

# **해운산업 장기발전계획**

## **(2011~2015)**

**2010. 12**

**국 토 해 양 부**

# 목 차

제 1 장	계획의 위상 .....	1
1.	계획의 수립 배경 .....	2
2.	계획의 성격 및 역할 .....	3
제 2 장	해운산업의 위상 및 현황 .....	4
제1절	해운산업의 범위 .....	5
제2절	우리나라 해운산업의 위상 .....	6
제3절	우리나라 해운산업의 현황 .....	9
1.	외항해운 .....	9
2.	내항해운 .....	12
3.	선상인력(상선원) .....	14
4.	해운부대사업 .....	15
제4절	해운산업의 환경변화 및 전망 .....	16
1.	해운산업의 환경변화 .....	17
2.	국적선대 전망 .....	20
3.	선원수급 전망 .....	23
4.	우리나라 해운산업의 현황 및 문제점 .....	25

제 3 장	해운산업의 비전 및 추진전략	29
1.	비전	30
2.	4대 추진전략	30
3.	중점 추진과제	33
4.	2020년 우리나라 해운산업의 미래상	34
제 4 장	중점 추진과제	35
제1절	우리나라 해운산업의 성장기반 조성	36
1.	산업구조의 건전성 제고 및 시장질서 확립	36
2.	국적선대 확보를 위한 선박금융 선진화	38
3.	선·화주 상생협력 강화	40
4.	해운세제 선진화	42
5.	해운인력의 안정적 확보	44
제2절	신시장 창출을 통한 Biz 확대	46
6.	해외 자원운송시장 진출	46
7.	초중량화물 운송시장 참여	49
8.	해양플랜트 서비스산업 활성화	51
9.	해운 물류기업 해외진출 지원	54
10.	국제해운협력의 전략적 활용	57
11.	크루즈산업 육성	59
12.	북극해 항로 개설 지원	61
13.	근해선사의 강소기업화	63
14.	남북해운교류 기반 마련	64

제3절 지식기반 해운산업의 육성 .....	65
15. 글로벌 선박관리기업 육성 .....	65
16. 해운 지식 및 정보시장 육성 .....	67
17. 선박검사서비스산업 육성 .....	69
18. KP&I 및 중재시장의 아시아 시장 선도 .....	71
제4절 저탄소 녹색성장 실현 .....	73
19. Modal Shift 확대를 통한 녹색연안운송체계 구축 .....	73
20. 연안여객 운송사업 활성화 .....	75
21. 녹색 규범체제 선도 .....	77
22. 친환경 기술개발 및 상용화 기반 조성 .....	79
제 5 장   향후 추진계획 .....	82
1. 추진방향 .....	82
2. 법·제도 개선 및 정비계획 .....	82
3. 재원조달 계획 .....	82
4. 과제별 주관·협조기관 .....	83

# 제1장    계 획 의 위 상

1. 계획수립 배경
2. 계획의 성격 및 역할

# 제1장 계획의 위상

## 1. 계획수립 배경

### □ 해운환경의 급격한 변화에 따라 새로운 비전과 전략 제시

- FTA 등 시장자유화, 선박의 대형화·고속화, 메가 캐리어 등장, BRICs 성장 등 해운환경이 급격히 변화
- 금융위기 이후 해운산업 패러다임도 변화하고 있어 향후 5년간의 새로운 비전과 발전전략을 새롭게 모색할 필요

### □ 글로벌 물류강국 달성을 지원하기 위한 계획 수립

- 해운산업은 효율적인 물류체계를 구축하기 위한 핵심산업
- 우리나라가 글로벌 물류 강국으로 도약하기 위해서는 효율적인 해상운송망을 기반으로 화물·정보·인력을 집적 필요

### □ 해운산업을 고부가가치를 창출하는 국가산업으로 육성

- 우리나라 해운산업은 대외의존도가 높은 우리나라 경제의 성장 기반이자 주요 외화가득산업
- 해운산업을 21세기 국가 선도산업으로 육성하여 국가경제의 부가가치 및 고용창출을 극대화

## 2. 계획의 성격 및 역할

### □ 해운산업 육성·지원에 대한 종합적인 국가계획

- 해운산업의 각 부문별 중점 추진과제를 총망라한 종합계획
- 해운기업과 국민에게 해운산업의 건전한 육성·발전을 위한 정책 기본방향을 제시

### □ 「해운법」에 근거를 둔 법정계획

- 「해운법」 제37조에 따라 수립되는 법정계획
  - 선박의 수요·공급에 관한 사항
  - 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항
  - 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항
  - 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항

### □ 매 5년마다 연동하여 수립하는 중장기계획

- 2011~2015년까지 추진계획과 2020년의 장기비전을 제시함으로써 해운기업에게 해운정책의 투명성과 예측가능성 제공

## 제2장 해운산업의 현황 및 여건 분석

제1절 해운산업의 범위

제2절 우리나라 해운산업의 위상

제3절 우리나라 해운산업의 현황

제4절 해운산업의 환경변화 및 전망

제5절 우리나라 선박 및 선원수급 전망

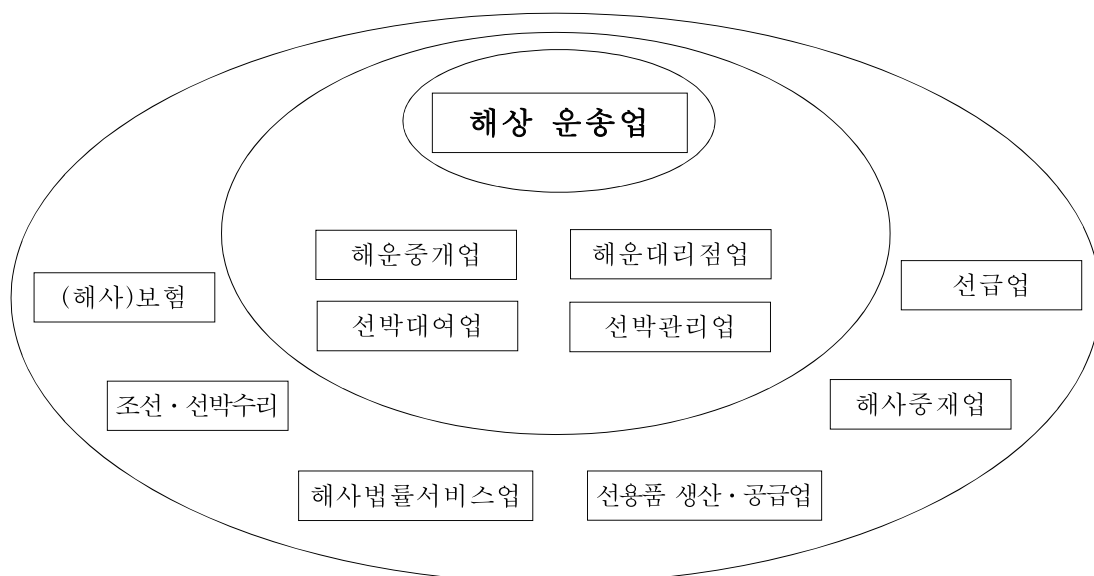


## 제2장 해운산업의 위상 및 현황

### 제1절 해운산업의 범위

- 해운업은 해상여객운송사업·해상화물운송사업·해운중개업·해운대리점업·선박대여업 및 선박관리업을 지칭  
(해운법 제2조 1항)
- 영국의 경우 ‘해안에 기반을 둔 해사관련 사업(shore-based maritime-related business)’을 포함하는 ‘광의의 개념’으로 정의
  - 우리 해운법상 업무 외에 해사보험, 조선·선박수리, 해사법률서비스업, 선용품 생산·공급업, 해사중재업, 선급업 등을 포함

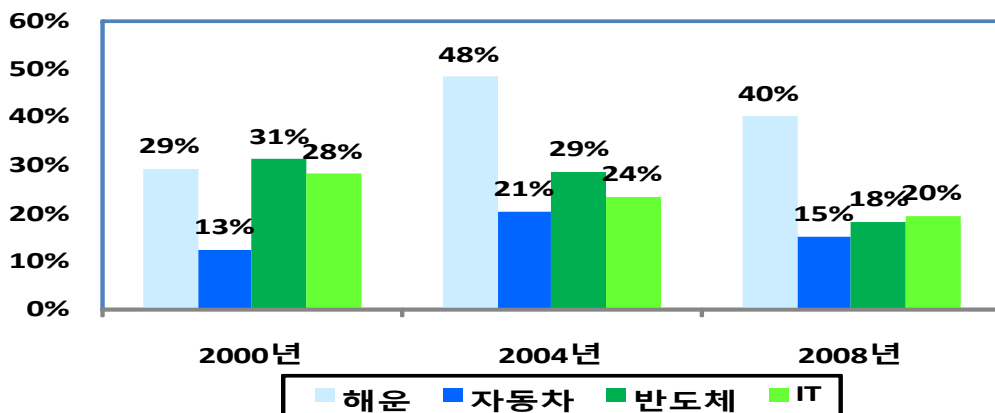
<그림> 해운산업의 범위



## 제2절 우리나라 해운산업의 위상

### □ 고부가가치를 창출하는 미래 성장산업

- 해운산업의 부가가치 생산액은 총 20조 4,229억 원으로, 우리나라 전체 GDP(1,026조)의 2.0% 차지
- 해운산업은 반도체, 자동차, IT산업에 비해 2배이상의 매출액 대비 부가가치비율을 기록



### □ 국제적으로 경쟁력이 높은 선진형 서비스산업

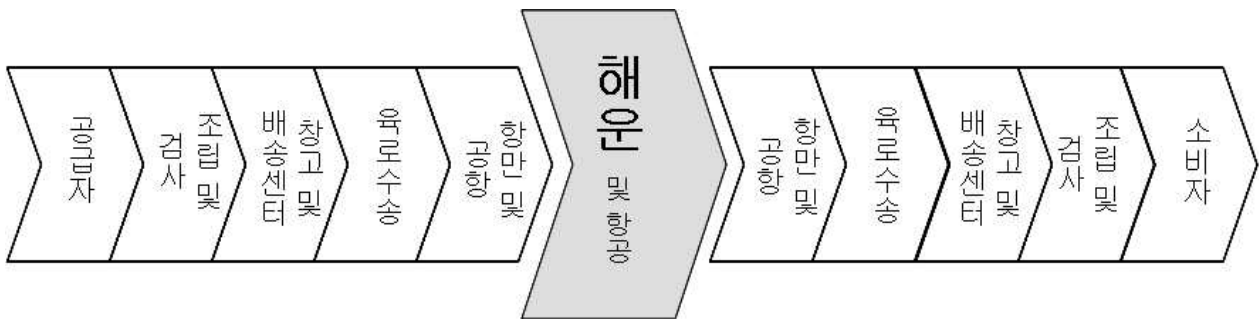
- 우리 해운산업은 대외적인 개방수준이 높기 때문에, FTA 등에서 상대국에게 개방을 요구할 수 있는 서비스산업
- 우리나라는 세계 제5위의 해운강국으로서, 세계 경제강국인 일본, 중국, 독일이 모두 해운강국임

\* 지배선대 순위('10) : 1)그리스 2)일본 3)독일 4)중국 5)한국 6)노르웨이

## □ 우리나라 수출입을 지원하는 기간산업

- 국제 SCM의 핵심 해상 연결고리로서 안정적인 해운서비스가 제공될 때 원활한 물류활동 가능
- 우리 수출입 물동량의 99.8%(2008년)를 해운을 통해 처리하고 있으며, 특히 석유, 중요 원자재 등은 100% 해운을 통해 수송

< 국제 SCM에서 해운의 역할 >



- 우리나라의 대표 외화 가득산업으로 '09년 우리나라의 총 서비스 외화수입 585억달러의 40%(232억달러)를 차지
- '09년 서비스수지 적자(172억달러)의 1.4배

<표> 해운서비스 수출액 및 서비스수지 적자액

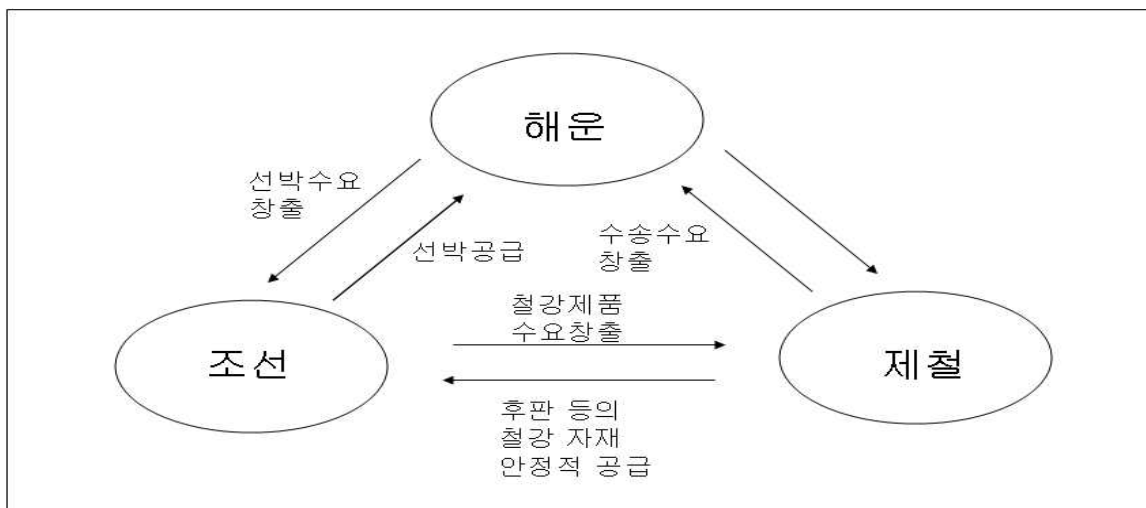
단위 : 억 달러

구분	2006년	2007년	2008년	2009년
해운산업 외화가득액 (총서비스수출액중 차지비중)	203 (41%)	275 (43%)	380 (49%)	232 (40%)
총서비스 수출액	499	633	772	585
총서비스 적자액	△190	△198	△167	△172

## □ 전후방 산업으로의 파급효과가 큰 산업

- 해상보험 시장이 주요 해운국에 집중되는 등 해상보험, 선박 금융 등 금융산업 발달을 촉진
- 철강, 석유, 화학, 조선, 조선, 전자, 기계, 항만 등 관련산업의 발전에도 크게 기여

< 해운(Shipping), 조선(Shipbuilding), 철강(Steel)간 3S 클러스터 >



## □ 국가비상시 제4군의 역할 수행

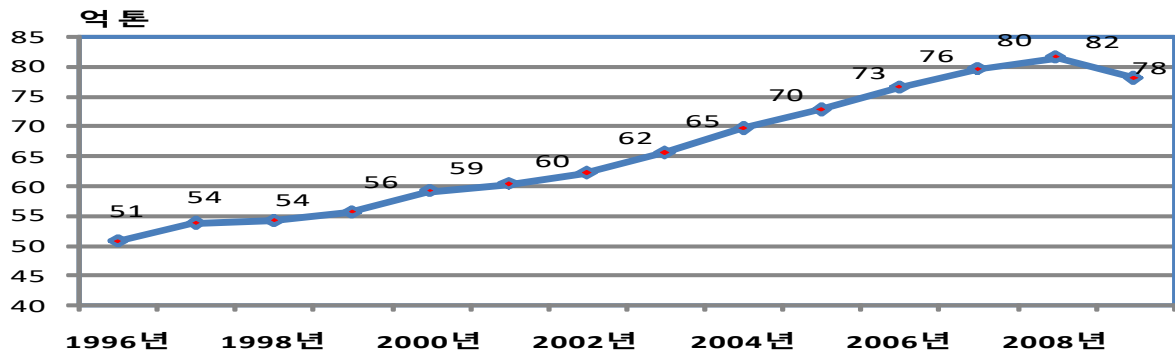
- 비상사태 발생시 원유, 가스 등 전략물자를 우리나라 선박과 선원에 의해 신속히 수송
- 미국은 해운을 국방상의 핵심수단으로 간주하여, 해운안보 계획(MSP)에 의해 척당 290만달러씩 연간 총 1.7억달러 지원
- 우리나라는 유일한 분단국가로서 전략선대의 운용 필요

