

KMI 동향분석

VOL.138
2019 AUGUST

발간년월 2019년 8월(통권 제138호) 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.

중국 항만비용 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석

김찬호 항만투자·운영연구실 실장
(chkim@kmi.re.kr/051-797-4673)

김성아 항만투자·운영연구실 전문연구원
(ksa@kmi.re.kr/051-797-4792)

김성기 항만투자·운영연구실 전문연구원
(skkim@kmi.re.kr/051-797-4688)

중국 정부는 지난 3월 18일 물류비 절감을 목표로 화물입출항료, 보안료, 도선료 등의 항만비용을 인하하였다. 이번 조치로 경쟁관계에 있는 우리나라 항만의 환적물동량 이탈이 발생할 가능성이 제기되고 있어 중국의 항만비용 인하가 우리나라 환적물동량 변화에 미치는 영향을 검토해 보았다.

부산항과 상하이항간 운항되고 있는 컨테이너 선박의 표준선형을 구하여 상하이항과 부산항의 실제 항만비용을 직접 비교한 결과 첫째, 이번 중국의 인하 조치에도 불구하고 부산항의 가격 경쟁력이 여전히 우세하며, 둘째, 부산항 환적물동량의 가격 탄력성은 0.3으로 중국의 항만수납비용 변화에 민감하게 반응하지 않음을 확인하였다.

가격탄력성의 실효성 검정을 위해 그랜저 인과관계 검정을 시행하였다. 2015년 1월~2019년 4월까지의 중국 운임 자료와 부산항의 환적물동량 자료로 인과관계를 분석한 결과 두 변수가 서로 영향을 미치지 못한다는 귀무가설을 모두 기각하지 못하여 두 변수간의 인과관계는 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타나 도출된 부산항 환적물동량의 가격탄력성은 의미를 가지지 못하는 것으로 판단된다. 추가적으로 최근 2년 동안의 부산항 환적물동량 추이를 살펴본 결과 증가한 것으로 나타나 실질적으로도 인과관계가 미약함을 확인하였다.

그러나 우리나라와 중국의 항만비용 격차가 줄어들고 있다는 점은 유의해야 한다. 즉 올해만 해도 중국은 항만비용을 인하하였으나 우리나라는 항만비용을 인상했기 때문이다. 따라서 항만비용 인하 등의 정책은 중국과의 항만비용 격차를 감안하여 추진할 필요가 있다.

한편, 중국의 항만비용 인하가 부산항의 환적화물 변화에 거의 영향을 주지 않은 것으로 판단할

수 있으나, 최근 미·중 무역 갈등 등 세계 경제 기조 변화 및 선박운항 패턴 등과 같은 다른 요인이 부산항의 환적물동량에 미치는 영향을 추가 검토할 필요가 있다.

중국, 4월 1일부터 항만비용 추가 인하

■ 물류비 절감 및 효율성 증대를 위해 이번 조치 시행

- 중국정부는 ‘물류의 원가 절감과 효율성 증대’를 목표로 지난 3월 18일 ‘항만비용 계산방법 수정에 관한 통지’를 통해 화물입출항료, 보안료, 도선료 등을 인하하였는데 이번 인하¹⁾는 4월 1일부터 향후 5년간 적용될 예정임
 - 화물입출항료는 일반화물 적컨테이너 기준 15% 인하된 수입 34위안, 수출 17위안이 부과됨
 - 도선료는 도선선박의 규모 및 도선거리를 기준으로 4만 톤 이상 선박에 운임 톤당 10% 인하된 0.4위안이 부과됨
 - 보안료는 20% 인하되어 8위안이 부과됨
- 이번 인하 조치로 인해 경쟁 관계에 있는 우리나라 항만의 가격 경쟁력 저하가 발생하여 중국발 환적 물동량의 이탈로 이어질 수 있다는 우려가 제기되고 있음
- 중국의 이런 항만비용 변화가 우리나라 환적 물동량에 어떤 영향을 미치는지 상관관계를 분석하고자 함

표 1. 중국 항만비용의 변화

(단위: 위안)

구분	부과단위	변경 전		2016		2019		비고
선박 입출항료	NT	0.71		0.71		0.71		외항선(입항/출항 각각 부과)
접안료	NT/일	0.20		0.20		0.20		외항화물선
정박료	NT/일	0.05		0.05		0.05		해상정박선
화물 입출항료		수입	수출	수입	수출	수입	수출	
	20피트	40	20	40	20	34	17	일반화물 적컨테이너,
	40피트	80	40	80	40	68	34	상품용 컨테이너박스
	20피트	80	40	80	40	68	34	일반 1급 위험화물 적컨테이너,
	40피트	160	80	160	80	136	68	냉동 컨테이너

