

해양강국 실천을 위한 행정조직 부활의 필요성 연구

김홍섭*

A Study on the Necessity of the Resurrection of Administration Organization for the Realization of Super Nation of Maritime and Fishery

Hongseop Kim

Abstract : The Roman thinker, Cicero said, "The Nations that rule the sea, rule the world". In the world history, the countries done critical roles, have emphasized the importance of the sea. The world history is called as the histories of the countries which governed the sea, such as Phoenicia, Greece, Carthago, Roma, Portugal, Spain, England, and USA. The sea is not only the political, economical, social and cultural basis, serving as the origin of resources and channel of communication, logistics and distribution but also the area of dreams and imaginations and ground of potentiality and visions. This paper reviewed the major countries and their histories to realize the vision of Korea, super power country of maritime and fishery. Main maritime policies and its core issues and prospects of Korea were reviewed. And on the basis of these reviews, the vision of super power country of maritime and fishery was suggested. The vision, the 5th super power country of maritime and fishery in 2020, and 10th country of maritime technology level in 2020 and their details were proposed also. For achieving the vision, the resurrection of MOMAF is necessary and its reasons and 5 necessities were suggested. And the directions of the resurrection of MOMAF were proposed in terms of two viewpoints, policy/functional and institutional basis. I think Korea, the super power country of maritime and fishery, can be realized only when MOMAF may be resurrected.

Key words: World History, Administration Organization, Sea War, Maritime Policy, MOMAF, Sea Power, Resurrection of MOMAF

▷ 논문접수: 2011.10.31 ▷ 심사완료: 2011.12.23 ▷ 게재확정: 2011.12.29

* 인천대학교 무역학부 교수

I. 서론

바다를 지배한 민족이 세계를 지배한다고 로마의 키케로(Cicero)가 말했다. 고대 그리스와 로마 시대 이래로 바다를 지배한 민족이 당대의 지배력을 행사하여 왔으며, 페니키아, 그리스, 카르타고, 로마, 포르투갈, 스페인, 영국, 미국 등 세계는 바다를 지배해온 민족의 역사라 할 수 있다. 바다는 자원의 보고, 소통과 물류, 유통의 통로로 국가의 원활한 정치, 경제, 사회, 문화의 터전이며 바다는 동시에 꿈과 상상의 장이며, 가능성과 비전의 토대이다. 본 연구에서는 우리나라 해양강국의 실현이라는 비전의 실현을 위해 세계의 주요 국가와 역사를 개관하고 우리의 해양의 주요 이슈와 실태 등을 분석하고, 우리의 해양력 등을 고찰하고자 한다. 이들을 토대로 우리 해양항만관련 행정조직의 문제들을 살펴본 후 우리의 비전실현을 위한 해운항만 및 수산 조직의 신설 또는 복원의 필요성에 대하여 문헌적 연구를 시도하고자 한다.¹⁾

II. 해양사의 주요 해전, 항로 운영과 선행연구

1. 세계 역사 전환의 계기로서 주요 해전

1) 살라미스 해전

세계 주요 해전과 역사의 발전을 다음 같이 요약할 수 있다. 살라미스(Salamis) 해전(B.C. 480)은 아테네와 페르시아 크세르크세스와의 전쟁으로 고대 그리스의 가장 중요한 전쟁으로 테마스토클레스(Themistocles, 그리스어: Θεμιστοκλῆς, BC524~459)는 고대 아테네의 정치가, 군인으로, 아테네의 해군력을 그리스 제일로 성장시켜, 페르시아 전쟁의 승리를 이끌었음. 그는 페르시아군이 육로로 아티카를 공격하자, 노인과 부녀자를 살라미스 등으로 피난시키고 나머지 전아테네인을 군함에 태웠으며, 살라미스에 집결한 그리스 연합 함대는 페르시아 해군과 결전을 하여, 그의 작전으로 대승을 거두었다. 그는 그의 페르시아 출신 충복을 크세르크세스에서 보내고, 그 노예는 그리스군의 연합이 와해되고 있으며 크세르크세스가 지금 그리스 연합군을 공격하면 페르시아 군이 이길 수 있다고 전하도록 함. 크세르크세스는 곧 살라미스 섬의 그리스 연합군을 공격하도록 명령하며 아테네 해군은 좁은 살라미스 해역에서 페르시아군을 무찌르고 고대 사회를 지배하게 된다. 이 전쟁의 주요 의의는 해군을 중시한 전략과 우세한 적을 협소한 해역에서 잘 준비된 해군력으로 제압하여 나라와 백성을 구한점이라 할 수 있다.

1) 이 논문은 필자의 발제문(부산항발전협의회 등 주최, 토론회, 2011.6.30.)을 수정·보완한 것임

2) 포에니(Poeni) 전쟁

로마와 페니키아의 식민시(植民市) 카르타고와의 전쟁으로 지중해 세계의 패권을 둘러싸고 BC 3세기 중엽에서 BC 2세기 중엽에 이르기까지 전후(前後) 3차에 걸쳐 있었던 고대의 세계적 전쟁이다. 제1차 전쟁은 (BC 264~BC 241) 시칠리아 북동단(北東端)의 그리스 식민시 메사나를 에워싼 싸움이 발단이 되어, BC 256년 로마는 대함대를 거느리고 아프리카로 원정하였으나 패하자 다시 시칠리아 서부로 옮겨져 시칠리아 서단(西端) 아이가테스해전에서 승리하여 카르타고를 무조건 항복시키고, 로마는 거액의 배상금을 얻는 한편, 카르타고 세력은 시칠리아에서 일소된다. 제2차(BC 218~BC 201)은 한니발이 이베리아반도의 동해안에 있던 로마의 동맹시(同盟市)를 공격 BC 218년 보병 2만 명, 기병 6,000명의 대군을 거느린 한니발은 남프랑스를 석권한 후 알프스를 넘어 이탈리아에 침입, 반도의 각지에서 로마군을 격파하였다(티키누스 전투). 특히 BC 216년 8월 2일 남이탈리아의 칸나전투에서는 용병(用兵)의 묘(妙)를 발휘한 한니발이 로마군을 포위·섬멸한다.

로마군은 BC 206년 카르타고군의 거점인 이베리아반도를 완전히 평정한 대(大)스키피오(아프리카누스)의 인솔하에 북아프리카로 건너가 BC 202년 자마전투에서 한니발군을 격파, 두 번째의 전쟁도 로마군의 승리하게 된다. 제3차(BC 149~BC 146) 카르타고의 숨통을 완전히 끊은 전쟁으로서 카르타고와 그 이웃 나라인 누미디아의 마시니사전투에 끼어든 로마가 BC 149년 전단(戰端)을 열어 소(小)스키피오가 인솔하는 로마군이 마침내 카르타고를 포위하여 이를 철저히 파괴함으로써 3차에 걸친 전쟁에 종지부를 찍고, 카르타고의 옛 땅은 아프리카라는 이름으로 속주가 된다. 이 전쟁의 주요 의미는 긴 전쟁에서 많은 전투에서는 한니발에게 패하였으나 카르타고 본토를 해상으로 공략한 스키피오의 탁월한 전략으로 육상전 중심의 한니발을 이기고 전쟁에서 승리하여, 고대 로마의 번영의 초석이 된 전쟁이라는 점이다.

3) 악티움(Actium) 해전

악티움 해전(기원전 31년)은 마르쿠스 안토니우스와 옥타비아누스간에 로마의 패권을 두고 겨룬 해전으로, 로마의 경우 해전에 상당히 취약했으며, 악티움 해전의 경우에도 '해전을 육전화'한 로마식의 전투가 벌어져 옥타비아누스 측의 승리로 끝난다. 우수한 육상전력과 군자금을 보유 했음에도 불구하고 마르쿠스 안토니우스는 클레오파트라와 연합하여 해전으로 옥타비아누스를 상대했으며, 전투에 돌입한 이후에도 지휘관인 안토니우스는 도망치는 클레오파트라의 뒤를 따라 전투자체를 내팽개침으로써 패배하게 된다. 이 전쟁의 주요 의미는 육상병력이 탁월한 안토니우스를 클레오파트라와 연합한 해전으로 유도하여 대승을 거두어 Pax Romana를 실현한다는 점이다.

4) 칼레(Calais) 해전; 무적함대 격파하여 영국의 해상 패권 확립

1588년 5월 세계사에서 가장 대규모 해전 중의 하나였던 영국 해군과 스페인 무적함대(Armada) 간의 해전은 우리나라와 일본 해군 간의 한산도 해전이 있기 4년 전이며, 16세기 유럽에는 바다의 정복을 통해 강대국이 되려는 스페인, 포르투갈, 네덜란드, 영국, 프랑스 등의 각축장이 된다. 무적함대를 압도한 영국 함대는 무적이었고, 막강한 해군력에 기반을 둔 영국은 향후 200년 이상 세계를 지배하는 대영제국을 건설하게 된다. 무적함대는 배와 배가 근접하면 갈고리를 던져 배를 밀착시킨 후 적의 함선에 올라타는 인파이팅 작전을 위주로 했다. 영국해군은 멀리서 함포 사격을 통해 상대방을 격침시키는 아웃복싱 작전을 채택한다. 기후 탓으로 두 달을 기다리다가 공격을 개시한 무적함대를 맞은 영국 해군은 바람을 등지고 싸우기 위해 신속하게 기동하여 스페인 함대를 영국해협으로 올라오도록 유인한다. 영국 해군은 우수한 기동성과 장거리포를 이용해 스페인 함대의 후미에 계속 포격을 가해 무적함대는 부서진 배들을 이끌고 표류하듯 도주하다가 폭풍을 만나 참변을 당했으며, 이 때 무적함대 13척 중 스페인으로 귀환한 배는 심각하게 훼손된 53척에 불과하였다. 영국 해군 지휘관 드레이크의 우수한 작전과 지휘. 그리고 해전에 관해서는 무식한 수준이었던 스페인 지휘관 알폰소의 무능으로 패배한 것으로 평가된다. 영국은 1600년에 동인도회사를 차렸는데 이는 영국제국의 기반이 되었고, 영국은 1604년에 스페인 외 유럽 대륙에서는 처음으로 아메리카 대륙에 버지니아라는 식민지를 세우게 된다. 이 전쟁의 주요 의의는 최강의 명성을 자랑하는 무적함대(Armada)를 철저히 지형과 기후를 탐색하여 스페인 무적함대의 오만과 치밀하지 못한 전략을 깨트리고 해가 지지 않는 영국 Pax Britannica의 기초가 된 해전이다.

