

우리나라 주요 해운정책의 통상법적 합치성 분석 연구*

안영균

한국해양수산개발원 전문연구원

이민규

부경대학교 기술경영전문대학원 부교수

A Study on the Trade Law Conformity of Korean Shipping Policies

Young-Gyun Ahn^a, Min-Kyu Lee^b

^aKorea Maritime Institute, South Korea

^bGraduate School of Management of Technology, Pukyong National University, South Korea

Received 09 November 2022, Revised 12 December 2022, Accepted 19 December 2022

Abstract

This study conducted a conformity review of Korean shipping industry policy and suggested that the Korean five-year shipping reconstruction policy has not violated the WTO (World Trade Organization) trade law agreement yet. In order to investigate the latest Korean shipping policy, domestic and foreign reports were reviewed, and after that, the WTO's published data and domestic and foreign journals were analyzed. Through this process, this study tried to review the conformity of trade laws by major Korean shipping policies.

The shipping industry is a representative service industry, and subsidies for this are not subject to WTO-level regulation in principle. The purpose of Korean shipping industry policy is to support the shipping industry, a type of service industry, and even if the ship-building and manufacturing industries (shipper) indirectly spread benefits in the process, this is unintentional or private-level support. That is, this study concluded that It is understood that Korea's five-year shipping reconstruction policy does not violate the WTO trade law agreement.

Keywords: Korea Shipping Reconstruction Policy, Overseas Shipping Industry Support Policy, International Trade Law Conformity

JEL Classifications: F13, F35

* This study was conducted based on the "Major Shipping Industry Support Policy Case Study (2021.9)" ordered by the Ministry of Oceans and Fisheries (MOF) and with the publication fee support from the 'A Study on the Implementation for the introduction of Coastal Passenger Ship Public System' ordered by MOF.

^a First Author, E-mail: ahnyg@kmi.re.kr

^b Corresponding Author, E-mail: minkyu@pknu.ac.kr

© 2022 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

Table 1. Detailed Strategies for the Five-Year Shipping Reconstruction Plan in Korea

Master Plan	Basic Direction	Action Plan
Secure stable cargo	Co-prosperity of shipping company and shipper	Shipping company, Shipper and Shipbuilding Win-Win Fund
		Certification system for excellent shipowners and shippers
	Increase strategic cargo intake rate	Development of long-term transportation contract model and promotion of long-term contracts
		Re-extension and induction of long-term transportation contracts
Expansion of competitive ships	Monetary support policy	Shipbuilding support program
	Financial support policy	Used ship and ship equipment support program
	National essential shipping system	Environment-friendly ship subsidy
	Financial structure improvement support policy	-
Management stability of shipping companies	Support for seaborne route structure improvement	KAMCO Fund, S&LB program
	Strengthening management of shipping transactions	Establishment of the Korea Shipping Partnership (KSP) and support for seaborne route structure improvement
	Terminal expansion	Management of freight index, market forecast, and freight rate announcement
		Acquisition of overseas terminals

Source: Authors based on 'A five-year maritime reconstruction plan', Ministry of Oceans and Fisheries, 2018. 4.

I. 서론

산업 경쟁력 강화, 산업 재건 등을 위해서는 정책 수행을 통한 산업 구조조정 혹은 산업 진흥 도모가 필요하다. 한진해운 파산(2017.2) 이후 한국 해운산업의 경쟁력을 제고하기 위한 「해운재건 5개년 계획」이 수립 및 시행(2018.4)된 지 약 4년이 경과하였다. 정부는 해운재건 계획에 따라 ① 경쟁력 있는 선박 확충, ② 안정적 화물 확보, ③ 선사 경영안정 등 3가지 측

면에서 해운산업 재건을 추진하고 있다. 이충배와 노진호(2010)는 해운산업의 구조조정이 진행 중일 때 적절한 해운정책이 가미된다면 산업 구조조정이 보다 효과적이고 빠르게 이루어질 수 있다고 설명했으며, Chang et al.(2020)은 수출입을 담당하는 기간 산업인 해운업의 경우 산업 경쟁력 제고를 위한 정책 지원이 필수불가결하다고 언급하였다. <표 1>은 우리나라 해운재건 5개년 계획의 세부추진전략이다.

Table 2. Competitors' Questions on Korea to the WTO

Date	Nation	Main contents of the query (Except from shipping part)
2018. 5.	Japan	* The order of 200 ships related to the five-year shipping reconstruction plan * The vitality enhancement plan of shipbuilding industry * Unclear standard of determination of shipyards for new ship-building
	EU	* Deadline/legal basis for support related to the five-year shipping reconstruction plan, etc * Request for support matters of Korea Ocean Business Organization
2018. 12.	Japan	* Possibility of violation of WTO subsidy agreement of eco-friendly ship support policy
2019. 5.	EU	* Five-Year shipping reconstruction plan
2019. 12.	Japan	* Subsidies related to the act on the promotion of the development and distribution of environmentally friendly ships * New shipbuilding support program budget/future plan
	EU	* Supplementary measures to enhance the vitality of shipbuilding industry * Guiding lines for modernization of aged ships * Five-Year shipping reconstruction plan
2020. 11.	Japan	* Shipbuilding/Shipping industry protection policy (Orders to government ships, size of ship finance, etc.)
	EU	* Industrial stabilization fund * Support for the modernization of coastal cargo vessels
2021. 5.	Japan	* In relation to 250 billion won subsidies for aged ship replacement under the Korea Greenship replacement plan in 2021
	EU	* Related to the Ministry of Oceans and Fisheries' business plan (goals/support measures/government intervention, etc.)

Source: Authors based on internal data from the Ministry of Oceans and Fisheries, 2021.

한편 EU (European Union), 중국, 일본 등 주요 해운국은 우리나라 일부 해운정책의 통상규범 위반 여부에 대한 문제를 제기하였다. 일례로 일본은 우리나라 해운산업 지원정책에 대해 세계무역기구(WTO: World Trade Organization)에 제소를 하였다. 해운재건 5개년 계획 등 한국의 해운산업 지원 정책이 WTO의 보조금 협정 등 통상규범에 부합하여 추진되고 있는지 확인이 필요하다는 주장이다. EU, 일본의 WTO 對한국 질의사항은 다음 표와 같다. EU, 일본은 우리나라의 신조 발주 지원, 친환경선박 지원정책 등에 대해 WTO에 질의하였다.

