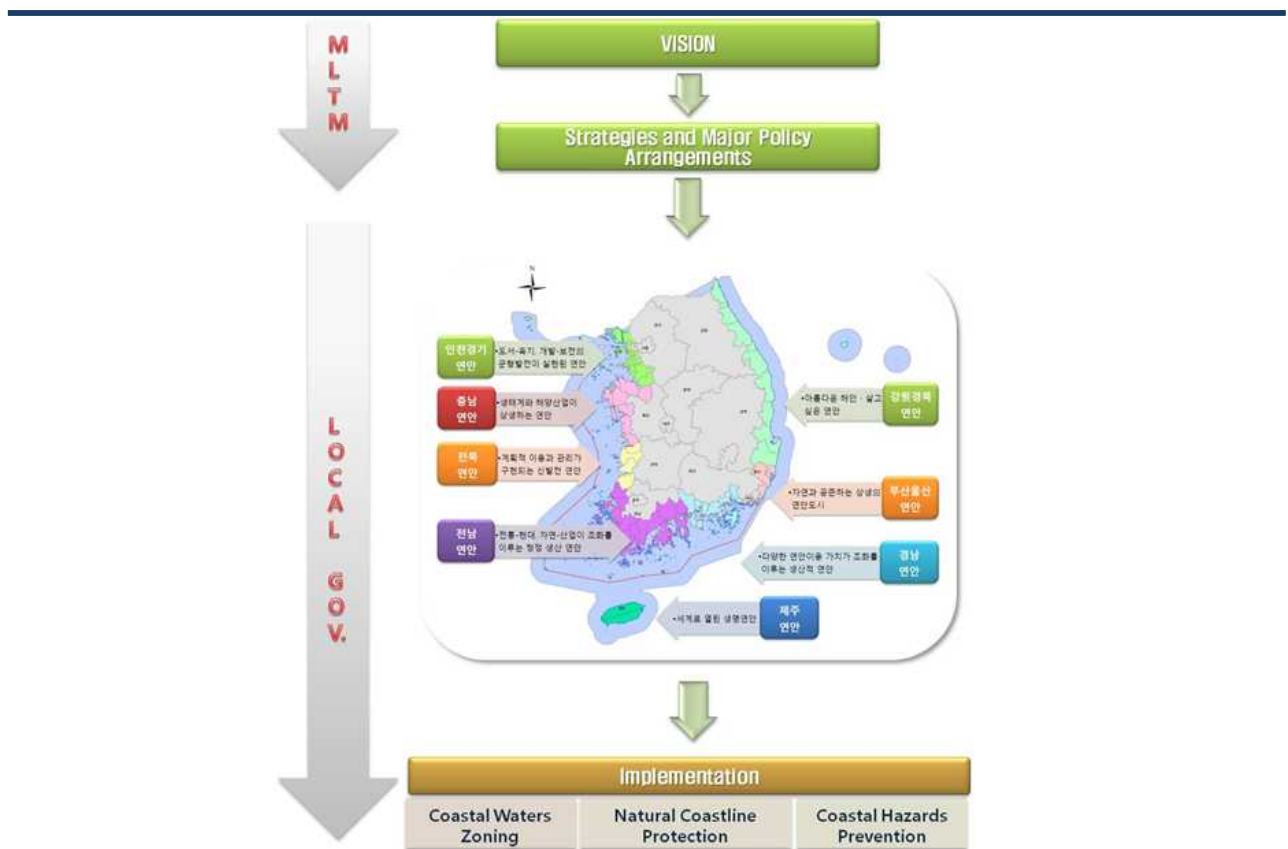
남정호 한국해양수산개발원 해양공간연구센터장

국내 연안·해양관리의 개요 및 진행 경과

■ 해양공간 관리의 변화 및 사례

- 정치적, 외교적 환경이 변화하며 국가 간 해양공간 관련 갈등이 확대됨에 따라 갈등 조정을 통한 사회적 비용 감축 및 문제 발생 예방을 위한 해양공간관리의 중요성이 점차 증대됨
- 한국은 해양공간의 체계적 관리를 위해 연안통합관리계획, 해양공간계획법을 추가 제정하는 등 관련 정부 부처들 간 협력을 통해 관리기반을 구축해옴

그림 1. 한국의 연안통합관리계획 사례(1999)



■ 효율적 해양공간관리를 위한 의사결정 기반 형성

- 해양공간관리의 효율성 추구를 위해 관리기반 구축에 연관된 많은 이해당사자들의 협력이 절대적으로 필요함
- 한국은 정확한 정책목표 설정-현존하는 데이터·정보 분석-정책목표 관련 데이터·정보 분석-데이터·정보의 공간 분석-의사결정을 위한 갈등조정 포함 초안 마련 등의 5단계를 거쳐 의사결정을 진행함
- 베트남의 경우 베트남 현지 상황과 특수성을 고려하여 수정 및 보완이 가능하다고 판단됨

한-베트남 해양공간관리 협력

■ 해양공간관리 관련 한-베트남 협력관계 재구축

- 한국은 지속적으로 필리핀, 캄보디아, 태국 등 동남아시아 지역의 다양한 국가들과 워크숍, 심포지엄, 교육 프로그램 등의 많은 협력과제를 현지에서 수행함. 특히 여수 프로젝트의 경우 국제적 협업 프로그램으로 2009년부터 개발도상국들의 해양 및 환경 연관 역량 강화에 크게 기여함
- 베트남과는 Vietnam Administration of Seas and Islands(VASI)와 MOU 체결 및 컨퍼런스·미팅·워크숍 등 지속적인 협동교류를 통해 협력 네트워크를 구축해옴
- 베트남의 해양자원 통합관리 고도화 및 발전에 대한 관심은 추후 한국과의 미래 협력 과제의 기반으로 생각되며, 구체적인 과제로는 해양공간관리 방법론 개발, 개발 프로젝트 협업, 관리체계 및 관련 법률 재정립 등이 있음

발표 4. 동아시아 해양협력을 위한 도전과 기회

최지현 한국해양수산개발원 부연구위원

동아시아 해양의 지정학적 특징 및 협력의 필요성

■ 동아시아의 바다: 하나의 생태계

- 동아시아의 바다는 베트남, 남·북한, 일본, 필리핀, 중국 등 다양한 국가와 인접해있으며 5개의 지역기반 바다와 대규모 해양생태계를 포함하고 있음
- 동아시아 지역의 인구는 폭발적으로 증가 중이며 이 인구들은 이미 고도로 도시화된 지역으로 이동하고 있음. 도시 지역 인구 비율은 1994년 34%였으나, 2025년까지 54%까지 증가하여 세계 도시 인구 증가의 약 30%를 차지할 것으로 예상됨

그림 2. 동아시아의 바다



■ 유사한 국제 정치적 환경

- 동아시아 지역은 미-중국 간 갈등에 끼여 현재 정치적 어려움에 직면해있으며, 한국과 아세안 국가들은 양 강대국 사이에 낀 중진국이라는 동일한 운명을 공유하고 있음
- 현재 미국-중국 간 갈등이 애꿎은 주변 국가 및 해역 공간에 직접적으로 발현·심화되고 있어 기회와 위기 요인이 복합적으로 발생함
- 식민지배 및 식민지 청산이라는 과거사의 기억도 동아시아 국가와 한국이 동일하게 공유하고 있음

동아시아 해양에서 협력 형성의 장애물

■ 높아진 상호 연계성과 해양환경 오염 문제

- 지상기반 활동은 도시, 산업 및 농업 폐기물과 대기 중 퇴적물의 원인이 되어 대부분의 동아시아 해역 오염 과부하에 아주 큰 영향을 미침
- 1965년 이후 22억 갤런이 넘는 기름이 아시아-태평양 해역에 유출되었고, 그 수치 중 96%가 동아시아 지역에서 발생함. 원인은 주로 해양 무역 교통 및 무역길 확대에 의한 리스크 증대, 기름 생산과 보관을 위한 파이프라인 운송 증대 등임

■ 동아시아 해역에서 역내 국가 간 해양 관할권 분쟁 및 역사적 갈등 문제 해소가 중요

- 국가 이익 추구 및 행사를 위한 영유권 분쟁지역에서의 간첩, 배타적 경제수역 및 대륙붕의 관할권 확대 전략에 따른 역내 국가 간 분쟁 증대, 미-중 패권 다툼으로 인한 안보 문제 등이 주요 도전과제이자 협력의 장애물임
- 과거 일제강점기 시대의 위안부 이슈 등의 역사적 문제와 핵실험 등 북한 이슈가 복합적으로 결부되어 동아시아 지역에서 상호 협력을 저해하는 요인으로 작용하고 있음

한국-베트남 간 전망되는 미래 협력 분야

■ 공통의 관심사 및 이익을 위한 동아시아 협업 네트워크 등 신설

- 동아시아 해역 인근 국가 간의 호혜를 위한 국제적 공동개발 협정체결, 나아가 동아시아 해양수산협력기구의 신설 등의 방법으로 공동의 이익을 얻을 수 있음

- 원유수송선 주요 항로에서의 안보 강화를 위해 해양안보협력 관계를 맺는 노력이 필요하며, 이를 통하여 미-중 간의 양 강 구도에 갇히지 않는 자율성을 확보할 수 있음. 연속선상에서 해양경찰·해군의 상호 협력 관계 수립도 검토해 볼 수 있음
- 동아시아 해역에서 리스크 저감 조치와 강화된 해양안보를 위해 상호간의 이해 및 협력을 증대할 수 있음

■ 한국-베트남 양국 간 경제적·사회적 협력 네트워크 공고화

- 미국과 중국의 무역 분쟁 및 한국에 대한 일본의 불필요한 무역보복 조치 등이 이 지역의 불안요인으로 작용하고 있음. 따라서 베트남을 위시한 아세안 소속 국가들과 한국은 자유롭고 공정한 무역을 통한 협업 관계를 강화해야 함
- 한-ASEAN 정부 간의 협력뿐만 아니라 시민사회 협력, 문화적 교류 증대 등을 통한 일반 시민 인식 제고 등이 필요할 것임. 이는 국제문제뿐만 아니라, 공동의 역사의식에 기반을 둔 협력관계 구축을 통한 역사적 갈등 및 문제 해결에도 필요한 사항임
- 양국 간 협력 네트워크의 성공적인 공고화를 위해서 우선 교류의 양적 증대를 통하여 협력관계 구축을 한 단계씩 쌓아나가는 방법이 선행되어야 할 것임

농업수산 세션

발표 1. 베트남 수산양식 현황 및 투자 가능성

Nguyen Tan Sy 나트랑 대학 교수

베트남, 한-베 협력을 통한 새우양식 산업 발전 방안 모색

■ 베트남 수산업, 일반경제 및 수출 부문 기여도 상위권

- 베트남은 2016년 기준으로 수산부문 수출액 73억 2천만 달러를 기록하며 전 세계 3대 수출국 자리에 오름. 메기의 일종인 팡가시우스(Pangasius)와 새우를 가장 많이 수출함
- 2018년 수산물 총 생산량은 774만 MT으로, 이 중 수산양식 생산량은 415만 MT(전체의 53.6%)에 이룸. 수산식품 수출 규모는 90억 달러로, 베트남 전체 수출(Value) 부문에서 5위를 차지함. 수산업의 베트남 경제 기여율은 GDP 4~5%에 이룸

■ 베트남의 양식 산업 발전 속도, 증가세 지속

- 베트남에서 수산양식이 가능한 면적은 약 170만 ha이며 대부분의 양식장은 메콩강(Mekong River) 델타(Delta) 주에 집중되어 있음. 이 중 약 100만 ha 이상이 현재 양식어장으로 사용 중이며, 대부분 새우 양식장으로 활용되고 있음
- 베트남의 수산양식 생산량은 2004년 140만 톤에서 2018년 415만 톤으로 지속 증가함. 이 중 팡가시우스와 새우의 생산량은 각각 75%와 80%를 차지함. 특히 팡가시우스의 수출규모는 2014년 17억 달러에서 2018년 22.6억 달러로 크게 증가함

■ 새우양식은 지난 15년간 꾸준한 생산량 증가를 기록하며 대표 양식품목으로 성장

- 베트남의 대표적인 새우 양식 품종은 홍다리얼룩새우(penaeus monodon)와 흰다리새우(white leg shrimp) 2종으로, 이들 생산량은 각각 전 세계 1위와 5위를 차지하고 있음. 전체 새우 양식 생산량은 2004년 28만 톤에서 2018년 71.8만 톤으로 급격히 증가함

그림 3. 베트남 양식 모델



Fish Farming model in the pond



Fish farming model by sea cages

- 주요 양식 방식으로는 extensive farming, semi-intensive, intensive, super intensive가 있음. 홍다리 얼룩새우의 경우, 맹그로브와 논을 활용해 생산하는 방식인 extensive farming의 생산성이 가장 좋은데, 연간 20~25톤/ha를 생산하는 것으로 알려져 있음. 이는 양식과정에서 항생제나 화학물을 첨가하지 않고 프로바이오틱스만 사용하기 때문임. 흰다리새우의 경우, 온실 못(pond)에서 기르는 super intensive 방식의 생산량이 연간 100~120톤/ha로 생산성이 가장 높음

■ 베트남 수산분야, 외국인 투자처로 각광

- 베트남은 훌륭한 자연조건, 저렴한 인건비, 투자 정책 및 절차 개선 등으로 인해 현재 총 116개 국가의 기업들이 투자처로 삼고 있음
- 수산분야의 외국인직접투자(FDI) 프로젝트는 100건 이상으로, 한국, 중국, 일본 등 18개 국가에서 수산분야 투자 프로젝트를 추진하고 있음

- 특히 베트남에서 새우 산업은 투자 기회가 큰 분야임. 온화한 기후조건으로 인해 연중 새우 양식이 가능해 가공업체가 정기적으로 운영하고 충분한 생산량을 확보할 수 있는 요건을 충족하고 있음. 베트남 정부는 외국인 투자를 장려하기 위해 2018년 4월 17일 시행령 Decree 57/2018/ND-CP을 발효함

