

KMI 동향분석

VOL.64
2017 DECEMBER

발간년월 2017년 12월(통권 제64호) 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.

부산항, 2,000만 TEU 달성의미와 향후 과제

김근섭 항만정책연구실 실장
(gskim@kmi.re.kr/051-797-4662)

이기열 항만정책연구실 전문연구원
(kylee@kmi.re.kr/051-797-4670)

김보경 항만정책연구실 연구원
(kimb@kmi.re.kr/051-797-4674)

김영훈 항만정책연구실 연구원
(kyh@kmi.re.kr/051-797-4668)

2015년 세계 2대 환적 거점항으로 성장한 부산항은 최근 컨테이너 물동량 2,000만 TEU를 달성함으로써 명실상부한 세계 해운물류의 주요 거점으로 그 위상을 확고히 하였다. 2003년 컨테이너 처리 물동량 1,000만 TEU를 달성한 이후 2008년 글로벌 금융위기에 따른 해운경기 불황 지속, 최근 발생한 한진해운 파산 및 글로벌 얼라이언스의 재편 등 다양한 악재에도 불구하고 부산항의 물동량은 지속 성장해 왔다. 특히, 2,000만 TEU 달성은 수출입 화물과 환적 화물이 함께 성장한 결과로써 국내 산업의 성장과 더불어 부산항의 환적 경쟁력 강화를 위해 항만관련 기관 및 업계의 지속적인 노력이 맺은 결실이다.

이러한 양적 성장으로 부산항은 세계 6위 컨테이너항만, 세계 2위 환적항만으로 자리매김하고 있으나, 환적화물에서 창출되는 부가가치활동(Value Added Activities: VAA) 미흡과 항만연관 산업의 가치창출 부족은 여전히 해결해야 할 과제로 남아있다. 환적화물은 라벨링, 포장, 분류 등의 부가가치활동을 통해 단순환적보다 TEU 당 약 11배의 경제적 효과를 창출할 수 있다. 즉, 단순 하역 및 운송에 그치고 있는 환적화물을 항만배후단지에서의 부가가치활동을 통해 획기적으로 높일 수 있는 것이다. 그러나 현재 부산항에서 처리되는 환적화물 중 항만배후단지를 경유하여 부가가치활동을 하는 비율은 5% 미만에 불과하다. 항만연관산업도 항만의 가치창출 증가에 크게 기여할 수 있으나, 부산항의 경우 영세한 중소기업의 난립, 과당경쟁 및 가격덤프, 복잡한 유통구조 등으로 가치 창출 여건이 열악한 실정이다.

따라서 향후 부산항이 물동량 수준과 걸맞는 부가가치활동을 수행하는 항만이 되기 위해서는

항만배후단지를 적극 활용하여 환적화물의 부가가치활동 비율을 높일 수 있는 부가가치활동 대상 화물의 유치활동을 강화해야 하고, 항만연관산업도 그 간 부족했던 관심을 집중하여 육성할 수 있는 건전한 산업 생태계를 조성해 나가야 할 것이다.

항만배후단지에의 부가가치활동 환적화물 유치를 위해서는 글로벌 전자상거래 등과 연계한 다양한 비즈니스 모델 개발과 전략적 타겟 마케팅, 부가가치 활동이 자유로운 기업 환경을 만들기 위한 법·제도 개선 및 규제 완화 등 정부 및 항만공사의 지속적인 노력이 필요할 것이다. 항만연관산업은 기업체 난립, 과당경쟁 등 고질적인 문제점을 하나씩 해결하기 위해 부산항만공사에서 추진 중인 항만연관산업 육성 정책을 일회성이 아닌 지속성에 기반을 두고 차질 없이 진행해 나가야 할 것이다. 물론 지자체 및 관련 업·단체의 적극적인 협조도 성공적인 정책 실행을 위해 필수적으로 요구된다. 이러한 부산항의 지속적인 양적성장과 부가가치활동 강화를 통해 부산항이 단순한 하나의 산업개념이 아닌 지역경제를 살리고 이끄는 진정한 핵심 동력이 될 수 있을 것이다.

