

KMI 동향분석

VOL.83
2018 MAY

발간년월 2018년 5월(통권 제83호) 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.

연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요

이호춘 해운산업연구실 부연구위원
(leehochoon@kmi.re.kr/051-797-4623)

류희영 해운산업연구실 연구원
(hyryu@kmi.re.kr/051-797-4634)

2014년 4월 16일, 승객 476명이 탑승한 연안여객선 세월호 침몰사고가 발생한지 어느덧 4년이 지났다. 세월호 침몰사고의 원인을 명확히 밝히기 위해 현재까지도 원인 조사가 진행 중이며, 현재까지 세월호 사고의 직접적 원인으로는 사고 당시 초동대응의 실패와 더불어 화물과적 및 고박부실, 복원성 불량, 선박 불법개조, 안전관리 불량 등이 추정되었다. 또한 간접적 원인으로는 연안여객선사의 열악한 재무환경으로 인한 임금 및 복지수준의 열악성이 선원들의 고령화 추세와 더불어 근무태만 및 책임의식 저하 등에 기인한 것으로 지적되었다.

정부는 세월호 사고 이후 대형참사 재발 방지를 위해 안전 관련 법률을 보완하고 연안여객선 안전대책을 지속적으로 추진하며 국민들이 여객선 이용을 안심하고 신뢰할 수 있도록 하는 환경을 지속적으로 조성해가고 있다. 그러나 현재 노후선박, 양질의 선원 부족, 선사 영세성 등 근본적인 문제 및 연안여객사업 여건 역시 사고 전과 유사한 환경에 있는 상황이다.

이와 같은 원인의 근본적인 문제점은 국내 연안여객 사업의 구조적 취약성에 있으며, 국내 연안여객 운항 여건이 과거부터 많은 위험성을 가지고 있었음에도 불구하고 신형여객선추가, 선원처우개선, 여객선사 재무구조개선 등에 대한 실질적인 예산지원이 부족했기 때문인 것으로 분석된다.

2017년 기준, 전 연안여객선 168척 중 선령 21년 이상인 여객선은 42척, 16년 이상인 여객선은 24척으로, 선령 16년 이상인 고선령 노후선박이 전체 연안여객선의 약 40%를 차지하며 여전히 노후화 된 선박 비중이 높음을 알 수 있다. 연안여객선 선원의 월평균 임금은 타 선종의 선원에 비해 현저히 낮은 현상을 보이고 있으며, 이러한 저임금 체계는 우수한 선원 확보를 어렵게 하여 연안여객선 선원의 고령화와 비정규직화를 촉진시켜 왔다.

또한 전체 선사 중 절반 가까운 선사가 영세성으로 인해 취약한 자본구조를 형성하고 있으며 유류비, 물가상승에 따른 인건비 상승, 안전관리 강화로 인한 선박검사 비용 상승 등 운항원가 비용 부담으로 인해 영세한 연안여객선사의 존립이 어려워지고 있다. 이와 같은 연안여객 사업의 재무적 취약성은 재산성을 악화시키고, 이는 곧 무리한 비용 절감으로 이어져 여객서비스 질 저하, 운항 항로 폐쇄뿐만 아니라 안전관리에도 영향을 끼쳐 대형사고 발생의 개연성을 증가시키게 된다.

현재 국민 소득수준 증대, 삶의 질 향상 등으로 해양관광에 대한 관심이 증대되고 있으며, 이에 상응하는 인프라 구축, 연안여객 서비스 개선, 해양안전에 대한 요구수준이 점차 높아지고 있는 실정이다. 연안여객 수요는 세월호 침몰사고 직후인 2014년을 제외하고는 지속적인 증가추세에 있음에도 불구하고 여전히 실질적인 지원체계는 제한적인 것으로 파악된다.

이처럼 연안여객운송선사의 경영 불안정성을 해소하고, 선박투자와 선원급여개선 등 안전에 대한 투자를 영세한 연안여객운송사에만 맡겨둘 수 없는 일이다. 지자체의 예산부족을 감안한다면 연안여객 안전제고를 위해 중앙정부의 예산지원이 필요하며, 이의 효율적 집행을 위한 전담 통합관계기관의 설립이 시급한 실정이다.

관련 법령 제·개정 및 연안여객 전반에 내제되어 있는 구조적인 문제를 근본적으로 해결하고 연안여객운송 사업의 향후 발전방향을 극대화하기 위해서는 실질적인 연안 여객운송에 대한 국가 지원 방안이 마련되어야 하며, 이를 위해서는 정부 차원의 연안해상교통 통합관리 주체인 해상여객안전공단(가칭)이 필수적이다.

세월호 참사, 어느덧 4주기 지나

■ 2014년 4월 16일, 승객 476명이 탑승한 연안여객선 세월호 침몰사고가 발생

- 2014년 4월 16일, 476명을 태우고 인천항에서 제주로 향하던 연안여객선 세월호가 진도 인근 해상에서 침몰함
- 이 사고로 탑승객 476 중 172명만이 생존했으며, 304명의 희생자, 5명의 미수습자가 발생함
- 특히 세월호에는 제주도로 수학여행을 향하던 안산 단원고 2학년 학생 324명이 탑승하여 학생들의 피해가 커 대한민국 전체의 슬픔을 자아냄
- 2016년 3월, 참사 1075일 만에 세월호 선체가 인양됐으며, 현재 선체 직립 완료 후, 미수습자 수색이 재개될 예정임

