

KMI 동향분석

VOL.143
2019 OCTOBER

발간년월 2019년 10월(통권 제143호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 길광수 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

K-IFRS 제1116호 ‘리스’ 적용과 대응방향

고병욱 해운정책연구실 부연구위원
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)

2019년 1월 1일부터 리스(Lease) 관련 새로운 회계기준인 K-IFRS(한국채택국제회계기준, Korean adopted International Financial Reporting Standards) 제1116호 ‘리스’(기업회계기준서 제1116호)가 적용되었다. 이러한 새로운 회계기준의 적용으로 막대한 자금이 소요되는 선박 확보를 위해 해운산업에서 광범위하게 활용되고 있는 장기용선 선박에 대한 회계 인식, 즉 회계 처리 방법이 변하면서 그에 따른 부작용을 최소화할 수 있는 방안의 모색이 필요하다.

먼저 선사들의 장기용선 선박 도입에 따른 회계 인식의 변화는 다음과 같다. 새로운 회계기준의 적용으로 종전의 회계기준에서 운용리스로 처리되던 장기용선 선박이 재무상태표, 손익계산서 등의 재무제표상에 새롭게 나타나게 된다. 즉 용선 선박은 사용권 자산으로 자산의 증가와 함께 리스부채로서 부채 증가로 재무상태표에 나타난다. 다음으로 기존에 손익계산서에서 리스료(감가상각비+이자)로 매출원가로 계상되던 것이 감가상각비 항목만 매출원가로 남게 된다. 따라서 매출원가 규모가 줄어들어 영업이익이 증가하게 된다. 나머지 이자는 리스부채 이자비용으로 영업외 비용인 금융비용의 증가로 나타난다. 결과적으로 부채비율은 증가하고 당기순이익은 변동이 없게 된다.

다음으로 선사의 장기용선 선박 활용 측면에서는 다음과 같은 회계 인식의 변화가 나타난다. 금융위원회는 2019년 4월 23일에 이러한 새로운 회계기준의 적용으로 해운기업에게는 매출 감소, 화주기업에는 부채 증가라는 문제를 야기하는 연속항해용선계약(CVC)에 대한 감독지침을 발표하여 시장의 불확실성을 해소하는 조치를 발표했다. 동 조치에 따르면, 2019년 이전에 체결된 CVC 계약에 대해 종전의 회계기준을 적용할 수 있도록 하여 8개 해운기업에 대해 최대 6조 원 매출 감소, 3개 화주기업에 대해 최대 7조 원 부채 증가의 부작용을 해소할 수 있을 것으로 추산되었다(한국선주협회).

제도 도입 때 우려된 바와 같이, 새로운 회계기준의 적용으로 인해 벌크 선사에 비해 컨테이너 선

사가 재무제표상의 재무지표가 악화된 것으로 나타났다. 특히 현대상선은 새로운 회계기준 도입 이후 부채비율이 2배 이상 상승했으나, 영업이익율은 30% 개선된 것으로 나타났다(회계기준 변경에 따른 순수 부채비율 상승효과는 64%로 나타남).

이러한 새로운 회계기준의 적용이 해운산업에 미치는 부작용을 최소화하기 위해서는 해운산업의 특성을 반영한 신용평가 방법론의 개발 및 활용이 필요하다. 해운산업은 타 산업에 비해 고가의 선박 자산이 사업 활동에 사용되는 특성상 이번 새로운 회계기준으로 발생하는 부채비율 증가가 나타나게 된다. 따라서 타 산업과의 일률적인 재무건전성 비교평가 보다는 해운산업 내(內)에서(우리나라 해운산업 내(內) 또는 글로벌 해운산업 내(內)) 산업 평균 부채비율을 활용하여 해당 선사가 평균적인 추세에서 얼마나 편차를 보이는 지를 신용평가 시 활용하는 방안을 모색할 필요가 있다. 나아가 컨테이너 해운산업의 경우, 글로벌 해운국가들이 다양한 해운 산업정책을 통해 자국의 컨테이너 해운 산업을 지원하고 있기 때문에 우리 정부의 해운 산업정책의 의지와 구체적인 정책방안을 관련 해운기업의 신용평가에 반영하는 방안의 마련이 필요하다. 구체적으로는 해운기업의 사업위험 평가에 글로벌 컨테이너 해운시장의 과당경쟁이 부정적 요인으로 인식되지만, 이에 상응하는 정부의 해운 산업정책으로 이러한 부정적 요인을 상쇄하는 효과가 있다는 점이 반영되어야 할 것이다.

