

KMI 동향분석 특집호

재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 :
‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계



「KMI 동향분석」에서는 2017년 ‘해양수산 국정과제 이행전략 세미나’를 지상중계 형식으로 소개하고자 한다.

KMI 동향분석

VOL.40
2017 August

발간년월 2017년 8월(통권 제40호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계

김태일 해운정책연구실 실장
(ktizorro@kmi.re.kr/051-797-4613)

김근섭 항만정책연구실 실장
(gskim@kmi.re.kr/051-797-4662)

이정삼 어업자원연구실 실장
(jlee8793@kmi.re.kr/051-797-4551)

이승우 어촌정책연구실 실장
(swlee@kmi.re.kr/051-797-4561)

마창모 양식산업연구실 실장
(mcm1866@kmi.re.kr/051-797-4581)

임경희 해외시장분석센터 센터장
(imkh@kmi.re.kr/051-797-4591)

남정호 해양정책연구실 연구위원
(jhnam@kmi.re.kr/051-797-4712)

윤성순 해양정책연구실 실장
(ssyoon@kmi.re.kr/051-797-4711)

박한선 해사안전연구실 실장
(hspark@kmi.re.kr/051-797-4627)

지난 7월 19일 ‘문재인정부 국정운영 5개년 계획’이 발표됐다. 100대 국정과제 중에 해양수산부 단독 과제 3개 포함 20여개의 국정과제가 해양수산 부문과 관련되어있다. 지난 정부의 140개 국정과제 중 해양수산부 단독과제 2개, 협조과제 2개였던 것과 비교하면 문재인정부에서 해양수산 분야의 위상이 한층 높아졌다.

KMI는 지난 7월 31일 이개호 국회의원, 김태흠 국회의원, 황주홍 국회의원과 함께 국회에서 ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’를 개최했다.

제1주제발표에 나선 김태일 해운정책연구실장은 해운·조선 상생을 통한 해운강국 달성을 위해서는 국정과제인 한국해양진흥공사와 한국해운연합 결성 및 친환경 선박 전환을 위한 폐선 보조금의 실효적 운영을 위한 정책 구상이 필요하다고 제안하였다. 우선 한국해양진흥공사의 경우, 그 기능이 선박투자를 통한 초대형선 확보에 초점을 맞추어야 한다는 점을 지적하고, 조직 구성에

많은 시간을 소모하는 경우 정책의 실효성이 퇴색할 수 있다고 언급하였다. 한국해운연합은 국적 선사 간 얼라이언스 체제 외에 국내·외 터미널 확보가 함께 이루어져야 하며, 친환경 선박으로 대체하기 위한 폐선보조금은 충분한 예산이 확보되어야 함을 강조했다.

제2주제발표에서 김근섭 항만정책연구실장은 항만·물류 산업이 안으로는 성장과 부가가치 활동의 한계, 밖으로는 글로벌 기업의 독주 등으로 어려움을 겪고 있다고 전제한 후, 현 상황을 극복하기 위해서는 항만·물류 산업을 중요한 국가 기간산업으로 인식하고 적극적인 국가 정책 발굴과 지원이 필요하다고 제시하였다. 또한 국내·외 경쟁력을 높이고, 지역경제에도 기여할 수 있도록 추진해야 한다고 강조했다. 지역경제 발전을 선도할 수 있도록 부가가치 활동과 일자리를 창출하는 사업을 확대하고, 중국의 일대일로와 마찬가지로 국가의 세계 경영을 위한 항만·물류 산업의 역할을 제고할 필요가 있다고 언급하였다. 나아가 항만도시의 미세먼지 감축, 선택과 집중 등을 통한 항만의 국제경쟁력 강화, 남북항로 복원 및 남북중단철도 연결 등을 통한 한반도 신경제지도 구상 실현 등이 집중적으로 추진될 필요가 있다고 제안하였다.

제3주제발표 발제자로 나선 이정삼 어업자원연구실장은 우리 바다 되살리기 실현을 위해선 엄격한 자원관리와 함께 문제 해결을 위한 과감한 지원이 뒷받침 되어야 한다고 지적하였다. 어린물고기 보호를 위한 종합대책 마련, 휴어제와 폐어구 수거 연계 및 지원 확대, 시민사회와 함께하는 수산자원관리의 패러다임 전환을 제안하였다. 나아가 활력 있는 어촌을 조성하기 위해서는 문제점을 해결하고, 추진전략을 적극 이행하기 위한 정책 입안자의 발상 전환이 전제되어야 한다고 보았다. 이를 통해 어촌주민이 정책추진 과정에 적극적으로 참여할 수 있는 환경을 조성해야하며, 인적자원의 유입 여건 조성 및 어촌경영 활성화, 복지어촌 조성을 통한 어촌 삶의 질 향상, 수산·어촌 권역별 통합정책 추진 등을 제안하였다.

제4주제발표에 나선 마창모 양식산업연구실장은 양식산업 고도화와 수산물 수출 확대를 위한 방안을 제시했다. 2015년 세계 양식 수산물은 어선어업 생산량을 넘어서며 1억 톤 이상 생산되었다. 세계 수산업은 양식산업 중심으로 재편되며 최근 5년간 연평균 7.7%씩 성장하고 있음에도 국내 양식업은 그 성장속도에 못 미치고 있다. 매년 반복되는 자연재해와 가공 없는 양식업은 생산량 및 부가가치 증대의 한계로 작용하고 있다. 글로벌 양식산업 성장에 동승하기 위해 첨단화·규모화 및 친환경 양식이 요구된다. 세계 수산물 수출은 양식산업과 가공 산업 발전 국가의 성장이 두드러지며, 원료의 안정적 공급과 고부가가치화를 통한 변화가 요구되는 시점이다. 수산물 수출 확대를 위해 수출·가공 인프라 정비와 함께 영세 수출업체 애로를 현장 중심으로 해소하고, 비관세장벽 강화 등 대내외 여건 변화에 유연한 대응 구조를 갖출 필요가 있다고 제안했다.

제5주제발표에 나선 남정호 해양정책연구실 연구위원은 해양공간의 통합적 관리와 해양환경·생태계 건강성 증진을 기초로 한 연안지역 발전방안을 제시했다. 해양공간은 육상중심, 개발중심의 관리체제와 이용으로 인해 해양환경과 생태계 건강성이 약화되었고, 해양공간 및 자원에 대한 다양한 이해관계자간 갈등으로 해양기반 성장이 저해되고 있다. 해양 거버넌스가 구축되어 작동되고 있으나, 해양공간과 환경관리를 위한 정책인프라는 취약하고, 해양공간의 특성상 다양한 현안에 대한 협업이 요구되지만 연계와 통합은 미흡한 수준이다. 해양공간을 활용한 국민복지를 증진하기 위해서는 EEZ를 포함한 관할해역 전체에 대한 능동적이고 실효적 관리를 강화해야 한다. 또한 해양보호구역 지정관리의 효율성 제고, 해양환경에 영향을 미치는 오염원의 과학적·

종합적 관리, 생태적·환경적·사회적 리스크 저감 등을 위해 해양거버넌스의 혁신적 재조직화가 필요하다고 제안했다.

제6주제발표에 나선 윤성순 해양정책연구실장은 각 국가들이 자국의 이익을 앞세워 해양영토 분쟁이 첨예화되고 해양주권 침해의 우려가 커지고 있음을 지적했다. 이에 따라 해양영토 수호 강화가 필요하다고 보고, 국정과제와 연계한 중점 추진과제를 제안하였다. 구체적으로는 해양주권 수호를 위해 독도와 이어도를 비롯한 도서들을 영토관리 측면에서의 관리를 강화하는 방안, 해양경찰 경비력 증강 방안, 연안·해양의 지역연계 발전방안을 비롯한 해양국토의 관리 강화 방안, 극지 개척 및 국제해양 네트워크 확충을 통한 대양진출의 강화 방안 등을 제안하였다.

제7주제발표에 나선 박한선 해사안전연구실장은 다중이용선박의 이용객 및 해양활동, 항만 물동량 및 선박교통량 등이 증가하는 시점에서 현재의 안전관리 체제로는 해양사고가 발생할 위험성이 상존한다고 지적하고, 국정과제와 연계하여 해상교통개선 및 해양안전강화를 위한 9대 중점 추진과제를 제안하였다. 구체적으로는 연안여객 서비스 준공영제, 대형해양사고 예방정책, 제4차 산업혁명 혁신기술 기반의 해양안전 강화 인프라 구축 등의 전략을 통하여 일자리 창출과 해양에서의 안전을 담보할 것을 제안하였다.

한편, 세미나에 참여한 전문가들은 재조해양(再造海洋)의 구현을 위한 실천적 방안에 대해 제안하였다. 우선 신정부 국정과제 중 「해운조선 상생을 통한 해운강국 건설」에 대하여는 해운·항만·물류 산업 간 상생 협력 체계를 구축하고 정부지원을 통해 시너지 효과를 극대화함으로써 국가핵심기간산업으로서 글로벌 경쟁력을 회복하는 것이 국정과제 추진에 필요한 방향으로 보았다. 더불어 선대 및 고부가가치 항만 창출을 통한 글로벌 경쟁력 회복, 해운·항만·물류 선순환 구조 창출을 통한 상생 협력 체계 구축, 그리고 정부지원 프로그램의 다양화를 국정과제 핵심 실천방안으로 꼽았다. 「깨끗한 바다, 풍요로운 어장」 확보를 위해서는 자원의 회복 및 해양연안 통합관리를 통한 ‘지속가능한 바다’, 어촌의 지역문제 해결과 발전을 통한 ‘사람과 함께 숨 쉬는 바다’, 해양수산 역량 강화와 산업 경쟁력 확보를 통한 ‘풍요로운 바다’의 실현을 국정과제의 추진을 위해 필요하다고 보았다. 마지막으로 「해양영토 수호와 해양안전 강화」를 위해서는 실효적 지배 강화를 기반으로 종합적이고 유기적인 대응을 위한 해양영토 주권 컨트롤타워를 설립하고, 연안해운을 사회간접자본(SOC)으로 보는 인식 전환을 통한 공영제 도입을 주요 의견으로 제시하였다. 특히 참석한 전문가들은 국토교통부와 환경부 등과 공동으로 추진해야 할 과제에 대한 공동이행전략을 추진할 것을 한목소리로 제안했다.

