

보도일시 2024. 4. 15.(월)
08시(회의시작시)

배포 2024. 4. 12.(금) 16:00

위기를 넘어 글로벌 TOP4 친환경 해운강국으로, 정부와 민간이 함께 이룬다

- 해양수산부, 「해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안」 발표
- 국가 수송능력 '30년까지 해상수송력 1억 4천만톤으로 확충
- 국적 컨테이너 선사 선복량 '30년까지 200만 TEU로 확대
- 친환경 선박연료 인프라편드를 포함, 해운산업 체질 개선에 3.5조원 추가 투자
- 친환경 선대 전환 지원 패키지(5.5조원) 운영으로 '30년까지 6.5배 확대

해양수산부(장관 강도형)는 우리 해운선사가 저시황기를 극복하고 친환경 선대로의 전환을 가속화할 수 있도록 「해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안」을 마련하여 4월 15일(월) 비상경제장관회의에서 발표하였다.

2022년 초부터 급격히 하락했던 해상운임은 올해 주요국 경기회복 지연, 대규모 신조선 인도 등으로 인해 팬데믹 이전 수준에서 보합세를 보이고 있다.

* ①칸 운임지수(SCFI) : ('20) 1,265 → ('21) 3,792 → ('22) 3,410 → ('23) 1,006 / ('24.4.3.) 1,745

②건화물 운임지수(BDI) : ('20) 1,066 → ('21) 2,943 → ('22) 1,934 → ('23) 1,378 / ('24.4.5.) 1,628

올해 이후에도 대규모 선박 인도에 따른 공급 증가, 지역 분쟁에 따른 세계 경제의 불확실성 등으로 인해 저운임 상황은 지속될 것으로 전망된다. 저시황기가 장기화될 경우 국적선사의 경영악화가 우려되므로 선제적 조치가 필요하다.

* 세계무역 성장률(IMF) / 선복량 증가율(Clarkson) : ('23°) 0.9% / 7.7% → ('24°) 3.5% / 6.9%

또한 국제해사기구(IMO)의 탄소집약도(CII*) 규제, EU 탄소배출권 거래제 등 한층 강화된 친환경 규제가 가시화되고 있고 대형화주, 금융기관 등의 친환경 운송 요구도 증대하고 있다. 친환경 전환여부가 선사의 경쟁력을 결정하는 시대가 다가옴에 따라, 정책금융과 외국계 금융기관에 편중된 선박금융 시장을 개선하고 선사와 정부가 함께 신속히 대응체계를 마련하는 것이 중요하다.

* 탄소집약도(Carbon Intensity Indicator): 1톤의 화물을 1마일 운송하는 데 배출되는 CO₂량을 연료사용량, 운항거리 등 선박의 운항정보를 활용하여 사후적으로 계산 및 지수화한 값

이에 정부는 선사별 맞춤형 위기대응 체계를 구축하여 국적선사의 경영 악화를 사전에 방지하고, 친환경 규제와 환경·사회·투명경영(ESG) 경영 확산에 선제적으로 대응할 수 있도록 민간 자본의 친환경 선박 투자를 활성화하여 수출입 물류 등 우리나라의 해상공급망을 강화하고자 이번 방안을 마련하였다. 이번 방안은 「해운산업 경쟁력 강화방안(‘22.11)」에 따른 약 3조 원 규모의 경영안전판에 더하여, 국적선사의 체질을 개선하고 글로벌 규범을 선도하기 위해 약 3.5조 원을 추가 투자하는 계획이다.

「해운산업 경쟁력 강화 방안」(‘22.11)		+	「해운산업 경영안전 및 활력 제고 방안」(‘24.4)	
위기대응펀드	1조원		중소선사 특별지원 프로그램 확대	0.25조원
중소선사 특별지원 프로그램	0.25조원		신조지원 프로그램 확대	2.03조원
공공선주사업	1.5조원		친환경 벙커링 인프라 구축펀드	1.1조원
해진공 자본금	0.24조원		친환경 선박 전환 보조금	0.1조원
계	2.99조원		계	3.48조원

첫째, 우리 국적선사의 경쟁력을 확보하고 위기대응체계를 고도화한다. 국적 원양선사의 책임있는 경영을 위해 ‘민간 주인찾기’ 노력을 지속한다. 국적 컨테이너 선사의 선복을 현재 120만TEU*에서 2030년까지 200만TEU로 확충하도록 지원하고, 주요 국적선사에 대해서는 완전 탈탄소화 조기 달성도 추진한다. 경쟁이 심화되는 연근해 항로를 운항하는 선사들의 자율적 항로 조정, 신항로 개척 등을 유도·지원하여 수익성을 높이고, 사업 다각화도 지원하여 물류 효율화를 도모한다.

