

KMI 동향분석

VOL.139
2019 AUGUST

발간년월 2019년 8월(통권 제139호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 최재선 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 내용은 발간예정인 '2019 해양수산업 경기실사지수' 연구를 활용하였습니다.

2분기 해양수산 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 -해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표-

장정인 경제산업연구실장
(jeongin@kmi.re.kr/051-797-4717)
김성은 경제산업연구실 연구원
(sekim@kmi.re.kr/051-797-4769)
김태진 경제산업연구실 전문연구원
(tjkim@kmi.re.kr/051-797-4762)
정수빈 경제산업연구실 전문연구원
(jsbeen@kmi.re.kr/051-797-4757)
박희대 경제산업연구실 전문연구원
(heedae85@kmi.re.kr/051-797-4752)
이헌동 경제산업연구실 부연구위원
(lhd7729@kmi.re.kr/051-797-4543)
고병욱 경제산업연구실 부연구위원
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)

해양수산업은 1차산업부터 4차산업까지 포함하고 있는 만큼 국민경제에 밀접하며, 해운, 항만, 조선업 등은 대외경제 상황과 경기에 민감하다. 이러한 특성을 고려한다면, 업계의 경기 동향 파악을 통한 시의성 있는 정책 마련이 매우 중요하다. 이에 KMI는 2018년 4분기부터 매분기 해양수산 기업경기조사를 시행하고, 해양수산업 전반의 경기를 평가할 수 있는 지표로는 최초로 해양수산업 경기실사지수(BSI, Business Survey Index)를 작성했다. 해양수산업 BSI는 매분기 수산, 해운, 항만, 조선·기자재, 해양수산 레저·관광을 포함하는 5대 해양수산업의 340개 주요 사업체를 대상으로 당기 경영 상황 진단 및 차기 전망 등 조사하여 0부터 200사이의 값으로 환산한 지수이다. 이후 해양수산업 BSI는 매분기마다 발표될 예정이다.

해양수산업의 2분기 업황 지수는 77.8로 좋지 않은 편이나, 2018년 4분기(74.0) 보다는 3.8p, 2019년 1분기보다는 0.1p 상승했으며, 기업들은 3분기에도 업황이 다소 개선(+1.1p)될 것으로 전망했다. 기업 경영 및 생산 활동 지표를 살펴보면, 설비(102.4, +1.2p)를 제외하고는 매출(89.7, +5.5p), 고용(97.5, +3.9p), 매출단가(92.7, +7.1p), 재산성(87.4, +5.5p), 자금사정(87.0, +0.9p) 등이 100(보통)이하의 값으로 여전히 좋지 않은 것으로 진단했지만, 1분기 지수에 비해 모두 개선된 것으로 나타났다. 원자재구입비용 지수는 102.8로 기업들은 직접비 부담이 여전히 큰 것으로 진단했지만, 유가하락 등의 요인으로 1분기에 비해 지수값은 12.9p 하락했다.

해양수산 기업은 2분기 주요 경영 애로사항으로 요소가격 상승에 의한 직접비 증가(48.2%), 경기 둔화(42.1%), 수출 및 내수 감소(35.0%) 등을 꼽았다(중복응답).

산업별로 살펴보면, 수산업은 대중성 어종 금어기와 계절적 요인으로 2분기 업황(70.6, -5.9p)이 전기에 비해 다소 주춤한 모습을 보였으나 3분기 업황은 개선(+10.3p)될 것으로 전망했다. 수산 기업의 2분기 경영애로사항은 수산자원 및 어업생산 감소, 요소가격상승, 수출 및 내수 감소 순이었다. 2분기 경영 영향 요인으로는 수산자원 및 어획의 불확실성 심화, 기후-해양 환경변화 및 자연재해요인, 생산요소 가격 상승 등을 들었다.

해운업의 2분기 업황(83.4, +5.8p)은 좋지 않은 상황에서 꾸준히 상승세를 보이고 있으나, 3분기에 대해서는 2분기 수준의 보합으로 전망했다. 업황이 나쁘다고 판단한 해운기업은 내수감소, 매출단가 하락, 원자재가격 및 인건비 상승 등을 주요 판단사유로 들었다. 해운기업은 생산요소가격 상승, 경기하강, 대내외적 불확실성 증가 등을 기업경영의 애로사항으로 응답했다. 2분기 경영 영향 요인으로는 연료비 상승, IMO 규제 대응, 근해항로 과당경쟁 등을 들었다.

항만업의 2분기 업황(83.8, +4.3p)은 여전히 100이하로 좋지 않으나, 과거 분기에 비해 지속적 상승세를 보였으며, 기업들은 3분기에도 업황지수의 상승세(+1.5p)를 전망했다. 세부 지표를 살펴보면, 매출규모(83.9, -2.6p)는 전년동기 대비 감소했으나 고용(102.6, +8.8p)과 설비(104.4, +5.1p)는 증가했다. 2분기 영향 요인으로는 최저임금 상승, 세계 무역분쟁에 따른 물동량 감소, 하역시장 과당경쟁 등을 꼽았다.

조선·기자재 제조업의 2분기 업황(77.4, -10.0p)은 1분기에 비해 감소했으며, 3분기에도 감소추세(-4.7p)가 이어질 것으로 전망했다. 세부 경영 지표 중에서는 자금사정 지수(83.3, -6.1p)가 감소세를 보였으나 설비는 회복세를 보였다. 2분기 경영에 영향을 미친 요인으로는 해운경기 회복세, 최저임금 상승, IMO환경규제로 친환경선박 및 기자재 수요 증가, 현대중공업-대우조선해양 합병 등을 들었다.

해양수산 레저·관광업은 2분기 하계 관광수요 증가로 호황(100.5)을 보이고 있으며, 3분기에도 활황(105.1, +4.6p)이 예상된다. 주요 경영 지표들은 매출규모(87.8)를 제외하고는 대부분 90 이상이었으며, 자금사정(105.7)과 설비투자(104.2)는 각각 전기 및 전년동기 대비 개선되었다. 경영애로사항으로는 경기적 요인, 수출 및 내수 감소, 요소가격 상승, 경제 불확실성 증가 등을 들었다. 2분기 영향 요인으로는 하계수요 집중과 같은 계절성, 최저임금 상승, 온라인 플랫폼 활성화, 광역 교통망 확충 등을 들었다.

2분기 해양수산업계의 키워드는 ‘조선 경기 회복’으로, 과거 3개 분기 연속 1위를 기록했지만 2위와 3위로 ‘세계 무역분쟁’과 ‘고용 절벽 해법’을 들었다. 이는 최근 미-중 무역 분쟁, 일본의 수출규제 등으로 인한 경제 불확실성의 증가와 경기침체로 인한 고용감소 우려가 반영된 것으로 보여 향후 대외경제 변화에 따른 해양수산 기업경기 영향을 지속적으로 주시할 필요가 있다.

