

# 항만연관산업 동향 [6월 제1호]

(부산항 연관산업 육성·지원 사무국, '20.6.8.)

## ◆ 업계 요청 동향 자료

- 1) (선박금융업) 국내외 선박금융업 관련 동향
- 2) (선용품공급업) 선용품 무역통계(전국 대비 부산항 선용품 실적 규모 및 금액 비중)
- 3) (전 업종) 해운항만산업 관련 국내외 동향
- 4) (전 업종) 부산항 연관산업 소식

## 1. 국내외 선박금융업 관련 동향

### □ 국내외 선박 대형화 추세에 항만서비스 운영환경에도 영향

#### ○ 전 세계 메가컨테이너선(Megamax-24)\* 발주 현황('20.2월 기준)1)

\* 길이 400m, 폭 61m가 넘는 2만3000~2만4000TEU 급 초대형 컨테이너선

- 국내 HMM(현대상선) 12척, 대만 에버그린 10척, 프랑스 CMA CGM 9척, 스위스 MSC 16척 발주

\* 선박 규모 순, 2020년 2월 기준

<자료 : 알파라이너>

해운사	조선사	규모(TEU)	기인도	건조중
현대상선	대우조선해양	2만3,964		7척
에버그린	CSSC	2만3,888		4척
현대상선	삼성중공업	2만3,792		5척
에버그린	삼성중공업	2만3,764		6척
MSC	삼성중공업	2만3,756	6척	
MSC	대우조선해양	2만3,656	5척	5척
CMA CGM	CSSC	2만3,112		9척

#### ○ HMM, 대형선박 발주로 규모의 경제 효과 극대화에 집중2)

- ('18. 9월) 정부 '해운 재건 5개년 계획' 통해 초대형 컨테이너선 20척\* 발주

\* 23,000TEU급 컨테이너선 12척, 15,000TEU급 컨테이너선 8척

- '20. 4월부터 24,000TEU급 초대형선 순차적으로 투입

\* (투입계획) '20.2분기 23,000TEU급 12척 / '21.2분기 15,000TEU급 8척

1) "위기의 일본 조선·해운, '메가 컨선' 경쟁 뛰어들까"('20.2.20., 뉴스토마토) / <https://url.kr/OIHpuF>

2) 전자공시시스템에 공개된 HMM 분기보고서('20.3.) 참고 / <http://dart.fss.or.kr/dsaf001/main.do?rcpNo=20200515002219>

- 선박 대형화의 영향으로 선박급유선의 효율성 제고 필요성 실감
  - HMM이 발주한 초대형선박이 오는 2분기까지 12척 순차적으로 투입될 경우 부산항에서 매달 2~3차례 해상급유 예상되나,
  - 급유선업체에 따르면 현재 부산항 운용 가능한 급유선은 300~700t급의 소형급으로, 초대형 컨테이너선에 소형 급유선 2~3척이 공동으로 투입되어 릴레이 방식으로 급유를 할 수 밖에 없음<sup>3)</sup>
  - 향후 초대형 선박의 원활한 입출항을 위해 부산항 선박급유업의 서비스 효율성 제고 방안 마련이 필요한 시점으로 보이며, 특히 싱가포르와 로테르담과 같은 선진 항만의 급유 서비스를 제공하기 위해서는 우선 소형 급유선들의 대형화가 시급할 것으로 보임

## 2. 선용품 무역통계<sup>4)</sup>

□ 전국 대비 부산항 선용품 규모 및 금액 비중 (2020.1~4월, 유류제외)

○ 외국선용품(단위 : \$)

구분	2020.1월		2020.2월		2020.3월		2020.4월	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
전국(A)	95,901	34,863,649	107,833	40,289,130	94,867	43,167,704	89,456	43,500,462
부산항(B)	34,583	9,545,786	36,427	10,435,460	34,126	10,381,369	32,093	15,979,027
비중*(%)	36%	27%	34%	26%	36%	24%	36%	37%

\* 전국 대비 부산항 비중(B/A\*100)

○ 내국선용품(단위 : 천 원)

구분	2020.1월		2020.2월		2020.3월		2020.4월	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
전국(A)	46,420	67,607,670	46,424	67,283,140	47,391	74,587,554	48,058	70,954,789
부산항(B)	19,414	22,385,566	19,361	19,414,142	20,403	21,433,587	19,919	19,947,335
비중*(%)	42%	33%	42%	29%	43%	29%	41%	28%

