

KMI 동향분석

VOL.22
2017 APRIL

발간년월 2017년 4월(통권 제22호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
발행처 한국해양수산개발원 자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

우리 해운산업도 민·관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야

고병욱 해운해사연구본부 전문연구원
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)

김주현 해운해사연구본부 연구원
(jhkim@kmi.re.kr/051-797-4636)

안영균 해운해사연구본부 전문연구원
(ahnnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)

중국, EU, 일본 등 세계 주요 해운 경쟁국은 해운산업의 국가경제적 중요성을 인식하고 금융지원은 물론 민관협력과 주요 산업간 협력 등을 포함한 종합적인 해운산업정책을 적극 추진하고 있다. 이 같은 해운산업정책의 시행은 글로벌 금융위기 이후 정부 및 산업간 협력 시스템과 네트워크 구축을 통해 포용적 균형발전과 지속성장을 도모하는 민·관 협력의 (스마트한) 산업정책이라는 경제정책 흐름과 맥을 같이 하고 있다.

중국은 해운산업을 국가경제발전의 기간산업으로 인식하고 종합적인 산업정책의 일환으로 해운산업정책을 추진하고 있는데, 특히 개도국으로서 정부 주도로 해운산업 역량 강화, 금융지원, 산업 간 협력을 통해 해운산업의 발전을 도모하고 있다. EU 또한 해운산업의 중요성을 전제하고 해운선진국의 입장에서 제3국 해운시장의 접근성 강화, 보안·안전·환경 규제에 기반한 경쟁력 차별화 전략 등을 추구하고 있다. 일본은 2018년 4월에 NYK, MOL, K-Line의 컨테이너선 사업부를 통합한 합작회사의 출범을 준비하면서 정부 차원에서 금융·세제 상의 지원과 함께 국가전략화물의 운송권 부여 등을 추진하고 있다.

우리나라도 지난해 10월 31일 관계부처 합동으로 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 발표하고 신속하게 관련 정책을 추진하고 있는 바, 이로써 우리나라도 해운산업의 특성을 반영하여 금융지원을 포함한 선박·화물·인적자원 등에 관한 종합적 해운산업정책을 시행하고 있는 것으로 평가된다. 그러나 이 같은 종합적 대책이 효과적으로 해운산업의 지속적 발전으로 이어지기 위해서는 민·관 협력을 바탕으로 해운산업정책이 수립되고 시행될 수 있도록 법·제도적 기반을 보완할 필요성이 있다.

우선 국회에서 발의되어 있는 해운산업발전위원회 설립을 위한 해운법 개정안이 조속히 통과될 필요가 있다. 다만 위원회의 위원으로 중앙부처 공무원 이외에도 해운, 화주, 금융 등의 민간 위원도 참여할 수 있도록 향후 관련 대통령령이 만들어져야 할 것이다. 다음으로 현재 5년마다 수립하게 되어 있는 해운산업장기발전계획에 기반을 두고 매년 정책실적을 평가하고 다음 년도 계획을 수립하도록 해운법 등의 규정을 개정할 필요가 있다. 이를 통해 급속히 변화하는 산업 및 정책 환경 속에서 우리나라 해운산업의 경쟁력을 제고하기 위한 다양한 대책들이 신속하게 수립되고 시행될 수 있을 것이다. 물론 이 같이 매년 수립되는 해운산업정책의 심의 및 의결은 해운산업발전위원회에서 맡는 것이 바람직 할 것이다.

이 같은 법·제도의 안정적 뒷받침 속에 우리나라 해운산업이 지속적으로 발전하기 위해서는 우선 국가경제 기간산업으로서 해운산업의 중요성에 대한 국민적 공감대를 조성해야 한다. 그리고 정부, 금융기관, 선·화주 간 협력을 통하여 민·관 협력의 스마트 해운산업정책을 지속적으로 추진해야 한다. 이를 위해 산·학·연·정이 협력하여 다양한 시장 및 정부 실패 요인을 진단하고 이를 보완할 적합한 제도적 틀과 정책수단을 지속적으로 개발해 나가야 할 것이다.

해운산업정책의 르네상스

■ 중국, EU, 일본, 독일, 대만 등 주요 해운 경쟁국은 금융지원을 포함한 적극적인 해운산업정책 시행

- 중국은 해운산업을 국가경제발전의 기간산업으로 평가하고 30조 원에 달하는 금융지원을 포함한 종합적인 해운산업정책을 추진하고 있음
- EU는 글로벌 금융위기 직후 인적자원 육성 등을 포함한 “해운산업 장기발전전략”을 발표한 바 있고, 2014년 5월에는 동 계획을 재검토하고 제3국 시장에 대한 접근성을 보장하기 위한 조치 등을 강조하는 “아테네 선언”을 채택함
- 한편 일본은 2018년 4월로 예정된 NYK, MOL, K-Line의 컨테이너선 사업부 통합 작업을 민간 주도로 추진하면서 정부가 금융·세제 상의 지원을 약속하고 있음
- 독일도 중앙정부, 지방정부가 자국 선사 Hapag-Lloyd에 대한 자금 지원을 실시하였고, 대만 정부도 Evergreen, Yang Ming 등의 자국 선사에 대한 금융지원을 추진하고 있음

■ 주요국이 이 같은 해운산업정책을 시행하고 있는 것은 글로벌 금융위기 이후 지속되는 위기극복과 성장을 위해 산업정책의 필요성을 재조명하고 통합적인 스마트한 산업정책을 추진하는 최근의 경제정책 흐름에 부합

- 미국의 오바마 전 대통령은 2013년 연설에서 미국 경제정책의 첫 번째 우선순위가 미국을 일자리와 제조업의 중심지로 만드는 것임을 천명함. 영국의 전 총리 카메론도 경제성장을 위해 정부의 모든 정책수단을 동원하여 보다 전략적이고 적극적인 접근법이 필요함을 역설함. 일본 아베 총리도 경제성장 전략의 입안을 맡는 산업경쟁력 협의회를 설립함
- 특히 EU는 기존의 산업 전반을 아우르는 수평적 산업정책에서 더욱 나아가 특정 산업들을 지원하는 정책을 담고 있는 새로운 산업정책의 방향을 정립함
- 2013년에 OECD 사무총장 Gurria는 이와 같은 일련의 산업정책 흐름을 과거 산업정책의 오류를 벗어나려는 시도로 평가하고 “스마트한 산업정책”(smart industrial policy)이라고 표현함¹⁾
- 특히 시장실패와 정부실패의 요인들을 진단하고 이를 교정하는 경제정책으로서 산업정책을 정의하는 최근의 정책논의 관점에서 “스마트한 산업정책”을 이해할 수 있음²⁾

