

목 차

1 해운물류/해사안전 부문 국정목표와 업무추진 계획

2 해운물류/해사안전 부문 주요 정책과제

3 정책 제언

1-1. 국정목표와 해양수산부 업무 추진계획

국정목표

5 국정목표	21 추진전략	140 국정과제
1. 일자리 중심의 창조경제	2. 일자리창출을 위한 성장동력 강화	17. 물류, 해양, 교통체계 선진화 (국적 크루즈)
	3. 중소기업의 창조경제 주역화	20. 중소·중견 기업의 수출경쟁력 강화
		23. 영세 운송업 등 선진화 (고속해상교통망)
4. 안전과 통합의 사회	15. 재난·재해 예방 및 체계적 관리	93. 항공, 해양 등 교통안전 선진화
5. 행복한 통일시대의 기반구축	21. 국민과 함께하는 신뢰 외교 전개	129. 신흥시장 진출확대를 위한 산업자원 협력 강화

해양수산부 7대 중점 추진과제 (업무보고)

7 중점과제	19 추진과제	세부과제
1. 지구촌 해운물류시장 개척	해운·물류산업 신성장 동력 육성	해운·물류기업의 안정적 성장기반 마련
		글로벌 물류 네트워크 강화
5. 국민 힐링 해양공간 및 쾌적한 어촌 조성	해양관광·레저스포츠 육성	마리나·크루즈 등 해양레저스포츠 활성화
	연안·어촌의 국민생활 공간화	국민들이 즐겨 찾는 시민친화적 해양공간 조성 (고속해상교통망)
6. 깨끗하고 안전한 바다 구현	사고 없는 안전한 바다 실현	범정부 종합대책, 인간중심 정책, 해양안전종합정보 실시간 제공, 첨단 해양교통시설 확충 및 국산화

2

해운물류 주요 정책과제

1. 해운

1. 해운보증 강화
2. 크루즈 산업 육성
3. 선박관리업 진흥
4. 북극해 항로 활용
5. 고속해상교통망 구축
6. 해기인력 양성 및 선원복지 강화

2. 국제물류

7. 글로벌 물류시장 점유율 증대
8. 북방물류시장 진출 확대
9. 융합형 부가가치 물류산업 육성







현 상황의 인식

해운물류 주요 정책과제



4

외항해운 정책방향

해운물류 주요 정책과제

중점 추진 방향

위기극복과 성장해운 정책 방향

선박투자 여력 확충	좋은 일자리 창출	미래대비 항로 개척
세계해운 5년째 침체, 투자=안정 수익기대 → *해운금융 확대 필요*	*해운업 취업계수 (0.6명/10억 원)* → *고용친화형 해운산업 육성*	*북극해항로 현실로! ('12년 10회 기항)* → *시범운항과 항로 개발 주도*
해운보증 강화	**국적 크루즈, 선박관리업 육성**	**북극해 항로 활용**

5

1. 해운보증 강화 — 해운물류 주요 정책과제

현황과 이슈

해운업 위기 반복

역사적으로 반복되는 해운업 위기

- 1985년 해운산업합리화 조치
  - 68개 외항선사 ☞ 17개로 통폐합
- 1998년 외환위기 및 2008년 글로벌 금융위기
  - 2008년 이후 5년 간 불황

다각적 논의 진행

3대 제도(안)

- 해운보증 강화 (해양수산부 국정과제)
- 한국선박금융공사법(2012.7.6) 발의
- 한국해양금융공사법(2013.3.5) 발의

6

1. 해운보증 강화 — 해운물류 주요 정책과제

추진방향

해운업 특화금융 강화

불황기 투자여력 확충	해운보증 강화	해운특화 금융공기업 설립
○단기적 재무 리스크를 줄이고 단계적으로 안정적인 신규투자 시스템 구축	○대출한도 확대, 여신창출 ○위기시 대출(연장) ; 경기역행적 투자 유도 ○Tonnage Bank 기능 ○자본투자 유도 등	○글로벌 선박금융 리더 도모 ○사업다각화, 재원마련 및 중장기 운용방안 필요

7

2. 크루즈 산업 육성 — 해운물류 주요 정책과제

현황과 이슈

국내 크루즈 사업 실태

국적 크루즈 선사 운항 중단	❍ 팬스타 크루즈(09년 개시) ☞ 경제위기 및 국내시장 미성숙 등으로 사업 중단 ❍ 하모니 크루즈(2.4만톤, 여객정원 1,000명) ➢ 2012. 2월 취항 ☞ 수익성 부족, 운항관련 제도여건 미흡으로 운항 중단(13.1)

