

# 정부, 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안 발표

## 세계 5대 해운강국 도약위한 추진 전략 등 포함

정부는 4월23일 오전 비상경제대책회의(대통령 주재, 청와대)에서 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 확정된 뒤 공식 발표했다. 동 방안은 “해운업 구조조정 추진방향”의 후속조치로서 우리나라 해운산업의 위기를 조기에 극복하고, 지속가능한 성장기반을 확충하여 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 추진전략 등을 포함하고 있다. 다음은 정부가 발표한 '해운산업 경쟁력 강화방안'을 정리한 것이다. (편집자주)



국토해양부 최장현 차관은 이날 정부 종합청사 합동브리핑룸에서 기획재정부, 국토해양부, 금융위원회가 공동으로 마련한 「해운산업의 구조조정과 경쟁력 강화방안」을 발표했다.

최 차관은 “과거 IMF때 국내 해운사들이 약 100여 척의 선박을 해외에 헐값으로 매각했다가 이를 다시 고가로 사들인 점을 지적하고 이같은 외화낭비를 없애기 위해 이번 방안을 내놓게 됐다”고 밝혔다.

### ▶ 해운산업에 대한 구조조정 착수

이날 발표된 주요내용을 보면, 첫째, 해운업 특성을 반영한 구조조정을 추진하여 주채권은행이 실시

중인 38개 대규모 해운업체(신용공여 500억원 이상 등)에 대한 신용위험평가를 4월말까지 마무리하고, 기타 업체에 대하여는 6월말까지 추가 평가를 실시한다.

평가결과에 따라 업체별 구조조정 및 지원방안을 수립·이행할 수 있도록 유도할 계획이다.

둘째, 해운사의 원활한 구조조정 지원을 위하여 구조조정기금 등 공공부문(1조원 내외), 민간투자자 및 채권금융기관이 공동으로 선박펀드를 조성하여 운항중인 선박을 시가로 매입하고 기존 채무의 조정을 유도한다. 건조가 상당히 진행된 선박에 대하여는 수출입은행의 제작금융(조선소) 및 선박금

용(해운사) 등을 활용할 계획이다.

구조조정 과정에서 매각되는 선박에 대한 투자를 활성화하기 위해 선박투자회사법을 개정하여 각종 제약사항을 한시적(2015년말까지)으로 완화했다.

셋째, 투기성 다단계 용·대선 관행 근절을 위하여 무등록업체의 용·대선 실태를 조사하여 위반사항에 대해서는 5월중에 고발조치하는 등 해운질서를 확립할 방침이다.

구조조정과 연계하여 부실 가능성이 있는 용·대선 조기정리하여, 용·대선 비중이 과도할 경우 통세 적용이 배제되도록 통세제 적용요건 강화를 추진(조특법시행령 개정)한다.

넷째, 우리나라 해운산업의 지속적인 성장기반 확충을 위하여 선박운용회사에 대한 지분출자제한(30%)을 폐지하여 해운·조선 대기업 또는 금융기관의 선박금융업 참여를 유도할 계획이다.

통세제(2004), 국제선박등록제(1998) 등 선진 해운세제 일몰 연장을 통해 국내 해운산업의 경쟁력 제고 및 국적선대를 확충할 계획이다. GCC(걸프협력회의), 터키, 호주, MERCOSUR(남미경제공동체) 등과 FTA, DDA 협상을 통해 해운업계의 해외시장 개척을 지원할 예정이다.

현행 선박보유량, 자본금 기준 상향 조정 등 외항

화물운송사업 등록기준 강화를 추진하고 있다.

해운시황 분석능력 강화를 위해 KMI, 한국선주협회내 해운시황 분석팀을 설치하고, 선박금융·해운시황 분석 전문인력을 양성할 방침이다.

이러한 대책이 차질 없이 이행될 경우, 우리 업계의 부실을 조기에 정리하고 불확실성을 제거하여 건실한 업체들의 자금난 해소와 함께 특히 해외시장에서 신인도를 회복하는데 도움이 될 것으로 기대되고 있다.

