

KMI 동향분석

VOL.80
2018 APRIL

발간년월 2018년 4월(통권 제80호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식 : ‘2018 해양수산 국민인식조사’ 결과

김태한 통계분석센터 연구원
(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

이주호 통계분석센터 센터장
(jooho@kmi.re.kr/051-797-4671)

한국해양수산개발원(KMI)은 개원 34주년을 맞아 지난해에 이어 두 번째로 국민들의 해양수산에 대한 인식·태도 변화 추이를 분석하기 위한 국민 인식도 조사를 실시하였다. 이 조사는 국민의 전반적인 해양에 대한 인식을 파악하여 향후 보다 효과적인 해양수산 정책방향 수립과 홍보 방향을 설정하기 위한 것이다.

해양수산 일반 인식과 관련해, 국민들은 ‘해양수산’이라는 단어로부터 ‘수산물/수산자원(39.7%)’, ‘바다/바닷가(34.5%)’, ‘배/선박 (18.1%)’ 등을 연상되는 이미지로 꼽았다. 국민의 92.2%가 ‘해양은 미래 국가발전에 중요하다’라고 인식하고 있으며, 국민의 74.1%가 해양수산에 보통이상의 관심이 있는 것으로 나타났다. 선진국과 비교 평가 항목 중 우수분야로는 ‘수산물 먹거리의 다양성’, 열세분야로는 ‘해양 생물종 보호’로 나타났다. 또한 현재 시급히 추진해야 할 정책은 ‘해양환경 생태계 보호’와 ‘해양재해 대응체계 강화’로 조사되었다.

해양 분야에서는 우리나라 해양영토를 위협하는 요인으로 ‘외국어선 불법어업’이 가장 높게 나타났으며, ‘일본의 독도 지속적인 침탈 시도’ 및 ‘주변국과의 해양경계 미 확정’도 상대적으로 높은 위협요인으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 특히 ‘해양 공익 기능 유지를 위한 국가 예산 추가’에 대한 긍정적 의견은 76.7%로 나타나 작년 54.6%에 비해 크게 높아졌다. 이는 해양영토수호와 해양환경 보전과 같은 해양 공익의 중요성을 높이 평가하므로 그 필요성을 제기하고 있다. 또한 해양환경과 관련해서는 연안 해안에서 골재, 모래채취는 ‘환경

보전차원에서 금지 또는 줄여야 한다는 의견이 60.9%로 그 중요성을 인지하고 있는 것으로 보였다. 향후 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야로 ‘해양환경’이 42.1%, ‘연안해양 공간관리’는 17.1%, ‘해양 과학기술’은 14.4%로 조사되어 해양환경과 연안, 과학기술이 우선적으로 연구되어야 할 분야로 인식되었다.

또한 해양관광과 관련해서 여행목적으로 바다를 방문한 횟수는 연간 ‘1~3회’가 65.3%, 여행 기간은 ‘1박 2일’이 45.6%로 가장 선호하는 것으로 나타났다. 또한 20~30대는 ‘해수욕’을, 40~60대는 ‘해양경관 감상’을 선호하는 것으로 조사되었다. 한편 바닷가 여행시 불편사항에 대해서는 ‘비싼 요금(바가지 요금)’이 63.9%, 숙박 및 취사활동이 31.0%로 요금 및 숙박 관련 불편 사항이 지속적으로 제기되고 있는 것으로 나타났다. 해양관광 활성화의 중요한 정책으로 ‘국내 관광 시장의 육성’이 30.7%, ‘지역경제 활성화’ 24.8%로 상대적으로 높게 나타났다.

수산 분야에서는 2017년과 동일하게 ‘안전한 먹거리 제공’을 가장 중요한 기능으로 인식하고 있다. 특히 국내수산물과 비교해 수입수산물에 대해선 ‘안전성 평가’와 ‘품질’ 분야에서 부정적 인식이 2017년 작년에 비해 1.5배 증가한 것으로 나타났다. 수산물 관련 시급하게 개선을 해야 할 부분은 ‘수산물 취급관리 안전도 향상’으로 조사되었고 이와 더불어, 수산물 안전성 확대를 위해 필요한 정책으로는 ‘해양오염 방지’가 47.7%로 높게 조사되었다. 향후 수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야로 ‘수산식품산업’이 34.3%, ‘수산자원’은 35.6%, ‘양식산업’이 17.2% 순으로 조사되었다.

해운분야에서는 해운산업의 위상과 향후 발전 전망에 대해서는 2017년에 비해 낮게 평가되었다. 또한 해운산업 경기 상황이 2017년 66.2%에서 2018년 55.8%으로 보다 큰 폭으로 줄어 해운산업의 체감 경기가 좋지 않다는 것을 보여줬다. 반면에 해운산업 육성을 위한 대책 펀드 조성에 대해서는 찬성이 반대보다 2배 이상 높게 나타났다. 이 밖에 해상안전을 위해 시급히 추진해야 할 사항으로는 ‘화물, 여객 안전기준 강화’로 조사되었다. 그리고 59.2%의 응답자가 연안여객선을 기차, 버스와 같은 대중교통화에 찬성하는 것으로 나타났다. 향후 해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야로 ‘해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화’가 54.3%, ‘해운/해사 안전’이 23.1%, ‘선원(인력확보, 교육, 복지)’이 22.6%로 꼽혔다.

항만 분야에서는 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대한 국민의 평가는 45.5%로 대체적으로 긍정적이며, ‘지역발전’과 ‘일자리 창출’등 경제적 기능을 높이 평가했다. 반면에 부정적 평가의 경우, ‘소음발생’, ‘환경오염 발생’을 주된 이유로 제시하고 있어, 이러한 부정적 인식을 개선할 수 있는 정책이 필요하다. 또한 항만 미세먼지의 발생에 관련 문항에 대해 ‘인천/경기’ 지역이 타지역에 비해 상대적으로 많이 발생된다고 응답하였다. 또한 항만이 지역, 도시발전과 연계해 발전하고 있다는 의견이 높게 나타나고 있으며, 향후 항만의 상업적 목적뿐만 아니라 관광, 문화 역할을 겸하는 복합기능으로 발전하여 지역과 연계하여 상생 발전할 필요가 있다고 응답하였다. 향후 항만 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야로 ‘항만안전’이 25.2%, ‘항만개발’이 16.6%, ‘새로운 물류기술’이 16.4%로 조사되었다.

이번 국민인식 조사결과를 바탕으로 한 시사점은 크게 세 부분으로 나눌 수 있다.

첫째, 정책 측면으로, 국민의 인식을 반영하여 해양수산 분야별 정책수립의 우선순위가

모색되어야 한다. 이를 위해 수산·해양 분야는 국민의 높은 관심과 인식에 부응하는 ‘상향식 정책 수립’에, 해운·항만은 정책이 지향하는 올바른 방향성을 국민에게 알리는 ‘하향식 정책 홍보’에 중점을 둘 필요가 있다. 또한 국민 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야에 보다 많은 정책적 자원을 투입할 필요가 있으며, 국민들이 생각하는 시급히 추진되어야 할 과제에 대한 후속연구가 추진되어야 할 것이다.

둘째, 홍보 측면으로, 지역·연령·정책·수단별로 차별화되고 전략적 선택에 기반한 홍보가 필요하다. 향후 효과적인 정책 홍보의 수단은 최신기술 및 매체환경 변화 동향을 파악해 국민의 참여도를 높일 수 있도록 해야한다. 또한 지역별, 연령별로 해양수산 인식과 선호에 있어 차이를 보이는 분야에 대해선 차별화된 맞춤형 홍보가 필요하며, 정책 홍보효과가 낮은 분야 또는 정보 부족·왜곡이 있는 분야에 대해서는 선택적, 전략적 홍보가 필요하다.

셋째, 지역발전 측면으로, 해양수산을 통한 지역발전을 모색하되, 지역별 관심사와 특성을 고려한 특화된 전략 수립이 필요하다. 이를 위해 우선 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이는 지역 해양수산발전계획 수립과 이행시에 고려되어야 한다. 특히, 이번 조사를 통해 나타난 항만도시에 대한 긍정적 인식은 향후 주요 항만도시를 거점으로 지역발전을 추진할 수 있는 원동력으로 작용할 수 있을 것으로 기대된다.

설문 개요

KMI, 개원 34주년을 맞아 '두 번째 전국 규모'의 '해양수산 국민인식조사' 실시

■ 급변하는 국내·외 해양수산 환경이 국민 생활 전반에 미치는 영향에 대한 분석과 대국민 인식을 토대로 한 해양수산 정책 수립 필요성 증가

- 경제적 불안정의 장기화(경제), 지구온난화 심화(환경), 4차 산업혁명과 일자리(산업), 과학의 융·복합 및 친환경 기술발전(과학기술), 질 높은 삶 및 웰빙 추구(사회) 등 국내·외 분야별 환경 변화가 해양수산에 미치는 영향이 확대·심화되고 있음
- 특히 전 세계적 수산물 소비 확대에 따른 어업자원 확보, 해운선사 간 경쟁 심화 및 해운업 장기 불황, 해양환경 오염 및 해양생태계 교란 심화, 해양사고의 증가, 해양영토 확보 경쟁의 심화 등으로 대내·외 해양수산 환경변화가 국민 생활 전반에 미치는 영향력이 커지고 있음
- 이에 따라 해양수산 환경변화와 파생되는 문제들이 국민 생활에 어떠한 영향력을 미치는지, 국민들이 어떠한 인식과 관심을 가지고 있는지 등에 대한 분석과 이에 기반한 정책 수립 필요성이 증가하고 있음

■ KMI는 개원 34주년을 맞아 작년에 이어, 두 번째로 해양수산에 대한 국민 인식과 욕구에 기반한 연구·정책·홍보 방향 설정을 위해 국민인식조사 실시

- 향후 조사결과의 연속성을 확보하여, 국민들의 해양수산에 대한 인식·태도 변화 추이를 분석하고 국민의 수요에 기반을 둔 실효성 있는 해양수산 정책의 수립을 위한 해양수산 국민 인식 조사가 필요함

표 1. 조사 설계 개요

| 구분 | 내용 | 구분 | 내용 |
|-------|--|------------|---|
| 조사 대상 | 전국 만 19세 이상 성인 남녀 | 표본 추출 방법 | 성별, 연령, 지역 인구비례 할당표본 추출(Quota Sampling) |
| 조사 지역 | 전국(제주 포함) | 표본 오차 | 95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차 $\pm 3.1\%$ Point |
| 표본 크기 | 1,000명 | 조사 기관 및 기간 | 리서치 앤 리서치 2017.3.26.~2017.4.6 |
| 조사 방법 | 구조화된 설문지의 의한 개별면접 조사 CAPI로 수행 (Computer Aided Portable Interview) | 자료 분석 방법 | 통계분석 소프트웨어 SPSS 및 R을 사용하여 빈도, 백분율, 교차표분석, T-test, F검증 등을 실시 |

해양수산에 대한 일반적 인식

국민의 92.2%, 해양 분야 전반적 평가는 ‘해양은 미래 국가 발전에 중요하다’라고 인식

■ 해양 분야 관련 전반적 평가 ‘해양은 우리나라의 미래 국가 발전에 중요하다’는 보통이상의 긍정에 92.2%, 높은 관심

- 지역별로는 서울(94.6%), 충청권(96.6%), 전라권(94.1%), 연령별로는 40대(93.2%) 및 50대(93.5%)에서 높은 관심을 보임

■ 국민의 74.1%가 해양수산 분야에 ‘보통 이상의 관심’

- ‘관심 있음’이 48.1%, ‘보통’ 26.0%, ‘관심 없음’ 21.3%로 대체로 해양수산 분야에 관심이 있는 것으로 나타남
- 지역별로는 인천/경기(74.6%), 전라권(76.9%)과 부산/경남/울산(71.3%) 등 해양수산업이 지역경제에 미치는 영향이 큰 지역에서 관심도가 높게 나타나는 반면, 대구/경북(65.4%) 등 상대적으로 해양수산업의 지역민에 대한 친밀도가 낮은 지역에서 관심도 역시 낮게 나타남
- 20대와 30대에서 무관심 비율이 각각 36.7%, 32.1%로 상대적으로 높게 나타남

그림1. 해양수산 분야 관심도

그림 1-1. 2018년도 해양수산 분야 관심도

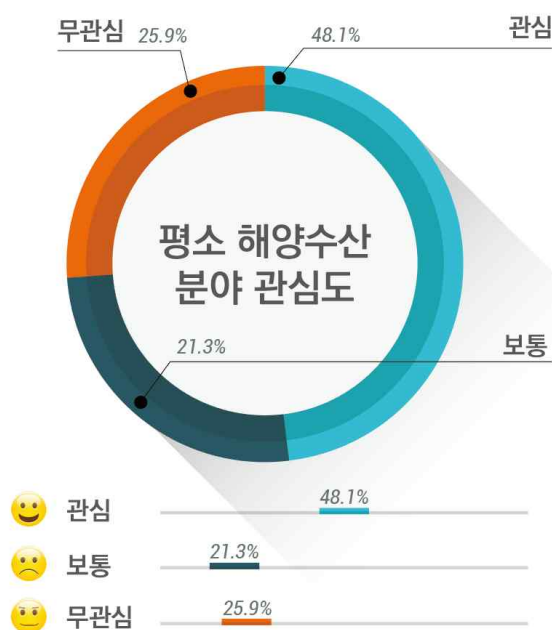


그림 1-2. 해양분야 전반적 평가



‘해양수산 연상 이미지’ 제1위는 ‘수산물/수산자원’

■ 국민들에게 ‘해양수산’ 하면 떠오르는 첫 번째 이미지는 ‘수산물/수산자원’, 두 번째는 ‘바다/바닷가’, 세 번째는 ‘선박’

- 주관식 문항으로 연상되는 단어를 수집한 결과, ‘수산물/수산자원’이 응답자의 39.7%, ‘바다’ 34.5%, ‘선박’ 18.1% 순으로 높게 언급됨
- 이 외에, 항/항구(5.8%), 낚시/바다낚시/바다밤낚시(3.6%), 양식/양식어장/양식장/수산물양식(3.1%), 등이 상대적으로 높은 빈도로 언급됨

그림 2. 해양수산에서 연상되는 이미지



선진국과 비교 평가 우수분야 '수산물 먹거리 다양성', 열세 분야 '해양 생물종 보호'

■ 해양수산 분야에 관해 해양선진국과 비교 평가한 결과 우수 분야 '수산물 먹거리 다양성'

- '수산물 먹거리 다양성' 44.7%, '해양 레저 관광 진흥' 33.2%, '수산식품 안전 확보' 29.2%, '선박 건조 활성화 지원' 27.1% 순으로 나타남

■ 해양수산 분야 선진국 대비 열세 분야는 '해양 생물종 보호'

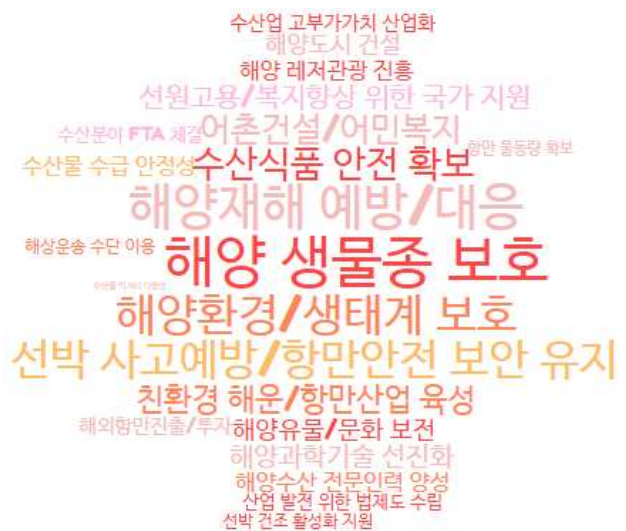
- '해양 생물종 보호' 35.6%, '해양 재해 예방/대응' 32.8%, '해양 환경/생태계 보호' 30.6%, '선박 사고 예방/안전 유지' 30.0% 순으로 나타남

