

비상경제장관회의

24-7-3

(공개)

# 해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안

2024. 4. 15.

관 계 부 처 합 동

## 해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안(요약)

### (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 통행 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 쉼주기 탄소 저감 요구

### (2) 국적선사 영향 및 대응현황

- **(영향)** 그간 축적한 현금성 자산으로 당장의 대처는 가능하나, 저시황 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(13척) '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), 중소기업농수산물 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 전환을 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 활성화를 통해 국적선사의 질적 성장을 유도하고, 경영상황 향로 특성을 고려한 위기대응체계 구축으로 低사항 위기 극복**

### (3) 경영안정 및 활력 제고 방안

#### 비전 및 목표

위기를 넘어 **글로벌 TOP4 친환경 해운국가**로 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 '컨' 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

# 목 차

I . 해운시장 동향 및 전망 .....	1
II . 국적선사 영향 및 대응현황 .....	3
III . 그간 지원실적 및 평가 .....	5
IV . 추진 방향 .....	7
V . 세부 추진전략 .....	8
1. 국적선사 경쟁력 제고 및 위기대응 고도화 ·	8
2. 해운분야 민간투자 활성화 .....	12
3. 국적선사의 질적 성장 견인 .....	14
4. 국적선사 경영안정화 및 국가 공급망 강화	16
VI . 향후 추진계획 .....	18

# I. 해운시장 동향 및 전망

## ◇ (시장 동향) 해운시장 전반이 하강국면, 국제경제적 변수로 불확실성 상존

- (컨테이너) '23년 해상운임은 팬데믹 이전 수준\*으로 복귀, '24년 대규모 신조 인도\*\*에 따라 운임 하방압력 전망 및 저시황기 지속 우려

\* '컨' 운임지수 ('19) 810 → ('20) 1,265 → ('21) 3,792 → ('22) 3,410 → ('23) 1,006 / ('24.3.) 1,745

\*\* '컨' 물동량 / 선복량 증가율(Alphaliner): ('23<sup>e</sup>) -0.3% / 8.2% → ('24<sup>e</sup>) 2.5% / 9.8%

- (원양) 홍해 사태로 인한 일시적 운임 상승분은 시장의 과잉선복 (over-capacity)이 흡수하였으며, '24.2월 이후 운임 안정화\* 수준

< '23.12~'24.3월 간 '컨' 운임지수 추이 (SCFI / 전체·유럽) >

구분		12.22.	12.29.	'24.1.5.	1.12.	1.19.	1.26.	2.2.	2.9.	2.23	3.1	3.8
운임지수 (SCFI)	전체	1,255	1,760	1,897	2,206	2,240(高)	2,179	2,218	2,166	2,110	1,979	1,885
	유럽	1,497	2,694	2,871	3,103(高)	3,030	2,861	2,723	2,648	2,508	2,277	2,134

- '2M' 해체('23.1 발표) 및 'Gemini' 결성\*('24.1 발표) 등 해운 얼라이언스 재편 본격화로, 초대형 선사(MSC) 및 얼라이언스 간 경쟁 심화

\* 세계 2위 선사인 'Maersk'와 5위 'Hapag-Lloyd' 간 연합으로 글로벌 점유율 22% 전망

- 홍해 사태, 가뭄으로 인한 파나마 운하 통행 정체\* 등 양대 요충지의 불안정성은 완화되고 있으나 글로벌 물류의 잠재적인 위험성은 상존

\* '24년 3월 중 일일 통행량 제한 척수를 상향(24→27척)하는 등 이슈 완화 추세

- (연근해) 中 경기침체, 동남아 항로 중소선사 경쟁 심화, 원양항로 대형 신조선 투입에 따른 재배치\*(cascading) 등으로 연근해 '컨' 운임은 지속 하락

\* 연근해 항로의 경우, 선복량(6.0%↑)과 선박 평균크기(4.1%↑) 각각 증가

< '23.1~'24.1월 간 '컨' 운임지수 추이 (KCCI/ 한-중, 한-일, 한-동남아) >

구분		'23.1Q	'23.2Q	'23.3Q	'23.4Q	'24.1Q
운임지수 (KCCI)	한중	264	130	58	31	34
	한일	752	452	285	198	183
	동남아	1,146	645	349	276	367

## ◇ 국내외 주요 기관 '24년 '컨' 운임 전망

- '23년 스팟운임은 전년 대비 70% 하락, '24년에도 34% 추가 하락 전망 (Drewry)
- 선박 인도량 증가로 운임 하방압력↑ ⇒ '24년 운임지수는 900~1,100 전망 (KMI)

□ **(벌크)** 엔데믹으로 인한 체선 감소 및 中 경기 약세로 低시황 진입

\* 건화물선 운임지수(평균): ('21) 2,943 → ('22) 1,934 → ('23) 1,378 / ('24.4.5.) 1,628

\*\* 물동량 / 선복량 증가율(Clarkeston): ('24<sup>e</sup>) 3.7% / 3.0% → ('25<sup>e</sup>) 1.0% / 2.3%

- 중국 부동산 경기 회복 지연이 예상되나, 中 에너지 공급안정 기조에 따른 석탄 수요 등으로 '24년 운임은 작년과 유사 수준 전망

◇ **(친환경 규제)** '23년 기점으로 대폭 강화, 경제적 규제 도입도 초입기

□ **(국제규제)** 국제해사기구(IMO)는 '50년 국제해운 탄소저감 목표를 대폭 상향('08년 대비 50→100%/ '23.7)하고, '27년 경제적 규제\* 도입 추진 중

\* 연료표준제(연료유별 온실가스 집약도 제한), 탄소부담금(온실가스 배출량에 따라 부과) 등 고려 중

- '23년부터 운항 중인 선박의 CO<sub>2</sub> 배출규제 시행(위반 시 운항 제한)

\* CO<sub>2</sub> 감축(EXXI) : 에너지효율 20% 개선 / 탄소집약도(CII) : 매년 1~2% 총 11% 개선  
Energy Efficiency eXisting ship Index      Carbon Intensity Indicator

□ **(지역규제)** 유럽연합(EU)은 배출권 거래제(EU-ETS) 등 경제적 규제를 IMO에 앞서 자체 도입·시행, 미이행 시 벌금 부과 및 EU 시장 퇴출