5) 한산대첩(閑山大捷)

한산도 대첩(한산 대첩)(閑山島大捷)은 1592년(선조 25) 음력 7월 8일 한산도 앞바다에서 조선 수군이 일본 수군을 크게 무찌른 해전으로, 이 전에서 육전에서 사용하던 포위 섬멸 전술 형태인 학익진을 처음으로 해전에서 펼쳤다. 3대 대첩 충무공 이순신 장군의 한산도 대첩은 충무공, 김시민 장군의 진주대첩, 충장공 권율 장군의 행주대첩과 함께 임진왜란의 3대 대첩 중 하나다. 13척으로 구성된 적의 소규모 함대를 발견한 일본 수군은 이들을 조선 수군의 모든 함대라고 착각하여 전 함대가 그들을 추격하였고, 일본 함대가 예정대로 한산도 앞바다에 이르자 대기하던 함대와 함께 전 조선 함대가 뱃길을 돌려 학익진을 펼쳤다. 이 전쟁의 주요 의의는 13척의 허름한 배로 명량에서 대승한 이순신은 마지막 결전지 한산도에서 우세한 적 일본 전함들을 지형과 기후를 면밀하게 조사, 분석하고 적을 사전에 한산도 요충으로 유인하여 학익진을 펼쳐 쳐부서

나라를 7년의 전쟁에서 구한 점이다.

6) 트라팔가(Trafalgar) 해전

나폴레옹 전쟁기간 중 1805년 10월 21일에 프랑스-스페인 연합 함대를 상대로 영국 해군이 결정적인 승리를 거둔 해전으로 스페인 남서쪽 트라팔가르곶에서 영국의 왕립 해군 27척이 프랑스, 스페인 연합함대 33척을 기습하여 프랑스-스페인 연합함대는 22척을 잃었지만, 영국은 1척도 잃지 않는다. 이 전쟁의 주요 의의는 불세출의 영웅 나폴레옹의 대륙봉쇄령에 맞서 프랑스-스페인 연합 함대를 악천후에서도 탁월한 기습작전과 전략, 전술로 패퇴시킨 넬슨은 외눈박이에 절룩이는 불편한 왜소한 체격으로 이순신을 존경하며 잘 알고 있었다고 전해지며, 이후 영국은 나폴레옹의 지배에 벗어나 독립적인 정치, 경제가 가능해진다.

7) 대한해협(러일) 해전

1860년 러시아는 연해주 700리를 중국으로부터 빼앗고, '동방의 정복자'라는 뜻을 가진 블라디보스토크항을 개항한다. 1904년 2월 일본은 선전포고 없이 여순항에 정박해 있던 러시아 함대를 공격함으로 러·일전쟁이 시작된다. 극동에서 일본함대의 우위에 대처하기 위해 러시아는 발틱 함대를 파견하기로 했으나, 오랜 시간 항해하는 동안 각종 사건이 벌어졌고, 발틱 함대의 우유부단으로 시간이 지체돼 발틱 함대가 아시아에 도달할 무렵 여순항은 이미 일본이 점령한 상태였다. 로제스트벤스키 제독이 지휘하는 발틱 함대는 1905년 5월27일 대한해협을 통과하여 블라디보스토크항으로 가려 했으나 기다리고 있던 일본 함대의 공격을 받아 단 하루 만에 궤멸. 대한해협 해전은 트라팔가 해전 이후 최대의 해전이며 해상전투 최대의 승리이다. 이 전쟁의 주요 교훈은 당시 세계 최강의 러시아 발틱함대를 무찌른 도고 헤이하치로는 피곤한 상태에서 무리한 운항과 준비부족의 발틱함대를 이순신의 학익진을 이용하여 안개와 기후조건을 배경으로 러 함대를 무찌르고 일본 해군의 최고의 영웅으로 추앙되었다.

8) 주요 해전들의 평가와 역사적 의의

전술한 주요 해전들은 세계사를 바꾼 중요한 사건들이라 할 수 있다. 이들 사건의 핵심에는 바다에 대한 동 시대 사람들과 지도자들의 생각이 역사를 바꿀 만큼 중요하다는 점을 보여주는 의미있는 사건들이라 할 수 있다. 바다를 통한 열린 사고와 전략으로 세계와 교역하고 세계의 자원을 확보한 국가는 성장하고 육지중심의 편협한 국가는 제한된 자원과 역량에 갇혀 세계사의 주역으로 등장하는 데 어려움이 많았음을 알 수 있다.

2. 세계 주요 항로의 발견과 해양의 변화

1) 장보고(張保臯)의 동아시아 항로

장보고 시대 동아시아의 항로는 노철산항로, 황해 횡단항로, 동지나해 사단항로가 일반적인 항로였다. 노철산 항로는 산둥반도 등주, 발해만의 노철산하구, 대련만, 압록강 하구를 경유하여 한반도 웅진만 가야화, 덕적을 거쳐 남양만에 이르는 항로였다. 황해 횡단항로는 산둥반도에서 황해를 가로질러 예성강, 당은포에 이르는 최단항로이고, 동지나해 사단항로는 우리 흑산도에서 남중국으로 직항하는 항로로 w중국의 명주 저어해연, 대주 황암현, 양주, 광주 등이다. 장보고는 당나라와는 물론 일본과 이슬람권에 까지 해상무역을 주도하였으며, 이슬람권의 슈리아만(Sulaiman)의 ‘중국과 인도의 소식’(851) 알마소디(Al-Masoudi)의 “황금초원과 보석광”(10C중엽) 등에 신라의 위치와 황금의 산출 교역 품목 등이 명시된다.

2) 정화(鄭和)의 항로

명나라의 영락제 시대의 제독 鄭和(1371~1433)가 함대를 이끌고 대 항해를 시작한 해. 환관 출신 제독인 정화는 1405년부터 1433년까지 28년간 일곱 차례에 걸쳐 말라카 해협과 인도양을 거쳐 페르시아와 아프리카까지 항해를 한 것으로 알려진다.(폴 케네디, 1990). 이런 일반상식을 뒤엎고 정화의 대 함대가 세계 일주 항로를 개척했고, 그 당시 항해에서 얻은 지식을 근거로 제작된 지도가 포르투갈의 항해 왕자 엔리케에 전해져 서양인들이 대 항해에 나서게 하는 계기를 제공하였다. 당시 서양의 해양강국이었던 베네치아의 갤리선 가운데 가장 큰 것이 길이 150 피트(48m), 선폭 20피트(5.4tn). 최대 화물 적재량은 고작 50 톤에 불과하였다. 청나라 함대는 총사령관 정화를 비롯하여 홍보, 주만, 양경 제독이 동행했고, 함대는 외교 사절들을 동남아, 인도, 아프리카에 내려 준 후 희망봉을 돌아 남아메리카를 발견했으며, 이어 마젤란 해협을 통과하여 남극해를 항해하며 남십자성과 노인성의 정확한 위치를 찾아냈고, 긴 항해 끝에 호주와 뉴질랜드를 발견하기도 하였다.²⁾

3) 콜럼부스(Christopher Columbus) 의 신대륙 발견

십자군 전쟁의 패배로 육로로 아시아와 교역하던 유럽은 교역의 길이 막히게 되어 아시아와의 교역을 계속하기 위해서는 해로의 개척이 필요하였다. 스페인 이사벨라 여왕은 콜럼버스의 사업을 지원하기로 마음먹고, 여왕이 배를 산타마리아, 핀타, 니냐 호 등의 3척을 제공하고 이 사업을 후원하였다. 1502년에서 1504년의 제4회 항해의 허가는

2) 위키피디아(<http://www.wikipedia.org/>) 관련 자료

바스코 다 가마의 성공에 자극을 받은 때문인 것으로 보이나, 그는 온두라스와 파나마 지협을 발견하고 가장 고생스러운 항해를 마치고 귀국하였다. 1504년에 이사벨이 죽은 뒤 그의 지위는 더욱 하락하였으며, 그의 직책의 세습까지도 인정되지 않았고, 그는 1506년 '이미 과거의 인물'이 된 채 죽었는데, 자기가 발견한 토지를 인도라고 믿었다. 동양으로 부터는 향료와 후추, 비단 등이 들어오고, 신대륙으로부터는 담배, 코코아, 감자 등이 유입되어 유럽인의 일상생활을 바꾸어 놓음. 또한 신대륙인 아메리카 대륙에서 갈취해온 금, 은 등이 대량으로 반입되면서 가격 혁명을 일으키며 물가가 크게 상승하였다. 가장 큰 변화는 상업혁명이었다.

4) 바스코 다 가마의 희망봉 항로

바스코 다 가마(Vasco da Gama ['vaʃku de 'gɐmɐ], 1460년 또는 1469년~1524년 12월 24일)는 포르투갈의 항해자이며 탐험가로, 1497년~99년, 1502년~03년, 1524년 3차례에 걸쳐 인도로 항해하였다. 배 4척을 이끌고 포르투갈을 출발, 아프리카 해안을 둘러가는 항법을 써서 1498년 5월 18일 인도에 도착. 이 길은 1869년 지중해와 홍해를 연결하는 수에즈운하가 개통되기까지 유럽과 아시아를 연결하는 최단 항로이다. 인도 항로가 열리자 유럽인들은 신천지가 열린 듯 기뻐했고, 이보다 6년 앞서 스페인 출신의 크리스토퍼 콜럼버스가 아메리카 대륙을 발견했을 때보다 훨씬 더 열광적이었다. 아메리카 대륙 발견이 당장 유럽에 별다른 경제적 효과를 가져다주지 못했던 것과는 달리 인도 항로 개척은 동서 직교역을 가능하게 했고 유럽에서 동양 향료, 도자기, 보석에 대한 수요가 넘쳐났지만 1453년 비잔틴 제국을 몰락시키며 아시아로 가는 길목을 막아버린 오스만튀르크 때문에 수입이 쉽지 않았다. 동양 물건들이 바닷길을 통해 대량 유입되면서 상품 가격이 떨어졌고 이는 유럽인의 경제생활을 변화시켜 후일 산업혁명을 촉발시키는 계기가 되었다. 유럽에서 아프리카 남해안을 거쳐 인도까지 항해한 최초의 인물로 이 인도 항로의 개척으로 인해 포르투갈 해상 제국의 기초가 다져졌다.

5) 주요 항로 개척의 역사적 의의

전술한 세계사의 주요 항로의 개척과 운영은 동 시대와 국가를 성장 발전시켰다. 그들의 정치, 경제적 영향력은 그 항로의 영역만큼 확장되고 광대해졌다. 바다에 대한 국가의 비전과 전략은 곧 그 국가의 성장의 기반이 되고 기회가 될 수 있음을 추론할 수 있다고 본다.

