

# KMI 동향분석

**VOL.33**  
2017 JUNE

발간년월 2017년 6월(통권 제33호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
발행처 한국해양수산개발원 자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 홈페이지 www.kmi.re.kr  
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## ‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객운송의 대중교통체계 편입 필요

박용안 해운정책연구실 연구위원  
(yapark@kmi.re.kr/051-797-4613)

전우현 해운정책연구실 연구원  
(jwh0321@kmi.re.kr/051-797-4615)

국내 해양관광이 활성화되면서 지난 5년 간 연안여객선 이용객도 연평균 1.9% 증가하였다. 특히 도서민보다 일반인의 연안여객선 이용이 크게 늘어나 2016년 기준 연안여객수 1,542만 명 가운데 일반인 이용객 수는 1,172만 명으로 76%를 차지하고 있다. 연안여객선의 일반인 차량 수송 실적은 2012년 1,194천 대에서 2016년 2,115천 대로 2배 가까이 증가했다.

그러나 이러한 수송실적의 호조에도 불구하고 연안여객 운송은 선박의 노후화, 양질의 선원 부족과 고령화, 경영규모의 영세성 등 한계에서 아직 벗어나지 못하고 있다. 세월호 참사 이후 여객선사의 신 선박 도입으로 2016년 기준, 선령 5년 이하 선박은 총 46척으로 2011년 보다 약 2.1배 증가했다. 그러나 선령 20년 초과 노후선박 또한 28%로 여전히 높은 비중을 차지하고 있고, 25년 선령을 초과한 선박도 7척에 이르는 실정이다. 자본금 규모 3억 원 미만의 영세한 내항여객 사업체 수는 감소세를 보여 다소 개선이 이뤄지고 있으나, 2016년 현재 총 사업체 58개 사 가운데 자본금 10 억원 이상의 사업자는 26개사에 불과하다.

보조금 등 정부의 재정적 지원측면을 보면 연안여객운송은 육상운송에 비해 매우 열악하다. 연안여객운송에서는 2016년 도서민의 여객선 운임보조(연간 약 130억 원, 2016년)와 보조항로 결손보상금(약 110억 원) 등 한정된 분야에 지원이 이뤄지고 있다. 이에 반해 서울특별시의 버스 재정지원 규모는 약 4,369억 원, 인천광역시의 버스 재정지원은 1,468억 원 등으로 연안여객운송 국고 보조금을 모두 초과하고 있다. 육상운송에서는 이밖에 정부가 버스운송사업 재정보조, 공영차고지 지원, 버스 유가보조금, 벽지노선 손실보상, 오지와 도서 공영버스 지원, 도시철도 정부지원 외에 택시에 대한 LPG개별소비세 면제 등, 버스 및 택시에 대한 자동차 취득세 감면, 버스에 대한 부가세 면제 등을 지원하고 있다. 연안여객운송과 육상운송 간 지원 격차를 줄이기 위해서 연안여객운송에 대한 대중교통 계획 수립과 추가적 국가지원이 시급한 실정이다.

선진국의 경우 연안여객운송의 대중적 공공성을 중시하여 국가 및 공공부문이 서비스개선과 안전관리 등을 위한 선사의 경영을 적극 지원하는 사례가 늘고 있다. 노르웨이는 연안여객항로를 국가 간선도로로 간주하여 주요 연안여객항로에 대해 입찰제를 통한 민간업체 위탁운영을 시행하고 있으며, 사전보조금 제도와 5~6년 정도의 중기 계약을 통해 민간선사의 건설한 투자를 유도하고 있다. 일본은 영세한 선사에게 노후 선박 대체를 위한 무담보 장기저리의 금융, 선박 관리 기술 지원 및 공유선박 운영 등을 실시하고 있으며, 보조항로의 운영에는 지자체와 민관 합동법인 등 공공부문의 참여가 활발히 이뤄지고 있다. 미국 워싱턴주 경우, 주정부가 연안여객 선사를 소유하여 운영하고 있다.