본 논문은 우리나라 해운산업 지원정책이 주요 해운국 주장처럼 WTO 통상법적 협정에 위

배될 소지가 있는가를 검토해 보고자 하였다. 이를 위해 WTO에서 발간한 보조금 협정상의 규정 등을 분석·대입하여 해운재건 5개년 정책 등이 WTO 통상법적 협정에 위배되는가 여부를 검증하였으며, 본 연구의 분석 결과를 국제 통상법 전문 로펌 자문을 받아 팩트 체크를 수행하였다. 요컨대 본 연구는 우리나라 해운산업 지원 정책에 대한 합치성 검토를 수행하고 우리나라 해운정책의 WTO 협정 위배 여부를 정확하고 체계적으로 규명하고자 하였다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. II장에서는 해운산업이나 해운정책 등 정책 효과에 대해 연구를 수행한 선행연구를 고찰하였다. III장에서는 우리나라의 해운 재건 정책을 정책별로

소개·설명하고, IV장에서는 해당 정책별 통상법적 합치성 검토 결과를 제시한다, V장 결론에서는 연구결과를 요약하고, 시사점을 제시하고자 한다.

II. 선행연구 고찰

본 연구는 해운산업 관련 선행연구와 해운정책 등 정책 효과 관련 선행연구를 검토하고 각 연구별 주요 연구내용과 시사점을 고찰하고자 하였다.

1. 해운산업 관련 선행연구

구중순 외 2인(2014)은 우리나라 해운기업의 보유 자원 및 경쟁력이 기업의 전략에 어떠한 영향을 주는가를 고찰하고, 수립된 각각의 경영전략이 경영성과 및 산업경쟁력에 어떠한 영향을 미치는가를 분석하였다. 동 연구는 실증분석을 수행하기 위해 200개 이상의 해운기업을 대상으로 하는 분석 모형을 설정하였다. 또한 산업 경쟁력에 영향을 미치는 요인을 추정하기 위해서 PLS(Partial Least Square) 기법을 활용하였다. 본 연구에 따르면 산업 경쟁력을 결정하는 다양한 자원(resource) 중에서 해운산업의 경쟁력에 영향을 미치는 주요 요인은 고객 니즈 맞춤형 서비스 제공 역량, 해운기업 각자가 보유한 신뢰성, 인적 자원(human resource) 등으로 분석되었다. 동 연구는 해운산업 경쟁력에 유의미한 영향을 미치는 주요 요인을 정량적으로 추정하고 있다는 점에서 시사하는 바가 있으며, 주요 정책이 해당 산업의 경쟁력 및 해당 산업에 소속된 기업의 경영성과에 영향을 미칠 수 있다는 점을 제시하였다는 점에서 본 연구와 유사한 점이 있다.

Tong(2022)은 세계적으로 코로나19(COVID-19)가 확산되고 있는데 한편 해운산업은 무역주도 경제 회복을 촉진하고 산업 공급망의 안정성을 유지하기 위해 필수적이고 대체 불가능한 역할을 수행해야 한다고 언급하였다. 동 연구는 해운산업이 녹색 저탄소 기술의 지속적 혁신과 폭넓은 활용을 해야 하며, 범지구적 차

원의 온실가스 감축전략에 동참해 글로벌 그린(green) 공급망 구축에 기여해야 함을 주장하였다. 코로나19라는 신규 바이러스의 확산으로 해운산업은 연이은 호황기를 맞이하면서 새로운 성장 기회를 갖게 되었으며, 이는 향후 친환경 기능을 보유한 선박의 다량 발주를 유인할 수 있다. 동 논문은 코로나19가 해운산업 고유의 시황 사이클에 변화를 가져왔으며, 불황기에도 영속적인 이익을 도모하기 위해서는 화주의 니즈에 대응하는 친환경 그린 쉬핑(green shipping) 전략을 수립하고 중장기적으로 이를 실천해야 한다고 제안하였다. 동 연구는 해운산업 경쟁력 강화를 위한 대응책 마련의 중요성을 강조하고 있다는 점에서 본 연구와 유사한 점이 있다.

정기호(2018)는 2000년대 중반 이후 세계 해운산업이 장기 불황에서 벗어나지 못하고 있다고 언급하였다. 한편 세계 해운선사들은 해운산업 불황을 타개하기 위해 과도한 경쟁을 지양하고 있으며 비용 절감을 위한 공동 전략 마련을 수립하고 있다. 해운산업 재무구조 개선을 위한 전략 중에서 가장 널리 사용되는 방법 중 하나는 선사 간의 슬롯 교환이 있다. 동 연구는 슬롯 교환 방식을 사용해 선박 이용률을 높여 경쟁률을 낮추고 수익성을 높이는 방안을 제안하였는데, 이를 통해 비용 절감과 관계사들의 이익 증대가 가능하다. 동 연구는 샤펠리 가치(Shapely Value)를 적용해 선사 간 제휴에 따른 비용 절감 효과를 제휴사 간에 합리적으로 배분하는 방법을 제시하고 있으며, 해운산업 경쟁력 강화를 위해 해운기업 간의 과도한 경쟁을 지양할 필요가 있음을 제안하였다. 동 연구는 해운산업 내에서의 공정경쟁 필요성을 제시하고 있다는 점에서 본 연구와 접점이 있다.

Atilhan et al.(2021)은 해운산업에서 온실가스(GHG: Green House Gas) 배출을 줄이려는 움직임이 증가하고 있다고 언급하고, 온실가스 배출을 줄이기 위한 가장 효과적인 전략 중 하나는 중유와 같은 기존 연료를 친환경 대체 연료로 전환하는 것이라고 설명하였다. 동 연구는 녹색수소를 해운업계의 유망한 친환경 연료 대안 중 하나라고 제시하였는데, 동 연구에 따르면 향후 해운산업 또는 해운기업의 경쟁력을

좌지우지 할 수 있는 것은 친환경 관련 기능을 얼마만큼 확보하고 있는가에 달려 있다. 한편 친환경 관련 기능은 단순히 친환경성 수준을 파악하는데 그치지 않고, 해당 기능의 경제적, 기술적 및 안전 요소 등을 함께 평가해야 한다. 동 논문은 해운산업의 본질적인 경쟁력 강화를 위해서는 단순한 비용 경쟁에서 탈피하고, 해운산업 내 녹색 수소의 사용을 계속적으로 확대해야 한다고 언급하였다. 동 연구는 주요국 간의 자국 해운산업 경쟁력 강화를 위한 경쟁이 심화되고 있는데, 친환경 성능 강화를 통해 친환경 운송을 통한 사회적 책임을 완수하려는 화주의 니즈를 충족시킬 필요가 있다고 제안하고 있으며, 해운산업 경쟁력 제고를 위한 대응 마련 시급성을 강조하고 있다는 점에서 본 연구와 접점이 있다.