지난 바다의 날 기념사에서 문재인 대통령은 “바다의 모든 것을 새롭게 하는 재조해양(再造海洋)의 절박한 심정으로 임하겠다. 바다는 안보이자, 경제이며, 민생이다. 해양수산하면 ‘대통령이 직접 챙긴다.’는 말을 듣도록 하겠다.”고 밝힌 바 있다. 이번 국정과제 세미나에서는 현 정부 내 해양·수산 분야의 중요성에 대한 인식에 대해 공감대를 형성하고, 향후 국정과제의 추가발굴과 구체적 이행방안 마련을 위해 산·관·학·연의 지속적인 고민과 노력이 필요하다는 데에 의견을 같이 했다. 이러한 의미에서 이번 국정과제 세미나는 전국 해양·수산인이 한데 모여 머리를 맞대고 고민할 수 있는 ‘대화의 장’이자, 국정과제 기본 목표와 구체적 실천방안 모색을 위한 ‘공론의 장’으로서의 첫 걸음을 내디딘 자리로 의미가 있다.

세션 I. 해운·조선 상생을 통한 해양강국 건설

발표 1. 해운·조선 재도약 전략

한진해운 파산과 조선소 구조조정으로 해운·조선 위기

■ 한국해운의 위기는 한진해운 파산과 현대상선의 경영난으로 초래

- 2015년 기준 외항과 내항 및 항만 내 운송을 포함한 한국해운의 외항해운의 매출은 94%를 차지하고 있으며, 한진해운과 현대상선은 한국해운 매출의 41%를 차지하였음
- 한진해운 파산과 현대상선의 경영난으로 한국해운 전체의 위기를 초래하게 된 원인이 됨

■ 글로벌 해운선사는 M&A와 얼라이언스체제로 통합화 추세

- 우리나라 선사를 제외한 글로벌 선사들은 M&A와 얼라이언스체제를 공고히 하면서 지속적인 생존과 성장을 추구함
- 특히 최근 컨테이너선 시장은 3개 얼라이언스인 2M, Ocean Alliance, The Alliance 등 3개 체제로 재편되면서 이 얼라이언스에 편입되지 않은 선사는 원양 해운선사로 역할이 어려움

■ 조선업의 경우 빅 3의 경영난과 중소 조선소의 파산 증가

- 한국의 대표적인 빅 3 조선소인 대우조선해양의 구조조정과 현대중공업 군산 조선소가 폐쇄되는 경영난에 직면함

해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설

■ 국정과제인 한국해운 재건, 해운·조선 상생 협력, 수출입 화물 안정적 운송 등 3개 과제는 선박 건조 확대에 초점

- 국정과제인 3개 과제들은 모두 선박 건조 확대를 위한 것으로서 해운·조선 산업의 상생적 구도를 그 기반으로 하고 있음

■ 한국해운 재건 과제의 핵심인 한국해운진흥공사는 선박투자의 기능이 요구

- 한국해운진흥공사는 해운·조선 상생을 통한 해양강국 건설의 가장 중요한 국정과제로 우리나라 초대형선 발주의 기반이 될 것으로 기대함
- 최근 조직의 형태와 구성 및 역할에 있어 논란이 있으나 대출 기능보다 초대형선 발주를 조기에 추진하는 기능이 갖추어지는 것이 중요하며, 논의의 초점을 집중할 필요가 있음

■ 한국해운연합은 글로벌 터미널 확보와 함께 추진

- 국적선사 간의 얼라이언스인 한국해운연합은 글로벌 터미널 확보를 함께 추진하는 것이 요구되며, 그 재원 마련에 항만공사, 선사, 조선소 등이 참여하는 마스터플랜이 요구됨
- 특히 국적선사 간의 이해관계를 선사 간 자율적으로 협의할 수 있도록 하고, 얼라이언스 구성에 따른 영향을 사전에 심도 있는 논의가 요구됨

■ 친환경 선박 전환을 위한 폐선보조금 지원과 국가필수해운제도로 조선소 물량 확보

- 친환경 선박 전환을 위한 폐선보조금 지원을 통해 우리나라 외항 선박 100여척 이상을 신조 발주토록 함
- 아울러 국가필수해운제도 또한 선박의 투자가 그 초점이므로 연차적으로 선박을 발주하여 한국 조선소 물량으로 확보함

■ 해운·조선 산업의 미래적 대응 기반 구축과 일자리 창출과 연계

- 4차 산업 등 미래 산업의 변화는 해운·조선 산업에 밀접한 산업으로서 향후 미래적 변화에 대응이 요구됨
- 아울러 국정과제를 일자리 창출과 연계하여 추진함으로써 일자리 국정과제와 연계토록 함

■ 기대효과는 실효적인 정책의 형성이 전제되어야 가능

- 해운·조선 상생 전략으로 한국의 초대형 컨테이너선 100만 TEU 이상, 폐선보조금 지원을 통한 100여 척 이상의 선박 건조, 일자리 2만 여개 창출 등이 기대됨
- 다만 이 같은 효과는 초기에 효율적이고 집행력이 강한 정책이 수립되어야 하며, 이를 위해 예산 및 법·제도 정비를 서두를 필요가 있음

발표 2. 항만·물류 활성화와 지역경제권 발전

세계 항만·물류시장은 지속 성장, 국내 기업 성장 여건 미흡

■ 세계 항만·물류 시장은 지속 성장, 해외 주요 국가는 세계 경영을 본격화

- 세계 항만·물류시장은 안정적인 성장세가 전망되는 상황에서 글로벌 TOP 기업들이 시장을 독점하고, 독주하는 상황
- 이와 더불어 중국의 일대일로 정책과 같이 국가차원에서도 다양한 수단을 통해 전 세계 주요 물류거점을 확보하는 세계 경영을 본격화
- 또한, 내부적으로는 세계적인 항만도시 건설을 위해 항만과 도시의 경계를 허물고 지역 경제에 기여하는 항만, 청정 항만을 만들기 위해 친환경 정책을 항만정책의 최우선 순위에 둬

■ 반면, 국내 항만·물류 시장은 성장과 해외 진출에 한계, 지역경제 기여도 미약한 상황

- 국내 항만·물류시장은 양적 성장에서의 정체, 항만배후단지의 기업 입주 저조 및 부가가치 활동 미약 등으로 질적 성장 및 일자리 창출 여건도 미흡한 상황
- 또한, 관련 기업의 영세성, 자금 지원 및 공공의 참여 한계 등으로 해외 시장을 개척하는 것도 어려운 상황이며, 국제물류분야의 거버넌스 분리로 인한 종합적·포괄적 지원도 한계
- 아울러 항만과 도시의 분리, 항만정책과 도시정책의 연계 부족, 환경관리 등 항만도시 관점에서의 정책 및 일자리 창출 가능한 산업 도입 부족 등으로 지역경제 기여도도 약화

물류망 확충 등 다양한 분야를 아우르는 국정과제 추진 필요

■ 항만·물류 분야는 “물류망 확충”이 100대 국정과제에 포함

- 물류망 확충에는 부산항, 광양항 등의 유류 항만부지를 해양산업클러스터로 지정 및 육성하고, 부산 북항, 인천항, 광양항 등의 항만재개발을 본격적으로 추진하는 것이 포함

■ 그러나 국제과제 목표 달성을 위해서는 국가 안보, 산업 경쟁력 강화, 해외 시장 진출 등을 위한 다양한 분야의 과제도 동반 추진 필수

- 해경선, 어업지도선 등의 접안시설 확보를 위한 국가관리연안항 개발과 섬주민 복지 확대를 위한 소규모 항·포구 등 도서지역 항만인프라 근본적 개선
- 해외 항만·터미널 개발 확대, 해외 내륙물류시설 확보 및 이를 위한 K-GTO 설립 등 다각적인 지원 정책 추진으로 국제물류시장을 본격 개척
- 국제물류 거점항만의 경쟁력 강화, 항만별 특화 개발 등을 통한 수출입 화물의 안정적 운송체계 구축과 스마트항만 선도 및 자동화 기술 도입으로 항만산업의 서비스 고도화도 추진

■ 반면, 이러한 과제 추진을 위한 국내외 상황은 여의치 않으며, 국민 및 지역 삶의 질 향상을 위한 정책 수요는 증가하고 있는 상황

- 국내 항만·물류산업 전반적으로는 성장세가 정체에 있거나 포화상태이며, 기업들은 대부분 영세성을 탈피하지 못하여 성장도, 독자적인 해외진출도 어렵고, 국제물류 거버넌스도 단절되어 종합적인 정부 지원도 부족한 실정
- 양적성장의 한계를 극복하기 위한 질적 성장 여건도 항만배후단지에서의 기업 입주 실적 저조, 부가가치 활동 미흡으로 일자리와 부가가치가 기대만큼 발생하지 않고 있음
- 반면, 항만도시의 대기환경 개선, 항만과 지역경제의 연계 발전, 도서지역의 소규모 항포구 인프라 개선 요구 등 국민의 삶과 연계된 정책수요는 지속적으로 늘어나고 있는 상황

지역경제 기여, 세계 경영 착수, 국제 경쟁력 제고 및 미세먼지 관리 등 국정과제 실현을 위해 실행력 있는 중점 사업 추진 필요

■ 항만의 부가가치 확대, 다양한 역할 및 기능 요구에 부응하여 지역경제 발전을 선도

- 항만자유무역지역 확대 및 네거티브(Negative) 제도 도입, 규제 파괴 등을 통해 지역 일자리를 창출하는 기업을 최우선적으로 선정·입주시키고, 이러한 기업에게는 외투기업 수준의 지원
- 해양산업클러스터를 전국으로 단계적 확대하고, 일자리를 창출하는 신해양산업을 핵심 산업으로 선정할 수 있도록 지정범위를 확대하고, 인센티브도 타 특구 수준으로 확대 필요

- 도서지역의 경우에는 항만인프라의 본격적 개선 위해 (가칭)국가관리도서항으로 지정하여 체계적 관리가 필요하고, 국가관리연안항은 국가안보 확립 차원에서 예비타당성 면제 추진
- 항만재개발사업은 도시재생과 실제 연계될 수 있도록 사업구역의 주변지역을 포함하여 개발하고, 복합도심시설 개발 등을 통해 민간투자 확대 및 일자리 창출 공간으로 조성

