

2018
제15호

발간년월 2018년 11월

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 하동우

발행처 한국해양수산개발원

발행인 양창호

홈페이지 www.kmi.re.kr

항만물류 부문의 남북 협력사업 추진 전략

- 사업범위를 고려하여 시기에 따라 단계적 추진 필요 -

이기열 항만정책연구실 전문연구원

(kylee@kmi.re.kr/051-797-4670)

김보경 항만정책연구실 연구원

(kimb@kmi.re.kr/051-797-4674)

공영덕 국제물류연구실 연구원

(ydkong@kmi.re.kr/051-797-4678)

남북 협력사업의 제도적 기반은 1990년대에 마련되었으며, 제1차 남북정상회담(2000년)을 계기로 다양한 부문에서 본격적인 협력사업이 추진되었다. 항만물류 부문에서도 ‘경의선·동해선 철도 연결사업’, ‘나진-하산 프로젝트’, ‘고성항 관광선 전용부두 개발사업’, ‘남포항 하역시설 현대화’ 등의 협력사업이 추진되었으며, 해주항 개발 등 일부 사업은 합의는 되었으나 이후 남북관계가 경색되어 시행되지 못하였다. 현 정부는 「한반도 신경제지도」 구상을 통해 한반도의 서해측, 동해측, DMZ 접경지대를 중심으로 남북 경제협력 도모, 新시장 개척 등 남북 협력사업 추진 의지를 보이고 있다. 특히, 4.27 판문점 선언 이후 획기적으로 개선된 남북 관계를 감안하면 한반도 신경제지도 구상에 따라 과거 합의되었던 사업을 중심으로 실질적인 협력사업이 다시 추진될 것으로 예상된다.

남북 협력사업의 기반 확보 및 활성화를 위해서는 철도, 도로, 항만 등 SOC 구축이 선행되어야 한다. 철도는 북한 물류체계의 핵심 수단일 뿐만 아니라 한반도~유라시아 간 물류 연계를 가능하게 해준다. 그러나 북한의 철도시설은 노후화가 심각한 수준으로 시설 개보수 및 연결을 위해 막대한 비용 및 기간이 소요될 것으로 전망되고 있다. 따라서 단기간 내에 원활한 물류 연계가 제한될 뿐만 아니라 경제적인 측면에서 수익 발생 또한 보장하기 어려울 것으로 예상된다.

반면, 항만물류는 기존의 항만 시설을 부분적으로 이용하거나 일부 시설 보강 및 개보수 등을 통해 단기간 내에 항만기능의 활용이 가능하다. 또한, 공공재의 특성이 강한 철도와 달리 항만은 수익 창출이 가능하여 민간자본 유치를 통한 재원 조달 또한 가능할 것으로 예상된다. 특히 지역 거점을 중심으로 추진되고 있는 경제개발구 또한 나진항, 청진항, 원산항, 남포항 등 주요 항만을 포함하고 있다.

항만물류 부문의 남북 협력사업은 과거 추진되었던 협력사업의 재개 가능성과 선행연구에서 도

출된 협력가능사업, 현재 북한의 물류체계 및 지역특성을 고려한 신규 사업 등을 중심으로 검토하였으며, 이를 바탕으로 운영관리 측면에서의 협력 가능사업과 나진항, 선봉항, 남포항, 원산항 등 북한 주요 항만의 인프라 개선 및 현대화 사업을 도출하여 우선순위를 분석하였다. 분석결과 남북 항만물동량 추정, 인프라 개발 협력기구 설립, 북한의 인력교육 프로그램 사업 등 운영관리 분야의 협력과 나진항, 남포항 등의 시설개선이 우선 추진될 필요가 있는 것으로 나타났으며, 북한의 주요 항만시설 개선 및 신규부두 건설, 배후단지 개발 등의 항만물류 분야의 전체 인프라 개발에는 최소 8조 5,328억 원의 사업비가 소요될 것으로 추정된다.