따라서 연안여객운송과 육상대중교통간 국가 지원제도 차별해소와 연안여객운송 서비스의 질적 개선을 위해 연안여객운송을 대중교통체계에 포함시켜야 한다. 이를 통해 선박의 건조와 현대화, 선원 고용에 대한 보조금 지원 등 선사경영에 지원이 가능하며, 접안시설과 선착장, 승하선 보조시설, 연안여객터미널과 대기실 및 타 운송수단과의 연계시설 등의 기본 시설 확충도 지원할 수 있다. 특히 연안여객 선사의 선원 고용에 대한 보조금 지급은 선원고용 확대를 통해 새 일자리 창출에 기여할 것으로 기대된다.

연안여객운송을 대중교통에 포함시켜 보조금을 지원할 경우, 투입선사의 경영안정과 접안시설 등 투자재원 확보로 연안여객 해양사고를 방지할 수 있는 해결책도 될 수 있을 것이다.

## 세월호 참사 이후 급감한 연안여객선 이용객 다시 증가세

### ■ 최근 5년 간 연안여객선 이용객은 평균 1.9% 증가하였으며 2016년 일반인 이용객 수는 전체 이용객 수의 76% 차지

- 연안여객선 이용객은 2013년 사상 최대인 1,606만 명을 기록했으나 세월호 참사 여파로 2014년에는 1,427만 명으로 급격히 감소함(그림 1 참조)
- 2015년과 2016년 이용객 수는 각각 1,538만 명, 1,542만 명으로 다시 증가하였으며, 2016년 이용객 수는 2014년 대비 8% 증가함

그림1. 연안여객선 이용객 추이



자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

- 이용객 가운데 도서민은 지난 10년간 4만 명 증가한 370만 명인 반면 일반인은 274만 명이 증가하여 1,172만 명(2016년)을 기록함(표 1 참조)
- 2016년 기준, 일반인 이용객 수는 전체 이용객 수의 76%를 차지함
- 도서지역의 경제가 연안여객을 이용한 일반인들의 방문에 크게 의존하고 있음을 감안하면, 연안 여객운송의 안전성, 타 교통수단과 연계성, 쾌적성은 도서 및 향만도시의 지역경제에 매우 중요함

표1. 연안여객선 연도별 수송 실적

(단위: 천 명)

연도	합계			일반항로			보조항로		
	계	일반	도서민	계	일반	도서민	계	일반	도서민
2007	12,647	8,987	3,660	12,271	8,816	3,455	376	171	205
2008	14,167	10,420	3,747	13,781	10,233	3,548	386	187	199
2009	14,868	11,166	3,702	14,464	10,963	3,501	404	203	201
2010	14,308	10,813	3,495	13,941	10,636	3,305	367	177	190
2011	14,266	10,685	3,581	13,891	10,503	3,388	375	182	193
2012	14,537	10,951	3,586	14,170	10,772	3,398	367	179	188
2013	16,062	12,553	3,509	15,653	12,335	3,318	409	218	191
2014	14,271	10,659	3,612	13,870	10,453	3,417	401	206	195
2015	15,380	11,677	3,703	14,970	11,460	3,510	140	217	193
2016	15,423	11,723	3,700	15,007	11,497	3,510	416	227	189

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

## ■ 2016년 기준 차량 운송 실적의 경우 일반인 차량이 212만 대로 전체 차량 의 77% 차지

- 도서민 차량 이용 실적은 2012년 85만 대에서 2016년 66만 대로 감소하였으나 동 기간 일반인의 차량 이용 실적은 119만 대에서 212만 대로 2배 가까이 증가함(표 2 참조)

표2. 연도별 차량 수송 실적

(단위: 천 대)

연도	합계			일반항로			보조항로		
	계	일반	도서민	계	일반	도서민	계	일반	도서민
2012	2,048	1,194	854	2,011	1,174	837	37	20	17
2013	2,716	1,869	847	2,673	1,844	829	43	25	18
2014	2,533	1,822	711	2,490	1,795	695	43	27	16
2015	2,646	2,040	606	2,603	2,011	592	43	29	14
2016	2,748	2,115	633	2,696	2,080	616	51	35	16

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

- 일반인의 도서방문시 차량 운행이 증가하면서 단거리 차량수송에 특화된 차도선 비중이 증가하여 2016년 기준 102척으로 전체 여객선의 61%를 차지함(표 3 참조)

