

KMI 동향분석

VOL.164

2019 DECEMBER

발간년월 2019년 12월(통권 제164호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 김형태 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 2019 한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제의 내용을 활용하여 작성한 것입니다.

2019 한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제

공동 발전·번영 실현을 위한 국가간 싱크탱크 협력방안 논의의 장 마련

김찬호 항만투자·운영연구실 실장
(chkim@kmi.re.kr/051-797-4673)
김성기 항만투자·운영연구실 전문연구원
(skkim@kmi.re.kr/051-797-4688)
김성아 항만투자·운영연구실 전문연구원
(ksa@kmi.re.kr/051-797-4792)
최상균 항만투자·운영연구실 연구원
(sgchoi@kmi.re.kr/051-797-4699)
김지윤 해양환경연구실 연구원
(jiyoon9887@kmi.re.kr/051-797-4394)
최영석 국제협력·ODA센터 센터장
(yschoe@kmi.re.kr/051-797-4391)
김정현 국제협력·ODA센터 전문연구원
(jh-kim@kmi.re.kr/051-797-4666)
전해은 국제협력·ODA센터 연구원
(jhaeeun@kmi.re.kr/051-797-4928)

한국해양수산개발원(KMI)은 지난 11월 26일에 「한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제」 세미나를 부산 해운대 센텀호텔에서 개최하였다. 본 세미나는 한국환경정책평가연구원(KEI), 한국교통연구원(KOTI) 등과 공동으로 주최하였으며, 경제인문사회연구회(NRC), 신남방정책특별위원회, 산업연구원(KIET), 대외경제정책연구원(KIEP), 국토연구원(KRIHS), 한국농촌경제연구원(KREI), 에너지경제연구원(KEEI) 등이 후원하였다. 아울러 이번 세미나에는 메콩 지역의 베트남 사회과학원(VASS) 산하 베트남 경제연구소, 베트남 해양대학교(VMU), 미얀마 해양대학교(MMU), 캄보디아 왕립학술원(RAC)이 참여하였으며 대한무역투자진흥공사(KOTRA), 한국해양과학기술원(KIOST), 부산발전연구원(BDI), 부산외국어대학교 아세안연구원, 건일엔지니어링이 토론에 참여하였다.

세미나에 앞서 장영태 한국해양수산개발원장의 사회로 ASEAN 측 참석자들과 경제·인문사회연구원 김홍근 사무총장, KOICA 박재신 이사, 한국환경정책평가연구원 윤재용 원장, 한국교통연구원 오재학 원장, 산업연구원 장지상 원장, 에너지경제연구원 조용성 원장 등이 참석하여 라운드테이블 미팅이 진행되었다. 미팅에서는 아세안-메콩지역과 한국의 연구기관간 공동 발전·변영 실현을 위해 미래 역량강화, 교통인프라, 에너지, 환경, 산업개발, 해양수산 부문에 대한 공동 연구를 진행하기로 결의하였다. 참석자들은 ASEAN 지역 국가와 한국 연구기관간의 싱크탱크 구축을 활성화하기 위해 한-ASEAN 연구협력 추진 위원회를 설립하기로 협의하고 각 참여기관이 위원을 추천하기로 합의하였다. 한-ASEAN 연구협력 추진위원회는 참여 연구기관간의 정보공유, 공동 세미나, 공동 연구 등을 추진할 예정이다. 한-ASEAN 연구협력 추진위원회의 차기 회의는 참석기관간 e-mail을 통해 정해질 예정이며, 캄보디아왕립학술원(RAC)은 2021년 캄보디아에서의 회의개최 의사를 표명하였다.

세미나는 개회식 및 기조발표, 신남방 정책방향과 전략, 메콩강 협력사업 과제 등 총 3부로 나누어 진행되었다. 장영태 KMI 원장은 개회사를 통해 “이번 세미나는 한-아세안 공동변영을 위한 싱크 탱크 간 논의의 장이며 시의적절하고 통찰력 있는 논의로 한국과 메콩강 유역 국가와의 협력 확대 및 신남방정책 이행이 활성화 될 것을 기대한다.”고 밝혔다. 오재학 KOTI 원장은 베트남 하노이에 ‘한-베 교통인프라 협력센터’를 2018년 3월 개소하여 베트남의 교통인프라 개발을 적극지원하고 있으며 메콩 지역내 교통연구소 설립을 추진한 바 있다고 밝혔다. 윤재용 KEI 원장은 환영사에서 한-아세안 간 환경협력의 중요성이 부각되고 있으며 환경협력은 물관리, 지속가능한 도시, 생물다양성, 해양오염, 산림, 기후변화 등 다양한 분야에서 추진되고 있다고 언급하였다. 천영길 신남방정책특별위원회 부단장은 “신남방정책의 비전과 필요성”이라는 주제로 기조발표를 진행하였다.

제2부에서는 “신남방 정책 방향과 전략”이라는 주제로 6명의 주제발표가 이어졌는데, ▲ 신남방정책 성과와 향후 과제: 경제부문 중심으로(정영식 대외경제정책연구원 신남방경제실장) ▲ 아시아 스마트 시티 네트워크 시범사업 연구(이범현 국토연구원 연구위원) ▲ 신남방 정책 방향과 전략 - 환경수자원분야(이병국 KEI 선임연구위원) ▲ 캄보디아 왕립학술원 소개 및 한국과의 협력방안(Sok Touch 캄보디아 왕립학술원장) ▲ 베트남 사회과학원 소개 및 한국과의 협력방안(Bui Quang Tuan 베트남 경제연구원 원장) ▲ 베트남과 한국간 협력 전망(Nguyen Thanh Son 베트남 해양대학교 교수/원장), 이상민 한국교통연구원 본부장을 좌장으로 관련 국내 전문가 4인의 토론이 진행되었다.

제3부는 “메콩강 협력사업 과제”를 주제로 4명의 주제발표가 이어졌다. ▲ 메콩 내륙수로 활성화와 한국과의 협력 방안(김찬호 한국해양수산개발원 항만투자운영실장)에서 발표자는 내륙수로(IWT)를 활용한 대량 운송을 가능하게하기 위해서는 항행 안전 시설물을 설치하고 메콩강을 공유하고 있는 이웃국가들과 상호 교류에 대한 충실한 이해가 필요하다고 강조하였다. ▲ 한-메콩 교통시스템 개선을 위한 협력전략(권영인 한국교통연구원 선임연구위원)에서는 메콩강 지역의 교통혼잡 문제를 해결하기 위한 방안으로 ICT smart mobility 도시 구축과 대중교통 서비스 향상 필요성을 제기하였다. ▲ 한국과 미얀마의 해양 산업 협력방안(Thu Han Tun 미얀마 해양대학교 교수)에서 발표자는 어선 설계, 건조/ 양식업 현대화 기술/ 선원관련 교육에 대한 협력을 제안하였다. ▲ 아세안 6개국의 쌀산업과 국제개발협력사업 추진방향(김종선 한국농촌경제연구원(KREI) 국제농업개발협력센터장)에서 발표자는 쌀 수입국인 인도네시아, 필리핀과 쌀 산업의 중요도가 큰 베트남 3개국에 대해 쌀 생산성

향상과 가치사슬 개선을 위한 한국의 협력을 강조하였다,

이어서 남정호 한국해양수산개발원 해양본부장을 좌장으로 발표내용에 대한 국내 전문가들의 토론이 이어졌다. 토론에서 건일 고성훈 전무는 메콩지역의 하항 안전운항 방안으로 메콩강에 대한 지속적인 유지 준설과 댐건설, 하항 시설 개선과 항만 정보화 시스템 도입을 제안하였다. 부산외국어대 아세안연구소 배양수 교수는 메콩강 개발 관련하여 상류국가들의 댐개발로 하류국가들이 피해를 볼 수 있음을 지적하고 피해 방지 방법에 대한 연구가 필요하다는 내용을 발표하였다. 부산연구원 연구기획실 송교욱 실장은 메콩국가, ASEAN과 지방도시차원에서 협력연구도 필요하다는 의견을 피력하였다. 윤성순 KMI 연구위원은 메콩강 연안국은 자연재해에 취약하여 피해가 많다는 점을 강조하며 연안 방재에 대해 국가간 협업, 상생모델 제안이 필요하다고 발표하였다. 세션별 내용은 ‘지상중계’ 형식을 빌려 상세히 소개하고자 한다.

제1부. 개회식 및 기조발표

한-아세안 발전을 위한 한국과 메콩지역간 싱크탱크 구축

장영태 한국해양수산개발원 원장

■ 정부의 신남방정책 발표 이후 ASEAN 회원국과의 협력 강화 추세

- 한국해양수산개발원은 해양수산 분야의 국가정책을 수립하는 선도 연구기관으로서 연구분야, 산업 개발, 경제 정책 수립분야에 있어 아세안 국가들과 협력해옴. KMI 미얀마 센터는 2013년 개소한 이래로 정보 교류와 미얀마에 대한 연구를 수행해옴. 베트남과는 지난 10여년간 공동 세미나를 개최하며 연구의 장을 넓혀왔음
- 오늘의 세미나는 2109 한-ASEAN 특별 정상회담에 맞추어 시의적절하게 한국과 아세안간 싱크탱크의 역할과 과제를 논하는 자리가 될 것임. 오늘의 발표 주제와 토론은 신남방정책 중 특히 메콩지역을 중심으로 하고 있음
- 오늘 세미나를 통해 ASEAN과 한국간의 상호 이해를 증진시키고 지속적인 협력을 위한 정책적 제안들이 도출되리라 믿음

한-ASEAN 협력 30주년 기념 국제세미나를 축하

오재학 한국교통연구원 원장

■ 교통분야에서 메콩지역과의 협력 강화

- 한-아세안 협력 30주년을 기념하는 2019 한-아세안 특별정상회의 및 제1차 한-메콩 정상회의 개최와 때를 같이 하는 “신남방정책 방향과 전략”, “메콩강 협력사업 과제” 2개의 주제로 열리는 국제 세미나 개최를 축하함
- 한국교통연구원은 베트남 하노이에 ‘한-베 교통인프라 협력센터’를 2018년 3월 개소하여 한국교통연구원의 교통전문가를 파견하여 베트남의 교통인프라 개발을 적극 지원하고 있음. 또한 메콩 교통연

구소 설립을 대한민국 외교부에 제안하여 2013년과 2014년 한-메콩 외교장관회의의 공동 의장 성명에 “메콩지역 내 교통연구소 설립 지원 사업”이 채택된 바 있음

- 신남방시대의 교통, 스마트시티, 환경수자원, 해양, 쌀 산업 등 다양한 분야의 협력을 위한 정책방향과 전략에 대한 뜻깊은 발표와 토론이 이루어져 한국과 아세안의 협력이 지속적으로 심화되고 상호 발전이 이뤄지는 계기가 되었으면 함

한-ASEAN 역내 자유무역 확대와 공동번영

윤제용 한국환경정책평가연구원 원장

■ 신남방정책을 통해 사람·평화·상생번영의 아세안을 공동으로 만들어 가야

- 아세안 지역은 대기질, 산림, 생물다양성, 담수 등 다양한 환경 도전에 직면하고 있으며 그 어느 때보다 한-아세안간 환경협력의 중요성이 부각되고 있음. 한-아세안 환경협력은 물 관리, 지속가능한 도시, 생물다양성, 해양오염, 산림, 기후변화 등 다양한 분야에서 추진되고 있음
- 우리 정부는 한국이 강점을 가지고 있는 수소경제, 미래자동차, 스마트시티, 물관리, 인프라 등의 분야에서 아세안과의 협력을 넓히고자 노력하고 있음. 이를 위해 2022년까지 신남방 지역에 대한 ODA 규모를 두 배 이상 확대할 것으로 천명하였음
- 이러한 과정에서 국책연구기관들을 포함한 다양한 싱크탱크들의 핵심적인 역할이 요구됨. 분야를 막론한 다양한 영역의 협력체계 구축을 통해 한-아세안 싱크탱크들 간의 현안 논의 및 향후 추진과제를 도출하는 이번 세미나는 매우 시의 적절한 행사라고 생각함. 한-아세안 공동번영에 도움이 될 수 있는, 구체적이고 다양한 이야기를 충분히 나눠주시기 바람

