

# KMI 동향분석

**VOL.70**  
2018 FEBRUARY

발간년월 2018년 2월(통권 제70호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요

김태일 해운정책연구실 실장  
(ktizorro@kmi.re.kr/051-797-4613)  
김사곤 서울과학기술대 철도전문대학원 교수  
(sigonkim@seoultech.ac.kr/02-571-9757)  
박성화 해운정책연구실 전문연구원  
(shpark@kmi.re.kr/051-797-4614)  
전우현 해운정책연구실 연구원  
(jwh0321@kmi.re.kr/051-797-4615)

세월호 사고 이후 노후 연안여객선에 대한 국민적 우려가 커지는 한편 선사의 영세성, 수익성 저하로 어려움을 겪는 내항여객운송사업의 공영제 논의가 제기되었다. 이에 따라 정부는 2014년 9월에 ‘연안여객선 안전관리 혁신대책’을 발표하면서, 연안여객선 공영제의 단계적 실시계획을 포함시킨 바 있다. 그러나 연안여객선 (준)공영제 논의는 진전을 보이지 않다가, 신정부 출범 이후 대통령의 공약과 100대 국정과제에 포함되면서 다시 논의가 진행되고 있다.

연안해운에 대한 (준)공영제 실시는 연안해상교통의 안전을 확보하고, 도주민을 포함한 국민의 교통권 확보를 통해 삶의 질을 향상시키기 위한 것이다. 이때 선박의 현대화 및 선원에 대한 처우를 개선할 수 있는 연안여객선사들의 경영환경 개선이 요구되는데, 이를 위해서는 시스템을 바꾸거나 개선이 필요한 부분에 대한 국가의 지원이 필요하다고 할 수 있다.

2017년 기준 연안여객선을 통한 여객운송은 1690만 명으로 우리 국민 10명 중 3명 이상이 매해 이를 이용한다. 이 중 도주민(섬주민)을 제외한 일반인은 1,319만 명으로 78%다. 연안여객선은 명실상부한 대중교통 역할을 하고 있다.

현재 우리나라 연안해운은 법률상 국가기간교통체계도 아니고, 대중교통수단도 아닌 사각지대에 놓여 있어 육성 및 지원의 근거가 미약한 실정이다. 먼저 대중교통수단 육성을 목적으로 하는 법적 근거는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」이다. 이 법은 교통수단의 보급과 시설·장비의 확충 및 지원의 강화, 광역적인 대중교통서비스의 개선, 친환경적인 대중교통수단의 개발 및 보급, 대중교통수단간 환승의 편의증진, 오·도·도 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화 등을 국가 등의 책무(제3조)로 명시하고 있다. 그러나 이 법에서 말하는 대

---

중교통은 노선버스(여객자동차운수사업법), 도시철도(도시철도법), 철도(철도산업발전기본법) 등으로 연안해운은 이에 해당되지 않는다.

또한 우리나라는 「국가통합교통체계효율화법」에 따라 육상교통·해상교통·항공교통정책에 대한 종합적인 조정과 각종 교통시설 및 교통수단 등 국가교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등에 필요한 사항을 정하고 있다. 그러나 연안해운은 이 같은 국가기간교통망 체계에도 포함되지 않아 국가교통계획에서 소외되어 효과적인 투자기회를 상실함으로써, 노후화된 선박과 열악한 수송인프라로 서비스의 한계에 도달해 있다. 그럼에도 불구하고 현재 연안여객선의 운임수준은 KTX나 항공운임단가보다도 높아 이용자 확대를 통한 연안해운 활성화도 어려운 실정이다.

따라서 안전하고 편리한 연안해운의 육성을 위해서는 무엇보다 먼저 연안해운을 대중교통관련 법에 명시하는 법 개정이 필요하다. 그리고 국가기간교통 체계 내에서 어떠한 역할을 해야 하는지에 대한 법정 국가교통계획 및 지원 대상에 포함시켜야 한다. 이와 관련 1월 29일 국회에서 “연안해상교통 대중교통화 추진 국회 세미나”를 개최하여, 보조항로를 중심으로 한 연안해운의 공영제 추진 및 대중교통요금제 도입 검토 등 관련 논의를 심도 있게 다룬 바 있어, 이를 요약 제공한다.

