

# KMI 동향분석

**VOL.62**  
2017 DECEMBER

발간년월 2017년 12월(통권 제62호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 전남세미나’ 지상중계

김민수 동향분석실 전문연구원  
(guan72@kmi.re.kr/051-797-4787)

김연수 동향분석실 연구원  
(ykim@kmi.re.kr/051-797-4789)

김봉태 FTA이행지원센터 센터장  
(btkimi@kmi.re.kr/051-797-4592)

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

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

이주호 동향분석실 실장  
(jooho@kmi.re.kr/051-797-4671)

박동현 정책동향연구본부 인턴연구원  
(david7905@kmi.re.kr/051-797-4918)

해양수산 전국포럼은 시도 연구원과 함께 내년 말까지 전국 13개 도시를 순회하며 세미나를 개최할 예정이다. 이에 강원(9/27)과 충남(11/6)에 이어 지난 12월 5일 여수에서 전남 지역 세미나를 개최했다.

이번 ‘해양수산 전국포럼 전남세미나’의 발제와 토론을 통해 전남 지역의 혁신을 가져올 수 있는 과제발굴에 중점을 두되, 특히 자치분권을 활용해 지역 혁신을 이룰 수 있는 사업을 발굴하고 공동연구하기로 하였다. 구체적으로 논의된 점은 다음 네 가지로 정리할 수 있다. 첫째, ‘기후 변화’가 해양수산 분야에 미치는 영향과 대응방안 마련을 위한 공동연구의 필요성이 제시되었다. 특히, 기후변화에 따른 수산물 서식환경의 변화와 이에 대안한 R&D 사업 추진이 함께 추진 되어야 한다. 둘째, 연안·도서, 갯벌, 수산·양식, 해양관광 등 분야별 투자 확대(SOC 포함)가 필요하다. 이를 통해 우리나라를 대표하는 해양수산 보고(寶庫)인 전남의 해양수산 산업 위상을 제고하고, 고부가가치 산업으로 육성할 수 있다. 셋째, 광양항의 고부가가치 창출 비즈니스 모델이 필요하다. 이를 위해 항만 자유무역지대 확대 및 배후단지의 ‘공간 광역화’를 통해 항만 배후단지 부가가치 창출 기업의 전략적 유치가 필요하며, 나아가 항만물류 기능 다변화와 신규 물동량 창출 통한 항만 경쟁력 제고가 필요하다. 넷째, 전남 지역 특화 해양수산 R&D 및

전문기관 설립 또는 유치가 필요하다. 이를 위해 우선 전남 지역 전문가 그룹 간 연대 강화가 필요하며, 국책연구기관 분원 또는 국가연구기관 등을 유치하는 것이 하나의 방안으로 제시될 수 있다. 또한 전남 특화 수산식품 연구·개발과 수산식품 안정을 책임질 수산식품연구소, 연안여객 관리 강화 위한 ‘해상교통안전관리공단(가칭)’의 설립, 해양쓰레기를 전문적으로 처리하는 해양환경미화원 제도 도입 방안, 귀어·귀촌 학교 설립 통한 신규 귀어·귀촌인들에 대한 체계적 교육 및 창업프로그램 제공, 현장 승선 교육 제도 도입 등도 검토가 필요한 방안으로 제시되었다.

세미나의 제1주제인 ‘기후변화에 대응한 전남지역 수산자원 전략’과 관련해 김봉태 한국해양수산개발원(KMI) FTA이행지원센터장은 우리나라 표층수온이 세계 평균의 2배 상승하는 등 기후변화가 심화되고 있으며 이로 인해 전남지역의 해조류 양식을 중심으로 영향이 클 것으로 전망하였다. 이에 대응하여 양식어장 재배치, 내온·내병성 신품종 개발, 기후변화에서 자유로운 첨단양식시스템 도입 등을 제안하였다. 아울러 어종 구성 변화에 대응하여 어업규제 및 공급 사슬의 유연성을 높이고 어업경영의 불안정성을 완화하는 어업수입보장보험의 확대 등을 제시하였다.

제2주제인 ‘광양항 활성화 전략’을 발표한 김근섭 KMI 항만정책연구실장은 국내 최대 산업지원 항만으로 성장한 광양항은 종합항만으로서의 기능을 강화해야 한다고 제언했다. 이를 위해 해양산업클러스터를 적극 활용하여 최첨단 복합물류항만으로의 광양항 이미지 전환이 시급하다고 하였다. 또한, 운영사 통합 등 초대형 패러다임에 선제적 대응, 포트리뉴얼 등 국가 기간산업 지원 기능 강화, 광역화된 자유무역지대 설치 통한 글로벌 기업 유치, 자동차의 국제환적 기능 강화, phase in & out 등 틈새 환적 물동량 유치 전략을 수립해야 할 것이라고 제언하였다.

제3주제 발제자로 나선 김태일 KMI 해운정책연구실장은 ‘연안해운 대중교통화 전략’ 대해 발표했다. 세월호 사고 이후 연안해운의 낙후한 경영환경을 바꾸기 위해서는 중장기적으로 보조항로의 공영제 추진을 검토할 필요가 있다고 하였다. 아울러 대중교통화를 위한 요금체계를 도입하여 관광객 등 일반인의 수요를 진작해야 연안해운의 현대화 및 대중교통화가 가능할 것이다. 이와 함께 선박현대화, 선원 처우 개선 및 접안시설 등의 개선도 병행하여야 할 것이다.

제4주제는 양근석 전라남도 해양수산국장이 ‘전남 해양수산 정책방향’에 대해 발표했다. 풍부한 해양수산 자원과 인적자원을 바탕으로 꾸준히 성장하고 있는 전남은 4대 핵심 국정과제를 중심으로 살고 싶은 어촌을 만들기 위해 도내 역량을 집중하고 있다. 특히 미래 양식산업 육성을 위해 유망 품종에 대한 정부지원, 청년 수산인재 확보를 위한 임금지원 및 창업지원, 그리고 수산자원의 지속가능성 확보를 위해 인공어초, 해중림, 바다목장 등의 조성에 힘쓰고 있다. 더불어 수산업의 고부가가치화를 위해 수출가공단지 조성, 고차가공설비에 지원하고 있으며 향후 지원을 확대해 나갈 예정이다. 마지막으로 ‘가고 싶은 섬 가꾸기’를 추진하고 지역별 특성을 살린 관광 자원 시설 조성을 통해 국민 휴양지로 발돋움, 관광 산업 활성화를 모색 중이다.

제5주제는 김동주 광주전남연구원 선임연구위원이 ‘전남 해양수산 현안 및 과제’에 대해 발표했다. 김동주 선임연구위원 역시 2,100여개가 넘는 섬과 6,700km에 이르는 해안선을 보유한 전남의 풍부한 자원에 대해 언급한 뒤, 천혜의 환경에 불구하고 전남이 극복해야할 현안 과제에 대해 소개했다. 이에 따르면 수온 및 해수면 상승, 노동인구의 감소, 해양 오염 등이 전남이

마주한 주요 위기로 전망되었다. 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 환경변화를 초래하는 요인에 대한 과학적 지식을 축적하고, 피해방지대책을 수립해야하며, 자원의 효율적 관리 방안을 모색하고 어촌의 6차산업화를 실현해야 한다고 언급했다.

제2부에서는 김동주 국토연구원 원장의 진행으로 총10명의 산·학·연·정 전문가들의 종합토론이 이어졌다. 양창호 KMI 원장은 지방분권 헌법 개정에 대비해 지역 주도적 해양·수산 혁신 성장 기반을 확보하는 일이 중요하다고 전제한 후, 도서, 수산자원, 광양항 등 전남이 보유한 고유한 해양·수산 자원과 인프라를 적극 활용하는 고부가가치 산업 육성이 필요하다고 보았다. 박성현 목포대학교 총장은 전남의 해양·수산 현안 해결을 위해서 우선 해양안전망 구축이 선행되어야 하며, 이러한 기반 하에 광양항이 ‘선박 간 환적’ 및 냉동화물 전용항만으로서의 경쟁력을 강화할 필요가 있으며, 고부가가치 수산물 유통·가공 분야에 대한 투자를 확대해야 한다고 지적했다. 방희석 여수광양항만공사 사장은 4차 산업시대에 걸맞는 광양항 발전전략과 부가가치 높은 항만배후단지 구축이 필요하다고 보았다. 특히 새로운 항만물류배후단지 부가가치 제고를 위한 비즈니스모델이 필요하며, 이를 위해 중국기업을 적극 유치할 필요가 있다고 강조했다. 김동현 전남수산경영인협회 회장은 전남 지역 해양·수산 혁신과 발전을 위해서는 해양수산 관련 전문 기관 유치, 귀어·귀촌 청년 유인책 마련, 해양환경미화원 제도 도입 등이 필요하다고 보았다.

