

KMI 동향분석

VOL.113
2019 APRIL

발간년월 2019년 4월(통권 제113호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 최재선 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

‘국민 80%, 해양이 국가발전에 기여’ - KMI 2019 해양수산 국민인식조사 -

박광서 해양수산통계센터 센터장
(kspark@kmi.re.kr/051-797-4722)

최석우 해양수산통계센터 전문연구원
(schoi@kmi.re.kr/051-797-4777)

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

우리나라 국민 10명 중 8명은 해양수산 부문이 국가 발전에 기여하고 있다고 보는 것으로 나타났다. 이와 함께 해양이 영토 수호와 식량 안보는 물론 국민의 삶의 질 향상에 크게 이바지한다고 평가했다. 또한 국민의 72.4%가 평소 해양수산 분야에 보통 이상의 관심을 가지고 있다고 응답했다. 한국해양수산개발원(KMI)이 지난 3월 14일부터 3월 21일까지 만 19세 이상 전국 성인 남녀 1000명을 대상으로 실시한 설문조사의 구체적인 설문조사 결과는 다음과 같다.

국민들은 ‘해양수산’이라는 단어에서 가장 먼저 떠오르는 이미지를 ‘바다/바닷가’(29.0%), ‘수산물/수산자원’(19.0%), ‘배/선박’(18.0%) 순으로 꼽았다. 또한 국민들은 해양수산 부문에서 ‘수산물 요리, 맛 집’(40.9%)에 가장 많은 관심을 갖고 있으며, 2018년 조사결과와 비교해서는 ‘해양영토’, ‘해양생태계 및 해양환경’, ‘연안 및 해양공간 관리’에 대한 관심이 크게 증가했다. 선진국과 비교했을 때 우수한 분야로는 ‘수산물 먹거리 다양성’, 열세인 분야로는 ‘해양 생물종 보호 수준’으로 나타났다. 현재 시급히 추진해야 할 정책으로는 ‘해양환경 생태계 보호’(34.7%)와 ‘해양재해 대응체계 강화’(31.4%) 순으로 응답했다.

해양 분야에서는 우리나라의 해양영토를 위협하는 요인으로 ‘일본의 지속적인 독도 침탈 시도’를 가장 많이 꼽았고, ‘외국어선의 불법어업’이 뒤를 이었다. 해안에서의 골재 및 모래 채취는 ‘금지하거나 줄여야 한다’는 의견이 64.4%를 차지했다. 해양관광과 관련해서 여행목적으로 바닷가를 방문한 횟수는 연간 ‘1~3회’가 65.6%, 여행 기간은 ‘1박 2일’이 41.0%로 가장

많았다. 2018년과 비교해 대부분 당일여행을 한다는 응답이 5.6%포인트 높아진 점이 눈에 띈다. 바닷가 여행 시 20~30대는 '해수욕'을, 50~60대는 '해양경관 감상'을 선호하는 것으로 나타났다. 바닷가 여행 시 불편사항의 경우 2018년과 마찬가지로 '비싼 요금(바가지 요금)'(60.6%)과 '접근 교통 불편'(29.2%)으로 나타났으며, 이는 2018년 조사결과와 비슷한 것으로 보아 여전히 해소가 되지 않은 것으로 판단된다.

수산 분야의 경우 우리나라 국민들이 가장 좋아하는 수산물로는 고등어, 오징어, 갈치, 김, 새우 순이었으며, 광어, 전복, 미역, 연어 등도 상위 5위에 랭크되었다. 수산물을 먹는 횟수는 품종에 관계없이 2018년 조사결과와 거의 변화가 없었다. 국민들은 국산 수산물이 수입 수산물보다 품질이 우수하다고 평가하고 있으며, 수입 수산물의 안전성과 품질에 대한 부정 평가가 더 높아진 것으로 나타났다. 2018년과 동일하게 '안전한 수산물 공급'을 가장 중요하게 인식하고 있으며, 시급히 개선해야 할 부분도 '수산물 취급관리 안전도 향상'으로 조사되었다. 한편 은퇴 후 귀어·귀촌 의향이 있다는 응답이 24.6%로 2018년 조사결과보다 4.7%포인트나 증가하였다. 성별로는 남성(27.3%)이 여성(21.9%)보다 높았고, 연령별로는 40대(29.7%)가 가장 높고 20대(11.9%)는 가장 낮았다. '소득 감소에 따른 어려움'(37.3%), '기존 인간관계 단절에 따른 외로움'(26.8%), '지역 주민들의 텃세'(20.4%) 등이 귀어·귀촌 시 걱정되는 부분으로 꼽혔다.

해운 분야의 경우 국민들은 해운산업의 발전가능성을 높게 본데 비해 현재의 경기상황에 대해서는 어렵다는 응답이 상대적으로 더 많았다. 또한 해운산업의 국가경제 기여도와 관련 산업 파급효과가 크다는 응답이 각각 74.3%와 70.9%를 차지했으며, 통일 이후에도 해운이 필요하다는 응답은 81.9%에 달했다. 해운산업을 육성하기 위해서는 '해운 관련 기술개발 연구 및 투자'(20.5%)와 '국적선박 확충 및 해운기업 지원'(19.2%)이 필요하다고 보았다. 이 밖에 해상안전을 위해 시급히 추진해야 할 사항으로는 '화물 및 여객 안전기준 강화'(30.9%)가 가장 높았다. 한편 최근 1년간 연안 여객선을 1회 이상 이용했다는 응답은 36.0%에 달했다. 연안여객선 이용 시 불만족스러운 점으로는 '편의시설이 부족하다'(35.8%), '연계 교통(버스, 지하철 등)이 불편하다'(32.7%), 그리고 '운임이 높다'(19.1%) 등이었다. 그러나 국민의 64.6%가 연안여객선을 기차, 버스와 같은 대중교통화에 찬성하는 것으로 나타났으며, 이는 2018년 조사결과보다 5.4%포인트나 증가했다.

항만 분야의 경우 국민들은 항만(항구)에 대한 이미지를 주로 '무역항'(37.5%)과 '어항'(34.3%)으로 떠올렸다. 2018년에 비해 무역항이라는 응답은 감소한 반면 어항이라는 응답은 9.7%포인트나 증가했다. 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대한 의견은 긍정(46.4%)이 부정(13.2%)보다 3.5배였는데, 항만이 지역발전과 일자리 창출에 기여할 것이라는 기대가 주된 이유였다. 노후화된 항만의 재개발 용도에 대해서는 '현대화된 항만산업 시설로 재개발'(41.4%)하거나 '친수공간, 문화시설 등 공공시설로 재개발'(29.6%)해야 한다는 응답이 높았다. 해상화물 보관, 운반 등에 자동화, 무인화 기술을 도입하는 것에 대한 의견은 '찬성'(57.7%)이 '반대'(42.3%)보다 많았다. 항만에서 중점적으로 관심을 가져야 할 분야로는 '일자리 창출'(24.1%)과 '환경오염 저감'(22.2%), '항만과 도시의 상생발전'(15.0%) 순으로 나타났다.

이번 국민인식 조사결과는 정책과 홍보, 지역균형발전 측면에서 많은 시사점을 제공하고 있다.

첫째, 정책 측면에서 2019년 해양수산 분야 키워드는 ‘환경’과 ‘안전’이다. 대부분의 국민이 해양수산의 중요성과 가치에 대해 공감하는 가운데 시급히 추진되어야 할 정책으로 해양환경 보호, 수산물 안전성 강화, 해사안전 제고, 항만 안전사고 예방 등 환경과 안전 관련 분야를 꼽았다. 따라서 해양수산 정책은 국민적 관심도가 높은 환경과 안전 관련 분야에 더 높은 우선순위를 두고 집중할 필요가 있으며, 이를 뒷받침하기 위한 후속연구도 확대될 필요가 있다.

둘째, 홍보 측면에서 연령과 직업, 성별 등에 따라 차별화된 홍보전략이 필요하다. 가령 해양수산 정보 접촉경로로 50대 이상은 TV/라디오에 크게 의존하고 있는 반면에 SNS는 활용도가 매우 낮다. 이에 비해 20대에서는 신문보다 SNS를 통해 더 많은 정보를 얻고 있다. 직업별로도 농림어업 종사자나 주부의 경우 대부분 TV/라디오로부터 정보를 얻고 인터넷이나 SNS는 효과가 상대적으로 미흡하다. 따라서 해양수산 부문의 중요도와 관심도, 정보 접촉경로 등을 세분화하여 홍보전략을 마련할 필요가 있다. 아울러 홍보효과가 낮은 분야 또는 정보가 부족한 분야에 대해서는 선택적·전략적 홍보가 필요하다.

셋째, 지역균형발전 측면에서는 해양수산 정책을 수립할 때 지역 주민들의 인식을 고려하는 것이 중요하다. 예컨대, 항만도시의 경우 항만을 거점으로 한 해양수산 융·복합 도시 건설로 지역발전과 일자리를 창출하고, 어촌의 경우 지역별로 인식과 호응에 차이가 있으므로 ‘어촌뉴딜 300 사업’ 등 어촌정책을 지역 밀착형으로 설계해야 한다. 나아가 지역의 관심사에 기초한 지역정책을 수립하기 위해 중앙정부와 지자체 간 협력플랫폼을 마련해 지속적인 협의와 협력을 추진할 필요가 있다.

설문조사 개요

KMI, 세 번째 전국 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’

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

- 국가적으로 신산업 분야 발굴을 위한 노력이 지속되고 있고, 국민적으로 새로운 먹거리에 대한 관심이 높아짐에 따라 해양수산 전 분야에 대한 가치가 조명받고 있는 상황임
- 특히 해운·항만 분야 스마트화, 수산업 전반에 걸친 혁신성장, 항만 미세먼지 발생 최소화, 해양관광산업 및 해양 신산업 육성, 해양안전 공고화 및 해양영토 수호 등의 정책 기조에 맞춰 국내외적으로 급변하는 해양수산 분야에 대한 우리나라 국민들의 인식과 정부 현안의 인지도 및 정책수요를 파악할 필요성이 증가함
- 이에 국민 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야에 대한 정책적 역량 집중, 차별화된 맞춤형 정책 홍보, 지역별 관심사와 특성을 고려한 지역특화 전략 수립 등을 정책과제로 제시함

■ 개원 35주년을 맞아 세 번째로 해양수산에 대한 국민인식과 수요에 기반한 연구·정책·홍보 방향 설정을 위해 국민인식조사를 실시

- KMI는 2017년부터 해양수산에 대한 국민인식조사를 실시해오고 있는데, 올해 조사는 전국 성인 남녀 1000명을 대상으로 실시하였음(신뢰도 95%에서 표본 오차 $\pm 3.1\%$ 포인트)
- 앞으로도 조사결과의 연속성을 확보하여, 국민들의 해양수산에 대한 인식·태도 변화 추이를 분석하고 국민의 수요에 기반을 둔 실효성 있는 해양수산 정책을 수립하기 위해 이 같은 조사를 지속적으로 시행할 예정임

표 1. 조사 설계 개요

구분	내용	구분	내용
조사 대상	전국 만 19세 이상 성인 남녀	표본 추출 방법	성별, 연령, 지역 인구비례 할당표본 추출(Quota Sampling)
조사 지역	전국(제주 포함)	표본 오차	95% 신뢰수준에서 최대허용 표본오차 $\pm 3.1\%$ Point
표본 크기	1,000명 (응답률 43.1%)	조사 기관 및 기간	리서치 앤 리서치 2019.3.26.~2019.4.6
조사 방법	구조화된 설문지의 의한 개별면접 조사 CAPI로 수행 (Computer Aided Portable Interview)	자료 분석 방법	통계분석 소프트웨어 SPSS 및 R을 사용하여 빈도, 백분율, 교차표분석, T-test, F검증 등을 실시

해양수산에 대한 일반적 인식

국민의 79.5%, ‘해양수산이 국가경제 발전에 기여한다’고 평가

■ 해양수산 전 분야 관련 전반적 평가 결과, 해양수산은 ‘국가경제 발전에 기여’, ‘국토와 바다 수호’, ‘식량안보 기여’ 등 대부분 항목이 높은 평점 기록

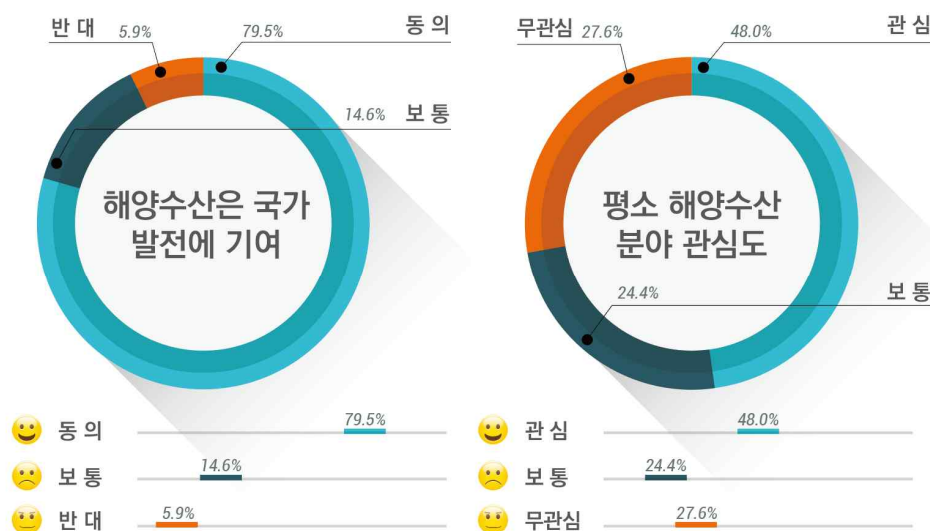
- ‘해양수산은 국가경제 발전에 기여한다’ 항목은 ‘동의(6~10점)’가 79.5%, ‘보통(5점)’ 14.6%, ‘반대(0~4점)’ 5.9%로 국가기간산업으로서의 해양수산업에 대한 국민들의 기대감을 투영함
- 100점 환산 평균점수 기준 해양수산은 ‘생태계와 인류문명에 중요’, ‘국토와 바다를 지킴’, ‘식량안보에 기여’, ‘새로운 미래성장 동력’, ‘국가경제 발전에 기여’, ‘세계 대상 글로벌 비즈니스’ 순으로 70점 이상의 높은 평점을 기록함

■ 국민의 72.4%가 해양수산 분야에 ‘보통 이상의 관심’, 주요 관심 항목은 ‘수산물 요리, 맛집’, ‘수산물 가격’, ‘수산물 식품안전’, ‘해양 관광문화’, ‘해양자원’ 순

- 평소 해양수산 분야 관심도를 살펴본 결과, ‘관심 있음’이 48.0%, ‘보통’ 24.4%, ‘관심 없음’ 27.6%로 대체로 해양수산 분야에 관심이 있는 것으로 나타남
- 해양수산 분야 중 관심 항목으로는 ‘수산물 요리, 맛집’이 40.9%로 가장 높게 나타났고, ‘수산물 가격’이 37.2%로 두 번째로 높게 나타남
- 그 다음으로 ‘수산물 식품안전’ 36.9%, ‘해양 관광문화’ 32.4%, ‘해양자원’ 26.8%, ‘해양생태계 및 해양환경’ 25.5%, ‘해양레저, 스포츠’ 24.1%, ‘해양 영토’ 23.8% 순으로 나타남

그림 1. 해양수산 분야 전반적 평가와 관심도

(단위:%, N=1,000)



해양수산을 연상하는 첫 번째 이미지는 ‘바다/바닷가’

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

- 주관식 문항으로 연상되는 단어를 수집한 결과, ‘바다/바닷가’가 응답자의 29.0%, ‘수산물/해산물’ 19.0%, ‘배/선박’ 18.0% 순으로 높게 언급됨
- 이 외에, 생선/물고기(9.0%), 항구(5.5%), 조선소/조선산업(4.0%), 관광/관광지(3.9%), 낚시(3.4%), 무역(3.4%) 등이 상대적으로 높은 빈도로 언급됨

그림 2. 해양수산에서 연상되는 이미지



‘수산물 먹거리 풍부’, 우수, ‘해양 생물종 보호’ 열세

■ 해양수산 분야에 관해 선진국과 비교 평가한 결과 우수 분야는 ‘수산물 먹거리 다양성’

- 2018년과 마찬가지로 ‘수산물 먹거리 다양성’(46.7%)이 1위를 차지한 가운데 ‘수산식품 안전 확보’(33.7%)와 ‘선박 건조 활성화 지원’(33.2%)이 한 단계씩 상승한 2위와 3위를 차지함
- 뒤이어 ‘해양 레저/관광 진흥’(32.7%), ‘수산물 수급안정성 확보’(29.6%), ‘항만물동량 확보’(23.4%), ‘해외 항만 진출 및 투자’(22.2%) 순으로 나타남

■ 해양수산 분야 선진국 대비 열세 분야는 ‘해양 생물종 보호’

- 2018년에 이어 ‘해양 생물종 보호’(30.5%)가 가장 열세인 분야로 꼽혔으며, ‘해양 환경/생태계 보호’(29.4%)와 ‘해양 재해 예방/대응’(26.2%)이 2위와 3위로 자리를 바꿈
- 뒤이어 ‘선박 사고 예방/안전 유지’(25.1%), ‘어촌/어민 복지 수준’(20.2%), ‘친환경 해운 /항만 산업 육성’(19.5%), ‘해양수산 전문인력 양성’(19.3%) 순으로 나타남

그림 3. 해양수산 우수 분야 및 열세 분야

그림 3-1. 해양수산 우수 분야



그림 3-2. 해양수산 열세 분야



향후 10년 내 성장이 기대되는 해양수산 분야는 ‘해양자원’

