

KMI 동향분석

VOL.99

2018 OCTOBER

발간년월 2018년 10월(통권 제99호) 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 KMI 중국연구센터에서 진행 중인 『우리나라 기업의 일대일로
 활용방안 및 물류애로 연구』 내용 중에서 일부를 활용하여 작성한 것입니다.

중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요

김세원 중국연구센터 전문연구원
 (ksw@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)

김형근 중국연구센터장
 (hgkim@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)

중국은 누계 투자금액 기준으로 우리나라의 제2의 투자 대상국이며, 특히 제조업의 최대 해외 투자 거점으로, 중국에 진출한 우리나라 기업들에 대한 정책적 지원은 국가경쟁력 강화의 측면에서 매우 중요하다. KMI 중국연구센터(상하이 소재)에서는 중국에 진출한 우리나라 화주기업들의 물류애로를 조사하여 물류기업에 전파하고, 정부 차원의 지원방안을 모색하기 위해 설문 조사를 진행했다. 조사 대상은 화남권역 41개 사, 화동권역 46개 사, 화북권역 46개 사, 서남권역 34개로서 총 167개사가 설문에 응답해 왔다.

조사 결과에 따르면, 응답기업 167개 사의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류(아웃소싱)가 전체의 73.2%로 가장 많았고, 아웃소싱 대상 기업은 ‘중국 로컬 물류기업’이 49.4%로, ‘중국 진출 한국 물류기업’ 45.0%보다 다소 높았다. 권역별로 보면 화남권역과 화동권역의 경우 ‘중국 진출 한국기업’에 대한 아웃소싱 비중이 다소 높았고, 서남권역과 화북권역은 ‘중국 로컬기업’에 대한 아웃소싱 비중이 더 높았다. 아웃소싱의 유형으로는 ‘국제운송’이 가장 많았다. ‘매우 불만족’부터 ‘매우 만족’까지 총 5단계로 구성된 물류 파트너에 대한 만족도 조사에서는 ‘보통’이 전체의 50%로 ‘만족’의 42.6%보다 높아 물류 파트너에 대한 만족도가 그리 높지는 않은 것으로 나타났다.

중국 진출 화주기업들은 물류애로 요인으로 ‘높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승’을 1순위로 지목하여 물류비용에 대한 부담감이 상대적으로 컸으며, 다음으로는 ‘복잡하고 까다로운 통관(검사검역 포함)’, ‘현지 물류기업의 서비스 마인드 부족 및 유연한 서비스 부족’ 등의 순으로 나타났다.

특히 서남권역에서는 ‘중국 정부의 물류관련 규정 개정 등 대응 곤란’이 1순위로 가장 많아 서남 권역의 물류 제도화가 상대적으로 미비한 것으로 나타나 이에 대한 정보제공 등 정부 지원 강화가 요망된다.

응답 기업들은 물류애로를 개선하기 위해 물류기업들이 중점 추진해야 할 과제로 ‘인증 및 검사 검역 서비스 지원 역량’ 강화를 1순위로 선택했다. 권역별로 보면 화남권역은 1순위로 ‘국제물류 서비스’ 강화를, 서남권역은 ‘재고관리 서비스’ 강화를, 화북과 화동권역은 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’을 가장 많이 선택한 것으로 나타났다.

애로사항 개선을 위한 정부의 지원요구 사항으로는 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육’이 1순위로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘통관, 인증, 검사검역 제도 변화에 대한 정보 제공’, ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선’ 등의 순으로 나타났다. 권역별로 보면, 화남과 화북권역에서는 ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선’이 1순위로 가장 많이 채택되었고, 서남권역에서 ‘현지 공동물류센터 설립 지원’이, 화동권역에서는 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육지원’이 각각 1순위로 가장 많이 채택되었다.

이러한 조사 결과를 볼 때 중국에 진출한 우리나라 중소·중견 화주기업들의 물류애로 및 서비스 만족도를 제고하기 위해 우리나라 물류기업의 자체적인 경쟁력 강화 및 정부 차원의 지원정책이 필요할 것으로 요망된다. 먼저 우리 물류기업은 중국 현지기업과의 협력, 한국 기업 간 ‘얼라이언스’ 구축 등을 통해 네트워크 강화 등 경쟁력 제고가 필요하며, 특히 서남권역에서는 ‘로컬 물류기업’에 아웃소싱하는 비중이 60% 이상으로 우리나라 물류기업들의 내륙 진출 및 현지 기업과의 협력 강화가 필요하다.

또한 우리 정부는 중국에 진출한 우리나라 화주기업들의 정부지원 요청에 대한 정책도 수립해야 한다. 우선 현지에 상주하며 물류서비스를 지원할 수 있는 한국인 물류인력을 교육시켜 현지에 보내는 사업을 추진할 필요가 있다. 또한 전반적으로 ‘높은 물류비용 및 물류비용 상승’에 대해서 큰 애로를 느끼고 있기 때문에 장기적인 방향에서 KOTRA, 항만공사, 한국무역협회, 농수산식품유통공사 등 관련기관과 협력하여 정부투자 형태의 공동물류센터를 설립하거나 물류센터에서의 공동배차 운행 등을 추진하는 방안도 검토할 필요가 있다.

그리고 응답 기업들의 애로요인 및 개선방안에서 상위권을 차지하고 있는 ‘통관, 인증, 검사’ 등 ‘핵심’ 애로와 관련해서는 현재 중소벤처기업부, 한국농수산식품유통공사 및 한국화학융합시험연구원 등이 운영하고 있는 중국 진출 기업에 대한 인증, 검사검역 지원제도를 적절히 활용할 필요가 있다. 또한 현재 상하이 대한민국 총영사관이 운영하고 있는 ‘통관·세무지원센터’를 다른 권역에도 확대하여 통관 애로에 대한 상시적인 채널을 구축하는 것도 도움이 될 것으로 판단된다.

중국은 우리나라의 제2위 투자국이자 제조업의 최대 해외 투자 거점

■ 2018년 6월까지의 역대 누계 기준으로 중국은 투자 신고건수로는 1위, 투자금액으로는 미국에 이은 2위의 우리나라 직접투자 대상국

- 2018년 6월 역대 기준, 우리나라의 대 중국 투자금액은 612억 달러(전체의 14.4%)로 미국(991억 달러)에 이어 2위이며, 투자 신고건수는 총 58,328건(전체의 30.8%)으로 전체 1위를 차지하고 있음¹⁾
- 하지만 우리나라의 전체 해외 투자 비중에서 대 중국 투자 비중은 2014년부터 감소세를 지속하고 있으며, 2017년 우리나라의 대 중국 투자액은 사드 갈등 영향, 생산거점으로의 비교우위 저하 등으로 인해 전년대비 약 12% 감소하였음
- 반면 2015년부터 우리나라의 대 미국, 케이만군도, 홍콩, 베트남에 대한 투자 비중은 확대되고 있음

표 1. 2015년~2018년 1분기 우리나라의 상위 5개국 직접투자 현황

(단위: 백만 달러, 개)

구 분	2015		2016		2017		2018. 1분기		누적		
	금액	법인	금액	법인	금액	법인	금액	법인	금액	법인	
한 국	미국	7,043	550	13,555	523	15,287	535	1,854	129	96,386	14,286
	케이만군도	3,145	41	4,460	44	4,978	62	711	7	21,853	353
	홍콩	1,930	108	1,560	155	2,971	156	762	25	23,336	2,260
	중국	2,969	735	3,368	697	2,969	535	661	111	60,298	26,956
	베트남	1,608	547	2,370	671	1,955	709	1,079	166	18,427	5,617

자료: 한국수출입은행, "2017년 한국의 대 중국 투자 동향과 한·일 비교 분석", 2018. 7. 27.

주: (1) 국가 순서는 2017년 말 금액 기준, (2) 법인은 신규 법인 수(현지법인, 지점, 지사 모두 포함)를 의미

■ 우리나라의 대 중국 투자가 감소되는 가운데에서도 동부 연해지역의 투자는 증가세를 보이고 있으며 여전히 투자가 집중

- 2017년 및 2018년 1분기에 동부 연해지역 중에서 장쑤성, 산둥성, 저장성, 광둥성에 대한 투자는 증가세를 보이고 있으며 중서부의 경우 충칭시 등 특정 지역으로 투자가 지속 확대되고 있음²⁾

1) 한국수출입은행 해외투자통계(<https://stats.koreaexim.go.kr/odisas.html>)

2) 한국수출입은행, "2017년 한국의 대 중국 투자 동향과 한·일 비교 분석", 2018. 7. 27.

- 7대 권역별(화북, 화동, 화남, 서남, 화중, 동북, 서북권역) 역대 누계투자에서는 화동권역이 전체 투자금액의 52.2%를 차지하고 있으며, 다음으로는 화북, 화남권역 순임

표 2. 중국 권역별 역대 누계 투자 현황

(단위 :개, 백만 달러)

권역	소속 성시	신규 법인 수	투자 금액
	전체	27,084	61,229
화북권역	베이징, 톈진, 허베이성, 산시성(山西)	4,893	12,860
화동권역	상하이, 산둥성, 장쑤성, 저장성, 푸젠성, 장시성, 안후이성	15,179	31,946
화남권역	광둥성, 하이난성	1,406	4,378
서남권역	충칭, 윈난성, 구이저우성, 쓰촨성	333	1,681
화중권역	허난성, 후베이성, 후난성	234	1,221
동북권역	랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성	4,725	5,563
서북권역	산시(陝西)성, 간쑤성, 칭하이성,	155	3,025
기타 자치구	네이멍구, 광시, 시짱, 닝샤, 신장	159	552

자료: 한국수출입은행 해외투자통계(<https://stats.koreaexim.go.kr/odisas.html>)

주: 자치구도 7대 권역에 포함되나 통계 분류 상, 자치구는 별도 분류

■ 최근 우리나라 제조업의 해외투자는 베트남 등 신흥공업국으로 분산되면서 대 중국 투자는 감소 추세이나 여전히 제1위의 제조업 투자국

- 2017년 기준, 제조업 1, 2위 투자국인 중국과 베트남의 경우 중국은 최근 10년간 다소 정체된 반면 베트남 투자는 신속히 증가하여, 2017년 중국 투자의 65% 수준까지 근접함
- 반면 도소매업 및 부동산업 등 업종의 대 중국 투자는 확대되어, 2017년 도소매업과 부동산업은 각각 70%, 30%로 큰 폭의 증가세를 보임

표 3. 최근 10년간 중국과 베트남의 제조업 해외직접투자 추이

(단위: 백만 달러)

구분	2008	2010	2014	2015	2016	2017
중국	2,521	2,771	2,575	2,378	2,451	2,135
베트남	699	470	1,025	1,145	1,766	1,392

자료: 한국수출입은행, "2017년 세계 해외투자 동향 및 전망", 2018. 7.