---

## 주제 발표

### 발표 1. 국가교통망의 위상정립과 연안해상교통 체계 정상화 방안

김시곤 서울과학기술대학교 교수

#### 소외된 연안여객 교통계획, 효과적 투자계획 상실

##### ■ 연안여객은 0.2%에 불과한 낮은 수송 부담률로 인해 국가기간교통망 계획에서 낮은 비중 차지

- 국가기간교통망 계획은 간선도로, 간선철도, 공항, 항만 등 국가기간교통시설에 관한 장기적이고 종합적인 투자 기본정책을 설정하는 계획임
- 그러나 해운의 기능을 화물수송에 초점을 두고 있으며 연안여객수송에는 다소 무관심한 상태임

##### ■ 항만기본계획에서도 연안여객시설은 언급되어 있으나 시설에 국한되어 있고 운영방안에 대한 추진계획은 부진

- 연안여객관련 여객부두 14개항, 여객터미널 9개 등 노후여객시설 개선 계획이 있으며 그 외 항만 지역개발, 마리나항만개발, 크루즈인프라 확충 등의 내용을 포함하고 있음

## 연안여객운임수준, 타 대중교통수단 보다 높아

■ 단위요금으로 산정 시 항공요금 209.6원/km, KTX 164.4원/km, 수도권 전철 125원/km, 시외버스(일반도로) 116.1원/km, 고속버스 62.4원/km이나 연안여객선은 362.9원/km

- 운임조사 대상선박은 154척으로 평균운항거리 62km, 대인평균운임은 18,069원으로 조사됨

표 1. 여객선 선종별 단위 운임

구 분	선박수(척수)	평균운항거리(km)	대인평균운임(원)	단위운임(원)
고속선	8	34	14,369	545.6
일반선	22	28	11,596	473
차도선	83	32	7,529	338.7
초쾌속선	18	175	55,389	336.5
쾌속선	11	117	42,000	389.3
쾌속카페리	12	163	38,208	240.6
소계	154	62	18,069	362.9

자료 : 김시곤, “국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화 방안”, 연안해상교통 대중교통화 추진 국회세미나 발표자료, 서울, 2018.1.29, p.15