# 제3절 우리나라 해운산업의 현황

## 1. 외항해운

### □ 해상물동량

- (전세계 해상물동량) 1996년 51억 톤에서 2009년 78억 톤으로 연평균 3.4% 증가



- (우리나라 외항물동량) 1996년 441백만 톤에서 2009년 848백만 톤으로 연평균 5.2% 증가

연 도	합 계	수 출	수 입
1996년	441백만톤	99	342
2001년	611	178	433
2005년	755	243	512
2009년	834	273	561

- (우리나라 비중) 우리나라 외항물동량이 전세계 해상물동량에서 차지하는 비중은 '96년 8.7%에서 '09년 10.7%로 상승

## □ 선박량

- (등록선박) 국적 외항선 등록 선박은 '09년말 총 875척(2,386만톤)으로 전체 선박량의 63%를 광탄선, 벌크선, 컨테이너선이 차지

구 분	합 계	광탄선	벌크선	컨테이너선	LNG/LPG선	원유운반선	기 타
척 수(척)	875	27	224	137	51	19	417
선박량(만톤)	2,386	247	867	390	247	242	393
전체비중(%)	100.0%	10.4%	36.3%	16.4%	10.4%	10.1%	16.4%

- (지배선박) 우리나라의 실질 지배 외항선대는 '10.1월 현재 총1,121척(44백만 톤)으로, 세계 제5위(전세계 선박량의 3.6%) 수준

순 위	1	2	3	4	5	6	7	8	9
국가명	그리스	일본	독일	중국	한국	노르웨이	홍콩	미국	전세계
선박량(백만톤)	188	183	104	102	44	38	36	35	1,225
전세계 비중(%)	15.3%	14.9%	8.5%	8.3%	3.6%	3.1%	2.9%	2.9%	100.0%

## □ 국적 외항선사

- 국적 외항선사는 '09년말 현재 총 181개

구 분	합 계	정기선	부정기선
업체수(%)	181	16	165

- 4개 국적 외항선사가 세계 20위권 이내 유지('10.7월 기준)
  - 정기선(컨테이너) : 한진해운(8위), 현대상선(18위)
  - 비정기선(벌크) : 한진해운(10위), STX팬오션(14위), 대한해운(16위)

## □ 외항화물 수송실적

- (정기선) 국적선사의 “컨”수송량은 세계경제 침체 여파로 전년대비 2.6% 감소('08년 10,021천TEU → '09년 9,761천TEU)
- 삼국간 물량이 60.5%, 수출물량 22.0%, 수입물량 17.5% 차지

구분	계	수출화물	%	수입화물	%	삼국간화물	%
2009년도	9,760,592TEU	2,143,332	22.0	1,707,338	17.5	5,909,922	60.5
2008년도	10,021,037	2,033,596	20.3	1,756,286	17.5	6,231,155	62.2

- (부정기선) 국적선사의 “벌크”수송량은 전년대비 1.6% 감소('08년 495,558천RT → '09년 487,981천RT)

구분	계	수출화물	%	수입화물	%	삼국간화물	%
2009년도	487,981천RT	52,399	10.7	221,385	45.4	214,197	43.9
2008년도	495,558	53,108	10.7	214,056	43.2	228,394	46.1

- (국적사 분담율) 우리나라 수출입 물동량은 719백만톤으로 이중 국적선사 수송량은 전체의 46.1%인 332백만톤으로 추정

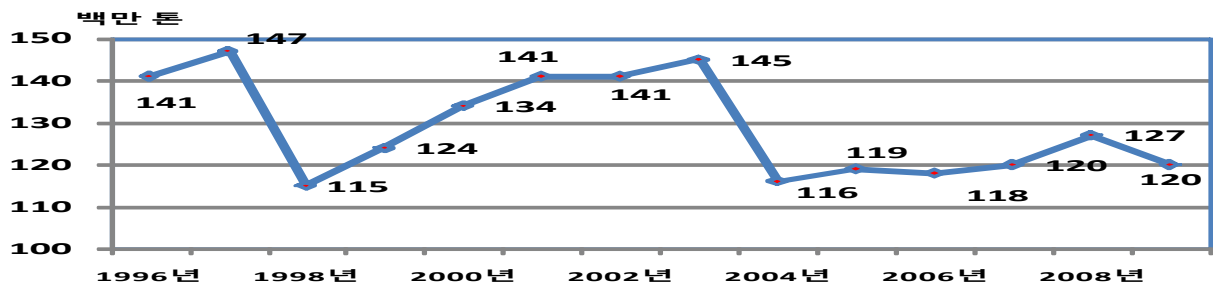
구분			합계	수입	수출
'09년	국가전체		719,203 천RT	502,840	216,363
	국적선사 수송량	부정기	273,784	221,385	52,399
		정 기	57,760	25,610	32,150
		합 계	331,544	246,995	84,549
		분담율	46.10%	49.12%	39.08%
'08년	국가전체		752,921	531,399	221,522
	국적선사 수송량	부정기	267,164	214,056	53,108
		정 기	56,848	26,344	30,504
		합 계	324,012	240,400	83,612
		분담율	43.03%	45.24%	37.74%

\* “컨”수송량 1TEU를 15RT로 가정하고 환산

## 2. 내항해운

### □ 내항 해상물동량

- 연안 해상물동량은 '97년 147백만 톤을 정점을 기록한 이후, '04년에 급격히 감소한 뒤 '09년에는 120백만 톤을 기록



### □ 내항화물운송사업 등록 선박(화물선)

- '09년 기준으로 2,101척(1,745천톤) 수준

구 분	계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	시멘트 운반선	컨 테 이너선	철강제품 운반선	폐기물 운반선	예부선	
									예선	부선
척수(척)	2,101	252	250	33	27	5	27	25	638	844
선복량(천톤)	1,745	337	176	54	141	17	79	45	61	835
선복량 비중(%)	100.0	19.3	10.1	3.1	8.1	1.0	4.5	2.6	3.5	47.8

### □ 내항선사

- '09년 기준으로 732개 업체

구 분	계	유조선	일 반 화물선	모 래 운반선	시멘트 운반선	컨 테 이너선	철강제품 운반선	폐기물 운반선	예부선
등록업체수	732	139	196	25	3	3	6	21	339
비중(%)	100.0	19.0	26.8	3.4	0.4	0.4	0.8	2.9	46.3



## □ 연안화물 수송 실적

- '09년 기준으로 1억 14백만톤의 화물을 수송, 전년 수송량 (1억 22백만톤) 대비 6.5% 감소

(단위 : 천톤)

구분	합 계	유 류	시멘트	광 석 (석회석)	철 재 (고 철)	모 래	기 타
'06	113,561 전년비 △1.7%	39,520	15,309	10,847	10,490	21,179	16,216
'07	115,538 1.7%	37,951	15,882	11,782	11,922	23,103	14,898
'08	122,205 5.8%	34,676	16,193	13,551	13,428	31,122	13,235
'09	114,236 △6.5%	34,213	16,611	11,321	12,803	25,743	13,544

주 : 연안입항화물 기준

## □ 연안여객 수송 실적

- '09년 기준으로 14.8백만명의 여객을 운송, 전년 수송인원 (14.1백만명) 대비 5% 증가

(단위 : 천명, %)

구 분 연도	합 계		일반항로		보조항로	
	인 원	비 율	인 원	비 율	인 원	비 율
'05	11,100	100	10,709	96.5	391	3.5
'06	11,574	100	11,216	96.9	357	3.1
'07	12,634	100	12,258	97.0	376	3.0
'08	14,162	100	13,776	97.0	386	3.0
'09	14,868	100	14,464	97.0	404	2.7

### 3. 선상인력(상선원)

#### □ 국적 선원

- 취업중인 국적 선원은 총 20,609명(어선원 제외)
  - 국적선(80.9%) : 16,670명(외항 8,839명, 내항 7,831명)
  - 외국적선(19.1%) : 3,939명
- 해기사(고급선원)는 15,492명으로서, 전체 선원의 75.2% 차지

구 분		합 계	해기사	부 원	비 고
합 계		20,609(100.0%)	15,492(100.0%)	5,117(100.0%)	예비원 포함
외 항선원	소 계	12,778(62.0%)	9,890(63.8%)	2,888(56.4%)	
	국적선	8,839(42.9%)	6,574(42.4%)	2,265(44.3%)	
	해 외취업	3,939(19.1%)	3,316(21.4%)	623(12.1%)	
내 항선원		7,831(38.0%)	5,602(36.2%)	2,229(43.6%)	

#### □ 외국인 선원

- 외국인 선원은 '01년 1,141명에서 '09년 6,213명으로 지난 9년간 445% 증가하였으며, 대부분 외항상선(92%)에 승선중

#### □ 해기사 양성시스템 및 규모

- 총 5개의 해기사 양성기관(고등학교 2, 대학교 2, 단기과정 1)을 운영, 연평균 1,310명의 해기사(항해사 645, 기관사 665) 배출

구 분	고 등 학 교	대 학 교	단 기 과 정
배 출 인 원(명)	420	790	100

## 4. 해운부대사업

### □ 해운부대사업의 종류

구 분	내 용
해운 중개업	■ 해상화물운송의 중개 또는 선박의 대여, 용대선 또는 매매를 중개하는 사업
해운 대리점업	■ 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업을 영위하는 자를 위하여 거래의 대리를 하는 사업 ■ 한국국제해운대리점협회와 한국대리점협회로 이원화
선박 대여업	■ 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업을 직접 영위하는 자 외의 자가 그가 소유하거나 소유권을 이전받기로 약정하고 임차한 선박을 타인에게 대여하는 사업
선박 관리업	■ 해상여객운송사업, 해상화물운송사업 또는 선박대여업을 영위하는 자로부터 선박관리, 선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁받아 행하는 사업

### □ 해운부대사업별 업체 현황

- 자본금, 전문인력 채용 폐지('99년) 등 등록기준 완화 이후, 해운부대사업 등록업체의 수가 급격하게 증가

구 분	해운중개업	해운대리점업	선박대여업	선박관리업
2000년	214개	444개	20개	250개
2009년	854개	1,156개	327개	429개
증 감	399%	260%	1,635%	172%

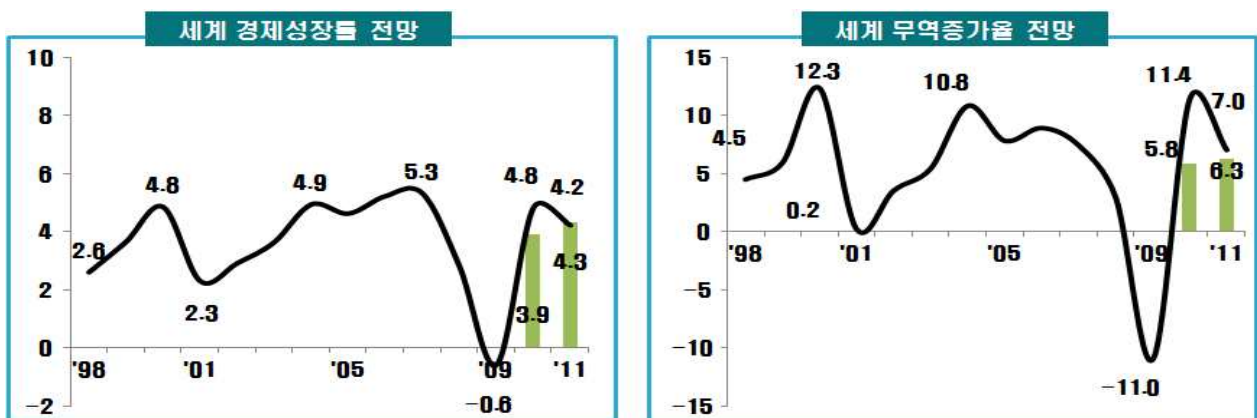
## 제4절 해운산업의 환경변화 및 전망

### 1. 해운산업의 환경변화

#### ① 세계 경제의 회복세 둔화 우려

- 주요 국가의 재정능력 약화, 환율 마찰, 선진국 경기회복 지연 등으로 세계 경제 회복에 대한 리스크 잠재
  - 미국, 유로, 일본 등 선진국의 국가부채 증가와 재정적자 심화에 따른 재정능력 약화 가능성
  - 중미간 환율 갈등 발생, 세계경제의 불균형, 중국의 영향력 증대 등이 무역마찰을 심화시킬 우려
- 이로 인해 세계 경제성장률이 둔화되고('10년 4.8% → '11년 4.2%), 무역증가율도 둔화 예상('10년 11.4% → '11년 7.0%)

<표> 세계 경제성장률 및 무역증가율 전망



자료 : IMF 및 WEO, 2010. 10

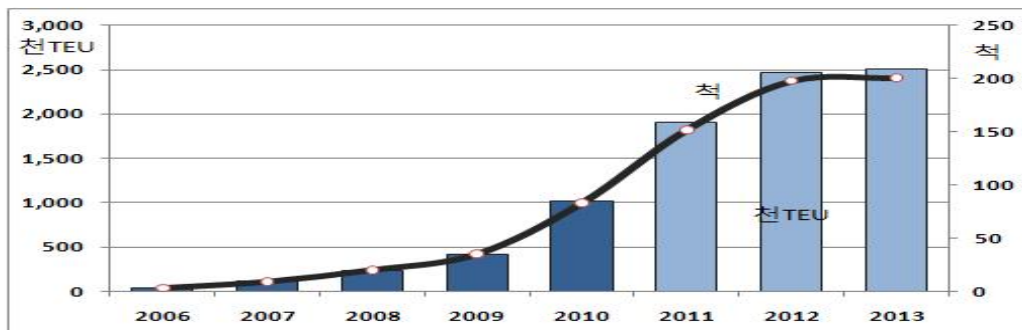
## 2 선박공급 증대에 따른 경쟁 심화

- 2010~2012년간 1만TEU급 이상 컨테이너선이 170여척 인도되는 등 향후 초대형 선박 집중 투입 전망

\* 이 중 13,000TEU급 이상이 98척으로 동서축 원양항로의 선박공급 현저히 증가

- 1만TEU급 이상 초대형선박이 크게 증가하면서 원양 항로에서 운임경쟁이 치열해질 전망

<표> 1만TEU급 이상 초대형선박의 운항선대 추이



- 또한 원양항로의 4,000~6,000TEU급 선박이 중동, 아프리카, 남미, 아시아 등 역내항로로 전배(cascading)되면서,
- 근해항로에서도 선박대형화와 운임경쟁이 본격화될 전망