표3. 연안여객선 선종별 현황

(단위: 척)

선종	계	일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선	차도선	쾌속 카페리	일반 카페리
2014	168	26	8	10	15	94	8	7
2015	169	23	9	10	16	95	6	10
2016	167	21	5	8	16	102	5	10

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

## 연안여객운송, 노후선박 및 영세한 사업자 등 한계 노출

### ■ 최근 5년 간 선령 5년 이하 선박과 20년 초과 선박이 동시에 증가

- 2016년 기준 선령 5년 이하 선박은 총 46척으로 2011년 보다 약 2.1배 증가하였으며 전체 선박의 28%를 차지함(표 4 참조)
- 노후화 선박 역시 증가하였음. 2016년 20년 초과 선박은 총 46척으로 전체의 28%를 차지함. 이는 2011년 16.2%보다 증가한 수치임. 이 가운데 선령 25년을 초과한 선박도 7척이 있음

표4. 연안여객선 선령별 추이

(단위: 척)

구분	합계	5년 이하	5년 초과 ~10년 이하	10년 초과 ~15년 이하	15년 초과 ~20년 미만	20년 초과
2011	167	22	27	49	46	23(4)
2012	172	19	23	30	61	39(4)
2013	173	20	20	28	63	42(6)
2014	168	26	16	32	52	42(6)
2015	169	31	21	29	37	51(5)
2016	167	46	23	25	27	46(7)

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

주: ( )는 선령 25년 초과 선박 척수 임

## ■ 자본금 10억 원 이상의 사업자 50% 미만

- 내항여객운송 사업체 수는 2011년 67사에서 2016년 58사로 점차 감소되고 있음(표 5 참조)
- 자본금 규모 3억 원 미만인 영세 업체 수가 감소하고 있으며 특히, 2016년에는 1억 원 미만의 내항 여객운송 사업체가 전무함
- 반면에 10억 원 이상의 내항여객운송 사업체는 증가세를 보임에도 불구하고 전체 사업자 58사 중 26사에 불과함

표5. 자본금 규모별 내항여객운송사업체 현황

구분	합계	1억원 미만	1억 원 이상 ~3억 원 미만	3억 원 이상 ~5억 원 미만	5억 원 이상 ~10억 원 미만	10억 원 이상
2011	67	7	9	12	16	23
2012	63	8	10	9	11	25
2013	63	8	10	8	14	23
2014	62	10	10	8	13	21
2015	60	9	9	10	10	22
2016	58	—	8	13	11	26

자료: 한국해운조합(2017). 연안여객선 업체 현황

## 연안여객운송, 육상대중교통에 비해 지원규모와 지원체계 매우 열악

### ■ 연안여객운송에 대한 국가지원, 보조항로 결손보상금과 도서민 운임보조에 한정됨

- 연안여객운송은 육상교통을 주 대상으로 한 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」의 규정에 의하면 대중교통수단으로 포함되지 않음
- 연안여객운송을 대중교통으로 규정하고 이에 대한 지원방안을 포괄하는 법안으로 도서지역 대중 교통 육성 및 지원에 관한 법률안」이 2016년 발의되어 국회에서 논의중임
- 매년 1,500만 명 이상이 연안여객운송을 이용하는 것을 고려하면, 연안여객운송은 버스 및 철도와 유사한 대중교통 기능을 수행하고 있음
- 이러한 대중교통 기능에도 불구하고, 여객운송에 대한 지원은 보조항로에 대한 선사의 결손 보조금 지원(107억 원, 2016년)과 도서민에 대한 운임보조(127억 원)에 한정됨(표 6 참조)

- 육상의 대중교통에 대한 지자체 보조금을 보면, 서울시 버스 재정지원 경우 2016년 시내버스 재정지원 1,771억 원(2015년), 마을버스 재정지원 110억 원, 버스운영체계 개선 및 관리에 2,488억 원으로 직접 지원비가 총 4,369억에 달하며, 인천시의 경우 2016년 버스 준공영제 572억 원 지원, 버스정책사업 효율화와 버스운행사업 지원 895억 원 등 총 1,468억 원에 달함
- 연안여객운송 국가 보조금은 단일 지자체가 지원하는 버스 운영 보조금보다 적은 실정임. 연안 여객운송이 우리나라 전국 유인도서를 연계하는 점을 고려하면, 연안여객운송에 대한 국가의 보조금 등 재정지원을 대폭 늘려야 함