기조발표: 신남방정책의 비전과 필요성

천영길 신남방정책특별위원회 부단장

신남방지역의 성장가능성이 높아짐에 따라 협력 확대 필요

■ 신남방정책 개요 및 비전

- 신남방정책은 문재인 정부 핵심 외교정책으로, 아세안과 인도 등 신남방 국가들과 정치·경제·사회·문화 등 다양한 분야에서 미국·중국·일본·러시아와 유사한 수준으로 관계를 강화하여 전 세계 공동번영과 평화 실현에 목적을 두고 있음
- 신남방정책의 비전은 사람 중심의 평화와 번영의 공동체를 구축하는 것으로, 사람(People)·평화(Peace)·상생번영(Prosperity) 공동체를 핵심 개념으로 설정되어 있음

■ 신남방지역의 성장가능성과 신남방정책 추진의 필요성

- 신남방지역은 평균연령 30세, 20억 인구, GDP 5.4조 달러, 연평균 소비시장 성장률(CAGR) 15%에 달하는 발전가능성이 높은 지역으로, 5세대(5G) 이동통신, 정보기술(IT), 스마트시티 등 4차 산업혁명 공동 대응을 위한 혁신 기반 구축이 유망한 지역임
- 또한, 신남방지역은 한국의 중요 교역 상대국으로, 연간 1,000만 명이 넘는 인적교류와 1,600억 달러의 교역이 현재 신남방국가와 이뤄지고 있음. 한-아세안 교역량은 2018년 1,597억 달러로 우리나라 제2의 교역대상임
- 한국 정부는 정상 외교를 통해 합의된 사항들을 신속하게 이행하고 국민과 기업이 성과를 체감할 수 있도록, 신남방정책의 본격적인 추진 체계로서 2018년 8월, 대통령 직속 정책기획위원회 산하의 '신남방정책특별위원회'를 설치하였음. 특별위원회는 우리 기업의 신남방지역 인프라 개발사업과 제조업 진출을 지원하고 있으며 신남방국가와 호혜적, 미래지향적인 상생의 경제협력 기반을 구축하기 위한 사업을 전개하고 있음
- 이번에 개최되는 <2019 한-아세안 특별정상회의(2019 ASEAN-Republic of KOREA Commemorative Summit)>는 지난 30년간의 한-아세안 관계의 발전현황을 평가하고, 새로운 미래 30년의 비전을 제시하는 계기가 될 것임

제2부. 신남방정책과 전략

발표 1. 신남방정책 성과와 향후 경제분야 협력방안

정영식 대외경제정책연구원 신남방경제실장

신남방정책의 성과

■ 신남방정책의 주요 내용

- ‘사람 중심의 평화와 번영의 공동체’라는 비전으로 3대 목표와 16개 세부 과제를 추진 중임
- 사람(People), 상생번영(Prosperity), 평화(Peace) 등 3P 공동체 중심의 신남방정책은 아세안과 인도에서 한국의 신남방정책에 대한 지지를 확보하고 경제, 문화, 외교안보 등 다양한 분야에서 협력 기반을 다져왔음

■ 한국의 對신남방지역 교역 및 투자

- 한국의 對신남방지역(아세안+인도) 교역 비중은 15.9%로 상승해 1위 중국(23.6%)과의 격차가 축소되었음

표 1. 한국의 주요 교역대상국(2018년)

(단위: 십억 달러, %)

| 순위 | 국가명 | 금액 | 비중 |
|----|---------|--------|-------|
| 1 | 중국 | 268.6 | 23.6 |
| 2 | 아세안 | 159.7 | 14.0 |
| 3 | 미국 | 132.1 | 11.6 |
| 4 | 일본 | 85.1 | 7.5 |
| 5 | 홍콩 | 48.0 | 4.2 |
| 6 | 호주 | 30.3 | 2.7 |
| 7 | 사우디아라비아 | 30.3 | 2.7 |
| 8 | 독일 | 30.2 | 2.7 |
| 9 | 러시아 | 24.8 | 2.2 |
| 10 | 인도 | 21.5 | 1.9 |
| | 기타 | 309.3 | 27.1 |
| | 합계 | 1140.0 | 100.0 |

자료: UN Comtrade(검색일: 2019.11.13.), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

표 2. 아세안의 주요 교역대상국(2018년)

(단위: 십억 달러, %)

| 순위 | 국가명 | 금액 | 비중 |
|----|-------|---------|-------|
| 1 | 중국 | 483.1 | 22.3 |
| 2 | EU | 287.9 | 13.3 |
| 3 | 미국 | 262.4 | 12.1 |
| 4 | 일본 | 230.2 | 10.6 |
| 5 | 한국 | 160.8 | 7.4 |
| 6 | 말레이시아 | 148.1 | 6.8 |
| 7 | 싱가포르 | 135.3 | 6.2 |
| 8 | 홍콩 | 118.2 | 5.5 |
| 9 | 대만 | 117.2 | 5.4 |
| 10 | 인도 | 81.0 | 3.7 |
| | 기타 | 144.9 | 6.7 |
| | 합계 | 2,169.2 | 100.0 |

주: 아세안 역내 교역 제외

자료: ASEAN Stats(검색일: 2019.11.13.), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 한국의 對신남방지역 투자비중은 미국(21.7%)에 이어 2위이고 비중은 14.4%임

표 3. 한국의 주요 투자대상국(2018년)

(단위: 백만 달러, %)

| 순위 | 국가명 | 금액 | 비중 |
|----|-------|---------|-------|
| 1 | 미국 | 10809.0 | 21.7 |
| 2 | 케이만군도 | 6199.3 | 12.5 |
| 3 | ASEAN | 6142.3 | 12.3 |
| 4 | 중국 | 4766.0 | 9.6 |
| 5 | 홍콩 | 3483.3 | 7.0 |
| 6 | 룩셈부르크 | 2828.2 | 5.7 |
| 7 | 영국 | 2515.2 | 5.1 |
| 8 | 일본 | 1312.4 | 2.6 |
| 9 | 오스트리아 | 1254.5 | 2.5 |
| 10 | 인도 | 1052.7 | 2.1 |
| | 기타 | 9422.6 | 18.9 |
| | 합계 | 49785.6 | 100.0 |

자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2019.11.11.), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

표 4. 대아세안의 주요 투자국(2018년)

(단위: 십억 달러, %)

| 순위 | 국가명 | 금액 | 비중 |
|----|-------|-------|-------|
| 1 | EU | 22.0 | 16.9 |
| 2 | 일본 | 21.2 | 16.3 |
| 3 | 중국 | 10.2 | 7.8 |
| 4 | 홍콩 | 10.2 | 7.8 |
| 5 | 미국 | 8.1 | 6.2 |
| 6 | 네덜란드 | 7.8 | 6.0 |
| 7 | 한국 | 6.6 | 5.0 |
| 8 | 룩셈부르크 | 3.9 | 3.0 |
| 9 | 영국 | 3.8 | 2.9 |
| 10 | 인도 | 1.7 | 1.3 |
| | 기타 | 34.8 | 26.7 |
| | 전체 | 130.2 | 100.0 |

주: 아세안 역내 투자 제외

자료: ASEAN Stats(검색일: 2019.11.13.), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

향후 과제

■ (정책 개선 요구) 신남방지역에 대한 대내외 환경 변화로 신남방정책 개선 요구 제기

- 신남방지역에 대한 중국, 일본 등의 투자 확대, 한국에 대한 무역 불균형 이슈 제기, 현지 부품 조달 비율 확대 및 기술 이전 중시, 인건비 등 생산비용 증가 등 무역·투자 환경이 변화함
- 4차 산업혁명 및 디지털 경제 추진, 민간자금 활용 중시 등 대내 경제성장 정책도 변화했음
- 이에 상생협력 강화, 베트남 집중도 완화 등 신남방정책 개선 요구가 제기 됨

■ (차별화) 중국, 일본 등 신남방지역 진출 경쟁국가와의 차별화

- 70년대부터 아세안 시장을 공략한 일본 및 막대한 자본력을 투입하고 있는 중국과의 차별화가 필요함
- 차별화의 주요 방향으로 한국이 중국 및 일본과 달리 주력 산업인 철강, 석유화학, 전기전자, 조선 등을 아세안과 공유하여 상생 번영 전략을 추구하는 것에 있음
- 한국의 강점은 성공적인 산업화, IT 기술 발달, 선진화된 금융시스템 구축 등으로 신남방 국가들은 한국의 강점을 벤치마킹하고자 하여 이를 활용하는 전략을 추진해야 할 것임

- 경제 규모 및 발전단계, 인구, 문화, 종교 등이 매우 다양한 신남방 지역에 대해 국가별 차별화 전략을 강화해야 할 것임

■ (고도화) 무역·투자 환경 변화 등으로 가치사슬·생산네트워크 고도화

- 베트남을 비롯한 많은 국가에서 저임 메리트가 약화되고 있어 베트남과는 경제협력을 고도화하고, 단순 노동집약적 산업은 베트남 인접국으로 이전을 유도하는 전략을 검토해야 함
- 국별 전략 수립 및 역내 생산 네트워크 구축 차원에서 성장 잠재력이 큰 인도, 인도네시아, 필리핀 등을 베트남에 이은 새로운 전략적 파트너로 활용해야 함

■ (연계성 강화) 신남방지역의 현지정책과 연계성을 강화하고 미국, 중국 등의 신남방지역 정책과도 전략적 협력을 모색

- 인도의 'Act East'정책, 아세안 FTA, 아세안-인도 FTA, RCEP, 아세안경제공동체(AEC), 아세안연계성종합계획(MPAC) 등 신남방지역의 현지 정책 또는 역내 연계성을 적극 활용해야 함
- 신남방지역에 대한 미국의 인도-태평양 전략, 중국의 일대일로 정책과는 개방, 투명성, 공정, 상호이익 등 국제 공통가치 및 규범에 따라 접근하여 이들 국가들의 신남방지역 정책과 전략적으로 협력 할 필요가 있음

■ (내실화) 추진과제의 장단기 로드맵 마련, 정부와 민간의 역할 구분 및 공조체계 강화 등 보다 체계적이고 전략적인 접근 강구

- 2019년 신남방정책은 3Ps 분야에서 57개 세부사업을 추진 중인데, 이들 과제는 각 부처 및 분야의 사업이 병렬적으로 열거된 측면이 있어 장단기 및 우선순위를 보다 명확히 구분할 필요가 있음
- 민간과 공공부문이 수행할 수 있는 부분이 혼재되어 있어 이를 명확히 구분하고 정부는 공공부문이 주력할 수 있는 부분에 집중하고 민간 협력 체제를 강화해야 함

발표 2. 아시아 스마트시티 네트워크 시범사업 연구

이범현 국토연구원 연구위원

아시아 스마트시티 네트워크 사업 진출 전략

■ 스마트시티는 ‘SMART’와 ‘ECO’가 공존하는 지속가능한 도시

- 2008년 유비쿼터스 도시(U-City)가 인프라 중심의 개념이었다면 스마트도시는 기술과 사람, 도시의 총체적 개념으로 사람이 살아가는 공간을 우선적으로 고려하고 기술을 연계시키는 개념으로 발전되고 있음
- 스마트시티의 개념은 아직 정의되지 않았으나 일반적으로 물리적·비물리적 요소를 모두 포함하고 ICT 및 ECO 기술을 이용해 행정, 교통, 물류, 범죄 예방, 방재, 에너지, 환경, 수자원 관리, 주택 및 복지 등 도시 기능을 개선하는 도시(city)로 이해할 수 있음
- 스마트도시란 ‘현대사회에서 나타나는 다양한 도시문제를 첨단기술과 기존의 지역자원을 활용해 해결하고 새로운 수요에 대응해 도시를 발전시키는 지속가능한 도시 생태계를 만드는 과정’으로 정의할 수 있음

