

KMI 동향분석

VOL.156

2019 NOVEMBER

발간년월 2019년 11월(통권 제156호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 김형태 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서는 KMI에서 진행 중인 『우리나라 주요 국제여객항 운영체계 개선방안 연구』 내용 중 일부를 활용하여
작성한 것입니다.

국제여객항 운영체계 개선과 여객 편의성 제고 필요

이경한 항만수요예측센터 전문연구원
(trumanlee@kmi.re.kr/051-797-4696)

김우선 항만투자·운영연구실 부연구위원
(firstkim@kmi.re.kr/051-797-4672)

최근 국제여객항 운영체계 전반에 대한 개선의 목소리가 커지고 있다. 특히 인천항, 평택항, 군산항 등 서해권 여객항에서는 추가선석개발, 주말상시통관 및 인력확대, 터미널 접근성 개선, 편의시설 확대 등의 필요성이 지속적으로 제기되고 있다. 또한 동해권 여객항인 부산항, 동해항에서는 교통 접근성 확대, 터미널 편의시설 및 부대서비스 수준 제고 등 주로 여객중심의 인프라 확보가 요구되는 상황으로 확인된다.

KMI 조사결과 국제여객항 운영체계의 개선이 요구되는 부분은 첫째, 세관인력부족에 따른 통관체계의 비효율성이다. 다수의 선박이 입항할 경우 세관인력의 부족으로 화물의 통관과 여객의 입출국 지연 등 고객서비스에 영향을 미치는 요인이 된다. 둘째, 국제여객항의 원활한 이용을 위한 교통 접근성 부족 문제이다. 조사 결과 대부분의 국제여객항에는 이용자 접근성 개선을 위한 ‘여객항-주요도시’ 연결 교통체계가 미흡한 상황이다. 셋째, 협소한 야드 내 하역기기 보관 장소이다. 특히 야드에 산발적으로 흩어져 있는 새시(chassis) 등 하역기기로 인한 ‘물류 비효율’과 ‘안전사고 위험’이 상존한다. 넷째, 터미널 내 여객편의를 위한 인프라의 부족이다. 향후 항로의 증설, 항차 증대시 현행 국제여객터미널의 수용인원을 초과할 것으로 전망된다. 다섯째, 객화(客貨)수요 증대를 위한 민간의 자구노력 부족이다. 최근 가시화 된 여객과 화물의 저비용항공사 및 풀컨테이너선사로 이탈 방지책 마련을 통해 카페리시장의 경쟁력 확대와 여객항의 수요증대 노력이 필요한 상황으로 보인다.

이러한 현황을 감안하여 국제여객항 운영체계 개선을 위해서는 첫째, 세관 인력의 확충과 주말에 상시적인 통관 시스템 운영이 되어야 한다. 이와 관련, 정부와 이해관계자 간 협의를 거쳐 ‘통관 인력 증원’, ‘주말 상시통관 정책 시행’ 및 ‘효율적 세관 운영관리 방안’ 등이 포함된 ‘세관 운영체계 개선 가이드 라인(안)’의 마련이 필요하다. 둘째, 여객 접근성 측면에서의 교통 편의성 제고가 필요하다. 여객교통인프라 편의 확대를 위해 국제여객항 인근지역 교통망 구축을 위한 관계기관 간

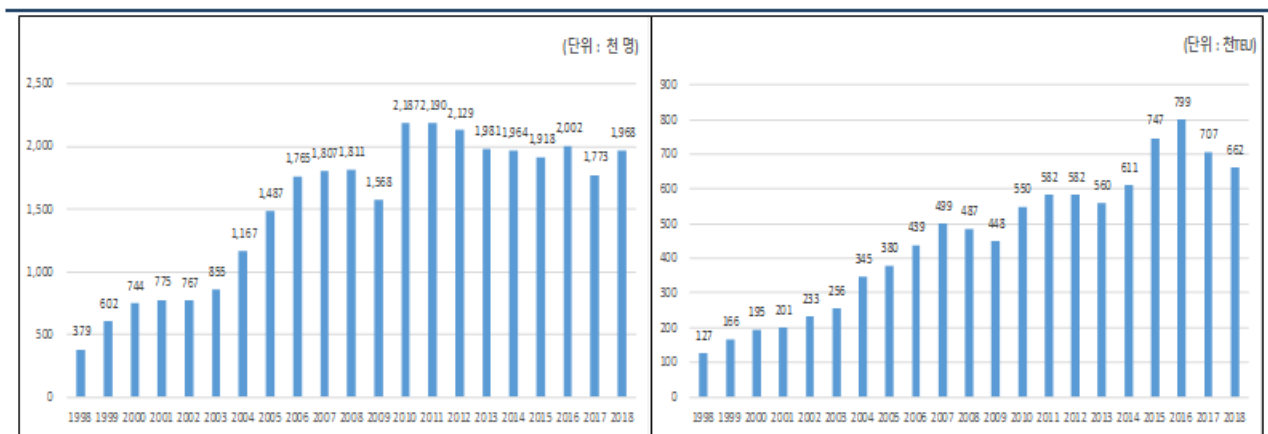
논의를 진행할 필요가 있다. 셋째, 카페리 터미널의 야드에서 새시를 안전하게 보관할 수 있는 별도의 공간 확보가 필요하다. 특히 운영사 주도로 적치공간의 별도 설정을 검토하고 규율을 강화할 필요가 있다. 또한 현행 CY 부지 확장성 부족 해결을 위해 신국제여객터미널을 중심으로 카페리 화물 전용배후단지 확대 시행 등의 정책적 고려가 필요하다. 넷째, 여객이 휴식을 취할 수 있는 위락시설을 확대해야 한다. 정부와 항만공사 주도로 신규 사업자의 터미널 편의시설 개설의 일부 완화 규정 도입과 항별로 특화된 휴게시설 인프라 확충 지원 정책이 수립되어야 한다. 다섯째, 민간 선사등 관련 산업계는 여객과 화물 이탈 방지를 위한 자구책 마련에 집중할 필요가 있다. 특히 객화운송 주체인 선사의 주도로 ‘통합발권시스템 구축’, ‘Sea&Air 관광 상품 개발’, ‘육해상 복합운송’ 등 저비용항공사 대비 차별화된 모객(募客) 방안을 마련해야 한다.

국제여객항 카페리 객화 및 선박 규모 대형화 가능성 높아져

■ '98~'18년 국제여객항 카페리 객화 수요는 연평균 8.6%의 높은 성장률을 지속

- 주요 5개 여객항 국제카페리 여객은 '98년 379천명에서 '18년 1,968천명으로 1,589천명 증가, 화물은 127천TEU에서 662천TEU로 535천TEU로 큰 폭 성장함
- 동 기간 증가율의 경우 여객은 군산(18.5%), 평택(11.1%), 인천(6.5%), 부산(5.7%), 동해(3.3%), 화물은 평택(21.3%), 군산(10.8%), 인천(8.9%), 동해(7.9%), 부산(2.5%) 순을 기록함
- '18년 기준 전국 카페리 여객 및 화물 실적의 약 71.5%, 84.6%는 한·중 항로가 점유하고 있어,¹⁾ 한·중 간 교역이 국내 카페리 객화 시장의 절대적 규모 및 성장세를 견인하고 있음

그림 1. 국제여객항 여객 및 화물 처리실적('98~'18)



자료 : 해양수산부 해운물류기획과 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

표 1. 국제여객항 카페리 여객 및 화물 처리실적 ('98~'18)

단위 : 천 명, 천TEU, %

| 구 분 | 인천 | | 평택 | | 군산 | | 부산 | | 동해 | | 총 계 | |
|-----|--------|--------|--------|---------|---------|-------|--------|--------|--------|-------|---------|---------|
| | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 |
| '98 | 231 | 62 | 75 | 7 | 8 | 4 | 138 | 61 | 41 | 1 | 379 | 127 |
| | (60.9) | (48.8) | (19.8) | (5.5) | (2.1) | (3.1) | (36.4) | (48.0) | (10.8) | (0.8) | (100.0) | (100.0) |
| '18 | 809 | 342 | 452 | 187 | 239 | 31 | 415 | 100 | 53 | 2 | 1,968 | 662 |
| | (41.1) | (51.7) | (23.0) | (28.2) | (12.1) | (4.7) | (21.1) | (15.1) | (2.7) | (0.3) | (100.0) | (100.0) |
| 증가폭 | 250.2 | 451.6 | 502.7 | 2,571.4 | 2,887.5 | 675.0 | 200.7 | 63.9 | 29.3 | 84.4 | 420.0 | 421.3 |
| 증가율 | 6.5 | 8.9 | 11.1 | 21.3 | 18.5 | 10.8 | 5.7 | 2.5 | 3.3 | 7.9 | 8.6 | 8.6 |