\* 전국 대비 부산항 비중(B/A\*100)

## 3. 해운항만산업 관련 국내외 동향

□ 아시아선주협회(ASA)<sup>5)</sup>, 제29차 정기총회 개최 및 공동합의문 채택<sup>6)</sup>

3) “기름 7억 원 어치, 세계 최대 컨선 급유에 당황한 부산항”(20.4.29., 부산일보) / <https://url.kr/wZuxAL>

4) 전국 및 부산권항 선용품 적재 건수 및 금액 통계자료 재구성(공공데이터 포털 내 관세청 제공 파일데이터) / <https://www.data.go.kr/data/15060293/fileData.do>(검색일: 2020.6.7.)

- 코로나19로 최초 화상회의 개최, 8개국 선주협회 대표 46여명 참여
  - 해운 주요 이슈에 대한 공동 대응방안 논의 및 공동합의문 채택
  - \* [참고] 제29차 ASA 정기총회 공동합의문 주요 내용(6page 공동합의문 번역본 첨부)
  - 코로나19 여파로 각국 봉쇄조치로 인한 선원교대 문제 해결을 위해 IMO 권장 계획 신속한 시행 촉구
  - 아시아 선주들, 온실가스 배출규제 자체 노력 필요
  - '20. 2월 파나마 및 수에즈 운하 통행료 인상 불만
  - IMO, 서아프리카 기니만 해적문제 해결방안 마련 촉구

## □ 중국정부, 하이난(海南) 자유무역항 건설 방안 발표('20.6.1.)<sup>7)</sup>

- 하이난을 중국 최대 경제특구로 발전시키기 위해 3단계 중장기 목표 수립
  - 무역·투자 자유화 기본틀 구축 : ~ 2025년
  - 국내외 자금/인적 이동, 물류 분야 자유화 및 편리화 체제 구축 : ~ 2035년
  - 하이난자유무역항을 세계적인 자유무역항으로 육성 : ~ 2050년

\* [참고] 발표자료 중 주요 부분 발췌

### ○ '제로 관세' 실시

- 수입이 제한된 화물외의 다수 수입 화물은 자유롭게 수출입이 가능하며, 수입 관세 면제 뿐만아니라 제로관세인 화물에 대한 정상적인 관리감독도 면제
- 초창기에는 일부 수입 상품이 수입관세, 증치세, 소비세에 대해 면제할 것이며, 향후 수입과세상품 목록 이외의 모든 수입상품에 대해 관세 면제

### ○ 법인세, 개인소득세 인하

- 2035년까지 하이난자유무역항에 등록하고 실질적으로 운영되고 있는 기업 (네거티브 리스트 산업 제외)의 기업소득세를 15%로 인하
- 자유무역항 근무 고급인재, 필요인재 개인소득세 실제 납부 초과액의 15% 면제

\* [비교] 주변국 법인세/개인소득세: 홍콩(7.5~16.5%/최고 15%), 싱가포르(17%/최고 22%)

- 일각에서는 중국이 중장기적으로 하이난 경제무역 자유화를 통해 홍콩항의 지위를 약화시킬 뿐 아니라 홍콩항의 대안으로 발전시키려는 의도로 분석

5) ASA(Asian Shipowners' Association) : 아시아 해운업계 발전을 목적으로 1992년 설립. 한국, 일본, 중국, 대만, 홍콩, 호주, 싱가포르 등 아시아 14개국 선주협회로 구성되어 매년 5월 정기총회를 개최

6) "제29차 아시아선주협회 정기총회 성료"('20.5.28., 한국선주협회) / <https://url.kr/W2Td7o>

7) "중국 하이난 자유무역항 건설 방안 발표 및 시사점"('20.6.2., 한국무역협회) / <https://url.kr/swyDG7>

\* [참고] 홍콩 항에 대한 보충설명

- 과거 홍콩항은 90년대 항만 개발이 더딘 중국 본토를 대신해 중국 남부지역 물류를 책임지며 90년대 말~20년대 초 물동량 세계 1위까지 기록하였으나,
- 오늘날 홍콩항은 중국 항만의 영향력 확대와 싱가포르항의 지속적인 성장에 가로막혀 세계 물동량 순위 점차 하락 추세
- (참고) 2019년 세계 주요 항만 물동량 순위<sup>8)</sup>
  - 1위 상하이항, 2위 싱가포르항, 3위 닝보-저우산항, 4위 선전항, 5위 광저우항, 6위 부산항, 7위 칭다오항, 8위 **홍콩항**