■ 아세안 국가의 스마트시티 조성을 위한 여건 분석

- 아세안 10개국은 국가별 현황과 스마트시티 조성이라는 관점에서 현저한 여건 차이를 보이고 있음
- MGI(2018)는 ASCN의 26개 도시를 인구와 GDP라는 두 지표로 분석해 네 가지 유형으로 구분했으나 구체적인 도시별·국가별 특성 반영이나 우리나라와의 외교 관계, 문화적 친밀성 등을 포함하지 못한다는 한계가 있어 새로운 관점에서 3단계의 도시 분석 전략을 수립함
- 국가별 도시화·산업화율이라는 지표로 국가들을 세 개의 유형으로 구분하는 1단계 정량분석 단계에서는 정량적 지표를 통해 도시화 및 산업화율이 낮은 국가의 전략성, 확장가능성 검토부터 선진 도시들의 현안 해결을 중심으로 하는 전략 검토까지 할 수 있음
- 2단계는 정성분석 단계로, 정치적 안정성, 외교적 친화성, 문화적 유사성 등을 포함한 정성적 지표들을 분석해 국가별 전략을 도출함
- 최종적으로는 아세안 국가들이 송신한 대사관 문서들을 검토해 국가별 수요를 파악하고, 사업 협력 의향과 구체적 진출 희망도시가 정해진 도시들을 검토함

- 이와 같은 3단계 도시분석 전략을 통해 중점 진출 국가와 국가별 진출 전략을 도출할 수 있음

■ 스마트시티 실현을 위한 스마트서비스 메뉴판과 ASCN 수요 중심 사업 발굴

- 스마트서비스 메뉴판은 메뉴판 작성을 통해 ASCN 각 도시들의 수요에 대응할 수 있는 수요자 중심형 진출 전략임
- 스마트서비스 메뉴판이란 스마트시티의 요소기술을 영역별로 구분하고, 해당 영역별 기술과 구축 가능한 스마트서비스를 목록화한 것임

그림 1. 스마트서비스 메뉴판 구성



자료 : 이범현 외(2019), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 스마트시티 요소기술은 MGI(2018) 보고서와 국제적으로 통용되는 스마트도시 지표 등을 종합해 방법·방재, 의료·보건, 교통, 에너지, 물 관리, 쓰레기 처리, 전자정부, 시민참여·커뮤니티 분야로 구분할 수 있으며 이 구분에 따라 각 분야의 세부 서비스 개요, 핵심기술, 서비스 구축 사례 및 구축 단가가 포함된 스마트도시 서비스들을 목록화해 전체 8개 분야, 42개 서비스로 정리했음
- 이 같은 스마트서비스 메뉴판을 활용해 중점 진출국과의 협의를 통해 수요 맞춤형 기술 적용을 검토할 수 있으며, 구체적 전략이 도출되기 전 상호 협의 과정에서 적용될 수 있다는 점에서 유용한 전략이 될 수 있음

발표 3. 신남방 정책 방향과 전략-환경수자원분야

이병국 한국환경정책평가연구원 선임연구원

아세안과 스마트도시 프로젝트를 통한 환경·수자원 분야 협력 필요성

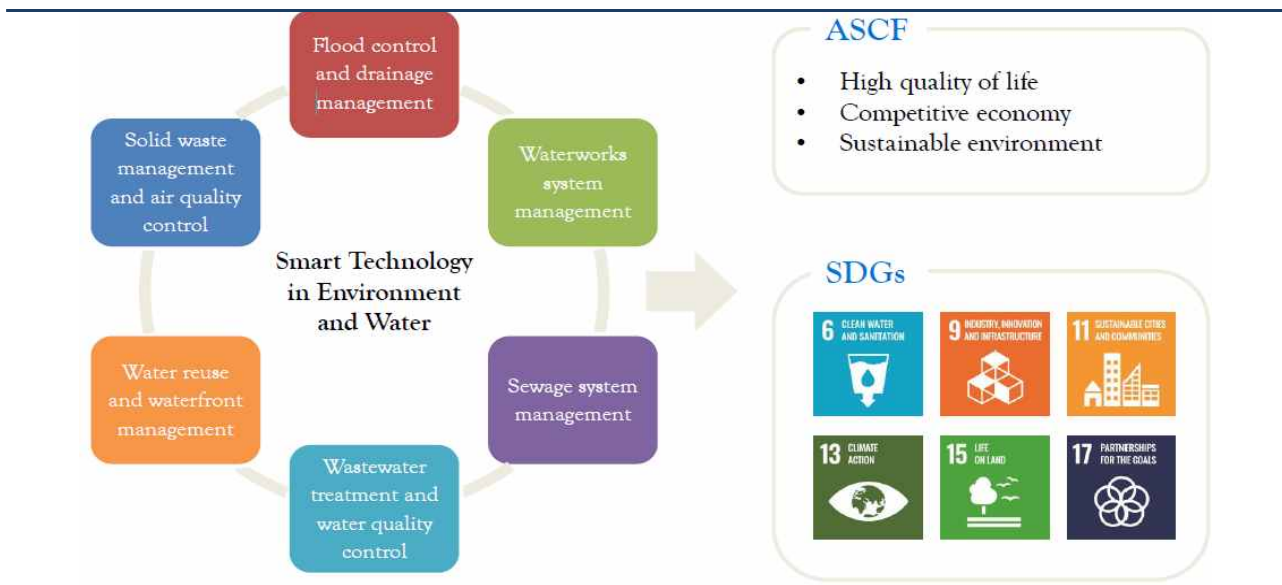
■ ASCN의 구성과 우리나라의 참여

- 2018년 3월, 아세안 의장국인 싱가포르는 아세안 스마트시티 네트워크(ASEAN Smart cities Network: ASCN)의 필요성을 제안했고, 같은 해 4월 제32차 아세안 정상회의를 통해 ASCN이 정식으로 구성됨
- 한국 정부는 2017년 11월 아세안 국가들과의 협력을 위한 신남방정책을 공식 천명했고, 2018년 7월 한-싱가포르 비즈니스 포럼 및 11월 제20차 한-아세안 정상회의에서 ASCN에 적극 참여하겠다는 의사를 밝힘

■ 환경·수자원 등 급격한 도시화에 따른 문제를 스마트기술로 해결

- 아세안은 2025년까지 역내 여러 도시에서 급격한 도시화로 인해 발생한 환경, 교통, 범죄, 불평등 등의 도시문제를 ASCN을 통해 스마트기술로 해결하고, 아세안 역내외 협력관계를 공고히 하여 지속가능한 환경, 경쟁력 있는 경제, 높은 삶의 질을 확보하고자 함
- 우리나라는 그동안 급격한 도시화와 산업화를 통한 경제 발전과정에서 심각한 환경 문제를 겪고 단기간에 문제를 해결한 경험이 있는 유일한 개발국으로 ASCN과의 협력을 통해 상하수도, 폐기물, 수자원뿐 아니라 자연보전, 대기오염, 기후변화 적응 등의 부문에서 스마트 도시를 주제로 한 협력을 증진시킬 수 있음
- ASCN이 제시한 스마트도시 환경·수자원 분야는 시민들의 삶의 질을 확보하기 위한 기본적인 것으로 홍수 및 배수 문제 해결, 기초상수도 확보, 정수 및 하수도 확보, 하수 처리 및 수질관리, 물 순환 및 수변 이용, 폐기물 및 대기오염 관리 등으로 구분할 수 있음

그림 2. 스마트시티에 적용할 수 있는 환경·수자원 분야 기술 구분



자료: 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

협력 가능한 사업의 추진 여건 평가 및 후보 사업

■ 우리나라와 협력 가능한 ASCN 스마트도시 프로젝트 선정시 고려해야 할 요소

- 후보 사업 선정시 고려해야 할 요소는 수원 도시의 협력 의지, 효과적인 협력 사업 추진을 위한 여타 국가와의 협력 여부, 협력 사업의 궁극적인 목적이라 할 수 있는 호혜성 등임
- 수원 도시의 협력 의지는 사업의 추진 및 성패에 가장 중요한 요소로 대상 국가의 도시 담당자와 면담 또는 이메일 교신을 통해 수원 도시에서 원하는 협력 분야를 정확하게 파악할 필요가 있음
- 협력 의사가 있는 경우에도 우리나라 이외에 다른 국가와 중복되는 협력 사업이 있는 경우 향후 추진 시 문제가 될 수 있기 때문임
- 호혜성은 우리나라가 ASCN 시범도시와 협력 사업을 추진하려는 목적과 아세안이 ASCN을 통해 우리나라와 역외 파트너십을 맺으려는 목적을 모두 충족시키기 위한 것으로 호혜성을 가진 협력 사업이어야 우리나라 및 수혜 도시 모두에게 바람직한 것임

■ 협력후보 사업의 선정 결과

- ASCN의 환경·수자원 분야 협력 사업들 중 협력 의사, 중복성, 상호 호혜성 등을 고려한 결과 코타키나발루, 비엔티안과 바탐방, 만달레이가 각각 스마트 물 관리, 배수 관리, 폐기물 관리 분야에서 협력 가능한 사업으로 선정되었음

- 향후에도 아세안 국가들의 환경·수자원 분야 협력을 확대해 가면서 상호 호혜적인 사업으로 발전시켜 나갈 필요가 있음

그림 3. 협력후보 사업의 호혜성 판단

| Country | City | Smart City Action Plan | Support Required |
|----------|---------------|--|---|
| Malaysia | Kota Kinabalu | Integrated Solid Waste Management (#2) | ① Political Will ② Experts specializing in consulting and implementing the project ③ Funding by private investors |
| | | Smart Water Management and Supply System (special request) | ① Technical support ② Financial support |
| | Kuching | Integrated Flood Management & Response System (#2) | ① Technical support ② Funding |
| Myanmar | Mandalay | Solid Waste and Waste Water Treatment (#2) | ① Financial support |
| Thailand | Chonburi | Waste to Energy Plant (#2) | ① Technical support during the proposal preparation process ② Waste-to-Energy technology expert |
| Viet Nam | Da Nang | Smart Water Management (#2) | ① Financial and technical support |

자료: 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

발표 4. 캄보디아 왕립학술원 소개 및 한국과 협력방안

Sok Touch 캄보디아 왕립학술원장

신남방정책과 협력방안

■ 신남방정책의 기회 및 도전

- 지역 혹은 세계적 관점에서 중국과 미국에 대한 인식이 변화하고 있으며, 미국과 중국은 아세안 무슬림 국가들에게 그들의 정책과 이니셔티브를 강제할 수 없는 상황임
- 또한 아세안 국가들이 발전함에 따라 FDI 등 외부 자금에 대한 수요가 증가하고 있는 것은 큰 기회 요인임
- 하지만 일본 및 기존 글로벌 조직들과의 경쟁이 불가피함
- 뿐만 아니라 한국과 아세안 국민들의 신남방정책에 대한 지식이 제한되어 있으며 한국과 아세안간의 경제 격차가 존재함
- 더욱이 아세안 국가는 다양한 경제상황과 정치시스템을 가지고 있으며 한국과 아세안 국민의 문화적·사회적 가치의 차이가 존재하는 것은 장애요인이 될 것임

■ 협력 가능 분야 및 향후 과제

- 협력 가능 분야로는 환경 및 SDGs(녹색성장, 청정에너지, 지속가능한 도시 및 지역사회, 기후대응 등), 교육(혁신 및 기술, 직업훈련, 언어교육 등), 투자(전자 및 반도체, 농산물 가공 등), 한인 커뮤니티 구축(비즈니스, 문화, 교육 등), 상호 이해(관광, 문화의 이해, 종교 및 사고 등) 등이 있음
- 향후 원활한 협력을 위해서는 한국에 대한 신뢰를 구축하고 한국과 아세안 국민들의 신남방 정책에 대한 인식을 제고시켜야 할 것임
- 또한 저소득 아세안 국가들과의 협력 강화 및 교역 증진, 아세안 국가를 통한 한국의 장기 및 대규모 투자 확대가 필요할 것임

발표 5. 베트남 사회과학원 소개 및 한국과 협력 방안

Bui Quang Tuan 베트남 경제연구원 원장

메콩 삼각주의 환경 변화에 따른 과제와 해결 방안

■ 베트남 메콩 삼각주 지역의 개발 이슈

- 베트남 메콩 삼각주 지역은 13개 주와 도시로 구성되며, 베트남에서 가장 큰 지역(40,548km²)이고 인구는 17,273,630명으로 국가 전체의 약 18%를 차지함
- 메콩 삼각주의 경제성장률(7.8%, 2015년)은 전국의 경제성장률(6.8%, 2015년)을 상회함
- 쌀 생산량은 전국의 약 52%를 차지하며, 쌀 수출은 전국의 약 90%에 육박함. 뿐만 아니라 해산물은 전국 생산의 40%, 전국 수출의 60%를 차지함
- 메콩 삼각주 지역은 비옥한 토양을 이루고 있었으나 최근 기후변화의 영향으로 약 40%가 해수에 의해 침수될 수 있으며, 대부분의 해안지역에는 해수가 내륙으로 유입되고 있음
- 동시에 과도한 지하수 개발로 지반이 붕괴되고 있음
- 또한 과도한 벌목 및 상류지역의 댐 건설 등으로 강 하류의 퇴적물이 5,500만 톤으로 감소하여 댐 건설 이전에 1억 6천만 톤을 퇴적시킨 것과 크게 차이가 남
- 2010년~2018년까지 메콩 삼각주의 경작인들은 양식과 과실수로 전환하는 노력을 하여 비효율적인 농지를 6만ha 이상 감소시켜 2018년 이 지역은 쌀, 새우, 메기, 과일 생산에서 전국 1위를 차지했음