- 연안여객선을 대체할 수 있는 대중교통수단이 없음에도 불구하고 연안여객선의 운임수준은 KTX, 항공운임단가보다도 높음

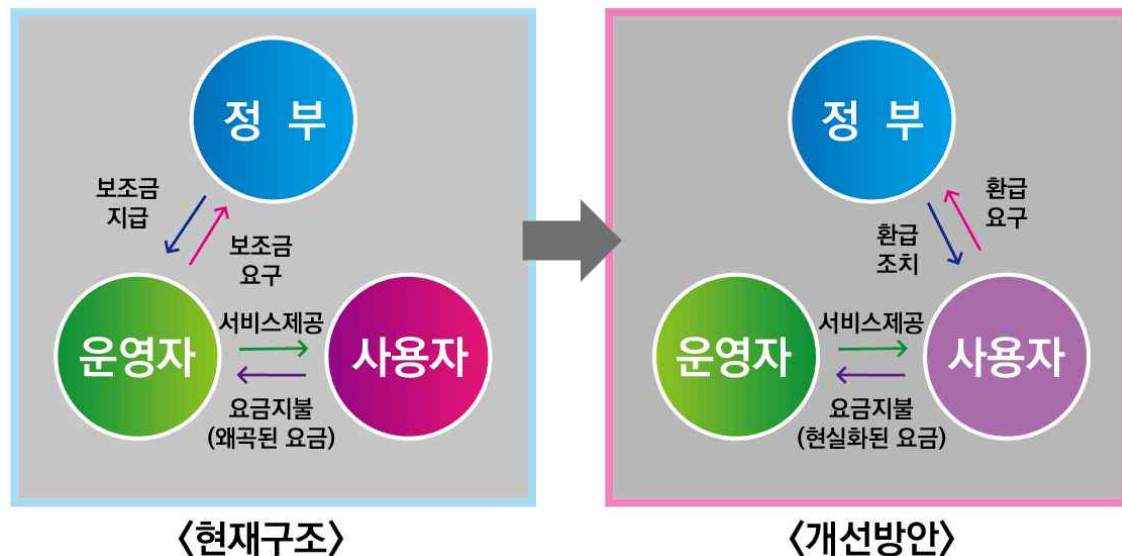
## 여객선에 의존하는 연안해상교통 정상화 필요

■ 일반대중교통수단과 동일하게 연안여객의 시설과 운영을 분리하고 운영은 대중교통준공 영제 도입 필요

- 연안여객선 안전관리의 근본적 문제 해소를 위해 보조항로 등 적자·생활항로에 준공영제 도입은 불가피함
- 현재 버스와 철도의 경우 벽지노선 개념으로 정부가 보조금을 지원하고 있음
- 서울시의 경우 버스에 대해 생활항로(저수익 항로)에 대한 준공영제를 도입하고 있고, 도시철도에도 연간 약 1조 원의 보조금이 지원되고 있음
- 정부, 대중교통운영자, 대중교통사용자간 역할 재정립과 대중교통이용 활성화를 위해 대중교통이

용자에게만 환급해주는 “개인별 맞춤형 대중교통 요금정책”이 필요함

그림 1. 연안여객선 요금정책 개선 방안



## ■ Hub & Spoke 연안해상교통 체계 및 100원 여객선 도입 검토 필요

- 항공과 철도 네트워크 운영체계와 같이 연안여객운항도 자·간선 체계(Hub & Spoke)형태로 개편이 필요함. Hub & Spoke망 형성으로 큰 도서까지 운행 빈도를 높일 수 있고 도서와 도서 간의 이동은 소형선박으로 효율성을 높일 수 있음
- 사람의 이동이 거의 없는 도서에 거주하는 주민에게는 필요 시 100원을 지불하고 탈 수 있는 여객선 도입을 고려할 필요가 있음

## 연안여객선 대체수단 활성화 검토

### ■ 여객이동이 많거나 장거리에 위치한 도서에 소형공항 건설

- 육지와 교량으로 연결되어 있지 않는 도서 중에서 여객 이동이 연간 60만 명(일일 약 1,500명)을 초과하는 도서, 거리가 먼 도서는 소형 비행기가 이·착륙 할 수 있도록 공항을 건설 할 필요가 있음
- 울릉도와 흑산도에 소형공항이 계획되어 있고 추가로 마라도, 백령도 등을 후보지로 제안함

표 2. 울릉도, 흑산도, 마라도 도서 여객 수송 실적

(단위 : 명/년)

도 서 명	여객 수송 실적		
	일반인	도서민	합계
울릉도/독도	957,311	99,422	1,056,733
흑산도/홍도	470,805	174,199	645,004
마라도	620,896	21,557	644,876

자료 : 김시곤, “국가교통망의 위상정립과 연안해상교통체계 정상화 방안”, 연안해상교통 대중교통화 추진 국회세미나 발표자료, 서울, 2018.1.29, p.24

## ■ 수면비행선(위그선) 도입

- 수면비행선박은 선박에 비해 연료비가 싸고 빠른 속도로 이동이 가능해서 먼 거리 도서 이동에 경제적이다. 또한 기존 항만을 이용하면서 소규모 푼톤 시설 설치로 이용이 가능함

## 발표 2. 내항여객운송사업 대중교통화 방안

김태일 KMI 해운정책연구실 실장

### 대중교통화를 위한 관련 법 근거 미비

#### ■ 내항여객운송사업은 「대중교통의 육성 및 촉진에 관한 법률」에서 제외

- 대중교통의 육성을 목적으로 하는 「대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률」은 노선버스(여객자동차운수사업), 도시철도(도시철도법), 도시철도(철도산업발전기본법)를 그 대상으로 함
- 이에 따라 내항여객운송사업의 경우 「대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 법률」에서 제외되어 각종 지원 정책에서 제외되는 문제점이 있을 수 있음
- 사전적으로 내항여객운송은 대중교통에 해당되며, 역사적으로도 인류의 역사상 최초의 대중교통 수단임

