

KMI 동향분석

VOL.75
2018 MARCH

발간년월 2018년 3월(통권 제75호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요

김우선 항만투자운영연구실 실장
(firstkim@kmi.re.kr/051-797-4714)
박상원 항만투자운영연구실 연구원
(psw6745@kmi.re.kr/051-797-4919)
천민수 항만투자운영연구실 연구원
(myers@kmi.re.kr/051-797-4678)

국가재난이 지속적으로 증가하고 있다. 최근에 발생한 포항 지진에서도 알 수 있듯이 재난현장에서의 생활필수 물자부족과 위생문제 등이 심각한 문제로 대두되었다. 그러나 우리나라는 아직 재해 복구 및 지원을 위한 거점의 지정 및 기능별 거점을 구축하고 있지 않은 실정이다. 일본의 경우 기능별로 6개의 거점(방재거점)을 분류, 지정하고 있다.

일본에서는 임해부거점방재메뉴얼에 따라 대규모 재난 발생 시에 긴급물자 등의 수송기능을 확보하기 위한 대책으로 긴급물자를 반입하기 위한 안벽, 긴급물자의 분류·임시보관을 할 수 있는 공간, 배후지역으로 수송하기 위한 수송로를 확보하고 있다.

이를 위해 선박 및 항만시설을 활용하여 대응하고 있으며, 도로유실시 원활한 구호, 복구 물품의 공급을 위해 항만의 내진강화안벽을 이용하며 재난 복구를 위한 지휘소, 숙영, 기자재 적치, 연료 보급, 임시 숙소, 피난지, 긴급 물자의 임시 보관·분리를 위한 공간 등 구원·복구를 위한 각종 활동의 거점으로 항만 녹지 등의 열린 공간을 활용한다.

즉 항만시설을 활용한 재난대응 뿐만 아니라, 선박을 활용하여 물자의 수송, 대피소, 숙영지, 의료를 위한 병원 등 다양한 용도로 활용하고 있다. 또한, 구호물자, 복구장비 등의 제공뿐만 아니라 지역주민의 피난장소, 응급의료시설, 급식시설 및 주민의 운송을 위한 수단 등으로 다양하게 선박을 활용하고 있다.

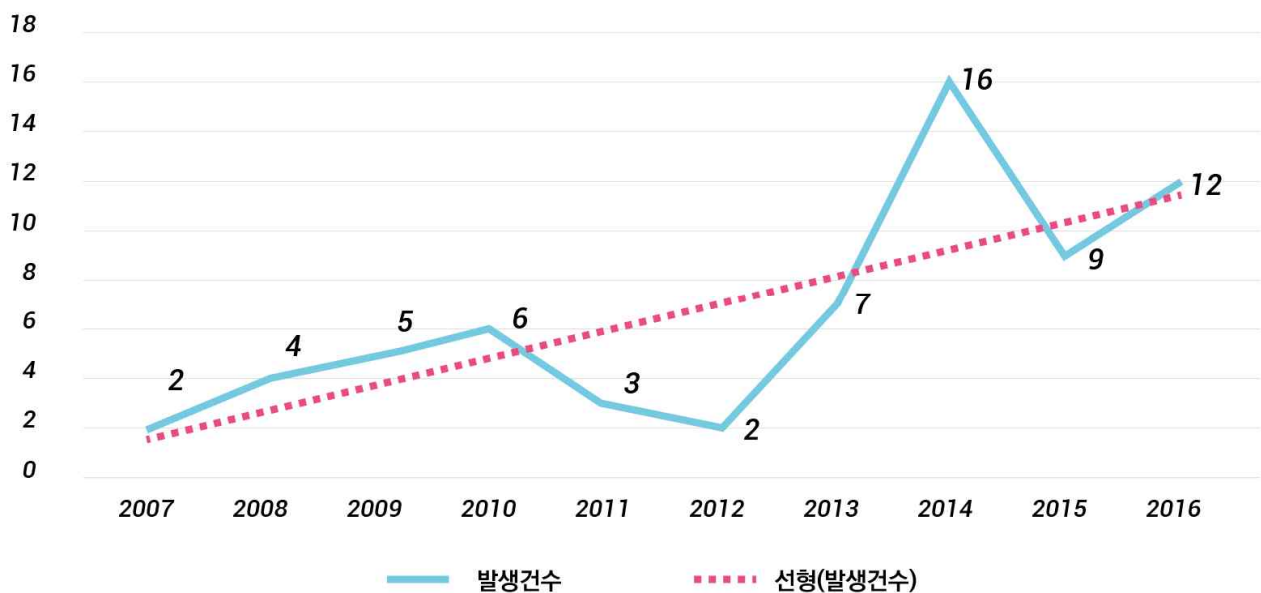
우리나라도 지진 등 대형 국가재난에 대비해 항만 등을 재해방재거점으로 지정해야 하며, 선박과 항만을 이용한 세부 긴급물자 수송 및 구호활동 지침을 구축할 필요가 있다.