## 3 아시아 및 개도국 해운시장 규모 확대

- 중국이 세계 해운시장의 중심으로 부상하면서 해상운송 시장의 주도권이 미국, 유럽 등 선진국에서 동아시아로 이동

\* 2010년 상하이항이 싱가포르항을 추월하여 세계 1위 항만으로 부상

- 브라질, 인도, 러시아, 아프리카 등 개도국도 물동량이 증가하면서 새로운 해상운송 시장으로 대두

\* 아프리카의 컨테이너 물동량은 2008년 1,948만TEU에서 2013년 3,163만 TEU로 연평균 10.5% 증가 전망

#### **4 해양플랜트, 자원개발 등 신규 해운시장 규모 확대**

- 해양플랜트 산업은 매년 10% 이상 고도 성장이 예상되며, '15년까지 세계적으로 4,600억불 투자 예정
- 원전, 고속철도, 해외플랜트 등 사업이 본격화되면서 이와 관련한 초중량물 운송시장도 급성장 전망

\* 우리 플랜트수주액 ('03)64억불 → ('09)463억불 → ('15)1,000억불

\* 초중량물 : 무게가 200톤 이상이거나 길이가 30m 이상인 화물

#### **5 환경규제의 강화**

- 기후변화로 인한 사회·경제적 피해가 심각해지면서 국제해사기구(IMO)에서 해운분야 환경규제안을 마련 중
  - 황산화물과 질소산화물의 감축을 위한 규제를 강화('08.3)하였으며, 온실가스 감축을 위한 국제규정의 토대를 마련('09.7)
  - 해운분야에서 환경규제가 강화되면서 선박건조, 수리, 운항, 유지보수 등에 막대한 추가비용 예상

## 6 해운경쟁질서 변화

- '08년 EU 해운동맹 폐지, 중국의 '정기선동맹 및 운임협약 기구 등에 대한 관리·감독 강화' 등 최근 공동행위 규제조짐
- 해운업체의 공동행위에 대한 규제가 세계적으로 확산될 경우 정기선사의 과도한 경쟁에 따른 수익성 저하 예상

## 7 해운산업 성장 패러다임의 변화

- 성장의 핵심가치가 운임수입에서 선박관리, 중개 등의 운송 관련 서비스 수입으로 빠르게 변화하면서,
- 성장방식도 해상운송 중심에서 금융, 중개, 정보, 연구개발 등 지식기반형 혁신 중심으로 변화될 전망
- 성장구조는 시황변화에 민감한 불안정한 양적성장 패턴에서 지식기반을 통한 고부가가치형 비즈니스 추구 패턴으로 변화
- 선진국 중심의 점유율 확보 경쟁 양상이 개도국 등 신흥 물류시장 투자선점형 경쟁으로 바뀔 것으로 예상

<표> 해운산업 성장 패러다임의 변화

구 분	현 행	해운업 위기 이후
성장방식	(선박등 자산확대) 양적성장	지식기반형 질적 성장
핵심가치	해상운송 주력	운송관련 서비스업 동반성장
성장구조	불안정한 양적 성장	균형있는 가치 성장
경쟁전략	선진국 중심의 점유율 확대	신흥시장 투자 선점

## 2. 국적 선대 전망

### 가. 외항선 수급 전망

□ 컨테이너 해상물동량은 '15년 10.7백만 TEU, '20년 11.5백만 TEU로 증가 예상

○ 이러한 증가세는 삼국간 수송이 주도할 것으로 전망

〈표〉 컨테이너 해상물동량 전망

단위 : 천 TEU

구분	실적치		예측치		연평균증가율(%)	
	2004	2009	2015	2020	'04~'09	'09 이후
수입	1,602	1,707	1,842	2,337	1.3	1.3
수출	2,060	2,143	2,247	1,963	0.8	0.8
<b>수출입</b>	<b>3,662</b>	<b>3,850</b>	<b>4,089</b>	<b>4,300</b>	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>
삼국간	5,370	5,909	6,629	7,296	1.9	1.9
총계	9,032	9,759	10,718	11,596	1.6	1.6

□ 벌크 해상물동량은 '15년 6.3억 톤, '20년 8.2억 톤 증가 예상

○ 벌크 물동량 증가세도 삼국간 수송이 주도할 것으로 전망

〈표〉 벌크 해상물동량 전망

단위 : 백만 RT

구분	실적치		예측치		연평균증가율(%)	
	2004	2009	2015	2020	'04~'09	'09 이후
수입	236	221	221	221	-1.3	0
수출	30	52	102	178	11.8	11.8
<b>수출입</b>	<b>266</b>	<b>273</b>	<b>323</b>	<b>399</b>	<b>0.5</b>	<b>3.5</b>
삼국간	157	214	310	421	6.4	6.4
총계	423	487	633	820	2.8	4.9



## □ 외항 상선대는 2015년까지 연평균 8.0% 증가 전망

○ 2010년 44백만DWT에서 2015년 70백만DWT로 증가될 전망

- 증가 속도는 지난 10년간 연평균 9.1%의 증가세에서 15년까지는 8.0%, 2020년까지는 6.1%로 조정될 전망

○ 2010년부터 2015년까지 총 26백만DWT의 추가선박 필요

\* 컨테이너선 290만DWT, 광탄선 820만DWT, 벌크선 611만DWT, 유조선 400만DWT, LNG/LPG선 184만DWT, 기타 294만DWT

〈표〉 외항선 수급 전망

단위 :천DWT

구분	실적치		예측치	추가선박	증가율(%)	
	2000	2010	2015	6년('10-'15)	('00-'10)	('10-'15)
컨테이너선	2,056	4,922	7,830	2,908	9.1	8.0
광탄선	5,790	13,857	22,047	8,190	9.1	8.0
벌크선	4,322	10,344	16,457	6,113	9.1	8.0
유조선	2,839	6,794	10,807	4,013	9.1	8.0
LNG/LPG	1,301	3,114	4,955	1,841	9.1	8.0
기타 화물선	2,076	4,968	7,904	2,935	9.1	8.0
<b>총계</b>	<b>18,384</b>	<b>44,000</b>	<b>70,000</b>	<b>26,000</b>	<b>9.1</b>	<b>8.0</b>

주 : 2000-2010은 연초, 2015, 2020년은 연말 기준임. DWT/GT 비율은 선종별로 적용했으며, 총계 기준은 1.54임

## □ 2015년까지 선대확보 소요 자금은 약 18.6조원 예상

○ 2015년까지 외항 상선대를 확보하는데 필요한 민간자금은 약 18.6조원(162억달러) 예상

\* 소요자금 = 선박량 x 단위당 평균선가(1달러 1,150원 적용)

(컨선 1,146달러/DWT, 광탄선 322, 벌크선 587, 유조선 335, LNG/LPG선 1,942, 기타 선박 587 적용, '01-10년간 계약가 평균, 클락슨)

## 다. 내항선 수급 전망

### □ 우리나라 연안해운 물동량은 2015년에 1.3억 톤 전망

- 국내 연안 물동량은 2009~2015년 중 유류, 철재 등의 화물 증가로 연 3.7%, 2015~2020년 중 연 1.7% 증가 전망

<표> 품목별 연안해운 물동량 전망

단위 : 백만톤

구분	실적치		예측치		연평균증가율(%)		
	2000	2009	2015	2020	'00~'09	'09~'15	'15~'20
유 류	42	34	40	41	-2.3	3.2	0.3
시멘트	16	17	21	21	0.7	4.3	0.9
광 석	10	11	12	13	1.3	1.2	0.8
철 재	10	13	16	18	2.5	4.6	2.0
모 래	37	26	28	31	-4.1	1.8	1.8
일반화물	16	14	20	26	-0.6	2.7	2.3
합 계	132	114	137	149	-1.6	3.7	1.7

자료 : 제3차 항만기본계획 수립을 위한 중장기 항만물동량 예측(공정회 자료), KMI, 2010.6.30

### □ 내항선 공급은 2015년에 530만 DWT로 증가 예상

- 연안 화물선은 2015년까지 약 73만 DWT, 2020년까지 추가로 85만 DWT 소요될 전망

<표> 연안선 선박량 추정

(단위 : 천DWT)

구 분	2001	2006	2010	2015	2020
총소요량	2,592	3,255	4,546	5,279	6,131
화물선	780	1,175	1,641	1,906	2,213
유조선	909	1,168	1,629	1,893	2,199
예부선	881	881	1,230	1,429	1,659
기타선	22	32	45	52	60

### 3. 선원 수급 전망 (상선원)

#### 가. 직종별 수급 전망

##### □ 공급증가에도 불구하고, 2011년부터 선원부족 심화 예상

- (수요) 외항해운과 내항해운 성장으로 2003년 이후부터 상선 해기사 수요가 증가하는 추세

\* 선원 수요 : 2011년 33.9천명, 2015년 38천명, 2020년 41.8천명

- (공급) 높은 이직률로 지속적인 감소세를 보인다, 2003년부터 해기사공급은 증가세로 전환

\* 선원 공급 : 2011년 30.9천명, 2015년 35.7천명, 2020년 41.4천명

##### □ 직종별로는 선원, 해기사, 부원 순으로 부족한 상황

- 2015년 기준으로 선원 31백명, 해기사 17백명, 부원 3백명이 부족할 것으로 예상

<표> 중장기 선원수급 전망(총괄)

(단위 : 백명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2011	187	194	▽7	121	152	▽31	309	346	▽37
2015	208	225	▽17	149	163	▽14	357	388	▽31
2020	238	248	▽10	176	179	▽3	414	427	▽13

## 나. 업종별 수급 전망

### □ 외항상선 및 해외취업상선은 2012년까지 공급부족 심화 예상

- 선복량 증가, 글로벌 선박관리회사 등 영향으로 2012년까지 선원의 수급 차질 문제가 심화되다가, 이후 점차 완화 예상

<표> 외항상선 및 해외취업상선 선원수급 전망

(단위 : 백명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2011	125	127	▽2	94	123	▽29	218	250	▽31
2012	130	138	▽8	100	130	▽30	230	268	▽38
2015	143	157	▽14	126	138	▽12	269	295	▽26
2017	154	167	▽13	138	143	▽5	293	311	▽18
2020	170	177	▽7	159	154	△4	328	331	▽3

“▽”는 부족을 의미

### □ 내항상선도 2011년부터 공급부족 예상

- 연안 선복량 증가로 2011년에는 해기사, 부원 모두 부족할 것으로 예상되며, 해기사보다 부원 공급부족이 심각할 전망
- 2015년경에는 해기사 > 부원 순으로 공급부족 예상

<표> 내항상선 선원수급 전망

(단위 : 백명)

연 도	해 기 사			부 원			합 계		
	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족	공 급	수 요	과부족
2011	63	67	▽4	28	29	▽1	90	95	▽5
2015	65	68	▽3	23	25	▽2	88	93	▽5
2020	68	71	▽3	18	25	▽7	86	96	▽10

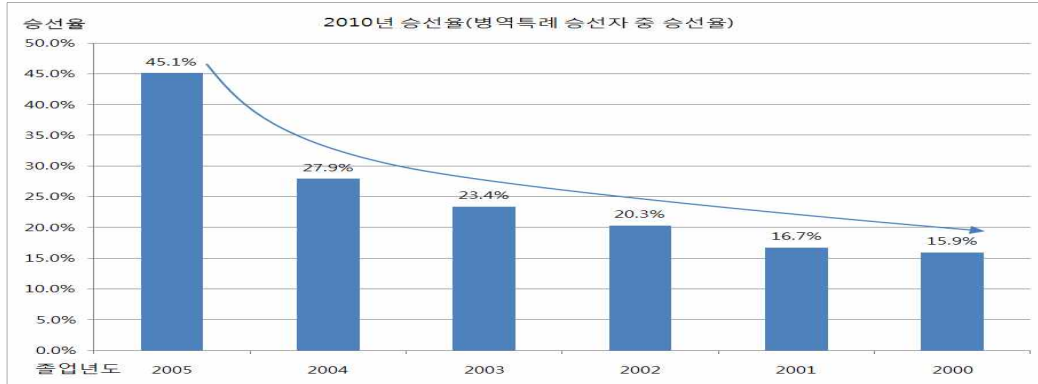
## 4. 우리나라 해운산업의 현황 및 문제점

### ① 불균형한 산업구조와 과도한 용대선

- 우리 해운산업은 외항선대의 55.7%가 상위 5개사에 집중 ('08년말 기준)되어 대규모 해운선사에 편중된 산업구조
- 또한 영국, 싱가포르 등 해운 선진국은 해운중개, 선박관리 등 연관산업을 통해 막대한 소득·고용을 창출하고 있으나,
  - 우리 해운중개·선박관리업 등은 선박규모에 비해 영세한 수준
- \* 영국의 글로벌 해운중개업체인 Clarkson 매출액 대비 한국 최상위 업체 매출액은 3.6%에 불과
- '08~'09년 해운위기 당시 과도한 용대선 거래로 인해 일부 해운사의 부실이 해운산업 전반으로 확산되는 위기 경험
  - 그간 구조조정 등을 통해 선사의 연쇄부실 위험을 차단하는데 노력해 왔으나, 용대선에 따른 위험은 여전히 잠재된 상황

### ② 해운전문인력 공급기반 약화로 산업 경쟁력 저하 위험

- 선원 양성은 해운산업 발전의 필수요소이나 선원직 기피 현상이 지속되면서 선원공급 차질 예상
- 해양대 졸업생을 대상으로 승선을 유도하는 병역특례제도가 유지되고 있으나 근본적인 해결책으로는 부족



○ 특히, 고급 해기사는 한국해운 산업의 새로운 성장을 이끌 핵심인력으로 확충이 시급한 실정

- 부원과 일부 해기사의 경우 외국인 선원 확충이 불가피하나, 외국인 선원도 효과적으로 양성하기 위한 시스템이 부족한 상황

\* 일본의 경우 미얀마에 외국인선원양성센터 운영

○ 선박관리업, 해양플랜트, 크루즈, 위그선 등 신사업 분야도 종사 인력이 필요하나 양성 시스템이 미흡한 수준이며,

- 녹색관련 선박검사 전문 인력, 해사중재인 등 미래 해운 시장을 선도할 핵심 전문인력 양성도 부족

### 3 경쟁력 있는 국적선대의 확충을 위한 선박금융시스템 부족

○ 주요 해운선진국들은 위기 이후 새로운 시장질서 재편에 대비하여 선박 투자 등 해운산업 육성을 전략적으로 추진

- 이에 따라 경쟁국들은 선가가 낮은 현 시점에서 선제적 투자를 본격화하고 있고, 특히 그리스, 중국의 투자가 급증

- 반면, 국내 해운업은 경기변동에 대응한 선제적 투자가 부진해 원가경쟁력 확보에 실패하는 악순환을 반복
  - \* (불황기) 선박을 저가에 매각, (호황기) 고가에 선박 매입
- 최근 시장 회복에도 불구하고, 투자 재개 움직임이 없어 선순환 투자를 유도하기 위한 선박금융시스템 강화 필요
- 新시장 창출에 따른 금융 리스크를 상쇄(Risk Sharing)하고 채빙선(Ice Breaker) 역할을 할 수 있는 금융기관도 육성 필요