3. 해양사상 및 해양조직에 대한 주요 선행연구 개관

우리나라에서 해양조직에 대하여 여러 측면에서 연구가 진행되었다. 주요 연구들로는 먼저, 구종순 등(1986)은 해운의 정보력 확장과 무역확장을 위해 해운 정책 및 조직의 확장을 제시하였으며, 이원철(1987)은 우리나라 해운행정의 정책과 행정조직 편제의 변화와 바람직한 방향에 대한 제안을 제사하였다. 나홍주(1990)은 상선 등 해군력이 역사적으로 우리나라 발전에 미친 영향 등에 대하여 다각적인 연구를 실시하였다. 최재수(1991)는 우리나라 해운력의 제4군화를 위한 연구 등을 미국의 국방과 해운의 연계정책과의 비교검토하여 연구하였으며, ‘우리나라에서의 해사행정(海事行政) 일원화 논의에 관한 고찰’(이원철, 1993)이란 연구에서 일관된 해사행정의 필요성을 강조하였다. 김천식(2004)은 장보고의 해상활동의 범위와 역사적 의의에 대하여 연구하여 해상왕 장보고의 활동을 학술적으로 재조명하고 해양사상의 중요성을 강조하였다.

III. 우리나라 해양 정책의 주요 이슈와 전망

1. 해양산업의 국민경제적 위상과 관련 학문

1) 해양산업의 국민 경제적 위치

일반적으로 해양산업의 GDP 규모는 세계 총 생산량의 5-10% 정도를 차지하고 있으며, 우리나라의 경우 총 GDP의 7-8%를 점유하고 있다.³⁾ 2005년에 출간된 해양산업 보고서⁴⁾에 따르면 세계 해양산업은 향후 지속적인 성장세를 보일 것으로 전망되고, 성장률 부분에서는 해양관광, 해양 자원개발, 항만, 양식업, 크루즈 산업, 해양 R&D 산업, 해양교육, 해양연구 등 대부분의 해양산업이 두 자리의 성장세를 보이는 것으로 평가되었다. 해양산업은 수산업, 해양광업, 해양 장비업, 조선산업, 해양건설, 해운산업, 항만산업, 해양관광, 해양방위 및 해양수산 교육 등을 포함함. 우리의 4대해양산업의 부가가치

3) 해양레저 장비 보유국은 미국, 노르웨이, 스웨덴, 호주, 핀란드 등이 세계 시장의 약 87%를 차지하는 등 미국, 유럽 국가들이 강한 시장경쟁력을 보이고 있다. 주요 생산국은 미국, 프랑스, 호주, 이탈리아 등이 세계 수출 시장의 90%를 점유하고 있다. 장비 보유 비율은 노르웨이가 6명 당 1척, 핀란드 7명 당 1척, 스웨덴 12명 당 1척 순이며, 일본은 450명 당 1척, 우리나라는 5,500명 당 1척이다. 앞으로 우리나라, 중국, 일본 등 아시아 조선강국의 시장진출 가능성이 높은 분야라고 볼 수 있다. 또한 직·간접 효과를 포함하여 해양관련 산업에서 창출되는 연간 부가가치 총액은 2005년 기준 약 59조원이다. GDP 총액의 7.3% 점유하는 막대한 규모다. 해양관련 산업의 고용창출 효과는 1,388천명에 달할 정도다. 타의 추종을 불허하는 우리나라의 우수한 IT, BT 기술을 해양산업과 효과적으로 연계할 경우 해양생명산업, 물류정보산업, 해양관광산업 등 부가가치가 큰 미래 해양산업도 가능하다.

4) Marine Industries Global Market Analysis, marine institute(2005.3), 이 장의 해양산업 관련 수치는 이 보고서를 참조하였다.

해양강국 실천을 위한 행정조직 부활의 필요성 연구

율은 26.0%로 전산업 평균 40.1%에 비해 낮은 수준이다. 4개 해양부문이 전체산업에서 차지하는 산출량 비율은 '90년대 이후 2005년까지 2.7%대를 유지하다 2007년에 3.3%로 증가하였다. 해양산업의 총수요중에서 다른 산업의 중간재로 판매되지 않고 최종구매자에게 판매되는 금액인 최종수요액은 해양산업이 67조9970억원('07년)이며 수출이 81.8%로 수출 중심의 산업이었다.

<표 1> 해양 산업의 최종수요액 항목별 구성

(단위 : 10억 원, %)

구분	소비		투자		수출		최종수요 계	
	금액	비율	금액	비율	금액	비율	금액	비율
수산업	5,681	84.2	9	0.1	1,061	15.7	6,751	100.0
조선 사업	0	0.0	3,671	10.9	30,001	89.1	33,672	100.0
해운 산업	360	1.5	3	0.0	23,992	98.5	24,355	100.0
항만 산업	92	2.8	2,565	79.7	563	17.5	3,219	100.0
해양 산업 계	6,133	9.0	6,248	9.2	55,616	81.8	67,997	100.0
전체 산업	673,238	49.0	287,087	20.9	434,039	30.1	1,373,364	100.0

자료 : 한국은행, 「산업연관표 2007」, 2009에 의거하여 작성

해운산업은 우리나라 수출입화물의 99.7%(중량기준)를 수송하고 있고 경상수지에 막대한 영향을 미치고 있고 17조 970억원('07기준)의 외화가득원으로 활동한다.

<표 2 > 주요 산업의 서비스 무역수지

(단위 : 10억 원)

구분	전기·전자	수송장비	조선 산업	해운 산업
수출(A)	119,461	46,726	30,001	23,992
수입(B)	61,337	12,045	1,979	6,894
수지(C=A-B)	58,124	34,681	28,022	17,097
산업별 순위	1	2	3	4

자료 : 한국은행, 「산업연관표 2007」, 2009에 의거하여 작성

항만산업은 건설의 경우토목공사에 경제적 파급효과가 크며, 운영측면에서도 부가가

<표 3> 해양산업영역과 관련 학문

구분	분야	미래 발전 분야	관련 학문 분야		양성방식	
			해양	비해양		
해양산업	해양 신산업	해양생물(생명공학, 바이오연료) 산업 신재생에너지(조류, 조력, 파력, 해상풍력 등)개발 해양공간(해양플랜트, CO2저장지중저장(CCS))이용 해수(해수담수화, 해수용존광물) 이용 해저광물(망간각, 망간단괴, 가스 하이드레이트 등)확보 기타ALV·ROV, 수중무선통신 등	해양생물 해양공학 해양지질 해양화학 조선공학 해양플랜트운영 (신설)	생물학 약학 조선공학 지구과학 지질학 화학 광물학 토목공학 건축학 경영학 전자통신	기존: 기존학교 교육 외에 산-학-연 연계강화	
	기 존	수산업	자원관리·바다목장화 근해양식업	해양생물 수산화 수산경영 양식학	생물학	신산업: 필요시 신과정 개설
		해운항 만	화물운송, 해운중개업, 선박관리 업, 기술R&D, 교육훈련, 선박금 융, 정보통신	조선해양공학 선박운항 해시수송 항해학 항만물류	기계공학 산업공학 전기제어공학 경영학	
		해양관 광	크루즈/요트내장, 연안공학, 요 트설계, 마리나 운영	해양레저선박 해양레포츠학과	기계공학 산업공학 경영학	
해양 정책 및 서비스	해양정책/해양 법	EEZ협상·관리, 독도, 대해적, 해 안행정 및 해양전략 등	해사법무정책	법학, 행정학, 지리학 등	단기: 학-연 협동과정 장기: 대학원대 학설립	
	연안관리	연안관리(ICZM)·용도해역제, 해 양공간계획(MSP), 무인도서 관 리, 해양공간정보	해양학 해양공학	경영학, 행정학, 지역계획학, 지 리학 등		
	해양환경	해양오염물질 저감 해양생태계 복원 해역이용협의·환경영향평가 연안재해 회복력 증대 해양청정기술	해양화학 해양생물 해양공학	화학, 생물학, 지 질학, 물리학 환경공학 지구과학		
	국제해양협력	해양환경, 해양안전, 해양안보	해양화학 해양생물 해양경찰학	-		
해양과학 및 조사	기후변화대응·적응- 해양탐사 및 관측 해양정보 및 예보/해양운용 증진 극지연구	해양지질 해양화학 해양생물 해양물리 해양공학	-	학-연 협동과정		

자료: 최재선 등 8인(2010)

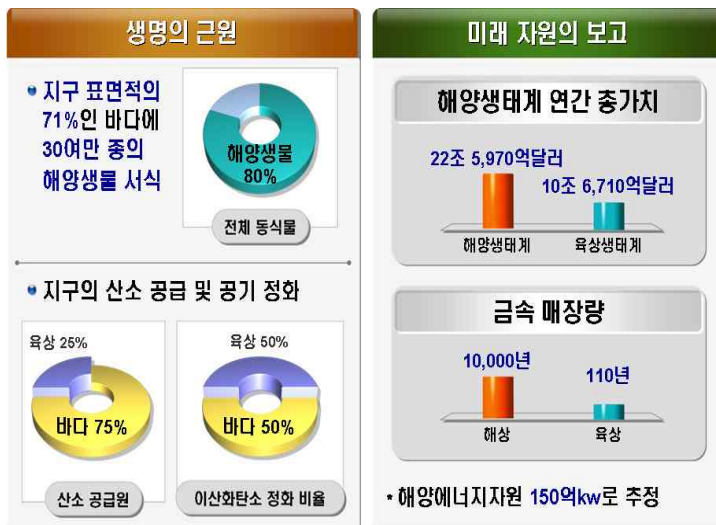
치율이 50.1%를 상회하는 고부가가치 산업으로, 자체물동량은 물론 일본, 중국의 환적화물을 처리하여 572만teu('09)로 12억 5천만 달러의 부가가치 창출하였다. 조선산업은 제1위의 조선국으로서 (수주금액 기준) 전기전자산업, 수송장비산업에 이어 제3의 외화 획득 산업으로 우리 조선산업의 경쟁우위를 유지하기 위해 고부가가치선, 대형 고속선, 신에너지선 해양공간제품 등 새로운 제품생산을 지속할 예정이다. 또한 항만도 상호 경쟁도 의미 있으나, 물류여건을 고려하여 경쟁적 협력 (coopetition)을 중요한 과제로 고려해야 할 시점이라 할 수 있다(윤희숙, 2007).

2) 해양산업의 영역과 관련 학문

해양산업은 기존의 수산업, 해운항만, 해양관광에다 해양신산업, 해양정책 및 서비스, 해양과학 및 조사 등을 포괄하는 넓은 학문으로 그 영역이 넓어지고 있다.

