한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

WEEKLY REPORT

KMI 동향분석

VOL.23
2017 APRIL

발간년월 2017년 4월(통권 제23호) **주 소** 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) **발행인** 양창호
발행처 한국해양수산개발원 **자료문의** 한국해양수산개발원 동향분석실 **홈페이지** www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

국민 78.7%, 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립, 함께 가야

: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시

이주호 동향분석실 실장
(jooho@kmi.re.kr/051-797-4671)
김민수 동향분석실 전문연구원
(guan72@kmi.re.kr/051-797-4787)
김보경 동향분석실 연구원
(kimb@kmi.re.kr/051-797-4789)
최석우 성장동력실 전문연구원
(schoi@kmi.re.kr/051-797-4777)
김태한 통계분석실 연구원
(thkim@kmi.re.kr/051-797-4783)

최근 국내·외 해양수산 환경이 급변하고, 국민 생활 전반에 미치는 영향도 높아짐에 따라, 이에 대한 분석과 대국민 인식을 토대로 한 해양수산 정책 수립 필요성이 증가하고 있다. 그럼에도 불구하고 그동안 '전국' 단위로, 해양수산 '전 분야'에 걸친 국민인식조사가 이뤄지지 않아 국민들의 인식에 기반하여 해양수산 정책 방향을 수립하는 데는 아쉬움이 있었다. 이에 따라 한국해양수산개발원(KMI)은 개원 33주년을 맞아 해양수산 분야에 대한 국민의 전반적인 인식과 욕구를 파악하여 향후 보다 효과적인 연구와 정책 및 홍보 방향 설정을 위해 '해양수산 일반 인식', '해양', '수산', '해운', '항만' 등 전 분야에 걸친 '해양수산 국민인식 조사'를 국내에서 처음으로 실시했다.

우리 국민의 78.7%는 해양수산에 '보통 이상의 관심'을 나타냈고, 해양수산업이 지역경제에 많은 영향을 미치는 호남권과 영남권에서는 90~91%로 높게 나타났다. 해양수산 일반 인식과 관련해, 국민들은 '해양수산'이라는 단어로부터 '수산물(45.2%)', '바다(28.7%)', '배/선박 (16.2%)' 등을 연상되는 이미지로 꼽았다. 우리나라 국민은 지난 1년간 해양수산 관련 정보를 월 1~2회 정도 TV나 라디오를 통해 접했으며, 주된 내용은 주로 수산물 또는 해양 관광문화와 관련된 것으로 조사되었다. 또한 '수산'과 '해양' 분야는 관심도와 발전가능성에 대해 높게 인식하고 있는 반면, 상대적으로 국민 생활과 직접적인 연계가 부족한 '해운'과 '항만' 분야는 전반적으로 낮은 인식을 보였다. 또한, 응답자의 90%

이상은 정치·경제·사회·문화 등 각 분야 전반에 대해 해양수산의 기여도를 높이 평가하고 있다.

수산 분야에서는 '안전한 먹거리 제공'을 가장 중요한 기능으로 인식하고 있는 것으로 나타났다. 특히 국내수산물과 비교해 수입수산물에 대해선 '안전성'과 '품질' 분야에서 모두 상대적으로 부정적으로 인식하고 있는 것으로 나타났다. 국산수산물의 소비 확대를 위해 가장 시급히 개선해야 할 부분으로 '수산물 안전성 제고'로 조사되었다. 한편 국민들이 가장 즐겨먹는 수산물은 '고등어'와 '갈치'였으며, 조리 방식 중 '구이'를 가장 선호하고 있다. 그리고 '어류'를 '주 3회 이상' 먹는 식습관이 가장 보편적인 것으로 조사되었다.

해양 분야에서는 연안 및 해양의 효율적 관리에 있어 '해양영토 기반 강화'가 우선되어야 한다는 인식이 가장 높게 나타났다. 우리나라 해양영토를 위협하는 요인에 대해선 '일본의 독도침탈 시도'가 가장 높게 나타났으며, '외국어선 불법어업' 및 '주변국과의 해양경계 미획정'도 상대적으로 높은 위협요인으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 여행목적으로 바다를 방문한 횟수는 연간 '1~3회'가 67.1%, 여행 기간은 '당일 여행'이 42%로 가장 많았다. 20~30대는 '해수욕'을, 40~60대는 '해양경관 감상'을 선호하는 것으로 나타났다. 한편 해양환경 오염의 원인으로는 '육지 기인 폐수 및 폐기물'을 가장 심각한 원인으로 인식하면서 '선박 유출 유류 및 폐기물'과 함께 해양환경의 주요 오염 원인으로 보고 있다. 해양과학기술 연구개발(R&D)은 앞으로 '해양에너지 자원개발' 분야에 대해 우선적으로 관심을 가져야 한다고 보았다. 극지 진출을 통해 얻을 수 있는 이익으로는 '에너지 자원 확보'가 가장 중요한 사항으로 인식되었다.

해운 분야에서는 해운이 '수출입 화물 운송 역할'을 하고 있다는 인식이 일반적 예상과 같이 가장 높게 나타났다. 특히 해운은 소비자 제품운송과 국제교류에 기여한다는 의견이 높게 나타났다. 국적선사 육성에 대해서는 '운임경쟁력 확보'와 '해운연관 산업의 동반성장'에 필요하기 때문이라는 의견이 우세했다. 한편 향후 해운산업에서 지원과 육성이 가장 필요한 분야로는 '국적선박 확충'과 '해운기업 지원'이 제1순위로 꼽혔다.

항만도시에 대한 평가는 대체적으로 긍정적이었다. 그 주된 이유는 항만이 지역발전에 기여하는 부분이 크기 때문인 것으로 조사되었다. 반대로 항만도시에 대해 부정적인 인식을 보인 응답자의 경우, 환경오염과 소음발생을 주된 이유로 제시하고 있어, 이러한 부정적 인식을 개선할 수 있는 대응책 마련이 필요한 것으로 조사되었다. 현재 항만이 지역발전과 연계해 발전하고 있다는 의견이 높게 나타나고 있어 향후 항만의 발전 방향은 일자리 창출과 지역 경제 발전에 기여하는 방향으로 나아가야 할 것으로 보인다.

이번 국민인식 조사결과를 바탕으로 한 시사점은 크게 세 부분으로 나눌 수 있다. 첫째, 정책 측면으로, 국민 관심에 기반한 '정책 수립'과 국민 관심을 유도하는 '정책 홍보'가 필요하다. 이를 위해 수산·해양 분야는 국민의 높은 관심과 인식에 부응하는 상향식 '정책 수립'에, 해운·항만은 정책이 지향하는 올바른 방향성을 국민에게 알리는 하향식 '정책 홍보'에 중점을 둘 필요가 있다. 또한 해양수산 각 분야별로 국민 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야를 중심으로 보다 많은 정책적 자원을 확보하고 투입할 필요가 있다. 둘째, 홍보 측면으로, 지역·연령·정책·수단별로 차별화되고 전략적 선택에 기반한 홍보가 필요하다.

향후 효과적인 정책 홍보의 수단은 '인터넷 사이트'와 'SNS(Social Network Service)'으로 이동하고 있어 이들 홍보수단을 보다 적극적으로 활용할 필요가 있다. 또한 지역별, 연령별로 해양수산 인식과 선호에 있어 차이를 보이는 분야에 대해선 차별화된 맞춤형 홍보가 필요하며, 특히 바다와 직접 연관이 없는 서울 등 내륙지역 국민들에 대해 해운, 항만, 수산이 일상생활과 얼마나 밀접한지에 대해 적극적인 홍보가 필요하다. 특히 '해양수산'에 대한 인식이 어릴 때부터 형성되기 때문에 초·중·고에서의 해양교육 활성화를 통해 국민의 '해양 DNA'를 확산시킬 필요가 있다. 셋째, 지역발전 측면으로, 해양수산을 통한 지역발전을 모색하되, 지역별 관심사와 특성을 고려한 특화된 전략 수립이 필요하다. 이를 위해 우선 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이는 지역 해양수산발전계획 수립과 이행에 제1의 고려사항임을 인식할 필요가 있다. 특히 조사를 통해 나타난 항만도시에 대한 긍정적 인식은 향후 주요 항만도시를 거점으로 지역발전을 추진할 수 있는 원동력으로 작용할 수 있을 것으로 기대된다.

개요

KMI, 개원 33주년을 맞아 전국민 대상으로 '해양수산 국민인식조사' 실시

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

- 세계 경제 불확실성 증가(경제), 지구온난화 심화(환경), 제4차 산업혁명 도래(산업), 과학의 융·복합 및 친환경 기술발전(과학기술), 질 높은 삶 및 웰빙 추구(사회) 등 국내·외 분야별 환경 변화가 해양수산에 미치는 영향이 확대·심화되고 있음

- 특히 전 세계적 수산물 소비 확대에 따른 어업자원 확보, 해운선사 간 경쟁 심화 및 해운업 장기 불황, 해양환경 오염 및 해양생태계 교란 심화, 해양사고의 증가, 해양영토 확보 경쟁의 심화 등으로 대내·외 해양수산 환경변화가 국민 생활 전반에 미치는 영향력이 커지고 있음

- 이에 따라 해양수산 환경변화와 파생되는 문제들이 국민 생활에 어떠한 영향력을 미치는지, 국민들이 어떠한 인식과 관심을 가지고 있는지 등에 대한 분석과 이에 기반한 정책 수립 필요성이 증가하고 있음

■ KMI는 개원 33주년을 맞아 해양수산에 대한 국민 인식과 욕구에 기반한 연구·정책·홍보 방향 설정을 위해 국민인식조사 실시

- 그 동안 '전국' 단위의, 해양수산 '전 분야'에 걸친 국민인식조사가 실시된 바 없어 국민들의 인식에 기반하여 해양수산 정책 방향을 수립하는 데는 아쉬움이 있었음

- 이에 따라 한국해양수산개발원(KMI)은 개원 33주년을 맞아 해양수산 분야에 대한 국민의 인식과 욕구를 파악하여 향후 보다 효과적인 연구와 정책 및 홍보 방향 설정을 위해 '해양수산 국민인식 조사'를 실시했으며, 조사 개요는 아래 표1과 같음

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 ± 3.1%Point
표본 크기	1,000명	조사 기관 및 기간	리서치앤 리서치 2017.3.6.~3.14
조사 방법	구조화된 설문지에 의한 개별면접 조사 CAPI(Computer Aided Portable Interview)로 조사	자료 분석 방법	통계분석 소프트웨어 SPSS 및 R을 사용하여 빈도, 백분율, 교차표분석(χ2), T-test, F검증 등을 실시

해양수산에 대한 일반적 인식

국민의 78.7%가 해양수산 분야에 '보통 이상의 관심'

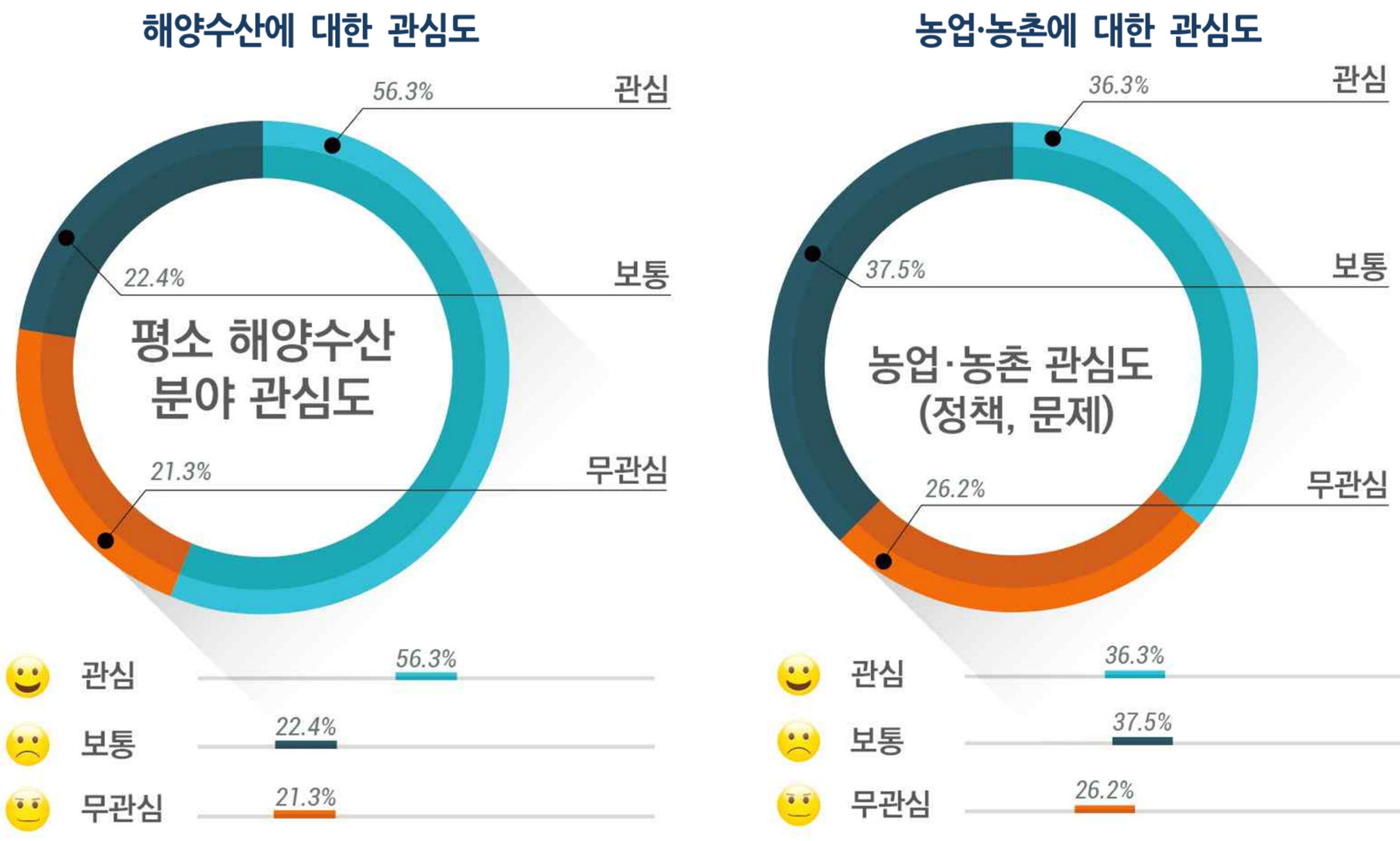
■ '관심 있음'이 56.3%, '보통' 22.4%, '관심 없음' 21.3%로 국민의 78.7%가 해양수산 분야에 보통 이상의 관심

- 지역별로는 부산/경남/울산(90.9%), 전라권(90.4%) 등 해양수산업이 지역경제에 미치는 영향이 큰 지역에서 보통 이상의 관심도가 높게 나타나는 반면, 대구/경북(63.3%) 등 해양수산업의 지역민에 대한 친밀도가 낮은 지역은 상대적으로 낮게 나타남

- 저 연령층인 20대와 30대에서 무관심 비율이 각각 28.2%, 23.5%로 상대적으로 높게 나타남

- 참고로 '2016년 농업·농촌에 대한 국민의식조사'에서 도시민을 대상으로 한 관심도 조사에서는 '관심 많음(36.3%)', '보통(37.5%)', '관심 없음(26.2%)' 순으로 나타나 도시민 70% 정도가 농업·농촌에 '보통이상의 관심'을 보인바 있음[1)]

그림 1. 해양수산과 농업·농촌 관심도 비교



1) 한국농촌경제연구원, '농업·농촌에 대한 2016년 국민인식 조사', 2016.12

'해양수산 연상 이미지' 제1위는 '수산물'

■ 국민들에게 '해양수산' 하면 떠오르는 첫 번째 이미지는 '수산물', 두 번째는 '바다', 세 번째는 '배/선박'

- 주관식 문항으로 연상되는 단어를 수집한 결과, '수산물'이 응답자의 45.2%, '바다' 28.7%, '배·선박' 16.2% 순으로 높게 언급됨

- 이 외에, 무역/수출입산업(8.1%), 여행/관광(6.7%), 항구(6.6%), 해수욕장(5.3%) 등이 상대적으로 높은 빈도로 언급됨

그림 2. 해양수산에서 연상되는 이미지

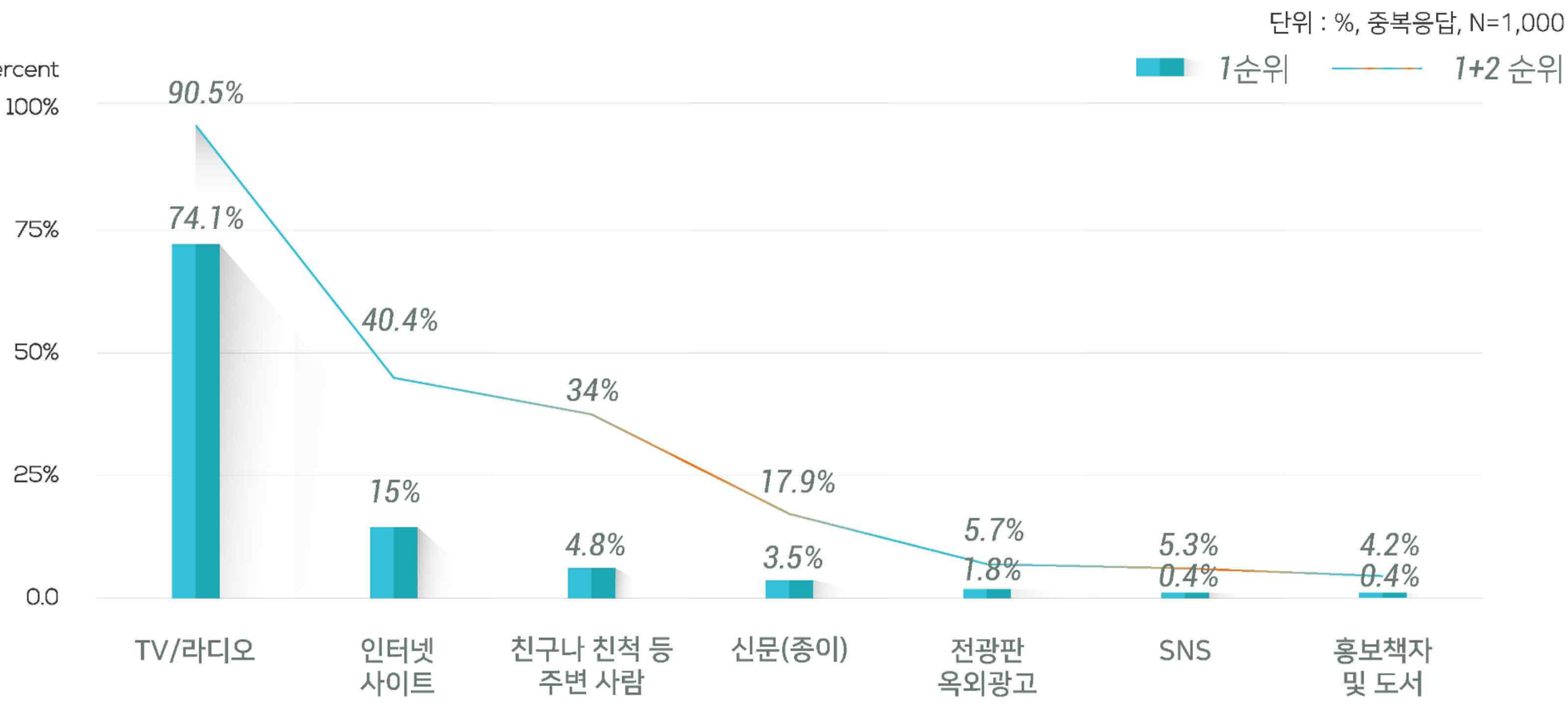


일반적으로 'TV/라디오'를 통해 '월 1~2회' 해양수산 정보 접촉

■ 지난 1년 간 해양수산 정보 접촉 횟수와 경로를 살펴본 결과, 접촉 횟수는 '월 1~2회 정도'가 61.2%, 접촉 경로는 1+2순위 기준[2]으로 'TV/라디오'가 90.5%

