

KMI 동향분석

VOL.129
2019 AUGUST

발간년월 2019년 8월(통권 제129호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 최재선 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

해양공간기본계획 7월 말 시행

-지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야-

최희정 해양공간연구센터 부연구위원
(chj1013@kmi.re.kr/051-797-4735)

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

공간에 대한 이용·개발 수요가 육상에서 연안으로, 연안에서 배타적 경제수역으로 확장되고 있다. 사회경제의 발전과 기술의 진보로 해양활동도 다양화, 고밀도화 양상을 보이고 있고, 지속가능발전에 대한 요구도 높아졌다. 전례 없이 커진 해양공간을 둘러싼 갈등을 해결하고, 해양을 지속가능하게 이용할 수 있는 새로운 수단으로 해양공간계획체제(Marine Spatial Planning:MSP)가 주목을 받고 있다. 유네스코 정부간 해양학위원회(UNESCO-IOC)는 2030년에 전세계 배타적 경제수역의 절반이 해양공간계획체제로 관리될 것으로 전망하였다.

우리나라도 해양공간의 무분별한 이용으로 인한 피해를 방지하고, 최근의 바닷모래, 해상풍력을 둘러싼 갈등을 해결하기 위해 해양공간통합관리 체제 구축을 국정과제로 채택하고, 2018년에 「해양공간계획 및 관리에 관한 법률」을 제정하였다. 해양수산부가 7월 말에 수립한 해양공간관리에 관한 최상위 계획인 ‘해양공간기본계획(2019~2028)’은 이 법률 시행 후 첫 정책성과라 할 수 있다. 육상의 국토 이용에 대한 계획을 수립하는 국토종합계획과 같은 바다 이용에 대한 기본계획인 셈이다. 이 기본계획에 따르면 2021년까지 배타적 경제수역을 포함한 전 해역을 9개의 용도로 구분하여 관리하는 해양공간관리계획을 수립하게 된다. 올해 말에 부산, 경남, 인천, 경기 해역과 배타적 경제수역을 포함하여 6개 해역, 2020년에 전남, 울산, 제주 해역과 인접 배타적 경제수역 6개 해역에서 해양공간관리계획이 수립될 전망이다.

새로운 정책은 도입도 중요하지만 성공적 이행이 더 중요하다. 당 연구원의 설문조사에 따르면 해양공간관리계획을 수립 중인 7개 광역지방자치단체 공무원들의 86%는 이 제도가 해양공간관련 갈등을 해결할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 동시에 67%의 공무원은 이 제도의 성공적 이행을 위해 정부가 우선 추진해야 할 사항으로 관리역량 확충을 제기하였다. 해양공간계획체제에 대한 이해관계자의 지지와 이 제도의 이행을 위한 역량을 확보하지 못할 경우 ‘계획을 위한 계획’이 될 가능성이 크기 때문이다.

해양공간계획을 이미 도입한 선진국은 이 계획의 성공적 이행의 요건으로 이해관계자와 정책 담당자의 인식 증진과 역량 강화를 꼽고 있다. 유럽연합은 2021년까지 회원국의 해양공간계획 체제 도입을 의무화했고, 인식증진과 역량강화를 해양공간계획체제 성공적 이행의 핵심 아젠다로 설정하였다. 해양공간계획 선진 국가인 벨기에, 네덜란드, 영국, 독일, 노르웨이도 이해관계자와 공무원의 인식증진과 역량강화를 위한 혁신적인 소통수단을 개발·활용하고 있다. 유럽의 여러 대학이 해양공간계획 학위과정을 공동으로 운영하여 MSP 전문인력을 체계적으로 양성하고 있는 것은 역량강화의 중요성을 시사한다.

따라서 해양공간관리계획의 변경과 이행을 책임지는 지방자치단체의 역량강화와 지역이해관계자의 인식증진, 참여와 협력에 집중 투자할 필요가 있다. ‘지역별 해양공간계획 지원 전문기관 설치’, ‘해양공간계획 고등교육과정 거점 대학 설치·운영’, ‘기업 등이 참여할 수 있는 개방형 직무 훈련프로그램 활성화 및 해양공간계획 기사 제도 도입’, ‘국내 이해관계자의 사회문화에 부합하는 혁신적 커뮤니케이션 개발’ 등을 우선 추진할 것을 제안한다.