부산항의 지속적인 성장으로 2017년 컨테이너 물동량 2,000만 TEU 초과 달성

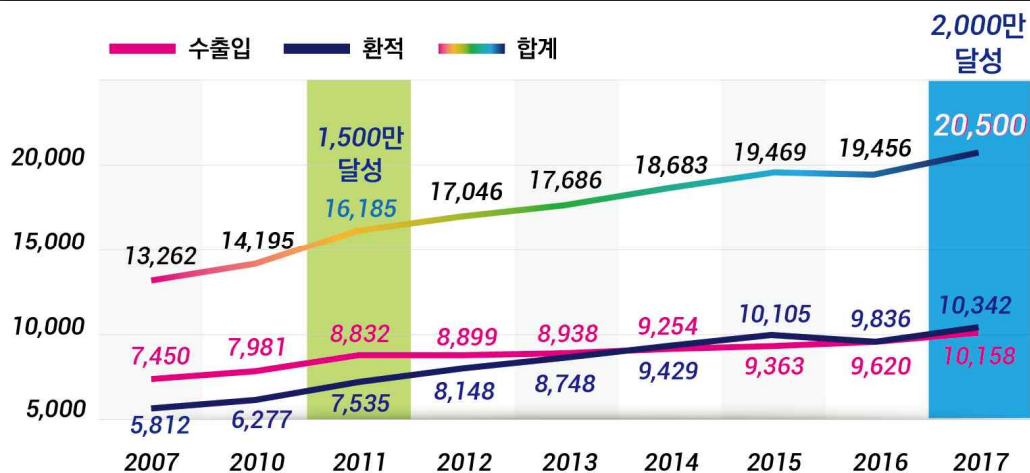
■ 2017년 부산항 컨테이너 물동량은 전년대비 5.4% 증가한 2,050만 TEU로 전망되며, 수출입화물, 환적화물 모두 전년대비 5% 이상 증가 예상

- 2017년 부산항만공사(BPA)는 연간 컨테이너 물동량 목표를 2,000만 TEU로 설정하였으나¹⁾ 12월 22일을 기점으로 2,000만 TEU를 달성, 금년 물동량은 목표량을 2.5% 초과한 2,050만 TEU로 예상됨
- 환적 물동량은 2007년 581만 TEU 처리 이후 급격한 성장세(5.9%)를 바탕으로 1,034만 TEU를 달성할 것으로 예상되며 수출입 물동량 또한 3.2%의 안정적인 성장으로 1,016만 TEU를 달성 예상
- 특히 부산항의 환적 컨테이너 비중이 2003년 41%에서 지속 증가하여 2014년 이후 50%를 초과하고 있어 부산항이 글로벌 환적 허브로서의 위상을 확고히 하고 있음

표 1. 부산항 연도별 컨테이너 처리 실적

(단위: 천 TEU)

구분	2003	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(E)	연평균 증가율 07-17	10-17
수출입	6,145 (59.1%)	7,450 (56.1%)	7,918 (55.7%)	8,832 (54.5%)	8,899 (52.2%)	8,938 (50.5%)	9,254 (49.5%)	9,363 (48.0%)	9,620 (49.4%)	10,158 (49.6%)	3.2%	6.2%
환적	4,251 (41.0%)	5,812 (43.8%)	6,277 (44.2%)	7,353 (45.4%)	8,148 (47.8%)	8,748 (49.5%)	9,429 (50.5%)	10,105 (51.9%)	9,836 (50.6%)	10,342 (50.4%)	5.9%	7.4%
합계	10,408 (100%)	13,262 (100%)	14,195 (100%)	16,185 (100%)	17,046 (100%)	17,686 (100%)	18,683 (100%)	19,469 (100%)	19,456 (100%)	20,500 (100%)	4.5%	5.4%



주: 2017년도 물동량은 12월말을 기준으로 한 부산항만공사 추정치임

자료: 2003~2016년 부산항만공사의 부산항 컨테이너 화물처리 및 수송통계 자료를 바탕으로 KMI 작성

1) 부산항만공사 보도자료(2017.01.03.), “17년 부산항 컨테이너 물동량 2,000만 TEU 달성 목표 설정” 참조

■ 부산항은 컨테이너 처리 중심의 글로벌 환적 거점 항만으로 확고한 입지 확보

- 2017년 10월 기준 부산항의 총 물동량은 3억 3,339만 톤이며, 컨테이너 화물은 3억 1,295만 톤 (93.7%), 일반화물은 2,093만 톤(6.3%)을 처리하여 국내 최대 컨테이너 항만임을 재확인
- 2007~2016년 기간 동안 일반화물은 1.0%의 낮은 증가율을 보이는 반면, 컨테이너 화물 처리량은 2010년 90%를 초과한 이후에도 연간 4.7%의 꾸준한 증가세를 보이고 있음