2. 해운정책 등 정책효과 관련 선행연구

Yu(2021)는 중국은 글로벌 환경의 빠른 변화 속에서 "중국 국가 경제 및 사회 발전 추진 제14차 5개년 계획의 개요와 2035년 장기 목표"를 채택하였다. 동 계획에 따르면 국내외 유통 시스템을 강화하면서 자국내 유통을 우선시하는 신규 정책 패러다임이 제안되었다. 한편 중국의 '제14차 5개년 계획' 내 해운·물류 정책은 한국에도 영향을 미칠 것으로 보인다. 중국은 무역 진흥을 위한 해운·물류산업의 장기 육성을 추진할 계획이다. 중국의 이러한 정책 기조 변화를 배경으로 한국은 아시아 인트라 산업 구조 및 가치 사슬 변화에 적극적으로 대응하기 위해 중국과의 경제적 협력을 강화할 필요가 있다. 동 연구는 한국과 중국은 경쟁자가 되기보다는 세계 해상무역의 지속 가능한 성장에 기여하기 위해 협력해야 하며, 동 연구는 미래 양국의 협력 방안으로 공동 관리·운영 물류시스템 개발 등을 구체적으로 제시·설명하고 있다는 점에서 시사하는 바가 있다. 동 연구는 글로벌 가치사슬과 자유무역의 가치를 훼손하지 않는 통상법적으로 합치하는 정책을 수행 시 무역이 확대되고 경제 성장을 기대할 수 있음을 제시하였다는 점에서 본 연구와 유

사한 점이 있다.

정미경(2021)은 중간재 산업 육성과 관련된 정책의 정책적 함의를 도출하기 위해 지식재산권 보호 정책이 상류기업의 연구개발(R&D: Research & Development) 투자에 미치는 영향을 검토하였다. 이를 위해 중간재 수입의존도와 지식재산권 보호 수준 계수 등을 회귀모형에 대입하고 수입의존도에 대한 연구개발투자의 영향과 지식재산권 보호정책이 연구개발 투자 수준에 미치는 영향을 순차적으로 분석하였다. 수직적 전문화 구조를 가진 과점적 시장 모델을 사용해 분석을 수행한 동 논문에서 도출된 정책적 함의는 다음과 같다. 연구개발(R&D) 투자가 확대되면서 상류기업이 가격경쟁력을 갖추기 시작하고, 하류기업의 중간재 수입의존도가 낮아진다. 즉, 중간재 산업의 자립성을 강화하기 위해서는 상류기업의 연구개발 투자를 확대하고, 이를 촉진하기 위해서는 지식재산권 보호를 강화해야 한다는 것이다. 동 연구는 기존에 수립·수행되고 있는 정책을 대상으로 미래 정책 기대효과를 전망·제시하고 있다는 점에서 시사하는 바가 있으며, 산업 경쟁력 강화 등의 정책 효과를 제시하고 있다는 점에서 본 연구와 유사한 점이 있다.

Nowinska and Schramm(2021)은 해운산업에 내재된 불확실성과 정책 수행의 동인에 관한 분석을 수행하였다. 이를 위해 동 연구는 2000년부터 2011년까지 컨테이너 운송 업계에서 체결된 2,700개 이상의 선박 임대 거래에 대한 데이터를 수집하고, 선박 용선이 운임 등락에 미치는 영향을 분석하였다. 동 연구의 주요 분석결과는 다음의 2가지와 같은데, 첫 번째 분석결과는 해운 민간 기업과 정책 당국이 협업 전략을 사용할 경우 산업 불확실성을 해소할 수 있다는 것이다. 정책 당국은 우수한 정보 접근성을 가지고 있으며, 해운 민간 기업은 현장에서 겪고 있는 애로상황 파악이 용이하다. 두 번째 분석결과는 획일화된 해운정책을 수행하기보다 전략적이고 다재다능하고 범정부적 차원에서의 장기적 지향성을 지니는 해운정책을 수행할 경우에 정책 효과가 더 높다는 것이다. 동 연구는 단기(1~2년) 정책 보다 중·장기적(5년 전후) 관점의 정책 수행 필요성을 강조하

고 있다는 점에서 시사하는 바가 있으며, 해운 정책 수행을 통한 사회 효용 제고 필요성을 언급하고 있다는 점에서 본 연구와 유사한 점이 있다.

김정환·곽동욱(2021)은 포항영일만항은 대구·경북 지역 유일의 국제무역항이지만 개항 이후 화물 처리량이 정체된 상태라고 설명하였다. 그리하여 항만 활성화 방안을 모색하는 것은 주변 지역에 미칠 잠재적 정책 효과를 고려해 지역 내 큰 이슈가 되어 왔다. 이를 배경으로 동 연구는 정부 정책을 비판적으로 평가하고 포항 영일만항의 사업 환경을 실증적으로 분석하여 활성화 방안을 도출하는 것을 목표로 하였다. 동 연구의 정책평가 결과 정부 차원별(중앙, 지방, 구단위 등)로 항만의 장기 비전, 물류 메커니즘 등을 보는 시각차가 있어 다양하지만 일관성이 없는 문어발식 정책이 수행되고 있다는 분석결과가 도출되었다. 동 연구는 정부 및 이해 관계자의 다양한 관점을 종합하여 포항영일만항의 원활한 개발 추진을 위한 구체적인 방안을 제시하였다는 점에서 학술적, 경영적으로 시사하는 바가 있으며, 현존하는 다양한 정책의 법리적 해석 등을 제시하고 있다는 점에서 본 연구와 유사한 점이 있다.

3. 선행연구와의 차별성

전술한 바와 같이 본 연구는 우리나라 해운 산업 진흥을 위해 수행된 해운정책의 WTO 등의 국제 규범과의 통상법적 합치성을 분석·검토하고자 하였다. 이를 위해 글로벌 무역 통상법을 전문적으로 다루는 국내 로펌과의 자문회의를 개최하고 WTO가 발간한 보고서, 보도자료 등을 종합적으로 검토하였다.

한편 글로벌 무역, 해운정책 등에 대해서 분석을 수행한 선행연구들은 대부분 글로벌 무역 효율성 제고, 무역 장벽의 부정적 효과, 해운정책 시행 내용, 해운정책 기대효과 등을 제시하고 있지만 해당 해운정책의 통상법적 합치성을 분석·제시한 연구는 전무한 실정이다.

본 연구는 우리나라의 최신 해운정책을 조사·분석하였으며, 세부정책별로 통상법적 합

치성 여부를 분석하고 구체적인 논거를 제시하였다는 점에서 차별성이 있다.

Ⅲ. 우리나라 최신 해운업 지원 정책¹⁾

우리나라의 최신 해운정책을 추진방향별로 구분할 경우 크게 3가지 추진방향에 의거하여 분류할 수 있다. 3대 추진방향은 ① 경쟁력 있는 서비스 운임에 기반한 안정적 화물 확보, ② 저비용 고효율 선박 확충을 통한 해운경쟁력 복원, ③ 선사간 협력강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정이다.