1) Gurria, A., “Smart Industrial Policies for Development”, 2013. Gurria는 과거 산업정책의 시장실패를 극복하기 위해 사용되는 보조금, 국유화, 보호관세 등의 조치는 정부실패, 지대추구행위 등의 위험이 있다고 평가하고, “스마트한 산업정책”은 R&D 투자, 교육훈련 보조금, 규제·인프라 개선 등의 정책수단을 사용할 것을 권고하고 있음

2) 스티글리츠, 로드릭 등의 학자는 시장실패와 정부실패 모두의 가능성을 전제하고, 민간부문과 정부가 이들 경제적 장애요인을

중국, 해운산업을 국가경제발전의 기간산업으로 인식하고 종합적인 산업정책의 일환으로 해운산업정책을 추진

중국은 해운산업의 중요성을 인지하고 국가차원의 산업정책을 추진

■ 중국 정부는 국가 정책 차원에서 해운산업 육성 정책을 추진

- 중국은 제18대 전국인민대표대회 정부보고서(2012.11)에서 발표한 해양경제 발전과 해양강국 건설이라는 국가 정책 차원에서 해운산업 발전목표를 설정함
- 또한 중국의 국가발전 전략인 일대일로, 장강경제벨트 전략 등을 추진함에 있어 해운산업의 중요성을 강조하고 있음
- 뿐만 아니라, 중국은 해운산업을 국가 해양권익과 경제안전의 수호, 대외무역발전 확대, 산업구조 개혁에 있어 중요한 역할을 하는 경제사회 발전의 기간산업으로 인식하고 있으며 최근 중국 해운산업의 급속한 성장과 뚜렷한 성과를 바탕으로 해운산업을 더욱 중요시 하고 있음
- 한편 이 같은 중요성에도 불구하고 현재의 해운산업은 중국 사회와 경제 발전에 따른 서비스 수요를 충족시키지 못하고 있으며 불명확한 발전목표, 불완전한 제도와 시스템, 관련정책의 미비, 낮은 운영관리 수준 등의 문제를 안고 있다고 평가함
- 이에 따라 중국정부는 해운산업이 중국경제의 안정적인 성장, 개혁촉진, 산업구조 조정, 국민의 복리후생에 충분히 기여할 수 있도록³⁾ 종합적 산업정책의 일환으로 i) 중국원양해운 (China COSCO Shipping) 그룹 육성을 통한 해운산업의 핵심역량 제고, ii) 금융 지원, iii) 주요 산업과의 협력 강화 등을 추진하고 있음

극복할 수 있도록 긴밀히 협력해야 함을 강조하고 있음

3) 중국 국무원, 「중국 국무원의 해운업의 건강한 발전촉진에 관한 약간의 의견(国务院关于促进海运业健康发展的若干意见)」, 2014.08.15

■ COSCO와 CSCL의 합병을 통한 중국원양해운 그룹의 출범은 국제경쟁력 강화를 위한 국유기업⁴⁾ 개혁의 일환

- 해운산업의 핵심 경쟁력 강화와 산업구조 개혁을 위해 2015년 12월 중국 국무원 산하의 국유자산감독관리위원회는 중국 양대 국영선사인 중국원양그룹(COSCO)과 중국해운그룹(CSCL)의 합병을 승인하였으며, 2016년 2월 18일 상해에서 두 기업이 합병한 중국원양해운그룹이 정식 출범하였음
- 이 같은 중국원양그룹과 중국해운그룹의 합병은 2013년 시진핑 국가주석 집권 이래 국제경쟁력 제고를 위해 지속적으로 추진하고 있는 국유기업 개혁의 일환으로 추진되었으며, 중국 정부는 산업별로 상이한 방향과 전략을 통해 개혁을 추진하고 있음
 - 해운산업은 조선산업과 밀접히 연계되어 있어 전략 경쟁업종과 자연독점 업종의 중간 형태로 높은 수준의 정부통제와 보호가 유지될 것으로 예상됨
 - 조선산업은 전략적 경쟁업종으로 국내산업 보호와 규모의 경제달성을 위해 일부 핵심기업에 대한 국가의 지배주주 지위를 유지하고 있음
 - 한편 전력, 철도, 항만, 공항 등의 자연독점 업종에 관해서는 단일 기업경영에 적합한 특성을 고려하여 경쟁을 배제하고 국가의 절대적인 통제 하에 두고 있음⁵⁾

■ 중국정부는 국무원과 중국 교통운수부가 발표한 해운산업 발전에 관한 공식문건을 통해 해운산업 발전을 위한 목표와 국가차원의 협력을 명시

- 2014년에 중국정부는 「중국 국무원의 해운업의 건강한 발전촉진에 관한 약간의 의견」⁶⁾, 「황금수로에 기반한 장강 경제벨트의 발전에 관한 지도의견」⁷⁾, 「중국 교통운수부의 현대 해운서비스업 발전에 관한 의견」⁸⁾을 연달아 발표함으로써 국가차원에서 해운업의 청사진과 목표를 정립하고 중장기 발전계획을 마련하였음
- 중국은 2020년까지 기능완비, 우수한 서비스, 고효율 및 편리성, 질서 있는 경쟁 등의 4가지 특성을 갖춘 현대 해운산업의 기본 체계를 확립하고, 상하이 국제해운센터 등의 해운서비스 기능 강화, 현대 해운산업의 종합 경쟁력 및 사회경제 발전에 대한 기여도 제고를 정책 목표로 삼고 있음

4) 협의의 중앙 국유기업은 중국 국무원 산하의 국유자산감독관리위원회가 관리하는 국유기업 102개를 의미하며, 광의의 중앙 국유기업은 은행감독관리위원회 등이 관리하는 중국 5대 상업은행과 정책금융기관을 포함하여 국무원 기타부서와 대중 전체에 의해 관리되는 사회기업들을 의미함(Baidu 백과, 2017.2.16. 검색)

5) 인천발전연구원, 「전환기 중국의 심화개혁」, 2014.12.31.

6) 중국 국무원, 国务院关于促进海运业健康发展的若干意见, 2014.8.15.

7) 중국 국무원, 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见, 2014.9.25.

8) 중국 교통운수부, 交通运输部关于加快现代航运服务业发展的意见, 2014.12.26.