□ 국제 해운항만단체, 코로나19 위기 이후 항만 디지털화 촉구('20.6.2.)<sup>9)</sup>

- 국제항만협회, 세계선용품협회 등 국제 해운항만단체 10곳\*에서 코로나19 위기 이후 항만 디지털화를 위한 국제 협력 강화 촉구 공동성명 발표

\* 국제항만협회(IAPH), 발틱국제해운동맹(BIMCO), 세계화물처리협회(ICHCA), 국제해운협회 (ICS), 국제항만협회 (IHMA), 국제도선사협회(IMP), 국제항만커뮤니티시스템협회(IPCSA), 세계선용품협회(ISSA), 국제선박중개인/대리점협회(FONASBA), 프로텍트그룹(PROTECT Group)<sup>10)</sup>

- (배경) 일부 디지털화가 늦은 항만들은 항만 주체 간 데이터 연계가 미흡하고 불필요한 중복업무(전화, 서류기반 업무 등)로 인하여 코로나19 대응에 어려움을 겪음
- 전 세계 항만 주체 간 디지털 정보교환 체계를 구축하기 위해서는 협력이 절실히 필요하므로 국제 해운항만 관련 10개 단체가 공동으로 ① 신속한 항만 디지털화의 필요성 및 ② 구체적인 도입 방안에 대해 촉구 성명 발표

\* [참고] 공동성명 주요 내용(7page 공동성명 번역본 첨부)

- 1) 선박-항만-내륙물류 간 전자데이터 교환 표준화 작업 필요
- 2) IMO 외 전세계 주요 항만에 PCS<sup>11)</sup> 구축
- 3) 인공지능, 로봇 자동화(RPA), 블록체인, 가상현실(VR) 등 4차 산업혁명 기술의 적용방안에 대해 항만 주체들의 인식을 제고하고(모범 사례 소개 등) 기술 도입 방안 강구
- 4) 전자선하증권(e-B/L) 도입을 기점으로, 협력과 표준화를 통해 투명한 공급망 구축

8) 해양수산부 공표 “항만별 컨테이너 처리량”(‘20.2.25.) 자료 참고 / <https://url.kr/PLo7pV>

9) 국제항만협회(IAPH) 발표 공동성명서 자료 참고(‘20.6.4.) / <https://www.iaphworldports.org/news/7797>

10) 선박 입항 시 선박-항만청 간 교환해야하는 서류의 전자화 및 표준화 서비스를 위해 유럽 항만청 및 전자문서교환(EDI) 서비스 제공 회사가 주축이 되어 설립한 단체

11) Port Community System : 해운-항만-내륙물류 관련 모든 데이터가 실시간으로 정보공유 가능한 항만디지털시스템

#### 4. 부산항 연관산업 소식

□ 크루즈선, 선용품 선적 및 한국인 승무원 하선을 위해 부산항 입항(6.5.)<sup>12)</sup>

- 미국 로얄캐러비안사 소속 스펙트럼오브더시즈호(16만9300t급) 입항 허용
- 국제여객터미널 1번 선석에서 6억 원어치 선용품 공급 및 승무원 1명 하선\*
- \* 승선 중인 승무원 575명 중 하선을 희망한 한국인 승무원 1명 예외적으로 하선 허가
- 이번 입항 허용은 중앙방역대책본부에서 확정한 ‘물류목적 크루즈선의 입항 허용 세부기준’(5.24.)에 따른 첫 사례

\* [참고] ‘물류목적 크루즈선의 입항 허용 세부기준’