표6. 대중교통에 대한 보조금 등 재정지원 규모 비교(2016년)

구분	연안여객운송	서울시(버스)	인천시(버스)
주요 내용	선사 결손보조금 107억 원 도서민 운임보조 127억 원	버스 재정지원 1,771억 원 마을버스 110억 원 버스운영체계 개선 등 2,488억 원	버스 준공영제지원 572억 원 버스정책사업 효율화 등 895억 원
합계	234억 원	4,369억 원	1,468억 원

자료: 해양수산부(2017), 서울특별시(2017), 2016년 도시교통본부 세출 총괄표.  
인천광역시(2017), 2017년 본예산 일반회계.

## ■ 노선버스, 도시철도 등 육상대중교통에 대해서는 보조금을 포함한 다양한 지원을 실시 중이며, 3차에 걸쳐 대중교통 기본계획(5개년)을 수립하여 시행 중

- 육상대중교통에 대해서는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」, 「국가통합 교통체계 효율화법」, 「교통약자의 이동편의 증진법」 등 대중교통 정책에 대한 법체계를 구비하고 있음
- 정부의 지원도 관련법인 「여객자동차운수사업법」, 「도시철도법」, 「철도산업발전기본법」 외에 「오지도서 교통지원사업운영지침」 등 다양한 법적 근거를 확보하고 있음
- 버스운송사업에 대한 지원을 살펴보면, 정류소와 차량 등 시설과 장비 개선 보조, 수익성 없는 노선 운행 보조, 준공영제와 환승손실금 보조, 학생 등 공적부담 결손액 보전 외에 공영차고지 지원, 유가보조금, 벽지노선 손실보상금, 오지와 도서지역 공영버스 구입비 지원 등으로 다양함
- 이외에 2007년 시작된 기본계획인 제3차(2017~2021)대중교통기본계획은 비전으로 녹색 대중교통 기반 구축을 통한 보편적 통행권 제공을 제시하는 한편 계획지표로 대중교통 수송분담율 5% 향상, 교통부문 온실가스 3% 감축, 통행속도 향상과 사망사고 감소를 지표화함