- 상기 목표 달성을 위해 정보기술과 금융서비스 수단을 활용하여 선박관리업, 선박중개업, 해운대리점업 등 기존의 전통적 해운서비스업의 수준을 제고하고, 해운금융, 해운 전자상거래 서비스업 등 신(新) 유망업종을 적극적으로 육성할 계획임
- 뿐만 아니라, 전 세계를 서비스 대상범위로 삼는 상하이 국제해운센터 건설과 텐진, 다롄, 샤먼 등 주요 지역의 해운센터 및 자유무역 시험구를 매개체로 삼아 현대 해운산업의 수준과 국제경쟁력을 강화하고자 함⁹⁾
- 이로써 중국의 해운산업은 국가의 관심과 협력을 바탕으로 경쟁력 강화와 발전을 위한 기반을 조성하고 정책수단을 마련하였으며, 해운분야의 유일한 중앙 국유기업인 중국원양 해운그룹을 통해 관련 정책과 계획을 가시화하고 있음

중국원양해운그룹, ‘6+1’ 클러스터로 사업영역을 재편하고 글로벌 종합물류 서비스기업으로의 발전을 추진

■ 중국원양해운그룹은 규모 확대, 수익성 강화, 경기역행적 투자, 글로벌 기업이라는 4개 전략과 ‘6+1’ 클러스터 운영을 통해 글로벌 종합물류서비스기업으로 거듭나기 위한 노력 추진

- 중국원양해운그룹은 중국원양그룹과 중국해운그룹이 보유한 자산과 자원을 통합¹⁰⁾하고 사업영역을 6개로 구분하여 각 영역별 경쟁력을 강화하는 ‘6+1’ 클러스터 전략을 추진하고 있음
- ‘6+1’ 클러스터는 사업영역을 해운, 물류, 금융, 장비제조, 해운서비스업, 사회복지(공헌)사업의 6개 클러스터로 구분하고, 인터넷과 해운 및 연관 산업을 결합한 새로운 비즈니스 모델을 기반으로 하는 ‘인터넷+해운 및 연관 산업’을 포함함
- 해운산업 클러스터는 중국원양해운그룹의 핵심 산업 클러스터로서 컨테이너·탱커·LNG·건화물 운송, 여객운송, 항만터미널 투자·운영을 주요 업무로 설정함
- 물류산업 클러스터는 프로젝트 물류, 화물운송대리, 창고시스템, 복합 운송, 선박중개 등의 업무를 취급하며 글로벌 제3자 물류서비스 제공업체로서 중국 현지기업의 해외진출 파트너 역할을 함
- 금융업 클러스터는 선박리스, 해운보험, 공급사슬 금융(supply chain finance)¹¹⁾, 물류센터투자,

9) 중국 교통운수부, 交通运输部关于加快现代航运服务业发展的意见, 2014.12.26.

10) 기존의 COSCO HOLDINGS는 중국해운그룹의 컨테이너 사업 부문을 넘겨받아 컨테이너 운송에 집중하고 China Shipping Development는 오일과 가스 탱커 선대를 운영한다. 또한 COSCO Pacific이 모든 항만 터미널과 관련된 자산을 관리하며 상해와 홍콩에 상장된 China Shipping Container Lines는 임대업과 자금조달 기업으로 전환되었음(상해한인신문, 2016.2.24.)

주식투자, 자산투자를 업무범위로 하고, 특히 자산투자는 일대일로의 인프라 시설 투자를 중심으로 추진됨

- 장비제조산업 클러스터는 선박 건조 및 수리, 해양플랜트 제작, 컨테이너 제작을 업무영역으로 하여 해양플랜트 장비 제조와 조선 및 관련분야의 시장점유율을 높이고 핵심기술을 강화해 나가는 것을 목표로 삼고 있음
- 해운서비스산업 클러스터는 선박관리, 선원관리, 선박 예비부품 조달, 선박연료 및 선용품 공급, 해운기술 R&D 관련 업무를 담당함
- 사회공헌사업 클러스터는 부지개발, 호텔관리, 병원, 학교 등 사회복지 서비스와 관련된 사업을 포함하며 신산업과 전문 인력 양성을 위한 플랫폼이자 인큐베이터의 역할을 담당함
- ‘인터넷+해운 및 연관 산업’은 상기 6개 사업분야의 혁신과 업그레이드를 위해 해운 및 연관 산업과 인터넷, 빅데이터 등의 결합 및 응용을 추진하는 사업으로 중국원양해운그룹의 혁신과 발전에 기여할 것으로 예상됨

■ 아울러 중국원양해운은 보험업 자회사 설립 등을 통해 경영다각화 시도

- 지난 1월 25일 중국 보험감독관리위원회는 중국원양해운그룹 산하의 중국원양해운자산보험 자영보험유한공사¹²⁾ 설립을 허가하였음. 동 회사의 법정 자본금은 20억 위안으로 주요 사업은 중국원양해운그룹 및 그룹 산하 기업의 보험관련 업무임¹³⁾
- 구체적으로 재산손실보험, 책임보험, 신용보험, 보증보험, 단기건강보험, 우발성 상해보험 및 상술한 보험의 재보험 업무를 처리하며 중국법률에서 허용하는 보험사의 자산 운용업무와 중국 보험감독위원회가 허용하는 기타업무에도 참여 할 수 있음
- 동 회사는 중국 최초의 해운기업의 보험업 자회사로 중국원양해운그룹의 경영 다각화 및 해운금융발전에 중요한 의의를 지님

11) 기업 간 대금 결제에 가교 역할을 하는 연쇄 결제 서비스

12) 中远海运财产保险自保有限公司

13) 증권시보망(证券时报网), 保监会: 同意中远海运财产保险自保有限公司开业, 2017.2.7.

