일본 연안해운
－시장, 업계 및 관련 정부정책 －

2012년 7월 12일

Yasuto Kawarabayashi
일본 국토교통성 해양국 연안해운과 과장

일본 연안해운
- 시장, 업계 및 관련 정부정책 -

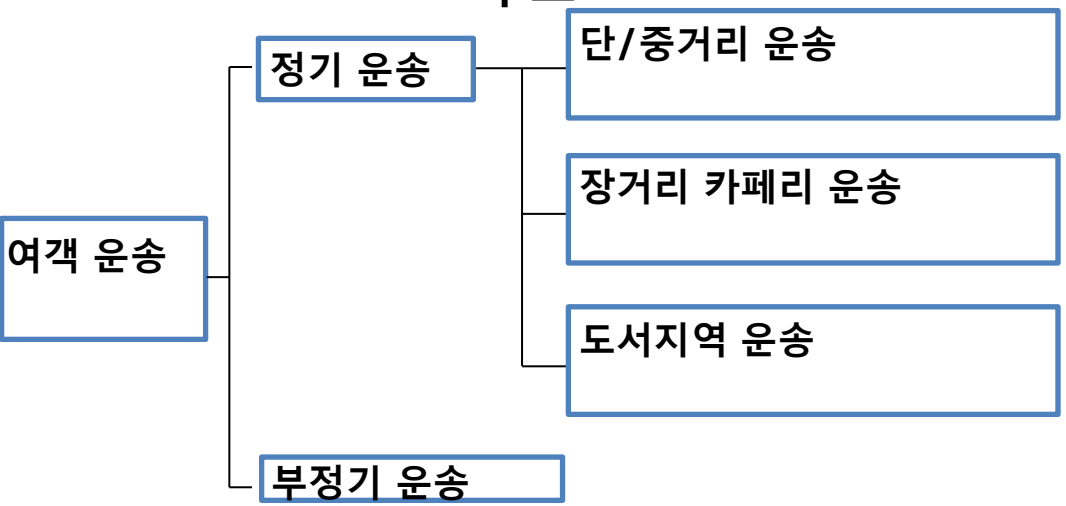
목 차

1. 여객 운송
   - 1.1 개요
   - 1.2 관련법령
   - 1.3 전국 카페리 운송망
   - 1.4 도서지역 운송
   - 1.5 정부정책

2. 화물 운송
   - 2.1 개요
   - 2.2 관련법령
   - 2.3 산업구조
   - 2.4 도전과제
   - 2.5 정부정책

여객 운송 개요

구조



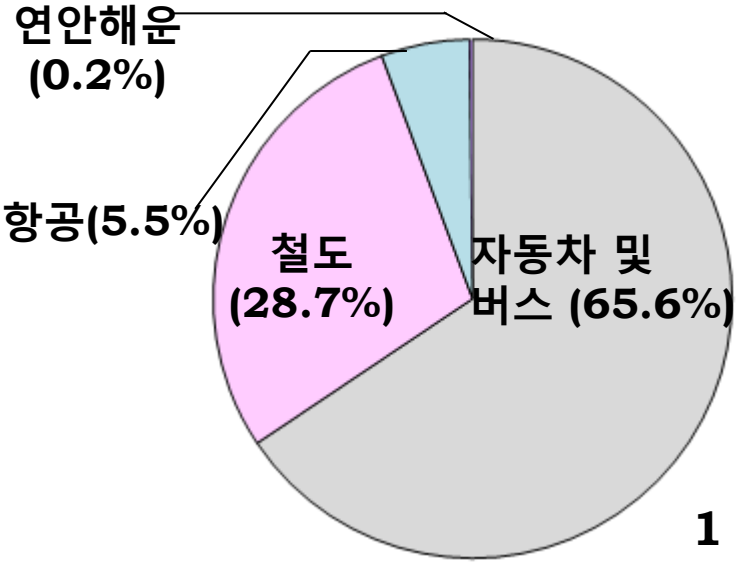
2011년 현황

	회사	운송로	선박
정기 운송 (정기 카페리 운송)	430 (147)	578 (171)	1,205 (306)
부정기 운송	538	1,115	1,088
합계	968	1,693	2,293

2009년 영업실적

	승객	인-킬로미터	영업수익	영업이익
정기 운송	83.3 백만	2,921 백만	2,563 백만달러	−45 백만달러
부정기 운송	8.9 백만	152 백만	265 백만달러	− 44 백만달러
합계	92.2 백만	3,073 백만	2,827 백만달러	−90 백만달러

국내 여객 운송 차지 비율 (인-킬로미터 기준)



여객 운송 관련법령

2000년 운송사업 규제완화법 개정에 따른 해상운송법

시장 진출

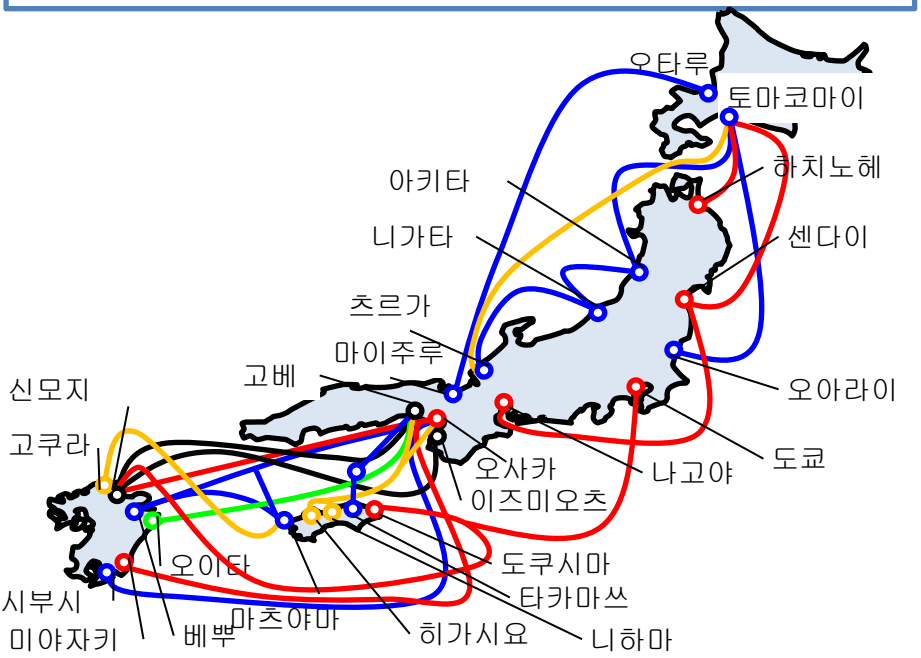
- 운항 사업자 등록자만 가능
  - ➡ 수요-공급 관계 고려없음
- 주요항로 지정 관련 특별 규칙 적용
  - ➡ 수송용량, 운행빈도, 운행스케줄 관련 요구사항 수락 시에만 가능

운임 책정

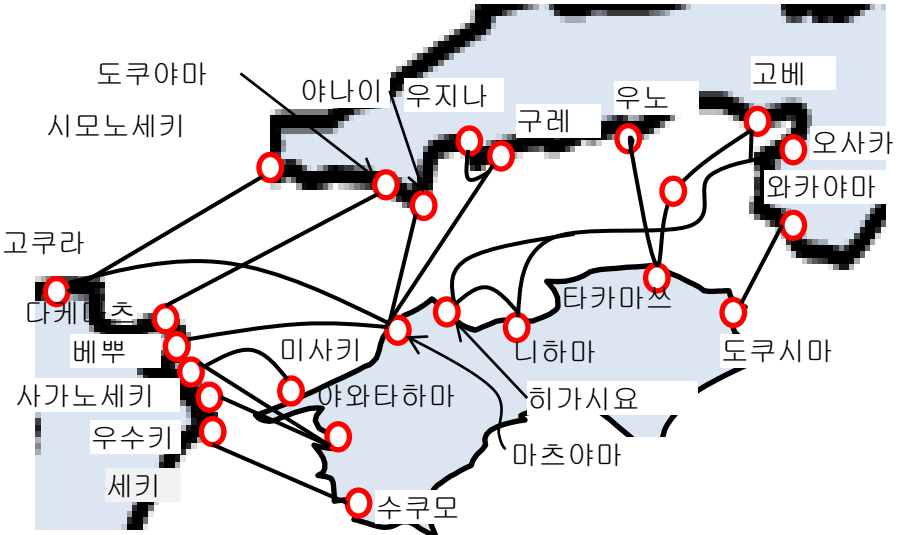
- 단순 등록 의무화
  - ➡ 운임 승인 철폐
- 반경쟁적인 운임체제에 따른 조치
  - ➡ 국토교통성의 결정에 따라 수정 가능

전국 카페리 운송망

중/장거리 항로



세토 내해 항로



경제 및 지역사회에 미치는 주요영향

① 전국 공급사슬망에 있어 불가결한 유통 수단

➡ 트럭운송 수익 70% 차지

➡ 가교나 고속도로를 이용하는 트럭과 종종 경쟁관계

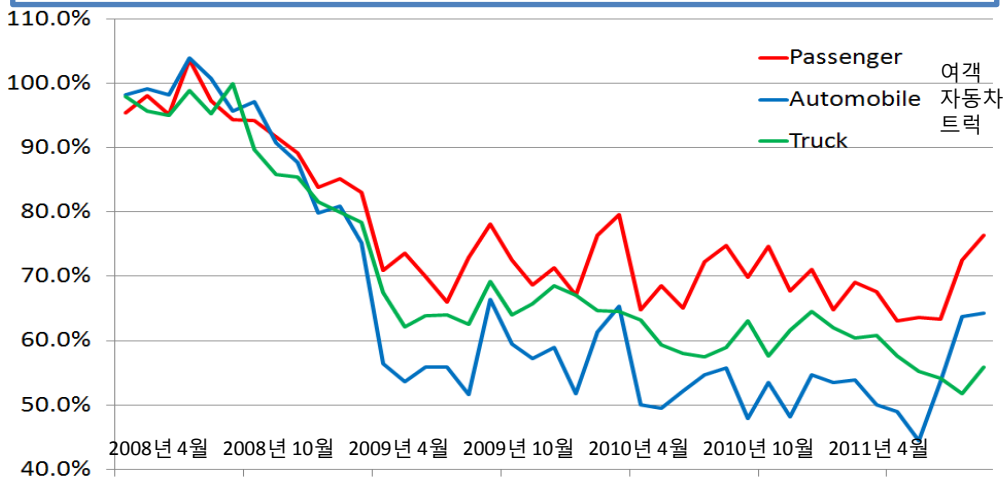
② 단거리 운송로의 주요기능

➡ 안정적인 운송 서비스 제공이 관건

③ 관광객 유치 발판 마련

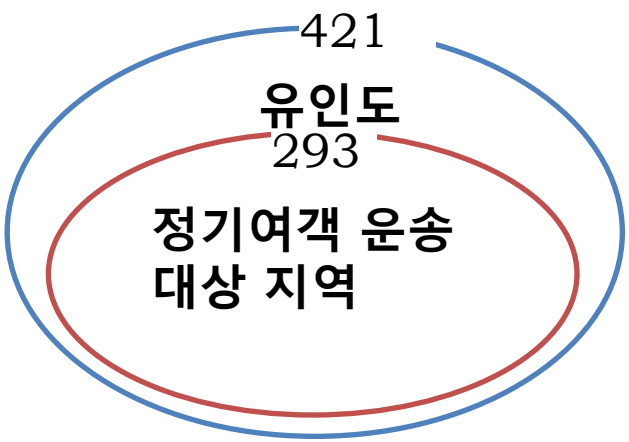
➡ 신규수요 창출 가능

최근 수송량 추이 (2007=100%)

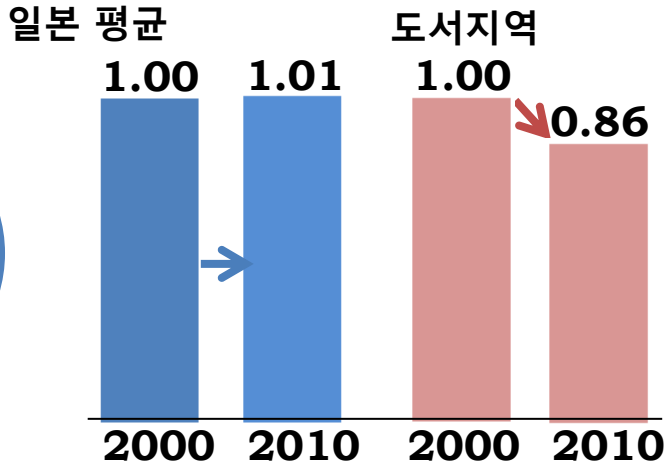


도서지역 운송

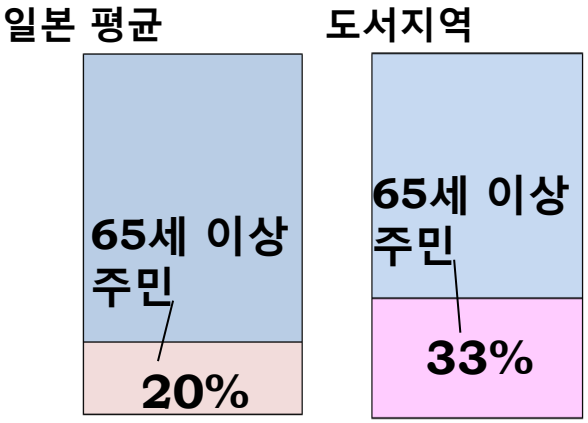
일본 내 도서지역



인구 감소



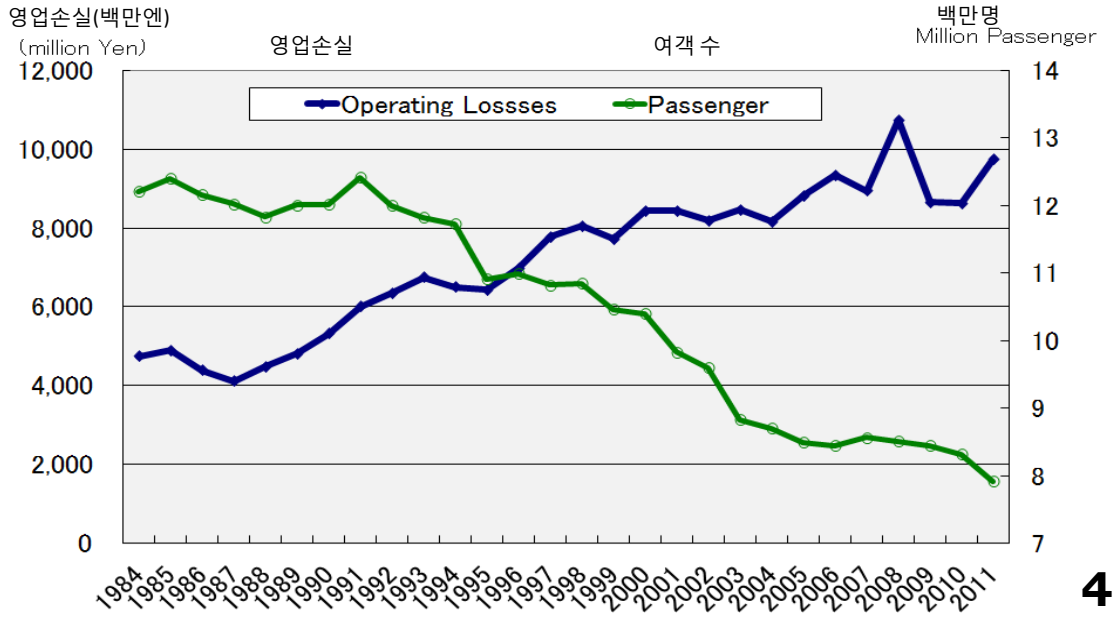
인구 고령화



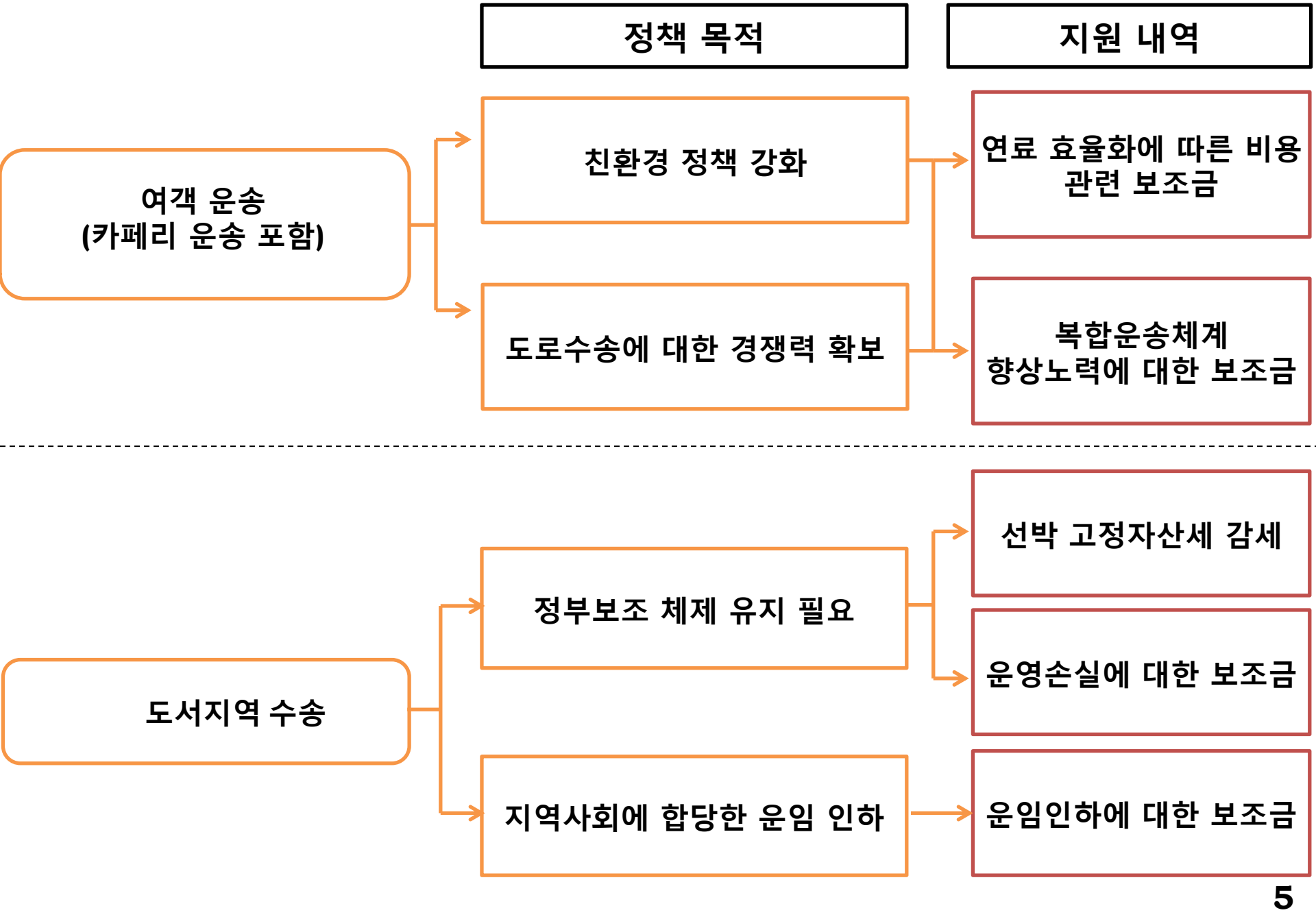
선박 운영 형태

민간	민관합작	지방정부	합계
165 (66.5%)	31 (12.5%)	52 (21.0%)	248 (100%)

보조항로의 수송량 및 영업손실



여객 운송 관련 정부정책


정책 목적
지원 내역
여객 운송
(카페리 운송 포함)
친환경 정책 강화
도로수송에 대한 경쟁력 확보
연료 효율화에 따른 비용
관련 보조금
복합운송체계
향상노력에 대한 보조금
도서지역 수송
정부보조 체제 유지 필요
지역사회에 합당한 운임 인하
선박 고정자산세 감세
운영손실에 대한 보조금
운임인하에 대한 보조금

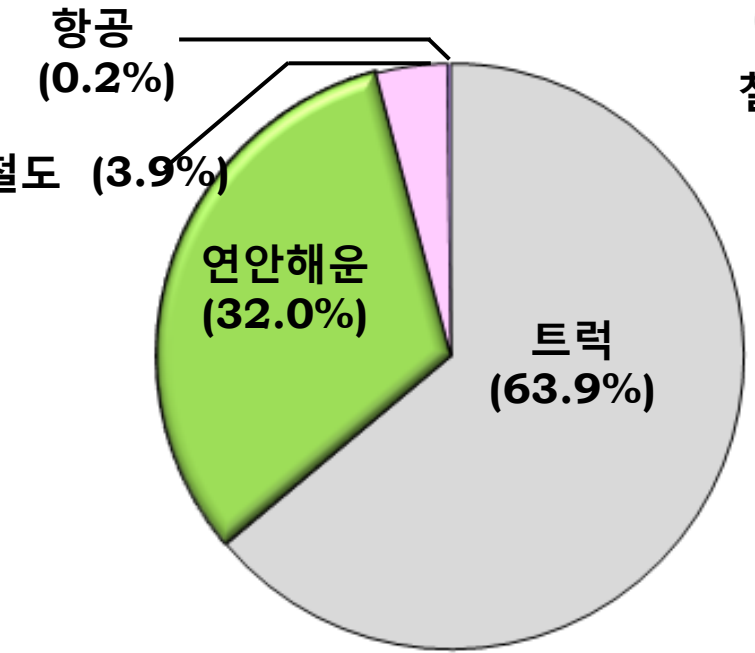
화물 운송 개요

2011년 시장 현황

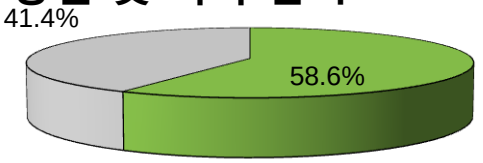
	회사	선박	영업 수익*	영업 이익*
선사	1,553	5,357	5,084 백만달러	113 백만달러
선주	1,775		1,387 백만달러	11 백만달러
합계	3,328	–	6,471 백만달러	124 백만달러

(*2009년 회계연도)

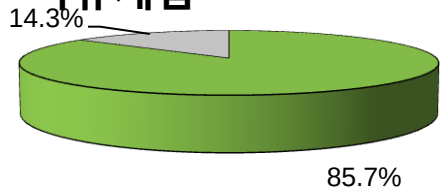
국내 화물 운송에서 연안해운이 차지하는 비율 (톤-킬로미터 기준)



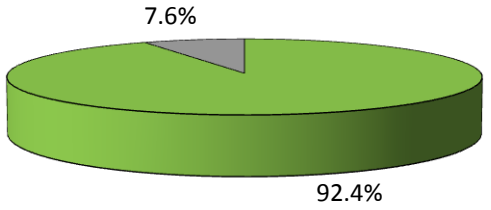
철, 강철 및 기타 금속



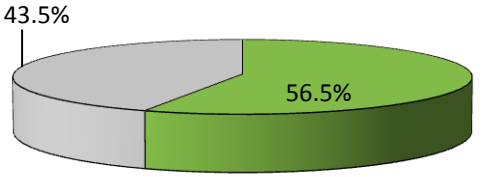
석유제품



시멘트



화학제품



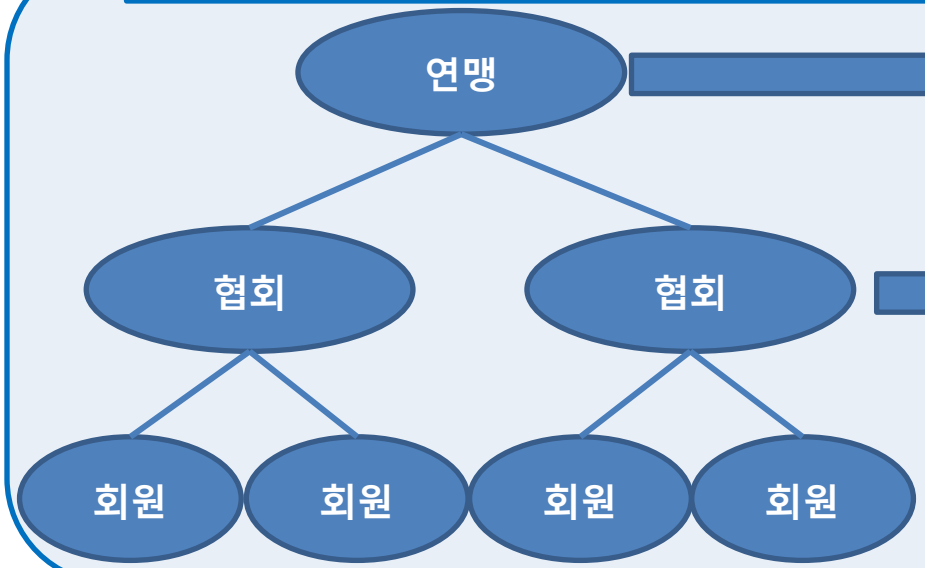
화물 운송 관련법령

2000년 운송사업 규제완화법 개정에 따른 연안화물해운영업법

시장 진출 → 등록만 필요 → 운송업 표준계약 작성 및 공개

등록만 필요 → 안전관리절차 작성

연안화물해운영업협회법



운임률, 운임, 선적능력 등 조율

① 시장이 이례적으로 불안정한 상황에 놓여있을 때만 가능

② 정부 승인 필요

화물 운송 시장 구조

일반적인 계약관계

화주

↕ 운송계약

선사

↕ 용선계약

선사

↕ 나용선 계약

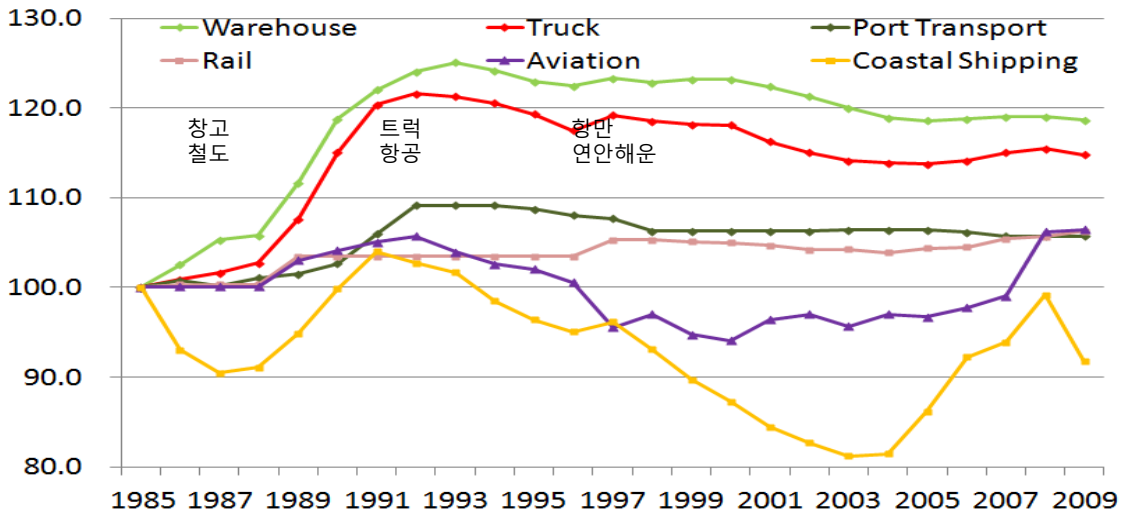
선주

선주 중 70%가 1개 선박만 보유

2009년 영업실적

	선사 평균	선주 평균	운송업계 평균	전체산업 평균
매출	17.4 백만달러	2.5 백만달러	7.4 백만달러	5.3 백만달러
총이익	2.0%	0.2%	2.5%	2.3%
자기자본 이익률	6.3%	0.3%	1.4%	1.9%
부채비율	236%	1,997%	260%	190%

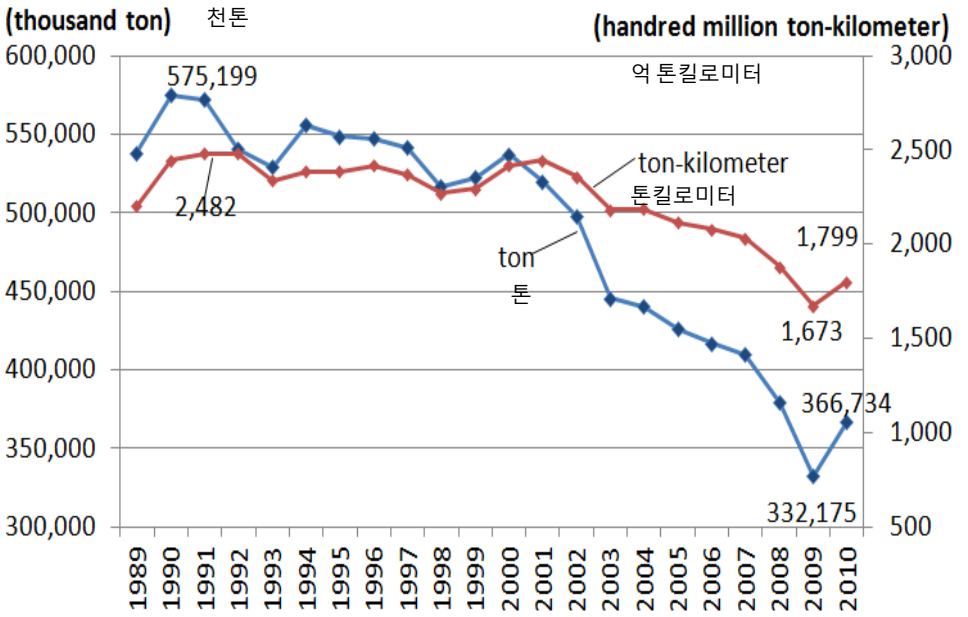
운송수단에 따른 운임률 (1985 운임률=100)



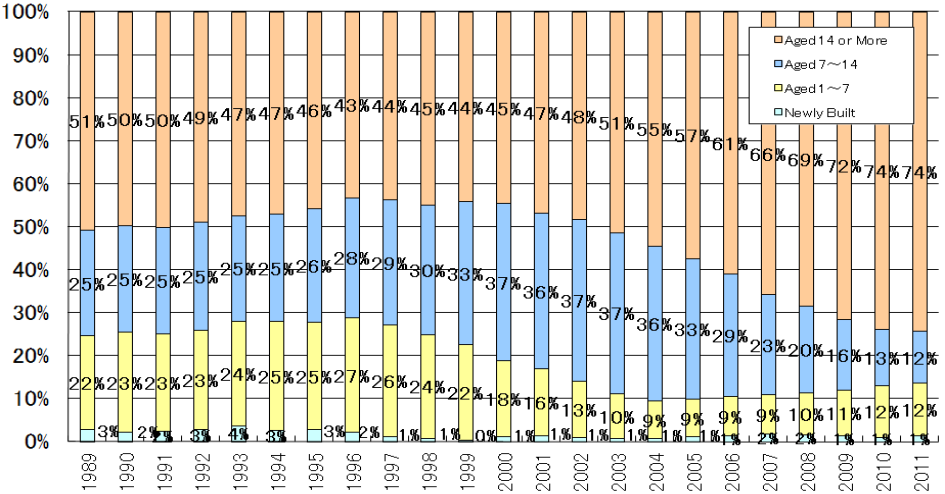
화물 운송시장의 과제

엔화가치 상승

화물 물동량

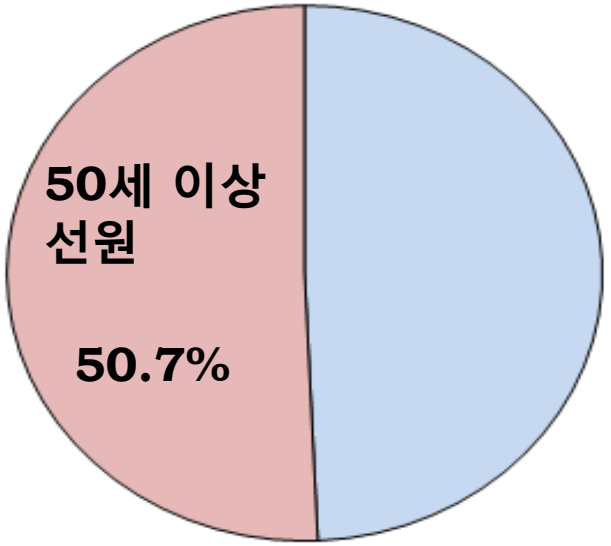


노후 선박 비율 증가



14년 이상
7~14년
1~7년
신규

선원 고령화



화물 운송 관련 정부정책

정책 목적

소형 선주 사업여건 개선

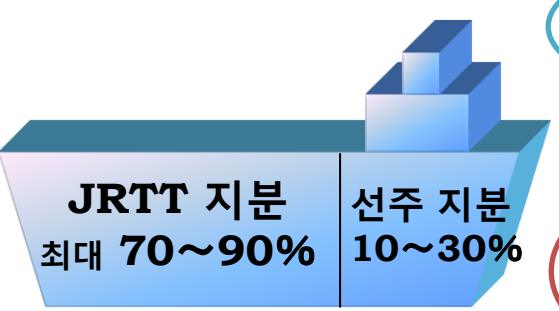
친환경적인 연안화물수송

JRTT 공동소유권

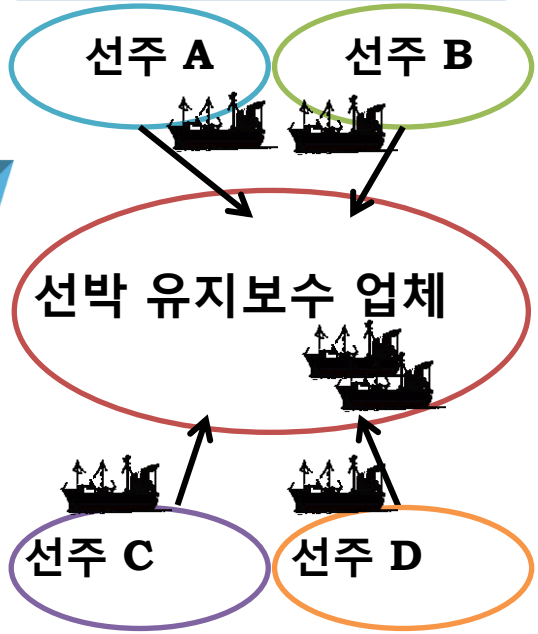
공동 아웃소싱에 대한 인센티브

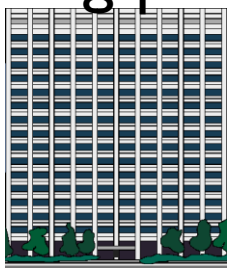
선박

운항사례

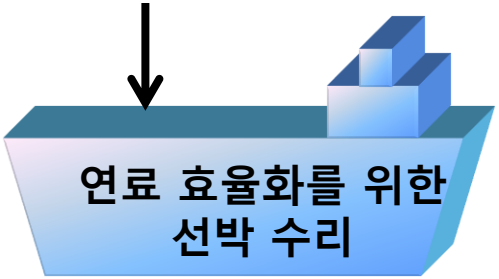


JRTT: 일본철도운수기구





보조금



연료 효율성 증대를 위한 모범 운항사례에 대한 세미나 개최

감사합니다.