- 전반적으로 접촉 빈도가 낮은 편이며, 아직까지 국민들에게 "해양수산"의 개념이 정보매체를 통해 많이 회자되고 있지는 않음
- 기타 접촉 경로는 '인터넷 사이트' 40.4%, '친구나 친척 등 주변인' 34%, '종이 신문' 17.9%로 나타남
- 연령대가 낮고 학력과 소득수준이 높을수록 인터넷을 통한 정보 접촉률이 높게 나타났으며, 이는 정보 습득 경로에서 인터넷의 비중이 점차 증가하고 있음을 보여줌

그림 3. 해양수산 관련정보 접촉 경로



2) 본문 내용에서 '1+2 순위' 기준은 질문 성격에 따라 2개를 복수 선택하도록 하여 국민의 인식을 조사한 경우를 말함

IPA 분석으로 본 해양수산 분야별 관심도와 발전가능성

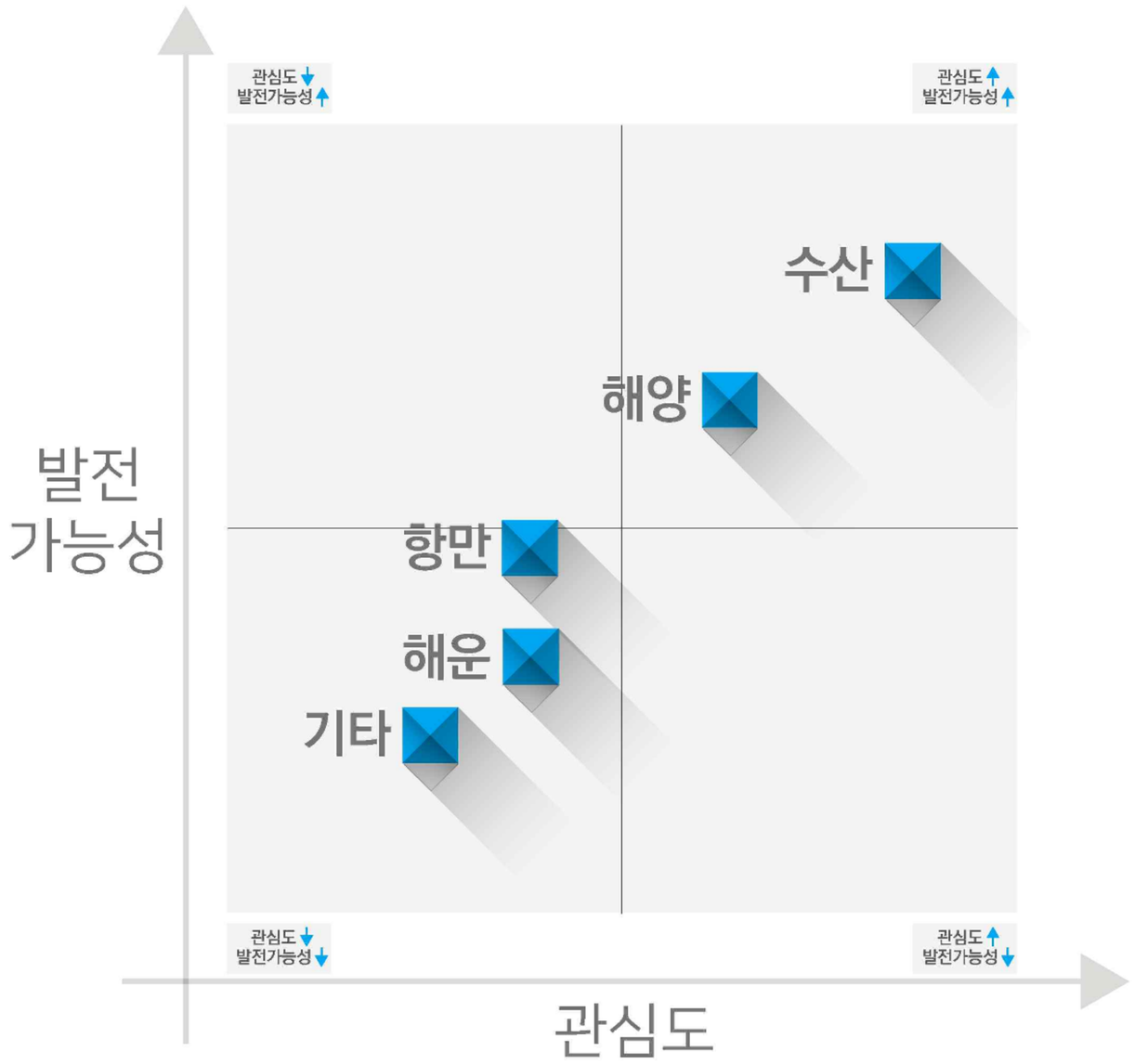
■ 국민들은 해양수산 32개 세부 분야 중 수산 관련분야('수산물 요리/맛집', '수산물 식품안전', '수산물 가격' 등)와 해양 관련분야('해양레저/스포츠', '해양관광문화', '해양자원' 등)에서 관심도와 발전가능성 모두 높게 인식하는 것으로 조사

- '수산물 요리, 맛집'(48.3%), '수산물 식품안전'(42.1%), '수산물 가격'(38.0%), '해양관광문화'(36.1%), '해양레저, 스포츠'(35.0%) 등이 높은 관심을 받았으며, '해양레저/스포츠'(35.6%), '해양자원'(34.2%), '해양 관광문화'(32.2%), '해양영토'(29.1%), '해양생태계/해양환경'(28.9%) 등이 상대적으로 향후 성장 가능성이 높게 평가됨

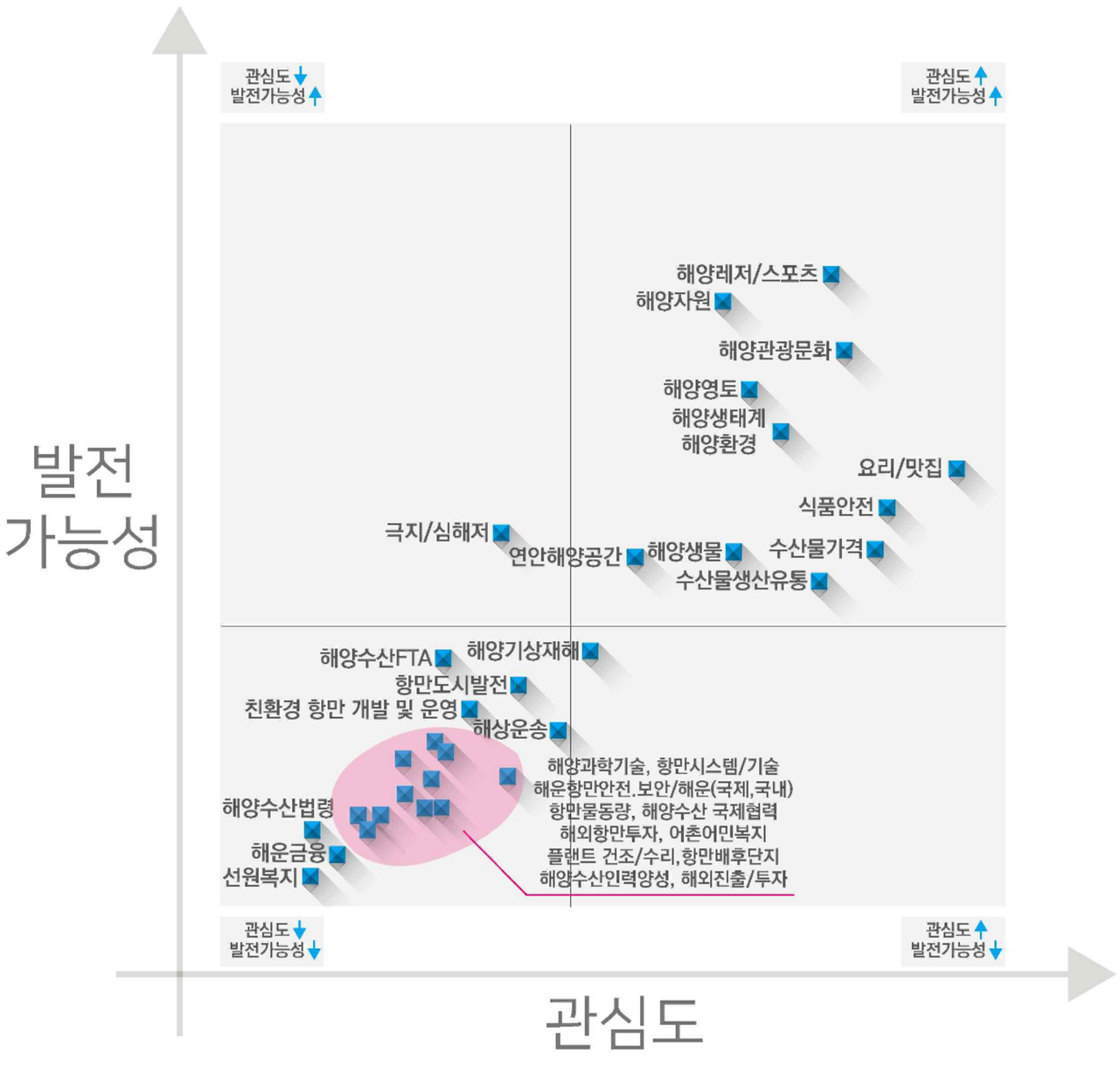
- 국민들의 해양수산 세부 분야에 대한 관심도와 발전가능성을 축으로 IPA(Importance-Performance Analysis)분석을 실시한 결과 관심도가 높을수록 발전가능성 역시 높게 조사됨

- 해양수산 32개 세부 분야를 각각 '해양', '수산', '해운', '항만' 4개 분야로 나눠 IPA분석한 결과 상대적으로 국민의 생활과 밀접하다고 볼 수 있는 '수산', '해양'이 관심도와 발전가능성 모두 높은 것으로 조사되었으며, '해운'은 한진 해운사태 등 부정적인 뉴스의 영향으로 발전가능성 측면에서 다른 분야에 비해 낮은 것으로 조사됨

그림 4. 해양수산 세부분야 IPA 분석



기타: 해양과학기술, 해양수산법령, 해양수산 국제협력, 해양수산 인력양성, 해양수산 해외 진출 및 투자 등 '해양','수산','해운','항만' 4개 분야로 분류가 불가능한 항목



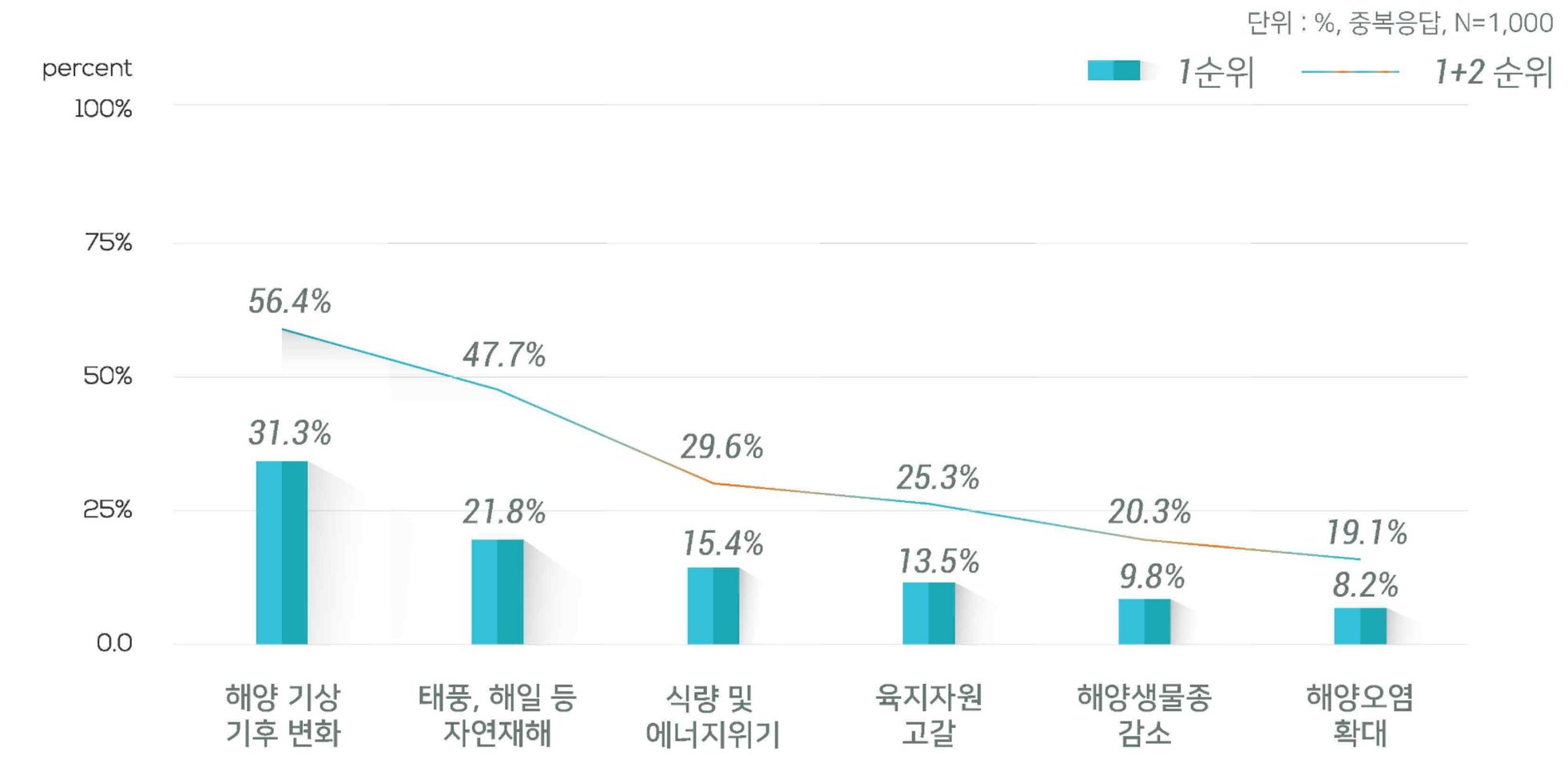
해양수산 분야 리스크 요인은 '해양 기상·기후 변화'와 '국제정세 불안정'

■ 자연환경 요인에서는 '해양 기상, 기후 변화', 인문 사회 요인에서는 '국제정세 불안정'이 해양수산 분야 최대 리스크 요인으로 예측

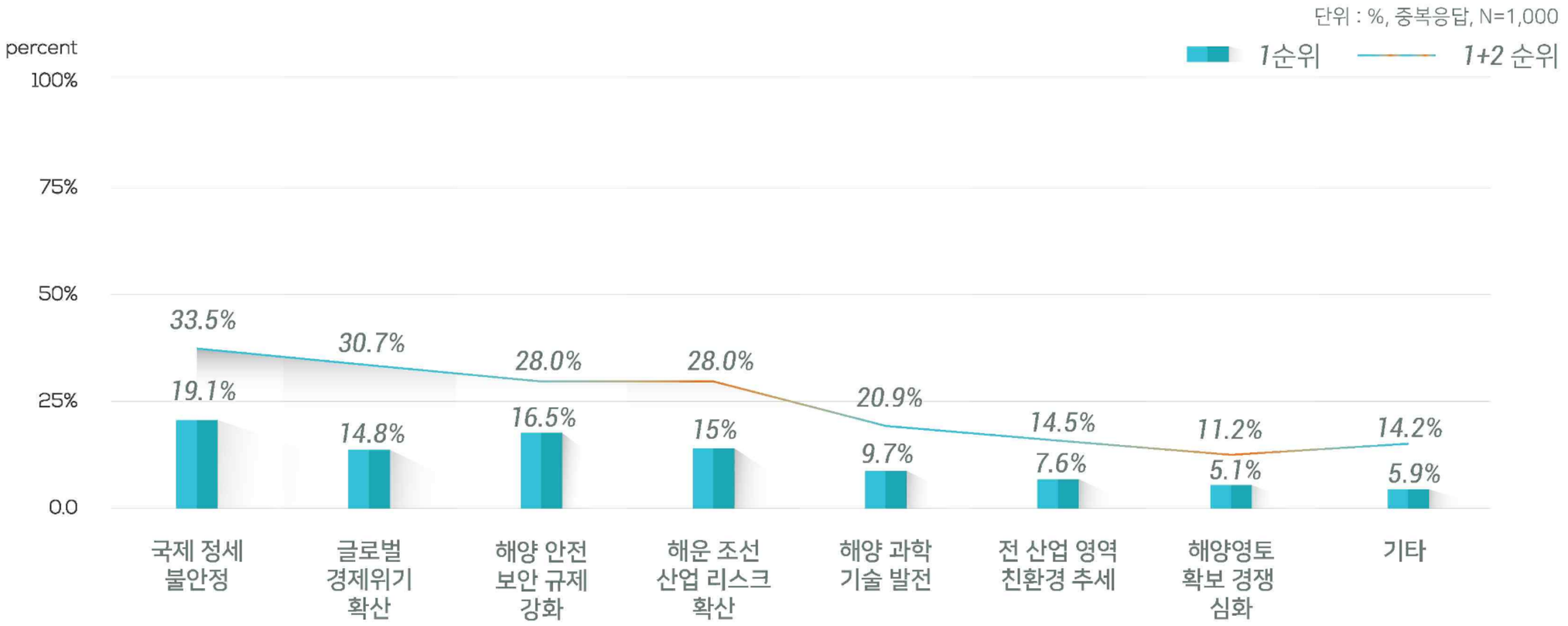
- 해양수산 분야에 영향 있는 요인을 살펴본 결과, 자연 환경 요인에서는 '해양 기상, 기후 변화' 응답이 1+2순위 기준 56.4%로 가장 높게 나타났고, 인문 사회 요인에서는 '국제정세 불안정' 응답이 33.5%, 글로벌 경제 위기 확산 응답이 30.7%로 비슷하게 높게 나타남
- 자연 환경 요인 중 '기후 변화'와 '자연재해' 요인은 상대적으로 직접적인 피해를 크게 받는 전라권과 영남 지방에서 높게 나타남

그림 5. 해양수산 분야 리스크 요인

[자연환경 요인]



[인문사회 요인]