■ 베트남 메콩 삼각주 지역이 직면한 과제

- 기후변화로 인한 해수면 상승으로 홍수 발생 및 해안침식, 해수 유입 등의 문제가 발생함
- 경제의 글로벌화 및 국제적 통합 추세로 지역 및 경제의 경쟁력 강화가 필요함
- 메콩강 상류지역의 댐건설로 퇴적물이 절반 수준으로 감소한 것은 강 하류의 침식을 확대하고 있음
- 메콩강에는 현재 94개의 수력 발전 댐이 있으며 메콩강 위원회의 자료에 따르면 2030년까지 추가로 30개의 댐이 더 건설될 예정임
- 또한 과도한 지하수 개발과 불법적인 모래 채취는 토지 침식을 발생시켰음

- 뿐만 아니라, 낮은 노동생산성과 낙후된 운송시스템, 취약한 지역연계와 가치사슬, 개발을 위한 재정 부족 등이 메콩 삼각주를 개발하는데 장애가 되고 있음

■ 국가 간 협력과 관광산업 활성화 등 당면 과제 해결 방안

- 담수를 효과적으로 사용하기 위해 해수가 유입되는 지역에서는 우기에 쌀을 재배하고 건기에 새우 양식을 하는 등의 방법을 모색해야 할 것임
- 메콩강 지역의 국가들은 수자원을 효과적으로 활용하기 위해 협력체계를 보다 확대하고 책임과 의무를 다 해야 할 것임
- 친환경적이고 생산적인 관광산업이 핵심이 되어야 하며 메콩 삼각주는 관광산업을 육성하는 데 많은 장점이 있음
- 2011년에서 2018년까지 메콩 삼각주 지역의 13개 주와 도시에서 외국인 관광객의 증가율은 13% 였는데 반해 전국의 외국인 관광객 증가율은 13.5%를 기록했다
- 베트남 정부는 2025년에 외국인 관광객은 약 1,200만명, 내국인 관광객은 1억2천만 명으로 증가할 것으로 전망하고 있으며 이를 달성하기 위해 관광산업에 대한 효과적인 협력모델을 구축하려고 계획하고 있음
- 뿐만 아니라 기후변화에 대응하고 생산성을 향상시키기 위해 직업 훈련 및 고등 교육 확산 등으로 높은 수준의 인적자원 양성이 필요함
- 일본, 한국 및 기타 선진국과의 관계를 강화해 메콩강의 수자원 및 성장 잠재력을 활용하는 등 상호 이익이 될 수 있는 협력을 추구해야 함

제2부. 종합토론

이상민 한국교통연구원 글로벌교통연구본부장(좌장)

권경무 대구경북 KOTRA 지원단장(전 캄보디아 프놈펜 무역관장)

박재신 KOICA 이사

이윤호 KIOST 해양생태연구센터 책임연구원

허장 한국농촌경제연구원 글로벌협력연구본부장

신남방정책에 해양환경 관리 및 해양과학기술 분야 협력과제 추가
발굴 필요

■ 해양환경 관리, 해양과학기술 협력분야 강화 필요

- 아세안 국가 대부분은 섬과 바다로 연결되어 있으며, 아세안과 인도의 바다는 한국의 해상교통로에서 반드시 거쳐 가야 하는 길목이므로 이 바다의 안정적 관리에 우리나라의 적극적인 참여가 필요함
- 바다 관리에서 해양과학기술은 해양정보를 파악해 바다환경을 관리하고 지속가능한 이용 및 발전의 바탕이 되며 태풍과 기후변화 등 자연재해 대응을 위해서도 반드시 필요함
- 그러나 한국의 신남방정책에는 바다와 해양에 대한 협력, 해양환경 관리와 해양과학기술 분야의 협력이 충분히 반영되지 못한 실정이므로 협력과제를 추가적으로 발굴할 필요가 있음

■ 해양환경 관리, 해양과학기술 협력분야에서 한-아세안 협력경험

- 신남방정책 3P(사람, 상생번영, 평화)의 공동체를 이루기 위해 한-아세안은 해양분야에서도 지속적으로 협력 중임
- 인력교류 차원에서는 해양환경 담당 공무원의 연수 및 석사학위 과정을 연계한 런던협약 공학석사 양성 프로그램(LPEM: London Protocol Engineering Master), 세계수산대학을 통한 인력교류 및 기술이전 프로그램을 운영하고 있음
- 상생번영 차원에서는 다양한 ODA프로그램을 진행해 옴. 해운, 항만 분야에서의 협력, 정부간해양학 위원회, IOC의 서태평양지역위원회(WESTPAC) 중심으로 진행한 해양환경 및 해양생물자원의 보전과 지속가능이용을 위한 협력 프로젝트, 2012년 여수세계박람회의 유산으로 수행된 여수프로젝트를 통해 한-아세안 간 해양분야 협력을 강화하고 있음

- 평화와 자연재해 공동 대응을 위해서는 해양관측과 예보분야에서 협력하고 있음. 한-인도네시아는 2018년 해양과학기술공동연구센터를 설립해 협력 연구를 진행 중이며, 한-베트남은 해양관측과 예보를 위한 운용해양학(operational oceanography) 분야의 협력 프로젝트를 2019년부터 시작함

■ 향후 협력 방향과 전략과제

- 한국과 아세안의 안정적인 해양환경 공동 관리는 상생번영과 생존에 필수적이므로 한국의 신남방정책에 해양환경의 공동 관리와 해양과학기술 분야 협력과제를 추가적으로 아래와 같이 제안함
- 첫째, 사람공동체를 위한 해양분야 인적 네트워크 구축 확대를 위한 협력이 필요함. 11월 22~23일 한국해양과학기술원과 국립해양박물관은 해양과학과 해양문화 분야 한-아세안 포럼을 개최했으며 해양유산의 계승발전과 해양과학 지식의 공유 및 확대를 위한 ‘아시아 학회(Asian Society of Ocean Heritage and Ocean Literacy)’를 창립함. 향후 해양과학과 해양문화, 인문학과 사회과학의 융합을 통한 인적 교류를 확대해 나갈 예정임
- 둘째, 해양과학기술 분야 석박사 학위과정 장학생 지원을 다양화할 필요가 있음. 기존의 세계수산대학 등 정규 교육과정뿐만 아니라 한-인도네시아 해양과학기술협력센터와 같은 공동연구 프로그램을 통한 인력양성 즉 학위과정과 연구를 연계한 장학생 지원사업이 필요함
- 셋째, 해양과학기술 인프라의 공동 활용을 통한 국제공동 해양탐사 프로젝트 수행임. 현재는 아세안 국가들과 대양 공동탐사가 이루어지지 않고 있으나 공동으로 바다에 대한 이해를 넓히고 안정적으로 관리하기 위해서는 한국이 갖고 있는 이사부호와 같은 대형 해양과학기술 인프라를 공동으로 활용하는 국제 공동 해양탐사 프로젝트가 반드시 필요함. 아세안 대부분 국가들은 대형 연구조사선 같은 해양탐사 인프라가 부족해 한국과의 협력을 요청하는 상황임
- 마지막으로, 해양위성 인프라를 한국과 아세안이 공동으로 활용하는 프로젝트를 수행하는 것임. 한국은 2020년 3월에 천리안 2호B 해양환경 위성을 발사할 예정이며, 이를 통해 바다를 24시간 관측할 수 있게 됨. 이러한 해양위성의 공동 활용은 해양정보의 공유를 통해 한국과 아세안이 바다를 안정적으로 관리하는데 큰 효과를 발휘할 것임

신남방지역 농업·농촌 개발을 위한 협력

■ 농업분야 신남방정책 추진과제 현황

- 베트남, 미얀마, 캄보디아, 인도 등 신남방국가의 인구는 농촌에 가장 많고 농업에 종사하는 비중이 높으므로 농촌개발에 대한 관심이 필요함
- 신남방정책 16개 추진과제 중 농업과 관련있는 과제는 (6) 삶의 질 개선, (9) 중소기업 등 시장진출 지원, (10) 신산업 및 스마트 협력을 통한 혁신 성장 역량 제고, (11) 국별 맞춤형 협력모델 개발이 있음

표 5. 신남방정책 16개 추진과제

| 16개 추진과제 | 세부내용 |
|----------------------|--|
| 사람 (People) | <p>① 상호 방문객 확대 ② 쌍방향 문화교류 확대 ③ 인적 자원 역량 강화 지원 ④ 공공행정 역량강화 등 거버넌스 증진 기여 ⑤ 상호 체류 국민의 권익 보호·증진</p> <p>⑥ 삶의 질 개선 지원</p> <p>○ 빈곤퇴치 및 자립역량 강화를 위한 새마을운동 등 농촌개발 사업 추진 및 보건 의료 개발 협력을 통한 질병 대응 역량 강화 ○ (이행방안) 농촌개발·농업기술 ODA 확대를 통한 농업생산성 제고, 물 관리 및 질병 대응 역량강화 지원 등</p> |
| 상생번영 (Prosperity) | <p>⑦ 무역·투자 증진을 위한 제도적 기반 강화 ⑧ 연계성 증진을 위한 인프라 개발 참여</p> <p>⑨ 중소기업 등 시장진출 지원</p> <p>○ 우리기업의 신남방지역 내수시장 진출지원 및 농·수산(K-Food, K-Seafood), 미용(K-Beauty) 등 유망시장에 대한 진출 지원 확대 ○ (이행방안) 한류박람회 등을 통한 한류마케팅 확대, 유통대기업 해외 홈쇼핑 활용 등 우리기업 소비재 시장진출 지원</p> <p>⑩ 신산업 및 스마트 협력을 통한 혁신 성장 역량 제고</p> <p>○ 글로벌 개방형 혁신 플랫폼 구축 및 한·아세안·인도간 4차산업 혁명 공동대응을 위한 과학기술·신산업 협력 ○ (이행방안) 5G, K-Smart (Smart-City, Smart-Farm, Smart-Island, Smart-Farm), '코리아 스타트업 센터*' 설치(인도, 싱가포르), 보건의료업 및 제약, 의료기기 해외진출 지원 등 * 국내외 스타트업 공동 R&D 지원, 네트워킹 프로그램 운영, 해외스타트업 협업이벤트 개최 등</p> <p>⑪ 국별 맞춤형 협력모델 개발</p> <p>○ 각 국의 협력 수요에 따라 농·수산업, 자동차·철강·석유화학 등 기간산업의 고부가가치화를 위한 맞춤형 협력모델 적용 ○ (이행방안) 자동차·철강·석유화학 등 기간사업 현지투자 확대 지원(인니), 한국 산업제도 공유, 기술지원센터(TASK)* 설치 등 산업화 역량 강화(베트남, 미얀마 등), 중소기업 기술교류 협력(베트남, 태국, 인니, 말레이시아 등) * Technology Advice and Solutions from Korea : 개도국 기업의 생산현장 애로기술 해소 및 사업화 지원</p> |
| 평화 (Peace) | <p>⑫ 정상 및 고위급 교류 활성화 ⑬ 한반도 평화 번영을 위한 협력 강화 ⑭ 국방·방산 협력 확대 ⑮ 역내 테러·사이버·해양 안보 공동대응 ⑯ 역내 긴급사태 대응역량 강화</p> |

자료 : 신남방정책특별위원회(2017), 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 세계은행 보고서에 따르면 농업부문 개발시 GDP 등 성장 효과가 다른 부문 보다 2~3배 높은 것으로 나타남
- 아세안과의 협력차원에서 농업·농촌 개발이 중요하므로 연구소, 대학들이 중점적으로 다뤄야 할 부분을 소개하고자 함

