



한국항만산업협회(가칭) 발전방안 기획

2012. 11. 23.

발표자 : 이 권 순

제어 및 시스템 연구실



동아대학교



순서

I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

1. 해외건설협회
2. SCA (미국 조선협의회)
3. ASMI (싱가포르 해양산업협회)

V. 유관 단체

1. 한국해양산업협회
2. 부산항만산업협회

VI. 연구 추진체계 및 일정



I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

연구 배경



한국항만산업협회의 설립 배경

■ 신발 산업

- **70~80**년대 저임금으로 인하여 우리 나라가 **세계 제일의 신발 산업 국가**
- 그러나, 후속연구개발 부재와 정부의 육성이지 결여로 사양산업화
- 그 후 재건하기 위하여 **90**년대에 막대한 연구개발비를 투자하였으나 오히려, **각종 지표는 마이너스(-)**

■ 항만장비 산업

- **90**년대에는 항만크레인 등 각종 항만장비는 우리나라 중공업에서 세계 제일
- 그러나, 후속연구개발 부재와 정부의 조선산업 육성으로 항만하역장비는 **중국이 세계 지배**
- 현재, 항만장비 시장을 빼앗겼고, 인력은 다른 부서에 배치하여 **재건하기 어려운 실정**

한국항만산업협회의 설립 배경

■ 항만산업

- **2000**년대에 들어서 조선산업은 우리나라가 최강국
- 부산항이 컨테이너 처리능력으로 세계 **5위** 항만
- 그러나, 선박수리 등은 동남아 국가에서 맡고 있는 불합리한 구조
- 또한, 기타 **항만관련 산업도 영세한 중소기업이 많아 앞날이 극히 불투명**

▶ 항만산업의 위기감 팽배

- 최근 들어 조선산업의 불황
- 중국의 약진과 세계 경기의 후퇴로 인한 **항만산업 성장 모멘텀 실종**
- 항만 산업체가 영세 중소기업으로 인하여 **각종 정보와 연구인력의 한계**

I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

연구 개요



본 연구의 필요성

외국의 항만산업

- **WTO**체제하에서 경쟁력 심화
- 미래의 고부가가치 창출을 위한 고부가가치산업 육성
- 정부주도의 항만산업지원

해양산업
지원특별법
제정

한국항만산업협회

체계적인 자료 분석
국제경쟁력 강화

현 상황 문제점

- 항만간 글로벌 경쟁 심화
- 항만산업관련 정보수집의 한계
- 국내 항만산업의 고사위기
- 영세중소기업으로 전문 연구인력 부재
- 항만산업인력 교육훈련 기관 부재
- 항만산업 육성을 위한 제도적 연구기관 부재

본 기획연구 수행의 시급성

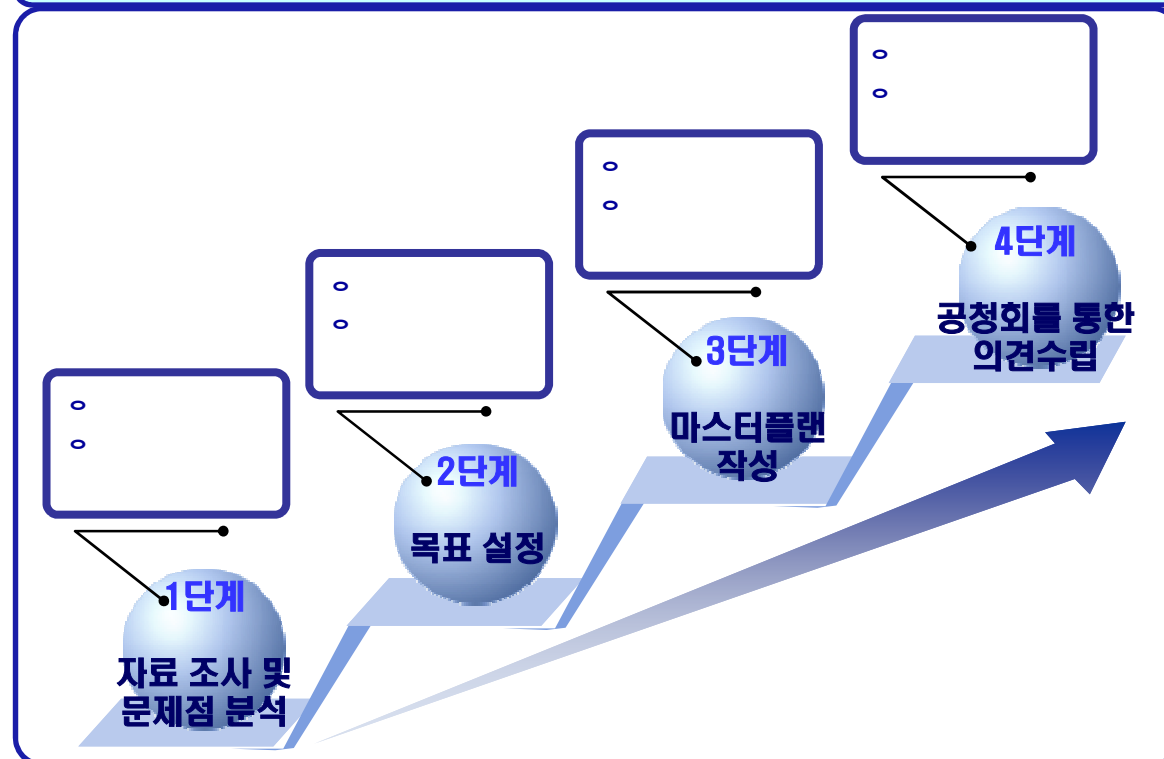
한국항만산업협회 설립 기획
II. 연구 개요

- 항만산업 CEO Forum 발족 (2011. 7.)
 - 항만산업 위기감 팽배
 - 한국항만산업협회 발족 준비모임 중 (2012년 가을)
 - 본 협회 발전방안 등은 공청회를 통한 제도적 뒷받침이 절실히 요구됨
 - 해양산업지원특별법 등을 위한 체계적 연구 필요
- ▶ **항만산업 발전을 위하여 중요하고 매우 시급함**

한국항만산업협회의 제도적 마스터플랜 제공



항만산업육성 로드맵 → 해양산업지원특별법 제정



I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

연구 목표 및 내용



기획연구 목표 및 내용

한국항만산업협회 설립 기획
III. 연구목표 및 내용

● 연구의 최종목표

항만산업 육성을 위한 한국항만산업협회(가칭) 발전방안 도출

항만산업 문제점 분석

- 국내외 항만산업 현황 분석
- 연구대상 및 범위 결정
- 세부과제 및 문제점 도출

마스터플랜 작성

- 항만산업 생존전략 분석
- 중장기 발전방향 제시
- 마스터플랜 작성

목표 및 성과를 제시

- 공청회를 통한 의견수렴
- 해양산업지원 특별법 제정 초안
- 최종목표 및 성과물 제시

기획연구 목표 설정

국내·외 항만산업관련 자료조사

기획연구 시나리오

한국항만산업협회 설립 기획
III. 연구목표 및 내용



I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

사례 연구

1. 해외건설협회

2. SCA (미국 조선협의회)

3. ASMI (싱가포르 해양산업협회)



- 설립 근거: 해외건설촉진법 제23조
- **설립 목적:**
 - 회원의 품위 보전과 권익 옹호
 - 해외건설 활동 지원
 - 해외건설 정보 수집 분석 보급
 - 국제 경쟁력 강화
 - 해외건설업의 건전한 발전을 기함
 - 국제수지향상
 - 국민경제 발전에 기여
- 설립 연도: 1976년

1. 해외건설협회 사업(정관)

- **사업:** 1. 해외공사에 관한 **자료 및 정보의 수집 분석**
2. 해외건설업에 관련된 제도의 연구 및 개선 건의
3. 회원의 품위 유지 및 복리 증진
4. 해외건설진흥을 위한 국제민간협력의 추진
5. 해외공사용 기자재의 공동구입과 용자, 차관 및 보증의 알선
6. 해외건설업에 관련된 자에 대한 **교육훈련**
7. 해외건설업을 위한 홍보활동과 간행물 발간
8. 해외건설업에 따른 각종 증명 및 확인 업무
9. 국토해양부장관으로부터 위탁받은 업무
10. 위 사업에 부대하는 일체의 업무
11. 기타 **해외건설진흥을 위하여 필요한 사업**

1. 해외건설협회 주요사업

- 신시장 개척 지원:** – 적극적인 시장 개척 유도
 - 시장 다변화 및 수주확대 실현
- 정보네트워크:** – 해외건설관련 고급 정보수집 제공
 - 현지 종합 컨설팅 수행
- 중소기업수주지원:** – 중소기업수주지원센터 운영
 1. 해외건설 무상교육
 2. 해외건설진출 상담
 3. 중소기업 해외진출 정보망 구축
- 현장훈련 지원:** – 해외건설 인력부족 문제해결 및 청년층 취업지원
 - 현장경험과 실무능력을 갖춘 전문해외건설 인력육성
 - 중소기업해외진출 지원
- 해외건설인력양성:** – 경쟁력 강화를 위한 직무 능력 향상
 - 수주확대와 수익성향상 기여하는 전문인력양성
 - 해외건설사업 인력난 해소와 고용창출에 기여

1. 해외건설협회 주요사업

- **해외건설 취업지원:** – 업체와 구직자간의 구인 구직 시스템 지원
– 맞춤형 채용 및 구인 정보 제공
– 해외건설업체 및 교육정보를 통한 인력수급지원
- **해외건설정보 서비스:** – 각국의 종합적인 건설정보를 입수
– 수집된 정보 가치와 신뢰성, 사업성 등을 분석
– 철저한 검증을 거쳐 해외건설 전문DB 구축



2.



SCA (미국 조선협의회)

- **설립 목적:** – 미 의회, 행정부 및 미디어하기 전에 전략적 정보와 전문지식을 제공하고, 대신 옹호하기 위하여 **조선, 선박수리업 및 관련업체**를 포함한 **미국 조선산업을 지원하고 촉진하기** 위함
- **회원:** – 미 해군함, 미 해안경비대 선박, 기타 관공선의 건조, 수리, 유지보수 및 현대화하는 조선산업기지로 구성
 - 상용선박의 건조, 수리 및 서비스
 - **85개의 조선소를 운영하는 50개의 회사를 대표**
 - 조선소에 **재화/용역을 제공하는 82 파트너회원 대표**
- **설립 연도:** 1920년