#### 4] 녹색성장 패러다임 준비 부족

- 공급자(조선소) 중심의 녹색선박 및 장비 개발로 상용화 실패 및 신기술 보급 지연 사례 발생
  - 해외에서는 녹색선박 및 친환경개발시 상용화를 목적으로 제품개발단계에서 수요자(선사)가 참여, 운항을 통해 효과 검증
    - \* 선사주도의 녹색선박은 NYK의 Super Eco Ship 2030, MOL의 ISHIN I II III 등이 있고, 선사가 개발한 친환경장비는 Maersk의 폐열회수 장치(WHRS, Water Heat Recovery System), 유럽의 연료전지 등임
- 일본은 국토교통성에서 녹색선박 건조·운항에 대한 IMO 대응을 일괄 처리중이나, 우리는 이에 대한 정부 대응 미흡
  - 밸류스트루 협약, 질소산화물 규제 등 발효시 급증이 예상되는 선박 수리수요를 수용할 수 있는 국내 수리조선소도 부재

- 일본은 해양과 대기오염에 직접 영향을 미치는 연안에 친환경 선박(SES)을 보급중이나 우리는 이에 대한 대응 미흡

\* SES(Super Eco-Ship)는 선박에 전기추진시스템을 도입하여 CO2 및 NOx 배출 및 연비 저감을 목적으로 하는 차세대 연안 선박

## 5 연안운송 및 근해시장의 경쟁력 대비

- 연안여객은 독·과점화된 시장구조로 인해 승객을 위한 서비스 경쟁이 미흡하여 경쟁체제로 전환 모색 필요
  - 또한 일률적인 면허기준 적용으로 신시장인 위그선, 관광·유람기능을 갖춘 대형선박의 시장진입이 억제되고 있어 위그선, 대형여객선 등 운항을 위해 면허제도 개선 필요
- 전환교통(Modal Shift) 측면에서도 연안화물시장은 복잡한 운송절차, 과도한 시간소요 등으로 도로에 비해 경쟁적 열위
- 근해시장도 만성적인 선박공급 증가, 기간항로의 4,000TEU급 선박 전환배치 등으로 인해 경쟁 과다가 우려되어, 중국 내륙, 아세안과 같은 신흥 물류시장 창출이 필요한 상황
  - \* 선박의 전환배치(cascading) : 기간항로에서 운항하던 선박을 Sub 항로에 배치하는 것
  - 또한 선박 대형화에 따른 대응 전략 모색도 시급



## 제3장 해운산업의 비전 및 추진전략

1. 비전
2. 4대 추진전략
3. 중점 추진과제
4. 2020년 우리나라 해운산업의 미래상

# 제3장 해운산업의 비전 및 추진전략

## 1. 비전 : 2020년 해운강국을 통한 국부창출 실현

- 해운산업은 국가 경제의 대동맥이며, 물류산업의 가장 중요한 연결고리 중 하나
- 해운산업을 국가경제의 새로운 성장엔진으로 활용, 글로벌 해운강국을 통한 국부창출 실현에 기여

## 2. 4대 추진전략

해운강국 건설을 위해 ① 해운기업 경쟁력 강화, ② 신시장 창출을 통한 Biz 확대, ③ 지식기반 해운산업 육성, ④ 저탄소 녹색성장 실현을 4대 추진전략으로 설정



## **① 해운기업의 경쟁력 강화**

- 산업구조의 건전성을 제고하고 공정한 시장질서를 확립하여 해운시장 체질을 강화
- 선박금융을 선진화하여 불황기에도 국적선대를 안정적으로 확보할 수 있는 기반 조성
- 선·화주간 공고한 협력체제 구축으로 국적선사의 건실한 성장기반 마련
- 양질의 해운인력을 확보하고 세제 개선을 통해 해운산업의 경쟁우위를 지속 확보

## **② 신시장 창출을 통한 Biz 확대**

- 해양플랜트 서비스 산업 활성화, 동북아 크루즈시장 진출 등 新시장 창출로 해운산업 비즈니스 확대
- 초중량 화물운송시장과 신흥국 자원운송시장 개척 등을 통해 세계 화물운송시장에서의 지배력 확대
- 북극해 항로 개설, 근해선사 강소기업화, 남북해운 교류를 위한 중장기기반 마련 등을 주도, 해운산업의 틈새시장 발굴

- 타당성조사, 국제해운협력 등을 통해 해운기업의 해외진출을 적극 지원하여 자원부국 등 개도국 해운시장 진출을 확대

### **3 지식기반 해운산업의 육성**

- 글로벌 선박관리기업과 해운중재, 보험 등 지식기반 산업을 집중 육성하여 고부가가치 일자리 창출
- 해운 중개·정보시장을 활성화하고 선박검사 서비스 역량을 강화하여 해운강국 규모에 부응하는 지식 인프라 구축

### **4 저탄소 녹색성장 주도**

- Modal Shift를 통한 녹색연안 수송체제의 구축과 연안여객 운송사업의 활성화로 저탄소 해상운송 구조 강화
- 해운산업이 우리나라 녹색성장을 주도할 수 있도록 녹색 규범체제 선도 및 실용화에 역점
- 친환경 기술개발 및 상용화 기반 조성으로 고부가가치 창출 및 선사의 친환경 경쟁력 주도

### 3. 중점 추진과제

## 비전 : 해운강국을 통한 국부 창출 실현

4대 추진전략	22개 중점 추진과제
1. 해운기업의 경쟁력강화	1. 산업구조의 건전성 제고 및 시장질서 확립 2. 국적선대 확보를 위한 선박금융 선진화 3. 선·화주 상생협력 강화 4. 해운세제 선진화 5. 해운인력의 안정적 확보
2. 신시장 창출을 통한 Biz 확대	6. 해외 자원운송시장 진출 7. 초중량화물 운송시장 참여 8. 해양플랜트 서비스산업 활성화 9. 해운 물류기업 해외진출 지원 10. 국제해운협력의 전략적 활용 11. 크루즈산업 육성 12. 북극해 항로 개설 지원 13. 근해선사의 강소기업화 14. 남북해운교류 기반 마련
3. 지식기반 해운산업의 육성	15. 글로벌 선박관리기업 육성 16. 해운 지식 및 정보시장의 육성 17. 선박검사서비스 산업 육성 18. KP&I 및 중재시장의 아시아시장 선도
4. 저탄소 녹색성장 실현	19. Modal Shift를 통한 녹색 연안운송체계 구축 20. 연안여객 운송사업 활성화 21. 녹색 규범체제 선도 22. 친환경 기술개발 및 상용화 기반 조성

## 4. 2020년 우리나라 해운산업의 미래상

- 우리 외항상선 규모는 2009년 2,525만GT에서 2020년 5,000만 GT로 연평균 6.4%씩 증가 예상
- 세계 물동량 중 12.6%를 점유, 541억 달러의 외화를 획득
- 3만 3천여명의 일자리를 창출하여 총 51조의 부가가치를 창출하고 국가 전체 GDP 중 3.1%를 차지할 것으로 예상
- 연안수송 분담률도 2009년 21%에서 2020년 25%로 증가 전망

< 2020년 주요 해운지표 >

구 분		2009년	2015년	2020년
○ 총 선박보유량(백만DWT)		44	70	99
○ 국적선사 수송물동량	컨 물동량(천TEU)	9,759	10,718	11,596
	벌크 물동량(백만톤)	487	633	820
○ 외화가득액(억달러)		232	368	541
○ 국적 외항선 선원 수요(명)		8,839	29,500	33,100
- 해기사		6,574(취업실적)	15,700	17,700
- 부원		2,265(취업실적)	13,800	15,400
○ 해운산업 부가가치 생산액(억원)		204,229('08)	350,013	514,283
○ GDP 점유율(%)		2.0('08)	2.6	3.1
○ 연안수송 분담률(%)		21	23	25

※ 부가가치생산액을 영업이익 등 분배측면에서 측정한 것으로서 2009년 부가가치 생산액은 마이너스를 기록

## 제4장 중점 추진과제

제1절 우리나라 해운산업의 성장기반 조성

제2절 신시장 창출을 통한 Biz 확대

제3절 지식기반 해운산업의 육성

제4절 저탄소 녹색성장 실현

## 제4장 중점 추진과제

### 제1절 우리나라 해운산업의 성장기반 조성

#### 1. 산업구조의 건전성 제고 및 시장질서 확립

##### 【추진방향】

- ◆ 용대선 관리로 투기성 다단계 용대선 관행을 근절하고 경쟁 질서 제도 정비로 재편되는 세계질서에 능동적으로 대처

##### □ 현황 및 문제점

- 과도한 용·대선 위주의 영업으로 해운 불황기에 용선료 지급불능 사태 발생시 업계 전반으로 연쇄부실 확산 우려

\* '05~'08년간 자사선 24.3%, 용선 75.7%(2년이상 : 37.5%, 2년미만 : 38.2%)

\* 대형벌크선 1일 용선료 추이 : ('08.7) 10만불 → ('09.3) 2만불



- 일 8만불 손실이 발생하는 C사의 지급 불능 시, B 및 A사 등 부실 확산

- EU 해운동맹 폐지<sup>1)</sup>, FTA 등 개방화 영향으로 해운시장의 경쟁이 치열해지고 대형선사 위주의 시장 재편 진행 중

1) EU는 2008년 10월부터 해운동맹을 금지키로 결정, 얼라이언스는 2015년까지 시한을 정해 허용



- 덩핑운임 등 불공정 행위도 심화될 것으로 예상

## □ 추진방안

- (용대선 관리 강화) 과도한 용대선에 의한 연쇄부실 위험 관리를 위해 용대선 신고범위 확대(2년 이상 → 6개월 이상)
  - 서류로 이루어지는 용대선 신고도 인터넷망을 이용한 실시간 신고 시스템으로 전환('11년 종합정보망 구축)
- (경쟁질서 제도정비) 해운법 등 경쟁관련 규정 검토·정비
  - 선사 등의 불공정 행위, 금지행위 등에 대한 가이드라인 등을 마련하여 공정한 시장질서 확립
  - 선사 외에 포워더, 터미널 등 해운산업의 다양한 참여자를 포함하는 경쟁관련 규정 정비
- (국제협력 강화) 해운시장 규제동향 논의를 위한 협력 강화
  - 아시아 주요 해운국인 중국 및 일본과 긴밀히 협력하여 주요 현안에 대응하고, 장기적으로 세계질서 재편을 주도
  - 3국간 해운시장 규제동향 논의 회담 정례추진, 해운시장 경쟁촉진을 위한 관련 공동연구 등 추진

## 2. 국적선대 확보를 위한 선박금융 선진화

### 【추진방향】

- ◆ 선사의 선제적 선박 확보를 뒷받침하고, 해양플랜트·크루즈 등 신시장 창출 지원을 위해 선박금융 기반 강화

#### □ 현황 및 문제점

- 국내 해운업은 경기변동에 대응한 선제적 투자가 부진해 원가경쟁력 확보에 실패하는 악순환을 반복
  - \* (불황기) 선박을 저가에 매각, (호황기) 고가에 선박 매입
- 금변 위기에서도 민간금융기관의 신규금융 중단과 기존 금융상환 압력 등 금융관련 애로가 여전히 심각
- 최근 시장 회복에도 불구하고, 투자 재개 움직임이 없어 선순환 투자를 유도하기 위한 선박금융시스템 강화 필요
- 신시장 창출에 따른 금융 리스크를 상쇄(Risk Sharing)하고 채빙선(Ice Breaker) 역할을 하기 위한 선박금융기관 절실

#### □ 추진방안

- (선박보증기능 강화) 무역보험공사에 신설된 수출기반보험 제도를 활용, 선박금융에 애로를 겪는 국내선사 중점 지원

- (정책금융) 정책금융공사의 직접대출, 선박펀드 참여 등 확대
  - 산업은행, 수출입은행 주요 국책은행의 여신규모도 단계적으로 확대
- (선박펀드) 민간금융, 기관투자자 등이 참여하는 간접투자형 선박펀드가 활성화될 수 있도록 규제 개선
  - 개인투자자에 대한 저율과세 일몰기한 연장('10→13.末)하고 전문투자자에 대한 대선의무(2년 이상) 등 규제를 대폭 완화
- (구조조정 선박펀드) 구조조정기금 선박펀드 운영을 통해 국내선사에 대한 유동성 지원 등 안전망 역할을 수행
- (해운·조선·금융 연계) 해운·금융 융합형 인재 양성을 위해 선박금융 전문인력 양성 사업 실시('10~'13년간 160명 교육)
  - \* 선박금융인력 저변확대를 위한 국내교육(130명), 해운선진국의 최신 선박금융기법 습득, 글로벌 인적네트워크 구축을 위한 해외교육(30명)
  - 해운·조선·금융간 정보교환 및 협력강화를 위해 상시 협의체를 구성, 동반성장 기반 공고화
- (선박전문금융기관) 산재된 선박금융기능을 통합, 해운분야에 특화된 금융지원을 할 수 있는 선박금융전문기관 설립
  - \* 국토부 등 관계부처와 금융권 등으로 구성된 T/F 구성·운영

### 3. 선·화주 상생협력 강화

#### 【추진방향】

◆ 선·화주간 협력관계 증진, 해운물류 정보교환 등을 통해 상호 Win-Win하며 동반성장할 수 있는 기반 마련

#### □ 현황 및 문제점

- 국내 대량화물 운송시장이 물류비 절감을 위해 국제입찰을 통해 수송선사를 선정하는 방식으로 변화 중
  - 국적선사들은 일본선사들과의 선박 금융면에서 경쟁력 차를 노출하고 있어 실질적인 운임경쟁에서 뒤처지고 있는 상황
- 최근 5년간 해운 호황기에 국내 대량화물 운송시장에 대한 일본선사들의 진출 본격화
  - \* 최근 일본 3사(NYK, K-LINE, MOL), 국내 철광석·석탄 수송시장 15여건 장기운송계약 참여
  - 특히, 한전은 5개 발전사로 분리('01) 이후 상호 경쟁체제 속에서 국제입찰 시행으로 일본선사들의 참여 더욱 확대
- 우리나라 수출입화물의 국적선사 적취율은 35% 수준, 특히 용선 제외시 국적선 적취율은 10%에 불과

## □ 추진방안

- (장기운송계약 확대) 전용선계약 등 장기운송계약(COA)에서 선·화주가 win-win할 수 있는 비즈니스 모델을 개발·보급
- (합작선사 설립) 상생협력 강화로 수송권의 해외유출을 방지할 수 있는 선·화주간 합작선사(JVC) 설립·운영
  - \* 가스공사(28%)와 선사(72%)가 공동투자하여 "KOLT" 설립·운영 중('08.5)
- 커미션 캐리어(Commission Carrier) 모델의 도입
  - 장기 전속관계 구축, 간접적인 지분 참여(간접적 계열관계), 금융기관 공동이용 등을 통한 연계관계 구축
    - \* Common Carrier(해운시장 거래)와 Industrial Carrier(조직내 거래)의 중간 형태
  - 대량화물 수송에 필요한 항만 등 물류시설에 대한 선·화주 공동투자를 통해 적정시설을 확보하고 운영의 효율화 제고
- (국적선 인센티브) 국적선사(전용선)를 이용, 대량화물을 수송하는 화주에 대해 항비감면 등 인센티브 부여
- (협의체 활성화) 대량화물 수송협의회(석탄·철광석 등 화물별 분과위원회) 등 활성화를 통해 선·화주협의체를 조기 정착