주요 문제점

①항만인프라	○ 대형 크루즈 선박의 접안 시설(부두) 및 크루즈 터미널 시설 부족
②출입국관리	○ 내 · 외항을 운항하는 국적 크루즈 특성이 관세법, 출입국관리법 등과 상충
③법·제 도	❍ 크루즈선 운항 출입국관리법, 관세법, 선원법, 외환관리법 등 법·제도적 정비 필요
④관광컨텐츠	○ 관광 매력물 부족 및 지역별 특화된 문화와 결부된 관광 프로그램 개발 부족 ○ 외국적 크루즈 유치 홍보 및 지원에 대한 지자체의 체계적인 전략 부족
⑤전문 인력	❍ 크루즈 승무원 등 전문인력 부족, 양성체계 미흡

8

2. 크루즈 산업 육성 — 해운물류 주요 정책과제

추진방향

국적 크루즈 육성 및 지원

❍ 전문인력 양성 체계 마련, 인프라 구축, 산업발전기본계획 수립 등
❍ 국적 크루즈에 대한 세제·금융지원 근거 마련
❍ 관광객이용시설업 등록 절차의 합리적 운영
❍ 크루즈 기항 및 모항 유치 지원

크루즈 법률 정비

❍ 크루즈산업 육성법 제정 추진
- 해운법, 관광진흥법 등에 산재된 법률 일원화
- 부대시설 인허가 등 절차 간소화
- 선상카지노, 면세점 근거 마련
- 승무원 규정 마련, 외국인선원 고용 완화

❍ 국적 크루즈 운항 관련, 해운법과 다른 법률간 연계성 확보

외국 크루즈선 유치 확대

❍ 정부+지자체+PA 공동 노력
❍ 크루즈 박람회 : AACC(14년, 부산) 전략적 활용
❍ 안내 통역 등 기항 서비스 확대 (크루즈 관광 종합안내 센터 설립 등)
❍ 문화부 등 부처간 협업으로 지역 특화 관광 프로그램 개발

지역문화컨텐츠 개발, 크루즈관광 기획, 크루즈 선형 개발 등 창조적사업 수요
➔ 좋은 일자리 창출

9

3. 선박관리업 진흥 — 해운물류 주요 정책과제

현황과 이슈

선박관리업 실태

선박관리업 성장 미진

- ❍ 선박관리산업발전법 제정(2012.2) 등으로 성장기반 마련
  - ➢ 한국선박관리산업협회가 사단법인에서 특수법인으로 공식 출범(2013.2)
- ❍ 선박관리업체수 2008년 406개 ➔ 496개 증가(2013.2기준)
  - ➢ 관리선박척수 2008년 1,804척 ➔ 2,018척 증가(2013.2기준)
  - ➢ 취업선원수 2008년 8,778명 ➔ 9,107명 소폭 증가(2013.2기준)
- ❍ 선박 척당 평균 4-5명의 인력 고용
  - ➢ 관리선박 1척이 증가할 때 육상인력 1명, 해상인력 4명 고용 효과

주요 문제점

①규모의 비경제	❍ 국내 1위 기업의 관리선원은 23백명, 글로벌 기업은 1만~3만 명 관리 (국내 1위 기업은 1백 여척, V.Ship, Bernhard Schulte 등 글로벌 기업은 6백~1천 척 관리)
②경쟁력 부재	❍ 토탈서비스 제공 미흡 : 기술적 관리, 선원 · 선박운항관리, 재무관리, 보험 등 (선원관리 비중이 높아 토탈서비스 제공에 한계 : 선원관리 한정업체의 비중 20% 내외)
③전문인력 부족	❍ 선원관리 위주의 업무 관행으로 분야별 전문인력 훈련 및 양성에 소홀 (관리선대 증가에 비해 토탈서비스 제공을 위한 전문인력이 절대적으로 부족)

10

3. 선박관리업 진흥 — 해운물류 주요 정책과제

추진방향

글로벌 리더 기업 육성

- ❍ 선박관리 전문인력 양성, 선박관리 경영능력 및 선박관리 기술개발, 해외시장 개척, 우수선박관리사업자 인증 등을 통해 글로벌 리더 육성
- ❍ 전문성에 기반한 재무, 보험, 운항관리 등 특화된 서비스 제공