■ 기업 규모별로는 누계 투자금액 기준 대기업에 의한 투자가 전체의 약 72%를 차지하고 있으며, 최근 중소·개인기업의 투자는 더욱 위축

- 2017년 말 기준, 대기업의 대 중국 투자금액은 전년대비 10.1% 감소하였고, 중소기업의 투자는 15.7% 감소하였고, 2018년 1분기 대기업 투자는 동기대비 22.1% 증가한 반면, 중소기업의 투자는 17.6% 감소함

중국 권역별 중소·중견 화주기업 물류애로 조사 개요

■ 중국에 진출한 우리나라 중소·중견 화주기업의 물류애로 요인을 파악하여 우리나라 물류기업에 전파하고, 정부 차원의 방안 모색 취지에서 조사 진행

- 중국의 넓은 국토 및 지역마다 다소 상이한 제도, 경제 상황, 산업구조를 고려하여, 화북, 화동, 서남, 화남 4개 권역에 진출한 우리나라 중소·중견 화주기업(제조·무역·유통기업)을 조사 대상으로 선정함
- 2018년 3월 1일부터 8월 31일까지 권역별로 현장 대면설문 및 e-mail을 통한 설문을 진행한 결과, 총 167개 기업 설문응답 완료
- 권역별 조사기업은 화동권역(상하이, 저장성 등)과 화북지역(톈진, 베이징시 등)이 각 46개 사로 가장 많았으며, 화남권역(광둥성 등) 41개 사, 서남권역(충칭 및 청두 등) 34개 사로 각 권역별 30개사 이상의 기업 표본을 확보함
- 우리나라 기업의 진출이 비교적 활발한 화동, 화북, 화남권역에 비해 내륙에 위치한 서남권역은 진출 기업 모집단 수량이 상대적으로 적음(상기 [표 2] 참조)

■ 조사 설문지는 (A) 물류관리 현황 및 애로요인, (B) 글로벌 공급사슬 현황(해당업체 선택 사항), (C) 자사의 기본정보에 대한 사항의 크게 세 부분의 총 17개 문항으로 구성

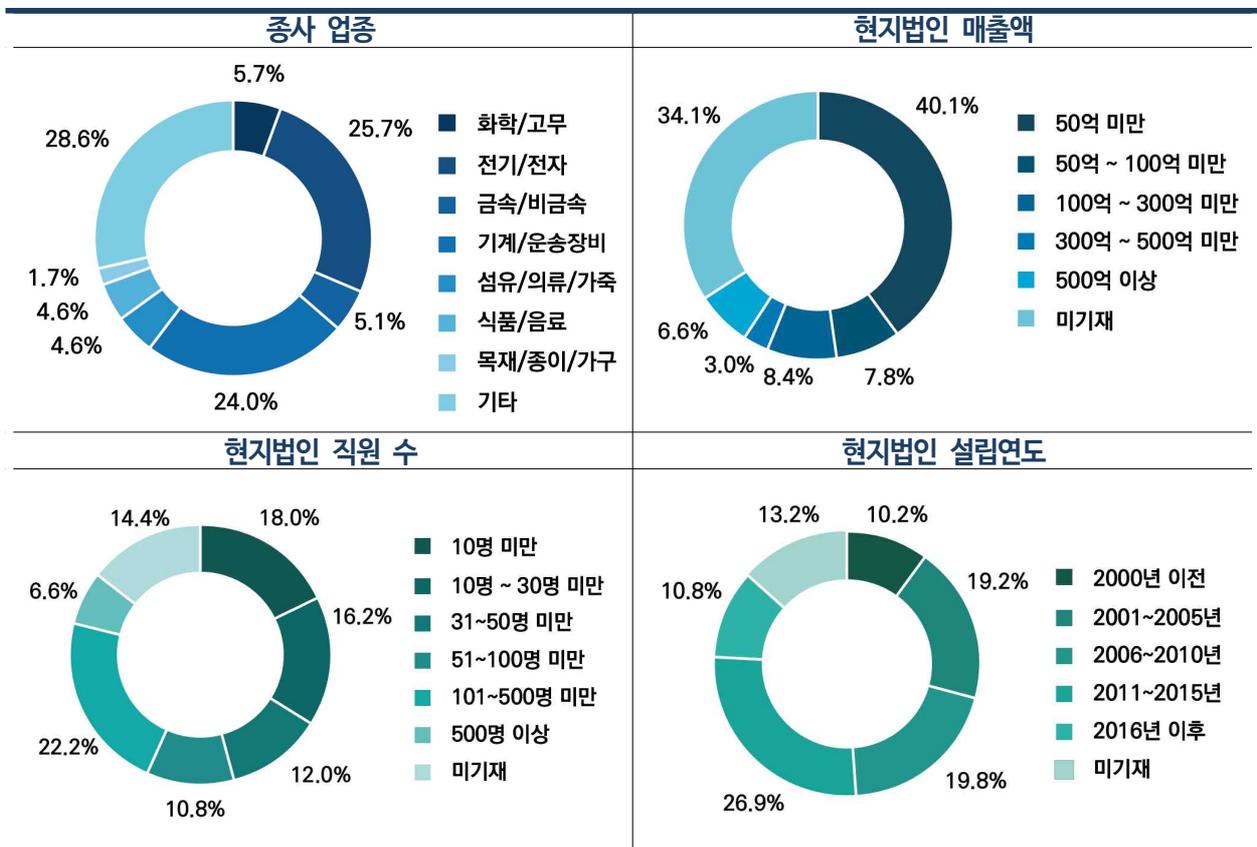
- PART A는 조사대상 기업의 물류관리 현황 및 물류애로 요인을 조사했으며 ① 자사의 물류관리 방식, ② 아웃소싱 물류기업의 국적, ③ 아웃소싱 물류서비스 유형, ④ 물류 파트너에 대한 만족도, ⑤ 중국의 물류 애로사항, ⑥ 우리나라 물류기업의 개선 과제, ⑦ 우리나라 정부의 지원 사항에 대해 조사함
- 기타 PART B는 자사의 글로벌 공급사슬 관리(Global Supply Chain Management) 운영 현황에 대한 문항이었으나 응답기업이 소수에 그쳐 조사 결과 분석에서는 제외함
- PART C는 응답기업 기본정보 파악을 위해 회사명과 업종, 현지법인 기준 매출액, 설립년도, 직원 수 및 응답자의 기본정보(성명, e-mail, 직책, 근속기간) 등 관련 문항으로 구성함

중국 진출 우리나라 화주기업, 물류비용 상승이 큰 애로

■ 중국 화남, 화동, 화북, 서남권역 총 167개 사 설문 결과, 응답기업의 종사 업종은 기타업종을 제외하고, 전기·전자업종이 전체의 25.7%로 가장 많았음

- 현지법인 기준, 응답기업 매출액 한화 100억 원 미만이 전체의 47.9%, 직원 수 100명 미만이 56.9%를 차지하여 기업 규모가 크지 않음(미기재 제외)
- 현지법인 설립연도는 2011~2015년이 전체의 26.9%로 가장 많았으며, 응답자의 업무경력은 10년 이상이 전체의 45.5%를 차지함(미기재 제외)

그림 1. 응답기업 구분



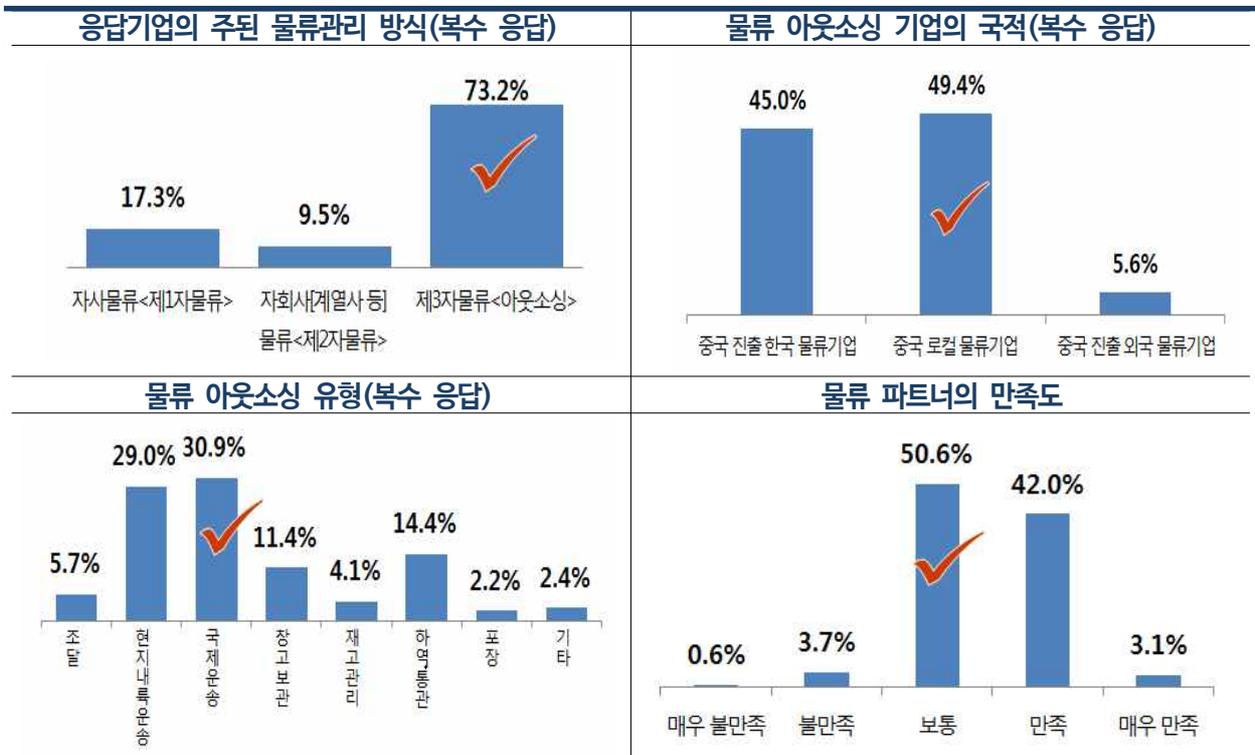
자료: 저자 작성

■ 중국에 진출한 우리나라 화주들의 73.2%가 물류업무를 아웃소싱하며 물류 파트너로는 중국 현지 물류기업의 비중이 가장 높음

- 응답기업의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류가 전체의 73.2%로 가장 높아 물류업무를 아웃소싱이 보편화되어 있음