해운재건계획 3대 추진방향 중 ① 경쟁력 있는 서비스 운임에 기반한 안정적 화물 확보에 해당하는 주요 항목에는 선·화주 상생, 전략 화물 적취율 제고가 있다. 해운재건계획 3대 추진방향 중 ② 저비용 고효율 선박 확충을 통한 해운경쟁력 복원에 해당하는 주요 항목에는 금융지원, 재정지원, 국가필수 해운제도가 있다. 해운재건계획 3대 추진방향 중 ③ 선사간 협력 강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정에 해당하는 주요 항목에는 재무구조 개선 지원 정책, 협력 기반 경영혁신, 해운거래 관리 강화가 있다.

1. 우리나라 해운정책별 특성

(1) 경쟁력 있는 서비스 운임에 기반한 안정적 화물 확보

가. 선화주 상생 정책

■ 선·화주·조선 상생펀드

선·화주·조선 상생펀드는 선박건조에 화주·조선사가 투자자로 참여하여 선박 신조에 따른 수익을 공유 연계하는 펀드이다. 화주·조선사가 펀드에 직접 투자를 하고 이후 펀드 자금으로 선박 발주가 이루어지며, 최종적으로 선박 이용에 따른 수익을 투자자에 배당금으로 지급하는 스킴(scheme)이다.

1) '해운재건 5개년 계획', 해양수산부, 2018. 4. 5. 토대로 저자 분석·작성

Table 3. Strategic Cargo Acquisition Rate Improvement Goal

Sortation	Current	Goals
Tanker	28.1%, 34 vessels (contract vessels)	33.8%, 45 vessels
Dry Bulk	72.8%, 132 vessels (contract vessels)	80.1%, 160 vessels

Source: Authors based on 'A five-year maritime reconstruction plan', Ministry of Oceans and Fisheries, 2018. 4.

화주·조선사의 참여를 촉진하기 위해 추가 인센티브를 제공한다. 선순위로 투자하고, 이에 대해 해양진흥공사 등에서 보증을 수행한다. 펀드 지원을 받은 선사의 차별화된 서비스 제공이 이루어지는데, 예를 들어서 차등운임, 탄력적 선적 마감시간, VIP lane, 선적후 목적지 변경 등이 있다. 우수 화주 인증 등과 연계하여 통관 등 절차 간소화를 도모한다.

기대효과로는 자국화물 적취율 제고, 자국 선박발주 확대, 안정적 해운 서비스 제공의 3가지 윈-윈 효과를 기대할 수 있다. 이를 통해 선사는 안정적으로 선박건조 자금 및 화물 확보가 가능하며, 조선사는 선박건조 물량 확보의 가능성이 증대된다. 화주는 선사의 차별화된 서비스를 통한 효율적인 운송 서비스를 기대할 수 있다.

■ 우수 선·화주 인증제도

우수 선·화주 인증제도 정책의 목적은 국내 화물의 국적선사 운송 확대 및 선·화주 공동 이익을 바탕으로 수출입 경쟁력을 높이는 해상 운송 시스템을 구축하는 것이다. '해상수출입 경쟁력 강화 상생위원회'(대한상의 무역협회 해운협회) 운영을 통해 국내화물의 국적선 수송 확대 등을 추진한다.

선사의 차별화된 서비스(예 : 운임 우대, 선복량 우선 배정 등) 제공과 함께 선박 신조시 화주의 참여를 유도한다. 상생협력 우수 선·화주 인증제도를 도입하여 법인세 감면 및 항만시설 이용 관련 혜택 등 인센티브를 제공한다. 우수 인증 기준은 장기운송계약 체결, 합리적 운송서비스 제공 등 상생 노력 정도이다.

나. 전략화물 적취율 제고 정책

2020년 1월 16일 시행 해운항만기능유지법 시행령 제7조에서 “국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 물자”는 “군수품, 양곡(糧穀), 원유, 액화가스, 석탄 또는 제철(製鐵) 원료 등”을 지칭한다고 규정하고 있다. 해운항만기능유지법 시행령 제7조 시행으로 운송 물자 외연이 확대되고 특히 컨테이너 등의 완제품 운송 중요성이 강화되었다.

적취율 제고 정책은 선사의 화물확보와 안정적 전략화물 운송 서비스 확보를 위해 자국 선사 이용률 제고를 추진하는 것이 목적이다. 대량 전략화물 화주와 국적선사간 기존 장기운송 계약은 재연장하고, 외국선사와의 계약은 국적선사로 대체토록 유도한다. 주요 사례로는 외국선사 계약 만료 도래시 국적선사 대체 협의가 있는데, 가스공사가 '24년 계약만료 2건(연 900만톤)에 대해 국적선사로 대체 계약 협의를 수행한 바 있다.

이외 공공기관을 중심으로 기존 최저가 낙찰제를 시범사업을 거쳐 종합심사 낙찰제로 전환을 추진한다. 기 마련된 종합심사낙찰기준('18.2, 발전5사 및 해운협회 공동)을 토대로 발전5사와 해상운송분야 낙찰에 시범도입('18.下)을 하였다. 요컨대 전략화물 적취율 제고 정책은 전략물자 등의 운송에 국적선사를 우선 사용토록 하는 한국형 화물우선적취 방안으로 이해할 수 있다.

Table 4. Size of Size of new-building ships in 2018~2020

Sortation	Key Policy Contents
Dry Bulk	More than 140 ships (DWT) : 7,189 in 2017 → 8,331 in 2022
Container	More than 60 ships (including 12 ships of 20,000 TEU class and 8 ships of 1.4 million TEU class)

Source: Authors based on 'A five-year maritime reconstruction plan', Ministry of Oceans and Fisheries, 2018. 4.

(2) 경쟁력 있는 선박 확충을 통한 해운경쟁력 복원

가. 금융지원 정책

■ 선박 신조지원 프로그램

선박 신조지원 프로그램은 산업은행의 선박 신조지원 프로그램으로 한국해양진흥공사('18.7월 신설 예정)의 투자·보증 등을 활용하여 저비용·고효율 선박의 신조를 지원하는 정책이다. 공사를 통해 낮은 신용등급 등으로 기존 금융 프로그램의 이용이 어려운 건설한 중소선사에 대한 금융지원 확대를 실시한다. 이와 더불어 해운기업 신용도 자체 평가 모델을 개발하여 지원대상 선사를 확대하고, 보증 프로그램의 대상·범위·조건 등도 개선을 추진한다.