주: 1. 평택('02년), 동해 ('10년)는 개장 시점을 기준으로 함 2. 객화실적 총계는 당해 연도 기항한 카페리의 실적임 3. 괄호는 총계 대비 비중임

1) 해양수산부 내부자료(2019.07)

■ 2003~2018년 기간 카페리 객화 증가율은 항공운송 증가율을 상회하는 수준까지 성장

- 카페리 객화 증가율은 5.7~6.1% 수준으로 항공운송 증가율인 4.8~8.9%에 육박함
- 특히 카페리 화물의 증가율(6.1%)은 항공 화물 증가율(4.8%) 대비 1.3% 높은 수준임

표 2. 한일/한러/한중 항공 및 카페리 여객·화물 실적('03~'18년)

단위 : 만 명, 천 명, 천 톤, 천TEU, %

| 구분 | | 2003 | 2018 | 증가율 |
|-----|----|-------|-------|-----|
| 항공 | 여객 | 1,076 | 3,880 | 8.9 |
| | 화물 | 522 | 1,050 | 4.8 |
| 카페리 | 여객 | 855 | 1,968 | 5.7 |
| | 화물 | 256 | 622 | 6.1 |

자료 : 한국공항공사 및 인천국제공항 홈페이지

주 : 1. 인천공항 개장시점 및 객화실적 공식 집계 연도 고려 2. 여객실적 단위는 항공 만명, 카페리 천명임 3. 화물실적 단위는 항공 천 톤, 카페리 천TEU임

■ 2019년 카페리 선박척수는 1998년 대비 110.0%, 평균 톤수는 47.0% 증가하였고, 향후에도 선박 대형화 및 기항척수 증대 추세 지속 예상

- '98년 평균선형은 14,237톤에서 '19년 20,934톤으로 연평균 1.9% 증가하였고 선박척수는 10척에서 21척으로 3.6% 증가함

표 3. 국제여객항 카페리 척수 및 평균 총톤수('98~'19년)

단위 : 천 명, 천TEU, %

| 연도 | 인천 | | 평택 | | 군산 | | 부산 | | 동해 | | 총 계 | |
|-----|-----|--------|-----|--------|-----|--------|----|--------|----|--------|-------|--------|
| | 척수 | ton | 척수 | ton | 척수 | ton | 척수 | ton | 척수 | ton | 척수 | ton |
| '98 | 5 | 14,595 | 1 | 17,961 | 1 | 16,071 | 4 | 13,332 | 1 | 11,478 | 10 | 14,237 |
| '19 | 10 | 22,847 | 4 | 21,245 | 2 | 19,988 | 4 | 18,678 | 1 | 11,478 | 21 | 20,934 |
| 증가폭 | 100 | 56.5 | 300 | 18.3 | 100 | 24.4 | - | 40.1 | - | - | 110.0 | 47.0 |
| 증가율 | 3.4 | 2.2 | 8.0 | 0.9 | 3.4 | 1.0 | - | 1.6 | - | - | 3.6 | 1.9 |

주 : 1. 평택('02년), 동해 ('10년)는 개장 시점을 기준으로 함 2. 총계는 당해 연도 기항한 카페리의 실적임

- 특히 '제26차 한중해운회담'에서는 카페리선 안전확보를 위해 카페리 내구연수를 30년으로 제한하기로 결정, 주요 여객항 중심으로 노후선박 교체 및 선박대형화 추세 가속화 심화가 예상됨²⁾
- 특히 인천항 기항 카페리 7척과 평택항 1척은 선박교체 잔존연한이 10년 이내로 교체시기가 임박한 상황임

2) 『제26차 한중해운회담 보도자료』, (국토교통부, 2019.07)

표 4. '19년 현재 운항 카페리 선박 현황

| 연도 | 선명 | 건조년도 | 선령 | (교체)잔존연수 | 사급성 |
|-----|-----------|------|----|----------|-----|
| 인천항 | 비룡 | 1996 | 24 | 6 | ● |
| | 동방명주VI | 1995 | 25 | 5 | ● |
| | 항설란 | 1996 | 24 | 6 | ● |
| | 화동명주VIII | 2015 | 5 | 25 | ● |
| | 자정항 | 1996 | 24 | 6 | ● |
| | 신옥금향 | 1995 | 25 | 5 | ● |
| | 뉴골든브릿지III | 2018 | 2 | 28 | ● |
| | 뉴골든브릿지IV | 1997 | 23 | 7 | ● |
| | 천인 | 1990 | 30 | 0 | ● |
| 평택항 | 하모니원강 | 2017 | 3 | 27 | ● |
| | 뉴그랜드피스 | 2018 | 2 | 28 | ● |
| | 자옥란 | 1995 | 25 | 5 | ● |
| | 리자오오리엔트 | 2007 | 13 | 17 | ● |
| | 오션블루웨이 | 2015 | 5 | 25 | ● |
| 군산항 | 뉴시다오펜 | 2017 | 3 | 27 | ● |
| | 군산펠 | 2019 | 1 | 29 | ● |
| 부산항 | 성희 | 2001 | 19 | 11 | - |
| | 하마유 | 1998 | 22 | 8 | - |
| | 뉴카멜리아 | 2003 | 17 | 13 | - |
| | 팬스타드림 | 1997 | 23 | 7 | - |
| 동해항 | 이스턴드림 | 1993 | 27 | 3 | - |

자료 : 인천항만공사 여객사업팀, 평택시 항만물류과, 군산지방해양수산청 항만물류과, 부산항만공사 여객사업팀, 동해지방해양수산청 선원해사과 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

■ '30년까지 국제여객항 중·장기 카페리 여객과 화물은 각각 연평균 2.0%, 2.5% 성장 예상

- 특히 인천, 평택, 부산 등 주요 국제여객항의 여객 및 화물은 각각 1.4~3.6%, 1.6~5.2% 수준으로 증가하여 국제여객항 객화 실적 증대를 견인할 것으로 예상됨

표 5. 카페리 여객 및 화물 전망('18~'30년)

단위 : 천 명, 천TEU, %

| 연도 | 인천 | | 평택 | | 군산 | | 부산 | | 동해 | | 총 계 | |
|-----|-------|------|------|------|-------|-------|------|------|------|------|-------|------|
| | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 | 여객 | 화물 |
| '18 | 809 | 342 | 452 | 187 | 239 | 31 | 415 | 100 | 53 | 2 | 1,968 | 493 |
| '30 | 1,093 | 451 | 533 | 226 | 177 | 25 | 632 | 184 | 49 | 3 | 2,484 | 889 |
| 증가폭 | 35.1 | 31.9 | 17.9 | 20.9 | -25.9 | -19.4 | 52.3 | 84.0 | -7.5 | 50.0 | 26.2 | 80.3 |
| 증가율 | 2.5 | 2.3 | 1.4 | 1.6 | -2.5 | -1.8 | 3.6 | 5.2 | -0.7 | 4.2 | 2.0 | 2.5 |

주 1. 평택('02년), 동해('10년)는 개장 시점을 기준으로 함 2. 총계는 당해 연도 기항한 카페리의 실적임

자료 : 『제3차 항만수정 기본계획(해양수산부, 2011)』

카페리 여객의 저비용항공으로의 이탈 가속화

■ 특히 부산, 인천, 평택 중심으로 저비용항공사(LCC) 여객 이탈현상이 가시화되어 대책 마련 필요성 높아져³⁾

- 인천-중국 기준 LCC가 본격 취항한 '11년 이전 카페리 여객 증가율은 연평균 12.3%의 높은 증가세를 보였으나 취항 이후 '18년까지 연평균 3.6% 감소, 반면 LCC는 연평균 38.7%로 급성장함
- 부산-일본 노선에 LCC가 취항한 '09년 이전의 카페리 여객 증가율은 연평균 10.2% 증가하였으나 취항 이후 '18년까지 연평균 1.0%로 둔화되었고, LCC는 연평균 67.4%로 급성장함

표 6. LCC 및 카페리 여객 발생률 변화('98~'18)