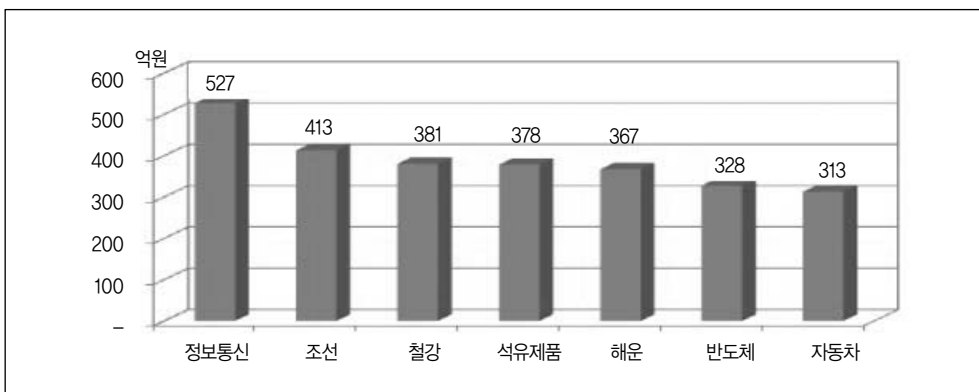
특히, 공공부문의 선박투자 참여는 구조조정을 촉진하고 경쟁력 있는 국적선대를 확충하는 데 큰 역할을 할 것으로 예상되며 통세제 등 세제지원과 해외시장 개척 지원은 중장기적으로 국내 업체들의 대외경쟁력을 강화시킬 것으로 전망되고 있다.

아울러, 이러한 해운업에 대한 지원은 조선·금융업 등 연관산업의 성장기반 확대에도 효과적인 방안으로 평가되고 있다. 해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안의 주요골자는 다음과 같다.

### ▶ 우리나라 해운산업의 위상

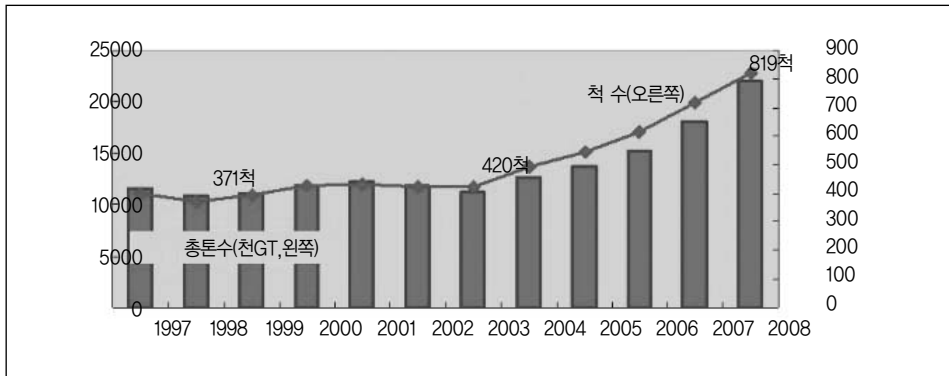
해운산업은 무역의존도(08년 92.3%)가 높은 우리나라에서 수출입화물 99.7%를 운송하는 기간산

### 〈 주요 산업의 수출액 비교 〉



자료 : 한국은행

〈 선박량 변화 추이 〉



업으로, 2008년 해외에서 367억불을 벌어들인 5대 외화획득산업이다.

국제선박등록, 선박투자회사, 톤세제 등 세계·금융 지원 등 선진 해운제도 도입으로 세계 6위 선박보유국으로 성장했다. 이로써 지난 6년(2003 ~ 2008)간 국적선박량이 2배로 증가했다.

▶ 최근 세계 해운시장 동향

세계 경기침체로 수출입 물동량이 급감하는 반면, 호황기 발주된 선박 투입 등으로 선박량은 지속적으로 증가되고 있다.

부산 △19%, 싱가포르 △19.7%, 홍콩 △22%, 롱비치(美) △23.4%로 2009년 2월 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 약 20% 급감했다.

또한, 2004~2008년간 세계 선박량은 39% 급증(8.4억톤 → 11.7억톤) 했다. 이에 따라 해상운임이 고점 대비 1/6 이하로 하락했다.

운임이 최소 운항비용에도 미치지 못하여 선박 운항이 중단되고, 신조선 발주 취소 및 해운사의 파산 등 확산되고 있다.

3월 현재 18만톤급 벌크선 운항비용 (3~5만불/일)이 운임 (2만불/일)보다 초과되고 있다.

향후 선박량 과잉 해소와 운임회복에 상당 기간

소요될 전망이다.

세계 선박량(11.7억톤)의 47%에 해당하는 5.6억톤(9천척)이 건조 중에 있어 2011년까지 매년 10%대 선박량 증가가 예상된다.