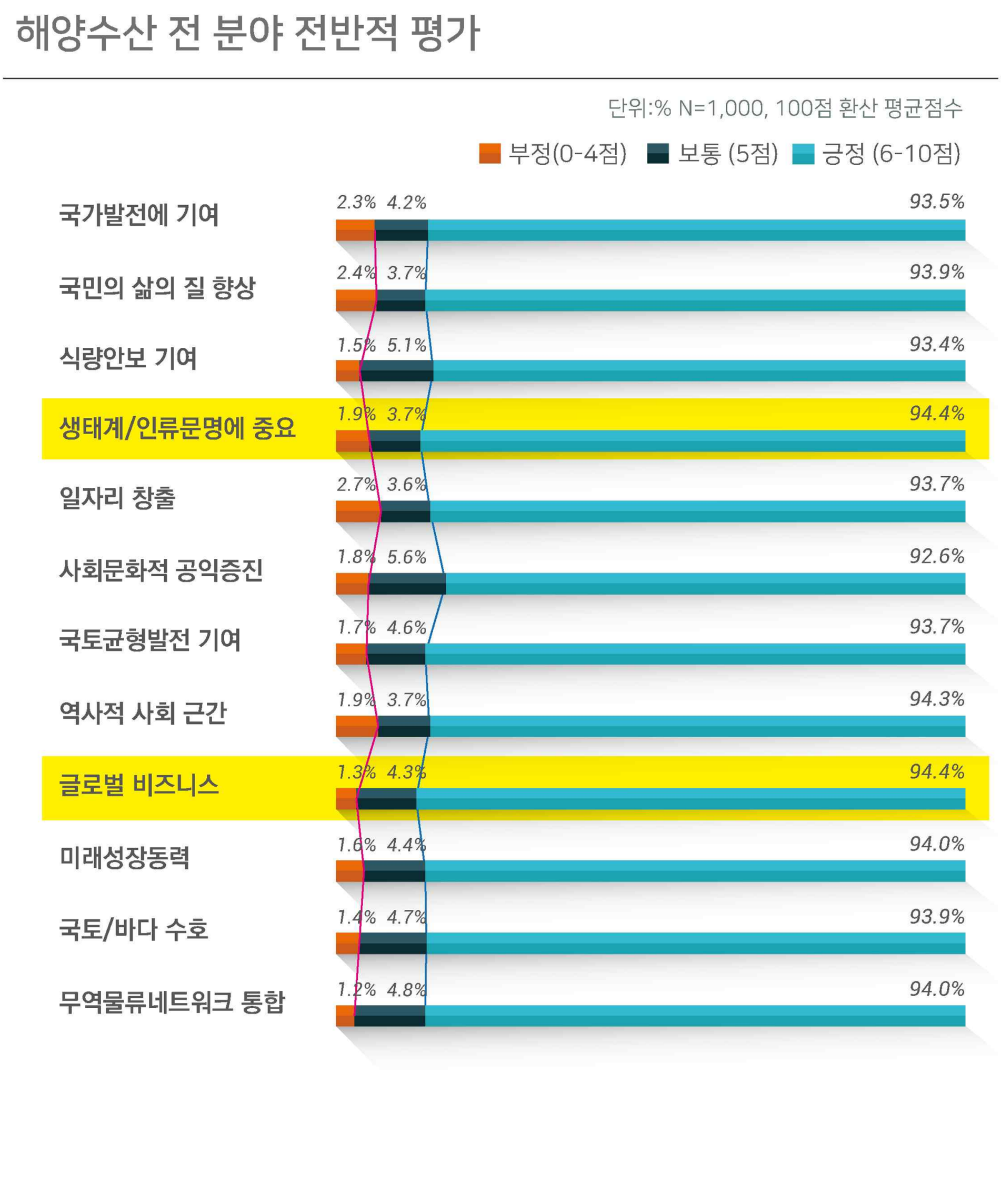


국민 90%이상, 해양수산의 전반적인 기여도 긍정 평가

■ 국민들의 90% 이상이 '해양수산'의 기여도에 대해 긍정적 평가

- 11점 척도를 '부정(0~4점)', '보통(5점)', '긍정(6~10점)'으로 나눠서 살펴본 결과, 전 분야에서 긍정적 평가가 90% 이상으로 매우 높게 나타났으며, 이는 국민들이 '해양수산'의 가치에 대해 높이 평가하고 있다는 것을 보여줌
- 분야별로는 '해양수산은 생태계와 인류문명에 중요하다'와 '해양수산은 전 세계를 대상으로 하는 글로벌 비즈니스다'에 대한 문항에 94%가 긍정적으로 평가함

그림 6. 해양수산 세부분야별 전반적 평가



정부정책 개선의견, '수산물/수산식품 안전'이 최다

■ 해양수산 전 분야 정부 정책 건의 및 제안을 자유롭게 받은 결과, '수산물/수산식품 안전성 관리 강화'가 가장 많은 47건(총 제안 289건 중 16.3%)

- 그 다음으로 '해양오염 및 해양보호 관리 강화' 19건, '불법어선 단속 강화' 18건, '해운산업 활성화를 위한 지원 확대' 17건 순이었음

- 분야별로는 해양(해양영토 포함) 분야에서의 건의 또는 제안이 104건으로 가장 많았으며, 수산(94건), 해운(34건), 항만(22건) 순이었으며, 기타 의견(정부정책 등)은 35건이었음

그림 7. 정부 정책 건의 및 제안



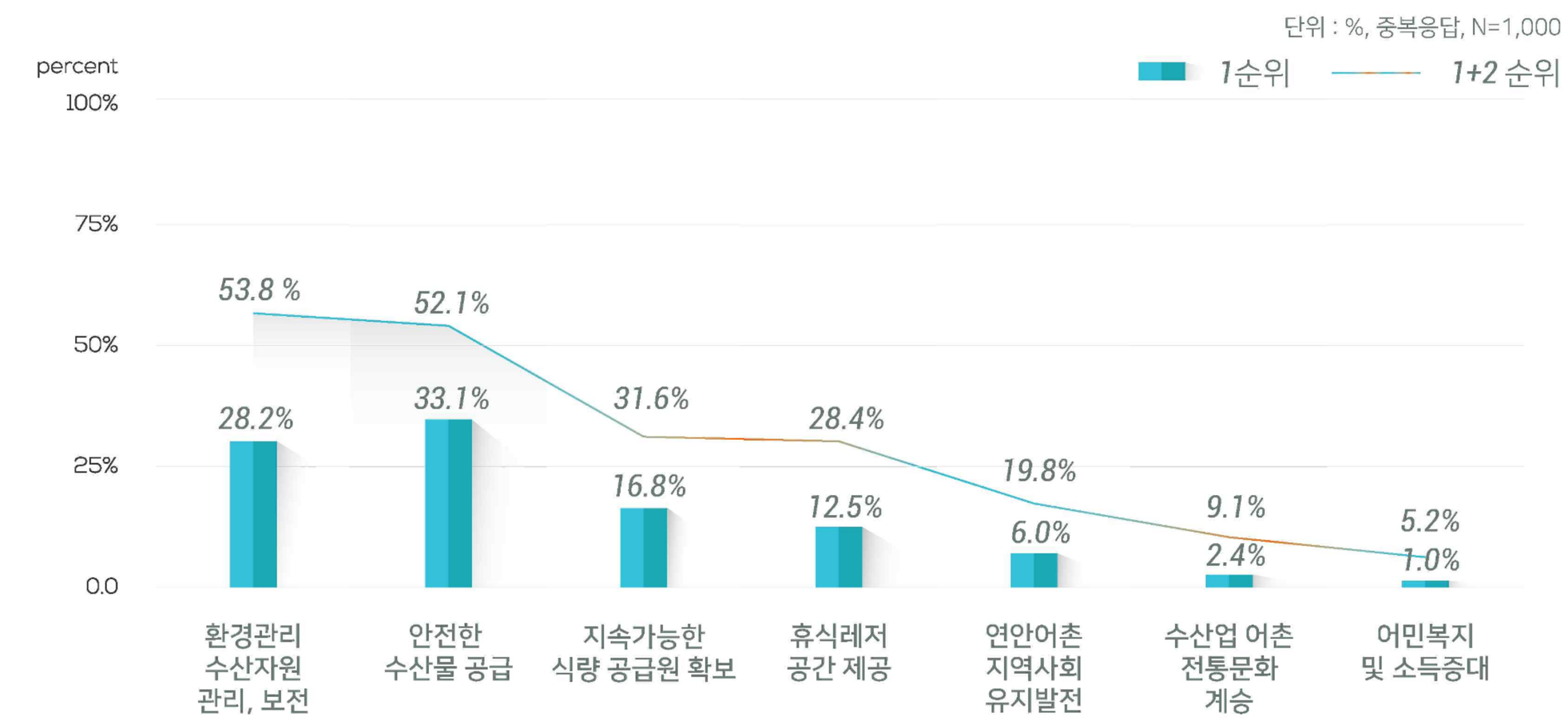
수산 분야

수산업, '안전한 먹거리 제공'이 가장 중요한 역할로 인식

■ 수산업·어촌은 '안전한 수산물 공급' 역할을 수행하고 있다는 인식이 33.1%로 가장 높게 응답

- 그 다음으로 '해양환경 관리 및 수산자원보전' 28.2%, '지속가능한 식량 공급원 확보' 16.8%, '휴식레저 공간 제공' 12.5%, '연안어촌 지역사회 유지 발전' 6.0%, '수산업 어촌 전통문화 계승' 2.4%, '어민 복지 및 소득 증대' 1.0% 순으로 나타남

그림 8. 수산업, 어촌의 역할에 대한 인식



■ 향후 국민식생활과 건강에서 수산물이 차지하는 중요성에 대해선 86.1%, 레저관광에서 앞으로 어촌이 중요한 역할을 할 것이라고 본 응답자는 86.5%

- 이러한 인식은 수산업의 역할이 먹거리 제공이라는 전통적 역할과 더불어 국민의 여가와 복지에 기여하는 새로운 레저관광 공급의 역할을 수행할 수 있을 것으로 기대됨

- 반면, 귀어귀촌 인구는 늘어나지 않을 것이며(21.9%), 어가 소득도 늘어나지 않을 것(13.9%)이라는 인식이 상대적으로 높게 나타나, 어촌생활 개선에 대해선 상대적으로 부정적 인식이 높은 것으로 나타남

■ 수산업 및 어촌에 대해 87.8%가 공익적 가치가 있는 것으로 나타났으며, '보통' 7.3%, '가치 없음' 4.9% 순으로 조사

수입수산물의 안정성에 대해 부정적으로 인식

■ 국산 수산물의 안정성에 대해선 단 2.8%만 부정적으로 응답한 반면, 수입 수산물 안정성에 대해선 17.6%가 부정적으로 인식

- 수산물의 원산지를 신경 쓴다는 응답도 15.6%로 나타나 수산물 소비에 원산지 요인이 상대적으로 중요하게 작용하는 것으로 나타남
- 육고기와 비교해서는 약 90.6%가 수산물이 더욱 건강한 식품이라는 인식을 가지고 있으며, 지역 특산 수산물이 경쟁력이 있다는 인식도 92.6%로 높게 나타남
- 반면 수산물 이력제에 대해선 13.3%가 알지 못한다고 응답해 제도적 홍보가 여전히 필요한 것으로 나타남

■ 수입수산물과 비교해 국산수산물의 품질이 우수하다는 의견은 65%로 높은 반면, 비슷하다는 평가는 29.4%, 미흡하다는 평가는 5.6%로 나타나 대체로 국산 수산물의 품질이 수입 수산물과 비교해 우수하다고 인식

- '조건 없이' 국산수산물을 선호한다는 응답 역시 71.3%로 높게 나타으나, '수입산이 더 품질이 좋다'는 조건 하에서는 52.8%, '수입산이 더 저렴하다'는 조건하에서는 48.9%가 국산수산물을 선호하겠다고 응답함
- FTA 체결 등으로 수산물 수입이 증가하는데 대해서는 응답자의 80.4%가 '안전'하다면 수입산도 괜찮다고 보았으며, '맛'이 좋으면 76.1%, '가격' 저렴하다면 63.2%가 수입산도 괜찮다고 응답했음
- 이러한 설문결과는 일반 소비자가 수입수산물에 대해 평가하는 기준과 관련해서는 '안전성'을 가장 중요하게 인식하고 있음을 보여주고 있으며, FTA 체결 등으로 증가하는 수입수산물에 대해 안정성을 확보하는 정책 마련이 가장 우선되어야 함을 시사함

■ 국산수산물 소비 확대를 위해 시급히 개선해야 할 분야 역시 '수산물 안정성 제고'가 가장 높은 26.3%로 조사

- 그 다음으로는 '수산물품질 인증 확대'가 23.2%, '가격 경쟁력 제고' 19.6.%, '우리수산물 우수성 홍보' 7.6.%, '대중 인지도 제고' 7.3.% '다양한 유통망 확보' 6.54%, 원산지 표시 확대' 4.2% 순으로 나타남

그림 9. 수입수산물과 국산수산물 조건별 비교

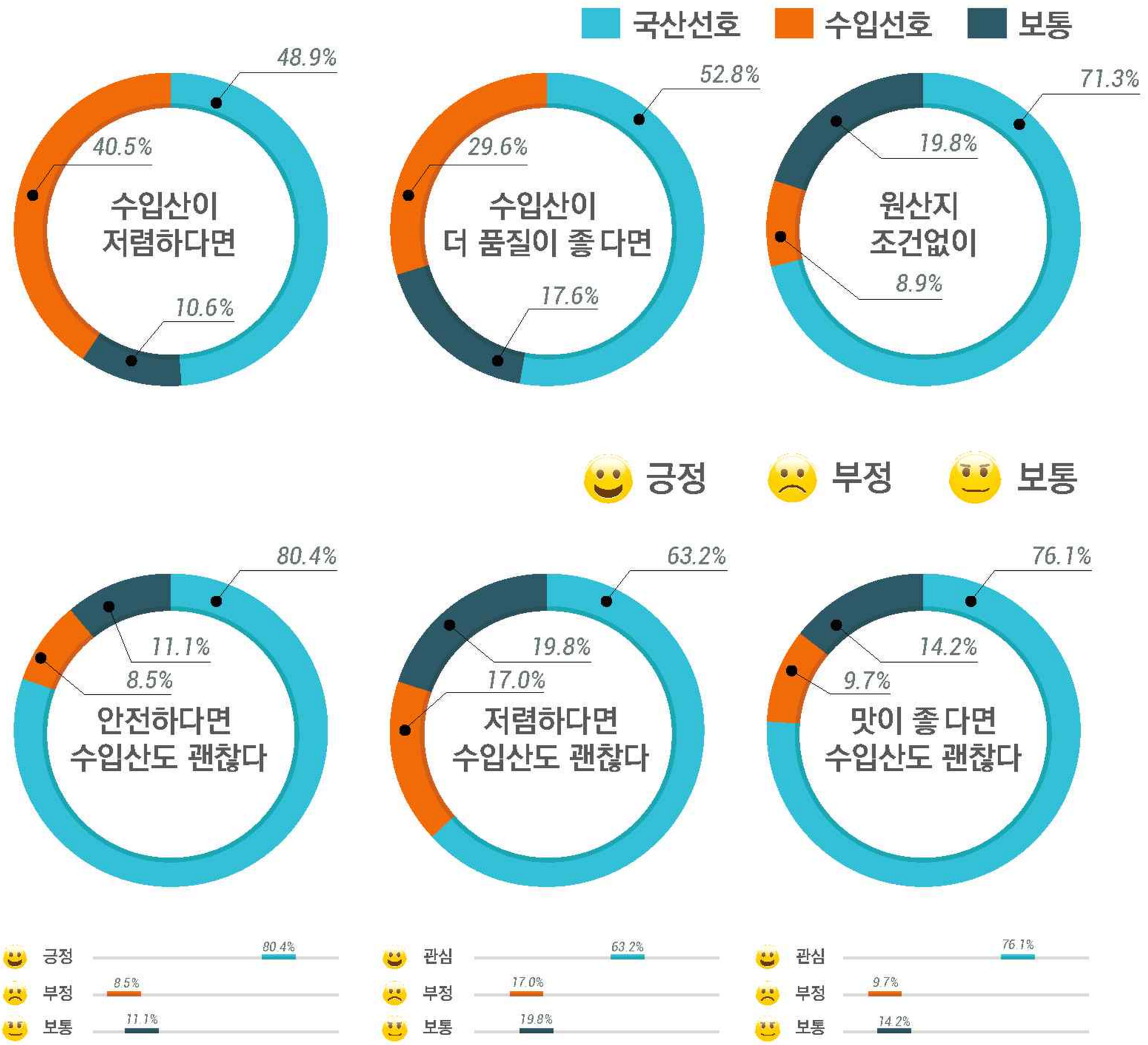
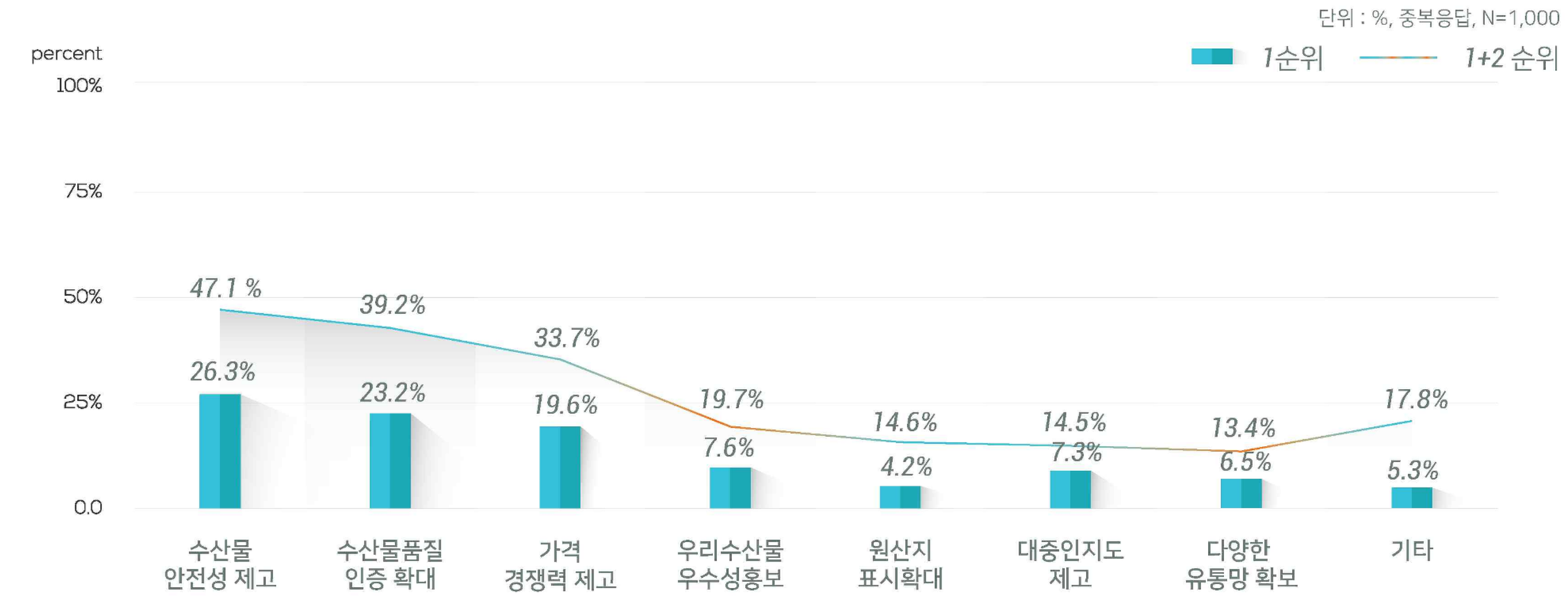


그림 10. 국산수산물 소비 확대를 위한 시급한 개선 사항



국민들이 가장 선호하는 수산물은 '고등어'와 '갈치'

■ 우리나라 국민들이 평균적으로 가장 즐겨먹는 수산물은 '고등어'와 '갈치'

- 하나의 품목만을 대상으로 할 경우 평균적으로 '고등어'가 14.4%로 가장 높았고, '갈치'가 13.2%로 두 번째로 높았음. 그러나 1+2순위 합계로 '갈치'가 27.0%, '고등어'가 24.4%임
- 지역별로는 1+2순위 기준으로 '갈치'는 충북(41.9%), 인천(34.5%), 부산(33.3%), 서울(31.5%), 경기(31.4%), 대구(29.2%) 순이었고, '고등어'는 전남(36.8%), 제주(36.4%), 서울(36.0%), 충북(29.0%), 부산(27.5%), 경북(26.4%), 인천(23.6%) 순이었음
- 반면 광주는 전복, 굴, 장어 각 23%, 강원은 오징어와 광어 각 20%, 대전은 전복 23.3%, 울산은 전복 30%, 충남은 낙지와 새우 각 20.7%, 전북은 낙지 35.1%, 제주는 장어 45.5%로 선호하는 수산물 1위를 차지해 지역별로 선호하는 수산물에 차이를 보임