■ 양식산업 발전을 위해 투자 유치 노력

- 2020년까지 전 세계 새우 수요는 520만 톤, 2025년까지는 650만 톤으로 증가할 것으로 예상됨. 업계의 새우 수요를 충족시키기 위해 고급새우 종자 생산, 첨단 양식 기술 개발, 가공 및 처리 등에 관리과정 개선 및 신기술 적용 등이 요구되고 있음
- 이에 베트남 정부는 Decision 79QD-TTg 총리령을 공포하여 2025년까지 베트남 새우산업 발전을 위한 국가행동계획을 마련함
- 동 계획에 따른 베트남 수산업의 목표는 새우산업의 지속 발전을 위해 외국인 투자 유치 및 수산물 총 생산량 중 손실량 10% 미만으로 저감(현재 20% 이상), 수출 가격 200억 달러, 새우 수출 가격 100억 달러 달성, 수출된 부가가치상품 비율 60% 달성, 수산업 종사자 80% 훈련 제공, 근로자 평균 1인당 소득 3배 달성 등임

발표 2. 한국의 신남방정책과 한-베트남 수산분야 협력

안지은 KMI 국제수산연구실 연구원

신남방정책을 통한 한-베트남 수산협력 강화 방안

■ 베트남 수산부문 현황 및 발전 가능성

- 베트남 수산업 GDP는 농업, 임업과 함께 매년 평균 10.8% 증가하면서 베트남 경제 발전에 기여해 옴. 3개 부문의 노동인구는 41.9%로 전 업계에서 1위, 제조업의 2.5배 수준임
- 베트남 수산분야의 생산 및 교역은 꾸준한 증가세를 보이고 있는 가운데, 수출중심의 교역 구조로 연간 60억 달러의 무역수지 흑자를 기록함. 2016년 수산물 총 생산량은 687만 톤, 연평균 4.9%의 성장률을 보였고, 교역량은 86억 달러로 연평균 7.4%가 증가함. 주요 교역품목은 새우와 참치임
- 한편, 한국은 베트남의 주요 수산물 교역국으로 2015년 기준 수출국가 3위, 수입국가 2위에 위치함

그림 4. 베트남 GDP 동향

(단위: 십억 달러, %)

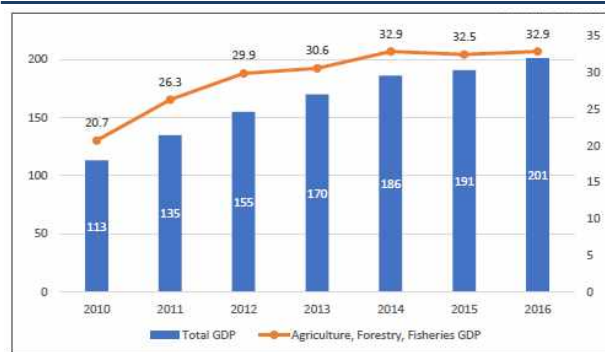
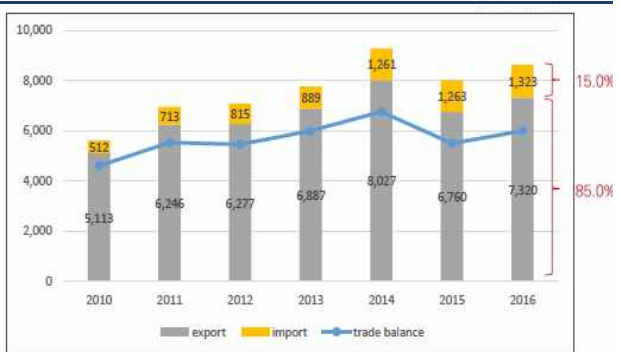


그림 5. 베트남 수산물 수출입 동향

(단위: 백만 달러)



- 수산물 생산과 수출이 지속적으로 증가하는 만큼 새우, 참치와 같은 주요 품목에 대한 유통구조 개선 필요성이 제기되고 있음. EU, 일본, 미국 등 선진국의 식품위생기준 강화에 대응한 효율적 가공-유통구조 구축을 위해 가치사슬 부문에 포함된 이해당사자(생산자, 정부, 학계 등)간의 긴밀한 협력이 필요한 상황임
- 베트남의 수산물수산물 가공시장은 수산 가공품의 품질개선과 상품 다양화 등으로 지속 확대되고 있는 반면, 소규모 가내수공업 중심의 산업구조로 낙후된 가공 처리시설 현대화 등 식품 위생안전 및 환경오염 관련 문제해결을 위한 투자-개선방안 마련이 시급함

- 베트남 정부는 수산업의 문제점을 해결하고 주요 수출산업으로 육성하기 위해 ‘수산업 발전 (2020~2030) 전략 및 비전’을 마련·이행하고 있음. 동 전략의 목적은 수산업 현대화를 통한 국가 경제발전 및 해양력 강화에 있음. 주요 내용으로는 수산업 대량생산 시스템 시설 구축 및 현대화, 베트남 수산물 브랜드가치 상승, 농촌지역 생활기준 개선 및 전문 인력 양성 등이 포함됨
- 베트남 수산업 현황과 정부의 발전 계획을 바탕으로 한 베트남 수산업의 협력 수요는 이해당사자 간의 협력관계 증진 방안, 생산성과 경제·지속가능성 확보, 수산물 처리기술 및 품질·위생 개선, 수산업의 고부가가치 창출 등으로 파악됨

■ 한-베트남 수산 협력 현황 및 수요

- 양국 간 수산물 교역은 꾸준히 증가하고 있는 추세이나, 한국의 對베트남 수산물 무역수지 적자는 매년 증가하고 있음. 2017년 교역규모는 86억 달러로 연평균 9%의 성장률을 보이고 있으나 이 중 수입규모는 7억 5천만 달러인 반면, 수출은 1억 1천만 달러에 그침. 또한 한-베트남의 수산물 교역은 특정 품목에 집중되어 있는 것이 특징인데, 수출의 경우 참치가 전체의 30.2%, 수입의 경우 새우가 전체의 50%를 차지함
- 베트남의 FDI는 지속적으로 확대되고 있으나 농업, 임업, 수산업에 대한 투자는 전체의 1.1%인 35억 2천만 달러에 그침. 한국 역시 베트남에 대한 투자를 확대하고 있으나 수산분야 투자는 1,732달러로 0.9%에 그침
- 베트남은 한국 ODA 2위 공여국, 아세안 국가 중에서는 1위를 차지함. 2016년 ODA 규모는 1억 9천만 달러로 연평균 16.5% 증가함. 반면, 베트남 수산분야 ODA는 2016년 기준 전체의 1.5%인 7만 달러에 불과한 것으로 집계되었으며, 연도별 편차도 큰 것으로 나타남. 이는 매년 다양한 사업을 추진하고 있기는 하나, 단기 초청 연수 또는 기술 교육·훈련 등 소규모, 단발성 프로젝트에 그치고 있기 때문으로 보다 체계적·장기적 사업 추진 등 개선이 필요함

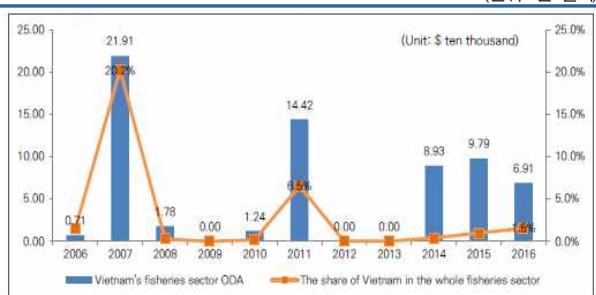
그림 6. 한-베 ODA 현황

(단위: 백만 달러)



그림 7. 한-베 수산 분야 ODA 현황

(단위: 만 달러)



- 한국의 수산식품 및 가공업계는 베트남의 수산부문 개발협력 수요에 대해 인지하고 있고, 투자협력 확대에 대해 긍정적으로 생각하고 있는 것으로 나타남. 그 요인으로는 한국의 신남방정책 이행과 베트남의 소비시장 확대 가능성 및 풍부한 노동력 등이므로 파악됨. 향후 한-베트남 수산협력 강화를 위해 먼저 선행되어야 하는 분야는 ‘수산가공 및 물류·유통’ 부문으로 나타났으며, 현지 비즈니스 활동을 위한 직접투자 지원 정책이 가장 시급한 것으로 파악됨

■ 신남방정책과 한-베트남 수산분야 협력 강화 방향

- (사람 중심의 수산업 협력 강화) 베트남 수산분야의 지역 불균형 및 빈곤 완화에 기여할 수 있는 ODA 프로젝트 발굴, 베트남 수산정책 우선순위를 고려한 ‘가공처리’ 및 ‘수산양식’에 관한 ODA 프로젝트 확대·강화(베트남 수산분야 발전 전략 2020~2030), 베트남의 국제수산규범 이행 강화를 위한 프로젝트를 발굴함(예: IUU 어업 근절-모니터링, 어업 관리, 행정체계, IUU어업 free 수산물 처리 산업 등)
- (수산업 경제 협력을 통한 상호 번영 달성) 베트남 내 수산업 기회를 높이기 위한 민간투자 및 해외진출 확대, 베트남 수산분야 민간 참여 및 경제협력 연계 강화, 베트남을 기반으로 아세안 생산 플랫폼 설립·활용 및 이를 통한 북미, 유럽, 아시아 권역 수출 확대가 기대됨

발표 3. 한국-베트남 수산협력현황과 전망

한재균 해외수산협력센터 행정관

우리나라 원양산업의 아세안 진출 현황 및 지원 노력

■ 원양산업의 아세안 진출 현황

- 우리나라의 해외진출 원양기업은 총 89개사로, 이 중 32개사가 미얀마, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 필리핀 등에 진출해 있음. 주요 업종으로는 가공업, 양식업, 유통판매업 등임. 베트남에는 수산물 가공업 5개사(Kaneshiro Vina, Vina Pride Seafoods, Blue Sea, HWA KYUNG VINA BINH CHAU SEAFOOD, S&F VINA), 양식업 3개사(롯데상사, Anh Ga Aquaculture, Dao Ly Seafood Production)가 진출해 있으며, 새우양식업 부문에 1개사는 추진 중에 있음

그림 8. 원양산업의 ASEAN 진출 현황

| 업종 | 세부 사업내용 | 업종 | 세부 사업내용 | 업종 | 세부 사업내용 |
|-----------|--|-----|---|-----|--|
| | 인도네시아 | | 미얀마 | | 말레이시아 |
| 가공업 | 참치, 날치알 가공  | 양식업 | 새우, 광가시우스 양식  | 양식업 | 그루퍼 양식  |
| 양식업 | 뱀장어, 바리류 양식  | 가공업 | 태국 오징어, 가자미, 게맛살 가공  | 양식업 | 필리핀 뱀장어 양식  |
| 유통 판매업 | 수산물 수출 | | | | |

■ 원양산업 지원을 위한 노력

- 해외수산협력센터는 우리나라의 해외수산자원 개발 및 국제협상 업무 지원을 통해 국제해양수산 역량 강화를 목적으로 설립됨
- 원양산업의 효율적 지원을 위해 2009년부터 원양어업 거점 또는 원양산업 진출 가능성이 높은 지역에 명예해양수산관을 위촉·운영하고 있음. 명예해양수산관의 주요 역할은 관할 연안국의 해양수산 소식과 그 밖의 활동실적을 정기·수시보고 하고 진출업체 또는 진출 희망업체를 지원하는 것임
- 현재 해외수산협력센터에서 추진 중인 지원 사업은 연안개발도상국 수산인프라 지원사업과 해외투자용자사업, 컨설팅, 해외진출 관련 설명회 및 워크숍 개최, 해외수산투자협의회 운영 등이 있음

한-베트남 수산협력의 경과 및 실현 가능한 비전

■ 한-베트남 수산협력 현황

- (협정 체결) 우리나라와 베트남은 수산협력, 해운협정, 항만투자협력 등 다양한 분야에서 협정 및 MOU를 체결함
- (ODA 지원) 2017년 수산부문 ODA 지원규모 22억 달러 중 베트남 지원규모는 1.82억 달러 수준으로, 우리나라 전체 ODA 지원국 중 1위를 차지함. 베트남 수산 ODA 사업은 대부분 수산물 가공, 위생 부문 기술협력 또는 연수생 초청사업으로 구성됨
- (시설 구축) 메콩델타 지역 산업 육성 플랫폼 구축 및 양국 간 산업 협력 강화를 위한 산업기술 전수와 베트남 진출 전진기지로써 베트남 껀터시 한-베 인큐베이터 파크(KVIP) 구축 사업 등이 추진되었으며, 특히 KVIP내에는 한국 13개사 베트남 13개사, 총 26개 기업 유치에 성공함
- (모델 구축) 호이안시의 공식 요청으로 Cu Lao Cham Island의 수산자원조성 기술 이전 및 조성 관리 시스템 구축사업이 추진됨. 주요 내용으로는 수산자원 조성 및 관리 모델 개발, 이를 통해 베트남과의 협력체계 구축, 대상지 맞춤형 서식지 조성 및 관리 계획 수립, 수산자원 조성관리 기술 및 이론 초청 연수, 전문가 파견 현장지도 및 기술 전수 등이 포함됨
- (기타) 베트남 양식수산물 안전성 개선을 통한 한-베 수산경협 강화 통상연계형 경협사업, 무역지원센터 운영, 국립수산물과학원-껀터대학 공동연구, KMI-WBG 공동 베트남 수산분야 공무원 초청 연수 등을 추진함

■ 한-베트남 수산업협력을 통해 동반성장을 실현

- (지속가능한 어업) 어업관리 체계 구축, 해양수산 관리를 위한 인력 역량 강화를 실시함
- (양식업 활성화) 어병 관리를 위한 공동 연구 추진 등 안정적 생산기반 구축, 자금지원 및 컨설팅 등을 통한 양식업 진출을 활성화함
- (가공산업 육성 체계 구축) 베트남 현지 수산 기업과의 합작투자 등 연계를 강화하고 유통 인프라를 확충함
- (거버넌스 구축) 정부 간 소통 및 연구기관 연계를 강화함