### 내항여객운송사업 해상안전 및 교통권 보장 제고 등 필요

#### ■ 해상교통안전 및 교통권 보장 부족

- 연안항로는 108개 항로로 일반항로 81개, 보조항로 27개로 운영되고 있음
- 총 업체 수는 58개로 이 중 32개(55%)가 자본금 10억 원 미만, 32개(55%)가 보유선박 2척 이하로 시장구조가 영세한 편임
- 연간 총매출액은 2,900억 원(업체당 55억 원)이며, 영업이익은 257억 원(업체당 4.8억 원)에 불과하여 수익성이 낮은 수준('15년 말 기준)으로 시장 전체가 중견기업의 매출 정도에 해당하는 시장임
- 내항여객운송사업자가 선원에 대한 처우 개선 및 선박 현대화에 투자를 하지 못하거나 하지 않고 있는 실정임
- 일반항로의 경우 여객운송사업자들이 주말 등 성수기를 제외하고, 경영상 운항을 기피하여 1일 생활권 확보가 어려운 사례가 나타남(적자항로)

- 경쟁입찰제의 문제로 낙도 보조항로에 최저가를 써낸 영세업체들의 진출이 가능하고, 선사의 규모가 영세하다보니 선사들은 지원받은 보조금 범위 안에서만 인건비나 수리비 등 선박 운영비를 소화할 수밖에 없는 게 현실임
- 1일 생활권 확보가 어려운 항로가 존재함

## 대중교통화를 위한 보조항로 공영제 및 대중교통요금제 도입

### ■ 2018년 이후 현 정부의 정책

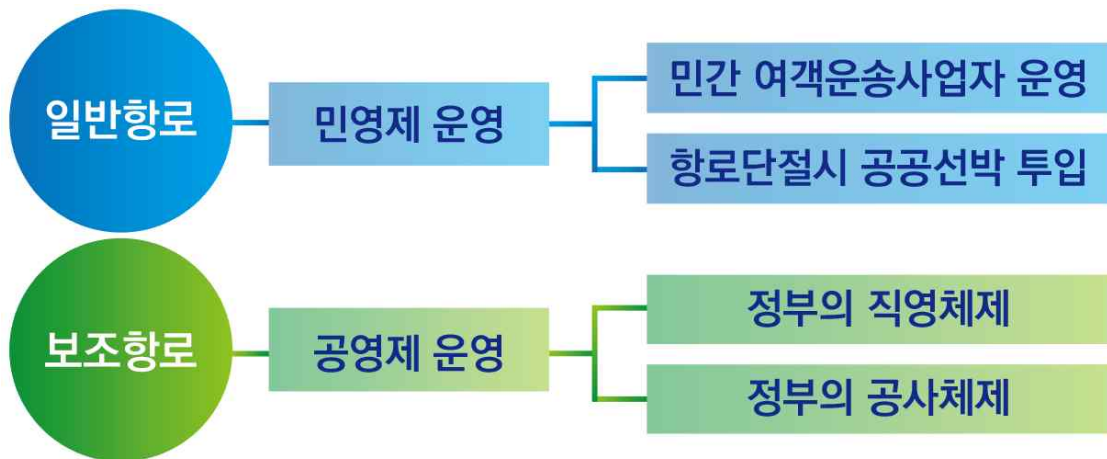
- 적자항로 등 운영비 지원 : 적자항로 200억 원 추정, 이외에 1일 생활권 항로, 접경지역 항로 등 지원에 많은 예산 소요
- 현대화 펀드 지원 : 현대화펀드 50%, 선사 50%(자담 10-20%, 금융기관 30-40%), 노후 선박 20년 이상 선령 46척/167척(노후화율 27.5% 2017년 6척 신조로 24%)
- 이차보전사업 : 선사의 선박 건조 및 매입을 위한 대출 이자 2.5% 지원
- 소규모 항·포구 접안시설 정비 : 접안시설(2017년 사업 추진) 33.5억 원, 인천 1, 마산 3, 목포 3 등 7개소, 여객선 기항지 접안시설 정비계획(안) 마련(2017년 11월), 18-20년까지 33개소 정비 추진

