

KMI 동향분석

VOL.136
2019 AUGUST

발간년월 2019년 8월(통권 제136호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 김형태 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석 생산성 전년대비 소폭 감소

이수영 항만수요예측센터 연구원
(sygen@kmi.re.kr/051-797-4698)

이나영 항만수요예측센터 연구원
(lny0326i@kmi.re.kr/051-797-4697)

하태영 항만정책연구실 실장
(haty@kmi.re.kr/051-797-4691)

KMI는 2017년 이후 IHS Markit의 원자료를 토대로 전 세계 600여개 항만, 1500여개 컨테이너 터미널을 대상으로 컨테이너 터미널의 선석생산성을 분석하고 있다. '18년 세계 컨테이너 항만의 선석생산성을 분석한 결과 세계 항만생산성은 상승하고 있는데 비해 우리나라 컨테이너 터미널 선석생산성은 소폭 하락한 것으로 나타났다. 세계 컨테이너 항만의 선석생산성은 시간당 평균 65.9회로 전년에 비해 5.8% 증가한 것으로 나타났다. 세계 컨테이너 항만의 선석생산성은 지난 '14년 이후 줄곧 상승세를 이어왔으며 특히, '18년 4/4분기에는 시간당 67.4회로 최근 4년간 최대치를 기록한 것으로 나타났다.

2018년 지역별 선석생산성은 동북아시아가 시간당 평균 85.5회로 비교대상 권역 8개 가운데 가장 높은 것으로 나타났으며 동남아시아 69.2회/시간, 북미동안 58.3회/시간, 북미서안 52.1회/시간의 선석생산성을 기록하였다. 반면, 라틴아메리카 지역 항만의 선석생산성은 시간당 51.3회로 비교대상 지역 중 가장 낮은 것으로 나타났다.

국가별 선석생산성을 보면 2017년 세계 3위(89.8회/시간)를 기록했던 한국이 2018년 들어와 2단계 하락한 5위(89.6회/시간, 전년대비 0.1% 증가)로 순위가 하락한 것으로 나타났다. 한편 2017년에 이어 2018년에도 아랍에미레이트가 시간당 118.5회로 선석생산성 측면에서 세계 1위를 기록한 것으로 나타났다. 그 뒤를 이어 오만 2위(107.6회), 중국 4위(92.5)를 기록한 것으로 집계되었다. 특히, 중국의 경우에는 2015년 2위를 기록한 이후 국가 순위가 하락해 정체되어 있는 것으로 나타났다.

부산항의 경우 2018년 세계컨테이너항만중 생산성 순위가 10위로 2017년과 동일한 순위를 유지하였다. 순위가 크게 변동된 항만으로는 중국 샤먼항(15→7위), 사우디아라비아 제다항 (16→5위)이 전년대비 순위가 크게 높아졌으며 반면 중국 옌토허(6→13위)은 순위가 크게 하락한 것으로 나

타났다. 한편 줄곧 1위, 2위를 기록하던 아랍에미레이트 제벨알리항과 중국 상하이항(양산)의 선석생산성은 각각 시간당 평균 126.3회, 117.7회로 세계 2위, 3위를 기록, 한 계단씩 순위가 하락하였다. '18년도 컨테이너항만 선석생산성 세계 1위는 사우디아라비아의 킹압둘라항으로 154회/hr를 기록하였다.

터미널별로 분석하면 부산항 신항 1부두(PNIT)가 시간당 107.2회로 세계 12위를 기록해 국내에서 최고의 생산성을 보이고 있으나 2017년에 비해 4.2%가 감소하며 순위도 8위에서 하락하였다. 반면 신항 3부두(HJNC) 선석생산성은 106.0회/hr로 세계 14위를 기록하고 있으며 2017년의 24위에서 크게 개선되었다. 하지만 지난해 19위를 기록했던 부산신항 2부두(PNC)의 시간당 선석생산성은 전년대비 20.3% 감소한 78.0회를 기록하며 47위로 순위가 하락하는 등 3부두를 제외한 부산신항의 모든 터미널의 선석생산성은 정체 및 감소하는 것으로 나타났다.

한편, 중심항의 경쟁력을 가늠하는 초대형 컨테이너 선박(8천TEU급이상)을 대상으로 한 선석생산성에서는 부산항의 경우 지난해 대비 개선되었지만 순위는 전년과 동일한 10위를 기록하였다. 초대형컨테이너선에 대한 선석생산성이 가장 높은 항만은 사우디의 킹압둘라항이며 말레이시아의 탄종팔레파스항, 중국의 양산항, 샤먼항, 칭다오항 등이 우리보다 생산성이 높다. 이 중에서 싱가포르항의 경우 세계 5위이지만 꾸준히 개선되고 있는 것으로 분석되었다.('15:89.7회/hr → '16:110.7회/hr → '17:114.0회/hr → '18:122.7회/hr)