항만물류 부문의 남북 협력사업을 추진하기 위해서는 사업범위 및 규모, 재원조달 가능성 등의 충분한 검토를 기반으로 조사·연구 및 제도 마련 → 단기사업 → 중장기 사업 순으로 단계적인 추진이 이루어져야 한다. 우선 공동조사 및 북한의 수요파악, 경제적 타당성 분석 등 기초조사 수행과 지원사업, 관리운영 제도가 마련되어야 하며, 효과적인 인프라 개발을 위한 협력기구 설립도 필요하다. 이를 바탕으로 하역장비 지원, 시설 개보수 등과 같이 기존 시설을 최대한 활용하고 비교적 지원이 용이한 사업을 단기적으로 추진해야 한다. 신규개발 및 현대화·고도화 사업은 사업 규모 및 재원 조달 방안 등을 충분히 검토한 후 중장기적인 관점에서 추진하는 것이 바람직하다. 또한 필요시 남북뿐만 아니라 중국 및 러시아 등 국제협력을 통한 조사가 이루어져야 한다.

협력사업을 추진하기 위해서는 대북제재의 해제가 필수적이며, 북한의 비핵화 의지 및 협조 등 북한 내부의 여건 변화가 중요하다. 또한, 사업의 추진에 있어 남북 상호 이익의 극대화 방안 및 전략이 수립되어야 하며, 우리기업의 대북투자 시 손해를 최소화할 수 있는 법·제도 마련을 통해 남북 간 투자 장애요인을 완화하여야 한다. 우리나라 정부는 관계 부처 간 협의체를 구성하여 일관성 있고 효과적으로 사업을 추진해야 한다. 마지막으로 민자유치, 남북협력기금, UNDP 등의 사업비 조달을 위한 방안도 충분히 고려되어야 할 것이다.

현재 남북 협력사업 추진 여건은 긍정적

■ 남북 간 협력사업은 2000년대부터 본격적으로 추진되어 왔으나 남북관계 및 북한의 정치적·외교적 상황에 따라 중단

- 남북 간 협력사업은 2000년대부터 본격적으로 추진되어 왔으며, 항만·물류 분야에서도 논의됨
- 남북 간 협력사업은 1990년대 「남북교류협력에 관한 법률」, 「남북협력기금법」 등 관계법령 제정 등 제도적 기반이 마련되었으며, 2000년 남북정상회담 이후 남북도로 및 철도 연결사업, 개성공단 조성사업, 금강산 관광 등이 논의됨
- 항만·물류 분야에서 ‘경의선-동해선 철도 연결사업’, ‘나진-하산 프로젝트’, ‘고성항 관광선 전용 부두 개발사업’ 및 ‘남포항 하역시설 현대화’ 등의 협력사업이 추진됨
- 반면, 해주경제특구 개발에 따른 해주항 개발사업과 북한의 자원공동개발에 따른 정춘 광산지역의 지하자원 전용부두 건설사업은 2007년 남북정상회담에서 합의되었으나 2008년 남북관계 경색으로 중단됨

■ 신정부 출범 이후 남북협력사업 추진 여건은 긍정적으로 변화

- 신정부 출범에 따라 남북협력사업은 한반도 신경제지도 구상을 통해 실현
- 한반도를 동해권은 에너지·자원 중심 개발, 서해권은 산업·물류·교통 중심 개발, DMZ 접경지역은 환경 및 관광을 중심으로 개발하는 정책임
- 최근 4.27 판문점 선언 이후 남북 관계 개선의 움직임을 보여 왔고, 9월 평양공동선언을 통해 남북 협력 가능성이 높아지고 있으며, 신경제지도 구상에 따라 과거 합의되었던 사업을 중심으로 실질적인 협력사업이 추진될 전망이다
- 현 정부의 나인브릿지 전략에 따라 러시아를 중심으로 한 유라시아 대륙과의 경제협력 및 교류를 실현하기 위해 남북 협력이 활발하게 추진될 가능성이 높음