발표 4. 한-베트남 농업분야 협력 확대 방향

김상현 한국농촌경제연구원 부연구위원

한-베트남 농식품 교역 현황

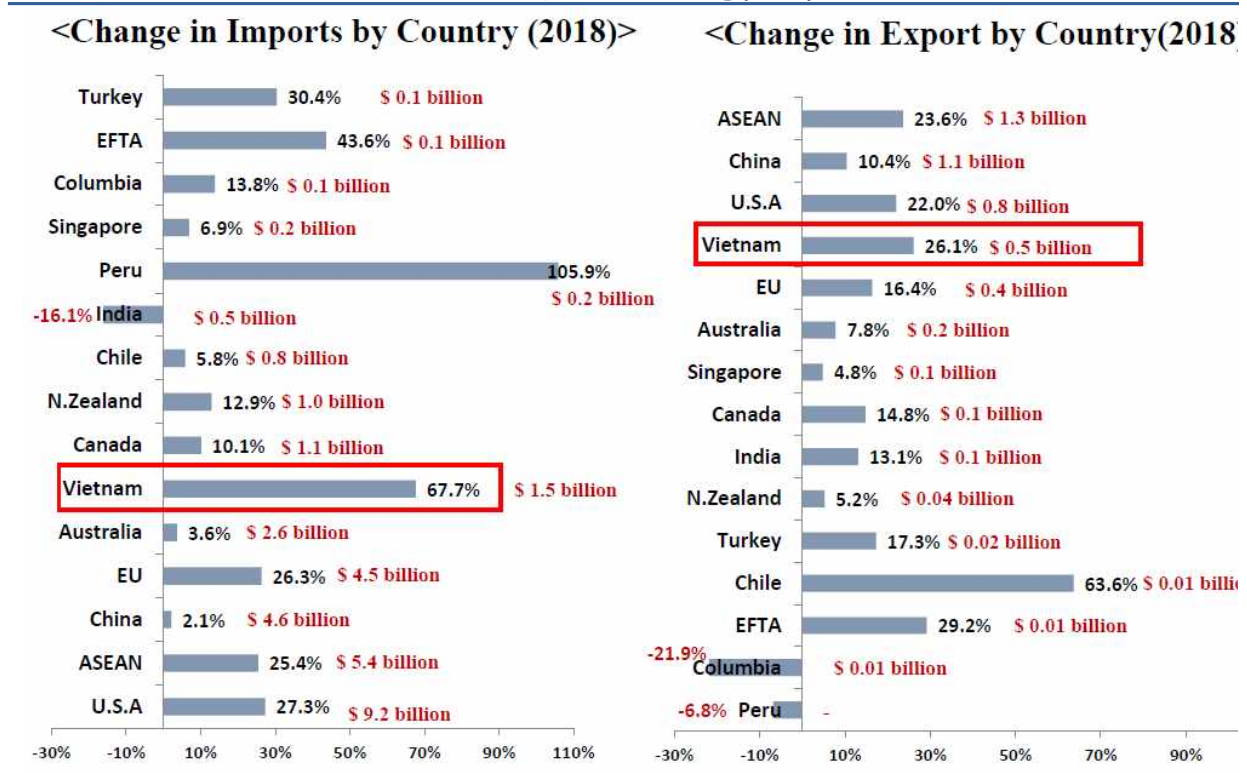
■ 한-베 FTA 현황

- 한-아세안 FTA는 2007년 6월 1일에 발효되었고 관세철폐율은 67.4%이며, 한-베트남 FTA는 2015년 12월 20일 발효되었고 관세철폐율은 75.5%임
- FTA 체결국가의 관세인하율 평균은 66.9%였으나 베트남의 관세 인하율은 2018년 기준으로 이행 기간이 짧았음에도 불구하고 80%를 기록함
- 베트남의 농식품에 대한 수입 특혜관세 활용률은 75.8%(2016)-90.2%(2017)-91.2%(2018)임. 한국의 농식품에 대한 수출 특혜관세 활용률은 30.1%(2016)-32.0%(2017)-38.8%(2018). 수출 특혜관세의 낮은 활용률에 대한 이유는 사후 원산지 검증, 낮은 행정 및 전기 인프라시설 수준, 전문 인력 부족 등이었음. 수출 특혜관세 활용률은 최근 3개년 40% 미만으로 수입 특혜관세 활용률보다 낮았으나 증가하는 추세임

■ 한-베 농식품 교역 현황

- 한국의 총 농식품 수입은 2018년 352억 달러로 2009년 이후로 연간 6.9% 늘었으며 그 중 FTA 체결국가로부터의 농식품 수입은 2018년 302억 달러로 2009년 이후 연간 7.4% 증가세를 보임. 수입 농식품 중 FTA 체결국가로부터의 비율 또한 2009년 82.2%에서 2018년 85.9%로 증가함. 반면, 한국의 베트남으로부터 농식품 수입은 2018년 14.7억 달러로 2010년 이후로 연간 23% 가량 증가함
- 한국의 총 농식품 수출은 2018년 67억 달러로 2009년 이후로 연간 6.3% 증가하였고 그 중 FTA 체결국가로의 농식품 수출은 40억 달러로 이는 2009년 이후로 연간 9.2% 증가한 수치임. 수출 농식품 중 FTA 체결국가로의 수출 비중은 2018년 60%로 2009년 46.9%에서 13%p 가량 늘어남. 한국의 2018년 베트남으로 농식품 수출은 4억 6천만 달러이며, 2010년 이후 연간 15.2% 증가함
- 이전 5개년(2013~17년) 올림픽 평균 대비 2018년 한국의 베트남 농식품 수입액은 68%, 수출액은 26%의 증가율을 보이고 있어 여타 FTA 체결 국가들과 비교할 때 보다 빠른 속도로 수출입이 증가하는 추세임

그림 9. 국가별 수출입 변동(2018)



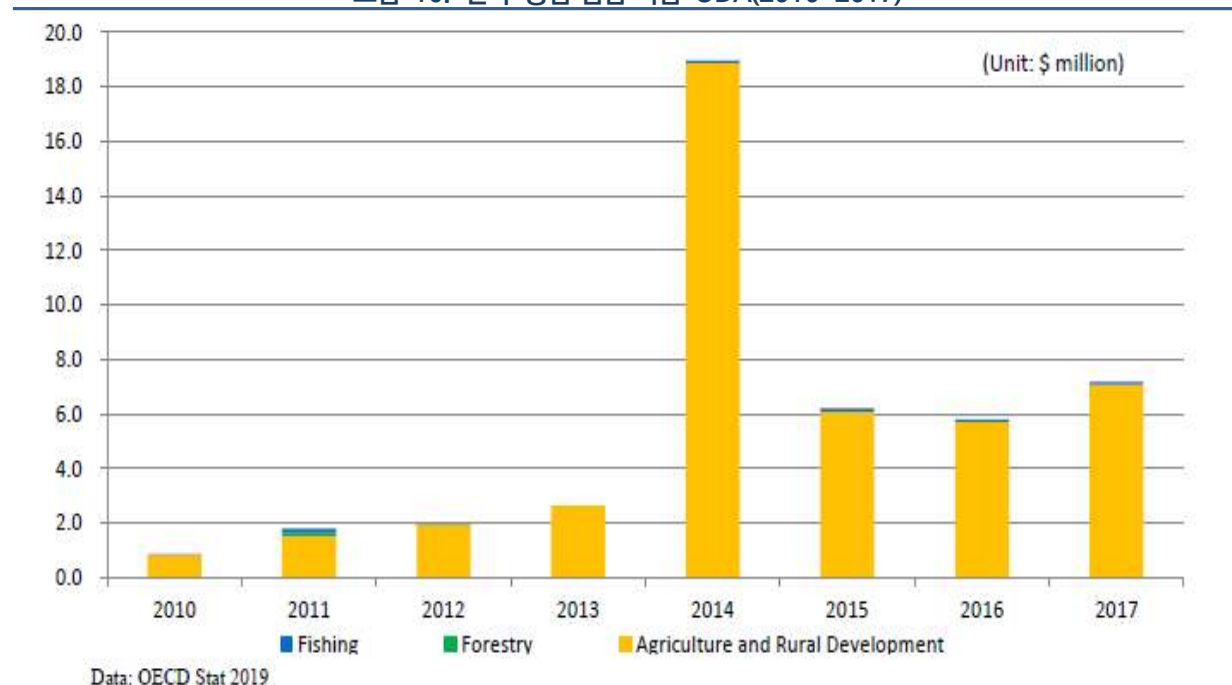
- 농식품 부류별로 한-베트남 FTA 발효 이전 3개년(2013~15년)과 발효 이후 3개년(2016~18년)의 양국 간 농식품 수입액을 비교해 볼 때, 가공식품(-12.3%)을 제외한 곡물(21.6%), 가공과일(153%)과 신선과일(291%), 채소(13.3%), 축산품(79.8%) 등은 발효 이후 증가함
- 반면 FTA 발효 이전과 발효 이후 3개년의 수출액을 비교했을 때, 2016년 조류인플루엔자(AI) 발생으로 닭고기 수출이 감소해 축산물이 발효 이후 11.1% 감소한 반면, 대 베트남 농식품 수출액의 56.7%를 차지하는 가공식품(39.6%), 그리고 곡물(72.9%), 가공과일(157%), 신선과일(602%), 채소(36.9%) 등이 수출액은 발효 이후 증가함

■ 한국의 베트남 ODA 현황

- 2017년 기준 한국은 OECD 국가 중 베트남의 ODA 제2위 공여국으로 2010년과 비교하면 베트남 ODA 예산이 70% 가량 증가함
- 베트남에 대한 ODA 예산은 주로 사회/경제 인프라와 서비스(89%)에 가장 많이 편중 되어 있고, 그 다음은 생산부문(5%)에 대한 지원임. 이 생산부문 지원의 38%가 농업, 임업, 수산업에 대한 지원임

- 2019년 한국의 베트남 ODA 프로젝트 총 예산은 1.46억 달러로 예상되며 중점 협력 분야는 수질 및 위생시설, 교통, 거버넌스, 교육임
- 2019 OECD 통계 자료에 따르면, 한국은 2010~2017년 베트남의 임업, 수산업보다는 농업분야에 ODA를 많이 지원해온 것으로 나타남. 베트남 농업 및 농촌 개발 ODA 부문에서 한국은 제5위 공여국에 해당하며, 2010~2017년에 4,478만 달러를 지원했으며 2014년에 새마을운동 사업의 예산이 크게 증가한 바 있음. 임업 ODA에는 12만 달러, 어업 부문에는 50만 달러를 지원함

그림 10. 한국 농업·임업·어업 ODA(2010-2017)



- 우리나라는 MAFRA, KOICA, RDA, MOF 등 다양한 정부 채널을 통해 베트남 농업 ODA 프로젝트를 수행해 왔음. 2019년에는 8개 프로젝트에 315만 달러 예산이 소요되고 이는 총 ODA 예산의 2.2%에 달하는 수준임. 한국농촌경제연구원은 베트남과의 ODA 공동연구, 모니터링 및 평가, 타당성 조사 등에서 협력을 강화하고 있음

■ 한-베트남 협력을 위한 주요 메시지

- 한-베 FTA 이행상황 평가 및 상호 관심 이슈 논의를 위한 장관급 공동위원회와 분야별 FTA 이행 위원회(상품, 관세, SPS 및 TBT, 무역구제조치, 경제협력)로 구성된 한-베 FTA 이행 위원회의 활동 강화뿐만 아니라, 양국 농업부문의 상생협력을 강화하는 노력이 필요함. 특히, 통관절차, 원산지 규정 등 비관세장벽 등의 개선 노력이 요구됨

- SPS, TBT 및 비교역 목적과 관련된 여타 규제조치의 완화를 통해서 양국의 농업부문 피해를 최소화하는 수준에서 양국 간 국제협력을 강화할 필요가 있음
- 또한 단순 농식품 수출입을 벗어나 양국 농식품 전후방 산업의 협력을 위한 한국의 농자재의 수출과 지원, 물류 및 유통을 위한 인프라 지원의 확충을 통한 시장 확대 등 농업분야에서 양국 간 상호 이익 증진을 위한 FTA 활용 능력을 강화하는 노력이 요구됨
- 베트남 ODA 농업부문 지원과 관련하여 단순 예산지원이 아닌 문화적 맥락뿐만 아니라, 농업부문의 기술적 수요에 대한 베트남의 니즈에 대한 상호 이해를 통한 ODA 사업을 추진해야 할 것임
- 또한 과거 양자간 ODA 사업을 벗어나 다양한 이해당사자(국제기구, 정부부처, 연구기관, NGOs 등)와의 참여와 협력을 바탕으로 한 공동사업을 적극 추진해야 하며, 이를 지원하기 위한 양국 간의 정보교환 채널 구축 및 운영이 지속적으로 이뤄져야 할 것임

발표 5. 농업분야의 한-베 협력과 스마트 농업

Tran Viet Dzung NIAPP

베트남 농업분야의 당면과제

■ 베트남 농업분야의 현황

- 지난 20년간 베트남 경제는 농업 주도에서 2, 3차 산업 주도 경제로 변화하면서 GDP에서 농업 분야가 차지하는 비중이 1985년 40%에서 15%로 감소함. 농업은 농촌지역 1,000만 가구의 생계를 책임지고 있으며 전체 취업자 수의 35%가 농업분야에 종사하고 있음. 또한 1만 개 이상의 기업들이 이 분야에서 운영하고 있음
- 2018년 농림어업의 GDP는 지난 7년 간 가장 높은 수준으로 확대되었고, 농업분야 부가가치는 전년 대비 3.86% 증가함. 생산구조 또한 지속적으로 시장 수요에 맞춰 효율적인 방식으로 조정되었음
- 농식품 수출액은 약 400억 달러이며 87.2억 달러의 흑자를 기록함. 2019년 베트남 정부가 주요 13개²⁾ 수출 농식품을 발표하였는데 상위 10개 품목은 10억 달러 이상의 수출액을 기록함. 이 중 원목 및 원목 제품, 새우, 과일 및 채소, 커피, 캐슈넛 등 5개 품목은 30억 달러 이상을 기록함

■ 베트남 농업분야의 당면과제 및 해결 노력

- 베트남 농업분야는 1인당 평균 농지 면적이 전 세계와 비교했을 때 겨우 8.7%에 불과하고, 생산비가 너무 높으며, 노동 비용 또한 총 비용의 40~50%로 높아 효율성이 낮은 상황임. 농촌 지역에서 훈련을 받은 노동력도 11.2%에 불과하고 생산지역의 인프라 시설이 열악한 편이며, 기계화 자동화 기술력 부족의 요인까지 겹쳐 농산물 생산 비용은 동남아시아 다른 국가보다 전반적으로 높은 편임
- 베트남 농업부문 성장모델은 천연자원 주도 방식이었음. 생산의 영세성과 분산성, 기후변화, 수자원 부족, 경지 확장 부진, 빠른 도시화 및 노동인력 감소, 저부가가치 농식품 생산, 그리고 특히 낮은 기술 적용률이 이 분야의 더딘 성장의 주요 요인임