‘해양공간통합관리’ 국정과제 이행 구체적 로드맵 마련

■ 「해양공간계획 및 관리에 관한 법률」(이하 ‘해양공간계획법’) 시행으로 배타적 경제수역을 포함한 전 해역의 통합관리 추진

- 해양공간계획(Marine Spatial Planning: MSP)은 다양한 해양공간정보를 통합적으로 활용하여 행위 간 상충 또는 양립성을 과학적으로 분석하고, 행위 별 최적 공간을 할당하는 제도임
- 과학적 공간할당을 통해 해양공간에 대한 다양한 수요를 사전에 조정하고, 계획적으로 관리함으로써 사회적 갈등을 방지하고, 해양국민경제의 발전에 기여
- 「해양공간계획법」 시행(2019. 4. 18)으로 공간정보의 통합과 과학적 분석, 사회적 합의 과정을 거쳐 9개 용도로 해양공간을 구분, 관리하는 ‘선계획(先計劃) 후이용(後利用)’체계 정착 추진
- 2021년까지 EEZ를 포함한 전 해역을 9개의 용도로 구분하여 관리하는 해양공간관리계획을 수립할 예정임
 - 2019년 말까지 부산광역시 해역, 경상남도 해역, 경기도 해역, 인천광역시 해역 및 인접한 2개 EEZ 등 모두 6개 해역의 해양공간관리계획 수립 전망

■ 제1차 해양공간기본계획(2019~2028) 수립으로 국정과제의 체계적 이행 로드맵 마련

- 해양공간기본계획은 10년마다 수립하는 해양공간관리를 위한 최상위 계획으로 해양공간계획체제 추진에 필요한 기본 구상과 중점 추진 방안(정책, 수단, 정보, 조직 등)을 구체적으로 담고 있음
- 정부는 해양공간의 미래상(비전)을 ‘상생과 포용의 바다, 경제와 환경이 공존하는 바다’로 정하고, ‘해양경제, 미래가치, 책임관리’라는 핵심 정책 키워드를 반영한 3대 정책목표를 설정했음
 - ① 해양산업·경제발전에 기여하는 해양공간계획 체제 구현, ② 해양생태계 가치 기반 해양공간의 지속가능한 이용 실현, ③ 지자체 책임 관리를 통한 해역별 맞춤형 해양공간 관리 실현
- 3대 정책목표 달성을 위해 5대 추진전략과 13개 중점 추진과제를 제시하여, 향후 10년간 해양공간관리를 위해 일관성 있게 추진해야 할 구체적인 이행 로드맵을 제시하였음
 - 능동적 적응형 해양공간계획체제 구현, 과학적·통합적 해양공간관리 기반 구축, 해양공간정보체계 구축 및 고도화, 참여협력의 해양공간관리 거버넌스 구축, 해양공간관리 이행지원 인프라 강화

그림 1. 제1차 해양공간기본계획의 비전과 목표



출처 : 해양수산부, 2019, 제1차 해양공간기본계획(2019~2028), pp.60~61.

■ 공간정보의 과학적 분석, 협업과 거버넌스가 해양공간계획체제 성패 좌우

- 해양공간정보의 중요성을 인식하여 ‘해양공간정보 공동활용 빅데이터 플랫폼’을 조기에 구축하고, 해양수산 관련 조사체계 간 연계확대 추진
- 과학적 분석결과를 토대로 해양공간 용도를 결정하는 해역별 해양공간관리계획의 최초 계획은 해양수산부와 지방자치단체가 공동으로 수립함에 따라 협업체계 구축에 집중할 것임
- 어업, 항만·항행, 골재·광물자원개발, 해양관광, 해양생태계보전, 해양에너지개발, 군사활동, 안전관리 등 다양한 수요의 합리적 조정과 갈등예방을 위한 메커니즘으로 거버넌스 강화에 중점을 두었음
 - 이해관계자가 계획수립 과정에서 참여하여 의견을 제시하는 통로로 ‘지역협의회’를 광역 지방자치단체가 중심이 되어 운영

■ 지방자치단체의 역할과 역량 강화는 해양공간계획체제 발전의 주춧돌

- 해양공간계획체제의 도입은 중앙부처 주도의 하향식(top-down)으로 이루어졌지만, 앞으로 해양공간관리계획의 변경과 시행은 지방자치단체가 주도하는 상향식(bottom-up)으로 진행됨
- 지방자치단체가 공간정보의 분석, 협업, 협치를 통해 다양한 수요를 체계적으로 수용하고, 해양공간계획체제의 발전을 위해 해양공간관리에 필요한 전문인력 확보와 관리역량 강화에 집중해야 함