윤문칠 전라남도 도의원은 소형기선 저인망 어선 관련 규제 완화를 통해 영세어민 복지와 근해 어업 활성화를 도모할 필요가 있다고 밝혔다. 황재연 전남생물산업진흥원 원장은 지속가능한 해양·수산 발전을 위해 공유자원으로서의 바다 살리기가 숙제이며, 어촌 6차산업화를 위한 부가가치 창출이 필요하다고 강조했다. 최연수 전남해양수산과학원 원장은 기후변화에 대비한 어장변화 기초자료 조사가 필요하며, ‘슬로우 피시’ 상업화를 통한 수산가공식품의 고부가가치화를 추진할 필요가 있다고 보았다. 정복철 여수지방해양수산청 청장은 전남 지역 해양·수산 현안 해결과 지속가능한 발전을 위해서는 우선 해사안전과 식품안전 등 안전의식 확보가 중요하며, 전남 지역 내 산·학·연 싱크탱크 연대를 강화하는 것도 필요하다고 밝혔다. 장덕종 전남대학교 수산해양대학 학장은 기후변화 대비 R&D 사업 수행과 신규 귀어·귀촌 유입 장려를 위해 어촌 내 신규 진입장벽을 낮춰야 한다고 보았다. 또한 연안여객 관리를 강화하기 위해 ‘해상교통안전 관리공단’ 설립이 필요하다고 강조했다. 박성수 광주전남연구원 원장은 전남 지역 해양·수산 관광 상품 개발 시에는 공정여행 개념을 도입해야 하며, 주민들의 의견수렴이 필요하다고 보았다. 또한 해양수산 연구기관 간 협업을 통해 전남 해양·수산 정책을 선도할 필요가 있다고 강조했다.

# 세션 I. 해양수산 국정과제와 지역발전 전략

## 발표 1. 기후변화에 대응한 전남지역 수산자원 전략

김봉태 KMI FTA이행지원센터 센터장

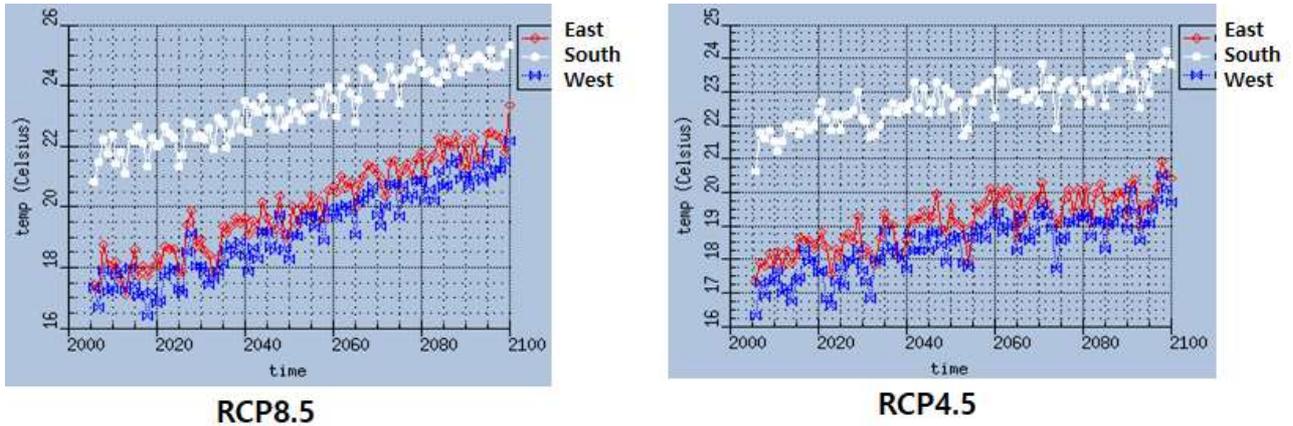
### 기후변화에 따른 수온 상승, 해양산성화 등으로 해양생태계와 수산자원 큰 변화 예상

■ 국립수산과학원(2016)에 따르면 우리나라 남해의 표층수온은 2100년에 2~4℃ 상승할 것으로 전망되는데,<sup>1)</sup> 이는 세계 평균보다 크게 높은 것으로 해양생태계와 수산자원에 큰 변화 유발

- 남해의 표층수온은 온실가스 감축을 상당한 정도로 달성하는 시나리오(RCP4.5)에서 약 2℃ 상승하고 현재와 같은 추세로 온실가스를 배출하는 시나리오(RCP8.5)에서 약 4℃까지 상승하는 것으로 전망되었는데, 이는 세계 평균 대비 상당히 높은 수준임
- 표층수온의 상승은 그 자체로 해양생물의 서식 조건을 변화시킬 뿐만 아니라 표층수의 밀도가 가벼워짐에 따라 해수의 수직 혼합을 약화시켜 용존산소와 영양염을 감소시키며, 이에 따라 식물플랑크톤과 이를 먹이로 하는 동물플랑크톤 등의 해양 생물에 연쇄적인 영향을 미침
- 또한 강수량 증가에 의한 저염수의 유입에 따른 염분 변화, 이산화탄소 용해에 따른 수소 이온 증가에 따른 해양산성화도 해양생태계와 수산자원에 큰 변화를 일으킬 것으로 우려되고 있음

1) 국립수산과학원(2016), 「기후변화가 수중생태계 구조에 미치는 영향 및 예측기술 개발」.

그림 1. 우리나라 표층수온 변화 추이 및 전망

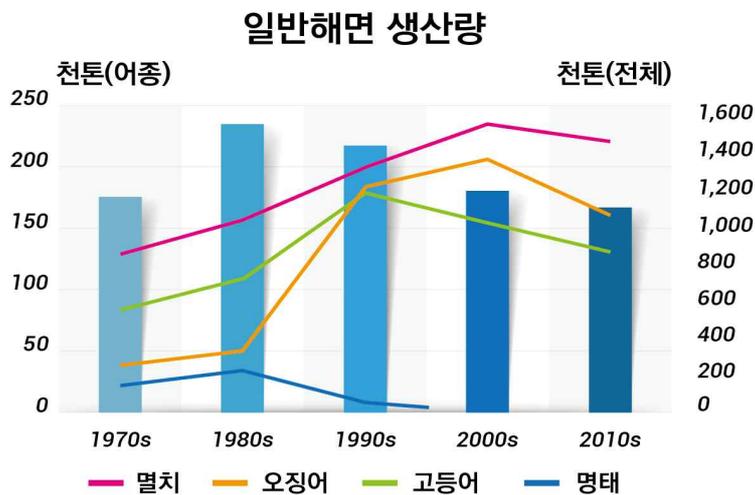


자료: 국립수산물연구원(2016)

■ 실제로 기후변화의 영향은 연근해 어종 구성의 변화, 어종분포의 변화에서 확인되고 있는데, 지난 50년 동안 명태와 같은 한류성 어종은 급감하고 멸치, 오징어, 고등어 등 난류성 어종의 생산량이 증가하였음

- 남해에서 주로 어획되던 고등어, 갈치, 멸치, 전갱이, 자리돔, 방어 등이 북상하여 동해와 서해에서 쉽게 어획되거나 발견되고 있으며, 동중국해 이남의 참다랑어도 남해까지 북상하여 근해어업에 어획되고 있음
- 어종 구성의 변화뿐만 아니라 해파리, 적조 등 해적생물의 출현이 증가하고 태풍, 한파, 이상고온 등으로 양식어업 등의 피해가 늘어나고 있으며, 해수면 상승 또한 어항, 양식장 등 수산업 기반 시설에 피해를 유발할 것으로 예상됨

그림 2. 우리나라 해면 생산량 변화 추이



자료: 통계청, 어업생산동향조사

## 전남지역 해조류 양식 등에 기후변화 영향이 클 것으로 전망, 어장 재배치, 신품종 개발, 첨단 양식 등으로 대응 필요

### ■ KMI(2017)가 IPCC의 평가틀로 기후변화 취약성을 분석한 결과에 따르면,<sup>2)</sup> 전남지역은 감·미역 양식의 취약성이 높았고 이들 품목의 양식이 많은 지역의 영향이 큰 것으로 나타나 이에 대한 대책이 시급함

- 관련 법률에 의거하여 준비되고 있는 수산업의 기후변화 영향 및 취약성 평가를 시범적으로 적용한 결과, 전남지역에서는 산업적으로 중요한 감·미역 등 해조류 양식이 취약한 것으로 나타남
- 이에 대응하여 단기적으로는 기후변화 영향이 가시화되고 있으므로 달라진 환경에 대한 평가를 통해 양식적지를 재평가하여 양식어장을 재배치하고, 기존 양식 품목의 기후변화 적응력을 높이기 위해 고수온에 양식이 가능하고 질병에 강한 신품종을 개발하는 것이 시급함
- 또한 기후변화 환경에 노출되지 않고 통제할 수 있는 양식 방법으로 4차 산업혁명의 정보통신기술을 접목한 순환여과양식, 바이오플락양식 등을 조기에 상용화하고, 장기적으로는 아열대 양식 적지 복상에 따른 새우, 틸라피아, 바리과, 관상어, 아열대 해조류 등 새로운 품종의 산업화를 시도할 필요가 있음

### ■ 어로어업에서도 어종 분포 변화, 신규 내유성 어종의 출현에 대비한 지역적인 대책 마련이 요청됨

- 제도적으로 기후변화에 따른 어종 분포 변화 시 어업허가를 신속하게 조정하고, 어종 분포 변화에 대응하여 목표 어종을 선택적으로 어획할 수 있는 어구·어법을 개발할 필요가 있음
- 어종의 변화에 따라 어획량의 변동성이 커짐에 따라 산지 공급사슬(supply chain)의 불안정성이 커지므로 수산물 가격 급등락, 가공기업의 원료난 등에 유연하게 대처할 수 있는 대책과, 경영체 단위에서 어업경영의 안정성을 확보할 수 있도록 어업수입보장보험 등을 통해 경영위험을 분산할 수 있는 장치가 필요함
- 한편 기후변화는 중앙정부 차원의 거시적인 모니터링과 정책 개발도 필요하지만, 지역 차원에서 어업인과 지역민이 참여하는 세밀한 기후변화 모니터링을 수행하고, 이에 기초하여 산업단지 주변의 산성화, 양쯔강 저염수 유입 등 전남지역의 취약성과 수요를 반영한 정책 개발이 요청됨

2) KMI(2017), 「수산업의 기후변화 영향 및 취약성 평가 기법 개발」, 국립수산과학원.