30조 원(1,800억 위안)의 용자를 비롯한 정책금융기관의 금융지원도 확대

■ 지난 1월 11일 중국원양해운그룹과 국가개발은행은 30조 원(1,800억 위안)의 용자지원 협약을 체결

- 동 협약¹⁴⁾을 바탕으로 국가개발은행은 중국원양해운그룹에 용자지원을 포함한 금융서비스를 지원하기로 하여 중국원양해운그룹이 해운, 종합물류 및 해운금융서비스를 근간으로 하는 글로벌 종합물류서비스기업으로 성장하는데 기여할 것이라고 밝혔음
- 앞서 2016년 8월에 중국 수출입은행은 중국원양해운그룹에 20조 원(1,200억 위안)의 금융지원을 약속하는 협약을 체결하였으며, 동시에 선박 50여 척의 건조를 위해 용자를 제공할겠다는 의향을 밝혔음
- 즉, 중국 수출입은행은 중국원양해운그룹에 기본적인 신용지원, 금융컨설팅, 역외투자 및 해외자산의 지분인수와 M&A를 위한 지원, 무역금융(foreign trade finance) 등 종합 금융서비스를 제공함으로써 중국원양해운그룹의 선대 구조 최적화와 국제경쟁력 강화를 뒷받침할 예정임¹⁵⁾
- 중국 수출입은행은 2013년 「조선업의 구조개혁 촉진과 업그레이드를 위한 실시방안(2013~2015년)」¹⁶⁾이 발표된 이후 2016년 8월까지 선박금융에 27조 원(1,600억 위안)을 지원해 왔으며 중국의 ‘일대일로’, ‘해운강국’ 등 국가 핵심전략 추진을 위해 금융지원과 협력을 아끼지 않고 있음¹⁷⁾

주요 국유기업과의 협약 체결을 통해 전략적 협력범위 확대와 사업영역별 경쟁력 강화 추진

■ 중국원양해운그룹은 중앙 국유기업과의 전략적 협력을 통해 경쟁력을 강화

- 국무원 산하의 국유자산감독관리위원회 주도로 중앙 국유기업 간의 협력과 산업재편이 추진되는 가운데, 중국원양해운그룹 역시 중앙 국유기업과의 협력을 통해 산업 경쟁력을 강화해 나가고 있음
- 특히 2016년에는 「국유기업 개혁에 관한 지도의견」¹⁸⁾에 따라 다수의 중앙 국유기업 간의 합병과

14) 「개발성금융합작협약(开发性金融合作协议)」

15) 益盟操盘手, 中远海运获中国进出口银行巨资支持, 2016.8.10.

16) 船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013~2015年), 중국 국무원, 2013.

17) 신화망(新华网), 1200亿元: 进出口银行巨资支持中远集团, 2016.8.5.

국유기업 내의 구조조정 및 산업재편이 시행되었으며 국제경쟁력 강화를 위해 국유기업 간의 전략적 협력이 확대되고 있음

- 2017년 2월 현재까지 중국원양해운그룹은 최대 부동산기업 루디홀딩스(绿地控股), 광산기업 우광발전(五矿发展), 철강기업 바오우(宝武)그룹 등과 전략적 협력을 위한 협약을 연이어 체결함으로써 해운, 물류, 금융 및 연관 산업의 경쟁력 강화를 위한 토대를 마련하고 있음¹⁹⁾
- 2월 10일, 중국원양해운그룹은 중국의 대표적인 부동산 개발 기업인 루디홀딩스²⁰⁾와 금융, 물류산업 관련 토지개발, 물류와 소비산업 사슬의 통합 분야에 중점을 두고 전략적 협력을 추진하는 협약을 체결하였음. 물류와 소비산업 사슬의 통합과 관련하여 두 기업은 상품운송, 보관물류 배송센터, 상품배송시스템 등 물류공급사슬 구축을 위해 장기적 협력을 추진할 예정이며 금융측면에서는 ‘글로벌 항만터미널기금(全球码头基金)’을 설립²¹⁾하여 전 세계 우수 항만 터미널(부두) 및 부대시설에 대한 투자와 인수합병을 진행할 계획임. 항만터미널 기금 외에도 두 기업은 PPP(Public-Private Partnership, 민관합동) 산업기금을 조성하여 일대일로 연선 상의 건설 사업에 참여할 계획이라고 발표함
- 이외에도, 중국원양해운그룹은 우광발전(五矿发展)과의 전략적 협약을 통해 러시아 Chervel 제강소까지 해운·물류서비스를 제공하기로 하였으며, 최대 철강업체인 바오우(宝武) 그룹과는 해운, 물류, 수리조선업, 터미널 등의 영역에서 협력을 강화해나가기로 협의하였음

18) 中共中央 国务院关于深化国有企业改革的指导意见

19) 관련 내용을 표로 정리한 것은 별첨 자료 [표 1] 참조

20) 루디홀딩스는 국가가 지분을 보유하여 주주로 참여하는 혼합소유제 형식의 회사(国资控股的混合所有制)로 엄밀한 의미에서 국유기업은 아니지만 정부가 지분참여를 통해 영향력을 행사하고 있음

21) 중국원양해운그룹이 발기인의 자격으로 기금을 창설하고 루디홀딩스는 초기 투자자로 참여할 계획임

EU, 해운선진국으로서 해운산업의 경제적 중요성을 인식하고 EU 선사들의 경쟁력 강화를 위한 세련된 해운산업정책을 추진

EU 위원회는 글로벌 금융위기 직후인 2009년에 해운산업 장기 발전전략 발표²²⁾

■ EU 위원회는 2009년 글로벌 금융위기에 따른 실물경제의 위축과 해운산업의 충격에 대응하여 2018년까지의 시간범위를 가진 정책을 발표

- 이 정책은 기존 EU 차원의 운송정책, 해양정책, 에너지 및 환경 정책 등의 보다 큰 정책적 범위를 가진 계획과 일관성을 유지하면서 수립되었음
- 특히 EU 회원국의 많은 전문가, 해운 전문가 등과의 지속적인 협의를 통해 동 계획을 수립했다는 점이 주목됨

■ EU의 해운산업 장기 발전전략은 i) 인적자원 육성, ii) 환경·보안 규제 강화에 대한 적극적인 대응, iii) 근해운송 활성화, iv) 연구개발·혁신을 통한 발전 추구 등의 내용을 포함

- 첫째, EU 위원회는 해운관련 일자리의 70%를 차지하는 지식집약적 육상직 일자리의 잠재적 인력 풀인 해기사, 부원 등의 부족 문제를 심각하게 인식함. 따라서 해기사 등이 해운산업 클러스터에서 일생동안의 경력관리가 가능하도록 하는 정책 등을 포함하여 해운산업의 인적자원 육성방안을 제시함
- 둘째, EU 위원회는 소위 “Quality Shipping as a Key Competitive Advantage”라고 명명한 전략을 통해 EU 해운산업이 환경·보안 규제 강화 추세를 자신들의 경쟁력을 차별화하는 핵심적 지렛대로 활용한다는 것임
- 셋째, EU에서 해상운송의 중요성을 인식하고 항만, 배후지 연계수송망, 해운선박 등의 인프라 투자를 위해 다양한 노력을 추진함. 특히 유럽 근해운송의 활성화를 위해 “해상고속도로”(Motorways of the Sea) 사업을 적극적으로 추진하고, “유럽횡단 운송네트워크”(Trans-European Network Transport), Marco Polo²³⁾, 지역개발 정책 등에 대한 재정지원을 강화할 것이라고 밝힘