2019년 1월 1일부터, K-IFRS 제1116호 '리스' 적용¹⁾

■ 우리나라는 2011년에 국제적 정합성을 제고하기 위해 국제회계기준을 도입

- 우리나라는 2011년에 한국채택국제회계기준(Korean adopted International Financial Reporting Standards, K-IFRS)을 도입했음
- 이에 따라 상장기업들은 의무적으로 한국채택국제회계기준에 따라 연결재무제표를 작성함

■ 2019년 1월 1일부터 리스(Lease) 관련 새로운 회계기준인 K-IFRS 제1116호 '리스' (기업회계기준서 제1116호)를 적용

- 이에 따라 분기 공시의무가 있는 기업들은 2019년 1분기부터 새로운 기준에 따라 재무제표를 공시하고 있음
- 기존의 리스 회계모형이 리스를 금융리스 또는 운용리스로 분류하고 두 유형의 리스를 다르게 회계처리하도록 하는데 비해, 변경된 새로운 회계기준은 회계처리 시 금융리스와 운용리스를 구분하지 않고 단일 모형을 사용함
- 새로운 회계기준은 리스 이용자가 모든 리스(단기리스, 소액자산리스는 제외)에 대해 리스 기초자산의 사용권을 나타내는 사용권 자산과 리스로 지급의무를 나타내는 리스부채를 인식하도록 함
- 이에 따라 리스 이용자는 사용권 자산의 감가상각비와 리스부채에 대한 이자를 인식하고, 리스부채의 현금 상환액을 원금 부분과 이자 부분으로 분류하며 현금흐름표에 표시하게 됨
- 따라서 종전의 회계 기준에서 상당수 리스 약정(운용리스)이 리스 이용자의 재무상태표상에 나타나지 않아 영업 자산이나 채무를 정확히 파악하기 어려웠던 점과 기업 간 비교 가능성 저하 문제가 해소될 것으로 기대됨

■ 해운산업의 경우, 막대한 자금이 소요되는 선박자산에 대한 운용리스가 광범위하게 활용되고 있기 때문에 이러한 회계기준 변경으로 재무제표 상의 기업 정보가 변화하고 그에 따라 기업의 경영 의사결정이 영향 받을 것으로 전망

- 따라서 이러한 회계기준 변경이 해운산업에 미치는 영향을 검토하여 해운기업의 본연적 경영에 미치는 부작용과 해운산업 경쟁력에 미치는 악영향을 최소화하는 방안을 검토할 필요가 있음

1) 한국증권학회, 「해운업 신용평가의 기준과 개선방안 : (한국채택국제회계기준이 해운업에 미치는 영향 포함)」, 2016.11과 한국 기업평가, "리스 회계기준 변경의 영향과 신용평가 방법론 반영 계획", 2018.11.06.을 참조함

용선 거래의 회계 처리 변경으로 해운기업의 재무제표에 영향²⁾

■ 해운기업이 활용하고 있는 다수의 용선 거래가 변경된 회계기준으로 인해 재무제표 상의 회계인식이 변화

- 해운기업이 선박 도입 시 기간용선(Time Charter, TC), 나용선(Bare Boat Charter, BBC)으로 도입하는 경우 장기 TC(1년 이상), BBC는 종전에는 운용리스로 분류할 수 있었으나, 변경된 회계기준에서는 사용권 자산 및 리스부채로 인식해야 함
- 다만 단기 TC 또는 항해용선(Voyage Charter 또는 Trip Charter)의 경우에는 1년 미만의 단기계약으로 인식이 면제됨