- 아웃소싱 물류기업의 국적은 ‘중국 로컬 물류기업’이 49.4%로 가장 많았고, ‘중국 진출 한국 물류기업’은 45.0%를 차지하여 한국 화주들을 대상으로 한 경쟁에서도 한국 물류기업이 다소 열세에 있음을 알 수 있음
- 물류업무 아웃소싱 유형은 ① 국제운송 30.9%, ② 현지 내륙운송 29.0%, ③ 하역·통관 14.4%, ④ 창고보관 11.4% 등의 순이었으며, 재고 관리나 포장, 공급사슬관리, 컨설팅 등 기타 부가가치 활동은 미비한 것으로 나타남
- 물류 파트너에 대한 만족도는 ‘보통’이 50.6%로 ‘만족(매우 만족 포함)’ 45.1%보다 높아 응답기업들은 아웃소싱 물류기업에 대한 만족도가 높지 않은 것을 알 수 있음

그림 2. 응답기업의 물류관리 현황



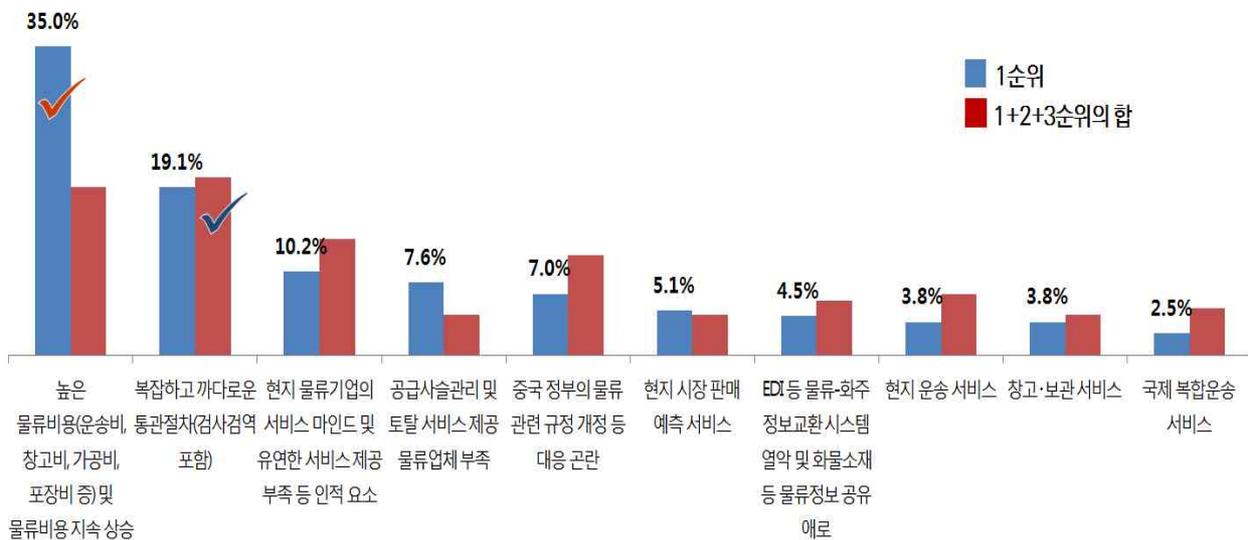
자료: 저자 작성

■ 응답기업들은 설문에서 제시된 물류 애로요인 중에서 ‘높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승(35.0%)’을 1순위 애로로 가장 많이 선택³⁾

3) 동 설문에서는 물류애로로 ① 높은 물류비용(운송비, 창고비, 가공비, 포장비 등) 및 물류비용 지속 상승, ② 공급사슬관리 및 토탈 서비스 제공 물류업체 부족, ③ 현지 물류기업의 서비스 마인드 및 유연한 서비스 제공 부족 등 인적 요소, ④ EDI 등 물류-화주 정보교환 시스템 열악 및 화물소재 등 물류정보 공유 애로, ⑤ 국제 복합운송 서비스, ⑥ 현지 운송 서비스, ⑦ 창고·보관 서비스, ⑧ 복잡하고 까다로운 통관절차(검사·검역 포함), ⑨ 재고관리 서비스, ⑩ 현지 시장 판매 예측 서비스, ⑪ 중국 정부의 물류 관련 규정 개정 등 대응 곤란 및 ⑫ 기타 의견을 제시함

- 이어서, ‘복잡하고 까다로운 통관과 검사검역(19.1%)’, ‘현지 물류기업의 서비스 마인드 및 유연한 서비스 부족(10.2%)’, ‘공급사슬관리(SCM) 및 토털 물류서비스 업체 부족(7.6%)’ 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1순위부터 3순위까지 선택한 항목의 합계(1+2+3순위 선택 합계)에서는 ‘복잡하고 까다로운 통관 절차(검사검역 포함)’가 가장 많이 채택되어, 화주기업들은 화물 통관 및 검사·검역에 여전히 큰 애로를 느끼고 있는 것으로 나타남

그림 3. 응답기업의 주요 물류 애로요인

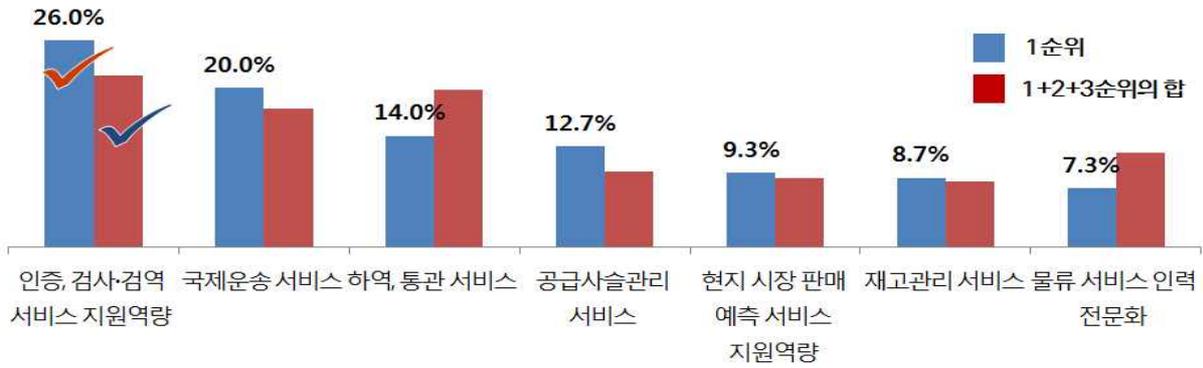


자료: 저자 작성

■ 화주기업들의 물류애로 개선을 위해, 물류기업이 개선 및 중점 추진해야 할 과제로는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량(26.0%)’ 강화가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘국제운송 서비스(20.0%)’ 강화, ‘하역, 통관 서비스(14.0%)’ 강화, ‘SCM 서비스(12.7%)’ 제공 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3 순위 선택 합계에서도 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량 강화가 가장 많이 채택되었고, 다음으로 ‘하역, 통관 서비스’ 강화로 나타나 물류기업들은 운송 및 보관 등의 업무 외에도 검사 검역, 통관 관련 부분에서 서비스 역량 강화가 요구됨

그림 4. 애로사항 개선을 위해 물류기업이 중점 추진해야할 과제

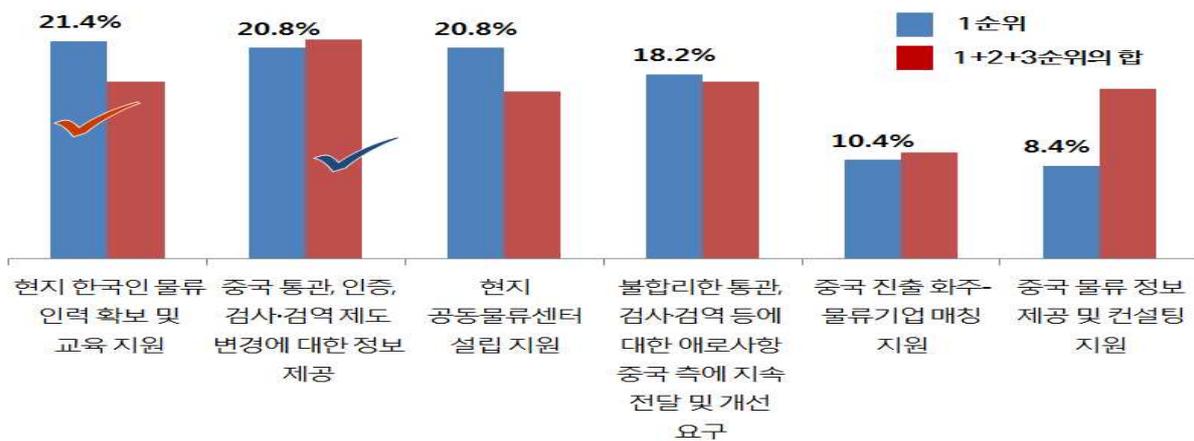


자료: 저자 작성

■ 중국 현지 물류애로 개선을 위해, 우리나라 정부가 지원할 정책으로는 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원(21.4%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공(20.8%)’, ‘현지 공동물류센터 설립 지원(20.8%)’, ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선 요구(18.2%)’ 등의 순임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서는 ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공’이 가장 많이 채택되었으며, 다음으로 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원’으로 나타남

