발표 자료집

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 해양수산 전망과 주요 정책 이슈

일 시 2014년 2월 18일(화) 13:30~17:30

장 소 부산 상공회의소 상의홀(2층)

주 관 KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

후 원 부산광역시, 한국해양대학교, 부경대학교, 동명대학교, 현대상선, 부산항발전협의회, 부산발전연구원, 항만산업 CEO포럼

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

PROGRAM

시간	주요내용	
13:30～14:00	◎ **현장 등록 및 자료 배포**	
제1부 개 회 식		
14:00～14:05	◎ **개회사** 김성귀 [한국해양수산개발원 원장]	
14:05～14:25	◎ **환영사** 이영활 [부산광역시 경제부시장]	
	◎ **축 사** 박한일 [한국해양대학교 총장] 박인호 [부산항발전협의회 공동대표]	
14:25～14:30	기념촬영	
제2부 주제발표		
14:30～14:50	주제발표 1	**2014 세계 해운 이슈와 부산의 대응방향** 황진회 [KMI 해운정책연구실장]
14:50～15:10	주제발표 2	**2014 부산항의 지속가능한 성장전략** 최상희 [KMI 항만물류기술연구실장]
15:10～15:30	주제발표 3	**2014 해양레저산업 전망과 대응방안** 홍장원 [KMI 해양산업·관광연구실장]
15:30～15:50	주제발표 4	**2014 수산업의 동향과 전망** 류정곤 [KMI 연구감리위원]
15:50～16:10	주제발표 5	**2014 부산 유통가공업의 동향과 전망** 강종호 [KMI 수산정책연구실장]
16:10～16:20	Coffee Break	
제3부 종합토론		
16:20～17:20	◎ **좌 장** 김길수 [한국해양대학교 교수] ◎ **토 론** 김봉수 [현대상선 상무] 박남규 [동명대학교 교수] 최도석 [부산발전연구원 선임연구위원] 장영수 [부경대학교 교수] 장지태 [부산일보 수석논설위원]	
17:20～17:30	질의 및 응답	

CONTENTS

○ PROGRAM ····· 03

○ **개회사** ····· 06

김성귀 원장(한국해양수산개발원)

○ **축 사** ····· 08

박한일 총장(한국해양대학교)

박인호 공동대표(부산항발전협의회)

○ **주제발표 1 /** 2014 세계 해운 이슈와 부산의 대응방향 ····· 13

황진회 실장(KMI 해운정책연구실)

○ **주제발표 2 /** 2014 부산항의 지속가능한 성장전략 ····· 37

최상희 실장(KMI 항만물류기술연구실)

○ **주제발표 3 /** 2014 해양레저산업 전망과 대응방안 ····· 61

홍장원 실장(KMI 해양산업·관광연구실)

○ **주제발표 4 /** 2014 수산업의 동향과 전망 ····· 73

류정곤 연구감리위원(KMI)

○ **주제발표 5 /** 2014 부산 유통가공업의 동향과 전망 ····· 87

강종호 실장(KMI 수산정책연구실)

개 회 사

존경하는 부산 시민 여러분 그리고 해양수도 부산에서 우리 해양수산의 발전을 위해 밤낮으로 애쓰시는 부산 해양수산인 여러분, 안녕하십니까. 한국해양수산개발원 원장 김성귀입니다.

2014년 세계 경제는, 위기를 촉발했던 미국과 유럽의 경제가 다소 호전세를 보이면서 조심스럽게 회복이 점쳐지고 있습니다. 그러나 원유 및 원자재 가격 상승과 신흥국의 금융 불안이 우려되는 가운데, 3월로 예정된 중국 전국 인민 대표회의와 11월에 있을 미국 중간 선거, 그리고 4월 일본의 소비세 인상 등 호재와 악재가 교차하는 한 해가 될 것으로 보입니다. 이외에도 북한의 급변 사태와 한·중·일 간 정치적 역학관계 같은 경제 외적 변수가 2014년에도 계속 우리 경제를 위협하리라고 봅니다.

이와 같은 불확실한 전망을 앞에 두고 오늘 대회에서는, 부산을 중심으로 해운물류·항만·수산·해양관광 등 해양수산 각 분야의 2014년을 조망하고, 그 대책을 살펴보게 됩니다. 크게 나누어 2014년 세계 해운시장의 변화와 부산의 대응방향을 비롯하여, 부산항의 지속 성장 전략과 해양레저 산업의 향배, 그리고 올 한해 수산업과 수산물 유통가공업의 동향을 모색하게 됩니다. 저는 오늘 이 같은 현안들을 이곳 부산의 해양수산인 여러분과 함께 고민함으로써 오늘 다루어질 과제가 앞으로 더욱 밀도있게 논의되는 계기가 될 것이라 믿습니다.

개 회 사

존경하는 부산 해양수산인 여러분,

아시다시피 KMI는 머지않아 이곳 부산으로 이전하게 됩니다. 이 자리를 빌려 저희 KMI가 부산을 해양수도와 글로벌 비즈니스 중심 도시로 도약시키는 데 최우선으로 기여할 것을 약속드리며, 선박금융공사와 해운보증기금 그리고 해양경제특구와 같은 우리 해양수산의 과제들이 속히 해결되도록 최선을 다하겠습니다.

아무쪼록 오늘 대회가 오신 모든 분들께 뜻 깊은 기억으로 남기를 기대하면서 개회사에 갈음하겠습니다.

감사합니다.

2014년 2월 18일

한국해양수산개발원 원장 **김 성 귀**

축 사

2014년 부산해양수산 전망대회를 주최해주신 한국해양수산개발원 김성귀 원장님!

그리고 바쁘신 일정에도 불구하고 참석해주신 부산시 이영활 경제부시장님과 부산항발전협의회 박인호 공동대표님께 감사드립니다. 아울러 주제발제자로, 토론자로 참여해주신 여러 연구자들과 이 행사에 관심을 갖고 함께해주신 모든 분들께 감사 말씀 드립니다.

올해 세계 경제는 그동안의 위기를 촉발했던 미국과 유럽연합(EU)의 경제가 다소 호전세를 보이면서 회복이 조심스럽게 예상되고 있습니다. 하지만 원유와 원자재 가격상승, 신흥국의 금융 불안 등이 상존하고 우리 경제에 큰 영향을 미칠 수 있는 북한문제와 한중일 간 국제 변수가 여전히 정치경제의 불확실한 요소로 작용하고 있습니다.

이와 같은 불안한 전망을 앞에 두고, 산학연관의 해양 분야 최고 전문가들이 한자리에 모였습니다. 부산·울산·경남 지역의 전략산업인 해양수산 산업을 살리기 위해 해양산업 시장의 현 상황을 정확히 진단하고, 변화를 예측하며 대응방향을 모색하는 일은 참으로 큰 의의가 있다고 봅니다.

축 사

특히 해양수도임을 자임하는 부산이, 새로운 세계 경제 질서 속에서 어떤 전략을 통해 경쟁력 있는 도시로 거듭날 것인지는 중요한 과제가 아닐 수 없습니다. 아무쪼록 새로운 부산발전을 위해 다양한 지혜가 오가는 토론의 장이 되기를 바랍니다.

감사합니다.

2014년 2월 18일

한국해양대학교 총장 **박 한 일**

축 사

해양수산수도 부산에서의 해양수산 전망대회의 의미는 매우 크다

한국해양수산개발원(KMI)이 주최하고 부산항발전협의회 등이 후원하는 '2014 부산 해양수산 전망대회' 개최를 진심으로 축하드립니다.

특히, 부산의 해양수산혁신단지로 이전해올 한국해양수산개발원(KMI)이 부산에서 주최해 주신데 대해 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 김성귀 KMI 원장님께 고마움을 느낍니다.

오늘 귀중한 주제 큰 발표를 해주실 황진회 KMI 해운정책연구실장을 비롯한 주제 발표자님들, 또 좋은 토론을 해주실 토론자분들께도 깊은 감사를 드립니다.

주지하다시피 부산은 한반도 뿐만 아니라 동북아 해양수산 수도입니다. 해양수산 관련 기관, 단체, 업계, 학계, 연구소, 관련NGO가 가장 많이 집적된 해양수산의 메카입니다.

오늘의 이 '2014 부산해양수산 전망대회'가 부산지역의 해양수산 관련단체, 업계, 학계 등에 부산 해양수산 발전에 크게 기여하고 2014 해양수산 관련 예측과 전략의 등대가 될 것을 기대하고 확신하는 바입니다.

축 사

또한 금년 3월 23일은 5년간의 쟁취노력으로 해양수산부가 부활한지 1주년이 되는 날입니다. 물론 애초 기대했던 더 크고 강한 해양수산부가 되지못해 아쉬운 점이 한두 가지가 아니지만 부활했다는 점에서 큰 성과를 이루었다고 생각합니다. 해양수산부의 부활운동은 부산이 그 진원지가 되어 전국 국민운동으로 점화 시킨 것입니다. 자부심이 매우 큽니다. 여기 오신 부산시를 비롯한 해양수산 관계자 여러분의 노력에 감사를 드리며, 특히 부산시민의 해양수산부 부활 열정과 끈질긴 노력을 고맙게 생각합니다.

향후 부산이 명실 공히 해양수산 수도로 자리매김하는데 저희들 해양수산 시민단체가 앞장설 것입니다. 정부, 특히 KMI가 이러한 점에서 부산이 해양수산 수도로서의 역할을 크게 하도록 전폭적인 정책지원을 해야 할 것입니다.

끝으로 오늘의 이 '2014 부산 해양수산 전망대회'가 매우 유익하고, 해양수산의 길잡이가 되는 좋은 발표와 토론을 기대하면서 축사에 갈음합니다.

감사합니다.

2014년 2월 18일

부산항발전협의회 공동대표 **박 인 호**

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 세계 해운 이슈와 부산의 대응방향

황진회 (KMI 해운정책연구실장)

2014 부산 해양수산전망대회

세계 해운 이슈와 대응

한국해양수산개발원

황 진 회

해운정책연구실장

발표 순서

I. 2014년 세계 해운 전망
II. 우리나라 해운산업 위기와 대책
III. P3 Network 출범과 대책
IV. 경제 및 무역 변동과 대응
  1. 중국경제 저성장 논란과 대응
  2. 리쇼어링 확산과 대응
V. 세계 선원인력 부족과 과제
VI. 크루즈산업 발전과 부산의 과제
VII. 결론

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

이슈 1.

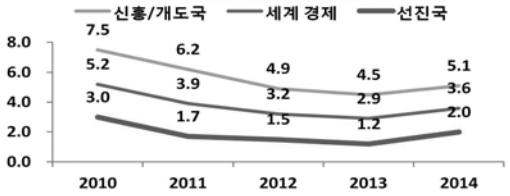
2014년 세계 해운 전망

2014년 세계 경제 전망

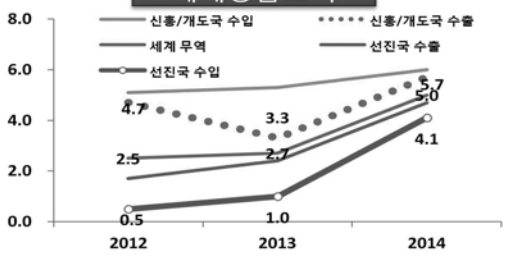
■ **세계 경제 회복과 무역증가로 세계 해운경기 호전 예상**

- ► 2014년 세계 경제성장 3.6% (PPP 환율 기준) 성장 예상
- ► 2014년에는 마이너스(-) 성장 국가가 없다!!

세계 경제



세계상품교역



국가별 경제 성장율 전망

구분	2011	2012	2013	2014
세계	3.9	3.2	2.9	3.6
선진국	1.7	1.5	1.2	2.0
미국	1.8	2.8	1.6	2.6
유로 지역	1.5	-0.6	-0.4	1.0
- 독일	3.4	0.9	0.5	1.4
- 프랑스	2.0	0.0	0.2	1.0
- 이태리	0.4	-2.4	-1.8	0.7
- 스페인	0.1	-1.6	-1.3	0.2
일본	-0.6	2.0	2.0	1.2
영국	1.1	0.2	1.4	1.9
개도국(신흥국)	6.2	4.9	4.5	5.1
러시아	4.3	3.4	2.1	3.4
중국	9.3	7.7	7.6	7.3
인도	6.3	3.2	3.8	5.1
브라질	2.7	0.9	2.5	2.5

(Source : IMF "World Economic Outlook" 2013.10 ; KMI)

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

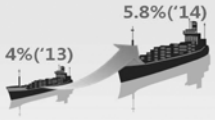
2014년 컨테이너 해운시장 전망

- **전세계 해상물동량** 4.3% **증가한** 1억 9,090**만** TEU **예상**
  - ▶ 북미항로 3.9%, 유럽항로 5.8%, 대서양항로 3.1%
- **선복량** 7% **증가 예상, 실제 선복량은** 5% **증가에 그칠 가능성도 있음**
- P3 **출범과 선사의 운임방어전략으로 현수준에서 운임 인상 예상**

아시아~유럽항로

유럽경제회복
△0.6%('13)→0.9%('14)

•물동량, 증가세



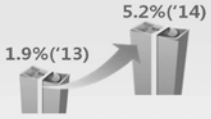
•선박의 생산성 개선

소석률 :
(유 럽→아시아) 58%('13) ➔ 62%('14)
(아시아 →유럽) 86%('13) ➔ 89%('14)

아시아~북미항로

미국경제회복
1.7%('13)→2.7%('14)

•물동량, 증가세



•선박의 생산성 개선

소석률 :
동향 83%('13) ➔ 85~87%('14)
서향 50%('13) ➔ 52~54%('14)

자료 : Drewry; KMI

2014년 건화물선 해운시장 전망

- **건화물선 시장은 지속적인 물동량 증가와 수급개선으로 운임상승 기대**
  - ▶ 공급증가세 둔화: 케이프 공급량 2.2%, 전체 건화물선 증가율도 3.5%로 하락
  - ▶ 해상물동량 증가 :철광석 5.5%,석탄 5.3%, 중국 도시화 지속 추진 수입량증가

수급균형 개선

•물동량 :
아시아~브라질, 남아프리카, 호주 등 장거리 수송 증가

톤기준 5%
톤마일기준 7%

•선박량 : 증가세 둔화
3.5% 예상

•변동 리스크 대비 :
기상재해, 수요급변 등에 민감

선박공급 부담 해소





자료 : Clarkson; KMI

국내선사의 해운시황 판단

- **시황은 작년 하반기에 계속 상승**
- **연초 하락은 계절적 불황기와 최근 신흥국 경제 불안이 겹쳐 발생**
  - ► 작년 말에 비해 하락하고 있으나, 전년동기 대비는 나쁘지 않은 상황임

KMI 해운경기실사지수 조사 결과

업종	응답기업	'13.8	9월	10월	11월	12월	2014.1	현 상황
컨테이너	14	62	100	100	83	100	79	중소선사 긍정적
건화물선	69	35	56	54	75	93	80	운임하락
유조선	27	64	67	85	96	104	90	운임하락
전 체	126	48	63	68	80	92	82	시황악화

자료 : KMI.

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

이슈 2.

우리나라 해운산업 위기와 대책

우리나라 해운산업 현황

- **대형선사, 위기극복을 위한 구조조정 진행**
- **중소/중견선사, 기업역량에 따라 명암이 엇갈림**

구분	업종	기업수	매출 (조 원)	현 상황
대형 선사	컨테이너	2	17.8	유동성 위기, 영업적자 지속, 부채비율 급증
	건화물선	4	6.4	법정관리 및 구조조정, 경영정상화 노력
중소/ 중견 선사	컨테이너	11	3.5	한일 및 한중의 관리항로로 꾸준한 실적 선박 대체 투자 필요
	건화물선	68	3.1	위기이후 시장에서 구조조정
전체		144	38.6	

자료 : 한국선주협회(조사기업기준, 2012년)

- 국적선사의 위기는 우선 국가 수출입 화물의 안정적 수송에 영향을 주고,
- 중장기적으로 수출 경제 대국 달성에 심각한 영향 초래할 것으로 예상됨

한국 해운 위기 원인 (국내선사가 더 어려운 이유)

- 근본적 원인 (국내외 선사 모두 적용)
  - 시장수급 상황, 해운경기 악화, 만성적인 공급 과잉, ...
- 원인(1) 비즈니스 모델 차이
  - 국내선사 : 대부분 해상운송서비스 수입에 의존, 운임 변동에 취약한 구조
    - 운임은 상시 변동, 주기적 경영 불안과 위기 도래
  - 외국선사 : 다양한 수익 사업 전개
    - 해운 및 해양관련 : 컨테이너터미널, 독립된 선박관리회사 운영, 해운 컨설팅, 해사중재, 해상보험, 선용품 공급, 해운금융, 해양플랜트.....
    - 비 해양 분야 : 유통(슈퍼마켓 등), 관광, 무역(종합상사), ...
- 원인(2) 해운기업의 비용요소 관리 차이
  - 금융비용 : 선박금융 조달시 대규모 자금을 높은 금리로 조달
    - 국내선사 : 외국선사보다 높은 금리로 BP불리, Country Risk도 잔존
    - 국내 해운금융의 취약성
  - 유류 : 선박운항시 부담이 되는 유류비를 경쟁사보다 비싸게 조달
  - 선원 : 고급 숙련 선원의 경쟁력 있는 임금으로 채용했는가 여부
- 원인(3) 경영 측면
  - 선박확보 타이밍 문제 : 한국&중국 vs 독일&그리스 선주의 선택은 상이
    - 선박 투자시 의사결정 방법 : 직관에 의한 결정 vs 분석적 결정
  - 선사의 배타적 경영 : 협력과 신뢰수준이 낮고, 지원세력도 부족
    - 상장회사 극소수, 미상장 회사: 외부 차입은 하되 배당은 최소화

저성장기 해운산업 대책

- 단기 대책
  - ▶ 주요 해운사에 대한 유동성 긴급 지원으로 경기 회복기 수익 기회 확보와 항구적 경쟁력 제고를 위한 선순환 사이클 진입 촉진
  - ▶ 영구채 발행 지원(보증 등)으로 기업 신용 안정화를 도모함으로써 세계 해운시장의 신뢰회복 시급
  - ▶ 해운보증 강화를 통한 해운특화 금융기관 설치로 금융업의 안정적인 해운투자 촉진
  - ▶ 저선가 선박 확보를 위한 대책 마련: 불황기는 저가선박을 확보할 수 있는 기회→ 원가 절감의 최대 요인, 친환경 / 대형선 확보 필요
    - ▪ 현재 신조선 가격은 2009년초 대비 평균 30% 이상 저렴
- 중장기 대책
  - ▶ 재도약 기반 조성을 위한 해운 및 금융 산업의 융합성장 토대 조성
  - ▶ 시중 유동성 자본을 선순환 사이클 진입 단계의 해운산업에 투자될 수 있는 제도적 유인책 마련 필요
    - ▪ 노르웨이 : 중소형 선박금융을 위한 은행 "Maritime & Merchant AS" 설립 추진, 2014 2분기 영업개시 예정
  - ▶ 톤세제 안정적 유지 : 톤세제로 인한 편익은 해운과 관련 산업 발전을 위한 기반조성과 인력양성에 재투자 돼야 함

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

이슈 3.

P3 Network 출범과 대책



P3 Network 출범

■ **해운역사상 최대규모의 Mega Alliance 체제 출범**

- ▶ 2014년 5월부터 실시할 총 29개 서비스(loops) 스케줄 발표
  - ▪ 총 255척, 선복량 260만TEU 투입 예정
  - ▪ 유럽항로(13 서비스) 아시아-북유럽 8개, 아시아-지중해 5개 서비스
  - ▪ 미주항로(10 서비스) : 아시아-미서안 6개, 미동안 4개(수에즈 3, 파나마 1)
  - ▪ 대서양항로(5 서비스) : 유럽-미동안 3개, 지중해-미동안 2개

<기존 서비스(2013.9.1)와 P3 Network 서비스(2014.5) 스케줄 비교>

항로	서비스수(loop)		선박척수		평균선형(TEU)			선복량(천TEU)		
	기존	신규	기존	신규	기존	신규	증감율	기존	신규	증감율
아시아-북유럽	9	8(-1)	104	94(-10)	11,437	13,032	14%	5,340	5,460	2.25%
아시아-지중해	6	5(-1)	64	미정	10,467	미정	-	3,242	미정	-
아시아-미서안	6	6	53	79(+26)	8,627	9,323	8%	2,691	2,756	2.42%
아시아-미동안	4	4	51	50(-1)	7,217	7,800	8%	1,470	1,586	7.89%

(Source : Drewly ; KMI)

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

P3 Network 출범 배경

■ **세계 해운시장 불황 극복**

- ▶ 자원의 효율적 활용 통한 비용 절감, 좋은 서비스 제공
- ▶ 대화주 서비스 만족도 제고

■ **세계 해운의 중심 이동과 유럽 해운기업의 저항**

- ▶ 세계 해운의 중심지가 아시아권으로 이동하고 있으나, 해운기업은 여전히 유럽계 해운기업이 주도
- ▶ P3 네트워크 참여 선사 모두 유럽선사
- ▶ 아시아 선사와 유럽선사의 경쟁 구조 형성

■ **유럽 해운계는 아시아권 해운기업 성장에 지속적 적극적 대응**

- ▶ 저렴하고 풍부한 금융 제공으로 유럽계 선사 선복량 확대 (시장 잠식)
- ▶ 환경규제로 개도국 선사(선박)의 시장 진입 규제
- ▶ 조직 (얼라이언스)를 통해 시장 지배 확대

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

P3 Network 운영 전략

■ **독립된 JV통한 선대의 독자적 운영으로 효율성 제고**
- ▶ 기존 얼라이언스와 달리 3개사가 지분 투자, 독립된 JV(Joint Venture) 설립
- ▶ G6 및 CKYH에 비해 효율적인 선대 운영 전략 가능 예상
- ▶ 운임, 마케팅, 및 고객 서비스 등은 독자적으로 결정·운영한다고 발표했으나, 독립 JV를 통해 일정 부분 통일된 전략 구사 예상

■ **초대형선 투입으로 서비스 및 비용 절감**
- ▶ 유럽항로 서비스·투입선박을 축소한 대신, 평균 13,000TEU급 초대형선 투입
- ▶ 서비스 축소에 대응, 초대형선을 기반으로 slow steaming 대신 선박속도 향상 추진 (→서비스 우위 전략)
- ▶ 초대형선 투입은 선박 slot당 비용 절감을 가져와 수익성 확보 기반

■ **P3의 터미널과 자회사를 활용한 연계성 제고**
- ▶ 유럽 3사는 물동량 창출이 많은 터미널 기항과 동시에 자사 터미널 기항을 통한 family connection 강화도 추진
- ▶ 세계 네트워크 상에서 역내 자회사(예:MCC, CN Line) 등 피더 네트워크를 공동 활용하여 효율성 제고

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

P3 Network 출범 영향

■ **세계 정기선 시장, Super Mega Alliance 체제로 변화**
- ▶ P3, G6 및 CKYH 등 얼라이언스 체제가 세계 선복량의 84% 예상
- ▶ 독립선사, 중소형선사의 경쟁력 약화 우려
- ▶ 기존 얼라이언스 선사 중 초대형선 등 선박확보 지연시 탈퇴 가능성도 있음

■ **경쟁체제의 변화에 따른 제도 변화**
- ▶ 유럽항로의 해운동맹 폐지(2008.10) 후 경쟁체제에 대한 각국의 시각을 변화
- ▶ P3, 미 FMC에 공동운항협정신고서 제출(2013.10.24)
- ▶ 미국 FMC, EU 운송부문 경쟁당국자, 중국 교통부 등 정부간 회의
  → 경쟁당국자 간 협조 사항 논의 (2013.12.17)

■ **정기선 시장의 운임 안정화에 기여**
- ▶ 공급 과잉 하에서 P3는 초기 운임 안정화를 추구할 것으로 예상(네트워크 효과를 통해 수요에 따른 선복조절 가능)
- ▶ 다만, 시장상황에 따라 P3가 공격적인 운임정책 구사 가능(→얼라이언스 간의 경쟁구도로 변화)
- ▶ Slot당 비용이 낮은 초대형선을 기반으로 하는 P3는 향후에도 시장 내에서 상대적 경쟁우위 예상
- ▶ P3 시장지배력 강화로 중소형 선사 퇴출 위기

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

국내 대책 : 선화주 단체 문제제기, 국제적 공동 대응

■ **(시장 대응) 선박확보와 정기선사 경쟁력 제고를 통해 대응**
- ► 초대형선 확보는 얼라이언스 체제에서의 필수적인 운영 수단화
- ► 해운금융의 선진화(정책 및 민간 금융), 해운보증 강화 대책 조속히 추진

■ **(정책 대응) 해운분야 경쟁법 관련 검토 체제 강화**
- ► P3 Network 출범 후 해운분야의 공정경쟁 관련 이슈 다발적 대두 예상
- ► 모니터링 강화, 특히 공정거래법 위반 여부에 대한 분석 필요
- ► 화주단체, 선주단체의 적극적 대응(문제제기) 필요
- ► 정부, 미국 · 중국 · 일본 등과 공동대응 모색

이슈 4.