- **(배출권 거래제)** EU의 역내를 운항하는 5천톤 이상 선박에 대해 온실가스 상한선을 설정하고 배출권을 거래·정산('24~)

\* EU 역내 운항 국적선 137척의 '24~'30년 예상비용은 6,208억원으로 추정('21년 배출량 기준)

- **(배출량 규제)** EU에 기항하는 5천톤 이상 선박에 대해 연간 사용 연료유의 온실가스 집약도\* 감축 목표를 설정하고 단계적 상향\*\*('25~)

\* 각 연료별 에너지 당 온실가스 배출량(gCO<sub>2</sub>/MJ)를 산정(연료혼합 시 가중평균 계산)

\*\* 감축목표('20년 배출량 대비): ('25) 2% → ('30) 6% → ('40) 31% → ('50) 80%

□ **(개별 국가)** 프랑스는 전기차 생산~운송全过程 탄소 배출량을 측정하고 등급별 보조금 차등 지급\* → 친환경 해운은 수출경쟁력과 직결

\* 전기차 보조금 대상인 78종(22개社) 모델 중 우리나라 전기차는 1종 포함

□ **(업계 요구)** 글로벌 화주\*, 금융기관은 자체 공급망 및 포트폴리오의 ESG 강화 차원에서 해운기업에 대한 ESG 경영 강화 요구

\* 브라질 Vale社(광산, 채광), 카타르 에너지공사 등은 운송 선사 선정 시 친환경선 요구

◇ **(화주 업계)** 유럽 지역 대형화주 100개社 대상 조사('22. 佛 IPSOS) 결과, 탄소 배출 저감을 위한 요구 미충족 시 물류업체를 교체하겠다고 응답한 기업은 85%

◇ **(금융 업계)** 해운기업 대출시 기후변화 요건을 고려키로 글로벌 금융기관 간 자발적으로 '포세이돈 원칙' 선언('19) → '23.5 현재 30개사 가입, 약 1,850억\$ 투자(해운 총투자의 약 50%)

## Ⅱ. 국적선사 영향 및 대응현황

◇ **(시황 대응)** 단기 저운임 대처는 가능하나, 장기화 시 경영난 발생 가능

□ **(영향)** 팬데믹 이후 개선된 국적선사들의 재무 건전성\*을 바탕으로 당장의 운임 약세 대처는 가능하나, 低시황기 장기화 시 경영악화는 불가피

\* 高운임기('20~'22) 간 재무지표 전반적 개선 다만 低시황기 대응 능력은 대중소 선사 간 차이 有

### < 국적선사 규모별 재무 현황 >

	현금성 자산 (평균, 백만원)		잉여금 (평균, 백만원)		부채비율 (평균, %)	
	2019	2022	2019	2022	2019	2022
대기업	136,783	361,970	153,393	1,410,063	955.8%	284.6%
중견선사	41,591	40,926	206,374	194,155	529.8%	174.0%
중소선사	2,431	6,161	11,840	18,052	408.1%	381.1%
전체 선사	27,118	79,387	83,585	314,079	504.4%	314.2%

\* 대기업: 자산총액 5조원 이상 / 중소기업: 자산총액 5천억원 미만 매출액 800억원 미만 / 중견선사: 그 외

○ **(컨테이너)** '컨' 비중이 높은 원양선사('22년 매출액 기준 93%)는 운임이 경영상황에 큰 영향을 미쳐, 운임 하락세 지속 시 경영악화 가능성 有

\* HMM 영업이익(조원): ('21) 7.3 → ('22) 9.9 (+25.8%) → ('23) 0.6 (△94.1%)

- 특히 HMM 기업 규모(세계 8위)로는 얼라이언스 참여가 필수이나 선사 간 협상 주도가 어려우며, 대응 미흡 시 글로벌 경쟁력 악화 우려

\* 'THE' 얼라이언스의 유일한 유럽 선사인 Hapag-Lloyd 탈퇴로 유럽항로 약화 가능성 有  
→ MSC(1위)는 독자 운영 OCEAN 얼라이언스는 '26.3월까지 협력 의무화로 타 선사 협력 곤란

- 연근해의 경우 운임 약세에 따라 일부 적자 전환\*이 발생 중이며, 장기화 시 중소선사가 다수인 특성 상 쉽게 경영난 봉착 우려

\* 연근해 '컨'선사(4개사) 평균 영업이익(억원): ('22.3Q) 1,103 → ('23.3Q) -93 (△108.4%)

○ **(벌크)** 운임 약세로 실적 감소는 불가피하나, 10년 이상 장기계약 위주의 영업방식으로 운임변동의 영향은 他선종 대비 제한적

\* 건화물선 운임지수(BDI)가 사상 최저수준(650pt)이었던 '16년에도 대다수 흑자 기록



□ **(대응현황)** 최근 선가·금융비용 상승 등으로 인해, 대부분 국적선사는 증가한 유동성을 재투자보다는 시황 급변에 대한 안전자본으로 보유

○ 반면, 글로벌 선사들은 확보한 유동성을 선대 확충, 항만터미널 확보, 종합물류기업화 등 공격적 재투자로 경쟁력 확보 중

■ (선대 확충) MSC<sup>1위</sup> 133만TEU, Maersk<sup>2위</sup> 42만TEU, CMA-CGM<sup>3위</sup> 112만TEU 등 대규모 신조 발주(인도예정 기준) ※ HMM<sup>8위</sup> 현 선복량 : 78만 TEU (인도예정 25.2만TEU)

■ (터미널) CMA-CGM<sup>3위</sup> 뉴욕 항만터미널 인수, MSC<sup>1위</sup> 유럽 항만운영사(HHLA) 인수 추진 등

■ (영역 확장) 머스크<sup>2위</sup>·MSC<sup>1위</sup> 등은 항공물류, 육상물류기업 등 적극 인수 → 종합물류기업화

#### ◇ **(친환경·ESG)** 친환경선박 투자 등 ESG 경영 전환 및 인식 미흡

□ **(해외)** 친환경 규제에 대응하여 머스크, MSC 등 글로벌 '컨'선사 중심으로 LNG·메탄올 추진선 신조 발주\* 등 선제적 선대 개편 추진 중