표 2. 부산항 연도별 컨테이너 처리 실적

(단위: 천 톤)

구분	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (10월)	연평균 07-16	증가율 11-16
컨테이너	217,181 (89.2%)	236,636 (90.3%)	266,900 (90.7%)	284,604 (91.2%)	299,660 (92.2%)	321,496 (92.7%)	333,051 (92.6%)	336,585 (92.1%)	312,950 (93.7%)	5.1%	4.7%
일반화물	26,384 (10.8%)	25,434 (9.7%)	27,433 (9.3%)	27,437 (8.8%)	25,198 (7.8%)	25,145 (7.3%)	26,626 (7.4%)	28,784 (7.9%)	20,932 (6.3%)	1.0%	1.0%
합계	243,565 (100%)	262,070 (100%)	294,333 (100%)	312,041 (100%)	324,858 (100%)	346,641 (100%)	359,677 (100%)	365,369 (100%)	333,882 (100%)	4.6%	4.4%

주: 2017년은 10월까지 컨테이너 처리 실적임

자료: 2007년~2015년은 부산항만공사의 부산항 컨테이너 화물처리 및 수송통계 참조, 2017년은 부산항 항만 물류정보시스템(<http://www.bpa-net.com/>) 자료를 바탕으로 KMI 작성

- 2015년 이후 부산항은 컨테이너 총 물동량 기준 세계 6위, 환적 컨테이너는 싱가포르(2,629만 TEU, 85%)에 이어 두 번째로 많은 양을 처리하고 있음

표 3. 세계 컨테이너 항만 순위(2016년도)

(단위: 천 TEU)

순위	항만명	국가	처리물동량	전년대비 증감율	환적물동량	환적비율
1	상하이	중국	37,135	1.6%	4,456	12.0%
2	싱가포르	싱가포르	30,930	-0.1%	26,291	85.0%
3	선전	중국	23,980	-0.9%	4,460	18.6%
4	닝보	중국	21,565	4.7%	4,895	22.7%
5	홍콩	홍콩	19,580	-2.7%	5,874	30.0%
6	부산	한국	19,378	0.4%	9,883	51.0%
7	광저우	중국	18,859	8.0%	453	2.4%
8	칭다오	중국	18,050	3.3%	1,625	9.0%
9	두바이	UAE	14,772	-5.3%	7,238	49.0%
10	텐진	중국	14,523	2.9%	-	-

주: 각 항만의 환적물동량은 환적비율 수치를 바탕으로 산정함

자료: Drewry, Container Forecaster, 2017.03

글로벌 금융위기, 해운경기 불황 및 한진해운 파산 등의 수많은 악재 속에 맺은 의미있는 성과

■ 전 세계 경제의 저성장 기조, 해운경기 불황에도 불구하고 항만 관계자들의 적극적인 물동량 유치활동과 노력으로 부산항의 물동량은 지속 증가

- 2009년 글로벌 금융위기 이후 세계 경제의 저성장 기조, 고(高)유가, 선박공급 과잉 등에 따른 해운경기 불황의 지속에도 불구하고 부산항의 컨테이너 물동량은 지속 증가세 유지
- 아울러 2016년 한진해운의 파산으로 환적 컨테이너 물동량은 전년대비 27만 TEU가 감소하였으나 전체 컨테이너 물동량은 1.3만 TEU가 감소하는 수준을 유지
- 한진해운은 파산 전(2016년 1월~8월) 월 평균 8.4만 TEU의 환적 컨테이너를 처리하였으나, 2016년 9월 2.6만 TEU, 10월 1.7만 TEU를 처리하는데 그침²⁾