그림 3. 해양수산 분야 우수 분야 및 열세 분야

그림 3-1. 해양수산 우수 분야



그림 3-2. 해양수산 열세 분야



현재 시급히 추진해야 할 정책은 '해양 환경/생태계 보호'

■ 해양수산 분야 정책 관련 현재 시급성과 미래 기여도를 평가 하도록 한 결과, 현재 시급히 추진해야 할 정책은 '해양 환경/생태계 보호' 42.5%

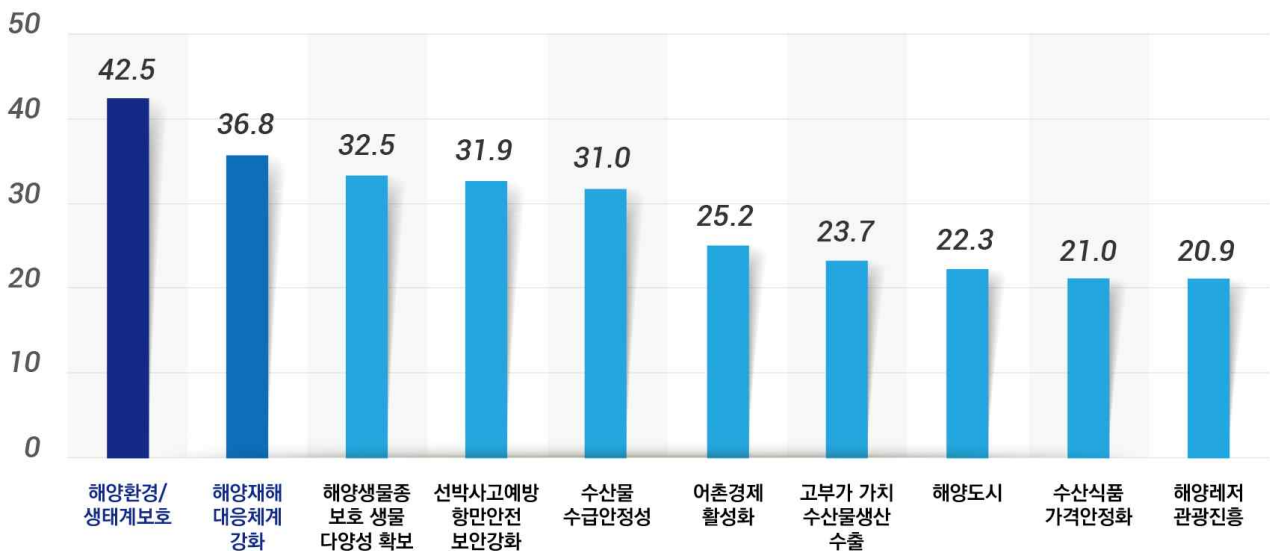
- '해양재해 대응 체계 강화' 36.8%, '해양생물종 보호/생물 다양성 확보' 32.5%, '선박 사고 예방/항만 안전 보안 강화' 31.9% 등의 순으로 나타남

■ 해양수산 분야 미래 국가 발전에 기여할 정책 또한 '해양환경/생태계 보호' 36.8%

- '해양 재해 예방/대응' 31%, '해양생물종 보호/생물 다양성 확보' 30.1%, '수산물 수급 안정성' 26.3% 순으로 나타남

그림 4. 현재 시급히 추진해야 할 정책 및 미래 국가 발전에 기여할 정책

(단위:%, N=1,000)



해양 분야

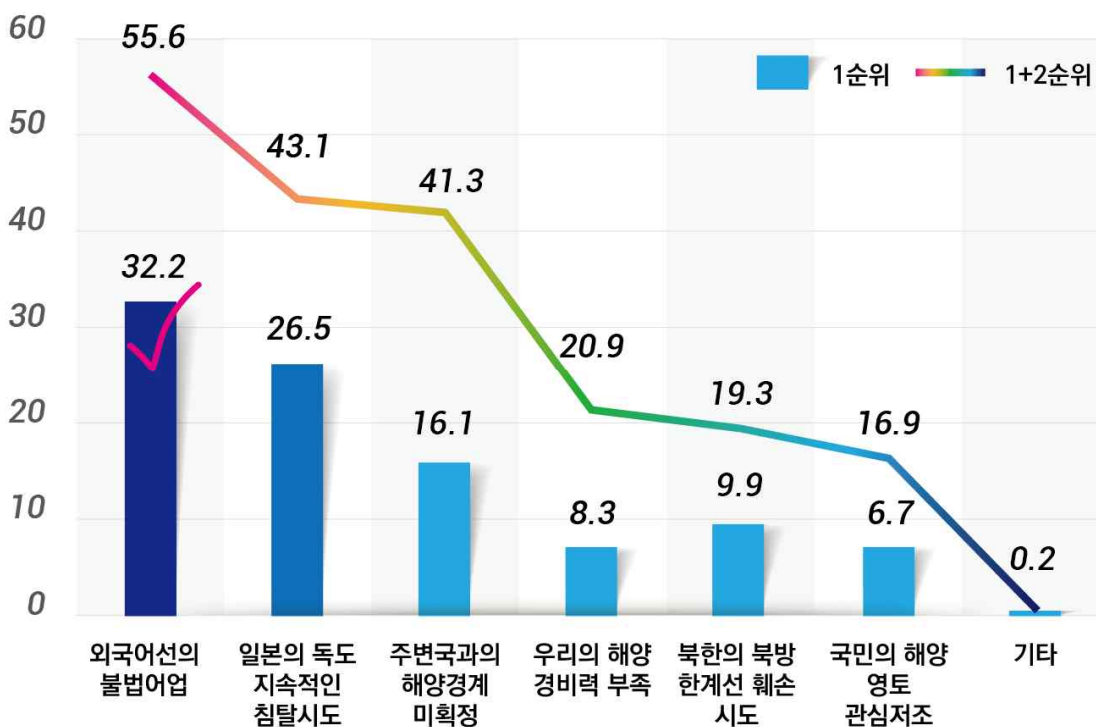
외국어선 불법어업, 해양영토 위협으로 가장 높게 인식

■ 해양영토를 위협하는 요인으로는 2017년에는 일본 독도 침탈 시도가 1위였으나, 2018년에는 ‘외국어선 불법어업’이 가장 높은 32.2%를 기록

- ‘일본의 독도 지속적인 침탈 시도’ 26.5%, ‘주변국과의 해양경계 미확정’ 16.1%, ‘해양경비력 부족’ 8.3%, ‘북한과의 서해 북방한계선 문제’ 9.9%, ‘해양영토에 대한 국민 관심 저조’ 6.7% 순으로 나타남

그림 5. 해양영토 관리 위협요소

(단위:%, N=1,000)

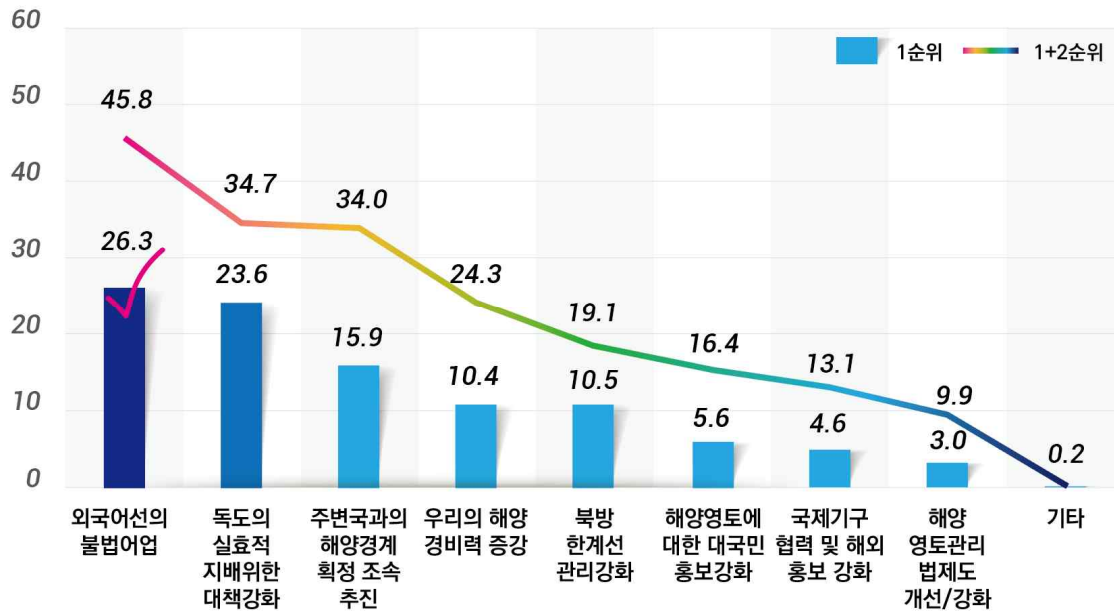


■ 해양영토 관리 강화 노력에서는 ‘외국 불법어업 대응 강화’가 가장 높은 26.3% 기록

- ‘독도 실효적 지배 대책 강화’ 23.6%, ‘해양경계 획정 조속 추진’ 15.9%, ‘북방한계선 관리 강화’ 10.5%, ‘해양경비력 증강’ 10.4%, ‘대국민 홍보 강화’ 5.6%, ‘국제기구 협력 및 해외홍보 강화’ 4.6%, ‘해양영토관리 법제도 개선’ 3.0% 순으로 나타남

그림 6. 해양영토 관리 강화를 위해 필요한 노력

(단위:%, N=1,000)



바다여행 목적 방문 횟수는 연간 1~3회, 1박 2일 여행 선호

■ 여행목적으로 바다를 방문한 횟수를 살펴본 결과, '1~3회'라는 응답이 총 65.3%, '0회' 응답은 26.5%

- '2~3회' 응답의 경우, 지역별로는 충청권이 41.5%로 가장 높았으며, 소득 501~700만원(40.2%)에서 가장 높게 나타남
- '0회' 응답의 경우 60대 이상(33.0%), 학생(40.0%), 무직/기타(40.4%), 소득 200만원 이하(45.9%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

■ 바다 여행 경험이 있는 응답자들 가운데 '1박 2일 여행'이 45.6%로 가장 높게 나타났으며, 2017년 1위로 조사된 '당일 여행'이라는 응답은 31.8%로 2위

- 2017년도는 대부분 바다여행을 당일로 가는 경향이 있었으나, 2018년도에는 1박2일로 가는 것으로 조사됨
- '1박 2일' 응답의 경우 20대(57.1%), 인천/경기(57.4%), 자영업(51.9%), 소득 201~300만원(59.2%)에서 특히 높게 나타남

- '당일 여행'의 경우, 상대적으로 바닷가와 인접한 지역인 전라권이 48.2%, 부산/경남/울산이 47.9%, 대구/경북이 40.9%로 상대적으로 높게 나타남

그림 7. 여행목적 해안 방문 횟수

(단위:%, N=1,000)

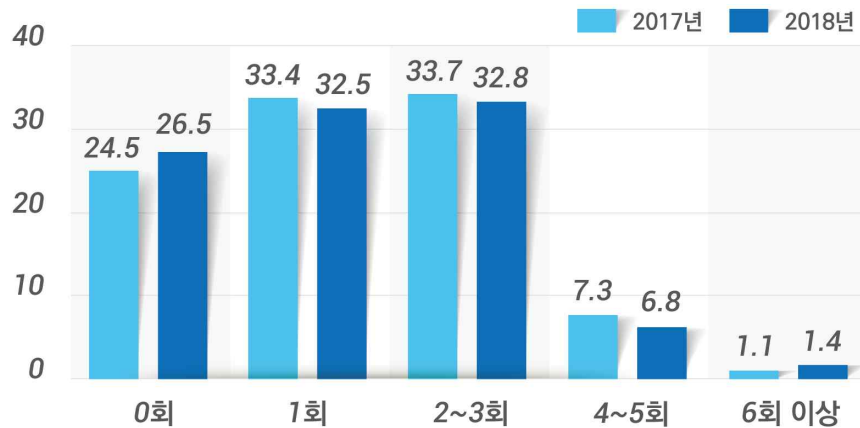
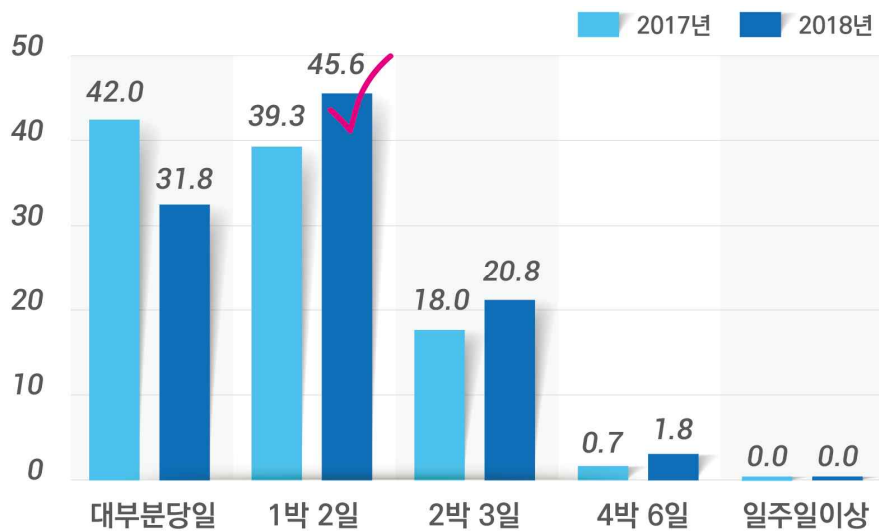


그림 8. 해안 머무는 날짜

(단위:%, N=735)

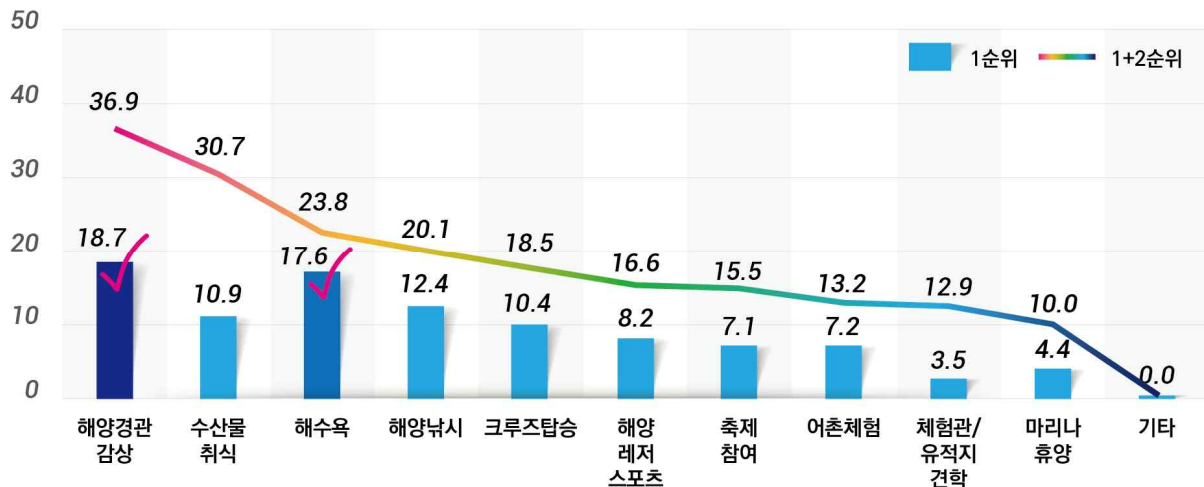


■ 바다 여행 시 20~30대는 '해수욕', 50~60대는 '해양경관 감상' 선호

- 바다 여행에서 가장 하고 싶은 여가활동은 작년에 이어 '해양경관 감상'(18.7%), 해수욕(17.6%), 수산물 취식(10.9%), 해양 낚시(12.4%), 크루즈 탑승(10.1%), 해양레저활동(8.2%) 순으로 나타남
- '해양경관 감상'은 50~60대(86.3%), '해수욕'은 20~30대(62.5%)로 가장 선호하는 여가활동으로 나타났으며, '해양레저활동'은 20~30대(53.7%), '수산물 취식'은 전 연령대가 즐기지만 특히 60대(35.5%) 상대적으로 높은 선호도를 보였음
- 2017년에 비해 '크루즈 탑승', '해양레저 스포츠', '축제 참여', '어촌 체험' 등은 상대적으로 증가함
- 최근 '도시어부', '삼시세끼 어촌편' 등 바다를 배경으로 한 방송 프로그램이 대중적 인기를 얻으면서 바다에 대한 국민적 관심이 증가하고 있는 추세임