남북 간 화해모드 속에서 항만물류 분야의 협력사업도 활발히 추진될 것으로 예상

■ 항만물류 분야에서도 남북 관계 개선에 따른 협력사업의 선제적인 발굴과 대응이 요구됨

- 현 정부의 대북정책을 바탕으로 하여 과거 추진되었던 협력사업의 재개 가능성 등에 대한 검토가 필요함
 - 경의선·동해선 철도 남북 연결사업 및 나진-하산 프로젝트는 한반도 신경계지도 구상 및 4.27 판문점 선언에 따라 재개될 가능성이 높음
 - 2007년 남북정상회담 결과 합의된 해주항 개발 역시 4.27 판문점 선언에 따라 재개될 가능성이 높으며, 단천지역 민족공동 자원개발 합의에 따라 해당지역 개발 시 단천항 개발도 이루어질 수 있을 것으로 보임
- 선행연구에서 도출된 협력가능사업 및 현재 북한의 물류 특성을 고려하여 신규 추진이 가능한 사업을 주요 항만을 중심으로 검토가 요구됨
 - 북한의 항만 현황 및 물류체계를 고려할 때 신규 추진이 가능한 사업은 남포항, 나진항, 원산항, 단천항, 해주항의 현대화 사업으로 항만시설 정비 및 확충, 개보수, 준설, 신규부두 신설 등의 사업이 필요할 것으로 판단됨
- 김정은 체제 출범 이후 북한의 개발정책은 주요 지역거점을 중심으로 성장을 도모하는 경제개발구 개발 계획을 수립
 - 북한의 일부 경제개발구는 주요 항만을 포함한 해안지역에 입지하고 있어 항만물류 부문의 남북 간 협력사업 발굴이 용이함
- 국토연구원(2013)에서 수행한 ‘한반도 개발협력을 위한 핵심 프로젝트’ 218개 중 부두건설, 부두시설 현대화, 항만 배후철도 및 도로 현대화 사업 등 항만물류 분야에 추진 가능한 사업을 포함

항만물류 분야에서 우선적으로 추진 가능한 남북 협력사업은 북한 주요항만 현대화 사업과 항만물동량 추정, 인프라 개발 기구 설립, 북한의 인력교육 프로그램 사업 선행

■ 인프라 개발사업 추진에 앞서 남북 간 항만물동량 추정, 공동의 인프라 개발 기구 설립, 북한의 인력교육 프로그램 사업 등도 추진 필요

- 운영관리제도 측면의 남북 항만물동량 추정 및 대응 연구, 북한 항만물류인력 교육프로그램 개발 사업, 남북 항만물류 인프라 개발 협력기구(가칭) 설립, 항만인프라 기술 표준화 등의 사업 추진이 필요함
- 특히 운영관리제도는 인프라 개발사업보다 그 우선순위가 높은 것으로 분석, 연구·조사 및 운영 관리제도 마련 등은 대북제재 하에서도 일부 추진이 가능함

■ 현 시점에서 나진항, 선봉항, 남포항, 원산항 등을 북한 주요항만 중심으로 현대화 사업 추진 필요

- 나진항의 기존 1~2호 부두 시설 현대화 및 국제 컨테이너 전용부두 신규건설이 중요한 사업으로 분석됨
- 나진항은 러시아, 중국과 인접하고 있어 동북아 국제물류 중심항만으로의 성장이 기대되며 이를 위한 항만 현대화 사업, 특히 컨테이너 전용부두 건설이 시급한 것으로 판단됨
- 선봉항 및 웅상항 역시 중국과 러시아의 접경지역에 위치하여 그 중요성이 높음
- 그 외 남포항, 원산항, 고성항, 단천항, 청진항 항만시설 현대화 사업도 추진 가능함
- 남포항은 평양에 인접한 북한 최대의 수출입 항만으로 개발이 필요하며, 원산항은 환동해 중심항만 및 국제관광중심 지원항만으로 기능이 요구됨에 따라 항만 시설 현대화 작업이 이루어져야 함
- 고성항은 동해안 관광산업과 연관, 단천항은 인근 지역 자원 개발에 따라 그 개발 필요성이 높은 것으로 판단됨

