

		보 도 자 료		 
		배 포 일	2021. 6. 28.(월) 총 8매(본문 6, 참고 2)	
담당부서	해양수산부 해운정책과	담당자	• 과장 서정호, 사무관 고규환 • ☎ (044)200-5710, 5715	
	기획재정부 지역경제정책과	담당자	• 과장 박지훈, 사무관 김상엽 • ☎ (044)215-4570, 4572	
	국토교통부 물류정책과	담당자	• 과장 김배성, 서기관 이은영 • ☎ (044)201-3993, 3994	
	과학기술정보통신부 소프트웨어산업과	담당자	• 과장 박성진, 사무관 이태준 • ☎ (044)202-6330, 6348	
	산업통상자원부 조선해양플랜트과	담당자	• 과장 이상준, 사무관 여수향 • ☎ (044)202-4330, 4332	
	금융위원회 구조조정지원팀	담당자	• 팀장 최치연, 사무관 김경호 • ☎ (02)2100-2930, 2931	
	중소벤처기업부 글로벌성장정책과	담당자	• 과장 강기성, 사무관 박만규 • ☎ (042)481-4391, 4325	
보 도 일 시		2021년 6월 29일(화) 행사 종료 후		

중소·중견선사 선박신조 프로그램 최대 30억불 마련, HMM 1만3천TEU급 컨테이너선 12척 발주

- 관계부처 합동 「해운산업 리더국가 실현전략」 수립 · 발표 -

❖ 2030년 ▲ 해운 매출액 70조원 이상 ▲ 원양 '권' 선복량 150만TEU 이상 ▲ 지배선대 1억 4천만DWT 이상 달성 추진

해양수산부(장관 문성혁)는 6월 29일(화) 국가 수출입물류의 중심인 부산신항에서 개최된 '1만6천TEU급 한울호 출항식'에서 '해운산업 리더국가 실현전략'을 발표했다.

정부는 한진해운 파산('17.2)으로 무너진 한국해운의 경쟁력 회복을 위하여 해운재건 5개년 계획 수립('18.4), 한국해양진흥공사 설립('18.7) 등 신속하고 전폭적인 지원을 추진해왔다. 그간의 정책지원 노력과 해운시황 개선이 맞물리면서 올해는 해운 매출액과 원양 컨테이너 선복량 등 주요 지표가 한진 사태 전 수준을 회복할 전망이다.

* 해운 매출액(조원) : ('15) 39 → ('16) 29 → ('20) 36 → ('21, 목표) 40

** 원양 '컨' 선복량(만TEU) : ^(16.8) 105 → ^(16.12) 46 → ^(20.12) 78 → ⁽²¹⁾ 105(신조 발주량 포함)

특히, 국적 원양선사인 HMM은 초대형 컨테이너선 20척('18.9월 발주, 3.1조원)을 토대로 지난해에 10년 만에 흑자전환하며 고효율·저비용 구조로 탈바꿈하였다. 중소·중견선사들도 한국해양진흥공사의 선박 매입 후 재대선(S&LB) 등 금융지원*을 토대로 경영 여건이 안정화되고 있다.

※ 해양진흥공사 설립 이후 총 83개사 5.8조원 지원

선복량 확충 등 국적선사의 경쟁력이 높아지면서 우리 해운산업의 수출입물류 지원기능도 한층 강화되었다. 특히, 작년 하반기 이후 국적 선사들은 적극적인 임시선박 투입, 중소화주 선적공간 배정 등을 통해 선적공간 부족 애로 해소와 수출 호조를 뒷받침하고 있다.

* '20.8월 이후 미주, 유럽, 동남아 등 주요항로에 임시선박 총 40회 투입, 약 11만TEU 운송 / 중소기업 전용 선박 미주 서안 380TEU, 미주 동안 50TEU, 유럽 50TEU 배정중

그러나, 코로나19 대확산 이후 물동량 증가와 해운시황 개선 등 시장 변화에 따라 주요 글로벌 선사들이 신조 발주를 크게 늘리는 등 경쟁이 격화되고 있다. 아울러, 국제 환경규제에 대한 대응력을 확보함과 동시에 선진국과 대비하여 상대적으로 뒤쳐진 자동화항만, 자율운항선박, 물류 디지털화 등 혁신 작업에도 속도를 내야 하는 상황이다.

이에 정부는 올해 4월부터 관계부처 합동 TF를 구성하고, 해운재건 성과 가속화와 미래 변화 대비를 위한 종합계획 수립을 추진해왔다.