* Twenty-foot Equivalent Units, 길이 20피트의 컨테이너 1개를 나타내는 단위

위기대응 역량이 상대적으로 취약한 중소선사 지원 규모도 2배 확대(2,500억 원→5,000억 원)하고, 각 선사의 영업실적 및 재무여건에 적합한 금융 서비스를 제공하는 맞춤형 지원체계도 마련한다. 선박 확보 초기 부담을 완화하고 저시황기 경영 안정을 돕기 위해 톤세제 연장을 추진한다. 선박 공급을 지원하는 공공선주사업은 자동차운반선 등으로 선종을 다변화하고 전문회사 설립도 검토할 예정이다.

둘째, 민간의 친환경 선박 투자 활성화를 위해 화주와 선사의 공동투자 사업을 추진하는 등 다양한 투자자의 참여를 유도할 계획이다. 소액투자자들도 쉽게 투자·거래할 수 있는 토큰증권(STO)* 법제화 추세에 맞춰서 다양한 투자기법을 모색하는 등 선박투자에 대한 접근성도 높인다. 더불어, 선박 투자회사 등의 투자자산 및 업무범위 확대 등을 통해 해운물류 인프라에 대한 민간 투자도 확대한다.

* 토큰증권(Security Token Offering) : 분산원장 기술을 활용하여 디지털화된 방식으로 발행된 증권

셋째, 선사의 질적 성장을 견인하기 위해 선사가 발행한 녹색채권을 한국 해양진흥공사가 인수하여 활성화하고, 환경·사회·투명경영(ESG) 우수 선사의 대출금리를 인하하는 '해운 환경·사회·투명경영(ESG)' 상품도 개발한다. 친환경 선박 신조에 대해서는 총 5.5조 원* 규모의 지원사업 패키지를 마련하고, 원활한 연료 수급을 위해 국내 항만의 친환경 연료 공급체계도 구축할 계획이다.

* 신조지원프로그램(4.05조 원) + 그린오션펀드(0.8조 원) + 위기대응펀드(0.5조 원)
+ 친환경 선박 전환 보조금(0.1조 원) = 5.45조 원

넷째, 선박관리, 선용품공급 등 선박연관산업을 육성하고 디지털화도 촉진하여 선사의 비용 절감을 지원할 예정이며, 자율운항선박 기술 조기 확보 및 상용화도 추진한다. 이와 함께 LNG, 원유 등 전략물자를 장기 운송하는 우수 선·화주는 항만시설사용료를 감면하고, 「공급망 기본법」 시행에 맞춰 국적선사 지원방안도 마련하여 해상 공급망을 강화한다. 특히 중요 전략물자인 LNG는 신규 도입 시 국적선사를 활용하는 계약방식을 우선 고려할 계획이다.

강도형 해양수산부 장관은 “세계 경제의 불확실성이 커진 상황에서 세계 2위 컨테이너 선사가 적자를 기록할 정도로 해운시장의 여건이 좋지 않고, 친환경 규제로 인한 영향도 점차 가시화되고 있다.”라며, “이번에 발표한 「해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안」을 기반으로 정부와 민간이 함께 선제적으로 국적선사의 체질을 개선하여, 우리 해운산업이 현재의 위기를 딛고 더욱 성장·발전해 나갈 수 있도록 최선을 다하겠다.”라고 말했다.

담당부서 <총괄>	해운물류국 해운정책과	책임자	과 장	임지현 (044-200-5710)
		담당자	사무관	김수연 (044-200-5715)
		담당자	서기관	김지홍 (044-200-5711)
		담당자	사무관	이승혁 (044-200-5720)
		담당자	사무관	김선하 (044-200-5716)
		담당자	사무관	김호택 (044-200-5725)
담당부서 <협조>	해운물류국 항만운영과	책임자	과 장	최문건 (044-200-5770)
		담당자	사무관	김상현 (044-200-5773)
담당부서 <협조>	해운물류국 스마트해운물류팀	책임자	팀 장	송준석 (044-200-6205)
		담당자	사무관	범상섭 (044-200-6202)
담당부서 <협조>	해사안전국 해사산업기술과	책임자	과 장	남창섭 (044-200-5830)
		담당자	사무관	이치경 (044-200-5838)

붙임 1

「해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안」 비전 및 목표

비전

위기를 넘어 **글로벌 TOP4 친환경 해운국가**로 도약,
해상 공급망 강화

정책 목표

- 해상수송력 : ('21) 9,300 → ('27) 12,000 → ('30) 14,000
(만톤)
- 국내 민간 투자 비중(%) : ('21) 20.2 → ('27) 24 → ('30) 30
- 친환경선박 : ('21) 18(2%) → ('27) 70(8%) → ('30) 118(14%)
(척, 5천이상)