표 1. 추진가능사업 우선순위

순위	지역	후보사업명	점수	비고
1	-	25) 남북 간 항만물동량 추정 및 대응 연구	4.025	운영관리제도
2	나진	1) 나진항 1~2호 기존부두 준설 및 안벽 개보수	4.007	인프라
3	-	30) 북한의 항만물류 인력 교육 프로그램 개발 사업	3.967	운영관리제도
4	나진	18) 나진항 배후 물류산업 단지 개발	3.92	배후단지
5	-	27) 남북 항만물류 인프라 개발 협력기구(가칭) 설립	3.725	운영관리제도
6	-	23) 남북한 항만인프라 기술 표준화 작업	3.609	운영관리제도
7	선봉	4) 선봉항 유류전용부두 하역시설 현대화	3.586	인프라
8	나진	2) 나진항 신규 컨테이너 터미널 개발	3.554	인프라
9	-	26) 북한의 항만 연관산업 지원 사업	3.544	운영관리제도
10	웅상	3) 나진 웅상항 갑화부두 하역장비 및 설비 지원	3.514	인프라
11	-	24) 북한 항만물류 통관시스템 자동화 구축사업	3.501	운영관리제도
12	-	28) 남북 항만물류 용어사전 제작 사업	3.492	운영관리제도
13	남포	13) 남포항 기존 컨테이너부두 야드 확장 및 하역장비/ 설비 지원	3.405	인프라
14	-	29) 남북 항만물류 관련 통합 법·제도 구축	3.371	운영관리제도
15	청진	22) 청진항 배후철도 및 도로망 정비	3.188	배후 교통망
16	원산	8) 원산항 기존부두 안벽(2개) 개보수 사업	3.154	인프라
17	고성	10) 고성항 여객부두 현대화 사업	2.992	인프라
18	단천	7) 단천항 지하자원 처리용 하역장비 현대화 사업	2.965	인프라
19	청진	5) 청진서항 선석 개발 사업	2.87	인프라
20	해주	21) 해주항 배후철도 및 도로망 정비	2.845	배후 교통망
21	해주	20) 해주항 항만배후 단지 개발	2.833	배후단지
22	남포	14) 남포 신항만 개발	2.823	인프라
23	해주	17) 해주항 서측 갑화부두 준설 및 장비/시설 확충	2.811	인프라
24	신의주	19) 신의주항 배후 단지 개발	2.558	배후단지
25	홍남	6) 홍남항 1호~2호 부두 지원시설 확충	2.55	인프라
26	송림	15) 송림항 갑화부두 하역시설 개보수	2.524	인프라
27	원산	9) 원산항 신규컨테이너 부두 개발 사업	2.491	인프라
28	송림	16) 송림항 광석/모래부두 신규 개발	2.453	인프라
29	신의주	11) 황금평(신의주 인근) 신규 부두 개발	2.305	인프라
30	신의주	12) 철산군 및 염주군 일대 (신의주 남쪽) 신항 개발	2.215	인프라

자료: 저자 작성

남북 협력사업으로 인해 신규 일자리 및 물동량 창출이 가능¹⁾

■ 항만물류 부문의 총 사업비는 최소 8.5조 원으로 추정

- 북한 주요 항만의 시설 개선 및 신규부두 건설, 항만배후단지 개발 등 항만물류 분야의 전체 인프라 개발의 총 사업비는 국내 항만시설 개발비 기준 최소 8조 5,328억 원이 소요될 것으로 추정됨

표 2. 항만물류 인프라 개발 사업비(추정)

사업명	사업비 (억원)	사업명	사업비 (억원)
1) 나진항 1~2호 기존부두 준설 및 안벽 개보수	1,361	12) 철산군/염주군(신의주 남쪽) 신항 개발	9,083
2) 나진항 신규 컨테이너 터미널 개발	3,316	13) 남포항 컨테이너부두 야드 확장 및 하역장비 지원	557
3) 나진 웅상항 갑화부두 하역장비 및 설비 지원	500	14) 남포 신항만 개발	36,316
4) 선봉항 유류전용부두 하역시설 현대화	500	15) 송림항 갑화부두 하역시설 개보수	500
5) 청진서항 선석 개발	9,310	16) 송림항 광석/모래부두 신규 개발	3,754
6) 흥남항 1호~2호 부두 지원시설 확충	500	17) 해주항 서측 갑화부두 준설 및 장비/시설 확충	428.2
7) 단천항 지하자원 처리용 하역장비 현대화	410	18) 나진항 배후 물류산업단지 개발	1,059
8) 원산항 기존부두 안벽(2개) 개보수	2,342	19) 신의주항 배후단지 개발	1,059
9) 원산항 신규컨테이너 부두 개발	1,935.2	20) 해주항 항만배후단지 개발	1,059
10) 고성항 여객부두 현대화	372	21) 해주항 배후철도 및 도로망 정비	942
11) 황금평(신의주 인근) 신규 부두 개발	9,083	22) 청진항 배후철도 및 도로망 정비	942