인식 증진과 역량 강화는 국제사회의 핵심 아젠다

■ 2030년까지 전세계 배타적 경제수역의 절반이 해양공간계획으로 관리될 전망

- 현재 70개국 이상이 해양공간계획을 도입하였거나 도입을 추진 중인데, 유럽연합(EU)은 2014년에 해양공간계획 지침을 마련하였으며, 2021년까지 회원국의 계획 수립을 의무화하고 있음
 - 벨기에(2003), 네덜란드(2005), 독일(2005) 등 EU의 선도 국가들은 2000년대 초중반에 해양공간계획을 도입하였는데, 해상풍력, 해사채취 등의 해양 이용개발 수요가 주요한 추동요인임
- 일반적으로 해양공간계획의 공간적 범위는 영해뿐만 아니라 배타적 경제수역을 포함하며, 2030년까지 전 세계 EEZ 면적의 절반이 해양공간계획을 통해 관리될 것으로 전망
- 최근에는 국가 간 해양공간계획 공동수립(transboundary MSP) 기반 마련, 해양공간계획과 혁신 성장과 관계 규명, 시행 효과 분석을 위한 지표 개발 등 고도화 단계에 진입했음

■ MSP의 성공적 추진을 위해 국제사회는 인식 증진과 역량 강화에 집중

- UNESCO-IOC와 유럽연합은 해양공간계획체제 발전을 위한 공동 로드맵을 마련하였고, 이를 통해 현재 전 세계 관할 해역의 10% 정도에서 추진되는 해양공간계획을 약 3배 수준으로 확대 기대
- 여러 나라에서 해양공간계획을 수립 중에 있지만, 시행수준, 제도적·기술적 역량 등이 상이하여, 공통적으로 교육 등을 포함한 역량 강화가 MSP의 성공적 추진을 위한 핵심 사항으로 규정
- 역량강화를 위해 교육 및 훈련(Training Materials) 부문¹⁾에서 MSP 교육 자료를 제공하고 있으며, 내부 교육플랫폼(Ocean Teacher Global Training Academy)을 활용하여 교육 콘텐츠를 제공

■ 전문가의 체계적 양성을 목적으로 유럽연합 공동 MSP 학위 과정 운영

- EU는 각 국의 MSP이행에 필요한 전문가를 체계적으로 육성하기 위해 유럽 3개 대학²⁾이 참여하는 Erasmus Mundus MSP 석사³⁾ 과정(EMMCMS)을 운영하고 있음
 - 전문교육과정을 통해 해양공간 정책 개발과 계획 수립에 관련된 이슈를 파악하고 환경, 경제, 사회, 법률에 관한 사항을 습득
- 세비아대학(스페인), 아조레스대학(포르투갈), 베니스대학(이탈리아)에서 교육 후 관련 기관 인턴쉽 수행

1) MSP AT IOC-UNESCO(<http://msp.ioc-unesco.org/references/training-materials/>)(검색일자 : 2019.7.28.)

2) Università Iuav di Venezia, University of Azores, University of Sevilla(<http://www.iuav.it/Didattica1/master/master---l1/Erasmus-Mu/>)(검색일자 : 2019.7.28.)

3) Uni Iuav di Venezia, 2018, Brochure of Joint master course on MSP

■ 이해관계자, 관리자의 인식 증진과 역량 강화에 다양한 커뮤니케이션 수단 활용

- MSP 도입 국가는 이해관계자와 정부 간 의사소통 및 인식증진을 위해 웹사이트, 인쇄물, 뉴스레터 및 소셜 미디어, 워크숍 등 다양한 커뮤니케이션 수단을 개발·활용하고 있음