## 4. 해운세제 선진화

### 【추진방향】

- ◆ 톤세제 등 적용범위 확대 및 지속 운영으로 해운세제 분야의 확실한 비교우위 확보
- ◆ 해기사훈련 등 해운전문인력 양성사업 등과 해운세제를 연계하여 해운산업 전체의 경쟁력 확보에 기여토록 개선

### □ 현황 및 문제점

- 네덜란드 등 세계 주요 해운국들이 자국의 해운산업 경쟁력 강화를 위해 '96년 이후 선박 톤세제<sup>2)</sup> 등을 시행 중
- 우리나라도 세제분야 대외경쟁력 확보를 위해 국제선박등록('97), 제주선박등록특구('02)<sup>3)</sup>, 톤세제('05) 등을 차례로 도입

2) 선박순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 선박표준이익을 토대로 산출한 해운 소득에 대하여 법인세를 납부하는 제도

- 우리나라는 '08년도 기준으로 전체 177개 업체 중 92개 업체가 적용하고 있으며, 국적외항선박량의 90%, 해운업 전체 매출액의 97% 차지

\* 적용기업 : '05) 48개 ⇒ '06) 67개 ⇒ '07) 88개 ⇒ '08) 92개 ⇒ '09) 66개

- 아울러, 톤세시행으로 5년간 약 1조 4천억원의 법인세 경감\*

\* 연도별 경감액 : ('05) 3,272억원 ('06) 1,629 ('07) 1,998 ('08) 6,309 ('09) 782

3) 국제선박에 대해 취득세·공동시설세 면제, 재산세 50% 경감(지방세법 제284조), 제주 선박등록특구선박에 대해 취득세·재산세·지방교육세·공동시설세·농특세 전액 감면(조특법 제121조의15)

- 그러나, 대부분의 톤세 도입국과 달리 톤세 선택과 선원 양성 의무부과 등 해운발전과의 선순환 관계가 불명확
  - 해운기업의 대외 경쟁력강화와 자국 해운인력의 유지를 도모하는 톤세의 당초 취지에 미흡
- 또한 적용대상이 외항 화물운송, 정기여객운송 사업으로 한정되어 크루즈, 선박관리업 등 전략적 육성 사업에 적용 곤란
- 3년~5년 기한의 일몰제가 적용되어 제도의 안정적인 운영에 방해가 되는 불안정 요인 잠재

## □ 추진방안

- (해운발전과 연계) 톤세를 선택하는 해운기업이 전문인력 육성 등 해운분야 공동발전에 기여하도록 제도 정비
  - \* 영국은 톤세기업이 ‘연간 선원양성 계획’을 정부로부터 승인받거나, 훈련비용을 해사훈련기금(Maritime Training Trust)에 지불토록 의무화
- (적용대상 확대) 크루즈 및 선박관리업 등 유망업종이 톤세 적용을 받을 수 있도록 적용대상 확대
- (적용기간 확대) 일몰제가 적용되는 해운세제가 안정적으로 지속 운영될 수 있도록 일몰적용 기간 확대 등 검토

## 5. 해운인력의 안정적 확보

### 【추진방향】

- ◆ 해기사 양성방식을 다양화하고 양성규모를 확대하여 부족한 해운인력 공급과 청년실업 해소라는 두가지 목적을 동시 달성
- ◆ 선박관리전문가, 해양플랜트 전문가 등 고부가가치 해운 전문가 양성도 체계적으로 추진

### □ 현황 및 문제점

- 향후 해운경기 회복시 선복량 확대로 선원부족 가능성 잠재
  - 국적선이 급격히 증가('10년 985척→ '12년 1,120척)하면서 2012년까지 약 740명의 신규 해기사 수요 발생 예상
- 해운선진국과 같이 글로벌 선박관리회사를 육성하기 위해서는 우수한 선박관리전문가 확보 필요
- 해양플랜트 건조 역량(세계 1위)에 상응하는 규모로 플랜트 운영 등 서비스 산업 활성화가 필요하나 관련 전문가 부재
  - \* 우리나라 해양플랜트 운영인력 교육은 100% 해외에 위탁하는 실정

### □ 추진방안

- (해기사) 해기사 양성 방안 다양화 및 양성규모 확대 추진, 선원직에 대한 선호도 제고를 위해 인센티브도 마련



- (교육정원 증원) 장기적으로 해양대학의 현 정원 800명을 1,000명으로 확대하고, 일반계 학생의 해기교육 부전공 허용
  - (양성방식 다양화) 해양수산연수원의 단기 양성과정을 확대 (100명→200명)하고, 해군 전역자·이직자의 해기사 전환 지원
  - (인센티브 마련) 선원경력개발프로그램 도입, 장기승선 선원 주택 특별분양, 통세제도와 연계한 선원복지강화 등 추진
- (해양플랜트 전문가) 산업별 수요에 맞춰 단계별 맞춤교육을 추진하고, 해외 자원개발 등과 연계하여 일자리 창출
- 단계별 전문 교육기관을 지정하고 교원양성 및 교재·커리큘럼 개발 등을 지원, 실무·전문·고급엔지니어를 양성
  - 해양플랜트 건조감독, 시운전·운항·보수 엔지니어 및 전문가 승격과정 등 산업별 수요에 따른 맞춤형 인력 양성
  - 몽골, 카자흐스탄 등 자원부국에 선원양성 지원과 연계하여 Oil&Gas 개발사업에 우리 해양플랜트 인력 참여
- (선박관리) 양성·심화 과정을 통해 선원관리·기술적 선박관리·상업적 선박관리 인력을 체계적으로 양성(2020년, 5천명)

\* 교육과정 : 양성과정(4개월, 1,620명), 심화과정(1주일, 4,320명)

## 제2절 신시장 창출을 통한 Biz 확대

### 6. 해외 자원운송시장 진출

#### 【추진방향】

- ◆ 지분참여, 합작선사 설립, 물류 인프라 공동건설 등을 통해 해외 자원개발과 연계한 신규 자원운송시장 개척

#### □ 현황 및 문제점

- 국제 해운시장이 급변하고, 국내 물류시장의 경쟁도 치열해지고 있어 화물 확보를 위한 새로운 성장동력 창출 시급
- 특히 경영이 취약한 우리나라 벌크선사가 안정적으로 화물(cargo)을 확보할 수 있는 활로 개척 필요
- 최근 자원수요 증가로 국가 간 자원·에너지 확보 경쟁이 가속화되고 있어 자원과 연계한 해외 물류시장 규모 확대

\* 주요 자원의 세계 해산물동량은 3,691백만톤('08)으로 연간 4.1%의 성장

< 세계 자원시장 증가 추이 >

(단위 : 백만톤)

구분	2000년	2005년	2008년	연 증가율
원유	1,608	1,720	1,800	1.4
가스	419	495	575	4.0
철광석	454	652	845	8.1
석탄	523	710	834	6.0
전체	2,591	3,027	3,691	4.1

자료 : Fearnleys, Reviews. 2008.

## □ 추진방안

○ (모델수립) 자원개발 기업, 자원수요 기업, 해운선사 간 상호 win-win 할 수 있는 동반진출 모델 수립

- 지분 참여형, 물류인프라 공동개발형, 내부성장형 등 기업 간 협력을 강화할 수 있는 동반진출 모델 수립

모 델	지분참여형	물류인프라 제공형	내부성장형
내 용	해외자원개발시 자원개발업체와 공동으로 투자(현금·현물)하여 지분 취득하여 이사회 참여를 통해 운송권 획득	자원개발업체와 제휴를 통한 물량 확보 후 자원개발에 필요한 물류 인프라 확보/제공	물류기업이 자체적으로 자원개발사업 분야에 진출하여 직접 자원개발, 운송 담당

○ (프로젝트 발굴) 각 분야별 동반진출 모델에 적용할 수 있는 프로젝트를 발굴하고 관심기업 참여를 유도

\* 예시) ① 지분참여형 : 호주 와이웅 광산, ② 물류인프라 제공형 : 페루 마르코나항 개발, 러시아 리바디아항 석탄전용항구 개발 사업 등 추진

- 발굴한 프로젝트에 대해서는 국제물류투자 분석센터(KMI)를 활용, 사업타당성 분석 지원

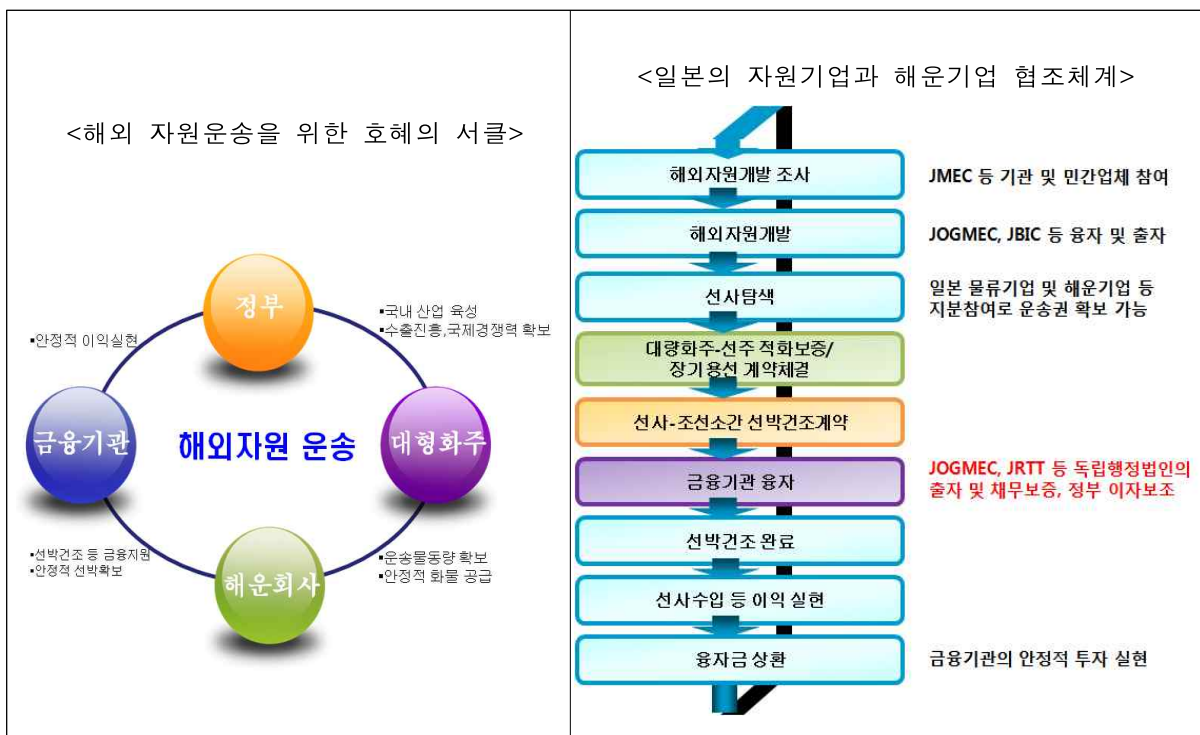
○ (정부간 협력강화) 자원개발 연계 프로젝트 중 물류인프라 투자 등 지원을 위해 자원보유국 정부와 우호관계 증진

- 정상회담 및 해운회담 의제화, 물류장관회의 신설, ODA 원조, 경제협력 등을 통한 측면 지원

- (협의회 구성) 해외자원개발 관련 정보 획득과 네트워크 구축을 위해 ‘자원개발·운송 동반진출 협의회’\* 구성·운영

\* 해외자원개발협회 및 선주협회 등 관계 업·단체가 참여하는 실무 협의회를 통해 해외자원개발 정보 공유, 동반진출 방안 협의

- 자원개발기업, 수요기업, 해운물류기업, 금융계 등과 함께 일본과 같은 동반진출 선순환 구조 확립



- (인센티브) 현재 ‘자원개발사업’에 한정된 세액공제, 투자 보증 등의 인센티브를 자원개발과 연계한 물류활동에까지 확대

- 인센티브 제공 근거 마련을 위해 ‘해외자원개발사업법’ 등 관계 법령의 개정 추진

## 7. 초중량화물 운송시장 참여

### 【추진방향】

- ◆ 성장 잠재력이 있는 세계 중량화물 운송시장에 적극 진출하여 세계 화물운송시장에서의 국적선사의 지배력 확대

#### □ 현황 및 문제점

- 최근 중동국가들의 신규 플랜트사업에 대한 시설투자 확대로 국내기업들의 해외건설 수주\*가 점차 증가 추세

\* 국내기업의 해외 플랜트 수주액(억\$) : ('03) 64 → ('08) 462 → ('09) 463

- 세계 플랜트시장\*의 증가세에 힘입어 '15년 우리 플랜트 수주규모도 약 900~1,000억 달러에 이를 전망

\* 세계 플랜트 시장 전망(억\$) : ('10) 8,200 → ('13) 9,800 → ('15) 1조 1,100

- 플랜트 등을 운송하는 세계 중량물 운송시장은 네덜란드, 독일선사 등이 약 80~90% 점유

- Off-Shore(해상)는 반잠수식 자항선\*을 보유한 네덜란드 도크 와이즈가 세계시장의 약 65%를 점유

\* FO-FO(Floating On Floating Off) 방식으로 자항선을 물 밑으로 잠수시켜 물에 떠있는 소형 함정, 구축물 등을 부상시켜 들어 올리는 선박

- On-Shore(육상)는 LO-LO선박\*을 가진 네덜란드 빅리프트 · 점보쉬핑과 독일 SAL · 리크머스 등이 거의 과점체제

\* 선박에 장착된 대형크레인(Lift Crane)이나 데리크(Derrick)를 사용하여 화물을 싣거나 내리는 방식

- 반면, 국내 해운기업은 초대형 화물을 운송할 수 있는 선박, 마케팅 능력, 기술력 등 신규시장 선점을 위한 역량 부족

\* 전세계 반잠수식(semi-submersive) 운반선 27척 중 국적선사는 2척만 보유

구분	중량화물	초중량화물	초대형 프로젝트화물
개념	중량이 50톤 이상인 화물	중량 200톤 이상이거나 길이 30m 이상인 화물	플랜트 건설을 위한 철 구조물, 석유시추 해상구조물 등 450~500톤 이상 화물

## □ 추진방안

- (협업체) 운송실적과 기술 확보를 위해 수출 중량화물을 우선 적취할 수 있도록 유관기관 협업체 구성·지원
  - 우선, '해외건설협(해외건설)-선주협 협업체'를 구성·운영하고, 단계적으로 한전(원전), 철도시설공단(고속철도) 등 분야로 확대
- (자금지원) 업체별 초중량화물 수송용 특수선박 확보 계획을 토대로 정책금융 등을 활용하여 선박 우선 확보 지원
- (전략적 제휴) 세계 중량물 운송업체와의 전략적 제휴(공동 운항 등)을 통해 마케팅 전략 및 엔지니어링 기술력 등 습득

## 8. 해양플랜트 서비스산업 활성화

### 【추진방향】

- ◆ 해양플랜트 서비스 산업 활성화로 해운·조선·기자재업체의 동반성장 유도(연간 고용창출 10만명, 외화가득 300억달러 예상)