3. ASMI(싱가포르 해양산업협회)

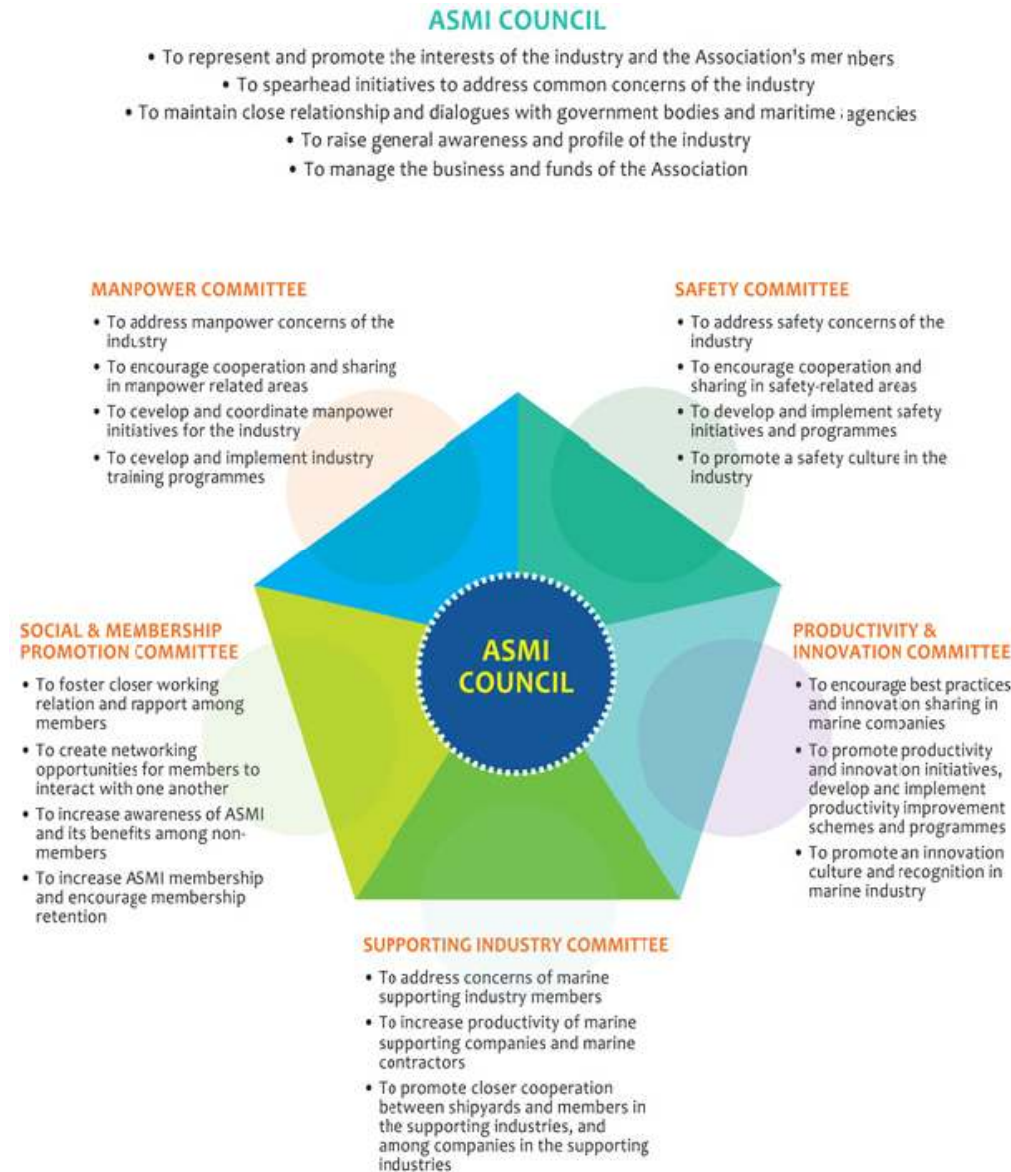
한국항만산업협회 설립 기획
IV. 사례 연구

- **설립 목적:** – 선박수리, 조선 및 굴착산업 총망라하여 대표
싱가포르 해양산업의 이익을 증진하기 위하여
설립된 비영리 무역협회
- **회원:** – 조선수리, 굴착 및 조선업
– 해양산업 부품의 지역과 외국의 제조 및 공급 업체
– 해양과 해양 엔지니어링 회사
– 해양과 해양 엔지니어링 계약자와 회사 등
- **설립 연도:** 1968년

3. ASMI(싱가포르 해양산업협회)

- **임무:**
 - 생산성 제도, 기술 업그레이드 프로그램, 안전, 건강 및 환경 표준 개발을 통해 산업의 평판을 증진시켜 싱가포르 해양 산업의 이익과 공공이익 뿐만 아니라, 국제 운송 커뮤니티의 요구에 **봉사하고 대표함**
 - 가까운 지역과 세계 각국의 비즈니스 **네트워킹 육성**
- **목표:**
 - 지역과 국제 커뮤니티에 회원사의 이익 **대표 / 증진**
 - 협회 회원들간의 밀접한 상호 협력 조성
 - 생산성, 기술 업그레이드, 안전, 건강 및 환경 표준의 개선을 위하여 정기적인 프로그램 증진
 - 정기적인 상담과 협력 등

3. ASMI(싱가포르 해양산업협회)



I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

유관 단체

1. 한국해양산업협회

2. 부산항만산업협회



1.



한국해양산업협회

한국항만산업협회 설립 기획
V. 유관 단체

- **단체명:** (사)한국해양산업협의회
(KAMI, Korea Association of Marine Industry)
- **목적:**
 - 해양허브 조성
 - 해양 및 수산분야 산업에 대한 국민의 이해 증진
 - 해양산업 발전 및 해양문화 확산을 위한 인적 물적 종합네트워크 구축
 - 해양 수산관련 연구개발 및 교육활동을 통해 해양입국에 기여함을 목적
- **설립 연도:** 2006년 7월

1. 한국해양산업협회

- **사업내용:**
 - 세계 해양계 핵심이슈 발굴 및 해결책
 - 해양과학기술에 관련된 각종 연구사업 및 콘텐츠 개발 지원
 - 해양산업 발전을 위한 라운드 테이블, 비즈포럼
 - 해양산업분야 인력 양성
 - 해양산업계 통합네트워크 마련
 - 기타 협회의 목적달성에 필요한 제반 사업

1. 한국해양산업협회 – 주요사업

한국해양산업협회 설립 기획
V. 유관 단체

- **해양과학정책 개발사업**
 - 저명인사초청강연회
 - 해양과학기술발전포럼
 - 대한민국해양대상
 - 해양과학기술상 / 해양과학우수논문상
 - 해양정책개발기획연구



1. 한국해양산업협회 – 주요사업

한국항만산업협회 설립 기획
V. 유관 단체

- 여름 해양 아카데미사업
 - 과학교사가 참여하는 해양과학교실
 - 시민과 학생이 직접 참여하는 요트
 - 여름 해양과학 캠프
 - 해양과학 꿈나무 캠프
- 초중고 해양과학기술 활동지원사업
 - 직접 찾아가는 해양과학교실
 - 첨단 조선공학 체험 교실

1. 한국해양산업협회 – 주요사업

한국항만산업협회 설립 기획
V. 유관 단체

- 해양과학문화 확산사업
 - 해양과학문고
 - 해양 전문 월간지 SEA& 발간
 - 선상시민 아카데미
 - 선상시민 아카데미 2011



- **단체명:** (사)부산항만산업협회
(Busan Marine Industry Association)
- **설립 근거:** 민법 제 32조
- **설립 연도:** 1963년 5월 국토해양부장관 법인설립 허가
- **목적:** – 회원사의 업권 보호
– 정보교환 친목도모 등 유대강화
– 항만운송관련사업의 건전한 발전을 기여
국토해양부 산하 공익단체

2. 부산항만산업협회

- **회원사:** 항만운송사업법 제2조, 항만운송관련사업
[항만안에서 선박에 필요한 물품 또는 역무를 제공]
 - 물품공급업
 - 선박급유업
 - 청수공급업
 - 화물고정업
 - 통선업
 - 경비 및 줄잡이업
 - 컨테이너 수리업 등

2. 부산항만산업협회 – 주요사업

- 항만운송관련사업의 권익보호 및 질서유지
- 항만요율(TARRIFF)협정 체결 및 시행
- 선박 청소 및 화물고정관련 항만근로자의 임금협정 및 후생협약 체결
- 통선업활성화 방안 [통합운영 등]
- 항만운송사업법 및 하위법령 개정 건의
- 회원 상호간 친목도모/정보교환 등 업체의 건전한 발전 도모
- 부산항 신항에 항만물류업의 활성화 위한 선박수리조선소 및 유류터미널 건립 건의
- 기타 협의사항 등

- **목적:**
 - 항만관련 산업 발전을 위한 조사 연구활동
 - 지속성장을 위한 신사업 진출 모색
 - 항만산업분야에 종사하는 CEO들의 단합
 - 정책제시 및 정책추진의 실효성 확대
- ➔ 항만산업 발전을 기반으로 한 국민경제 발전과
국제사회의 일원으로서 경제성장에 기여함을 목적



- **사업:**
 - 업계 현안사항 파악 및 당면과제 해결 위한 연구활동
 - 신사업 진출 촉진활동 (해외항만산업 현황조사 등)
 - KMI의 관련연구 내용발표 및 홍보
 - 정부정책의 소개, 협조 및 홍보
 - 업계 발전방안 등 KMI 현안 분석 보고서 작성
 - 항만산업분야 CEO들의 결속 및 국내외 협력관계 모색
 - 항만산업의 진흥을 위한 교육프로그램 제시
 - 기타 포럼의 목적에 부합하는 사업

두 기관과의 차별성

▶ 차별성

한국항만산업협회: 해외건설협회를 벤치마킹하여

항만산업의 국제경쟁력 제고를 목적으로
보다 큰 틀에서 연구를 통하여 정립 / 발표



항만산업CEO포럼 발전방향

한국항만산업협회 설립 기획
V. 유관 단체

항만산업CEO포럼 → 한국항만산업협회



I. 연구 배경

II. 연구 개요

III. 연구 목표 및 내용

IV. 사례 연구

V. 유관 단체

VI. 연구 추진체계 및 일정

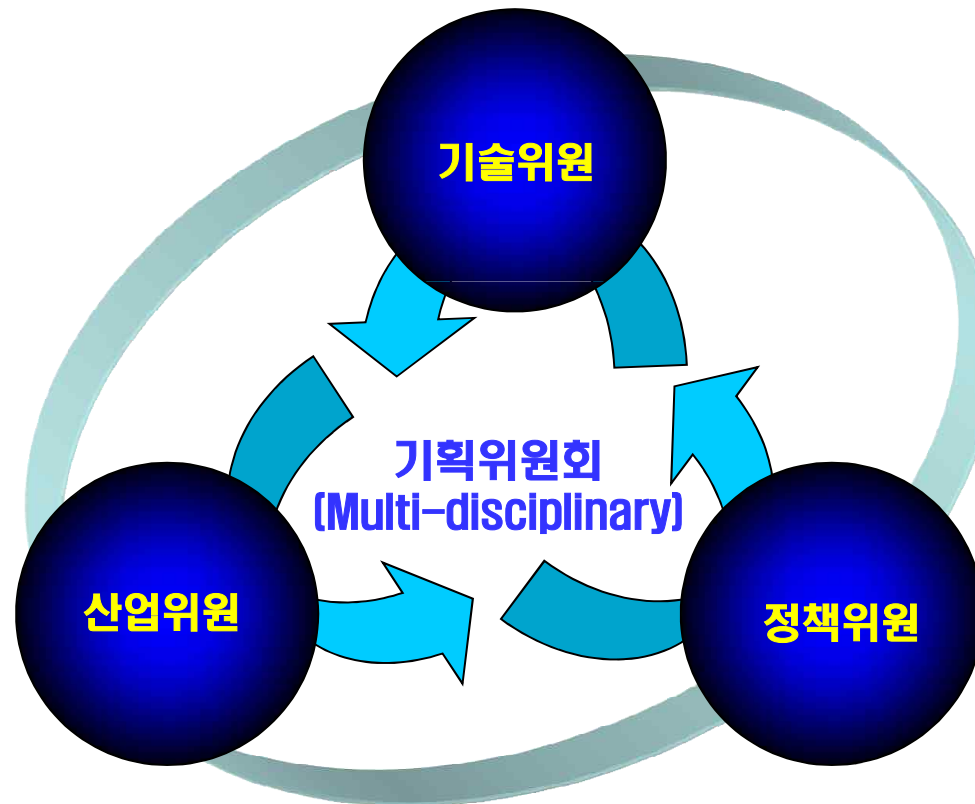
연구 추진체계 및 일정



기획위원회 구성

한국항만산업협회 설립 기획
VI. 연구 추진체계 및 일정

- 연구기획 총괄
- 연구목표, 내용, 전략 수립
- 중복성, 차별성 검토
- 국내외 항만산업수요 조사 분석



- 국내 산업계 현황 정보 수집
- 해외 산업계 현황 정보 수집
- 산업계 문제점 분석

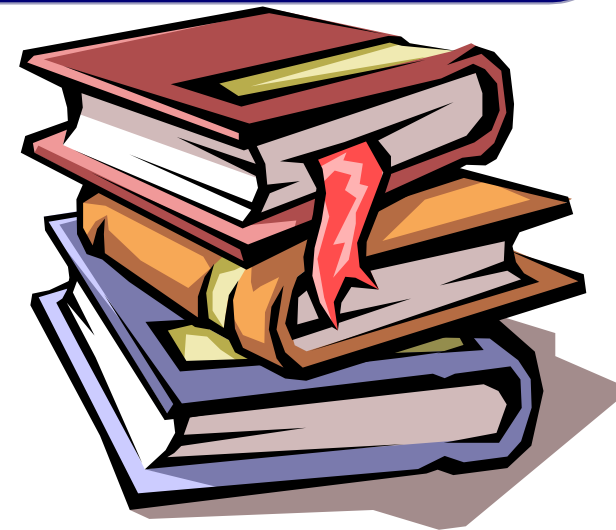
- 항만산업협회 타당성 분석
- 중장기 발전 계획
- 마스터플랜 작성
- 공청회 및 법률초안 작성

