

현안과 과제

| 주요국 해운업 지원 정책과 시사점

< 요약 >

1. 해운업의 중요성

해운업은 국민경제의 기간산업으로 타산업에 대한 파급효과가 큰 고부가가치 산업이며, 동시에 제4군으로 국방기능을 수행하는 국가안보산업이다. 글로벌 금융위기 이후 해운업 침체가 지속됨에 따라 세계 주요국들은 자국의 해운선사에 대해 강력한 지원 및 보호정책을 시행하고 있다. 중국과 덴마크, 독일, 프랑스의 경우자국 해운사에 대한 대출 및 용자보증 등의 지원을 확대하고 있으며, 선박투자회사 및 선박대출기관 설립, 보조금 지원 등 다양한 방식을 통해 해운업을 지원하고 있다.

2. 주요국 해운업 지원 정책 현황

(미국) 미국의 경우 해운 안보 프로그램을 통한 보조금 지급 및 용자보증, 세제 지원, 화물운송 지원 등의 다양한 방식의 지원 정책이 존재한다. 이중 해운안보프로그램(MSP) 제도의 경우 국가비상시 선대 동원을 명목으로 실질적으로는 동원 선박 60척에 대해 2012~2015년 척당 연간 약 310만 달러의 보조금을 지원한다. 또한 선박 건조, 개조, 수리시 원금 및 이자 상환에 대해 정부가 총 용자금의 75~87.5%를 보증하는 용자보증제도(Loan Guarantee) 제도를 시행 중이다. 또한 선박건조기금(CCF), 선박건조예비기금(CRF) 등을 통한 세제지원을 시행중이며, 미 정부 화물 등에 대해 일정 비율 이상을 자국 선사가 운송하는 화물우선적취권 제도를 시행하고 있다.

(일본) 일본은 선박투자촉진회사 등을 통해 선박금융을 지원하고 있으며, 세제 지원 유지 및 강화를 추진할 예정이다. 특히 지난 2011년 해운 및 조선업의 복합불황을 극복하기 위해 일본 선주들이 자국내 조선소를 통해 선복량 확보가 가능하도록 선박투자촉진회사를 설립을 추진하였으며, 일본선사들에 대한 유동성 지원 등의 금융 지원 정책 설립을 검토중이다. 그리고 일본 선박이나 일본인 선원의 증가를 전제로 2013년 톤세제도 개정을 추진할 예정이다. 또한 향후 환경규제에 대비하여 2009년부터 민간 사업자 등이 실시하는 고급 선박의 에너지 절감 기술 개발에 대해 개발비용의 1/3을 국가가 지원하고 있다.

(영국) 해양산업의 종합적인 발전을 위해 해양산업리더쉽위원회를 설립하고 해양산업 성장전략을 발표하였다. 해양강국으로의 발전을 위해 해양산업리더쉽위원회(MILC)를 설립하고 통합적인 해양산업 성장전략과 실천과제를 제시하였으며, 해운·항만업계와 협력체제(UK Marine Industries Alliance)를 구성하여 해양산업 진흥방안 마련을 추진하는 등 국가 차원에서 해양 및 해운 산업 발전을 위한 성장전략을 제시하고 있다.

(중국) 중국은 자국에서 건조한 선박으로 자국화물을 수송하는 국수국조(國輸國造

정책을 통해 해양산업을 적극적으로 육성하고 있다. 선박금융 지원을 위해 최근 선박대출센터를 설립하였으며, 이외에도 건조 중 선박담보권 등기임시규정, 용자임대(수출) 선박 수출퇴세 정책, 해운산업펀드, 선박 Resale 금융지원, 선박금융리스회사 등 다양한 금융지원 정책을 시행 중이다.

(기타) 독일, 프랑스, 덴마크 등 주요 해운 강국들 역시 자국 해운업 보호를 위해 적극적인 금융지원 정책을 시행하였다. 독일의 경우 대출 보증 및 KfW 특별프로그램을 통해 2009년 자국 최대 해운사인 Hapag-Lloyd에 12억 유로 정부 대출보증(90%)를 제공하였으며, 함부르크시는 독일 정부의 지원 외 7.5억 유로를 현금으로 지원하였다. 프랑스 역시 자국 해운사인 CMA CGM이 파산위기에 몰리자 국부펀드인 전략투자기금을 통해 1억 5천만 달러를 지원하였으며, 덴마크는 세계 최대 해운사인 머스크에 수출신용기관을 통해 약 4억 6천만 달러 규모의 자금을 지원하였다.

3. 국내 해운업 지원 정책 현황 및 과제

(현황) 국내에서도 해운업 지원을 위해 톤세제도 연장 및 회계기준 조정, 국제선박등록제도 연장 등 행정적 지원과 더불어 위기 극복을 위해 2009년 4월 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 마련하여 추진하였다. 또한 해운업 구조조정 지원을 위해 자산관리공사를 통해 선박펀드를 조성, 선박매입 지원하고 있으며, 2012년 하반기 선박 추가 매입을 위해 1,000억 원의 자금을 추가 투입하기로 결정하였다.