■ 해양수산 분야 중 향후 10년 내 크게 성장하거나 주목받을 것으로 예상되는 분야는 ‘해양자원’, ‘해양생태계 및 해양환경’, ‘해양레저/스포츠’ 등임

- ‘해양자원’ 32.6%, ‘해양생태계 및 해양환경’ 31.1%, ‘해양관광/문화’ 27.6%, ‘해양레저/스포츠’ 26.7%, ‘해양 영토’ 20.2%, ‘수산물 식품안전’ 20.0%, ‘극지 및 심해저’ 18.9%, ‘해양쓰레기 및 플라스틱’ 17.6%, ‘연안 및 해양공간’ 15.0% 순으로 나타남
- 한편 ‘해양 신재생에너지 개발’, ‘4차 산업기술 해양수산분야 적용’, ‘해양과학기술’ 등 신기술 관련 분야는 2018년 대비 주목도가 하락함

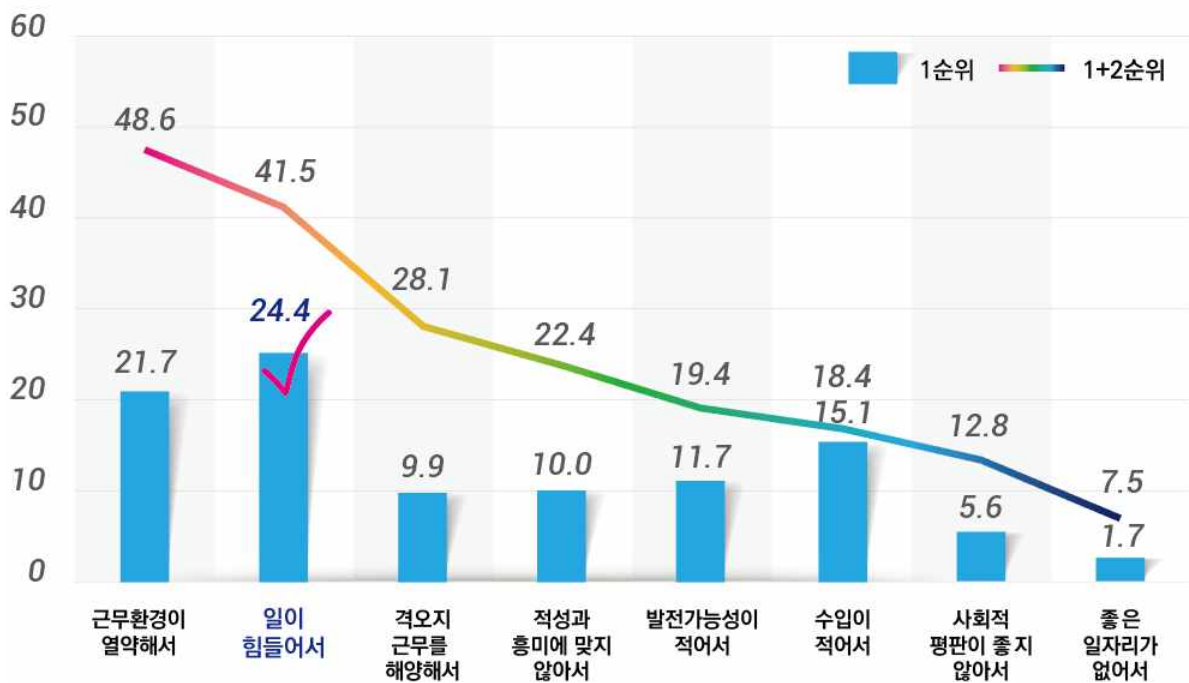
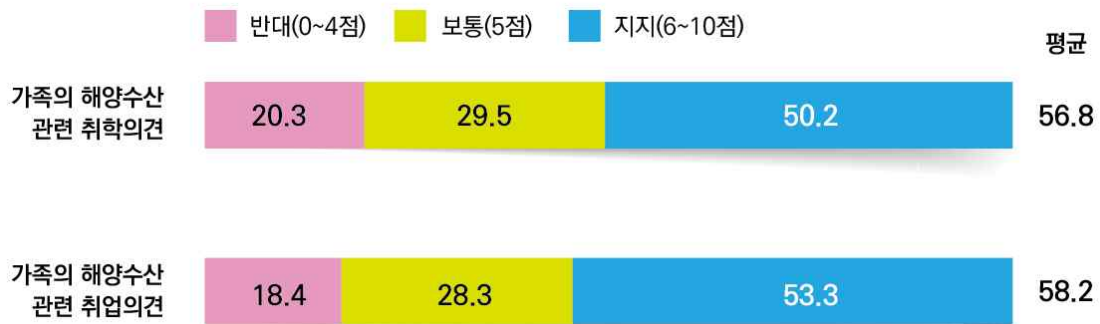
가족의 해양수산 관련 취학 및 취업에 국민의 50% 이상 지지

■ 가족의 해양수산 관련 분야 취학 및 취직에는 50% 이상의 국민이 지지

- 가족의 해양수산 관련 분야에 취학 또는 취업에 대한 의견을 살펴본 결과 취학에 ‘반대’ 응답이 20.3%, ‘지지’ 응답이 50.2%로 나타났으며, 취업에 ‘반대’ 응답이 18.4%, ‘지지’ 응답이 53.3%로 나타남
- 해양수산 분야 취학 지지율이 높은 지역은 전라권(62.6%), 충청권(61.9%)이며, 직업별로는 자영업(61.5%), 블루칼라(57.0%)가 상대적으로 높게 나타남
- 해양수산 분야 취업 지지율이 높은 지역은 전라권(66.8%), 충청권(63.9%)이며, 직업별로는 자영업(64.7%)이 상대적으로 높게 나타남
- 해양수산 분야 취학 또는 취업을 반대하는 이유로는 ‘일이 힘들어서’ 24.4%, ‘근무 환경이 열악해서’ 21.7%, ‘수입이 적어서’ 15.1% 순으로 나타남

그림 4. 가족의 해양수산 분야 취학 및 취업 의견

(단위:%, N=1,000, 100점 환산평균점수)



현재 시급히 추진해야 할 정책은 ‘해양환경 및 해양생태계 보호’

■ 해양수산 분야 정책 관련 현재 시급성과 미래 기여도 평가 결과

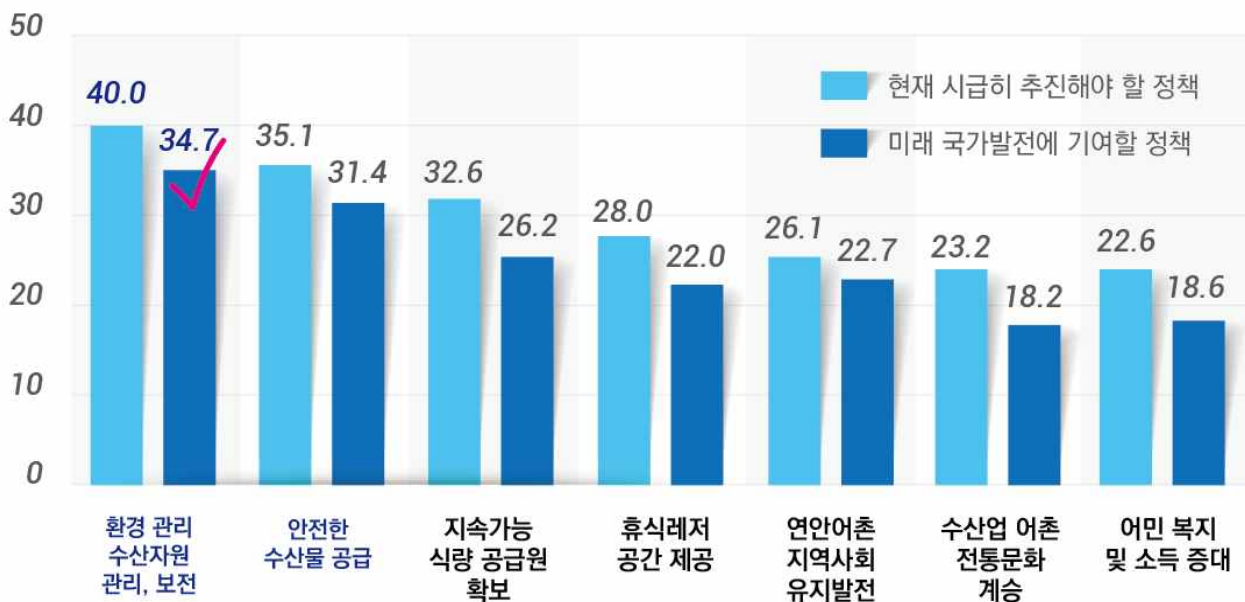
- ‘해양환경 및 해양생태계 보호’ 40.0%, ‘해양재해 예방 및 대응체계 강화’ 35.1%, ‘희귀/멸종 해양생물종 보호와 해양생물다양성 확보’ 32.6%, ‘해상 선박사고 예방 및 항만안전/보안 강화’ 28.0% 순으로 나타남
- 해양환경 및 해양생태계 보호가 해양수산 정책 관련 시급성과 미래 기여도에서 가장 시급한 것으로 평가됨

■ 해양수산 분야 미래 국가 발전에 기여할 정책 또한 ‘해양환경 및 해양생태계 보호’

- ‘해양환경 및 해양생태계 보호’ 34.7%, ‘해양재해 예방 및 대응체계 강화’ 31.4%, ‘희귀/멸종 해양생물종 보호와 해양생물다양성 확보’ 26.2%, ‘고부가가치 수산물 생산 및 수출 확대’ 26.2% 순으로 나타남

그림 5. 현재 시급히 추진해야 할 정책 및 미래 국가발전에 기여할 정책

(단위:%, N=1,000)



해양 분야

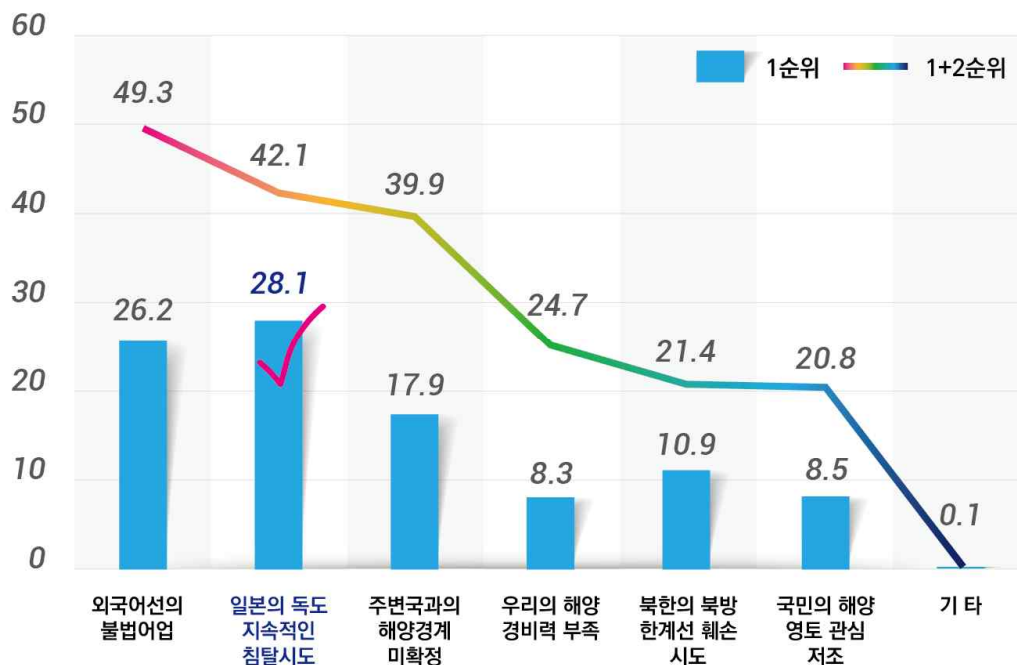
일본의 독도 침탈을 가장 큰 해양영토 위협으로 인식

■ 해양영토를 위협하는 요인으로는 ‘일본의 독도 지속적인 침탈시도’가 가장 높은 28.1%를 기록

- 다음으로 ‘외국어선의 불법어업’ 26.2%, ‘주변국과의 해양경계 미확정’ 17.9%, ‘북한과의 서해 북방한계선 문제’ 10.9%, ‘해양영토에 대한 국민 관심 저조’ 8.5%, ‘해양경비력 부족’ 8.3%, 순으로 나타남

그림 6. 해양영토 관리 위협요소

(단위:%, N=1,000)

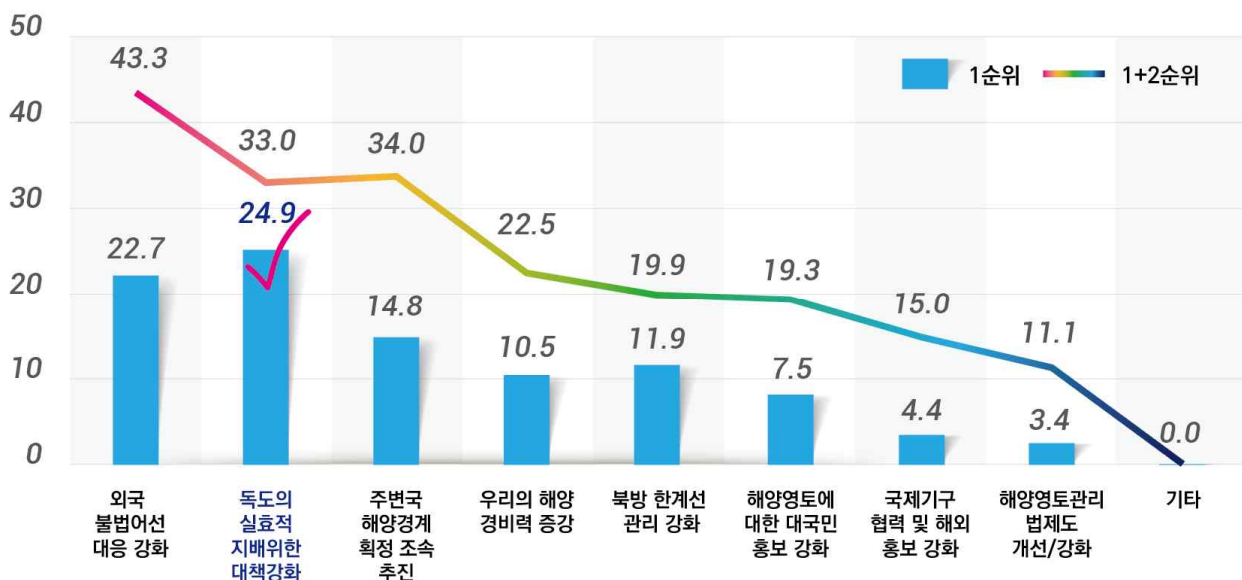


■ 해양영토 관리 강화를 위해 필요한 노력에서는 ‘독도 실효적 지배 대책 강화’가 가장 높은 24.9% 기록

- ‘외국 불법어업 대응강화’ 22.7%, ‘해양경계 획정 조속 추진’ 14.8%, ‘북방한계선 관리 강화’ 11.9%, ‘해양경비력 증강’ 10.5%, ‘대국민 홍보 강화’ 7.5%, ‘국제기구 협력 및 해외홍보 강화’ 4.4%, ‘해양영토관리 법제도 개선’ 3.4% 순으로 나타남

그림 7. 해양영토 관리 강화를 위해 필요한 노력

(단위:%, N=1,000)



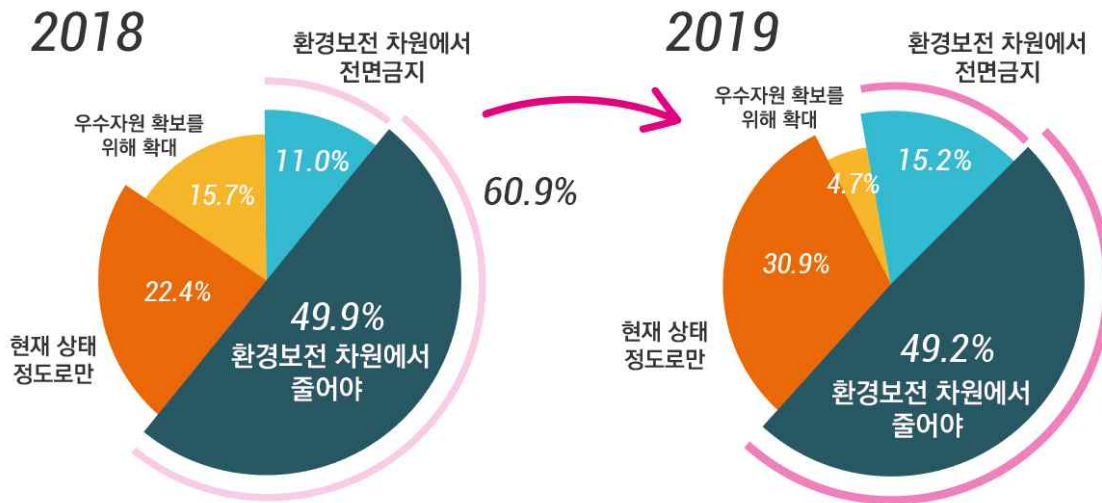
연안 지역에서 골재, 모래 채취는 ‘환경 보전 차원에서 줄여야’