이번 전략에서는 '2030년 세계 해운산업 리더국가 도약'이라는 비전 아래, ①고효율 신규 선박 확보+안정적 화물 확보+ 중소선사 경영안정 지원을 통한 해운재건 계획 발전·보완 ②친환경 전환 가속화 + 스마트 해운물류 시스템 도입 + 지원 인프라 구축을 통한 미래 성장 동력 마련을 중점 추진한다. 이를 통해, 2030년 ▲ 해운 매출액 70조원 이상 ▲ 원양 '컨' 선복량 150만TEU 이상 ▲ 지배선대 1억 4천만 DWT 이상을 달성한다는 계획이다.

추진전략 1	해운재건 계획 발전·보완
--------	---------------

(1) 고효율 신규 선박 확보

국적선사들이 선박을 적기에 확보하여 글로벌 선사와 경쟁하고, 시황 변동에 흔들리지 않는 저비용 구조를 확립할 수 있도록 ①산업은행, 수출입은행, 한국자산관리공사, 한국해양진흥공사 등 4개 기관이 정책금융 신조지원 프로그램을 마련하여 15억불 규모의 선박금융을 우선 추진하고, 향후 신조 수요 등을 고려하여 필요 시 30억불까지 확대한다. 아울러, ②고효율·친환경 선박 관련 공모펀드의 개인 투자자에 대해 뉴딜 인프라펀드 과세특례(배당소득 9% 저율 분리과세) 적용을 검토한다.

국적선사는 신조 발주를 확대하고, 조선업체는 저비용·고품질 선박을 공급하는 해운-조선 선순환 구조를 공고화한다. 이를 위해 ①국적선사에서는 HMM의 1.3만TEU급 '컨'선 12척 발주('21.6, 계약체결) 등 신조를 확대하고, ②조선·기자재 업체에는 공정 자동화 기술 개발 및 인력 등을 지원할 계획이다.

(2) 안정적 화물 확보

선화주 상생 협력을 통해 수출입물류 위기를 극복하고, 장기운송계약 체결 등으로 안정적 화물 운송 기반을 마련한다. ①중소화주기업이 저렴한 운임으로 이용할 수 있는 장기운송계약 체결*을 지원하고, ②화주-선주-물류업계의 상생형 표준거래계약서 도입을 통해 장기계약 활성화와 불공정거래 방지를 도모한다.

* 국적선사와의 장기운송계약 선복량 확보 및 운임지원(운임의 20% 바우처 지원)

또한, 항만 터미널 등 경쟁력 있는 국내외 물류시설 확보, 항만배후 단지의 첨단기업 유치 등 물류 경쟁력 강화를 통해 신규 물동량을 창출한다. ③美 서안 등 글로벌 거점 터미널 확보를 통해 국적선사의 하역료 절감 및 서비스 안정성을 제고하는 한편, ④항만공사-민간 공동 투자를 통한 해외 거점 항만 공동물류센터 구축·운영('21.下, 바르셀로나항, 로테르담항), 유턴·제조기업 유치 및 스마트 물류센터 건립('23년 인천, '25년 부산) 등을 통해 국내 항만배후단지의 부가가치를 높여 나간다.

[3] 경영안정 지원

국적선사들의 선박, '컨'박스 등 주요 영업자산 확보 시 자금 부담 경감을 위하여 한국형 선주사업과 '컨'박스 금융 확대를 추진한다.

① 우선, 올해부터 한국해양진흥공사에서 운용리스(BBC) 방식*으로 한국형 선주사업을 시범 추진한다. 올해 최대 10척, '25년까지 최대 50척을 매입하여 합리적인 용선료로 운영할 예정이다. 아울러 ② '컨'박스 가격 상승 등 여건을 고려하여 연근해 '컨'선사에 대한 한국해양진흥공사의 '컨'박스 리스사업('21년 1천억원 편성)을 실시하고 수출입은행에서도 '컨'박스 금융을 추진한다.

* 선박소유권이전조건부 용선(BBCHP)과 달리, 금융기간 종료 후에도 선사가 선박의 소유권을 이전받지 않는 방식으로, 선박 소유에 따른 선사의 운영부담 감소

또한, ③ 한국해양진흥공사의 신용보증 등 신규 보증사업 시행, ④ 지방세 특례제한법상 국제선박 등록 시 취득세·재산세 감면제도의 일몰(~'21) 연장도 검토한다.