■ 중고선 및 선박 관련 장비 지원 프로그램

중고선 및 선박 관련 장비 지원 프로그램은 중고선박, 선박평형수 처리시설, 컨테이너 기기 등도 지원대상에 포함하고, 중장기적으로 다양한 선종에 대한 투자 방안을 강구하는 것이다. 선박평형수 처리시설의 경우 조사대상 911척 중 739척(81%) 미설치로(한국해운협회 조사, '17년 1월) 컨테이너 기기의 경우 컨테이너 박스 제작 수요가 2022년 원양 101만개 이상, 연근해 13만개 이상 소요로 전망되고 있다.(한국해운협회 조사, '17년 1월)

담보가치가 적은 컨테이너 기기 특성을 고려하여 해양진흥공사의 보증 지원 등을 검토하고 중고선 및 선박 관련 장비를 저리로 지원해 주는 정책이다.(자부담 30%, 민간금융 70% 등)

나. 재정지원 정책

재정지원 정책은 노후선박을 친환경 선박으로 교체하는 경우 보조금을 지급(최대 신조선가 10%)하여 '22년까지 50척의 선박건조를 지원하는 정책이다. 중장기적으로 기존 선박의 친환경 선박으로의 개조, 노후 연안선박의 대체 건조 등까지 지원대상을 확대한다. 대상선박은 선령 20년 이상의 지배선대, 에너지효율(EVDI: Existing Vessel Design Index) 등급 평균 이하의 외항선박이다.

다. 국가필수해운 제도

유사시를 대비한 최소한의 해상운송 능력을 확보할 수 있도록 '국가필수 해운제도'를 도입한다. 이와 더불어 국가경제안보를 위한 해운기능 유지에 관한 법률을 제정하였다('18.下). 해운기능 유지법은 전시 또는 이에 준하는 비상시(비상사태 등)에 국가의 인력·물자 등 자원을 효율적으로 활용하기 위해 제정한 법률이다. 전시 뿐 아니라, 선사 파산 등의 경우에도 필수화물 수송이 이루어질 수 있도록 국가필수선박제도를 확대한다.

화물 하역 등에도 문제가 없도록 항만별 10% 수준의 항만서비스 업종 관계사를 필수 항만운영사업체로 지정 지원한다. 상시 비상대응 업무를 수행하며, 업종별 특성에 맞춰 항만시설사용료 경감 등을 실시한다. 국가 전략물자 및 군수품의 원활한 공급을 위해서는 수송선박과 연계되는 항만서비스의 안정적인 공급이 필수 요소이다. 2016년 한진해운 도산시 선박연료공급업 휴업, 화물고정업체의 작업거부 등으로 항만하역과 수송이 불가능한 상황 발생으

Table 5. Major Tasks of Korea Ocean Business Corporation

Sortation	Key Contents
- Vessel investment guarantee (vessel purchase, etc.)	- Shipping transaction support (freight index, market forecast, and freight announcement management)
- Participation in asset investment (port terminal, logistics facility investment)	- Management support of shipping companies (replacement of old ships, management status monitoring)
- Ship acquisition and charter (re-rental after used ship acquisition)	- National Essential Shipping System (Emergency Cargo Transportation, etc.)
	- Cooperation between industries (increasing cargo acquisition rate, sharing ship demand)

Source: Authors based on the homepage of Korea Ocean Business Corporation, 2018. 4.

로 국가물류대란이 초래된 바 있다. 국가필수 해운제도에 참여하는 주요 항만서비스에는 항만하역, 예선, 도선, 선박연료공급, 화물고정, 줄잡이 등이 있다.

(3) 선사간 협력강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정

가. 재무구조 개선 지원 정책

재무구조 개선 지원 정책은 중고선박 매입 후 채용선(S&LB: Sales and Lease Back) 등을 통해 경쟁력 있는 선사의 재무건전성 제고를 지원하는 정책이다. 캠퍼드, 해양진흥공사의 S&LB 프로그램 등을 활용하여 선사의 부채비율 완화 등 재무구조 개선을 도모한다.

선사 대상 설명회 개최 및 수시 수요조사 등을 통해 S&LB 이용을 활성화한다. 중고선박의 시장가 매각에 따른 매각손실 보전이 필요한 경우 공사의 유상증자 등을 통한 자본확충도 검토한다. 다만 구조조정 과정에서 불가피할 경우 제한적인 조건 규모로 시행하게 된다.

나. 협력 기반 경영혁신

협력 기반 경영혁신 정책은 한국해운연합(KSP: Korea Shipping Partnership)의 다각적 협력에 기반한 해운 경영혁신을 도모하는 정책이다. 자율 협의를 통한 항로 구조개선을 통해 ‘운임덤펍싱 출혈경쟁 → 항로 다변화 및 서비스 제고’로의 변화를 모색한다.

항로 구조조정을 통해 선복량 과잉항로에 투입된 투입 선대 규모를 조정하고, 유희선복 교환부터 항로 구조조정, 신규항로 개설 및 터미널 공동 사용 등을 시장상황에 따라 유기적으로 검토·확대한다. 구체적으로 ① 운임안정을 통한 회원사 수익성 개선, ② 신시장 개척, ③ 공동자산(터미널, 야적장 등) 확보, ④ 국가안보선대 참여 등 선사 간 다양한 협력방안 등을 추진하는 정책이다.

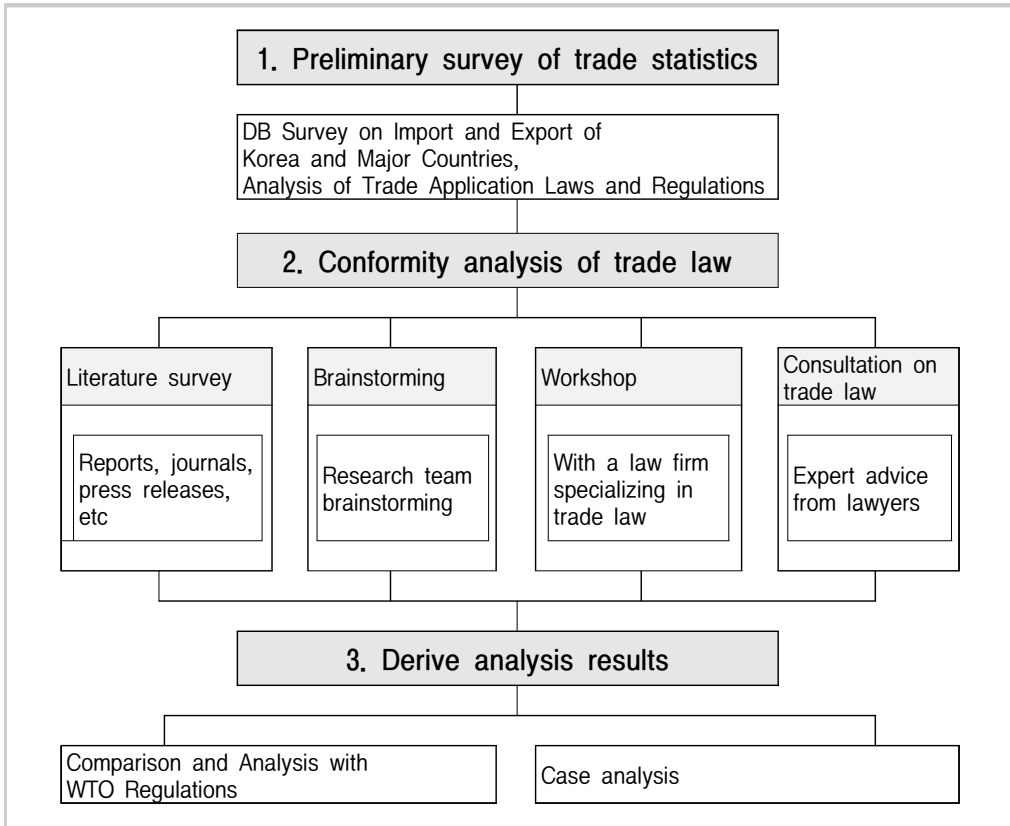
요컨대 KSP 설립을 통한 협력 기반 우리나라 연근해 선사의 영업 경쟁력 강화를 도모한다. 구조조정을 진행하여 항로 합리화를 실시하고 이를 통해 해당 항로에서 불필요한 선복을 제거한다. 이와 더불어 제3국간 항로 등 신규항로도 적극 발굴을 도모한다. KSP는 해운산업의 위기 극복을 위해 선사들이 자발적으로 결성한 협의체로서 선사 간 협력을 통해 시장의 선제적 구조조정을 유도하고 있다.