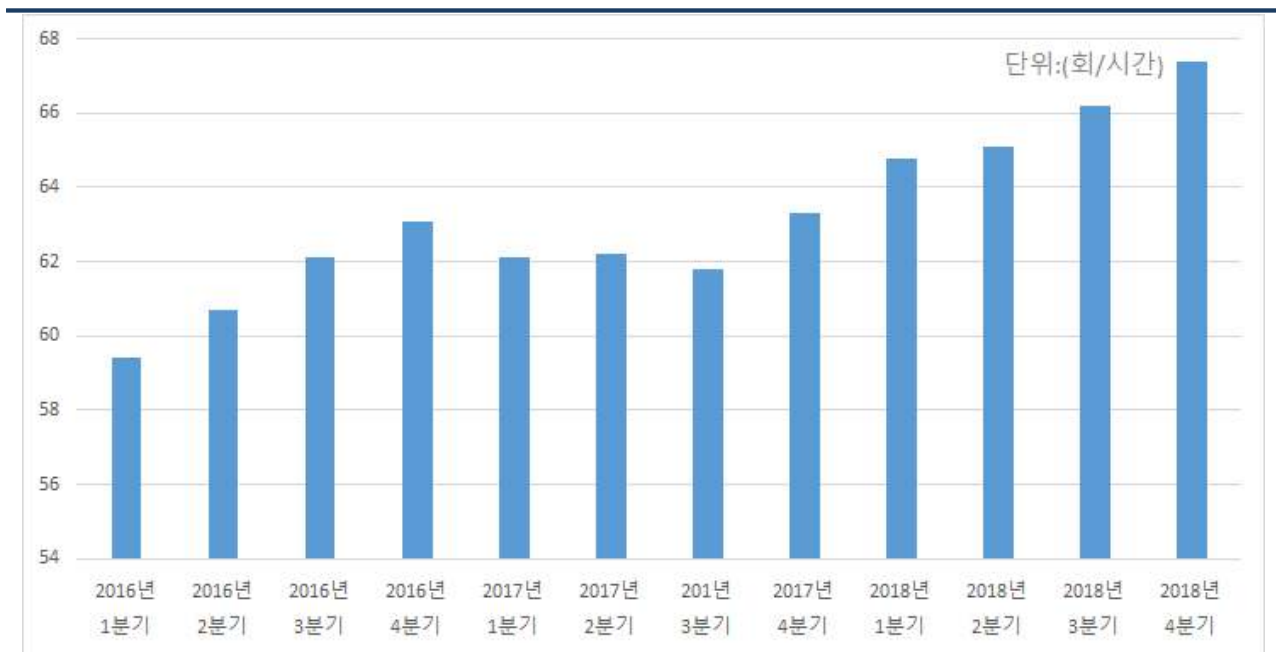
2018년 부산항 터미널별 선석생산성이 2017년에 비해 정체 및 감소한 이유에는 여러 가지가 있을 수 있으나 지속적인 부산항 물동량 증가에 따라 선석생산성 향상에 한계가 나타나는 것으로 판단된다. 컨테이너 물동량 증가는 장치공간의 부족으로 이어져 장치장 하역능력이 저하되고 선석생산성 저하의 원인으로 작용할 수 있기 때문이다. 따라서 부산항의 항만경쟁력 유지 및 제고를 위해서는 과감한 투자와 시설확충을 모색할 필요가 있다.

세계 컨테이너항만 2018년 선석생산성 전년대비 5.8% 증가한 65.9(회/hr) 기록

■ '18년 전 세계 600여개 컨테이너항만의 선석생산성을 분석한 결과 선석생산성은 시간당 평균 65.9회로 전년대비 향상된 것으로 나타남

- 세계 컨테이너항만의 평균 선석생산성을 분기별로 분석해보면 '17년 4/4분기에 역대 최고치를 기록한 이후에도 '18년도 1분기부터 4분기까지 매 분기마다 지속적으로 개선되었음
- '18년도 1분기에 64.8회/hr를 기록한 이후 2분기(65.1회/hr), 3분기(66.2회/hr)까지 신장세를 기록하였으며 물동량이 집중되는 4분기에도 전 분기 대비 1.8% 개선된 67.4회/hr를 기록함
- 중동지역과 아시아 지역은 분기를 거듭할수록 선석생산성이 개선되는 양상을 보였지만 북미 서안 지역 항만들의 4분기 선석생산성은 '15년 2분기 이후 가장 낮은 생산성을 기록함(1분기:53.3회/hr → 2분기:54.2회/hr → 3분기:52.6회/hr → 4분기:49.2회/hr)

그림 1. 세계 컨테이너 항만 평균선석생산성 추이(분기별)



자료 : IHS Markit, KMI 분석

2018년 지역별 컨테이너항만 선석생산성 동남아시아/중동아시아 약진, 미국 동서안 항만 동반 하락

■ 동북아시아지역은 85.5회/hr로 비교권역 8개 중 가장 높고, 동남아시아지역과 중동지역은 전년동기대비 각각 7.0%, 15.8% 상승하며 크게 개선

- 반면 지난해 3,4위를 기록했던 미국 동안과 서안의 컨테이너항만 선석생산성은 저하된 것으로 나타났다는데 미국 주요 항만들의 컨테이너 물동량 급증에 기인한 것으로 판단됨
- 미국 주요 컨테이너 항만들의 '18년도 연간실적은 마중 무역 분쟁에 따른 관세 인상 가능성 때문에 평년대비 많은 컨테이너물동량을 중국으로부터 수입하여 전년대비 6.2% 증가한 2,180만TEU를 기록함¹⁾
- 특히 미국 동안의 항만 대비 서안 컨테이너항만의 선석생산성 저하('17년 :56.2회/hr → '18년: 52.1회/hr, 전년대비 -7.3% 감소)가 두드러짐