(과제) 그러나 구조조정 프로그램의 경우 제2금융권이 참여 의무가 없음으로 인해 제1금융권 마저 지원을 기피하는 실정이며, 원리금 상환 등에 대한 은행권 내부의 협의도 어려운 상황이다. 또한 선박 매입 프로그램의 경우도 매입가격이 장부가격보다 낮아 실질적으로 대출 상환이 불가능한 점 등 한계점이 존재하며, 전문적인 선박금융 시스템의 부재도 문제점으로 지적되고 있다.

4. 시사점

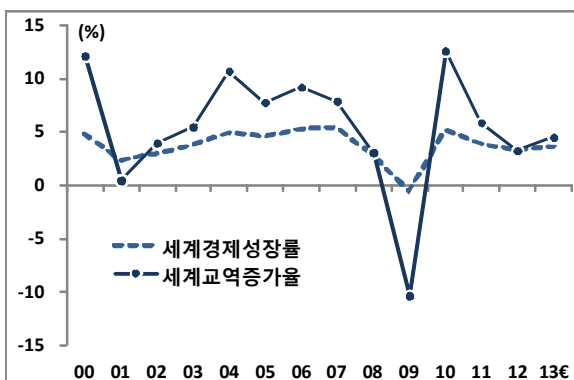
첫째, 해운시황의 침체지속으로 외항해운업계의 유동성 부족 현상이 심화됨에 따라 선사들의 채권발행 지원, LTV 적용 유예 등 정책적인 지원이 필요하다. **둘째,** 현재 시행중인 Fast Track 및 선박 매입 프로그램의 확대 및 개선을 통해 선사들이 실질적으로 지원을 받을 수 있는 방안을 마련해야 한다. **셋째,** 선박금융공사나 선박금융보증기금 등을 통한 선박금융의 특화를 통해 조선 및 해운산업의 경쟁력을 지속적으로 유지할 수 있는 방안 마련이 필요하다. **넷째,** 선박등록특구제도나 톤세제도와 같은 해운정책들을 일몰제 대상에서 제외함으로써 해운업 경쟁력 강화를 지원해야 한다. **다섯째,** 해양 및 해운 강국으로 도약하기 위해 해양 관련 산업을 통합하는 조직 설립을 통해 국가 차원의 통일된 발전 전략을 추진할 필요가 있다.

1. 해운업의 중요성

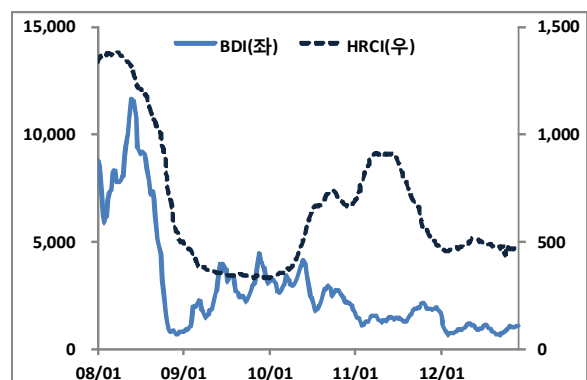
- 현재 글로벌 해운업계는 선박량이 크게 증가한 상태에서 글로벌 수요 침체가 발생하며 침체국면이 지속되고 있음
 - 현재 글로벌 해운업계는 2007~2008년 발주된 선박으로 인해 공급여력이 크게 증가한 상태에서 글로벌 수요 침체가 발생하며 공급과잉 현상이 지속
 - 금융위기 이후 부진한 회복세를 보이는 글로벌 경제로 인해 세계교역증가율도 2011년 1.4%, 2012년 -0.4%로 부진한 모습
 - IMF는 2013년 세계경제성장률 전망치 3.9% 및 교역증가율 전망치 5.2%를 각각 3.6%, 4.5%로 하향 조정¹⁾하는 등 향후에도 수요 침체 국면이 지속될 전망

- 해운업 침체국면이 지속됨에 따라 선박 운임 역시 낮은 수준을 유지
 - 컨테이너선 운임 지수인 HRCI의 경우 2011년 공급량 조절을 위한 선사들의 계선 증가 및 서비스 축소로 인해 다소 상승했으나 2012년 12월 현재 400p 수준으로 다시 하락
 - BDI 지수는 2011년 12월 이후 지속적으로 하락하여 2012년 2월 5일 647p로 역사상 최저점을 기록²⁾하는 등 불황 국면이 지속

< 세계 경제성장률과 교역증가율 추이 >



< BDI 및 CCFI 지수 추이 >



자료: IMF, Clarkson, KMI

주: 2012~2013년 세계경제성장률 및 교역증가율은 추정치임

1) IMF 「World Economic outlook」(2012.10)