경제 및 무역 변동과 대응
1) 중국 경제 저성장 논란과 대응

중국 경제동향 및 전망

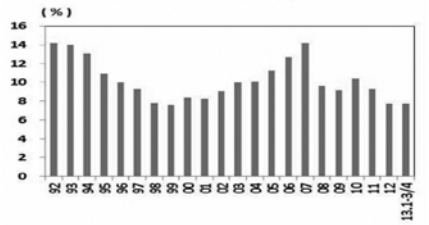
■ **중국경제에 대한 우려 확산**

- ▶ 최근 중국경제가 안정적인 성장세를 지속할 것인가에 대한 우려 확산
  - ▪ 중국경제는 과거 고도성장 시기인 2001~2011년 평균 경제성장률 10.4%에서 2012년 이후 7%대로 하락
  - ▪ 투자효율이 하락하면서 '투자와 수출 주도 성장에 대한 한계'가 제기되는 한편 '버블 붕괴에 따른 경착륙' 가능성 제기됨

■ **중국경제의 성장 모멘텀 약화**

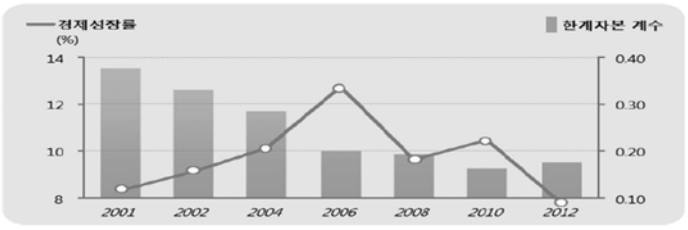
- ▶ 2000년대 고도성장 모델인 투자와 수출 주도 성장의 성장 모멘텀이 약화
  - ▪ 글로벌 금융위기 이후 정부의 투자 확대를 통한 경기부양의 영향으로 과잉투자가 발생하면서 투자효율 하락

연도별 GDP성장률



자료 : 국가통계국 ; KMI

경제성장률과 한계자본 계수



자료 : Oxford Economics ; SERI; KMI

중국 경제동향 및 전망

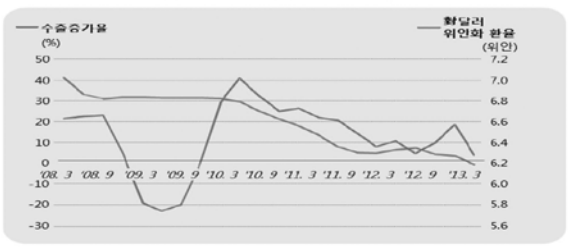
■ **저비용을 바탕으로 한 수출경쟁력 약화**

- ▶ 임금 상승, 위안화 절상 등의 문제 등으로 수출증가율 2010년 31%를 고점으로 점차 하락, 2013년 상반기에는 10%로 정체
- ▶ 중국정부는 2015년의 평균임금을 2011년의 두 배로 증가시키는 것을 목표로 임금 상승을 장려하고 있음
  - ▪ 전국 평균임금(명목기준)은 2007년 이후 연평균 14.9% 상승
- ▶ 위안화의 지속적인 평가절상도 수출에 불리한 요인

■ **기업부채와 그림자 금융의 급증**

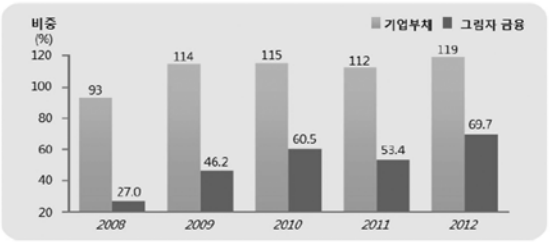
- ▶ 2009년 글로벌 금융위기에 대응한 경기부양정책으로 인해 투자가 급증하며 기업부채가 빠르게 증가

분기별 수출증가율과 위안화 환율



자료 : CEIC

GDP에서 기업부채와 그림자 금융이 차지하는 비중



자료 : CEIC ; SERI

중국 경제동향 및 전망

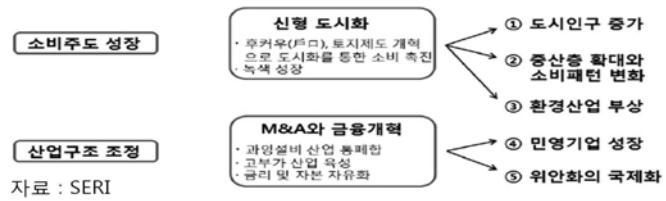
■ 리코노믹스(Likonomics) 추진과 중국경제의 변화

- ▶ 리코노믹스는 중국의 경제뿐만 아니라 지역, 계층 간의 소득 불균형 등 사회 전반의 문제를 해결 하는 것이 목표
  - ▪ 성장모델의 전환: 과거 '양적 성장'에 초점을 맞춘 투자, 수출 중심의 경제 모델에서 '질적 성장'에 초점을 맞춘 내수 중심(실물 경제) 중심으로
  - ▪ 중장기적인 경제성장을 위한 개혁이라면 단기적인 경제성장 둔화도 용인

■ 경제 전반의 시스템 개혁 추진

- ▶ 산업구조 고도화, 소득격차 해소를 통한 내수시장 부흥, 신형 도시화 추진
- ▶ 소비 증대를 위해 도시 인구를 늘리고 도시 중산층을 확대
- ▶ 산업구조 조정으로 과잉설비와 부채 문제를 해결하고 고부가 산업을 육성

리코노믹스 경제정책의 영향



자료 : SERI

대응방향과 과제

■ 중국 경제 변동은 해운경기에 직접적 영향

- ▶ 세계 2위의 경제대국, 우리나라의 최대 수출대상국
- ▶ 세계 최대의 해운시장 : 철광석을 연간 7억 톤 이상 수입 (세계 1위 철광석 수입국), 컨테이너 화물 취급 1위

■ 중국경제 모니터링을 통해 해운기업 대응방안 모색

- ▶ 최근 중국경제에 대한 거시지표 및 '리커창 지수' 등 보조지표 등을 분석
- ▶ 중국경제 현황, 전망과 해운기업에 미치는 영향과 대응방안을 모색

■ 신형 도시화 추진에 따른 산업구조 변화에 주목

- ▶ 중국 도시화 정책은 주거 환경 및 인프라 개선, 환경 보호와 관련된 건설장비, 철강, 화학 관련 산업 성장에 직결, 이는 벌크 수요 증대로 이어짐

■ 중국 해운기업과의 협력 강화

- ▶ 얼라이언스 확대를 통한 중국 해운기업과 협력관계를 구축하거나, 법적으로 가능한 범위 내에서 지분인수를 통한 진출을 검토

■ 한 · 중 FTA 활용

- ▶ FTA는 우리 기업의 대중국 진출과 교역에 유리하게 작용, 역내 물동량 증가가 예상되는 산업과 협력 강화

이슈 4.

경제 및 무역 변동과 대응
2) 리쇼어링 확산과 대응

미국 중심의 리쇼어링 확산

■ **오프쇼어링 → 리쇼어링(reshoring)**
- ▶ 2008년 글로벌 금융위기 이전에는 생산비용 절감을 위해 해외로 생산기지를 옮기는 오프-쇼어링(off-shoring)이 대세였음
- ▶ 버락 오바마 대통령이 세금 혜택과 재정 지원 등을 앞세워 해외로 나갔던 기업들이 다시 본국으로 돌아오는 '리쇼어링'을 독려하고 있음
  - ▪ 오바마 대통령 취임 이후 미국으로 '리쇼어링한 기업은 제너럴모터스(GM), 애플 등을 포함해 100여 개에 달함

■ **미국 제조업의 부활 조짐**
- ▶ 리쇼어링 정책으로 미국 기업의 본국 회귀뿐만 아니라 세계 제조업체들이 미국으로 모이는 현상이 나타나고 있음
- ▶ 실제로 한국과 독일, 일본 등 굴지의 자동차 업체들이 미남부에 공장을 만들어 미국 시장 공략을 위한 전초기지로 삼고 있음

■ **일본, 자동차 중심의 리쇼어링**
- ▶ 최근 아베 정권이 엔저 정책으로 가격경쟁력을 확보하고 일본 정부는 미국과 같이 주력산업인 자동차 산업을 중심으로 리쇼어링 정책을 내놓고 있음
- ▶ 일본의 인건비와 중국과 동남아의 인건비의 격차가 좁혀지고 있으며 노동숙련도와 효율성을 따진다면, 일본의 노동력이 우위에 있다는 의견이 지배적

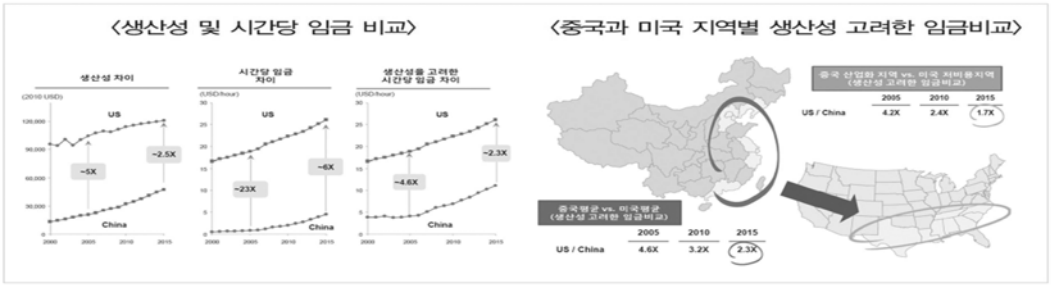
KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

리쇼어링 향후 전망

■ 리쇼어링, 앞으로도 지속될 전망

- ► 세계의 공장 역할을 했던 중국 인건비 상승, 경영악화 등이 리쇼어링 요인
- ► 미국, 일본 등 선진국의 자국 실업률 상승과 내수부진 개선을 위해 리쇼어링 필요성이 더욱 확산
- ► 최근 선진국의 금리인하와 경기부양책으로 인한 엔저, 달러 저평가 등 환율 요인으로 인하여 리쇼어링 요인 확대
- ► 반면, 원화강세가 지속되는 우리나라의 경우 리쇼어링에 부담이 있음

생산성을 고려한 시간당 임금 비교



자료 : The Boston Consulting Group, "Made in America, Again: Why Manufacturing Will Return to the U.S.", August 2011; The Boston Consulting Group, "U.S> Manufacturing Nears the Tipping Point: Which Industries, Why,, and How Much?", March 2012. 기반으로 KMI 재작성

리쇼어링에 대한 국내 해운기업의 대응방향

■ 세계 물류 공급사슬 변화에 발 빠른 대응 필요한 시점

- ► 리쇼어링 정책으로 미국을 중심으로 제조업이 활성화 될 조짐
- ► 따라서, 핵심부품을 중심으로 현지시장 진출 및 수출이 증가할 것

■ 해외진출 국내 제조업체와의 선화주 협력 강화, 동반진출 필요

- ► 우리나라가 보유하고 있는 자동차, 철강, 기계류, 반도체 등의 핵심 부품의 기술력이 대미 수출 증가와 물동량 증가를 견인할 수 있을 것으로 판단됨

■ 해운 신시장 개척 확대, 미국 원자재 수송시장 참여 추진

- ► 선진국의 리쇼어링 확대로 해운시장 재편 등 세계물류지도와 물동량에 변화를 가져올 것으로 예상됨
- ► 미국의 완제품 생산에 필요한 원자재 수송 시장 개척 필요

■ 원양 컨테이너 항로에 대한 선제적 대응 필요

- ► 원양항로의 물동량 변화 모니터링
- ► 선제적인 선대 재편 추진

이슈 5.

세계 선원인력의 부족과 대책

세계 선원인력 수급현황

■ 해기사 수급상황 : 전세계 선원 부족 심화, 특히 OECD 국가 선원부족 심각, 개도국은 부분적으로 공급 과잉 상태 (BIMCO/ISF)

► OECD 국가: 해기사가 4만 5,000명 부족, 최근 선대 증가로 선원의 수요가 급증한 아프리카/라틴아메리카 지역은 12만 7,000명의 해기사 부족

세계 선원 수급 비교(2010년)

구 분	공급		수요		수급비교	
	해기사	부원	해기사	부원	해기사	부원
OECD 국가	184	143	229	288	-45	-145
동유럽	127	109	32	36	95	73
아프리카/라틴 아메리카	50	112	177	185	-127	-72
아시아 극동	184	275	155	186	28	88
인도 대륙국가	80	108	43	52	37	56
전체	625	747	636	747	-11	0

자료 : BIMCO/ISF, Manpower 2010 Update, 2010.

■ **전세계 선박 급증으로 <u>해상인력 수요 급증</u>**

► 전세계 선박 2002년 65,385척 → 2012년 86,243척 ; 20,858척 증가, 해상 인력 417,160명 추가 수요 발생 (Clarkson 통계)

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

국내 선원인력 수급전망

- 2015년 : 외항선 분야에서 11,000명 등 총 22,000명 선원 부족
- 2030년 : 총 35,000명의 선원 부족 예상

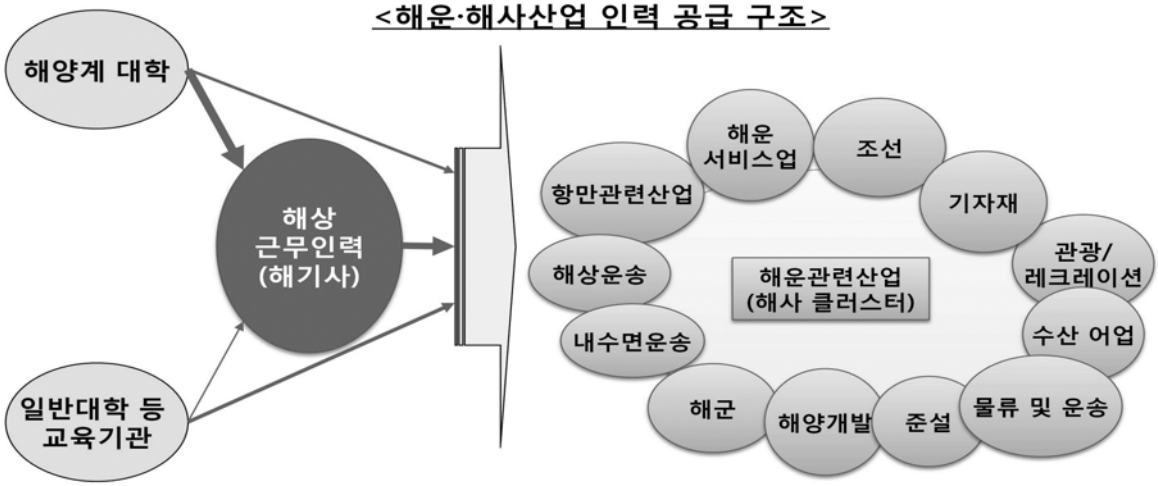
구 분		수요			공급			수급		
		해기사	부원	계	해기사	부원	계	해기사	부원	계
2015년	외항	10,986	9,765	20,751	8,081	1,628	9,709	-2,905	-8,138	-11,043
	내항	7,369	3,147	10,516	6,659	2,329	8,988	-710	-818	-1,529
	수산	7,396	14,764	22,160	5,025	10,683	15,708	-2,371	-4,081	-6,452
	해취	5,490	436	5,926	2,396	436	2,832	-3,094	-	-3,094
	소계	31,241	28,112	59,353	22,161	15,075	37,236	-9,080	-13,037	-22,117
2020년	외항	12,138	10,789	22,927	9,043	1,456	10,499	-3,095	-9,333	-12,428
	내항	7,638	3,259	10,896	6,722	2,154	8,876	-916	-1,104	-2,020
	수산	6,934	13,843	20,777	4,017	9,153	13,170	-2,917	-4,690	-7,607
	해취	6,297	289	6,586	1,589	289	1,878	-4,708	-	-4,708
	소계	33,007	28,180	61,187	21,371	13,052	34,423	-11,636	-15,127	-26,763
2030년	외항	13,842	12,304	26,146	10,184	1,166	11,350	-3,658	-11,138	-14,796
	내항	8,066	3,430	11,496	6,988	2,010	8,998	-1,078	-1,420	-2,498
	수산	7,018	14,011	21,029	2,072	6,205	8,277	-4,946	-7,806	-12,752
	해취	5,636	150	5,786	822	150	972	-4,814	-	-4,814
	소계	34,562	29,895	64,457	20,066	9,531	29,597	-14,496	-20,364	-34,860

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

선원 부족은 해양산업의 기반 붕괴 우려

- **해양산업 종사자는 해상근무(해기사 등) 경험자가 다수를 차지**

<해운·해사산업 인력 공급 구조>



- 국내 해운·해사산업 분야의 육상 해기사는 약 1만 명으로 추정. 2000년 5천 명에 비해 약 2배 증가

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

국내(부산) 선박관리산업 현황과 문제점

- 국내 업체수 : 496개사 (매년 증가)
- 매출액 : 1조 3,015억 원(한국선박관리산업협회 186개사 기준), 평균 70억 원
  - 부산지역(161개사) : 1조 1,186억 원(전국업체의 90%, 3년간 평균 7.3% 증가)

한국선박관리업체 현황

구분	2007년	2010년	2012년
선박관리종합	286	351	382
선원관리한정	95	95	114
계	381	446	496 (부산 302개)

주 : 한국선박관리산업협회

한국선박관리업체 매출액 현황

(단위 : 백만 원)

구분	2010년	2011년	2012년	업체수(2012)	
				전국	부산
외국적선	731,272	789,502	810,001	160	126
국적선	472,558	455,994	491,576	117	104
계	1,203,830	1,245,496	1,301,578	186	161

주 : 한국선박관리산업협회에 등록된 186개 업체 조사결과. 업체 수 합계는 외국적선/국적선 중복을 제외한 수치임
자료 : 부산지역 선박관리산업 경쟁력 강화방안, 2013.

- 부산 선박관리산업 문제점
  - 우수한 인적자원과 사관 인력 부족, 우수인력의 장기승선 기피
  - 선박관리업체간 과당경쟁
  - 중소형 선박관리업체의 정보시스템 및 R&D 부족
  - 선박관리업체 역량, 관련 전문가 부족
  - 구매력 감소에 따른 경쟁력 저하

(자료 : 부산지역 선박관리산업 경쟁력 강화방안, 2013)

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

국내(부산) 선박관리산업 경쟁력 강화방안

- **선박관리업체 대형화 및 사업영역 확대**
  - 공동구매를 활용한 비용경쟁력 제고
  - 현재는 선원 및 선박관리, 향후 선원훈련, 윤활유 공급, 해상보험, 선박매매업무 취급
- **안정적 선원 수급 및 관리체계 구축**
  - 해양대 승선학과 정원 확대 (2014년부터 시행)
  - 외국인 선원 자격관리 및 확보 체계 구축
- **선원 양성 및 교육 시스템**
  - 장기승선 우대정책 개발, 선원 직업 경력개발 프로그램 도입
  - 수요자 요구에 부응한 해기교육 시스템 개발
- **실질적 선원 복지 확대 및 국제규범 충족**
  - 선원 퇴직연금제도 도입
  - 원격의료지도시스템 도입

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

이슈 6.

크루즈산업 발전과 부산의 과제

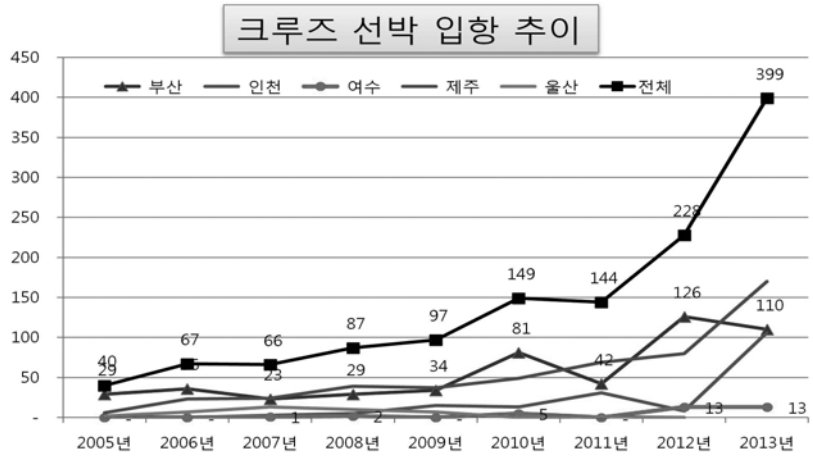
국내 크루즈 선박 기항은 계속 증가

■ **외국 크루즈 선박의 공급(입항)은 계속 급증**

► **외국 크루즈선 입항 증가로 크루즈 관광객 계속 증가**

► **대부분 단순 기항, 모항 기능 강화 필요**

▪ 2012년 : 1박 이상 0회/226회 →1박2일 기항 39회/443회(9%, '13년)



KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

크루즈 선박 기항에 따른 지역경제 파급효과는 기대에 미흡

■ 외래 크루즈 관광객의 기항지별 국내쇼핑 실태

- ► 한국 여행 중 평균 소비액은 512달러, 전체적으로 소액지출이 다수를 차지
- ► 지출액 100달러 이하 31%, 100~199달러 18%로 200달러 이하가 49.2%, 1,000달러 이상은 18.5%에 불과함

구 분	쇼핑 금액대별 인원 비율(기항지별)					쇼핑 금액대별 인원 비율(언어권별)		
	전국	인천	부산	제주	여수	중국어	일본어	영어
1천 달러 미만	18.5%	15.6%	15.8%	16.0%	26.4%	39.7%	11.9	3.1
500~999달러	12.8%	2.2%	13.8%	11.2%	13.9%	16.5%	16.7	2.0
300~499달러	10.8%	8.9%	12.8%	8.4%	9.3%	13.4%	13.4	3.4
200~299달러	8.7%	8.9%	10.4%	4.0%	9.6%	8.4%	11.3	5.1
100~199달러	18.6%	17.8%	18.6%	21.6%	16.1%	13.4%	20.0	22.9
50~99달러	13.8%	22.2%	14.3%	16.8%	8.6%	3.6%	12.6	28.0
50달러 미만	16.8%	24.4%	14.2%	22.0%	16.1%	5.0%	14.1	35.5
평균 소비액	512	415	503	448	607	998	399	115

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

크루즈 관련 과제와 대책

■ 국내 기항 하선율 제고

- ► 국내 크루즈 관광객을 위한 종합 상품 기획
- ► 한류 관광 프로그램과 크루즈 연계
- ► 중국·일본·영미권 등 관광객 유형별로 맞춤형 관광상품 제공

■ 부산의 과제

- ► 국내 최대 크루즈 항만임에도 불구 모항지 기능 미흡
  - ▪ 외국선사 지역본부 부재(중국 상해, 일본은 지역본부 유치)
- ► 특성화된 상품, 전문인력 부족 등 소프트한 인프라 부족
  - ▪ 크루즈 통역/가이드 인력 부족 등 인력 양성 대책 미흡
- ► 동북아 크루즈 메카 기능 강화로 모항지로 기능 전환
  - ▪ 동북아 크루즈 시장을 주도할 수 있는 기구, "동북아크루즈협의회" 구성, 지역현안 해결, 2014 국제크루즈박람회를 활용한 네트워크 강화
  - ▪ 크루즈선사 지역본부 유치
- ► 국제크루즈 관광객을 위한 맞춤형 프로그램 개발

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

결 론

정책적 측면

■ **국내 해운기업 위기 탈출을 위한 범정부적 대책 필요**

- ► **해운은 국가경제, 무역을 지원하는 산업**
- ► 해운은 국제수지 개선에 가장 큰 역할 수행, 연간 300억 달러 이상의 서비스 흑자 시현, 조선·항만·금융 등 전후방 연관효과,
- ► 비상사태 시 전략물자수송 등의 차원에서 매우 중요
- ► **유동성 위기 대책은 타이밍이 중요**

■ **개도국은 1990년대 이후 선대 확충 정책 추진**

- ► 동남아 및 중남미 국가들이 경제발전과정에서 자국 선대를 확충
- ► 수출입 화물의 안정적 수송 필요성 인식
- ► 인도, 인도네시아, 말레이시아, 멕시코 등은 자국선박을 지난 1991년에 비해 1.5~2배 이상 증가

■ **정부의 시장질서 감시 기능 강화**

- ► **운임 덤핑, '갑'의 횡포, 시장문란 행위에 대한 처벌 필요("비정상의 정상화")**
- ► **선주 및 경영진의 불법(탈법) 행위에 대한 법적 제재도 강화**

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

기업 측면

■ **저수익 구조 정착에 대비한 "비상경영" 지속**
- ▶ 유가 등 각종 비용요소 인상 예상, 선사간 비용경쟁 더욱더 치열
- ▶ 손실이 없는 기업이 "생존"
- ▶ 사선 유지에 따른 비용 최소화
- ▶ 중장기적으로 선주회사와 운항회사 선택도 필요

■ **해운기업 자본 원천 다양화**
- ▶ 현재 타인자본(금융권) 절대적 의존
- ▶ 향후 기업상장, 외부 투자확대 등 자본 원천 다양화

■ **과학적 경영 강화 및 비즈니스 모델 다양화**
- ▶ R&D 투자 확대, 비용구조 개편
- ▶ 운임만으로 경쟁하는 구조 전환해야 한다!
- ▶ 운송외 수익 비즈니스 모델 개발 긴요

■ **해운서비스의 차별화 브랜드화**
- ▶ 해운서비스에서도 '좋은 서비스'와 '나쁜 서비스' 구별이 가능해야 한다!
- ▶ 화주가 '좋은 서비스'에 대한 인식과 선호(선택)가 있어야 운임인상이 가능
- ▶ 좋은 서비스를 위한 제언: 선사와 화주의 직접 거래, 종합물류서비스 제공

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

부산의 과제

■ **해운금융 역량 강화**
- ▶ **해운금융 소프트웨어 확충이 더 중요**
- ▶ **저금리의 풍부한 외화자금 조달 (해양수도에 걸맞는 해양금융 제공이 필요)**
- ▶ **해운금융 특수성과 전문성을 살릴 수 있는 전문인력 양성도 시급**
- ▶ **지역 금융기관의 해운금융 역할 확대**
  - ▪ **일본, 지방은행에서 자국선사를 위한 해운금융 프로그램 개발**

■ **해운기업 지원**
- ▶ **지자체의 해운업 지원 프로그램 개발**
  - ▪ **독일 함부르크시, 해운위기시 독일선사에 7.5억 유로를 현금으로 지원**
- ▶ **부산지역(부산항) 화물의 국적선사 적취율 제고**
- ▶ **국적선사와 항만의 협력 강화**

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

감사합니다.
Thank you.
ありがとうございます。
谢谢您。
Merci.
Vielen Dank.
Xin đa tạ.
Благодарю вас.
ขอบพระคุณครับ
Terima kasih.
Талархлаа.
اركشً.