ASEAN 국가의 근해 및 연안 해상운송

Dr Rosli Azad Khan
MDS 운송 컨설턴트

2012년 7월 12일

MDS
Transportation Consultants

개요

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

ASEAN 지역

- ASEAN이라고 알려져 있는 동남아 국가연합은 다음의 10개국으로 구성되어 있음:

브루나이	미얀마
캄보디아	필리핀
인도네시아	싱가포르
라오스	태국
말레이시아	베트남

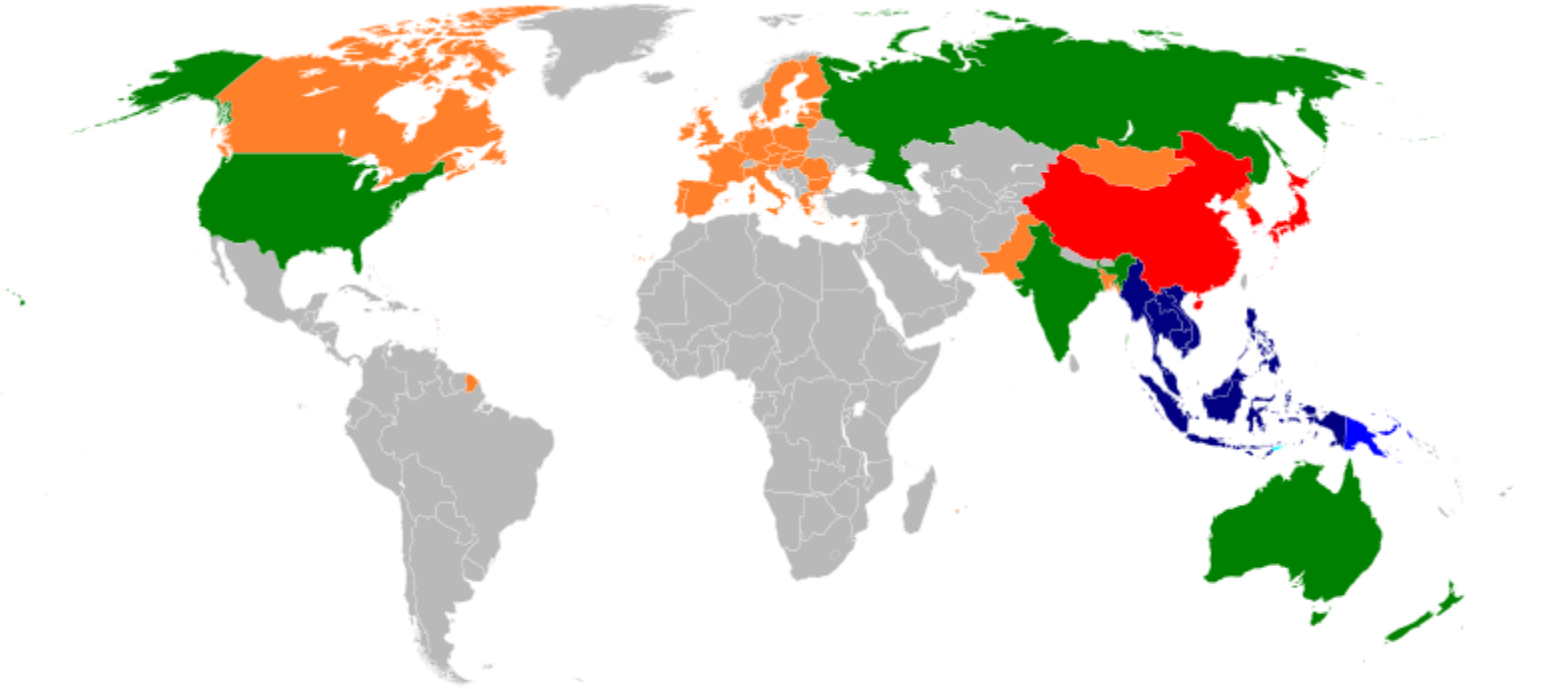
- ASEAN은 지정학적 경제기구로 1967년 8월 8일 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 5개국이 결성
- 설립 목적: 동남아시아 지역의 경제적·사회적 기반 확립, 지역 평화 및 안정, 회원국 간의 불균형을 평화적으로 논의할 수 있는 장을 마련
- 비전 2020에서, 아세안 회원국은 지역의 안정과 번영 증진 및 빈곤퇴치와 사회-경제 불균형 해소, 경쟁력 강화를 위해 AEC(아세안 경제 공동체)를 구성

ASEAN 국가

국가	인구* (백만)
브루나이	0.398
캄보디아	14.138
인도네시아	239.87
라오스	6.2
말레이시아	28.401
미얀마	47.963
필리핀	93.26
싱가포르	5.086
태국	69.122
베트남	87.848

*2010년 기준

ASEAN 지역



ASEAN 회원국
ASEAN 참관국
ASEAN 후보국
ASEAN + 3
동아시아 정상회의
ASEAN 지역 포럼

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

항만 위치

1 – 캄파 항
2 – 다낭 항
3 – 호치민 항

4 – 수빅베이항
5 – 마닐라 항
6 – 바탕가스 항구
7 – 까가얀데오로항

30 – 시하눅빌 항
31 – 프놈펜 항
32 – 마타풋 항
33 – 싸따힙 상항
34 – 램차방항
35 – 방콕항구

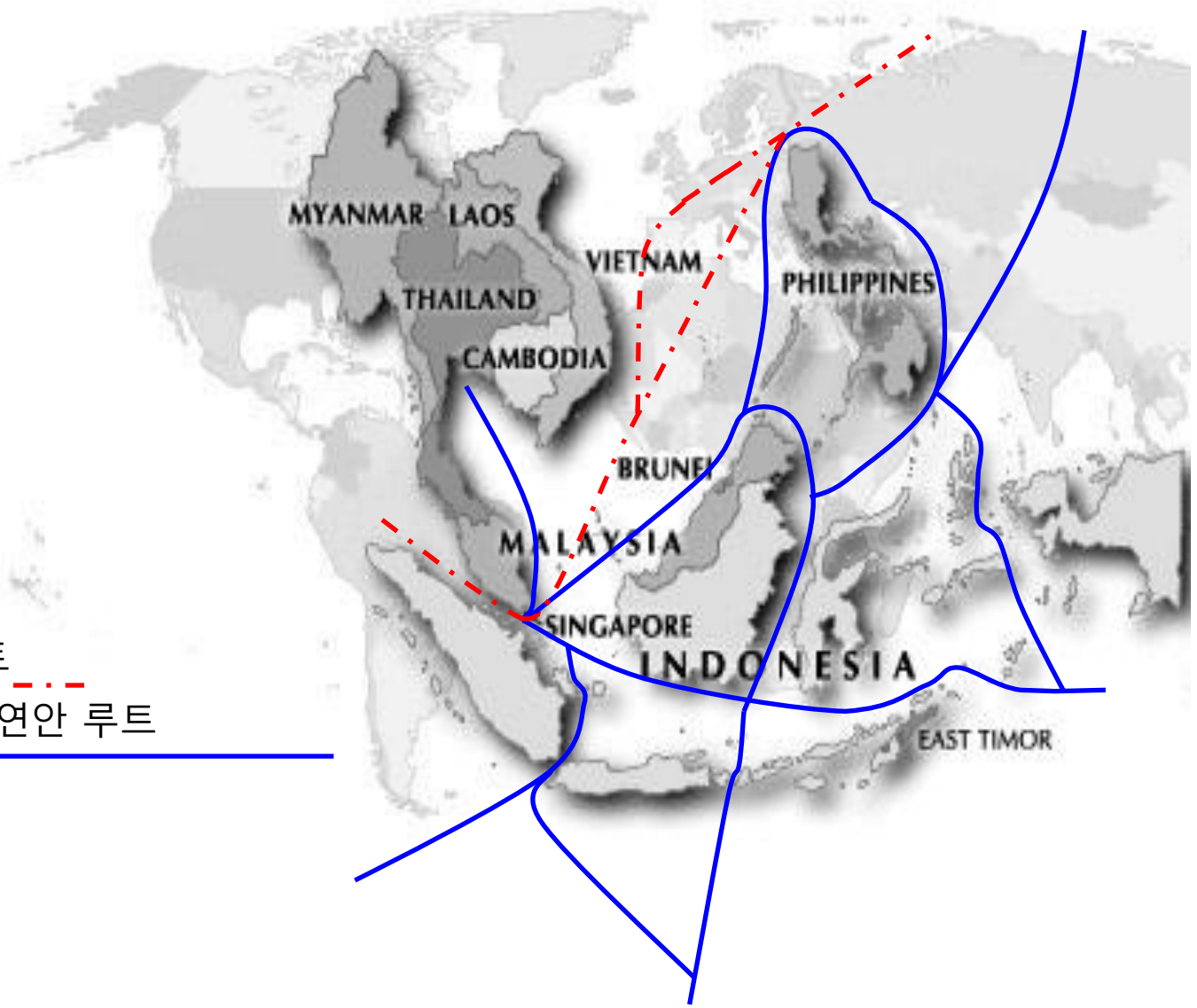
25 – 탄중펠레파스 항
26 – 포트 클랑항
27 – 페낭 항구
28 – 쿠안탄항
29 – 케마만 항

8 – 코타 키나바루 항
9 – 라부안 항
10 – 무아라 항
11 – 미리 항
12 – 빈툴루 항
13 – 발릭파판항
14 – 쿠칭 항
15 – 반자르마신항
16 – 마카사르 항

21 – 팔렘방항
22 – 두마이 항
23 – 벨라완 항
24 – 싱가포르 항

17 – 수라바야 항
18 – 자카르타 항
19 – 치완단 항
20 – 빤장 항구

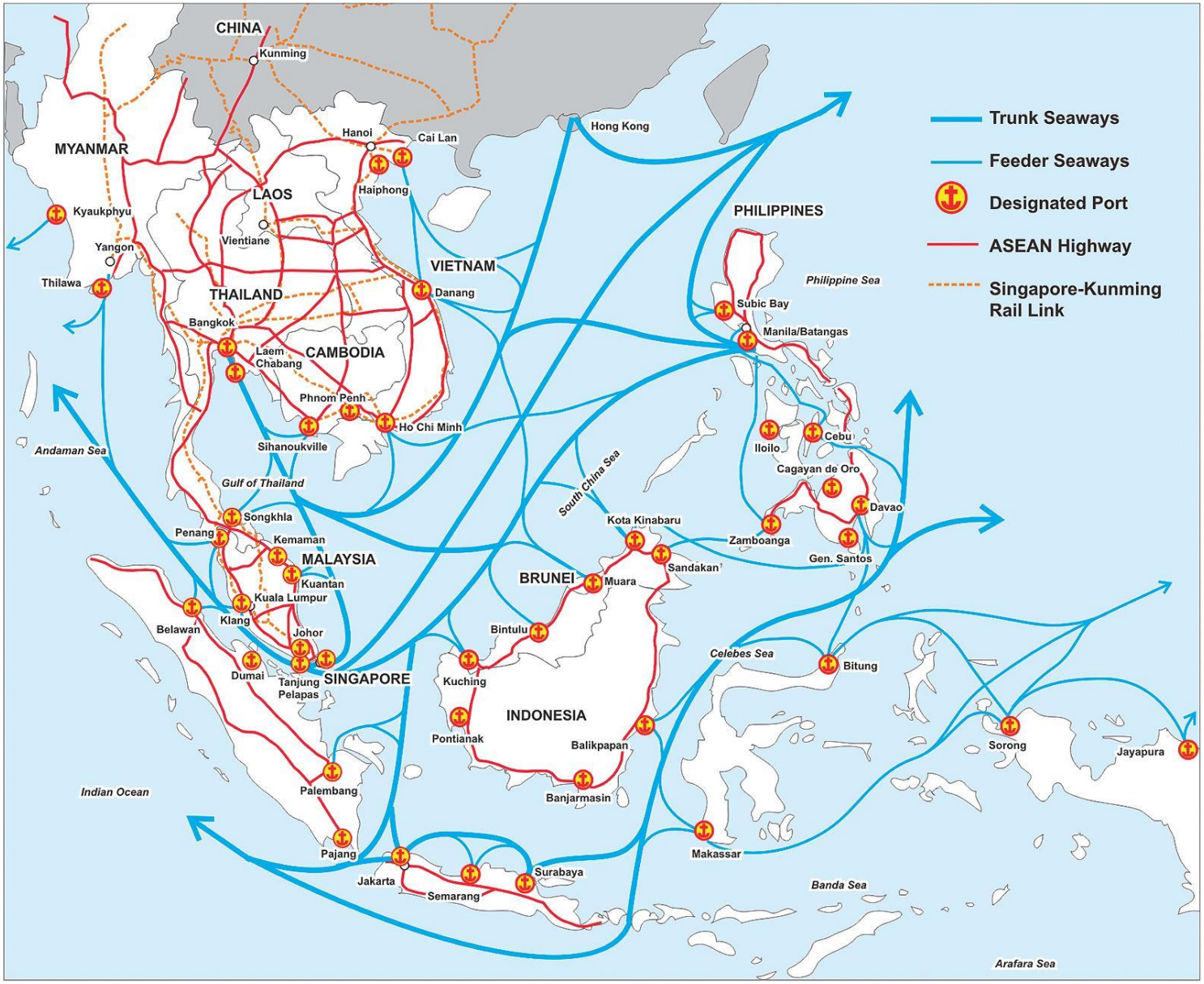
해상운송 루트



핵심루트

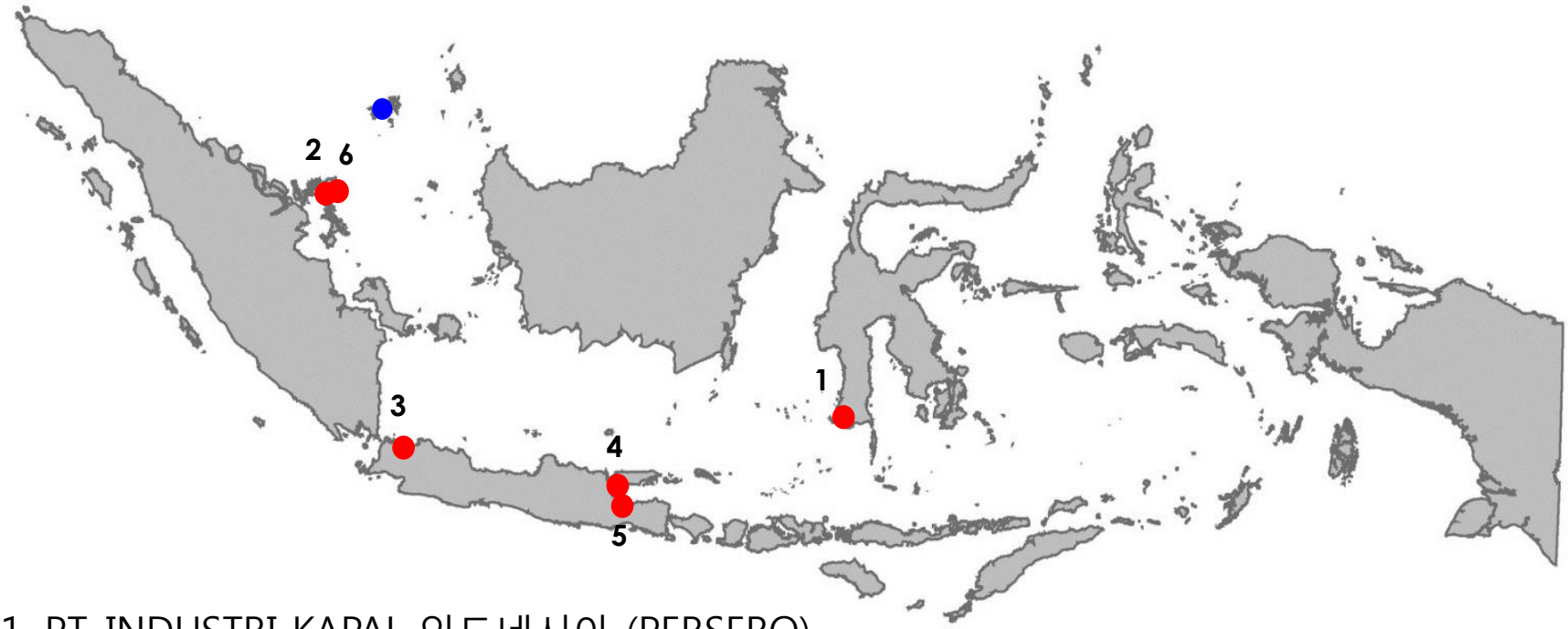
근해 & 연안 루트

해상루트– ASEAN 항구 네트워크 시스템



ASEAN 해상운송 개요

조선소– 인도네시아

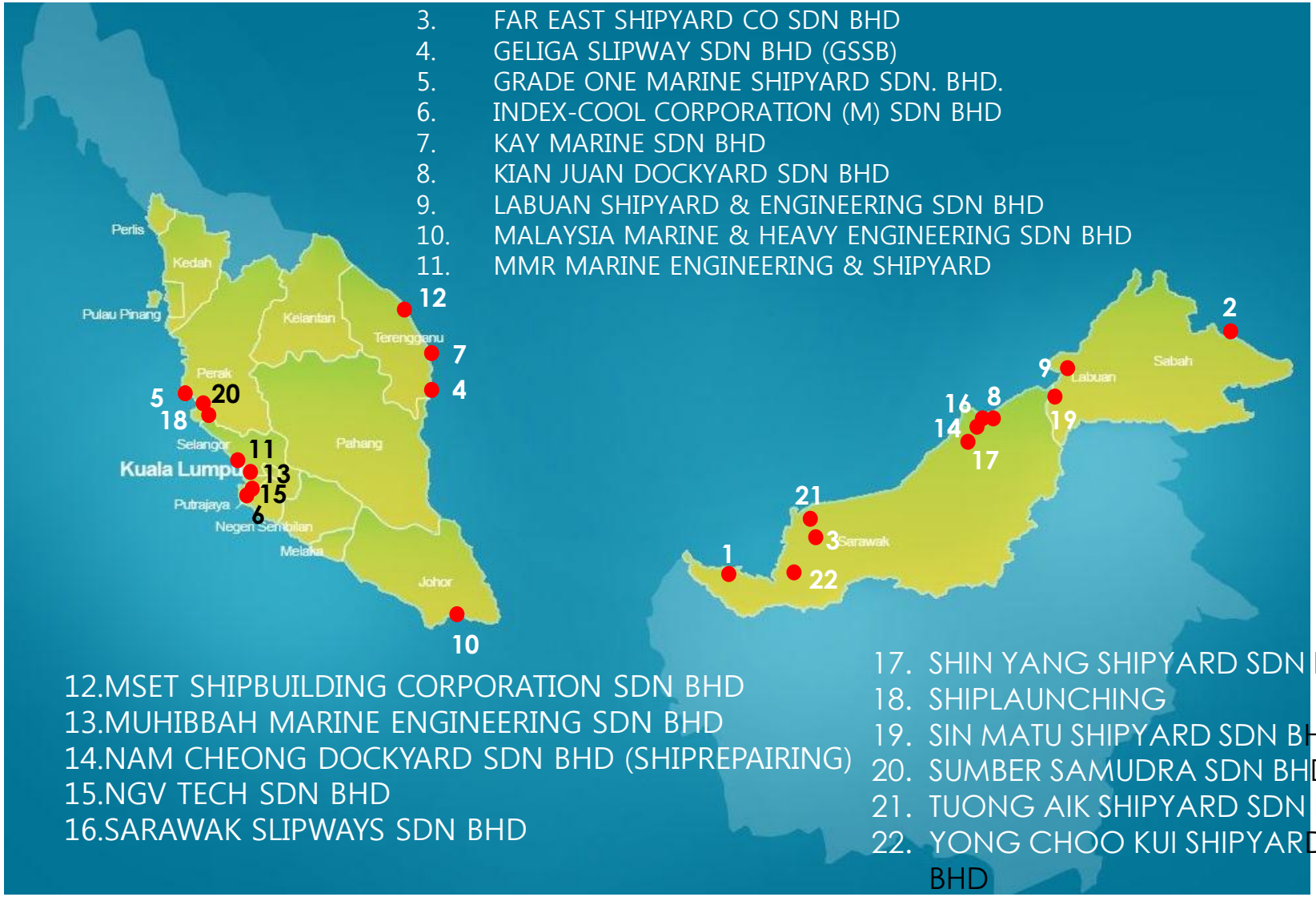


1. PT. INDUSTRI KAPAL 인도네시아 (PERSERO)
2. PT. SINTAI INDUSTRI SHIPYARD (SIS)
3. PT. TRI WARAKO UTAMA
4. PT. PAL
5. RATSON SHIPBUILDING
6. BANDAR ABADI SHIPYARD

- 바탐 지역에 약 20여개의 조선소가 있지만 주로 소규모로 신조와 수리를 전문으로 함

조선소– 말레이시아

1. BROOKE DOCKYARD & ENGINEERING WORKS CORPORATION
2. COASTAL CONTRACTS BHD
3. FAR EAST SHIPYARD CO SDN BHD
4. GELIGA SLIPWAY SDN BHD (GSSB)
5. GRADE ONE MARINE SHIPYARD SDN. BHD.
6. INDEX-COOL CORPORATION (M) SDN BHD
7. KAY MARINE SDN BHD
8. KIAN JUAN DOCKYARD SDN BHD
9. LABUAN SHIPYARD & ENGINEERING SDN BHD
10. MALAYSIA MARINE & HEAVY ENGINEERING SDN BHD
11. MMR MARINE ENGINEERING & SHIPYARD

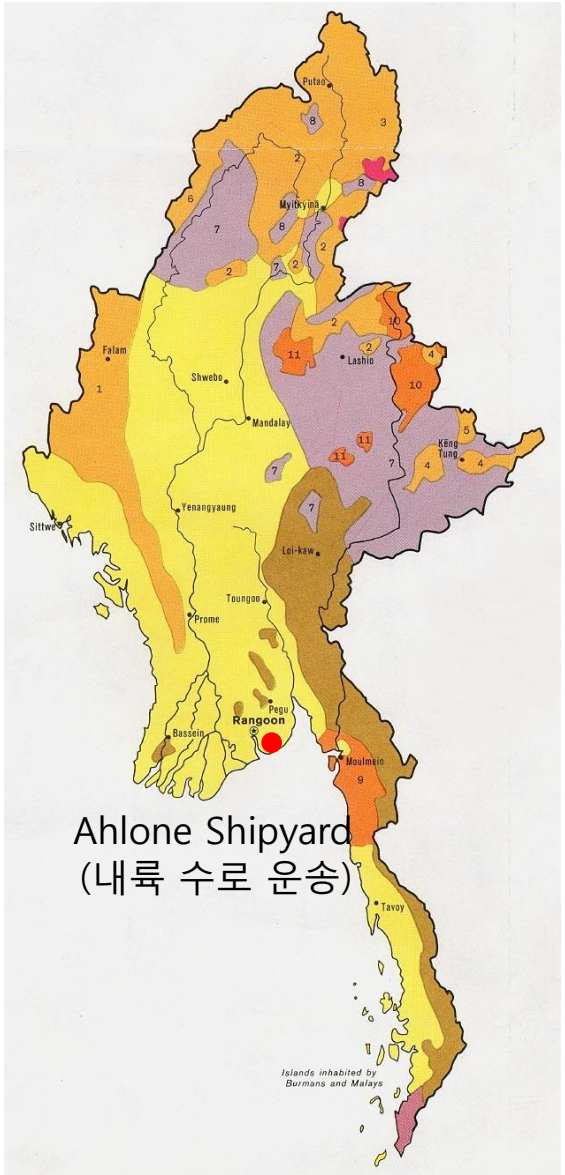


12.MSET SHIPBUILDING CORPORATION SDN BHD
13.MUHIBBAH MARINE ENGINEERING SDN BHD
14.NAM CHEONG DOCKYARD SDN BHD (SHIPREPAIRING)
15.NGV TECH SDN BHD
16.SARAWAK SLIPWAYS SDN BHD

17. SHIN YANG SHIPYARD SDN BHD
18. SHIPLAUNCHING
19. SIN MATU SHIPYARD SDN BHD
20. SUMBER SAMUDRA SDN BHD
21. TUONG AIK SHIPYARD SDN BHD
22. YONG CHOO KUI SHIPYARD SDN BHD

ASEAN 해상운송 개요

조선소– 미얀마, 필리핀



Ahlone Shipyard
(내륙 수로 운송)

1. Nagasaka Shipyard Incorporated
2. Subic Drydock Corporation
3. HHIC Phil
4. Keppel Philippines
5. Gensan Shipyard & Machine Works, Inc
6. Tsuneishi Philippines

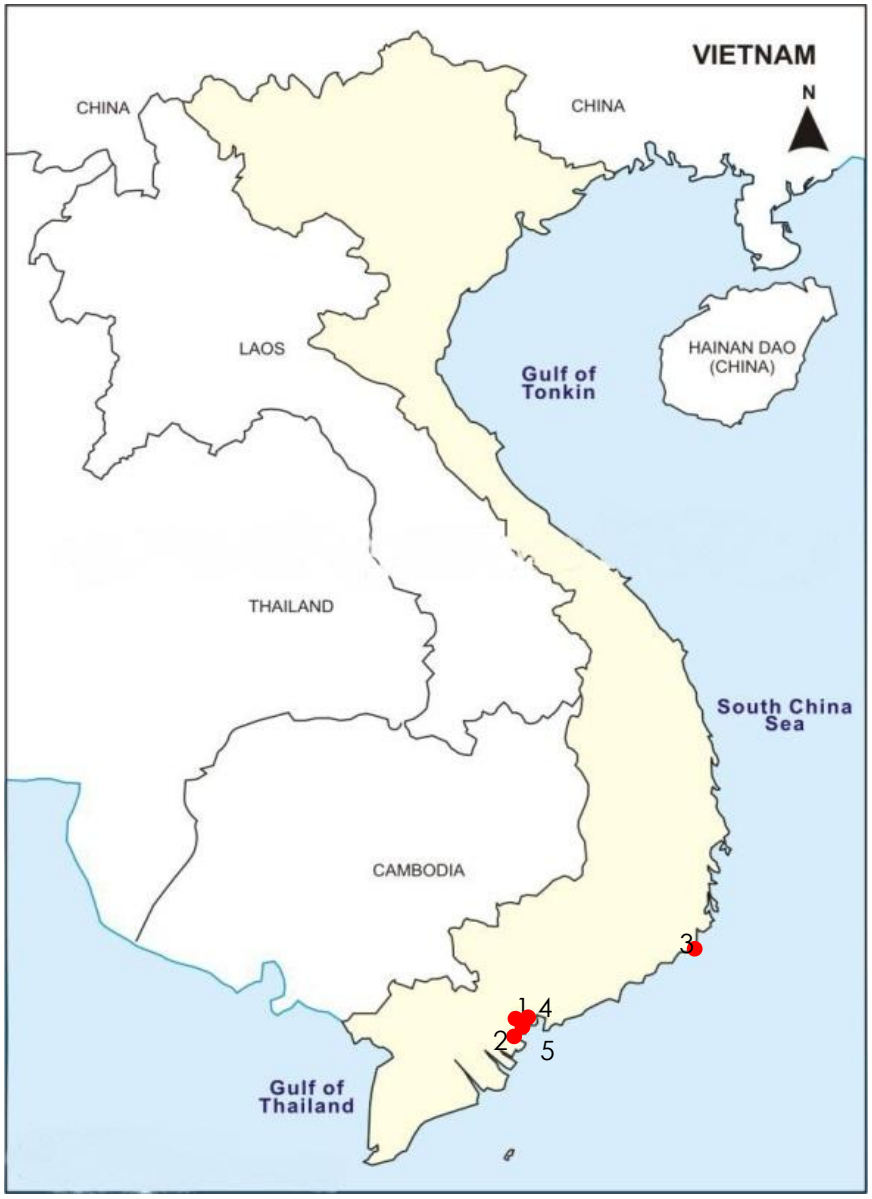
ASEAN 해상운송 개요

조선소– 싱가포르, 태국

1. ASL Shipyard Pte Ltd, ASL Marine Holdings Ltd
2. Damen Shipyards Singapore Pte Ltd
3. Drydocks World
4. Jurong Shipyard Pte Ltd (SEMBCORP Marine)
5. Keppel Singmarine Pte Ltd
6. Bintan Shipbuilding & Engineering Pte Ltd