### □ 현황 및 문제점

- 에너지 수요 증가로 심해유전 개발사업이 확대되면서 해양플랜트 산업의 지속 활황 예상
- 우리나라는 해양플랜트 건조 분야에서는 세계 1위이나, 해양플랜트 서비스 산업 분야의 참여가 거의 전무
  - \* 해양플랜트 서비스 산업은 고부가가치, 고수익산업으로 해양플랜트 산업 총부가가치 창출액의 60~70%를 차지
- 국내유정 미소유, 대형석유회사의 신뢰 부족, 기업의 관심 부족, 대학의 조선산업 위주의 인력양성 등이 주요
- 정부도 건조·기자재 산업에 대한 지원정책은 있으나, 서비스 산업에 대한 R&D, 인력육성 등에 대한 지원은 미미

## □ 추진방안

- (임대사업 추진) 중고 유조선을 개조, 선도사업으로 파급 효과가 큰 “FPSO 임대사업” 우선 추진
  - 진출 가능성이 높은 수요처를 발굴하고, 비즈니스 모델 수립
    - \* 인도, 가나, 브라질, 러시아 등 FPSO 건조 기술 또는 자본이 없는 자원부국을 우선 수요처로 발굴
  - 해외 입찰에 참여, 낙찰될 경우 FPSO를 임대해주고 용선료 또는 자원을 받아 투자금 회수
- (제도적 지원) 체계적 지원을 위한 제도적 인프라 구축
  - (법적근거 마련) 해양플랜트 서비스 산업 육성과 관련, 별도법 제정 또는 해운법 개정 등 추진
  - (자금 지원) 정책자금을 조성, 해외자원개발 사업과 동일한 수준으로 융자·출자 지원
  - (전담조직 신설) ‘(가칭)해양플랜트산업진흥원’과 ‘(가칭)해양플랜트산업활성화추진위원회’를 설치하여 지원체계 강화
- (자원개발 연계) 몽골, 카자흐스탄 등 자원부국의 선원양성 지원과 연계, Oil&Gas 개발사업에 우리 기업·인력 참여



## 참고

## 해양플랜트 개념 및 종류

### □ 개념

- 석유, 가스 등 해양자원 개발을 위하여 탐사, 시추, 생산 및 보조하는 시설

### □ 종류(용도에 따른 구분)

#### ○ 시추설비

구분	모양	특징	작업수심
○ 고정식 (Jack Up)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 시추용 구조물로 가장 널리 사용(약 50%)</li> <li>○ 3~12개의 Leg를 해저에 고정시켜 시추</li> </ul>	최대 140~180M
○ 반잠수식 (Semi-Submersible)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 복원성이 좋아 거칠고 깊은 수심에 주로 적용</li> <li>○ 8~10개의 닻으로 묘박하여 위치를 고정하고 시추</li> </ul>	최대 3,700M
○ 시추선 (Drillship)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 자항이 가능한 선박에 시추설비를 탑재한 형식</li> <li>○ 선체 중앙부에 Moon Pool을 뚫고, 상부에 시추장비 탑재</li> </ul>	최대 3,700M

#### ○ 생산설비

구분	모양	특징	작업수심
고정식 플랫폼 JACKET		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 자켓(Jacket)은 생산용 구조물로 가장 널리 사용</li> <li>○ 수심이 깊을수록 제작 및 설치비용 기하급수적 증가</li> </ul>	300M 내외
부유식생산저장 하역시설 FPSO		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 신조/유조선 개조</li> <li>○ 넓은 갑판 면적으로 공간활용 우수</li> </ul>	2,000M 내외
중력식구조물 GBS		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중력식 구조물은 북극해, 캐나다, 러시아 등 거친 해역에 주로 적용</li> <li>○ 단기간 설치가 가능하고, 콘크리트 구조물로 해수부식에 강함</li> </ul>	100M 내외

## 9. 해운물류기업 해외진출 지원

### 【추진방향】

- ◆ 해외 물류프로젝트 정보 제공, 사업타당성 조사 지원 등 체계적 지원을 통해 기업의 해외진출 활성화

### □ 현황 및 문제점

- 국제 해운시황의 변화 및 국내 물류시장의 포화로 인해 해외 진출, 투자 수요는 지속적으로 증가

\* '20년 물류시장은 8.1조 달러에 이를 것으로 전망, 시장 점유율 10% 달성시 국민소득 4만 달러 달성 기반이 될 것으로 예상

- 그러나 대규모 해외투자에 따른 위험부담, 투자 정보 및 노하우 부족 등으로 기업의 해외진출 저조

- 해외진출 지원의 사업 발굴→조사·분석→투자의 단계별 기능 취약 및 사업추진체계 미확립

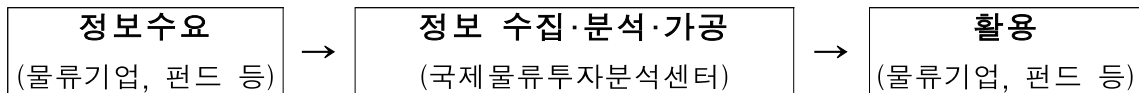
〈사업 추진 체계도〉



## □ 추진방안

- (국제물류투자 분석체계 확립) 해외 유망 사업 발굴, 대상 국가 정보, 투자사업 기초조사 등을 수행할 시스템 확립
- 국제물류투자분석센터(KMI)운영을 활성화하고 정보 수집 및 투자분석을 담당할 전문 인력(지역·금융 등) 확보

### < 국제물류투자 분석체계 운영방향 >



구 분	주요 정보 내용
국 가 동 향	▷ 국가개황 및 경제성장률, 세금, 노조, 정치적 환경, 관련법률 및 규제 현황 등
물 류 동 향	▷ 물동량 전망, 국내 기업 진출현황, 배후경제권, 운임 비용, 경쟁사 진출 현황 등
사 업 여 건	▷ 사업 개발계획, 개발규모, 개발비용, 사업추진방식 (BOT, BTL 등), 운영권 보장기간, 사업당국의 개발 의지 등
사 업 성 분 석	▷ 사업의 수익률-리스크, 현금흐름 등

- (사업타당성 조사 지원) 기업의 해외진출 초기 비용 부담 및 리스크 완화를 위해 사업타당성(F/S) 조사 지원
- 발굴된 사업 및 기업의 자체 추진사업 중 선정된 연간 3~5건 사업에 대해 사업타당성(F/S) 조사비용 일부를 정부가 부담
- \* 해운물류투자심사단을 구성하여 자체 발굴 사업 및 기업이 신청한 해외진출사업을 대상으로 기준에 따라 심사하여 지원 사업 선정

- (국제물류투자펀드 활용 촉진) 국제물류 투자를 촉진하기 위해 조성된 국제물류투자펀드 활용도를 높이기 위한 지원 확대
  - 사업 타당성 조사비용 지원시 국제물류투자펀드 투자를 연계하고 투자자 발굴을 위한 사업 설명회 개최
  - 국제물류투자협의체와 국제물류투자분석센터, 펀드 운용사와 합동으로 진출사업에 대한 종합적 컨설팅 제공
- \* 국제물류투자협의체는 민간기업 등이 상호 연계한 자발적 협의기구로 금융(16), 물류(48), 건설(35), 유관기관(9) 등 약 122개 기업 참여
- (프로젝트 관리 내실화) 사업 발굴-관심기업 모집-예비투자단 구성-타당성 조사-투자실시 전반에 대한 관리 강화
  - 프로젝트 추진기업과 정례회의를 개최하고, 프로젝트 추진 부진시 기업의 협상 및 컨소시엄 참여기업 간 의견 조정 역할
- (유관기관과의 협력 강화) 외교채널 활용 및 KOTRA 해외 진출지원센터 등과 협력하여 투자관련 교섭 활동 지원
  - 공적개발원조(ODA)사업과 동반진출, 해운협력 MOU, 합동 시장 개척단 파견, 수주 활동 지원 등 추진
- \* ODA 원조 사업으로 추진 중인 ‘카메룬 림베항 시멘트 부두개발’, ‘아세안 역내 항만물류 인프라 개선사업’ 등과 연계하여 우리기업 진출 추진

## 10. 국제해운협력의 전략적 활용

### 【추진방향】

- ◆ 정부간 해운협력, WTO, APEC 등 다자회의 적극 대응 등을 통해 해운 新시장 개척 적극 지원

### □ 현황 및 문제점

- 최근 FTA 확대, WTO/DDA 협상 등 시장 자유화를 위한 다양한 시도 진행 중
  - \* 2010년 호주·터키 등 7개국과 FTA 협상 진행 중이며, 추가로 7개국과 협상준비 및 공동연구 진행 중
- 시장개방 논의가 활발히 진행되면서 양자간 체결한 해운협정의 실효성이 상대적으로 감소
  - \* 미국·중국·러시아 등 총 20개국과 해운협정이 체결되었으며, 인도·독일·터키 등 9개국과 협정체결 진행 중
- 「APEC 교통실무그룹」, 「선진해운그룹(CSG)」 등 해운관련 다자회의 참여가 증가하고 있으나, 주도적 역할 미흡
  - \* CSG총회('10.3)와 APEC 교통실무그룹에서 '해운자유화'에 대해 발표
- ASEAN처럼 시장 잠재력이 있는 지역에서도 우리나라의 기여도와 역할은 미약한 상황

## □ 추진방안

- (양자 해운협력 강화) 복합운송 일반화 등 해운 환경변화를 반영한 새로운 협정 기본안 마련·체결하여 실효성 제고
  - 한-대만 해운관계 회복, 해운소득 이중과세 면제 등 개별 국가와의 신규 의제를 발굴하고 현안을 조속히 해결
  - 몽골 해운산업 진출 및 중남미, 아프리카 등 신흥시장 진출 지원을 위한 정부간 협력 강화
- (다자회의 적극 대응) IMO, WTO, APEC 등 국제기구에서 의장국 진출 등을 통해 위상 강화
  - 신규의제 발굴 및 제안, 소그룹 활동 적극 참여 등을 통해 주도적 역할 수행
  - 새로운 해운규범 및 제도 신설 과정에 적극 참여하여 국가와 업계의 이익을 최대한 반영
- (동아시아 협력 강화) 동북아 해운물류 협력 강화를 위해 한·중·일·러 해운정책 담당자가 참여하는 협의체 설립
  - 동남아도 ASEAN 국가에 해운인력양성, 해운산업 노하우 등 교육 프로그램을 전수, 교류협력 확대

## 11. 크루즈산업 육성

### 【추진방향】

- ◆ 외국의 국제 크루즈선 유치에 중점을 두고, 크루즈 전용 부두 건설, 관광 콘텐츠 개발·홍보 등에 역점
- ◆ 중장기적으로 크루즈선박 확보 지원, 외국인 선원고용 확대 등 국적 크루즈선사의 육성을 위한 기반을 조성

### □ 현황 및 문제점

- 세계 크루즈 이용자는 연간 8.1%('90~'07)의 높은 성장율을 보이고 있고, '15년에는 2,500만명 규모로 성장 예상
  - \* 세계 크루즈 관광객 전망 : ('00) 1,200만명 → ('07) 1,600 → ('15) 2,500
- 특히, 근거리 크루즈의 확산, 중국의 관광시장 개방 등 영향으로 향후 아시아 시장의 성장률이 높을 것으로 전망
  - \* 동북아 크루즈 관광객 전망 : ('05) 44만명 → ('10) 72 → ('15) 100
- 외국 크루즈선의 경우, 매년 10여척이 부산·제주항 등에 부정기적으로 기항하며, 기타항만도 간헐적으로 이용중이나,
  - \* ('05) 40회 / 30천명 → ('07) 66회 / 37천명 → ('09) 97회 / 77천명
- 국내에서는 유일하게 운영되던 크루즈선 1척도 금융위기, 크루즈사업 경험 미숙 등으로 운영이 중단된 상황
- 또한 대형 외국 국제크루즈선의 유치를 위한 크루즈전용 부두시설, 고부가가치 관광 프로그램 등 미흡

## □ 추진방안

- (외국 크루즈선 유치) 2020년까지 제주·인천항 등 6개 무역항에 크루즈 전용부두(8개 선석) 및 터미널 개발
  - \* 부산항, 8만톤급 국제크루즈부두 1선석 완공('06.9) 및 터미널 완공('07.1)
- 크루즈 관광객의 하선율(관광) 증대를 위해 한국 전통문화 콘텐츠와 연계한 고부가가치 크루즈 전용 관광상품 개발
  - \* 지자체와 연계, 생태관광, 테마파크, 역사문화, 문화콘텐츠, 쇼핑관광 등 개발
- 국내 기항지 도착 전 선상에서 입국심사 및 검역지원 등 CIQ심사 편의를 제공하고, 공항, KTX 등 연계 교통체계 마련
- (국적 크루즈선사 육성) 선박편드 등을 활용, 국적 크루즈 선사의 선박확보 비용 금융 지원
- 크루즈 산업 활성화를 위해 연안 크루즈선에 대한 세제지원 (면세유 등), 카지노영업 허용문제 등 검토·추진
- 대학 등에 국제크루즈 전공과정, 아카데미 교육과정(3개월) 등을 개설하고 인턴십 제도·전문가 인증제 등 도입 검토
- 외국인 승무원 고용범위 완화, 크루즈 승무원의 자격요건 및 교육제도 간소화를 위해 관련법령 및 제도 개선
- (협력체계) 정부·지자체 등 유관기관간 크루즈 활성화 협의회 구성·운영, 크루즈 관련 지식정보시스템 구축 등 추진



## 12. 북극해 항로 개설 지원

### 【추진방향】

- ◆ 북극해 항로 상용화에 대비, 주변국가와의 체계적인 공조 하에 국적선사의 북극항로 진출 기반 마련

#### □ 현황 및 문제점

- 최근 지구온난화로 인한 북극해 얼음면적이 계속 감소
  - '79년부터 '00년까지 북극 얼음면적은 10년마다 2.2%씩 감소 (여름철 얼음면적은 '79년부터 '05년까지 10년마다 8%씩 감소)
- 북극해 해빙과 선박건조·항해기술이 발달하면서 북극해를 둘러싼 영유권·해양관할권 분쟁, 갈등 고조
  - \* 북동항로 : 러시아(자국영해 주장) vs 미국(국제해협이므로 통과통항권 주장)  
북서항로 : 캐나다(자국영해 주장하며 환경·안전보호 위한 군사시설 설치)
- 북극은 에너지·생물 자원 등이 풍부하여 중동, 중앙아시아, 아프리카, 남미에 이어 새로운 자원시장으로 등장
  - \* 북극권에는 자원부존량이 전 세계 부존량의 약 20% 차지
- 북극해빙 가속화에 따른 해운선사의 연료비 절감과 북극 자원 개발 차원에서 북극항로 진출 추진('08~)
  - 북극항로 상용화에 대비, 「북극해 북동항로 진출 기본계획」을 수립('10.3)하고, 단계별 추진계획을 마련 중('09.12~'10.12)

## □ 추진방안

- (기초조사) 법규 및 경제성 조사, 운항선박 실태조사(운항 절차, 선종, 소요경비 등), 화물별, 선종별 운항패턴 분석
  - \* 쇄빙선 아라온호(6,950톤)가 금년 하반기 항로조사('10.7~8)
- (비즈니스 모델 발굴) 자원개발업체와 북극해 자원개발 공동참여, 지분확보, 연안국 항만 배후단지개발 등을 통해 수송권 확보
- (선원교육) 한국 해양연수원의 기능을 강화, IMO에서 인증하는 극지 선원교육프로그램 개발 추진('13년)
  - 러시아 등 북극해 선원교육기관과 MOU 체결, 선원교육('12년)
- (선박안전운항 기준 마련) IMO에서 진행중인 북극해 선박통항 기준제정에 해운업계의 입장이 반영되도록 대응('12년)
- (협력기반 강화) IMO의 Polar Code 제정, APEC, CSG회의 등에서 북극해 상용화 연구안건 발표 등 국제협력 강화('10~)
  - 북극위원회(8개국)에 옵저버 국가로 진출하고('10~), 러시아, 캐나다 등 북극 인접 국가들과 양자협력회의 등 추진
    - \* 우리부, 해운선사(선주협회), 학계(KMI, 극지연구소), 연구원(해양대, 성결대) 등으로 구성된 협의체 구성·운영('10.~)
- (정보공유) 정기적으로 북극해 소식지를 발간, 유관기관간 북극해 최신 동향을 함께 공유