1) 중국은 이번 항만비용 인하 조치 이전인 2016년에도 항만비용을 인하한 적이 있었음

2016년의 화물입출항료는 1TEU당 수입 40위안·수출 20위안이며, 도선료는 4만 톤 이상 선박에 운임 톤당 0.45위안임. 도선사를 승선시키고 항내 이동한 경우에 선박이동료, 도선사 대기시간에 대한 도선사 대기료도 부과하였으나 2016년 폐지했음. 보안료는 1TEU당 10위안이며, 라인핸들링비(Line Handling Charge)와 선창개폐비(Hatch Cover Open & Close charge)는 폐지되었음. 또한 선박 당 부과되는 오일펜스사용료(Oil Fence Charge)와 시간에 따라 부과되는 예선료가 추가되었음

도선료	운임 톤	0.5	0.5	0.45	4만 톤 이하
		0.5	0.45	0.4	4.1만 톤~8만 톤
		0.5	0.425	0.375	8만 톤 이상
	운임 톤·해리	0.05	0.005	0.004	10해리 이상 초과 부분
	운임 톤	0.16	0.16	0.14	수문통과 도선
	운임 톤		0.22	0.20	항만 내 이동 정박
선박이동료	운임 톤	0.22	-	-	
도선사 대기료	1인당 1시간	20.00	-	-	
예선료	운임 톤·시간	0.48	0.48	0.48	
라인핸들링비 (Line Handling Charge)	매회	107	-	-	2000톤 이하 선박 계류 시
		159	-	-	2000톤 이하 선박 항내 정박 시
		213	-	-	2000톤 이상 선박 계류 시
		318	-	-	2000톤 이상 선박 항내 정박 시
선창 개폐비 (Hatch Cover Open & Close charge)	선창 당	264	-	-	2000톤 이하 선박
		530	-	-	2000톤 이상 선박
보안료	20피트	10.0	10.0	8.0	
	40피트	15.0	15.0	12.0	
오일펜스 사용료 (Oil Fence Charge)	선박	-	3000	3,000	1,000톤 이하 선박
		-	3500	3,500	1,000~3,000톤 선박
		-	4000	4,000	3,000톤 이상 선박

주 1) KMI 중국연구센터의 자료를 이용하여 연구진 재작성

중국 항만비용 1.7% 인하에도 불구하고 부산항이 더 낮은 수준

■ 이번 조치로 인한 상하이항의 실제 항만비용 약 1.7% 인하²⁾

- 표준선형을 설정하여 동일한 조건으로 실제 항만비용을 비교·분석함
- 여기서 표준선형은 PORT-MIS의 2018년 부산항 톤급별 선박입항통계에 따른 평균선형과 중국 및 우리나라의 대표적인 컨테이너 항만인 상하이항과 부산항을 운항하는 선사 인터뷰를 통해 13,000TEU 급으로 설정했음
- 아울러, 도선시간, 예선시간, 하역 물량 등은 선사 인터뷰를 통해 기준을 설정했음

2) 2016년에는 약 1.1% 인하

표 2. 표준선형 제원

총톤수	141,868GT	순톤수	78,387
적재톤수	146,064DWT	적재능력	13,154TEU
선창수	52개	도선시간	5시간
하역	3,000TEU	예선시간	1시간
양하	1,500TEU	적하	1,500TEU

자료: 중국과 한국을 운항하는 선사와의 인터뷰 내용을 KMI 연구진 재작성

- 2015년 이후 2차례 시행된 항만비용 인하조치로 인한 상하이항의 실제 항만비용을 산출한 결과, 약 1.7% 감소한 것으로 분석됨. 특히 항만비용의 약 70%를 차지하는 하역료의 변동이 없었기 때문에 전체 인하율은 1.7%에 그침
- 즉, 이번 인하의 대상인 화물입출항료, 보안료, 도선료 등이 전체 항만비용에서 차지하는 비중이 10%인 상황에서 항목별 10~20%의 인하가 전체 항만비용에 미친 영향은 1.7%인 것으로 판단됨
- 한편, 하역료를 제외한 항만비용만 기준으로 할 경우, 이번 인하조치로 인한 인하효과는 9.1%로 나타남

표 3. 중국 항만의 항만비용 산출(상하이항)

(단위: 위안)