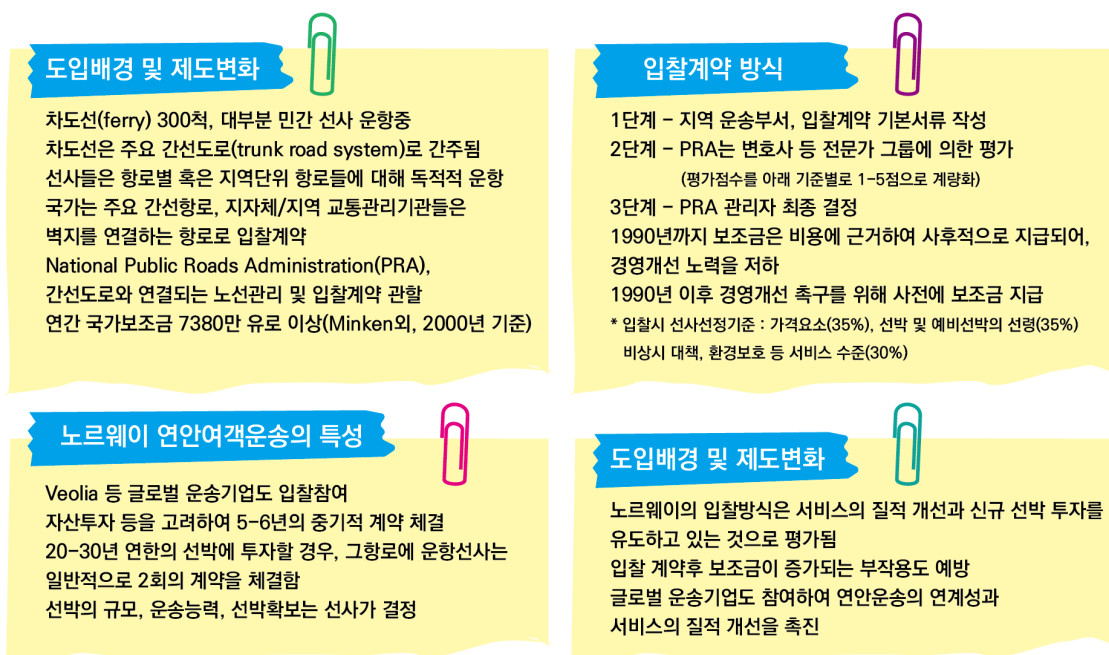


## 노르웨이, 일본 등 선진국의 경우, 연안여객 운송에 대한 공공부문 지원 시행

### ■ 노르웨이, 연안 여객항로를 국가 주요 간선도로로 간주하여 입찰제 시행

- 국가는 주요 간선항로에 대해 입찰 계약을 통해 민간선사에게 위탁 운영을 맡김. 또한 지자체와 지역별 교통기관들은 벽지 연결 항로에 대해 입찰 계약을 실시함(그림 2 참조)
- 노르웨이 공공도로청(Public Roads Administration, PRA)은 간선도로와 연결되는 노선을 관리하며, 입찰계약을 관할하고 있음
- 주요 간선항로 입찰 계약은 입찰 계약 서류 작성, 변호사 등 전문가 그룹의 평가, 사업자 최종 선정 등 3단계로 진행됨. 평가 시, 선정기준은 가격(35%), 선박 및 예비선박 선정(35%), 비상시 대책, 환경 보호 등 서비스 수준(30%)임
- 공공도로청은 보조금을 사전에 지급하여 경영에 어려움이 없도록 하고 있으며 5~6년 정도 중기 계약을 맺어 민간선사들의 건실한 투자를 유도함. 민간선사가 투자를 통해 신조선을 확보한 경우, 보통 2회의 입찰 계약을 체결할 수 있음

그림2. 노르웨이 도서 여객운송 준공영제 사례



자료: Baird와 Wilmsmeier(2011)



## ■ 일본, 지자체의 연안여객사업 참여 및 여객선 공유건조제도 운영

- 일본의 연안여객 570여 개 항로 중 보조항로는 300여 개에 달함. 이 보조항로 중 지자체 운영 항로는 52개이며 민관합동법인 운영항로는 31개임(해양수산부, 2014)
- 일본은 영세한 중소규모의 여객 선사들이 노후 선박 대체를 위한 자금 조달이 어렵다는 것을 인식하고 선사에게 무담보 장기저리의 금융, 선박관리 기술 등을 지원함
- 일본의 철도운수기구(Japan Railway Construction Transport and Technology Agency, JRJT)는 연안여객선사와 공동으로 선박 투자를 진행하고, 용선료를 받음
- 철도운수기구는 사업자 선정 심사와 관리를 철저히 하여 자금회수의 안전성을 제고함. 또한 안전 기준을 충족하고, 사전 상담을 통해 준비가 된 선사만이 사업 신청이 가능함
- 선박의 공유 기간은 강화플라스틱 선박 7년, 경합금 선박 9년, 2,000톤 미만 강선 가운데 카페리선은 11년, 카페리 외 선박은 14년, 2,000톤 이상 강선은 15년으로 선종에 따라 다름
- 여객 선사가 분담금 상환을 완료할 경우, 선박을 처분할 수 있음

## ■ 미국 워싱턴주의 공사형 운영 등 국가와 지역 사정에 적합한 방식 공영제 등을 통해 지원

- 미국 워싱턴주의 경우 주정부가 선사인 Washington State Ferries사를 소유, 운영하여 여객운송을 통한 지역경제를 활성화하고 있으며, 이외 지역내 지자체(County)소유 선사와 민간선사들도 연안 여객운송에 참여 중
- 미국 뉴욕시의 경우, 교통국에서 페리를 직영으로 Manhattan과 Staten Island간 여객과 자전거를 운송해 왔으며, 1901년 페리 침몰사고를 계기로 1905년 공영제를 도입후 지금까지 그 체제를 유지하고 있음