\* '23년 '컨'선 발주량 179만TEU(210척) 중 친환경선이 94%(메탄올선 69%)('24.3, Alphaliner)

○ EU-ETS에 대응하여 탄소할증료 도입\* 예정이며, 일부는 할증료를 할인하는 친환경 상품도 출시\*\* → 친환경 여부가 운임경쟁력에 영향

\* 아시아→유럽 노선의 경우 TEU당 CMA-CGM 25EUR, MSC 22, Maersk 약 35(FEU당 70) 부과 예정

\*\* (Maersk) 바이오연료를 사용하는 ECO 서비스 이용 시 할증료 미부과  
(Hapag-Lloyd) 배출감소량과 할증료 인하폭을 연계하는 Ship Green 서비스 제공

□ **(국내)** 일부 대형·중견 선사\*를 제외하고, 친환경 규제 대응을 위한 친환경선박 투자 등 ESG 경영활동은 상대적으로 저조한 실정

\* 국내 최초 9,000TEU급 메탄올 이중연료(DF) 추진 '컨'선 9척 발주('23.2, HMM)

○ 대부분 선사는 고선가·고금리, 미래 연료의 불확실성 등을 이유로 친환경 선박 투자는 유보적인 반면, 저속 운항 등 단기대응책 선호

○ 화주의 ESG 경영 요구에도 불구하고, 대부분 비상장사인 국적 선사는 ESG 경영 필요성에 대한 인식이 낮은 상황\*

\* 국적선사 130여개 사 중 상장사 5개사(HMM, KSS, 대한, 흥아, 팬오션)만이 ESG 경영보고서 발행 중이며, 팬오션·SK해운 등 일부 선사는 녹색채권 발행('22) 등 ESG 금융활동 중

### Ⅲ. 그간 지원실적 및 평가

- **(그간 실적)** 정부는 시황 급락, 친환경 규제 강화에 선제적 대응을 위해 「시황 변동에 따른 해운산업 경쟁력 강화 방안(‘22.11)」 수립·이행
  - 최대 1조원 규모의 위기대응 펀드 조성(‘23.6), 중소선사 특별지원 프로그램(2,500억원) 운영 등 해운산업 경영안전판 마련
  - 우수 선화주 인증제 대상을 부정기선까지 확대(‘23.9)하고, 「국제해운 탈탄소화 전략(‘23.2)」 및 「선원 일자리 혁신방안(‘23.7)」 등 체질개선대책 수립
- **(평가)** 운임급락이라는 ‘일시적 위기’ 속 생존 안전판은 구축되었으나, 선대확충, 물류시설 확보 등 장기 체력을 위한 투자유인 부족
  - HMM 매각 불발, 운임 하락·얼라이언스 재편 등 시장 변동에 대응하여 글로벌 경쟁력 강화를 위한 선제적인 투자 절실
    - 주요 선사들의 공격적인 신조 발주로 HMM과 경쟁사 간 격차는 확대\*되고 있어, HMM의 기민한 대응 없이는 시장 지배력 감소 우려
    - \* MSC<sup>1위</sup> 576만TEU > Mærsk<sup>2위</sup> 420만 > Evergreen<sup>7위</sup> 166만 > HMM<sup>8위</sup> 78만 > YangMing<sup>9위</sup> 70만
  - 친환경 전환을 위해 대규모 투자(~50, 70.5조원)가 불가피하나, 지원 사업 규모가 작고\* 선사 투자 지연 등으로 지원실적도 미흡\*\*
    - \* 선가의 최대 10%를 지원하는 친환경 보조금 규모(23, 130억원)는 연평균 투자소요의 0.5% 수준
    - \*\* 지원실적: 친환경 선박 정책금융(21억불 규모) 26%, ESG 지원 펀드(최대 5천억원) 실적 전무
    - 민간 자본의 선박 투자 참여 촉진이 필요하나, 해운시장 특성에 대한 이해 부족 등으로 선박 투자는 정책금융·외국계 금융에 상당 부분 의존\*\*
    - \* 국적선사 선박금융 조달비율: 정책금융 35.7%, 외국계 금융 41.4%, 국내 민간금융 22.9%
  - 선화주 상생협력 강화 노력에도 불구하고, 국적선사 적취율 제고 미흡
    - \* ‘컨’ 화물 적취율 추이(%): (‘18) 44.4 → (‘19) 45.3 → (‘20) 46.1 → (‘21) 46.2 → (‘22) 45.9

☞ **위기의 장기화 대비 글로벌 선도국가로 자리매김하기 위한 대책** 마련 필요

- ① (시황 대응) **선사 규모·항로별 특성을 고려한 맞춤형 대응방안** 마련
- ② (친환경 투자) **선사의 적극적 투자, 민간 자본의 투자 참여, 정책금융의 촉매 역할**이 조화를 이루는 투자 생태계 조성
- ③ (체질 개선) **친환경·ESG 역량 강화 등 선사의 질적 성장을 유도**