2) 쌀, 커피, 고무, 캐슈넛, 고추, 차, 과일 및 채소, 카사바 및 카사바 제품, 돼지고기, 가금류 및 란, 팡가우시스, 새우, 원목 및 원목

- 이를 극복하기 위해서는 수익률 격차의 해소와 생산 프로세스의 집중적 강화를 통한 농업 생산 시스템의 효율성 개선을 통한 생산 성장이 요구됨. 특히 베트남이 기후 변화에 강하게 영향 받는 나라임을 감안한다면 기술적인 측면에서의 농업 환경 개선이 환경에 가해지는 부담을 줄이고 지속가능한 방식으로 농업을 가능케 하는 해결책이라 생각함
- 베트남은 2012년 농업정책으로 Decision No. 114/QĐ-TTg을 발표했고 Master Plan on Agricultural Production development to 2020, Vision to 2030을 승인함. 이 비전은 과학기술을 적용해 품질 및 생산성을 높여 농업의 경쟁력을 강화하여 대규모의 지속적·현대적 방식으로 농업생산이 가능하게 하는 것을 목표로 함
- 베트남 정부는 또한 농촌지역 발전 및 농업투자 증대를 위한 유인책과 정책에 중점을 둔 Decree 57/2018/ND-CP을 발표했음. 이는 토지 권한 및 임대, 세금 감면·면제, R&D 및 기술 이전을 위한 주 정부 차원의 개발프로그램을 통한 재정적 지원이 중점 사항임. 민간분야는 최첨단 농업에 투자할 것을 권유받고 있음

베트남 스마트농업 추진 현황과 한-베 협력

■ 추진 현황

- 베트남 농업농촌개발부(MARD)는 19개의 해산물 기업을 포함한 최첨단 농업기업 40곳을 인증하였음
- 베트남 총리는 2020~2030년까지 첨단 농업구역 개발에 관한 마스터플랜을 승인했고, 이에 따라 품질은 개선하고 비용은 저감하기 위해 R&D를 통한 대규모 현대적 농업생산 방법을 개발하는 것이 목표임. 6월 기준으로 35개의 최첨단 농업 구역을 설정하였고 8개를 추가로 개발 중임. 2030년까지 Lao Cai, Phu Tho, Son La, Nam Dinh, Nghe An, Hanoi에 최소 10곳의 구역을 조성할 계획임
- 정부는 또한 2020년까지 첨단 농업 협동조합을 적어도 500개로 늘리고 첨단 농업 생산 가치를 5배 높일 계획임. 협동조합 60%는 Mekong River Delta, Red River Delta, Central Highlands 등 생산 중심지역에 위치하게 될 것이고 이 중 30~40%는 자동화 기술 모델 및 바이오기술을 활용하게 됨

■ 한-베 농업분야 협력

- 베트남 농업 분야의 기술 발전은 아직 유아기인 상태로 스마트화가 정착되지 않음. 대부분의 농업 종사자들은 아직 산업화 단계에도 이르지 않아 많은 투자비용과 하이테크 농업 인력 역량 등 스마트 농업 관련 인프라 개선이 시급함

- 한국은 기술 및 디지털 정보 측면에서 선진화된 국가로 전 세계적으로 알려져 있는 만큼 농업, 농업 정보 기술에 큰 영향을 끼침. 한국은 현재 스마트 농업 생태계를 만들고 있어 농업을 지속가능하고 미래 성장산업으로 탈바꿈하기 위한 기술 측면에서의 돌파구를 마련하고 있음
- 또한 한국은 로봇과 드론을 활용한 농업, 농업 분야의 위성 활용, 선진화된 식물 육종과 미생물을 도입한 작물 재배 등에도 자원을 투자하고 있음
- 로봇 통제 기술(Robot control technology)은 작물 생산성, 토양 건강, 제초제저항성 등 농업 산업이 직면한 문제를 해결하고 효율성 향상에 기여중임. 또한 농지, 환경, 작물 모니터링 관련 기술은 기후변화가 환경에 끼치는 영향에 대한 연구 및 평가가 지속적으로 수행되고 있으므로 향후 중요한 역할을 담당할 것이라 생각함
- 빅데이터 관리를 통해 대량의 정보가 매일 위성, 카메라, 센서를 통해 수집되고 있음. 기계학습 모델, 클라우드 컴퓨팅, 사물인터넷 등 예측 및 분석을 통해 작물 정보, 토양 조건, 살충제, 기후 환경 등 또한 서로 상호 작용할 수 있도록 관리될 것임
- 원격 감지 기법은 농작물 수확 관련 많은 환경 변화를 감지 및 예지하여 농작물 수확 프로세스의 최적 시기를 도출, 농업 수익을 극대화하는 데에 도움을 주기 위해 개발 중임. 정밀 농업에 초점을 맞춘 애플리케이션은 비용을 낮추고 농업 관리를 용이하게 도울 것임
- 한국과 베트남은 토양과 기후 정보 관련 기술 발전 사항을 공유하고, 소프트웨어와 데이터 딜리버리 관련 지식 공유, 디지털 농업 인적 역량 강화 등의 분야에서 협력이 가능하다고 생각함

국제물류 교통인프라

발표 1. 한-베트남 교통분야 미래정책의 협력 방향

모창환 한베교통인프라협력센터/한국교통연구원 선임연구위원

한-베트남 교통분야 협력 증대 전략

■ 한-베트남 투자 및 개발 현황

- 한국국제협력단(KOICA)은 베트남에서 고속도로 및 철도 사업의 타당성 조사에 초점을 맞춘 교통 사업을 주로 추진함. 총 9개 사업의 예산은 약 1,640만 달러이며 현재 7개 사업은 완료되었음. 주요 사업으로는 베트남 호치민 지하철 5호선 사전 타당성 조사, 라오스와 베트남 연결 철도 타당성 조사 등이 있음
- 한국수출입은행(Korea Eximbank)이 관리하는 대외경제협력기금(EDCF)은 고속도로, 교량 건설 등의 분야에서 총 19개의 사업에 약 15억 7,000만 달러 예산을 투자함. 이 중 9개는 완료, 5개는 진행 중, 5개의 사업은 준비 중임. 주요 사업으로는 하노이-하이퐁 고속도로 건설, 반콩대교 및 연결도로 건설 등이 있음
- 국토교통부는 자체 공적개발원조(ODA)사업 진행을 통해 다양한 운송시스템의 종합계획(Masterplan) 수립에 주로 초점을 맞추고 있음. 주요 사업으로는 베트남 하노이 도로교통안전 종합계획('17), 베트남 남부 고속도로 교통정보센터 통합 종합계획('17), 베트남 도로의 중온 아스팔트 적용기술 최적화 종합계획('18~'20) 등이 있음
- 2018년 3월 한베 교통인프라협력센터(VKTrans: Vietnam-Korea Transport Infrastructure Cooperation Center)가 한국교통연구원(KOTI)과 베트남 교통통신대(UTC)가 공동으로 베트남 하노이의 교통통신대에 개소되었음. 베트남 기획투자부(MPI)의 민간투자(PPP)법 제정 지원, 베트남 교통부(MOT)의 도로교통법 전면개정 지원, 국토부 ODA사업의 일부인 '중온아스팔트기술 사업화 전략 수립 과제' 수행 등을 하고 있음. 특히, 한국 공공기관과 민간회사의 도로, 철도, 항공, 해운 등 교통분야 전체의 협력과 사업추진을 위한 베트남 연결통로 역할을 하고 있음. 해운항만분야도 베트남 진출시 한베교통센터의 적극적인 활용이 기대됨
- 또한, 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)는 2019년 7월 베트남 사무소를 개설하여 민간투자사업(PPP)의 개발자 및 투자자 역할의 수행을 모색 중임

■ 베트남 교통 분야 주요 프로젝트

- 현재 가장 중요한 베트남 교통사업은 하노이와 호치민시를 연결하는 ‘북남고속도로 건설사업’임. 2019년 7월 북남고속도로의 11개 구간 중 8개 구간사업이 민간투자사업으로 선정되어 예비 공개 입찰 과정에 있었으며, 베트남 국내 건설사와 외국 기업이 입찰에 참여함. 그 중 외국기업은 한국, 중국, 프랑스 기업이었고, 한국은 5개 건설기업이 참여하고 있음. 2020년 4월에 사업자가 최종 결정되어 사업계약을 체결할 예정임
- 두 번째로 중요한 사업은 ‘하노이-호치민 고속철도 사업’임. 총 길이 1,555km, 25개 역으로 속도는 350km/h, 자동 열차 제어(ATC) 시스템을 운영하는 고속철도로 베트남 교통부는 2045년 완료할 계획임
- 이외에도 룡탄신공항 건설사업, 하이퐁 항만터미널사업 등이 있음

그림 11. 베트남의 교통분야 주요 사업



주: (좌) 북남 고속도로 (우) 하노이-호치민 고속철도

■ 문제점

- KOICA, EDCF, 국토부 등 다양한 한국 기관들이 베트남 교통사업을 추진했지만 최상의 성과를 내기 위해서는 사업 조정이 필요함. 조정이 부족하면 소기의 효과를 달성하기 어렵고 베트남 교통 기관들 사이에 혼란을 야기할 수 있음

- 베트남 교통사업을 완료한 후, 실제 성과를 객관적으로 사후측정 및 관리를 하지 못하고 있음. 한국의 베트남 사업이 베트남의 필요와 요구를 충족하는지 평가해야 할 것이며, 타당성조사, 종합보고서 등의 사업결과 내용이 실제로 현장에서 실현되고 있는지 점검해야 함
- 베트남 지원 사업이라도 예산은 한정되어 있으므로 베트남 지원 예산지출의 효율성을 높여야 함. 또한 베트남과 협력 시 단기적인 이익이 아닌 장기적인 관점에서 베트남과 신뢰를 충실히 다질 필요가 있음
- 다양한 교통사업 지원과 투자가 이루어지고 있지만 대부분 소규모 사업으로 강력한 효과를 베트남에 주지 못하고 있으며, 전체 운송 시스템을 고려하지 않은 개별 사업 위주로 진행되고 있음

■ 향후 과제

- 한국대사관을 비롯한 KOICA, Korea Eximbank, KIND, VKTrans 등 베트남 관련 기관과의 원활한 정보 공유가 이루어져야 함. 교통분야 베트남 ODA사업 및 정책지원 관련 정기적 회의 개최를 통한 직접적인 조정이 아닌 간접적인 조정이 필요함
- 한국의 베트남 지원사업 완료 후 매년 실적을 측정 및 관리하여 베트남에서의 효과나 성과를 평가해야 함. 이후 체계적으로 베트남에 대한 한국의 베트남 지원 교통사업이 이루어져야 하며 타당성조사와 종합계획은 실행 가능한 결과를 제안하고 구현 과정에서 문제 해결 방안을 제공하는데 집중해야 함
- 소규모 교통사업에서 벗어나 북남고속도로, 북남고속철도, 신공항, 신항만 등 대규모 프로젝트에 투자해야 함. 교통사업 규모 확대 및 주요 사업에 집중할 필요가 있으며, 이를 통해 베트남의 기간인프라 사업에 투자하여 효과를 극대화하여야 함
- 마지막으로 베트남에서 단순 개별 교통사업을 개발하는 것 이외에 한국의 법률과 제도를 적용하여 베트남의 법과 제도를 개선하고 관련 기술 이전을 통해 한국기업의 베트남 시설투자에 유리한 사업환경을 구축해야 함. 예를 들어, 새로운 민간투자사업법 제정에 한국의 민간투자사업법에 근거하여 도움을 줌으로써 한국 기업의 민간투자사업 참여에 기여할 수 있음. 한국의 도로교통 관련 법을 준거로 하여 베트남 도로교통법 개정을 지원하여 한국의 건설회사, 운수회사 등이 베트남 도로건설 및 운송 시장에 참여를 좀 더 쉽게 할 수 있게 됨

발표 2. 지속가능한 항만개발과 해양연계성 강화

김수엽 UNESCAP 경제담당관

항만개발과 해상연계성 강화

■ 지속가능한 개발 목표와 운송

- 경제 발전 측면에서 운송은 국가 및 국제수준에서 기업뿐만 아니라 개인에게도 경제적, 사회적 활동과 기회에 대한 접근을 제공하는 등 매우 중요한 역할을 함. 이는 투자와 고용으로 직접 경제에 기여하기 때문임. 반면 환경적 측면에서는 에너지 소비 및 CO₂ 배출 등 영향을 미침
- 사회적 측면에서는 노동의 유동성을 활성화하고 시장, 고용, 의료, 교육 기회 및 기타 사회 서비스에 대한 접근을 촉진하여 사회 발전에 기여함
- 지속가능한 개발 목표 달성을 위해서 직접적으로는 도로 안전, 에너지 효율, 인프라, 도시 접근성 등이 기반이 되어야 하며, 간접적으로는 농업생산성, 대기오염, 식량, 기후 변화 등이 기반이 되어야 함
- 또한 국제적·지역적인 계획으로는 UN의 2030 아젠다, ASEAN의 ASEAN 운송 전략계획(2016-2025), 그리고 지속가능한 운송을 위한 국가 마스터플랜 등을 들 수 있음
- 이와 관련하여 ESCAP은 지역 운송 네트워크 등 정부 간 프로세스 업무와 지역 프레임워크·표준 및 모델 설정, 운송 촉진 협약을 지원하는 기술적 협력·지원, 연구·분석 등을 수행하고 있음
- ESCAP에서는 또한 “지속가능한 운송 연결에 관한 지역 행동 프로그램(단계 I, 2017-2021)”을 수행중이며 주요 내용은 지역 교통의 인프라 및 운영적 연결, 유럽-아시아 운송 연결, 지속가능한 도시 운송, 도로 안전 개선 등임