■ 골재 및 모래 채취에 대한 필요성을 평가한 결과, 64.4%의 국민들이 ‘환경 보전 차원에서 금지 혹은 줄여야 한다’라고 응답

- ‘환경보전 차원에서 줄여야한다’ 49.2%, ‘현재 상태 정도로 유지’ 30.9%, ‘환경 보전 차원에서 전면 금지’ 15.2%, ‘우수자원 확보를 위해 확대’ 4.7% 등의 순으로 나타남
- 2018년 ‘골재모래 채취가 확대되어야 한다’ 의견이 15.7%에서 4.7%로 상당부분 감소함에 따라, 해양환경 문제에 대해 관심이 높아진 것으로 판단됨

그림 8. 골재/모래 채취 의견

(단위:%, N=1,000)



바다여행 목적 방문 횟수는 연간 1회, 1박 2일 여행 선호

■ 여행목적으로 바다를 방문한 횟수를 살펴본 결과, ‘1~3회’라는 응답이 총 65.6%, ‘0회’ 응답은 25.5%

- ‘1~3회’ 응답의 경우, 지역별로는 전라권이 70.2%로 가장 높았으며, 연령별로는 40대가 70.3%로 가장 높게 나타남
- ‘0회’ 응답의 경우 60대 이상(34.5%), 강원/제주 (32.4%), 무직/기타(34.6%), 소득 200만원 이하(38.1%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

■ 바다 여행 경험이 있는 응답자들 가운데 ‘1박 2일 여행’이 41.0%로 가장 높게 나타났으며, ‘당일 여행’이라는 응답은 37.4%로 2위

- ‘1박 2일’ 응답의 경우 30대(45.2%), 충청권(47.6%), 학생(47.3%), 소득 701~1,000만 원(50.7%)에서 특히 높게 나타남
- ‘당일 여행’의 경우, 상대적으로 바닷가와 인접한 지역인 강원/제주가 59.1%, 부산/경남/울산이 59.0%, 대구/경북이 57.2%로 상대적으로 높게 나타남

그림 9. 여행목적 바다 방문 횟수

(단위:%, N=1,000)

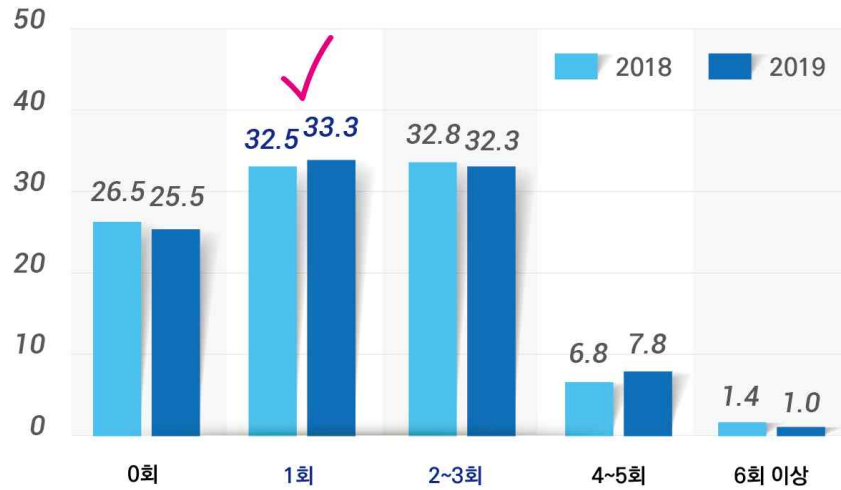
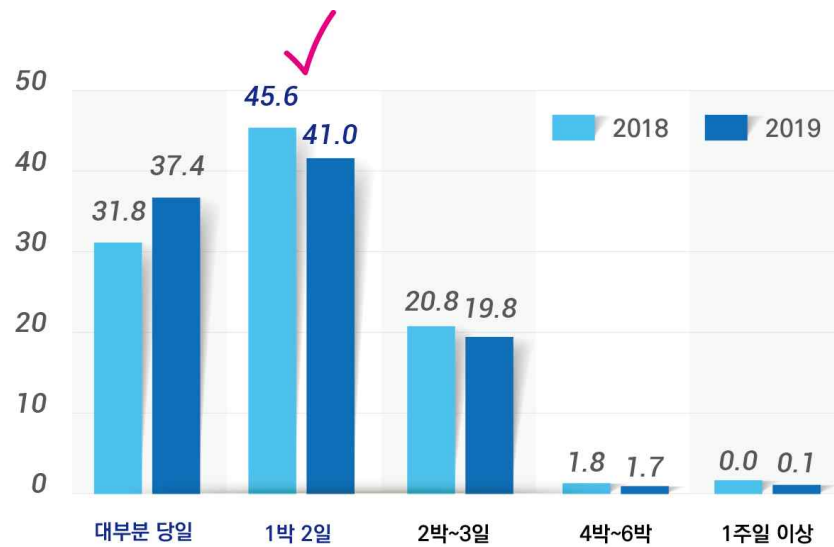


그림 10. 바다에 머무는 기간

(단위:%, N=745)

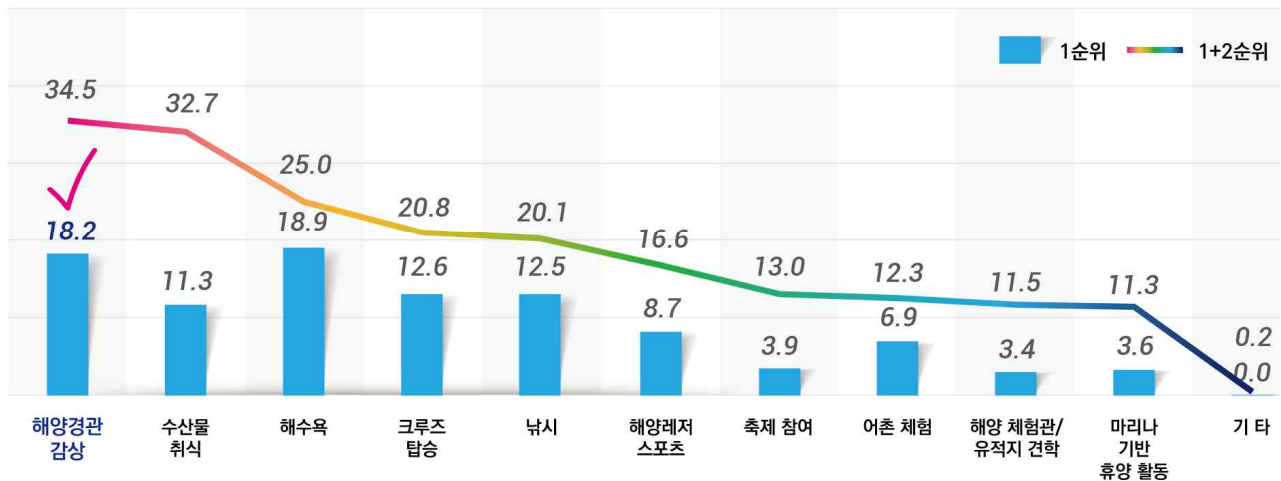


■ 바다 여행 시 20~30대는 ‘해수욕’, 50~60대는 ‘해양경관 감상’ 선호

- 바다 여행에서 가장 하고 싶은 여가활동은 해수욕(18.9%), ‘해양경관 감상’(18.2%), 크루즈 탑승(12.6%), 해양 낚시(12.5%), 수산물 취식(11.3%), 해양레저활동(8.7%) 순으로 나타남
- ‘해양경관 감상’은 50대와 60대 각각 37.1%, 42.5%로 상대적으로 높은 선호도를 보였으며, ‘해수욕’은 20대와 30대 각각 31.3%, 28.7%로 가장 선호하는 여가활동으로 나타남
- 2018년에 비해 ‘수산물 취식’, ‘해수욕’, ‘크루즈탑승’ 등 소폭 증가함

그림 11. 해안가에서 희망하는 여가활동

(단위:%, N=1,000)

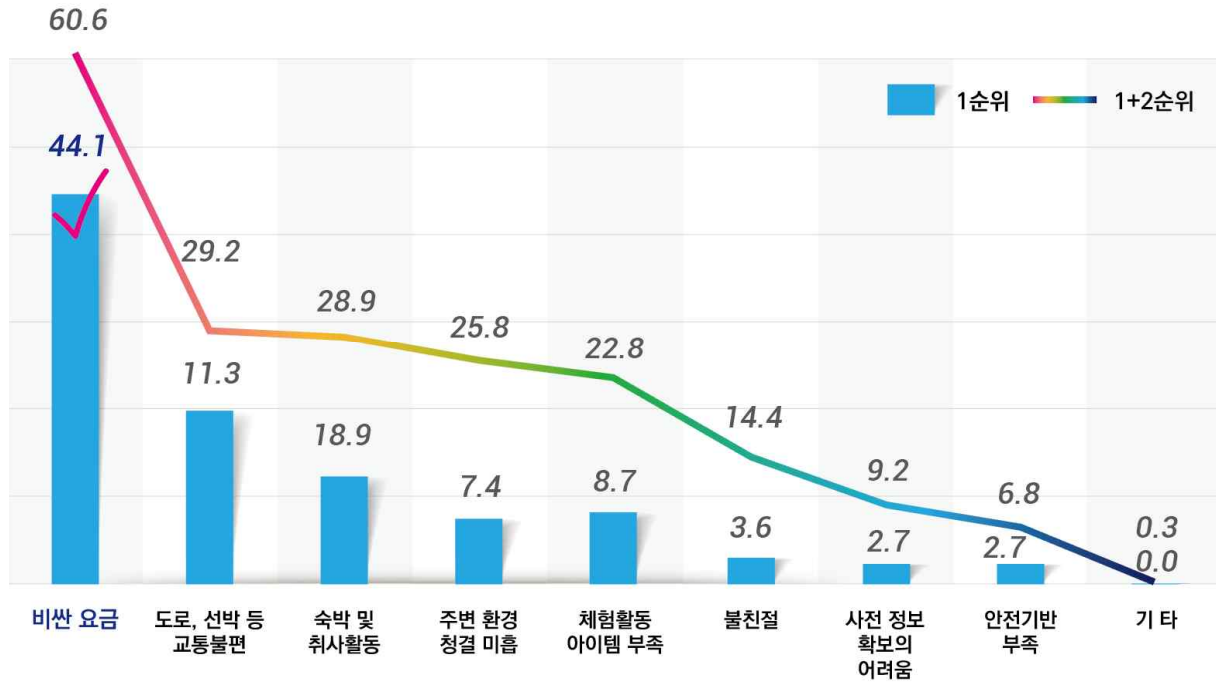


■ 바닷가 여행 시 불편사항에 대해선 ‘비싼 요금(바가지 요금 등)’이 가장 높은 44.1%를 기록

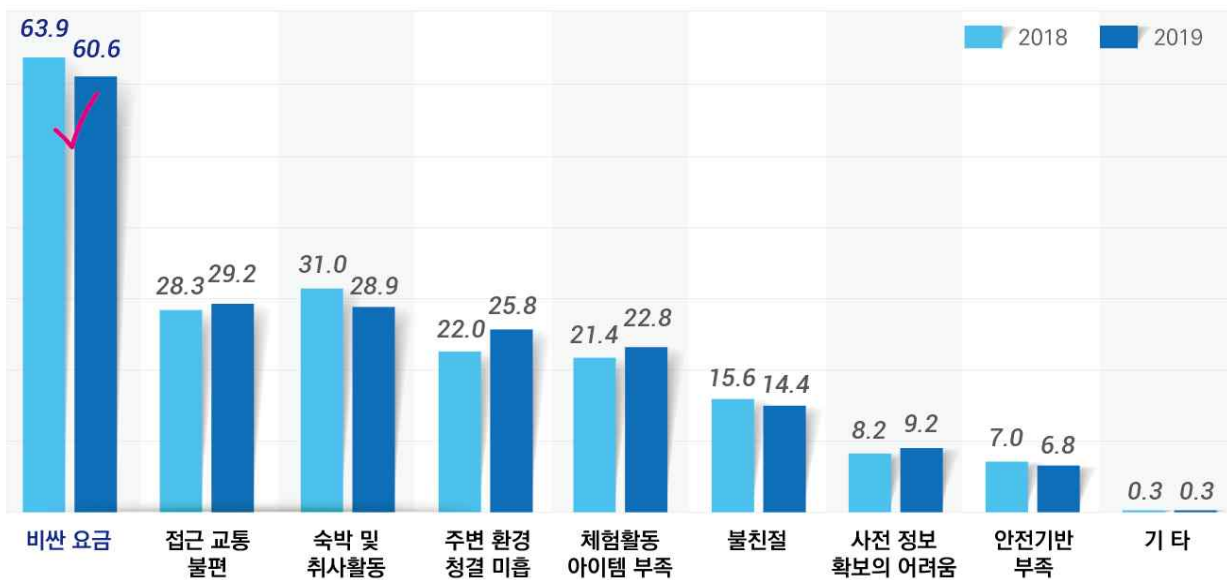
- 다음으로 ‘접근 교통 불편’ 18.8%, ‘숙박 및 취사활동’ 12.1%, ‘체험 활동 아이템 부족’ 8.7%, ‘주변 환경 청결 미흡’ 7.4%, ‘불친절’ 3.6%, ‘사전 정보 확보의 어려움’ 2.7% 순으로 나타남
- 특히, 중복응답 1+2순위 기준 ‘비싼 요금(바가지 등)’은 60.6%로 2018년(63.9%)에 비해 2.3%p 하락했지만, 비싼 요금 관련 불만 사항이 지속적으로 제기되고 있는 것으로 보임

그림 12. 해안 관광시 불편사항

(단위:%, N=1,000)



(단위:%, N=1,000)

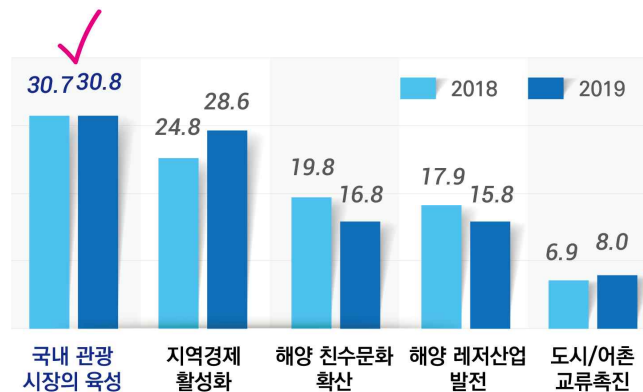


■ 해양관광 활성화의 가장 중요한 정책으로는 ‘국내 관광 시장의 육성’이 30.8%를 기록

- ‘지역경제 활성화’ 28.6%, ‘해양 친수문화 확산’ 16.8%, ‘해양 레저산업 발전’ 15.8%, ‘도시/어류 교류 촉진’ 8.0% 등의 순으로 나타남
- 지역별로 ‘국내 관광시장 육성’ 응답은 전라권(34.3%), ‘지역경제 활성화’ 응답은 강원/제주 (36.8%)가 특히 높고, ‘해양 친수문화 확산’ 응답은 전라권(22.6%)이 상대적으로 높게 나타남

그림 13. 해양관광 활성화의 중요한 정책 목표

(단위:%, N=1,000)

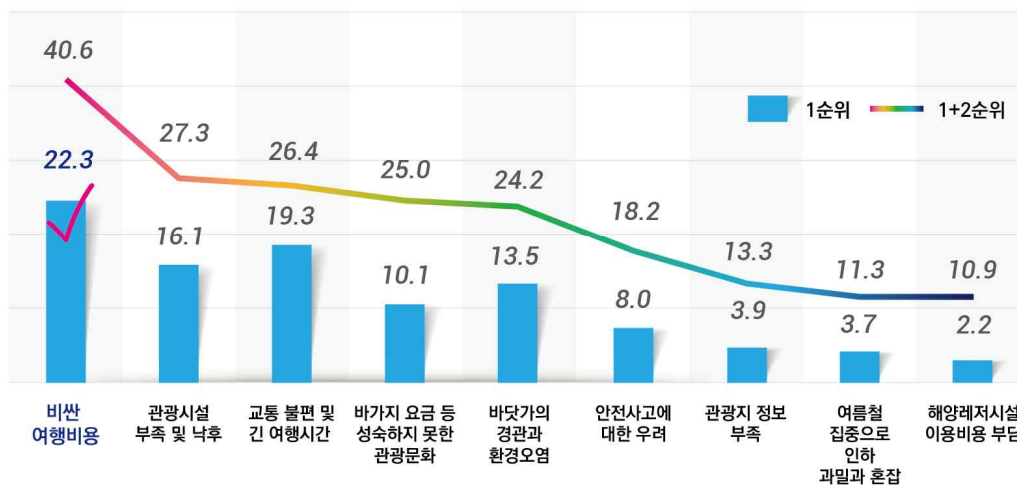


■ 국내 해양관광 활성화의 저해요인으로서는 ‘비싼 여행비용’이 가장 높은 23.3% 기록

- 다음으로, ‘교통시설 부족 및 낙후’ 19.3%, ‘관광시설 부족 및 낙후’ 16.1%, ‘바닷가의 경관과 환경오염’ 13.5%, ‘바가지요금 등 비성숙한 관광문화’ 10.1%, ‘안전사고 우려’ 8.0%로 순으로 나타남
- 비싼 여행비 등 경제적 요인이 타 측면 요인 대비 상대적으로 저해성이 큰 것으로 판단됨

그림 14. 국내 해양관광 활성화 저해요인

(단위:%, N=1,000)



