

KMI 동향분석

VOL.121
2019 JUNE

발간년월 2019년 6월(통권 제121호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 황진희 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

미-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향

윤희성 해운빅데이터연구센터장

(heesung@kmi.re.kr/051-797-4637)

최건우 해운빅데이터연구센터 전문연구원

(ak8102@kmi.re.kr/051-797-4638)

황수진 해운빅데이터연구센터 전문연구원

(zin@kmi.re.kr/051-797-4635)

박동원 해운빅데이터연구센터 연구원

(koreabdw77@kmi.re.kr/051-797-4628)

미국과 중국은 2018년 12월 G20 정상회의에서 90일간 추가관세 유예 및 무역협상 재개에 합의하였으며 2019년 2월 24일 미국의 관세인상 보류로 협상 타결에 대한 기대가 증가하였으나 5월 상호관세 부과로 무역전쟁이 새로운 국면에 진입했다. 미국은 2,000억 달러에 달하는 제품에 대해 관세를 기존 10%에서 25%로 상향 조정하였으며 중국도 미국산 제품 600억 달러에 대해 5~25%의 보복관세를 부과하였다. 양 국가는 대화를 지속하고 있으나 미국의 국가비상사태 선포를 통한 중국 정보통신업체와의 거래 제한, 중국의 희토류 수출금지 검토 등 대치국면은 계속되고 있다. 오는 6월 말 G20회의에서 미-중 정상 간 회담이 무역전쟁의 분수령이 될 것으로 예상되며 합의 도출에 실패할 경우 상호관세부과는 장기화될 가능성이 높다.

미-중 간 교역량은 1.7억 톤에 달하며 이 중 99%는 해상을 통해 이루어져 무역전쟁이 발생할 경우 해상운송 수요 감소는 불가피할 것으로 예상된다. 특히, 미국의 중국에 대한 관세가 최종 소비재와 중간재에 집중되어 컨테이너화물의 영향이 클 것으로 예상된다. 국제통화기금(IMF) 등 주요 기관의 분석에 따르면 이번에 실시된 상호 관세부과로 인해 양 국가의 경제성장률이 0.1~0.6%, 세계 경제성장률은 0.1% 하락할 것으로 전망된다. 미국의 중국산 제품에 대한 수입 컨테이너 물동량은 2019년 0.3% 감소할 것으로 예상되며, 무역전쟁이 지속될수록 물량 감소폭은 더 커져 2020년에는 0.6%에 이를 것으로 예상된다. 드류리(Drewry)는 중국산 제품의 가격이 10% 상승할 경우 수입량이 6% 감소할 것으로 예상하였지만 단기적으로 중국산 제품의 수급루트를 변경하기는 어려울 것으로 판단되어 급격한 물동량 감소는 없을 것으로 예상된다. 다만, 올해 1분기 베트남의 대미 수출액 증가세는 40.2%에 달하며 2018년 4분기 동남아-미국 간 컨테이너 물동량 증가율도 인도네시아 15.3%, 필리핀 13.5%, 베트남 12.1%를 기록하여 이

미 일부 제조시설의 탈 중국화는 시작된 것으로 보인다.

아시아-미주 운임은 2018년 10월 40피트 컨테이너당 2,600달러에서 절반 수준으로 하락한 상태로 컨테이너 수요 감소로 인해 아시아-미주 항로 운임은 전년대비 약세를 기록할 것으로 전망된다. 6월 말 G20 회담 이후 추가관세 부과 시 작년 하반기와 같이 관세를 피하기 위한 조기선적물량이 집중되어 일시적으로 컨테이너 운임 인상 가능성이 있다. 하지만 장기적으로 제조시설의 탈 중국화로 중국발 컨테이너 화물 수요 증가세 둔화가 예상되어 선사들은 임시결항과 저속운항을 통해 공급량을 축소할 것으로 예상된다. 이미 지난달 현대상선은 아시아-미주 서비스(PS1)에 대해 임시결항을 실시하였으며 오션얼라이언스도 6월에 3회(미 서부 2회, 동부 1회) 임시결항을 실시할 예정이다.

알파라이너에 따르면 국적원양선사인 현대상선의 아시아-북미 공급비중은 전체선대의 29%이며 SM상선은 87%에 이르고 있다. 양사 공히 상위 20개 선사 평균인 18%에 비해 동 항로 투입비중이 높아 운임 하락 시 실적 악화로 이어질 수 있다. 또한, 국적원양선사의 중국화물 비중은 경쟁선사들에 비해 낮은 수준이나 이는 중국시장에 대한 영업 경쟁력이 낮다고 해석될 수 있어 중국발 화물 감소 시 국적 선사의 피해가 더 클 가능성도 배제할 수 없다.