동반성장 기반 강화

- ❍비용절감 수단이 아닌 신 성장을 위한 지렛대로 활용 (관리선박 및 관리인력 확대로 매출 및 고용창출)
- ❍해운업, 수산업, 플랜트 등 연관산업 동반 성장

전문인력 양성 및 훈련 강화

- ❍ 고급 인재 확보를 위한 통합 대응 전략 마련 : 선원 양성 및 훈련 개선, 장기 근무 환경 조성, 육상인력 육성을 위한 중장기 전략 수립 등
- ❍ 글로벌 소통능력, 분야별 전문 지식 배양 등 핵심역량 강화 프로그램 개발, 운영

국내 선박관리업 글로벌화로 경쟁력 강화

➔관리선박 2천척 ▶5천척
➔ 매출액 1조5천억 ▶ 6조1천억
➔ 일자리 2만개 창출

11

4. 북극해 항로 활용

해운물류 주요 정책과제

우리나라 화물의 북극해 항로 활용

2012년 북극해를 이용한 우리나라 수출입화물 수송 총 10회

국가명	회사명	선박명	Ice class	화물	출발항	도착항	NSR 진입	NSR 나옴	평균 속도 (Knots)
NORWAY	MARINVEST	Marilee	Ice 1A (Arc4)	60,505t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.07.10 05:00	인천	2012.07.11 16:00	2012.07.22	9.6
FINLAND	Nest Oil	Stena Poseidon	Ice 1A (Arc4)	66,416t Jet fuel	여수 2012.06.30 02:15	Porvoo Finland	2012.07.12 09:00	2012.07.30 20:50	9.4
NORWAY	MARINVEST	Marika	Ice 1A (Arc4)	66,552t Jet fuel	여수 2012.08.11 13:00	Porvoo Finland	2012.08.22 20:00	2012.09.02 00:30	10.2
NORWAY	MARINVEST	Marinor	Ice 1A (Arc4)	60,992t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.08.30 18:30	대산	2012.09.02 12:00	2012.09.10 22:00	12.4
FINLAND	Nest Oil	Palva	Ice 1A (Arc4)	60,310t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.07.23 19:30	대산	2012.07.26 17:25	2012.08.04. 11:50	12.3
FINLAND	Nest Oil	Palva	Ice 1A (Arc4)	66,275t Jet fuel	여수 2012.09.05	Porvoo Finland	2012.09.17 10:35	2012.09.25 21:30	11.8
CYPRUS	Nagilo shipping company Ltd	Two Million Ways	Ice 1A (Arc4)	60,841t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.09.26 08:30	인천	2012.09.29 02:00	2012.10.07 01:00	12.5
NORWAY	MARINVEST	Marika	Ice 1A (Arc4)	61,266t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.09.30 23:30	여수	2012.10.03 17:25	2012.10.12 01:40	11.6
Marshall Island	LANCE SHIPPING S.A	Ob River	Ice 1A (Arc4)	Ballast dspl 116,325t	여수 2012.09.30 01:00	Montoir France	2012.10.08 03:05	2012.10.16 06.40	12.8
NORWAY	MARINVEST	Maribel	Ice 1A (Arc4)	61,138t Gas condensate NOVATEK	Murmansk 2012.10.17 03:00	대산	2012.10.19 20:00	2012.10.27 18:42	12.8

12

4. 북극해 항로 활용

해운물류 주요 정책과제

추진방향

북극해 항로 이용 활성화 추진

❍ 시범운항을 위한 화물확보 및 선사의 역량 강화
- 국내 선사: 외국계 선사보다 발전된 수송조건 제시
- 국내 화주: 운송권 확보 조건 무역거래

❍ 북극해정보센터 설립
- 북극해 관련 국제동향정보 제공
- 북극해 운항, 환경, 자원 관련 정보 제공
- 북극해 국제협력사업개발 및 지원
- 국내 북극해 연구자 네트워크 구축

북극해 진출 전략 추진

❍ 북극해 기본정책 (마스터플랜) 수립
- 북극해관련 중장기 종합 계획을 수립하여 북극해 변화에 대응
- 해양과학기술 개발을 통해 북극해 환경 보존과 이용이 양립할 수 있는 방안 모색

❍ 북극해 활용을 위한 국제 협력 강화
- 연안국(러시아, 노르웨이, 미국 등) 개발 사업에 참여 방안 모색
- 비연안국의 공동활용 방안 모색

13

5. 고속해상교통망 구축 — 해운물류 주요 정책과제

내항여객운송시장 현황

운송시설 실태

인프라 확충 시급

- ❍ 여객선 기항지 시설(접안시설, 터미널) 노후화
  - 육지에 비해 도서지역 중간기항지가 상대적으로 낙후
- ❍ 해상교통인프라 개선을 위한 정부투자 확대 필요