## 광양항의 컨테이너 위상은 대내외 요인으로 지속 약화

### ■ 컨테이너 물동량 증가 정체, 항만배후단지 기능 약화 등으로 컨테이너 부두로서의 위상은 지속 약화

- 광양항 컨테이너물동량은 최근 5년간(12~16년) 1.5% 증가하는데 그치고 있으며, 컨테이너부두의 시설이용률도 '15년 기준 61% 수준임
- 또한, 항만배후단지도 서측의 경우 입주율이 37% 수준에 머물고 있고, 입주기업도 단순 창고 및 보관 등 단순 물류기능을 수행하여 부가가치 및 물동량 창출 효과는 미미한 상황임
- 이러한 상황에 따라 컨테이너부두의 유희화가 심화되고 있으며, 1단계 3-4번 선석의 경우 현재 유희화된 상태이고, 그 외 컨테이너부두도 일반부두, 자동차부두 및 다목적 부두 등으로 기능을 전환하여 사용 중에 있는 상황임

### ■ 다양한 광양항 컨테이너 활성화 정책 추진에도 불구하고 배후지역 여건 미흡에 따른 물동량 창출 효과는 미미

- '05년부터 선사, 화주 및 운영사를 대상으로 인센티브 지급, '98년부터 항만시설사용료 감면, 물동량 창출 위한 항만배후단지 개발 등을 지속적으로 추진하여 왔으나 컨테이너물동량 증가는 미미한 상황임
- 이는 광양항 배후지역의 산업구조와 소비시장 규모 등이 컨테이너 물동량을 안정적으로 창출하기 어려운 여건을 가지고 있기 때문인 것으로 판단됨. 즉, 전라남도 지역은 컨테이너 화물 유발량이 국내 전체의 5.8% 수준에 불과하고, 소비인구는 지속적으로 감소하고 있으며, 산업구조도 컨테이너 화물 창출 효과가 적은 금속분야 산업 분야에 집중되어 있음

### ■ 한진해운 파산 등 해운물류 시장의 변화도 광양항에 악재로 작용

- 한진해운은 광양항 컨테이너 물동량의 10%, 환적 컨테이너 물동량의 20%를 차지하였으나, '16년 파산으로 인해 광양항 물동량 감소에 크게 영향을 미침
- 또한 해운동맹 재편으로 글로벌 선사들의 광양항 기항 빈도가 감소하고, 머스크(Maersk) 등 주요 환적화물 처리 선사의 환적 물동량도 30% 이상 감소함

## 광양항, 종합항만으로서의 기능 강화 추진 필요

### ■ '15년 “광양항 활성화 및 중장기 발전방안”의 기초를 유지한 활성화 정책 추진 중요

- “광양항 활성화 중장기 발전방안”에서는 광양항을 국내 최대 산업클러스터 항만으로 육성하는 것을 목표로 설정하고, 국제 자동차 환적거점, 항만과 배후산업의 연계성 강화 및 신산업 유치, 컨테이너 부두의 경쟁력 강화 등을 주요 전략으로 설정함
- 광양항의 본래 핵심 기능인 산업지원 기능을 강화하고, 배후산업과의 상호 연계효과를 강화함으로써 광양항을 활성화한다는 배경과 목표는 매우 유효한 전략임

### ■ 광양항의 컨테이너 경쟁력 강화를 위해 해운시장의 초대형 패러다임에 선제적으로 대응하고, 최첨단 복합물류항만으로의 이미지 전환 필요

- 컨테이너선의 초대형화 지속, 해운동맹의 대형화 및 잦은 재편 등에 탄력적으로 대응하기 위해 대형 하역장비를 지속적으로 확보하고, 자동화 등을 추진하여 생산성 강화가 필요함
- 또한, 운영 효율성 및 환적 경쟁력 강화를 위한 운영사 통합을 적극 추진하여 광양항 컨테이너 부두의 자립 기반을 확보해야 함
- 아울러 컨테이너가 활성화되지 않은 항만이라는 광양항의 부정적 이미지를 최첨단 복합물류 항만이라는 긍정적 이미지로 대전환이 필요하고, 이를 위해 첨단 해운항만물류 연구개발 가늀터 (Test Bed)로 육성하고자 하는 광양항 해양산업클러스터를 적극적으로 활용하는 것이 중요함
- 이러한 광양항 해양산업클러스터의 활성화와 광양항의 최첨단 이미지 확보를 위해서는 정부 R&D 사업의 실용화 테스트를 광양항에서 수행할 수 있도록 하는 정부 및 지자체의 정책적 배려가 가장 중요함

### ■ 광양항 배후산업 및 처리 물동량 특성에 맞는 지원 기능 강화

- 광양항 여수지역에 입지한 철제, 석유화학 등 국가 주요 기간산업의 지원 기능 강화를 위해 노후 항만의 리뉴얼 사업 및 중심 사업 등을 지속적으로 확대 추진이 필요함
- 최근 증가세를 유지하고 있는 자동차 화물의 안정화를 위해 '16년 기준 10% 수준에 불과한 국제 자동차 환적화물을 확대하여 자동차 환적 거점 기능을 강화할 필요가 있음. 이를 위해 아시아-미주간 자동차 환적물동량 유치 확대를 목표로 한 세부 전략 수립이 필요하고, 항만배후단지에도 검사, 왁싱 등 자동차 관련 서비스기업이 입주할 수 있도록 전략적 유치 방안 마련이 요구됨

## ■ 부가가치 창출 위한 자유무역지대 전환 및 전략적 신규 물동량 유치

- 최근 논의 중에 있는 자유무역지역과 경제자유구역의 통합에 적극 대응하여 규제완화와 더불어 항만배후단지와 배후도시를 하나로 묶는 광역화된 특구로 지정될 수 있도록 적극적인 노력이 필요함. 이를 통해 다양한 국내외 제조 및 물류기업이 유치될 수 있고, 부가가치와 일자리를 만드는 진정한 항만배후단지의 역할과 기능도 수행할 수 있을 것으로 기대됨
- 또한 새정부의 “신남방정책”을 적극적으로 활용하여 물동량 증가세가 높은 동남아시아 중심의 신규 항로 개설을 위해 인트라아시아 선사와의 협력을 강화하고, 강력한 인센티브 마련을 검토하여 물동량 창출 효과가 높은 phase in & out 물동량을 확대할 수 있는 조치가 시행되어야 할 것임

## 발표 3. 연안여객 대중교통화 전략

김태일 KMI 해운정책연구실 실장

### 세월호 사고 이후 내항여객운송사업의 공영제 논의

#### ■ 세월호 사고 이후 내항여객운송사업의 공영제 논의가 제기

- 과거 정부에서 논의가 지지부진하다 신정부 출범 이후 다시 대통령의 공약과 100대 국정과제에 포함
- 준공영제 확대를 명시했으며, 대상을 적자항로, 1일 생활권 구축항로, 접경지역 항로 등으로 하고, 방식을 운영비 일부 지원으로 설정함
- 시행 예정으로 있는 준공영제 확대 예산도 매우 적게 할당된 것으로 알려졌으며, 이 같은 상황에서 세월호 사고 이후 내항여객운송사업의 최대 문제점으로 지적되었던 선박의 현대화와 내항 여객운송사업자의 수익성 제고를 위한 근원적인 정책방향의 설정이 필요하다고 판단됨

### 주요국의 경우 공공운영 체계 도입

#### ■ 세월호 사고 이후 내항여객운송사업의 공영제 논의가 제기

- 일본, 영국, 미국 및 캐나다 등 주요국에서도 항로의 유지를 위해 항로운영 결손금 및 일반인 운임보조 지원 중이며, 특히 일본의 경우 연안여객선을 대중교통으로 규정하고 있어 수익성 저하로 항로의 단절이 예상될 경우 지자체에서 직접 나서 운영함