■ 신남방지역에 농수산물 수출 현황

- 2018년 우리나라 전체 수출액 비중에서 아세안은 18.9%를 차지하며 그 중에서 베트남이 일본, 중국, 미국 다음으로 4번째로 많은 우리나라 농식품의 수출 대상국임
- 이를 배경으로 농식품부와 aT는 농수산물 수출 다변화를 위한 시장 개척 최우선 국가로 아세안 지역에서는 인도를 최우선국가, 미얀마, 캄보디아, 라오스를 차순위 국가로 선정하고, 파일럿 요원, YAFF(Young Agri-Food Fellowship) 요원 파견, 현지직원 고용 등을 지원함

■ 신남방지역 개발협력 중점협력국 지정 및 중점협력 분야

- 우리나라의 ODA 중점협력국은 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남, 인도네시아, 필리핀(6개국)이며 전체 ODA의 30%가 지원되고 있음
- 한국농촌경제연구원에서 관련 국가들과 농업분야 협력전략을 수립 중임. 인도는 2017년부터 우리나라의 ODA를 받아들이기로 하여 향후 개발협력 관계가 확대될 것으로 전망됨. 또한 인도의 제조업 비중이 매우 낮아 이를 확대시키기 위한 “Make in India” 정책에 큰 힘을 기울이고 있으며, 농업분야에서는 이를 활용해 농식품 가공분야에 대한 진출이 유망할 것임

■ 향후 세부 분야별 전략이 필요

- 베트남을 아세안 지역 경제, 개발협력을 위한 글로벌가치사슬의 생산 및 물류기지, 교두보로 활용할 필요가 있음
- 하노이, 호치민을 중심으로 설치된 경제지역(Economic Zones)에 콜드체인 등 농식품 유통 인프라를 구축해 농가공품의 동남아 지역 및 중국 남부지역으로의 수출기지로 활용하고 농업생산 여건이 비슷한 캄보디아, 라오스, 인도네시아 등으로 베트남과의 개발협력 성과 및 모델을 확산시키는 방안을 고려할 필요가 있음

신남방정책의 효율적 이행을 위한 부처, 기관의 융합 및 민간 참여 필요

■ 신남방 국가에 대한 우리나라 기관들의 원조, 지원은 다양했으나 “전략”이 부재

- 현재 ODA사업 목적은 단순 원조가 아니라 기술과 경험을 전수시켜 수원국이 발전할 수 있도록 기회를 제공하는데 있음

- 관련 부처, 기관, 기업, 대학들이 융합하여 창의적인 ODA정책을 발굴해야 하며 민간분야의 참여도 독려해야 함
- 우리나라 민간부문이 참여하여 자체 사업을 발굴, 지원해서 우리나라 경제발전에도 도움이 되는 방향으로 상생협력 할 수 있는 방안을 찾기 위해서는 전략이 필요함
- 민간분야의 투자를 이끌기 위해서는 싱크탱크가 민간의 창의적 아이디어를 연구과제에 어떻게 담아 우리 차세대 산업에 연계시킬지 비전을 제시하고 프로젝트를 시행하는 역할을 해야 함

싱크탱크 설립 및 활용 경험 공유를 위한 협력 필요

■ 공동번영을 위해 우리나라 싱크탱크 설립과 활용 경험을 공유할 수 있는 개발 협력 필요

- KOICA는 우리 정부의 신남방정책 기본원칙인 사람, 평화, 번영 즉 3P(People, Peace, Prosperity)에 환경(Planet)을 더한 4P를 핵심 지향가치로 설정하고 다양한 노력을 기울여 옴
- 또한 정부의 신남방정책을 구현한 5개년 신남방정책 이행계획을 만들어 추진 중이며, 스마트시티, 교통, 하이에듀케이션, 농촌발전, 디지털파트너십을 중점분야로 설정하고 있음. 이 중 스마트시티, 교통, 하이에듀케이션은 한-아세안의 공동번영에 연계할 수 있는 좋은 분야라고 생각함
- 우리나라 싱크탱크의 경험을 공유하는 협력사업도 적극 추진할 필요가 있음. 이를 위해서는 아세안 국가의 싱크탱크 기관 현황을 파악해야 하며 베트남에는 다수 존재하는 것으로 보이나 미얀마에는 싱크탱크 기관이 다소 부족함
- 아세안 국가 싱크탱크 기관들이 국가 발전을 위해 잠재력을 보유하고 있는지 탐험해 나가야 하며, 우리나라의 싱크탱크 설립과 활용 경험을 공유할 수 있는 개발 협력 전개가 필요함

발표 1. 메콩 내륙수로 활성화와 한국과의 협력 방안

김찬호 한국해양수산개발원(KMI) 실장

한국과 메콩지역 국가 간 협력 방안 검토

■ 메콩강 현황 및 관련국 개요

- 메콩강은 총길이 4,880km로 중국에서 발원, 라오스, 캄보디아, 베트남 등을 지나감
- 메콩 유역의 면적은 모두 759천km²로 건기는 5월~11월, 우기는 12월~4월 임
- 메콩 유역과 관련된 국가는 아래의 그림과 같음

그림 4 . 메콩 유역 관련 국가 현황

| Countries included | | Area of country in the MRB (km ²) | % of total area of the MRB | % of total country area | Flow as % of total MRB |
|--------------------|----------|---|----------------------------|-------------------------|------------------------|
| Upper Mekong | China | 165,000 | 21 | 2 | 16 |
| | Myanmar | 24,000 | 3 | 4 | 2 |
| Lower Mekong | Thailand | 184,000 | 23 | 36 | 18 |
| | Lao PDR | 202,000 | 25 | 85 | 35 |
| | Cambodia | 155,000 | 20 | 86 | 18 |
| | Viet Nam | 65,000 | 8 | 20 | 11 |

자료: 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 메콩 유역의 인구는 약 2억 3천만 명으로 이 중 베트남(9,500만 명), 태국(6,700만 명), 미얀마(5,400만 명), 캄보디아(1,700만 명), 라오스(700만 명) 등 임

■ 메콩강을 활용한 화물의 운송

- 메콩 유역에서의 농업 활동이 각 국가에 기여하는 비중은 태국(8%), 베트남(15%), 라오스(16%), 캄보디아(22%) 등으로 조사됨
- 각 국가의 산업 기여 비중은 태국(35%), 베트남(34%), 라오스(32%), 캄보디아(32%)로 높은 기여율을 나타냄
- 메콩강을 이용한 화물의 운송도 활발하게 이루어지고 있으며, 각 국가 간 메콩강을 활용한 화물 운송, 즉, IWT의 물동량은 다음과 같음
- '14년을 기준으로 라오스-중국 간 IWT 물동량은 9만 톤으로 양국 간 전체 화물 물동량의 약 42%를 차지함
- 같은 기간 태국과 중국, 라오스 간 물동량은 60만 톤을 기록, 캄보디아-베트남 간 물동량은 60만 톤을 처리함
- 메콩 유역의 국가 간 교역에서 IWT 물동량은 '14년 기준 130만 톤으로 전체 화물 물동량 288만 톤을 고려하면, 약 45% 물동량이 IWT를 통해 운송되고 있음
- 메콩강을 이용한 운송은 도로를 통한 운송과 비교하여 경쟁력이 있는 운송 수단으로 평가되지만 한계점이 존재함
- 골든 트라이앵글 지역, 즉 라오스, 태국, 미얀마에서 캄보디아 지역으로 운송되는 IWT의 경우 활용할 수 있는 선박 규모는 100~500톤 급으로 제한되기에 경제성을 확보하는데 한계가 있으며, 이에 따른 추가적인 준설이 필요함
- 메콩강에 위치한 항만은 상류의 경우 소규모 선박이 접안 가능한 항만이 주로 위치하고 있으며, 항만 노후화가 빠르게 진행, 저장시설이 부족하고 운송 수단 간 연계에 어려움이 있음
- 하류에 위치한 항만의 경우 해상에서 운항이 가능한 선박의 접안이 이루어지고 있으며, 상대적으로 시설이 현대화되어 있음
- 다만, 주거 지역과 가까운 곳에 항만이 위치하고 있어 저장 공간의 부족, 추가적인 준설이 매년 필요하며, 다수의 교량이 위치하고 있기에 선박 운항에 한계가 있음
- 항행 안전을 위해 각 국가 간 안전 표준 등에 대해 합의 함
- 각 국가마다 수로 운송 관리 및 안전에 관한 규정을 제정하였고, 베트남, 캄보디아의 경우 내비게이션 시스템을 설치함

- 또한, 20여 개 선박에 대해서는 GPS 시스템을 구축하였으며, 라오스 지역의 경우 수심 경고 시스템이 설치되어 있음
- 다만, 관련 전문 인력의 부재와 기술적 표준, 규정이 국가 간 상이한 점은 한계점으로 작용함

■ 메콩강 유역의 개발 방향

- 라오스는 국가 항만·물류 교통체계 구축을 목표로 기존 메콩강에 위치한 항만 시설 개선 및 운영계획을 수립 중이며, 육상 교통(철도, 도로)과 기존 항만을 연계하는 드라이 포트(Dry Port)의 개발도 계획 중임
- ‘육상교통-내륙 수로교통의 효율적 교통체계 확보에 관한 연구’에서는 내륙 수로 관광 분야에서 주요 개선 구간을 루앙 프라방(Luang Prabang)에서 팍벵(Pakbeng)으로 설정, 해당 지역에 램프(Ramp) 및 여객 터미널 개발을 계획함
- 또한, 내륙 수로의 안전성을 위해 항로, 부이, 선박, 항만 등을 통합 관리할 수 있는 시스템 도입을 추진함
- 수심 확보 및 전력 생산을 위한 댐 건설 등도 포함함
- 캄보디아의 경우 연안 항만 개발 계획으로 톤레 베틀(Tonle Bet)항을 무역항으로 개발할 계획이며, 시엠립(Siem Reap)항의 경우 기존 여객 기능에서 무역항으로 개발할 계획임
- 더불어 화물 하역 시설의 현대화도 추진하고 있으며, 항행 안전 관련 증심 및 관련 시스템 도입도 추진, 전문 인력 양성과 한국의 Port-Mis 시스템과 같은 정보화 시스템 도입도 계획하고 있음
- 베트남의 경우 항만시설 개선사업계획 수립으로 내륙수로를 연계하는 물류 교통체계 구축 및 항만 및 내륙수로 정보체계 구축을 계획하고 있음
- 또한, 관련 법 체계 개선 및 환경 보호를 함께 고려하고 있으며, 내륙 수로 관련 화물, 여객 터미널 개발 및 인프라 현대화로 ITW 서비스 품질 향상을 계획 중임
- 메콩 유역과 관련하여 각 국가의 주요 개발 사업 현황은 아래의 그림과 같음

그림 5 . 메콩 유역 관련 국가의 주요 프로젝트

| Classification | National | Regional(M/P) | Cross Border |
|----------------|---|--|--|
| Vietnam | 1) Improving Cho Gao Canal 2) M/P Development of Port System 3) Ham Luong Estuary Enlarge | 1) Rule & Standards Harmonization 2) Safety System 3) Common Regulation for Cross Border 4) Navigation Development & Improvement Plan(Regional) 5) Information Sharing System 6) Real Time Water Level Monitoring System ※ Number is priority. | 1) Vietnam - Cambodia Implementation of the Agreement 2) Lao PDR - Thailand Implementation of the MOU for Crossing Border(Ferry) 3) Lao PDR - Myanmar Establishment of Agreement (Long Term Project) |
| Cambodia | 1) Development of National Port - Tonle Bet Port, Oudong Port, Kratie Port 2) Aids to Navigation - Phnum Pehn ~ Sime Reap 3) Dredging Channel - Phnum Pehn ~ Kampong Cham | | |
| Lao PDR | 1) Improvement & Development of River Ports - LuangPrabang, Pakbeng, Xiengkong 2) Search and Rescue System 3) Navigational Aid Improvement Project for IWT Navigation Safety - Warning System | | |
| Myanmar | 1) Channel Improvement 2) Improvement of Inland Ports - Mandalay, Bahmo, Pakokku, Monywa 3) Improvement of WanPong Port | | |
| Thailand | 1) IWT Operation and Management System 2) Set up Training Programs for Port Safety | | |