■ **황진회 해운정책연구실장**
- ► 02-2105-2792
- ► hjh@kmi.re.kr

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 부산항의 지속가능한 성장전략

최상희 (KMI 항만물류기술연구실장)



2014 부산항의 지속가능한 성장전략

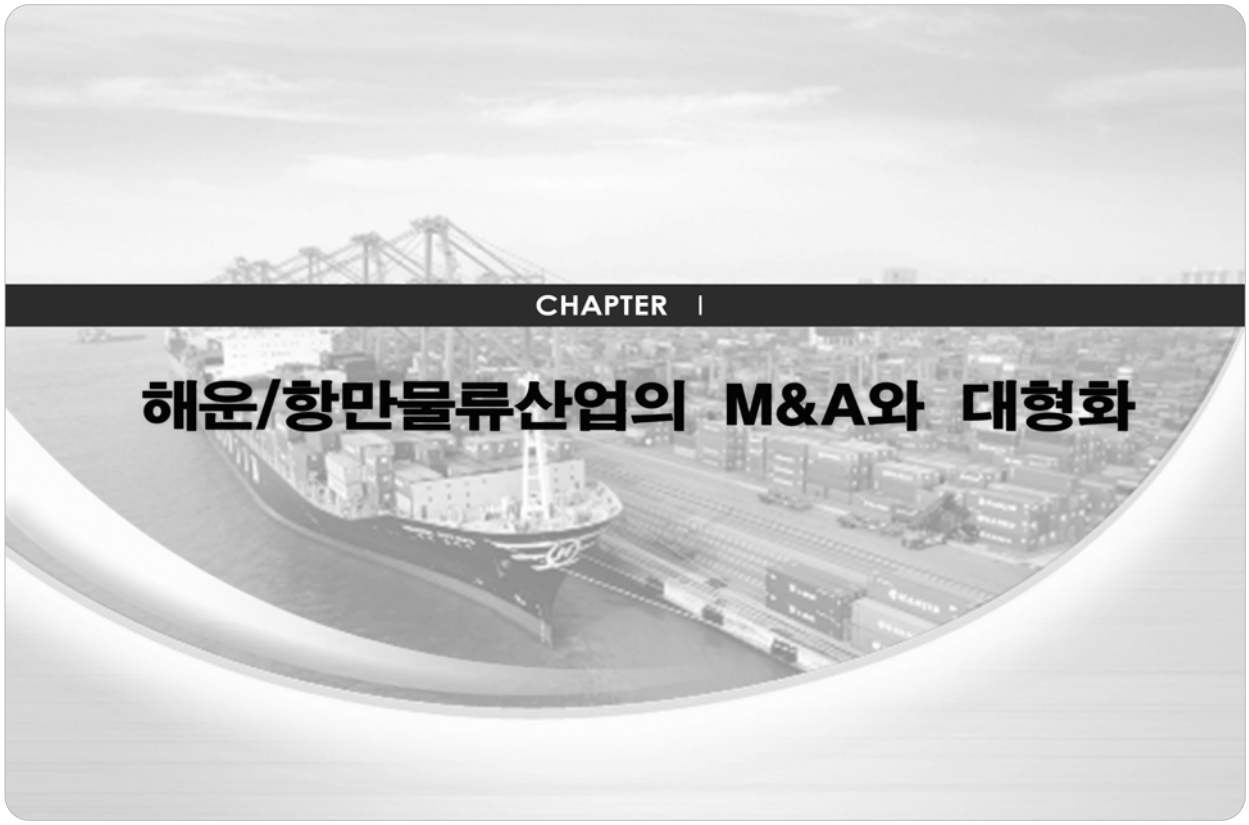
2014 부산해양수산전망대회

2014. 2. 18.

한국해양수산개발원
항만물류기술연구실장 최상희

INDEX

Ⅰ. 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화
Ⅱ. 미래항만 역할변화에 따른 기능 재정립
Ⅲ. 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대
Ⅳ. 항만노동인력의 고부가가치화
Ⅴ. 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁
Ⅵ. Seamless 항만물류서비스 강화



I

해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

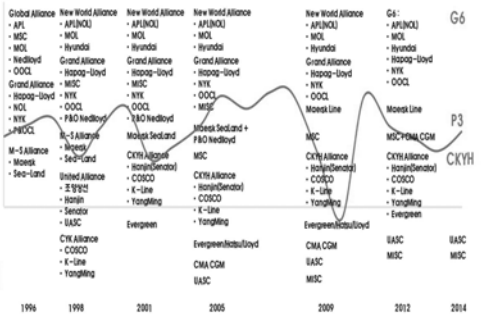
1. 항만운영기술의 패러다임 변화

세계적 금융시장 불안과 실물경제 위축은 선사간 전력적 협력 강화 촉진

■ **'14년, 세계 경제는 3.6% 성장 전망(IMF)에도 불구, 예상대비 낮은 성장 가능성 상존**

- 선진국의 내수시장 회복, 신흥국의 낮은 성장세

※ 양적완화 축소(미국), 경기회복세 둔화(유럽), 소비세 인하/아베노믹스 효과 감소(일본), 경제 성장률 둔화(중국), 금융시장 불안정(신흥국)



자료 : IMF(World Economic Outlook 2014) 및 KMI 현안분석(P3 네트워크 출범 이후 정기선 시장 변화 대응) 참고로 재 작성

■ **해운과 항만시장은 동종업종간 협력을 통해 대처**

- 해운시장은 선사 간 전략적 협력을 통해 경기불안을 극복
  → 비용절감을 통한 수익 창출
- 항만시장은 지분참여, 합작, 신규개발 등을 통해 경기불안을 극복
  → 포트폴리오 확대를 통한 수익 창출

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

2. 2014년 이슈 및 전망

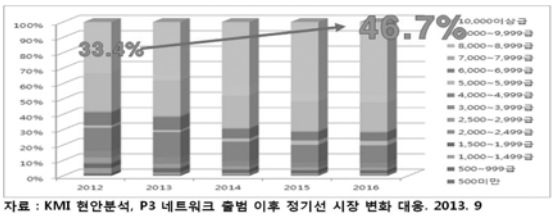
2014년 이슈 : 선박대형화 · 얼라이언스를 통한 선사의 교섭력 강화

■ **Triple E Class 선박의 서비스 투입 가속화**

- 1만TEU 이상 : 전체 '컨' 선대의 33.4%('12) → 46.7%('16)
- '15년 이후 Maersk사가 Triple E Class 선박 26척 서비스 투입 예정

⇒ 규모의 경제 및 수송의 효율화 도모

【컨테이너 운항선대】

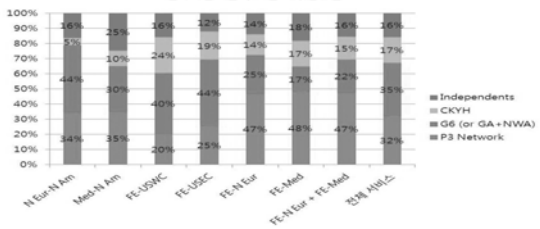


자료 : KMI 현안분석, P3 네트워크 출범 이후 정기선 시장 변화 대응. 2013. 9

■ **세계 해운전문기관들의 2만4천TEU 등장 전망**

- Drewry, OSC 등 수년 내 2만4천TEU 등장
- CHINA Shipping은 최근 발주선박을 19,000TEU로 상향 조정

【얼라이언스별 항로별 시장점유율】



자료 : KMI 현안분석, P3 네트워크 출범 이후 정기선 시장 변화 대응. 2013. 9

■ **P3등장 이후 얼라이언스 간 경쟁 심화**

- '14년 2분기, P3 운항서비스 개시 예정
- P3, G6, CKYH 등 3대 얼라이언스가 정기선 선대 83.5% 점유

⇒ 독립계, 중소형 선사 얼라이언스 체제 구성 예상

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅰ 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 항만간 선사 유치 경쟁 심화

■ **자사터미널 중심의 기항지·환적지 이용 가능성 확대**

- 공동운항, 소석률 제고 → 기항지 변경 → 자사터미널 이용

※ P3는 아시아지역에 24개 터미널 운영 중

【P3 Family Terminal】



■ **항만간 선사 유치를 위한 경쟁(시설, 가격, 서비스 등) 심화**

⇒ 선사는 기항지 선택 시 Family Connection보다 물동량 창출 능력을 우선

■ **특히 대형선박의 입항가능 여부는 선사의 기항지 선택의 가장 중요한 Factor로 작용**

- P3, G6 보유 초대형선의 선복량은 전 세계 초대형 선복량의 73.6% 차지

【선형별 항만시설의 입항 조건】

구분	선장(m)	선폭(m)	수심(m)	재항시간	시간당 처리량
12,000TEU	370	49(22열~24열)	-16.5	23	174box
18,000TEU	400	59(24열)	-16.5	23	261box

주 : 시간당 처리량은 만재 시 처리량(선형)의 1/3을 적용하여 재항시간을 감안하여 산정

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

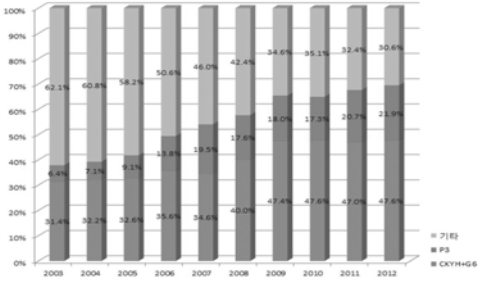
Ⅰ 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 얼라이언스에 대한 의존도는 지속 증가하나 시설능력은 제한적

- **'12년 부산항 기준, 얼라이언스 취급 물동량은 전체 처리량의 69.4%**
  - 취급 물동량은 '03년 이후 CAGR 13.2% 증가
  - 의존도는 '03년 이후 CAGR 7.0%p 증가

【부산항의 얼라이언스 의존도】



자료 : 부산항만공사 내부자료(2013.12.)를 토대로 KMI가 재 작성

- **그러나, Triple E Class 선박 기항에 적합한 수심 확보 터미널은 부산항신항 2-2가 유일**
  - 크레인 열수(24열) 확보 부두는 신항 2-1, 2-2에 불과

구분	신선대	자성대	감만	신감만	우암	신항1-1	신항2-1	신항2-2
수심	15.5	14.8	15.0	15.0	11.0	16.0	15.5	16.5
Crane 열수(대수)	22(3대)	20열(7대)	22열(5대)	22열(3대)	13열(5대)	22열(9대)	24열(12대)	24열(11대)

자료 : 각 운영사. 2013.

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅰ 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

2. 2014년 이슈 및 전망

단기 전망 : P3 출범 이후, 부산항 기항 서비스 3개 축소 예정

- **아시아~북유럽(4개→3개), 아시아~지중해(5개→3개), 아시아~미주(4개→4개)**
  - 기존항로 대비 23.1% 축소
- **'12년 G6 출범 이후, 물동량 이탈 우려 불구, 물동량에는 아무런 영향이 없었음**
  - **즉, P3 출범 이후, 부산항 기항 항로가 축소될 것으로 예상되나,**
  - **그러나 대형선 투입의 원인이 규모의 경제를 실현하기 위함으로 항로 축소와 물동량 감소와 연계성은 희박**

단기 전망 : 북항에서 신항의 Family Terminal로 물량 이전 현상 지속 발생

- **부산신항이 대형선 기항에 적합한 운영조건을 갖춤(부두면적, 시설, 장비, 선대운영전략 등)**

⇒ 단기적으로 P3출범에 따른 물동량 이탈 현상은 미미할 것으로 예상되나, 대형선 기항에 적합한 부두시설(수심, 선석길이, 장비 등)을 중장기적으로 대비할 필요성 대두

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅰ 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

3. 정책대응방안

단기(2014) : 운영사 통합기준 및 운영시설 확보 계획 수립

■ **운영사 선정 시 최소 4개 선석(기존 350m 기준)을 운영할 수 있도록 운영사를 선정**

※ 현재, 부산항의 경우 10개 운영사가 31개 선석을 운영 → 과도한 출혈경쟁 → 수익감소 → 영세 운영사 양성 → 선사에 대한 교섭력 약화

- 운영사수 조정 : 터미널 당 최소 초대형선(선장 400m) 동시 접안 3척이 가능[(400m+100m)*3 = 1,500m]
  - ➢ **선석 통합 유도(기존 11개 → 최대 7개로 축소)**
  - ➢ **신규 터미널에 대한 운영사 선정**

■ **대형선 기항에 적합한 시설 확보**

- 수심(-17m), 선석(400m+100m), 크레인(24열) 등
- 수심 및 선석 개발은 항만개발기본계획에 의해 초대형선 기항에 적합한 시설로 개발할 예정
- 그러나 세부적인 항만하역장비에 대한 현대화 계획은 법정계획 내 미포함
  - ➢ **크레인 등 항만하역장비 현대화 및 배치 계획 조기 수립 필요**

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅰ 해운/항만물류산업의 M&A와 대형화

3. 정책대응방안

중장기(2014이후) : 해외터미널 운영사업 진출

■ **해외터미널운영사업으로 진출은 좁은 시장에서의 출혈경쟁을 막는 지름길**

- 현재, 우리나라 터미널 운영사의 해외터미널운영사업 참여는 거의 전무한 수준
- 터미널은 Profit Center로서 수익을 창출하기 위해 하역요율 인상 또는 포트폴리오의 확대가 필요
  - ➢ **해외터미널운영사업 진출(포트폴리오 확대)을 통한 수익 창출이 필요**

중장기(2014이후) : 메가터미널 운영사 설립 추진

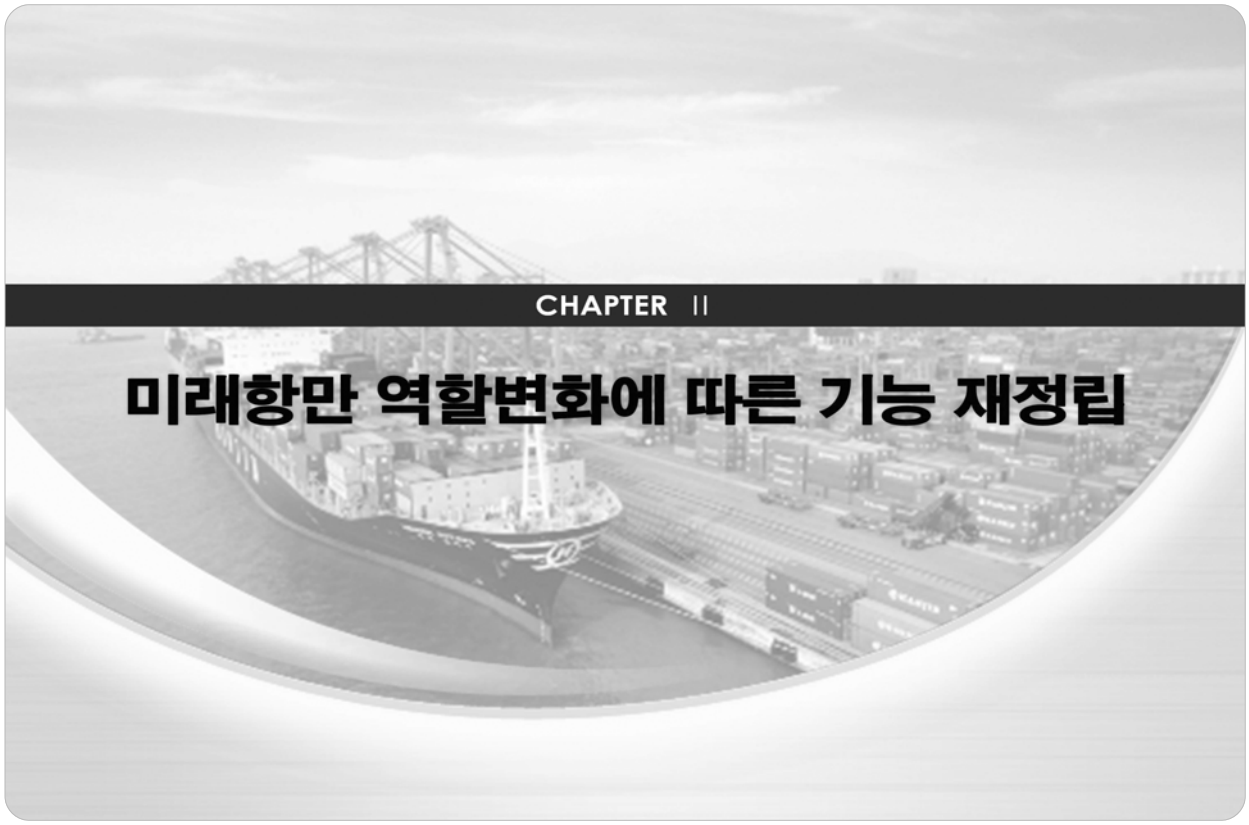
■ **항만공사가 주도하는 메가터미널운영사 설립**

- 현재의 운영사 현실을 고려할 경우, 메가터미널운영사로 성장할 운영사는 거의 전무
- 따라서 항만공사를 중심으로 한 메가터미널운영사를 설립하여 기존 터미널운영사가 하역사로 참여하는 사업 추진 필요
  - ➢ **싱가포르의 PSA, 아랍에미리트의 DPW 등 기존 GTO는 항만공사의 Investment Arm**

【메가터미널운영사 구축방향】

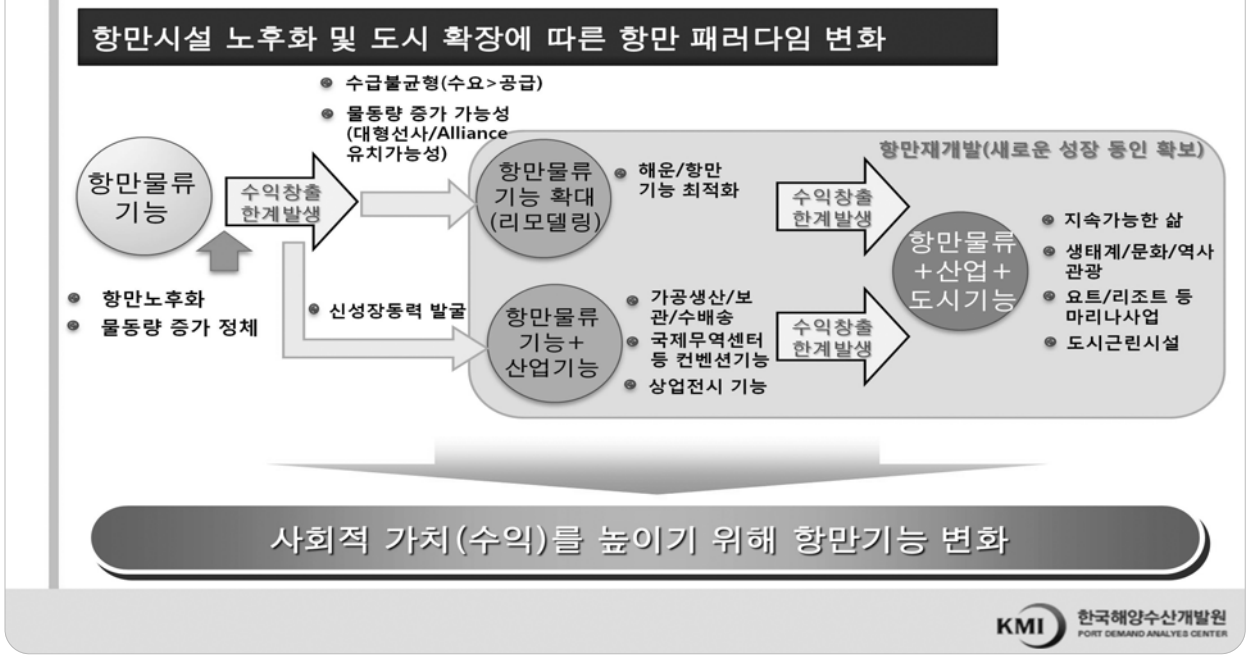


KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER



II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

1. 항만기능의 패러다임 변화



II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 선박/Alliance 대형화 대비 북항 인프라 한계로 물량이전 가속화

■ **전세계 운항 및 발주선대 대형화되나, 북항 인프라 한계로 신항으로의 물량이전 지속**

- 10,000TEU급 이상 선박 15.1%('13) → 21.0%('16)
- 현재 운항선박 대비 발주선박 선형 2.5배 큼
- 규모의 경제 →선박대형화 지속

선박대형화 추세 → 부산 북항 주력 입항 선대
- 부산 **북항 주력 입항선대** 1,000TEU급으로 **소형화**

- P3, CKYH+Evergreen, G6 선복량 기준 73.5% 차지, 발주선대 평균선형 11,752TEU

선사 및 얼라이언스 대형화 추세 → 얼라이언스 북항 처리 비중
- P3, CKYH+Evergreen, G6의 부산항 처리실적 중 **북항 처리실적 25.6%('12)**
- 부산항 주력선사는 고려해운 등 연근해선사

- 18,000TEU선박 전면수심 16.0m, 안벽크레인 최대 24열 커버 필요

항만 인프라 대형화 요구 → 북항 인프라 한계
- 북항 **전면수심 최대 15m, 안벽크레인 최대 22열**(전체 20%)

■ **일정기간 동안 부산 신항으로의 물량이전 및 북항 경영수지 악화 예상**

- 북항 처리 비중 77.5%('09) → 38.0%('13)
- 북항 KBCT(-171억원), 세방(-64억원), 인터지스(-47억원) 등 경영수지 지속적 악화

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

2. 2014년 이슈 및 전망

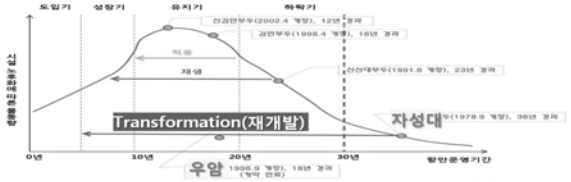
단기 및 중기 전망 : 북항대교 안 기능전환, 북항대교 밖 항만기능 유지 필요