2. 해양의 가치에 대한 논의

<그림 1> 해양의 가치



자료 : 해양수산부(2008)

네이처(Nature) 지는 해양 생태계의 연간 총 가치를 22조 5,970억 달러로 분석. 육상 생태계의 총 가치인 10조 6,710억 달러보다 훨씬 크며, 육지 매장량의 경우 이용 가능 기간이 40~110년 정도에 불과한 것으로 평가되고 있으나 해양 매장량은 200년에서 1만

년 정도로 추정된다.⁵⁾ 해양 심층수, 가스 하이드레이트 등 잠재적으로 이용 가능한 해양자원을 비롯해 최근에는 해양 유전자원에 대한 관심과 수요도 커지고 있어 해양산업이 현재보다 앞으로 더 발전할 것이라는 장밋빛 전망이 나오고 있다.

해양에는 지구 전체 동식물의 80%에 해당하는 총 30여만 종의 생물이 생존하고 있으며, 해저에는 다양한 광물자원과 에너지 자원이 매장되었다. 석유는 전 세계 매장량의 32.5%가 매장되어 있으며, 천연가스는 15%가 매장되었고, 해저에 매장된 석유 부존량은 총 1.6조 배럴로 추정되고 있으며, 이 가운데 62%가 아직 개발을 기다리고 있다. 그리고 파력, 풍력, 조력 에너지의 잠재력은 무궁무진하다.

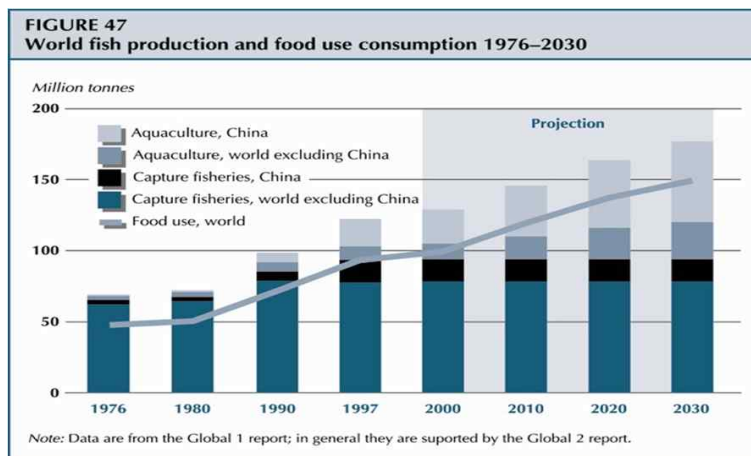
3. 해양자원 개발

일반적으로 해양자원(marine resources)은 수산자원, 해양 광물자원, 해양 에너지 자원으로 나누어진다(wikipedia.org 관련자료 참조, 보완함).

1) 수산자원

바다는 세계의 식량공급에 있어 큰 잠재력을 가지며, 수산자원의 공급 능력에 대해서 알려져 있지 않아 해양의 식량자원이 무진장하다고 여긴다.

<그림 2> 2030년 어획량의 추이 예상도

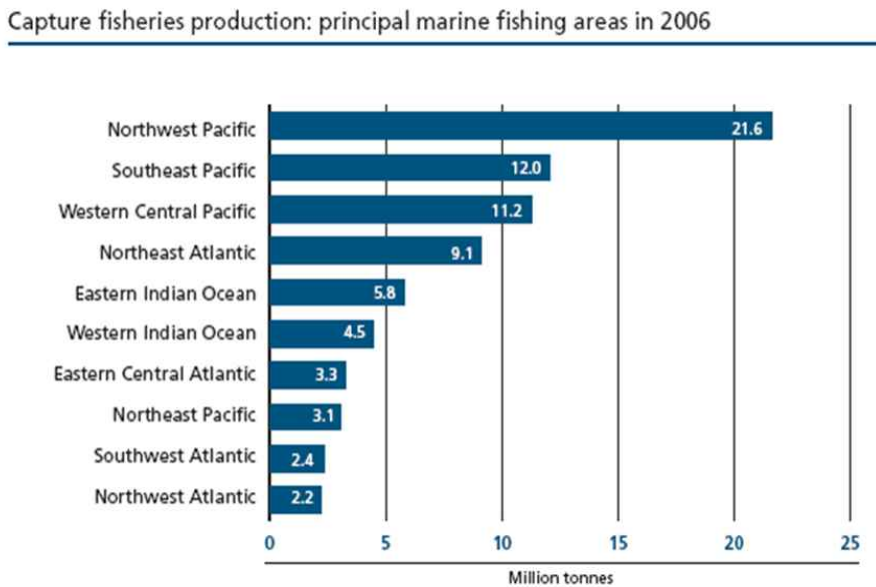


세계 총 어획량은 계속 증가 추세를 보여 최근에는 7천만 톤에 달하고, 현재의 어획

5) 국토해양부, 제1회 한-중남미 해양과학기술 협력 워크숍 자료(2008.9.24)

량을 증가시킬 수 있는 아직 이용되지 않는 자원으로는 중층어류, 남극해의 크릴, 오징어류 등이 있다. 이용 가능한 자원은 중층어류 어획량 1억 톤, 크릴 5천만~1억 톤, 오징어류 1천만~1억 톤 등으로 추정되고 있으나, 최근 조사에 의하면 대구, 연어, 다랑어(참치), 황새치 등 일부 고급 수산어종은 그동안 계속적인 남획으로 인해 이미 90% 정도 감소되었다는 보고도 있다.

<그림 3> 해역별 수산 자원 생산량 분포도



자료: <표 3>과 동일

해조(海藻)라고 불리는 조류(藻類)는 여러 나라에서 식품으로서 뿐만 아니라 동물의 사료로도 활용되고 있고, 조류는 일정한 장소에서 성장하며 색깔에 따라서 녹조류·갈조류·홍조류 등으로 분류된다. 부착성(附着性)이 있는 조류는 공업제품의 원료로도 중요하며, 해조의 주성분은 셀룰로오스·만니트·라미나린·알긴산·푸코산 등의 탄수화물 중합체를 포함하고 있고 이들의 대부분은 분리되어 약학·미생물학 실험에 쓰인다. 조류에서 추출된 콜로이드 가운데 공업적으로 중요한 것은 한천·알긴산 등. 알긴산은 갈조류에서, 한천은 홍조류에서 추출된다. 이들 합성물은 증점제(增粘劑), 습윤제, 청정제, 고화제(固化劑), 팽창제, 응집제, 향생물질 담체로 이용된다. 오늘날 갖가지 해산물에서 공업용 약제와 의약품이 제조되고 있으며, 해양의학, 해양약리학 등의 새로운 학문 분야가

출현했고, 해양에 있는 여러 가지 균류는 강력한 항생물질을 만들어낸다.

2) 해양 광물자원

산업용으로 사용되고 있는 광물 가운데 몇 종은 바닷물 또는 연안역의 해저에서 채집되고, 또 석유와 천연 가스는 대륙붕이나 대륙붕 외연의 해저에서 채굴된다. 해양 광물자원은 해수 속의 광물자원, 해수의 담수화, 천해저(얕은 바다 밑)의 광물자원, 해저하의 광물자원, 심해저의 광물자원으로 나눈다.

해수 속의 광물자원으로는 소금·브롬·마그네슘·금·은·우라늄 등이 있고, 세계 소금의 약 30%는 바다에서 채취되며, 할로젠족 원소의 하나인 브롬은 바닷물에서도 채취된다. 화석심층수에서도 제조되지만 바닷물에서도 채취된다. 브롬은 가솔린용 노킹 방지제로 사용되는 외에 음식·염료·의약품 및 사진의 감광재료 등에도 사용되는데, 사용량의 70%는 바다에서 채취된다. 염화마그네슘은 용융염의 전기분해에 의해 금속마그네슘 제조의 원료가 되고, 마그네슘의 용도는 다양하여 마그네시아유로서 의학상의 용도에 쓰이는 외에 항공기·공구류의 구조재료가 되는 경합금에도 필요하다. 해양은 전세계 석유 자원량의 약 23%, 천연 가스 자원의 약 14%를 보유하고 있는 것으로 추정되고, 화학공업의 가장 중요한 원료의 하나인 황은 대륙붕이나 암염둑의 모암에서 추출된다. 해양에 관한 지식의 증대와 함께 심해저에서 유용한 광물자원이 발견되고, 이들 금속 침전물은 기본적으로 3종류로 분류되는 바, 밀접하게 관련되어 있는 심해 간단괴, 해산상에 분포하는 금속성 크리스트, 화산활동이 활발한 해령·파쇄대에 인접해 분포하는 다금속 황화광물 등이 있다.

3) 해양 미생물

미생물은 주로 단일 세포 또는 군사형태의 생물로 너무 작아 현미경으로만 확인할 수 있으며, 조류, 세균류, 원생동물류, 균류, 바이러스 등을 포함한다. 해양 미생물은 수만 종이 있을 것으로 추정되나, 현재까지 그 특성이 알려진 것은 수천 종에 지나지 않고, 숫자도 과소평가 되었다고 본다. 해양 미생물은 메탄 생성과 분해, 이산화탄소 고정과 생성, 영양염류 순환, 오염물질 분해 등을 통해 생태계 정화기능을 담당함으로써 지구생태계를 유지시켜 주는 역할을 수행한다.

4) 해양 에너지 자원

해양 에너지자원으로는 열에너지 전환, 조석 에너지, 파랑에너지를 들 수 있다. 해양의 열에너지 전환(Ocean Thermal Energy Conversion/OTEC)은 열대 해역에서는 표층과 심층 사이에 언제나 20℃의 수온 차이를 이용하여 저속이기는 하지만 터빈을 돌리

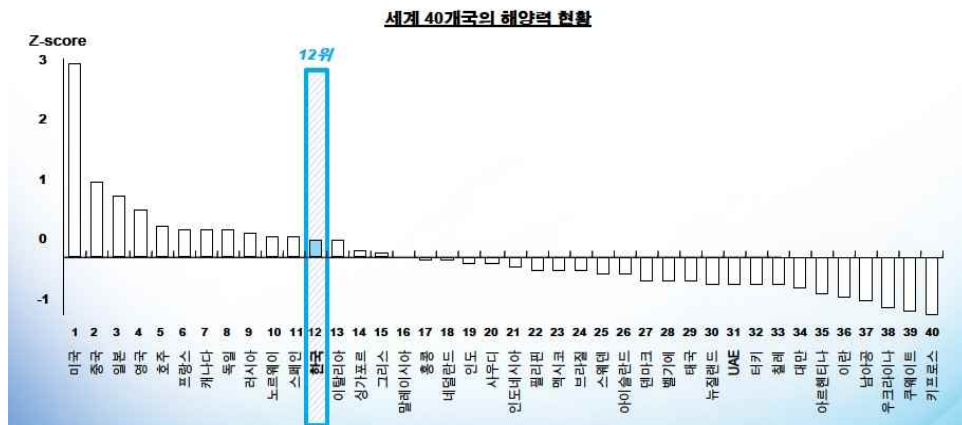
는 것이 가능하다. 조석 에너지는 해양이 가진 또 하나의 에너지원으로 기조력(起潮力)으로 이동하는 해수가 그 동력원이 되며, 북·남반구의 중위도 지방에서는 조석에 따른 간만의 차가 크다. 높은 조석 에너지를 가진 만의 입구에 댐을 만들어 그곳에 가역(可逆) 터빈을 설치하면 전기를 연속적으로 발생시킬 수 있다.