그림 9. 희망하는 해안가에서의 여가활동

(단위:%, N=1,000)



(단위:%, N=1,000)

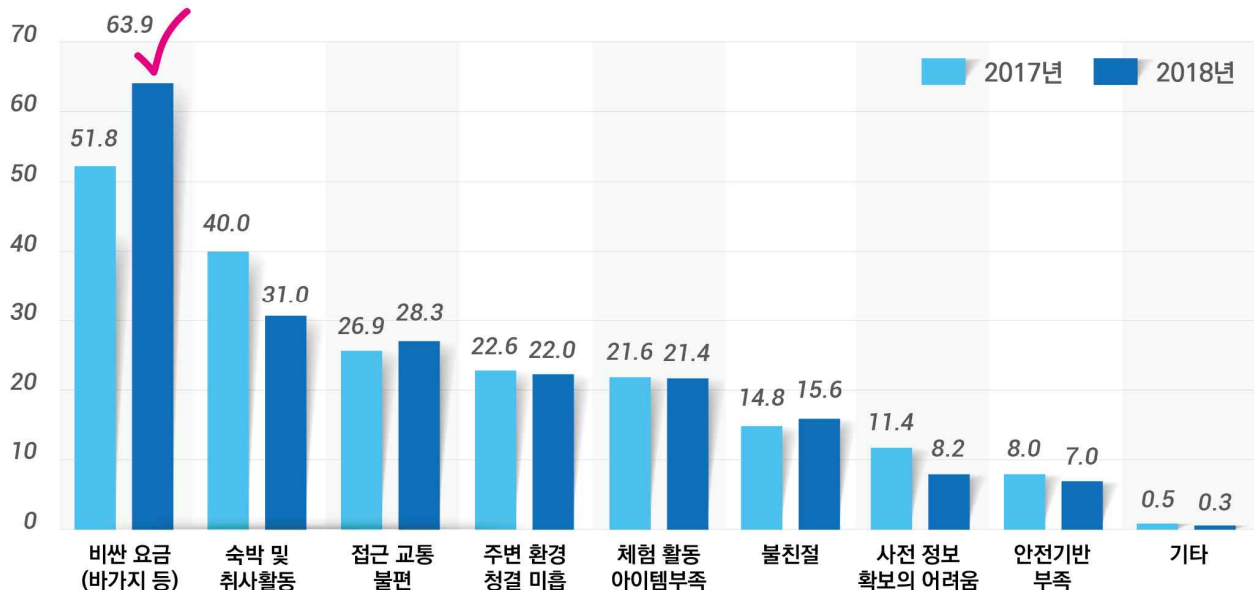


■ 바닷가 여행 시 불편사항에 대해선 '비싼 요금(바가지 요금 등)'이 가장 높은 63.9%를 기록

- 다음으로 '숙박 및 취사활동' 31.0%, '접근 교통 불편' 28.3%, '주변 환경 청결 미흡' 22.0%, '체험 활동 아이템 부족' 21.4%, '불친절' 15.6%, '사전 정보 확보의 어려움' 8.2% 순으로 나타남
- 특히, '비싼 요금(바가지 등)' 2017년(51.8%)에 비해 2018년(63.9%)로 12.1% 상승하여, 요금 및 숙박 관련 불만 사항이 지속적으로 제기되고 있는 것으로 보임

그림 10. 해안 관광시 불편사항

(단위:%, N=1,000)

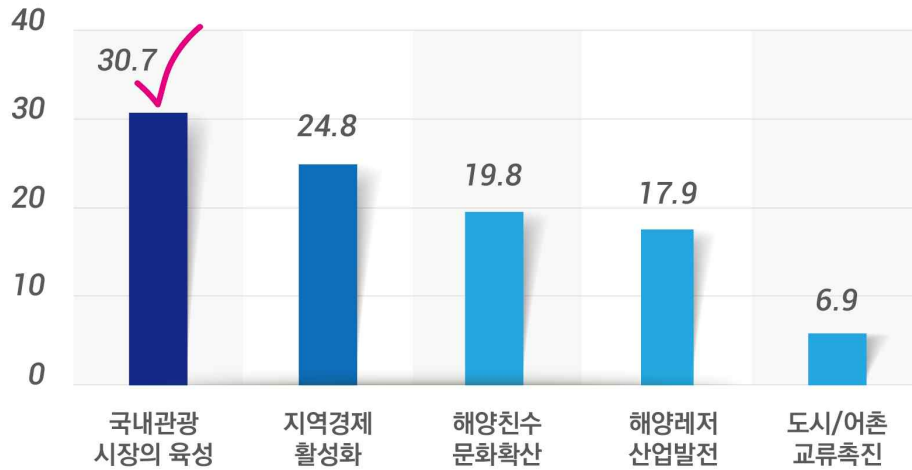


■ 해양관광 활성화의 가장 중요한 정책으로는 '국내 관광 시장의 육성'이 30.7%를 기록

- '지역경제 활성화' 24.8%, '해양 친수문화 확산' 19.8%, '해양 레저산업 발전' 17.9%, '도시/어류 교류 촉진' 6.9% 등의 순으로 나타남
- '지역경제 활성화' 응답은 전라권(32%)로 특히 높고, '해양 친수문화 확산' 응답은 대구/경북(41.5%)로 상대적으로 높게 나타남

그림 11. 해양관광 활성화의 중요한 정책 목표

(단위:%, N=1,000)

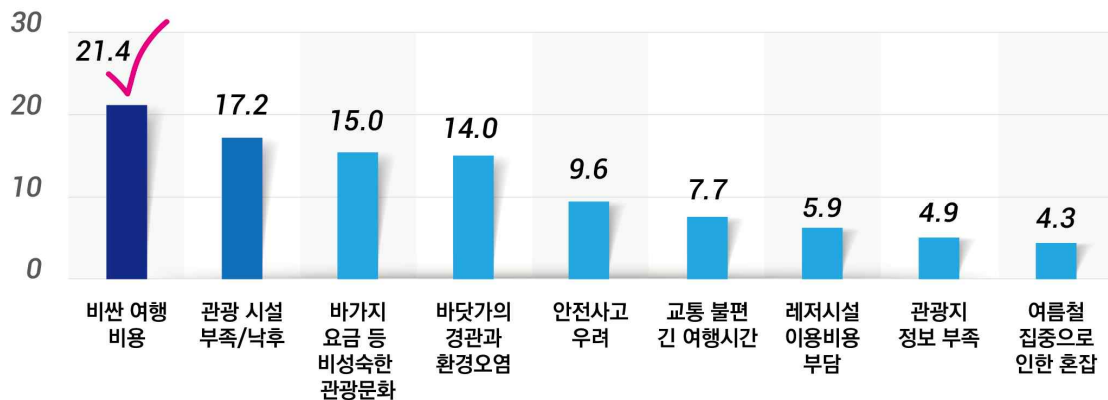


■ 국내 해양관광 활성화의 저해요인으로서는 ‘비싼 여행 비용’이 가장 높은 21.4% 기록

- 다음으로, ‘관광시설 부족 및 낙후’ 17.2%, ‘바가지요금 등 비성숙한 관광문화’ 15%, ‘바닷가의 경관과 환경오염’ 14%, ‘안전사고 우려’ 9.6%로 순으로 나타남
- 여행비, 바가지요금 등 경제적 요인이 타 측면 요인 대비 상대적으로 저해성이 큰 것으로 판단됨

그림 12. 국내 해양관광 활성화 저해요인

(단위:%, N=1,000)



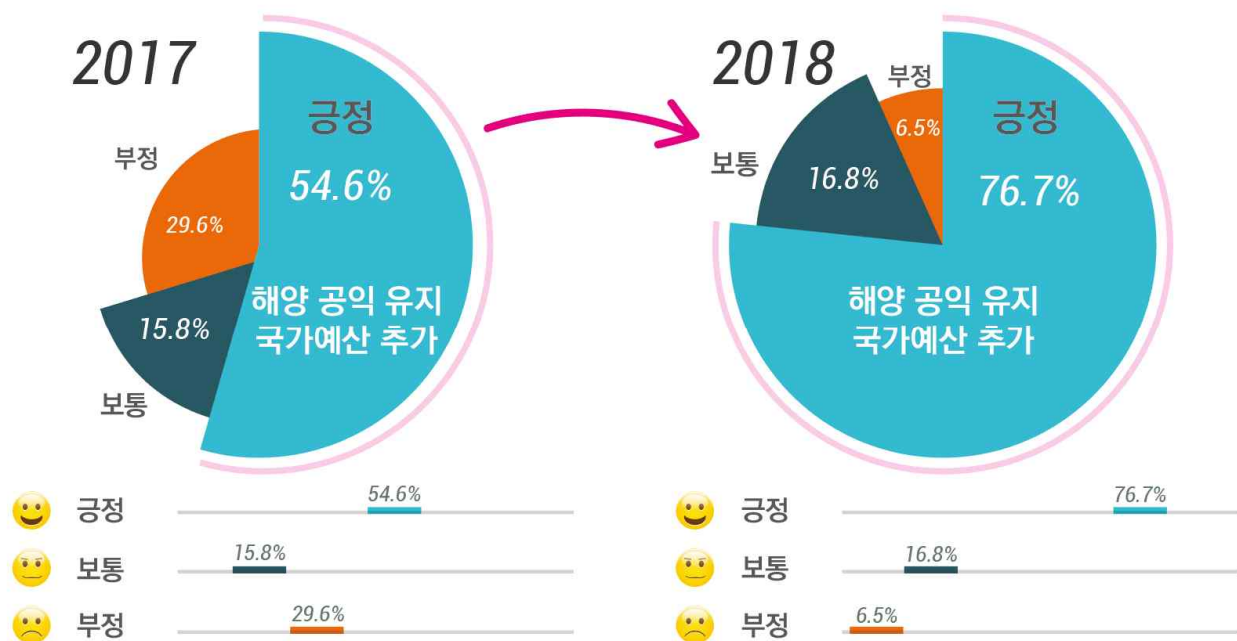
‘해양 공익 기능 유지를 위한 국가 예산 추가’에 대한 의견은 76.7%로 ‘긍정적’

■ 해양 영토 수호, 환경오염 방지 등에 필요한 국가예산 추가에 대한 찬반 의견을 살펴본 결과, 예산 추가에 대해 긍정적인 의견이 76.7%

- 2017년 해양 공익 기능 유지를 위한 국가예산 추가에 대한 의견은 54.6%에서 2018년 76.7%로 비교적 크게 증가하여 해양 공익의 기능 유지를 위한 국가 예산추가에 대한 필요성이 제기됨

그림 13. 해양 공익 기능 유지를 위한 국가 예산 추가 관련 의견

(단위:%, N=1,000)



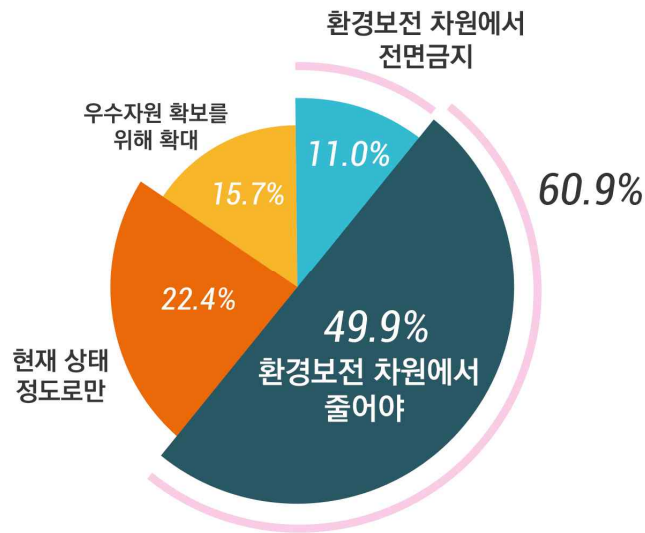
연안 해안에서 골재, 모래 채취는 ‘환경 보전 차원에서 줄여야’

■ 골재 및 모래 채취에 대한 필요성을 평가한 결과, 60.9%의 국민들이 ‘환경 보전 차원에서 금지 혹은 줄여야 한다’라고 응답

- ‘환경보전 차원에서 줄여야한다’ 49.9%, ‘현재 상태 정도로 유지’ 23.4%, ‘환경 보전 차원에서 전면 금지’ 11.0%, ‘우수자원 확보를 위해 확대’ 15.7% 등의 순으로 나타남

그림 14. 골재/모래 채취 필요성 증가

(단위:%, N=1,000)



향후 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야 ‘해양환경’

■ 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘해양환경’ 가장 높은 42.1%로 조사

- 다음으로 ‘연안해양 공간관리’ 17.1%, ‘해양 과학기술’ 14.4%, ‘해양영토’ 13.0%, ‘해양관광’ 12.9% 순이었음
- 세부항목별로 살펴보면, 해양환경 분야는 청정한 수질 관리, 연안해양 공간관리 분야는 보존/이용 조정체계, 해양과학기술 분야는 해양 자원 탐사 및 개발, 해양영토 분야는 독도, 해양관광 분야는 해양 생태 관광, 극지 분야는 북극 항로 상업적 활용 방안 연구로 나타남