주: 1) 실제 사업비는 물동량 수요에, 항만 입지, 개발 방향 등 항만 개발 규모 및 건설환경, 노무비 적용방식 등에 따라라도 공사비는 달라질 수 있음

2) 기존 부두에 신규부두건설 사업인 경우 진입항로, 배후철도 및 도로, 방파제 건설 비용 등은 포함되지 않으나, 신항만 건설 시에는 포함시킴

3) 본 연구에서 추정한 사업비는 기본적인 최소 선석수를 기준으로 국내 항만의 건설 사업비를 반영한 것으로 최소비용으로 간주될 수 있음

자료: 해양수산부, 『항만업무편람』, 2017, 해양수산부 보도자료(<http://www.mof.go.kr/index.do>) 참조

■ 항만물류 부문 사업 추진에 따라 일자리 창출효과는 약 최대 11만 명으로 추정

- 산업연관표에 따른 경제적 파급효과는 <표 3>과 같이 생산유발효과의 경우 최대 19조 원, 부가가치 유발효과는 최대 6.6조 원, 고용유발효과는 약 8만 9천 명으로 분석됨
- 그 외 고용노동부(2017) 자료에 따른 고용효과도 비슷한 수준으로 대략 10만개 이상의 신규 일자리가 창출될 것으로 보임

1) 우리나라 산업연관표를 적용한 분석으로, 향후 남북한 공동 또는 북한의 산업연관표를 바탕으로 재검토가 필요함

표 3. 경제적 파급효과

사업비 규모	구분	사업비	파급효과
8조 5,328억원	산업연관표(2014) 적용	생산유발효과	19조 324억 원
		부가가치 유발효과	6조 5,762억 원
		고용유발효과	88,980명
	고용노동부(2017) 적용		108,370명

자료: 저자 작성

■ 남북 교역 활성화에 따라 나진항 및 원산항에서는 146만TEU 컨테이너 물동량 발생 예상

- 항만물동량의 경우 남북 교역이 활성화된다면 원산항 및 나진항에 대해 2030년 기준 146만TEU, 2040년 기준 163만TEU 컨테이너 물동량이 발생할 것으로 전망됨

표 4. 환동해권 항만의 컨테이너 물동량

(단위: 천 TEU)

구분	2025	2030	2040
원산항	474	526	570
나진항	829	933	1,060
합계	2,025	2,030	2,040

자료: 한국해양수산개발원, 환동해권 성장을 위한 지역개발 및 물류시장 협력방안, 2017. p. 164

항만물류 부문의 남북 협력사업은 조사·연구 및 제도 마련 → 단기사업 → 중장기 사업 순으로 단계적으로 추진

■ 항만물류 분야의 핵심사업 추진을 위해서는 사업범위, 자원조달 가능성 등을 고려하여 단계적으로 추진이 필요

- 1단계에서는 북한의 인프라 개발 수요 파악, 경제적 타당성 분석 등 사전 조사와 관련 법·제도 마련, 지원사업 등 사전준비, 운영 및 관리부문의 협력이 요구됨
 - 필요에 따라 남북 간 외 중국과 러시아와의 공동연구도 필요함
 - 해양수산부를 중심으로 하되, 통일부, 외교통상부의 지원과 협의도 필요, 실제 항만공사, 각 연구기관, 민간기업 등의 참여가 요구됨
 - 자원조달은 소규모 사업에 즉시 사용이 가능한 남북협력기금과 각 부처의 재원을 활용할 수 있음
- 2단계는 하역장비 정비 및 시설 개보수 등 기존 항만시설을 최대한 활용함으로써 단기간 추진이 가능하고 비교적 추진이 쉬운 사업을 중심으로 추진됨

- 대표적으로 항만 하역설비 교체 등의 단순 개보수 작업 등이 해당됨
- 이후 3단계에서는 장기간 소요될 수 있는 항만 및 관련 시설의 신규 개발을 추진하는 것이 바람직함
- 2~3단계에서는 해양수산부를 중심으로 수행하고, 수익성이 있는 사업을 바탕으로 PF 등 다양한 공적·민간 재원 조달 방안 마련이 필요함
- 국제물류망 실현과 물류기능 유지를 위해서는 인프라 투자·건설·운영에까지 지속적인 관리가 필요하며 이를 위한 남북 간 전략 마련도 요구됨