4. 우리의 해양력과 해양문화

1) 해양력의 추정

해양력을 측정하는 지표는 정해진 것은 아니지만 통상적으로 해양자산, 해양관련기술, 해양관련 인력, 해양관리능력과 제도, 해양안보 및 해양에 대한 발전의지 등을 들 수 있다. 세계 40개국의 해양력을 비교하면 우리나라의 해양력은 세계 12위 정도로 평가되고 있으며 이는 미국, 중국, 일본, 영국, 호주 등 5대 해양강국에 뒤 이은 것으로 동아시아에서도 높은 수준이라 보기 어렵다. 중국은 해양관리·해양과학기술 수준은 낮으나 해양자산이 많고 해양산업이 발달하고, 일본은 해양관리, 해양과학 관련 기술에서 앞서나가고 있다. 우리나라 해운·항만·조선 분야는 우수하지만 해양자산 및 해양관리, 해양과학기술 부문이 저조한 편이다.

<그림 4> 한국의 해양력



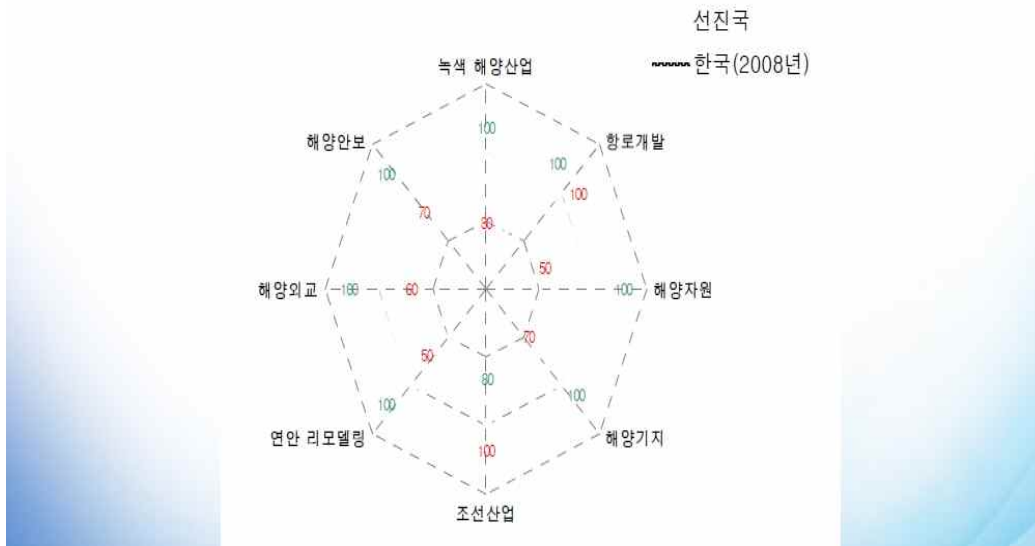
자료: 김성귀 등 9인(2010)

현재 우리의 해양경쟁력은 여타 해양강국에 비해 조선 분야와 북극항로의 개발을 제외하고는 아직 열위한 상태에 있다. 특히 녹색 해양산업, 연안 리모델링 등에서 낮은 수준이며 해양 강국을 100으로 볼 때 우리는 60~70%정도의 경쟁력을 갖는 것으로 평가된다.

<그림 5> 현재 한국해양 경쟁력

전략과제를 중심으로 분석한 결과 우리나라는 해양강국에 비해 북극항로 개발, 조선분야를 제외하고 열위

* 해양 강국을 100으로 볼 때 우리나라는 60~70% 수준



자료: <그림 4>와 동일

우리의 해양산업의 경쟁력을 개관하면 해양자원은 경쟁국에 비해 열악하나, 주요 활동인 조선, 해운, 항만 부문은 세계적 수준에 있다. 해양환경과 해양관광 부문은 경쟁력이 매우 낮은 상태이며, 해양과학기술도 우리의 경제력 등에 비해 매우 낙후된 실태이다.

한국의 해양력은 조선 1위, 해운 5~6위, 컨테이너 처리실적 6위, 해양과학 15위, 안전관리 6위, 환경보전 30위 등 종합 12위로 평가된다.

<그림 6> 한국의 해양력 종합



자료: <그림 4>와 동일

2) 해양문화와 그 범주

오늘의 시대를 문화의 시대라 하듯이 해양분야에서도 다양한 활동이 연계되고 융합하여 아름다운 해양문화를 창출하는 것이 중요하게 되었으며, 해양정책도 해양문화에 초점을 두기에 이르렀다. 해양문화는 한 국가 전 해역의 바다, 연안 및 섬지역을 토대로 형성되고 유지된 인간의 여러 삶의 형태와 양식, 관습, 오래된 풍습 등은 물론 경제, 사회적으로 유지되어 온 틀과 그것들과 연관되어 생성된 예술과 관광 등을 포괄한다.

해양문화는 공간적 영역, 시간적 영역, 기능적 영역으로 나눌 수 있으며, 해양의 모든 영역에서 수행되는 활동을 해양문화의 범주로 포괄할 수 있고, 통합적 이해가 요구되며 다음과 같이 정리할 수 있다.

<그림 7> 해양문화의 영역



자료: 김홍섭(2010)

해양 분야의 여타 주요 이슈들로는 해양관광 및 레포츠, 해양환경과 보전, 북극해항로 등 신항로의 개척, 신기술을 도입한 다양한 선박의 개발, 항만(Green Port, Green Terminal)과 해운 분야의 Green Logistics, 해양도시와 Floating Hotel (Flotel), 해양엑스포, 해양에너지, 해양바이오와 해양단백질 확보, 바다어장 등 실로 다양하고 중차대한 이슈들이 있다.

IV. 우리나라 해양강국의 비전

1. 해양환경의 변화 개요

1) 해운,항만 물류 부문의 환경변화 주요 이슈

- 전세계 선박량의 지속 증가 - 해운에 대한 중국의 영향력 증대- 선박의 대형화, 친환경 신 개념 선박의 출현 - 물류신기술의 빠른 변화 - 환경기준과 물류보안의 강화 - 해운,항만산업의 중합물류 기업화- 해운동맹의 폐지와 해운 시장 재편- 항만경쟁심화와 배후물류단지 역할 증대, 항만간 협력과 통합화(김기범,2006)- 기후변화 협약 대비 항만의 친 환경화 -수산, 양식 기술의 빠른 변화- 북극해 항로의 등장이며, 북극항로는 캐나다 북부 해역을 따라 대서양~태평양을 잇는 북서항로(Northwest Passage)와 시베리아 북부 해안을 따라 대서양~태평양을 잇는 북동항로(Northeast Passage 또는 Northern Sea Route : NSR)로 구분된다.6) 북동항로가 열리면 유럽에서 극동아시아까지 운항거리가 지금보다 3분의 1 이상 줄고, 북서 항로를 이용하면 북미 동부와 서부를 파나마 운하를 통해 항해하는 것보다 6,438km나 단축될 것으로 보인다. 2008년 4월 러시아 상트 페테르부르크에서 개최된 「북극해운 세미나」(Arctic Shipping 2008)에서는 북극항로의 향후 발전방향, 북극항로 운항을 위한 선박건조기술, 북극항로를 이용한 LNG 교역, 북극 항해용 장비운용과 인력훈련 등 다양한 주제가 발표되었다. 북극항로는 빙하문제와 관할권 문제, 영토 및 영해분쟁이 미해결되고 있는 실정이다.

<그림 8> 북극해 해역과 항로



자료: 강성호(2008)

6) 북동항로는 러시아의 북쪽 북극해 연안을 따라 서쪽의 무르만스크(Murmansk)에서 동쪽의 베링해협까지를 연결하는 길이 약 2,200-2,900마일인 해상수송로를 말한다. 북서항로는 캐나다의 북쪽 경계인 알래스카 유콘(Alaska-yukon)의 벨퍼트(Bearfort)해와 동쪽의 랭커스트 해협(Lancaster Sound)의 네어스(Nares)해협 북쪽 입구에 이르는 항로를 말한다.

2) 해양자원, 관광 등 해양산업 변화 주요 이슈

이와 관련한 주요 이슈들로는 - 해양자원 개발 경쟁 가속화와 개발의 광역화 - 해양자원 및 EEZ 해양자원 개발·관리 확대 - 해양관광 시장 확대 및 삶의 공간으로서의 바다 인식- 북극 해양자원 개발 - 해양 자원개발 대기업 참여 확대- 해양 신에너지 및 신 재생에너지 개발- 해양 공간의 고부가가치화 이용 증가- 환경협상의제의 다양화와 이해 강화- 고부가가치 해양플랜트 수요 증가- 해양영토 확보 경쟁 심화, 지역협력 강화, NGO 참여확대 등을 들 수 있다.

3) 수산·해양생물 부문의 환경변화 주요 이슈

이와 관련한 주요 이슈들로는 - 전 세계적인 해양생물자원 확보경쟁 및 국제규제 강화- 해양바이오기술 연구개발 및 산업화정책 강화- 해조류 및 미세조류를 활용한 청정산업화 - 수산 생태계 변화 가속화- 불법어업(IUU) 규제 강화 - 다국적 수산기업의 글로벌화- 수산 분야의 신기술 보급 확산 등을 들 수 있다.

2 우리나라 해양강국의 비전

1) 해양 강국비전과 전략 체계

해양정책의 선진화와 해양산업의 체질 강화를 통해 해양강국과 주도권을 확보할 수 있게 될 것이다. 필자는 해양한국의 비전과 목표로 2020년 까지 세계 5대 해양대국이 되며

<그림 9> 해양주도권 확보 체계



자료: <그림 4>와 동일

2030년까지는 세계 3대 해양강국이 된다는 것을 제안한다. 이를 위해 지속가능한 해양환경의 보전 및 관리, 신해양산업의 육성 및 전통적 해양산업의 고도화, 신해양질서의 능동적 수용을 통한 해양 영역 확대 등 기본 목표를 성취해야 한다고 본다.