시의성 있는 경기 동향 파악을 위해 해양수산업 분야 최초로 해양수산업 경기실사지수(BSI) 작성

■ 해양수산업 경기실사지수(BSI, Business Survey Index)는 매분기 해양수산 5대 산업의 사업체를 대상으로 기업 경기 동향과 전망 등을 조사하여 업종별로 지수화

- 해양수산업은 1차 산업부터 3차 산업까지 다양한 산업을 포함하여 국민경제에 밀접하게 관련되고, 대외경제와 경기에 민감하기 때문에 업계 경기 동향의 지속적인 파악을 통하여 정책의 효과성과 적시성을 제고할 필요
- 기존 해양수산업 관련 경기실사지수 사례로는 일부 산업(수산업의 수산물 생산업과 조선업, 외항해 운업 등)만을 대상으로 한 부분적인 BSI만 존재
- 이에, KMI는 2018년 4분기부터 매분기 해양수산 5대 산업¹⁾사업체를 대상으로 당기 경영 상황 진단 및 차기 전망 등에 대한 기업경기조사를 시행하고 그 결과를 업종별로 지수화 하여 해양수산업 경기실사지수(BSI)를 작성
- 해양수산업 BSI는 해양수산업 전반의 경기를 평가할 수 있는 국내 최초의 지수이며, 매 분기 작성되어 정례적으로 발표할 예정

■ 해양수산 기업경기조사는 전국의 수산, 해운, 항만, 조선/기자재 제조, 해양수산 레저·관광 분야 340개 사업체를 대상으로 조사

- 2분기 조사는 해양수산 5대 산업 사업체 340개를 대상으로 실시²⁾

표 1. 2019년 2분기 해양수산 기업경기조사 표본

대분류	중분류	5~49인	50~99인	100~299인	300인이상	총합계	대분류 합계
수산	어로어업	8	6	3	1	18	75
	수산물 가공업		16	9	1	26	
	수산물 중개 및 도소매업	17	6	5	3	31	
해운	해운업	32	19	15	4	70	70
항만	항만업	33	18	14	5	70	70
조선/기자재 제조	선박 건조 및 수리업	3	12	8	7	30	75
	선박 및 해양플랜트 부분품 제조업			25	5	30	

1) 2018년 4분기~2019년 1분기 조사에서는 해양수산 4대 산업(수산, 해운, 항만, 조선/기자재 제조)을 대상으로 조사, 2분기 조사부터는 해양수산 5대 산업(수산, 해운, 항만, 조선/기자재 제조, 해양수산 레저·관광)을 대상으로 조사

	해양 기자재제조업			4	1	5	
	수산 기자재제조업	2	2	1		5	
	해양수산 기자재수리업	3	1	1		5	
해양수산 레저관광	해양 레저·관광업	25	4	1		30	
	수산 레저·관광업	10				10	50
	리조트업		2	7	1	10	
	계	133	86	93	28	340	

자료 : KMI 연구진 작성

주: 리조트업은 해안선 기준 5Km 이내에 위치한 사업체를 대상으로 함

- 조사모집단으로는 해양수산업 5대산업 사업체(목표모집단) 28,274개에서 경기 동향을 대표할 수 있는 5인 이상 사업체 2,096개 추출
- 전체 목표모집단 종사자수 대비 조사모집단의 종사자수 비율은 54.3% 수준
- 주요 조사 항목은 기업의 업황, 매출, 고용, 설비, 매출단가, 원자재구입비용, 채산성, 자금사정, 경영 애로사항 등

표 2. 해양수산 기업경기조사의 표본추출 개요

구분	내용
모집단 및 표본추출률	<ul style="list-style-type: none"> · 목표모집단: 해양수산업 특수분류 5대 산업(수산, 해운, 항만, 조선/기자재 제조, 해양수산 레저·관광)에 종사하는 사업체 (28,274개) · 조사모집단: 5대 산업 내 상대적으로 규모가 큰 선도 사업체 (2,096개) · 표본추출률 : 2017년 기준 해양수산업 통계조사
표본규모 및 표본오차	<ul style="list-style-type: none"> · 전국 340개 사업체, 95% 신뢰수준에서 최대허용 $\pm 4.86\%p$
표본추출방식	<ul style="list-style-type: none"> · 할당표본추출 방법(Quota Sampling) · 1차 층화: 5개 대분류, 13개 중분류, 2차 층화: 종사자 규모, 층화후 판단추출

자료 : KMI 연구진 작성

표 3. 해양수산 기업경기조사 주요 항목

조사 항목	평가시점	내용
업황	해당시점	업황 (당기, 차기, 평가 이유)
경영활동	전년동기 대비	매출규모, 고용, 설비
생산활동	전기대비 당기진단 당기대비 차기전망	매출단가, 원자재 구입비용, 채산성, 자금사정
애로사항	해당시점	경영 애로사항
영향 요인	해당시점	환경요인, 수급요인
키워드	해당시점	해양수산업계 키워드

자료 : KMI 연구진 작성

2) 본 조사는 전문조사기관(리서치앤리서치)에 위탁하여 전화 조사(2019년 6월 17일~6월 28일)로 실시

- 종사자 규모로 가중 평균하여 BSI를 산출함으로써 산업활동 규모를 반영함³⁾
 - 업종내 (기업규모)층별로 조사모집단 종사자 규모로 가중평균 하여 업종 BSI를 산출하고, 업종별 조사모집단 종사자 규모로 가중평균 하여 해양수산업 전체 BSI로 산출
- 지수 값은 0부터 200사이의 값을 가지며, 각각 $0 < BSI < 100$: 경기진단 ‘나쁨’, $BSI = 100$: 경기진단 ‘보통’, $100 < BSI < 200$: 경기진단 ‘좋음’을 의미

2분기 해양수산 업황 지수는 77.8, 2018년 4분기부터 꾸준한 증가세, 2019년 3분기도 개선 전망

■ 해양수산업의 2분기 업황 지수는 77.8로 업황이 좋지 않은 편이나, 전기보다는 0.1p 상승했으며, 3분기 업황 지수는 2분기보다 1.1p 개선 전망

- 설비를 제외하고는 매출, 고용, 매출단가, 채산성, 자금사정 등이 100이하의 값으로 여전히 좋지 않은 것으로 진단했지만, 전기 실적 지수에 비해 모두 개선
 - 원자재구입비용은 값이 클수록(작을수록) 부정적(긍정적)으로 해석
- (전기 대비 2분기 실적) 매출단가(92.7, +7.1p), 원자재구입비용(102.8, -12.9p), 채산성(87.4, +5.5p), 자금사정(87.0, +0.9p) 등 모든 지수가 1분기에 비해 개선
- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 매출단가(95.4), 채산성(89.0), 원자재구입비용(103.0) 여건은 좋지 않은 편이나 전기에 비해 지수는 개선
 - 자금사정(86.2)은 전기에 비해 다소 악화(-3.9p)
- (전년 동기 대비 2분기 실적) 설비(102.4, +1.2p)를 제외하고는 매출규모(89.7, +5.5p), 고용(97.5, +3.9p)이 100을 하회하여 전년 동기 대비 악화이나 지수값은 모두 전기에 비해 개선
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 매출규모(90.8)와 고용(96.8) 여건은 다소 좋지 않은 것으로 전망되나 설비(102.2)는 좋을 것으로 전망