2) 실제로는 1986년 8월 27일 645p 이후 역사상 두 번째 최저치임

- 해운산업의 중요성³⁾

- 국민경제의 기간산업 : 우리나라 수출입 화물의 99.8%(2008년)가 선박에 의해 수송되며, 원유, 철광석, 연료탄, LNG 등 전략물자는 100% 해상으로 수송
- 고부가가치 창출 : 해운산업은 반도체, 자동차, IT산업에 비해 2배 이상의 매출액 대비 부가가치비율을 기록
- 외화가득산업 : 여타 산업과는 달리 호·불황에 관계없이 무역수지 개선에 크게 기여하는 외화가득 및 수입대체산업임
- 전후방 산업 발전 주도 : 해상보험, 선박금융 등 금융산업 발달을 촉진하며, 철강, 조선, 전자, 기계, 항만 등 관련 산업의 발전에도 크게 기여
- 국가안보산업 : 해운산업은 유사시 군수품과 병력수송 등 제4군으로서 국방기능을 수행하는 국가안보산업임

- 해운업의 중요성으로 인해 세계 각국의 정부들은 자국의 해운선사에 대해 강력한 지원 및 보호정책을 시행

- 2008년 금융위기 이후 중국은 중국공상은행을 통해 150억 달러 규모의 신용대출과 5년 만기 14억 달러 규모의 채권 발행을 단행
- 세계 최대 선사인 덴마크의 머스크는 62억 달러의 금융차입을 지원받았으며, 프랑스 CMA-CGM은 15억 달러 규모의 은행대출을 정부 보증으로 제공받음

- 이에 따라 국내에서도 해운업계의 국제 경쟁력 제고를 위한 선박금융 확대, 인력 육성 등 정책적 지원의 확대 필요성이 높아지고 있음

< 주요국가 해운업계 금융지원 사례 >

국가	대상	지원내용
중국	COSCO	중국공상은행 150억 달러 신용대출 5년만기 14억 달러 채권발행
	CSCI	중국인민은행 7억 달러 신용대출
덴마크	Maersk	62억 달러 금융차입 지원
독일	Hapag-Lloyd	17억 달러 정부 지급보증 제공
싱가포르	NOL	10억 달러 규모 자금지원
프랑스	CMA-CGM	15억 달러 은행대출 정부보증 제공
인도	해운업계	21억 달러 자국선주 신용대출
이스라엘	ZIM Line	정부가 지급보증 제공

자료: 한국선주협회

3) 현대경제연구원 2009년 지식경제 가을호 「21세기 기간산업, 해운산업 선진화 전략」 및 국토해양부 「해운산업 장기발전계획」(2010.02) 참조

2. 주요국 해운업 지원 정책 현황

① 미국

- 보조금 지급 정책 : 해운안보 프로그램(Maritime Security Program)⁴⁾
 - 미국선원이 승선한 미국적 선박을 국가비상시 즉시 동원할 수 있는 체제로 운영하기 위한 제도로, 자국 선박에 대한 보조금 지급을 통해 실질적으로 운항 원가를 절감함으로써 자국 해운업의 경쟁력을 높이고 보호하는 기능을 수행
 - 지원 대상선박은 2011년 12월 현재 총 60척이며, 2012~2015년 소요예산은 연간 1.86억 달러로 참여 선박에 대해 적당 연간 약 310만 달러를 지원할 계획
- 금융 지원 : 융자보증 제도(Loan Guarantee)⁵⁾
 - 선박 건조나 개조 및 수리시 자금 운용 측면에서 원금 및 이자 상환에 대해 정부가 보증함으로써 선사의 비용 부담을 완화
 - 보증 한도는 융자 조건과 대상 선박에 따라 총 융자금의 75~87.5%이며, 보증 기간은 신조의 경우 선박인도 후 25년 이내, 개조나 수리 선박의 경우 선박인도 후 25년과 선박의 내구연수 중 먼저 도래하는 기간을 대상
 - 2000부터 2011년까지 선박 405척에 대해 36억 달러의 융자 보증이 승인되었으며, 2012년 8월 현재 5.2억 달러의 융자 보증이 승인 대기중임

< 미국 MSP 가입 선사 현황 >

선사	선박수
American International Shipping	1
APL Marine Services	9
Argent Marine Management	1
Central Gulf Lines	4
Farrell Lines Incorporated	5
Fidelio Limited Partnership	7
Hapag-Lloyd USA	5
Liberty Global Logistics	1
Luxmar Tanker Corporation	1
Maersk Line	19
Maremar Tanker Corporation	1
Patriot Shipping	2
Waterman Steamship Corporation	4

< 미국 융자 보증 지원 현황 >

	선박수(척)	보증금액(백만달러)
2000	21	886
2001	295	730
2002	22	225
2003	5	345
2004	3	152
2005	2	140
2009	44	307
2010	3	23
2011	10	798
합계	405	3,606

자료: U.S Department of Transportation Maritime Administration

4) 해운안보 프로그램(MSP)은 기존 운항비차액보조제도(Operating Differential Subsidy: ODS)를 대체한 것으로 해운보안법(Maritime Security Act, 1996)에 의하여 1996년부터 10개년 계획으로 시행
 5) 융자보증(Loan Guarantee)제도는 상선법(Merchant Marine Act, 1936) 개정안 제11편(Title XI)에 근거