국내 재난 발생 지속 증가 추세

■ 최근 10년간(2007~2016) 국가 재난 연평균 48% 증가

- 2007년 2건이었던 재난이 2014년 최대 16건이 발생함
- 2016년 12건이 발생했으며, 2017년에는 포항지진이 발생하여 막대한 피해가 발생함

그림 1. 지난 10년간 국가재난 발생 건수



자료: 국민재난안전포털, 2017 재난연감, (2018.03.08. 검색)

포항 지진을 통해 나타난 재난 대응 시 문제점

■ 물자, 정보전달, 고유영역 확보가 이재민 임시 주거공간의 문제점

- 재난·재해 발생 시 이재민 임시 주거공간의 문제는 크게 3가지임
- 첫째, 재난 현장에서의 생활필수 물자부족과 위생관리 문제. 이는 이재민의 건강관리 차원을 넘어서 생명유지의 문제까지 영향을 미침

- 둘째, 정보전달 문제. 임시 주거공간 내에는 이재민들 간의 소통 장소가 없어 대응 기관의 미비한 정보 공개 등 원활하지 않은 소통으로 대피소 내 혼란이 발생할 수 있음
- 셋째, 연령과 성별 관계없는 공동생활 문제. 임시 주거공간 내 고유영역 미확보로 치안 보안 문제뿐만 아니라 외상 후 스트레스를 비롯한 2차 피해 확대 가능성
- 동일본대지진 발생 시 대피소의 이재민 300명을 대상으로 설문조사한 결과 발생 1개월 시점은 생활필수 물자에 대한 요구가 많았으며, 발생 2개월 이후에는 거주공간의 프라이버시에 대한 요구가 급증함¹⁾

■ 포항지진(11.15)에 따른 이재민 대피소 운영 현황

- 2017년 11월 15일 오후 2시 29분경 경상북도 포항시 흥해읍에서 규모 5.4의 우리나라 지진 관측 이래 두 번째로 큰 지진이 일어났음
- 국민재난안전포털에 따르면 포항 지진으로 한 달 동안 약 410곳의 사유시설 피해가 발생했고, 피해액은 820억 원에 달했음. 또한 이재민은 520세대(1,059명)로 파악되었음
- 포항의 흥해 실내체육관에는 지진 발생일 약 1,000명의 인원이 모여 대피했으며, 협소한 공간으로 운동장 등으로 대피한 인원도 상당수 될 것으로 예상됨
- 흥해 실내체육관의 경우 이재민의 불편을 고려해 포항지진 발생 5일 후 내부 청소, 방역작업 실시 및 사생활 보호용 칸막이를 설치함
- 계속되는 여진으로 피난 장기화가 예상됨에 따라 최소한의 사생활 보호 및 불편을 최소화하기 위함임
- 그러나 이재민의 잦은 대피소 이동 및 대체 대피소 준비 과정에서 구호물품 박스, 생수 재고량 및 음료용 온수 등이 부족하여 이재민이 불편을 초래함

1) 이호승(2013), 재해대피소 내 이재민 프라이버시 확보 수단으로서의 파티션 구조물에 관한 사례 연구

그림 2. 사생활 보호용 칸막이(텐트) 설치 전(좌) · 후(우)



자료: http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2017/11/17/2017111700671.html (2018.03.08. 검색)

자료: <http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=119&aid=0002223697> (2018.03.08. 검색)