자료: 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집

발표 2. 한-메콩 교통시스템 개선 위한 협력전략

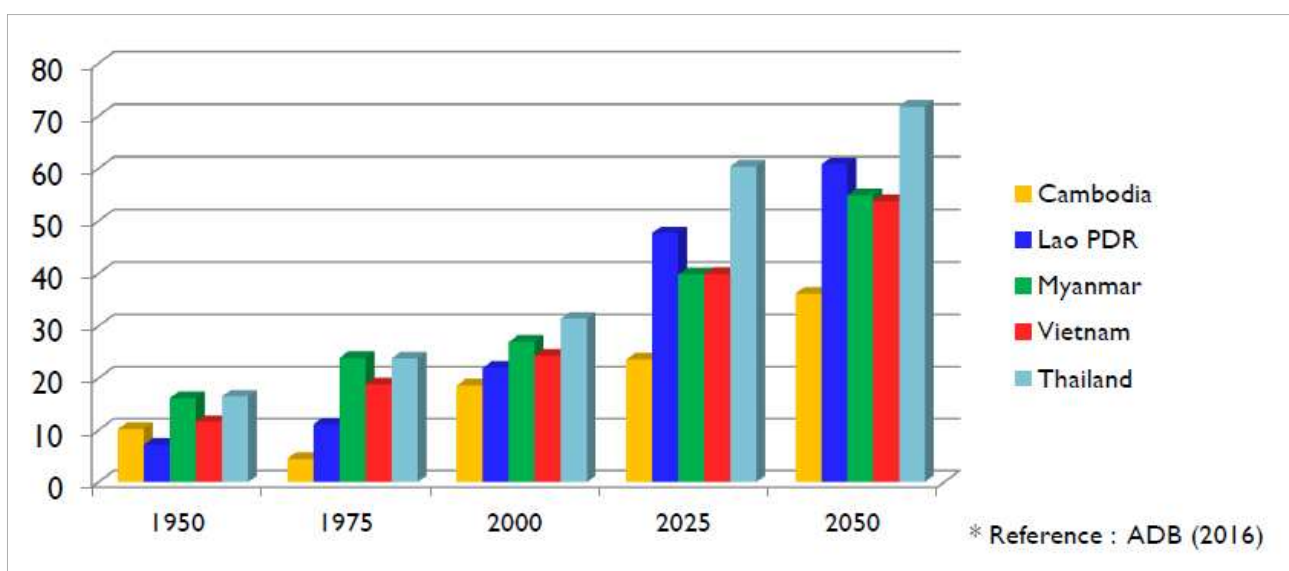
권영인 한국교통연구원 선임연구위원

메콩 유역 국가의 교통시스템 개선위한 한국과의 협력방안

■ 메콩 유역 국가의 경제 성장 및 도시화

- 메콩 유역 국가의 경제 발전은 빠르게 진행되고 있는 실정으로 '18년 GDP 성장률은 태국(3.8%), 캄보디아(5.9%), 베트남(6.0%), 미얀마(5.6%), 라오스(4.9%)임
- 위 같은 경제 성장과 더불어 도시화 역시 빠르게 진행되고 있으며, 현재 각 국가의 도시화 비중은 20%~30% 수준이지만 2050년에는 최대 70%에 달할 것으로 전망(ADB)됨

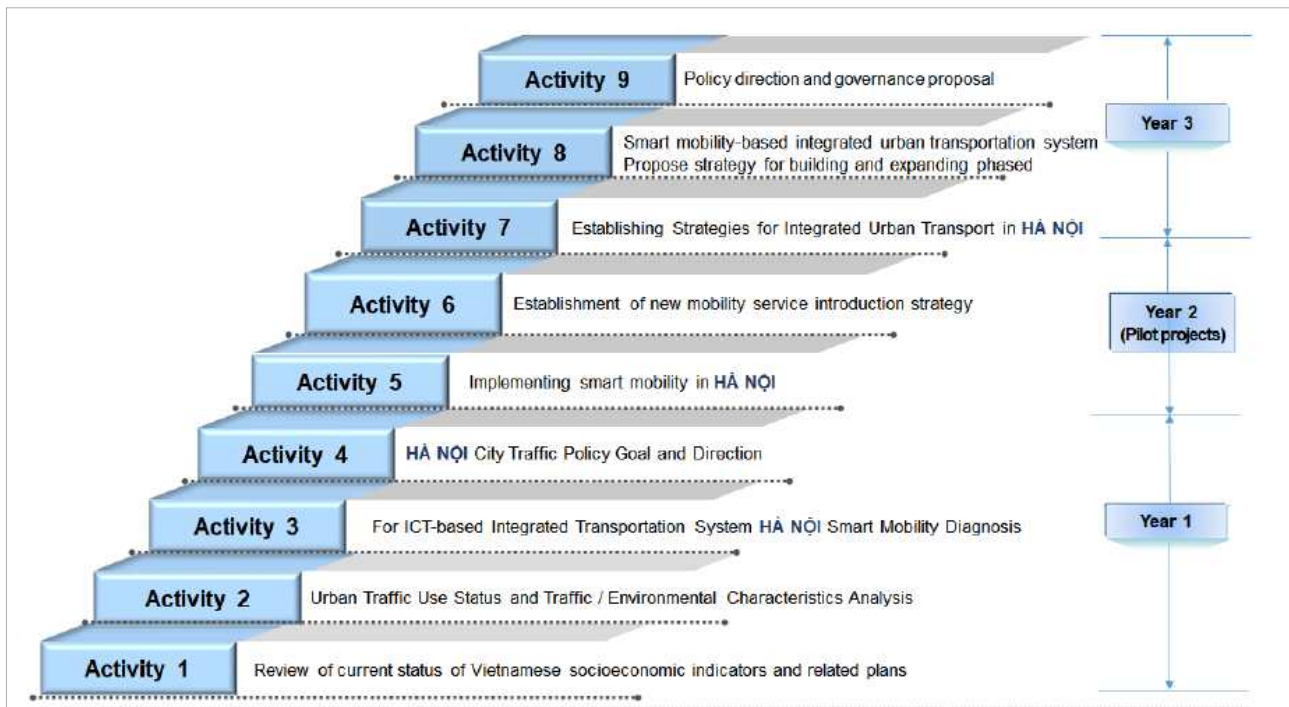
그림 6 . 메콩 유역 국가의 도시화 전망



자료: ADB, 2016, 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 경제 성장 및 도시화에 따라 대중교통 분야의 문제점이 대두되고 있음
- 베트남의 예로 도시의 경우 극심한 교통체증에 따라 대기질 악화, 소음 공해 등이 심화되고 있음
- 이는 교통 수단에서 오토바이의 비중이 67%로 대중교통 비중 14%에 비해 높은 것에 기인함
- 이에 따라 베트남은 ICT 기반 도시 교통 시스템 개선을 추진 중에 있으며, 연도별 계획은 아래의 그림과 같음

그림 7. 베트남(하노이) 교통체계 개선 계획



자료: 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

■ 교통 부문에서 메콩 유역 국가-한국의 협력방안

- 지난 '11년 제1차 외교장관 회담 이후 한국과 메콩지역 국가는 긴밀한 협력 관계를 지속하고 있음
- 메콩지역 국가는 최근까지 연평균 6%의 성장세를 보이고 있으며, 인구 중 청년 비중이 높아 성장 잠재력이 큰 것으로 평가됨
- 교통 부문에 있어 한국과 메콩지역 국가는 CPS(Country Partnership Program)를 통해 협력하고 있음
- 캄보디아의 경우 경제성장 및 교통 수단 다변화의 핵심 요인으로서 교통 인프라 개발을 협력하고 있으며, 미얀마의 경우 교통 인프라에 대한 접근을 향상시키는 방안에 대해 협력을 진행 중에 있음
- 베트남은 지역 균형 발전 차원의 교통 인프라 개발, 정책 및 관리 역량 강화 프로그램을 진행하고 있음
- 지난 '14년 한-메콩 외교장관 회의에서 인프라 분야의 중장기 협력사업으로 한국의 교통정책 기법을 전수하기 위한 교통연구소를 메콩 지역 내에 설립하는데 합의함
- 메콩 교통 연구소(Mekong Transportation Institute)는 성장 동력을 창출하기 위한 미래 운송 수단 개발, 메콩 지역 교통 정책 연구, 메콩 지역의 국가 운송사업 관리, 데이터 베이스 시스템 구축 등을 목표로 하고 있음
- 더불어 메콩교통연구소의 주요 연구 분야는 도로의 경우 고속도로 네트워크 디자인, 운영 시스템 및 고속도로 정비 계획 등이 있음

- 항공 분야에서는 공항 디자인 및 운영, 항공사 운영 시스템, 항공 관련 기술 및 정책 등이 있으며, 교통경제 분야로 교통요금, 교통 인프라 타당성 조사, 국가 교통 계정 등이 있음
- 이 외에 도심 교통, 대중교통, 물류, 교통안전 등의 분야도 연구 협력이 가능한 분야임
- 메콩교통연구소를 통해 향후 한국과 메콩 지역 국가 간 교통 분야의 연구 협력 및 다양한 교류가 가능할 것으로 예상됨

발표 3. 한국과 미얀마 해양대학교 간의 해양 산업 협력방안

Thu Han Tun 미얀마 해양대학교 교수

한국-미얀마 해양대학교 간 해양수산 분야 협력방안 고찰

■ 미얀마 해양대학교 개요

- 인도양 동쪽에 위치한 미얀마는 라킨(Rakhine)에서 타닌타리(Tanintharyi)까지 1,930km의 매우 긴 해안선을 가지고 있음
- 미얀마 해양대학교(Myanmar Maritime University)는 미얀마 해양수산 분야의 주요한 교육, 연구기관으로 국제기구 및 각 이해당사자와 공동으로 다양한 연구활동 등을 진행 중에 있음
- 미얀마 해양대학교의 교육 관련 주요사업은 다음과 같음
 - 대학교 구성원들에게 적절한 직업 훈련 및 능동적 학습, 연구 윤리 및 문화인식 개선을 고려한 교육 프로그램 운영
 - 참여자 만족도 평가, 커리큘럼 개발, 이와 관련한 피드백 활동
 - 지속적인 교육 프로그램 평가 및 이를 기반으로 한 코스 개발, 모니터링 프로그램
 - 정보화 교육을 위한 학내 네트워크(와이파이) 시스템 구축
 - 문화 체험 프로그램 및 레저 활동 지원
 - 지역 사회와 협력을 위한 학교 시설 공유 사업
 - 연구 사업의 활성화 위한 펀딩 프로그램 운영, 관련 전담 인력의 연구 활동 서포트
- 이 같은 미얀마 해양대학교의 교육프로그램에 대하여 SWOT 분석을 통해 강점 및 약점, 기회 등을 제시함
- 강점의 경우 세분화된 교육프로그램, 높은 수준의 학생, 운영 인력의 전문화, 지역 사회와의 협력, 국제 기준(ISO) 준수, 펀딩 프로그램 등이 있음
- 약점의 경우 연구 문화의 한계, 낮은 비중의 박사급 인력, 연구시설의 노후화, 낮은 수준의 학내 생활환경 및 보수, 운영인력의 성비 불균형 등이 있음
- 위협 요소로는 정책적 환경 변화가 빠르게 진행되는 점, 타 대학과의 경쟁심화, 이에 따른 교수 및 연구진의 이탈 가능성, 예산의 한계 등이 있음
- 기회 요소로는 민간 부분과의 협력, 국제협력, 성장 잠재력 등이 있음

■ 미얀마 해양대학교 분야별 현황(수산)

- 미얀마에서 수산 관련 산업은 주요 산업 중 하나로 Rakhine, Irrawaddy, Tanintharyi 지역에서 활발히 이루어지고 있음
- 수산이 미얀마 경제에서 주요한 역할을 하고는 있으나 관련 인프라는 부족한 실정임
- 대규모 양식 사업이 이루어지고 있지만 현대화된 시설을 갖추고 있는 양식장은 제한적이며, 어획량의 경우 지속적으로 감소하고 있는 추세임
- 일부 조사에 따르면 지난 30년 동안 어획량은 65% 감소하였고 이는 불법조업 및 남획, 환경변화에 의한 것으로 분석됨
- 이외에 대형 어선의 확보 부족으로 외해에서의 조업이 불가능한 점도 하나의 원인으로 인식됨
- 향후 미얀마의 수산 분야 현대화를 위해 냉장, 가공시설의 도입 및 경매 시스템 개선 등이 필요하다고 판단됨