## 다양한 방식의 준공영제 도입으로 일자리 창출과 해양관광 활성화 촉진 필요

### ■ 연안여객운송에 대한 과감한 대중교통 정책 집행으로 도서지역 정주여건 개선과 1조 이상의 직접적 소득창출 효과를 유지해야

- 인천발전연구원(2013)에 따르면, 연안여객선 평균 단위운임은 356원으로 국내항공운송 167원, 시외버스 116원, KTX 철도운송 164원에 비해 매우 높게 나타남

- 우리 원에서 진행 중인 연구(2017)의 중간 결과에 따르면, 도서지역 방문 일반인은 인당 평균 10만 원을 지출하여 연간 약 1조 2000억 원의 소득을 일차적으로 창출하고 있음
- 이는 연안여객운송을 통해 항만도시와 도서지역에서 일자리와 소득이 창출되면서 지역경제가 활성화되고 있음을 나타냄

## ■ 선박, 선원, 접안시설, 연안여객터미널, 승하선 보조시설, 타 운송수단과 연계시설, 선박운항 등에 대해 국가와 지자체의 복합적 지원정책 필요

- 우선 국가와 지자체 등은 선사의 선박건조와 현대화에 공유건조제도 도입, 이차보전제도 개선 등을 추진하여 선사의 선박확보를 지원할 수 있음
- 연안해운의 경우, 외항해운과 달리, 예비원이 적정비율인 10%에 매우 부족한 1.3%를 기록하고 있음. 양질의 해기사와 부원 선원 고용을 정부가 부분적으로 지원하고 고용을 촉진할 경우 선원 복지 향상과 운항의 안전성 향상 등의 효과가 예상됨(표 7 참조)
- 선사의 재원 한계와 지자체의 예산부족을 고려할 때, 접안시설과 선착장, 연안여객터미널, 도서민과 여객의 고령화에 따른 승하선 보조시설, 타교통수단과 연계 등에 대해서도 중앙정부의 과감한 지원과 예산투입이 필요함
- 사례로 목포/가거도 항로 일부 기항지에서는 투입선박에 적합한 접안시설이 없음. 따라서 해상에서 여객들이 선박 대 선박 간 환승하고 있으며 이는 비바람이 심한 날씨의 경우 매우 위험함

표7. 부문별 해운 산업의 예비원 비율(2015년)

업종	선원수(명)	상시고용 선원수(명)			예비원율
		계	승선원	예비원	
외 항 선	9,378	5,395	4,067	1,328	14.2%
내 항 선	7,850	743	642	101	1.3%

자료: 한국선주협회 내부자료 (2016). 한국해운조합, 내항상선 선원 수급 및 고용안정화 방안 연구(2016)에서 재인용

## ■ 접안시설, 연안여객터미널, 승하선 보조시설, 선박개조 등에 대해 표준모델 설계로 비용을 절감할 필요

- 기항지 여건, 선박 특성을 고려한 접안시설의 표준모델을 확보할 경우, 접안시설 확충 시 일정한 비용절감이 가능할 것임
- 기항지중 연안여객터미널과 대기공간이 없는 경우, 표준형 연안여객터미널과 대기공간을 확충하여 이용 여객의 편리성과 쾌적성을 제고해야 함
- 도서지역 방문 시, 연계 대중교통이 없어 도서지역 내 운영 중인 택시를 이용하는 불편이 있음. 초쾌속선 등에 자전거 등을 적재할 수 있는 공간을 확보할 경우, 부분적이나마 연계성을 제고할 수 있음
- 연안여객운송을 통한 해양관광이 65세 이상(심지어 80세 이상)까지 보편화됨을 고려하면(그림 3 참조), 교통수단간 연계성 개선과 승하선시 이동의 편리성 증진을 위한 국가정책 수립이 요구됨

그림3. 다양한 연령층이 이용하는 연안여객운송 사례(인천/덕적, 2017년 3월)