- 연구책임자: 김학소 원장 (KMI)
- 연구진: 항만산업 CEO Forum 지도교수단 참여교수
항만산업 CEO Forum 자문단



▶ 향후 추진 일정

- 기획연구를 통한 타당성 검토와 범위 결정
- 본 연구를 수행하여 공청회를 통한 법 제정
- 한국항만산업협회 설립을 위한 제도적 뒷받침



항만산업분야의

국내 최고 전문가 그룹과 함께

『한국항만산업협회(가칭) 발전방안 기획』 과제 수행을 통하여

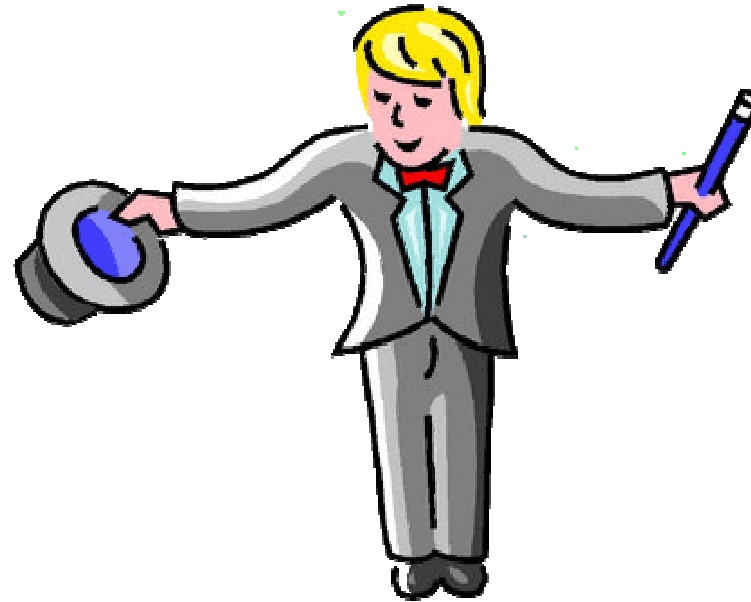
- 국내외 자료 수집
- 문제점 도출
- 중장기 발전방향 제시
- 항만산업 육성 발전을 위한 마스터 플랜
- 공청회를 통한 의견 수렴 등

한국항만산업협회 설립 근거를 위한 해양산업지원특별법 제정을 통하여

항만산업의 도약을 위한 초석을 마련할 수 있으리라 생각됩니다.

역경을 스스로 깨면 병아리가 되지만, 남이 깨면 후라이가 됨 !!!





Thank you !

Kwon S. Lee

e-mail: kslee@dau.ac.kr

[Http://consys.donga.ac.kr](http://consys.donga.ac.kr)

국내 해양산업 육성 전략과 과제

2012. 11. 23



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

박광서 해양산업·관광연구실장

목 차

- 1 글로벌 해양산업 동향과 각국의 전략
- 2 국내 해양산업의 위상과 문제점
- 3 국내 해양산업 육성을 위한 추진과제
- 4 정책제언 : 해양산업진흥법(안) 제정

1. 글로벌 해양산업 동향과 각국의 전략

1. 글로벌 환경 변화와 해양산업의 위상

❖ 엘빈 토플러(Alvin Toffler) 「제3의 물결」

- 인류문명 발전과정을 농업혁명, 산업혁명, 정보혁명으로 구분
- 해양개발을 정보통신, 우주개발, 생명공학과 함께 제3의 물결을 주도할 4대 핵심산업의 하나로 언급

❖ 폴 케네디(Paul Kennedy)

- 해양의 중요성을 강조하면서 20세기와 21세기를 3M의 시대로 정의하고, 특히 21세기는 해양의 세기가 될 것으로 전망
 - 20세기의 3M은 선교사(Missionary), 군사(Military), 상선(Merchant)
 - 21세기의 3M은 다국적 자본(Multi-national capital), 매스미디어(Mass media), 해양(Marines)

❖ 자크 아탈리(Jacques Attali) 「미래의 물결」(2007)

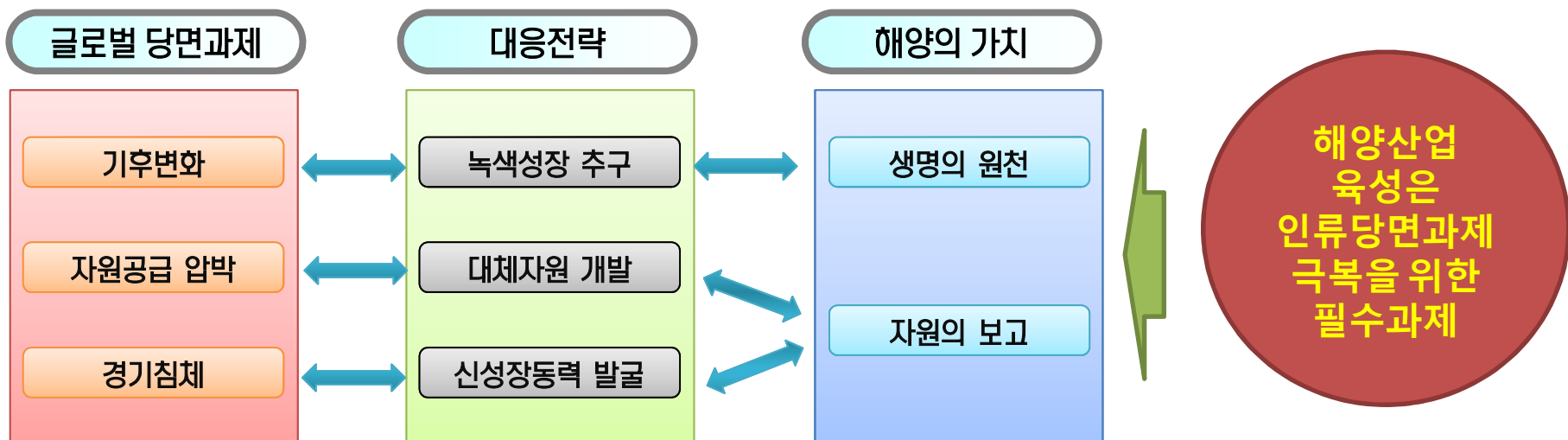
- 2025년 한국은 일본, 중국, 러시아, 인도네시아, 러시아, 캐나다, 브라질 등과 함께 세계 11대 강국으로 부상
- 그간 한국이 세계경제를 지배하는 강력한 세력이 되지 못한 3가지 요인으로 ‘농업기반의 관료형 전 통’, ‘해양산업 소홀’, ‘창조적 계급 육성 실패’ 등 지적

1. 글로벌 환경 변화와 해양산업의 위상

❖ 글로벌 당면과제는 해양의 잠재력 활용을 통해 극복 가능

- 기후변화 대응 : 해양은 생명의 원천으로 지구의 기후조절자
- 자원고갈 대응 : 해양은 무한한 자원의 보고로서 전통자원의 보완 내지 대체 가능
- 경기침체 대응 : 해양은 다양한 산업 부문 포괄, 전후방 파급효과 큼

<글로벌 당면과제와 해양의 가치, 해양산업의 위상>

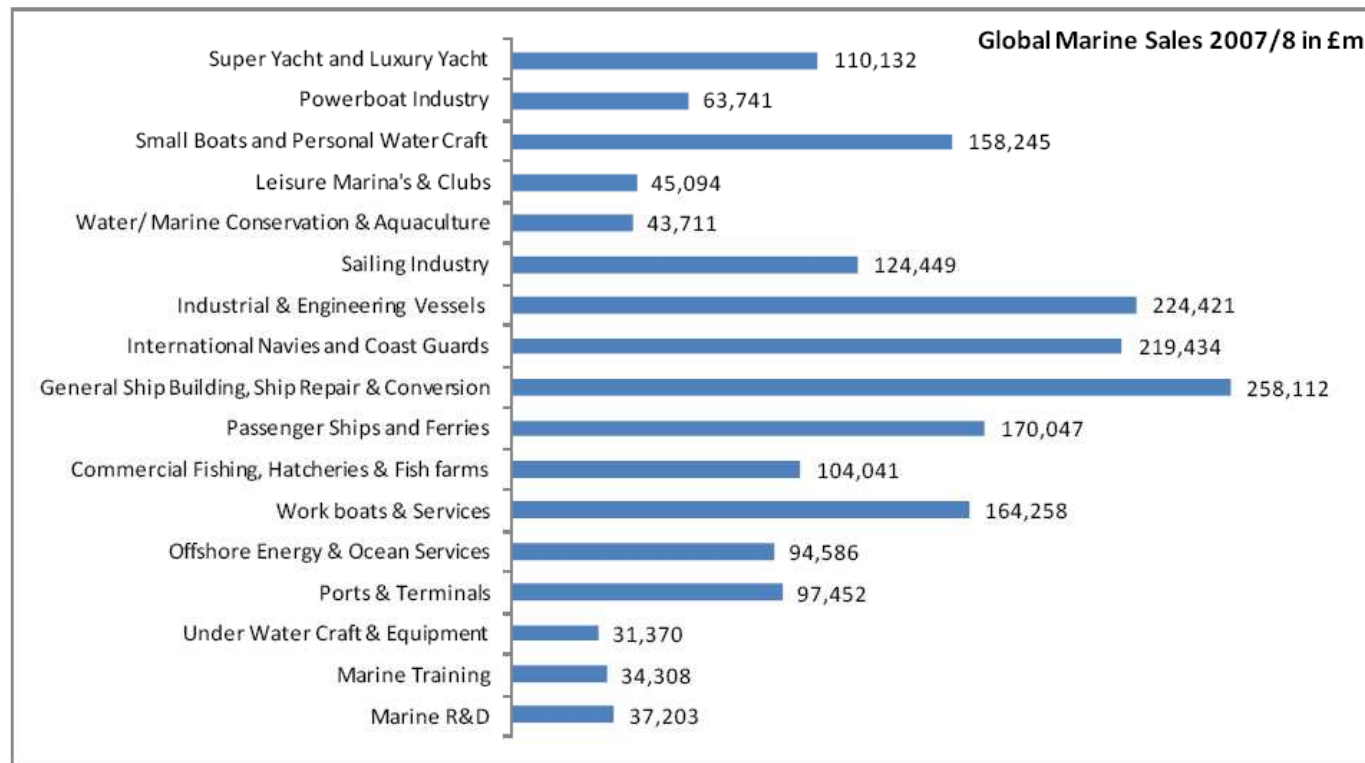


1. 글로벌 환경 변화와 해양산업의 위상

❖ 세계 해양산업의 규모

- 2008년 기준 약 7.6조 달러 추정(물류 3.6조, 해양 3.1조 등)