서비스 실태

서비스 향상 중요

- ❍ 선박의 특성상 육상교통에 비해 서비스 만족도 높지 않음
  - 선박은 여행시간 및 비용이 가장 많은 운송수단
- ❍ 초쾌속화를 통한 서비스의 질적 향상으로 이용자의 만족도 제고가 중요

연안해운 지원제도

지원제도 확대 필요

- ❍ 향후 10년간 연안선박 대체수요 1,600척 (건조비 규모 4조 5천억) 예상
- ❍ 종점 및 기항지의 접안시설, 터미널 등 인프라 확충에 막대한 투자 필요
- ❍ 선박금융 등 연안해운에 대한 획기적인 공적 지원제도 마련 중요

14

5. 고속해상교통망 구축 — 해운물류 주요 정책과제

추진 방향

고속해상교통망(KVX) 구축

교통+관광의 결합수단	선박 및 인프라 확대	관련 법제도 정비
❍ 이용자의 만족도 제고 - 선박의 초고속화 - 도서를 1일 생활권에 포함 ❍ 선박을 관광수단으로 활용 - 위락 및 유람기능 포함 - 선내 서비스 다양화	❍ 선박확보 지원 - 국가 투자 및 민간 운영 - 선박공유건조제도 도입 ❍ 시설 확보 - 접안시설 및 터미널 확충 ❍ 정부와 민간 역할 분담 - 운영 수익성 검토	❍ 현행 시장진입제도 개선 - 면허제도 개편 필요 검토 (수송수요 기준 등) ❍ 도서교통 지원 법률 제정 - 현재 입법 준비 중

15

6. 해기인력 양성 및 선원복지 강화

해운물류 주요 정책과제

현안문제와 추진방향

해기인력 양성

❍ 국적 외항선 증가, 선박관리업 활성화 정책 등으로 해기사 수요는 지속 증가, 반면 공급(양성)은 부족

❍ (해양계 승선학과 정원 확대 추진)
- 해양전문인력 양성확대 추진 협의회와 협력하여 교과부(정원 증원) 및 국방부(병역특례 대상자 증원) 협의

❍ 한국해양수산연수원 "오션 폴리텍" 과정 활성화

선원 퇴직금 공제제도 도입

❍ 선원은 잦은 사업장 변경과 중간정산 등으로 평생 승선근무에도 불구, 퇴직금이 없는 경우 발생(노후 생활 불안정)

❍ (선원 퇴직금 공제제도 도입)
- (1단계) 1년 이상 공제부금을 적립한 선원 근로자에 대해 퇴직금 지급
- (2단계) 소요재원 확보 및 관련제도 완료시 연금제도로 발전

선원근로감독 강화

❍ 2006 해사노동협약발효 (2013.8.20)에 따라 선원근로 생활기준에 대한 근로감독 실시가 의무화 됨

❍ (선원근로감독관 증원)2006 해사노동협약 이행을 위해 증원예정인 해사노동인증검사관에 선원근로감독관 지원 부여

❍ (교육강화) 신임 선원근로감독관은 특별사법 경찰관 직무교육 이수, 권한과 책임에 관한 교육 강화

"바다를 통해 꿈과 행복을 실현" 하기 위해서는 인력 양성이 중요, 좋은 일자리가 되도록 제도 보완

16

물류 정책방향

해운물류 주요 정책과제

중점 추진 방향

창조경제 실현을 위한 국경없는 물류시장 구축

해외진출기능강화	북방물류 로드맵 마련	융합 클러스터 구축
국가 수준에 맞는 글로벌 물류시장 점유율 확대 → *서비스 부문 국부창출*	*북방자원 및 물류시장 진출 강화* → *미래 물류시장 선점 및 자원확보 안정화*	*물류+제조+지식 융합 창조경제 실현!* → *부가가치, 고용, 물동량 창출 강화*
글로벌 물류시장 점유율 증대	북방물류시장 진출 확대	융합형 부가가치 물류 창출

17

7. 글로벌 물류시장 점유율 증대

해운물류 주요 정책과제

주요 현황

글로벌 물류기업 대비 국내 물류기업 역량 미흡

글로벌 경쟁력 미흡

- ❍ Inbound중심의 물류사업으로 해외네트워크 취약
  - ➢ DHL(세계1위) 해외거점 854개 VS. 글로비스(국내 1위) 20개 불과
- ❍ 매출액은 DP_DHL 688억 달러, 글로비스는 86억 달러로 12% 수준(연간리포트, 2012)