■ 여진에 의한 대피소 안전 문제 대두

- 2018년 2월 11일 새벽 발생한 포항 지진의 여진(진도 4.6)으로 이재민 대피소로 이용하는 포항 흥해 실내체육관의 구조물에 피해가 발생함
- 긴급 점검 결과 건물 옥상 외벽 패널 불량, 내부 천장을 받쳐주는 철제 구조물 일부가 휘어져 천장 대형스피커 제거 등 긴급 안전조치를 실시함
- 흥해 실내체육관은 연면적 약 2,780㎡인 2층 건물로 2003년 4월 준공함. 당시 내진 설계 의무 기준 (6층 이상 또는 연면적 1만㎡ 이상)에 못 미쳐 내진설계는 안됨
- 그러나 이재민의 대피소 이전 반대로 그물 설치 등 안전조치 후, 위험요소 제거 및 건물 내·외벽 구조진단 등을 실시함

■ 중장기적 지진대피소 지정 및 관리·운영 필요

- 9.12지진 백서(국민안전처, 2017)에 따르면 9.12 경주 지진 발생 시 이재민 대피시설은 내진성능을 고려치 않고 풍수해에 대비하여 지정한 것으로 나타남. 그러나 1년 뒤 발생한 포항 지진에도 여전히 이재민 대피시설의 내진성능이 문제가 되어 제도적 차원의 지진대피소 지정 및 관리 운영이 필요함
- 대피시설의 안전문제 뿐만 아니라 포항 지진에서도 나타났던 이재민의 임시 주거공간의 문제점을 분석하여 중장기적 제도가 필요함
- 대규모 시설 붕괴 시 의료시설, 긴급구호시설, 급식시설 등의 이용에 어려움이 발생함

항만시설을 이용한 일본의 지진 대책

■ 재해 방재 거점의 지정 및 기능별 분류

- 방재 거점이란 지역의 방재 담당 부서를 포함한 관계자의 공통 인식아래에서 임해부에 계획 및 정비되는 방재 거점을 가리키며, 다양한 관점에서 재해지의 복구 및 부흥을 위한 지원 거점으로 서 기능하는 것을 의미함
- 일본의 경우 아래 표와 같이 6개의 방재 거점을 기능별로 분류함

표 1. 방재 거점의 기능별 분류

분 류	기 능
광역 진출 거점	재해 발생 직후, 광역 지원 부대가 재해발생지 방면으로 이동할 때 일시적인 목표가 되는 거점으로 각 시설 관리자의 협력을 통해 설정
진출 거점	광역 지원 부대가 지원 대상 지역으로 이동할 때 목표가 되는 거점으로 각 시설 관리자의 협력을 통해 설정
구조 활동 거점	각 부대가 재해발생지에서 부대의 지휘, 숙영, 기자재 집적, 연료 보급 등을 실시하는 거점으로서 도도부현 및 시읍면이 사전에 설정, 재난 발생 후에는 신속하게 확보
항공 반송 거점	광역 의료 반송을 실시하는 대형 회전익기 또는 고정익기의 이착륙이 가능한 거점으로, SCU(staging care unit:광역 반송 거점 임시 의료 시설) 설치가 가능한 곳
광역 물자 수송 거점	국가가 조정해 조달하는 물자를 도도부현이 받아 들여 이것을 각 시읍면이 설치한 지역 내 수송 거점이나 피난소로 보내기 위한 거점으로, 도도부현이 설치
해상운송 거점	인원, 물자, 연료, 기자재 등을 해상운송하기 위해서 설정하는 항만으로, 내진성 및 가능성이 높은 곳

자료: 임해부방재거점매뉴얼(2016), KMI 자체 번역본

■ 재해 방재 거점의 계획·정비와 구성시설

- 방재 거점은 배후권의 인구 규모 등에 관계없이 해당 지역 방재에 필요한 수요에 따르며 내륙의 방재 거점의 정비 상황 등을 감안해, 계획·정비함
- 방재 거점을 구성하는 기본적인 시설은 내진강화안벽, Open Space, 임항 도로이며 필요에 따라 재해지로부터의 대피를 위한 대기 시설, 긴급 물자의 보관·비축 시설 등을 갖추어야 하며 각 시설들은 아래 표와 같이 정의함