표1. 세계 지역별 평균선석생산성 현황

단위 : 회/hr, %

구분	2017년 생산성	2018년 생산성	전년대비
North Asia	82.3	85.5	3.9
South / South East Asia	64.7	69.2	7.0
Middle East / Africa	55.8	64.6	15.8
East Coast / Gulf North America	60.2	58.3	-3.2
Mediterranean Region	47.9	55.1	15.0
North Europe	51.7	54.2	4.8
West Coast North America	56.2	52.1	-7.3
Latin America	48.4	51.3	6.0

자료 : IHS Markit, KMI 분석

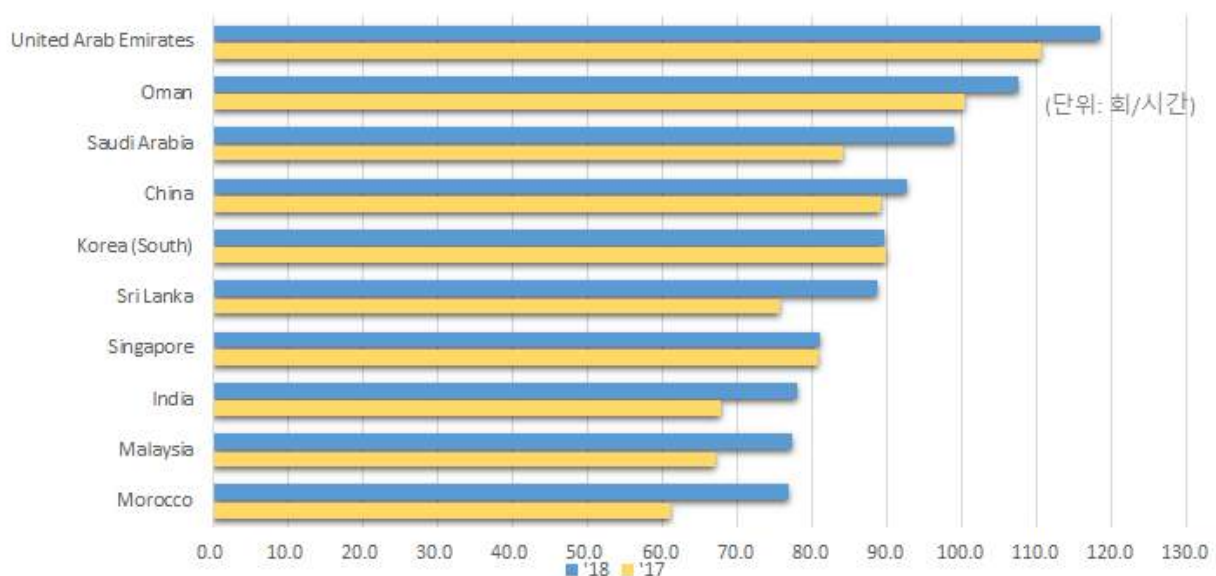
1) <https://worldmaritimenews.com/archives/271312/us-container-imports-still-strong-as-tariff-increase-approaches/>

2018년 국가별 컨테이너항만 선석생산성 UAE가 118.5회/hr로 세계 1위, 한국은 전년대비 2계단 하락한 세계 5위 기록

■ 한국의 선석생산성('18년)은 89.6회/hr로 전년동기대비 0.1% 소폭감소, 아랍에미리트(UAE)와 오만 등 중동 국가들과 중국의 뒤를 이어 세계 5위를 기록

- 중국의 '18년도 선석생산성은 92.5회/hr로 전년대비 3.9% 증가한 반면 싱가포르의 선석생산성(81.0회/hr)은 전년동기대비 0.2% 소폭 증가하는 데 그침. 하지만 국가별 순위는 두 국가 모두 전년과 동일한 4위와 7위를 각각 기록함
- 전년도 상위 10위권 국가였던 홍콩(9위)과 일본(10위)은 올해 들어 시간당 선석생산성 저하로 각각 11위, 18위로 순위가 하락함
- 지난해 13위를 기록했던 말레이시아의 '18년도 시간당 선석생산성은 77.3회로(전년대비 15.3% 증가) 세계 Top 9위에 새롭게 진입함
- '18년도 상위 10개국 중 선석생산성이 가장 크게 개선된 국가는 사우디아라비아로 전년대비 17.6% 증가한 98.9회/hr를 기록함

그림 2. '17/18년 세계 국가별 컨테이너항만 선석생산성 Top 10(전체 선형)



자료 : IHS Markit, KMI 분석

2018년 세계 컨테이너항만별 선석생산성 부산항 10위로 전년과 동일, 킹압둘라(Saudi Arabia)항 131.9회/hr로 세계 1위

■ '18년도 부산항 선석생산성은 전년동기대비 1.6% 증가한 93.6회/hr를 기록, 전년과 동일하게 10위 기록

- 전년대비 부산항의 선석생산성이 소폭 증가한데 그친 이유는 지속적인 컨테이너 선박 평균 하역량 증가와 부산항의 물동량 증가에 기인한 것으로 판단됨
- 항만물동량 증가는 반출입, 본선지원 등 장치장의 작업량 또한 증가시켜 항만의 선석생산성정체 및 감소를 유발할 수 있음
- 한편 광양항의 '18년도 시간당 선석생산성은 전년대비 감소한 반면(83.3회/hr → 81.2회/hr) 인천항의 선석생산성은 소폭 개선(55.7회/hr→59.3회/hr)되어 78위를 기록함