단위 : 천 명, %

| 구분 | '인천-중국' 노선 | | 구분 | '부산-일본' 노선 | |
|-----|------------|------|-----|------------|------|
| | LCC | 카페리 | | LCC | 카페리 |
| '98 | - | 232 | '98 | - | 130 |
| '11 | 126 | 1043 | '09 | 116 | 380 |
| '18 | 1,242 | 809 | '18 | 12,004 | 415 |
| 증가율 | '98~'11 | - | 증가율 | '98~'09 | - |
| | '11~'18 | 38.7 | | '09~'18 | 67.4 |
| | | 12.3 | | | 10.2 |
| | | -3.6 | | | 1.0 |

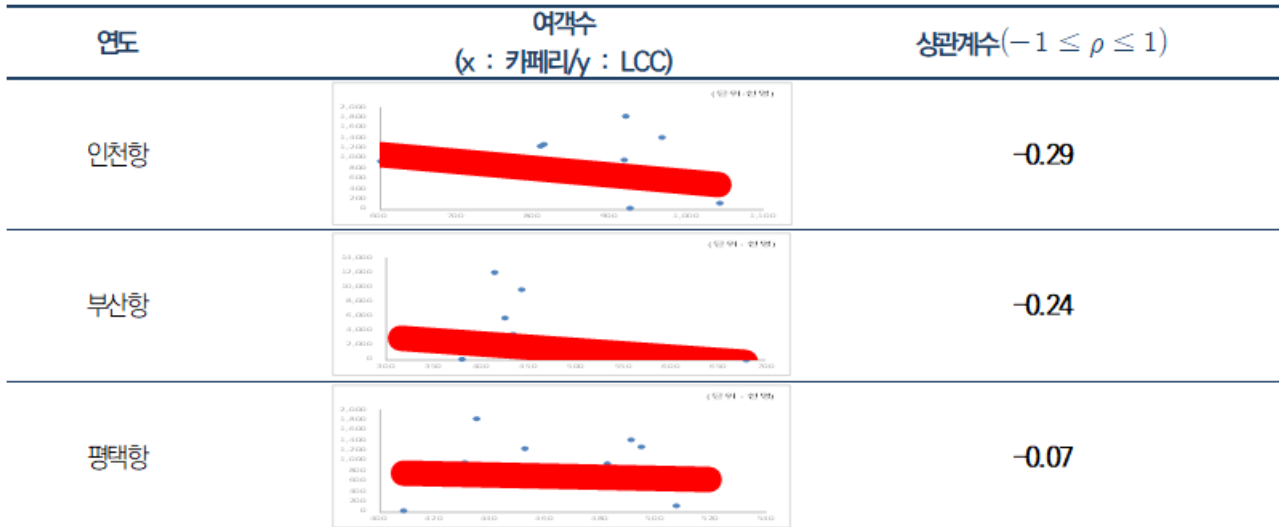
주 : 인천-중국 노선 LCC '10년, 부산-일본 노선 LCC '08년 본격 취항

자료 : 항공정보포털시스템 홈페이지, KMI 재정리

- 산포도를 활용 '카페리-LCC여객 상관관계분석' 결과, 두 운송수단은 인천항(한·중구간) 0.29, 부산항(한·일구간) 0.24, 평택항(한·중구간) 0.07의 부(負)의 효과가 존재함
- 특히 인천항과 부산항 인근에는 인천공항과 김해공항이 있어 LCC의 카페리 여객 감소세를 견인하는 주요 원인으로 작용했을 것으로 추정됨

3) KMI 자체 분석 결과(2019.10)

표 7. 국제여객항 카페리 및 LCC의 여객수 실적 산포도



자료: KMI 분석(2019.10)

■ 정시성(定時性)에 민감한 한국인 순수여행객의 카페리 이용률 큰 폭으로 감소⁴⁾

- 2011~2019년 기준 서해권 여객항의 중국인 비중은 40.6%로 급증한 반면 한국인 여객비중은 38.9% 감소함
- 동 기간 한국인 순수여행객 비중은 23.2% 감소, 반면 중국인 순수여행객비중은 23.8% 급증함
- 상대적으로 소득수준이 높은 한국 국적의 순수여행객들은 시간적 제약이나 불필요한 기다림을 배제하기 위한 이유로 저비용항공을 이용하는 경우가 많음⁵⁾
- 기존 중국인 여객의 경우에도 공항의 신속한 서비스와 비교하게 되며, 카페리 여행에 대한 매력을 상실하게 되는 경우가 발생함
- 즉 여객의 편의를 고려한 서비스 제공 수준이 낮다는 점이 기존 여객 이탈 및 저비용항공사 이용률 증가의 주요 요인으로 작용한 것으로 보임

표 8. 국제여객항 한·중노선 여객 국적 비중('11~'19)

| 구분 | '11 | '12 | '13 | '14 | '15 | '16 | '17 | '18 | '19 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 한국인 | 48.9% | 39.9% | 37.4% | 27.6% | 26.1% | 19.4% | 19.1% | 14.8% | 10.0% |
| 중국인 | 48.9% | 58.5% | 61.0% | 71.0% | 72.5% | 79.5% | 79.7% | 84.4% | 89.5% |
| 대만인 | 2.0% | 1.5% | 1.4% | 1.3% | 1.3% | 1.0% | 1.1% | 0.7% | 0.5% |
| 기타 | 0.2% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% |

자료 : 한중카페리 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

4) (재)인천항시설관리센터 전문가 자문회의 결과, KMI 재정리(2019.10)

5) 한중카페리협회 유선통화 결과, KMI 재정리(2019.10)

표 9. 국제여객항 한·중노선 개인 및 단체 관광객 국적 비중('11~'19)

| 구분 | '11 | '12 | '13 | '14 | '15 | '16 | '17 | '18 | '19 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 한국인 | 31.3% | 20.9% | 19.4% | 11.7% | 11.7% | 10.9% | 17.4% | 14.9% | 8.1% |
| 중국인 | 67.9% | 78.6% | 80.1% | 87.9% | 87.9% | 88.7% | 81.9% | 84.7% | 91.7% |
| 대만인 | 0.4% | 0.2% | 0.2% | 0.2% | 0.2% | 0.2% | 0.4% | 0.2% | 0.1% |
| 기타 | 0.4% | 0.3% | 0.3% | 0.2% | 0.2% | 0.2% | 0.3% | 0.2% | 0.1% |

자료 : 한중카페리 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

■ 최근 부산항의 카페리 여객 증가세 급격히 감소, 중·장기 수요증대 위기감 가중

- 특히 '부산-일본' 항로 승객 변화의 경우, 항공편이 없는 대마도(쓰시마) 여객 수요는 최근 2년간 두 자릿수 증가세(15.3%)를 보인 반면 저비용 항공이 기항하는 후쿠오카, 오사카, 시모노세키 등의 카페리 여객 실적은 항공 대비 높은 폭(12.1%)의 감소세를 보임⁶⁾

표 10. 부산-일본 항공 여객 수송 실적

(단위 : 명, %)

| 일 자 | 후쿠오카 | | 오사카 | |
|------|-------|-----------|-------|-----------|
| | 운행편수 | 여객수 | 운행편수 | 여객수 |
| 2017 | 5,579 | 917,628 | 8,277 | 1,256,822 |
| 2018 | 6,296 | 1,101,085 | 8,016 | 1,200,457 |
| 증가율 | 12.9 | 20.0 | -3.2 | -4.5 |

자료 : 한국공항공사 내부자료, KMI 재정리

표 11. 부산-일본 항로 연간 카페리 여객 수송 실적

(단위 : 개, 명, %)

| 구분 | 2017년(명) | 2018년(명) | 증가율 |
|----------|----------|----------|-------|
| 후쿠오카 | 406,893 | 367,714 | -9.6 |
| 오사카 | 65,826 | 51,624 | -21.6 |
| 시모노세키 | 205,578 | 176,757 | -14.0 |
| 쓰시마(대마도) | 719,780 | 830,237 | 15.3 |

자료 : 부산항만공사 내부자료, KMI 재정리

- 2010년 이후 저비용항공사의 국제선 취항 확대 및 동종업계 내 경쟁이 지속되어 저비용항공 정상 운임은 카페리 승선비보다 현저히 낮은 상황임
- 2019년 기준 총 5개 저비용 항공사 탑승료 모두 카페리 승선료 대비 현저히 낮은 수준으로, 동일 항로 기준 최대 12만원의 차이가 발생함