## 13. 근해선사의 강소기업화

### 【추진방향】

◆ 근해선사의 경쟁력을 제고, 작지만 강한 해운기업으로 육성

#### □ 현황 및 문제점

- 근해시장에 선박공급 증가, 중형선박(4천TEU급) 투입, 중국 선사 신규진입 등으로 우리 근해선사의 경쟁력 하락 우려<sup>4)</sup>
- 외국선사의 경우, 중소형 선사 인수합병, 자회사 설립 등을 통해 네트워크 통합 가속화<sup>5)</sup>

#### □ 추진방안

- (틈새시장 개척) 중국은 내륙시장 성장을 감안, 내륙운송 시스템과 연계한 물류네트워크 구축
  - 아세안은 단일해운시장 창설<sup>6)</sup> 등 시장질서변화에 적극 동참하여 시장점유율 제고
- (전용 터미널 확보) 컨테이너 물동량 증가에 대비, 근해선사 전용터미널을 확보하여 셔틀비, 하역비 등 비용절감 도모
- (선박운항회사제 도입) 중장기적으로 선박운항회사를 도입, 선대운영주체를 단일화하고 운항선대 규모를 대형화

4) 국적선사 점유비율(%) : 한-중 ('03)49→('09)43, 한-동남아 ('03)74→('09)60

5) CMA('96 CGM, '05 Bollore 인수), 머스크-APM 통합

6) 아세안은 20개 세부과제로 구성된 해상교통통합로드맵 채택('07)하였으며, 그 중 하나가 '단일해운시장(Single Shipping Market) 창설'

## 14. 남북해운교류 기반 마련

### 【추진방향】

- ◆ 향후 남북관계 개선시 해운협력을 강화할 수 있는 기반을 중장기적으로 마련

#### □ 현황 및 문제점

- 남·북간 해상운송을 통해 모래, 광물자원 등을 주로 운송 하였으나, 천안함 사태 이후 운송 중단

\* 교역금액 : ('04)7억\$ → ('06)18억\$ → ('09)16.7억\$

#### <연도별 남북한 간 해상수송실적>

(단위: 회/천톤)

연 도	계		반출 (남한→북한)		반입 (북한→남한)	
	운항횟수	수송량	운항횟수	수송량	운항횟수	수송량
'05	4,497	6,795	2,228	947	2,269	5,848
'06	8,401	16,306	4,177	885	4,224	15,421
'07	11,891	25,111	5,901	1,347	5,990	23,764
'08	7,435	15,060	3,657	144	3,778	14,916
'09	2,577	1,909	1,265	65	1,312	1,844

주) 선박운항횟수는 편도기준임(자료 : 통일부)

#### □ 추진방안

- 향후 남북관계 개선시 해상물동량 증가에 대비, 남북간 해운 합의서에 따른 항로개설 및 항만운영 기반 구축

\* 남북해운합의서 제13조에 의한 남북해사협의기구 구성 및 운영

- 물류 측면에서 수입대체 효과가 있는 벌크화물(모래, 광물자원 등) 운송을 확대하고, 중장기적으로 부산항을 동북3성지역 화물의 환적항으로 이용할 수 있는 기반 마련

## 제3절 지식기반 해운산업의 육성

### 15. 글로벌 선박관리기업 육성

#### 【추진방향】

◆ 글로벌 선박관리회사를 육성하고 '15년까지 1천척의 해외 선박을 유치, 선원·육상인력 등 일자리 3만개 창출

☞ 선박관리회사 : 선원관리·선박수리·선용품구입 등 선사의 관리 기능 일부 또는 전부를 선주(선사)를 대신해 수행하는 회사

#### □ 현황 및 문제점

- 선박관리는 전문 관리회사에 맡기고, 선사는 영업에 전념하는 영업 행태가 해운선진국에서 새로운 추세로 자리매김
  - 선박의 소유(영업)와 관리 분리시, 비용절감으로 경쟁력 제고 가능
- 이로 인해 선박관리업의 연간 10%이상 지속 성장이 예상되나, 우리나라 선박관리회사 대부분은 불과 2~10척의 선박을 관리
  - \* 세계적 선박관리회사 V SHIP(모나코) : 선박 1,000척 및 선원 22,500명 관리
- 우리는 선박관리업이 발전할 수 있는 여건과 주변상황을 모두 구비, 글로벌 선박관리회사 배출 가능성이 높은 상황
  - 대다수 해외선주가 인정할 정도로 우수한 해기사 보유, 양질의 해기사 교육시스템 구비, 풍부한 선박관리 Know-How 보유
  - \* 최대 시장인 일본의 경우 우리 해기사 우수성 인정, 선박관리 위탁 움직임 가시화

## □ 추진방안

○ **(역량 강화)** 선박관리업자에게 선원고용권을 부여하고 선박관리회사간 업무 재위탁 허용

- 선원관리 · 기술적 선박관리로 제한되어 있는 업무 범위를 선박매매 · 회계서비스 등 상업적 선박관리까지 확대

\* 기술적 선박관리도 수면선박조종선(Wig선), 해상구조물 관리까지 확대

구분	주요 업무
선원관리	선원의 모집, 채용, 배승, 교육, 노조, 고용계약
기술적 선박관리	선박보수, 정비, 선용품 및 유류보급, 보험 · Claim처리, 기술자문
상업적 선박관리	선박의 중개(신조 · 개조 등), 용선계약, 회계, 상업적 자문

○ **(인증제 도입)** 우수사업자에 대해 인증제도를 도입하여 국내 선박관리회사의 브랜드 가치를 높이고 해외진출을 적극 지원

○ **(선박관리전문가 양성)** 2020년까지 선박 4,800척 관리를 위해 선박관리전문가(SI) 양성(2020년까지 총 4,320명 양성 목표)

○ **(관리기술 선진화)** 첨단 IT기술을 활용하여 선원, 안전 · 품질, 육상 모니터링 등 정보관리시스템 구축

\* 선원들이 가족 · 사회로부터 괴리되는 소외감 극복을 위해 첨단 IT기술 활용

## 16. 해운 지식 및 정보시장의 육성

### 【추진방향】

- ◆ 세계 해운시장 선도를 위해 해운시황, 거래정보 등을 수집·분석할 수 있는 체계적인 정보관리시스템을 구축

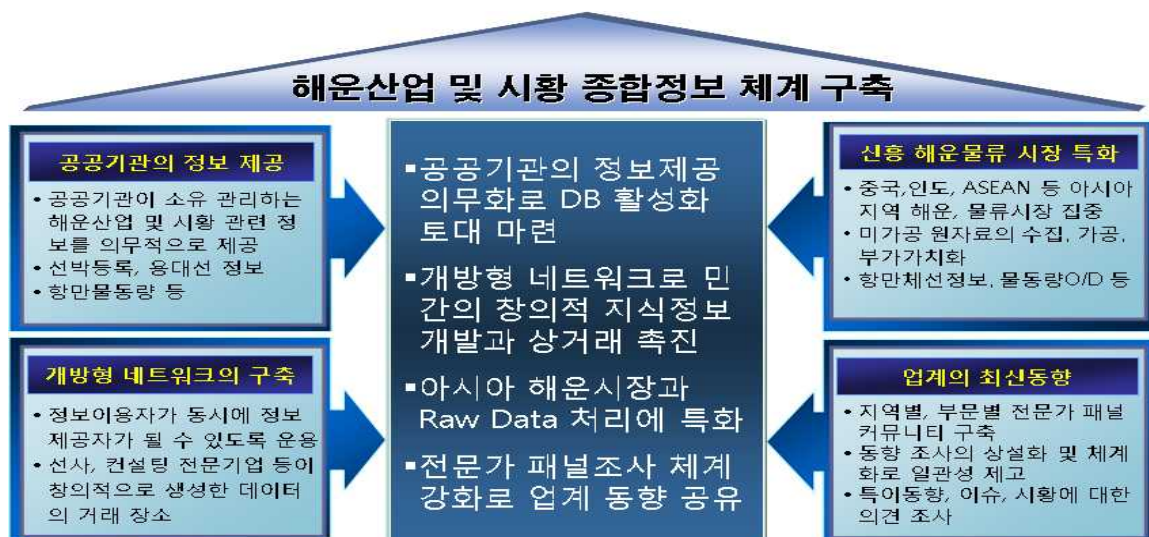
### □ 현황 및 문제점

- 향후 해운산업은 해상 운송을 통한 운임 중심에서 중개·정보 등 지식 기반형 산업을 통한 서비스 수입 중심으로 변화 예상
- 한국은 세계 2위 조선국, 5위 해운국으로서 고급 해운시황 정보를 제공할 수 있는 소스를 충분히 갖추고 있으나,
  - 고급 정보를 수집할 수 있는 정보채널과 시스템 미비로 인해 해운시황분석·전망·컨설팅 등과 관련, 막대한 국부 유출
    - \* 대표적인 해운정보업체인 클락슨社(英)의 1년 매출액은 123억원 규모('08)
  - 해운중개업은 해상화물운송 중개, 해운거래 주선 위주로 운영되고, 해운정보 생산·수집·제공 등 기능 미비
    - \* 국적선사에서 선박매매나 용대선에 대한 투자의사를 결정하거나 금융권에서 대출여부 결정시 해외정보업체의 정보에 의존하고 있는 실정
  - 해운산업 연구기관도 해운시황, 거래동향, 물동량 수급 등 정보가 체계적으로 관리되지 않아 고부가가치 정보생산 미흡

## □ 추진방안

- (중개업 역량 강화) 해운중개업 시장을 선박거래 중개외에도 해운관련 고급 정보 수집·제공이 가능한 수준으로 육성
  - 해운중개업의 해운지식정보 수집, 제공 기능 강화를 위해 서비스 우수업체 인증제를 도입하여 대형화, 전문화 유도
    - \* 우수업체 인증제가 조기에 확산될 수 있도록 실효성 있는 인센티브 부여
  - 해운중개업 등록업체에 대해 정기적으로 등록 갱신을 의무화 하여 업체 난립을 방지하고, 업체 대형화·전문화 유도
- (시황분석기능 강화) 해운시황 전문분석기관을 설립, 선박 수급상황과 선가 등을 종합 분석하여 투자시기 등 정보 제공
  - 해운시장 수급정보와 거래정보 등을 맞춤형으로 가공 재생산, 제공하는 종합해운정보시스템 구축 운영

<해운시황 정보 수집 및 활용체계 예시>





## 17. 선박검사서비스산업 육성

### 【추진방향】

- ◆ 사업다각화, 국제업무 역량 강화를 통해 선박검사서비스산업을 해사산업 발전을 선도할 수 있는 수준으로 육성

### □ 현황 및 문제점

- 선박검사 서비스는 선박·해상플랜트 등 다양한 해양구조물의 안정성을 평가하는 것으로 각국 선급법인에서 담당
- 해운선진국은 선박검사업업을 전략적 자국 산업으로 보호 육성중이나 우리 선급은 선대 규모에 비해 상대적으로 취약
  - \* 우리 선급의 연간 매출액과 고용인원은 해운선진국 선급의 약 10% 수준 (해운선진국 선급매출액 4천억원~4조7천억원·고용인원 1.2천명~4만명)
- 이로 인해 신조선과 기자재 검사 등과 관련, 약 5천억원의 수수료가 해외로 유출되고 있는 실정
  - \* 일본은 자국 선급(NK)이 약 70% 점유할 수 있도록 지원 중이며, 중국도 자국 선급(CCS)이 약 50% 점유할 수 있도록 지원 중
- 또한 업무영역이 선박 관련 검사 서비스 중심(매출의 90% 이상)으로 구성되어 해운시황 변동에 따라 민감하게 반응

## □ 추진방안

- (등록선대 확대) 해외영업망 확대 등 서비스 기반을 강화하여 우리 선급의 선박검사 서비스 확대 도모

\* 해외영업망 : '10년 35개소 → '11년 40개소 → '15년 60개소

- 민·관 협력을 강화, 국내 건조 외국선박의 선급 등록 확대

\* 예) ① 수출입은행 금융지원 건조선박(연간 약 20~30척) 등록 지원  
② 대형조선소에서 외국선박 건조시 한국선급 입급 장려(50% 이상)

- 해외마케팅 강화를 통해 순수 외국적 선박 등록 확대

\* (목표) '10년 1,200만톤, '12년 1,600만톤, '15년 2,600만톤 '20년 5,000만톤

- (국제업무 역량강화) 개도국 선급에 대한 유·무상 원조를 통해 개도국 선급시장 선점

\* 우리 선급의 기술과 KOICA 자금 등을 활용, 개도국 선급의 검사 인력 교육, 기술지원, 장학사업 등 추진

- 국내 조선업 해외(아시아 등) 투자 시 선급 동반진출을 추진하고 국제활동을 적극 추진하여 우리 선급의 위상 강화

\* IMO 의제 개발, IACS 활동 강화, ACS 의장 선급 활동, 아시아 해사 총연합 결성 등 추진

- (사업 다각화) 민간선박 검사 중심의 사업구조를 해양플랜트·군함 등으로 확대, 서비스도 검사에서 인증, 컨설팅 등으로 확대

## 18. KP&I 및 중재시장의 아시아 시장 선도

### 【추진방향】

- ◆ KP&I 신성장전략을 통해 시장점유율 및 사고처리능력 제고
- ◆ 한국형 표준계약서 활성화 및 해상중재 전문교육과정 개설 등을 통해 해상중재시장 활성화

### □ 현황 및 문제점

- KP&I의 글로벌 경쟁력 부족 및 국내시장 확대 한계
  - 국제협약의 P&I<sup>7)</sup> 보험가입 강제화, 지급여력 기준 상향조정<sup>8)</sup>, EU 新지급여력규정 도입 등으로 K P&I 시장확대 한계 우려
  - KP&I의 주력시장인 총톤수 2천~2만톤 선박 시장도 일본 사례 감안시 향후 감소 전망<sup>9)</sup>
- 유럽 중심의 해상중재구조 및 열악한 국내중재시장
  - 국내 선사들은 국내전문 해상중재전문가·기관 부족 등을 이유로 대부분 런던중재<sup>10)</sup>를 이용 중

7) Protection & Indemnity, 선박운항시 발생한 해난사고로 인해 제3자가 입은 피해(유류오염, 인명사상, 화물손상 등)에 대한 선주의 배상책임을 선주 상호간에 담보하는 보험

8) EU는 신용등급 AA- 이상을 요구하는 新지급여력규정(Solvency II)도입('12년 발효)

9) KP&I 시장점유율은 58%로 주력선박에 대한 향후 최대 시장점유율은 70% 수준 예상(Japan P&I의 일본 중건선사에 점유율(67%)을 감안, 추정)