그림 11. 국민이 가장 좋아하는 수산물



표 2. 지역별 선호 수산물 종류 (1+2순위 합계, 상위 10가지 항목)

구분	갈치	고등어	새우	오징어	전복	낙지	김	광어	굴	장어
서울	31.5	36.0	8.6	10.7	6.1	6.6	7.6	4.6	6.6	9.6
부산	33.3	27.5	13.0	8.7	17.4	4.3	11.6	7.2	2.9	5.8
대구	29.2	16.7	14.6	12.5	12.5	8.3	25.0	14.6	4.2	4.2
인천	34.5	23.6	7.3	27.3	1.8	12.7	12.7	14.5	5.5	3.6
광주	16.7	3.3	16.7	6.7	23.3	20.0	0.0	10.0	23.3	23.3
대전	20.0	20.0	16.7	16.7	23.3	6.7	13.3	3.3	10.0	3.3
울산	15.0	15.0	5.0	0.0	30.0	0.0	5.0	25.0	15.0	5.0
경기	31.4	21.9	11.6	10.3	4.5	9.9	6.2	8.7	9.5	7.9
강원	13.3	13.3	3.3	20.0	16.7	13.3	0.0	20.0	0.0	0.0
충북	41.9	29.0	6.5	16.1	9.7	9.7	6.5	0.0	12.9	9.7
충남	10.3	17.2	20.7	6.9	6.9	20.7	10.3	0.0	10.3	6.9
전북	29.7	13.5	0.0	5.4	27.0	35.1	0.0	13.5	2.7	13.5
전남	21.1	36.8	7.9	7.9	15.8	21.1	10.5	13.2	5.3	0.0
경북	11.3	26.4	11.3	7.5	11.3	0.0	9.4	11.3	1.9	0.0
경남	20.0	18.5	12.3	3.1	10.8	7.7	20.0	9.2	10.8	6.2
제주	0.0	36.4	36.4	0.0	27.3	0.0	0.0	0.0	9.1	45.5
세종	26.7	20.0	40.0	13.3	0.0	13.3	20.0	6.7	0.0	0.0

■ 수산물을 섭취하는 방식으로 평균적으로 가장 선호되는 것은 1+2순위 기준으로 57.4%의 응답률을 보인 '구이'

- 그 다음으로는 조림 방식 46.8%, 회 방식 43.3%, 탕 방식 36.8%, 초밥 방식 7.9%, 절임 방식 2.2% 순으로 나타났으며, 특히 여성이 남성에 비해 '조림 방식'을, 남성이 여성에 비해 '회 방식'을 상대적으로 더 선호하는 것으로 나타남
- 반면 '회' 방식의 경우, 대구(50%), 대전(53.3%), 강원(66.7%), 전남(65.8%), 제주(72.7%)에서 1위를, 광주(53.3%), 울산(60.0%), 충남(44.8%), 경북(54.7%), 경남(50.8%)로 2위를 차지해 국민적 선호도가 높은 수산물 섭취방식으로 조사됨

표 3. 지역별 수산물 섭취 선호 방식 (1+2순위 합계 기준)

구분	구이 형태	조림 형태	회 형태	탕 형태	초밥 형태
서울	67.0	50.8	33.0	32.0	3.0
부산	72.5	52.2	27.5	31.9	5.8
대구	39.6	35.4	50.0	47.9	22.9
인천	63.6	61.8	29.1	30.9	9.1
광주	33.3	26.7	53.3	56.7	6.7
대전	53.3	40.0	53.3	43.3	6.7
울산	70.0	35.0	60.0	15.0	15.0
경기	57.0	49.6	43.8	39.7	4.1
강원	46.7	36.7	66.7	36.7	10.0
충북	83.9	51.6	38.7	22.6	3.2
충남	37.9	34.5	44.8	69.0	13.8
전북	59.5	64.9	37.8	29.7	0.0
전남	21.1	52.6	65.8	57.9	0.0
경북	60.4	26.4	54.7	34.0	17.0
경남	55.4	41.5	50.8	23.1	21.5
제주	9.1	63.6	72.7	18.2	27.3
세종	66.7	33.3	33.3	53.3	13.3

'어류'를 '주 3회 이상'먹는 식습관이 가장 보편적

■ 우리나라 국민들이 즐겨먹는 수산물 종류로는 '어류'로, 52.5%가 가장 선호한다고 응답했으며, 먹는 횟수는 '주 3회 이상'이 가장 높은 45.2%

- 즐겨먹는 수산물 종류로는 해조류(13.1%) 〉 연체류(11.9%) 〉 패류(11.5%), 갑각류(10.8%) 〉 기타(0.2%) 순으로 선호도를 보였으며, 특히 연령대가 낮을수록, 소득이 높을수록 '갑각류'에 대한 소비가 상대적으로 높았음

- 한편 2015년 어종별 생산량 순위는 어류 〉 연체류 〉 갑각류 〉 패류 〉 해조류 〉 기타[3] 순으로, '해조류'가 생산량과 선호수산물 순위에 있어 각각 2위, 5위로 가장 큰 차이를 보였음

- 수산물을 먹는 횟수에 있어서는 패류가 주 1~2회 45.5% 〉 한 달 1~2회 39.2%, 갑각류는 한 달 1~2회 48.8% 〉 주 1~2회 41.4%, 연체류는 주 1~2회 54.5% 〉 한 달 1~2회 26.2%, 해조류는 주 3회 이상 39.9% 〉 주 1~2회 27.8% 순으로 나타남

관광 및 여가활동 대상지로서의 '어촌'은 아직은 낮은 인식

■ 응답자의 50.5%가 지난 해 1년 동안 관광 또는 여가활동 목적으로 한 번도 어촌을 방문한 적이 없는 것으로 나타나 어촌관광을 통한 어촌 활성화가 여전히 시급

- 그 다음으로 '1회'가 27.2%, '2~3회' 20.0%, '4~5회' 2.1%, '6회 이상' 0.2% 순으로 나타남

- 특히 지역별로는 서울(76.1%), 충청권(68.6%)에서 어촌을 방문한 경험이 없다는 응답이 상대적으로 높게 나타남

- 충청권의 경우 전국 어촌 구성비에 있어 전남(42.2%), 경남(23.0%)에 이어 세 번째로 높은 구성비(8.1%)[4]를 보이고 있음에도 불구하고, 동일 지역 거주민의 어촌 방문 無경험이 상대적으로 높은 경향을 보임

■ 그러나 어촌을 관광목적으로 방문한 경험이 있는 응답자의 경우, 84.6%가 '만족'을 느끼는 것으로 조사

- 불편을 느끼는 요인으로는 여전히 바가지요금으로 불리는 '비싼 요금'이 25.7%로 가장 높게 나타났으며, '주변 환경 청결 미흡'이 17.4%로 뒤를 따름

- 그 다음으로, '숙박 시설 부족' 14.9%, '어촌 체험 활동 참여 곤란' 11.1%, '시설 협소' 9.3%, '교통 불편' 7.7%, '사전 정보 확보 어려움' 6.3%, '안전조치 부족' 4.2%, '불친절' 3.4% 순이었음

■ 은퇴 후 귀어귀촌 의향이 있는지에 대해서는 연령이 높을수록 높은 선호

- 일반적으로는 귀어귀촌 의향이 '전혀 없음'이 34.4%로 가장 높게 나타났고, '별로 없음'이 33.2%, '보통' 20.0%, '조금 있음' 10.4%, '매우 많음' 2.0% 순으로 나타남

---

3) KMI, '2016 수산·해양환경 통계', 2016.12, pp. 208~209 참조
4) 위의 자료, pp. 208~209 참조

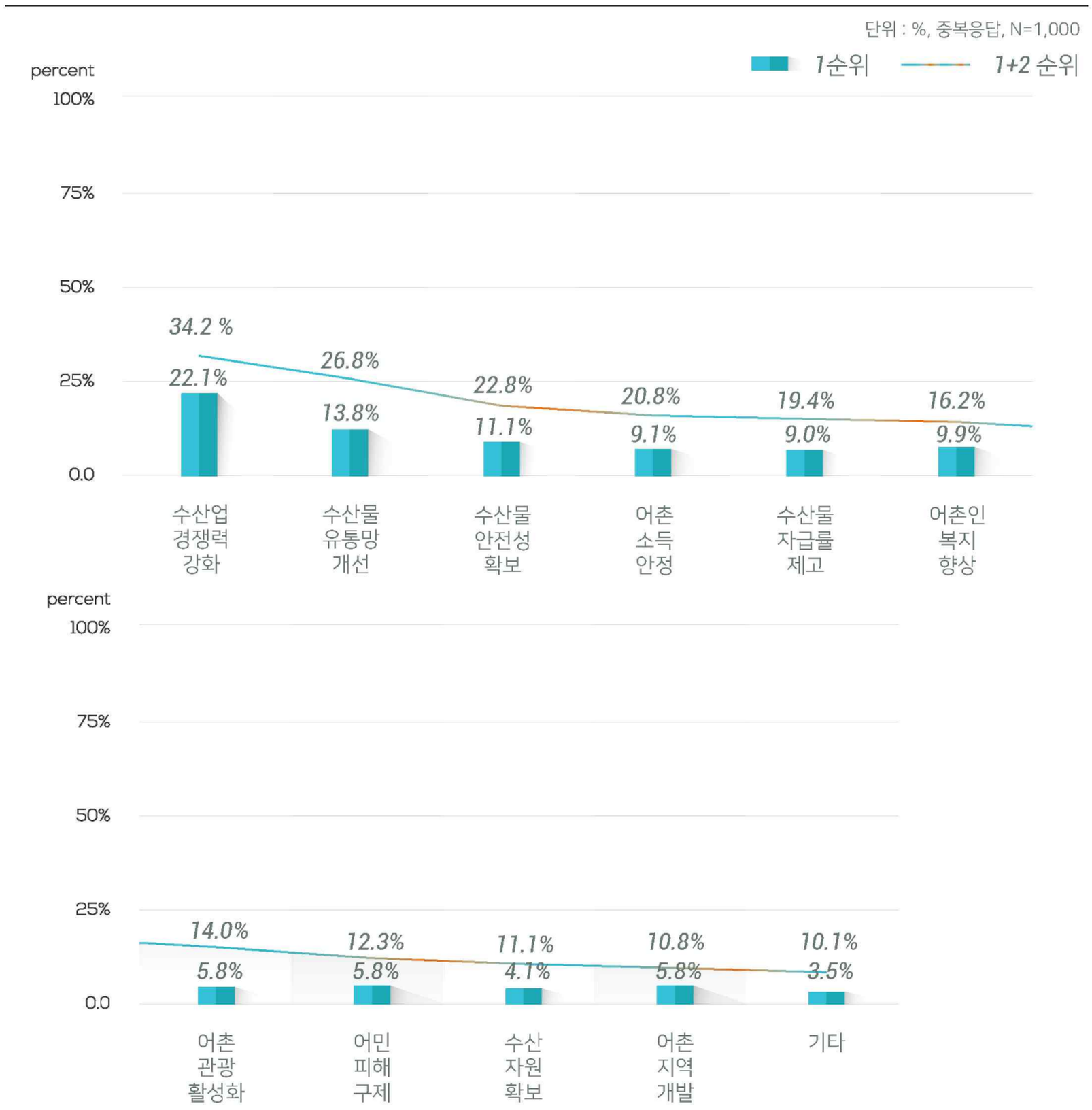
- 귀어귀촌 의향이 '전혀 없음'의 경우 20대는 50.8%, 30대는 36.3%로 상대적으로 높은 선호를 나타냄

'수산업 경쟁력 강화'에 투자 우선, 가장 높게 조사

■ 정부가 수산업 분야 투자를 확대한다면 '수산업 경쟁력 강화'에 우선적으로 이뤄져야 한다는 인식이 가장 높은 22.1%로 조사

- 그 다음으로는 '수산물 유통망 개선'이 13.8%, '수산물 안전성 확보' 11.1%, '어촌민 복지 향상' 9.9%, '어촌 소득 안정' 9.1%, '수산물 자급률 제고' 9.0%, '어촌 관광 활성화'와 '어민 피해 구제', '어촌지역개발'이 각각 5.8%, '수산 자원 확보' 4.1% 순으로 나타남

그림 12. 수산업 관련 투자 우선 분야



해양 분야

연안·해양 관리, '해양영토 강화에서 출발' 인식 높아

■ '해양은 우리나라의 미래 국가 발전에 중요하다'는 설문에 평균 76.3점으로 매우 높은 인식을 보이는 것으로 조사

- 해양의 중요도에 대해서도 평균 72.7점을 기록해 국민들이 해양을 중요하게 인식하고 있는 것으로 나타남
- 또한 해양의 공익 기능 유지를 위해 세금을 추가 부담할 수 있는지에 대해선 '추가 부담' 응답이 54.6%, '부담 안함'이 29.6% 순으로 나타나, 해양의 공익성 유지에 대해 중요하게 생각하고 있는 것으로 나타남

■ 연안·해양의 효율적 관리를 위해선 '해양영토 기반 강화'가 우선되어야 한다는 인식이 가장 높은 78.9점으로 조사

- 그 다음으로 '생활하수 및 바다쓰레기가 없는 깨끗한 바다 만들기' 78.6점, '국민들이 언제든지 찾을 수 있는 관광·휴양지 만들기' 77.0점, '해양수산 발전 위한 경제활동 거점 조성' 76.8점, '지역주민들이 안전하고 쾌적하게 살 수 있는 마을 조성' 76.7점, '바닷가 경관과 생태가 조화를 이룬 아름답고 건강한 바닷가 만들기' 76.0점 순으로 나타남

바다 여행 시 20~30대는 '해수욕', 40~60대는 '해양경관 감상'선호

■ 여행목적으로 바다를 방문한 횟수를 살펴본 결과, '1~3회'라는 응답이 총 67.1%, '0회' 응답도 비교적 높은 24.5%

- '0회' 응답의 경우, 지역별로는 서울이 35.5%로 가장 높았으며, 대구/경북이 10.9%로 가장 낮게 나타남

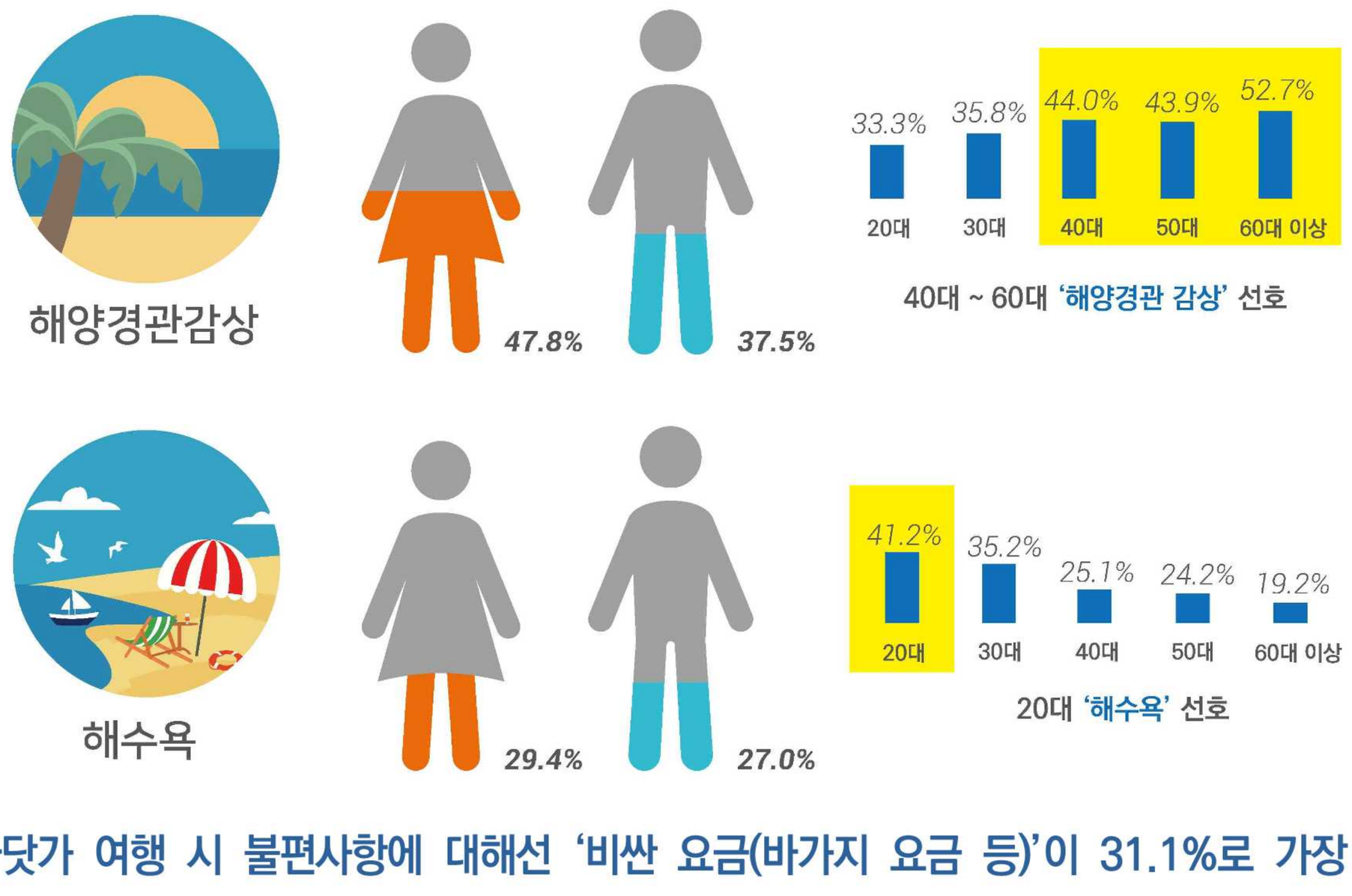
■ 바다 여행 경험이 있는 응답자들 가운데 '당일 여행'이 42.0%로 가장 높게 나타났으며, '1박 2일'이라는 응답이 39.3%

- '당일 여행'의 경우, 상대적으로 바닷가와 인접한 지역인 부산/경남/울산이 69.7%, 전라권이 63.2%, 강원/제주가 45.2%로 상대적으로 높게 나타남

■ 바다 여행에서 가장 하고 싶은 여가활동은 '해양경관 감상'(23.2%), 해수욕(19.8%), 수산물 취식(12.2%), 해양 낚시(11.5%), 크루즈 탑승(8.3%), 해양레저활동(7.3%) 순

- 연령별로는 20~30대는 '해수욕', 40~60대는 '해양경관 감상'이 가장 선호하는 여가활동으로 나타났으며, '해양레저활동'은 20~30대, '수산물 취식'과 '크루즈탑승'은 50~60대에서 상대적으로 높은 선호도를 보였음