그림 15. 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

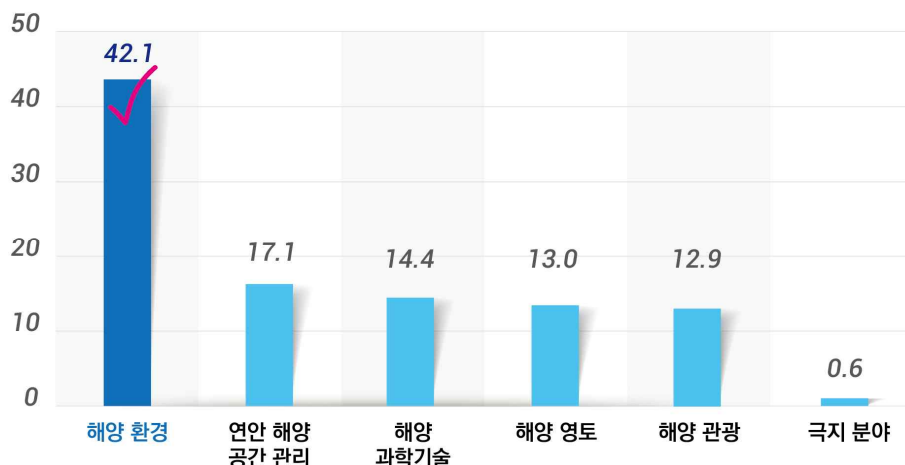


그림 15-1. 해양환경 분야

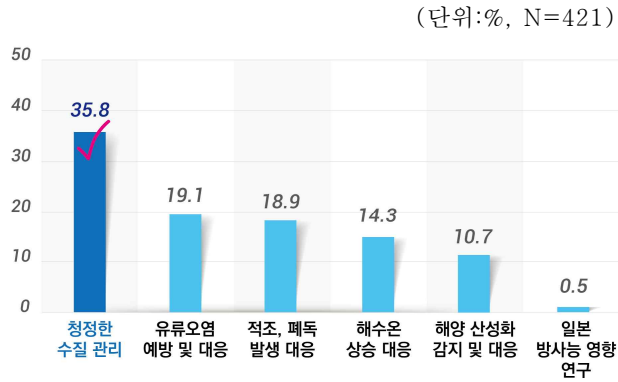


그림 15-2. 연안해양 공간관리 분야

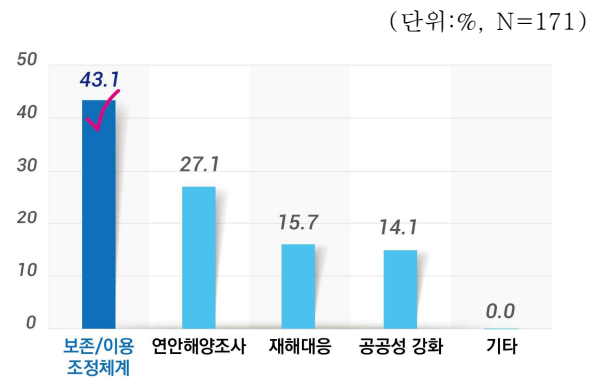


그림 15-3. 해양과학기술 분야

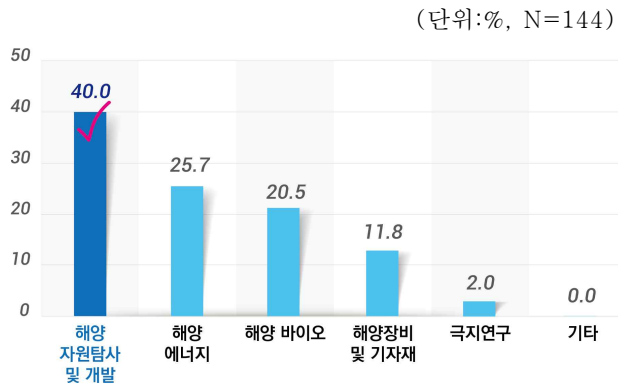


그림 15-4. 해양 영토 분야

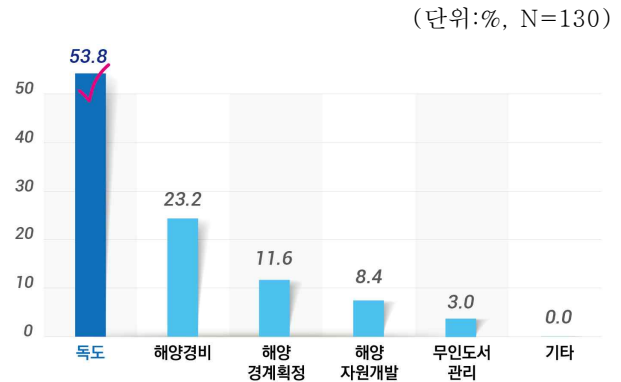


그림 15-5. 해양관광요 분야

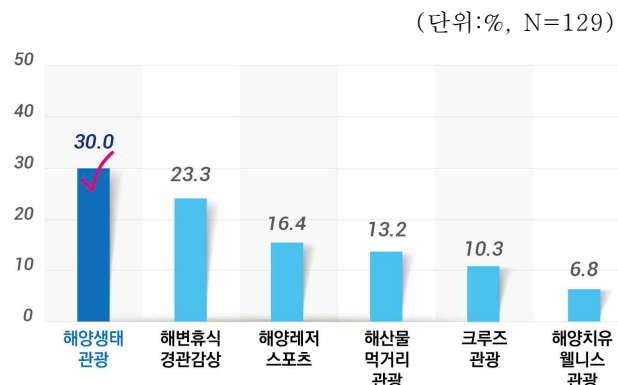
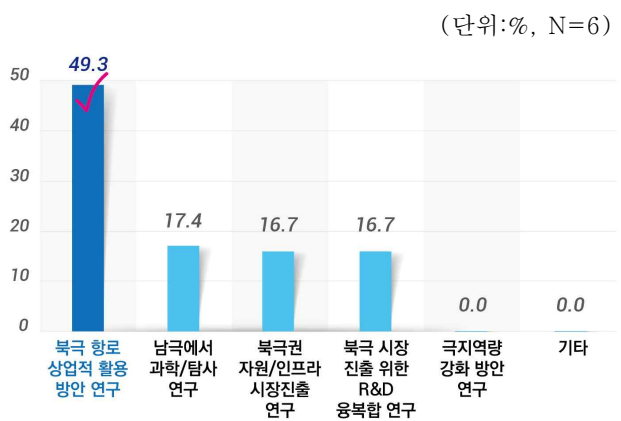


그림 15-6. 극지 분야



수산 분야

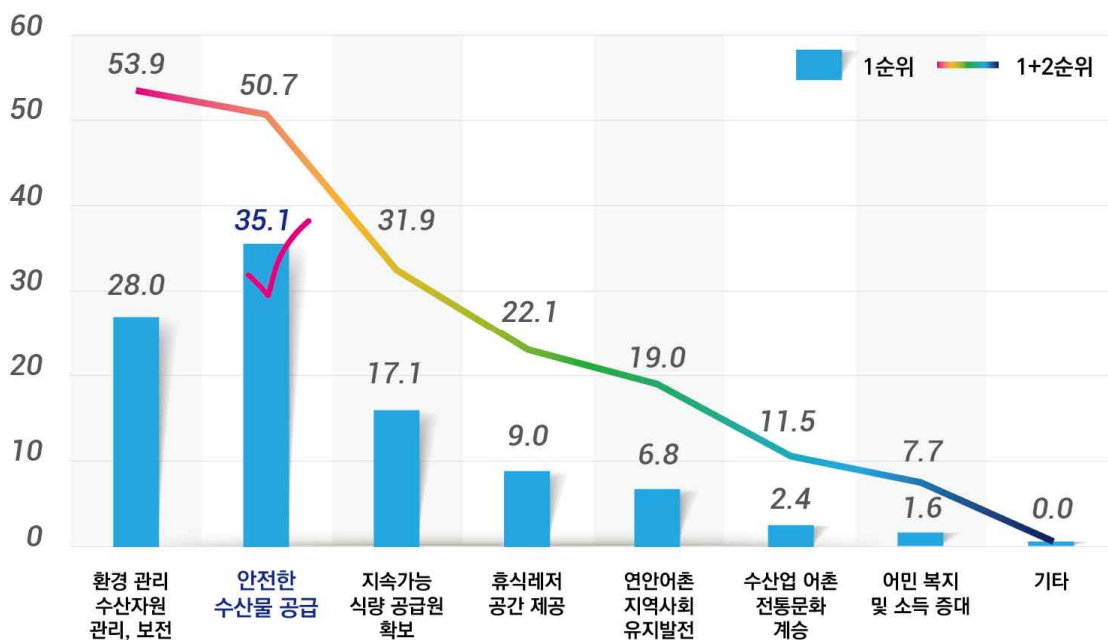
수산업, '안전한 먹거리 제공'이 가장 중요한 역할로 인식

■ 수산업·어촌은 '안전한 수산물 공급' 역할을 수행하고 있다는 인식이 35.1%로 가장 높게 응답

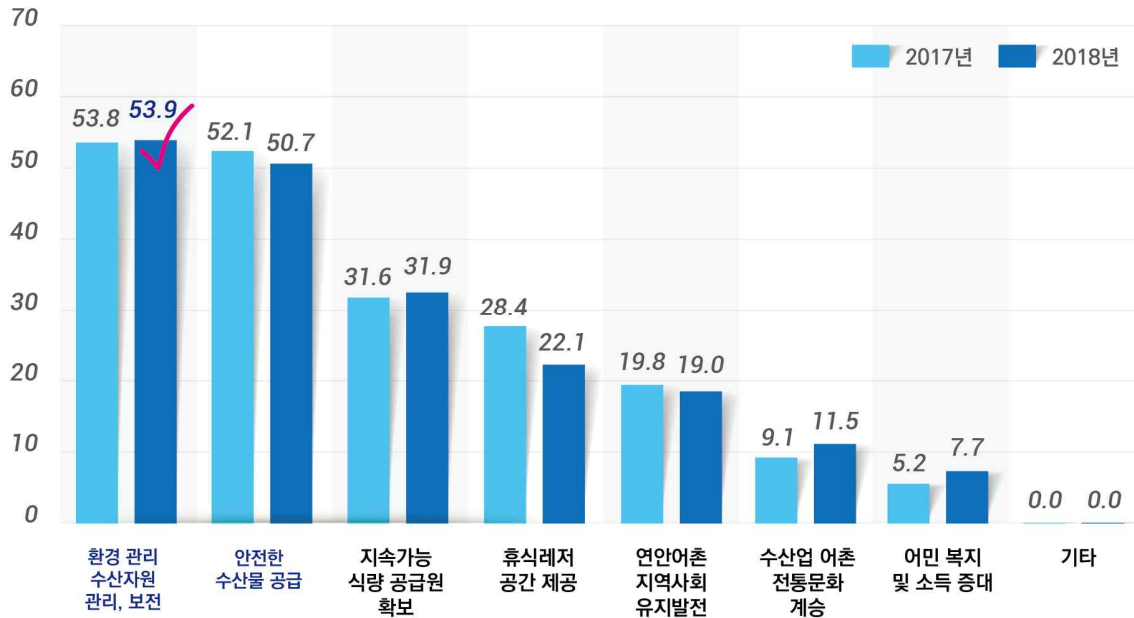
- 그 다음으로 '해양환경 관리 및 수산자원보전' 28.0%, '지속가능한 식량 공급원 확보' 17.1%, '휴식레저 공간 제공' 9.0%, '연안어촌 지역사회 유지 발전' 6.8%, '수산업 어촌 전통문화 계승' 2.4%, '어민 복지 및 소득 증대' 1.6% 순으로 나타남
- 2017년 1+2순위 기준, '해양환경 관리 및 수산자원보전' 53.8%, '국민먹거리로서의 안전한 수산물의 공급'이 52.1%순으로 2018년과 순위가 동일함
- 수산업 및 어촌에 대해 61.1%가 공익적 가치가 있는 것으로 나타났으며, '가치 없음' 39.0% 순을 기록함

그림 16. 수산업, 어촌의 역할에 대한 인식

(단위:%, N=1,000)



(단위:%, N=1,000)



은퇴 후 귀어·귀촌 의향은 작년보다 소폭 증가

■ 귀어·귀촌 의향을 살펴본 결과, 귀어귀촌 의향 ‘있음’ 응답이 19.9%로 작년 대비 7.5% 증가

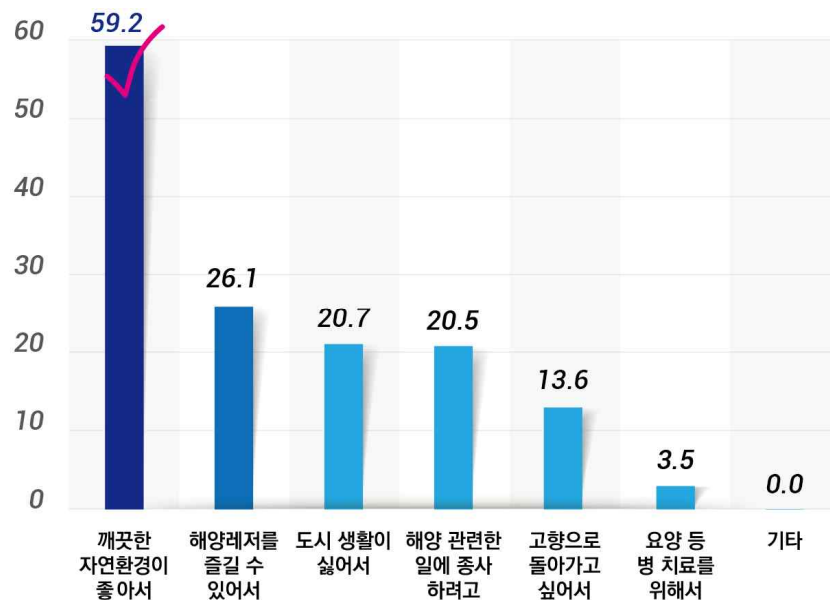
- 2018년 귀어귀촌 의향을 세부적으로 살펴보면, 남성(23.2%)이 여성(16.5%) 대비 6.75%p 높게 나타났고, 화이트칼라 직군(24.7%)이 블루칼라 직군(19.2%) 대비 5.5%p 높게 나타남
- 특히, 거주지역이 ‘서울’이 26.1%로 나타나 최근 바다를 배경으로 한 ‘삼시세끼 어촌편’, ‘도시어부’ 등 텔레비전 프로그램이 대중적 인기를 얻으면서 바다에 대한 국민적 관심이 증가하고 있는 추세임

■ 귀어·귀촌 하려는 이유는 ‘깨끗한 자연환경이 좋아서’란 응답이 가장 높은 59.2%

- ‘해양 레저를 즐길 수 있어서’ 응답이 26.1%, ‘도시 생활이 싫어서’ 20.7%, ‘해양 관련한 일에 종사하려고’ 20.5%, ‘고향으로 돌아가고 싶어서’ 13.6%, ‘요양 등 병 치료를 위해’ 3.5%로 순으로 나타남

그림 17. 귀어·귀촌을 하려는 이유

(단위:%, N=471)

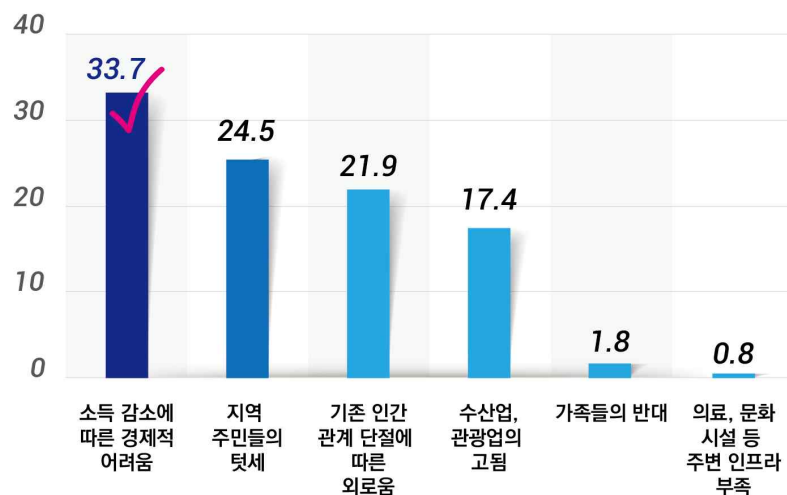


■ 귀어·귀촌시 가장 걱정되는 부분으로는 '소득 감소에 따른 경제적 어려움' 응답이 33.7%

- 그 다음으로 '기존 인간관계 단절에 따른 외로움' 21.9%, '수산업, 관광업이 고됨' 17.4%, '가족들의 반대 1.8%', '의료, 문화시설 등 주변 인프라 부족' 0.8% 등의 순임
- 지역 사회 차원에서 귀어귀촌 의향자들이 지역 커뮤니티에 융화될 수 있도록 도움을 주어, 지역 주민들과 상생하며 기존 인간 관계 단절에 따른 외로움 문제 해결을 도울 필요가 있음