❶ **항만도시 개발 모델 : 북항 전체 기능전환(산업기능 다양화)**

구분	도시인구성장	도시인구축소
항만물동량 성장	신규항만개발	항만배후단지확장(신항)
항만물동량감소	워트프론트개발	산업구조다양화(북항)

❷ **물동량비중 및 연평균증가율 실적 기준 : 북항대교 내측 기능전환, 나머지 현 기능 유지**
- 지수: 신선대(1.00), 신감만(0.42), 감만(0.29), 우암(0.24), 자성대(0.16)

❸ **운영기간 라이프사이클 기준 : 북항대교 내측 기능전환(30년이상, 계약완료)**



❹ **지가기준 : 북항대교 내측 우선 기능전환**
- 지가 순위: 북항재개발지구 > 북항대교 안> 북항대교 밖 > 신항

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

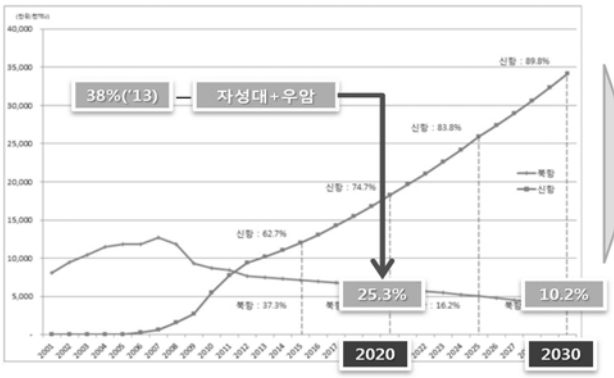
II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

2. 2014년 이슈 및 전망

단기 및 중기 전망 : 북항대교 내측(2020년), 북항대교 외측(2030년) 기능전환

■ 물동량 배분 결과, 북항대교 내측은 2020년, 북항대교 외측은 2030년 기능전환 제안

• 북항은 '10~'12년 연평균증가율로 물량 증가, 신항은 '2013년 품목별 항만물동량 예측보고서' 연평균증가율 적용



구분	2020년	2030년
북항대교 안	1. 항만물류+산업 기능 2. 도심+친수기능	도시생활, 부가가치 서비스 기능 고려한 전면 기능전환 (항만물류+산업+도시기능)
북항대교 밖	Intra-Asia 중심 컨테이너 항만 유지 (항만물류기능)	

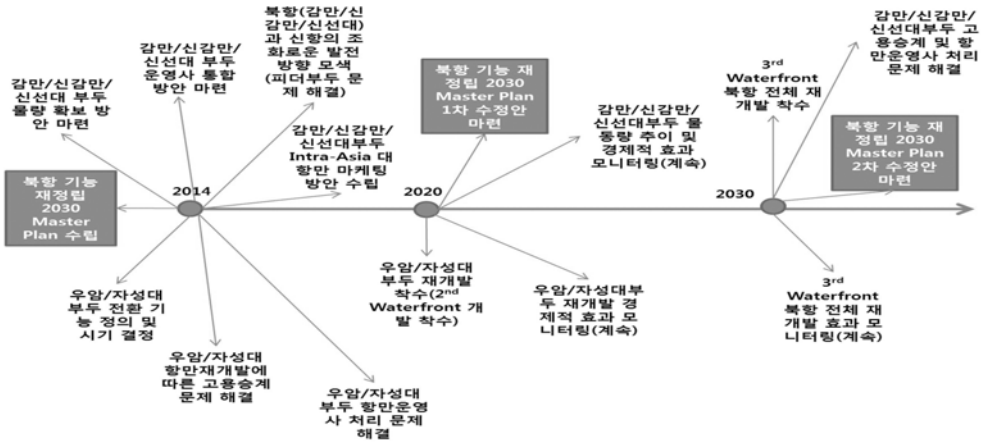
KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

3. 정책대응방안

단기 : 북항기능 재정립 중장기 Action Plan 수립

■ 산관학연 전문가, 이해관계자 등이 2030년 대비 북항기능 재정립 기본방향을 수립



KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

3. 정책대응방안

중장기 : 북항대교 내측 항만 기능전환 I (물류+산업기능 : 해양경제개발특별구역)

- **목적 : 전통적 해양산업의 고도화 및 신해양산업 육성(해양관련산업 집적화 및 융복합)**
- **업종군 :** (해양어업, 양식) (오일&가스, 재생에너지) (조선, 해양건설, 항만 및 해양 서비스) (R&D, 해운, 해양안보) (레저 및 레크리에이션)

  ※ 부산항은 수산물 가공, 해상운송, 내륙 및 항만 내 운송, 기타 운송관련 서비스업 비중이 높음
- **해양산업 특화계수 : 마산, 울산 부산항은 배후권역의 해양산업 비중이 높음**
- **고려사항 : 특구중복문제, 콘텐츠 부족, 항만재개발과 연동**
- **정책방향 :**
  - **특구 선정시 엄격한 심사체계 적용(부처간 공감대)**
  - **성과검증시스템 마련(계획-실행-검증-개선)**
  - **특구지정해제시스템 마련(해제 용이성)**
  - **해경특구 개발시** 도심지 인근 구역으로 중공업보다는 청정, 에너지, 첨단 및 서비스 중심의 해양산업 기능을 배치

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

II 미래 항만역할 변화에 따른 기능 재정립

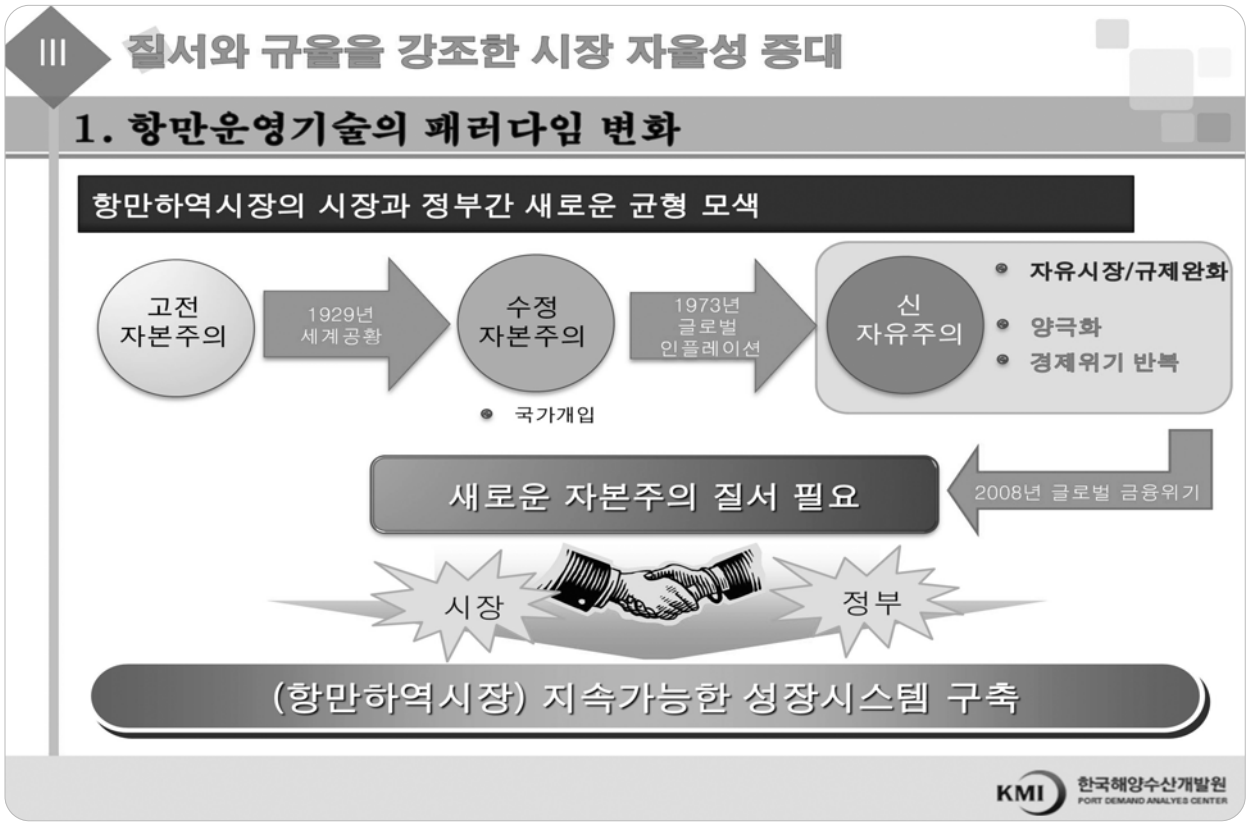
3. 정책대응방안

중장기 : 북항대교 내측 항만 기능전환 II (도심+친수기능)

- **목적 : 북항 운영여건 개선과 지역 개발 활성화**
- **업종군 :** (주거, 상업) (전시, 관광) (레저 및 레크리에이션)
- **고려사항 :**
  - 조기 기능전환시 부두(자성대) 임대계약 위반
  - 재개발 시기에 따라 북항재개발(1단계) 사업과의 수요부족 문제 발생
  - 주변부지 유휴화 및 항운노동인력 문제
- **정책방향 :**
  - **조기개발시 1단계와 수요중복 문제 해결을 위한** (전시, 관광) (레저 및 레크리에이션) 기능배치로 기존의 도심과 연동성 강화
  - **운영사 통합을 통한 물동량 이전 및 근로자 고용 승계**
  - **부산시와의 협업추진(자성대 일원 개발 등)**

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER


CHAPTER III
질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대


III 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대
1. 항만운영기술의 패러다임 변화
항만하역시장의 시장과 정부간 새로운 균형 모색
고전 자본주의
1929년 세계공황
수정 자본주의
국가개입
1973년 글로벌 인플레이션
신 자유주의
자유시장/규제완화
양극화
경제위기 반복
새로운 자본주의 질서 필요
2008년 글로벌 금융위기
시장
정부
(항만하역시장) 지속가능한 성장시스템 구축
KMI 한국해양수산개발원
PORT DEMAND ANALYSIS CENTER

Ⅲ 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 하역시장의 안정화

■ **부두간 물동량 유치경쟁 심화**

- '12년은 시장경쟁 지표가 0.67로서 '01년(1.0)에 비해 물량경쟁이 37% 심화

대 선사 교섭력 약화 / 하역요율 인하 경쟁 촉발

물류기업 : 매출손실(11년간 3조2천3백억원) 경영수지 악화

【시장 경쟁지표(부산항)】

년도	물량(TEU)	안벽길이(M)	운영사수	지표 값
2001	8,072,814	5,147	8	1.00
2005	11,843,151	5,973	9	1.12
2006	12,038,786	7,173	10	0.86
2008	13,452,786	8,573	8	1.00
2009	11,980,325	9,973	9	0.68
2012	17,023,045	12,523	11	0.63
2013	18,118,000	12,523	11	0.67

자료 : KMI(하태영, 최상희, 김정현), I. 컨테이너하역시장 경쟁구도 정상화 방안, 2013
주 : 1. 시장경쟁 지표값은 1개의 운영사가 1M당 처리하는 물량의 연도별 상대 비율
2. 2013년은 예측치임
※ 시장경쟁지표 = 물량(TEU)/[(안벽길이(M)*운영사수)]

■ **하역료 인하경쟁 심화**

- '12년 기준으로 '01년에 비해 북항 45%(4만5천원), 신항 58% (5만8천원) 수준

■ **법/제도 및 시스템 미비**

- 항만운송사업법 내 하역요율 규제 완화 : '컨'화물 : 인가제(초기)→신고제('99~현재))
- 하역요율 인가 및 신고요금 미 준수 : 벌크(인가요금의 50~100%), 컨테이너(신고요금의 80~90%)
- 요금준수에 대한 검증 시스템 미비 : 조사/벌칙 미비

※ 일본의 경우 2000년 이후 신고제로 변경하였으나 요율변경 명령제도, 긴급 감사제도를 두어 요율을 제어

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅲ 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 단기 및 중기 전망 : 물동량 유치, 하역료 인하 경쟁 완화 및 정체

■ **부두 간 물동량 유치경쟁 완화, 대 선사 교섭력 정체**

- 단기전망(부산항 북항 통합) : 통합운영사가 증가될 수록 시장경쟁지표는 상승(경쟁완화)
  - **시나리오 1 (감,신선), 시나리오 2 (감,신감,신선,우), 시나리오 3(북항 전체)통합**
  - ※ 기 발표 : 2013년 감만통합, 2014년 신선대+우암통합
- 중장기전망(부산신항 2-4단계 개장(2018 예정)) : 2001년에 비해 경쟁 21% 정도 완화

【시장경쟁지표】

년도	물량(TEU)	안벽길이(M)	운영사수	지표 값
2001	8,072,814	5,147	8	1.00
2013	18,118,000	12,523	11	0.67
(시1) 2014	18,648,000	12,523	9	0.84
(시2) 2015	18,648,000	12,023	8	0.99
(시3) 2016	18,648,000	12,023	7	1.32
(신2-4) 2019	21,667,000	12,023	6	1.21

주 : 1. 2014년은 시나리오1 (북항 3개사), 시나리오2 (북항 4개사), 시나리오3(북항 전체)통합
2. 2019년은 북항전체통합과 2-4단계 운영시

■ **하역료 인하경쟁 다소 완화 및 정체**

- 북항 운영사 통합으로 인한 시장경쟁지표 완화
- '13년 기준 시장상황을 고려하면 '01년 대비 67%(시장경쟁요율 : 67,000원)이 적정
  - ※ 수급기준 을 고려하면 '01년 대비 92%(92,000원) 이 적정 **(수급경쟁지표 = 물량(TEU)/(안벽길이(M))**

■ **'컨' 인가제 법률 개정 및 시스템 개선 추진**

- 의원입법 : 2014년 2~3월 사이 통과 예상, 정부입법도 추진

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅲ 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대

3. 정책대응방안

단기(2014) : 항만운송사업법 개정('컨' 하역요율 인가제 시행) 근거 마련

■ **적정 컨테이너 하역요율과 실효성 있는 요금 시행방안에 대한 연구 추진**

- 원가중심의 컨테이너 하역요율을 산정
  - **하역능력에 따른 하역요율**
  - **항만별에 따른 하역요율(예:부산북항, 부산신항, 인천한, 평택당진항.....)**
- 경쟁중심의 컨테이너 하역요율을 산정
  - **우리 항만과의 경쟁항만 하역요율을 고려한 적정요율 산정**
- 툭별하역요금(할인요금) 등 탄력요금제 포함
  - **처리물량, 이용자 등 고려하나 엄격한 기준 수립**
- 인가제의 실효성 있는 시행방안을 고려
  - **하역요율 실태조사시스템 구축(조직구성, 권한, 운용방식 등)**

■ **컨테이너 요금 표준 계약서 추진**

- 하역요금과 운송요금을 별도로 구분하여 계약 산정
  - **인가요금 수준 확인 및 조사**

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅲ 질서와 규율을 강조한 시장 자율성 증대

3. 정책대응방안

중장기(2014 이후) : 물동량 연동 임대료제 도입 및 시행

■ **소모적 물동량 유치경쟁 방지(국부유출 방지)를 위한 물동량 연동 임대료제 시행**

- 현재 북항의 경우 2014년부터 물동량 연동 임대료제 시행
- 그러나 물동량 유치경쟁 방지를 위해서는 중장기적으로 신항 또한 물동량 연동 임대료제 시행 **필요**

■ **물동량 연동 임대료제 효과**

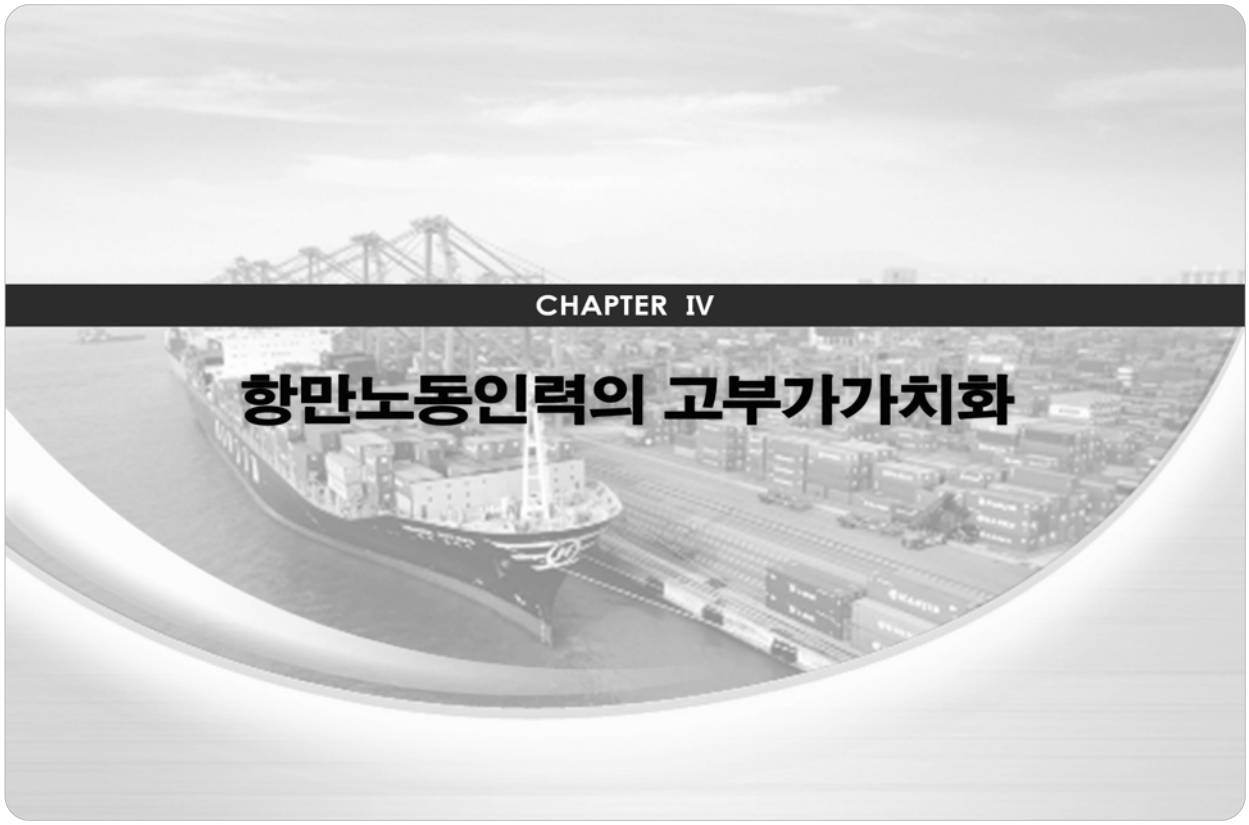
- [기본가정] 1. 부두별 한계물동량 설정(선석점유율 90%, 평균장치일수 5일 적용)
  2. 한계물동량 이상은 임대료로 전액 또는 일정비율(구간별)로 회수 → 한계물동량 미 도달 부두로 전이
  3. 2-4단계는 미 고려, 민자부두 제외

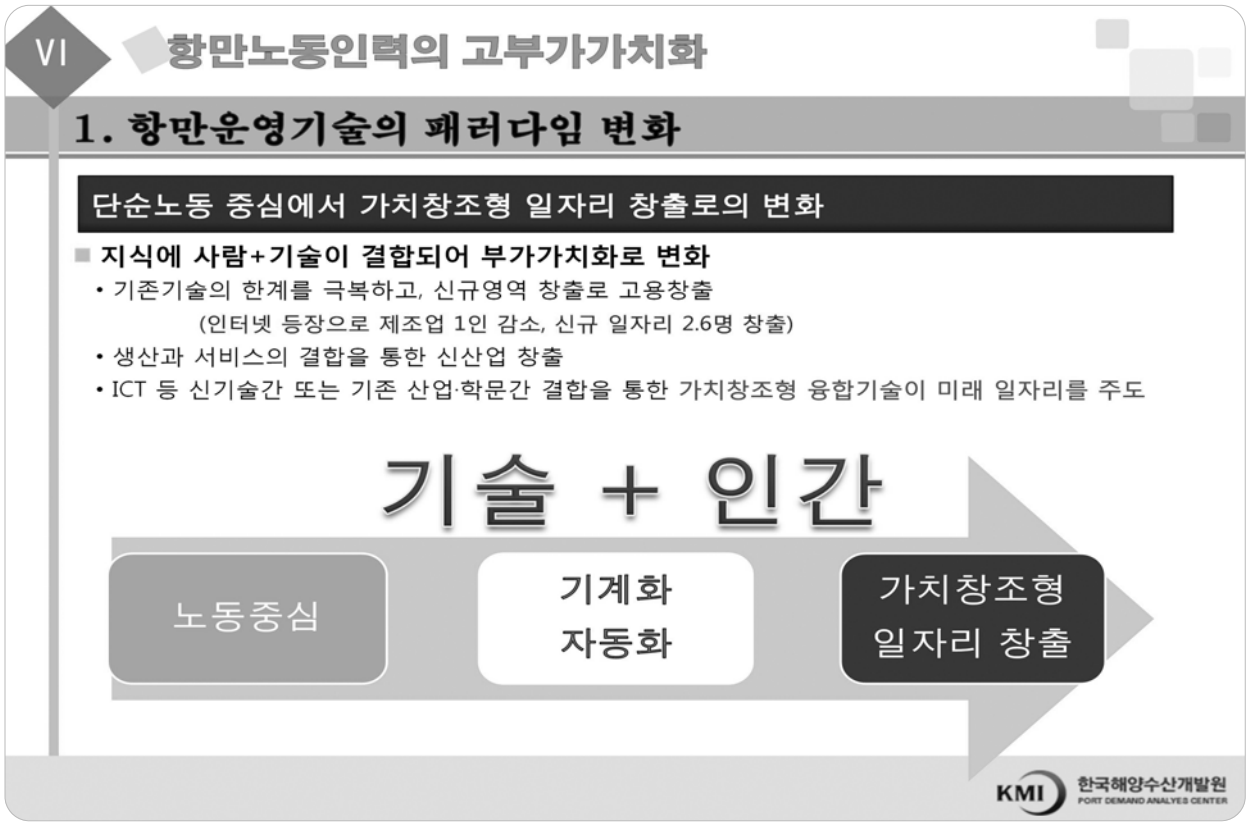
1. 물동량 유치경쟁 방지 효과 : 초과처리물동량에 대해 임대료로 회수
   예) 부산신항 3개사(민자제외)의 처리물량이 40만TEU 초과시 약 20%의 임대료 수입 증가

2. 신항물량의 북항이전시 북항 운영사 경영수지 개선효과
   - 부산신항 3개사(민자제외)는 2014년, 북항 2개사는 2013년부터 한계물량 초과
   - 2020년까지 부두별 초과물량 합은 180만TEU
   - 물동량 연동 임대료제를 적용함으로써 초과물량은 한계물동량 미도달 부두로 전이
   - **이 경우2019년부터 북항은 당기순이익으로 전환,** 2020년 336억원의 당기순익 **발생 예상**

부두	한계물량(천TEU)
자성대	1,917
신선대	2,582
감만	2,149
신감만	876
우암	391
PNIT	2,168
PNC	4,349
HJNC	2,501
HPNT	2,129
BNCT	2,996

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

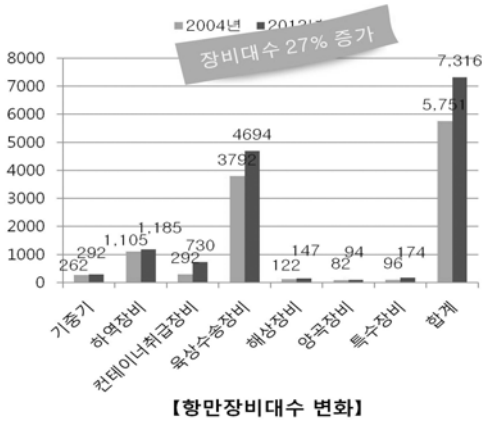

CHAPTER IV
항만노동인력의 고부가가치화


VI
항만노동인력의 고부가가치화
1. 항만운영기술의 패러다임 변화
단순노동 중심에서 가치창조형 일자리 창출로의 변화
지식에 사람+기술이 결합되어 부가가치화로 변화
• 기존기술의 한계를 극복하고, 신규영역 창출로 고용창출
(인터넷 등장으로 제조업 1인 감소, 신규 일자리 2.6명 창출)
• 생산과 서비스의 결합을 통한 신산업 창출
• ICT 등 신기술간 또는 기존 산업·학문간 결합을 통한 가치창조형 융합기술이 미래 일자리를 주도
기술 + 인간
노동중심
기계화
자동화
가치창조형
일자리 창출
KMI
한국해양수산개발원
PORT DEMAND ANALYES CENTER