자료: 해운정책연구실

## 항로별 특성에 적합한 준공영제 추진 필요

### ■ 보조항로에 대해 선사 간 컨소시엄 구성 지원, 지역통합형 항로운영 등 다양한 혁신적 정책 필요

- 기 운영 중인 보조항로의 경우, 지방 해양수산청이 주관하여 선사 간 경쟁을 통해 운항선사가 정해져 왔음. 따라서 일시에 입찰방식을 변경할 경우 기존 선사들의 경영악화가 예상됨
- 보조항로 입찰에서 선사 간 컨소시엄을 통한 서비스 개선, 예비선원의 확보, 타 운송수단 및 도서 지역 내 연계운송 등을 평가요소로 추가할 필요가 있음
- 해양관광의 확산에 따라 도서지역 간 연계서비스에 대한 수요도 확산되고 있어, 보조항로와 일반 항로 등에 대한 연계, 지역통합 운영 서비스 개발도 요구됨
- 해양수산부와 지자체는 선원 고용에 대한 지원, 접안시설 확충 지원, 승하선 보조시설 지원, 기항지 대기실 확충 등을 지원하여 여객의 교통권을 보장할 필요가 있음

### ■ 적자 지속 상업항로, 신규 개발항로에 대해서는 지자체, 공사 등 공공기관, 지자체 출자 기관, 농협과 수협 등 공적 기관의 항로운영 참여를 유도하여 지역경제 활성화 촉진

- 적자가 지속되고 있는 상업항로와 도서지역과 연안도시의 신규개발 항로에 대해서는 지자체 출자 기관 등 공적 기관의 참여를 유도하여 해양관광과 지역경제 활성화를 촉진해야 함
- 특히 지자체의 공공교통서비스와 연계되는 항로의 경우, 버스와 지하철 등을 운영하는 주체 및 관리 기관의 적극적 참여를 유도할 필요가 있음
- 중장기적으로는 동일 지자체 연안과 해역을 운항하는 항로에 대해서는 지자체에 항로 허가권 이양을 적극 검토해야 함
- 지자체가 항로 허가권을 보유할 경우, 항로 개발과 운영에 민간의 참여제고와 지역 교통과 연계되는 항로운영에서 개선이 예상됨

## 연안여객운송, 대중교통수단에 포함하여 일반인에 대한 보조금 확대 등 법제도의 정비를 서둘러야

### ■ 일반인들이 다수 이용하는 연안여객운송을 활성화하고 지원하는 대중교통 정책과 보조금 정책 필요

- 매년 1,500만 명이상의 국민들이 이용하는 연안여객운송은 도서지 지역경제 활성화에 긍정적으로 기여해 왔음
- 국회에서 논의중인 연안여객운송 대중교통화 관련 법률안의 통과 혹은 관련 법규들의 정비를 통해, 일반인에 대한 운임 보조금, 선박 현대화 지원, 기항지 접안시설 정비 지원, 선원에 대한 고용 안정화와 고용창출 지원 등이 조속히 집행될 필요가 있음
- 또한 항만법에 연안항 개념 외에 연안교통항(가칭)을 구분하여, 해양수산부장관이 연안여객 기항지 시설을 확충하도록 법 개정을 추진해야 함

### ■ 해상여객운송사업 면허권 일부를 지자체 장으로 이관하는 것을 신중히 검토해야

- 해상여객운송사업의 면허권자는 해운법 제4조(사업 면허)에 따라 해양수산부 장관임
- 그러나 지역내 급변하는 수요변동에 따라 공급의 탄력적 대응을 위해서는 항로 면허권을 지방으로 이양하는 것을 중기과제로 검토할 필요가 있음
- 특정지역과 고객으로 한정된 여객운송사업 예로 10마일 미만 운송거리 여객운송(예시), 동일 지자체 관할 수역에서 여객운송사업, 동일 리조트 시설 내 여객운송사업 등의 경우는 지자체에 허가권을 이양할 경우, 해양관광을 확산하고 다양한 사업을 발굴하는 효과가 예상됨
- 예를 들어 부산 지역을 보면, 청사포, 해운대, 오륙도, 태종대, 송도 해수욕장, 감만공원 등 해양 관광자원을 활용하고 시내버스와 지하철 등과 연계를 갖춘 연안여객운송 사업의 발굴이 요구됨



## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG bunker 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민간 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립, 함께 가야 : KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비관론 모델 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 자혜로운 소리로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	중·일·미·러 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범!·로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.17

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