협소한 국내 3PL 물류시장

국내 3PL 물류시장 세계의 2% 불과

- ❍ 국내 3PL 물류시장은 전세계의 1.9% 불과 (A&A, inc., 2011)
  - ➢ 미국 21.7%, 중국 14.4%, 일본 7.3%, 독일 4.9%
- ❍ 3PL시장 잠재력 비교
  - ➢ GDP : 일본 5조 8,671억$ vs 한국 1조 1,1162억$ (World Bank, 2011)
  - ➢ 3PL매출 : 일본 449억$ vs 한국 116억$ (A&A, inc., 2011)
  - ➢ (3PL 포함) 운수업체수 : 일본 67,194개 vs 한국 322,030개(각국 통계청)
  - ➢ (3PL 포함) 운송관련서비스업체수: 일본 8,258개 vs 한국 17,961개(각국 통계청)

18

7. 글로벌 물류시장 점유율 증대

해운물류 주요 정책과제

추진 방향

국제물류산업 글로벌화

해외진출 지원 기능 강화	동반진출 플랫폼 마련	글로벌 고용창출 기반 마련
❍ 글로벌 물류인증제 강화 ❍ 국제물류투자분석센터 확대 ❍ 글로벌물류기업육성추진	❍ 화주/물류기업 상생협의체 활성화 ❍ 화주/물류기업 해외동반진출협력센터 설립 ❍ 중소물류기업 글로벌 역량제고 컨설팅 사업 추진	❍ 국제물류연계 융복합형 인재육성 기반 마련 ❍ 글로벌 물류고용창출 플랫폼(공동브랜드 등) 마련

19

8. 북방물류시장 진출 확대 — 해운물류 주요 정책과제

현황과 이슈

자원시장 개편 및 물류서비스 수요 증대

북방아시아 자원시장 부상

- ❍ 자원시장 가격 결정권 Buy → Seller로 자원전쟁 심화
  - ➢ 신흥국 경제성장으로 자원수요 급증, 이로 인한 미개발 자원시장 부상
  - ➢ 북극해, 동시베리아, 극동러시아, 몽골 등 북방아시아 자원시장 부상
- ❍ 북방외교 강화, 자원안보 구축 , 자원물류 창조경제 실현을 위한 동반진출 필요
  - ➢ 접경지역 물류체계 구축, 복합물류네트워크 확보 등에 국내 기업 진출 필요

지구온난화로 북방물류시장 조기 부상

자원개발 연계 북방물류 부상

- ❍ 지구온난화로 북극항로 조기 상용화 예상
  - ➢ 북극항로 상용화로 극동러시아 및 북극해 연안 항만 중요성 상승
- ❍ 북방지역 자원 확보를 위한 동북아 및 시베리아 지역 복합물류네트워크 구축 중
  - ➢ 중러 북방 복합물류네트워크 구축을 위한 공동펀드 조성(모헤(중)-틱시(러))
  - ➢ 대러시아 북방물류 협력사업의 중요성 부상 중





20

8. 북방물류시장 진출 확대 — 해운물류 주요 정책과제

추진 방향

북방물류시장 진출 확대

한러간 정부협력채널 확보	법제도적 지원방안 강구	북방물류시장 진출 로드맵 마련
❍항만, 물류분야 한러간 정부협력 채널 마련 ❍한중일 교통물류장관회의 러시아 추가/협력사업 추진	❍러시아 Risk 관리를 위한 정부지원 제도 마련 ❍양자협력을 통한 투자 리스크 해소방안 강구	❍마스터 플랜 수립 ❍한-러 공동 북방물류 해운항만물류기본계획 수립 ❍접경지역 물류체계 구축

21

9. 융합형 부가가치 물류산업 육성 — 해운물류 주요 정책과제

주요 현황

융복합형 부가가치 물류산업 활성화 전략 미흡

단순 보관/하역 위주 물류서비스

- ❍ 단순 보관위주의 기본적 물류서비스 지원으로 부가가치 창출 미흡
  - ➢ 단순 하역, 보관 위주의 비즈니스 수행으로 국내 물류기업 수익구조 취약
- ❍ 초기 Biz모델 발굴 한계로 저부가가치 물류 비즈니스 수행
  - ➢ 물류+제조+금융+지식산업 융합형 창조경제 기반 미흡