<세계 해양산업의 규모>



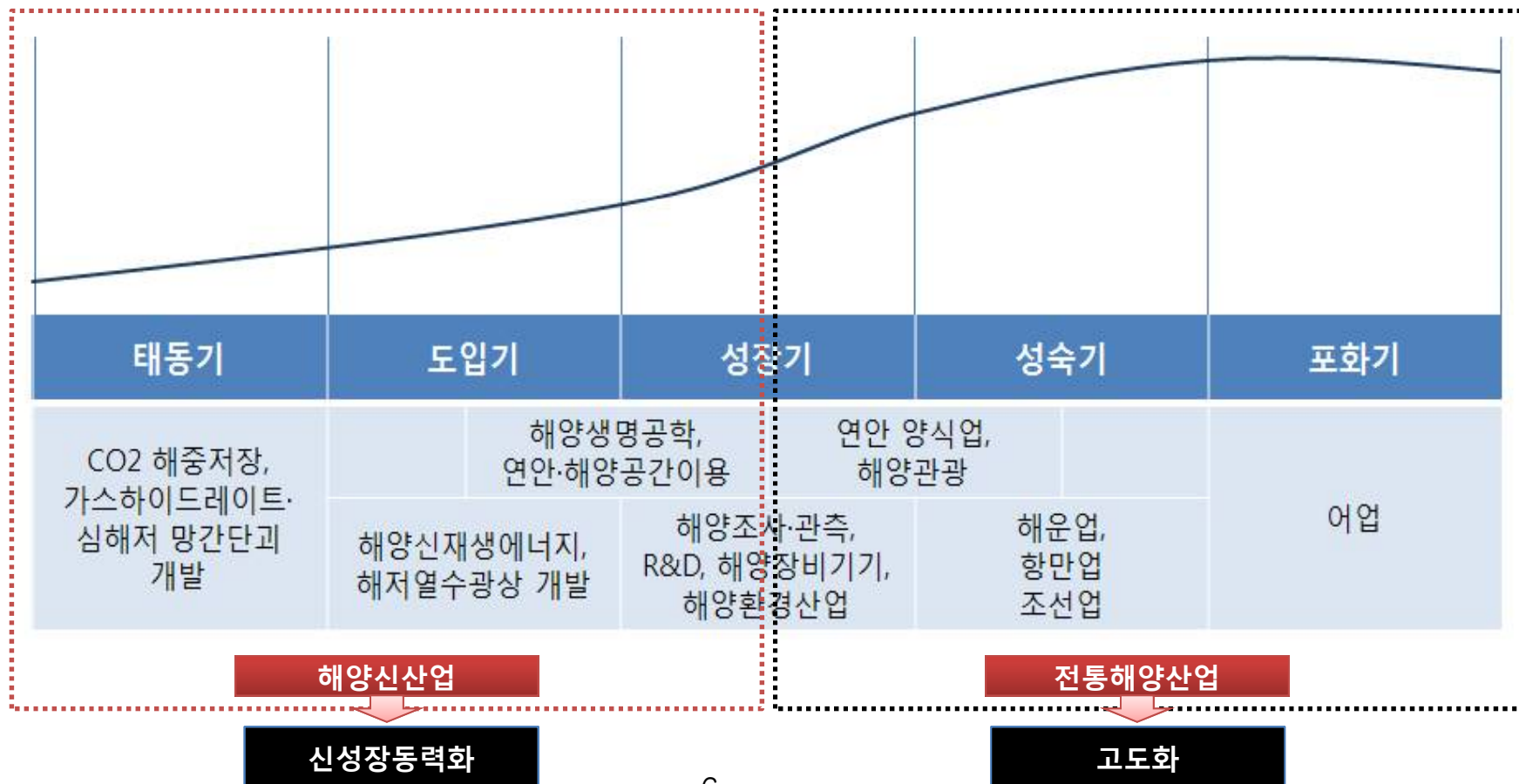
2020년
14조 달러
전망

Source : Southeast England Development Agency

1. 글로벌 환경 변화와 해양산업의 위상

❖ 세계 해양산업의 발달 과정

- 전통해양산업 : 해운, 항만, 조선, 해양관광, 수산 등 전통해양산업은 성숙기 혹은 포화기
- 신흥해양산업 : CO2 해중저장, 해양광물자원 및 신재생에너지 분야는 태동기 혹은 도입기



2. 해양산업 부문별 동향 : 해운산업

❖ 위기 대응을 위한 지원체제 및 전략적 얼라이언스 강화

- 자국 해운기업의 위기대처 능력 강화를 위해 지원 강화
 - 중국은 국영금융기관을 통해 선박금융 확대지원, 최근에는 자국화물 자국선 운송 강화
 - 일본은 이자율 1%로 10년 만기 회사채 발행
- 해운경기 하락으로 인한 글로벌 해운기업의 유동성 위기 직면
 - '11년 이후 유럽의 재정위기, 세계경제 침체, 고유가 등으로 해운산업 침체기로 전환
 - 국내 해운기업 매출액이 '08년 51.8조원에서 '11년 42.6조원으로 대폭 감소
 - 단기 차입금 증가 규모는 '05년 5.7천억에서 '10년 1조 4천억원, '11년 3조 8천억원으로 급증
- 위기 대응을 위한 주요 선사간 전략적 얼라이언스 강화
 - 시장구조적 측면에서 머스크 라인, MSC, CMA CGM 등 세계 3위권 선사들의 초대형선 투입 경쟁이 치열한 상황에서 중하위권 선사들의 생존을 위해 전략적 얼라이언스 강화 심화
 - 단, 중하위권 선사 중 일부도 초대형선 발주 등을 통해 대형화를 추구하고 있어 향후 전략적 협력관계의 한계 직면 예상
- 환경규제 대응 위해 온실가스 배출 제한 등 IMO, 선진국 등의 노력 증대
 - 녹색선박 개발, Eco shipping 기술 증진, 친환경 해운기술 개발 등 친환경 해운기반 구축을 위해 정부차원 지원 강화

2. 해양산업 부문별 동향 : 항만산업

❖ 항만배후단지 개발 등 항만간 경쟁 심화

- 항만 중심의 물동량 경쟁에서 운송모드 대형·고속화, 고부가가치화를 위한 항만배후단지 개발 경쟁 격화
 - 중국, 대만 등은 자국 항만경쟁력 제고를 위해 대규모 항만배후단지 개발 중
 - * 상하이선 외고교 보세구(180만평)에 10,000개 기업 운영 중(2005년 5,500 → 2010년 10,000개), 양산항 배후물류단지 500만평 개발하여 1,200개 기업 운영 중
- 항만배후단지 내 기업유치 고도화를 위해 싱가포르, 대만, 홍콩 등 주요 국가들의 기업유치 활동 강화
 - 글로벌 SCM이 리스크 관리 위주로 강화되어 Multi-sourcing, Multi-sale 체제로 변화 중
 - 이로 인해 발생하는 공장 이전 수요, 물류센터 수요 등을 수용하기 위해 각국의 항만당국에서 다양한 노력 중
- 동아시아 항만간 경쟁, 국내 항만간 경쟁 심화
 - 일본은 국제컨테이너 전략항만(기존 항만 통합)을 구축하여 세제지원, 물동량 유치 등 지원

2. 해양산업 부문별 동향 : 물류산업

❖ 글로벌 경영체제 지원 강화

- 신 글로벌 경영체제 구축을 위해 정부의 강력한 지원 확대
 - 중국은 물류공기업, 일본은 금융권을 통한 0%대 저리 자금 지원
 - EU는 EIB(유럽투자은행), EIF(유럽투자펀드) 등을 통해 자국 물류기업들의 해외진출 적극 지원
 - 독일은 연방정부 소유의 은행 및 기관 중심으로 DPWN을 설립하여 DHL 등 100여 개 물류기업 인수, 세계 최대 물류기업으로 성장
 - 싱가포르는 국영기업 Temasek Holdings를 설립하고 항만운영사 PSA의 주식 100% 소유 및 투자자금 지원
- 글로벌 SCM의 리스크 관리 체계 전환으로 물류네트워크와 거점의 재정비 진행 중
 - 일본, 태국, 호주 등의 자연재해로 최적화를 추구하는 글로벌 SCM에 큰 충격
 - 효율성보다 안정성 위주로 SCM체계를 전환 중에 있으며, 이는 제조거점 및 물류거점 이전, 신규 물류거점 수요 발생으로 글로벌 물류체계의 큰 변화 야기
- 글로벌 물류네트워크의 확산으로 국가간 물류협력체계 강화 중
 - 한중일 교통물류장관회의, 한중일 항만국장회의, 한-아세안 교통물류국장회의 등 국가간 물류네트워크 연결 및 협력 강화를 위한 정부 노력 증가
- 환경규제 대응 위해 온실가스 배출 제한 및 지속가능한 개발을 위한 노력 증대
 - 친환경 물류수단 에너지 개발, 친환경 물류기술 개발 등 친환경 물류기반 구축을 위해 정부차원 지원 강화

2. 해양산업 부문별 동향 : 해양관광산업

❖ 크루즈터미널, 마리나 클러스터 등 인프라 구축 확대

- 해양관광시장의 지속적인 성장과 다양화 추세
 - 2005년 2,352억 달러 ⇒ 2009년 2,680억 달러 ⇒ 2020년 3,931억 달러(Douglas-Westwood사)
 - 마리나 및 크루즈 관광, 해양레저스포츠, 생태관광으로 다양화 추세(UNWTO)
- 국가 차원에서 크루즈 터미널 개발, 클러스터 구축, 기금 조성 등 투자 확대
 - 중국, 싱가포르, 싱가포르는 크루즈 관광의 아시아 허브 구축에 투자 확대
 - * 크루즈 산업 성장전망 : 2010년 1,800만명 ⇒ 2020년 2,500만명
 - 호주, 뉴질랜드는 마리나 클러스터 구축 및 메가요트 시장에 투자

< 세계 주요국의 해양레저산업 육성정책 >

중국	➤ ‘크루즈산업 발전의 촉진과 규범’ - 국제 크루즈 선박 기항유치, 크루즈 네트워크 구축, 크루즈 소비시장 육성	4대 크루즈 터미널 개발 (상하이, 천진, 샤먼, 산야)
호주	➤ ‘해양레저산업 육성정책’ - 해양레저산업 클러스터 구축, 전문인력 양성	4개 클러스터 구축 (1개 클러스터 200만 AUD 투자)
싱가포르	➤ ‘Tourism 2015 : 크루즈, 슈퍼요트시장 육성’ - 크루즈산업 집중육성, 터미널조성, 크루즈기금 마련, 마리나 건설	총 1억 2천만 SGD규모의 시설 투자 및 기금 마련

2. 해양산업 부문별 동향 : 수산업

❖ 비관세장벽 강화 및 식품산업화

- 세계 수산업 시장규모 지속적으로 성장 전망
 - 2008년 8천억 달러 ⇒ 2020년 1조 2천억 달러로 성장
 - 수요 확대에 비해 공급 한계 ⇒ 수산 식량자원 확보 위한 해외 경쟁 심화
- 수산업 구조조정 및 경쟁력 강화를 위한 정책 강화
 - EU, EFF(European Fisheries Fund)를 조성하여 어촌근대화, 선박 폐선 및 업종전환, 어민복지사업 등 지원(비용의 50~75% 지원하고 나머지는 해당국 정부나 지자체에서 충당하는 매칭펀드 형식)
 - 뉴질랜드, Fisheries 2030 프로젝트 추진
 - 중국: 수산업 12차 5개년(2011-15) 계획을 통해 구조조정 촉진, 우량품종 개발, 원양어업 진출 확대 추진
- 수산물 교역 증가 전망, 불법어업, 위생검역 및 원산지 증명 등 교역규범 강화
 - 세계 수산물 교역 규모 : 2009년 1,978억 달러(1999년 대비 77% 증가)
 - EU의 IUU 통제법, 일본 항생제 잔류 검사, 수입참치 DNA 검사
- 수산 주요국, 수산업 및 식품산업 투자 집중
 - EU, 수산업의 경쟁력 강화를 위해 8조 5천억 원 규모(60억 유로) 배정(2014~2020)
 - 일본, 식품산업 육성을 위해 5조 5천억 원 규모(4천억엔) 펀드 조성(2013~2017)
 - * 일본의 식품시장 목표 : 2009년 96조엔 ⇒ 2020년 120조엔(100만개 일자리 창출)