3) 사업체 BSI 수식은 $BSI_j^{ic} = [(X_j^{ic} - 1)/3] \times 100$ (단, i : 업종, j : 사업체 수, ic : i 업종내 종사자 기준 c 층, X_j^{ic} : 점수(1~7)), 업종 BSI 수식은 $BSI^i = \sum_{c=1} [(BSI_j^{ic} / N^{ic}) * w^{ic}]$ (단, N^{ic} : i 업종 c 층 사업체 수, w^{ic} : i 업종내 c 층 조사모집단 종사자 기준 가중치, BSI_j^{ic} : i 업종 c 층 j 사업체 BSI), 해양수산업 BSI 수식은 $\sum_{i=1} w^i \cdot BSI^i$ (단, w^i : i 업종 조사모집단 종사자 기준 가중치, BSI^i : i 업종 BSI)로 산출

표 4. 해양수산업 BSI

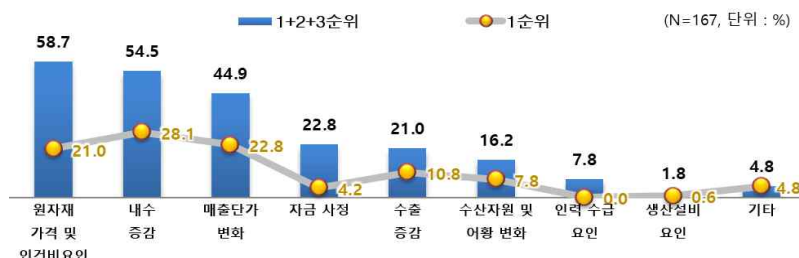
구분		2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기	전 분기 대비*	BSI 추이			
							2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기(전망)
업황		74.0 -	77.7 (81.6)	77.8 (81.4)	- (78.9)	+0.1 (-2.5)				
전기 대비 비교	매출단가	98.3 -	85.6 (98.3)	92.7 (88.8)	- (95.4)	+7.1 (+6.6)				
		원자재구입비용	106.2 -	115.7 (108.2)	102.8 (113.7)	- (103.0)	-12.9 (-10.6)			
	채산성		90.6 -	81.9 (90.8)	87.4 (86.8)	- (89.0)	+5.5 (+2.2)			
		자금사정	90.3 -	86.1 (94.4)	87.0 (90.1)	- (86.2)	+0.9 (-3.9)			
	전년 동기 대비 비교	매출규모	88.3 -	84.2 (92.0)	89.7 (87.0)	- (90.8)	+5.5 (+3.9)			
고용			87.7 -	93.6 (98.1)	97.5 (95.7)	- (96.8)	+3.9 (+1.1)			
		설비	101.1 -	101.2 (103.1)	102.4 (99.5)	- (102.2)	+1.2 (+2.8)			

주: () 내는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, *실적은 1분기 대비, 전망치는 2분기 대비 비교 결과, N(업체수)=340
자료: KMI 해양수산 기업경기 조사

■ 업황 ‘나쁨’ 평가의 전반적 배경은 ‘원자재가격·인건비 증가’, ‘내수 감소’, ‘매출단가 감소’

- (1+2+3순위 기준) 원자재 가격 및 인건비 요인(58.7%), 내수 감소(54.5%), 매출단가 감소(44.9%) 등을 주요 요인으로 평가
- (1순위 기준) ‘나쁨’ 평가의 가장 큰 이유로 내수 증감(28.1%), 매출단가 감소(22.8%) 등이 주요 요인

그림 1. 2019년 2분기 해양수산업 ‘나쁨’ 판단 사유

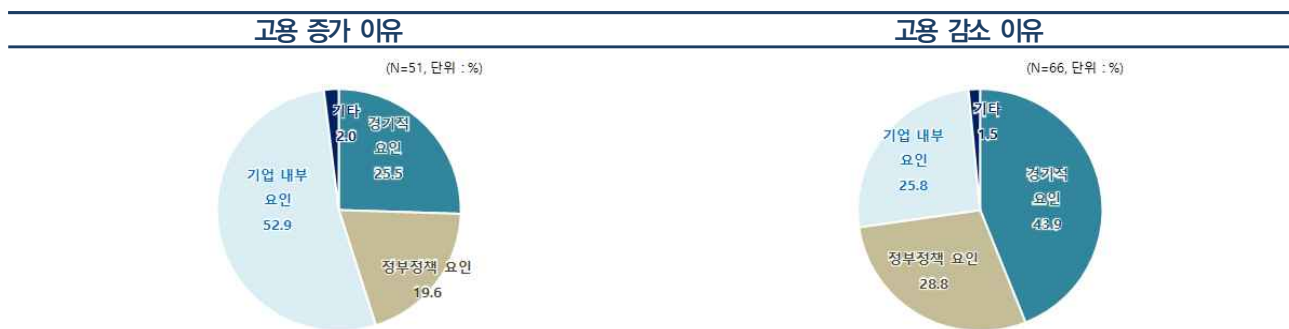


자료: KMI 연구진 작성

■ 고용 증가의 주요 요인은 ‘기업 내부 요인’, 고용 감소의 주요 사유는 ‘경기적 요인’⁴⁾

- (고용 증가 이유) 2분기 고용이 증가한 기업은 전체 기업 중 15%(51개), 기업 내부 요인(52.9%)과 경기적 요인(25.5%)을 주요 요인으로 응답
- (고용 감소 이유) 2분기 고용이 감소한 기업은 전체 기업 중 19.4%(66개), 경기적 요인(43.9%)과 정부정책 요인(28.8%)을 주요 원인으로 선택

그림 2. 2019년 2분기 해양수산업 고용 증감 이유



자료 : KMI 연구진 작성

■ 경영 애로사항은 ‘생산요소 가격 상승에 의한 직접비 증가’, ‘경기 둔화’, ‘수출 및 내수 감소’ 순

- (1+2+3순위 기준) 2분기의 주요 경영 애로사항은 생산요소 가격 상승(48.2%), 이어서 경기 요인(42.1%), 수출 및 내수 감소(35.0%), 경제 불확실성 증가(29.4%) 순으로 응답
- (1순위 기준) 2분기 해양수산업 업체들의 경영 애로사항 1순위는 수출 및 내수 감소(24.4%), 생산요소 가격 상승(22.1%), 경기 요인(24.4%) 순으로 답변

그림 3. 2019년 2분기 해양수산업 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

4) 이때, 고용 증감 이유는 340개 사업체 중 고용 변화가 발생한 업체의 답변을 %로 표시한 결과이며, <표 4>의 고용 지수는 각주 4)의 산출 방식에 따라 전체 응답결과를 지수화한 값임




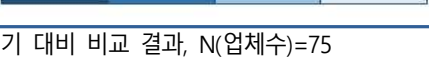
수산업은 계절적 요인으로 2분기 다소 주춤, 3분기 개선 전망

■ 수산업의 2분기 업황은 70.6으로 전기 대비 5.9p 하락했으나, 3분기 전망은 2분기 실적 대비 10.3p 증가하여 상황이 개선될 것으로 전망