표 1. MSP 인식증진 및 의사소통 수단

<p>웹사이트 (Website)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 모든 형태의 정보를 포함하여 제공 • 최신의 정보를 주기적으로 반영 ※ 사례 : 영국, 에스토니아, 스웨덴 등 
<p>인쇄물</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 특정 현안 및 주제에 대한 현황 설명 • 해양공간계획의 용도에 관한 지도 제작 • 웹사이트를 통해 제공 가능 ※ 사례 : 네덜란드 해상풍력 자료, 용도지역 지도 및 도면 등 
<p>뉴스레터 및 소셜 미디어</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 이해관계자에게 최신 정보와 자료를 직접 제공 • Twitter와 같은 소셜 미디어를 사용하여 단기간 업데이트와 자료 공유 가능 • 특정 부문 이해관계자 플랫폼에 뉴스를 제공하는 효과적인 방법 ※ 트위터를 통해 아일랜드 MSP 정보 제공
<p>워크숍 등</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 워크숍은 상호보완적, 협력적 계획 과정의 주요한 도구로 활용 • 사전 워크숍은 참여율을 높이기 위해 정보의 사전 공유와 사후 네트워킹 조직 운영으로 이해관계자 참여 강화 • 대규모 청중 참여 시 Sli.do 와 같은 대화형 도구 활용 또는 소규모 토론회 그룹 운영 • 영상 녹화는 복잡한 주제를 다루는 회의에서 논의의 핵심내용을 도출하는데 활용 • 토론 시 사용할 수 있는 대화형 도구로 Breda의 NHTV에서 개발한 MSP Challenge Board 게임 혹은 MSP Challenge 2050 디지털 게임이 있음. 이 게임은 주로 MSP 과정의 초기 단계에 활용 가능 ※ 사례 : 벨기에 북해 비전 수립 과정에서 MSP 챌린지 보드 게임 활용

출처 : <https://www.msp-platform.eu/faq/communicating-msp>(검색일자 : 2019.7.27.) 내용 재정리

- EU와 IOC는 공동운영하는 국제 해양공간계획 포럼(MSPforum)은 전 세계 각국의 경험을 공유하고 효과적 이행을 위한 주제를 논의하는 공간으로 의사소통과 역량강화에 기여
- 이해관계자들이 용도별 공간할당 과정을 비롯하여 해양공간관리 정책 수립 과정을 매우 쉽게 이해할 수 있는 시뮬레이션 수단으로 MSP Challenge Game⁴⁾에 주목 필요

4) <http://www.mspchallenge.info> 참고

- 시뮬레이션 게임의 목적은 생태계기반 해양공간계획에 대한 정책 학습과 계획 수립을 지원하는 수단으로 기능
 - 게임을 통해 이해관계자는 이슈*의 해결책을 찾아가는 과정을 반복함으로써 해양 활동과 MSP 사이의 역동적이고 복잡한 상호 작용을 경험
- * 부문별 및 국가별 정책 간 상호의존 정도, 행위 간 상충 공간, 상충 행위 조정의 주체와 방법, 생태적 취약지역 및 보호 대책, 국가·지자체간 간 협의와 조정 지역 및 방법 등

그림 2. MSP Challenge Game 사례



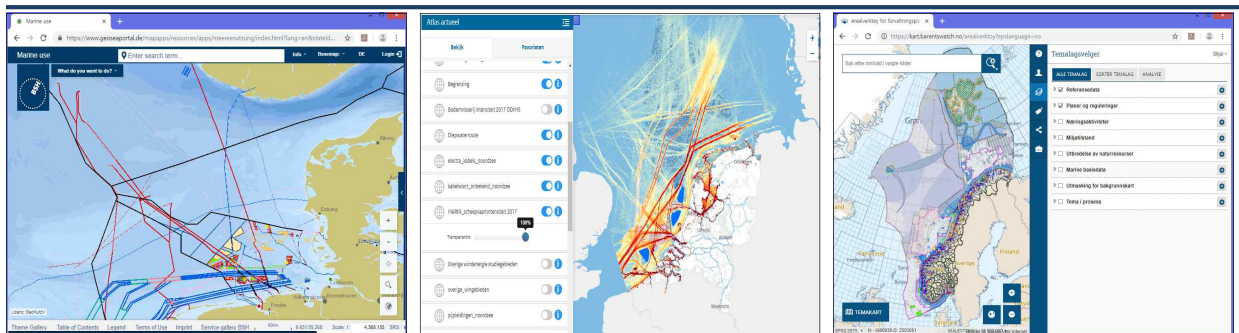
<2017 MSP 국제 심포지엄>

<벨기에 북해 비전 설정 시 MSP Challenge Game 활용>

출처 : <http://www.mspchallenge.info/msp2017paris-ioc-unesco.html>; <http://www.mspchallenge.info/dg-marien-8-feb-2017.html>
(검색일자 : 2017. 9. 10)

- 이 외에도 디지털 커뮤니케이션 도구의 하나인 디지털 지도는 독일, 네덜란드, 노르웨이 등 MSP 도입국가에서 해양공간계획 초안을 공유하고 이해관계자 의견을 교환하는데 활용
- 해양이용자는 디지털 지도를 통해 관심 해역의 공간정보와 구역을 확인할 수 있고, 해양공간계획을 수립하는 주체는 관련 이해관계자로부터 직접 현장 정보를 수집하는 양방향 소통 체제로 운영