표 1. 주요국 연안해운 보조금 지원제도 비교

국가	지원구분	내용
일본	낙도보조 항로	- 항로운영 결손액 보조 - 대상 : 민간, 지자체, 공공 - 2016년 109개 사업자 12개 항로 총 67억 2,200만 엔 지원
	일반인 운임보조	- 일본의 일반인 운임보조는 지방자치단체를 통한 운임보조가 대부분으로, 항로사업자 보조 또는 항로 이용자 보조 형태로 운영 중
영국	정부보조항로, 지자체보조항로 지원	- 적자에 대한 보조금 지원 - 대부분 우리나라의 보조항로와 같은 성격으로 항로가 운영됨
	운임지원 정책	- 여객운임은 스코틀랜드의 대중교통수단의 마일당 운임을 기준으로 산정 - 선사에게 운임할인으로 발생한 적자에 대한 보조금 추가 지원
캐나다	보조항로 운영 결손금 지원	- 주정부에서 보조항로를 운항하는 BC Ferry사 독점 운영 - 60년 계약을 통해 연간 1억 2,500만 달러 수준으로 4년 단위로 지원규모가 결정 - 독점적 운항, 터미널 등 장기임대사용, 소득세 면제 등의 혜택이 부여

자료: 김태일, 박성화, “내항여객운송사업 운송체계 개선방안” KMI 현안분석, 2017.12.(발간예정), 42쪽

## 단기적으로 준공영제 확대 및 중장기적인 방안 필요

### ■ 정책 여건을 고려한 정책 추진 방향 설정

- 단기적으로 정부가 추진할 수 있는 정책 여건의 살펴보면, 대통령 공약에 동 사항이 포함되었으나 선박의 현대화와 선원의 처우개선, 기항지 등 기반시설의 정비까지는 많은 재원과 시간이 소요될 것으로 예상됨
- 따라서 단기적으로 적자항로, 1일 생활권 항로, 접경지역 항로에 대한 지원 전략을 추진함
- 중장기적으로 선박의 현대화와 선원의 처우개선, 기항지 등 기반시설의 정비를 포함한 전략을 추진할 필요가 있음
- 우리나라 전체 내항여객운송사업의 공영제화를 검토하자는 논의도 가능하나 우리나라 전체 내항 여객운송사업의 공영제화를 추진하기 위해서는 민간 여객운송사업자의 선박 등 자산 매수, 항로권 및 면허권 인수 등의 작업이 요구되며, 수익항로까지 국가가 개입하는 것이 시장경제원리에 맞는 지에 대한 논의도 요구됨
- 따라서 이 같은 논의의 진전을 위해서는 민간 여객운송사업자에 대한 의견조사, 공영제에 대한 공론적 논의 및 국가예산 추정 등의 많은 작업이 요구되므로 이러한 제약조건 하에서 본 연구는 내항여객운송사업의 개선책을 마련함

그림 4. 내항여객운송시장의 현대화 방향



자료: 김태일, 박성화, “내항여객운송사업 운송체계 개선방안” KMI 현안분석, 2017.12.(발간예정), 54쪽

### ■ 단기 전략으로서 운영비 보조 확대와 운임지원 확대 추진

- 단기 전략으로 도서민 1일 생활권 보장을 위한 항로 지원 강화, 항로 단절을 예방하기 위해 적자항로 지원 강화, 특수성이 있는 접경지역 항로에 대한 지원 강화가 요구되며, 도서민 운임 지원 확대이 필요함
- 아울러 대중교통 수준의 안정적인 교통권 확보와 더불어 도서민에게 낮은 수준의 교통비를 보장하기 위해서 도서민 운임지원을 확대를 고려해야 하며, 현재 지원중인 도서민 여객선 차량운임 지원 비율인 20%에서 상향 조정함으로써 도서민의 교통비 부담 경감 추진이 필요함

## ■ 중장기 전략으로서 보조항로 개편, 운임지원 확대, 선박현대화 및 선원 처우 개선, 접안 시설 개선 등 4개 전략을 추진

- 연안여객선 운송시장의 문제점은 세월호 사고에서 지적된 바와 같이 선박의 노후화 및 선원의 열악한 근무환경에서 비롯되었다는 지적을 유념할 필요가 있으며, 이를 위해서는 기존의 보조항로에 대해 단순히 손실보상을 하는 것을 넘어 동 항로를 정부 등 공공부문(공영회사)이 운영하는 방안을 검토할 필요가 있을 것임
- 일반항로도 수익항로이나 선박 및 운송서비스의 현대화가 더딘 것이 사실이며, 이에 대한 투자유인책으로 현재 이루어지고 있는 도서민 운임 지원 외에 일반인에 대한 운임지원으로 그 지원책을 확대할 필요가 있을 것임
- 선박현대화와 관련하여 이차보전사업 및 현대화 펀드는 대형 여객선사 외에 다른 선사들의 참여 가능성이 매우 적은 것으로 나타났는데, 이는 선사의 신용이 낮은 경우 정부의 이차보전사업자로 선정되거나 현대화 펀드가 조성되더라도 민간 금융기관들의 대출이 용이하지 않기 때문임
- 따라서 선박 현대화를 위한 이차보전사업의 실효성을 높이기 위해서는 선박의 건조 주체의 신용도가 높아야 함
- 이는 앞서 언급한 공영회사(정부 산하)의 연안여객선 사업이 이루어지면, 적어도 보조항로 운항 선박의 경우 매우 용이하게 추진될 수 있을 것임
- 우리나라 유인도서는 약 472개로 이 가운데 여객선이 운항하고 있는 도서의 전국 도서지역 접안 시설(선착장)은 272개로, 그간 열악한 지방재정으로 인해 축조 이래 체계적 정비 없이 땀질식 보수만 이루어져 대부분 낙후된 상태임
- 이들 도서 가운데 도서민의 이동이 많거나 향후 관광개발이 이루어져 여객선 수요가 많을 것으로 예상되는 지역에 대해서는 접안시설 및 터미널 등 편의시설을 확대하기 위한 중장기 정비계획의 수립이 필요함

## 세션 II. 해양수산 전담발전계획 및 주요현안

### 발표 4. 전남 해양수산 정책방향

양근석 전라남도 해양수산국장

#### 풍부한 자원과 인력을 바탕으로 꾸준히 성장하는 전남의 해양수산

##### ■ 전라남도는 풍부한 해양수산자원의 보고이며, 우리나라 수산물의 절반가량을 생산

- 전남은 2,100개 이상의 섬(전국 65%)과 6,743km에 이르는 해안선(전국 45%), 세계 5대 갯벌이 있는 해양수산자원의 보고이며, 어항 1,099개소(전국 48%), 어선 26,803척(39.9%), 항만 15개소(전국 25%), 어장 18만 ha(전국 65%)을 갖춘 한국을 대표하는 제1의 수산도임
- 뿐만 아니라 전국 수산물의 52%(연간 144만 톤)를 생산하고 전국 천일염의 91%를 생산하고 있음

##### ■ 어가소득이 증가하면서 젊은 층을 중심으로 어가인구 증가 추세

- 2015년에서 2016년 사이 전국 어가수는 약 2.9% 감소(54,793 → 53,221가구), 어가인구는 약 2.1% 감소한 반면, 전남의 어가수는 1.2% 감소(18,819 → 18,601가구), 어가인구는 약 1% 증가했고, 특히 30~39세 인구가 7%, 40~49세 인구가 1% 증가하는 등 젊은 층의 증가폭이 큼
- 2016년 전남의 양식어가수는 전년대비 13% 증가(전국 6.3% ↑)하였는데, 이는 2014년 도시근로자 대비 73%에 미치던 전남 어가소득이 2016년 82%로 상승한 것에 일부 기인함

#### 품종개발, 인재확보, 수산자원 조성이 양식분야 주요 발전과제

##### ■ 전남은 미래 유망 양식품종 육성을 위해 종자개발, 설비 개선 등에 적극 지원

- 전남은 2016년 '수입대체 및 수출유망 품종 육성계획'과 '기후변화 대응 양식어업 종합대책'을 수립하여 미래 유망 양식품종 육성을 도모하고 있으며, 2026년까지 단계적으로 사업을 진행 중임

- 1단계. 새우와 연어류를 중심으로 ‘수입대체 양식품종’을 개발하고 있는 가운데, 새우양식을 위한 우량종묘 생산장(2개소), 바이오플락 양식장(4개소), U-IT 실시간 수질관리 시스템(30개소)을 설립·도입하고, 축제식 바다송어 양식 기술 개발을 위해 투자하고 있음
- 2단계. 해삼, 전복, 김 등을 중심으로 ‘수출유망 양식품종’을 개발 중이며, 대표적으로 축제식 해삼 양식 개발·도입 지원(고밀도 트렉식 양식장 도입, 우량종묘 공급 등)과 해삼 씨뿌림어장 조성(적지조사, 서식기반 조성, 씨뿌림)을 위한 사업을 진행하고 있음
- 3단계. ‘양식어업 경쟁력 강화’를 위해 전복 및 해조류의 생산 자동화 설비를 도입하고(40대), 가두리 시설을 개선 중이며(167개소), 고효율 에너지 절감장비 도입 등을 통해 양식시설의 현대화와 생산비 절감을 도모하고 있음
- 4단계. ‘어장관리 및 경영안정’을 위해 양식어장 생산성 향상의 일환으로 배합사료 공급, 백신 지원 등의 사업을 진행 중이며, 어업인 재해보험료 지원, 섬지역 조건불리직불제 도입 등을 통해 어업인의 경영안정을 꾀하는 중임