표 2. 방재 거점의 구성시설

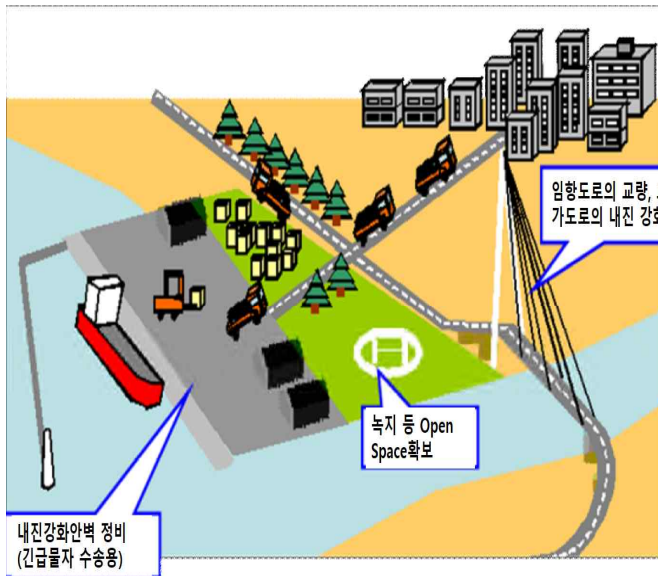
분 류	기 능
① 내진강화안벽	대규모 재해 발생 시에 긴급 물자나 부대·인원 등의 수송을 확보하기 위해 일반 안벽보다 내진성을 강화한 안벽으로, 긴급 물자의 하역 등을 실시할 수 있을 만큼 충분한 넓이의 하역지를 포함해야 함
② Open Space	부대가 재난지대로 진출하기 위한 지휘소, 숙영, 기자재 적치, 연료 보급, 나아가 임시 헬리포트나, 피난지, 긴급 물자의 임시 보관·분리를 위한 공간 등 구조·복구를 위한 각종 활동의 거점으로 이용할 수 있는 광장, 항만 녹지 등
③ 임항 도로	①, ② 및 ④~⑥의 원활한 기능을 위해 이들을 서로 연결시켜주는 한편 지역 방재 계획상의 긴급 수송 도로인 지역의 간선도로까지 연결시켜주는 도로·교량 등
④ 재난지로부터의 대피를 위한 대기 시설	지역 주민이나 항만방문자 등이 재난지로부터 대피할 때에 임시로 대기하면서 선박 등의 수송 수단을 기다릴 수 있는 대기 시설 등
⑤ 긴급 물자의 보관·비축 시설	장기간에 걸쳐 전국 각지에서 보낸 긴급 물자 가운데 중 배포가 한차례 완료된 긴급 물자 및 긴급하게 피난소로 보낼 필요가 없는 물자 등을 보관하는 한편, 평상시에 비축 물자를 보관하기 위한 가건물·창고 등의 건축물
⑥ 기타	내진강화안벽 부족 또는 부재 시 상륙정 접안을 위한 일정 규모의 해변·접안시설 등, 현지에서 관계자가 회의나 자료 정리 등을 하기 위한 사무 공간 등, 각 지역의 필요에 따라서 대규모 재해 발생 시에 필요할 것으로 예상되는 시설 및 설비

자료: 임해부방재거점매뉴얼(2016), KMI 자체 번역본

■ 재난지역으로 긴급 물자 등을 원활하게 수송하기 위한 방안 확보

- 대규모 지진 발생 시에 긴급물자 등의 수송기능을 확보하기 위한 대책으로서는 긴급물자를 반입하기 위한 안벽, 긴급물자의 분류·임시보관을 할 수 있는 공간, 배후지역으로 수송하기 위한 수송로가 확보됨
- 구체적으로는, ①내진강화안벽의 정비, ②긴급물자의 화물처리·임시보관 등을 실시할 수 있는 녹지 등 Open Space의 확보, ③내진강화안벽에서 배후의 긴급수송도로로 이어주는 임항도로의 교량·고가도로의 내진화 추진 중임