22) EU 위원회, “Strategic Goals and Recommendations for the EU’s Maritime Transport Policy until 2018”, 2009.1.21.; 고병욱, “EU 위원회의 해상운송 장기 발전전략 소개”, 『해운과 경영』, 제15호, 2010.1.13.에서 발췌

23) 2003년부터 EU에서 시행 중인 친환경 교통수단 지원정책으로 도로운송의 해운·수운·철도 운송으로의 전환을 촉진하는 것이 목표임

- 넷째, EU 위원회는 환경, 에너지, 안전, 인적자원 육성 등의 다양한 도전과제를 해결하기 위해 연구개발 및 혁신을 촉진하기 위한 정책적 조치를 추진할 것이라고 천명함

EU 회원국 해운관련 장관들, 2014년 아테네 선언을 발표²⁴⁾

■ 2014년 5월 7일, EU 회원국 해운관련 장관들은 아테네에서 비공식 회담을 개최하여 2009년에 발표한 “EU 해운산업 장기 발전전략”을 재검토하고 “아테네 선언”을 발표

- “아테네 선언”에서 주목되는 것은 EU 해운관련 장관들이 EU에서 해운산업이 차지하는 역할과 경제적 기여도에 대해 의견일치를 보았다는 점임
- 첫째, EU의 대외 수출입의 75%, 대내 교역의 37%가 해운을 통해 운송되고 있다는 점에서 EU 경제는 해상운송에 크게 의존하고 있고, 아울러 에너지 및 원자재 운송과 관련해서 해운이 결정적인 공급사슬의 안정성(security)을 담보하고 있다는 점을 인정한다는 것임
- 둘째, EU 경제, EU 시민의 삶의 질에 있어 해운산업은 일자리를 제공하고 있을 뿐 아니라, EU 경제 전반의 경쟁력 유지에 핵심적 역할을 하고 있다는 것도 인정하고 있음
- 셋째, EU 해운산업이 제3국으로부터 경쟁에 직면해 있고, 해운시장 접근성을 보장하기 위한 추가적인 조치가 필요하다는 점을 확인하고 있음
- 위와 같은 인식 속에서 EU는 보안, 안전, 환경 등의 측면에서 경쟁국을 포함한 글로벌 해운산업이 동일한 수준에서 규제·협약 등의 규제를 받도록 노력해야 함을 강조하고 있음²⁵⁾

24) EU 이사회, Council Conclusions on the Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport Policy until 2018 and Outlook to 2020, 2014.

25) “아테네 선언”에서는 이 같은 규제 순응에서의 동일한 경쟁의 장이 조성될 필요가 있다고 언급한 후, 같은 문장에서 바로 EU 해운산업의 장기적 경쟁력을 확보해야 한다고 언급하고 있음. 이는 EU가 해운산업의 규제를 자신들의 경쟁력 제고 또는 차별화의 수단으로 인식하는 단면을 보여주는 것으로 해석됨

EU의 주요 해운국은 글로벌 금융위기 이후 어려움을 겪는 자국 선사에게 다양한 방식으로 금융지원을 제공²⁶⁾

■ 독일 함부르크 주 정부는 글로벌 금융위기 여파로 어려움을 겪는 자국 선사인 Hapag-Lloyd에 약 1조 3,500억 원(11억 유로)의 자금을 지원²⁷⁾

- 또한 독일 중앙정부도 약 1조 4,700억 원(12억 유로)에 달하는 대출보증을 제공한 것으로 알려짐²⁸⁾

■ 프랑스 CMA CGM도 프랑스 국부펀드 FSI와 거래은행으로부터 금융지원 ²⁹⁾

- 구체적으로는 FSI(French Government's Strategic Investment)가 주식으로 상환이 가능한 채권 1억 5,000만 달러를 인수함으로써 유동성을 지원하는 것이었음
- 거래은행으로부터는 컨테이너 해운시장의 변동성을 고려하여 대출 조건을 변경하였는데, 특히 대출기한을 2013년에서 3년 더 연장하는 내용을 포함하고 있음

■ 머스크를 보유한 덴마크는 1961년부터 선박금융기관으로 Danish Ship Finance를 설립·운영

- Danish Ship Finance는 2017년 현재 총 454척의 선박에 선순위 대출로 약 6조 9,300억 (60억 달러) 원을 투자하고 있음
- Danish Ship Finance는 현재 폐지되었지만, 주목할 만한 것은 2003년부터 선주들에게 덴마크 국내 조선소에서 선박이 건조되거나 개조되는 경우 CIRR(Commercial Interest Reference Rate)³⁰⁾ 수준의 금리를 적용하여 금융상의 혜택을 제공했다는 것임

26) EU에서는 공정한 경쟁을 저해하는 정부 지원은 원칙적으로 할 수 없다고 밝히고 있음. 그러나 글로벌 금융위기의 여파로 발생하는 금융 또는 실물 부문에서의 위기를 극복하기 위한 급박한 조치(유동성 공급 포함)는 불가피한 것으로 인정함(EU 위원회 홈페이지 참조)

27) Lloyd's List, "State of Hamburg Defends Decision to Buy More Hapag-Lloyd Shares", 2012.2.22.

28) The Financial Times, "Germany Steps in with Aid for Hapag-Lloyd", 2009.10.9.

29) CMA CGM 보도자료 또는 World Maritime News(2013.2.12.)

30) OECD 가이드라인에 의거한 표준상업금리로서 수출신용(export credit)에 적용되는 최소한의 금리임. 매월 15일에 결정되며, 우리나라는 3월 현재 2.86%로 설정되어 있음

EU는 역내 해운산업이 글로벌 경쟁력을 갖추고 있다고 평가하고 지속적인 경쟁우위를 점하기 위해 친환경 부문의 투자를 강화

■ EU는 역내 해운산업이 지속적인 경쟁우위를 점하기 위해서는 CO2를 포함한 선박의 대기오염 물질의 배출을 줄이는 등의 환경규제에 대한 대응력 제고가 필수적이라고 판단³¹⁾

- 이 같은 맥락에서 EU는 2013년에 전기, LNG 등의 대체 연료를 사용할 수 있도록 EU 회원국들이 최소한의 인프라를 준비하는 사항과 관련된 지침(Directive)³²⁾을 채택하고, 친환경 선박과 관련된 지속적인 혁신을 추진하고 있음