- **세계 지원 : 선박건조기금(Capital Construction Fund) 및 선박건조예비기금(Construction Reserve Fund)⁶⁾**
 - 선박건조기금: 미국 선사가 자국내 선박건조 및 개조시 자금력을 유지할 수 있도록 일정 적립금에 대한 연방 소득세 과세를 25~30년간 유예
 - 선박건조예비기금: 선박의 매각 또는 기타 처분의 결과로 발생한 자본이득에 대한 과세를 3년간 유예함으로써 미국적 선박의 확보를 지원
- **화물 운송 지원 : 화물우선적취권(Cargo Preference)**
 - 미국 정부 소유의 화물이나 정부기관이 재정적인 지원을 하는 화물에 대해 일정 비율 이상을 미국 상선이 운송하도록 보장하는 제도
 - 군용 화물 : 적정운임의 미국 선박 이용 가능시 100% 미국 선박에 의해 운송 (Military Cargo Preference Act of 1904)
 - 정부기관 소유, 정부 재정지원 관련 화물, 정부 관련 농산물 : 50% 이상(Cargo Preference Act of 1954)
 - 수출입은행 관련 및 정부 용자·보증 화물 : 100%(Public Resolution 17)

② 일본⁷⁾

- **선박금융지원 : 선박투자촉진회사 설립(Japan Ship Investment Facilitation Co., Ltd)**
 - 해운 및 조선업의 복합불황을 극복하기 위해 일본 선주들이 자국내 조선소를 통해 선박량 확보가 가능하도록 시중 및 국책은행을 통해 지원
 - 선박투자촉진회사는 선박 수주 안전별로 선박 보유를 목적으로 하는 특수목적 회사(SPC)를 설립하고, SPC가 선주가 되어 국책은행인 JIBC 등의 용자를 받아 일본 조선소에 선박을 발주
- **해운·선주 지원 : 세계 지원 유지 강화 및 애프터 마켓 사업 진출**
 - 급격한 엔고 현상으로 인한 일본 선사들의 어려움에 대해 유동성 지원 등의 금융 지원 정책 설립을 검토중
 - 세계 지원의 경우 해상운송법의 개정 및 일본 선박이나 일본인 선원의 증가를 전제로 2013년 톤세제도 개정을 추진할 예정⁸⁾

6) 해양수산동향 제960호 「미국의 해운산업 보호 및 지원정책 동향」(해양수산개발원, 2000.01.31.) 참조

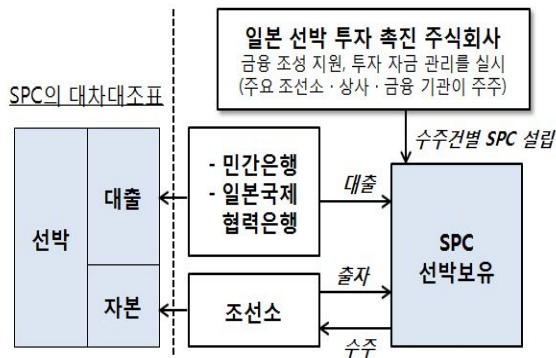
7) 일본 국토교통성 「新造船政策の實施狀況について」(2012.05)을 토대로 정리

- 애프터 마켓 진출을 위해 탑재 기기의 부품 판매, 선상 수리 등 선박의 일생을 지원하기 위해 2010년 4월에 라이프 사이클 사업부를 발족

- 에너지 효율 개선 촉진 정책 : 에너지 절감 기술 개발 비용 지원 및 CO2 배출 감소 지원

- 2009년부터 민간 사업자 등이 실시하는 고급 선박의 에너지 절감 기술 개발에 대해 개발 비용의 1/3을 국가가 지원
 - * 사업 건수 : 22 건, 총 사업비 : 약 90 억엔, 참가 사업자 : 31 개 (조선 13사, 해운 3사, 해양 9개, 연구 기관 등 6개사)
- 향후 에너지 절약 요소 기술을 통합한 '혁신적 에너지 절약 선박' 보급 확대를 위해 예산·세제 조치 등을 포함한 종합적인 지원 조치에 대한 검토를 실시
- 국제 해사기구(IMO)의 CO2 규제에 따라 해양 오염 방지법 개정안을 도입을 준비중이며, 연료유 과금 제도 등의 도입을 위한 검토를 실시

< 일본 선박투자촉진회사 구조 >



< IMO의 신조선 CO2 배출 규제 >

▶ **신조선 에너지 효율 설계 지표(EEDI) 산정 의무화**

- EEDI : 1톤의 화물을 1마일 수송하기 위하여 배출하는 것으로 추정되는 CO2를 그램 수를 지표화 한 것

▶ **신조선 이산화탄소 배출 기준 적합성 요구**

- EEDI가 다음 CO2 배출 기준보다 적을 것을 요구

	2013년~	2015년~	2020년~	2025년
기준	기존 선박 EEDI 평균치(초기값)	초기값의 10% 절감	초기값의 20% 절감	초기값의 30% 절감