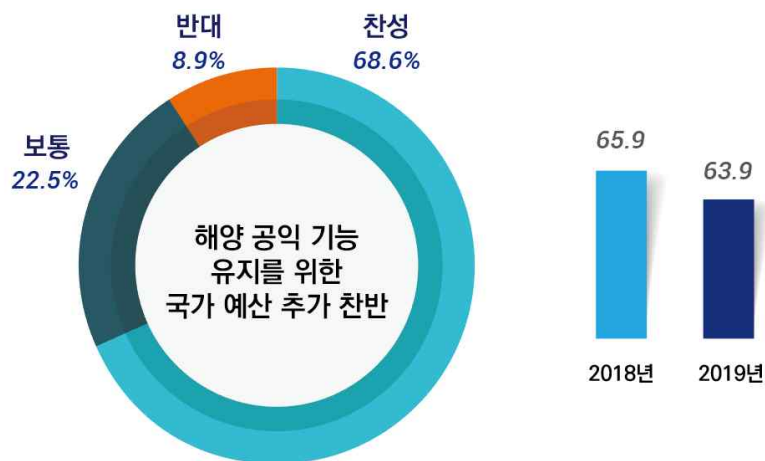
‘해양공익기능 유지를 위한 예산 추가’에 대해서는 68.6%가 ‘긍정적’

■ 해양 영토 수호, 환경오염 방지 등에 필요한 국가예산 추가에 대한 찬반 의견을 살펴본 결과, 예산 추가에 대해 긍정적인 의견이 68.6%

- 2018년 찬성의견 76.7%에서 8.1%p 하락했지만, 여전히 국민 대다수는 해양 공익의 기능 유지를 위한 국가 예산추가에 대체로 긍정적임

그림 15. 해양의 공익기능 유지를 위한 국가 예산 추가 관련 의견

(단위:%, N=1,000)



향후 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야 ‘해양환경’

■ 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘해양환경’으로 국민 41.0%가 선택

- 다음으로 ‘연안해양 공간관리’ 21.7%, ‘해양 과학기술’ 15.2%, ‘해양관광’ 12.9%, ‘해양영토’ 8.7% 순으로 나타남
- 세부항목별로 살펴보면, 해양환경 분야는 청정한 수질 관리, 연안해양 공간관리 분야는 보존/이용 조정체계, 해양과학기술 분야는 해양 자원 탐사 및 개발, 해양영토 분야는 독도, 해양관광 분야는 해양 생태 관광, 극지 분야는 남극에서 과학/탐사 연구로 나타남

그림 16. 해양 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

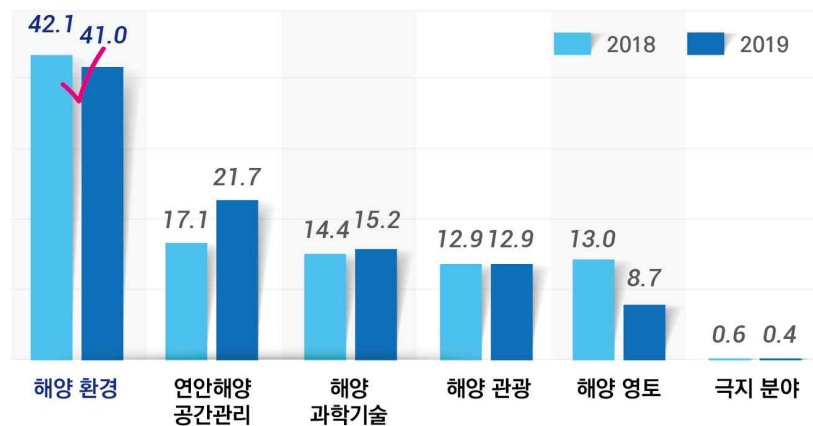


그림 16-1. 해양환경 분야



그림 16-2. 연안해양 공간관리 분야



그림 16-3. 해양과학기술 분야

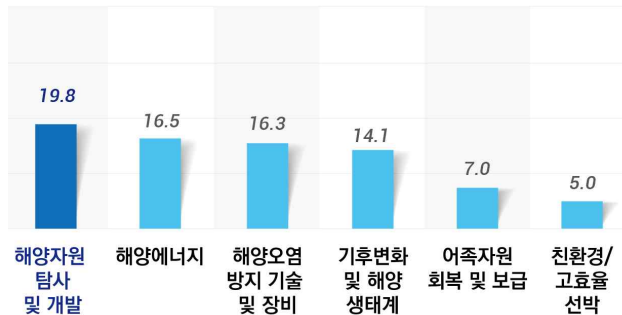


그림 16-4. 해양영토 분야

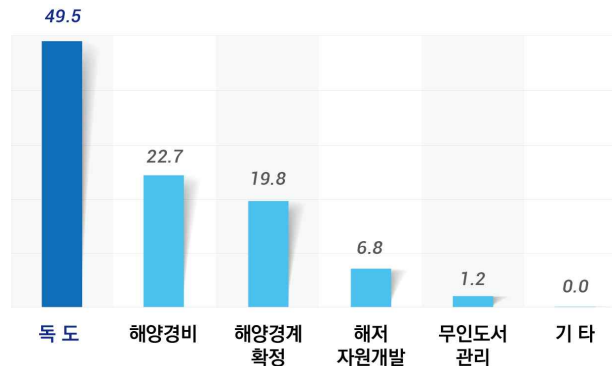


그림 16-5. 해양관광 분야

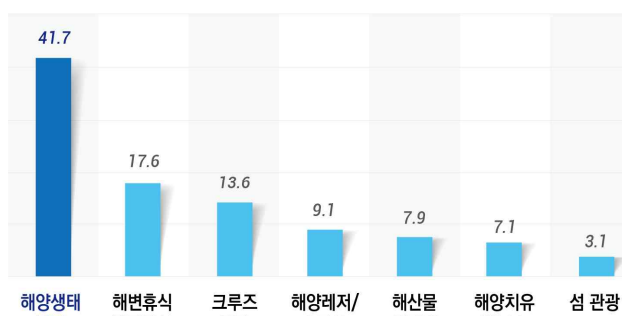
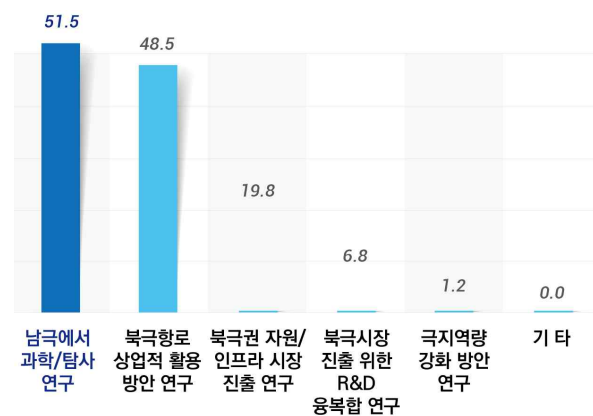


그림 16-6. 극지 분야



수산 분야

가장 좋아하는 수산물은 ‘고등어’, ‘오징어’, ‘갈치’ 순

■ 가장 좋아하는 수산물을 살펴본 결과, 국민 생선 ‘고등어’ 12.3%, 최근 귀해진 ‘오징어’ 11.3%, ‘갈치’ 9.9%

- 가장 좋아하는 수산물을 살펴본 결과, ‘고등어’라는 응답이 123번(12.3%) 나타나 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로 ‘오징어’라는 응답이 113번(11.3%) 나타나 두 번째로 높게 나타남
- 그 다음으로 ‘갈치’ 9.9%, ‘김’ 9.0%, ‘새우’ 6.3%, ‘광어’ 4.2% 등의 순임

그림 17. 선호하는 수산물



수산물을 먹는 주요 장소는 60% 이상이 ‘가정’

■ 수산물을 먹는 주요 장소를 살펴본 결과, ‘가정’ 응답이 62.2%로 과반수 이상 차지

- 다음으로 ‘횃집’ 26.9%, ‘일식집’ 10.3% 순으로 나타남
- ‘가정’이라는 응답은 부산/울산/경남(71.6%), 주부(74.8%) 등에서 특히 높고, ‘횃집’이라는 응답은 강원/제주(56.9%)에서 상대적으로 높게 나타남

그림 18. 수산물을 먹는 주요 장소

(단위:%, N=1,000)



수산물을 주로 구입하는 장소는 절반 이상이 ‘대형마트’

■ 수산물을 구입하는 장소를 살펴본 결과, ‘대형마트’ 응답이 51.8% 차지, ‘전통시장’은 32.2%, ‘도매시장’ 11.9%

- ‘대형마트’라는 응답은 강원/제주(71.6%), 20대~40대에서 60% 이상으로 특히 높고, ‘전통시장’의 경우 부산/울산/경남(52.4%), 주부(40.4%), 50~60대에서 특히 높게 나타남
- 연령대가 낮을수록 대형마트 이용률이 높았으며, 연령대가 높을수록 전통시장 이용률이 높았음

그림 19. 수산물 구입 장소

(단위:%, N=1,000)

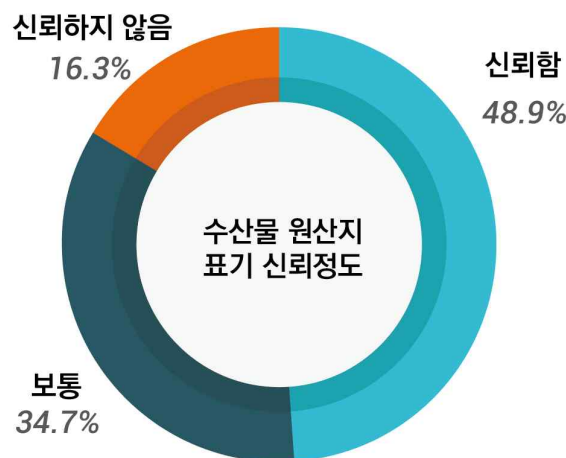


수산물 원산지 표기 신뢰 ‘48.9%’로 절반수준에 못 미쳐

■ 수산물 원산지 표기 신뢰 정도에 대해 살펴본 결과, ‘신뢰함’ 응답이 48.9%, ‘보통’ 34.7%, ‘신뢰하지 않음’ 13.8%

- 지역별로 ‘신뢰하지 않음’이라는 응답은 강원/제주가 49.4%로 상대적으로 높았고, 반면 부산/울산/경남은 14.1%로 낮게 나타남

그림 20. 수산물 원산지 표기 신뢰정도

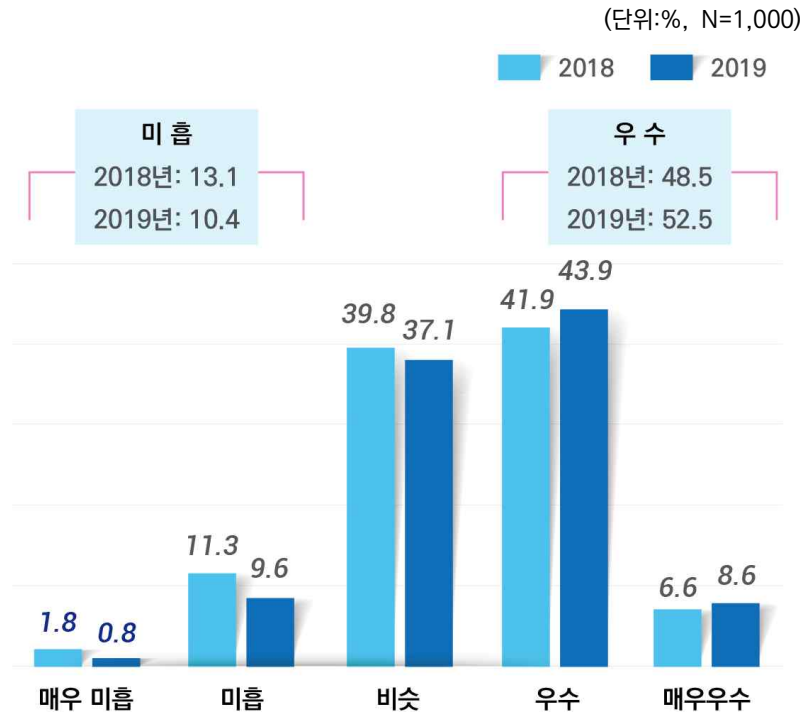


‘국산 수산물’이 ‘수입 수산물’보다 품질이 우수하다고 인식

■ 국산 수산물과 수입 수산물 품질 비교 살펴본 결과, ‘국산이 우수하다’라는 평가가 52.5%로 전년 대비 4%p 증가

- ‘국산이 미흡하다’라는 평가는 10.4%로 전년 대비 2.7%p 감소로 대체로 국산 수산물에 대한 긍정적인 인식이 증가함

그림 21. 국산 수산물과 수입 수산물 품질 비교



외국산 수산물에 대한 안전성 평가, 부정적 인식이 매년 증가

■ 외국산 수산물 안전성에 대한 부정적 평가가 2017년 ‘17.6%’, 2018년 ‘31.3%’, 2019년 35.5%로 매년 증가

- 연령대별로 20대(48.1%), 30대(41.3%)로 연령이 낮을수록 부정적 인식을 가지고 있는 것으로 나타났다, 지역별로는 대구/경북(46.1%), 부산/경남/울산(41.3%)로 바다와 인접한 지역의 인식이 부정적으로 나타남

수산업, ‘안전한 먹거리 제공’이 가장 중요한 역할로 인식

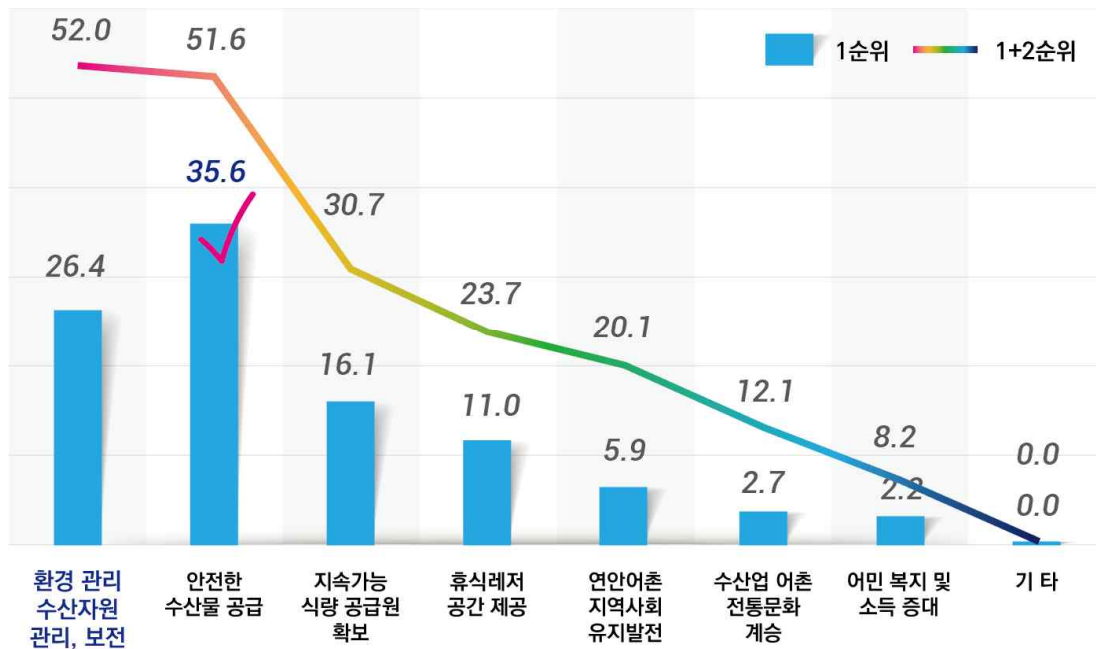
■ 수산업·어촌은 ‘안전한 수산물 공급’ 역할을 수행하고 있다는 인식이 35.6%로 가장 높게 응답

- 그 다음으로 ‘해양환경 관리 및 수산자원보전’ 26.4%, ‘지속가능한 식량 공급원 확보’ 16.1%, ‘휴식레저 공간 제공’ 11.0%, ‘연안어촌 지역사회 유지 발전’ 5.9%, ‘수산업 어촌 전통문화 계승’ 2.7%, ‘어민 복지 및 소득 증대’ 2.2% 순으로 나타남

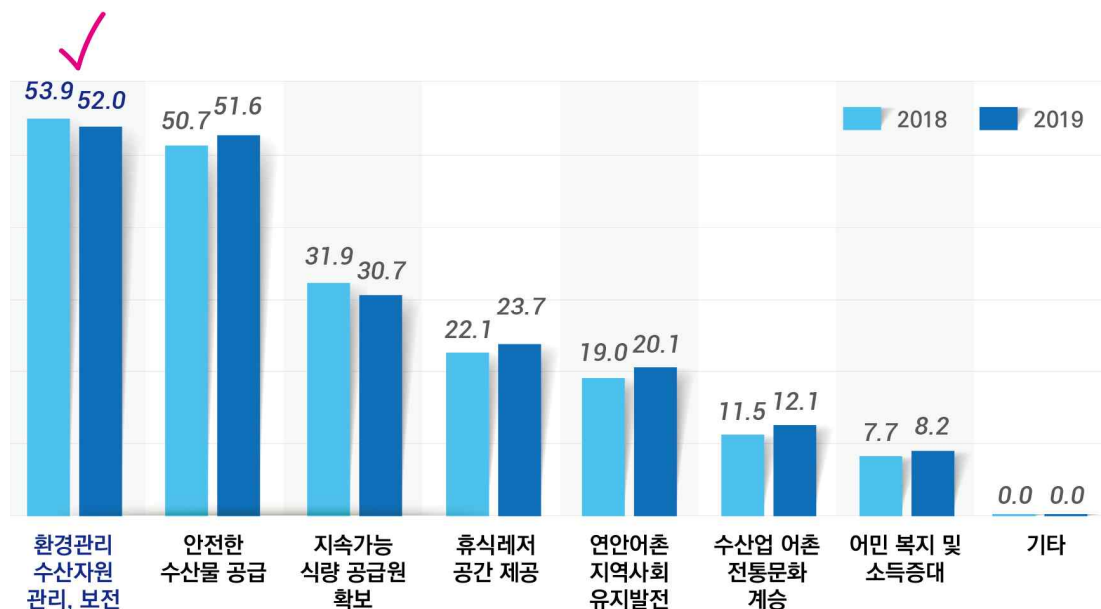
- 중복응답 1+2순위 기준, ‘해양환경 관리 및 수산자원보전’ 52.0%, ‘국민 먹거리로서의 안전한 수산물의 공급’이 51.6% 순으로 2018년과 순위가 동일함
- 한편 수산업, 어촌의 바다환경과 연안지역 사회 유지, 전통 보전, 국민 휴식장소 제공 등 공익적 기능 가치 평가 평균은 2018년 67.7점에서 2019년 68.2점으로 0.5점 가량 증가함