- (전기 대비 2분기 실적) 2분기는 주요 어종(업종)의 금어기(휴어기) 영향과 계절적으로 수산물 생산이 적은 시기로 업황이 1분기 대비 하락
 - 업황에 영향을 미치는 주요 요인 중에 매출단가(85.7, -2.2p), 자금사정(86.0, -0.4p)은 다소 악화되었으며, 유가 하락으로 원자재구입비용 부담 지수는 전기에 비해 감소(103.7, -16.4p), 채산성(85.8, +3.0p)은 좋지 않지만 전기 지수에 비해 다소 개선
- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 수산업 전망은 2분기 업황(70.6) 대비 10.3p 증가한 80.9로 전망
 - 매출단가(96.8), 자금사정(86.3), 채산성(88.6) 모든 지표가 3분기에 100을 하회하여 악화될 것으로 전망하였고, 원자재구입비용(107.1)이 증가할 것으로 나타나 업황에 좋지 않은 영향을 미칠 것으로 전망
 - 다만, 매출단가, 채산성, 자금사정이 2분기 실적에 비해 3분기 전망 수치가 소폭 증가하여 2분기에 비해 어려움이 완화될 것으로 기대
- (전년 동기 대비 2분기 실적) 설비(106.6, +1.5p)는 100을 상회하여 전년 동기 대비 개선되었으며, 매출규모(83.8, +7.5p)와 고용(96.3, +1.7p)은 100을 하회하여 전년 동기 대비 악화
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 설비투자(103.6)는 꾸준히 증가할 것으로 전망했으며, 매출규모(86.6)와 고용(99.7)은 감소세 전망

표 5. 수산업 BSI

구분		2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기	전 분기 대비*	BSI 추이			
							2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기(전망)
업황		91.9 -	76.5 (93.3)	70.6 (72.2)	- (80.9)	-5.9 (8.7)				
전기 대비 비교	매출단가	103.6 -	87.9 (105.6)	85.7 (87.2)	- (96.8)	-2.2 (+9.6)				
	원자재구입비용	112.6 -	120.1 (122.1)	103.7 (115.6)	- (107.1)	-16.4 (-8.5)				
	채산성	96.2 -	82.8 (94.9)	85.8 (88.3)	- (88.6)	+3.0 (+0.3)				

전년 동기 대비 비교	자금사정	92.7	86.4	86.0	-	-0.4	
		-	(92.0)	(88.4)	(86.3)	(-2.1)	
	매출규모	92.9	76.4	83.8	-	+7.4	
		-	(98.1)	(76.9)	(86.6)	(+9.7)	
	고용	95.7	94.6	96.3	-	+1.7	
		-	(98.4)	(93.2)	(99.7)	(+6.5)	
	설비	107.8	105.2	106.6	-	+1.4	
		-	(109.9)	(103.0)	(103.6)	(+0.6)	

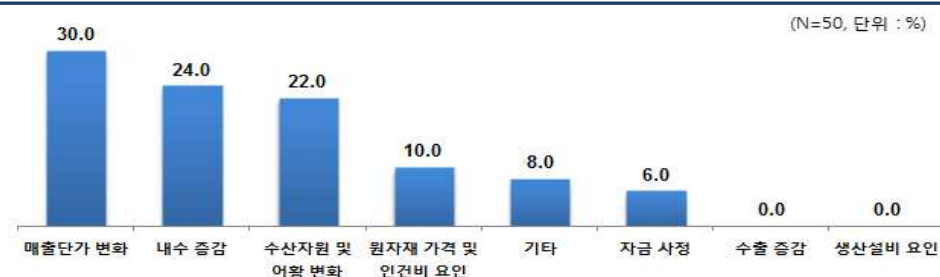
주: ()는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, *실적은 1분기 대비, 전망치는 2분기 대비 비교 결과, N(업체수)=75

자료: KMI 연구진 작성

■ 2분기 업황을 ‘나쁨’으로 평가한 수산 기업은 매출단가 하락, 내수 감소, 수산자원 및 어항 변화가 가장 큰 요인으로 작용

- 2분기 업황을 ‘나쁨’으로 평가한 기업은 매출단가 하락(30.0%), 내수 감소(24.0%), 수산자원 및 어항 변화(22.0%)가 주요 요인

그림 4. 2019년 2분기 수산업 업황 ‘나쁨’ 판단 사유



자료 : KMI 연구진 작성

■ 2분기 수산기업의 경영에 있어서 가장 큰 애로사항은 수산자원 및 어업생산 감소

- 2분기 고등어, 멸치, 오징어 등 주요 대중성 어종의 금어기와 연근해어업 생산이 감소하는 계절적 요인으로 인해, 수산물 생산·가공·유통업체는 ‘수산자원 및 어업생산 감소(21.3%)’를 가장 큰 애로사항으로 지적
- 이어서 생산요소가격 상승(20.0%), 수출 및 내수감소(18.7%) 순으로 많이 응답

그림 5. 2019년 2분기 수산업 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

해운업 업황은 2018년 4분기부터 지속적 상승세이나 3분기는 2분기 수준의 보합 전망

■ 해운업의 2분기 업황은 83.4로 전기 대비 5.8p 상승, 3분기 전망 지수(83.4)는 2분기 수준의 보합으로 전망

- (전기 대비 2분기 실적) 매출단가(93.1, +11.2p), 원자재구입비용(101.5, -10.1p), 채산성(92.1, +13.7p), 자금사정(93.2, +4.6p) 등 업황 지수는 모두 좋지 않은 편이나 모든 항목에서 전 분기 대비 개선
- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 매출단가(96.1), 채산성(93.3), 자금사정(91.7), 원자재 구입비용(100.4) 등의 모든 항목에서 업황이 좋지 않을 것으로 전망되나 자금사정을 제외한 모든 지수가 전기대비 개선

표 6. 해운업 BSI

구분	2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기	전 분기 대비	BSI 추이			
						2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기(전망)
업황	72.7	77.6	83.4	-	+5.8				
	-	(66.3)	(81.2)	(83.4)	+2.2				
매출단가	83.1	81.9	93.1	-	+11.2				
	-	(83.3)	(87.3)	(96.1)	+8.8				
전기 대비 비교	96.9	111.6	101.5	-	-10.1				
	-	(100.8)	(109.2)	(100.4)	-8.8				

전년 동기 대비 비교	채산성	83.8 -	78.4 (81.3)	92.1 (87.1)	- (93.3)	+13.7 +6.2	
	자금사정	85.3 -	88.6 (86.0)	93.2 (91.3)	- (91.7)	+4.6 +0.4	
	매출규모	84.1 -	86.4 (83.5)	93.1 (89.4)	- (96.0)	+6.7 +6.6	
	고용	88.9 -	98.7 (92.2)	96.9 (98.4)	- (97.3)	-1.8 -1.1	
	설비	102.7 -	99.2 (105.6)	101.7 (97.6)	- (103.2)	+2.5 (+5.6)	