■ 항만·물류 산업의 세계 경영 본격적 추진

- 해외에 진출한 국내 제조 및 물류기업 지원을 위해 필요한 물류인력을 국내에서 육성하고 해외에 정착할 수 있도록 해운·물류 인력 양성 및 해외 상주 사업 추진
 - 이를 통해 글로벌 청년 일자리 창출과 더불어 현지 진출 국내 기업의 경쟁력 확보도 가능
- 항만·물류 산업의 해외 진출이 활성화될 수 있도록 이를 지원하는 특화펀드를 조성, 펀드 조성이 어려운 경우에는 자금력이 있는 항만공사가 주도할 수 있도록 역할 확대 및 기능 강화
- 또한, 이러한 국제물류사업 전반을 통합·관리할 수 있도록 분산된 거버넌스를 해양수산부로 일원화 하고, 국제물류투자분석센터 등을 법제화하여 해외정보 수집 기능도 강화

■ 항만도시의 미세먼지 감축 노력 강화 및 친환경 정책을 핵심 정책으로 추진

- 전국 주요 항만에 육상공급전원장치(AMP)를 확대·설치하고, 항만구역에 대기환경 관측망을 설치하는 것이 가장 중요
- 중장기적으로 배출관리구역(ECA) 지정에 대한 필요성 검토와 신재생에너지 발전에 유리한 항만 입지를 고려한 클러스터 구축과 이를 통한 항만의 신재생에너지 비율 확대

■ 국내 항만의 경쟁력 강화 및 특화 개발 강화

- 선택과 집중을 통해 부산항을 글로벌 메가 허브 항만으로 개발하고, 제주 신항, 새만금 신항, 광양항, 인천항, 포항항 등은 배후산업 및 권역별 특성을 고려한 특화 개발 강화
- 또한, 해양산업클러스터 등과 연계한 R&D 테스트베드 구축, 항만자동화, 관련 분야와의 기술 융·복합 등 4차 산업혁명을 선도하도록 하고, 자동화시대에 맞는 여성인력의 고용확대 추진

■ 한반도 신경제지도 구상 실현 위한 주도적 역할 필요

- 남북 물류 활성화 통한 신경제지도 구상은 남북항로 복원에서 시작이 가능하고, 나진항 3부두 지분 인수 추진 등을 통한 나진항 해상복합물류체계 구축
- 또한, 남북중단철도 연결 사업은 항만물류 산업이 가장 큰 혜택을 보는 사업으로서 항만과 물류 분야에서 주도적인 역할과 추진이 필요

중점 사업을 통해 항만·물류산업을 일자리를 창출하고 지역에 기여하는 산업으로 전환 가능

■ 항만공간이 일자리 창출 거점으로 전환되고 4차 산업을 주도하는 공간으로 발전

- 규제외 파괴 등을 통한 항만배후단지내의 기업 활동 및 외국기업의 투자 확대, 항만재개발을 통한 도시재생 선도로 일자리 창출 가능
- 또한, 유희 항만을 활용하여 항만, 물류, 주요 산업 등의 R&D 테스트베드 공간을 제공함으로써 국내기술 상용화 확대 등 4차 산업을 주도하고, 여성인력 고용도 확대하는 공간으로 변화

■ 국민의 삶의 질 향상과 더불어 항만물류 산업 자체의 경쟁력도 강화

- 항만도시 주민들에게 미세먼지 걱정 없는 생활을 제공하고, 섬주민의 보편적인 복지 확대를 통한 국가 균형 발전에도 기여 가능
- 또한, 해외 진출 기업에 대한 인력지원에 따른 국내 기업의 경쟁력 강화, 해외사업 확대로 글로벌 TOP 기업 육성, 선택과 집중에 따른 분야별로 세계적인 허브 항만 구축이 가능

성공적인 국정과제 이행을 위한 법제도 개선 추진 필수

■ 기존 법률 개정, 신규 법률 제정 등 법적 뒷받침 통해 중점 추진과제 실행력 제고

- 국가관리도서항 지정을 위한 항만법 개정, 지역경제에 실질적으로 기여할 수 있도록 주변지역까지 포함하는 항만재개발 추진을 위한 지역발전법 제정 필요
- 또한, 다양한 해양산업의 수요에 부응할 수 있도록 지정가능구역을 확대하고, 핵심기업 육성을 위한 인센티브 확대를 위해 해양산업클러스터법 개정 필요
- 아울러 국제물류산업 및 기업을 통합적으로 관리하고 집중적으로 지원하기 위해서는 국제물류 산업법을 제정하여 거버넌스의 통합이 필요

세션 II. 깨끗한 바다, 풍요로운 어장

발표 3. 우리 바다 되살리기와 어촌활력

‘우리 바다 되살리기’로 풍요로운 어장 실현

■ 시름하는 바다를 되살릴 프로젝트의 추진

- FAO, OCED, World Bank 등은 바다를 위협하는 주요 요인으로 남획과 자원고갈, 기후변화 및 해양환경 변화, 불법조업 등에 주목하고 있음
- 우리 바다 또한 어린물고기 남획을 비롯한 과도한 어획으로 인한 수산자원 감소, 폐어구에 의한 유령어업 심화, 수온상승 및 해양환경 변화에 의한 갯녹음 심화 및 서식환경 악화로 시름하고 있음
- 특히 지난해 연근해어업 생산량이 1972년 이후 44년 만에 100만 톤 아래로 떨어지면서 시름하는 우리 바다 되살리기를 더 이상 미룰 수 없는 상황에 직면함

■ 우리 바다 되살리기 프로젝트의 이행전략

- 국정과제 84 ‘깨끗한 바다, 풍요로운 어장’의 주요 실천과제인 ‘우리 바다 되살리기’는 지속가능한 연근해어업 실현으로 연간 생산량 110만 톤 이상을 유지하는 것을 목표로 하고 있음
- ‘우리 바다 되살리기’의 세부추진과제는 크게 수산자원의 보호, 조성 및 회복, 어획관리 및 기후 변화 대응으로 구분할 수 있음
- 세부추진과제인 수산자원의 보호를 이행하기 위한 전략으로 어구 종합관리체계 구축 및 불법어구 수거 확대, 총허용어획량(TAC) 대상어종 확대 및 포획금지 기간 설정이 필요함

- 수산자원의 조성 및 회복을 이행하기 위한 전략으로 바다숲 및 바다목장 확대 조성, 해역별 산란·보육장 조성, 급감 어종의 맞춤형 집중 자원회복, 온실가스 감축 로드맵 마련 및 기후변화 대응이 필요함
- 어획관리 강화를 이행하기 위해서는 어업 특성을 고려한 어선 감척, 수산자원 회복형 휴어제 도입 및 확대 전략이 필요함

■ 엄격한 자원관리와 과감한 정책 지원으로 실현 가능성 제고

- 우리 바다 되살리기를 실현하기 위해서는 추진전략의 이행에 있어 엄격한 자원관리와 함께 문제 해결을 위한 과감한 지원이 뒷받침 돼야 함
- 특히 어린물고기 보호를 위한 종합대책 마련, 휴어제와 폐어구 수거 연계 및 지원 확대, 시민 사회의 참여 확대를 통한 수산자원관리의 패러다임 전환이 필요함
- 더욱이 최근 업계에서 수입 감소에도 불구하고 수산자원의 회복을 위해 적극적인 참여 의사를 밝히고 있는 수산자원 회복형 휴어제의 경우, 휴어제 기간 동안 폐어구 수거사업의 추진을 병행 하여 수거 장비 대여, 유류지원, 수거실적에 근거한 추가 소득보전을 함으로써 수산자원 감소의 주요 요인인 남획 및 유령어업 피해를 최소화 하고 어업인의 경영안정 및 선원 고용안정을 동시에 실현해 나가는 것이 필요함

활력 넘치는 어촌사회 실현

■ 어촌 활력의 걸림돌 없앨 프로젝트 추진 필요

- 어촌의 지리적 및 제도적 여건으로 인한 어촌의 배타적 성향은 귀어귀촌인 및 청년 창업 여건의 조성을 곤란하게 하고, 어촌의 공간과 자원의 효율적 활용에 장애요인으로 작용함
- 열악한 어촌 정주여건으로 인한 어촌 노령화로 어촌의 노동 생산성 저하와 창의성 부족 등으로 어촌에 대한 소비자의 다양한 수요에 대응한 상품과 서비스 개발이 어려운 실정임
- 수산물의 생산 공간인 어장을 중심으로 한 수산정책과 어촌주민의 삶의 공간인 어촌 및 생산 기반시설인 어항 등의 통합정책 부족으로 어촌·어항·어장의 연계 개발을 통한 시너지 효과 창출이 미흡함
- 따라서 인적자원의 유입 여건 조성, 어촌경영 활성화, 어촌 삶의 질 향상, 수산·어촌 권역별 통합 정책 추진 등의 프로젝트 추진으로 어촌 활력의 걸림돌을 제거하여야 함

■ 어촌활력 증진을 위한 프로젝트의 이행전략

- '어촌경영개선 및 어촌활력'은 어촌·어장·어항의 자원과 공간을 효율적으로 활용할 수 있는 수산·어촌의 통합정책 추진 기반 조성으로 다양한 소득원과 일자리 창출을 목표로 함
- '어촌경영개선 및 어촌활력'의 세부추진과제는 크게 인적자원의 유입 여건 조성 및 어촌경영활성화, 복지어촌 조성을 통한 어촌 삶의 질 향상, 수산·어촌 권역별 통합정책 추진 등으로 구성되며, 구체적인 전략으로 漁울림 마을 조성, 10대 테마마을 조성, 청년 漁울림 창업인 육성 등이 포함됨
- 복지어촌 조성을 통한 어촌 삶의 질 향상을 이행하기 위한 전략은 살고 싶은 어촌 조성, 어촌생활 여건 개선, 지속 가능한 어촌 발전 등으로 구성됨
- 수산·어촌 권역별 통합정책 추진을 이행하기 위한 전략은 어촌 공간의 시너지 효과 창출, 어촌 조직체 간 협조체제 구축, 어촌과 농촌의 통합적 사업 추진 등이 제시됨

