

한국해양비즈니스학회의 설립과 연구분야

박 명 섭/한국해양비즈니스학회장
(성균관대학교 경영학부 교수)

I. 서 언

해양은 지구상의 마지막 개척영역이다. 지구 표면의 71%에 달하는 해양은 경제적 자원의 공급처로서, 그리고 인적·물적 수송로이다. 바다는 지구상 동식물의 약 80%가 분포되어 있을 뿐만 아니라, 막대한 에너지 자원과 광물 자원의 보고이며, 세계 교역량의 약 75%에 달하는 연간 45억톤의 화물 수송로이다.

우리나라는 해양국가로의 발전을 위한 입지 조건을 갖추고 있다. 일본, 중국, 러시아 등에 둘러싸인 반도국가인 우리나라는 동북지역의 중심에 위치하고 있어 역내 경제권의 중심 역할이 기대되고 있다. 남한 면적의 4.5배에 달하는 44만 7천km²의 경제수역을 보유하고 있으며, 국토의 2.8%(2,815km²)에 이르는 갯벌과 수심 100m 이내의 넓은 대륙붕이 형성되어 있는 우리나라에는 해양 자원이 풍부하다. 우리나라 해양 생태계 생산력은 연간 약 100조원에 이를 것으로 추정된다.¹⁾

90년대 이후 세계는 해양화의 시대에 들어가고 있다. 1992년 6월 리우 회의에서는 지구환경헌장인 Agenda21이 채택되어 해양환경 보전

과 공해의 해양자원 관리에 관한 관심이 크게 증가하였다.

이에 따라 93년 1월 생태계 보호를 위해 공해상에서의 유자망 조업이 전면 중단되었고, 우리나라는 연간 오징어 소비량의 30%에 해당되는 어획고를 상실하였다. 또한 94년 11월에는 바다헌장이라 할 수 있는 유엔해양법 협약이 발효되어, 지금 세계는 해양경제 영역의 확장을 둘러싸고 치열한 해양 각축전을 전개하고 있다.

세계 연안국 모두가 배타적 경제수역을 선포하는 경우, 전 해양의 36%, 주요 어장의 90%, 대륙붕 해저 석유 매장량의 90%가 배타적 경제수역 내에 포함되어 본격적인 해양분할 경쟁시대가 도래하고 있다.

전세계적으로 해양관할권 경계확정과 관련한 분쟁이 확대되어 412개 분쟁지역 중 118개 지역만이 타결되었으며, 한반도 주변 해역에서도 한·중·일 삼국간의 치열한 분쟁이 벌어지고 있다.

이러한 해양의 시대에 해양의 사회과학적인 연구의 학제적이고 종합적인 연구단체로 지난 4월 18일 해양수산부 회의실에서 한국해양비즈니스학회가 설립되었다. 본 학회의 설립은 해양자

1) 한국해양수산개발원, 21세기 해양수산정책 장기구상과 KMI 역할, 1998, p.66.

원의 보존이나 관리라는 측면까지 고려한 바다의 효율적인 이용에 기여하는 것이 그 목적이다. 이하에서는 본 학회에서 대상으로 하고 있는 해양산업의 중요성을 정성적으로 간략히 살펴본다.

1. 해운산업

해운은 세계사에서 중추적인 자리를 차지하고 있다. 해운의 역사적 중요성은 무역의 창출자 및 보증인으로서 뿐만이 아니라, 군사적 보조자로서의 역할에서 찾을 수 있다. 역사적으로 상선과 관련된 문제는 중상주의, 제국주의 및 전쟁의 핵심에 위치해 왔다. 해적이자, 상인이자, 항해가였던 영국의 윌터 롤리경은 “바다를 지배하는 자는 무역을 지배한다. 무역을 지배하는 자는 세계의 부를 지배하고 결국에는 세계 그 자체를 지배하게 된다”고 했다.²⁾

우리나라는 GDP의 1/4이상을 수출에 의해 창출하며 수출입 화물의 99.7%를 해상운송에 의존해야 하는 해운국가이다. 또한 반도국가로서 남북이 대치하고 있는 상황에서 외항해운은 국가안보를 뒷받침하는 기간산업이다.