■ 당면 과제와 이슈

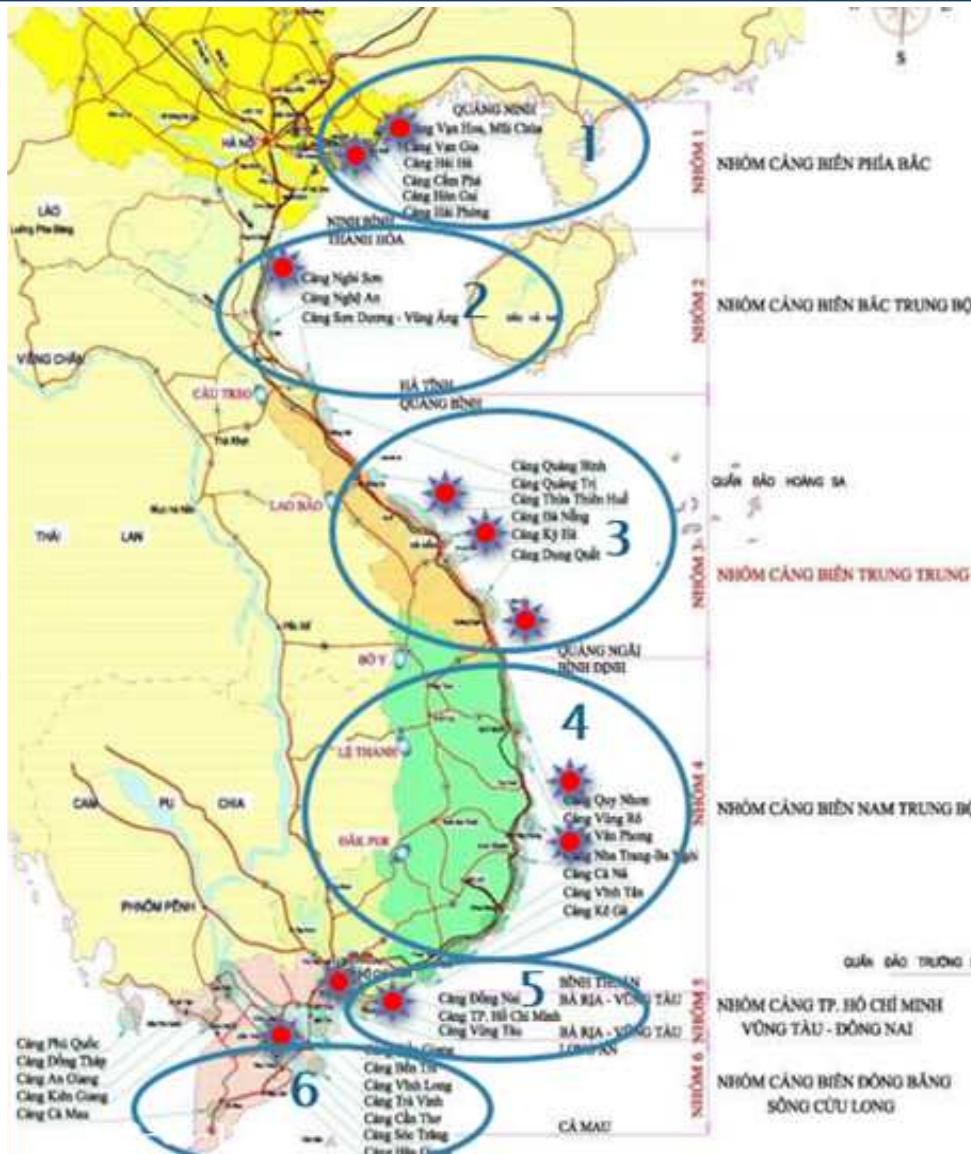
- 당면한 과제로 첫째, 재정적 격차가 있음. 지난 30년 간 세계경제가 소폭 상승 또는 감소했으나 해상 컨테이너 처리량은 꾸준히 증가해왔음. ESCAP 지역의 항만 교통량은 전 세계의 65%를 차지하며 이는 항만 교통량 증가에 대처하기 위한 막대한 투자가 필요하다는 의미임. 아시아 교통 부문의 투자 수요는 8조 3,530억 달러에 이를 것으로 예상되며(2016-2030) 이에 대한 자금 조달은 중요하고 긴급한 문제임

- 둘째, 기항 통지는 제한적이지만 메가/허브 항만에서 인프라에 대한 수요가 증가하고 있어 대규모 항만시설이 필요함. 주요 해운노선에 3E(Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved) 선박이 배치되었음. 이로 인해 대규모 항만 투자와 내륙지역 운송 연결, 해운사·얼라이언스 등과의 협상이 요구됨
- 셋째, 치열한 경쟁에 직면함. 국가 간뿐만 아니라 같은 국가의 항만 간에도 허브 포트 및 게이트 웨이가 되기 위한 경쟁이 치열하며 크루즈, 승객선 유치 및 해양관광 활성화를 위해 경쟁이 심화되고 있음. 이에 따라 도로, 철도, 해운, 내륙 수로, 물류 센터를 포함한 통합 교통 연결망이 항만의 경쟁력과 전체 Supply chain을 결정하는데 중요한 요인으로 작용함
- 넷째, 터미널의 자동화 및 진보된 ICT 기술 적용도 항만 개발 및 운영의 또 다른 과제임. 포트의 생산성을 향상시키고 지속 가능하고 안전한 항만을 위해 IoT, 빅데이터, 블록체인 등 최신 정보 기술뿐만 아니라 EDI, RFID, 싱글 윈도우 등 기존 기술과 서비스를 항만/터미널 및 전체 공급망에 적용해야 함. 하지만 필요예산의 안정성 등 투자 문제와 정보 보호 및 사이버 보안, 고용 등의 사회적 우려가 걸림돌로 작용하고 있음
- 다섯째, 항만의 지속가능성 또한 중요한 이슈로 부상하고 있음. 환경 친화적인 항만 건설과 운영은 모든 나라, 특히 항만 도시에서 중요한 이슈가 되었고 항만의 선박과 중장비에서 유발된 대기 오염, 혼잡도, 소음, 교통사고가 그 당면과제임. 이에 따라 높은 에너지 효율성 및 낮은 대기 오염 물질을 배출하는 등의 친환경 항만을 위한 정책 옵션 제공 등이 필요하지만 이런 친환경적인 정책을 실전에서 시행하고 있는 항만의 수는 제한적임. 법적, 제도적 지원 또한 필수적이지만 아직은 많은 이해관계자들의 공감대가 필요함
- 여섯째, 자연 재해 및 사회 문제에 대한 노출이 있음. 항만은 다양한 자연재해에 노출되어 있으며 최근 극심한 기후변화로 인한 해수면 상승 등 심각한 위협으로 치닫고 있음. 또한 화재, 정전, 폭발 및 화학물질 누출 등의 문제와 사이버 공격 등 다양한 사회적 위험도 발생함

■ 베트남의 잠재력과 기회

- 현재 베트남은 총 45개의 항만을 보유하고 있으며 251개의 정박지, 87.5km의 터미널 등의 시설을 가지고 있음. 이를 통해 2016년 4억 5,980만 톤, 2017년 5억 1,160만 톤의 화물을 처리하였음
- 베트남 항만을 다음의 그림과 같이 구분했을 때 2017년 기준 화물처리량은 그룹5가 43%로 가장 높은 비율을 차지하였고, 그룹1이 36%로 두 번째를 차지함. 컨테이너 처리량은 그룹5가 62%, 그룹1이 33%를 차지함

그림 12. 베트남의 화물처리량 현황



- 경제가 급속히 발전하고 있는 나라에게 안정적인 에너지, 특히 전력의 공급은 필수적임. 또한 증가하는 수출입 무역량에 대처하기 위한 항만시설에 대한 투자와 도로에서 연안 해운과 내륙 수로로의 모델 변환을 위한 재정적 지원, 항구에서 내륙지역으로의 운송 연결성 강화를 위한 투자 등이 경제 발전과 사회통합, 그리고 환경 보존에 중요한 요소임
- 물류비용 측면에서는 지속가능한 운송과 경제적 타당성을 고려할 때 해안선 및 내륙 수로를 이용하는 것이 권장됨. 연안 선박은 도로운송에 비해 2.5~3배 정도 높지만 비용은 도로운송의 1/5~1/6에 불과하기 때문임

- 베트남의 인구와 경제가 지속적으로 성장하고 있으며 연안 선박 및 내륙 수로에 기회가 있음. 부처와 관계 기관에 흠어져있는 의무와 권리, 책임을 통합적으로 반영한 법과 마스터플랜의 개선 및 도심 항만 정비, 심해항 개발, 도로, 철도, 내륙 수로 등의 통합 교통망 구축도 항만 도시의 대기 오염, 사고, 혼잡도와 더불어 당면 과제이자 기회임. 디지털 혁명을 포함한 혁신과 신기술을 통하여 디지털 격차도 줄일 수 있을 것으로 보임

■ 향후 추진방안

- 가장 먼저 지속가능한 스마트, 안전 운송 계획을 구축하고 고효율, 저탄소, 인적 우선 운송 정책을 강화해야 함. 그리고 정확한 비전과 목표가 설정된 장기적 마스터 플랜을 준비하여 실질적인 중장기 계획을 수립해야 할 것임
- 주변국 및 그 이상의 국가들 간 원활한 물류 및 운송을 위해 관련 이해관계자들과의 협력이 강화되어야 하며, 부문별·지역별 프로젝트의 우선순위 지정 및 지속적인 시행 또한 요구됨
- 마지막으로 빠르고 정확하며 고품질의 서비스를 위한 혁신 및 Business Reengineering과 원스톱 서비스 시스템 구축 및 전국 광역 물류정보시스템 구축 등 운송 인프라 및 운영 연결성 강화가 필수 요소임

발표 3. ESCAP 남부 노선의 막힘없는 물류 네트워크 활성화: 계획 및 도전 과제

Edouard Chong UNESCAP

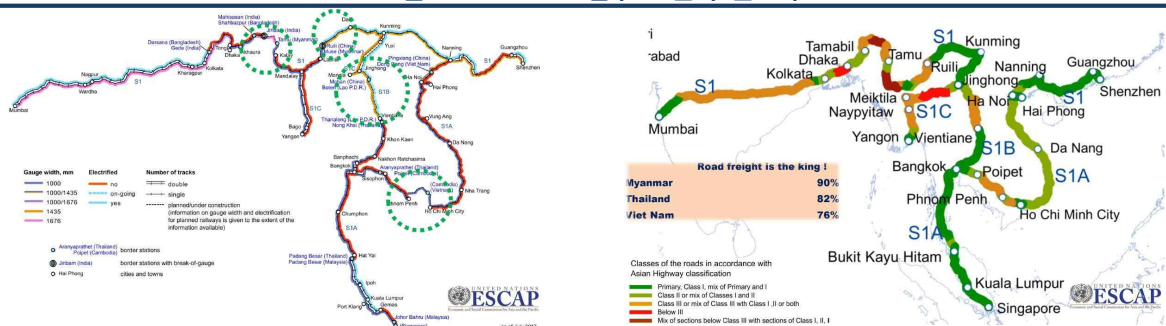
ESCAP 남부 노선의 막힘없는 물류 네트워크 활성화: 계획 및 도전 과제

■ 아시아 횡단 철도 네트워크와 아시아 고속도로 네트워크

- 아시아 횡단 철도 네트워크에 대한 정부 간 협의로 아시아 고속도로와 내륙항 및 그 외 활성화 조치와 함께 지역에서 세계적으로 통합된 일관 수송 및 물류시스템을 이루고자 TAR 네트워크 개발을 도모함
- 총 28개 국가가 117,500km 철도 노선에 대하여 17개 조항과 2개 부속서류로 노선 및 기술적 특징 관련 지도 원칙들을 세웠고 2년 마다 실무회담이 열리고 있음
- 아시아 고속도로 네트워크는 총 141,000km 도로에 대하여 32개 국가가 내륙항 등 조치와 함께 일관적인 수송 및 물류시스템을 이루고자 TAR 네트워크 개발을 도모하였으며 19개 조항 및 3개 부속서류로 합의 내용을 구성하였으며 이 또한 2년 마다 실무 회담이 열리고 있음
- ESCAP 유라시아 교통 노선은 아시아 횡단 철도 네트워크와 아시아 고속도로 네트워크를 활용한 대륙 횡단-복합 수송루트로 총 23개 국가의 48개 내륙 경계 횡단 포인트, 36개 항만 등을 포함함

■ ESCAP 남부 수송 노선의 내륙 연결성 문제

그림 13. ESCAP 남부 노선의 인프라



주: (좌) ESCAP 남부 노선의 철도 인프라 (우) ESCAP 남부 노선의 도로 인프라

- 남부 노선에 대한 연구 결과, 중국과 태국, 말레이시아, 베트남의 국경 시설 상태는 나은 편이나 캄보디아와 미얀마, 라오스, 방글라데시의 시설은 개선의 여지가 있다는 점이 파악됨
- 국경 횡단 포인트(BCP)에서의 주요 이슈로는 전산화 수준이 낮다는 점과 일부 BCP에서 트럭 또는 버스 전용차선 부재에 따른 운송 흐름의 혼잡, 교통정체와 국경에서의 구비 서류 및 절차 프로세스 차이 등이 있음. 화물차의 무게 및 크기에 대한 통일 규격 또한 마련되어있지 않아 막힘없는 연결 추진에 애로사항이 존재함
- 해당 노선의 연결성 향상을 위하여 “공동 통제 지역(Common Control Area)”에서의 단일 검색과 “원 스탑(one-stop)” 세관 모델 등의 시행 및 추진 중임

그림 14. 연결성 향상을 위한 계획



주: (좌) 묵다한-사바나 캣(Mukdahan-Savannakhet) 제 2우정의 다리 내 공동 제어 지역
우) 라오 바오-덴사반 BCP에서의 원 스탑 세관 모델

■ ESCAP 지역 연결성 향상 이니셔티브

- 지역 연결성 향상을 위해 국제 도로 운송 활성화를 위한 지역 전략 체제 및 국제 철도 운송 활성화를 위한 지역 협력 체제가 필요할 것임
- 또한 시간/비용-거리 방법론, 안전한 국경 횡단 운송 모델, 국경 횡단 시 통합 통제 모델 등 8가지 상호 보완 모델/도구 등의 도입 또한 필요함

발표 4. 신남방정책과 베트남과의 협력

김찬호 KMI 항만투자·운영연구실장

신남방정책과 베트남과의 협력

■ 한국의 신남방정책(New-Southern Policy)