■ 세월호 침몰사고의 원인을 명확히 밝히기 위해 현재까지도 사고 원인에 대한 조사가 진행 중

- 현재까지 세월호 사고의 직접적 원인으로는 사고 당시 초동대응의 실패와 더불어 화물과적 및 고박부실, 복원성 불량, 선박 불법개조, 안전관리 불량 등이 추정되나, 명확한 원인 규명을 위해 현재까지도 조사가 지속적으로 진행되고 있음
- 이외에도 간접적 원인으로는 선원윤리 실종, 선박비용 절감을 위한 노후선박 투입 등 생명과 안전보다 이윤과 경제성을 추구해 발생한 구조적인 문제점이 지적됨
- 이는 대부분 영세한 연안여객운송사업자들의 불안정한 경영구조가 선원들에 대한 직무 교육소홀, 노후선박 투입 운항 등 안전 관리 부실의 근본 원인으로 작용한 것으로 분석됨
- 또한 연안여객선사의 열악한 재무환경으로 인한 임금 및 복지수준의 열악성이 선원들의 고령화 추세와 더불어 근무태만 및 책임의식 저하 등에 기인한 것으로 해석됨
- 세월호 사고 이후, 정부의 적극적인 노력으로 여러 부분에서의 개선책이 마련되었고 순조롭게 시행되고 있으나, 구조적인 문제에 대한 정부의 실질적인 정책 지원은 현재까지도 더딘 것으로 파악됨

세월호 침몰사고 이후 연안여객선 안전 관련 개선사항

■ 정부는 세월호 사고 이후 대형참사 재발 방지를 위해 안전 관련 법률을 보완하고 연안여객선 안전대책을 추진

- 정부는 규제 합리화, 관리체계 혁신, 운영체계 개선 및 안전문화 생활화 등 세 가지 측면에서 연안 여객선 안전대책을 지속적으로 추진함
- (지도감독) 선사의 안전관리책임자 선임을 의무화하고, 선사 이익단체인 해운조합에 소속되었던 운항관리자를 공공기관인 선박안전기술공단으로 이관하는 등 선박 안전관리체계를 개편함
- (여객점검 및 화물관리) ‘(발권)신분증-(개찰)승선권-(승선) 신분증 및 승선권 확인 의무’의 단계를 통해 모든 승객에 대한 신분확인 절차를 강화하였으며 차량·화물 전산발권 시스템을 전면 도입해 과승·과적을 원천적으로 차단함
- (선박설비) 여객선의 선령제한을 최대 30년에서 25년으로 엄격하게 낮췄고, 복원성 저하를 초래하는 일체의 개조를 금지함
- (선원교육) 최초 1회 적성검사에 2급이던 기존 대형 여객선 선장 자격의 요건을 15년 3월 이후 1급으로 강화했으며, 15년 7월 이후 적성검사를 정기적으로 시행하는 것으로 변경함. 선원제복 착용화를 의무 실시하도록 했으며, 기존의 선원교육제도를 안전재교육 면제를 폐지하고 실습위주로 교육을 개편했으며 기존 선원 교육 제도 외에 여객선 안전 직무교육을 신설함
- (안전문화) 14년 12월 이후 해양안전의 날을 매월 1일로 지정함. 14년 9월 이후부터 선사 CEO를 대상으로 ‘해양안전리더 교육’을 시행하고 있으며 학생, 일반인 대상으로 ‘찾아가는 해양안전교실’을 운영하며 해양안전의식 생활화를 추진하고 있음
- 정부는 세월호 사고 이후, 이처럼 국민들이 여객선 이용을 안심하고 신뢰할 수 있도록 하는 환경을 지속적으로 조성해가기 위해 연안여객 안전 관련 여러 제도를 개선하여 시행 중임

표1. 세월호 침몰사고 이후 안전 관련 제도 개선사항

구분		이전	이후
지도 · 감독	운항관리자	선사단체 소속(해운조합)	공공기관 소속(선박안전기술공단)
	정부	정책(해수부)·집행(해경) 이원화 일반 공무원 지도감독	정책·집행(해수부) 일원화 해사안전감독관 지도감독
	안전규정 위반 제재	과징금 최대 3천만원	과징금 최대 10억원 상향
점검 · 여객/ 화물 관리	출항 점검	선장 점검, 운항관리자의 형식적 확인	선장·운항관리자 합동 점검 (승선인원, 화물적재 톤수 확인 후 출항)
	여객관리	형식적 신분확인 (무임승선, 신분증 미확인)	신분확인 절차 강화 (승객 전산발권, 신분증 확인 의무화)
	화물관리	선사 자율	전산발권, 계량 증명서 확인 의무화
선박 · 설비	선령	모든 여객선 최대 30년	카페리 등 최대 25년
	VDR 탑재	국제여객선 및 3천톤 이상 화물선 탑재	300톤 이상 신조·중고도입 연안여객선('14.9) 500톤 이상 현존 연안여객선('15.7)
	구명설비 요건강화	최대승선원의 100%에 해당하는 구명조끼 비치 카페리여객선의 각 현에 강하식 탐승장치(탈출보조장치) 1개 이상 설치	최대승선원의 110% 비치로 확대 카페리여객선의 각 현에 강하식 탐승장치(탈출보조장치) 2개 이상 설치
선원 교육	선장자격	대형 여객선 선장(2급) 적성심사 최초 1회 실시	대형 여객선 자격(1급)강화 적성심사 정기시험
	선원제복	선사 자율	선원 제복착용 의무화
	비상훈련	서면(항해일지)으로만 기록·관리	훈련상황 사진·동영상 기록 의무 추가
	선원교육	안전교육 면제, 실습교육 미흡 여객선특성에 맞는 직무교육 미흡	안전 재교육 면제 폐지, 실습위주 교육 개편, 여객선 안전·직무교육 신설
	실습시설	부분별 실습(소화, 선박탈출 등)	비상종합훈련장 건립 추진
안전 문화	교육	CEO 및 학생대상 별도 교육 없음	CEO 대상 해양안전리더 교육 시행, 찾아가는 해양안전교실 운영 등
	지정일	없음	해양안전의 날 지정(매월 1일)
	안전체험장	육상교통만 존재	해양안전체험관 구축 중