## ■ 청년 수산인재 양성을 통해 양식어업의 미래 성장기반을 구축

- 5단계. 전남은 ‘청년 수산인재 양성’을 주요 과제로 삼고 39세 이하 수산계 학교 졸업자 및 졸업 예정자가 양식업체에 취업하는 경우 2년간 지원금을 지급하고 있으며, 2018년부터는 양식어장 취업 청년에게 1순위로 창업을 지원하는 정책 도입을 검토 중임
- 6단계. 어가 소득향상을 위해 ‘소득품종 양식을 개발’에 힘쓰고 있는 가운데, 내해수면 소득품종 어장개발(새우 2모작 시설 등) 및 해삼 등 유망 품종 종자공급을 지원하고 있음

## ■ 수산자원의 지속가능성 확보를 위해 인공어초, 해중림, 바다목장 등을 조성

- 7단계. 장기적인 차원에서 지속가능한 ‘수산자원 조성’을 위해 수산자원용 인공어초 158ha와 해중림 340ha를 조성 중이며, 자원 증식 방안으로 전복, 넙치 등 소득품종의 인공종자 2,400만 마리를 방류할 계획임
- 8단계. 단계적으로 ‘갯벌자원 생산회복’을 위해 갯벌어장 낙지목장 조성(150ha), 식해생물 구제, 어미자원 조성, 인공유생 살포 등의 조치를 취하고 있으며, 이를 통해 현재 244톤인 갯벌패류 생산량을 2026년까지 연간 1만 톤씩 회복하고자 함

## 수산가공산업의 고차산업화가 수산식품 주요 발전과제

### ■ 수산자원 의존도를 낮추고 부가가치를 창출하기 위해서는 수산물 가공산업을 육성해야

- 품목별 집중 육성을 위해 경쟁력 있는 10대 품종에 대한 가공 시설 지원, 가공 공정 개발 등 맞춤형 지원을 제공하고 있음
- 가공산업의 기반을 강화하기 위하여 자원 발굴, 신규시장 발굴, 시제품 제작지원 등을 통해 산업 저변 확대와 지속적인 발전 기반 조성을 모색 중임
- 수산업의 고부가가치화를 위해 수산물 수출가공단지 조성, 고차가공시설 지원, 기능성 물질 개발 등을 통해 가공산업 고차산업화를 꾀함
- 수산물 품질관리사 고용 확대를 위해 식품관련 졸업자의 임금을 지원하는 방안을 고려중임

## 관광분야 주요과제는 섬 가꾸기, 인프라 구축 및 레저 활성화

### ■ 매력적인 섬 문화를 관광자원화 하여 '가고 싶은 섬 가꾸기' 추진

- 전남의 섬 자원 관광명소화를 위해 2017년부터 2023년까지 道 브랜드 시책 사업으로 '가고 싶은 섬 가꾸기'를 추진 중으로 2017년 10개 섬 선정 이후 매년 2개씩 추가로 발굴 예정임
- 섬마다 주제를 정해 매력적인 섬 문화를 관광 자원화하여, 2016년 900만 명이던 섬 관광객을 2024년 1,200만 명으로 확대하고, 이를 통해 어가소득 증진을 모색하고자 함

### ■ 지역별 특성을 살린 관광 자원 시설 조성을 통해 국민 휴양지로 발돋움

- 관광형태의 고급화, 장기화에 대비하여 머물다 갈 수 있는 해양 관광기반시설을 확충할 계획으로 지역별 특성을 살린 해양관광자원 시설을 조성하고, 생산기반을 관광자원화하는 어촌체험관광 사업 등을 추진할 예정

### ■ 해양레저 관광 활성화를 통해 관광 산업 활성화 모색

- 마리나 인프라 구축, 해양 레저 축제 활성화, 해양 헬스케어 단지 조성 등을 통해 요트, 보트, 레저낚시 등 해양 레포츠의 대중화 모색하고 해양레저 관광 활성화를 도모

## 발표 5. 전남 해양수산 주요 현안과 대응

김동주 광주전남연구원 선임연구위원

### 천혜의 해양자원과 풍부한 사회적 여건을 갖춘 전남

#### ■ 연안시군의 면적이 넓고 연안시군의 거주 인구 비중이 증가하는 추세

- 16개 시·군 중 연안 시·군 면적이 10,861km<sup>2</sup>에 달해 전남 전체 면적의 88.3%에 이룸
- 연안 시·군 인구는 1980년 231만 명, 2000년 176만 명, 2010년 161만 명, 2016년 158만 명으로 감소해왔으나, 전남 전체 인구 중 연안 거주 인구의 비중은 증가하는 추세임

#### ■ 전남은 우리나라에서 가장 풍부한 해양자원을 보유

- 전남은 전국 바다면적의 37%(26,450km<sup>2</sup>), 해안선의 45%(6,743km), 섬의 64.5%(2,165개), 갯벌의 42%(1,044km<sup>2</sup>)를 보유하고 있으며, 중도, 비금도초도, 무안, 진도, 보성별교, 순천만갯벌 등 125km<sup>2</sup>에 이르는 6개의 습지보호구역과, 전체 해양면적의 51%(1,511km<sup>2</sup>)에 달하는 해양생태계보호지역, 그리고 영광, 완도-도양만, 득량만, 여자만, 가막만 일대 5개소의 수자원보호구역을 두고 있음
- 이외에도 2개의 해상국립공원(다도해한려)과 204km<sup>2</sup>에 이르는 갯벌도립공원을 보유하고 있음

#### ■ 해양수산 인프라 및 수산물 생산량 역시 전국 최고 수준

- 광양, 여수, 목포, 완도 4개의 무역항과, 거문도 녹동신, 나로도, 신마, 땅끝, 화흥포, 진도, 흥도, 흑산도, 송공, 가거항리 등 11개의 연안항을 보유하고 있어 다양한 해상항로와 항만이 위치함
- 전국 어항의 21.6%, 어선세력의 40%를 보유하고 있으며, 특히 소규모어항의 68.2%(883개), 1톤 미만 어선의 30.8%, 1톤 이상 5톤 미만 어선의 58.8%를 보유하고 있고, 수산물 생산량은 129만 톤으로 전국 생산량의 47%를 차지함. 이 중 김, 새조기, 다시마, 닭새우, 맛, 매생이, 전복, 준지, 중하, 청각, 톳, 파래, 흰다리새우, 천일염 등은 전국 생산량의 80% 이상을 차지함
- 여수, 보성, 고흥, 장흥, 강진, 신안, 진도 7개소의 해상낚시공원을 비롯해 12개 시군의 56개소의 해수욕장이 위치하고 있어 레저관광 명소로서의 잠재력도 충분하며, 이외에도 4개의 마리나항(완도, 목포, 여수 2곳 등)과 11개 시·군 29개소의 어촌체험마을을 보유하고 있음

# 수온 및 해수면의 상승, 노동인구 감소, 해양오염 등은 전남이 마주한 위기

## ■ 수온상승으로 인한 생물상 변화는 전남 수산업이 마주한 위기

- 1970년대 한반도 바다의 평균 표층 수온은 서해 14.7°C, 남해 18.4°C, 동해 16.3°C이었으나, 2000년대에 들어 서해 15.4°C, 남해 19.2°C, 동해 17.1°C에 이르러 해수 수온이 점차 상승 중임
- 이에 따라 생물상도 크게 변화하고 있는데, 특히 해수온이 높은 남해안에는 아열대\* 생물인 곧은진총산호(대덕), 침해면맨드라미(관산), 홍다리얼룩새우(장흥), 해호말(여수) 등이 출현하고, 오징어, 멸치, 도루묵, 명태 등은 북쪽으로 이동, 참다랑어, 가시복, 청줄돔, 쥐돔 등은 남해안에 출현하기 시작하는 등 수산물 분포의 변화가 지속적으로 보고되고 있음
- 열대와 온대 사이의 지대로 위도 25~35° 에 위치하고, 10°C 이상의 대기 기온이 9개월 이상 지속되는 지역으로 아열대 해역의 연평균 해수온도는 18~20°C

## ■ 해수면상승으로 인해 해안침식 심화, 해빈모래 유실, 갯벌 면적 감소 등 초래 우려

- 우리나라 해수면은 지난 40년간 약 10cm 상승하였는데, 이는 지구 평균 상승속도를 상회하는 수준으로, 이러한 추세가 계속된다면 우리나라 바닷가 모래사장의 대부분이 사라질 수 있음
- 더불어 해수면 상승은 해안침식을 심화하고, 해빈모래를 유실시킬 뿐 아니라, 갯벌면적을 감소시킴

## ■ 어가인구 감소 및 고령화로 인한 노동인구 감소는 수산업 지속가능성 확보의 걸림돌

- 최근 전국대비 전남의 어업가구와 어가인구 비중이 소폭 상승하긴 했으나, 장기적인 흐름을 보았을 때 어가인구는 감소하는 추세이며, 특히 60세 이상의 노령인구가 어가인구의 절반이상을 차지함
- 특히 외국인 근로자의 비중이 점차 증가하는 추세로, 지속적인 노동인구 감소는 전남 수산업에 위기로 작용함