항목		부과단위	변경전	2016	2019
항만 수납 비용	선박 입출항료	NT	78,387×0.71×2회	78,387 × 0.71×2회	78,387 × 0.71×2회
	접안료	NT/일	78,387×0.20	78,387 × 0.20	78,387 × 0.20
	화물 입출항료	1TEU	3,000×20 + 3,000×40	3,000×20 + 3,000×40	3,000×17 + 3,000×34
	도선료	NT	78,387×0.50×2회	78,387×0.45×2회	78,387×0.40×2회
	선박이동료	NT	78,387×0.22	-	-
	도선사 대기로	1인당 1시간	20×5	-	-
	예선료	NT/시간	78,387×0.48×1	78,387×0.48×1	78,387×0.48×1

라인핸들링비 (Line Handling Charge)	매회	213x2	-	-
선창 개폐비 (Hatch Cover Open & Close charge)	선창 당	12x530	-	-
보안료	1TEU	3,000x10	3,000x10	3,000x8
오일펜스 사용료 (Oil Fence Charge)	선박	-	4,000	4,000
소계(위안)		477,131	449,161	408,322
인하율(%)		-	-5.9	-9.1
하역료	1TEU	3,000x660	3,000x660	3,000x660
합계 (위안)		2,457,131	2,429,161	2,388,322
합계 (원)		447,197,813	422,674,014	401,238,146
인하율(%)		-	-1.1	-1.7

주 1) 하역료는 MOT Tariff(2019년 기준) 적용

2) 환율은 연평균 값으로 1위안 당 2015년 182원, 2016년 174원, 2019년 168원 적용

■ 부산항의 항만비용은 상하이항보다 낮은 수준

- 표준선형 및 처리 물량 기준을 감안한 부산항과 상하이항의 항만비용(하역료 포함)은 부산항이 3억 5,130만원, 상하이항이 4억 124만원으로 산정되어 부산항이 상하이항의 약 88% 수준으로 나타남
- 아울러 하역료를 제외한 비용도 부산항이 4,409만원으로 상하이항의 6,859만원보다 낮은 수준(64%)으로 가격경쟁력이 우위에 있는 것으로 판단됨
- 항만비용을 항목별로 비교하기 위해 상하이항의 가격을 100으로 설정하고 부산항의 상대적 가격을 산출해보면 접안료는 상하이항보다 매우 높은 반면, 화물입출항료, 도선료, 보안료 등은 매우 낮은 수준으로 나타남
 - 접안료는 193, 선박입출항료 102, 하역료 92, 화물입출항료 52, 예선료 35, 도선료 21, 보안료 11임

표 4. 우리나라 항만의 항만비용 산출(부산항)

(단위: 원)

	항목	부과단위	산출내역	금액	상하이항	상대 가격
항만 수납 비용	선박 입출항료	GT당 135원	141,868x135	19,152,180	18,700,003	102
	접안료	10GT, 12시간당 358원	141,868x35.8	5,078,874	2,633,803	193
	화물 입출항료	1TEU 당 4,429원	3,000x4,429	13,287,000	25,704,000	52
	도선료	도선료 2,124,170원 도선선료 175,780원	2,124,170+175,780	2,299,950	10,535,213	21
	선박이동료	-	-	-	-	-
	도선사 대기료	-	-	-	-	-
	예선료	척당 4천 마력 997,880원 척당 5천 마력 1,198,620원	997,800+1,198,600	2,196,400	6,321,128	35
	라인핸들링비 (Line Handling Charge)	1회당 194,460원	194,460원	194,400	-	-
	선창 개폐비 (Hatch Cover Open & Close charge)	해치커버 당 40,700원	36x40,700	1,465,200	-	-
	보안료	1톤 당 3원	141,868x3	425,604	4,032,000	11
	오일펜스 사용료 (Oil Fence Charge)	-	-	-	672,000	-
	소계			44,099,668	68,598,146	64
	하역료	1TEU 당 102,400원	3,000x102,400	307,200,000	332,640,000	92
	합계			351,299,668	401,238,146	88

주 1) 선박입출항료, 접안료, 화물입출항료는 고시 요율 적용

2) 하역료는 중국과 한국을 운항하는 선사와의 인터뷰 자료 활용

3) 도선료는 도선요율표에 따라 기본(BASE), GROSS TONNAGE 값, DRAFT 값을 합산해 산출

4) 예선료는 부산지방해양수산청 5월 1일부터 시행된 예선 사용 기준을 적용하면 표준선형은 4,000마력과 5,000마력 각 1척씩을 사용해야하며 한국 예선업협동조합의 2019년 요율을 적용