■ 미얀마 해양대학교 분야별 현황(신재생 에너지, 항만)

- 미얀마 해양 분야 신재생 에너지의 경우 높은 파도(해일)로 인해 도입에 어려움이 있음
- 그러나 미얀마 해양대학교는 높은 파도에도 불구하고 에너지를 생산할 수 있는 방안에 대한 연구를 진행하고 있음
- 해양기계공학부에서는 물리적 시뮬레이션을 통해 수파에서 생산할 수 있는 에너지에 대해 연구하고 있음
- 유체역학 연구의 일환으로 파동의 특성을 분석, 파도 속에서도 선박 안정성 및 기동성 실험이 가능한 파도 발생기를 설계, 건설함

■ 미얀마 해양대학교 분야별 현황(해양 및 선원 교육)

- 미얀마 해양대학교는 선원 분야에서 높은 수준의 교육 프로그램을 운영하고 있으며, 많은 선원을 공급하고 특히, 한국 선사에서 많은 선원이 일하고 있음
- 다만, 선원을 교육시키기 위해 필요한 선박이 부족하며, 향후 개선되어야 할 분야로 생각함

■ 향후 협력가능 분야

- 미얀마 해양대학교의 경우 수산과 관련한 전공은 아직 개설되어 있지 않음

- 다만, 어선 설계 현대화, 어항 개발 등과 관련해서는 한국과 지속적인 협력이 가능할 것으로 판단됨
- 더불어 해양 관련 신재생 에너지 분야, 군항 개발 관련 기술, 선원 교육 프로그램 개선 등도 함께 연구가 가능한 분야로 판단됨

발표 4. 아세안 6개국의 쌀산업과 국제개발협력사업 추진방향

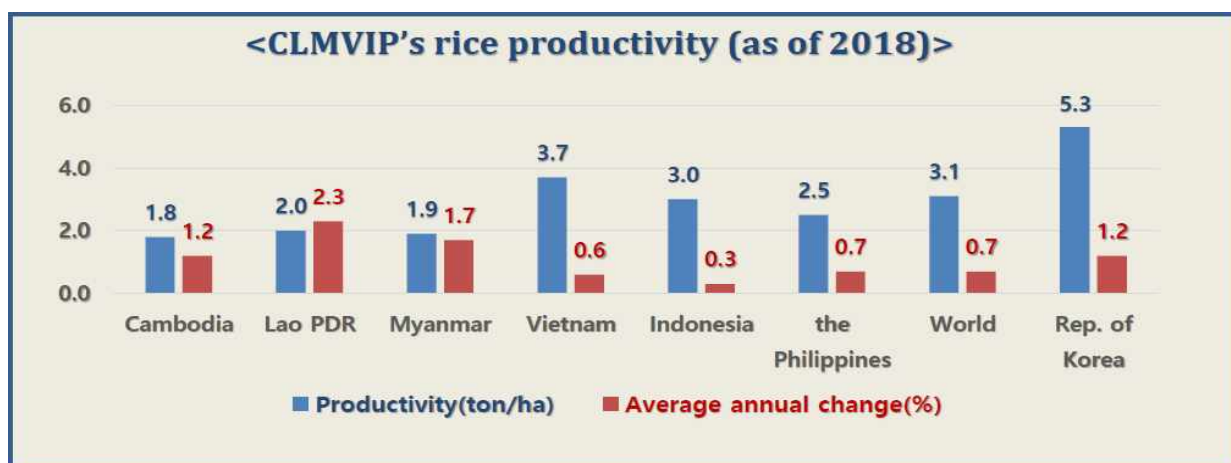
김종선 한국농촌경제연구원(KREI) 국제농업개발협력센터장

아세안 6개국의 쌀산업과 국제개발협력사업 추진방향

■ 아세안 6개국의 쌀 산업 현황

- 2018년 8월 신남방정책특별위원회에서 발표한 총 16가지의 정책 중 11번인 '신남방 각 국가별 맞춤형 협력'에서 농업 분야에서 각 국의 수요에 맞는 협력 추진을 언급하면서 국내 농업 기업들의 아세안 진출 및 개발협력 계획 수립 필요성이 증대함
- 개발 계획 수립을 위해서는 아세안 국가들의 쌀산업 현황을 살펴볼 필요가 있음
- 아세안 6개국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남, 인도네시아, 필리핀)의 쌀 재배 면적은 총 3,600만 ha 정도로 전 세계 재배면적의 21.8%를 차지하고 있으며, 쌀 생산량은 약 9,700만 톤으로 전 세계 생산량의 약 19.4%를 차지함
- 생산량은 인도네시아(약 370만 톤)-베트남(약 270만 톤)-미얀마(약 130만 톤)-필리핀(약 120만 톤)-캄보디아(약 56만 톤)-라오스(약 17만 톤) 순으로 나타남
- 쌀 생산은 2010년에서 2018년까지 매년 1% 이상 증가해왔고, 생산성은 베트남이 3.7 톤/ha로 가장 높게 나타나며 나머지 국가들은 모두 세계 평균(3.1 톤/ha)보다 낮음

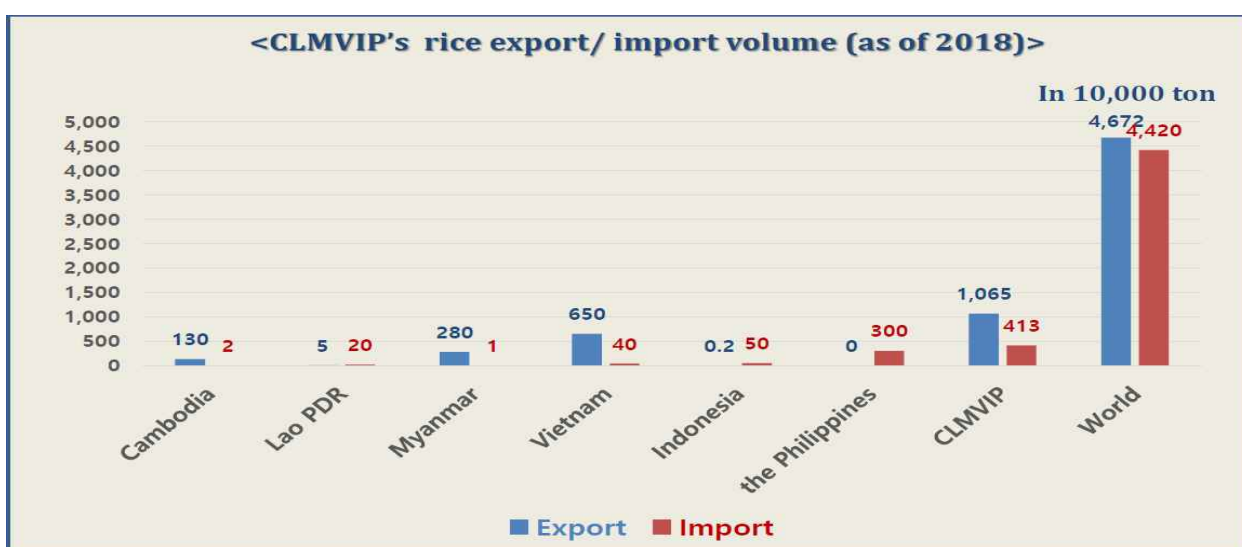
그림 8. 아세안 6개국의 쌀 생산성



자료: 한국농촌경제연구원, 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

- 쌀 수출량은 약 1,000만 톤으로 세계 전체의 22.8%를 차지하고 있고, 베트남이 약 650만 톤으로 가장 많은 수출량을 보이며 인도네시아, 필리핀, 라오스는 수출량이 매우 적음
- 쌀 수입량은 약 413만 톤으로 세계 전체의 9.3% 정도로 나타나며 필리핀이 약 300만 톤 정도로 가장 많은 수입량을 보임

그림 9. 아세안 6개국의 쌀 수출/수입량



출처: the U.S. Department of Agriculture, 한국농촌경제연구원, 한-아세안 싱크탱크 세미나 발표집(2019)

■ 아세안 6개국의 국가별 쌀산업 관련 정책 현황

- 미얀마의 경우 쌀 산업 관련 정책은 우선순위가 낮아 정책적 지원이 거의 없으나 대표적인 정책으로 미얀마 농업개발은행(MADB)의 농가에 대한 저리 융자, 수출 시 세금 감면 및 쌀 수출 쿼터제 폐지를 통한 민간 분야의 쌀 수출 장려 등이 있음
- 베트남은 농가 소득 안정화, 생산량 증대, 고품질 종자 개발, 수출 장려 정책 등을 통한 농가 지원에 초점을 맞추고 있으며 특히 종자 개량 연구 및 관개 시설 확충에 정부 예산을 책정하고 있음
- 인도네시아는 쌀 생산도 많지만 수입도 많아 수급 불균형을 겪고 있는 국가로 쌀 자급자족을 최우선 순위로 설정하여 비료 및 종자 보급, 가격 안정화, 쌀 수입 및 수출량 조절 등의 정책을 시행하고 있음
- 정리해보면, 미얀마와 베트남은 쌀 수출 국가로 수출 규제 완화 등의 수출 장려 정책을 펼치고 있으며 인도네시아는 쌀 수입국가로 자급자족을 위한 정책에 주력하고 있음
- 또한, 베트남과 인도네시아는 국가 정책에서 쌀 산업 분야의 우선순위가 높으며 미얀마는 상대적으로 우선순위가 낮음

■ 우리나라의 쌀 산업 국제협력 현황 및 아세안 국가와의 협력 방안

- KOICA와 농림축산식품부는 2010년부터 아세안 6개국과 총 18개의 쌀 산업 관련 ODA 프로그램을 진행함
- 국가별로 살펴보면, 쌀 산업 규모가 비교적 작은 캄보디아(1개), 라오스(3개), 미얀마(7개)와 기술 이전을 포함한 총 11개의 프로그램을 진행하고 있으며 인도네시아와 2개, 베트남과 1개, 필리핀과 4개의 사업을 진행함
- 쌀 수급에 문제가 없는 캄보디아, 라오스, 미얀마와 가장 많은 사업을 진행하고 있는 반면 정책 수요가 높으며 지원도 필요한 인도네시아, 필리핀과는 상대적으로 적은 ODA 사업을 진행함
- 이는 쌀 산업 분야의 ODA를 추진하는데 있어 각 국가에 대한 여건분석이 미흡하다는 것을 의미하여 상대국의 수요에 맞게 추진하는 것이 필요하다는 것을 보여줌
- 인도네시아와 필리핀은 쌀 수출이 많은 국가로 이들과의 협력은 고품질 쌀 생산, 농업 관련 산업 육성, 농가 기술 훈련 등의 생산성 향상 분야에 초점을 맞추어 진행해야 함
- 베트남은 수출이 많으며 쌀 산업 정책 우선순위가 높은 국가로 친환경 농업 육성 및 고품질 종자 개발, 수확 후의 처리 프로세스 기술 개발, 정책 컨설팅 등 쌀의 부가가치를 높이고 가치 사슬을 발전시키는데 초점을 두고 협력을 진행할 필요가 있음
- 캄보디아와 라오스, 미얀마는 쌀 수급에 큰 문제가 없는 나라로 정책 컨설팅 및 마스터 플랜 수립, 농업정보 시스템 확충 등 쌀 산업의 가치를 높일 수 있는 분야에 초점을 맞추어 협력을 진행함
- 결론적으로, 우리나라는 베트남, 인도네시아, 필리핀 등 쌀 산업이 열악하거나 정책 우선순위가 높은 국가 위주로 국제 협력을 진행해야 하며, 우리나라 기업들이 참여할 수 있는 방식의 협력체계 구축이 필요함

제3부. 종합토론

남정호 한국해양수산개발원 해양연구본부장(좌장)