3조원 안전판 본격 가동 + 민간투자 촉진 · 3.5조원 체질개선 투자

세부 추진 전략

국적선사
경쟁력 제고 및
위기대응 고도화

- ① 국적 원양선사의 글로벌 경쟁력 조기 확보
- ② 중소선사 지원 강화
- ③ 사전 진단역량 및 맞춤형 대응체계 구축
- ④ 자발적 위기대응 기반 마련

해운분야
민간투자
활성화

- ① 민간 중심의 친환경선박 투자 촉진
- ② 해운분야 민간투자 저변 확대

국적선사의
질적 성장
견인

- ① 국적선사 ESG 역량 강화
- ② 환경 규제 대응 지원 강화

국적선사
경영안정화 및
국가 공급망 강화

- ① 국적선사의 경영안정화 기반 마련
- ② 선화주 상생을 통한 공급망 안정화

(1) 해운시장 동향 및 전망

- **(해상운임)** '23년 팬데믹 이전으로 복귀, '24년 대규모 신조 인도에 따라 저시황기 지속이 우려되며, 해운 얼라이언스 재편으로 경쟁은 심화될 전망
 - * '컨' 운임지수 ('19) 810 → ('20) 1,265 → ('21) 3,792 → ('22) 3,410 → ('23) 1,006 / ('24.3) 1,745
 - ** 세계 최대 얼라이언스 「2M (Maersk+MSC)」 해체 → 「Gemini (Maersk+Hapag Lloyd)」 결성
 - 홍해 사태, 파나마 운하 통항 제한 등으로 인한 단기 운임 상승분은 안정화 수순*이나, 글로벌 물류의 잠재적인 불안정성은 상존
 - * '컨' 운임지수(SCFI, 유럽)는 1월 2주차(3,130)에 고점 시현 후 하락세(3월 2주차 2,134)
- **(친환경규제)** 국제해사기구(IMO)의 2050년 완전 탈탄소로 목표 상향('23.7), EU의 경제적 규제(배출권거래제 등) 도입('24~) 등 친환경규제 대폭 강화
 - 일부 국가*, 대형화주 등 친환경 운송 요구 → 수출경쟁력과 직결
 - * (프랑스) 전기차 보조금 지급조건으로 생산~운송 소주기 탄소 저감 요구

(2) 국적선사 영향 및 대응현황

- **(영향)** 그간 축적한 현금성 자산으로 당장의 대처는 가능하나, 低시황 장기화시 시황영향을 많이 받는 중소 '컨'선사부터 경영난 발생 가능
 - * 벌크선사도 수익감소는 불가피하나, 장기계약 위주 운영으로 인해 상대적으로 영향 제한적
 - 탄소집약도(CII) 규제 강화*, EU-ETS**('24~) 등 친환경규제 시행으로 추가비용이 발생하고, 향후 친환경이 생존의 문제(위반시 퇴출)로 귀결
 - * 탄소저감 ('20~'22) 1% → ('23~'26) 2% / ** 국적선(137척) '24~'30년 6,208억원의 추가비용 발생 추정
- **(선사대응)** 글로벌 선사는 선대 확충, 물류시설·기업 인수 등 공격적 투자로 경쟁력 강화중이나, 국적선사는 안전자산 확대 등 투자 소극적
 - 일부선사*를 제외하고 친환경·ESG 투자가 저조하고 인식도 미흡
 - * 국내 최초 9,000TEU급 메탄올 이중연료(DF) 추진 '컨'선 9척 발주('23.2, HMM)
- **(그간 지원실적)** 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 수립('22.11)하여 위기대응 펀드('23.6 조성) 등 3조원 경영안전판, 수출입물류 지원* 등 적극 추진중
 - * 우수선화주 인증대상 부정기선까지 확대('23.9), 중소기업·농수산물 전용 선적공간 제공 등

- (평가) '일시적 위기' 속 생존 안전판은 구축, 다만 선사 간 경쟁 심화 및 친환경 전환에 대한 기민한 대응 없이는 글로벌 경쟁력 상실 우려
 - 해운시장 이해 부족 등으로 선대확충, 친환경 전환*을 위한 민간투자 유인 한계**
- * 외항선(867척) 친환경 전환에 '30년까지 7.7조원, '50년 70.5조원 소요 ('23.2, 탈탄소화전략)
- ** 국내선박투자 중 민간금융은 22.9%에 불과, 정부보조('23, 130억원)도 총투자소요의 0.5% 수준

