

Vol. 91

2023년 3월
해양환경

IMO 국제해사 정책동향

IMO 국제해사 정책동향은 해양환경, 해사법률, 해사정책, 해사안전, 전략계획 등의 콘텐츠를 기반으로 최신 동향을 소개하는 발간물로, 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.

- 총 괄 박한선 실장
- 감 수 이연경 연구위원
- 발행인 김종덕 원장
- 발행처 물류·해사산업연구본부
해사산업연구실
- 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로
301번길 26(동삼동)
- TEL. 051-797-4800
- FAX. 051-797-4810



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

EU, 친환경적 모빌리티에 지속적인 노력 기울이고 있어

■ EU, ^{2030년, 2035년, 2050년} 운송산업 전환 목표를 포함한 ‘지속가능한 스마트 모빌리티 전략’ 발표 a)~c)

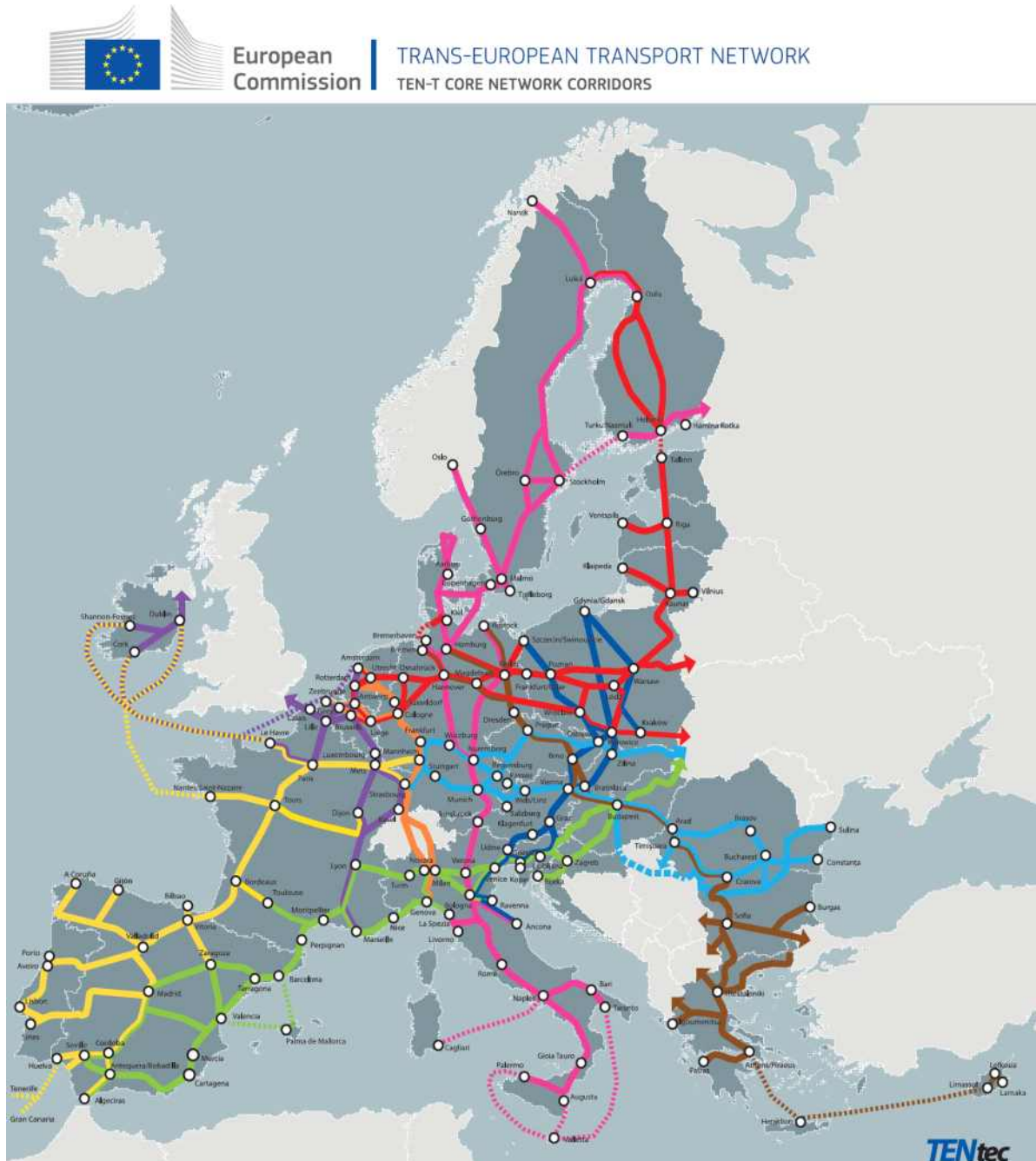
- 유럽연합(EU)은 2030년까지 유럽횡단 운송네트워크(TEN-T) 완성을 위한 노력의 일환으로 지속가능하고 오염이 적은 ‘지속가능한 스마트 모빌리티 전략’ 발표하며 투자 증가와 시장 강화를 모색함
- EU는 2020년에 자동차, 철도, 항공, 선박을 포함하여 EU의 운송 시스템을 보다 친환경적이고 디지털화하여 미래의 위기에 대응할 수 있는 기초를 다지기 위해 ‘지속가능한 스마트 모빌리티 전략’을 제시
- 동 전략은 지속가능한 운송 모빌리티를 위해 친환경은 향후 운송부문의 새로운 자격이 되어야 하며, 디지털화는 전체 시스템의 현대화를 위해 필수불가결한 요소가 될 것임을 강조하면서 크게 친환경, 디지털과 탄력적인 모빌리티를 위해 필요한 82개의 행동계획을 수립함
- 해양 부문은 선박의 긴 수명주기에도 불구하고 현재 시장에 준비된 무배출 기술이 부족한 점을 들어 탈탄소화에 특별히 초점을 맞춰 저탄소 액체 및 기체 연료에 우선적으로 접근해야 함을 언급함
- 그에 따라 향후 10년 동안 오염물질 무배출 선박이 시장에 준비될 수 있도록 모든 운송은 더 지속가능하고 친환경적인 대체연료를 이용하고 적절한 인센티브 제공하는 것이 필요함을 언급함
- EU는 해당 전략 수립을 통해 유럽 운송을 보다 지속가능하게 만들뿐만 아니라 전 세계적으로 경쟁력을 높이고 미래의 충격에 보다 잘 대응할 수 있는 역사적인 기회를 가지게 되었다고 판단함