### ■ 보조항로의 공영제 추진 및 대중교통요금체계 도입 검토

- 보조항로의 공영제 추진시 정부의 직영 또는 공사체제, 공적 운영사가 항로단절시 일반항로에 공공선박 투입 가능, 보조항로의 공공성 확보, 공영회사의 선박 용대선 사업을 통한 선박 현대화의 조속한 실현이 가능할 것으로 판단되는 바 이에 대한 면밀한 검토가 요구됨



## 그림 2. 보조항로의 공영제 추진 검토(안)



자료 : KMI.

- 대중교통요금제 도입으로 일반인에 대한 운임 지원 확대, 지역경제 활성화, 관광 활성화에 기여함
- 연안여객의 평균 단위운임 362.9원/km로 항공 및 육상 교통수단에 비해 높음

### 그림 3. 내항여객운송사업 대중교통화 방안



자료 : KML

## 국가기간교통체계에서도 배제

### ■ 「국가통합교통체계효율화법」상 연안항과 연안선박은 국가기간교통시설에 불포함

- 「국가통합교통체계효율화법」에 따르면, "국가기간교통시설"이란 지역 간 간선교통 기능을 수행하는 「도로법」 제10조제1호 및 제2호에 따른 고속국도 및 일반국도, 「철도건설법」 제2조제2호부터 제4호까지의 규정에 따른 고속철도, 광역철도 및 일반철도, 「공항시설법」 제2조제3호에 따른 공항, 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항 등에 해당하는 교통시설을 말함
- 이에 따라 연안항과 연안선박은 「국가통합교통체계효율화법」에서 보면, 교통수단과 시설에 포함되지 않음
- 연안해운은 국가기간교통체계도 아니고, 대중교통수단도 아닌 법률(국가지원) 사각지대에 놓인 교통수단으로서 연안해운을 고려한 국가교통체계 구축이 필요함

## 종합 토론

- (좌장) 강승필 서울과학기술대학교 교수  
김기대 국토교통부 대중교통과장  
김용태 해양수산부 연안해운과장  
박준식 한국교통연구원 연구위원  
한홍교 한국해운조합 이사장 직무대행  
홍선기 목포대학교 교수  
\*가나다 순

## 연안해운은 도로 및 철도와 같은 SOC 관점에서 출발해야

### ■ 연안여객운송사업, 국민적 요구에 비해 매우 열악

- 세월호 사고 후 연안여객운송사업에 대한 국민적 요구는 높아진 반면, 선박 및 관련 인프라는 여전히 60~70년대를 연상케 할만큼 매우 열악해 교통의 사각지대에 놓여있음
- 노후화된 선박과 열악한 수송 인프라가 제공하는 서비스의 한계가 섬에 대한 국민의 인식에도 부정적인 영향을 미치고 있음
- 2017년에 역대 최대의 수송실적을 기록했지만, 연안여객운송사업 전체 매출액은 총 2,900억 원에 불과해 업체 중심의 인프라 개선은 한계가 있음
- 도로, 철도, 해상, 항공 여객의 km당 운임 역시 해상 운임이 가장 높아 이용자 확대에 어려움이 있음

### ■ 연안여객운송사업에 대한 사회적, 정치적 인식 개선 필요

- 연안여객운송사업을 단순히 사업수단으로 보는 것이 아니라 국가기간교통망 관점에서 접근하고 그에 맞게 인식을 바꿔야 정책적 지원도 가능함
- 즉 연안해운을 도로 및 철도와 같은 SOC 관점에서 정부 주도로 수송인프라를 확충해야함