표 5. 사업추진을 위한 부문별 내용

구분	주요 목표	세부 내용	추진 주체	재원 조달
사전 준비	타당성 조사	- 북한 내 개발 수요, 남북 간 물동량, 경제적 파급효과 및 수익성 분석 등 타당성 조사 수행 - 북한 인프라 개발을 위한 남북 공동 기본계획 수립	- 해양수산부(조사연구) - 중국, 러시아 등과 공동연구 추진 (필요시) - 통일부, 외교통상부(협상 지원)	남북협력기금 (즉시 사용가능, 적은 규모의 사업 중심)
	운영관리 제도 마련	- 사업 이행 타당성 확보를 위한 제도 마련 및 정비(합의서 교환, 규제 완화 등) - 규칙 표준화, 단일화 연구 - 지원 프로그램(인력양성 프로그램 및 항만 연관산업 지원 사업 등)	- 국회(법 정비) - 통일부, 해양수산부 등(합의서 교환) - 해양수산부(사업 개발 및 관리 주체) - 대학, 연구기관, KOICA, 민간사 업체 등 수행 기관	+ 정부산하기관 재원 (해양수산부, 타당성 조사 및 연구조사 등)
인프라 개발	거버넌스 구축	- 남북 항만물류 인프라 개발 협력 기구(가칭) 설립 및 운영	- 통일부, 외교통상부, 기획재정부, 해양수산부 - 각 부처 산하기관, 연구기관 참여	남북협력기금 (즉시 사용가능, 적은 규모의 사업 중심) +
	기존 시설 개보수를 통한 생산성 향상	- 즉시 지원이 가능하고 단기간 내 수행할 수 있는 사업을 중심으로 이행 - 하역장비 교체 및 설비 구축, 항만 내 시설 단순 개보수 등	- 총괄부처: 해양수산부 - 사업 시행: 항만공사(+ 민간사업자)	대외경제협력기금 (북한의 선 요청 및 차관협정 체결 필요) +
	기존시설 대형화 및 신규 개발	- 신규 항만 신설(준설 및 매립, 신규 부두 개발 및 건설 등) - 일부 항만 배후도로 및 철도 정비 - 기타 항만시설 개보수 등		국채 발행 등 민간자본 (PPP, BTO, 사모펀드 등) 국제금융 조달

자료: 저자 작성

■ 항만·물류 분야 핵심사업의 원활한 추진을 위해서는 북한 정부의 추진 노력과 더불어 우리나라의 사전 대비도 중요

- 남북 간 또는 다자간 협력사업의 실질적인 추진과 국제금융 지원을 위해 UN 대북제재 해제가 필수적이며, 이를 위한 북한의 비핵화 노력이 요구됨
- 협력사업의 원활한 추진을 위해서는 북한의 협조가 반드시 필요하므로 상호 이익을 극대화 할 수 있는 추진방식 및 전력 마련이 요구됨
- 또한 남북 교역 및 투자의 장애요인이 되는 장벽을 완화하고, 우리나라 기업의 대북투자 시 손해를 최소화할 수 있는 법·제도 마련이 필요함
- 효과적이고 일관성 있는 협력사업 추진을 위해 해양수산부를 중심으로 통일부, 외교통상부 등 해당 인프라 관리 부처별 합의체 구성 등 거버넌스 구축이 필요함
- 향후 사업 추진 시 발생하는 대규모 사업비에 대해 재원조달 방법 등 충분한 고려가 선행되어야 하며, 국내 기업의 적극적 참여를 위한 투자환경 조성이 필요함

KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
제2호	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	2018.10.12.
제3호	청년일자리 창출과 국가경쟁력 제고를 위해 국제물류인력 양성 서둘러야	2018.10.13.
제4호	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	2018.10.18.
제5호	자율운항선박으로 스마트 디지털 해상물류체계 실현	2018.10.18.
제6호	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC 인증제를 중심으로-	2018.10.25.
제7호	표준계약서 및 장기 계약 제도 도입으로 컨테이너 화물 해상 운송 계약 관행 개선	2018.10.25.
제8호	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	2018.11.01.
제9호	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	2018.11.01.
제10호	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	2018.11.08.
제11호	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안	2018.11.08.
제12호	시민 참여형 연안·해양 정보 생산·활용 방안	2018.11.15.
제13호	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	2018.11.15.

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