다. 해운거래 관리 강화

해운거래 관리 강화 정책의 목적은 우리 해운에 맞는 시황 정보, 정확한 선박 투자를 위한 선박 컨설팅 제공 등 해운거래 모니터링을 강화하는 것이다. 해양진흥공사를 통해 선제적 선사 경영 재무상황 파악, 각종 리스크(운임, 환율, 선박잔가 변동) 관리, 선박투자 컨설팅 등을 제공한다.

아시아 항로 등 국적선사 주요 항로에 초점을 맞춘 해상운임지수를 개발하고 운임공표 및

Fig. 1. Research Methodology



Source: Authors

상시 모니터링을 수행한다. 중장기적으로 해상 운임지수를 활용하여 운임선도거래(FFA:Freight Forward Agreement) 시장을 조성한다.

IV. 우리나라 최신 해운업 지원 정책별 통상법적 합치성²⁾

(1) 합치성 검증 방법

본 논문은 우리나라 해운산업 지원정책이 주

요 해운국의 주장처럼 WTO 통상법적 협정에 위배될 소지가 있는가를 객관적으로 검토를 해 보고자 하였다. 이를 위해 본 연구는 우리나라 해운정책별 통상법적 합치성 검토를 위해 외교부가 공표하고 있는 WTO 보조금협정과 관련된 보고서 등을 검토하였다.

이를 통해 WTO 보조금협정 상에서 보조금 협정 위배로 간주하는 요건을 파악하였으며, 위배 요건을 우리나라 해운정책별로 대입하여 위배 소지가 있는가를 검증하고자 하였다. 문헌 검토를 통해 법·제도 또는 협정 등에 대한 위배 여부를 판단하는 것은 국내외를 망라하고 널리 사용되는 합치성 검증 방법론으로 본 연구도 이를(보조금 및 상계조치에 관한 WTO 협정, 외교부, 2001. 6. 28.) 준용하였다.

2) '보조금 및 상계조치에 관한 WTO 협정', 외교부, 2021. 6. 28. 토대로 저자가 분석한 결과를 국내 통상법적 합치성 전문 로펌에 의뢰하여 결과를 회신받고 팩트 체크를 수행하였음(2021. 9.)

Table 6. Conformity review results: Co-prosperity of shipping company and shipper policy

Sortation	Key Contents
Shipping company, Shipper and Shipbuilding Win-Win Fund	- Policy benefits are evenly distributed to shipping companies, manufacturing companies, shipbuilders, etc., and benefits are not given to specific industries, so there is no violation of the subsidy agreement
Certification system for excellent shipowners and shippers	- There is no violation of trade norms because only forwarders are provided with corporate tax benefits

Source: Authors based on the expert advice from a law firm specializing in trade law

(2) WTO 보조금 협정 개요

WTO 보조금협정의 규율 대상인 보조금이 되기 위한 요건으로는 다음 두 가지가 있다 (WTO 보조금협정 제1.1조).

첫째, 정부 또는 공공기관의 재정적 기여(financial contribution) 또는 소득이나 가격 지원(income or price) 형태의 제반 조치가 존재해야 한다(= 정부 또는 공공기관의 재정적 기여 등이 발생 시 WTO 보조금협정이 규율하는 보조금에 해당). 재정적 기여의 주체가 정부(government) 또는 공공기관(public body)에 해당할 경우 뿐 아니라, 사적 주체가 정부의 위임 지시(entrust or direct)를 받아 암묵적으로 지원하는 경우에도 해당된다. 정부 또는 공공기관이 수혜자에게 공여하는 재정적 기여의 행위 유형은 무상지원, 대출, 지분참여 등과 같은 직접적 자금 이전(direct transfer of funds) 또는 대출보증과 같은 잠재적 자금 이전(potential direct transfer of funds), 세제혜택과 같은 정부 세입의 포기(government revenue that is otherwise due is forgone nor not collected), 일반적 사회간접자본 이외의 상품 또는 서비스 제공 내지 상품의 구매(provision of goods or services than general infrastructure or purchase of goods) 등으로 구분된다.

둘째, 해운산업으로의 지원은 사회간접자본으로 인정되어 해운선사로의 지원은 보조금 협정 위반이 아니며, 조선업의 경우 사회간접자본으로 규정되지 않아 보조금 협정 위반이 된다. 요

컨대 보조금 지원으로 인하여 조선업으로 혜택(benefit)이 부여될 경우 규율 대상이 된다.

(3) 경쟁력 있는 서비스 운임에 기반한 안정적 화물 확보

가. 선화주 상생 정책

■ 선·화주·조선 상생펀드

펀드 투자의 구조 및 투자자가 이익을 받는 조건이 국내에서 이루어지는 사주체 간의 일반적 투자관행과 일치하는지 여부가 핵심 쟁점이 될 것으로 판단된다. 해당 프로그램의 직접적인 수혜자는 투자를 받는 선사로 볼 수 있으나, 이에 참여하는 조선사가 선박 건조 물량을 확보함으로써 자사 선박발주 확대 효과를 기대할 수 있다는 측면에서 타국에서는 자국 조선업 지원정책으로 간주할 가능성이 존재한다. 하지만 정책의 수혜자가 한개 산업이 아니고 해운업(선사), 제조업(화주), 조선업(조선소) 등에게 골고루 돌아가므로 특정 산업에 혜택이 부여되는 것이 아니므로 보조금 협정 위반소지가 없다.