2018년 기준 우리나라의 미국, 중국에 대한 수출 의존도는 46.5%(중국 34.4%, 미국 12.1%)에 달해 미-중 무역전쟁으로 인한 직·간접적인 영향이 클 것으로 예상된다. 이번 추가관세로 인해 우리나라의 대중 수출은 10.2억 달러, 대미 수출은 0.4억 달러 감소할 것으로 예상되어 이를 컨테이너로 환산할 경우 약 4천 TEU의 컨테이너 화물이 감소할 것으로 예상된다. 아울러 국내 항만에서 처리되는 미국향 중국 환적 컨테이너 물동량은 2019년 2천 TEU, 2020년 5천 TEU 감소할 것으로 전망된다.

미-중 간 상호 관세부과로 인해 글로벌 선사들은 중국발 화물이 베트남을 비롯한 아세안(ASEAN)국가들로 이전되는 것을 감지하고 동지역으로 서비스 범위를 확대하고 있다. 원양 정기선사는 동남아 핵심항만으로 기항을 확대하여 변화에 선제적으로 대응하여야 한다. 또한 지속된 경영위기로 취약한 상태에 놓인 국내 인트라아시아선사들도 구조조정을 통해 경쟁력을 강화함으로써 시장지배력을 유지하여야 한다. 아울러 원양선사들은 중국시장에 대한 영업을 강화할 필요가 있다. 특히 내년부터 유럽항로에 투입되는 초대형 컨테이너 선박의 원활한 운영을 위해서라도 현재 화물 창출 능력이 높은 중국에 대한 영업력을 크게 향상시킬 필요가 있다. 이를 위해 항만 운영사와 함께 해외 거점항만 개발에 대한 투자도 적극적으로 검토해야 한다.

미-중 무역전쟁의 재개로 불확실성 확대

■ 미-중 간 무역협상 합의 실패로 상호 추가관세 부과

- 미국과 중국은 2018년 12월 G20 정상회의에서 향후 90일간 추가관세 유예 및 무역협상 재개에 합의하였으며 2019년 2월 24일 미국의 관세인상 보류로 협상 타결에 대한 기대가 증가하였으나 5월 상호관세 부과로 무역전쟁이 새로운 국면으로 들어감
- 양 국가는 2월에 협상시한을 연장하며 대미 무역 및 시장개방 확대에 합의하는 등 올해 상반기에 협상 타결을 기대하였으나 중국이 합의초안에 대한 관련 법률 개정을 거부하는 등 이견이 노출됨
- 미국은 통상법 301조를 근거로 관세를 부과하였으며 지난 5월 10일 2,000억 달러의 중국산 제품에 대한 관세율을 10%에서 25%로 상향 조정하였으며 중국도 미국산 제품에 보복관세를 부과함

표 1. 미-중 간 관세부과현황

발효시기	美 → 中 관세부과	中 → 美 관세부과
'18.7	340억 달러(818개 품목, 25%)	340억 달러(545개 품목, 25%)
'18.8	160억 달러(284개 품목, 25%)	160억 달러(114개 품목, 25%)
'18.9	2,000억 달러(5,745개 품목, 10%)	600억 달러(5,207개 품목, 5~10%)
'19.5~6	2,000억 달러(5,745개 품목, 25%)	600억 달러(5,207개 품목, 5~25%)

자료: IMF, KMI 재작성

■ 미-중은 협상을 지속하고 있으나 대치국면

- 미국은 6월 말 G20 회의에서 시진핑 주석과 정상회담을 통해 중국에 대한 3,250억 달러에 달하는 제품에 대한 추가관세 부과여부를 결정할 계획임. 아울러 미국은 국가비상사태를 선포하여 화웨이를 비롯한 중국 정보통신업체와의 거래를 제한하는 등 대중 압박을 지속함
- 중국은 미국산 곡물 수입에 대한 의존도가 높았으나 미중무역분쟁으로 수입을 제한하는 한편 미국에 대해 희토류 수출 중단을 검토함. 지난해 12월 무역협상에 대한 보답으로 미국산 대두 1,300만 톤을 수입하였으며 추가 1,000만 톤에 대한 계약을 체결했으나 이 계약은 취소된 것으로 알려짐
- G20회의가 미-중 간 무역전쟁의 분수령이 될 것으로 예상되며 합의 도출에 실패할 경우 상호관세 부과는 장기화될 가능성이 높음
- 한편, 국제통화기금(IMF)은 양 국가 간 무역전쟁이 지속될 경우 2020년 세계 총생산액이 4,500억 달러(약 530조 원) 감소할 것으로 전망함