자료: 해양수산부 연안해운과 자료(2015)

- 이 후에도 ‘연안여객선 안전관리 혁신대책’의 후속조치의 일환으로 연안여객선의 안전관리 관행을 정착시키기 위한 안전관리책임자 제도, 선사 안전정보 공개, 여객선 이력관리제도 등이 실시됨
- (안전관리책임자 제도) 선사의 안전관리책임자 선임을 의무화하여, 선사는 5급 이상 해기사면허를 소지하고, 승선 또는 안전업무 경력이 있는 안전관리 전문가를 안전관리책임자로 채용하도록 하여 선사(안전관리책임자), 공공기관(운항관리자), 정부(해사안전감독관) 등 3중 안전관리체계를 구축하여 보다 강화된 여객선 안전관리 체계를 조성하도록 함
- (선사 안전 정보공개) 선령, 선박검사 결과, 해양사고 이력, 안전규정 위반 여부 등 여객선 안전과 관련된 정보를 선사 인터넷 누리집에 공개하도록 하여 국민들이 인터넷에서 해당 선사의 안전관리 실태를 손쉽게 파악하고, 선사는 안전관리를 보다 철저히 실시하도록 함
- (여객선 이력관리제도) 연안여객선의 도입부터 매각까지 운항 항로, 선박개조, 선박검사, 해양사고 이력 등 정보를 체계적으로 관리하는 제도로 여객선 생애주기에 따른 이력관리를 하여 안전운항 저해요인이나 취약요소를 중점 관리하도록 함

표 2. 연안여객선 안전관리 혁신대책 이후 후속 조치 사항

구분	이전	이후
안전관리책임자 제도	선사 자율화	선사는 5급 이상 해기사면허를 소지하고, 승선 또는 안전업무 경력이 있는 안전관리 전문가를 안전관리책임자로 채용할 것을 의무로 함
선사 안전 정보공개	미시행	선령, 선박검사 결과, 해양사고 이력, 안전규정 위반 여부 등 여객선 안전과 관련된 정보를 선사 인터넷 누리집에 공개함
여객선 이력관리제도	미시행	연안여객선의 도입부터 매각까지 운항 항로, 선박개조, 선박검사, 해양사고 이력 등 정보 등을 여객선 생애주기에 따라 체계적으로 관리함

자료: 해양수산부 연안해운과 자료(2016) 재구성

- 또한 2018년 2월에는 국민이 직접 연안여객선 안전을 관리하고 관련 정책 개선 논의에 참여하는 ‘여객선 국민안전감독관’ 제도를 도입함.¹⁾ 해당 제도를 통해 여객선 안전점검 현장을 국민과 공유하고 소통하고 홍보함으로써 연안여객에 대한 국민 신뢰도를 높이고 수요자 맞춤형 정책 실시를 도모함

1) 여객선 국민안전감독관은 여객선 안전관리실태를 점검하기 위해 2018년 처음 선발된 민간 현장점검단임. 지난 1월부터 진행한 공개모집에 총 76명이 지원하여 약 5대 1의 경쟁률을 기록하였으며, 올해 연말까지 11개월(18.2~18.12)간 활동함. 선발된 15명의 감독관들은 선박안전 관련 업종 종사자를 비롯하여 20대에서 60대에 이르는 다양한 분야의 경력자들로 구성됨. 이들은 여객선 안전관리 실태를 직접 점검하고, 관련 자문회의에 참석하여 의견 제시, 여객선 안전관리 홍보대사로도 활동하며 감독관으로서의 역할을 수행함

■ 정부는 세월호 침몰사고 이후 관련 안전 법률을 보완하기 위해 각 법 조항의 문제점을 발굴해 입법개선 추진

- 정부와 국회는 관련 재난을 방지하고 안전 관련 법률을 보완하기 위해 2014년 12월 9일 재난 및 안전관리 기본법, 해운법, 선원법, 선박안전법을 개정했으며, 2015년 1월 12일에는 유선 및 도선 사업법을 개정함
- (해운법) 정부는 내항여객선 안전관리시스템 전반의 문제가 내재되어 세월호 사고가 발생하였던 것으로 나타난바, 향후 이러한 참사가 재발 하지 않도록 하기 위해서는 권한과 책임을 명확히 할 수 있도록 관련 규정을 개정함. 또한 처벌수준을 강화하는 등 내항여객선 안전관리체계를 혁신하는 한편, 노후 여객선의 신조·대체 활성화, 수송수요 기준 등 진입장벽의 철폐 등 내항 여객운송사업 구조에 대한 전반적인 개편이 필요한 것으로 판단함. 주요 개정사항으로는 내항여객선 안전강화, 안전 관련 규정 및 면허체계 전면 정비, 내항화물운송사업자의 유류세 지원금 부정수급 방지 처벌 강화 등이 있음
- (선원법) 정부는 세월호 침몰사고의 원인을 내항 여객운송사업자의 안전관리 소홀, 내항여객선의 안전관리시스템 문제와 함께 선원의 의무불이행, 책임의식 부족 등이 혼재되어 발생하였던 것으로 분석하여 선원법을 개정함. 주요 개정사항으로는 선장 및 해원은 인명구조 조치를 다하기 전 선박을 떠나서는 안되며 그에 대한 처벌 강화, 여객선선장의 적성심사기준을 강화, 근무 중 선원 제복 의무 착용, 선원정책기본계획에 선원복지, 선원인력수급, 선원인력의 교육훈련 포함 등이 있음
- (선박안전법) 정부는 세월호 사고와 같은 참사의 재발을 방지하고 문제 척결을 위하여 선박 안전을 도모하는 제도들의 전반적인 보완을 위해 해당 법령을 개정함. 주요 개정 사항으로는 여객실 등 선박 변경 및 시설 개조금지, 변경 및 개조 시 선박소유자가 받아야 하는 허가사항 확대, 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견 시 누구든 해양수산부장관에게 신고 의무화, 불법 선박 개조 등의 벌칙 강화 등이 있음
- (유선 및 도선 사업법) 정부는 유·도선 사업에 사용되는 선박이 일반 해상여객 운송선박과 달리 별도의 선령기준 없이 운영되고 있어 선박 노후화로 인한 사고위험이 상존하고 있는 것으로 분석하여 선박 노후화로 인한 안전사고를 예방하기 위하여 유·도선의 선령기준을 신설함. 유선 및 도선사업법의 주요 개정 사항으로는 면허발급 시 선령기준 적합여부 심사, 사고발생 시 인명구조 미실시로 승객사망에 대한 처벌 강화 등이 있음