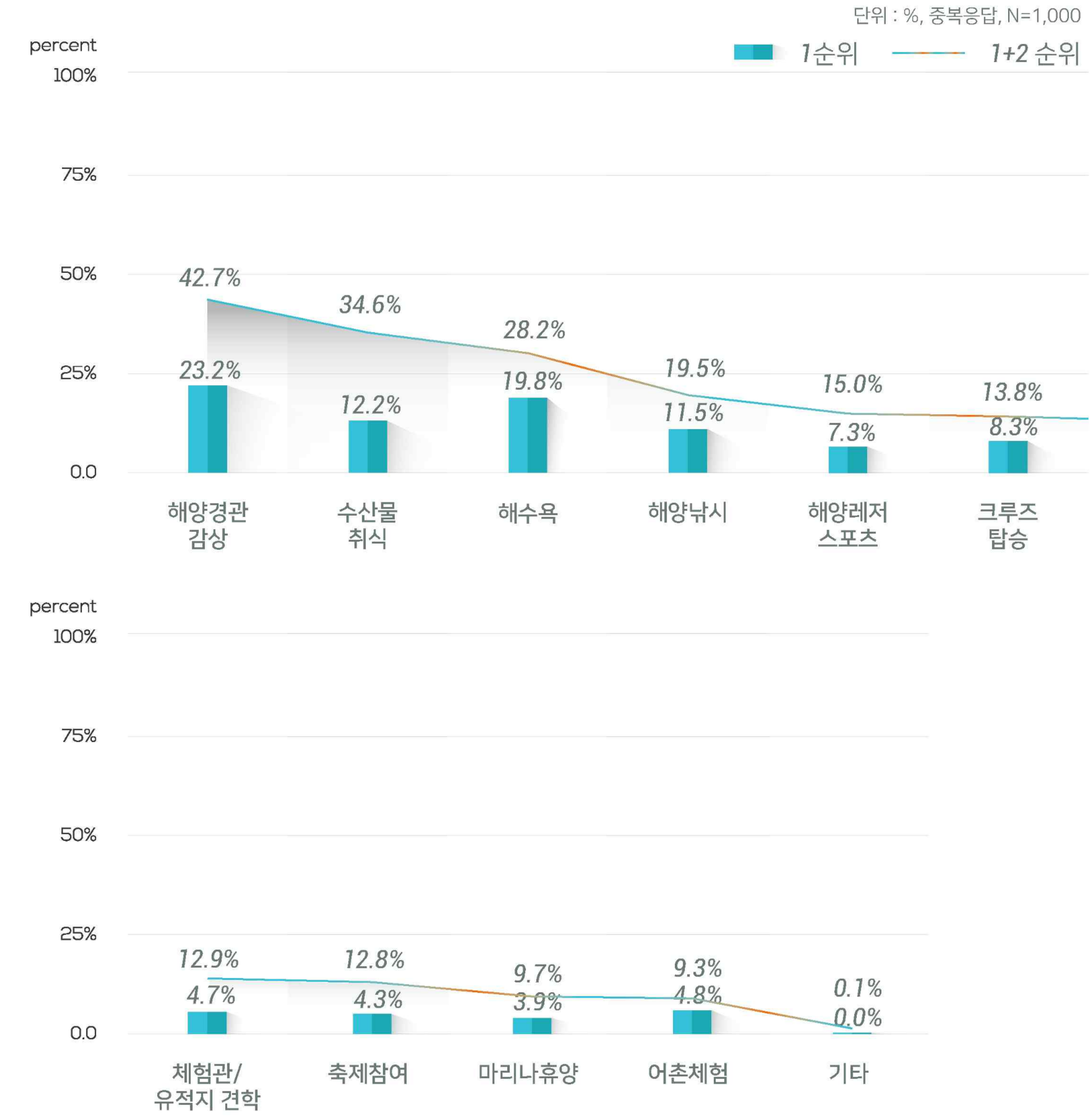
그림 13. 바다 여행 시 선호하는 여가활동 (연령별)



■ 바닷가 여행 시 불편사항에 대해선 '비싼 요금(바가지 요금 등)'이 31.1%로 가장 높게 나타났고, '숙박 및 취사활동'이 두 번째로 높은 20.3%

- 그 다음으로 '접근 교통 불편' 14.2%, '주변 환경 및 청결 미흡' 9.4%, '체험 활동 아이템 부족' 9.9%, '불친절' 5.9%, '관광지에 대한 정보의 부족' 5.0% 순으로 나타남

그림 14. 바다 여행 시 선호하는 여가활동



■ 해양관광 향후 전망에 대해서는 '섬 관광 및 여가활동 공간으로 더욱 활용될 것'이라는 항목이 가장 높은 75.2점으로 조사

- 또한 '바다를 이용한 관광 및 여가 시설이 늘어날 것' 75.0점, '크루즈 관광을 통해 해외로 나가는 한국인 관광객이 늘어날 것' 74.4점으로 항목 전반에 걸쳐 긍정적 인식을 보임

- 특히 '어촌과 항만이 복합 관광단지와 연계'해 발전할 것이라는 전망이 74.1%로 나와 어촌과 항만, 그리고 해양관광이 향후 서로 연계 발전할 것이라는 기대감을 나타냈음

일본의 독도 침탈 시도, 해양영토 위협으로 가장 높게 인식

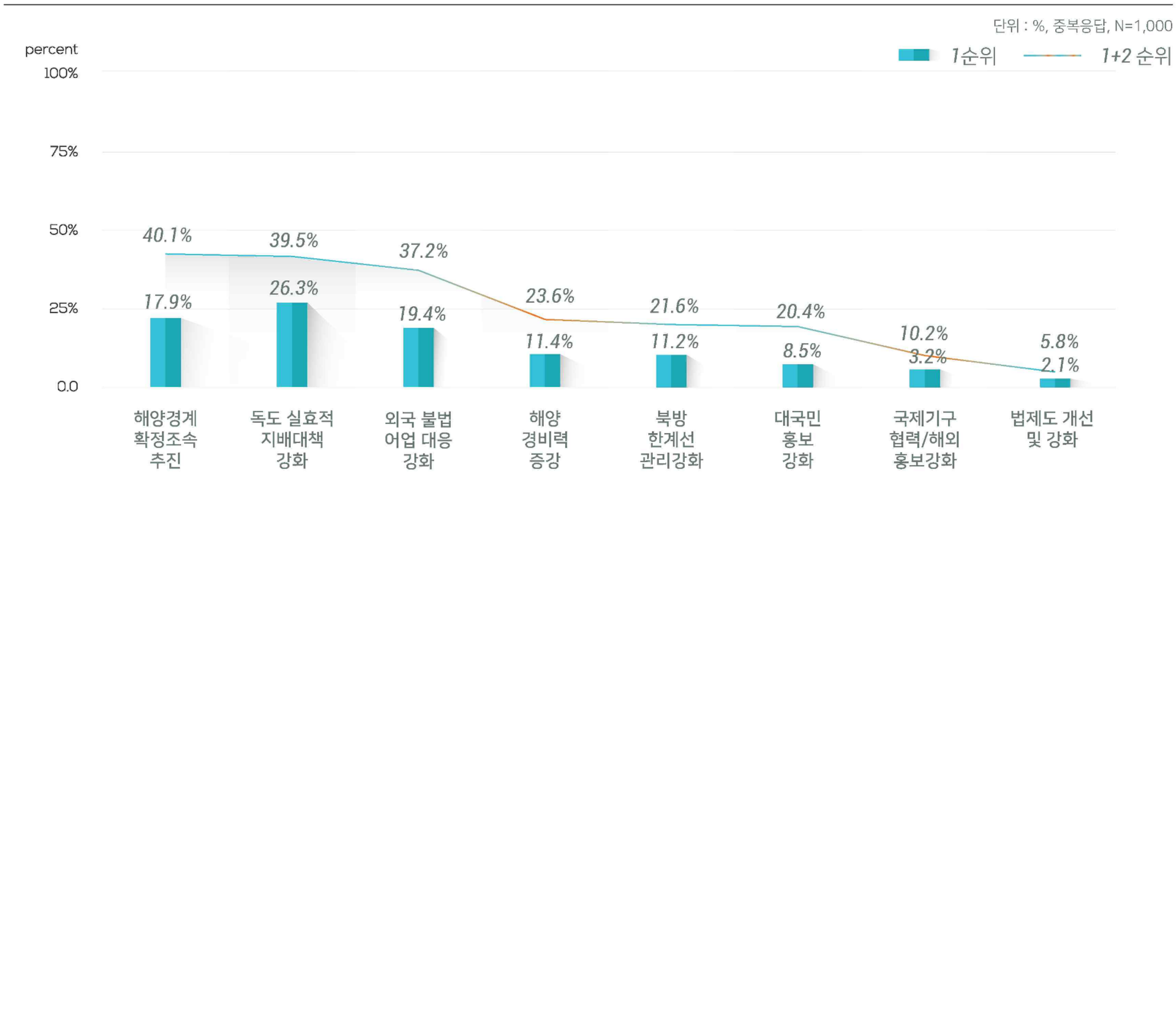
■ 해양영토를 위협하는 요인으로 '일본의 독도 침탈시도'가 가장 높은 26.7%로 조사

- 그 다음으로 '외국어선 불법어업' 23.7%, '주변국과의 해양경계 미확정' 19.3%, '북한과의 서해 북방한계선 문제' 12.5%, '해양경비력 부족' 11.6%, '해양영토에 대한 국민 관심 저조' 6.2% 순으로 나타남

■ 해양영토 관리 강화 노력에서는 '독도 실효적 지배 대책 강화'가 가장 높은 26.3%로 조사

- 그 다음으로는 '외국 불법 어업 대응 강화' 19.4%, '해양경계 획정 조속 추진' 17.9%, '해양경비력 증강' 11.4%, '북방한계선 관리 강화' 11.2%, '대국민 홍보 강화' 8.5%, '국제기구 협력 및 해외홍보 강화' 3.2%, '해양영토관리 법제도 개선' 2.1% 순으로 나타남

그림 15. 해양영토 관리 강화 노력 순위



해양환경 오염, '육지'에서 비롯된다는 인식 높아

■ '해양환경' 관심도는 '관심있음'이 75.6점으로 '관심 없음' 10.1점에 비해 월등히 높게 조사

- 연령별로는 '관심 없음'의 경우 20대가 13.6점으로 평균보다 높게 나타났으며, 50대(81.8점), 40대(78.7점)가 평균보다 높은 관심을 보였음

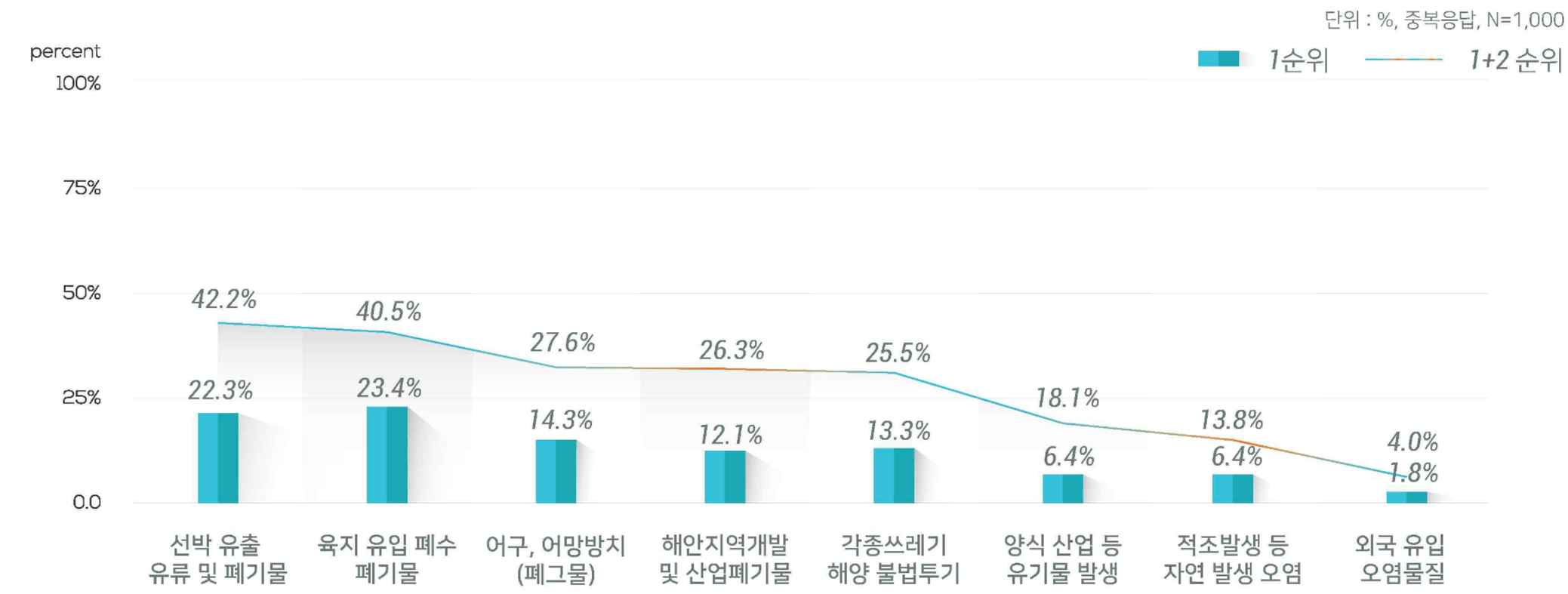
■ '해양환경오염'의 주요 원인에 대해서는 '육지 유입 폐수 및 폐기물'이라는 인식이 가장 높은 23.4%로 조사

- 그 다음으로 '선박 유출 유류 및 폐기물'이 22.3%, '어구, 어망(폐그물) 방치' 14.3%, '각종 쓰레기 해양 불법투기' 13.3%, '해안지역 개발로 인한 산업폐기물' 12.1%, '적조발생 등 자연발생 오염', '양식산업으로 인한 유기물 발생' 6.4%, '외국 유입 오염물질' 1.8% 순으로 나타남
- 지역별로는 서울, 인천/경기, 강원/제주는 '육지 유입 폐수 및 폐기물'을, 충청권, 전라권, 부산/경남/울산은 '선박 유출 유류 및 폐기물'을 가장 주요 원인으로 꼽음

■ '해양환경보호'를 위한 노력으로는 '해양오염 단속·처벌 규정 강화'가 가장 높은 25.5%로 조사

- 그 다음으로 '해양오염 심각성에 대한 국민인식 전환/제고' 17.4%, '해양환경보호 관련 법·제도 개선' 15.2%, '해양보호 지정 확대' 11.9%, '해양오염 사전 평가 및 사후관리 강화' 11.8%, 민간·정부 협력 및 협조 9.4%, 자연재해 발생 시 즉시 대응 6.6%, 해양환경보호 기술 투자 확대 2.0% 순으로 나타남

그림 16. 해양환경오염 원인



■ **한편, 바닷가 문제점에 대해선 '폐어망, 생활 쓰레기 등 바닷가 쓰레기 방치' 항목이 평균 74.6점으로 가장 높게 인식**

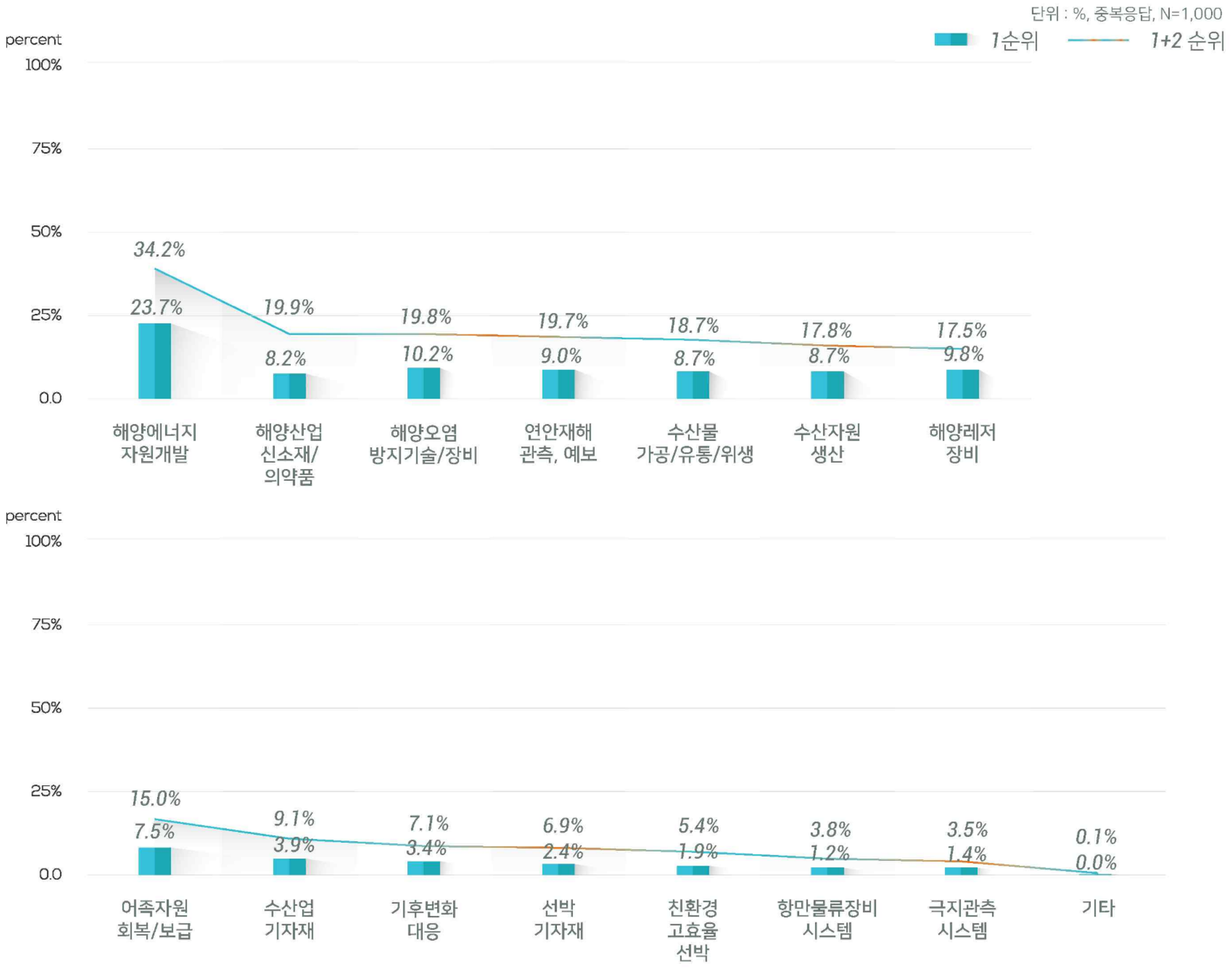
- '어촌지역 고령화, 일자리 부족 등 연안지역 경제 침체' 74.5점, '자연해안 감소, 수질 악화 등 해양환경 저하' 74.1점, '바닷가 주변 난개발' 73.3점, '태풍, 해일, 침식 등 재해 취약' 73.1점, '해안 이용개발에 따른 지역 갈등' 71.1점 등 항목 모두 문제점이 심각하다고 인식함

해양과학기술 R&D, '해양에너지 자원개발'최우선으로 인식

■ **해양과학기술 연구개발(R&D) 수행 시 우선적으로 관심을 가져할 분야에 대해선 '해양에너지 자원개발'이 가장 높은 23.7%**

- 그 다음으로는 '해양오염방지기술 및 장비'가 10.2%, '해양레저장비' 9.8%, '연안재해 관측 및 예보' 9.0%, 수산물 가공·유통·위생 8.7%, '양식 등 수산자원' 8.7%, '해양산업 신소재 및 의약품' 8.2%, '어족자원 회복 및 보급' 7.5% 순으로 나타남