2. 해양산업 부문별 동향 : 해양플랜트산업

❖ 로컬 콘텐츠 강화 및 투자 확대

- 해양플랜트 시장은 2010년 3,000억 달러에서 2030년 5,000억 달러 성장 전망
 - 해저 생산비중 : 석유 2004년 34%→2015년 50%, 가스 2004년 28%→2015년 34%(DW 사)
- 중국, 브라질 등은 자국유전을 앞세워 해양플랜트 산업 육성
 - 자국 유전개발 및 자국 기업의 해외유전 개발 시 자국건조주의, 로컬 콘텐츠 의무화 시행

< 중국과 브라질의 해양플랜트 산업 육성 전략 >

중국	➢ ‘해양플랜트산업 제조분야 중장기 발전계획’ (2012.3) - 2015년까지 연간매출액 2,00억 위안(36조원), 세계시장 점유율 20% 달성 - 2020년까지 4,000억 위안(72조원), 세계시장 점유율 35% 확대 ➢ 자국내 유전개발, 해외 유전 개발 시 해양플랜트 자국 건조 의무화 ➢ ‘전략적 신흥산업 발전기금’ 에서 프로젝트당 4천만 위안까지 지원 - 선수금의 10%만 받고 건조 착수 가능 ➢ ‘해양구조물 부가가치 환급규정’ 시행(2002년~) - 자국 석유기업에 해양플랜트 공급 시 수출로 간주하여 부가세 환급
브라질	➢ Petrobras 중심으로 ‘Business Plan’ 과 ‘PROREFAM’ 추진 - Business Plan(2012~2016) : 2,365억 달러 투자, 980개 프로젝트 추진 - PROREFAM(2008~2014) : 해양플랜트 지원선박(OSV) 146척 인도 ➢ 로컬 콘텐츠 의무화 : 최소 25%~최대 84%까지 자국 기자재와 서비스 사용 의무화 ➢ 해양플랜트 자국 건조 추진 : FPSO 10기(2012~2014년), 시추용 리그 33척(2016~2020년)

2. 해양산업 부문별 동향 : 해양신산업

❖ 해양과학기술 육성 전략 정비 및 투자 확대

- 해양자원을 상업적으로 활용하기 위한 해양신산업 등장
 - 해양신산업 : 해저광물, 해양에너지, 해수, 해양공간, 해양생물 등 해양자원을 활용하는 신산업군
 - 현재 시장규모는 미미하나 자원량 고려 시 향후 엄청난 규모 전망(해양에너지 시장만 1조 달러 전망)
- 해양신산업 육성을 위해 국가 차원의 전략 수립 및 해양과학기술 투자 확대
 - 2010년대 들어 국가 차원의 해양과학기술 전략 수립
 - 특히 중국은 해양과학기술의 해양경제 기여도를 2010년 54.5% ⇒ 2015년 60%로 제고 추진
 - 해양과학기술 예산 : 중국은 우리나라의 4배, 일본 6배, 미국 27배에 해당(2009년 기준)

< 세계 주요국의 해양과학기술 정책 및 예산 현황 >

	추진 전략	주요 내용	MT예산(2009)
미국	해양과학 R&D 기반조성 전략(2011)	R&D 기반시설 확보 및 정비	10.4조원(27배)
중국	12.5(2011~2015) 해양과학기술 개발계획	중점추진사업 선정	1.7조원(4배)
일본	해양자원에너지 확보 전략(2010)	탐사구역 확대 및 2020년 상업화	2.2조원(6배)
영국	해양과학전략(2010)	우선순위 결정 및 이행장벽 제거	-
한국	2020해양과학기술 로드맵(2011)	MT 투자방향 및 운영전략 수립	0.39조원

3. 세계 각국의 해양산업 육성 전략

❖조직개편 및 해양정책 강화 -> 해양산업 글로벌 시장 선점을 위한 포석

국가	주요 내용
미 국	▪ 「통합해양정책(The Interagency Ocean Policy)」 수립(2010) * 대통령직속의 국가해양위원회(National Ocean Council) 설치 ▪ 「2030년 대비 해양연구와 사회적 니즈를 위한 인프라 구축(Critical Infrastructure for Ocean Research and Societal Needs in 2030)」 수립(2011) * 미국 국가과학기술위원회(NSTC) 설립, 2030년까지 해양과학기술 R&D 수요에 대비하기 위한 전략으로 추진
영 국	▪ 「해양산업의 전략적 틀(UK Marine Industries Strategic Framework)」(2011) * 5대 목표 : ①총부가가치(GVA) 기준으로 연평균 성장률 최소 4% 증가, ②최소 매년 1% 노동생산성 증가, ③R&D, 해외 마케팅, 교육훈련 등으로 인해 발생하는 비용 절감, ④해양산업이 중요성에 대한 민관 홍보, ⑤민. 관. 산. 학 파트너십의 강화 등 제시
중 국	▪ 통합해양행정 구현을 위해 국가해양국(SOA) 조직 개편 단행('08.7) ▪ 「제12차 국가경제사회발전 5개년 계획」('11~'15)에 최초로 '해양발전전략' 명시 * 2015년까지 해양부문의 GDP 점유율 15% 달성, 150만개 신규 일자리 창출
일 본	▪ 「해양기본법」 제정('07.4) 이후 해양정책 기능을 통합한 종합해양정책본부(본부장 : 총리) 설치('07.7) ▪ 2013년 「제2차 해양기본계획」 수립 추진 중 * 중점사항 : 1) 해양신재생에너지 이용 촉진, 2) 해양에너지 광물자원 개발이용 촉진, 3) 해양산업의 전략적 육성, 4) 관할 해역의 효율적 관리, 5) 지구온난화 대응

3. 우리나라 해양산업의 위상과 문제점

1. 우리나라 해양산업의 위상

❖ 우리나라 해양산업 규모는 약 1,344억 달러

구분	2008년	
	금액(억 달러)	비중(%)
해운산업	417	31.1
항만산업	31	2.3
수 산 업	138	10.3
조선산업	513	38.2
기 타	244	18.1
합계	1,344	100.0

주 : 기타는 해양기기 및 장비제조, 해양관광, 레저, 해양R&D, 해양교육 등 포함
자료 : KMI 추정



2020년까지 세계 5대 해양강국(G-5) 도약

- 세계 해양산업의 10% 점유, 국민소득 3만불 시대 실현
- 해양경제 영토 확장을 통한 더 큰 대한민국 실현

1. 우리나라 해양산업의 위상

❖ 우리나라는 세계 12위권의 해양력(Sea Power) 보유(A.D. Little)

- 조선 2위, 해양플랜트 1위, 컨테이너처리량 5위, 선박량 5위, 수산물 생산량 13위 등

< 우리나라 해양산업의 위상 >

분 야	위 상	국가별 순위
선박 건조량(천DWT)	2위 (2010)	1위 : 중국(61,205), 2위 : 한국(46,598) , 3위 : 일본(31,406)
해양플랜트 수주액 (십억 달러)	1위 (2010)	1위 : 한국(14) , 2위 : 싱가포르(6), 3위 : 중국(2.5)
국가별 컨테이너 처리실적(만 TEU)	5위 (2011)	1위 : 중국(14,678), 2위 : 미국(4,273), 5위 : 한국(2,161)
항만별 컨테이너 처리실적(만 TEU)	5위 (2011)	1위 : 상하이(3,174), 2위 : 싱가포르(2,924), 5위 : 부산(1,618)
선박량 현황(만DWT)	5위 (2011)	1위 : 그리스(20,206), 2위 : 일본(19,487), 5위 : 한국(5,138)
수산물 생산량(천MT)	13위 (2010)	1위 : 중국(63,495), 2위 : 인도네시아(11,662), 13위 : 한국(3,123)

1. 우리나라 해양산업의 위상

❖고성장에도 불구하고 극복할 과제 상존

- 해양산업은 생산량과 수출을 중심으로 지난 30년간 높은 성장을 달성
 - 1990년 이후 해양산업의 생산증가율은 연평균 12.2%로 전산업 평균보다 상위
- 조선산업, 해운·물류산업 외 저변 확대 필요, 새로운 성장동력 확보 필요
 - 조선과 해운·물류산업이 전체 해양산업의 약 80% 차지

<우리나라 해양산업의 성과와 과제>

구분	항목	해양산업	전산업 평균
성과	연평균 총생산액 증가율(1990~2007년)	12.2%	10.8%
	최종수요의 수출 비중(2007년)	81.8%	30.1%
	연평균 수출증가율(1990~2007년)	15.2%	12.8%
	외화가득효과(2007년)	38.2%	0.0%
과제	낮은 부가가치율(2007년)	26.0%	40.1%
	과도한 조선·해운의 비율(2007년)	79.2%	-
	최종수요의 과소한 내수 비율(2007년)	18.2%	69.9%
	낮은 국산화율(2007년)	57.1%	77.2%

2. 해양산업 부문별 문제점 : 해운산업

▪ 해운경기 침체 장기화

- 만성화된 과잉투자, 운임하락, 유동성 악화 등으로 해운위기 가속화

▪ 선박금융제도 선진화 미흡

- 해운경기 불황 외에 민간부문 선박금융 위축과 해운기업들의 유동성 악화 등으로 해운위기 가속화

▪ 위기대응시스템에 한계 노출

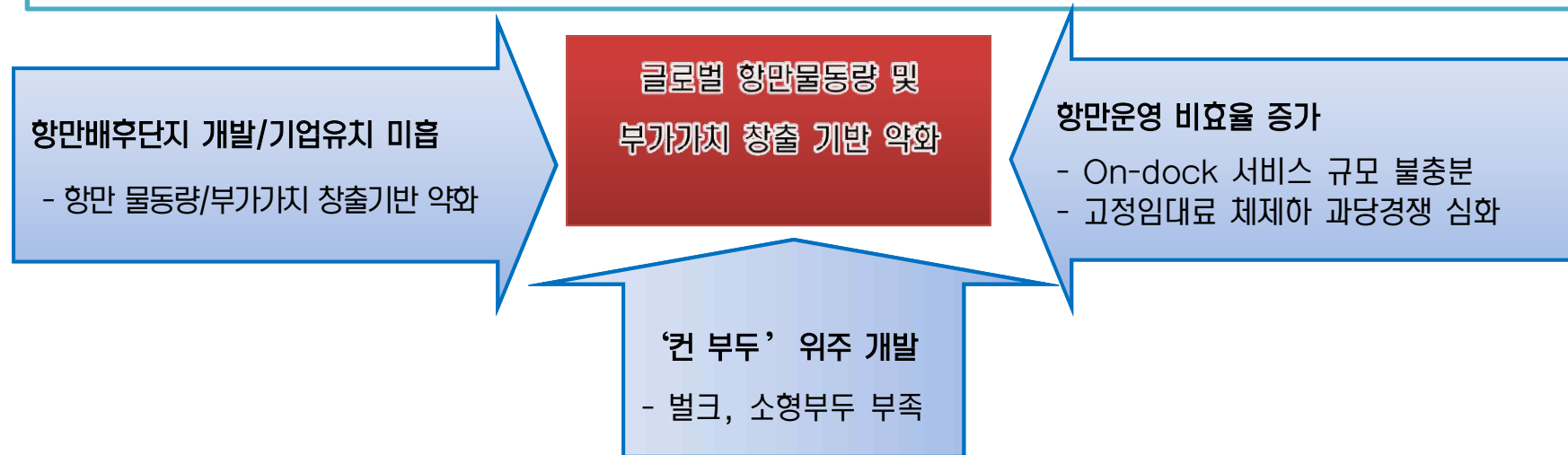
- 글로벌 경제환경 변화에 따른 물류시장의 변화로 해운분야 재편 가속화에 대응 미흡
- IMO의 EEDI(신조선), SEEMP(신조선 및 현존선), MBM(시장적 조치) 등에 대한 대응 부족
- 수직, 수평 기능 확대를 통한 포트폴리오 구축 미흡