표 3. 세월호 사고 이후 주요 연안여객 관련 법 조항 개정사항

구분	주요 개정사항	해당 법 조항
해운법	내항여객선 안전강화, 안전 관련 규정 및 면허체계 전면 정비, 내항화물운송사업자의 유류세 지원금 부정수급 방지 처벌 강화	해운법 제4조(사업 면허), 제8조 제2호의 2 (결격사유), 제19조 제2항 제1호의 2 신설(면허의 취소 등), 제11조의 3 신설(여객선 이력관리 및 안전정보의 공개), 제19조(면허의 취소 등), 제21조의 2, 4, 5 신설(운항관리규정의 작성, 심사 및 준수), 제22조(여객선 안전운항관리), 제37조의 2 신설(내항여객선 현대화계획), 제41조의 3(유류세 보조금의 지급정지 등), 제57조(벌칙), 제57조의 2 신설(벌칙), 제59조(과태료)
선원법	선장 및 해원은 인명구조 조치를 다하기 전 선박을 떠나서는 안 되도록 하며 그에 대한 처벌 강화, 여객선 선장의 적성심사기준을 강화, 근무 중 선원 제복 의무 착용, 선원정책기본계획에 선원복지, 선원인력수급, 선원인력의 교육훈련을 포함하도록 함	선원법 제7조2항-4항(출항 전의 검사 보고 의무 등), 제9조(선장의 직접 지휘), 제11조 제2항 및 제3항 신설(선박 위험시의 조치), 제15조(비상배치표 및 훈련), 제25조의 2 (쟁의행위의 제한), 제44조 제3항(선원명부의 공인), 제45조 제4항 신설(선원수첩), 제63조(안전운항을 위한 선박소유자의 의무), 제64조 제5항 신설(자격요건을 갖춘 선원의 승무), 제66조의 2(여객선선장에 대한 적성심사 기준), 제82조 제7항(선박소유자 등의 의무), 제83조 제3항 신설(선원의 의무 등), 제107조(선원정책기본계획의 수립 등), 제161조(벌칙), 제162조(벌칙), 제167조 제3호 신설(벌칙), 제173조 제1항 제10호의 2 신설(벌칙), 제179조(과태료)
선박안전법	여객실 등 선박 변경 및 시설 개조 금지, 변경 및 개조시 선박소유자가 받아야 하는 허가사항을 현행 선박의 길이·너비·길이 및 용도의 변경뿐만 아니라 선박시설의 개조까지 확대, 선박의 감항성 및 안전설비의 결함을 발견 시 누구든 해양수산부장관에게 신고 의무화, 해양수산부 퇴직 공무원들의 관련 기관 재취업 문제 방지할 수 있는 제도적 장치 마련, 불법 선박 개조 등의 벌칙 강화	선박안전법 제7조 제2항(건조검사), 제8조 제2항(정기검사), 제9조 제3항(중간검사), 제10조 제2항(임시검사), 제11조제2항(임시항해검사), 제12조제2항(국제협약검사), 제15조제2항(선박검사 후 선박의 상태유지), 제20조(지정사업장의 지정), 제21조(지정사업장의 지정취소 등), 제46조(공단의 사업), 제74조(결함신고에 따른 확인 등), 제75조(보고·자료·제출명령 등), 제80조(수수료), 제76조의2 신설(선박검사관), 제83조(벌칙), 제84조(벌칙), 제85조(벌칙), 제86조(벌칙), 제89조(과태료)
유선 및 도선사업법	면허발급 시 선령기준 적합여부 심사, 사고발생 시 인명구조 미실시로 승객사망에 대한 처벌 강화 등	유선 및 도선사업법 제4조의2(명허의 기준), 제9조(행정처분), 제39조 신설(벌칙)

자료: 법제처 국가법령정보센터(2018) 재구성

연안 여객운송, 선박·선원에 대한 근본적 문제 남아있어

■ 세월호 사고 이후에도 여전히 연안여객 운송 환경에 유의미한 변화 부족

- 그러나 세월호 사고 이후에도 우리나라 연안여객 운송 환경은 여전히 크게 개선되지 않음
- 노후선박, 양질의 선원 부족, 선사 영세성의 근본적인 문제 및 연안여객 사업 여건 역시 사고 전과 유사한 환경에 처해 있으며 정부 차원의 구체적인 지원 또한 세월호 사고 이후 큰 변화가 없는 것으로 파악됨
- 이와 같은 원인의 구조적인 문제점은 국내 연안여객 사업의 구조적 취약성에 있으며, 국내 연안여객 운항 여건이 과거부터 많은 위험성을 가지고 있었음에도 불구하고 정부의 적극적인 관리와 정책적 지원이 부족했던 것으로 분석됨