그림 5. 애로사항 개선을 위해 우리나라 정부가 지원 및 추진해야할 정책 과제



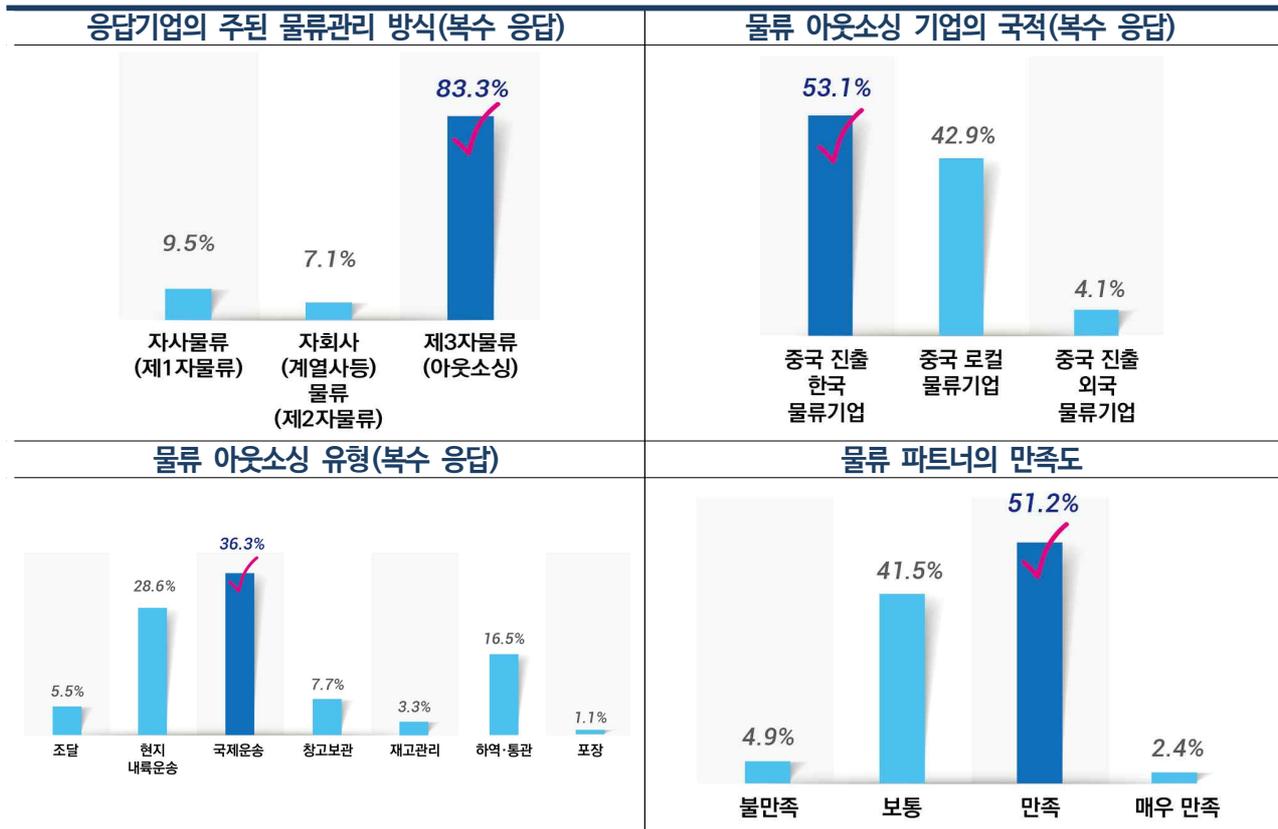
자료: 저자 작성

화남권역: 물류비용에 대한 부담감이 상대적으로 크고 통관 및 인증, 검사검역 관련 정부 지원 희망

■ 화남권역 응답기업 83.3%가 물류업무를 아웃소싱하고 있으며, 아웃소싱 물류기업의 국적별로는 한국기업이 과반수를 차지

- 화남권역 41개 사 설문 결과, 종사업종은 전기·전자업종이 전체의 59.1%로 가장 많았으며, 현지 법인 기준 매출액 한화 100억 원 미만이 46.3%, 직원 수 100명 미만이 56.1%로 나타남
- 응답기업의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류가 전체의 83.3%로 가장 높았으며, 아웃소싱 기업의 국적은 ‘중국 진출 한국 물류기업’이 53.1%로 가장 많음
- 물류업무 아웃소싱 유형은 ① 국제운송 36.3%, ② 현지 내륙운송 28.6%, ③ 하역·통관 16.5% 등의 순이며, 물류 파트너에 대한 만족도는 ‘만족(매우 만족 포함)’이 53.6%로 과반수를 차지해 만족도가 비교적 높음을 알 수 있음

그림 6. (화남) 응답기업의 물류관리 현황

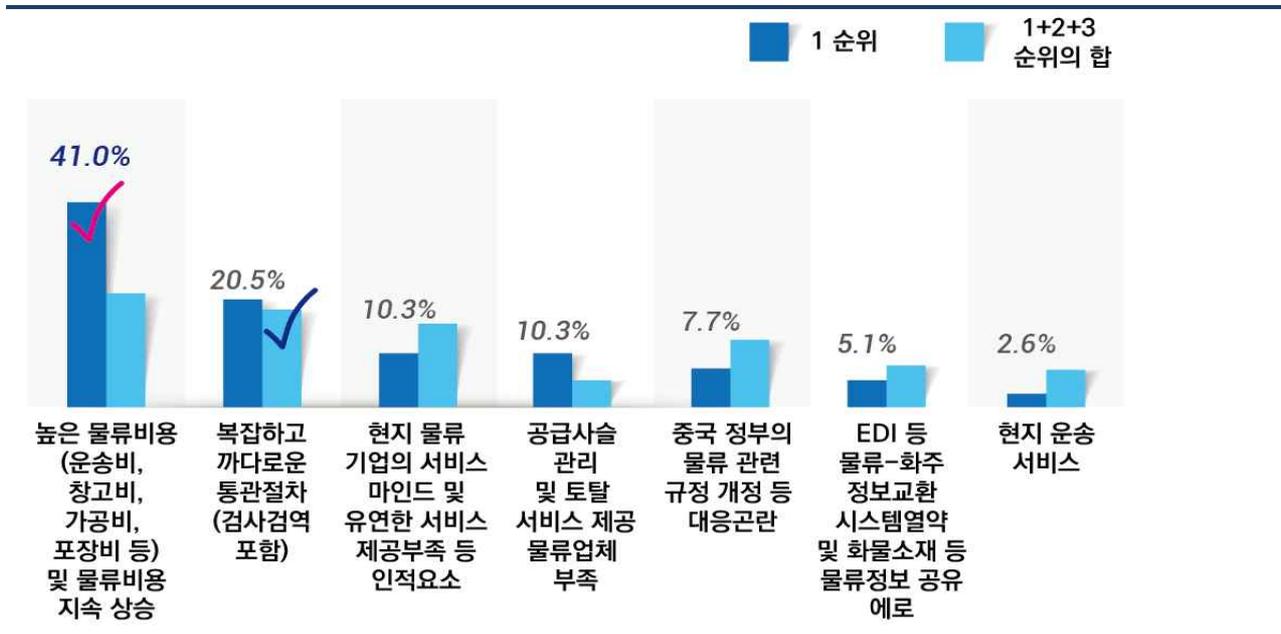


자료: 저자 작성

■ 현지 사업에서 느끼는 물류 애로요인 중에서 ‘높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승(41.0%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘복잡하고 까다로운 통관과 검사검역(20.5%), ‘현지 물류기업의 서비스 마인드 및 유연한 서비스 부족(10.3%)’ 등의 순임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계도 ‘높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승’이 가장 많이 채택되어 타 권역에 비해 물류비용에 대한 부담감이 상대적으로 큰 것으로 나타남

그림 7. (화남) 응답기업의 주요 물류 애로요인

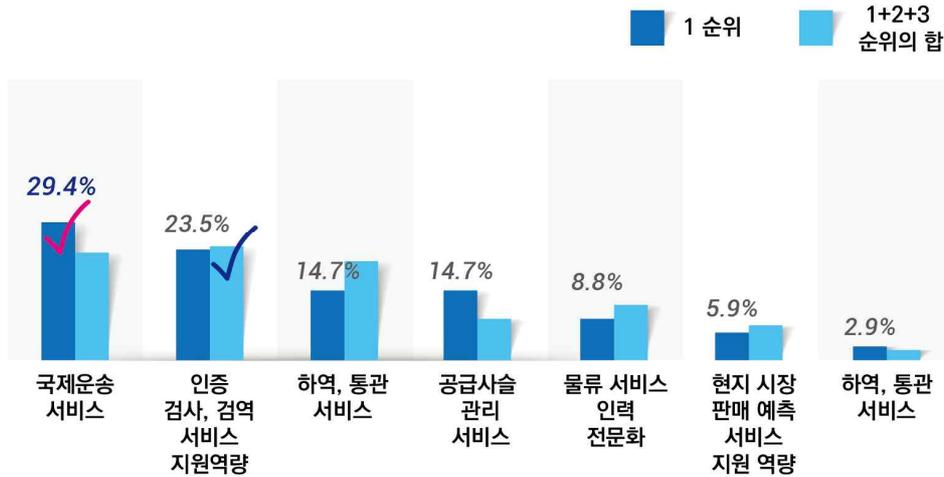


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 물류기업이 개선 및 중점 추진해야 할 과제에는 ‘국제운송 서비스’ 강화(29.4%)가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량(23.5%)’ 강화, ‘하역, 통관 서비스(14.7%)’ 강화, ‘SCM 서비스(14.7%)’ 제공 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’ 강화가 가장 많이 채택되었고, ‘국제운송 서비스’ 강화도 이와 비슷한 수준으로 선택됨

그림 8. (화남) 애로사항 개선을 위해 물류기업이 중점 추진해야할 과제

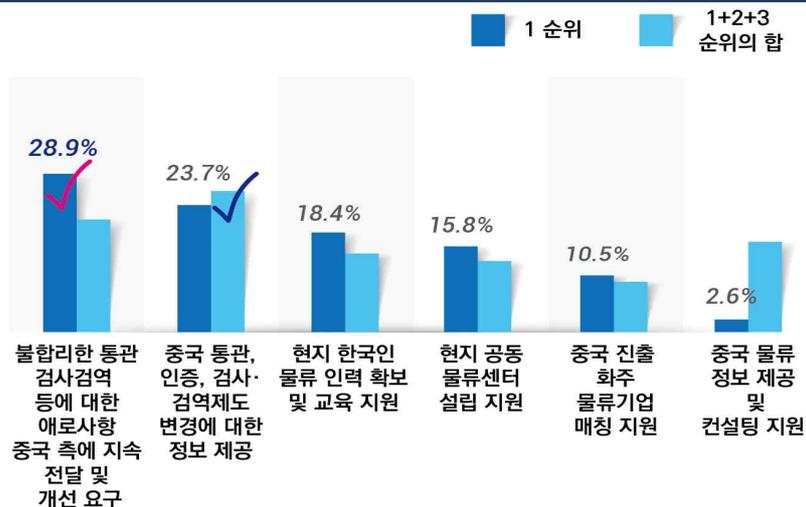


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 우리나라 정부가 추진해야 할 지원 정책으로는 ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선 요구(28.9%)’가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공(23.7%)’, ‘현지 한국인 물류인력 확보 지원(18.4%)’, ‘공동물류센터 설립 지원(15.8%)’ 등도 높은 순위를 보임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 합계에서는 ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공’으로 꼽혀, 화남 지역 응답기업들은 통관, 인증, 검사검역 관련 지원 정책 요구가 높음