## 연안해운 대중교통화, 사회적 합의와 경영정보 투명성 제고 필요

### ■ 대중교통 수준의 연안여객 운임은 국민의 이해와 사회적 합의 선행 필요

- 대중교통의 운임은 총괄원가보상주의에 의해 결정됨. 즉 원가에 따라 운임이 결정되므로 운임을 낮추기 위해서는 원가를 낮춰야함
- 원가를 낮추기 위해서는 1) 운송수입을 높이는 방법과 2) 보조금을 통한 재정지원 방법이 있음
- 연안여객운송사업의 경우 단기적으로 운송량 확대를 통한 운송수입을 높이기에는 현실적으로 불가능하기 때문에 결국 보조금을 통한 재정지원이 필요함
- 따라서 연안여객운임을 대중교통 수준으로 낮추기 위해서는 연안해운에 대한 국민의 이해와 사회적 합의가 선행되어야 할 것임

## ■ 재정지원을 위해서는 전산화를 통한 경영정보 투명화 필요

- 경영정보 전산화를 통해 업체의 실적 등 경영정보가 투명화 돼야 정책지원이 가능함
- 서울 등 시내버스의 경우 단말기를 통해 요금과 노선관리가 가능하기 때문에 환승 등 승객의 편의를 증진시킬 수 있으며 투명한 재정지원도 가능함
- 그러나 시외버스의 경우 민간사업자간의 이해관계가 복잡해 정부 노력에도 불구하고 문제 해결에 어려움이 있어 정책시행에도 차질이 생김
- 연안여객운송사업 역시 전산시스템 고급화를 통해 경영정보 투명화가 필요함

## 연안해운 준공영제, 단계별 확대 추진 계획

### ■ 단기적으로 적자항로, 1일 생활권 미구축 항로에 대해 정부지원 확대 추진

- 현재 정부는 도서민 운임 및 차량운임 지원제도, 전국 104개 항로 중 27개 국가보조항로에 대한 지원, 현대화 펀드를 통한 선박 현대화, 접안시설 개선사업 등을 수행하고 있음
- 이 같은 정부지원은 도서민의 편의증진 중심으로 이루어지고 있으며 일반 관광객에 대한 지원은 전무한 상황임
- 대중교통은 누구나 이용하기 편해야 한다는 점에서 연안해상교통은 부족한 면이 있음
- 연안해상교통은 선박, 접안, 편의 모두를 민간 사업자 중심으로 이루어지고 있어 운임이 높을 수밖에 없음. 이에 대한 정부 지원이 시급한 상황이나 국가에서 100% 재정을 지원하여 공영제로 운영하기에는 현실적으로 어려움이 있음
- 또한 제도적 측면에서 보면 해운법에 의해 정부지원이 이루어지는데, 대부분 외항해운 중심으로 정책이 추진되고 있어 연안해운이 소외되고 있음
- 그럼에도 불구하고 연안해상교통의 공공성이 강조되는 시점에서 국가 및 지자체가 책임을 갖고 지원방안을 모색해야 함
- 이에 따라 정부는 단기적으로 적자항로, 1일 생활권 미구축 항로에 대한 지원을 추진 중임

## ■ 연안해상교통의 대중교통화는 기본개념과 법적정의부터 선행될 필요

- 공영제가 합리적인지, 연안해상교통이 대중교통화 돼야 하는지 등의 기본개념 고찰 필요
- 또한 대중교통법에 포함시켜야 하는지에 대한 논의가 필요하며 제5차 국토종합계획에 포함될 수 있다면 인식제고가 가능할 것으로 보임

## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어들 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 필 요	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 방커링 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 이상'의 관심, 국민 인식과 정책 수립 함께 가 야	2017.04.14
제24호	: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시 러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력	2017.04.19

구분	제목	발행일
	기대	
제25호	어린 물고기를 살릴 자혜로운 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 알뜰로, 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
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 거버넌스변화와 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 갯벌이모자반, 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 핫감’ 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12



구분	제목	발행일
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 프로그램시행에 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	수산직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요-	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	북극 과학연구 강화를 위해 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.25
제60호	제19차 당 대회를 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 전남세미나' 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
제67호	해양수산과 국민경제 - '2018 해양수산 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

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