자료: 新造船政策の實施狀況について(일본 국토교통성, 2012.05)

- 8) **톤세제도**: 외항운송사업자의 해운소득에 대하여 영업이익이 아닌 운항 선박량을 기준으로 법인세를 부과하는 제도(톤세 = ∑(선박의 순톤수 × 운항일수 × 톤당 이익) × 법인세율)

톤세제도의 장점

- 편의치적국과 유사한 수준의 조세부담이 가능할 정도로 세부담이 감소
- 법인세 절감을 위한 무리한 선박투자가 지양됨으로써 투자 왜곡을 방지
- 조세비용이 예측 가능하여 기업의 자금운용 및 경영전략 수립이 용이

일본의 톤세제도 도입 배경

- ① 해운산업의 안정적, 지속적 성장 도모 : 법인세보다 조세부담이 적을 뿐 아니라 세수규모를 정확히 예측할 수 있어 해운기업의 안정적 경영에 도움이 됨
- ② 국적 등록선대 증가 및 자국화물 수송비용 증가로 인한 경제적 효과 : 일본 해운산업 규모는 세계 1위 수준이나 자국경제에 대한 기여도가 낮아 이를 개선하기 위해 도입
- ③ 자국 선원의 고용증대 : 톤세제도와 연계하여 선원고용 증대를 추진
- ④ 해운분야에서 세계 조세제도와 일치 추진 : 세계 주요국들은 자국 상선대의 회복과 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 톤세제도를 시행

③ 영국⁹⁾

- 해양산업 성장전략(A Strategy for growth for the UK Marine Industries)
 - 영국은 지난 2010년 해양산업리더쉽위원회(MILC, Marine Industries Leadership Council)를 설립하고, 2011년 해양산업 성장전략 보고서를 발표
 - 보고서는 해상방위(naval), 해양상업(commercial), 레저(leisure), 해양신재생에너지 (offshore renewables) 등 네 가지 분야에서 미래 해양산업 전략을 제시
 - 제시된 주요 전략과 실천과제는 모든 해양산업에 적용될 수 있으며, 해운·항만업계와 협력체제(UK Marine Industries Alliance)를 구성하도록 규정

- 해양산업 성장전략의 주요 내용(6대 전략)
 - UK Marine Industries Alliance를 해운·항만 업계를 포함한 모든 해양산업 관련 이해관계자들이 정책 마련 과정에 참여, 의견 수렴 가능 체제를 구축
 - 해양 기술 개발을 위한 로드맵을 수립하고 기술전략 이사회(Technology Strategy Board)를 통해 기술 및 투자 수요 파악을 지원(2016년까지 약 1,541만 달러 투자)

< 영국 해양산업 성장전략의 6대 전략과 주요 과제 >

전략	실천과제
UK Marine Industries Alliance 체제 구축	- 최소 50여개 무역협회 회원단체들과 정부부처로 구성 - 합의를 통해 ‘Marine’ 분야와 ‘Maritime’ 분야간 통일된 통계체제 구축 - MILC를 정부와 영국 해양산업과의 중요한 대화채널로 활용 - 매년 Council과 Maritime UK에 의한 공동 정책 제언 - 정부 부처 차원에서 국내외적으로 해양산업 진흥 방안 마련
해양산업 주도의 지속가능한 경제성장	- UK Marine Industries Alliance를 활용해 해외시장에서의 영국 위상 제고 - 정부와 무역협회간 협력 강화 - UK Trade & Investment를 통해 해양산업 우위의 수출 전략 수립
해양기술과 투자의 우선순위 확정	- 기술로드맵 연간 목표의 최소 80% 달성 - 산·관·학 주체들은 해양기술 및 혁신 투자의 장기적 혜택을 인식하고, 2016년까지 1,000만 파운드(1,541만 달러) 투자 - 2020년까지 생산 및 서비스에서 세계 수준의 혁신 수준 보류
해양산업이 필요로 하는 중장기 기술 이전에 중점을 둔 기술 로드맵 작성	- 기술로드맵 연간 목표의 최소 80% 달성 - 매년 전년대비 10% 이상의 고용 증가 - Business to Skill 과정에 참여한 고용자들의 투자 수익 창출 - 매년 전년 대비 해양산업 분야 전문가 5% 증가
해양 신재생에너지의 잠재력 활용과 지식 공유	- 이해관계자의 관련 산업 중요성 인식 제고 - 파력, 조력 에너지 장비 업체 지원 - 장비업체를 위한 해양제조업 허브 조성 및 지원 요건 마련
위험과 기회 측면에서의 현재와 미래 법제도 정비	- 이해관계자의 관련 사업 중요성 인식 제고 - 법제도 검토 위원회 구성 - 법제도 변동시 MILC에 보고

자료: UK Marine Industries Strategic Framework(2010.03) ; 해양수산개발원 해양산업동향 제49호 (2011.10.04) 재인용