■ 중국 샤먼항과 칭다오항의 선석생산성 약진, 양산항은 전년대비 선석생산성 소폭 상승

- 중국 상하이항(양산)의 '18년도 시간당 선석생산성은 전년동기대비 2.4% 증가한 117.7회로 세계 3위 기록함
- 반면 샤먼항과 칭다오항의 선석생산성은 전년대비 각각 13.9%, 11.3% 증가하며 큰 폭의 순위 상승(샤먼항: 15위→ 7위, 칭다오항: 12위→ 9위)을 나타냄

■ 4년 연속 세계 1위를 기록하던 아랍에미리트(UAE)의 제벨알리항을 제치고 사우디 아라비아의 킹압둘라항이 선석생산성 세계 1위를 기록

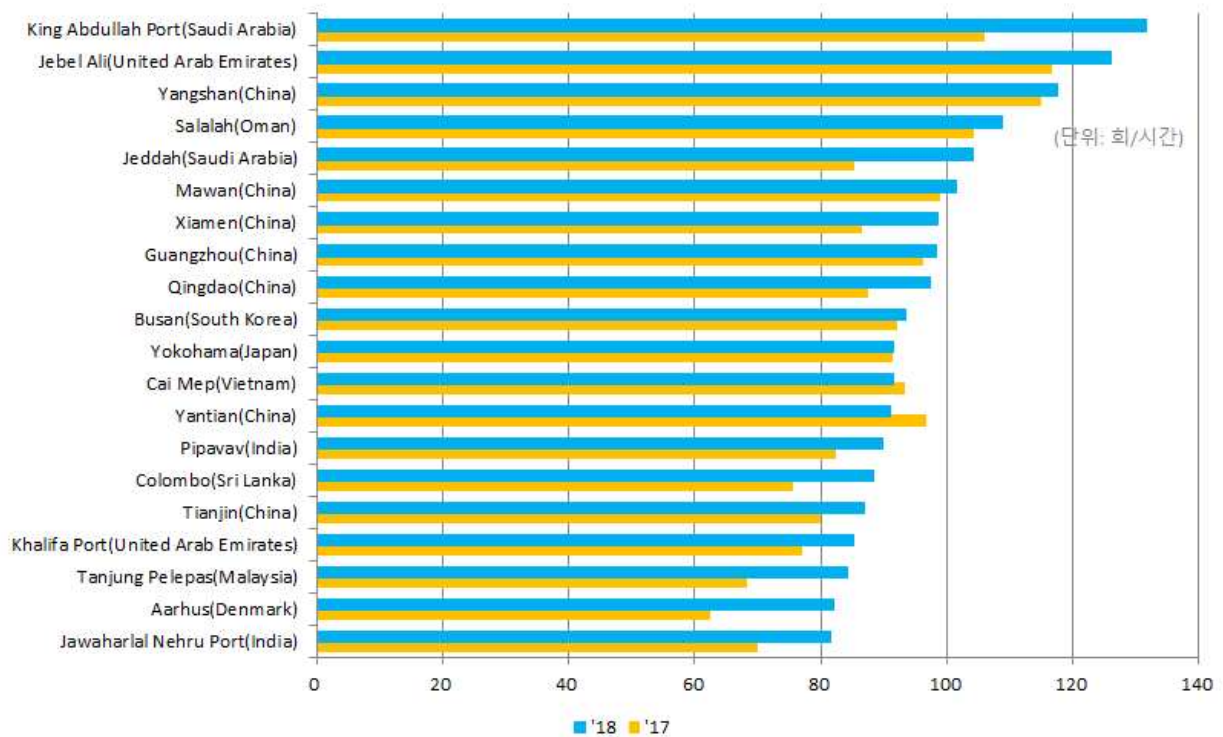
- '18년도 아랍에미리트(UAE)의 제벨알리항의 선석생산성은 전년대비 8.2% 증가한 126.3회/hr를 기록했지만 세계 순위는 킹압둘라항에 이어 2위를 기록함

■ 미국 주요 항만 선석생산성 동반 하락, 북미 동안 NY/NJ항의 선석생산성은 전년동기 대비 15.3% 감소한 67.7회/hr를 기록하며 25위에서 '18년 47위로 순위 하락

- 북미 서안 LB항의 선석생산성은 전년대비 2.0% 하락한 62.4회/hr를 기록했지만 전년 대비 10계단 하락한 63위를 기록함
- 또한 LA항의 시간당 선석생산성은 전년대비 17.2% 감소한 61.8회로 30위에서 66위로 급락하였음

- 한편 유럽 지역의 대표적인 관문항인 네덜란드의 로테르담항(70.9회/hr, 40위)과 독일의 함부르크항(68.3회/hr, 45위)은 '17년 대비 선석생산성이 개선된 것으로 분석됨

그림 3. '17/18년 세계 컨테이너항만 선석생산성 Top 20(전체 선형)