6) 부산-일본노선 늘리는 LCC 저가경쟁에 여객선 휘청, 여행신문(2019.07)

표 12. 카페리 및 저비용항공 운임 격차

| 카페리(A) | 항로 | 저비용항공(B) | 항로 | 운임 격차(A-B) |
|--------|-----------|----------|------------------|------------|
| A사 | 부산/오사카 | F사 | 부산/오사카 | 105,000원 |
| B사 | 부산/하카다 | G사 | 부산/후쿠오카 (하카다) | 30,000원 |
| C사 | 동해/블라디보스톡 | H사 | 인천/블라디보스톡 | 120,000원 |
| D사 | 평택/연태 | | 인천/연태 | 90,300원 |
| E사 | 인천/청도 | J사 | 인천/청도 | 60,000원 |

자료 : 각 사 홈페이지 참조, KMI 재정리

주 : 2019년 10월 정상운임 기준, 수하물 비용 및 VAT 별도

소상공인 비중 감소, 카페리 화물 이탈 가능성 높아져

■ 2011~2019년 서해권 국제여객항 소상공인 비중 최대 -21.2%로 급격히 감소

- 동 기간 소상공인 방문 비중은 인천항 -21.2%, 군산항 -8.1%, 평택항 -6.2%로 높은 폭의 감소세를 기록함
- 특히 '12년 소상공인 여객실적은 인천항 -28.8%, 평택항 -13.7%로 전년대비 큰 폭 감소, 한·중 FTA가 추진된 이후 관세장벽 완화 등으로 면세품 교역의 이점이 상쇄된 것으로 보임⁷⁾
- 또한 사드(THADD) 사태가 발생한 '17년 이후 서해권 국제여객항 모두 상인의 방문비중이 큰 폭으로 감소함
- '17~'19년 기준 인천항 -17.8%, 평택항 -10.3%, 군산항 -14.5% 기록함

표 13. 서해권 국제여객항 여행 목적별 여객비중

단위 : %

| 구분 | | '11 | '12 | '13 | '14 | '15 | '16 | '17 | '18 | '19 |
|-----|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 인천항 | 일반 | 24.6 | 23.7 | 24.8 | 20.1 | 18.1 | 19.4 | 38.1 | 30.3 | 21.5 |
| | 단체 | 30.4 | 44.2 | 44.8 | 49.7 | 47.9 | 52.2 | 20.2 | 37.0 | 54.6 |
| | 상인 | 45.1 | 32.1 | 30.4 | 30.2 | 34.0 | 28.5 | 41.7 | 32.6 | 23.9 |
| 평택항 | 일반 | 2.5 | 1.6 | 1.8 | 2.3 | 1.6 | 2.4 | 3.1 | 2.6 | 1.9 |
| | 단체 | 9.8 | 22.6 | 21.5 | 29.1 | 23.6 | 16.3 | 5.0 | 5.9 | 16.5 |
| | 상인 | 87.8 | 75.8 | 76.7 | 68.7 | 74.7 | 81.4 | 91.9 | 91.4 | 81.6 |
| 군산항 | 일반 | 3.7 | 2.6 | 2.1 | 2.2 | 1.8 | 2.0 | 5.2 | 6.0 | 6.3 |
| | 단체 | 9.3 | 6.1 | 11.1 | 20.2 | 11.2 | 8.1 | 1.3 | 4.8 | 14.8 |
| | 상인 | 87.0 | 91.3 | 86.8 | 77.6 | 87.0 | 90.0 | 93.4 | 89.2 | 78.9 |

자료 : 한중카페리협회 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

7) 한중카페리 항로의 문제점 분석 및 향후 발전방안 수립(KMI, 2012)

■ 저비용항공사 취항 직후, '한-중', '한-일' 노선 카페리 화물량 성장세 급격히 둔화

- '인천-중국' 노선 LCC가 본격 취항한 '11년 이전 카페리 화물은 연평균 14.1% 증가하였으나, 취항 이후 '18년까지 연평균 0.1% 감소. 반면 LCC는 연평균 47.2%로 증가함
- '부산-일본' 노선의 경우 LCC가 본격 취항한 '09년 이전 카페리 여객은 연평균 7.3% 증가하였으나 취항 이후 '18년까지 연평균 0.7% 감소. 반면 LCC는 연평균 67.9%로 급성장함

표 14. LCC 및 카페리 화물 발생률 변화('98~'18)

단위 : 천 톤, 천TEU, %

| 구분 | '인천-중국' 노선 | | 구분 | '부산-일본' 노선 | |
|-----|------------|------|-----|------------|------|
| | LCC | 카페리 | | LCC | 카페리 |
| '98 | - | 62 | '98 | - | 49 |
| '11 | 1 | 345 | '09 | 1 | 107 |
| '18 | 15 | 342 | '18 | 106 | 100 |
| 증가율 | '98~'11 | - | 증가율 | '98~'09 | - |
| | '11~'18 | 47.2 | | '09~'18 | 67.9 |
| | | -0.1 | | | -0.7 |

주 : 인천-중국 노선 LCC '10년, 부산-일본 노선 LCC '08년 본격 취항

자료 : 항공정보포털시스템 홈페이지, KMI 재정리

카페리 객화시장 감소추세 반전 위한 국제여객항 운영·시설·제도적 인프라의 시급한 개선이 필요

■ 국제여객항의 선석수는 총 18개이고 선박당 선석점유 비중은 0.9로, 향후 선박대형화 및 항차 증대 상황 고려 필요

- 최근 십여 년 간 접안선석의 수는 동일한 수준 유지, 최근 부산, 인천, 평택 등 주요 여객항을 중심으로 터미널을 순차적으로 개발 중이나, 현재 선석수와 유사한 수준이 될 것으로 예상됨
- 2019년 현재 카페리 선박 1척당 평균 선석 점유비중은 0.9이며, 군산항(0.5), 부산항(0.5), 인천항(0.7)의 점유비중은 매우 낮은 상황임
- 특히 군산항과 부산항의 점유비중은 0.5로 선박 2척이 1개 선석을 공유하고 있는 상황임

표 15. 국제여객항 선석 수

| 구분 | 인천항 | 평택항 | 군산항 | 부산항 | 동해항 | 총 계 |
|--------------------|------------------------|-----|-----|-----|-----|---------|
| 개장연도 | · '00(제1) · '02(제2) | '01 | '02 | '15 | '98 | '98~'15 |
| 개장예정 (신국제여객터미널) | '20 | '22 | - | - | - | - |
| 선석수 (현재/향후) | 7 | 4 | 1 | 2 | 1 | 18 |
| 기항선박수 | 10 | 4 | 2 | 4 | 1 | 21 |
| 선석점유비중 (평균) | 0.7 | 1.0 | 0.5 | 0.5 | 1.0 | 0.9 |

자료 : 인천항만공사, 부산항만공사, 평택시, 군산지방해양수산청, 동해지방해양수산청 내부자료, KMI 재정리(2019.10)

주 : 선석점유비중은 기항선박당 선석 할당 비중임(선석수/기항선박수)

■ 서해권 여객항은 추가선석 개발, 주말상시통관 및 인력확대, 터미널 접근성 개선, 편의 시설 확대 등 필요

- 인천항 기항 선사들은 대중국 화물량 증대를 위해 주말상시통관이 필요하다고 주장하고 있으며,⁸⁾ 대중교통 접근이 불가한 ‘여객 접근 도로망’의 개선이 시급한 것으로 나타남⁹⁾
 - 동해항을 제외한 대부분의 국제여객항은 대중교통을 통한 접근성이 낮은 상황임
- 특히 군산항 국제여객터미널의 경우 협소한 시설과 출입국심사 및 세관인력 부족으로 중국 단체 관광객들의 불만이 높은 상황임¹⁰⁾
- 인천항의 경우 현재 계획된 신국제여객터미널에는 신조 카페리선의 추가진입이 불가할 뿐 아니라, 현재 운항 중인 10척의 선박도 수용하기 힘들어 추가선석 건설 요구가 있음¹¹⁾
 - 일례로 현재 운영 중인 여객터미널에서도 자정양호, 향설란호, 비룡호 등 선박 3척이 입항하는 화요일의 경우 여객 최대 1,484명(승무원 188명 포함)의 하선과 순수화물(LO/LO, RO/RO) 최대 666TEU 및 여객·소상공인들의 수하물 하역 작업이 발생함¹²⁾
 - 때때로 해무 등 출항지의 기상악화로 동 시간대에 선박이 5척 가까이 입항하는 상황도 발생하며, 선박대기로 인해 야기되는 입항 지연으로 여객의 선상대기 상황도 종종 발생함
- 군산항 국제여객터미널의 경우 여객수용(편의)시설이 부족한 상황에 처해 있어 개선이 필요함
 - 현재 시설규모로는 동시에 600명의 여객을 수용할 수 있지만, 뉴씨다오펜호의 여객정원은 1,200명이며 수시로 1천명 이상이 이용하고 있어 여객터미널 내 혼잡이 발생하고 있음¹³⁾

8) 경기일보(2019.09.15.)