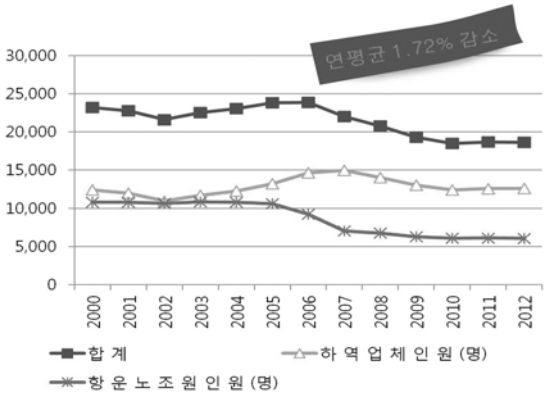
VI 항만노동인력의 고부가가치화

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 항만시설의 기계화, 자동화 진전으로 항만하역종사자수 감소



【항만장비대수 변화】



【연도별 하역종사자 수 변화】

자료 : 항만하역편람

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

VI 항만노동인력의 고부가가치화

2. 2014년 이슈 및 전망

단기 전망 (2014년) : 감만부두 통합과 북항기능 재정립에 따른 인력감축

■ **감만부두 통합 및 북항기능재정립**

- 세방부산터미널㈜와 인터지스㈜ 통합합의로 인력감축 예상
- 북항기능재정립 및 해양경제특별구역법 시행시 항만인력 감축 예상





부산항 북항·신항 컨테이너물동량 예상추이



■ **북항물량의 감소 및 신항물량 증가**

- 재래식 부두인 북항물량 감소로 인력감소, 자동화 부두인 신항물량 증가에 따른 추가 인력 고용 미미할 전망

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅵ 항만노동인력의 고부가가치화

3. 정책대응방안

단기(2014) : 항만노동인력 활용방안 및 훈련/연수 프로그램 개선

정부부처 (해양수산부, 고용노동부)

1. 항만노동인력 일자리 창출과 고부가가치화 대책 수립
2. 정부 인력양성예산 확보

지방자치단체

직업훈련사업 연계 참여

공동훈련 거버넌스구축

지역항만협회

1. 지역 내 인력 수요 조사
2. 훈련 및 직무전환 수요 조사

교육훈련운영기관 (한국항만연수원 등)

1. 항만노동인력 고부가가치화를 위한 직무분석
2. 연수 커리큘럼 개정 추진

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅵ 항만노동인력의 고부가가치화

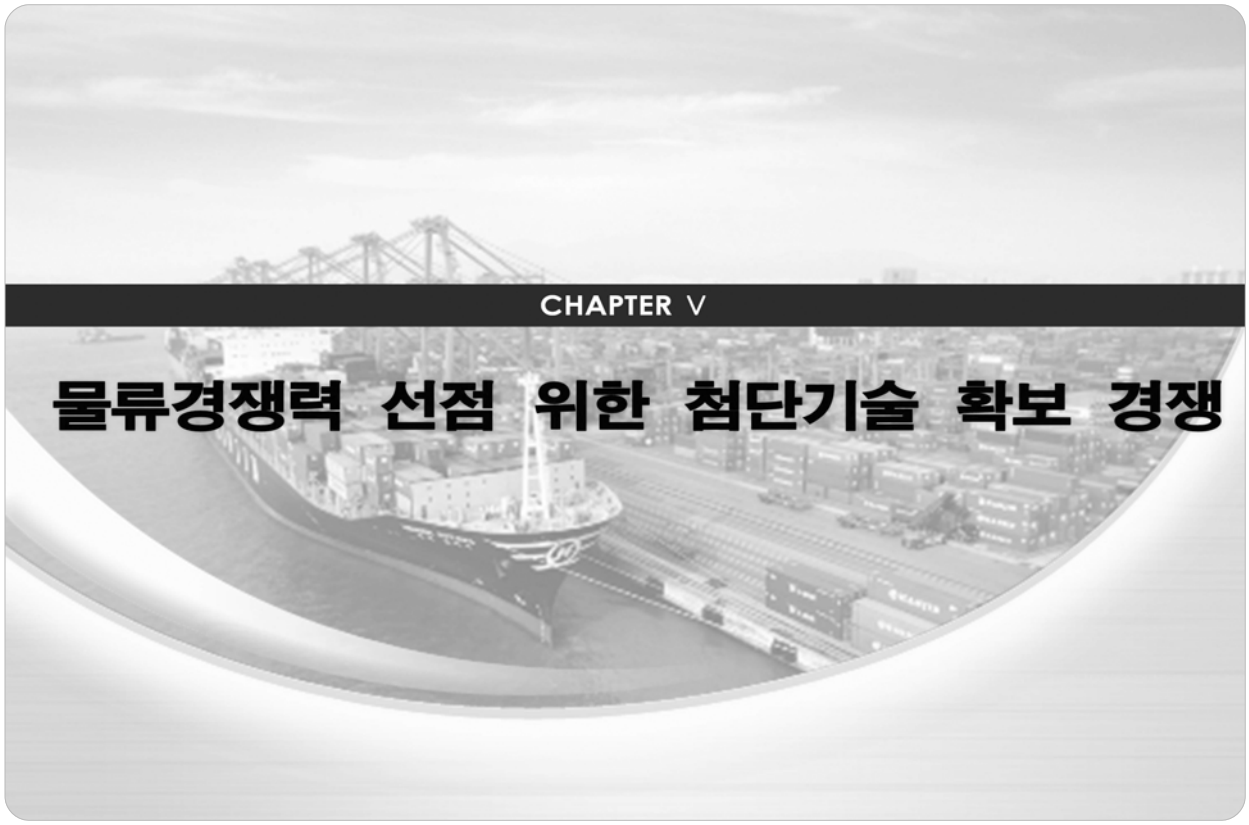
3. 정책대응방안

중장기(2014 이후) : 중장기 항만물류 맞춤형 인력양성시스템 수립



주 : 항만전문인력 양성 방안에 관한 연구/한재열 참조

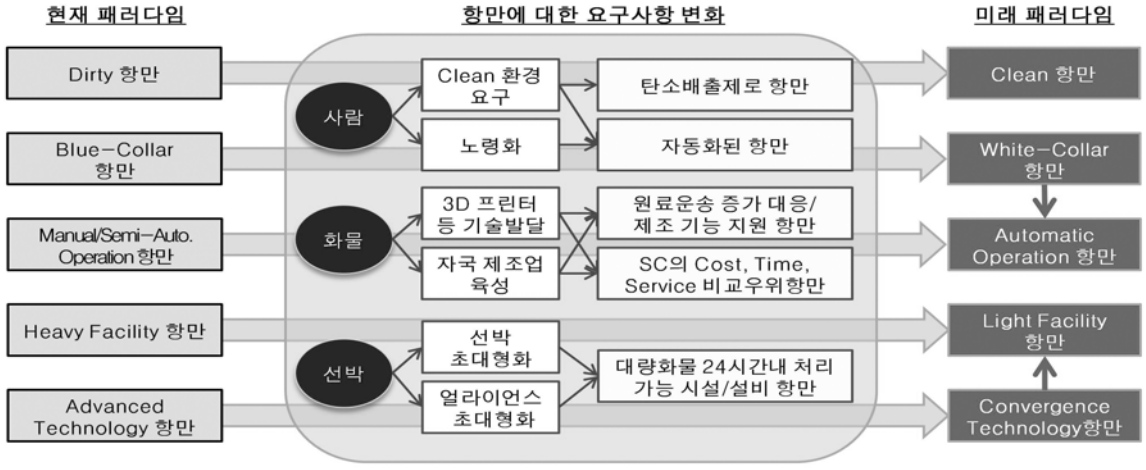
KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER



V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

1. 항만운영기술의 패러다임 변화

환경의 중요성, 기술발달, 인구구조변화로 항만 패러다임 변화

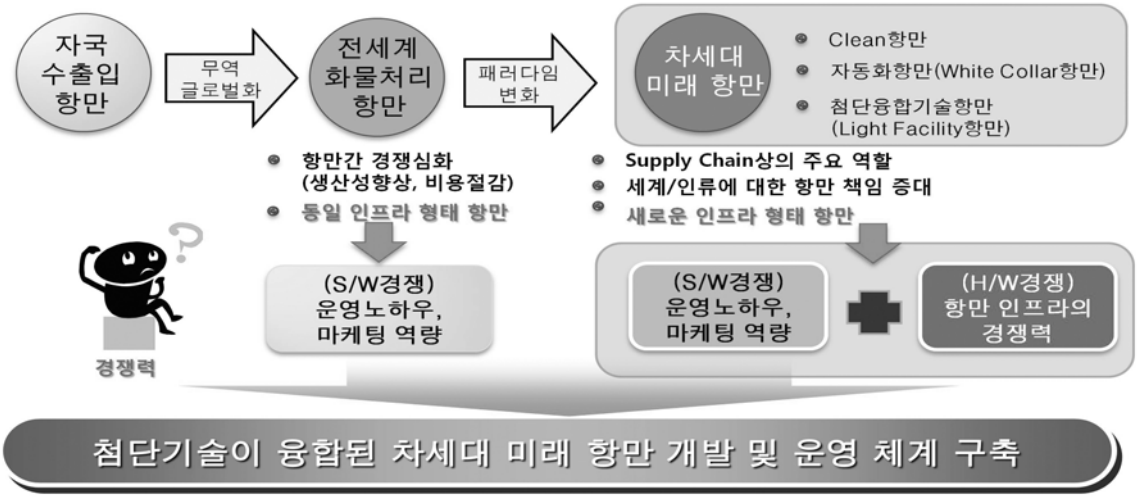


KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

1. 항만운영기술의 패러다임 변화

새로운 개념의 항만 인프라(시설/장비) 개발 경쟁 심화



첨단기술이 융합된 차세대 미래 항만 개발 및 운영 체계 구축

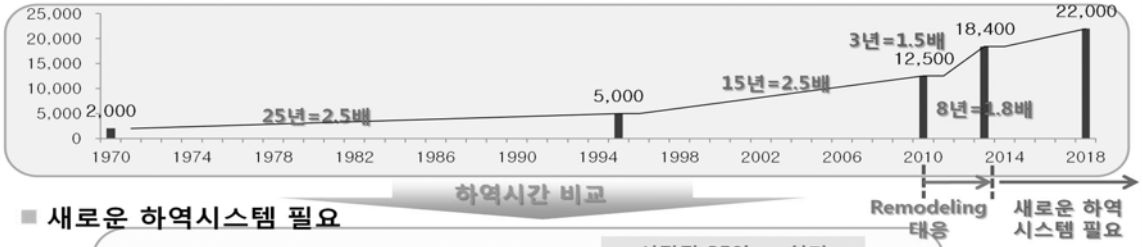
V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

2. 2014년 이슈 및 전망

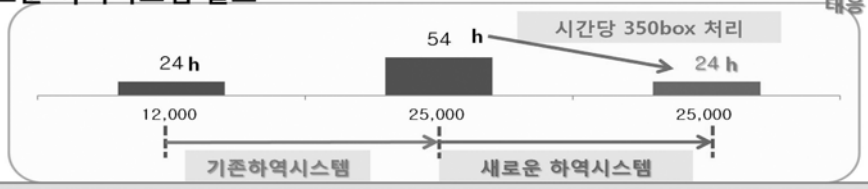
2014년 이슈 : (국내)초대형선 대응을 위한 하역시스템의 한계

■ **선박대형화 가속화로 '20년경 25,000TEU 등장 예상되나, 현 하역시스템으로는 한계**

- 선사 운항/연료비 절감, 친환경 운송을 위해 선박대형화 지속 전망
- 70년(2000TEU)→95년(5,000TEU)→10년(12,500TEU)→13년(18,400TEU)→18년(22,000TEU 예상)



■ **새로운 하역시스템 필요**



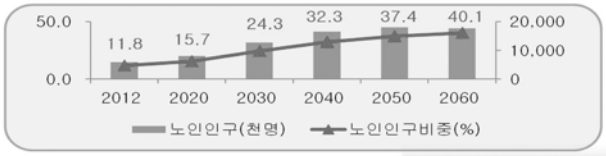
V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

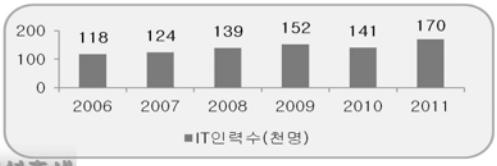
2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 인구노령화 및 IT 선호 젊은 세대 등장으로 항만자동화 요구

■ 고령화에 따른 노동인구 축소 예상되나, 상대적으로 젊은 세대 IT종사자 수는 증가

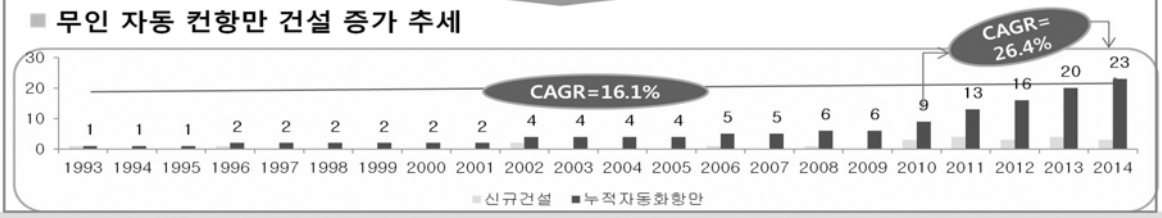
- 경제인구는 연평균 0.0024%('12~'20) 증가에 그쳤는데, 노령인구는 연평균 4.0% 증가
- IT종사자는 지난 5년간('06~'11) 연평균 7.6% 증가





무인자동 컨항만 건설추세

■ 무인 자동 컨항만 건설 증가 추세



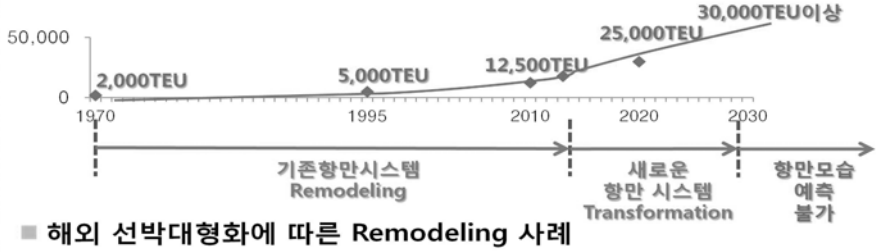
KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

2. 2014년 이슈 및 전망

단기 및 중기 전망 : 기존항만 리모델링, 새로운 항만시스템 개발 위한 각국 경쟁

■ 전세계 극초대형선 대비, 친환경, 자동화를 위한 신개념 항만 시스템 개발 착수





■ 해외 선박대형화에 따른 Remodeling 사례

- 로테르담항 Maasvlakte II의 APM 터미널('14.11 Open) 안벽크레인 Outreach 25열 설치 예정
- 로테르담항 RWG터미널 안벽크레인 Outreach 24열 설치

■ 국내외 선박대형화에 따른 Transformation 사례

- 한국 OSS(Overhead Shuttle System)
- 싱가포르 SingaPort

■ 미래 이상적 항만: 2060 Future Port(Cargotec)





KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

3. 정책대응방안

(단기) 기존 항만 시설 및 장비 리모델링 방안 마련

- **기존 터미널 Remodeling 모델 개발 및 비용 확보 방안 마련**
  - 신규터미널과 기존터미널이 조화롭게 발전할 수 있는 리모델링 방안 마련

(중기) 2020년 대비 한국형 미래 항만 개발 추진

- **OSS(Overhead Shuttle System) 등 한국을 대표하는 미래형 항만 개발**
  - 현재 기술력 기반으로 극초대형선 하역시간 단축, 자동화, 저탄소 항만을 개발하여 Test-Bed 구축
  - 구조, 전기, 기계, 물류, IT 등 산업계 전문가, 정부, 학계 및 연구계 등으로 구성된 전문가위원회 구성 및 운영

(중장기) 2060 Future Port 대비 융복합 기술 확보 및 관련된 인력 육성

- **항만+항공+기계+환경 등 다양한 분야 기술을 융복합하여 Concept Design 발표**
  - Cargotec(플로팅 피더 터미널, Flying Spreader, 자동라싱시스템(64개 컨테이너 동시 양적하), Renewable Energy System(Wave, Solar 등)) 이상의 개념 발표
- **융복합 기술 확보 및 향후 미래항만 운영을 위한 전문 항만인력 육성 프로그램 마련**

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

V 물류경쟁력 선점 위한 첨단기술 확보 경쟁

3. 정책대응방안

Cargotec 2060 Future Port 동영상

- **Renewable Energy Port**

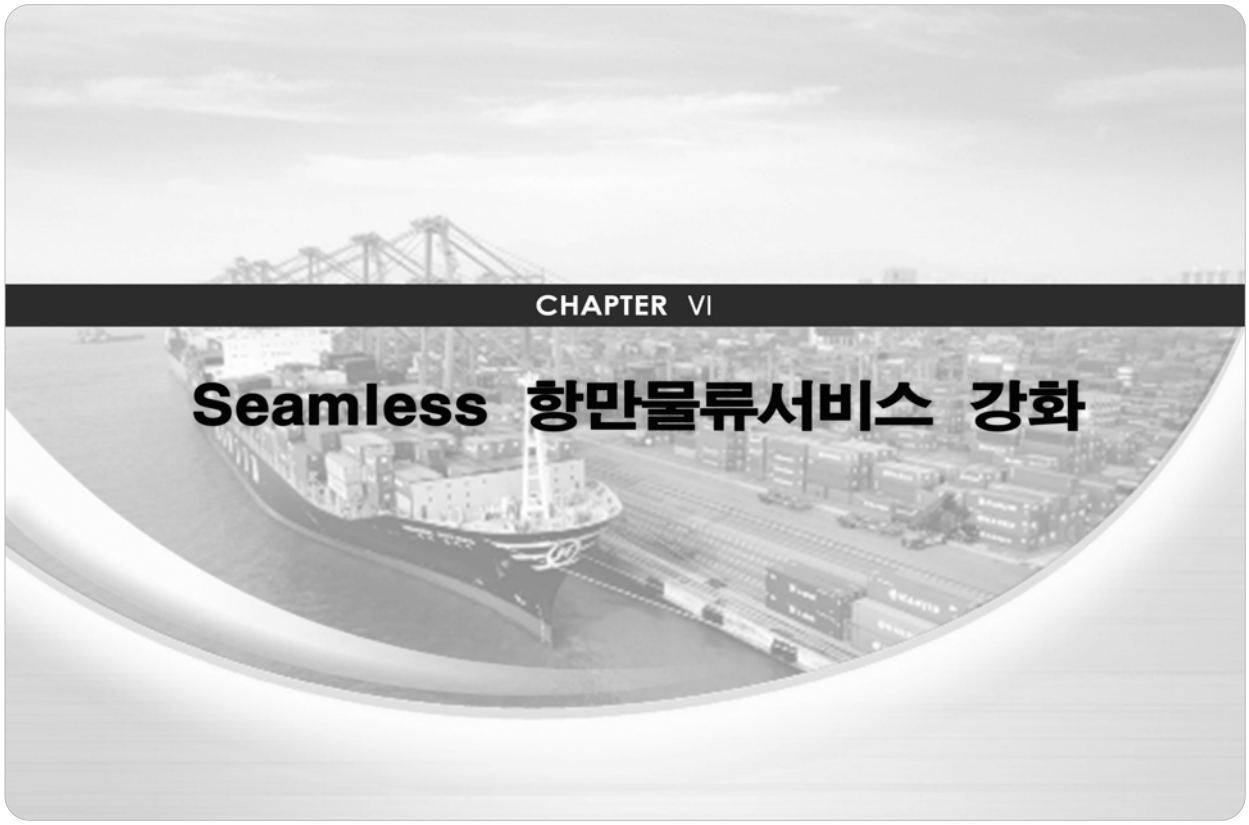


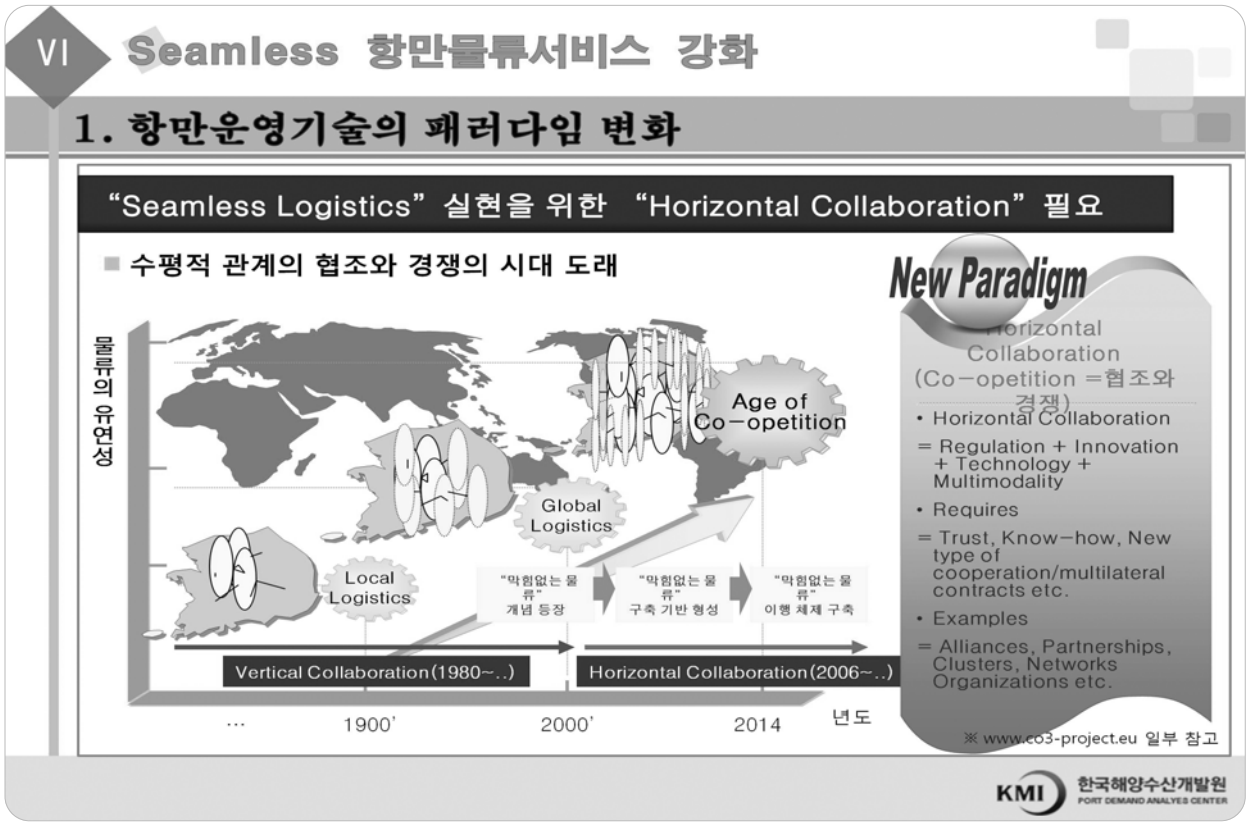


- **Floating Feeder/River Terminal : Flying Spreader, Fully Automatic Lashing Systems**



KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER


CHAPTER VI
Seamless 항만물류서비스 강화


VI Seamless 항만물류서비스 강화
1. 항만운영기술의 패러다임 변화
"Seamless Logistics" 실현을 위한 "Horizontal Collaboration" 필요
수평적 관계의 협조와 경쟁의 시대 도래
물류의 유연성
Age of Co-opetition
Global Logistics
Local Logistics
"막힘없는 물류" 개념 등장
"막힘없는 물류" 구축 기반 형성
"막힘없는 물류" 이행 체제 구축
Vertical Collaboration(1980~..)
Horizontal Collaboration(2006~..)
… 1900' 2000' 2014 년도
New Paradigm
Horizontal Collaboration (Co-opetition =협조와 경쟁)
• Horizontal Collaboration
= Regulation + Innovation + Technology + Multimodality
• Requires
= Trust, Know-how, New type of cooperation/multilateral contracts etc.
• Examples
= Alliances, Partnerships, Clusters, Networks Organizations etc.
※ www.co3-project.eu 일부 참고
KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅵ Seamless 항만물류서비스 강화