<그림 10> 해양한국 비전과 추진 전략

2020 해양한국의 비전 및 목표

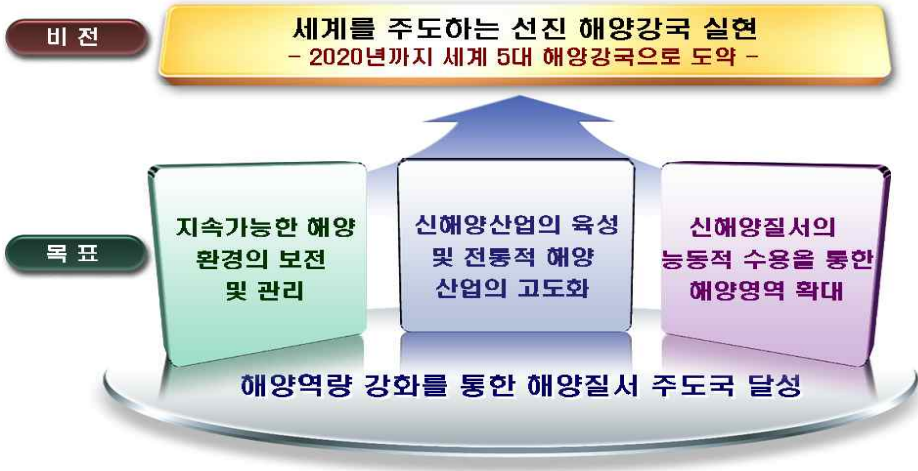
■ 2020 해양한국의 비전

세계를 주도하는 선진 해양 강국 실현
 - 2020년까지 세계 5대 해양강국으로 도약 -
 (2030 세계 3대 해양강국)

■ 3대 기본 목표

- 지속가능한 해양환경의 보전 및 관리
- 신해양산업의 육성 및 전통적 해양산업의 고도화
- 신해양질서의 능동적 수용을 통한 해양 영역* 확대

* 해양 영역은 해외 해양자원 확보, 해양이용 공간 증대(해상, 해중, 해저), 해양 영토 확대, 해양 과학기술 증대를 통한 미이용 해양자원 활용 등을 포괄



추진 전략 ■ 5대 추진 전략의 수립 및 시행

● 5대 추진 전략

- 건강하고 안전한 해양 이용·관리 실현
- 신성장동력 창출을 위한 해양과학기술 개발
- 미래형 고품격 해양문화·관광의 육성
- 동아시아 경제 부상에 따른 해운·항만 산업의 선진화
- 해양 관할권 강화 및 글로벌 해양영토 확보



<추진계획>

- 해양수산발전 26개 중점과제
- 해양수산발전 222개 실천과제

<그림 11> 해양과학기술의 국제 주도권 확보 전략



자료: KMI 자료(<그림4>와 동일)를 토대로 필자 보완

2) '글로벌 5대 해양 강국' 주요 세부 내용

가. 해양경제영토 추진

해양경제 영토의 확보와 확장을 위해 북극해 항로 개발 및 자원개발, 차세대 해양자원 상용화 등이 요청된다. 글로벌 해양기지 건설 및 아쿠아폴리스 등 해양국토를 더 넓이고 재창조할 필요가 있다. 해상도시 건설과 Flotel(해상부유호텔) 및 메가플로트 구축 사업등을 추진할 필요가 있다.

나. 해양 외교와 안보역량 강화로 글로벌 해양경영을 지원

해양 분야 석학초청 지식포럼 주도, 해양관련 종합행정·연구역량 강화, 해양 외교 안보 강화, 도서국가 전략적 협력방안 마련, 저개발국 해양보호 시그랜드사업 실시, 여수 세계해양 정상회의 개최 7) 등을 세부 대안으로 고려할 수 있다.

다. 해양 SOC 투자 확대

7) 여수 국제엑스포(<http://www.expo2012.kr/>) 참조

조선과 해상플랜트 산업 집목, 자족 형 해상 인공도시 건설, CO₂ 저감 및 바이오 에너지 산업육성, 해양플랜트 분야 세계적 기술 선도국등을 세부 대안으로 고려할 수 있다.

라. 해양신기술 개발 및 기후변화 대응 등 관련 기술 개발

상대적으로 낮은 수준인 해양기술을 향후 세계 10위 해양기술국을 위한 3대 중점 전략을 제시할 수 있다.

<표 4> 해양과학기술 3대 중점 전략별 추진방향

추진전략	우수 중점 추진과제
해양 R&D 발전을 위한 기초 기반 강화	해양이해 증진을 위한 기초연구 확대
	해양 인프라 구축
	해양영토 관리 및 운용기술 개발
	국제협력연구 및 국제교류 활성화
국가경쟁력 확보를 위한 중점해양과학기술 개발	해양생명자원 확보 및 이용기술 개발
	해양에너지 실용화 및 고도화 기술 개발
	Global해역 유용광물자원 개발
	U기반 국제해운·물류시스템 기반 및 산업화 기술 개발
	해양안전기술 고도화 및 성장동력 산업화 기술 개발
	LOHAS Marine Food 사업화 기술 개발
	미래 증양식 성장동력기술 개발
	지속가능한 최첨단 항만건설기술 개발
	기후변화 예측·대응 및 연안관리기술 개발
	사전적·사후적 해양오염 관리기술 개발
21세기 첨단 수산 및 관리기술 개발	
산업경쟁력 강화를 위한 사업화 및 역량강화	해양안전 관리체계의 고도화 기술개발
	연구개발사업 신기술 활용 지원 확대
	해양 R&D 지역혁신역량 강화

자료: 국토해양부, 해양과학기술 중장기계획(2009~2013)

마. 해양에너지 개발 과 연안역 관리

해양청정 에너지산업 육성과 해저 에너지 자원 개발, 조력, 풍력개발 등 청정에너지 개발 등을 세부 대안으로 고려할 수 있으며, 연안역 관리를 위해서는 신 개념 해양 및 연안 통합관리, 연안 재정비사업으로 쾌적성 확보 등을 고려 할 수 있다.

V. 해양수산부 설립, 복원의 필요성

전술한 역사적 사례와 검토 그리고 우리나라의 해양 강국의 비전과 그 실현 등을 토대로 다음의 논의들과 함께 해양수산부의 복원의 필요성을 살펴본다.

1. 해양수산부의 폐지의 폐해

1) 해양수산 국가 기능의 저하

해양수산부의 폐지로 해양수산의 국가 주무부서로서의 위상이 약화되고, 바다와 해양에 대한 국민적 인식의 저하와 해양 정책의 국가차원의 기능이 약화되었다는 평가를 받고 있다.

2) 해양,수산 정책의 후 순위화

2010년 국토해양부 부문별 세출안을 보면 '해운-항만 분야' 예산은 2009년 2조 1천 246억 원에서 2010년 1조 8천298억 원으로 13.9%가 줄어들어 정책 우선 순위에서 밀려나고 있음을 알 수 있다. 국토해양부의 2011년 예산안을 보면 해운·항만 부문 예산이 1조 6천42억 원에 그쳐 2010년 1조 8천565억 원에 비해 2천523억 원(13.5%)이 줄었고, 2009년 2조 1천245억 원과 비교하면 무려 5천203억 원(24.5%)이나 삭감되었다.

3) 해양관련 신규사업의 제약

국회 국토해양위원회 권선택 의원은 해양 부문 사업예산이 급감한 요인으로 해양수산부가 국토해양부에 통합된 이후 내부적으로 건설분야에 집중하다 보니 해양분야는 신규사업을 발굴할 여지가 없었기 때문이라고 분석한바 있다.

4) 해양수산 전문 인력의 양성, 배치의 왜곡

2008년 2월 정부조직법 개정에 따라 해양수산부가 폐지됐고, 해양 분야는 국토해양부로, 수산분야는 농림수산식품부로 편입되어, 해양 수산분야의 고위 정책결정 기능과 고급 인력의 성장기회가 축소되고, 정부관련 조직에서의 인적배치에서도 해양수산 전문인력이 소외되는 경향이 있다.

5) 관련 예산의 조성, 배분에서 감소 조치

지난 2008년 이명박 정부 출범으로 해양수산부가 폐지되는 데는 육상·해상·항공물류의 경쟁력 제고를 통해 통합의 목적이 제시되었다. 지난 몇 년 간의 국토해양부 예산을 살펴보면 과연 바다에 대한 애정과 해운산업의 경쟁력을 높이는 데 관심이 있는지 우려하게 된다. 해운·항만분야 예산이 2010년 12.6% 삭감되더니 2011년에는 13.6%나 줄어들었다. 국토해양부 전체 예산 중에서 해양분야 예산은 2009년 11.4%를 지켰는데 2010년 10.8%, 2011년 10.4%로 매년 줄어들고 있다.

6) 수산 기능의 약화

해양수산부 폐지 이후 수산 정책에 대한 정부의 관심이 예전만 못하다 는 지적이 나오고 있다. 농림수산식품부가 관련 식품의 안전관리 체계를 개선하기 위해 수의과학 검역원, 식물검역원, 수산물품질검사원 3개 검역검사 기관을 통합하기로 한 것은 나름대로 의미가 있으나 농축수산 검역기관 통합과정에서 '수산 홀대'라는 지적이 나올 우려가 있다. 농림수산식품부는 새로운 통합 조직 역시 오는 2014년에 거대 조직인 농산물품질관리원과도 합칠 계획을 세워놓고 있고, 이 때 전체 인력의 10%에 불과할 수산분야의 위축은 불을 보듯 뻔한 일로 평가되고 있다.

7) 컨트롤 타워 부재로 통합적 바다 경영의지 약화

해양 컨트롤 타워(control tower) 붕괴로 '해양 강국'에 대한 강한 의욕과 추진력이 약화되고 있으며 전 세계 해양을 경영하고 선도하려는 국민적 결의와 정책의지가 약화되고 있는 실정이다.