※ 「시황변동에 따른 해운산업 경쟁력 강화방안(22.11)」 주요 추진실적

경영안전판	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 최대 1조원 규모의 「해운산업 위기대응 펀드」 출범(23.6)</li> <li>▶ 중소선사 특별지원 프로그램 총 7개사 9척(1,874억원) 지원</li> <li>▶ 공공 선주사업으로 자동차운반선(4척) 확보 지원(23.10 발주)</li> </ul>
정책지원 (해진공 강화)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해운선사 자발적 출자(2차례, 3,671억원)를 통한 해진공 자본금 확충</li> <li>▶ 해진공 외화채권 총 3.8억 달러 발행(2차례)</li> <li>▶ 해진공 사업범위 확대를 위한 「해양진흥공사법」 개정(23.10)</li> </ul>
시황 분석	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 부산發 한국형 운임지수(KCCI) 개발·발표(22.11~)</li> <li>▶ 선사별 경영상황 분석체계 구축중(~23.12)</li> </ul>
선·화주 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 우수선화주 인증제 법인세 감면 일몰 연장(22.12→25.12)</li> <li>▶ 우수선화주 인증제 대상 확대를 위한 「해운법 시행령」 개정(23.9)</li> <li>▶ 소형화주 장기운송계약 체결 지원(23년 72회, 1,117TEU)</li> </ul>
해외 물류 네트워크	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 글로벌 항만물류 투자 민관협업체 구성·운영(22.8~)</li> <li>▶ 북미(4개소)·베트남(1개소) 해외물류센터 합작법인 설립(23.12)</li> </ul>
인력양성	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「선원 일자리 혁신방안」 발표(23.7) → 외항선원 승선기간 단축, 유급 휴가 확대 등 근로조건 개선을 위한 노·사·정 공동선언문 발표(23.11)</li> <li>▶ 외국인선원 고용·관리 공공성 강화방안 마련중(23.8~)</li> </ul>
친환경 전환	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 한미 녹색해운항로 구축 선언(22.11, UNFCCC COP27) 및 사전타당성조사(23.2~10)</li> <li>▶ 친환경선박 전주기 혁신기술 개발 등 R&amp;D 6건 추진중(22~)</li> <li>▶ 민간의 친환경선박 전환 39척 지원(22.11~23, 외항 32척, 내항 7척)</li> <li>▶ 「국제해운 탈탄소화 추진전략」 발표(23.2)</li> <li>▶ 「친환경 선박 출현에 따른 친환경 연료 공급 대응방안」 발표(23.11) 및 산·학·연 합동 미래연료포럼 운영(23.3~)</li> </ul>
디지털 전환	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「자율운항선박법」 제정 및 공포(24.1)</li> <li>▶ 자율운항선박 개발을 위한 소형시험선 실해역 실증 추진중(23.8~)</li> <li>▶ 부산항 신항 내 국내 최초 완전자동화 항만(2-5단계) 준공(23.10)</li> </ul>

## IV. 추진 방향

### 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 선사의 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

## V. 세부 추진전략

### 1 국적선사 경쟁력 제고 및 위기대응 고도화

#### (1) 국적 선사의 글로벌 경쟁력 조기 확보

- **(경쟁력 강화)** 국적 원양선사의 책임경영을 위한 '민간 주인찾기' 노력 지속
- **(선복 확충)** 해운 얼라이언스 재편 대응 및 선사 경쟁력 제고를 위해 국적 '컨' 선사 선복량 확대(200만TEU, ~'30) 지원
  - 기존 미주·유럽 등 핵심 항로 외에 지중해·남북항로 등 이머징 루트에서도 경쟁력을 가질 수 있도록 투자·금융지원(해진공)
  - 주요 국적선사는 (단기)LNG·메탄올, (장기)암모니아·수소 등 단계별 친환경 선대 확보하여 '넷제로(Net-Zero)' 조기 달성('45) 추진
    - 국적선사의 투자 여건 악화시 '투자 점검 컨설팅(해진공 지원)' 추진 지원
- **(협력 확대)** K-얼라이언스\* 참여 선사 및 항로를 확대하여 연근해 항로 구조조정을 지원하고, 유동성 위기 선사는 위기대응펀드로 지원
  - \* 선원 급여 및 선박 bunker 비용 3개월 연속 미납 선사에 회사채 매입 형태로 운영자금 지원 추진
- **(사업 다각화)** 주요 국내·외 터미널 확보, 육상물류 협력, 벌크 강화 등 사업 다각화를 통한 물류 효율화 및 경영 안정 도모

#### ※ 참고 : 글로벌 시장 內 HMM 경쟁력 현황

##### □ HMM의 現 위치

- 글로벌 8위 선사로 자리매김, 시황 악화로 주요 글로벌 선사도 적자를 기록한 '23년 4분기 흑자 달성 등 글로벌 경쟁 속 생존 경쟁력 확보
- 다만, 글로벌 주요 선사 대비 절대 선복량 열세에 따른 시장 선도 곤란

##### □ 강 점 : 초대형선에 기반한 비용 경쟁력 및 유럽 노선 경쟁력

- ① 초대형선 확보(전체 선대 중 80%) 및 운영 등에 따른 자본비 경쟁력
- ② Top-Tier 선사와 전략적 협력을 통해 유럽 항로 경쟁력(Coverage 등) 확보

##### □ 약 점 : 선복량·주요 거점 시설 부족 및 '컨' 의존 과다 등

- ① 글로벌 주요 선사 대비 선복량 및 항만·물류 시설 부족
- ② 경기 변동에 가장 민감한 컨테이너 사업 의존(약 83%) 과다

## [2] 중소기업 지원 강화

□ **(지원규모 확대)** 저시황기 대응능력이 상대적으로 취약한 중소기업에 중점 지원하고 최근 금융시장 환경변화를 반영하여 지원사업 개편

○ **(선박도입)** 특별지원 프로그램의 규모를 확대(2,500→5,000억원)하고, 다양한 선사 수요를 반영토록 사업 제한(범위, 한도 등) 완화('24.上)

구분	현행	개선(안)
대상	중소 외항선사	중소 외항·내항선사
범위	▶ (투자) 중고선 도입 및 S&LB ▶ (보증) 친환경 신조	▶ (투자) 신조·중고선 도입, S&LB ▶ (보증) 신조·중고선 도입, 선박 담보부 대출
한도/기간	LTV 70% 이내 / 5년	LTV 80% 이내 / 5년+거치기간 1~3년
규모	'22~'26년 간 2,500억원	'23~'27년 간 5,000억원

\* 중소기업 특별지원 프로그램을 통해 친환경 선박 도입 시 효율 추가 할인 등 인센티브 부여

○ **(유동성 지원)** 선박 담보부 대출시 추가 유동성 확보가 가능토록 담보(선박)가치 추가 설정을 지원하기 위한 보증사업 신설('24.上)

\* 담보가치 인정비율: 선가의 최대 60% → 선가의 70~80% (10~20% 해진공 보증)

- 해진공의 금융기관 예치금(300억원)을 활용, 중소기업 대출이자 지원(2%p)

\* 지원실적: 3년간 60개사 61.5억원의 대출이자 지원(예치금 기준 3,217억원)