구분	세부내용
1) 대상 선박	① 입항목적이 선용품 등 공급인 선박 ② 선박에 승객이 없는 선박 ③ 코로나 관련 유증상자가 없는 선박 ④ 입항예정일 기준 14일 이상 선원의 승선 및 상륙(외출)이 없었던 선박 ⇒ 대상선박 중 국내항 기항 실적이 있거나 '20년에 기항 예정이었던 선박, 한국인 선원이 승선한 선박을 우선 허가
2) 입항 조건	① 하선 및 상륙 금지 ② 항계 진입 전(VTS 관제구역) 이상환자 발생시 입항 불허 ③ 공급자와 선원 간 2m 거리 확보 등 비대면 작업 ④ 정박지(해상) 작업 원칙 ⑤ 입항 후 24시간 이내 작업완료 후 출항 ⑥ 사전 입항신청서 제출 ⑦ 한국의 검역당국, 세관, 출입국기관이 요구하는 입항기준* 준수 * 추가 요구 조건은 없으나, 향후 상황 변동에 따라 입항기준 추가제시 가능
3) 입항 신청절차	① 최소 입항 7일 전 항만당국에 신청서 제출 ② 항만공사, CIQ 등 관계기관 협의 후 사전 입항허가 ③ 항계 진입시(VTS 입항예보시) 선원 건강상태확인서 제출 ④ 최종 입항허가

\*\* [참고] 부산항 크루즈선 입항 현황 (단위: 항차)<sup>13)</sup>

1) 연도별 현황(2015~2019년)

년도	2015	2016	2017	2018	2019
합계	71	209	108	82	108

2) 분기별 현황(2018~2020년)

년도	합계	1분기	2분기	3분기	4분기
2018	82	6	37	25	14
2019	108	9	49	32	18
2020*	5	4(2월 3건, 4월 1건)	1('20.6.5. 기준)	-	-

주) 2020년 1월 ~ 현재까지 부산항에 입항 크루즈선은 물품 공급 목적으로 입항하였음

12) “갈 곳 없던 크루즈, 선용품 공급받으려 부산항 기항”(20.6.4.,부산일보) / <https://url.kr/9GvXax>

13) BPA-NET 및 「2019년 부산 크루즈 행정통계」 작성 결과('20.3.26., BPA(<https://url.kr/DBr1fm>)) 참고

## 참고 1

## 제29차 ASA 정기총회 공동합의문(제공: 한국선주협회)

### 코로나19 하의 “핵심적/필수적/무역 최전선 근로자”인 선원들의 송환

코로나19의 전 세계 확산여파에도 불구하고 선원들은 지치지 않고 업무에 임하며 전 세계 무역망의 차질 없는 기능을 위해 쉬지 않고 노력하고 있다. 하지만 현재 15만 명이 넘는 선원들이 이미 계약이 만료되었음에도 불구하고 각국 정부의 봉쇄조치로 인해 하선이 거부되면서 선원교대가 이루어지지 않아 집으로 돌아갈 수 없는 실정이며, 이 숫자는 지금도 매일 증가하고 있다. ASA는 모든 국가의 정부들이 빠른 시일 내에 최근 IMO 회람문서인 No.4204/Add.14(코로나19 기간 동안 안전한 선원교대 및 이동을 보장하기 위한 권장 선원교대 계획)를 시행하기를 촉구한다. 이러한 조치는 세계 경제 및 사람들의 일상생활에 필수적인 식량, 의복, 에너지 연료 및 기타 필수 원자재 등의 운송을 방해하는 위험요인을 경감시켜 줄 것이다.

### 지속가능한 해운산업을 향한 항해

오늘날 해운산업은 2008~2009년 금융위기의 충격에서 완전히 회복되지도 않은 채 전 세계 코로나19 확산 여파로 더욱 큰 어려움에 직면하고 있다. 코로나19 팬데믹으로 인해 어마어마한 인적 및 경제적 비용을 치르고 있지만, 해운산업에 있어서 적어도 한 가지 이점은 있다. 그것은 해운업계의 탄소배출량이 급격히 감소했다는 것이다. ASA는 코로나19 팬데믹에서 빠져나오게 되면 실용적이고 실현가능한 카본 프리(Carbon Free)해운을 향한 노력을 계속해야 한다고 강조한다.

### IMO 선박재활용협약(HKC)

ASA는 노후선박의 친환경 재활용을 위한 주요한 움직임인 최근 인도의 HKC 기준을 매우 환영한다. ASA는 HKC의 발효를 위해 중국과 방글라데시의 기준이 필수적임을 강조하는 바이며, 아시아 선주들이 책임감을 가지고 HKC 인증을 받은 선박해체 시설을 사용하도록 촉구한다.