글로벌 물류환경 변화에 적절한 대응 미흡

환경변화에 저속 정책 대응

- ❍ 글로벌 물류기업 경쟁심화로 물류서비스 고도화
  - ➢ 글로벌 물류기업은 2PL(하역,보관)→3PL(+가공)→4PL(+컨설팅, 금융)로 진화 중
- ❍ 인프라 중심 H/W 물류기업들은 S/W 서비스 기업으로 변신
- ❍ 단종 물류기업(해운, 항만, 전문물류기업)에서 종합물류기업으로 변신



22

9. 융합형 부가가치 물류산업 육성 — 해운물류 주요 정책과제

추진 방향

부가가치 물류산업 육성

글로벌 물류대응 전략 수립	부가가치 창출 기반 확충	기업 맞춤형 마케팅 센터 마련
❍해외 안테너 샵, 에이전트 활용을 통한 글로벌 물류동향 모니터링 기반 마련	❍부가가치 물류 통계 및 법제도 정비 ❍산단+배후단지 연계형 부가가치창출 클러스터 구축	❍글로벌 항만물류투자유치 센터 설립 ❍국내 물류유관기관 통합마케팅 전략수립 및 공동 IR수행

23

해사안전 주요 정책과제

10. 해사안전체제 선진화
11. 해사안전 산업화
12. 해사안전문화 창달







중점 추진 방향

안전하고 행복한 대한민국

해양사고 30% 감축	해사안전 시장 확대	안전 의식 개선, 콘텐츠 창출
작업선 침몰, 어선 충돌 사고 등 해양사고 발생 → *중장기 통합 해양 안전 관리 체제 필요*	*해사안전산업화, 국산화, 세계시장진출미흡* → *해사안전기술의 융·복합을통한산업화*	*안전의식 미흡 및 안전문화 콘텐츠 부족* → *자발적 국민참여 및 해사안전 생활화*
해사안전체제 선진화	해사안전 산업화	해사안전문화 창달

25

10. 해사안전체제 선진화 — 해사안전 주요 정책과제

주요 현황

➢ 100톤 미만 소형선박에서 전체 해양사고의 74.3% 발생
➢ 해양사고의 77.5%는 어선에서 발생, 해양사고로 인한 인명피해도 어선에서 69.7% 발생

해양활동 증가 등에 따라 사고는 계속 발생

구분 / 연도	사고건수(건)			사고선박(척)			인명피해(사망.실종)		
	어선	일반선	계	어선	일반선	계	어선	일반선	계
'08 ~ '12	2800	812	3,612	3,373	1,277	4,650	459	199	658
연 평균	560	162	722	675	255	930	92	40	132
%	77.5	22.5	100	72.5	27.5	100	69.7	30.3	100

➢ 지난 5년간 발생한 해양사고의 89%가 종사자의 인적 요인(운항미숙, 항법 미준수)에 의하여 발생

해양사고의 주요원인은 인적과실

❍ 상선과 어선 모두 해양사고 원인의 90% 이상이 인적 과실에서 발생
  ➢ 인적과실 비율 : 2008년 87.1%(263건/302건) ➔ 2012년 92.6%(252건/272건)
❍ 인적과실 사고 발생 요인은 종사자의 전문지식과 숙련도, 회사의 안전관리 부실, 운항(조업) 관행, 해상교통환경 및 안전문화 미흡 등
  ➢ 사고예방을 위해서는 종사자 자질향상, 근로환경 개선, 안전의식 제고 등 필수

26

10. 해사안전체제 선진화 — 해사안전 주요 정책과제

주요 문제점

인적요인(선원)

❍ 해기면허 대상제외인 5톤 미만 선박 운항자의 선박운항지식 부족
❍ 종사자의 숙련도 부족, 운항(조업)의 잘못된 관행 답습
❍ 바다이용자들의 안전의식 미흡

물적요인(선박)

❍ 100톤 미만의 소형선박 및 노후 어선의 안전 취약
❍ 소규모, 영세성 등으로 선사의 자율 안전관리 능력 미약

환경요인(해상교통)

❍ 항로상 항행 위해요소 산재
❍ 해상교통시설의 지속적인 확충에도 인프라 여전히 부족
❍ 해양안전에 대한 국민의 인식 부족

중장기 통합 해양 안전관리 체제 수립 · 시행

27

10. 해사안전체제 선진화

해사안전 주요 정책과제

추진 방향

국민 모두가 안전하고 행복한 대한민국 건설
사고 없는 안전한 바다(해양사고 30% 감소)