□ **(운영방식 개선)** 선사의 재무여건, 수익성 등을 기준으로 ①분야별, ②한도별로 이중 그룹화하고 차별화된 지원으로 실효성 제고

\* 현재 평가기준(재무여건, 수익성 등) 외에 영업력, 경영환경 등 추가 적용 검토

○ **(①지원분야)** 성장·안정 지원선사로 분류 후, 중점분야 우선 지원

기준	분류	지원목표	중점지원 분야
재무여건	성장지원선사 안정지원선사	중견선사로 성장 경영안정성 제고	경쟁력 있는 신규 선박 도입 노후선박 대체, 고금리 금융비용 인하

○ **(②지원한도)** 선사 수익성 등을 기준으로 그룹별 LTV 등 차등 적용

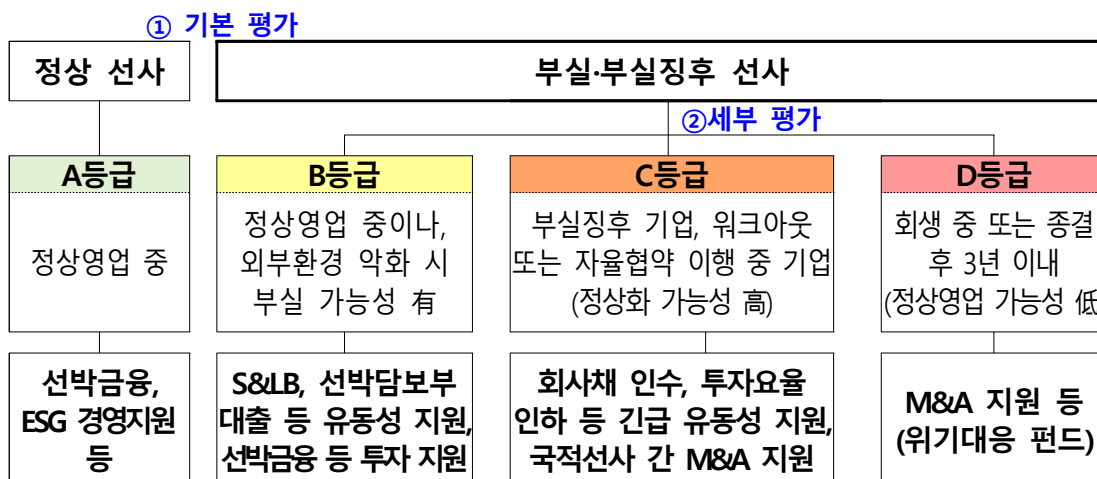
분류	LTV 한도	지원금액 한도	총액한도(비율)
1그룹	LTV 70%±10%	Min (200억원, 전년도 매출액의 50%)	50%
2그룹	LTV 65%±10%	Min (150억원, 전년도 매출액의 70%)	30%
3그룹	LTV 60%±10%	Min (100억원, 전년도 매출액의 150%)	20%

### (3) 사전 진단역량 및 맞춤형 대응체계 구축

- **(대응체계)** 선사의 재무여건, 영업실적 등 경영상황에 대한 조사·분석을 바탕으로 맞춤형 금융을 제공하는 위기대응체계 구축
  - 해양진흥공사가 분기별로 각 선사의 영업실적, 재무여건 등 점검·진단\*
    - \* 해진공 업무범위에 '해운항만업 관련 시장 및 산업 조사분석을 추가하는 시행령 개정 완료(24.1)
- **(진단·컨설팅)** ①기본평가 선사의 기본정보\*를 토대로 부실·부실징후 선사를 분류하고, ②세부평가 부실선사 등은 세부 경영진단을 통해 최종 등급 부여
  - \* 해진공의 지원방식 결정을 위한 내부 평가자료로 활용 → 평가결과에 따른 낙인효과 발생 방지
- 경영정보를 토대로 맞춤형 컨설팅 제공, 선사의 위기대응역량 강화(24~)
  - \* ('22~'23) 선박금융 컨설팅(6개사) → ('24~) 선박금융+해운시황+환경규제 컨설팅 실시
- **(맞춤형 지원)** 선사의 등급, 컨설팅 결과 등을 고려하여 성장 촉진, 안정화, 구조조정 지원 등 선사 상황에 맞는 금융지원방안 도출

#### < 경영상황별 맞춤형 지원체계 운영방식(예시) >

- ◆ **(기본 평가)** 채무 불이행 여부, 주채권은행의 부실징후기업 통보 여부, 현금 비율 및 대출채권 규모, 부채비율 등을 활용하여 세부 평가 대상 선정
- ◆ **(세부 평가)** 기본 평가 결과를 분석하여 최종 등급 산정





#### [4] 자발적 위기대응 기반 마련

□ **(세제환경)** 주요 해운국\*과 대등한 세제환경 조성을 위해 **톤세제\*\*** 연장 추진(24)

\* 네덜란드('96), 노르웨이('96), 독일('99), 영국('00), 인도('05), 일본('08) 등 28개국 시행 중

\*\* 해운선사의 당기순이익이 아닌 보유 선대를 기준으로 법인세를 부과하는 세제로 '24년 일몰 도래

- 선박 확보 시 초기 부담을 완화하여 친환경 선대 교체를 촉진하고, 호·불황기 재무상황 변동을 안정화하여 저시황기 극복 지원

□ **(선주사업 개편)** '컨'선 위주에서 수요급증 선종 등으로 다변화하기 위해 자동차운반선 확보를 추진\*(~'27)하고, 선주 전문회사 설립\* 검토

\* 현대글로벌비스 10,800CEU급 자동차운반선 4척 확보 지원('24.2~) → '27년 인도 추진

\*\* 출자방식, 법인 형태 등 선주사업 전문회사 설립 검토를 위한 연구용역 추진('24.上)

- 전문 선주사 설립을 통해 선박·선원관리와 운항서비스 등을 일괄 제공하는 방식 도입 등 임대방식을 다양화하는 방안도 검토

□ **(운임변동성 저감)** 운임선도거래\*(FFA) 활성화\*\*로 저시황기 운임 방어를 지원하고, 한국형 운임지수(KDCI) 기반 FFA 상품 개발도 추진