9) 세계로컬타임즈(2019.08.02.)

10) 전북일보(2019.08.13.)

11) 한중카페리협회 기자간담회 내부자료(2018.11.23.)

12) 인천항시설관리센터 현장 조사 결과(2019.10)

13) ㈜제범 대면조사 결과(2019.10)

- 부산항과 인천항의 경우 야드 내 하역기기 보관 장소가 협소하여, 야드에 산발적으로 흩어져 있는 하역기기로 인한 ‘물류 비효율’과 ‘안전사고 위험’이 상존함¹⁴⁾
- 평택항 국제여객터미널의 이용 여객수는 지속적으로 증가하는 반면 압·출국 심사인원이 부족하여 압·출국 서비스의 질이 지속 하락하는 것으로 나타남¹⁵⁾
- 한편 '17년 이후 한·일 해상여객수의 한·중 여객 추월이 가시화 되어,¹⁶⁾ 향후에도 지속적인 증가가 전망되는 등 동남권 항만은 여객수요 증가에 대비한 터미널 편의시설 개선 및 부가가치 창출방안 모색이 긴급(緊要)한 상황임

표 16. 전국 국제여객터미널 대중교통 현황

| 인천 | 평택 | 군산 | 부산 | 동해 |
|--------------|------------|------------|------------|---------------------------------|
| 버스번호(배차간격) | 버스번호(배차간격) | 버스번호(배차간격) | 버스번호(배차간격) | 버스번호(배차간격) |
| 12(제1/8분) | 80(25분) | | | 12-4(15회), 13-1(21회), 13-3(4회), |
| 14(제1/14분) | 81-1(40분) | | | 13-4(1회), 14-1(4회), 15-3(8회), |
| 24(제1,2/12분) | 92-1(2회) | 7(60분) | 5-1(13분) | 21-1(12회), 31-1(5회), 31-3(2회), |
| 9(제2/22분) | 8154(80분) | 85(60분) | 1004(9분) | 32-1(33회), 32-3(3회), 41(1회) |
| 23(제2/10분) | 302(90분) | 86(60분) | | 43-1(2회), 51-1(8회), 61(5회), |
| 72(제2/14분) | 810(70분) | | | 21-1(42회) |

주 : 인천과 평택은 신국제여객터미널 개장이 예정되어 있으며, 표의 내용은 현재 운영 중인 국제여객터미널 기준임

14) ㈜선광 인천지사, 부관훼리 담당자 대면조사 결과, KMI 재정리(2019.10)

15) 경인일보(2019.09.16.), 평택시 항만물류과 대면조사 결과, KMI 재정리(2019.09)

16) 해양수산부 해운물류기획과 내부자료(2019). KMI 재정리

표 17. 인천항 제1,2 국제여객터미널 카페리 입항 일정

| 시간 \ 요일 | 월 | 화 | 수 | 목 | 금 | 토 |
|--|-------|---|---|---|---|---|
| 제 1 국 제 여 객 터 미 널 | 09:00 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 10:00 | ○ | ○ | | ○ | |
| | 11:30 | | ○ | ○ | | ○ |
| | 12:00 | | | | | |
| | 13:00 | ○ | | ○ | | |
| | 14:00 | | | | | |
| | 15:00 | | | | | |
| | 16:00 | | ○ | | ○ | |
| 제 2 국 제 여 객 터 미 널 | 09:00 | ○ | ○ | | ○ | |
| | 10:00 | | | | | |
| | 11:30 | | ○ | ○ | | ○ |
| | 12:00 | | | | | |
| | 13:00 | | | | | |
| | 14:30 | | ○ | | ○ | |
| | 15:00 | ○ | | | | |
| | 16:00 | | | | ○ | |

주: '○'은 카페리 선박 1척이 입항하였음을 의미함

자료: (사)한중카페리협회 내부자료(2019년 3월 18일 기준), KMI 재정리

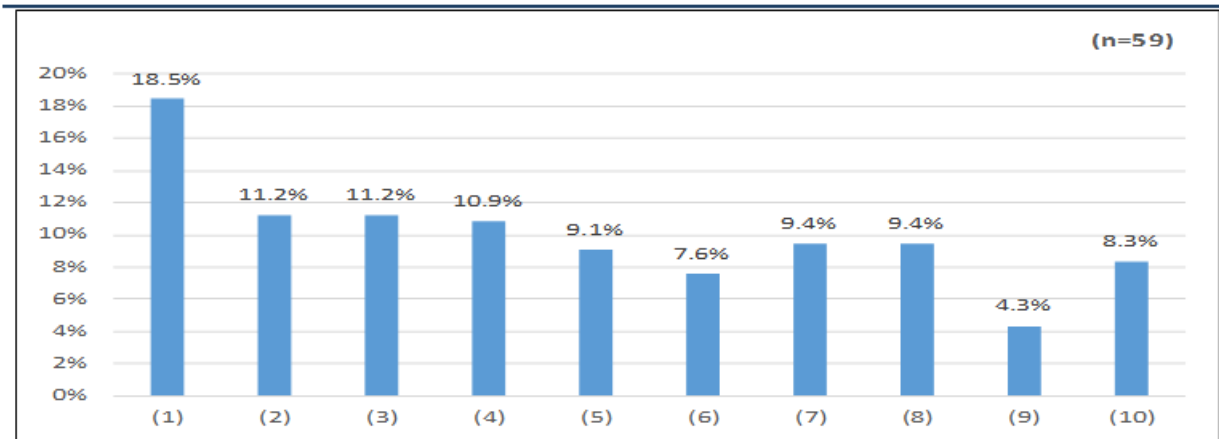
■ 동해권 여객항은 터미널 편의시설, 부대서비스 등 여객중심 인프라 확충이 필요

- KMI 자체 설문조사 결과 ‘국제여객항 제공 부대서비스의 만족도’, ‘카페리 선박 이용 자체의 선호도’, ‘예약의 편의성’, ‘항공기 대비 높은 안전성’ 등이 낮은 선호비율을 나타냄¹⁷⁾
- 또한 ‘국제여객터미널 시설 및 서비스 이용 만족도’ 조사 결과, 리커트 척도 5.0점 만점 중 4.0점 미만의 항목은 ‘주차시설 이용 편의성’, ‘순환버스 빈도’, ‘면세점 이용’, ‘부대시설의 다양성’, ‘부대시설 이용 편의성’, ‘주차요금’ 등의 개선이 필요한 상황임¹⁸⁾

17) 부관훼리, 팬스타해운 이용여객 대상 대면 설문조사(KMI, 2019.10)

18) 부산항 한일 여객항로 이용객 실태조사 보고서(부산항만공사, 2019.07) 참조, KMI 재정리

그림 2. 저비용항공 대비 카페리 이용 선호도 조사 결과(총 여객 대상)



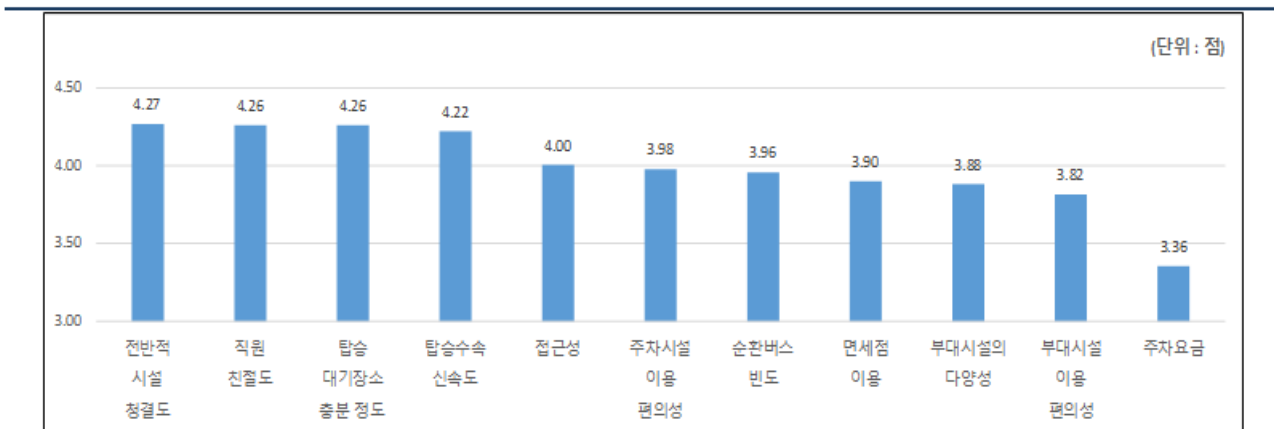
주 : 부관훼리, 팬스타해운 이용여객 대상 대면 설문조사(KMI, 2019.10)