▪ 미래 신규시장 개척 노력 부족

- 해양플랜트, 에너지, 자원 등 미래 신규시장 개척 미흡 : 전통적인 Shipping에 안주
- 산업기능 유지를 위한 정부지원과 선사들의 신규시장 개척노력 부족
- 연안해운 활성화를 통한 녹색 성장 기반 마련 미흡

2. 해양산업 부문별 문제점 : 항만산업

- 전국 항만배후단지 개발 및 규모 축소로 기업유치 기반 미흡
 - 2020년 8대 무역항 배후단지 계획 면적 : 35,442천㎡ 27,293천㎡로 기존 추정치 대비 25% 축소
- 항만배후단지 기업유치 활동 축소 및 전문성 결여
 - 대형 IR중심, 단순 인센티브 위주의 마케팅으로 항만배후단지 기업유치 실효성 저하
- 물류여건 변화에 적절한 대처방안 미흡으로 국부유출 심각
 - 고정임대료 체제로 인한 경쟁과열로 연간 1조원 국부유출
- 컨테이너부두 위주의 항만 투자의 불균형
 - 벌크, 소형선, 해양플랜트 전용항만에 대한 투자 미흡



2. 해양산업 부문별 문제점 : 물류산업

■ 글로벌 물류기업과 비교시 국내 물류기업의 네트워크 및 역량 부족

<3PL 기업 글로벌 네트워크 비교>

기업	진출국가	해외법인
DP DHL	220개국 이상	854
UPS	200개국 이상	1,801
글로벌리스	16	20
범한판토스	37	58
CJ GLS	11	25

- **국내 물류기업의 서비스 다양화, 다각화 부재로 해외시장 진출 부진**
 - 글로벌 기업은 회수, 컨설팅, 금융 등 종합서비스 제공, 국내 기업은 하역, 포워딩 등 서비스 국한
- **물류기업을 위한 정부의 해외진출 지원방안 부족**
 - 호주 Toll, 쿠웨이트 Agility 등은 10년전 중견기업에서 정부지원으로 글로벌 top 10 기업 도약
 - 일본은 1%대 금리 지원, 중국은 공기업을 통한 직접투자 중이나 우리나라는 기업 개별 투자로 경쟁력 저하
- **물류기업의 해외진출 시 투자자금, 물량확보, 현지정보 부족 등이 주요 애로사항**
 - (투자자금 부족) 글로벌 거점 확보를 위한 해외거점 설립, M&A, J/V에 처리자금 지원 필요
 - (물량확보 불확실성) 리스크 완화를 위해 화주와 동반진출 선호하나 연결시스템 부재
 - (현지정보 부재) 현지 시장정보, 제도/규제, 기 진출기업, 성공/실패사례 등 기업단독 확보 곤란

2. 해양산업 부문별 문제점 : 해양관광산업

- 해양관광산업 육성을 위한 중장기 정책방향 설정 부족
 - 해안 권역별 · 자원별 중장기 해양관광종합계획미흡, 해양관광 육성 법적 근거 및 제도 구축 미흡
- 동북아 크루즈시장 성장에 대응한 기본적인 인프라(시설, 서비스 등) 부족
 - 크루즈 전용부두는 현재 3곳(부산 동삼동, 제주 외항, 여수)에 불과
 - 기항지 서비스 및 크루즈관광 수익모델 부족
- 마리나 산업 육성에 필요한 국가 차원의 기초 인프라/연계산업 투자 미흡
 - 현재 전곡·목포 등 마리나 14개소가 운영 중이나, 계류시설 용량 부족
 - 마리나산업 육성을 위한 기금 조성, 산업클러스터 구축, 전문인력양성, 지원서비스산업 미발달
 - * 호주 : 마리나산업의 체계적 발전 위해 마리나 클러스터 구축 및 인력양성학교 운영

<부산 국제크루즈 터미널>



<호주 골드코스트 마리나 클러스터>



<프랑스 비유포트 마리나항만>



2. 해양산업 부문별 문제점 : 수산업

- 급증하는 수산물의 국내외 수요에 대응하기 위한 인프라 한계
 - 국내외 수요 증가에 탄력적으로 대응하는 생산시스템 미흡
 - 수출품목이 참치, 김, 오징어 등 몇 개 품목에 편중
 - 글로벌 수요가 있는 품목에 대한 양식시설 확충 및 R&D 부족
- 품종보호제도 전면시행(2012년)에 대응한 국내품종 개발 미흡
 - 해조류 해외 품종이 신품종으로 등록될 경우 연 25억 원의 로열티 지급
 - * 우리나라는 김 3품종만 출원되었으며, 김, 미역 등 10여 품종 출원계획
- 미래성장동력 육성을 위한 수산 R&D 기반 미흡
 - 농림부 R&D 예산(1,339억 원) 중 수산연구개발 예산은 (’11년)109억 원에 불과(수과원 예산 제외)
 - 수요자 중심 맞춤형 R&D 추진 미흡: 수산부문 기술이전 50건(농림수산 전체 596건)에 불과
- 해양생물자원을 활용한 해양생명공학에 대한 관심과 지원 부족
 - 해양생물자원 활용 의약품 시장 : ’09년 15조원 → ’15년 18조원 시장으로 성장
 - 해양신소재는 건강식품부터 의료소재까지 다양(플라스틱 소재, 섬유소재, 나노복합소재 등)
 - * 미국, 해양에서 200여건의 신약물질 특허화(국가예산 1억 3천만 달러 투자)

2. 해양산업 부문별 문제점 : 해양플랜트산업

- 해양플랜트 엔지니어링 능력 극히 취약
 - 엔지니어링은 해양플랜트 기자재 사양 및 프로젝트 전반을 지배하는 핵심 기술
- 해양플랜트 산업 육성 인프라 미흡
 - 법적 지원근거 미비 및 해양플랜트 산업 육성 마스터플랜 미수립
 - * 지식경제부 계획(2012.5.9)은 건축부문에 치중, 서비스 산업 육성전략 누락으로 실효성 부족
- 해외유전개발 사업과 해양플랜트 산업 연계 전략 부재
 - 해양플랜트 국내발주는 대우인터내셔널의 미얀마 쉘(Shwe) 가스전 프로젝트가 유일
 - 석유공사 자회사인 ‘다나’ 사는 FPSO를 중국 조선소에 발주 : 중국은 자국발주, 우리는 타국발주
- 국내기업들은 초기 리스크로 인해 사업진출 의사결정 지연
 - 전문인력 부족, 정보 부족, 경험 부족이 사업진출의 걸림돌로 작용

2. 해양산업 부문별 문제점 : 해양신산업

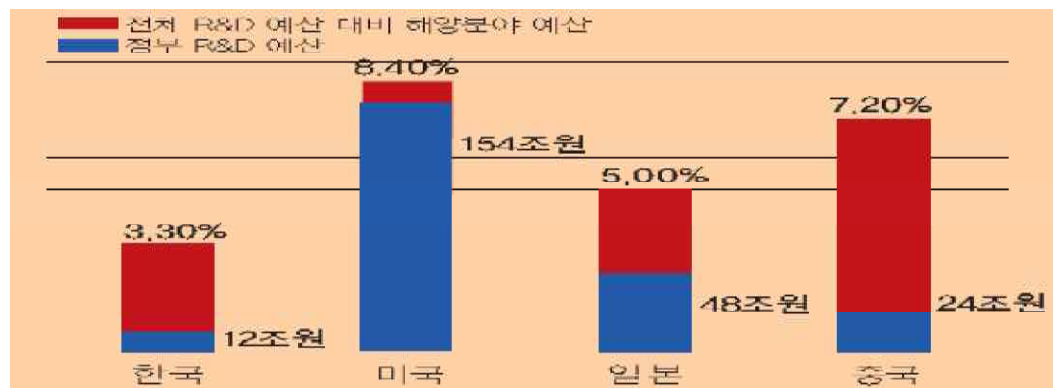
- 해양연구·조사선, 잠수정, 해양관측위성 등 해양연구 인프라 부족

< 한국 대 중국의 해양연구 인프라 비교 >

구분	한국	중국
해양 연구선	7천 톤급 쇄빙연구선 ‘아라온호’ 등 2천 톤급 이상 4척	大洋1號, 大洋2號, 向陽紅5號, 向陽紅9號 등 3천 톤급 이상 10척
잠수정	유인잠수정 미보유 6천m급 심해무인잠수정 ‘해미래’	7,000m급 유인잠수정 ‘蛟龍號’ (미, 프, 일, 러에 이은 세계 5번째)
해양 위성	해양위성 ‘천리안’ 1개 운영(2010.6) (2017년 제2호 발사 계획)	해양위성 ‘해 양 1 호 A’ (2002), ‘해 양 1 호 B’ (2007) 2개 운영(2015년까지 최대 5개 발사 계획)

- 해양과학기술 R&D 예산이 정부 R&D 비중 3.3%로 정부 관심 저조

< 세계 각국의 해양과학기술 R&D 비중(2009년) >



3. 국내 해양산업 육성을 위한 추진과제

1. 해양산업의 비전

❖ 전통해양산업 고도화, 신해양산업 성장동력화를 통해 미래 핵심산업으로 육성

비전	해양산업을 미래 핵심 성장산업으로 육성
정책방향	전통 해양산업의 고도화/신흥 해양산업의 성장동력화



추진전략	해운산업	항만산업	물류산업	해양관광	수산업	해양플랜트	해양신산업
	• 새로운 유망 사업 역량강화 • 성장원천 다원화를 위한 기반확충	• 전략중심 항만 집중 육성 • 항만배후단지 기업유치 활성화	• 정책자금 등 지원체제 강화 • 해외 동반 진출기반 마련	• 해양관광 콘텐츠 개발 • 고부가가치 해양레저 산업 육성	• 종자산업, 수출산업의 전략적 육성 • 외연 확대 통한 신성장 동력화	• 법적, 제도적 인프라 확충 • 원천기술 확보 및 선도사업 추진	• 해양과학 기술 인프라 확충 • 초기시장 창출을 통한 산업화 지원

2. 중점 추진과제 : 해운산업

▪ 해운/조선/금융 연계 강화

- 합작선사(JVC) 설립, 조선발전기금 신설, 3자간 협의체 활성화

▪ 새로운 유망사업에 대한 역량 강화

- 특수선(해양플랜트), Express 서비스(위그선), 동북아 크루즈, LNG 연료선 등
- 저개발 자원부국에 합작해운회사(JVC) 설립 등을 통한 신규 수송권 확보

▪ 성장원천 확보를 위한 기반 조성

- 해운자본 축적(해운보증기금 등), 전문인력 양성, 위기관리시스템 구축, 녹색선박 개발
- 민간부문의 연안선박 투자촉진을 위해 연안선박투자펀드 설립 추진, 투자자에 대한 세제혜택 확대

2. 중점 추진과제 : 항만산업

■ 항만배후단지 개발 확대 및 기업유치 기반 확충

- 신규 개발, 주변 산업단지와 물류단지와 통합 등을 통해 3천만㎡ 규모의 항만배후단지 확대
- 항만배후단지 내 기업유치를 위한 기업 맞춤형 Biz 모델 개발, 투자유치정보센터, 투자유치지원단 설립

■ 전략중심항만의 집중 투자, 종합완성형 항만개발 및 운영시스템 구축

- 관광, 플랜트, 자원 등 항만별 특화 전략 수립 및 이익공유제와 연계 국부창출 방지 운영체계 개선
- 중심항의 항만수심, 터미널 규모, 항만배후단지, 장비, 생산성 등 확보 및 지원