8) 해양수산 근무자의 사기 저하

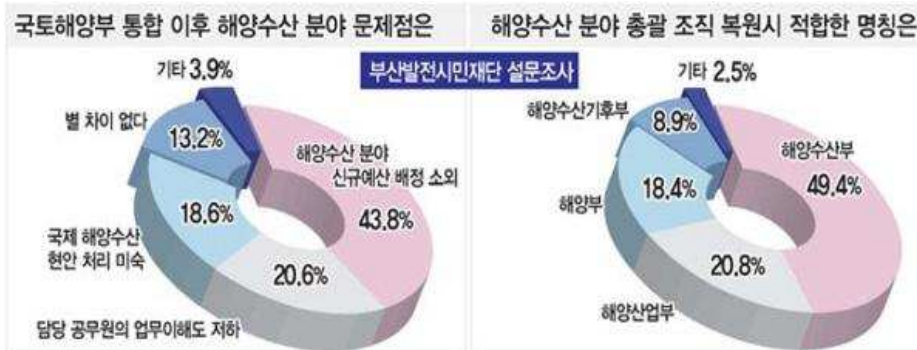
국토·주택·교통·물류 등 복잡 다양한 업무를 처리하는 국토해양부 내에서 해양 분야는 정책적 우선순위에서 밀리고 있고 건설교통부와 해양수산부가 물리적으로 통합됐을지 몰라도 정책결정 과정에서 유기적인 협조체제가 구축되지 못하는 등 화학적 통합은 제대로 이뤄지 못한 부분이 있다. 최근 이루어진 국토해양부의 고위직 인사에서도 해양분야는 소외되어 전체 해양인의 사기를 떨어뜨린 것으로 평가된다. 1996년 출범한 해양수산부는 2001년 세계 5대 해운강국 건설 목표를 수립하여 2010년 그 목표를 달성하였고 해운업은 2008년 470억 달러를 벌어들여 수출산업 가운데 조선, 석유제품, 자동차, 반도체를 제치고 1위를 차지했고, 2020년에는 해운상선대 1억t 해운수입 100조 원 규모의 세계 3대 해운강국건설을 목표로 하는 '해운비전2020'을 선포한바 있다.

2. 해양수산부 설립, 복원의 필요성

1) 해양수산 의식조사 결과

지난해 일어난 천안함 폭침사건과 연평도 포격사건, 아덴 만의 해적 소탕 작전 등을 통해서 바다는 우리의 일상생활과 밀접하게 관련되어 있다는 사실을 절감하게 되고 해양수산부 부활 여론 높아지고 있다. 부산시민과 해양수산 분야 종사자 10명 중 8명은 옛 해양수산부처럼 해양수산 분야 정책을 총괄하는 정부 조직이 필요하다는 의견을 갖고 있는 것으로 조사되었다. '부산항 발전협의회'와 '부산항을 사랑하는 시민모임' 의뢰로 (사)부산발전 시민재단이 2010. 5. 11일부터 22일까지 부산시민과 해양수산 분야 종사자 565명(시민 377명, 해양수산 분야 종사자 188명)을 대상으로 설문조사를 벌인 결과 '해양수산 분야의 독립된 정부 조직이 복원돼야 한다'고 답한 비율이 81.8%에 달한다. 조사결과 해양수산 분야 정부 부처 복원에 부정적인 의견을 낸 응답은 9.2%, 판단을 유보한 답변은 9%였다. 특히 해양수산 분야 종사자들은 독립된 정부 부처 복원 필요성에 대해 95.2%의 압도적인 지지를 보였다. 현 정부들어 옛 해양수산부가 폐지되고 국토해양부 등으로 통합된 이후 '육상, 해상, 항공 물류 분야의 경쟁력을 높인다'는 정부의 정책 목표가 제대로 달성됐는지를 묻는 질문에는 응답자의 10.3%만이 지지를 보였다. 반면 조사 대상자의 71.6%는 '그렇지 않다'(38.2%), '전혀 그렇지 않다'(33.4%)고 답변하였다. '국토해양부 출범 이후 해양수산 관련 정책이 건설교통 관련 정책에 비해 소외되고 있는가'하는 문항에 대해서는 '그렇다'(47.1%)와 '매우 그렇다'(28.5%)는 의견을 여 75.6%가 긍정적 의견을 보였다. 특히, 국토해양부 출범이 해양수산 관련 기업과 종사자가 많은 부산지역에 부정적인 영향을 끼쳤다는 의견은 68.3%를 기록하였다. '긍정적 영향을 끼쳤다'를 꼽은 경우는 13.1%이고, 해양수산 분야 종사자들이 느끼는 부정적 영향은 더 큰 것으로 조사되었다. 부산시민과 해양수산 분야 종사자들은 국토해양부 출범 이후 '해양수산 분야 신규 예산배정 소외'(43.8%), '공무원의 업무 이해도 저하'(20.6%), '국제 해양수산 관련 현안처리 미숙'(18.6%) 등의 문제점을 지적하였다. '만약 해양수산 분야의 독립된 행정 부처가 복원될 경우 어떤 명칭이 가장 적합하느냐'는 질문에는 사라진 옛 해양수산부(49.4%)에 가장 높은 점수, 해양산업부(20.8%), 해양부(18.4%), 해양수산기후부(8.9%), 기타 (2.5%)가 뒤를 이었다.

<그림 12> 부산발전 시민재단 설문조사



2) 해양영토 의식강화 필요

우리의 영토(국토)는 단지 육지만이 아니라 이보다 2.5배 큰 바다와 해저를 동시에 아우르는 해양영토 의식이 강조되고 있다. 해양영토는 바다의 어족자원은 물론 해양의 막대한 자원과 해저면의 광물자원 등과 바다를 삶의 공간으로 이해하는 해양의식의 변화에서도 해양영토의 중요성과 확장에 기대를 갖게 되었다. 특히 한국과 일본, 일본과 중국, 러시아와 일본 등의 해상영토 갈등과 최근의 남지나해에서의 중국, 베트남, 필리핀 등의 갈등은 바야흐로 해양 영토의 중요성을 깨닫게 한다.

3) 해양에 대한 국가간 경쟁 심화

근래 남지나해에서의 중국,베트남,필리핀간의 해양국경 논쟁과 우리의 독도 논쟁 및 러,일간의 북방도서 갈등, 중일간의 해상영토 갈등에서 보듯 해양에 대한 국가간 경쟁이 갈수록 심화되고 있다. 미래학자들은 국가 해양력이 국가경쟁력의 중요한 요소이며, 국부의 원천이 되는 '해양의 시대'가 도래할 것을 예언하고 있고, 동북아에 위치한 중국, 일본은 최근 해양에 대한 보다 적극적인 관심하에 통합 해양행정조직 출범 등 해양경영을 위한 국가전략을 재정비하고 있다. 전통 해양강국인 미국, 캐나다 등은 연안관리 및 해양과학기술 개발 등을 위해 정부조직을 정비하고 중장기 해양 전략을 추진 중이다.

4) 경쟁 해양선진국의 해양경영 청사진과 해양 전담부서 설립

세계 주요 해양 경쟁국들은 막대한 예산을 투입하여 해양을 강화하는 정책과 전략을 세우고 있다. 미국은 미국은 2000년 들어 「해양법(Ocean Act, 2000)」 제정과 '21세기

해양청사진(An Ocean Blueprint for the 21st Century)'을 제사하고, 2006년에는 '해양위원회 합동 이니셔티브(Joint Ocean Commission Initiative)'를 통해 미국 의회가 우선적으로 관심을 가져야 할 해양정책을 발표한바 있다.⁸⁾ 일본은 「해양기본법(2007)」제정과 '해양 기본계획 아폴로,포세이돈 구상(2008)'을 발표하고,⁹⁾ 해양영토 관리, 해양물류수송로 확보·관리, 해양에너지 및 생물자원, 해상운송 시스템, 해양관광육성, 해양환경보전 등 종합정책을 추진하고 있다. 특히 동해의 메탄 하이드레이트 등 자원 개발과 자연에너지 개발 분야를 집중적으로 육성하는 정책을 추진하고 있다. 2009년 3월 24일 최종 확정된 「일본 해양에너지·자원 개발 계획」은 일본의 이 같은 일련의 구상을 포함하고 있다. 중국은 해양산업 발전 계획 제 11차 5개년계획' EU는 '해양을 향한 EU의 비전(An European vision for the Ocean and Sea)' 등을 입안하여 추진 중이다.

<그림 13> 주요국의 해양발전 전략



일본은 해양기본법까지 제정했고, 종합해양정책본부를 두고 연간 1조엔이 넘는 예산을 쏟으면서 해양 영토 확장에 총력을 기울이고 있다. 중국도 국무원 산하 국가해양국이 해양수산행정을 총괄하고 있으며, 인도네시아는 우리나라를 본떠 해양수산부를 발족한 바 있다. 특히 「국가해양산업발전계획요강(‘01~10)」¹⁰⁾과 「제11차 5개년 계획(‘06~10)」¹¹⁾을 수립하는 등 중장기 해양발전전략을 마련하여 추진하고 있다. 유럽연합은 유럽

8) FMC, 「Ocean Act, 2000, & An Ocean Blueprint for the 21st Century), USA
 9) 日本, 運輸省, 「海洋基本法(2007)」, 「海洋基本計劃 Apollo, Poseidon 構想(2008)
 10) 中國, 國務院, 「國家海洋產業發展計劃要綱(‘01~10)」,
 11) 中國, 國務院, 「第11次 5個年計劃(‘06~10)」,

의 미래 해양전략인 「Green Paper(2006)」을 마련하여 해양수송, 해양산업, 연안지역, 해양에너지, 수산, 해양환경 등의 중요성과 역할에 대해 통합적으로 다루며, 지속가능한 해양개발을 위한 전략을 제시하고 있다. Green Paper에서는 유럽의 녹색성장을 위한 해양경제의 중요성과 국가경쟁력 확보 전략, 해양산업의 주도권 확보, 건강한 연안환경을 통한 연안지역의 삶의 질 향상, 해양자원·공간과 인간행위의 통합개발전략 마련, 유럽의 해양 정체성(identity)의 재창출 등에 대한 기본적인 추진전략을 제시한다.

5) 해양수산 기능의 온전한 창달

현 정부에서 폐지되었던 부처 중에서 만발과 부작용이 커지자 정통부는 방통위로, 과학기술부는 국가과학기술위로 살아났고, 해수부만 결국 유일하게 폐지된 것이다. 우리나라 해양과 해운·항만분야의 국가경쟁력을 강화하고, 일관되고 통합된 정책을 수립하고, 해양영토의 확장과 해양자원과 해양기술의 근원적 개발과 활용을 위한 마스터 플랜(Master Plan)의 입안과 추진을 위해 그리고 온전한 해양수산과 해양문화의 창달을 위해 해양수산부의 부활이 절실하다.

6) 해양강국의 비전 실현

한국은 세계 제1위의 조선강국이자 6위의 해운강국, 세계적 원양대국이며 심해저개발의 선행투자국이며, 삼면이 바다로 둘러싸이고 주변국과 해양에서 어깨를 맞대고 있는 국가로 해양과는 불가분의 관계를 가지고 있다. 해양국가로서 국제적 입지가 많이 향상된 것은 사실이지만, 해양강국의 실현과 막대한 해양자원의 효율적 이용 및 국제적 영향력 제고를 위해 해양수산부의 설립, 복원은 필요하다.