- 2017년 11월 한국의 문재인 정부는 ASEAN 국가들과의 협력을 미국, 중국, 일본, 러시아와 같은 수준으로 강화하겠다는 신남방정책을 발표함. 이는 전략적 협력을 강화하고 인도와 경제협력을 확대하겠다는 내용으로 한반도 평화와 번영이라는 국가 로드맵 하에 외교, 국제협력 주도의 추진전략과 동북아시아 플러스 책임공동체 국정과제와 연관되어 있음
- 3P 공동체 구상은 사람(People), 상생번영(Prosperity), 평화(Peace) 등 3가지 분야의 공동체를 조성하겠다는 정책방향으로 추진됨. 첫째로 사람공동체는 쌍방향 문화교류 및 인적 역량 강화 등으로 교류 증대를 통한 상호 이해 증진을 도모함을 의미하며 세부 과제로는 2020년까지 한아세안 상호 방문객 연간 1,500만 명 달성 등이 있음
- 두 번째인 상생번영 공동체는 무역투자 증진을 위한 제도적 기반 강화, 강한 연결성을 위한 인프라 발전 적극적 참여 등 우리 기업의 진출 지원과 신산업 분야의 협력 확대를 통한 호혜적·미래지향적인 상생의 경제협력 기반을 구축하는 것임. 아세안과의 2020년 교역액 2,000억 불 달성, 인도와의 2030년 교역액 500억 불 달성을 목표로 함
- 세 번째 평화 공동체는 테러, 자연재해 등 비전통초국경 안보이슈에 공동 대응하고 한반도 평화 구축을 위한 협력 확대를 평화롭고 안전한 안보 환경을 구축하는 내용임. 이에 아세안 10개국 및 인도 순방과 정상 방안 등 전략적 협력을 목표로 함

■ ASEAN과 베트남에 대한 기초 사실

- 2018년 기준 ASEAN의 인구는 6억 5,400만 명으로 세계 인구의 8.6%를 차지하며 그 중 베트남의 인구는 9,460만 명으로 ASEAN의 14.6%임. 또한 ASEAN의 명목 GDP는 전 세계 3.3%인 2,891억 달러이며 베트남은 ASEAN의 8.6%인 2,114억 달러임
- 그리고 ASEAN의 교역규모는 2,150억 6,000만 달러로 세계 7.6%에 이르며 베트남은 ASEAN의 18.2%인 5,330억 달러임. ASEAN의 한국과의 교역규모는 1,610억 달러로 전체 교역량의 5.9%이며, 베트남은 137억 달러로 ASEAN과 한국의 교역량의 8.5%를 차지함

- ASEAN 국가의 해상 무역 규모는 21억 6,000만 MT로 2010년 이후 연평균 4.2% 성장함. 같은 기간 베트남의 해상 무역 성장률은 연평균 8.5%를 기록함. ASEAN 9개국의 컨테이너항만 처리량은 1억 510만 TEU이며 2010년 이후 연평균 성장률은 4.7%이고, 같은 기간 베트남은 10.9%의 성장률을 보였음

■ ASEAN의 선박, 항만, 물류의 현황

- ASEAN 9개국의 해상 연결 현황은 싱가포르와 말레이시아를 제외하면 낮은 편이지만 점차 증가 추세를 보였으며 물류 효율성은 전체적으로 평균 이상인데 반해 라오스, 캄보디아, 필리핀은 저조하였음. 원인은 낮은 물류시설 및 정보수준에 따른 물류 경쟁력 약화로 보임
- ASEAN 사무국은 2015-2025년 교통 전략 계획(7전략 36개 프로젝트)을 시행하고 있음. 주요 내용으로는 단일 해상운송 시장, ASEAN 내의 RO-RO선 네트워크 운영, IWT(Inland Waterway Transport) 네트워크, 교통안전 개선 등의 지역적 협력 강화 등이 있음

그림 15. 한국-ASEAN 교통협력 신규 프로젝트

[ASEAN-ROK Transport Cooperation Projects (2018-2020)]

| Project Title | Progress Plan | | |
|--|---------------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 |
| 1. HRD Projects | | | |
| 1) ASEAN-ROK Transport Cooperation Forum | | | |
| 2) HRD in Railway Policy and Safety | | | |
| 3) HRD in Logistics Policy and Technology | | | |
| 4) HRD on Sustainable Urban Transport System | | | |
| 5) HRD in ITS Policy and Technology | | | |
| 6) HRD in Land Compensation Policy and Technology | | | |
| 2. Development Consulting Projects | | | |
| 1) Smart Water Management of Denpasar, Indonesia | | | |
| 2) Master Plan for National Land Data Infrastructure of Cambodia | | | |
| 3) Master Plan for Utilization and Establishment of Lao PDR National Land Information Infrastructure | | | |
| 4) DEEP for Transport Sector in Vietnam | | | |
| 5) Improvement Plans of the Infrastructure for the Railway and Logistics through Developing the Dry Port in Myanmar | | | |
| 6) Enhancing Capacity on Operation and Management of the Expressway Network in Vietnam | | | |
| 3. Infrastructure Feasibility Study Projects | | | |
| 1) East-west Economic Corridor Railway Project Feasibility Study | | | |
| 2) Detailed Feasibility Study for Upgrading National Road No.8 on the Asian Highway(AH15) Network in the Lao PDR | | | |
| 3) Feasibility Study on Central Backbone Expressway on Myanmar | | | |
| 4) Pre-feasibility Study and Feasibility Study for the Construction of Hanoi Urban Railway Line No.8 | | | |
| 4. Projects on Technology and Management | | | |
| 1) Optimization and Localization of Customized Warm-Mix Asphalt Technology for Improving Pavement Performance in Vietnam | | | |
| 2) Joint Foundation of Vietnam-Korea Aviation Training Center | | | |
| 3) Project Management Consultancy Services for Construction of PULAU MUARA BESAR Bridge, Road and Utilities | | | |
| 4) Da Nang-Quang Ngai Expressway Development Project-Package CS2: Integrated Project Review and Monitoring Services | | | |

source : The Korea Transport Institute. ('18.4)

■ 국제항만 개발 협력 프로그램

- 국제항만개발협력 프로그램(International Port Development Cooperation Programme)은 2008년 출범 이후 2019년 4월까지 33개의 개발도상국 항만개발 지원 사업을 진행하였고 개발도상국과의 협력으로 해당 국가 항만시설 개선에 기여함
- 해당 사업은 마스터플랜 제공 및 타당성 조사, 자금조달 방법 협의, 그리고 항만 관계자를 위한 교육 프로그램 제공으로 구성돼 있으며 비영리 시설 프로젝트를 위한 EDCF/MDB 자금과 수익성 항만 시설 시설사업을 위한 민간투자가 포함됨

그림 16. 국제항만개발협력 프로그램(IPDCP) 파트너

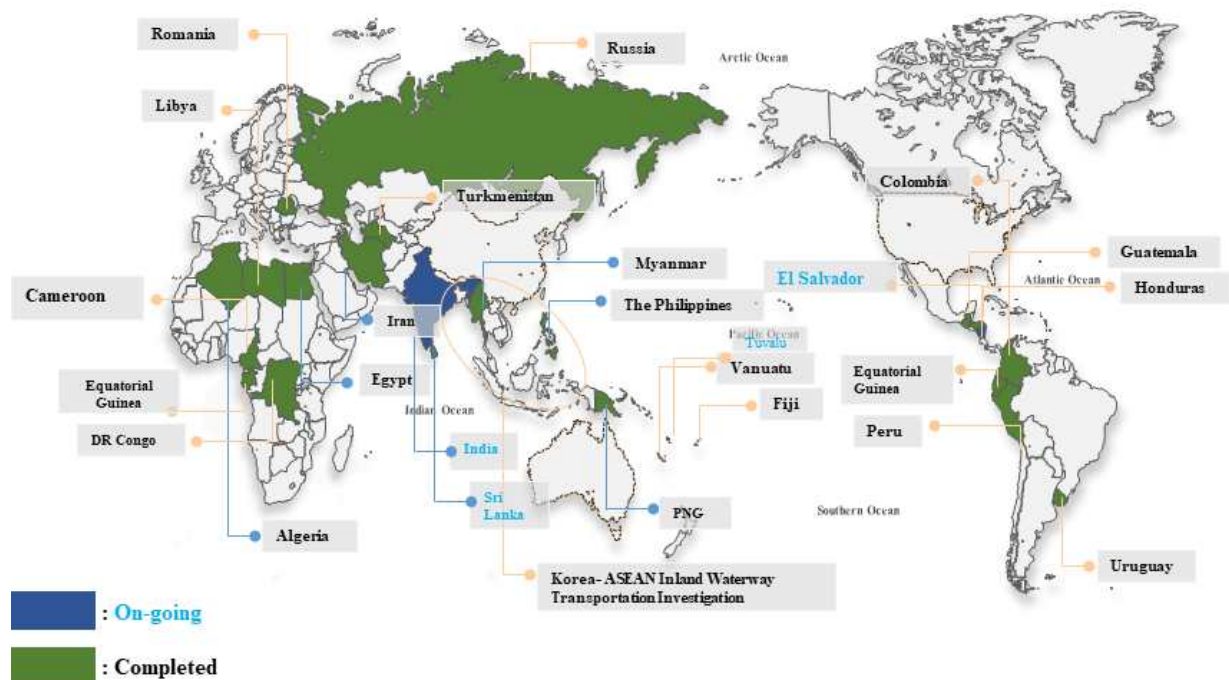


그림 17. 국제항만개발협력 프로그램(IPDCP) 프로젝트 목록

| Nations | Name of the Project | Nations | Name of the Project | Nations | Name of the Project |
|---------------------------------|--|----------------------|--|----------------------|--|
| ⁰⁹ Turkmenistan | Feasibility Study and Basic Date Survey on the Modernization Project of Turkmenbashi International Seaport | Philippines | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Philippines | Myanmar | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Myanmar |
| ASEAN | The Study on Identifying Required Improvement Areas in ASEAN Network | Myanmar | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Myanmar | Egypt | Feasibility Study of Alexandria Port Development and Review of Master Plan |
| DR Congo | Feasibility Study and Basic Date Survey of Banana port | ¹⁴ Russia | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Russia (Far-east area) | ¹⁶ PNG | Feasibility Study of Madang Ship Repair Yard |
| ¹⁰ ASEAN | The Study on Identifying Required Improvement Areas in ASEAN Network | Guatemala | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Guatemala | Iran | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Iran including Shaheed Rajaei Port |
| Cameroon | Feasibility Study and Basic Date Survey of Limbe port | Romania | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Romania | El Salvador | Feasibility Study and Basic Plan of Ports in Iran including Acapulco |
| Ghana | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ghana ports | ASEAN | Korea-ASEAN the Study on Inland Waterway Transportation of Mekong Basin | Sri Lanka | Masterplan of Multi Purpose Harbor in Sri Lanka |
| ¹¹ Philippines | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Philippines | Colombia | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Colombia | ¹⁷ Tuvalu | Masterplan and Feasibility study of sea adaptation project in Tuvalu |
| Honduras | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Honduras | Vanuatu | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Vanuatu | India | Masterplan and Feasibility study for establishment of strategy in Indian Ports Market |
| Uruguay | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Uruguay | ¹⁵ Fiji | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Fiji | Vietnam | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Vietnam |
| ¹² Cambodia | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Cambodia | Algeria | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Algeria | ¹⁸ Laos | Establishment of national logistics transportation system in Laos |
| Algeria | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Algeria | Philippines | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Philippines | | |
| Peru | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Peru | | | | |
| ¹³ Equatorial Guinea | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Equatorial Guinea | | | | |
| Libya | Feasibility Study and Basic Date Survey of Ports in Libya | | | | |

■ 신남방정책과 해양항만분야의 주요 사업

- 공공외교와 인프라 개발 측면에서 ASEAN의 니즈는 ASEAN 단일 해상운송 시장, 국제 표준, 최첨단 기술과 항만 정보화, 그리고 지속가능한 정책개발을 위한 지역협력 등이나 한국의 니즈와 다른 까닭에 타당성 조사에도 불구하고 상용화가 현실적으로 어려움. 따라서 소프트웨어(인적 자원, 신기술)와 하드웨어(인프라)를 동시에 추진하여 공동번영을 확립해야 함
- 항만 자동화를 위한 기술적 협력과 한-ASEAN 간 친환경 항만 및 선박 기술협력 구축, 항만 방재 강화 목표의 ICT 융합기술 개발 등의 추진이 필요함

종합토론(총괄)

Ha Anh Tuan 베트남 외교부 Assistant Director General(좌장)

Tran Nhuan Kien 타이응엔 대학 교수

유시현 독도해양법연구센터 전문연구원

Nguyen Chu Hoi VASI Former vice chairman

한-베트남 양국 교류 향후 방향 모색

■ 한국 신남방정책의 필요성과 베트남 정부의 입장과 기대

- 신남방정책은 돈독한 한-베 협력관계 구축에 기여하고 있음. 기존에 진행되고 있는 협력관계도 중요하지만, 인프라, 에너지, 수처리, IT통신, 스마트 시티 등 새롭게 논의되고 있는 신남방정책 협력에 대한 베트남 정부의 기대가 큼
- 베트남은 인력 기반 투자에 이어서 향후 최첨단 기술 등 사회경제적 발전을 위한 투자 유치에 집중하고 있음. 더불어 개발 연구 분야에도 많은 투자를 기대하고 있음
- 베트남의 취약 분야인 'Supporting industry'는 한국이 강점분야 이므로 이 분야에서 한국과의 협력을 기대하며, 그것을 기반으로 베트남이 성장할 수 있을 것으로 생각함. 또한 금융기관 간 교류와 협력 및 공동투자 등의 증대가 필요하다고 봄

■ 무역 관계의 개선의 필요성

- 현재 무역 규모에서 한국과 베트남 간의 상호 중요성이 높고, 베트남 정부의 주요 관심사는 무역 균형을 유지하는 것과 이를 위한 한국 측의 대응방안이 논의되길 바랍
- 현재 양국 간 무역은 한국에게 유리하므로 베트남 정부는 이에 대한 불균형 해소를 위해 노력하고 있음. 특히 농업, 수산업, 의류 등에 대해 베트남이 한국 시장에 쉽게 접근할 수 있는 방안을 연구하고 있음
- 이와 더불어 인프라 구축은 베트남의 절대적인 관심사이며, 베트남 정부는 인프라 구축을 위한 한국의 노하우 습득을 위해 노력하고 있음

■ 미-중 무역 갈등에 대한 주변국의 구체적인 후속 조치 논의가 필요

- 미-중 무역 갈등에 따라 발생하는 각종 현상들에 대해 주변국들의 손실 감소와 이익 증대를 위한 상호협력 방안에 대한 구체적인 후속 논의가 필요함
- 한국과 베트남은 어떻게 하면 이로 인한 피해를 최소화할 수 있는지에 대해 노력해야 함