■ 복지 어촌 조성과 통합적 수산·어촌 정책 추진으로 어촌활력 제고

- 활력 있는 어촌을 조성하기 위해서는 어촌 활력의 걸림돌을 제거를 위한 추진전략의 이행에 정책 입안자는 물론이고 어촌주민이 적극적으로 참여하여야 함
- 어업인 인구 감소에 대응한 귀어인 대상의 경제적 지원 정책 관점으로부터 탈피하여 어촌 다기능화 촉진을 위한 인적자원의 유입 및 활용을 위한 정책으로 추진하기 위한 통합적 귀어·귀촌 정책 추진 기반을 조성하여야 함
- 어업인 수협 위주의 어항 이용 우선권의 고정관념으로부터 탈피하여 어항 유희부지와 시설을 청장년 창업공간으로 개발함으로써 청장년 경영인 창업 인큐베이터로 어항을 활용하여야 함
- 어촌특화지원센터의 경영 컨설팅 활성화와 어촌계 단위로 투자한 사업의 경영진단으로 어촌경영의 효율성을 높여 어촌주민의 경영자질 부족 문제를 해결하여야 함
- 부처 내 칸막이 정책 및 부처 간 칸막이 정책을 탈피한 수산·어촌정책을 추진함으로써 수산자원 조성, 지역 특화 수산물 생산 및 가공, 어장 및 어촌관광의 연계사업을 통합적으로 추진하여야 함

발표 4. 양식산업 고도화와 수산물 수출확대

세계 양식산업과 국내 양식산업의 성장구조 상이

■ 세계적으로 양식산업이 수산업 주도, 주요 수출국은 양식업과 가공업이 발전한 국가

- 최근 5년간 양식업 생산량은 연평균 7.7%씩 성장하면서 어선어업(1.1%) 생산량을 상회하여 세계 식량기구 예측을 5~7년 앞당기며 빠르게 성장, 생산금액은 1,630억 달러(한화 182조원)에 달함¹⁾
- 2000년 이후 세계 수산물 수입금액은 연평균 6.3%씩 성장하여 1,354억 달러²⁾(2013년)이며, 주요 수출국 중 양식산업과 가공산업이 발전한 중국, 노르웨이, 태국 등의 수출 증가세가 두드러짐

■ 국내 양식산업 성장세이나, 세계적인 성장속도에는 못 미치고, 발전형태도 상이

- 2016년 국내 양식 수산물 생산량과 생산금액은 각각 185만 톤, 2조 3천억 원이며, 최근 5년간 연평균 증가율은 각각 4.6%, 5.5%를 기록하여 증가 추세지만 세계적인 성장속도에 못 미침
- 2016년 대내외 경제 여건의 불확실성 속에 수출금액이 상승하여 21억 3천만 달러를 기록한 가운데, 특히 양식수산물인 김 등 해조류가 크게 기여함³⁾
- 세계적으로 흰살생선 필렛시장이 확대되고 있으나 국내 주력 양식어류인 넙치와 조피볼락의 생산은 정체상태이며, 양식 수산물을 활용한 가공업 미발전으로 수출시장 진출도 제한적임

열악한 국내환경 극복을 통한 국정과제 이행기반 구축

■ 매년 반복되는 자연재해 대응 및 생산·가공·소비혁신 유도

- 국내 양식산업은 반복되는 자연재해와 기후변화 등 위험요인이 상존해 있어 신규 투자가 어렵고, 원물중심 생산·소비구조는 시장확대의 제약요인으로 작용하는 등 전반적인 구조개선이 요구됨
- 첨단양식시스템 투자에 대한 국내 양식어가의 인식부족, 협소한 시장규모로 인한 기자재 업체들의 시장참여 유인부족 등 국내 양식기자재 산업의 미활성화 원인 극복을 위한 전략마련이 필요함

1) FAO Fishstat J.

2) FAO Fishstat J.

3) 국내 수산물 수출은 어선어업을 통해 생산된 참치, 삼치, 오징어 등이 중심인 가운데, 양식수산물 중에는 김 등 해조류가 주축, 주요 수산물 수출국인 중국(양식어류 전반), 노르웨이(연어), 태국(새우), 베트남(메기,새우), 대만(틸라피아) 등은 양식수산물이 대부분임

■ 국내 수출업체의 역량강화 및 수출 수산물 부가가치 향상을 통한 수출경쟁력 제고

- 국내 수출업체 중 연간 수출액 1백만 달러 미만의 영세업체 비중이 84%에 달해 수출시장 분석, 마케팅 등 기업 자체역량을 기대하기 어려우며 수출 업체들의 역량 강화가 요구됨
- 수산물 수출금액 중 원물 비중이 66%로 수출 부가가치의 향상을 추진하고, 보호무역주의 및 비관세장벽 강화, 소비 트렌드 다변화 등 글로벌 환경변화에 선제적 대응이 필요한 시점임

양식업의 첨단화규모화 및 지식산업화

■ 첨단양식 조기정착을 위해서는 성공모델 개발을 통한 확산전략 마련이 필요

- 육상 첨단양식의 조기정착을 위해 실증단지 조성, 시범단지 운영 등을 통한 사업성 검증, 간척지를 활용한 첨단양식 단지화로 안전한 수산물의 안정적인 생산시스템을 정착시킴
- 외해양식 기반조성 및 활성화를 위해 가능수면 조사, 기술 표준화, 설계감리 및 사전시뮬레이션 의무화 등 인프라를 조성하고, 종자, 사료, 질병대응 등 지원이 필요함

■ 지역특화 전략양식산업 육성을 통한 현장에서부터 양식산업 지식산업화 유도

- 지역별·품종별 양식방법 표준화, 지역단위 양식어가와 종자·사료·질병·기자재 업체를 포함한 소규모 R&D형 양식 클러스터, 양식R&D 보급센터 운영, 생산자의 법인화·계열화 등을 지원함

국내 양식산업을 통한 지역발전과 상생구조 마련

■ 내수면 6차 산업화를 통한 수계 중심의 지역산업 육성

- 내수면 토속어종 생산, 향토음식 소비(산천어부밥상), 유어, 숙박, 지역축제 등 사업을 연계하고, “물길 따라 즐기는 내수면 관광 육성”으로 내수면어업을 통한 수계중심의 지역산업 육성이 필요함

■ 국민, 기업, 양식어가가 함께하는 생산·가공·유통 기술협업으로 상생구조 마련

- 상생형 소비 비즈니스 모델의 발굴·확산, 소비촉진을 위한 O2O(Online to Offline) 업체 연계, 대기업과 양식어가의 유통협약, 노동보조형 양식기자재 개발·보급 등 양식산업의 상생구조가 마련되어야 함

수출형 수산가공식품 개발 및 수출 활성화

■ 생산, 가공, 수출, 물류, R&D가 집적된 ‘수산물 수출 가공 클러스터’ 조성 및 김 산업의 글로벌식품 성장기반 마련

- 권역별 ‘수산식품 가공클러스터’ 조성(2개소, 전남·부산)을 추진하고, 수출 경쟁력 강화를 위해 R&D 센터, 기업협력센터 등 소프트 브레인 웨어(Soft-Brain ware) 중심으로 내실화를 도모함
- 세계 스낵시장의 성장으로 글로벌식품으로서의 성장 발판을 마련한 김에 특화된 산업 인프라(전문 연구기관 설립, 전문 수출가공단지 조성)를 조성하고, 수평·수직적 조직화 또는 네트워크를 구축함

■ 해외수출지원센터 확충, 정보·인프라 강화, 수출기업 육성 등으로 기업의 역량 강화 도모

- 국내 수출 초보기업의 역량 강화를 위해 해외시장 거점별 수출지원센터 확대, 글로벌 수산시장 정보 및 교육 허브 구축, 비관세장벽 모니터링 시스템 구축 등 해외시장 정보·교육 인프라를 강화함
- 기술연계 수출벤처기업의 창업지원, 국제 수산시장에 전문성을 갖춘 글로벌 마케터 육성 등 수출 기업 육성과 해외 목표시장 맞춤형 진출을 지원하는 전문가 양성을 추진함

■ 글로벌 수산식품 발굴 및 수산연관산업 수출 확대

- 수출용 고부가가치 식품·제품개발 R&D 로드맵 수립 및 차세대 수출용 수산식품 개발지원을 위한 “(가)글로벌 수산식품 소비정보 MAP”을 구축하는 한편, (가)수산식품개발원구원 설립을 모색함

- 새로운 수출가능분야(의약품, 화장품 소재, 선진 시스템·소프트웨어, 기자재 등, 이하 '연관산업') 발굴 및 연관산업 수출을 위한 시장조사와 전략을 수립함

고부가가치 수출산업 구조마련 및 양식산업 글로벌 경쟁력 강화

■ 고부가가치형 수출산업 구조로 수출경쟁력 강화 및 일자리 창출

- 수출초보기업의 시장진출 지원 인프라 강화, 4차 산업혁명 연계 수출 벤처기업 육성 및 전문가 양성으로 수출 40억 달러 목표 달성과 수출벤처 육성 등으로 수출인력 1만 2천 명 확대가 기대됨

■ 양식산업의 외연 확대를 통한 글로벌 경쟁력 제고

- 국내 내만중심의 양식산업을 내수면, 외해, 육상 첨단양식 등으로 확장하고, 양식산업의 4차 산업화 및 지식산업화로 과학적 양식을 통한 안전한 수산물의 대량공급으로 양식 생산량 230만 톤을 달성함

발표 5. 해양환경 및 해양공간통합관리

국제사회는 지속가능발전과 해양공간계획체제에 주목

■ 연안해양공간은 사회경제활동의 중심이나 리스크는 크게 증가

- 인구 천만 명 이상이 거주하는 메카시티(mega city)의 2/3가 연안지역에 입지하고 있고, 전 지구 인구의 약 60%가 해안선에서 100km 이내에 거주(Martinez et al., 2007)
- 해양생태계는 전지구 생태계가 인류에게 제공하는 혜택의 68%를 제공하고 있어 해양공간과 생태계의 체계적 관리는 인류 생존과 밀접한 관련이 있음
- 반면 육상중심의 이용개발로 인해 오염물질의 약 77%가 육상에서 흘러들어가 적조, 산소고갈 상태인 데드존(dead zone) 등의 문제가 발생
- 해양의 영향을 가장 직접적으로 받는 연안지역은 기후변화나 자연재해에 매우 취약하여, 사회경제활동의 지속가능성이 위협받고 있음