## ■ 해양오염으로 인한 직간접적인 피해는 전남에 막대한 부담

- 전남의 해양쓰레기 수거 비용은 최대 484억 원에 달할 것으로 예측되는 가운데, 자원의 집약적 이용, 기후변화 등의 영향과 맞물려 어업생산량 감소, 수산자원 파괴, 해상사고 유발 등 막대한 피해가 발생하고 있음

## 기후변화 대응력 제고 및 자원 관리를 위한 연구개발 필수

### ■ 해양환경 변화를 초래하는 요인에 대한 과학적 지식과 정보의 축적 및 제공 필요

- 육지와 해양, 기후 차원에서 해양환경 변화에 대한 종합적 대응 방안을 모색할 필요가 있으며, 그 과정에서 정부부처에 대한 의존도가 높은 현재의 정보 축적 및 제공 체계를 개선할 필요가 있음

### ■ 태풍과 적조 등 자연재난에 따른 피해 저감 노력 필요

- 반복되는 태풍으로 인해 양식시설물, 해양인공구조물 등 주요 해양 인프라가 파손되면서 매년 큰 사회적 손실을 초래하고 있는 만큼 완충지역 확보 등 재난 대응 방안을 마련해야 함
- 폭염에 따른 적조현상으로 인해 양식 수산물의 대량 폐사가 매년 반복되고 있는 만큼, 적조연구 센터 등을 설립해 적조의 발생기작과 영향을 파악하고 효율적 대응 방안을 모색해야 함

### ■ 해양쓰레기의 효율적 수거처리 방안 마련해야

- 육지와 바다, 외해에서 유입되는 해안쓰레기는 해안 미관을 훼손할 뿐 아니라, 해양사고의 위험을 증대시키는 만큼 해양쓰레기의 효율적 수거처리방안을 마련해야 함. 해양환경미화원 등 일자리 창출과 연계한 해양쓰레기 수거처리기반을 확충하고, 특히 갯벌과 무인도서 등 접근성이 취약한 지역의 쓰레기 수거처리 시스템을 개발·도입할 필요가 있음

### ■ 생태계기반의 수산자원 조성 및 관리 방안 모색 필요

- 나날이 감소하고 있는 자원의 관리와 회복을 위해 수산자원방류와 서식지 복원 등의 노력을 취해야하며, 과학적 조사와 모니터링을 통한 자원 관리 체계를 도입해야 함

### ■ 기후변화 대응력 제고를 위한 조사·연구가 선행되어야

- 해수면 상승으로 인해 해안침식, 모래유실 등이 심화되고 있는 만큼 침식방지를 위한 시설마련에 힘써야 하며, 기후변화로 인한 생물상 변화 및 그로 인한 영향에 대한 조사와 연구가 필요함

### ■ 지역기반 특화 양식산업 육성 및 6차산업화 실현을 통해 양식업의 지속가능성 확보

- 지역 대표 품목을 중심으로 스마트양식 플랫폼을 개발해 양식업의 효율성을 제고하고, 나아가 생산, 가공, 체험(관광), 판매가 유기적으로 연계되는 어촌의 6차산업화를 실현해야 함

# 종합 토론

종합토론 (좌장) 김동주 국토연구원장  
양창호 KMI 원장  
박성현 목포해양대학교 총장  
방희석 여수광양항만공사 사장  
김동현 전남수산경영인협회 회장  
윤문칠 전라남도 의원  
황재연 전남생물산업진흥원 원장  
최연수 전남해양수산과학원 원장  
정복철 여수지방해양수산청 청장  
장덕종 전남대학교 수산해양대학 원장  
박성수 광주전남연구원 원장  
(\* 토론발표 순)

# 토론 1. 「지방분권 헌법 개정 대비한 지역 주도적 해양수산 혁신 성장 준비 필요」

양창호 KMI 원장

**자치분권 기반 지역 혁신, 규제완화 통한 일자리 창출을 위해 도서, 수산자원, 광양항 등 전남의 해양수산 자원·인프라 적극 활용해야**

## ■ 도서 지역 내 복합적인 투자를 통한 혁신성장 필요

- 전남 관할 수역 내 수많은 도서자원을 대상으로 규제 완화를 통해 어떠한 혁신적인 사업이 가능한지에 대한 연구가 필요
- 해양쓰레기는 줄이고, 해양안전은 더욱 확고히 하는 제도적 기반 구축을 전제로 도서 지역 접안 시설, 연안여객선 등 SOC 투자 확대를 통해 도서지역 복지와 관광 산업이 동반 성장할 수 있는 구조를 형성해야 됨

## ■ 자유무역지대 확대를 통한 광양항 배후단지 부가가치 활동 활성화 모색

- 광양항 배후지역 기반 부가가치 활동 활성화 방안에 대한 지속적인 연구가 필요함
- 자유무역지대 확대를 통해 더 많은 부가가치를 창출할 경우, 지역 경제 활성화 및 보다 많은 일자리 창출을 기대할 수 있음

## ■ 수산물의 부가가치를 높일 수 있는 가공 산업 육성이 필요

- 전남지역은 전국 수산물 생산량의 47%를 담당하고 있지만, 부가가치를 창출하는 가공식품 산업 분야는 취약한 현실임
- 수산물 생산뿐만 아니라 유통·가공 분야 투자를 확대하고, 전남고유의 수산식품제품화를 통해 수산물의 부가가치 창출 효과를 높일 필요가 있음
- 이를 위해 수산물 유통·가공, 수산식품산업 관련 인적자원 확보를 위한 투자가 필요하며, 수산식품연구소와 같은 전문연구기관 설립도 고려할 필요가 있음

## 토론 2. 「전남 기반 해양수산 자원 및 인프라 활용도 높여야」

박성현 목포해양대학교 총장

**해양안전망 구축, 항만 4차 산업혁명, 여수광양항 경쟁력 강화, 수산물 가공·유통 산업 육성 필요**

### ■ 전남 해양·수산 현안 해결 위해 해양안전망 구축이 전제되어야

- 해양안전이 뒷받침 되지 않으면 해양·수산 분야를 기반으로 한 경제 발전이 어려움
- 전남 관할 해역에서 발생한 기존의 해양사고를 면밀하게 분석하여 대응방안을 마련할 수 있는 해양안전망 구축 연구가 필요

### ■ 항만의 4차 미래해양산업 혁명 주도해야

- 4차 산업혁명에 따라 기존 부두의 개념과 항만 컨트롤 개념이 바뀌어 가고 있음
- 석유자원 중심의 선석의 경우, 앞으로는 LNG 및 LPG 중심으로 바뀌게 될 것임
- 스마트선박, 무인자동화선 등 4차 산업혁명에 의해 변화되는 해운을 포함한 산업 트렌드에 따라 항만의 개념을 새롭게 인식할 필요가 있음

### ■ 광양항, '선박 간(Ship to Ship)' 환적 및 냉동취급 전용항만으로 경쟁력 확보 필요

- 광양항은 지리적으로 선박과 선박 간 환적(Ship to Ship)을 할 수 있는 최적의 장소임. 향후 항만 발전과 더불어 선박 간 환적이 더욱 발전할 것으로 예상됨에 따라 관련 항만시설 개발 필요함
- 우리나라 화물 분석 시 냉동 전용 컨테이너를 취급하는 항만이 부족하기 때문에 냉동화물 전용 항만 개발을 통해 여수 광양항의 경쟁력을 확보할 필요가 있음

### ■ 전남지역 내 수산물 유통·가공 관련 산업 투자 필요

- 전남은 전국 수산물 생산의 47%를 차지하고 있지만 유통·가공의 경우는 18%에 불과함. 부가가치 높은 유통·가공 분야 산업에 투자하여 수산물의 고부가가치화를 이룰 필요가 있음

## 토론 3. 「광양항, 부가가치 높은 항만물류배후단지 구축을 위한 비즈니스 모델 필요」

방희석 여수광양항만공사 사장

### 4차 산업시대에 걸맞는 광양항 발전전략과 부가가치 높은 항만배후 단지 구축 필요

#### ■ 광양항, 4차 산업시대에 걸맞는 우리나라 신성장동력으로서의 위상 제고 필요

- 광양항 활성화 방안은 컨테이너 물동량 증가에만 집중되어 있음. 그러나 총 물동량 기준으로는 2016년 기준으로 2.8억 톤으로 국내 2위, 비컨테이너 분야에서는 국내 1위를 기록하고 있음
- 현재 경제적, 정책적 변수 등 다양한 원인으로 인해 컨테이너 물량이 감소하고 있음. 컨테이너 물동량이 위축되는 이유는 전국에서 컨테이너항만을 개발하기 때문에 상대적으로 줄어들고 있는 것임
- 올해 컨테이너 처리실적을 살펴볼 경우 광양항은 2억 9천만 톤, 부산항 3억 6천만 톤이며, 내국 화물기준으로는 부산항에 비해 오히려 6천만 톤이 많음.
- 광양항에서 징수되는 관세수익의 경우, 여수지역에서 4조원, 광양지역에서 3조원을 징수하여 매년 7조원의 관세수익을 올리고 있음. 이러한 측면에서 부산항보다 오히려 더 많은 이익을 창출하고 있음