■ 리스 회계기준 변경은 해운기업의 용선 거래의 회계 인식을 변화시켜, 재무상태표, 손익계산서, 현금흐름표 등의 재무제표에 영향을 미칠 것으로 전망

- 먼저, 장기 용선 거래가 재무상태표의 자산과 부채를 증가시킴. 즉 용선 거래가 사용권 자산으로 반영되어 자산이 증가하면서, 동시에 리스부채로 반영되어 부채 또한 증가하게 됨
- 둘째, 손익계산서 상에는 기존의 리스료로 매출원가에 포함된 항목이 감가상각비로만 남아 매출원가는 감소하게 되면서 영업이익이 증가하게 됨
- 기존의 리스료에 포함되었던 리스부채 이자비용이 금융비용으로 인식되면서 금융비용이 증가함
- 셋째, 현금흐름표에서는 기존의 리스료 지급이 빠지고, 그 중 일부인 리스부채 이자비용이 남게 되면서 영업활동으로 인한 현금흐름은 증가함
- 리스부채 상환이 포함되면서 재무활동으로 인한 현금흐름은 감소하게 됨

그림 1. 리스 회계 기준 변경이 해운기업 재무제표에 미치는 영향

재무상태표		손익계산서	현금흐름표
자산 (+) 사용권 자산	부채 (+) 리스부채	매출	영업활동으로 인한 현금흐름 ↑ (+) 리스부채 이자비용 (-) 비용(리스료 지급)
		매출원가 ↓ (+) 감가상각비 (-) 리스료(=감가상각비+이자)	재무활동으로 인한 현금흐름 ↓ (+) 리스부채의 상환
		영업이익 ↑	
		금융수익	
		금융비용 ↑ (+) 리스부채 이자비용	

자료 : 한국기업평가(2018)의 그림 1.을 수정

2) 한국기업평가, "리스 회계기준 변경의 영향과 신용평가 방법론 반영 계획", 2018.11.06.을 참조함

금융위원회는 회계기준 변경에 따른 시장의 불확실성을 해소하기 위해 2019년 1월 1일 전에 체결된 CVC 계약은 기존의 회계기준에 따라 처리할 수 있다고 감독지침을 발표

■ 금융위원회는 2019년 4월 23일에 「신리스기준서 시행(19년) 전후 해운사·화주 간 장기운송계약(CVC) 회계처리 관련 감독지침」을 발표하여 화주기업과 CVC 계약을 맺은 해운기업의 매출액 감소와 화주기업의 부채 증가 우려를 해소

- 해운기업과 화주기업 간의 CVC(연속항해용선계약, Consecutive Voyage Charter)의 경우, 새로운 리스 회계기준이 적용되면 해운기업은 기존의 운송계약으로 인식되어 매출액으로 인식되던 것이 금융리스로 사라질 우려가 있었고, 화주기업은 CVC 계약만큼 부채가 증가하여 재무건전성이 악화될 우려가 있었음
- 이에 금융위원회는 2019년에 시행된 새로운 회계기준의 경과규정에 의거하여 2019년 이전에 체결된 CVC 계약에 대해서는 종전의 회계기준에 의거하여 계약이 종료될 때까지 운송계약으로 처리할 수 있다고 감독지침을 발표함
- 한국선주협회에 따르면, 이 같은 경과규정 적용에 따라, 해운기업 8곳이 최대 6조 원의 매출 감소 우려가 해소되고, 3곳의 화주기업의 부채가 최대 7조 원 증가하는 부작용을 막을 수 있는 것으로 추정됨

■ 2019년 1월 1일 이후에 체결된 CVC 계약은 새로운 회계기준에 따라 리스 처리

- 위와 같은 경과규정 적용에도 불구하고, 2019년 이후 체결된 CVC 계약에 대해서는 새로운 회계기준에 따라 리스 처리를 해야 함
- 따라서 종전의 회계기준 상에서는 큰 문제가 없었던 CVC 계약이 새로운 회계기준에서는 선화주 양자 간에 부작용이 우려되는 바, CVC 장기계약의 선화주 상생모형이 지속될 수 있도록 새로운 사업 모델을 개발할 필요가 있음