주: () 내는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, *실적은 1분기 대비, 전망치는 2분기 대비 비교 결과, N(업체수)=70
자료: KMI 연구진 작성

- (전년 동기 대비 2분기 실적) 매출규모(93.1, +6.7p), 고용(96.9, -1.8p) 등은 100을 하회하여 전년 동기 대비 악화되었으나 설비(101.7, -6.3p)는 100을 상회하여 전년 동기 대비 개선
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 설비투자(103.2)는 증가할 것으로 전망되었으나 매출규모(96.0), 고용(97.3)은 전년 동기 대비 다소 감소할 것으로 전망

■ 2분기 업황을 ‘나쁨’으로 평가한 기업은 국내여건의 변화 및 가격 요인을 주요 요인으로 응답

- 내수감소(34.5%), 매출단가 하락(24.1%), 원자재 가격 및 인건비 요인(17.2%), 수출증감(17.2%) 등을 주요 요인으로 평가

그림 6. 2분기 해운업 업황 ‘나쁨’ 판단 사유

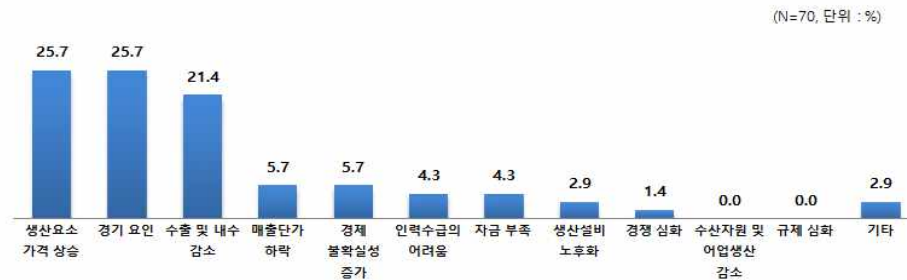


자료 : KMI 연구진 작성

■ 2분기 해운업은 생산요소의 가격 상승과 대·내외적 경기요인이 경영에 있어 가장 큰 애로사항으로 응답

- 생산요소 가격상승(25.7%), 경기요인(25.7%), 수출 및 내수 감소(21.4%) 등의 순으로 경영에 미치는 영향이 큰 것으로 응답

그림 7. 해운업 2분기 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

항만업 업황은 지속적으로 상승세, 3분기에도 상승 전망

■ 항만업의 2분기 업황 BSI는 83.8로 전기 대비 4.3p 상승, 고용·설비 개선, 3분기 업황 전망 지수(85.3)는 2분기 수준 대비 1.5p 증가 전망

- (전기 대비 2분기 실적) 매출단가(93.0, +3.5p), 원자재구입비용(100.3, -9.2p), 채산성(88.8, +1.8p), 자금사정(91.0, + 1.4p) 등 좋지 않은 편이나 모든 지수가 전기 대비 개선
- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 매출단가(94.5), 채산성(87.0), 자금사정(90.7) 등은 3분기에 100을 하회하여 악화될 것으로 전망되었고, 원자재 구입비용(100.0)은 유지될 것으로 전망
- (전년 동기 대비 2분기 실적) 매출규모(83.9, -2.6p)는 지속적으로 100을 하회하여 다소 악화되었으나 고용(102.6, +8.8p) 및 설비(104.4, +5.1p) 등은 전년 동기 대비 개선
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 설비투자(104.0)는 증가할 것으로 전망되었으나 매출규모(86.9)는 감소, 고용(99.4)은 주춤할 것으로 전망

표 7. 항만업 BSI

구분		2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기	전 분기 대비	BSI 추이			
							2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기(전망)
업황		76.9 —	79.5 (80.7)	83.8 (84.8)	— (85.3)	+4.3 +0.5				
전기 대비 비교	매출단가	95.2 —	89.5 (90.5)	93.0 (91.1)	— (94.5)	+3.5 +3.4				
		106.4 —	109.5 (100.8)	100.3 (108.2)	— (100.0)	-9.2 -8.2				
	채산성	94.8 —	87.0 (89.6)	88.8 (91.1)	— (87.0)	+1.8 -4.1				
		93.6 —	89.6 (91.7)	91.0 (90.9)	— (90.7)	+1.4 -0.2				
	매출규모	89.6 —	86.5 (91.8)	83.9 (91.6)	— (86.9)	-2.6 -4.7				
		고용	95.2 —	93.8 (94.2)	102.6 (95.4)	— (99.4)	+8.8 +4.0			
	설비		100.4 —	99.3 (100.8)	104.4 (99.5)	— (104.0)	+5.1 +4.5			

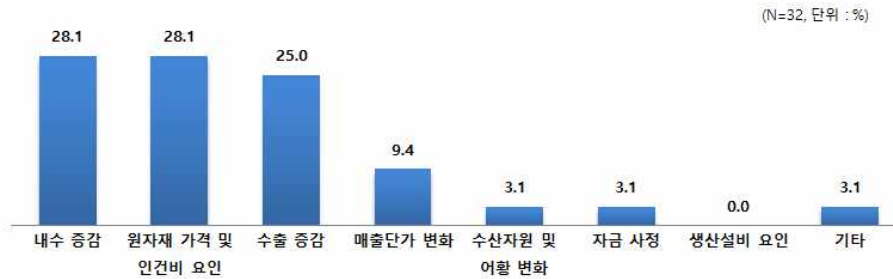
주: () 내는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, *실적은 1분기 대비, 전망치는 2분기 대비 비교 결과, N(업체수)=70

자료: KMI 연구진 작성

■ 2분기 업황을 ‘나쁨’으로 평가한 기업은 내수감소, 생산비용의 증가, 수출감소 등 국내·외 여건 변화를 주요 요인으로 선택

- 내수 감소(28.1%)와 원자재 가격 및 인건비 요인(28.1%)이 공동으로 업황 ‘나쁨’의 가장 주요한 사유로 선택되었으며, 수출 감소(25.0%), 매출단가 하락(9.4%) 순

그림 8. 2분기 항만업 업황 '나쁨' 판단 사유



자료 : KMI 연구진 작성

■ 2분기 항만업은 수출 및 내수감소, 경기요인, 생산 요소의 가격 상승 등 외적인 요인을 주요 경영 애로사항으로 응답

- 수출 및 내수감소(34.3%), 생산요소 가격 상승(22.9%), 경기요인(14.3%) 등의 순으로 경영에 미치는 영향이 큰 것으로 응답

그림 9. 항만업 2분기 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

조선/기자재 업황 전기 대비 하락, 3분기 감소세 지속 전망

■ 조선/기자재 제조업의 2분기 업황은 77.4로 전기 대비 10.0p 감소, 3분기 업황도 2분기 대비 4.7p 감소 전망, 설비는 회복세

- 설비를 제외한 매출, 고용, 매출단가, 채산성 등은 100을 하회하나 전기 실적 지수에 비해 모두 개선
- (전기 대비 2분기 실적) 매출단가(96.1, +2.0p), 원자재구입비용(105.3, -8.7p), 채산성(85.6, +0.3p) 등 항목은 증가, 자금사정(83.3, -6.1p)은 감소 평가
- 매출단가 개선과 원자재구입비용 부담의 하락에도 불구하고 채산성 지수는 소폭 상승

- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 매출단가(95.9)와 원자재구입비용(104.5)은 다소 좋지 않을 것이나 2분기 지수에 비해 다소 상승 기대
- 채산성(86.8)과 자금사정(80.8)은 전기에 비해 다소 악화될 것으로 전망

표 8. 조선/기자재 제조업 BSI

구분		2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기	전 분기 대비	BSI 추이				
							2018 4분기	2019 1분기	2019 2분기	2019 3분기 (전망)	
업황		66.6 -	87.4 (81.5)	77.4 (87.8)	- (72.7)	-10.0 (-15.1)					
전기 대비 비교	매출단가	100.0 -	94.2 (100.3)	96.1 (93.6)	- (95.9)	+2.0 (+2.2)					
		원자재구입비용	104.0 -	114.0 (105.5)	105.3 (113.0)	- (104.5)	-8.7 (-8.5)				
	채산성		91.2 -	85.3 (92.4)	85.6 (87.0)	- (86.8)	+0.3 (-0.2)				
			자금사정	93.3 -	89.4 (98.0)	83.3 (93.3)	- (80.8)	-6.1 (-12.5)			
	전년 동기 대비 비교	매출규모	84.8 -	93.3 (92.4)	94.6 (95.7)	- (93.1)	+1.2 (-2.6)				
고용			80.5 -	93.4 (104.2)	97.1 (97.3)	- (95.9)	+3.7 (-1.4)				
설비		102.7 -	99.2 (105.6)	101.7 (97.6)	- (103.2)	+2.5 (+5.6)					

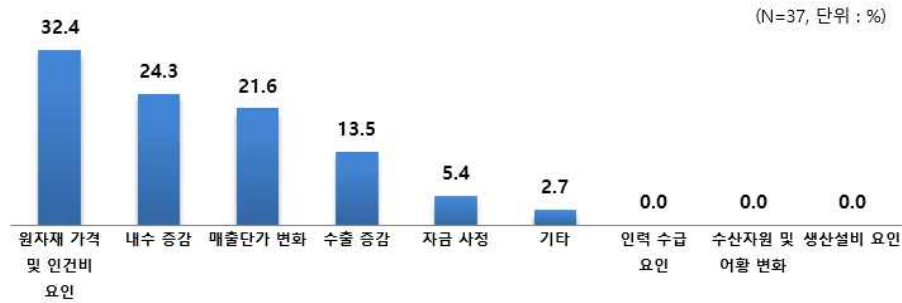
주: () 내는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, *실적은 1분기 대비, 전망치는 2분기 대비 비교 결과, N(업체수)=75
자료: KMI 연구진 작성

- (전년 동기 대비 2분기 실적) 매출규모(94.6, +1.2p)과 고용(97.1, +3.7p)은 다소 좋지 않은 상황이나 전기에 비해 지수 증가, 특히 설비(101.7, +1.2p)는 1분기 '나쁨'에서 ' 좋음'으로 회복
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 설비(103.2)는 ' 좋음'으로 기대되나 매출규모(93.1)와 고용(95.9) 여건은 전년 동기에 비해 다소 좋지 않을 것으로 전망

■ 2분기 업황을 '나쁨'으로 평가한 가장 큰 이유는 '원자재 가격 및 인건비 요인'

- 이어서 내수 감소(24.3%), 매출단가 감소(21.6%) 순으로 많이 응답

그림 10. 2019년 2분기 조선/기자재 제조업 업황 '나쁨' 판단 사유

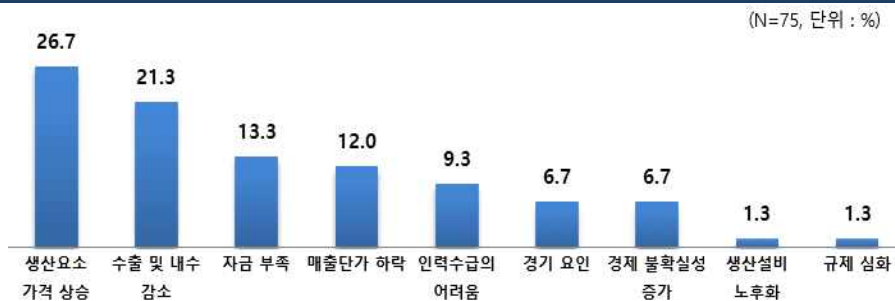


자료: KMI 연구진 작성

■ 2분기 조선/기자재 제조 업체의 가장 큰 경영 애로사항은 '생산요소 가격 상승'에 의한 직접 비용의 증가

- 그 다음으로 매출규모에 영향을 주는 수출 및 내수 감소(21.3%), 자금 부족(13.3%), 매출단가 하락(12.0%) 순으로 응답

그림 11. 2019년 2분기 조선/기자재 제조업 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

해양수산 레저·관광업은 2분기 여름철 관광수요 증가로 경기 호황, 3분기에도 경기 활황 예상

■ 해양수산 레저·관광업 2분기 업황은 100.5로 해양수산 분야 중에서 가장 경기가 좋았으며, 3분기에도 105.1로 전망되어 경기가 좋을 것으로 예상

- (전기 대비 2분기 실적) 해양수산레저·관광업 업황에 영향을 미치는 주요 요인 중에 자금사정이 105.7로 좋은 것으로 나타났으며, 매출단가, 원자재 구입비용, 채산성 등은 100이하로 업황에 부정적인 영향

- (2분기 실적 대비 3분기 전망) 해양수산 레저·관광업 전망은 2분기 업황(100.5) 대비 4.6p 증가한 105.5로 전망되어 한여름 성수기 여행수요 증가로 인해 경기 활황을 이어갈 것으로 예상
- 세부 항목으로 자금사정(119.9, +14.2), 매출단가(106.3, +15.8), 채산성(105.3, +15.2)이 모두 전분기 실적 대비 증가할 것으로 전망, 원자재 구입비용은 2분기와 동일하게 부담으로 작용할 것으로 전망
- (전년 동기 대비 2분기 실적) 설비투자(104.2)가 개선된 것으로 평가, 매출규모 및 고용은 다소 감소
- (전년 동기 대비 3분기 전망) 3분기 설비투자(102.7, -1.5)는 전년 대비 개선되나 개선폭은 2분기에 비해 다소 감소할 것으로 예상, 매출규모(97.4, +9.6)는 전년 대비 다소 악화되나 악화 폭은 다소 감소될 것으로 예상되며, 고용은 전년대비 다소 감소(95.5, -1.8)할 것으로 전망

표 9. 해양수산 레저·관광업 BSI 현황

구분	업황	전기대비 비교				전년동기대비 비교		
		매출단가	원자재 구입비용	채산성	자금사정	매출규모	고용	설비투자
2019년 2분기 실적	100.5	90.6	90.5	90.1	105.7	87.8	97.3	104.2
2019년 3분기 전망	(105.1)	(106.3)	(90.5)	(105.3)	(119.9)	(97.4)	(95.5)	(102.7)
증감	+4.6	+15.8	0.0	+15.2	+14.2	+9.6	-1.8	-1.5
그래프								

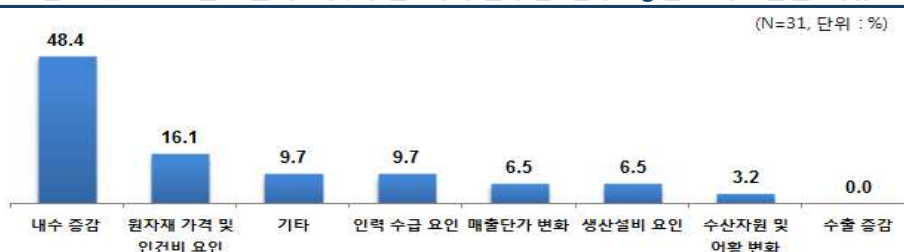
주: () 내는 전 분기에 조사된 해당 분기 전망치, N(업체수)=50

자료: KMI 연구진 작성

■ 2분기 해양수산 레저·관광업 업황의 ‘ 좋음-보통’ 평가 이유는 ‘내수증가’

- 2분기 업황을 ‘ 좋음-보통’으로 평가한 기업은 계절성으로 인한 내수증가(48.4%)가 가장 큰 요인이며, 원자재 가격 및 인건비 등의 비용요인(16.1%), 인력 수급요인(9.7%) 순

그림 12. 2019년 2분기 해양수산 레저·관광업 업황 ‘ 좋음-보통’ 판단 사유



자료 : KMI 연구진 작성

■ 2분기 해양수산 레저·관광 기업의 경영의 가장 큰 애로사항도 내수 감소와 경기요인

- 수출 및 내수감소(28.0%)가 가장 큰 경영상의 애로사항으로 나타났으며, 기타(20.0%), 경기요인(16.0%), 생산요소 가격 상승(12.0%) 순
- 해양수산 레저·관광 기업은 현재 계절적인 영향으로 한시적으로 좋으나, 산업 특성상 내수경기 및 경기요인에 큰 영향을 받아 내수요인이 경영상 애로점으로 지적

그림 13. 2019년 2분기 해양수산 레저·관광업 경영 애로사항



자료 : KMI 연구진 작성

해양수산 기업 경영활동에 영향을 주는 요인

■ 수산업 경영에 영향을 주는 요인은 3개 분기 연속 ‘수산자원 및 어획의 불확실성 심화’

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 수산 분야 기업 경영에 영향을 미치는 요인으로 ‘수산자원 및 어획의 불확실성 심화’(56.0%)가 1위 차지. 뒤이어 ‘기후·해양 환경변화 및 자연재해’(37.3%), ‘생산요소 가격상승’(37.3%), ‘수산물 가격변동 심화/원료조달의 어려움’(20.0%) 순

그림 14. 수산업 기업 경영에 영향을 미치는 요인 (2019년 2분기)



자료 : KMI 연구진 작성

- 수산업 기업 경영에 영향을 주는 1위 요인은 3개 분기 연속으로 ‘수산자원 및 어획의 불확실성 심화’, 그 외에 ‘기후·해양 환경변화 및 자연재해’ 및 ‘생산요소 가격상승’ 요인도 지속적으로 등장

표 10. 수산업 기업 경영에 영향을 미치는 요인

단위 : % (1+2순위 중복응답)

순위	2018년 4분기	2019년 1분기	2019년 2분기
1위	수산자원 및 어획의 불확실성 심화 (42.3%)	수산자원 및 어획의 불확실성 심화 (38.7%)	수산자원 및 어획의 불확실성 심화 (56.0%)
2위	생산요소 가격상승 (40.4%)	기후·해양 환경변화 및 자연재해 (30.7%)	기후·해양 환경변화 및 자연재해 (37.3%)
3위	기후·해양 환경변화 및 자연재해 (25.0%)	생산요소 가격상승 (28.0%)	생산요소 가격상승 (37.3%)

자료 : KMI 연구진 작성

■ 해운업 경영에 영향을 주는 요인은 ‘연료비 상승’, ‘IMO 규제대응’, ‘근해항로 과당경쟁’

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 해운업 기업 경영에 영향을 미치는 요인은 ‘연료비 상승’(58.6%), ‘IMO규제 대응’(31.4%), ‘근해항로 과당경쟁’(23.4%), ‘세계 무역갈등에 따른 물동량 감소’(21.4%), ‘해운재건 대책에 따른 해운산업 활성화’(21.4%) 순
- ‘세계 무역갈등에 따른 물동량 감소’의 영향은 2018년 4분기 및 2019년 1분기보다 감소

그림 15. 해운업 기업 경영에 영향을 미치는 요인 (2019년 2분기)



자료 : KMI 연구진 작성

표 11. 해운업 기업 경영에 영향을 미치는 요인

단위 : % (1+2순위 중복응답)

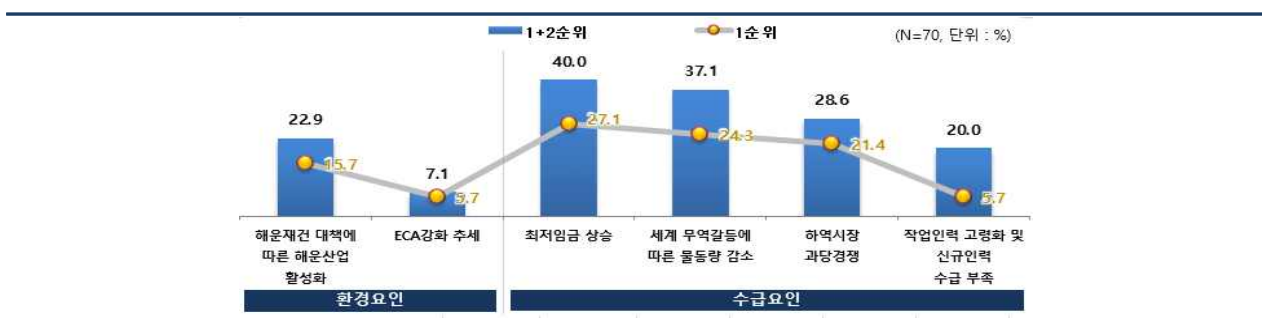
순위	2018년 4분기	2019년 1분기	2019년 2분기
1위	연료비 상승 (50.0%)	세계 무역갈등에 따른 물동량 감소 (37.3%)	연료비 상승 (58.6%)
2위	세계 무역갈등에 따른 물동량 감소 (37.5%)	근해항로 과당경쟁 (36.0%)	IMO 규제 대응 (31.4%)
3위	근해항로 과당경쟁 (33.9%)	해운재건 대책에 따른 해운산업 활성화 (30.7%)	근해항로 과당경쟁 (24.3%)

자료 : KMI 연구진 작성

■ 항만업 기업 경영은 ‘최저임금 상승’에 따른 영향이 증가, ‘하역시장 과당 경쟁’에 따른 영향은 감소

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 항만업 기업 경영에 영향을 미치는 요인은 ‘최저임금 상승’(40.0%), ‘세계 무역갈등에 따른 물동량 감소’(37.1%), ‘하역시장 과당경쟁’(28.6%), ‘해운재건 대책에 따른 해운산업 활성화’(22.9%), ‘작업인력 고령화 및 신규인력 수급 부족’(20.0%) 순
- 2019년 2분기 항만업 기업 경영은 환경요인보다 수급요인에 의한 영향이 확대

그림 16. 항만업 기업 경영에 영향을 미치는 요인 (2019년 2분기)



자료 : KMI 연구진 작성

표 12. 항만업 기업 경영에 영향을 미치는 요인

단위 : % (1+2순위 중복응답)			
순위	2018년 4분기	2019년 1분기	2019년 2분기
1위	하역시장 과당경쟁 (34.0%)	하역시장 과당경쟁 (41.8%)	최저임금 상승 (40.0%)
2위	최저임금 상승 (34.0%)	해운재건 대책에 따른 해운산업 활성화 (38.0%)	세계 무역갈등에 따른 물동량 감소 (37.1%)
3위	한진해운 퇴출로 인한 국적 선사 위축 (32.0%)	최저임금 상승 (25.3%)	하역시장 과당경쟁 (28.6%)

자료 : KMI 연구진 작성

■ 조선/기자재 제조업 기업 경영에 영향을 주는 1위 요인은 3개 분기 연속 ‘전방산업인 해운경기 회복세’로 나타나 해운업 활성화와 조선/기자재 제조업 동반 성장 기대 확대

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 조선/기자재 제조업 기업 경영에 영향을 미치는 요인으로는 ‘전방산업인 해운경기 회복세’(52.0%), ‘최저임금 상승’(49.3%), ‘IMO환경규제로 친환경 선박 및 기자재 수요’(21.3%), ‘현대중공업-대우조선해양 합병’(20.0%), ‘기업 간 경쟁과다’(16.0%) 순
- ‘전방산업인 해운경기 회복세’, ‘최저임금 상승’, ‘IMO환경규제로 친환경 선박 및 기자재 수요’ 등 세 개 요인은 3개 분기 연속 주요 영향 요인으로 선택
- 특히, IMO의 국제 환경규제 강화는 조선/기자재 제조 기업 경영에 꾸준히 호재로 인식

그림 17. 조선/기자재 제조업 기업 경영에 영향을 미치는 요인 (2019년 2분기)



자료 : KMI 연구진 작성

표 13. 조선/기자재 제조업 기업 경영에 영향을 미치는 요인

단위 : % (1+2순위 중복응답)

순위	2018년 4분기	2019년 1분기	2019년 2분기
1위	전방산업인 해운경기 회복세 (52.6%)	전방산업인 해운경기 회복세 (50.0%)	전방산업인 해운경기 회복세 (52.0%)
2위	최저임금 상승 (31.6%)	IMO 환경규제로 친환경 선박 및 기자재 수요 증가 (26.3%)	최저임금 상승 (49.3%)
3위	IMO 환경규제로 친환경 선박 및 기자재 수요 증가 (24.6%)	최저임금 상승 (22.5%)	IMO 환경규제로 친환경 선박 및 기자재 수요 증가 (21.3%)

자료 : KMI 연구진 작성

■ 해양수산 레저·관광업 기업 경영은 하계 수요 집중과 같은 ‘계절성’과 ‘온라인 플랫폼 활성화’를 주요 영향 요인으로 선택

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 해양수산 레저·관광업 기업 경영에 영향을 미치는 요인은 ‘계절성(하계수요 집중)’(56.0%), ‘최저임금 상승’(24.0%), ‘온라인 플랫폼(모바일앱/SNS정보 공유) 활성화’(22.0%), 광역교통망 확충(18.0%) 순

그림 18. 해양수산 레저·관광업 기업 경영에 영향을 미치는 요인 (2019년 2분기)



자료 : KMI 연구진 작성

2분기 키워드는 ‘조선 경기 회복’이나, 세계 무역분쟁으로 인한 기업경기 영향을 주시할 필요

■ 2분기 해양수산업계 키워드는 ‘조선 경기 회복’, 3개 분기 연속 1위를 기록하며 조선 경기 개선에 대한 기대감 확대

- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 해양수산업계 키워드로 ‘조선 경기 회복’(61.2%, 중복응답 기준)이 1위 차지. 조선 경기 회복과 관련된 키워드는 2018년 4분기(47.0%), 2019년 2분기(50.2%)에 이어 지속적으로 1위를 기록했으며, 기대감은 더욱 확대된 것으로 추정⁵⁾
- (1+2순위 기준) 2019년 2분기 각 산업별 키워드 순위를 보면, 수산업과 항만업에서는 ‘세계 무역분쟁’을 1위로 선택하며 대외 경제 상황 변화에 따른 우려 표시

■ 미-중 무역분쟁, 일본의 수출규제 등 세계 무역분쟁으로 인한 향후 기업경기 영향을 지속적으로 주시할 필요

- 2위는 ‘세계 무역분쟁’(51.5%, 중복응답), 3위는 ‘고용 절벽 해법’으로, 최근 미-중 무역 분쟁, 일본의 수출규제 등으로 인한 경제 불확실성의 증가와 경기침체로 인한 고용감소 우려가 반영된 것으로 보여 향후 대외경제 변화에 따른 해양수산업 기업경기 영향을 지속적으로 주시할 필요

표 14. 2019년 해양수산업계 키워드

단위 : % (1+2순위 중복응답)

순위	2018년 4분기	2019년 1분기	2019년 2분기
1위	‘조선 경기 회복’ (47.0%)	‘조선 경기 회복’ (52.1%)	‘조선 경기 회복’ (61.2%)
2위	‘세계 무역분쟁’ (22.3%)	‘세계 무역분쟁’ (21.0%)	‘세계 무역분쟁’ (51.5%)
3위	‘통일과 남북경협’ (16.7%)	‘고용절벽 해법’ (11.3%)	‘고용절벽 해법’ (13.8%)

자료 : KMI 연구진 작성

5) 실제로 2018년 국내 신조선 수주량은 2017년 대비 약 72% 증가한 1,308 만CGT를 기록하면서 2018년 글로벌 수주 실적에서 중국을 제치고 세계 1위 탈환, 이 같은 추세를 따라 국내 조선업 회복세에 대한 기대감이 반영(산업통상자원부, 원출처는 Clarksons Research, 「World Shipyard Monitor」, 통계 발표 후 수치 정정 등 다소 변동 가능)

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-해양수산업의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산업과 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%, 해양수산업에 ‘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 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 불가미 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	수산업노동제 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	해양수산업과 국민경제 - '2018 해양수산업 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 해양수산업 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 해양수산업 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 해양수산업 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산업, 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 해양수산업 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	해양수산업과 국민경제 - '2019 해양수산업 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', 해양수산업 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산업 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산업 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	해양수산업 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 해양수산업 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.

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