표 4. 2016년 월별 부산항 컨테이너 처리 실적

(단위: 천TEU)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
수출입	766	732	829	795	811	789	834	787	789	831	835	824
환적	830	835	817	790	821	814	867	845	794	819	801	803
합계	1,596	1,567	1,646	1,585	1,633	1,603	1,701	1,631	1,583	1,650	1,635	1,626

자료: 부산항 항만물류정보시스템(<http://www.bpa-net.com/>)

- 장기적인 부두 공급 계획에 따른 부산항 신항 신규 부두의 안정적인 공급과 해운 얼라이언스의 적극적인 유치를 통해 부산항의 해운 얼라이언스 물동량 및 비중은 지속 증가
- 2017년 4월 해운 얼라이언스 재편에 따른 서비스 항로의 축소로 물동량 감소가 우려되었으나, 對선사 일대일 마케팅을 강화하여 2017년 글로벌 얼라이언스의 물동량 전년대비 4.7% 증가함

2) 부산항만공사 2016년 부산항 항만산업인의밤 발표자료, “한진해운사태와 국적선사 미래 구도”, 2016.12.8. 참조

표 5. 부산항 얼라이언스별 환적 물동량 처리 현황

(단위: 천TEU)

구분	2006	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (추정)	연평균 증가율			
										06-16	06-11	11-16	
얼라이언스	전체	3,095	3,945	4,742	5,338	5,796	6,224	6,682	6,373	7,500	7.5%	8.9%	6.1%
		59.4%	62.8%	64.5%	65.5%	66.2%	66.0%	66.1%	64.8%	69.5%			
	2M+ HMM	820	1,047	1,536	1,751	1,917	2,179	2,901	3,000	3,360	13.8%	13.4%	14.3%
		15.7%	16.7%	20.9%	21.5%	21.9%	23.1%	28.7%	30.5%	32.5%			
	OCEAN	1,234	1,302	1,603	1,728	1,891	1,800	1,456	1,523	1,560	2.1%	5.4%	-1.0%
		23.7%	20.7%	21.8%	21.2%	21.6%	19.1%	14.4%	15.5%	15.0%			
	THE Alliance	1,040	1,596	1,603	1,859	1,988	2,245	2,325	1,849	2,280	5.9%	9.0%	2.9%
		20.0%	25.4%	21.8%	22.8%	22.7%	23.8%	23.0%	18.8%	22.0%			
	그 외	2,114	2,332	2,611	2,809	2,953	3,205	3,424	3,463	3,412	5.1%	4.3%	5.8%
		40.6%	37.2%	35.5%	34.5%	33.8%	34.0%	33.9%	35.2%	30.5%			
합 계	5,208	6,277	7,353	8,148	8,748	9,429	10,105	9,836	10,342	6.6%	7.1%	6.0%	
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%				

주: 1) 2017년 각 얼라이언스 물동량 수치는 1월~10월까지 확정된 총 물동량을 바탕으로 추정함

2) 2017년 얼라이언스 외 물동량 수치는 부산항만공사가 추정한 2017년 총 환적물동량에서 각 얼라이언스별 환적물동량을 가감하여 산출함

자료: 부산항만공사 자료를 바탕으로 KMI 추정

■ 국내 원양선사 또한 부산항 물동량 증가 및 위상 제고를 위한 노력 지속

- 2017년 현대상선은 전년 물동량(116만 TEU) 대비 49.6% 증가한 174만 TEU 물동량을 처리할 것으로 예상되며, 2017년 3월부터 부산항 기항 서비스를 개시한 SM상선 역시 34만 TEU를 처리하는 등 국적 원양선사의 부산항 이용률이 향상되고 있음
- 특히, 인트라아시아 선사의 꾸준한 물동량 증가도 부산항의 2,000만 TEU 달성에 효과적으로 작용한 것으로 분석됨
- 현대상선은 기존 한진해운의 환적 물동량을 일부 흡수하였을 뿐만 아니라 2017년 4월 초 출범한 2M+HMM 으로 미주, 유럽 노선이 증가했고, 2017년 3월 결성한 HMM+K2(장금상선, 흥아해운) 컨소시엄으로 인트라아시아 노선을 추가 확보해 네트워크 경쟁력을 향상시킨 결과로 분석됨

표 6. 국적선사의 부산항 처리 물동량

(단위: 천TEU)