2. 수산업

1985년의 지구상의 인구는 42억에 달했는데, 2025년경에는 세계 인구가 대략 82억 명으로 늘어날 것으로 기대된다. 인구증가와 함께 식량 수요도 늘어날 것이다. 비록 수산물에 대한 범세계적인 수요가 급격하게 증가할 것으로 기대되지만, 그 공급은 수요를 충족시키기에는 충분하지 못한 것으로 보인다.³⁾

UN 해양법협약의 발효와 200해리 배타적 경제수역 체제의 정착으로 국제어업의 질서는 크게 변화하고 있다. 즉 세계는 본격적인 해양분할의 시대에 돌입하였다. 또한 「공해상 조업어선의 국제적 보존 및 관리조치 준수촉진을 위한 협정」과 「경제왕래 어족 및 고도회유성 어족의 보존과 관리에 관한 1982년 12월 10일 UN 해양법협약 관련조항의 이행을 위한 협정」이 채택됨으로써 공해상 조업의 자유가 극도로 제한을 받게 되었다.

한편 「1982년 UNCLOS」 제61조하에서 연안국은 자국의 EEZ에서 생물자원의 허용량을 결정하고, 이용 가능한 최선의 과학적 증거를 고려하여 남획으로 인해 배타적 경제수역에 있어서 생물자원의 최대 지속적 생산(MSY) 유지가 위태로운 상황에 처하지 않도록 적절한 보존과 관리조치를 취해야 하는 등 새로운 어업질서가 수산업에 정착하게 되었다.⁴⁾

1980년대에 들어와 어업과 자연환경과의 여러 관계가 새로운 어업질서 요인으로 등장하면서, 종전의 생산위주의 개발정책에서 자연환경과 조화로운 수산경제질서의 정착이 빠르게 진전되고 있다. 최근 유엔 식량농업기구(FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations)의 책임어업의 국제적 어업규범이 등장하면서

국제어업질서는 생태환경에 조화로운 어업을 강조하는 추세이다.

오늘날 우리나라 수산업이 당면한 문제점은 대체로 어장환경의 악화에 따른 자원감소, 어획량 감소, 어장협소의 문제, 노후어선의 증대, 어업경비의 증대, 선원수급의 불균형으로 인한 경영악화와 국내 유통구조의 문제 그리고 국내

2) 박명섭, 국제경제사, 형설출판사, 1994, p.401.

3) Nanal Officers' Association of Canada, *Why Canada Needs Maritime Forces*(<http://www.nanal.ca/wcnmftxt.html> 1999년 9월5일), p.7.

4) 박성태·심기섭, “어업환경변화에 따른 국내 수산업의 최근동향”, 「해양수산」 175호, 1999, p.73.

의 수산업에 대한 불리한 상황변화 등이다. 또한 신한일어업협정의 체결에 따른 어장상실과 어선출어의 감소로 인해 우리나라 수산업은 위축될 것으로 전망된다.

하지만 식품산업으로서 뿐만 아니라, 해양안보 보조산업으로서 그리고 해양환경산업으로서 수산업이 갖는 잠재적 가치가 매우 크기 때문에, 우리는 수산업을 지속적으로 보호·육성해야 한다.

최근까지 해양은 수산자원의 무한한 자원의 보고로 간주되었다. 그러나 이러한 인식은 유류 오염 사고로 바뀌게 되었다. 유류유출 사고는 오늘날 보다 큰 주목을 받고 있다. 비록 유류유출과 같은 환경 사고가 해양오염의 미미한 부분에 지나지 않지만, 유류오염의 영향은 치명적일 수 있으므로 방지대책이 시급하다.