■ 미래 고부가가치 산업의 전용항만 개발 추진

- 향후 예상되는 해외자원 개발, 해양플랜트 시장의 급성장에 따라 전용 항만의 개발

■ 북극항로 연계 항만 개발

- 미래의 자원보고이자 신해상 고속도로가 될 북극항로 대비 신북방 항만개발기본계획 수립
- 강원, 경북과 나진, 원산 등 북한, 극동러시아 등의 주요 북극항로 연계 항만개발 계획 수립

2. 중점 추진과제 : 물류산업

■ 글로벌 정책자금(금융) 지원

- 물류산업발전법(안) 재정 등을 통해 물류기업 해외진출 촉진 지원 및 1조원대 전용 공공기금 마련
- 정책금융공사, 국민연금 등 국부펀드 기관이 운영하는 M&A전용펀드의 물류기업 지원 확대

■ 글로벌 물류전문기구 설립

- 추진력 및 민간투자 지원을 위한 정부 자본금(1천억원)을 투자한 글로벌 물류투자전문기구 설립

■ 해외 고용창출 플랫폼 마련

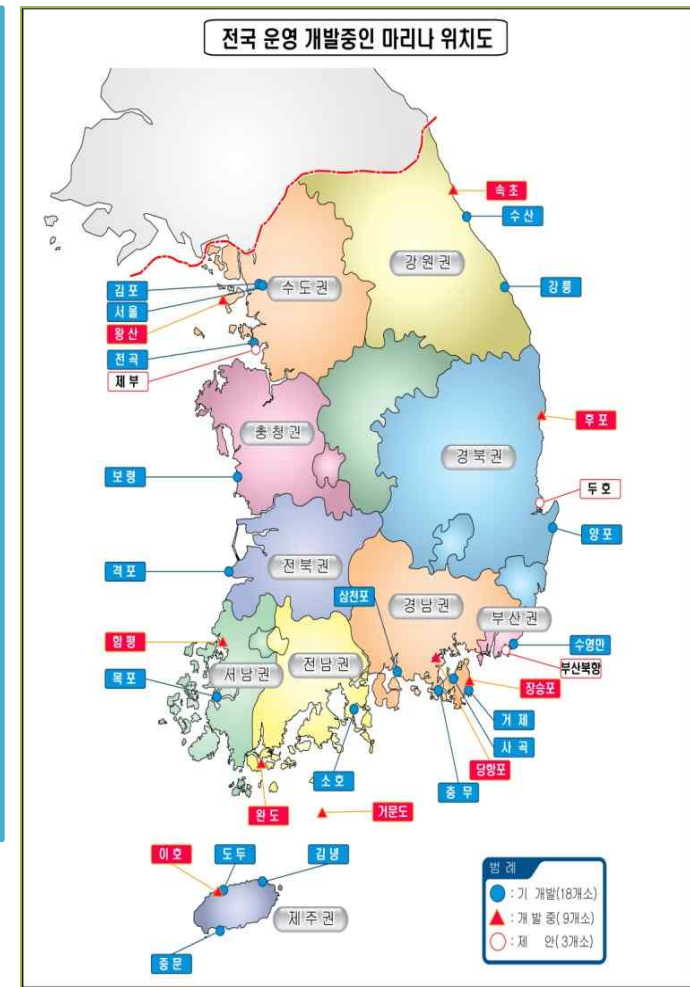
- 1인 글로벌 포워딩 기업, 공동브랜드 등을 활용한 해외 청년 고용 창출 기반 마련

■ 글로벌 물류투자분석센터 기능 강화

- 국제물류투자분석센터(KMI)는 예산 3억원(2010년 2억)으로 국내 물류기업 해외진출 정보 지원
- 센터 예산(30억원) 증액으로 사업기능 강화(해외정보 디렉토리 등)를 통한 저비용 진출기반 제공

2. 중점 추진과제 : 해양관광산업

- 크루즈 부두, 마리나 시설 지속 확충
 - 부산·인천, 제주 전용부두, 대형크루즈 접안시설 확충(12만톤)
 - 2012년까지 23개소, 2015년까지 35개소 마리나 확충
- 마리나·크루즈 등 활성화를 위한 법제도 개선
 - 크루즈선 톤세제(조특법), 카지노업 허가(관광진흥법) 추진
 - 국적 크루즈선의 운항 지원을 위한 관련 특별법 제정 검토
- 마리나 민간투자 활성화 및 수요촉진을 위한 제도 정비
 - 공유수면 점·사용료 추가감면 근거 마련(마리나법 개정)
 - 요트차터업, 요트정비업 도입을 통한 마리나서비스업 육성
 - 크루즈 기금, 마리나 클러스터 설립



2. 중점 추진과제 : 수산업

- 수산종자산업 육성 : 세계적으로 개발초기 단계로 선점효과가 매우 큼
 - 세계 3% 정도만이 과학적이고 체계적인 교배에 의한 종자 생산
 - 노르웨이(대서양연어), 일본(참다랑어, 뱀장어), 중국(잉어류), 한국(넙치)
 - ※ FAO, 세계 수산종자시장은 157억 달러 규모(세계 종자시장 693억불의 22% 차지)
 - ※ 농림수산식품부, 넙치·전복에 대해 Golden Seed 프로젝트 추진(2013~2021년)
- 해삼, 참굴 등 전략적 수출품목 양식 및 가공 확대
 - 어장환경개선, 시범어장운영, 갯벌어업 육성제도 마련으로 갯벌을 해삼, 참굴 등 수출전진기지화
 - ※ 중국의 연간 해삼 소비는 120만톤이나 연간 생산량은 25만톤에 불과, 1조원대 수출시장 전망
- 전통적 수산업에서 고부가가치 산업으로 전환
 - 해양생물로부터 신의약, 신물질, 신소재 개발 등 해양생명공학 산업 육성
 - ※ 세계 시장규모는 2011년 30조 384억원 규모(건강기능성식품, 바이오연료, 화장품 시장 등 고려)
 - 차세대 양식산업 발굴(1조원 품목 육성), 해외 양식어장 개발, 아열대어종 산업화
 - 수산 R&D 체계 개선을 통해 수산물의 세계 일류 상품화 추진

2. 중점 추진과제 : 해양플랜트산업

- 해양플랜트 전담기관 설립을 통한 엔지니어링 및 핵심원천기술 개발
 - 해양플랜트진흥원 설립, 상부구조물 및 해저장비 기술 개발, 해양플랜트 운영 및 지원사업 엔지니어링 개발
- 해양플랜트산업육성법(안) 제정, 통합 마스터플랜 수립
 - 세계 1위의 철강업체 포스코는 10년 한시법인 1970년 ‘철강공업육성법’에 의해 탄생
 - 해양플랜트 산업 생애 전주기에 걸친 범정부 차원의 통합 마스터플랜 수립
- 해외유전 개발 시 해양플랜트 프로젝트 자국발주 의무화
 - 해외유전개발 사업에 자원개발업체(석유공사, 가스공사 등)와 해양플랜트 업체 동반진출 추진
- 정부 주도의 선도사업 추진을 통한 성공모델 창출
 - 정부 재원을 근간으로 해양플랜트 펀드 조성
 - 해양플랜트 국내발주를 통한 기자재 국산화율 제고, 경험과 실적 확보

2. 중점 추진과제 : 해양신산업

- 국가 R&D 비중 5% 이상으로 해양과학기술 예산 확충
 - 2009년 기준으로 3,900억(3.3%) $\Rightarrow$ 6,900억 원(5%)
- 해양과학기술 연구 인프라 확충
 - 2천톤급 이상 해양연구선 : 4척 $\Rightarrow$ 10척
 - 5천미터급 유인잠수정 : 0척 $\Rightarrow$ 1척
 - 해양위성 : 1기 $\Rightarrow$ 3기
 - 테스트베드 구축 : 해양R&D 시험 인증 및 평가를 위한 초대형 공학수조 건립 등
- 해양신산업 융복합 기술 개발
 - 해양에너지 복합기술(조류+풍력+파력 등), 해수종합 이용기술(해수담수화+해수용존광물 추출)
- 대학 및 공공기관 개발기술의 민간기업 이전 촉진
 - 기업의 기술개발 참여 시 사업우선권 부여, 세제혜택 제공, 기술이전 비용 지원 등
 - 시제품 공공기관 우선 적용 통한 초기시장 창출, 연구소기업 창업 지원, 해양신기술펀드 조성 등

4. 정책제언 : 해양산업진흥법(안) 제정

1. 필요성

❖ 해양산업 전반에 걸친 국가경쟁력시스템 확충 필요

- 해양산업 육성을 위한 법적 근거 확보
 - 해양플랜트산업육성법(안), 물류산업발전법(안) 등 제정
 - 조특법, 관광진흥법, 마리나법 등 개정
- 해양산업 육성을 위한 정부재정 확충
 - 물류, 항만, 해운, 수산, 해양 등 해양산업을 육성하기 위한 정부차원의 재원 지원 확대 필요
 - 연안선박투자펀드, 해양플랜트 펀드, 물류기업 해외진출기금 등 실효적인 정책 추진을 위한 펀드/기금 조성
- 해양산업별 전담기관 설립
 - 해양산업 육성정책 추진을 위해서는 전담기관 필요
 - 선박금융기관, 글로벌 물류전담기구, 수산사업권거래소, 해양플랜트진흥원 등 분야별 전담기구 설치
- 해양관련 전문인력 양성 지원
 - 해양산업별 전문인력 육성 및 확보 시급
 - 해양서비스 인력(해양관광/레저, 해양플랜트 운영, 국제물류) 양성 체계 구축



개별 해양산업의 다양한 정책수요에 부응하고, 경쟁력 제고를 위해
해양산업 전반을 포괄하는 법적 지원 필요 : **해양산업진흥법(안)**

1. 필요성

❖ '해양수산발전기본법'의 한계

- 해양산업은 여러 부문 중 일부에 국한
 - 제3장(해양개발 등)의 15개 조문 중 해양관리 및 보전 4개, 해양자원개발 및 이용 7개, 해양산업 육성 4개
- 해양산업 전체를 포괄하지 못하는 한계 노출
 - 제3장 제3절(해양산업의 육성)은 '1) 해운항만산업 경쟁력 강화 등, 2) 항만시설 등의 확충, 3) 해양관광 진흥, 4) 신기술에 대한 지원 등' 으로 구성
 - 이에 따라 해양기기·장비, 해양기술서비스, 해양연구개발, CCS, 해양토목·건축, 해저석유가스 개발 등 미포함
- 기본법의 성격 상 구체성 결여
 - 총 35개 조문으로 구성되어 있고, '노력해야 한다', '지원할 수 있다' 등 임의조항이 다수

❖ 해양산업 부문별 개별법의 한계

- 개별법만으로는 전·후방산업의 동반성장 및 파생시장 대응에 한계
 - 예) 전후방산업 :기자재산업-조선산업-해운물류산업-항만산업
 - 예) 파생시장 : 해운산업+해양플랜트산업->초중량화물 운송사업, 항만산업+해양플랜트산업->OSB
- 글로벌 경쟁은 개별기업의 경쟁력이 아닌 종합경쟁력이 중요->국가경쟁력시스템 강화 필요
 - 글로벌 경쟁이 기업생태계, 산업생태계 등 국가시스템 간 경쟁으로 변화