■ 우수 선·화주 인증제도

제조업체인 화주가 우수 선·화주 인증을 받아 세계 상 혜택을 받을 경우 보조금 문제 제기 가능성이 있겠으나 현재 우수 선·화주 인증제도는 이러한 문제점을 인지하고 포워더에 한하여 법인세 혜택을 제공하고 있으므로 통상규범 위반 소지가 없다.

Table 7. Conformity review results: Monetary support policy

Sortation	Key Contents
Shipbuilding support program	- Providing ship financing to shipping companies - Shipyards are not limited to domestic shipyards when ordering ships, but are autonomously determined by shipping companies, so the possibility of applying subsidies agreement is low
Used ship and ship equipment support program	- No violation due to direct support to the shipping company - If orders from domestic companies that produce ship-related equipment, such as purchasing ship-related equipment through domestic manufacturers, there is a possibility of violation

Source: Authors based on the expert advice from a law firm specializing in trade law

나. 전략화물 적취율 제고 정책

전략화물의 경우 안보나 국가경제에 필수적인 상품이라는 이유로 국적선사를 이용하도록 하는 것인바, 상품무역에 관한 협정인 GATT 협정에서는 국가안보를 이유로 하는 조치에 대해 협정 위반 소지가 있더라도 예외를 인정하는 규정을 두고 있다(제21조). 또한 전략화물을 국적선사를 통해 운송하도록 하는 제도는 상품무역과는 크게 관련성이 없고 직접적으로 선사(사회간접자본으로 인정되는 해운업)의 이익이 되므로 그 자체만으로는 문제 소지 가능성이 높지 않으리라고 판단된다.

(4) 경쟁력 있는 선박 확충을 통한 해운경쟁력 복원

가. 금융지원 정책

■ 선박 신조지원 프로그램

직접적으로는 선사에 대해 선박금융을 제공하는 것이며, 선박 발주 시 조선소는 국내 조선소로 한정하지 않고 선사에서 자율적으로 결정하도록 하고 있으므로 보조금협정이 직접적으로 적용될 가능성이 낮다고 판단된다.

■ 중고선 및 선박 관련 장비 지원 프로그램

전술한 신조지원 프로그램과 마찬가지로 직접적으로는 선사에 대한 지원이나 만약 실질적으로 대부분 국내 제조업체를 통해 선박 관련 장비를 구매하는 등 이를 통해 선박 관련 장비를 생산하는 국내업체에 대한 발주가 확대될

경우 다른 국가의 문제 제기 가능성이 있다. 따라서 중고선 및 선박 관련 장비 지원 프로그램이 해운업에 한정되어 지원이 이루어지는 것이 바람직하다고 판단된다.

나. 재정지원 정책

앞서 살펴본 대로 직접적으로는 선사에 대한 지원이며 선박 발주 시 조선소는 국내 조선소로 한정하지 않고 선사에서 자율적으로 결정하도록 하고 있으므로 보조금협정이 직접적으로 적용될 가능성이 낮다. 이와 더불어 상품무역에 관한 협정인 GATT 협정에서는 환경보호 목적의 조치에 대해서 협정 위반 소지가 있더라도 예외를 인정하는 경우가 있다(제20조).

다. 국가필수해운 제도

유사시 국가적으로 최소한의 해상운송 능력을 확보하기 위하여 안정적인 운송 및 항만서비스를 공급하는 제도로써 달리 상품교역과 관련하여 지원이 이루어지는 것으로 보기 어렵다. 따라서 해당 제도 자체만으로는 문제 소지 가능성이 높지 않으리라고 판단된다.

(3) 선사간 협력강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정

가. 재무구조 개선 지원 정책

직접적으로 선사에 대한 지원이며, 해당 선박이 어느 국가의 조선소에서 건조되었는지는 특정하지 않으므로 보조금협정 위반 가능성이

Table 8. Conformity review results: Financial structure improvement support policy(S&LB)

Sortation	Key Contents
S&LB	<ul style="list-style-type: none"> - It is a direct support to the shipping company, and it is not specified which country's shipyard the ship was built in, so the possibility of violating the subsidy agreement is low - However, if the number of new ship orders to domestic shipbuilders increases through support in the form of purchasing new ships and chartering them immediately, other countries may claim that it is indirect support for the shipbuilding industry

Source: Authors based on the expert advice from a law firm specializing in trade law

낮다. 다만 신조 선박을 매입하여 바로 채용선하는 형태의 지원을 통해 결과적으로 국내 조선사로의 신조선 발주가 늘어날 경우 선박 발주 조선소를 제한하지 않음에도 불구하고 타국에서 이를 빌미로 조선업 간접 지원이라고 주장할 가능성을 배제할 수 없다(현재 WTO 한-일 조선보조금 분쟁에서 S&LB 제도가 해소된 상황).

나. 협력 기장 경영혁신

동 지원 프로그램의 경우 원칙적으로 선사들의 자체적인 경영혁신에 기반하고 있으며, 관련하여 정부로부터 경영컨설팅 서비스 제공 등의 지원이 있다고 보더라도 이는 선사에 대한 지원으로서 그 자체만으로는 조선사 등에 대한 혜택이 있다고 보기 어려우므로 다른 국가의 문제 제기 가능성은 높지 않으리라고 판단된다.

다. 해운거래 관리 강화

해양진흥공사에서 해운거래 관리에 필요한 각종 서비스를 제공함으로써 선사를 지원한다고 볼 수 있으나, 이로 인해 선박이라는 상품을 생산하는 조선사 등에 대해서 혜택이 발생한다고 보기 어려우므로 다른 국가의 문제 제기 가능성은 높지 않을 것으로 판단된다.

V. 결론 및 정책제언

EU, 중국, 일본 등 주요 해운국은 우리나라

해운산업 지원 정책에 대해 문제를 제기하였다. 우리나라의 해운재건 5개년 계획 등 해운산업 지원 정책이 WTO 보조금 협정 등 통상규범과 부합하여 추진되고 있는지 확인이 필요하다는 주장이다. 이러한 상황을 배경으로 우리나라 해운산업 지원 정책이 WTO 보조금협정 및 한-EU FTA 등 통상규범과 부합하여 추진되고 있음을 입증할 필요가 있으며, 우리나라 해운산업 지원정책의 WTO 보조금협정 등과의 통상규범 합치성에 대해 해석을 제시할 필요성이 부상하였다.