■ UN총회에서 SDGs(지속가능발전목표) 채택 및 공간계획 체제 도입은 이러한 위기 의식을 반영

- 2015년 유엔총회에서 채택한 지속가능발전목표 체계에서 “해양생태계와 자원의 보전 및 현명한 이용”이 목표 14로 설정된 것은 해양의 중요성에 대한 재인식이 이루어지고 있음을 시사함
- UNESCO 주도로 추진 중인 해양공간계획 체제를 각국이 도입하고 있는데, 갈등조정, 통합관리, 해양보전, 경제성장, 기후변화 대응 등을 목적으로 함
- 2030년에 전 지구 해양의 1/3을 관리할 것으로 전망되며, 이에 따라 해양공간의 체계적, 계획적 관리는 국제사회의 레짐으로 정착
- 우리나라는 경기만 사례만 보더라도 지난 10년간 해양건강성을 위협하는 누적영향이 27%가 증가하여 전 세계적으로 가장 빠르게 변화가 진행되는 지역의 하나로 판단됨

혁신적이고 과감한 정책추진으로 Ocean Well-being 창출 견인

■ 선 계획 후 이용원칙 정착, 해양공간정보구축으로 4차 산업혁명 플랫폼 형성

- 해양수산부 내, 타부처의 이용개발에 대한 공간입지적합성, 환경 및 사회적 갈등영향 관리를 강화하고, 해양공간계획을 총괄할 전담부서인 해양계획국(가칭)과 해양공간계획관리원(가칭)을 조기 설치
- 연안정비사업을 지역발전을 위한 통합 연안재생사업으로 전환하고, 6개의 유형(고밀도 구도심, 중소도시, 저밀도 어촌, 연안육지부, 육시부-도서연계, 유무인도 연계)별 맞춤형 재생사업 추진
- 해양공간계획체제 시행의 전제조건인 관할해역 전체에 대한 해양공간정보의 수집과 관리를 통해 해양에서 4차 산업혁명 플랫폼 구축 추진 및 해양공간정보서비스 기업 육성

■ No-take 보호구역 지정 등 해양생태자본 확충을 위한 해양생태계 보전관리 체제 고도화

- 해양보호구역제도의 효과성 제고를 위해 No-take 해양보호구역 지정을 추진하고, 보호구역 지정 과정에서 지역발전을 위한 관련 사업을 연계한 종합관리계획 수립 시행
- 갯벌중심의 해양생태계 복원정책을 염생식물 군락, 사구, 해조류지대, 산호, 방조제 구조변경, 하구역 생태복원, 인공해안의 자연해안으로 복원 등으로 확대
- 매립토지 사유화 금지, 자연해안 및 서식지의 총량관리, 생태계보전협력금의 현실화 등을 통해 공유재인 해양공간 및 생태계 관리를 위한 강력한 제도적 기반 구축

■ 과학적 해양환경관리, 어장환경관리와 연계, 오염원통합관리 강화

- 해양환경수용력을 고려한 육상기인, 해양기인 오염원의 과학적 진단과 적극적 통제를 전 해역으로 확대하고 해역별 관리목표를 환경적 목표와 사회경제적 이용목표로 구분하여 설정
- 성공적 해양환경관리수단으로 평가받고 있는 연안오염총량관리제도를 특별관리해역에서 환경보전해역, 수산자원보호구역으로 확대·적용하고 관리항목도 화학적 산소요구량, 총인에서 중금속, 유해화학물질로 확대
- 양식장 기인 오염원관리를 해양환경관리체제에 통합하기 위해 환경상태 조사 및 진단체계를 통합하고, 어장환경관리기준을 해양환경관련 법체제로 수용

■ 위기관리, 생태적·사회경제적 해양재생을 위한 신 사회협약 체결로 해양거버넌스 강화

- 해양생태계 위협요소 제거, 자연재해 취약지역 관리 고도화, 유해물질 및 환경사고, 원전사고 등에 대응하기 위한 리스크 관리 시스템 구축
- 육상중심, 이용개발 중심, 도시중심, 어민중심의 구체제의 한계를 극복하고 공유재로서 해양관리, 해양가치에 기반을 둔 현명한 이용을 위해 신 사회협약을 체결. 신 사회협약은 중앙부처, 지방정부, 지역주민, 일반시민, 전문가 등이 책임과 권한, 의무에 기초하여 문제해결을 위한 포괄적 협력의 기반으로 기능할 것임
- 고밀도 육상중심, 외부자본 의존형 연안개발, 도시재생체제를 해양가치 창출과 지역중심의 발전체제가 될 수 있도록 지역의 다양한 자본(인적, 생태, 물적, 사회)을 확충하는데 중점을 두는 “느리지만 지역중심의 강한변화”를 추구
- 해양에서 4차 산업혁명의 성패는 자료·정보의 질과 양에 따라 좌우되는데, 해양수산 연구개발에서 양적성장 외에도 새로운 지식의 발견을 추구하는 연구와 이를 활용하는 개발 간 균형을 추구
- 법정해양조사, 연구개발을 통해 획득한 자료와 정보는 생산과 동시에 민간에 개방하여 사회경제적 활용이 효과적으로 이루어질 수 있도록 함

세션 II. 해양영토 수호와 해양안전 강화

발표 6. 해양주권 확립과 대양진출

해양영토 수호와 확장의 필요성 증대

■ 자국의 이익을 앞세워 해양에서의 영토분쟁과 자원 확보 경쟁이 더욱 치열

- 동·남중국해를 비롯한 한반도 주변에서 해양영토 문제의 갈등은 더욱 첨예화되고 있으며, 각국은 자국의 이익과 주권 수호를 위해 해양경비력을 증강하는 추세에 있음
- 한반도 주변 해역에서도 해상경계문제가 지속되고 분쟁화될 가능성이 있으므로 긴장감이 상존하는 상태라 할 수 있음
- 중국 해경의 대형화·무장화와 이에 대응하기 위한 일본의 지속적인 해양경비력 확충에 맞서 우리 역시 적합한 수준의 해양경비력 증강이 필요함
- 특히, 불법조업 어선의 대량 침범과 같은 해양주권 침해의 위협이 지속됨에 따라 어족자원 보호는 물론 우리의 주권수호 필요성에 대한 국민적 관심도 증대됨

■ 새로운 해양자원의 확보와 연안·해양을 활용한 국가발전 기회 창출 필요

- 육지 자원의 고갈 위협과 해양에서의 새로운 자원개발 가능성에 따라 해양자원개발이 매우 활발한데, 특히 지구온난화의 효과로 극지개발의 경쟁이 치열한 양상을 보이고 있음
- 노후화된 연안도시의 퇴화, 낙후된 도서지역 정주환경 악화, 자연재해로부터 취약한 연안지역의 피해 등을 극복하는 등 국토의 일부로서 보다 적극적인 연안·해양의 관리가 필요함

철저한 해양영토 수호를 통해 굳건한 해양주권을 확립

■ 독도·이어도와 영해기점 도서 등의 관리를 강화하여 영토경계를 철저히 관리하고 수호할 수 있는 능력을 확보

- 독도를 둘러싼 갈등에 단호하게 대응하기 위해 전문연구기관 사업 확대를 비롯한 전략적인 영유권 강화 정책이 필요하며, 이어도의 연구시설 확충과 항만 및 어항에 접안시설을 확충하는 등 영해 관리 기반시설을 강화함
- 영해기점이 되는 도서의 정주환경을 적극 개선하고, 해당 도서에 영구시설물 설치와 현황도 제작 등의 기점관리를 강화함

■ 해양주권 침해에 단호하게 대처할 수 있는 조직과 능력을 확보

- 중국 불법조업 대응을 위한 한·중 간의 다양한 협력체계를 강화를 위해 한·중 공동단속센터 설치, 대응량 채증자료 공유장비 확충, 불법어선 식별관리시스템 구축을 추진함과 동시에 어업협력교류재단 설립을 통해 자율규제의 공감대 형성을 강화함
- 불법조업 현장에서의 신속대응체제 구축을 위해 첨단 항공단속시스템 구축, 어업지도선 신조 및 노후선 대체 등의 시설·장비 확충, 어업관리단 전진기지 구축의 추진이 필요하며, 특히 단속인원의 안전을 담보할 수 있도록 초기 저항 무력화에 필요한 시설·장비가 우선 확충되어야 함
- 해양주권 침해에 적극 대처할 수 있도록 해양경찰을 현장대응에 최적화된 조직으로 재편하고, 주변국의 해양경비세력에 상응하는 해양경비력을 갖추도록 해양경비력 증강계획의 수립·추진이 필요함

■ 국가 간 협력은 물론 국제사회에서 해양주권 확보의 다양한 노력 추진

- 한·일 대륙붕 공동개발해역에 대해 관련 협정의 종료에 대비한 로드맵과 다양한 시나리오별 순차적 대응방안 수립, 관계기관 공동의 대응기구 설치와 전략적 단독탐사의 추진계획을 마련하고 추진함
- 국제사회에서의 동해표기를 강화하기 위해 개도국의 전자해도 지원을 확대하고, 자문기구와 '정부합동 동해표기대책단'을 구성하여 운영함

연안·해양의 국토관리를 통해 국가발전의 기회 창출에 기여

■ 연안·해양·항만이 연계된 지역발전모델로서의 재생체계 마련

- 시도별 해양수산 발전계획 수립·이행하고, 연안 유희지 및 도서지역 등을 해양수산 성장 거점 지역으로 개발하는 등 지역 연안·해양균형발전체계를 구축함
- 중앙과 지역의 소통·협업체계를 강화하고 지역단위 해양수산발전 성과관리체계를 운영함으로써 사업추진의 원활하게 지원함
- 노후항만도시, 낙후 원도심의 주거환경 개선, 생태 및 환경 복원, 항만·산업단지와 원도심의 연계 등을 통한 통합재생체계를 구축함
- 지역자산을 활용한 유형별 시범사업을 발굴, 추진하고, '스마트 연안재생추진단'을 설치, 운영하여 사업추진의 기반을 마련함

■ 도시의 통합관리와 자연재해로부터 안전한 연안관리를 통해 국토의 가치를 보존

- 유·무인도서의 종합적 관리와 활용을 위한 통합법제를 추진하고, 부처별 분산된 도서관리 기능의 일원화를 비롯한 전담조직의 신설과 도서의 정주 및 개발을 지원하는 활용전략체계를 구축함
- 자연재해의 취약요소 분석을 통해 시나리오별 대응방안을 포함한 해양재해 종합대응계획을 수립하고, 해수유동 예측 시스템 개선과 연안이상현상 예측·대응기술 개발과 같은 재해 예·경보 시스템을 구축하여 연안지역 국민의 안전을 도모함