1. The Bangkok Dock Company
2. Marsun Company Limited (MCL)
3. Marine Acme Thai Dockyard (MAT)
4. Gold Coast Ships Ltd

조선소– 베트남



1. Vuotsong Shipyard
2. South East Asia Shipyard
3. Cam Ranh Shipyard Company
4. Agriculture Industry Marine Inspection Corp
5. Saigon Shipbuilding & Marine Industry

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- **해상운송 시장**
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

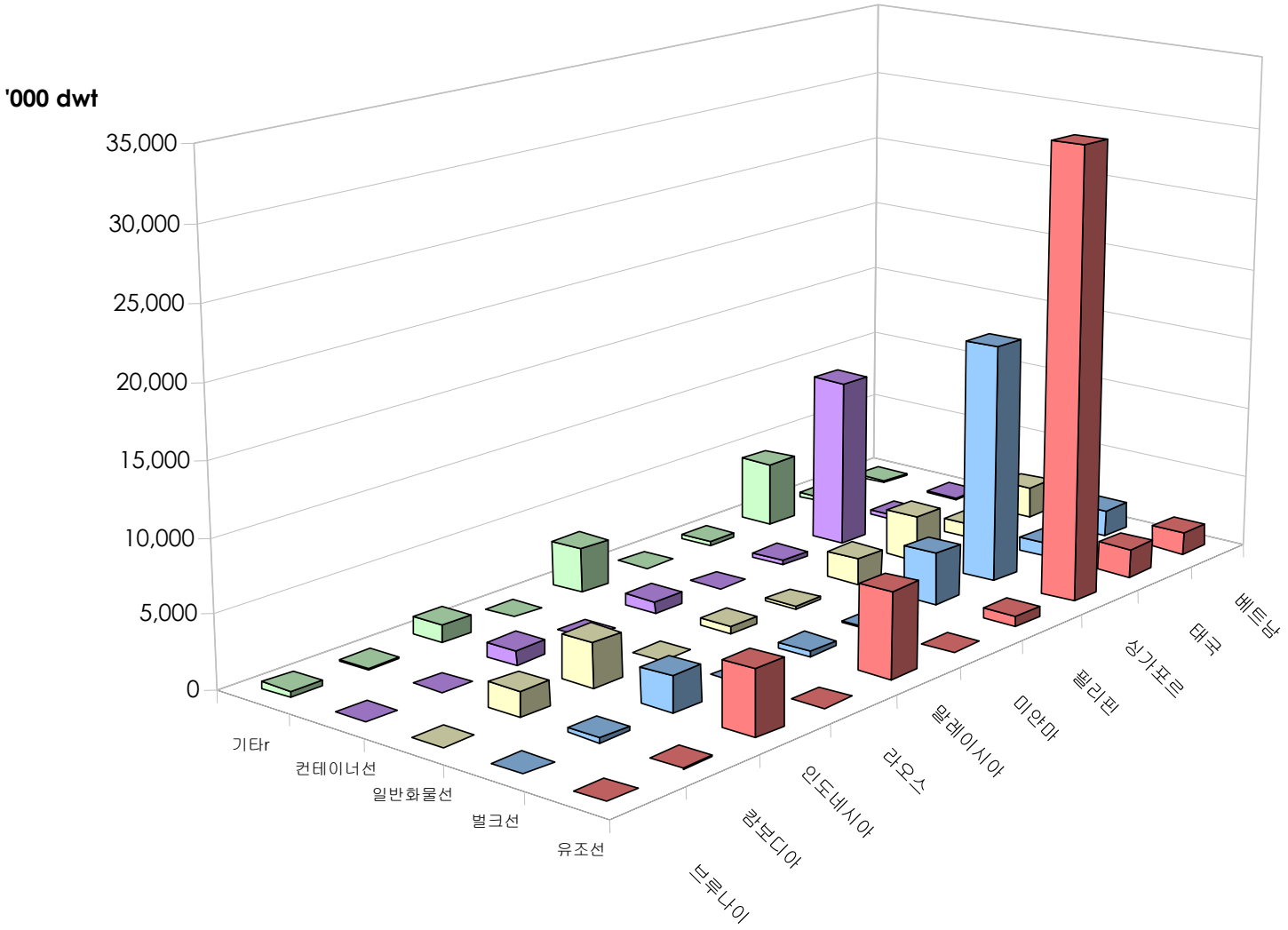
선박등록

2011년 1월 1일 기준 ASEAN국가의 국적선 등록 현황

국가	선박 종류('000 dwt)					
	총 선복량	유조선	벌크선	일반화물선	컨테이너선	기타
ASEAN						
브루나이	433	7	0	3	0	423
캄보디아	2,185	64	300	1,694	24	103
인도네시아	12,105	4,440	2,406	3,064	978	1,197
라오스	2	0	0	2	0	0
말레이시아	10,725	5,889	389	512	820	3,115
미얀마	220	5	24	178	0	14
필리핀	6,946	723	3,640	1,859	371	354
싱가포르	67,287	31,351	16,600	3,211	11,670	4,452
태국	4,564	2,001	970	988	319	285
베트남	5,899	1,540	1,834	2,210	175	140
합계	**110,366**	**46,020**	**26,163**	**13,721**	**14,357**	**10,083**

Source: Review of Maritime Transport 2011

선박등록

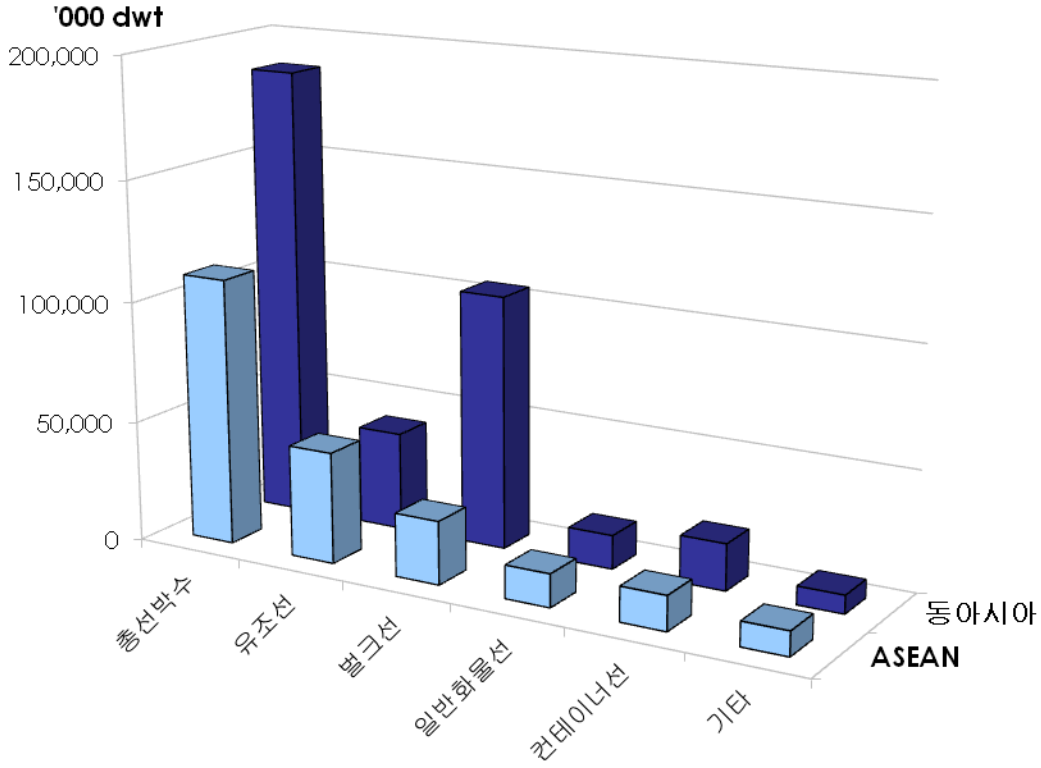

'000 dwt
35,000
30,000
25,000
20,000
15,000
10,000
5,000
0
기타r
컨테이너선
일반화물선
벌크선
유조선
브루나이
캄보디아
인도네시아
라오스
말레이시아
미얀마
필리핀
싱가포르
태국
베트남

선박등록

2011년 1월 1일 기준 동아시아 국가의 국적선 등록 현황

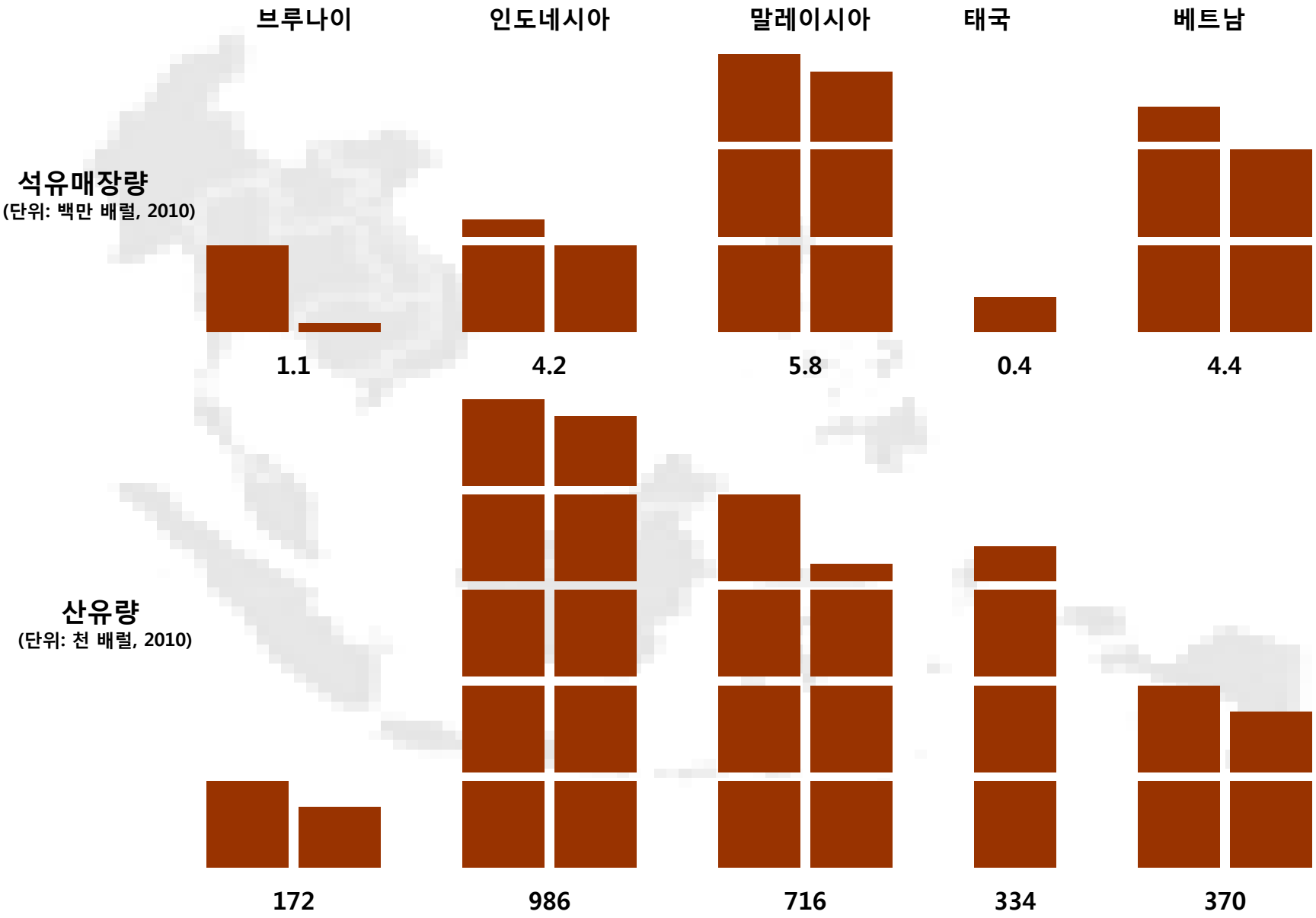
선박종류 (단위: 1,000 dwt)

	총선복량	유조선	벌크선	일반 화물선	컨테이너선	기타
동아시아 국가						
중국	52,741	11,702	27,225	5,698	6,243	1,873
홍콩(중국)	91,733	21,456	52,925	4,125	12,061	1,166
대한민국	20,155	1,470	14,707	1,736	938	1,304
일본	22,201	6,098	10,220	2,472	126	3,285
합계	**186,830**	**40,726**	**105,077**	**14,031**	**19,368**	**7,628**



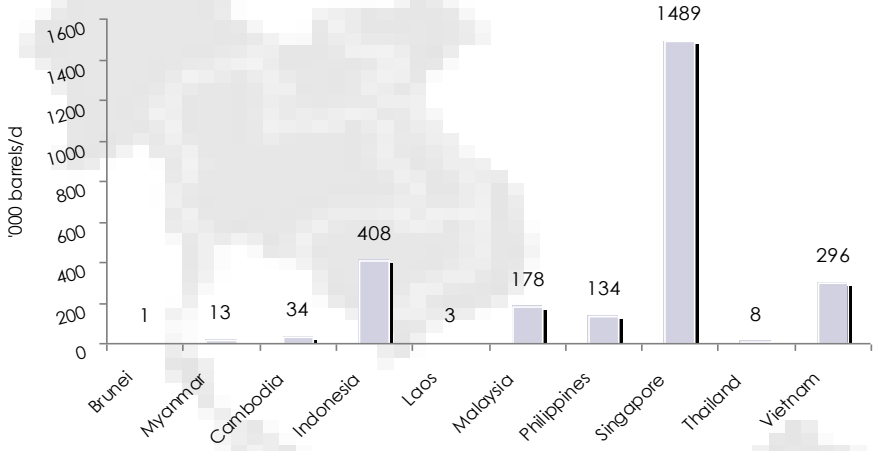
Source: Review of Maritime Transport 2011

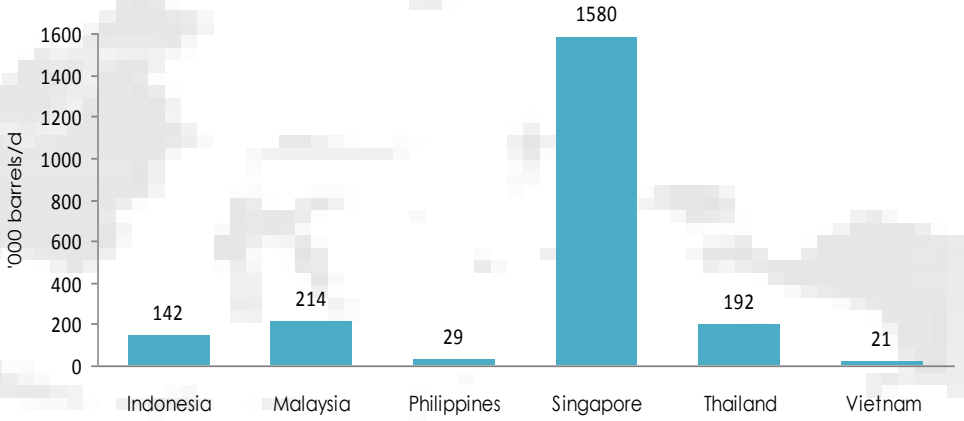
천연자원– 석유


브루나이
인도네시아
말레이시아
태국
베트남
석유매장량
(단위: 백만 배럴, 2010)
1.1
4.2
5.8
0.4
4.4
산유량
(단위: 천 배럴, 2010)
172
986
716
334
370

천연자원– 석유

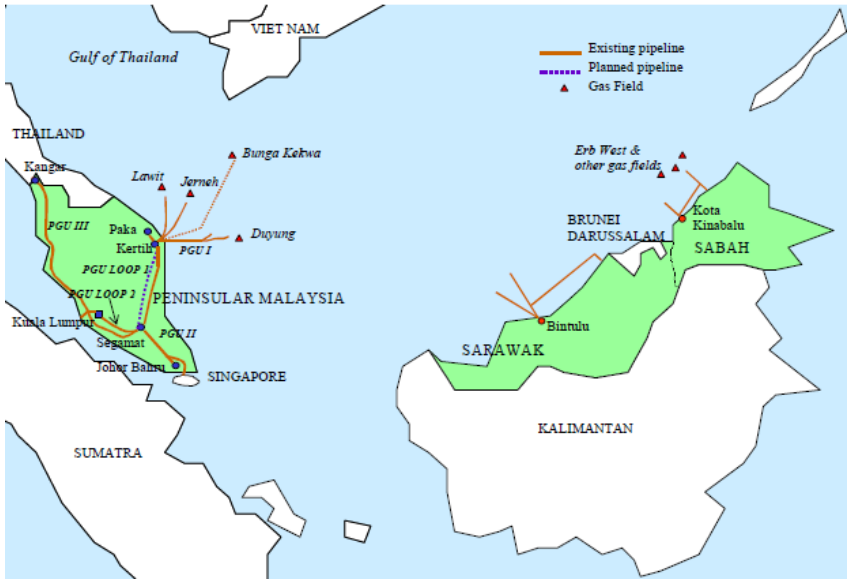
정유제품 총 수입, 2008

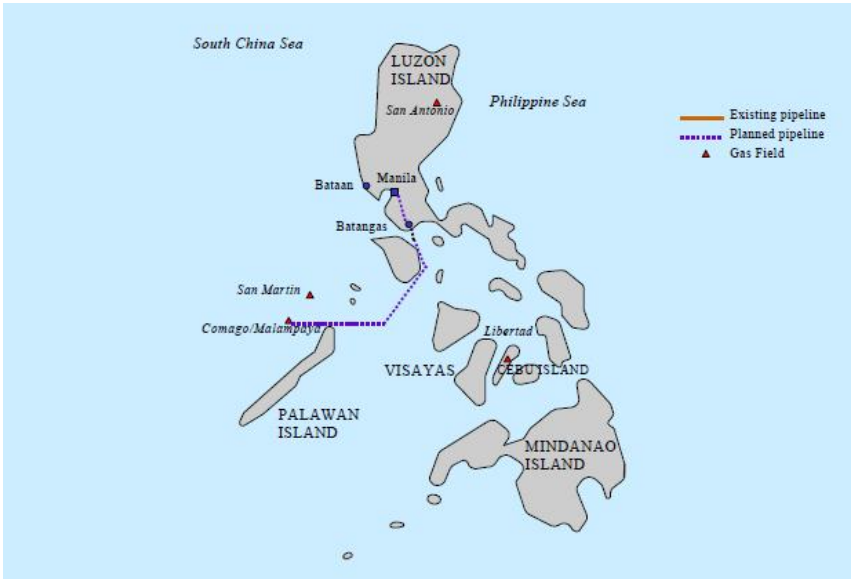


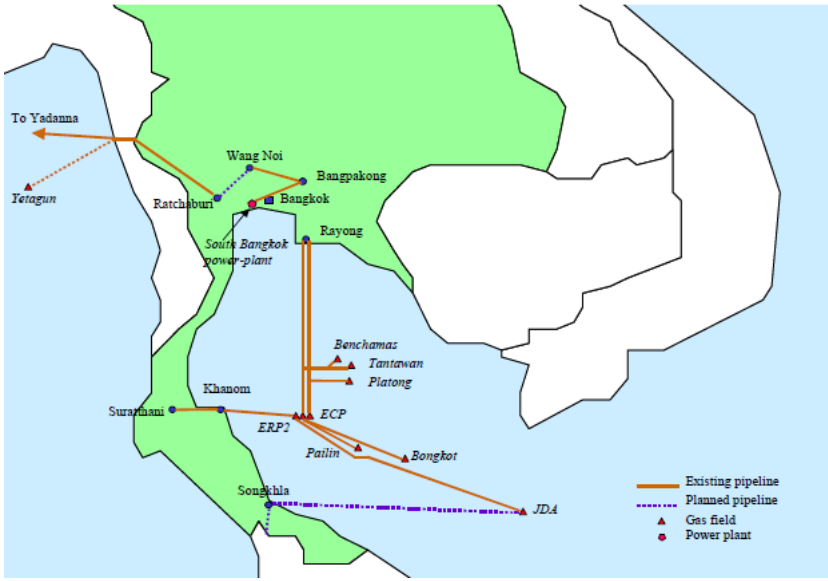


정유제품 총 수출, 2008

천연자원– 가스

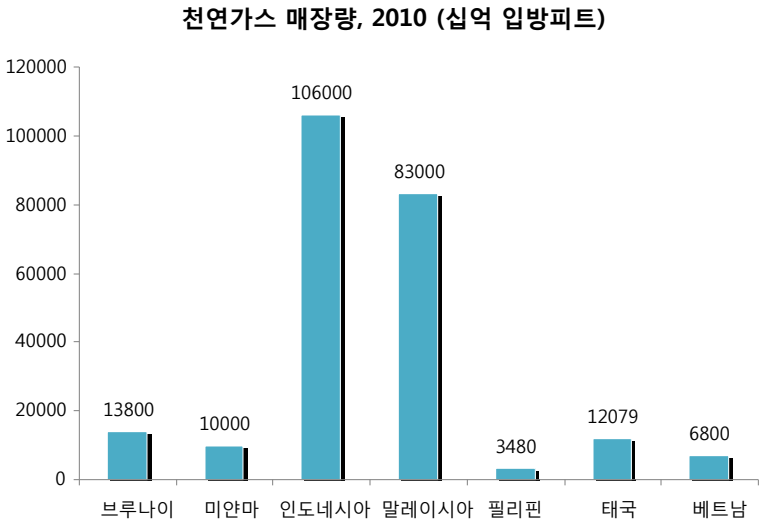


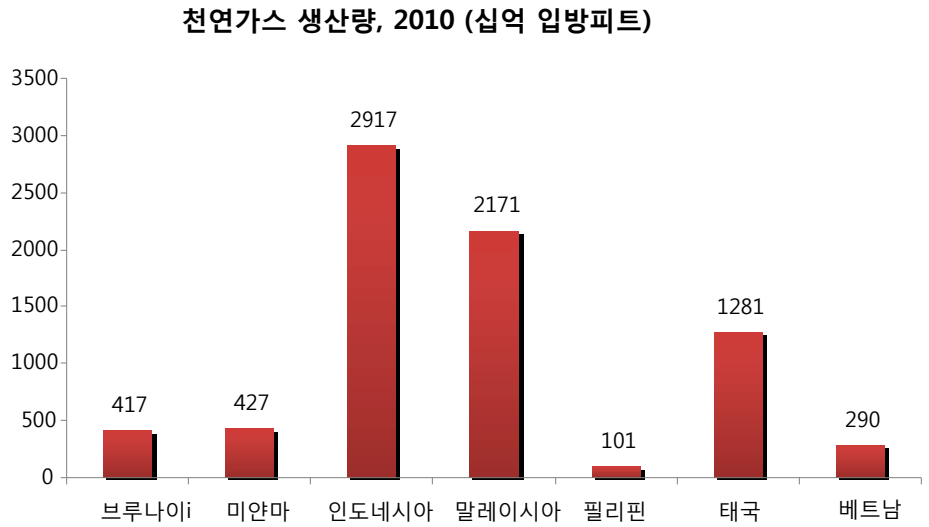


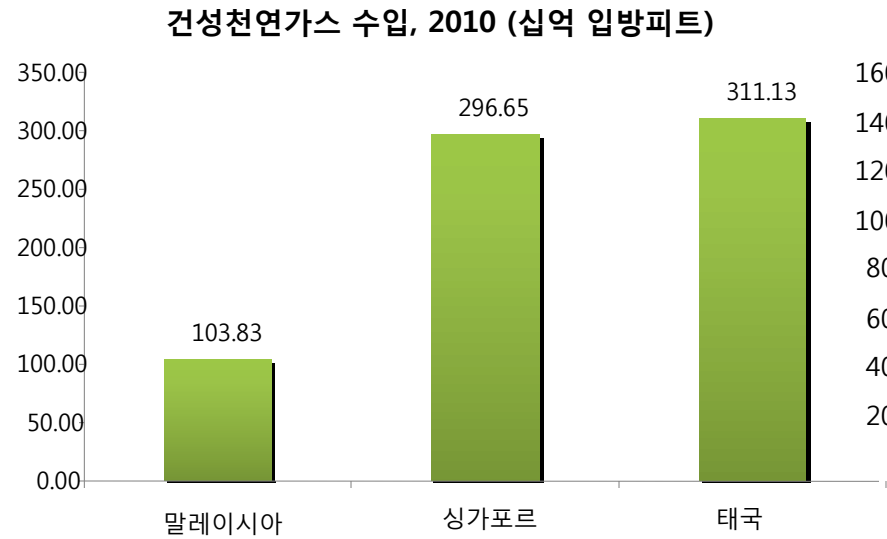


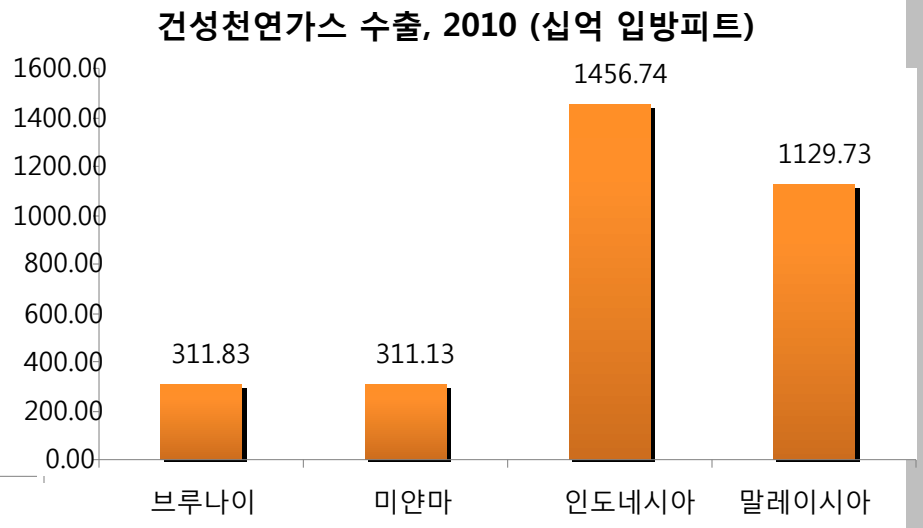
• 해상운송 시장

천연자원– 가스


천연가스 매장량, 2010 (십억 입방피트)
120000
100000
80000
60000
40000
20000
0
13800
10000
106000
83000
3480
12079
6800
브루나이
미얀마
인도네시아
말레이시아
필리핀
태국
베트남

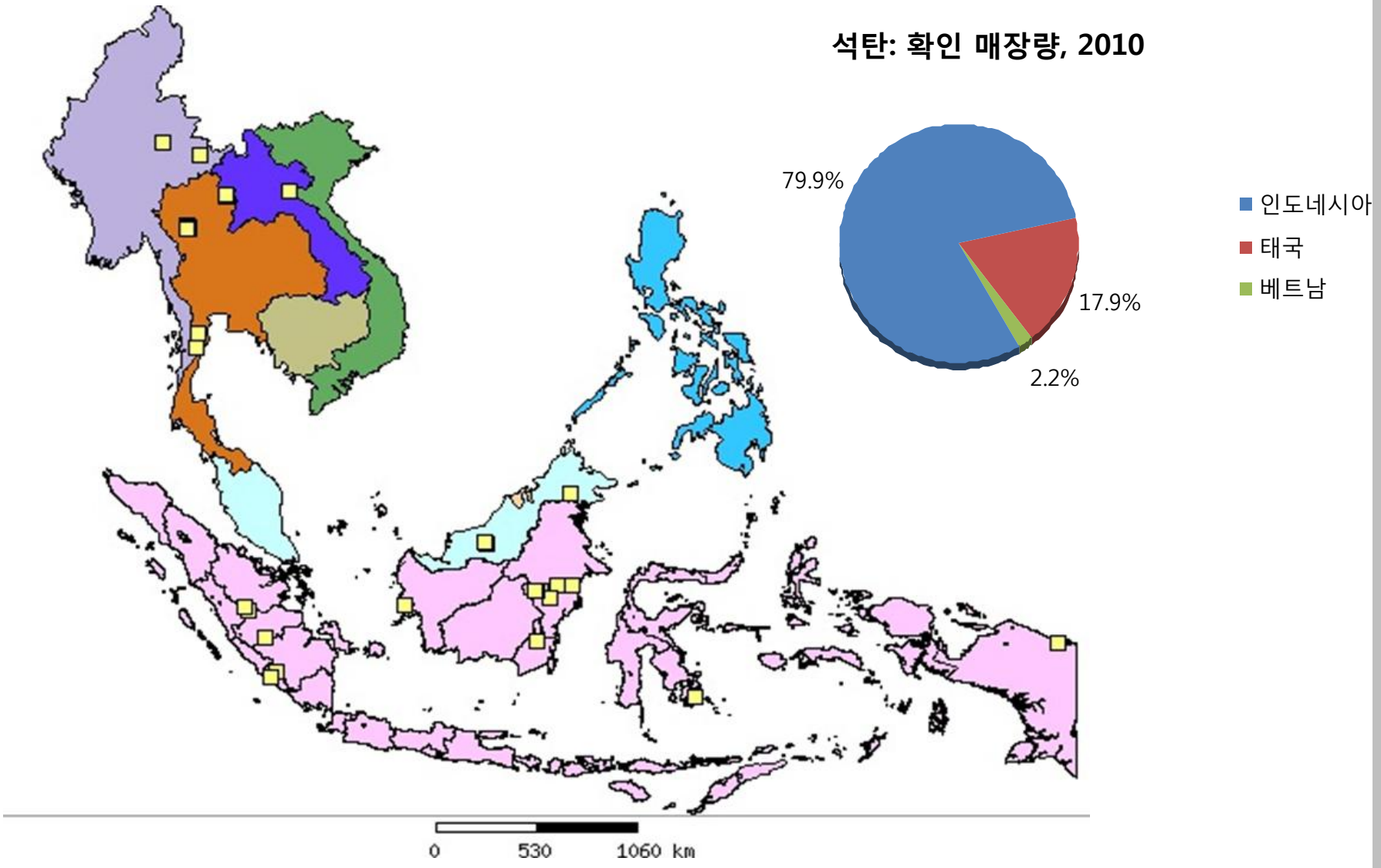

천연가스 생산량, 2010 (십억 입방피트)
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
417
427
2917
2171
101
1281
290
브루나이i
미얀마
인도네시아
말레이시아
필리핀
태국
베트남