\* 미래에 변동될 운임을 현재 거래되는 미래 가격으로 계약하여 위험을 헤징하는 일종의 파생상품

\*\* 이종 수수료 납부 등 운임선도거래 시장 활용 제고를 위한 규제개선사항도 발굴 추진

- 기존 운임지수(BDI)의 한계\*를 극복하고 아시아 시장 상황을 반영 하도록 패넬 확대, 항로 재조정 등 한국형 운임지수 개선

\* ①건화물선 아시아 비중 확대에도 불구하고 유럽 항로 위주 지수 운영 ②소형선 항로 미반영 등

□ **(지원역량 강화)** 저시황기 위기 극복과 친환경 전환을 적극 지원토록 시장상황, 지원여력 등을 감안하여 필요시 해진공 자본금\* 확충 추진

\* 해진공 법정 자본금(5조원) 대비 현재 자본금 조성 규모(3.13조원)는 63% 수준('24.1)



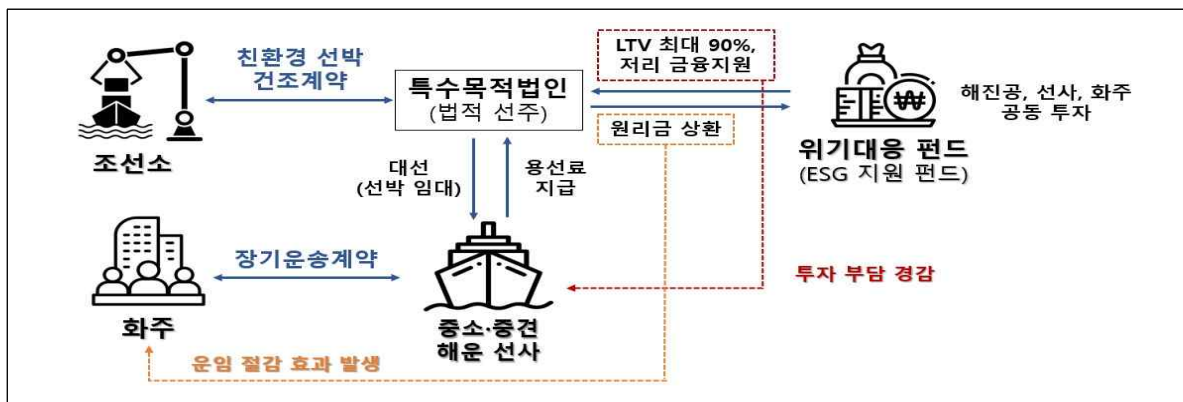
### (1) 민간 중심의 친환경선박 투자 촉진

□ (선화주 상생) 장기운송계약을 전제로 우량화주와 중소·중견선사가 공동으로 친환경 선박에 투자하는 상생 프로젝트 추진(‘24.上)

○ 해진공 위기대응펀드(친환경·ESG 펀드)를 활용한 친환경 선박 공동 투자를 통해 선박 건조 부담 절감 및 선·화주 ESG 상생모델 마련

\* 포스코글로벌글로벌스해운협화해진공 MOU 체결(’23.6) → 우량화주(포스코 등)와 협약(’23.11~)

#### < 선·화주 ESG 상생모델(안) >



□ (민간투자 유도) 민간 선박투자에 대한 리스크 절감을 지원하기 위해 보증 대상 확대, 계약조건 개선 등 「해진공 보증사업 강화방안」 마련(’24)

#### < 해진공 보증사업 강화 방안(안) >

① 보증 확대 (→ 금융기관 대상)	▶ 低 신용 선사의 선박금융(우량 프로젝트)에 참여하는 시중 은행에 100% 보증을 제공(기존 95→100%)
② 보증요율 인하 (→ 선사 대상)	▶ 요율 체계 개선, 선화주 상생 투자에 대한 할인 강화 등 보증부 금융 경쟁력 제고
③ 보증계약 조건 완화 (→ 공통)	▶ 보증 제공범위(사고범위) 확대, 지급 절차 완화 (先대지급 後사고조사) 등 제도개선

○ 위기대응펀드를 통한 지원과 함께, 친환경 선박 투자재원 확보를 위해 발행하는 회사채까지 보증할 수 있도록 법 개정 검토

\* (現) 해진공 보증은 금융기관으로부터 자금 차입 시에만 가능

→ (改) 친환경 선박 확보를 위한 회사채도 보증 제공이 가능하도록 「해진공법」 개정

- **(투자자 범위 확대)** 토큰증권(STO)\* 관련 법제화 추이에 따라 투자자 다변화를 위한 다양한 선박투자 방식 도입 검토

\* 토큰증권(STO) : 분산원장 기술을 활용하여 디지털화된 방식으로 발행된 증권

\*\* 현재 선박금융은 일반 개인·소액 투자자의 투자 접근성이 낮고, 기관투자자 등이 주도  
 ⇔ 해외에서는 토큰증권 발행을 통한 선박금융 조달 등 사례 존재(獨 보그만 社 '20.8월)

## [2] 해운분야 민간투자 저변 확대

- **(물류거점 확보)** 선박 투자 외 우리 선사·기업의 국내외 물류시설 확보 시 사전 타당성 조사 지원\*(24~) 및 금융·투자 지원 강화(해진공)

\* 금융분야(재원조달, 투자구조 등) 사전 타당성 검토 집중 지원(건당 3~4억원/연 3~6건)

- 터미널 등 항만지역 투자뿐만 아니라 미국·동유럽 등 내륙물류\* (철도 등) 진출까지 연계 지원하여, 해상-육상 복합물류 진출 지원

\* '24년 중 해외 주요 항만·물류시설에 1,200억원 규모 투자 추진 (해진공)

### < 해외 항만·물류시설 검토 중인 프로젝트 >

항만 터미널	물류시설
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (원양) 미국, 유럽 등 주요노선 기항 터미널</li> <li>• (연근해) 태국, 베트남, 인도, 인도네시아 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아시아(베트남, 인니) 물류센터 확보 지원</li> <li>• 북미·동유럽 내 물류센터 확보 등 지원</li> </ul>

- **(선박투자운용회사 기능 확대)** 선박운용회사가 해운산업 투자 전문 자문역으로 기능할 수 있도록 투자 자산·업무영역 확대(「선박투자회사법」 개정)