9) 해양산업동향 제49호 「영국의 해양산업 성장 전략과 실천 과제」(해양수산개발원, 2011.10.04.) 참조

④ 중국

- 국수국조(國輸國造) 정책 : 자국에서 건조한 선박으로 자국화물을 수송하는 국수국조 정책을 통해 해양산업을 적극적으로 육성
- 선박대출센터를 통한 자금 조달 지원¹⁰⁾
 - 국가개발은행 선박대출센터(2012년 11월 설립)를 통해 중국내 해운 및 조선업체에 대해 자금조달 지원
 - 선박대출센터는 기업에게 선박구입 대출, 선박수출 대출, 선박선수금 자금조달 등의 서비스를 제공하고 보증서, 신용장, 채권발행, 기업자산관리 사업을 진행
 - 해운업과 조선업에 대한 약조된 총 대출규모는 260억 달러 규모이며, 이중 131억 달러는 이미 대출이 집행
 - 또한 국가개발은행 주도로 2010년과 2011년 각각 50억 달러의 중국-그리스, 50억 유로의 중국-독일 선박발전전문기금을 설립해 선박수출을 촉진
- 선박금융 지원 정책¹¹⁾
 - 건조 중 선박담보권 등기임시규정(건설중선박담보권임시규정) : 건조 중 선박에 대한 금융지원 및 조선업체 금융조달 여건 개선, 건조 중 선박에 대한 추가 용자 허용 및 불법용자 제한규정 포함
 - 용자임대(수출) 선박 수출퇴세 정책 : 선박리스기업(용자임대기업)의 리스선박 소유권을 해외기업으로 이전하는 경우 이에 대해 1년간 조세를 환급하는 '수출퇴세'를 시범 적용
- 기타 금융지원 정책
 - 상하이 해운산업펀드¹²⁾ : 중국 최초의 사모펀드로 운영되는 상하이 해운산업펀드는 COEF(China Offshore Energy Fund) 설립, 투자대상은 국내외 에너지 및 해운 관련 자산으로 특히 신조선, 임대조건부 중고선 매입 및 내부수익률 20%이상의 프로젝트를 발굴하여 투자

10) 上海Assetplus 「ChinaWindow daily」(2012.12.03.) 참조

11) 해양수산개발원 해양물류연구 「중국 선박금융 동향」(2010.09) 참조

12) 2009년 12월 상하이에서 등록. 등록자본금은 2억 위안이며, 총 펀드모집 규모는 50억 위안 규모('중국 선박금융 동향(해사정보신문, 2010. 11. 11)')

- 상하이 해운산업 펀드는 중국 국유해운기업으로 최대선사 중 하나인 차이나쉬핑이 30%의 지분 차지. 국유금융기업 Shanghai International Group 30%, 증권회사 Guotai Junan Securities 30% 차지

- 선박 Resale 관련 금융 지원 : 중국 조선소에서 건조된 선박이 기존 선주나 해당 조선소의 경영악화 등으로 재판매될 경우, 위안화 금융지원을 통해 대부분 중국 선주가 저렴하게 구입할 수 있도록 지원
- 선박금융리스회사를 통한 금융지원 : 은행이 선박금융전문 리스회사¹³⁾를 설립, 선주로서 선박을 발주하고, 선사에 임대하는 형식으로 선박금융을 지원하는 방식

⑤ 독일, 프랑스 및 덴마크¹⁴⁾

- **독일 : 대출 보증 및 KfW 특별프로그램을 통한 대출 시행**
 - 2009년 자국 최대 해운사인 Hapag-Lloyd에 12억 유로 정부 대출보증(90%)를 제공하였으며, 함부르크시는 독일 정부의 지원 외 7.5억 유로를 현금으로 지원
 - 정책금융기관인 KfW 은행은 2009년 1월부터 중소 해운사 및 기업 지원을 위해 KfW 특별프로그램(KfW Sonderprogramm)을 도입, 150억 유로의 펀드를 조성
- **프랑스 : 투자전략기금을 통한 긴급 유동성 지원**
 - 자국 해운사인 CMA CGM이 파산위기에 몰리자 국부펀드인 전략투자기금 (French Government's Strategic Investment)를 통해 1억 5천만 달러를 지원
- **덴마크 : 수출신용기관을 통한 융자 제공**
 - 덴마크 수출신용기관 EKF은 2009년 11월 Export Lending 제도를 통해 머스크에 융자를 제공(대리은행을 통해 26억 덴마크 크로네(약 4억 6천만 달러) 규모의 자금을 지원)
 - 머스크는 이를 이용해 아시아, 유럽 및 남미의 30여 조선소에서 건조중인 선박 건조 자금으로 이용
 - Export Lending 제도는 EKF가 2009년부터 2011년까지 실시한 제도로, EKF가 대리은행에 자금을 제공하고, 은행은 기업에게 융자하여 덴마크의 수출을 증대시키는 구조임

13) 민생은행의 자회사인 Minsheng Financial Leasing 과 공상은행의 자회사인 ICBC Leasing 등이 대표적인 선박금융리스회사임