그림 22. 수산업, 어촌의 역할에 대한 인식

(단위:%, N=1,000)



(단위:%, N=1,000)



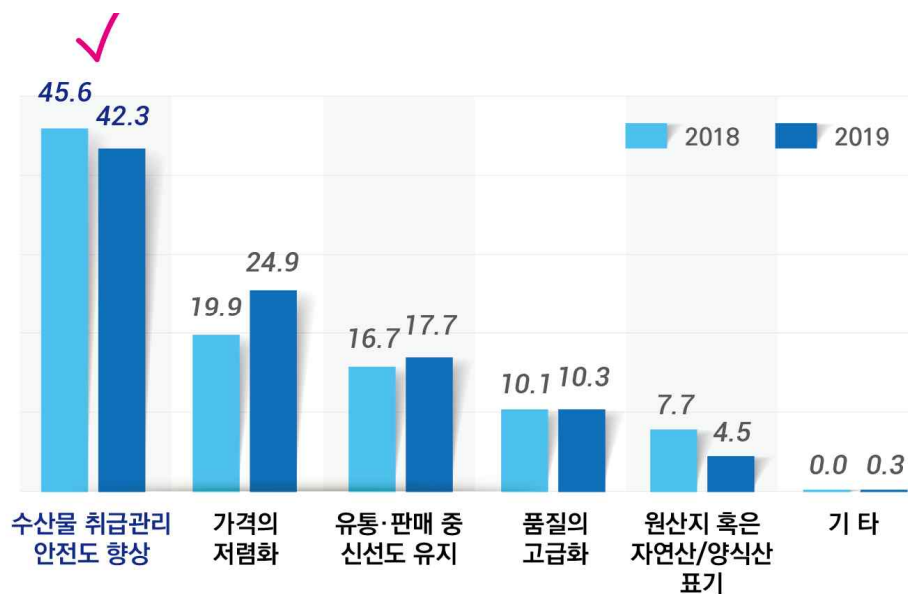
가장 시급히 개선해야 할 과제는 ‘수산물 취급관리 안전도 향상’

■ 수산물 관련 시급 개선 과제는 ‘수산물 취급관리 안전도 향상’ 응답이 가장 높은 42.3%로 조사

- 다음으로 ‘가격의 저렴화’ 24.9%, ‘유통·판매 중 신선도 유지’ 17.7%, ‘품질의 고급화’ 10.3%, ‘원산지 혹은 자연산/양식산 표기’ 4.5% 순으로 나타남
- ‘수산물 취급관리 안전도 향상’이라는 바다와 인접한 전라권, 강원/제주, 부산/울산/경남 등에서 중요하게 인식, 또한 소득수준이 높을수록 중요하게 인식하는 경향을 보임
- 수산물 안전도 향상에 대한 개선 과제 수요는 2018년도와 비슷했으며, 가격의 저렴화에 대한 수요는 소폭 높아짐

그림 23. 수산물 관련 시급히 개선할 과제

(단위:%, N=1,000)

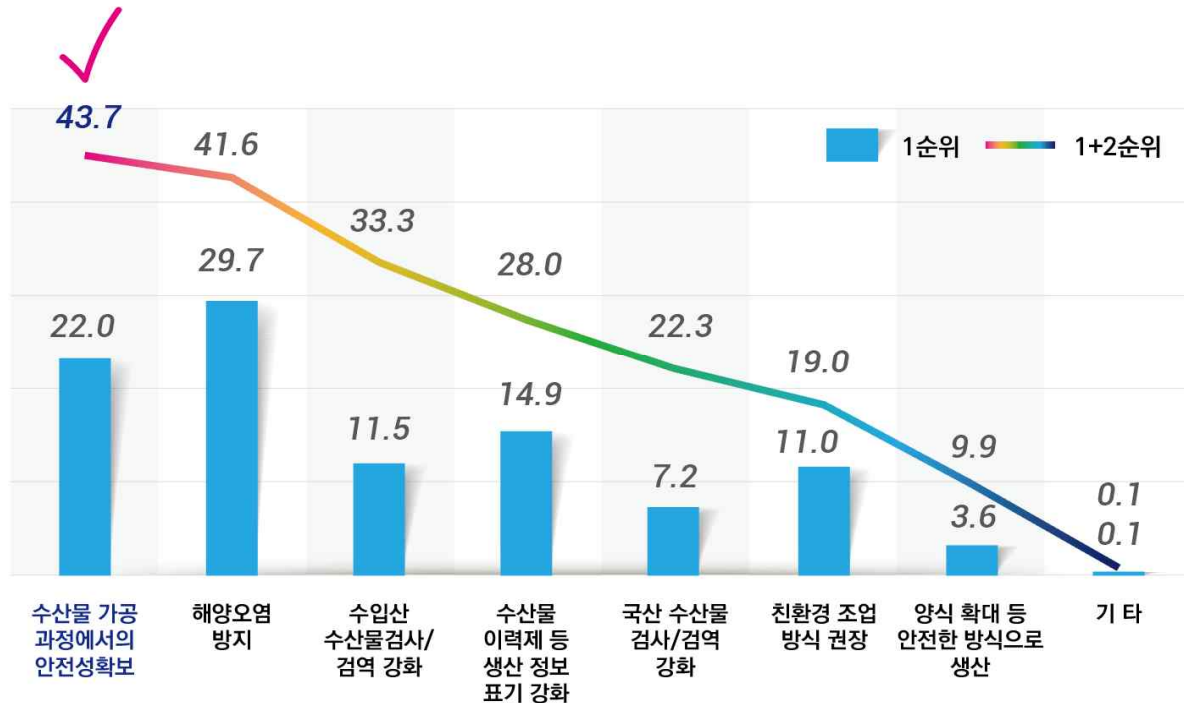


■ 수산물 안전성 확대를 위해 필요한 정책이 무엇인지 살펴본 결과, ‘해양오염방지’가 29.7%로 1순위

- 다음으로, ‘수산물 가공과정에서의 안전성 확보’ 22.0%, ‘수산물이력제 등 생산 정보 표기 강화’ 14.9%, ‘수입산 수산물 검사/검역 강화’ 11.5%, ‘친환경 조업 방식 권장’ 11.0%, ‘국산 수산물 검사/검역 강화’ 7.2%, ‘양식 확대 등 안전한 방식으로 생산’ 3.6% 순으로 나타남

그림 24. 수산물 안전성 확대를 위해 필요한 정책

(단위:%, N=1,000)



은퇴 후 귀어·귀촌 의향은 매년 높아지는 추세

■ 귀어·귀촌 의향을 살펴본 결과, 귀어귀촌 의향 ‘있음’ 응답이 24.6%로 작년 대비 증가

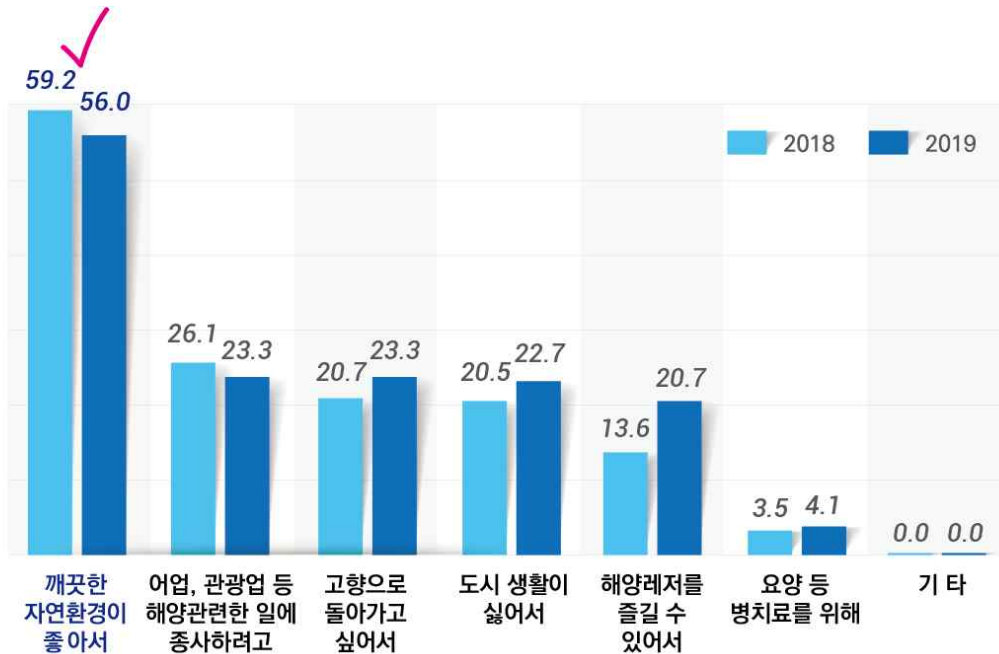
- 2019년 귀어귀촌 의향을 세부적으로 살펴보면, 남성(27.3%)이 여성(21.9%) 대비 5.4%p 높게 나타났고, 전라권(36.6%)과 자영업(33.6%) 등에서 높게 나타남
- 반면 ‘의향 없음’ 응답은 여성(48.7%)이 남성(42.1%) 대비 6.6%p 높게 나타났으며, 강원/제주(61.2%)와 부산/경남/울산(54.9%)에서 상대적으로 높게 나타남

■ 귀어·귀촌 하려는 이유는 ‘깨끗한 자연환경이 좋아서’란 응답이 가장 높은 56.0%

- ‘깨끗한 환경이 좋아서’라는 응답은 30대(80.6%)와 40대(65.8%)가 상대적으로 높았고, 소득수준 201~300만 원(69.2%) 등이 특히 높음
- 다음으로 ‘해양 관련한 일에 종사하려고’와 ‘고향으로 돌아가고 싶어서’의 응답이 23.3%, ‘도시 생활이 싫어서’ 22.7% 순으로 나타남

그림 25. 귀어·귀촌을 하려는 이유

(단위:%, 긍정응답자, N=246)



■ 귀어·귀촌시 가장 걱정되는 부분으로는 ‘소득 감소에 따른 경제적 어려움’ 이 37.3%

- 그 다음으로 ‘기존 인간관계 단절에 따른 외로움’ 26.8%, ‘지역 주민들의 텃세’ 20.4%, ‘수산업, 관광업이 고됨’ 10.7%, ‘가족들의 반대 4.0% 등의 순임
- 지역 사회 차원에서 귀어귀촌 의향자들이 지역 커뮤니티에 융화될 수 있도록 도움을 주어, 지역 주민들과 상생하며 기존 인간관계 단절에 따른 외로움 문제 해결을 도울 필요가 있음

그림 26. 귀어·귀촌시 가장 걱정되는 부분

(단위:%, 긍정응답자, N=246)

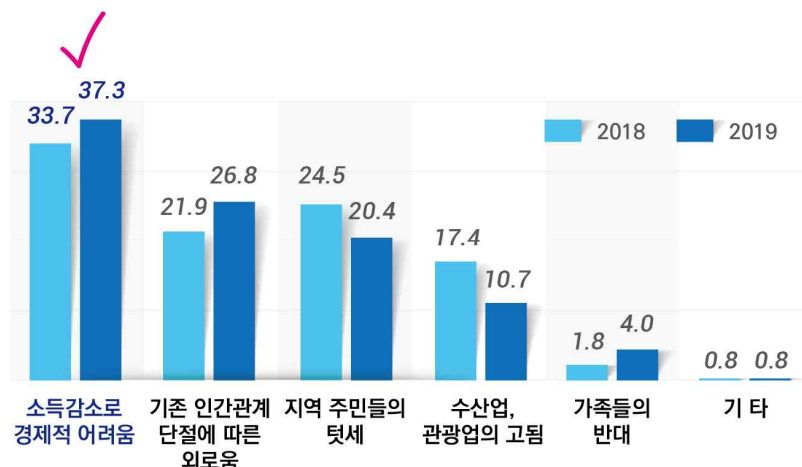


표 2. 외국산 수산물 안전성에 대한 부정적 평가

(단위:%, N=1,000)

외국산 수산물 안전성 (부정적 평가)			
거주 지역별		연령별	
서울	34.6	20대	48.1
인천/경기	34.1	30대	41.3
충청권	27.8	40대	35.2
전라권	32.8	50대	30.1
대구/경북	46.1	60대이상	27.6
부산/경남/울산	41.3		
강원/제주	28.6		

수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘수산식품산업’

■ 수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘수산식품산업’이 가장 높은 33.9%로 조사

- ‘수산 자원’ 21.4%, ‘양식 산업’ 19.6%, ‘잡는 어업’ 9.7%, ‘수산물 수급’ 4.6%, ‘국제 수산’ 6.0%, ‘FTA 등 통상 현안 대응’ 4.8% 순으로 나타남
- 세부항목별로 살펴보면, 수산식품산업 분야는 수산물 안전성 강화, 수산자원 분야는 불법조업 단속 강화, 양식 산업 분야는 양식 수산물 위생 및 안전, 잡는 어업 분야는 어선어업 경영체의 경영 안정화, 수산물 수급 분야는 수산물 가격 안정, 국제 수산 분야는 기업의 해외투자 협력, 통상 현안 대응 분야는 안정적 수산물 공급으로 나타남

그림 27. 수산 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)



그림 27-1. 수산식품산업 분야

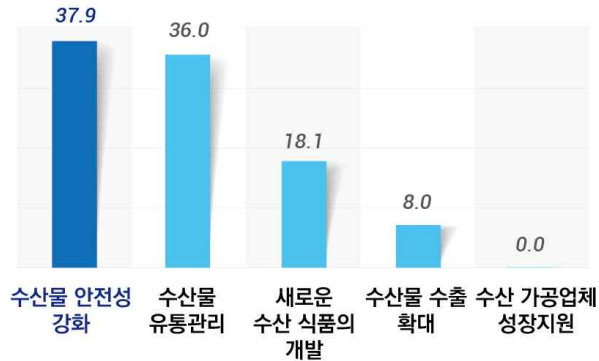


그림 27-2. 수산자원 분야

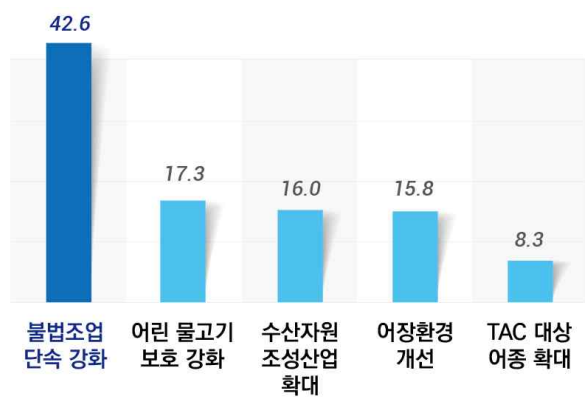


그림 27-3. 양식산업 분야

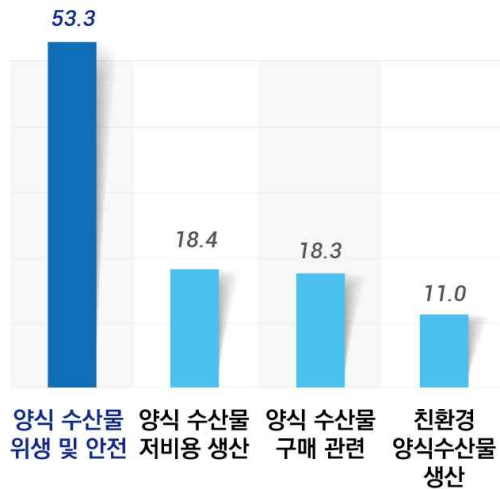


그림 27-4. 잡는 어업 분야

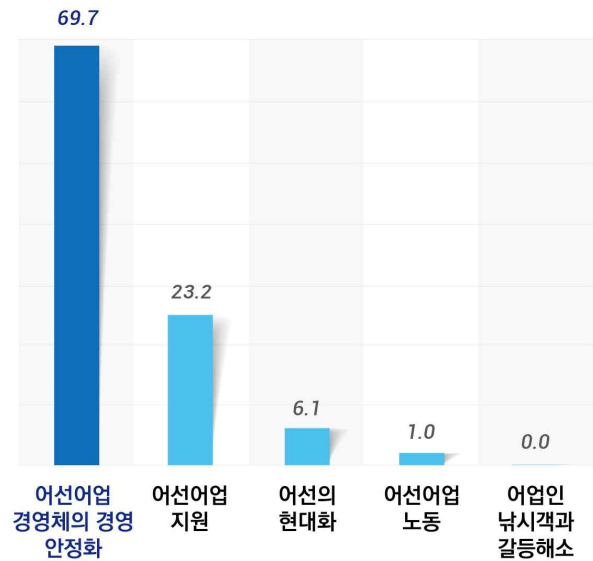


그림 27-5. 수산물 수급 분야

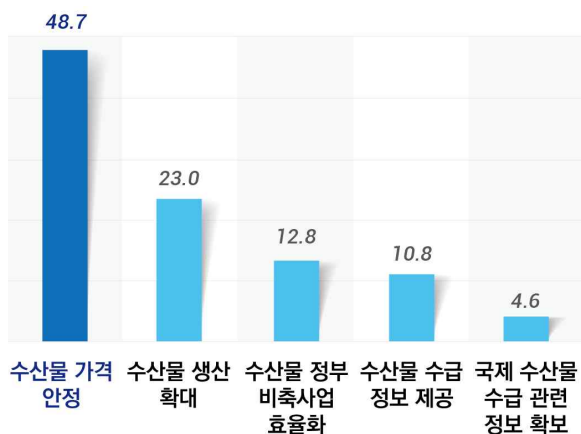


그림 27-6. 국제 수산 분야

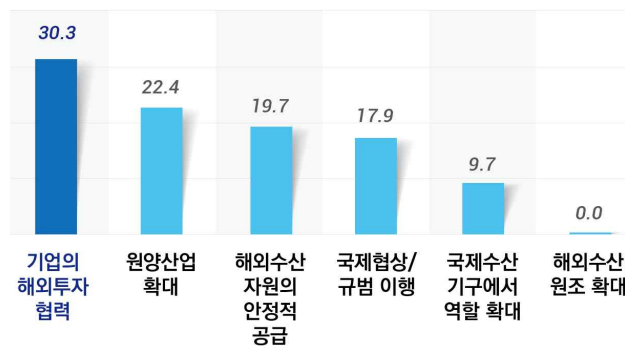
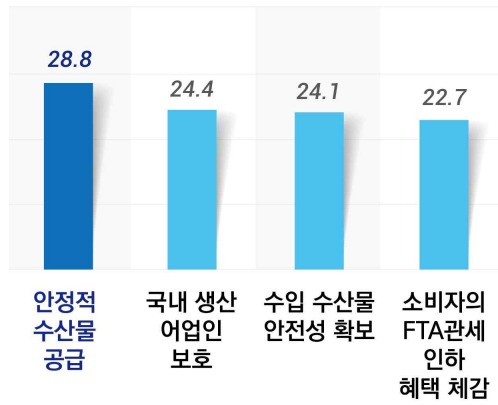