그림 3. 웹 기반 해양공간 디지털 지도



<독일>

<네덜란드>

<노르웨이>

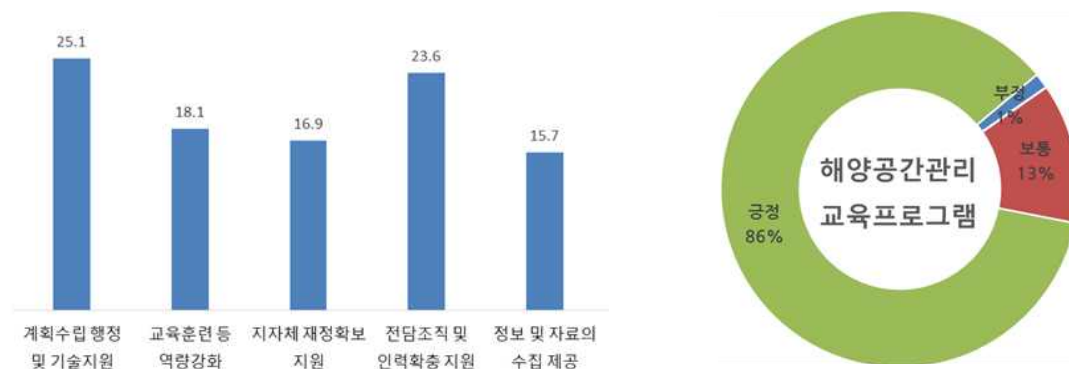
출처 : <https://www.geoseaportal.de/mapapps/>; <https://www.noordzeeloket.nl/atlas-actueel/>; <https://kart.barentswatch.no/arealverktoy?epslanguage=no>(검색일자 : 2019.7.27.)

성공적 MSP를 위해 역량 강화와 인식 증진에 집중 투자 필요

■ 지방자치단체 공무원, 관리역량 확충을 MSP 성공적 이행의 선결 사항으로 인식

- 한국해양수산개발원은 해양공간계획체제 도입과 이행에 대한 지방자치단체 담당자의 인식 수준과 정책 이행에 필요한 사항 등을 파악할 목적으로 설문 조사 실시
 - 2019년 4월부터 현재까지 경기, 인천, 부산, 경남, 울산, 전남, 제주 공무원 142명을 대상으로 해양공간관리 정책 인식과 해양공간관리 이행에 관해 설문조사 시행
- 정부가 우선 추진해야 할 해양공간관리 업무는 관리역량 확충이 67%를 차지했음
 - ‘해양공간계획수립 행정 및 기술지원’(25.1%), ‘전담조직 및 인력확충 지원’(23.6%), ‘교육훈련 등 역량강화’(18%) 등 67%로, ‘지자체 재정확보 지원’ 16.9%, ‘정보 및 자료의 수집 제공’ 15.7% 순으로 나타남.
- 해양공간관리를 위해 ‘법률, 제도, 관리 기술 등에 대한 교육 프로그램’에 대해서는 응답자의 86%가 필요한 것으로 인식

그림 4. 해양공간관리를 위해 정부가 우선 추진해야 할 업무에 대한 인식 조사 결과



출처 : 한국해양수산개발원 작성

■ 광역 지방자치단체 별 해양공간계획 전문기관 설치 지자체 조례로 제정 추진

- 「해양공간계획법」 제20조제1항에 따르면 해양공간정보의 통합관리와 해양공간관리 업무지원을 목적으로 ‘해양공간계획평가 전문기관’을 지정할 수 있음
- 이 전문기관은 해양수산부의 업무 지원을 목적으로 지정하는 것으로, 향후 해양공간관리계획의 변경과 이행을 직접 담당하는 광역 지방자치단체의 업무지원에는 한계가 있음
 - 이에 따라 해역별 특화된 해양공간정보의 수집, 지역별 특성에 부합하는 용도의 지정, 해양공간관리 지역협의회 및 지역위원회 운영 등에 차질이 빚어질 것으로 예상

- 향후 지자체별로 해양공간계획 관련 조례를 제정해야 하는데, 지역 전문기관 지정에 관한 사항을 조례로 규정하고 지자체 출연 연구원과 지역 대학의 유관 학과를 대상으로 전문기관 지정 추진