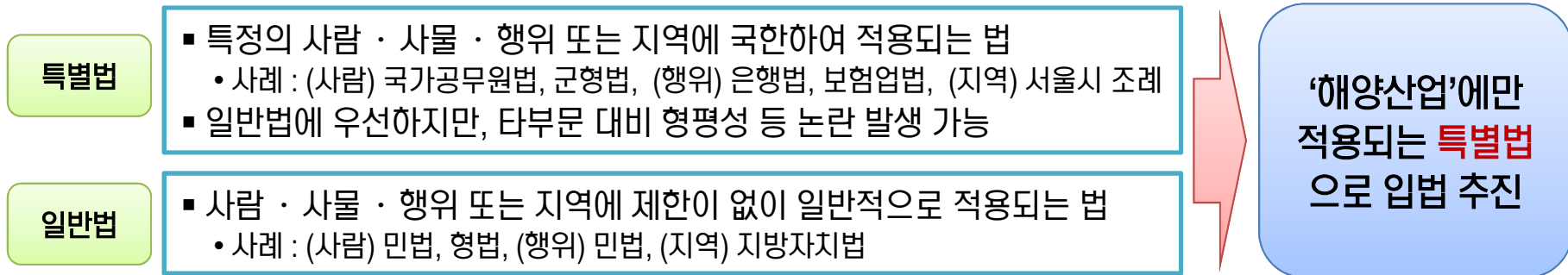
2. 타 부문 사례

❖ 해당산업 육성을 위한 다양한 법률 존재

관련 법령	목적	주요 내용
기상산업 진흥법	기상산업의 발전 기반 조성 경쟁력 강화	기상산업 진흥 기본계획 수립, 기상산업 연구개발사업 지원, 기상정보의 실태조사 및 활용, 유통 및 활용 촉진, 한국기상산업진흥원 설립 등
문화산업 진흥 기본법	문화산업 발전의 기반을 조성 하고 경쟁력을 강화함	문화산업의 중장기 기본계획 수립, 창업 및 투자회사 지원, 유통활성화 및 공정거 래질서 구축, 전문인력 양성, 가치평가 기관의 지정, 협동개발 연구촉진, 국제교류 및 해외시장 진출 지원
소프트웨어산업 진흥법	소프트웨어산업 발전의 기반 을 조성하고 소프트웨어산업 의 경쟁력을 강화함	소프트웨어산업 기본계획 수립, 소프트웨어진흥시설의 지정, 전문 인력 양성, 기술 개발 촉진, 정보의 관리, 국제협력 및 해외진출 촉진, 세제지원, 중소기업 사업 참여 지원, 한국소프트웨어산업협회의 설립
엔지니어링산업 진흥법	엔지니어링산업의 기반을 조 성하고 경쟁력을 강화함으로 써 관련 산업 간의 균형발전을 도모하고, 창의적인 지식기반 사회 실현	엔지니어링산업진흥 기본계획 수립, 엔지니어링산업 정책심의위원회 설립, 실태조 사 및 정보체계 구축, 연구개발 및 사업화 촉진, 엔지니어링기술지원센터 지정, 전 문인력 양성, 국제협력 및 해외진출 지원, 협회설립
정보통신산업 진흥법	정보통신산업의 경쟁력 강화	정보통신산업 진흥계획의 수립, 정보통신기술 진흥 시행계획 수립, 신기술 사업지 원, IT정보 관리 및 보급, 전문인력양성, 국제협력 추진, 진흥단지조성, 기업지원, 정보통신산업진흥원 설립, 지식정보보안산업의 육성, 정보통신진흥기금 설치
콘텐츠 산업 진흥법	콘텐츠산업의 기반을 조성하 고 경쟁력 강화	콘텐츠산업 진흥 기본계획 수립, 콘텐츠산업진흥위원회(국무총리실 산하) 구성 및 운영, 콘텐츠 산업 창업 활성화, 전문인력 양성, 기술개발 촉진, 국제협력 및 해외진 출 지원, 세제 지원, 콘텐츠 공제조합 설립, 콘텐츠 이용자 권리보호, 분쟁조정 등

3. 해양산업진흥법(안) 개요

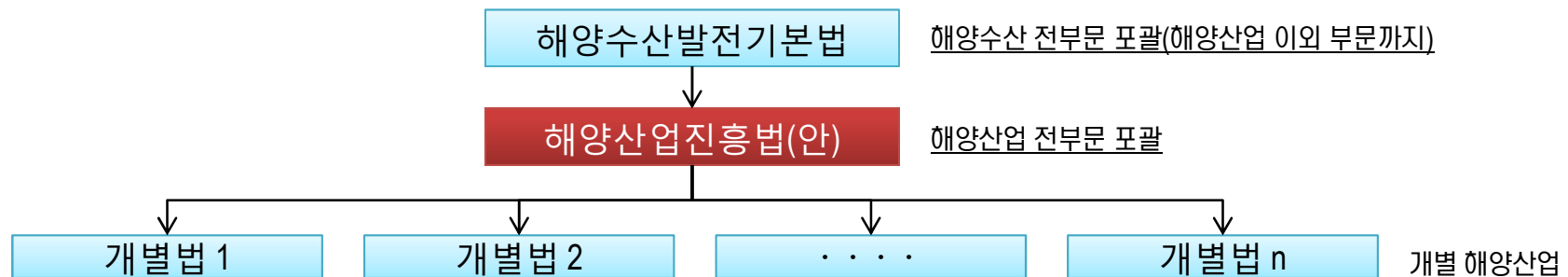
❖ 법안의 성격



❖ 법안의 위상

▪ 해양수산발전기본법-해양산업진흥법(안)-개별법

- 해양수산 부문 최상위법인 ‘해양수산발전기본법’의 하위법령으로 해양산업에 특화
- 부문별 해양산업의 상위법령으로 해양산업 전반을 포괄하고 개별법보다 우선 적용



3. 해양산업진흥법(안) 개요

❖ 법안의 목적

- 해양산업에 대한 지원 및 육성을 강화함으로써 해양산업의 국가경쟁력시스템 확충

❖ 법안의 구조(안)

구분	주요 내용
제1장 총칙	목적, 정의, 국가와 지방자치단체의 의무, 다른 법률과의 관계
제2장 해양산업 진흥계획	해양산업 진흥계획 수립, 해양산업 실태조사, 해양산업진흥위원회 설립
제3장 해양산업 진흥	해양산업진흥협회 설립, 해양산업 정보제공, 해양산업 기술개발, 해양공간관리
제4장 해양산업 진흥기반 조성	해양산업 연구기관 지정, 해양산업 전문인력 양성, 해양산업 정보화 촉진
제5장 해양산업 진흥 지원	해양산업 연구성과 사업화 지원, 해양산업 표준화 지원, 해양산업 재정 지원, 해양산업 진흥기금 설치, 해양산업 세제 지원 및 특별 지원, 해양기업 국제협력 및 해외진출 지원, 해양벤처기업 육성 지원

3. 해양산업진흥법(안)의 주요 내용

❖ 법안의 주요 내용(안)

구분	주요 내용
제1장 총칙	• 목적 : 해양산업의 발전 기반 조성 및 경쟁력 강화를 위해 해양산업의 지원 및 육성에 관한 사항을 정함으로써 국가경제의 발전에 이바지함 • 정의 : 전통해양산업(해운, 항만, 물류, 해양관광, 수산 등), 해양신산업(해양에너지, 해양플랜트 등) 및 해양과학기술 등 포함 • 국가 및 지방자치단체의 의무 : 국가와 지방자치단체는 해양산업의 진흥을 위하여 필요한 각종 시책을 수립·시행해야 함 • 다른 법률과의 관계 : 해양산업의 진흥 및 지원 등에 관하여는 다른 법률에 우선하여 적용함
제2장 해양산업 진흥계획	• 해양산업진흥기본계획 수립 - 이 법의 목적을 체계적, 효율적으로 달성하기 위해 관계 중앙행정기관의 장과 협의해 5년마다 해양산업 진흥 기본계획을 수립·시행하여야 함(해양수산발전기본계획과 연계) • 해양산업 실태 조사 - 해양산업을 체계적으로 진흥하고 기본계획과 시행계획 등을 효율적으로 수립·추진하기 위하여 해양 산업에 대한 실태조사와 자료 수집을 할 수 있음 • 해양산업진흥위원회 설립 - 국무총리실 산하(또는 000부 산하)에 각 정부부처와 독립된 기관으로 설립 - 각 부처별로 산재된 해양산업 정책을 종합적으로 심의·조정

3. 해양산업진흥법(안)의 주요 내용

❖ 법안의 주요 내용(안)

구분	주요 내용
제3장 해양산업 진흥	• <u>해양산업진흥협회 설립</u> - 해양산업 사업자는 해양산업의 건전한 발전과 해양산업 사업자의 공동이익을 도모하기 위하여 협회를 설립할 수 있음 • <u>해양산업 정보제공</u> - 해양산업 정보를 정기적으로 제공하는 사업 실시, 해양산업정보센터 지정 또는 설치. 운영 가능 • <u>해양산업기술의 진흥</u> - 해양산업기술 진흥을 위한 세부계획 수립, 해양산업기술 성과를 사업화와 연계 • <u>해양공간관리(MSP) 정책 시행</u> - 해양공간을 활용하는 해양산업 간 이해관계 조정, 민. 관 협의체 구성 운영
제4장 해양산업 진흥 기반 조성	• <u>해양산업 연구기관 지정. 운영</u> - 해양산업 진흥 기본계획의 수립, 해양산업 진흥 정책 수립을 위한 연구수행 - 정부출연기관을 중심으로 지정 가능 • <u>해양산업 전문인력 양성</u> - 각 산업별 필요한 인력수요 조사 및 교육. 훈련에 이르기까지 전반적 업무 담당 - 해양산업 전문인력 연수 및 교육기관을 지정 또는 설립 • <u>해양산업 정보화 촉진</u> - 해양산업 정보 고도화 및 유통의 원활화 위한 시책을 마련하고 시행

3. 해양산업진흥법(안)의 주요 내용

❖ 법안의 주요 내용(안)

구분	주요 내용
제5장 해양산업 진흥 지원	• <u>해양산업 연구 및 개발 성과 사업화 지원</u> - 해양산업 및 해양과학기술 R&D 성과를 사업과 연계할 수 있도록 지원 • <u>해양산업 표준화 지원</u> - 해양산업 별 표준화가 필요한 분야를 지원하고 국제 표준화에 대비 • <u>해양산업 재정 지원</u> - 이 법의 목적을 달성하기 위해 필요하다고 인정하는 경우, 사업 및 기관을 대상으로 재정, 금융 등에 관한 지원을 할 수 있음 - 필요 시 대통령령으로 정하는 바에 따라 금융지원이나 기타 필요한 지원을 할 수 있음 • <u>해양산업 진흥기금 설치</u> - 해양산업의 진흥을 지원하기 위해 해양산업 진흥기금을 설치 - 기금 조성 : 정부의 출연금 또는 융자금, 기금운용 등에 따른 수익금 등 • <u>해양산업 세제 지원 및 특별 지원</u> - 해양산업 지원을 위해 「조세특례제한법」, 「지방세법」 및 그 밖의 관련 세법에서 정하는 바에 따라 조세 감면 등 필요한 조치를 할 수 있음 - 해양산업 중소기업자의 사업이 원활하게 수행할 수 있도록 행정적, 재정적으로 특별한 지원할 수 있음

3. 해양산업진흥법(안)의 주요 내용

❖ 법안의 주요 내용(안)

구분	주요 내용
제5장 해양산업 진흥 지원(계속)	• <u>해양기업 국제협력 및 해외진출 지원</u> - 정부는 해양산업의 국제협력과 해외진출을 촉진하기 위하여 관련 정보의 제공, 해외진출에 대한 상담·지도, 관련 기술 및 인력의 국제교류, 국제행사への 참가, 국제공동연구 개발사업 등을 지원할 수 있음 • <u>해양벤처기업 육성 지원</u> - 벤처기업육성에 관한 특별조치법 준용(2012.7.27 시행)하여 해양벤처기업 육성 및 지원
기타 부칙	시행일 규정, 다른 법률의 개정 등 규정

항만산업CEO포럼과 해양산업의 발전을 기원합니다!!

감사합니다



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE