

# 목 차

## 해운산업 장기발전계획

2006. 8

해 양 수 산 부

### 제 1 장 계획의 위상 ..... 1

- 1. 계획수립 배경 ..... 2
- 2. 계획의 성격 및 역할 ..... 3
- 3. 계획의 집행 및 평가 ..... 4

### 제 2 장 해운산업의 현황 및 여건 분석 ..... 5

- 제1절 우리나라 해운산업의 현황 및 문제점 ..... 6
- 제2절 우리나라 해운산업의 발전여건 분석 ..... 10

### 제 3 장 해운산업의 비전 및 추진전략 ..... 44

- 1. 비전 및 기본목표 ..... 45
- 2. 추진전략 및 중점 추진과제 ..... 47
- 3. 2015년 우리나라 해운산업의 미래상 ..... 48

### 제 4 장 중점 추진과제 ..... 51

- 제1절 우리나라 해운산업의 성장기반 조성 ..... 52
- 제2절 우리나라 해운산업의 시장주도 능력 강화 ..... 69
- 제3절 우리나라 해운산업의 지속적 발전을 위한 시장기회 창출 ..... 81

## 제 5 장 계획실현을 위한 기반조성 방안 ..... 112

제1절 법·제도 개선 및 정비계획 ..... 113

제2절 투자재원 조달계획 ..... 114

## 제 6 장 향후 추진계획 ..... 119

1. 추진방향 ..... 120

2. 시행계획 수립·추진 ..... 120

3. 해운산업중장기발전 시행계획 양식 ..... 123

## 표 목 차

(표 2- 1) 외항해운 운임수입 변동 추이 .....	7
(표 2- 2) 주요국가 외항선 평균선령 현황 .....	8
(표 2- 3) 부산선항 및 광양항 개발계획 .....	9
(표 2- 4) 외항상선대 보유 추이 .....	11
(표 2- 5) 우리나라 선대의 편의치적 국가별 등록 현황 .....	12
(표 2- 6) 우리나라 전체 해상물동량 .....	13
(표 2- 7) 컨테이너 처리물동량 증가 추이 .....	13
(표 2- 8) 외항국적선 수송실적 .....	14
(표 2- 9) 국적선 적취율 .....	14
(표 2-10) 연안해운 면허·등록선박 현황 .....	15
(표 2-11) 연안해운업체 자본금 규모 .....	16
(표 2-12) 연안해운 수송실적 .....	16
(표 2-13) 연안화물선업체별 보유선박 현황 .....	16
(표 2-14) 선박관리업 매출액 .....	17
(표 2-15) 외항선사 수송물량 및 운임수입 현황 .....	20
(표 2-16) 외항선사 재무 및 경영실적 현황 .....	20
(표 2-17) 외항선사 손익계산서 .....	21
(표 2-18) 외항선사 규모 현황 .....	22
(표 2-19) 주요국가 선박금융 현황 .....	23
(표 2-20) 선박도입시 조세부담 비교 .....	23
(표 2-21) 세계경제의 성장률 추이 및 전망 .....	25
(표 2-22) 세계 주요컨테이너선사의 분야별 인터넷 활용 현황 .....	29
(표 2-23) 컨테이너선의 단계별 대형화 추이 .....	30
(표 2-24) 남·북한 선박운항 추이 .....	32
(표 2-25) 총 해상물동량 전망 .....	34

(표 2-26) 수출입화물의 품목별 수출입 전망 .....	35
(표 2-27) 컨테이너 물동량 전망 .....	36
(표 2-28) 선종별 선박량 전망 .....	37
(표 2-29) 외항선 수급 전망 .....	37
(표 2-30) 연안화물의 품목별 물동량 전망 .....	38
(표 2-31) 연안선 선박량 추정 .....	39
(표 2-32) 연안선 수급 전망 .....	39
(표 2-33) 외항선대의 선종별 신규 수요 전망 .....	40
(표 2-34) 직종별 선원수급 전망 .....	41
(표 2-35) 외항해운 선원수급 전망 .....	42
(표 2-36) 연안해운 선원수급 전망 .....	42
(표 2-37) 원양어업 선원수급 전망 .....	43
(표 2-38) 연근해어업 선원수급 전망 .....	43
(표 4- 1) 주요 톤세 도입국의 1일 톤세율 비교 .....	53
(표 4- 2) 영국 톤세의 계산(예) .....	53
(표 4- 3) 우리나라 해운업 세제의 구성내용 .....	54
(표 4- 4) 우리나라 해운업 세제의 문제점 .....	55
(표 4- 5) 우리나라와 주요국의 해운업 법인세 비교 .....	56
(표 4- 6) 우리나라와 주요국의 선박관련 조세 비교 .....	57
(표 4- 7) 주요국가의 선박등록별 조세부담 비교 .....	57
(표 4- 8) 우리나라 해운업 세제의 개편 방향 .....	58
(표 4- 9) 계획조선자금과 선박수출자금 규모 비교 .....	60
(표 4-10) 환율변동 추이 .....	62
(표 4-11) 2000년 외항선사 손익계산서 .....	62
(표 4-12) 해운·조선 연계관계의 미래 시나리오 .....	70
(표 4-13) 우리나라 선원의 연도별 취업 규모 .....	74
(표 4-14) 최신 경제선의 대상화물 및 대상시장 .....	78
(표 4-15) 국적선사의 물류기지 확보 현황 .....	82
(표 4-16) 세계 크루즈 시장 현황 .....	90

(표 4-17) 세계 크루즈 선대 추이 .....	91
(표 4-18) 우리나라 기항 크루즈 현황 .....	91
(표 4-19) 크루즈 수급 전망 .....	92
(표 4-20) 해운대리점업 영업실적 .....	94
(표 4-21) 관리선박 및 선원 추이 .....	95
(표 4-22) 해운협정 체결 국가 현황 .....	98
(표 4-23) 아·태지역 해운협의기구 단계별 주요기능 .....	100
(표 4-24) 현 해운체제 유지시 아·태지역 국가별 문제점 .....	102
(표 4-25) 한·중항로 운항선대 현황 .....	104
(표 4-26) 한·중항로 물동량 현황과 전망 .....	105
(표 4-27) 중국의 컨테이너 화물 처리실적 및 전망 .....	106
(표 4-28) 한·중항로 해상물류체계 안정화방안 주요내용 .....	107
(표 4-29) 남·북한 교역 현황 .....	109
(표 5- 1) 선박금융프로그램의 종류와 관리기관 .....	115
(표 5- 2) 해운산업 종사자 현황 .....	116
(표 5- 3) 우리나라 상선선원의 장기수급 전망 .....	117

# 그 립 목 차

(그림 2- 1) 2020년 세계 15대 경제대국 전망 .....	26
(그림 2- 2) 세계 3대 지역간 및 역내 컨테이너물동량 추이 .....	27
(그림 3- 1) 비전 및 3대 기본목표 .....	46
(그림 4- 1) 선박투자회사제도의 기본구조 .....	61
(그림 4- 2) 사이버 해운거래소 모델 .....	68
(그림 4- 3) 해운·조선 연계육성 확대 모델 .....	71
(그림 4- 4) 동북아해운협의회의 단계별 활동방향 .....	103

## < 추 진 경 과 >

- 1999. 4 : 해운법을 개정하여 '해운산업장기발전계획수립' 조항 신설
- 2001. 6. 26 : 제1차 해운산업장기발전계획('01~'05) 수립 · 공고
- 2005. 6 : 제2차 해운산업장기발전계획 수립방안 지침 수립
- 2005. 6 : 해운산업장기발전계획 수립 자문위원 위촉  
- 업·단체 임원, 교수 등 해운전문가 15명으로 구성
- 2005. 6 : 한국해양수산개발원과 용역계약 체결  
(2006. 6. 13~2006. 2. 28)
- 2005. 6 : 연구진 구성  
- 한국해양수산개발원 연구원, 주요대학 교수 등 11명
- 2005. 7 : 민·관합동으로 연구협의회 구성(20명)
- 2005. 7. 14 : 연구용역 착수 보고회 개최
- 2005. 8. 29 : 제1차 연구협의회 개최
- 2005. 9~10 : 월1회씩 연구협의회 개최
- 2005. 11. 3 : 중간 보고회 개최
- 2005. 12. 15 : 워크숍 개최(해운전문가 약 20명 참가)
- 2006. : 최종 보고회 개최
- 2006. : 한국해양수산개발원에서 최종 용역보고서 제출
- 2006. : 용역결과를 반영하여 계획 시안 작성
- 2006. : 관계부처 협의
- 2006. : 공청회 개최(약 100명 참석)
- 2006. : 해양수산정책심의위원회 상정
- 2006. : 국가계획으로 공고

## 제1장 계획의 위상

### 제1장 계획의 위상

1. 계획수립 배경
2. 계획의 성격 및 역할
3. 계획의 집행 및 평가

#### 1. 계획수립 배경

##### ☐ 국정목표 달성을 위한 실효성있는 국가계획 수립 필요

- '동북아 물류중심국가 건설'을 조기에 실현하기 위해 효율적인 대외 해상운송수단을 안정적으로 확보

##### ☐ 급변하는 해운환경에 대응할 수 있는 새로운 비전과 전략 제시

- 해운산업을 육성·발전시킬 수 있는 새로운 비전과 발전 전략 수립 필요성 증대
  - 선박기술의 발전 및 운항패턴의 변화, 항만하역 및 정보기술 등 국제물류기술의 급진전, 세계경제 구도 및 무역체제의 변화에 대응
- 해운력을 증강·유지할 수 있는 전기 마련
  - 자본재형 해운산업으로의 발전방안 모색 및 다양한 해운경영 여건의 조성

##### ☐ 해운산업을 국부창출의 원(元)성장 동력산업화

- 우리의 해운산업을 국가발전을 이끄는 선도산업으로 육성
  - ※ 2005년도 국적 외항선사의 운임수입은 190억 달러
- 해운산업 발전을 위한 중점 추진과제에 대해 향후 10년간의 실천계획과 그 이후의 장기비전을 제시

## 2. 계획의 성격 및 역할

### □ 해운산업에 대한 국가 종합계획

- 해운산업의 건전한 육성·발전을 위한 정책의 기본방향 제시
  - 해운산업의 각 부문별 국가정책 및 중점 추진과제를 총망라한 종합계획
- 기업에게 해운정책의 투명성과 예측가능성 제공
- 해운산업의 중요성 홍보 및 정책에 대한 국민적 합의 도출
- 해양수산분야 최상위 종합계획인 해양수산발전기본계획(Ocean Korea 21)의 하부계획으로 해운분야 국가정책의 구체화

### □ 해운법에 근거한 법정계획

- 해운법 제44조의 규정에 따른 계획 수립
  - 선박의 수급에 관한 사항
  - 선원의 수급·복지에 관한 사항
  - 해운에 관한 국제협력 사항
  - 기타 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항

### □ 매 5년마다 연동하여 수립하는 중장기계획

- 2006~2010년까지의 실천계획과 2015년의 장기비전 제시

## 3. 계획의 집행 및 평가

### □ 계획의 수립

- 매년 각 사업에 대한 구체적인 시행계획을 수립
  - 투자계획, 사업추진실적, 사업추진계획 등을 명시

### □ 계획의 집행 및 평가

- 시행계획은 전년도 12월말까지 수립하여 '해양수산정책평가위원회 해운항만분과위원회'에 제출
  - 산·학·연·정 등의 외부전문가로 구성된 '해양수산정책평가위원회'에서 추진상황 점검 및 평가
  - 동 평가위원회는 매년 각 사업의 추진상황을 점검
    - 점검결과를 해양수산부장관 보고 및 국무조정실 평가시 제출
- ※ 평가의 객관성·공정성을 제고하기 위해 필요시 고객만족도 조사

◆ 계획의 집행과 평가를 엄격히 시행하여 계획의 실천력과 실효성을 확보

---

## 제2장 해운산업의 현황 및 여건 분석

---

제1절 우리나라 해운산업의 현황과 문제점

제2절 우리나라 해운산업의 여건 및 수급 전망

## 제2장 해운산업의 현황 및 여건 분석

### 제1절 우리나라 해운산업의 현황 및 문제점

#### 1. 해운산업의 현황

##### 가. 외항해운

###### □ 선박보유 현황

- 2006년 1월 기준, 국적 외항상선대는 국적취득조건부나용선(BBC/HP)을 포함하여 564척, 1,372만 GT  
(국적선사의 실질 지배선대는 858척, 2,685만DWT로 세계 8위)
  - 광탄선(25%)은 39척 339만 GT, 컨테이너선(15%)은 108척 206만 GT, 벌크선(17%)은 88척 234만 GT, 원유운반선(10%)은 9척 140만 GT
  - 고부가가치 선박인 LNG/LPG선은 14%, 자동차 전용선은 2%로 비중이 낮음
- 2000년~2005년간 선종별 증감
  - 벌크선, 일반화물선, 케미칼운반선, LPG선, 석유제품운반선, 석유제품/케미칼 겸용선 등은 증가
  - 원목선, 세미컨테이너선 등은 감소

<표 >

외항상선대 보유추이

단위 : 척, 천GT

선종(Ship Type)		1990	1995	2000	2004	2006. 1월
벌크선 (bulk carrier)	척수	91	51	66	74	88
	1000GT	1,746	1,075	1,378	1,681	2,338
광탄선 (ore/coal carrier)	척수	40	46	40	41	39
	1000GT	3,492	3,929	3,510	3,574	3,388
핫코일선 (hot coil carrier)	척수	2	6	6	5	5
	1000GT	50	104	104	103	103
원목선 (log carrier)	척수	51	31	17	13	12
	1000GT	396	521	422	341	319
자동차선 (car carrier)	척수	17	19	11	5	10
	1000GT	601	805	511	179	408
풀컨테이너선 (full container ship)	척수	61	87	99	98	101
	1000GT	1,252	2,020	2,372	2,007	2,037
세미컨테이너선 (semi-container ship)	척수	52	41	26	5	7
	1000GT	192	99	54	10	25
원유운반선 (crude oil carrier)	척수	14	11	9	10	9
	1000GT	988	1,340	1,291	1,479	1,402
일반화물선 (general cargo ship)	척수	83	59	108	136	154
	1000GT	174	261	393	938	1,411
냉동냉장선 (refrigerator ship)	척수	-	-	1	-	1
	1000GT	-	-	4	-	6
케미칼운반선 (chemical tanker)	척수	16	17	15	39	38
	1000GT	99	359	25	98	102
LPG선 (LPG carrier)	척수	-	-	1	11	14
	1000GT	-	-	45	180	234
LNG선 (LNG carrier)	척수	-	-	17	17	17
	1000GT	-	-	1,700	1,700	1,700
석유제품운반선 (oil products carrier)	척수	-	-	4	17	17
	1000GT	-	-	13	217	109
석유제품/케미칼겸용 (oil products/chemical)	척수	-	-	5	15	26
	1000GT	-	-	36	79	97
시멘트운반선 (cement ship)	척수	-	-	-	1	4
	1000GT	-	-	-	10	19
예선 (tug boat)	척수	-	-	-	3	3
	1000GT	-	-	-	10	10
부선 (barge)	척수	-	-	-	1	1
	1000GT	-	-	-	5	5
합계 (total)	척수	430	371	425	491	546
	1000GT	9,029	10,537	11,857	12,611	13,717

자료 : 1) 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 2005.

2) 2006년 1월은 한국선주협회 홈페이지 자료.

## 선박등록 현황

- 2002년 4월 1일부터 시행된 제주선박등록특구제도이후 우리 국적선대의 등록선박은 세계 선대의 증가세(3.8%)보다 높은 8.6%의 증가율 추세

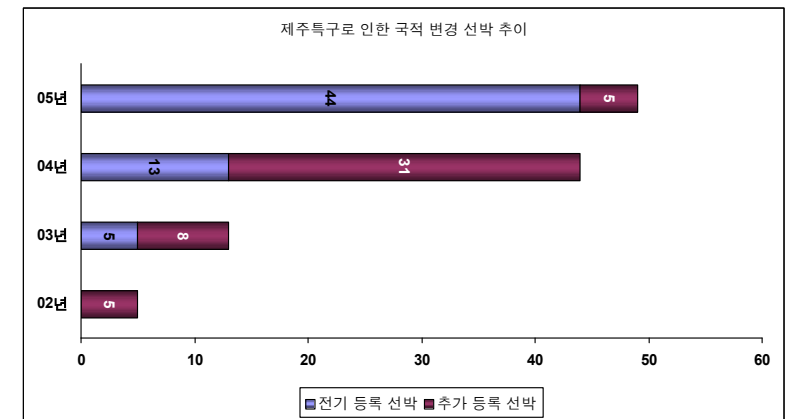
<표 > 우리나라와 세계 선대 현황 비교(등록선박 기준)

구분	우리나라		세계		비중(A/B)(%)
년도	척수	선박량(A, 천GT)	척수	선박량(B, 백만GT)	
2000년	2,502	6,119	87,546	558	1.1%
2001년	2,426	6,394	87,939	575	1.1%
2002년	2,532	7,049	89,010	586	1.2%
2003년	2,604	6,757	89,899	605	1.1%
2004년	2,700	7,826	89,960	633	1.2%
2005년	2,788	9,251	92,105	675	1.2%
연평균증가율	2.1%	8.6%	1.0%	3.8%	

자료 : Lloyd's Register, World Fleet Statistics, 각 년도.

<그림 > 제주선박등록특구제도 도입으로 국적을 변경한 선박

단위 : 척수



자료 : 해양수산부.



## □ 해외치적 현황

- 2005년 현재 우리나라 상선대의 해외치적 비율은 척수 기준으로 약 37%, DWT 기준으로 약 57%를 차지
  - 탱크선은 86%, 컨테이너선은 53%, 여객선은 45%, 벌크선은 41%, 일반화물선은 40%(DWT기준)
  - 국가별로는 파나마에 약 94%, 기타 해외치적국에 5.4%가 등록

<표> 선종별 해외치적 실태(2006년 1월)

구분	국내 등록		해외 등록		총계		해외치적 비율	
선종	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
탱크선	140	1,427	109	8,508	249	9,935	44%	86%
벌크선	141	8,939	87	6,333	228	15,272	38%	41%
일반화물선	203	1,130	97	759	300	1,889	32%	40%
컨테이너선	71	1,076	44	1,192	115	2,267	38%	53%
여객선	21	33	5	26	26	58	19%	45%
합계	576	12,605	342	16,818	918	29,421	37%	57%

자료 : ISL, *Shipping Statistics and Market Review*, April 2006.

<표> 해외치적 국가별 등록현황

구분	2000년 1월			2006년 1월		
국가	등록척수	천DWT	비중% (DWT기준)	등록척수	천DWT	비중% (DWT기준)
파나마	355	15,878	88.3	277	15,740	93.6
라이베리아	13	1,489	8.3	-	-	-
바하마	-	-	-	-	-	-
몰타	6	105	0.6	5	112	0.7
사이프러스	4	59	0.3	1	62	0.4
세인트빈센트	6	80	0.4	-	-	-
기타	47	369	2.1	59	904	5.4
계	431	17,980	100	342	16,818	100

자료 : 1) ISL, *Shipping Statistics Yearbook*, 2000.

2) ISL, *Shipping Statistics and Market Review*, April 2006.

## □ 해상물동량 및 국적선 수송실적

- 2004년 현재 우리나라 해상물동량은 수출입화물 7억 4,363만톤, 연안화물 1억 1,563만 톤 등 총 8억 5,927만톤
  - 수출입화물은 1999년~2004년 기간 동안 연평균 6.9% 증가, 연안화물은 동 기간에 1.3% 감소

<표> 우리나라 전체 물동량

단위 : 천톤

구분	수출	수입	수출입 합계	연안화물	수출입+연안	삼국간 화물	총합계
1999년	147,304	384,879	532,183	123,693	655,876	188,795	844,671
2000년	150,778	418,821	569,599	134,467	704,067	181,640	885,707
2001년	177,565	433,345	610,910	140,544	751,454	207,837	959,291
2002년	181,232	477,078	658,310	141,706	800,016	184,780	984,796
2003년	198,795	474,533	673,328	145,327	818,655	186,848	1,005,503
2004년	234,948	508,686	743,634	115,636	859,270	-	-
연평균증가율	9.8%	5.7%	6.9%	-1.3%	5.6%	-0.3%	4.5%

자료 : 1) 해양수산부, 「해양수산물통계연보」, 2005.

2) 한국선주협회, 「해운연보」, 각 년도.

- 우리나라 전체 수출입 물동량 중 국적선이 수송한 물량은 1999년~2004년 기간 동안 연평균 5.8% 증가

<표> 국적선 수송실적

단위 : 천톤

년도	수출	수입	수출입 합계	삼국간 화물
1999년	23,320	73,888	97,208	188,795
2000년	25,074	76,259	101,334	181,640
2001년	29,888	82,656	112,544	207,837
2002년	30,282	93,250	123,532	184,780
2003년	31,172	87,905	119,077	186,848
2004년	39,340	89,463	128,803	-
연평균증가율	11.0%	3.9%	5.8%	-0.3%

자료 : 1) 해양수산부, 「해양수산물통계연보」, 2005.

2) 한국선주협회, 「해운연보」, 각 년도. 주 : 용선 포함.

- 국적선 적취율은 1999년에 24%에서 2004년에는 17%로 하락
- 국적선 적취율은 2004년 현재 수출화물이 8%, 수입화물이 21%

<표 > 국적선 및 용선 적취율

단위 : %

구분		1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년
국적선	수출	-	-	-	14	11	8
	수입	-	-	-	26	25	21
	계	24	25	27	23	21	17
용선	수출	-	-	-	23	13	11
	수입	-	-	-	26	22	21
	계	31	29	31	25	20	18
소계 (국적선사 적취율)	수출	-	-	-	37	24	19
	수입	-	-	-	51	47	42
	계	56	55	58	48	41	35

자료 : 한국선주협회, 「해운연보」, 각 년도.

## □ 외항 해운산업의 산업 집중도 및 재무 건전성

- 상위 5개 선사가 총 보유선박량의 71%를, 보유선박량 5만 G/T이하 선사가 63개 업체로 총 보유선박량의 7%를 차지하여 외항선사의 양극화 현상

<표 2-14>

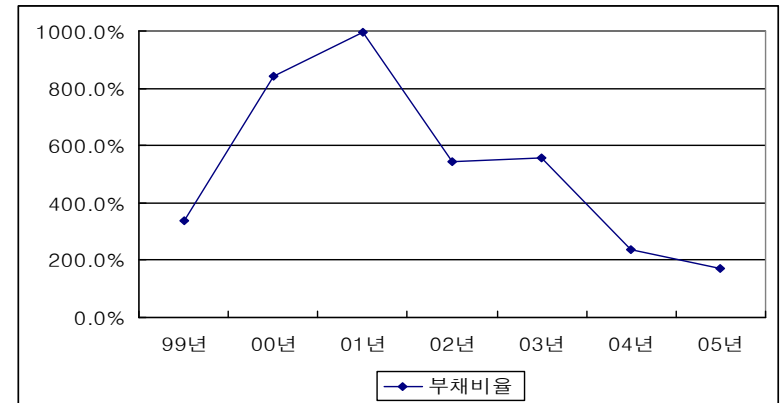
우리나라 외항선사 현황(2004년 12월)

구분	외항선사수	총보유선박량(천G/T)	비중(보유선박량 기준)
2,000천G/T이상	2	4,965	39%
1,000~2,000천G/T	3	4,037	32%
500~1000천G/T	1	873	7%
100~500천G/T	8	1,264	10%
50~100천G/T	7	550	4%
50천G/T이하	63	926	7%
합계	84	12,615	100%

자료 : 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 2005.

- 외항선사의 부채비율은 2001년 약 1,000%까지 증가하였으나, 2005년 현재 약 170%로 재무구조가 건실해짐

<그림 > 국적 외항선사의 부채비율 추이



자료 : 1) 한국선주협회, 「해운연보」, 각 년도.

2) 한국선주협회, 「해운」, 2006. 6.

- 외항선사 운임수입은 2003년도 118억불에서 2004년에는 약 214억불로 증가

## 나. 연안해운

### □ 선박보유현황(연안해운과 자료 요청)

○ 2005년 기준, 우리나라 연안해운 선대는 총 척, GT

- 화물선은 척 톤, 유조선은 척 톤, 여객선은 척 톤, 컨테이너선은 척 톤

<표 삽입>

- 연안화물선의 업체수, 척수, 총톤수는 2000년 이후 정체

<표> 연안화물선 증가추이

구분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	년평균 증가율
업체수	598	845	846	895	926	883	792	4.8%
척수	963	1,455	1,488	1,544	1,516	1,431	1,451	7.1%
천G/T	1,138	1,408	1,469	1,443	1,481	1,458	1,470	4.4%

○ 1999년 연안화물 운송사업의 면허제에서 등록제로의 전환 및 중고선 수입자유화 조치로 노후 중고선의 시장 진입이 증가

<표> 등록제 전환 이후의 노후 중고선 증가 현황

구분		합계	20년 이상	비중(%)
1998년	척	1019	292	28.7
	천G/T	1157	230	19.9
2004년	척	2,056	858	41.7
	천G/T	1,510	416	27.6
증가율(%)	척	101.8	193.8	
	천G/T	30.5	80.8	

○ 화물선의 경우 법인 형태의 사업체가 공급하는 선박량이 90% 이상을 차지

- 업체수는 개인 사업체의 비중이 높아, 사업의 영세성을 보임

<표> 연안해운 선박종도별 사업형태 현황

구분		화물선	유조선	부선	예선	기타선	합계
법인	업체수	96	131	163	7	25	422
	척	210	218	351	510	43	1,332
	천G/T	416	375	433	45	57	1,326
개인	업체수	163	45	169	-	-	377
	척	176	55	398	98	-	727
	천G/T	14	41	133	4	-	192
합계	업체수	259	176	332	7	25	799
	척	386	273	749	608	43	2,059
	천G/T	430	416	566	49	57	1,518
법인비중 (%)	업체수	37.1	74.4	49.1	100.0	100.0	52.8
	척	54.4	79.9	46.9	83.9	100.0	64.7
	천G/T	96.7	90.1	76.5	91.8	100.0	87.4

자료 : 한국해운조합, 「내항화물선등록업체현황」, 2006.

## 다. 해운부대사업

### ☐ 일반현황

- 1999년 ‘해운관련업의등록및사후관리요령’의 폐지 이후, 등록업체의 수가 급격히 증가함
- 2005년 현재, 해운중개업 505개, 해운대리점 959개, 선박대여업 126개, 선박관리업 343개

<표> 해운부대사업체수 현황

구분	해운중개업	해운대리점업(국제)	선박대여업	선박관리업
2000년	214개	444개	약 20개(1999년 말)	250개
2005년 10월	505개	959개	126개	343개

### ☐ 해운대리점

### ☐ 해운중개업

### ☐ 선박대여업

### ☐ 선박관리업

## 라. 선원인력

### ☐ 취업선원

- 2005년 기준, 우리나라 총 취업선원은 약 40,176명
- 외항선원은 7,400명, 내항선원은 8,000명, 원양어선원은 2,500명, 연근해어선원은 17,900명이며, 해외취업선원은 4,200명
- 1995년 약 63천명수준에서 계속 감소 추세

### ☐ 외화가득액

- 2005년 기준, 해외취업선원의 외화가득액은 3억54백만달러
- 1995년 3억98백만달러에서 감소 추세

### ☐ 선원수첩 소지자

- 2005년 기준, 선원수첩 소지자는 88천명이며, 이중 취업자는 45%인 약 40천명
- 1995년 15만명 수준에서 계속 감소 추세

### ☐ 외국인 선원고용

- 2005년 기준, 외국인 선원 고용은 약 7,960명
- 1998년 5,713명에서 계속 급증하는 추세

## 2. 해운산업의 문제점

<표> 외항선사 수송물량 및 운임수입 현황

(단위 : 백만톤, 백만달러)

구 분	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
수출입 항로	186.0	200.7	227.4	281.1	283.5	293.8	290.0
삼국간 항로	112.0	115.5	167.1	222.4	180.2	188.8	181.6
계	298.0	316.2	394.5	503.5	463.7	482.6	471.6
운임수입	6,615	8,599	9,091	10,025	9,038	10,212	11,268

자료 : 한국선주협회

### □ 선대증강의 한계

- 우리나라 국적선대는 1970~1980년대를 거쳐 빠른 속도로 증가
  - 우리나라 외항선대는 1971~1999년 기간 중 연평균 6.9%씩 증가한 데 비해 세계선대는 동 기간동안 3.0%씩 비교적 완만하게 성장
- 그러나 1990년대 해운시장의 불황과 외환위기로 감소세로 전환
  - 우리나라 선대는 1970년대에 연평균 18.5%씩 성장하였고, 1980년대에는 6.1%로 증가세가 둔화되었으며, 1990년대는 부(負)의 성장을 기록
  - 외환위기 이후 상대적으로 부채비율이 높은 외항해운업체는 선박확보를 위한 자금조달에 어려움을 겪고 있으며, 대부분의 선사가 유동성 확보를 위해 선박을 대량으로 매각
  - 세계 선대는 1980년대의 정체기를 거쳐 1990년대에 이르러 연평균 1.2%의 견조한 신장세 유지

### □ 수송활동의 둔화

- 1997년 외환위기로 외항선사의 수송활동이 크게 위축되기 시작
  - 1997년을 정점으로 삼국간 항로의 수송물량이 큰 폭으로 감소
- 국적선대의 축소와 자금경색에 따른 용선활동의 제약이 외항선사의 영업활동을 위축시키는 주요 요인

### □ 산업구조의 불균형

- 우리나라 외항선사는 소수의 대형선사와 다수의 소형선사가 양립하는 이중적 구조
  - 2005년 기준으로 상위 5개 대형선사(한진해운, 현대상선, 범양상선, SK해운)가 전체 선박량의 75% 점유
  - 보유선박량이 5만GT에도 미치지 못하는 소형선사가 63개사에 이르며 이들 선사가 차지하는 선박량은 9.4%에 불과

<표 >

< 외항선사 규모 현황 >

(단위 : 천GT, %)

선박량 규모	외항선사수	총 보유선박량	비 중
2,000 이상(한진, 현대)	2	6,049	51.0
1,000~1,500(범양, SK)	2	2,603	22.0
500~1,000(대 한, 거양)	2	1,518	12.8
100~500	4	571	4.8
100이하	43	1,116	9.4
계	53	11,857	100.0

자료 : 해양수산부

#### □ 선박확보금융제도 취약

- 1997년 IMF 경제관리체제이후 계획조선 및 한국은행외화 자금지원제도가 폐지되었고, 국적취득조건부나용선제도가 차입금리 상승으로 유명무실화
- 선박확보시 자가 부담률이 외환위기 이전에는 0~20% 수준이었으나 이후에는 30% 수준으로 높아짐

<표 >

주요국가 선박금융 현황

국 가	금 리	상환기간	융자비율
한 국	없음(내항선만 계획조선제도 존속)		
일 본	6%	10~13년	75~90%
독 일	8%	8.5년	80%
덴 마 크	4%	14년	80%
벨 기 에	4~5%	15년	85%

주 : 내항선 계획조선제도 지원조건은 상환기간 10년, 이자율 7.5~8%(변동금리), 융자비율 80%

#### □ 연안해운의 낙후

- 소수의 대화주들이 지배하는 수요독점 시장하에서 출혈 경쟁에 따른 경영악화 심화
- 선대의 노후화, 경영규모의 영세성, 전용부두의 부족, 선원 확보의 어려움 등으로 육상운송과 경쟁하는데 한계에 직면
  - 가업으로 이어 받은 경우가 많아 자본력이 미약한 영세사업자가 대다수

#### □ 선원수급의 불안정

- 1980년대 후반부터 선원 지원자가 계속 감소하고 선원직 종사자의 이직이 확대
  - 1980년대 후반 경제성장과 소득향상에 따른 가치관의 변화, 육상직에 대한 선원임금의 상대적 하락, 직업의 다양화, 핵가족화 등으로 선원직업을 3D업종으로 인식
  - 선원의 복지제도 및 사회보장제도가 법률 및 제도의 미비와 운영상의 문제로 말미암아 육상근로자에 비해 상대적으로 불리
  - 선원노동행정과 복지제도를 담당하는 정부조직이 해양수산부, 노동부, 보건복지부 등으로 분산되어 체계적인 업무추진 곤란
- 1991년부터 국내선원 구인난으로 외국인 선원을 고용해야 하는 선원 수요국으로 전락
  - 해기 전승이 어렵고 유사시 국가 전략물자의 수송을 위한 도입된 국가필수국제선박제도의 확대 필요

## 제2절 우리나라 해운산업의 발전여건 분석

### 1. 해운산업의 여건 전망

#### 가. 대외여건 전망

##### □ 일반 경제 및 무역 환경 변화

- 세계 경제성장률은 BRICs 특히 중국과 인도가 주도하며, 2050년경 BRICs의 경제규모는 세계 경제규모의 절반수준(47.1%)을 차지할 것으로 전망
- IMF에 따르면 중국과 인도가 속해 있는 아시아성장국의 수출입 증감률이 선진국보다 높게 나타남

	수출증가율		수입증가율	
	아시아성장국	선진국	아시아성장국	선진국
2001년	1.3%	-0.9%	2.0%	-1.0%
2005년	15.6%	5.0%	17.8%	5.4%

##### □ 국제 물류 환경 변화

- 세계 공장 및 소비시장으로서의 중국의 부상, 인도에 다국적 기업의 아웃소싱 증가, EU확대에 따른 동유럽 생산기지화, 동북아 경제협력 움직임 등 물류시장의 다극화
- 미국, 유럽 등 선진국은 고비용/저효율의 도로수송에서 탈피하여 친환경적인 수송수단으로 전환하기 위해 공급사슬 관점에서 복합운송체계를 강화

##### □ 국제 해상 수요

- 컨테이너 해상 물동량이 2001년(7,070만 TEU) 대비 2010년(1억 7,840만 TEU)에는 2.5배정도 증가될 것으로 전망
- 해상물동량의 비중이 높은 항로는 극동역내항로(28.3%), 태평양항로(15.6%), 구주항로(12.4%)순
- 2005년 기준으로 태평양항로의 경우 동향(극동→북미)의 물동량이 서향보다 2.4배 많고, 구주항로의 경우 서향(극동→북유럽)이 동향보다 1.7배 많아 동서 불균형이 여전
- 5대 건화물중 해상물동량이 가장 많은 품목은 석탄(2005년 기준 6억 8,300만톤)이며, 연평균증가율이 가장 큰 품목은 철광석(2001년~2005년, CAGR=9.7%)임
- 세계 유조선 시장은 향후 3년간 선박 과잉 및 중동지역의 정세 불안이 장기화되면서 불황 가능성이 고조
- 중국 및 인도를 포함한 신흥공업국을 중심으로 에너지 수요가 증가하여 LNG 선박에 대한 수요도 빠르게 증가(2010년까지는 최소한 176척이 추가로 발주될 전망)

##### □ 해운 공급 및 경쟁 구조

- 2005년 대형선사들이 M&A를 통해 선박 및 선복량을 확대하여 시장 지배력을 강화
- 머스크시랜드의 P&O 네들로이드 합병(컨테이너선 549척, 선복량 150만 TEU, 세계 1위)으로 아시아/유럽항로의 시장점유율이 21%로 상승

- CMA CGM은 텔마스 인수(컨테이너선 284척, 선복량 48만4천 TEU, 세계 3위)

- 하판 로이드의 CP Ships 인수(컨테이너선 139척, 선복량은 40만 TEU, 세계 5위)

※ 대형선사들은 중국항만을 중심으로 아시아 역내 피더 서비스망 구축 추진

## □ 해운 규제 및 제도

- 2005년 3월부터 유류오염사고로 인한 피해보상이 대폭 강화되었으며, IMO의 '선박대기오염물질배출금지협약'이 2005년 5월부터 국제적으로 발효
- 2001년 9·11테러 이후 도입된 보안조치들이 선박과 항만, 철도 등 공급 사슬을 중심으로 확대

## □ 선박 기술 발전

- 세계 주요 조선소들이 수주한 선박들은 5,000~6,000 TEU급과 8,000 TEU 이상의 포스타-파나막스급이 주류
- 향후 10년 이내에는 50노트 수준의 초고속선이 보편화될 전망

## 나. 대내여건 전망

### □ 외항선 및 내항선 수요전망 결과

- 외항상선대는 2005년 1,353만 GT에서 2011년 1,612만 GT로 연평균 2.96% 증가세를 보일 것으로 전망
- 연안물동량은 2003년 2억 8천만톤에서 2011년 3억톤을 초과 하여, 내항선 선박량도 186만 GT를 상회할 것으로 예상

<표>

구분		2003년	2011년	2020년
외항선	화물량(천톤)	670,784	1,067,025	1,493,887
	선박량(천GT)	11,174	16,116.9	20,312.8
내항선	화물량(천톤)	283,342	333,046	373,129
	선박량(천GT)	1,530.0	1,864.2	2,297.3

### □ 국적선대 신규 수요 전망

- 향후 선박수요는 운송수요의 지속적 증대와 함께 2015년 까지 현재보다 1.3배의 선대 증가가 예상되므로 2005년 대비 2015년까지 441만GT의 추가선박이 필요할 전망
- 2015년까지 필요선박을 선종별로 살펴보면 컨테이너선이 83만GT, 광탄선이 104만GT, 벌크선이 80만GT, 유조선이 56만GT, LNG/LPG선이 60만GT, 기타선이 58만GT로 예측

<표>

단위 : 천GT

구분	수요전망			신규수요전망	
	2005(A)	2015(B)	2020 (C)	2015 (B-A)	2020 (C-A)
컨테이너선	2,063	2,891.3	3,408.9	828.3	517.6
광탄선	3,490	4,525.6	5,044.3	1,035.6	518.7
벌크선	2,677	3,481.4	3,884.8	804.4	403.4
유조선	1,172	2,269.1	2,581.7	557.1	312.6
LNG/LPG	1,747	2,351.5	2,681.1	604.5	329.6
기타 화물선	1,839	2,414.8	2,711.9	575.8	297.1
계	13,528	17,933.8	20,312.8	4,405.7	2,379.0



## □ 국적선대 자원규모 전망

- 2015년까지 외항선대 추가선박 확보를 위해 필요한 자금은 약 49억 1,800만 달러(약 5조억원)로 예상
- 선종별로는 LNG/LPG 부문에 13억 8,700만 달러, 컨테이너선 부문에 10억 8,300만 달러가 소요

<표>

	천GT	천DWT (DWT당 건조자금)	선박확보자금 추정
컨테이너선	828.3	795 (71,786TEU, 15,081)	71.786×15,081=1,082,579
광탄선	1,035.6	1,678 (350)	1,678×350=587,185
벌크선	804.4	1,368 (528)	1,368×528=721,726
유조선	557.1	997 (408)	997×408=407,194
LNG/LPG	604.5	586 (2,365)	586×2,365 =1,386,804
기타 화물선	575.8	829 (883)	829×883=732,418
계	4,405.7	6,253.0	4,917,905 (천달러)

주 : 선박가격은 2005년 8월 신조선가 기준임(Lloyd's Shipping Economist). 유조선은 300,000 DWT(122.5), 광탄선은 17,000DWT(59.5), 벌크선은 75,000DWT(37.0), LNG선은 138,000cum(205.0), LPG선은 78,000cum(91.0), 일반화물선은 30,000DWT(26.5), 컨테이너선은 6,200TEU(93.5)기준임

## 2. 국적선대 수급 전망

### 가. 외항선 수급 전망

#### □ 우리나라 총 해상물동량은 높은 증가세 유지

- WTO체제의 본격 출범과 중국, 인도 및 동남아 국가의 경제 활성화로 제품 및 원자재 교역이 증가
- 우리나라 총 해상물동량은 2003년 9억 5,400만톤에서 2011년까지 연평균 5%씩 증가
  - 2011년 14억 450만톤, 이후 2015년까지는 연평균 3.5%의 증가율로 16억 900만톤, 2020년 18억 8,000만톤에 달할 전망
  - 수출입 화물량은 2006년 6억 7,600만톤, 2015년 9억 7,400만톤에 이를 전망

<표 >

총해상물동량 전망

단위 : 천톤

구분	실적치		예측치				연평균증가율(%)		
	2000	2003	2006	2011	2015	2020	'03~'11	'11~'15	'15~'20
수입	418,821	427,110	484,372	597,371	665,762	736,866	4.3	2.7	2.1
수출	150,778	159,162	192,316	263,620	307,954	363,314	6.5	4.0	3.4
연안	263,980	283,388	302,565	337,455	357,763	386,493	2.2	1.5	1.6
환적	45,101	84,512	118,046	206,034	277,665	393,707	11.8	7.7	7.2
총계	878,680	954,172	1,097,300	1,404,480	1,609,144	1,880,380	5.0	3.5	3.2

자료 : OSC 및 GLORI, 「전국항만물동량예측 점검」, 2005. 10.

주 : 2006년 예측치는 2003-2011간 평균증가율로 환산.

□ **화물의 컨테이너화 추세로 컨테이너 해상물동량 급증**

- 전체 컨테이너 해상물동량은 2004~2011년 기간중 연평균 9.3%, 2011~2015년 기간중 7.1%, 2015~2020년 기간중 연평균 5.9%씩 각각 증가될 것으로 예상
- 환적 컨테이너 물동량은 2004~2011년 기간중 연평균 11.7%, 2011~2015년 기간중 7.7%, 2015~2020년 기간중 7.2%씩 각각 늘어날 전망

<표> 컨테이너 물동량 전망

단위 :천TEU

구분	실적치		예측치				연평균증가율(%)		
	2003	2004	2006	2011	2015	2020	04~11	11~15	15~20
수출입	8,182	9,025	10,422	14,933	19,232	24,161	7.5	6.5	4.7
연안	405	340	456	952	1,342	1,906	15.8	9.0	7.3
환적	4,599	5,159	6,440	11,214	15,090	21,344	11.7	7.7	7.2
총계	13,186	14,524	17,318	27,099	35,664	47,411	9.3	7.1	5.9

자료 : OSC 및 GLORI, 「전국항만물동량예측 점검」, 2005. 10.

주 : 2006년 예측치는 2004-2011간 평균증가율로 환산.

□ **외항선대는 2011년까지 연평균 2.96% 증가될 전망**

- 경제회복과 화물량의 지속적 증대에 따라 선대가 2005년 1,353만GT, 2011년 1,612만GT, 2020년 2,890만GT로 2005~2011년 기간동안 연평균 2.96%의 증가 전망

<표> 외항선 수요전망

단위 : 천GT

구 분	2003	2011	2015	2020
화물운송수요(천톤)	670,784.0	1,067,025.0	1,251,381.0	1,493,887.0
선박량수요(천GT)	11,174	16,116.9	17,933.8	20,312.8

**나. 내항선 수급 전망**

□ **우리나라 연안 물동량은 2015년에 3억 5천만톤으로 전망**

- 우리나라 연안 물동량은 2003년 2억 8,300만톤에서 2011년에는 3억 3,300만톤, 2015년에는 3억 5,000만톤, 그리고 2020년에는 3억 7,000만톤으로 전망
- 유류의 꾸준한 내수증가율로 계속적인 증가추세를 이루어 왔으며, 2011년에는 연안물동량이 9,700만톤에 달할것으로 전망
- 모래물동량은 강사 채취가 한계에 직면하여 인천, 평택 등의 해사 채취량이 급격한 증가세를 보임
- 모래 물동량은 유류 물동량을 능가하여 내항화물 중 가장 높은 비중을 차지할 전망

<표> 품목별 연안해운 물동량 전망

단위 : 천R/T

구분	2003	2011	2015	2020
양곡	880	127	136	136
시멘트	37,884	46,989	51,604	57,131
석탄류	425	4	1	-
목재	5	158	155	145
모래	95,277	104,587	108,978	113,433
철광석	163	-	-	-
철재	23,241	25,371	27,054	29,814
고철	737	492	387	691
기계류	296	539	332	292
기타 잡화	47,033	56,150	59,049	64,529
유류	75,398	96,618	100,926	106,958
합계	283,342	333,046	350,637	373,129

자료 : OSC 및 GLORI, 「전국항만물동량예측 점검」, 2005. 10.

□ **내항선 공급은 2011년에 186만톤을 초과**

- 2001년 147만톤에서 2006년 188만톤, 2011년 186만톤으로 증가
- 유조선은 2005년 43만GT에서 2011년 53만GT로 증가 예상
- 화물선은 2005년 44만GT에서 2011년 55만GT로 증가 예상
- 예·부선은 2005년 58만GT에서 2011년 71만GT로 증가 예상

<표>

연안선 선박량 추정

(단위 : 천GT)

구 분	총소요량	화물선	유조선	예부선	기타선
2001	1,473	460	581	403	29
2006	1,884	693	746	403	41
2010	2,630	968	1,041	563	58
2020	3,547	1,305	1,405	759	78

<표>

연안선 수급 전망

구 분	2001	2010	2020
화물량(천톤)	306,378	539,566	730,728
선박량(천GT)	1,473	2,630	3,547

**다. 국적선대 확보를 위한 재원규모 전망**

□ **외항선대는 2010년까지 873만GT의 추가선박 필요**

- 현재보다 1.8배의 선대증가가 예상되며, 선종별로 유조선 181만GT, 광탄선 171만GT, 건화물선 및 기타 선박 106만GT, 컨테이너선 409만GT 필요

<표> 외항선대의 선종별 신규 수요 전망(대체수요는 미포함)

(단위 : 천GT)

구 분	수요전망			신규수요전망	
	현선박량 (A)	2010 (B)	2020 (C)	2010 (B-A)	2020 (C-A)
유 조 선	1,290	3,096	5,007	1,806	3,717
광 탄 선	3,580	5,287	5,691	1,707	2,111
원 목 선	515	581	747	66	232
건화물선 및 기타	2,875	3,935	5,619	1,060	2,744
컨테이너선	2,510	6,598	11,843	4,088	9,333
계	10,770	19,498	28,906	8,728	18,136

□ **2010년까지 약 43억 7,200만 달러(약 5조 5천억원)의 선박확보 자금 필요**

- 선종별로 보면 유조선이 12억 72백만달러, 광탄선이 11억 8백만달러, 컨테이너선이 13억 24백만달러, 건화물선이 6억 6백만달러, 원목선이 62백만달러 소요될 것으로 예상

### 3. 선원 수급 전망

#### 가. 직종별 수급 전망(선원노정과 자료 요청)

##### □ 2005년부터 약 2천명의 해기사 공급부족 예상

- 공급 : 높은 이직률로 인하여 지속적인 감소세를 보인다 2005년을 전후로 18천명 내외에서 안정적 수준을 유지
- 수요 : 원양어선대의 축소로 지속적인 감소세를 보인다 내항해운의 성장으로 2000년 이후부터 20천명 내외에서 안정적 수준 유지

##### □ 2010년이후 부원 공급부족이 계속 심화될 전망

- 공급 : 2000년 이후부터 감소세가 다소 둔화되지만 어선부원을 중심으로 지속적으로 감소
- 수요 : 2000년까지 지속적으로 감소하다 2005년경부터 39천명 내외에서 안정적 수준을 유지

(표 2-34)

< 직종별 선원수급 전망 >

(단위 : 천명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2000	21	19	2	34	37	△3	55	56	△1
2005	18	20	△2	30	39	△9	48	59	△11
2010	18	22	△4	30	38	△8	48	60	△12
2015	19	21	△2	28	39	△11	47	60	△13
2020	19	21	△2	26	40	△14	45	61	△16

주 : 2000년부터는 추정치(공급은 신규취업선원, 기존선원 이직률 등을, 수요는 선박 적수, 적당배승인원, 예비원을 등을 고려하여 추정)

### 나. 업종별 수급 전망

##### □ 외항상선은 안정적인 수급상태 유지 예상

- 상대적으로 근로조건이 양호한 외항상선에 대한 선호로 선원의 수급은 안정적 상태 유지 예상

(표 )

< 외항해운 선원수급 전망 >

(단위 : 천명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2000	4	3	1	4	3	1	8	6	2
2005	3	3	-	4	4	-	7	7	-
2010	3	3	-	4	3	1	7	6	1
2015	4	3	1	4	4	-	8	7	1
2020	4	3	1	4	4	-	8	7	1

##### □ 연안해운은 2005년부터 일정수준의 공급부족 예상

- 연안해운의 성장에 따라 선원의 수요는 증가세를 유지하나 공급은 일정하여 2005년경부터 수급불균형(공급부족) 발생 예상

(표 )

< 연안해운 선원수급 전망 >

(단위 : 천명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2000	5	5	-	3	3	-	8	8	-
2005	5	5	-	3	4	△1	8	9	△1
2010	5	6	△1	3	4	△1	8	10	△2
2015	5	6	△1	3	4	△1	8	10	△2
2020	5	6	△1	3	4	△1	8	10	△2

☐ 원양어업은 지속적으로 일정수준의 공급부족 예상

- 부원을 중심으로 수요와 공급이 꾸준히 감소하고 일정수준의 수급불균형 상태 지속 예상

<표> 원양어업 선원수급 전망 (단위 : 천명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2000	3	2	1	3	7	△4	6	9	△3
2005	2	2	-	3	7	△4	5	9	△4
2010	2	3	△1	3	6	△3	5	9	△4
2015	2	2	-	2	6	△4	4	8	△4
2020	2	2	-	2	6	△4	4	8	△4

☐ 연근해어업은 2005년부터 공급부족 심화 전망

- 수요는 일정하나, 공급이 지속적으로 감소하여 향후 수급 불균형 심화 예상

<표> 연근해어업 선원수급 전망 (단위 : 천명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2000	6	6	-	22	22	-	28	28	-
2005	5	7	△2	18	22	△4	23	29	△6
2010	5	7	△2	18	23	△5	23	30	△7
2015	5	7	△2	17	23	△6	22	30	△8
2020	4	6	△2	15	24	△9	19	30	△11

## 다. 선원수급 안정화 전략

- ☐ 해기사 공급부족은 적극적인 해기사 양성정책으로 대응
- ☐ 부원 공급부족은 선원직 매력화를 통한 적극적인 유인책을 강구하되 필요시 외국인 선원 고용으로 대응

## 제3장 해운산업의 비전 및 추진전략

1. 비전 및 기본목표
2. 추진전략 및 중점 추진과제
3. 2015년 우리나라 해운산업의 미래상

## 제3장 해운산업의 비전 및 추진전략

### 1. 비전 및 기본목표

#### □ 설정방향

- 해양수산분야 최상위 국가계획인 ‘해양개발기본계획’의 비전과 연계
  - 해양개발기본계획의 비전 : 청색혁명을 통한 해양부국 실현
- 선사, 화주 등 해운산업 관련 당사자의 구상과 열망을 반영
  - 관련 당사자에게 전파되어 공통의 가치관 또는 규범으로 공유
- 대내외 여건변화를 반영하고, 해운산업의 성장잠재력을 구현

#### □ 우리나라 해운산업의 비전

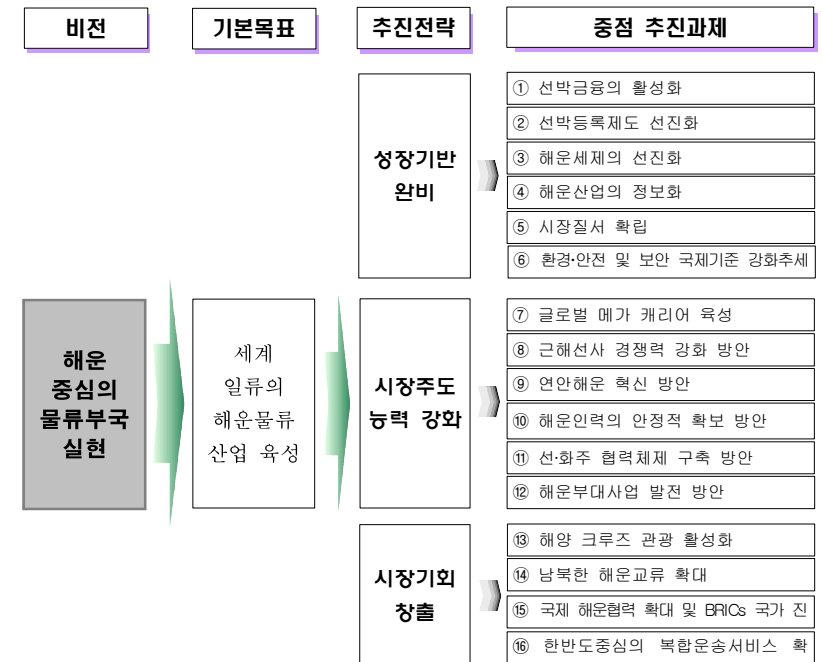
- ‘해운중심의 물류부국 실현’을 비전으로 설정
  - 동북아 경제권의 중심국가 전략은 해운한국의 건설을 통해서 달성 가능
  - 해운산업은 경제의 대동맥이며, 물류산업의 가장 중요한 연결고리
  - 해운산업을 국가경제의 새로운 성장엔진으로 인식시키기 위해서는 해운산업이 국부창출에 실질적으로 기여해야 가능

### 2. 추진전략 및 중점 추진과제

#### □ 추진전략

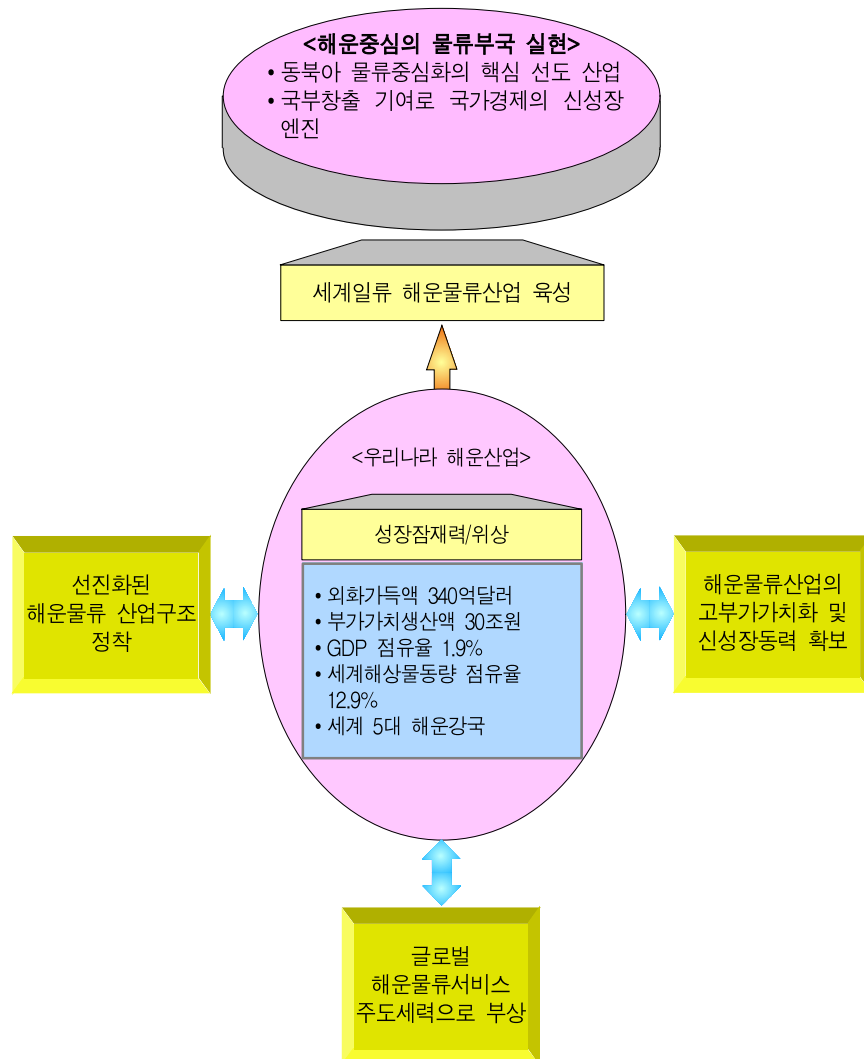
- 혁신적이고 지속가능한 성장기반 완비
- 핵심역량 확보 및 경쟁우위 창출을 통한 시장주도능력 강화
- 성장동력 확충 및 지속적 발전을 위한 시장기회 창출

#### □ 중점 추진과제



### 3. 2015년 우리나라 해운산업의 미래상

#### 1) 2015년 우리나라 해운산업의 미래상



#### □ 선진화된 해운물류 산업구조 정착

- 선박투자제도의 내실화로 선박확보의 자율화 및 활성화
- 국제선박등록제도의 정착으로 국적선사 지배선대의 국적 취득 증가 및 해운선진국으로서의 경쟁우위 확보
- 수출입 및 환적화물 종합물류정보시스템의 구축으로 해운정보화가 정착되고 해운산업의 지식 및 인력관리시스템이 가동되어 해운산업의 지식산업화 가속
- 국제수준의 해운 경쟁질서 확립으로 자유롭고 공정한 경쟁적 시장환경 조성
- 해운물류산업의 환경·안전 및 보안기준이 국제수준으로 향상됨으로써 우리나라 해운산업의 국제위상 제고

#### □ 글로벌 해운물류서비스 주도세력으로 부상

- 국적선사들의 종합물류기업화, 글로벌 차원의 생산요소 활용 및 M&A 등으로 우리나라 원양선사도 초일류 거대선사로 성장·발전하고 글로벌 해운물류서비스를 주도
- 우리나라 원양선사와 근해선사간 전략적 제휴 또는 계열·협력 관계가 이루어지면서 우리나라 선사가 동북아 해운물류시장을 주도
- 선·화주간 공고한 협력체제 구축으로 국적선사의 견실한 성장 기반 조성
- 해운부대사업의 활성화로 해운산업 전체의 안정적 균형 발전 실현

## □ 해운물류산업의 고부가가치화 및 신성장동력 확보

- 우리나라 중심의 동북아 크루즈 관광 활성화로 해운산업의 고부가가치화 촉진
- 육지와 도서를 연계한 해상관광서비스산업의 발달로 국토의 균형발전 및 양극화 해소
- 남북한 공동 해운사업 전개 및 인도·베트남 등 신흥시장으로의 진출확대, 동북아 통합 물류망 구축 등으로 새로운 성장 동력 확보

## □ 세계 5대 선진해운국가로 성장

- 세계 해상물동량에서 차지하는 비중은 2005년의 10.8%에서 2015년 12.9%로 상승
- 우리나라 외항상선대가 2005년의 1,353만GT에서 2015년에 1,793만GT로 증가
- 해운산업의 외화가득액은 2005년의 153억달러에서 2015년에 340억달러로 증가

## 2) 2015년 주요 해운지표

구 분	2005년	2010년	2015년
○ 수출입 해상물동량(백만톤)	837	934	1,291
- 세계 해상물동량 점유율(%)	10.8	10.9	12.9
○ 총 선박보유량(천GT)	13,528	15,680	17,934
○ 연안수송 분담률(%)	19	20	22
○ 국적선원 수요(명)	69,989	61,450	55,769
- 해기사	24,447	22,580	21,094
- 부원	45,542	38,870	34,675
○ 외화가득액(백만달러)	15,339	22,852	34,046
○ 해운산업 부가가치 생산액(억원)	135,422	201,759	300,591
- 직접 부가가치 생산액	83,334	124,155	184,972
- 간접 부가가치 생산액	52,089	77,604	115,619
○ GDP 점유율(%)	1.7	1.8	1.9

※ 수출입 해상물동량의 2010년의 지표는 2011년 기준임



## 제4장 중점 추진과제

제1절 해운산업의 성장기반 조성

제2절 해운산업의 시장주도 능력 강화

제3절 해운산업의 지속적 발전을 위한 시장기회 창출

## 제4장 중점 추진과제

### 제1절 우리나라 해운산업의 성장기반 조성

#### 1. 선박금융의 활성화

##### □ 현황과 문제점

- 2002년 5월, 선박투자회사제도 도입을 통해 기존의 차입 의존적 해운비즈니스 모델을 투자 지향적 모델로 전환하고, 시중 부동산 자금을 산업자본화 하는데 성공
- 그러나 2005년 하반기 이후 고금리 추세에 따라 채권형 선박 펀드의 매력도가 점점 감소하고 있으며, 세제 혜택도 2008년 까지 한시적으로 제한되어 투자 심리가 위축되고 있는 상황
- 2010년 세계 5위 해운국으로 도약하기 위해서 현재 수준의 국적 지배선대는 비약적인 증강이 필요하나, 선박금융 측면의 단계적이고 전략적인 지원 정책이 부재하고 이를 주도면밀하게 추진할 수 있는 기관이나 전문 인력이 부재
- 연안해운의 경우, 연안 유조선 이중선체화 의무 및 연안 선박 현대화를 위한 자금이 필요하지만, 영세 연안선사의 경우 현실적으로 선박 금융 조달능력이 부재

## □ 세부 추진과제

- '선박금융공사(가칭)' 설립 추진
  - 선박금융 활성화의 전담 주체로서, 국적선대 증강 사업, 선박금융 전문인력 육성사업, 선박금융 관련 제반 연구사업, 해운기업 M&A 전략 수립·시행 등의 사업을 실시
- 국적선 확보를 위한 중장기 종합 추진계획 수립
  - 국적선대 증강을 위해 선종별로 세부 종합 추진계획을 수립
- 유동성자금의 선박금융으로의 유입 활성화 방안 수립
  - 단기 유동성 자금을 선박금융에 활용할 수 있는 다양한 금융기법, 즉 고수익 선박펀드, 외국 선사 M&A 펀드, 단기투자 선박펀드 등의 투자 상품을 개발
- 선박투자회사제도의 내실화
  - 선박투자회사제도를 보다 성숙시키기 위해 선박가치평가 모델 및 시스템 개발 지원 사업, 선박펀드 상품의 세제 지원 강화, 선박투자 회사제도 재정비 및 투자활성화 방안 등을 수립
- 연안선사, 선박금융지원제도 개발
  - 연안선사의 노후화된 선박을 현대화하고, 특히 단일선체 유조선의 이중선체화 의무에 따른 선박금융 수요증가를 실질적으로 지원할 수 있는 실효적인 선박금융기법(기금 설립) 등을 추진
- 선박금융 전문인력 양성 프로그램 개발
  - 선박매매시장, 신조선, 해체시장의 활성화를 주도하고, 다양한 선박 관련 파생상품 등을 개발할 선박금융 전문 브로커 등 전문 인력을 교육 프로그램 및 인턴십 제도 등을 통해 양성

## 2. 선박등록제도 선진화

### □ 현황과 문제점

- 우리나라 선박등록과 관련된 법률은 선박법, 선박등기법, 국제선박등록법, 제주국제자유도시특별법 등이 있음
  - 선박법은 우리나라 선박등록의 근간이 되고 있으며, 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정
  - 선박등기법은 선박의 등록 외에 등기를 하도록 규정
  - 국제선박등록법은 국제선박의 등록과 국제선박에 대한 지원 등에 관한 사항을 규정
  - 제주국제자유도시특별법은 선박등록을 활성화하기 위해 개항 질서법에서 규정한 제주도내 개항을 선박등록특구로 지정하여 선박등록관련 조세를 감면
- 우리나라 선박등록제도는 행정절차상 등록절차가 복잡하고 조세감면에만 의존하는 등 한계에 직면
  - 행정절차상 선박등록관련 규정이 다양한 법률로 분산되어 있다는 점, 선박 등록절차가 복잡하고 선박검사기준이 불명확한 점, 등기·등록 이원화에 따른 선사의 비용 및 시간낭비 문제, 국가필수국제선박 제도 시행을 위한 법률보완 문제 등을 들 수 있음
  - 선박등록제도가 조세감면에만 의존하고 있고 선원, 안전, 선급 등에 있어 한계
    - 특히 국적선원 지원근거의 부족, 외국인선원 고용 제한 등은 국제선박등록제도와 제주특구제도에서 제도적 한계 노정

## □ 선박등록제도 선진화 방향

- 선박등록제도가 선진 해운국과 같은 경쟁력을 가질 수 있도록 개편 필요
- 단기적으로는 국가필수선대제도 시행과 외국인선원 고용확대를 위한 조치를 법률에 반영
- 중장기 계획으로 선박등록제도를 이원화하고, 선박치적방법의 다양화 정책도 추진

## □ 세부 추진과제

- 현행 국제선박등록법 시행상의 문제점 개선
  - 국가필수국제선박 지정제도의 효율적 운영을 위해 이해 관계자간 협조 및 이해조정을 위한 협의기구 마련
  - 국제선박의 외국인 승무 허용에 따른 국적 선원의 고용 안정화를 위한 정부 지원근거 마련
  - 국제선박 등록 신청시 민원인 편의를 위해 해양수산부장관의 권한 중 일부를 소속기관의 장에게 위임할 수 있도록 개선
- 중기 과제 : 국제선박등록제도의 제2선적 제도화 추진
  - 유럽의 제2적제도 및 편의치적제도와 경쟁할 수 있는 선박등록제도로 개편하기 위해 기존 법률과 완전 분리된 선박등록제도로 개편
  - ※ 노르웨이 국제선박등록제도(NIS)를 기본 모델로 하여 우리 실정에 맞게 새로운 국제선박등록제도로 개편

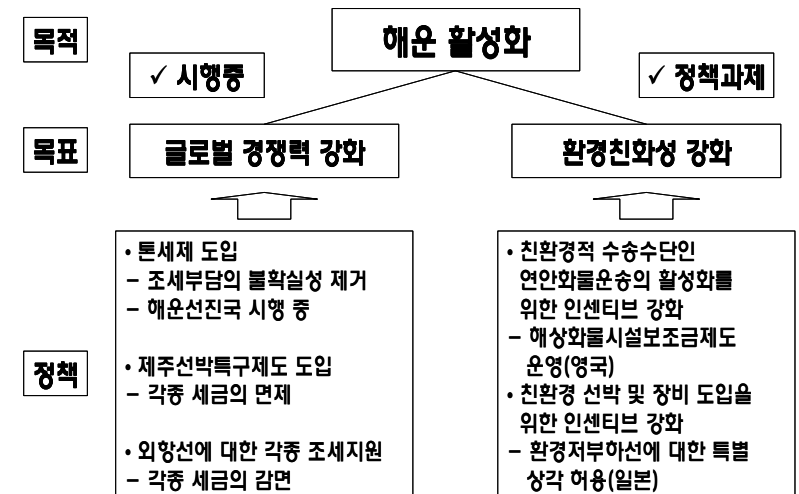
- 장기 과제 : 해외시장 개척을 위한 선박치적 다양화

- 머스크시랜드사를 비롯하여 세계 유수선사는 해상물동량이 많은 해외시장 개척을 위해 시장침투에 유리한 등록지를 선택하고 있음
- 우리나라의 경우 해외 현지법인 설립 등과 같은 정해진 절차에 의한 해외치적만 합법적인 행위로 보고 있어 선사의 해외시장 개척을 위한 선박확보에 애로가 있어 장기적으로 국적선 치적 다양화를 추진할 필요

## 3. 해운세제 선진화

### □ 현황과 문제점

- 우리나라 해운세제는 글로벌 경쟁력 강화 측면에서는 많은 진전을 이루었으나, 환경친화적 해운활동 활성화 목적의 인센티브 부여 측면에서는 많은 개선이 필요



## □ 세부 추진과제

### ○ 연안해운 활성화를 위한 조세지원제도 도입

- 연안화물선에 대한 면세유 공급으로 연간 평균 1조 2,190억원의 비용 절감효과가 있는 것으로 추정
- 영국은 해상화물시설보조금 제도 운영을 통해 연안해운에 대한 지원을 시행하고 있으며, 일본, 호주, 미국, 인도네시아는 연안해운에 사용되는 연료유에 대한 조세지원 제도 등을 시행하고 있음
- 따라서, 연안해운 활성화를 위해 ① 연안화물선 연료유 면세화, ② 연안화물선 및 여객선 세제 지원 통합, ③ 연안선 승선 선원의 소득세 감면 확대 등의 조세지원제도 필요

### ○ 친환경 선박 및 장비 도입 유도를 위한 조세지원제도 도입

- 교토의정서 발효 및 IMO의 '선박 밸러스터 수와 침전물 관리를 위한 국제협약' 채택 등으로 친환경 선박 및 장비 도입이 요구
- 일본은 환경저부하선에 대해 특별상각을 허용하는 등의 인센티브를 마련
- 따라서, 먼저 환경유해 선박 및 장비에 대한 실패 및 교체수요 조사를 시행하고 이를 기초로 하여 친환경 선박 및 장비 도입 유도를 위한 조세지원제도(부가가치세법, 관세법 등의 정비) 도입 방안을 강구할 필요

## 4. 해운산업의 정보화

## □ 현황과 문제점

### ○ 정보수집 및 축적단계

- 정부차원에서 신규시장 개척 및 글로벌 마케팅 지원을 위한 자료 조사가 미흡하며, RFID 시범사업 등 물류 서비스 혁신 성과가 국제 표준으로 연계되도록 하는 투자 및 홍보체계가 부족

### ○ 정보분석 단계

- 국제물류 환경 변화에 신속·정확하게 대응하기 위한 최적의 국제 물류 네트워크 구축을 위한 의사결정 시스템을 구축하고, 정부차원의 해운물류 전문 지식 축적 및 해운전문가 육성/관리 체계를 마련

### ○ 정보평가 단계

- 해운산업의 부가가치액이 통계마다 상이하며, 특히 산업연관표상의 부가가치액이 저평가

## □ 세부 추진과제

### ○ 국가주도의 수출입화물 기종점 조사 및 분석 정례화

- 선사 등 물류업체의 해외 신규시장개척 및 글로벌 마케팅시 정부차원에서 동북아지역 화물흐름에 영향을 주는 기초 자료조사 및 전망을 실시

- 우리나라 중심의 복합운송망 분석 및 전망을 위한 의사결정 시스템 개발
  - 최적화된 국제물류네트워크 구축 및 투자 의사결정을 지원하기 위해 품목별 물류특성 및 수송모드를 고려한 통합복합운송망 분석 시스템을 개발
- 해운산업의 지식 및 인력 통합 관리 시스템 개편 및 활성화
  - 산재해 있는 해운·물류 전문가들의 지식을 정책에 반영하기 위해 해운산업에 대한 지식콘텐츠 구성을 체계화

## 5. 시장질서 확립

### □ 현황과 문제점

- 오늘날 정기선 해운시장에서는 만성적인 시장불균형 현상이 지속되고 있는 가운데 운임이 불안정하고 시장 혼란이 가속화
- 국제적으로 해운동맹과 같은 국제카르텔에 대한 규제가 강화되고 있으며, EU는 해운동맹에 대한 경쟁법 일괄적용 면제 철회를 결정
- 따라서 대외적으로 해운시장의 경쟁질서를 국제수준으로 구축하고, 대내적으로 자유롭고 공정한 시장환경을 조성하기 위한 조치가 필요

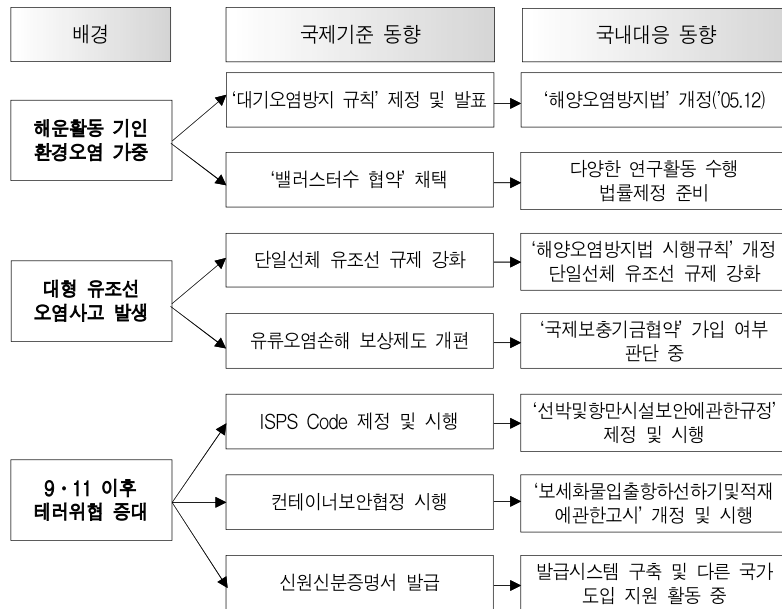
### □ 세부 추진과제

- 해운경쟁정책의 재정립
  - 정기선 해운환경 변화에 따른 경쟁질서 확립 및 거래당사자간의 힘의 균형을 유지하기 위해 해운경쟁정책을 전면 재검토
- 운송 중개행위 감시·감독 강화
  - 해운서비스의 거래를 중개하는 운송중개인(국제복합운송주선업체)의 운임덤핑 등 불공정거래행위를 규제
- 시장질서 확립을 위한 국제협력 강화
  - 한·중항로 해운시장 개방에 대비하여 양국 공동의 '시장질서 유지 및 항로 안정화 협의체'를 구성·운영하여 한·중 공동의 공정거래 조사 활동 실시

## 6. 환경 · 안전 및 보안 국제기준 강화추세 대응

### □ 현황과 문제점

#### ○ 환경 · 안전 및 보안 국제기준의 강화 추세



- IMO를 중심으로 다양한 국제해사협약이 채택 및 시행되고 있어, 이에 대한 체계적이고 전략적인 대응 시스템 구축이 필요
- ISPS Code의 제정 및 시행에 따른 국내수용 체계가 해양수산부 고시 형태로 되어 있는바, 법적 안정성 확보가 필요
- 보안활동의 확대에 따르는 증대된 보안비용 회수를 위한 제도적 정비가 요구

- 단일선체 유조선 규제강화에 따른 연안 유조선 업체의 지원책 강구가 필요

### □ 세부 추진과제

#### ○ ‘국제해사협약과’ 신설 및 ‘한국IMO협약연구소’ 설립

- IMO A그룹 이사국으로서 위상에 맞는 국제협력활동을 수행하고 세계 1위 조선국, 세계 10대 해운국으로서 환경 · 안전 · 보안 국제 기준의 변화에 선도적 역할을 수행함으로써 우리나라의 경제적 이익을 보호할 필요
- 따라서 국제협력관실, 안전관리관실, 선원노정과, 항만운영과 등에 분산되어 있는 IMO협약 등 국제해사협약 관련 업무를 (가칭)‘국제해사협약과’ 신설을 통해 통합 처리할 필요
- IMO협약에 대한 체계적 · 전략적인 대응을 위해 전문 연구기관인 (가칭)‘한국IMO협약연구소’를 설립할 필요

#### ○ 「선박및항만시설보안에관한법률」(가칭) 제정

- 「선박및항만시설보안에관한법률」제정을 통해 선박 및 항만시설의 보안업무에 대한 법적 안정성을 기하고, 항만보안전담부처 및 관계 부처 역할, 선박 및 항만시설보안책임자의 의무 및 미이행시 처벌 규정 등을 명문화할 필요

#### ○ 항만 및 선사 보안할증료 도입

- ISPS Code 시행 등에 따르는 보안비용의 상승으로 해외 선사 및 항만당국의 보안할증료 부과 사례가 나타나고 있음

- 이에 우리나라 항만 당국 및 선사 또한 증가한 보안비용 회수를 위한 제도적 정비가 필요
  - ‘무역항의보안서비스제공에대한보안할증료에관한규정’(가칭)을 제정하여 항만의 보안할증료를 도입할 필요
- 연안유조선 이중선체화 추진을 위한 협의체 구성
- ‘선박해양오염방지협약개정안’의 국내 도입을 위해 개정된 ‘해양오염방지법 시행규칙’에는 연안유조선의 이중선체화를 요구
  - 선박 1척당 이중선체화 개조비용이 11억 7,500만원으로 추정되지만, 업체 평균 자본금이 1억 7,600만원에 그치고 있어 업계의 경영압박 해소를 위한 대책이 시급히 요구
  - 연안유조선 이중선체화의 원활한 이행을 위해 연안유조선 업계 뿐 아니라, 화주, 정부, 해운조합 등의 관련 당사자 모두가 참여하는 협의체 구성이 필요

## 제2절 우리나라 해운산업의 시장주도 능력 강화

### 1. 글로벌 메가 캐리어 육성

#### □ 현황과 문제점

- 세계 정기선 해운시장은 세계 20대 선사가 전세계 선복량의 82%를 지배하면서 주도
  - 세계 20위권 안의 업체가 보유한 선박은 2,528척, 690만 TEU이고, 세계 1위 머스크사 선복량은 159만 TEU로 전세계 컨테이너 선대의 19%를 차지
- 전세계 벌크 해운시장은 약 6,000여 척의 선박이 운항하는 등 선사 및 선대 경쟁이 심각한 상황이며, 우리나라 국적선사의 선복량은 1% 미만 수준
  - 벌크선을 가장 많이 운영하고 있는 중국의 COSCO사는 1,900만톤 (GT)을 보유하여 전세계 벌크선박의 5.7%를 점유
- 우리나라의 외항해운업체는 총 80개 선사에 달하고 있으나 자사선 보유규모가 50만 톤(GT) 이상인 대형선사는 6개 업체에 불과한 실정
  - 정기선 부문에서 한국 해운기업은 세계 20위권 속에 2개 선사가 포함되어 있으나, 선박량 보유량은 각각 3.6%, 1.8%로 선대보유 비중은 낮은 편임
  - 세계 벌크선사 20위권내에 들어있는 우리나라 벌크선사는 한진해운, STX Pan Ocean, 대한해운 등 3개사가 있으나 선복량은 전세계의 1% 미만으로 실제 시장지배력은 크게 높지 않음

- 우리나라의 해운산업이 지속적으로 발전하기 위해서는 세계해운 시장에서 생존할 수 있는 글로벌 메가캐리어가 필요

## □ 세부 추진과제

### ○ 해운기업의 종합물류기업화 지원

- 세계 주요선사들은 수익성이 높은 종합물류업 진출을 완료했거나 추진하고 있고, 우리나라 대부분의 해운기업도 종합물류업으로의 발전을 표방하고 있어 이에 대한 정책적 지원이 필요
- 해운법에서 해운업의 기능과 범위를 확대하고 최근에 도입된 종합물류업 인증제도에서 해운기업이 상대적으로 불리한 정책과 제도에 대한 대책이 필요
  - 해운기업이 종합물류업으로 발전할 수 있는 지원근거를 마련하여 국제물류사업, 물류컨설팅, 항만(터미널) 운영사업, 제3자물류사업 등이 해운기업의 본업으로 인정되도록 제도를 정비
  - 종합물류업 인증대상에 국제물류(외항해운업)를 포함토록 추진하거나 해운법에 종합물류업을 포함하도록 법을 정비

### ○ 인재육성 프로그램 개발사업 확대 및 전문화

- 일류 해운기업이 되기 위해서는 일류직원이 필요하고 이를 위한 우수한 교육 프로그램이 개발되고 운영되어야 함
- 현재 국내 교육기관에서 실시중인 해운항만교육은 대상인력도 많지 않고 교육내용도 전문성이 부족
- 현재 시행하고 있는 해운항만전문인력사업의 교육내용을 전문화하고 규모를 확대. 특히 선박금융, 해사중재, 해사법률, 해상보험 등 분야별 전문가과정 개발, 기업맞춤형 교육, 해외 전문기관 활용 등이 필요

### ○ 해운산업 생산자원 최적 결합을 위한 제도 정비

- 세계의 우수 해운기업은 가장 저렴한 생산자원을 활용하는데 노력을 집중하고 있음. 즉 가장 저렴하거나 해외시장개척이 용이한 선박 등록지 선택, 저임금의 개도국 선원 고용 확대, 최저금리 활용 등이 일반화되는 추세
- 우리나라에서도 해운기업이 필요로 하는 생산자원을 국제시장에서 가장 저렴한 조건으로 조달할 수 있도록 하는 방안이 필요하고, 이에 장애가 되는 국내법의 정비가 필요
- 저금리 국제금융 활용방안 수립, 해외 선원인력 활용을 위한 법률 정비, 해외시장 개척을 위한 선박치적 다양화 등이 필요

### ○ 선화주 협력 사업 추진

- 선사는 안정적인 해운수요를 확보하고, 화주는 고품질 수송서비스 파트너를 확보하기 위해 선화주 협력이 강화되고 있는 추세
- 우리나라의 경우 대량화물의 안정적 수송, 해운기업의 안정적 발전을 위해 선화주 협력이 필요
- 정부는 선·화주 협력을 위한 지원사업을 시행할 필요
  - 화물 및 선박 입출항료 감면, 항만준설사업 등 화주사의 해상수송 관련 행정지원사업 실시, 수출입은행 선박금융지원대상 개선 등의 전용선 발주 지원 사업 전개, 선화주의 경영지원 모델 개발 등
- 선화주 협력사업을 전담할 선화주협의회 상설화, 해운·조선·철강산업 공동발전위원회 등과 같은 조직의 신설이 필요
- 민간에서는 국내 선주단체와 주요 화주간 협력을 위한 MOU 체결 사업, 선화주의 전략적 파트너쉽 구축, 화주의 적화보증 확대 등을 추진



## ○ 국적선사의 외국적 선사 M&A 지원

- M&A는 세계 일류 해운기업들의 가장 효율적인 성장전략이 되고 있으며, 또한 M&A를 방어하지 못하는 기업은 해운시장에서 퇴출되고 있는 추세
- 우리나라도 세계해운시장을 주도할 수 있는 글로벌 메가 캐리어를 육성하기 위해서는 시중의 유동자산을 활용하여 외국선사를 인수 합병(M&A)하는 등의 공격적인 정책이 필요
- 국적선사가 우리나라 금융시장의 풍부한 자금<sup>1)</sup>과 역량을 적극 활용하여 외국선사를 M&A할 수 있는 방안과 제도적 기반을 마련
- 이를 위해 선박금융센터(선박금융공사)를 설치하여 이를 주도하고 지원할 수 있도록 제도 마련 필요

## ○ 장기적으로 해외시장 진출을 위한 선박치적 다양화 추진

- 국적선사의 글로벌 영업과 해외시장 개척, 해외선원인력의 효율적 활용 등을 위해 선적지 선택 자유화를 위한 조치가 장기적으로 필요
- 해운법(또는 국제선박등록법)에 선박의 해외치적에 관한 조문 또는 외국환거래법(제18조)에 선박의 해외구매 및 치적에 관한 조항

## ○ 해외터미널 사업 진출 확대

- 해운기업이 해외시장을 개척하기 위해서는 전용터미널 등과 같은 해외영업망 확충이 절대적으로 필요
- 글로벌 기업 육성을 통한 국적 물류업체 및 선사의 동반성장 기반 마련이 중요

- 최근 머스크 시랜드, 코스코 등의 대형 정기선사들은 해외 터미널 확보를 위해 공격적 항만투자를 추진

- 이를 위해 글로벌 터미널 운영사 육성방안, 국제물류투자지원센터 설립 및 운영, 해외항만 진출을 위한 자금 확보방안 수립 및 해외(항만)투자회사법 제정이 필요

## 2. 근해선사 경쟁력 강화 방안

### □ 현황과 문제점

- 근해선사는 우리나라 항만의 국제경쟁력과 밀접한 관계 속에서 최근 그 중요성이 더욱 부각되고 있는 동시에 2009년 이후 컨테이너 정기선 부문에서 한중항로가 개방됨에 따라 중국선사의 공격적인 동아시아 시장 침투에 대한 대책이 시급
- 기존 근해항로에 외국 원양선사의 아시아 역내 서비스 확대 및 취항 선박의 대형화에 따라 선복 과잉 상태를 초래하고 업체간 경쟁이 더욱 심화되고 있는 상황
- 동북아 허브 항만 경쟁이 심화되는 시점에서 피더 연계망 구축이 중요하나, 기존 피더선사들은 터미널 확보에 어려움을 겪고 있으며, 선사간 공동 운항 및 전략적 제휴 등의 경영 전략이 미비하여 글로벌 경쟁력이 약해지고 있음

1) 현재 우리나라의 단기유동성자본(신M1)은 345조원에 달하고, 중단기 유동성자본(신M2)은 무려 996조원에 이른다(최근호, 재정경제부, 「주요경제지표」). 뿐만 아니라 우리나라의 지하경제 규모는 공식경제(GDP)대비 28.8% 수준(약 224조원)으로 OECD 국가 중 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 알려져 있다(허창수, “지하경제와 자본시장 정상화”, 매일경제, 2005. 10. 5.)

## □ 세부 추진과제

### ○ 근해 항로의 선복 과잉 해소 방안 마련

- 근해선사별 선대운영 실태조사를 바탕으로 단기적으로 선복 과잉 심화 현상을 차단하고, 궁극적으로 화물 창출을 위한 신규시장 개척 지원 및 해외 영업 거점 확보 등 영업력 강화 지원을 통해 선복 과잉문제의 근본적 해결 방안을 마련할 필요

### ○ 선사간 근해항로 통합 운영 및 유인책 마련

- 공동운항 및 Pendulum 서비스 등을 통해 최적 통합 피더 네트워크 구축 방안을 마련하고, 공동운항 근해선사에 대한 인센티브 제공 및 하역요율 인하를 추진하고 나아가 선대 대형화 추진자금 지원 방안을 마련

### ○ 근해 피더선사의 전용 터미널 확보 등 영업 인프라 구축 지원

- 피더 네트워크 강화 및 서비스 수준 제고를 위해 부산항, 광양항을 중심으로 피더 전용 터미널 확보 지원 및 동아시아 주요 항만에 대한 국적 피더선사 (컨소시엄 형태) 전용 터미널, CY, Depot 확보에 대해 적극적인 지원 대책을 수립

### ○ 원양선사와의 전략적 제휴를 통한 ‘공동 성장’ 기반 구축

- 상생 협력기금 조성, 전략적 제휴를 통한 이익공유제 시행 등 국적 원양선사와 근해선사간 상생 협력모델을 개발함으로써 우리 항만과 국적선사의 경쟁력을 제고

## 3. 연안해운 혁신방안

### 1) 현황과 문제점

#### (1) 화물운송

- 연안화물운송시장의 대부분을 차지했던 석유제품, 철강제품, 시멘트는 운송수요가 정체된 반면 바다모래는 운송수요가 크게 줄어 연안해운 전체적으로 운송수요는 점진적으로 감소할 전망
- 연안화물중 시멘트, 철강제품, 유류는 사실상 화주가 공급을 통제하여 수요/공급이 균형을 이루는 상태이나 광석 및 일반 화물은 철저한 자유경쟁의 원리가 작용하고 있어 연안화물선 과잉의 핵심요인이 되고 있는 상황
- 현재 외항선, 여객선, 어선에 대해 면세유를 공급하고 있고, 항공기도 국내운송용 유류에 대해 면세유를 제공하고 있으나 연안화물선은 제공대상에서 제외
- 연안해운시장은 극소수의 화주가 시장을 지배하고 있으며, 운임 협상에 있어 선주와 화주간에 불평등 관계 형성
- 연안해운에 대한 선박금융 및 조세지원이 불충분하고, 업계의 자본력이 취약하고 경영능력이 부족하여 철도, 도로 등 경쟁 운송수단에 운임경쟁력이 약화되어 있는 실정
- 연안해운업체의 자본금 보유현황은 1억만 미만의 업체가 과반수를 차지하고 있고 전체적으로 자본규모가 영세하여 적기에 신조를 통한 선박투자 및 대화주 서비스 개선을 위한 투자가 불가능

## (2) 여객운송

### ○ 운송수요의 지역적·계절적 편중

- 연안여객 운송수요는 1995년 870만명에서 2005년 1,110만명으로 지난 10년간 연평균 2.5% 증가하였으나 운송수요는 목포, 완도, 인천, 부산, 통영 등으로 편중되어 있으며, 계절적으로는 하계 휴가철을 포함하여 4월부터 10월까지 운송수요가 집중

### ○ 연안여객선터미널 관리권 이전

- 그동안 한국해운조합이 관리하였으나 항만공사 출범 이후 부산 터미널 및 인천터미널, 제주도국제자유도시특별 제정으로 제주 터미널은 각각 부산항만공사, 인천항만공사, 제주도청으로 관리권이 이전될 예정
- 부산, 인천, 제주터미널의 경우, 독립채산제 방식으로 운영될 예정으로 터미널 운영적자가 증가될 것으로 예측됨. 특히 터미널이용료 및 관리비 등이 인상될 가능성이 많아 터미널이용자로부터 민원발생이 예상

### ○ 낙도보조항로의 운항손실에 대한 보조방안의 문제점

- 사후정산제는 운항손실을 전액 보전하는 방안으로 사업자가 열악한 경영환경을 개선하려는 동기를 주기 어려운 제도임
- 사전정액제는 운항비 상승에 따른 손실을 보전하지 않기 때문에 선사는 운항비 절감을 위해 선박수리 및 보수 등 운항관리 등을 소홀히 할 가능성이 높음

## 2) 세부 추진과제

### (1) 화물운송

#### ○ 선대구조개선자금 및 선박금융제도 보완

- 현행 선대구조개선자금을 75억원에서 200억원 이상으로 확대하고, 시중금리의 1~3%를 보조하는 이차보전제, '선박건조기금'을 조성하여 내항선의 신조나 개조시 보조금 및 장기융자를 제공할 수 방안 마련 필요

#### ○ 내항선의 국세 및 지방세를 외항선과 동일한 수준으로 하고, 면세유를 제공 방안 마련 필요

#### ○ 컨테이너, 일반화물에 대해서는 전용선석을 설치 또는 지정하여 운영할 수 있도록 무역항 개발기본계획에 반영

#### ○ 연안화물선업계의 구조조정 추진

- 단기적으로 대형선사와 중소형 선사간의 업무 제휴 또는 운송네트워크를 통합하고, 중장기적으로 선사간 인수·합병을 통한 통합으로 경영의 단일화를 추진
- 구조조정에 대해 항만시설사용료 감면, 선박금융자금 우선지원 등의 지원방안을 마련할 필요

#### ○ 내항선사들이 진출가능한 틈새시장을 분석하고 진출방안에 대한 연구조사 사업을 시행할 필요

#### ○ 선주와 화주 COA계약을 통해 지속적인 관계개선을 위해 노력할 수 있도록 선종별로 「선·화주협력위원회」를 구성하도록 유도하고 COA 계약시스템 정착을 통한 공동발전을 도모

## (2) 여객운송

### ○ 여객선터미널의 운영·관리권 통합방안 검토

- 여객선터미널의 운영·관리에 따른 적자를 경감하고, 이용자의 불편사항을 해소하기 위해서는 항만공사가 관리하거나 지자체가 관리할 부산, 인천, 제주여객선터미널의 관리주체를 터미널운영 및 관리경험 및 지식을 보유한 한국해운조합으로 다시 통합하는 방안을 검토

### ○ 낙도보조항로의 보조금 지급비율의 차등화

- 운영에 있어서는 사후정산제를 유지하면서도 선사의 경영개선 노력을 평가하여 보조금 지급비율을 차등화하는 방안을 검토
- 특히 운송서비스의 질적 유지, 운항의 안전성 확보, 원가절감 노력 등 경영환경 개선노력을 평가하는 시스템을 개발하고, 평가 결과에 따라 보조금 인상률을 제한하거나 차등화하는 방안을 도입

### ○ 연안여객선에 대한 면세유 공급 시한 연장

- 연안여객선에 대한 면세유 공급중단은 여객선운임의 대폭적인 인상을 초래하여 향후 여객운송수요의 감소가 우려되고, 도서민에 대해 운임지원을 하는 정부의 재정지원 부담도 크게 증가할 것으로 예상
- 연안여객선에 대한 면세유 공급의 일몰제 시한을 2007년 6월 31일로부터 3년간 연장하고, 일몰제 적용후 면세범위를 점차 축소하는 방안 검토

## 4. 해운인력의 안정적 확보 방안

### □ 현황과 문제점

#### ○ 선원 지원자의 감소

- 선원인력의 감소 추세는 한국 사회가 성장형 사회에서 삶의 질을 더욱 중시하는 선진형 사회구조로 변화하기 때문에 장기 해상근무를 요하는 선원 직업을 기피하게 됨에 따른 현상
- 중장기적인 관점에서 우리나라 해운산업을 이끌어 갈 최소요구 인력 산출 및 지원 방안에 대해 단계적으로 준비가 필요

#### ○ 업종별·직책별 선원 수급 불균형 확대

- 경쟁력이 낮은 중소형 선사에서는 선원 고용에 애로사항이 발생하고, 반대로 자질이 부족한 선원인력 역시 취업 애로를 겪게 됨
- 선원노동시장은 국제시장으로 자연히 선사(선주) 입장에서는 임금 구조가 낮은 외국인 선원 고용을 선호하게 되어 구조적으로 선원 수급 불균형을 초래하게 됨

#### ○ 고급 해기사 부족현상 심화

- 초급해기사를 1급 해기사로 양성하는 과정에 구조적 문제로 인해 고급 해기사의 부족 현상은 더욱 심화되고 있는 상황

#### ○ 국적선원의 국제경쟁력 약화

- 우리나라 국적 해기사 및 부원선원의 국제 경쟁력은 임금 경쟁력 및 의사소통의 문제로 인해 점차 약화

○ 국적 해기사의 해기전승 기반 약화

- 적당 1명의 외국인 해기사 고용시 대부분의 선사에서는 하위 직급의 해기사를 고용함에 따라 장기적인 관점에서 이들 외국인 해기사의 비율이 커질수록 국적해기사에 의한 해기전승에 제약

○ 육상 해운물류인력 공급 축소

- 육상 해운물류인력의 주요 공급원이 해상근무 경력을 지닌 해기사 출신임에도 불구하고 해기사의 장기적인 직업경로(Career Path) 관리 체계가 부재하여 해상뿐만 아니라 육상에서도 해운물류인력의 부족 현상을 초래

○ 정부주도 인력 수급의 한계성

- 우리나라 해운인력의 1차적인 양성은 유사시 군사안보와 경제·무역 안보의 차원에서 정부 주도로 이루어져왔으나, 해운산업이 근본적으로 국제경쟁시장에서 이루어지는 구조 속에서 정부의 역할이 그 한계에 도달

○ 해운물류 전문인력 양성, 전방위 협력체계 미흡

- 해운물류 전문인력 양성은 초기 단계로서 민·관·학의 협력체계가 미흡하고, 담당 교수진 부족, 선사 교육체계와 학교 교육체계의 이원화, 실무위주 교육과 폭넓은 이론 교육의 연계 미흡 등

○ 고용업체별 다양한 선원복지제도 운영

- 선원에 대한 복지 문제는 고용업체에 따라 다양한 형태로 운영되고 있으며 사내복지 문제가 해결되지 않는다면 우리 국적선원의 근본적인 복지 향상은 기대하기 곤란

□ 최근 국제선원시장의 주요 이슈(BIMCO/ISF, 2005)

- 선원인력 공급원의 국적 다변화 : 유럽, 북미, 일본 → 동유럽, 인도, 아시아
- 특정 해기사와 특정 선박에 대한 선원 부족으로 선원의 훈련 및 양성에 대한 문제 제기
- 자격을 갖춘 해기사의 적절한 공급 문제
- 선원인력의 선발 기준 상향에 따른 해기사의 교육훈련 수준 향상

□ 세부 추진과제

○ 수요자 중심의 맞춤형 선원교육제도 도입

- 수요자 중심의 선원인력 교육프로그램 도입, 글로벌 리딩 선사의 교육프로그램 조사, 해양수산연수원 교육과정의 현실적 정비 및 교육훈련 품질의 향상 등

○ 선원인력의 직업경력개발 프로그램 도입 및 제도화

- 선원직을 지원하는 사람이 계속 승진할 수 있도록 해운인력의 양성, 고용 및 직업전환에 관한 단계적 지원제도 개발 및 선원인력 경력개발 지원지금을 조성·운영

○ 해기사 면허제도 개선

- 주요 해운국의 해기사 면허제도를 벤치마킹하여 국제협약의 취지와 우리나라 현실에 부합한 해기사 면허제도로 정비

○ 장기적으로 선원고용의 자유화

- 외국인 선원 활용 및 관리 방안 수립을 통해 단계적·장기적으로 선원 인력 고용의 자유화

○ 선원 근로환경 감독 기능 강화 및 선원복지제도 개발

- 선원인력의 열악한 근무여건 개선과 삶의 질 향상을 위해 선원 근로감독을 강화하고, 의료복지제도 개선, 국제 선원노동시장 국내 수용 확대
- 노동부와 보건복지부와의 연계사업을 확대하여 실효적인 선원 복지제도를 개발

○ 해운물류 전문인력 양성사업의 지속적 강화 및 전문인력 네트워크 구축

- 해운·항만물류 전문인력 양성사업을 지속적으로 전개하기 위해 전문 교수진 발굴 및 교재개발사업 지원, 국내외 주요대학의 국제물류 교육사업 협력 프로그램 개발 및 업계와 학계간의 해운물류 전문인력 네트워크 구축 지원

○ 해운물류 직종에 대한 홍보

- 해운인력의 위상을 제고하고 청년 인력을 해운산업으로 유인하기 위해 해운의 중요성과 해기사의 참모습 및 비전을 제시하는 홍보 활동을 지속적으로 전개

## 5. 선·화주 협력체제 구축 방안

### □ 현황과 문제점

- 우리나라 수출입 화물에 대한 국적선사의 적취율은 35% 수준에 불과. 특히 용선을 제외하면 수출화물 국적선 적취율은 10%에도 못 미치는 실정

- 국내 대량화물의 국적선 적취율이 계속 감소. 제철원료(철광석)의 경우 국적선사 수송 점유율은 지난 1998년에 98% 수준에서 최근에는 80%로 하락

- 대형 화주의 국적선 이용율도 급격히 감소

- 수입 석탄에 대한 국적선사의 비교적 높은 수송실적에도 불구하고 한전 수입 석탄의 국적선사의 수송실적은 2003년에 39%에 불과

- POSCO에서 수입하는 발전용 석탄은 2001년까지 국적선사에서 100% 수송했으나 최근에는 85%로 하락했고, 수입 철광석도 계속 하락

- 일본의 경우 국적선사의 자국 수출입화물에 대한 적취율은 평균 60% 이상을 유지

- 대량 벌크 수입화물의 적취율이 매우 높게 나타나고 있는데, 철광석의 경우 일본 국적선사가 거의 전량을 수송하고 있으며, 석탄도 84.9%, 원유는 73.1%를 수송

- 일본에서는 해운집약정책을 통해 해운기업과 화주기업이 장기적인 전속계약관계를 유지하고 있으며, 이는 “커미션 캐리어(commis-sion carrier)”로 나타나고 있음

- 커미션 캐리어는 조사비용, 교섭비용, 재고비용, 감시비용, 신뢰형성비용, 조정비용 등과 같은 거래비용을 절감할 수 있어 경쟁력이 높은 것으로 알려지고 있음
- 이와 같은 선화주 협력관계로 일본해운은 부정기선사의 국내시장 의존도가 매우 높고, 대량화물의 일본선사 적취율이 높으며, 장기 운송계약도 높게 나타나고 있음

## □ 세부 추진과제

- 우리나라 선화주의 협력관계를 강화하기 위해서는 다음과 같은 절차와 단계별 사업이 필요

### <선화주 협력사업 추진절차와 주요사업>

구 분		주요사업
현 재	협력 필요성 공유 및 확산 단계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 선화주 협력을 위한 세미나 등 개최</li> <li>- 무역·해운·조선 동반 발전을 위한 대량화물 수송체제 구축 방안 연구 시행</li> </ul>
단기 과제	(1) 선화주 협력구축을 위한 여건조성 사업 (민간부문)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 국적선사의 경쟁력 및 서비스 제고</li> <li>② 화주의 수송에 대한 인식전환</li> <li>③ 선주단체와 화주단체의 협력 MOU 체결</li> <li>④ 화주의 적하보증 확대</li> </ul>
	(2) 선화주 협력을 위한 사업 (정부부문)	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 화주 인센티브 시행</li> <li>② 선박확보지원 및 선사 경쟁력 강화 방안 수립</li> <li>③ 전담조직 설치</li> <li>④ 에너지 수송안정화 방안 수립</li> </ul>
중장기 과제	(3) 선화주 협력사업 전개 및 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 선화주 경영지원 지원 모델 개발</li> <li>② 에너지 수송전문 운항회사(컨소시엄) 설립 추진</li> </ul>

- 민간부문의 선화주 협력구축을 위한 여건조성 사업 실시
  - 국적선사의 경쟁력 제고 및 화주의 수송에 대한 인식전환
  - 선주단체(선사)와 화주단체(화주)간 협력 MOU 체결
  - 화주사의 화물적하보증 확대

- 선화주 협력을 위한 정부의 지원사업 전개

- 화주 인센티브 제도 도입
  - 화물입출항료 감면
  - 화주사의 해상수송 관련 행정지원사업 전개
- 선박확보지원 및 선사 경쟁력 강화방안
  - 전용선 발주 지원
  - 수출입은행 선박금융 제공대상 범위 조정
  - 해운기업 경쟁력 제고
- 전담조직 설치
  - 선화주 협력사업을 지속적·전문적으로 추진하기 위해 협의회 조직을 상설기구로 발전시킴
  - 해운, 조선, 철강산업의 지속적 발전을 위해 이들 산업의 연계 발전사업을 전담할 수 있는 조직을 신설
- 에너지 수송안정시스템 구축
  - 발전용 석탄, LNG, 원유 등은 국민경제생활의 영위에 필수적인 화물임에도 불구하고 수송을 전적으로 민간의 계약에 의존하고 있어 수송의 안정성이 위협받을 수 있는 상황

- 최근 한국전력의 분사, 가스공사의 민영화 추진 등에 따라 연료 조달의 안정성보다 수익성이 강조되는 경영 풍토가 조성되고 있어 주요물자의 수송도 안정적인 COA(Contract of Affreightment) 계약보다 SPOT 수송에 의존하는 비율이 증가하는 추세
- 연료 등 국민경제 및 국가산업의 발전에 필수적인 주요화물을 안정적으로 수송할 수 있는 국가적인 차원에서의 시스템 구축이 필요
- 에너지기본법에 수송 안정화 조항을 삽입하고, 에너지를 수입하는 정부투자기관의 평가지표 개선이 필요

#### ○ 선화주 협력사업 전개

##### - 선화주 경영지원 모델 개발

- 해운·조선 연계 시황분석모델 및 정보교류망 개발 : 해운시황 전망은 선사, 조선소 등의 공동 관심사항이고, 해운 및 조선산업의 안정적 발전을 위해 중요한 사안
- 운임변동에 따른 선화주의 위험분산(hedge) 경영 지원 : 화주는 운임의 급상승으로 인한 경영상의 손실이 언제든지 있을 수 있고, 선사는 유가급등, 운임하락 등으로 인한 경영상의 손실이 있을 수 있기에 이를 분산할 수 있는 방안이 필요

##### - 에너지 수송전문 운항회사(컨소시엄) 설립 추진

- 한전 발전 자회사 분리에 따라 규모의 경제의 의한 선박운항 효율성 감소
- 전용선대의 증가에 따라 전문 운항회사 설립 필요성이 대두

## 6. 해운부대사업 발전방안

### □ 현황과 문제점

#### ○ 해운부대사업의 경영상태 현황과악 곤란

- 통계 및 실적 보고의무를 삭제하여 업종별로 경영실적 및 상태의 현황 및 실태파악이 곤란하고, 정부의 정책수립 및 시행을 위해 필요한 기초자료가 생성되지 못하고 있는 실정

#### ○ 해운중개업 : 규모가 영세하고 운임경쟁이 치열

- 전반적으로 규모가 영세하고 참여업체가 매우 많아 운임경쟁이 매우 치열하며 업무영역도 해상화물운송 중개, 선박 대여·용대선 또는 매매 중개에 한정

#### ○ 해운대리점업 : 국적대리점의 경쟁력 약화

- 외국적선사들의 과도한 운임인하 및 수수료 덤핑으로 대리점 업계의 수익악화가 심각한 상태이며, 협회가 이원화되어 업계 이익의 보호를 체계적인 활동이 곤란한 실정

#### ○ 선박대여업 : 영세성

- 해운법상에 정의된 선박대여업은 리스회사 또는 해상운송사업자의 업무영역에도 포함되어 있어 리스회사 또는 해상운송사업자에 비해 규모가 작은 순수 선박대여업자의 영업실적이 저조한 형편

#### ○ 선박관리업 : 주로 선박관리와 선원관리 업무에 치중

- 부가가치가 높은 선박 및 선원관련 보험업무는 별로 취급하지 못하는 형편. 선원관리 서비스에 있어서는 단순한 선원공급을 담당하는 선원공급자에 불과하여 책임있는 선원관리가 곤란



## □ 세부 추진과제

- 해운부대사업자의 보고의무 명시
  - 해운부대사업 기 등록사업자 및 신규 등록사업자의 협회가입을 의무화하고, 월별, 분기별, 연도별 경영실적과 연도별 경영상태를 협회에 보고하도록 의무화할 필요
- 해운중개업 : 업무영역의 확대
  - 화물운송 주선까지로 확대할 수 있도록 해운법의 개정을 검토하고, 국내의 선주 및 화주들이 국내 해운중개업을 적극적으로 이용할 수 있도록 유인
- 해운대리점업 : 협회 및 등록기관의 일원화
  - 협회를 일원화하여 체계적인 활동을 유도하고, 또한 등록기관을 본부 또는 지방청으로 일원화하는 것이 필요
- 선박대여업
  - 여신전문금융법에 의한 시설대여업을 활성화하여 해상운송사업자의 선박확보에 따른 과다한 자금부담을 완화시킬 필요
- 선박관리업 : 업무범위의 확대
  - 발틱국제해운회의소(BIMCO)가 제정한 선박관리계약서(SHIPMAN)에 규정된 선박관리업의 업무를 수행할 수 있도록 대폭 확대
  - WTO에서는 선박관리업도 해운보조서비스에 포함되는 물류산업으로 보고 있으므로 선박관리업에 대해 조세특례제한법상의 물류업에 포함시켜 해운대리점업과 같이 조세혜택을 부여하는 것이 필요

## 제3절 우리나라 해운산업의 지속적 발전을 위한 시장기회 창출

### 1. 해양 크루즈 관광 활성화

#### □ 현황과 문제점

- 크루즈산업은 21세기에 가장 유망한 성장산업
  - 세계 크루즈 시장은 2000년 1,010만명에서 2003년 1,220만명으로 증가했으며, 2005년 1,536만명, 2010년에는 2,363만명으로 증가할 것으로 전망
- 국내 크루즈관광 수요는 증가하고 있으나, 크루즈 산업의 미발달로 주로 해외 크루즈 관광에 의존
  - 우리나라 크루즈 관광객은 2005년에 4,500명 정도로 추정되고, 연간 10~15%의 고도성장을 하고 있음
  - 한국에서 판매되고 있는 패키지 크루즈 상품은 총 16개 크루즈 선사의 상품으로 각 크루즈 선사의 한국 총판 대리점(GSA ; General Sales Agent)과 크루즈상품 한국 판매 여행사를 통하여 판매
- 우리나라의 크루즈산업은 초보적인 미성숙 단계에 있으나, 지리적 여건에 따른 발전전망은 매우 높은 것으로 평가
  - 최근 유럽에서 동양의 자연을 찾는 여행객이 급증하고 있고, 우리나라는 아름다운 해안경관과 다수의 섬을 보유하고 있어 크루즈 활성화를 위한 자연적 조건을 갖추고 있음

- 아시아지역에서 가장 경제력이 높고 크루즈산업이 발달한 일본과 지리적으로 인접하여 수요층이 일정정도 형성되어 있음
  - 아시아 전역에 걸쳐 해안선을 갖고 있는 중국이 인접하여 크루즈 관광 수요 및 관광자원을 확보할 수 있는 등의 장점이 있음
- 우리나라로 들어오는 크루즈선은 주로 부산항(약 70%), 제주항(약 20%), 인천항(약 10%)이나 크루즈 선박 전용터미널을 갖춘 항만은 없는 상황
- 부산항에 대형 크루즈선 입항시 화물 터미널에 접안해야 하는 실정으로 선사·승객 모두 기피(여객이 컨테이너 박스 사이로 이용)

## □ 세부 추진과제

- 크루즈산업 육성을 위한 중장기 종합계획 수립
- 현재 크루즈산업 육성을 위한 계획은 해양수산부와 문화관광부에서 각각 추진하고 있어 범정부 차원의 중장기 계획을 수립하여 크루즈 산업을 국가발전전략으로 채택될 수 있도록 추진
- 크루즈산업 관련 법·제도 정비
- 크루즈 관광에 관련된 법률이 관련부처별로 산재되어 있어 크루즈 사업자들이 불편을 초래하므로 정비가 필요
  - 해운법, 관광진흥법을 비롯하여 관련법률을 정비하고 크루즈관광 사업 지원근거도 마련

- 크루즈 선사(관광객) 유치 및 크루즈전용 여객 터미널 건설
- 우리나라 크루즈관광시장을 발전시키기 위해서는 외국의 크루즈 선사(관광객)을 국내로 유치하여 저변을 확대
  - 외국선사를 유치하기 위해서는 크루즈선박이 입항할 수 있는 시설과 여건을 제공
  - 크루즈선박의 접안에 필요한 전용터미널 시설을 갖추고, 우리나라 연안/도서지방을 연계한 크루즈 시설도 개발
- 크루즈관광 저변확대 사업 추진 및 연안 크루즈 개발
- 해외관광객의 급증에도 불구하고 크루즈 이용객은 해외관광객의 0.1%에 불과한 실정
  - 크루즈관광에 대한 국민들의 이해와 저변확대와 인식전환, 전문 인력 양성 필요
  - 중장기적으로 크루즈산업을 발전시키기 위해서는 연안크루즈를 개발(선사, 상품)하고 동북아 크루즈시장도 진출할 수 있는 크루즈 선사도 발전시킬 필요
- 크루즈 선사 육성 및 동북아 크루즈관광시장 진출
- 우리나라 해운/조선산업 발전을 위해 크루즈선사 육성 및 동북아 크루즈시장 진출방안 수립이 필요

## 2. 남북한 해운교류 확대

### □ 현황과 문제점

- 남·북한 해상수송 물동량은 지난 1994년 이후 2005년까지 연평균 47.6%씩 증가하여 2005년에는 총 679만톤을 수송하고 있으나, 모래를 제외하면 증가추세는 완만
  - 정기선 부문의 해상운송 실적은 2005년 기준 10,296 TEU로 지난 1998년 이후 연평균 0.7%씩 증가하는데 그쳐, 남북한간의 교류 추세에 비해 발전 속도가 낮음
  - 부정기선의 해상수송은 2005년에 645만톤을 달성했으나, 최근에 급증된 물량은 대부분 북한산 모래가 대부분을 차지하고 있고 이를 제외하면 예년과 유사한 수준(2004년에 70만톤)
- 남북한간을 운항하는 선박은 2005년까지 17,624척으로 선박 1척당 평균 829톤을 수송. 2005년의 경우 선박 1척당 1,511톤을 수송하여 최근 선박 1척당 물량이 증가
  - 남북한간 수송선박은 그동안 외국적 선박이 주로 운항하고 있으며, 남북해운합의서 발효 이후부터 국적선 투입이 증가
  - 남북한간 운항선박은 남북협력사업의 전개에 따라 계속 증가할 것으로 예상되고, 특히 북한의 지하자원 개발에 따른 벌크선 수요가 증가할 것으로 전망
- 남북한 해상운송 부문에서 문제로 지적될 수 있는 것은
  - ① 남북한 대화채널 중단 및 남북해운합의서 발효 후 가시적 협력사업 미실현, ② 북한의 해운부문 협력을 위한 기초자료 부족, ③ 민간의 개별적 접촉에 의한 과당경쟁, ④ 해운부문 가시적 성과 부족 등을 들 수 있음

- 현재 남북한간에는 해운합의서 해석상의 문제로 대화가 중단된 상태이고, 남북해운합의서 발효 후 협력사업이 미추진되고 있음
- 북한의 해운부문 협력을 위한 기초자료가 부족한 실정이고, 해운 협력을 위한 북한의 구체적 요구사항 파악에도 애로
- 북한의 모래, 지하자원 등을 수송하기 위해 민간부문에서 개별적으로 접촉하면서 과당경쟁이 발생하고 수익성을 무시한 사업개발 추진 등의 문제가 발생
- 해운은 남북한간 수송분야 중 가장 일찍 교류를 시작했음에도 불구하고, 관광, 육상도로 등의 교류확대로 해운부문 성과가 축소되는 분위기

### □ 세부 추진과제

- 북한 자원 해상수송사업 참여
  - 남북 해운합의서 발효이후 남북한간의 해상수송은 더욱 확대 발전될 것으로 기대되고 있으나, 북한 모래 수송사업에서 처럼 북한 자원 수송을 위한 남한의 적정선박 부족, 항만시설미비 및 제도의 차이에서 여러 가지 문제가 발생
  - 최근 남북공동으로 광산개발을 추진하는 등의 사업이 확대되고 있어, 북한 광물자원을 국내로 반입하거나 해외로 수출하기 위해서는 적정선박이 확보되어야 하고, 이를 위해 수송사업 안정화 방안도 필요한 실정
- 남북한 해운항만 상호 시찰사업 전개
  - 남북한간의 해운협력 분위기를 조성하고 남북한 해운항만에 대한 상호 이해 증진을 위해 남북한 해운항만 상호시찰사업이 필요

- 현재 농업분야는 북한의 농장을 견학하는 등 상호교류 사업이 진행되고 있으며, 해운항만 분야도 남북한의 정책당국자, 해운항만민간사업자 등이 참여하는 상호시찰사업을 조속히 추진할 필요

#### ○ 남북해운기구(KMO) 설립

- 남북해운합의서에서 “남과 북은 해운 및 항만관련 분야의 교류·협력을 촉진하고 해양사고 방지 등을 위하여 남북 해사당국간 협의기구를 구성·운영토록 한다”고 명시하고 있으나 남북한의 해사당국간 협의기구인 “남북해운협력협의회”가 정식으로 출범하지 않은 상황
- 남북한간의 해운협력과 교류사업 확대를 위해 남북해운기구(Korea Maritime Organization)를 상설조직으로 설립하고 인력을 파견하여 한반도의 해운산업 전반을 협력하고 상호발전을 도모할 수 있는 사업을 개발

#### ○ 남북한 공동합작선사 설립 추진

- 북한이 자본주의적 경영철학과 노하우를 습득할 수 있는 기회를 제공하고 북한인력 활용 방안 모색하기 위해 남북한간의 민간부분 공동사업으로 합작선사 설립을 추진

#### ○ 통일에 대비한 해운물류산업 중장기 발전계획 수립

- 지금까지 수립된 해운 및 물류산업 발전계획은 그 대상범위를 대부분 남한으로 한정하고 있어 통일이후 한반도의 해운물류산업 발전을 위한 중장기 발전계획은 부족한 실정
- 북한을 포함한 한반도를 단일경제권으로 설정하고 해운물류산업 발전을 위한 정책방향, 기본계획, 중점추진과제 등이 총체적으로 분석된 통일에 대비한 해운물류산업 중장기 발전계획을 수립

### 3. 국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출방안

#### 1) 국제해운협력 확대

##### (1) 해운협력 현황 및 쟁점사항

- WTO-DDA 협상에 있어 우리나라는 36개국에 양허요청서를 제출하였으며, 반대로 25개국으로부터 양허를 접수받음
  - 주요 쟁점사항은 복합운송시설 이용 및 시장접근, 국제화물의 연안 피더서비스, 공컨테이너 재배치, 선급서비스 개방, 외국인 투자제한 및 화물공유제 폐지 등임
- OECD 해운위원회에서는 OECD 구조조정 및 해운위원회(MTC)와 ECMT의 기능통합, 운송수단별 컨테이너 보안관련 보고서의 MTC 및 ECMT의 공동채택, 기준미달선 퇴출을 위한 정책대안, 선박의 소유와 지배의 투명성 확보방안, ISPS 코드 등의 의제들을 논의
  - 주요 쟁점사항은 ISPS Code 추진의 문제점, OECD 해운위원회 구조조정, 선급협회에 대한 국제면허제도(international licensing system) 및 기준 미달선에 대한 보험료 차등 지급, 선박 소유와 지배의 투명성 제고 등임
- 정부간 해운협력(한중해운회담)은 한중항로의 개방 및 안정화 방안, 한중 카페리항로의 운영 및 활성화 등에 대해 논의
  - 중요 논의사항은 중국측의 공컨테이너에 대한 검역비 및 통관비 부과, 상해항에서의 통관후 미선적된 컨테이너에 대한 재통관, 한중항로 개방압력에 대한 대응방안 및 개방시 국적 중소선사의 보호대책 등임

### (3) 협력 및 대응방안

#### ○ WTO-DDA 협상

- 복합운송서비스는 다자간 양자간 협상을 통해 의견조율이 이루어질 경우, 추가양허를 검토
- 선급서비스의 개방은 IACS 회원국들이 양허계획을 제출하지 않았고, 주요 선진국에서 양허하지 않은 점을 고려하여 주요국가 공조를 통해 대응
- 중국, 인도, 브라질 등 개도국들과는 양자간 협상을 통해 외국인 투자제한, 화물공유제 등 시장진입장벽의 폐지를 위해 협상력을 강화하고, 해운보조서비스와 관련하여 외국인 투자제한, 허가제도 등 관련규제 폐지에 적극 노력

#### ○ OECD 해운위원회

- 그동안 국제해운규범 정립 및 해운시장 개방에 기여를 해왔다는 점과 향후 중국, 인도, 브라질, 러시아 등 BRICs 해운시장에 대한 접근을 확대해 나가야 하는 우리나라의 입장을 고려할 때, 양자 협상과 함께 다자간 협의가 가능한 OECD 해운위원회를 현행 체제로 유지하는 방안을 검토
- ISPS Code, 기준미달선 문제, 선박의 소유권 및 지배권은 주요 선진국들과 협력을 통해 해결

#### ○ 한중해운회담

- 우리 국적선사에 대해 중국내 공컨테이너의 재배치를 위한 연안 운송을 허용하도록 한중해운회담에서 해결토록 노력
- 선사의 공컨테이너에 대한 통관비 및 검역비 부과 철폐 협의

- 통관절차를 마치고 보세구역에 선적대기중인 컨테이너화물에 대해 타선박에 적재할 수 있도록 재통관절차 폐지 협상
- 한중항로의 개방에 대비하여 운임덤핑과 같은 시장질서 문란행위에 대한 규제방안을 마련하고 양국간의 협의를 통해 한중항로의 운임 질서 유지를 위한 경쟁질서 규칙을 제정

## 2) BRICs 국가 진출을 위한 지원방안

#### ○ 물류업 해외투자시 금융지원

- 대한상공회의소의 (재)한국유통물류진흥원이 관리하는 유통물류 합리화기금의 운용범위를 국내외로 지역적 범위를 확대
- 해외에서의 항만 및 공항 화물터미널 건립·운영·투자, 집배송 센터와 창고의 건립·운영·투자에 대해서도 지원할 수 있도록 개선하고, 물류기업의 해외진출과 해외네트워크 구축을 지원할 수 있도록 유통물류합리화 기금의 총액을 증액할 필요

#### ○ 산업기반신용보증기금의 운용개선

- 민간투자법을 개정하여 해외의 사회간접자본에 대한 직접 지분 참여 및 융자할 수 있는 투융자회사를 설립하여 우리 물류기업의 해외 진출과 글로벌 물류네트워크를 강화
- 민간투자법에 의해 운영되는 산업기반신용보증기금에 의한 보증 대상에 해외의 사회간접자본 투자도 포함하는 것을 적극 검토

○ 해외투자에 대한 조세지원

- 물류기업의 해외투자시 임시투자세액공제를 적용하며, 대상자산 범위에 해외물류센터 등을 추가하고, 임시투자세액공제 비율도 현행에서 15%에서 30%로 상향할 수 있도록 조세특례제한법 시행규칙 개정 추진

○ 한국컨테이너부두공단 활용

- 한국컨테이너부두공단의 사업영역은 국내 항만과 항만배후단지 사업으로 한정되어 있으나 새로운 기능으로 해외 항만 및 항만 배후단지 개발 및 관리·운영에 대한 투자와 민간기업의 투자에 대한 지원업무를 부여하는 방안 고려
- 부산항, 광양항 및 인천항의 국제 물류네트워크를 강화하는 방안으로 한국컨테이너부두공단의 동북아 항만 및 항만배후단지의 개발 및 관리·운영에 참여를 검토

○ 해외물류거점개발공사(가칭)의 설립 검토

- 해외의 항만, 공항, 철도화물역, 내륙 물류센터와 유통센터 등 우리나라 물류기업과 제조기업의 글로벌 물류네트워크 구축을 위한 방안으로 해외물류거점개발공사(가칭)의 설립을 추진할 필요

○ BRICs 국가와의 자국민대우협약 추진

- 우리나라는 물류관련 법규상 외국 물류기업에 대한 시장진입에 대한 제한, 특히 투자제한은 거의 개방된 상태이나 중국을 비롯한 BRICs 국가들은 외국 물류기업들의 자국시장 진출을 제한하는 규제들이 많음

- 이러한 차별을 시정하는 방안으로 BRICs 각국과 물류기업들의 상호 진출에 대해 자국민대우를 보장하는 협약을 추진할 필요

#### 4. 한반도 중심의 복합운송서비스 확대

##### □ 현황과 문제점

- BRICs, 동유럽 등 유라시아대륙의 경제발전이 가속화됨으로써 국제물류시장의 규모·범위가 확대되고, 화주들이 Door-to-Door 서비스를 요구함으로써 해상운송뿐만 아니라 국제복합운송이 중요한 이슈로 부각됨
  - 우리나라에는 이를 전담하여 정보를 수집하고 정책 및 협상을 일관되게 추진할 수 있는 전담조직이 부재
- 위그선, Train Ferry 등 새로운 선박 등장 등으로 인해 운송모드가 다양해짐에도 불구하고 이러한 환경변화를 고려한 '복합운송망 구축지원 시스템'이 부재
- 1995년 해운법상의 해상화물운송주선업이 삭제되고 화물유통 촉진법의 복합운송주선업으로 흡수·통합된 이후 해외에서 영업을 하는 국제복합운송업체에 대한 정책적 지원이 미흡
- 국제 복합운송에서 해운의 역할이 중요하고 전통적으로 외항 운송업무를 담당한 해양수산부가 이에 대한 전문가 및 행정노하우가 있음에도 불구하고 이를 관장하는 법이 없어 해외에서 영업하고 있는 선사 및 국제물류업체에 대한 지원 결여

##### □ 세부 추진과제

- 국제복합운송(국제물류) 담당 조직 신설 및 분석 툴 개발
  - 일관된 국제협력 및 국제물류 지원체계를 마련하기 위해서는 국제물류를 담당하는 조직이 필요
  - 국제물류 환경 변화를 반영하여 최적의 국제물류 네트워크를 구축하여 동북아 물류 중심화를 위해 개발된 한·중·일 물류 Business Model에 대한 실효성 검증 및 구체화가 필요
- 국제복합운송(국제물류)을 관장할 수 있도록 법률 제정 필요
  - 국제물류 촉진 및 지원에 관한 제도적 근거를 마련하기 위해서 법률을 제정하는 것이 필요

## 제5장 계획실현을 위한 기반조성 방안

### 제5장 계획실현을 위한 기반조성 방안

제1절 법·제도 개선 및 정비계획

제2절 투자자원 조달계획

### 제1절 법·제도 개선 및 정비계획

#### 1. 필요성

- 해운산업의 경쟁력 제고와 새로운 행정수요에 대비한 효율적인 지원체제 구축
- WTO, OECD 등의 국제규범을 수용하고 업계의 자율 경쟁 유도

#### 2. 법·제도 개선 및 정비계획

##### 1) 법률 개정

- 개정이 필요한 법률은 국제선박등록법, 해운법 등 총 14개임

〈표〉 법률개정 종합

법률명	주요내용	추진과제
국제선박등록법	국가필수국제선박 운영협의회 구성, 국제선박에 대한 예산지원 근거 및 국제선박 등록업무의 권한위임 근거 마련	국제선박등록제도의 선진화
해운법	해운업의 기능에 터미널 운영사업을 포함	글로벌 메가캐리리 육성
	선박의 해외치적에 관한 조항 삽입	국제선박등록제도의 선진화
	제29조에 공정거래법 적용면제 명문화, 협약 등 문제시의 해결절차 확립, 선·화주 사전협의제도 폐지, 제32조에 선·화주 금지행위 규정 적용의 형평성 유지를 위한 제도적 장치 마련	시장질서 확립



	복합운송주선업체의 불공정 거래 행위 규제 조항 신설	
	연안화물선 등록기준을 보유톤수 500톤에서 1,000톤으로 상향 조정	연안해운 혁신방안
	해운법 32조와 같이 해운대리점업 불공정 금지행위에 대한 조항 삽입	해운부대산업 발전 방안
	선박관리업 업무 범위를 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 등 포괄적으로 정의	
	해운부대사업에 대한 통계 및 실적 보고의무를 강화하기 위해 해운법에 조항 신설	해양크루즈 관광 활성화
	문화관광부, 해양수산부로 산재된 크루즈관광 관련 법률(인허가, 항만 등 시설 관련법 등)의 정비	
	북한 선박·선원 활용에 관한 내용 삽입	남북한 해운교류 확대
	남북해운기구(KMO) 설립을 위한 근거규정 마련	
	남북한 공동합작선사를 설립할 수 있도록 법 개정	
컨테이너 부두공단법	해외항만의 개발, 관리, 운영, 투자사업 지원	국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출 방안
조세특례 제한법	연안선사 면세유 공급 추진 혹은 중유에 부과되고 있는 특별소비세 면제	해운세제 선진화
	연안여객선 면세유 공급 시한 연장을 위하여 일몰제적용시한(2007.12.31)을 3년 연장	연안해운 혁신 방안
	선박관리업을 조세특례제한법상 물류업에 포함시켜 해운대리점업과 같이 조세혜택 부여	해운부대산업 발전 방안
	국내물류기업의 해외투자 시 임시투자세액을 공제하고, 대상자산범위도 물류센터 등을 추가함	국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출 방안
외국환 거래법	선박의 해외구매에 관한 특례조항 삽입	국제선박등록제도의 선진화
취득세/지방세법	연안여객선 취득세, 재산세 감면을 위한 개정	해운세제선진화 해운세제 선진화 해운세제 선진화
소득세법	연안선 승선 선원 소득세 감면을 위한 개정	
부가가치세법	면세 대상 수입품목에 친환경 선박 및 장비 추가, 연안화물선 부가가치세 감면을 위한 개정	
관세법	면세 대상 수입품목에 친환경 선박 및 장비 추가	
여신전환금 융법	해상운송사업자의 선박확보에 따른 과도한 자금부담을 완화	해운부대산업 발전 방안
유동물류 합리화 기금법	국내로 한정된 지원범위를 해외로 확대	국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출 방안
에너지 기본법	에너지 수송 안정성 확보 조항 삽입	선·화주 협력체제 구축 방안
외국인 투자촉진법	남북한 공동합작선사를 설립할 수 있도록 법 개정	남북한 해운교류 확대

## 2) 법률 제정

○ 선박금융공사법, 국제물류촉진 및 지원에 관한 법률 등 총 6개

〈표〉 법률제정 종합

법률명	주요내용	추진과제
선박금융공사법	선박금융공사를 설립 및 운영하기 위한 근거 마련	선박금융의 활성화
선박건조기금법	연안선박 건조기금 설립 근거 마련	연안해운 혁신 방안
선박 및 항만시설 보안에 관한 법률	선박 및 항만시설의 보안업무에 대한 법적 안정성 확보, 전담 및 관계부처 역할 정립, 미이행시의 처벌규정 명시	환경·안전 및 보안 국제기준 강화추세 대응
무역항의 보안서비스 제공에 대한 보안할증료에 관한 규정 법률	증가하는 보안 관련 비용의 회수를 위해서 항만의 보안할증료 도입 근거 마련	
해사산업 클러스터 발전 지원법	해운·조선·철강산업의 동반 발전을 위한 근거 법령	선·화주 협력체제 구축 방안
국제물류촉진 및 지원에 관한 법률	국제물류협력 추진, 해외물류거점확보, 기업의 글로벌 지원 등을 위한 규정 마련	국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출 방안
	해외에서 영업하고 있는 선사, 글로벌 물류 및 복합운송업체를 지원할 수 있는 법률 마련	한반도 중심의 복합운송 서비스 확대

### 3) 제도 신설·개정

- 선박투자회사제도 등 총 8개 부분의 제도개선이 필요

〈표〉 제도 신설·개정 종합

제도명	주요내용	추진과제
선박투자회사제도	투자자 익명조합 설립 법적근거 마련, 선박펀드 투자자 직접모집 및 독일 K/G의 Off-balance 제도 마련	선박금융의 활성화
연안선사 선박금융 지원제도	연안선사의 노후선박 현대화 및 유조선의 이중선체화에 필요한 선박금융 지원 제도 마련	
국제선박등록제도	다른 법률에 영향을 받지 않고 독립적인 제도로 개편	국제선박등록제도의 선진화
종합물류인증제도	우리 주요 해운기업이 종합물류기업으로서 변화·발전을 추구할 수 있도록 정책적 지원 제도 마련	글로벌 메가캐리어 육성
선박수출지원금융제도	수출입은행 수출지원금융제도 개선 및 선사 공동 대량발주 지원	선·화주 협력체제 구축 방안
해기사면허제도	선박운항안전 중심의 면허체제로 전환 및 선종, 선박크기 등 면허등급의 합리적 조정 및 개선	해운인력의 안정적 확보 방안
선원의료복지제도	국제노동기준 국내 수용 확대	

### 3. 행정체제 정비계획

- 해운산업 관련조직을 사업영역별, 항로별 조직에서 기능별 조직으로 전환하는 방안 강구

## 제2절 투자자원 조달계획

### 1. 해운부문 국가예산 투자비중을 지속적으로 확대

- 해양수산업예산중 해운산업 투자비중을 대폭 확대
- 투자사업에 대한 심사분석을 강화하여 선별적 지원 경쟁 체제로 전환
- 구체적인 예산규모는 사업추진시 관계부처와 협의후 확정

### 2. 기금신설 등 신규 투자자원 발굴

- 해운산업 육성에 지출하기 위한 각종 해운기금의 설치 방안 적극 추진
  - 최초 도입된 선박 톤세제도, 제주선박등록특구제도 등에 따른 조세절감혜택을 활용, 이들 제도와 연계한 「해운산업발전기금」 도입 적극 추진
- 원양-근해 선사간 협력 기금 조성, 선박건조기금 신설, 선원 인력의 경력개발지원기금 조성, 국제해운협력확대 및 BRICs 국가에 진출하기 위한 사회간접자본 투·융자기금 설립 검토
- 크루즈 산업 발전기반 조성을 위해 관광진흥기금 활용
- 남·북한 해운협력 활성화를 위해 남북협력기금 등 활용

### 3. 민간자본의 적극적인 유치

- 선박금융 활성화를 위해 선박가치평가 시스템을 민자로 구축하여 시스템의 효율성을 높임
- 근해선사 경쟁력 강화를 위해 신규시장 개척 관련 정보 조사 및 제공을 위해서 민간자본을 활용함
- 해운인력의 안정적으로 확보 및 크루즈 관광상품 홍보물 제작 및 배포시 적극 민간자본을 유치함
- 남북해운협력, 국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출을 위해 장기·저리의 외국차관 도입을 통한 지원

---

## 제6장 향후 추진계획

---

- 1 추진방향
- 2 시행계획 수립·추진
- 3 해운산업중장기발전 시행계획 양식

## 제6장 향후 추진계획

### 1. 추진방향

- 해운법 제44조에 따라 해운산업중장기발전계획을 확정하여 공고
- 매년 시행계획을 수립하여 추진상황을 심사평가하고 추진 실적이 미흡한 사항은 시정

### 2. 시행계획 수립·추진

#### 1) 성장기반 완비

중점 추진과제	주관기관	협조기관
1. 선박금융의 활성화	해양수산부 (해운정책과)	재정경제부
2. 선박등록제도 선진화	해양수산부 (해운정책과)	재정경제부 산업자원부
3. 해운세제 선진화	해양수산부 (해운정책과)	금융감독위원회 한국회계연구원
4. 해운산업의 정보화	해양수산부 (해운정책과)	해양수산부 (정보화담당관실)
5. 시장질서 확립	해양수산부 (해운정책과)	-
6. 환경·안전 및 보안 국제기준 강화추세 대응	해양수산부 (안전관리관실)	-

### 2) 시장주도 능력 강화

중점 추진과제	주관기관	협조기관
7. 글로벌 메가캐리어 육성	해양수산부 (해운정책과)	-
8. 근해선사 경쟁력 강화	해양수산부 (해운정책과)	
9. 연안해운 혁신	해양수산부 (연안해운과)	해양수산부 (항만국) 기획예산처
10. 해운인력의 안정적 확보	해양수산부 (선원노정과)	노동부
11. 선·화주 협력체제 구축	해양수산부 (해운정책과) 산업자원부	기획예산처
12. 해운부대산업 발전	해양수산부 (해운정책과, 선원노정과)	재정경제부

### 3) 시장 기회 창출

중점 추진과제	주관기관	협조기관
13. 해양크루즈 관광 활성화	해양수산부 (해운정책과, 연안해운과)	문화관광부 해양수산부 (항만국)
14. 남북한 해운교류 확대	해양수산부 (연안해운과)	통일부
15. 국제해운협력의 확대 및 BRICs 국가 진출방안	해양수산부 (해운정책과)	외교통상부
16. 한반도중심의 복합운송 서비스 확대	해양수산부 (해운정책과)	건설교통부

### 3. 해운산업증장기발전 시행계획 양식

#### 중점 추진과제 제목

#### 1. 전체계획의 개요

- o 사업목적 :
- o 사업기간 :
- o 사업내용 :
- o 기대효과 :

#### 2. 연차별 투자실적 및 계획

(단위 : 백만원)

연도 추진과제	총 계	2006까지	2007	2008	2009이후

※ 비투자 사업인 경우는 작성하지 않으며, 정부예산 뿐만 아니라 민간자본까지 포함하여 합산

#### 3. 당해 연도 추진실적

- o 종합평가 : 정상, 미흡 등으로 표시
- o 부문별 추진실적 및 현황

※ 다음 연도 신규 사업인 경우 당해 연도 추진실적은 작성 생략

#### 4. 다음 연도 추진계획

#### 5. 담당기관

- o 예산담당기관 :
- o 실시기관 :
- o 작성기관 :