☞ **선사·민간 자본의 친환경·ESG 투자 활성화**를 통해 국적선사의 **질적 성장**을 유도하고, 경영상황 향로 특성을 고려한 **위기대응체계** 구축으로 **저시황 위기 극복**

(3) 경영안정 및 활력 제고 방안

비전 및 목표

위기를 넘어 글로벌 TOP4 친환경 해운국가로 도약, 해상 공급망 강화

- 해상수송력(만톤) : ('21) 9,300 → ('27) 12,000 → ('30) 14,000
- 국내 민간투자 비중(%) : ('21) 20.2 → ('27) 24 → ('30) 30
- 친환경선박(척, 5천이상) : ('21) 18(2%) → ('27) 70(8%) → ('30) 118(14%)

1 국적선사 경쟁력 제고 및 위기대응 고도화

- (경쟁력 확보) 국적 원양선사의 책임경영을 위한 '민간 주인찾기' 노력 지속
 - 국적 '권'선사 선복 확충('30년까지 120→200만TEU)을 지원*하고, 친환경 선대 확보로 주요 국적선사 넷제로(Net-Zero) 조기 달성 추진('45)
 - * 미주유럽 등 기존 핵심항로 외에 지중해·남북항로 등 이머징 루트도 선복확충계획 수립
 - K-얼라이언스 협력 강화로 항로 구조조정을 지원하고, 터미널 확보, 벌크·육상물류 강화 등 사업 다각화 지원 추진
- (중소선사 지원) 중소선사 선박도입 특별지원 규모(2,500억원→5,000억원) 및 대상(외항→외·내항)을 확대하고, 지원조건도 개선*
 - * (범위) 중고선 도입·S&LB 등 투자지원 한정 → 신조선까지 확대 / (한도) LTV 70→80%
 - 선박담보부 대출에 대한 보증사업 신설로 추가 유동성 공급('24.上)
- (맞춤형 대응체계) 분기별로 각 선사의 영업실적, 재무여건 등을 점검·진단하고 등급화한 후 맞춤형 컨설팅 및 금융지원방안 제공
- (위기대응 기반) 톤세제 연장을 추진('24)하고 공공선주사업도 다변화·확대('27, 자동차운반선 4척)하여 우리 국적선사의 선박 도입 초기부담 완화
 - 한국형 운임지수(KDCI) 기반 상품개발 등 운임선도거래(FFA) 활성화 추진

② 해운분야 민간투자 활성화

- **(민간투자 촉진)** 위기대응펀드를 활용한 선화주 공동투자 프로젝트*를 추진('24.上)하고, 투자자 다변화를 위해 다양한 방식(STO 등) 도입 검토
 - * 장기운송계약을 전제로 우량화주와 중소·중견선사가 공동으로 친환경 선박에 투자
- 친환경 선박 투자를 위한 회사채 보증 등 해진공 보증사업 강화
- **(투자저변 확대)** 선박 투자 외 항만·물류시설 등으로 투자대상 확대를 위해 공공기관의 금융·투자 지원을 강화하고, 관련 제도개선* 추진('24)
 - * 선박투자·운용회사의 업무영역을 해운물류 전반으로 확대토록 「선박투자회사법」 개정

③ 국적선사의 질적 성장 견인

- **(ESG 전환)** ESG 컨설팅 시 바우처 제공 및 친환경 선박 건조를 위한 녹색채권 인수 등 녹색금융 지원*을 통해 국적선사의 ESG 전환 촉진
 - * ①녹색채권 직접 인수, ②중소선사뿐 아니라 중견선사도 친환경 선박 건조 시 해진공 기준금리 적용
- ESG 우수 선사에게 금리우대하는 ESG금융상품(200억원) 도입('24.上)
- **(친환경규제 대응)** 친환경 선박 신조 시 총 5.5조원 규모의 지원사업 패키지를 마련하여 선사 진단에서 금융지원까지 원스톱(One-Stop) 지원
 - * 선박금융(투자보증) + 친환경 펀드(정책금융기관) + 저탄소선박 지원(보조) + 비금융 지원 등
- 바이오 혼합 선박유 실증(~'24.下) 및 친환경 선박연료 공급체계 구축

④ 국적선사 경영안정화 및 국가 공급망 강화

- **(경영 안정화)** 선사 운영비용 절감을 위한 「선박연관산업 발전방안」을 마련('24.下)하고, 자율운항선박 기술 조기 확보(실증, '24~) 및 사업화('26~) 추진
- **(선화주 상생)** 전략물자 장기운송에 대한 항만시설사용료 감면('24~), 「공급망법」에 따른 선도사업자 지정 등 선·화주 협력을 통한 공급망 강화
- 가스공사 LNG 신규도입시 국적선사를 활용하는 방식(FOB) 우선 고려