선사	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
현대상선	1,025	1,143	1,343	1,569	1,382	1,164	1,163	1,741
SM상선	-	-	-	-	-	-	-	344
인트라 아시아	3,235	3,555	3,676	3,939	4,091	4,367	4,890	5,176

주: 2017년 각 선사별 수치는 1월~10월까지 확정된 물동량을 바탕으로 추정. SM 상선은 2017년부터 운항 개시함

자료: 부산항만공사 내부자료

그러나 부산항의 양적성장과는 달리 부가가치활동 등 질적성장은 여전히 해결해야 할 과제

■ 부산항 수출입화물의 항만배후단지 경유비율은 20% 내외 수준인 반면, 환적화물은 5% 수준에 불과³⁾

- 항만배후단지는 항만에서 이루어지는 기본적인 하역 및 보관 서비스 이외에 다양한 부가활동을 통해 항만의 고부가가치와 항만 관련 산업의 활성화를 도모하기 위한 공간임
- 그러나 부산항 항만배후단지를 경유하는 환적화물은 약 5% 수준에 불과하고, 실제 부가가치 활동도 일부 기업에 의해 매우 제한적으로 이루어지고 있음
- 2008년~2014년 기간 동안 부산항 수출입화물의 항만배후단지 경유비율은 2.8%에서 28.4%로 안정적으로 증가하고 있으나, 환적화물의 비율은 오히려 감소하고 있는 실정으로 환적화물의 부가가치활동 확대가 시급한 상황임

■ 환적화물의 부가가치활동 제고는 향후 부산항 배후단지 일자리 창출의 핵심 과제

- 환적화물의 부가가치활동(Value Added Activities: VAA)은 항만배후단지에서 라벨링, 포장, 분류 등의 재적출입 과정을 거치므로 항만에서 이루어지는 단순환적보다 TEU 당 약 11배의 경제적 효과가 발생⁴⁾
- 특히, 부산항은 싱가포르에 이은 세계 2위의 환적 항만으로서, 환적화물이 전체 물동량의 50% 이상을 차지하는 등 환적화물을 이용한 부가가치활동 제고는 부산항 전체 부가가치 및 일자리 창출을 획기적으로 높일 수 있는 가장 유효하고 확실한 전략임
- 또한, 이를 위한 항만배후단지를 조성·운영 중에 있기 때문에 환적화물의 부가가치활동이 가능한 우수한 조건을 갖추고 있음

3) 해양수산부, 항만배후단지 고부가가치화 발전 전략, 2015.10.

4) 해양수산부, 국제물류 네트워크 강화를 통한 고부가가치 해상물류 허브화전략, 2016.6.7.

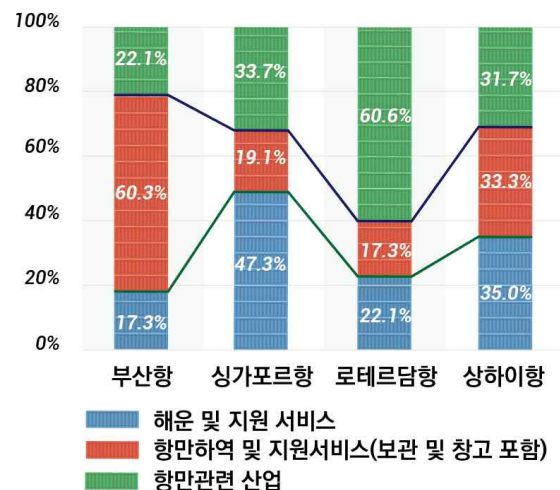
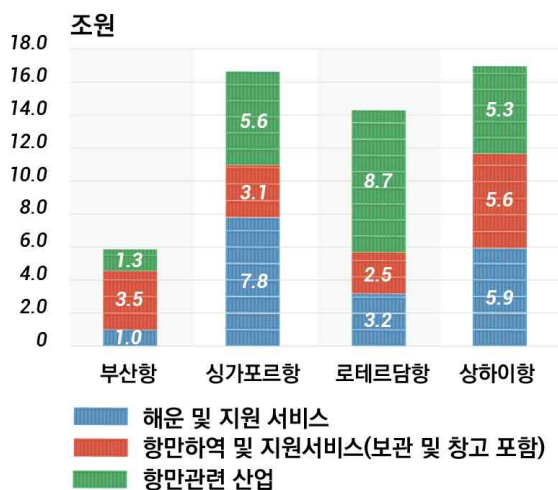
■ 또한 부산항에서 창출되는 부가가치 중 약 60%가 항만하역 및 지원서비스에 편중되어 있어 항만관련산업 등 다양한 부문에서의 가치 창출 부족⁵⁾