그림 27-7. 통상 현안 대응 분야



해운 분야

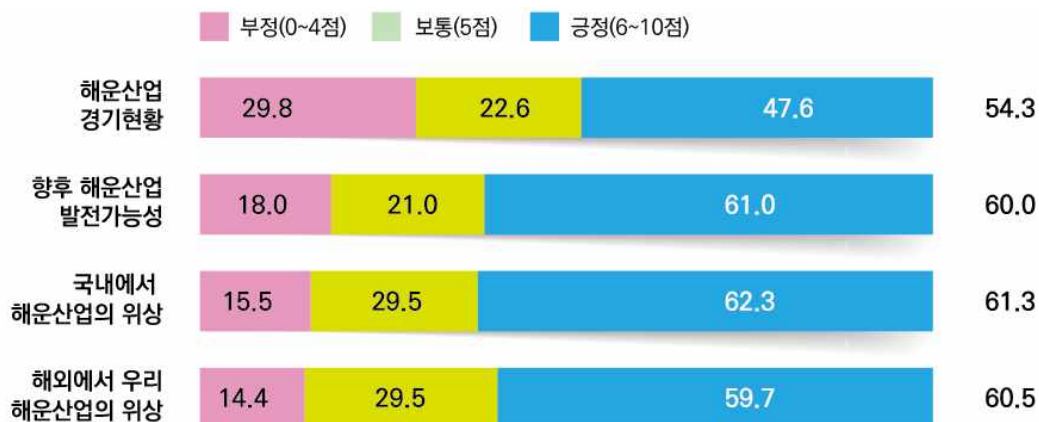
해운산업, 발전가능성에 비해 해운경기를 부정적으로 평가

■ 해운산업의 발전 가능성과 경기 현황은 오차범위 내에서 작년 대비 소폭 하락

- 우리나라에서 해운산업의 위상은 61.1%에서 61.3%로 큰 변화가 없는 반면, 전 세계에서 우리나라 해운산업의 위상은 62.2%에서 60.5%로 하락함
- 우리나라에서 해운산업이 차지하는 위상에는 큰 변화가 없는 가운데 해운산업의 발전가능성과 글로벌 경쟁력에 대한 인식이 하락한 것은 현재 어려움을 겪고 있는 해운산업의 업황이 반영된 결과로 판단됨

그림 28. 해운산업 관련 전반적 평가

(단위:%, N=1,000)



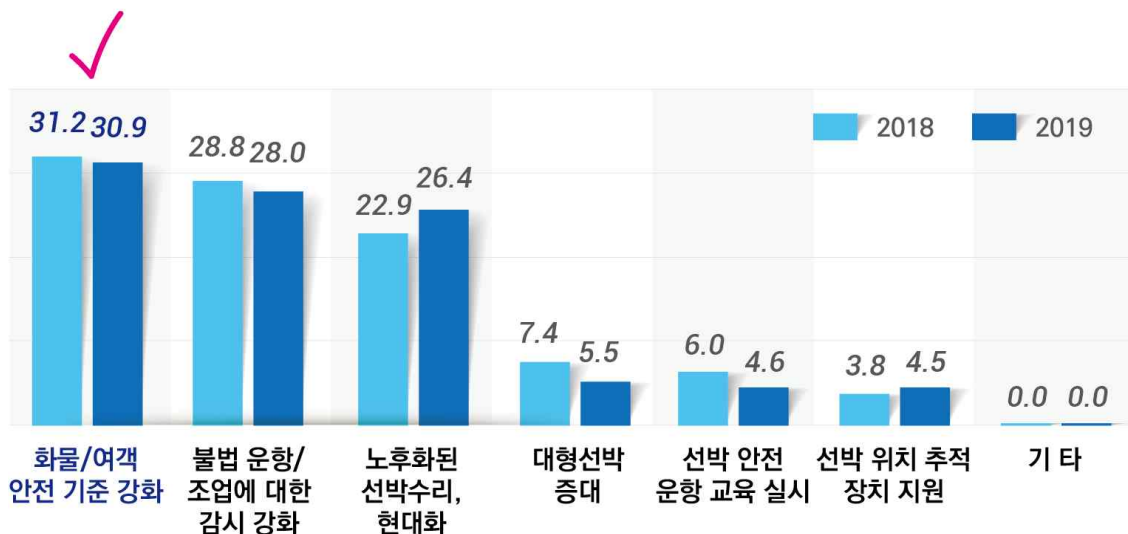
해상안전을 위해 ‘노후화된 선박수리, 현대화’ 필요 인식 증가

■ 해상안전을 위해 시급히 추진해야 할 사항은 ‘화물/여객 안전 기준 강화’, ‘불법 운항/조업에 대한 감시 강화’, ‘노후화된 선박수리, 현대화’ 순

- 다음으로 ‘대형 선박 증대’, ‘선박 안전 운항 교육 실시’, ‘선박 위치 추적 장치 지원’ 순으로 나타남
- 2018년 대비 증감폭을 살펴본 결과 ‘화물/여객 안전 기준 강화’와 ‘불법 운항/조업에 대한 감시 강화’는 각각 0.3%p와 0.8%p 하락한 반면 ‘노후화된 선박수리, 현대화’는 3.5%p 증가하여 인식의 변화를 보여줌

그림 29. 해상안전을 위해 시급히 추진해야 할 사항

(단위:%, N=1,000)



연안여객 운송서비스 친밀도는 낮으나 공적기능 강화에는 긍정적

■ 최근 1년간 연안여객선 이용 빈도 조사 결과 ‘한 번도 이용 안함’이 64.0%

- 다음으로 ‘1회’ 응답이 19.5%, ‘2회’ 10.5%, ‘3회’ 3.6%, ‘4회’ 1.4%, ‘5회 이상’이 1.2%로 나타나 국민들의 연안여객선 이용 빈도는 낮은 것으로 판단됨
- 한편 연안여객선이 국가가 지정한 대중교통이 아니라는 것을 인지하고 있는지 살펴본 결과 ‘몰랐다(대중교통으로 알고 있었다)’가 71.9%로 국민 4명 중 3명은 인지하지 못하고 있었던 것으로 나타남

그림 30. 연안여객선의 이용 빈도

(단위:%, N=1,000)

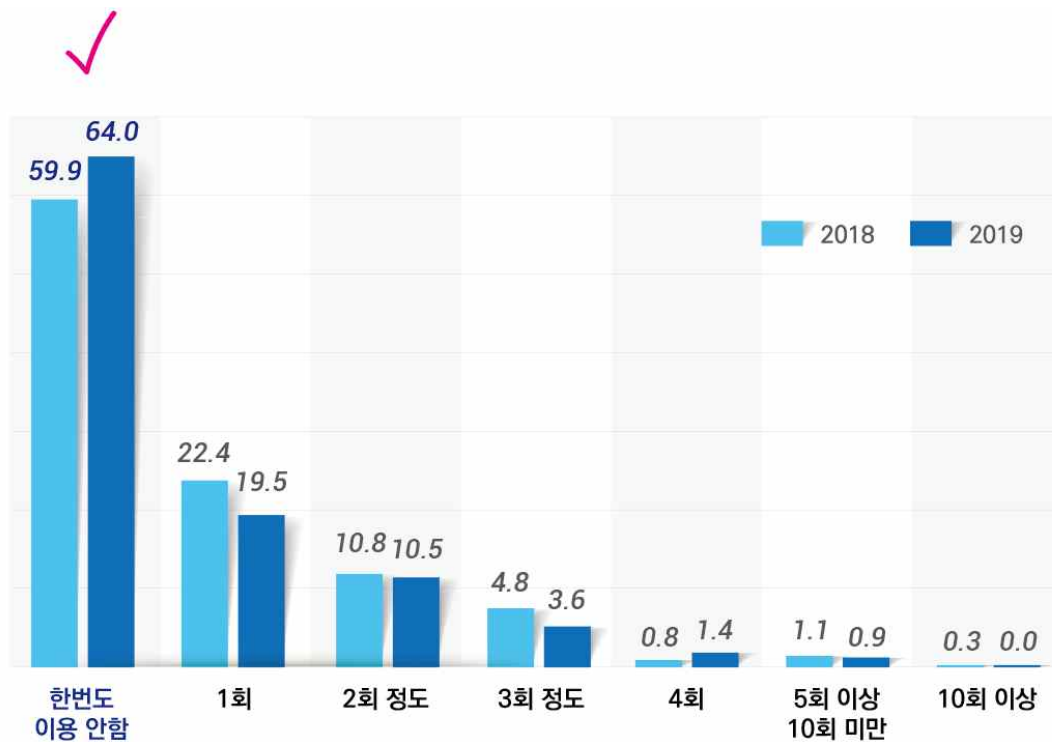
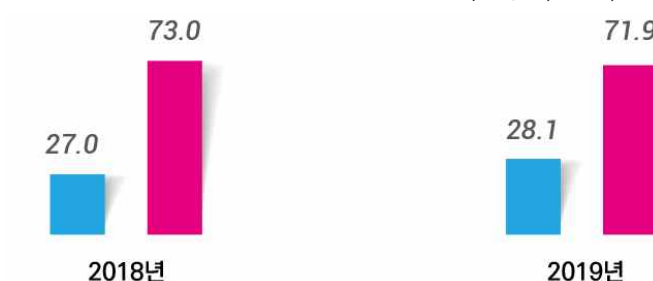


그림 31. 연안여객선 대중교통 인지 여부

(단위:%, N=1,000)



■ 연안여객선의 버스, 지하철, 기차 등과 같은 국가 지정 대중교통화에는 대체로 찬성

- 연안여객선을 대중교통화하는 것에 대한 찬반 의견을 묻은 결과 ‘찬성’이 64.6%로 ‘반대’ 35.4%보다 높게 나타남
- 연안여객선이 대중교통화 되어야 하는 이유에서는 ‘연안여객선 요금이 대중교통 수준으로 낮춰야 할 필요가 있다’(33.5%), ‘육상 교통과의 연계, 여객선의 정시성 확보 등 이용 편의성 증대가 필요하다’(29.2%), ‘국민 안전 제고를 위해 연안여객선, 연안항만시설 현대화가 이뤄져야 한다’(27.3%) 순으로 조사됨
- 또한 연안여객선 이용 시 불만족 사항에는 ‘편의시설(선내 및 터미널 등) 부족’(35.8%), ‘연계 교통 불편’(32.7%), ‘높은 운임’(19.1%), ‘선박 및 터미널의 낮은 안전성’(11.6%) 순으로 나타남

그림 32. 연안여객선 대중교통화 찬반 여부

(단위:%, N=1,000)

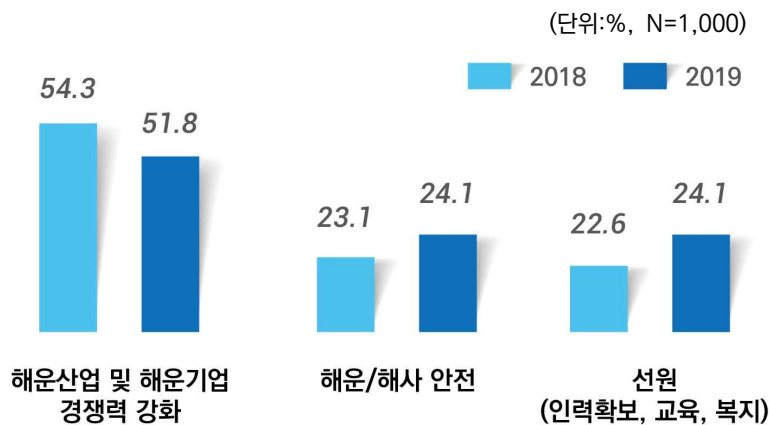


해운분야에서 시급히 연구되어야 할 분야는 ‘해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화’

■ 해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야를 살펴본 결과, ‘해운 산업 및 해운기업 경쟁력 강화’가 51.8%

- 그 다음으로 ‘해운/해사 안전’과 ‘선원(인력 확보, 교육, 복지)’이 24.1% 동률을 기록함
- 세부항목별로 살펴보면 해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화 분야는 해운산업 경쟁력 강화대책과 해운산업 비전 및 전략 수립, 해운/해사 안전 분야는 안전 제고를 위한 기술/장비 개발 및 정책 연구, 선원 분야는 선원 복지 대책 및 선원 교육발전 등이 시급히 연구되어야 할 분야로 나타남

그림 33. 해운 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야



(단위:%, N=1,000)

그림 33-1. 해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화 분야

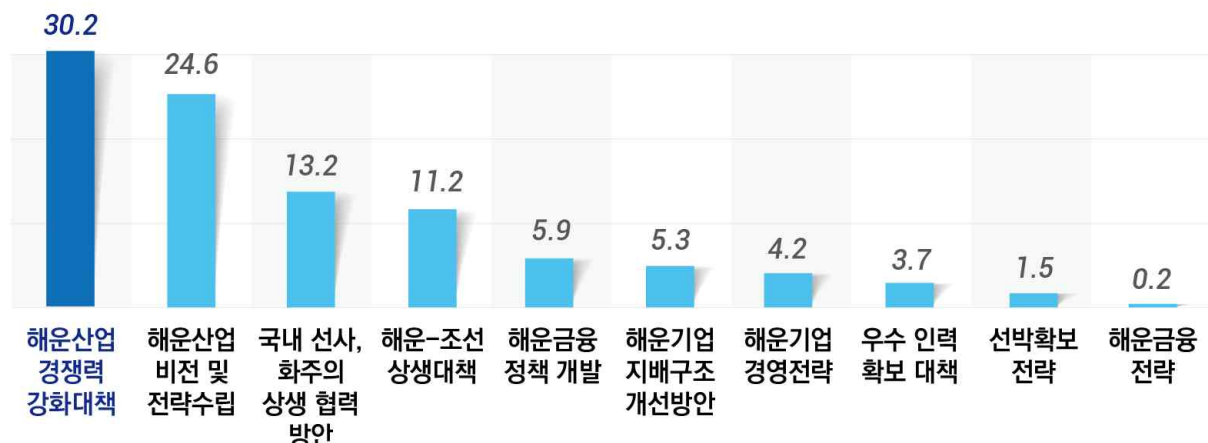


그림 33-2. 선원 인력확보, 교육 및 복지 중 중요 분야



그림 33-3. 해운/해사 안전 분야



항만 분야

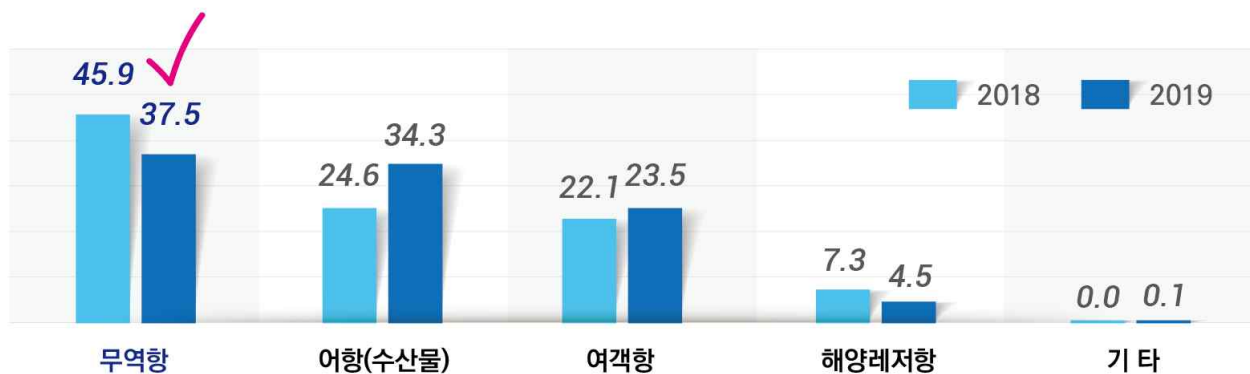
항만을 향후 관광·문화 역할을 겸하는 복합공간으로 기대

■ 항만(항구)이 상기는 이미지는 ‘무역항’이 첫 번째

- 항만이 상기는 이미지에 대해서 살펴본 결과 ‘무역항’이라는 응답이 37.5%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 ‘어항(수산물)’이 34.3%, ‘여객항’ 23.5%, ‘해양레저항’ 4.5% 순으로 나타남
- 2018년 대비 ‘무역항’ 응답은 8.4%p 감소한 반면 ‘어항(수산물)’ 응답은 9.7%p 상승함
- 응답자 특성에 따른 차이를 살펴본 결과 남성은 ‘무역항’, 여성은 ‘여객항’에 대한 응답률이 상대적으로 높으며, 우리나라 대표 항만도시인 부산과 인천에서는 ‘무역항’, 서울과 강원/제주에서는 ‘어항(수산물)’, 전라권에서는 ‘여객항’에 대한 응답률이 상대적으로 높게 나타남