건성천연가스 수입, 2010 (십억 입방피트)
350.00
300.00
250.00
200.00
150.00
100.00
50.00
0.00
103.83
296.65
311.13
말레이시아
싱가포르
태국

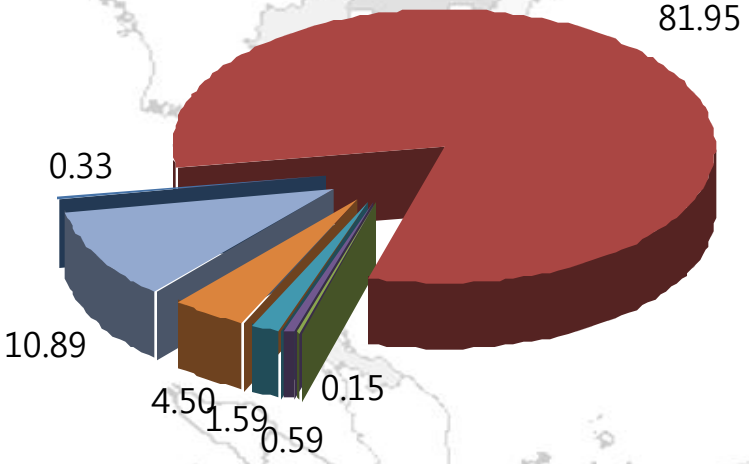

건성천연가스 수출, 2010 (십억 입방피트)
1600.00
1400.00
1200.00
1000.00
800.00
600.00
400.00
200.00
0.00
311.83
311.13
1456.74
1129.73
브루나이
미얀마
인도네시아
말레이시아

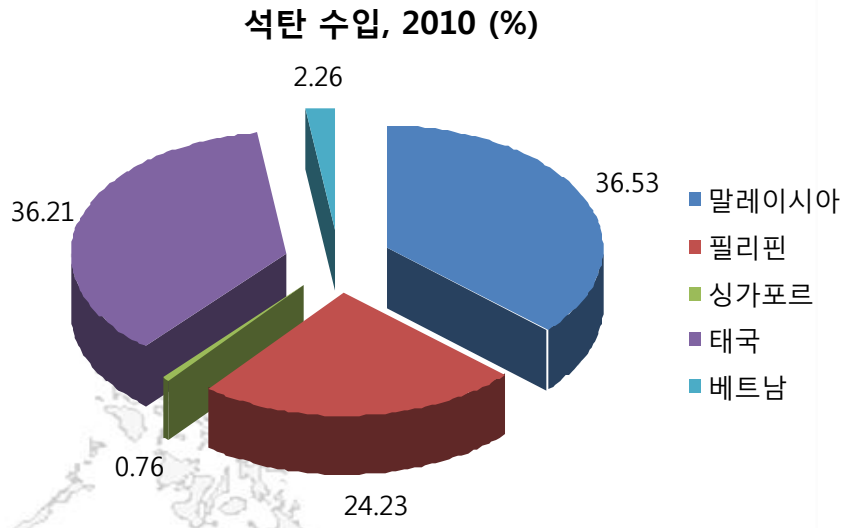
천연자원– 석탄

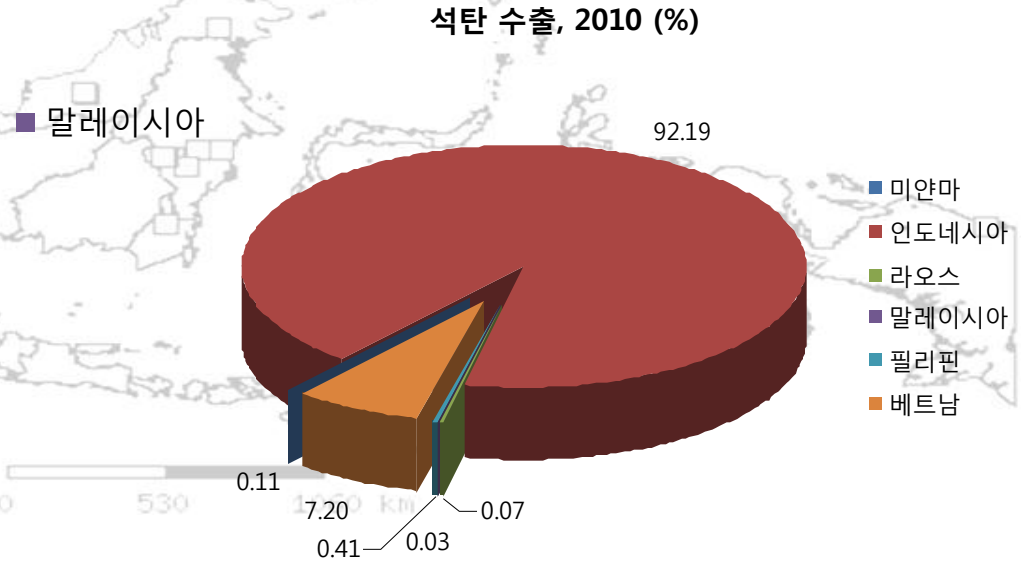
ASEAN 지역 내 석탄 매장지



천연자원– 석탄


주요 석탄생산 국가, 2010 (%)
81.95
0.33
10.89
4.50
1.59
0.59
0.15
미얀마
인도네시아
라오스
말레이시아
필리핀
태국
베트남

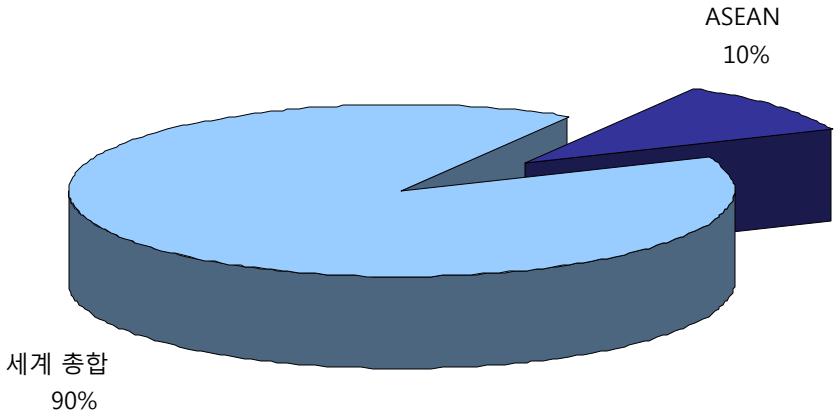

석탄 수입, 2010 (%)
2.26
36.53
36.21
0.76
24.23
말레이시아
필리핀
싱가포르
태국
베트남


석탄 수출, 2010 (%)
92.19
0.11
7.20
0.41
0.03
0.07
미얀마
인도네시아
라오스
말레이시아
필리핀
베트남

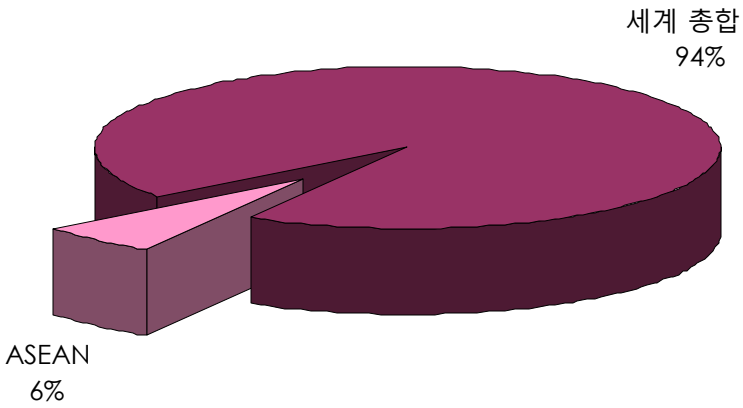
ASEAN 해상무역 (백만톤)

지역	연도	적하			총 선적 화물	양하			총 양하 화물
		석유		건화물		석유		건화물	
		원유	제품			원유	제품		
ASEAN	2006	59.8	96.5	721.3	877.6	114.4	94.4	326.8	535.6
	2007	56.4	98.2	779.0	933.6	131.3	102.6	363.0	596.9
	2008	58.1	75.8	837.3	971.2	114.6	108.0	348.5	571.1
	2009	47.7	94.7	840.3	982.7	115.2	90.7	332.0	537.9
	2010	67.8	80.2	812.0	960.0	122.6	107.1	334.8	564.5
세계 총합	2006	1783.4	914.8	5002.1	7700.3	1931.2	893.7	5053.4	7878.3
	2007	1813.4	933.5	5287.1	8034.0	1995.7	903.8	5240.8	8140.3
	2008	1785.2	957.0	5487.2	8229.4	1942.3	934.9	5409.2	8286.4
	2009	1710.5	931.1	5216.4	7858.0	1874.1	921.3	5036.6	7832.0
	2010	1784.9	967.5	5655.8	8408.2	1938.9	969.3	5469.7	8377.9

해상무역(단위: 백만 톤), 2010
총 적하

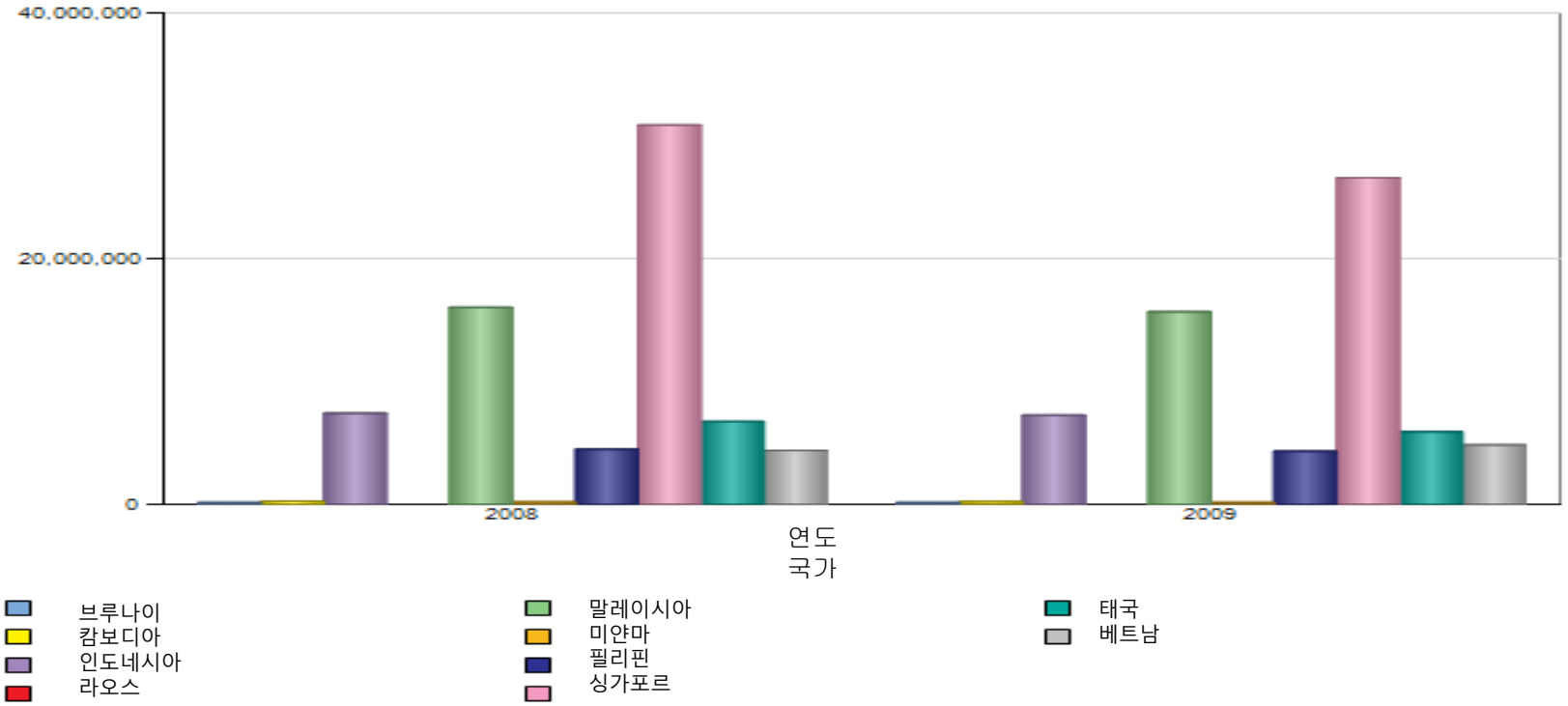


해상무역(단위: 백만 톤), 2010
총 양하

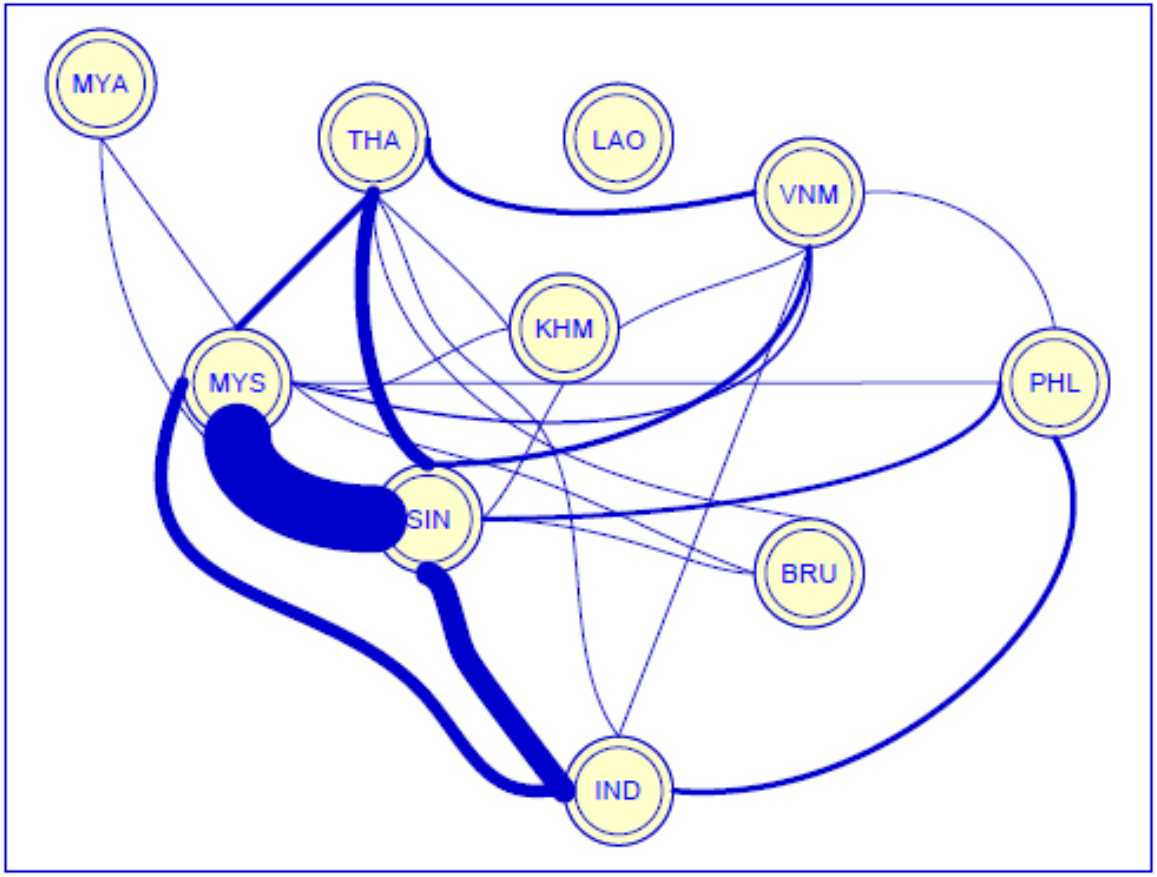


ASEAN 컨테이너 처리량(TEU)

국가	2008	2009
브루나이	90,366	85,577
캄보디아	258,775	207,577
인도네시아	7,404,831	7,243,557
라오스	-	-
말레이시아	16,024,829	15,671,296
미얀마	180,000	160,200
필리핀	4,471,428	4,306,723
싱가포르	30,891,200	26,592,800
태국	6,726,237	5,897,935
베트남	4,393,699	4,840,598



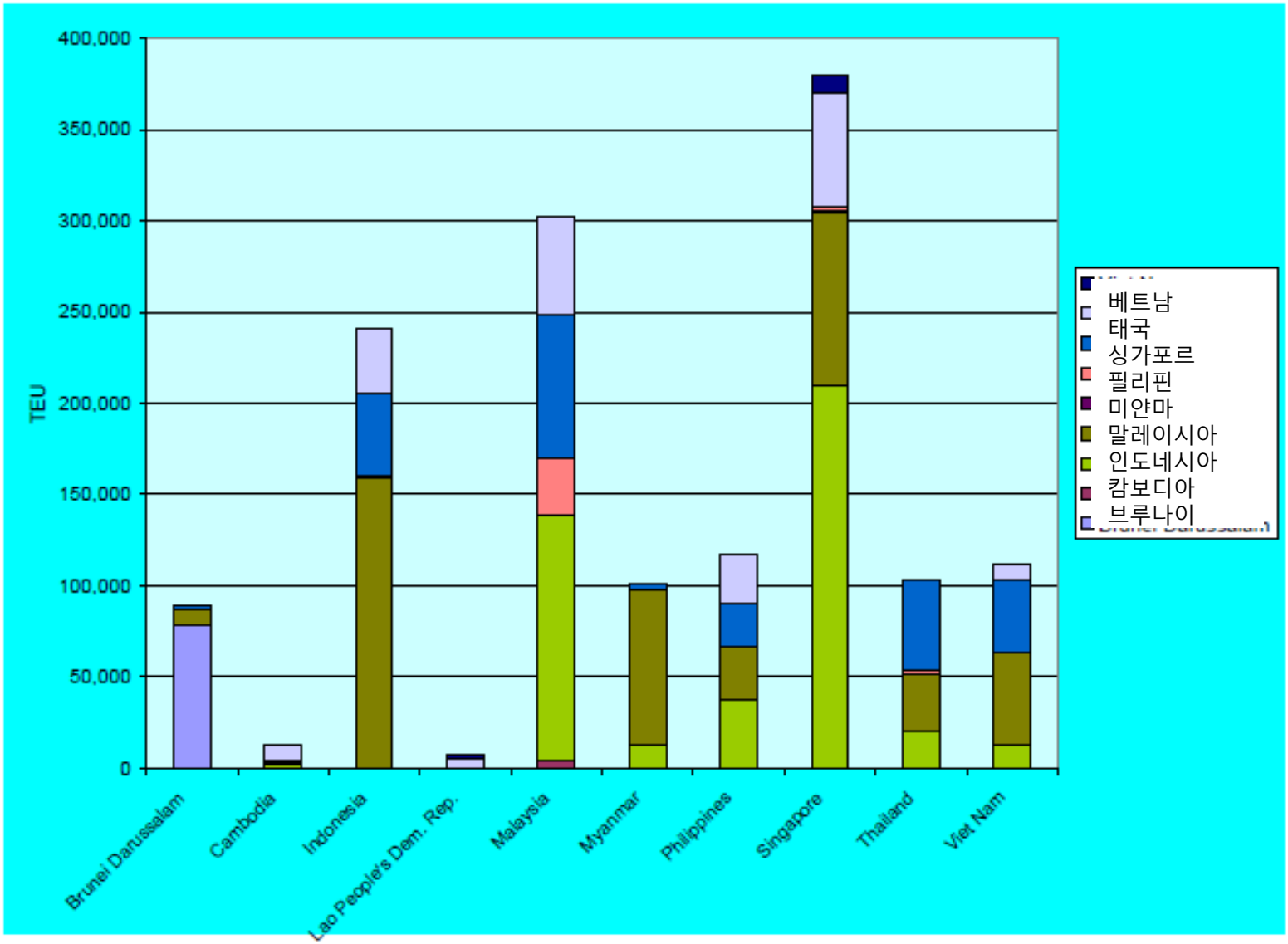
ASEAN 역내 정기선 운행



* 선의 굵기는 국가를 오가는 컨테이너 운송의 빈도를 나타냄

* 2004년 데이터 기준

ASEAN 역내 컨테이너 무역



* 2004년 데이터 기준

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- **ASEAN 국가의 해상운송 정책**
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 라오스

국가	브루나이	캄보디아	인도네시아	라오스
해운관리조직	통신부 산하 항만청과 해상운송청	운송부 산하 수운관리국과 상선국	해상교통국 (통신부)	라오스는 내륙국가로 중국, 미얀마, 캄보디아, 베트남과 국경을 접하고 있음. 메콩강이 주요 국내 화물 운송 경로이며 소규모 바지선과 모터보트를 이용할 수 있음
해상운송 정책	-없음-	규제완화 .	경쟁력 있고 신뢰할 수 있는 해상운송 산업, 비용 투명성, 경제발전, 안전	
국적선 관리	제한적 등록 채택	개방형 등록제도 운영	현행법에 따라 자국민 또는 자국기업이 소유한 선적만 등록할 수 있고, 인도네시아 국적의 선원만 고용할 수 있음	
정기선 운송관련 경쟁정책	정기선 운송을 규제하지 않으며 독점금지법이 없음. 그러나 경제는 상대적으로 개방되어 있고, 국내 상황과 세계무역기구(WTO)와의 약속에 따라 경쟁력 강화를 위해 시장지향형 정책과 노력을 펼치고 있음	해운동맹 또는 주요 해운선사를 규제할 수 있는 법률체계가 없음	해운동맹의 활동을 규제하지 않음	
카보타지	카보타지를 제한하지 않음 .	카보타지를 제한하지 않음	국적선은 역내운송을 허용. 인도네시아 법에 따라 외국기업은 인도네시아 기업과 합작을 한 경우에만 국내 무역을 할 수 있음	
보조금, 장려금, 감세조치	소득세를 부과하지 않음	-없음-	해상운송 산업을 지원하기 위한 체계적인 프로그램이 없음	
노동력/산업	-없음-	-없음-	-없음-	
화물유보제도	화물유보제도를 채택하고 있지 않음	공식적으로 화물유보정책을 명시하고 있지 않으며, Kampuchea Shipping Agency & Brokers (KAMSAB)가 독점	정부 및 공기업의 수입화물 수송은 국적선만 할 수 있음	

말레이시아, 미얀마, 필리핀

국가	말레이시아	미얀마	필리핀
해운청	해상운송청 (교통부 산하))	교통부	교통통신부
해상운송 정책	말레이시아 선박회사의 성장지원 프로그램을 시행하고 있고, 해상운송에 있어 자생력을 강조하고 있음	-없음-	통합복합운송 시스템 발전에 중점
국적선 관리	말레이시아가 51%이상의 지분을 가진 경우에만 국적선으로 인정. 상선개정법(1997)은 말레이시아 선박산업의 발전과 이에 따른 고용창출과 기술이전을 주요 골자로 하는 말레이시아 국제 해상운송 등록, 제2치적 조항 등을 도입.	-없음-	선박을 소유한 기업의 경영진 또는 이사회에 필리핀 자국민이 참여하는 경우에만 국적선으로 인정
정기선 운송관련 경쟁정책	보편적 경쟁 법률제도가 없음	-없음-	해상운송분야에는 독점금지법을 적용하지 않고 있을 뿐만 아니라 해운동맹의 활동을 규제하지 않고 있음
역내운송	국내운송 및 라이센싱 위원회(DLSB)에서 역내운송을 관리	국내에 등록한 선박만 역내운송 허용	국적선에게만 역내운송 허용
보조금, 장려금, 감세조치	재무혜택, 세제혜택, 국적선을 이용하는 자국선주 및 해운회사 우대	정액 방식을 이용한 가속상각	선주를 지원하기 위해 다양한 조치를 시행하고 있음
노동력/산업	해상운송국의 허가를 받은 경우에 한해 외국인도 말레이시아 선박에서 일할 수 있음	해운동맹이나 국내 해운선사의 활동을 규제하는 법률제도가 없음	전세계 선원의 약 25~28%인 200,000명 이상이 필리핀 국적의 선원으로 연간 약 25억 달러를 필리핀 경제에 기여. 필리핀 선원 발전 위원회에서 시행하고 있는 정책은 선원의 자질 개발 및 저가 선박회사와의 경쟁으로부터 자국기업 및 선원보호를 주요 내용으로 하고 있음.
화물유보제도	화물유보제도가 없음	화물유보 정책을 시행하지 않고 있음	정부가 보유하고 있거나 공적 자금으로 구입한 화물 또는 정부가 보증하는 화물을 필리핀 국적선이 아닌 선박으로 수송할 경우 웨이버 요구(화물유보)

싱가포르, 태국, 베트남

국가	싱가포르	태국	베트남
해운청	싱가포르 해운항만청 (MPA)	교통부	교통부
해상운송 정책	-없음-	종합복합운송 시스템 개발에 역점을 두고 있음	원칙적으로 교통부 산하 Vinamarine과 Vinalines 부서에서 해상운송부문에 대한 정책을 담당
국적선 관리	파나마, 라이베리아, 바하마, 그리스, 몰타에 이어 세계에서 선박등록톤수가 6번째로 많은 국가. 상선(선박등록) 규제는 개방형 등록을 명시하고 있음. 규정에 따라 외국선주는 싱가포르 국적선으로 선박을 등록할 수 있음. 소득세법에 따라 선주는 소득제 면세혜택을 받음. 싱가포르 자국민과 영주권과 그리고 싱가포르 주식회사의 등록 허용.	태국 국적을 가진 자연인 또는 이사회 과반수가 태국국적자인 기업또는 태국 국적자가 지분의 51% 이상을 보유하고 있는 선박은 태국 국적선으로 등록할 수 있음.	개방형 등록제도를 운영
정기선 운송관련 경쟁정책	정기선 운송을 규제하지 않음	태국 정부는 해상운송부문과 관련해 적극적으로 독점금지법을 시행하고 있지 않음	해운동맹에 대해 적극적인 입장을 취하고 있지 않음
역내운송	싱가포르의 지정학적 위치로 역내운송 예약을 중요하게 다루고 있지 않으며, 역내운송을 제한하지 않음.	선박법 1938에 의거해, 태국 국적선에게만 역내운송을 허용	베트남 항구를 오가는 화물운송은 선주와 선원이 베트남 국민인 국적선에만 허용(일부 특정 직책에 대해서는 예외를 인정)
보조금, 장려금, 감세조치	다양한 감세 및 면세 정책을 시행하고 있음	해상운송법 1992에 따라, 태국국민은 선박 구입 시 감면혜택을 받고 선박 구입에 대한 수입세를 감세해주고 있음.	정부는 국적선에 저금리 대출을 제공하고 있음.
노동력/산업	선원의 국적에는 제약이 없음. 자격요건을 갖춘 경우 국적에 관계없이 항해를 할 수 있음	국제 무역에 종사하는 태국국적선의 태국선원승선비율이 1997년 70%에서 현재 50%감소	-없음-
화물유보제도	화물유보정책을 채택하고 있지 않음.	정부관리 화물에만 제한되나, 태국 국적선을 이용할 수 없는 경우 예외를 인정하고 있음	베트남 국적선이 베트남 국제무역에 있어 약20%만을 구성하고 있지만, UNCTAD Code에 의해 40/40/20 화물 공유 원칙을 시행

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- **전망 & 개발 전략**
- 맺음말

ASEAN 전략적 운송 계획(2011–2015)

1. **효율적이고 경쟁력 있는 통합 해상운송 시스템 구축을 위해**
   - ASEAN 단일 해운 시장(ASSM) 기본 전략구성을 가속화하고, 전략 시행을 위한 관련 제도 개발을 통해 ASEAN 단일 해운 시장(ASSM) 구축.
   - RORO(Roll-On Roll-Off)를 포함해 본토와 동남아시아 군도를 연결하는 효율적이고 신뢰할 수 있는 운송루트 신설 .
2. **국제기준에 따라 안전 항해 시스템 개발 및 최첨단 해상안전 시스템 구축 .**
   - 안전 및 보안은 현재도 그리고 앞으로도 ASEAN 해상협력의 핵심임. 따라서 ASEAN 내 평수구역(Near Coastal Voyage) 제한조치를 통해 2012년까지 STCW(Standards of Training, Certification and Watchkeeping) 자격을 갖춘 선원의 승선을 검토
3. **친환경 항구 및 해상운송 실현.**
   - 이산화탄소 배출 측면에서 살펴보면, 해상운송은 기타 운송수단과 비교해 환경 친화적이며, 해상운송의 에너지 효율성을 높일 수 있음., 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)와 같은 국제기구와의 협력을 통해 국제기준을 준수하고 시행하기 위한 효율적인 조치를 도입.