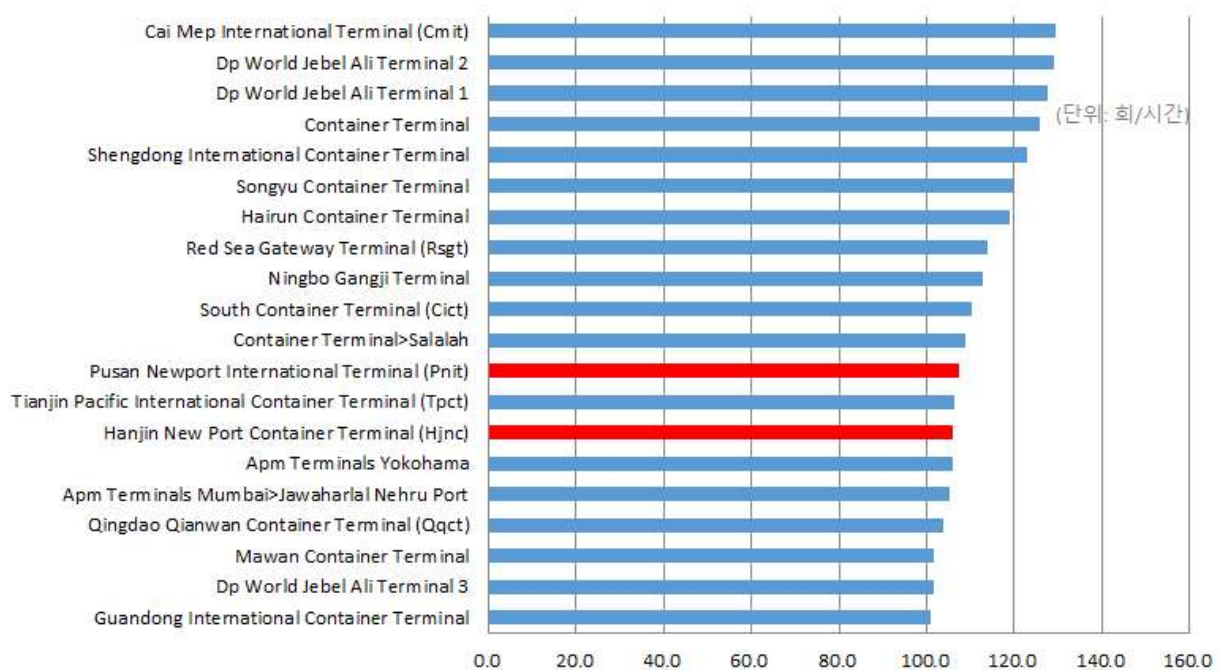
자료 : IHS Markit, KMI 분석

2018년 세계 컨테이너 터미널별 생산성 부산항 PNIT와 HJNC 세계 12위, 14위 기록

■ HJNC를 제외한 부산신항 컨테이너터미널 선석생산성 전년대비 정체 및 감소, 1부두(PNIT)는 시간당 107.2회로 전년동기대비 4.2% 감소하며 4계단 순위 하락

- '18년 1/4분기에 119.4회/hr를 기록했던 PNIT의 선석생산성은 이후 지속적인 하락세를 보이며 3분기와 4분기에 각각 102.6회/hr 98.8회/hr까지 하락함
- 부산신항 3부두(HJNC)의 선석생산성은 전년대비 10.9% 증가한 106.0회/hr(14위)로 지난해 24위를 기록한데 이어 '18년도에는 20위권 이내로 순위가 상승함
- 지난해 19위를 기록했던 부산신항 2부두(PNC)의 시간당 선석생산성은 전년대비 20.3% 감소한 78.0회를 기록하며 47위로 순위가 하락함
- '18년도 부산신항 4부두(HPNT)의 선석생산성은 84.1회/hr(35위) 전년대비 0.3% 소폭 증가함

그림 4. '18년 세계 컨테이너 터미널 선석생산성 Top 20(전체 선형)