본 연구는 우리나라 해운산업 지원 정책에 대한 합치성 검토를 수행하고 해운재건 5개년 정책이 WTO 통상법적 협정에 위배되지 않음을 제시하였으며, 이를 통해 우리나라 해운정책이 WTO 협정에 위배되지 않음을 규명하고자 하였다.

본 연구의 조사결과, WTO 보조금협정상 특정성(specificity) 요건 충족 시 규제 대상에 해당되지 않는다(WTO 보조금협정 제2조). WTO가 허용하고 있는 특정 산업(군)에 보조금이 부여될 경우에 특정성이 인정되어 보조금 지원이 가능할 수 있다. 요컨대 어떤 특정 산업에 보조금이 지원되었는데, 해당 산업에 지원된 보조금이 금지보조금(prohibited subsidy)으로 인정되지 않을 경우 보조금 지원에 통상법적 문제가 없다.

한편 해운업은 대표적인 서비스업으로서 이에 대한 보조금은 원칙적으로 WTO 차원의 규제 대상에 해당하지 않는다. 요컨대 해운업에 대한 지원 자체는 WTO 협정 위반에 해당하지

않는데, 해운업을 지원하는 명목상의 보조금이 조선업이나 관련 상품 무역(화주 관련 제조업)에 영향을 줄 경우에만 WTO 보조금협정 위반 소지가 있다. 대표적으로 우리나라를 비롯한 다수 국가가 해운업과 조선업을 연계하여 지원하는 경우가 많으므로, 해운업이 직접적인 수혜자이더라도 궁극적으로 조선업이나 제조업(화주)에 대한 지원이 함께 이루어지는지 검토가 필요하다. 또한 정부 또는 국책기관이 지원하는 보조금에 한해 WTO의 규제 대상이 된다. 정부 또는 정부 계열 지원 보조금을 제외한 민간 차원에서 제공되는 지원은 보조금 협정에서 규율하는 보조금이 아니므로 규제 대상에서 제외된다.

본 연구의 분석결과, 우리나라 해운산업 지원정책의 정책 목적은 서비스업의 일종인 해운업을 지원하기 위함이며, 그 과정에서 간접적으로 조선업, 제조업(화주)이 혜택이 과급되더라도 이는 의도치 않은 것이거나 민간 차원에서 제공되는 지원이다. 해운업에 대한 지원 자체로는 WTO 협정 위반에 해당하지 않고, 따라서 우리나라 해운정책은 통상법적 합치성에 위반 소지가 없다. 한편 일본, EU 등은 우리나라 일부 해운정책 관련 조선업에 대한 간접 지원 문제를 지적하나, 한국 선사들은 조선소 선정 시 공개적인 입찰 프로세스를 통해 입찰 전 과

정이 투명하게 공개되고 있으며, 공개 입찰 프로세스를 거쳐 선정된 우선협상 대상 조선소에 발주를 하는 형태로 통상법적 합치성에 문제가 없다.

본 연구는 우리나라 해운산업 지원 정책에 대한 합치성 검토를 수행하고 해운재건 5개년 정책이 WTO 통상법적 협정에 위배되지 않음을 제시하며, 이를 통해 우리나라 해운정책이 WTO 협정에 위배되지 않음을 규명하였다는 점에 시사하는 바가 있다. 추후 WTO 및 주요 해운국과의 논의 시 본 연구가 제시하는 우리나라 해운산업 지원 정책이 WTO 협정에 위배되지 않는 구체적인 이유를 활용해 합치성이 규명된다면 앞으로도 해당 보조금 조치를 철회할 필요가 없으며, 이는 본 연구의 정책적 기여를 기대할 수 있는 점이다. 후속연구에서는 EU, 중국, 일본 등 주요 해운국의 최신 해운정책에 대해 검토하고 통상법적 합치성 분석 연구를 한다면 우리나라 해운정책의 방어기제를 구축하는데 도움이 될 것으로 기대된다. 일례로 중국·일본의 선박금융지원 정책은 자국 조선소로 발주를 유도하는 방향으로 선박 금융자금을 지원(중국)하거나 더 나아가 직접적으로 조선업을 대상으로 하여 자금을 지원(일본)하므로, 우리나라의 지원 프로그램보다 오히려 통상법적 위반 소지가 높은 것으로 판단된다.

References

- Atilhan, S., Park, S., El-Halwagi, M.M., Atilhan, M., Moore, M. and Nielsen, R.B.(2021), "Green hydrogen as an alternative fuel for the shipping industry", *Korea Trade Review*, Vol.39 No.5, pp.1-19.
- Chang, S., Dong, Y. and Wang, X.(2021), "Optimal shipping policy in retail competition and its effect on customers", *Current Opinion in Chemical Engineering*, Vol.31, 100668.
- Chung, K.H.(2018), "Slot Exchange Model for Strategic Collaboration of Liner Shipping Industry", *Journal of the Korean Society of Supply Chain Management*, Vol.18 No.2, pp.163-171.
- Jung, M.K.(2021), "R&D Investment in Intermediate Goods Industry by Intellectual Property Rights Protection Policies and Policy Implications", *Korea Trade Review*, Vol.46 No.4, pp.205-217.
- Kim, J.H. and Kwak, D.W.(2021), "A policy evaluation and empirical analysis on the business environments for facilitation of the Pohang Youngilman Port", *Korea Trade Review*, Vol.46 No.6, pp.127-142.

- Koo, J.S., Lee, J.S. and Zhao, M.(2014), “The Management Performance Analysis of Korean Shipping Companies : Resource-based View”, *Korea Trade Review*, Vol.39 No.5, pp.1-19.
- Lee, C.B. and Noh, J.H.(2010), “An Empirical Study on Improving Competitiveness of Korean Shipping Industry”, *Journal of Korea Port Economic Association*, Vol.26 No.3, pp.259-278.
- Nowinska, A. and Schramm, H.J.(2021), “Uncertainty, status-based homophily, versatility, repeat exchange and social exchange in the container shipping industry”, *Journal of Business Research*, Vol.128, pp.524-536.
- Tong, H.(2022), “The future development and restructuring of the international shipping industry: Conference report”, *Marine Policy*, Vol.137, 104956.
- Yu, L.(2021), “Research on the Industrial Policy in China’s 14th Five-Year Plan and China-Korea Cooperation: Based on Global Value”, *Korea Trade Review*, Vol.46 No.6, pp.21-38.
- Ministry of Foreign Affairs Republic of Korea, WTO Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, 2021. 6. 28.
- Ministry of Oceans and Fisheries, A five-year maritime reconstruction plan, 2018. 4. 5.
- Ministry of Oceans and Fisheries, Internal DB, 2021.
- Korea Law Information Center,
<https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9%ED%95%B4%EC%9A%B4%EB%B2%95>
- Korea Ocean Business Corporation, <https://www.kobc.or.kr/kor/Main.do>