5) 라인핸들링비는 부산항만산업협회와 한국국제해운대리점협회의 서비스요율에 따라 10만 톤 이상의 선박 19만4,660원 적용

6) 상대가격은 상하이항을 기준(100)으로 하여 부산항의 가격을 산출한 것

중국 항만비용 인하의 영향은 크지 않을 것

■ 중국의 항만비용 인하로 부산항 환적물동량은 0.3% 감소 추정

- <표 3>에 따르면 중국은 2016년에 약 1.1%의 비용을 인하하였으며, 인하시점 기준 앞뒤 2년씩³⁾의 부산항 환적물동량을 살펴보면 전 기간 대비 약 0.3% 감소했음
- 부산항 환적물동량의 가격탄력성⁴⁾은 0.3으로 산출되어 중국의 항만비용 변화에 따라 물동량 변화는 크게 나타나지 않는 것으로 분석됨
- 한편, 2016년의 1차 항만비용 인하 자료로 산출된 부산항 물동량의 가격탄력성을 이용하여 2019년 2차 인하조치의 영향을 추정할 수 있음

표 5. 2019년 부산항 환적화물 변화량 추정

(단위: TEU, %)

부산항 환적화물 가격탄력성(B)	2019년 중국 항만 가격 인하율(C)	인하효과(A)	비고
0.3	-1.7%	-0.5%	$A = B \times C$

주 : 탄력성은 2016년 부산항의 전년대비 환적물동량 감소분(0.3%)을 중국의 전년대비 항만비용 인하분(1.1%)으로 나누어 산출했음
자료: Drewry container freight rate, port-mis 자료를 이용하여 KMI 분석

- 그 결과 부산항의 환적물동량은 2018년 물동량 기준으로 연간 약 0.5%(약 17천 TEU) 감소하는 것으로 나타나 그 영향이 크지 않음을 알 수 있음
- 한편, 중국 항만비용의 변화와 부산항 환적화물 변화간의 인과관계가 통계적으로 유의할 때 도출된 탄력성이 유의미해짐을 고려해 그랜저 인과관계 분석⁵⁾을 추가로 시행함

■ 중국 항만비용의 인하가 우리나라 환적 물동량에 미치는 영향은 미미

- 중국 항만비용의 변화와 부산항 환적물동량간의 인과관계를 검정하기 위해 다음과 같은 두 개의 귀무가설을 설정하였음
 - 첫째, 중국 항만비용의 인하는 우리나라 환적물동량 변화에 영향을 미치지 못함

3) 해당기간은 계절성뿐만 아니라 특수적 이벤트(한진해운 파산 등)의 정보를 일정부분 상쇄하여 중국의 항만비용 인하효과에 대한 영향을 비교적 면밀히 살펴보기 위하여 설정하였음.

4) 탄력성은 양적 변화율을 가격변화율로 나누어 계산하는 것으로 본 고에서는 중국의 항만비용이 1단위 변화하였을 때 부산항의 환적화물 물동량이 얼마나 변하는지를 나타냄

5) 이전 시차의 독립변수들이 종속변수를 예측하는데 통계적으로 유의미한지를 검정하는 방법임

- 둘째, 우리나라 환적물동량 변화는 중국 항만비용 변화에 영향을 미치지 못함
- 귀무가설을 유의한 수준으로 기각하려면 P-value(probability value)⁶⁾는 적어도 0.05 이하가 되어야 하나, 검정결과 두 개의 귀무가설에 대해 각각 0.58, 0.98로 도출되어 귀무가설을 기각하지 못함
- 즉, 중국 항만비용과 부산항 환적물동량 간의 그랜저 인과관계 검정결과 두 개의 귀무가설을 모두 기각하지 못하므로 두 변수는 상호 영향을 미치지 않는 것으로 분석되어 앞서 추정한 부산항 환적물동량의 가격탄력성은 실효성이 없는 것으로 판단됨

표 6. 그랜저 인과관계 검정결과

귀무가설	p-value
부산항 환적물동량 \nrightarrow 중국 항만비용	0.5841
중국 항만비용 \nrightarrow 부산항 환적물동량	0.9845