14) 한국선주협회 자료를 요약, 재구성함

3. 국내 해운업 지원 정책 현황 및 과제¹⁵⁾

1) 국내 지원 정책 현황

○ 톤세제도 연장 및 회계기준 조정, 국제선박등록제도 연장 등 행정적 지원

- 톤세제도 연장

- 2005년부터 시행되어 2009년 일몰제의 적용으로 폐지 예정이던 톤세제도를 2014년까지 연장
- 또한 톤세제도 채택시 의무적용 기간인 5년이 경과하지 않더라도 자사에 유리하게 톤제에서 법인세제로 전환할 수 있도록 2년간 한시적으로 허용

- 해운기업 회계기준의 조정

- 기업의 영업활동에 주로 사용되는 통화로 회계장부를 만드는 기능통화제를 도입하여 최종 재무제표와 부채 및 자산을 연말 기준 환율을 적용
- 이는 환율변동에 따라 달러화 기준의 운임수입의 규모가 달라지는 해운업계의 특성상 영업실적과 관계없이 환율변동에 따라 손익이 처리되어 경영실적과 재무구조에 왜곡이 발생하는 것을 방지

- 국제선박등록제도 연장

- 제주선박특구에 등록된 선박에 대해 지방세를 면제해 주는 국제선박등록제도를 2009년 말까지 한시적으로 도입하였으나 2012년까지 연장
- 이에 따라 국제선박으로 등록하기 위한 선박의 취득세, 지방교육세, 재산세 및 공동시설세가 면제됨으로써 해운기업의 세금부담을 완화

○ 해운산업 구조조정 및 유동성 지원

15) 기획재정부 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」(2009.04.23.), 국토해양부 「해운산업 동향 및 대응방향」(2009.11), 현대경제연구원 2009년 지식경제 가을호 「21세기 기간산업, 해운산업 선진화 전략」 및 각종 보도자료 참조

- 정부는 국내 해운업계의 위기 극복을 위해 2009년 4월 「해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 마련하여 추진
 - 이에 따라 2009년 4월, 6월 2차에 걸쳐 91개 해운사에 대한 신용위험평가를 실시한 결과 구조조정 대상 10개사를 선정
 - 구조조정 대상 기업에 대해서는 워크아웃 및 경매 등을 통한 채권회수절차를 진행하였음
- 이후에도 업체별 유동성 상황을 지속적으로 점검하고, 기업규모별 특수성을 감안하여 상시 구조조정을 추진하는 등의 지원 정책을 시행
 - 정부는 '중기지원 Fast Track 프로그램'을 통해 희생 가능한 기업에 대해 구조조정과 자금 지원을 실행

○ 선박 매입 프로그램 시행

- 해운업 구조조정 지원을 위해 자산관리공사를 통해 선박펀드를 조성, 선박매입 지원
 - 자산관리공사의 구조조정기금(1조원)을 활용한 선박 매입 프로그램을 위한 선박펀드를 2009년 6월부터 가동
 - 2009~2011년 사이 자산관리공사의 선박펀드는 총 33척의 선박을 1조 677억 원에 매입했으며 이 중 4,701억 원을 기금으로 조달
 - 자산관리공사는 매입한 선박에 대해 구조조정기금 출자금의 6~7% 정도를 운용비 명목으로 용선료 형태로 받고 있으며, 2014년 말 매입한 선박을 해당 해운사에 재매각 할 계획
- 또한 글로벌 경기 회복이 부진으로 인해 해운업이 장기 침체에 빠짐에 따라 2012년 하반기 선박 추가 매입을 위해 1,000억 원의 자금을 추가 투입
 - 부실 해운사가 보유한 선박을 매입하기 위해 2012년 하반기 공사 회계를 통해 1,000억 원을 추가로 투입
 - 현재 선박펀드는 2014년까지 한시적으로 활용될 예정임

2) 국내 지원 정책의 과제

- 구조조정 프로그램의 낮은 실효성

- 현재 Fast Track 프로그램의 경우 실질적으로 금융권들이 원리금 상환을 유예해 주는 정도의 지원에 그치고 있으며, 제2금융권은 참여 의무가 없음
- 이로 인해 제1금융권에서는 Fast Track 프로그램에 가입한 선사에 대한 금융 지원시 그 자금이 제2금융권으로 흘러들어가는 것에 대해 우려
- 또한 SPC 구조 선박의 경우 지원 대상에서 제외됨에 따라 사실상 SPC에 투자한 주채권 은행이 주관은행이 되지 못하는 경우가 발생해 은행권 내에서도 구조조정시 협의가 어려움
- 또한 해운산업의 특수성을 고려하는 못하는 방식의 신용평가로 인해 해운사들이 금리 등에서 불이익이 발생할 소지가 존재