그림 18. 귀어·귀촌시 가장 걱정되는 부분

(단위:%, N=471)



외국산 수산물 안전성 평가 부정적 인식이 증가

■ 외국산 수산물 안전성에 대한 부정적 평가가 2017년 '17.6%'에서 2018년도 '31.3%'로 증가

- 연령대별로 20대(48%), 30대(34.2%)로 연령이 낮을 수 록 부정적 인식을 가지고 있는 것으로 나타났고, 지역별로는 인천/경기(35.4%), 전라권(39.9%), 부산/경남/울산(38.7%)로 바다와 인접한 지역의 인식이 부정적으로 나타남

표 2. 외국산 수산물 안전성에 대한 부정적 평가

(단위:%, N=1,000)

| 외국산 수산물 안전성 (부정적 평가) | | | |
|----------------------|------|-------|------|
| 거주지역별 | | 연령별 | |
| 서울 | 25.3 | 20대 | 48.0 |
| 인천/경기 | 35.4 | 30대 | 34.2 |
| 충청권 | 16.1 | 40대 | 26.5 |
| 전라권 | 39.9 | 50대 | 25.2 |
| 대구/경북 | 26.2 | 60대이상 | 26.3 |
| 부산/경남/울산 | 38.7 | | |
| 강원/제주 | 36.0 | | |

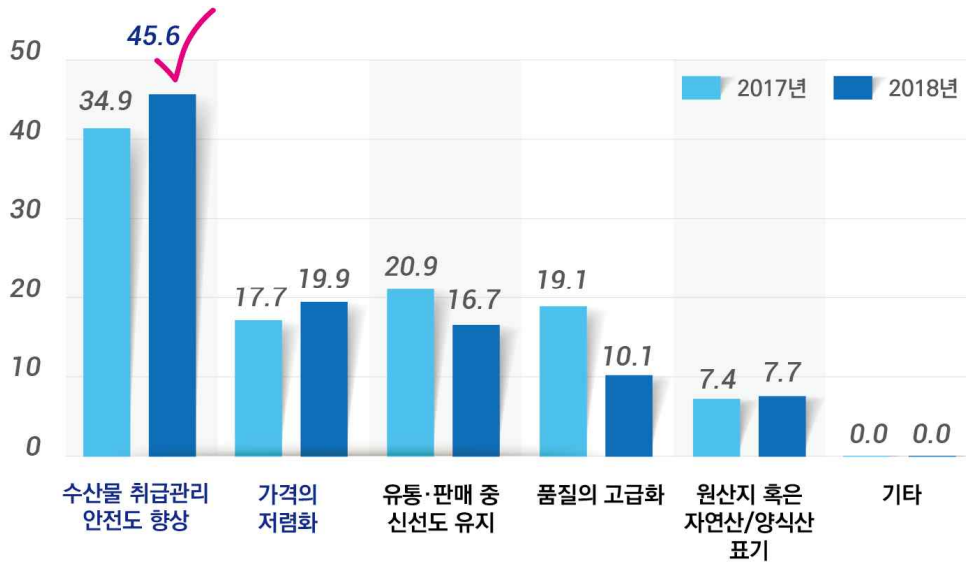
‘수산물 취급관리 안전도 향상’은 가장 시급히 개선해야 할 과제

■ 수산물 관련 시급 개선 과제는 ‘수산물 취급관리 안전도 향상’ 응답이 가장 높은 45.6%로 조사

- ‘가격의 저렴화’ 19.9%, ‘유통·판매 중 신선도 유지’ 16.7%, ‘품질의 고급화’ 10.1%, ‘원산지 혹은 자연산/양식산 표기’ 7.7% 순으로 나타남
- ‘수산물 취급관리 안전도 향상’이라는 응답은 소득수준이 높을수록 중요하게 인식하는 경향을 보임
- 2017년 대비 수산물 안전도 향상과 가격 저렴화에 대한 수요가 높아졌고, 품질 고급화에 대한 수요는 하락함

그림 19. 생선회 관련 시급 개선 과제

(단위:%, N=1,000)

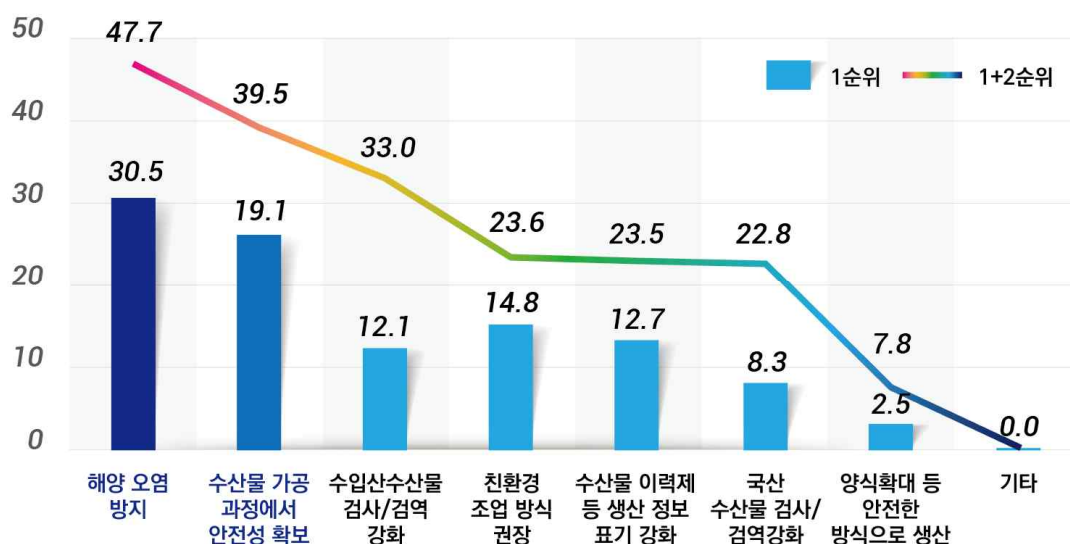


■ 수산물 안전성 확대를 위해 필요한 정책이 무엇인지 살펴본 결과, 1+2순위 기준 '해양 오염 방지'가 47.4%

- 다음으로, '수산물 가공 과정에서 안전성 확보' 39.5%, '수입산 수산물 검사/검역 강화' 33.0%, '친환경 조업 방식 권장' 23.6%, '수산물 이력제 등 생산 정보 표기 강화' 23.5%, '국산 수산물 검사/검역 강화' 22.8%, '양식확대 등 안전한 방식으로 생산' 7.8% 등의 순으로 나타남

그림 20. 수산물 안전성 확대를 위해 필요한 정책

(단위:%, 중복응답, N=1,000)



수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야 '수산식품산업'

■ 수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 '수산식품산업'이 가장 높은 34.3%로 조사

- '수산 자원' 25.6%, '양식 산업' 17.2%, '잡는 어업' 6.5%, '수산물 수급' 6.3%, '국제 수산' 5.2%, 'FTA 등 통상 현안 대응' 순으로 나타남
- 세부항목별로 살펴보면, 수산식품산업 분야는 수산물 안전성 강화, 수산자원 분야는 불법조업 단속 강화, 양식 산업 분야는 양식 수산물 위생 및 안전, 잡는 어업 분야는 어선어업 경영체의 경영 안정화, 수산물 수급 분야는 수산물 가격 안정, 국제 수산 분야는 원양산업 확대, 통상 현안 대응 분야는 소비자의 FTA관세 인하 혜택 체감으로 나타남

그림 21. 수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

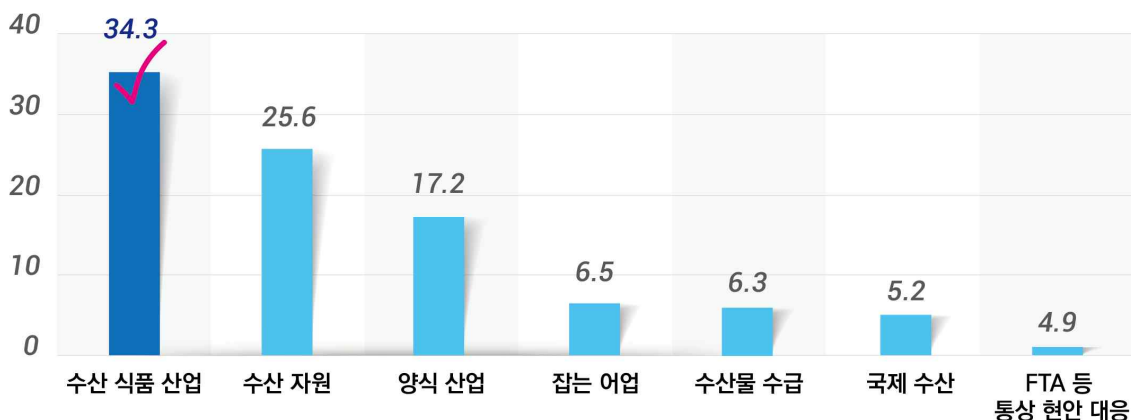
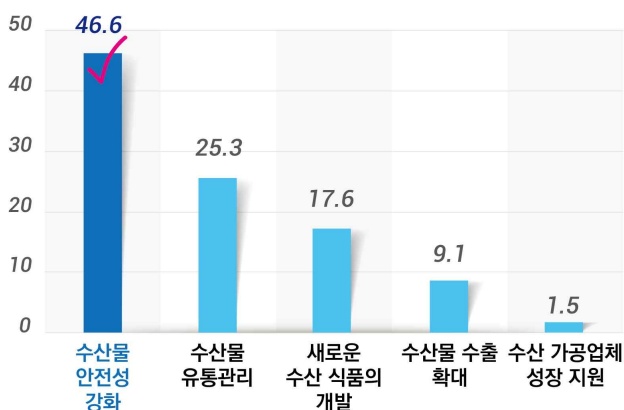


그림 21-1. 수산식품산업 분야

그림 21-2. 수산자원 분야

(단위:%, N=343)



(단위:%, N=256)

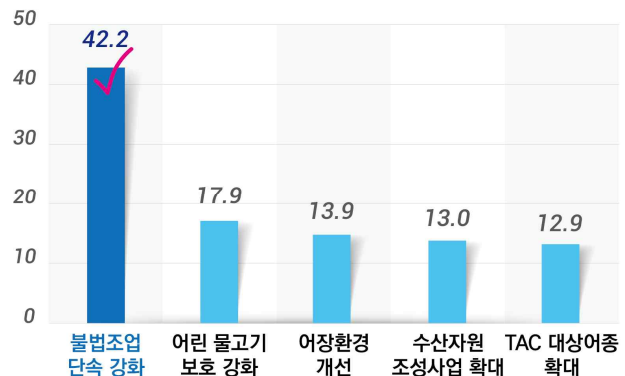


그림 21-3. 양식산업 분야

(단위:%, N=172)

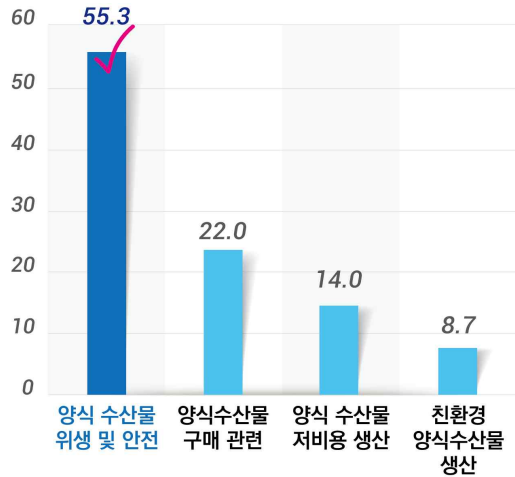


그림 21-4. 잡는 어업 분야

(단위:%, N=65)

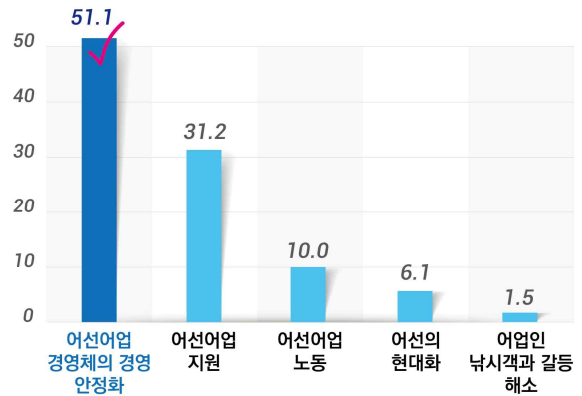


그림 21-5. 수산물 수급 분야

(단위:%, N=63)

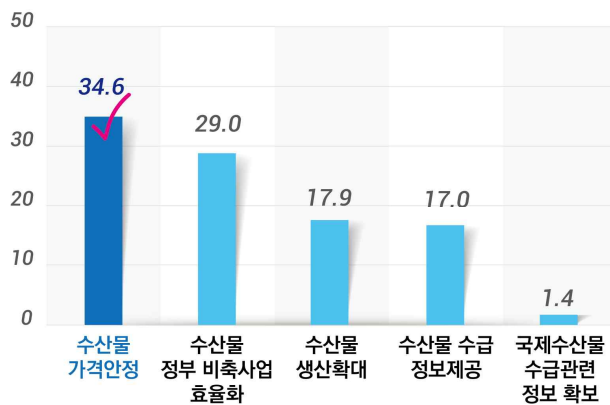


그림 21-6. 국제 수산 분야

(단위:%, N=52)

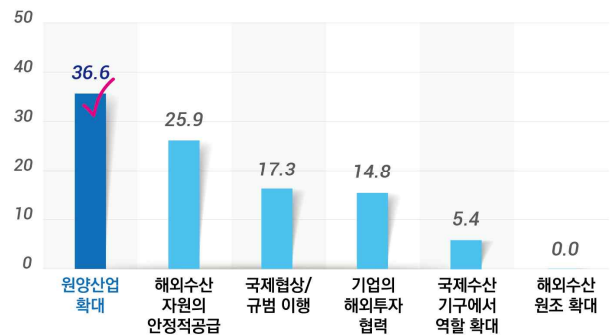
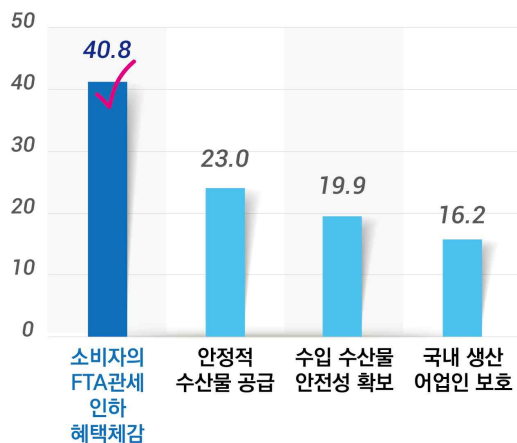


그림 21-7. 통상 현안 대응 분야

(단위:%, N=49)