3. 항만산업

항만은 국가경제에 있어서 굉장히 중요한 위치를 차지하고 있다. 항만과 직접 혹은 간접적으로 관련을 맺은 각종 업종들이 지역생산, 소득, 고용에 큰 영향을 미치고 있으며, 이에서 발생하는 파생효과까지 고려하면 국가경제에 대한 항만의 영향은 절대적이라 할 수 있다.

4. 해양과학 기술산업

1960년대에는 해양개발은 곧잘 도전으로 보였다. 1980년대에 이르자 해양에 관한 인식이 바뀌었다. 유류유출이나 종의 멸종 위협 등이 주요 문제로 등장했다. 그 결과 기술에 입각한 해양개발로부터 해양관리에 있어서 규제적 접근으로의 이전이 일어났다. 보존과 보호의 문제가 대체로 소득창출이나 에너지의 자급 문제보다 우위에 놓이게 되었다. 그럼에도 불구하고 목표가 무엇이든지 간에, 과학과 기술은 해양개발 수단을 제공할 것이다.

전통 해양산업의 부가가치를 제고하고 경쟁력 있는 해양산업을 육성시켜 국가발전에 기여하기 위해서는 해양과학기술의 역할이 아주 중요하다. 한계에 이른 육지 부존자원은 향후 100년 이내에 고갈될 전망이어서, 대체자원의 확보는 아주 중요한 과제이다. 해저 5,000m에 부존하는 심해저 망간단괴 및 해저석유 등 해양광물 자원 개발을 위하여 미국, 독일, 일본 등은 70년대 초부터 심해 잠수정 및 채광장비 제작기술 등 상업적 채광시대에 대비한 기술을 개발하고 있다. 뿐만 아니라 해양공간을 미래생활 및 산업공간으로 활용하기 위한 인공섬, 해상플랜트, 해중거주 및 저장시설 등의 기술개발이 실용화 단계에 있다.

오늘날 현대산업의 기초원료인 철강 1톤을 생산하기 위해서는 망간 8~9kg이 소요되는데, 우리나라의 경우 육상 망간 자원이 고갈되어 국내 수요의 거의 전량을 수입에 의존하고 있다.

그러나 태평양 하와이 동남방 1,700km 해역에 94년 세계 7번째로 확보한 심해저 광구에 부존되어 있는 망간은 약 1억톤으로 우리나라가 탐사 및 기술개발을 확보하여 상업화하는 경우 연간 300만톤을 생산하게 되어 11억 달러의 수입대체 효과를 확보하게 된다.