■ 노후화 된 연안여객선 비중 높은 편

- 2017년 기준 전 연안여객선 168척 중 선령 21년 이상인 여객선은 42척, 16년 이상인 여객선은 24척으로, 선령 16년 이상인 고선령 노후선박이 전체 연안여객선의 약 40%를 차지하고 있음
- 연안여객선사의 영세성, 수익성 저하로 인해 선가가 높은 신조선을 기피하고 해외 중고선박을 도입함으로써 연안여객선의 노후화가 가속화되고 있음
- ‘연안선박 현대화 이차보전사업’, ‘연안여객선 현대화 펀드’ 등을 통해 연안여객선의 현대화가 추진되면서 2012년 대비 노후화된 연안여객선의 비중이 20% 가까이 감소되었음에도 불구하고, 여전히 고선령 선박은 전체 선박에서 차지하는 비율이 높음

표 4. 연안여객선 선령별 현황

(단위: 척)

구분	합계	5년 이하	5년 초과 ~10년 이하	10년 초과 ~15년 이하	15년 초과 ~20년 미만	20년 초과	25년 초과
2012	172	19	23	30	61	39	4
2013	173	20	20	28	63	42	6
2014	168	26	16	32	52	42	6
2015	169	31	21	29	37	51	5
2016	167	46	23	25	27	46	7
2017	168	52	24	26	24	31	11

자료: 한국해운조합(2018). 연안여객선 업체 현황

■ 타 선종 대비 연안여객선 선원 임금 낮으며 선원의 고령화 지속

- 2017년 기준 연안여객선 선원의 월평균 임금은 315만원으로 연안여객선에 종사하는 선원의 임금은 타 선종의 선원에 비해 현저히 낮은 현상을 보이고 있음
- 이는 원양어선 선원의 월평균 임금 677만원의 절반에도 미치지 못하고 있으며, 연근해어선의 급여와도 차이를 보이며 저임금 선종에 해당되고 있는 실정임

표 5. 선종별 선원 월 평균임금 비교

(단위: 천원)

선종	외항선	내항선	원양어선	연근해어선	해외취업상선	해외취업어선	연안여객선
임금	5,698	3,533	6,774	3,701	6,987	6,550	3,154

자료: 한국선원복지고용센터(2017). 한국선원통계연보

- 이러한 연안여객선의 저임금 체계는 우수한 선원 확보를 어렵게 하여 선원의 고령화와 비정규직화를 촉진시켜 옴
- 세월호의 경우도 1년 단위의 계약직 선장을 포함하여 29명의 선원 중 절반이 넘는 15명이 비정규직이었으며, 갑판부·기관부 선원 또한 17명 중 12명이 비정규직이었던 것으로 밝혀짐
- 또한 승선 근무로 병역이 대체되는 승선근무예비역 제도 또한 연안여객선 분야는 제외되고 있어, 이처럼 열악한 근무환경은 우수한 능력을 가진 젊은 선원들이 연안여객선 근무를 기피하는 이유가 됨

표 6. 연안여객선 승선원 연령별 분포

(단위: 명)

선종		20대	30대	40대	50대	60대	70대	계
2016년	합계	54	104	124	222	305	51	860
	비율	6.3	12.1	14.4	25.8	35.5	5.9	100.0

자료: 선박안전기술공단(2017). 연안여객선 운항관리연보

■ 자본금의 비중이 낮고 규모가 영세한 연안여객 운송사업자가 대부분

- 2017년 기준 자본금 10억원 미만의 사업자가 47%의 비율을 차지하며 전체 선사 중 절반 가까운 선사가 영세성으로 인해 취약한 자본구조를 형성하고 있음
- 내항여객운송사업체 수는 2013년 63개사에서 2017년 58개사로 감소 추세를 보이고 있으며, 이는 고유가, 물가상승에 따른 인건비 상승, 안전관리 강화로 인한 선박검사 비용 상승 등 운항원가 비용 부담으로 인해 영세한 연안여객선사의 존립이 점점 어려워지는 것으로 분석됨

표 7. 자본금 규모별 내항여객운송사업체 현황

구분	합계	1억원 미만	1억 원 이상 ~3억 원 미만	3억 원 이상 ~5억 원 미만	5억 원 이상 ~10억 원 미만	10억 원 이상
2013	63	8	10	8	14	23
2014	62	10	10	8	13	21
2015	60	9	9	10	10	22
2016	58	—	8	13	11	26
2017	58	—	7	11	9	31

자료: 한국해운조합(2018). 연안여객선 업체 현황

- 2017년 기준 보유선박 척수가 2척 이하인 내항여객운송선사는 전체 58개사의 60%에 달하는 35개사이며, 총 선박의 보유 척수 또한 지속적으로 소폭 감소하고 있는 추세를 보임
- 이처럼 연안여객 사업의 재무적 취약성은 채산성을 악화시키고, 이는 곧 무리한 비용 절감으로 이어져 여객서비스 질 저하, 운항 항로 폐쇄뿐만 아니라 안전관리에도 영향을 끼쳐 대형사고 발생의 개연성을 증가시킴

표 8. 선박 보유 척수별 내항여객운송사업체 현황

구분	합계	1척	2척	3척	4척	5척	6척	7척
2013	63	21	15	12	7	3	1	4
2014	61	21	14	9	9	4	2	2
2015	60	18	18	5	11	5	—	3
2016	58	17	15	10	12	1	1	2
2017	58	16	19	10	6	2	1	4