▶ 한국해운산업의 문제점

한국해운업계는 2005년 이후 신규진입이 급증했으며, 과도한 용·대선 위주로 영업을 행해오고 있다.

2008년 하반기 해운경기 급락으로 여러 단계에 걸친 연쇄적인 용선료 지급불능이 발생하였다.

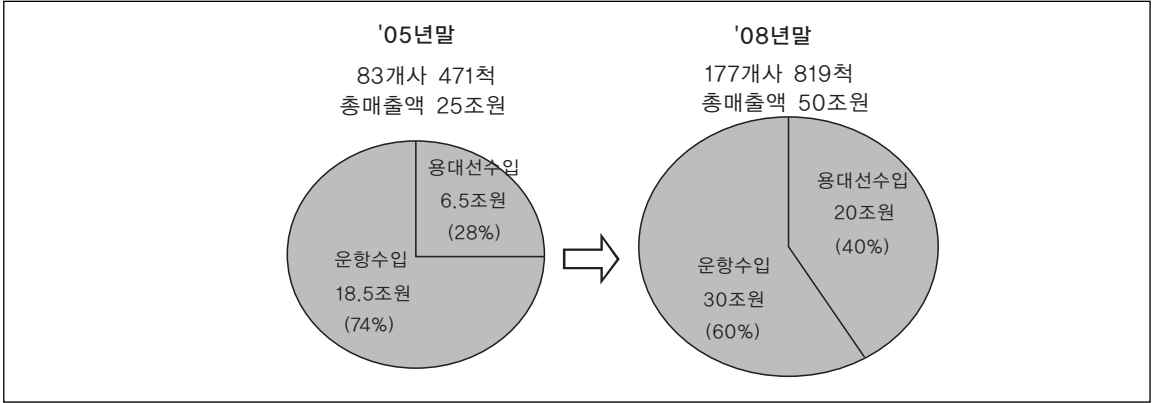
예를 들어, 대형벌크선 1일 용선료 추이를 살펴보면 (2008.7) 10만불 → (2009.3) 2만불으로 대폭 하락하였다.

자금조달이 용이한 호황기(고선가)에 주로 선박을 확보하고, 불황기(저선가)에는 선박금융이 위축되는 악순환 구조가 반복되었던 것이다.

해운사의 영세성으로 시장분석과 위기관리능력이 미흡하였다.

177개 해운사(2008년말 기준)의 90%가 중소기업이며, 상위 30개사가 전체 매출액의 85%를 차지하고 있다.

## 〈 국내 해운업계 매출구조 변화 〉



- 일 8만불 손실이 발생하는 C사의 지급 불능 시, B 및 A사 등 부실 확산

### ▶ 해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안

이 방안의 목표는 위기를 조기에 극복하고, 지속적인 성장기반 확충을 통하여 세계 5대 해운국으로 도약하기 위한 계기로 활용하기 위함이다.

이를 위해서는 첫째, 구조조정 및 부실 용·대선 정리 등 국제해운시장의 신뢰 회복, 둘째, 선박투자 기반 확충 등으로 경쟁력 있는 선대 확보 지원, 셋째, 해운세제 등 안정적인 해운경영 기반 조성 등의 전략이 필요하다.

실행 방안을 살펴보면, 당면 위기극복을 위한 대책과 지속적인 성장기반 확충으로 나뉘 볼 수 있다. 먼저, 당면 위기극복을 위한 대책을 살펴보면, 해운산업 특성을 감안한 구조조정 추진이다.

선가급락, 복잡한 용대선 계약 등으로 일부 해운사의 부실이 해운산업 전반으로 확산되고 경쟁력 저하로 이어질 우려가 있다.

해운업계에 대한 전체 금융권 여신은 20.4조원 수준이며 이중 은행권 여신은 17조원이다.

이에 따라 해운산업의 특성을 감안한 ‘해운업 구조조정 추진방향’(2009.3.5)을 마련하였다. 주요 내용으로는 채권금융기관 주도의 신용위험평가를 통한 상시 구조조정 추진, 구조조정과 더불어 ‘해운산업 경쟁력 제고 방안’ 마련이다.