구분	현행	개선(안)
선박운용회사 업무범위 확대	선박의 취득, 대선, 매각 등 관련 자문업으로 한정	해운항만 관련 자산·설비 투자에 대한 자문까지 확대
선박투자회사 투자자산 확대	선박에만 한정	'컨' 박스, 항만 터미널 등 해운 관련 자산까지 확대
펀드형태 확장(중장기)	상법상 주식회사 형태	투자신탁형 등으로 확대 검토

- **(이해도 증진)** 민간 금융기관, 선박운용회사, 해진공, 선사, 학계가 참여하는 '(가칭)선박투자 포럼' 설립으로 민·관 네트워킹 강화('24.下)

\* 글로벌 금융위기, 해운불황 이후 민간 금융기관의 해운산업 투자 중단으로 이해도 낮은 상황

- 해진공과 민간 금융기관간 정례적 협의체인 '선박금융 핫라인'을 개설('24)하여 투자사업 공유 및 민간 금융기관의 투자 결정 지원

### 3 국적선사의 질적 성장 견인

#### (1) 국적선사 ESG 역량 강화

- **(경영 기준 제시)** 해운산업의 특수성을 반영하여 해운분야 ESG 중점 관리사항\*을 발굴·제공하고, 맞춤형 교육 및 컨설팅 지원('24)

\* 주요 우량화주의 ESG 경영 확산 분위기에 맞춰 화주의 ESG 평가 기준과 연계·반영

- 해진공 투자·보증 지원 선박 관련 환경규제 등 대응을 위해 ESG 컨설팅 업체 이용 시 비용을 일부 지원하는 바우처 사업 신설 추진(해진공)

- **(ESG 전환지원)** 친환경 선박뿐만 아니라 녹색채권 발행\* 등 다양한 ESG 활동까지 지원범위를 확대하여, 위기대응펀드 활성화 추진

\* NYK(日, '18), Evergreen(대만, '18), 머스크(덴 '21) 등 글로벌 선사와 팬오션('21, 500억원) 발행

- **(녹색 금융활동)** 선사가 발행한 녹색채권 인수, 국적선사 ESG 지원 펀드 대상 확대\* 등을 통해 국적선사의 원활한 ESG 전환 지원\*\*

\* 친환경선박 건조 시 중소선사에만 해진공 기준금리 적용 → 중견선사도 우대 조건 적용 추진

\*\* (주KSS해운 발행 녹색채권(300억원 규모) 인수('24.上) → 친환경 선박 건조대금으로 활용

- 위기대응펀드가 상대적으로 위험도 높은 후순위 채권을 인수함으로써, 민간 투자자의 리스크 절감(선·중순위 투자) 및 투자 촉진

- **(ESG 촉진 금융)** 선사-해진공-시중은행 간 협업을 통해 ESG 우수 선사의 대출금리를 인하하는 해운 ESG상품(200억원 규모) 도입('24.上)

#### < 해운 ESG 금융상품(안) >



## (2) 환경 규제 대응 지원 강화

- **(친환경 선박)** 친환경 선박 신조 시 총 5.5조원 규모의 지원사업 패키지를 마련하여 중소·중견선사의 친환경 전환을 촉진하고 민간금융 참여 촉진

\* 선박금융(투자보증) + 친환경 펀드(정책금융기관) + 저탄소선박 지원(보조) + 비금융 지원 등

- 해진공 주도의 TF 운영을 통해 정책펀드 소진을 제고를 위한 추가 지원방안을 검토하고, 투자 수요 확대에 맞춰 재원을 적기 확충\*\*

\* 고금리 상황에 대응한 친환경 선박 등급에 따른 투자요율 인하 등

\*\* 정책펀드(억\$): (現) 21 → (소진시) 36 / 보조사업(억원): (‘23) 130 → (‘24) 226

- **(친환경연료 공급)** 친환경 선박연료 공급항만(울산항)을 지정하고 저장 인프라를 적기 개발하는 등 친환경 선박연료 공급체계 구축

- 1조원 규모의 인프라 펀드 신설(‘24~) 등 친환경연료 병커링 선박을 확충하고, 연료공급량 측정장비 설치 등을 통해 정량공급 의무화 추진

- **(선박 연료)** 친환경 선박 건조를 바로 실행하기 어려운 중소선사 등을 위해 바이오연료 혼합 선박유\* 공급 등을 통해 단기 대응 지원

\* 선박용 바이오연료를 기존 선박연료(C중유 등)와 혼합, 선박의 건조개조없이 사용가능

- 바이오연료 혼합 선박유 시험운항(~‘24.下) 등을 통해 연료 성능·안전성을 검증하고, 정유사·선사 등과 협력하여 안정적 공급 지원

\* 선박용 바이오연료에 대한 품질기준 마련 등을 위하여 「석유사업법령」 개정(‘24.下)

- **(대응지원체계)** 친환경 전환 TF(해진공)를 구성하여 규제대응 진단에서 컨설팅, 선박금융까지 한번에 지원하는 One-Stop 지원체계 구축(‘24.上)

- IMO, EU 등의 강화된 환경규제 동향을 선사에 지속 파악·제공하고, 선박별 탄소배출량 등 데이터 기반\* 맞춤형 컨설팅 지원

\* 선박별 환경규제 데이터 수집·분석체계 마련 및 데이터베이스 구축(‘24~‘25)

- 특히, EU-ETS에 대응하여 배출권 거래가격·물량 등 시장 동향을 파악하여 컨설팅을 제공하고, 필요시 배출권 구매 금융지원 추진

### (1) 국적선사의 경영안정화 기반 마련

□ **(연관산업 육성)** 선사 운영비용 절감을 위해 선박관리, 선용품 공급 등의 서비스를 제공하는 '선박연관산업 발전방안' 마련('24.下)

○ **(디지털화)** 중소선사의 선박 서비스 이용 편의를 제고할 스마트 선박관리 플랫폼\* 구축 및 국내 선용품 표준코드\*\* 개발 검토

\* (선사) 데이터 공유, 구인구직 등 서비스 제공, (관리업체) 기자재, 선용품 등 솔루션 집적

\*\* 현재 국제 선용품 코드, 관세청 코드, 업체별 코드 등이 혼용되어 사용처 혼란 가중

○ **(비용절감)** 국가필수선박\*(88척) 대상 선용품 발주, 선원관리 등 일부 서비스 시범 통합관리를 추진하고, 중장기적으로 공동 마케팅까지 협력 확대