2. 2014년 이슈 및 전망

2014년 이슈 : 경험적 항만 운영기술의 한계 ➔ 현장작업의 어려움 가중

■ **항만 운영기술 지원 체계 부재**


안벽 & 에이프런

(1) 국내 선석개념 재정립 및 적정 선석 설계
(2) 운영기술의 국내 컨설팅 기관/컨설턴트



주행영역

(1) 정보 공유를 위한 공용 무선 네트워크 구축 요구
(2) 친환경 규제에 대비한 이송장비(트럭) 관련 법규
(3) 장치장 내외부 차량 주행 운영개선 요구


야드장치장

(1) 야드 운영효율 평가 지원 시스템 부재
(2) RTGC 야드 장치장 자동화 요구


게이트

(1) 고성능 RFID 및 차량 위치추적 기술 필요
(2) 컨테이너 무게정보 불확실성 개선 필요
(3) 반출입 사전 예약제 실현 및 규제 사항 필요

※ 2013년 9월 부산 신항 및 북항 운영사 인터뷰 中 현안사항 일부 발췌

2014년 이슈 : 항만 위기대응 체계 미비 ➔ 위기상황 시 적극 대응 불가

■ **항만 위기대응 시스템 체계 부재**


재난/재해/부도

(1) 하역업체 파업/부도 등 대응 체제 부재
(2) 자연 재해/재난으로 인한 신속 대응 체제 부재
(3) 항만 위기대응 시스템 부재

➔ 항만서비스 잠재적 불안정 요소

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

Ⅵ Seamless 항만물류서비스 강화

2. 2014년 이슈 및 전망

전망 : 현장 경쟁력 강화를 위한 "수요자 맞춤형" 대응체제 · 전략 필요

■ **현장 맞춤형 실질적 대응전략으로 항만운영 경쟁력 유지 및 강화 필요**

❖ 사례 : 컨테이너 무게정보 정확성(법적 규제 지원)에 따른 예상 파급효과



2013년 6월 MOL(Mitsui O.S.K. Lines) 일본 포스트-파나막스급 컨테이너선 좌초 ← 선체 중앙 부 균열

정확한 정보를 이용한 사고 예방

운영비용

월 평균 약 19만 박스 X 379원/move(전력요금)
= 월 ≒ 7201 만원 **재취급 비용 발생**

정확한 정보를 이용한
야드 운영비용 절감 가능

운영문제

재취급으로 **내외부 차량 대기 시간 증가**
➔하역 생산성 감소 ➔ 운영비 증가

외부트럭 턴타임 약 14분 X 500원/분(경유비용) X 4200대/일 = 일일 ≒ 2940만원 **비용 발생**

정확한 정보를 이용한
트럭 운영비용 절감 가능

※ 부산 신항 HJ 터미널 현장 데이터 일부 차용

KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYES CENTER

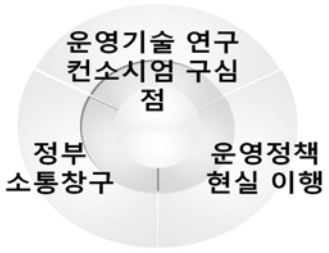
Ⅵ Seamless 항만물류서비스 강화

3. 정책대응방안

현장 경쟁력 강화를 위한 항만운영 "Control Tower" 구축 및 체제 정비

■ 항만물류기술정보센터 **구축 및 운영**

➔ 실질적인 현안사항 해결 및 중장기적 관점의 항만 운영기술 연구 수행



역할 및 기능

- 항만물류 운영기술 연구수행
- 항만운영기술 컨설팅 제공
- 정부기관에 주기적인 운영기술 리포팅 제공
- 항만물류기술 국가 R&D 발굴 및 연구수행
- 산학연정 연구 컨소시엄 구성 제공
- 항만물류 운영기술 분야 정부 소통 창구 수행
- 항만운영 정책 실현 및 이행을 위한 실질적 지침서 제시
- 항만물류 운영기술 연구(논문, 보고서 등)정보 제공
- 범용 항만 시뮬레이션 시스템 개발 및 지속적 운영
- 현장과 이론의 항만용어 통일화 작업
- 현장 실무진과의 협의체 구성 및 운영
- 대학/대학교 항만 운영기술 교육 제공

■ 항만 위기대응(재난/재해/부도) 시스템 **구축 및 운영**

- 항만 하역업체 파업/도산/분쟁 등에 대비한 실질적 제도 마련
- 재해/재난 시 항만 기능 복구를 위한 백업 시스템 마련
- 재해/재난을 대비한 시나리오별 항만 역할 및 기능 정립



KMI 한국해양수산개발원 PORT DEMAND ANALYSIS CENTER

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 해양레저산업 전망과 대응방안

홍장원 (KMI 해양산업·관광연구실장)

『부산 해양수산전망대회』



2014 해양레저산업 전망과 대응방안

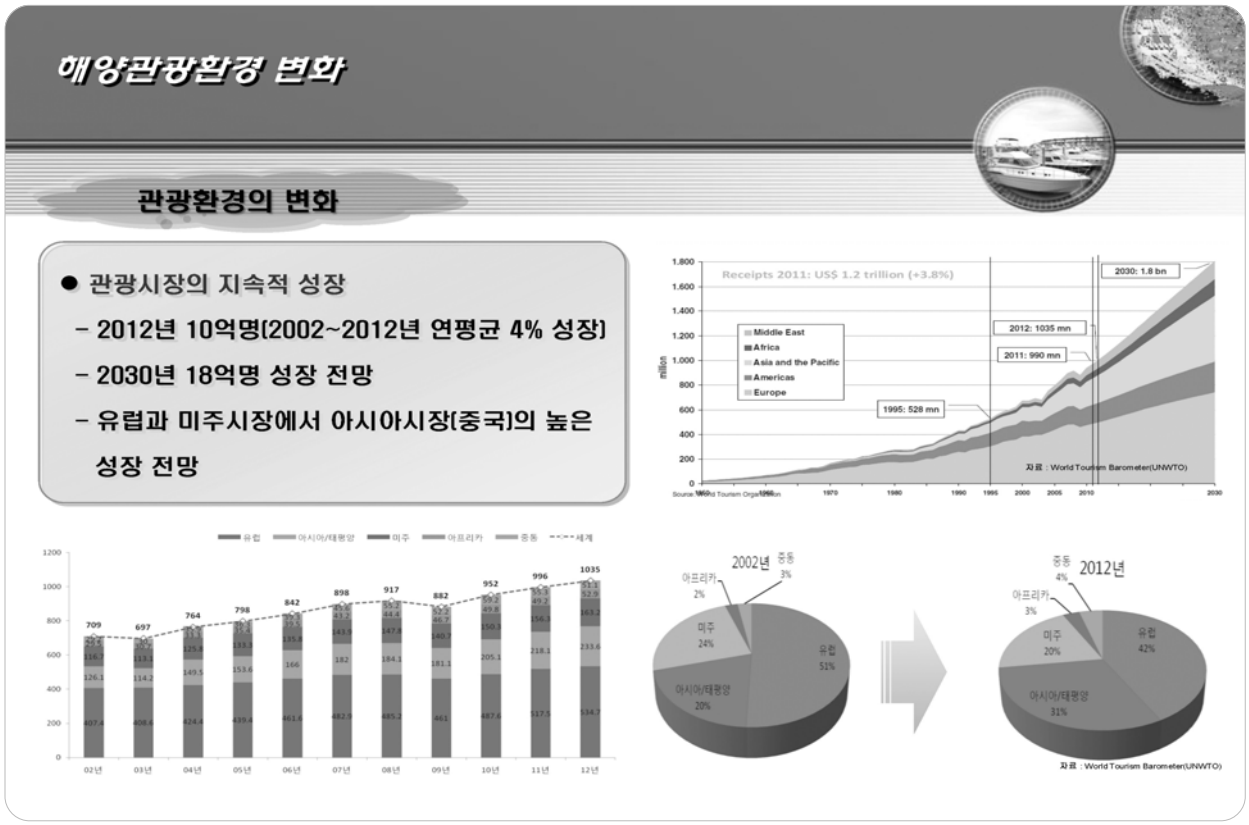
2014. 2. 18

한국해양수산개발원
해양산업 · 관광연구실장
홍 장 원

발표순서

- 해양관광환경 변화
- 부산해양레저산업 대응방안


- 해양관광환경 변화 -

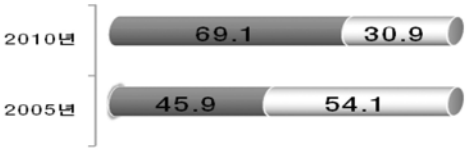

해양관광환경 변화
관광환경의 변화
● 관광시장의 지속적 성장
– 2012년 10억명(2002~2012년 연평균 4% 성장)
– 2030년 18억명 성장 전망
– 유럽과 미주시장에서 아시아시장(중국)의 높은 성장 전망
Receipts 2011: US$ 1.2 trillion (+3.8%)
2030: 1.8 bn
2012: 1035 mn
2011: 990 mn
1995: 528 mn
Middle East
Africa
Asia and the Pacific
Americas
Europe
million
자료 : World Tourism Barometer(UNWTO)
2002년
2012년
유럽
미주
아시아/태평양
아프리카
중동
자료 : World Tourism Barometer(UNWTO)

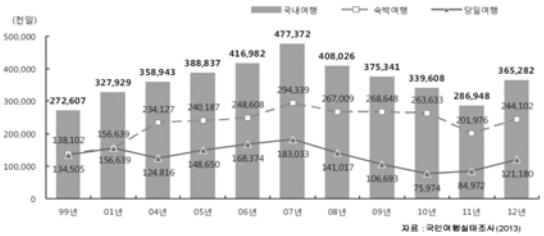
해양관광환경 변화

관광환경의 변화

● 국내 관광시장의 성장
- 2012년 관광총량 3억 6천 5백만일
- 2020년 약 7백만일로 증가전망 (연평균 약 4% 증가 전망

● 국내 해양관광 시장
- 국내 해양관광활동 참여비중 : 2005년 45.9%▶ 2010년 69.1%
- 2020년 4억 6백만일로 증가전망







해양관광환경 변화

관광환경의 변화

[서울경제 2014.2.5 기사]
외국인 관광객 1,200만 명 시대, 관광체질 개선 시급하다
관광객 1인당 평균 지출액은 90년대 비해 오히려 줄어들어



- 외국인 관광객 :1,200만명(중국인 36%)
- 관광지출 :
' 91년 1,200달러 VS '13년 1,207달러
- 관광수지 : -35억달러(18개월 연속적자)
- 관광경쟁력 : 세계 23위(1위 스위스)
※ 크루즈관광객 70만명(전년대비 2.5배)

지역기반 관광상품과 새로운 관광 콘텐츠 발굴

미래 환경변화

교통수단 발달 | 기후변화 | 정보통신발달 | 고령화 | 신흥 경제부국

관광 시장





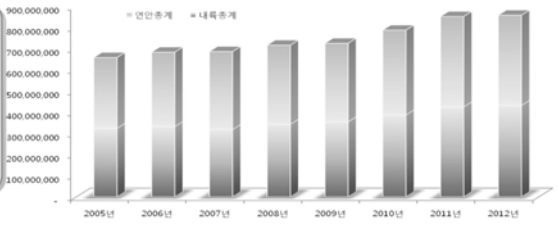
관광자원의 융복합+신규 관광공간의 확대 → "해양"

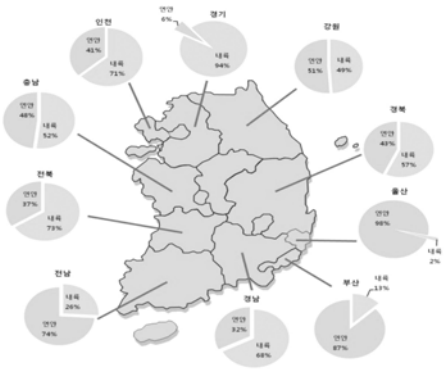
해양관광환경 변화

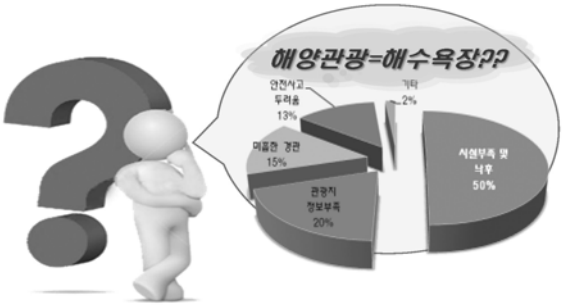
국내 해양관광환경

● 국내 연안도시 방문객규모
- 2012년 관광객방문통계 : 8억 5천 7백만명
- 연안도시 : 4억 2천 5백만명(전체 약 50%)

※ 세계 해양관광시장(UNWTO) : 전체 관광시장 50%







해양관광환경 변화

국내 해양정책환경

● 고부가 해양관광산업의 육성
- 국정과제 : "해양 신성장동력 창출 및 체계적 해양관리"
- 해양관광기반 확대, 마리나산업 활성화

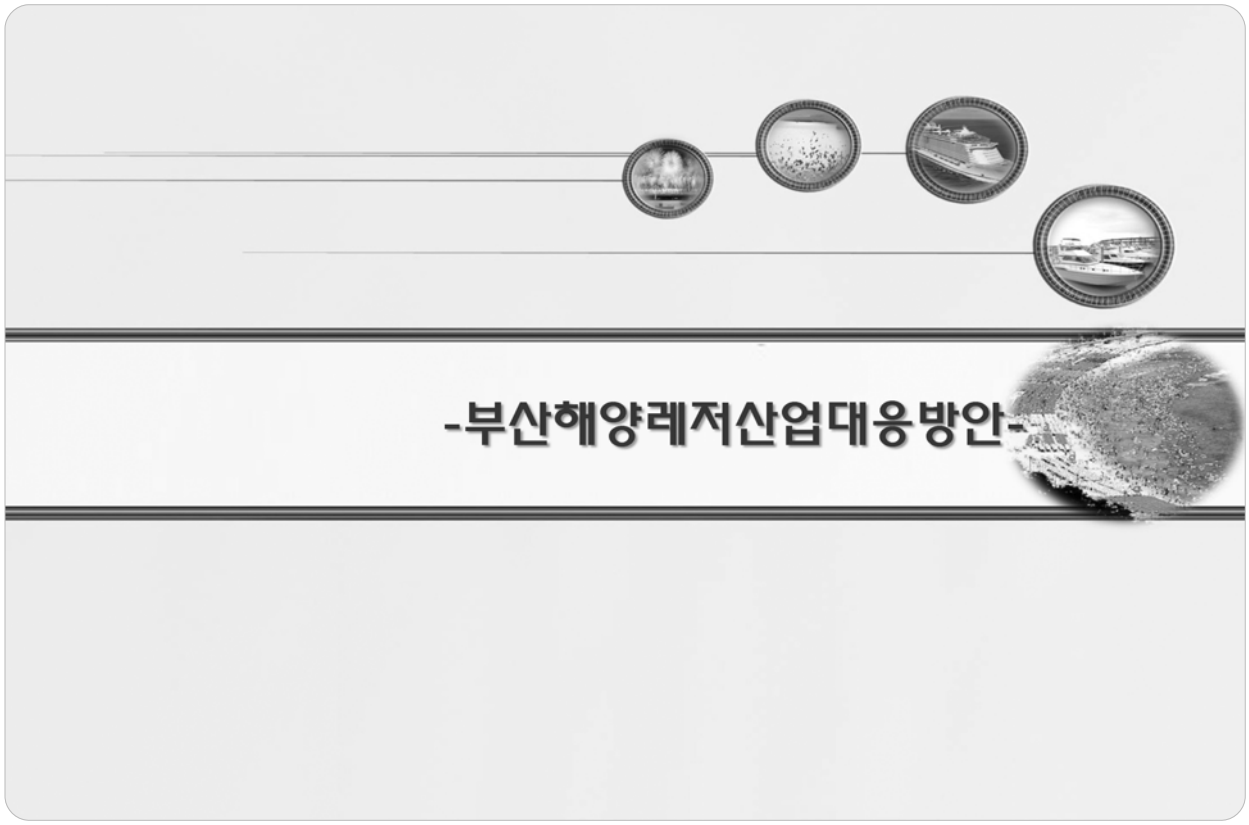
▶ 해양관광 업그레이드…전략 수립

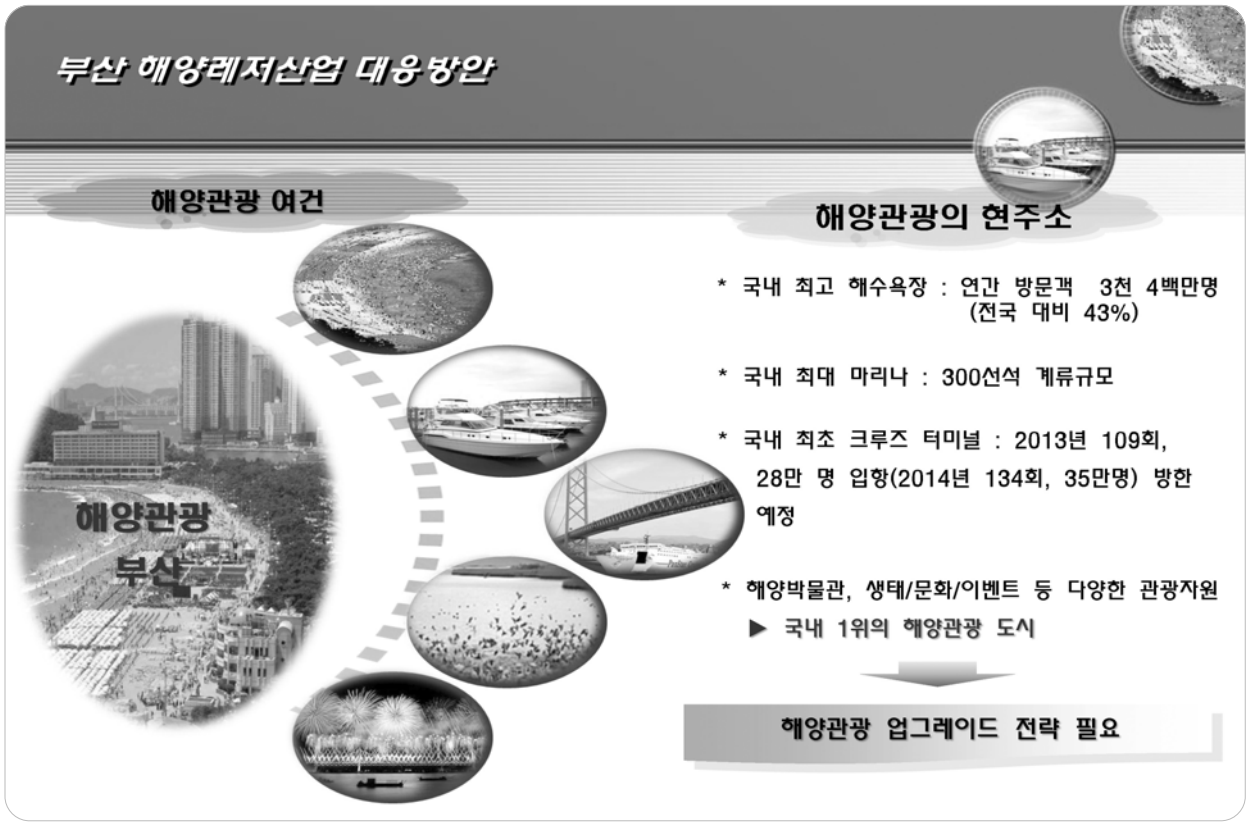
● 제2차 해양관광진흥기본계획(안) 수립(2014~2023)

비전 품격과 매력이 넘치는 동북아 해양관광허브 실현

정책과제
- ◆ 문화와 예술이 있는 아름다운 바다관광
- ◆ 체험과 학습이 있는 즐거운 바다관광
- ◆ 생활속에 이야기가 있는 정겨운 바다관광
- ◆ 휴식과 회복이 있는 행복한 바다관광
- ◆ 세계인이 찾아오는 글로벌 바다관광




-부산해양레저산업대응방안-


부산 해양레저산업 대응방안
해양관광 여건
해양관광
부산
해양관광의 현주소
* 국내 최고 해수욕장 : 연간 방문객 3천 4백만명 (전국 대비 43%)
* 국내 최대 마리나 : 300선석 계류규모
* 국내 최초 크루즈 터미널 : 2013년 109회, 28만 명 입항(2014년 134회, 35만명) 방한 예정
* 해양박물관, 생태/문화/이벤트 등 다양한 관광자원
▶ 국내 1위의 해양관광 도시
해양관광 업그레이드 전략 필요

부산 해양레저산업 대응방안

해양관광 업그레이드



해양레저산업 전환기

2014년
부산





부산 해양레저산업 대응방안

해양관광 업그레이드











해양스포츠

해양레저
문화축제

부산 해양레저산업 대응방안

해양관광 업그레이드









부산 해양레저산업 대응방안

해양관광 업그레이드

2014년 부산

부산해양레저산업 도약 원년

국제요트대회 개최 "ORC Asian Championship" → **해양레저문화의 대중화**

- 부산 해양레저스포츠 대표 축제로 발굴
- 부산시민/전국 해양레저동호인의 해양레저문화 상품 발전

국제보트쇼개최 "Busan Int' l Boat Show" → **해양레저산업의 육성**

- 부산 해양 MICE산업 대표 브랜드 구축
- 부산 해양레저산업의 Marketplace 발전

부산 해양레저산업 대응방안

해양레저문화의 육성

ORC Asian Championship

2014 ORC Worldwide Events
Continental Championships

29 Apr - 04 May	ORC Asian Championship	Busan	KOR ORC Int
01 - 06 Jul	ORC European Championship	Valencia	ESP ORC Int



부산 해양축제

- 부산시민 홍보- 대중화
  - 스포츠대회(선수대회) ▶ 해양축제(일반인)
  - 일반인 참여 & 해양레저인구 저변확대
  - "Busan Sailing Week" 홍보



아시아 세일링허브

- 동북아 대표 요트축제-상품화
  - 이벤트사업 ▶ 수익성 발굴
  - 동북아 요트허브 및 요트/마리나 시설 유치
  - "Marina Hub Port" 구축



프로 리그 창설

요트 산업 상품성 검증 → 일자리 창출 → 유관 산업 발전

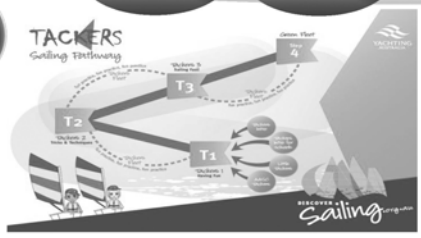
해양 레저 산업 활성화

부산 해양레저산업 대응방안

해양레저문화의 육성

미디어 교육 관광상품 관광시설

Busan Sailing Week







Marina Hub Port

- 거점형 허브 마리나 육성
  - 부산관광+마리나+마리나서비스
  - 슈퍼요트 유치



부산 해양레저산업 대응방안

해양레저산업의 육성

국제보트쇼개최
"Busan Int' l Boat Show "

부산 해양MICE

- 해양전시 컨벤션 산업기반
  - 부산해양 MICE 의 연계화
  - 벡스코+마리나+부산해양관광자원
  - "Brand Korea, Blue Sea Busan"



해양레저 산업육성

- 해양레저산업의 Marketplace 제공
  - 이벤트/쇼 ▶ 산업 정보교류 공간
  - 국산요트 경진대회(신기술/제품발굴)
  - 부산 해양레저클러스터 전시장



부산 해양레저산업 대응방안

해양레저산업의 육성

부산 국제보트쇼

마리나 · 전시장 · 축제

- 해양레저산업전+ 기술 교류+부산 해양관광의 홍보



기대효과

BiZ 모델

- 마리나서비스업 : 레저보트 보관/임대/보험/금융
- 중소형 조선업 : 소규모 레저보트 제작/정비
- 보트쇼 전시업 : 레저보트 전시/판매/정비/수리업
- 해양레저상품업 : 관광콘텐츠 기획/제작/상품 판매

일자리 창출

"부산 해양레저산업"

브랜드 부산 = 새로운 부가가치 창조 기반

부산 해양레저산업 대응방안

해양레저산업의 발전

산업 생태계 구축

- ▶ 해양레저의 대중화
- ▶ 허브형 마리나/산업클러스터 연계 개발
- ▶ 해양레저콘텐츠 발굴

해양문화 활성화

- ▶ 해양축제/이벤트 활성화
- ▶ 해양문화도시 홍보 촉진
- ▶ 해양/내륙연계 관광상품 개발









감사합니다!