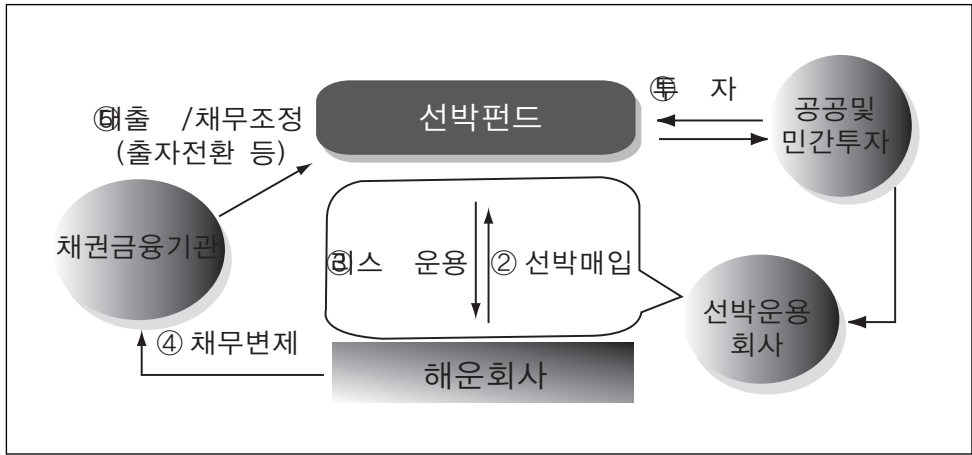
현재 주채권은행이 실시중인 38개 대규모 업체(신용공여 500억원 이상 등)에 대한 신용위험평가를 4월말까지 마무리할 예정이다.

이의 평가결과를 바탕으로 업체별 구조조정 및 지원방안 등을 수립하고 즉시 이행할 수 있도록 적극 독려할 계획이다.

소규모 업체(약 140개)에 대해서도 유동성에 어려움이 있는 업체를 중심으로 6월말까지 추가 평가를 실시할 것이다.

둘째로, 선박 매입 및 해무조정 프로그램 등 도입이다.

공공부문, 민간투자자 및 채권금융기관 공동의 선박 매입 및 채무조정을 통해 해운사의 원활한 구



조조정을 지원한다.

주채권은행의 신용위험평가 결과 등에 따라 구조조정 및 재무개선을 추진하는 해운사에 적용함으로써 실효성을 제고한다.

손실분담 및 자기책임 원칙을 견지하는 차원에서 시가로 선박을 매입하고 채무조정도 동시에 추진할 계획이다.

또한, 구조조정기금 등 공공부문(1조원 내외), 해운업계 등 민간투자 및 금융기관 채무조정을 통해 운항중인 선박을 매입할 계획이다.

구조조정기금이 설치되는 즉시 해운사와 금융기관이 신청·활용할 수 있도록 세부 운용방안 등을 구체화해 나갈 예정이다.

한편, 일정 공정을 이상 건조가 진행된 선박의 경우, 수출입은행의 제작금융(조선소, 2009년 3.7조원 규모) 및 선박금융(해운사, 2009년 1조원 내외) 등을 적극 활용할 것이다.

이와 더불어 해운·조선업계간의 적극적인 자구노력을 병행 추진할 필요가 있다.

셋째, 구조조정선박 투자의 활성화이다.

선박가격이 전년 대비 절반 이하로 급락하면서 선박거래가 크게 위축, 국적선박의 헐값 해외매각 우려되고 있다.

IMF 구조조정시 국적선박 112척이 해외에 매각되어 국부유출이라는 우려가 많았다.

구조조정 과정에서 매각되는 선박에 투자하는 선박펀드의 설립요건을 완화(4월 국회, 선박투자회사법 개정 추진)하고, 3년 이상의 선박투자회사 존립의무, 2년 이상의 대선의무, 현물출자, 주식 추가발행, 차입 제한을 면제한다. 또한, 은행과 보험사 등 금융기관이 선박투자회사에 지분 15% 이상 투자할 수 있도록 관련 규정을 개정(금융위원회)할 계획이다.

넷째로, 투기성 다단계 용·대선 관행의 단절이다.

해운호황기 형성된 다단계 용·대선 해소가 구조조정의 관건으로 떠올랐다.

2005년 이후 무등록 업체의 용·대선 실태를 조사하여, 위반사항에 대해 4월말까지 의법 조치를 할 계획이다.