자료: 한국해운조합(2018). 연안여객선 업체 현황

세월호 사고 이후, 연안여객 이용률 지속적으로 증가

■ 대국민 연안여객 이용 수요는 지속적으로 증가

- 연안여객 수요는 세월호 침몰사고 직후인 14년을 제외하고는 최근 5년 간 연평균 1.9%의 증가율을 보이며 지속적인 증가추세에 있음
- 2017년 기준 연안 연안여객선을 통한 해상운송 이용객은 총 1,690만 명에 달하며, 이중 도시민을 제외한 일반인 이용객은 1,319만 명으로 78%를 차지함
- 현재 국민 소득수준 증대, 삶의 질 향상 등으로 해양관광에 대한 관심이 증대되고 있으며, 이에 상응하는 인프라 구축, 연안여객 서비스 개선, 해양안전에 대한 요구수준이 점차 높아지고 있는 실정임
- 과거 연안여객선의 주요 이용대상은 생활항로로서 연안여객선을 이용하는 도시민이었으나 현재는 기존 도시민 외 관광객 등 이용수요가 다양화된 것으로 파악되며, 이는 연안여객이 대중교통으로서의 기능에서 관광·레저를 창출하는 문화수단의 기능으로까지 확장된 것으로 해석할 수 있음

표 9. 연안여객선 연도별 수송 실적

(단위: 천 명)

연도	합계			일반항로			보조항로		
	계	일반	도시민	계	일반	도시민	계	일반	도시민
2008	14,167	10,420	3,747	13,781	10,233	3,548	386	187	199
2009	14,868	11,166	3,702	14,464	10,963	3,501	404	203	201
2010	14,308	10,813	3,495	13,941	10,636	3,305	367	177	190
2011	14,266	10,685	3,581	13,891	10,503	3,388	375	182	193
2012	14,537	10,951	3,586	14,170	10,772	3,398	367	179	188
2013	16,062	12,553	3,509	15,653	12,335	3,318	409	218	191
2014	14,271	10,659	3,612	13,870	10,453	3,417	401	206	195
2015	15,380	11,677	3,703	14,970	11,460	3,510	140	217	193
2016	15,423	11,723	3,700	15,007	11,497	3,510	416	227	189
2017	16,910	13,194	3,716	16,459	12,936	3,523	451	259	195

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

- 2017년 연안여객 월별 수송실적 중, 4~5월 봄 및 10월 가을 등의 행락철, 7~8월 휴가철에 연안 여객선 이용수요가 평소 대비 2~3배 수준으로 집중 발생하고 있다는 점 또한 연안여객선 이용 대상이 도서민에서 일반 관광객으로 확대되고 있다는 것으로 분석됨

표 10. 연안여객선 월별 수송실적 현황

(단위: 명)

구분	일반항로			보조항로			합계		
	계	일반	도서민	계	일반	도서민	계	일반	도서민
총계	15,006,906	11,496,729	3,510,177	416,051	226,544	189,507	15,422,957	11,723,273	3,699,684
1월	778,928	527,023	251,905	21,968	8,117	13,851	800,896	535,140	265,756
2월	831,236	570,348	260,888	24,509	10,357	14,152	855,745	580,705	275,040
3월	1,035,214	736,266	298,948	27,604	11,299	16,305	1,062,818	747,565	315,253
4월	1,671,018	1,366,938	304,080	30,536	14,842	15,694	1,701,554	1,381,780	319,774
5월	1,799,456	1,480,844	318,612	40,103	23,200	16,903	1,839,559	1,504,044	335,515
6월	1,420,299	1,124,523	295,776	40,005	23,522	16,483	1,460,304	1,148,045	312,259
7월	1,328,438	1,029,820	298,618	41,951	25,311	16,640	1,370,389	1,055,131	315,258
8월	1,853,247	1,569,278	283,969	52,132	35,991	16,141	1,905,379	1,605,269	300,110
9월	1,249,651	930,429	319,222	42,333	24,529	17,804	1,291,984	954,958	337,026
10월	1,290,939	986,950	303,989	37,153	21,700	15,453	1,328,092	1,008,650	319,442
11월	993,041	698,700	294,341	32,167	16,634	15,533	1,025,208	715,334	309,874
12월	755,439	475,610	279,829	25,590	11,042	14,548	781,029	486,652	294,377

자료: 선박안전기술공단(2017). 연안여객선 운항관리연보

연안 여객운송, 지속적인 수요 증가 추세에도 불구하고 여전히 지원체계 제한

■ 현재 연안여객 운임은 타 대중교통 수단별 운임 대비 현저히 높은 것으로 추산

- 연안여객은 육지와 달리 대체 교통수단이 없으며, 도서민에게 최저한의 생활을 담보하는 사회보장 및 생활항로로서의 성격이 강하고 매년 1,500만 명 이상이 연안여객운송을 지속적으로 이용하고 있는 점으로 비추어 볼 때, 타 교통수단과 같이 명확히 대중교통의 역할을 수행하고 있음
- 그러나 현재 연안여객 운임은 KTX(164.4원), 수도권 전철(125원), 시외버스(116.1원) 고속버스(62.4원) 등 타 대중교통 수단에 비해 현저히 운임이 높은 것으로 파악되며, 이와 같은 높은 운임은 도서민의 교통편의 저하, 국민 해양 관광 활성화 저해 등으로 이어질 수 있음
- 이러한 높은 운임에도 불구하고 시설 및 서비스에 재투자가 어려운 경영환경으로 인해 연안여객 관련 편의시설과 서비스 수준은 열악한 상황을 유지하고 있음

표 11. 교통수단별 km당 운임 단가 수준 비교(2016년)

구분	육상	철도	항공	해상
교통수단	버스/전철	KTX	비행기	연안여객선
운임수준	125원/km	164원/km	209원/km	306원/km

자료: 연안해상교통 대중교통화 추진 국회 세미나 자료집(2018)