표 18. 저비용항공 대비 카페리 이용 선호도 조사 항목

| 항목 | “저비용항공(공항이 아닌 카페리(국제여객항))를 이용한 이유는 무엇입니까?” |
|------|--|
| (1) | 비용이 저렴하기 때문이다. |
| (2) | 짐(수하물)이 많기 때문이다. |
| (3) | 수속시간(체크인)이 짧기 때문이다. |
| (4) | 터미널에서 시내로의 접근성이 좋기 때문이다. |
| (5) | 카페리에서 제공하는 부대 서비스(식사, 공연, 오락 등)가 만족스럽기 때문이다. |
| (6) | 비행기보다 안전하기 때문이다. |
| (7) | 여행의 편의성과 여유성이 높기 때문이다. |
| (8) | 가고자 하는 곳에 카페리 노선이 있기 때문이다. |
| (9) | 항공기 예약이 어렵기 때문이다.(원하는 날짜) |
| (10) | 본인이나 동반자가 배를 더 선호하기 때문이다. |

주 : 부관훼리, 팬스타해운 이용여객 대상 대면 설문조사(KMI, 2019.10)

그림 3. 부산항 국제여객터미널 시설 및 서비스 만족도



주 : 부산항만공사 내부자료(2019.07), KMI 재정리

- 특히 부산항의 경우 '15년 개장한 신국제여객터미널의 지하철 접근성이 낮은 상황이며, 부산역에서 여객의 택시이용도 여의치 않은 것으로 나타남¹⁹⁾
- 또한 대중교통편이 총 2개의 버스(5-1번, 1004번)만 존재, 비슷한 규모의 인천항, 평택항 대비 여객 이용 편의성도 낮은 수준임²⁰⁾

■ 공항대비 낮은 정시성, 신속성이 순수여객 및 소상공인 이용률 감소 위협요인으로 작용²¹⁾

- 중국 국적의 소상공인들은 여객터미널과 선사 관계자를 통해 여객항 제공 서비스 수준이 공항 대비 너무 낮다는 애로사항을 제기하고 있음
- 실제로 공항은 24시간 운영하고 부대서비스가 다양하지만 국제여객항은 부대서비스 제공 범위도 제한적이며, 주중 오전 9시부터 오후 6시까지만 운영함에 따라 세관, 검역, 법무부 소속 인력들의 주말 통관업무가 전면 중단되고 있음
- 현재 세관은 임시통관제도(임시개청)를 통해 주말통관업무를 진행하고 있으나, 해당 제도는 전자기기나 반도체 기판, 브라운관 등 대기업 물품, 즉 고가이며, 신속성이 필요한 물건 위주로 임시 통관을 진행하고, 중국에서 들여오는 농산물, 건설자재 등 상대적으로 단가가 낮거나 급하지 않은 제품들은 후순위로 처리하고 있는 실정임
- 따라서 최근에는 카페리의 중요한 이점인 신속성 및 정시성 수준이 낮아져 소상공인의 이용률 제고에 한계가 있는 상황임

■ 포워더 이용 다수의 군소 화주들, 풀컨테이너 선박 활용 방식 전환 고려²²⁾

- 일례로 화주들은 상대적으로 고가인 휴대폰, 반도체 기판, 브라운관, 패널, 명품시계 등의 물품의 경우 카페리 운송 방식을 선호하고 있으며, 이 밖에 충격과 관계없는 신발, 라면, 농산물(건어물), 건설자재(석재 등) 등은 풀컨테이너선으로 이탈이 일부 진행된 것으로 조사됨
- 무엇보다 현행 국제여객터미널 통관체계의 문제점, 즉 통관이 늦어질수록 자연스럽게 풀컨테이너 서비스와 차이가 없어져 이탈화물이 발생한다는 것이 주요 불만사항임
- 이 밖에도 사드사태 등 대외환경변화 등의 문제와 중국 현지 우리나라 공장들의 동남아 이전 현상 등을 감안할 때, 향후 화물 부문에서는 컨테이너선사와의 경쟁 가열이 예상됨
- 마찬가지로, 공항과 비교해서 상대적으로 적은 인력이 수속을 진행하며, '24시간 통관서비스'가 부재하여 통관업무의 비효율 등의 이유로 입출항 지연 발생시 출·입국 수속이 도착 당일을 넘어가는 경우조차 발생함

19) 부관훼리 면담조사 결과 정리(2019.09)

20) 네이버 지도 검색결과 정리(2019.10)

21) 한중카페리협회 자문회의 결과, KMI 재정리(2019.10)

22) 태영상선(주) 기획팀 유선통화 결과, KMI 재정리(2019.10)

국제여객항 운영상 문제점으로 고객들은 ‘물류비효율’, ‘통관비효율’, ‘교통접근성 열악’, ‘여객휴게시설 미흡’ 등을 지적

■ KMI는 '19년 8~10월 국제여객항 전문가 대상 현장조사 통해 문제점을 취합, 분석 결과 개선 관련 키워드는 크게 물류·통관효율, 여객편의중심, 인센티브 등 3개 부문으로 구성

- 문헌조사, 현장조사, 수요조사 등을 통해 수집한 국제여객항 운영체계 개선 관련 문제점은 운영 13, 시설 22, 제도 12개 등 총 47개 항목이 선정됨
- 총 47개 요인 중 IPA 분석을 통해 18개의 핵심요인을 도출하였고 개선의 ‘중요도’, ‘사급성’, ‘가능성’을 중심으로 ‘지속 유지’ 항목 7개, ‘점진 개선’ 항목 11개를 선정함
- 11개 항목 주요 내용은 ‘물류효율’, ‘통관효율’, ‘여객교통편의’, ‘인센티브 지원’, ‘여객휴게시설’, ‘안전사고 방지’ 등으로 요약되며, ‘지속유지’ 항목(5개)을 중심으로 중점 추진이 필요함

표 19. 국제여객항 운영체계 개선 관련 문제점 조사 결과

| 구분 | 항목 |
|------|--|
| 관리운영 | 1)여객 입출국 동선 효율화 2)화물이동 동선 효율화 3)신국제여객터미널 이전시 PNCT 부두 한시적 이용 허가 4)부대시설 운영계획(회의장 등) 수립 5)국제여객터미널(외항)-다목적 터미널(내항) 간 이동 편의 제고 6)사전 선별 통한 여객 세관검사 시행 7)사전 입출국 전산처리시스템 도입 8)터미널 부대시설 및 서비스 이용도 제고 9)안전사고 방지 매뉴얼 구축 10)하역기기의 여객 탑승 게이트 하부 이동 제한 11)터미널 위락시설 확대 시행 12)입국·세관신고서 사전전산처리 시스템 운영 13)예선(曳船)의 법적 사용 의무기준 완화 |
| 시설 | 1)화물·여객 별도 전용통로 설치 2)접안시설-터미널 연결(통과) 게이트 증설 3)연락교-선석 간 이격(틈) 공간 완충시설 설치 4)유티선석 및 예비선석 운영, 5)카페리 화물 전용 배후단지 마련 6)신국제여객부두 배후시설부지 추가 확보 7)신국제여객부두 배후부지 화물야적장 용도(변경) 지정 8)신국제여객부두 배후지 친수공간 마련 9)터미널 인프라(입·출국 관련) 확충 10)여객 대기시설 확충 11)냉동컨테이너 장치장 확충 12)푼툰(부잔교) 시설 유지보수 강화 13)카페리 부두 정기 유지준설 시행 14)세관 업무공간 확충 15)세관검색장비 확충 16)화물 컨베이어 벨트 가용성 확대 17)카페리 선석 공용(표준)화 작업 시행 18)야적장 노면시설 재정비 19)화물·여객 개별 전용통로 설치 20)터미널 환경요소 개선 21)여객탑승 전용 게이트 신설 22)터미널 진출입 신규 gate 설치 |
| 제도 | 1)기존 터미널 운영·시설의 순차적인 신국제여객터미널 이전 2)신국제여객터미널-북한여객항 연계 항로 설정 3)신국제여객부두 도선사용료(선사) 면제 4)화물유치 경쟁 공정성 확보 노력 5)보호감호시설 설치 6)관광비자 간소화 7)해수부의 시설안전 점검권한 확보 8)군산항만공사 설립 9)하역 전용장비 부과 시설사용료의 선별적 적용 10)선석공용화 작업 관련 정부-민간 협의창구 마련 11)입출국 부적격자 사전심사 자격기준 검증 강화 12)입국불허자 송환 주체 및 책임분담기준 투명화 |