■ 한편 EU는 역내 시장의 통합을 강화하기 위해 해상운송 부문의 효율화를 지속적으로 추진³³⁾

- 이를 위해 행정·통관 측면에서의 형식적 절차를 간소화하고, 항만 서비스의 효율성 및 신뢰성을 제고하는 정책을 추진하고 있음

EU 선주협회³⁴⁾는 EU의 무역협정 등을 통해 EU 선사들이 자유롭게 제3국 해상운송시장에 진출할 수 있도록 건의³⁵⁾

■ EU 선주협회는 경쟁이 치열해지는 글로벌 해운시장에서 해운산업의 경쟁력을 강화하기 위해서는 EU의 대외 해운정책이 5가지의 원칙을 견지해야 한다고 건의

- 이 5가지 정책은 ① 세계시장의 개방, ② EU의 무역·개발 정책에 해운을 포함, ③ EU의 무역협정을 통해 국제 해운서비스 시장에 대한 자유로운 접근 허용, ④ 중국 등과의 양자 간 해운회담 활성화, ⑤ 이란제재 해제 등에 따른 새로운 해운시장 기회 확대가 포함됨

31) EU 위원회, "An Integrated Industrial Policy for the Globalization Era Putting Competitiveness and Sustainability at Central Stage", 2010. 및 EU 위원회, "For an European Industrial Renaissance", 2014. 참조

32) EU, Directive 2014/94/EU on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure, 2014.

33) EU 위원회, "Single Market Act II: Together for New Growth", 2012.

34) European Community Shipowners' Association(ECSA)

35) "ECSA Recommendations for an EU External Shipping Policy" or "Shipping and Global Trade: Towards an EU external shipping policy", 2017.

일본, 컨테이너 정기선시장 여건 변화에 민간기업 주도의 통합 추진과 정부의 적극적인 지원정책 병행

정부가 주도한 중국의 통합사례와 달리, 일본은 민간기업(NYK, MOL, K-Line)이 주도하여 컨테이너선 사업 통합을 추진

■ 2016년 3월 NYK, MOL, K-Line 등 3개 해운기업은 컨테이너선 사업부 통합 논의를 시작

- 2015년 말 일본 3개사는 신규 얼라이언스인 THE Alliance에 가입하기로 결정하였음
- 이러한 얼라이언스 가입과정에서 3개사는 변화하는 정기선시장에서 얼라이언스 가입만으로 글로벌 정기선사 간의 경쟁에서 생존을 담보할 수 없다는 위기감을 공유하면서 자연스럽게 통합 논의를 시작하게 된 것임³⁶⁾

■ 2016년 10월 31일 3개 선사는 기자회견을 통해 컨테이너선 사업부문의 통합 계획을 발표

- 동 발표에 따르면 2017년 7월 1일 합작회사를 설립하고, 2018년 4월 1일에는 통합 컨테이너선 합작회사가 영업활동을 시작할 계획임
- 이 같은 통합 계획에 따라 2016년 12월 1일 3개사의 대표 직원들로 구성된 PMO(Project Management Office)를 신설하고, 이를 통해 합작회사 설립에 필요한 인가획득, 사규제정, 통합계약서(세부 계약서 포함) 작성 등을 진행 중에 있음
- 특히 동 PMO를 통해 통합계약서 작성 등에서 발생할 수 있는 상호 간의 이견을 조율하고 있는데, “일본 컨테이너 정기선산업은 이대로 방치하면 다 같이 죽는다”³⁷⁾라는 위기감이 있기 때문에 상당한 수준의 협의와 양보가 가능할 것으로 기대하고 있음

36) 일본 해사신문 12월 22일 1면(NYK 하라다 히로키(Harada Hiroki) 경영본부 경영위원 인터뷰 기사)

※ 히로키 위원은 2016년 10월 31일 3개 선사 통합 공표 시 프리젠테이션 발표를 담당하였음

37) 일본 해사신문 1월 2일 1면(MOL 이케다 준이치(Ikeda Chunichi) CEO 인터뷰 자료)

일본 3사 통합을 통해 연간 약 1조 1,700억 원(1,157억 엔)의 비용 절감 효과를 기대³⁸⁾

■ 일본 3사는 주력 항로가 서로 다르기 때문에, 공동운항을 통해 유휴 선박으로부터 발생하는 9,700억 원(957억 엔)에 달하는 손실의 회피가 가능

- 2016년 10월 기준 NYK는 북유럽 항로 중심 87개 서비스를 제공, MOL은 북미 항로 중심 89개 서비스를 제공, K-Line은 아시아 역내 항로에 강점을 가지고 북유럽, 지중해 항로를 포함한 78개 서비스를 제공하고 있음
- 이와 같이 3사가 우위를 점하고 있는 항로가 다르기 때문에 사업부 통합을 통해 선박을 공유하게 되면 연간 약 9,700억 원(957억 엔)의 비용절감(유휴 선박 발생에 따른 손실액)이 가능한 것으로 판단됨
- NYK 4,780억 원(472억 엔), MOL 3,890억 원(384억 엔), K-Line 1,030억 원(101억 엔)

■ 이외에도 인건비 절감 등으로 약 2,000억 원(200억 엔)의 비용 절감이 가능

- 인력 감축에 따른 인건비 절감, 해외 컨테이너 터미널 공동 사용, 컨테이너 박스 공동 사용, 물류거점별 창고 공동 운영 등을 통해 약 2,000억 원(200억 엔)의 비용 절감이 가능할 것으로 추정됨

일본 정부는 이 같은 3사의 통합노력에 정책적 지원을 약속³⁹⁾

■ 국토교통성은 금융 지원 및 운송화물 제공의 지원 정책을 추진

- 국토교통성은 금융 지원을 통해 창립 초기부터 신규 합작회사의 경영부담을 덜어 줌으로써 신규회사가 머스크, MSC, CMA CGM, COSCO 등 세계 주요 선사와의 비용 경쟁에서 뒤처지지 않도록 할 계획임
- 특히 국책은행인 일본개발은행, 일본국제협력은행 등과의 공조를 통해 3개 선사의 상환이율 인하, 상환기간 연장 등을 추진한다는 것임
- 이 같은 금융지원은 신규 발생 부채 뿐 아니라 기존 부채에도 적용될 예정임

38) 3개 선사 홈페이지 자료를 토대로 KMI 정리

39) 국토교통성 홈페이지 자료 참조. 관련 내용을 표로 정리한 것은 별첨 자료 [표 2] 참조

- 아울러 국토교통성은 「산업 활력 재생 및 산업 활동 혁신에 관한 특별조치법」⁴⁰⁾ 개정 등을 통해 국가 전략 화물(석탄, 원유, LNG, 대정부 자원 수출입 화물, 컨테이너 화물 등)의 운송권을 이들 3개사에게 할당할 것으로 알려짐