추진전략 2 미래 성장동력 마련

[1] 친환경 전환 가속화

친환경 선박 전환을 촉진하기 위하여 新기술 개발 및 실증 → 연료 공급 인프라 확충 → 보급·확산으로 이어지는 전주기 지원체계를 구축한다. ① '50년까지 무탄소 선박의 단계적 완전 상용화를 목표로 기술개발을 지원('22~'31)하고, ② LNG병커링 전용선 건조('22년 1척) 및 병커링 터미널 건설(~'24, 울산항) 등 연료공급 인프라를 확충한다. ③ 친환경 전환 보조금 지원 등 외항선, 내항선, 관공선 등 선종별 맞춤형 지원을 통해 '30년까지 528척을 친환경선으로 전환하여 국내 친환경선박 비율을 15%까지 높여나갈 방침이다.

[2] 스마트해운물류 시스템 도입

선진국과의 스마트물류기술 격차 해소를 위해 자동화항만, 자율운항

선박, 물류 운송 최적화 등 관련 기술개발을 추진한다. 먼저 ①광양항에 자동화항만 테스트베드를 구축(~'26)하고, 그 성과를 바탕으로 부산항 진해신항 등 신규항만에 자동화시스템을 도입해 나간다.

②자동화 항만과 함께 운항 효율성을 극대화할 수 있는 자율운항선박 기술개발(20~'25)을 추진하고, 자율운항선박 상용화에 대비하여 선제적으로 법·제도를 정비하기 위한 규제혁신 이행방안을 마련한다. 아울러, ③선박과 항만, 육상운송 간 데이터 연계 등을 통해 물류 전 구간의 운송을 최적화하기 위한 기술개발도 추진된다.

스마트 해운물류분야의 새로운 인력수요에 대응하여 ④해운물류와 정보통신기술(ICT) 분야에 전문성을 보유한 신규인력 2천명을 육성하고, 자율운항시스템 운용인력 등 新직종에 대한 교육체제와 자격평가기준을 개발한다. 이와 함께, ⑤기존 항만 근로자에 대한 스마트항만 전용 장비 운용교육 등 항만자동화에 따른 일자리 전환 대책도 추진한다.



[3 지원인프라 구축

한국해양진흥공사가 국적선사 지원기능을 안정적으로 수행할 수 있도록 추가 정부출자를 추진한다. 구체적인 규모와 방식은 한국해양진흥공사의 재무여건 등을 고려하여 관계부처 협의를 통해 결정할 예정이다.

문성혁 해수부 장관은 “해운재건 5개년 계획의 전반기는 한진해운 파산 이전의 해운산업 위상을 회복하는 데 주력했다면, 후반기에는 글로벌 선도국가로의 도약을 목표로 이번 전략에서 마련한 정책과제들을 차질 없이 이행해 나가겠다.”라며, “이번 전략 수립으로 친환경선박 기술개발과 현재 예비타당성 조사 시행중인 광양항 테스트베드 구축, 부산항 진해신항 개발사업에도 탄력이 붙을 것으로 예상된다.”라고 말했다.

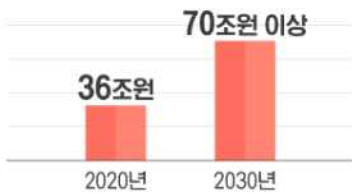
한편, 해운재건 5개년계획에 따라 HMM에서 발주한 초대형 ‘컨’선 중 마지막 선박인 HMM 한울호(1.6만TEU급, 유럽 투입)의 출항식을 계기로 열리는 이번 행사에는 문성혁 해수부 장관과 홍남기 경제부총리, 문승욱 산업통상자원부 장관, 권칠승 중소벤처기업부 장관, 은성수 금융위원장 등이 참석했다.

이 자리에서는 정책금융기관 공동 선박 신조지원 프로그램 업무협약 체결, HMM 1.3만TEU급 신조선 건조 본 계약 체결, 해운협회-무역협회 간 상생협력 협약 체결도 진행되었다.

 광공누리 공공저작물 자유이용허락	 텍스트 데이터는 공공누리 출처표시의 조건에 따라 자유이용이 가능합니다. 단, 사진, 이미지, 일러스트, 등의 일부 자료는 해양수산부가 저작권 전부를 갖고 있지 아니하므로, 자유롭게 이용하기 위해서는 반드시 해당 저작권자의 허락을 받으셔야 합니다.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