7) 해양수산 행정의 거버넌스(governance)와 구심점

해양국가로서의 한국의 입지와 국익을 제고하기 위해서는 이를 뒷받침하는 제도와 시스템적 지원이 필수적이며, 이런 점에서 해양수산부가 폐지된 것은 대단히 아쉬운 결정으로 한시바빠 부활되어야 할 필요가 크며, 특히 일관된 철학과 Vision으로 해양을 경영할 거버넌스의 구축과 정책 구심점이 요청된다.

3. 해양수산부의 설립,복원의 방향

1) 정책, 기능적 방향

설립, 복원되는 해양수산부의 명칭으로는 ‘해양수산부’, ‘해양부’, ‘해양산업부’ 및 ‘해양기후부’로 등이 고려되고 있으며, 수산은 광범위하게는 해양에 포함될 수 있을 것이다. 단순한 구 해양수산부의 완전한 복원도 가능하지만, 그동안 논의되고 변화된 환경

을 고려하여 전향적으로 전 해양 분야의 통합(統合, integration)과 통섭(通攝, 通涉, Consilience)을 가능케 하며, 시너지 극대화를 지향해야 할 것이다. 녹색과 환경가치의 중시, 정보화와 네트워크(network)의 강조와 연대, 해양에 대한 문화와 열린 사고를 포괄하는 기능들을 담는 부서로 거듭나야 할 것이다. 기상청과 문화관광부의 해양레포츠, 경정 및 해양관광, 지식경제부의 조선 및 해양자원, 환경부의 해상국립공원 등 각 부처에 분산된 해양행정을 기능중심, 효율중심으로 통합하여 상승효과를 높이고, 미래 신성장동력으로 육성할 수 있는 종합 조직으로 가야 할 것이다. 특히 해양은 기상상태에 미치는 영향이 절대적이며 최근 전지구적 이슈인 기후변화 문제는 해양과 분리될 수 없고, 태풍진로 예측, 이상기상 변화 등에 대한 해양관측 필요성이 있다. 구해양수산부 소속 해양조사원, 수산과학원 등은 해양관측 등에 필수적인 전문가와 장비 보유하여 효율적으로 정보를 확보할 수 있다. 해양자원 개발과 해외경제영토 개발의 기능을 포괄하는 조직이 포함되어야 할 것이며, 태평양의 해저 자원 개발 및 관리, 북극해의 기상변화에 따른 북극항로개발, 북극해 유전, 가스전 및 하이드레이트 개발 등의 기능을 포함해야 할 것이다.

우리 국민소득이 2만불대가 되어 해양관광 수요가 늘어나고 있고, 해양관광은 연안 및 공유수면 관리, 해양환경 보전, 어촌·수산업, 해상여객운송관리 등과 밀접하게 연관되어 있어 해양관광 개발, 관리 및 해상국립 공원과 도서개발 등을 담당하는 관련 기능도 필요하며 점증하는 크루즈(Cruise)의 국내기업의 운영, 선박의 국내 건조 등에 대한 사업과 조직도 필요하다(김홍섭2008). 해양영토 확장을 위해 우리나라의 해역 뿐만 아니라 해외의 해양이나 공해 등에서 해양개발 및 해양플랜트 업무 등을 추진하는 기능을 포함할 필요가 있으며, 국제관계와 국제관련법 등에 대한 체계적 연구, 협력 기능도 포함되어야 할 것이다. 수산업은 해양수산부의 양대축의 하나로서 전통적인 산업으로 국민 건강을 위한 단백질 확보 차원에서 중요하며, 기르는 어업과 바다목장 및 해양생물자원의 개발, 연구 및 통합관리 측면에서 수산부문도 반드시 포함시켜야 한다.

2) 제도적 방향

제도적 방향으로 정부조직법의 조정이 필요하며, 해양수산부 장관 아래 해양경찰청은 외청으로 두고, 2개의 차관(해양과 수산 또는 해양·수산과 해운·항만)을 두는 방안 또는 1차관과 수산청을 두는 방안 등이 고려될 수 있다.

VI. 결론

미래학자들은 국가 해양력이 국가경쟁력의 중요한 요소이며, 국부의 원천으로 보고

있다. 미래는 '해양의 시대'가 도래할 것이며, 'Blue Revolution'과 'Blue Economy'를 주창하고 있으며 해양이 진정한 'Blue Ocean'임 예언하고 있다. 분단된 우리의 현실을 뛰어넘어 '해양 강대국'의 가치를 높이며 세계로 응비하는 대한민국에 해양은 절대기회이자 도전이라 할 수 있다. 세계 주요 강대국인 미국, 중국, 일본 등의 해양 그랜드 디자인(Grand Design)에 적극 대응하고, 통일한국을 준비하는 국력과 국제영향력을 담보하기 위해 해양수산부의 설립, 복원은 절실한 과제이다. 동북아에 위치한 중국, 일본은 최근 해양에 대한 보다 적극적인 관심하에 통합해양행정조직 출범 등 해양경영을 위한 국가전략을 재정비하고 있다. 전통 해양강국인 미국, 캐나다 등은 연안관리 및 해양과학기술 개발 등을 위해 정부조직을 정비하고 중장기 해양 전략을 추진 중이다. 반도국가인 대한민국이 해양국가로 진출하여 대양과 대륙을 연계, 조정하며, 세계열강의 대열로 들어서느냐, 대륙의 꼬트머리에 매달려 종속적 국가로 머무를 것인가는 우리의 비전과 결단에 달려 있다. 무한히 열려 있는 기회와 도전의 해양(海洋)을 우리 가슴에 품고, 웅대한 해양 비전(Ocean Vision)과 체계적으로 무장한 해양의식과 해양지식으로 오대양과 육대주에 우리의 해양과 물류와 해양과학지식과 정보를 활용하여 누비며, 국부를 창출하고, 경제, 문화 영토를 넓히는 해양활동을 지원하고 통활하는 해양수산부를 설립하여 우리의 '선진 해양강국 대한민국'의 꿈을 실현하는 데 연대하여 힘을 모을 때가 되었다고 본다.

참고문헌

- 강성호, 북극해 자연환경과 향후 전망, 「기후변화에 따른 북극해 변화와 대응방안」, KMI세미나자료집, 2008.11.5.
- 국토해양부, 해양과학기술 중장기계획(2009-2013)
- 구종순·조성원, “우리나라 해운업의 육성방향에 관한 연구”, 『해운학회지』, 제3호, 1986.10.
- 김기범, “항만물류와 항만정책의 동향에 따른 우리나라 항만의 지역경제 활성화 전략”, 『해운물류연구』, 제45호, 2006.6.
- 김성귀 외, 국제 해양주도권 확대방안 연구(II). 한국해양수산개발원, 2010.12.
- 김천식, “장보고의 해상활동의 범위와 역사적 의의”, 『해운학회지』, 제41호, 2004.6.
- 김홍섭, “우리나라 해양문화의 도입과 확장전략에 대한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제26집 제4호, 2010.
- 김홍섭, “크루즈산업의 활성화를 위한 마케팅전략에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 2008.12.
- 나홍주, “상선(商船) 및 해군력이 우리나라 역사에 미친 영향에 관한 소고”, 『해운학회지』, 10호, 1990.5.
- 윤희숙, “글로벌 항만경쟁 환경의 급변에 따른 코퍼티션 전략활용 방안”, 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007.9.
- 이원철, “우리나라 해운 행정 편제에 관한 소고”, 『해운학회지』, 1987.11.
- 이원철, “우리나라에서의 해사행정(海事行政) 일원화 논의에 관한 고찰”, 『해운학회지』, 제17호, 1993.12.
- 폴 케네디, 강대국의 흥망(The Rise and Fall of The Great Powers), 한국경제신문사, 1990.
- 최재선 외, 「해양 GNP시대실현을 위한 해양기반 신국부 창출 전략」, 한국해양수산개발원, 2010.12.
- 최재수, “우리나라 해운력의 제4군화를 위한 연구 - 미국의 국방과 해운의 연계정책과의 비교검토를 중심으로”, 『해운학회지』, 제12호, 1991.5.
- 시민의식조사·(사)부산발전시민재단·부산항 발전협의회·부산항을 사랑하는 시민모임, 2010.5.11
- 한국은행, 「산업연관표 2007」, 2009.
- 한국해양수산개발원(KMI)·국토해양부, 「제1회 한-중남미 해양과학기술 협력 워크숍 자료」, 2008.9.24.
- 해양수산부, 「미래 국가해양전략」, 2008.
- Marine Institute, Marine Industries Global Market Analysis, 2005.3.
- 中國, 國務院, 「國家 海洋產業發展計劃要綱(‘01~’10)」
- 中國, 國務院, 「第11次 5個年 計劃 (‘06~’10)」
- FMC, 「Ocean Act, 2000」 & An Ocean Blueprint for the 21st Century), USA.
- 日本, 運輸省, 「海洋基本法(2007)」, 海洋 基本計劃 Apollo, Poseidon 構想(2008).
- 위키피디아(<http://www.wikipedia.org/>) 관련 자료
- 여수 국제엑스포 (<http://www.expo2012.kr/>) 참조

국문 요약

해양강국 실천을 위한 행정조직 부활의 필요성 연구

김홍섭

바다를 지배한 민족이 세계를 지배한다고 로마의 키케로(Cicero)가 말했다. 세계사에서 중요 역할을 한 국가는 대부분 바다의 중요성을 강조하였다. 페니키아, 그리스, 카르타고, 로마, 포르투갈, 스페인, 영국, 미국 등 세계는 바다를 지배해온 민족의 역사라 할 수 있다. 바다는 자원의 보고, 소통과 물류, 유통의 통로로 국가의 원활한 정치, 경제, 사회, 문화의 터전이며 바다는 동시에 꿈과 상상의 장이며, 가능성과 비전의 토대이다. 본 연구에서는 우리나라 해양강국의 실현이라는 비전의 실현을 위해 세계의 주요 국가와 역사를 개관하였다. 우리 주요 해양정책의 주요 이슈에 대한 실태와 전망을 살펴보았으며, 이를 토대로 우리 해양강국의 비전을 제시하였다. 2020년 세계 5대 해양강국, 세계 10위의 해양과학기술 보유 등을 비전으로 제시하고 세부추진 전략을 제안하였다. 이를 위해 해양수산부의 복원이 절실하며 그 이유와 필요성을 5가지 논리로 제시하였다. 또한 해양수산부의 복원의 향후 방향도 정책, 기능적 관점과 제도적 관점에서 제시하였다. 해양강국 대한민국은 해양수산부가 향후 정부조직 개편에서 반드시 복원되어야 실현될 수 있다고 본다.

핵심 주제어: 세계사, 정부조직, 해양정책, 해양수산부, 해양력, 해전, 해양수산부 부활