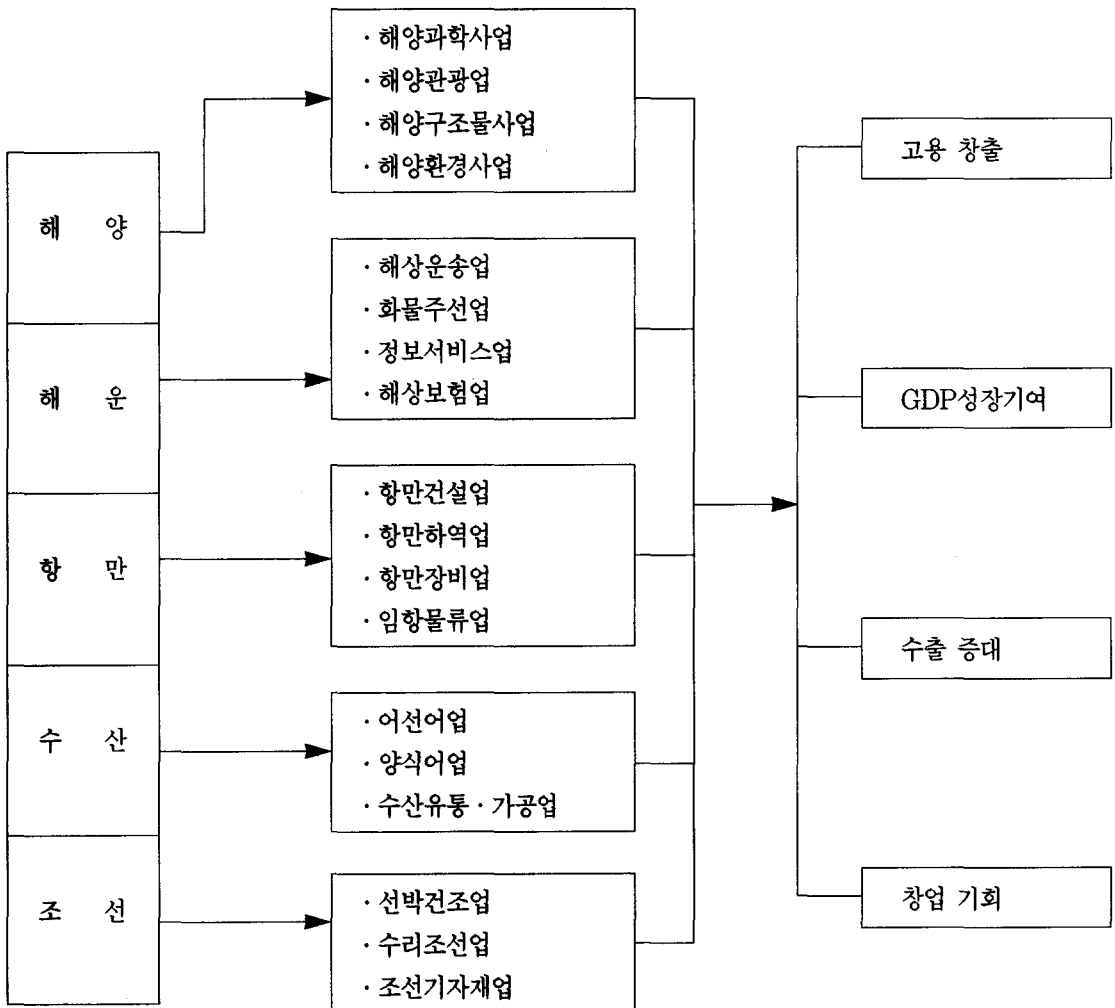
일찍이 Alfred T. Mahan은 한 나라의 해양력의 요소를 지리적 위치, 물리적 환경, 영토의 크기, 인구수, 국민성, 정부의 성격 등으로 구분하였지만, 21세기 해양의 시대에는 해양과학 기술력이 곧 해양력이 될 전망이다.

II. 결 언

해양산업은 국방·안보와 밀접한 관계가 있어 비상시 제4군의 역할을 하고 있다. 해운·조선업은 즉시 전력이며, 수산업은 중요한 단백질 식량공급원으로 국가의 식량안보와 밀접한 연관이 있다.

수산청과 항만청이 통합되어 해양수산부로 발족한 이래 해운과 수산정책이 통합적으로 추진되고 있으며, 관련 연구소도 한국해양수산개발원으로 일원화되어 있지만 학계의 연구는 수산, 해운 및 해양이 별개의 학회에서 논의되어 왔다. 이들 분야의 전문가가 앞으로 본 학회에 한데 모여 바다와 관련된 현안과 이론들을 머리를 맞대고 토의함으로써 아래의 목적을 달성하는데 일조하리라 믿어 의심치 않는다.

앞으로 본 학회는 ①세계를 해양산업의 터전으로 하는 해양개발, ②후손에게 물려줄 풍요롭고 쾌적한 해양국토공간 조성을 위한 해양개발, ③국가경제발전을 선도하는 해양개발에 앞장서는데 있어서 일익을 담당하고자 한다. 이를 위해 본 학회는 위에서 언급한 분야 이외에도 해상보험, 해양정책, 해양어촌 관광, 매립과 유류오염에 의한 어업피해보상제도 및 해사법규 등의 분야도 다루고자 한다.



〈그림 1〉 해양산업의 국민경제적 역할