ASEAN 전략적 운송 계획(2011-2015)

목표, 실행계획 및 세부목표	Timeline					
	2011	2012	2013	2014	2015	Beyond
MTG-1. 효율적이고 경쟁력 있는 통합 해상운송 시스템 구축						
MTA-1. **2015년 ASSM 달성 목표**						
1. 2011년 연구결과를 바탕으로 ASSM 전략을 개발하고, 2012년까지 ASEAN 단일 해상운송 시장 전략에 합의	■	■				
2. 2015년까지 ASEAN 단일 해상운송 시장 이행을 위한 체제개발			■	■	■	
3. 2011년까지 선박운영을 위한 재정지원 조항에서 허용하는 관행에 대한 지침 개발	■					
4. 2011년까지 선박등록 안내책자 작성	■					
5. 2011년까지 ASEAN 운송 네트워크의 항만관세제도에 관한 지침 개발	■					
6. 2013년까지 ASEAN 출신 선원을 위한 단일 노동시장 시행전략을 마련하고 2015년 전략 시행		■	■	■	■	■
7. 2014년까지 항만의 민영화/상업화 지원	■	■	■	■		
8. 2014년까지 항만서류 간소화 및 통일지원	■	■	■	■		

ASEAN 전략적 운송 계획(2011–2015)

목표, 실행계획 및 세부목표	Timeline					
	2011	2012	2013	2014	2015	Beyond
MTA-2. 2015년까지 47개 지정항의 화물처리 능력 개선						
1. 2011년까지 항구개발평가를 위한 지침에 근거해 우선과제 선정	■					
2. 2012년까지 선정한 프로젝트 지원을 위한 자금지원 개발	■	■				
3. 2015년까지 47개 지정항이 실적과 화물처리 능력기준에 부합할 수 있도록 지원		■	■	■	■	
4. 2014년까지 자동 정보전송 지원	■	■	■	■		
5. 2015년까지 항만 기술 개발(항만 건설 및 시설 유지)	■	■	■	■	■	
MTA-3. 2015년까지 RORO(Roll-On Roll-Off)를 포함해 본토와 동남아시아 군도를 연결하는 효율적이고 신뢰할 수 있는 운송루트 신설 및 국제와 국내루트의 연결 강화						
1. 2012년까지 ASEAN RORO 네트워크 타당성조사와 함께 국제/국내 해상운송에 대한 종합계획 연구 및 타당성 조사 실시	■	■				
2. 2015년까지 종합계획의 권고안 및 타당성 조사 결과 시행			■	■	■	
MTA-4. 2015년까지 항로 신설 및 개선						
1. 2015년까지 종합계획의 권고안 및 타당성 조사 결과 시행	■					
2. 2015년까지 ASEAN 항로 인프라 개발에 관한 연구 결과에 따른 권고안 이행		■	■	■	■	

ASEAN 전략적 운송 계획(2011–2015)

목표, 실행계획 및 세부목표	Timeline					
	2011	2012	2013	2014	2015	Beyond
MTG-2. 국제기준에 따라 안전 항해 시스템 개발 및 최첨단 해상안전 시스템 구축						
MTA-5. 2012년까지 해기사자격(Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW) 요건과 관련해 ASEAN 평수구역 제한(NCV limits) 검토						
2012년까지 ASEAN NCV Limits 내 STCW 현재 요건 검토						
MTA-6 2015년까지 항공 및 해상 수색 및 구조 훈련(SAREX : Search and Rescue Exercise)'을 통합해 수색구조(SAR) 역량 강화						
1. 2012년까지 SAREX 프로그램 개발						
2. 2015년까지 정기적으로 SAREX 실시						
MTA-7 항해 안전, 해상안전 및 환경보호를 위한 최첨단 기술 도입 등, 항만 및 해운 운영 강화를 위한 인적자원 개발						
1. 2012년까지 ASEAN NCV Limits 내 STCW 현재 요건 검토						
2. 항해정보 교환 시스템						
3. 2013년까지 해양 사상자 및 해양사고 조사관련 협력 시행						
4. 2012년까지 ASEAN 지역 내 지정기관에서의 물류교육 및 교육 센터 설립						
5. 2013년까지 첨단 해양 기술 교육을 위한 지역 센터 설립						
6. 선원 교육 프로그램 마련 및 시행						
7. ISPS 규정에 따라 해양안전 수준 개선 및 보안담당자 교육						
8. 2011년까지 선상시설 개선을 위한 전략 개발						
9. 워크숍 개최 및 2015년까지 친환경 해상운송 시스템 실현을 위한 프로그램 마련						
10. 2015년까지 보건 및 환경과 관련해 항만 운영 프로그램 개발 및 시행						

목표, 실행계획 및 세부목표	Timeline					
	2011	2012	2013	2014	2015	Beyond
MTG-3. 친환경 항만 및 해상운송 실현						
MTA-8 IMO와의 협력을 통해 해상활동 개선 및 IMO 이니셔티브 협약 체결 장려 및 시행						
1 2011년까지 ASEAN 해양 유류 및 유해물질 *유출* 긴급 방제계획(ASEAN, OSRAP) 마련 지원 및 시행						
2. 해상운송과 관련해 정기적으로 워크숍 개최 및 IMO 이니셔티브 협약 체결 및 시행						

ASEAN 역내 연결에 관한 기본 계획

RORO(Roll-on Roll-off) 운송: 동남아시아의 바다를 연결

ASEAN 지역 군도 연결 비전

BIMP-EAGA 로로(RORO) 네트워크

BIMP-EAGA
롤로(Ro-Ro) 연결

롤엔롤오프(Roll-on Roll-off) 운송: 동남아시아 바다 연결

- 필리핀에서 처음 시작한 RO-RO 네트워크를 동남아시아의 군도와 메콩 유역권(Greater Mekong Sub-Region)의 육상 운송과 연결해 교역의 흐름을 분산하고 및 운송비용 절감

- 31,000여개 이상의 동남아시아 군도와 메콩강 유역권의 육상운송 네트워크를 직접 연결하면 무역, 투자 그리고 관광 성장에 막대한 영향을 미칠 수 있음

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발 전략
- 맺음말

맺음말

- ASEAN 지역의 근해&연안해운은 과거에 비해 비약적으로 발전함
- 시장 시나리오, 정책 검토 및 발전 가능성을 기반으로, 아래와 같은 결론을 도출할 수 있음

터미널 및 항만 개발

조선소

근해 & 연안 해운

터미널/ 항만 개발

- 지역 내 가능한 다수의 항만과 터미널이 있을지라도, 그들 중의 일부는 여전히 현대화된 시설 및 장비들이 부족하고, 이를 위한 투자가 필요함
- 민간협력(Public/Private Partnership, PPP) 에 의한 민영화 정책은 새로운 투자를 장려할 수 있는 좋은 대안이 될 수 있음
- 말레이시아에서 일부, 필리핀과 태국, 베트남(2건), 미얀마(1건)에서 민영화 정책이 시행되었음
- 인도네시아 내부에서 민영화 정책에 대한 많은 논쟁이 일고 있지만, 현재 인도네시아의 민영화 정책은 빛을 보고 있음
- 인도네시아는 가장 많은 항만과 터미널을 보유하고 있고, 그 중 일부는 민영화 정책 시행이 가능한 후보지들이 존재함
- 인도네시아의 경제는 꾸준히 성장하고 있지만, 기반시설의 개선과 시설 확충이 이루어진다면, 빠른 성장이 가능할 것임
- 베트남, 미얀마, 필리핀이 시설 개선과 효율성 제고를 목표로 둔다면, 새로운 투자가 수반되어야 함

조선소

- 항만/터미널처럼, 지역 내 일부 조선소들은 새로운 투자가 필요함
- 근대화되고 신기술을 가진 조선소는 싱가포르가 유일함. 반면에 다른 조선소들은 규모가 작고 제한적이고, 또한 새로운 기술력도 미비한 상황임
- 선박의 크기와 장래 충족사항들을 고려할 때, 인도네시아는 풍부한 노동력을 가진 장점을 살려 조선소 부문에 새로운 투자를 필요로 함
- 조선소에 새로운 투자를 하는 것이 베트남, 미얀마, 그리고 필리핀에 매력적일 수 있다는 것을 염두 할 필요가 있음
- 말레이시아와 싱가포르는 이상적인 상황 일 수 있으나, 외국인 노동자들의 높은 의존도는 불가피함
- 선박의 규모가 커졌음에도 불구하고, 인도네시아의 조선소는 신조와 수리선박을 위한 충분한 규모와 시설을 여전히 갖추지 못하고 있음

근해 및 연안 해운

- 해운시장은 매우 불안정하고, 무역과 경제 수요에 의존적임
- 대부분의 ASEAN지역 내의 국내 해운의 규제가 매우 높은편임
- 두 개의 국내항만 간 또는 지역 간 화물 수송을 포함한 국내 해운은 지역적으로 등록된 선사들 또는 국적선들에 의해 지배되고 있음
- 이들은 석유&가스 부문, 석탄 및 컨테이너를 포함한 기타 품목 등을 포함함
- 예를 들어, 말레이시아의 MISC, 인도네시아의 PT Samudera, 태국의 RCL이 자국내 해운을 주도하고 있음
- 시장규모 확대를 위해서 각 지역 내 주요 선사들이 연합할 수 있는 가능성도 있음 (예, 인도네시아의 Inter island services)
- 합동선사 구성도 가능함. 하지만 이는 국가간 및 국경간 무역을 제외하고 국내의 규정과 경쟁에 달려있음
- 인도네시아-말레이시아, 인도네시아-필리핀, 필리핀-말레이시아, 말레이시아-태국-미얀마와 같이 국가(국경)간 해운에 대한 계획들이 존재하나, 새로운 투자가 필요함

- 서문
- ASEAN 해상운송 개요
- 해상운송 시장
- ASEAN 국가의 해상운송 정책
- 전망 & 개발전략
- 맺음말

감사합니다

유럽 연합의 해운정책

Dr. Ana Cristina Paixão Casaca

7월 12일, 한국

1. 유럽 해운시장 개요

유럽 개요

- 유럽의 GDP규모는 미국보다 큼
- EU, 세계 제1의 수출지역이자 제2의 수입지역
- 유럽 연합외 국가와의 무역이 EU 총 무역의 약 2/3를 차지
- EU 제1의 무역파트너는 미국이며 다음으로 중국이 뒤를 잇고 있음
  - 2005년, EU는 전세계 수출의 18.1%, 수입의 18.9%를 차지
- EU 경제의 경쟁력 강화 전략의 핵심은 연구와 개발
  - 총 연구개발투자비를 미국, 일본 수준으로 끌어 올릴 계획
- 전체 에너지 수요 중 절반 이상을 수입에 의존
- 지난 50년 동안, 농업 및 산업부문의 고용은 감소한 반면, 서비스 부문의 고용은 꾸준히 증가

- 세계 경제 및 금융위기 이후 실업률이 증가하고 있으며, 현재 실업률은 7.5%를 기록
- 총 길이 89,000 km에 달하는 해안
- 전세계 무역의 75%가 해상운송을 통해 이루어짐
- EU수입의 90%는 해상운송을 통해 이루어짐
- 운송부문은 EU 전체 고용 중 4%를 담당
- EU 역내 핵심 에너지원은 유류로, 2009년의 경우 전체 에너지소비량의 33.0%를 차지
- 해상운송은 유럽 역사의 일부분으로 기술, 과학, 경제 발전의 영향을 받음
- 산업화, 국제화 그리고 경제 활동의 세계화로 인해 무역로가 계속 변화됨
- 운송, 특히 해상운송은 국제 무역에 있어 일익을 담당하고 있는 것으로 여겨지고 있으며, 운송되는 물동량을 고려해 보면 어떤 운송수단도 해상운송을 대체할 수 없음
- 오늘날 EU의 취약한 경제환경에서 운송은 매우 중요한 부분을 차지

표 1: 각 운송수단의 운송분담률 (%)

기간	도로	철도	내륙수로	관로(Pipelines)	해상(EU 내)	항공
1970	34.6%	20.0%	7.2%	4.5%	33.5%	n/a
1980	36.2%	14.7%	5.4%	4.3%	39.4%	n/a
1990	41.8%	11.0%	4.6%	3.0%	39.6%	n/a
1991	42.2%	9.9%	4.5%	3.3%	40.1%	n/a
1995	42.1%	12.1%	4.0%	3.5%	38.2%	0.1%
1996	42.3%	12.0%	3.9%	3.7%	38.0%	0.1%
1997	42.1%	12.2%	4.0%	3.5%	38.2%	0.1%
1998	43.0%	11.5%	3.9%	3.6%	37.9%	0.1%
1999	43.5%	10.8%	3.8%	3.5%	38.3%	0.1%
2000	43.1%	10.8%	3.8%	3.4%	38.8%	0.1%
2001	43.2%	10.2%	3.7%	3.5%	39.4%	0.1%
2002	43.7%	10.0%	3.6%	3.4%	39.2%	0.1%
2003	43.5%	10.1%	3.3%	3.4%	39.6%	0.1%
2004	44.3%	10.0%	3.4%	3.3%	39.0%	0.1%
2005	45.6%	10.5%	3.3%	3.2%	37.3%	0.1%
2006	45.6%	10.7%	3.3%	3.1%	37.3%	0.1%
2007	45.9%	10.9%	3.5%	3.1%	36.7%	0.1%
2008	46.0%	10.8%	3.5%	3.0%	36.6%	0.1%
2009	46.6%	10.0%	3.3%	3.3%	36.8%	0.1%

자료출처: EUROSTAT

- 복합운송측면에서 살펴보면, 해상운송이 유럽 내 무역에서 차지하는 비율은 1991년 40.1%에서 36.8%로 하락했고, 2009년 도로운송과 비교해 9.8% 낮음.

현재 복합운송에서 해상운송이 차지하는 비율 감소 원인에 대한 견해:

- 재고 제로화라는 세계적 물류 동향에 따라 무재고 생산방식(just-in-time)이 요구
- 운송 비용을 포함해 전반적으로 물류 비용이 하락
- 항만에서 선박을 이용한 제품의 연속운송을 가로막는 장벽, 관세 및 기타 항만 운영주체
- 타 운송수단과 해상운송의 연계가 제대로 이루어 지지 않고 있음
- 중소기업 내에 물류 담당부서가 없어 제품 생산 및 유통일정에 차질 발생
- 도로운송을 감독할 엄격한 규제제도 미흡
- 표1을 통해 알 수 있듯 복합운송에서 해상운송이 차지하는 비율이 증가하지 않는 이유는 유럽에서 운송 및 해상운송 정책이 시행되지 않고 있기 때문임

- 도로, 철도 및 내륙 수로에 대한 임시정책만 마련됨
- 해상운송은 국제비즈니스로 국제 규칙에 따라 감독해야 한다는 의견이 있음
- 1973년과 1981년 EU가 확대된 후, 유럽의 해상운송 정책이 중요한 의제로 대두됨 :
  - 영국과 아일랜드는 해상경로를 통해 접근할 수 있음
  - 영국과 덴마크가 해상활동에 지대한 관심을 가짐
  - 그리스는 세계의 주요 해상운송 국가 중 하나임.

- 단일 시장에 관한 내용을 담고 있는 1985년 백서에서는 사람과 상품의 자유롭고 막힘 없는 이동을 위한 운송과 해상운송 정책 개발을 포함

- 운송이 환경에 미치는 영향에 대한 1992년 그린페이퍼(정책제안서)가 공동운송정책 발전에 있어 전환점이 됨

통계 수치:

- 2008년 운송부문은 EU 이산화탄소배출의 ¼을 차지
  - 도로 운송에 따른 탄소배출은 1992년 74%에서 71.3%로 감소
  - 항공운송의 탄소배출은 1992년 12%에서 12.8%로 증가
  - 이른바 친환경 운송수단의 탄소배출량은 15.9%로 타 수단과 비교해 적음: 철도(0.7%), 내륙수로(1.8%) 그리고 해상운송(13.5%)
- 현재, EU 운송부문은 EU 전체 석유 소비량의 약 60%를 차지하며, 석유소비를 줄이기 위한 추가 정책이 마련되지 않을 경우, 소비량은 2030년이 되면 65%로 증가할 것으로 예상됨

표 2: 에너지 소비(2008)

	세계	**OECD**	**OECD 유럽회원국 (OECD의 34.7%)**
총 에너지 소비량	8428.0 mtoe	3696.0 mtoe (전세계의43.8%)	1282.5 mtoe
석유(%)	41.6	48.6	
석유환산 미터톤(mtoe)	3506.0 mtoe	1800.0 mtoe	624.4 mtoe
운송부문의 석유 소비량(%)	61.4%	60.0%	
운송부문의 석유소비량(mtoe)	2152.0 mtoe	1080.0 mtoe	374.7 mtoe
운송부문에서 해상운송이 차지하는 석유소비량은 약 15%로 추정	322.8 mtoe	162.0 mtoe	56.2 mtoe
원양운송 66%	213.0 mtoe	106.9 mtoe	37.1 mtoe
EU 지역 내 해상운송 34%	109.8 mtoe	55.1 mtoe	19.1 mtoe
운송부문에서 해상운송이 차지하는 석유소비량은 약 72%로 추정	1549.4 mtoe	777.0 mtoe	269.6 mtoe

자료출처 : 국제에너지기구 Casaca, Marintek.

- 낮은 에너지 사용을 해상운송의 가장 큰 장점 중 하나로 꼽을 수 있음
  - 근해운송은 유럽운송정책의 핵심이며, 유럽위원회는 카보타지에 관한 유럽집행위원회 규정, EEC No. 3577/92 공표

- EU 내 장거리 화물운송에서 도로 운송이 차지하는 비율이 1992년 14%에서 2011년 33%로 증가한 반면, 철도와 내륙수로의 비중은 20% 미만을 기록

- 운송시스템의 탄소배출 감축 실적이 저조한 이유는 친환경 운송인 근해운송, 철도, 및 내륙수로 운송이 중.장거리 운송에 있어서의 장점을 제대로 활용하지 못했기 때문

- 공동운송정책과 뒤이은 백서 발간은 운송수단이 환경에 미치는 영향을 감소해 교토 의정서의 이산화탄소 배출 감축 의무를 이행, 모달쉬프트 장려, 복합운송 및 연계운송 발전을 목표로 함

2. EU 해운 정책

- 1970년 이후, 유럽 선박은 국제 사회 및 안전 규칙을 제대로 준수하고 있지 않은 제3세계에 등록한 선박과 경쟁하게 됨
- 1985년 이전 유럽 위원회의 해운 정책
  - 1976년, 외국통화 보유를 위한 동유럽국가 선박의 불공정 가격설정 문제를 해결하기 위해 선언문 발표
  - 1979년, 정기선 동맹에 관한 유엔무역개발회의에 대처하기 위해 브뤼셀 종합대책 발표
- 1985년 이후 첫 해상운송 관련 규칙
  - **유럽집행위원회 Regulation (EEC) No. 4055/86:** Regulation (EEC) No. 3577/92에서 명시하고 있는 해운서비스 자유화에 관한 규칙
  - **유럽집행위원회 Regulation (EEC) No. 4056/86** 2008년 10월 독점금지법 포괄면제가 만료되는 해운회사에 포괄 면제 허용(경쟁에 관한 규칙)
  - **유럽집행위원회 Regulation (EEC) No. 4057/86** 불공정 가격관행 대처방안
  - **유럽집행위원회 Regulation (EEC) No. 4058/86** 정기선 및 부정기선에서의 무역자유화 및 경쟁원칙 필요

- 1989년 해상운송지침(Maritime Guidelines)을 제정해 회원국이 유럽연합치적(Community Flags)를 유지하고, 회원국 내에서 선원을 고용할 수 있도록 해상운송산업에 대한 보조금 지원 조건을 명시
  - 1989년까지 각 회원국은 해상운송산업을 지원하기 위해 서로 다른 정책을 시행
- 공동해상운송 정책 내 국가지원은 세계해상운송 시장에서 유럽연합치적의 경쟁력 강화를 목적으로 함
- 지침은 1997년과 2004년 두 차례 개정됨
  - 국가 지원에 관한 공식회담이 2012년 5월 14일 폐회.
- 1997~2004년까지 지침이 해상운송에 긍정적인 영향을 미친 것으로 평가됨
- 지침의 내용은 다음과 같다.
  - Regulation 4055/86과 Regulation (EEC) No. 3577/92에서 명시하고 있는 해상운송에 적용
  - 조선산업에 관한 정보보조금 지원은 포함하지 않음. 관련사항은 조선산업에 대한 국가보조금 제도(Framework on State Aid to Shipbuilding 2011/C 364/06)에 명시되어 있음.
  - 전 회원국의 해상운송에 기여한다면, 인프라 투자를 국가보조금으로 간주하지 않음

국가 보조금 관련 2004 해상운송지침 :

- 경쟁력 강화를 위한 재정 및 사회 정책
  - 해운기업의 재정평가
  - 인건비
- 선원교대
- 투자지원
- 규정87(3)(a)과 (c)에 근거한 지역차원의 지원
- 훈련
- 구조조정지원
- 공공서비스 의무 및 계약
- 근해운송 지원
- 보조금 상한액(Ceiling)

국가보조금에 관한 2004 해상운송지침의 긍정적 효과

- 선박의 현대화
- 유럽연합 출신 선원의 높은 인건비 문제 해결
- 유럽연합 내 화물운송 비용 상승 문제 해결

표 3: 2004 국가별 해상운송 보조금

	Belgium	Bulgaria	Cyprus	Denmark	Estonia	Finland	France	Germany	Greece	Ireland	Italy	Latvia	Lithuania	Luxembourg	Malta	Netherlands	Norway	Poland	Portugal	Romania	Spain	Sweden	United Kingdom
보통세율																X							
법인세	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X
톤세	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X			X	X	X
소득세 및 사회기여	X			X		X	X		X	X			X	X		X	X		X		X	X	
소득세																							X
제2치적											X								X		X		
자본충당금							X	X		X	X												X
세금 환급							X																
신설회사에 대한 감세조치							X	X															
공공서비스 의무									X														
이탈리아 연안 항해											X												
가속 상각											X												
예비(reserves)											X												
선원을 위한 사회보험부담														X									
선원비용															X							X	
감가상각충당금																						X	
면세 구역																					X		X

자료출처: 2004 해상운송 국가보조금 지침

본 규칙의 적용 대상은 반드시 다음을 준수해야 함;

- 내부시장규제
- 항만 인프라
- 고용 및 근로 조건
- 해상운송 안전(해양오염 포함)
- 해상 운송 및 환경(해양 오염 포함)
- 해상안전

DG Move 범위 내에서 다루어지고 있음

3. EU 녹색 해상운송 정책

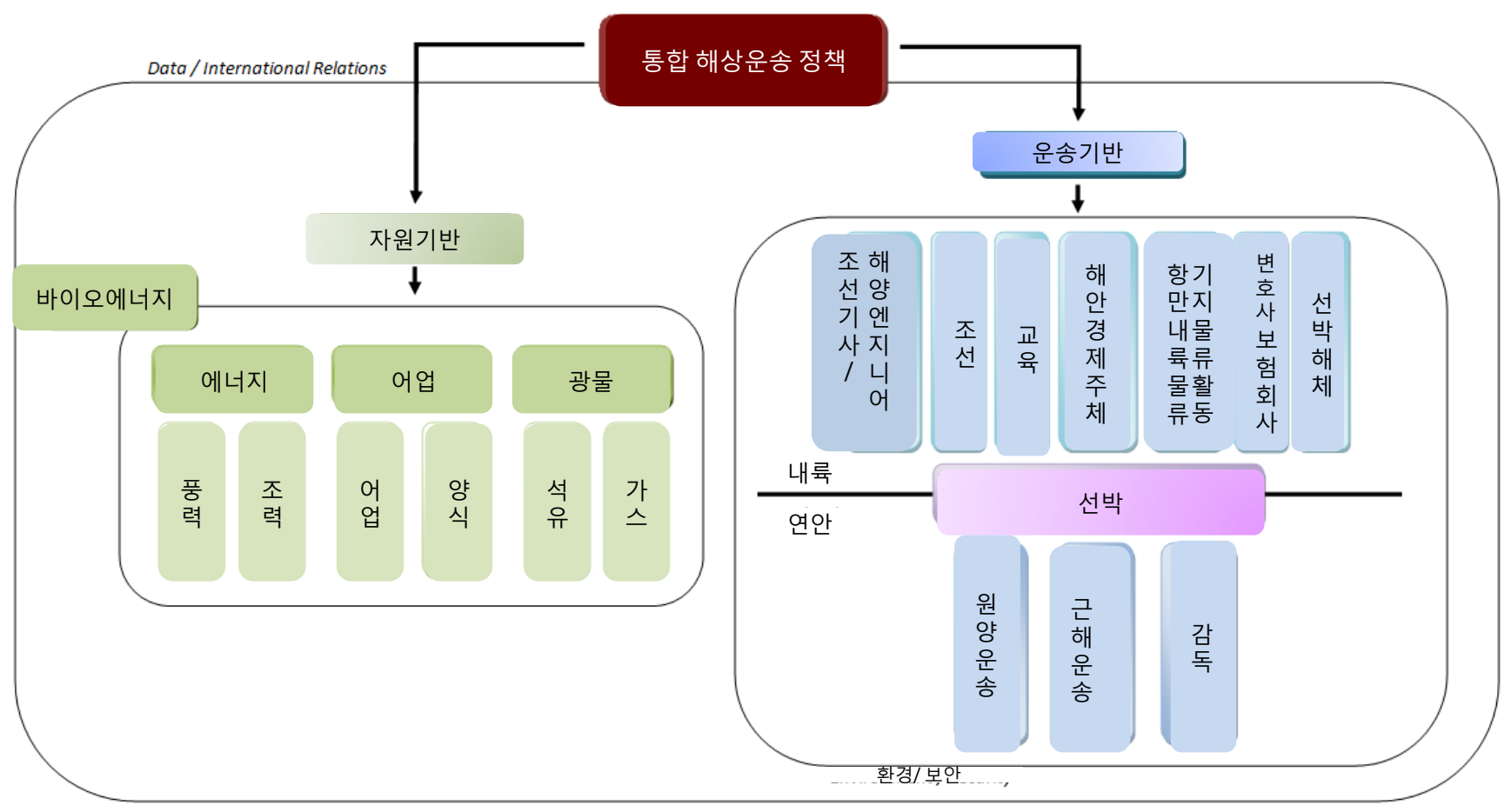
- 유럽 위원회가 오랜 기간 동안 협의를 거쳐 지속 가능한 해양 이용 및 지식과 혁신에 기반을 둔 해양정책 구축을 위해 발표한 2007 블루북(Blue Book)의 2005- 2009 유럽 전략의 핵심은 친환경

- 표3의 핵심부문을 포함한 통합해양 정책 촉진

표 4: 유럽위원회에서 통합해양정책 개발에서 언급한 핵심 부문

01. 유럽 해양의 날 제안	12. 유럽 연합 회원국의 특수 지역 (유럽의 자산)
02.이해관계자의 규제에 대한 문제	13. 국제차원
03. 유럽 해상운송의 장벽 철폐	14. 유럽 해상감시 및 데이터 네트워크 (EMODNET)
04. 유럽 화물 운송에 있어 항만을 교차점으로 활용	15. 해상운송 정책과 에너지 정책 간 균형
05. 해상고속도로 조성(협의)	16. 연안지역 내 재생에너지 생산
06. 선원의 노동권	17. 공해 내 취약한 심해 해양생태계 보호
07. 선박 해체 개선을 위한 유럽 전략	18. 불법어획 근절 노력 강화
08. 해양생태계 및 해양 연구에 관한 유럽 전략	19. 유럽연합 및 북극지역
09. 회원국의 통합해상감독 및 관리	20. 해운 클러스터
10. 해상공간계획	21. 항만 내 관광시설
11. 지중해 지역의 통합해상정책	

그림1: 통합해상운송정책



자료출처: Casaca (2012)

환경관련핵심정책

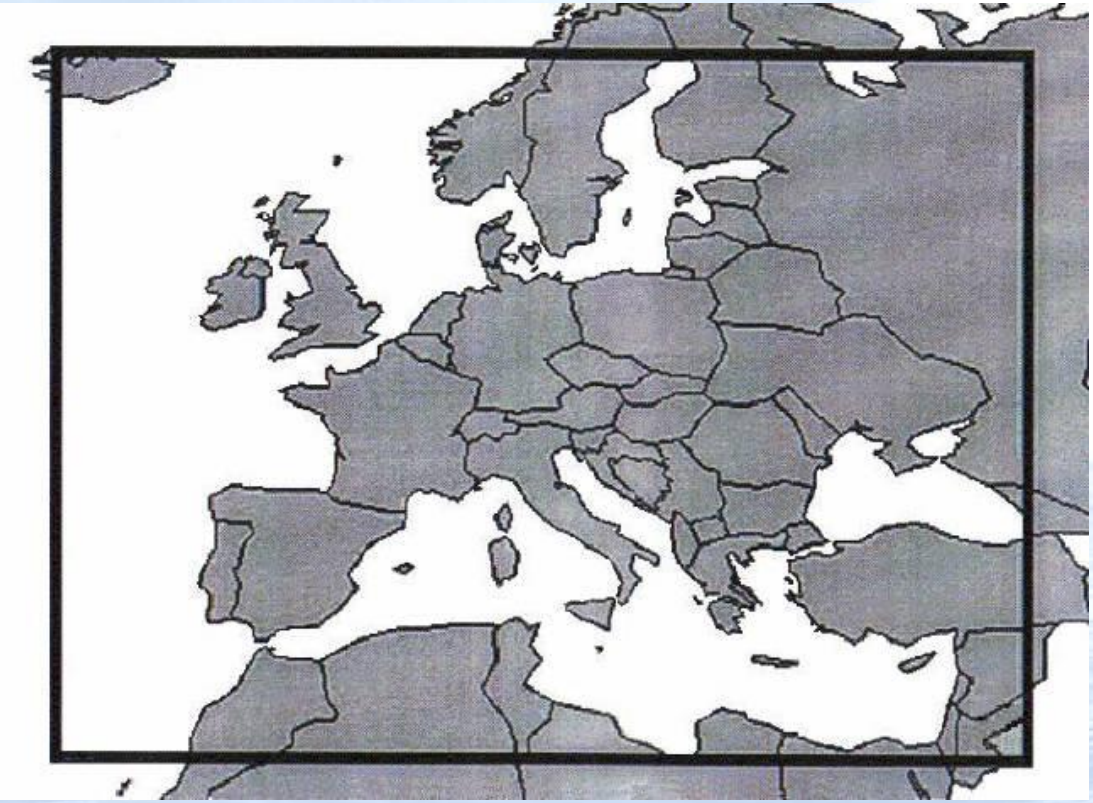
- 07 선박해체 개선을 위한 유럽전략
- 08 해양 생태계 및 해상연구에 관한 유럽전략
- 15 해상 정책과 에너지 정책 간 균형
- 16 연안지역 내 재생에너지 생산
- 17 공해에 취약한 심해 해양생태계 보호
- 19 유럽연합 및 북극지역

해상운송 산업에 미치는 영향은 매우 복잡!