#### ■ 항만물류배후단지 부가가치 높이기 위한 비즈니스모델 필요

- 광양항은 산업구조 및 우수한 인프라가 구축되어 있어 미래 글로벌 선사들을 양성할 경우 부산항에 버금가는 4차 산업시대의 신성장동력이 될 수 있음
- 특히 새로운 항만물류배후단지 부가가치를 높이기 위한 비즈니스 모델로 중국기업을 유치하여 국내기업과 연계하는 방안을 모색하고 있음
- 관련 정책 및 비즈니스 모델 수립을 위해선 정부의 관심과 지원, 국책연구소·학계에서의 연구수행이 필요함

## 토론 4. 「도사연안 환경미화원 제도 도입·활용해야」

김동현 전남수산경영인협회 회장

전남 지역 해양수산 전문연구기관 유치, 귀어·귀촌 청년 유인책 마련, 해양환경미화원 제도 도입 등 필요

### ■ 전남 지역 내 해양수산관련 전문연구기관 유치 필요

- 전남지역은 전국 해양·수산 경제기여도가 가장 높은 지역 중 하나이지만, 해양·수산 전문연구기관이 거의 전무하다고 볼 수 있음
- 향후 제2의 국립수산물과학원이나 KMI 분원 등의 국가 정책 연구기관 유치논의가 필요하다고 생각함

### ■ 귀어·귀촌 청년들에 대한 지역사회 적응방안 마련 필요

- 귀어·귀촌하는 청년들이 증가하고 있는 추세인데, 이들이 어촌에 정착·적응하는데 필요한 매뉴얼이나 프로그램이 부족함
- 또한 귀어인의 증가와 양식 시설규모의 대형화가 진행되면서 귀어 양식어민들을 위해 선박, 선창 및 포구 등 인프라 시설 확보 필요

### ■ 연안 및 섬 지역 내 해양쓰레기 처리를 전문으로 하는 해양환경미화원 고용 필요

- 전남 지역 내 섬의 가치를 높이는 섬 가꾸기 사업을 통해 섬 지역 내 관광객이 계속해서 증가하고 있음
- 섬 주변 해양쓰레기 증가로 인하여 섬의 경관을 해치고 있지만 해양쓰레기 특성상 인력이 투입되어 직접 처리하지 않으면 해결하기가 힘든 상황임
- 이를 해결하기 위해 해양환경미화원을 적극 고용하여 연안 및 섬 주변 지역 해양쓰레기를 처리하고, 이를 통해 해양사고 예방 효과도 함께 얻을 수 있음

## ■ 어장환경 개선 및 생산성 향상을 위한 어장 재배치 사업 실시 필요

- 어장 재배치 사업 시 어민들 간 많은 갈등이 발생할 우려가 크긴 하지만, 중장기적으로 어장환경 개선 및 생산성 향상을 위해서 어장 재배치 사업을 실시할 필요가 있음

## 토론 5. 「소형기선 저인망 관련 규제 풀어야」

윤문철 전라남도 도의원

**소형기선 저인망 어선 관련 규제 완화로 영세어민 복지와 근해어업활성화 유도해야**

### ■ 소형기선 관련 규제 풀고, 소형선박 신규 허가 확대해야

- 2004년 국회 특별정리해고 법안으로 인해 연근해 저인망어선이 사라졌음. 이로 인해 바다 밑 해양쓰레기가 쌓이고, 침전물이 퇴적되어 해양생태계가 황폐화 되고 있음
- 현재 어선산업은 계속해서 침체되어 가고 있고 양식산업만 계속 성장하고 있음
- 또한 근해어업에 있어 5톤 이하 소형 선박은 많지만 5톤 이상 선박은 부족한 실정임. 중국어선에 비해 우리나라 소형기선 저인망 수가 부족하기 때문에 30톤 미만 소형 저인망어선에 대한 신규 허가가 필요함
- 소형 기선저인망 어선 허용을 통해 영세어민의 생존권을 보장할 필요가 있으며, 소형선박 신규 허가를 통해 근해어업활성화를 유도할 수 있는 연구가 필요함

## 토론 6. 「지속가능한 해양수산 발전, ‘공유자원’인 바다 살리기가 숙제」

황재연 전남생물산업진흥원 원장

어촌의 6차산업화를 통한 부가가치 창출, 지속가능한 성장과 미래 세대를 위해 해양수산자원의 미래지향적 활용 필요

### ■ 전남, 어촌 6차 산업화를 통해 높은 부가가치를 창출할 필요가 있음

- 전라남도 지역 내 농어업의 경우 취업자는 많지만 다른 산업에 비해 1인당 생산성과 창출되는 부가가치가 상대적으로 낮음
- 생산, 가공유통, 서비스, 관광까지 연계한 어촌의 6차 산업화를 통해 부가가치와 생산성을 높이고, 이를 통해 지역 어촌 소득향상과 어촌민의 삶의 질을 상승시킬 수 있음
- 섬 지역 개발 시에도 6차 산업과의 연계성을 고려한 사업 추진이 필요함

### ■ 수산 종사자, 미래 세대를 위한 자원 활용 고려해야

- 수산업의 지속가능한 성장이 중요하지만 자원소비형 성장은 지양해야 함
- 바다는 공유자원이기 때문에 바다를 이용하여 소득을 얻는 경제주체들이 단순히 성장주도적 사고만을 갖는다면 지속가능한 성장을 어렵고, 자원고갈만 가져오고 공유지의 비극을 야기할 수 있음
- 따라서 개발이나 자원 활용에 있어서 다음 세대도 여전히 현재의 자원으로부터 얻는 이익을 향유할 수 있도록 하는 미래 지향적인 사고가 필요함
- 수산에 종사하는 사람들이 바다를 어떻게 이용하고 재생할 것인가에 대한 고민이 필요함

## 토론 7. 「‘슬로우 피쉬’ 상업화 통한 수산가공식품의 고부가가치화 추진해야」

최연수 전남해양수산과학원 원장

### 기후변화에 대비한 어장변화 기초자료 조사, 지역 특색에 맞는 슬로우 푸드 개발 필요

#### ■ 기후변화에 대비한 어장변화 기초자료 조사 필요

- 최근 한류성어종인 명태는 감소하고 있으며 반면 난류성 어종인 오징어와 고등어는 어획량이 증가하고 있음
- 제주지역 특산품인 오분자거나 옥돔의 경우 남해의 수온 상승으로 인해 전라남도 해역에서도 어획되고 있으며 열대지역에서 어획되던 외래어종들이 잡히고 있음
- 이러한 어종 변화를 포함한 수산환경의 변화가 많은 부분 기후변화에서 기인하고 있음에도 불구하고, 기후변화에 대비하고 지역 내 어장변화에 대처하기 위한 실천적 방안 마련을 위한 기초 현황 자료 조사는 부족한 실정임
- 기후변화로 인한 전남 지역 어장 및 수산환경 변화에 대한 지속적인 연구가 필요함

#### ■ 전남 지역 특색에 맞는 ‘슬로우 피시(Slow Fish)’ 개발 및 상업화 추진해야

- 최근 지역 특색에 맞는 전통적이고 다양한 식생활 문화를 추구하는 슬로우 푸드(Slow Food) 운동이 미국, 유럽 등 선진국에서 성행하고 있음.
- 죽방렴 멸치와 같이 전통적인 어업방식으로 생산하는 건어물을 슬로우 피시로 시범적으로 개발하여 부가가치가 높은 상품으로 만들 필요가 있음
- 전라남도 지역 내 어업 종사 인구가 고령화가 되고 있음. 이와 연계하여 필요한 만큼 어획하여 필요한 만큼 소비하는 슬로우 피시 사업을 진행해야 함.

## 토론 8. 「전남 지역 현안해결, 싱크탱크 연대 강화 필요」

정복철 여수지방해양수산청 청장

**전남 해양·수산 현안 해결과 지속가능한 발전을 위해선 해사안전과 식품안전이 전제되어야**

### ■ 지방분권의 핵심은 현안해결을 위한 자율적 관리능력 강화

- 전남지역의 지방분권과 지방자치의 확대는 예산의 확대가 아니라 자율관리 능력 제고에 달려 있고, 이를 통해 해양·수산 분야 현안을 잘 관리할 수 있도록 해야 함
- 현안에 대한 지속적인 관리능력의 향상은 자연스럽게 예산확대와 자치권한 확대로 이어질 수 있을 것으로 생각함

### ■ 해양·수산 발전과 안전에 대한 인식제고가 함께 가야

- 해운·항만분야에서는 해상안전, 수산 분야에서는 식품안전이 매우 중요함
- 전남 지역 내 해상사고 중 대부분이 어선충돌 사고인데, 지역차원에서 각 어선과 선원들에 대한 직접적인 교육이 함든 상황임.
- 또한 전남 지역에서 김 생산이 늘어나고 있지만 이에 따른 수산식품에 대한 안전문제가 대두되고 있음. 식품안전문제에 대한 인식을 하고 있지 않을 경우 안전사고 발생 시 큰 피해를 입을 수 있기 때문에 해당 종사자들은 경각심을 늦추지 말아야함
- 이러한 안전인식 제고를 위해선 우선 수협이나 어촌계가 주체가 되어 수산인을 대상으로 한 교육을 실시할 필요가 있음
- 그러나 보다 중장기적으론 전문가그룹, 즉 국책연구소, 학계, 지역기반 연구소 등을 중심으로 한 싱크탱크 연대강화를 통한 정책개발이 필요할 것임