2014 부산 해양수산 전망대회

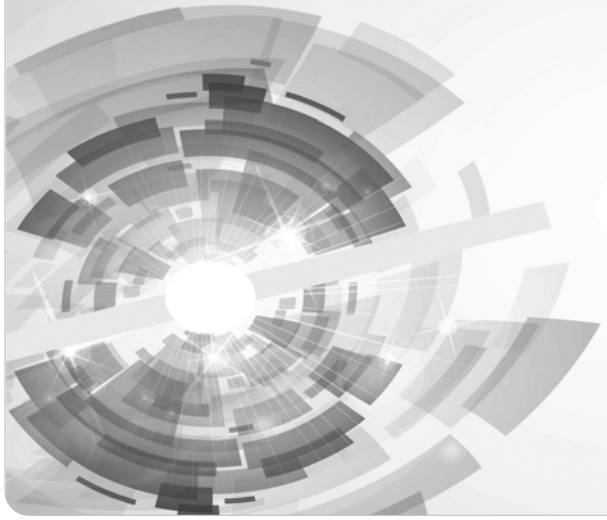
2014 수산업의 동향과 전망

류정곤 (KMI 연구감리위원)



2014 부산 해양수산 전망대회

2014 수산업의 동향과 전망



한국해양수산개발원

류 정 곤

수산연구본부 연구감리위원

2014. 2. 18

발표순서

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

- 어업생산
- 수산물 물가지수
- 수산물 소비 및 수출입
- 어가경제
- 어업부가가치

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

Ⅲ. 시사점

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

어업생산

- 2013년 : 연근해·원양 생산 저조, 양식은 여름 적조 불구 생산증가(해조류 생산 증가)
- 2014년 : 대부분의 업종에서 전년과 비슷한 수준의 생산 유지 전망

▶ 어업별 생산량 추이와 전망

[단위: 천 톤, %]

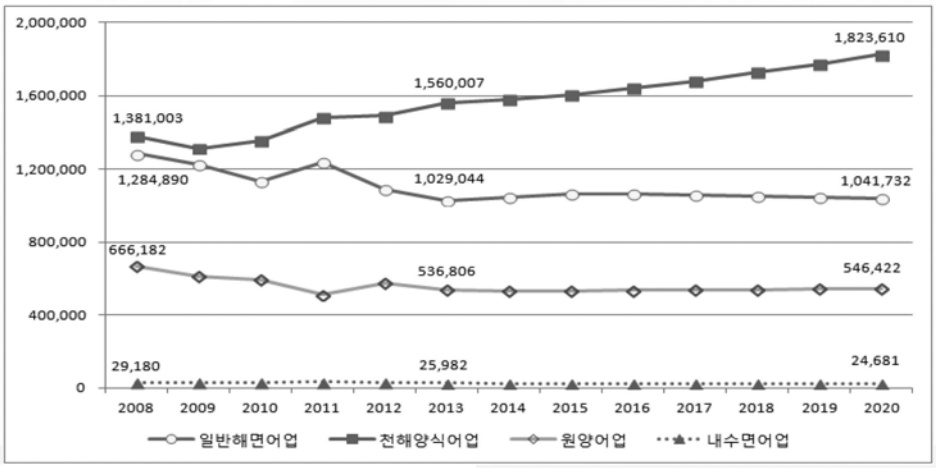
구분	2012	2013	2014	증감률(%)	
				'13/'12	'14/'13
일반해면어업	1,091	1,045	1,040	-4.2	-0.5
천해양식어업	1,489	1,535	1,563	3.0	1.8
원양어업	575	550	534	-4.3	-2.9
내수면어업	28	25	25	-10.7	0
합계	3,183	3,155	3,163	-0.9	0.3

자료 : 통계청, 어업생산동향조사.

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

중장기 수산물 생산량 전망 결과

- 연근해 및 원양어업은 큰 변동 없고, 양식 생산은 꾸준히 증가 전망



자료 : 통계청,
어업생산동향조사.

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

수산물 물가지수

- 생산자 : 어류 보합, 패류 소폭 상승, 해조류 하락, 전체적으로 보합 전망
- 소비자 : 어류 및 패류는 소폭 상승, 해조류 하락, 전체적으로 0.4% 상승 전망

▶ 수산물 물가지수 추이와 전망 [2010년=100]

구분		2012	2013	2014	증감률(%)	
					'13/'12	'14/'13
생산자 물가 지수	어류	87.3	88.3	88.3	1.2	0.0
	패류	105.6	97.2	98.2	-7.9	1.0
	해조류	103.8	88.1	84.1	-15.1	-4.6
	수산물	96.5	92.0	92.0	-4.7	0.0
소비자 물가 지수	어류	106.4	108.3	109.6	1.8	1.2
	패류	111.9	111.8	112.9	-0.1	1.0
	해조류	124.7	135.9	128.6	9.0	-5.3
	수산물	111.3	112.8	113.3	1.3	0.4

자료 : 통계청 물가조사 통계

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

▶ 수산물 품종별 생산자 및 소비자물가지수 증감률 비교(2012/2013)

- 상당수 품목에서 상승 및 하락의 방향이 서로 상이, 물가변동의 크기도 큰 차이

구분	생산자물가지수(2010=100)			소비자물가지수(2010=100)		
	2012년	2013년	증감률	2012년	2013년	증감률
갈치	106.3	100.0	-5.9	126.7	126.7	0.0
조기	78.9	104.2	32.1	114.5	119.2	4.1
고등어	86.3	77.5	-10.2	112.7	110.3	-2.1
오징어	94.7	84.7	-10.6	123.4	116.0	-6.0
게	94.9	72.0	-24.1	95.6	96.1	0.5
굴	112.8	95.8	-15.0	109.7	105.5	-3.8
조개	109.8	99.4	-9.4	117.0	128.2	9.6
전복	85.5	89.4	4.5	109.1	101.7	-6.8
마른멸치	95.1	86.6	-8.9	100.6	109.1	8.4
마른오징어	146.1	140.1	-4.1	145.9	144.6	-0.9
김	103.8	88.1	-15.1	110.9	118.7	7.0

자료 : 통계청 물가조사 통계

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

수산물 소비

- '13년은 방사능 여파로 소비 급감, 전년 대비 최소 10% 이상 감소 추정
- '14년 수산물 소비 소폭 회복 예상되나, 정체 상태 지속 전망

▶ 국민 1인당 수산물 소비량 추이 및 전망

[단위: KG]

구분	2012	2013	2014	증감률(%)	
				'13'12	'14/'13
어류	22.9	18.8	19.3	-17.9	2.7
패류 등	15.4	13.8	14.0	-10.4	1.4
해조류	**15.8**	**16.3**	**16.3**	**3.2**	**0.0**
합계	54.1	48.9	49.6	-9.6	1.4

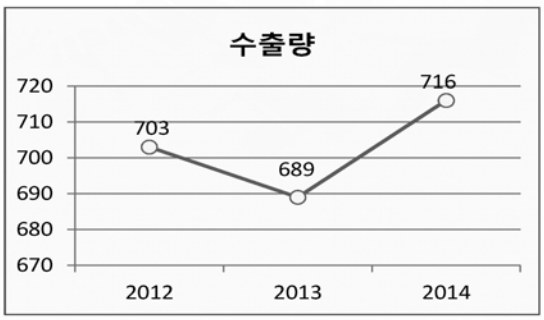
자료 : 한국농촌경제연구원 식품수급표 자료를 이용하여 추정

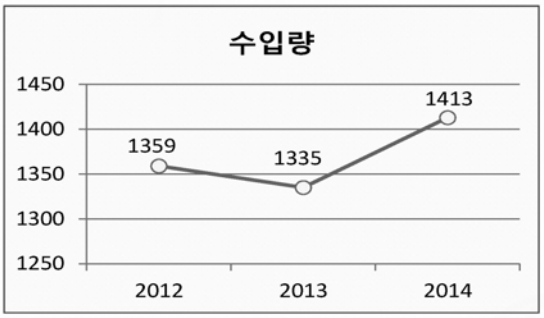
Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

수산물 수출입(물량기준)

- 세계 경기 호전으로 2014년 수산물 수출은 3.9%, 수입은 5.8% 증가 전망
- 하락 전망된 환율 하락폭이 커지고 엔저 심화 시 수출 부정적 영향 우려

▶ 수산물 수출입 추이와 전망(단위 : 천톤)





자료 : 한국무역협회 무역통계, 수산정보포털 수산물 수출입통계

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

어촌·어가경제

- '14년 어가수 2.2%, 어가인구 4.0% 감소 전망
- '14년 어업소득 2.2% 증가, 어업외소득 2.2% 감소 ⇒ 어가소득 0.1% 증가

▶ 어촌·어가경제 주요 지표 추이와 전망

[단위: 호, 명, 만 원]

구분		2012	2013	2014	증감률(%)	
					'12/'13	'13/'14
어가	어가수	61,493	60,095	58,782	-2.3	-2.2
	어가인구	153,106	146,677	140,821	-4.2	-4.0
어가경제	어가소득	3,738	3,692	3,697	-1.2	0.1
	어업소득	1,954	1,960	2,003	0.3	2.2
	어업외소득	1,784	1,732	1,694	-2.9	-2.2
	어업경영수지	1.72	1.74	1.73	1.2	-0.6

자료 : 통계청, 어가경제조사

Ⅰ. 2014년 수산업 부문별 전망

어업부가가치

- '14년 어업총산출액 증가 전망 불구, 실질 어업부가가치는 소폭 감소 전망
- '14년 수산물 생산자가격은 전년 대비 4.7% 하락한 2,209원 전망

▶ 어업부가가치 추이와 전망

[단위: 억 원, % 원/kg]

구분	2012	2013	2014	증감률(%)	
				'13/'12	'14/'13
명목 어업부가가치(A)	35,188	35,540	35,931	1.0	1.1
실질 어업부가가치	30,545	29,934	29,365	-2.0	-1.9
명목 어업총산출액(B)	85,230	87,446	87,709	2.6	0.3
어업부가가치율(A/B)	41.3	40.6	41.0	-1.6	0.8
수산물생산자가격	2,415	2,301	2,209	-4.7	-4.0

자료 : 한국은행 국민계정 및 수산정보포털

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

연근해어업

기후변화로 인한 자연재해 대책 필요

- 저수온·고수온·태풍·적조 등 극단적 기후변화 자연재해 발생 예상
- 직접적 어업 피해 및 계절적 생산저조 우려
- 기후변화 자연재해 예방 대책 강화

수산물 수급 및 가격 관리

- 수산업의 스태그플레이션(*stagflation*) 현상 당분간 지속
  - 생산 감소, 소비위축, 가격하락 ➡ 어업경영 악화
- 국내 생산 및 소비 불안정에 따른 수급 불균형
- 세계 경제 상황 변동 영향 심화
  - 유럽, 중국 등 경제 변동에 따른 일부 품목가격 급·등락
- 정부 비축 및 수산업 관측 종목 확대
- 국내외 수산물 수급 모니터링 체제 도입

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

연근해어업

한·중 FTA 대비

- 한중 FTA 민감 품목 선정 잇슈
  - 국내 어업영향 큰 품목 선정 노력
- 한중 FTA 국내 대책 강화
  - 다양한 대책 마련 및 근본적인 어업구조 개혁 추진

연근해어업 구조개선 실효적 대책 추진

- 연근해어업 구조개선 기본계획 수립 주진 원년
  - 직권감척 계획, 어선현대화, 어업경쟁력 제고 등
- 자원관리형 어업구조조정의 적극적 실시

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

연근해어업

중국어선 불법어업 대책

- 2013년 한·중 정상회담 합의사항 적극추진
  - 중국어선 불법 양국 공조 단속 및 공동자원관리 대책 추진
- 한중 어업인간 자율관리어업 도입 주진
- 한중잠정조치수역 우리 어선 조업 진출 지원
- 민간차원 한중 수산자원 관리센터 설립 주진

수산자원관리 강화 및 자율관리어업 확대

- TAC어종 확대 및 ITQ 제도 도입
  - 어종별 TAC 확대, 업종별 TAC 도입, ITQ 제도 도입
- 미성어 어획 및 어획물 투기 금지
- 어선어업 자율관리어업 확대 정책적 지원
- 수산자원 조성사업의 광역화 및 EEZ 확대
- TAC 어획물 산지 양육업자 보고 의무제 도입

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

원양어업

국가이행계획 점검 시급

- 주요 선진국의 IUU어업 규제 강화
- 미국 NOAA, 한국을 IUU 관련국가로 지정
- EU, 한국을 예비 비협력적 3국으로 지정

권역별 대책 필요

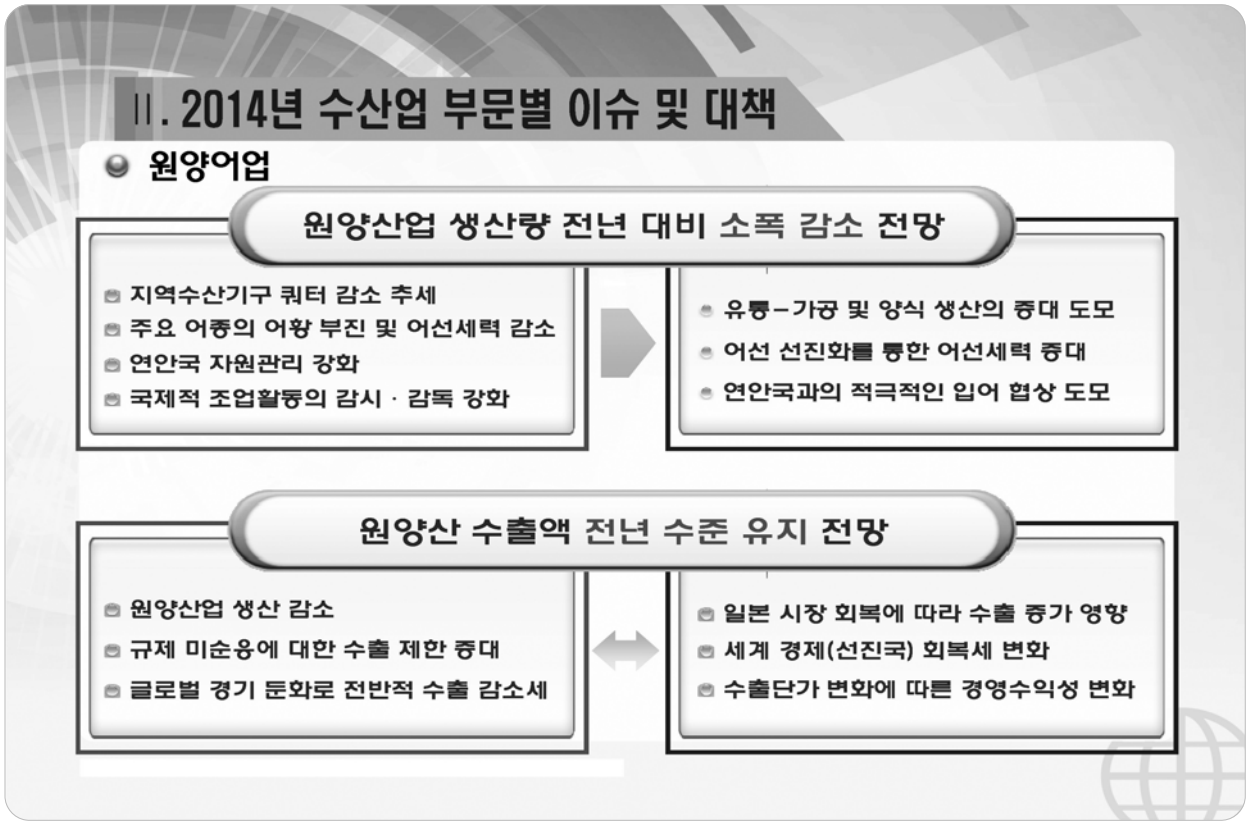
- 주요 연안국의 IUU 어업 규제 강화
- 서부 아프리카 트롤어업 위기
- 뉴질랜드 수역 지속적 조업 불가
- 중서부 태평양 , 수산분야 투자 요청 증가

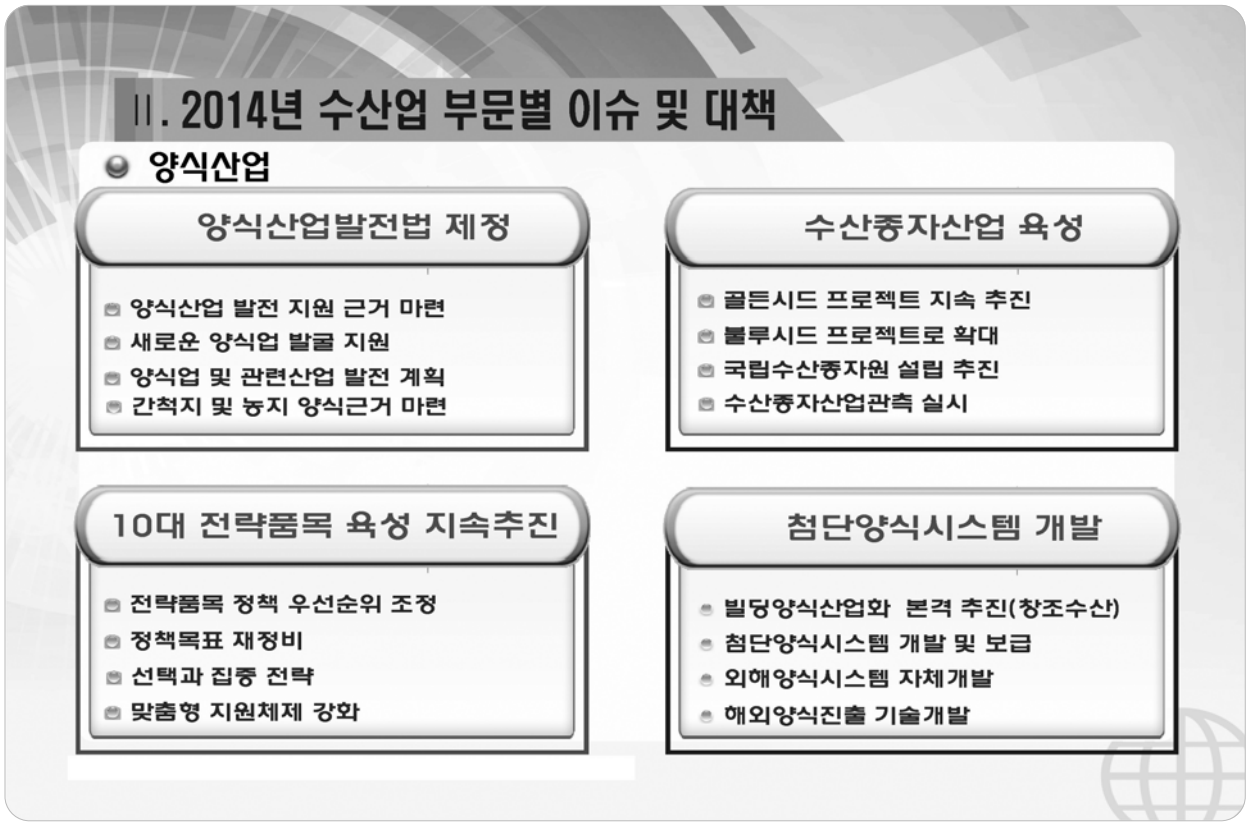
재무 안정성 강화방안 마련

- 원양중소기업 수익성, 부채비율 악화
- 금융정책 필요
  : 담보인정 비율 상향조정
  : 보증한도 증액 및 대출 규모 확대

신보호주의 확산에 대응

- EU, 비협력적 3국으로부터의 수입 제한
- 천연자원 보호를 위한 수입금지 조치에 대하여 WTO 패널의 결정은 점차 수입 금지 가능한 쪽으로 변화


II. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책
원양어업
원양산업 생산량 전년 대비 소폭 감소 전망
지역수산기구 쿼터 감소 추세
주요 어종의 어황 부진 및 어선세력 감소
연안국 자원관리 강화
국제적 조업활동의 감시 · 감독 강화
유통-가공 및 양식 생산의 증대 도모
어선 선진화를 통한 어선세력 증대
연안국과의 적극적인 입어 협상 도모
원양산 수출액 전년 수준 유지 전망
원양산업 생산 감소
규제 미순응에 대한 수출 제한 증대
글로벌 경기 둔화로 전반적 수출 감소세
일본 시장 회복에 따라 수출 증가 영향
세계 경제(선진국) 회복세 변화
수출단가 변화에 따른 경영수익성 변화


II. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책
양식산업
양식산업발전법 제정
양식산업 발전 지원 근거 마련
새로운 양식업 발굴 지원
양식업 및 관련산업 발전 계획
간척지 및 농지 양식근거 마련
수산종자산업 육성
골든시드 프로젝트 지속 추진
블루시드 프로젝트로 확대
국립수산종자원 설립 추진
수산종자산업관측 실시
10대 전략품목 육성 지속추진
전략품목 정책 우선순위 조정
정책목표 재정비
선택과 집중 전략
맞춤형 지원체제 강화
첨단양식시스템 개발
빌딩양식산업화 본격 추진(창조수산)
첨단양식시스템 개발 및 보급
외해양식시스템 자체개발
해외양식진출 기술개발

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

양식산업

수산종자산업 육성 추진

연구개발

- Golden Seed Project → Blue Seed Project 확대
  - Golden Seed : 4개 종자 (748억원)
  - Blue Seed : 10개 종자 (2,500억원) 규모

지원조직

- (단기) 수산신품종보급센터 설립
- (장기) 국립수산종자원으로 확대
- 넙치, 전복, 해삼 등 단계적 확대 추진 필요

수급조절

- 수산종자관측사업 실시
  - 종자생산 · 수요동향 관측
  - -2014년 시범실시
  - -2015년 이후 본사업 실시

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

양식산업

10대 전략 품목 육성 지속 추진

순위조정

- 산업화 지원 – 넙치, 전복, 해조류
- 단기집중 육성 – 해삼, 뱀장어
- 중장기 기반 마련 – 관상어, 갯벌참굴, 참다랑어
- 해외어장개발– 능성어, 새우

선택집중

- 산업화 단계 품목 : 넙치, 전복, 김
- 신규 유망품목 : 해삼

목표정비

- 뱀장어 : 인공종자 대량생산만 성공해도 수입대체 및 종자수출 효과

맞춤지원

- 넙치 : 인천공항 물류시설 조성
- 전복 : 어장재배치 등 어장환경 개선

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

● 양식산업

빌딩양식산업(Building Aquaculture Industry)

◆ 소비지 빌딩에서 양식기술과 첨단 과학기술을 융복합하여 최적조건을 조성하고 양식수 재활용 및 자동화시스템 등을 통하여 집약적으로 수산생물을 양식하고 이를 가공업、유통업、상업、레저관광업 등과 연계한 복합산업

◆ 기술과 산업의 융복합 : 수산창조경제 모델

- ➢ 장 소 : 바다나 바닷가 아닌 소비자와 가까운 도시의 빌딩
- ➢ 융복합기술 : 6T 기술과 융복합 (IT, NT, BT, ET, CT, ST)
- ➢ 산업분류 : 1차산업이 아닌 융복합산업인 6차산업
- ➢ 핵심기술 : 양식수 처리, ICT자동화

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

● 양식산업

빌딩양식 산업화 모델



<유 형>
연안형, 도시근교형, 도심형



<대상품종>
넙치, 터봇, 강도다리, 새우, 전복, 해삼 등



<적용기술>
저수유수식, 순환여과식, 미생물무환수, 6T(IT, BT, NT, ET, CT, ST)



<가공유통>
활어회 가공처리, 직배송, 현장판매, 온라인 판매



<상업 및 레저관광>
교육체험장, 레저관광, 소매업, 음식점

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

양식산업

빌딩양식산업화 추진 로드맵

기획단계(4년)
(2011~2014)

- 개념기획 : 개념 정립, 사업 필요성 및 사전 사업 타당성 조사
- 기본계획 수립 : 사업목표 설정 및 추진계획 등 국가계획 수립
- 상세계획 수립 및 재원조달

시범사업단계(10년)
(2015~2024)

- 테스드베드 : 빌딩양식 요소기술 및 시스템 개발
- 실증단계 : 테스트베드 기술 품종별 유형별 실증
- 적용단계 : 실증으로 검증된 기술 품종별 유형별로 적용형)

상용화단계
(2025년 이후)

- 국내 빌딩양식 상용화 및 다목적 빌딩양식 산업화 추진
- 글로벌 빌딩양식 산업화 : 세계 주요 대도시 진출(두바이, 뉴욕, 베이징 등)

Ⅱ. 2014년 수산업 부문별 이슈 및 대책

어촌

여건&수요	전망	이슈
어가경제악화 어촌일자리감소 어촌관광수요증가 어촌다기능수요증가	어업외 소득 증가 어촌개방 증가	소득/ 일자리 창출
어가인구감소 초고령사회 진입 전문인력 수요증가 귀어 · 귀촌증가	노동생산성 감소 귀어·귀촌자 증가	전문인적자원 육성
일본원전사고 어항 위생관리 미흡 도서 하수처리시설 미흡 수산물 위생 관심 증가	안전한 수산물 수요증가	위생안전 관리
교육/의료/문화수준 낮음 자연재해증가	안전한 어촌·어항조성 수요	정주여건/복지향상
어항노후화 진전 어항유휴부지 방치 친수공간 수요증가 어촌마을 리모델링	어촌재생 수요발생 경관가치 인식제고	어메니티 향상
어항이용률 양극화 진전 다기능어항 수요증대 어항이용활성화 수요	어항차별화 수요증가 어항구조조정 수요증가	특화개발

Ⅲ. 시사점

수산물 생산기반 확충 시급 : 미래 수산업 발전의 필요충분조건!