- 운송 서비스 최종사용자(운송 서비스 구매자)
- 근해 수송을 포함한 해상운송 산업
- 선급
- 조선기사 / 선박 디자인/ 선주
- 조선소 / 조선회사
- 선원
- 선박 해체
- 항구 / 내륙터미널
- 물류기업 / 포워더

4. EU 근해해상운송(SSS) 전망과 개발전략

그림 2: 유럽 근해해상운송의 지리학적 위치

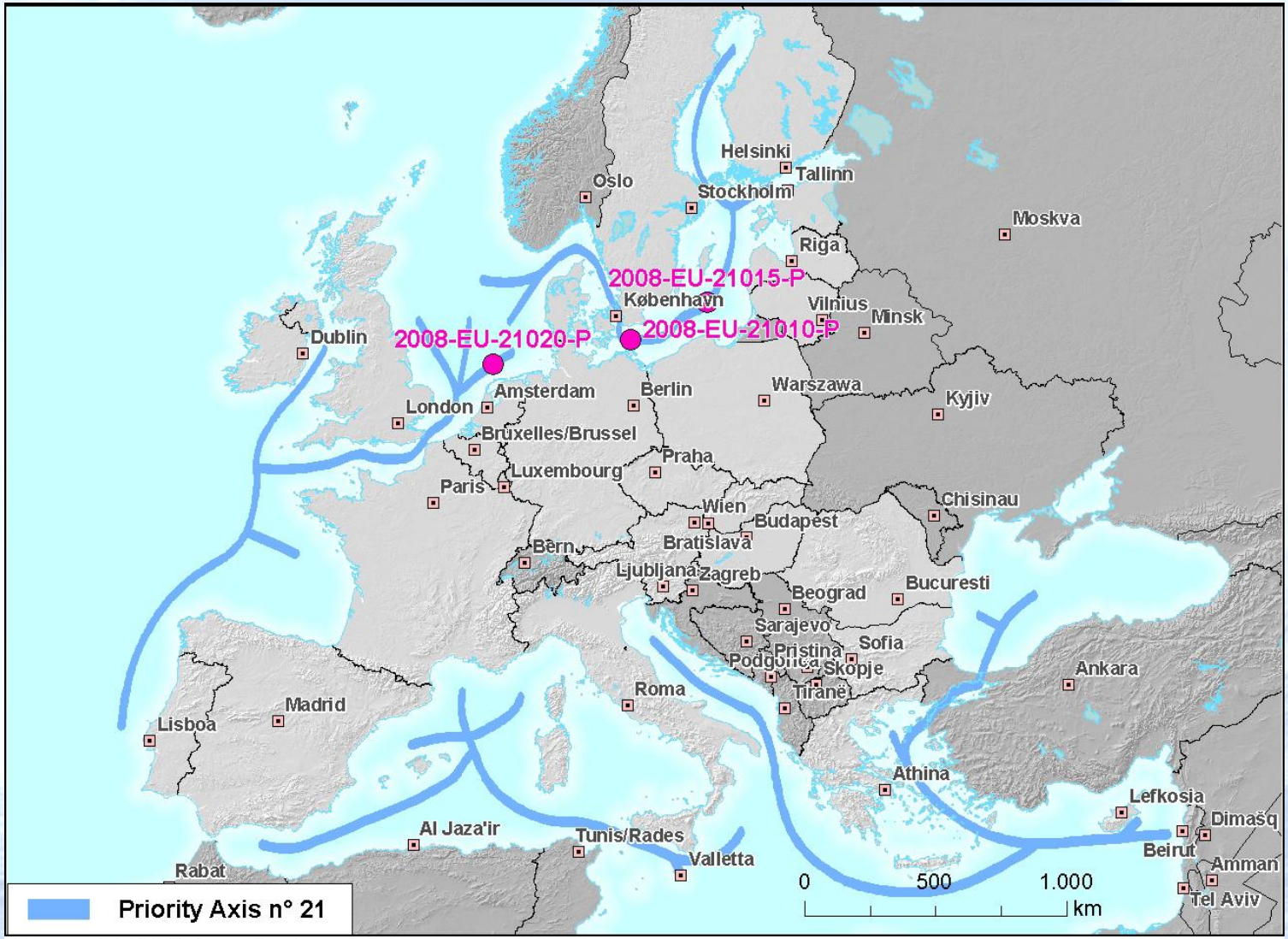


- 1995, 1997, 1999년 근해해상운송(SSS)에 관한 선언문 발표. 선언문에는 기존의 장벽 철폐를 위한 상세계획 포함

- 2002년 근해해상수송의 통관절차 간소화에 따라 유럽 위원회는 '정기해상운송 허가(AUTHORISED REGULAR SHIPPING SERVICE)'제도 도입

- 2003년, 유럽 위원회는 유럽의회 및 복합운송에 관한 명령제정을 제안했고 근해해상운송 증진을 위한 프로그램에 관한 선언문을 발표
- 유럽횡단 운송네트워크의 해상고속도로(프로젝트 21)

그림 3: 해상고속도로(Motorways of the Sea)



Source: TEN-T Executive Agency

표 5: 근해해상운송 촉진을 위한 사업계획

분류	**내용**
입법	1. 회원국 내 항구를 입출항하는 선박의 보고절차에 관한 명령 시행 (IMO-FAL협약)
	2. 마르코 폴로 시행(운송수단전환 진흥계획 프로그램)
	3. 복합운송 수단의 표준화 및 통합
	4. 해상고속도로(MoS)
	5. 근해해상운송(SSS)의 탄소배출 감축
기술	6. SSS(T2L) 통관절차 안내
	7. SSS의 문제점 파악 및 해결
	8. 국가별 응용프로그램 및 EU의 통관절차 전자화
	9. 연구 및 기술 개발
운영	10. 원스톱(한 번에 모든 업무를 다 할 수 있는) 행정처리
	11. SSS 거점지역의 핵심적 역할 수행
	12. 근해해상수송센터의 기능 수행 및 운영 지침
	13. SSS를 가장 성공적인 대체수단으로 홍보
	14. 통계자료 수집

- 2009년 회원국을 입출항하는 선박의 보고 절차에 관한 명령제안을 포함해, 이동장벽 없는 유럽 내 해상운송지역 설립을 위해 선언문을 발표하고 실행계획을 제안.

근해해상운송 발전 정책

- 발전 계획: 2000년 12월 유럽근해네트워크(ESN) 구축했고, 현재 20개 근해해상운송 촉진 센터(Short sea Promotion Centres, SPCs)로 구성
- 근해해상운송의 거점지역
- 성공사례
- 지역 보조금
  - 마르코 폴로 프로그램
  - 유럽횡단 운송 네트워크
  - 연구 및 기술개발
- 결의안, 결론 및 의견
  - 의회, EP, 경제 및 사회 위원회, 근해해상수송에 관한 지역위원회의 결의안, 결론 및 의견을 다양한 언어로 볼 수 있음
- Escola Europea de SSS (유럽 근해해상운송(SSS) 학교)

5. 결론

- 유럽의 포괄적 운송 정책
- 인프라 구축 정책은 한 지점에서 다른 지점으로 이동하는 해운산업 발전에 기여
- 통합운송정책은 환경에 따라 결정되지만, 기업은 환경기준에 부합할 수 있음.
- 통합운송정책은 각 기능마다 전문인력이 필요하게 될 것으로 판단. 또한, 교육과 훈련은 수년 간 축적해온 지식을 계속 유지시킬 수 있는 부가적 가치임
- 현재 장거리 운송에서 33%를 차지하고 있는 도로운송과 비교해 근해해운운송이 성장할 수 있는 기회는 여전히 많음.

감사합니다.

ana-argonaut@sapo.pt

중국 근해운송의 발달

FEI Weijun

중국수운과학연구원

개요

1. 근해운송 발달
2. 관련 정책 및 사례
3. 향후 전망

중국: 주요 경제회랑

근해운송의 장점

저투자
저비용
고역량
부지 사용면적 절감
안전 및 보안 확보
에너지 절감
배출가스 감축, 환경친화적

근해운송의 경쟁력

중국의 주요 수로

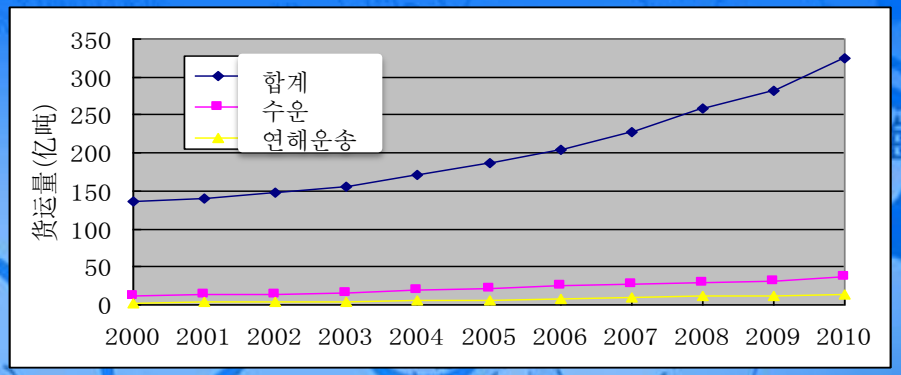
근해운송의 역할

연안화물 물동량

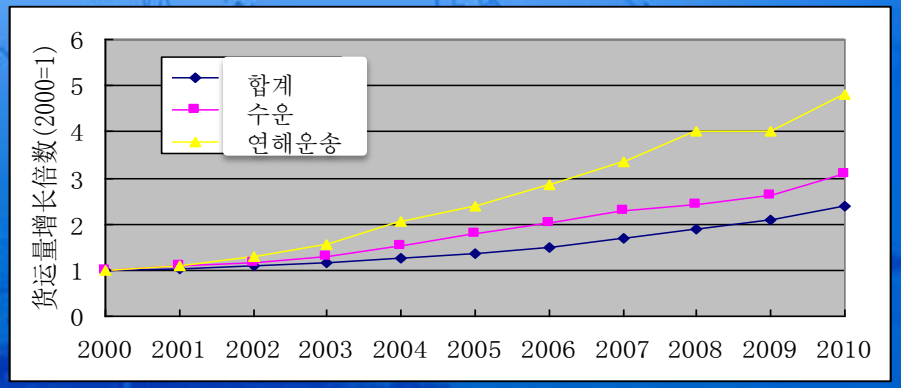
2010년 중국 내 연안화물 물동량은 13.2억 톤으로, 이는 전체 해운 물동량의 35% 를 차지하며 해안지방 및 도시 내 철도 물동량의 두 배에 달한다.

2000년에서 2010년 사이 연안화물 물동량의 평균 증가율은 17.3%로, 이는 5개 운송수단 물동량보다 8.2% 높은 수치이다.

화물 물동량



화물 물동량 증가율

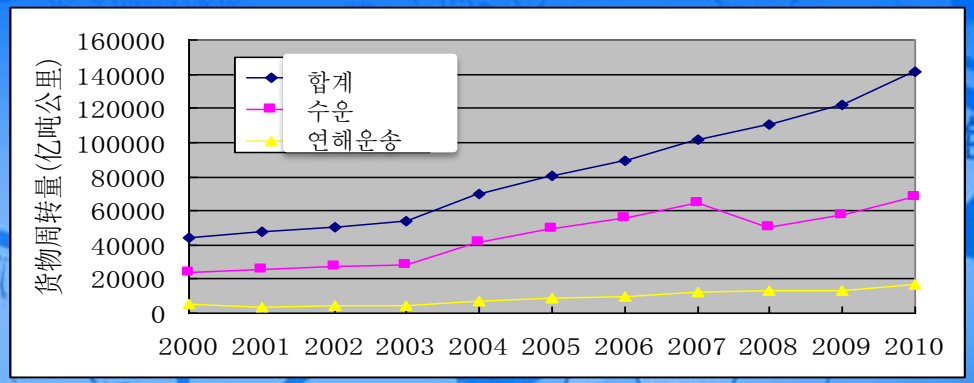


연안화물 운송실적

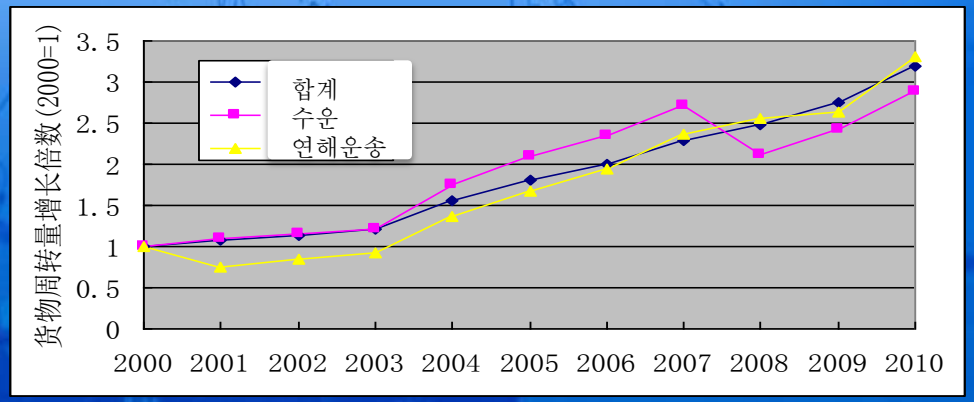
중국 내 연안화물 운송실적은 1.6892조 톤 킬로미터로, 이는 5개 운송수단 전체실적의 12%를 차지한다.

2000년에서 2010년 사이 연안화물 운송실적의 평균 증가율은 18.7%로, 가장 빠르게 증가한 운송수단 중 하나이며 5개 운송수단의 실적인 12.5% 보다 높은 수치이다.

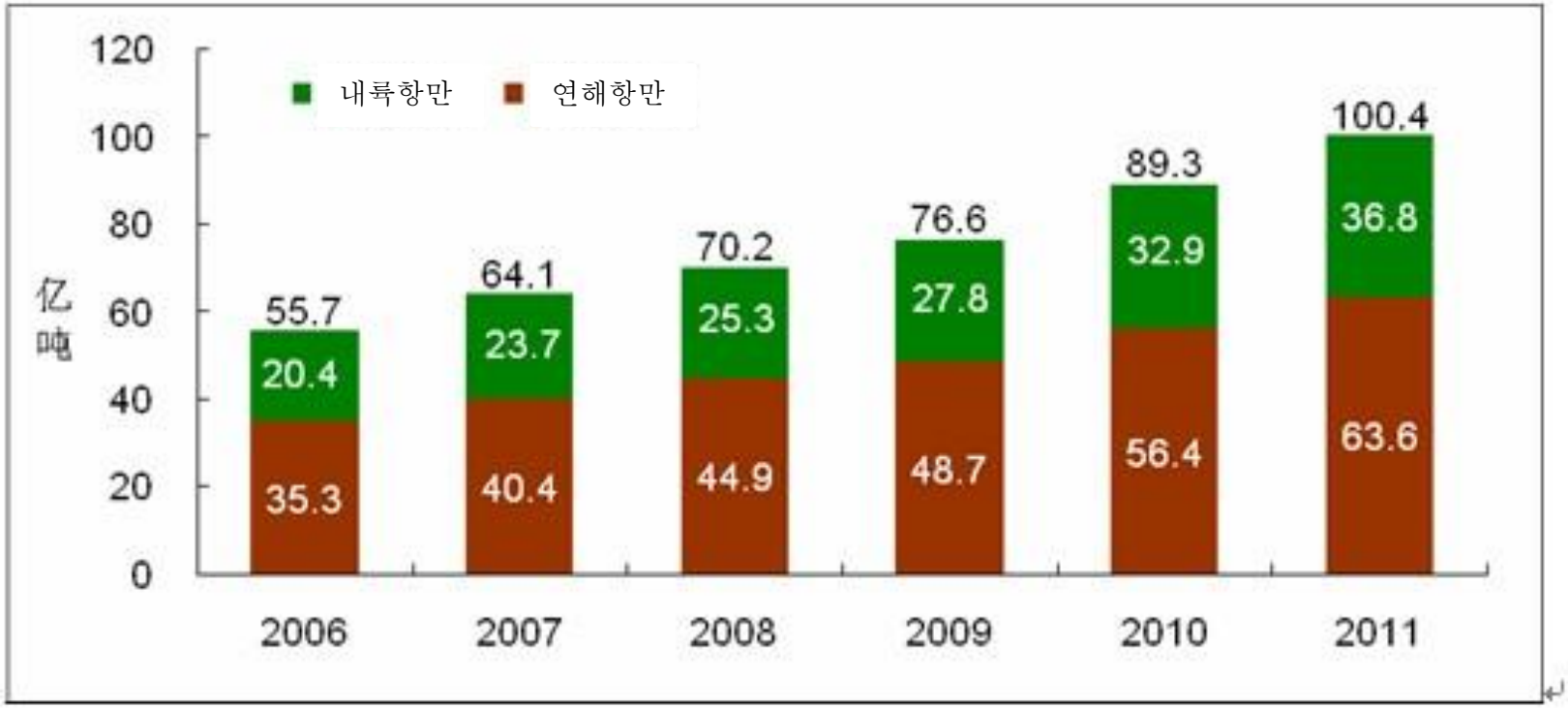
화물 운송실적



화물 운송실적 증가율

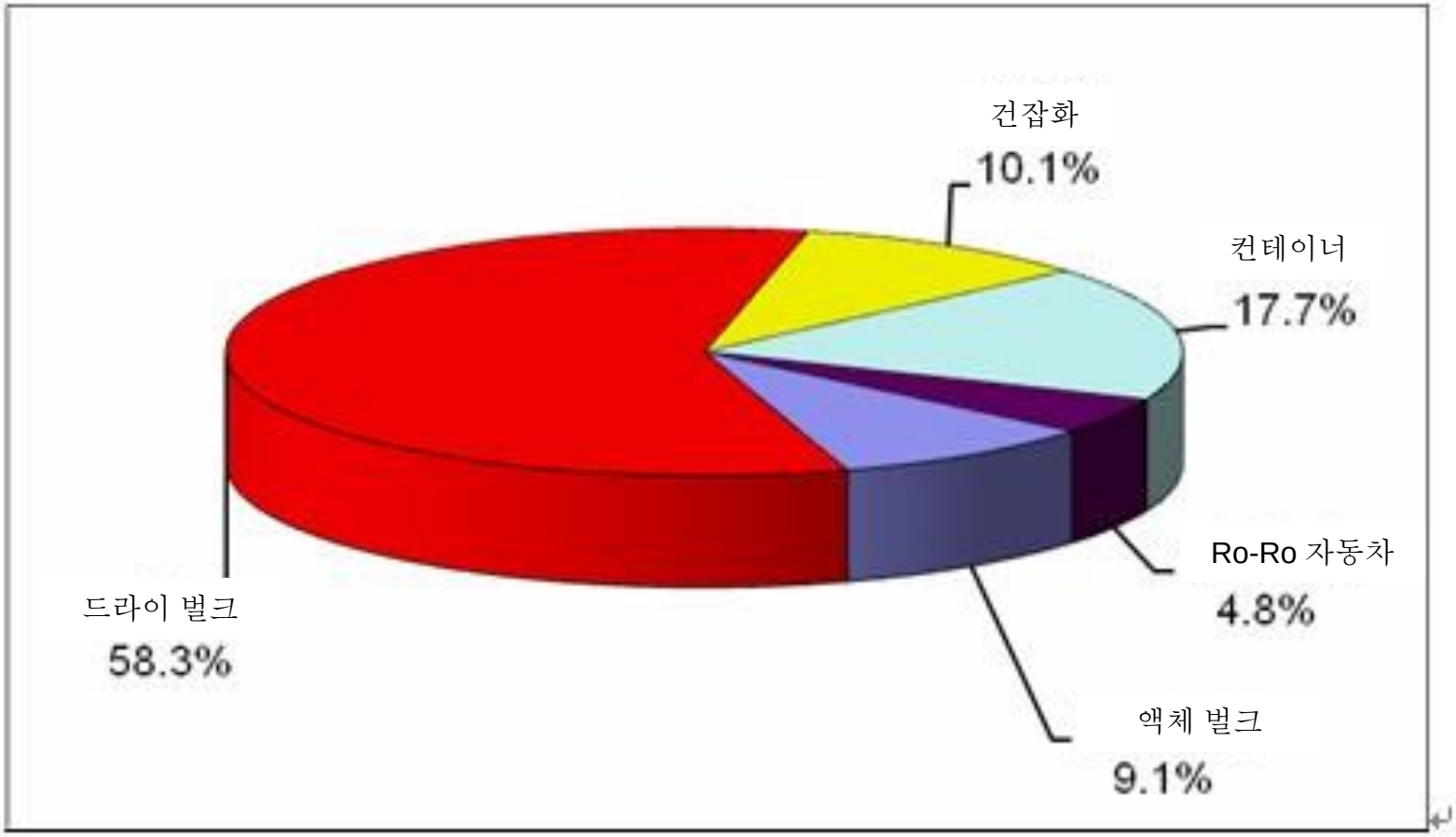


항만 화물처리량 증가



2006년-2011년 전국 항만 화물 처리량

2011년 항만 화물 유형



2006년-2011년 화물 유형별 처리량 비중

2011년 중국 항만 주요 화물

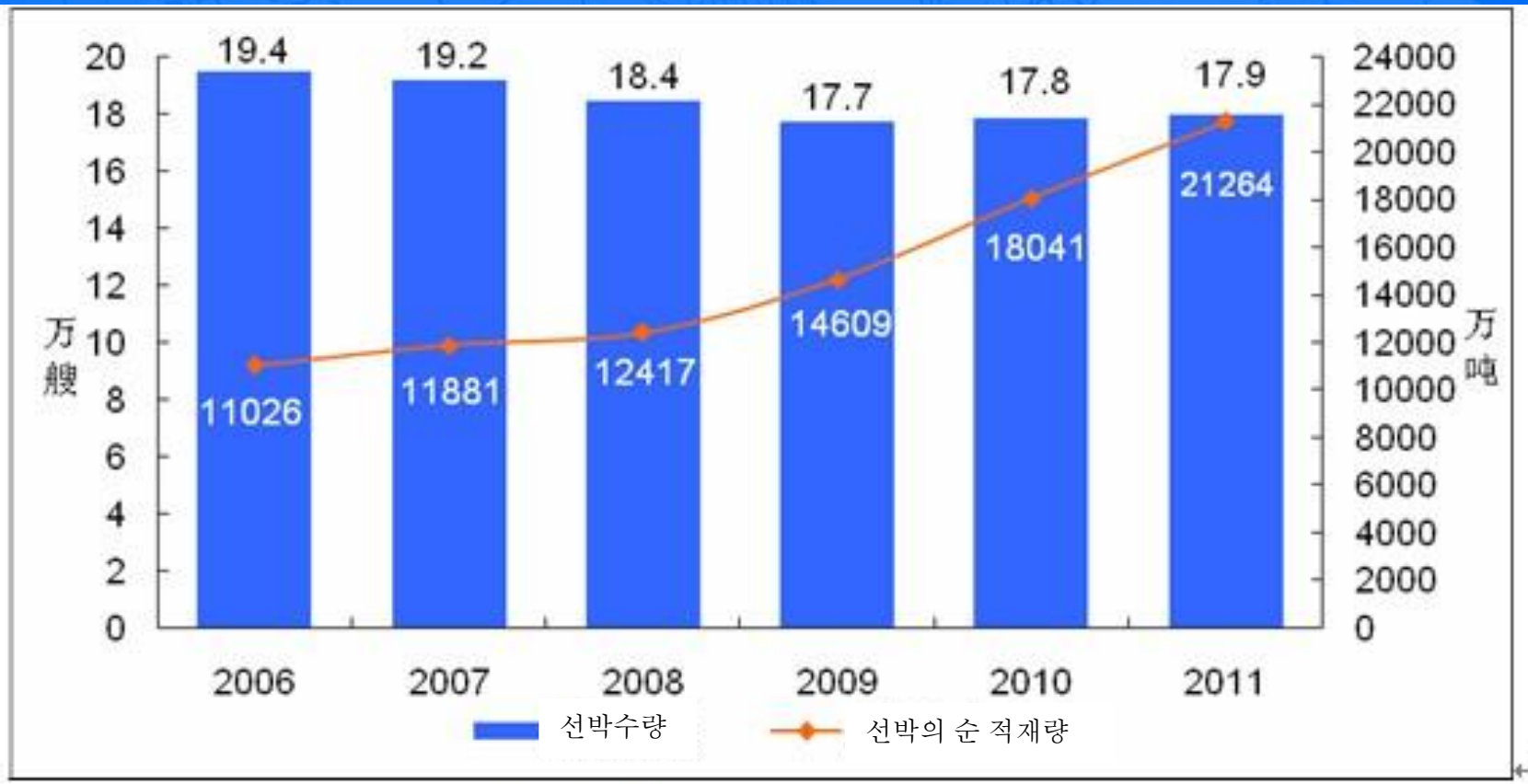
화물	화물처리량	대외	대내
합계	91.18	27.63	63.55
석탄	19.43	2.13	17.3
석유	7.48	3.16	4.32
-원유	4.1	2.41	1.69
철광석	13.85	8.19	5.66
철강	4.19	0.67	3.52
건축 자재	13.57	0.28	13.29
시멘트	2.21	0.09	2.12
비 철광석	2.14	0.52	1.62
식품	1.66	0.58	1.08
기계 설비	1.71	1.09	0.62
화학 제품	1.74	0.72	1.02
기타	23.2	10.2	13

화물처리량 1억 톤 이상 항만

단위: 억톤

항만	처리량	항만	처리량
연해항만			
닝보-저우산항	6.94	르자오항	2.53
상하이항	6.24	선전항	2.23
텐진항	4.53	옌타이항	1.8
광저우항	4.31	샤먼항	1.57
칭다오항	3.72	롄윈강항	1.56
다롄항	3.37	잔장항	1.55
탕산항	3.13	베이부완항	1.53
친황다오항	2.88	황화항	1.13
잉커우항	2.61		
내륙 항만			
쑤저우항	3.8	타이저우항	1.2
난징항	1.73	전장항	1.18
난퉁항	1.73	충칭항	1.16
후저우항	1.47	자싱 내륙항	1.07
장인항	1.29		

중국 선박 보유량 증가



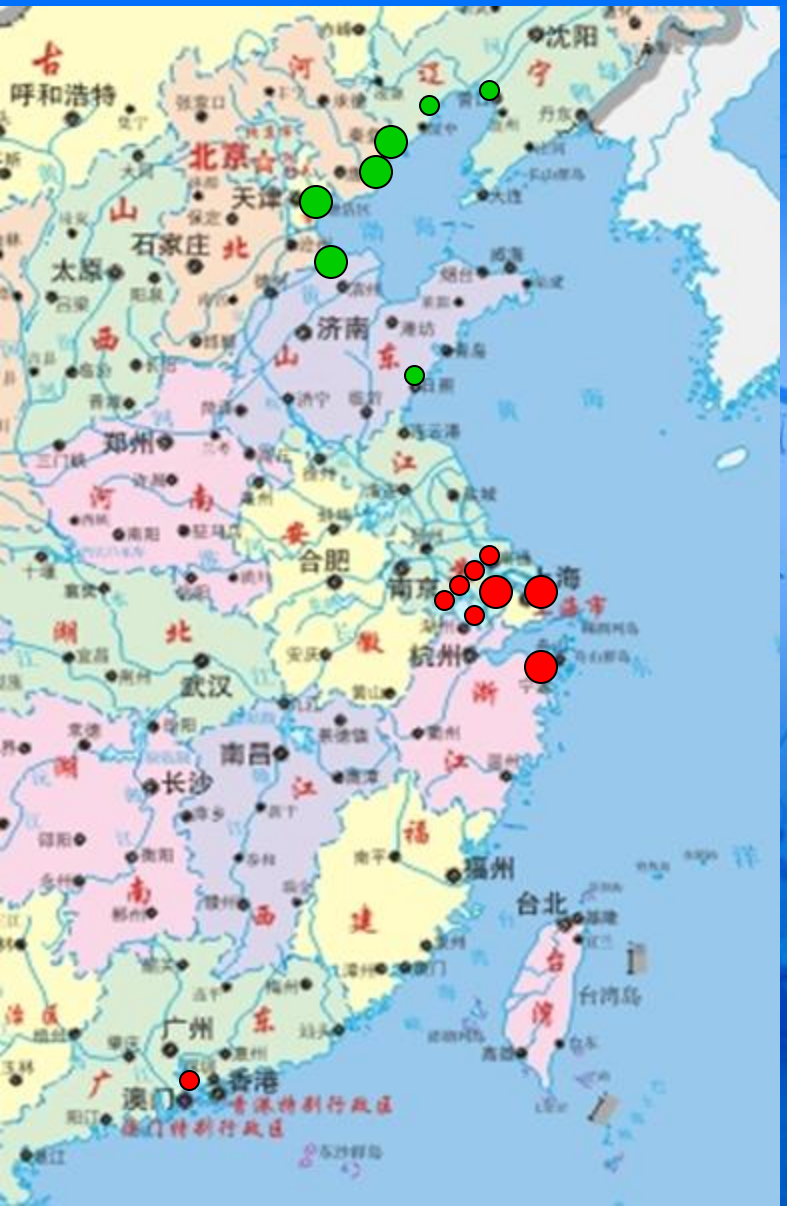
2006년-2011년 전국 수상운송 선박 보유량

2011년 중국 선박

근해

2011년 수상운송 선박분포			
지표	단위	실적	전년대비 증가율(%)
내수로운송 선박			
운송선박수량	만척	16.6	0.1
순 적재량	만톤	8,780	18.1
평균 순 적재량	톤/척	529	17.9
여객	만명	81.9	-0.7
컨테이너 슬롯	만 TEU	16.1	25.5
선박 동력	만 KW	2,771	14.3
연해운송 선박			
운송선박수량	만척	10,902	4.1
순 적재량	만톤	5,780	16.1
평균 순 적재량	톤/척	5,302	11.5
여객	만명	16.9	6.8
컨테이너 슬롯	만 TEU	20.3	9.4
선박 동력	만 KW	1,534	9.1
원양운송 선박			
운송선박수량	만척	2,494	12.7
순 적재량	만톤	6,704	19.2
평균 순 적재량	톤/척	26,880	5.7
여객	만명	2.05	0.5
컨테이너 슬롯	만 TEU	111	10
선박 동력	만 KW	1,644	9.5