자료 : 국제여객항 기항 선사, 하역사, 협회, 공사, 정부 대상 현장조사 결과(2019.09)

표 20. 국제여객항별 지속유지 및 점진적 개선 필요 항목(IPA 분석결과)

| 구분 | 항목 |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 지속유지 (시급·중요, 우선순위) | 여객 교통 인프라 편의성 확대 |
| | 세관인력 확대 및 주말 상시통관 시스템 시행 |
| | 야드 내 별도 사시 보관공간 설정 |
| | 여객 중심의 인프라(휴게, 대기, 입·출국) 확충 |
| | 여객항 활성화 위한 정부의 지원 정책 시행 |
| | RFID 시스템 기반 터미널 관리·운영 |
| 점진적 개선필요 (중·장기 도약, 후순위) | 빅데이터(화물/여객/안전) 분석 시스템 운영 |
| | 승차권 통합발권시스템 구축, Sea&Air 관광상품 개발 |
| | 여객 수하물 처리 시스템 효율화 |
| | 휴게 중심의 여객 인프라 확충 |
| | 통합물류체계 구축사업 시행 |
| | 별도의 접안 선석(폰툰) 안전보호 법·제도 구축 |
| | 통관단일창구 구축사업 시행 |
| | 터미널 내 신규 편의시설 개설 조건 완화 |
| | 트럭복합일관수송제도 확대 시행 지원 |

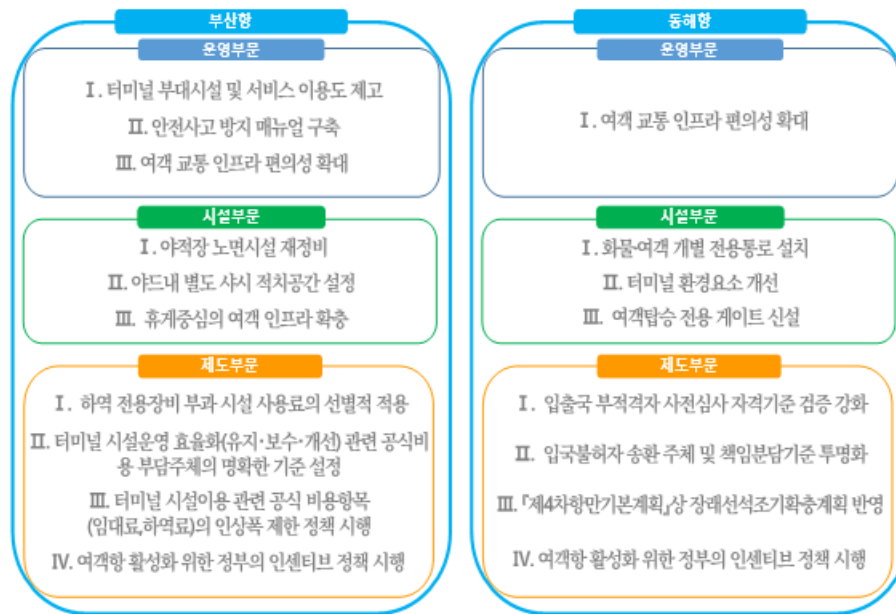
자료 : 국제여객항 기항 선사, 하역사, 협회, 공사, 정부 대상 현장조사 결과 토대로 KMI 분석(2019.10)

그림 4. 국제여객항 지속유지 개선 영역(서해권)



자료: 국제여객항 전문가 설문조사분석 결과(KMI, 2019.10)

그림 5. 국제여객항 지속유지 개선 영역(동해권)



자료: 국제여객항 전문가 설문조사분석 결과(KMI, 2019.10)

국제여객항 운영체계 개선 및 원활한 운영 위한 지속추진 전략으로 ‘통관효율’, ‘여객교통편의’ 확대 등 필요²³⁾

■ 세관인력 확대 및 주말 상시통관 시스템 운영 시급

- 국제여객항 이용주체인 한·중 카페리 업체와 관리·운영 주체인 공사 및 해양수산청²⁴⁾은 별도 협의를 거쳐 ‘통관 인력 증원’, ‘주말 상시 통관 정책 시행’, ‘효율적 세관 운영 관리 방안’ 등을 담은 ‘세관 운영체계 개선 가이드 라인’ 마련이 필요함
- 이를 관세청의 연간 『예산결산특별위원회 인력 증원안 심의 참고자료』로 활용할 수 있음²⁵⁾
- 법·제도 개선을 통해 관세청의 지원예산이 편성된다면 중·장기적인 관점에서 세관 인력의 증원, 시설의 유지·보수 등에 대한 실질적인 예산 확보 및 투자 그리고 체계적인 관리가 가능함

■ ‘여객 교통 인프라 편의성 확대’ 등 운영 선진화 방안 도입 긴요

- 여객교통인프라 편의 확대를 위해 국제여객항 인근지역 교통망 구축을 위한 관계기관 간 논의를 진행할 필요가 있음

23) '19년 10월, KMI 함안수요예측센터 수행 국제여객항 전문가 설문조사 자료의 IPA분석 결과 요약 제시

24) 지역별 국제여객항 관리운영 기관은 인천은 인천항만공사, 평택은 평택시, 군산은 군산지방해양수산청임

25) <https://www.tfnews.co.kr/news/article.html?no=44535>

- 첫째, 배후교통수단을 배치하는 것은 당해 행정구역을 관할하는 지방자치단체 소관이므로 관련 지자체, 국제여객터미널 운영자, 해수부 관계자 등이 함께 논의에 참여해야 함
- 둘째, 구체적인 실행방안 마련을 위하여 연계 교통시설에 대한 수요조사를 시행해야 하며, 국제여객항 발전과 관련되므로 해수부 및 지자체가 공동으로 시행할 필요가 있음
- 셋째, 버스배차 등 지방자치단체가 시행하기 수월한 정책집행수단을 도출하여 실행방안 마련이 필요함. 아울러 배차전환 등에 따른 사업체의 손실이 발생할 경우 보전방안 등에 대하여 직접 보전 외에 간접 연계 보전 방안과 해수부(지방청), 터미널 운영자 등의 공동분담방안 등도 논의가 필요함
- 넷째, 장기적으로 지하철 등의 노선유치, 인근지역 운행이 가능한 마을버스 노선확충 등의 시행이 필요함. 지하철의 경우 여러 지방자치단체가 연계되고 수요가 문제될 수 있으므로 여행객 편의성 제고측면에서 ‘버스-지하철’, ‘마을버스-지하철’ 연계방안을 도출한 후 시행이 필요함

■ 야드에서 새시를 안전하게 보관할 수 있는 별도의 공간 확보

- 하역사들의 경우 하가된 별도의 특정(特定) 공간이 아닌 비어 있는 공간에 임시로 새시를 보관해 놓는 경우가 있으며, 야드 내 하역기기 뿐 아니라 육상인력에게 위험요소로 작용함
- 따라서 리핸들링이 빈번히 발생하는 컨테이너 운송 작업의 특성을 고려하여, 운영사 주도로 야적장 내에 안전하게 새시를 보관할 수 있는 별도의 새시 보관공간 설치(설정)를 검토한 후 규율을 강화할 필요가 있음
- 특히 터미널 야드에 산재해 있는 새시의 안전한 적치를 위해 현행 CY(컨테이너 야드) 부지 확장성 부족 문제 해결이 필요하며, 신국제여객터미널을 중심으로 카페리 화물 전용 배후단지 확대 시행·반영의 정책적 고려가 필요함