해운 분야

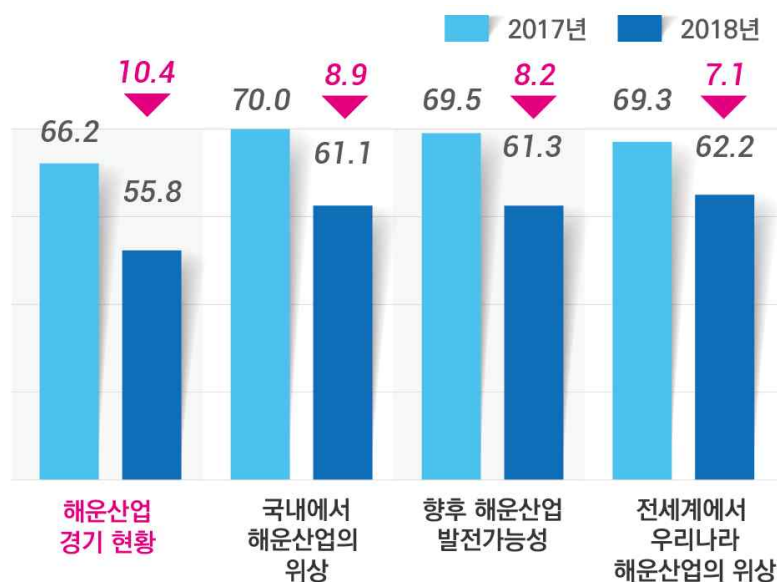
해운산업의 위상과 향후 발전 전망에 대해서는 작년에 비해 하락

■ 해운산업 경기에 대한 인식이 2017년 '66.2%'에서 2018년 '55.8%'로 가장 큰 하락폭 기록

- 하락폭은 국내 해운산업의 위상이 8.9%, 향후 해운산업의 발전가능성이 8.2%, 전세계에서 우리나라 해운산업의 위상이 7.1% 순으로 나타남

그림 22. 해운산업 관련 전반적 평가

(단위:%, N=1,000)

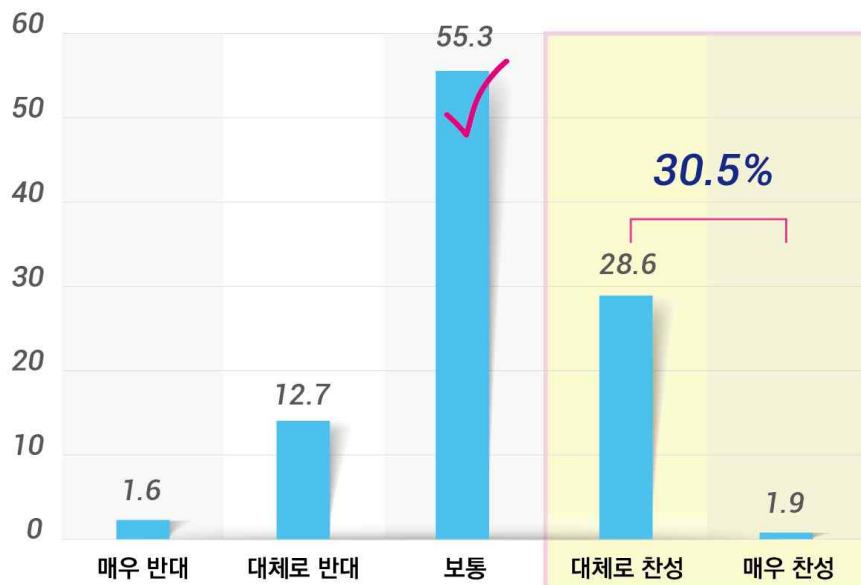


해운 정책 펀드 구성에 대한 평가는 찬성이 반대 보다 2배 이상 높게 나타나

- 정책 펀드 구성에 관하여는 '보통' 55.3%, '찬성'(대체로 찬성+매우 찬성) 30.5%, '반대'(대체로 반대+매우 반대) 12.7% 순으로 응답

그림 23. 해운산업 육성 위한 정책 펀드 조성 찬반

(단위:%, N=1,000)



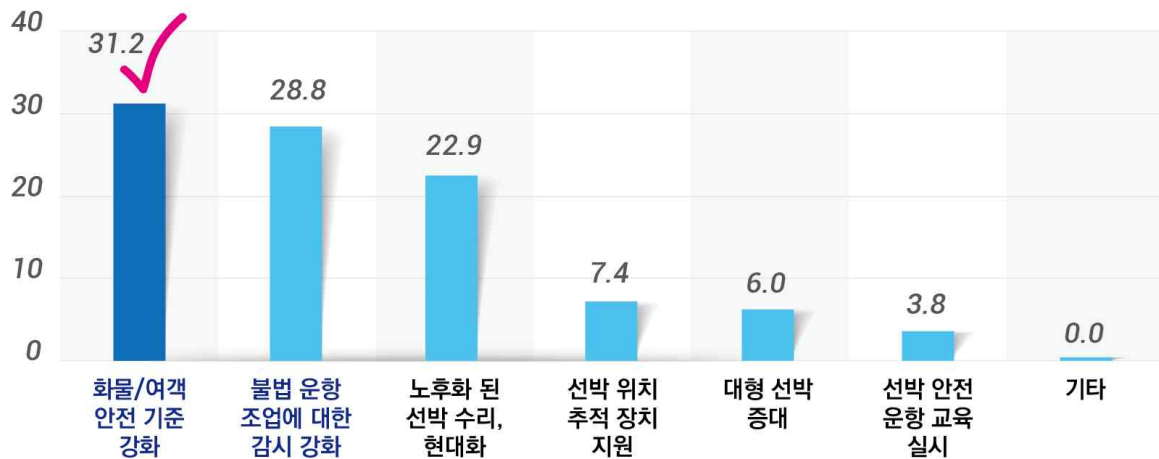
해상 안전을 위해 '화물, 여객 안전기준 강화' 필요하다고 인식

- 해상 안전을 위해 시급히 추진해야할 사항을 살펴본 결과, '화물/여객 안전 기준 강화'가 31.2%로 가장 높게 조사

- 다음으로 '불법 운항/조업에 대한 감시 강화'가 28.8%, '노후화된 선박 수리, 현대화' 22.9%, '선박 위치 추적 장치 지원' 7.4%, '대형 선박 증대' 6.0%, '선박 안전 운항 교육 실시' 3.8% 순임

그림 24. 해상안전을 위해 시급히 추진해야할 사항

(단위:%, N=1,000)



연안여객 운송서비스의 공적기능 강화에 ‘긍정적’

■ 연안여객선이 대중교통 인지 국민 73%가 모르고 있으며, 59.2%가 버스, 지하철, 기차 같은 대중교통화에 찬성

- 연안여객선의 버스, 지하철, 기차 같은 대중교통 여부를 인지하고 있는지 살펴본 결과, ‘몰랐다’가 73.0%로 4명 중 3명 꼴로 인지하지 못하고 있었던 것으로 나타남
- 연안여객선을 대중교통화 하는 것에 대한 찬반 의견을 묻은 결과, 대중교통화에 찬성이 59.2%, 반대가 40.8%로 나타남

그림 25. 연안여객선의 대중교통 여부 인지

(단위:%, N=1,000)

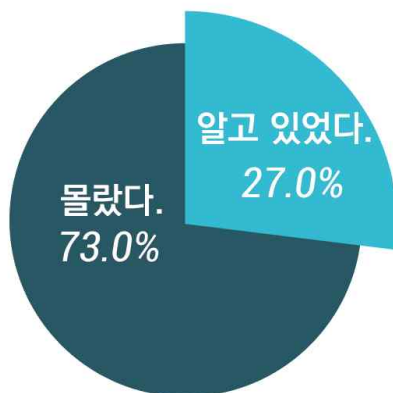
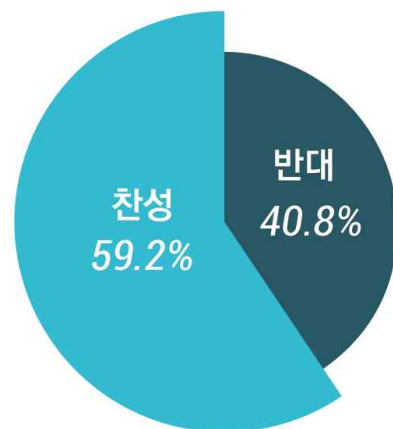


그림 26. 연안여객선 대중교통화 찬반 여부

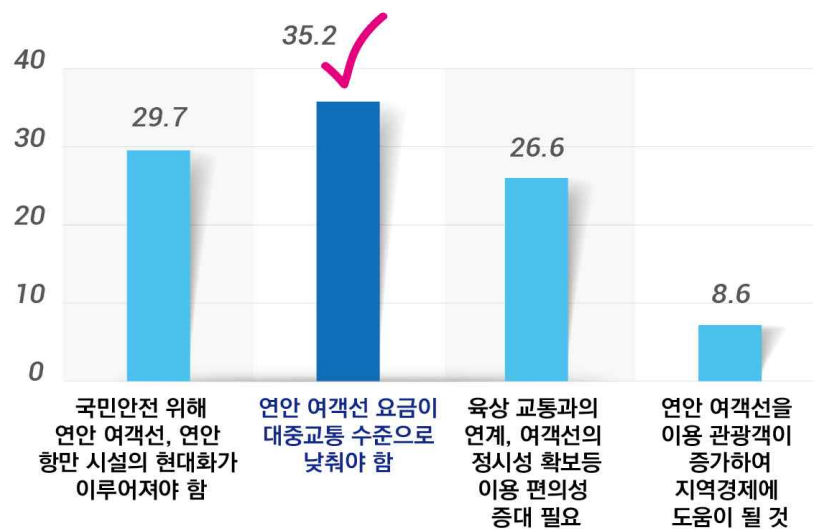
(단위:%, N=1,000)



- 연안여객선 대중교통화에 찬성하는 응답자(n=592)를 대상으로 연안여객선이 대중교통화 되어야하는 이유를 살펴본 결과, '연안 여객선 요금이 대중 교통 수준으로 낮춰야 할 필요가 있다' 응답이 35.2%로 가장 높게 나타남
- 다음으로, '국민 안전 제고를 위해 연안여객선, 연안항만시설의 현대화가 이루어져야 한다' 29.7%, '육상 교통과의 연계, 여객선의 정시성 확보 등 이용 편의성 증대가 필요하다' 26.6%, '연안여객선을 이용한 관광객이 증가하여 지역경제에 도움이 될 것이다' 8.6% 순임

그림 27. 연안여객선이 대중교통화 되어야하는 이유

(단위:%, N=592)



해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 '해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화'

■ 해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야를 살펴본 결과, '해운 산업 및 해운기업 경쟁력 강화'가 54.3%

- 그 다음으로 '해운/해사 안전' 23.1%, '선원(인력 확보, 교육, 복지)' 22.6% 순으로 나타남
- 세부항목별로 살펴보면 해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화 분야는 해운산업 경쟁력 강화대책과 해운산업 비전 및 전략 수립, 해운/해사 안전 분야는 선원복지 대책 및 선원 교육발전, 선원 분야는 안전 제고 위한 기술 및 장비개발과 안전 제고 위한 정책 연구로 나타남

그림 28. 해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

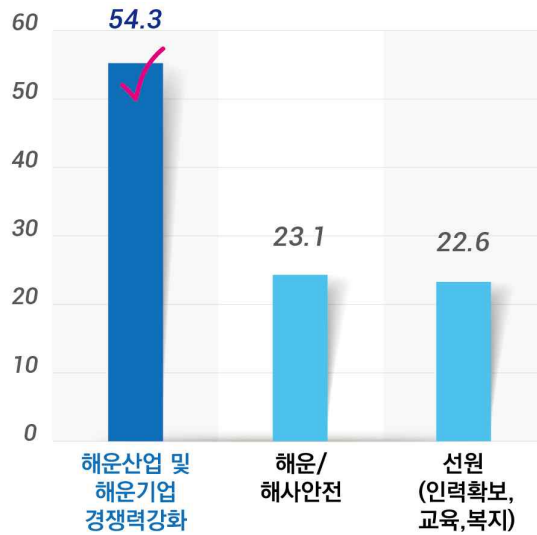


그림 28-1. 해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화 분야

(단위:%, N=543)



그림 28-2. 해운/해사 안전 분야

(단위:%, N=226)

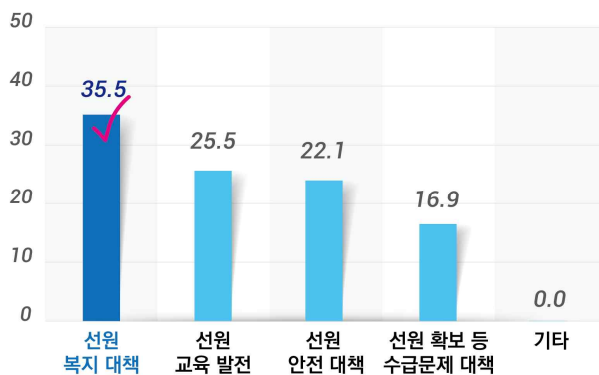
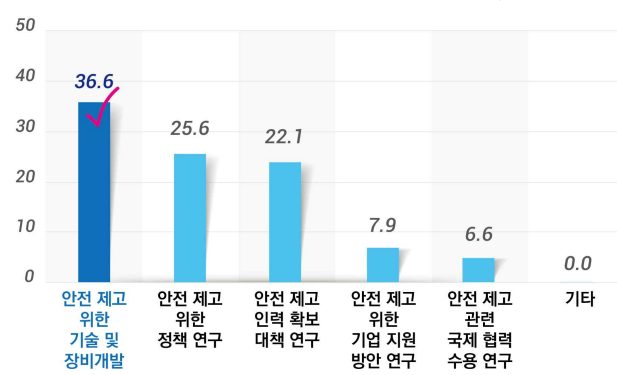


그림 28-3. 선원 중 중요 분야

(단위:%, N=231)



항만 분야

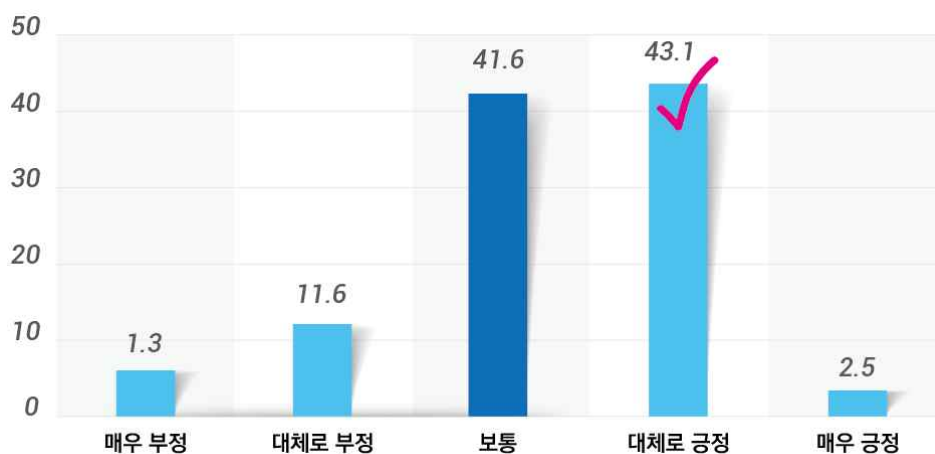
도시 인근 항만이 조성되는 것에 대한 국민의 평가는 45.5%가 긍정적, 그 주된 이유는 항만이 지역발전에 기여하기 때문

■ 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대한 찬반 의견을 묻은 결과 대체적으로 긍정적으로 평가

- 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대한 평가 결과, 긍정적이라고 평가한 의견이 45.5%로 나타났고, '보통이다'라는 의견은 41.6%, 부정적인 평가는 12.8%를 보임