컨테이너 선사인 현대상선과 벌크 선사인 팬오션은 새로운 리스 회계기준에 따라 영향도에 큰 차이 시현

■ 우리나라 컨테이너 선사와 벌크 선사의 영업 관행의 차이로 인해 새로운 리스 회계기준의 적용에 따라 그 영향이 상이할 것으로 전망되었으며,³⁾ 실제로 이러한 차이는 신 회계 기준 적용으로 시현

- 컨테이너 선사는 장기 TC나 BBC 방식으로 선박을 도입하는 경우가 많아, 새로운 회계기준 도입으로 유의미하게 부채비율은 상승하고 영업이익율은 호전될 것으로 전망되었음

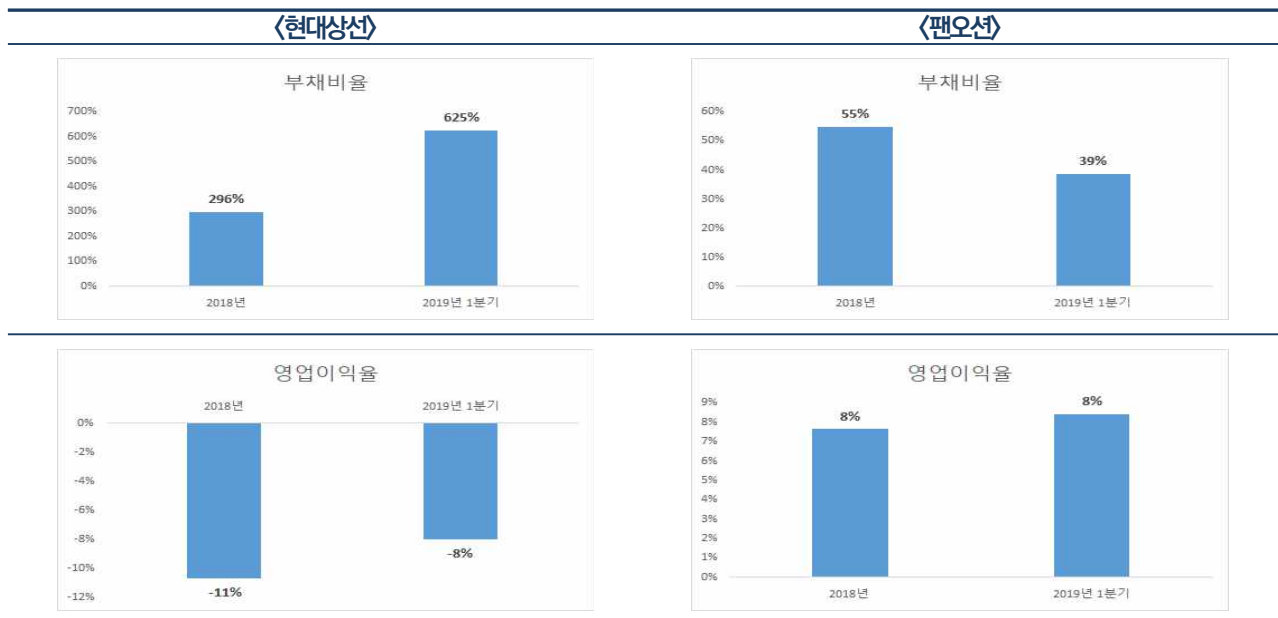
· 아래 그림에서 보는 바와 같이, 우리나라 대표적 컨테이너 선사인 현대상선은 부채비율이 2배 이상 상승하고, 영업이익율은 30% 정도 개선되었음