■ 타 국가들 또한 다양한 방식으로 연안여객의 공적기능에 대한 각종 지원을 시행 중²⁾

- 선진국의 경우, 국가 또는 지자체가 선박을 직접 운영, 공사 설립 후 운영, 민간선사 보조금 지불 등 다양한 방식으로 공적기능을 지원하고 있으며, 비수익 연안 여객항로에 대해서도 다양한 방식으로 국가 차원의 필수서비스를 제공하고 있음
- 일본의 경우, 도서민의 생활수단으로 필수불가결한 항로에 대해 정부가 재정지원 등을 통해 운영에 관여하는 이도항로 사업을 시행하고 있으며, 2016년 기준 231개의 사업자에 의해 292개 항로에서 운항되고 있는데 이 중 전체의 약 1/3이 공공 및 제3분야³⁾에 의해 운영함

2) 국회 세월호 침몰사고 대응방안 마련을 위한 T/F, 2014

3) 행정을 공공행정과 사행정으로 구분할 경우, 그 어느 쪽의 분야에도 속하지 않고 양쪽의 성격을 모두 공통으로 가지는 민간조직의 공공적 사업분야로 시민단체·민간협회 및 기관, 특수법인, 비정부기구 등이 공익사업을 수행하는 것을 예로 들 수 있음

- 노르웨이의 경우, 연안여객 항로를 국간 주요간선도로로 간주하여 국가에서 입찰을 통해 운영선사를 선정하는 연안여객운송 입찰제를 채택하여 보조금 사전 지불 시행으로 선사의 경영개선을 촉진함
- 캐나다의 경우, 연안여객선을 대중교통수단으로 인식하여 일부 주요 및 역사적 항로를 제외한 대부분의 지역 연안항로 및 기타 연안여객서비스는 지방정부에서 담당하며, 연방정부인 교통부는 안전, 운항, 도선, 선박등록, 선원 등을 제도적 차원에서 지원함
- 이처럼 주요 선진국의 경우, 여객선을 대중교통수단으로 법제화하여 지원 근거를 마련하거나 정부 차원의 공공부문이 직접 운영 및 관리에 개입하여 공공성과 안전을 확보하고 있음

■ 연안여객, 여전히 법률과 제도의 사각지대에 방치

- 세월호 사고를 계기로 국민들의 연안여객 환경 및 안전에 대한 요구와 인식이 높아지면서 정부에서도 다방면에서 많은 개선을 이루었으나, 구조적인 문제에 대한 구체적인 대책 마련으로 이어지는 것은 더딘 실정임
- ‘대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률’로 규정된 대중교통 수단에는 해당 법을 근거로 하여 국가가 유가보조금, 공영차고지 지원, 벽지 노선 손실 보상 등 다양한 방식을 통하여 해당 대중교통 수단의 육성을 적극적으로 지원하고 있음
- 그러나 연안여객선은 법적으로 국가기간교통체계나 대중교통수단에도 포함되어 있지 않아 사각지대에 방치되어 있어, 여전히 연안여객 부분에 대한 지원은 선사 결손 보조금과 도서 운임 보조 지원에 한정되어 있음
- 이로 인해 도서지역을 여행하는 국민들이나 해당 지역에 거주하는 도서민들은 해상교통에 대한 국민교통기본권을 제대로 누리지 못하고 있음
- 근본적인 개선을 위해서는 법률적 지원대상으로서의 교통수단에 연안여객의 편입이 선결되어야 함

연안 여객운송 전반에 대한 정부 차원의 공적기능 지원 강화 필요

■ 연안 여객운송의 공공교통성 확립 필요

- 연안 여객운송은 정해진 항로와 정기적인 시간에 따라 운행되는 수단으로 연안에 위치한 도시 간을 연결하거나 내륙과 도서지역을 연결하는 대중적인 교통수단으로 분류할 수 있음
- ‘대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(대중교통법)’ 제2조 2항에 따르면 대중교통수단이란 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 노선버스, 도시 철도, 여객을 운송하기 위한 철도차량 중 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말함
- 그러나 연안 여객운송은 해당 대중교통수단의 기능을 수행하고 있으면서도 법률이 정하는 대중 교통수단으로는 규정되지 않아 지원 대상에서 제외되어 있는 실정임
- 또한 동법 제3조 6항에 따르면 ‘오·도·서 및 벽지 등의 지역에 대한 대중교통서비스의 강화’를 국가 및 지방자치단체의 의무로 규정하고 있으나 도서 및 연륙이 안 되는 섬지역을 이어주는 유일한 교통수단인 연안여객선을 대중교통 수단에서 제외함으로써 ‘도서 및 벽지 지역의 대중교통서비스를 강화한다’는 것은 법률적으로도 모순이 될 가능성이 있음
- 법률 개정을 통해 연안여객을 대중교통수단으로 편입시켜 타 대중교통 간 국가지원제도 차별 해소와 연안여객운송 서비스 개선을 위한 합당한 공공 교통성을 확립해야 함

■ 연안 여객운송의 해상교통 서비스 선진화 방안 마련 필요

- 현재 ‘국가통합교통체계효율화법(통합교통체계법)’의 최상위 법정 국가교통계획인 ‘국가기간교통망 계획’을 살펴보면 국가기간교통시설에 연안항과 연안선박을 규정하지 않고 있어 국가 전체적 교통 수단 간의 효율적인 연계에 연안여객은 제외되어 있는 실정임
- 교통수단으로서의 안전성을 유지하고 이용자의 편의성을 도모하며 지속적인 연안여객의 수요 증가에 대응하기 위한 핵심기반 구축을 위해 해당 법률을 개정해야 하며, 이를 통해 연안항과 연안선박이 국가기간교통시설에 편입 시, 해상교통체계와 타 교통체계와의 종합적인 효율성을 제고할 수 있음
- 이와 같이 해양이동권 범위를 확대시켜 육상과의 연계성 강화, 관련 기항지의 접안시설과 터미널 등 편의시설에 대한 개선을 통한 서비스 질 향상 등을 도출 할 수 있으며 교통권 확장을 통해 지역 간 균형발전 달성까지 유도할 수 있음
- 또한 대중교통으로서 공공성과 대중성을 확보하기 위해 타 교통수단 수준의 요금체계 정립과 연안 선박의 현대화가 수반되어야 하며, 이는 국민의 교통수단으로서 안전하고 안정적인 운송 서비스의