\* ①지정척수 유지 → 수요 안정적, ②다양한 선종으로 구성 → 선박관리기술 향상에 유리

□ **(자율운항선박)** 자율운항선박 초격차 기술을 조기에 확보하고 원활한 실증지원과 보급 등 상용화 촉진 기반 마련(산업부, 해수부)

○ **(기술개발)** 한국형 자율운항시스템(지능항해 등, IMO Lv.3)을 개발\*하고(~'25), 자율운항 테스트 및 모니터링, 데이터 확보 등을 위한 센터 운영('23~)

\* (기간/사업비) '20년~'25년(6년) / 1,603억원(산업부 610억원, 해수부 587억원 등)

- 완전 무인 자율운항선박(IMO Lv.4\*) 등 초격차 기술을 확보하기 위한 사업 추진방안 마련(~'25) 및 사업화 추진('26~)

\* Lv.1(자율시스템을 갖춘 선박) → Lv.2(원격제어선원승선) → Lv.3(원격제어선원미승선) → Lv.4(완전자율)

○ **(기술실증지원)** 민·관 협업으로 자율운항 핵심기술을 1,800TEU급 컨테이너선에 탑재하여 한·중·일 항로에서 실증운항 추진('24.下~)

- 「자율운항선박법」 시행('25.1 예정)을 철저히 준비하여 규제 특례를 통한 기업의 원활한 자율운항 기술 실증을 적극 지원('25~)

- (민관협력) 선사·조선사 등으로 구성된 민·관 협의체 운영 등을 통해 자율운항선박 등 미래선박의 상용화 촉진 방안 마련('24.上~)
- (안정적 선원수급) 한국인 의무승선제를 도입\*하여 고용시장의 유연성을 제고하고, 근로여건 개선(승선/휴가: 6/2→4/2개월) 등을 통해 수급난 해소
  - \* 국가필수선박 승무기준: (現) 외국인부원 6명 이내 제한 → (改) 국적선원 11명 이상 승선('24.1)

## **[2] 선화주 상생을 통한 공급망 안정화**

- (선화주 상생) 우수 선화주 인증기업 대상 인센티브 강화 및 자원시스템 개발
  - (인센티브) LNG, 원유 등 주요 전략물자에 대한 장기운송계약을 체결하는 우수 선·화주\*에게 항만시설사용료 감면 지원('24~)
    - \* '컨' 정기선에서 부정기선(벌크, 가스선 등)까지 우수선화주 인증대상 확대('23.9)
  - (시스템) 중소화주, 물류서비스(포워더) 기업에 운임정보를 제공하고 국적선사와 운송계약 등을 지원할 3PL 업무지원시스템 개발(~'24)
- (공급망 안정화 지원) 해운업을 경제안보서비스로 지정하고, 국적선사를 「공급망 기본법」에 따른 '선도사업자'로 지정하여 지원\* 강화 추진
  - \* 사업 시행을 위한 자금 조달 등 지원을 위해 신용보증기금, 기술보증기금, 무역보험공사, 한국산업은행, 한국수출입은행의 보증 및 보험 또는 금융지원 제도 수립·운영
  - 경제안보품목의 국적선사 적취율 제고를 위해 선원임금 지원<sup>국가필수선박</sup> 등 기존 지원에 더해 해외에 준하는 수준\*의 지원방안 마련
    - \* 미국은 해운안보계획(MSP)에 따라 60척에 대해 화물운송권 부여 등 다양한 지원중
  - LNG 신규 장기도입계약(가스공사)시 도입가격 등 타 조건이 동일할 경우, 국적선사를 활용하는 방식(Free On Board, 착선인도) 우선 고려

## Ⅵ. 향후 추진계획

주요 정책과제	소관 부서	시행시기
<b>1. 국적선사 경쟁력 제고 및 위기대응 고도화</b>		
▶ 중소선사 특별지원 프로그램 강화	해수부	'24.上
▶ 정보분석 및 컨설팅 지원	해수부	'24.上
▶ 경영상황별 맞춤형 지원체계 운영	해수부	'24.上
▶ 한국형 운임지수 개선	해수부	'24.下
▶ 선주사업 전문회사 설립 용역 추진	해수부	'24.上
▶ 해양진흥공사 자본금 확충	기재부, 해수부	필요시
▶ 톤세제 일몰 연장 추진	기재부, 해수부	'24 완료
<b>2. 해운분야 민간투자 활성화</b>		
▶ 선화주 상생형 ESG 투자	해수부	'24.上
▶ 친환경선박 투자자금 지원(회사채 보증)	해수부	'24.下
▶ 해진공 보증사업 강화방안 마련	해수부	'24.下
▶ 투자 참여자 범위 확대 검토	해수부, 금융위	'24.下
▶ 해외 물류거점 확보	해수부	'24.上~
▶ 선박 투자·운용회사 기능 확대 추진	해수부	'24.下
▶ 선박투자 포럼 설립	해수부	'24.上
<b>3. 국적선사의 질적 성장 견인</b>		
▶ ESG 가이드라인 및 컨설팅 제공	해수부	'24.上
▶ ESG 경영 유도 금융지원	해수부	'24.上
▶ 친환경 선박건조 패키지 지원	해수부	'24.上
▶ 친환경연료 인프라 펀드 신설	해수부	'25.上
▶ 바이오연료 혼합 선박유 시범운항	산업부, 해수부	'23.9~'25.下
▶ 친환경 전환 One-Stop 지원체계 구축	해수부	'24.上
<b>4. 국적선사 경영안정화 및 국가 공급망 강화</b>		
▶ 선박연관산업 발전방안 마련	해수부	'24.下
▶ 자율운항선박 실증사업 추진	해수부	'24.下
▶ 우수 선화주 인증 인센티브 강화	해수부	'24.上
▶ 「공급망법」에 따른 선도사업자 지정	기재부, 해수부 등	'24.下