■ 재무성은 자산세 감면 등의 세제 상의 지원을 추진할 계획

- 재무성은 자산세 감면, 취득세 감면 등의 세제 상의 지원을 추진할 예정임
 - 특히 합작회사 설립 직후 조속한 경영 정상화를 위해 신규 자산 취득이 빈번할 것으로 예상되는 바, 취득세율 인하를 통해 세부담을 경감해 줄 것으로 예상됨
 - 또한 특별상각제도 도입을 통한 상각률 인상으로 설립 초창기 감가상각비가 높게 계상될 수 있도록 지원하여 법인세 경감을 지원한다는 것임⁴¹⁾

■ 경제산업성은 통합 합작선사에 대해 예산 지원을 포함하는 지원 정책 추진

- 경제산업성은 통합 합작선사 전용 커뮤니케이션 센터를 신설하여 애로사항을 청취하고 관련 문제점이 조속히 해결될 수 있도록 예산 편성 등을 포함한 지원정책을 추진할 계획임
- 아울러 경제산업성이 동남아시아, EU 등의 화주로부터 통관절차 문의와 함께 운송 선사의 소개를 부탁받는 경우, 합작선사에게 운송권을 줄 수 있도록 지원할 예정임

■ 일본 정부의 노력 중 주목되는 것은 3사의 통합 논의의 단초가 된 선사 간 간담회에 국토교통성이 참여⁴²⁾

- 즉 민간 선사가 공동의 발전을 위해 상호 간 조정이 필요한 때에 정부가 참여하여 논의의 장을 만들고 이를 실현시키고 정책 지원을 병행한다는 사실은 우리나라 해운산업정책에 큰 시사점을 줄 수 있음

40) 産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法

41) 감각상각률이 인상되면 법인의 판매·관리비가 증가하여 장부상의 순이익이 감소하게 되고 이는 법인세 부담 완화로 이어짐

42) 구체적인 경과 과정은 별첨 자료 [표 3] 참조

우리나라, 관계부처 합동으로 해운산업 경쟁력 강화 방안 발표⁴³⁾

■ 2016년 10월 31일, 우리나라는 해운산업의 글로벌 경쟁력을 확보하고 세계해운강국으로 재도약하기 위해 관계부처 합동으로 「해운산업 경쟁력 강화방안」을 발표

- 「해운산업 경쟁력 강화방안」은 선박과 화물 경쟁력 강화와 인프라 조성을 통해 세계 5위권 초대형 글로벌 원양선사를 육성하고 중견선사가 세계 15위권 차세대 대형선사로 도약 가능한 저변을 마련하는 것을 목표로 제시하고 있음
- 세부과제로는 한국선박해양(주) 설립, 글로벌 해양펀드 개편 등 금융지원 확대, 해운-조선 협력체계 및 적기 선박확보의 제도기반 구축, 선·화주간 협력을 통한 국내화물의 적취율 제고, 선사·화주 공동 선박발주 모델 확산, 해운거래 지원체계 구축 및 운임공표제 내실화, 항만경쟁력 제고를 통한 해운과 시너지 극대화 등이 포함되어 있음

■ 해운산업 경쟁력 강화방안은 해운산업의 특성을 반영하여 금융지원을 포함한 선박·화물·인적자원 등에 관한 종합적 해운산업정책

- 현재 경쟁력 강화방안은 한국선박해양(주) 설립, 글로벌 해양펀드 개편, 선박 신조 프로그램 운영, 캠프 선박펀드 확대 등 총 6조 5000억 원 규모의 금융지원 프로그램에 의해 추진되고 있음
- 아울러 선화주 협력 제고, 장기운송계약 강화 등을 통해 국적선사의 안정적인 화물확보 기반을 확대할 계획임
- 특히 화물경쟁력 확보와 선박금융 측면에서, 해양수산부와 한국선주협회는 화주와 조선소가 펀드를 조성해 국적선사에게 선박건조자금 및 경영자금으로 지원하고 배당을 받음으로써 선주-화주-조선소의 상생을 도모하고 국적선사들이 화물을 확보할 수 있는 가칭 3SW 펀드 (Shipowner·Shipper·Shipbuilder Win-Win Fund) 설립을 추진하고 있음
- 아울러 해양수산부는 3SW 펀드 설립과 더불어 국적선사가 선박과 화물을 안정적으로 확보할 수 있도록 국가필수해운제도의 도입을 검토 중에 있음⁴⁴⁾

■ 앞으로 해운산업이 지속적으로 발전하기 위해서는 민·관 협력을 바탕으로 해운산업정책이 수립되고 시행될 수 있는 법·제도적 기반 보완이 필요

- 현재 국회에는 해양수산부 장관이 위원장을 맡고 기획재정부, 금융위원회, 산업통상자원부 등의 관계 행정기관의 차관급 공무원이 참여하는 해운산업발전위원회 설립을 위한 해운법 개정안이 발의되어 있음

43) 관계부처 합동, 「해운산업 경쟁력 강화 방안」, 2016.10.31.

44) 한국해운신문, "한국형 선주·화주·조선 상생펀드 나온다", 2017.2.27.

- 이 같은 한국해운의 새로운 가버너스(governance) 구축을 통해 우리 해운산업의 경쟁력이 크게 강화될 것으로 기대됨
- 다만 위원회 위원으로 중앙부처 공무원 이외에도 해운, 화주, 금융 등의 민간 위원도 참여할 수 있도록 향후 관련 대통령령이 만들어져야 할 것임
- 물론 이 같은 민간의 참여가 자칫 특정 산업에서의 바람직하지 못한 지대 추구 행위(rent seeking)로 이어지지 않도록 위원회의 설립 목적을 분명히 하고 절차도 투명하게 운영해야 할 것임
- 아울러 해운법에 의거 5년마다 수립하게 되어 있는 해운산업장기발전계획에 기반을 두고 매년 정책실적을 평가하고 다음 년도 계획을 수립하도록 해운법 등의 규정을 개정할 필요가 있음
- 이를 통해 급속히 변화하는 산업 및 정책 환경 속에서 우리나라 해운산업의 경쟁력을 제고하기 위한 다양한 대책들이 신속하게 수립되고 시행될 수 있을 것임
- 물론 이 같이 매년 수립되는 해운산업정책의 심의 및 의결은 해운산업발전위원회에서 맡는 것이 바람직 할 것임