또한, 해운업 구조조정과 연계하여 부실가능성이 있는 용·대선 조기정리를 유도할 것이다. 용·대선 비중이 과도할 경우 톤세(해운소득에 법인세 대신 보유선박 톤수에 따라 일정액을 부과하는 특례) 혜택이 배제되도록 적용요건 강화를 추진(조특법시행령 제104조의7 개정 추진)할 전망이다.

지속적인 성장기반 확충방안을 살펴보면, 먼저



선박전문 투자기관을 육성 할 계획이다.

선박투자회사법에 따라 허가된 선박운용회사(4개사)가 선박펀드 모집과 선박 취득·관리·매각 업무를 수행할 것이다.

그러나 독일 등 선진국에 비해 규모가 영세하여 불황기의 적극적인 투자지원에 한계가 있지만, 이 한계는 선박운용회사에 대한 지분 출자제한(30%)을 폐지하여 해운·조선 대기업 또는 금융기관의 투자 참여로 대형화 유도할 계획이다. (선박투자회사법 시행령 제18조 개정)

불황기에도 지속적인 투자를 지원하여 해운·조선·금융의 동반성장에 기여하게 될 것이다.

둘째로 해운세제 안정화 방안이 제시되었다.

톤세제(2004), 국제선박등록제(1998) 등 선진 해운세제 일몰 연장을 통해 국내 해운산업의 경쟁력 제고할 계획이다. 기존의 2009년 12월말로 되어있는 톤세제를 2014년 12월말까지 연장하여 해운기업들에게 도움을 줄 것이다.

또한, 톤세를 적용받던 기업이 결산 발생시 한시적으로(2010년 12월말까지) 법인세를 선택할 수 있도록 허용하게 된다.

아울러 외항선박의 국내 등록시 취득세·재산세 등 지방세를 감면해주는 국제선박등록제를 올해 말에서 2012년 말까지 연장 할 것이다. (지방세특례제한법 제정)

셋째로, 국제화물의 안정적 운송기반 구축이다.

원자재(철광석·석탄·LNG·원유 등) 운송은 수출입 물동량의 1/3을 차지하여 해운업체에 주요한 영업기반을 제공하고 있다.

국내 대량화주와 해운사간 선·화주 협의체(무역협회, 선주협회간 상시적 협력 채널 운영)를 활성화하여 안정적인 원자재 운송으로 에너지, 제조업 경쟁력 강화에 힘쓸 예정이다.

넷째로, 해외시장 개척을 지원할 계획이다.

해운은 우리나라가 적극적으로 개방을 요구하는

5대 서비스 분야(금융, 통신, 건설, 해운, 유통)중의 하나로, WTO DDA 서비스 협상 및 FTA 추진을 통해 외국 해운시장의 개방을 적극 추진하여 해외 시장 진출 기반 강화하고, 국적선사의 해외 항만, 터미널 등 물류거점 확보를 지원할 것이다.

이를 위해 해외항만 투자목적의 국제물류투자펀드(2008~2012, 1조3천억원) 등을 활용할 계획이다.

다섯째로 외항화물운송사업 등록기준을 강화할 것이다.

외항화물운송사업을 등록제로 전환(1996.8)한 후 선사가 대폭 증가하였는데 이를 방지하고자, 선박 보유량 및 자본금 등 등록요건 상향 조정을 검토하고 있다.

마지막으로, 해운시황 분석능력 강화와 전문인력을 양성할 계획이다.

해운시황 분석능력 강화를 위해 한국해양수산개발원(KMI), 선주협회 조직내 해운시황 분석팀을 설치하여 선박금융, 해운시황 분석 등 고부가가치 해운인력 양성(3년간 연간 30명 수준)할 것이다.

## ▷ 향후 추진 계획

‘해운산업 경쟁력 강화방안’ 관계부처 합동 언론브리핑(4.23, 재정부·국토부·금융위) 후 선박투자회사법, 조세특례제한법(4월 국회 처리 추진), 선박투자회사법 시행령, 해운법 시행규칙(2009년 상반기), 조세특례제한법(2009년 하반기) 등 해운·세계 관계 법령을 정비할 계획이다.

4월말까지 채권은행의 신용위험평가를 끝내고 이를 토대로 기업별 자구계획을 검토한 뒤 유동성을 지원할 계획이다. 또한, 5월 이후 구조조정선박 매입지원과 채무조정이 실시될 것으로 보인다. 자산관리공사법 개정법률이 4월29일 국회 본회의에서 통과됨에 따라 구조조정기금 설치 및 운용 등에 1~2개월정도 소요될 전망이다.