10) '04년 국내선사 중재건수(건) : 런던(126), 뉴욕(6), 홍콩(3), 서울(3)

## □ 추진방안

### 〈 KP&I 시장 확대전략 추진 〉

- (전략적 제휴) 화주, 금융업계 등에 KP&I 지급보증서가 통용되도록 유럽 보험회사와 공동인수, 재보험계약 등 추진
- (지급여력 확보) 조합원·준조합원 추가출자 등을 통해 적정 지급여력을 확보하고,
  - 가격경쟁력 확보를 위해 상호보험료 제도<sup>11)</sup> 도입 추진
- (국가간 협력) KP&I를 인정하지 않는 국가(인도, 필리핀 등)에 대해 해운협정·회담 등을 통해 KP&I 인정 유도
- (역량강화) 런던사무소 개설, 해외법률자문 등으로 클레임 서비스 제고, 연안 침몰선 관리 보험개발 등 틈새시장 공략

### 〈 해사중재시장 활성화 〉

- (표준계약서 보급) 국내 해운기업간 중재를 대한상사 중재원에서 관할할 수 있도록 한국형 표준계약서 보급
- (교육과정 개설) 대한상사중재원에 교육과정을 개설, 국제 중재전문가를 양성, 국내 로스쿨에 해사중재 전문과정 개설

11) 적자시 2년내 회원사에게 긴급충당보험료 추가 부과

## 제4절 저탄소 녹색성장 실현

### 19. Modal Shift 확대를 통한 녹색연안운송체계 구축

#### 【추진방향】

- ◆ 녹색연안해송체계 구축을 위해 전환교통(도로→해운) 지원을 확대하고 차세대 성장동력으로 친환경 수송기술 개발

#### □ 현황 및 문제점

- 에너지 소비와 온실가스 배출이 많은 도로 중심의 운송 체계를 친환경 운송수단인 연안해운으로 전환 필요
  - '13년부터 온실가스 감축의무가 시작되고 '20년 교통부문 온실가스 배출량은 BAU 대비 33~37% 감축 목표
- \* 연안해운 수송분담율(%): ('07)19% → ('13)22% → ('20)25%
- 저탄소 녹색물류체계 구축을 위해 전환교통(Modal Shift)을 추진 중이나 수송체계의 전폭적인 개편에는 한계
  - 전환교통보조금('10년부터 시행)의 규모가 작고 보조금 외에 전환교통에 필요한 시설구축에 대한 지원 미비
- 온실가스 감축, 에너지 효율 증대 등 친환경 선박기술을 통한 조선·해운 경쟁우위 확보 필요

## □ 추진방안

- (보조금 확대) 전환교통 보조금 지원으로 육상운송에서 연안해운으로 전환을 추진하고 전환대상 품목도 확대하여 수송분담률 제고
  - 도로운송 대비 연안해송의 운임차이를 보전하는 현행 방식을 개선, 전환교통 적극 유도
- (인프라 자금) 도로운송 중심의 물류시스템을 구축한 화주·운송사가 연안해운 수송에 필요한 시설 확보시 투자비 보조
  - (영국) 해상화물보조금을 통해 항만·부두하역장비, 바지선, 부두의 보관·저장시설, 선박의 확보·개조 등을 지원
  - (일본) 해상운송에 수반되는 시설정비, 연안선 개조, 하역기계의 정비시 비용 보조
- (친환경 선박) 저탄소 운항기술을 가진 친환경선박(Green-Ship) 보급이 확대될 수 있도록 기술 지원
  - (일본) 디젤엔진 대신 전기시스템을 활용하여 유해가스 배출량을 대폭적으로 삭감하고 선박구조 개선으로 선박내 공간을 확대하여 경제성을 증대

## 19. 연안여객 운송사업 활성화

### 【추진방향】

- ◆ 승객 편의를 위해 쾌속선이나 위그선 등 현대화된 선박이 연안여객 시장에 진입할 수 있도록 면허제도 개선

#### □ 현황 및 문제점

- 도서민의 해상교통수단 확보를 위해 도입된 내항여객운송사업 면허제도가 기존 여객선사의 재산권 보호수단으로 인식
  - 해상교통수단 공급 확대, 여객선 서비스의 질 향상 등 해상여객운송사업 발전을 위해 면허제도 개편 요구
- 현 연안여객선의 서비스 수준은 이용자들의 기대치에 부족
  - 고급 레저수요에 대응, 최신 쾌속선이나 대형여객선이 투입되어야 하나, 해운법상 면허기준 충족이 어려워 진입 제한
- 현행 연안여객선 면허기준의 객관성 및 명확성 미흡
  - 현 수송수요 기준(평균승선율 35%)은 위그선 등 최신 선박진입을 제한하고 있어 대민 서비스 질 향상을 위해 개선 필요
  - 시설기준(선박계류시설 및 기타 수송시설)도 최소범위 등 규정이 불명확하여 명확히 할 필요

## □ 추진방안

- (면허제 개선) 면허제도가 여건 변화에 맞춰 현실성있게 운영될 수 있도록 유효기간 도입(예 : 10년 주기 갱신 등)
- 수송수요기준의 객관화 및 명확화
  - (평균승선률 개선) 여객운송시장의 전반적인 수요증가 및 선박공급 추세를 고려하여 평균승선률(현행 35%) 조정
  - (기준 세분화) 항로성격(관광항로 및 일반항로), 운항거리 등을 구분하여 수송수요 기준을 차별화
  - (최첨단 선박) 위그선 등 최첨단 선박이나 관광활동이 가능한 대형선박은 수송수요기준을 차별화하거나 적용 배제 검토
- (시설기준 마련) 여객선 운항에 필요한 계류시설, 기·종점, 중간기항지별 접안시설, 터미널·매표소 등 최소범위 규정
- (항로기준 신설) 신규항로와 경쟁항로의 판단기준 신설
  - (경쟁항로) 동일 행정구역이거나 행정구역이 다른 2개 항만이라도 상호 대체이용이 가능해 수요에 영향을 미치는 경우
  - (신규항로) 경쟁항로의 기준을 제외한 모든 경우



## 20. 녹색 규범체제 선도

### 【추진방향】

- ◆ IMO의 녹색관련 기술협약 제정에 적극 참여하고 대응할 수 있도록 조직·인력·법제 등 정비

### □ 현황 및 문제점

- IMO 기술규정 제·개정 및 국내 기술개발 활동을 통합 관리하는 지원조직 부재
  - IMO 의제와 관련, 친환경 선박개발을 개별기업 차원에서 진행해 투자 중복, 개발 장비 보급지원 등 문제
- IMO 회의에서 우리 의견을 제시, 설득할 수 있는 전문가가 부재하며, 녹색선박검사 전문인력, 선박이력 DB 등도 미흡
  - 일본, 중국 등은 Native Speaker를 해외에 상주시키며 규약상 문제점에 대해 IMO에서 의사진행 발언하고 의제 제출
- IMO 규정에 대한 국내법 수용시 법과 조직 체계가 이원화 되어 있어 신속한 법 개정 곤란

\* IMO 관련규정 내용이 「해양환경관리법」, 「대기환경보전법」 등으로 산재

## □ 추진방안

- (조직 정비) IMO 녹색관련 기술협약 제정에 대응하고 R&D 총괄 지원을 위해 '한국해사기술연구협회' 신설
  - \* 정부(국토부, 지경부 등), 연구소(정책 및 기술연구소, 학교 등), 한국조선협회, 한국조선기자재협회, 선주협회, 선급 등으로 구성
- (인력 양성) IMO 협약별 규제 준수 여부를 검수하고 인증서 등을 발급하는 '녹색검사전문가(Green Inspector)' 육성
- (DB구축) 선박별로 IMO 협약 등 규제 준수 여부를 판단할 수 있는 '녹색선박이력관리시스템' 구축 및 운영
- (홍보강화) 중소형업체를 대상으로 IMO 협약별로 필요한 장비, 인증서, 운항규제 내용 등에 전파 체계 구축
- (법제 정비) IMO 규제의 신속한 국내법 수용이 가능하도록 「해양환경관리법」으로 법정비 및 관리 체계를 일원화
  - \* 해양환경관리법에 별도의 장을 신설, 관련 법규를 명문화하고 환경부의 「대기환경보전법」 상에 있는 NOx 기준을 이관

## 21. 친환경 기술개발 및 상용화 기반 조성

### 【추진방향】

- ◆ 국제표준에 부합하는 친환경 선박·기술 및 운항관리시스템을 개발·보급하여 녹색해운을 새로운 성장기반으로 활용

#### □ 현황 및 문제점

- 해운선사 등 수요자 중심의 녹색선박 개발 및 보급 미흡
  - Maersk, NYK 등 글로벌선사는 운항환경을 고려, 미래 친환경 선박을 적극 개발중이나 우리나라는 조선소 중심으로 개발
- 국토부는 「국토해양 R&D 발전전략」을 수립, 그린쉽(Green Ship) 개발 등 미래핵심기술 “Green-up 30”을 추진 중이나
  - 해운선사의 친환경 선박에 대한 장비연구나 개발비용은 여전히 부족한 상황
  - \* 국토부 녹색산업 R&D예산('09년, 1,198억원)은 지경부 예산(4,941억원)의 1/4 수준에 불과, 특히 녹색해운 예산은 62억원(녹색산업의 5%)에 불과
- 해양환경 규제강화로 기존선 개조증가가 예상되나 신조보다 수익성이 낮아 자발적으로 녹색수리조선 시장 형성 곤란
  - 중소형 선사와 조선소는 IMO 협약에 따라 필요한 장비, 인증서, 운항규제에 대한 정보가 부족하고 인식도 부재
  - \* 발라스트수(BWM)협약 등이 발효되면 현존선에 친환경 장비를 탑재해야 하는 등 개조수요 급등 가능성

## □ 추진방안

- (선사중심의 개발) 개발 초기단계에서 선사를 참여시켜 미래형 친환경 선박·장비 개발 및 상용화 추진<sup>12)</sup>
  - 선박용 연료전지, 태양열판 등 원천기술 개발, 최적선형·선체 개발, 친환경 추진시스템, 선박운영시스템 개발 등 추진
  - 상용화된 장비의 보급에 따른 수익의 일부는 (가칭)KMTRA 발전 자금으로 흡수
- (인센티브 마련) 친환경 실적이 우수한 해운선사에 대해 ‘Green Shipping Award(가칭)’ 수여 및 인센티브 부여
  - 온실가스 등 유해물질 배출 저감 실적이 우수한 선사에 대해 매년 ‘Green Shipping Award(가칭)’ 지급·홍보
  - \* ‘Green Ship Mark’를 부여하고 정부조달물량 운송권, 항비 감면, 친환경 장비 R&D 조세감면, 친환경 장비 탑재 비용 장기대출지원 등 인센티브 제공
- (수리조선소 육성) 일정 기준을 충족하는 중소형조선소를 선별, 녹색수리조선소(Green Repair Shipyard) 지정·육성
  - 대형조선소 개발 장비를 중소형 조선소에서 탑재하는 협력 체제를 구성하고 녹색선박 수리전문가 육성

12) ‘한국해사기술연구협회(KMTRA 가칭)’ 신설 필요성 검토 후 추진주체로 지정

## 제5장 향후 추진계획

- 1 추진방향
- 2 법·제도 개선 및 정비계획
- 3 재원조달 계획
4. 과제별 주관·협조기관

## **제6장   향후 추진계획**

### **1. 추진방향**

- 해운법 제37조에 따라 해운산업중장기발전계획을 확정·공고
- 과제별로 자체 세부시행계획을 수립, 추진상황을 평가하고 추진실적이 미흡한 사항은 시정

### **2. 법·제도 개선 및 정비계획**

- 해운 신시장 창출, 규제 완화 등을 위해 필요한 사항은 ‘12년 중 별도법령 제정, 해운법령 전면 개정 등 추진
- 용대선 신고제 등 법령 제·개정이 필요하지 않은 사항은 별도의 기준 신설·보완을 통해 제도 정비

### **3. 재원조달 계획**

#### **□ 해운사업에 대한 정부 지원 강화**

- 해운산업 경쟁력 강화, 신성장 동력 발굴을 위해 자금지원이 필요한 분야는 예산, 정책금융 등 다양한 방식으로 적극 지원

- 구체적인 예산규모는 사업추진시 관계부처와 협의후 확정하고, 투자사업에 대한 심사분석을 강화하여 선별적 지원 경쟁체제로 전환

## □ 민간자본의 적극적인 유치

- 선사의 선제적 선대 확보를 위한 선박금융기반 강화시 수출 기반보험을 통한 공적보증기능 강화, 민간선박 펀드 활성화 등을 통해 풍부한 민간 시중자금 활용 유도
- 해양플랜트 서비스 산업, 초중량 시장, 자원개발시장, 해외 항만개발 등 신시장 개척시 민간기관간 협의체 구성, 컨소시엄 구성 등을 독려하여 민간자본 조성

## 4. 과제별 주관·협조 기관

### 가. 해운기업의 경쟁력 강화

중점 추진과제	주관기관	협조기관
1. 산업구조의 건전성 제고 및 시장 질서 확립	국토해양부 (해운정책과)	공정거래위원회
2. 국적선대 확보를 위한 선박금융 선진화	국토해양부 (해운정책과)	기획재정부 금융위원회
3. 선·화주 상생협력 강화	국토해양부 (해운정책과)	-
4. 해운세제 선진화	국토해양부 (해운정책과)	기획재정부
5. 해운인력의 안정적 확보	국토해양부 (선원정책과)	교육과학부 기획재정부

## 나. 신시장 창출을 위한 Biz 확대

중점 추진과제	주관기관	협조기관
6. 해외자원운송시장 진출	국토해양부 (해운정책과)	지식경제부
7. 초중량화물 운송시장 참여	국토해양부 (해운정책과)	-
8. 해양플랜트 서비스 산업 활성화	국토해양부 (선원정책과)	지식경제부 외교통상부 기획재정부
9. 해운 물류기업 해외진출 지원	국토해양부 (해운정책과)	외교통상부
10. 국제해운협력의 전략적 활용	국토해양부 (해운정책과)	외교통상부
11. 크루즈산업 육성	국토해양부 (해운정책과)	문화관광부
12. 북극해 항로 개설 지원	국토해양부 (해운정책과)	-
13. 근해선사의 강소기업화	국토해양부 (해운정책과)	-
14. 남북해운교류 기반 마련	국토해양부 (연안해운과)	통일부



## 다. 지식기반 해운산업의 육성

중점 추진과제	주관기관	협조기관
15. 글로벌 선박관리기업 육성	국토해양부 (선원정책과)	-
16. 해운 지식 및 정보시장 육성	국토해양부 (해운정책과)	기획재정부
17. 선박검사서비스 산업 육성	국토해양부 (해사기술과)	기획재정부 지식경제부
18. K P&I 및 중재시장 아시아 선도	국토해양부 (해운정책과)	-

## 라. 저탄소 녹색성장 실현

중점 추진과제	주관기관	협조기관
19. Modal Shift를 통한 녹색연안해송체계 구축	국토해양부 (연안해운과)	기획재정부
20. 연안여객 운송사업 활성화	국토해양부 (연안해운과)	-
21. 녹색 규범체제 선도	국토해양부 (해운정책과 해사기술과)	지식경제부
22. 친환경 기술개발 및 상용화 기반조성	국토해양부 (해운정책과 해사기술과)	지식경제부