미-중 간 무역전쟁은 직간접적으로 국내 경제에 영향

■ 미국과 중국은 세계 GDP의 40%, 무역 비중은 22.6% 이상을 점유하고 있어 세계 경제에 상당한 영향

- 미국과 중국의 2019년 1분기 실적은 세계 GDP의 40.8%로 더 높아지는 추세임

표 2. 미국, 중국 경제적 위상(2018)

구분	미국	중국	합계
세계 GDP 비중(억 달러)	24.2% (204,941)	15.8% (134,074)	40.0% (339,015)
세계 무역 비중(억 달러)	10.9% (42,784)	11.8% (46,230)	22.8% (89,014)

자료: IMF, WTO

■ 우리나라는 특히 미국과 중국에 대한 수출 의존도가 46.5%에 달해

- 우리나라의 미국과 중국에 대한 수출의존도는 절반에 가까우며, 특히 우리나라의 대중 수출 비중에서 중간재가 차지하는 비중은 79.0%(1,282억 달러)에 달해 중국 수출 감소에 직접적으로 영향을 받음

표 3. 국가별 미국, 중국 수출 비중

		독일	인도	일본	한국	영국	베트남
합계	2018	16.2	25.1	43.4	46.5	21.1	40.5
	2019	16.0	25.9	45.0	42.8	21.3	39.2
미국	2018	8.7	16.0	19.1	12.1	13.3	19.9
	2019	8.6	16.4	20.4	13.7	14.4	23.1
중국	2018	7.6	9.2	24.3	34.4	7.8	20.6
	2019	7.4	9.5	24.6	29.1	7.0	16.1

주 : 2019년 실적은 1~2월 기준, 중국에 홍콩, 마카오 포함

자료 : IMF

표 4. 주요국의 중국 중간재 수출 현황

단위: 억 달러, %

	대만		한국		일본		독일	
	금액	비중	금액	비중	금액	비중	금액	비중
중간재	766	79.2	1,282	79.0	530	62.1	878	61.0

주: 비중은 각국의 대중 총수출 중 중간재의 비중

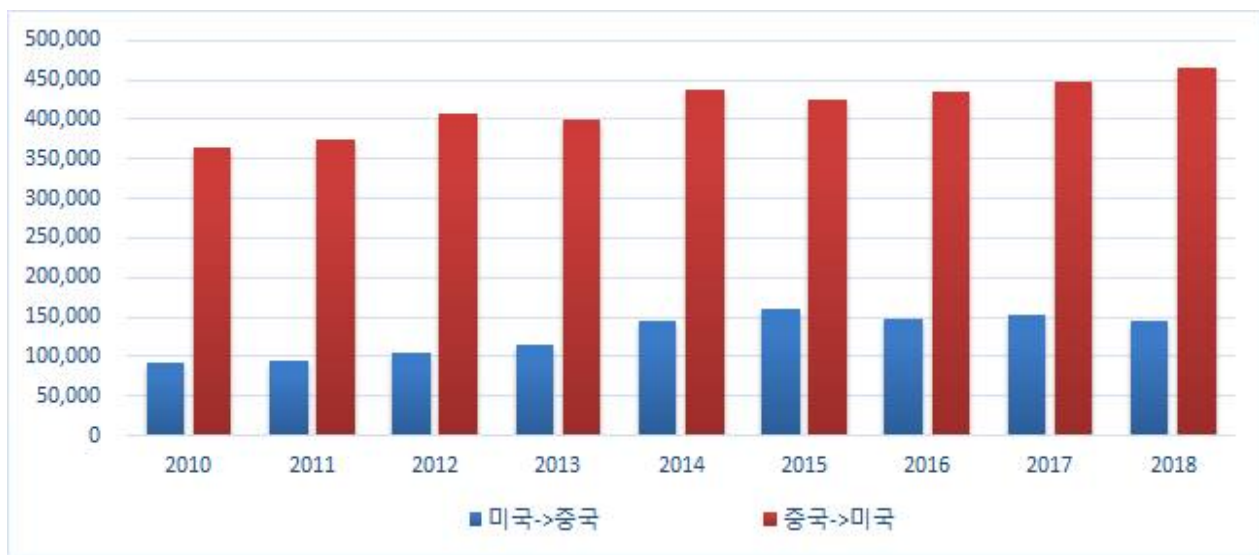
자료: UN Comtrade, Trademap.org, 한국무역협회 국제무역연구원 자료 인용