그림 9. (화남) 애로사항 개선을 위해 우리나라 정부가 지원 및 추진해야할 정책 과제



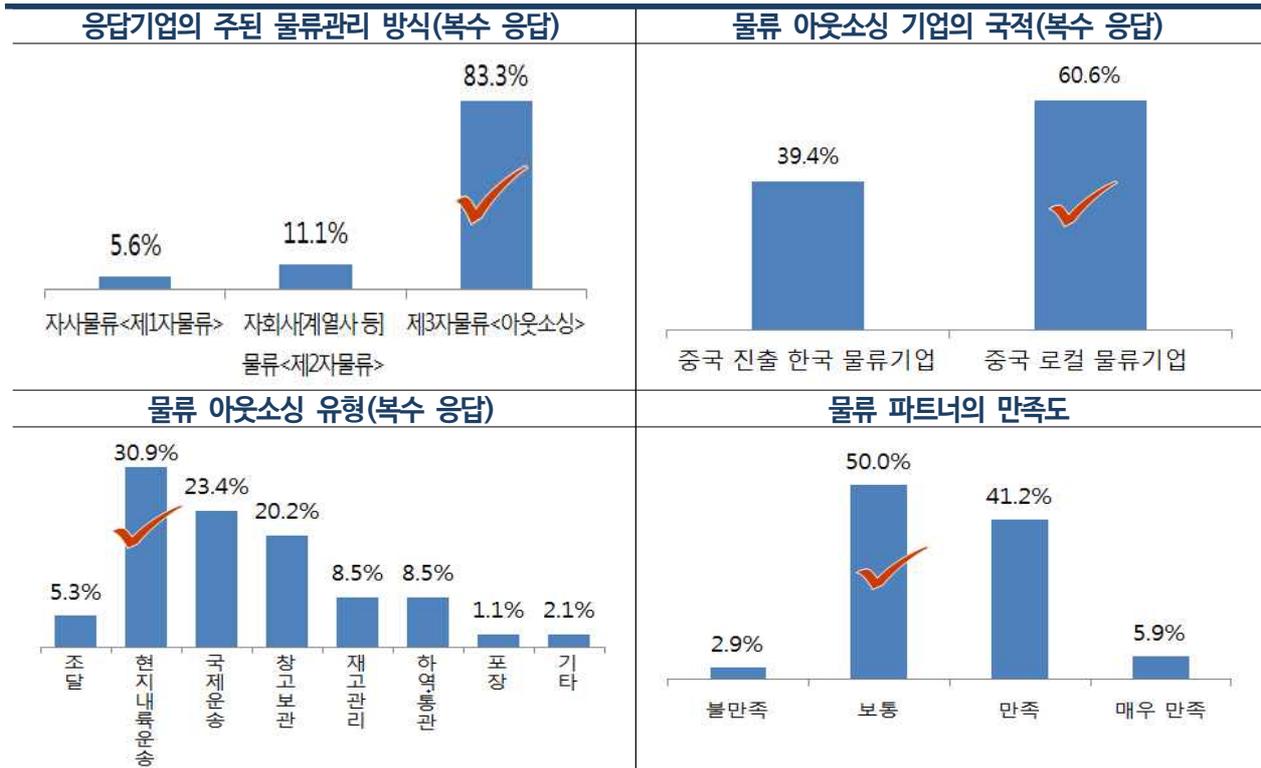
자료: 저자 작성

서남권역: 중국 현지 물류기업에 대한 아웃소싱 비중이 크며, 한국 물류기업의 네트워크 확장이 요망

■ 서남권역의 응답기업들의 물류 아웃소싱 대상은 ‘중국 로컬 물류기업’ 60% 이상의 비중을 보여 현지 기업에 대한 물류 의존도가 높음

- 서남권역 응답기업 34개 사 설문 결과, 종사업종은 기계-운송장비가 전체의 61.8%로 가장 많았으며, 매출액 100억 원 미만이 52.9%, 직원 수 100명 미만이 79.4%로 과반수를 차지함
- 응답기업의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류가 전체의 83.3%로 가장 많았으며, 아웃소싱 기업의 국적은 ‘중국 로컬 물류기업’이 60.6%로 가장 많았고, ‘중국 진출 한국 물류기업’은 39.4%에 그쳐 아직 서남 내륙지역에 우리나라 물류기업의 진출이 상대적으로 적은 것을 알 수 있음
- 물류 아웃소싱 유형은 ① 현지 내륙운송 30.9%, ② 국제운송 23.4%, ③ 창고보관 20.2% 등의 순으로 나타났으며, 물류 파트너에 대한 만족도는 ‘보통’이 50.0%로 가장 높음

그림 10. (서남) 응답기업의 물류관리 현황

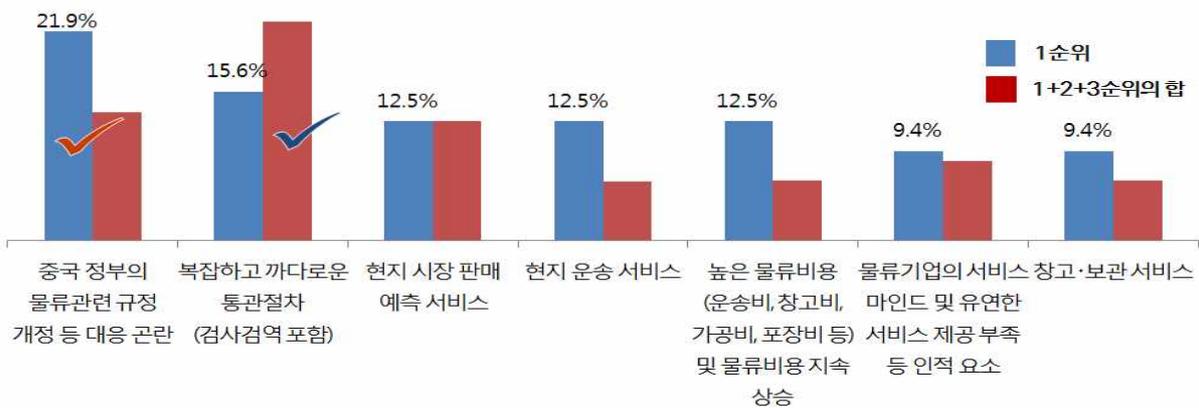


자료: 저자 작성

■ 현지 사업에서 느끼는 물류 애로요인 중에서 ‘중국 정부의 물류관련 규정 개정 등 대응 곤란(21.9%)’이 1순위로 가장 많이 선택되어, 연해지역에 비해 물류 규정에 어려움을 느끼는 것으로 나타남

- 이어서, ‘복잡하고 까다로운 통관절차(15.6%)’, ‘현지 시장 판매예측 서비스 부재(12.5%)’, ‘현지 운송 서비스(12.5%)’, ‘높은 물류비용(12.5%)’ 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서는 ‘복잡하고 까다로운 통관절차’가 가장 많이 채택됨

그림 11. (서남) 응답기업의 주요 물류 애로요인

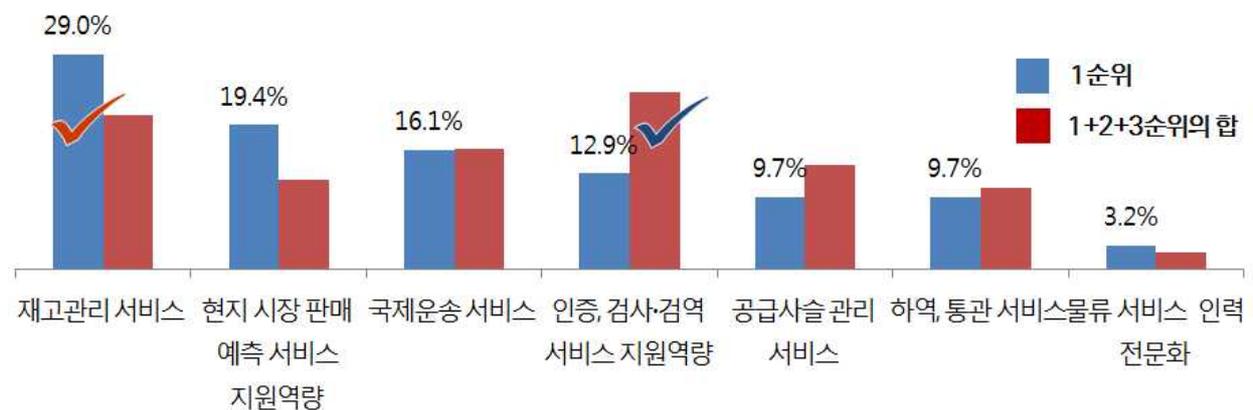


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 물류기업이 개선 및 중점 추진해야 할 과제에는 ‘재고관리 서비스(29.0%)’ 강화가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘현지 시장 판매 예측 서비스 지원 역량(19.4%)’ 강화, ‘국제운송 서비스(16.1%)’ 강화, ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량(12.9%)’ 제공 등의 순임(1순위 기준)
- 1+2+3 순위 선택 합계에서는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’ 강화가 가장 높음

그림 12. (서남) 애로사항 개선을 위해 물류기업이 중점 추진해야할 과제

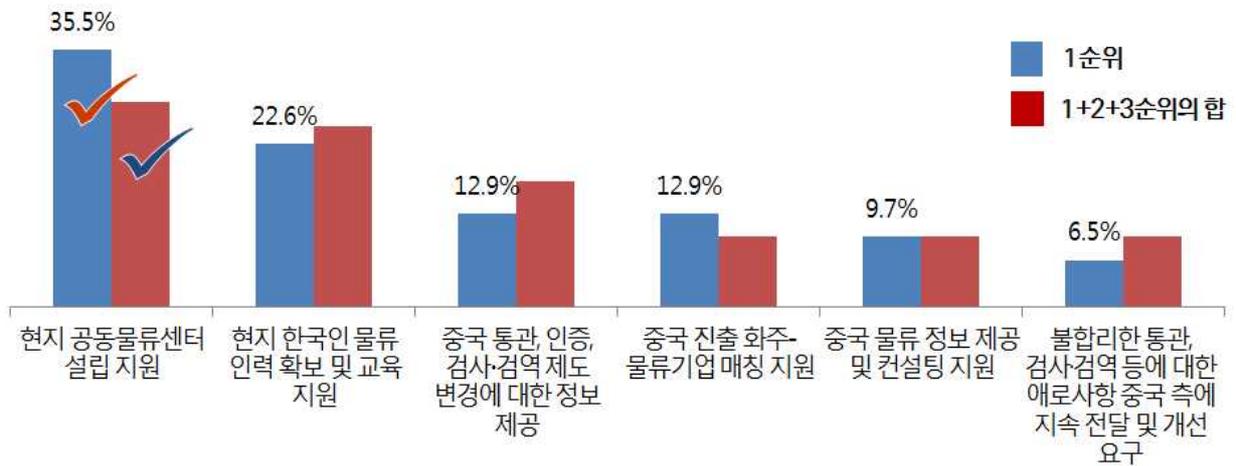


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 우리나라 정부가 지원 및 추진해야 할 정책에는 ‘현지 공동물류센터 설립 지원(35.5%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원(22.6%)’, ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공(12.9%)’ 등도 높은 순위를 보임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서도 ‘현지 공동물류센터 설립 지원’이 가장 높음