※ 현대상선 2019년 1분기 보고서에 따르면 회계기준 변경에 따른 순수 부채비율 상승효과는 64%로 나타남

- 벌크 선사는 장기운송계약을 위한 선박은 대부분 금융리스나 자기로 확보하고 단기 화물운송계약은 단기 TC 등으로 확보하는 경우가 많아, 회계기준 변경으로 부채비율과 영업이익율 변화가 크지 않을 것으로 전망되었음

· 아래 그림에서 보는 바와 같이, 우리나라 대표적 벌크 선사인 팬오션은 부채비율과 영업이익율의 변화가 크지 않은 것으로 나타남

그림 2. 새로운 리스 회계기준 도입 전후의 현대상선과 팬오션의 재무지표 변화



자료 : 금융감독원 전자공시시스템 각 사 공시 보고서, KMI 분석

3) 한국기업평가, "리스 회계기준 변경의 영향과 신용평가 방법론 반영 계획", 2018.11.06.을 참조함

해운산업 고유의 신용평가 방법론 개발·활용해야

■ 해운산업은 국가 수출입 기간 산업으로 고가의 선박투자가 필요하고, 그 수익 회수기간이 매우 길다는 특징이 있는 바, 이러한 산업 특성을 반영한 신용평가 방법론을 개발·활용할 필요

- 2019년에 새롭게 적용되고 있는 리스 관련 K-IFRS 제1116호는 재무상태표를 이용해 산업과 기업 간의 자산, 채무, 수익성 등의 재무 정보를 비교가 용이하게 한다는 측면에서 긍정적 효과가 있음
- 그러나 문제는 산업의 특성이 고려되지 않은 채, 재무상태표만을 이용하여 관련 산업과 기업에 대한 투자 결정을 할 경우 관련 산업과 기업에 대한 과소투자 문제를 야기할 뿐 아니라, 투자자에게도 잘못된 투자 의사결정으로 인도할 수 있는 위험이 있음
- 특히 금융시장에서 투자 가이드 역할을 하는 신용평가에 관련 산업 특성을 고려하지 못한 평가 방법론이 사용될 경우, 이러한 우려가 현실화될 것임
- 더욱이 우리나라 해운산업에서 관행적으로 사용되어 오던 장기 용선 계약이 관련 해운기업의 실질적인 상환능력의 변화로 이어지지 않는 가운데, 이들 계약의 회계적 인식이 회계기준의 변경으로 바뀐다고 해서 신용평가의 결과가 달라져서는 안될 것임
- 따라서 해운산업의 특성을 반영한 신용평가 방법론의 수립과 활용이 긴요한 실정임
 - 구체적으로는 해운산업의 경우에는 타 산업과의 일률적인 재무건전성 비교평가 보다는 해운산업 내(內)에서(우리나라 해운산업 내(內)) 또는 글로벌 해운산업 내(內)) 산업 평균 부채비율을 활용하여 해당 선사가 평균적인 추세에서 얼마나 편차를 보이는 지를 신용평가 시 활용하는 방향을 모색할 필요가 있음
- 나아가 컨테이너 해운산업의 경우, 글로벌 해운국가들이 다양한 해운 산업정책을 통해 자국의 컨테이너 해운산업에 대한 지원을 하고 있기 때문에 우리 정부의 해운 산업정책의 의지와 구체적 정책 방안을 관련 해운기업의 신용평가에 반영하는 방안의 마련이 필요함
 - 2016년 한국증권학회가 검토한 바에 따르면, NICE신용평가, 한국기업평가, 한국신용평가 등의 우리나라 신용평가사들의 해운산업 신용평가 방법에는 정부의 해운 산업정책이 반영되지 않고 있음
 - 구체적으로는 해운기업의 사업위험 평가에 글로벌 컨테이너 해운시장의 과당경쟁이 부정적 요인으로 인식되지만, 이에 상응하는 정부의 해운 산업정책으로 이러한 부정적 요인을 상쇄하는 효과가 있다는 점이 반영되어야 할 것임

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 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	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 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 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	수산업직불제 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	블록체인인의 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 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 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.
제121호	마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.16.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - '한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안' 자상 중계 -	2019.09.10.

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