■ 여객 휴게 중심의 인프라 확충 등 시설 개선 시급

- 항공보다는 카페리를 통해 더 많은 관광객을 이동시킬 수 있으며, 관련 부가가치산업 창출로 인한 경제적 효과가 크기 때문에 장기적인 안목을 가지고 여객 터미널 시설 개선을 위한 투자가 필요함²⁶⁾
- 첫째, 공사와 주무관청 주도의 정책 추진 방향으로 우선 국가보안시설 특성상 신규 편의시설 개설에 제한이 존재하는 현행 제도의 일부 완화 규정 적용이 필요함
- 국제여객항 이용주체의 수요는 많은 반면 일반적인 타 업종 절차대비 자유로운 입점에 제한이 존재함

26) 한·중 해운회담 20년, 한·중 해운협력 성과 및 향후 발전방안 연구(양창호, 2012)

- 현행법상 국제여객터미널 내 편의시설 입점을 위해서는 보안주무부처 주재의 보안기관회의 및 보안심사 과정을 거쳐야 하며, 특히 CIQ 시설 내부에 입점을 희망할 경우 별도의 추가적인 법적절차 및 심사를 받아야 함²⁷⁾
- 둘째, 항별로 차별화 된 휴게시설 인프라 확충 지원 정책 수립이 필요
- 서해권인 인천, 평택, 군산 국제여객항의 경우 방문 여객의 절대 다수는 중국 출신의 소상공인인 반면 부산항의 경우 과거에는 보따리상 등 소상공인의 비중이 높았으나 현재는 한국 국적의 순수여행객이 대다수를 차지²⁸⁾
- 동해항의 경우도 마찬가지로 한국 국적의 소규모 여행객들이 카페리 이용객의 대부분을 차지함²⁹⁾
- 따라서 지역별 국제여객항 방문 여객의 특성을 고려한 인프라 확충 계획의 수립이 필요함

■ 민간 선사 등 관련 산업계의 객화 운송 서비스 개선 노력 집중 필요

- 최근 저비용항공사 출현 이후 카페리 여객의 이탈이 가시화되고 있으며, 기존 다수의 군소 화주들도 풀컨테이너 선박으로의 화물운송방식 전환을 고려하는 것으로 조사됨
- 따라서 선사 및 관련 산업계의 공조(共助)를 통한 객화이탈 방지 자구책 마련 및 국제여객항 이용률 활성화 노력이 필요함
- 특히 객화운송 주체인 선사 주도하에 ‘통합발권시스템 구축(E-ticket)’, ‘Sea&Air 관광 상품 개발(한·중·일·러)’, ‘육·해상 복합운송’ 등 타 경쟁운송수단 대비 차별화된 모객(募客) 및 화물 유인전략 마련이 긴급(緊要)함

27) 부산항만공사 여객사업팀 유선통화 결과, KMI 재정리(2019.09.25)

28) BPA 면담조사 결과

29) DBS크루즈훼리 방문조사 결과, 저자 재정리

표 21. 현행 국제여객항 화물 인센티브 예시

| 구분 | 내용 |
|-----|---|
| 인천항 | 신규 서비스 개설 선사 인센티브 지급(중국/일본 : 최대 0.5억) 물동량 증가 선사 인센티브 제공 (상/하반기 총 2회 지급, 1TEU당 최대 1,500원 지급, 반기별 1만TEU 이상 처리선사 중 전년대비 5% 이상 처리실적 증가 선사) |
| 평택항 | 선사별 점유실적 비율로 배분(연 1천TEU 이상) 전년대비 순증가분에 대해 TEU당 단가 배분 지급(연 1천TEU 이상) |
| 군산항 | 신규화물 1~2년차 : 2만원/TEU, 3년차 : 1.5만원/TEU 4~5년차 1만원/TEU 순증화물 : 3만원/TEU 신규선사 운영비 : 2억원, 신규항로 개설 선사 운영비 : 1억원 볼륨인센티브 : 4억원, 기존선사 손실보전금 : 1억원, 연안운송 장려금 : 1.5억원 |
| 부산항 | 컨테이너 5만 TEU ~ 20만 TEU 처리 시: 1,000원/TEU 컨테이너 20만 TEU ~ 100만 TEU 처리 시: 1,100원/TEU 컨테이너 100만 TEU 이상 처리 시: 1,200원/TEU(통합 인센티브) |
| 동해항 | (신규·순증) 적(積)컨테이너 TEU당 7만원 지원 (그 외) 적(積)컨테이너 TEU당 3만5천원 지원 |

자료 : 인천항만공사, 경기평택항만공사, 군산지방해양수산청, 동해지방해양수산청 홈페이지, 부산일보 참조, KMI 재정리(2019.10)

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 첨병!,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 갯벌생이모자반, 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 회감' 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 - 물적, 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 | 수산업직불제 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 | 해양수산물 국민경제 - '2018 해양수산물 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 해양수산물 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 해양수산물 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 해양수산물 정책대응 필요 | 2018.06.11. |
| 제87호 | 섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요 | 2018.06.14. |
| 제88호 | 수산물양식, 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 해양수산물 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 | 블록체인의 확산과 해운물류분야의 대응 | 2019.01.02. |
| 제106호 | 해양수산물과 국민경제 - '2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계- | 2019.01.18. |
| 제107호 | 2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요 | 2019.01.30. |
| 제108호 | "국민화합 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', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요 | 2019.03.27. |
| 제113호 | '국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사- | 2019.04.17. |
| 제114호 | 선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야 | 2019.04.25. |
| 제115호 | 4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제 | 2019.04.30. |
| 제116호 | 주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. - | 2019.05.08. |
| 제117호 | 김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯 | 2019.05.09. |
| 제118호 | 해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진 | 2019.05.15. |
| 제119호 | 해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 - | 2019.05.24. |
| 제120호 | 새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향 | 2019.05.29. |
| 제121호 | 미·중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향 | 2019.06.13. |
| 제122호 | 서핑문화 정착을 통한 해양레저 활성화 | 2019.06.13. |
| 제123호 | 어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요- | 2019.06.18. |
| 제124호 | 유조선 피격이 해운에 미치는 영향과 대응방향 | 2019.06.28. |
| 제125호 | 친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요 | 2019.07.03. |
| 제126호 | 북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점 | 2019.07.16. |
| 제127호 | 대서양 연어 위해우려종 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향 | 2019.07.17. |
| 제128호 | 섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 - | 2019.07.17. |
| 제129호 | 해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 - | 2019.08.01. |
| 제130호 | 항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급 | 2019.08.02. |
| 제131호 | 현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제 | 2019.08.02. |
| 제132호 | 일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점 | 2019.08.05. |
| 제133호 | 해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 - | 2019.08.09. |
| 제134호 | 한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산물기업 사례로 본 - | 2019.08.16. |
| 제135호 | 한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요- | 2019.08.16. |
| 제136호 | 2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소 | 2019.08.20. |
| 제137호 | 국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미 | 2019.08.22. |
| 제138호 | 중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석 | 2019.08.23. |
| 제139호 | 2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 - | 2019.08.28. |
| 제140호 | 항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야 | 2019.08.29. |

| 구분 | 제목 | 발간일 |
|-------|--|-------------|
| 제141호 | 일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 - | 2019.08.29. |
| 제142호 | 2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - 한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안 지상 중계 - | 2019.09.10. |
| 제143호 | K-IFRS 제1116호 '리스' 적용과 대응방향 | 2019.10.25. |
| 제144호 | 스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향 | 2019.10.25. |
| 제145호 | 해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 - | 2019.10.28. |
| 제146호 | 미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과 | 2019.10.28. |
| 제147호 | 육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야 | 2019.10.30. |
| 제148호 | 러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략 | 2019.10.30. |
| 제149호 | Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요 | 2019.11.01. |
| 제150호 | 2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점 | 2019.11.01. |
| 제151호 | '유엔 공해생물다양성협약 제정(制定) 협상 대응전략 마련해야 - 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 - | 2019.11.04. |
| 제152호 | 해운-항만 정책 의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 개발 필요 | 2019.11.06. |
| 제153호 | 컨테이너 선박대형화와 항만의 대응 | 2019.11.07. |
| 제154호 | 해양에 설정된 보호지역, 지역주도형·협력적 접근방식으로 개편해야 | 2019.11.08. |
| 제155호 | 해수욕장 이용행태 변화로 안전관리 개선방안 마련 필요 | 2019.11.12. |

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