종사자 역량 제고	선박 안전성 강화	안전한 해상교통환경	해양안전문화 창달
○해양안전 우수사업자 지정제도 도입 ○선박종사자에 대한 현장교육 강화 ○실습위주로 항해사 면허체계 개편	○해사안전 감독관제 도입 ○선박검사 강화 및 현대화 지원으로 노후 · 취약선 점진적 퇴출 ○항해사의 의사결정 지원을 위한 항해장비 설치 확대	○해상교통 위해요소 발굴 및 해상교통시설 확충 ○해적사고 위험해역 통항선박 24시간 모니터링 ○北 사이버테러 대비 정보시스템 대응력 강화	○해양사고 줄이기 범국민 안전운동 전개 및 홍보 ○해양안전 교육 대중화 ○해양문화공간 조성 및 콘텐츠 발굴 ○해양안전 문화 정책 피드백 체계 구축

28

11. 해사안전 산업화

해사안전 주요 정책과제

주요 현황

국내 해사안전 정책은 사고 예방 및 사후 대응 위주로 형성

해사안전 산업화 정책은 미흡

○해사안전 산업에 대한 인식 미흡
- ➢ 해사안전부문의 산업화, 부가가치 창출, 비즈니스화 정책은 거의 없는 실정

○친환경선박, 해양플랜트, 평형수 설비 등은 세계적 수준에 이르러 있으나 해사안전 기술, 항행장비, 해상교통시설 제작 등은 경쟁력 열악
- ➢ 예) VTS 관련 핵심장비 및 기술은 대부분 외국산

해사안전 기반의 기술 및 서비스 융·복합을 통한 시장 확대 및 산업화 필요

다양한 해사안전 기술 융·복합 필요

○ICT 및 조선기술과 친환경, 안전, 보안 등 다양한 해사안전 수요를 결합하여 산업화 추진 및 선도 필요
- ➢e-Nav(전자항법체계) 산업화시 직접시장 규모 50조, 간접시장 규모 150조의 거대 시장 탄생 전망

○친환경 규제 및 안전, 보안 강화 니즈를 기술개발과 산업육성의 기회로 활용
- ➢ 세계시장 및 국제적 이슈를 선도하는 기술 개발 필요

29

11. 해사안전 산업화 — 해사안전 주요 정책과제

주요 문제점

해사안전에 대한 기초연구 미흡

- ❍국내외 해사안전산업에 대한 기초 연구 및 데이터 미흡
  (산업규모, 핵심 플레이어 등)
- ❍미래 선도 산업, 고부가가치 창출 분야에 대한 정책수립 및 연구 개발 부족

해사안전 산업화 전략 부재

- ❍해사안전과 연관성이 높은 선박 및 플랜트 건조, IT, 친환경 및 보안산업과의 융·복합 전략 부재
- ❍해사안전 산업화에 대한 중장기 비전과 실행 계획 부족

조직, 인력, 예산 열악

- ❍해사안전 연구개발 예산은 해양수산 총 연구개발비의 1~2%에 불과
- ❍연구개발 및 산업화 전담 인력과 조직 미흡

해사안전 연관기술 융·복합을 통한 산업화 기반 마련 필요

30

11. 해사안전 산업화 — 해사안전 주요 정책과제

추진 방향

해사안전 시장 확대 및 글로벌 진출

해사안전 산업화 기반 구축	해사안전 창의적 선도기술 개발	글로벌 점유율 제고
❍해사안전 산업화 기본계획 수립 - 연구개발 및 해사산업 육성" 확대, 심화 ❍국내외 해사안전 산업에 대한 기초 자료 확보 및 DB 구축	❍ IT 융·복합을 통한 e-Nav 대응 및 선도 기술 개발 ❍선박내 항행, 정보, 전자장비 통합 운영체제 및 선박간, 선-육간 소통 기술 개발 ❍조선, 플랜트 등 부처간 협업기술 개발	❍평형수 등 글로벌 선도 기술 개발 확대 ❍ODA 등 대외 협력체제를 활용한 해외 진출 강화 ❍핵심 기술 및 제품 국산화