■ 2018년 미-중 간 상품교역액은 6,112억 달러로 중국의 미국에 대한 수출액이 미국의 중국에 대한 수출액에 비해 3배 이상 높아

- 2018년 기준 중국 총수출액 2조 8,978억 달러 중 대미 비중은 16.1%, 미국 총수출액 1조 5,896억 달러 중 중국 비중은 9.2%를 차지함
- 미국의 중국에 대한 상품수지 적자는 연간 3,000억 달러 이상으로 나타남

그림 1. 미-중 간 교역액 현황(2010-2018)

단위: 백만달러



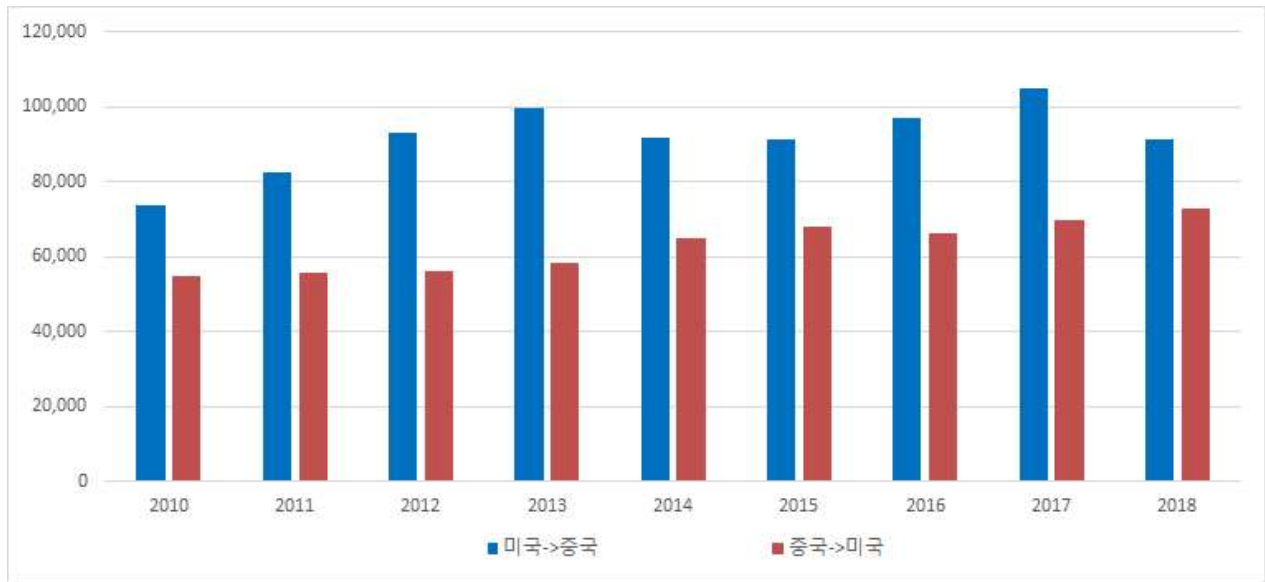
자료: IHS(Global Insight)(2019.5.22. 검색)

■ 2018년 미-중 간 총 교역량은 1억 6,575만 톤으로 이중 99.0%는 해상을 통해 이루어져

- 양국 간 교역 금액과는 반대로 교역량은 미국에서 중국으로 수출되는 화물량이 많으며 이는 곡물, 에너지자원 등 원자재 비중이 높기 때문임
- 중국의 미국에 대한 수출화물은 공산품이 큰 비중을 차지하여 컨테이너 화물 비중이 높으며 미국은 곡물, 에너지자원을 중심으로 수출되어 벌크화물 중심임

그림 2. 미-중 간 해상물동량 현황(2010-2018)