## 토론 9. 「신규 귀어귀촌인 유치 위해 어촌 내 진입장벽 낮춰야」

장덕종 전남대학교 수산해양대학 학장

### 기후변화 대비 R&D 사업 수행과 신규 귀어귀촌 유입 장려 위한 신규 장벽 낮추는 것이 관건

#### ■ 기후변화에 대비하여 새로운 품종개발을 위한 R&D 사업 진행이 필요

- 전남은 전통적인 수산도시지만, 향후 기후변화에 대비하지 않으면 수산도시로서의 지속가능한 성장을 달성하지 어려울 수 있음
- 기후변화에 대한 연구와 연구결과를 바탕으로 한 새로운 품종개발 및 양식장 재배치 등의 현안을 해결하기 위해선 지금부터 R&D 사업을 추진할 필요가 있음

#### ■ 연안여객 관리강화 위해 해상교통안전관리공단 설립 등 고려해야

- 여객선 안전운항관리, 선박운영관리, 선사 지원 등 정책적으로 실효적인 지원 방안 마련을 위해 해상교통관리공단(가칭)과 같은 별도 연안여객 관련 전문 관리 기관을 설립할 필요가 있음

#### ■ 신규 귀어귀촌 유입을 위해 신규진입장벽을 낮출 필요가 있음

- 최근 전남지역 내 젊은 귀어귀촌인 유치를 위해 많은 사업들을 진행하고 있음
- 해양·수산 분야 관련 신규졸업자들이 전문화된 교육을 받은 후 바로 어업에 종사할 경우, 습득한 새로운 기술 적용을 통해 어업이 한 단계 더 발전될 수 있음. 그러나 현재 진입장벽이 높아 인력 유입이 어려움
- 신규어장 개발 및 창업지원프로그램 등 신규 어업인들이 쉽게 어업에 참여할 수 있도록 진입장벽을 낮추는 제도적 보완이 시급함
- 귀어학교 특성상 짧은 기간 안에 많은 것을 가르치기가 힘들며, 다양한 사례들을 참고하여 전남에 특화된 귀어학교를 설립 귀어·귀촌인들에 대한 체계화된 교육이 필요함

# 토론 10. 「전남 해양수산 정책 선도로 바다의 미래 만들어 나갈 것」

박성수 광주전남연구원 원장

## 전남 해양·수산 관광상품 개발 시 ‘공정여행’ 개념 도입과 주민들의 충분한 의견 수렴해야

### ■ 광양항, 미래 신산업 발육을 통한 경쟁력 확보

- 광주전남지역 대선공약 발굴 중 광양항 중심으로 마그네슘 중금속 및 탄소섬유 물동량 확보 가능성이 보임
- 정책적으로 반영되도록 노력하여 미래 신산업의 중심이 되는 광양항이 되도록 노력해야 함

### ■ 전남지역, 해양 관광상품 개발 시 공정여행 개념 도입 필요

- 이탈리아 베니스의 경우 해양수산 관광의 메카로 떠오르고 있지만 관광객으로 인해 오히려 베니스 시민들이 많은 피해를 보고 있음
- 흑산도 공항 완공 시 대규모 중국 관광객의 유입으로 지역 경제 활성화가 기대되는 한편, 반대로 중국 관광객으로 인한 지역 내 도민들의 피해도 생각해 볼 필요가 있음
- 따라서 지역 내 해양수산 부존자원을 통해 관광산업을 발전시킬 경우 지역 주민들에 대한 충분한 의견 반영이 절실함

### ■ 해양수산 연구기관 간 협업을 통해 전남 해양·수산 정책 선도

- KMI과의 MOU 체결 등을 통해 해양수산 기관간 협업을 중심으로 전남의 해양·수산 현안 해결을 위해 노력할 것임

## 요약 및 시사점

### ‘기후변화’가 해양·수산 분야에 미치는 영향과 대응방안 마련을 위한 제도·연구 기반 강화

#### ■ 전남을 비롯한 기후변화 취약 지역을 대상으로 취약성 평가, 자료조사 등 기초연구 추진

- 전남을 비롯해 전국적으로 해양·수산 기후변화 취약성 조사와 더불어 적조와 같이 전국적으로 발생하는 현상에 대한 원인 규명 및 개선방안 연구가 필요함
- 기초조사 및 연구에 기반해 지역의 특성에 맞고 어업인과 지역민이 참여하는 기후변화 모니터링 시스템을 구축할 필요가 있음

#### ■ 기후변화 환경을 고려한 IT기술 기반 기후변화 대비 해양·수산 중장기 R&D 사업 추진

- 고수온에서 양식이 가능한 기후변화 적응 품종 개발 또는 새로운 아열대 양식품종의 산업화 추진
- 기후변화에 대한 기초현황조사뿐만 해역별·품종별 양식지도 작성 및 어장 재배치 등 중장기 R&D 사업 추진이 필요함

### 전남 고유의 지역적 해양·수산 자원 잠재력 적극 활용해 관련 산업 부가가치 제고 필요

#### ■ 우리나라를 대표하는 해양·수산의 보고(寶庫)로서의 위상 제고

- 2,165개 섬(전국 65%), 6,743km의 해안선(전국 45%), 전국 천일염의 91% 생산, 세계 5대 갯벌, 전국 74%의 양식어장, 연간 1,444천 톤의 수산물 생산(전국 52%), 전국 65%의 어장 등 전남은 우리나라를 대표하는 해양·수산 자원의 보고임
- 해양·수산 자원의 지속가능한 활용을 위해 ‘미래 세대를 위한 공유자원’이라는 인식제고와 해양 안전망 구축이 전제되어야 함

## ■ 연안·도서, 갯벌, 수산·양식, 해양관광 등 분야별 투자 확대(SOC 포함)를 통해 고부가가치 산업으로 육성 필요

- 도서의 경우 접안시설, 연안여객선 등 SOC 투자확대 통해 도서 주민의 삶과 해양관광산업이 동반성장할 수 있는 기반 마련 필요함
- 수산의 경우 부가가치가 높은 수산물 유통·가공분야 투자확대, 생산부터 관광까지 연계한 어촌의 6차 산업화 및 전남 특화 수산식품(예, 슬로우 피시) 개발 등 추진 필요함

## 광양항 자유무역지대 확대 통한 항만배후단지 고부가가치 창출 비즈니스 모델 필요

### ■ 항만 배후단지의 '공간 광역화'를 통한 항만물류 기능 향상과 고부가가치 창출

- 단순한 컨테이너항만의 기능을 넘어 최첨단 복합물류항만으로의 입지를 제고할 필요가 있음
- 이를 위해 우선 자유무역지역·경제자유구역 통합을 통한 배후단지 확대와 항만배후단지 부가가치 창출 기업(특히 중국 및 글로벌 기업)의 전략적 유치가 필요함

### ■ 항만 기능 다변화 및 신규 물동량 창출 통한 항만 경쟁력 제고

- 선박 대형화 및 스마트선박, 에너지수요의 변화(석유자원에서 LNG 중심), 콜드체인망 확대 등 글로벌 트렌드에 선제적으로 대응할 수 있는 항만 기능 다변화 모색이 필요함
- 냉동화물 전용 항만개발을 통해 냉동화물 유치, 동남아지역 중심 신규 물동량 유치, 'Ship to Ship' 환적항만으로의 기능 강화, 국제 자동차 환적 기능 강화 등을 통한 항만 경쟁력 강화가 필요함

## 전남 지역 특화 해양수산 R&D 및 전문기관 설립 필요

### ■ 풍부한 해양수산 자원과 높은 해양경제 기여도에 걸맞는 지역 내 해양수산 전문 R&D 기관 설립 또는 유치 필요

- 전남 지역 해양수산 학계, 연구소, 국책연구원 등 전문가 그룹 간 연대 강화가 우선 필요하며, 나아가 국책연구기관(예, KMI) 분원 또는 국가연구기관(예, 제2의 국립수산물과학원) 등을 유치하는 것이 하나의 방안임
- 전남 특화 수산식품 연구개발과 수산식품 안정을 책임질 수산식품연구소 설립도 필요함

### ■ 전남 해양수산 발전을 이끌 다양한 전문기관 설립 및 제도 도입

- 전남에 특화된 귀어·귀촌 학교 설립을 통해 신규 귀어·귀촌인들에 대한 체계적 교육 및 창업프로그램 제공으로 어촌으로의 신규진입 장벽 낮출 필요 있음
- 해양(해사)안전 관련 선원교육이 대부분 외항선 위주로 진행되고 있어 어선이나 연안 화물선 선원교육이 부족하여, 현장에서 승선을 통해 교육을 실시할 수 있는 시스템 도입 검토 필요함
- 연안여객 관리 강화 위한 '해상교통안전관리공단(가칭)'의 설립, 해양쓰레기를 전문적으로 처리하는 해양환경미화원 제도 도입 등도 고려할 필요가 있음

## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦	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	해양수산업정책, 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 방커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립, 함께 가야 : KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 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
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

구분	제목	발행일
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, 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 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
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

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