그림 17. 해양과학기술 R&D 우선 관심 분야



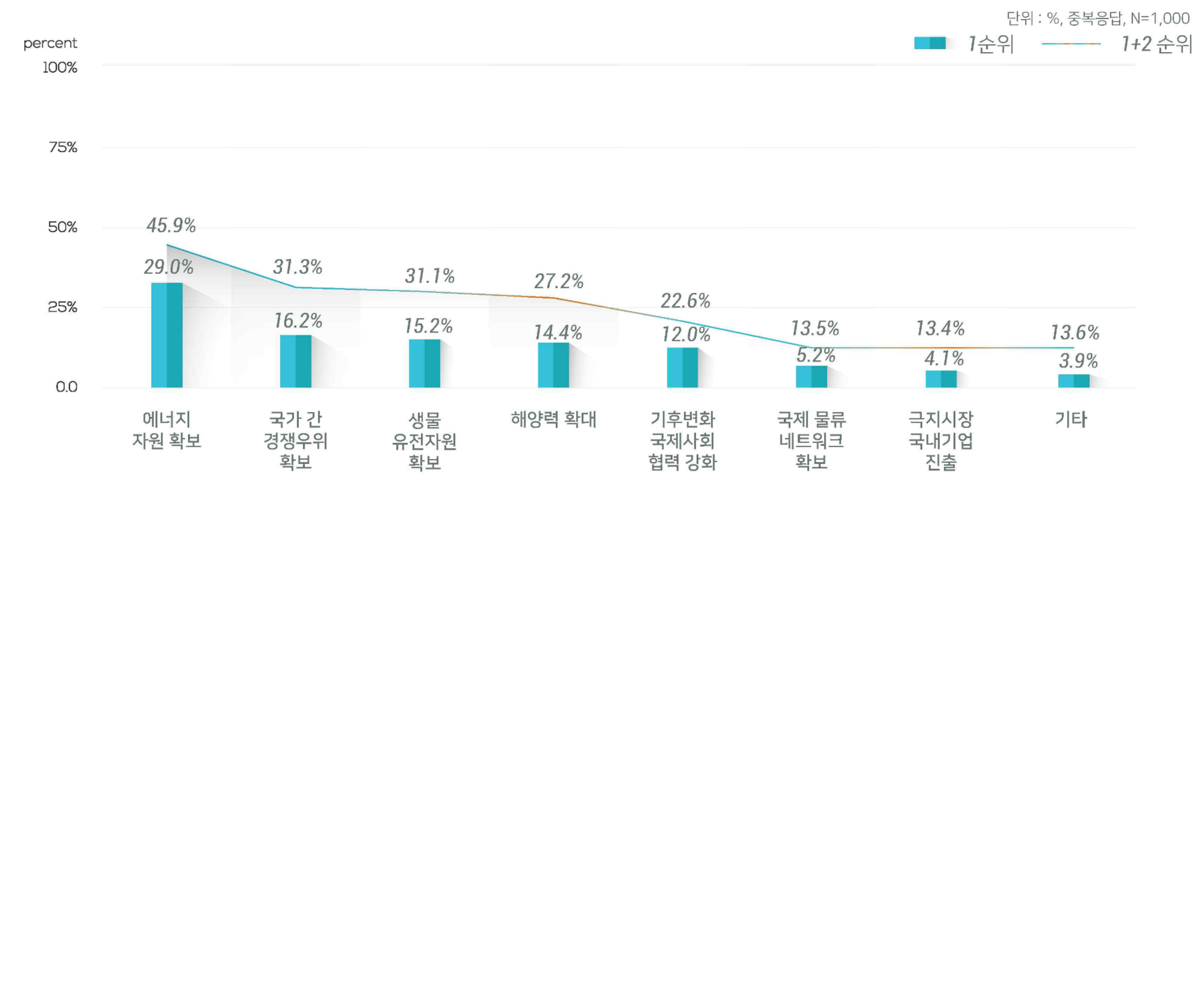
극지 진출, '에너지 자원 확보' 가장 중요하게 인식

■ 우리나라가 극지 진출을 통해 얻을 수 있는 이익으로는 '에너지 자원 확보'가 가장 높은 29%로 조사

- 그 다음으로 '해양진출에 대한 국가 간 경쟁에서 우위 확보' 16.2%, '생물 유전자원 확보' 15.2%, '해양력 대외 확장' 14.4%, '기후변화 시대 국제사회 협력 강화' 12.0%, '국제 물류 네트워크 확보' 5.2%, '극지 지역 국내 기업 진출' 4.1% 순으로 나타남

- 한편, 극지(남극, 북극) 관련 평가에서는 '북극해 개발에 필요한 선박과 해양플랜트 시장 진출' 필요성이 77.4점, '북극해 항로개발을 통해 국제해운물류 기반 확대' 필요성이 77.3점으로 조선, 해운물류 분야에서의 필요성에 대한 인식이 높은 것으로 나타남

그림 18. 극지 진출을 통해 얻을 수 있는 이익



해운 분야

해운산업은 수출·입 화물 운송이라는 인식이 높으나, 해운을 통한 화물 운송량에 대한 인식은 과소평가

■ 해운은 대체적으로 여객운송보다는 화물운송을 담당하고 있다는 인식

- 해운산업이 상기시키는 이미지를 살펴본 결과, '국가 수출·입 화물 운송'이 54.7%로 가장 높게 나타났고, '국내 항만 간 화물 운송'이 22.1%로 두 번째로 높게 나타남

- 지역별로 살펴보면, 인천/경기 지역에서는 '국가 수출·입 화물 운송'이 65.0%로 평균보다 높은 응답률을 보였고, 도서지역이 많은 충청권 및 전라권에서는 '국제 여객 운송'이 각각 25.7%와 28.6%로 타 지역에 비해 비교적 높은 비중을 차지함

- 실제 우리나라에서 항만에서 처리되고 있는 물동량은 국제운송을 위한 화물이 약 90%를 차지하고 있어[5] 해운산업이 화물운송을 담당하고 있는 국민인식에 대해서는 적정하다고 보이나, 국내 여객운송에 대한 인지도는 낮은 것으로 평가됨

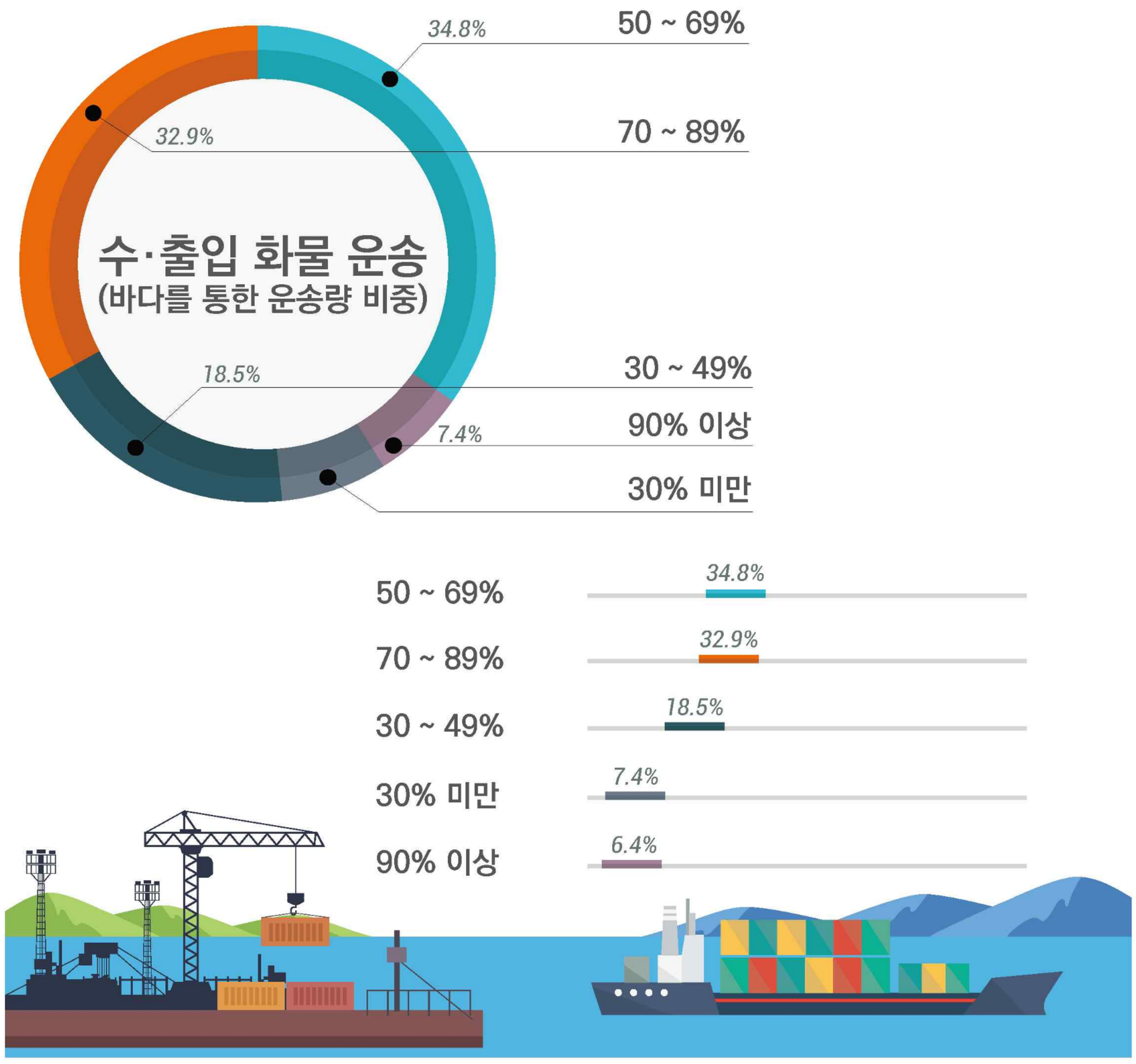
■ 해상운송을 통한 수출·입 화물 운송량은 실제보다 낮게 평가

- 우리나라 수출·입 화물 운송에서 해상운송을 통한 운송량 비중을 살펴본 결과, '50~69%'로 응답한 비율이 34.8%, '79-89%'로 응답한 비율은 32.9%로 각각 1위와 2위를 차지함

- 실제 해상운송을 통한 수출·입 화물 운송량은 약 99%에 해당하며 이 비율에 대한 응답률은 6.4%에 그치고 있어 해운이 담당하고 있는 화물 운송량에 대해서는 과소평가됨

5) 2015년 해양수산부 통계자료를 기준으로, 우리나라 항만에서 처리되는 물동량 중 국제운송 화물은 90.8%, 국내 연안운송화물은 9.2%를 차지하고 있음

그림 19. 수·출입 화물 운송 중 바다를 통한 운송량 비중 평가



해운의 기능과 역할에 대해서는 대체적으로 높게 인지되고 있으며 해양수산 분야에 관심이 높은 그룹에서 더 높이 평가

■ 해운의 기능과 역할 중 '소비자 제품운송'과 '국제교류'에 기여한다는 의견이 가장 높게 조사

- 해운산업의 역할 및 기능에 대한 11가지 질문에 대한 응답 결과, '소비자 제품운송에 기여' 및 '바다를 통한 국제교류' 역할이 모두 100을 기준으로 평균 76.2점으로 가장 높게 나타남. 그 외, '국가경제발전에 기여', '에너지자원 및 식량 확보에 기여', '관련 산업으로 파급효과' 및 '통일/안보에 기여' 항목도 평균 70점 이상을 보임

- 응답집단을 해양수산 분야의 관심정도와 정보 접촉횟수를 바탕으로 해양수산에 상대적으로 관심이 높은 그룹(고관여층)과 낮은그룹(저관여층) 2집단으로 나누어 살펴본 결과, 주로 고관여층이 해운산업의 기능과 역할을 잘 수행하고 있다고 응답하는 경향을 보였고, 특히 해운산업이 나와 관련성이 많다는 질문에 고관여층은 77점으로 저관여층이 보인 70점에 비해 높은 수치를 나타냄

■ 한진해운 파산에 따른 국적 컨테이너 선사 육성 필요성에 대한 이유는 주로 '운임경쟁력 확보'와 '해운연관산업의 동반성장'이라는 응답이 우세

- 국적 컨테이너 선사 육성이 필요하다는 주장에 대한 이유를 묻는 질문에서, '수출·입 제품의 운임 경쟁력 확보'가 25.9%로 나타났고, '항만·물류·선박 등 연관산업의 동반성장'이 25.6%의 결과를 보여 두 응답이 오차범위 내에서 비슷하게 높은 순위를 기록함

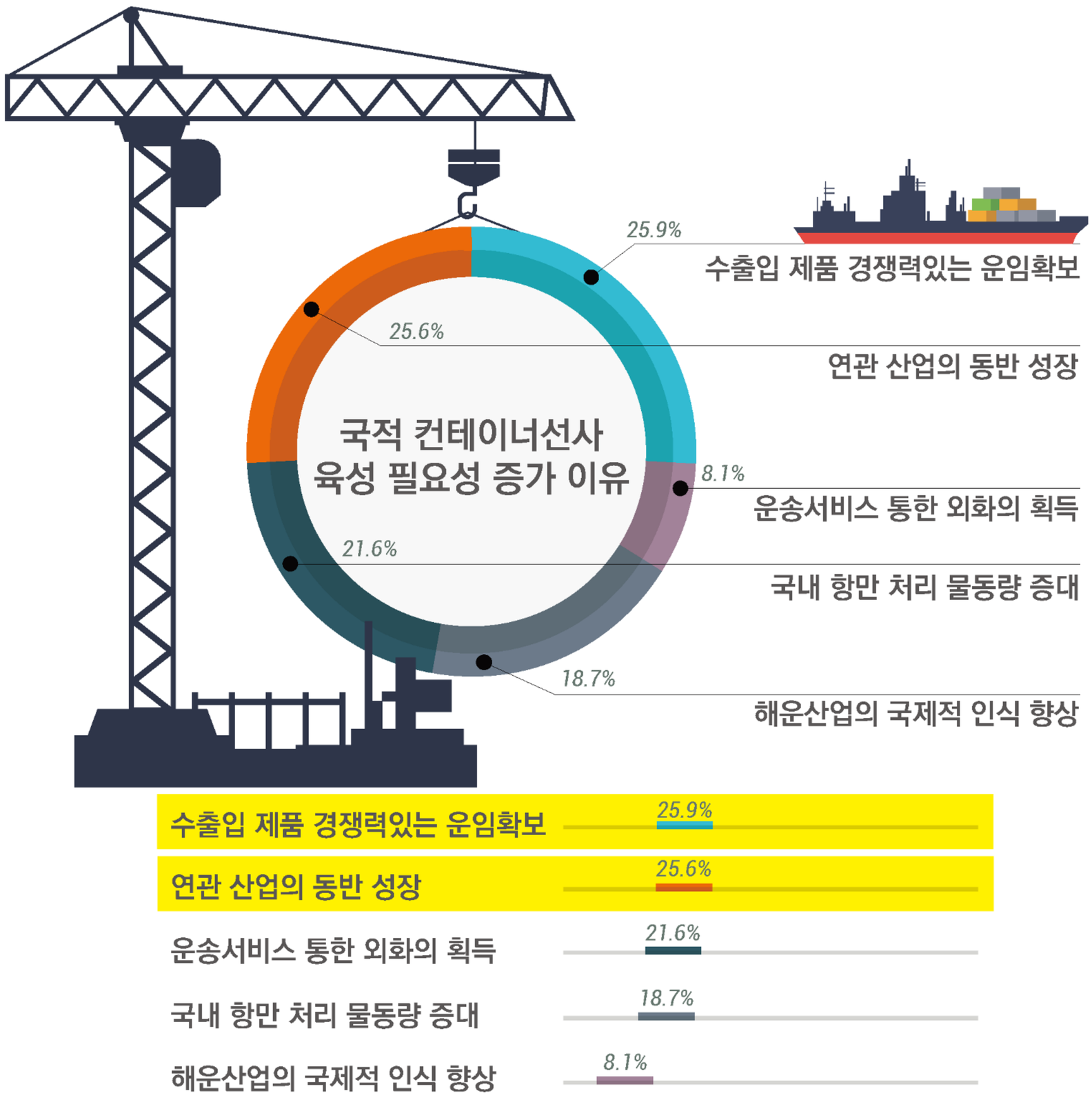
- '항만·물류·선박 등 연관산업의 동반성장' 응답은 40~50대 연령층에서 높게 나타났고, 지역별로는 인천/경기와 부산/울산/경남 지역에서 높은 응답률을 보임. 이는 인천항 및 부산항 등 대형 항만이 있는 지역에서 상대적으로 해운이 관련 산업에 미치는 영향력이 높다고 볼 수 있음

- 집단별 응답에 대한 차이를 살펴보면, 고관여층은 29.2%로 '항만·물류·선박 등 연관산업의 동반성장'을 1위로 꼽았고, 특히 '우리나라 해운산업의 국제적 인식 향상'에 대한 이유에 12.4%의 응답률을 보여 저관여층에 비해 높게 평가함

- 해운에 관심을 가진 집단[6]에서는 '국내 항만의 처리 물동량 증대'가 25.2% 가장 높게 나타남

6) 해양수산 분야를 해양, 수산, 해운, 항만 4개로 구분하여, 표본수 1,000개에 대해 4가지 관심 집단으로 분류함. 분류 결과해양 352개, 수산 267개, 해운 119개, 항만 71개 및 기타 191개로 나누어짐

그림 20. 국적 컨테이너 선사 육성 필요성 이유



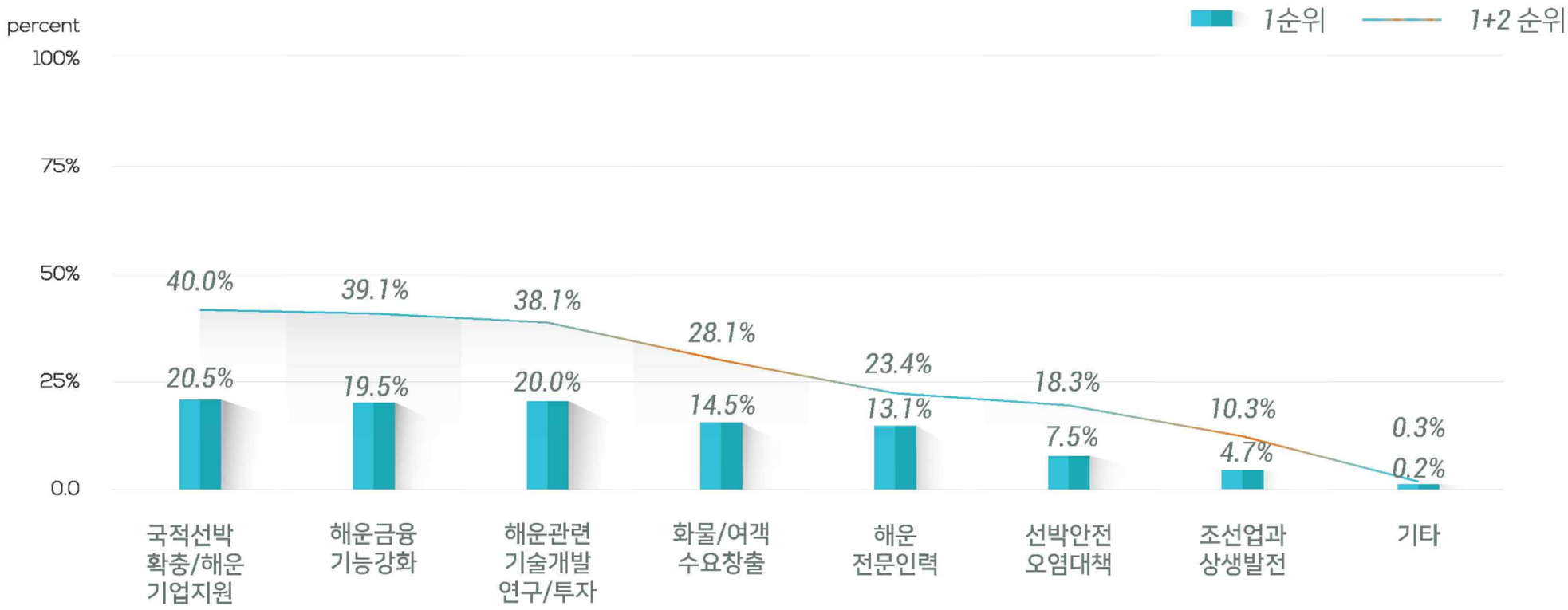
국민들이 생각하는 해운산업에서 육성이 필요한 분야는 '국적선박 확충 및 해운기업 지원'