단위: 천 톤

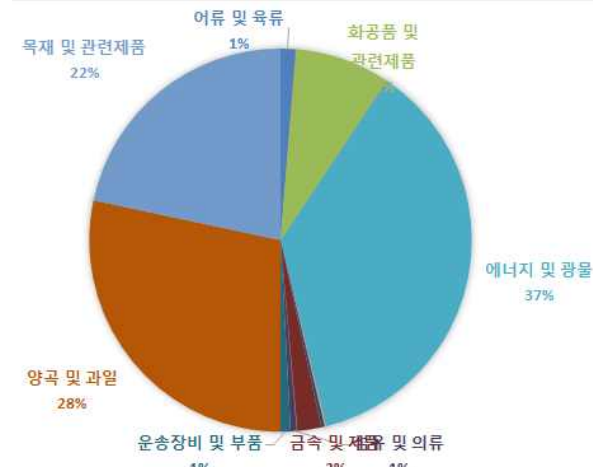
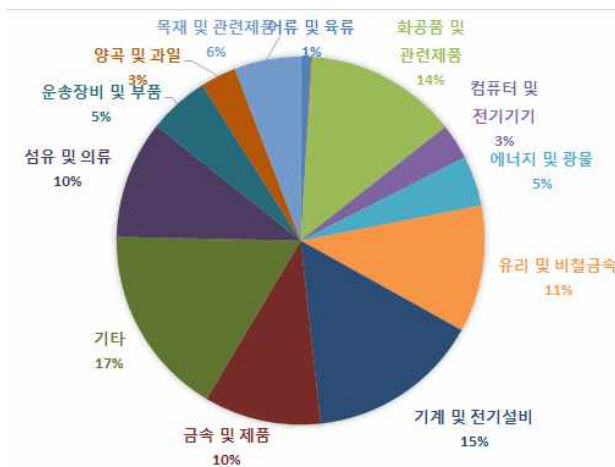


자료: IHS(Global Insight)(2019. 5. 22 검색)

그림 3. 품목별 교역량 비중(2018년 기준)

중국→미국

미국→중국



자료: IHS(Global Insight)(2019. 5. 22 검색)

■ 2019년 1분기 아시아→북미 컨테이너 물동량은 전년대비 0.8% 감소한 369만TEU를 기록

- 동 분기 물동량 감소는 2018년 하반기 미국 관세를 피하기 위한 조기선적의 영향이 큰 것으로 파악되며 전년도 재고량의 영향으로 상반기 동 향로 컨테이너 물동량은 낮은 성장세를 기록할 것으로 예상됨

그림 4. 아시아-북미 간 컨테이너 물동량 현황

단위: TEU



자료: IHS(Global Insight)(2019. 5. 22 검색)

무역전쟁으로 인해 양 국가의 경제성장을 둔화와 무역규모 감소 전망

■ 미-중 무역전쟁이 지속될 경우 양 국가의 경제성장을 하락뿐만 아니라 세계 경제의 위축으로 이어질 전망

- 기관별로 이번 상호 관세 부과에 따른 영향도를 다르게 예상하고 있지만, 무역전쟁이 양 국가의 경제성장을 0.1~0.6% 하락시킬 뿐만 아니라 세계 경제성장률도 0.1% 하락시킬 것으로 전망함
- OECD는 미국 내 소비자물가가 0.2% 상승할 것으로 예상했으며 컨설팅 기관인 임팩트이콘 (ImpactECON)은 가구당 비용 증가분이 연간 2,400달러에 달할 것으로 분석함
- IMF는 2019년 중국 GDP는 최대 0.6%p 하락할 수 있다고 전망했으며 올해 경제성장률도 6.2%에서 6.1%로 하향 조정함. 동기관은 미국의 경제성장률은 2019년 1분기 3.3% 성장에 힘입어 연간 2.3%에서 2.6%로 상향조정하였으나 올해 하반기에는 일부 부정적인 영향을 받을 것으로 전망함
- 양 국가의 수출입 비중으로 볼 때 중국이 받는 영향이 더 클 것으로 예상되어 장기로 갈수록 중국이 더 불리하며 최대 0.3%의 경제성장률을 하락시킬 것으로 전망됨

표 5. 미-중 간 관세부과가 GDP에 미치는 영향(2019년 기준)

구분	세계	미국	중국
IMF ('18.10월)	-0.1	-0.1	-0.6
OECD ('19.5월)	-0.1	-0.2~-0.3	-0.2~-0.3
IHS ('19.5월)	-	-	-0.3

자료: World Economic outlook 등 기관별 전망 보고서

■ 무역전쟁으로 미-중 간 컨테이너 물동량은 0.3~0.6% 감소할 것으로 전망

- 미국의 중국산 제품에 대한 수입 컨테이너 물동량은 2019년 0.3% 감소에 그치지만 무역전쟁이 지속될수록 물량 감소폭은 더 커질 것으로 예상됨
- 드류리는 미국의 중국산 제품 가격이 10% 상승할 경우 수입량은 6% 감소할 것으로 예상하였으나 단기적으로 중국산 제품의 수급루트 변경에 어려움을 겪어 급격한 물동량 감소는 없을 것으로 전망함