그림 29. 도시 인근에 항만 조성 평가

(단위: %, N=1,000)



■ 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대해 긍정적인 요인은 '지역발전'과 '일자리 창출 등' 경제적 기능을 높이 평가

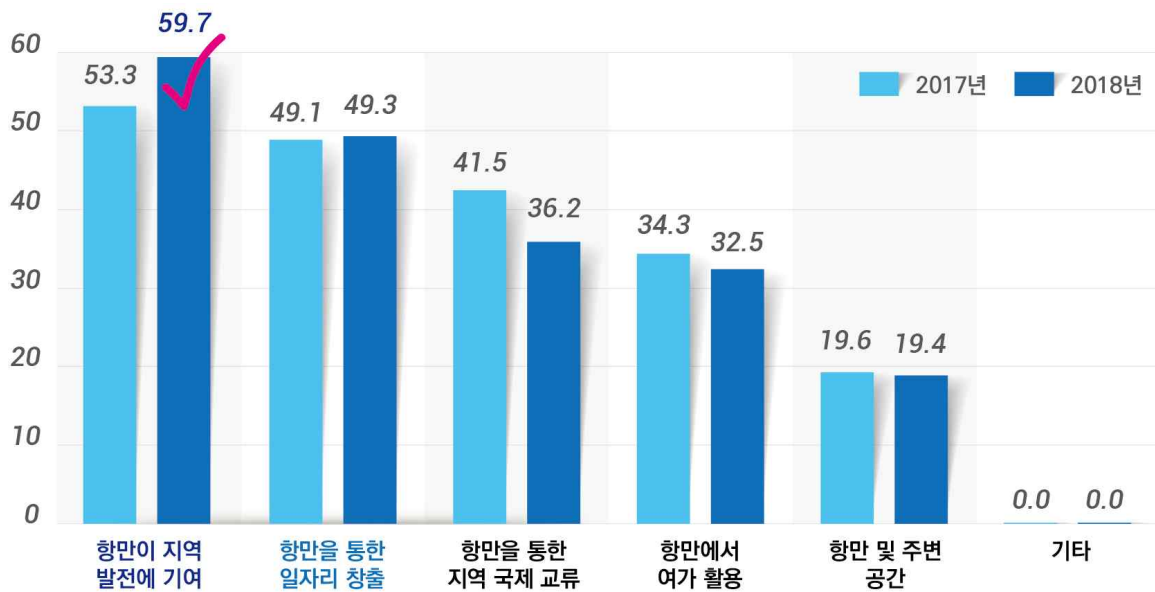
- 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대해 긍정적인 응답자(n=455)를 대상으로 그 이유를 살펴본 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 '항만이 지역발전에 기여'라는 응답이 59.7%로 가장 높게 나타났고, '항만을 통한 일자리 창출'이라는 응답이 49.3%로 두 번째로 높게 나타남
- 2017년 기준 가장 높은 응답 역시 '항만이 지역발전에 기여'가 53.3%로 가장 높게 나타났고, '항만을 통한 일자리 창출'이라는 응답이 49.1%로 두 번째로 높게 나타남
- 항만이 지역발전에 기여'라는 응답은 연령별로 30대(64.2%), 40대(63.7%), 60대 이상(64.4%),

등에서 특히 높게 나타남

- ‘항만을 통한 일자리 창출’이라는 응답은 연령별로 20대(62.2%), 30대(52.0%), 40대(53.9%), 지역으로는 인천/경기(54.7%), 전라권(56.6%), 직업으로는 학생(64.3%), 무직/기타(64.4%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 30. 도시 인근 항만 조성을 긍정적으로 평가한 이유

(단위:%, N=455)

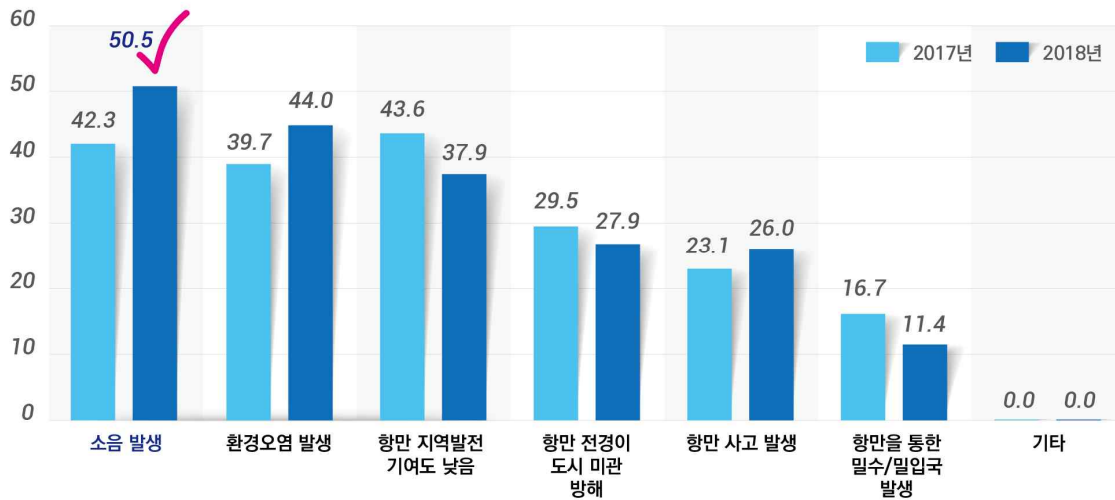


■ 부정적인 평가는 ‘환경오염’과 ‘소음 발생’ 문제가 주된 이유

- 1+2순위 중복응답 기준으로 ‘소음발생’이라는 응답이 50.5%로 가장 높게 나타났고, ‘환경오염’ 44.0% 및 ‘항만의 지역 발전에 대한 낮은 기여도’가 37.9%로 각각 2위, 3위로 나타남
- 그 밖에 부정적인 평가한 이유로는 ‘항만 전경이 도시 미관 방해’, 27.9%, ‘항만 사고 발생’ 26.0%, ‘항만을 통한 밀수·밀입국 발생’ 11.4%로 나타나, 이는 항만도시 조성의 경제적 관점보다는 공익적인 측면을 고려하고 있는 것으로 평가할 수 있음
- ‘소음 발생’ 응답은 연령 60대 이상 (63.2%)에서 특히 높고, ‘환경오염 발생’이라는 응답은 연령 20대(61.7%), 30대(53.6%), 50대(54.8%), 대구/경북(60.0%), 부산/경남/울산(57.3%), 블루칼라(52.9%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 31. 도시 인근 항만 조성을 부정적으로 평가한 이유

(단위:%, N=128)

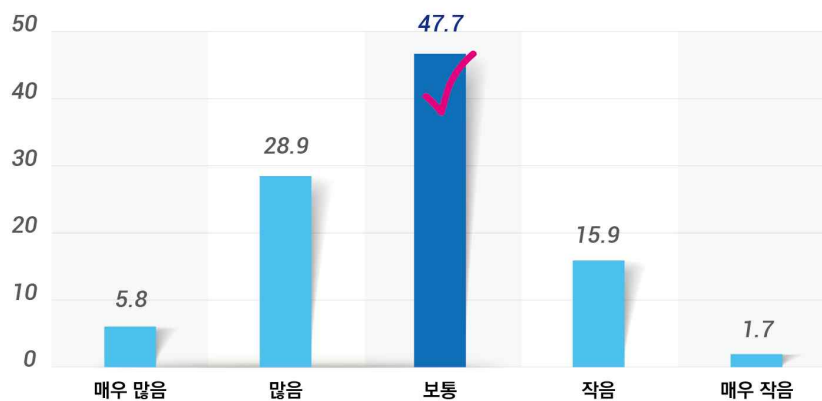


항만 미세먼지 ‘인천/경기’ 지역에서 상대적으로 높게 조사

- 항만에서 미세먼지가 어느 정도 발생한다고 생각하는지 관련 의견을 물은 결과, ‘보통’ 47.7%, ‘많음’(매우 많음+많음) 34.7%, ‘작음’(작음+매우 작음) 17.6% 순으로 응답
- 미세먼지가 ‘많음’ 응답은 인천/경기(39.8%), 상대적으로 ‘적음’ 응답은 전라권(26.1%)에서 높게 나타남

그림 32. 항만에서 미세먼지 발생 정도

(단위:%, N=1,000)

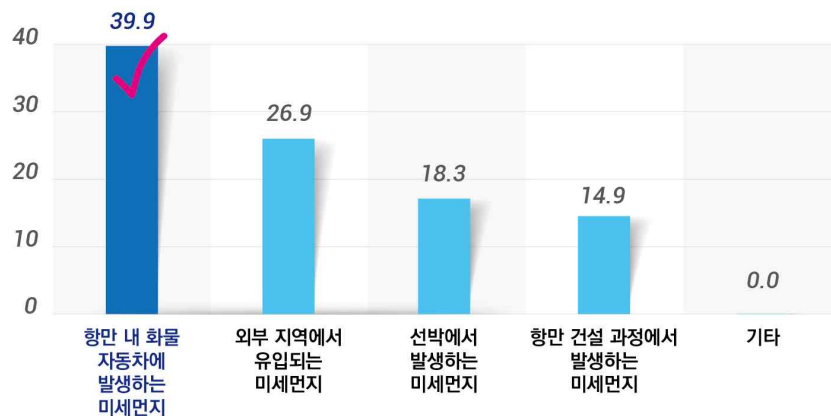


■ 항만 지역 미세먼지 발생 주요 원인은 ‘항만 내 화물 자동차에 발생하는 미세먼지’ 응답이 39.9%로 가장 높게 나타남

- 다음으로 ‘외부 지역에서 유입되는 미세먼지’ 응답이 26.9%, ‘선박에서 발생하는 미세먼지’ 18.3%, ‘항만 건설 과정에서 발생하는 미세먼지’ 14.9% 등의 순으로 나타남

그림 33. 항만 지역 미세먼지 발생 주요 원인

(단위:%, N=1,000)



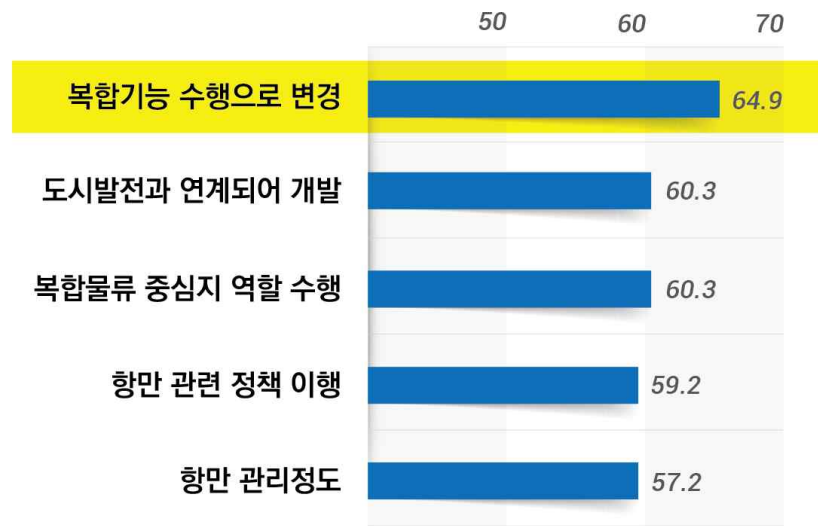
향후 항만은 상업적 목적뿐만 아니라 관광, 문화 역할을 겸하는
복합 기능으로

■ 항만은 상업적 목적뿐만 아니라 관광, 문화 역할을 겸하는 복합 기능으로 바뀌어야 한다’가 64.9점으로 가장 높은 응답률을 기록

- ‘우리나라 항만은 도시발전과 연계되어 개발되고 있다’, ‘현재 우리나라 항만은 복합물류 중심지 역할을 잘 수행하고 있다’ 두 개 항목이 60.3점, 항만 관련 정책 이행 59.2점으로 나타남

그림 34. 항만 물류 분야 항목별 전반적 평가

(단위:%, N=1,000)

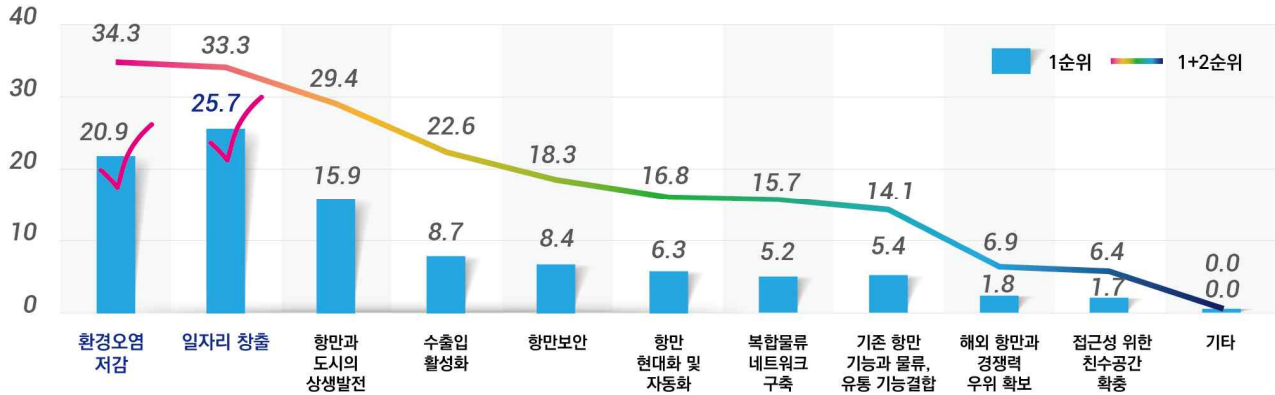


■ 항만·물류 분야에서 중점적으로 관심을 가져야 하는 분야는 ‘환경오염 저감’과 ‘일자리 창출’

- 항만에서 중점적으로 관심을 가져야 하는 분야에 대한 응답 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 ‘환경오염 저감’ 34.3%로 가장 높은 응답률을 보였고, ‘일자리 창출’이 33.3% ‘항만과 도시의 상생발전’이 29.4%로 2위, 3위로 세 개 분야에 대한 중요도가 높게 나타남
- 전체적으로 높은 응답률을 보인 항목은 ‘환경오염 저감’, ‘일자리 창출’, ‘항만과 도시의 상생발전’ 등으로, 대체로 항만과 도시, 즉 만이 속한 지역과 연계발전을 우선적인 관심을 가져야 한다고 할 수 있음

그림 35. 항만에서 중점적으로 관심 가져야 할 분야

(단위:%, N=1,000)



(단위:%, N=1,000)



향후 항만 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야 ‘항만안전’

■ 항만·물류 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘항만안전’ 가장 높은 25.2%로 조사

- ‘항만 개발’ 16.6%, ‘새로운 물류기술’ 16.4%, ‘친환경 항만’ 15.1%, ‘항만 배후단지’ 14.6%, ‘항만 자동화’ 8.0%, ‘국제물류’ 3.9%, ‘항만 관련 법령 개정’ 0.1% 순으로 나타남
- 세부항목별로 살펴보면 항만안전 분야는 안전사고 예방 및 자연재해 대비, 항만개발 분야는 항만 재개발 및 해외 항만개발, 새로운 물류기술 분야는 물류자원 공유 플랫폼, 친환경 항만 분야는 항만 수질 개선 및 신재생 에너지 도입으로 나타남