■ 공적·사적 부분의 지식교류 확대 및 심화의 중요성

- 한-베트남 간 나아가 아세안 간 협력관계 구축을 위해 공적, 사적 단체 모두를 포괄하는 지식교류와 인적교류가 이루어져야 함
- 민간 교류의 전파(한류)가 촉매가 되어 한-일간의 인적·지적 교류가 확대된 전례가 있음. 한-베 간의 실질적/성과 중심의 교류도 중요하지만, 인적·지적 측면의 교류를 통한 단단한 기반 구축이 선행 되면 향후 교류에서 더욱 발전적인 모습을 기대할 수 있음
- 각 분야별 지식교류와 논의를 통해서 한-베 관계는 정부의 정책과 더불어 민간과 인적/지적 교류를 포괄하는 교류를 통한 신뢰 관계가 구축을 강화할 필요가 있음

■ 양국 간 실질적인 사업 협력 구상을 기대

- 베트남 하이퐁(Haiphong)은 인천과 연계성이 높으며 한국의 ODA를 많이 수여받는 도시임. 신항만 구축, 고속철도와 고속도로 구축 등 마스터 플랜에서 한국 기업의 투자 및 역할 증대를 기대함
- 한국정부나 연구기관의 실질적 방문과 교류를 통한 협력 증대가 기대됨
- 금일 공동세미나는 거시적인 정책에서의 협력이 주로 다루어지지만, 가까운 시일 내에 기업 간·부문 간 실질적인 협력논의가 이루어져야 함

해양공간관리 분야 양국 협력체계 강화

■ 해양공간계획 및 해양관리 기반을 구축

- 베트남 해양관리에 한국의 사례가 큰 도움을 줄 것으로 기대됨. 한국과 베트남의 해양공간계획에서 유사성이 높으며, 한국이 베트남에 비해 20년 이상 발전되어 있는 상황에서 한국의 해양공간관리계획 분야의 노하우 전수가 필요함
- 베트남에서도 난개발 저감을 위한 노력이 이루어지고 있으나 고도화 측면에서의 발전이 필요하며 이를 위한 정부기관 및 부처 간 협력이 요구됨

- 이를 비롯한 다양한 부분에서 베트남의 시행착오를 줄이기 위해 한국의 경험과 노하우를 전수받아 효율적이고 효과적인 해양관리 기반을 구축해야 함

■ 갈등관리 기반 구축 및 대중국관계

- 베트남 정부는 갈등관리 기반 구축 및 고도화 측면에서 한국의 사례에 많은 관심을 지니고 있음
- 현재까지 주변국의 사례에 대한 연구와 분석이 주로 이루어져왔으며, 향후 실질적인 관리 방안 마련과 고도화를 위한 노력이 필요하고 이 과정에서 한국과의 공동협력을 기대하고 있음
- 향후 양국 관계 강화 및 고도화를 위해 기회와 도전의 측면이 중요하다고 생각하며, 이와 관련하여 차이나 리스크(China Risk)를 염두에 둔 안보 관련 공동 기반 구축이 필요함
- 중국 측의 베트남 해양관할권 침탈이 반복되는 현 상황에서 한-베트남 양국이 같은 목소리를 내기 위한 사회 각계의 공동 노력이 이루어지길 기대함
- 양국은 경제 분야 협력에 앞서 해양안보에 대한 협력이 선행적으로 구축되어야 함. 즉, 남중국해에서의 안보질서가 보장되어야 양국을 포함한 이 지역 내 질서가 제대로 구축될 수 있음

■ 중국의 해양관할권 위협 타개를 위한 한국의 한일갈등 대응방식 공유

- 국가 간 교류가 생기다 보면 다양한 결과가 파생되지만, 중요한 것은 향후 이러한 문제를 어떻게 대응하고 그 과정에서 협력을 통해 양국의 만족도를 높이는 것이 양국의 숙제임
- 베트남의 동해문제(남중국해 분쟁)는 다른 국가 간 해양 분쟁과 다른 양상을 보임. 중국은 법적 근거 없이 남중국해 섬을 점령하고 있으며, 이로 말미암아 다양한 안보, 환경문제가 발생하고 있음. 이에 대한 대응방안을 마련하여야 함. 즉 차이나 리스크에 대한 후속 논의를 요청하는 바임
- 독도 문제와 관련해 한국은 한일 간 과거사에 대한 매듭을 짓는 것을 목적으로 하고 한국 측의 주장은 갈등을 극복하고 공동의 번영을 위한 길을 마련하고자 하는 것임
- 또한 한국은 일본이 상호간 공동번영을 위해 과거사 문제를 접근해야한다고 주장하고 있음. 이는 단지 외면적인 측면에서의 접근이 아닌 실질적 차원에서 동 문제를 다루고 이러한 차원에서 양국 간 논의가 진행되어야 함

시사점

■ 한-베트남 협력 개선을 위한 구체적인 방안 모색의 필요성

- 실제 협력 촉진을 위해서는 기업 및 부문 간의 실질적인 협력 논의가 이루어져야 함
- 하이퐁과 한국 간 출장, 시찰 및 회의 등 활발한 상호교류가 진행되었으면 함. 또한, 하이퐁 항뿐만 아니라 베트남 외교청 등 관련 기관 등 협력채널 확장의 중요성이 강조됨
- 기업과 정부의 실질적 협력과 더불어 인적/지식 교류 분야의 확대를 통한 기반을 강화할 필요성이 존재함

■ 한국과 베트남 간 해양 분야의 포괄적 국제협력 강조

- 해양공간관리는 전 세계적으로 많은 관심을 가지고 있는 분야이며, 베트남도 노력이 필요한 분야임. 베트남은 현재 일부 분야에서만 관리 기반이 구축되어 있음. 따라서 국제협력 측면에서 베트남의 현황 파악과 외국의 협조가 필요한 부분에 대한 구체적인 분석 후, 이를 기반으로 한국을 비롯한 주변국과 긴밀한 협조가 이루어지기를 기대함
- 남중국해에서의 중국과 일본의 움직임에 대한 냉전적 요소와 생태계 환경 피해에 대한 문제제기 및 분석이 필요하며, 이 문제에 대한 국제적 공감대 형성을 위해 다양한 연구가 필요하다고 봄
- 남중국해 문제 등에 대해 정부 및 사회 각계의 협력이 필요함. 가장 협력이 약한 부분은 연구조사와 성과에 대한 출판 분야이며 노력이 필요함
- 해양의 안전보장에 관한 연구와 협력의 공동기반을 구축해야 함
- 해양영토 문제가 ‘정의’, ‘평화’, ‘공동번영’ 세 기준을 통해 주변국과 지속적인 협의를 통해 해결되기를 희망하며, 향후 국가 간 연구-협력 논의가 필요함

종합토론(농업수산)

조정희 한국해양수산개발원 수산연구본부장(좌장)

전형진 한국농촌경제연구원 선임연구위원

박민규 인하대학교 교수

Nguyen Quang Dzung 베트남 국립농업계획발전연구소 Director General

스마트 농업과 한-베 농업 분야 협력

■ 베트남 농업 성과와 전망 측면에서 정책적 보완이 필요

- 중국은 사회주의 계획경제에서 자본주의 시장경제로 전환되는 가장 대표적인 성공모델임. 베트남에서도 가시적인 성과들이 나타남에 따라 중국과는 다른 성공모델로 회자됨. 농업분야에서 농민들의 자율적 농업경영을 가능하게 한 농업생산모델 도입은 해당 성과에 큰 기여를 하였음
- 성장 이후, 과잉시대로 진입함에 따라 다양한 사회경제적 문제들이 발생하기 시작함. 대표적으로 성장·고용 측면에서 농업 경쟁력 저하, 도농 간 격차와 불균형 발전, 상심 등이 발생하는 단계에 직면함. 특히 고용 비중 감소를 큰 문제로 지적할 수 있으며 베트남에서도 실질적으로 이 문제가 발생하고 있음. 베트남은 농업인 고용비중이 35%(2018년 기준)로 여전히 농업국가 면모를 보이고 있기는 하지만 조만간 그 비중은 더 감소할 것으로 예상되므로 정책적인 준비가 필요함
- 베트남은 현재 전통농업에서 현대농업으로 전환되는 단계에 직면해 있음. 토지비용보다 자본의 비용이 증가하며 고비용 구조로 전환 될 것임. 이 단계에서 중요한 것은 기계화를 통한 노동력 투입 감소이며, 정부는 이를 주요 정책과제로 설정하여 이끌어 나가야 함
- 중국의 경우 생산 비중에 비해 고용비중의 감소가 늦은데, 베트남에서도 동일한 양상이 발견됨. 중국의 경우, 호적제도에서 농촌 호적자가 도시로 이주할 수 없도록 막았기 때문에 가능했음

■ 베트남 농업 분야에서의 스마트 농업 도입 및 기술 개발이 중요

- 베트남의 농업은 자연조건 장점을 기반으로 급격하게 발전하고 있으나, 자연조건을 이용한 발전에는 한계에 도달한 것으로 보이며, 기술개발과 사회·경제적 투자를 통해 잠재력을 더 높일 수 있을 것임

- 이 부분에서 있어 한국과의 협력을 통한 지속적인 성장이 필요함. 한국 농업모델이나 기술개발 진행상황을 동일하게 적용하기는 힘들. 그러나 베트남 지역별 특성에 적합한 수준 및 형태로 도입한다면 베트남의 잠재력을 잘 활용할 수 있을 것임. 베트남 또한 노동력의 절대량이 부족한 지역도 존재하기 때문에 한국이 현재 진행하고 있는 기술개발을 동시에 추구할 필요도 있음
- 이모작이 가능한 홍강 삼각주 지역은 농업 측면의 지리적·환경적 이점에도 불구하고 노동인구의 부족으로 타 산업 발전에 치중하고 있음. 따라서 노동력 투입 대비 생산성 향상이 필요하며, 이를 위한 스마트농업 도입의 필요성이 증대됨

■ 장기적 관점에서 스마트 농업의 중요성

- 스마트농업은 기계가 노동력을 대체하는 분야인데, 임금 상승이 선행되지 않은 상태에서는 실효성이 낮을 수 있음. 그러나 장기적인 관점에서 미래 변화를 준비하는 것은 매우 중요함
- 한-베 공동 협력의 잠재력은 있으나, 현 단계에서는 단기적인 관점에서 가시적인 성과를 내기 위해서는 스마트농업 내의 다양한 단계 중에서도 기계화 측면에 중점을 두고 투자와 정책개발을 하는 것이 효율적임
- 스마트농업의 단계는 얼마나 고급인력을 대체할 수 있는가로 구분됨. 저임금 다수 노동자를 대체하는 기계화와 중임금 노동자 대체 효과를 내는 자동화, 그리고 고급 노동자를 대체하는 인공지능 기반의 스마트 농업으로 구분 지을 수 있음
- 한국 스마트 농업의 주체는 농민임. 그러나 베트남은 농민의 자기자본투자는 한계가 있음. 그러므로 추진체에 기업 역할을 활성화시키는 정책이 필요함. 이러한 측면은 중국의 단계적 스마트농업 기술 개발 사례를 참고하면 좋을 것임

■ 베트남 농업 협동조합 측면의 한국과의 협력모델 창출

- 농업 분야에서 양국 간 스마트농업 협력모델의 틀은 개별농민의 협력이 아닌 협동조합의 체계임. 양국 간의 모델이 성공적으로 개발될 경우, 베트남과 북한의 농업모델이 지닌 유사성에 기반을 둔 한-베-북 간 협력모델 창출에 가시적인 효과가 있을 것임
- 협동조합 측면에서 국가 간 특수성도 존재하며, 전통적 형태의 협동조합이 지닌 한계점이 있다면 현대적인 형태로 수정 및 보완되어야 함. 베트남은 북한과 공유할 수 있는 부분인 전통적 형태의 협동조합 형태를 유지하면서 국제 협력관계를 발전시키는 것에 대해 큰 장점을 느끼지 못하며, 오히려 탈피하고 싶어 함

베트남 수산업의 대내외적 도전과제

■ 대내적 과제: 수산업의 비용 상승으로 인해 국제적 협력 필요

- 수산업 측면에서 베트남은 세계 3대 수출국임. 이는 한국이 60년대에 수산업 비중이 40% 수준으로 매우 높았던 것과 유사함
- 임금 상승으로 인한 수산업의 비용 상승이 나타남. ASEAN의 자유무역 질서 구축에 따라 말레이시아, 인도네시아, 인도 등 국가들이 상호 경쟁 구도에 있음. 베트남의 비용 상승은 다른 국가들과의 경쟁에서 어려움이 증대됨. 실제로 중남미 산에 밀려 저조한 실적을 보이고 있음
- 질병의 자유로운 이동 또한 질병 통제와 관련해서 베트남이 직면해 있는 도전과제임. 해당 과제들을 해결하기 위해 국제적 협력이 요구됨

■ 대외적 과제: 높은 무역장벽, 극복을 위한 지속적인 양국 간 협의 필요

- 한국을 포함한 선진국 입장에서 무역장벽을 낮추는 게 인지상정인데 선진국에서 베트남의 주력상품에 무역장벽을 오히려 높이는 경우가 많음. 특히 미국의 shrimp-turtle 케이스가 한 사례임. 미국이 베트남 새우에 대해서, 어획 과정에서 거북이가 포획되면 수입을 규제한 경우가 있었음
- 또한, 한-베 간의 지속적인 경험 공유를 통해 상황을 타개해야 함. 특히 베트남은 무관세에 따른 자유무역이 이뤄지고 있지만 위생·검역·기술 등의 비관세 분야에서 무역장벽을 지속적으로 낮춰야 함을 강조함
- 특히 베트남은 관세분야에서도 모든 분야의 장벽이 철폐되었는지에 대해 고민해볼 필요가 있음을 시사하고, 일례로 새우 품목에 대한 한국의 TRQ 설정을 언급함. 즉, TRQ는 또 다른 무역장벽의 한 형태로, 완전한 자유무역을 위해서는 이에 대한 점진적 철폐가 필요하다는 의견임
- 규모 측면에서 한국의 농업-수산업 비중이 베트남으로의 농수산업 ODA 비중과 유사한 것으로 보임. 한국의 ODA 전체규모는 상승했으나 농수산업의 비중이 감소함에 따라 해당 분야 ODA 비중이 감소함. ODA 규모를 설정할 때 한국의 입장이 아닌 수혜국의 입장에서 경제구조를 고려한 부문별 규모 설정이 한 가지 대안이 될 것임
- 고용 측면에서 농수산업의 비중이 높는데 FDI는 건설, 첨단 등의 산업 쪽에 더 중점적으로 진행됨. 농수산업 부문으로의 FDI 규모 증대가 필요함