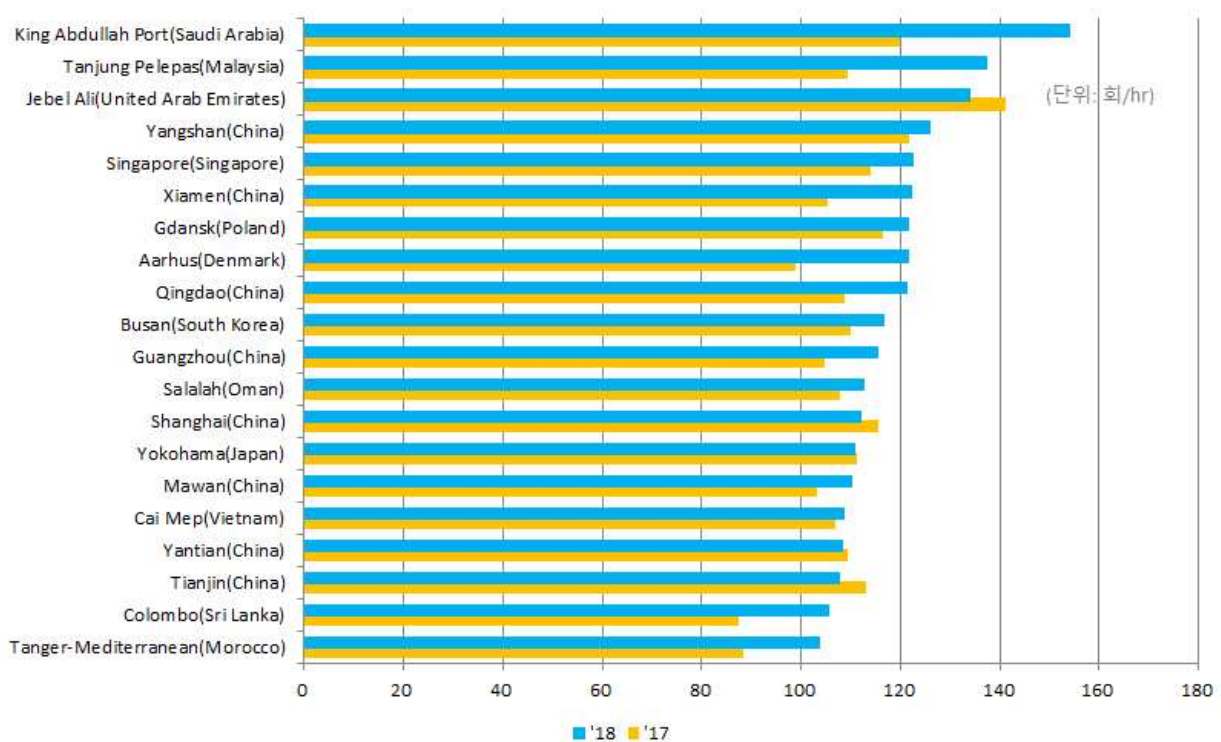
자료 : IHS Markit, KMI 분석

허브항 경쟁력을 가늠하는 초대형 컨테이너 선박 대상의 선석 생산성 부산항 10위 유지, 싱가포르항은 2계단 상승한 5위 기록

■ 8,000TEU급 이상 초대형 선박대상 항만별 선석생산성도 킹압둘라(Saudi Arabia)항이 154.0회/hr로 세계 1위 기록, 부산항은 전년동기대비 6.1% 증가한 116.7회/hr를 기록

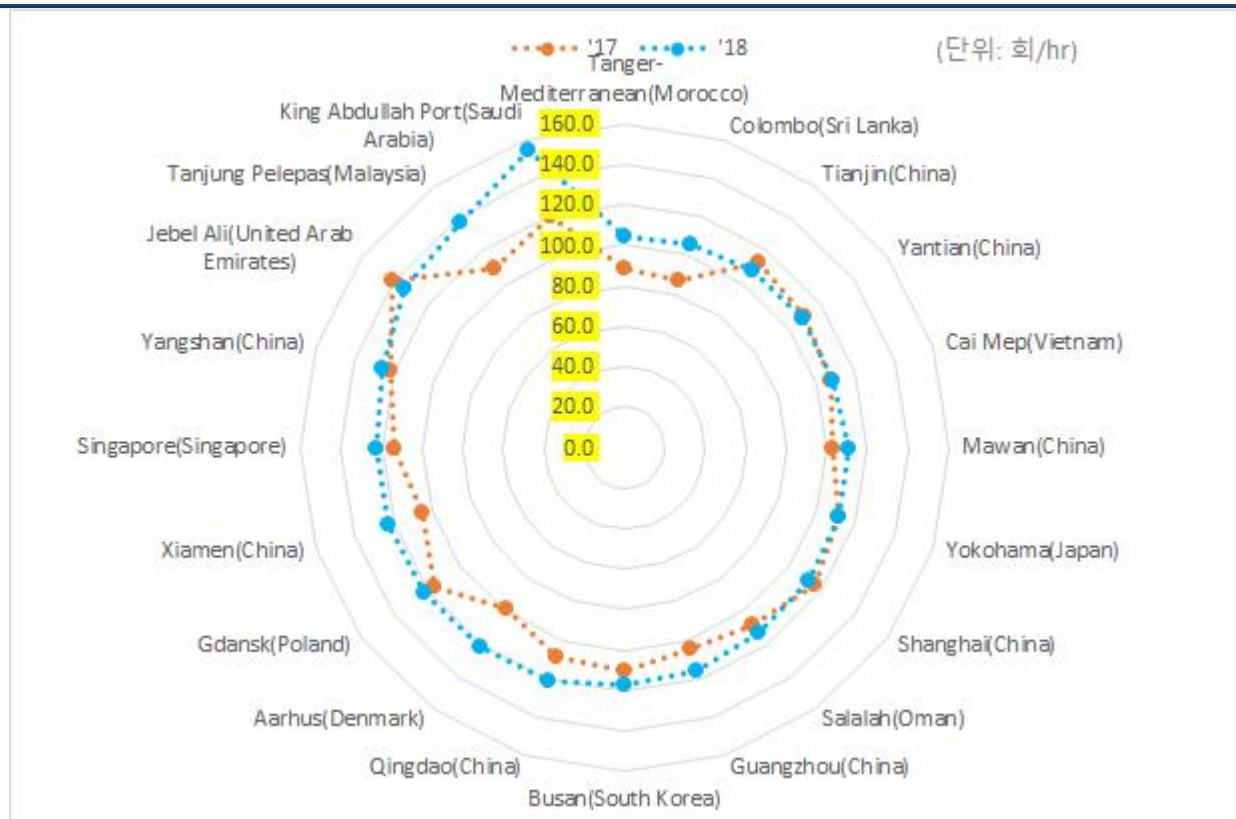
- 부산항의 경우 지난해 대비 초대형 컨테이너 선박 대상의 선석생산성은 개선되었지만 순위는 전년과 동일한 10위를 기록함
- 중국 상하이항(양산)의 초대형선박 대상 시간당 선석생산성(126.1회/hr)은 전년대비 3.5% 상승했지만 순위는 지난해 대비 2단계 하락한 4위를 기록함
- 반면 칭다오항의 선석생산성은 전년대비 11.7% 증가한 121.5회/hr로 크게 개선되어 순위도 '17년 대비 5단계 상승한 9위를 기록
- 도심 터미널들의 기능 이전을 위해 Tuas 신항을 개발하고 있는 싱가포르항의 초대형 선박대상 선석생산성은 꾸준히 증가하고 있음 ('15:89.7회/hr → '16:110.7회/hr → '17:114.0회/hr → '18:122.7회/hr)