주 1) 2015년~2019년 4월의 월별 자료 이용

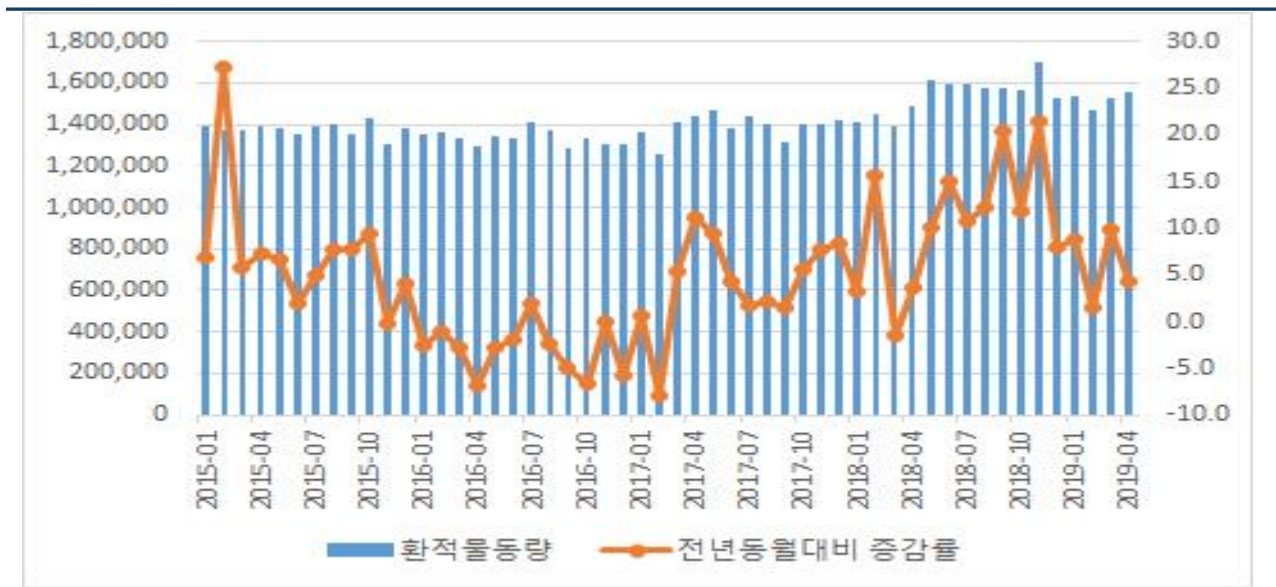
자료 : Drewry container freight rate ; PORT-MIS(2019년 6월 추출)

■ 2016년 중국 항만비용 인하에도 불구하고, 최근 2년간 우리나라 환적물동량은 증가 추세

- <그림 1>을 보면 중국 항만비용 인하가 처음 시행된 2016년 부산항의 환적물동량은 전년대비 3.0% 감소하였으나 실제로 물동량 감소는 지속적으로 나타나지 않고, 2016년 이후에는 증가추세를 보여 2018년 부산항의 환적물동량은 전년대비 4.1% 증가함
- 뿐만 아니라, 부산항의 항만비용은 상하이항보다 지속적으로 낮은 수준을 유지해오고 있으며 이번 조치로 인한 인하율도 낮은 수준으로 선사들의 의사결정에 크게 영향을 미치지 않을 것으로 판단됨
- 따라서, 이번 중국의 항만비용 인하가 우리나라 항만물동량 변화에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단할 수 있음

6) 통계의 신뢰성을 확인하는 유의확률로 통상 유의확률은 0.05를 사용함. 즉, 신뢰도가 95% 이상인 경우에 그 통계가 유의미하다고 할 수 있음

그림 1. 부산항의 환적물동량 및 증감률 추이



자료: PORT-MIS(2019년 6월 추출)

■ 우리나라의 항만비용 수준을 고려하여 항만 정책 추진할 필요

- 중국 항만비용의 인가가 우리나라 환적 물동량에 미치는 영향은 미미함에도 불구하고, 우리나라와 중국의 항만비용 격차가 줄어들고 있다는 점은 유의해야 할 것임
- 올해만 해도 중국은 항만비용을 인하하였으나 우리나라는 항만비용을 인상했으므로 항만비용 인하 등의 정책은 중국과의 항만비용 격차를 감안하여 추진할 필요가 있음

■ 우리나라 환적 물동량에 미치는 다른 요인들에 대한 영향 추가 검토 필요

- 중국 상하이항과 우리나라 부산항은 경쟁관계에 있지만, 통계적 검정결과를 살펴보면 중국 항만비용의 변화는 우리나라 환적물동량에 영향을 크게 미치지 않는 것으로 나타났으며 이는 환적물동량에 영향을 주는 요인이 항만비용 외에도 다양하게 존재할 수 있다는 의미임
- 더욱이 마중 무역 갈등과 같은 사회경제적 여건, 항만 서비스, 항로 서비스의 빈도, 환적에 소요되는 시간 같은 선박운항 패턴 등 다양한 요인의 영향을 받으므로 이러한 요인들을 종합적으로 검토하여 항만비용 정책에 반영할 필요가 있음

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어듦	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 - 물질, 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	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	미-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.

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