그림 36. 항만 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

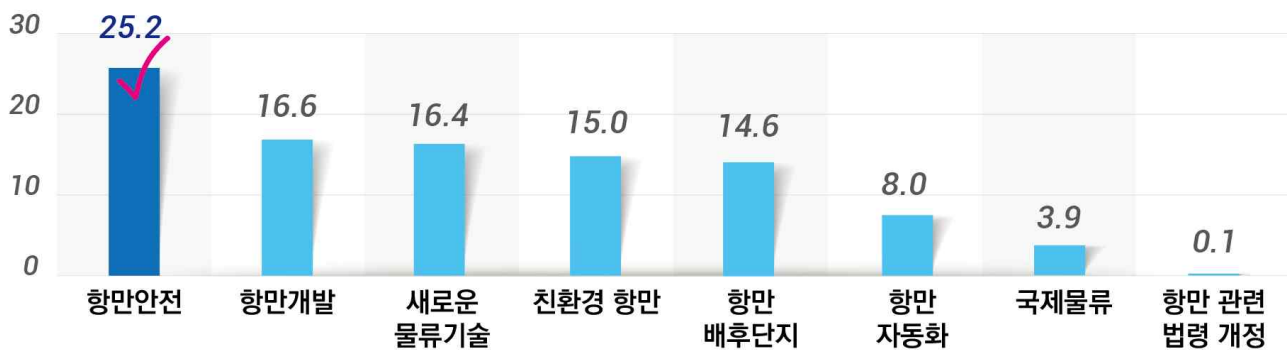


그림 36-1. 항만안전 분야

(단위:%, N=343)

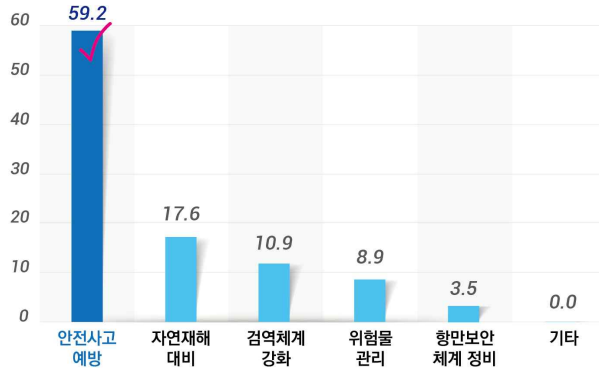


그림 36-2. 항만개발 분야

(단위:%, N=256)

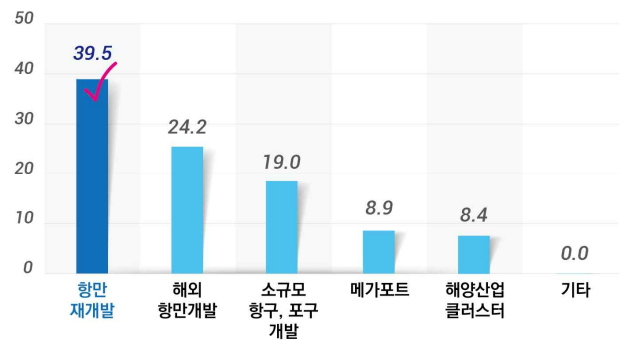


그림 36-3. 새로운 물류기술 분야

(단위:%, N=172)

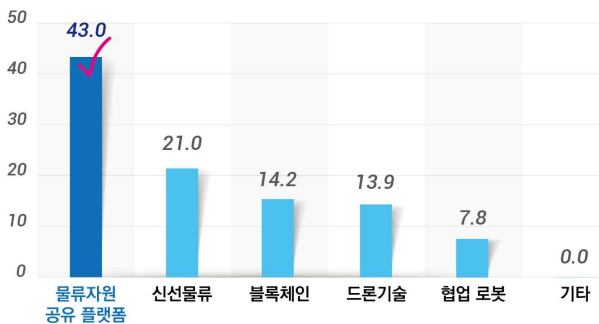


그림 36-4. 친환경 항만 분야

(단위:%, N=65)

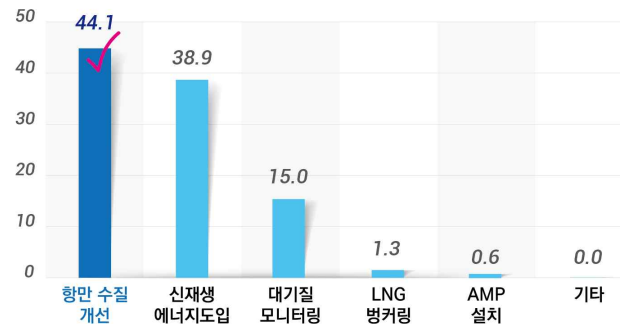


그림 36-5. 항만 배후단지 분야

(단위:%, N=63)

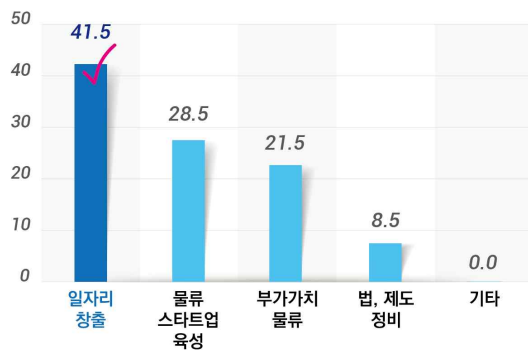


그림 36-6. 항만 자동화 분야

(단위:%, N=52)

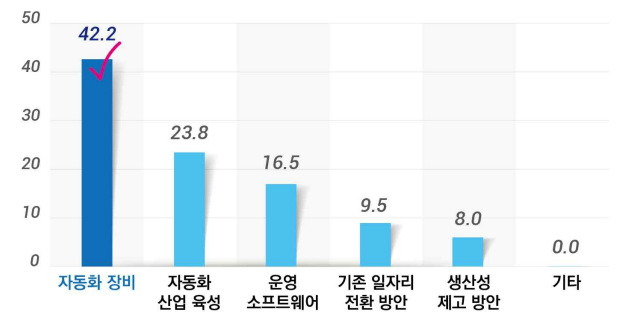
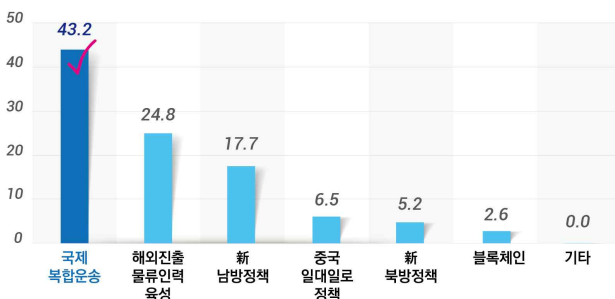


그림 36-7. 국제 물류 분야

(단위:%, N=49)



시사점

정책 측면) 국민의 인식을 반영하여 해양수산 분야별 정책 수립의 우선순위 모색필요

■ 국민의 '해양수산'에 대한 관심의 정도와 발전가능성에 대한 기대치는 '양의 상관관계'

- 상대적으로 국민들의 삶과 직접적인 접촉 빈도가 높은 수산, 해양 관련 분야들이 높은 관심을 받았으며, 이는 곧 이 분야들에 대한 높은 발전 기대치와 연관됨
- 올바른 정책방향 제시, 효과적인 홍보 등을 통해 국민과의 공감대를 형성하는 것이 '해양수산' 전 분야에서 국민의 관심도와 발전가능성의 기대치를 높이는 우선 과제를 의미함

■ 해양·수산 분야는 국민의 인식과 높은 관심에 부응하는 '상향식 정책 수립'에 해운·항만 분야는 정책이 지향하는 올바른 방향성을 국민에게 알리는 '하향식 정책 홍보'에 중점 둘 필요

- 국민의 관심도와 발전가능성에 대한 인식의 경우, 2017년과 동일하게 안전성 향상과 관련이 있는 '수산물 먹거리와 해양영토 수호', 해양환경 보전 같은 공익성 기능 유지와 관련된 '불법어업', '독도' 등이 높은 관심도와 발전가능성 나타난 반면, 해운 및 항만 분야는 해운 경기에 대한 부정적 정보의 확산 국민적 이슈의 부족 등을 이유로 관심도와 발전가능성은 낮게 나타났음
- 해양수산부는 총 예산¹⁾의 약 50%를 해운·항만물류 분야에 투입하여 해양·수산(해양과학기술 및 R&D 포함), 해운·항만물류 등 분야별로 균형적인 정책을 수립·추진하고 있음에도 불구하고, 보다 실효적인 해운·항만물류 정책성과를 얻기 위해서는 여전히 국민의 인식과 관심을 제고하는 일이 시급한 과제로 판단됨
- 따라서 향후 수산·해양 분야는 국민의 관심에 부응하는 '상향식 정책 수립'에, 해운·항만 분야는 국민의 관심을 유도하는 '하향식 정책 홍보'에 보다 역점을 둘 필요가 있음

1) 해양수산부, '2017 회계연도 예산 및 기금 운용계획'(2016.10) 참조

■ 국민 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야를 중심으로 정책방향 수립 집중 필요

- 해양수산 분야는 수산물 안전성 확보, 해양관광 문화, 해양 영토 및 해양자원 확보에 해운항만 분야는 해운경쟁력 강화, 복합기능의 항만, 환경오염 저감, 일자리 창출 등이 국민들의 관심이 상대적으로 높게 나타났으며, 이러한 분야에 대해 보다 많은 정책적 자원 투입을 고려할 필요가 있음
- 향후 조사결과의 연속성을 확보하여, 국민들의 해양수산에 대한 인식·태도 변화 추이를 분석하고 국민의 수요에 기반을 둔 실효성 있는 해양수산 정책의 수립이 필요함

홍보 측면) 지역·연령별로 차별화된, 정책 수립과 홍보 전략이 필요

■ 최신기술 및 매체 환경 변화 동향을 파악해 국민의 참여도를 높일 필요

- 연령대가 낮고 학력과 소득수준이 높을수록 인터넷을 통한 정보 접촉률이 높게 나타나고, 이러한 추세는 더욱 확대될 것으로 예상됨
- 과거의 미디어(TV, 라디오, 종이 신문 등)를 벗어나 다양한 미디어(SNS, 카드뉴스)를 활용한 효과적인 정책 홍보를 통해 국민의 참여도를 높일 수 있음

■ 지역별, 연령별 해양수산 인식을 반영한 여건에 맞는 차별화 된 맞춤형 홍보 필요

- 상대적으로 해양수산 분야에 무관심 비율이 높은 20~30대와 해양수산업 관심도가 낮은 대구/경북, 강원, 제주지역 등을 대상으로 한 맞춤형 홍보가 필요함. 이는 곧 20~30대의 주요 관심사인 해양수산 분야 일자리 창출과 해양수산업의 지역 간 균형 발전 정책의 성공적 이행이 선행되어야 함을 의미함

■ 정책 홍보효과가 낮은 분야, 국민 인식부족 또는 잘못된 정보가 있는 분야에 대한 선택적, 전략적 홍보 필요

- 예를 들어 '귀어·귀촌' 정책은 실효를 거두지 못하고 있거나, 해운 분야에서 실제 수출·입 화물 물동량, 여객운송 기능에 대해서는 실제 담당하고 있는 기능에 비해 과소평가되고 있는 것으로 나타남
- 따라서 정책 홍보가 낮은 분야, 국민의 인식 왜곡 또는 정보 부족이 있는 분야를 조사하여 이들 분야에 대해 홍보역량을 보다 선택적·전략적으로 투입하는 방안 마련이 필요함

지역균형 발전 측면) 해양수산을 통한 지역발전을 모색하되, 지역별 관심사와 특성을 고려한 특화 전략 수립 필요

■ 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이는 지역 해양수산발전계획 수립과 이행에 제1의 고려사항

- 설문 전반에 걸쳐 지역적 인식의 차이는 크지 않은 것으로 나타났으나, 지역 간 인식의 편차를 보이고 있어, 지역별 해양수산 정책 수립 추진에 있어 지자체, 지역 주민들의 인식을 고려한 정책 수립이 필요함
- 따라서 중앙정부와 지방정부간 지속적인 협의와 협력을 추진하기 위한 협업 플랫폼을 마련할 필요가 있으며, 이를 통해 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이를 줄여나가야 함

■ 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대한 긍정적 요인은 '지역발전'과 '일자리 창출' 등 경제적 기능을 높이 평가

- 우리나라 주요 항만이 가지는 국제무역 중심항으로의 기능을 유지하면서 해양문화 관광, 수산, 친수 공간 등 지역별로 강점을 지닌 산업과의 연계성을 강화하는 방향으로 지역발전을 모색할 수 있음. 이는 기존의 항만도시에서 해양 융·복합 도시로의 기능 강화를 의미함
- 항만도시에 대한 긍정적 인식을 기반으로한 항만 기능의 재설정과 지원은 해양 경제권역별 해양수산발전계획 수립에 있어 주요 고려사항이 될 수 있지만 항만 소음과 환경오염을 줄이는 친환경 정책을 적극적으로 추진하여 친환경 항만으로서의 인지도 제고가 선행되어야 함

KMI 동향분석

| 구분 | 제목 | 발행일 |
|------|--|------------|
| 제1호 | 한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 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 | 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'자상 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 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 민간 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야 | 2017.04.07 |
| 제23호 | 국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상'의 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 자혜로운 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 알리바바, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화 | 2017.05.25 |
| 제30호 | 새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안 | 2017.06.01 |

| 구분 | 제목 | 발행일 |
|------|--|------------|
| 제31호 | 4차산업혁명의 첨병!,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 |
| 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 |
| 제40호 | 재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계 | 2017.08.02 |
| 제41호 | 신재생에너지, 해양에서 답을 찾자 | 2017.08.09 |
| 제42호 | 수산산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향 | 2017.08.16 |
| 제43호 | 신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요 | 2017.08.23 |
| 제44호 | 바다의 불청객 갯벌생이모자반,다각적인 대응 방안 수립 시급 | 2017.08.31 |
| 제45호 | 한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안 | 2017.09.12 |
| 제46호 | 한·러 정상회담,북방경제 협력 기회 -‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 - | 2017.09.13 |
| 제47호 | 갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요 | 2017.09.20 |
| 제48호 | 일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려,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 프로그램시행에 대한 국내 대책 필요 | 2017.10.27 |
| 제55호 | 국내 해양치유관광 육성 계기 마련 | 2017.11.01 |
| 제56호 | 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계 | 2017.11.10 |
| 제57호 | 수산직불제 제도 개선 방향 -마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요- | 2017.11.15 |

| 구분 | 제목 | 발행일 |
|------|---|-------------|
| 제58호 | 새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야 | 2017.11.22 |
| 제59호 | 북극 과학연구 강화를 위해 제2쇄빙연구선 건조 시급 | 2017.11.25 |
| 제60호 | 제19차 당 대회를 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 전남세미나' 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 |
| 제67호 | 해양수산과 국민경제 - '2018 해양수산 전망과 과제' 지상 중계 - | 2018.01.17 |
| 제68호 | '2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 -범부처 R&D 추진필요- | 2018.01.24 |
| 제69호 | 바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야 | 2018.01.31. |
| 제70호 | 해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요 | 2018.02.07. |
| 제71호 | 일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 | 2018.02.07. |
| 제72호 | 자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력 | 2018.02.14. |
| 제73호 | 중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯 | 2018.02.21. |
| 제74호 | 스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요 | 2018.02.28. |
| 제75호 | 대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요 | 2018.03.09. |
| 제76호 | 연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급 | 2018.03.14. |
| 제77호 | 바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급 | 2018.03.21. |
| 제78호 | 전국 해양수산 현안과 정책 공유로 지역혁신성과 균형발전에 본격적 돌입 | 2018.03.28. |
| 제79호 | 정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 -해운 정책 지속적 추진 필요- | 2018.04.13. |

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