그림 3. 긴급물자 수송 관련 자전대책 시설

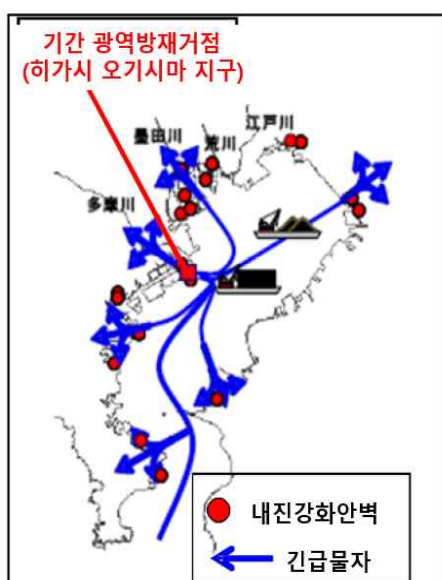


자료: 임해부방재거점매뉴얼(2016), KMI 자체 번역

■ 광역 피해 또는 심각한 피해 대응 방안 마련을 통한 긴급물자 수송

- 지자체 단독으로는 대응이 불가능한 광역 혹은 심각한 피해에 대해 국가 및 지방공공단체가 협력하여 적절한 응급복구활동을 전개함
- 일본의 경우 응급복구 및 구호활동 체계를 확립하여 육상으로는 긴급수송로를 확보하고, 해상으로는 선박을 이용한 보급, 구호물자를 공급하고 있음

그림 4. 긴급물자 수송 관련 자전대책 시설



자료: 임해부방재거점매뉴얼(2016), KMI 자체 번역본

■ 선박을 이용한 구호 활동으로 재난시 응급, 구호, 급식 및 주거 문제 해결

- 동일본 지진 당시 대형범선 카이오우마루(海王丸) (총톤수 2,556톤)가 후쿠시마 현 오나하마항에 입항하여 선내 식사, 목욕, 숙박 등을 제공함
- 이재민에 대한 구호는 물론 지진 복구를 하는 관계자에게도 지원을 실시함
- 또한 일본의 초고속선 테크노 슈퍼 라이너(テクノスーパーライナー) (총톤수 1만 4,500톤)이 미야기 현 이시노마키항 에 입항하여 이재민을 지원함
- 정박시 동시 최대 181명까지 수용이 가능하며, 약 2주간 약 2,400명을 수용함
- 기본적인 생필품뿐만 아니라 어린이 놀이시설 등 여객선이 가진 편의 시설까지 이용 가능함

그림 5. 동일본 지진 당시 구호 활동 참가 선박

[카이오우마루 호]



자료: <https://response.jp/article/2011/03/27/153884.html> (2018.03.08. 검색)

[테크노 슈퍼 라이너]



자료: https://ja.wikipedia.org/wiki/media/File:Super_Liner_Ogasawara-1.JPG (2018.03.08. 검색)

■ 시사점

- 일본의 경우 임해부방재거점메뉴얼을 통해 항만시설을 활용하여 방재거점을 구성하고 다양하고 활용계획을 수립하고 실행하고 있음
- 도로유실시 원활한 구호, 복구 물품의 공급을 위해 내진강화안벽을 지정·설치하여 운영함
- 재난 복구를 위한 지휘소, 숙영, 기자재 적치, 연료 보급, 임시 숙소, 피난지, 긴급 물자의 임시 보관·분리를 위한 공간 등 구원·복구를 위한 각종 활동의 거점으로 항만 녹지 등의 열린공간을 활용함

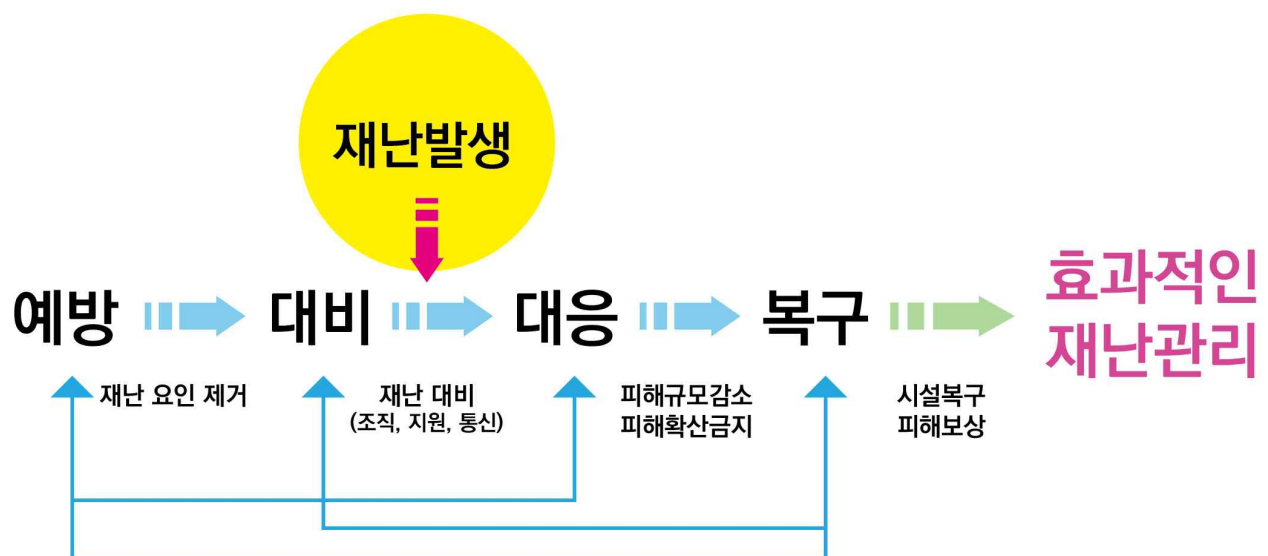
- 지역주민이나 항만방문자 등이 재난지로부터 대피할 때에 임시적으로 대기하면서 선박 등의 수송 수단을 기다릴 수 있는 대기 시설 운영함
- 장기간에 걸쳐 전국 각지에서 보낸 긴급 물자 가운데 기 배포된 물자 및 긴급하게 피난소로 보낼 필요가 없는 물자의 보관을 위해 긴급 물자의 보관·비축 시설로 활용함
- 항만시설을 활용한 재난대응 뿐만 아니라, 선박을 활용하여 물자의 수송, 대피소, 숙영지, 의료를 위한 병원 등 다양한 용도로 활용하고 있음