해양자원 발굴을 위한 대양진출 강화

■ 극지자원 개발 기반을 확충하고 국제해양 네트워크를 강화

- 제2쇄빙선 건조와 이사부호 활용을 통한 대양연구 활성화를 바탕으로 대양진출의 기반을 강화하고, 북극해 항로의 상업적 운항을 촉진하여 적극적인 북극항로 개척을 추진함
- 해양수산 ODA의 추진 등으로 안정적 해외어장 확보와 국제사회 위상을 제고함

■ 국제해양질서를 선도할 수 있는 국제해양규범연구소 설립

- 해양법정책의 자문과 지원을 위해 종합적 연구기관을 설립하여, 독도연구, 극지연구, 국제해사 정책연구와 더불어 국제수산규범 등의 국제해양법규범 연구기반을 강화함
- 'KMI 부설 국제해양규범연구소'를 우선 설립하고, 연구지원을 위한 법제화 추진이 필요함

발표 7. 연안해상교통 개선과 해양안전 강화

연안해상교통과 해양안전의 실태

■ 다중이용선박 이용객 증가로 세월호와 같은 노후된 다중이용선박 사고 증가

- 주 5일 근무 정착에 따른 해양 레저 및 관광 수요의 증가에 따라 연안에서의 보편적 이동권 확대 수요가 발생함
- 여객선뿐만 아니라 소형 유·도선의 활용의 증가 및 노후 어선의 증가로 인한 소형 선박의 해양 사고 비율이 급격히 높아짐. 최근 5년간 일어난 7,087건의 사고 중 어선 사고가 4,804건에 이르며, 20톤 미만 선박의 사고는 4,035건으로 과반 이상의 비율임

■ 해양강국 국격에 미치지 못하는 안전의식이 불러온 스텔라 데이지호 사고

- 우리나라는 해운 물동량 및 선복량, 선박 건조기술 및 기자재 등 해운과 조선 분야에서 세계적인 해양강국으로의 입지를 굳혀 왔음
- 양적 확대에 치중한 나머지 안전 확보를 위한 사전예방을 소홀히 하는 의식이 팽배하여 준해양 사고 관리 미흡에 따른 대형 해양사고가 발생

연안 공공 교통의 편리성과 안전을 책임지는 국가 건립을 위한 전략 제시

■ 연안여객 서비스 준공영제 도입 및 연안 소형 선박의 안전관리체계 강화를 통한 안전한 해양 공공 교통 체제 수립

- 2014년 세월호 참사 이후 관련 법·제도 개선을 통하여 안전운항체계는 개선되었으나, 영세한 여객선사가 대부분인 상황에서 단순히 안전관리 강화를 강조하는 것은 근본적 안전대책으로는 미흡함. 또한 연안여객선 안전 관리에만 초점을 두어 유도선 등 연안 소형 선박들에 대한 안전 대책이 미흡함
- 해양관광객이 지속적으로 증대되는 상황을 고려할 때, 육상 교통과 같이 연안여객 수송의 공공 교통성의 필요성을 인정해야 함. 국토의 균형발전과 연안여객 수송의 안전확보를 위한 방책으로 연안여객 준공영제 도입이 시급함
- 또한 유도선을 포함한 연안 소형 선박들의 안전을 담보하기 위하여 연안 소형선박들의 안전관리 체계를 강화해야 함
- 또한 해양 사고 발생 시 신속한 대처를 위하여 해양에서의 재난을 관리하는 운영체제의 일원화가 필요함

■ 도서지역 항만인프라 개선을 통한 선진국형 연안교통체계 확립

- 전국 연안여객 기항지 339곳 중 47%(159개 항구)가 관련 법규의 관리 범위에 해당하지 않는 소규모 항포구로서 도서 관광객의 지속적인 증가에도 불구하고 관리상의 어려움으로 인하여 안전사고 위험에 상시 노출되어 있음
- 지자체를 중심으로 안전한 기항지 인프라를 확장하고 지역·항로별 운항여건을 고려한 특화된 접안시설로 정비하여 선진국형 연안교통체계로 혁신을 꾀해야 할 것임

■ 노후된 연안 항해 선박의 폐선 촉진을 위한 보조금 도입

- 국제해사기구의 선박 환경규제 강화에 따른 선도적 대응 및 연안여객 안전운항체계의 강화를 위해 연안 노후선박의 교체가 필요함

- 연안운항선박을 대상으로 한 노후선 조기폐선 지원을 위한 종합적 지원체계를 도입하되 특히 국내 조선소에서 친환경선박 건조를 위한 정책 지원에 중점을 두어 연안 항해 선박의 효율 개선 및 국내 조선업계 발전을 도모해야 함

■ 해양사고 조사분석센터 설립 및 준해양사고 분석 강화를 통한 대형해양사고 예방

- 세월호 사고, 스텔라데이지호 사고 등 대형해양사고가 지속적으로 발생하고 있으나 해양사고 예방을 위한 후속조치는 후순위로 미뤄지고 있는 실정임. 해양사고 예방을 위한 안전 규제의 한계로 선박개조, 노후화 등 대형사고로 이어질 수 있는 위험요소가 상존함
- 향후 대형해양사고의 예방을 위해서는 준해양사고 분석이 필수적으로 이행되어야 하며 이러한 기능을 수행할 해양사고 조사분석센터의 설립을 통하여 안전관리체계의 흠결을 보완해야함

제4차 산업혁명 기술 기반 해양 신산업 발굴을 통한 일자리 창출과 해양 안전 강화

■ 제4차 산업혁명 기술 기반 해사산업 기술개발(R&D) 확대를 통한 일자리 창출 및 해양 안전강화

- 국제해사기구(ICS)는 제4차 산업혁명 기술을 기반으로 한 e-Navigation 및 자율운항 선박에 대한 논의를 진행하고 있음. 이러한 논의들은 해양환경 보호 등의 목적 달성을 위하여 규제의 형식을 갖추
- 이러한 규제 기반 신산업의 선도를 위해서는 국제해사기구에 우리나라의 의견을 적극적으로 피력하는 것이 필요함. 이를 위하여 국제해사정책연구센터 설립이 필요함. 해당 센터의 설립을 통하여 국제해사기구의 규제 기반 신산업의 기술 표준에 대한 우리나라의 의견을 개진하여 해당 사업을 선점할 필요가 있음
- 또한 첨단 기술에 대한 시장 선도 및 선점을 위해서는 해사산업 기술개발 인프라 확대가 필요함. 특히 e-Navigation은 IoT 기술을 기반으로 한 차세대 해양안전관리체계로서 우리나라가 선도할 가능성이 큰 분야임. 향후 해당 분야의 국제적 선도를 위해서 e-Navigation 체제를 전담할 수 있는 운영조직의 신설 및 핵심 기술인 LTE-M(LTE-Maritime)에 대한 지속적인 개발이 필요함

토론 및 시사점

* 이 부분은 전문가들의 각 세션별 토론과 종합토론 내용을 독자에게 지상중계 형식으로 알려드리는데 초점을 두고 국정과제 내용 순으로 정리한 것입니다. 따라서 해양수산부를 비롯한 정부의 국정과제 기본 방향 또는 실천방안과 KMI의 공식적인 입장과 일치하지 않을 수 있습니다.

제1세션	김영빈 지니집코리아 대표 최윤성 현대상선 상무
제2세션	이동우 국립수산과학원 기반연구부장 임정수 한국수산업경영인중앙연합회 사무총장
제3세션	조세영 동서대학교 교수 한홍교 한국해운조합 경영본부장
종합토론	(좌장) 강현수 충남연구원 원장
	강봉룡 도서문화연구원 원장
	김준석 해양수산부 정책기획관
	김형만 직업능력개발원 선임연구위원
	이창원 한성대학교 교수
	장신철 일자리기획단 부단장
	조봉기 한국선주협회 상무
	황보승면 부산대학교 교수

(* 토론자는 가나다 순)

국정과제 1.

「해운조선 상생을 통한 해운강국 건설」

(제안) 해운·항만·물류 산업 간 상생의 협력체계를 구축하고 정부 지원을 통해 시너지 효과를 극대화함으로써 국가핵심기간산업으로서 글로벌 경쟁력 회복이 국정과제 기본 방향의 핵심

■ 해운·항만·물류 산업의 글로벌 경쟁력 회복

- 향후 글로벌 컨테이너선사와 경쟁력을 갖추기 위해서는 환경규제에 대응하는 친환경, 고효율 대형컨테이너선 위주 선대 확장 필요함
- 2020년부터 발효되는 환경규제에 대응하는 친환경, 고효율 대형선박 우선 확보 시, 기존 대형 컨테이너 선단을 보유하고 있는 상위 글로벌 컨테이너 선사보다 선대 경쟁력 우위 점유 예상
- 항만을 단순 수출입기능을 가진 공간에서 SCM 허브, 항만 배후단지 가치 창출 극대화를 위한 자유무역지대, 크루즈 산업 활성화 공간 등으로 업그레이드 필요함
- 국내 처리물동량을 확대하기 위한 국내항만터미널의 국적선사 운영권 확보 필요하고, 해외 거점 지역 항만터미널의 운영권 확보 추진 필요함

■ 해운·항만·조선·수출입 기업의 상생 협력체제 구축

- 환경규제에 대응하는 새로운 선형의 선박에 대해 조선소와 선사 간 협조, 협력 체제를 구축하여 해외 글로벌 컨테이너 선사보다 경쟁력 우위의 선대우선 확보해야 함
- 국내기업의 수출입 화물은 국적선사가 선적할 수 있는 선사, 화주 간 협력체제 구축 또한 필요함
- 국내 수출입 기업의 국적선 이용률 제고 → 국적 선사 경쟁력 강화 → 국내 조선소 선박 발주 → 국내 수출입 기업에 안정적, 경쟁력 있는 운송 서비스 제공의 선 순환구조 마련

■ 상생 협력체제 구축을 위한 정부 차원의 지원

- 단일 기업이 세계 시장에서 경쟁하는 시대를 지나, 전 세계적으로 보호무역주의가 확산되고 있는

- 상황에서 우리나라 정부도 시대를 역행하지 않는 범위 내에서의 체계적으로 지원할 필요가 있음
- 바다를 이용하는 다양한 산업들이 서로 유기적으로 협력할 수 있도록 조정·중재하는 정부의 역할과 노력이 필요함
 - 한국해양진흥공사 등 국정과제에 포함된 다양한 계획들의 구체화, 공론화를 통해 산업계, 학계 등 전문가와 이해관계자들의 다양한 목소리를 수용할 필요가 있음
 - 특히 선대 확보, 항만 등 인프라 시설 확보에 대규모 자본이 필요한 만큼 글로벌 해운기업과 경쟁 열위에 있는 국적해운사의 경쟁력 제고를 위해서 금융 및 제도 등 여러 측면에서 정부의 정책적 지원이 필수적임