제공을 지원해야 하는 정부의 기본적인 책무에 해당함

- 연안 여객운송은 공공성이 강하고 도주민에게는 필수 생활서비스이며 이용객이 신뢰할 수 있는 정시성과 안전성이 확보되어야 함
- 그러나 연안여객사업은 각종 외부요인으로 인한 수익성 변동에 취약하여 민간사업자로서는 투자의 유인이 약하기 때문에 정부 차원의 적극적인 지원과 방안 마련이 요구됨

■ 근본적 안전관리 강화 위한 연안여객선사의 경영안전 생태계 조성 필요

- 현재 연안 여객운송 환경은 고질적인 경영난으로 인해 안전사고 가능성이 항상 내제되어 있으며, 영세선사에게 안전관리는 곧 비용으로 인식되는 근본적 인과관계에 직결함
- 연안여객 사업의 지속성을 담보하기 위해서는 타당성 및 경제성 분석 선행 등으로 선사의 경영안전 을 도출하여 선박이 안전하게 운항 될 수 있는 근본적인 시책 추진이 필요함
- 세월호 사고 이후 선원에 관해서는 의무 및 처벌의 강화 위주로 제도의 보완이 이루어졌으나, 이러한 제도개선 외에도 우수한 선원의 유입을 위해 열악한 근무환경을 개선하고 선박 및 관련 시설 의 현대화를 위한 재원 투자가 확대되어야 함
- 유능하고 젊은 선원의 확보를 위해서는 선사의 경영개선 지원을 통한 연안 여객선원들의 임금 현실화, 병역문제 해소 위한 승선근무예비역 제도 도입, 최소승무정원의 현실화를 통한 휴식시간 보장과 외항선원에 비해 불합리한 휴가기간 조정 등을 통해 연안여객 선원의 근무여건과 복지를 향상시킴으로써 우수인력이 연안 여객업계에 유입되도록 해야 함
- 이와 같이 민간인 선사가 진행하기 어려운 사항에 대해 내항여객운송사업의 관리 감독 책임과 권한 이 있는 정부와 자치체 등 공공부문이 보다 적극적으로 개입해야 함

해상여객안전공단(가칭) 설립 필요

■ 지속적인 구조적 문제 해결을 위해서는 정부 차원의 합리적 개입 요구

- 연안여객운송선사의 불안정성을 축소하고 영세성이 야기하는 안전투자 부족에 대한 우려를 완화하기 위해서는 공적인 지원체계가 확립되어야 함
- 현재의 사회가 요구하는 적정 수준의 서비스 공급을 위해 연안여객 서비스체계를 개선하고 안전관리를 강화하기 위해서는 정부 차원의 적극적인 지원과 개입이 필요함
- 정부 차원의 공적제도를 도입함으로써 기존의 재산성에 의한 민간 운영방식으로 야기된 운송 서비스 악화와 안전관리 투자부족의 문제점을 개선할 수 있는 대안이 마련 될 수 있음
- 운영수지를 우선시하고 안전에 대한 재투자를 기피하는 민간사업자 대비, 안전관리에 보다 집중이 가능하고 안전정인 교통수단 보장이 가능해지므로 국가 차원의 관점에서 내항여객운송에 보다 적극적으로 관여해야함
- 앞서 살펴본 바와 같이 근본적인 문제점들의 해결을 위해서는 선사의 재원 한계와 관할 지자체의 예산 부족을 고려했을 때, 중앙 정부 차원의 지원과 예산투입이 필요하며 더욱 효율적인 이행을 위해서는 전담 관리기관이 주체가 되는 것이 바람직함

■ 연안여객운송 전반에 대한 사항을 통합 관리 하고 지원할 수 있는 전담기관 필요

- 현재 민간사업자 스스로 연안여객운송 전반에 내제되어 있는 문제를 해결하기에는 한계가 있으므로 공적기관인 해상여객안전공단(가칭)이 설립되면 기존의 한계점을 보완할 수 있을 것으로 판단됨
- 관련 법령 제·개정 및 연안여객 전반에 내제되어 있는 구조적인 문제를 근본적으로 해결하고 연안 여객운송사업의 향후 발전 방향을 극대화하기 위해서는 연안 여객운송에 대한 실질적인 국가 지원 방안이 마련되어야 하며, 이를 위해서는 정부 차원의 통합 관리 주체인 공적기관 설립이 필수적임
- 이처럼 전담 공단 조직을 설치하여 운영하는 경우 통합관리의 효율성이 담보되며, 각 선사별, 항로별 지역적 특성을 반영한 실질적인 정책 지원과 투자 확대가 적기에 가능함
- 연안여객 운송사업의 공공성이 확장되면 여객선 안전에 대한 국민 신뢰도 상승효과와 더불어 안정적인 재원과 인력 확보를 통해 해상안전 위험 요소를 사전에 제거할 수 있으며 그에 따른 근본적인 지원 대책을 수립할 수 있어 설립 취지를 극대화 할 수 있음

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	수산양식산업, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산업, 국민경제 발전에 기여-해양수산업의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산업과 국민경제 - '2017 KMI 해양수산업 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 해양수산업	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 해양수산업 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산업 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%, 해양수산업에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산업 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 해양수산업 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범! ,로보틱·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 수산물시장 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 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, 방역체제 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 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 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	2018.03.28.
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	한일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종료 10년 앞둔 시점에 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.

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