■ 녹색 모빌리티를 지원하는 프로젝트에 1.89억 유로의 EU 보조금 지원 d),e)

- EU는 2023년 3월 15일 TEN-T의 대체연료 인프라 설치를 위해 12개 회원국의 26개 프로젝트를 선정하고 총 약1.89억 유로(한화 기준 약 2,646억)의 자금을 지원할 것을 결정함
- 프로젝트들의 재정적인 지원을 하는 목표는 EU의 그린 딜과 같은 의욕적인 목표와 관련하여 환경적으로 지속가능한 운송 네트워크를 구축하는데 도움을 주기 위함임
- EU는 2021년~2027년의 유럽연결 프로젝트(CEF: Connecting Europe Facility) 프로그램에 따라 EU 회원국의 TEN-T 프로젝트에 대한 보조금으로서 258억 유로를 사용할 수 있으며, 2014년부터 CEF는 1,200개 이상의 프로젝트에 대해 약 290억 유로의 금액을 지원한 바 있음
- 선정된 프로젝트 중 선박과 관련하여 프로젝트를 제안한 네덜란드는 암스테르담 항구에 국제 유람선을 위한 육전 공급 인프라 건설에 587만 유로(한화 약 82억)를 지원받게 될 예정임

- EU 회원국들이 오는 4월 13일에 선정된 프로젝트를 승인한 이후에 집행위원회는 몇 주 안에 공식적인 자금조달 방안을 결정하게 될 예정임

〈그림 1〉 유럽횡단 운송네트워크(TEN-T) Core network corridor



자료 : European Commission (2023.03.15. 검색)

■ 진정한 친환경은 선박뿐만 아니라 모빌리티 전체의 변화를 이끌어내야

➤ 일부 지역 또는 특정 운송수단의 변화만으로는 기후위기 대응 어려워

- EU는 이미 탈국경화를 바탕으로 탈운송수단까지 고려해 모빌리티의 전체적인 친환경 변화를 시도해오고 있

었으며, 이것은 국부적 지역 또는 제한된 운송수단의 패러다임만으로는 부족하다는 점을 의미함

- 현재는 도로, 철도, 선박, 항공과 같은 운송수단 간의 특성화도 필요하지만, 운송이라는 기본적인 공통의 범주 안에서 모달 시프트(modal shift)를 더 크게 고려해 쌍방향의 변화가 필요함

▶ 국제사회에서 탈국경, 탈운송수단으로 대응하는 유럽국에 경쟁력을 갖추기 위한 방안 필요

- 유럽국들은 친환경 운송의 기술 개발, 국제 표준화, 정책 및 규제와 같은 측면에서 지속적인 노력과 투자를 기울여 합심해왔기에 국제사회에서 경쟁력을 바탕으로 한 선두주자가 될 가능성이 매우 높음
- 우리나라는 유럽과 지리적으로 다른 배경을 갖추고 있지만 국내 운송수단 간 모빌리티 변화와 주변 아시아 국가와의 지속적인 관계 유지에 힘씀으로서 경쟁력을 갖추는데 노력할 필요가 있음

김보람 전문연구원

물류·해사산업연구본부 해사산업연구실
(zzz3678@kmi.re.kr / 051-797-4640)

참고 자료

- <https://safety4sea.com/eu-unveils-strategy-for-green-and-digital-transformation-of-transport/>
- <https://safety4sea.com/european-shipbuilders-welcome-eu-mobility-strategy-as-good-basis-for-future-policies/>
- <https://www.electrive.com/2020/12/10/eu-reveals-sustainable-and-smart-mobility-strategy/#:~:text=The%20European%20Commission%20has%20published%20its%20Sustainable%20and,industry%20transition%20targets%20by%202030%2C%202035%20and%202050.>
- https://transport.ec.europa.eu/news/alternative-fuels-infrastructure-eu189-million-eu-funding-projects-supporting-greener-mobility-2023-03-15_en
- https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/transport-infrastructure-eur-189-million-eu-funding-projects-contributing-greener-mobility-2023-03-15_en