그림 13. (서남) 애로사항 개선을 위해 우리나라 정부가 지원 및 추진해야할 정책 과제



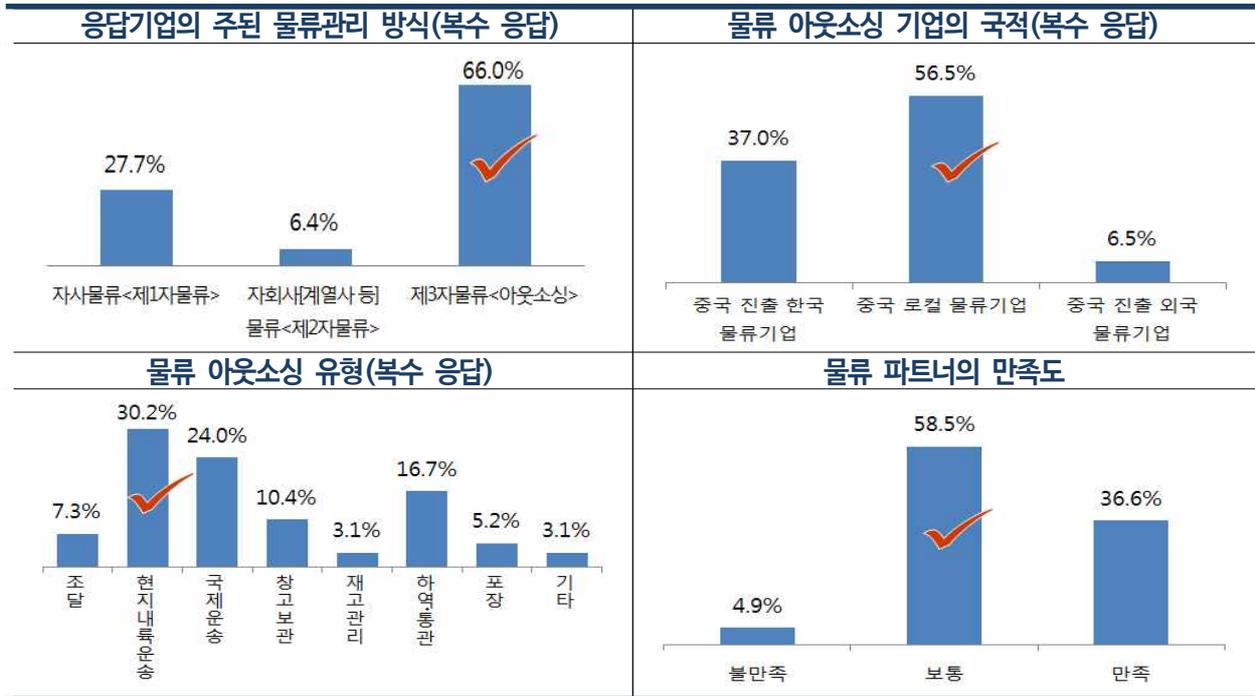
자료: 저자 작성

화북권역: 중국 물류기업 아웃소싱 비중이 크지만 물류비용에 대한 부담감도 상대적으로 높음

■ 화북권역 46개 사 설문 결과, 종사업종은 전기·전자가 전체의 23.9%로 가장 많았으며, 다음으로 기계·운송장비가 21.7%

- 응답기업은 매출액 100억 원 미만이 43.5%, 직원 수 100명 미만이 39.1%로 가장 많음
- 응답기업의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류가 전체의 66.0%였으며, 아웃소싱은 ‘중국 로컬 물류기업’이 56.5%로 서남권역(60.6%)과 함께 상당히 높은 비중을 차지함
- 물류 아웃소싱 유형은 ① 현지 내륙운송 30.2%, ② 국제운송 24.0%, ③ 하역·통관 16.7% 등의 순으로 나타났으며, 물류 파트너에 대한 만족도는 ‘보통’이 58.5%로 가장 높았으며, ‘만족’은 36.6%에 그침

그림 14. (화북) 응답기업의 물류관리 현황

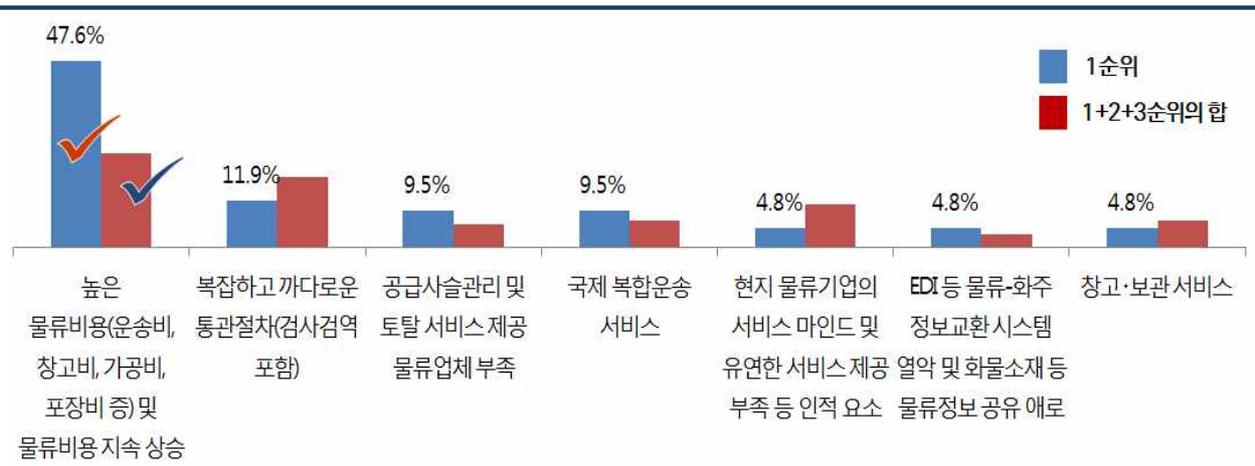


자료: 저자 작성

■ 현지 사업에서 느끼는 물류 애로요인 중에서 ‘높은 물류비용 및 물류비용 지속 상승 (47.6%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘복잡하고 까다로운 통관절차(11.9%)’, ‘SCM 및 토털 물류서비스 업체 부족(9.5%)’, ‘국제 복합운송서비스(9.5%)’ 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계도 ‘높은 물류비용 및 물류비용 지속 상승’이 가장 많이 채택됨

그림 15. (화북) 응답기업의 주요 물류 애로요인

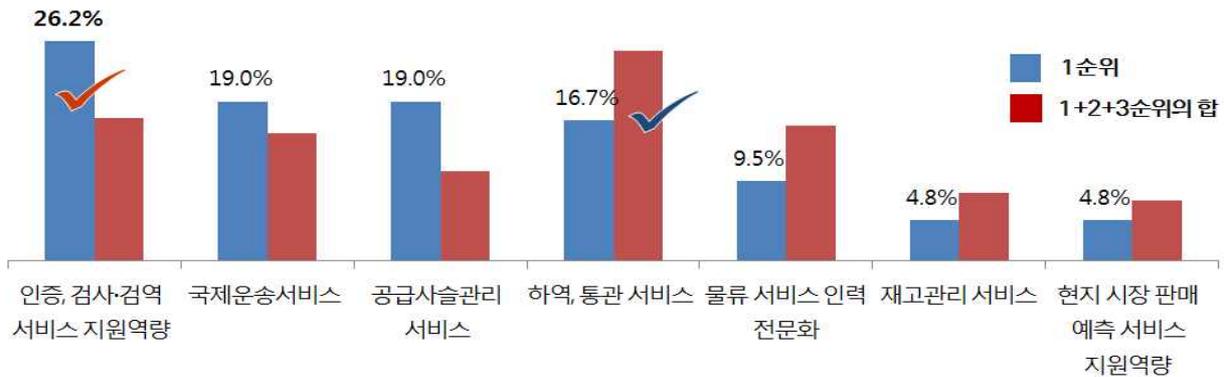


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 물류기업이 개선 및 중점 추진해야 할 과제에는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량(26.2%)’ 강화가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘국제운송 서비스(19.0%)’ 강화, ‘SCM 서비스(19.0%)’ 강화, ‘하역, 통관 서비스(16.7%)’ 강화 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서는 ‘하역, 통관 서비스’ 강화가 가장 많이 채택됨

그림 16. (화북) 물류 애로사항 개선을 위해 물류기업이 중점 추진해야할 과제

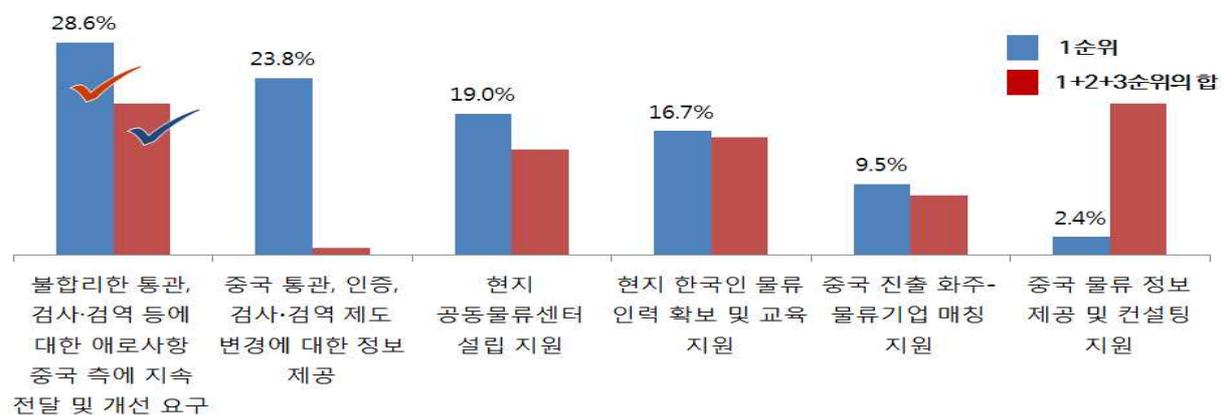


자료: 저자 작성

■ 정부가 추진해야 할 지원 정책으로 ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선 요구(28.6%)’가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공(23.8%)’, ‘공동물류센터 설립 지원(19.0%)’ 등도 높은 순위를 보임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서도 ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선 요구’가 가장 많이 채택되어, 통관 및 검사검역 관련 지원 요구가 높음