### 전 세계 운하에서의 통행료 시스템 안정 촉구

ASA는 최근 파나마 운하와 수에즈 운하의 통행료 인상에 주목하고 있다. ASA는 특히 2020년 2월 도입된 파나마 운하의 새로운 추가요금 부과는 해운업계에 엄청난 재정적 부담으로 작용함에도 불구하고 (운하 이용자들과 사전에 아무런 협의도 없이 불과 시행한달 전 일방적인 통보로) 급박하게 추가요금 도입한 것에 대하여 불만을 표시한 바 있다. ASA는 각 운하청이 새로운 요금에 대한 재고와 함께 요금 인하를 촉구하는 운하 이용자의 목소리를 듣기를 바란다.

### 서아프리카의 해적 위험

기니만(서아프리카 해역)에서 운항하는 선박에 대한 해적의 공격이 날이 갈수록 빈번해지고 있다. 해적들은 해당 해역에서의 선박에 대한 공격이 성공을 거듭하면서 점점 더 대담해지고 있다. 현재까지 해당 지역의 정부는 이러한 해적의 위협을 종식시킬 수 없었다. 이로 인한 인적 비용은 막대하며, 서아프리카 항만 기항 비용은 이에 관련된 보험 프리미엄 및 선박의 보안요원 승선 등으로 인해 날이 갈수록 증가하고 있다. 이는 해당 해역에 위치한 항만의 무역을 저해할 수 있고 결국 해당 국가와 국민들에게 또 다른 문제가 될 것임이 명백하다. 따라서 ASA는 이 문제가 IMO 고위급 회의에서 긴급 사안으로 논의되기를 바라며, 해당 해역의 국가들에게 해당 해역의 항만을 기항하는 선박에 대한 위협을 경감시킬 수 있는 조치를 취하도록 요구하는 바이다.

## 참고 2

## 국제 해운항만단체 공동성명서(제공:국제항만협회)

해운업과 물류업 디지털화 가속화 행동 촉구

2020년 6월 2일

항만은 지속적으로 공급망과 세계 경제를 움직이는 주요 인프라로, 글로벌 위기의 시기에 그 역할이 특히 두드러진다. 필수의료 및 식량 공급의 복합적 이동, 주요 농산품, 에너지 흐름 및 기타 상품과 서비스가 목적지에 제시간에 도착하도록 보증하기 위해 항만 공동체에서 온갖 비즈니스와 정부 행위자는 상호작용한다.

항만 커뮤니티 내 상호작용에는 하역취급, 선박 관련 서비스, 보급품과 복합 수송처럼 물리적 교류뿐 아니라 다른 관할권 간 화물 통관을 돕는 데이터 교환도 포함된다. 더 큰 수송과 물류 공급망에 편입되고 공급망 내에서 기업과 사업체 클러스터를 대표함으로써, 항만은 기술혁신과 통합의 최신 물결로 발생한 잠재력을 모두 포착할 최적의 입지에 있다. 따라서, 전반적으로 안전하고 효율적이면서 보안이 유지되는 지속 가능한 방식으로 물리 및 데이터 상호작용이 일어나게 된다.

코로나 19 위기로 전세계 항만에 진행 중인 이질적 풍경은 고통스럽기만 하다. 일부 항만 커뮤니티는 4차 산업혁명의 기회를 포착해 어엿한 “스마트” 항만으로 발전한 반면, 여러 커뮤니티는 디지털화의 본질을 간신히 간파하고 선상, 선박 항구 간 인터페이스 및 교류에 기반한 항만배후부지를 기준으로 개인적 상호작용과 서류기반거래에 커져가는 의존성과 고군분투하고 있다. 일례로, 지금까지 국제해사기구 (IMO) 174개 정회원국 중 49개 회원국만이 디지털화된 현 비즈니스 환경에서 항만의 초석으로 간주되는 항만 운영 시스템 (PCS)을 채택하고 있다.

이제는 폐쇄에서 “뉴 노멀”에 대한 준비로 세계의 관심이 집중되는 상황에서, 정부간 기구, 정부 및 해운·물류업계 관계자가 협력해 디지털화를 가속화 하는 것이 절실히 필요하다. 전세계 항만 커뮤니티가 관련 계약적 및 규제적 의무사항을 모두 준수하면서 적어도 전자상거래와 데이터 교환의 기본 패키지를 제공할 수 있기 때문이다.