그림 5. '17/18년 세계 컨테이너항만 선석생산성 Top 20(8,000TEU 이상)



자료 : IHS Markit, KMI 분석

그림 6. '17/18년 세계 컨테이너 항만별 선석생산성 Top 20(8000TEU급 이상)

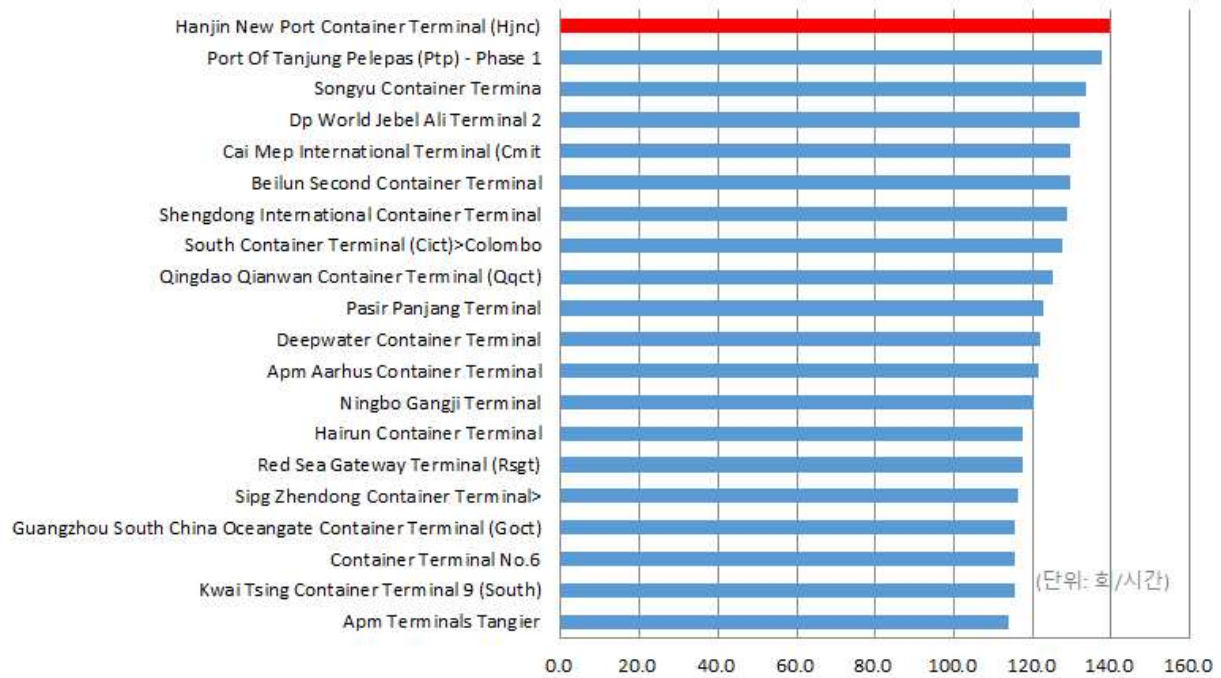


자료 : IHS Markit, KMI 분석

■ 8,000TEU급 이상 초대형 선박대상 터미널별 선석생산성 부산신항 3부두(HJNC)가 139.5회/hr로 세계 1위를 기록, 우리나라에서는 유일하게 세계 20위권내 진입

- 부산신항 3부두(HJNC)의 초대형 선박 대상 선석생산성은 전년대비 7.3% 증가하며 전년대비 3계단 순위 상승한 세계 1위를 기록함
- 반면, 지난해 18위를 기록했던 부산신항 1부두(PNIT)의 선석생산성(113.7회/hr)은 전년대비 소폭 (0.2%) 감소하며 21위로 3계단 순위가 하락함
- 또한 부산신항 2부두(PNC)와 4부두(HPNT)의 선석생산성도 각각 전년대비 19.7%, 0.8% 하락한 89.1회/hr, 111.9회/hr를 기록함
- 지난 3년간 증가추세('15:82.2회/hr → '16:87.5회/hr → '17:101.5회/hr)를 보이던 광양항 컨테이너 터미널의 '18년도 선석생산성은 전년동기대비 6.3% 하락한 95.1회/hr에 그침

그림 7. '18년 세계 컨테이너 터미널별 선석생산성 Top 20(8000TEU급 이상)