■ 해운산업의 향후 육성 방향은 금융지원 등을 통한 해운기업 육성으로 국가 해운산업의 경쟁력 향상에 집중이 필요하다고 응답

- 향후 해운산업에서 육성되어야 하는 분야에 대한 질문에 1+2순위 중복응답 기준으로 '국적선박 확충 및 해운기업 지원'이 40.0%, '해운금융기능 강화'가 39.1%, '해운기술개발 연구 및 투자'가 38.1%로 비슷한 응답률을 보임

- 이 응답은 연령층이나 지역에 따라서는 큰 차이를 보이지 않지만, 고관여층에서는 '국적선박 확충 및 해운기업 지원'을 42.5%로 꼽았고, 그 다음으로는 '해운관련 기술개발 연구 및 투자'를 37.2%로 나타남. 또한 '선박안전 및 환경오염 대책'이 27.4%로 나타나 저관여층 17.1%에 비해 높은 응답률을 보임

그림 21. 향후 해운산업 육성 필요 분야



■ 현재 우리나라 해운산업의 위상과 향후 발전 전망에 대해서는 대체적으로 높게 평가

- '현재 우리나라 해운산업의 전체현황'은 평균 66.2점, '향후 발전가능성'은 69.5점이 도출되었으며, '우리나라 산업 전체에서 해운산업의 위상'에 대한 평가는 평균 70.0점, '전 세계 해운산업에서 우리나라 해운산업의 위상'은 평균 69.3점으로 나타남

- 또한 우리나라 해운산업 향후 전망에 대한 평가를 살펴본 결과, '선박을 통한 화물 운송 증가할 것'이라는 질문에 대해서는 평균 72.4점, '해상운송 관련 일자리가 증가할 것'에 대한 의견에는 평균 71.7점, '해상운송이 국가발전에 기여할 것이다'는 73.7점으로 대체적으로 긍정적인 결과를 보임

- 집단별 응답에 대한 차이를 살펴본 결과, 표4에서와 같이 현재 우리나라의 해운산업의 위상과 향후 발전 전망에 대해 고관여층이 저관여층 보다 우리나라 해운산업에 대해 전반적으로 높게 평가하고 있음

표 4. 우리나라 해운산업의 위상과 향후 발전 전망에 대한 응답 결과

구분	해운산업 현재 위상				향후 발전 전망			비고
	해운산업 전체 현황	향후 발전 가능성	국내해운 위상	해외에서 국내해운 위상	화물 운송 증가	일자리 창출	국가 경제 발전 기여	
전체	66.2	69.5	70.0	69.3	72.4	71.7	73.7	
고관여층	71.2	73.3	74.2	73.6	76.1	74.1	77.2	
저관여층	65.6	69.1	69.5	68.8	71.9	71.4	73.3	

항만 분야

국민들은 항만에 대해 주로 무역항이라는 인식이 가장 높으나, 그 인지도에서는 지역별로 차이를 보여

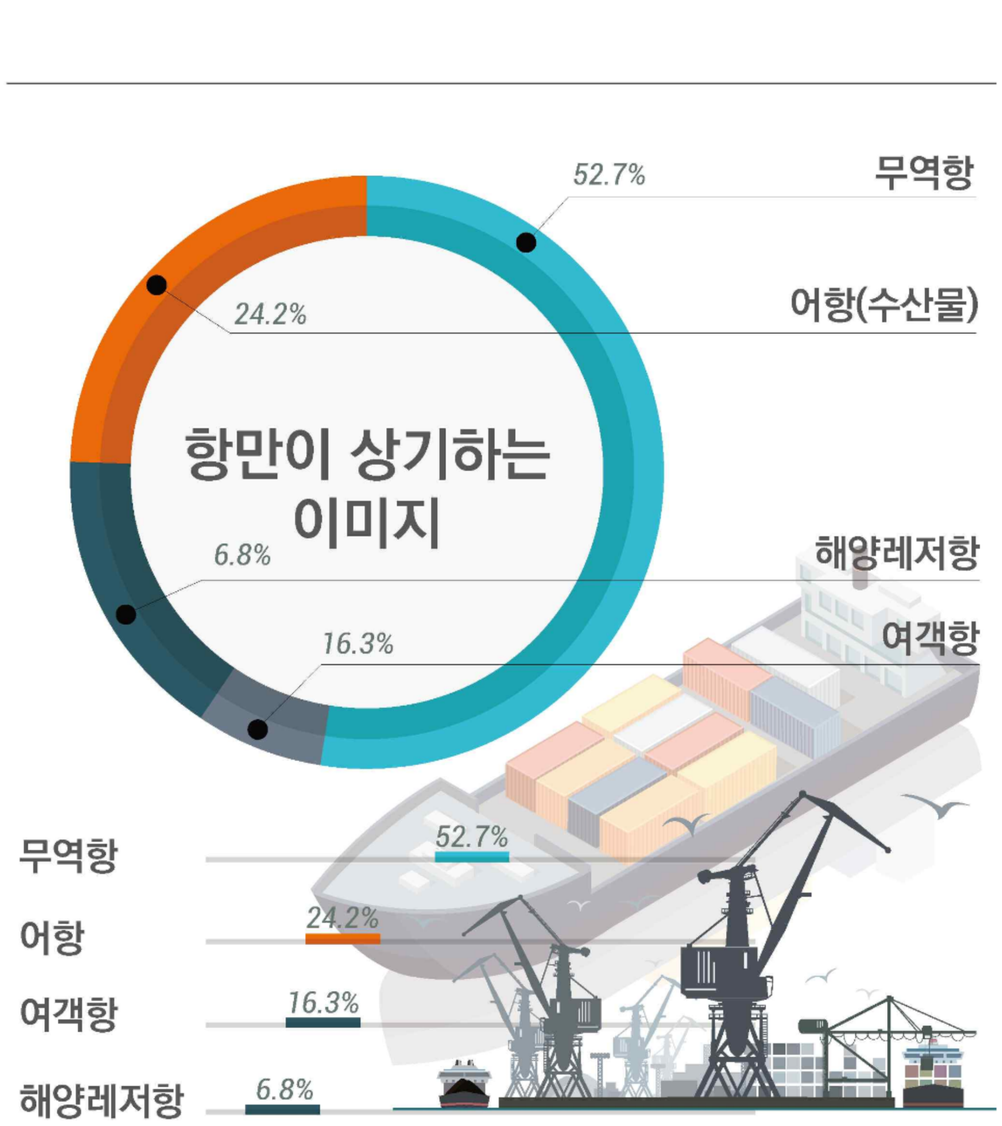
■ 항만이 상기시키는 이미지는 50% 이상이 무역항

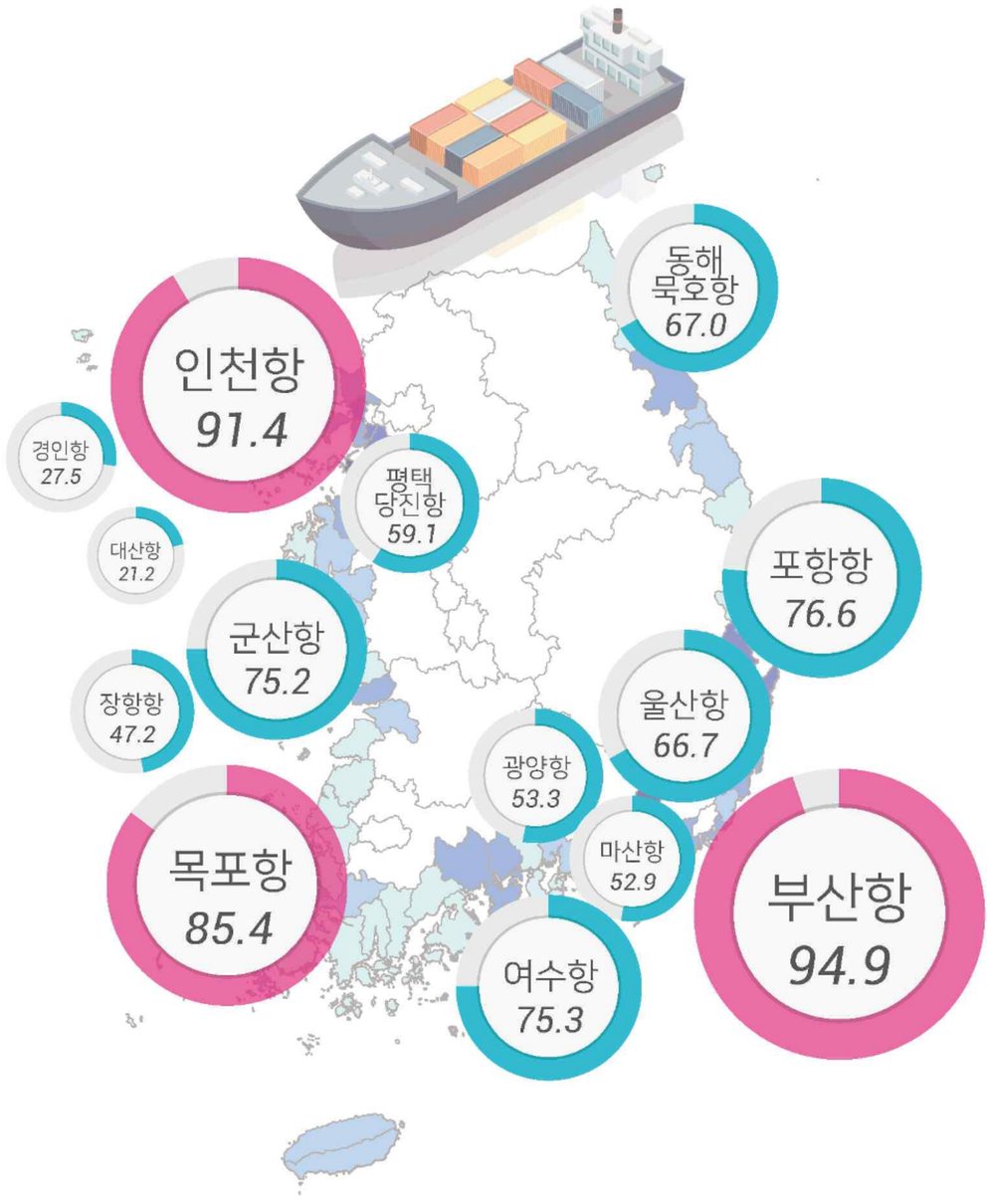
- 항만이 상기시키는 이미지에 대해 살펴본 결과, '무역항'이라는 응답이 52.7%로 가장 높게 나타났고, '어항(수산물)'이 24.2%로 두 번째를 차지함
- 지역별 응답에 대한 차이를 살펴본 결과, 인천/경기 지역에서는 '무역항'이라는 응답이 66.0%를 차지하여 비교적 높게 나타났으며, 서울과 부산/경남/울산 지역은 '해양레저항'에 대한 인지도가 각각 9.1%와 11.0%로 다른 지역에 비해 높게 나타남

■ 국민들이 가장 많이 알고 있는 우리나라 항만은 부산항과 인천항

- 국민들이 인지하고 있는 실제 항만에 대해 살펴본 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 부산항이 94.9%로 가장 높았고, 인천항 91.4%, 목포항 85.4%, 포항항 76.6%, 여수항 75.3%, 군산항 75.2%로 순으로 나타남
- 항만이 없는 충북 지역의 응답률을 살펴보면, 부산항, 인천항은 90% 이상이 인지하고 있으며, 동시에 평택·당진항 67.7%, 대산항 58.1%로 타 지역에 비해 상대적으로 높은 응답률을 보임
- 이는 주로 응답자들이 속해 있는 각 시/도별 항만에 대해 인지도가 높게 나타나는 경향이 있으나, 대체적으로 부산항과 인천항은 모든 국민들이 인지하고 있는 항만으로 평가됨

그림 22. 항만의 인지도 결과





항만이 있는 도시는 전체의 57%가 긍정적인 인식을 가지고 있으며, 그 주된 이유는 항만이 지역발전에 기여하기 때문

■ 항만이 있는 도시(이하 항만도시)는 대체적으로 긍정적으로 평가

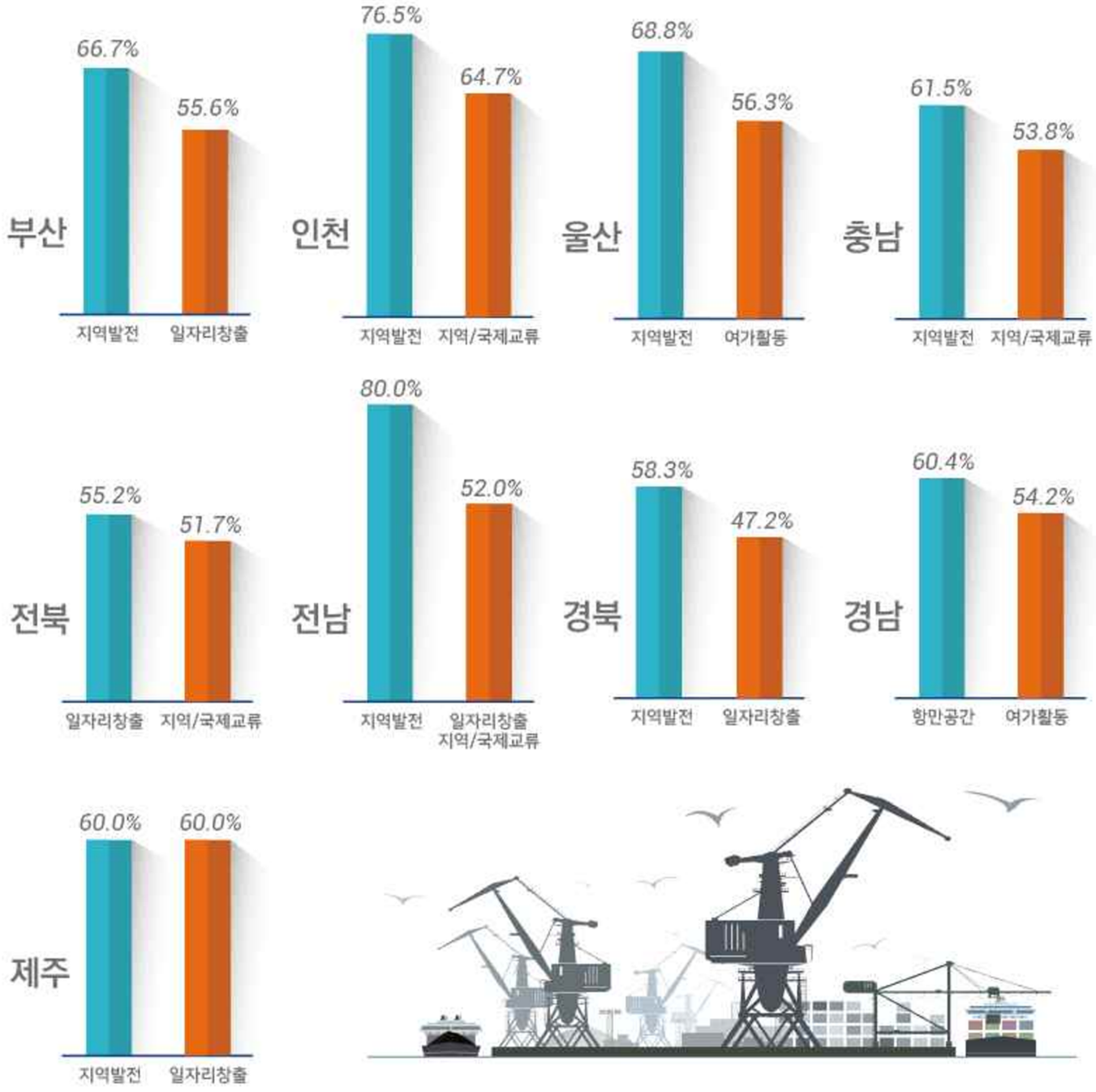
- 항만도시의 대한 평가 결과, 긍정적이라고 평가한 의견이 57.8%로 나타났고, '보통이다'라는 의견은 34.4%, 부정적인 평가는 7.8%를 보임

- 항만도시의 대한 긍정적인 평가는 해양수산분야에 관심도가 높은 고관여층과 항만에 관심을 가진 집단에서 높게 나타나고 있으며, 지역별로는 부산/울산/경남과 전라권에서 긍정적인 응답비율이 높아 다른 지역에 비해 항만도시를 긍정적으로 인식하고 있는 것으로 볼 수 있음

■ 항만도시가 긍정적인 인식에 대해서는 항만이 지역발전과 일자리 창출 등 경제적 기능이 높이 평가

- 항만도시를 긍정적으로 평가한 이유에 대해 살펴본 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 '항만이 지역발전에 기여하기 때문'이라는 응답이 53.3%로 가장 높게 나타났고, '항만을 통한 일자리 창출'이 49.14%로 두 번째로 높은 응답률을 보임
- 항만이 속해있는 각 시/도별 긍정적인 평가에 대한 이유를 살펴보면, 그림23와 같이 지역별로 차이를 보이고 있음
- 부산, 울산, 경남 및 전북 지역은 각 지역별 응답자 전체의 75% 이상이 항만도시를 긍정적으로 평가하고 있지만, 인천과 충북은 각각 31%와 45%에 그침
- 특히 울산과 경남은 '항만에서 여가활동'이라는 이유가 다른 지역 보다 상대적으로 높게 나타나고, 전남과 부산은 '항만이 지역발전에 기여하기 때문'이라는 응답이 각각 80.0%와 66.7%로 평균보다 비교적 높게 나타남

그림 23. 지역별 항만도시에 대한 긍정적 평가 이유



■ 항만도시에 대한 부정적인 평가는 주로 '서울', '경기/인천'에서 주로 나타나고 있으며, '환경오염'과 '소음 발생' 문제가 주된 이유

- 항만도시를 부정적으로 평가한 이유에 대해 살펴본 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 '항만이 지역발전에 기여도가 낮기 때문'이라는 응답이 43.6%로 가장 높게 나타났고, '소음발생' 42.3% 및 '환경오염 발생'이 39.7%로 각각 2위, 3위로 나타남
- 항만도시에 대해 부정적인 의견은 전체 1,000명 응답자 78명으로 서울 및 인천/경기 지역에서 약 77% 이상을 차지하고 있으며, 주된 이유는 '항만이 지역발전에 기여도가 낮음'과 '소음발생' 및 '환경오염 발생'으로 비슷한 응답률을 보임
- 해양수산 분야의 고관여층은 주로 '소음', '환경오염' 및 '밀수/밀입국 위험'을 이유로 항만도시를 부정적으로 평가하고 있으며, 이는 특정 지역의 경제적 관점보다 공익적인 측면을 고려하고 있는 것으로 평가할 수 있음