표 6. 미-중 간 컨테이너 물동량 전망

단위: 천TEU

구분	2018	2019	2020
관세부과 전(A)	10,077	10,159	10,490
관세부과 후(B)	10,077	10,129	10,427
차이(A-B)		30	62

자료: IHS, KMI 분석

- 다만, 2018년 4분기 동남아-미국 간 컨테이너 물동량 증가율은 인도네시아 15.3%, 베트남 12.1%, 필리핀 13.5%를 기록하여 이미 일부 제조시설은 탈 중국화하는 것으로 추정됨
- 2019년 1분기 중국의 대미 수출액은 13.9% 감소한 4,645억 달러를 기록한 반면 베트남의 대미 수출액은 전년동기대비 40.2% 증가한 690억 달러를 기록하여 대미 수출국 중 7위(2018년 12위)를 기록함

표 7. 미-아세안 국가 간 컨테이너 물동량 증가 추이

단위: TEU, %

구분	싱가포르	필리핀	말레이시아	인도네시아	태국	베트남
2017년 4분기	24,893	29,423	77,927	93,602	150,247	290,527
2018년 4분기	25,322	33,936	82,448	106,283	150,314	325,560
증가율	1.7	15.3	5.8	13.5	0.0	12.1

자료: IHS, KMI 분석

무역전쟁으로 인한 컨테이너 수요 감소는 해운·항만에 영향

■ 컨테이너 수요 감소로 인한 공급과잉 우려

- 미-중 간 컨테이너 운임은 2018년 10월 2,600달러까지 상승하였으나 최근 1,294달러까지 하락함 (미 서부 기준)
- 6월 말 G20 회담 이후 추가관세가 부과된다면 2018년 하반기와 같이 조기선적물량이 집중되어 일시적으로 컨테이너 운임이 인상될 가능성이 있으나, 장기적으로는 제조시설의 탈 중국화가 가속화되어 수요 감소에 따른 운임하락이 우려됨
- 무역전쟁이 지속될 경우 수요 감소에 따른 운임 하락 가능성이 높아져 저속운항, 임시결항과 같이 공급량 축소를 위한 선사들의 노력이 이루어질 것으로 전망
- 이미 지난 5월 21일 현대상선 PS1서비스의 임시결항이 실시되었으며 오션얼라이언스도 6월 3회 (미 서부 2편, 동부 1편) 임시결항(blank sailing)을 실시할 예정임
- 저속운항은 IMO 2020에 따라 유류비 부담 압박이 커질 경우 선사들이 자체적으로 실시할 것으로 예상됨
- 한편 최근 파나마운하의 통항선박 크기 확장으로 15,000TEU급 이하 선박에 대한 전배현상(cascading)이 발생하게 될 경우 공급량이 급격하게 높아질 수 있음

그림 5. 아시아-미서부 운임 추이(Trend)