시사점

■ 농수산업 측면에서 구체적인 사업화 방안 모색의 중요성 증대

- 세계 수산업에서 양식의 중요성은 점차 증대되고 있음. 베트남 농수산물 수입 비중 상승뿐만 아니라 질병, 기계화 등 베트남의 측면에서 농수산물 생산 효율성 증진에 도움을 준다면 세계적인 경쟁력도 높일 수 있음. 그러므로 양 측면 모두에 기여할 수 있는 구체적인 사업 도출이 필요함. 이를 통한 ODA 실효성 증진과 양국 공동의 노력을 통한 사업화 방안 모색이 필요함
- ODA 및 투자에 대해서는 한국 측에 실질적으로 구체적인 분야에 관한 베트남의 정보가 부족하며, 이를 타개하기 위해 베트남 정부가 적극적으로 사업 발굴과 파트너십 설정을 위해 노력할 필요가 있음. 기존의 교류 관련 논의 수준을 넘어서 쌍방 공동의 노력이 이루어지길 기대함

■ 양식업 기술 발전을 위한 베트남 정부의 노력 촉구

- 베트남은 어획에서 점차 양식으로 수산업 양상이 변화되고 있는데, 이를 위한 기술 수준 향상이 필요함. 한국의 경우 베트남과 달리 양식 환경이 상대적으로 우수하지는 못하기 때문에 양식기술이 더욱 발전하고 있음. 새우 양식 등 한국이 기술우위에 있는 분야에서 협력이 이루어지기 위해서는 베트남 정부의 적극적인 협조가 필요함
- 베트남 또한 상대적 이점을 유지하며 국제적 경쟁력을 높이기 위해서는 기술 발전을 위한 노력과 새로운 해산 어류에 도전해야 함

종합토론(물류)

권영인 대한교통학회 국제협력위원회 위원장(좌장)

An Minh Ngoc UTC Director of VKTrans

Nguyen Trong Uyen 과학기술환경보존센터 센터장

Trinh The Cuong VINAMARINE Director of Shipping Department

김재홍 하나로 TNS(하노이 법인) 부사장

베트남 교통 인프라

■ 오토바이의 명암, 오토바이 사용량 절감 정책 개선

- 베트남은 현재 교통 분야, 특히 오토바이 사용량을 줄이기 위해 현황을 분석하고 있음. 한국 또한 경제 성장 과정에서 교통이 아주 중요한 역할을 해왔음. 현재 하노이의 경우 짧은 거리나 좁은 도로로 인해 오토바이가 대중화됨. 자연히 사고 발생도 많아 베트남 정부에서 많은 관심을 가짐. 다낭 시도 같은 문제해결을 위해 시내외 오토바이 사용량을 절감하기 위해 노력하고 있음. 오토바이는 주민의 주요 교통수단이므로 버스, 메트로 등 하노이 대중교통의 발전이 병립되어야 함
- 베트남은 환경오염, 가스배출 절감을 위한 방안을 추진하고 있음. 2019년 6월, 베트남 과학기술환경보존센터는 한국자동차협회와 MOU를 체결하고 대도시 교통수단의 영향 연구협력을 체결하였음. 양측의 공동연구를 통해 소형 오토바이 및 전자오토바이 개발 사업도 추진하고 있음. 베트남 가스배출량 저감을 위한 매연저감 설비를 설치하고 국민생활수준 제고 방안을 모색하고 있음
- 특히 한국 정부의 신남방정책 관련 상호이익에 집중해야 함. 환경 보호 기술, 시설 개발 등이 필요하며 유관기관, 부처에서 협조가 요구됨. 전기자동차 개발과 같은 친환경산업 개발에 한국 정부와 기업의 많은 관심이 촉구됨

■ 하노이-하이퐁 간 고속도로 적자 해결 방안 관련 의견 요청

- 하노이-하이퐁 간 고속도로 건설이 완료되어 BOT 방식으로 운영되고 있음. 그러나 하루에 약 10만 4천 달러, 한 달에 300만 달러 이상 적자가 발생함. 톨게이트 비용이 적자의 주요 원인임. 박닝 성 삼성에서 하이퐁을 가려면 18번, 5번 국도를 이용하면 4~5시간이 걸리는데 반해 고속도로는 2시간이 소요되지만 비용이 비싸 이용률이 낮음. 해당 문제를 주제로 공청회도 진행하고 여러 방면으로 논의하고 있지만, 아직 해결책이 없어 조속히 대책을 마련해야 함

■ 베트남 인프라 구축 지원 사업의 문제점

- 한-베간 관계가 돈독해지면서 인프라 구축에 있어서도 한국의 코이카, 수출입은행, 정부기관을 통해 많은 협력 사업이 진행되고 있음. 그러나 그 중 효과적이지 못한 사업도 있어 사실상 많은 문제들이 발생하고 있음. 효과적인 ODA사업 진행에 대한 고민과 검토를 지속적으로 하고 있음. 정책을 통해 실제 상황에 맞게 진행되어야 함
- 첫째, 한국과 베트남의 조직 구조가 너무 달라 운영방식 및 사업진행에 차질이 있음. 한국은 수출입은행, 국토부에서 많은 지원이 되는데, 베트남 기업과 협력이 효과적이지 않음. 또한 사업 진행에 있어서 기간이 오래 걸림
- 둘째, ODA 사업은 지원기관이 기관 목적에 따라 다름. 기관에 따라 어떠한 방식으로 어떠한 지원을 할 수 있는지에 대한 연구가 필요함. 마스터 플랜 수립과 진행방식, 자금조달에 대한 제안이 많았음. 이에 대해 양국 간 협력이 심화되어야 하고 장기적 관점에서의 협력관계가 지속되어야함
- 마지막으로 한국 사업 담당자의 베트남 파견 기간이 짧아 지속성이 떨어짐. 베트남에서 사업 진행 시 한국의 기관 및 기업이 베트남 기업과 협력을 하는 게 느껴지지 않음. 베트남에서의 사업을 성공적으로 진행하기 위해서는 베트남 기업과 협력강화가 필요함. 작년에 베트남 교통부 장관, 한국 국토부 장관이 회담을 통해 설립된 VKTrans Center의 목적도 유관기관, 기업 간의 연계에 있음

베트남 항만 물류

■ 베트남 항만 개발을 위한 양국의 협력 방안 모색

- 한국은 베트남 교통 분야에 적극적으로 지원을 하고 있음. 이는 양국 정상 간 협의로부터 시작됨. 양국은 2020년까지 1,000억 달러의 교역 달성을 위해 양측은 최선을 다해야 함. 특히 개발 방향 정책 수립은 정부 간 교류와 인적 교류를 통해 협력이 잘 진행될 것으로 생각됨
- 정책 뿐 아니라 계획 수립 문제도 중요함. 한-베 간 해운 관련 협정이 맺어졌음. 한국 측의 여러 선사, 그 중 한진해운 등도 베트남에서 활동했으며 한진해운 구조조정 때에도 지원한 적이 있음. 한국의 일부 업체가 항만, 그리고 해운에 있어서 많은 관심을 가짐. 한국은 HTNS와 같은 물류회사가 많으나 해운물류 분야에서는 아직 참여 업체가 많지 않음. 항만개발 분야는 전도유망하여 유럽 등 타국 운영사가 많이 진입하고 있음. 그러나 한국 운영사의 참여는 부족한 실정이므로 한국 측의 투자를 권장함

- 베트남은 한국의 과거와 유사하며 발전 가능성이 크므로 한국의 경험 활용이 필요함. 베트남의 해외투자국가에서 한국이 1위이며 20만 명에 달하는 한국인이 베트남에 거주하고 있음. 이와 같이 인적 교류 측면에서는 양국 간의 관계가 잘 형성되어 있음. 그러나 항만 분야의 교류는 저조한 편으로 양국 교역 증가를 위해서는 해당 분야의 강화가 필요함. 이를 위한 베트남 측과의 협의 및 정보 제공이 요구됨
- 라큐엔 항만 방문 후 협력 가능한 사업에 대한 아이디어가 있다면 양국이 같이 진행하는 것이 바람직함. 생산량 증가를 위해서는 많은 4차 산업 추세를 반영한 정책이 필요함. 한국 및 일본처럼 정보화 시스템 연결을 통해 성장함. 다른 해외항만과 정보교환 등이 촉진되기를 희망하고 있으나 다자간 협력이 어려운 현실이므로 전략적 파트너 모색이 필요함
- 인천항은 개발과 함께 물류 및 산업단지도 동시에 발전한데 반해 베트남은 항만 건설에 그침. 베트남은 아직 물류서비스를 진행할 수 있는 항만이 마련되어 있지 않음. 베트남의 물류 산업 투자는 항만을 배제한 채 고속도로나 철도에만 집중되어 있음. 이러한 상황의 타개를 위해서는 선진국의 경험이 필요함. 베트남 항만업체들과 한국의 업체, 전문가 간 교류를 통해 양국의 협력관계가 구축될 수 있음. 항만물류산업의 개발이 필요하고 이를 통해 양국 경제협력에 이바지할 수 있음

■ 베트남 항만에 대한 한국 기업의 관심과 베트남 정부의 법적 제도 개선 촉구

- 라큐엔 신항만 선석 3~4단계 개발에 한국기업이 관심을 갖고 많은 논의를 함. 라큐엔 신항만에 한국기업이 진출할 수 있다면 항만 협력 모멘텀이 만들어질 것임. 90년대 초반부터 한국은 항만 및 배후단지 모델로 개발하고 있는데, 베트남은 아직 이원화된 정책을 유지함. 마스터 플랜 수립 측면에서 한국 측과 협력할 부분이 있을 것으로 보임
- 기업의 항만하역사업에 대한 관심을 촉구하기 위해서는 한국 정부뿐만 아니라 베트남 정부도 외국인 투자자에 대한 법률개선이 선행되어야 자금지원이 가능함. 법적 체계, 시스템, 제도, 하드웨어 구축이 동시에 진행되어야 하며 그에 대한 통합적인 접근이 필요함. 민간투자를 유치하기 위해 투자 유치와 법적체계가 동시에 이루어져야 함. 이는 도로, 철도, 항만 등이 동시에 진행되어야 효과적인 것이라 생각됨. 그와 관련하여 NPI가 있는데, PPP법을 제정 중에 있으며 한국이 제시해 준 각 사례들을 고려하여 PPP를 확대할 것인가 여부를 법률에 반영하기 위해 노력함

■ 정보시스템의 강화가 필요

- 베트남 정부에서 내하에 있는 항만시설과 해양항만과의 연계성 강화를 위해서는 먼저 정보 시스템 강화가 필요함. 마스터 플랜을 한국 측에서 수립하고 있는데 현재 베트남 36개 항만에 대한 정보가 구축되어 있지 않음. 베트남 정부에서도 이를 강화하는 방안 마련이 필요함. 양자 간 협력도 중요하겠지만, UNESCAP 등 다자간 협력도 필요할 것임

시사점

■ 베트남 교통 인프라의 통합적 계획의 필요성 강조

- 첫째, 교통인프라 계획은 통합적으로 진행되어야 함. 도로철도, 항만 등이 동시에 진행되어야 하며, 물류 확산을 위해서는 국제물류정보시스템 구축이 필요함. 각종 물류시설과 기관간의 연계 시스템 구축이 필요함. 신항만도 중요하지만 기존 항만의 업그레이드도 중요 이슈가 될 것으로 예상됨
- 급격한 도시화에 따라 교통 혼잡이 증가함. 리버포트인 호치민의 경우 선박 대형화, 교통체증, 환경오염 등의 요인으로 인해 시민들로부터 머지않아 외곽으로 이전할 것으로 예상되며 이에 대한 준비가 필요함. 이는 상해, 일본, 호주 등 다른 도시의 발전 과정에도 나타남

■ 신남방정책 차원에서의 지속적인 한-베 간 협력 강화

- 한국과 베트남의 협력관계는 신남방정책 차원에서 확장되고 지속될 것으로 생각되며, 이는 베트남을 거쳐 다른 동남아시아 국가로 이어지는 지역 간 교통로 확장으로 발전될 것으로 생각됨. 많은 하드인프라가 있지만 운영, 시스템에 대한 혁신적인 접근이 필요함. 국제적 접근과 지역적 접근이 병행되어야 함

■ 4차 산업기술을 활용한 한-베 간 새로운 협력모델 추진

- 어떻게 해야 물류산업과 교통인프라가 연계되어, 안전보장, 비용절감 등의 측면을 고민해야 함. 블록체인 시스템을 통해 여러 점들을 어떻게 연결하고 신뢰성을 높일 수 있는지 고민해야 함. 운송 분야에서 양국 협력이 더욱 추진될 필요가 있음. 공동 블록체인 도입과 운영은 좋은 방안일 것임. 더구나 비용도 절약할 수 있음. 한-베간 협력을 새로운 협력모델로 추진해야 함

■ 산업-도시-교통인프라 연계 방안에 대한 심도 깊은 논의 필요

- 교통정책에 대해 2000년대부터 준비를 해옴. 현재 베트남의 문제는 어떤 산업 개발을 했을 때, 해당 산업에 대한 연구와 조사가 부족하다는 것임, 교통과 환경 등이 일레임. 또한 MOT와 NPI에서 다른 수치들이 나오는데, 해당 원인에 대한 논의가 필요함. 현재 도시화 속도가 빨라짐. 반면 인프라 건설 속도는 상대적으로 낮는데 이에 대한 심화된 논의가 필요함

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 | 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 | 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 불가미 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 - 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 | 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 | "국민환갑 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 조치 에 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 | 김 종자 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 | 마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향 | 2019.06.13. |
| 제122호 | 사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화 | 2019.06.13. |
| 제123호 | 어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요- | 2019.06.18. |
| 제124호 | 유조선 파격이 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 위해우려중 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- | 2019.08.16. |
| 제136호 | 2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 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 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 - | 2019.08.28. |
| 제140호 | 항만(부산항 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. |
| URL: https://www.kmi.re.kr/ | | |