- 선박 매입 프로그램의 한계

- 현재 자산관리공사의 선박 매입 프로그램은 선박 매입시 매입 가격이 장부가보다 낮은 시가로 책정되고 있어, 기존 대출 잔액보다 매입가격이 낮아 선박을 매도시 기존 대출 상황이 불가능
- 또한 일반적으로 선박금융의 경우 선가대비 80% 대출이 이루어지나, 선박 매입 프로그램의 경우 최대 60% 대출로 제한됨에 따라 나머지 부분에 대한 선사들 자금 조달 부담이 존재
- 한편 선사들의 신용도로 매입 대상이 결정되기 때문에 신용도가 낮은 중소선사의 경우 실질적으로 지원을 기대하기 어려움

- 전문적인 선박 금융 시스템의 부재

- 해외 주요국의 경우 선박 금융에 특화된 전문 기관을 통해 선사들의 선박 파이낸싱을 지원하고 있음
- 국내의 경우 아직 전문화된 선박 금융기관이 없는 형편이며, 또한 이를 운영할 수 있는 전문인력도 부족한 것이 현실임
- 더욱이 자금 공급자가 존재하더라도 이 자금이 필요한 선사나 선박 브로커 등으로 통해 융통될 수 있는 시장 환경도 열악한 상황임

3. 시사점

첫째, 해운시황의 침체지속으로 외항해운업계의 유동성 부족 현상이 심화됨에 따라 선사들의 채권발행 지원, LTV 적용 유예 등 정책적인 지원이 필요

- 신용등급이 낮은 해운선사들의 자금조달 지원을 위한 P-CBO¹⁶⁾ 발행 지원 및 운임 유동화 증권 발행 등을 통한 단기 유동성 공급
- P-CBO의 경우 과거 정부는 건설사에 유동성을 공급하기 위해 2011년 2 원 규모의 P-CBO 발행을 지원한 사례도 있음
- 한편 선박 담보 대출시 LTV 적용을 유예함으로써 선가하락에 따른 담보가치가 하락으로 선사들이 자금 확보 애로를 해소해줄 필요가 있음

둘째, 현재 시행중인 Fast Track 및 선박 매입 프로그램의 확대 및 개선을 통해 선사들이 실질적으로 지원을 받을 수 있는 방안을 마련

- 현재 시행중인 Fast Track 프로그램을 개선 및 해운산업에 대한 신용평가 방식의 개선을 통해 선사들의 운영자금 확보를 지원
- 정부 차원에서 제2금융권의 Fast Track 참여를 유도할 필요가 있으며, 선박 대출 비중도 상향 조정하여 실질적인 도움이 되도록 개선될 필요
- 자산관리공사의 선박 매입 프로그램의 기한 연장과 더불어 매입시 가격을 장부가로 변경하고 대출 규모 확대, 중소선사에 대한 지원 확대 등이 필요

셋째, 선박금융공사나 선박금융보증기금 등을 통한 선박금융의 특화를 통해 조선 및 해운산업의 경쟁력을 지속적으로 유지할 수 있는 방안 마련

- 해운업에 대한 전문 인력이 운영하는 선박금융 전문 기관의 설립을 통해 국내 선박금융의 문제점을 극복할 필요

16) Primary CBO의 경우 신용등급이 낮아 개별기업이 자체적으로 회사채 발행이 어려울 때 공동으로 위험을 부담해 자금을 조달하는 방식

- 국내 선박금융의 경우 호황기에 선박투자를 확대하고 불황기에는 선박을 매각함으로써 손실을 입는 악순환이 반복되고 있음
- 이는 근본적으로 국내 금융기관이 해운업의 경우 선가가 하락하는 불황기에 자본을 투입해야 효율성이 있는 선박금융에 대한 이해가 부족하기 때문
- 따라서 선박금융이 해운업 전문성 인력에 의해 운영되어, 악순환의 고리를 끊을 수 있도록 선박금융 전문기관 설립이 필요

넷째, 선박등록특구제도나 톤세제도와 같은 해운정책들을 일몰제 대상에서 제외함으로써 해운업 경쟁력 강화를 지원

- 국내 상선의 국제경쟁력 강화와 해운산업의 지속적인 발전을 위해서는 톤세제 등의 일몰제 대상 제외 필요
- 우리나라 해운정책은 지난 1990년대 하반기 이후 선진제도를 잇따라 도입함으로써 선진화 정착단계에 진입(2002년 제주선박등록특구제도, 선박투자회사제도, 2005년 선박톤세제도 도입 등)
- 그러나 해운업 침체로 인해 일부 제도들의 적용기간을 연장되었으나 기본적으로 일몰제의 적용을 받아 지속여부가 불투명함

다섯째, 해양 및 해운 강국으로 도약하기 위해 해양 관련 산업을 통합하는 조직 설립을 통해 국가 차원의 통일된 발전 전략을 추진할 필요

- 일본과 중국, 영국 등 주요국들의 경우 해양강국으로 도약하기 위해 해양산업 관련 통일된 조직을 설립하여 해양산업 발전 정책을 추진 중
- 국제 해양환경 변화에 효율적으로 대응하고 해양 강국으로 성장하기 위해서는 무엇보다 통합적인 정책 방향 아래 관련 조직간 협업을 통한 시너지 창출이 중요 **HRI**

조규림 연구원 (jogyurim@hri.co.kr, 02-2072-6240)