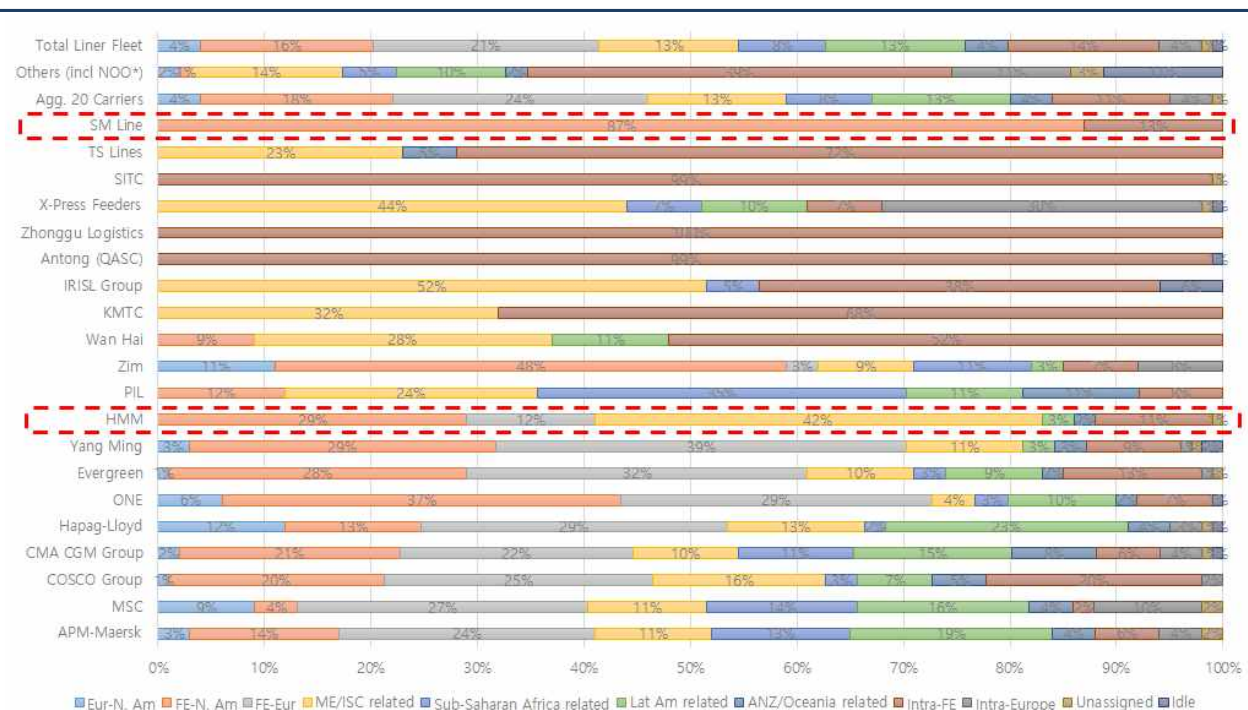


자료: 상해해운거래소, KMI 분석

■ 국적선사의 중국화물 비중은 경쟁선사에 비해 낮으나 미주항로 비중이 높아 물동량 감소에 따른 영향 우려

- 국적원양선사인 현대상선의 아시아-북미 공급비중은 전체선대의 29%이며 SM상선은 87%에 이르는 것으로 조사되어 상위 20개 선사 평균인 18%에 비해 동 항로 투입비중이 높음(Alphaliner)
- 국적원양선사, Zim, ONE, 양밍 등과 같이 아시아-북미 항로 비중이 높은 선사들은 동 항로 운임 하락 시 직접적인 영향을 받을 것으로 예상됨

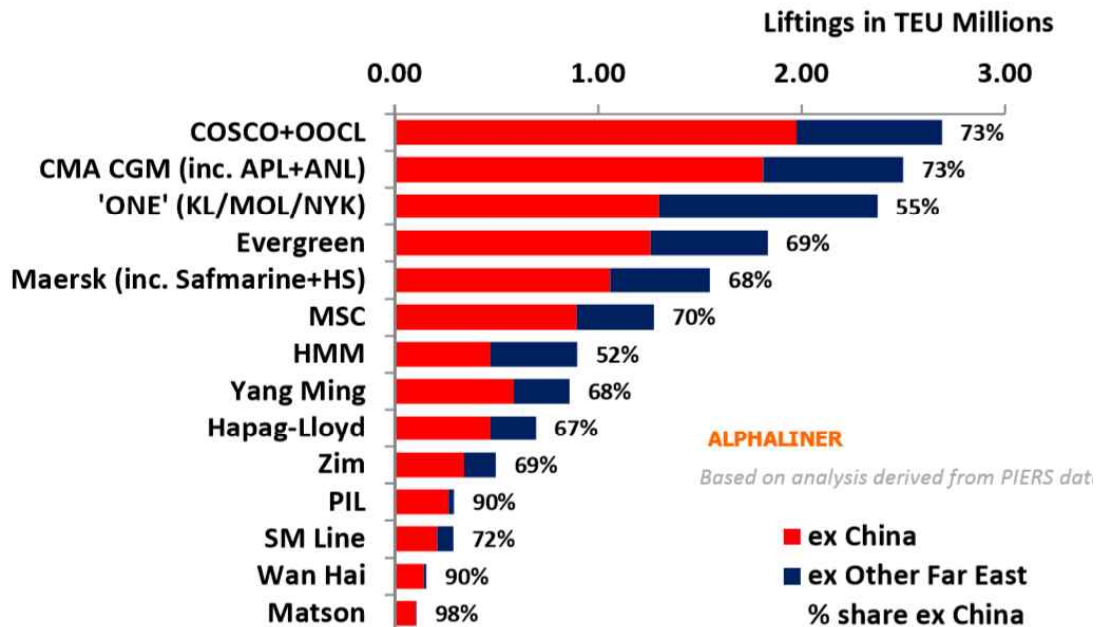
그림 6. 아시아-미서부 운임 추이(Trend)



자료: 상해해운거래소, KMI 분석

- 국적원양선사인 현대상선의 아시아-북미 화물 처리량 중 중국발 화물은 52%로 경쟁선사에 비해 현저히 낮은 수준임
- 하지만 이는 중국 컨테이너 시장에 대한 영업 경쟁력이 낮다는 것으로 해석될 수 있어 중국발 컨테이너 물동량 감소 시 국적 선사가 우선적으로 피해를 입을 가능성이 있음