(제안) 선대 및 고부가가치 항만 창출 통한 글로벌 경쟁력 회복, 해운·항만·물류 선순환 구조 창출 통한 상생 협력체계 구축, 정부지원 프로그램의 다양화가 국정과제 실천방안의 핵심

■ 선대·고부가가치 항만 창출 통한 글로벌 경쟁력 회복

- 향후 글로벌 해운시장이 100만 TEU 이상을 확보한 7개 선사를 중심으로 재편될 것으로 예상되는 만큼, 국적 원양컨테이너 선사 위상회복과 글로벌 경쟁력확보를 위해서는 2022년까지 100만 TEU 이상 규모의 선복량 확보 필요함
 - 환경규제에 대응하는 친환경, 고효율 대형컨테이너선 확보를 위해 2017년부터 조선사와 기술협력 체제를 구축하고 대규모 발주로 연결되는 시스템 조기 구축
- 항만 배후단지 부가가치 창출 방안 마련 등을 통해 고부가가치 항만 창출 필요함
- 국적해운사의 글로벌 영업경쟁력 강화와 효율성 제고를 위한 국내 및 해외거점 항만 확보 추진
- 해외 항만(특히 극동항만)에 대한 적극적 투자 추진, 주요 거점지역의 항만을 확보하여 “허브앤스포크(Hub and Spoke)” 네트워크구축 전략 수립 및 이행을 위한 지원이 필요함
 - 국내 항만처리 물동량 증대를 위해 국적컨테이너선사의 부산 항만운영권 확보
 - 국적선사의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 대규모 발주이후 선복량, 서비스 노선확대와 연계한 해외거점 항만 운영권 확보
 - 일본은 자국 ODA 기금 활용을 통해 인도네시아, 베트남 등에 수조원 대의 투자 진행

- 부산항, 싱가포르, 베트남(호치민, 하이퐁), 인도(첸나이, 나바쉐바), 스페인(알제시라스), 벨기에(로테르담) 등이 네트워크 항만 가능
- 함정, 관공선, 연안여객선, 어선, 레저보트 등 중소형조선소, 특수선조선소 위주 특화선박에 대한 선제적 발주지원을 통하여 조선소의 특성화, 계열화를 유도하여 기술 및 원가경쟁력을 향상하도록 유도함

■ 해운·항만·물류 선순환 구조 창출 통한 상생 협력체계 구축

- 선복량 확대를 통해 해운산업의 발주를 늘려 조선업을 부흥시키려는 전략은 더 이상 세계 시장에서 경쟁력 있는 성장 방안은 아니며, 선박 건조 시 해운 분야와 공동연구 및 협력을 통해 초기 단계부터 목적과 필요에 맞는 친환경적이고, 현대적인 선박 건조 계획을 세울 필요가 있음. 이처럼 해운업과 조선업이 초기단계부터 협력한다면 선순환의 관계가 유지될 수 있을 것으로 기대됨
- 글로벌 해운물류 시장을 분석하고, 최적화된 대안 마련을 관련 산업계가 함께 고민할 필요가 있음. 예를 들어 해운·조선 분야 협력을 통해 화물과 항로 특성(건화물 및 냉동화물, 근해, 대양, 극지 등)에 맞게 운송효율을 극대화하는 신 선형 및 표준설계 개발이 필요함. 이를 통한 해운·조선의 원천적 기술 원가경쟁력을 강화하고 장기적으로 글로벌 해운시장을 주도할 수 있을 것임
- 예를 들어 2020년부터 선박인도를 목표로, 2017년 국내 조선소와 새로운 선형 및 기술에 대해 협의를 거쳐 2018년 대규모 대형컨테이너선 발주 추진 고려 가능

■ 정부의 적극적이고 효율적 지원프로그램 다양화

[제도·정책 차원]

- 정부지원정책을 통합하는 공사 설립 전까지 현재 발표된 정부 지원프로그램의 일관되고 신속한 지원이 필요함
- 신조 지원프로그램을 통해 신조발주를 신속히 지원하고 향후 통합관리를 추진하며, 대규모 발주 추진 시 관계기관 간 합의를 통한 신조지원 프로그램 규모 확대를 모색해야 함
- 해운·조선산업의 중장기 발전로드맵을 기반으로 구조개선/위기대응체계를 상시 운영하는 제도적 장치마련이 필요함
- 국내 해운사의 글로벌 경쟁력과 세계시장 점유율을 향상시키기 위한 각종 금융지원프로그램을 적극 발굴하고 국내조선발주와 연계하여 해운 및 조선 산업을 동반 활성화하여야 함

- 대규모 발주와 연계한 금융지원 필수, 정책적 금융지원이 신속하게 실행될 수 있도록 관계기관 간 신속한 합의와 일관된 지원체제 필요함

[금융 차원]

- 국내 및 해외 거점터미널확보를 위해서는 공공기관(부산항만공사) 및 국책은행(수출입은행)이 주도하는 글로벌 해양펀드 추진 및 지원 필요함
- 선사에 합리적인 용선료로 선박을 제공하는 토니지뱅크인 한국선박해양에 대한 추가지원으로 국적선사의 선대원가 경쟁력 제고
- 안정적인 컨테이너박스 확보를 위한 금융지원 확대, 신조 지원프로그램의 지원범위 확대, 한국 해양보증보험의 보증기능 확대 필요

[인프라 및 R&D 차원]

- 항만 경쟁력 제고를 위해서는 터미널 간 운송의 효율화, 항만 시설과 문화공간의 접목, 자유무역 지대의 설립 등 다양한 방안 모색이 필요함
- 국내선사의 선박운항 자료를 체계적으로 수집·축적하여 운항효율을 극대화하고, 조선사와 공유하여 실운항정보를 기반으로 한 해운 및 조선기술의 고도화를 도모하는 연구개발(R&D)을 지원해야 함
- 글로벌 환경규제에 대응하여 친환경선박기술에 대한 정부 R&D의 적극적인 지원 및 국내선사의 선제적인 탑재 및 적용을 위한 정부지원책을 발굴해야 함
- 선사 보유 선박의 가치를 높임과 동시에 국내조선소의 친환경기술에 대한 효과적인 Test Bed 역할 및 국산기자재 기술제고 필요함

국정과제 2.

「깨끗한 바다, 풍요로운 어장」

(제안) 어족자원 회복과 해양·연안 통합관리를 통한 '지속가능한 바다', 어촌의 지역문제 해결과 발전을 통한 '사람과 숨 쉬는 바다', 해양·수산 역량 강화와 산업 경쟁력 확보 통한 '풍요로운 바다'가 국정과제 기본 방향과 실천방안의 핵심

■ 어족 자원 회복과 해양·연안 통합관리를 위한 '지속가능한 바다'

[정책 방향]

- 어족별 특성에 맞는 자원 회복 정책을 추진하고, 동시에 대규모 첨단 양식단지를 조성하는 정책을 수립해야 함
- 해양·연안 공간 통합관리정책으로 갯벌복원, 특별관리해역 등 해양환경 개선 정책을 마련해야 함

[실천 방안]

- 바다모래채취 금지 및 역매립·간척을 통한 연안생태계 회복과 지속 가능한 수산업을 위해 민원성 수산현안에서 벗어나 대안과 비전을 제시해야 함
- 수산자원을 회복시키기 위해서는 제도적인 보완도 필요하지만 이해당사자들과 정부의 강한 의지가 필요함
 - EU에서는 최근 미성어나 부수어획종에 대해서 해상투기를 금하는 규정을 2019년에 본격적으로 실시할 것으로 합의
- 멸치, 오징어, 꽃게는 단년생으로 어획의 풍흉이 자원생물학적으로 산란량이나 치어성육에 따른 가입밀도의 변화에 따라 급격한 변화를 하는 어종들이므로 이들 어종에 대해서는 산란기나 가입 초기에 어획압력을 줄이는 방향으로 자원관리를 하는 것이 효율적임
 - 2016년에 93만 톤으로 최고의 어획을 이룬 1986년 173만 톤 이후 최저치를 기록했으며, 감소를 주도한 어종은 멸치(-7만 톤), 오징어(-3.4만 톤), 참조기(-1.4만 톤), 갈치(-9천 톤), 꽃게(-4천 톤) 등임

- 멸치 오징어 등은 산란장 보호구역과 조업금지기간의 설정이 필요, 한편 꽃게의 경우, 주요 어장과 산란장이 중국어선의 불법적인 조업활동이 빈번한 곳이므로 불법어업 방지 및 통제가 필요함
- 갈치와 참조기와 같이 수명이 10년 이상이 어종의 경우 미성어의 비율이 각각 68%, 48%로 이들 어종에 대해선 미성어 보호 수단의 확보와 어획압력을 줄여가는 것이 효과적임

■ 어촌의 지역문제 해결과 발전을 통한 '사람과 숨 쉬는 바다'

[정책 방향]

- 지역균형발전 차원에서 사람 중심의 해양수산 분야 지역혁신(산업혁신 또는 혁신클러스터) 역량을 확충하고, 지역주민(어민)들의 자치역량과 기술 또는 지식을 결합하여 어촌지역 문제해결 혁신 역량을 키우고, 이를 어촌 발전의 토대로 삼아야 함
- 어촌 문제 해결에 있어 기업 중심 체계에서 지역 스스로 혁신할 수 있는 구조 마련이 필요함
- 어업활동과 관련된 이해당사자들 간 공감대 형성이 필요하며, 경제적 손실을 최소화하고, 상대적 박탈감을 최소화할 수 있는 제도적 장치가 필요함

[실천 방안]