그림 34. 항만(항구) 상기 이미지

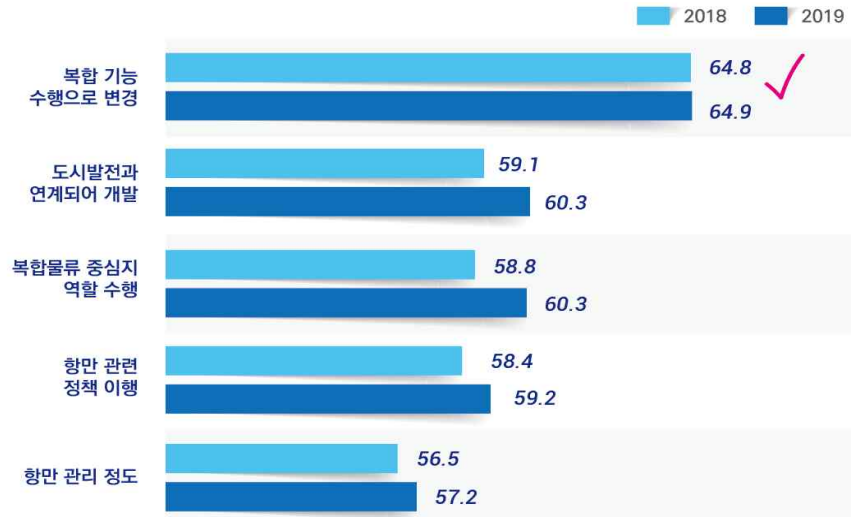
(단위:%, N=1,000)



■ 향후 항만은 상업적 목적뿐만 아니라 관광·문화 역할을 겸하는 복합 기능을 기대

- 항만·물류 분야에 대한 전반적인 의견을 묻은 결과 ‘항만을 복합 기능 수행으로 변경’이 64.8점으로 2018년 결과와 마찬가지로 가장 높게 나타남
- 다음으로 ‘도시발전과 연계되어 개발’(59.1점), ‘복합물류 중심지 역할 수행’(58.8점), ‘항만 관련 정책 이행’(58.4점), ‘항만 관리 정도’(56.5점) 순으로 나타남

그림 35. 항만·물류분야 항목별 전반적 평가

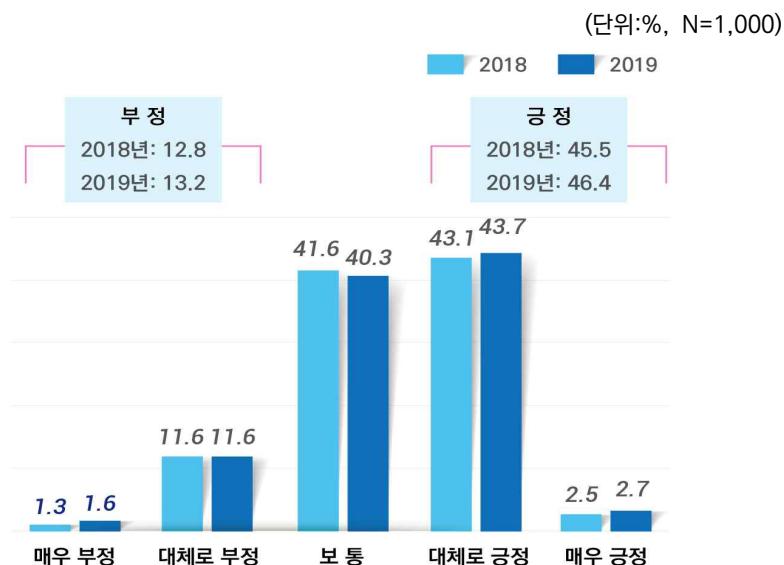


지역 발전에 기여하는 도시 인근의 항만 조성에 찬성

■ 도시 인근 항만 조성에 대한 찬반 의견을 묻은 결과 대체적으로 긍정 평가

- 세부적으로 살펴보면 ‘매우 긍정’ 2.7%, ‘대체로 긍정’ 43.7%, ‘보통’ 40.3%, ‘대체로 부정’ 11.6%, ‘매우 부정’ 1.6%로 ‘긍정’ 의견이 ‘부정’ 의견보다 3배 이상 높게 나타남
- ‘긍정’ 의견은 남성, 50대 이상, 서울과 대구/경북 지역, 농림어업 종사자와 자영업자 등에서 상대적으로 높게 나타난 반면, ‘부정’ 의견은 60대 이상, 부산/경남/울산과 강원/제주 지역 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 36. 도시 인근에 항만 조성 평가

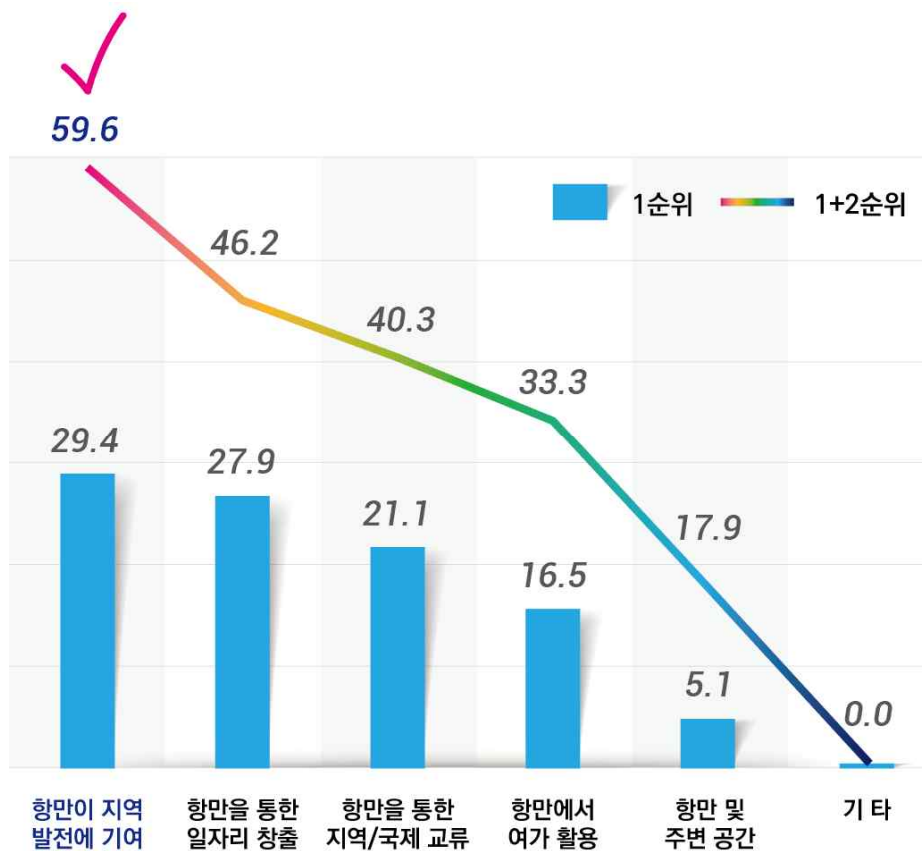


■ 긍정평가 이유는 ‘지역발전’과 ‘일자리 창출’ 등 항만의 경제 기능에 대한 기대

- 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대해 긍정적인 응답자(n=455)를 대상으로 그 이유를 살펴본 결과 ‘항만이 지역발전에 기여’가 29.4%로 가장 높게 나타났고, ‘항만을 통한 일자리 창출’이 27.9%로 두 번째로 높게 나타남
- 다음으로 ‘항만을 통한 지역/국제 교류’(21.1%), ‘항만에서 여가 활용’(16.5%), ‘항만 및 주변 공간’(5.1%) 순으로 나타남
- 중복응답 1+2순위 기준 ‘항만이 지역발전에 기여’라는 응답은 20대(68.5%)와 전라권(72.3%), 학생(76.5%)에서 상대적으로 높고, ‘항만을 통한 일자리 창출’은 50대(54.2%), 인천/경기(56.8%)와 강원/제주(59.9%), 자영업(54.7%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 37. 도시 인근 항만 조성을 긍정적으로 평가한 이유

(단위:%, N=455)

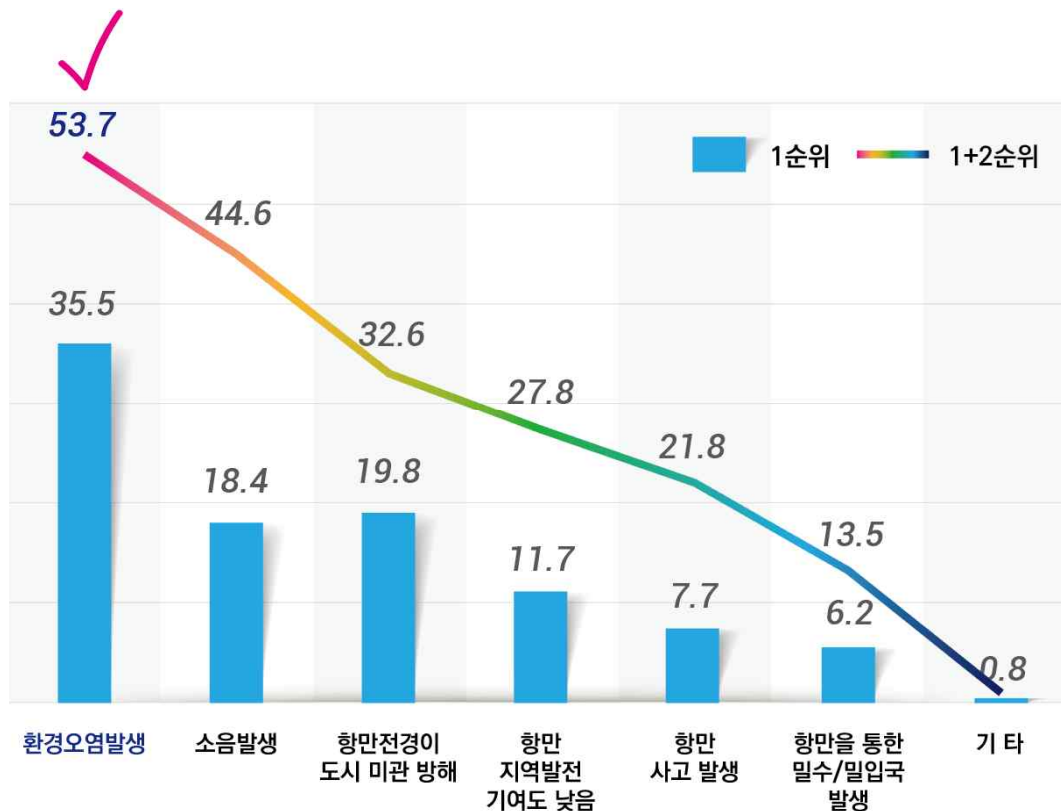


■ 부정적으로 평가한 주된 이유는 ‘환경오염’과 ‘소음’ 발생 문제

- 도시 인근에 항만이 조성되는 것에 대해 부정적인 응답자(n=128)를 대상으로 그 이유를 살펴본 결과 중복응답 기준으로 ‘환경오염 발생’이 35.5%로 가장 높게 나타남
- 다음으로 ‘항만전경이 도시 미관 방해’(19.8%), ‘소음 발생’(18.4%), ‘항만의 지역발전 기여도 낮음’(11.7%), ‘항만 사고 발생’(7.7%) 순으로 나타남
- 중복응답 1+2순위 기준 ‘환경오염 발생’ 응답은 전라권(84.6%), 대졸이상(67.5%) 등에서 특히 높고, ‘소음 발생’ 응답은 충청권(75.5%), 자영업(63.5%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 38. 도시 인근 항만 조성을 부정적으로 평가한 이유

(단위:%, N=128)



항만 미세먼지 발생 주요 원인은 항만 내 화물 차량으로 인식

■ 국민의 37.6%는 항만에서 미세먼지가 많이 발생한다고 응답

- 항만 기인 미세먼지 발생 정도에 대한 의견을 묻은 결과 ‘많음’(매우 많음+많음)이 37.6%, ‘보통’ 46.6%, ‘적음’(매우 적음+적음)은 15.8%로 나타남
- ‘많음’ 응답은 50대(45.2%), 부산/경남/울산(42.6%)과 강원/제주(49.3%) 지역 등에서 특히 높은 반면 ‘적음’ 응답은 대구/경북(27.5%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

그림 39. 항만에서 미세먼지 발생 정도

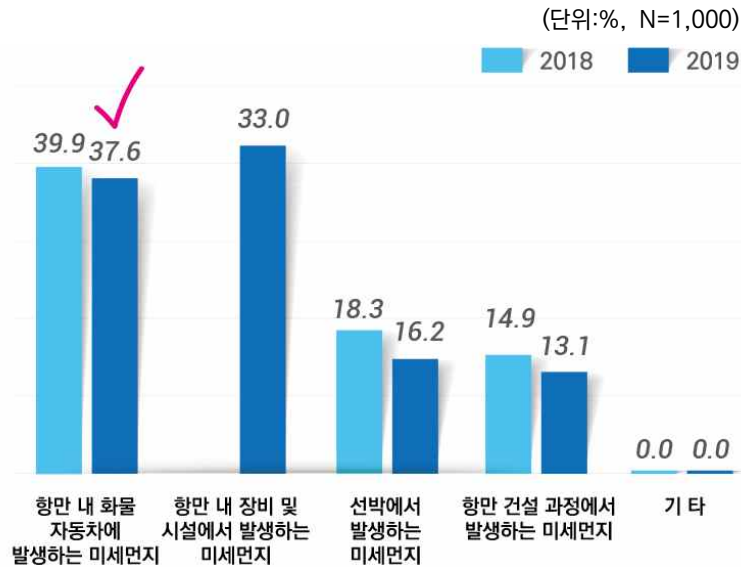
(단위:%, N=1,000)



■ 항만 지역 미세먼지 발생의 주요 원인은 항만을 통행하는 화물 차량으로 인식

- ‘항만 내 화물 자동차에 발생’ 응답이 37.6%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘항만 내 장비 및 시설에서 발생’ 33.0%, ‘선박에서 발생’ 16.2%, ‘항만 건설 과정에서 발생’ 13.1% 등의 순으로 나타남

그림 40. 항만 지역 미세먼지 발생 주요 원인

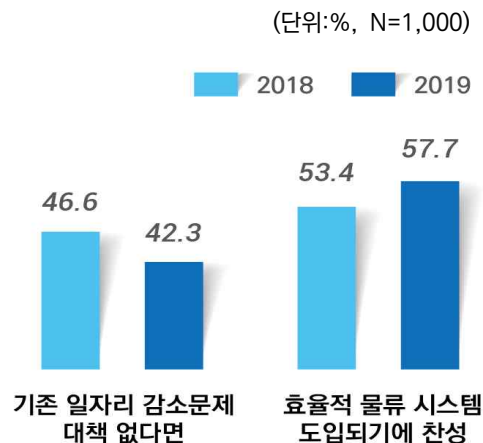


항만 자동화·무인화 기술 도입과 노후항만 재개발에 긍정적

■ 효율적 물류 시스템 도입을 위한 항만의 자동화·무인화 기술에는 긍정적 응답

- 해상 화물 보관, 운반 등에 자동화, 무인화 기술을 도입하는 것에 대한 찬반 의견을 살펴본 결과 ‘효율적 물류 시스템이 도입되기에 찬성’(57.7%)이 ‘기존 일자리 감소문제 대책이 없다면 반대’(42.3%) 보다 높게 나타남
- ‘찬성’ 응답은 전라권(68.0%)과 강원/제주(69.8%)에서 특히 높은 반면 ‘반대’ 응답은 인천/경기 (48.5%) 지역에서 상대적으로 높게 나타남