31

12. 해사안전문화 창달 — 해사안전 주요 정책과제

주요 현황

해양안전문화에 대한 국민의 관심 부족

관심과 수요는 증가하고 있으나 여건은 미흡

- ❍ 바다에 대한 막연한 불안감에도 불구하고 해양안전에 대한 국민의 관심은 미미
  - ➢ 기존의 교통안전 교육은 도로위주로 이루어져 일반 국민에 대한 해양안전 교육기회는 상대적으로 적은 상태
- ❍ 항행 기능 위주의 교육으로 안전에 대한 인식이나 문화 교육은 부족
  - ➢ 해양안전 리더로서 역할을 수행할 수 있는 리더쉽 교육 부족

도로 교통분야의 안전띠 매기와 같은 핵심 콘텐츠 미흡

안전문화 콘텐츠 부족

- ❍ 해사안전을 습관화, 생활화 하기 위한 핵심 콘텐츠 부족
  - ➢ 도로교통에서 “안전띠 매기” 운동이 정착하는데 20년 소요
- ❍ 생애 전체 주기에 걸쳐 안전의식 제고 및 생활화를 위한 프로그램 부족
  - ➢ 등대 개방 등 일부 프로그램 외에 국민과 공유할 프로그램과 콘텐츠 부족

32

12. 해사안전문화 창달 — 해사안전 주요 정책과제

주요 문제점

해양안전 인식 미흡

- ❍ 선원, 어민 등 해상종사자의 안전의식 미흡
- ❍ 안전을 비용요인으로 인식하는 경향과 경영환경 악화로 안전관리 소홀
- ❍ 국민의 해양안전 의식 향상 프로그램 부족

해양안전 콘텐츠 부재

- ❍ 불안감을 해소시킬 수 있는 해양안전문화 핵심 콘텐츠 부족
- ❍ 범부처 차원의 해양안전문화 진흥 및 교육 미흡

전문인력 및 체험공간 부족

- ❍ 해양안전교육이나 문화를 제고할 전문가 부족
- ❍ 해양안전문화 체험공간 부족으로 국민참여 유도 미흡
  (도로의 경우 교통안전공단, 어린이안전학교, 한국교통안전교육센터 등 운영)

국민의 해양안전문화 수준 향상을 위한 국민참여형 정책 시행

33

12. 해사안전문화 창달

해사안전 주요 정책과제

추진 방향

안전문화 창달을 통한 해양안전 선진화

안전운동 전개 및 홍보	해양안전 교육 대중화	문화공간 조성 및 콘텐츠 발굴	안전문화 정책 피드백 체계 구축
❍해양안전헌장 제정, 해양안전의 날 지정 및 전국 캠페인 전개 ❍항해안전정보 언론 제공 확대 ❍해양안전 시범도시 지정 및 안전문화 활동 거점화 추진	❍해양안전 기초교육 교재 개발 · 보급 ❍해양안전 전문리더쉽 교육 프로그램 개발 ❍해양안전 체험관 건립 및 프로그램 마련 · 보급	❍해양안전문화 경진대회 개최 ❍국민이 참여하는 안전문화 사업(등대) 시행 ❍바다 이용자 쉼터 및 해양문화 공간 조성	❍국민의 해양안전 의식 및 문화 수준 향상을 위한 정책 개발 ❍해양안전 문화지수 개발 및 활용

34

정책 제언

1. 해양수산 창조경제 추진
2. 제언







1. 해양수산 창조경제 추진 — 정책 제언

국민공감 정책개발 !

- 국민관심 분야 : 예; 고속해상교통망 구축, 해양안전문화, 좋은 일자리창출
- 정책성과 측정이 가능한 창조경제 기본통계 및 성과지표 개발

산업의 성장 원천을 최대한 활용 !

- 창의적 인적자원과 아이디어 + 기업가 정신 = 창업 활성화
- 칸막이 제거, 부처간 협업으로 융•복합 사업 아이템 발굴 촉진

글로벌시장 경쟁력 강화 !

- 성장으로 좋은 일자리 창출
- 중소기업 해외시장 개척 지원 ; 금융과 물류IT

36

2. 제언 — 정책 제언

중추산업(해운업)의 현안 해결로 미래 준비 시급 !

- 신속한 위기극복과 해운업 체질 개선으로 세계해운의 미래를 선도하자

범부처 협력을 주도, 글로벌 물류시장 확대 !

- 외교, 통상 등 부처 협력과 해양/수산/물류의 통합적 진출로 성과제고

해사안전 의식개선과 문화 진흥 !

- 국민참여형 해양안전운동 본부설치로 안전문화 캠페인 추진

37

감 사 합 니 다 !



부문별 작성자

해운 : 황진회, 전형진, 김태일, 김찬호

물류 : 이성우

해사 : 김수엽

한국해양수산개발원