■ 해양공간계획 고등교육 과정, 지역 거점 대학에 설치·운영

- 해양공간계획체제는 연안통합관리제도 도입 시기(2000년대)를 포함하더라도 육상의 도시계획에 비해 40여년 늦게 도입시행되었음
- 연안통합관리제도 시행으로 해양공간의 계획적 관리를 위한 제도가 도입되었지만 발전이 더디고, 인식과 인력 부족 등 관리역량이 취약한 것은 전문인력 양성을 위한 시스템이 부재했기 때문임
 - 전국 주요 대학은 도시계획 전문인력을 양성하기 위해 60년대 말부터 도시계획 전문학과를 설치하거나 지역개발학과 등 유관학과를 운영하고 있음
- 유럽의 해양공간계획 고등교육과정 운영사례는 전문인력 양성이 해양공간계획제도의 성공적 추진을 위한 필요조건이라는 인식에 기반을 두고 있음
- 도시계획의 발전과정과 유럽지역 최근 사례, 과거 연안통합관리제도 이행과정에서 역량 미흡의 한계 등을 종합할 때 해양수산부, 교육부, 지방자치단체가 협력하여 MSP 고등교육과정의 개설 추진필요
 - 고등교육과정은 지역의 해양학, 공간정보, 환경계획, 도시계획 관련 학과가 참여하는 통합협동과정 형태로 운영할 수 있음

■ 개방형 직무 훈련 프로그램 활성화 및 전문자격증 제도 도입

- 해양공간관리는 관련 담당자의 이해 및 업무 능력 정도에 따라 이행 수준에서 차이가 있고, 우리나라 공무원의 보직 순환제로 인해 지역 또는 시기에 따라 지자체별 직무능력에서 차이가 있음
 - 계획수립 후 인허가, 면허, 용도 변경 등이 원활하게 이루어지기 위해서는 지방자치단체 공무원에 대한 직무 훈련프로그램을 체계적으로 운영 필요
 - MSP 개념, 국제동향, 계획 수립 방법, 이행 점검 방법, 해양공간정보의 이해, 용도구역제, 거버넌스 등 기본 업무에 대한 직무 훈련 프로그램을 다양하게 구성하여 운영
- 지방자치단체 공무원뿐만 아니라 엔지니어링, 해양공간정보 분석, 해양환경영향평가 대행 기업 종사자들도 직무훈련 프로그램을 이수할 수 있도록 개방형 체제로 운영
 - 다양한 참석자들 간 시너지효과 창출, 해양공간계획 관련 인식 및 저변 확대, 기업의 해양공간계획 관련 업무 수행에 따른 일자리 창출의 기대효과

- 기업 종사자, 기관 및 단체 관계자, 지방자치단체 공무원의 자기계발, 훈련 참여 인력의 성취동기 부여, 검증된 전문인력 확보를 위해 가칭 ‘해양공간계획 기사’ 자격증 제도 도입 추진

■ 이해관계자의 인식 증진, 참여 및 협력을 지원하는 커뮤니케이션 수단 개발

- 지방자치단체 공무원들은 해양공간계획이 갈등해결에 기여할 것이라는 질문에 67%가 ‘그렇다’라고 긍정적으로 응답하였음
 - 갈등해결 기여는 해양공간계획이 수립된 이후에 나타날 효과라고 판단되며, 오히려 계획수립 과정인 용도별 해양공간 할당과정에서 갈등은 일시적으로 격화될 가능성이 큼
- 따라서 계획수립과정에서 갈등을 줄이기 위해 이해관계자의 해양공간계획 체제에 대한 인식 증진, 해양의 가치와 중요성에 대한 해양적 소양(ocean literacy) 강화, 효율적 참여와 협력을 보장할 수 있는 다양하고 혁신적인 커뮤니케이션 수단 개발 추진 필요
 - 웹사이트, 뉴스레터, SNS, 워크숍, 포럼 등 해외 사례를 참고할 수 있지만 우리나라 이해관계자의 사회문화적 특성에 적합하게 창의적으로 개발 필요
 - 다른 것보다 우선하여 해양공간계획 디지털 교육자료(동영상 등)를 제작보급하여 이해관계자와 지방자치단체의 인식 증진에 활용

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! ,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.

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 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, 방역체제 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	수산업노동법 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 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 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	해양수산물 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 정기간 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	블록체인인 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산업과 국민경제 - '2019 해양수산업 전망과 과제' 자살 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민हित감 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', 해양수산업 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산업 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 bunker링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산업 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 중자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산업 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	서핑문화 정착을 통한 해양레저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산업 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.

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