항만·물류 부분의 전반적 평가는 '부산과 경남', 향후 발전 전망은 '인천'에서 상대적으로 높게 조사

■ 우리나라 항만·물류 분야의 전반적인 평가와 향후 발전 전망에 대해서는 대체적으로 높게 평가되고 있으나 그 인식 정도는 지역별로 큰 편차 발생

- 우리나라 항만·물류 분야의 관리, 정부의 정책 이행정도, 도시연계 발전 정도 및 복합물류기능 수행에 대한 평가 결과, 표5.과 같이 모두 평균 70점 이상으로 높은 수치를 나타냄
- 향후 항만·물류 분야 발전 전망에 대한 결과 역시 항만물동량 증대, 일자리 창출, 항만시설 확장, 물류네트워크 강화 및 항만도시 기능 강화에 대해 평균 70점 이상을 보여 대체적으로 긍정적인 인식을 가지고 있는 것으로 평가됨
- 항만을 보유하고 있는 주요 지역에 따른 차이를 살펴보면, 전반적인 평가에 대해서는 부산과 경남 지역에서 높은 평가가 이루어지고, 향후 발전 전망은 '인천'에서 가장 높은 결과를 나타냄. 다만, '강원' 지역은 모든 영역에서 가장 낮은 평가가 이루어 졌으며, '울산'과 '제주' 역시 전체 평균보다 낮은 결과를 보임

표 5. 주요 지역별 항만·물류 분야 전반적 평가 및 발전 전망 평가 결과

구분	현재 항만·물류부분의 전반적 평가				향후 항만·물류 부분 전망				
	항만관리 수준	정부의 정책이행	도시연계 발전 정도	복합물류 기능 수행	항만 물동량 증대	일자리 창출	항만시설확장	물류 네트워크강화	항만의 도시기능강화
전체	70.1	70.6	71.8	71.2	72.4	72.2	73.0	73.4	73.4
부산	77.0	74.8	76.4	74.2	75.9	75.5	73.8	74.8	76.2
인천	72.4	72.5	73.8	73.3	84.5	83.3	82.4	84.0	84.7
울산	63.5	64.0	64.5	65.5	61.5	63.5	60.5	60.0	62.0
강원	46.3	48.0	47.3	46.0	47.3	49.7	49.0	52.3	51.7
충남	62.8	64.8	63.1	64.8	66.2	64.1	65.2	64.8	65.2
전북	71.4	67.6	70.0	69.5	67.8	70.0	68.1	69.7	70.0
전남	75.5	68.7	70.0	65.3	69.5	66.3	68.9	67.6	68.9
경북	66.6	63.4	63.0	64.0	68.5	65.7	65.7	66.8	67.7
경남	75.2	77.4	74.9	76.8	74.3	76.3	78.3	76.9	74.9
제주	59.1	58.2	65.5	58.2	68.2	67.3	67.3	69.1	68.2

주: 항만을 보유하고 있지 않은 시/도 즉, 서울, 경기 및 충북은 제외함
청색은 가장 높은 결과, 적색은 가장 낮은 결과치를 나타냄

향후 우리나라 항만 발전 방향은 '국제무역 중심항' 기능 강화를 통한 일자리를 창출과 그 지역 도시와의 상생발전

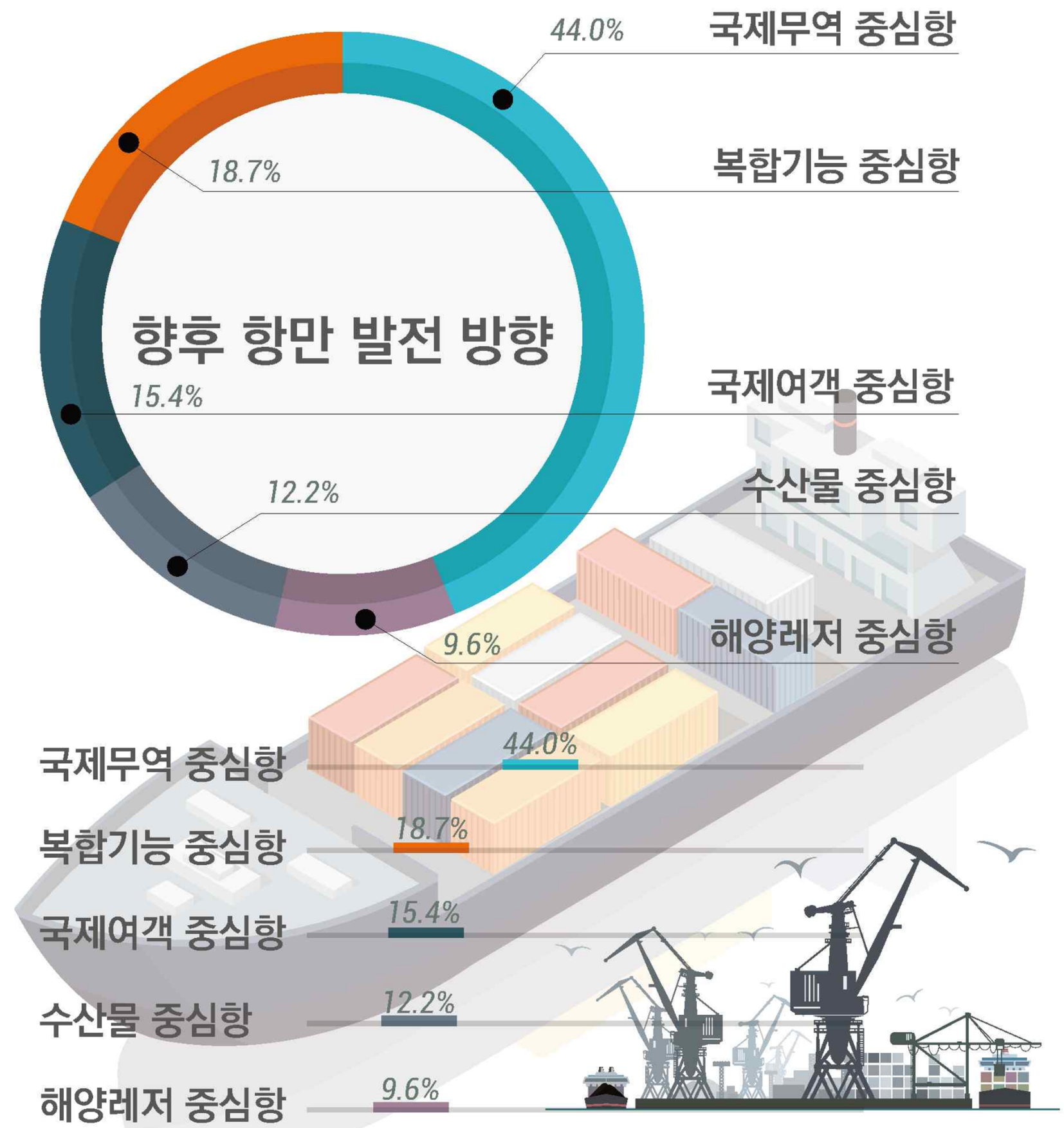
■ 향후 우리나라 항만은 '국제무역 중심항'으로 발전해야 한다는 의견이 44%로 가장 우세

- 향후 항만이 어떻게 발전해야 하는가 대한 응답 결과, '국제무역 중심항'이 44.0%로 가장 높은 순위를 차지하였고, '복합기능 중심항'과 '국제여객 중심항'이 각각 18.7%, 15.4%로 2위, 3위로 나타남

- 연령층이 낮아질수록 '해양레저 중심항'에 대한 응답률이 높아지는 경향을 보이고 있음

- 모든 직업군과 거주 지역에 관계없이 '국제무역 중심항'으로 발전해야 한다는 의견이 1위를 차지하고 있으나, 전남 지역에서는 '수산물 중심항'으로 발전해야 한다는 의견이 26.3%로 가장 높게 나타났고, 제주 지역은 36.4%가 '국제여객 중심항'으로 발전해야 한다는 의견이 가장 높음

그림 24. 주요 지역별 항만·물류 분야 전반적 평가 및 발전 전망 평가 결과



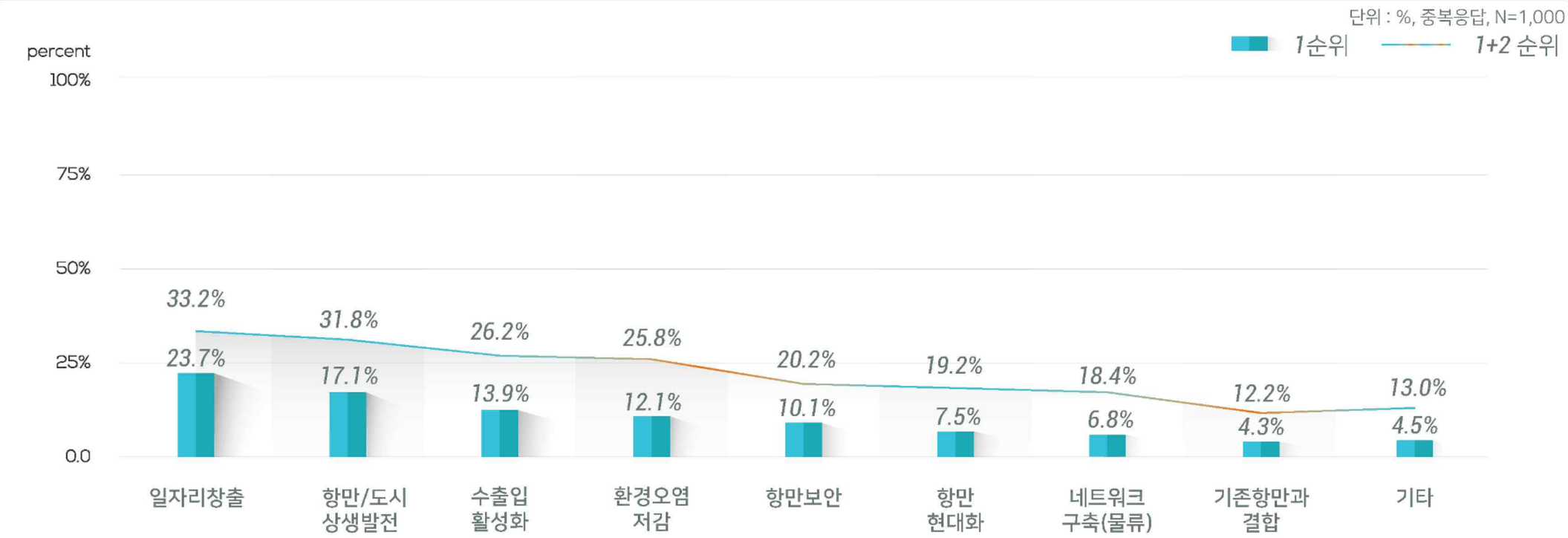
■ 항만·물류 분야에서 중점적으로 관심을 가져야 하는 분야는 '일자리 창출'과 '도시와 상생발전'

- 항만에서 중점적으로 관심을 가져야 하는 분야에 대한 응답 결과, 1+2순위 중복응답 기준으로 '일자리 창출'이 33.2%로 가장 높은 응답률을 보였고, '항만과 도시의 상생발전'이 31.8%로 2위로 나타남
- 지역별로 그 차이점을 살펴보면, 부산에서는 1위로 '일자리창출' 응답이 62.3%로 전체 평균보다 상당히 높은 수치를 나타내었고, 인천은 '항만 현대화 및 자동화'가 30.9%로 가장 높은 응답률을 보임

- 항만에 관심이 많은 집단은 '수출입 활성화'에 중점을 가져야 한다는 응답이38%로 가장 높게 나타났으며, 이들은 앞서 살펴본 '국제무역 중심항'으로 발전해야 한다는 의견에도 높은 응답률을 보이는 등 항만의 발전 방향을 국제무역을 통한 수출입 활성화를 바람직한 발전방향으로 생각하고 있음

- 전체적으로 높은 응답률을 보인 항목은 '일자리 창출', '항만과 도시의 상생발전' 등으로, 대체로 항만과 도시, 즉 항만이 속한 지역과 연계발전을 우선적인 관심을 가져야 한다고 할 수 있음

그림 25. 향후 항만·물류 분야 육성 필요 영역



시사점

정책 측면) 국민 관심에 기반한 '정책 수립', 국민 인식을 제고하는 '정책 홍보' 필요

■ 국민의 '해양수산'에 대한 관심의 정도와 발전가능성에 대한 기대치는 '양의 상관관계'

- 상대적으로 국민들의 삶과 직접적인 접촉 빈도가 높은 수산, 해양 관련 분야들이 높은 관심을 받았으며, 이는 곧 이 분야들에 대한 높은 발전 기대치와 연관됨
- 이는 적극적인 홍보, 올바른 정책방향 제시 등을 통해 국민과의 접촉점을 늘리는 것이 '해양수산' 전 분야에서 국민의 관심도와 기대치를 높이는 선결 과제임을 의미함

■ 수산·해양 분야는 국민의 관심과 인식에 기반한 상향식 '정책 수립'에, 해운· 항만은 정책이 지향하는 올바른 방향성을 국민에게 알리는 하향식 '정책 홍보'에 중점 둘 필요

- 국민의 관심도와 발전가능성에 대한 인식의 경우, 먹거리와 직접적 관련성이 있는 수산, 독도, 불법어업, 해양유류오염, 해양사고 등 사회적 이슈가 상대적으로 많은 해양 분야에서는 관심도와 발전가능성이 높게 나타난 반면, 해운 및 항만 분야는 한진해운 사태 등 부정적 정보의 확산, 국민적 이슈의 부족 등을 이유로 관심도와 발전가능성은 낮게 조사되었음. 이는 분야별 정책 개선의견 건수에서도 해양(104건) 〉 수산(94건) 〉 해운(34건) 〉 항만(22건) 순으로 반영됨
- 정책적 측면에서 해양·수산(해양과학기술 및 R&D 포함), 해운·항만물류 등 분야별로 균형적인 정책을 수립·추진하고 있음에도 불구하고, 보다 실효적인 해운·항만물류 정책성과를 얻기 위해서는 여전히 국민의 인식과 관심을 제고하는 일이 시급한 과제로 나타남
- 따라서 향후 수산·해양 분야는 국민의 관심에 부응하는 '상향식 정책 수립'에, 해운·항만 분야는 국민의 관심을 유도하는 '하향식 정책 홍보'에 보다 역점을 둘 필요가 있음

■ 국민 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야를 중심으로 정책적 역량 집중 필요

- 수입수산물을 포함한 수산물 안전성 확보, 해양레저/스포츠 활성화, 해양영토 및 해양자원 확보, 국적선박 확충 및 해운기업 지원, 항만 소음과 환경오염 원인 제거 등 설문을 통해 각 분야별로 국민의 관심이 상대적으로 높게 나타난 분야에 대해 보다 많은 정책적 자원 투입을 고려할 필요가 있음

홍보 측면) 국민 인식도 차이를 고려해 지역·연령·정책·수단별로 차별화된 전략적 홍보 필요

■ 향후 효과적인 정책 홍보의 수단은 기존의 'TV/라디오'에서 '인터넷 사이트'와 'SNS(Social Network Service)'로 이동

- 연령대가 낮고 학력과 소득수준이 높을수록 인터넷을 통한 정보 접촉률이 높게 나타나고, 이러한 추세는 더욱 확대될 것으로 예상됨에 따라 전통적인 홍보수단인 'TV/라디오'의 경우 획기적으로 국민과의 접촉 빈도를 높이기에는 무리가 따름
- '인터넷 사이트'와 'SNS'는 기존의 '종이 신문'과 '오프라인 구전(口傳)정보'를 이미 상당부분 대체하고 있으며, 'TV/라디오'에 비해 정보의 확산, 노출 빈도 증가, 파급효과 확대가 용이함

■ 지역별, 연령별 해양수산 인식과 선호에 맞는 차별화된 맞춤형 홍보 필요

- 상대적으로 해양수산 분야에 무관심 비율이 높은 20~30대와 상대적으로 해양수산업 관심도가 낮은 서울, 대구/경북 지역 등을 대상으로 한 맞춤형 홍보가 필요함. 이는 곧 20~30대의 주요 관심사인 해양수산 분야 일자리 창출과 해양수산업의 지역 간 균형 발전 정책의 성공적 이행이 선행되어야 함을 의미함.
- 또한 기업차원에서는 연령별로 차별적 홍보 방안이 마련이 필요한데, 예를 들어 20~30대는 '해수욕'과 '해양레저활동' 등 '체험 활동'에, 40~60대는 '해양경관 감상' 및 '크루즈 탑승' 등 주로 '감상 활동'에 타켓팅을 맞출 필요가 있음

■ 정책 홍보효과가 낮은 분야, 인식부족 또는 왜곡이 있는 분야에 대한 선택적, 전략적 홍보 필요

- 예를 들어 중점 어촌 정책으로 추진되고 있는 '관광을 통한 어촌 활성화' 정책이 실효를 거두지 못하고 있거나, 해양과학기술, 해양수산 국제협력, 해양수산 인력양성 등 정책적으로 중요한 분야에 대해 발전가능성이 과소평가되고 있는 것으로 조사됨. 또한 해운 분야에서 실제 수출·입 화물 운송량 등에 대해선 국민들이 올바른 정보를 가지고 있지 않는 것으로 조사됨
- 따라서 정책 홍보가 낮은 분야, 국민의 인식 왜곡 또는 정보 부족이 있는 분야를 조사하여 이들 분야에 대해 홍보역량을 보다 선택적이며 전략적으로 투입하는 방안 마련이 필요함
- 나아가 이번 설문이 19세 이상 성인 남녀를 대상으로 하였지만, 기본적 인식이 어릴 때부터

형성된다는 점을 고려해 일반 초·중·고에서 올바른 '해양수산' 정보 전달과 인식 교육을 실시하는 것이 필요하며, 이는 곧 국민의 '해양 DNA'를 확산시키는 효율적 방안이 될 수 있음

지역 발전 측면) 해양수산을 통한 지역발전 모색하되, 지역별 관심사와 특성 고려한 특화 전략 수립 필요

■ 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이는 지역별 해양수산정책 수립과 이행에 제1의 고려사항

- 설문 전반에 걸쳐 지역적 인식의 차이는 크지 않은 것으로 나타났으나, 특정 설문별(어촌경험, 항만의 발전 전망 등)로 지역 간 인식의 편차를 보이고 있어, 지역별 해양수산 정책 수립·추진에 있어 지역 주민들의 선호와 인식을 우선 고려할 필요가 있음

- 따라서 중앙정부와 지방정부간 지속적인 협의와 협력을 추진하기 위한 협업 플랫폼을 마련할 필요가 있으며, 이를 통해 해양수산에 대한 지역적 인식의 차이를 줄여나갈 필요가 있음

■ 조사를 통해 나타난 항만도시에 대한 긍정적 인식은 향후 주요 항만도시를 거점으로 지역발전을 추진할 수 있는 원동력

- 우리나라 주요 항만이 가지는 국제무역 중심항으로의 기능을 유지하면서 수산, 국제크루즈, 해양레저·관광 등 지역별로 강점을 지닌 산업과의 연계성을 강화하는 방향으로 지역발전을 모색할 수 있음. 이는 기존의 항만도시에서 해양 융·복합 도시로의 기능 강화를 의미함

- 주요 항만이 거점으로서 '점'에 해당한다면, 주요 항만도시를 중심으로 한 지역은 '면'이고, 이러한 지역을 '선'으로 이으면 하나의 권역이 형성되므로, 결국 항만도시에 대한 긍정적 인식을 기반으로 한 항만 기능의 재설정과 지원은 해양경제권역별로 해양수산발전전략을 모색함에 있어 주요 고려사항이 될 수 있음

- 다만 항만 소음과 환경오염을 줄이는 친환경 정책을 적극적으로 추진하여 친환경 항만으로서의 인지도 제고가 선행되어야 함

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어들 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	수산양식산업, 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	2017.01.18
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.25
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 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
URL : http://www.kmi.re.kr/web/trebook/list.do?rbsIdx=273		