

### 3. 海洋部의 新設

- (海洋部 出帆) 해양 분할경쟁 시대에의 진입에 즈음하여 일관적인 해양 산업 정책을 전담할 海洋部가 올 여름에 신설됨
- (現況) 국내조선 산업의 급성장으로 현재 세계 9위의 海洋立國으로 부상
- (海洋 立國 課題) ①항만 적체, ② 해양 오염, ③ 해양과학기술의 낙후, ④ 수산 정책의 不在
- (5大 海洋 強國의 條件) 海洋部의 「해양 개발 기본 계획」 추진하에 해운 산업의 국제 경쟁력 제고 방안이 추진되어야 함

海洋部 설치로  
海洋強國에의  
의지 구체화

- 21세기 '海洋 強國'의 大野望
  - 정부는 지난 5월 31일을 제1회 「바다의 날」로 제정하고, 종합적인 해양 개발·보전 정책을 전담하는 海洋部를 8월에 정식 출범시키기로 함
  - 그동안 해양 관련 업무가 12개 部處 3개 廳로 분산되어 부처간 중복, 또는 사각 지대를 보였던 폐단을 줄이고, 일관성있는 해양산업 정책을 구현하고자 함
  - UN해양법협약이 94년부터 발효됨에 따라 세계 각국은 잇따라 「배타적 경제 수역」을 선포, 이는 해양 자유이용 시대에서 해양 분할경쟁 시대로의 돌입을 의미함
  - 2백 해리 배타적 경제 수역을 149 개국 모두가 선포하면(현재 121 개국), 全해양의 36%, 주요 어장의 90%, 해저 석유부존량의 90%가 연안국 관리하에 들어감

세계 9위의  
海洋 立國 실현

- 세계 9위의 海洋 立國으로 성장
  - 해운력을 가름하는 '제1의 잣대'인 선박보유량은 고도 성장에 따른 수송 수요의 증가와 효율적인 외항선대 증강 정책으로 94년말 현재 1,950만톤으로 세계 9위
  - 94년말 현재 세계 6위의 컨테이너 수송 능력을 바탕으로 汎세계적인 항로망을 구축, 수출입 물동량은 세계 6위, 컨테이너 물량은 세계 10위
  - 해양대국으로의 급부상은 日本에 이어 세계 2위의 지위를 확고히 한 국내 조선산업의 역할에 크게 힘입음

- 수산물 생산량도 증산과 수출 주도 정책에 힘입어 94년 말 현재 264만9천톤 생산으로 세계 10위임

○ 海洋 大國 成長 課題

심각한 항만 滯船, 滯貨 현상

- 해운·항만 산업의 괄목할 성장에도 불구하고, 급증하는 물동량을 수용할 항만 시설 부족으로 각 항구의 滯船, 滯貨 현상이 매우 심각함
- 항만적체로 인한 경제적 손실이 95년이 5,976억 원으로, 물류비용 증가가 국제경쟁력 약화의 주범으로 주목됨

낙후된 해양 과학 기술

미흡한 어민·어촌 정책 지원

- 지난해 발생한 씨프리스號 기름유출 사고 등 연이은 해양 오염 사고에 발본적인 대응 마련이 시급한 실정임
- 조선, 해운의 특정 부문에서는 세계적인 수준에 이르고 있으나, 해양 광물자원 개발, 해양 공간 이용 기술 등에서는 선진국과 큰 격차가 있음
- 대외적으로 각국의 자원 보호와 UN 공해어업 규제로 기존 어장이 축소되고 국내적으로는 어촌·어민에 대한 정책 지원이 미흡해 생산 기반이 약화 일로에 있음

○ 기대되는 신설 해양부 역할

「해양 개발 기본 계획」

- 해양부는 5대 해양 대국으로의 청사진인 「해양 개발 기본 계획<sup>2)</sup>」을 추진하고, 나아가 정치·군사 측면에서도 해양대국의 길을 모색하는 강력한 행정 기구로 출범<sup>3)</sup>
- 계획에 의하면 해양산업은 2001년에 GNP의 12%로 증대되어(현재 9%), 세계 시장 점유율이 5%로 확대됨
- (기본 정책 목표)
  - ① 해양 경제 영역의 확대
  - ② 경쟁력 있는 비교우위 해양산업 육성
  - ③ 세계적인 해양 자원의 이용 및 기술 개발

2) 지난 1월 정부가 확정하여 현재 구체적인 시행 계획이 수립 중.

日本은 90년 「해양개발 기본구상 및 추진 정책」, 美國은 91년 「21 세기의 해양 전략」

3) 해양부 설치는 중소기업청 신설과 함께 사실상 정부 조직의 확대로, 「작은 정부」 구현에 대한 논란이 생기고 있음

필요 선박 확보  
가 시급하며,  
관련 규제 철폐

- (기본 방안)
    - ① 「해양오염 방지 5개년 계획」
    - ② 항만 시설 확충
    - ③ 해양 개발
  - 항만 적체 해소 방안으로 향후 10 년간 총 25조 원을 투자, 7개의 新항만을 개발하여 동북아 지역의 해운 시장이 단일화되는 2020년에는 선박 보유량 2,863톤에 연간 3천만 컨테이너를 처리하고 항만 물동량도 12억톤에 이르는 세계 5대 해운강국으로 도약할 의욕
  - 해운 산업의 경쟁력 강화 방안
    - 선박 금융의 확대 및 해외 법인을 통해 선박 확보가 시급함. 또한 선박 관세 면제 등 해운 관련 세제 개선과 3국간 화물 적취 능력을 높이는 데 주력해야 함
      - 최근 해운산업연구원은 「21세기 해운항만 정책」 보고서에서 선박 금융 및 선박 매매 기능을 갖춘 「서울 해운거래소」 설치를 제안하였음
    - 해상 안전에 저해가 되지 않는 사항을 제외한 모든 불합리한 관련 규제는 완전히 철폐되어야 함
      - 정부는 오는 99년부터 「지정 화물 제도」 폐지와 외항 해운업에 대한 외국인투자 자유화 시행을 추진 중임
    - 해양 오염 방지책으로 노후 선박의 傭船을 강력히 억제하는 국제유조선정보망(SIRE) 가입이 시급하며, 출항전 안전점검 시행 등 貨主의 책임을 대폭 강화하여야 함
      - 또한 유조선 전용항로 설정도 적극 검토되어야 함
- (홍 근 철)