- 도시-농어촌 상생을 위한 협력 방안 모색을 통해, 도시민과 어촌민 모두 건강한 삶을 유지할 수 있는 상생 프로그램 마련 및 운영이 필요함
- 생산어업인과 수산정책 당국자를 비롯한 학자, 전문가를 네트워크로 연결하여 수산업-어촌경제 문제를 현실적이고 객관적인 입장에서 각 관련 주체들이 최선의 선택을 할 수 있도록 마중물 역할을 하도록 지원해야 함
- 지역 격차 특히 어촌지역의 낙후성을 극복을 인적자원 투자와 연계함에 의해 어민들의 지속적인 역량을 개발기회를 제공. 젊은 사람들의 어촌으로 귀환, 어민들의 대학 등에서 질 높은 학습기회 제공(어민들의 학습권 충족), 해양수산 중심 대학 육성 등을 통해 어민들이 일과 학습을 병행할 수 있는 시스템 구축이 필요함
- 농어촌 지역의 초고령화가 빠르게 진전되고 있어 도시지역과 농어산촌 지역의 인구구조적인 차이가 크고, 또한 여전히 도시지역에 밀집해 있는 인구구조로부터 발생하는 사회적 문제를 극복할 방안 마련이 필요함

- 어촌 및 농산촌 자원을 결합해서 사람들의 치유를 통하여 건강한 삶을 유지하도록 하는 어촌을 기반으로 하는 힐링 및 상생 방안을 마련·운영(이러한 프로그램은 건강수명을 확대함에 의해 고령사회의 사회적 비용을 줄이는데 있어서도 중요한 역할)하고, 어촌의 신 일자리 창출에도 기여해야 함
- 타 지역(도시와 농촌 등)과 공동 유형의 사회적 문제(범죄, 빈곤, 노동, 환경, 보건의료 등)도 있지만 어촌 지역에 특정되는 다양한 유형의 지역문제(축산 관련 폐기물, 바다오염, 어장관리, 어촌 마을 기업 또는 사회적 기업 운영 등)가 존재하므로, 이러한 문제는 지역이 주도하는 것이 효과적이며, 지역의 혁신주체(주민, 사회문제 전문가, 과학기술자 등)의 네트워크를 통해 문제를 해결하고, 세부 이행방안을 실행할 수 있는 시스템 구축이 중요함

■ 해양·수산 역량 강화와 산업 경쟁력 확보 통한 '풍요로운 바다'

[정책 방향]

- 수산업은 수산물 생산을 넘어 문화·서비스 산업화하는 '다각화 경영', 새로운 부가가치를 창출하는 '가치사슬 경영'을 추구하고 생태환경 보전 등 다원적 기능을 생산하는 '공공재 산업'이 되어 국민의 삶의 질을 높이는 역할을 해야 함
- 수산업은 농업과 같은 먹거리 산업으로 산업구조가 유사하면서도 바다에서 생산활동이 이뤄지는 확연히 다른 산업이기 때문에 농업 정책의 틀 속에서 수산정책을 맞추어 나갈 경우 이는 하향식 실천이 될 수밖에 없으므로 수산업의 특성에 맞는 상생과 협력을 통한 수산정책 국정과제 실천이 필요함
- 새 정부의 100대 국정과제의 실천력 제고를 위해 487개 실천과제 세 분류에서 주관부처의 선도적 역할을 위한 관련 산업 협조부처와 어업인과의 협치가 중요함
- 해양수산 분야 기술혁신, 제조혁신, 거래혁신의 역량을 고도화하여 관련분야 고품질 일자리를 창출 및 고급인적자원의 글로벌 활용 기회를 확대해야 함
- 수산업이 1차 산업 위주로 돌아가는 경우 국제 사회에서 경쟁력 저하를 초래할 수 있는 만큼, 가공업과의 상호 협력을 통해 수산업의 고부가가치화가 필요함

[실천 방안]

- 수산물 가공에 있어서 제4차 산업혁명 차원의 기술, 제조, 거래 혁신의 개념을 도입하고 기계 또는 인공지능과 사람이 협업하는 생산양식으로 진화하여 산업의 고부가가치를 추구하고 동시에 수산 분야 제조 및 거래의 플랫폼 비즈니스를 육성하여 새롭고 좋은 일자리도 창출해야 함

- 정부 차원의 기술 개발 뿐 아니라, 개발된 기술이 어민에 대한 지속적인 교육으로 연결될 수 있는 방안 마련이 필요함
- 해양수산 분야 고급 인적자원육성 투자를 강화하고, 이를 인적자원의 글로벌 역량을 확충함으로써 해양수산 분야 역량을 고도화할 필요가 있음
- 대통령직속 농어업발전 특별위원회 설치, 수산직불제 확대 등 정부지원정책의 농·수산부문간 불균형 시정, 수산업과 식품산업의 동반성장 등 정부조직을 수산현장 위주로 개편, 국내산 수산물에 대한 청탁금지법 적용 제외 등의 제도적 마련이 필요함

국정과제 3.

「해양영토 수호와 해양안전 강화」

(제안) 실효적 지배 우위 기반으로 종합적이고 유기적 대응을 위한 해양영토 주권 컨트롤 타워 설립, 해양안전 대처 역량 강화, 연안 해운을 SOC로 보는 인식 전환을 통한 공영제 도입이 국정과제 기본방향과 실천방안의 핵심

■ 실효적 지배 우위를 기반으로 해양주권 컨트롤 타워 설립이 해양영토 수호의 전제

- 해양수산부, 외교부 등 관련부처가 유기적으로 협조하면서 정무 및 홍보에 이르기까지 종합적이고 전략적인 의사결정을 할 수 있는 정부 내 시스템과 상설 컨트롤 타워가 필요함
- 실효적 지배를 전제로 필요한 경우(중국 불법어업, 일본의 독도침탈 등)에는 단호한 조치로 대응 하되, 비례성에 근거해 지나침이 없도록 대응해야 함
- 중국 불법어업에 대한 강력과 단속과 병행해 중국 정부와의 문제해결을 위한 공조 병행해야 함

■ 해양·수산 분야 재난 및 안전을 위한 전문성 확보

- 기후변화, 해양선박 대형화 등으로 인해 발생할 수 있는 해양·수산 재난과 안전 대처 역량을 고도화하고, 과학적인 분석과 대응 전략을 마련할 수 있는 전문성 확보가 필요함
- 통합적 해양안전관리체계를 구축하고, 국민을 대상으로 한 해양안전 인식교육을 지속적으로 실시 해야 하며, 재난에 대한 예방 및 대처 능력을 확보할 수 있는 전문 인력의 충원이 필요함

■ 연안 해운을 SOC로 보는 인식 전환을 통한 공영제 도입

- 2018년부터 매년 연료운반선을 2척씩 건조해 생필품 운송을 지원하고, 찾아가는 의료서비스 수혜대상도 매년 10% 확대. 연안여객선 준공영제 확대·시행, 2022년까지 연안여객선 40척을 현대화하고 소규모 항·포구 접안시설 개선도 추진. 29%의 노후여객선 비율을 15%까지 감축할 방침임

- 특히 지난 정부에서 중단된 연안여객선 공영제에 대해선 신정부가 상업적 영역이 아닌 SOC 개념으로 인식을 전환하고, 정책 우선순위, 수단 및 수준 등을 획기적으로 개선할 필요가 있음
- 한국연안여객선공사를 만들어 연안여객선 완전 공영제를 추진할 필요가 있음
- 연안여객선 공영제가 도입되면 연안바다의 활용도가 높아지고, 생활 영토가 확장되며, 섬과 연안 바다에 대한 안보의 개념이 형성·강화될 것으로 기대됨. 뿐만 아니라 중소 조선 산업이 활성화되고, 이러한 효과들로 인해 우리나라가 5대 해양강국으로 나아가는데 기여할 수 있을 것으로 기대됨

부록 : 해양수산 부문 및 관련 100대 국정과제

해양수산 부문 및 관련 100대 국정과제

국가비전		국민의 나라 정의로운 대한민국	
5대 국정목표	20대 국정전략	100대 국정과제	
		해양수산부 주관	타부처 협조
국민이 주인인 정부		3	20
더불어 잘사는 경제	전략 1 : 소득 주도 성장을 위한 일자리경제 전략 3 : 서민과 중산층을 위한 민생경제 전략 4 : 과학기술 발전이 선도하는 4차 산업혁명		16. 국민의 눈높이에 맞는 좋은 일자리 창출(고용부) 32. 국가기간교통망 공공성강화 및 국토교통사업 경쟁력 강화(국토부) 34. 고부가가치 창출 미래형 신산업 발굴·육성(산업부·미래부·국토부)
내 삶을 책임지는 국가	전략 3 : 국민안전과 생명을 지키는 안심사회 전략 5 : 자유와 창의가 넘치는 문화국가	62. 해양영토 수호와 해양안전 강화	37. 친환경 미래 에너지 발굴·육성(산업부) 55. 안전사고 예방 및 재난 안전관리의 국가책임체계 구축(안전처) 56. 통합적 재난관리체계 구축 및 현장 즉시대응 역량 강화(안전처) 57. 국민 건강을 지키는 생활안전 강화(환경부·식약처) 58. 미세먼지 걱정 없는 쾌적한 대기환경 조성(환경부) 60. 탈원전 정책으로 안전하고 깨끗한 에너지로 전환(산업부·원안위) 61. 신기후체제에 대한 견실한 이행체계 구축(환경부) 73. 관광복지 확대와 관광산업 활성화(문체부)
고르게 발전하는 지역	전략 2 : 골고루 잘사는 균형발전 전략 3 : 사람이 돌아오는 농산어촌	80. 해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설 84. 깨끗한 바다, 풍요로운 어장	78. 전 지역이 고르게 잘사는 국가균형발전(산업부·국토부·행자부) 79. 도시경쟁력 강화 및 삶의 질 개선을 위한 도시재생뉴딜 추진(국토부) 81. 누구나 살고 싶은 복지 농산어촌 조성(농식품부) 82. 농어업인 소득안전망의 촘촘한 확충(농식품부) 83. 지속가능한 농식품 산업 기반 조성(농식품부)
평화와 번영의 한반도	전략 2 : 남북 간 화해협력과 한반도 비핵화 전략 3 : 국제협력을 주도하는 당당한 외교		90. 한반도 신경제지도 구상 및 경제통일 구현(통일부) 98. 동북아플러스 책임공동체 형성(외교부) 99. 국익을 증진하는 경제외교 및 개발협력 강화(외교부) 100. 보호무역주의 대응 및 전략적 경제협력 강화(산업부)

주: 「문재인정부 국정운영 5개년 계획」을 해양수산 분야의 과제 및 사업과 연관성을 고려하여 작성

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦 등	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	빅데이터로 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 현황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 방커링 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 싹쓸이 사해온 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 알뜰물류, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 첨병!,로보틱·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
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 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26

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