기대효과

매출액



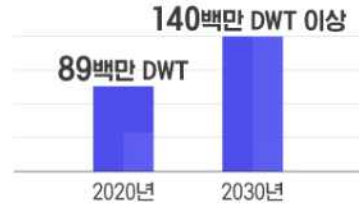
*해운업 역대 최고 매출액 51조원(08년) 초과

원양 컨테이너 선박량



*한진 사태 전 105만TEU 대비 약 50% 확대

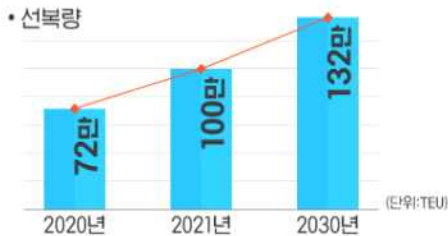
지배선대



*세계 4위 공고화(세계 점유율 4.3%→5% 이상)

선사

① HMM : 글로벌 경쟁력 제고



* 전용 터미널 : 8개 + α (미 서안 등 추가 확보)

② 중소선사 : 경영안정 지원

영업자산

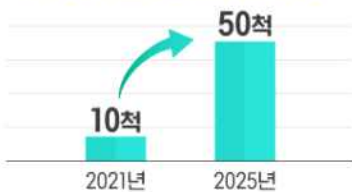
선박 : 한국형 선주사업 추진을 통한 용선료 절감
컨테이너 박스 : 해양진흥공사 컨테이너 박스 리스
+ 수출입은행 금융 지원

운영자금

금융 : 해양진흥공사 신용보증(21~)
세제 : 국제선박 취득세(2%p), 재산세(50%) 감면

한국해양진흥공사

① 한국형 선주사업 추진



② 보증 기능 확대

(해양진흥공사법 개정, 20.12)

선박용 자산 취득 시 채무보증



+ 신용보증, 계약이행보증 등

③ 자본금 확대

현재 자본금 2.95조원

+ α (추가 출자 추진)

조선사-화주

① 조선사 : 일감 확보

- HMM 1.3만 TEU급 12척 신조 발주(21.6)
- 중소선사 선박 공동 발주(21~)
- 정책금융 선박 신조 지원 프로그램(21~, 최대 30억불)

② 화주 : 물류 애로 해소 및 운임 절감

물류 애로 해소

임시선박 투입 등 선적 공간 제공(20.8~, 40회, 약 11만TEU)
수출물류 애로 해소시까지 지속지원

운임 절감

중소화주 장기운송계약 체결 지원(운임의 20% 바우처 제공)

① 정책금융기관 공동 친환경선박 신조지원 프로그램 업무협약

- | | |
|-------------------|-----------------|
| ① 이동걸 KDB 산업은행 회장 | ② 방문규 수출입은행장 |
| ③ 문성유 한국자산관리공사 사장 | ④ 황호선 해양진흥공사 사장 |

- (목적) 국적 선사의 외항 화물선박(벌크, 컨, 탱커)의 신조 발주 지원
- (지원내용) ^{선순위} 민간금융(40~60%) + ^{후순위} 정책금융(30~50%) + 선사 자부담 10%를 기본으로, 프로젝트별 유연한 구조로 지원
 - * 후순위 정책금융은 산은, 수은, 한국자산관리공사(캠코), 해진공 4개 기관 균등 부담
- (지원규모) 총 15억불 규모, 필요 시 30억불까지 확대 검토

② HMM 1.3만TEU급 신조선 건조 계약식

- 선사 : 배재훈 HMM 대표이사
- 조선소 : 가삼현 한국조선해양 대표이사, 이성근 대우조선해양 대표이사

- (목적) 고비용 용선 대체와 선대규모 확대 등으로 국적선사의 중장기 경쟁력을 강화하기 위해 13,000 TEU급 대형 '컨'선 12척 신조 추진
- (계약 내용) 대우조선해양(6척)·현대중공업(6척)과 '24년 순차적 인도
- (기대효과) 미주항로 경쟁력 확보로 연간 2,312억원 신규 수익을 창출하고, 고용(11천명)·생산유발(3.7조원) 등 해운·조선 상생효과 창출

③ 수출입 물류 관련업계 간 상생협력 협약

- 해운업계 : 정태순 한국해운협회 회장(現 장금상선 회장)
- 수출입업계 : 구자열 무역협회 회장

- (목적) 코로나19 상황에서 무역·해운업계 간 동반·상생 도모
- (협력 내용) 국적선사의 중소기업 수출입 물류 지원 등 수출입 물류 협력, 정부 정책 공동 지원, 협의체 구성 및 교류 활성화 등
- (협의체 구성) "선·화주 경쟁력 강화 협의회"를 구성하여 정기(분기 1회)·수시 회의를 개최하고, 학계·법조계·컨설팅 등 자문단 구성