상기의 명시된 포부를 모두 실현하기 위해, 국제항만협회 (IAPH), 발틱국제해운동맹 (BIMCO), 세계화물처리협회 (ICHCA), 국제해운협회 (ICS), 국제항만협회 (IHMA), 국제도선사협회 (IMPA), 국제항만커뮤니티시스템협회 (IPCSA), 세계선용품협회 (ISSA), 중개인·대리점협회연맹 (FONASBA)과 프로텍트 그룹 (PROTECT Group)은 하기의 우선순위에 따라 행동 촉구에 착수했다:

1. 전자적 데이터 교환을 통한 이민, 항만 및 보안 당국에 대한 통지와 발표 그리고 전면적인 단일 창구로의 전환을 포함해 전송, 접수, 사람과 화물의 출도착 및 체류에 필요한 정보에 대한 대응 지원을 위한 IMO 간소화 위원회 (IMO FAL) 협약에 정의된 기존 의무사항의 이행을 위한 수행 여부를 평가하고 이행 방안을 강구한다.

2. IMO FAL 협약의 범위를 뛰어넘어 데이터 표준의 일치를 보장하고 선박 서비스와 공급자, 물류 제공자, 화물처리 및 통관에 의한 선박의 적시 운영과 최적화된 리소스 배치에 대한 항만과 정박관련 마스터

데이터 공유를 원활하게 함으로써, 에너지 절약, 안전성 제고와 동시에 비용 및 배출 감소를 꾀할 수 있다. 모든 목표는 국제 표준화 기구 (ISO)의 공급망 표준, 수로 기구 (IHO)의 표준 뿐 아니라 IMO의 간소화 및 전자업무를 위한 개요서 적용을 통해 달성 가능하다.

3. IMO를 대표하는 모든 회원국의 주요 항만에 PCS를 도입하고 데이터 교환 플랫폼을 확보하기 위해 노력한다.
4. 해양 사이버 위험 관리와 항만 내 사이버 위험 대처 능력에 대한 IMO의 기존 지침을 검토하고 필요시 추가 지침을 개발한다.
5. AI, 고급 분석, IoT, 디지털 트윈, 로봇 프로세스 자동화 (RPA), 자율 시스템, 블록체인, 가상 현실 (VR) 및 증강 현실 (AR)과 같은 신흥 기술 적용 가능 방안 대한 항만 커뮤니티의 인식을 제고하고 오해를 피하며 모범 사례와 표준화를 증진시킨다.
6. 항만 환경의 보건 안보 증진을 위한 신흥 기술과 기타 혁신 톨 적용을 가속화함으로써, 항만 및 해양 직원, 계약자와 선박 승무원이 가능한 가장 안전한 조건에서 근무하고 상호작용하도록 허용한다
7. 인가된 항만 커뮤니티 서비스 제공자와 사용자가 보안 데이터 공유 프로토콜 하에 데이터 공유가 가능한 경우, 디지털 항만 플랫폼의 실행과 조작화를 돕는 체계와 로드맵을 개발함으로써 해당 플랫폼이 내륙 지역 공급망과도 연계되게 한다.
8. 오랜 숙원인 전자선하증권(e-B/L) 도입을 기점으로, 연합과 표준화를 통해 공급망의 투명성을 기꺼이 제고하려는 이해관계자의 연합을 구축한다.
9. 기술 시설과 직원 훈련을 포함해 개발이 덜 되고 인원 부족을 겪는 소규모 항만 커뮤니티의 지원 체계를 구축하기 위한 역량을 정립한다. 중장기적 관점에서, 기술의 개발, 이행, 지원 및 때로는 철회를 위해 품질 데이터 교류에는 훈련된 인력이 필요하다.

상기의 우선순위 달성을 위해서는 해양 공급망 업계 관계자와 정부간 협력이 필요하다. 무엇보다도, 현지, 지역 및 국가 차원의 변화 관리가 요구되는 디지털화 가속화의 일환으로 정부간 협력이 촉구된다. 이런 측면에서, WTO 무역원활화협정 하에 실행된 무역원활화위원회 (NTFC)는 회원국과 항만 당국자의 변화 주도에 본보기 도구가 될 수 있다.