그림 17. (화북) 애로사항 개선을 위해 우리나라 정부가 지원 및 추진해야할 정책 과제



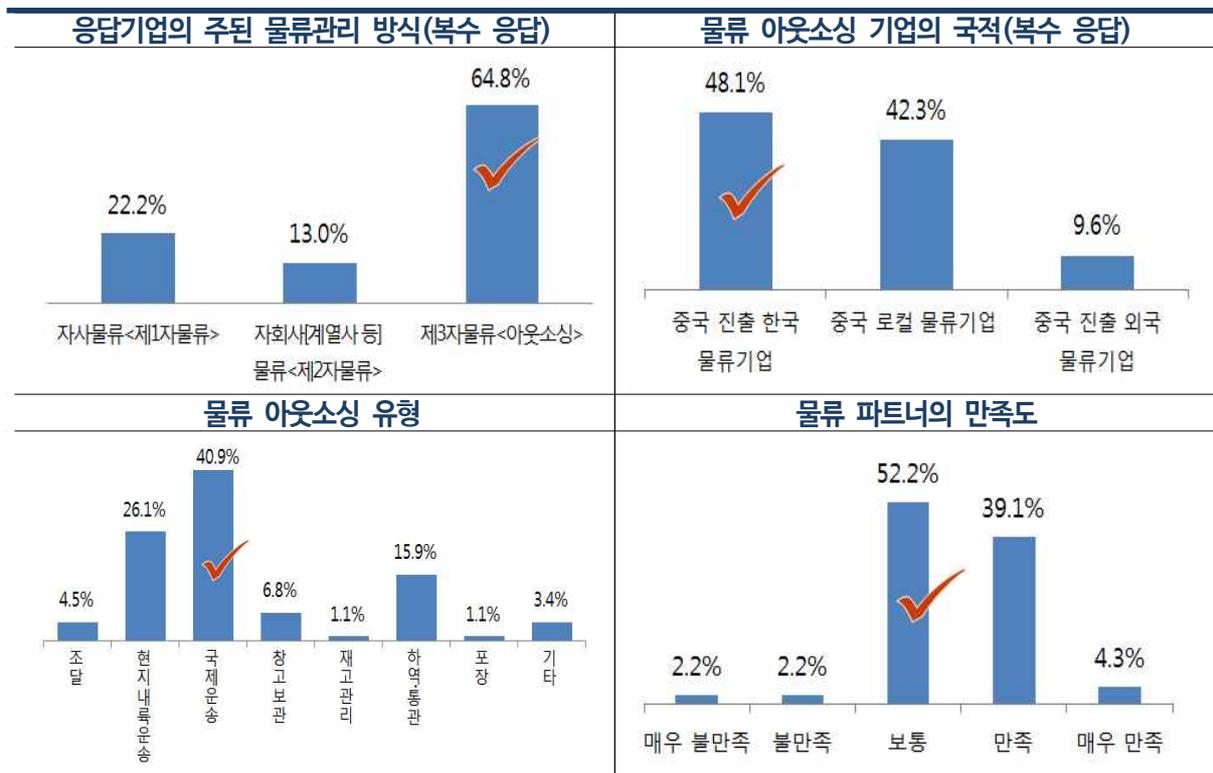
자료: 저자 작성

화동권역: 물류기업의 인증, 검사검역 서비스 강화 및 정부차원의 물류교육 지원 요구가 높음

■ 화동권역 46개 사 설문 결과, 종사업종은 타 지역에 비해 다양한 분포를 타나냈으며, 아웃소싱 비중은 64.8%로 나타남

- 응답기업의 현지법인 매출액 한화 100억 원 미만이 50.0%, 직원 수 100명 미만이 58.7%로 과반수를 차지함
- 응답기업의 주된 물류관리 방식은 제3자 물류가 전체의 64.8%로 가장 높았으며, 아웃소싱 기업의 국적은 ‘중국 진출 한국 물류기업’이 48.1%로 가장 많았음
- 물류 아웃소싱 유형은 ① 국제운송 40.9%, ② 현지 내륙운송 26.1%, ③ 하역·통관 15.9% 등이었으며, 물류 파트너에 대한 만족도는 ‘보통’이 52.2%로 가장 높았음

그림 18. (화동) 응답기업의 물류관리 현황

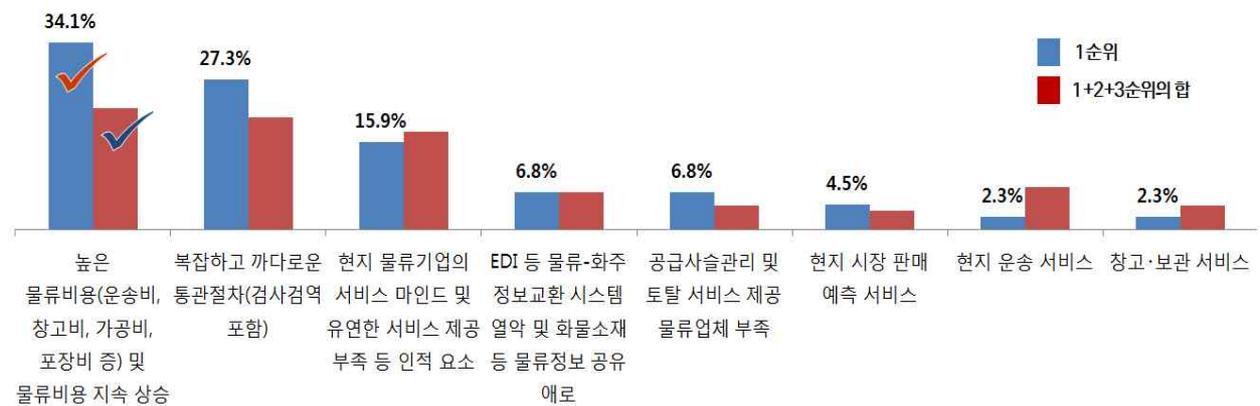


자료: 저자 작성

■ 현지 사업에서 느끼는 물류 애로요인 중에서 ‘높은 물류비용 및 물류비용 지속 상승 (34.1%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘복잡하고 까다로운 통관절차(27.3%)’, ‘현지 물류기업의 서비스 마인드 부족(15.9%)’ 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계도 ‘높은 물류비용 및 물류비용 지속 상승’이 가장 많이 채택됨

그림 19. (화동) 응답기업의 주요 물류 애로요인

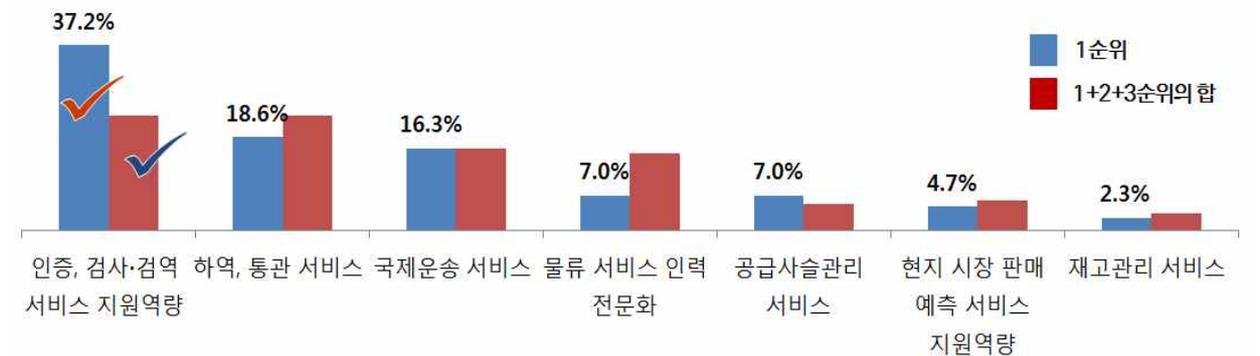


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 물류기업이 개선 및 중점 추진해야 할 과제에는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량(37.2%)’ 강화가 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘하역, 통관 서비스(18.6%)’ 강화, ‘국제운송 서비스(16.3%)’ 강화, ‘물류 서비스 인력 전문화(7.0%)’ 강화 등의 순으로 나타남(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서도 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’ 강화와 ‘하역, 통관서비스’ 강화가 가장 많이 채택됨

그림 20. (화동) 물류 애로사항 개선을 위해 물류기업이 중점 추진해야할 과제

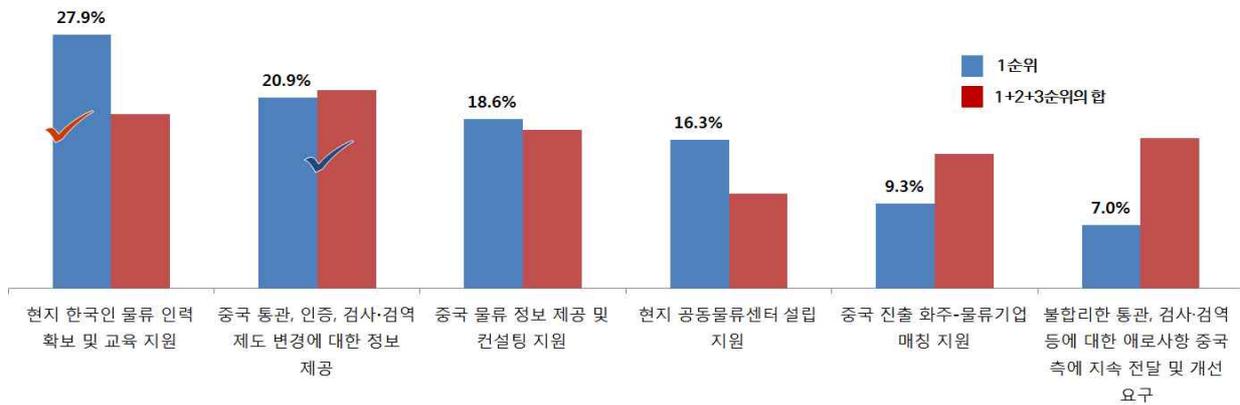


자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위해, 우리나라 정부가 지원 및 추진해야 할 정책에는 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원(27.9%)’이 1순위로 가장 많이 선택

- 이어서, ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공(20.9%)’, ‘중국 물류 정보 제공 및 컨설팅 지원(18.6%)’ 등도 높은 순위를 보임(1순위 기준)
- 1+2+3순위 선택 합계에서는 ‘중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공’이 가장 많이 채택됨

그림 21. (화동) 애로사항 개선을 위해 우리나라 정부가 지원 및 추진해야할 정책 과제



자료: 저자 작성

권역별 물류애로 차이, 차별화된 지원책 필요

- 응답기업의 현지 사업에서 물류애로는 ‘높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승’이 화남, 화북, 화동권역에서 가장 컸으며, 서남권역에서는 ‘중국 정부의 물류관련 규정 개정 등 대응 곤란’이 1순위로 많이 지목

표 4. 권역별 응답기업의 물류 애로요인 선정 비교

권역	1순위	1+2+3순위 합계
중국 전체	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승	복잡하고 까다로운 통관절차(검사·검역 포함)
화남권역	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승
서남권역	중국 정부의 물류관련 규정 개정 등 대응 곤란	복잡하고 까다로운 통관절차
화북권역	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승
화동권역	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승	높은 물류비용 및 물류비용의 지속적인 상승

자료: 저자 작성

■ 물류애로 개선을 위한 물류기업의 추진 과제로는 화북과 화동지역에는 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’ 강화가, 화남지역에서는 ‘국제운송 서비스’ 강화, 서남지역에서는 ‘재고관리 서비스’ 강화가 우선시

- 1+2+3순위 합계를 살펴보면, 전반적으로 ‘인증 및 검사검역 서비스 지원 역량’ 강화가 높은 응답비중을 차지해, 중국에 진출한 물류기업들은 국내외 인증기관들과 자문 및 학습을 통해 관련 서비스와 문제 해결역량을 강화해야 할 것임

표 5. 권역별 응답기업의 물류애로 개선을 위한 물류기업의 과제 비교

권역	1순위	1+2+3순위 합계
중국 전체	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량
화남권역	국제운송 서비스 강화	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량
서남권역	재고관리 서비스	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량
화북권역	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량	하역, 통관 서비스
화동권역	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량	인증 및 검사검역 서비스 지원 역량