- 연근해 · 원양 생산 정체(감소), 양식도 해조류 작황에 따라 생산 불확실성 심화
- 국내 수산물 생산능력 제고, 해외자원 확보에 정책지원 집중 필요

수산물 소비 촉진, 수출 확대 : 강력한 드라이브 걸어야

- 방사능 여파에서 수산물 소비 회복 불구, 소비 둔화 추세 여전
- 10대 전략품목 육성 불구, 수출 증가율 낮아 보다 강력한 수출지원책 필요

수산업 부가가치 제고 : 어떻게 해야 할지 고민하는 한 해!

- 수산업 부가가치율 감소 추세, 수산업의 성장동력 어디서, 어떻게 찾을 것인가?
- 스마트하고 강한 수산업! 고부가 · 고소득 수산업! 실현을 위한 마스터플랜 수립

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 부산 유통가공업의 동향과 전망

강종호 (KMI 수산정책연구실장)

2014 부산 해양수산 전망대회

2014 부산 유통가공업의 동향과 전망



한국해양수산개발원

강 종 호

수산정책연구실장

2014. 2. 18



발표순서

Ⅰ. 서 론

Ⅱ. 2013년 수산식품산업의 동향

1. 수산식품 소비동향
2. 수산물 유통 · 가공업 동향
3. 수산물 수출입 동향
4. 수산식품 위생안전 동향

Ⅲ. 2014년 전망과 이슈

1. 전망
2. 주요 이슈

Ⅰ. 서 론

2013년 세계 경제는 총체적 위기, **수산식품산업은 저성장, 소비 부진(방사능), 수입 수산물 과의 경쟁 3중고 →2014년 세계경기 완만한 회복으로 소폭 상승 전망**

대내외 환경 분석

세계 경제 위기 다소 완화	식품산업 소비패턴 변화	수산식품산업 소폭 회복
• 세계경제 성장률 (13) 2.9-3.1% (14) 3.6-3.8% (IMF, World Bank) • 한국경제 성장률 (13) 2.8-(14)3.5-3.8 (한국은행, IMF, ADB)	• 소량, 다빈도, 근린소비 증가 • 온라인, 글로벌 소비 증가 • 스마트, 건강, 몰링 소비 증가 (신세계 미래정책연구소)	• 수산물 소비 (13) 약 30% 감소 (14) 예년 수준 회복 • 국산수산물 소비 (13) 크게 감소 (14) 평년 대비 소폭 감소
선진국 경제 회복 민간 소비 증가	소비 소폭 회복 규제, 경쟁 심화	수산물 소비 회복 수입품 소비 증가

Ⅱ. 2013년 수산식품산업의 동향 1. 수산물 소비 동향

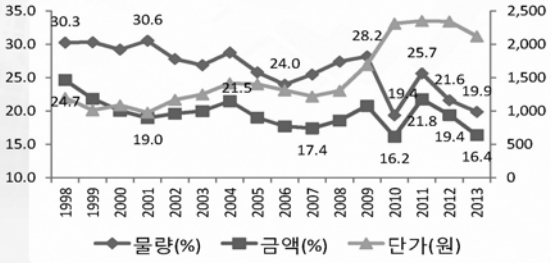
불황으로 인한 소비감소 + 방사능 원인 소비 급감 = 수산물 소비 총체적 위기 → **대체재 전환(돈육), 수입 수산물 전환, 단순 소비 감소 등**

수산물 공급량 감소	생산자, 소비자 물가지수 (2010 = 100)	수산물 안전성(방사능) 우려로 소비 급감
총 공급량 소폭 감소 • 수입 2.5% 감소 • 국내 생산 1.0% 감소 • 국내 생산 소형어 증가	소비자 지수 • 수산물 1.5% 상승, 신선어개류 : 1.2% 하락 생산자 지수 • 전체 수산물 4.8% 하락 • 신선 5.0%, 건조 8.1%, 저장 3.8% 하락 , 가공 0.5% 상승	소비량 30% 급감 • 수입 (일본 감소, 기타 증가) • 연근해 : 가격 급락 • 도소매 : 30% 감소 • 수산물 가계 소비 5.8% 감소 13년 연말 다소 회복

2. 수산물 유통 가공업의 동향 (유통)

산지·도매유통

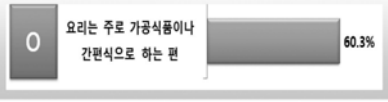
- 산지위판장 거래 규모 축소
  - 전국대비 물량 : (98) 30.3% (13) 19.9%
  - 3개 수협(공동어시장 포함) 물량 감소
- 일본 방사능 원인 금액 감소
  - 단가 : 8월 이후 하락
- 부산도매시장 물량 14.5% 감소, 금액 9.4% 감소

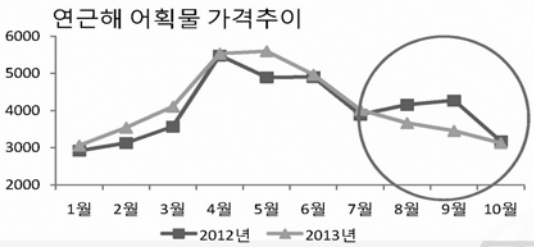


자료 : 수협중앙회, 수산물계통판매고통계연보, 각년도

소비지 유통

- 소비자 95% 장바구니 물가상승(대한상의)
  - 음식료 소비 축소 : (남) 44.2 (여) 37.3
- 1인가구 증가 : 소비 여력 커져
  - 가처분소득 : 1인 33% > 3~4인 가구 17%





자료 : 통계청, 어업생산동향조사, 각년도

2. 수산물 유통 가공업의 동향 (가공)

전체 규모는 전년 대비 1.1% 증가(연근해는 감소), 가공품 구성에 변동
→ 냉동 2.7%, 해조 7.8% 감소, 통조림, 연제품 증가, 조미가공 소폭 감소
→ 대부분 생산단가 상승

구분	생산량			생산금액			생산단가		
	2011	2012	증감률	2011	2012	증감률	2011	2012	증감률
합계	1,865,546	1,885,437	1.1%	6,540,369	7,770,232	18.8%	3,506	4,121	17.6%
냉동품	1,249,510	1,215,935	-2.7%	3,867,926	4,658,507	20.4%	3,096	3,831	23.8%
연제품	121,018	129,188	6.8%	377,184	413,369	9.6%	3,117	3,200	2.7%
조미가공품	44,271	43,790	-1.1%	348,493	338,214	-2.9%	7,872	7,724	-1.9%
통조림품	82,452	84,793	2.8%	165,965	203,341	22.5%	2,013	2,398	19.1%
해조제품	205,810	189,753	-7.8%	565,437	653,661	15.6%	2,747	3,445	25.4%

자료 : 통계청, 수산물가공업통계, 각년도

2. 수산물 유통 가공업의 동향 (가공)

부산의 수산가공업 규모는 전년 대비 7.8% 감소, 가공품 구성에 변동
→ 냉동, 소건, 염건, 해조, 어유 감소, 자건, 기타와 피혁, 조미가공 증가

구분(백만원)	2011	2012	증감률
계	2,138,436	1,984,207	-7.8
냉동품	1,571,603	1,332,723	-17.9
통조림품	-	5,540	
연제품	148,810	145,886	-2.0
소건품	1,632	19	-8,489.5
염건품	3,786	1,130	-235.0
자건품	2,626	3,629	27.6
해조제품	15,690	5,594	-180.5
조미가공품	40,402	46,154	12.5
어유품	362	39	-828.2
염장품	24,070	25,965	7.3
염신품	51,217	53,007	3.4
수산피혁품	5,933	6,820	13.0
기타	272,305	357,701	23.9

자료 : 통계청, 수산물가공업통계, 각년도

부산 수산물 유통 가공업 동향

부산 수산가공업 중 어유, 훈제, 기타 수산가공업 감소
유통판매업 중 무역업, 도소매업 감소

수산가공·식품산업	2011	2012	증감률
소계	362	366	1.1
어육 및 유사제품 제조업	45	40	-11.1
훈제 및 조리식품제조업	122	116	-4.9
냉동품제조업	41	44	7.3
건조 및 염장품 제조업	75	87	16.0
해조류가공 및 저장처리업	37	41	10.8
기타 수산가공업	42	38	-9.5

수산물 유통 및 판매업	2011	2012	증감률
소계	5,140	4,965	-3.4
냉동냉장 창고업	53	54	1.9
수산물운수업	43	43	0.0
수산물무역업	370	269	-27.3
수산물중개업	128	136	6.3
수산물도매업	1,799	1,824	1.4
수산가공식품 도매업	85	75	-11.8
수산물소매업, 전자상거래업	2,662	2,564	-3.7

경영실적	2011			2012		
	좋아졌다	그대로다	나빠졌다	좋아졌다	그대로다	나빠졌다
수산가공·식품산업	20.3	30.2	49.5	15.4	26.8	57.8
수산물유통및판매업	8.6	20.2	71.1	6.5	18.1	75.3

자료 : 부산시, 부산해양산업조사, 각년도

부산 수산물 유통 가공업의 현안과제

부산의 수산가공업 현안은 가격과 기술, 유통업은 품질과 기술 중시

구분	수산가공·식품산업	
	2011	2012
계	100.0	100.0
가격경쟁력 향상	37.6	41.5
품질경쟁력 향상	22.1	16.9
기술경쟁력 확보	4.7	6.3
신제품 기획/개발	6.6	5.5
인프라 구축 및 확충	1.9	5.2
관년업체/기관과 협력강화	3.3	4.6
설비 현대화	7.2	3.8
전문화/특화분야 집중육성	5.0	3.6
서비스 경쟁력 향상	3.9	2.7
기타	0.8	2.7
브랜드 육성 강화	3.3	2.5
해외판로개척	1.7	2.5
인재 양성 강화	1.7	2.2
디자인 경쟁력 향상	0.0	0.0
통폐합등 자발적 구조조정	0.3	0.0

구분	수산물유통및판매업	
	2011	2012
계	100.0	100.0
가격경쟁력 향상	51.3	47.4
품질경쟁력 향상	10.4	10.9
기술경쟁력 확보	8.3	10.9
신제품 기획/개발	4.6	6.7
인프라 구축 및 확충	4.1	6.2
관년업체/기관과의 협력강화	6.6	4.1
설비 현대화	2.4	2.7
전문화/특화분야 집중육성	2.7	2.5
서비스 경쟁력 향상	2.2	2.2
기타	2.8	2.0
브랜드 육성 강화	1.2	1.3
해외판로개척	1.3	1.3
인재 양성 강화	1.2	1.0
디자인 경쟁력 향상	0.8	0.6
통폐합등 자발적 구조조정	0.1	0.2

자료 : 부산시, 부산해양산업조사, 각년도

3. 수산물 수출입의 동향

2013년 수산물 수출 실적은 22억 불로 전년 대비 7.6% 감소

- 수출 1위 참치, 전년 대비 5%, 고등어 26% 감소
- 오징어, 넙치, 명태, 굴은 전년 대비 10% 이상 큰 폭으로 증가

최근 5년간 수산물 수출실적



자료 : 해양수산부 수산정보포탈

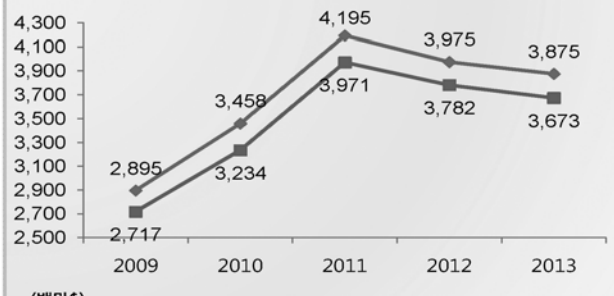
주요 수출대상국

전년대비	증량	금액	원인
일본	-0.2%	-14.9%	엔저, 방사능 영향
중국	14.5%	-1.4%	E U재정 악화
태국	-14.1%	-13.7%	EU참치캔 시장침체
미국	-2.1%	11.7%	활넙치, 김 수출증가
베트남	19.6%	16.3%	가공업 성장 원료 수출 증가
뉴질랜드	-18.5%	-24.3%	현지 오징어트롤 출어 부진
나이지리아	112.6%	127.9%	서부아프리카 원양어획물 증가

3. 수산물 수출입의 동향

◔ 2013년 수산물 수입 실적은 39억 불 추정, 전년 대비 2.5% 감소
- 소금, 연어, 갈치, 실장어, 넙치, 대게 수입 증가, 연어는 30% 증가
- 단가 하락 : 중량 7.9% 증가, 금액 2.5% 증가(소금 제외 중량 4%, 금액 2.9% 감소
- 방사능 영향으로 아시아권 수입 감소, 미주/유럽 증가

최근 5년간 수산물 수입실적



자료 : 해양수산부 수산정보포탈

주요 수입대상국

구분	중량	금액
중국	13.8%	-5.7%
러시아	-2.6%	-9.8%
베트남	-14.7%	-5.5%
미국	12.4%	19.4%
칠레	-0.8%	11.5%
노르웨이	-6.4%	8.0%
대만	-4.4%	-9.5%
태국	-19.5%	-17.9%
일본	37.4%	-1.1%

4. 수산식품 위생안전 동향

◔ 소비자 식품위생 관심 크게 증대
→ 일본 방사능 영향, 원산지 문제, 한국패류위생프로그램(KSSP) 문제
→ 어항내 수산물 판매시설 위생기준, 식용천일염 생산 안전기준, 양식장 화장실 설치기준 마련(2013)

원산지 단속	전체 위반 현황				일본산 위반 현황			
	합계	미표시	거짓표시	거짓표시 비율(%)	합계	미표시	거짓표시	거짓표시 비율(%)
2013. 9	514	403	111	21.6	49	33	16	32.7
2012	592	504	88	14.9	23	19	4	17.4
2011	1,006	846	160	15.9	129	66	63	48.8
전체기간	2,112	1,753	359	17	201	118	83	41.3

방사능 검사	검 사(`13.12.8누계)			
	계	적 합	부적합	참 고(미량검출내역)
총 계	2,040	2,040		15
식약처	506	506	-	3
시도	909	909	-	6
해수부(수관원)	625	625	-	6(다시마6건:요오드 5,4,4,4,4,4Bq/Kg)

Ⅲ. 수산식품산업 전망과 이슈

1. 수산식품산업 전망(소비)

세계적인 경기 다소 회복으로 소비 회복 조짐

- 식품 소비 긍정적 영향 예상, 수산물 방사능 영향도 조정 국면
- 그러나 국산 수산물 소비는 여전히 어려운 상황

안전성 보장된 주요 대중성 어종에 대한 선호 증가

- 신뢰(Credible), 건강(Healthy), 저비용'(Inexpensive), 간편(Convenient)
- 수산물 가격 하락으로 가격 측면 고려 증가 예상(근로자 상대적 소득 하락)

방사능 영향 육류소비 증가, 수산물 소비 회복 관건

- 1인당 수산물 소비 : (07) 56.5kg → (11) 53.5kg → (13) 지속 감소
- 1인당 육류 소비 : (07) 40.9kg → (11) 44.2kg → (13) 지속 증가

1. 수산식품산업 전망(수산유통 및 가공업)

수산유통 및 가공업의 전망

	2010-2011년	2012-2013년	2014년
유통	• 수요자 중심 상품개발 다양화 • 대형유통점 속도 조절, SSM 러쉬 • 슈퍼마켓 등 소매점 선전 예상 - 인근 소매점 구매가 많아질 것 - 산지 직접 구매 계속 확대 예상	• 수요자 저가격 구매 지향 • 창고형매장, 슈퍼체인 강세 • 주거지 주변 슈퍼 선호로 수산물 소비 감소	• 1인 가구 증가로 수산물 저가격 구매 강화 • 소량소비, 근거리 슈퍼체인 강세 • FPC 개장(한림, 속초)으로 산지 유통 변화 시작
가공	• 산지 영세 가공업체의 도태 지속 • 간편화, 기능성 등 가공 수요 증대 • 자체 브랜드 수산식품 수요 증대 • 고차가공품 개발 등 어려움 지속	• 수산가공품 소비 지속 감소 • 수입원료 고가격 추세 지속 • 전처리 수산물 소비 증가 • 업체 수익 증가, 매출 감소로 오히려 경쟁력 하락할 듯	• 수산가공 고차가공품 소비 강화, 수입수산물 소비 증가 • 저차가공 지속 감소 • 전처리 수산물 소비 증가 • 업체 수익 감소, 매출 감소로 경쟁력 하락

1. 수산식품산업 전망(수출입)

수출전망

- 세계 경기 회복, 미국 등 주요 수입국의 소비 증가로 수출 증가 예상
  - 세계 경제 성장률 : (13) 1.2 - (14) 2.1-2.2
- 수출 상위 품목의 수출 지속 호조(김, 오징어, 굴, 넙치 등), 나이지리아, 베트남 등 개도국 수출 증가

수입전망

- 수산물 소비 위축(방사능, 1인당 소비량 등)으로 수산물 수입 소폭 감소 예상
- 수입 가공품은 증가, 일본산 수입물량은 지속 감소 예상

1. 수산식품산업 전망(위생안전)

안전 및 안심에 대한 지속적인 관심

- 일본산 방사능 안전 여부와 국산 수산물의 안전성 관심 지속
- 수입산 브랜드 수산식품 및 인증 수산식품에 대한 선호도 가속화
- 국산 수산물에 대한 높은 선호도가 약화

수산식품 위생안전관리 기반 구축

- 수산물 유통시설에 대한 안전관리체계 구축 필요 : 어선 및 위판장
- 종합적인 방역체계 구축 및 질병 예찰 : 내수용 양식수산물의 질병 관리
- 생산단계 수산물 위생관리 강화 : 지정해역 확대 및 체계적인 모니터링
- 지역별 수산물안전위생센터 문제 대두(예 : 제주도) : 국가관리에서 지역관리로

2. 수산식품산업 주요 이슈(소비/안전)

수산물 소비 촉진, 새로운 전기 필요

- 소비자가 수산물을 찾을 수 있도록, 1-2인 가구, 간편조리 등 소비 트렌드에 맞춘 대안 마련
- 소비자의 식생활 패턴 변화 지속 분석 필요
- 소비 캠페인 등의 소비 대책, 분산에서 종합적 대책으로

수산물 안전성 종합 대책 마련 필요

- **방사능, 어병, 항생제, HACCP 등의 문제해결 방식에 더하여**
- 생산 단계, 유통단계 등의 소비단계별 안전 대책 : 친환경 수산물, 유통시설 안전 등의 전방위적 안전, 안심 대책 강구

2. 수산식품산업 주요 이슈(수산유통 및 가공)

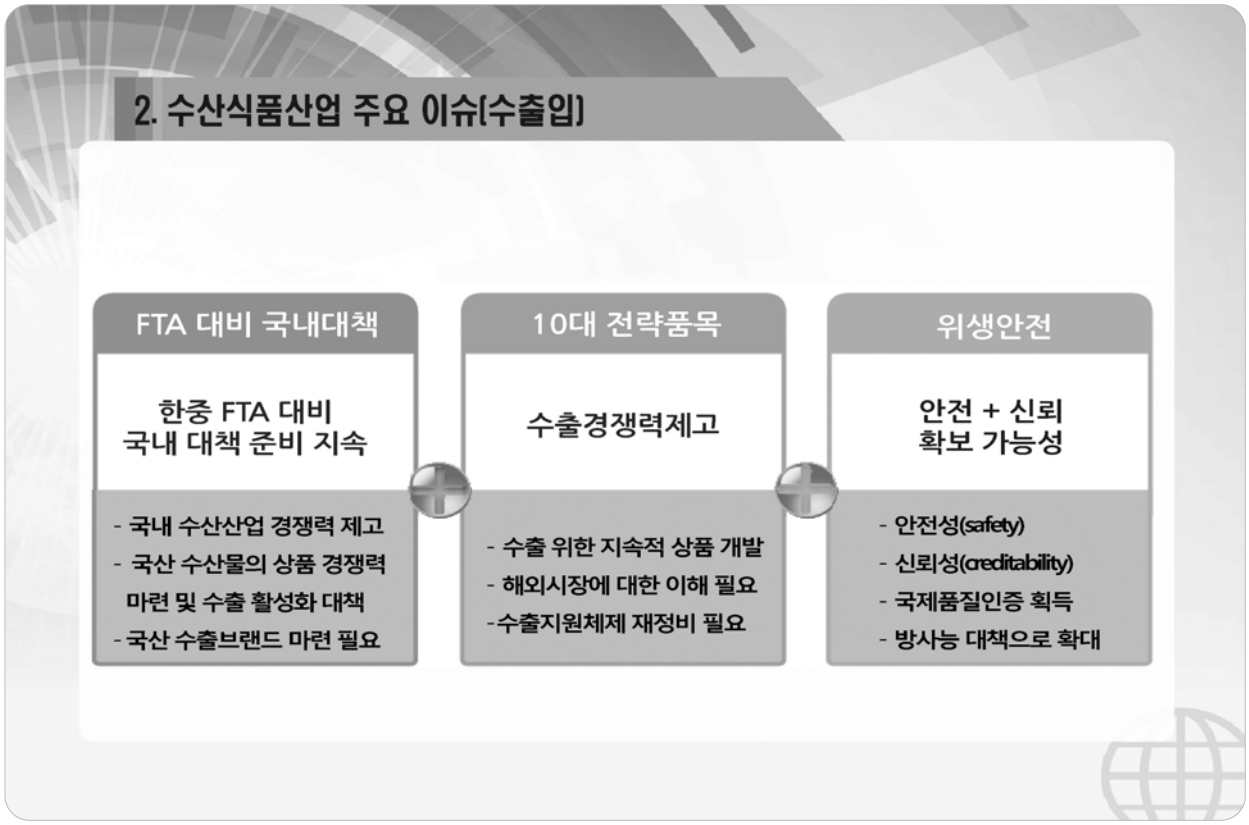
- 김춘진의원 대표 발의(2013. 12)
- 수산물유통발전기본계획
- 산지유통 법제화
- 수산물어획후처리 법제화
- 수산업계의 지속적 관심 필요



- 부산은 국내 최대 수산도시, 그러나 발전 지원기구 미흡
- R&D, 상품개발, 마케팅 지원 등 체계적 지원 필요

- 수산업 최초의 독자적 대책
- 수산유통의 근본적 개혁 추진
- 품질위생관리형 위판장, 분산물류센터 조기도입 필요
- 수산물 유통단체 육성

- KDI 예비타당성 조사 시작
- 어시장 청산 비용 마련이 관건
- 부산시와 5개 수협, 어시장의 적극적 협력 필요
- 현대화를 위한 마스터플랜 수립


2. 수산식품산업 주요 이슈(수출입)
FTA 대비 국내대책
한중 FTA 대비
국내 대책 준비 지속
- 국내 수산산업 경쟁력 제고
- 국산 수산물의 상품 경쟁력 마련 및 수출 활성화 대책
- 국산 수출브랜드 마련 필요
10대 전략품목
수출경쟁력제고
- 수출 위한 지속적 상품 개발
- 해외시장에 대한 이해 필요
-수출지원체제 재정비 필요
위생안전
안전 + 신뢰
확보 가능성
- 안전성(safety)
- 신뢰성(creditability)
- 국제품질인증 획득
- 방사능 대책으로 확대


Thank you
KMI
한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

MEMO

MEMO

MEMO