그림 41. 해상 화물 보관, 운반 등에 자동화, 무인화 기술 도입 찬반 의견

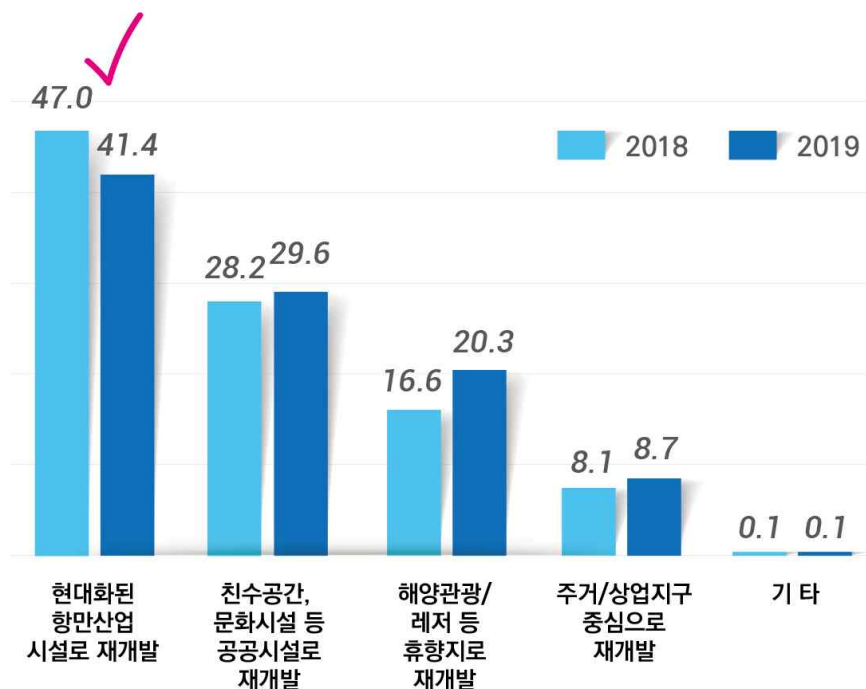


■ 노후화된 항만을 현대화된 항만산업 시설로 재개발 하는데 대부분 찬성

- 노후화된 항만(30년 이상)의 재개발 용도에 대해 살펴본 결과 ‘현대화된 항만산업 시설로 재개발’이 41.4%로 가장 높게 나타났고, ‘친수공간, 문화시설 등 공공시설로 재개발’이 29.6%로 두 번째로 높게 나타남
- 다음으로 ‘해양관광/레저 등 휴양지로 재개발(20.3%), ‘주거/상업 지구 중심으로 재개발’(8.7%) 순으로 나타남

그림 42. 노후화된 항만 재개발 용도

(단위:%, N=1,000)



항만 ‘일자리 창출’에 관심 크고, ‘항만 안전’ 연구 시급

■ 국민의 24.1%, 항만에서 중점적으로 관심을 가져야 할 분야 1순위로 ‘일자리 창출’ 선택

- 다음으로 ‘환경오염 저감’ 22.2%, ‘항만과 도시의 상생발전’ 15.0%, ‘수출입 활성화’ 9.7%, ‘항만 보안’ 8.6% 순으로 나타남
- ‘일자리 창출’ 응답은 50대(35.6%), 인천/경기 지역(39.2%), 농/임/어업(38.6%)과 자영업(36.8%) 등에서 상대적으로 높게 나타남

■ 국민의 25.5%, 항만·물류 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야로 ‘항만안전’ 선택

- 다음으로 ‘항만 개발’ 17.2%, ‘항만 배후단지’ 16.8%, ‘친환경 항만’ 15.6%, ‘새로운 물류기술’ 10.8%, ‘항만 자동화’ 8.9%, ‘국제물류’ 5.1% 순으로 나타남
- 이는 최근 선박 사고 등에 대한 국민적 인지가 높아지면서 항만 안전에 대한 연구 필요성 역시 상대적으로 높아지는 것으로 판단됨
- 세부항목별로 살펴보면 항만안전 분야는 안전사고 예방 및 검역체계 강화, 항만개발 분야는 항만 재개발 및 해외 항만개발, 새로운 물류기술 분야는 물류자원 공유 플랫폼, 친환경 항만 분야는 신재생 에너지 도입 및 항만 수질 개선, 항만 자동화 분야는 자동화 장비 및 관련 산업 육성 등이 시급히 연구되어야 할 분야로 나타남

그림 43. 항만 분야에서 시급히 연구되어야 할 분야

(단위:%, N=1,000)

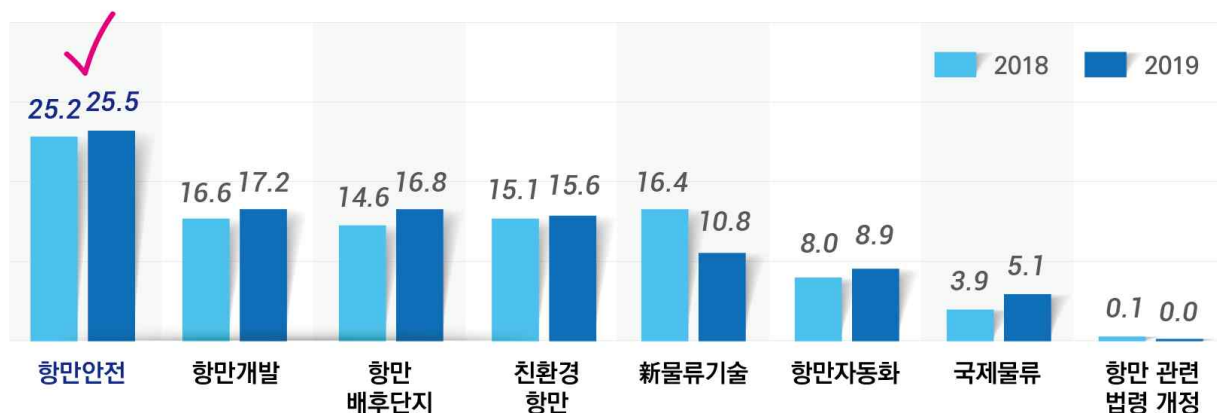


그림 43-1. 항만안전 분야

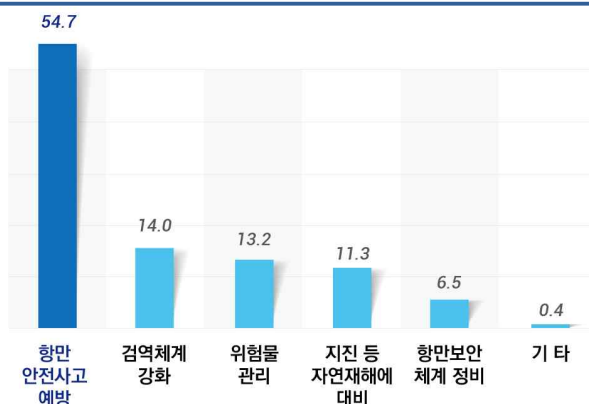


그림 43-2. 항만개발 분야

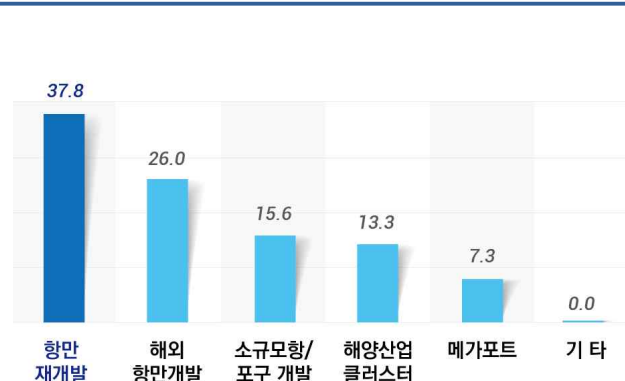


그림 43-3. 항만 배후단지 분야

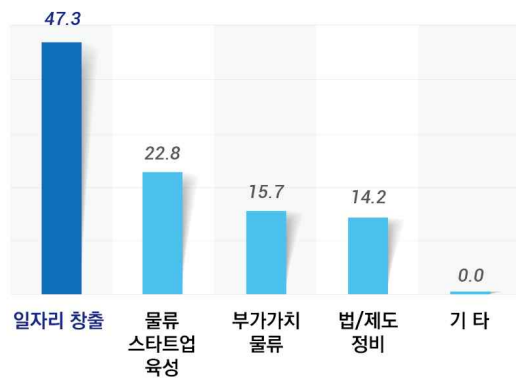


그림 43-4. 친환경 항만 분야

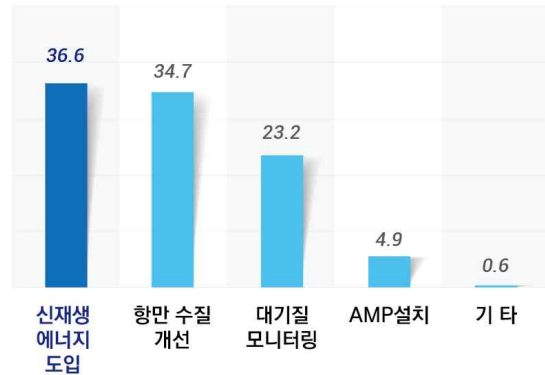


그림 43-5. 새로운 물류기술

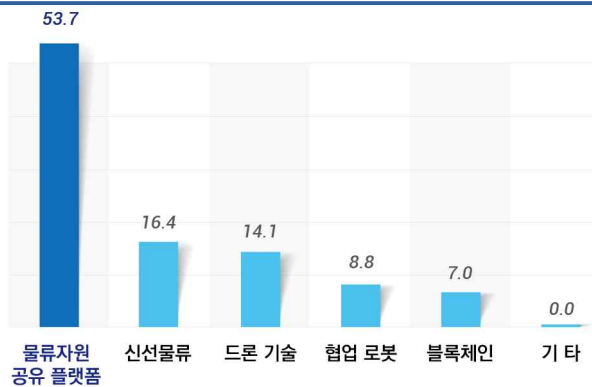
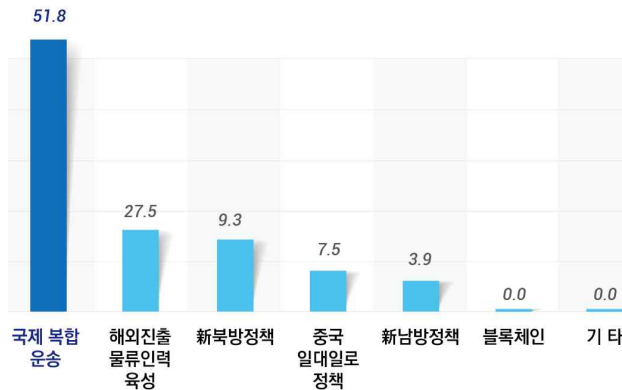


그림 43-6. 항만 자동화 분야



그림 43-7. 국제 물류 분야



시사점

정책 측면 : 올해 해양수산 정책 키워드는 ‘환경’과 ‘안전’

■ 해양수산의 중요성과 가치에 대해 국민 대부분이 공감, ‘해양환경 및 해양생태계 보호’를 가장 중요한 정책으로 선택

- 2019년 해양수산 국민인식조사 결과 국민 대부분은 해양수산이 생태계 보호, 국토 수호, 식량 안보, 국가경제 발전 등에 중요한 역할을 담당하고 있다고 인식하고 있음
- 해양수산 분야 주요 정책 이슈 중 ‘해양환경 및 해양생태계 보호’가 현재 시급성과 미래 기여도 양 측면에서 모두 가장 중요한 정책으로 선택됨

■ 시급히 추진되어야 할 정책은 해양환경 보호, 수산물 안전성 강화, 해사 안전 제고, 항만 안전사고 예방 등 환경과 안전 관련 분야

- 해양 분야에서는 해양환경 보호를 위해 청결한 수질 관리와 유류오염, 적조, 패독 예방 및 대응방안, 수산 분야는 수산식품의 안전성 강화를 위한 유통관리 방안, 항만·물류 분야는 항만 안전사고 예방과 검역체계 강화가 시급히 연구되어야 할 분야로 선택됨
- 해운 분야에서는 해운/해사 안전 분야가 해운산업 및 해운기업 경쟁력 강화에 이어 2순위를 차지 하였으나 전년 대비 비중이 증가하였으며, 특히 안전 제고를 위한 기술/장비 개발에 대한 정책 수요가 크게 증가함

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

- 해양수산 분야는 국민의 관심에 부응하여 해양환경 보호를 위한 구체적인 방안 마련이 필요할 것으로 보이며, 깨끗하고 안전한 수산물 공급과 해상 또는 항만 지역 내 각종 안전사고 예방을 위한 정책방안 마련에 역점을 둘 필요가 있음
- 향후 조사결과의 연속성을 확보하여, 국민들의 해양수산에 대한 인식·태도 변화 추이를 분석하고 국민의 수요에 기반을 둔 실효성 있는 해양수산 정책의 수립이 필요함

홍보 측면 : 지역·연령별로 차별화된 정책과 홍보전략이 필요

■ 지역·연령·성·소득수준 등을 기준으로 정책 대상을 명확히 하고, 대상별 차별화된 맞춤형 정책 홍보 전략 마련

- 연령대가 높고 재택 시간이 높은 직업군일수록 TV/라디오를 통한 정보 접촉률이 높은 반면, 연령대가 낮고 학력과 소득수준이 높을수록 인터넷을 통한 정보 접촉률이 상대적으로 높게 나타남
- 또한 상대적으로 해양수산 분야에 무관심 비율이 높은 20~30대와 해양수산업 관심도가 낮은 대구/경북, 강원/제주 지역 등을 대상으로 한 맞춤형 홍보가 필요함
- 일률적인 미디어 활용을 벗어나 정책 대상별 가장 효율적인 정책 홍보 수단을 사용함으로써 국민의 참여도를 높일 수 있음

■ 정책 홍보효과가 낮은 분야, 추가적인 국민적 합의가 필요한 분야에 대해 선택적·전략적 홍보 필요

- 해양수산의 중요성과 가치에 대해 국민 대부분이 공감하는 반면, 가족의 해양수산 분야 취학/취업에 대해서는 국민의 절반 정도만이 지지함. 특히 잠재적 취업자로 볼 수 있는 학생, 무직 등에서 반대 의견이 상대적으로 높게 나타남
- 또한 연안여객 운송서비스의 공적기능 강화에는 대체로 찬성 의견을 보이는 반면 대중교통화를 위한 국가예산 투입에는 반대 의견을 보이는 등 실제 정책 추진을 위해 추가적인 국민적 합의가 필요한 분야가 존재함
- 따라서 정책 홍보가 낮은 분야, 국민적 합의가 우선적으로 필요한 분야를 조사하고, 이들 분야에 대해 홍보역량을 보다 선택적·전략적으로 투입하는 방안 마련이 필요함

지역균형발전 측면 : 지역별 해양수산 특성화 전략 수립 필요

■ 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이는 지역별 해양수산 정책 수립과 이행에 제1의 고려사항

- 전라권과 서울, 인천/경기 지역에서 타 지역 대비 해양수산에 대한 관심도가 높게 나타났으며, 강원/제주 지역은 수산물, 대구/경북 지역은 해양관광/문화, 부산/경남/울산 지역은 해양자원, 서울은 해양영토에 상대적으로 높은 관심을 보임
- 설문 전반에 걸쳐 지역 간 인식의 편차를 보이고 있어, 지역별 해양수산 정책 수립 및 추진에 있어 지자체, 지역 주민들의 인식을 우선적으로 고려할 필요가 있음
- 또한 중앙정부와 지자체 또는 지자체 간 지속적인 협의와 협력을 추진하기 위한 협업 플랫폼을 마련할 필요가 있으며, 이를 통해 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이를 줄여나갈 필요가 있음

■ 주요 항만도시를 거점으로 한 해양 융·복합 도시 건설로 지역 발전과 일자리 창출

- 국민들은 도시 인근 항만 조성에 따른 지역 발전과 일자리 창출에 대해 긍정적으로 평가하고 있으며, 항만의 전통적인 상업적 기능뿐만 아니라 해양문화·관광, 수산, 친수 공간 등과 연계된 융·복합 기능을 기대함
- 이는 기존의 항만도시에서 해양 융·복합 도시로의 기능 강화를 의미하며, 항만도시에 대한 긍정적 인식을 기반으로 항만 기능의 재설정과 지원을 통해 해양경제권역별 해양수산발전전략 모색이 필요함

■ ‘어촌뉴딜 300 사업’과 같은 지역·생활 밀착형 어촌 혁신 정책 수립

- 국민들의 은퇴 후 귀어·귀촌 의향은 매년 높아지는 추세로 특히 대도시를 벗어나 바다에 대한 국민적 관심이 증가하고 있는 추세임
- 또한 연안여객선 대중교통화 등 연안/도서 지역 정주여건 향상과 해난사고 및 재해로부터 안전한 환경 조성 및 복지 향상에 대한 국민들의 인식이 긍정적으로 변화중임
- 이에 귀어·귀촌 정착자의 안정적인 어촌정착을 유도하고, 낙후된 선착장 등 어촌 필수기반시설을 현대화하는 한편, 지역의 특성을 반영한 어촌·어항 통합 개발을 위한 정책방안 마련이 필요함

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기 -	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침병! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - ‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 강원세미나’ 지상중계	2017.09.29
제51호	‘국민 횡감’ 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물질, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 충남 지역세미나’ 지상중계	2017.11.10
제57호	수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 전남 지역세미나’ 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	‘핵심 키워드’로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산과 국민경제 - ‘2018 해양수산 전망과 과제’ 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	‘2017년 KMI 물류기술수요조사’를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 ‘영토·주권전시관’ 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 ‘북극정책백서’ 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: ‘2018 해양수산 국민인식조사’ 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	‘스마트 어촌(Smart Fishing Community)’ 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - ‘2018 북극협력주간’ 성공적 개최와 세계최초 ‘2050년 극지비전’ 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산과 국민경제 -‘2019 해양수산 전망과 과제’ 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	“국민햇감 광어”, 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한·일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 ‘양회’, 해양수산 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치에 주목 필요	2019.03.27.

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