자료: 저자 작성

■ 정부의 지원정책으로는 화남과 화북에서는 ‘불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국 측에 지속 전달 및 개선 요구’가, 서남에서는 ‘현지 공동물류센터 설립 지원’, 화동에서는 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원’ 요구가 높음

- 서남지역에서는 1+2+3순위 합계에서도 ‘현지 공동물류센터 설립 지원’에 높게 나타나, 서남지역의 상대적으로 미비한 물류인프라 해소를 위한 정부 차원의 노력도 필요함

표 6. 권역별 응답기업의 정부 차원의 지원정책 요구 비교

권역	1순위	1+2+3순위 합계
중국 전체	현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원	중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공
화남권역	불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국측에 지속 전달 및 개선 요구	중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공
서남권역	현지 공동물류센터 설립 지원	현지 공동물류센터 설립 지원
화북권역	불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국측에 지속 전달 및 개선 요구	불합리한 통관, 검사검역 등 애로를 중국측에 지속 전달 및 개선 요구
화동권역	현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원	중국 통관, 인증, 검사검역 제도 변경에 대한 정보 제공

자료: 저자 작성

중국 물류애로 개선을 위해 물류기업의 자구적인 노력 및 정부 관련기관의 물류관련 지원 정책 확대 필요

■ 현지 물류기업과의 협력, 한국 물류기업 간의 '얼라이언스' 구축 등을 통한 물류 경쟁력 제고 필요

- 응답 기업들은 대부분이 3자 물류(혹은 자체물류 병행)를 통해 물류 운영을 하고 있으나, 전체적으로 '중국 로컬 물류기업'의 이용 비중이 다소 높으며, 이는 비용적 측면, 외자기업 물류 네트워크의 한계 등의 요인으로 풀이됨
- 우리나라 물류기업은 중국 현지기업과의 협력, 한국 기업 간 '물류 얼라이언스' 구축 등을 통해 전 중국 네트워크 및 국제물류와 현지물류의 연계 능력(원스톱 서비스) 강화가 필요함
- 응답 기업들의 가장 큰 애로는 '물류비용'이나, 외자기업의 인건비 구조, 물류 하청구조 및 현지에서 화물의 집하능력 한계(바게닝 파워) 등으로 가격 경쟁력이 현지기업에 비해 취약할 수밖에 없음
- 외자기업들이 비용적인 측면에서 현지 기업과 정면 승부를 벌이기는 다소 한계가 존재하며 이러한 부분들은 서비스 역량, 특히 조사 결과에서 나온 통관 및 인증, 검사검역 서비스 제공 등 관련 역량을 강화하는 방향으로 노력해야 할 것임
- 또한 조사결과, 응답 기업들의 물류 아웃소싱 유형이 국제운송, 하역/통관, 현지 내륙운송에만 집중되어 있는데, 향후 재고관리를 포함한 SCM 서비스, 포장 등 더욱 다양한 서비스 개발을 통해 화주들 대상 새로운 수요 창출에 고민해야 할 것임

■ 공동물류센터 건설, 공동배차 등을 통한 물류원가 절감 및 다양한 정책지원 거점으로 활용

- 현재 KOTRA에서 '해외물류네트워크' 사업을 통해 중국 일부 지역(베이징, 상하이, 정저우, 칭다오, 항저우, 홍콩)에서 현지 공동물류센터를 운영하고 있으나, 향후 서남지역 등 더욱 다양한 지역으로 범위를 확대하고, 참가비 인하 및 지원기간 연장 등을 통해 공동물류센터 활용 확대 방안을 모색해야 할 것임⁴⁾

4) 현재 KOTRA의 해외 물류네트워크 사업은 해당 지역에 이미 수출 중이거나 수출 예정인 기업으로 100~300만 원의 참가비를 지급하고 연간 참가비의 200% 한도 내에서 창고 입출고, 재고관리, 컨설팅 등 서비스를 이용할 수 있음

- 또한 현재 KOTRA가 운영 중인 공동물류센터는 대부분 현지기업 물류센터 임대 및 위탁 운영 하기 때문에 사업의 지속적이고, 안정적인 운영 및 더욱 수준 높은 서비스 제공을 위해서는 KOTRA, 항만공사, 한국무역협회, 농수산식품유통공사(aT센터) 등 관련 기관의 투자를 통해 전용임대 혹은 구입한 자체적인 공동물류센터 건설도 모색할 필요가 있음
- 이러한 ‘자체’ 공동물류센터를 거점으로 하여, 공동배차 운행 및 현지 사무실 개설이 어려운 초기 진입기업들의 상품 전시, 수입, 수급 등 관련 무역지원 기능까지 확대한다면 물류원가 절감과 화주기업의 초기 판로 개척에 도움이 될 것임

■ 현재 중국 정부가 강조하고 있는 물류원가 절감 정책을 적극 활용 필요

- 현재 중국 정부는 2016년 「물류업 원가절감 및 효율증대 전문항목 액션플랜」, 2017년 「물류 원가절감 및 효율증대의 추진을 통한 실물경제 발전 촉진에 관한 의견」 등 관련 정책을 발표하며 물류 효율화 및 물류원가 절감을 강조하고 있음
- 이에 따라 현재 도로 통행료, 항만비용 및 세수 절감 등 다양한 관련 조치들이 출시되고 있으며, 중국에 진출한 우리나라 물류기업들도 이러한 시행 정책들을 적극 활용하여 현지 기업들과의 경쟁에서 뒤처지지 않아야 할 것임⁵⁾
- 또한 중국 현지에 사무소를 두고 있는 KOTRA, 무역협회, 한국해양수산개발원 등 관련 기관들도 물류원가 절감 조치들에 대한 지속적인 모니터링 및 기업 홍보지원 기능 강화해야 함

■ 통관, 검사 등 ‘핵심’ 애로에 대한 정부지원 강화 필요

- 화주기업들의 애로요인 및 개선방안에서 상위권을 차지하고 있는 ‘통관, 인증, 검사’ 등 ‘핵심’ 애로에 대해서는 정부의 컨설팅, 사업지원 확대 및 지속적인 홍보
- 중국 검사검역 및 인증과 관련하여 중소벤처기업부, 한국농수산식품유통공사 및 한국화학융합시험연구원 등과 같은 관련 기관에서 중국 진출 기업에 대한 인증, 검사검역 지원제도를 운영하고 있으며, 우리나라 기업들의 적극적인 활용이 필요함
- 특히 국제 공인 인증기관인 한국화학융합시험연구원⁶⁾은 중국 CFDA(China Food & Drug Administration) 인허가(의료기기·화장품·식품), 화학물질등록, 환경적합성평가, 소비재, 품질검사, CCC(China Compulsory Certification) 인증 등 사업 외에도 관련 컨설팅 및 정보 제공을 하고 있으며, 우리나라 기업들의 적극적인 이용이 필요함

5) 중국 정부는 2018년 들어서도 관련 조치로 화물차량의 연간 검사 통일적인 실시(비용 중복 방지), ‘선적항만 수출세 환급정책’ 확대 시행, 광저우항, 텐진항, 칭다오항의 일부 항만비용 인하 등 세부 조치들을 실시하고 있음

6) 한국화학융합시험연구원은 중국 상하이, 칭다오, 선전, 충칭, 항저우에 지사 운영

- 통관 및 검사검역 관련 애로 조사를 토대로, 관세청의 ‘한·중·일 관세청장 회의’, 해양수산부의 ‘동북아 항만국장회의’, ‘한·중·일 교통물류장관회의’ 등을 통해 이러한 ‘비관세 장벽’ 애로를 지속적으로 중국 측에 제기, 개선 요청 필요
- 최근 주상하이 총영사관에서는 상하이와 화동권역 우리기업들의 통관·세무 관련 애로사항을 해소하기 위해 총영사관에 통관·세무 지원센터를 개소했으며⁷⁾, 이러한 ‘상시적인’ 통관 애로 호소 및 해소 창구를 중국 각 지역별 영사관 혹은 KOTRA 등 관련 기관에 확대하는 것도 고려할 수 있음
- 또한 현재 중국 베이징과 상하이, 홍콩 총영사관에는 관세청에서 파견된 관세영사가 상주하고 있으나, 타 지역 영사관에도 관세 전문 영사를 상주시켜 기업들의 통관 관련 애로를 해소하고, 중국 세관당국과 긴밀한 협력을 유지할 수 있도록 노력해야 할 것임

■ 관련 기관들의 물류정보 제공 서비스, 컨설팅, 교육 기능 확대 및 기존 지원사업 홍보 강화

- 중국 전체 및 화동권역에서 정부 지원 사항으로 ‘현지 한국인 물류인력 확보 및 교육 지원’에 대한 요구도 높았던바 관련 기관 및 지역별 한국 물류기업 단체에서는 정기적인 물류교육을 실시하여 물류기업 인력의 전문성 배양에 노력해야 할 것임
- 또한 현지 한국 물류기업에 한국인 물류인력 채용을 지원하는 방안을 통해 화주기업의 원활한 물류업무를 지원하는 방안 강구하며 국내의 청년실업 문제 해결에도 일조⁸⁾
- 정부지원 정책 방안 중에서 ‘중국 물류 정보 제공 및 컨설팅 지원’에 대한 수요도 높았던 바, 물류정책 및 친환경·스마트 물류 등 관련 정보 제공 기능 강화 필요
- 특히 4차 산업혁명의 조류 속에서 중국의 물류 IT기술, 플랫폼 및 공유물류는 이미 선진적인 수준으로 이에 대한 벤치마킹 및 신규 서비스 개발도 모색하여, 중국의 우리나라 물류기업이 경쟁에서 도태되지 않도록 지원해야 할 것임
- 국토교통부, 해양수산부 등(대한상공회의소가 사업운영)이 지원하고 있는 ‘화주-물류기업 연계 진출 컨설팅 지원’ 등 기존 지원사업에 대한 홍보 강화도 필요할 것으로 판단됨

7) 주 상하이 대한민국 총영사관, “통관/세무 지원센터 개소 및 통관/세무 설명회 개최”, 2018. 7. 12.

8) 해외 진출 국내 제조, 무역기업 대상 수요 조사에서 해외에 진출한 기업들은 한국계 포워드 선호도가 매우 높은 것으로 나타났으며, 세계적으로 현지 상주 한국인 포워드 인력 수요는 총 2만 767명, 이를 통해 기대되는 수출 증대 효과는 연간 약 297억 달러에 달하는 것으로 조사됨, 한국해양수산개발원, “해외 진출 무역업체의 한국인 포워드 수요 추정 연구”, 2017. 6.

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 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	수산양식산업, 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 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

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	수산산업에 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, 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	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	4차산업혁명과 바이오경제시대의 도래, 해양바이오 기술사업화에 주력해야	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.

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