연안 석탄운송 네트워크



주요 석탄 선적항

주요 석탄 하역항

석탄 해안 운송로

북부 선적항:
잉커우, 진저우, 친황다오, 황화,
탕산, 톈진, 칭다오, 르자오, 롄윈강

양쯔강 삼각주의 하역항:
상하이, 자싱, 닝보-저우산, 난징, 전장, 쑤저우, 난퉁, 장인,
양저우, 타이저우, 우시

남동부 해안지역 내 하역항:
타이저우, 윈저우, 푸저우, 샤먼, 산터우

중국 남부 하역항:
허먼, 광저우, 주하이, 장먼, 노스베이항

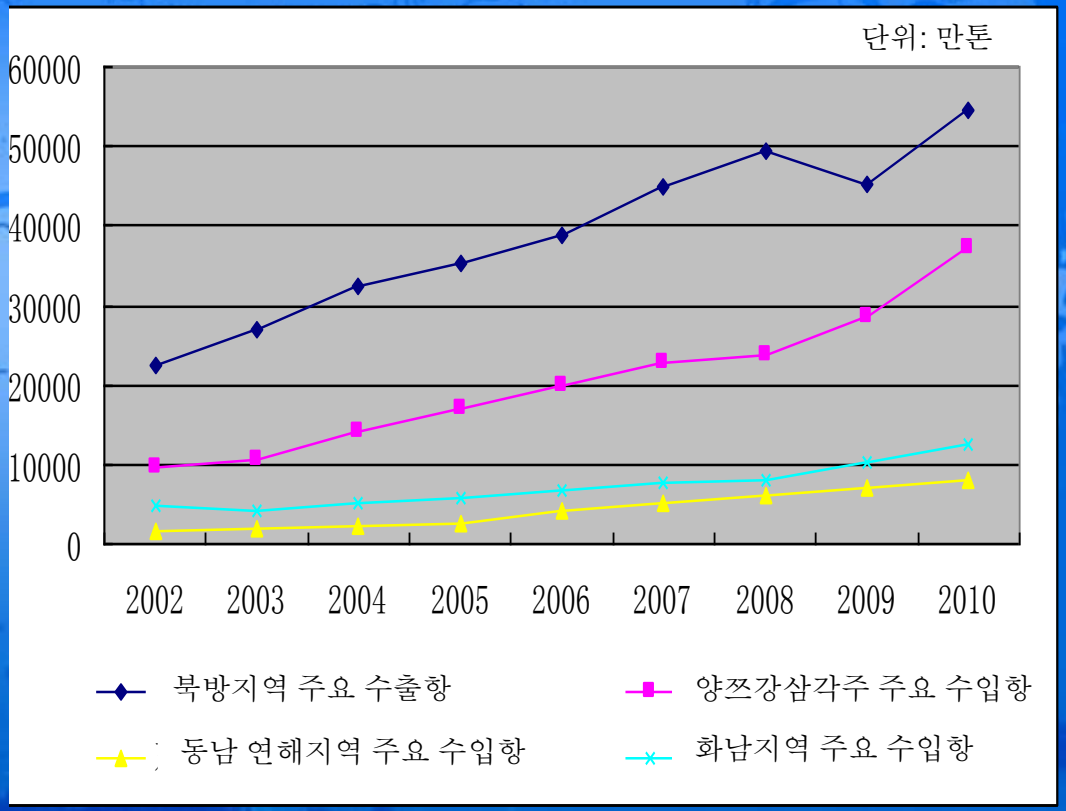
연안 석탄 물동량

단위: 10,000 톤

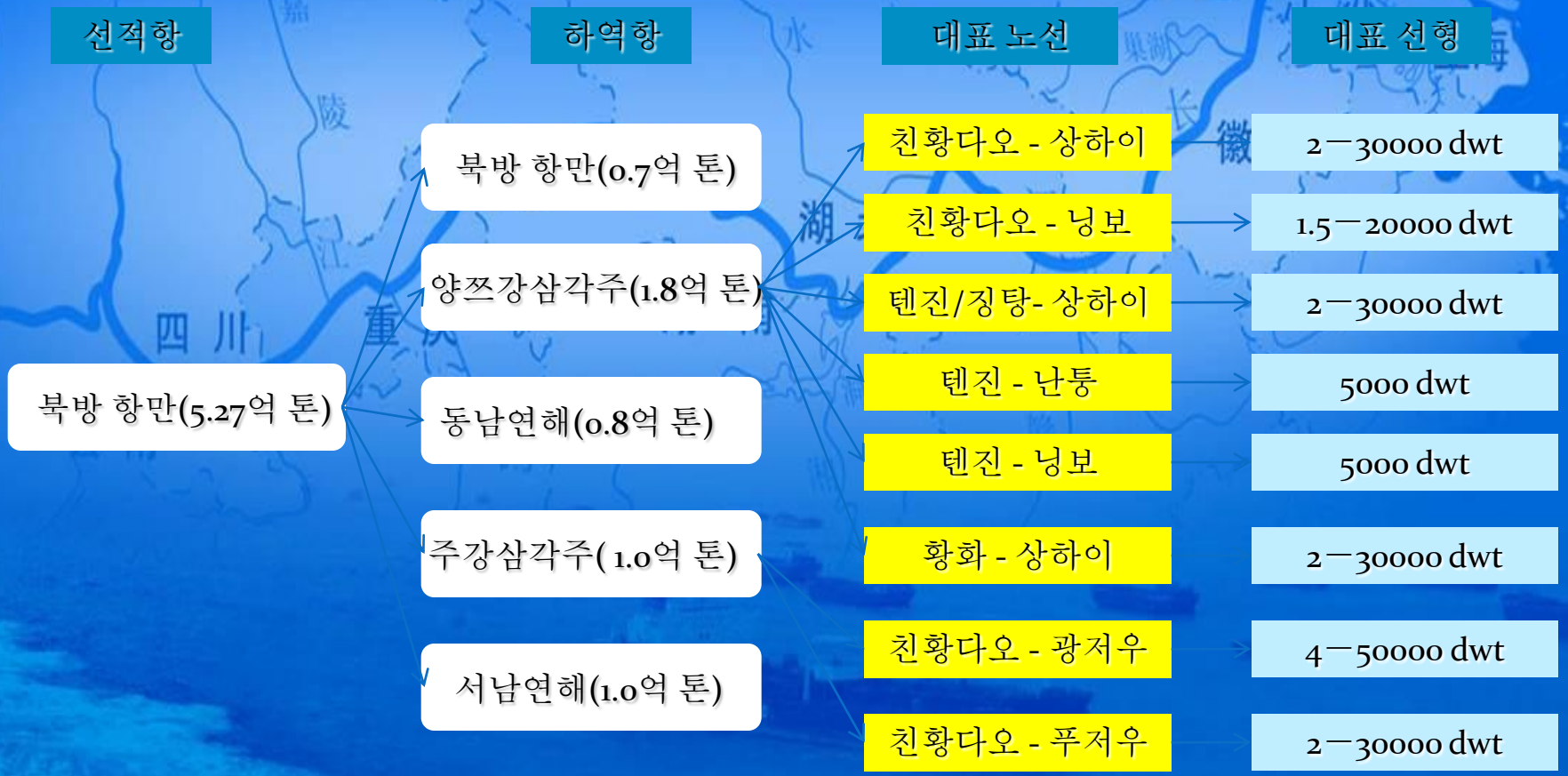
주요 선적항	2010 년 처리량
친황다오	22212
탕산	9217
황화	8424
톈진	6916
진저우	1610
르자오	1267
잉커우	1074

주요 하역항	2010 년 처리량
상하이	6794
쑤저우	6404
닝보-저우산	5969
광저우	3771
장인	2497
난징	2220
난퉁	2111
자싱	2067
타이저우	2011

주요항 처리량



석탄 근해운송

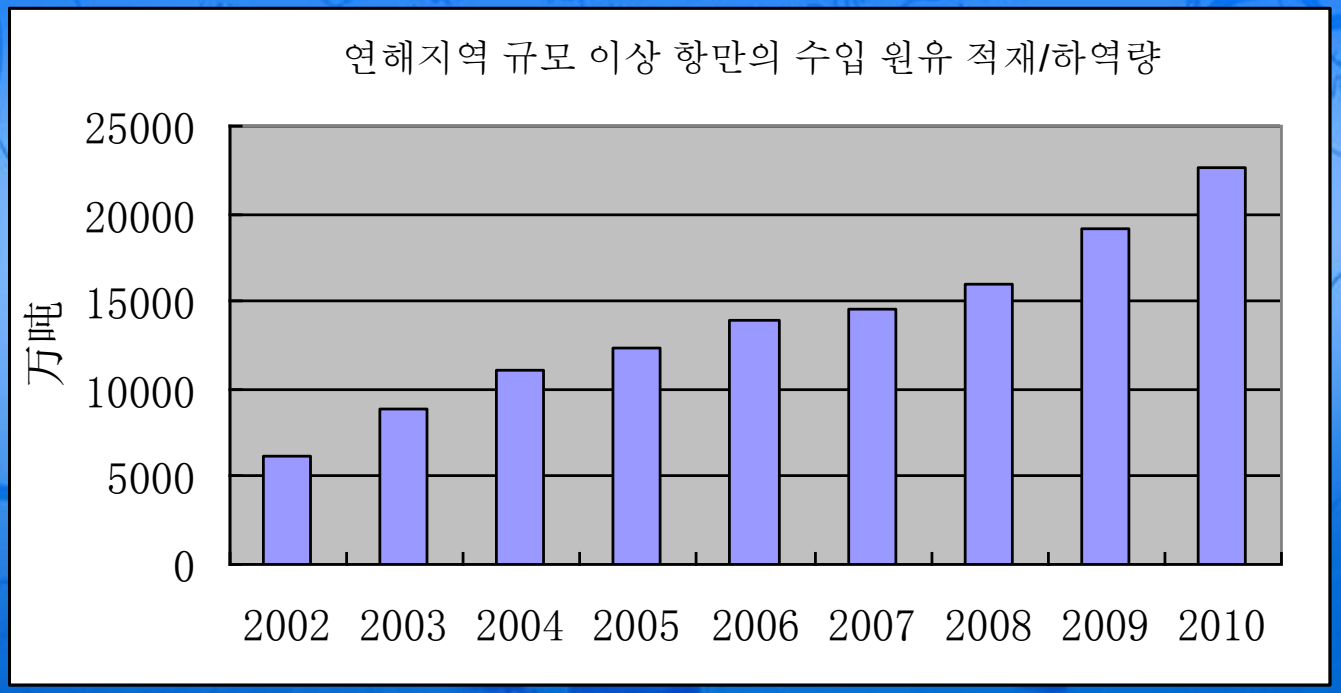

선적항
하역항
대표 노선
대표 선형
북방 항만(5.27억 톤)
북방 항만(0.7억 톤)
양쯔강삼각주(1.8억 톤)
동남연해(0.8억 톤)
주강삼각주(1.0억 톤)
서남연해(1.0억 톤)
친황다오 - 상하이
친황다오 - 닝보
텐진/징탕- 상하이
텐진 - 난퉁
텐진 - 닝보
황화 - 상하이
친황다오 - 광저우
친황다오 - 푸저우
2－30000 dwt
1.5－20000 dwt
2－30000 dwt
5000 dwt
5000 dwt
2－30000 dwt
4－50000 dwt
2－30000 dwt

원유 매장량

단위: 10,000 톤

주요 원유 수입항	2010년 대외무역 처리량
닝보-저우산	6961
칭다오	4039
다롄	2549
후이저우	1614
톈진	1585
잔장	1235
취안저우	1075

원유 수입량


연해지역 규모 이상 항만의 수입 원유 적재/하역량
万吨
25000
20000
15000
10000
5000
0
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010

원유 및 정유 운반선

원유운송

대표노선	대표선형
닝보－난징	2－30000 dwt
저우산－난징	2－30000 dwt
광저우－난징	2－30000 dwt

정제유운송

대표노선	대표선형
다롄－상하이	20000 dwt
다롄－광저우	20000 dwt
톈진—원저우/타이저우	2000-5000 dwt
톈진—산터우/광저우	2000-5000 dwt

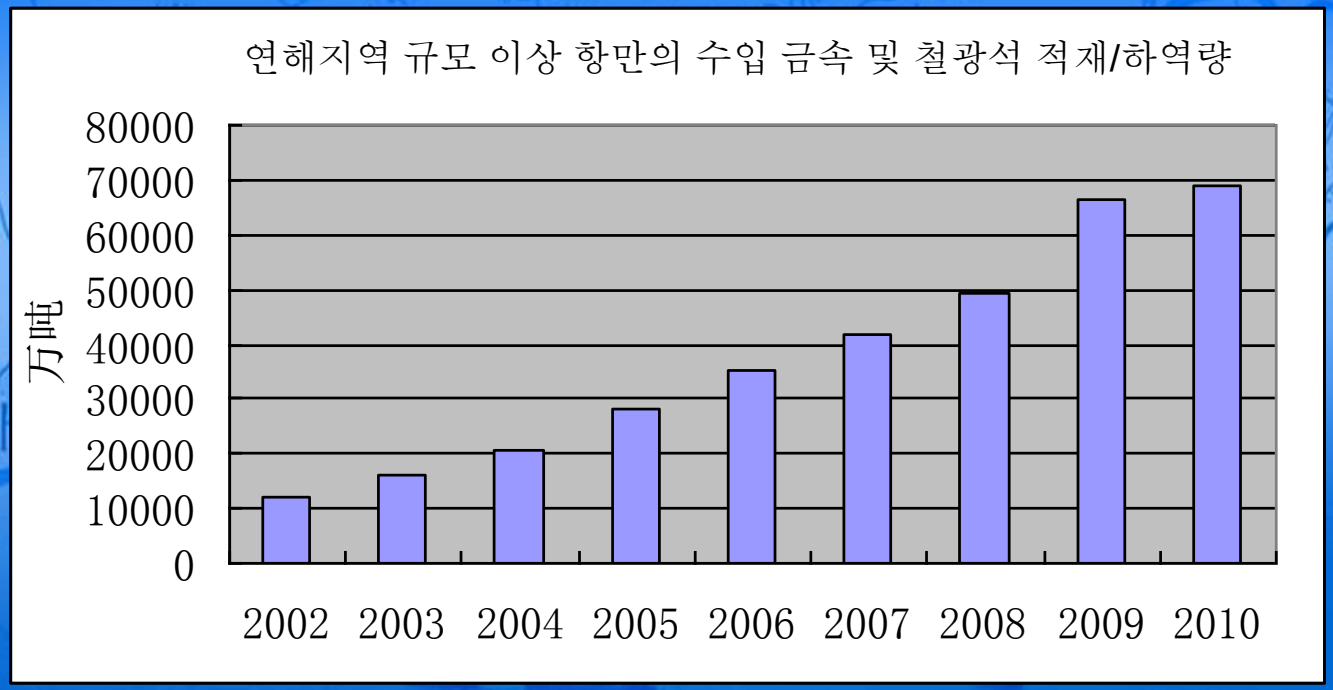
금속 및 철광석 수입항

주요 금속 및 철광석 수입항

단위: 10,000 톤

주요 금속 및 철광석 수입항	*2010년 대외무역 처리량*
르자오	*11134*
칭다오	*10063*
탕산	*8744*
닝보-저우산	*8250*
톈진	*7833*
롄윈강	*3969*
상하이	*3828*
잉커우	*2617*
잔장	*2499*
노스베이항	*2425*

금속 및 철광석 수입량


연해지역 규모 이상 항만의 수입 금속 및 철광석 적재/하역량
万吨
80000
70000
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010

철광석 근해운송

철광석 운송
대표 노선
대표 선형
베이룬ㅡ상하이
2-30000 dwt
베이룬ㅡ난퉁
2-30000 dwt
칭다오ㅡ장자강
10000 dwt
저우산ㅡ장자강
5000 dwt

식품 수입 연안운송

대내무역용 주요 선적항

대내무역용 주요 하역항

주요 수입항

식품 연안 운송로

단위: 10,000 톤

중국 북동부 대내무역 용 주요 선적항	2010 년 처리량
다롄	1292
잉커우	646
진저우	453

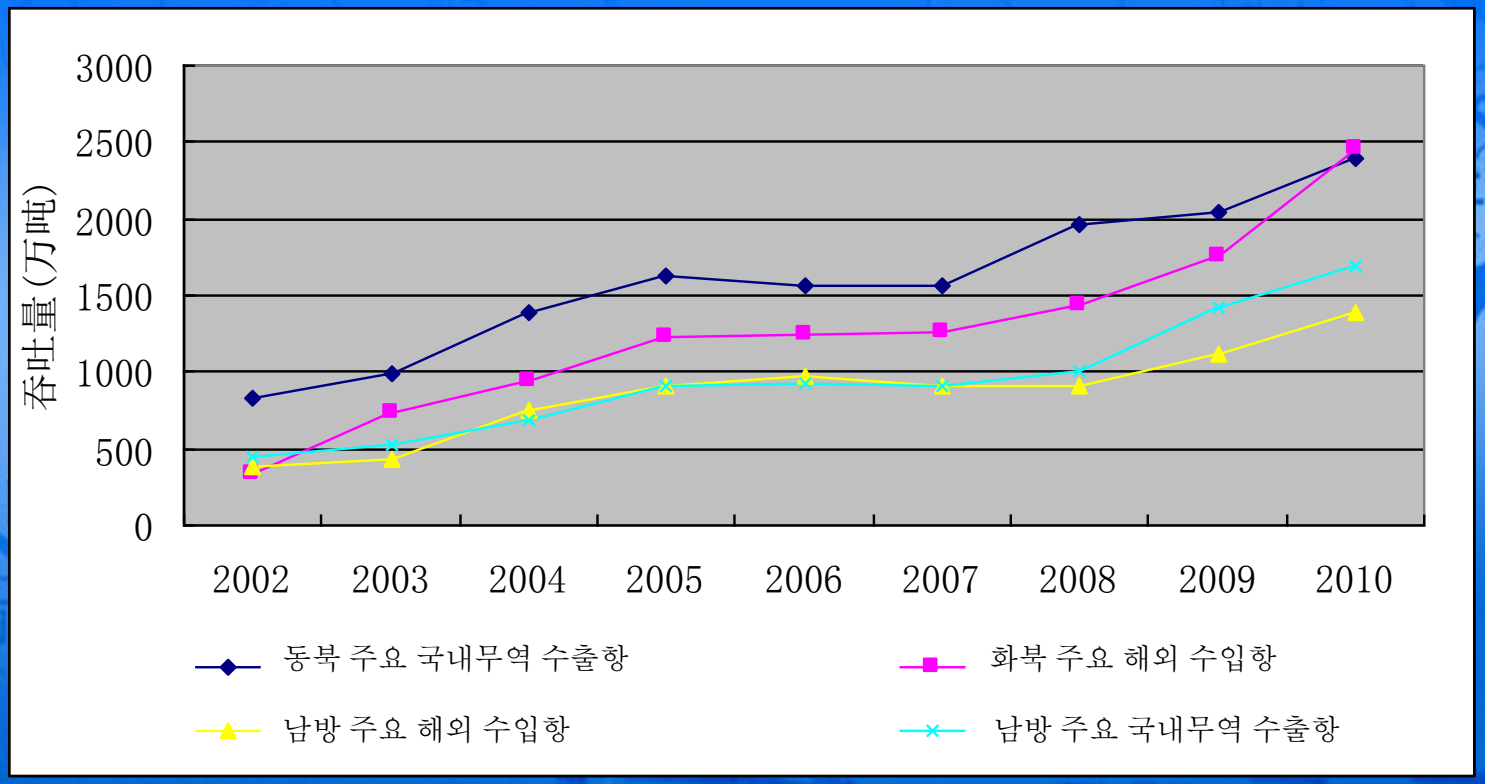
중국 남부 대내무역용 주요 하역항	2010 년 처리량
선전	799
타이저우	554
닝보-저우산	344

중국 북부 주요 수입항	2010 년 처리량
르자오	776
롄윈강	631
톈진	541
칭다오	515

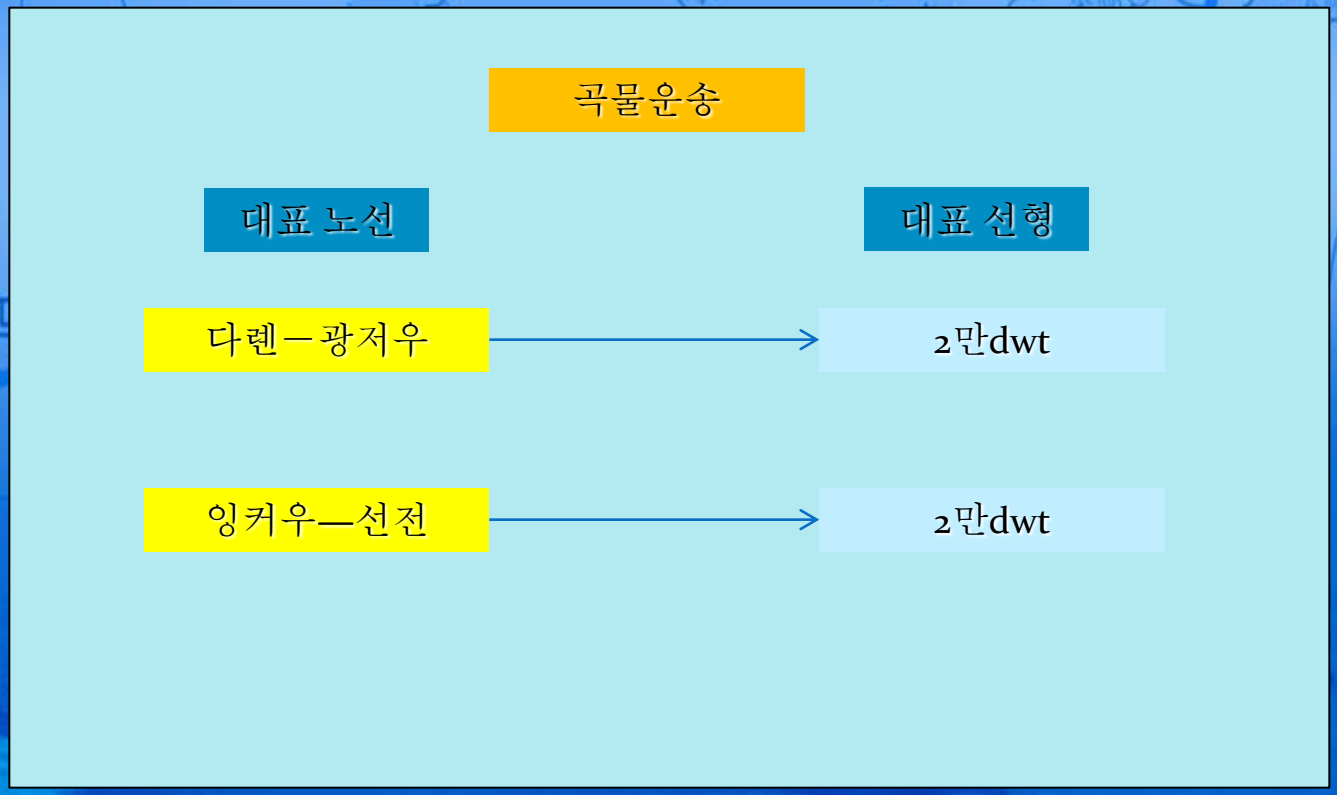
중국 남부 주요 수입항	2010 년 처리량
광저우	578
노스베이항	492
쑤저우	320

Waterborne Transport Research Institute

식품 수입 연안 물동량


3000
2500
2000
1500
1000
500
0
吞吐量(万吨)
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
동북 주요 국내무역 수출항
화북 주요 해외 수입항
남방 주요 해외 수입항
남방 주요 국내무역 수출항

곡물 근해운송



중국 내 컨테이너 운송 네트워크

주요 컨테이너항

해안 및 강변 컨테이너 운송로

국가 허브항----
상하이, 선전

지역 허브항----
보하이만 지역: 다롄, 톈진, 칭다오
중국 동부: 닝보-저우산
중국 남부: 광저우, 샤먼

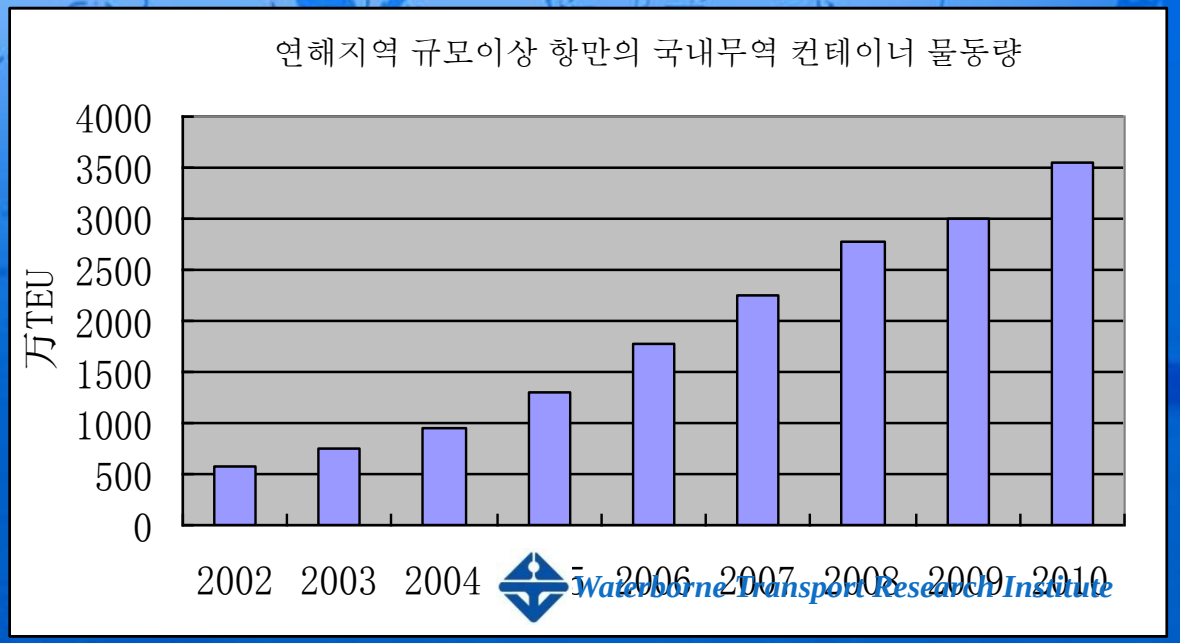
기타----
잉커우, 옌타이, 르자오, 롄윈강, 푸저우, 취안저우

항만 화물처리량 - 컨테이너 연안운송

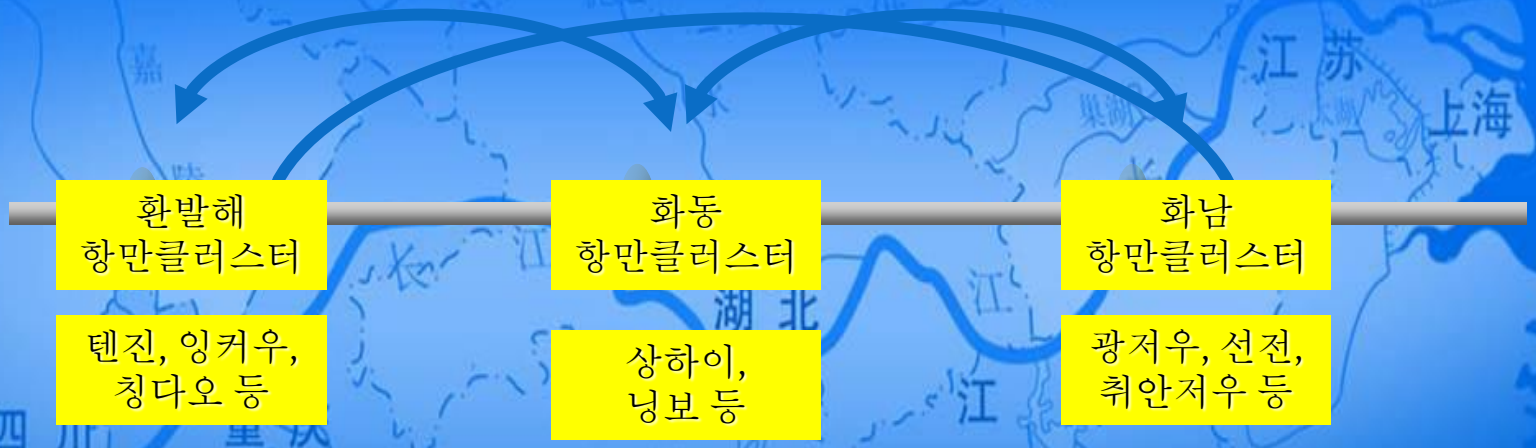
단위: 10,000 TEUs

주요항	2010년 화물처리량
상하이	2906.9
선전	2251.0
닝보-저우산	1314.7
광저우	1254.6
칭다오	1201.2
톈진	1008.6
샤먼	582.4
다롄	526.3
롄윈강	387.1
잉커우	333.8
옌타이	154.1
푸저우	147.1
취안저우	137.0
르자오	106.1

2006년-2011년 전국 항만 컨테이너 물동량



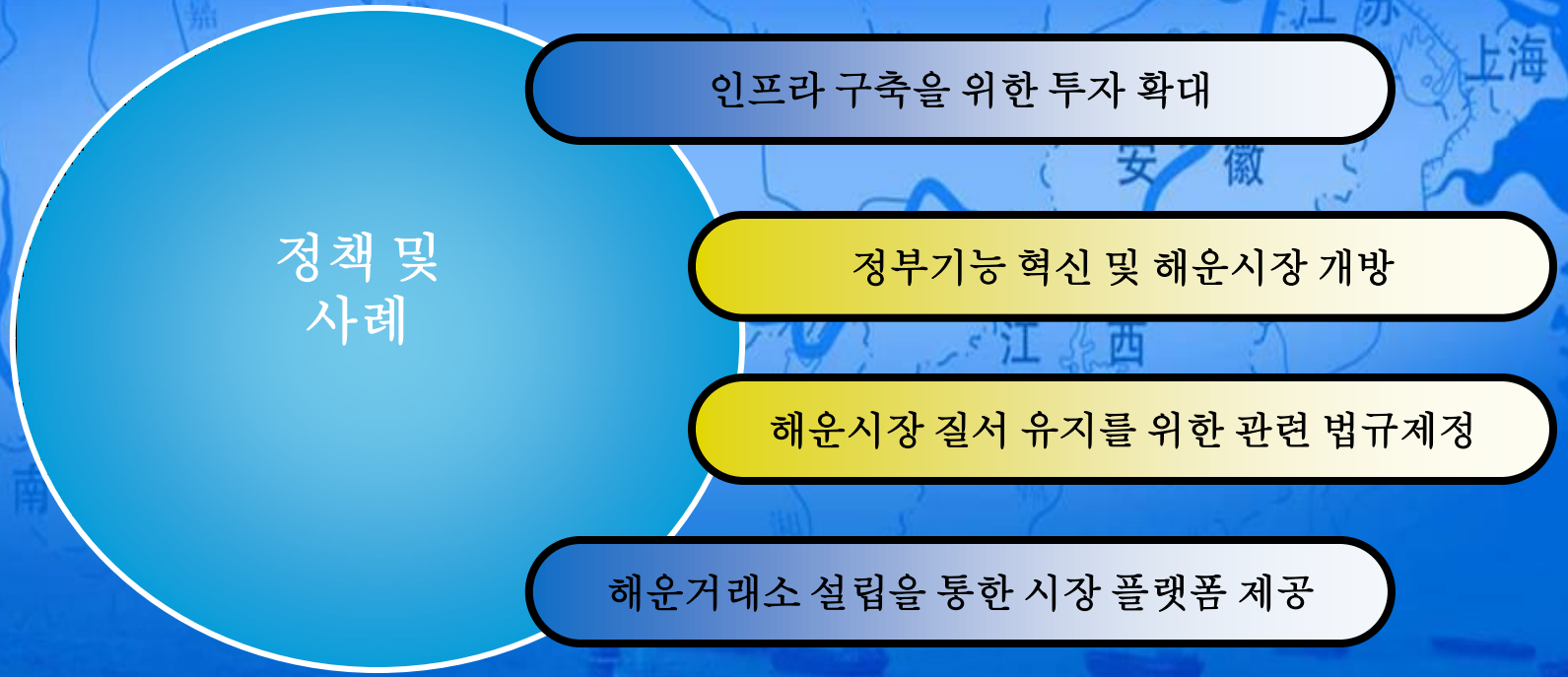
컨테이너 근해운송



선형 분포

컨테이너 적재능력 (TEU)	< 300	300–499	500–799	800–999	1000–1399	1400–1999	2000–2999	3000–5399
전체 수송능력 대비 비중(%)	6.7	18.9	9.8	5.7	27.9	9.8	5.5	15.7

근해운송 관련 정책 및 사례



인프라 구축 투자 확대를 통한 에너지 수송 촉진

- 석탄화물 처리를 위해 친황다오항과 황화항에 전문터미널 건설
- 기계 및 운송장비 관련 R&D 역량강화
- 고성능 기계 및 운송장비 구축
- 섬탄 해상운송 처리능력 향상
- 석유 하역 및 저장시설 구축을 위한 정부 투자

정부기능 혁신 및 해운시장 개방

- 정부기능 혁신 및 세부 규제 실시
- 지방자치단체에 항만 운영권 이임
- 연해 선적능력 승인제 폐지 및 신고제 도입
- 해운시장 개발 및 항만시설 구축의 가속화, 선적능력 최대화