우리나라 해운산업의 재도약과 경쟁력 강화를 위해 민·관 협력의 스마트한 통합·연계 해운산업정책 시행해야

■ 우리나라가 지속적으로 스마트한 해운산업정책을 추진하기 위해서는 해운산업의 역할과 경제적 기여도에 대한 국민과 산·학·연·정의 공감대가 필요

- 해운 주요국은 해운산업이 국가경제발전의 물류 기간산업임을 분명히 하고 있음
- 우리나라도 6조 5,000억 원 규모의 금융지원을 포함한 해운산업정책이 국가경제와 국민의 삶에 필수적인 해운산업의 경쟁력 강화에 기여할 것이라는 점을 분명히 할 필요가 있음

■ 해운산업은 막대한 초기 투자가 요구되므로 자국 시장의 화물을 확보하여 경쟁력을 강화하는 것이 필요

- 중국은 정부 주도의 중앙 국유기업 개혁 과정에서 해운기업과의 협력을 강화하여 소위 “국화국운(國貨國運)”의 정책기조를 견지하고 있고, 일본은 전통적으로 선화주 협력이 잘 이루어지고 있어 자국선사들이 안정적으로 국내 화물을 확보하고 있음. EU는 자국 시장에서의 경쟁력을 갖추었을 뿐 아니라, 글로벌 해운시장에서의 경쟁력을 강화하기 위해 다양한 측면에서 해외 시장 접근성 확보 및 화물 경쟁력 제고 전략을 취하고 있음
- 따라서 우리나라도 해운산업이 글로벌 경쟁력을 갖추기 위해서는 일정 수준의 자국 화물 확보가 필요한 바, 지속적인 선화주 협력 강화 정책을 추진해야 함

■ 해운산업의 다양한 시장 및 정부 실패 요인을 진단하고 이를 보완함으로써 해운산업의 경쟁력 제고 필요

- 최근의 산업정책 패러다임은 경제의 지속적·안정적 발전을 위해 시장 실패와 정부 실패를 점검하고, 시장과 정부의 상호 보완적 기능이 원활히 작동할 수 있도록 하는 것임⁴⁵⁾
- 이 같은 맥락 속에서 우리나라가 민·관 협력의 스마트한 통합·연계 해운산업정책을 시행하기 위해서는 해운산업 발전에 적합한 제도적 틀과 정책 수단을 지속적으로 개발해 나가야 할 것임

45) Stiglitz, "Comments on "New Structural Economics: A Framework for Rethinking Development"", 2012.

별첨 자료

표 1. 중국원양해운그룹이 체결한 주요 전략적 합작협약

협약 체결 일자	협력대상 기업	주요 협력내용
2016.05.12	중국우광발전(五矿发展)	- 러시아 Chervel 제강소까지 해운·물류서비스 제공
2017.01.11	중국국가개발은행(CDB)	- 개발성금융합작협약(开发性金融合作协议) 체결
2017.02.06	중국 바오우(宝武)그룹	- 해운, 물류, 수리조선업, 터미널 등의 영역에서 협력 강화
2017.02.10	뤼디홀딩스(绿地控股)	- 전 세계 항만 터미널 기금(全球码头基金) 설립 및 항만 터미널과 부대시설 투자 - PPP 산업기금 조성 및 일대일로 지역 범위 내 건설사업 참여

출처 : 1) 국무원국유자산감독관리위원회, '五矿发展协同中远海运稳固俄罗斯市场', 2017.2.8.
 2) 중국원양해운그룹, '中远海运集团与国家开发银行签署《开发性金融合作协议》', 2017.1.11.
 3) 구포강망(欧浦钢网), '中远海运集团与中国宝武集团签署战略合作协议', 2017.2.9.
 4) 망역신문, '绿地控股与中远海运启动全面战略合作', 2017.2.13.

표 2. 일본 정부의 3사 통합 지원 정책 요약

정부부처	정책분야	정책 수단	세부내용	실시(예정)일자
국토 교통성	금융	상환이율 인하/ 상환기간 연장	- 일본개발은행 이율 추가 0.1% 인하 검토/상환기간 연장	2017.7 이후
			- 일본국제협력은행 이율 추가 0.15% 인하 검토/상환기간 연장	"
재무성	법·제도 개정	시행령/ 시행규칙 개정	- '산업 활력 재생 및 산업 활동 혁신에 관한 특별조치법' 시행규칙 개정을 통해 대정부 자원 일감(화물) 지원	2017. 中
	세제	자산세 경감	- 현 1.4%를 1.0% 이하로 인하 검토	2018. 까지
		취득세 경감	- 현 2.1%를 1.5% 수준으로 인하 검토	"
		법인세 경감	- 현 외항선박에 적용되는 0.18 상각률을 2017년 첫째 0.35까지 인상	2017. 中
경제 산업성	재정	예산편성	- 합작회사 전용 커뮤니케이션 센터 신설 및 애로사항 대응 - 신규 예산편성	미정
	국제 협력	Communication & Introduction	- 화주의 선사소개 요청 시 합작회사 소개를 통해 일감(화물) 지원	2018.4 부터

출처 : 국토교통성, 2017.2

표 3. 일본의 정부·민간 합동 3개 선사 통합 추진 경과

추진 일정	주요 협력내용
2016년 1~2월	- 국토교통성-선주협회-3개선사 간 간담회 개최 - 장기간 시황 악화를 겪고 있는 해운업의 위기 타개 방안 논의
2016년 3월	- 3개 선사 전략본부 간 합동회의 개최 : 컨테이너 사업 통합 첫 논의 개시 - 3사로 구성된 통합발전위원회 발족
2016년 6월	- 통합발전위원회는 통합 이후의 신규 합작회사 중장기 정책로드맵인 「제1차 컨테이너 통합 발전 기본계획(2017년~2020년)」 수립 - 수립된 기본계획을 국토교통성에 보고하였으며, 국토교통성 검토 시작
2016년 8월	- 국토교통성은 3개 선사의 컨테이너 부문 통합 시 일본 해운업 차원에서 이득이 있는 것으로 검토 완료, 이후 3개 선사에 통합 추진 독려 - 3개 선사 전략본부는 2016년 내에 통합에 관한 계약 체결을 목표로 통합계약서 작성 시작
2016년 10월	- 10월 31일 통합계약서 체결 및 통합계획 공표

출처 : 국토교통성, 2017.2

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.18
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.25
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	‘3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급’	2017.03.31

URL : <http://www.kmi.re.kr/web/trebook/list.do?rbsldx=273>