고성훈 건일엔지니어링 전무

배양수 부산외국어대학교 아세안연구원장

송교욱 부산연구원 연구기획실장

윤성순 한국해양수산개발원 해양정책연구실장

메콩강 내륙수로 활성화 방안 및 협력 방안

■ 메콩강 내륙수로 활용의 문제점

- 메콩 유역 국가들은 지속적인 경제성장에 힘입어 세계 경제의 신흥국으로 부상함에도 불구하고 낙후된 물류시스템이 경제발전의 저해요소로 작용함
- 특히, 인도차이나반도의 동서, 남북 물류수송 수단 중 도로 개발을 중심정책으로 펼치고 있어 메콩강을 활용한 대량화물 수송 환경이 일부 구간을 제외하고는 조성되지 못함
- 라오스로부터 태국, 캄보디아 북부에서는 건기 시 운항 가능한 선박 크기가 50톤 이하일 만큼 수위가 매우 낮아지며, 약 40여 곳의 핫 스팟(Hot spot)이라 불리는 지점들이 선박 운항에 위협이 됨
- 캄보디아 프놈펜으로 부터 메콩델타 구간은 약 7m 수심을 유지하고 있으나 부분적으로 지속적인 퇴적이 발생하고 베트남 메콩델타 지역은 바다와 접해 운항선박들이 조석 대기를 하는 문제점이 발생하고 있어 안정적인 선박운항을 위해서는 지속적인 유지준설이 필요함
- 또한 라오스 정부의 ‘아시아의 배터리’ 정책에 따라 메콩강 본류 및 지류에 많은 댐이 건설 중이며, 확장을 위한 계획도 수립 중에 있음
- 댐 건설로 인해 댐 상류 구간의 경우 수위가 상승하여 핫스팟이 사라지면서 건기 시에도 500톤급 선박의 운항이 가능할 것으로 예상됨
- 하지만, 댐 건설은 선박의 자유로운 항행에 저해요소로 작용할 수 있으며 이를 극복하기 위해 4개국 지역공동협의체인 MRC(Mekong River Commite)는 댐에 갑문 설치를 권고함
- 메콩 유역의 하항들은 베트남 메콩델타, 캄보디아 프놈펜 신항, 태국-라오스 국경의 치안세항 등을 제외하면 대다수 시설이 낙후되었으며, 야적장(yard)이 좁고, 하역장비가 부족하여 화물을 효율적으로 처리하기 힘든 상황임

- 또한, 내륙수로 및 항만 정보화 수준이 낮아 선박 운항 및 하항 관리, 운영에 많은 제약이 있으며 이와 관련된 전문 인력 및 훈련 등이 매우 부족한 상태임
- 따라서 메콩 유역의 하항들이 제 기능을 발휘하기 위해서는 시설의 현대화와 충분한 Yard의 확보, 하역장비의 개량이 필요하며 Port-MIS 등 항만 정보화시스템 도입, AIS, GPS, VTS 등의 도입을 통해 선박의 항행 안전을 확보하고 표준 기술, 규정, 규제 등에 대한 메콩유역 국가 간 합의 도출을 통해 효율적인 항만 운영이 수반되어야 함
- 내륙수로 운송은 도로나 철도와 대비하여 경제적이고 대량 수송이 가능하므로, 내륙수로의 강점에 대해 지속적으로 홍보하고 상위 정책결정 기관을 설득하는 등의 노력을 통해 예산확보를 하고 국제 협력을 통해 재원을 조달하는 것도 필요함

■ 메콩강 개발에 따른 부작용

- 메콩강 수력자원 개발에 따른 부작용으로 기후변화 및 생태계 변화, 어획량감소, 농업생산성 하락, 수송시스템 붕괴, 식량 자원 감소, 수백만 지역민 이주 등 심각한 부작용이 발생하고 있음
- 따라서 향후의 메콩강 개발에는 여러 문제점을 고려하는 것이 필수적으로 요구되며, 수력 댐 건설로 인한 유량 감소로 하류지역에 가뭄, 안개 등 기후 변화 등의 문제점을 고려하여 개발 방안을 세워야 할 것

■ 메콩강 내륙수로 활성화 방안

- 하항 현대화, 내륙수로 개선, 안전시설 설치와 항만 운영 효율성 향상을 위한 Port-MIS 도입 등 정보화 시스템 구축 등을 통해 내륙으로 화물, 여객의 효율적인 수송을 위해 육상 수송수단과 연계한 복합운송 체계를 구축할 경우, 메콩 유역의 내륙수로가 활성화 될 것으로 판단됨
- 또한 하항 현대화에 따른 항만 정보화 시스템 도입 및 전문 인력양성이 반드시 연계되어야 함
- 메콩강은 국제하천으로서 암초 제거, 준설 등 공유 구간의 개선을 위해서는 국제 협력이 필요하며 선박 AIS 설치, VTS 센터 구축, 항로 및 선박 분류 등급, 위험화물 운반 또한 국제하천과 직접적으로 연관되어 있어 국가 간 협력이 필요

■ 우리나라와 메콩 유역 국가와의 협력 방안

- 해양수산부와 한국해양수산개발원은 ASEAN 및 메콩강 4개국 지역공동협의체인 MRC와 지속적인 협력 관계를 유지 중임

- 구체적으로, “한-Asean 메콩강 내륙수로운송 연구사업(Development Study for the Inland Waterway Improvement Project in Thailand & CLMV Countries)”을 2016년 수행하였고, 현재도 메콩 유역 국가들과 협력사업을 수행 중에 있으며 “한-Asean 메콩강 내륙수로운송 연구사업” 후속 사업으로 “캄보디아 캄퐁참 곡물부두(Grain Terminal) 사업”을 EDCF와 연계하여 진행 중임
- 이와 같이 해양수산부 및 메콩 국가 간 협의를 통한 내륙수로운송 관련 사업을 발굴하고 이에 대한 기본계획과 타당성 조사를 수행하여 도출된 사업을 부처 간 협력사업으로 KOICA를 통한 무상원조나 EDCF를 통한 유상원조로 연계하는 방안이 사업화의 시발점이 될 수 있을 것임
- 또한, 협력사업을 추진함에 있어 협력 대상국가가 필요로 하는 Needs가 무엇인가를 정확히 파악하는 것이 무엇보다 중요함

부산시와 메콩강 유역 국가 간 협력

■ 메콩 5개국과 부산시의 교류·협력 관련 주요 이슈

- 부산시는 아세안 국가 중 6개 도시와 자매·우호·협력도시의 외교관계를 맺고 있는데 이중 4개 도시가 메콩국가에 해당하며, 7개국 13개의 항공 직항 노선 중 4개국이 메콩국가임
- 부산거주 아세안 인구수는 2만여 명으로 메콩국가 인구가 대부분을 차지하고 있으며 이들 국가에서의 주요 수입품목은 수산물이 차지함
- 주요 교류 분야로는 베트남의 경우 통상, 관광마이스, 환경, 물, 도시철도, 경찰 등의 분야, 캄보디아의 경우 교육, 물관리, 교통, 의료, 농수산업 가공, 금융 등의 분야, 미얀마 경우 도시개발, 교통, 에너지, 여항건설 및 수산물 유통 등의 분야, 태국의 경우 IT 등 미래신산업, 스마트도시, 관광마이스, 산업기계, 전자상거래, 게임, 5G 등의 분야이고 라오스의 경우 아세안 국가 중 부산과의 교류가 가장 미흡함

■ 한-아세안 정상회의 후 후속 사업 준비

- 총 4개의 후속 사업을 준비하고 있으며 첫 번째는 ‘한-아세안 ICT 융합 빌리지 구축 사업’임
- 한국과 아세안이 ICT 분야 교류를 이어갈 수 있는 플랫폼을 만드는 사업으로, 고품질 VR 영화 제작이 가능한 스튜디오, 5G·사물인터넷(IoT)과 융합한 VR·AR콘텐츠 개발 테스트베드 구축 등을 목표로 함
- 두 번째는 ‘아세안 유학생 융복합 거점센터 건립사업’으로 아세안 지역 출신 우수 유학생을 유치하기 위해 정주 환경을 개선하고 문화 융합 거점시설을 건립함

- 세 번째는 영화진흥위원회가 추진 중인 한-아세안 영화기구(ARFO) 설립 사업으로 향후 ARFO는 한-아세안 공동 프로모션, 배급, 펀딩, 제작을 지원하고 관련 인력 양성, 영화인 교류 등의 역할을 할 계획임
- 마지막은 융합 ODA(공적개발원조)사업으로 아세안 국가의 원조 사업을 발굴해 지자체가 이를 지원하는 형태이며 부산시는 미얀마 양곤(수산물 유통 현대화를 위한 마스터플랜 수립), 베트남 호치민(스마트 배수블록시스템 구축), 빈투안시(가축분뇨 자원화 설비 구축)와 협의 진행 중임
- 한-아세안, 한-메콩의 공동 발전을 위해 국가 단위의 교류도 중요하지만 도시 간 협력을 통해 지속 발전의 계기를 만들어야 하며 이를 위해 부산과 메콩국가의 주요 지방도시간 교류협력 플랫폼 구축의 필요성을 제안함

자연재해 대응 등 안전 부문 국제협력 강화 필요

■ 메콩강 유역 국가 대부분은 연안에 위치해 자연재해에 취약

- ODA 국제개발협력 사업은 경제 개발, 산업인프라 구축에 집중되어 있으나 환경 및 안전문제에 대한 협력도 필요한 시점임
- 인도네시아는 자카르타가 해수면 아래로 가라앉는 등의 문제로 수도 이전 계획을 발표했으며, 태국, 필리핀도 심각한 해안 침식 문제를 겪고 있음
- 한국은 자연재해 대응을 위한 실태조사 등 경험이 있으므로 이와 관련하여 협력할 수 있는 부분이 많을 것으로 보이며 국가 간 협업, 상생 모델을 구축할 필요가 있음

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 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급 | 2017.09.20 |
| 제49호 | 항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요 | 2017.09.29 |
| 제50호 | 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계 | 2017.09.29 |
| 제51호 | '국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요 | 2017.10.12 |
| 제52호 | 부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요 | 2017.10.23 |
| 제53호 | 대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 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 피격이 해운에 미치는 영향과 대응방향 | 2019.06.28. |
| 제125호 | 친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요 | 2019.07.03. |
| 제126호 | 북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점 | 2019.07.16. |
| 제127호 | 대서양 연어 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- | 2019.08.19. |
| 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. |
| 제142호 | 2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’ 지상 중계 - | 2019.09.10. |
| 제143호 | K-IFRS 제1116호 ‘리스’ 적용과 대응방향 | 2019.10.25. |
| 제144호 | 스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향 | 2019.10.25. |
| 제145호 | 해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 - | 2019.10.28. |
| 제146호 | 미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과 | 2019.10.28. |
| 제147호 | 육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야 | 2019.10.30. |
| 제148호 | 러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략 | 2019.10.30. |
| 제149호 | Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요 | 2019.11.01. |
| 제150호 | 2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점 | 2019.11.01. |
| 제151호 | ‘유엔 공해생물다양성협약’ 제정(制定) 협상 대응전략 마련해야 - 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 - | 2019.11.04. |
| 제152호 | 해운·항만 정책 의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 개발 필요 | 2019.11.06. |
| 제153호 | 컨테이너 선박다형화와 항만의 대응 | 2019.11.07. |
| 제154호 | 해양에 설정된 보호지역, 지역주도형·협력적 접근방식으로 개편해야 | 2019.11.08. |
| 제155호 | 해수욕장 이용행태 변화로 안전관리 개선방안 마련 필요 | 2019.11.12. |
| 제156호 | 국제여객항 운영체계 개선과 여객 편의성 제고 필요 | 2019.11.13. |
| 제157호 | 해양교육 문화 진흥법 만든다. | 2019.11.14. |
| 제158호 | 국내 화주기업과 물류기업의 글로벌 SCM 협력을 강화해야 | 2019.11.25. |
| 제159호 | 디지털 연계 공동추진이 실효성 있는 스마트항만 구축의 첫걸음 | 2019.11.27. |
| 제160호 | 수산물식품포장, 환경규제에 대응하고 기능 고도화를 추구해야 | 2019.11.27. |
| 제161호 | 연관산업에서 수산업 미래 일자리와 부가가치 찾아야 | 2019.11.28. |
| 제162호 | 수산물 원산지 표시 제도의 투명성 제고를 위한 거래 증빙자료 보관 의무 도입방향 | 2019.12.09. |
| 제163호 | 해양수산 창업 실태 및 시사점 | 2019.12.27. |

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