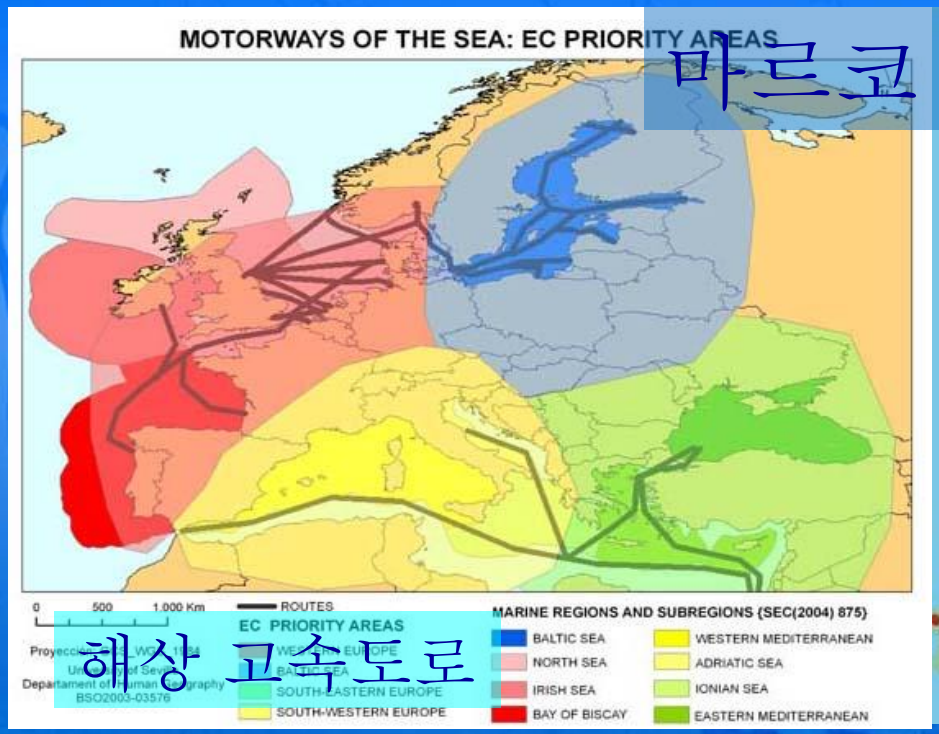
해운시장 질서 유지를 위한 관련 법규 제정

- 중화인민공화국 항만법;
- 수운 관련 규정
  해상화물운송 계약 이행 관련 세부 규칙
  해상화물운송 관련 국가 규제
  노후 운송선박 관리 규정
  국내 해상운송 운행검사 관리규정
- 개방되고 공정한 해운시장 조성

해운거래소 설립을 통해 시장 플랫폼 제공

- 해운정보연구 플랫폼 구축; 해운 신용평가 체제; 선박매매 인증센터 및 터미널 해운서비스센터;
- 석유, 석탄, 금속, 광석, 식품 관련 지수를 포함한 중국 연해 산적화물 운임지수 (CCBFI)
- 중국 해운시장의 성장

유럽: 새로운 인센티브 제공



마르코 폴로

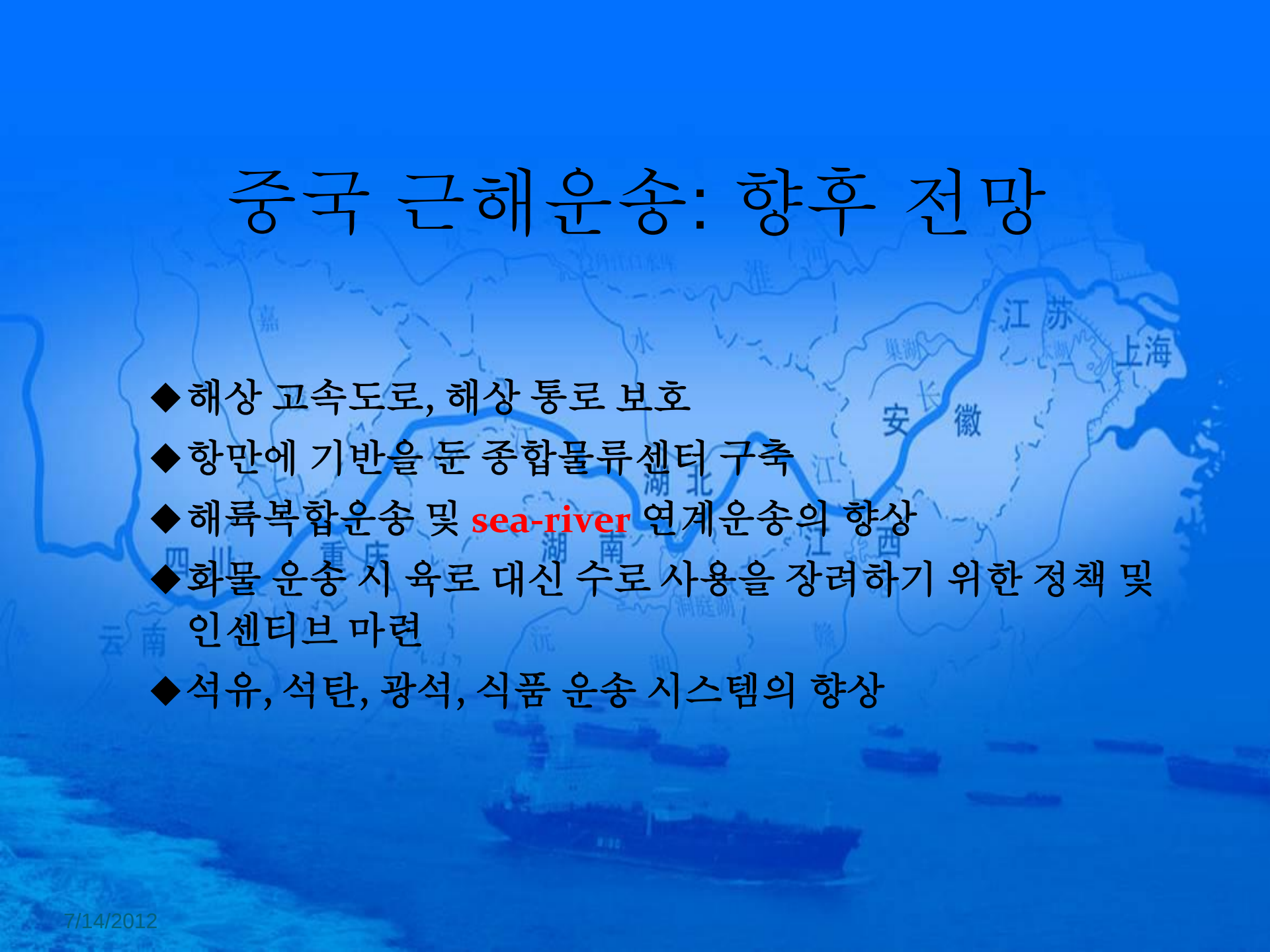
해상 고속도로

"나이아데스"

미국: 신규 프로그램

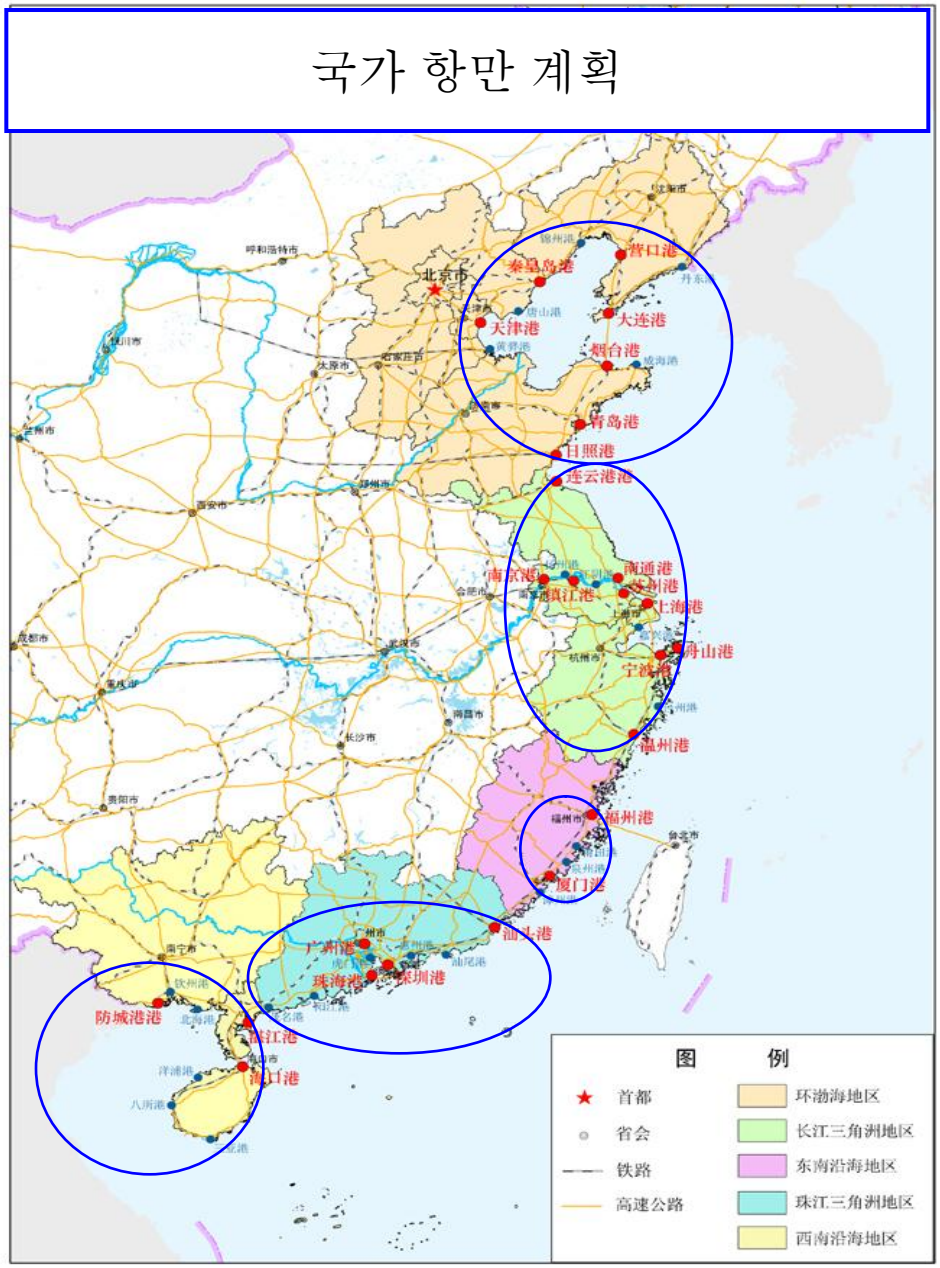
America's
Marine Highways
미국의 해상
고속도로
SEATTLE / TACOMA
PORTLAND
Columbia
Snake
Pacific Ocean
SAN FRANCISCO
Sacramento Rh
San Joaquin
LOS AN
DULUTH / SUPERIOR
Lake Superior
ST. PAUL
Mississippi
Missouri
CHICAGO
Lake Michigan
Lake Huron
Lake Erie
L. Ontario
St. Lawrence
Hudson
BOSTON
NEW YORK
PHILADELPHIA
BALTIMORE
PITTSBURGH
Ohio
Illinois
Kentucky
ST. LOUIS
NORFOLK / HAMPTON ROADS
Arkansas River
Oklahoma River
Red River
Tennessee
Intracoastal
WILMINGTON
CHARLESTON
SAVANNAH
JACKSONVILLE
Atlantic Ocean
Atlantic
HOUSTON
MOBILE
NEW ORLEANS
Gulf Intracoastal
Gulf of Mexico
TAMPA
CORPUS CHRISTI
MIAMI
U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
MARITIME ADMINISTRATION
August 2008
Leading the Future
2008 — 2013 Strategic Plan

중국 근해운송: 향후 전망



- 해상 고속도로, 해상 통로 보호
- 항만에 기반을 둔 종합물류센터 구축
- 해륙복합운송 및 **sea-river** 연계운송의 향상
- 화물 운송 시 육로 대신 수로 사용을 장려하기 위한 정책 및 인센티브 마련
- 석유, 석탄, 광석, 식품 운송 시스템의 향상

국가 항만 계획



8개 운송 시스템

석탄 운송

석유 운송

철광석 운송

컨테이너 운송

곡식 운송

차량 운송

Ro-Ro(수평적재하역) 운송

승객 운송

근해운송 수요 분석

1. 석탄 수입 증가로 인한 수요
2. 원유 수입의 꾸준한 증가
3. 철광석 수입은 동일 수준 유지
4. 식품 수입 둔화
5. 컨테이너 운송—대외무역의 꾸준한 성장

--대내무역의 빠른 성장

향후 이슈

중요성 확대

전반적인 장비 향상

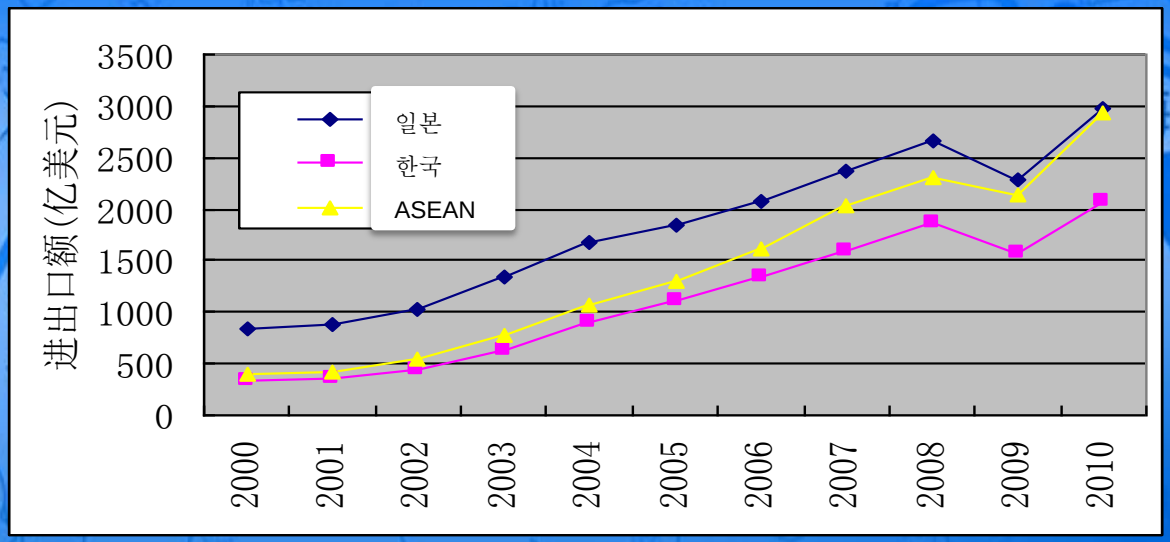
대 아시아 교역량 증가

크루즈 관광

LNG 연안 수송

중국의 대 아시아 교역량

대 아시아 교역량 증가



	교역국	교역량 (10억 달러)	2000년 이후 연간성장률
2010	대 일본 교역	297.78	14%
	대 아시아 교역	207.12	21%
	대 아세안 교역	292.86	23%

관련문의
fwj@wti.ac.cn

발표자료

우리나라 연안해운 비전과 정책과제

해운해사정책연구실장 김수엽

7. 12, 2012

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

목 차

1 연안해운의 역할

2 연안해운산업 분석

3 신성장을 위한 연안해운 비전 및 정책과제

저탄소 녹색교통을 실현하는 최적의 친환경 운송수단

❍ 국내 수송비 1%로 국내 전체 물동량의 20.7% 분담

↳ 단위수송비(톤/Km기준) : 도로운송의 1/23 수준

↳ 온실가스(CO2) 배출량 : 도로운송의 1/6 수준

국가기간산업에 필요한 물자를 대량수송

❍ 국가전략물자 간선운송(도로운송은 2차 운송)의 대부분 차지

❍ 국내 주요 대량화물의 핵심 운송수단

➢ 석유제품, 시멘트, 광석, 철강제품 등이 전체 물동량의 90% 차지 (총물동량 125,267천톤)

육지/도서간 유일한 통로이자 수단

❍ 도서지역의 유일한 교통수단 [연안여객 이용객: 연간 1,500만명]

↳ 470개 유인도서에 운송서비스 제공

국가 비상사태 발생시 최후의 운송수단

❍ 자연재해, 테러 등 유사시 국가동원대상 연안화물선(화물선, 유조선, 예부선): 총 359척

Ⅱ. 연안해운산업 분석

1. 연안해운 시장규모

2. 연안화물부문

3. 연안여객부문

시장 매출규모 및 자본금

매출규모

❍ 2010년 추정매출액 : 2조 4천억 수준 [화물부문: 2조1천억원, 여객부문: 3천억원]

❍ 사업자 평균 매출액 : 약 30-40억원

- 극소수 대형 선사를 제외하고 생계형 영세 사업자

자본금 (억원)

❍연안화물 부문: 자본금 5억원 미만 사업자가 전체의 74%

❍연안여객 부문: 자본금 5억원 미만 사업자가 전체의 45%

구 분	3~5억원	5~10억원	10억원 이상	합계
연안화물	533	55	131	719
구성비(%)	74.1	7.6	18.2	100.0
연안여객	24	10	19	53
구성비[%]	45.2	18.5	35.8	100.0

항만/화주간 Door-To-Door 서비스 곤란

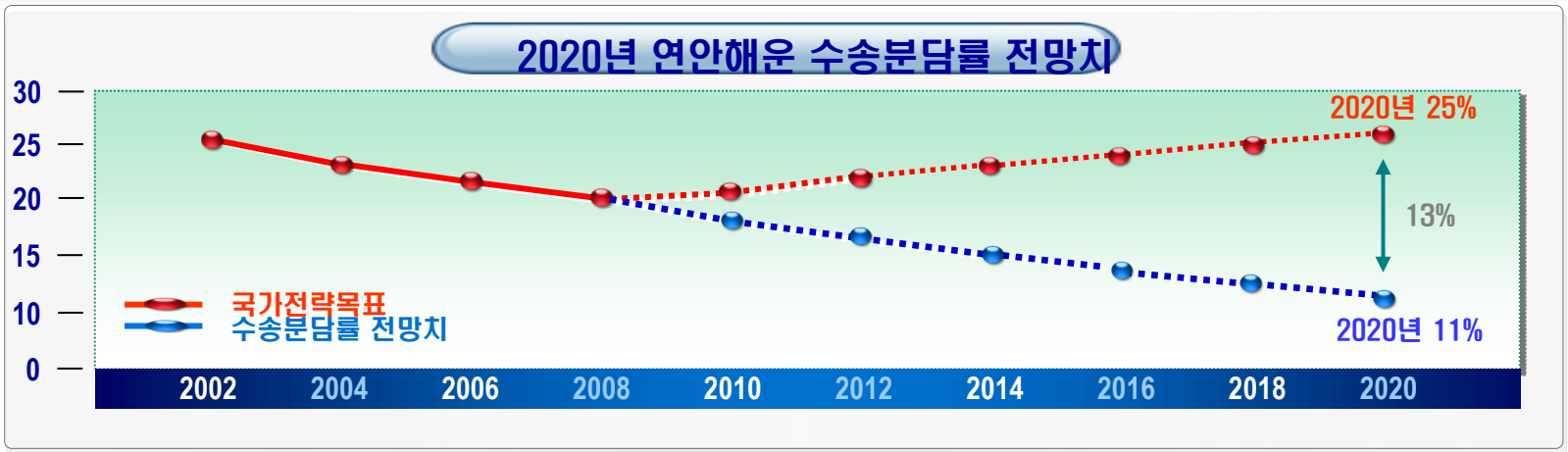
❍ 도로운송과의 연계가 필수적이고, 신속한 수송을 요구하는 화물처리 곤란 및 수요증대 제약

다단계 작업구조로 고비용 및 과도한 시간소요 발생

❍화주-항만-항만-화주의 복잡한 운송단계 및 이에 따른 중단거리 수송 경쟁력 약화
❍ 최소 400km 이상의 운송화물에서 경쟁력 발생

연안해운 수송분담률 지속적 하락 예상

❍ 국가물류비 부담증가액은 약 66조원(연평균 5조 5천억원)으로 추정



사업자의 거의 대부분이 국내 수송시장에 전념

❍ 협소한 국내 수송시장에 전념하여 새로운 사업기회 창출 곤란

온실가스, 대기가스 규제 등 연안해운에 대한 환경규제 강화

❍IMO 규제

온실가스 배출규제 – EEDI/EEOI 및 시장거래제(MBM)

MARPOL 협약 – NOx(질소산화물), Sox(황산화물) 등 배출규제

선박재활용협약 – 협약안 확정

❍국내 온실가스 규제

녹색성장위원회, 국토해양부/지식경제부, 환경부 등에서 시행

연안해운 적용-목표관리제 (2014년 시행), 1개사

유류비 지속적 증가로 운항원가 급증

❍ 국제유가 최근 10년간 4.7배 상승, 운항원가 *중 유류비 비중이 40% 초과*

❍ 두바이유(bbl) : 22.84$ (2001) ⇨ 49.37$ (2005) ⇨ 116.68$ (2011.4)

신조선의 어려움으로 노후중고선 급증

❍ 신조선가 증가의 원인은 주로 철강(후판)가격 및 인건비 상승에 기인
- *후판가격 : 2001년 39만원/톤 ⇨ 2010년 94만원/톤*

❍ 신조선 확보 지연으로 노후선박 급증 및 안전사고 증가 우려
- 20년 이상 선박이 약 47%를 차지

타 분야에 비해 정부의 재정 및 세제지원 미약

❍선박연료유에 부과되는 유류세는 도로, 철도, 공항, 항만시설 확충을 위하여 부과되는 목적세이나 재투자 비율은 현저히 낮은 실정

❍ 교통수단별 목적세 배분율(10년)
- *도로 58.5%, 철도 30.5%, 해운/항만 10.6%(외항선 위주), 항공(0.4%)*

❍ 세제지원 현황 : 내항선은 세제 지원 미흡

구 분	선 박		유류세	사업자		선원소득 비과세	외국인선원	
	국세	지방세		법인세	부가세		해기사	부원
내항선	×	△	×	×	×	월 20만원	×	6명
외항선	○	○	○	○	○	월150만원	○	무제한

경영여건의 악화

- 연육교 증가로 인한 연안여객선 수요 급감
- 물가 및 인건비 상승으로 인한 운항원가 비용 증가와 유가 급등

여객선의 노후화 및 선원의 노령화

- 여객선의 노후화
  16년 이상 선박이 약 50% 차지 (81척, 2010년)
  노후선박이 2.5배 증가, 22척(2006)➔56척(2010)

- 선원의 노령화 및 근무여건 악화
  50대 이상 선원이 76.5% 차지 (전체 8,062명, 2010년)
  낮은 임금수준(월260만원, 외항여객선: 월360만원)

여객운송산업 분야 인프라 저조

- 무역항을 제외한 연안여객 터미널은 선사에서 확보 [육상 및 철도운송 SOC는 국가지원]
- 사업자에 의한 SOC구축으로 인해 여객선 안전 및 서비스 개선에 한계

Ⅲ. 신성장을 위한 연안해운 비전 및 정책과제

1. 신성장을 위한 비전

2. 정책과제

3. 연안해운 지원방안

4. 맺음말

신성장의 비전 및 목표, 추진전략

지속성장 가능한 해상운송 서비스 창출

해상운송 서비스 수준 제고	새로운 수요 창출	해상운송 경쟁력 강화
운송서비스 기반강화	**미래형 서비스 개발**	**연안해운의 신성장 동력 창출**
❍초고속선 개발 및 효율적 물류체제 구축	❍ Express 서비스 개발	❍녹색선박 개발 및 활용 (LNG선박, 에코쉽 개발)
❍연안해운 인프라 확충	❍화주맞춤형 서비스 개발	❍녹색운항시스템 구축
❍교통편의 증진	❍해양관광 연계	❍경영환경 개선

초고속정 개발 및 효율적인 물류시스템 구축

정책과제

- ❍ 시간적 불리함을 극복하기 위한 초고속선박 개발
  - 기본설계, 시험선 제작, 제품상용화 방안 등을 마련하기 위한 연구사업 추진
- ❍ 초고속선박의 하역작업 신속화를 위한 고효율 하역장비 개발

연안해운 인프라 확충

정책과제

- ❍ 기항지 여객터미널 및 접안시설 투자 확대
- ❍ 연안여객터미널의 시설활용도 제고

교통편의 증진

정책과제

- ❍ 이용자 권리 및 교통약자 시설 확충
- ❍ 선내서비스 시설 표준화
- ❍ IT기반 예매제도 활성화 [인터넷, 핸드폰]

Express 서비스 개발

정책과제

- ❍ Express 서비스의 개발과 사업화에 대한 연구 · 조사활동 강화
- ❍ Express 서비스에 필요한 적합선박 확보
  - 위그선, 초고속선박 등

화주맞춤형 서비스 개발

정책과제

- ❍ 근해 틈새운송시장 발굴을 위한 연구 · 조사활동 강화
- ❍ 화주의 운송요구에 부응할 수 있는 적합한 선박 확보
- ❍ 내 · 외항 운송사업을 겸업할 수 있도록 선대의 대형화 추진

해양관광 연계

정책과제

- ❍ 도서지역 관광, 마리나 활성화 및 외국인 관광 서비스 개발
- ❍ 체험형, 생태형 관광 활성화 및 해륙 연계 관광 상품 개발

녹색선박 개발 및 활용

정책과제

- ❍ 저탄소 운항기술을 적용한 에코쉽 개발 및 건조 적극적으로 지원
  - 향후 연안선박 금융지원제도 마련시 에코쉽을 최우선 지원
- ❍ CO2, SOx, NOx 등을 대폭 저감하는 LNG 추진선박 도입 검토
  - 정부 차원에서 연안선박에 대한 시범사업 추진
- ❍ LNG 육상벙커링 시설 및 해상벙커링 서비스 방안 마련

녹색운항시스템 구축

정책과제

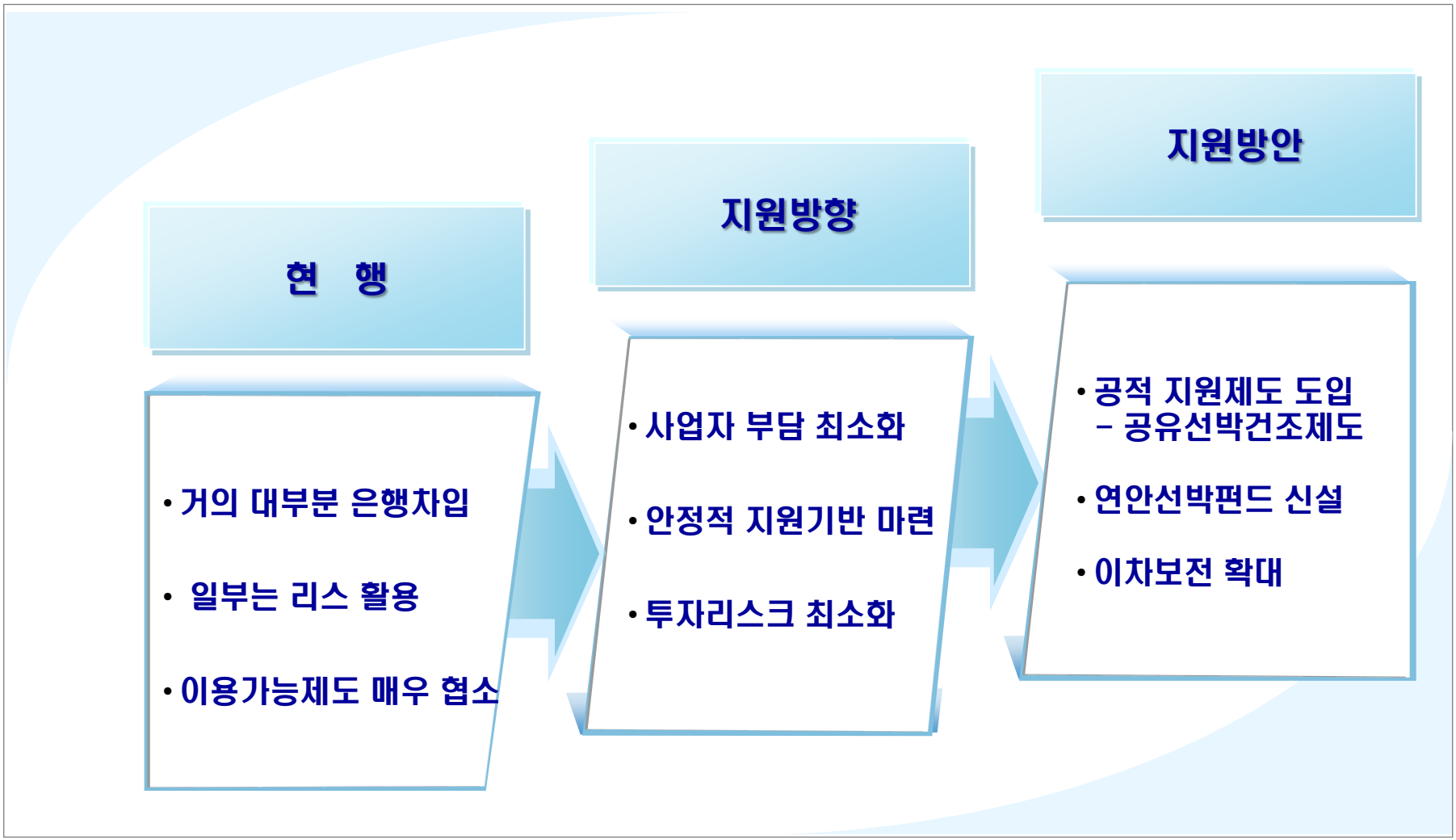
- ❍ 연료사용을 줄일 수 있는 운항시스템 구축
- ❍ 운항속도 조절, 운항회수 조정, 배선계획 합리화 등

경영환경 개선

정책과제

- ❍ 화물부문 면세유 제도 개선
- ❍ 선원 병역 특례 및 외국인 선원 고용 개선
- ❍ 여객선 운항관리 제도 개선 및 운임체계 개선

연안선박 전용 금융지원제도 마련



전환교통보조금 확대 [화물부문]

지원목적

❍ 기존 화물(컨테이너, 철강제품, 광석 등)의 해송전환비율 증대

❍ 신규 화물의 유치 및 창출

❍ 연안해운의 수송분담률 제고(2006년 18% ⇨ 2025년 25%)

지원실적

❍ 2011년 20억원

❍ 2012년 50억원
- 컨테이너, 철강제품, 광석 등 대량 화주 중심

지원대책

❍ 전환교통보조금 대폭 증대 : 2013년부터 100억원 이상 증대
- 컨테이너, 철강제품 우선 지원
- 화주뿐 아니라 선사에도 지원 확대

면세유 공급 [화물부문]

현 행	지원방향	지원방안
• 선박 중 연안화물선만 제외된 실정 ※ 다만 경유에 대한 유류세 인상분 환급	• 단계적 지원 • 현행 유류세 면제 – 중유세 포함	• 단계적 지원 – 1단계 : 컨테이너선 – 2단계 : 대량화물 • 현행 경유세 환급혜택 폐지

연안해운 주체들의 역량 결집

사업자 역량 강화

❍ 해운조합을 중심으로 새로운 사업 발굴, 핵심역량 강화
- 구조적 애로요인 극복을 위한 민관학 위원회 구성 및 운영

❍ 대국민 홍보 강화를 통한 이미지 제고
- 친환경 및 안전을 부각. 해양관광 활성화와 연계

❍외항운송 틈새 시장 개척
- SSS(Short Sea Shipping)에 대한 연구 · 조사

정부지원

❍ 연안해운 성장 기반 조성 강화
- 선박금융, 세제, 면세유 등 사업 환경 개선 정책지원
- 운항관리제도 및 운임체계 개선, 여객터미널 등의 시설투자 지원

연구개발

❍ 친환경 선박 및 관련 기술 개발
- 선박 안전 관련 기술 및 시설 보완

❍ 물류효율 개선을 위한 고속선박, 하역기술, 배후연계 수송 시스템 구축
- 복합운송을 주도하는 사업 역량 강화

❍ 해외 우수 사례, 국내 타분야 우수사례(Best Practice) 벤치마킹
- 연안해운 발전을 위한 포럼 구성 및 운영, 국제 세미나, 해외 조사 등

감사합니다