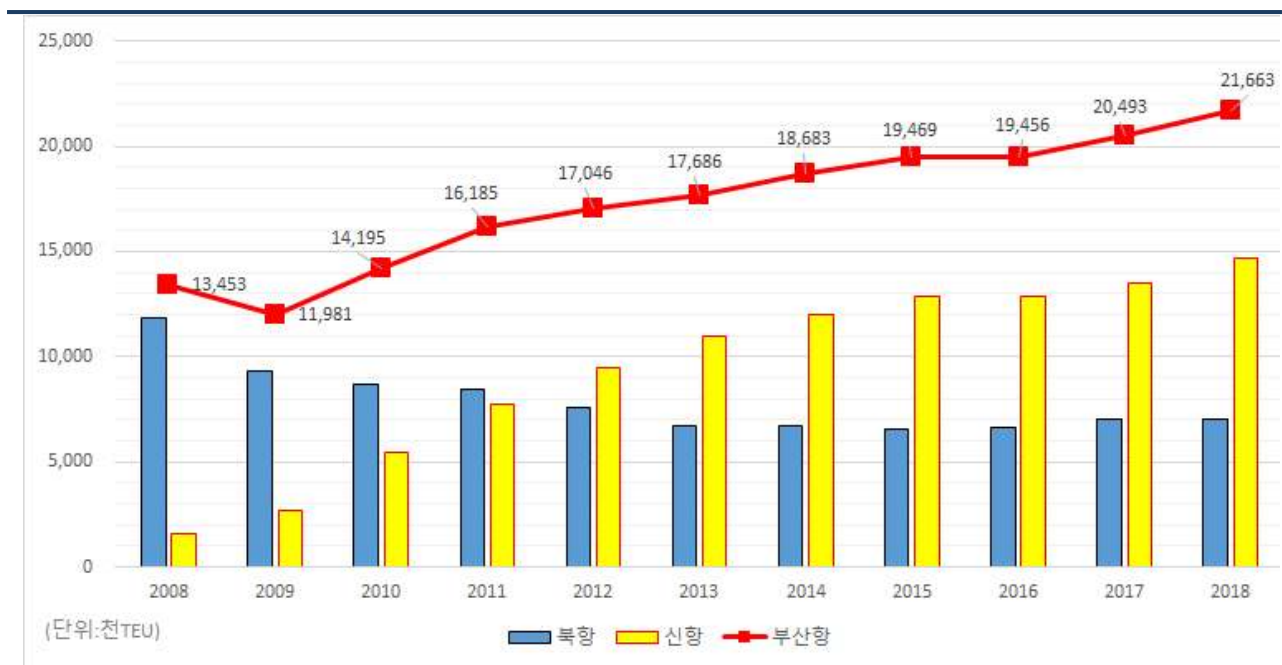
자료 : IHS Markit, KMI 분석

지속적인 컨테이너 물동량 증가에 따른 부산항 터미널 선석생산성 정체 및 감소

■ 부산항의 컨테이너 물동량은 지난 5년 동안 한진해운 사태 및 얼라이언스 재편과 같은 해운 물류 환경 변화에도 연평균 3.8%의 성장세를 기록

- 부산항 북항의 경우 동기간 1.0%의 물동량 신장세를 나타냈지만 부산항 신항의 경우 최근 5년('14년~'18년)동안 연평균 5.2%씩 물동량이 증가하였음
- '18년도 부산항 신항의 컨테이너물동량 실적은 1,466만 5천 TEU로 전년대비 8.8% 증가하였으며 특히 환적물동량의 경우 전년대비 높은 증가율(11.8%)을 보임
- 부산항 신항에서 5부두를 제외한 4개 터미널 모두 하역능력대비 적게는 2.4%, 많게는 34% 이상의 물동량을 처리하고 있는 실정임

그림 8. 부산항 신·북항 연도별 컨테이너 물동량 실적



자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC), KMI 분석

■ '18년도 부산항 신항 3부두(HJNC)를 제외한 모든 부산항의 컨테이너 터미널은 전체선형과 8천TEU급 이상 선형 대상 선석생산성 감소

- 부산항 신항 3부두가 초대형선박(8천TEU급 이상) 대상의 선석생산부문에서 세계 1위(139.5회/hr)를 기록하는 쾌거를 이루었지만 우리나라 터미널 중 세계 상위 20위권 내에 유일하게 진입함

- 지난해 큰 폭의 선석생산성 개선을 기록하며 세계 18위를 기록했던 PNIT(1부두)의 경우 선석생산성이 소폭 감소하며 순위도 3계단 하락하였음

■ 부산항의 항만경쟁력 유지 및 제고를 위해서는 과감한 투자와 시설확충이 필요한 것으로 판단

- 컨테이너 물동량 증가는 장치공간의 부족으로 이어져 연쇄적으로 장치장 하역능력 저하, 선석생산성 저하로 이어질 수 있는 만큼 적기에 시설 확충이 필요할 것으로 생각됨
- 이에 따라 과감한 투자와 시설 확충을 통해 따라 초대형 선박대상 선석생산성이 지속적으로 개선되고 있는 세계 제 1의 환적항인 싱가포르항을 벤치마킹 할 필요가 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	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 침병!,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	수산업노동법 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	블록체인이 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	"국민환갑 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 조치에 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 해양터져 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.

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