- 반면, 싱가포르항, 로테르담항, 상하이항 등 세계 주요 항만은 해운 및 지원서비스, 항만관련산업에서 항만하역 및 지원서비스보다 더욱 많은 부가가치를 창출하고 있음
- 항만하역 및 지원서비스의 가치창출 규모를 비교할 경우 부산항은 로테르담항, 싱가포르항 등과 유사하거나 오히려 높은 수준임
- 이는 여전히 병커링, 수리조선 등 서비스 산업이 취약하고, 항만관련산업은 업체 난립으로 인한 과당경쟁, 복잡한 유통구조에 따른 높은 물류비 등으로 가격 경쟁력도 낮은 상황

표 7. 세계 주요항만 관련산업 가치창출

(단위: 백만원)

구 분	부산항	싱가포르항	로테르담항	상하이항
해운 및 지원서비스	1,018,668 (17.7%)	7,804,059 (47.3%)	3,168,675 (22.1%)	5,863,509 (35.0%)
항만하역 및 지원서비스	3,477,368 (60.3%)	3,149,249 (19.1%)	2,472,557 (17.3%)	5,578,155 (33.3%)
항만관련산업	1,272,963 (22.1%)	5,555,960 (33.7%)	8,672,023 (60.6%)	5,315,148 (31.7%)
합계	5,768,999 (100.0%)	16,509,268 (100.0%)	14,313,255 (100.0%)	16,756,812 (100.0%)



출처: 해양수산부, 부산항종합발전계획 수립용역, 2014.12. pp.171

5) 해양수산부, 부산항 종합발전계획 수립용역, 2014.12.

부산항, 2,000만 TEU의 양적 성장과 더불어 이제는 내실을 다지기 위해 노력해야 할 시기

■ 항만배후단지를 활용할 수 있는 환적화물 유치 확대를 통해 부산항 부가가치활동 증대에 집중 추진 필요

- 부산항은 전 세계 주요 기간항로 및 인트라아시아 네트워크를 갖추고 있어 최근 부상하는 글로벌 전자상거래 등과 연계한 다양한 비즈니스 모델을 개발하고, 전략적인 타겟 마케팅 추진 필요
 - 대규모 항만배후단지를 필요로 하지 않더라도 부가가치활동 확대를 고려한 타겟팅 필요
- 또한, 환적화물의 부가가치 활동이 자유로운 기업 환경을 만들기 위한 통관 등 법·제도 개선 및 규제 완화 등 정부와 항만공사의 지속적인 노력도 필수적임
- 이를 통해 부산항의 환적화물 유치가 부가가치활동 증대와 직접 연계되도록 하여, 그 간의 환적화물 유치 노력이 평가절하 되지 않도록 해야 할 것임

■ 항만관련산업의 종합적 육성 및 지원을 위한 방안 마련이 시급

- 기업체 난립, 과당경쟁 등 고질적인 문제점을 하나씩 해결하기 위해 부산항만공사에서 추진 중인 항만연관산업 육성 정책을 일회성이 아닌 지속성에 기반을 두고 차질 없이 진행해 나가야 할 것임
 - 특히, 신규 개발 및 운영 단계에서는 항만관련 업계에서 제기하는 항만이용 시 문제점이 재발되지 않도록 선제적인 개선 필요
- 이를 위해서는 지자체 및 관련 업·단체의 적극적인 협조가 성공적인 정책 실행과 실질적 효과 측면에서 필수적으로 요구됨
- 이러한 부산항의 지속적인 양적성장과 가치창출활동 강화는 부산항이 단순한 하나의 산업개념이 아닌 지역경제를 살리고 이끄는 진정한 핵심 동력으로 자리매김 할 수 있을 것임

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 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 방파제 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	중·일·미·러, 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

구분	제목	발행일
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 광생이모자반, 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 불가미 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 전남세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20

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