그림 7. 주요선사의 미주(북미) 화물처리량(2018.5-2019.4)



자료: Alphaliner(2019)

■ 우리나라의 경우 미-중 간 추가관세 인상에 따른 직접적 영향은 제한적이나 장기화될 경우 수출에 부정적인 영향을 미칠 것으로 전망

- 지난 5월 10일에 실시된 관세율 상향(10→25%)으로 한국의 대중수출액은 10.2억 달러 감소될 수 있음(산업연구원)
- 한국무역협회 국제무역연구원은 미-중 간 상호관세 부과로 중국의 대미 수출은 1.9%(연간 90억 달러) 감소하고 우리나라 수출은 0.14%(8.7억 달러) 감소할 것으로 예상함
- 동 기관은 업종별로는 전자부품, 철강제품 등 중간재와 자본재를 중심으로 영향을 받을 것으로 예상함

표 8. 미-중 간 관세부과에 의한 우리나라 영향

관세정책	국내 영향
미→중 500억불 25% 관세부과	한국 대중수출 2.7억달러 감소
중→미 500억불 25% 관세부과	한국 대미수출 0.7억달러 감소
미→중 2,000억불 25% 관세부과	한국 대중수출 10.2억달러 감소
중→미 600억불 5~25% 관세부과	한국 대미수출 0.4억달러 감소

자료: 산업연구원

■ 이번 관세부과로 인해 우리나라에서 중국으로 수출되는 컨테이너 물동량은 '19년 0.1%, '20년 0.2% 감소할 것으로 전망

- 산업연구원에서 발표한 관세부과에 따른 우리나라의 영향자료(10.2억 달러 감소)를 활용할 경우 약 3,868TEU(한-중 컨테이너 물동량의 0.4%)가 감소할 것으로 예상됨

* 항공운송비중(금액) 14.7%로 약 8.7억 달러가 해상 컨테이너 운송으로 가정

- 2018년 기준 국내 항만에서 처리되는 미국향 중국 환적물동량이 약 79만 TEU에 달해(공컨포함)으로 동 화물이 2019년 2천 TEU, 2020년 5천 TEU 감소할 것으로 전망됨

표 9. 무역전쟁으로 인한 한-중 간 컨테이너 물동량 전망

단위: 천TEU

구분	2018	2019	2020
관세부과 전(A)	1,475	1,520	1,564
관세부과 후(B)		1,518	1,561
차이(A-B)		1.4	2.9

자료: IHS, KMI 분석

컨테이너 물동량 이전·감소에 대비한 국내 해운·항만의 선제적 대응 필요

■ 중국발 화물 감소에 대비한 서비스항로 다변화

- 미-중 무역전쟁의 재개로 인해 하팍로이드, ONE 등은 베트남을 비롯한 동남아 서비스 범위를 확장시켜 신규 물량확보에 대응함
- 국적선사들은 동남아 핵심항만으로 기항 범위를 확대해 변화에 선제적으로 대응해야 함. 또한 지속된 경영위기로 취약한 상태에 놓인 인트라 아시아 선사들도 구조조정을 통해 경쟁력을 강화해 시장 지배력을 유지하여야 함

■ 중국 및 신흥시장에 대한 영업 강화

- 국적원양선사는 중국 화물 비중이 경쟁선사 대비 상대적으로 낮아 영향이 덜 할 수 있으나 오히려 낮은 영업능력으로 물량 이탈이 더 클 수 있음

- 내년부터 인도되어 유럽항로에 투입되는 초대형 컨테이너선박의 운영을 위해서라도 현재 화물 창출능력이 높은 중국과 향후 발전가능성이 높은 동남아국가에 대한 영업력을 집중할 필요성이 있음

■ 성장 가능성이 높은 해외 항만에 대한 투자 필요

- ONE, Maersk 등 주요 선사는 베트남 호치민 인근 심수항(TCIT, CMIT)에 투자하여 안정적으로 서비스할 수 있는 여건을 마련함
- 국내 선사와 항만 운영사들은 성장 가능성이 높은 해외 항만에 대한 투자(K-GTO)를 적극적으로 검토하여 상호 간에 시너지를 낼 수 있도록 해야 함

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 침병! ,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 횡감' 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 - 물질, 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	수산업노동법 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	해양수산물과 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	"국민हित감 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 조치에 주목 필요	2019.03.27
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17
제114호	선박연료유 공급선박 뱅커링 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

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