항만시설 및 즉시부두시설(PPF)을 활용한 재난대응 체계 마련 필요

■ 대규모 재난 발생 시 항만시설을 활용한 재난 대응 방안 마련 필요

- 국내 재난 관련 법률 및 매뉴얼에 항만시설을 이용한 재난 대응방안 전무, 재난 대응단계에서 보듯이 피해규모 감소, 확산 방지, 시설복구, 피해보상에 초점이 맞춰있음
- 국내 재난관련 대표적인 법률은 자연재해대책법, 재난 및 안전관리기본법, 지진재해대책법 등임

그림 6. 재난관리 단계



자료: 한국교통연구원, 「재난 유형별 및 도로 위계별 방재도로 선정 기준 연구」, 2015. p.26

- 부산항만공사, 인천항만공사 등에서 수립한 재난대응 매뉴얼에도 자체 항만시설의 안전관리계획을 수립하고 있으나, 항만시설을 활용한 구호, 주민대피 등의 내용은 없음

■ 즉시부두시설(PPF)을 활용한 대응 체계 마련 필요

- 즉시부두시설은 수요자의 지역별 특성과 요구 기능에 따라 중고 선박을 맞춤형으로 개조하여 해안 인접수면에 정박하여 부두로써의 기능을 수행함
- 부두 설비로서의 주 기능 외에 발전, 담수, 주요 자원의 저장(식수, 유류, 곡물), 항만 관제, 소형 교육의료 설비, 거주, 및 정원 등 다양한 기능을 수행할 수 있는 시설임

그림 7. PPF 개략도



자료: 한국해양수산개발원, 「즉시부두시설(PPF) 해외 사업화 방안 연구」, 2017. p.4

- 일본에서는 구호물자, 복구장비 등의 제공뿐만 아니라 지역주민의 피난장소, 응급의료시설, 급식 시설 및 주민의 운송을 위한 수단 등으로 다양하게 선박을 활용하고 있음
- 병원선, 크루즈선, RO-RO선 등을 활용하여 응급상황에 대응함
- 국내에서도 연구가 수행되고 있는 즉시부두시설을 활용한 대형 재난 대응체계의 마련이 필요함. 특히 국내 486개²⁾ 유인도서지역의 재난 시 지원 및 항만인근지역의 재난대응을 위한 시설로 개발 필요성 높음
- 발전선박, 의료선박, 숙식제공선박, 담수화선박 등임
- 국내 즉시부두시설 개발을 통해 국가안전체계 강화 및 노후선박을 활용한 신규시장 창출로 국내 중소형 조선산업 성장에 기여함

2) 국회입법조사처, 「이슈와 논점 중 도서(섬)지역의 관리 현황과 향후 과제」, 2016.11. 제 1218호

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦	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' 자상 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 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 민간 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 '보통 이상'의 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 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 알리바바, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 침범!..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 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 - 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 지역 세미나’ 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업직불제 제도 개선 방향 -마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요-	2017.11.15

구분	제목	발행일
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.
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.

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